

主要国・地域の自動車生産・
販売動向

2025年7月

2025年10月追記

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部

【免責条項】

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

〈目次〉

《総論 2024 年の世界の自動車市場》	2
＜アジア・大洋州＞	7
中国（生産・販売）：中国、2024 年の自動車生産・販売台数は引き続き増加	7
台湾（生産・販売）：2024 年台湾の EV 販売台数は 3 万台に、一部で調達率規制の影響も	13
韓国（生産・販売）：2024 年の自動車産業は輸出が牽引するも、販売と生産は低迷	20
タイ（生産・販売）：自動車の内需不振を輸出が補えず	30
マレーシア（生産・販売）：2024 年の新車自動車販売は 80 万台突破、電動車拡大の見込み	37
インドネシア（生産・販売）：新車販売が前年比 13.9%減、86 万台に	42
フィリピン（生産・販売）：新車販売は 2 年連続で過去最高を更新	50
ベトナム（販売）：2024 年の新車販売は 49 万台超え、国産 EV や輸入車が増加	56
インド（生産・販売）：インド乗用車市場、2024 年度は国内販売、輸出ともに過去最多	63
オーストラリア（販売）：2024 年の自動車販売、ハイブリッド車への需要高まる	69
＜北米・中南米＞	74
米国（生産・販売）：2024 年米新車販売は新型コロナ禍後最多	74
カナダ（生産・販売）：2024 年カナダ新車販売は前年比 8.2%増、生産は 10%減	83
カナダ（生産・販売）：2024 年 ZEV 新車登録 43.6%増	86
メキシコ（生産・販売）：過去最高水準も、米国関税に懸念	91
メキシコ（生産・販売）：部品産業強靱化の動きが広まる	100
コロンビア（販売）：2024 年の新車販売台数は 7.7%増、電動車が好調	106
ペルー（販売）：2024 年の新車販売台数は前年比 8.5%減	112
チリ（販売）：自動車市場は停滞基調も、xEV 市場は拡大が継続	121
アルゼンチン（生産・販売）：自動車生産、輸出、販売は年前半が不調も、後半に回復	129
ブラジル（生産・販売）：電動車輸入増加への懸念と新自動車政策の段階的な実施	137
＜欧州・ロシア・CIS＞	142
EU（生産・販売）：競争力低下に危機感満ちた 2024 年	142
EU（生産・販売）：EV 巡る政策展開や通商動向に注目	147
英国（生産・販売）：2024 年の新車登録は好調も自家用車は不調、生産は大幅減	153
ドイツ（生産・販売）：ドイツ乗用車生産・新規登録台数ともに減	158
ドイツ（生産・販売）：ドイツ自動車大手 3 社、EV 販売台数で差異	165
フランス（生産・販売）：2024 年の乗用車新車登録台数は 3.2%減、HEV は 36.2%増	170
イタリア（生産・販売）：新車登録台数が微減、HEV は 2 桁成長維持	175
スペイン（生産・販売）：2024 年新車登録台数、前年比 6%減も EV 割合は初の半数超	183

オランダ（販売）：オランダの乗用車販売は2024年に小幅な増加、EVが着実に浸透	190
ベルギー（販売）：2024年新車登録台数、前年比6%減もEV割合は初の半数超	198
スイス（販売）：HEVが3割超、免税措置廃止でBEV減速	202
オーストリア（生産・販売）：新車登録台数が緩やかに増加、EVは減少で普及に遅れ	209
ポーランド（生産・販売）：ポーランドの2024年乗用車新規登録台数、新型コロナ禍前の水準に回復	218
チェコ（生産・販売）：乗用車生産は過去最高、新規登録台数は前年比約5%増	223
ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録台数は増加するも、生産台数減	229
ルーマニア（生産・販売）：新車登録台数は3年連続で増加、生産は過去最多を記録	236
ロシア（生産・販売）：中国ブランド車が拡大、中古は日本車のシェア低下	242
ウズベキスタン（生産・販売）：2024年の新車販売は35万台、EV普及も政策に変化	250
カザフスタン（販売・生産）：カザフスタンの自動車市場、生産・販売ともに中国車が存在感	254
<中東・アフリカ>	260
イラン（生産・販売）：2024年のイランの自動車生産台数は前年比1.1%減	260
サウジアラビア（生産・販売）：脱炭素と経済多角化に向けEV普及が進む	264
UAE（販売）：自動車販売数は過去最高更新、インフラ計画によるEV普及加速に期待	272
トルコ（生産・販売）：2024年の生産は7%減ながら販売は6%増、輸出は微増	274
イスラエル（販売）：2024年の新車登録27万台強、EVが5割近く	284
エジプト（生産・販売）：2024年新車販売台数は前年比13%増、輸入額も増加	288
ケニア（生産・販売）：2024年の自動車新規登録台数は前年比21.4%減	293
モロッコ（生産・販売）：2024年の新車販売は前年比9.2%増、過去最高水準に	296
南ア（生産・販売）：新車販売、生産台数共に減少	299

はじめに

本レポートは、自動車の市場規模が大きい国・地域を中心に、2024年の自動車生産、販売等の動向を取りまとめたものである。国際自動車工業連合会（OICA）によれば、2024年の新車販売台数は前年比2.7%増の9,531万台、生産台数は1.1%減の9,250万台であった。

本レポートは2025年7月に発行したレポートに加え、以下の国に関する報告を追記したものである。

フィリピン、カナダ、ドイツ（後編）、イタリア、スペイン、オランダ、イラン、サウジアラビア

本レポートが、関係各位のご参考となれば幸いである。

2025年10月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
調査部

《総論 2024 年の世界の自動車市場》

本レポートは、2024 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・地域別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基に、2024 年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰する。なお、OICA の統計数値は、事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

（注）以下に記述する伸び率は前年比。

<販売、生産とも新型コロナ禍前の水準を上回るも、伸び悩み>

OICA によると、2024 年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は 2.7%増の 9,531 万台、自動車生産台数は 1.1%減の 9,250 万台となった。新型コロナ禍前の 2019 年比でみると自動車販売台数が 3.5%増、自動車生産台数が 0.7%増となり、2 年連続で新型コロナ禍前の水準を上回った（表 1）。しかしながら、2024 年の自動車販売台数の増加率は前年の 11.9%増に対して 2.7%増にとどまり、また自動車生産台数の増加率は前年の 10.3%増から 1.1%減へとマイナスに転じ、販売と生産のいずれも前年と比べて伸び悩んだ。その背景について、米国の調査会社 S&P グローバル・モビリティは 2024 年 7 月、2023 年に半導体の需給ひっ迫の問題は解消した一方、世界経済が前年よりも減速しており、世界市場における新車需要も前年と比較すると鈍化するとの見方を示した。

表1：世界の自動車生産台数

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	
販売	台数	71,563,399	68,315,495	65,568,829	74,971,523	78,170,420	82,129,138	85,606,136	88,338,098	89,684,608
	伸び率	4.7	△4.5	△4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2	1.5
生産	台数	73,266,061	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,221,672	87,310,834	89,776,465	90,954,850
	伸び率	5.8	△3.5	△12.7	25.6	3.0	5.4	3.7	2.8	1.3
	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
販売	台数	93,856,388	95,892,819	95,649,543	92,065,258	79,668,636	83,638,420	82,985,782	92,850,055	95,314,731
	伸び率	4.7	2.2	△0.3	△4.6	△13.5	5.0	△0.8	11.9	2.7
生産	台数	95,057,929	96,746,802	96,869,020	91,858,165	77,438,570	80,004,575	84,830,376	93,546,599	92,504,338
	伸び率	4.5	1.8	0.1	△5.2	△15.7	3.3	6.0	10.3	△1.1

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

<主要国・地域の動向>

2024 年の販売台数の国・地域別順位をみると（表 2）、前年同様、中国、米国が上位 2 カ国である。インドの販売台数は 2022 年に日本を抜き 3 位となり、2024 年もその地位を保った。2024 年は日本（4 位）の販売台数の伸びが 7.5%減となり、インドとの差が拡大した。ドイツは販売台数の伸びが 0.4%減と減少したものの 5 位を維持した。生産台数（表 3）では中国が 1 位、米国が 2 位、日本が 3 位、インドが 4 位、メキシコがドイツと韓国を抜き 5 位へと浮上、順位に変動がみられた。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は 4.5%増の 3,144 万台と 4 年連続で増加、生産も 3.7%増の 3,128 万台に達した。新エネルギー車（NEV）の勢いは依然として強く、

販売台数全体の4割を超え、35.5%増の1,287万台を記録した。前年同様、生産増加には輸出増が寄与しているとみられ、輸出台数は19.3%増の586万台、4年連続で過去最高を更新し、引き続き世界最大の自動車輸出国となった。

2位の米国の販売台数は2.1%増の1,634万台となった。新型コロナ禍前の2019年の1,749万台の水準には達していないが、パンデミック後で最多となった。繰り越し需要、追加関税発動前の駆け込み需要などが背景にある。生産台数は1,056万台まで回復したものの0.7%減となり、新型コロナ禍前の2019年の水準(1,089万台)には3.0%及ばなかった。

インドの販売台数は、2.9%増の523万台と過去最高を更新した。堅調な需要、インフラ投資、中央政府の支援策などが成長要因である一方、緩やかな成長であった。乗用車のうち一般乗用車は落ち込んだが、多目的自動車(UV)の販売が伸び、乗用車全体の緩やかな成長を牽引した。生産台数も2.8%増の601万台と好調、3年連続の増加となった。

日本の自動車販売台数は7.5%減の442万台と2023年の増加から再び減少に転じた。新型コロナ禍前の2019年の520万台の水準と比べると依然として14.9%少ない。生産台数も8.5%減の823万台とマイナスに転じた。輸出台数は4.6%減の422万台へと減少、日系メーカーの海外生産も5.9%減の1,648万台に減少し、新型コロナ禍前の2019年の水準(輸出482万台、海外生産1,885万台)には2023年に引き続き及ばなかった。

販売台数5位のドイツは0.4%減の319万台、生産台数は1.0%減の407万台であった。新型コロナ禍前の2019年と比べると、販売は402万台に対して20.5%、生産は466万台に対して12.7%少なく、回復が遅れている。ドイツの自動車(乗用車)の輸出比率(生産台数に占める輸出台数の割合)は78.2%(2024年)に及び、2023年の75.7%に比べてわずかに増加した。

欧州主要国(EU+EFTA+英国)の販売台数は1.5%増の1,541万台となったが、新型コロナ禍前の2019年の水準(1,842万台)には及ばなかった。販売台数が100万台を超える国は、前述のドイツ(319万台)の他、英国(237万台)、フランス(216万台)、イタリア(179万台)、スペイン(122万台)の5カ国で、英国(2.6%増)とスペイン(8.1%増)が増加した一方、ドイツ(0.4%減)、フランス(2.4%減)、イタリア(0.3%減)はいずれも減少に転じた。また、生産台数(EU+英国)は6.6%減の1,431万台へと減少に転じた。

ASEAN全体の販売台数は7.7%減の314万台と減少した。インドネシア(87万台、13.9%減)、タイ(57万台、26.2%減)、ベトナム(34万台、0.3%減)が減少した一方、マレーシア(82万台、2.1%増)、フィリピン(47万台、12.1%増)が増加を維持した。新型コロナ禍前(2019年)と比べるとASEAN全体の販売台数は9.6%減となっている。生産台数は12.4%減の376万台へと減少、マレーシアは2.0%増となったが、タイ(19.9%減)、インドネシア(14.3%減)の二桁の減少が響いた。

販売台数 6 位のブラジルは 14.1%増の 263 万台と昨年に引き続き増加したものの、新型コロナウイルス禍前の 2019 年の実績（279 万台）に比べると 5.5%少なかった。生産台数は 255 万台と 9.7%の増加となったが、コロナ禍前の 294 万台と比べると 13.4%少ない。

2021 年に販売台数 9 位だったロシアは、2022 年 2 月以降のウクライナ侵攻の影響により、同年の販売台数が 53.6%減、81 万台（第 18 位）へと大きく落ち込んだ。2023 年は反動増（62.9%増）で 132 万台まで回復（順位 13 位）、2024 年は 183 万台（39.2%増）と順位を 10 位まで戻した。生産台数も 34.7%増の 98 万台まで回復した。

自動車生産国である韓国の 2024 年の生産台数は 2.7%減の 413 万台と世界 6 位に順位を落とした。2 年連続で 400 万台を超えたものの、3 年ぶりに減少した。このうち輸出は 278 万台で微増（0.6%増）となった。国内販売は内需不振により低迷し 6.7%減の 136 万台にとどまった。

米国、EU 向けの生産拠点となっているメキシコは自動車生産台数を 5.0%増の 420 万台へと増やし韓国を抜き世界 5 位へと順位を上げた。2024 年のメキシコにおける自動車生産・輸出は過去最高を記録し国内販売も順調に推移。しかし、2025 年に入り、生産・輸出が減少傾向になるなど、早くも米国の追加関税の影響がみられる。

コロナ禍以降、回復基調にあるトルコの 2024 年の自動車生産台数は 7.0%減の 137 万台となったが、フランスを抜き 12 位へと順位を上げた。また、販売台数は 0.1%増の 129 万台となった。国内販売では、引き続きスポーツ用多目的車（SUV）の人気が高く、燃料タイプ別では電気自動車（EV）、特にハイブリッド車（HEV）の伸びが大きかった。

表2 国・地域別新車登録・販売台数（上位30カ国・地域）

（単位：台、％）

順位	2022年		2023年		2024年		前年比
	国・地域名	台数	国・地域名	台数	国・地域名	台数	
1	中国	26,863,745	中国	30,093,698	中国	31,436,193	4.5
2	米国	14,230,324	米国	16,009,268	米国	16,340,472	2.1
3	インド	4,725,840	インド	5,080,361	インド	5,226,784	2.9
4	日本	4,201,320	日本	4,779,086	日本	4,421,494	△ 7.5
5	ドイツ	2,963,748	ドイツ	3,204,298	ドイツ	3,192,031	△ 0.4
6	ブラジル	2,104,461	ブラジル	2,308,689	ブラジル	2,634,904	14.1
7	英国	1,943,572	英国	2,307,438	英国	2,368,574	2.6
8	フランス	1,926,554	フランス	2,208,501	フランス	2,155,052	△ 2.4
9	韓国	1,683,657	イタリア	1,797,977	カナダ	1,906,866	8.2
10	カナダ	1,562,965	カナダ	1,762,238	ロシア	1,833,852	39.2
11	イタリア	1,505,052	韓国	1,749,729	イタリア	1,793,038	△ 0.3
12	メキシコ	1,134,443	メキシコ	1,416,429	韓国	1,632,751	△ 6.7
13	オーストラリア	1,081,429	ロシア	1,317,438	メキシコ	1,555,115	9.8
14	インドネシア	1,048,040	トルコ	1,284,046	トルコ	1,285,789	0.1
15	スペイン	958,978	オーストラリア	1,218,450	オーストラリア	1,222,785	0.4
16	タイ	849,388	スペイン	1,127,873	スペイン	1,219,241	8.1
17	トルコ	831,220	インドネシア	1,005,802	インドネシア	865,723	△ 13.9
18	ロシア	808,604	マレーシア	799,821	マレーシア	816,747	2.1
19	マレーシア	720,658	タイ	775,780	サウジアラビア	805,034	6.1
20	サウジアラビア	616,491	サウジアラビア	758,791	ポーランド	648,765	12.5
21	ポーランド	517,683	ポーランド	576,857	タイ	572,675	△ 26.2
22	南ア	514,178	ベルギー	555,013	オランダ	530,567	16.5
23	ベルギー	431,594	南ア	531,557	ベルギー	524,180	△ 5.6
24	チリ	426,781	オランダ	455,454	南ア	515,853	△ 3.0
25	台湾	415,195	台湾	434,000	フィリピン	468,895	12.1
26	アルゼンチン	395,562	フィリピン	418,249	台湾	444,998	2.5
27	オランダ	385,198	アルゼンチン	406,940	アルゼンチン	411,406	1.1
28	フィリピン	359,370	スウェーデン	341,835	ベトナム	337,941	△ 0.3
29	ベトナム	330,280	ベトナム	338,854	スウェーデン	314,485	△ 8.0
30	スウェーデン	329,868	イスラエル	308,419	イスラエル	307,410	△ 0.3
	EU+EFTA+英国	13,295,670	EU+EFTA+英国	15,179,636	EU+EFTA+英国	15,409,069	1.5
	ASEAN	3,383,063	ASEAN	3,403,409	ASEAN	3,142,122	△ 7.7
	世界計	82,985,782	世界計	92,850,055	世界計	95,314,731	2.7

