

2015 年 主要国の自動車生産・販売動向

2016 年 9 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 海外調査計画課

はじめに

本レポートは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2015年の自動車生産、販売等の動向をとりまとめたものである。世界の自動車市場は拡大を続けており、2015年の自動車販売台数は前年比2.0%増の8,968万台、生産台数は1.1%増の9,078万台に達した(国際自動車工業会(OICA))。中国、米国、ドイツ等の上位国が順調に増加する一方、新興国、特に資源国の不振が目立ち、ブラジル、ロシア、インドネシアが2桁の落ち込みとなった。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2016年9月

日本貿易振興機構
海外調査部

【免責条項】

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

.....
禁無断転載

目 次

《総論 2015 年の世界の自動車市場と TPP》.....	1
＜アジア・大洋州＞	5
中国（生産・販売）（1）：自動車生産・販売ともに過去最高を更新	5
中国（その他）（2）：環境圧力受け強まる排ガス・燃費規制	7
台湾（生産・販売）：2015 年の自動車生産・販売、7 年ぶりともに減少	9
韓国（生産・販売）：2015 年の自動車国内販売は堅調、輸出は振るわず	12
タイ（生産・販売）：2015 年の自動車生産は 1.8%の微増にとどまる－国内販売が低迷、輸出は過去最高に－	16
マレーシア（生産・販売）：2015 年新車販売台数、過去最高を更新するも微増	20
インドネシア（生産・販売）：2015 年の自動車販売は 2 年連続の減少、輸出は微増	23
ベトナム（生産・販売）：2015 年の新車販売は 55%の伸び、25 万台に迫る	26
インド（販売）：2015 年の乗用車販売が好調、二輪車は微増	29
オーストラリア（生産・販売）：2015 年の新車販売台数は 3.8%増の 115 万台余	31
＜北米・中南米＞	33
米国（生産）（1）：2015 年の自動車生産台数は 2006 年以降で最多－好調な需要に増産、輸入も増加－	33
米国（販売）（2）：2015 年の新車販売は過去最高の 1,747 万台	37
カナダ（生産）：2015 年国内自動車生産は前年比 4.8%減－トヨタ、米 3 大メーカーに代わり初めて首位に－	40
メキシコ（生産・販売）：2015 年の自動車生産・輸出・販売台数はいずれも過去最高	42
パナマ（販売）：2015 年の新車販売は 5 年連続で過去最高を更新	48
コロンビア（販売）：2015 年の新車販売は 13.1%減、30 万台割り込む	50
ペルー（販売）（1）：2 年連続で前年割れ、投資や消費の低迷が影響－2015 年の新車販売動向（1）－	53
ペルー（販売）（2）：首都圏一極集中も、地方市場に底堅い需要－2015 年の新車販売動向（2）－	55
チリ（販売）：2015 年の新車販売台数は 16.4%減、中古車も 1.5%減	58
アルゼンチン（生産・販売）（1）：2015 年の自動車生産・輸出・販売ともに減少－日本車はシェア拡大－	61
アルゼンチン（その他）（2）：自動車などの内国税減免、輸出税を撤廃	64
ブラジル（生産・販売）：2015 年の自動車生産と販売はともに大幅減－2016 年も厳しい状況が続く見通し－	66
＜欧州・ロシア・CIS＞	69
EU（販売）（1）：EU27 ャ国の新車登録台数は 9.3%増の 1,371 万台－VW グループが底力－	69
EU（その他）（2）：2016 年の新車登録台数は 1,400 万台回復を見込む－揺れる排ガス規制改革の行方に注目－	72
英国（生産・販売）：2015 年の乗用車生産は 3.9%増、輸出は過去最高に	74
ドイツ（生産・販売）（1）：乗用車の新規登録は 5.6%増え、2 年連続で 300 万台突破－2015 年ドイツ自動車産業の動向（1）－	77

ドイツ（販売）（2）：BMW とダイムラーの世界販売は好調、VW は低迷－2015 年ドイツ自動車産業の動向（2）－	79
フランス（生産・販売）（1）：自動車大手 2 社、世界生産台数が 600 万台を回復	82
フランス（販売）（2）：2015 年の乗用車新車販売台数は、前年比 6.8% 増	84
フランス（販売）（3）：自動車大手 2 社、2015 年は欧州市場で販売拡大	86
イタリア（生産・販売）：2015 年の自動車生産は 7 年ぶりに 100 万台回復－乗用車販売も 2 桁増で推移－	88
ギリシャ（販売）：2015 年の乗用車新規登録台数は 3 年連続増加	91
スペイン（生産）（1）：2015 年の自動車生産台数は 13.7% 増、輸出も好調	95
スペイン（販売）（2）：2015 年の新車登録台数が 7 年ぶりに 100 万台突破	98
スイス（販売）：2015 年の新車登録台数は前年比 7.2% 増に回復－フラン高で輸入価格低下にディーラーの対応が好影響－	101
オーストリア（販売）：2015 年の新車登録台数は 1.7% 増、下落傾向に歯止め－日本車はシェアを拡大－	104
ポーランド（生産・販売）：2015 年の乗用車登録は前年比 8.3% 増－シュコダが首位、トヨタは VW を抜き 2 位に－	107
チェコ（生産）（1）：2015 年の乗用車生産台数は 4.2% 増、過去最高に	109
チェコ（販売）（2）：2015 年の新車登録台数は過去最高を更新－VW の排ガス不正問題は影響なし－	111
スロバキア（生産）：2015 年の自動車生産台数、初めて 100 万台突破の見通し	114
ハンガリー（販売）：2015 年の乗用車新車登録台数は 14.3% 増	116
ルーマニア（生産・販売）：2015 年新車乗用車の国内販売台数は 18.7% 増と好調	118
スウェーデン（生産・販売）：2015 年の乗用車新車登録台数は前年比 13.5% 増	121
ロシア（生産）（1）：2015 年の乗用車生産は 28.1% 減の 122 万台	124
ロシア（販売）（2）：2015 年の新車販売台数は 3 年連続で減少－2016 年も購買奨励策を継続へ－	126
カザフスタン（生産・販売）：乗用車の販売と生産、縮小に歯止めかからず	129
<中東・アフリカ>	131
トルコ（生産）（1）：自動車生産は約 136 万台と過去最高を記録－2015 年の生産・販売動向（1）－	131
トルコ（販売）（2）：自動車販売も過去最高、経済成長を牽引－2015 年の生産・販売動向（2）－	135
イスラエル（販売）：2015 年の新車販売は過去最多の 25 万台超	137
ケニア（販売）：2015 年の新車販売台数は 12.7% 増、過去最高に－2016 年は 2 万台の大台乗せか－	140
南アフリカ共和国（生産・販売）：2015 年の新車販売台数は 2 年連続減少－輸出をばねに生産台数は 60 万台を初めて突破－	142

《総論 2015 年の世界の自動車市場と TPP》

本レポートは、2015 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中心に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業会（OICA）の統計を基に、2015 年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰してみた。また、2015 年の重要なトピックとなった環太平洋パートナーシップ（TPP）についても、自動車市場に関連付けて若干触れてみた。なお、OICA の統計数値は国別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。

<販売、生産とも伸び率が鈍化傾向>

OICAによると、2015年の世界の自動車販売台数は前年比2.0%増の8,968万台、自動車生産台数は1.1%増の9,078万台となった。世界の自動車販売台数および生産台数はリーマンショックの影響で2008年、2009年と2年連続の減少となったが、2010年以降は毎年増加している。ただし、販売台数、生産台数の伸び率は鈍化傾向にあり、2015年の伸び率は、2010年以降では最も低いものとなった（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	
販売	台数	68,362,117	71,576,725	68,343,138	65,593,939	75,005,144	78,197,600	82,166,385	85,642,108	87,920,148	89,677,983
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	2.7	2.0
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	90,780,583
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.5	3.7	2.8	1.1

(出所)国際自動車工業会(OICA)

<明暗わかれた新興国>

2015年の販売台数、生産台数の国別順位をみると（表2、表3）、中国、米国、日本、ドイツが上位4カ国である。インドが販売台数で、韓国が生産台数で第5位になっている。これら上位5カ国のうち、日本のみが販売、生産台数とも前年比で減少した。

2015年は新興国、特に資源国での自動車販売、生産の不振が目立った。販売台数では、ブラジル（前年比26.6%減）、ロシア（44.5%減）、インドネシア（13.7%減）が2桁の落ち込みとなった。これら3カ国の生産台数も販売台数の大幅減少に伴って、大きく縮小した。

一方、米国、EUの生産拠点としての地位を強化しつつあるメキシコ、トルコの生産はそれぞれ前年比5.9%増（357万台）、16.1%増（136万台）と好調であった。世界での生産順位はメキシコが第7位、トルコが第15位となっている。

表2 国別自動車販売台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

順位	2013年		2014年		2015年		前年比
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	
1	中国	21,984,079	中国	23,499,001	中国	24,597,583	4.7
2	米国	15,883,443	米国	16,522,663	米国	17,470,659	5.7
3	日本	5,375,513	日本	5,562,888	日本	5,046,511	△ 9.3
4	ブラジル	3,767,370	ブラジル	3,498,012	ドイツ	3,539,825	5.5
5	ドイツ	3,257,718	ドイツ	3,356,718	インド	3,425,336	7.8
6	インド	3,241,302	インド	3,177,005	英国	3,061,406	7.7
7	ロシア	2,998,650	英国	2,843,025	ブラジル	2,568,976	△ 26.6
8	英国	2,595,713	ロシア	2,592,396	フランス	2,345,092	6.1
9	フランス	2,207,373	フランス	2,210,927	カナダ	1,939,949	2.6
10	カナダ	1,780,523	カナダ	1,890,387	韓国	1,833,786	10.3
11	韓国	1,543,564	韓国	1,661,868	イタリア	1,725,387	15.6
12	イタリア	1,420,814	イタリア	1,493,008	ロシア	1,437,930	△ 44.5
13	タイ	1,330,690	イラン	1,287,600	メキシコ	1,351,648	19.0
14	インドネシア	1,229,811	インドネシア	1,195,409	スペイン	1,277,059	24.0
15	オーストラリア	1,136,227	メキシコ	1,135,409	イラン	1,222,000	△ 5.1
16	メキシコ	1,100,542	オーストラリア	1,113,224	オーストラリア	1,155,408	3.8
17	アルゼンチン	963,917	スペイン	1,029,782	インドネシア	1,031,422	△ 13.7
18	トルコ	893,124	タイ	881,810	トルコ	1,011,194	25.2
19	スペイン	822,950	サウジアラビア	828,200	サウジアラビア	830,100	0.2
20	イラン	804,750	トルコ	807,486	タイ	797,579	△ 9.6
21	サウジアラビア	740,000	マレーシア	666,487	マレーシア	666,674	0.0
22	マレーシア	655,793	南ア	644,504	南ア	617,749	△ 4.2
23	南ア	650,745	アルゼンチン	613,848	アルゼンチン	605,933	△ 1.3
24	ベルギー	547,139	ベルギー	545,255	ベルギー	571,524	4.8
25	オランダ	481,116	オランダ	450,346	オランダ	521,168	15.7
26	チリ	397,643	ポーランド	392,476	ポーランド	432,439	10.2
27	オーストリア	357,892	チリ	353,525	スウェーデン	396,693	12.5
28	ポーランド	353,197	スウェーデン	352,467	スイス	362,650	7.2
29	スイス	343,718	エジプト	349,100	オーストリア	349,597	2.2
30	スウェーデン	313,067	オーストリア	342,215	エジプト	332,100	△ 4.9
	世界計	85,642,108	世界計	87,920,148	世界計	89,677,983	2.0

(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	2013年		2014年		2015年		前年比
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	
1	中国	22,116,825	中国	23,731,600	中国	24,503,326	3.3
2	米国	11,066,432	米国	11,660,702	米国	12,100,095	3.8
3	日本	9,630,181	日本	9,774,665	日本	9,278,238	△ 5.1
4	ドイツ	5,718,222	ドイツ	5,907,548	ドイツ	6,033,164	2.1
5	韓国	4,521,429	韓国	4,524,932	韓国	4,555,957	0.7
6	インド	3,898,425	インド	3,844,857	インド	4,125,744	7.3
7	ブラジル	3,712,380	メキシコ	3,368,010	メキシコ	3,565,469	5.9
8	メキシコ	3,054,849	ブラジル	3,146,386	スペイン	2,733,201	13.7
9	タイ	2,457,057	スペイン	2,402,978	ブラジル	2,429,463	△ 22.8
10	カナダ	2,379,834	カナダ	2,394,154	カナダ	2,283,474	△ 4.6
11	ロシア	2,192,245	ロシア	1,887,193	フランス	1,970,000	8.2
12	スペイン	2,163,338	タイ	1,880,587	タイ	1,915,420	1.9
13	フランス	1,740,220	フランス	1,821,464	英国	1,682,156	5.2
14	英国	1,597,872	英国	1,598,879	ロシア	1,384,399	△ 26.6
15	インドネシア	1,206,368	インドネシア	1,298,523	トルコ	1,358,796	16.1
16	チェコ	1,132,931	チェコ	1,251,220	チェコ	1,303,603	4.2
17	トルコ	1,125,534	トルコ	1,170,445	インドネシア	1,098,780	△ 15.4
18	スロバキア	975,000	イラン	1,090,846	イタリア	1,014,223	45.3
19	アルゼンチン	791,007	スロバキア	971,160	スロバキア	1,000,001	3.0
20	イラン	743,680	イタリア	697,864	イラン	982,337	△ 9.9
21	イタリア	658,206	アルゼンチン	617,329	ポーランド	660,603	11.3
22	マレーシア	601,407	マレーシア	595,134	南ア	615,658	8.8
23	ポーランド	590,159	ポーランド	593,504	マレーシア	614,671	3.3
24	南ア	545,913	南ア	566,083	アルゼンチン	533,683	△ 13.5
25	ベルギー	503,504	ベルギー	516,831	ハンガリー	495,370	13.2
26	ルーマニア	410,997	ハンガリー	437,599	ベルギー	409,340	△ 20.8
27	台湾	338,720	ルーマニア	391,434	ルーマニア	387,177	△ 1.1
28	ハンガリー	321,287	台湾	379,223	台湾	351,085	△ 7.4
29	ウズベキスタン	246,641	ウズベキスタン	245,660	モロッコ	288,329	24.3
30	オーストラリア	215,926	モロッコ	231,986	パキスタン	229,686	54.4
	世界計	87,310,834	世界計	89,776,465	世界計	90,780,583	1.1

(出所)表1に同じ

<TPP 諸国と中国が世界の自動車市場を牽引>

さて、2015年の世界の貿易・投資に関連した大きな動きのひとつが TPP の合意だ。自動車産業は輸出と現地生産がそれぞれ車の両輪のような形でグローバル化が進展している代表的事例である。

世界の自動車の販売や生産における TPP 加盟国（12カ国）の位置付けはどうか？リーマンショック前の水準を回復した2010年以降の動向をみてみよう（表4、5）。

表4 自動車販売台数推移(TPP諸国)

		2010年					2015年		2010年比	
		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	台数	2015年	伸び率	寄与率
							2010年比		2010年比	
		台数					伸び率		寄与率	
日本		4,956	4,210	5,370	5,376	5,563	5,047	1.8	0.6	
NAFTA	米国	11,772	13,041	14,786	15,883	16,523	17,471	48.4	38.8	
	カナダ	1,583	1,620	1,716	1,781	1,890	1,940	22.6	2.4	
	メキシコ	848	937	1,025	1,101	1,135	1,352	59.4	3.4	
	小計	14,203	15,598	17,527	18,765	19,548	20,763	46.2	44.7	
チリ	303	356	362	398	354	298	△ 1.7	△ 0.0		
ペルー	121	150	191	201	187	173	43.0	0.4		
ブルネイ	11	17	20	20	24	17	54.5	0.0		
マレーシア	605	600	628	656	666	667	10.2	0.4		
シンガポール	52	40	37	34	47	79	51.9	0.2		
ベトナム	112	111	80	97	135	210	87.5	0.7		
オーストラリア	1,036	1,008	1,112	1,136	1,113	1,155	11.5	0.8		
ニュージーランド	83	84	101	113	127	133	60.2	0.3		
TPP計	21,482	22,174	25,428	26,796	27,764	28,542	32.9	48.1		
世界計	75,005	78,198	82,166	85,642	87,920	89,678	19.6	100.0		
TPP構成比	28.6	28.4	30.9	31.3	31.6	31.8				
中国	18,062	18,505	19,306	21,984	23,499	24,598	36.2	44.5		
EU+EFTA	15,665	15,664	14,358	14,136	14,999	16,466	5.1	5.5		

(出所)表1に同じ

表5 自動車生産台数推移(TPP諸国)

		2010年					2015年		2010年比	
		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	台数	2015年	伸び率	寄与率
							2010年比		2010年比	
		台数					伸び率		寄与率	
日本		9,629	8,399	9,943	9,630	9,775	9,278	△ 3.6	△ 2.7	
NAFTA	米国	7,743	8,662	10,336	11,066	11,661	12,100	56.3	33.0	
	カナダ	2,068	2,135	2,463	2,380	2,394	2,283	10.4	1.6	
	メキシコ	2,342	2,681	3,002	3,055	3,368	3,565	52.2	9.3	
	小計	12,153	13,478	15,801	16,501	17,423	17,948	47.7	43.9	
マレーシア	568	534	570	601	595	615	8.3	0.4		
ベトナム	42	31	40	38	49	50	19.0	0.1		
オーストラリア	244	224	227	216	180	173	△ 29.1	△ 0.5		
TPP計	22,636	22,666	26,581	26,986	28,022	28,064	24.0	41.1		
世界計	77,584	79,881	84,236	87,311	89,776	90,781	17.0	100.0		
TPP構成比	29.2	28.4	31.6	30.9	31.2	30.9				
中国	18,265	18,419	19,272	22,117	23,732	24,503	34.2	47.3		
EU	17,079	17,522	16,276	16,318	17,127	18,177	6.4	8.3		

(出所)表1に同じ

2015年の TPP 加盟国の自動車販売台数は 2,854 万台に達し、世界全体の自動車販売台数の 31.8% を占めている。同年の TPP 加盟国の自動車生産台数も 2,806 万台を記録、世界全体の自動車生産台数の 30.9% が TPP 加盟国で生産されている。世界最大の自動車販売・生産国である中国の 2015 年の自動車販売台数は 2,460 万台、生産台数は 2,450 万台であり、TPP 加盟国は中国を自動車販売・生産台数で上回っている。

2015年の世界の自動車販売台数と生産台数を 2010年と比較すると、販売台数で 1,467 万台、生産台数で 1,320 万台増加している。この増加に対する寄与の割合（寄与率）をみると、販売台数では TPP 加盟国が 48.1%、中国が 44.5%、生産台数では TPP 加盟国が 41.1%、中国が 47.3% となっており、世界の自動車市場の拡大をこの 2つの経済圏で二分しているといえる。

<NAFTA 3カ国が大きく寄与>

ただし、TPP 諸国の寄与率の内訳を国別にみると、その大半が米国を中心とし、これにカナダ、メキシコを加えた北米自由貿易協定（NAFTA）加盟 3カ国が占めている。

これまでわが国の自動車関連企業は NAFTA を活用して北米での現地生産を拡大してきたが、日本製の部品は当然のことながら関税撤廃のメリットは受からなかった。これに対し、TPP では日本製の部品も関税撤廃のメリットを受けることが可能となる。北米での現地生産において、日本製部品の活用拡大を含むサプライチェーンを構築できることになった。

<ビジネスフレンドリーな TPP の原産地規則>

自動車の原産地規則は NAFTA では複雑なものであるが、TPP ではビジネスフレンドリーな形となった。例えば、TPP では完成車については、控除方式による付加価値基準を用いる場合は 55% であるが、これに組み込まれる特定の部品 7 品目（注 1）についての原産判定が、協定上明記された加工工程（注 2）のどれかひとつでも TPP 域内で行われれば原産性が付与される制度が導入された。

（注 1）強化ガラス、合わせガラス、車体（普通車用のもの）、車体（トラック等のもの）、バンパー（部分品は含まない）、車体の部分品、車軸

（注 2）射出成形、鍛造、金属形成等

自動車部品の関税はメキシコではすでに日本との間で経済連携協定（EPA）が発効しており撤廃されているが、米国とカナダでは TPP によって初めて関税が撤廃されることになる。米国では自動車部品（現行税率：主に 2.5%）については、87.4%（品目数ベース）で即時撤廃となる。カナダ（現行税率：主に 6.0%）についても、95.4%（同）が即時撤廃である。

このように、TPP はわが国自動車産業にとって日本製部品の関税撤廃のメリットの活用を通じて、より柔軟なサプライチェーンを構築できる重要な通商上の枠組みといえる。

（海外調査部 上席主任調査研究員 長島忠之）

<アジア・大洋州>

中国(生産・販売)(1):自動車生産・販売ともに過去最高を更新

2016年02月08日 北京事務所(宗金建志)

中国自動車工業協会の発表(1月12日)によると、2015年の自動車生産台数は2,450万台(前年比3.3%増)、販売台数は2,460万台(4.7%増)で、ともに過去最高を更新した。販売台数は乗用車が7.3%増だったのに対し、商用車は9.0%減だった。2016年の販売台数について、同協会は前年比6.0%増の2,604万台と予測している。

<乗用車販売は初めて2,000万台突破>

2015年の自動車生産台数は2,450万台(前年比3.3%増)、販売台数は2,460万台(4.7%増)で、ともに過去最高を更新したものの、販売台数の伸び率は2012年(4.3%)以来の低水準となった。単月ベースでは4~8月の5ヵ月連続で前年同月比マイナスが続き、政府は10月に需要を喚起するため、排気量1600cc以下の小型乗用車に対する減税措置を取り(10月1日から2016年12月末まで10%から5%に引き下げ)、販売が急回復した経緯がある。

乗用車の生産・販売台数はそれぞれ2,108万台(前年比5.8%増)、2,115万台(7.3%増)で、ともに過去最高を更新した。乗用車販売は初めて2,000万台を突破し、自動車全体の86%を占めている。セダンの販売台数は前年比5.3%減の1,172万台、クロスオーバー車(中国語で「交叉型乗用車」)が17.5%減の110万台となった一方で、スポーツ用多目的車(SUV)は52.4%増の622万台、多目的車(MPV)は10.1%増の211万台と急増している。

<中国車の販売シェアが拡大>

中国ブランド車の販売シェアは41.3%と前年を約3ポイント上回った。外国ブランド車では、1位はドイツの18.9%、2位は日本の15.9%で、以下、米国12.3%、韓国7.9%、フランス3.5%となっている。外資系では日本がわずかにシェアを拡大した以外は軒並み減少した。

商用車の生産・販売はそれぞれ342万台(前年比10.0%減)、345万台(9.0%減)だった。商用車の販売の内訳をみると、貨物車は10.3%減、バス(中国語で「客車」)が1.9%減となっている。自動車工業協会は、1~5月の中大型貨物車の販売減が商用車販売減の主な要因としている。

新エネルギー車の販売は前年比4.4倍の33万1,092台に急増した。このうち、電気自動車は5.5倍の24万7,482台、プラグインハイブリッド車は2.8倍の8万3,610台と、いずれも急成長した。

オートバイは、生産が1,883万2,200台(前年比11.6%減)、販売は1,882万3,000台(11.7%減)で、ともに4年連続の減少となった。

なお、自動車の輸出は前年比20.0%減の73万台と振るわなかった。このうち、乗用車が19.8%減の43万台、商用車は20.4%減の30万台だった。

<2016年の販売台数を6.0%増と予測>

自動車工業協会は2016年の乗用車市場について、セダン、クロスオーバー車の販売が引き続き減少するものの、SUV、MPVが高い伸びを続け、全体としては増加するとみている。商用車については、経済の伸び悩みを反映して貨物車の販売が引き続き減少し、バスが都市交通やスクールバスの「剛需（硬直的需要）」（注）により小幅に増加するとして、全体では引き続き減少するが減少幅は縮小するとしている。また、新エネルギー車は強い政策の後押しで引き続き高い伸びを維持し、70万台前後の販売台数に達するとした。

その上で同協会は、2016年の自動車販売台数を前年比約6%増の2,604万台、このうち国内販売が2,540万台、輸出が64万台と予測している。

ちなみに、シンクタンクの中国自動車技術研究センターはこのほど、2020年の中国自動車市場の規模を2,877万台と、以前の予測3,000万台よりやや下方修正したと「中国自動車工業信息网」（2016年1月6日）は伝えている。

（注）価格弾力性のない需要という意味の中国語。

中国(その他)(2):環境圧力受け強まる排ガス・燃費規制

2016年02月09日 北京事務所(宗金建志)

政府が環境に優しいグリーン発展を理念に掲げている中国では、深刻な大気汚染の改善を目指して、自動車の排ガス規制や燃費規制が強化されている。4月からは、一層厳しい排出規制が東部11省・市で始まり、適用範囲が段階的に拡大されることになっている。中国自動車市場の動向にも影響を与えかねない規制の動きを報告する。

<ユーロ5レベルの新規制を11省・市で先行実施へ>

北京などで微小粒子状物質(PM2.5)の濃度が上昇するなど、中国の大気汚染が世界的に問題視される中、自動車関連の環境規制が着実に強化されている。排ガス規制はユーロ基準がベースになっており、乗用車については「ユーロ4」に相当する第4段階の排出規制「国4」が全国で実施されている。

さらに2016年4月1日から、「ユーロ5」レベルの厳しい排出規制「国5」が東部11省・市で実施される予定になっている(環境保護部、工業・情報化部2016年1月14日付発表)。具体的には、北京市、天津市、河北省、遼寧省、上海市、江蘇省、浙江省、福建省、山東省、広東省、海南省の11省・市で、輸入、販売、登記される小型ガソリン車、小型ディーゼルバス、大型ディーゼル車(公共交通、環境衛生、郵政用途に限る)には、「国5」規制が義務付けられる。

「国5」規制は今後、段階的に適用範囲が拡大される。2017年1月1日からは、全国で小型ガソリン車、大型ディーゼル車(バス、公共交通、環境衛生、郵政用途に限る)で義務付けられ、同年7月1日からは全国で全ての大型ディーゼル車に、さらに2018年1月1日からは全国で小型ディーゼル車にも義務付けられる予定だ。

<乗用車の燃費向上目標を段階的に設定>

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

さらに、「乗用車企業平均燃料消費量管理弁法」の草案が完成しており、意見募集が間もなく行われ、目標未達成の企業には巨額の罰金が科されると報じられている(「政府調達情報網」1月25日)。

<AEB普及に向けた動きも>

安全性については、欧州で2013年から大型車への自動緊急ブレーキ(AEB)装着が義務化されているが、中国においては義務化されていない。そうした中、2014年10月にシンクタンク中国汽车技術研究中心(センター)の趙航主任が、2018年にC-NCAP(中国車両安全基準)に電気自動車や歩行者保護に関

する試験内容を加えるとともに、中国の道路交通の特徴を踏まえ、AEBシステムに関する試験や評価研究を行うかもしれないと表明したと「中国自動車報」（2015年10月27日）が伝えている。

この報道によると、中国自動車工業協会制動機委員会の顧一帆顧問も、国外のAEB技術が成熟する中、中国においてはまだ普及していないが、国外と急いで歩みをそろえ、法律と産業発展の両面からAEBシステムの装着率を高めるべく注力するとしており、今後の動向に注目する必要があるようだ。

（注）2012年1月より米国の企業平均燃費（CAFE）規制に相当する規則を導入。中国の国産車に限らず、輸入車も対象。

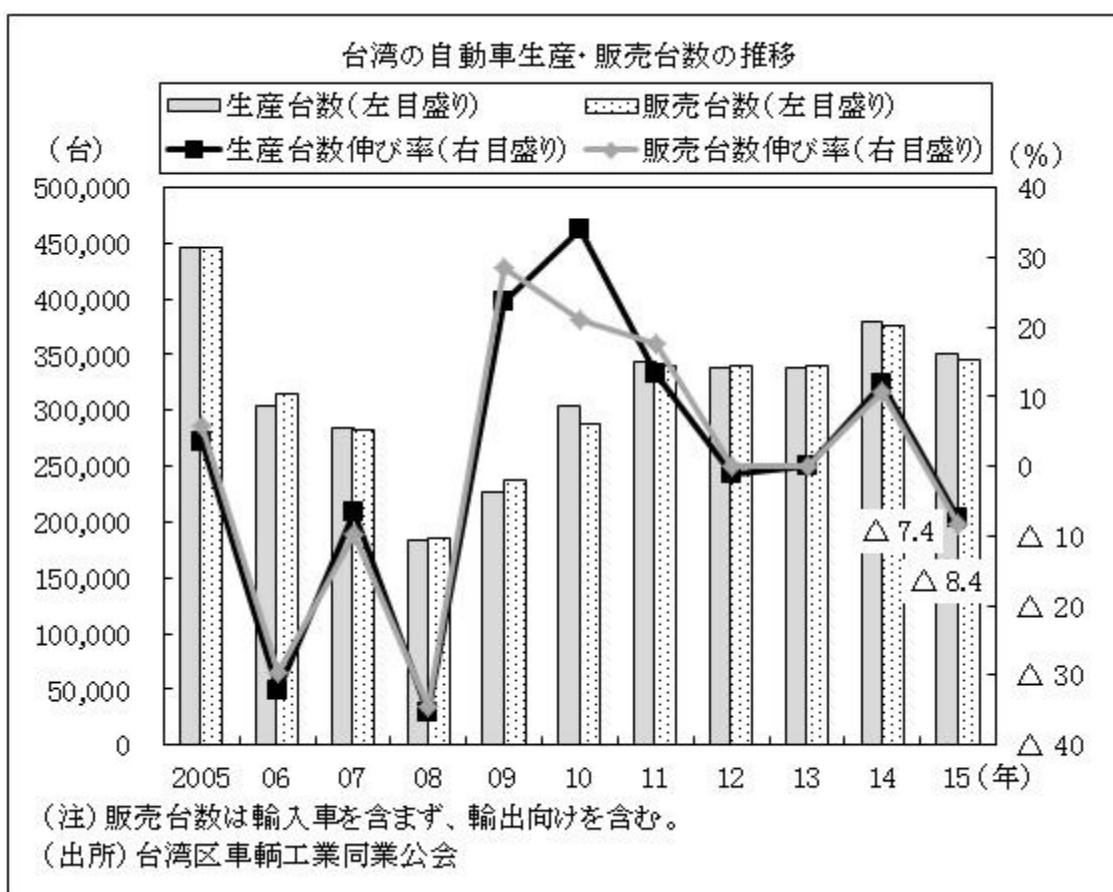
台湾(生産・販売):2015年の自動車生産・販売、7年ぶりともに減少

2016年02月18日 中国北アジア課(根師梓)

2015年の台湾の自動車生産台数は前年比7.4%減の35万1,085台、販売台数(輸入車を含まず、輸出向けを含む)は8.4%減の34万5,900台となった。生産台数と販売台数がともに減少したのは、2008年以来7年ぶり。他方、輸入車の販売台数は2桁増となり、台湾域内の自動車市場における輸入車の割合が拡大している。

<経済低迷や排ガス不正が影響>

業界団体の台湾区車輛工業同業公会によると、2015年の自動車生産台数は前年比7.4%減の35万1,085台、販売台数は8.4%減の34万5,900台だった(図1参照)。生産台数、販売台数ともに、前年の2桁増から減少に転じた。



財団法人車輛研究測試センター(以下、測試センター)は「2015年台湾車市(自動車市場)回顧」で、2015年の台湾の自動車市場は、経済低迷や自動車関連のさまざまな不安要素の影響を受け、変動が大きかった、と報告した。上半期は新車販売台数が堅調に推移していたものの、第3四半期にフォルクスワーゲンによる排ガス規制の不正が発覚したことなどの要因から、新車販売台数は急激に減少したと指摘した。しかし、2015年通年の台湾域内の輸入車を含む新車販売台数は42万台を超え(注1)、2014年と同水準を維持した、と楽観的な見方を示している。

<台湾本田自動車のみ販売と生産が増加>

また、輸出車、輸入車ともに含まない台湾域内の販売台数は前年比 6.9%減の 26 万 2,593 台、輸出は 12.8%減の 8 万 3,307 台となり、域内販売、輸出ともにマイナスに転じた。

生産台数をメーカー別にみると、1 位はトヨタ自動車と日野自動車が出資する国瑞汽車で、生産台数は前年比 7.9 %減の 18 万 8,086 台、シェアは前年より 0.3 ポイント低下し 53.6%だった（表 1 参照）。2 位は日産自動車との合弁会社を持つ裕隆汽車製造（シェア 15.8%、注 2）で 7.9%減、3 位は中華汽車（12.5%）で 3.1%減と、それぞれ増加から減少に転じた。上位 3 メーカーの生産台数が減少する一方、台湾本田自動車は 5.6%増の 2 万 5,004 台、シェアも前年の 6.2%から 7.1%へと 0.9 ポイント上昇した。他方、福特六和汽車は 25.5%減の 2 万 2,962 台、シェアは前年の 8.1%より 1.6 ポイント低い 6.5%となり、2014 年まで維持してきた 4 位の座を台湾本田自動車に奪われた。

表1 台湾の自動車生産台数 (単位: 台, %)

メーカー名	2013年	2014年	2015年	2015年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	173,705	204,326	188,086	53.6	△ 7.9
裕隆汽車製造	48,879	60,324	55,584	15.8	△ 7.9
中華汽車	42,833	45,203	43,787	12.5	△ 3.1
台湾本田自動車	25,145	23,675	25,004	7.1	5.6
福特六和汽車	33,865	30,836	22,962	6.5	△ 25.5
三陽工業	13,657	14,188	14,860	4.2	4.7
その他	636	671	802	0.2	19.5
合計	338,720	379,223	351,085	100.0	△ 7.4

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

2015 年の販売台数（輸入車を含まず、輸出向けを含む）34 万 5,900 台のうち、台湾域内における販売台数（26 万 2,593 台）は 75.9%を占める。表 2 のとおり、上位 3 メーカーはいずれも前年の増加から減少に転じた。他方、4 位の台湾本田自動車は前年比 4.9%増と、主要メーカーの中で唯一、増加した。前年 4 位の福特六和汽車は 29.4%減と大きく落ち込み、5 位に転落した。

表2 台湾域内の自動車販売台数 (単位: 台, %)

メーカー名	2013年	2014年	2015年	2015年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	95,812	109,453	102,504	39.0	△ 6.3
裕隆汽車製造	47,624	58,914	55,826	21.3	△ 5.2
中華汽車	42,294	43,294	42,721	16.3	△ 1.3
台湾本田自動車	25,128	23,869	25,036	9.5	4.9
福特六和汽車	34,335	31,382	22,171	8.4	△ 29.4
三陽工業	12,934	14,588	13,582	5.2	△ 6.9
その他	626	630	753	0.3	19.5
合計	258,753	282,130	262,593	100.0	△ 6.9

(出所) 表1に同じ

前述のテストセンターの報告書によると、台湾域内の新車販売台数（輸入車を含む）のうち上位 4 メーカーが日系で、全体の 58.4%（注 3）を占めている。特に、台湾本田自動車は生産ラインの拡張や車種の刷新、装備の増加により、新車販売台数が 2 桁成長（前年比 12.4%増）したことについて言及している。

<輸入車の販売台数は2桁増に>

表2に含まれていない輸入車の販売については、台湾の大手自動車情報サイトU-CARによると、前年比13.7%増の15万4,685台となり、台湾域内での総販売台数の36.8%に達した(注4)。台湾製の自動車販売台数が伸び悩む中、輸入車の割合は拡大している。シェア1位のトヨタ自動車は5.0%増だったが、2位のメルセデス・ベンツ(11.6%増)と3位のBMW(15.4%増)は前年に続き2桁増となった。

<EV市場発展の要はバッテリーの耐久性向上やコスト低下>

台湾では、二酸化炭素の排出量を2025年までに2000年の水準に戻すことを目標とし、各種輸送車両における二酸化炭素排出量の低減を図っている。政府は、2010年4月に「智慧電動車輛發展策略與行動方案」を発表し、電気自動車(EV)の普及計画を定め、EV購入の促進を続けている(注5)。測試センターの「2015年電動車動力電池廠商發展概況」によると、2015年上半期の電気自動車販売は好調だったと報告している。今後、バッテリーの耐久性の向上や生産コストの低下が、台湾のEV市場の発展に必要なだと指摘した。EVやバッテリー産業の発展に向けて、經濟部工業局および関連団体の関係者は、2015年10月5~10日に日本のEV関連企業・団体への視察を行った。工業局の呂正華副局長は、バッテリーの国際標準やEVの安全測定試験などにおいて、今後も日台の交流を深めたい、と述べた(經濟部工業局プレスリリース2015年10月12日)。

<減税措置適用で消費者の購買意欲が向上するとの見方>

2016年1月8日、改正「貨物税条例」が施行された。主な改正内容は、出荷から満6年、使用から満1年以上の乗用車、小型トラックと小型バンを対象に、廃棄処分もしくは輸出の前後6ヵ月以内に新車を購入した場合、新車1台につき5万台湾元(約17万5,000円、1台湾元=約3.5円)の貨物税を減税する、というものだ。なお、適用期間は施行日から5年としている(「中時電子報」2016年1月13日、注6)。測試センターは、同減税措置の適用により新車の購入価格が大きく低下すると予測し、2016年の自動車市場においては消費者の自動車購買意欲が高まる、との見方を示している。

(注1) 2014年の輸入車を含む、新車販売台数は約42万4,000台。2015年は42万780台だった。

(注2) 生産台数には同社と日産の合弁の裕隆日産自動車なども含む。

(注3) 測試センターの報告によると、新車販売台数(輸入車を含む)のシェアは、1位が和泰豊田(国瑞汽車)の31.5%、2位が裕隆日産(裕隆汽車製造)の10.3%、3位が中華三菱(中華汽車)の10.0%、4位が台湾本田汽車の6.6%だった。

(注4) U-CARウェブサイト「2015年12月分台湾自動車市場販売報告」(2016年1月4日)から。

(注5) 經濟部は2015年4月1日、「智慧電動車輛發展策略與行動方案執行進度報告」を発表し、バス、自動車、バイクを含む電動車両の購入にかかる税制措置や補助金について報告している。

(注6) 2015年11月13日付「經濟日報」によると、自動車購入における減税措置としては、減税額が過去最高で、適用期間も最も長いとしている。

韓国(生産・販売):2015年の自動車国内販売は堅調、輸出は振るわず

2016年02月16日 ソウル事務所〔柳忠鉉(ユ・チュンヒョン)〕

2015年の自動車生産台数は前年比0.7%増の455万5,957万台、国内販売台数(輸入車を除く)は8.6%増の158万9,393台となった。輸出台数は2.9%減の297万4,114台で、金額は6.6%減の425億2,844万ドルだった。一方、輸入乗用車の販売台数は24.2%増と大きく増えた。

<消費税引き下げなどで国内販売台数は8.6%増>

韓国自動車産業協会(KAMA)は1月22日、2015年通年の自動車統計を発表した。それによると、国内生産台数が前年比0.7%増、国内販売台数(輸入車を除く)が8.6%増、輸出台数が2.9%減、輸出額が6.6%減、国外生産台数が0.1%減となった。国内生産、国内販売、輸出、国外生産の詳細は以下のとおり。

○国内生産

輸出減少と下半期における主要メーカーのストライキで生産に支障が生じたにもかかわらず、国内販売が好調で、生産台数は前年比0.7%増の455万5,957台となった(表1参照)。メーカー別では、現代が1.0%減の185万8,395台、起亜が0.3%増の171万8,467台で、現代グループ2社が国内生産全体の78.5%を占めている。そのほか、韓国ゼネラルモーターズ(GM)が2.3%減の61万4,808台だった一方、ルノーサムスは34.8%増の20万5,059台、双龍は3.8%増の14万5,633台と伸びた。

表1 メーカー別・部門別生産台数の推移

(単位:台、%)

		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
メーカー別	現代	1,743,375	1,892,254	1,905,261	1,852,456	1,876,408	1,858,395	△ 1.0
	起亜	1,416,681	1,583,921	1,585,685	1,598,863	1,712,485	1,718,467	0.3
	韓国GM	744,096	810,854	785,757	782,721	629,230	614,808	△ 2.3
	ルノーサムスン	275,269	244,260	153,891	129,638	152,138	205,059	34.8
	双龍	80,067	113,249	119,142	143,516	140,259	145,633	3.8
	その他	12,253	12,556	12,030	14,235	14,412	13,595	△ 5.7
部門別	乗用車	3,866,206	4,221,617	4,167,089	4,122,604	4,124,116	4,135,108	0.3
	バス	137,521	145,300	121,257	117,630	107,713	126,747	17.7
	トラック	254,689	276,156	259,094	264,688	274,855	273,078	△ 0.6
	特装車	13,325	14,021	14,326	16,507	18,248	21,024	15.2
合計	4,271,741	4,657,094	4,561,766	4,521,429	4,524,932	4,555,957	0.7	

(注)2015年前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

○国内販売

国内販売台数は、個別消費税の引き下げ(注)とキャンピング文化の広がりによるレジャー用車両の需要増加などにより、前年比8.6%増の158万9,393台となった(表2参照)。メーカー別では、現代が4.2%増の71万4,121台、起亜が13.4%増の52万7,500台で、2社を合わせたシェアは78.1%に上った。そのほか、韓国GMは2.6%増の15万8,404台、双龍は44.4%増の9万9,664台となった。一方、ルノーサムスは前年とほぼ同様の8万17台にとどまった。

表2 メーカー別・部門別国内販売台数の推移

(単位:台、%)

		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
メーカー別	現代	659,565	684,157	667,777	640,865	685,191	714,121	4.2
	起亜	484,512	493,003	482,060	458,000	465,200	527,500	13.4
	韓国GM	125,730	140,705	145,702	151,040	154,381	158,404	2.6
	ルノーサムスン	155,697	109,221	59,926	60,027	80,003	80,017	0.0
	双龍	32,459	38,651	47,700	63,970	69,036	99,664	44.4
	その他	7,463	8,900	7,692	9,456	10,082	9,687	△ 3.9
部門別	乗用車	1,217,764	1,211,284	1,175,891	1,137,027	1,213,943	1,326,776	9.3
	バス	70,261	72,189	64,546	66,711	61,922	67,856	9.6
	トラック	165,291	178,402	157,311	164,908	172,252	175,865	2.1
	特装車	12,110	12,762	13,109	14,712	15,776	18,896	19.8
	合計	1,465,426	1,474,637	1,410,857	1,383,358	1,463,893	1,589,393	8.6

(注) 輸入乗用車は含まない。

(出所) 表1に同じ

<輸出はアジア、中南米、中東向けが不調>

○輸出

輸出は、北米やEU向けなどは伸びたものの、アジア、中南米、中東などへの輸出が振るわず、輸出台数は前年比2.9%減の297万4,114台と3年連続で減少した(表3参照)。メーカー別では、現代が3.3%減の115万6,448台、起亜が5.7%減の115万7,055台となり、起亜の輸出台数が前年に続いて現代を上回った。そのほか、韓国GMが2.9%減の46万2,729台、双龍が36.7%減の4万4,877台だった。一方、ルノーサムスンは2014年から委託生産を開始したクロスオーバー・スポーツ用多目的車(CUV)「ローグ」の輸出が本格化し、65.9%増の14万9,065台となった。

輸出額は、小型自動車の輸出比率の増加による平均価格の下落で、前年比6.6%減の425億2,844万ドルと減少した。

表3 メーカー別輸出の推移

(単位:台、1,000ドル、%)

		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
現代	台数	1,072,727	1,204,155	1,242,083	1,173,014	1,195,412	1,156,448	△ 3.3
	金額	14,398,320	18,289,666	19,419,244	18,904,283	19,509,253	18,361,201	△ 5.9
起亜	台数	920,057	1,075,871	1,102,004	1,131,636	1,226,521	1,157,055	△ 5.7
	金額	10,898,633	14,063,052	13,833,416	14,935,412	16,689,996	15,497,016	△ 7.1
韓国GM	台数	610,898	656,425	655,878	629,966	476,755	462,729	△ 2.9
	金額	5,729,767	6,968,887	7,402,854	8,317,975	6,456,365	5,553,094	△ 14.0
ルノーサムスン	台数	115,783	137,738	94,383	70,983	89,851	149,065	65.9
	金額	1,497,562	2,030,163	1,513,558	1,132,650	1,426,860	2,162,416	51.6
双龍	台数	47,756	73,630	71,553	78,740	70,847	44,877	△ 36.7
	金額	759,461	1,268,882	1,178,535	1,319,714	1,198,780	717,857	△ 40.1
その他	台数	4,886	3,889	4,733	4,944	3,818	3,940	3.2
	金額	310,387	231,021	281,192	316,710	257,874	236,855	△ 8.2
合計	台数	2,772,107	3,151,708	3,170,634	3,089,283	3,063,204	2,974,114	△ 2.9
	金額	33,594,129	42,851,671	43,628,800	44,926,745	45,539,128	42,528,439	△ 6.6

(出所) 表1に同じ

○国外生産

国外生産台数は、前年比 0.1%減の 441 万 1,617 台となった（表 4 参照）。現代、起亜ともに中国と米国工場での生産が減少した。しかし、現代はチェコとトルコ工場の生産が大きく増えたことで、全体では 0.4%増の 308 万 9,434 台となった。一方、起亜は 1.1%減の 132 万 2,183 台だった。

表4 主要メーカーの国外生産台数の推移 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
現代	1,882,726	2,182,164	2,497,317	2,874,750	3,076,887	3,089,434	0.4
中国	704,441	743,888	855,307	1,040,018	1,140,299	1,082,552	△ 5.1
インド	600,480	619,785	638,775	633,006	610,650	645,012	5.6
米国	300,500	338,127	361,348	399,500	398,851	384,519	△ 3.6
チェコ	200,088	251,146	303,035	303,460	307,450	346,349	12.7
ロシア	217	138,987	224,420	229,400	237,000	229,500	△ 3.2
トルコ	77,000	90,231	87,008	102,020	203,157	226,500	11.5
ブラジル	-	-	27,424	167,346	179,480	175,002	△ 2.5
起亜	722,036	958,519	1,138,150	1,233,305	1,337,207	1,322,183	△ 1.1
中国	338,866	432,516	487,580	551,006	644,108	615,100	△ 4.5
米国	153,665	273,751	358,520	369,299	369,379	369,063	△ 0.1
スロバキア	229,505	252,252	292,050	313,000	323,720	338,020	4.4
合計	2,604,762	3,140,683	3,635,467	4,108,055	4,414,094	4,411,617	△ 0.1

(出所)表1に同じ

<ドイツ車中心に輸入乗用車販売が大幅増>

○輸入車販売

韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2015年の輸入乗用車販売（KAIDA 会員企業の登録ベース）は前年比 24.2%増の 24 万 3,900 台となった（表 5 参照）。KAIDA は 2015 年の輸入販売増加の要因として、為替相場の安定、原油価格の下落や個別消費税の引き下げなどの外部要因に加えて、中小型車、スポーツ用多目的車（SUV）、ディーゼル車の人気などを挙げた。

メーカー・ブランド別では、BMW、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン（VW）、アウディのドイツ 4 ブランドが 1~4 位を独占した。日本勢は、レクサスとトヨタがいずれも 7,000 台を上回り、トップ 10 に入った。また、ホンダは 25.3%増の 4,511 台となり、日産系では日産が 30.1%増の 5,737 台、インフィニティが 7.1%増の 2,974 台だった。

なお、韓米自由貿易協定（FTA）により、米国からの輸入乗用車に課されていた 4.0%の関税が 2016 年 1 月 1 日に撤廃された。米国に生産工場を持つトヨタは、2015 年 11 月に韓米 FTA による関税撤廃を見越して価格競争力を強化した「2016 ニューカムリ」の販売を開始している。また、2016 年 1 月 1 日からは「シエナ」の販売価格を調整した。加えて、韓国 EU・FTA により、EU から輸入される 1500cc 以下の車に課されていた 1.3%の関税が 7 月 1 日に撤廃されることになっている。

表5 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数
(単位:台、%)

