

アフリカ

自動車市場は夜明け間近か

ジェトロ海外調査部中東アフリカ課 関 隆夫

アフリカ諸国には多くの自動車が流入し、メーカー各社の積極攻勢も目立つ。

目立つインドからの乗用車輸入増

一般に、自動車の普及は国民1人当たりGDPが3,000ドルに達してから進むといわれる。アフリカ53カ国（ソマリアを除く）のうち、2014年時点で1人当たりGDPが3,000ドル超の国は17カ国（IMF推計値に基づく）、人口2,500万人以上の国は13カ国だ。1人当たりGDPが3,000ドル超で、人口2,500万人以上の国は5カ国に絞られる（表1）。自動車メーカーにしてみれば、これら5カ国をまず販売強化の軸に据え、投入する車種と生産拠点を検討するのが自然だろう。加えて、周辺国との市場統合が進むなどのスケールメリットが期待できる国も重点国として捉えられる。

国際自動車工業連合会（OICA）によると、アフリカ地域における14年の新車販売は約160万台（全車種）。この10年間は年率3%強のペースで増加した。アフリカ諸国では、中古車市場の存在も大きく、新車を上回る数の中古車が流れ込んでいるとみられる。主な自動車輸出国・地域注からのアフリカ向け輸出額・

台数を見ると、14年はバスなど（10人乗り以上の自動車）が16億2,077万ドル、8万824台、乗用車が176億4,065万ドル、231万493台、貨物自動車が90億3,271万ドル、59万4,144台となっている（いずれも中古車

を含み、ロックダウン生産用部材セットが輸出統計で台数計上される場合はロックダウン生産用も含む）。

12年以降、インドからの乗用車輸入台数増が目立つ他、日本や南アフリカ共和国（以下、南ア）からの輸入も増勢基調にある。欧米、中国、韓国からの輸入が減少したのとは対照的だ（表2）。マルチ・スズキ、日産、トヨタ、ホンダなどは小型車をインド工場から出荷する。インド経由でアフリカに自動車を供給する動きは日系メーカーだけにとどまらない。インドでマルチ・スズキに次ぐ販売シェアを持ち、輸出では首位（13年度）に立つ現代（韓国）も、インドをアフリカ向けの輸出拠点に位置付ける。スズキがグジャラート州で建設中の工場（17年半ば生産開始予定）は、対アフリカ輸出をも狙ったものと伝えられる。乗用車のインドからアフリカへの輸出は今後も増えそうだ。

中古車に目を転じると、現時点での中古車購入層も所得水準向上によって将来的には新車購入層に移行すると見込む豊田通商の動きが注目される。同社はアフリカ各国で新車を扱う。一方、12年には中古車の小売りからアフターサービスまでを手掛ける豊通オートマート・ケニアをオープン。将来に向けた新車需要層の取り込みを図っている。

貨物自動車市場に日本が挑む

貨物自動車では、EUからのアフリカ向け輸出が多い（表3）。主要市場である南アと貿易・開発協力協定を発効済みのEUは、北アフリカ諸国とも地中海連合協定を締結しているため、関税面で有利である。

アフリカ諸国では、消費物資の大半を輸入に頼る。物流については、鉄道輸送の信頼性が低いいため貨物自動車の活躍余地が大きい。これをビジネス機会と捉える自動車メーカー各社が攻勢をかけている。例えば、

表1 アフリカの人口上位国と経済規模（単位：万人、ドル）

国名	人口	1人当たり 名目 GDP
ナイジェリア	17,393.8	3,298.03
エチオピア	9,098.2	575.22
エジプト	8,670.0	3,303.75
コンゴ民主共和国	7,930.1	437.29
南アフリカ共和国	5,400.0	6,482.75
タンザニア	4,766.5	1,005.61
ケニア	4,292.7	1,415.66
アルジェリア	3,870.0	5,531.79
ウガンダ	3,804.0	725.97
スーダン	3,728.9	1,979.54
モロッコ	3,317.9	3,291.25
モザンビーク	2,649.1	629.80
ガーナ	2,621.6	1,474.20

注：網掛けは1人当たり名目GDPが3,000ドル超、人口2,500万人以上の国
 資料：IMF「World Economic Outlook データベース（2015年4月版）」を基に作成

表2 乗用車(HS8703)のアフリカ向け輸出 (単位: 100万ドル, 台)

	金額			台数		
	2012年	13年	14年	12年	13年	14年
合計	18,860.0	18,923.7	17,640.7	2,543,297	2,628,792	2,310,493
日本	1,794.6	1,767.8	1,753.4	235,091	273,352	282,989
米国	2,500.7	2,493.1	2,154.7	287,622	286,578	225,030
EU27	8,696.9	8,852.8	7,991.5	1,142,735	1,084,314	920,584
メキシコ	41.9	32.0	18.4	2,767	1,833	851
韓国	2,809.1	2,286.0	1,914.0	335,730	282,009	231,720
カナダ	229.6	196.4	168.1	49,305	49,809	39,684
タイ	211.9	201.5	326.9	13,586	112,275	28,112
中国	587.2	508.6	427.8	107,946	95,738	78,506
トルコ	395.3	653.9	508.2	42,514	60,325	42,916
アルゼンチン	0.1	0.0	0.1	4	0	1
ブラジル	0.3	0.0	6.7	1,709	0	1,106
インド	1,359.7	1,704.3	1,732.9	311,961	370,193	428,873
南アフリカ共和国	232.8	227.3	637.9	12,327	12,366	30,121