（注）中国の販売台数には、輸出向け販売台数を含む。

（出所）表1に同じ

表3 国・地域別自動車生産台数（上位30カ国・地域）

（単位：台、％）

順位	2022年		2023年		2024年		前年比
	国・地域名	台数	国・地域名	台数	国・地域名	台数	
1	中国	27,020,615	中国	30,160,966	中国	31,281,592	3.7
2	米国	10,052,958	米国	10,639,140	米国	10,562,188	△ 0.7
3	日本	7,835,539	日本	8,998,538	日本	8,234,681	△ 8.5
4	インド	5,457,242	インド	5,852,143	インド	6,014,691	2.8
5	韓国	3,757,049	韓国	4,243,597	メキシコ	4,202,642	5.0
6	メキシコ	3,509,101	ドイツ	4,109,371	韓国	4,127,252	△ 2.7
7	ドイツ	3,480,357	メキシコ	4,001,964	ドイツ	4,069,222	△ 1.0
8	ブラジル	2,369,769	スペイン	2,451,243	ブラジル	2,549,595	9.7
9	スペイン	2,219,436	ブラジル	2,324,838	スペイン	2,376,504	△ 3.0
10	タイ	1,883,515	タイ	1,834,986	タイ	1,468,997	△ 19.9
11	インドネシア	1,470,146	カナダ	1,553,758	チェコ	1,458,892	3.9
12	フランス	1,383,173	フランス	1,505,079	トルコ	1,365,296	△ 7.0
13	トルコ	1,352,648	トルコ	1,468,393	フランス	1,357,701	△ 9.8
14	カナダ	1,233,360	チェコ	1,404,501	カナダ	1,342,647	△ 13.6
15	チェコ	1,224,456	インドネシア	1,395,717	インドネシア	1,196,664	△ 14.3
16	イラン	1,064,215	イラン	1,089,827	イラン	1,077,839	△ 1.1
17	スロバキア	982,194	スロバキア	1,080,000	スロバキア	993,000	△ 8.1
18	英国	876,614	英国	1,025,990	ロシア	982,665	34.7
19	イタリア	798,423	イタリア	873,442	英国	905,233	3.6
20	マレーシア	702,275	マレーシア	774,600	マレーシア	790,347	2.0
21	ロシア	609,082	ロシア	729,680	南ア	599,755	△ 5.2
22	南ア	555,889	南ア	632,362	イタリア	591,067	△ 32.3
23	アルゼンチン	536,893	ポーランド	612,882	ルーマニア	560,102	9.2
24	ルーマニア	509,465	アルゼンチン	610,715	モロッコ	559,645	4.4
25	ポーランド	483,840	モロッコ	535,825	ポーランド	555,346	△ 9.4
26	モロッコ	464,864	ルーマニア	513,050	アルゼンチン	506,571	△ 17.1
27	ハンガリー	441,729	ハンガリー	507,225	ハンガリー	437,045	△ 13.8
28	ウズベキスタン	341,167	ウズベキスタン	425,975	ウズベキスタン	429,364	0.8
29	ポルトガル	322,404	ベルギー	332,103	ポルトガル	332,546	4.5
30	ベルギー	285,473	ポルトガル	318,235	スウェーデン	268,487	△ 3.0
	EU+英国	13,596,888	EU+英国	15,326,613	EU+英国	14,307,986	△ 6.6
	ASEAN	4,383,744	ASEAN	4,294,563	ASEAN	3,760,951	△ 12.4
	世界計	84,810,719	世界計	93,452,506	世界計	92,504,338	△ 1.0

（出所）表1と同じ

（調査部 主任調査研究員 清水幹彦）

<アジア・大洋州>

中国（生産・販売）：中国、2024年の自動車生産・販売台数は引き続き増加 厳しい競争環境は続く

2025年6月27日 北京事務所（亀山 達也）

生産台数、販売台数、輸出台数ともに世界一となった中国の自動車市場。引き続き生産・販売台数は増加を続けているが、中国語で「内巻」と呼ばれる国内市場の過度な競争環境もあり、外資自動車メーカーは苦戦を強いられている。

<生産・販売ともに過去最高、生産稼働率と在庫は上昇傾向>

中国自動車工業協会（CAAM）の発表によると、2024年の中国の自動車販売台数は前年比4.5%増の3,143万6,193台と4年連続で増加した（図1参照）。内訳をみると、乗用車は5.8%増の2,756万3,000台（うち、国内販売が3.1%増の2,260万8,000台、輸出が19.7%増の495万5,000台）、商用車は3.9%減の387万3,000台（うち、国内販売が9.0%減の296万9,000台、輸出が17.5%増の90万4,000台）だった。

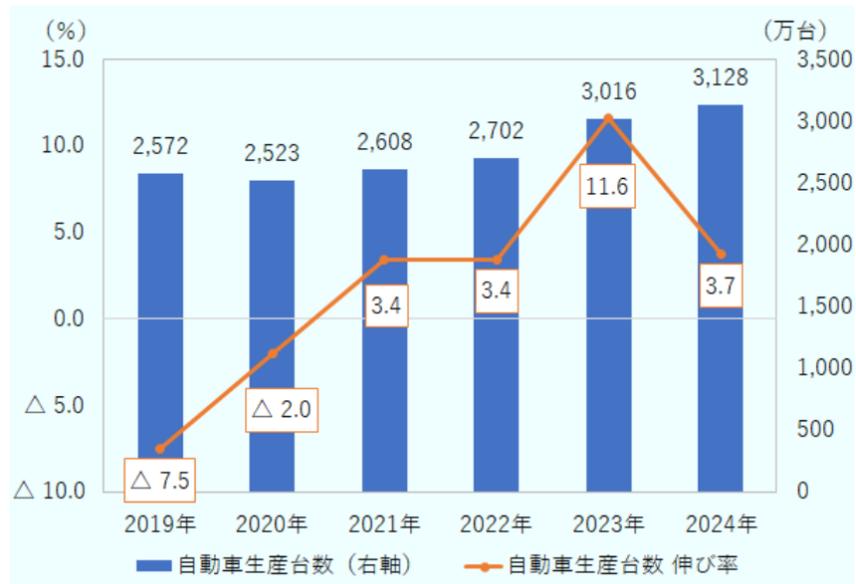
2024年の中国の自動車生産台数は3.7%増の3,128万2,000台だった（図2参照）。内訳をみると、乗用車は5.2%増の2,747万7,000台、商用車は5.8%減の380万5,000台だった。

図1：中国の自動車販売台数の推移



出所：中国自動車工業協会、CEIC

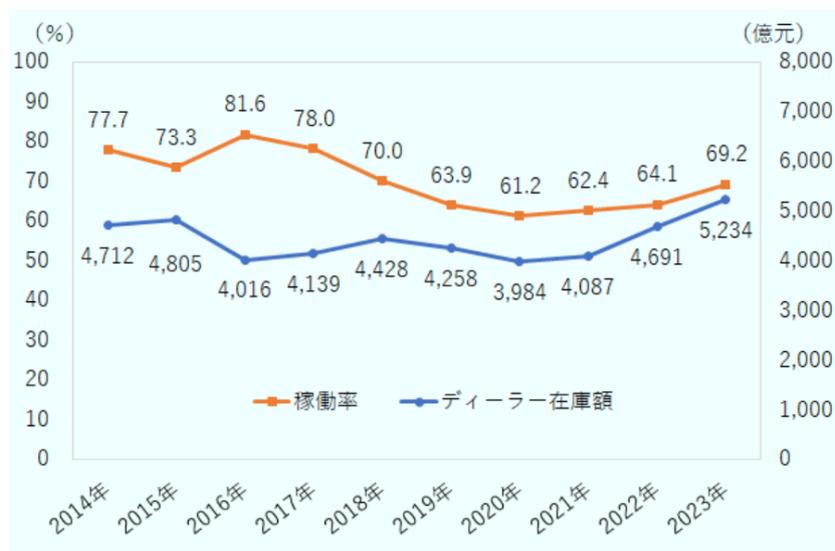
図2：中国の自動車生産台数の推移



出所：中国自動車工業協会、CEIC

国家統計局の中国統計年鑑の自動車生産能力と生産台数を基に生産設備の稼働率（注 1）を確認すると、2016年の81.6%をピークに低下を続け、2020年の61.2%をボトムに再び上昇し、2023年は69.2%となった。電気自動車（BEV）では一般的に生産設備稼働率7～8割が損益分岐点といわれている。さらに、中国統計局発表の統計をみると、自動車製造業の2024年の売上高は前年比4.1%増だったものの、営業利益は7.8%減となっており、販売台数の増加に対し利益率の低下がみられる。また、各年末の自動車ディーラーの在庫額を確認すると、直近10年では2020年の3,984億元（約7兆9,680億円、1元＝約20円）をボトムに徐々に在庫額が上昇し、2023年は5,234億元の最高額となっている（図3参照）。これらからも厳しい競争環境がうかがえる。

図3：中国の自動車生産稼働率とディーラー在庫金額の推移

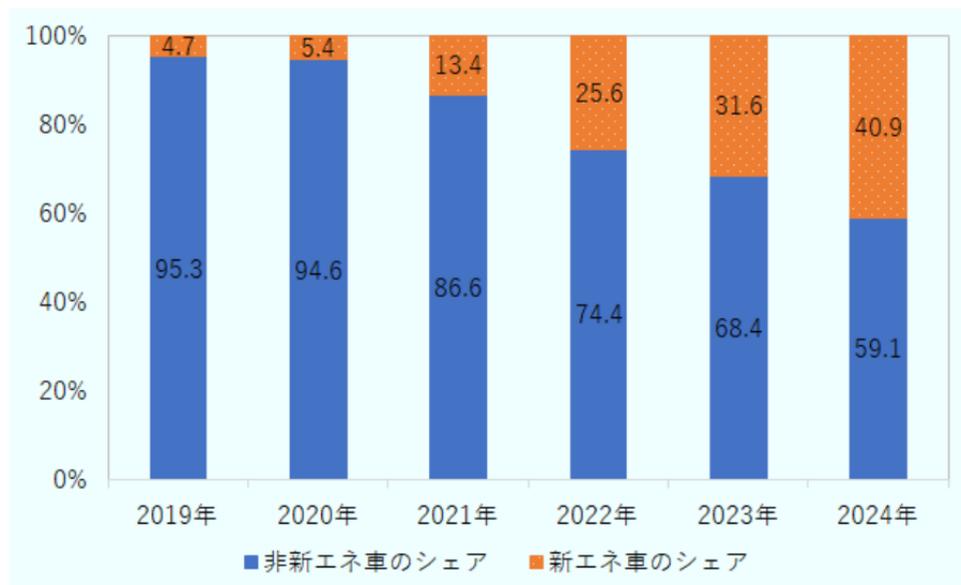


出所：国家統計局 中国統計年鑑を基にジェトロ作成

<新エネ車の勢い止まらず、販売シェアは4割を超える>

2024年の中国自動車市場は、引き続き新エネルギー車（NEV、注2）が全体を牽引したかたちとなった。NEVの販売台数は35.5%増の1,286万6,000台で、自動車販売台数全体に占める割合は40.9%と2023年より9.3ポイント上昇した（図4参照）。CAAMの発表によると、NEVの販売台数は初めて1,000万台を突破し、中国は10年連続で世界最大のNEV市場の座を維持した。特に、12月単月のNEV販売台数は前年同月比34%増の159万6,000台となり、自動車販売台数全体でのシェアが45.8%に上昇した。その要因としては、NEV買い替え促進政策が効果を表し、NEVの販売台数は8月以降、右肩上がりに増加し12月にピークを迎えたこと、および輸出が堅調に伸びたことが挙げられる。

図4：自動車販売台数に占める新エネルギー車のシェア



出所：中国自動車工業協会

2024年のNEV販売台数の内訳は、電気自動車（BEV）が15.5%増の771万9,000台、プラグインハイブリッド車（PHV）が83.3%増の514万1,000台、燃料電池車（FCV）が12.6%減の5,000台だった。価格帯でみると、15万～20万円（約300万～400万円、1元＝約20円）の販売台数が前年比19.2%増の337万5,000台で、NEV販売の約4分の1を占めた。

中国汽车流通協会乗用車市場情報联席分会（CPCA）のデータ（注3）では、メーカー別のNEV乗用車販売台数は、1位が比亞迪（BYD）で前年比37.4%増の371万8,281台、2位が吉利汽車で94.0%増の86万2,933台だった。BYDは1位を維持し、NEV市場の34.1%を占めた。吉利汽車は大幅に販売を伸ばし、テスラを抜いて2位に浮上した。テスラは8.9%増の65万7,102台で3位となり、増加はしたものの、他の中国ブランド車と比較すると伸び幅は小さかった。4位は上海通用五菱（上海汽車、米ゼネラルモーターズ、柳州五菱汽車の合弁企業）で41.3%増の64万7,047台、5位は長安汽車で60.8%増

の62万2,313台だった。2023年に3位だった广汽埃安新能源汽车（以下、广汽AION）は24.1%減の36万6,901台で9位にまで順位を下げた。

<輸出台数は過去最高を更新も、国・地域で明暗分かれる>

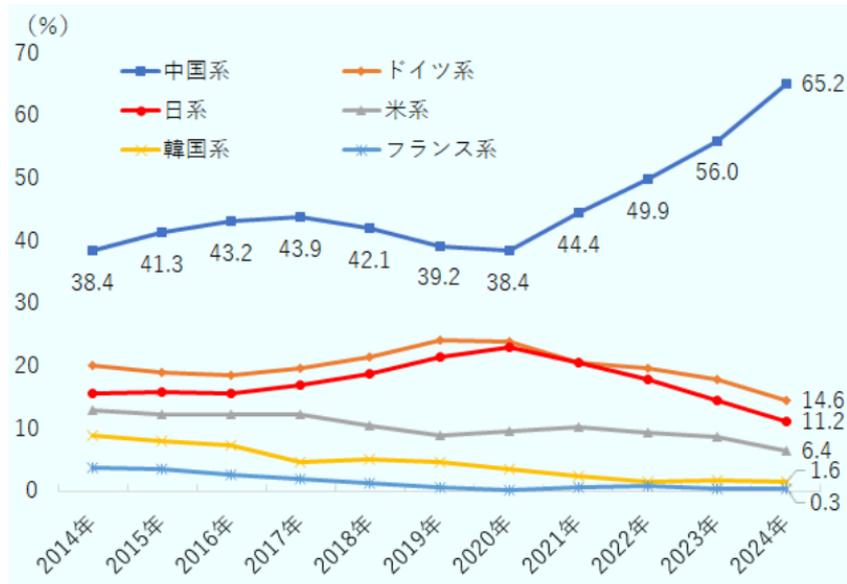
CAAMによると、2024年の自動車輸出台数（中古車含まず）は前年比19.3%増の585万9,000台で過去最高を更新し、中国は引き続き最大の自動車輸出国となった（注4）。うち、乗用車は19.7%増の495万5,000台、商用車は17.5%増の90万4,000台だった。また、NEVの輸出は6.7%増の128万4,000台で、うち、BEVが10.4%減の98万7,000台、PHVが1.9倍の29万7,000台だった。