	2014年	2015年	
		2015年	前年比
BMW	40,174	47,877	19.2
メルセデス・ベンツ	35,213	46,994	33.5
VW	30,719	35,778	16.5
アウディ	27,647	32,538	17.7
フォード	8,718	10,358	18.8
レクサス	6,464	7,956	23.1
トヨタ	6,840	7,825	14.4
MINI	6,572	7,501	14.1
ランドローバー	4,675	7,171	53.4
プジョー	3,118	7,000	124.5
クライスラー	5,244	6,257	19.3
日産	4,411	5,737	30.1
ホンダ	3,601	4,511	25.3
ボルボ	2,976	4,238	42.4
ボルシェ	2,568	3,856	50.2
インフィニティ	2,777	2,974	7.1
ジャガー	1,989	2,804	41.0
キャデラック	503	886	76.1
フィアット	1,163	615	△ 47.1
シトロエン	620	572	△ 7.7
ベントレー	322	385	19.6
ロールス・ロイス	45	63	40.0
ランボルギーニ	0	4	-
合計	196,359	243,900	24.2

(注1)KAIDA会員企業の登録ベース。
(注2)前年比は発表された数値で算出。
(出所)韓国輸入自動車協会(KAIDA)

<2016年は国内販売が減少、輸入車は増加と予想>

KAMAは、2016年の韓国自動車産業の展望を2015年12月6日に発表した。それによると、国内生産は前年比0.9%減の450万台、国内販売（輸入車を含まず）は4.6%減の147万台、輸出台数は1.0%増の303万台と予想した。輸入車については、ハイブリッド電気自動車（HEV）やプラグインハイブリッド車（PHV）と中小型車を中心に7.7%増の28万台と予測している。

<政府はエコカーを自動車産業成長のモメンタムに>

政府は2015年12月8日に、自動車産業の新たな成長モメンタム（勢い）としてエコカーを活用することを主な内容とする「第3次環境配慮型（エコカー）自動車開発および普及基本計画（2016～2020）」を発表した。それによると、エコカーは2015年に生産が8万台、輸出が5万台だったが、2020年には生産を92万台、輸出を64万台に増やす計画だ。そのための主な戦略として、(1)競争力のあるエコカーの開発〔研究開発（R&D）に5年間で1,500億ウォン（約140億円、1ウォン＝約0.093円）を投入など〕、(2)低費用・高効率インフラ構築の拡大（EVの公共急速充電施設を現在の177カ所から1,400カ所に拡大など）、(3)エコカー活用社会の基盤形成（エコカー購入補助金の支援など）、(4)エコカー普及拡大のための法・制度改善（一般道路で超小型EVの走行が可能とするなど）、などを挙げた。

(注)政府は2015年8月から年末まで、乗用車に課されていた5.0%の個別消費税を3.5%に引き下げる政策を実施し、2016年2月3日に同政策を6月末まで延長すると発表した。

タイ(生産・販売):2015年の自動車生産は1.8%の微増にとどまるー国内販売が低迷、輸出は過去最高にー

2016年04月14日 バンコク事務所(若松寛)

2015年の自動車の国内生産は前年比1.8%増の191万台となった。国内販売は、政府の購入補助策の反動が長引いたことなどから、8.6%減の77万台に落ち込んだが、輸出は6.8%増の120万台と過去最高を更新した。

<国内販売は8.6%減、輸出は6.8%増>

自動車産業情報サービスのマークラインズによると、2015年のタイの国内販売は、2012年に政府が購入補助策(初めての購入者を対象に物品税を還付)の終了による反動が予想以上に長期化していることに加え、農民所得の減少や、家計債務の高止まりなどを背景とするオートローン審査の厳格化などが重なり、前年比8.6%減の77万台となった(表1参照)。

表1 国内販売・輸出・生産台数の推移 (単位:台数、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
国内販売	777,821	777,228	1,415,187	1,264,273	843,453	770,833	△ 8.6
輸出	895,831	735,627	1,026,671	1,119,205	1,128,102	1,204,895	6.8
生産	1,645,304	1,457,795	2,453,717	2,457,057	1,880,007	1,913,002	1.8

(出所)マークラインズ

輸出は、原油安の影響で経済が悪化している中東向けなどが減少したものの、主要輸出先のアジア、オセアニア、欧州向けなどが増加し、前年比6.8%増で過去最高の120万台を記録した。これは2014年後半から2015年前半にかけて、各メーカーが相次いで輸出向け新型ピックアップトラックなどの生産・輸出を開始した要因が大きく、2015年の生産は191万台、1.8%の微増となった。

2016年の国内生産の見通しについて、タイ工業連盟(FTI)自動車産業部会は、前年に比べ微増の200万台(国内販売75万~78万台、輸出122万~125万台)と予測している。国内販売の本格的な回復が2018年ごろと見込まれていることや、中東向けなどの輸出も大きく期待できない状況にあるためだ。

<モデルチェンジや新型SUVの発売が輸出を牽引>

メーカー別の生産台数をみると、トヨタ(前年比13.7%減)は国内販売の減少に加え、主力の中東向け輸出が経済情勢の悪化により大きく落ち込んだことから、生産台数も減少した(表2参照)。三菱自動車(2.2%増)は北米・オーストラリア向け輸出および2015年後半に発売したスポーツ用多目的車(SUV)の新モデルの販売が好調だった。ホンダ(18.7%増)は2014年中旬以降、主力の小型車のモデルチェンジや新型SUVの発売がオセアニア・アジア向けの輸出増に寄与した。

日産(前年比10.3%増)、マツダ(73.2%増)、スズキ(2.4倍)は、新型ピックアップトラックやエコカー認定車の生産開始が2014年後半~2015年初旬に集中し、2015年はこれらが寄与した。また、輸出比率の高いマツダ(アジア、オセアニア向けが多い)やスズキ(欧州向けが多い)は伸び率の高さが目立った。

なお、タイの自動車生産台数に占める日系企業のシェアは9割弱となっており、引き続き圧倒的な地位を占めている。

表2 メーカー別生産台数の推移 (単位:台数、%)

メーカー	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2015年	
							構成比	前年比
トヨタ	630,712	515,813	887,428	859,683	732,066	632,118	33.0	△ 13.7
三菱自動車	194,004	207,660	356,622	357,568	323,181	330,169	17.3	2.2
いすゞ	228,564	177,665	290,059	288,160	234,834	239,426	12.5	2.0
ホンダ	170,335	112,961	222,263	273,260	143,685	170,607	8.9	18.7
日産	175,070	185,204	251,477	239,649	126,846	139,950	7.3	10.3
マツダ	88,191	75,624	115,815	92,644	69,205	119,874	6.3	73.2
スズキ	—	—	17,684	53,411	22,717	54,371	2.8	139.3
日野自動車	11,013	9,447	18,305	21,933	9,934	11,733	0.6	18.1
フォード	106,333	117,488	152,861	155,778	145,463	136,975	7.2	△ 5.8
GM	26,213	39,935	122,059	95,499	55,414	51,076	2.7	△ 7.8
BMW	3,086	4,342	6,065	8,462	6,716	9,010	0.5	34.2
ダイムラー	4,379	4,817	7,331	7,871	5,749	8,526	0.4	48.3
その他	7,404	6,839	5,748	3,139	4,197	9,167	0.5	118.4
合計	1,645,304	1,457,795	2,453,717	2,457,057	1,880,007	1,913,002	100.0	1.8

(出所)表1に同じ

<政府はエコカーなどの環境配慮車を優遇>

タイ政府はピックアップトラックに次ぐ輸出戦略車として、環境負荷が少なく小型で低燃費のエコカーの投資誘致を早くから推進している。2007年にはエコカーの製造に対し、法人税減免などの優遇措置（フェーズⅠ）を設けて投資を誘致した（表3参照）。2013年からは排ガスなどの性能を厳しく見直した優遇措置（フェーズⅡ）を開始し、日系企業6社を含む10社が優遇措置の申請を行った。国内市況の悪化などを理由に、ゼネラルモーターズ（GM）のように申請後に投資計画を見直した企業もあるものの、これらの投資が実行されれば、タイはピックアップトラックに加え、環境配慮型の小型・低燃費のエコカーでも、地域の輸出拠点となる可能性がありそうだ。

表3 エコカー優遇措置(フェーズⅠとフェーズⅡ)の概要

項目	フェーズⅠ (受付期間:2007年6月15日～ 2007年11月30日)	フェーズⅡ (受付期間:2013年8月28日～ 2014年3月31日)	
性能条件	排気量	ガソリン車:1300cc以下 ディーゼル車:1400cc以下	ガソリン車:1300cc以下 ディーゼル車:1500cc以下
	燃費	100キロにつき5.0リットル以下	100キロにつき4.3リットル以下
	排ガス規制値	ユーロ4以上 CO2排出量:120g/km以下	ユーロ5以上 CO2排出量:100g/km以下
	安全性	全面衝突事故:UNECE Reg. 94Rev.0以上 側面衝突事故:UNECE Reg. 95Rev.0以上	全面衝突事故:UNECE Reg. 94Rev.0以上 側面衝突事故:UNECE Reg. 95Rev.0以上 アクティブ・セーフティー技術の採用 (ABSなど)
投資条件	生産台数	5年目以降、10万台以上	4年目以降、10万台以上(2019年までに達成義務)
	主要部品の製造	シリンダーヘッド、シリンダーブロック、クランクシャフト、カムシャフト、コネクティングロッドのうち少なくとも4種の製造工程を有し、少なくともシリンダーヘッド、シリンダーブロック、クランクシャフトのマシニング工程を有していなければならない	同左
	投資額	50億バーツ以上(土地代と運転資金を除く)	65億バーツ以上(土地代と運転資金を除く) ※フェーズⅠの認定企業は50億バーツ以上
優遇措置	法人所得税	8年間の法人所得税の免税(土地代と運転資金を除く総投資額を超えない範囲での免税)	6年間の法人所得税の免税(土地代と運転資金を除く投資総額を超えない範囲での免税) ※5年以内にタイ部品メーカーに対する投資または支払いを5億バーツ以上行った場合は、法人所得税の免除をさらに1年延長(8億バーツ以上の場合は、さらに2年延長)
	機械輸入税	製造機械の輸入関税を免除	同左
	原料・部品輸入税	部品・部材の輸入関税を2年間、最大90%引き下げ	同左
	物品税	国内販売の自動車物品税を17%に引き下げ	同左

(出所)タイ投資委員会資料

さらに2016年1月からは、車種別・排気量別だった物品税率を、環境への影響を考慮し、二酸化炭素(CO2)排出量に重点を置いた物品税体系に改めた(表4参照)。この結果、CO2排出量が少ない環境配慮車に対する税率が引き下げられることとなった。

表4 自動車物品税率(2016年1月1日から施行) (単位:%)

	分類	CO2排出量(g/km)			
		100以下	100超~ 150以下	150超~ 200以下	200超
一般乗用車	3000cc以下	30		35	40
	うちE85対応車	25		30	35
	3000cc超	50			
ハイブリット車	3000cc以下	10	20	25	30
	3000cc超	50			
エコカー対象車	エコカー対象車	14	17		
	うちE85対応車	12	17		
	分類	200以下		200超	
ピックアップ車	3250cc以下				
	シングルキャブ	3		5	
	スペースキャブ	5		7	
	ダブルキャブ	12		15	
	乗用ピックアップ車	25		30	
	3250cc超(上記車種全て)	50			

(出所)タイ投資委員会・財務省物品税局資料

政府は2015年に改定した投資奨励制度においても、アンチロックブレーキ装置（ABS）などの安全部品、ハイブリット・電気自動車の部品の製造に多くの恩典を付与した。加えて最近では、新たな産業集積を図るための政策（スーパークラスター政策）で、特定地域への自動車関連投資に追加的な恩典を付与するなど、自動車産業のさらなる振興を図っている。

マレーシア(生産・販売):2015年新車販売台数、過去最高を更新するも微増

2016年02月24日 クアラルンプール事務所(新田浩之)

マレーシア自動車連盟(MAA)が1月21日に発表した2015年の新車販売台数は、消費者マインドの悪化などから前年比0.03%増の66万6,674台にとどまり、4年連続で過去最高を更新したものの、想定した67万台は達成できなかった。メーカー別にみると、国民車、日本車ともにメーカーで明暗が分かれた。MAAは2016年の見通しを前年比2.5%減の65万台と予測した。

<下方修正した想定台数を下回る>

2015年の新車販売台数は前年比0.03%増の66万6,674台と、2012年から4年連続で過去最高を更新した(表1参照)。しかし、年間販売台数はMAAが当初想定した68万台から2015年半ばに下方修正した67万台にも届かず、自動車市場に明るい雰囲気はない。MAAは、2015年4月の物品・サービス税(GST)の導入、食料品価格など各種生活コストの上昇、通貨リング安が消費者マインドを悪化させたと分析した。

表1 新車販売台数の内訳 (単位:台、%)

	2014年		2015年		
		シェア		シェア	前年比
乗用車	588,348	100.0	591,298	100.0	0.5
国民車	311,374	52.9	315,484	53.4	1.3
プロトン	115,783	19.7	102,175	17.3	△ 11.8
プロドゥア	195,579	33.2	213,307	36.1	9.1
ナザ	12	0.0	2	0.0	△ 83.3
国民車以外	276,974	47.1	275,814	46.6	△ 0.4
商用車	78,139	100.0	75,376	100.0	△ 3.5
国民車	579	0.7	495	0.7	△ 14.5
プロトン	0	0.0	0	0.0	-
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	-
ハイコム	0	0.0	0	0.0	-
イノコム	579	0.7	495	0.7	△ 14.5
国民車以外	77,560	99.3	74,881	99.3	△ 3.5
総計	666,487	100.0	666,674	100.0	0.03
国民車	311,953	46.8	315,979	47.4	1.3
国民車以外	354,534	53.2	350,695	52.6	△ 1.1

(出所)マレーシア自動車連盟(MAA)、各種資料を基に作成

販売台数の内訳をみると、シェア88.7%の乗用車が前年比0.5%増の59万1,298台とわずかに増加、商用車は3.5%減の7万5,376台だった。月別にみると、2015年7月まではほとんどの月で前年の実績を下回ったが、8月以降は消費者のGSTへの適合などから、全ての月で前年を上回って回復の兆しがみえていく。しかし、MAAは2016年の新車販売台数を、リング安を受けた自動車メーカーが価格を引き上げることなどから、前年比2.5%減の65万台と予測する。

なお、2015年の自動車生産台数は、前年比3.1%増の61万4,664台と2年ぶりに増加した(表2参照)。内訳は乗用車が56万3,883台で全体の91.7%、商用車は5万781台で8.3%だった。乗用車は前年より3.4%増、商用車は1.0%減少した。

表2 自動車生産台数の内訳（単位：台、％）

	2014年	2015年	前年比
乗用車	545,122	563,883	3.4
国民車	308,966	326,144	5.6
プロトン	111,840	97,662	△ 12.7
プロドゥア	196,399	228,482	16.3
ナザ	727	0	全減
国民車以外	236,156	237,739	0.7
商用車	51,296	50,781	△ 1.0
国民車	298	0	全減
プロトン	0	0	－
プロドゥア	0	0	－
イノコム	298	0	全減
国民車以外	50,998	50,781	△ 0.4
総計	596,418	614,664	3.1
国民車	309,264	326,144	5.5
国民車以外	287,154	288,520	0.5

(出所) 表1に同じ

<国民車はプロドゥアの勢い続く>

2015年の自動車販売台数を国民車と国民車以外でみると、国民車が31万5,979台、国民車以外が35万695台で、国民車以外のシェアが52.6%と、2014年に引き続き5割を超えた。2013年には国民車が5割を超えていたが、最近では国民車以外の存在感が高まっている。国民車の中でも、プロトンの販売台数は11.8%減の10万2,175台と振るわず、国民車全体の販売台数を押し下げた。

消費者を引きつける新車開発が進まないプロトンは、6月にスズキとの協業を発表し、その第1段階として、スズキはスズキモデルのノックダウン（KD）部品をプロトンに供給する。プロトンはスズキからの技術移転に期待し、経営の改善に力を入れる。対照的にダイハツと協業する第2国民車のプロドゥアは、主力車「マイビー」が販売を牽引し、販売台数を9.1%増の21万3,307台に伸ばした。乗用車販売台数に占める市場シェアは36.1%に上る。

<日系はホンダとマツダが健闘>

メーカー別新車販売台数では、上位10社に日系自動車メーカーが6社ランクインした（表3参照）。ホンダは前年比22.5%増の9万4,902台で、日系、非国民車の中で販売台数は最も多かった。14.2%の市場シェアはプロドゥア、プロトンに次ぐ。以下、トヨタ（8.1%減、9万3,760台）、日産（1.9%増、4万7,235台）、マツダ（25.9%増、1万4,325台）と続く。マレーシアの新車販売台数が伸び悩む中、2015年は日本車メーカーの中でもホンダ、マツダの健闘が際立った。

表3 主要メーカー別自動車販売台数(上位10社) (単位:台、%)

メーカー	販売台数			内訳	
		シェア	前年比	乗用車	商用車
プロドゥア	213,307	32.0	9.1	213,307	—
プロトン	102,175	15.3	△ 11.8	102,175	—
ホンダ	94,902	14.2	22.5	94,902	—
トヨタ	93,760	14.1	△ 8.1	65,295	28,465
日産	47,235	7.1	1.9	41,941	5,294
マツダ	14,325	2.1	25.9	13,409	916
いすゞ	12,655	1.9	2.3	431	12,224
フォード	12,130	1.8	△ 13.0	2,866	9,264
三菱自動車	11,076	1.7	△ 22.7	5,398	5,678
メルセデス・ベンツ	11,034	1.7	54.7	10,859	175
総計	666,674	100.0	0.0	591,298	75,376

(出所)表1に同じ

2016年2月にマレーシアが署名した環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定について、MAA のアイシヤ・アーマド会長は、MAA 会員企業の多くは国内販売がメインだけに、全体としてマレーシア自動車業界に大きなプラス効果はないと見通した。また、「エッジ・ファイナンシャル・デーリー」紙 (1月26日) によると、マレーシア自動車研究所のマダニ・サハリ所長は、地場の自動車部品メーカーは TPP 加盟国への輸出の機会を得ることができるが、国民車メーカー以外は親会社が既に加盟国に進出している例も多く、TPP のメリットは限定的とした。

インドネシア(生産・販売):2015年の自動車販売は2年連続の減少、輸出は微増

2016年04月01日 ジャカルタ事務所(吉岡克也)

2015年のインドネシア国内の自動車販売台数は、前年比16.1%減の101万3,291台で、2年連続で減少した。インドネシア経済の成長率の減速やインフレ率の上昇などが影響したとみられ、過去最高の販売台数を記録した2013年の122万9,901台と比べると17.6%減となった。市場の主力を占めてきたセダン型でない二輪駆動(4×2)タイプが前年比27.0%減と大きく落ち込んだ。生産台数は109万8,780台で前年比15.4%減、完成車の輸出台数は20万7,691台で前年比2.7%増(2年連続増)だった。

<販売台数は前年比16.1%減少>

インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)の発表(2016年1月)によると、2015年のインドネシア国内の自動車販売台数は、前年比16.1%減の101万3,291台で、2年連続でマイナスを記録した(表1参照)。車種別にみると、セダン型でない二輪駆動(4×2)タイプの乗用車が、商用車を含めた自動車販売全体の53.8%と引き続き市場の中心を占めるが、前年比19.8%減となり、販売台数減少の大きな要因となった。奢侈(しゃし)税がかからず前年増加していた低価格グリーンカー(LCGC対応車)は、2015年は3.9%減と2年連続の伸びは確保できなかった。

表1 タイプ別自動車販売台数 (単位:台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
乗用車計	780,785	879,507	879,464	736,664	△ 16.2
セダンタイプ	34,221	34,199	21,614	17,249	△ 20.2
4×2タイプ	739,168	787,712	679,856	545,228	△ 19.8
4×4タイプ	7,396	6,416	5,874	8,753	49.0
LCGC対応車	0	51,180	172,120	165,434	△ 3.9
商用車計	335,445	350,394	328,564	276,627	△ 15.8
バス	4,472	4,054	3,834	3,743	△ 2.4
ピックアップトラック	311,609	330,907	313,243	260,850	△ 16.7
ダブルキャビン	19,364	15,433	11,487	12,034	4.8
合計	1,116,230	1,229,901	1,208,028	1,013,291	△ 16.1

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料を基に作成

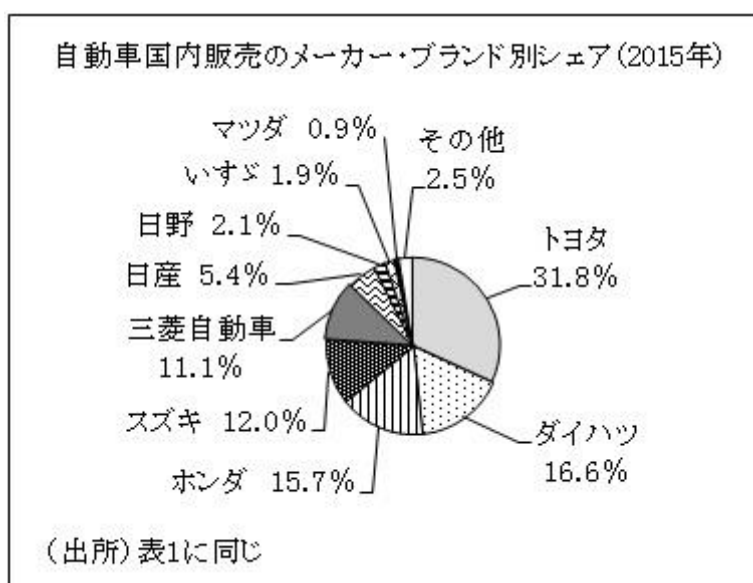
メーカー・ブランド別では、トヨタが前年比19.3%減の32万2,466台、ダイハツが9.4%減の16万7,808台と、上位2社は販売台数が減少した(表2参照)。2014年に3位に浮上したホンダは15万9,253台(0.1%増)と微増、以下、スズキが12万1,805台(21.4%減)、三菱自動車が11万2,527台(20.7%減)、日産が5万4,475台(0.3%増)の順だった。競合するトヨタ、ダイハツ、スズキなどが大きく販売台数を落とす中、ホンダはインドネシア向けに開発した低価格帯の多目的車(MPV)「モビリオ」を2014年に、スポーツ用多目的車(SUV)の「HR-V」を2015年に投入し、日産は2014年から新ブランドとしてのダットサンの販売を開始し、それぞれ販売台数を維持した。

表2 メーカー・ブランド別自動車販売台数 (単位: 台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	
				前年比	
1 トヨタ	405,414	434,232	399,746	322,466	△ 19.3
2 ダイハツ	162,742	185,942	185,226	167,808	△ 9.4
3 ホンダ	69,320	91,493	159,147	159,253	0.1
4 スズキ	126,577	164,006	154,923	121,805	△ 21.4
5 三菱自動車	148,918	157,353	141,962	112,527	△ 20.7
6 日産	67,143	61,119	54,317	54,475	0.3
- その他	136,116	135,756	112,707	74,957	△ 33.5
合計	1,116,230	1,229,901	1,208,028	1,013,291	△ 16.1

(出所) 現地報道を基に作成

車種別の上位 10 位をみると、トヨタの「アバンザ」(MPV) が 13 万 3,153 台で 2014 年に続き 1 位を占めた。以下、2 位はトヨタ「アギヤ」(LCGC) 5 万 6,583 台、3 位はホンダ「モビリオ」(MPV) 4 万 8,927 台、4 位はトヨタ「キジャンイノーバ」(MPV) 4 万 5,411 台、5 位はダイハツ「アイ」(LCGC) 3 万 6,468 台、6 位はホンダ「HR-V」(SUV) 2 万 8,897 台、7 位はスズキ「セニア」(MPV) 3 万 5,057 台、8 位はスズキ「エルティガ」(MPV) 3 万 2,871 台、9 位はホンダ「ブリオ」(LCGC) 3 万 1,672 台、10 位は日産(ダットサン)「Go」「Go+」(LCGC) 2 万 9,651 台。日系自動車の販売台数シェアは 97.5% と、前年の 96.2% から微増となった(図参照)。



外資系では、販売の低迷によりインドネシアの販売停止を決定したフォード、現地生産を中止するゼネラルモーターズ(GM)などは苦戦を強いられており、生産拠点としてインドネシアに根付いてきた日系との差が表れてきている。

<生産台数も減少、完成車輸出は2年連続して増加>

2015年の自動車国内生産台数は、前年比 15.4%減の 109 万 8,780 台となった(表3参照)。乗用車は前年比 18.6%減の 82 万 4,445 台で全体の 75.0%を占めた。販売台数と同様に、セダン型でない二輪駆動(4×2)タイプが前年比 27.0%減となった。2013年から現地生産が開始されたトヨタ「ヴィオス」などが属するセダンは 6 万 1,499 台と前年比 55.1%増と引き続き拡大し、全体に占めるシェアは 5.6%に達した。

日系5社により生産されている LCGC の生産台数は、2014 年が前年の 3.5 倍だったものが、2015 年は前年比 4.3%減の 17 万 7,102 台とブレーキがかかった。ただし、全体に占めるシェアで見ると、2014 年の 14.3%から 2015 年は 16.1%を占め、販売開始から 2 年半弱で自動車生産のおよそ 6 分の 1 を占めるまでに成長した。

表3 タイプ別自動車生産台数 (単位: 台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	2015年	
					構成比	前年比
乗用車計	743,481	925,111	1,013,172	824,445	75.0	△ 18.6
セダンタイプ	4,849	5,091	39,658	61,499	5.6	55.1
4×2タイプ	693,421	842,234	761,928	556,078	50.6	△ 27.0
4×4タイプ	45,211	24,830	26,528	29,766	2.7	12.2
LCGC対応車	0	52,956	185,058	177,102	16.1	△ 4.3
商用車計	322,056	283,100	285,351	274,335	25.0	△ 3.9
バス	5,299	4,713	4,105	3,873	0.4	△ 5.7
ピックアップトラック	316,757	278,387	281,246	270,462	24.6	△ 3.8
合計	1,065,537	1,208,211	1,298,523	1,098,780	100.0	△ 15.4

(出所) 表1に同じ

2015 年の輸出台数は、完成車 (CBU) が 20 万 7,691 台 (前年比 2.7%増) で、総生産台数に占める割合は 18.9%に増加した (表 4 参照)。主な輸出先は、サウジアラビア、フィリピン、タイ、アラブ首長国連邦などの中東および ASEAN 諸国となっている。トヨタはインドネシアを東南アジアにおける重要な生産・輸出拠点と位置付けているとみられ、生産台数に占める輸出台数の割合が 5 割程度と高くなっている。

表4 自動車輸出台数 (単位: 台、%)

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2015年
						前年比
CBU(完成車)	107,932	173,368	170,907	202,273	207,691	2.7
CKD(完全ノックダウン車)	83,709	100,122	105,380	108,580	82,306	△ 24.2

(出所) 表1に同じ

<2016 年以降の販売予想は二分>

2016 年の自動車国内販売台数について、GAIKINDO は 2015 年比で 8.6%増の約 110 万台としたと報道された。日系各社の販売予想は、景気動向を懸念した厳しい見方と販売が回復する見方とに分かれている。2016 年も引き続き経済成長率、ルピア相場という経済環境に左右される状況が続くとみられる。また、自動車産業振興のための政府の適切な方針に加え、インフラ整備の加速、政策金利の引き下げ、ジョコ大統領が 2015 年から打ち出している累次の経済政策パッケージなどの効果によって、実際に消費が活性化するかも注目される。なお、2016 年 1 月の国内販売台数 (出荷ベース) は前年同月比 9.9%減の 8 万 4,885 台と厳しい立ち上がりとなっている。

中長期的には、2016 年に発足した ASEAN 経済共同体 (AEC) による自動車市場の拡大が想定される。現在政府で検討されている、燃費の良さに応じて自動車メーカーに税制優遇策が与えられる低炭素自動車 (LCE) 制度などへの対応も各社に影響を与えることが考えられる。

ベトナム(生産・販売):2015年の新車販売は55%の伸び、25万台に迫る

2016年02月12日 ハノイ事務所(竹内直生、大久保文博)

ベトナム自動車工業会(VAMA)の発表(1月11日)によると、2015年の新車販売台数は前年比55.1%増の24万4,914台となった。国内の景気回復や高速道路をはじめとするインフラ改善などが背景にある。2016年については、1月からの特別消費税算定基準の変更などによる販売への影響を注視する必要があると見られる。

<景気回復やインフラ改善など好影響重なる>

VAMAによると、2015年の国産車と輸入車を合わせた国内自動車販売台数は24万4,914台で、前年比55.1%の大幅な伸びを記録した(表1参照)。好調だった2014年実績の15万7,810台を2015年9月時点(16万3,443台)で超えていた。VAMAの広報担当者によると、好調だった主な要因は、(1)国内景気回復、(2)ハノイ～ハイフォン高速道路の開通(2016年1月8日記事参照)やホーチミン市内の道路拡幅などのインフラ改善、(3)銀行の自動車購入向け貸し出し強化、(4)個人・民間企業の自動車ニーズの高まり、(5)自動車関連税率の安定、などが重なったためという。

販売台数のうち、コンプリートノックダウン(CKD)生産による国産車は17万3,040台(48.5%増)、輸入完成車は7万1,874台(74.2%増)となった(表1参照)。2014年に引き続き輸入完成車の販売増加が目立ち、販売台数に占める割合も29.3%と、2013年の20.4%、2014年の26.2%から上昇した。用途別では、乗用車が14万3,392台(42.8%増)、商用車が8万9,327台(73.8%増)、特別目的車が1万2,195台(2倍)となった。商用車や特別目的車が大きく増加した理由として、2014年4月から政府が全国規模で過積載トラックの取り締まりを強化したことを受け、商用車のトラックや特別目的車に分類されるダンパーの需要が高まったことが大きい。

表1 生産形態別・用途別販売台数 (単位:台、%)

		2014年	2015年	前年比
生産形態	国産車	116,541	173,040	48.5
	輸入完成車	41,269	71,874	74.2
用途	乗用車	100,439	143,392	42.8
	商用車	51,408	89,327	73.8
	特別目的車	5,963	12,195	104.5
合計		157,810	244,914	55.1

(出所) VAMA資料を基に作成

<日系メーカーはいずれも前年上回る>

VAMA加盟社の販売台数は20万8,568台(56.2%増)と20万台を超えた。用途別では特別目的車と、トラックは2.1倍、72.0%増と高い伸びを示し、販売全体を牽引した(表2参照)。

表2 VAMA加盟社の用途別販売実績
(単位:台、%)

	2014年	2015年	
		前年比	
乗用車	79,813	117,288	47.0
商用車	48,945	81,312	66.1
トラック	40,199	69,134	72.0
バス	8,746	12,178	39.2
特別目的車	4,807	9,968	107.4
合計	133,565	208,568	56.2

(注)バスシャシーを除く。

(出所)表1に同じ

メーカー別にみると、1位はトヨタで5万285台(23.2%増)と、ベトナム進出以来最多の販売台数を更新した(表3参照)。次いで、地場最大手チュオンハイオート(THACO)グループのタコ・トラックが3万6,300台(79.2%増)、起垂2万1,310台(90.1%増)、フォード2万740台(48.3%増)、マツダ(ピナマツダ)2万359台(2.2倍)と続いた。上位5社はいずれも2万台を超え、合わせてシェアの7割を超えた。

日系メーカーの販売台数はいずれも前年を上回った。トヨタは、北部・中部・南部のいずれの地域でもシェアトップで、VAMA加盟全社の販売台数の24.1%を占めた。「ヴィオス(Vios)」(1万3,761台)、「イノーバ(Innova)」(9,985台)、「フォーチュナー(Fortuner)」(9,780台)などが好調だった。特徴的なデザインで定評のあるマツダも2014年に引き続き前年比倍増となり、シェア1割に迫る勢いだった。このほか、前述の過積載問題による増車需要からトラックを生産するいすゞや日野自動車もそれぞれ88.3%増、2.1倍となった。

表3 VAMA加盟社別・地域別販売実績 (単位:台、%)

	北部		中部		南部		合計		
	構成比		構成比		構成比		構成比	前年比	
トヨタ	23,195	24.1	6,400	24.9	20,690	23.9	50,285	24.1	23.2
タコ・トラック	16,545	17.2	5,369	20.9	14,386	16.6	36,300	17.4	79.2
タコ・起垂	10,798	11.2	2,093	8.1	8,419	9.7	21,310	10.2	90.1
フォード	9,945	10.3	2,064	8.0	8,731	10.1	20,740	9.9	48.3
ピナマツダ	11,887	12.4	2,325	9.0	6,147	7.1	20,359	9.8	115.7
ホンダ	3,735	3.9	1,570	6.1	3,007	3.5	8,312	4.0	28.0
GM	2,213	2.3	1,256	4.9	3,876	4.5	7,345	3.5	43.1
いすゞ	2,231	2.3	432	1.7	4,428	5.1	7,091	3.4	88.3
日野自動車	1,570	1.6	378	1.5	3,959	4.6	5,907	2.8	114.3
ビスコ(スズキ)	3,501	3.6	193	0.8	2,191	2.5	5,885	2.8	34.2
メルセデス・ベンツ	1,797	1.9	462	1.8	2,102	2.4	4,361	2.1	54.9
ピナスター (三菱自動車)	2,108	2.2	918	3.6	1,119	1.3	4,145	2.0	80.1
ドーティン(現代)	1,217	1.3	572	2.2	1,582	1.8	3,371	1.6	1,186.6
ビエム	516	0.5	416	1.6	2,287	2.6	3,219	1.5	33.6
ピナモーター	1,819	1.9	216	0.8	1,089	1.3	3,124	1.5	16.3
タコ・バス	819	0.9	346	1.3	743	0.9	1,908	0.9	42.9
TCIEV(日産)	1,014	1.1	274	1.1	237	0.3	1,525	0.7	0.2
サムコ	454	0.5	226	0.9	629	0.7	1,309	0.6	32.2
レクサス	510	0.5	0	0.0	451	0.5	961	0.5	149.6
ブジョー	261	0.3	73	0.3	210	0.2	544	0.3	444.0
メゴン	46	0.0	40	0.2	316	0.4	402	0.2	52.3
サンヤン	35	0.0	79	0.3	51	0.1	165	0.1	△33.7
合計	96,216	100.0	25,702	100.0	86,650	100.0	208,568	100.0	56.2

(出所)表1に同じ

＜自動車産業の裾野は未成熟＞

ベトナム統計総局によると、2015年の国内生産台数（推計）は19万9,200台（前年比54.5%増）まで生産を伸ばしている。日系を含め在ベトナム自動車メーカーは国内でCKD生産を行っているが、ベトナム自動車市場は小さく、黎明（れいめい）期の段階にある。南部の自動車メーカー担当者によると、日本であれば設計・組み立てを自社で行い、部品は関連企業から調達することができるが、ベトナムでは自動車産業、とりわけ同部品産業が育っておらず、例えばトランスミッションなどの調達は困難で、CKD生産が一般的だという。担当者は「1990年代の設立当初は0%の現地調達率（金額ベース）だったが、2015年は5%に向上している」と説明し、自動車の（1）完成車輸入（生産なし）、（2）ノックダウン生産、（3）国内調達による生産、（4）輸出拠点、のうち、ベトナムは（2）の段階にあるという。また、別の自動車メーカー担当者は「現地調達の拡大には内需のさらなる拡大が必要」と指摘している。

当地の専門家は「ベトナムは過去20年間にわたり、自動車の裾野産業発展を考えず組み立てだけに焦点を当ててきた」と話す。別の専門家は「地場企業が日系セットメーカーの1次下請けとなる可能性は低いため、2次下請けとして競争すべき」との見方を示している。

＜特別消費税の算定基準変更の影響に注目＞

2014年のハノイ市とホーチミン市の1人当たりGDPはそれぞれ3,348ドル、4,986ドルとモータリゼーションが進むとされる3,000ドルの水準を突破している。ベトナム統計総局によると、2015年のGDP成長率は6.7%と推計され、また2016年の政府目標も同じく6.7%に設定されるなど経済も堅調に推移していることから、政策の急な変化などがない限り自動車市場は拡大するとみられる。

2016年1月1日にASEAN地域からの完成車の輸入関税が50%から40%へ引き下げられた一方、ベトナム政府は同日付で24人乗り以下の輸入完成車への特別消費税算定基準を変更したため、一部車種の販売価格が上昇している。こうした税制の変更を見据え、消費者の間で2015年末から駆け込み購入があったとされており、その反動が2016年の販売台数にどの程度表れるか注目される。

インド(販売):2015年の乗用車販売が好調、二輪車は微増

2016年05月27日 ベンガルール事務所 (ディーパク・アーナンド、島田真理子)

2015年の乗用車の販売台数は、金利の引き下げや燃料価格の下落、新モデルの投入などが功を奏し、前年比7.9%増と好調だった。商用車も7.4%伸びた。一方、農村部の需要減退からモーターサイクル(オートバイ)の販売が低迷し、二輪車の販売台数は0.7%増にとどまった。三輪車を含む自動車全体では1.7%増となり、2,000万台の大台を突破した。

<政策金利の相次ぐ引き下げも要因>

インド自動車工業会(SIAM)によると、2015年の乗用車〔スポーツ用多目的車(SUV)とバンを含む〕の販売台数は、前年比7.9%増の277万2,705台となった。増加の要因は、政策金利が2015年に入ってから7.75%(1月)、7.50%(3月)、7.25%(6月)、6.75%(9月)と相次いで引き下げられたこと、燃料価格の下落、各メーカーが新モデルを次々と投入し需要を喚起したことなどが挙げられる。

メーカー別の国内販売台数は、首位のマルチ・スズキが前年比11.9%増の128万9,128台で、市場シェアも前年の44.8%から46.5%へ拡大した(表1参照)。そのほか、ホンダが12.6%増、トヨタ・キルロスカが5.3%増と伸び、日産(17.0%減)を合わせた日系4社のシェアは合計60.3%となり、前年の58.9%からやや拡大した。2位の現代は15.7%増の47万6,001台で、シェアを16.0%から17.2%に伸ばした。

車種別にみると、スズキはAセグメント(排気量1000cc以下の小型乗用車)の「アルト」「スイフト」「セレリオ」「ワゴンR」「シアズ」、現代は小型プレミアムハッチバック「i20 エリート」や小型SUV「クレタ」、ホンダは燃費が最も良いとされるセダン「アメイズ」が好調だった。また、ルノーが2015年10月に発売した低価格小型車「クウィッド」の売れ行きが好調で、販売は20.1%増と最も大きく伸びた。

表1 2015年の主要メーカー別乗用車国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

メーカー	国内販売			輸出		
	2014年	2015年	前年比	2014年	2015年	前年比
マルチ・スズキ	1,152,128	1,289,128	11.9	118,436	126,377	6.7
現代	411,471	476,001	15.7	201,909	167,268	△ 17.2
マヒンドラ&マヒンドラ	230,593	224,189	△ 2.8	6,129	7,737	26.2
ホンダ	179,750	202,403	12.6	6,142	7,625	24.1
タタ・モーターズ	157,475	159,587	1.3	4,331	3,735	△ 13.8
トヨタ・キルロスカ	132,778	139,819	5.3	16,838	16,246	△ 3.5
フォード	77,140	77,715	0.7	71,999	99,143	37.7
ゼネラルモーターズ	57,565	36,518	△ 36.6	806	20,463	2438.8
日産	49,301	40,925	△ 17.0	119,228	112,913	△ 5.3
ルノー	44,849	53,847	20.1	6,784	89	△ 98.7
フォルクスワーゲン	44,212	43,163	△ 2.4	64,120	70,281	12.8
シュコダ・オート	15,342	15,457	0.7	0	0	-
フィアット	12,366	8,535	△ 31.0	39	95	143.6
合計(その他を含む)	2,570,624	2,772,705	7.9	621,871	632,075	1.6

(注1)SUVとバンを含む。

(注2)BMW、アウディ、ジャガー、メルセデスは統計未発表のため含まれない。

(出所)インド自動車工業会(SIAM)

<農村で人気のモーターサイクルは不振>

2015年の二輪車販売台数は1,612万2,322台と、前年比0.7%増にとどまった。スクーターは都市部で人気があり、販売台数は12.8%増と好調だったが、モーターサイクルは、需要の高い農村部で雨期の降雨

量が例年を下回り、農作物の収量が減少したことが、需要の低迷につながった。モーターサイクルの販売台数は3.6%減少した。SIAMは「スクーターは今後も好調を維持すると期待されるが、モーターサイクルは農村部での需要回復が遅れており、2016年の二輪車市場も前年並みにとどまるだろう」とみている。

メーカー別では、首位のヒーローが前年比2.3%減の629万6,920台となり、市場シェアも前年の40.2%から39.1%に下がった(表2参照)。一方、2位の本田はスクーター市場でトップを走る「アクティバ」が好調で、3.4%増の431万4,558台となった。3位のTVSモーターは3.1%増の214万8,025台、4位のバジャージョートは4.0%減の180万9,612台だった。

表2 2015年の主要メーカー別二輪車国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

メーカー	国内販売			輸出		
	2014年	2015年	前年比	2014年	2015年	前年比
ヒーロー	6,444,542	6,296,920	△ 2.3	201,122	189,493	△ 5.8
ホンダ	4,172,717	4,314,558	3.4	190,426	193,941	1.8
TVSモーター	2,082,676	2,148,025	3.1	311,519	358,085	14.9
バジャージョート	1,885,263	1,809,612	△ 4.0	1,559,143	1,469,090	△ 5.8
ヤマハ	566,749	594,608	4.9	171,842	161,966	△ 5.7
スズキ	337,620	328,423	△ 2.7	24,691	54,418	120.4
ロイヤルエンフィールド	296,380	444,527	50.0	6,221	8,287	33.2
マヒンドラ&マヒンドラ	194,516	150,927	△ 22.4	10,972	17,330	57.9
ピアaggio	26,998	27,830	3.1	9	799	8,777.8
ハーレーダビッドソン	4,080	4,445	8.9	0	3,704	-
合計(その他を含む)	16,013,346	16,122,322	0.7	2,475,945	2,457,113	△ 0.8

(注)モーターサイクルとスクーターを含む。

(出所)表1に同じ

<中・大型商用車は3割の伸びに>

商用車の国内販売台数は、65万993台と前年比7.4%増加した。小型商用車は5.1%減だったが、バスなど中・大型商用車が30.0%増の28万388台と大きく伸びた。中・大型商用が好調だった要因としてSIAMは、政府によるインフラ整備の加速と公共バス購入に対する補助金の増額を挙げる。

三輪車(前年比3.2%減の51万4,058台)を含む自動車全体の販売台数は1.7%増の2,006万78台となった。2016年の見通しについて、SIAMは「雨期の降雨量が例年並みと予想されること、経済全体が回復してきていることから、各部門の需要は拡大していくだろう」とみており、乗用車が6~8%、二輪車が10%前後増えると予想している。一方で、2016年3月に導入された1~4%のインフラ税や、ニューデリー一首都圏における排気量2000cc以上のディーゼル乗用車の登録禁止など、乗用車部門にとってのマイナス要因に注意が必要だとしている。

<自動車全体の輸出はほぼ横ばい>

乗用車の輸出台数は63万2,075台で、前年比1.6%増にとどまった。主な輸出先の欧州での需要低迷が原因とみられる。一方、二輪車の輸出は0.8%減となり、前年の20%超の伸びから大きく落ち込んだ。商用車の輸出は13.9%増の9万6,814台と好調だった。三輪車(4.2%増の42万4,881台)を含む自動車全体の輸出台数は0.6%増の361万883台で、ほぼ横ばいとなった。

オーストラリア(生産・販売):2015年の新車販売台数は3.8%増の115万台余

2016年02月17日 シドニー事務所(平木忠義)

オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)の発表(1月6日)によると、2015年の新車販売台数は前年比3.8%増の115万5,408台となり、4年連続で110万台の販売台数を達成した。

<4年連続で110万台超えを達成>

2015年のオーストラリアの新車販売台数は、前年比3.8%増の115万5,408台となり、4年連続で110万台の販売台数を達成した(表1参照)。州別にみると首都特別地域が4.4%増、ニューサウスウェールズ州が6.9%増、クイーンズランド州が5.4%増、タスマニア州が12.0%増、ビクトリア州が4.2%増となった。一方で、北部準州は4.3%減、南オーストラリア州が0.8%減、西オーストラリア州が7.9%減となった。

表1 新車販売台数 (単位:台、%)

	2014年	2015年	前年比
乗用車	531,602	515,683	△ 3.0
SUV	352,347	408,471	15.9
その他の自動車	229,281	231,254	0.9
合計	1,113,230	1,155,408	3.8

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

セグメント別では、乗用車のシェアは44.6%、スポーツ用多目的車(SUV)は35.4%となり、乗用車のシェアが縮小する中でSUVは3.8ポイント拡大した。

<首位は引き続きトヨタ>

メーカー別にみると、トヨタが1位で国内市場シェアの17.8%を占めた(表2参照)。次いで、マツダ、ホールデン、現代、フォードの順となっており、シェアはそれぞれ9.9%、8.9%、8.8%、6.2%となった。

表2 新車販売台数ランキング(メーカー別シェア) (単位:%)

	メーカー	2014年	2015年
1	トヨタ	18.3	17.8
2	マツダ	9.0	9.9
3	ホールデン	9.5	8.9
4	現代	9.0	8.8
5	フォード	7.2	6.2

(出所)表1に同じ

車種別にみると、トヨタの主力車種である「カローラ」が4万2,073台で車種別販売台数1位を獲得した(表3参照)。また、同社の「ハイラックス」も3万5,161台と3位だった。マツダは、主力車種である「マツダ3」(日本名「アクセラ」)が3万8,644台の2位となった。現代は主力車種の「i30」が3万2,306台の4位、フォードのレンジャーが2万9,185台の5位となった。

表3 新車販売台数ランキング(車種別) (単位: 台、%)

	車種	2014年	2015年	
			前年比	
1	カローラ(トヨタ)	43,735	42,073	△ 3.8
2	マツダ3(マツダ)	43,313	38,644	△ 10.8
3	ハイラックス(トヨタ)	38,126	35,161	△ 7.8
4	i30(現代)	31,505	32,306	2.5
5	レンジャー(フォード)	26,619	29,185	9.6

(出所) 表1に同じ

なお、国内の自動車生産台数は16万7,538台と2年連続で20万台を大きく割り込んだ(表4参照)。これは、2016年、2017年にかけて国内での生産を中止するフォード、ホールデン、トヨタが生産台数を縮小させていることが要因と考えられる。

表4 オーストラリア自動車生産台数 (単位: 台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
生産台数	239,443	219,376	221,224	210,538	174,986	167,538
新車販売台数	1,035,574	1,008,437	1,112,032	1,136,227	1,113,224	1,155,408
生産台数比率	23.1	21.8	19.9	18.5	15.7	14.5

(出所) 表1に同じ

<高性能新型車導入や自動車ローン金利優遇が寄与>

FCAIのトニー・ウェーバー最高執行責任者は今回の結果について「高性能で高い居住性を有する新型車の導入が、多様な新車市場と相まってオーストラリアを世界的な新車販売市場にしている。選択肢の多いオーストラリアの新車市場は、消費者に対して高性能な車の購入余力をこれまでにないほど高めている。さらに、競争的な市場は購入者に対して価格を据え置きながら広範な金融オプションやサービスを提供している。今が新車の買い時であることは明らかだ」と、高性能な新型車が導入されたことに加えて、自動車ローン金利の優遇や追加的なサービスの提供といった購入環境の向上が、新車販売台数増加の要因との見方を示した。乗用車の販売台数が減少する一方で、SUVが大きく上昇したことについては、2015年もSUV人気が続いたとしつつも、乗用車については依然として新車販売台数の44.6%を占める大きなセグメントであるとして、その重要性を指摘した。

<北米・中南米>

米国(生産)(1):2015年の自動車生産台数は2006年以降で最多—好調な需要に増産、輸入も増加—

2016年03月03日 ニューヨーク事務所(大原典子)

2015年の米国の自動車生産台数は、販売の増加に伴い前年比3.9%増の1,189万台となった。輸出は中国向けなどが減少したことで4.9%減、輸入は米国向けの生産が増すメキシコなどが増加し8.2%増だった。各社は2017年モデル車から適用となる燃費規制に向け、新素材の採用や代替エネルギーの開発に取り組んでいる。