注: 日本は、ノックダウンも含む。EUは2014年11月まで。タイの台数は完成車のみ(ノックダウンはkg単位のため。金額は台数とkg全ての合計)。
資料: 各国通関統計を基に作成

表3 貨物自動車(HS8704)のアフリカ向け輸出 (単位: 100万ドル, 台)

	金額			台数		
	2012年	13年	14年	12年	13年	14年
合計	9,185.7	8,745.3	9,032.7	606,795	602,729	594,144
日本	1,630.4	1,414.6	1,452.3	105,679	122,177	134,367
米国	540.2	469.8	513.2	3,621	3,567	4,453
EU27	2,706.7	2,636.3	2,408.1	161,727	163,938	146,501
メキシコ	16.9	9.9	0.1	1,172	653	8
韓国	443.9	446.6	504.9	44,279	44,675	44,103
カナダ	19.1	12.8	10.4	266	304	218
タイ	337.5	419.6	528.0	34,047	42,932	31,759
中国	1,366.8	1,322.0	1,343.7	127,823	105,310	112,257
トルコ	135.0	165.1	168.6	10,813	13,174	12,616
アルゼンチン	143.2	119.3	123.7	5,991	4,125	4,236
ブラジル	189.8	154.6	161.0	19,984	18,124	16,471
インド	305.8	226.9	260.2	16,143	15,218	15,525
南アフリカ共和国	1,350.3	1,347.8	1,558.4	75,250	68,532	71,630

注、資料: 表2に同じ

アフリカ 15カ国に拠点や代理店などを設けるスカニア(スウェーデン)は、年間販売台数を20年までに12万台(12年比で倍増)にする目標を発表。この中で、アフリカを販売増加の重点地域とし、14年3月からケニアを東アフリカ地域の統括拠点とした。ドイツのMANはエジプトで国営燃料配送会社の車両近代化需要を取り込んだ結果、セミトレーラー300台を受注。南アでは買い替えと拡大需要を確実に押さえて同215台を受注したと発表した(14年9月)。ルノーは15年からの3年間で南アでの市場シェアを現在の2%から5%まで拡大したいと考えていると伝えられる。そのため同社は、南ア国内はもとよりナミビア、ボツワナ、モザンビーク、モーリシャス、ウガンダなどの代理店網の整理統合と強化を図る予定だ。

日本メーカーも負けていない。対アフリカ輸出では金額・台数ともにEUの後塵を拝するものの、台数を順調に伸ばしている。三菱ふそうトラック・バス(戦略車「FUSO」の投入)、いすゞ自動車(南ア生産販

売子会社の出資比率引き上げ)、日野自動車(ケニアで販売サービス拠点設置)、UDトラック(新興国向け大型トラックの南アでの組み立て開始)が、それぞれ一手指したところだ。意外にも、新興国(中韓印)からの貨物自動車の対アフリカ輸出は過去3年、大きな増加は見られない。

現地組み立てが拡大

主要自動車メーカーのアフリカでの生産は従来、南アが中心である。エジプトやケニアで一部車種が生産されている他は、モロッコで欧州市場向け生産があるくらいだった。それが10年以降、継続的な市場拡大や輸出増加に加え、完成車と部品の関税差に着目したメーカーが新たに組み立て生産などを開始。早期の市場獲得をにらんだ動きが出ている。エジプトでは、12年にトヨタ自動車が豊田通商と新たにスポーツ用多目的車(SUV)の組み立てを開始した。ナイジェリアでは、14年に日産が地場スタリオングループに委託してピックアップトラックの組み立て生産を始めた。同年にはルノーがアルジェリアで年間2万5,000台規模の小型車生産を開始。新興メーカーでは、中国の福田汽車がケニアで組立工場を稼働させた。生産するのは、現地で個人経営の乗り合いバスとして使われるワンボックスカータイプだ。他に広州汽車がナイジェリアで組立工場を建設する計画があるという。

モザンビークでは、中国や韓国が協力して組立工場を相次いで操業させている。14年10月には中国の協力を得て初の国産ブランド「マジエジ」が誕生、ピックアップトラックを生産している。11月にはサムヤン自動車が現代の小型車の生産を開始。ゲブーザ大統領(当時)が両工場の開所式に駆けつけた。

自動車各社はアフリカを新興市場として捉え、従来の消極的な取り組み姿勢を転換し始めたように見える。乗用車では、①中古車販売から将来の購入者を囲い込む、②インドを拠点として輸出する、③現地でいち早く組み立て生産を始める、などの工夫が見られる。これまで人口規模や経済力からは十分に魅力的とは映らなかったアフリカ諸国の自動車市場だが、市場の成長を期待する各社の挑戦は既に始まっている。

注: 主な輸出国は2013年の自動車輸出額上位20位を基に欧州諸国をEU27カ国に拡張し、インドと南アフリカ共和国を加えた。