中国税関の統計（注5）で、2024年のBEV乗用車（HS870380）の輸出台数相手国・地域の上位20位をみると、1位は2023年に続きベルギーで、前年比41.2%増の24万7,788台だった。ベルギーは金額ベースでも31.7%増の66億7,989万ドルと大幅な増加になった。2位は英国で17.7%減の10万3,155台、3位はオーストラリアで25.2%減の6万4,623台だった。輸出台数の増加が著しい先としては、インドネシアが前年比約4倍、メキシコ、シンガポールが約3倍、アラブ首長国連邦、ブラジルが約2倍、マレーシアが91.7%増、韓国が82.2%増だった。他方で、輸出額2位の英国、3位のオーストラリアのように輸出台数の減少が見られる先もあり、明暗が分かれているかたちだ。スペイン、タイ、スロベニア、カナダ、スウェーデン、オランダは前年比で輸出台数が減少した。なお、日本は17.5%増の1万4,064台、米国は48.5%減の6,391台だった。中国のEV・車載電池企業のグローバル戦略については地域・分析レポート特集「[中国EV・車載電池企業のグローバル戦略](#)」も参照いただきたい。

<中国系メーカーがさらに存在感強める>

2024年11月27日付地域・分析レポート「[日本の自動車企業が三重苦に直面（1）急激なNEV化が打撃](#)」「[日本の自動車企業が三重苦に直面（2）過当競争下で対応模索](#)」では、日系自動車各社は中国の過当競争に直面し、厳しい状態にあると分析している。日系含め、外資系自動車メーカー各社は苦戦を強いられており、中国系ブランドの存在感が顕著に高まっているかたちだ（図5参照）。乗用車販売台数のシェアでは、中国系ブランドは前年比9.2ポイント増の65.2%に達した。中国系ブランドは2020年から2024年までの5年でシェアを26.8ポイント増加させた一方、日系とドイツ系は同期間でそれぞれシェアが約10ポイント減少したかたちだ。

図5：中国の乗用車販売台数メーカー国別シェア



出所：中国自動車工業協会、CEIC

<引き続き販売台数は増加するも、厳しい競争環境は続く>

2025年の中国自動車販売台数について、CAAMは2025年1月の記者会見において、前年比4.7%増の3,290万台に達する見通しと示している。そのうち、NEVは拡大を強め、24.4%増の1,600万台となると予測している。その場合、NEVの販売比率は約50%となる計算だ。なお、CAAMは当該予測に際し、「大規模設備の更新」「消費財の買い替え」の推進政策である「両新」政策の持続的機能の発揮、新エネ車取得税減免政策の継続、海外市場の持続的拡大、供給側改革の効果をポジティブな要素として挙げている。他方で、雇用や売り上げ増への圧力と消費者心理の減退、「内巻（過剰競争）」によるマイナス影響、外部環境圧力の増加などの経済運営における多くの困難と挑戦に直面していることに鑑みると、中国自動車市場の内需は依然として弱い、と指摘している。

CAAMの2025年5月の発表によると、2025年1～4月の累計販売台数は1,006万台（前年同期比10.8%増）、累計生産台数は1,017万5,000台（12.9%増）だった。うち、NEVの販売台数は430万台（46.2%増）で、自動車販売台数全体に占める割合は42.7%まで上昇した。また、中国国内販売台数812万3,000台（12.0%増）に対し、ガソリンエンジン車は前年同期比5.7%減の446万4,000台だった。

注1：自動車生産台数/自動車生産能力×100

注2：電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHV、レンジエクステンダー式EVを含む）、燃料電池車（FCV）を含む。

注3：CAAMとCPCAは会員企業が異なることから統計データが一致しない。主に、CAAMは完成車メーカー（OEM）の出荷ベース、CPCAはディーラーの販売ベースで集計している。

注4：CAAMの発表した輸出台数は中古車を含まず、中国税関統計の輸出台数には中古車

も含まれる。

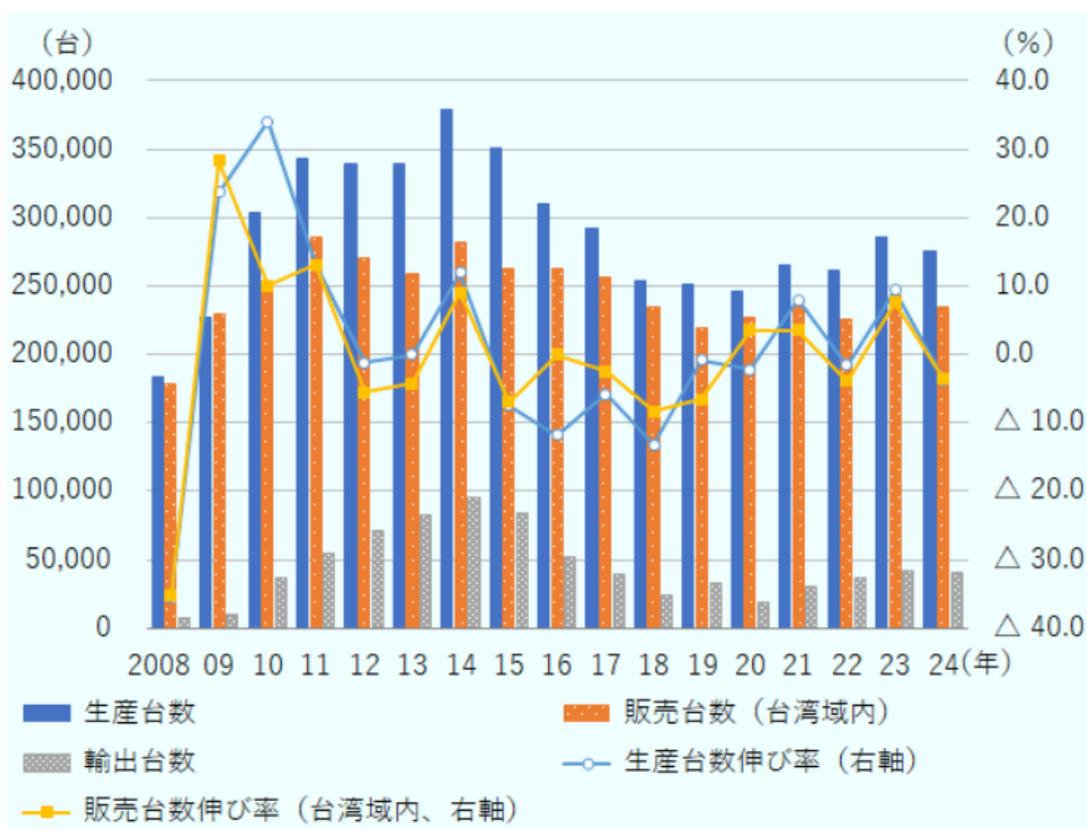
注 5：貿易統計データベースのグローバル・トレード・アトラス（GTA、原典は中国税関）による。

台湾（生産・販売）：2024年台湾のEV販売台数は3万台に、一部で調達率規制の影響も

2025年6月13日 中国北アジア課（嶋 亜弥子）

業界団体の台湾区車両工業同業公会によると、2024年の台湾域内の自動車生産台数は前年比3.8%減の27万5,156台、このうち台湾域内で販売された台数（輸入車は含まず、輸出向けを含む）は3.6%減の23万4,226台となった。生産台数は2014年に過去最多の37万9,223台を記録したが、2015年から6年連続で減少した。2021年以降は26万台～28万台の水準で推移している（図参照）。なお、販売台数のうち、輸出台数は4万671台だった。

図：台湾の自動車生産・販売台数の推移



注：販売台数は輸入車を含まず、輸出向けを含む。

出所：台湾区車両工業同業公会

<自動車生産台数、2024年は再び減少へ>

メーカー別に2024年の生産台数をみると、シェア1位でトヨタ自動車や日野自動車のブランド車を製造する国瑞汽車（構成比：52.8%）は、前年比1.5%増の14万5,262台と、4年連続で増加した（表1参照）。他方、2位の三菱自動車工業や三菱ふそうのブランド車を製造する中華汽車工業（17.6%）は1.1%減の4万8,333台、3位の台湾本田汽車（9.3%）は14.3%減の2万5,519台、5位で韓国の現代ブランド車を製造する三陽工業（7.4%）も3.0%減の2万387台で、それぞれ前年からマイナスに転じた。4位の日産ブランド車などを製造する裕隆汽車製造（8.6%、注1）は0.9%減の2万3,660台、6位のフォードブラン

ド車を製造する福特六和汽車（4.1%）は40.3%減の1万1,156台と、前年に引き続き減少した。

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

メーカー名	2022年	2023年	2024年			
	生産台数	生産台数	生産台数	シェア	伸び率	寄与度
国瑞汽車	131,814	143,102	145,262	52.8%	1.5	0.8
中華汽車工業	40,044	48,863	48,333	17.6%	△ 1.1	△ 0.2
台湾本田汽車	26,778	29,773	25,519	9.3%	△ 14.3	△ 1.5
裕隆汽車製造	24,962	23,885	23,660	8.6%	△ 0.9	△ 0.1
三陽工業	13,181	21,010	20,387	7.4%	△ 3.0	△ 0.2
福特六和汽車	23,246	18,702	11,156	4.1%	△ 40.3	△ 2.6
台塑汽車	1,238	627	839	0.3%	33.8	0.1
合計	261,263	285,962	275,156	100.0	△ 3.8	△ 3.8

出所：台湾区車両工業同業公会資料を基に作成

メーカー別に2024年の台湾域内の販売台数をみると、シェア1位の国瑞汽車（前年比0.5%減）、3位の台湾本田汽車（14.2%減）、6位の福特六和汽車（38.9%減）がそれぞれ減少した。他方、2位の中華汽車工業（1.0%増）、4位の裕隆汽車製造（7.3%増）、5位の三陽工業（2.5%増）、7位の台塑汽車（2.8倍）は増加した（表2参照）。

表2：台湾のメーカー別自動車域内販売台数（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

メーカー名	2022年	2023年	2024年			
	販売台数	販売台数	販売台数	シェア	伸び率	寄与度
国瑞汽車	96,982	102,806	102,310	43.7%	△ 0.5	△ 0.2
中華汽車工業	39,422	48,157	48,641	20.8%	1.0	0.2
台湾本田汽車	26,748	29,571	25,361	10.8%	△ 14.2	△ 1.7
裕隆汽車製造	25,805	22,982	24,652	10.5%	7.3	0.7
三陽工業	13,115	20,297	20,814	8.9%	2.5	0.2
福特六和汽車	22,444	18,906	11,554	4.9%	△ 38.9	△ 3.0
台塑汽車	1,285	317	894	0.4%	182.0	0.2
合計	225,801	243,036	234,226	100.0	△ 3.6	△ 3.6

注：販売台数は輸入車を含まず、輸出向けを含む。

出所：台湾区車両工業同業公会資料を基に作成

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」が2025年1月2日に発表した「[2024年12月台湾自動車市場販売報告（中国語）](#)」によると、表2に含まれない2024年の輸入車の販売台数は前年比0.8%減の22万503台となった。台湾域内の新車販売台数全体に占める輸入車の割合は48.2%で、前年の47.1%からやや増加した（注2）。ブランド別のシェアをみると、1位はトヨタ（構成比14.9%）で、前年比2.5%減の3万2,873台、2位がレクサス（12.9%）で、5.1%減の2万8,523台、3位がメルセデス・ベンツ（11.9%）で、7.6%増の2万6,296台、4位がBMW（9.2%）で、14.7%増の2万332台と、2023年から順位の変動はなかった。なお、5位以下には順位の変動があり、5位にテスラ（6.9%）がランクイン、6位はマツダ（6.7%）、前回5位だったフォルクスワーゲン（6.1%）は2つ順位を下

げた。

<台湾域内調達率引き上げ制度実施、一部ブランドは対応を迫られる>

U-CAR は、2024 年の台湾自動車市場の動向に関して、同年 8 月 1 日から突如実施された台湾域内の自動車部品調達率を定める新制度（以下、台湾域内調達率引き上げ制度）が、一部ブランドの販売に影響を与えたほか、商品計画の遅れなどを引き起こしたと指摘している。

台湾域内調達率引き上げ制度は、台湾經濟部が 2024 年 7 月 30 日に発表した新制度で、台湾域内で組み立て・生産する自動車について、台湾域内の部品調達率を定めた（注 3、[2024 年 8 月 5 日付ビジネス短信参照](#)）。施行前から販売しているブランドに対しても、さかのぼって適用される。新制度の対象は、中国資本ブランド、もしくは中国資本と国際ブランドとの合弁によるブランド、中国企業が買収した国際ブランド、中国工場で生産する国際ブランド、中国ブランドを扱う台湾域内業者となる。域内での部品調達比率は新車販売 1 年目が 15%、2 年目は 25%、3 年目は 35%とし、毎年引き上げる。

なお、U-CAR によると、台湾域内調達率引き上げ制度の影響を受けたブランドとして、もとは英国生まれで現在は中国・上海汽車集団傘下の MG〔スポーツ用多目的車（SUV）の HS や ZS、注 4〕や韓国の現代〔ミニバンのカスティン(Custin)〕などがあるが、2025 年 3 月時点で域内調達率規制をクリアし、生産能力や出荷量が徐々に回復しつつあると報じられている。

<2024 年 EV 販売台数は 3 万台突破、台湾ブランド「ラクスジェン」が躍進>

また、U-CAR が 2025 年 1 月 13 日に発表した「[2024 年度台湾自動車市場販売報告：電気自動車トップ 10（中国語）](#)」によると、2024 年に域内で電気自動車（EV）販売台数は前年比 53.5%増の 3 万 8,033 台となり、3 万台を突破した（注 5）。EV ブランドも、2021 年（10 社）、2022 年（16 社）、2023 年（20 社）、2024 年（23 社）と、右肩上がりに増加している。域内で販売される域内生産車と輸入車に占める EV の比率は前年の 5.2%から 8.3%に上昇し、10%の大台に近づいている。

ブランド別（上位 10 位）の EV 販売台数をみると、トヨタを押さえてトップ 10 入りした台湾の LUXGEN（ラクスジェン）以外の顔ぶれは大きく変わらない。1 位は 2023 年に引き続き、米国のテスラ（構成比 40.2%）だったが、シェアはテスラ以外のブランド参入が増えたことで、2022 年（72.0%）、2023 年（53.1%）と、年々低下している。2 位はラクスジェン（18.7%）で、「Luxgen n⁷」は販売初年度の 2024 年に 7,000 台を突破した。「Luxgen n⁷」とは、台湾自動車大手の裕隆汽車傘下の納智捷汽車が展開するラクスジェンブランド初の電気自動車（EV）だ。鴻海と裕隆集団の EV 事業合弁会社で EV 開発を手掛ける鴻華先進科技（フォックストロン）などが開発した EV プラットフォームをベースに設計されている。3 位はドイツの BMW（16.7%）、4 位はドイツのメルセデス・ベンツ（6.4%）、5 位は

スウェーデンのボルボ(4.3%)、6位はドイツのアウディ(2.1%)、7位は韓国の起亜(1.8%)で、2位のラクスジェン以外は、それぞれ1ランク下げた。8位はドイツのポルシェ(1.6%)、9位は台湾の中華汽車工業(CMC、1.5%)、10位は韓国の現代(1.3%)だった。

2位にランクインした「Luxgen n⁷」の躍進は目を見張るものがあった。月別の販売台数の動向をみると、2024年1月の販売開始から2月までは2桁台(1月は25台、2月は59台)にとどまったが、3月からの大量納車開始により、3月(416台)、4月(1,055台)と大幅に増加した。その後、5月(1,100台)をピークに、6、7月は1,000台を維持したが、8月以降2025年4月までは約200~600台で推移している。

傘下の納智捷汽車でラクスジェンブランドを展開する裕隆集団(以下、裕隆)の嚴陳莉蓮執行長は2025年2月7日、新年(旧暦)の展望について「台湾で電気自動車(EV)のさらなる普及、EVの市場シェアの引き上げ、強靱(きょうじん)な自動車バリューチェーンの構築、台湾自動車産業のための新しい道の開拓を全力で進める」と強調した(「中央通社」2025年2月7日)。

なお、裕隆はMaaS(マース: Mobility as a Service、注6)エコシステムの構築にも力を入れる。裕隆は無料通信アプリのLINEとの提携により、2023年10月に配車アプリ「LINE GO」を開始したほか(「中央通社」2023年10月2日)、2024年8月13日には、台湾のEVブランド「Luxgen n⁷」を業務用車両として導入すると発表、2024年10月から配車サービスを開始している(「中央通社」2024年8月13日)。