<乗用車は減少、小型トラックが増加>

オートモーティブニュースの発表(2016年1月26日)によると、2015年の自動車生産台数は前年比3.9%増の1,189万2,579台となり、2006年以降で最多となった。乗用車が3.6%減の414万8,984台と2年連続で減少した一方で、小型トラックは8.4%増の774万3,595台となった。

主要メーカー別では、フォードが前年比15.4%増で、生産台数の伸びに最も寄与した(表参照)。販売台数で全米首位のピックアップトラック「Fシリーズ」など、小型トラックの生産が伸びている。乗用車は59.7%増の大幅増となったが、これはマツダとの合弁会社オートアライアンス・インターナショナルで生産されていた中型乗用車「フュージョン」と「マスタング」が、合弁の解消後にフォードの生産分に計上されたことによるもの。フィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)はジープブランドなどの増産で7.7%増だった。スバルは18.5%の大幅増となった。スバルは年間を通じて人気車種の在庫不足が続いたことから、2015年11月には増産計画の前倒しによる生産拡大を発表している(プレスリリース11月5日)。トヨタは「カムリ」の増産などで1.3%増だった。同社は11月からケンタッキー州のジョージタウン工場で米国初となるレクサスの生産を開始し、2015年は4,088台を生産した。日産は1.5%増で、過去最多の96万台(プレスリリース2016年1月27日)となった。ゼネラルモーターズ(GM)は人気車種の中型乗用車「マリブ」の減産などが押し下げ、全体で0.1%増にとどまった。ホンダは2015年の販売で主力モデルのクロスオーバー・スポーツ用多目的車(CUV)「HR-V」の生産を国外で行っていることなどから、0.1%の微増となった。

主要メーカー別自動車生産台数

(単位:台、%)

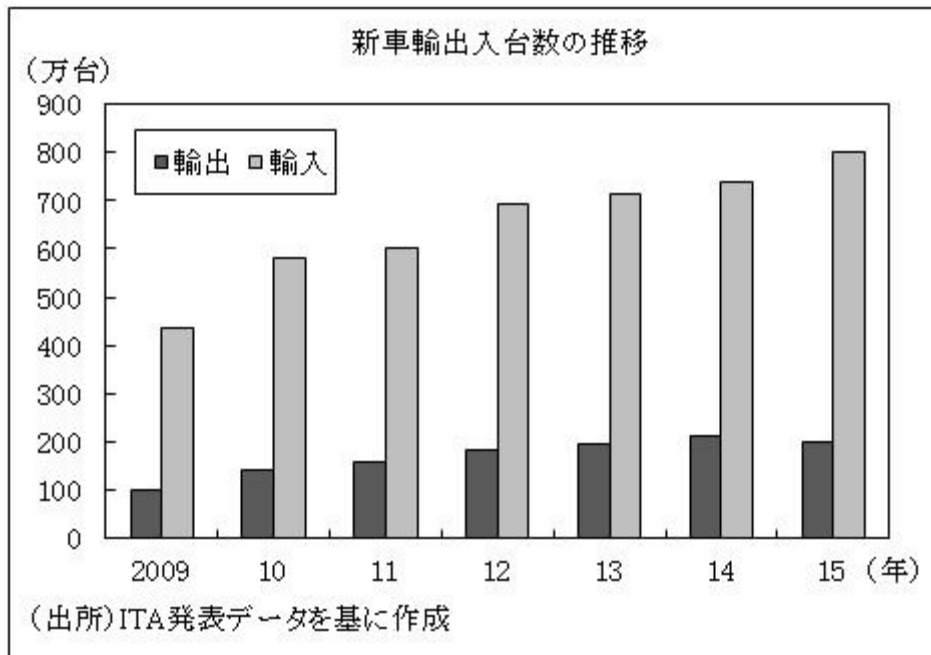
		2014年		2015年		
			前年比		構成比	前年比
GM	乗用車	862,048	3.7	709,187	-	△ 17.7
	小型トラック	1,237,139	4.7	1,393,082	-	12.6
	合計	2,099,187	4.3	2,102,269	17.7	0.1
フォード	乗用車	344,439	△ 21.0	550,008	-	59.7
	小型トラック	1,815,446	2.4	1,942,160	-	7.0
	合計	2,159,885	△ 2.3	2,492,168	21.0	15.4
FCA	乗用車	261,050	△ 23.9	280,539	-	7.5
	小型トラック	1,455,081	26.0	1,567,137	-	7.7
	合計	1,716,131	14.5	1,847,676	15.5	7.7
ホンダ	乗用車	697,275	△ 7.1	683,993	-	△ 1.9
	小型トラック	571,629	2.3	585,731	-	2.5
	合計	1,268,904	△ 3.1	1,269,724	10.7	0.1
トヨタ	乗用車	655,025	△ 1.2	648,182	-	△ 1.0
	小型トラック	586,190	10.9	608,557	-	3.8
	合計	1,241,215	4.2	1,256,739	10.6	1.3
日産	乗用車	461,535	△ 1.8	420,110	-	△ 9.0
	小型トラック	485,909	50.9	541,283	-	11.4
	合計	947,444	19.6	961,393	8.1	1.5
現代・起亜	乗用車	540,870	1.4	478,040	-	△ 11.6
	小型トラック	227,360	△ 3.4	257,542	-	13.3
	合計	768,230	△ 0.1	735,582	6.2	△ 4.2
スバル(注)	乗用車	55,005	34.8	66,002	-	20.0
	小型トラック	138,017	7.5	162,802	-	18.0
	合計	193,022	14.1	228,804	1.9	18.5
VW	乗用車	117,628	△ 11.2	83,596	-	△ 28.9
	小型トラック	0	-	0	-	-
	合計	117,628	△ 11.2	83,596	0.7	△ 28.9
合計	乗用車	4,304,130	△ 5.7	4,148,984	-	△ 3.6
	小型トラック	7,142,927	13.0	7,743,595	-	8.4
	合計	11,447,057	5.1	11,892,579	100.0	3.9

(注)スバルのデータは、同社工場で生産されるトヨタ「カムリ」を除く。なお、米国合計には他メーカーの生産台数も含まれるため、表中の総計とは一致しない。

(出所)オートモーティブニュースデータセンター

<輸入台数は過去最多の800万台に>

商務省国際貿易局 (ITA) の発表によると、2015年の新車輸出台数は、中国向けなどが減少したことで前年比4.9%減の200万台と減少した(図参照)。輸入台数は米国向け生産が増えたメキシコからの乗用車などが伸び、過去最多の800万台(8.2%増)となった(2016年1月21日記事参照)。また、日本車需要の伸びを反映し、日本からの輸入台数は5.0%増の161万台と増加した。



＜燃費規制への対応はガソリン安が向かい風に＞

環境規制に関しては、2017年モデル車から適用となる企業別平均燃費（CAFE、注1）規制で定められた燃費基準を達成するため、各社は代替エネルギー車、軽量素材、高性能部品などの開発を進めている。

代替エネルギー車については、2015年の販売台数〔電気自動車（EV）、ハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）の合計、注2〕が前年比14.4%減と大幅に減少した（オートデータ 2016年1月5日）。ミシガン大学交通研究所は、2015年の自動車の燃費が前年より低下しているとの調査結果を発表しており、ガソリン安による代替エネルギー車普及の遅れがその一因と指摘されている。

そうした中でも小型トラックは前年比2.7%増と堅調で、トヨタのCUV「RAV4」やレクサスの「NX」、日産インフィニティの「QX60」など日系メーカーのHVが伸びるなど、新たな市場としての期待が高まる。また、EV普及の取り組みが目立つ米系メーカーでは、フォードがEVに関する特許情報を有償で開放することを明らかにしたほか、2016年に入ってからGMがEV「BOLT（ボルト、注3）」の量産モデルを発表している。

軽量素材のメーカーやサプライヤーの動きも活発になってきた。フォードは、ボディをアルミ素材に代えたピックアップトラック「F-150」の本格的な生産・販売を開始した。さらに、新たな部位への利用拡大を見越した素材確保のため、アルミメーカー大手のアルコア（本社：ニューヨーク）と新たに供給契約を結び、話題となった（「ウォールストリート・ジャーナル」紙 2015年9月16日）。フォードのアルミ採用は、日系素材メーカーにも影響を与えており、コウベ・アルミニウム・オートモーティブ・プロダクツ（KAAP）や、アルミ圧延の日本最大手UACJなどが相次いで生産設備の増強計画を発表している。そのほか鉄鋼でも、新日鉄住金が自動車向け超軽量の最高級鋼板の生産開始を発表したほか、炭素繊維では、東レが自動車向けも視野に入れた増産を検討していることが報じられている。

- (注 1) 2017～2025 年モデルの乗用車と小型トラックについて、温室効果ガス排出量の削減と、燃費の向上を義務付ける新基準。各メーカーは、2025 年モデル車までに平均走行距離を 1 ガロン当たり 54.5 マイル (1 リットル当たり約 23 キロ) に引き上げることが義務付けられている (2012 年 9 月 25 日記事参照)。
- (注 2) トヨタの EV 「RAV4」の台数は含まれていない。
- (注 3) GM の PHV 「ボルト (VOLT)」とは別のモデル。

米国(販売)(2):2015年の新車販売は過去最高の1,747万台

2016年02月26日 ニューヨーク事務所(大原典子)

2015年の米国の新車販売台数は1,747万台と過去最高になった。雇用環境の改善や金融危機以降の繰り越し需要が販売を後押しした。ガソリン安で小型トラックに人気が集まる中、日系メーカーはクロスオーバーSUV(CUV、スポーツ用多目的車の一種)、米系メーカーは大型ピックアップトラックが好調だった。2016年の販売台数については、繰り越し需要が満たされたとの理由から、前年とほぼ変わらないと予測する専門家が多い。

<繰り越し需要と雇用環境の改善が後押し>

オートデータの発表(1月5日)によると、2015年の新車販売台数は前年比5.7%増の1,747万499台となった(表1参照)。販売台数は過去最高で、大方の専門家予測(産業調査会社IHS:1,690万台、シエイバンク:1,730万台など)を上回る結果となった。

表1 新車販売台数の内訳 (単位:台、%)

	2014年			2015年		
	販売台数	構成比	前年比	販売台数	構成比	前年比
小型乗用車	3,136,572	19.0	4.6	3,084,398	17.7	△1.7
中型乗用車	3,587,469	21.7	△0.5	3,515,757	20.1	△2.0
大型・高級乗用車	1,194,560	7.2	1.3	1,140,757	6.5	△4.5
乗用車小計	7,918,601	47.9	1.8	7,740,912	44.3	△2.2
ミニバン、フルサイズバン	901,749	5.5	8.6	927,093	5.3	2.8
ピックアップトラック	2,320,219	14.0	6.6	2,544,589	14.6	9.7
SUV(スポーツワゴンを含む)	5,381,431	32.6	11.8	6,257,905	35.8	16.3
小型トラック小計	8,603,399	52.1	10.0	9,729,587	55.7	13.1
合計	16,522,000	100.0	5.9	17,470,499	100.0	5.7

(出所)オートデータ発表データを基に作成

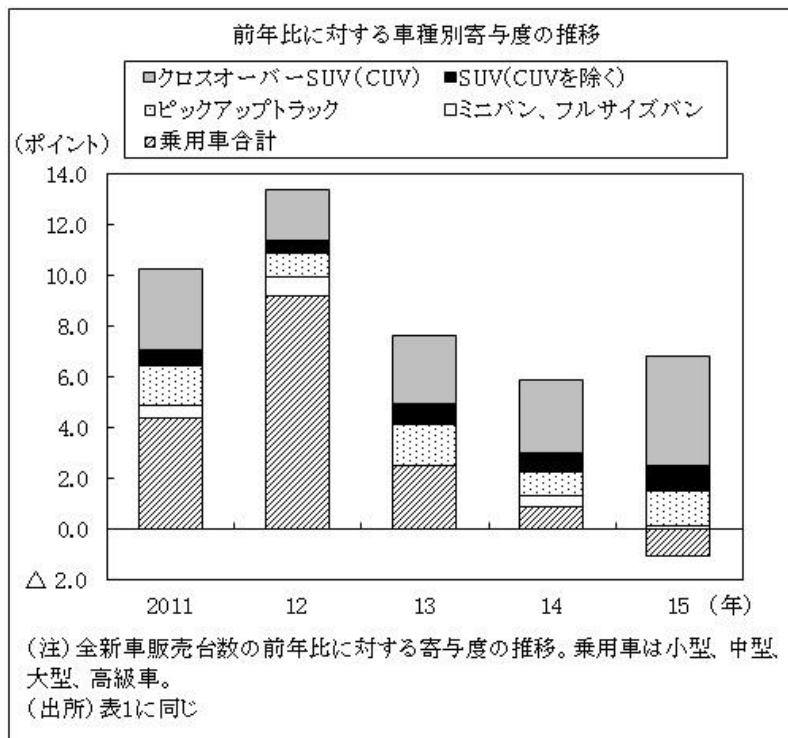
今回の結果に関し、ゼネラルモーターズ(GM)チーフエコノミストのムスタファ・モハタレム氏は「2015年の販売に最も影響を与えた要因は、雇用と個人所得の伸びだ」と分析する(ロイター1月5日)。安定した賃金の上昇に加え、年間平均失業率が金融危機以降で最低水準の5.3%に達するなど、緩やかな景気の回復を背景に好調な雇用環境が押し上げ要因になったとみている。また、自動車情報サイトのケリーブックなど、金融危機以降繰り越しされている需要が主な要因とする見方も多い。

新車購入の他の後押し要因として、貸付期間がここ10年で最長の68.3ヵ月(マーケットウォッチ1月30日)と長期化し、利用しやすさが増した自動車ローンが挙げられる。第3四半期末時点でのローン残高は、過去最高水準(1兆500億ドル)に達し、利用額の増加を裏付けた(ニューヨーク連邦準備銀行調べ)。中でも、信用力の低い消費者向けのサブプライムローンがほぼ10年ぶりの高水準となり、幅広い所得層の利用増を示した。また、上昇の兆しがないまま低水準が続いているガソリン価格も、購入後の走行コストが低く抑えられるという消費者の期待から、押し上げ要因になったと考えられる。さらに、トゥルーカー・ドット・コム担当者によると、メーカーが提供する割引額が1台当たり平均2,923ドルと、2004年に2,936ドルを記録して以来の高水準になり、販売増に弾みをつけた。

<CUV に勢い、伸びの7割占める>

タイプ別に販売の傾向をみると、2015年の伸びは小型トラックが押し上げた(表1参照)。中でも、SUV(スポーツワゴンを含む)に分類される CUV の増加台数が全増加台数分の7割を占める勢いとなった(図参照)。ガソリンの安値で、そもそも大型車を好む消費者の選好に拍車がかかった上に、メーカーも、乗用車に比べて利益率が高く、比較的軽量で燃費の良い CUV の販売に力を入れている、といった事情がある。

また、小型トラック市場では高級車ブランドが存在感を増した。主要高級車ブランドの小型トラック販売台数合計は、前年比17.5%増と大幅に伸びている。景気の回復とガソリン安を背景に大型需要が伸びる中、各メーカーは新たな市場として、高級大型車に投資を続けており、日産のインフィニティ(前年比31.8%増)をはじめ、フォルクスワーゲン(VW)のアウディ(30.4%増)、トヨタのレクサス(26.5%増)、GMのキャデラック(24.6%増)、フォードのリンカーン(21.3%増)、メルセデス・ベンツ(16.6%増)などで伸びが目立った。



<米系3社は大型ピックアップトラックが好調>

日系メーカーでは、トヨタの「RAV4」とレクサスブランドの「NX」、日産の「ローグ」、ホンダの「HR-V」など、CUVが各社の伸びを牽引した(表2参照)。また、スバルもCUV「クロストレック」「アウトバック」が好調で、前年比は全メーカーで最大の13.4%増だった。他方、米系3社は、全米販売台数トップ3を占める大型ピックアップトラックが好調[1位:フォード「Fシリーズ」、2位:GM「シルベラード」、3位:フィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)ラム「1500」]だった。フォードは、大型バン「トランジット」が増加台数の1位になり、注目を集めた。

表2 メーカー別年間販売台数

(単位:台、%)

	2014年			2015年			
	販売台数	構成比	前年比	販売台数	構成比	前年比	増加台数最多のモデル(注)
GM	2,935,008	17.8	5.3	3,082,366	17.6	5.0	ピックアップトラック「コロラド」(3位)
フォード	2,471,315	15.0	△ 0.6	2,603,082	14.9	5.3	大型バン「トランジット」(1位)
トヨタ	2,373,771	14.4	6.2	2,499,313	14.3	5.3	CUV「RAV4」(8位)
FCA	2,090,639	12.7	16.1	2,243,907	12.8	7.3	CUV「レネゲード」(6位)
ホンダ	1,540,872	9.3	1.0	1,586,551	9.1	3.0	CUV「HR-V」(9位)
日産	1,386,895	8.4	11.1	1,484,918	8.5	7.1	CUV「ローグ」(2位)
現代	725,718	4.4	0.7	761,710	4.4	5.0	小型乗用車「エラントラ」
起亜	580,234	3.5	8.4	625,818	3.6	7.9	ミニバン「セドナ」
スバル	513,693	3.1	21.0	582,675	3.3	13.4	CUV「クロスレック」
VW	552,720	3.3	△ 2.9	555,337	3.2	0.5	小型乗用車「ゴルフ」

(注)かっこ内は全米増加台数10位までの順位。

(出所)表1に同じ

VWは一連のいわゆる不正ソフト搭載問題により、2015年9月と11月に環境保護庁(EPA)から大気浄化法違反の通告を受けた後、リコール対象9車種の販売を停止している。その影響で、対象車が多く含まれるVWブランドが4.8%減と減少したが、アウディブランドが11.1%増と好調だったことから、全体では0.5%増加した。

<2016年の販売台数は横ばいの予測>

2016年の販売台数予測に関しては、2010年以降続いた伸びが一服し、2015年とほぼ同水準になるとみる専門家が多い。金融危機以降の繰り越し需要への供給が、2015年でほぼ満たされたとの判断が背景にある。ケリーブックは「2016年の販売市場は、金利引き上げの影響と景気の動向次第」としながらも、2015年と変わらずの1,750万台から1,800万台の範囲を予測している(同社プレスリリース2015年12月22日)。

カナダ(生産):2015 年国内自動車生産は前年比 4.8%減—トヨタ、米 3 大メーカーに代わり初めて首位に—

2016 年 02 月 17 日 トロント事務所 (伊藤敏一)

2015 年の国内の自動車生産台数は前年比 4.8%減の 226 万 8,996 台だった。トヨタが 2.0%増加し、生産台数で初めて首位に立った一方、トヨタ以外の全てのメーカーは生産が落ち込んだ。車種別では乗用車、小型トラックともに前年より生産台数が減少した。2016 年は好調な米国での新車販売とカナダ・ドル安に支えられて輸出は好調と予想されているが、国内生産台数はゼネラルモーターズ (GM) の動向がカギを握る。

<軒並み減少、トヨタは 2.0%増>

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの発表 (1 月 31 日) によると、2015 年のカナダの自動車生産台数は前年比 4.8%減の 226 万 8,996 台となった (表参照)。トヨタが前年比 2.0%増、GM が 1.3%減、フィアットクライスラー・オートモービルズ (FCA) が 14.1%減、ホンダが 2.0%減、フォードが 10.9%減となり、トヨタを除いて各社とも前年比でマイナスとなった。トヨタは米 3 大メーカー以外では初めて、カナダ国内の生産台数で首位となった。前年トップだった FCA は、ウィンザー工場の設備更新に伴い生産台数が減少し、3 位に後退した。GM は、カナダで過去数十年にわたり最も多く生産し、100 万台以上の年もあったが、ここ数年は減少傾向が続き、2 年連続で 2 位にとどまった。

		2014年	2015年	前年比
メーカー	トヨタ	579,411	590,723	2.0
	GM	585,307	577,633	△ 1.3
	FCA	599,197	514,969	△ 14.1
	ホンダ	393,007	384,982	△ 2.0
	フォード	225,296	200,689	△ 10.9
車種	乗用車	913,533	888,565	△ 2.7
	小型トラック	1,468,685	1,380,431	△ 6.0
自動車計		2,382,218	2,268,996	△ 4.8

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<小型トラックが乗用車上回る減少幅>

生産台数の内訳をみると、乗用車が前年比 2.7%減の 88 万 8,565 台、小型トラックも 6.0%減の 138 万 431 台と、どちらも不振だった。乗用車では FCA が 13.1%増の 25 万 4,192 台、トヨタが 2.0%増の 25 万 2,362 台、GM が 17.8%減の 20 万 3,183 台、ホンダが 7.8%減の 17 万 8,828 台だった。フォードはカナダで乗用車の生産を行っていない。FCA のブランプトン工場で生産する主力の 3 車種はいずれも増加し、特にダッジ「チャレンジャー」は前年に比べて 19.1%増加した。一方、GM はオシャワ工場で生産する全ての車種で減少した。特に 2015 年 11 月に生産が終了したシボレー「カマロ」が 24.7%減、同工場で最も生産台数が多いシボレー「インパラ」も 16.6%減と落ち込みが目立った。トヨタは唯一生産する乗用車「カローラ」が堅調だった。

小型トラックは、GMが前年比10.8%増の37万4,450台、トヨタが1.9%増の33万8,361台、FCAが30.3%減の26万777台、ホンダが3.6%増の20万6,154台、フォードが10.9%減の20万689台だった。トヨタはケンブリッジ工場で生産するレクサス「RX350」が7.9%減少したが、ウッドストック工場の「RAV4」が6.4%増加したため、合計では前年を上回った。GMではシボレー「エクイノックス」の生産が14.8%増加した。FCAはウィンザー工場で生産するダッジ「キャラバン」が24.3%減、クライスラー「タウン&カンントリー」が33.5%減となった。

<GM オシャワ工場の動向に注目>

カナダ大手銀行スコシアバンクのカルロス・ゴメス氏は1月27日に発表したレポートで、2016年も米国の好調な販売とカナダ・ドル安が米国向けの輸出を支え続けると予想している。「グローブ・アンド・メール」紙（1月8日）は、カナダが安定した自動車生産台数を維持できるかは、GMがオシャワ工場で生産を続けるかどうかにかかっていると指摘している。なお、この問題をめぐっては、2016年後半にGMの経営側と同工場従業員の労働組合が交渉を予定している。

メキシコ(生産・販売):2015年の自動車生産・輸出・販売台数はいずれも過去最高

2016年01月21日 メキシコ事務所(中島伸浩)

2015年の自動車(大型バス・トラックを除く)生産台数は339万9,076台、輸出台数は275万8,896台と、いずれも過去最高だった。国内販売台数も3年連続で100万台を超え、過去最高の135万1,648台となった。輸出はアジアと南米向けが減少したものの、北米や欧州向けが好調だった。対米依存度は72.2%と1.2ポイント上昇し、3年続けての上昇となった。

<生産は2年連続して中南米で最大>

メキシコ自動車工業会(AMIA)の発表(1月11日)によると、2015年の自動車生産台数(大型バス・トラックを除く)は、過去最高だった前年に比べ5.6%増の339万9,076台となった(表1参照)。ちなみに、ブラジルの全国自動車製造者協会(Anfavea)によると、同年のブラジルの自動車生産台数(大型バス・トラックを除く)は21.6%減の233万903台で、メキシコが2年連続で中南米最大の自動車生産国となった。輸出台数も4.4%増の275万8,896台と過去最高を更新した。国内販売台数は19.0%増の135万1,648台で、これも過去最高だった。

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

	生産	輸出	国内販売
2012年	2,884,869	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
前年比	5.6	4.4	19.0

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

企業別の自動車生産台数の首位は日産で、前年比2.1%増の82万2,948台となった(表2参照)。シェアは24.2%と前年より0.8ポイント低下した。乗用車では、マーチ(9.7%増)、セントラ(6.9%増)、ツル(2.4%増)が伸びたが、ノート(21.7%減)、ティーダセダン(9.3%減)、バーサ(5.7%減)などは減り、全体で1.1%減少した。他方、商用車は19.2%増で、ニューヨークのタクシーに使われるNV200は637台(17.7%増)だった。

表2 企業別自動車生産、販売台数(大型バス・トラックを除く) (単位:台、%)

企業名	生産				販売			
	2014年	2015年	構成比	前年比	2014年	2015年	構成比	前年比
日産	805,871	822,948	24.2	2.1	293,204	348,942	25.8	19.0
GM	678,388	690,446	20.3	1.8	216,958	256,150	19.0	18.1
FCA	500,247	503,589	14.8	0.7	77,023	86,768	6.4	12.7
VW	475,121	457,517	13.5	△ 3.7	195,332	218,616	16.2	11.9
フォード	442,583	433,752	12.8	△ 2.0	80,965	89,594	6.6	10.7
ホンダ	143,832	203,657	6.0	41.6	62,723	75,928	5.6	21.1
マツダ	102,346	182,357	5.4	78.2	40,997	57,394	4.2	40.0
トヨタ	71,398	104,810	3.1	46.8	69,597	84,779	6.3	21.8
現代	—	—	—	—	12,064	26,251	1.9	117.6
ルノー	—	—	—	—	24,889	24,320	1.8	△ 2.3
BMW(MINIを含む)	—	—	—	—	14,902	17,475	1.3	17.3
三菱自動車	—	—	—	—	11,780	16,284	1.2	38.2
スズキ	—	—	—	—	12,510	12,914	1.0	3.2
起亜	—	—	—	—	—	11,021	0.8	—
メルセデス・ベンツ	—	—	—	—	10,565	11,490	0.9	8.8
プジョー	—	—	—	—	6,147	7,295	0.5	18.7
いすゞ	—	—	—	—	1,468	1,940	0.1	32.2
スバル	—	—	—	—	1,410	1,618	0.1	14.8
その他	—	—	—	—	2,875	2,869	0.2	△ 0.2
日系企業合計	1,123,447	1,313,772	38.7	16.9	493,689	599,799	44.4	21.5
合計	3,219,786	3,399,076	100.0	5.6	1,135,409	1,351,648	100.0	19.0

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

(出所)表1に同じ

2位はゼネラルモーターズ(GM)で、1.8%増の69万446台(シェア20.3%)だった。乗用車では、アベオ(11.7%増)、ソニック(48.2%増)が伸び、全体で24.4%増となった。スポーツ用多目的車(SUV)はトラックス(53.2%増)が伸びたものの、それ以外は振るわず、SUV・軽トラック部門全体では2.0%減だった。3位のフィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)は0.7%増の50万3,589台(14.8%)となった。クライスラーブランドはクルー・キャブ(14.3%増)が伸びて全体で4.0%増加したが、フィアットブランドは30.6%減少した。

ホンダは前年比41.6%増の20万3,657台だった。フィット(45.6%減)は減少したが、2015年から生産開始したHR-Vが9万5,882台に上り、CR-Vと合わせてSUV部門が2.6倍になった。2014年から生産を開始したマツダはマツダ2(デミオ)、マツダ3〔アクセラ(セダンおよびハッチバック)]がいずれも増加し、18万2,357台を記録した。トヨタを含めた日系企業の生産シェアは38.7%と、前年より3.8ポイント上昇した。

一方、国内販売台数については、首位の日産が前年比19.0%増の34万8,942台となり、シェアは25.8%で前年と同じだった。マーチが35.8%増の4万9,658台と伸びたほか、輸入車のSUVエクストレイルが2.2倍の2万5,668台、高級車では輸入車のマキシマが72.2%増の625台となった。2位はGMで、18.1%増の25万6,150台(シェア19.0%)だった。ソニックが34.0%増の2万9,606台と伸びている。3位はフォルクスワーゲン(VW)で、11.9%増の21万8,616台(16.2%)。ニュージェッタが43.7%増の5万

385台と伸びたほか、輸入車のベントが48.0%増の5万3,096台、ゴルフが18.7%増の1万5,450台となった。

日産以外の日系企業では、ホンダが21.1%増の7万5,928台だった。フィットとシティ（輸入車）が伸びたことに加え、HR-Vも1万2,567台と好調だった。トヨタは21.8%増の8万4,779台で、カローラ（輸入車）は微減したものの、幅広い車種で増加し、ヤリスセダン（輸入車）やプリウス（輸入車）なども伸びた。マツダは5万7,394台と40.0%増加した。2015年に投入した現地生産車のマツダ2が5,094台、マツダ3は4倍近い1万1,777台となった。日系企業全体の販売シェアは44.4%で、前年より0.9ポイント上昇した。

<輸出の対米依存度は72.2%に上昇>

輸出を地域別にみると、北米（米国とカナダ）向けは前年比6.6%増（うち米国向けは6.3%増）だった（表3参照）。米国に20万台以上輸出された車種は、セントラ（日産、21万717台）、シルバラード2500ドブレ・カбина（GM、21万945台）、フュージョン（フォード、28万1,535台）、ラム2500（FCA、21万325台）。対米輸出のシェアは72.2%で、前年より1.2ポイント上昇した。

表3 企業別仕向け地別輸出台数(大型バス・トラックを除く) (単位:台、%)

企業名	年	仕向け地						輸出合計
		北米	中米・カリブ	南米	欧州	アジア	その他	
GM	2014年	467,249	2,624	45,719	618	32,611	4,681	553,502
	2015年	468,382	1,800	43,017	0	24,913	1,821	539,933
	前年比	0.2	△ 31.4	△ 5.9	△ 100.0	△ 23.6	△ 61.1	△ 2.5
日産	2014年	407,733	15,475	82,074	270	32,178	1,242	538,972
	2015年	411,664	25,278	56,978	0	23,264	1,505	518,689
	前年比	1.0	63.3	△ 30.6	△ 100.0	△ 27.7	21.2	△ 3.8
VW	2014年	255,595	933	33,448	81,232	26,532	236	397,976
	2015年	275,727	784	30,815	73,854	12,079	4	393,263
	前年比	7.9	△ 16.0	△ 7.9	△ 9.1	△ 54.5	△ 98.3	△ 1.2
フォード	2014年	385,448	0	41,126	0	0	0	426,574
	2015年	384,182	0	28,521	0	0	0	412,703
	前年比	△ 0.3	-	△ 30.6	-	-	-	△ 3.3
FCA	2014年	396,215	0	16,877	16,064	35,850	712	465,718
	2015年	434,520	0	9,211	12,464	19,624	814	476,633
	前年比	9.7	-	△ 45.4	△ 22.4	△ 45.3	14.3	2.3
トヨタ	2014年	71,398	0	0	0	0	0	71,398
	2015年	97,553	3,538	0	0	0	0	101,091
	前年比	36.6	-	-	-	-	-	41.6
ホンダ	2014年	93,309	0	11,429	0	0	0	104,738
	2015年	135,026	0	6,845	0	0	20,547	162,418
	前年比	44.7	-	△ 40.1	-	-	-	55.1
マツダ	2014年	65,999	0	0	0	0	18,010	84,009
	2015年	76,448	1,205	17,546	58,945	22	0	154,166
	前年比	15.8	-	-	-	-	△ 100.0	83.5
合計	2014年	2,142,946	19,032	230,673	98,184	127,171	24,881	2,642,887
	2015年	2,283,502	32,605	192,933	145,263	79,902	24,691	2,758,896
	前年比	6.6	71.3	△ 16.4	47.9	△ 37.2	△ 0.8	4.4

(注)仕向け地の「その他」には、「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

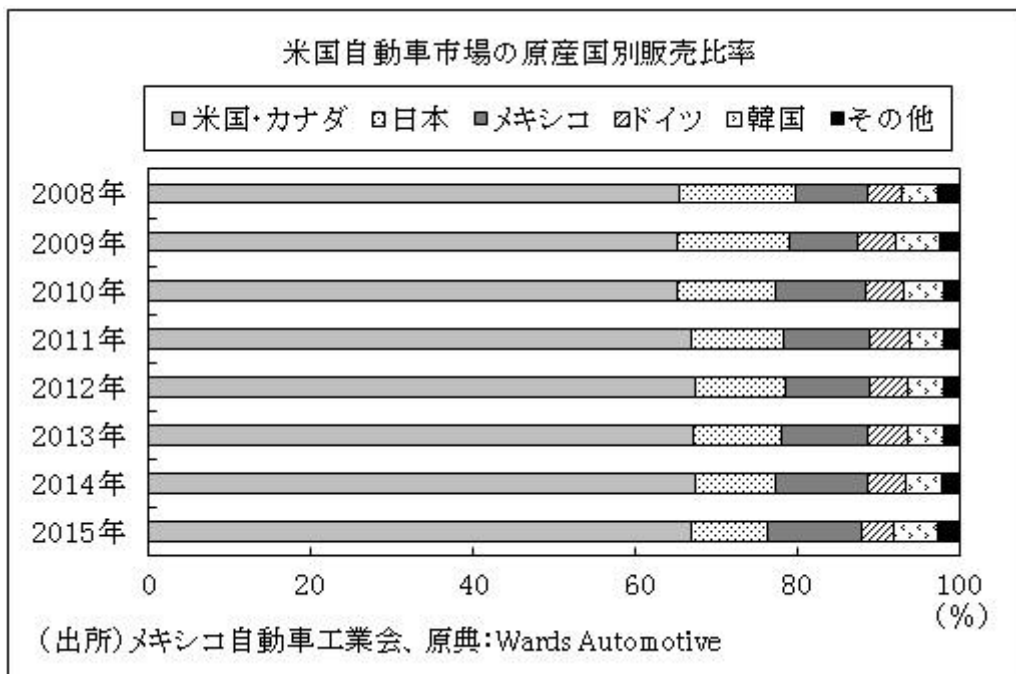
(出所)表1に同じ

欧州向けは47.9%増となった。他社が輸出台数を減らす中、マツダが純増で5万8,945台を輸出した。マツダ2がドイツ向け1万855台、スイス向け2,922台、オーストリア、オランダ向けがいずれも2,524台となり、マツダ3ハッチバックのドイツ向け8,586台なども目立った。

一方、南米向けは前年比16.4%減で、特にブラジル向けの42.2%減が響いた。

アジア向けも、中国向けの不振で、前年比37.2%減少した。VW（54.5%減）やFCA（45.3%減）などの落ち込みが大きかった。

米国における原産国別販売比率は、2008年に8.9%だったメキシコ製が2015年には11.5%に上昇した一方、日本製は14.4%から9.3%に低下し、メキシコ製との差が開いた（図参照）。



<日産エクストレイルの販売伸びる>

モデル別販売台数をみると、セダン・コンパクト部門では、1位のアベオ（GM）が前年比17.3%増の7万6,696台で、2位のバーサ（日産）が19.9%増の6万4,454台と追走している（表4参照）。3位は輸入車ベント（VW）で38.0%増の5万3,096台。同車種はインドから、同じVWのゴルはブラジルから輸入されている。急増したクライスラーのアティチュードは韓国から、GMのスパーク、マティスも韓国から、トヨタのカローラはカナダからの輸入だ。

SUV関連では、日産のエクストレイルが2倍強の2万5,668台と好調だった。全車が日本からの輸入となっている。マツダCX-5（輸入車）も20.7%増の1万4,782台と引き続き人気だ。他方、ホンダHR-Vは現地生産車として2015年から市場に投入され、1万2,567台だった。

表4 モデル別販売台数

(単位:台、%)

部門	モデル	2014年	2015年	前年比
セダン・コンパクト	アベオ	65,394	76,696	17.3
	バーサ	53,777	64,454	19.9
	ベント*	38,474	53,096	38.0
	ニュージェッタ	35,054	50,385	43.7
	マーチ	36,565	49,658	35.8
	ツル	45,524	49,134	7.9
	スパーク*	36,479	41,914	14.9
	セントラ2.0	30,627	35,996	17.5
	ソニック	22,091	29,606	34.0
	ティータセダン	28,316	27,414	△ 3.2
	マティス*	21,362	23,786	11.3
	マツダ3 セダン	14,391	22,239	54.5
	ゴル*	13,020	15,450	18.7
	アティチュード*	195	13,778	6,965.6
	カローラ*	13,553	13,215	△ 2.5
	その他	290,428	325,373	12.0
	計	745,250	892,194	19.7
	SUV、ミニバン、 ピックアップ	シャシス・ラルゴ	24,762	31,700
エクストレイル*		11,682	25,668	119.7
トラックス		19,571	24,593	25.7
CR-V		25,216	23,420	△ 7.1
CX-5*		12,246	14,782	20.7
HR-V		-	12,567	-
ピックアップ・ドブレカピナ		10,722	12,424	15.9
ジャーニー		11,688	10,972	△ 6.1
RAV4*		9,539	10,489	10.0
ハイラックス*		8,783	10,454	19.0
レンジャー・クルーキャブ*		6,913	10,382	50.2
ダスター*		12,652	10,213	△ 19.3
フロンティア		5,795	10,143	75.0
ラム700*		1,495	8,159	445.8
エスタカス・ラルゴ		8,589	7,987	△ 7.0
その他		220,506	235,501	6.8
計		390,159	459,454	17.8

(注)*は輸入車。

(出所)表1に同じ

＜安全や環境規制の議論が本格化＞

メキシコの自動車安全規制や環境規制の動向としては、1つは小型乗用車の安全基準に関する規制、もう1つは排ガス規制に影響する燃料に関する規制の議論がある。

小型乗用車の安全基準(案)は、2015年2月25日付経済省PROY-NOM-194-SCFI-2014「メキシコ公式規格(NOM)(案):新車の安全基準に係る不可欠な装備」において草案が公開された。その後、パブリックコメントを受けつつ、最終案を待つ段階に来ているとされているが、2016年1月14日現在まだ示されていない。

草案段階では、対象は総重量 3,857 キロを超えない新車の安全装備で、対象の新車を販売しようとする者は、第 1 段階として当該 NOM の表 1 に示された各安全装備について米国、欧州、日本、韓国、ブラジルないし国連基準のいずれかに適合していることが要求される。各装備の基準のリファレンス番号は表中に示されている。第 2 段階として、当該 NOM の表 2 に示された衝突性能試験（正面、後方）をクリアする必要があるが、これもいずれかの基準に適合していればよい。

第 1 段階は当該 NOM 公布 180 日後に発効し、第 2 段階については発効日以降の新型車は 3 年後から、既生産車は 4 年後からの施行となっている。基準に適合していることは第三者機関によって認証されている。

排ガス規制については、ガソリン、ディーゼルのいずれも規制強化の議論が開始されているが、その前提として燃料の規格改正が必要との認識から、NOM086-SEMAR-SENER-SCFI「環境保護のための化石燃料規格」を改正した上で、同規格に沿った燃料供給網をメキシコ全土に敷くとし、石油公社 PEMEX も低硫黄燃料供給のため大規模な製油所改修案件を複数発表しているが、現状ではまだ同規格は改正されていない。排ガス規制の強化と燃費規制の議論は並行して続けられるものとみられる。

グローバルな車種を生産し、世界各国に輸出している在メキシコの完成車メーカーとしては、それぞれの項目で最も厳しい輸出相手国の基準に合わせて仕様設計しているケースが多く、国内販売向けにおいては、新たな安全・環境規制の下で戦略変更を強いられるケースは、一部車種を除いて少ないとみられる。

パナマ(販売):2015年の新車販売は5年連続で過去最高を更新

2016年04月25日 米州課 ((西澤裕介)

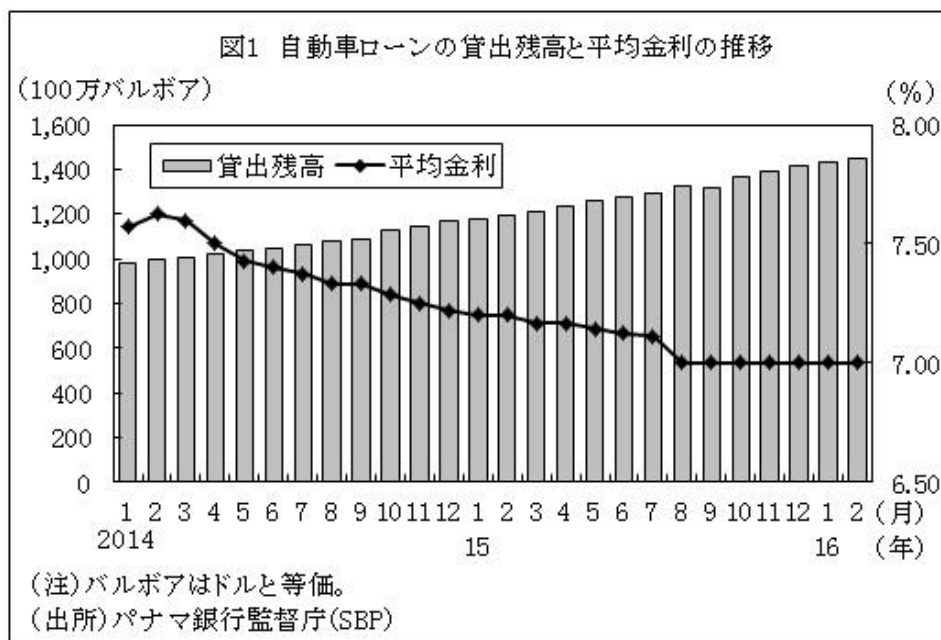
2015年の新車販売台数は前年比7.4%増の6万4,737台となり、5年連続で過去最高を更新した。日本車がシェアの約5割を占めている。堅調な国内経済、大企業の投資とそれに伴う外国人労働者の増加、自動車ローンの拡大が好調の主な理由だ。

<好調な経済、外国人労働者の増加、低金利が要因>

パナマ自動車販売事業者協会(ADAP)によると、2015年の新車販売台数は前年比7.4%増の6万4,737台となり、2011年から5年連続で過去最高を更新した。

「パナマ・アメリカ」紙(電子版1月16日)は、2015年の新車販売が好調だった理由について現地自動車販売代理店関係者の発言を伝えており、堅調な国内経済、大企業の投資とそれに伴う外国人労働者の増加、自動車ローンの拡大の3つを挙げている。

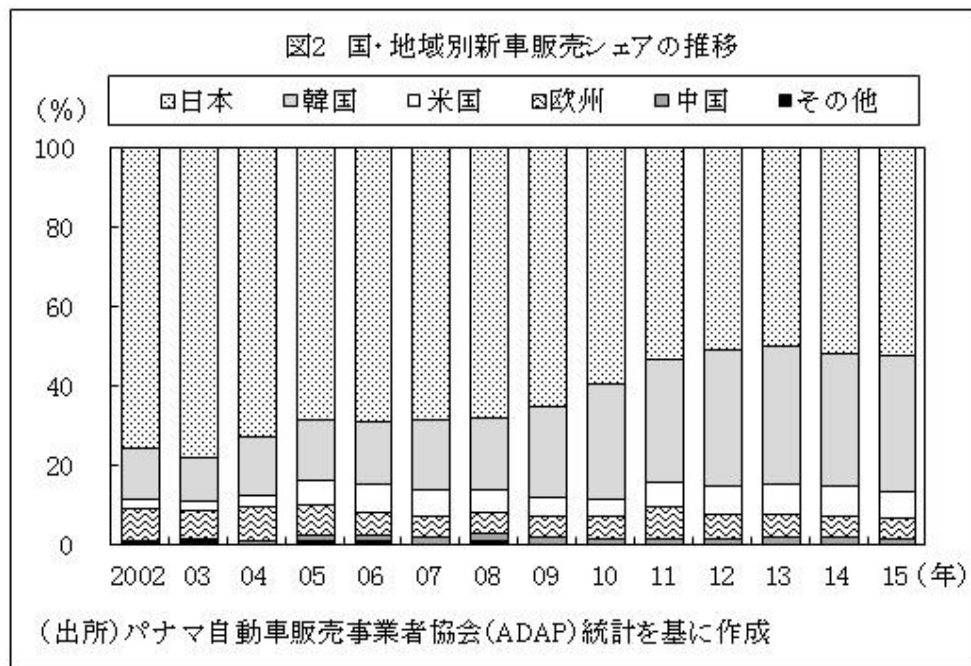
2015年のパナマの実質GDP成長率は5.8%と堅調で、国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会(ECLAC)によると、同地域ではドミニカ共和国(6.2%)に次いで高かった。外国直接投資額(ネット・フロー)は前年比13.3%増、外国人の居住許可件数は61.7%増、外国人の労働許可件数は67.8%増だった。また、パナマ銀行監督庁(SBP)によると、自動車ローンの平均金利は2015年8月に7.00%まで下がり、それ以降は横ばいで推移している(図1参照)。これは2002年1月以降で最も低い水準だ。自動車ローンの貸出残高は、金利の低下とともに右肩上がりで推移している。



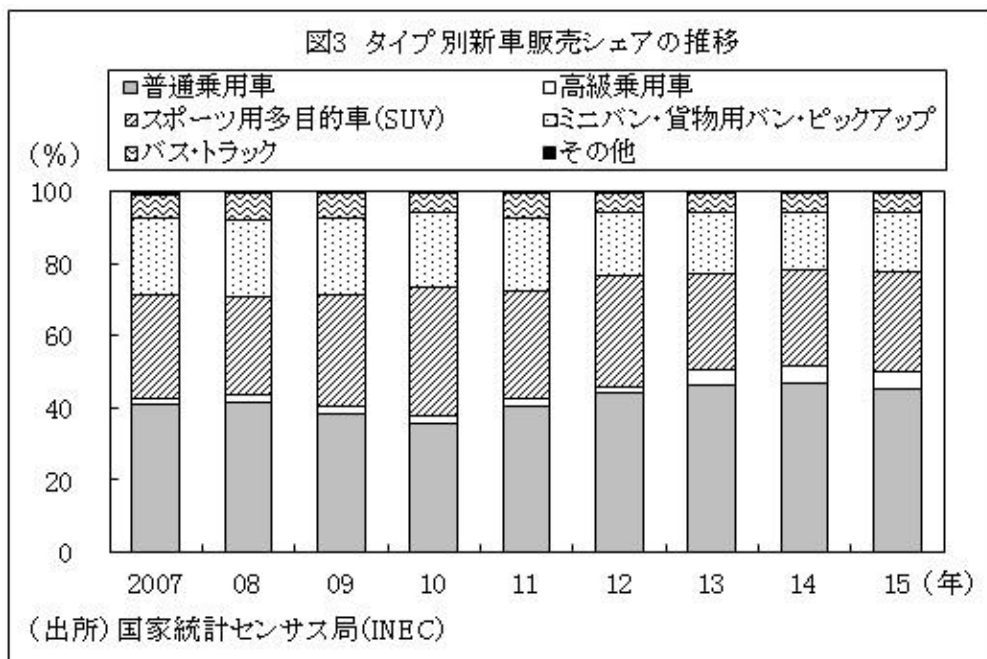
<日本車が約5割、韓国車が約3割のシェア>

新車販売台数をメーカー別にみると、トヨタが1万3,642台(シェア21.1%)で首位、現代が1万1,621台(18.0%)、起亜が1万575台(16.3%)、日産が7,717台(11.9%)と続く。2012年には現代が初めて首位に立ったが、その後はトヨタが首位を守っている。韓国メーカーは2009年から2012年にかけて急

速に販売シェアを伸ばし、現代、起亜、双竜自動車の3社を合わせたシェアは約3割となっている（図2参照）。日本車の市場シェアは約5割だが、韓国車が伸びた時期を境にシェアを落としている。



またタイプ別にみると、2013年から高級乗用車が大きく増加したのが特徴だ（図3参照）。



ただ、「プレンサ」紙（電子版3月3日）は、2016年の年初来、自動車販売店への来店客が減少している、とのADAPのホセ・アントニオ・カリオン会長のコメントを伝えている。同会長は、米連邦準備制度理事会（FRB）による政策金利引き上げ（2015年末）で、パナマの銀行でも貸出金利が上昇し始め、消費者の購入意欲を押し下げているとみており、今のところ販売減につながっているわけではないとしつつ、今後の影響を不安視している。

コロンビア(販売):2015年の新車販売は13.1%減、30万台割り込む

2016年02月29日 ポゴタ事務所(田中井将人)

コロンビアの2015年の新車販売台数は30万台を割り込み、過去最高だった前年と比べると13.1%減となった。中長期的には国内販売台数に伸びしろがあるという見方が多く、現地組み立てメーカーは増資を行うなど強気な対応を取っている。輸出については、主要な輸出先だったエクアドル向けが大幅に減少したものの、全体では増加した。2016年は、ブラジルとの自動車協定が輸出増の追い風となることが期待されている。

<新車販売台数は28万3,267台、通貨安で減少>

コロンビア自動車委員会の発表によると、2015年新車販売(登録)台数は28万3,267台となり、過去最高だった前年比で13.1%減少した(表1参照)。主因はペソの為替相場が約3割下落し、輸入車の価格が上昇しているためだ。コロンビアの自動車市場は国産車シェア3割強、輸入車シェア7割弱で推移しており、為替相場の影響は大きい。

表1 ブランド別新車販売(登録)台数 (単位:台、%)

順位	ブランド	国	2013年	2014年	2015年	2015年	
						シェア	前年比
1	GM(シボレー)	米国	75,731	82,021	67,755	23.9	△17.4
2	ルノー	フランス	42,922	49,789	48,870	17.3	△1.8
3	起亜	韓国	28,387	31,644	28,386	10.0	△10.3
4	日産	日本	20,226	21,293	20,180	7.1	△5.2
5	現代	韓国	22,541	21,277	17,680	6.2	△16.9
6	フォード	米国	17,114	21,314	16,152	5.7	△24.2
7	マツダ	日本	9,278	11,348	15,766	5.6	38.9
8	トヨタ	日本	14,261	13,746	9,048	3.2	△34.2
9	スズキ	日本	4,337	7,499	8,163	2.9	8.9
10	フォルクスワーゲン	ドイツ	9,440	8,929	7,397	2.6	△17.2
11	メルセデス・ベンツ	ドイツ	4,079	4,601	4,634	1.6	0.7
12	奇瑞汽車(Chery)	中国	4,416	4,984	3,548	1.3	△28.8
13	福田汽車(Foton)	中国	1,979	3,103	2,589	0.9	△16.6
14	BMW	ドイツ	2,579	2,843	2,541	0.9	△10.6
15	日野自動車	日本	1,446	2,189	2,392	0.8	9.3
16	安徽江淮汽車(JAC)	中国	4,071	3,270	2,229	0.8	△31.8
17	ホンダ	日本	2,490	2,669	2,014	0.7	△24.5
18	クライスラー(Dodge)	米国	3,045	3,005	1,856	0.7	△38.2
19	三菱自動車	日本	1,139	1,975	1,775	0.6	△10.1
20	アウディ	ドイツ	1,908	2,051	1,656	0.6	△19.3
-	その他	-	22,973	26,473	18,636	6.6	△29.6
新車販売(登録)台数			294,362	326,023	283,267	100.0	△13.1

(出所)自動車委員会(Comité Automotor)、税務当局(DIAN)、運輸省(RUNT)資料を基に作成

ブランド別にみると、1位は米国シボレーの6万7,755台(シェア23.9%)、次いでフランスのルノーが4万8,870台(17.3%)となった。シボレーは首都ボゴタ近郊、ルノーは第2都市メデジン市で現地組み立てを行っている。日系ブランドでは、4位に日産2万180台(7.1%)、7位マツダ1万5,766台(5.6%)、8位トヨタ9,048台(3.2%)、9位スズキ8,163台(2.9%)と続いている。日産はメキシコからの輸入車

の割合が高く、コロンビアとメキシコの自由貿易協定（FTA）による関税メリット（完成車関税 0%）を生かしている。マツダは 2014 年 5 月まではコロンビア国内でノックダウン生産を行っていたが、多くをメキシコからの輸入に切り替え、同様に FTA を活用している。

<輸出台数は 13.6%増もエクアドル向けが大幅減>

自動車輸出は 3 万 3,429 台で、前年比 13.6%増となった。国別でみると、首位がメキシコの 1 万 9,207 台（シェア 57.5%）、次いでペルー 3,886 台（11.6%）、エクアドル 3,874 台（11.6%）、チリ 3,800 台（11.4%）と 3 カ国がほぼ拮抗（きっこう）している（表 2 参照）。

表2 コロンビアの国別輸出台数 (単位: 台, %)

国名	2013年	2014年	2015年	2015年	
				シェア	前年比
メキシコ	18,455	14,356	19,207	57.5	33.8
ペルー	3,041	3,560	3,886	11.6	9.2
エクアドル	6,225	6,459	3,874	11.6	△ 40.0
チリ	2,483	1,859	3,800	11.4	104.4
パナマ	332	185	393	1.2	112.4
グアテマラ	379	297	206	0.6	△ 30.6
米国	194	178	180	0.5	1.1
コスタリカ	204	208	117	0.3	△ 43.8
ベネズエラ	247	80	37	0.1	△ 53.8
ブラジル	4	26	29	0.1	11.5
その他	18,148	2,208	1,700	5.1	△ 23.0
合計	49,712	29,416	33,429	100.0	13.6

(出所)コロンビア貿易統合システム(SICBX)

輸出台数は、過去 15 年間では 2007 年の約 7 万台が最も多く、当時はその大半をベネズエラ向けが占めていた。その後ベネズエラ向け輸出は、2007 年 11 月からの一時的な国交断絶を経て大幅に減少し、さらに同国の経済悪化を受けて 2015 年には 37 台まで減少した。エクアドル向け輸出も 40%減と大幅に減少した。その理由は同国が行うセーフガード措置にある。同措置は 2015 年決議 011 号により、例外品目を除く全ての輸入品に対し 2015 年 3 月 11 日から追加関税を課すものだ。2015 年末時点では自動車の輸入追加関税は HS コードによって 15%または 45%となっていた。2016 年 1 月 31 日以降は 15%または 40%となっており、自動車に限らず段階的に引き下げられて、6 月には撤廃される予定だ（2016 年 2 月 12 日記事参照）。

<中長期的には販売台数に伸びしろ>

2016 年の自動車市場についても、ペソ安の影響が輸入車の価格へ反映されることや、付加価値税（IVA）の増税が予想されるなど、消費者の購買意欲は弱まっていくとの見方が大きい。一方で、中長期的にみれば、販売台数の伸びしろはある。これまで販売数に歯止めをかけている要因として、道路インフラの悪さ、都市部の慢性的な渋滞が挙げられていた。これに対し、政府は車道の 2 車線化や道路新設などを行う約 30 のプロジェクトからなる第 4 世代道路整備計画を推し進めており、4~5 年以内に道路インフラは大幅に改善される見込みだ。また、ボゴタ市の慢性的な渋滞への対策として期待される地下鉄プロジェクトは、2017 年 2 月に入札が開始される予定になっている。

現地生産を行うメーカーも見通しは明るいとしており、2015年11月にゼネラルモーターズ（GM）は今後4年間に約1億ドルの追加投資を行うと発表した。同社のバリー・イングレ社長は「政府のインフラ投資計画や中間層の増加は、自動車産業の成長基盤になる。30万台規模の販売台数は3～4%程度の成長を続けるだろう」と述べた（「ポルタフォリオ」紙2015年11月4日）。また、同社の追加投資額の半分はブラジル向けの輸出増加計画のためとされる。その背景には、2015年10月にコロンビアがブラジルと合意した自動車協定がある。同協定はそれぞれの国で一定の域内付加価値を達成した自動車について、年間最大5万台（1年目1万2,000台、2年目2万5,000台、3～8年目5万台）の無関税枠を設けるもの。現状では、コロンビアからブラジルへの輸出には15.75%、逆の輸入には16.1%の関税が課税されているため、同協定発効のメリットは大きい。

自動車の安全規制面では、2017年1月以降に販売される新車にはアンチロックブレーキシステム（ABS）、エアバッグ、ヘッドレストの装備が義務付けられる。ナタリア・アベージョ運輸相が2016年2月18日に自身のツイッターで発表した。同規制については2014年以降、メーカーや輸入業者などと検討を重ねていたことを強調した上で、安全性を高めることを目的に挙げている。

ペルー(販売)(1):2年連続で前年割れ、投資や消費の低迷が影響—2015年の新車販売動向(1)

二

2016年03月08日 リマ事務所(藤本雅之)

2015年の新車販売台数は前年比7.8%減となり、2年連続で前年を下回った。民間投資の減少や国内消費の冷え込みの影響を受けたものとみられる。メーカー別では、トヨタが前年から引き続き首位となり、日産も4位に浮上した。車種別では、乗用車、商用車、トラック・トレーラー、バスの全ての車種で販売台数が前年を下回った。

<トヨタは8.9%減も首位を維持>

ペルー自動車協会(AAP)によると、2015年の新車販売台数は前年比7.8%減の17万2,503台と2年連続の減少となった(表1参照)。メーカー別では上位3位まで変動はなく、トヨタが8.9%減の2万9,810台となったが、シェア17.3%で首位を維持した。現代、起亜の韓国系も、それぞれ7.0%減、8.9%減と販売台数を減らした。日産は0.4%減の1万2,991台で、GMシボレーが22.1%減と大きく落ち込んだため、前年5位から4位に浮上した。

表1 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比	
					シェア	前年比
トヨタ	33,223	38,045	32,730	29,810	17.3	△ 8.9
現代	26,231	26,994	25,494	23,698	13.7	△ 7.0
起亜	18,397	21,874	25,102	22,857	13.3	△ 8.9
日産	15,845	12,250	13,046	12,991	7.5	△ 0.4
GMシボレー	17,456	19,025	14,011	10,919	6.3	△ 22.1
スズキ	8,315	9,186	8,978	9,216	5.3	2.7
三菱自動車	3,784	4,423	4,957	4,681	2.7	△ 5.6
フォルクスワーゲン(VW)	8,350	6,620	4,522	4,674	2.7	3.4
マツダ	1,895	3,178	4,020	4,311	2.5	7.2
ルノー	3,346	4,120	4,171	3,721	2.2	△ 10.8
スバル	1,134	1,456	2,125	2,047	1.2	△ 3.7
フォード	1,227	2,327	1,303	1,789	1.0	37.3
ホンダ	2,024	2,251	2,094	1,707	1.0	△ 18.5
日野	1,585	2,001	1,608	1,508	0.9	△ 6.2
ボルボ	2,308	2,333	1,741	1,442	0.8	△ 17.2
プジョー	831	777	794	792	0.5	△ 0.3
ダイハツ	734	583	669	543	0.3	△ 18.8
中国メーカー	28,282	27,485	24,261	21,046	12.2	△ 13.3
その他	15,794	16,398	15,455	14,751	8.6	△ 4.6
合計	190,761	201,326	187,081	172,503	100.0	△ 7.8

(出所)ペルー自動車協会(AAP)

ペルーでは81の中国系メーカーの自動車販売されており、中国車合計では2011年に初めて2万台を超えるなどシェアを伸ばしてきた。2015年は全体で13.3%減となったものの、シェア12.2%を占めて日系、韓国系に次いだ。新車を1万ドル以下で購入できるのは中国車だけだが、この価格帯でしか購入できない消費者層があり、2011年以降の中国車のシェアは12~15%の水準を維持している。

多くのメーカーが前年より販売台数を減らす中、スズキ（2.7%増）、フォルクスワーゲン（VW、3.4%増）、マツダ（7.2%増）、フォード（37.3%増）は新型車種の投入などにより販売を伸ばした。

＜小型乗用車の落ち込み目立つ＞

車種別にみると、2014年は前年比横ばいだった乗用車が、個人消費の冷え込みから、前年比6.2%減の12万9,638台と落ち込んだ（表2参照）。特に36.7%と最もシェアの高い小型乗用車（1500cc以下）は、2014年は微増だったのに対し、2015年は8.9%のマイナスとなった。次いでシェア21.8%を占めたスポーツ用多目的車（SUV）は1.0%の微減だった。

表2 車種別新車販売台数 (単位: 台、%)

	2013年	2014年	2015年	2015年	
				シェア	前年比
乗用車	139,453	138,226	129,638	75.2	△ 6.2
排気量1500cc以下(9人乗り以下、注)	66,533	69,449	63,263	36.7	△ 8.9
排気量1500cc超(9人乗り以下、注)	32,785	30,851	28,820	16.7	△ 6.6
SUV(9人乗り以下)	40,135	37,926	37,555	21.8	△ 1.0
商用車	38,074	30,881	27,510	15.9	△ 10.9
ピックアップトラック(車両総重量5トン以下)	24,402	19,209	15,948	9.2	△ 17.0
マイクロバス(10～16人乗り)	8,845	7,986	8,317	4.8	4.1
その他	4,827	3,686	3,245	1.9	△ 12.0
トラック・トレーラー	20,960	15,837	13,265	7.7	△ 16.2
車両総重量が3.5トン超～8トン以下のトラック	6,745	5,749	4,689	2.7	△ 18.4
車両総重量が8トン超～16トン以下のトラック	4,389	2,828	2,266	1.3	△ 19.9
車両総重量が16トン超のトラック	5,879	3,759	3,422	2.0	△ 9.0
車両総重量が16トン超のトレーラートラック	3,947	3,501	2,888	1.7	△ 17.5
バス	2,839	2,137	2,090	1.2	△ 2.2
合計	201,326	187,081	172,503	100.0	△ 7.8

(注)ステーションワゴン、バンなどを含む。

(出所)表1に同じ

乗用車に次いでシェアが大きいピックアップトラック（車両総重量5トン以下）は自動車販売台数の9.2%を占めたが、前年比17.0%減と大きく落ち込んだ。同車種の販売先は鉱業やインフラプロジェクトに従事する企業が少なくなく、AAPは、2015年の民間投資の低下に伴い鉱業部門向けの販売が落ち込んだと分析している。同様に鉱業部門や建設部門に需要のあるトラック・トレーラーも前年比16.2%の落ち込みだった。AAPは、2016年にはペルー南部ガスパイプライン建設計画や、タララ製油所近代化などの大型インフラプロジェクトが活発になるため需要拡大が期待できるとする一方、鉱業部門の回復については時間がかかるとみている。

ペルー(販売)(2):首都圏一極集中も、地方市場に底堅い需要—2015年の新車販売動向(2)—

2016年03月09日 リマ事務所(藤本雅之)

2015年の新車販売台数が前年比7.8%減と落ち込んだことに伴い、自動車ローンの貸付残高も前年比15.1%減少した。また、最近のドル高を嫌って現地通貨ソルでの融資が大幅に増えた。2016年は新車販売台数のさらなる減少が見込まれるが、地方の新車市場の拡大もあり、下半期から2017年にかけては回復が期待されている。

<自動車ローンの貸付残高は15.1%減に>

銀行協会(ASBANC)によると、2015年12月末時点の自動車ローン貸付残高は、新車販売不振の影響を受けて前年比15.1%減の6億4,900万ドルとなった(表1参照)。2015年の新規貸付は2万2,009件で、このうちソル建てが前年比78.9%増の1万9,223件、貸付残高も76.0%増の12億3,400万ソル(約3億6,100万ドル)と大きく伸びた。

一方、ドル建ては前年比83.0%減の2,786件と減少し、貸付残高も45.7%減の2億8,800万ドルとなった。ソル建ての貸付残高(ドル換算)が、史上初めてドル建てを上回り、自動車ローンの貸付残高の55.6%を占めた。2015年にソルの対ドル為替レートが1ドル=3.2ソル(通年平均値)へと前年比12.5%切り下がったことを受けて、ドル建ての融資を回避する動きが顕著だったことに加え、既存のドル建て債務をソル建てに切り替える動きがあったという。

表1 2015年の自動車ローン貸し付け実績(単位:件、%、100万ドル、100万ソル)

	通年フロー		12月末時点ストック					
	新規貸付 件数	前年比	貸付 件数	シェア	前年比	貸付 残高	シェア	前年比
ドル建て	2,786	△ 83.0	36,314	50.4	△ 33.7	288	44.4	△ 45.7
ソル建て (ドル換算値)	19,223	78.9	35,767	49.6	62.1	1,234 (361)	55.6	76.0 (53.8)
合計	22,009	△ 18.9	72,081	100.0	△ 6.2	649	100.0	△ 15.1

(出所)銀行協会(ASBANC)

国家統計情報庁(INEI)の全国家計調査(ENAHO)によると、全国821万世帯のうち自動車を保有するのは10.8%にとどまっているほか、BBVAリサーチは、自動車ローンを利用した新車購入は全体の20%程度と分析しており、新車販売市場の開拓余地はまだありそうだ。

<販売台数の7割がリマ首都圏に集中>

地域別に新車販売台数をみると、全人口の3分の1に相当する1,085万人が住むリマ首都圏に一極集中している(表2参照)。販売台数は前年比9.5%減だったものの、11万8,654台と全体の68.8%を占めた。地方で販売台数が最も多かったアレキパ州は、前年比12.9%減の1万4,465台で、シェアは8.4%だった。同州の人口は129万人と国内9位だが、大きな鉱山開発プロジェクトもあり、経済規模では2位だ。他方、人口規模2位の農業州ラ・リベルタ州(186万人)はシェア4.6%で3位、観光地として知られるクスコ州(132万人)は2.8%で4位となった。

表2 地方・州別新車販売台数

(単位:台、%)

	2014年	2015年	2015年	
			シェア	前年比
リマ首都圏(カヤオ憲法特別市を含む)	131,050	118,654	68.8	△ 9.5
その他の地方・州	56,031	53,849	31.2	△ 3.9
南部地方	28,214	26,190	15.2	△ 7.2
アレキパ	16,605	14,465	8.4	△ 12.9
クスコ	4,996	4,778	2.8	△ 4.4
タクナ	2,632	2,683	1.6	1.9
プーノ	1,822	1,904	1.1	4.5
イカ	1,313	1,635	0.9	24.5
アヤクチョ	496	449	0.3	△ 9.5
モケグア	224	135	0.1	△ 39.7
アプリマック	95	91	0.1	△ 4.2
マドレ・デ・ディオス	31	50	0.0	61.3
北部地方	19,449	19,341	11.2	△ 0.6
ラ・リベルタ	7,448	7,991	4.6	7.3
ランバイエケ	4,596	4,557	2.6	△ 0.8
ピウラ	4,644	4,404	2.6	△ 5.2
カハマルカ	1,508	1,353	0.8	△ 10.3
サン・マルティン	773	677	0.4	△ 12.4
トウンベス	305	267	0.2	△ 12.5
ロレト	169	92	0.1	△ 45.6
アマソナス	6	0	0.0	-
中部地方	8,368	8,318	4.8	△ 0.6
フニン	4,160	4,062	2.4	△ 2.4
アンカシュ	2,745	2,664	1.5	△ 3.0
ワヌコ	1,068	1,294	0.8	21.2
ウカヤリ	395	298	0.2	△ 24.6
全国計	187,081	172,503	100.0	△ 7.8

(注)アマソナス、ワンカベリカ、パスコでは新車販売実績なし。

(出所)ペルー自動車協会(AAP)

また、通信運輸省の統計によると、2014年の国内自動車登録台数についてもリマ首都圏が159万755台とシェア65.6%を占め、ラ・リベルタ州が17万8,433台(7.4%)、アレキパ州が16万4,302台(6.8%)と続いている(表3参照)。

表3 地方・州別自動車登録台数

(単位:台、%)

	2013年	2014年	2014年	
			シェア	前年比
リマ首都圏(カヤオ憲法特別市を含む)	1,453,028	1,590,755	65.6	9.5
その他の地方・州	770,064	832,941	34.4	8.2
南部地方	340,940	374,072	15.4	9.7
アレキパ	143,914	164,302	6.8	14.2
クスコ	57,222	64,820	2.7	13.3
タクナ	45,247	47,180	1.9	4.3
プーノ	42,383	45,056	1.9	6.3
イカ	26,305	26,439	1.1	0.5
モケグア	14,772	14,979	0.6	1.4
アヤクチャ	5,950	6,021	0.2	1.2
アプリマック	4,048	4,139	0.2	2.2
マドレ・デ・ディオス	1,099	1,136	0.0	3.4
北部地方	314,160	335,436	13.8	6.8
ラ・リベルタ	170,255	178,433	7.4	4.8
ランバイエケ	56,412	61,896	2.6	9.7
ピウラ	44,543	49,576	2.0	11.3
カハマルカ	20,849	22,664	0.9	8.7
サン・マルティン	11,082	11,648	0.5	5.1
ロレト	5,372	5,533	0.2	3.0
トゥンベス	3,296	3,372	0.1	2.3
アマソナス	2,351	2,314	0.1	△ 1.6
中部地方	114,964	123,433	5.1	7.4
フニン	57,762	61,933	2.6	7.2
アンカシュ	26,786	29,573	1.2	10.4
ワヌコ	13,899	14,911	0.6	7.3
ウカヤリ	8,116	8,745	0.4	7.8
パスコ	7,103	6,956	0.3	△ 2.1
ワンカベリカ	1,298	1,315	0.1	1.3
全国計	2,223,092	2,423,696	100.0	9.0

(出所)運輸通信省

こうした中、メーカー各社は地方都市での新車販売の伸びを期待し、リマ首都圏外で販売店を増やしている。新車販売2位の現代は2015年に2カ所新設し、全国に39カ所の販売店を有するが、このうち19カ所はリマ首都圏外にある。3位の起亜も6カ所増やし22カ所にしたが、うち11カ所は地方の販売店だ。首位のトヨタも33カ所中18カ所が地方にある。

リマ首都圏を除いた2015年の新車販売台数は前年比3.9%減と、リマ首都圏の減少幅(9.5%減)より小さかった。特に北部地方、中部地方はいずれも前年比0.6%の微減にとどまったことから、底堅い需要のあることがうかがえる。

<厳しい販売環境が続く見通し>

2016年は、大統領選挙とその決選投票が4~6月に予定され、7月には新政権が発足するため、民間投資が様子見となる可能性があることに加えて、ソルの対ドルレートの下落が続き、輸入自動車の販売価格が上昇すると想定されること、賃金上昇率が伸び悩んでいることなど、自動車業界にとって厳しい環境が続きそうだ。調査会社アポヨ・コンサルトリアは、2016年の新車販売台数を16万2,000台程度と見込んでおり、下半期からの回復基調に伴い、2017年は16万8,000台まで増加すると予測しているが、それでも2015年実績には届かない水準だ。

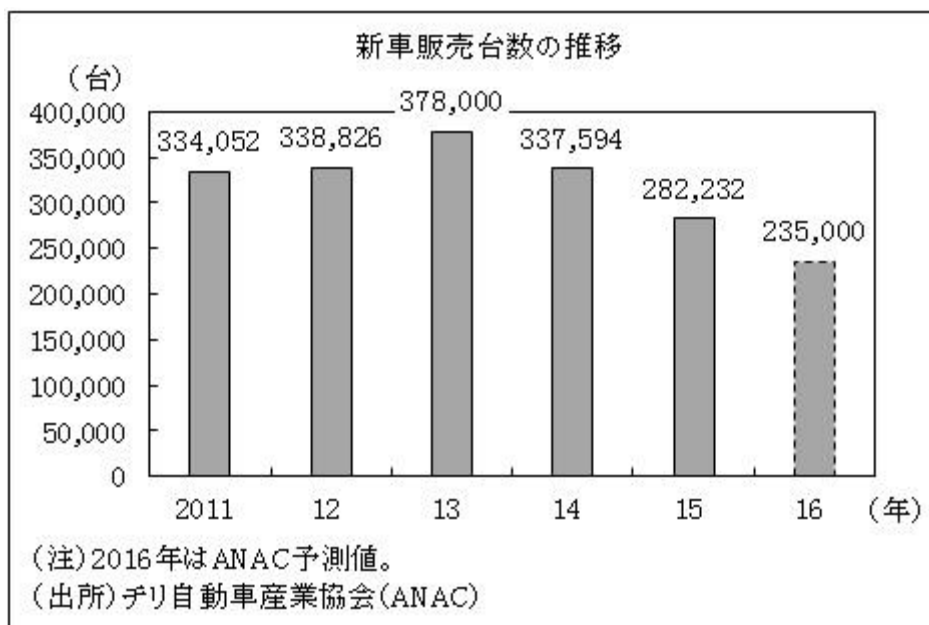
チリ(販売):2015年の新車販売台数は16.4%減、中古車も1.5%減

2016年02月23日 サンティアゴ事務所(佐藤輝美)

2015年のチリの新車販売台数は28万2,232台で前年比16.4%減となったが、日系主要メーカーの多くは増加した。また、前年に好調だった中古車販売は1.5%減と減少した。なお、自動車も含む新たな環境規制・インセンティブが現在検討されており、これらが導入された場合、2台目の自家用車や環境対応車の購入を検討する消費者の増加が期待される。

<2016年も新車販売は16.7%減の予測>

チリ全国自動車産業協会(ANAC)によると、2015年の新車(軽・中型車)販売台数は前年比16.4%減の28万2,232台で、2年連続の減少となった(図参照)。その要因としてANACは、銅価格の下落に伴う通貨ペソ安や経済成長率鈍化が消費者の購買意欲を減退させた、と指摘している。販売台数減少による販売店舗の閉店増加も懸念されている。新車販売は2016年も低迷するとみられ、ANACは2016年の新車販売台数を23万5,000台(前年比16.7%減)と予測している。



<日系メーカーの健闘目立つ>

メーカー・ブランド別販売台数をみると、トップ3は2012年から4年連続で変わらず、シボレー3万2,300台(シェア11.4%)、起亜2万8,421台(10.1%)、現代2万5,700台(9.1%)だった(表参照)。いずれのメーカー・ブランドも2014年比で販売台数は大幅に減少した。シェア4位から8位には日系メーカーが並ぶ。6位のトヨタは19.6%減、7位の三菱自動車も1.7%減となったものの、4位の日産、5位のスズキ、8位マツダ、13位スバルは販売台数が前年より増加しており、全体の販売台数が大きく減少する中、日系メーカーの健闘が目立った。国別メーカー・ブランドのシェアは、日本が34.5%で首位となっている。

ANACのロベルト・マリスタニー会長によると、2015年に日本車が販売を伸ばした理由として、円安とチリ代理店の販促の成功が挙げられる。また、起亜と現代がトップ3に入っている理由としては、デザイン、質、バリエーションの豊富さを挙げている。

主要メーカー・ブランド別新車販売台数 (単位: 台、%)

メーカー	2015年						前年比
	乗用車・SUV		商用車		合計	シェア	
	SUV	シェア	商用車	シェア	合計		
1 シボレー	27,003	12.7	5,297	7.5	32,300	11.4	△ 31.4
2 起亜	25,097	11.8	3,324	4.7	28,421	10.1	△ 9.7
3 現代	22,879	10.8	2,821	4.0	25,700	9.1	△ 21.5
4 日産	16,138	7.6	5,962	8.5	22,100	7.8	6.8
5 スズキ	21,724	10.2	363	0.5	22,087	7.8	1.7
6 トヨタ	12,192	5.8	6,437	9.2	18,629	6.6	△ 19.6
7 三菱自動車	3,704	1.7	10,215	14.5	13,919	4.9	△ 1.7
8 マツダ	9,999	4.7	1,625	2.3	11,624	4.1	1.9
9 フォード	6,700	3.2	4,834	6.9	11,534	4.1	△ 15.2
10 プジョー	6,284	3.0	4,650	6.6	10,934	3.9	△ 6.3
11 ルノー	7,793	3.7	894	1.3	8,687	3.1	43.9
12 双龍(サンヨン)	2,334	1.1	4,833	6.9	7,167	2.5	△ 25.3
13 スバル	5,995	2.8	0	0.0	5,995	2.1	3.5
14 フォルクスワーゲン	2,952	1.4	2,616	3.7	5,568	2.0	△ 3.1
15 クライスラー	4,217	2.0	606	0.9	4,823	1.7	△ 35.6
- その他	37,012	17.5	15,732	22.4	52,744	18.7	△ 27.3
合計	212,023	100.0	70,209	100.0	282,232	100.0	△ 16.4

(注)SUV:スポーツ用多目的車。

(出所)図に同じ

2014年に好調だった中古車市場は、2015年には勢いを失った。チリ自動車商工会議所(CAVEM)によると、2015年の中古車販売台数は前年比1.5%減の85万4,998台だった。要因としては、2015年9月29日から11月6日にかけて行なわれた市民登録・身分証明庁におけるストライキが挙げられている。同庁は中古車購入後の所有者変更登録業務を行っており、ストライキによる手続き事務が停滞するのではないかと懸念され、消費者の買い控えが起こった、とみられる。

<新たな環境対策が消費者行動を変える可能性も>

環境省は、深刻化するサンティアゴ市内の大気汚染対策として「サンティアゴ首都圏大気浄化計画」の草案を発表し、2016年3月までパブリックコメントを募集している。自動車に関しては、(1)サンティアゴ市内の公共交通機関へのユーロ6適合車両の導入、(2)車検時の排ガス規制機能に関するクリアレベルの引き上げ、(3)低排出ガスの貨物車両用の走行ゾーンの設定、(4)ハイブリッド車や電気自動車購入に対するインセンティブの付与、などが挙げられている。さらに現在、大気汚染度のひどい日に実施される走行規制(対象となる車両のナンバープレートの末尾番号を当該日の朝に発表)の対象外だったグリーンシール(排ガス規制基準を満たしていることを証明するもの)貼付車両についても、新たに同規制の対象に含める項目も含まれている。

このうち、「ハイブリッド車や電気自動車購入に対するインセンティブの付与」に関しては、ANACも重要性を認識している。ANACのマリスタニー会長は「ハイブリッド車や電気自動車は他の自動車に比べ

て15%から20%ほど価格が高いため、販売台数のごくわずかという状況だ。われわれとしても、パブリックコメントの募集期間中にインセンティブの付与に関して政府へ提言していきたい」と述べた。なお、国立統計局によると、チリ国内で保有されているハイブリッド車と電気自動車の数はわずか136台（2014年時点）となっている。

CAVEMのカルロス・ドゥメイ会頭は、新しい排ガス規制の適用が検討されているため、ナンバープレート番号による交通規制の導入に備えて異なる番号の自動車を購入する人が増え、中古車の販売台数も再び増加するのではないか、と期待している。

アルゼンチン(生産・販売)(1):2015年の自動車生産・輸出・販売ともに減少ー日本車はシェア拡大ー

2016年02月10日 ブエノスアイレス事務所(山木シルビア)

2015年の自動車生産、輸出、販売台数は前年に続き減少した。最大の輸出相手先であるブラジル市場が低迷したためだ。販売台数は6年ぶりの低い水準となったが、日本車はシェアを伸ばしている。中長期的な経済成長を見込み、日系メーカーは投資に積極的だ。

<ブラジル経済の低迷で市場が縮小>

アルゼンチン自動車製造協会(ADEFA)の発表によると、2015年の自動車生産台数は前年比12.0%減の54万3,467台となった(表1参照)。ただし、今回の発表には同協会会員企業11社のうち1社のデータが含まれていないことから、単純比較はできないと国内の自動車専門誌などが指摘している。ADEFAは、全てのメーカーの情報がそろわないため、2015年6月以降メーカー別のデータについては公表していない。同協会のエンリケ・アレマニ会長は、生産台数の減少は、最大の輸出相手国ブラジルの経済低迷による市場の縮小が主な要因だ、と説明している。

表1 自動車生産、輸出、国内販売台数 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
生産	716,540	828,771	764,495	791,007	617,329	543,467	△ 12.0
輸出	447,953	506,715	413,472	433,295	357,847	245,725	△ 31.3
国内販売	662,738	858,021	836,415	956,632	687,164	643,672	△ 6.3

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

輸出台数は24万5,725台で、2014年比31.3%減少した。ブラジル向け輸出は18万7,545台で前年比38.3%減と大幅に縮小している(表2参照)。対ブラジル輸出のシェアは6年ぶりに輸出台数全体の8割を下回る76.3%にとどまったが、依然高い割合を占めている。自動車業界関係者は、輸出相手先の拡大やそのための自動車協定締結を政府に求めている。

表2 国・地域別輸出台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	2015年	構成比	前年比
ブラジル	371,961	303,786	187,545	76.3	△ 38.3
メキシコ	11,714	13,070	12,342	5.0	△ 5.6
オーストラリアおよび ニュージーランド	11	7,455	10,067	4.1	35.0
欧州	18,551	2,966	6,639	2.7	123.8
アフリカ	1	4,301	5,482	2.2	27.5
チリ	6,846	4,528	5,004	2.0	10.5
コロンビア	9,488	9,329	4,480	1.8	△ 52.0
パラグアイ	3,973	3,657	3,513	1.4	△ 3.9
ウルグアイ	6,818	4,274	3,012	1.2	△ 29.5
その他	3,932	4,481	7,641	3.1	70.5
合計	433,295	357,847	245,725	100.0	△ 31.3

(出所)ADEFAのデータを基に作成

アルゼンチン自動車販売代理店連合会（ACARA）によると、2015年の自動車販売台数（新車登録ベース、重・軽商用車やその他大型車を含む）は、64万3,672台で前年比6.3%減少した。上半期は売れ行き不振が続いたが、第4四半期ごろから政権交代による景気回復への期待やこれに伴う通貨ペソ切り下げの可能性が高まり、価格が上がる前に自動車を購入する動きが加速した。当初2015年の販売台数は57万台と予測されており、結果的に予測を若干上回ったが、2010年来の低い水準にとどまった。

メーカー・ブランド別の販売台数では、フォルクスワーゲン（VW）が前年に引き続き首位で、フォード、ゼネラルモーターズ（GM）系列のシボレーが続く（表3参照）。日系メーカーのシェアは高くはないものの、トヨタが6万5,320台（前年比0.9%増）、日産が7,438台（25.2%増）、ホンダが5,588台（37.7%減）、三菱自動車が535台（25.6%増）、スバルが84台（20.0%増）、スズキが39台（70.9%減）で、ホンダ、スズキ以外の日系メーカーは前年比増となった。

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

	2013年	2014年	2015年	2015年	
				構成比	前年比
VW	159,710	114,546	117,788	18.3	2.8
フォード	119,036	95,517	93,568	14.5	△ 2.0
シボレー	139,807	83,242	86,143	13.4	3.5
ルノー	141,848	85,078	77,585	12.1	△ 8.8
フィアット	104,278	84,997	70,135	10.9	△ 17.5
トヨタ	53,737	64,745	65,320	10.1	0.9
プジョー	98,285	70,276	50,812	7.9	△ 27.7
シトロエン	41,699	28,267	21,669	3.4	△ 23.3
メルセデス・ベンツ	19,246	12,595	12,872	2.0	2.2
日産	5,703	5,940	7,438	1.2	25.2
イベコ	8,159	6,340	6,782	1.1	7.0
ホンダ	12,357	8,967	5,588	0.9	△ 37.7
奇瑞汽車	7,840	3,799	4,872	0.8	28.2
起亜	2,210	1,409	2,046	0.3	45.2
現代	5,074	1,898	1,882	0.3	△ 0.8
スカニア	2,619	2,021	1,791	0.3	△ 11.4
アウディ	7,500	1,170	1,723	0.3	47.3
ラム	171	176	1,411	0.2	2.7
アグラレ	988	758	793	0.1	4.6
ボルボ	1,586	976	562	0.1	△ 42.4
三菱自動車	684	426	535	0.1	25.6
BMW	4,008	594	436	0.1	△ 26.6
アルファロメオ	704	169	346	0.1	104.7
ジープ	2,922	714	318	0.0	△ 55.5
スバル	455	70	84	0.0	20.0
スズキ	1	134	39	0.0	△ 70.9
その他	16,005	12,340	11,134	1.5	△ 0.1
合計	956,632	687,164	643,672	100.0	△ 6.3

(注) 輸入車、商用車、大型車などを含む。

(出所) ACARAのデータを基に作成

<トヨタは2桁のシェア、日産も健闘>

ACARAによると、2015年、トヨタは国内販売台数に占める割合が10.1%と初めて2桁を超えた。国内で生産するピックアップトラック「ハイラックス」の売り上げは前年比0.4%減少したが、小型商用車の販売ランキングでは1位。引き続き根強い人気を誇り、全体の21.5%のシェアを維持している。競合するVWの「アマロック」(シェア14.9%)やフォードの「レンジャー」(14.2%)を大きく上回った。コンパクトカー分野では、ブラジルから輸入する「エティオス」の売れ行きが好調で、2万889台が販売され前年比3.6%増加した。「カローラ」は7.1%増の1万5,829台が販売されている。一方、ホンダは2015年4月に「HR-V」の国内生産が開始され2,129台が販売されたが、同社の国内販売シェアは0.9%にとどまった。日産はメキシコ産「ノート」(1,191台)のアルゼンチンでの販売を3月に開始し、「マーチ」(2,624台、前年比49.0%増)、「セントラ」(1,492台、3.4倍)、「ベルサ」(日本名「ティーダ」、1,460台、4.1%増)などとともにコンパクトセダン分野で存在感を示した。

日産は、2018年にピックアップトラック「NP300 フロンティア」の生産を開始する予定だ。ルノーとの提携で6億ドルを投資し、同社がコルドバ州に持つ工場内で生産を行う。日野自動車は、2016年3月からアルゼンチンでの小型トラックの販売を開始すると伝えている。2015年12月の新政権誕生に伴い、アルゼンチン政府は経済開放を目指し、さまざまな規制緩和を行っている。中長期的な経済成長を見越し、日系メーカーを含む自動車関連企業は積極的な投資を行う計画だ。

アルゼンチン(その他)(2):自動車などの内国税減免、輸出税を撤廃

2016年02月12日 ブエノスアイレス事務所(山木シルビア)

政府は、自動車などに課される内国税の減免や工業製品にかかる輸出税の撤廃を発表した。自動車産業をはじめ国内製造業を活性化し、中長期的な成長を見据えた投資拡大につなげたい考えだ。

<生産・販売の促進と投資拡大が狙い>

2016年1月6日付政令第11/2016号によると、自動車や二輪車に課され、奢侈(しゃし)税として知られる内国税の税率が引き下げられるとともに、課税対象最低金額が引き上げられた。改正前は30~50%が課されていたため、国内で販売される自動車価格の引き上げ要因になり、販売不振につながっていた。同政令によると、国内価格が35万ペソ(約280万円、1ペソ=約8円)以下の自動車は課税対象から外れた。改正後の税率は、35万~80万ペソの自動車には10%、80万ペソ以上の場合は20%となる。フランシスコ・カブレラ生産相は今回の措置を、自動車産業の生産・販売促進および投資拡大が目的だと説明している。内国税の減免措置は2016年6月30日まで。

ただ、2015年12月に行われた通貨ペソの切り下げ(2015年12月28日記事参照)により、高級車のみならず大衆車も切り下げ前と比べて販売価格が9~15%値上がりしている。特に、ブラジルやメキシコ以外の自動車協定を締結していない国・地域からの輸入に対しては、輸入税35%、付加価値税21%のほかにも州税を含む高い税率が課されるため、内国税減免の恩恵は限定的だ。

<工業製品の輸出促進を目指す>

政府はまた、2015年12月10日付政令第160/2015号で、自動車および自動車部品などを含む工業製品の輸出税を免除することを発表した。工業製品の輸出促進を図るのが主な目的とされる。政府は輸入に関して、2015年12月に新たな輸入管理システム(SIMI)を設けて手続きの簡素化を図るとともに、関連する規制緩和策を打ち出している(2015年12月24日記事参照)。輸入の円滑化が期待される中、輸出促進策が打ち出されたことで、組み立て拠点としてのアルゼンチンの位置付けが見直されることが期待されている。

なお、2016年1月には、約1,400品目に対して非自動輸入ライセンス制度が導入されており(2016年1月26日記事参照)、一部完成車や自動車部品が輸入ライセンス取得の対象となっている(表参照)。対象品目の中には、排気量が3000ccを超える乗用車および2500ccを超えるディーゼルエンジンの乗用車が含まれている。自動車専門誌によると、同輸入ライセンスの取得が必要な日系メーカーの車種もある。

非自動輸入ライセンス取得対象の自動車

HS番号	品目	ライセンス取得対象となり得る日本車
8703.24.10	乗用車その他の自動車、排気量が3000ccを超えるもの、6人乗り以下	・ホンダ「アコード」3.5、EX、V6 ・スバル「アウトバック」3.6R、AWD、5AT
8703.24.90	乗用車その他の自動車、排気量が3000ccを超えるもの、その他	・トヨタ「カムリ」3.5、V6 ・トヨタ「ランドクルーザー」プラド
8703.33.10	乗用車その他の自動車、排気量が2500ccを超えるもの、ディーゼルエンジン、6人乗り以下	・トヨタ「ランドクルーザー」L200
8703.33.90	乗用車その他の自動車、排気量が2500ccを超えるもの、ディーゼルエンジン、その他	

(出所)生産省決議第5/2015号付属書XVII、自動車専門誌「アウトプログ」

国内の民間調査会社やメーカーによると、2016年の自動車の年間販売台数は60万～65万台にとどまる見通し。経済低迷や高インフレの改善には時間を要し、主要輸出先であるブラジルの景気回復のめども立っていないためだ。民間調査会社アベセブは、年間販売台数は58万台と予測しているが、政府の政策を評価し2017年に向けた回復を期待している。政府は今後2年間、メーカーなどが約38億ドルの投資を計画しているとしており、カブレラ生産相は国内の生産能力向上に期待を示している。

ブラジル(生産・販売):2015年の自動車生産と販売はともに大幅減ー2016年も厳しい状況が続く見通しー

2016年03月23日 サンパウロ事務所 (辻本希世)

2015年のブラジルにおける自動車の生産、販売はいずれも前年から大きく減少した。国内経済の低迷を受け、特に中間層の消費が落ち込んだことが影響した。2016年も引き続き厳しい状況が続くそう。輸出は通貨安の恩恵を受け増加した。政府はイノベーション技術の導入についてドイツ政府と合意した。

<トヨタや現代などアジア勢は販売シェア伸ばす>

全国自動車製造業者協会 (Anfavea) は2月4日、2015年のブラジル自動車市場を分析した2016年版の年報を発表した。それによると、2015年の自動車(トラックおよびバスを含む)の生産台数は242万9,421台で、前年比22.8%減となった(表1参照)。販売台数(新車登録台数)も26.6%減の256万8,976台だった(表2参照)。

大幅な落ち込みの要因は国内経済の低迷にある。2015年のGDP成長率はマイナス3.8%となった。高インフレ(2016年1月15日記事参照)や失業率の上昇などにより、中間層を中心とした自動車販売を支えてきた層の購買力が低下し、販売不振につながった。中間層向け小型車を中心に製造、販売するいわゆるビッグ4〔フィアット、ゼネラルモーターズ(GM)、フォルクスワーゲン(VW)、フォード〕の販売台数シェアが、2014年の62.6%から2015年は58.3%と低下した。所得の高い層向けの車種を投入しているトヨタ、現代、ホンダ、日産、三菱自動車のアジア勢は販売台数の23.3%となり、シェアを伸ばしている。ホンダは2015年から販売を開始した新型HR-Vの売れ行きが好調で前年比11.2%増となった。

表1 企業別自動車(トラックおよびバスを含む)生産台数 (単位:台、%)

	2014年		2015年		
	生産台数	構成比	生産台数	構成比	前年比
フィアット	675,396	21.5	485,288	20.0	△ 28.2
VW	596,502	19.0	422,530	17.4	△ 29.2
GM	582,599	18.5	361,779	14.9	△ 37.9
フォード	268,596	8.5	240,597	9.9	△ 10.4
ルノー	219,475	7.0	175,459	7.2	△ 20.1
トヨタ	160,541	5.1	170,569	7.0	6.3
現代	173,843	5.5	165,934	6.8	△ 4.6
ホンダ	127,232	4.0	148,074	6.1	16.4
日産	32,688	1.0	47,061	1.9	44.0
三菱自動車	45,772	1.5	29,397	1.2	△ 35.8
その他	263,742	8.4	182,733	7.5	△ 30.7
合計	3,146,386	100.0	2,429,421	100.0	△ 22.8

(出所) 全国自動車製造業者協会(Anfavea)2016年版年報

表2 企業別自動車(トラックおよびバスを含む)販売台数 (単位:台、%)

	2014年		2015年		
		構成比		構成比	前年比
フィアット	705,523	20.2	483,214	18.8	△ 31.5
GM	578,875	16.5	388,066	15.1	△ 33.0
VW	576,665	16.5	359,522	14.0	△ 37.7
フォード	327,790	9.4	266,591	10.4	△ 18.7
ルノー	237,168	6.8	181,482	7.1	△ 23.5
トヨタ	195,695	5.6	176,243	6.9	△ 9.9
現代	179,724	5.1	163,686	6.4	△ 8.9
ホンダ	137,905	3.9	153,393	6.0	11.2
日産	72,365	2.1	61,239	2.4	△ 15.4
三菱自動車	59,280	1.7	41,074	1.6	△ 30.7
その他	427,022	12.2	294,466	11.5	△ 31.0
合計	3,498,012	100.0	2,568,976	100.0	△ 26.6

(注)新車登録台数、輸入車を含む。

(出所)表1に同じ

<競争力増し輸出は前年の2倍に>

輸出台数は44万2,013台を記録し、前年の約2倍となった(表3参照)。通貨リアル安の恩恵で国際競争力が増したためだ。金額ベースで見ると、最大の輸出相手国だったアルゼンチンは、国内経済の停滞で前年比1.5%増にとどまった。自動車市場が好調なメキシコ向けが55.8%増、米国向けも36.4%増加した。ブラジル政府は通貨安を利用し輸出促進に注力しており、長期的に国内販売台数に伸びしろがあるといわれるコロンビアと2015年10月に自動車の無関税輸出入枠を設けた(2015年10月21日記事参照)。ウルグアイとも2016年1月以降、自動車・同部品(軽乗用車、バス、トラック、自動車部品、シャシー、タイヤおよび農業用機械)について貿易を自由化することで合意した。ウルグアイへはこれまで1万4,000台を上限に無関税輸出枠を設けており、これを超過すると35%の関税が課せられていた。

表3 企業別自動車(トラックおよびバスを含む)輸出台数 (単位:台、%)

	2014年		2015年		
		構成比		構成比	前年比
VW	92,275	42.0	124,943	28.3	35.4
GM	47,594	21.7	72,130	16.3	51.6
フィアット	43,516	19.8	60,475	13.7	39.0
フォード	46,833	21.3	54,376	12.3	16.1
トヨタ	33,275	15.1	39,023	8.8	17.3
ホンダ	3,873	1.8	870	0.2	△ 77.5
その他	92,205	42.0	287,269	65.0	211.6
合計	219,702	100.0	442,013	100.0	101.2

(出所)表1に同じ

Anfaveaは、2016年の生産台数予測を前年比0.5%増としているが、1~2月の生産台数は前年同期比31.6%減少しており、2016年も厳しい状況が続くとみられる。

<ドイツ政府と環境配慮型車両の技術協力>

開発商工省（MDIC）は3月11日、ブラジル政府とドイツ政府が自動車分野における技術協力に関して合意したと発表した。ドイツ経済協力・開発省は4年間で500万ユーロを投資する。エネルギー効率が高く環境に優しい電気自動車（EV）などに関する技術協力を行う予定で、クレジットラインに関するガイドラインの作成、イノベーション技術普及のための支援、ブラジル政府や業界団体、企業などへコンサルティングを行う。

ブラジル政府は2015年、貿易審議会（CAMEX）決議第97号（2015年10月26日付）で、EVおよび水素を燃料として用いる燃料電池自動車の輸入に課される35%の関税を無税とすることを発表している。ただし、1回の充電で最低でも80キロ走行できる車両で、半完成車あるいは解体された状態での輸入に限るものもある。同決議でハイブリッド車についても、プラグで充電可能な電池を搭載したプラグインハイブリッド車が対象に加えられた。具体的には、排気量が1000cc超～1500cc以下のもの、あるいは1500cc超～3000cc以下のもので定員6人までの車両が対象で、関税は最大7%。燃料消費量や排出ガス量が少ないなど、エネルギー効率が高く環境面でのメリットが大きい車両ほど軽減率が高くなる。

ブラジルは2014年に中国の電気自動車メーカー比亞迪汽車（BYD）の誘致に成功、同社は電気バス工場と研究開発センターを設立するとしており（2014年8月11日記事参照）、2015年11月付当地報道によると、既に電気バスのシャシー製造が開始されているという。

<欧州・ロシア・CIS>

EU(販売)(1):EU27カ国の新車登録台数は9.3%増の1,371万台-VWグループが底カー

2016年01月26日 ブリュッセル事務所(前田篤穂)