<EVのグリーンで強靱なサプライチェーン構築が加速>

元台湾行政院長である陳建仁氏が2023年12月に強調していた、EVのグリーンで強靱なサプライチェーンを構築する動きが台湾域内で加速している。

台湾經濟部は2024年3月12日、台湾の光学デバイス大手、大立光電(ラーガン・プレシジョン)と協力し、リチウムイオン電池の負極材「チタンニオブ酸化物(TNO)」を生産する新会社の万溢能源を設立したと発表した。充電に2~4時間を要する黒鉛材を使用した従来のリチウム電池とは異なり、TNOを使用した電池は5分でフル充電が可能な上に、20年の寿命と高い安全性を持つ。同社は、急速充電バス、エネルギー貯蓄システム、ハイブリッド車、フォークリフトやドローンなどの市場ニーズを満たすことができるとして、初期生産能力は24トン、2026年には600トン生産する計画だ。

EMS世界最大手の鴻海精密工業傘下でコネクターの鴻騰精密科技(FIT)は2024年7月11日、子会社のFIT VoltairaがドイツのAuto-Kabelグループを7,250万ユーロで買収し、戦略提携したと発表した(注7)。eモビリティ分野のパイオニアで、EV用配電・管理技術のリーダーであるAuto-Kabelの強固な顧客基盤を生かし、EV事業をさらに強化する方針だ。FIT Voltairaの発表によると、今回の買収は、車載分野のスマートエネルギー配分シ

システム、電動化、センサー、接続ソリューションのリーディングサプライヤーになるための重要な布石だという。

台湾 EMS 大手の英業達（インベンテック）は 2024 年 12 月 6 日、オランダの半導体大手の NXP セミコンダクターズと、車載システムの開発に向けた共同ラボを英業達施設内（桃園市）に開設すると発表した。ラボでは NXP の超広帯域無線（UWB）ポートフォリオをはじめとする NXP のソリューションを利用し、スマートカー向けのドアロックやキックセンサーなどの車載システムの設計・開発を行う。なお、英業達は 2022 年に自動車市場に参入し、自動車をモバイルオフィスに変える「サーバー・イン・カー」を実現することを発表した。これまでに NXP とは、セントラルゲートウェイ（CGW）や車載サーバー、車載ワイヤレス充電器などを共同開発している。

<EV バスも市場導入が本格化>

EV の進展については、乗用車にとどまらず、2030 年の路線バス全面自動化に向けて、公共バスでも EV 導入などの動きが見られる。台湾交通部が 2025 年 1 月 8 日に発表した報告書によると、2024 年は「2030 年路線バス電動化推進計画（2024～2030 年）」（以下、計画）で当局が掲げた 2024 年目標の 25%を達成したという。計画では、2024 年は第 2 段階の「拡大期（2023～2026 年）」に位置付けられる（注 8）。この 4 年間を「技術成長期」として「高品質製品の確立と普及」「インフラの強化」「基幹産業の現地化への継続的な支援」という 3 つを重点的に進める。

台北市交通局が 2024 年 5 月に発表した報告書によると、路線バスの全面電動化について、台北市は 2018 年から取り組んでおり、電気バス（EV バス）の運行台数は 2023 年末時点で 635 台になったという。

台中市は 2025 年 4 月 6 日、台中客運の EV バス計 10 台が霧峰区、大里区、中区、北区、北屯区などを走る 131 号線で正式に運行開始したと発表した。台中市交通局の葉昭甫局長によると、今回 10 台の EV バスを導入したことで、台中市の EV バスの総台数は 293 台に達した。

台南市は 2025 年 1 月 18 日、台南市内で運行する 5 路線で、先進運転支援システム (ADAS) を搭載した 15 台の EV バスが正式に運行を開始したと発表した。台南市交通局によると、これで台南市内の EV バスの総台数は 50 台（車両総数の 12%）になり、バリアフリーバスの割合も 57%に増加したという。

<2025 年は米国の相互関税政策が消費マインド下押し要因に>

台湾行政院主計総処は 2025 年 2 月 26 日、2025 年の実質 GDP 成長率を前年比 3.14%と予測した（[2025 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照](#)）。内需については、固定資本形成の寄与が最も大きく、AI 需要に対応するため、半導体企業による積極的な先進プロセスの生産能

力拡充などにより、好調に推移すると予測している。外需については、AI や関連する応用技術が加速度的に広がっており、台湾企業のサプライチェーンも整備されていることから、輸出は引き続き増加するとの見込みを示した。ただし、トランプ米国政権が打ち出している追加関税政策によって、世界経済の不透明性が増していると指摘した。

また、U-CAR は、2025 年 2 月以降の新車販売が減少していることに言及し、「台湾域内調達率引き上げ制度の影響だけでなく、トランプ米政権の関税政策の影響を受けた消費者による新車購入買い控えの動きが見られた」との見方を示している（注 9）。

米国のドナルド・トランプ大統領は 2025 年 4 月 2 日、世界共通関税と相互関税を課す大統領令を発表し（[2025 年 4 月 3 日付ビジネス短信参照](#)）、この大統領令で台湾に対する税率を 32%とした。その後、同月 9 日には、対米報復に踏み切らない国・地域の相互関税の適用は 90 日猶予すると発表している（猶予期間中の関税率は 10%）。台湾当局は、米国に対して対抗措置は取らず交渉で対応すると表明。また、米国の関税政策が台湾の産業と雇用に与える影響に対処するための措置として、同年 4 月 4 日に発表した総経費 880 億台湾元（約 4,312 億円、1 台湾元＝約 4.9 円）の「9 つの主要分野と 20 項目の対策」（[2025 年 4 月 11 日付ビジネス短信参照](#)）を拡大し、総経費 4,100 億台湾元からなる追加支援特別条例（草案）を承認した（[2025 年 5 月 2 日付ビジネス短信参照](#)）。

トランプ米政権による一連の関税措置については、今後の米国との交渉によって左右されることから、短期的には不透明性が高い。こうした不透明性から、個人消費は保守的になり、様子見の姿勢が強まることが予想される。また、台湾域内市場で EV の存在感は徐々に高まりをみせている一方、競争も厳しさを増している。多くの自動車メーカーにとって、2025 年はまさに正念場といえる。

注 1：生産台数には、日産との合弁の裕隆日産自動車なども含む。

注 2：U-CAR が発表する台湾域内の新車販売台数（45 万 7,830 台）に基づく割合。なお、U-CAR が発表する「域内での輸入車販売台数（22 万 503 台）」と、台湾区車両工業同業協会が発表する「域内で生産の自動車のうち、域内で販売された台数（23 万 4,226 台）」を足し上げた合計（45 万 4,729 台）は、前述の U-CAR 発表の域内新車販売台数とは一致しない。

注 3：域内調達比率とは、完成車部品リスト（以下、BOM 表）に掲載されている部品の合計金額から、輸入材料と部品の金額を差し引いた金額が、BOM リストに掲載されている部品の合計金額に占める割合をいう。

注 4：「MG（モリス・ガレージ）」はもともと、英国で誕生したスポーツカーメーカーで、2005 年にオーナー企業が倒産し、中国の南京汽車集団に買収された後に、再び中国の上海汽車集団（SAIC）に買収された。

注 5：EV の販売台数には、エクステンデッド・レンジ電気自動車（EREV）は含まない。EREV は、航続距離を延ばすために小型の発電用エンジンを搭載した EV を指す。ハ

イブリッド車と異なり、EREVは電気が不足したときに限り、エンジンで発電を行う。

注6：MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済などを一括で行うサービス。観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

注7：鴻騰精密科技は2023年、自動車用ワイヤーハーネスメーカーのPRETTLSWHグループを1億8,600万ユーロで買収し、社名をFIT Voltairaに変更した。

注8：2030年までの電動化推進は「先導期（2020～2022年）」「拡大期（2023～2026年）」「普及期（2027～2030年）」の3つの段階で進める。

注9：ただし、2月は春節（旧正月）休暇による営業日数の減少や、春節後の伝統的な閑散期と重なったことが影響したとみられる。

韓国（生産・販売）：2024年の自動車産業は輸出が牽引するも、販売と生産は低迷

2025年4月23日 ソウル事務所（橋爪 直輝）

韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）が発表した自動車産業統計によると、2024年の国内生産台数は、約413万台（前年比2.7%減）。2年連続で400万台を超えたものの、3年ぶりに減少した。

このうち輸出は約278万台で、微増にせよ伸びた（0.6%増）。一方、国内販売（輸入車を除く）は内需不振により低迷。約136万台（6.4%減）に終わった。

<輸出が牽引するも、需要不振で生産・国内販売が減少>

2024年の国内生産は、2023年に続き400万台を維持した。しかし、内需不振により前年を下回った（2.7%減）。韓国の産業通商資源部によると、国内生産車に占める輸出の構成比は、約67%だった。

輸出が自動車生産を牽引したとは言え、伸び悩んだ面もある。これは、世界的に(1)電気自動車（EV）需要が低迷したこと、(2)高金利が続いたこと、(3)中国など新興自動車メーカーとの競争が激化したこと、などが要因だ。

生産台数をメーカー別にみると、現代自動車（最大手）と起亜（現代自動車グループ傘下）が、ともに前年割れした（それぞれ、前年比4.6%減、3.6%減）。この2社は国内生産シェアが高いため（82.5%）、その生産減が全体に大きく響いた（表1参照）。

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

メーカー別

項目	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
現代自動車	1,732,317	1,946,447	1,857,856	△ 4.6
起亜	1,472,963	1,606,253	1,548,219	△ 3.6
韓国GM	258,260	464,648	494,072	6.3
KGモビリティ	115,329	119,980	108,526	△ 9.5
ルノーコリア	168,478	97,756	111,577	14.1
その他	9,702	8,513	7,992	△ 6.1
合計	3,757,049	4,243,597	4,128,242	△ 2.7

部門別

項目	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
乗用車	3,438,355	3,908,747	3,849,326	△ 1.5
トラック	235,030	237,660	177,736	△ 25.2
バス	66,886	80,009	83,851	4.8
特装車	16,778	17,181	17,329	0.9
合計	3,757,049	4,243,597	4,128,242	△ 2.7

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

国内販売は、136万4,750台（前年比6.4%減）。1年でマイナスに転じたかたちだ（表2参照）。(1)韓国で金利が高止まりしていること（注1）、(2)家計負債の増加で消費マインドが低下していること、(3)国内でEVの火災事故が相次いで起きたことや、(4)EV購入補助金が縮小された（注2）こと、などが影響した。

メーカー別にみると、国内生産台数と同様、現代自動車と起亜はそれぞれ前年比7.4%減、4.2%減だった。ただし、現代自動車は2024年、売上高で過去最高を記録した。国内販売台数こそ減少したものの、SUVや高級モデルの販売増、北米市場での販売増などが業績を押し上げた（[2025年2月5日付ビジネス短信参照](#)）。

国内販売台数が前年比で増加したのは、ルノー코리아だけだった。これには、2024年9月に中型多目的スポーツ車（SUV）「グランコレオス」の販売を開始し、2万台以上売り上げたことが大きく貢献した。

なお、産業通商資源部によると2024年、モデル別販売台数は多い順に(1)「ソレント」（起亜）、(2)「カーニバル」（起亜）、(3)「サンタフェ」（現代自動車）の順だった、このすべてがSUVだ。上位10モデルでも、そのうち6つがSUVになっている。昨今のSUV人気がうかがえる。

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

メーカー別

項目	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
現代自動車	688,743	762,073	705,319	△ 7.4
起亜	541,068	565,826	542,139	△ 4.2
KGモビリティ	68,666	63,345	47,046	△ 25.7
ルノー코리아	52,621	22,048	39,816	80.6
韓国GM	37,239	38,755	24,824	△ 35.9
その他	6,774	5,735	5,606	△ 2.2
合計	1,395,111	1,457,782	1,364,750	△ 6.4

部門別

項目	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
乗用車	1,164,925	1,222,988	1,176,485	△ 3.8
トラック	171,446	165,405	121,451	△ 26.6
バス	40,513	48,601	51,007	5.0
特装車	18,227	20,788	15,807	△ 24.0
合計	1,395,111	1,457,782	1,364,750	△ 6.4

注：輸入車は含まない。

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

輸出台数は278万2,612台と、4年連続で増加。2015年（約297万台）以降で最も多かった（表3参照）。国内販売が低調な中、輸出がそれを補うかたちで自動車産業を下支えした。

現代自動車は、SUVやハイブリッド車（HEV）の北米や東欧への輸出が好調で、前年比1.9%増と伸びた。他方で、グループ傘下の起亜は、国内工場の工事による生産休止などが影響し、4.0%減となった。

地域別には、北米向け（従前から最大の輸出先）が増加（8.9%増）した。一方、他の地域は全て前年比減になった。北米では、(1)下半期に金利引き下げがあつて消費マインドの回復したこと、(2)エコカーが市場拡大したこと、などによって、特に現代自動車と起亜が大きく台数を伸ばした。

2024年の輸出金額は、708億ドル。2年連続で700億ドルを超えた。2023年の709億ドルに次ぎ、史上2番目に多かった。産業通商資源部は、「世界的にEV成長率が鈍化しているにもかかわらず、HEVの高成長を追い風に、エコカー輸出が好調を維持した」と評した。

表3：メーカー別・地域別輸出の推移（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー別

メーカー	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
現代自動車	1,009,025	1,150,268	1,172,633	1.9
起亜	899,048	1,046,850	1,005,155	△ 4.0
韓国GM	227,637	430,881	473,165	9.8
ルノーコリア	117,020	82,228	67,123	△ 18.4
KGモビリティ	44,994	52,574	62,318	18.5
その他	2,609	3,470	2,218	△ 36.1
合計	2,300,333	2,766,271	2,782,612	0.6

部門別

地域	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
北米	1,110,756	1,549,164	1,686,517	8.9
欧州	573,614	602,106	514,107	△ 14.6
中東	213,269	219,933	219,560	△ 0.2
大洋州	187,603	187,188	174,867	△ 6.6
中南米	129,062	124,080	122,292	△ 1.4
アジア	35,241	42,576	36,096	△ 15.2
アフリカ	50,788	41,224	29,173	△ 29.2
合計	2,300,333	2,766,271	2,782,612	0.6

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

<現代自動車、起亜とも拠点戦略の転換を模索>

海外生産は、364万5,021台。前年比0.9%減だった（表4参照）。

メーカー別には、次の通り。

現代自動車

2024年は、216万7,963台だった（3.4%減）。特に中国の景気減退や韓国車の販売不振により、中国工場の生産が大きく減少（前年比31.0%減）したのが響いた。

現代自動車はかねて、中国市場で事業を縮小する動きをみせていた。例えば、2023年に重慶工場を売却していた。もっとも、2024年12月には、同社の中国法人に追加投資すると発表した。このように、世界的に通商環境の不確実性が増す中で、中国市場を改めて捉え直す動きもある。

米国では、2025年から2028年までの4年間にわたり、210億ドルを投じると発表している（[2025年3月31日付ビジネス短信参照](#)）。ジョージア州の「メタプラント・アメリカ（HMGMA）」の生産能力を年産30万台から50万台に拡大する。米国トランプ政権の関税政策に対応する動きとみられる。

起亜

2024年の海外生産台数は、全体として微増だった（前年比2.9%増）。

中国では現代自動車と対照的に、前年比58.8%増と急増した。確かに、中国市場での販売は不振が続く。しかし、中国生産車を中東や南米など向けの輸出拠点に転換することで、台数を伸ばしている。

メキシコ工場は、米国向け輸出拠点としての意味合いが強い。その前提にあったのが、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）活用だ。もっとも、USMCAの規定は米国トランプ政権の関税政策によって覆りかねない。起亜のメキシコ工場も、中国工場同様に戦略転換を強いられる可能性があるだろう。