2015年のEU27カ国(マルタを除く)における乗用車・新規登録台数(暫定値)は、前年比9.3%増の1,371万3,526台となった。欧州最大市場のドイツが5.6%増と好調だったほか、イタリアが15.8%増となり、登録台数が20万台超増えた。メーカー別では、最も関心を集めたフォルクスワーゲン(VW)が、グループ全体で6.1%増(VWブランド単独でも6.3%増)となり、排ガス問題の逆風の中で底力をみせた。

<2カ国を除き全てプラス成長に>

欧州自動車工業会(ACEA)の発表(2016年1月15日)によると、2015年のマルタを除いたEU27カ国の乗用車・新規登録台数(暫定値)は前年比9.3%増の1,371万3,526台だった(表1参照)。

表1 欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

	2014年	2015年	
		2015年	前年比
EU27カ国	12,551,204	13,713,526	9.3
西欧15カ国	11,658,032	12,712,080	9.0
ドイツ	3,036,773	3,206,042	5.6
英国	2,476,435	2,633,503	6.3
フランス	1,795,885	1,917,226	6.8
イタリア	1,360,578	1,574,872	15.8
スペイン	855,308	1,034,232	20.9
ベルギー	482,939	501,066	3.8
オランダ	387,565	449,393	16.0
スウェーデン	303,948	345,108	13.5
オーストリア	303,318	308,555	1.7
デンマーク	188,925	207,552	9.9
ポルトガル	142,826	178,496	25.0
フィンランド	106,237	108,812	2.4
アイルランド	96,284	124,945	29.8
ギリシャ	71,218	75,805	6.4
ルクセンブルク	49,793	46,473	△ 6.7
中・東欧など12カ国	893,172	1,001,446	12.1
ポーランド	327,709	354,975	8.3
チェコ	192,314	230,857	20.0
スロバキア	72,237	77,968	7.9
ルーマニア	70,172	81,162	15.7
ハンガリー	67,476	77,171	14.4
スロベニア	53,296	59,450	11.5
クロアチア	33,409	34,820	4.2
エストニア	20,969	20,349	△ 3.0
ブルガリア	20,359	23,500	15.4
リトアニア	14,503	17,085	17.8
ラトビア	12,452	13,765	10.5
キプロス	8,276	10,344	25.0
EFTA3カ国	455,681	488,498	7.2
スイス	301,942	323,783	7.2
ノルウェー	144,202	150,686	4.5
アイスランド	9,537	14,029	47.1
EU27カ国+EFTA3カ国	13,006,885	14,202,024	9.2

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

(出所)ACEA資料を基に作成

登録台数が最も増加したのはイタリアで、2014年の136万578台から157万4,872台と20万台を上回る大幅な伸び(15.8%増)になった。このほか、伸び率をみると、アイルランド(29.8%増)、ポルトガル(25.0%増)、キプロス(25.0%増)、スペイン(20.9%増)など欧州債務危機の影響が顕著だった国での回復が鮮明となった。ただし、ギリシャについては6.4%増にとどまっており、同国経済の回復の鈍さをうかがわせる。

欧州最大市場のドイツは320万6,042台で5.6%増、これに続く英国が263万3,503台で6.3%増、3位のフランスが191万7,226台で6.8%増と、主要国も成長軌道に乗っている。一方、ルクセンブルク(6.7%減)、エストニア(3.0%減)の2カ国が減少した。

<VWグループは排ガス問題以降も登録台数増やす>

EU27カ国の乗用車・新規登録台数をメーカー別にみると、欧州市場で最大のシェアを誇るVWグループが337万7,799台で、2014年に比べて6.1%増となった(表2参照)。

表2 EU27カ国のメーカー別乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

	2014年	2015年	前年比	
			前年比	シェア
VWグループ	3,183,224	3,377,799	6.1	24.6
フォルクスワーゲン	1,558,463	1,657,195	6.3	12.1
アウディ	698,031	738,051	5.7	5.4
シュコダ	554,545	588,104	6.1	4.3
セアト	318,868	327,930	2.8	2.4
ボルシェ	50,543	63,530	25.7	0.5
その他(注2)	2,774	2,989	7.8	0.0
PSAグループ	1,364,277	1,448,819	6.2	10.6
プジョー	768,014	837,752	9.1	6.1
シトロエン	513,200	537,696	4.8	3.9
DS	83,063	73,371	△ 11.7	0.5
ルノーグループ	1,222,544	1,334,556	9.2	9.7
ルノー	863,369	957,391	10.9	7.0
ダチア	359,175	377,165	5.0	2.8
フォード	919,910	999,224	8.6	7.3
オペルグループ	906,586	928,712	2.4	6.8
オペル/ボグソル	870,119	925,115	6.3	6.7
シボレー	36,199	3,201	△ 91.2	0.0
GM(その他)	268	396	47.8	0.0
BMWグループ	797,266	896,390	12.4	6.5
BMW	645,761	714,386	10.6	5.2
ミニ	151,505	182,004	20.1	1.3
フィアット・クライスラーグループ	750,428	856,498	14.1	6.2
フィアット	576,883	647,356	12.2	4.7
ジープ	37,927	84,261	122.2	0.6
ランチア/クライスラー	71,346	61,540	△ 13.7	0.4
アルファロメオ	57,001	55,501	△ 2.6	0.4
その他(注3)	7,271	7,840	7.8	0.1
ダイムラー	681,661	799,386	17.3	5.8
メルセデス	627,718	707,046	12.6	5.2
スマート	53,943	92,340	71.2	0.7
トヨタグループ	535,355	574,652	7.3	4.2
トヨタ	505,432	537,115	6.3	3.9
レクサス	29,923	37,537	25.4	0.3
日産	462,461	539,982	16.8	3.9
現代	410,185	456,926	11.4	3.3
起亜	343,724	374,219	8.9	2.7
ボルボ・カー・コーポレーション	237,532	268,404	13.0	2.0
マツダ	160,918	195,293	21.4	1.4
ジャガーランドローバー	140,280	175,352	25.0	1.3
ランドローバー	112,208	136,022	21.2	1.0
ジャガー	28,072	39,330	40.1	0.3
スズキ	150,972	169,840	12.5	1.2
ホンダ	126,713	125,834	△ 0.7	0.9
三菱自動車	93,232	123,114	32.1	0.9
その他日系メーカー(注4)	25,895	29,998	15.8	0.2
合計	12,513,163	13,674,998	9.2	100

(注1)EU27カ国は、表1と同じ。(注2)ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニを含む。(注3)ドッジ、フェラーリ、マセラティを含む。(注4)スバル、ダイハツを含む。(出所)表1に同じ

VW グループは 2015 年 9 月の排ガス問題の発生以降、世界市場で販売不振に直面しているが、ホームグラウンドの欧州市場では依然として底力を示している。VW ブランド単独でも 165 万 7,195 台（6.3%増）と登録台数を伸ばした。問題発生の翌 10 月こそ、前年同月比で 0.2%減（VW グループ全体で 0.5%減）に陥ったが、11 月は 2.8%増（4.1%増）、12 月は 6.0%増（4.7%増）とプラス成長を継続している。また、アウディやシュコダなどの VW 傘下ブランドも登録台数を増やしている。

これに続くのが、フランスの PSA プジョー・シトロエングループで、144 万 8,819 台（6.2%増）となった。特にプジョーブランドが 9.1%増と、登録台数の伸びが目立つ。同じくフランスのルノーグループも 9.2%増と回復している。ただし、PSA グループが戦略的高級セグメントと位置付けている DS は 11.7%減となり、高級化路線の難しさが浮き彫りになったかたちだ。

一方、ドイツ系高級車の BMW グループは 89 万 6,390 台（12.4%増）と過去最高を記録した。メルセデス・ベンツを傘下に置くダイムラーグループも 17.3%増と好調だった。このほか、フィアット・クライスラー（FCA）グループは、イタリア市場の回復を背景にフィアットブランドが 12.2%増と伸びた。ジープブランドも 2.2 倍に急拡大したが、これは 2014 年 3 月のジュネーブ・モーターショーで発表されたコンパクトスポーツ用多目的車（SUV）「レネゲード」の貢献が大きいとされる。レネゲードはフィアットとクライスラーの共同開発車で、イタリア南部のメルフィ事業所で生産されている。SUV セグメントでは、イタリアのほか、フランス、スペインなどでも人気車種として注目されている。

<日系では日産の躍進目立つ>

日系では、トヨタ（レクサスブランドを含む）が 57 万 4,652 台（7.3%増）でトップ。次いで、16.8%増となった日産が 53 万 9,982 台と躍進した。同社の発表によると、西欧市場では「エクストレイル」や「キャシュカイ」などのモデルの需要拡大が顕著だという。このほか日系では、マツダやスズキなども伸びており、これら日系全体の EU 全体での登録台数シェアは 12.7%と 2014 年の 12.4%から拡大した。

これに対して、韓国系は現代が 11.4%増、起亜が 8.9%増と増加したものの、登録台数シェアは合計 6.0%で 2014 年と横ばいだった。

EU(その他)(2):2016年の新車登録台数は1,400万台回復を見込むー揺れる排ガス規制改革の行方に注目ー

2016年01月27日 ブリュッセル事務所（前田篤穂）

フォルクスワーゲン（VW）の排ガス不正問題に端を発して、自動車をめぐるEU環境規制が揺れている。不正再発防止のため、新車の新検査法として「実走行排ガス試験（RDE）」を導入することについては異論はないが、規制強化の方針を譲らない欧州議会と、産業界やEU加盟国などの利害も考慮して要件緩和を模索する欧州委員会との溝が深まっている。自動車メーカーに事業への影響の懸念が高まる中、欧州自動車工業会（ACEA）は2016年の新車登録台数は前年比2.0%程度と伸びは鈍化するものの、1,400万台を回復するとの見方を示した。

<欧州債務危機以前の1,500万台回復には道半ば>

ACEAのディーター・ツェツェ会長（ダイムラー取締役会会長）は1月21日、「2016年の（欧州）自動車市場は、乗用車・商用車ともに緩やかに拡大する」との見方を示した。EUでの乗用車の新規登録台数は2015年に前年比9.3%増の1,371万台に達したが（2016年1月26日記事参照）、2016年については2.0%程度の伸びに鈍化するものの、EUの乗用車の新規登録台数は1,400万台を回復するというのが同会長の見通しだ。

その上で同会長は、欧州債務危機前の2007年当時の登録台数が1,500万台を超えていたことに言及、欧州自動車市場の回復はいまだ道半ばとの見解を明らかにし、この傾向は欧州での自動車生産についても同様と指摘した。

また、同会長は「欧州の自動車産業界には、自由貿易の原則を順守する政治的なパートナーが必要」とし、欧州と同様に貿易障壁を撤廃することが世界の自動車産業の成長には不可欠で、EUとして国際協調にも配慮した排ガス規制の見直しに取り組むべきだと述べた。

<欧州委員会と欧州議会との間に大きな溝>

VWの排ガス不正問題発覚以降、欧州自動車産業は揺れている。不正再発防止対策を早期に世界に示すため、欧州委はEU加盟国とその産業界の利害を調整し、新車の検査にRDEを2017年9月1日から導入するという野心的な法案を立案した。欧州委は、VWが従来の屋内検査の限界に着目して不正ソフトウェアを開発したことを問題視しており、抜本的な対策としては、実走行時の排ガスを測定するRDE導入以外にないと考えていた（2015年11月16日記事参照）。しかし、性急な検査法の変更は周辺産業を含めて自動車産業全体に重い負担となるため、欧州委は、「2017年9月～2020年1月の期間について窒素酸化物（NOx）排出（実走行時）は基準値である1キロ走行当たり80ミリグラムの210%まで許容（原案では160%）」「2020年1月以降も、基準値の150%まで許容（原案では120%）」など大幅な要件緩和を提案したことから、再発防止のための規制強化をアピールしたい欧州議会との間に大きな溝が生じている。

欧州議会の環境委員会は2015年12月14日、欧州委の提出法案を否決（2015年12月22日記事参照）。2016年1月18日にストラスブールで始まった本会議でも、「大幅な要件緩和はEUの環境基準を破壊する」との姿勢を崩さない議会側の反発は根強く、採決は見送られた。RDEの早期導入については双方に異論はないが、大幅な要件緩和をセットで捉えることが現実的な落としどころとする欧州委と、そうした

例外は認めないとする欧州議会の議論は平行線をたどっている。こうした事態に、欧州委のエルジビエタ・ビェンコフスカ委員（域内市場・産業・起業・中小企業担当）は「提案（欧州委の提出法案）を拒否しても、現行の不満足な排ガス検査を延命させるだけだ」とコメントした。

<自動車工業界は欧州議会の規制強化の動きを牽制>

ACEAは1月19日、「新車検査法に関する明確な方針を早急に求める」とする声明を発表し、欧州議会の姿勢を牽制した。エリック・ヨナーACEA事務局長は「(自動車)産業としては、メーカーがRDEの要件に則した車両の設計・開発を進められるように、早急に明確な方針を固めてもらう必要がある。この法制化が遅れたら、仕様変更などを行う時間も失われ、究極的には環境にも良い結果をもたらさないだろう。消費者と環境規制当局の信頼回復のためにもRDE検査の導入が必要だ」と強調した。ACEAは2015年12月15日にも、法制化の遅れによって「(自動車産業の)RDE導入計画は危機にひんするだろう」(2015年12月22日記事参照)と警告している。

<排ガス対策部品や検査装置のメーカーには商機>

しかし、欧州議会の目指す排ガス規制の厳格化は、排ガス対策の自動車部品や検査装置のメーカーには商機になる可能性も秘めている。厳格な排ガス対策のためには、自動車用排気浄化触媒が不可欠とされ、英国のジョンソン・マッセイや、日本触媒と合弁事業を展開するベルギーのユミコアなどの触媒メーカー、ドイツのエリングクリンガー、フランスのフォルシアなどの排ガス制御システムメーカー、触媒メーカー向けに排ガス浄化部品を供給する日本ガイシ(NGK)やイビデンなどは、ディーゼル車メーカーが厳しい規制を乗り越える重要なパートナーとなると期待されている。

なお、堀場製作所はRDE導入を見据えて、小型・軽量の車載型排ガス検査装置を開発、受注を始めている。

英国(生産・販売):2015年の乗用車生産は3.9%増、輸出は過去最高に

2016年04月06日 ロンドン事務所(キャサリン・ロブルー)

2015年の国内の乗用車生産は前年比3.9%増の158万7,677台と、過去10年間で最高となった。輸出も中国やロシア向けが落ち込む一方で、EU向けは11.3%増となり、全体では2.7%増の122万7,881台で過去最高となった。

<生産台数は過去10年間で最高>

自動車製造販売者協会(SMMT)は1月21日、2015年の乗用車生産台数を158万7,677台(前年比3.9%増、世界14位)と発表した(表1参照)。2008年のリーマン・ショック以前の水準を上回り、過去10年間で最高となった。

表1 英国の乗用車生産台数 (単位:台、%)

	2014年	2015年	
		前年比	
生産台数	1,528,148	1,587,677	3.9
販売(国内)	332,952	359,796	8.1
輸出	1,195,196	1,227,881	2.7
輸出比率	78.2	77.3	-

(出所)SMMT

2015年は、英国の自動車産業に対して25億ポンド(約3,950億円、1ポンド=約158円)の新規投資があり、ベントレーの「ベントイガ」、日産の「インフィニティ Q30」、ジャガー・ランドローバーの「ディスカバリー・スポーツ」など8モデルの新型車の生産が開始された。また日産は、「リーフ」など電気自動車(EV)向けの次世代リチウムイオン電池を開発・生産するために、イングランド北東部のサンダーランド工場に2,650万ポンドを追加投資すると発表した。

英国で最も多くの乗用車を生産したメーカーは、2014年は日産だったが、2015年はインド・タタグループ傘下のジャガー・ランドローバーとなり、48万9,923台を生産した(表2参照)。

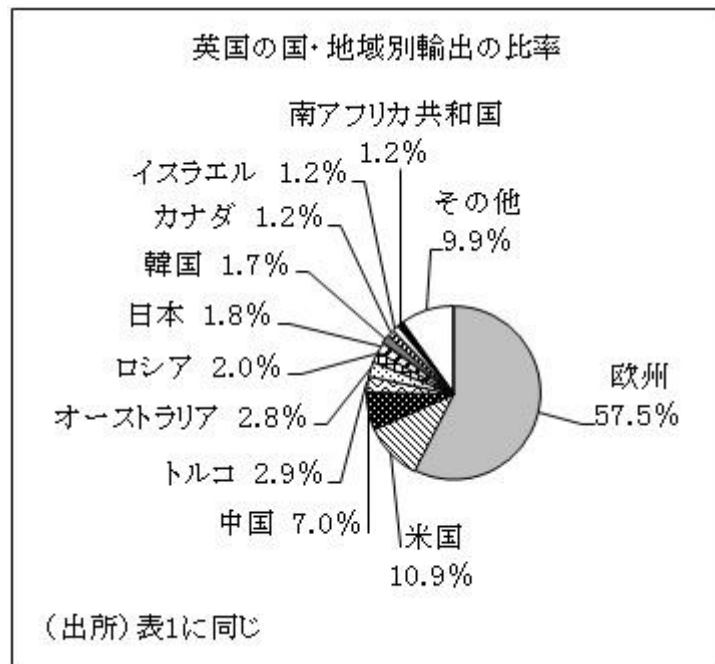
表2 メーカー別乗用車生産台数 (単位:台、%)

メーカー	工場	2014年	2015年	
			前年比	
ジャガー・ランドローバー	キャッスル・ブromウィッチ、ヘイルウッド、ソリハル	449,507	489,923	9.0
日産	サンダーランド	500,238	476,589	△4.7
ミニ	オックスフォード	178,993	201,207	12.4
トヨタ	バーナストン	172,215	190,161	10.4
ホンダ	スウィンドン	121,799	119,414	△2.0
ボックスホール	エルズミアポート	77,836	85,241	9.5
合計(その他を含む)		1,528,148	1,587,677	3.9

(出所)表1と同じ

<ロシア・中国向け輸出は低迷>

2015年の輸出は生産台数の77.3%を占める122万7,881台（前年比2.7%増）で、過去最高となった。輸出先は、欧州向けが景気回復を受けてシェア57.5%で首位（11.3%増）、米国向けが10.9%で2位（26.5%増）、中国向けが7.0%で3位（37.5%減）となった（図参照）。



SMMTのマイク・ホーズ会長は「主な市場であるロシアと中国向けの輸出は低迷したが、英国産の自動車に対する国際市場の需要は高く、過去最高の輸出を記録できた」と述べるとともに、「欧州は最大の貿易相手であり、英国のEU残留は将来の英国の自動車産業の成長と雇用を守るために極めて重要だ」と、6月23日に予定されるEU離脱の是非を問う国民投票において、英国の自動車産業はEU残留を支持する考えを表明した。

<新車登録台数は263万台>

SMMTによると、2015年の新車登録台数（2016年1月7日発表）は、前年比6.3%増の263万3,503台だった。2014年と比べて低燃費車の登録台数が増加し、ガソリン車に代わる代替燃料車（AFV）が40.3%増となり、特にプラグインハイブリッド車は前年の2倍に増えた。また、EVもおよそ50%増となった。ガソリン車は8.4%増、ディーゼル車は3.0%増だった。

購入者別にみると、社員が使用する「フリート」と呼ばれる会社保有の車が11.8%増と伸びた一方で、個人による購入は2.5%増にとどまり、ビジネス向けは9.6%減となった。

メーカー別では、フォードが2.6%増、フォルクスワーゲン（VW）が4.2%増、BMWが12.4%増、メルセデス・ベンツも16.8%増だった。インドのタタ・モーターズが展開するランドローバーは18.5%増、姉妹ブランドのジャガーも30.2%増だった。

日系メーカーでは、日産が 11.3%増で、特に高級車ブランド「インフィニティ」は 60.2%増と大幅に売り上げを伸ばした。トヨタは 5.0%増、三菱自動車も 43.6%増、マツダは 20.4%増だった。一方、ホンダは 0.2%減、スズキは 7.9%減となった。なお、ブランド別の新規登録台数は表 3 のとおり。

表3 新車登録台数上位10ブランド
(2015年) (単位:台)

順位	ブランド	台数
1	フォード・フィエスタ	133,434
2	ボクスホール・ゴルサ	92,077
3	フォード・フォーカス	83,816
4	VW・ゴルフ	73,409
5	日産・キャシュカイ	60,814
6	VW・ポロ	54,900
7	ボクスホール・アストラ	52,703
8	アウディ・A3	47,653
9	ミニ	47,076
10	ボクスホール・モッカ	45,399

(出所)表1に同じ

SMMT のマット・スミス氏によると、VW の 2015 年内販売分の多くは排ガス不正問題が発覚する前に注文されていたため、販売にはほとんど影響しなかったものの、2016 年 1 月および 2 月の新車登録台数では減少傾向にあるようだという。

排ガス規制見直しへの対応について、SMMT のホーズ会長は「大気汚染と排ガス問題について英国の自動車産業はとても深刻に受け止めている。生産者は最もクリーンな自動車を生産できるよう取り組み、大気汚染を改善すべく新しい技術の開発に数十億ポンドを投資している」とコメントした。

ドイツ(生産・販売)(1):乗用車の新規登録は5.6%増え、2年連続で300万台突破—2015年ドイツ自動車産業の動向(1)—

2016年03月01日 デュッセルドルフ事務所 (ゼバスティアン・シュミット)

ドイツ国内の乗用車の新規登録台数は2015年に前年比5.6%増の320万6,000台となり、2年連続で300万台を突破した。輸出、生産台数も2.5%増、2.4%増と好調だった。2015年のドイツ自動車産業の動向を2回に分けて報告する。前編は国内市場と輸出について。

<ドイツ高級車メーカーはいずれも好調>

ドイツ自動車産業連合会(VDA)の1月6日の発表によると、2015年の乗用車新規登録台数は前年比5.6%増の320万6,000台となり、2014年に引き続き300万台を突破した(表1参照)。

表1 乗用車の新規登録、輸出、生産台数
(2015年) (単位:台、%)

	台数	前年比
新規登録	3,206,000	5.6
国内メーカー(注)	2,306,400	5.3
外国メーカー	899,600	6.3
輸出	4,411,400	2.5
生産	5,739,900	2.4

(注)セアト、シュコダなどの外国系自社ブランドを含む。

(出所)VDA

2015年上半期の新規登録台数は前年同期比5.2%増で、下半期は5.9%増と伸び率が拡大した(表2参照)。

表2 乗用車の月別新規登録台数(2015年) (単位:台、%)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期
新規登録台数	211,337	223,254	323,039	291,395	256,385	313,539	1,618,949
前年同月(期)比	2.6	6.6	9.0	6.3	△6.7	12.9	5.2
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期
新規登録台数	290,196	226,314	272,479	278,372	272,377	247,355	1,587,093
前年同月(期)比	7.4	6.2	4.8	1.1	8.9	7.7	5.9

(出所)連邦自動車局(KBA)

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)は68万5,669台と前年比4.4%増加し、新規登録台数全体の21.4%を占めた(表3参照)。上半期の新規登録台数は前年同期比で8.5%増えた一方、下半期は0.5%増にとどまった。8月の新規登録台数が前年比8.8%減と大きく落ち込んだのが主因で、2015年9月に発覚したディーゼル車の排気ガス不正問題の影響は限定的だったようだ。2位のメルセデス・ベンツが28万6,883台と5.3%増加したほか、3位のアウディと4位BMWも3.7%、4.3%増加するなど、ドイツの高級車メーカーは軒並み、新規登録台数を伸ばした。

表3 主要ブランド別乗用車新規登録台数(2015年)

(単位:台、%)

		台数	構成比	前年比
上位10 ブランド	VW	685,669	21.4	4.4
	メルセデス・ベンツ	286,883	8.9	5.3
	アウディ	269,047	8.4	3.7
	BMW	248,565	7.8	4.3
	オペル	229,352	7.2	4.7
	フォード	224,579	7.0	7.4
	シュコダ	179,951	5.6	3.7
	ルノー	110,039	3.4	4.5
	現代	108,434	3.4	8.6
	セアト	94,673	3.0	1.7
日系 ブランド	日産	69,835	2.2	11.7
	トヨタ(レクサスを含む)	67,621	2.1	△5.6
	マツダ	58,216	1.8	10.9
	三菱自動車	34,443	1.1	42.7
	スズキ	30,903	1.0	11.0
	ホンダ	21,072	0.7	△6.3
	スバル	6,549	0.2	5.3
合計(その他を含む)		3,206,042	100.0	5.6

(出所)表2に同じ

日系ブランド車のシェアは合わせて9.0%となり、2014年の8.8%から拡大した。1位は日産で前年比11.7%増の6万9,835台だった。トヨタ(レクサスを含む)は2014年に引き続き減少し、5.6%減の6万7,621台となった。三菱自動車は3万4,443台で42.7%の大幅増だった。特に「ASX」と「ミラージュ」が人気で、三菱自動車の全体の76.3%を占めた。

<業界は実走行排ガス試験の導入を歓迎>

2015年の国内生産台数は573万9,900台、前年比2.4%増となり、VDAのマティアス・ビスマン会長が2015年12月1日の記者会見で発表した予測どおりだった。VDAはドイツ国外で生産した945万台(前年比1.0%増)と合わせたドイツ完成車メーカーの生産台数は、2015年に初めて1,500万を突破したとみている。

ビスマン会長は記者会見で、VWの排気ガス不正問題でディーゼルエンジンに対するマイナスの印象が広がっている、とした上で、「二酸化炭素の排出削減目標を達成するには、ディーゼル車が今後も必要となる。検査を試験場で実施するか、実際に走行する道路で実施するかによって排出ガス量が異なるのは当然だ。そのため、2017年から適用開始予定の新車の新たな検査法『実走行排ガス試験(RDE)』を欧州議会が可決したことは重要だ。われわれは実走行排ガス試験を歓迎するが、適切な枠組みづくりが必要だ」と述べた。西欧での新車販売に占めるディーゼル車の割合は5割で、そのうちドイツ完成車メーカーが5割のシェアを占めている。

ドイツ(販売)(2):BMW とダイムラーの世界販売は好調、VW は低迷－2015 年ドイツ自動車産業の動向(2)－

2016 年 03 月 02 日 デュッセルドルフ事務所 (ゼバスティアン・シュミット)

ドイツ高級車メーカーの BMW とダイムラーは 2015 年も乗用車の世界販売台数を伸ばし、ともに過去最高を更新した。一方、フォルクスワーゲン (VW) は特に中国での不振から、販売台数 (商用車を含む) を減らした。EU では近年、自動ブレーキなど乗用車の安全性が注目されており、日系完成車メーカーにも安全技術の導入に向けた動きが出ている。2015 年ドイツ自動車産業の動向の後編。

<VW : 中国市場の不振が足かせに>

VW グループは 2016 年 1 月 8 日、2015 年の全世界の自動車販売台数 (商用車を含む) が前年比 2.0% 減の 993 万 600 台だったと発表した (表 1 参照)。

表1 VWグループの世界販売台数(2015年)
(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	4,045,400	2.5
西欧	3,430,200	4.8
ドイツ	1,289,100	4.0
中・東欧	615,100	△8.3
ロシア	174,300	△36.8
アジア・大洋州	3,934,900	△3.0
中国(香港を含む)	3,548,600	△3.4
北米	931,800	4.4
米国	607,100	1.2
南米	558,300	△29.8
ブラジル	389,900	△38.1
合計	9,930,600	△2.0

(注) 商用車を含む。
(出所) VWウェブサイト

西欧と北米で販売台数が増加した一方、新興国市場での不振が販売台数の減少に影響した。販売台数を主要国・地域別にみると、欧州は前年比 2.5% 増の 404 万 5,400 台で、欧州全体の 85% を占める西欧市場は 4.8% 増の 343 万 200 台となった。ドイツは 128 万 9,100 台で 4.0% 増だった。一方、中・東欧は主にロシア (17 万 4,300 台、36.8% 減) の不振を受け、61 万 5,100 台と 8.3% 減少した。

販売台数の 4 割を占めるアジア・大洋州は 393 万 4,900 台と前年比 3.0% 減だった。VW にとって国別で世界最大の市場である中国は、経済減速の影響から 3.4% 減の 354 万 8,600 台にとどまった。

<BMW : 欧州で大きく伸び過去最高を更新>

BMW の 2015 年の乗用車世界販売台数は過去最高を更新し、前年比 6.1% 増の 224 万 7,485 台となった (表 2 参照)。

表2 BMWの世界販売台数(2015年)
(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	999,669	9.4
ドイツ	n.a.	n.a.
英国	230,652	12.7
フランス	77,577	15.0
イタリア	71,173	12.3
スペイン	45,550	19.2
アジア	684,121	4.2
中国	463,736	1.7
日本	69,199	8.1
韓国	54,575	17.6
米州	494,629	2.8
米国	404,537	2.2
カナダ	42,052	10.1
メキシコ	17,475	17.3
全世界	2,247,485	6.1

(出所) BMWウェブサイト

販売台数を主要国・地域別にみると、欧州は99万9,669台で前年比9.4%増と力強く伸び、全販売台数の44%を占めた。このうち、英国、フランス、イタリア、スペインが2桁の伸び率となった。

アジアは68万4,121台で前年比4.2%増だった。アジア市場の68%を占め、BMWにとって世界最大の市場である中国は46万3,736台で1.7%伸びたが、2014年(16.7%増)に比べて大きく減速した。日本、韓国は8.1%増、17.6%増だった。

米州は前年比2.8%増の49万4,629台で、うち米国は2.2%増の40万4,537台となり、中国に次ぐ販売台数だった。

<ダイムラー：西欧とアジアは2桁の伸び率>

ダイムラーの乗用車世界販売台数は前年比16.2%増の200万1,438台と、過去最高を更新した(表3参照)。

表3 ダイムラーの世界販売台数
(2015年) (単位:台、%)

	販売台数	前年比
西欧	773,485	15.7
ドイツ	295,693	8.5
アジア	618,244	30.0
中国	400,395	36.8
NAFTA	411,704	5.4
米国	359,108	4.3
全世界	2,001,438	16.2

(出所) ダイムラーウェブサイト

販売台数全体の約4割を占める西欧が77万3,485台、前年比15.7%増となったほか、アジアも61万8,244台で30.0%伸びた。特にメルセデス・ベンツの世界最大の市場となった中国は36.8%増と、経済減速の中でも大きく販売台数を伸ばした。アジアは2016年も大きな成長市場になる、とダイムラーは予測している。そのほか、北米自由貿易協定（NAFTA）地域も5.4%増え41万1,704台となった。このうち米国は4.3%増と35万9,108台で、中国に次ぐ販売台数だった。

<日系完成車メーカーは安全技術導入に注力>

EUは近年、乗用車およびトラックやバスなど商用車を含む大型車に対する安全規制を強化している（EU規則661/2009）。2014年11月から全ての新車に横滑り防止装置（ESC）の搭載を義務化したほか、2015年11月から衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）と車線逸脱警報装置（LDW）をバスやトラックなどの大型車に搭載することを義務化した。

AEBSとLDWの乗用車への導入に向けた日系完成車メーカーの動向をみると、トヨタ・ドイツは2015年6月にAEBSとLDWなどを含む「トヨタ・セーフティーセンス」を「オーリス」「ヴィッツ」「アイゴ」に搭載すると発表した。2016年末までに、ドイツ国内で販売するモデルの85%に導入するという。日産もルノーと乗用車安全性の向上を図り、2016年には高速道路の単一車線、2018年には複数車線での自動運転技術、そして2020年までには一般道での自動運転技術を導入する予定だという。

フランス(生産・販売)(1):自動車大手2社、世界生産台数が600万台を回復

2016年03月16日 パリ事務所(山崎あき)

フランス自動車工業会(CGFA)の発表(2月26日)によると、フランス自動車大手2社による自動車(乗用車と軽商用車)の世界生産台数は前年比5.8%増の600万6,722台となった。欧州市場での新車販売の持ち直しを受け、国内生産が165万7,223台と10.3%増えた。国外工場が生産を牽引する構図は変わらないものの、欧州市場の回復を背景に、両社ともに国内生産を増やす方針を示している。

<600万台超えは2012年以降初めて>

2015年のフランスの自動車大手2社による世界生産台数(乗用車および最大積載量5トン未満の軽商用車)は前年比5.8%増の600万6,722台となり、欧州債務危機の影響で新車市場が冷え込んだ2012年以降初めて600万台を超えた。メーカー別にみると、PSAプジョー・シトロエン・グループが2.2%増の298万1,781台、ルノー・グループ(日産は含まない)が9.5%増の302万4,941台となった(表参照)。

両社ともに国内、国外の双方で生産台数が増えたが、2015年は欧州新車販売の持ち直しを受け、国内生産台数の伸びが国外における生産台数の伸びを上回った。PSAプジョー・シトロエン・グループは国内生産台数が前年比2.6%増の99万4,890台、国外生産台数は198万6,891台と2.0%増えた。ルノー・グループは国内生産台数が24.2%増の66万2,333台と大きく伸び、国外生産台数は6.0%増の236万2,608台だった。

国外生産比率はPSAプジョー・シトロエン・グループが前年と同じ67%で、ルノー・グループは78%とほぼ3ポイント低下した。

2015年のフランス自動車メーカー2社の生産・販売実績 (単位:台、%)

	国内生産		国外生産		世界生産		世界販売	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
PSAプジョー・シトロエン	994,890	2.6	1,986,891	2.0	2,981,781	2.2	2,972,791	1.2
ルノー・グループ	662,333	24.2	2,362,608	6.0	3,024,941	9.5	2,801,592	3.3
2社合計	1,657,223	10.3	4,349,499	4.1	6,006,722	5.8	5,774,383	2.2

(出所)各社の公表資料を基に作成

<2016年も国内での増産が続く見通し>

他方、2015年のフランス自動車メーカー2社の世界販売台数は577万4,383台と前年より2.2%増えた。PSAプジョー・シトロエンが1.2%増の297万2,791台、ルノー・グループが3.3%増の280万1,592台となった。2015年は両社ともに、欧州での販売増が南米やロシアにおける販売減を相殺した。PSAプジョー・シトロエン・グループの欧州販売台数は5.9%増の186万3,977台となり、ルノー・グループは2015年5月に投入した小型スポーツ用多目的車(SUV)「カジャール」を軸に、欧州販売台数が161万3,499台と10.2%増加した。

2016年の世界新車市場については、両社ともに欧州が2%増、中国が4~5%増と堅調な動きになる一方、ロシアは12~15%減と引き続き低迷すると見通す。国外工場が生産を牽引する構図は変わらないが、欧州新車市場の回復を受け、国内生産を増やしていく方針を示している。PSAプジョー・シトロエン・グ

ループは2016～2018年の中期計画の中で、国内生産台数を2018年までに101万7,000台へ拡大する目標を盛り込んだ。また、ルノー・グループは2016年に国内生産台数を71万台に引き上げる計画だ。

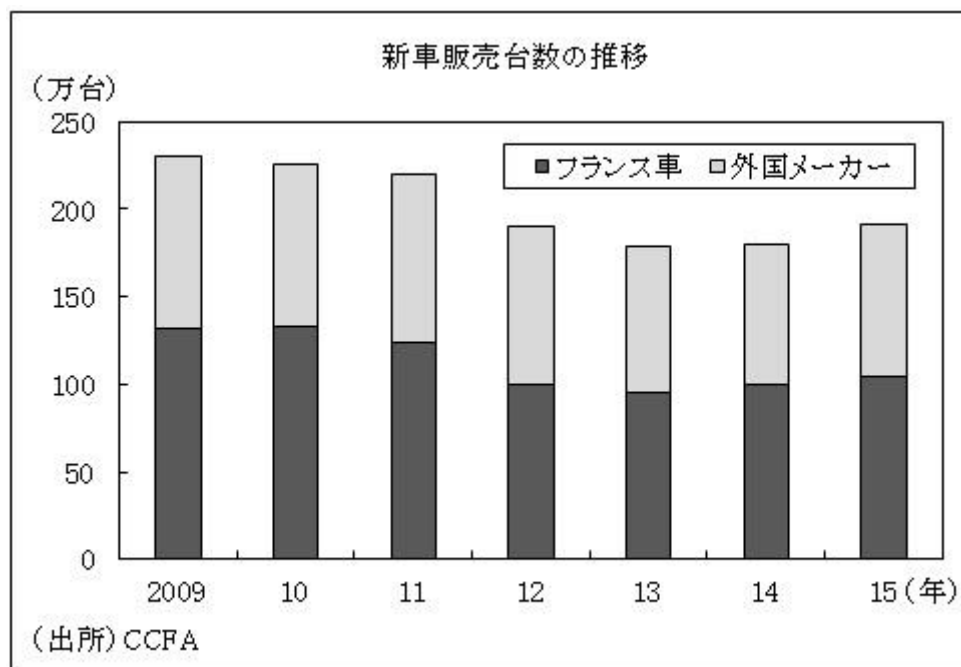
フランス(販売)(2):2015年の乗用車新車販売台数は、前年比 6.8%増

2016年01月18日 パリ事務所(山崎あき)

2015年のフランスの乗用車新車登録(販売)台数は、前年比6.8%増の191万7,230台となった。2014年の179万5,885台から持ち直したものの、欧州債務危機の影響で景気が低迷した2012年より前の水準(200万台超)には届かなかった。2016年は、個人消費の回復による新車販売の拡大が期待されている。

<新車販売台数は依然200万台を切る低水準>

フランス自動車工業会(CCFA)が1月4日に発表した統計によると、2015年の乗用車の新車登録(販売)台数は191万7,230台で前年より6.8%増えた(図参照)。2014年(179万5,885台、0.3%増)に続き、2年連続で前年実績を上回った。内需を軸にした、緩やかな景気回復を反映した。ただし歴史的にみると、200万台を切る低水準にとどまっており、本格的な回復とはいえないのが実情だ。



ルノーと PSA プジョー・シトロエン (PSA グループ) を合わせた国内自動車メーカーの新車販売台数は前年比 4.6%増の 103 万 9,901 台と、2 年連続で増加した。PSA グループは、プジョーブランドが 7.3%増の 32 万 7,393 台で、シトロエンブランドは 20 万 1,065 台と 0.8%増加した。ルノーグループは、ルノーブランドが 8.1%増の 38 万 2,504 台となり、グループ傘下ルーマニアのダチアブランドの不振(9 万 7,441 台、5.0%減)を相殺した。

タイプ別では前年に続き、ルノーグループ、PSA グループとも主力とする小型車(ルノー「クリオ 4」、プジョー「208」など)が牽引したほか、小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車(SUV)(ルノー「キャプチャー」、プジョー「2008」など)も好調だ。

<日本車の新車販売は2年連続して増加>

2014年まで3年連続で減少していた外国メーカーの販売台数は、前年比9.4%増の87万7,329台と持ち直した。外国勢で最大のシェアを持つドイツのフォルクスワーゲン（VW）グループ（アウディ、シュコダなどを含む）は3.9%増の24万6,710台と前年を上回ったが、VWブランドについては、ディーゼル車の排ガス不正問題を受け、2015年10月以降伸び悩んだ。特に12月は、前年同月比で15.8%減と落ち込んだ。米国のフォードは7.5%増の8万730台と持ち直した一方、ゼネラルモーターズ（GM）は1.7%減（6万4,324台）と縮小が続いた。高級車を主力とするドイツのBMWグループは15.3%増の7万6,077台となり、メルセデスグループも6万3,484台と19.1%増えた。2014年から続く高級車需要の回復基調が強まった。

アジア勢では、韓国の現代自動車グループが5万3,114台と前年比17.1%増えた。日本車ではトヨタが8.5%増の7万6,212台。日産は9.5%増の7万5,241台と2年連続で伸びた。

小型商用車（車載量5トン未満）については、前年比2.0%増の37万9,424台で2年連続の増加となった。また、大型トラック（車載量5トン以上）も11.1%増の4万1,722台と持ち直した。なお、中古車（乗用車）の販売台数は2.1%増の556万2,093台となり、前年に続いて拡大した。

<ディーゼル車のシェアは低下傾向>

CCFAの広報担当者は、2016年の新車販売台数が200万台を超える可能性があることを指摘した。政府が2008年末に時限で導入した「新車買い替え補助金制度」が新車需要を刺激した2009～2011年と違い、今回の回復傾向は個人の新車需要を背景にした「健全な傾向だ」と分析した。

他方、新車販売に占めるディーゼル車の割合は、軽油優遇税制の改正によるディーゼル車支援策の転換やパリ市が打ち出したディーゼル車の交通規制強化などを受け、今後も低下を続けるものとみられる

（2015年10月26日記事参照）。2015年の新車登録台数に占めるディーゼル車のシェアは57.2%と前年より6.7ポイント低下した。2012年のピーク時にはディーゼル車のシェアが73%と、70%を超えていた。他方、2015年のガソリン車の割合は38.6%と5.6ポイント拡大した。ハイブリッド車の割合は3.2%、電気自動車も0.9%と小幅ながら上昇している。

フランス(販売)(3):自動車大手2社、2015年は欧州市場で販売拡大

2016年01月28日 パリ事務所(山崎あき)

フランスの自動車メーカーPSA プジョー・シトロエン(PSAグループ)とルノーグループの2015年の世界販売台数は、それぞれ前年比1.2%増の297万台、3.3%増の280万台と両社ともに拡大した。ブラジル、ロシアでの販売縮小を欧州の需要回復、新型モデルの投入で相殺した。ルノーは、2016年の世界自動車市場について前年比1~2%拡大すると見通し、ロシア、ブラジルでは低迷が続くものの、欧州、中国、インドで需要増が期待できるとしている。

<欧州での需要回復を反映>

2015年のフランス自動車メーカーの世界販売台数は、PSAグループが前年比1.2%増の297万2,791台、ルノーグループ(商用車を含む)が3.3%増の280万1,592台となった。

両グループともに欧州での需要回復を反映した。PSAグループの欧州での販売台数は186万3,977台で前年より5.9%増えた。スペイン、イタリアなど主要市場で軒並み増大した。プジョー・ブランドは小型乗用車「プジョー308」、スポーツ用多目的車(SUV)「プジョー2008」を軸に前年比9.4%増の105万6,103台を販売した。シトロエン・ブランドも2012年以降で最大となる73万1,141台を売り上げた。

ルノーグループの欧州販売台数は乗用車・小型商用車を合わせ、前年比10.2%増の161万3,499台となった。SUV「カジャール」「エスパス」などの新型モデルの投入が販売を押し上げた。販売台数は域内ほぼ全ての国で増大したが、特にスペイン(22.3%増)、英国(17.7%増)、イタリア(18.0%増)で伸びが大きかった。グループ傘下ルーマニアのダチアは37万4,458台と前年から3.6%増えた。

電気自動車の販売も、好調だった「ゾエ」を含む販売台数は2万3,086台となった(前年比49%増、「トゥイージー(Twizy)」は除く)。小型商用車は16.9%増の26万9,203台となり、18年連続で欧州のトップブランドとなった。

<PSAグループの中国販売はほぼ横ばい>

2014年に中国の東風汽車と資本提携したPSAグループは、中国・東南アジアでの事業拡大に力を入れる。2015年は中国経済の減速を受け、同地域での販売台数は73万5,740台と前年から0.9%減った。プジョー・ブランドは「プジョー408」の新型モデルの投入やSUV「プジョー3008」の販売増などから4.7%増の41万2,063台となったが、シトロエン・ブランドは6.0%減の30万2,198台と低迷した。2015年に高級ブランドとしてシトロエンから独立したDSブランドは2万1,479台と前年から20.4%縮小した。

南米と、ロシアを中心とするユーラシア地域(ロシア、CIS諸国、ウクライナ)では、経済情勢の悪化を受け、販売台数は前者が前年比21.4%減の15万7,078台、後者が72.6%減の1万2,000台と縮小した。中東・アフリカは18万207台と6.4%増え、南米を抜いて欧州、中国、東南アジアに次ぐ第3の成長の核となった。アルジェリア、チュニジア、モロッコのほか、トルコ、イスラエルでの販売が増加した。

<ルノーは 2016 年の世界市場が 1~2%拡大と予測>

ルノーグループの中東・アフリカ・インドにおける販売台数は 16.9%増の 35 万 9,858 台となった。アルジェリア、モロッコのほか、エジプト（73.8%増）での販売増が牽引した。インドでは 2015 年 9 月に市場投入した低価格小型車「クウィッド（Kwid）」の受注が好調で、全体として 20.1%増えた。

ユーラシア大陸（ロシア、CIS 諸国、ルーマニア、トルコ）の販売台数は 8.6%減の 35 万 6,216 台となった。ロシアが 38.1%減と落ち込んだ。米州は 35 万 5,151 台と、前年から 14.8%減った。

ルノーの販売担当責任者ティエリー・コスカス氏は「2016 年は大幅なモデルチェンジ、インドや中国での事業拡大などからグループの成長は加速する。全ての地域でわれわれのポジションを改善させる」とした。

ルノーグループは、2016 年の世界市場が 2015 年に比べ 1~2%拡大すると見通す。ブラジル（6%減）、ロシア（12%減）は縮小を続けるが、欧州（2%増）、中国（4~5%増）、インド（8%増）で需要拡大が期待できるとしている。

イタリア(生産・販売):2015年の自動車生産は7年ぶりに100万台回復—乗用車販売も2桁増で推移—

2016年03月08日 ミラノ事務所(山内正史、今野里美)

2015年の乗用車の新車登録台数は前年比15.8%増の157万4,775台と好調に推移した。個人向け販売台数が18%増、ミラノ万博特需でリース販売も18%増と伸びた。また、国内の自動車生産台数が、2008年以來7年ぶりに100万台の大台を回復し、古くからのイタリア車ファンを喜ばせた。

<日系メーカーの販売も好調>

外国自動車代理店組合(UNRAE)の発表によると、メーカー・ブランド別シェアは前年と大きな変化はなく、フィアット、フォルクスワーゲン(VW)、フォードが上位を占めた(表1参照)。日系メーカーでは、トヨタが6万5,574台で前年比7.7%増、最も売れた「ヤリス(日本名:ヴィッツ)」は3万2,170台で12.2%増だった。日産は5万7,480台で前年比18.6%増となった。ミラノ市中心部にある地下鉄ガリバルディFS駅の5号線の構内広告を貸し切ってプロモーションを展開中で、広告では電気自動車「リーフ」を前面に押し出している。排ガス不正問題が発覚したVWは7.9%増の11万9,003台と伸びたものの、競合他社が軒並み10%以上増加していることを勘案すると伸び悩み感があり、排ガス不正問題の影響がうかがえる。

表1 メーカー・ブランド別新車登録台数(2015年)
(単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	フィアット	325,856	20.7	16.5
2	VW	119,003	7.6	7.9
3	フォード	109,243	6.9	19.3
4	ルノー	94,765	6.0	16.3
5	オペル	88,942	5.6	17.5
6	プジョー	84,338	5.4	18.2
7	トヨタ	65,574	4.2	7.7
8	日産	57,480	3.7	18.6
9	ランチア	56,359	3.6	1.6
10	アウディ	54,796	3.5	9.7
21	スズキ	18,681	1.2	17.2
26	マツダ	7,422	0.5	35.9
28	ホンダ	4,837	0.3	10.2
30	三菱自動車	4,585	0.3	31.2
32	レクサス	3,288	0.2	64.5
32	スバル	3,097	0.2	16.8
37	インフィニティ	358	0.0	129.5
合計		1,574,775	100.0	15.8

(注)1~10位および日系メーカー・ブランドを記載。

(出所)UNRAE資料を基に作成

販売が好調だった車種は2015年もフィアットの「パンダ」「プント」、ランチアの「イプシロン」など小型車だった(表2参照)。また、販売数の伸びが特に顕著だったのは、フィアットの「500X」やジープの「レネゲード」、オペルの「モッカ」といった小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車(CUV)だった。また、台数は少ないがレクサス、テスラ、ジャガーなどの高級車ブランドも台数を伸ばした。

表2 車種別新車登録台数トップ20(2015年)(単位:台、%)