表4：2大メーカーの海外生産台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー・国名	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
現代自動車	2,160,429	2,243,944	2,167,963	△ 3.4
インド	706,000	765,000	767,000	0.3
米国	332,900	369,000	361,632	△ 2.0
チェコ	322,500	340,500	330,890	△ 2.8
トルコ	208,100	242,100	245,000	1.2
中国	256,563	242,869	167,509	△ 31.0
ブラジル	209,045	204,300	209,538	2.6
インドネシア	82,500	79,580	85,750	7.8
シンガポール	－	595	644	8.2
ロシア	42,821	－	－	－
起亜	1,414,367	1,435,762	1,477,058	2.9
米国	340,000	358,000	354,100	△ 1.1
スロバキア	311,000	350,224	351,270	0.3
インド	342,597	319,878	268,096	△ 16.2
メキシコ	265,000	256,000	262,782	2.6
中国	155,770	151,660	240,810	58.8
合計	3,574,796	3,679,706	3,645,021	△ 0.9

出所：韓国自動車モビリティ産業協会 (KAMA)

<輸入車販売低調の中、日本ブランド車は好調を維持>

韓国輸入自動車協会 (KAIDA) によると、2024年の輸入車販売台数（同協会の会員企業の新規登録ベース）は、26万8,001台。前年比2.7%減だった（表5参照）。

地域・国別に販売台数とシェアをみると、欧州ブランドは19万6,219台・74.6%、米国ブランドが4万879台・15.5%、日本ブランドが2万6,190台・9.9%になった。

欧州ブランド車が人気なのは、従来同様の傾向だ。特に注目されるのが、米国ブランド車の販売台数が2万4,000台以上増えたことだ（2023年のおよそ2.5倍）。これは主に、テスラが会員企業になり調査の計上対象に加わった結果といえる。なお、テスラの販売台数はBMWとメルセデス・ベンツに次いで、3位だった。

また、2019年以降、毎年減少してきた日本ブランド車の販売台数は、2023年に増加に転じた。2024年も増加を続けた（前年比11.7%増）。ブランド別には、レクサス、トヨタ、ホンダが、いずれも前年を超える販売台数を記録した。

表5：輸入乗用車（メーカー・ブランド別）および輸入商用車販売台数

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー・ブランド (輸入乗用車)	2022年	2023年	2024年	
	台数	台数	台数	前年比
BMW (ドイツ)	78,545	77,395	73,754	△ 4.7
メルセデス・ベンツ (ドイツ)	80,976	76,697	66,400	△ 13.4
テスラ (米国)	-	-	29,750	-
ボルボ (スウェーデン)	14,431	17,018	15,051	△ 11.6
レクサス (日本)	7,592	13,561	13,969	3.0
トヨタ (日本)	6,259	8,495	9,714	14.3
アウディ (ドイツ)	21,402	17,868	9,304	△ 47.9
ポルシェ (ドイツ)	8,963	11,355	8,284	△ 27.0
フォルクスワーゲン (ドイツ)	15,791	10,247	8,273	△ 19.3
MINI (英国)	11,213	9,535	7,648	△ 19.8
ランドローバー (英国)	3,113	5,019	4,437	△ 11.6
フォード (米国)	5,300	3,450	3,853	11.7
ジープ (米国)	7,166	4,512	2,628	△ 41.8
ホンダ (日本)	3,140	1,385	2,507	81.0
リンカーン (米国)	2,548	1,658	2,189	32.0
シボレー (米国)	9,004	5,589	1,461	△ 73.9
プジョー (フランス)	1,965	2,026	947	△ 53.3
ポールスター (スウェーデン)	2,794	1,654	800	△ 51.6
キャデラック (米国)	977	975	666	△ 31.7
ランボルギーニ (伊)	403	431	487	13.0
ベントレー (英国)	775	810	400	△ 50.6
GMC (米国)	-	437	332	△ 24.0
マセラティ (伊)	554	434	251	△ 42.2
ロールスロイス (英国)	234	276	183	△ 33.7
DS (フランス)	88	153	-	-
ジャガー (英国)	163	54	-	-
シトロエン (フランス)	39	-	-	-
クライスラー (米国)	-	-	-	-
日産 (日本)	-	-	-	-
インフィニティ (日本)	-	-	-	-
輸入乗用車 (小計)	283,435	271,034	263,288	△ 2.9
うち欧州ブランド	241,449	230,972	196,219	△ 15.0
うち米国ブランド	24,995	16,621	40,879	145.9
うち日本ブランド	16,991	23,441	26,190	11.7
輸入商用車	5,371	4,504	4,713	4.6
輸入車 (合計)	288,806	275,538	268,001	△ 2.7

注：韓国輸入自動車協会（KAIDA）会員企業の新規登録ベース。

出所：韓国輸入自動車協会（KAIDA）

<エコカーは、ハイブリッドだけが好調>

KAMAによると、エコカーの国内販売台数は2024年、65万404台。前年比18.2%増だった（表6参照）。

この中でEVは、10.2%減と減少に転じた。EVの販売は2023年後半から勢いに陰りが見え始め、2024年は減少傾向が鮮明になった。その原因としては、(1)政府の購入補助金の上限額が引き下げられたことに加えて、(2)韓国内で高金利や物価上昇が続いていること、を挙げることができる。さらに、EVバッテリーを原因とする相次ぐ火災事故もEV購入の敬遠材料になっている。

EVに代わってエコカーの国内販売を牽引したのが、HEVだ。2024年は49万5,577台。前年比31.6%増と大幅に増加している。エコカーの国内販売全体に占める構成比は76.2%に及んだ。これほど販売台数が伸びた理由としては、(1)燃料費と車体価格を考えた場合、費用対効果が高いHEVを選択する消費者が増えたこと、(2)燃費効率が高いHEV車種を国内メーカーが相次いで投入し、需給ニーズが一致したこと、を挙げることができる。

なお、輸入エコカーの国内販売からは、HEV（前年比46.6%増）以上にEVの伸び（86.3%増）が高く見える。しかしこれは、先述のとおりテスラがKAIDA会員になり調査結果に反映されるようになったことが大きい。テスラを除くと2万台を割り込むことになることからすると、EVを敬遠する傾向は輸入車でも同様だろう。

表6：エコカーの種類別国内販売（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

国内販売台数

種類	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
ハイブリッド車（HEV）	259,053	376,603	495,577	31.6
電気自動車（EV）	157,906	158,009	141,965	△ 10.2
プラグインハイブリッド車（PHEV）	13,114	10,796	9,174	△ 15.0
燃料電池自動車（FCEV）	10,336	4,631	3,688	△ 20.4
合計	440,409	550,039	650,404	18.2

うち輸入車販売台数

種類	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
ハイブリッド車（HEV）	74,207	91,680	134,426	46.6
電気自動車（EV）	23,202	26,572	49,496	86.3
プラグインハイブリッド車（PHEV）	13,114	10,796	9,174	△ 15.0
合計	110,523	129,048	193,096	49.6

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）、韓国輸入自動車協会（KAIDA）

2024年のエコカーの輸出は、73万5,050台。前年比1.3%増になった（表7参照）。

内訳をみると、HEVが43万1,725台、37.9%増と大きく伸びた。エコカーの輸出先は、北米と欧州が大半（注3）。特に北米では、HEVとSUVの人気によりHEV輸出が増加し、全体を牽引した。

一方EVは25万5,105台、26.5%減。輸出でも、EVの減速感が鮮明になったかたちだ。中国を除く世界全地域で、需要が減少した。

特に欧州では、(1)車両価格の高止まりと(2)EV補助金の廃止などによって全般にEV販売が不振だった。韓国からのエコカー輸出も例外ではない。

北米でも、(1)インフレ削減法の税額控除を縮小したことや高金利が続いたことによって、EV需要が鈍化したこと、(2)現代自動車と起亜がEVの現地生産を拡大したこと、によって輸出が減少した。

表7：エコカーの種類別輸出 (単位：台、%) (△はマイナス値)

種類	2022年 台数	2023年 台数	2024年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	287,956	313,072	431,725	37.9
電気自動車 (EV)	220,507	346,880	255,105	△ 26.5
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	46,173	65,043	48,118	△ 26.0
燃料電池自動車 (FCEV)	398	296	102	△ 65.5
合計	555,034	725,291	735,050	1.3

出所：韓国自動車モビリティ産業協会 (KAMA)

<2025年は、米国の政策に大きな懸念>

では、2025年についてはどうか。KAMAは2024年12月に発表した「2024年自動車産業評価および2025年の展望」の中で、国内販売、生産、輸出それぞれについて次のように見込んだ。

1. 国内販売

- (1)インフレ緩和や利下げ、(2)EVを代替するHEV販売の増加、(3)2024年からの反動増などによって、小幅に回復。前年比1.3%の増加を見込む。
- もっとも、EVの需要不振や家計負債の高止まり、不動産・株式など資産市場の不安定さ、景気減速など成長阻害要因が増し、2025年の増加幅は限定的。解消された後に購入しようとする傾向が強まり、国内販売は振るわない。

2. 生産

- 国内向け生産は前年を小幅に上回る見込み。海外向けは、世界需要が鈍化して輸出が減少し、前年比 1.4%減。
- ルノー코리아が新車（グランコレオス）の生産を加速し、KG モビリティが輸出を優先する戦略を打ち出す見込みがある。これらにより、当該 2 社の国内工場稼働率は高くなると予想。
- これに対し、現代自動車と起亜は、米国のメタプラント工場稼働などの結果として、海外工場の生産比率が増えることを受け、輸出用の生産が減る可能性がある。

3. 輸出

- 新車販売や韓国・フィリピン自由貿易協定（FTA）の発効、HEV 輸出増加などが、プラスの影響をもたらす。一方で、世界的に需要縮小傾向が続き、通商環境も悪化、海外生産の拡大なども重なり、前年比 3.1%の減少を見込む。
- 米トランプ政権による保護貿易、ロシア・ウクライナ紛争や中東情勢など地政学的リスクの常態化など、通商環境の悪化材料がある。加えて、中国メーカーの海外進出や主要国の EV 自国生産誘導政策による海外生産増加など、否定的な要因を想定できる

2025 年の韓国自動車産業にとって、最も大きな懸念材料は、米国トランプ政権の政策だ。米国は韓国にとって輸出額全体で国別第 2 位、自動車の輸出額では首位だ。その米国が 3 月 26 日に、自動車と自動車部品に対して 25%の追加関税の賦課を発表した（[2025 年 3 月 27 日付ビジネス短信参照](#)）。韓国で生産し米国に輸出する自動車はもちろん、韓国自動車メーカーが米国内の工場ですべての部品を製造するため韓国から部品を輸入する場合にまで高関税が余儀なくされることになる。韓国メーカーは戦略転換せざるを得ず、生産・輸出ともに大きな影響を受けそうだ。韓国政府も自動車産業の競争力を確保するため、支援策を強化するのが急務だ。また、米国との通商交渉に全力を注がなければならなくなった。

国内に目を向けると、尹前大統領の非常戒厳令宣布に端を発した国政混乱が尾を引いている。次期大統領選挙（注 4）まで不安定な状況が続く中で、消費マインドの回復にも期待が持てない。2025 年上半期はこれらの影響により、自動車産業は苦戦を強いられることとなるだろう。既述した KAMA の見込みは、2024 年 12 月時点のものだ。それ以降、韓国の自動車産業を取り巻く状況は悪化していることを踏まえると、一層悲観的な状況を想定せざるを得ない。

米国と同時に、中国の動きにも注視する必要がある。中国の大手 EV メーカーの BYD は、2025 年に韓国市場に乗用車を投入する予定だ。同社はこれまで、バスやフォークリフトなど商用車だけを供給してきた。しかし、BYD が低価格で EV 乗用車を韓国市場に投入する

となると、これまで価格面でEV購入を避けていた消費者が動くかもしれない。

このように、2025年の韓国の自動車産業は、国内販売・生産・輸出すべてで見通しが立ちづらい。今後については、細かく状況を注視する必要があるようだ。

注1：韓国銀行は、基準金利を2024年10月まで3.50%を維持した。もともとその後は、段階的に引き下げた。2025年2月時点では、2.75%まで下がっている（[2025年2月27日付ビジネス短信参照](#)）。

注2：EV購入に伴う国費補助金の上限額は2024年、650万ウォンだった。前年に比べて30万ウォン減少した。

注3：KAMAが2024年12月に発表した「2024年自動車産業評価および2025年の展望」によると2024年1～12月、エコカーの輸出地域の構成比は北米が55.2%、欧州32.2%だった。この2地域で、87.4%を占めることになる。

注4：次期大統領選は、2025年6月3日までに実施する予定。

タイ（生産・販売）：自動車の内需不振を輸出が補えず

150万台目標は米国関税次第か

2025年6月27日 バンコク事務所（藪 恭兵）

2024年のタイの自動車生産台数は146万8,997台で、前年比19.9%減となった。2025年も縮小傾向が続く。タイ工業連盟（FTI）は、2025年通年の生産台数を150万台と予測し、そのうち輸出向けが100万台、国内販売向けが50万台を見込む。本稿では、2024年の自動車の生産・販売の動向について分析する。

<自然災害やパンデミックと同水準の生産規模>

2024年はタイの自動車生産台数が150万台を下回った。これは過去15年間でみて、タイが大規模な洪水被害を受けた2011年（約145万7,795台）や、新型コロナ禍の影響が深刻だった2020年（142万6,970台）と並ぶ低い水準だ（図1参照）。生産がピークに達した2012～2013年の250万台に近かった水準と比べて、4割も低い。2025年以降も、1～4月の生産台数は前年同期比12.0%減の45万6,749台と低調に推移している。

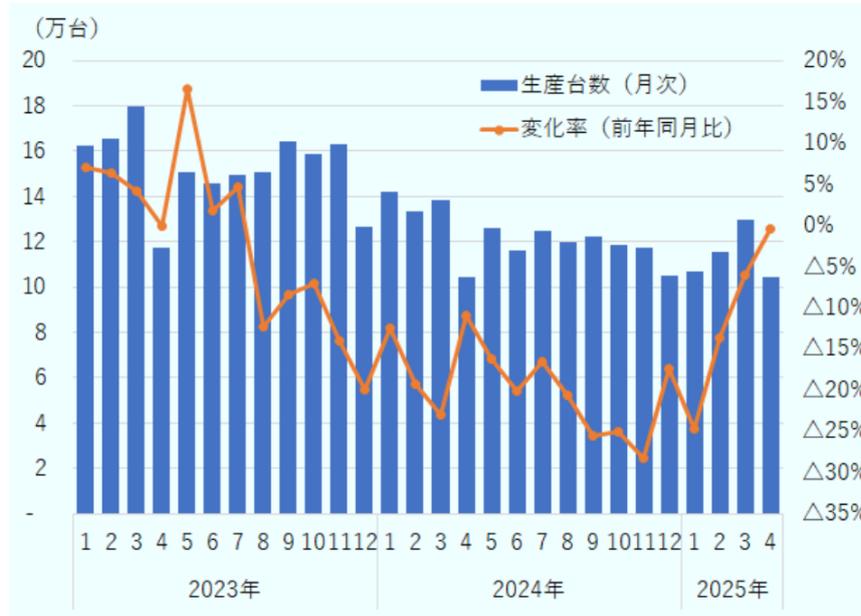
図1：タイの自動車生産台数（年次）



出所：FTI資料に基づきジェトロ作成

生産台数を月次で見ると、2023年8月以降、20カ月連続で前年同月比マイナスとなっている（図2参照、2025年4月時点）。2024年については、1月に14万超の生産を記録したものの、その後は減少傾向が続き、12月は10万4,878台まで落ち込んだ。年平均では月次で約12万台の生産ペースとなった。他方、2025年は前年同月比で減少幅が縮小しており、底打ちへの期待が示唆されている。

図2：タイの自動車生産台数（月次）と変化率



出所：図1に同じ

2024年の生産をセグメント別にみると、バッテリー式電気自動車（BEV）と乗用車の一部を除き、全てのセグメントで減少した（表1参照）。乗用車は前年比13.7%減の54万9,752台、商用車は23.3%減の91万9,245台となった。自動車生産全体の6割強を構成するピックアップトラックは、22.4%減の89万3,700台だった。次いで構成比（25.5%）の大きい1,500cc以下の小型の乗用車についても、14.3%減の37万4,145台にとどまっている。BEVはこれまで中国からの輸入販売が主流だったが、BEVの販売奨励の条件として、タイでの一定の国内生産が課されており、2024年から中国メーカーの生産が稼働し始めている（[2024年12月16日付地域・分析レポート参照](#)）。