順位	モデル	メーカー	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	126,306	21.1
2	プント	フィアット	56,449	△ 1.1
3	イプシロン	ランチア	55,826	9.1
4	500L	フィアット	49,918	△ 2.6
5	ゴルフ	VW	44,436	13.2
6	クリオ	ルノー	43,193	5.8
7	500	フィアット	40,850	△ 6.3
8	フィエスタ	フォード	40,275	9.2
9	ポロ	VW	36,384	16.8
10	500X	フィアット	32,579	33,486.6
11	ヤリス	トヨタ	32,170	12.2
12	C3	シトロエン	28,027	△ 4.4
13	コルサ	オペル	28,025	27.5
14	208	プジョー	27,914	14.5
15	キャシュカイ	日産	27,403	7.2
16	モッカ	オペル	24,711	36.2
17	キャプチャー	ルノー	23,931	29.2
18	レネゲード	ジープ	23,096	517.9
19	ジュリエッタ	アルファロメオ	22,921	16.9
20	ミニ	ミニ	22,008	14.9

(出所)表1に同じ

イタリア自動車工業会（ANFIA）は2016年の新車登録台数を約169万台、2017年を約180万台と、緩やかながらも回復傾向が続くと予測している。UNRAEも自動車生産の増加、景気・消費者マインドの改善を背景に、特別な措置がなくとも2016年の新車登録台数は約6.7%増の168万台程度まで回復すると見込んでいる。一方、2015年は万博需要による一定の押し上げ効果があったことを考慮する必要があるとの見方もある。

<乗用車の国内生産は66万台に>

2015年の国内の自動車生産台数は101万4,223台で前年比45.3%増加し、2008年以来7年ぶりに100万台以上の大台を回復した。中でも乗用車は66万3,139台で前年比65.2%増となった。国内生産台数の約67%が輸出されており、用途別にみると乗用車の58%、商用車の84%、産業用車両の64%が輸出されている。

<進まぬ環境対応車への移行>

乗用車の新規登録台数のうち、ガソリン車が前年比でシェアを増やし、全体に占める割合は31.1%となった（表3参照）。全体的にはディーゼル車のシェアが55.6%と最大で、液化石油ガス（LPG）、メタンガス車はシェアを減らした。

表3 新車登録台数の動力源別シェア
(単位:%)

動力源	2013年	2014年	2015年
ディーゼル	53.9	55.1	55.6
ガソリン	30.7	28.8	31.1
LPG	8.9	9.1	7.6
メタンガス	5.2	5.3	4.0
ハイブリッド	1.2	1.6	1.6
電気	0.1	0.1	0.1

(注) 小数点処理の方法により合計が100%にならない場合がある。

(出所) 表1に同じ

経済停滞の影響もあり、環境対応車への移行は十分には進んでいない。UNRAEによると、国内を走る乗用車は2015年9月末時点で約3,572万台だが、その40%以上がEUの排ガス規制「ユーロ3」以下の環境基準にとどまっている。

政府が定めた自動車購入の各種補助金は予算編成の基本的な内容を定めた「2016年安定化法」の第1条85項、86項、91項に示されている。91項には、法人および事業主に対する資本財購入の減価償却に対する優遇措置が定められており、商用車の買い換えの促進が期待される。85項、86項はより自動車に特化した内容で、キャンピングカーの購入に関しては、「ユーロ0」～「ユーロ2」の車両を廃車にし、「ユーロ5」以上の環境対応車を購入した場合、最大8,000ユーロを購入者への割引として提供できる内容だ。しかし、適用範囲がキャンピングカーに限定されていることから、効果は限定的と考えられている。

環境対応車の購入促進措置としては、ほかに自治体ごとの補助金や、メーカーが独自に設定した割引もある。

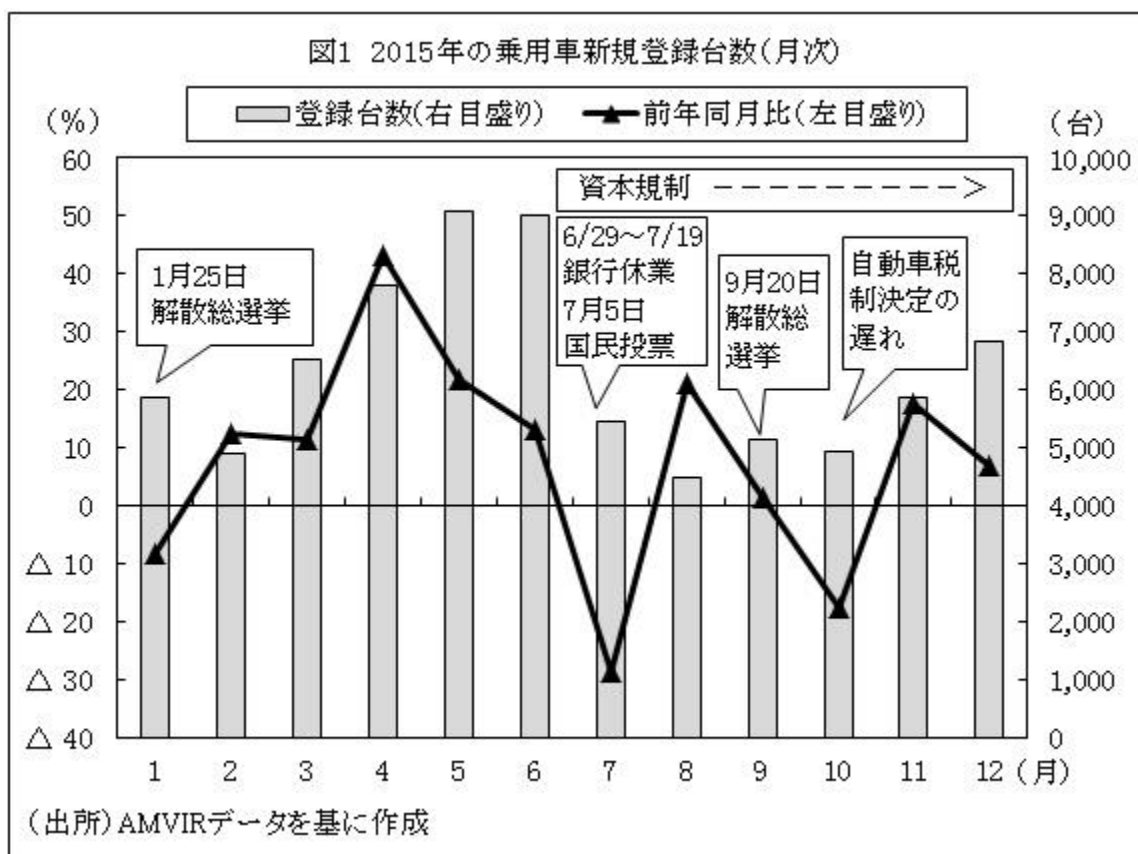
ギリシャ(販売):2015年の乗用車新規登録台数は3年連続増加

2016年04月14日 ミラノ事務所(野嶋生代、山内正史)

ギリシャ自動車輸入業者連盟(AMVIR)の発表によると、2015年の国内の乗用車新規登録台数は前年比6.5%増の7万5,805台で、3年連続の増加となった。観光業の好況で上半期は大きく増えたものの、下半期はギリシャ債務問題の影響から伸び悩んだ。日系自動車メーカーは好調で、登録台数は11.3%増加した。トヨタがシェア首位を維持し、日産が3位、スズキが6位で日系メーカー全体では26.9%を占めた。

<6.5%伸びるも下半期は減速>

2015年の登録台数の推移をみると、債務問題が緊迫化の中で資本規制が実施されて銀行が休業し、国民投票が実施された7月には前年同月比で28.3%落ち込んだ(図1参照)。その後も年内2度目となる解散総選挙、自動車関連税制や制度変更の決定遅延があり、様子見による需要減などから登録台数の伸びが頭打ちとなった。



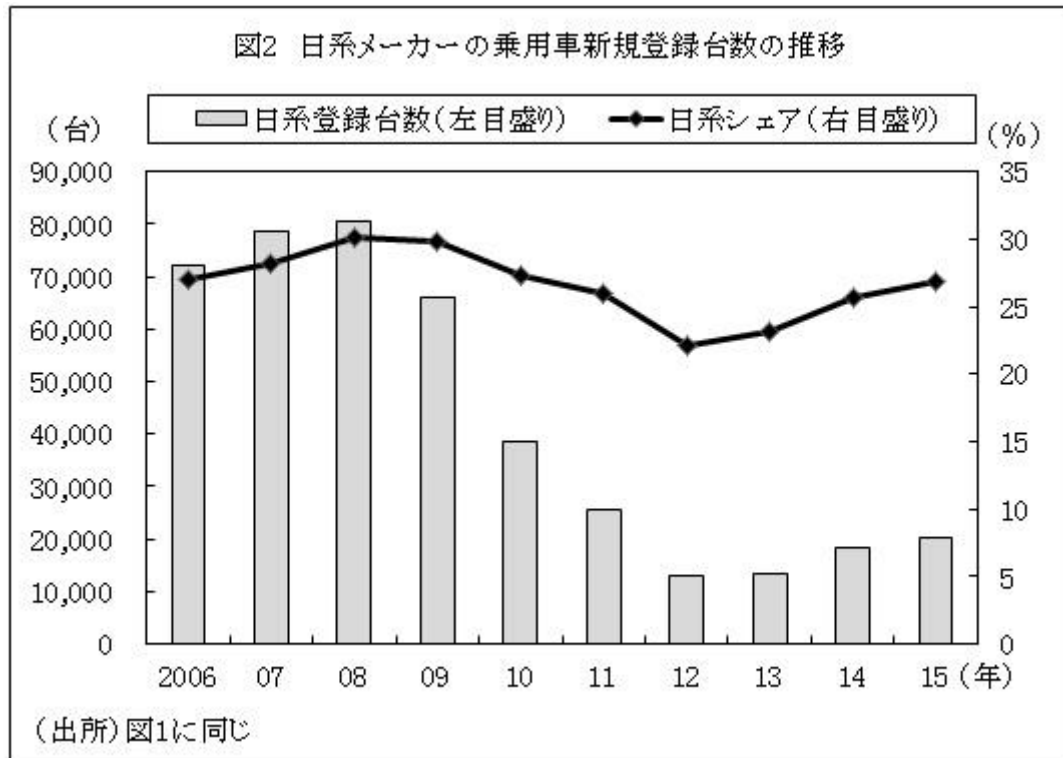
<観光レンタカー需要が半数近くを占める>

AMVIRは、乗用車新規登録台数が通年で増加したことについて、観光業の好況を背景にしたレンタカー車両需要の大幅増や長期リースなど法人需要が要因と指摘している。ちなみに、2015年のギリシャへの外国からの旅客数は前年比7.1%増の2,360万人と過去最高を更新した。法人・個人別の新車販売データは公表されていないが、現地紙「カシメリニ」は観光レンタカー業協会(STEEA)のデータを基に、新車販売の半数近い3万6,189台がレンタカー会社によるもの、と報じている。個人需要は、新車販売の7~8割を占めていた2010年以前に比べ低水準にとどまっているとみられる。

新規登録の乗用車のうちディーゼル車が63%を占め、前年に引き続きガソリン車(35%)を大きく上回った。台数は少ないが、ハイブリッド車のシェアが前年の0.6%から1.2%へ倍増した。セグメント別では、小型車(Bセグメント)が前年比で3.5%減少したものの、39.9%を占めて首位。次いで、中型車(Cセグメント)が28.8%、超小型車(Aセグメント)が15.4%となり、これら3セグメントで84.1%を占めている。

<日系メーカーのシェアは26.9%に拡大>

日系メーカーの新規登録台数は前年比で11.3%増え、シェアも3年連続で伸びて26.9%となった(図2参照)。



メーカー・ブランド別にみると、トヨタが前年比10.5%増の8,866台となり、シェア11.7%で首位を維持した(表1参照)。Bセグメントの「ヤリス」(日本名「ヴィッツ」)が20.5%増で3年連続ベストセラー車になった(表2参照)。販売代理店トヨタヘラスの最高経営責任者(CEO)アリスティディス・アラバニス氏は、ハイブリッドモデル(「ヤリス」「オーリス」「プリウス」)の販売台数が前年比で2.4倍に増加した、と地元紙に語った。

表1 メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数(2015年)とシェアの推移 (単位: 台、%)

	メーカー・ブランド	登録台数		シェア				
		2015年	前年比	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
1	トヨタ	8,866	10.5	12.4	9.8	11.1	11.3	11.7
2	フォルクスワーゲン(VW)	6,780	△ 1.8	9.7	10.3	10.8	9.7	8.9
3	日産	6,510	10.5	5.8	5.4	5.9	8.3	8.6
4	オペル	6,036	△ 6.9	11.7	12.1	9.5	9.1	8.0
5	プジョー	4,855	146.6	3.5	4.3	2.4	2.8	6.4
6	スズキ	4,044	20.8	3.2	3.9	3.8	4.7	5.3
7	シトロエン	3,866	13.2	3.7	7.2	5.7	4.8	5.1
8	フィアット	3,654	△ 8.8	6.0	5.7	6.1	5.6	4.8
9	メルセデス	3,584	27.6	2.1	2.2	3.2	3.9	4.7
10	フォード	3,553	△ 3.5	6.6	5.1	4.8	5.2	4.7
11	現代	3,070	△ 21.8	5.0	4.5	6.8	5.5	4.0
12	BMW	2,999	18.6	2.1	2.3	3.0	3.6	4.0
13	ルノー	2,790	10.7	1.6	1.8	2.1	3.5	3.7
14	アウディ	2,668	9.7	2.6	3.1	3.2	3.4	3.5
15	シュコダ	2,238	△ 32.4	4.8	4.9	5.4	4.6	3.0
16	ボルボ	2,148	17.2	1.5	2.4	2.5	2.6	2.8
17	セアト	1,623	△ 20.5	3.1	2.1	3.3	2.9	2.1
18	起亜	1,402	13.7	2.4	2.6	1.7	1.7	1.8
19	MINI	1,294	23.9	1.0	1.1	1.2	1.5	1.7
20	スマート	739	200.4	1.5	0.9	0.8	0.3	1.0
22	ホンダ	539	△ 9.0	1.2	1.1	1.1	0.8	0.7
26	三菱自動車	279	△ 1.4	1.5	1.0	0.6	0.4	0.4
28	レクサス	81	35.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
29	スバル	41	△ 38.8	0.3	0.1	0.0	0.1	0.1
合計(その他を含む)		75,805	6.5	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注)グレー地は日系企業。

(出所)図1に同じ

表2 車種別乗用車新規登録台数トップ20 (単位: 台、%)

	車種	セグメント	ブランド	台数	前年比
1	YARIS(ヤリス)	B	トヨタ	5,017	20.5
2	CORSA(コルサ)	B	オペル	3,492	△ 13.3
3	POLO(ポロ)	B	VW	3,168	5.6
4	208	B	プジョー	2,563	124.4
5	QASHQAI(キャシュカイ)	C	日産	2,553	22.4
6	CLIO(クリオ)	B	ルノー	2,011	8.1
7	MICRA(マイクラ)	B	日産	1,946	△ 6.6
8	GOLF(ゴルフ)	C	VW	1,932	△ 1.2
9	C3	B	シトロエン	1,909	7.0
10	PANDA(パンダ)	A	フィアット	1,781	△ 6.2
11	FIESTA(フィエスタ)	B	フォード	1,769	△ 28.5
12	ASTRA(アストラ)	C	オペル	1,596	19.6
13	i20	B	現代	1,561	△ 43.9
14	AYGO(アイゴ)	A	トヨタ	1,556	37.9
15	V40	C	ボルボ	1,541	17.2
16	AURIS(オーリス)	C	トヨタ	1,475	△ 8.2
17	SWIFT(スイフト)	B	スズキ	1,414	9.4
18	A-シリーズ	C	メルセデス	1,284	35.4
19	1-シリーズ	C	BMW	1,211	11.3
20	フォーカス	C	フォード	1,209	62.5

(注)グレー地は日系企業。

(出所)図1に同じ

日産は前年比 10.5%増でシェア 8.6%となり、初めて 3 強ブランド入りを果たした。「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」) が前年比 22.4%増と、Cセグメントのトップを維持した。さらに、スズキも 20.8%増で、シェアも前年の 9 位から 6 位に上昇した。

<買い替え補助制度を 2016 年 5 月まで延長>

自動車をめぐる税制や各種補助金は、厳しい財政状況を踏まえたものになっている。道路税の改正が実施され、2010 年 11 月以降に登録された車両の二酸化炭素 (CO₂) 排出量による免税基準が、走行 1 キロ当たり 100 グラム以下から 90 グラム以下へと変更され、課税対象車の範囲が拡大した。景気後退局面で新車需要を支えてきた「旧技術車買い替え補助制度」も 2015 年末で終了の方針が示されたが、自動車販売業界は、通関での滞留で 2015 年内に納入できなかった車両が数千台に上ることや、2016 年の需要減少を懸念し、同制度の期限延長を申し入れていた。政府も、観光業界の車両需要のピークが 5~7 月になることから、ユーロ圏を中心とする国際債権団と協議し、2016 年 3 月 28 日に期限を 5 月 20 日まで延長する改定案を発表した。改定案では、2001 年末までの登録車両の廃車に伴う 2000cc までの新車買い替えを対象としているが、補助限度額は前年比で 7.7~50%減額されている。

スペイン(生産)(1):2015年の自動車生産台数は13.7%増、輸出も好調

2016年03月18日 マドリード事務所(伊藤裕規子)

2015年のスペイン国内の自動車生産台数は、前年比13.7%増の273万3,201台とリーマン・ショック前の水準に回復した。輸出台数は主に西欧市場の回復により11.5%増の227万3,732台となり、東アジア向けスポーツ用多目的車(SUV)の輸出急増も目立った。フォルクスワーゲン(VW)不正問題の影響では、国内生産車種の多くが小・中型ディーゼル車であるため、排ガス試験の厳格化に伴う対応コストの増大が懸念されている。

＜生産台数でブラジルを抜き8位に＞

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(1月20日)によると、2015年の自動車生産台数は前年比13.7%増の273万3,201台となった(表参照)。内訳は、乗用車が221万8,980台(16.9%増)、商用車(小型商用車、バン)が45万6,093台(2.1%増)、トラック(小・中型トラック、大型トラック、トラクター)が5万8,128台(0.6%増)だった。輸出の好調に加え、国内でも新車買い替え補助金(乗用車と商用車が対象)が需要を後押しした。

この結果、スペインは自動車生産国ランキングでブラジルを抜いて、世界8位となった(欧州ではドイツに次ぐ2位)。

スペイン国内における部門別自動車生産・輸出台数(2015年)(単位:台、%)

	生産		輸出	
	台数	前年比	台数	前年比
自動車全体	2,733,201	13.7	2,273,732	11.5
乗用車	2,218,980	16.9	1,909,905	15.2
乗用車(四輪駆動車を除く)	2,202,348	17.6	1,893,724	16.1
四輪駆動車[主にスポーツ用多目的車(SUV)]	16,632	△ 36.9	16,181	△ 36.6
産業用車両	514,221	1.9	363,827	△ 4.9
小型商用車	230,222	11.3	212,500	11.9
バン	225,871	△ 5.9	118,978	△ 16.1
小・中型トラック	30,175	△ 0.2	15,338	△ 50.5
大型トラック	10,415	△ 32.2	7,559	△ 8.8
トラクター(トレーラー用)	17,538	44.1	9,452	△ 19.1

(出所)ANFACのデータを基に作成

＜ルノーとフォードは新型などの生産開始で大幅増＞

スペインでは、日欧米メーカー9社が13工場で完成車を組み立てている。2015年も前年と同様、新型車の生産の開始や本格化により、全体的に生産台数が伸びた(添付資料参照)。

メーカー別で、生産台数の伸びに最も寄与したのはルノーとフォードで、いずれも前年比で4割近く増加した。

ルノー（約 46 万 7,000 台、39.1%増）は、日産「キャシュカイ」のルノー版と呼ばれる小・中型 SUV「カジャール」の全世界向け生産を 2015 年 4 月に開始したほか、2013 年から生産している小型 SUV「キャプチャー」が前年より 3 割近く伸びた。

フォード（約 38 万 8,000 台、37.3%増）も、ベルギー工場の閉鎖に伴い移管されたミニバン「S-Max」や「ギャラクシー」などの生産を相次いで始めた。

<日産は生産モデル入れ替えで一時的に減産>

日系メーカーで唯一、スペインに組み立て拠点を置く日産（約 10 万 5,000 台、25.9%減）は大幅な減少となったが、これは生産モデル入れ替えの端境期にかかったことが主な理由。バルセロナ工場では 2014 年半ばに商用の電気自動車（EV）「e-NV200」や「パルサー」新モデルの生産を開始したことに伴い、小型商用車「X-83」の生産を 2014 年 7 月に終了、ルノーのフランスの工場に移管した。また、2015 年は 10 月のピックアップトラック「NP300 ナバラ」の新規生産まで第 2 ラインが稼働していなかった。生産モデル入れ替えにより、2018 年にはバルセロナ工場稼働率 100%となる 20 万台の生産を見込む。

2015 年の輸出台数は、生産台数の 83%に相当する 227 万 3,732 台で、前年より 11.5%増加した。輸出は西欧向けが約 75%を占めるが、EU 域外向けも好調だった。特に東アジア向けの増加が目立ち、韓国が 2 万 8,430 台（38.3%増）で、中国は前年の 47 台から 1 万 1,022 台に増え、日本も 6,915 台（59.6%増）となった。ルノーの新型 SUV「キャプチャー」や「カジャール」の人気の主な理由とみられる。

<排ガス試験の厳格化による影響を懸念>

VW 不正問題を受けて、欧州議会が 2016 年 2 月 3 日に承認した「実走行排ガス試験」の導入案では、これに伴う排ガス規制「ユーロ 6」の規制値見直し第 2 段階の窒素酸化物（NOx）の排出上限の緩和が盛り込まれた。2019 年までは現行の 1 キロ当たり 80 ミリグラムの 2.1 倍、2020 年以降は 1.5 倍までの超過が容認されるようになるが、スペインは導入案の承認に先立ち、2019 年までは 2.3 倍、2022 年以降は 1.6 倍までの緩和を要請していた。

政府の説明によると、スペインでは年間生産台数の 54.2%に相当する 140 万台、また全生産車種 43 モデルのうち 31 モデルがディーゼル車であるほか、年間 110 万台のディーゼルエンジンも生産している。規制の厳格化により、250 億ユーロ規模で 2,500 人の高度技能人材を擁するディーゼル産業に打撃が及ぶほか、EU 域外からの非ディーゼル車の流入に拍車が掛かる、と懸念されている。また、在スペイン欧州系メーカーの拠点では小・中型ディーゼル車の生産が主力となっており、価格の高い大型・プレミアム車と比べて、規制対応コストの影響も大きいと考えられる。

スペインで生産する完成車メーカーの動向

メーカー名 (組み立て拠点)	新型モデル生産開始・受注	2015年生産台数 (前年比)
PSAプジョー・シトロエン (ピゴ、マドリッド工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・GMオペルとの小型商用車共同開発プロジェクト「K9」を2017年からピゴ工場にて予定 ・2020年までにピゴ工場に6億ユーロ投資予定 	49.4万台 (12.5%増)
セアト(VWグループ) (バルセロナ工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年にアウディA1の生産をブリュッセルから移管(これに伴いアウディQ3の生産をハンガリーに移管) ・2015～2019年間に33億ユーロの投資を予定 	47.7万台 (7.8%増)
ルノー (バリャドリッド、パレンシア工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・新型小・中型SUV「カジャール」を2015年4月からパレンシア工場にて生産、9月に増産 ・「メガーヌ」第4世代を2015年11月からパレンシア工場にて生産 ・2014～2016年に6億ユーロを投資 	46.7万台 (39.1%増)
フォード (パレンシア工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・ベルギー工場閉鎖に伴い、移管されたミニバン「S-Max」と「ギャラクシー」の生産を開始(2015年5月) ・中型車「モンデオ・ヴィニャーレ」ハイブリッドモデルの生産開始(2015年5月) ・2013～2015年に12億ユーロを投資 	38.8万台 (37.3%増)
オペル(GM傘下) (サラゴサ工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・PSAと共同開発のミニバン(メリバ/シトロエン「C3ピカソ」の後続モデル)を2017年から生産開始の予定 ・2013～2015年に5億ユーロを投資 	36.0万台 (12.7%増)
VW (ナバラ工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・VW「ポロ」のみ生産 ・新車種の受注(2018年から生産開始予定)に向けて労使間調整中。受注すれば年間生産台数35万台に増加 ・2015～2019年に9億ユーロの投資を予定 	29.8万台 (2.4%減)
日産 (バルセロナ、アピラ工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・ピックアップトラック「NP300ナバラ(プロジェクト名:One Tone)」をバルセロナ工場にて欧州向け生産開始(2015年10月)、今後ルノーとダイムラーとアーキテクチャーの一部を共有するモデルも米州除く全世界向けに生産の予定 ・中型ハッチバック「パルサー」をバルセロナ工場にて生産開始[2014年9月、これに伴い小型商用車「X-83」(ルノー、オペルとのバジエン지니어リング・モデル)の生産をルノーのフランス工場に移管] 	10.5万台 (25.9%減)
メルセデス・ベンツ (バスク工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・「Vクラス」商用ミニバンを2015年10月から北米向けに輸出(北米名:「メトリス」) 	9.9万台 (23.5%増)
イベコ(フィアット傘下) (バリャドリッド、マドリッド工場)	<ul style="list-style-type: none"> ・商用バン「デイリー」の生産をイタリアに集約、スペインは大型トラック「ストラリス」と「トラック」の生産に特化 ・2012～2016年に5億ユーロを投資 	4.4万台 (5.8%減)

(注) 各メーカー生産台数は概数のため、合計は統計上の生産台数と必ずしも一致しない。

(出所) 各社発表・報道を基に作成

スペイン(販売)(2):2015年の新車登録台数が7年ぶりに100万台突破

2016年01月29日 マドリッド事務所(伊藤裕規子)

2015年の新車登録台数は景気回復を反映し、前年比20.9%増の103万4,232台となり、7年ぶりに100万台を上回った。特にスポーツ用多目的車(SUV)が前年比41.6%増と急伸び、SUVに強い日系や韓国系メーカーのシェア拡大に結び付いた。日系メーカーは、ハイブリッド車(HV)でも大きな存在感を示している。

<前年比2割増、EU主要国で最も高い伸び>

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(1月4日)によると、2015年の新車登録台数(四輪駆動車を含む乗用車)は前年比20.9%増の103万4,232台で、2008年以来7年ぶりに100万台を上回った。EU主要5カ国(ドイツ、英国、フランス、イタリア、スペイン)のうち最も高い伸びとなった。

ANFACは急速な増加の理由として、景気回復による消費者信頼感の上昇、ローン環境の改善、失業率の低下、新車買い替え補助金制度の継続などを挙げた。自動車業界は、これらの状況が続けば、2016年は110万台と前年比6%増の伸びが見込めるとしている。

<人気のSUVは4割強の増加>

乗用車販売を車格別にみると、販売台数全体の6割近くを占める主力の小型車と中型車(小型ファミリーカーを含む)が、それぞれ29万3,183台(14.4%増)、27万4,473台(20.0%増)となった。そのほかにも、エグゼクティブカー(4.6%減)を除き、前年より増加している。

最も伸びが大きかったSUVは、各メーカーによる新型モデル発売を背景に、前年比41.6%増の19万5,139台となった。SUVの人気車種1位は引き続き日産「キャシュカイ」(日本名:デュアリス)で、販売台数は2万3,832台に上った。

なお、乗用車全体での上位6車種は、シトロエン「C4」(3万4,705台)、セアト「レオン」(3万3,268台)、セアト「イビサ」(3万1,376台)、フォルクスワーゲン(VW)「ゴルフ」(2万9,212台)、ルノー「メガン」(2万8,890台)、そして9,000ユーロ以下で買える格安車として安定した人気を誇るダチア「サンデロ」(2万5,339台)だった。

<VW排ガス不正問題の影響は軽微>

メーカー・ブランド別の販売台数では、VWおよび傘下のセアトが前年に引き続き1位と2位を占めた(表参照)。排ガス不正問題が明るみに出た直後は販売がやや減少したが、2015年末には回復し、この問題の影響は軽微だった。

全販売台数のうち、買い替え補助を受けたのは全体の17%(約18万台)と前年の半数程度に減少した。景気回復に伴い、補助金の該当車種以外の購入が増えていることが背景にある。その結果、同制度の恩恵を強く受けてきた欧米主要メーカーは、モデル刷新で販売台数を伸ばしたプジョーなどを除き、全体的にシェアが縮小した。その一方で、日系、韓国系(現代、起亜、双竜)のシェアはそれぞれ、14.2%(前年

比 1.2 ポイント増)、9.0% (0.9 ポイント増) に拡大した。韓国系は主に、SUV の売れ行き好調が牽引した。

主要乗用車ブランドの販売台数・シェア(2015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
フォルクスワーゲン	88,300	14.7	8.5	△ 0.5
セアト	77,529	14.2	7.5	△ 0.4
ルノー	77,087	18.5	7.5	△ 0.2
オペル	76,470	14.6	7.4	△ 0.4
プジョー	76,314	22.0	7.4	0.1
フォード	64,327	9.4	6.2	△ 0.7
シトロエン	58,855	7.8	5.7	△ 0.7
日産	55,313	38.8	5.3	0.7
トヨタ	49,120	19.1	4.7	△ 0.1
ダチア	45,241	24.0	4.4	0.1
起亜	45,028	43.2	4.4	0.7
現代	44,154	26.0	4.3	0.2
アウディ	44,062	17.0	4.3	△ 0.1
メルセデス	39,058	26.9	3.8	0.2
フィアット	37,764	28.6	3.7	0.2
BMW	35,927	19.1	3.5	△ 0.1
シュコダ	22,886	25.8	2.2	0.1
その他	96,797	33.7	9.4	0.9
合計	1,034,232	20.9	100.0	-

(出所)ANFACのデータを基に作成

<日産が過去最高を記録し、日系メーカー首位に>

日系メーカー全体の販売台数は 31.8% 増の 14 万 7,021 台となった。日産が前年比 38.8% 増と力強く伸び、販売台数が過去最高の 5 万 5,313 台に達し、トヨタを抜いて日系メーカー首位となった。SUV 「キャシユカイ」 や 「ジューク」 などの主力車の好調や、スペイン国内で生産されている 「パルサー」 が貢献した。

トヨタも前年比 19.1% 増の 4 万 9,120 台と堅調に伸びた。2014 年から、ハイブリッドモデルを従来の 「プリウス」 に加え 「ヤリス」 (日本名: ヴィッツ) や 「オーリス」 など 6 車種に拡大しており、同社が 2015 年に販売した乗用車の 27.3% は HV だった。また、レクサスブランドは 41.5% 増の 4,700 台と伸びた。小型・中型のガソリン車と HV に特化したことや、SUV モデルの 「NX」 の売れ行きが好調 (2,051 台、3.5 倍増) だったことが貢献した。

他の日系メーカーでは、マツダ (1 万 5,289 台) と三菱自動車 (8,971 台) が新モデルの人気により、それぞれ 54.1% 増、61.2% 増となった。

<モデル拡充でHVの販売が急増>

スペインは依然としてディーゼル車が全体の62.9%を占める市場で、ガソリン車は35.1%、HVと電気自動車（EV）は2.0%と極めて少ない。2015年の販売台数は、HVが前年比54.5%増の1万9,231台、EV（乗用車以外を含む）が28.5%増の2,342台となっている。

HVではトヨタのシェアが69.8%（1万3,424台）に達し、レクサスブランド（4,620台）を含めると93.8%と、引き続き圧倒的なシェアを持つ。EVで最も売れた車種はダイムラー「スマート」（388台）で、日産「リーフ」は344台にとどまった。ダイムラーは、2015年11月からマドリードで開始したカーシェアリングサービス「CAR2GO」のために350台の「スマート」EVモデルを投入している。

スイス(販売):2015 年の新車登録台数は前年比 7.2%増に回復—フラン高で輸入価格低下にディーラーの対応が好影響—

2016 年 02 月 22 日 ジュネーブ事務所 (ブリショー雅子)

スイス自動車輸入協会が発表した 2015 年の新車(乗用車)登録台数は、32 万 3,783 台で前年比 7.2%増となり、前年の 1.9%減から回復した。2000 年以降では 2012 年の 32 万 8,139 台に次ぐ記録だ。日系メーカーも 2014 年は 8.5%減と大きく後退したが、2015 年は 1.8%増だった。スイスでは、EU 基準に基づく独自の二酸化炭素(CO2)排出規制を段階的に導入しており、2020 年には 1 キロ走行当たりの排出量を平均 95 グラム以下にすることを目標にしているが、その達成は簡単ではない。

<変わらぬドイツ車人気>

国内の景気減速で消費が低迷し、新車登録台数が 6.2%減となった 2013 年、1.9%減となった 2014 年と、このところ新車販売は低調だったが、2015 年は前年比 7.2%増の 32 万 3,783 台と回復した。2015 年 1 月、スイス国立銀行が 2011 年 9 月から実施していた対ユーロ為替レート上限策(1 ユーロ=1.20 スイス・フラン)を廃止。その結果、フラン高に拍車が掛かったが、そのため輸入価格が低下したことに国内の自動車輸入ディーラーが即座に対応し、販売価格を下げたことが増加の一因となった。

ブランド別にみると、従来どおりドイツ系メーカーの人気が高く、シェアも 42.5%と圧倒的に大きい(表参照)。登録台数は前年比 11.7%増の 13 万 7,768 台と好調だった。特にプレミアムブランドの伸びが大きく、ブランド別登録台数の上位に名を連ねる BMW(前年比 14.2%増)やメルセデス・ベンツ(24.5%増)が飛躍し、スイス人の高級車好みを印象付けた。なお、2015 年 10 月に排ガス不正問題が発覚したフォルクスワーゲン(VW)は、事件後も登録台数が減ることはなく、トップの座を守った。日系メーカーは、前年の 8.5%減から 1.8%増とプラスに転じ、台数は 5 万 757 台だったが、シェアは前年の 16.5%から 15.7%に縮小。2010 年には 20%だった日系メーカーのシェアは年々縮小傾向にある。ブランドでは、マツダが 31.6%増の 9,989 台となり、これまで日本車のトップだったトヨタを抜いた。日系メーカーについても高級車が好調で、日産のプレミアムブランドのインフィニティがほぼ倍増(92.4%増)の 227 台となった。

スイス自動車輸入協会のフランソワ・ローナ会長は 1 月 6 日のプレスリリースで、フラン高で輸入価格が低下しているとはいえ、どの輸入ディーラーもマージンを切り詰めて販売価格の値下げをしており、国内の価格競争などで 2016 年は厳しい年になるとコメントしている。一方で、フラン高による内外価格差は依然として存在するため、並行輸入業者による販売も今後一定の割合を保つとみられ、正規ディーラーに対する圧力となっていくと考えられる。

ブランド別新車登録台数 (単位: 台、%)

	ブランド名	2014年	2015年	(単位: 台、%)	
				シェア	前年比
1	VW	40,146	42,212	13.0	5.1
2	BMW	21,057	24,039	7.4	14.2
3	メルセデス・ベンツ	18,384	22,884	7.1	24.5
4	アウディ	20,949	22,225	6.9	6.1
5	シュコダ	19,517	20,972	6.5	7.5
6	ルノー	11,747	14,821	4.6	26.2
7	オペル	13,384	13,769	4.3	2.9
8	フォード	12,949	13,704	4.2	5.8
9	プジョー	11,423	12,587	3.9	10.2
10	シトロエン	11,268	11,517	3.6	2.2
11	セアト	9,378	10,451	3.2	11.4
12	マツダ	7,591	9,989	3.1	31.6
13	現代	11,001	9,937	3.1	△ 9.7
14	トヨタ	11,275	9,881	3.1	△ 12.4
15	フィアット	9,029	9,025	2.8	△ 0.0
16	スズキ	8,515	8,351	2.6	△ 1.9
17	日産	7,166	7,968	2.5	11.2
18	ボルボ	6,867	7,251	2.2	5.6
19	スバル	6,277	6,011	1.9	△ 4.2
20	ダチア	4,784	5,396	1.7	12.8
種別	四輪駆動車	116,186	130,793	40.4	12.6
	エコカー	9,863	13,468	4.2	36.6
	ディーゼル車	111,853	125,892	38.9	12.6
合計(その他を含む)		301,942	323,783	100.0	7.2

(注1) エコカーの定義は、ガソリンとディーゼル油以外(電気、燃料電池、ハイブリッド、ガス、バイオ燃料など)。

(注2) ブランド別の集計のため、トヨタにレクサス(943台、前年比10.6%増)、日産にインフィニティ(227台、92.4%増)、BMWにBMWアルピナ(64台、26.4%減)を含まない。

(出所) スイス自動車輸入協会データを基に作成

<四駆やディーゼル車、エコカーが増加>

スイスは地理的にも国土の大半が山岳地域であることから、降雪にも対応しやすい四輪駆動車への需要が高い。2015年の四輪駆動車の登録台数シェアは初めて40%を超え、通年では前年比12.6%増の13万793台となった。また、排ガス削減効果や燃費の点で有利なディーゼル車もシェアを38.9%に伸ばし、12.6%増の12万5,892台だった。ハイブリッド車などエコカーは、シェアは4.2%と今のところ小さいものの、前年から36.6%増の伸びをみせた。ジュネーブにあるホンダ・スイスによると、スイスの四輪駆動車の販売比率はユーロ圏の国々よりも高く、特にスポーツ用多目的車(SUV)の販売における四輪駆動車の比率は、ユーロ圏では2~5割であるのに対し、スイスでは8割に上るといふ。また、CO2排気量が少ないハイブリッド車などエコカーの人気の高まっている。加えて、安全性に関する技術開発に力を入れているとのことだ。

<段階的なCO2規制への対応>

スイスは、自動車のCO2排出規制について、EUが導入している規制に準じた独自の規制を2012年7月から新規登録乗用車について適用している。連邦エネルギー局(OFEN)によると、2014年の1キロ走行当たりのCO2排出量は平均142グラムだった。2015年末の目標値は130グラム以下(2015年の達

成数値については未発表)、2020 年末は 95 グラム以下と定めている。ただし、EU では、加盟国全体のメーカーやグループごとの CO2 排出量の合計結果から CO2 の平均排出量を測る。つまり、CO2 排出量の少ない小型車がメインである市場と CO2 排出量が比較的大きい大型車の市場の結果を合わせて平均 CO2 排出量を算定するため、当該排出量は平準化される。これに対しスイスは、地域的に四輪駆動車をはじめとする大型車のシェアが高い市場であり、かつ国内のみで CO2 排出量目標を達成する必要があるため、これを達成することは簡単ではない、とホンダ・スイスの担当者は話す。CO2 排出量を下げると、自動車メーカー各社には、燃費の良いディーゼル車やエコカーへのシフトをさらに促し、より魅力的な価格で消費者に提供することが求められており、競争が一段と激しくなりそうだ。

オーストリア(販売):2015年の新車登録台数は1.7%増、下落傾向に歯止め—日本車はシェアを拡大—

2016年01月26日 ウィーン事務所(エッカート・デアシュミット)

オーストリアの2015年の新車(乗用車)登録台数は、前年比1.7%増の30万8,555台となり、前年を約5,000台上回った。ディーゼル車が4.3%増、ガソリン車が2.9%減で、マーケットリーダーのフォルクスワーゲン(VW)が2.5%減少した一方、日本車が6.2%増加しシェアを11.5%に拡大した。

<「予測上回る結果」と産業界は満足感>

オーストリア統計局が1月13日に発表した2015年の自動車(乗用車、産業用車両)新車登録台数統計によると、乗用車の新車登録台数は前年比1.7%増の30万8,555台となり、過去5年続いた下落傾向が止まり、増加に転じた(表1参照)。

種別	台数	構成比	前年比
乗用車	308,555	76.6	1.7
二輪車	38,766	9.7	△4.2
トラック	36,373	9.1	4.6
トラクター	5,900	1.5	△10.0
トラクター(トレーラー用)	3,779	0.9	16.8
バス	899	0.2	△0.1

(出所)オーストリア統計局のデータを基に作成

新車登録は2015年前半に減少したものの、通年で増加に転じたことは業界関係者も驚かせた。「30万8,555台の登録台数は期待を上回る結果だ」とオーストリア連邦産業院(商工会議所に相当)自動車販売委員会のブルクハルト・エルンスト会長が述べた。オーストリア自動車輸入連盟のフェリックス・クラール代表も「2015年上半期は、景気低迷、税制改革に関する不安などのため新車登録台数は3%減になり、通年も悲観的な予測だったが、最終的にわずかながらプラスになって良かった」と満足感を示し、「自動車の税負担が重くならないことを前提に、2016年も安定した市場と前年同様の売り上げを期待している。自動車産業はオーストリア経済の原動力だ。環境税の増税など、自動車販売を抑制するような政策は避けるべきだ。むしろ、2009年のような買い替え優遇措置の再導入を考えた方がいい」と強調した。

<ディーゼル車が伸び、ガソリン車は減少>

乗用車をエンジン別にみると、ディーゼル車が前年比4.3%増の約18万台となり、シェアを1.5ポイント増の58.3%に拡大した(表2参照)。一方、ガソリン車は2.9%減少した。次世代自動車のシェアは合計で1.9%と相変わらず小さく、6,000台弱しか登録されなかった。ただ前年比では、ハイブリッド車(48.8%増)、電気自動車(30.9%増)が大幅に増加した。排気量別でみると、最もシェアの大きい1751~2000cc(0.1%減)と1501~1750cc(1.4%減)が微減した一方、500~1000ccは36.7%増、1251~1500ccは18.9%増となり、小型車へシフトする傾向がうかがえる。

表2 エンジン別新車(乗用車)登録台数(2015年)(単位:台、%)

種別	台数	構成比	前年比
ディーゼル	179,822	58.3	4.3
ガソリン	122,832	39.8	△ 2.9
ハイブリッド(ガソリン・電気)	3,512	1.1	48.8
電気	1,677	0.5	30.9
天然ガス・ガソリン併用	536	0.2	5.3
天然ガス	167	0.1	△ 40.1
燃料電池	9	0	200.0

(出所)表1と同じ

<VW は 2.5%減も首位を維持>

メーカー別では、VW が排ガス不正問題の影響を受け前年比 2.5%減となったものの、シェア (0.8 ポイント減の 17.3%) は依然大きくリードしている (表 3 参照)。上位メーカーでは、5 位のフォード (8.3%減) と 6 位のアウディ (6.4%減) も大きく下回った一方、2 位のオペルは 3.3%増と堅調に増加した。

表3 メーカー・ブランド別新車(乗用車)登録台数(2015年)
(単位:台、%、ポイント)

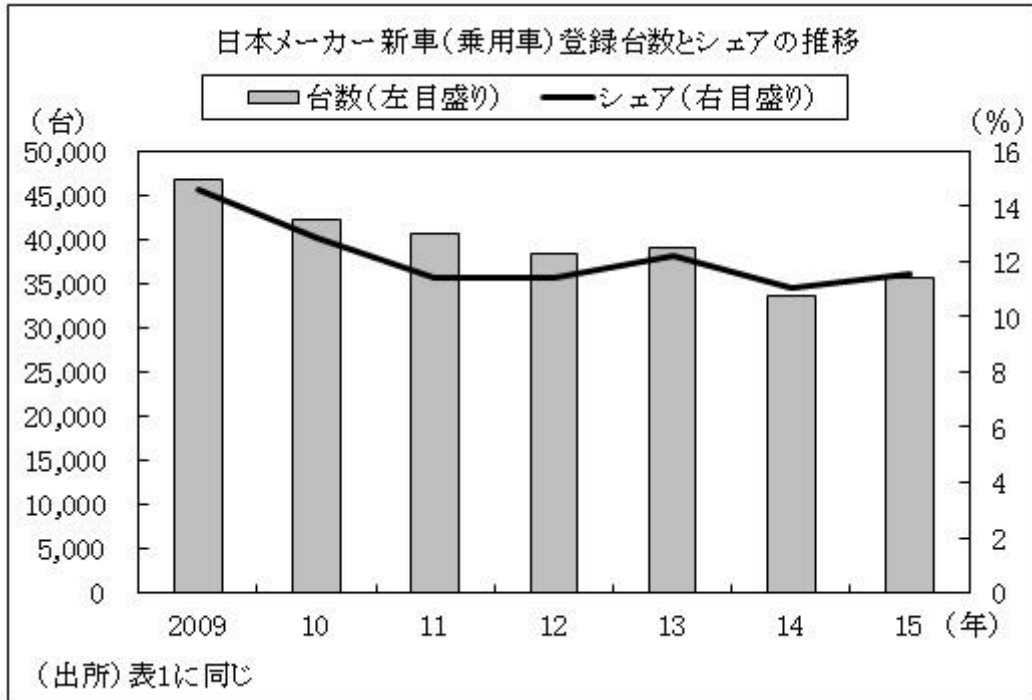
順位	メーカー・ブランド	台数		シェア	
			前年比		前年比
1	VW	53,396	△ 2.5	17.3	△ 0.8
2	オペル	21,870	3.3	7.1	0.1
3	シュコダ	21,021	1.8	6.8	0.0
4	現代	20,969	5.7	6.8	0.3
5	フォード	17,274	△ 8.3	5.6	△ 0.6
6	アウディ	17,131	△ 6.4	5.6	△ 0.5
7	BMW	16,582	5.2	5.4	0.2
8	ルノー	16,442	1.8	5.3	0.0
9	セアト	13,339	△ 3.9	4.3	△ 0.3
10	メルセデス	13,140	12.5	4.3	0.4
11	フィアット	11,816	20.3	3.8	0.6
12	プジョー	10,226	△ 1.9	3.3	△ 0.1
13	マツダ	10,101	7.6	3.3	0.2
14	起亜	8,627	1.3	2.8	△ 0.0
15	シトロエン	7,498	△ 3.6	2.4	△ 0.1
16	日産	7,213	14.5	2.3	0.3
17	ダチア	7,211	△ 9.2	2.3	△ 0.3
18	トヨタ	6,280	△ 10.8	2.0	△ 0.3
19	スズキ	5,468	21.9	1.8	0.3
20	三菱自動車	3,678	5.5	1.2	0.0
	その他	19,273	12.7	6.2	0.6
	合計	308,555	1.7	100.0	0.0

(出所)表1と同じ

<日本メーカーはマツダやスズキが好調>

日本メーカーは 3 万 5,594 台で前年を 6.2%上回り、全体に占めるシェアも 0.5 ポイント増の 11.5%に上昇した (図参照)。マツダ (7.6%増) のほかに、スズキ (21.9%増) と日産 (14.5%増) が大幅に伸びた一方、トヨタ (10.8%減) は 2 年続けて大幅に減少した。ランキングでは、日産が前年の 18 位から 16 位に上昇した一方、トヨタが 17 位から 18 位に下がった。マツダ (13 位)、スズキ (19 位)、三菱自動車

(20位)、ホンダ(24位)、スバル(29位)は、いずれも前年の順位を維持した。また、モデル別ランキングの上位40位には、日産「キャシュカイ」(日本名:デュアリス)(23位)、マツダ「3」(アクセラ)(30位)がランクインしている。



ポーランド(生産・販売):2015年の乗用車登録は前年比 8.3%増—シュコダが首位、トヨタは VW を抜き 2 位に—

2016年04月04日 ワルシャワ事務所 (牧野直史)

2015年の乗用車新規登録台数は前年比 8.3%増の 35万4,975台となった。メーカー別ではフォルクスワーゲン (VW) 傘下のシュコダが引き続き 1 位だったが、トヨタが 15.9%増と VW を抜き 2 位に躍り出た。生産では、新モデルの生産を開始したオペル [ゼネラルモーターズ (GM) グループ] が生産台数をほぼ倍増させて牽引し、13.2%増の 54万9,752台となった。自動車生産の見通しは明るいが、決定直前までポーランドとみられていたジャガー・ランドローバーの新工場の設立地はスロバキアとなった。

<トヨタの市場シェアは 2 桁>

2015年の乗用車新規登録台数は 35万4,975台と、前年比 8.3%増加した (表 1 参照)。引き続き VW グループのシュコダが首位だったが、トヨタが市場シェアを 2 桁に寄せ、VW を抜き 2 位となった。日産も 2 割以上売り上げを伸ばし前年の 11 位から 9 位に躍進。マツダも 2 割増、スズキも 1 割増と日本勢は好調だった。スズキを除き、法人向け販売の伸びが販売増につながった。