表1：タイの自動車生産台数（セグメント別）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

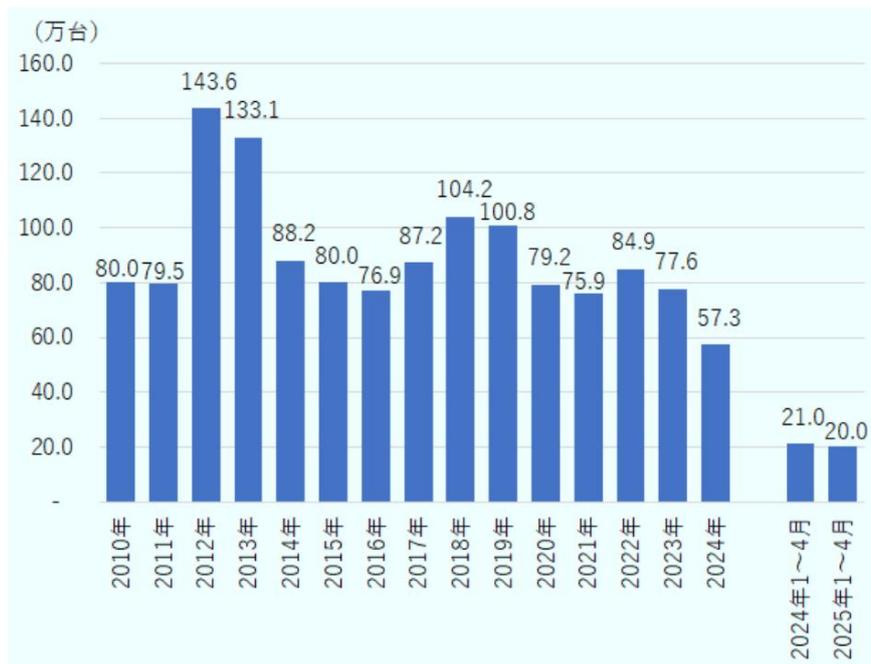
セグメント	2022年 台数	2023年 台数	2024年		
			台数	構成比	伸び率
乗用車	594,057	637,164	549,752	37.4%	△13.7%
1,500cc以下	444,809	436,472	374,145	25.5%	△14.3%
1,501cc～1,800cc	69,692	59,629	53,779	3.7%	△9.8%
1,801cc～2,000cc	38,220	57,416	58,566	4.0%	2.0%
2,000cc超	15,586	11,995	5,314	0.4%	△55.7%
バッテリー式電気自動車（BEV）	—	—	9,520	0.6%	—
不明	25,750	71,652	48,428	3.3%	△32.4%
商用車	1,289,458	1,197,822	919,245	62.6%	△23.3%
ピックアップ	1,242,658	1,151,579	893,700	60.8%	△22.4%
その他トラック	39,970	37,475	16,847	1.1%	△55.0%
小型・大型バス	6,830	8,768	8,698	0.6%	△0.8%
合計	1,883,515	1,834,986	1,468,997	100%	△19.9%

出所：図1に同じ

<内販は 57 万台、家計債務によりピックアップトラックが苦戦>

2024 年のタイの自動車国内販売台数は 26.2%減の 57 万 2,675 台で、60 万台を割り込んだのは 2009 年（54 万 8,871 台）以来だ。ファーストカー減税制度により、2012 年に 140 万台超まで販売が拡大したが、同制度は結果的に需要の先食いとなり、2014～2017 年は反動で、約 80 万台前後で低迷した（図 3 参照）。2018～2019 年は 100 万台程度まで回復したが、新型コロナ禍以降は 100 万台を超える水準には回復していない。直近の 2025 年 1～4 月についても、前年同期比 4.8%減の 20 万 386 台にとどまり、回復基調はみられない。

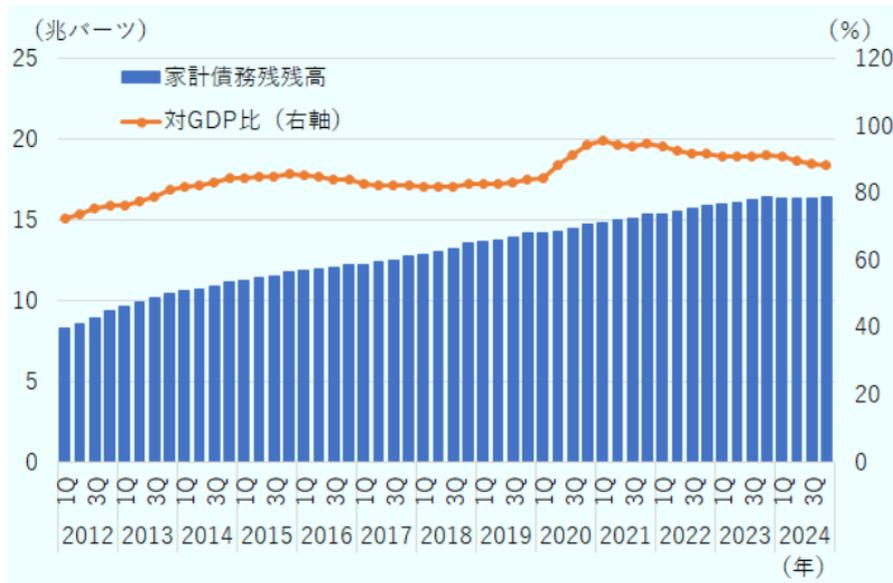
図3：タイの国内自動車販売台数



出所：図1に同じ

2024 年に国内販売が低迷した一因として、国内の家計債務問題が挙げられる。タイの家計債務残高は年々増加しており、対 GDP 比で 2012 年第 1 四半期（1～3 月）の 72.5% から 2024 年第 4 四半期（10～12 月）には 88.4% まで上昇した（図 4 参照）。家計債務の上昇に伴い、消費者が自動車購入時に申請するローンの審査が厳格化されており、販売の抑制要因になっている（[2025 年 2 月 6 日付ビジネス短信参照](#)）。タイ中央銀行は、中期的な自動車産業の課題として、高齢化社会への移行に伴う国内市場の縮小や、配車サービスやレンタカーの利用を好む若者の消費行動などの構造変化を指摘している（[2025 年 2 月 28 日付ビジネス短信参照](#)）。

図4：タイの家計債務残高の推移（2012～2024年）



出所：タイ中央銀行からジェトロ作成

セグメント別に国内販売台数をみると、商用車の四輪駆動車を除く全てのセグメントで前年割れとなった（表2参照）。販売の4割を占める乗用車は前年比23.3%減と、2023年の回復から反転して落ち込んだ。全体の6割強を占める商用車は27.9%減、特に構成比35.0%の1トンピックアップトラックは販売台数が4割近く落ち込んだ。

ピックアップトラックの主な購入者の農家や中小企業事業者が自動車ローンを借りづらくなったことが背景にあり、タイ財務省はピックアップトラックの購入支援として、1台当たり最大150万バツ（約660万円、1バツ＝約4.4円）の融資保証を提供している（[2025年4月1日付ビジネス短信参照](#)）。また、引き締め傾向にあった金融政策についても、2023年9月に2.5%としていた政策金利を1.75%にまで引き下げている（[2025年5月7日付ビジネス短信参照](#)）。

表2：タイの国内自動車販売台数（セグメント別）

（△はマイナス値）

セグメント	2022年 台数	2023年 台数	2024年		
			台数	構成比	伸び率
乗用車	265,123	292,384	224,156	39.1%	△23.3%
商用車	584,265	483,396	348,519	60.9%	△27.9%
1トンピックアップ	454,875	325,024	200,190	35.0%	△38.4%
2～4トントラック	15,040	13,509	7,222	1.3%	△46.5%
4トン超トラック・バス	16,190	14,173	8,824	1.5%	△37.7%
四輪駆動車	82,921	114,608	117,800	20.6%	2.8%
その他	15,239	16,082	14,483	2.5%	△9.9%
合計	849,388	775,780	572,675	100%	△26.2%

出所：図1に同じ

<日系上位ブランドはシェア維持、足元で中国飛躍>

トヨタ・モーター・タイランド (TMT) の発表データに基づき、2024年のメーカー別の自動車販売台数をみると、首位はトヨタで22万356台（構成比38.5%、前年比17.1%減）、2位のいすゞが8万5,582台（同14.9%、43.7%減）、3位のホンダが7万6,574台（同13.4%、18.8%減）と続いた（表3参照）。前述したピックアップトラックの販売不振から、同製品を主に販売するいすゞが前年比でシェアを落とした一方、トヨタやホンダはシェアを伸ばした。日系ブランドが市場全体に占めるシェアは76.7%（1.1ポイント減）で、85.4%を占めていた2022年から1割近くシェアを落とした。特に乗用車に絞ると、日系ブランドのシェアは2022年の79.6%から64.8%にまで低下した（[2025年2月6日付ビジネス短信参照](#)）。

表3：タイの国内自動車販売台数（ブランド別）（△はマイナス値）

ブランド	2022年		2023年		2024年		
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	伸び率
トヨタ	288,809	34.0%	265,949	34.3%	220,356	38.5%	△17.1%
いすゞ	212,491	25.0%	151,935	19.6%	85,582	14.9%	△43.7%
ホンダ	82,842	9.8%	94,336	12.2%	76,574	13.4%	△18.8%
三菱自動車	50,385	5.9%	32,668	4.2%	27,318	4.8%	△16.4%
日産	22,521	2.7%	16,423	2.1%	9,427	1.6%	△42.6%
マツダ	31,638	3.7%	16,544	2.1%	9,220	1.6%	△44.3%
スズキ	20,083	2.4%	12,151	1.6%	5,654	1.0%	△53.5%
日野自動車	14,339	1.7%	11,763	1.5%	4,550	0.8%	△61.3%
スバル	2,282	0.3%	1,682	0.2%	697	0.1%	△58.6%
日系ブランド計	725,390	85.4%	603,451	77.8%	439,378	76.7%	△27.2%
BYD	312	0.0%	30,432	3.9%	27,021	4.7%	△11.2%
フォード	43,628	5.1%	36,483	4.7%	20,893	3.6%	△42.7%
MG	27,293	3.2%	27,311	3.5%	17,239	3.0%	△36.9%
NETA	1,019	0.1%	13,836	1.8%	6,534	1.1%	△52.8%
長城汽車 (GWM)	11,616	1.4%	13,039	1.7%	7,364	1.3%	△43.5%
現代自動車	4,686	0.6%	5,550	0.7%	3,769	0.7%	△32.1%
合計（その他含む）	849,388	100%	775,780	100%	572,675	100%	△26.2%

注：FTI発表のデータと数字が異なる。

出所：トヨタ・モーター・タイランド (TMT)

非日系ブランドでは、BYDが2万7,021台を売り上げ、全体の4.7%を占めた。日産やマツダを上回り、三菱自動車に肉薄する位置につけている。BEVを中心に攻勢を強める中国メーカーでは、BYDや上海汽車グループ傘下のMGは販売の落ち込みが小さいのに対して、長城汽車 (GWM) やNETAは販売を半分程度に落とすなど、販売実績に差が出ている。2024年末に開催された「モーター・エキスポ2024」では、中国ブランドが販売予約台数で初めて日系を上回った（[2024年12月17日付ビジネス短信参照](#)）。2025年3～4月の「バンコク国際モーターショー」でも、BYDが最多の9,819台の予約台数を記録して、トヨタ（9,615台）から首位の座を奪うなど、中国メーカーの躍進が鮮明になってい

る ([2025年4月21日付ビジネス短信参照](#))。

<輸出台数は堅調な伸び継続>

2024年の自動車輸出台数は、前年比8.8%減の101万9,213台で、2021年以降3年連続で記録していたプラス成長からマイナスに転じた(図5参照)。新型コロナ禍の水準は上回っているものの、過去最高の2015年(約120万台)よりは低い水準が続く。直近の2025年1~4月でも、前年同期比14.8%減(29万288台)と落ち込んでいる。主な仕向け地としては、オセアニア(28.7%)やアジア(27%)、中東(19.5%)が並ぶ。その他は中南米9.3%、北米7.4%、欧州5.5%で、アフリカが2.6%の構成となった。

図5：タイの完成車輸出台数



出所：図1に同じ

<生産150万の達成は米国次第か>

2025年の生産見通しについて、FTI自動車産業グループの会長顧問(広報担当)のスラポン・パイシットパッタナポン氏は、前年比2.1%増の約150万台と予測している。内訳は、内販向けが約50万台(全体の33.3%)、輸出向けが約100万台(66.7%)とした。同氏は、2025年の内販、輸出に影響を及ぼし得る影響を整理している(表4参照)。内販向けのポジティブな要因としては、EV3.0として前述のBEV国内生産([2023年4月25日付地域・分析レポート参照](#))に伴う内販増加や、観光業・輸出業の成長、政府支援による経済成長などが示されている。他方、その後、タイ国家経済社会開発委員会(NESDC)は、世界経済の減速や米国の関税措置などの保護主義的な措置を踏まえ、2025年のGDP成長率予測を中間値1.8%(前回予測2.8%)に下方修正している。下方修正の一因となった米国の関税措置については、タイ中央銀行が影響分析を行っている([2025年4月30日](#)

付ビジネス短信参照)。相互関税にかかる対米交渉や発動の有無・内容次第で、依然として不透明としつつも、工業製品や加工食品などで、2025年後半から輸出やタイ向け投資などに影響が出てくるとしており、タイ政府に対して対米交渉の加速化や外国製品との競争に備えた対策などを急ぐよう提言している（2025年4月30日付ビジネス短信参照）。

表4：FTIによる2025年のタイ自動車産業への影響分析（2025年1月28日）

影響要因	国内販売	輸出
ポジティブ	<ul style="list-style-type: none"> EV3.0の輸入を補うためのEV生産（輸入台数の1.5倍） 国内経済成長率2.4～2.9% 外国人観光客の増加 農産物・工業製品の輸出拡大 政府による現金給付 電子レシートによる経済刺激策 政府投資 2024年の投資許可申請は過去10年で最高の1兆1,000万パーツ、うち自動車関連で1,023億パーツ（前年比35%増） 金利引き下げでコストと債務返済負担が軽減、購買力向上 米国トランプ大統領の要請による原油価格の下落で、事業コストが下がり、購買力が上がる 	<ul style="list-style-type: none"> 米国の輸入関税引き上げは大きくなく、世界貿易への影響は限定的 金利や原油価格が下がれば、貿易相手国の購買力が上がり、輸出が改善する 各地の戦争が終結すれば、消費意欲が回復する
ネガティブ	<ul style="list-style-type: none"> 家計債務問題から金融機関の融資審査が厳格化される 鉱工業生産指数の低下（工業生産がGDPの30%、雇用の16%を占める） 米中貿易戦争が激化せず、中国からの生産移転が進まず、タイの雇用に影響する 高い公的債務が経済刺激策の制約になる 生活費の高さが購買力を圧迫する 	<ul style="list-style-type: none"> トランプ大統領がどれだけ関税を引き上げるか不透明 競合国の増加 貿易相手国がピックアップトラックを自国生産し始めており、タイからの輸出が減る 地域紛争の拡大 貿易相手国での排ガス規制強化により、一部車種が輸出できなくなる

注：1パーツ=約4.4円。

出所：FTIのリリースに基づきジェトロ作成

タイの自動車産業は、表4で挙げたようなポジティブ要因が効果を発揮することで、内販・輸出の両面で期待が持てる一方、米国の関税措置や家計債務問題、競争環境の変化などの課題も存在する。これらのネガティブ要因を克服するには、FTIが提言するように、政府と産業界が連携し、対米交渉の加速化や競争力強化策を講じることが不可欠だ。特に、サプライチェーンの脱炭素化による技術革新や、金利引き下げなどによる内需の底上げを図ることが求められる。また、輸出市場では、貿易相手国の規制強化に対応した製品開発や、新興市場への販路拡大がカギとなる。こうした戦略が実行できるかが、タイ自動車産業の持続的な成長、ASEANにおける競争力の維持・強化を左右する。

マレーシア（生産・販売）：2024年の新車自動車販売は80万台突破、電動車拡大の見込み

2025年5月8日 クアラルンプール事務所（戴 可忻）

マレーシアの2024年の自動車市場は引き続き好調で、新車販売台数は3年連続で過去最高を更新し、初めて80万台を突破した。メーカー別にみると、第2国民車メーカープロドゥアが販売台数全体を押し上げた。

<新車販売台数は過去最高更新、80万台突破>

2024年のマレーシアの新車販売台数は、前年比2.1%増の81万6,747台だった。前年に記録した過去最高水準を上回り、初めて80万台を超えた。マレーシア自動車協会（MAA）はその要因として、堅調な国内経済と、3.0%に維持されている政策金利（OPR）による良好な車両ローン環境、安定した社会政治環境、低失業率などがあるとした。また、MAAは、Aセグメント（注1）での高い受注残により、小型車を主力とする国産車のシェアが2.0%上昇したことに言及した。また、バッテリー式電気自動車（BEV）の販売台数が、発売された新モデルが市場で好評を博したことや税制優遇措置から、45.3%増になったと強調した。

新車販売台数の内訳をみると、全体の9割強を占める乗用車は前年比3.9%増の74万7,180台、商用車は13.8%減の6万9,567台だった（表1参照）。MAAによると、乗用車では、とりわけプロドゥアを中心に国産車販売が好調だった。また、商用車は、2024年6月に実施されたディーゼル補助金の撤廃により、ピックアップトラックの需要縮小を主要因として、前年よりも販売が減少した。

乗用車の車種別では、普通乗用車が7.9%増の47万5,250台、多目的車（MPV）が6.6%増の6万9,237台、窓付きバンが42.2%増の1,128台と、いずれも前年を上回った（表1参照）。一方、スポーツ用多目的車（SUV）は5.4%減の20万1,565台だった。商用車の車種別では、最大シェアのピックアップトラックが16.4%減の4万9,003台だった。

表1：マレーシアにおける車種別の新車販売台数の内訳（△はマイナス値）

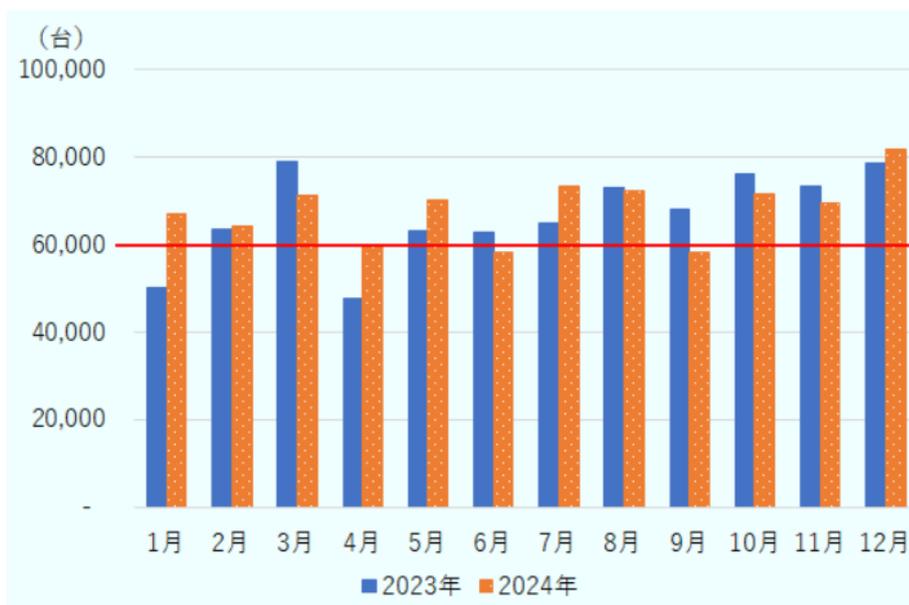
車種	2023年		2024年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
乗用車	719,145	89.9	747,180	91.5	3.9
普通乗用車	440,319	55.1	475,250	58.2	7.9
スポーツ用多目的車（SUV）	213,096	26.6	201,565	24.7	△ 5.4
多目的車（MPV）	64,937	8.1	69,237	8.5	6.6
窓付きバン	793	0.1	1,128	0.1	42.2
商用車	80,676	10.1	69,567	8.5	△ 13.8
ピックアップトラック	58,600	7.3	49,003	6.0	△ 16.4
トラック	15,264	1.9	14,213	1.7	△ 6.9
パネルバン	4,737	0.6	3,948	0.5	△ 16.7
プライムムーバ	1,845	0.2	2,081	0.3	12.8
バス	230	0.0	322	0.0	40.0
合計	799,821	100.0	816,747	100.0	2.1

注：シェアの母数は、新車販売台数合計。

出所：マレーシア自動車協会（MAA）

2024年の新車販売台数を月別にみると、12月は同月としては過去最高の8万1,735台を記録し、初めて8万台を超えた（図1参照）。同年末の各社によるプロモーション活動が大きく寄与したと、民間調査会社ケナンガ・リサーチは指摘した。

図1：月別新車販売台数（2023年1月～2024年12月）



出所：表1に同じ

<メーカー別の市場シェア差が際立つ>

2024年の新車販売台数をメーカー別にみると、国民車メーカー2社（プロトン、プロドゥア）が市場シェアの61.9%を占めた（表2参照）。商用車を販売しないこの2社は、乗用車の市場シェアでは67.7%を占めた。

表2：マレーシアにおける主要メーカー別の新車販売台数の内訳（△はマイナス値）

項目	2023年		2024年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
乗用車	719,145	89.9	747,180	91.5	3.9
商用車	80,676	10.1	69,567	8.5	△ 13.8
国民車（乗用車）	481,300	60.2	505,689	61.9	5.1
プロドゥア	330,325	41.3	358,102	43.8	8.4
プロトン	150,975	18.9	147,587	18.1	△ 2.2
国民車以外（乗用車+商用車）	318,521	39.8	311,058	38.1	△ 2.3
トヨタ	106,206	13.3	100,701	12.3	△ 5.2
ホンダ	80,032	10.0	81,699	10.0	2.1
三菱自動車	21,719	2.7	16,167	2.0	△ 25.6
新車販売台数合計	799,821	100.0	816,747	100.0	2.1

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは乗用車のみ。トヨタ（レクサスを含まず）と三菱（三菱ふそうを含まず）は、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアの母数は、新車販売台数合計。

出所：表1に同じ

日本のダイハツ工業が 25%、三井物産が 7%出資する第 2 国民車プロドゥアは、前年比 8.4%増の 35 万 8,102 台で、43.8%のシェアを占め、引き続き首位に立った。同社はモデル別の販売台数内訳を公開していないが、総販売台数は過去最高だったと発表した。また、2025 年の見通しについて、同社は工場の改修や、新モデルの開発と生産能力強化の設備投資に重点を置くため、生産台数は 4.9%減の 35 万台となり、これにより販売台数も 3.7%減の 34 万 5,000 台になると予測した。プロドゥアによるわずかな減産は、マレーシアの 2025 年の新車販売台数に影響を与えることが予想される。

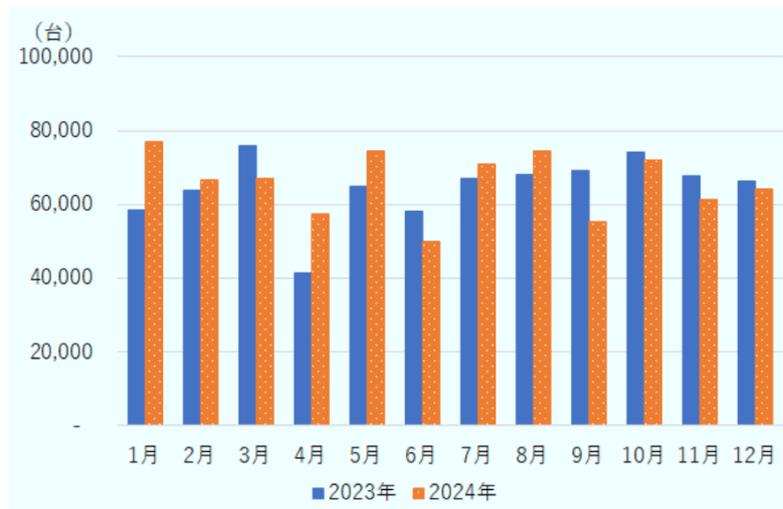
2017 年に中国の吉利汽車が 49.9%を出資した第 1 国民車プロトンは、2.2%減の 14 万 7,587 台で、シェアは 18.1%と前年から横ばいだった。同社はプレスリリースで、競合モデルの台頭により市場競争が激化した側面もあったが、輸出の拡大により好調な販売実績を維持したと発表した。同社によると、ベストセラーモデルの代表的な小型セダン「サガ」が引き続き好調で、前年比 3.7%増の 7 万 2,769 台を販売した（注 2）。さらに、2023 年末に新たに発表した「S70」は、総計 1 万 9,182 台を納車し、マレーシアで最も人気のある C セグメント・セダン（注 3）となった。加えて、SUV も好調で、とりわけ 4 年連続でベストセラーモデルの「X50」が 2 万 3,647 台、「X70」が 8,992 台、「X90」が 3,553 台販売された。

日系を含む外資系メーカーでは、トヨタが前年比 5.2%減の 10 万 701 台と減速したもの、市場シェアの 12.3%を占有し、外資系メーカーでは 4 年連続で首位を独走した。同社は乗用車と商用車を販売しているが、モデル別の販売台数内訳は公開していない。

市場シェアの 1 割を占めるホンダは前年比 2.1%増の 8 万 1,699 台で、2 位だった。同社は最も売れた上位 3 モデルとして、「HR-V」（SUV、同社売り上げシェア 26.0%）、「シティ」（セダン、同 25.0%）、「CR-V」（SUV、同 14.0%）を挙げた。なお、商用車を販売していないホンダは、乗用車カテゴリーではトヨタを抜き、外資系メーカーとしては 11 年連続で首位を維持した。

新車への需要拡大を反映し、2024 年の生産台数は前年比 2.0%増の 79 万 347 台だった。そのうち、乗用車は 2.7%増の 74 万 4,604 台だった一方、商用車は 8.0%減の 4 万 5,743 台だった。月別では、販売台数とほぼ同じ傾向がみられた（図 2 参照）。

図2：月別新車生産台数（2023年1月～2024年12月）



出所：表1に同じ

メーカー別の生産台数をみると、国民車では、プロドゥアが前年比 7.9%増の 36 万 1,000 台に対し、プロトンが 3.4%減の 14 万 9,568 台だった（表 3 参照）。国民車以外では、トヨタが 3.6%減の 9 万 4,597 台、ホンダが 8.1%増の 8 万 9,857 台、三菱自動車が 13.3%減の 1 万 802 台だった。

表3：マレーシアの生産台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2023年		2024年		前年比 (%)
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	
乗用車	724,891	93.6	744,604	94.2	2.7
商用車	49,709	6.4	45,743	5.8	△ 8.0
国民車 (乗用車+商用車)	489,348	63.2	510,568	64.6	4.3
プロドゥア	334,482	43.2	361,000	45.7	7.9
プロトン	154,866	20.0	149,568	18.9	△ 3.4
国民車以外 (乗用車+商用車)	285,252	36.8	279,779	35.4	△ 1.9
トヨタ	98,094	12.7	94,597	12.0	△ 3.6
ホンダ	83,111	10.7	89,857	11.4	8.1
三菱自動車	12,454	1.6	10,802	1.4	△ 13.3
新車生産台数合計	774,600	100.0	790,347	100.0	2.0

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダ、三菱自動車は乗用車のみ。トヨタは、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアの母数は、生産台数合計。

出所：表1に同じ

<2025 年は前年を下回る見込み、電動車の展望は良好>

2025 年通年の新車販売台数見通しについて、MAA は 1 月 21 日、前年比 4.5%減の 78 万台（うち、乗用車が 71 万台、商用車が 7 万台）と予測した。プラス面として、(1)世界経済の成長率がわずかに加速する見込みであること、(2)堅調な国内消費と投資を前提に、マレーシア経済も 4.5~5.5%の成長が見込まれること、(3)中央銀行の政策金利（OPR）据え置きによる自動車需要の継続、(4)2025 年 2 月の最低賃金引き上げと公務員給与の引き上げ、(5)安定した労働市場による購買力の下支え、(6)2025 年末に予定される BEV の免税措置終

了による駆け込み需要、(7)新ブランドやモデルの登場と、これに伴う戦略的な販売促進活動や付加価値サービスによる市場への刺激などを挙げた。

他方で、マイナス面として、(1)米中貿易摩擦による経済の不確実性、(2)ガソリン補助金の合理化が大排気量車の販売に影響を与える可能性〔一方、同政策は電動車(xEV)の販売を促進する可能性もある〕、(3)(特に地方部での)充電設備の不足がxEVの普及や販売台数に影響を与えることなどを指摘した。

その後、民間調査会社ケナンガ・リサーチは1月28日時点で、2025年の予測販売台数を80万5,000台とし、MAAの予測を上回る見通しを発表した。その背景には、新物品税(注4)の導入延期により、消費者の先行購入意欲が引き出されたとの見方がある。この恩恵を最も受けるのはプロドゥアで、市場シェアの44.0%を占めるとの予想だ。同社は加えて、魅力的な新モデルの発売や、家計収入の増加、安定した労働市場など、MAA同様のプラス要因を挙げた。また、2024年末時点で15万台の受注残があることから、自動車市場の見通しは依然として良好との楽観的な見方も示した。

なお、2024年はxEVの販売台数も好調に推移し、2023年の3万8,214台から19.2%増の4万5,562台に増加した。新車販売台数に占めるシェアは前年の4.8%から5.6%へと拡大した。うちBEVが45.3%増の1万4,766台、ハイブリッド電気自動車(HEV)が9.8%増の3万796台だった。2025年は輸入BEVに対する輸入税や物品税の全額免除が適用される最後の年のため、xEVへの駆け込み需要が見込まれるとMAAは見込んでいる。証券会社CIMBセキュリティーズは、2024年に最も売れたEV上位3ブランドとして、中国EV大手「BYD」(マレーシア道路交通局によると、市場シェア39.3%)、米国の「テスラ」(同23.6%)、ドイツの「BMW」(同9.1%)を挙げた。同社は2025年も中国メーカーの台頭が続くと予想している。xEVの市場拡大に伴う充電設備拡充の必要性を意識するマレーシア政府は、2025年までに1万カ所のEV充電施設設置を目指しているが([2024年10月3日付地域・分析レポート参照](#))、2024年12月末時点で、同国内のEV充電施設数は計3,611カ所(うち、急速充電の直流施設が1,095カ所、普通充電の交流施設が2,516カ所)にとどまる。

注1: 重量が1,000キログラム以下の車で、最も小型の車両カテゴリーを指す。

注2: 同社のモデル別販売台数は輸出台数を含む。

注3: 重量が1,251~1,400キログラムの車で、「小型ファミリーカー」とも呼ばれる。

注4: 現地組み立て車に対する物品税の範囲を拡大し、販売費用、マーケティングおよび管理費用、利益などの非製造項目を含むようにする規制。この規制導入により、現地組み立て車の平均価格が10~30%上昇すると予想される。当初は2020年1月にこの規制を導入する予定だったが、新型コロナウイルス禍などを経て導入延期を繰り返している。

インドネシア（生産・販売）：新車販売が前年比 13.9%減、86 万台に

BEV の躍進が続く

2025 年 6 月 27 日 ジャカルタ事務所（大滝 泰史）

インドネシアで、自動車販売の伸び悩みが続いている。2024 年、インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）によると、通年の卸売販売台数は前年より 14 万台減少。86 万 5,723 台に終わった。

経済そのものは、悪くない。当該年の GDP 成長率は 5.03%。ASEAN の中では、ベトナムやカンボジアなどに次ぐ高い成長率を維持した。しかし、足元の自動車産業を見ると今後の成長に暗雲が立ち込める。本稿では、2024 年のインドネシアの自動車市場について紹介する。