他方、起亜、現代の韓国勢は、増加はしたものの 5%前後の伸びにとどまった。VW はトヨタに抜かれたものの 14.2%増と堅調で、排ガス問題の影響を感じさせなかった。

2016年に入っても自動車の販売は全体的に好調だが、懸念材料もある。与党の「法と正義 (PiS)」が選挙時の公約に掲げ、現在政府内で議論されている小売税 (2015年10月29日記事参照) は、スーパーマーケットなどを主な対象とするが、カーディーラーも対象となる可能性が指摘されている (「ポリティカ・インサイト」紙 2015年10月30日)。課税による消費の落ち込みが懸念される。

表1 ポーランドの自動車新規登録台数 (単位: 台、%)

ブランド別	2014年	2015年	2015年	
			シェア	前年比
シュコダ	43,183	44,441	12.5	2.9
トヨタ	30,747	35,649	10.0	15.9
VW	31,120	35,550	10.0	14.2
オペル	26,503	29,300	8.3	10.6
フォード	23,255	25,549	7.2	9.9
ルノー	16,711	18,845	5.3	12.8
起亜	16,863	17,618	5.0	4.5
現代	15,172	16,033	4.5	5.7
日産	11,406	13,989	3.9	22.6
ダチア	13,058	13,000	3.7	△ 0.4
プジョー	12,263	10,583	3.0	△ 13.7
BMW	7,713	9,547	2.7	23.8
メルセデス・ベンツ	7,503	9,340	2.6	24.5
マツダ	7,552	9,335	2.6	23.6
アウディ	6,861	8,008	2.3	16.7
シトロエン	10,250	7,909	2.2	△ 22.8
フィアット	8,025	7,512	2.1	△ 6.4
セアト	5,537	7,180	2.0	29.7
ボルボ	5,837	6,821	1.9	16.9
スズキ	5,891	6,711	1.9	13.9
その他	22,259	22,055	6.2	△ 0.9
計	327,709	354,975	100.0	8.3

(出所)ポーランド自動車工業会(PZPM)

<ジャガーの工場はスロバキアに建設>

2015年の乗用車生産台数は前年比13.2%増の54万9,752台となった(表2参照)。フィアット、VWは生産台数を減少させたが、オペルは「アストラK」の生産を立ち上げるなど、生産台数をほぼ倍増させた。VWはポーランド西部のポズナン近郊にバンの新モデル「クラフター」生産のための工場を建設しており、2016年後半の生産開始を予定している。ポーランドの自動車生産の見通しは明るい。

他方、中・東欧での新工場設立のため立地場所を探していたジャガー・ランドローバー(JLR)は、スロバキアでの工場設立を決定した。2016年に工場建設に着手し、2018年から生産を開始する予定だ。ポーランドが有力候補といわれていたが、最終的にスロバキアに決まった。その背景について報道では、立地、助成やユーロ加入の有無などの要因以外に、最終決定前にポーランドのピエホチンスキ副首相兼経済相(当時)が社名は開示しなかったもののJLRの進出があたかも決定事項であるかのように述べたことがマイナスに働いたほか、スロバキアは首相自身が誘致に積極的に動いたことなども決定の背景として指摘されている(「フィナンシャル・タイムズ」紙2015年11月17日)。

表2 ポーランドの乗用車生産台数 (単位:台、%)

メーカー/モデル	2014年	2015年	前年比
フィアット	313,933	302,639	△ 3.6
500	198,287	195,986	△ 1.2
フォード・Ka	54,502	48,893	△ 10.3
ランチア・イプシロン	61,144	57,760	△ 5.5
オペル	88,857	168,970	90.2
アストラH	1,617	0	△ 100.0
アストラGVC	42,269	90,541	114.2
アストラGTC	17,989	13,761	△ 23.5
アストラNB	21,848	28,196	29.1
オペル・カスケーダ	5,134	5,511	7.3
ホールデン・カスケーダ	0	95	-
ビュイック・カスケーダ	0	1,674	-
アストラK	0	29,192	-
VW	82,750	78,143	△ 5.6
キャディ3	76,564	32,344	△ 57.8
キャディ4	0	41,958	-
T5	6,186	468	△ 92.4
T6	0	3,373	-
国内向け	8,942	11,773	31.7
輸出处向け	476,598	537,979	12.9
計	485,540	549,752	13.2

(出所)自動車調査会社SAMAR

チェコ(生産)(1):2015年の乗用車生産台数は4.2%増、過去最高に

2016年02月10日 プラハ事務所(中川圭子)

2015年の乗用車の国内生産台数は前年比4.2%増の129万8,236台で、過去最高記録を更新した。大手3社はいずれも新モデルを軌道に乗せており、2016年も全体として同程度の増加が予想されている。

<シュコダはSUVに照準>

チェコ自動車工業会によると、2015年は前年に引き続き乗用車大手3社そろって増産となった(表参照)。また乗用車のほか全車両カテゴリーで生産台数が増加、特にバスは16.0%増の4,517台に達し、過去最高を記録した。またオートバイ部門では、国内唯一のメーカー「ヤワ」が前年比60%を超える増産を達成し、2012年の2,319台から2014年に1,075台にまで落ち込んだ生産台数を1,727台まで回復させた。

	2014年	2015年	
		2015年	前年比
シュコダ・オート	735,951	736,977	0.1
トヨタ・プジョー・シトロエン(TPCA)	203,105	219,054	7.9
現代チェコ	307,450	342,200	11.3
その他	0	5	-
合計	1,246,506	1,298,236	4.2

(出所)チェコ自動車工業会

2015年に会社創立120周年、自動車生産開始110年目を迎えたシュコダ・オート(フォルクスワーゲングループ)では、新モデルの生産を軌道に乗せ、前年比15.0%増だった2014年とほぼ同程度の製造台数を維持した。同社のミヒヤエル・オエリェクラウス生産担当役員は「1991年以降、チェコ国内の生産能力拡大と、設備の近代化に3,000億コルナ(約1兆4,400億円、1コルナ=約4.8円)もの投資をした」として、増産体制が整い、品質向上が達成されたことを強調した。

同社は2015年末にミニバン「ルームスター」のモデルチェンジを実施せずに、2016年はスポーツ用多目的車(SUV)モデルの充実に努める方針を発表した。2016年10月に開催されるパリ・モーターショーでは、7人乗りの大型SUVをデビューさせたいとしている。

<日仏合弁のTPCAは堅調な伸び>

2015年に創立10周年を迎えた日仏合弁のトヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ(TPCA)は、2014年5月から導入した全3モデルの第2世代車の需要増に支えられ、2014年の9.7%増に続き、2015年も7.9%の堅調な伸びを示した。3モデルのうち生産台数が最も多かったのはトヨタ「アイゴ」で、全体の41.6%(9万1,199台)を占めた。以下、プジョー「108」(30.7%)、シトロエン「C1」(27.7%)と続く。TPCAは、欧州における省エネ車の需要増に伴い、2016年も22万台程度の生産を見込んでいる。

<現代チェコはモデルチェンジがヒット>

一方、韓国系の現代モーター・マニュファクチャリング・チェコ(HMMC、現代チェコ)は、2015年の生産目標33万台を3.7%上回る34万2,200台を生産、前年比で大手3社の中で最大の伸び率を記録した。同社は2015年に小型車「ix20」とコンパクトカー「i30」、およびSUV「ix35」のモデルチェンジを

実施。特に6月から「ix35」の新モデルとして製造開始された「タクソン」は、全生産モデル中最多の33%を占める成功を収めた。また輸出先も2014年の55カ国から66カ国に拡大。11の新規開拓市場のうち10カ国はサウジアラビア、アラブ首長国連邦、クウェート、カタール、ヨルダンなど中東諸国が占めている。HMMCの2016年の製造目標は、2015年の目標値33万台を6%（2万台）上回る35万台。その達成のためには、2015年5月に導入した1時間当たり66台の製造テンポを維持する必要がある。従業員数は現在の3,400人から大幅増員となることはないと同社はみている。

大手監査・コンサルティング会社BDOは、2016年も生産台数は5%程度増加すると予想している。同社のアナリストであるペトル・キムリチカ氏は「この予測は、自動車部品サプライヤーの受注状況により裏付けられている。サプライヤーの中には既に技術的あるいは人的な処理能力の限界に達しているところもある」と説明している。

チェコ(販売)(2):2015年の新車登録台数は過去最高を更新—VWの排ガス不正問題は影響なし

二

2016年01月28日 プラハ事務所(中川圭子)

2015年の乗用車の新車登録台数は前年比20.0%増の23万857台で、過去最高となった。フォルクスワーゲン(VW)の排ガス不正問題の影響は全くなく、2016年も10~15%増が予測されている。

<過去最高更新は2年連続>

チェコ自動車輸入者連盟(SDA)によると、乗用車の新車登録台数は2014年に16.7%増の19万2,314台で過去最高を記録したが、2015年はさらに3万8,543台(20.0%)増え、2年連続で過去最高記録を更新した。

会計事務所プライスウォーターハウスクーパース(PwC)は、2015年に再び2桁増となった要因を、EU基金の支出増などに支えられた予想を上回る経済成長により、経済信頼度が伸びたため、としている。特に法人は、新車登録台数が前年比37.9%増の17万3,142台に達し、全登録台数に占める割合は前年の65%から75%に上昇した。

2016年はEU基金の支出減少などにより、PwCは、GDP成長率を前年比約1.5~2.0%減と予測している。一方で安定した賃金上昇、失業率低下、為替相場介入によるコルナ安による輸出増などの傾向は継続すると予想されるため、2016年の新車登録台数は、25万5,000~26万6,000台(前年比10~15%増)に達するものとみている。

<VWは3位から2位に浮上>

2015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・オートで変わらないが、2位と3位が入れ替わり、2位VW、3位現代となった(表1参照)。VWは、前年比約30%と大幅に登録台数を増やしており、2015年9月に発覚した排ガス不正問題の影響は全くみられない。9~12月の登録台数が前年同期比増となっていることから、排ガス不正問題が、チェコ国内でVW車への信頼度低下というかたちでは表れていないことが分かる。これはVWグループに属するシュコダ・オートも同様で、同社の新車登録台数は前年比27.3%増加した。VWグループのオーディ、セアトもそれぞれ27.6%、9.7%の伸び率をみせている。

ダン・チョック運輸相によると、チェコ国内ではVWの排ガス不正に関連するエンジンを搭載した車14万8,000台が過去に販売されており、内訳はシュコダ10万1,000台、VW3万8,000台、オーディ7,000台、セアト1,800台となっている。

表1 2015年のメーカー・ブランド別新車登録台数
(単位:台、%)

	台数	シェア	前年比
シュコダ・オート	73,927	32.0	27.3
VW	23,754	10.3	29.9
現代	19,688	8.5	4.0
フォード	15,432	6.7	22.7
ダチア	10,512	4.6	13.3
オペル	8,100	3.5	17.3
ルノー	8,074	3.5	27.9
起亜	7,602	3.3	13.5
プジョー	7,156	3.1	△ 0.3
セアト	6,759	2.9	9.7
BMW	5,885	2.6	29.9
シトロエン	5,044	2.2	△ 7.4
アウディ	5,019	2.2	27.6
日産	5,007	2.2	64.8
メルセデス・ベンツ	4,822	2.1	24.8
トヨタ	4,361	1.9	8.8
フィアット	3,404	1.5	23.1
マツダ	2,637	1.1	13.8
三菱自動車	2,429	1.1	42.2
スズキ	2,416	1.1	2.8
ホンダ	1,796	0.8	△ 3.5
ボルボ	1,726	0.8	6.9
ジープ	1,037	0.5	92.4
計(その他を含む)	230,857	100.0	20.0

(注)太字は日系。

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

<中型車、アッパーミディアムが大幅増>

新規登録車を、車のカテゴリー別にみると、トップは前年同様コンパクトカー（シェア 22.2%）で、これに小型車（20.3%）、スポーツ用多目的車（SUV、19.0%）が続いている（表 2 参照）。特に SUV は、前年比 35.4%増と人気が続いた。日系では日産「キャシュカイ」（日本名：デュアリス）が 2,630 台で、SUV 部門ではシュコダの「イエティ」、ダチアの「ダスター」に続く 3 位に付けている。キャシュカイの人気により日産は、全部門登録台数でも前年の 16 位から 14 位に上昇、トヨタ（16 位）を上回り日系でトップとなった。

SUV 以下は、中型車（シェア 15.6%）、ミニバン（14.1%）、アッパーミディアム（3.8%）の順。中型車の登録台数伸び率は、27.4%（2014 年：6.5%）、アッパーミディアムは 26.9%（4.7%）と、大幅に増加した。SDA の担当者は「2015 年は SUV と並んで、中型車の伸びが顕著にみられた。これは消費者がより安全に感じられる車を買えるようになったためだ」と説明している。また会計事務所 KPMG のアナリスト、ヤン・リンハルト氏は、原油安による燃料価格の下落も、より大型の乗用車の需要上昇の一因と指摘している。

表2 乗用車のカテゴリー別登録台数 (単位:台、%)

	2014年			2015年		
	台数	シェア	前年比	台数	シェア	前年比
ミニ	6,666	3.5	16.5	7,479	3.2	12.2
小型車	34,398	17.9	10.3	46,905	20.3	36.4
コンパクト	50,651	26.3	25.3	51,308	22.2	1.3
中型車	28,970	15.1	6.5	35,919	15.6	27.4
アップーミディアム	6,975	3.6	4.7	8,850	3.8	26.9
ラグジュアリー	576	0.3	106.5	449	0.2	△22.0
ミニバン	28,901	15.0	13.1	32,568	14.1	12.7
スポーツ	787	0.4	31.2	1,327	0.6	68.6
SUV	32,476	16.9	29.4	43,962	19.0	35.4
その他	1,914	1.0	△4.01	2,090	0.9	9.2
計	192,314	100.0	16.7	230,857	100.0	20.0

(注) 各カテゴリーのモデル例は、ミニ:トヨタ「アイゴ」、小型車:トヨタ「ヴィッツ」、コンパクト:トヨタ「カローラ」「オーリス」、中型車:トヨタ「アベンシス」、アップーミディアム:レクサス「GS」、ラグジュアリー:レクサス「LS」、ミニバン:トヨタ「プリウス+」、スポーツ:トヨタ「ZN86」、SUV:日産「デュアリス」。

(出所) 表1に同じ

スロバキア(生産):2015年の自動車生産台数、初めて100万台突破の見通し

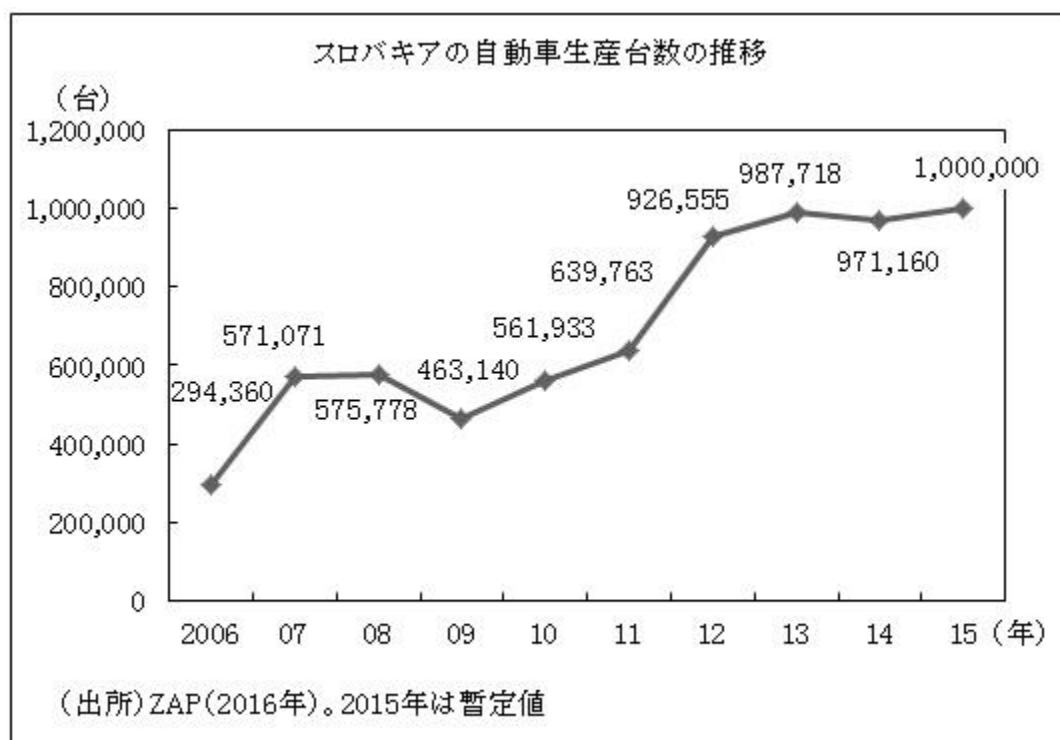
2016年01月21日 ウィーン事務所(エックカート・デアシュミット)

スロバキア自動車産業連盟(ZAP)は、2015年の自動車生産台数が初めて100万台を突破する見通しと発表した。在スロバキアの自動車メーカー3社の生産台数はいずれも前年実績を超える見込みだ。

<自動車産業が生産額全体の44%を占める>

ZAPの1月11日の発表によると、2015年の自動車生産台数(暫定値)は前年比3%増となり、初めて100万台の壁を突破することが確実視されている(図参照)。在スロバキア自動車メーカー3社のうち、フランスのPSAシトロエン・プジョーは18.7%増の30万3,025台、韓国の起亜は4%増の33万8,020台で順調に伸びた。フォルクスワーゲン(VW)スロバキアは2015年実績を2016年3月に発表する予定だが、同社は2015年上半期に20万2,000台以上を生産しており、下半期もほぼ同数もしくはそれ以上の台数になるとみられている。3社を合計すると、100万台を超える見通しだ。

スロバキアの自動車生産台数は1993年に3,000台だったが、VWが1990年代前半にスロバキア国営のシュコダを買収して進出してから大きく伸び、自動車は同国最大の産業になった。ZAPによると、自動車産業は2015年には全産業生産額の44%、工業生産品輸出額の35%を占めている。労働市場での役割も大きく、直接雇用は8万人、間接雇用は20万人に達している。人口1,000人当たりの自動車生産台数は184台で、チェコの111台、ドイツの72台を大きく上回り、世界一だという。



<メーカー3社はいずれも生産拡大を予定>

2016年も、自動車メーカー3社はそろって生産拡大を予定している。2015年12月15日に、VWの新しいスポーツ用多目的車(SUV)組立工場の定礎式が行われた。VWは約3億ユーロを投資し、2017年の稼働を予定しており、アウディのQ7モデルなどを生産する計画だ。2015年12月22日には、PSAシ

トロエン・ブジョーも、シトロエンの新モデル生産のために工場を拡大し、800人の雇用を創出する計画を発表した。また、2015年12月14日に、韓国の貿易振興機関である大韓貿易投資振興公社（KOTRA）とZAPは、自動車産業での協力を強化するための覚書（MOU）を締結した。

<第4の自動車メーカーが進出へ>

さらに、2015年12月11日には、スロバキア政府とインド・タタグループ傘下の英国ジャガー・ランドローバーが投資に関して最終合意した。両者は、2015年8月に自動車工場建設のための同意書に署名し、事業化調査を行った後に最終決定することになっていた（2015年8月31日記事参照）。同社は総額15億2,000万ユーロを投じて、西部のニトラ市に組立工場を建設する予定で、スロバキア政府は1億3,000万ユーロの支援をする。稼働は2018年後半または2019年で、フル稼働すると従業員3,000人、年間生産台数は30万台となる。

これによって、「欧州の自動車生産大国」としてのスロバキアの地位がさらに強固になる。一方で、国内では経済の自動車産業への過剰な依存を懸念する声も上がっている。

ハンガリー(販売):2015年の乗用車新車登録台数は14.3%増

2016年02月08日 ブダペスト事務所(バラジ・ラウラ、三代憲)

2015年の乗用車新車登録台数は7万7,171台で、前年比14.3%増となった。ブランド別で最も多かったのは前年に続きオペルで、3月に新車を発表したスズキがメーカー別台数で4位に食い込んだ。中古車登録台数は前年比26.8%増と伸びは鈍化した。新車登録台数を上回る活況が続いている。

＜スズキが新型車の好調で躍進、トヨタも順位上げる＞

2015年のハンガリーの乗用車新車登録台数は前年比14.3%増の7万7,171台となり、2014年の20.2%増から伸びは鈍化した。民間調査会社データハウスが発表した2015年の国内登録台数上位10社をみると、オペルが8,839台で、前年比2.3%減少したものの、トップの座を維持した。シュコダは14.7%増の7,781台で2位に返り咲き、3位のフォードは0.7%増(7,576台)と伸び悩んだ。

日系ブランドでは、スズキが2015年3月から生産を始めた新型車「ビターラ」の販売が好調で58.4%増(7,500台)と大きく伸び、前年から順位を1つ上げて4位となった。トヨタも15.2%増(3,381台)で順位を1つ上げ6位、日産は20.6%増(3,337台)だったものの順位は1つ下げ9位となり、本田は17.3%増(1,252台)の19位。韓国メーカーでは、起亜が19.4%増(3,136台)で10位を維持、現代は25.0%増(1,802台)で16位となっている。

表1 ブランド別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2014年			2015年			
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	前年比
オペル	1	9,050	13.4	1	8,839	11.5	△ 2.3
シュコダ	3	6,782	10.1	2	7,781	10.1	14.7
フォード	2	7,520	11.1	3	7,576	9.8	0.7
スズキ	5	4,735	7.0	4	7,500	9.7	58.4
フォルクスワーゲン(VW)	4	5,823	8.6	5	6,951	9.0	19.4
トヨタ	7	3,370	5.0	6	3,881	5.0	15.2
ダチア	6	3,832	5.7	7	3,658	4.7	△ 4.5
ルノー	9	2,681	4.0	8	3,461	4.5	29.1
日産	8	2,768	4.1	9	3,337	4.3	20.6
起亜	10	2,627	3.9	10	3,136	4.1	19.4
その他	—	18,307	27.1	—	21,051	27.3	15.0
合計	—	67,495	100.0	—	77,171	100.0	14.3

(出所)データハウス統計を基に作成

登録台数をモデル別にみると、1位がシュコダの「オクタビア」(4,761台)、2位がスズキの「ビターラ」(3,733台)、3位がオペルの「アストラ」(2,861台)となった(表2参照)。フォルクスワーゲン(VW)の「パサート」が2.2倍に伸びているのは、2015年の「欧州カーオブザイヤー」受賞の効果とみられる。

表2 モデル別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	モデル	2014年			2015年			前年比
		順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
シュコダ	オクタビア	1	3,968	5.9	1	4,761	6.2	20.0
スズキ	ビターラ	-	0	0.0	2	3,733	4.8	-
オペル	アストラ	3	2,422	3.6	3	2,861	3.7	18.1
フォード	フォーカス	2	2,590	3.8	4	2,491	3.2	△ 3.8
スズキ	スイフト	6	1,743	2.6	5	1,955	2.5	12.2
VW	ゴルフ	7	1,708	2.5	6	1,903	2.5	11.4
ダチア	ダスター	4	1,960	2.9	7	1,737	2.3	△ 11.4
フィアット	500	11	1,176	1.7	8	1,650	2.1	40.3
VW	パサート	26	742	1.1	9	1,645	2.1	121.7
オペル	コルサ	5	1,752	2.6	10	1,541	2.0	△ 12.0
スズキ	SX4 S-Cross	10	1,197	1.8	11	1,449	1.9	21.1
日産	キャッシュカイ	15	1,021	1.5	12	1,366	1.8	33.8
その他	-	-	47,216	70.0	-	50,079	64.9	6.1
合計		-	67,495	100.0	-	77,171	100.0	14.3

(出所)表1に同じ

なお、ハンガリー輸入車協会(MGE)によると、2015年に登録された新車の79%が法人によるもので、個人購入はまだ低い水準にある。ビジネスポータルサイト「mfor.hu」が分析したメーカー別の法人購入割合(2015年10月)では、シュコダが91%、VWとフォードが90%、オペルが85%と高くなっている。スズキの法人購入割合は67%と欧州企業に比べて低く、個人に人気があるといえそうだ。

<中古市場は大衆向け中型車も伸びる>

2015年の中古車登録台数は前年比26.8%増の12万2,620台で、新車登録台数を4万5,000台超上回った(表3参照)。BMW「3シリーズ」が5,736台、VW「パサート」が5,042台、アウディ「A4」が3,689台など高級中型車の人気が高い一方、フォード「フォーカス」が4,316台、VW「ゴルフ」が4,152台など大衆向け中型車も伸びている。日系ブランドでは、マツダの「マツダ6」が1,996台で12位だった。

表3 モデル別中古車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	モデル	2014年			2015年			前年比
		順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
BMW	3シリーズ	1	5,453	5.6	1	5,736	4.7	5.2
VW	パサート	2	4,449	4.6	2	5,042	4.1	13.3
フォード	フォーカス	5	3,049	3.2	3	4,316	3.5	41.6
VW	ゴルフ	3	3,671	3.8	4	4,152	3.4	13.1
アウディ	A4	4	3,325	3.4	5	3,689	3.0	10.9
メルセデス	Aクラス	6	2,130	2.2	6	2,635	2.1	23.7
BMW	5シリーズ	7	2,095	2.2	7	2,376	1.9	13.4
オペル	ザフィーラ	11	1,640	1.7	8	2,367	1.9	44.3
フォード	モンデオ	8	1,941	2.0	9	2,296	1.9	18.3
オペル	コルサ	10	1,652	1.7	10	2,147	1.8	30.0
アウディ	A6	9	1,742	1.8	11	2,132	1.7	22.4
マツダ	マツダ6	18	1,126	1.2	12	1,996	1.6	77.3
その他	-	-	64,460	66.6	-	83,736	68.3	29.9
合計		-	96,733	100.0	-	122,620	100.0	26.8

(出所)表1に同じ

MGEは、2015年に輸入された中古車の平均車齢は12年で、車齢が10年を超える輸入車が全体の55%を占めたことを挙げ、潜在的な故障の可能性の大きさを指摘している。

ルーマニア(生産・販売):2015年新車乗用車の国内販売台数は18.7%増と好調

2016年2月17日 ブカレスト事務所(水野桂輔、クリスティナ・ディンカ)

自動車製造業者・輸入業者協会(APIA)は1月20日、2015年の新車乗用車の国内販売台数を前年比18.7%増の9万8,325台と発表した。新車販売と同様に、中古車登録台数も14.0%増の25万662台と好調だった。乗用車生産に陰りがみられる中、輸入中古車台数が新車販売台数を大きく上回った。

<国産車ダチアがシェア1位を維持>

2015年の自動車の国内販売台数は前年比20.2%増の12万591台で、そのうち新車乗用車は18.7%増の9万8,325台と、2年連続で前年を上回った。

乗用車の販売シェアは、ルノー傘下の国産車ダチアが34.5%(前年比25.9%増の3万3,890台)となり、前年に続き1位を維持した(表1参照)。次いで、フォルクスワーゲン(VW)が10.0%(12.9%増の9,791台)、シュコダが9.0%(13.9%増の8,849台)と続き、全てのブランドで前年より増加した。VWの排ガス不正問題は特段の影響はなかったとみられる。

モデル別でみると、ダチアブランドが「ロガン」の1万6,021台を筆頭に、「ダスター」(6,643台)、「サンデロ」(5,562台)と3位までを独占し、シュコダ「オクタビア」(3,921台)を挟んで、再びダチアの「ロガン MCV」(3,111台)が続いた。

ハイブリッド車(HV)と電気自動車(EV)の販売台数は合計495台となり、前年(236台)の2.1倍と好調だった。

表1 2015年の乗用車販売台数 (単位:台、%)

順位	メーカー/ブランド	合計	構成比	前年比
1 (1)	ダチア	33,890	34.5	25.9
2 (2)	VW	9,791	10.0	12.9
3 (3)	シュコダ	8,849	9.0	13.9
4 (5)	フォード	6,067	6.2	8.9
5 (4)	ルノー	6,020	6.1	4.7
6 (6)	オペル	3,626	3.7	0.6
7 (8)	トヨタ	2,909	3.0	21.1
8 (7)	現代	2,780	2.8	15.6
9 (13)	フィアット	2,586	2.6	46.5
10 (9)	メルセデス・ベンツ	2,465	2.5	19.1
11 (10)	日産	2,254	2.3	23.4
12 (11)	アウディ	2,035	2.0	11.8
13 (15)	起亜	1,987	2.0	33.8
14 (12)	プジョー	1,967	2.0	11.0
15 (14)	BMW	1,941	2.0	30.1
16 (16)	セアト	1,800	1.8	23.9
17 (17)	スズキ	1,352	1.4	10.5
-	その他	6,006	6.1	24.7
合計		98,325	100.0	18.7

(注)かっこ内の数値は2014年の順位。

(出所)APIAの資料を基に作成

<スズキとスバルも増加に>

日本車の販売台数は前年比 23.4%増の 9,126 台だった（表 2 参照）。減少が続いていたスズキや富士重工（スバル）が増加に転じるなど、全ての日本車が増加した。

韓国車は前年比 22.5%増の 4,787 台となった。ブランド別では、現代が 15.6%増の 2,780 台、起亜が 33.8%増の 1,987 台、双龍が 25.0%増の 20 台だった。

表2 日本車(乗用車)販売台数の推移 (単位:台、%)

メーカー/ブランド	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
トヨタ	3,546	2,443	2,902	2,315	2,240	2,402	2,909	21.1
スズキ	2,422	2,213	2,111	1,638	1,226	1,223	1,352	10.5
日産	1,230	1,279	1,745	1,540	1,446	1,826	2,254	23.4
三菱自動車	1,374	988	1,101	766	502	562	579	1.0
ホンダ	986	784	649	553	503	523	830	58.7
マツダ	714	814	499	432	602	803	1,095	36.3
スバル	400	265	227	175	48	2	39	94.8
レクサス	60	29	52	63	48	53	68	1.3
インフィニティ	8	48	28	35	3	-	-	-
合計	10,740	8,863	9,314	7,517	6,618	7,394	9,126	23.4

(出所)表1に同じ

乗用車の生産台数は前年比 1.1%減の 38 万 7,171 台で、過去最高を記録した 2013 年の水準には及ばなかった（表 3 参照）。

表3 乗用車の生産、輸出入および販売台数の推移 (単位:台、%)

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
生産台数	279,320	323,587	310,243	326,556	410,959	391,422	387,171	△ 1.1
輸出台数	242,688	289,855	282,191	320,833	362,869	364,251	355,297	△ 2.5
輸入台数	91,457	71,928	66,287	52,430	47,794	57,934	66,868	15.4
販売台数	130,193	106,328	94,624	72,179	68,702	82,809	98,325	18.7

(出所)表1に同じ

<中古車登録台数も 14.0%の伸び>

内務省運転免許自動車登録所のデータによると、中古車の登録台数は前年比 14.0%増の 25 万 662 台だった（表 4 参照）。登録台数が多かったのは、VW の 7 万 1,631 台（14.4%増）が 1 位で、以下、オペル 4 万 3,261 台（10.5%増）、フォード 2 万 9,140 台（12.5%増）、BMW 1 万 8,129 台（24.6%増）、アウディ 1 万 7,718 台（22.1%増）の順だった。

表4 中古車登録台数の推移 (単位:台、%)

2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	前年比
212,836	214,606	94,488	174,950	221,852	219,929	250,662	14.0

(出所)内務省運転免許自動車登録所資料を基に作成

APIAによると、新車販売を促進したのは購入者の74%を占める法人や企業だった。また、新車乗用車の販売台数が増加した要因として、2014年から再開された新車買い替え補助制度「ラブラ・プログラム」（2014年2月21日記事参照）を挙げている。車齢10年以上の車を廃車にすると、新車購入のための割引クーポンが支給される同プログラムが、新車の2年連続の販売増加を牽引したとみている。

2015年にラブラ・プログラムを通して販売された新車は、前年比24.2%増の2万5,420台だった。APIAのアーネスト・ポポビッチ会長は現地報道に対して、「2016年もラブラ・プログラムを市場のニーズに適応させ、HVやEVなどの販売を促進しなければならない」と指摘した。

2015年に中古車販売が好調だったことを受け、ダチアも中古車を所有している顧客の確保に取り組んでいる。ダチアは「2015年の販売台数の半分は、中古車または韓国車（起亜、現代）、スズキなどの自動車を持っていた顧客が購入している」とみている。

ただし、2015年の輸入中古車と新車の登録・販売台数の比率は2年前と変わらず、輸入中古車3に対し新車1のままだ。輸入中古車が大幅に多いのは、人気のブランド車を手ごろな価格で入手できることが大きな理由だが、輸入中古車の平均車齢は8年以上であるため、大量の排ガスが環境問題につながっている。さらに現地報道によると、部品が古いためよく壊れたり、部品の修理交換を先延ばしする人がいたりして、安全運転上問題のある中古車が少なくない。そのため政府は、環境スタンプ（注）の代わりに、二酸化炭素排出量に従って税額を設定する新たな税を導入する予定だ。

（注）2013年3月に施行された税。初回登録する自動車（新車、中古車）が対象となり、自動車の二酸化炭素排出量に従って税額が設定されている。

スウェーデン(生産・販売):2015年の乗用車新車登録台数は前年比 13.5%増

2016年05月17日 ロンドン事務所(三瓶恵子)

スウェーデンの自動車産業が好調だ。2015年の乗用車新車登録台数は34万5,108台で、前年比13.5%増の大きな伸びとなった。好景気が継続していること、超低金利で自動車の購入がしやすくなっていることが背景にある。輸出も大幅に伸び、自動車下請け業界もフル操業だ。

<新車への買い替えが進展し環境に好影響>

2015年のスウェーデンの乗用車新車登録台数は過去最多の34万5,108台となり、前年比13.5%増と大きく伸びた。好景気による家計の可処分所得の増加、低金利、家計の見通しが明るいことなどが背景にあるとみられる。自動車製造・輸入業者からなる団体BILスウェーデンでは、2016年は35万5,000台に増加すると予測している。

環境負荷の低い新車への買い替えが進むことは、「環境保護の点からも望ましい」とBILスウェーデンのバツティル・モルデーソン会長は語る。2015年に登録された新車の1キロ走行時の二酸化炭素(CO₂)排出量は5グラム減り、平均126グラムとなった。道路輸送車両全体で見ると、バイオ燃料使用車両の割合が11.7%から14.2%に増えたことによって、排出量は3.3%減少した。

また、2015年に新車登録されたエコカー(注)を種類別にみると、ディーゼル車が61.9%、プラグイン・ハイブリッド車が14.2%、ハイブリッド車が13.5%、ガソリン車が8.3%、E85(エタノールがガソリンに85%含まれる)車が2.1%だった。

CO₂排出量が極めて少ない電気自動車の新車登録総数に占める割合は2.5%で、BILスウェーデンによると、スウェーデンは新車登録台数に占める電気自動車の比率において、ノルウェー(22.4%)、オランダ(9.7%)に次ぐ世界3位となった。

<ボルボ人気突出、上位に並ぶ>

モデル別の新車登録台数の上位10をみると、売れ筋はボルボの「V70II」で前年比21.1%増、シェアも8.3%を占め、突出した人気を誇っている(表1参照)。次いで、フォルクスワーゲン(VW)「ゴルフ」、ボルボ「XC60」、ボルボ「S/V60」、VW「パサート」と続く。日本車では、トヨタ「オーリス」(6,868台)が7位、トヨタ「ヤリス」(日本名「ヴィッツ」)が4,795台で13位(前年比2.8%増、シェア1.4%)、日産「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」)が4,757台で15位(13.7%増、1.4%)だった。

表1 スウェーデンの新車登録台数上位10モデル (単位:台、%)

		2014年		2015年	
				シェア	前年比
1	ボルボ・V70II	23,624	28,613	8.3	21.1
2	VW・ゴルフ	16,857	22,779	6.6	35.1
3	ボルボ・XC60	11,790	14,834	4.3	25.8
4	ボルボ・S/V60	14,444	14,698	4.3	1.8
5	VW・パサート	13,417	14,392	4.2	7.3
6	ボルボ・V40N	10,087	10,333	3.0	2.4
7	トヨタ・オーリス	6,352	6,868	2.0	8.1
8	起亜・CEE'D	7,203	6,726	1.9	△ 6.6
9	シュコダ・オクタビア	4,314	5,519	1.6	27.9
10	アウディ・A6	4,604	5,496	1.6	19.4

(出所) BILスウェーデン

<自動車産業全体が活況、下請けもフル操業状態>

国内での販売が好調なことに加えて、乗用車の輸出も大幅に伸びている。中央統計局によると、2015年のスウェーデンの乗用車の輸出額は前年比 57.3%増と大幅な伸びになった (表 2 参照)。

表2 スウェーデンの自動車輸出入額 (単位:100万スウェーデン・クローナ)

	輸出			輸入		
	2014年	2015年	前年比	2014年	2015年	前年比
道路走行車両	114,836	138,092	20.3	111,924	132,440	18.3
乗用車(バスを含まない)	33,741	53,065	57.3	55,358	65,162	17.7
乗用車	33,730	53,044	57.3	54,709	64,475	17.9
トラック、特殊用途車両	18,277	18,937	3.6	10,113	11,219	10.9
貨物運搬用トラック	12,837	12,706	△ 1.0	9,212	10,079	9.4
自動車用部品	12,361	12,880	4.2	2,450	1,795	△ 26.7

(出所) スウェーデン中央統計局

現在、スウェーデンで自動車を生産しているのは、乗用車ではボルボ・カーズ (ボルボの乗用車部門)、トラックではボルボ、スカニアの 2 社となっている。自動車の国内生産台数は公表されていないため、2015年の生産台数の伸び率などは不明だが、2010年に米国フォード傘下から中国の吉利汽車傘下となったボルボ・カーズにとって、2015年は躍進の年となった。同社は前年比 8.0%増の 50万 3,127 台を販売し、創業以来、初めて 50万台を突破した。最大の販売先は中国で販売額の 16.2%を占め、スウェーデンが 14.2%、米国が 13.9%となっている。中国向けは前年から横ばいだったものの、スウェーデン国内が 16.0%増、米国が 24.3%増と好調だったことが躍進につながった。

自動車産業が集積する西スウェーデンのトロールヘッタン市では、下請け業者が工場設備に新たな投資をしたり、工場労働者の求人を出したりと活況を呈している。倒産したサーブの新たな所有者ナショナル・エレクトリック・ビークル・スウェーデン (Nevs) は、2017年春からトロールヘッタンで電気自動車の生産を開始する予定だ (「ダーゲンス・ニーヘーテル」紙 4月 2日)。

同紙によると、下請け業者のクリフ・プロダクションは、イエーテボリにあるボルボの工場がボルボ車の売れ行き増大で 3交代制になったことを受け、今まで以上に多くの部品の注文をこなすために、1,350

万クローナ（約1億7,750万円、1クローナ=約13円）で大型機械を購入した。ショックアブソーバーや自動車用プラスチック部品を製造しているプラスタルもここ数年、従業員を毎年10~15%増やし、現在では1,200人の規模となっている。2008年のリーマン・ショック後の自動車産業不況により、2009年同社は倒産（当時の従業員数は6,000人）したが、子会社を売却して復活した。スウェーデンの産業連盟の附属機関エコノミファクタによると、トルヘッタン市の失業率はピーク時2012年の17.0%から2015年は13.2%に減少した。

(注) エコカー: 1キロ走行時のCO2排出量が95グラム以下のガソリン・ディーゼル・ハイブリッド車、150グラム以下のエタノール・バイオガス車。電気自動車あるいはハイブリッド車の場合は、100キロ走行当たりのエネルギー消費が37キロワット時以下のもの。

ロシア(生産)(1):2015年の乗用車生産は28.1%減の122万台

2016年04月19日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

2015年の乗用車生産台数は前年比28.1%減の121万5,972台となった。このうち、ロシアブランド車は19.8%減の33万3,993台、外国ブランド車は30.8%減の88万1,979台だった。ゼネラルモーターズ(GM)の事業縮小などにより外国ブランド車の減少幅が初めてロシアブランド車を上回った。

<アフトワズのラーダは前年比減が続く>

自動車専門調査会社ASMホールディングによると、ロシア最大手アフトワズがトリヤッチ工場生産するラーダブランドは前年比26.7%減の23万3,029台と、2012年以降、減産が続いている。2015年のブランド別販売台数1位の「グランタ」が、アフトワズの子会社イジアフトでの生産が15.4%減の5万8,522台、本社工場での生産は11.0%減の6万9,731台となった。また、「ラルグス」が33.2%減の5万2,011台、「4×4」が19.5%減の4万1,240台、「カーリーナ」が32.5%減の3万8,248台、「プリオラ」が41.0%減の3万1,751台と、全ての車種で生産が減少した。

なお、こうした生産の減少は自動車市場の縮小に起因しており、2015年国内販売台数は前年比35.7%減の160万台で、3年連続の前年割れとなった(2016年2月9日記事参照)。

アフトワズのトリヤッチ工場では、「ニューロガン」や「ニューサンデロ」(ルノー)、「アルメーラ」や「ダットサン」(日産)の受託生産が行われている。同工場のダットサンの生産台数は前年比70.6%増の3万1,176台となる一方、アルメーラは51.9%減の2万2,969台に落ち込んだ。

2015年の販売台数が前年比2.2%の減少にとどまったウリヤノフスクの「ウアズ」は、前年比9.6%増となる2万7,793台を生産した。

<サンクトペテルブルクの4社は相対的に小幅な落ち込み>

外国ブランド車の生産については、ロシア北西部ではレニングラード州に工場のあるフォードが前年比45.9%減の1万4,988台と大幅に減らした。一方で、サンクトペテルブルクの4社(日産、トヨタ、GM、現代)は、2015年7月にGMが工場の稼働を停止したにもかかわらず(2015年3月23日記事参照)、合計では30万6,834台(前年比14.9%減)と相対的に減少幅が小さかった。最大の生産量を誇る現代の減産が少なかったこと、日産が生産を回復したことなどが要因とみられる。

自動車専門調査会社アフトスタトによると、現代は前年比3.2%減の22万9,500台、日産は6%増の約3万3,600台を、トヨタは10.2%減の3万2,882台を生産した。日産は2015年10月から「ティアナ」の生産を中止、現在は「エクストレイル」「ムラノ」「パスファインダー」および「キャシュカイ」を生産している。また、トヨタは2015年に工場の生産能力を現行の5万台程度から10万台程度に増強し、2016年から「RAV4」のコンプリートノックダウン(CKD)生産を開始する予定となっている。このほか現代は、2016年秋から「クレタ」の生産を開始する予定だ。

同じく北西部のカリーニングラードでは、地場の自動車組み立てアフトルが、起亜、現代、BMW、およびGM傘下のシボレー、キャデラック、オペルの計6ブランドの受託生産を行っていたが、GMのロ

シア事業縮小に伴い、2015年3月上旬にシボレー、キャデラック、オペルブランド車の受託生産が終了した。その結果、特にGM関連ブランドの生産台数が激減、合計の生産台数は9万1,673台と前年比49.5%落ち込んだ。

モスクワでは、ルノーブランド車を組み立てるアフトラムスが前年比33.2%減の13万9,908台を生産した。同工場ではテラノ（日産）の生産も行われている。カルーガ州では、フォルクスワーゲン（VW）が前年比22.6%減の9万6,831台、PSA プジョー・シトロエン・三菱自動車（PCMA）が前年比43.1%減の2万5,733台を生産した。

極東の沿海地方では、ソレルスのマツダとの合弁マツダ・ソレルス、三井物産との合弁ソレルス・ブッサン（トヨタブランド車の組み立て）の2社合計で前年比52.9%減の3万1,823台と生産台数を大幅に減らした。なお、ソレルス・ブッサンは2015年6月に生産を終了している。

<排ガス規制の「ユーロ5」への移行は7月1日以降に>

2011年12月9日付関税同盟委員会決定第877号「関税同盟技術規則『車両の安全について』」により、2016年1月1日以降、ロシア国内では乗用車の排ガス規制としてEUの「ユーロ5」が適用され、これに適合していないエンジンを搭載した乗用車の新規登録は認められなくなった。なお、一部の例外として、同技術規則に基づくカテゴリM1G、M2、N1、N2に該当するスポーツ用多目的車（SUV）や商用車などに関しては、2017年末まで「ユーロ4」に適合しているエンジンを搭載した車種の新規登録が認められている（2015年10月14日付ユーラシア経済委員会評議会決定第78号）。

また自動車用ガソリンについては、2011年10月18日付関税同盟委員会決定第826号「関税同盟技術規則『自動車・航空機ガソリン、軽油、船舶用燃料、ジェット燃料、灯油について』」に基づき、「ユーロ3」適合の自動車用ガソリンの国内販売は2015年1月1日から認められていない。また、「ユーロ4」適合の自動車用ガソリンは当初、2016年1月1日以降の販売が認められなくなる予定だったが、国内の製油所における対応の遅れなどで、2015年12月2日付ユーラシア経済委員会評議会決定第84号に基づき2016年7月1日以降に変更された。

ロシア(販売)(2):2015年の新車販売台数は3年連続で減少ー2016年も購買奨励策を継続へー

2016年02月09日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

在ロシア欧州ビジネス協会(AEB)の発表(1月14日)によると、2015年の乗用車と小型商用車(LCV)の新車国内販売台数は前年比35.7%減の160万1,216台だった。過去最高の293万台を記録した2012年以降、3年連続の減少となった。

<外国ブランド車では韓国勢がシェアを拡大>

2015年の販売台数は、前年比35.7%減と大幅に減少した。政府による廃車処理・新車買い替え補助プログラムや消費者向け自動車ローンの金利補助などの自動車購買奨励策が実施され、一定の成果(約60万台の自動車販売に貢献)を挙げたものの、ロシア経済の減速やインフレ率の上昇に伴う実質可処分所得の低下、不安定な為替動向、消費者クレジットの金利の高さなどが押し下げ要因となった。国家信用情報センターのプレスリリース(1月27日)によると、2015年の自動車ローン信用供与件数は41%減の48万5,300件だった。

2015年の販売台数のうち、国内ブランド車は前年比27.2%減の36万9,027台にとどまった。外国ブランド車も37.9%減の123万2,189台と、国内ブランド車を上回る減少幅になった。

自動車専門調査会社アフスタットによると、市場における国・地域シェア(2015年、シェアが0.1%未満のブランドを除いた場合)は、欧州が26.6%、韓国が22.8%、日本が21.4%、国内(ラーダとウアズのみ)が20.7%、米国が6.0%、中国が2.5%を占めた。

ブランド別にみると、ロシア最大手のアフトワズが生産するラーダが販売台数1位の座を維持したものの、前年比30.5%減の26万9,096台だった(表1参照)。上位10位内で最も減少幅が大きかったのは、2015年3月にロシアでの事業縮小を発表したシボレーで(2015年3月23日記事参照)、59.6%減の4万9,765台となった。一方、起亜や現代の韓国メーカーは値上げを極力控えるなど市場でのシェア獲得を重視する戦略を実行し、それぞれ16.4%減(16万3,500台)、10.3%減(16万1,201台)と、他メーカーに比べ減少幅が小さかった。その結果、起亜は外国ブランド販売トップの座を維持し、現代もフランスのルノーを抜き2位に順位を上げた。韓国が外国ブランド販売トップになるのは前年に続き2回目で、市場全体に占めるシェアは、起亜は10.2%(2014年は7.9%)、現代は10.1%(7.2%)と拡大した。

なお、市場全体が冷え込む中、レクサスの販売台数が前年比5.6%増(2万224台)と、上位25位内で唯一プラス成長している。

表1 主なメーカー・ブランド別乗用車・LCV販売台数(単位:台、%)

		2014年	2015年	前年比
1	ラーダ	387,307	269,096	△ 30.5
2	起亜	195,691	163,500	△ 16.4
3	現代	179,631	161,201	△ 10.3
4	ルノー	194,531	120,411	△ 38.1
5	トヨタ	161,954	98,149	△ 39.4
6	日産	162,010	91,100	△ 43.8
7	フォルクスワーゲン(VW)	128,071	78,390	△ 38.8
8	シュコダ	84,437	55,012	△ 34.8
9	ガズ	69,388	51,192	△ 26.2
10	シボレー	123,175	49,765	△ 59.6
11	ウアズ	49,844	48,739	△ 2.2
12	メルセデス・ベンツ	49,165	41,614	△ 15.4
13	フォード	65,966	38,607	△ 41.5
14	三菱自動車	80,134	35,909	△ 55.2
15	ダットサン(注)	11,414	31,697	177.7
16	BMW	35,504	27,486	△ 22.6
17	マツダ	50,716	27,358	△ 46.1
18	アウディ	34,014	25,650	△ 24.6
19	大宇	37,695	20,451	△ 45.7
20	レクサス	19,149	20,224	5.6
21	オペル	64,985	16,682	△ 74.3
22	力帆	23,619	15,131	△ 35.9
23	吉利	18,828	11,617	△ 38.3
24	ランドローバー	21,148	11,605	△ 45.1
25	メルセデス・ベンツ(LCV)	11,020	8,329	△ 24.4
合計		2,491,403	1,601,216	△ 35.7

(注)ダットサンは2014年9月から販売開始。

(出所)AEBプレスリリース(1月14日)を基に作成

モデル(車種)別では、アフトワズ(ラーダ)の「グランタ」が12万182台で、前年比21.4%減ながらも4年連続の販売台数1位となった(表2参照)。以下、2位はサンクトペテルブルクで生産される現代「ソラリス」の11万5,868台(1.1%増)、3位はやはりサンクトペテルブルクで生産される起亜「ニュー・リオ」の9万7,097台(3.7%増)の順。上位の外国モデルの中では、特にルノー「ダスター」が42.3%減の4万3,923台と、大きく落ち込んだ。

表2 主なモデル別乗用車・LCV販売台数 (単位:台、%)

	2014年	2015年	
		前年比	
1 グランタ(ラーダ)	152,810	120,182	△ 21.4
2 ソリス(現代)	114,644	115,868	1.1
3 ニュー・リオ(起亜)	93,648	97,097	3.7
4 ポロ(VW)	58,953	45,390	△ 23.0
5 ダスター(ルノー)	76,138	43,923	△ 42.3
6 ロガン(ルノー)	60,434	41,311	△ 31.6
7 ラルグス(ラーダ)	65,156	38,982	△ 40.2
8 カリーナ(ラーダ)	65,609	35,869	△ 45.3
9 4×4(ラーダ)	42,932	35,312	△ 17.7
10 ニワ(シボレー)	43,441	31,367	△ 27.8
11 サンデロ(ルノー)	36,849	30,221	△ 18.0
12 カムリ(トヨタ)	34,117	30,136	△ 11.7
13 プリオラ(ラーダ)	47,818	28,507	△ 40.4
14 RAV 4(トヨタ)	38,919	27,102	△ 30.4
15 アルメーラ(日産)	46,225	25,977	△ 43.8
16 ラピッド(シュコダ)	19,975	24,547	22.9
17 オン・ドール(ダットサン)	11,414	23,643	107.1
18 オクタビア A7(シュコダ)	35,292	21,373	△ 39.4
19 スポーテージ(起亜)	30,606	20,751	△ 32.2
20 エクストレイル(日産)	23,573	20,502	△ 13.0
21 パトリオット(ウアズ)	21,056	19,950	△ 5.3
22 ニュー・シード(起亜)	29,758	19,268	△ 35.3
23 ix35(現代)	34,814	19,086	△ 45.2
24 CX-5(マツダ)	24,953	17,681	△ 29.1
25 アウトランダー(三菱自動車)	28,969	16,294	△ 43.8

(出所)表1に同じ

<2016 年も市場は縮小傾向の見通し>

2016 年の市場動向については、2015 年に引き続き鈍化する、という見方が一般的だ。アフトスタトのセルゲイ・ウダロフ副社長は、2016 年の予想販売台数を 120 万～150 万台としている（「ベドモスチ」紙 1 月 15 日）。同副社長は、ロシア経済の低迷や不安定な為替動向などをさらなる市場縮小の主要因として挙げている。また、AEB 自動車製造者委員会のヨルグ・シュライバー委員長（マツダ・モーター・ルス社長）は、政府による自動車購買奨励策が 2016 年も継続される前提で、2016 年の予想販売台数を前年比 4.7%減の 153 万台とする見通しを発表している（AEB プレスリリース 1 月 14 日）。この数字は、2008 年のリーマン・ショック以降で販売台数が最も落ち込んだ 2009 年（147 万台）に近い数字になっている。

このような状況下で、2016 年も引き続き政府による自動車購買奨励策が継続される予定だ。2016 年 1 月 23 日付連邦政府指示第 71-r 号「2016 年の自動車産業支援プログラムの承認について」によると、政府は 2016 年に約 500 億ルーブル（約 750 億円、1 ルーブル＝約 1.5 円）の予算を投じ（2015 年は 430 億ルーブル）、自動車購買意欲の向上と国内自動車産業の支援を目的に、廃車処理・新車買い替え補助プログラムや消費者向け自動車ローンの金利補助などを継続することになっている。

カザフスタン(生産・販売):乗用車の販売と生産、縮小に歯止めがかからず

2016年05月23日 タシケント事務所(下社学)

カザフスタンにおいて、乗用車の販売と生産の縮小に歯止めがかからない。割安感のあるロシアからの自動車流入が、国内販売と生産に打撃を与え続けている。政府は販売支援策を導入しているが、回復には至っていない。

<2015年の新車販売は4割の減少>

公式ディーラー団体であるカザフスタン自動車ビジネス協会(AKAB)によると、2015年の乗用車新車販売台数は前年比40.4%減の9万7,446台にとどまった。2014年の販売台数も、2009年以来となる前年割れだった。2015年1月にユーラシア経済連合(EEU)が発足してロシアとの往来が容易になったことに加え、2014年第4四半期から2015年第3四半期にかけてロシア通貨ルーブルがカザフスタン通貨テンゲに比べ大幅に安くなったことにより、割安感のあるロシアに出向いてモノを買う動きが定着したためだ。

AKABによると、2015年5月に導入された、カザフスタン国内を走行する自動車が満たすべき仕様を定めた規定(2015年3月26日付投資発展相代行規定第342号)で、ユーロ4およびEEUの前身である関税同盟の「車両の安全に関する技術規則」を満たしていないEEU原産車の輸入が禁止された効果で、該当する自動車の輸入台数は減少したとみられる。

2015年4月に実施された、商業銀行を通じた自動車ローンの金利を補填(ほてん)する販売支援策によって、支援の対象となる国産車の販売台数が若干底上げされたようだが、2016年に入っても1~2月の新車販売台数が前年同期比59%減の6,991台と、公式ディーラーの新車販売は回復のめどが立っていない。

<乗用車生産も7割近い落ち込み>

2015年のカザフスタンの乗用車生産台数は前年比66.5%減の1万2,450台と、大幅に落ち込んだ(表参照)。貨物自動車も35.3%減の1,660台に縮小した。AKABは2014年までメーカー別の生産台数をウェブサイト上で発表していたが、2015年分は一般公開していない。ジェットロが複数の報道から推計したところ、コスタナイ市のアグロマシホールディングとサルリアルカアフプロムの乗用車生産台数は32.4%減の5,650台、ウスチカメノゴルスク市のアジアアフは76.4%減の6,800台と、それぞれ激減したようだ。新車販売台数の落ち込みと同様に、ロシアからの安価な自動車の大量輸入によって、国産車製造が苦境に立たされているとみられる。

カザフスタンのメーカー別自動車生産台数

(単位:台)

	2014年	2015年	2016年 1~3月
乗用車	37,157	12,450	428
アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロム(注1)	8,354	5,650	n.a.
トヨタ・フォーチュナー	750	n.a.	n.a.
吉利	733	n.a.	n.a.
現代	3,424	n.a.	n.a.
アジアアフト(注2)	28,803	6,800	n.a.
貨物自動車	2,567	1,660	247
カマズエンジニアリング	1,121	n.a.	n.a.
ヒュンダイオートトランス	618	n.a.	n.a.
カラガンダ州企業	3	n.a.	n.a.
アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロム(注1)	87	100	n.a.
セムアズ	738	n.a.	n.a.

(注1)アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロムは同じ敷地内にある工場。コスタナイ市に2003年設立。コンバイン、播(は)種機などの農業機械のほか、双竜(韓国)、ZAZ(ウクライナ)、イベコ(イタリア)、プジョー(フランス)、吉利(中国)、現代(韓国)、トヨタのフォーチュナーなどを生産。

(注2)アジアアフトはウスチカメノゴルスク市に2002年設立。シュコダ(チェコ)、シボレー(米国)、ラーダ(ロシア)、起亜(韓国)などを生産。

(出所)カザフスタン自動車ビジネス協会(AKAB)、各種報道を基に作成

<中東・アフリカ>

トルコ(生産)(1):自動車生産は約136万台と過去最高を記録ー2015年の生産・販売動向(1)ー
2016年03月22日 イスタンブール事務所(中島敏博)

2015年にトルコで生産された自動車は、前年比16.1%増の135万8,796台と過去最高を記録した。うち乗用車は7.9%増の79万1,027台だった。輸出は12.1%増の99万2,335台と台数では過去最高だったが、金額では前年比減となった。生産における輸出車の比率は73.0%だった。連載の前編。

<前年比16.1%増、停滞から脱出>

自動車工業協会(OSD)によると、2015年の自動車生産台数は前年比16.1%増の135万8,796台となった(表1参照)。国内販売、輸出ともに好調だったことで、2012年から続いていた停滞傾向から脱し、過去最高だった2011年の119万台を超えた。生産全体の58.2%を占める乗用車は7.9%増となる79万1,027台で、商用車が29.9%増の56万7,769台と大きく伸びた。

表1 自動車生産、輸出台数 (単位:台、%)

	2013年		2014年		2015年	
		前年比		前年比		前年比
生産	1,125,534	4.9	1,170,445	4.0	1,358,796	16.1
乗用車	633,604	9.8	733,439	15.8	791,027	7.9
商用車	491,930	△0.8	437,006	△11.2	567,769	29.9
輸出	828,471	13.5	885,180	6.8	992,335	12.1
乗用車	484,504	17.3	581,993	20.1	604,683	3.9
商用車	343,967	8.5	303,187	△11.9	387,652	27.9
生産における 輸出車比率	73.6	—	75.6	—	73.0	—

(出所)自動車工業協会(OSD)

商用車では、大型トラックが前年比6.2%増だったが、小型トラックが41.9%増、ピックアップトラックが31.3%増となり、バスは大型、中型、小型がそれぞれ36.4%増、33.9%増、32.9%増で、大型トラックを除く全ての生産台数が3割以上の大幅な増加となった(表2参照)。フィクリ・ウシュク科学・工業・技術相は「トルコは、バスおよび小型商用車の生産台数ではEUとトルコを合わせた圏域の首位に、トラックでも2位に躍り出た」と述べた。

表2 車種別生産台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	2015年	構成比	
				構成比	前年比
乗用車	633,604	733,439	791,027	58.2	7.9
商用車	491,930	437,006	567,769	41.8	29.9
大型トラック	25,587	29,169	30,968	2.3	6.2
小型トラック	4,495	3,432	4,870	0.4	41.9
ピックアップトラック	410,556	357,219	468,933	34.5	31.3
大型バス	8,345	6,442	8,789	0.6	36.4
中型バス	5,197	5,324	7,131	0.5	33.9
小型バス	37,750	35,420	47,078	3.5	32.9
合計	1,125,534	1,170,445	1,358,796	100.0	16.1

(出所)表1に同じ

<輸出も過去最高、金額では減少>

2015年のトルコからの輸出の総額は前年比8.7%減の1,439億ドルとなり、最大品目の自動車関連も金額では減少している。自動車分野の輸出総額の7割以上がEU向けとなっていることから、トルコ・リラ安の影響を強く受けたことによる。OSDによると、2015年の自動車輸出台数は前年比12.1%増の99万台と過去最高だったが、金額では2.1%減の129億7,530万ドルだった(表3参照)。自動車部品も9.1%減となる86億4,350万ドルにとどまった。

表3 自動車関連(部品を含む)の輸出額 (単位:100万ドル、%)

	2013年	2014年	2015年	2015年	
				構成比	前年比
自動車合計	12,491.6	13,259.5	12,975.3	60.0	△ 2.1
乗用車	6,855.5	7,258.4	6,882.0	53.0	△ 5.2
大型・軽商用車	3,919.4	4,201.9	4,263.8	32.9	1.5
大型バス	937.8	986.0	1,024.1	7.9	3.9
中・小型バス	147.8	97.7	130.2	1.0	33.3
その他の自動車	631.2	715.5	675.3	5.2	△ 5.6
自動車部品合計	9,065.0	9,504.0	8,643.5	40.0	△ 9.1
スペアパーツ	7,174.0	7,773.1	7,115.0	82.3	△ 8.5
タイヤなどゴム製品	1,130.0	1,126.7	961.5	11.1	△ 14.7
エンジン	319.3	171.9	221.9	2.6	29.1
バッテリー	306.5	289.1	220.6	2.6	△ 23.7
セーフティーガラス	135.2	143.2	124.6	1.4	△ 13.0
合計	21,556.6	22,763.5	21,618.9	100.0	△ 5.0

(出所)表1に同じ

トルコ輸出業者会議(TIM)によると、自動車関連の主要輸出先はドイツ、英国、フランス、イタリアを中心とするEUで、全体の76.0%を占める。トルコ産の自動車は、販売台数では欧州でのシェア6位だ。輸出額は多くの国でマイナスとなったが、イタリア、英国、スペインでは増加した(表4参照)。国別では最大の伸びとなったのが米国で65.2%増だった。一方、最大のマイナスになったのはロシアで、2014年から続く欧米による経済制裁による景気低迷が大きく影響し64.6%減だった。トルコは低迷しているロシア市場の自動車・同部品の代替輸出先として、アゼルバイジャンや経済制裁解除後のイラン向けの輸出拡大を狙っている。

表4 自動車・同部品の国別輸出額 (単位:1,000ドル、%、ポイント)

	2013年	2014年	2015年			
			構成比	前年比	寄与度	
総額	21,303,172	22,269,926	21,156,308	100.0	△ 5.0	△ 5.0
EU	14,782,604	16,425,462	16,075,742	76.0	△ 2.1	△ 1.6
ドイツ	3,051,459	3,665,132	3,296,081	20.5	△ 10.1	△ 1.7
英国	2,119,781	2,449,075	2,656,586	12.6	8.5	0.9
フランス	2,402,600	2,378,489	2,110,145	10.0	△ 11.3	△ 1.2
イタリア	1,709,410	1,763,332	1,870,944	8.8	6.1	0.5
スペイン	771,733	968,010	1,086,468	5.1	12.2	0.5
ベルギー	971,661	1,043,300	992,336	4.7	△ 4.9	△ 0.2
米国	760,773	471,550	778,788	3.7	65.2	1.4
スロベニア	508,986	556,811	620,253	2.9	11.4	0.3
ルーマニア	575,586	536,906	499,955	2.4	△ 6.9	△ 0.2
イスラエル	416,994	542,789	498,428	2.4	△ 8.2	△ 0.2
オランダ	486,835	468,778	473,683	2.2	1.0	0.0
ポーランド	423,324	478,045	455,908	2.2	△ 4.6	△ 0.1
スウェーデン	307,589	362,074	316,744	1.5	△ 12.5	△ 0.2
モロッコ	257,795	271,476	302,481	1.4	11.4	0.1
ロシア	1,160,435	793,920	281,205	1.3	△ 64.6	△ 2.3
オーストリア	240,937	300,366	243,042	1.1	△ 19.1	△ 0.3
エジプト	188,734	302,297	225,943	1.1	△ 25.3	△ 0.3
デンマーク	187,292	229,058	223,437	1.1	△ 2.5	△ 0.0
アルジェリア	463,133	351,657	220,453	1.0	△ 37.3	△ 0.6
イラク	226,783	229,060	184,025	0.9	△ 19.7	△ 0.2
日本	84,836	33,253	35,651	0.2	7.2	0.0

(注)EUはキプロスを含まないEU27カ国。

(出所)トルコ輸出業者会議(TIM)

<主要メーカーが相次いで新型車を導入>

輸出を主要メーカー別にみると、トルコで生産を行っている13社全体では、オヤク・ルノーが前年比4.8%増の27万299台で首位、次いでフォード・オトサン、2014年に3位に躍り出た現代・アッサンと、上位3社は前年と変わらなかった(表5参照)。5位のトヨタはロシア向け輸出急減の影響もあり、25.2%減の大幅な減少となった。

表5 完成車メーカー別輸出台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	2015年		
			前年比	前年比	前年比
オヤク・ルノー	266,508	257,992	△ 3.2	270,299	4.8
フォード・オトサン	208,722	187,921	△ 10.0	252,571	34.4
現代・アッサン	85,500	179,793	110.3	201,276	11.9
トファッシュ・フィアット	160,309	142,234	△ 11.3	173,743	22.2
トヨタ	86,908	109,517	26.0	81,962	△ 25.2
メルセデスベンツ	5,331	3,438	△ 35.5	4,252	23.7
ホンダ	2,121	1,560	△ 26.4	2,220	42.3
マン	898	937	4.3	1,493	59.3
アナドル・いすゞオート	770	748	△ 2.9	291	△ 61.1
オトカル	620	580	△ 6.5	720	24.1
テムサ	663	423	△ 36.2	441	4.3
カルサン	10,120	37	△ 99.6	3,067	8,189.2
ビー・エム・シー	1	0	△ 100.0	0	0.0
合計	828,471	885,180	6.8	992,335	12.1

(出所)表1に同じ

首位のルノー（トルコのオヤク・グループとの合弁企業）は、2009年に生産を終えた「メガーヌ・セダン」の新型モデルを2016年に生産再開し、ブルサ工場の生産台数を36万台に拡張する予定だという。また、3位の現代・アッサン（トルコのキバル・グループとの合弁）も、2014年に導入を発表した「i20アクティブ」の第1号車を2015年12月に生産し、本格的な増産体制に入った。これによって、同社イズミット工場の年間生産台数は22万6,000台に増えることになる。

2015年に輸出で4位だったトファシュ（フィアットとトルコのコチ・グループとの合弁）は2015年9月に、約15億ドルを投資した新型セダン「エーゲ」を導入した。同車はステーションワゴンおよびハッチバックとして製造され、40カ国以上に輸出される予定だという。メルセデス・ベンツ・トルコも2016年2月に1億1,300万ユーロを投資し、アクサライのトラック製造工場の生産能力を倍増する計画を発表した。同工場は2015年に過去最高となる1万9,866台のトラックを製造し、今後3年間で3万4,000台の増産を見込んでいる。

日系企業ではトヨタが2013年に導入した新型「カローラ」に続いて、2016年末から小型スポーツ用多目的車（SUV）の生産を開始すると発表した。投資額は約3億5,000万ユーロで、欧州を中心に中東・北アフリカ（MENA）地域など53カ国に輸出する予定だという。その約半分は、トルコでは初めての現地生産によるハイブリッド車となる。これによってトヨタ・アダパザル工場での生産台数は、現在の年間約15万台から28万台規模まで増えるという。2015年10月には、住友ゴムのチャンクル工場がエルドアン大統領臨席の下、落成、生産を開始するなど、トルコにおける日系自動車企業は活発な活動を続けている。

トルコ(販売)(2):自動車販売も過去最高、経済成長を牽引—2015年の生産・販売動向(2)—

2016年03月23日 イスタンブール事務所(中島敏博)

2015年のトルコの自動車販売も、生産・輸出台数と同じく、前年比25.2%増の101万1,194台と過去最高を記録した。うち輸入車が25.5%増の65万8,690台、国内販売における輸入車の比率は65.1%だった。トルコは例年、国内販売における輸入車の比率が6割前後を占めることで知られている。自動車販売の増加はトルコの経済成長を牽引した。連載の後編。

<商用車の販売が急増>

自動車販売業者協会(ODD)によると、2015年の国内販売(小売り)は、乗用車(23.5%増、72万5,596台)、軽商用車(34.4%増、24万2,421台)を合わせた販売台数が前年比26.1%増の96万8,017台だった。バス、トラックなど中・大型車両4万3,177台の販売を合わせると全体では前年比25.2%増の101万1,194台となり、2014年から20万台以上増加した計算になる(表参照)。

	2013年		2014年		2015年	
		前年比		前年比		前年比
国内販売	893,124	9.2	807,486	△ 9.6	1,011,194	25.2
国内生産車	277,515	△ 9.3	282,655	1.9	352,504	24.7
輸入車	615,609	20.3	524,831	△ 14.7	658,690	25.5
国内販売における 輸入車比率	68.9	—	65.0	—	65.1	—

(出所)自動車工業協会(OSD)

乗用車ではセダントタイプが売れ筋で、乗用車全体の48.5%(35万1,598台)を占める。続いてハッチバック31.5%(22万8,409台)、スポーツ用多目的車(SUV)が14.7%(10万6,369台)の順。また、商用車はバンが主流で、軽商用車全体の71.3%(17万2,788台)を占め、軽トラックが11.8%(2万8,599台)、ミニバスが10.7%(2万5,923台)、ピックアップが6.2%(1万5,111台)となっている。

商用車販売急増の背景には、「K証明」と呼ばれる商用利用のための自動車購入に必要な証明書の取得が簡易化されたことと、2015年5月に商用車買い替えの際の特別消費税免税措置(2015年だけの時限措置)が制定された影響がある。トルコ市場の小型商用車は、税率の高い乗用車の代替または兼用として流通するケースが多く、課税動向の影響を受けやすい。

<乗用車販売の売れ筋はディーゼル車>

自動車販売をエンジン規模でみた場合、1600cc以下の乗用車が全体の95.9%を占めて24.5%増となり、1600cc超2000cc未満(構成比3.2%)は2.5%増、2000cc以上(0.9%)は9.4%増だった。1600cc以下の乗用車の比率が高い背景には、自動車に対する高い課税の問題がある。特に奢侈(しゃし)税である特別消費税(SCT)は高率で、2014年1月の増税の結果、1600cc以下の乗用車は45%、1600cc超2000cc未満は90%、2000cc以上は145%などとなっている。トルコではこのSCT課税後に、さらに付加価値税(VAT)18%も課税される。この高税率が人口約7,800万を擁し、平均年齢が31歳と若く、GDPでは世界18位(2014年)にあるにもかかわらず、自動車販売の伸びを限定的なものとしている。

なお、電気自動車は85キロワット（kW）以下のものが38台、121kW以上のものが82台、計120台販売されたにすぎないが、前年の計47台からは増加しており、公共部門への販売が主体と伝えられている。

2015年に販売された乗用車で、ディーゼル車（44万8,304台）のシェアは前年の62.4%から61.8%に縮小したが、伸び率は22.3%増だった。トルコはガソリンに対する高税率でも知られており、ガソリンの小売価格が世界で最も高い国の1つとされている。また自動車の走行距離も長く、車体価格が高くて、ランニングコストを低く抑えられるディーゼル車の人気が高まっている。

また、トルコで普及している自動車はマニュアル車が主体だが、新車販売におけるオートマチック車（36万2,108台）のシェアは44.8%から49.9%に拡大し、前年比37.8%増だった。

<VWが販売首位を維持>

メーカー別の販売台数を「乗用車のみ」で見ると、フォルクスワーゲン（VW）が2013年来首位を堅持し、2位がルノーで、両ブランドで市場全体の28.8%を占める（添付資料参照）。次いで現代、トヨタ、フィアット、フォード、オペル、ダチアの順。日系メーカーの順位は、4位のトヨタに次いで日産（11位）、ホンダ（17位）、マツダ（21位）、スバル（23位）、三菱自動車（25位）、スズキ（32位）となっている。軽商用車ではフォード、フィアットが突出しており、両ブランドでマーケットシェアの55.1%を占める。フォードは乗用車のみだとルノーを下回るが、軽商用車も入れた合計では2位に浮上する。

2015年のトルコの経済成長は、個人消費、特に自動車販売増に牽引されたといわれる。その背景としては、2014年の冷え込みの反動、2015年11月の総選挙の結果が政治の安定感を醸し出した、といった要因が伝えられている。また、トルコ人は一般的に資産防衛手段として、為替やインフレ不安のある貯蓄ではなく、不動産、自動車などの耐久消費財に投資する傾向がある。2015年はトルコ・リラと金価格が下落し、また自動車ローンが組みやすくなったことが、自動車購入を加速させたともいわれる。特にトルコの消費者は年後半の販売キャンペーンを待って新車を購入する傾向があり、11月、12月にかけて販売が急増した。

ジェトロ「通商弘報」添付資料

販売台数上位15社(2015年)

(単位:台、%)

メーカー	乗用車					軽商用車					合計				
	国産	輸入	合計	構成比	前年比	国産	輸入	合計	構成比	前年比	国産	輸入	合計	構成比	前年比
フォルクスワーゲン	0	107,401	107,401	14.8	26.9	0	31,642	31,642	13.1	31.8	0	139,043	139,043	14.4	28.0
フォード	3,817	43,341	47,158	6.5	26.5	67,454	4,028	71,482	29.5	44.3	71,271	47,369	118,640	12.3	36.6
ルノー	69,063	32,683	101,746	14.0	13.0	0	15,617	15,617	6.4	79.2	69,063	48,300	117,363	12.1	18.9
フィアット	42,122	5,241	47,363	6.5	19.8	53,055	9,072	62,127	25.6	25.3	95,177	14,313	109,490	11.3	22.8
現代	24,967	25,164	50,131	6.9	11.6	0	1,612	1,612	0.7	3.0	24,967	26,776	51,743	5.3	11.3
トヨタ	37,047	10,949	47,996	6.6	39.8	0	2,928	2,928	1.2	75.3	37,047	13,877	50,924	5.3	41.5
オペル	0	47,000	47,000	6.5	19.7	0	0	0	0.0	0	0	47,000	47,000	4.9	19.7
ダチア	0	37,257	37,257	5.1	33.6	0	7,555	7,555	3.1	15.0	0	44,812	44,812	4.6	30.0
メルセデス・ベンツ	0	30,333	30,333	4.2	31.3	0	8,457	8,457	3.5	5.3	0	38,790	38,790	4.0	24.6
プジョー	0	22,808	22,808	3.1	34.0	3,391	8,212	11,603	4.8	63.5	3,391	31,020	34,411	3.6	42.7
BMW	0	31,221	31,221	4.3	19.3	0	0	0	0.0	0	0	31,221	31,221	3.2	19.3
シトロエン	0	16,520	16,520	2.3	14.8	5,239	6,511	11,750	4.8	46.4	5,239	23,031	28,270	2.9	26.1
日産	0	26,421	26,421	3.6	36.0	0	7	7	0.0	△ 97.5	0	26,428	26,428	2.7	34.2
シュコダ	0	22,107	22,107	3.0	52.1	0	0	0	0.0	0	0	22,107	22,107	2.3	52.1
アウディ	0	20,279	20,279	2.8	13.9	0	0	0	0.0	0	0	20,279	20,279	2.1	13.9
合計	187,881	537,715	725,596	100.0	23.5	135,199	107,222	242,421	100.0	34.4	323,080	644,937	968,017	100.0	26.1

(出所)自動車販売業者協会(ODD)

イスラエル(販売):2015年の新車販売は過去最多の25万台超

2016年04月18日 テルアビブ事務所(高木啓)

2015年の新車販売台数は前年比6.2%増の25万4,748台と、過去最多の年間売り上げを記録した。メーカー別では韓国の起亜が、小型車とスポーツ用多目的車(SUV)の好調な売れ行きに牽引され、4年連続して首位だった現代を抜いた。

<起亜はSUV「スポーテージ」と小型車「ピカント」が好調>

2015年のメーカー別の新車販売台数をみると、上位3社は前年と同じメーカーがランクインしているが、前年3位だった起亜がトヨタ、現代を抜いて1位となった(表参照)。SUV「スポーテージ」や小型車の「ピカント」が好調で、販売台数は前年比27.8%増の3万3,703台だった。2位の現代は、主力モデルの小型車「i10」、中型セダン「i35」が引き続き好調だったが、販売台数は前年とほぼ変わらず3万1,250台にとどまり、首位から後退した。

3位のトヨタは、主力車種の「カローラ」の販売台数が、前年比11.4%減と落ち込んだものの、小型車の「ヤリス」(前年比53.1%増)、「オーリス」(38.9%増)などが大幅に伸びて、全体として8.3%増の3万729台を記録した(添付資料参照)。

メーカー別新車販売台数(2015年) (単位:台、%)

	メーカー/ブランド	2014年	2015年	2015年	
				シェア	前年比
1	起亜	26,365	33,703	13.2	27.8
2	現代	31,376	31,250	12.3	△0.4
3	トヨタ	28,385	30,729	12.1	8.3
4	マツダ	17,090	17,057	6.7	△0.2
5	三菱自動車	13,141	16,121	6.3	22.7
6	シュコダ	14,289	16,083	6.3	12.6
7	日産	10,016	12,345	4.8	23.3
8	スズキ	13,799	12,277	4.8	△11.0
9	ルノー	9,436	9,337	3.7	△1.0
10	フォルクスワーゲン	7,637	7,939	3.1	4.0
12	スバル	4,330	7,625	3	76.1
16	ホンダ	8,427	5,403	2.1	△35.9
24	いすゞ	1,584	1,584	0.6	0.0
合計(その他の車種を含む)		239,771	254,748	100	6.2

(注)トヨタはレクサスブランド、日産はインフィニティブランドをそれぞれ含む。

(出所)イスラエル自動車輸入業者協会

<公共交通インフラ不足し渋滞が深刻化>

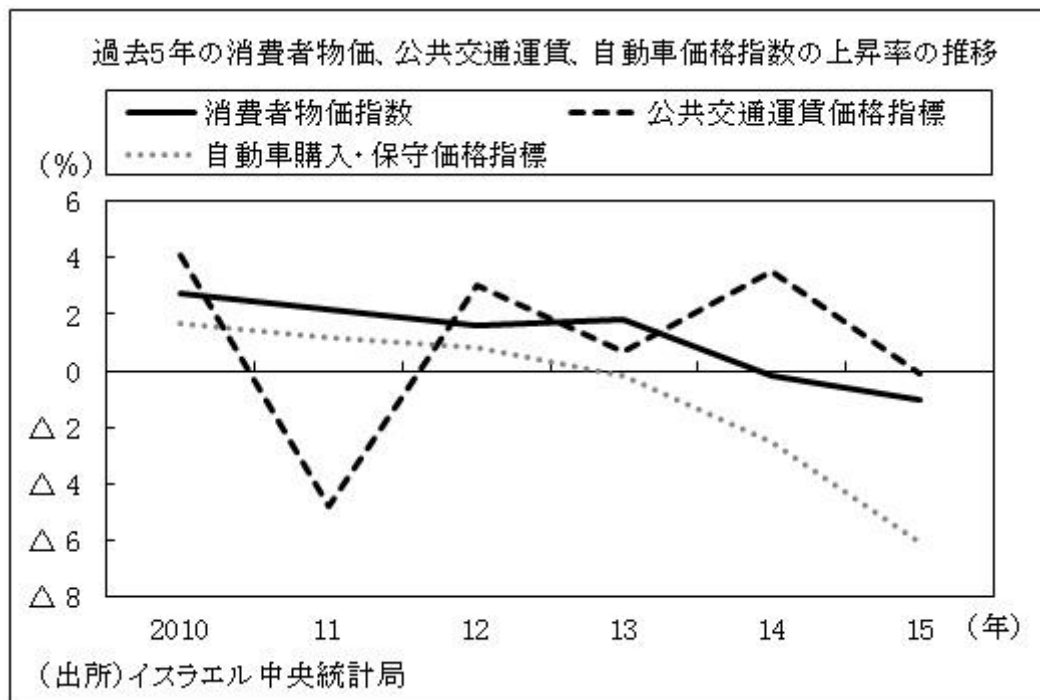
鉄道網が十分に発達していないイスラエルでは、通勤手段はバスもしくは自動車が主となる。しかし、増加し続ける新車販売により、一般道の渋滞や混雑は深刻化しており、当地の道路整備を手掛ける大手企業のネティベイ・イスラエルは「このまま自動車の普及が進めば、国内の幹線道路は完全にまひしてしまう懸念があり、道路・鉄道の整備を急速に進める必要がある」と指摘する。

主要商業都市テルアビブでは、2015年夏から市内と郊外を結ぶ地下鉄の工事を開始、一部の主要道路

の通行止めなどで、周辺道路は混雑が深刻化している。

NPO 団体「Transportation Today&Tomorrow」が、国内の路線バスの使用について行った世論調査によると、乗客の間では、運行本数不足、車内の混雑、遅延などに悩まされているという。路線バスでの通勤は効率が悪く、各自のスケジュールに合わせた自家用車もしくは社用車で通勤が一般的で、社員にリース車を貸与している民間企業が多い（2014年8月28日記事参照）。

イスラエル中央統計局の発表では、過去3年において、公共交通機関の運賃が上昇傾向なのに対し、新車の購入および保守価格は下がっている（図参照）。



<自動車購入の税金を手放せない政府>

税務局は日刊経済紙「ザ・マーカ」の取材に対して、「2009年に導入した『グリーン車両税』に伴い、小型車や排気の少ない車両の販売台数が大幅に拡大していることが、乗用車の値下げに結び付いている」と指摘している。

イスラエル財務省の発表によると、2014年における自動車購入に伴う年間の税金は103億シェケル（約2,987億円、1シェケル=約29円）であり、同年国家予算に基づく年間税金総額の約4%を占めているという。

ある当地メディアは、新車販売に伴う税金について、「国にとって手放し難い収入源であり、渋滞の解決策の取り組みが遅れている1つの要因ではないか」というコラム記事を掲載している。2016年の公共交通機関のインフラ整備は引き続き進むものの、年内に改善する見通しはなく、国民は引き続き自家用車に頼らざるを得ない状況が続くそうだ。

一方で、最多を記録した新車販売について、日刊経済紙「グローブス」は、外国企業の進出など投資が

相次いだことが背景にあると分析しており、今後のイスラエルへの投資動向が新車販売台数に反映されるのではないかとみている。

ジェトロ「通商弘報」添付資料

日本メーカーの主要車種別販売台数

(単位:cc、台)

メーカー	車種	排気量(注1)	販売台数		製造国(注2)	備考
			2014年	2015年		
トヨタ	オーリス	1598～1798	2,802	3,893	英国	ハイブリッドモデルを含む
	アベンシス	1987	287	243	英国	
	アイゴ	998	145	1	チェコ	
	カローラ	1598	13,694	12,129	トルコ	
	カムリ	2494	404	88	米国	ハイブリッドモデルを含む
	CT200H	1798	250	315	日本	「レクサス」ブランド
	ハイラックス	2494～2982	701	677	タイ	
	ランドクルーザー	2755～3956	852	1,227	日本	
	プリウス	1798	1,827	1,660	日本	「プリウス+」モデルを含む
	RAV4	1987	1,424	1,772	日本	
	ヴェアノ	1329～1798	2,032	2,394	日本、トルコ	「S」モデルを含む
ヤリス	1329～1497	3,216	4,924	フランス	ハイブリッドモデルを含む	
マツダ	2	1498	2,377	3,646	日本、タイ	
	3	1496～1998	8,365	8,173	日本	
	5	1999	697	613	日本	
	6	1998～2488	1,887	1,524	日本	
	CX-5	1998～2488	3,764	3,093	日本	
日産	アルメーラ	1598	0	1,476	メキシコ	2015年販売開始モデル
	ジューク	1598～1618	2,467	1,928	英国	
	ミクラ	1198	4,514	4,783	インド	
	NV200	1461	249	344	スペイン	
	キャシュカイ	1197～1598	2,043	2,501	英国	
スズキ	アルト	996	2,837	2,008	インド	
	グランドピタラ	1586～2393	393	895	日本、ハンガリー	
	スプラッシュ	1242	1,114	1,189	ハンガリー	
	スイフト	1242	1,279	1,312	ハンガリー	
	SX4	1586	8,175	6,316	ハンガリー	「CROSSOVER」モデルを含む
ホンダ	アコード	1997～2354	557	321	日本	
	シビック	1798	3,384	3,154	英国、トルコ	
	CR-V	1997	818	728	英国	
	インサイト	1339	1,483	59	日本	
	ジャズ	1198～1339	2,181	1,136	日本、英国	ハイブリッドモデルを含む
三菱自動車	L200	2477	430	560	タイ	
	アトラージュ	1193	4,116	5,339	タイ	
	スペーススター	999～1193	3,759	2,788	タイ	
	ランサー	1590～1798	516	1,675	日本	
	アウトランダー	1998～2268	4,115	5,316	日本	
	パジェロ	3200	205	398	日本	
スバル	フォレスター	1995～1998	857	1,100	日本	
	インプレッサ	1600～1995	3,230	5,642	日本	「XV」モデルを含む
	レガシィ	1994～2498	219	865	日本	「B4」モデルを含む
いすゞ	D-MAX	2499	1,584	1,584	タイ	

(注1)2015年販売車種対象値。

(注2)イスラエル自動車輸入業者協会発表に基づく。

(出所)イスラエル自動車輸入業者協会

ケニア(販売):2015年の新車販売台数は12.7%増、過去最高にー2016年は2万台の大台乗せか

二

2016年02月15日 ナイロビ事務所(島川博行)

ケニア自動車工業会(KMI)によると、2015年の新車販売台数は前年比12.7%増の1万9,501台で過去最高だった。2016年の新車販売台数は、控えめにみても2万台の大台乗せを達成する見通しだ。メーカー別販売台数では、いすゞが30.1%増でシェア32.4%となり、他を圧倒する存在感だ。

<トラック需要拡大で販売台数の半分は商用車>

過去最高を記録した自動車の販売台数増加の要因としては、国内各地で進む大型インフラ建設や民間の住宅・商業施設開発に必要な建設資材などを運ぶ大型トラックの需要が拡大したことなどが挙げられる。また近年、卸・小売業の成長に伴って、一般消費財を輸送する小型トラックの需要も拡大している。

販売が好調だったトラックやピックアップなどの商用車は、コンプリートノックダウン(CKD)生産によって国内で組み立てられている。商用車の販売台数は2014年の8,097台から14.7%増の9,287台と増加し、販売台数全体の47.6%と約半分のシェアを占めた。日本ブランドのCKD生産では、いすゞを取り扱う「ゼネラルモーターズ・イーストアフリカ(GMEA)」や、トヨタ、三菱ふそう、日野を取り扱う「自動車組立連合(AVA)」がある。

<いすゞのシェアは32.4%、日系だけで73.4%に>

メーカー別販売台数シェアは、いすゞ32.4%、トヨタ17.6%、三菱16.2%、タタ6.2%、フォード4.4%だった(表参照)。日系メーカーの販売台数は2014年の1万3,283台から9%増の1万4,485台と増加し、販売台数全体の74.3%を占めた。特に、いすゞが前年比30.1%増の6,321台となり、シェアを32.4%に伸ばした。GMEAに出資している伊藤忠商事ナイロビ事務所の加藤徹也所長は好調の要因として、「ケニア・シリング建ての販売を継続しながら、工場の生産性を改善しつつ、価格を据え置いたことが消費者に評価された」と分析している。

メーカー別の新車販売台数

(単位:台、%)

	メーカー	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年		シェア	前年比	うち 商用車	
						シェア	うち 商用車				
1	いすゞ	2,849	3,165	3,658	4,860	28.1	3,833	6,321	32.4	30.1	5,015
2	トヨタ	2,969	3,060	3,182	4,065	23.5	1,103	3,440	17.6	△ 15.4	853
3	三菱	1,767	1,523	2,154	2,774	16.0	2,263	3,153	16.2	13.7	2,505
4	タタ	706	782	1,005	1,116	6.5	0	1,210	6.2	8.4	0
5	フォード	332	352	543	579	3.3	0	856	4.4	47.8	0
6	日産	1,238	1,111	1,140	669	3.9	0	605	3.1	△ 9.6	0
7	メルセデス・ベンツ	287	483	564	345	2.0	0	598	3.1	73.3	0
8	日野	0	2	233	686	4.0	594	594	3.0	△ 13.4	593
9	スカニア	248	219	233	239	1.4	30	347	1.8	45.2	169
10	ランドローバー	404	303	170	248	1.4	53	284	1.5	14.5	66
11	スバル	53	101	121	146	0.8	0	265	1.4	81.5	0
12	アイシャ	41	20	57	159	0.9	33	245	1.3	54.1	12
13	シボレー	14	41	39	102	0.6	0	194	1.0	90.2	0
14	フォルクスワーゲン	180	115	134	143	0.8	8	182	0.9	27.3	0
15	マヒンドラ	0	27	112	141	0.8	0	157	0.8	11.3	0
16	エム・アー・エヌ	44	46	36	158	0.9	44	149	0.8	△ 5.7	22
17	現代(CV+PV)	210	180	54	168	1.0	45	141	0.7	△ 16.1	3
18	マルチ	258	151	119	116	0.7	0	134	0.7	15.5	0
19	ベイベン	122	164	183	66	0.4	0	119	0.6	80.3	0
20	ポルシェ	0	0	0	125	0.7	0	102	0.5	△ 18.4	0
合計(その他を含む)		12,186	12,347	14,168	17,299	100.0	8,097	19,501	100.0	12.7	9,287

(注)商用車はCKD。

(出所)ケニア自動車工業会(KMI)「Vehicle Sales for year 2011~2015」を基に作成

<2016年の販売台数は7.7%増の見通し>

GMEA のカバシェ最高経営責任者 (CEO) は当地マスコミの取材に対して、2016年のケニアの新車市場を2万1,000台(7.7%増)と控えめに見通している。ケニア・シリング相場が下落していることや、2015年10月に発行された3ヵ月物短期国債の利回りが21.04%を記録し、商業銀行のローン金利がじわじわと上昇していることなどが伸び率鈍化の要因と考えられる。また、自動車に対する物品税は従来、CIF価格と関税の合計額の20%と規定されていたが、物品税法の改正により2015年12月1日から、製造後3年未満の自動車に一律15万ケニア・シリング(約16万5,000円、Ksh、1Ksh=約1.1円)、3年以上の自動車に一律20万Kshが課されることとなった。ケニア歳入庁(KRA)は、CKD生産の商用車に対しても新たに15万Kshの物品税を課す方向だ。

南アフリカ共和国(生産・販売):2015年の新車販売台数は2年連続減少—輸出をばねに生産台数は60万台を初めて突破—

2016年04月07日 ヨハネスブルク事務所(高橋史)

2015年の新車販売台数は、国内経済の減速により前年比4.1%減の61万7,749台で2年連続の前年割れとなった。景気のさらなる冷え込みが予想される2016年は5年ぶりに60万台を割り込む見通しだ。他方で、2015年の国内自動車生産台数は、輸出の伸びにより前年比8.7%増の61万5,658台となり、初めて60万台を突破した。2016年も生産拡大が見込まれる。

<新車販売台数は4.1%減の62万台弱>

南アフリカ共和国自動車製造者協会(NAAMSA)の発表によると、2015年の新車販売台数は前年比4.1%減の61万7,749台と、2年連続で減少した(表1参照)。NAAMSAの予測67万1,000台を約8%下回り、この1年の南ア経済の減速を反映する結果となった。2016年は南ア経済の低成長、通貨ランド安による物価の上昇を理由に消費者の買い控えがさらに進み、販売台数は前年比8.6%減の56万4,500台と、5年ぶりに60万台を割り込むとの厳しい予想を示した。なお、2015年の新車販売台数のうち乗用車は41万2,670台(前年比6.0%減)、小型商用車は17万4,544台(0.5%増)、中・大型商用車は3万535台(3.2%減)だった。

表1 国内新車販売台数の推移 (単位:台、%)

	2013年		2014年		2015年		2016年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	450,296	1.7	438,942	△ 2.5	412,670	△ 6.0	375,000	△ 9.1
輸入台数	338,592	4.6	318,012	△ 6.1	301,336	△ 5.2	271,000	△ 10.1
小型商用車	167,996	4.9	173,759	3.4	174,544	0.5	161,000	△ 7.8
輸入台数	41,253	6.5	37,052	△ 10.2	34,557	△ 6.7	30,000	△ 13.2
中・大型商用車 (輸入台数含む)	30,924	11.1	31,558	2.1	30,535	△ 3.2	28,500	△ 6.7
合計販売台数	649,216	2.9	644,259	△ 0.8	617,749	△ 4.1	564,500	△ 8.6

(注) 輸入はNAAMSA非加盟製造者については報告値。

(出所) NAAMSA

<シェアトップは36年連続でトヨタ>

メーカー別に乗用車販売台数をみると、主力小型車「ポロ」が好調なフォルクスワーゲン(VW)が9万657台と前年に続き首位を維持したものの、他モデルの販売が伸びず前年比9.8%減となった。2位は前年と同じくトヨタで6万7,129台。カローラの新型種「クレスト」の販売増などにより減少は1.3%にとどまった。前年3位だった現代は3万6,443台で11.6%減となり、4位に転落。逆にフォードは小型スポーツ用多目的車(SUV)「エコスポーツ」が51.5%増と販売を牽引し、4万3,063台(5.4%増)で3位に浮上した。5位はメルセデス・ベンツの2万5,302台(12.9%減)、6位はBMWで2万3,658台(11.2%減)、7位はゼネラルモーターズ(GM)ノイスズが2万880台(17.2%減)と続いた。他の日系メーカーでは、日産が1万6,276台(8.2%減)、ホンダが1万1,064台(8.8%増)、マツダが7,729台(3倍)、スズキが6,354台(0.7%減)、三菱自動車が3,130台(14.6%減)、スバルが1,101台(12.8%減)となった。

小型商用車のメーカー別販売台数では、トヨタが5万1,805台で1位(前年比7.0%減)。次いで、フォードの3万5,084台(17.2%増)、GMノイスズの3万3,012台(2.0%増)、日産の2万8,642台(10.5%

増)と続いている。なお、乗用車、中・大型商用車を合わせた2015年の新車販売のシェアでは、トヨタが前年より0.1ポイント増の19.9%となり、36年連続で首位を守った。2位にVW、3位にフォードが続いた。

<乗用車の輸出台数は約5割増加>

国内の新車販売台数が2年連続で減少した一方で、2015年の生産台数は61万5,658台(前年比8.7%増)と2年連続で増加し、初めて60万台を突破した(表2参照)。NAAMSAは2016年の生産台数を3.9%増の63万9,500台と見込む。国内販売が低迷する中でも、生産台数の増加を牽引しているのは輸出の伸びだ。2015年の乗用車の輸出台数は前年比47.5%増の22万8,459台に上った。

表2 国内生産台数の推移 (単位:台、%)

	2013年		2014年		2015年		2016年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	265,249	△ 3.1	277,530	4.6	341,025	22.9	364,000	6.7
輸出台数	151,893	△ 0.9	154,920	2.0	228,459	47.5	260,000	13.8
小型商用車	248,396	1.4	255,629	2.9	242,974	△ 5.0	246,000	1.2
輸出台数	121,345	△ 1.7	118,585	△ 2.3	102,664	△ 13.4	115,000	12.0
国内生産合計	545,775	△ 0.3	566,131	3.7	615,658	8.7	639,500	3.9

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。

(出所) 表1に同じ

国内で生産している乗用車のうち約7割、小型商用車の4割強をサブサハラアフリカ諸国や欧州などに輸出している。世界的な資源価格の低迷や中国経済減速の影響により、2016年の南ア経済の成長率はゼロ%台と予測されるも、世界経済全体の緩やかな成長の中で、南アからの自動車輸出は拡大が見込まれる。しかし、2008年に南ア政府が発表した「自動車生産開発プログラム(APDP)」で定めた「2020年までに生産台数を120万台まで拡大」の目標達成は困難な状況だ。国内の自動車産業のさらなる育成・発展に向け、政府がAPDPの後継となる2020年以降の政策をどのように打ち出すか、注目される。

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

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20160068>

2015年 主要国の自動車生産・販売動向

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL:03-3582-5544（海外調査部海外調査計画課）

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

禁無断転載