<新車販売台数は前年比 13.9%減少、100 万台割れの 86 万台>

インドネシアの 2024 年の新車卸売販売台数は前年比 13.9%減。86 万 5,723 台だった。燃料別では、ガソリン車が 59 万 1,904 台（前年比 19.9%減）、ディーゼル車が 17 万 2,333 台（同 11.3%減）だ（表 1 参照）。一方、ハイブリッド車（HEV）は、前年比 8.1%増の 5 万 6,684 台。BEV も同 122.3%増の 4 万 4,727 台、プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）も前年比で微増した。このように、電気自動車（EV）全体で伸びを見せた。

表 1：燃料別卸売販売台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

項目	2021年	2022年	2023年	2024年		
	台数	台数	台数	台数	割合	前年比 伸び率
ガソリン車	688,924	803,021	738,877	591,904	68.4	△ 19.9
ディーゼル車	195,083	229,582	194,296	172,333	19.9	△ 11.3
ハイブリッド車（HEV）	2,475	5,100	52,434	56,684	6.5	8.1
バッテリー式電気自動車（BEV）	685	10,327	20,119	44,727	5.2	122.3
プラグインハイブリッド車（PHEV）	35	10	70	74	0.0	5.7
燃料電池車	－	－	－	1	0.0	純増
CNG （圧縮天然ガス）	－	－	6	－	－	△ 100.0
総計	887,202	1,048,040	1,005,802	865,723	100.0	△ 13.9

出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）

ブランド別では、トヨタ自動車 が 28 万 8,982 台（シェア 33.4%）で首位を維持した（表 2 参照）。次いで、ダイハツ 16 万 3,032 台（シェア 18.8%）、本田技研工業（ホンダ）9 万 4,742 台（同 10.9%）、三菱自動車 7 万 2,217 台（同 8.3%）と続いた。上位 10 ブランドのうち、8 社を日系企業が占めた。シェアの 8 社合計は 88.3%になる。しかし、前年は 90.8%と比べると、2.5 ポイント減少したことになる。

他方、非日系企業に目を移すと、シェア 9 位に韓国の現代自動車（2 万 2,361 台、シェア 2.6%）、10 位に中国の上汽通用五菱汽車（2 万 1,923 台、同 2.5%）が入った。また、2024 年 6 月に国内販売を開始した中国の BYD は、1 万 6,669 台（同 1.9%）。ブランド別販売台数で 11 位につけ、躍進した。

表2：ブランド別卸売販売台数（上位20ブランド）

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド別	国名	2021年	2022年	2023年	2024年		前年比
		台数	台数	台数	台数	割合	
トヨタ自動車	日本	295,768	331,410	336,777	288,982	33.4	△ 14.2
ダイハツ	日本	164,908	202,665	188,000	163,032	18.8	△ 13.3
本田技研工業	日本	91,122	131,280	138,967	94,742	10.9	△ 31.8
三菱自動車	日本	107,605	99,051	77,416	72,217	8.3	△ 6.7
スズキ自動車	日本	91,793	90,408	81,057	66,809	7.7	△ 17.6
三菱ふそう	日本	36,518	37,687	31,644	27,804	3.2	△ 12.1
いすゞ	日本	26,636	36,545	31,336	26,296	3.0	△ 16.1
日野自動車	日本	20,683	30,853	28,449	24,158	2.8	△ 15.1
現代自動車	韓国	3,164	31,966	35,500	22,361	2.6	△ 37.0
上汽通用五菱汽車	中国	25,564	29,989	23,540	21,923	2.5	△ 6.9
BYD	中国	－	－	－	16,669	1.9	－
奇瑞汽車	中国	－	－	4,099	9,191	1.1	124.2
BMW	ドイツ	2,389	2,892	4,362	4,674	0.5	7.2
マツダ	日本	3,392	3,888	5,320	4,377	0.5	△ 17.7
MG	中国	1,075	974	1,183	3,974	0.5	235.9
メルセデス・ベンツ	ドイツ	3,906	6,277	5,498	3,756	0.4	△ 31.7
LEXUS	日本	972	1,033	2,515	2,584	0.3	2.7
UD TRUCKS	日本	660	1,993	1,799	2,280	0.3	26.7
日産自動車	日本	3,177	2,413	1,639	1,377	0.2	△ 16.0
CITROEN	フランス	－	－	－	1,324	0.2	－
その他	－	7,870	6,716	6,701	7,193	0.8	7.3
合計		887,202	1,048,040	1,005,802	865,723	100.0	△ 13.9

出所：GAIKINDO

＜新車生産台数は前年比 14.3%減、日系のシェアは 89.5%＞

インドネシアでの自動車生産は 2024 年、前年比 14.3%減の 119 万 6,664 台だった。

国別では、次のとおり。

- ・ 日系：107 万 925 台で首位から変動がない。しかしシェア 89.5%で、9 割を割り込んだ（表 3 参照）。
- ・ 韓国系：8 万 5,674 台。シェアが前年比 1.4 ポイント増加し、7.2%になった。

- ・ 中国系：販売台数では、日系に次いで2位。しかし、生産では3万3,120台（同2.8%）にとどまった。卸売販売台数の伸び（前年比77.6%増）と比較して、現地生産シェアの上昇率は緩やかだった（4.5%増）。

表3：国別生産台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値）

国名	2021年	2022年	2023年	2024年		
				台数	割合	前年比
日本	1,085,756	1,346,933	1,274,665	1,070,925	89.5	△ 16.0
韓国	770	83,132	81,600	85,674	7.2	5.0
中国	31,540	33,340	31,680	33,120	2.8	4.5
ドイツ	3,901	6,741	7,772	6,945	0.6	△ 10.6
合計	1,121,967	1,470,146	1,395,717	1,196,664	100.0	△ 14.3

出所：GAIKINDO

カテゴリー別では、乗用車が前年比13.0%減、102万6,976台。商用車が21.2%減、16万9,688台だった（表4参照）。

また、乗用車のうち4×2（フォーバイター）が13.8%減、80万487台。低価格・省エネ車の「ローコスト・グリーンカー」（LCGC）が11.9%減、20万4,061台だった。

商用車では、ピックアップトラックが23.7%減、10万1,237台になった。スズキ自動車が生産台数を約2万台減らしたことが要因とみられる。

表4：カテゴリ別生産台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値）

項目	分類	2021年	2022年	2023年	2024年		
		台数	台数	台数	台数	割合	前年比 伸び率
乗用車	4×2	668,452	945,783	928,620	800,487	66.9	△ 13.8
	LCGC	177,514	214,530	231,590	204,061	17.1	△ 11.9
	4×4	9,853	32,440	17,019	19,862	1.7	16.7
	セダン	33,937	21,497	3,126	2,566	0.2	△ 17.9
商用車	ピックアップ	157,890	160,171	132,601	101,237	8.5	△ 23.7
	トラック	72,983	93,679	76,031	63,607	5.3	△ 16.3
	バス	1,338	2,046	6,730	4,844	0.4	△ 28.0
合計		1,121,967	1,470,146	1,395,717	1,196,664	100.0	△ 14.3

出所：GAIKINDO

ブランド別では、トヨタ自動車が51万6,997台（シェア43.2%）を生産した（表5参照）。次いで、ダイハツが16万3,509台（同13.7%）、三菱自動車が13万7,255台（同11.5%）、本田技研工業が9万5,564台（同8.0%）と続いた。

中韓勢では、韓国の現代自動車が 8 万 5,674 台（同 7.2%）。中国の上汽通用五菱汽車が 2 万 1,774 台（同 1.8%）、奇瑞汽車が 8,431 台（同 0.7%）だった。

前年比では、トヨタ自動車、ダイハツ、三菱自動車のシェアは横ばい。一方、本田技研工業とスズキ自動車は、2 ポイント弱シェアが減少した。

表5：ブランド別生産台数

（単位：台数、%）（-は値なし）

ブランド名	国名	2021年	2022年	2023年		2024年	
		台数	台数	台数	割合	台数	割合
トヨタ自動車	日本	465,434	602,419	589,262	42.2	516,997	43.2
ダイハツ	日本	163,819	201,958	187,177	13.4	163,509	13.7
三菱自動車	日本	146,594	153,102	154,359	11.1	137,255	11.5
本田技研工業	日本	90,075	131,098	133,762	9.6	95,564	8.0
現代自動車	韓国	770	83,132	81,600	5.8	85,674	7.2
スズキ自動車	日本	127,732	141,235	110,126	7.9	73,437	6.1
いすゞ	日本	32,819	44,694	38,456	2.8	31,698	2.6
三菱ふそう	日本	36,113	38,314	32,159	2.3	27,105	2.3
日野自動車	日本	22,450	32,570	27,545	2.0	23,823	2.0
上汽通用五菱汽車	中国	26,277	30,441	24,456	1.8	21,774	1.8
奇瑞汽車	中国	—	—	5,705	0.4	8,431	0.7
BMW	ドイツ	1,786	2,462	2,803	0.2	3,522	0.3
メルセデス・ベンツ	ドイツ	1,961	3,931	4,522	0.3	3,267	0.3
UD TRUCK	日本	438	1,543	1,819	0.1	1,537	0.1
NETA	中国	—	—	—	—	1,225	0.1
DFSK	中国	5,263	2,899	1,384	0.1	690	0.1
MG	中国	—	—	—	—	660	0.1
HAVAL	中国	—	—	—	—	200	0.02
MINI	ドイツ	154	348	447	0.03	156	0.01
SERES	中国	—	—	135	0.01	140	0.01
ダットサン	日本	282	—	—	—	—	—
合計		1,121,967	1,470,146	1,395,717	100.0	1,196,664	100.0

出所：GAKINDO

新車国内生産は今後、中国系やベトナム系、欧州系完成車メーカー（OEM）による BEV 生産が本格化する見込みだ。

2025 年 5 月 6 日、ロサン・プルカサ・ルスラニ投資・下流化相は「新エネルギー車サミット 2025」で、「合計 7 社〔中国の BYD、AION、上汽大通（Maxus）、吉利汽車（Geely）、ベトナムのビンファスト、欧州のシトロエン、ドイツのフォルクスワーゲン〕が工場を建設中」とした。当該 7 社の投資総額は 15 兆 4,000 億ルピア（約 1,355 億円、1 ルピア＝約 0.0088 円）に達する。これら工場が完成すると、インドネシア国内での EV の年産が 28 万 1,000 台になるという。充電ステーションをはじめとした環境整備も進める。「2030 年には EV を年間 250 万台生産する」と意気込んだ（2025 年 5 月 6 日付、アンタラ）。

また、インドネシアで「ポリトロン」ブランドの家電製品を製造、販売するハルトノ・イスタナ・テクノロジーも 2025 年 5 月、スポーツ用多目的車（SUV）の EV を発表した。車両は、中国の創織集団（スカイワース・グループ／テレビメーカー）と提携し開発した。

<ベトナム向け輸出が 63%増、中東市場への輸出も増加>

2024 年の完成車の輸出台数は、前年比 9.2%減。51 万 8,505 台だった。

そのうち、半数以上の 27 万 6,089 台（シェア 53.2%）をトヨタ自動車が出した。次いで、三菱自動車が 11 万 9,762 台（同 23.1%）、現代自動車が 7 万 244 台（同 13.5%）と続いた。現代自動車の輸出は、前年比 24.2%増だった（表 6 参照）。

輸出国別にみると、最多がフィリピン向けで、17 万 4,601 台（シェア 33.7%）。ただし、前年比 7.4%減だった。次いで、ベトナム向けが 8 万 4,555 台（同 16.3%）、メキシコ向けが 4 万 8,360 台（同 9.3%）だった（表 7 参照）。

ベトナム向けは三菱自動車やトヨタ自動車、現代自動車による輸出が牽引。前年比 63.1%増と最も増加率が高かった。

なお、米国向けには、現代自動車が最も多く輸出した（7,000 台）。インドネシアでは、輸出全体に占める米国向けの比率が他の ASEAN 諸国と比較して相対的に低い。そのため、米国の相互関税による直接的な影響は軽微と見られる。他方、(1)同関税措置による国内市場の冷え込みによる需要減、(2)通貨ルピア安による調達コストの増加、(3)中国製品の流入による競争激化、は引き続き懸念材料だ。

表 6 : ブランド別輸出台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	2022年	2023年	2024年		前年度比増減
	台数	台数	台数	割合	
トヨタ自動車	332,755	321,032	276,089	53.2	△ 14.0
三菱自動車	105,013	113,823	119,762	23.1	5.2
現代自動車	43,108	56,538	70,244	13.5	24.2
スズキ自動車	66,310	40,765	25,753	5.0	△ 36.8
本田技研工業	9,030	25,309	15,757	3.0	△ 37.7
いすゞ	8,254	7,058	8,070	1.6	14.3
上汽通用五菱汽車	48	1,525	1,133	0.2	△ 25.7
日野自動車	939	230	765	0.1	232.6
ダイハツ	1,778	2,358	444	0.1	△ 81.2
マツダ	2,095	2,042	332	0.1	△ 83.7
DFSK	813	235	155	0.0	△ 34.0
三菱ふそう	—	—	1	0.0	—
合計		570,915	518,505	100.0	△ 9.2

出所：GAIKINDO

表7：完成車（CKD含む）の輸出台数（国・地域別）

（単位：台数、%）（△はマイナス値）

国名	2022年	2023年	2024年		
	台数	台数	台数	割合	前年度比増減
フィリピン	170,634	188,495	174,601	33.7	△ 7.4
ベトナム	88,221	51,837	84,555	16.3	63.1
メキシコ	29,859	56,483	48,360	9.3	△ 14.4
サウジアラビア	49,530	40,289	43,834	8.5	8.8
中東・アフリカ（注）	19,666	24,018	26,777	5.2	11.5
タイ	33,136	39,676	14,231	2.7	△ 64.1
マレーシア	17,785	20,416	12,167	2.3	△ 40.4
ペルー	16,614	14,501	12,109	2.3	△ 16.5
UAE	13,239	13,951	11,655	2.2	△ 16.5
その他	131,459	121,249	90,216	17.4	△ 25.6
合計	570,143	570,915	518,505	100.0	△ 9.2

注：中東・アフリカへの輸出台数には、サウジアラビア、UAEへの輸出台数は含まれない。

出所：GAIKINDO

<中間所得層人口の減少が自動車販売にも影響か>

2024年の新車販売台数が当初予想を下回った要因には、複数の指摘がある。

1つは、大統領選挙による消費マインドの低下だ。2024年はインドネシアにとって5年に1度の大統領選挙の年だった。投票は2月で、前国防大臣のプラボウォ・スビアント氏が新大統領に決定した。その後、就任式が開催された10月までの間には、就任後に優遇税制などの恩典が発表されるとの期待感があった。そこから新車の買い控えがあったとみられている。

次に、中間所得層人口の減少だ。インドネシア経済社会研究所（LPEM）が2024年8月に発表した研究結果によると、2018年から2023年にかけて貧困層予備軍（注）と中間層予備軍が増加。中間層は約18%減少した。

さらに、自動車購入に対する貸付（ローン）金利の高まりがある。インドネシア中央銀行の金利は、2022年の3.50%から2024年には6.25%に上昇した。例えば、インドネシアの大手国営銀行マンディリ銀行の自動車向けを含む年間貸付金利（Non-KPR）は、2023年12月時点で8.80%だった。これが2024年12月時点で12.0%に上昇した。

これに加えて、自動車の新車価格が年率8%で上昇しているとの指摘もある。その結果、消費者の実質的な金利負担が増加している。インドネシアにおける新車自動車の売れ筋価格は、日本円で200万円前後だ。自動車の高機能化などによる販売価格の上昇に、消費者の購買力が追い付いていない。

2025年1月、インドネシア銀行は政策金利を5.75%に引き下げた。5月には5.50%まで引き下げている。今後、消費喚起につながるのか注視が必要だ。

他方で、新しい自動車を購入する際の選択肢として、中古車市場が伸長していることも要因として挙げられる。インドネシア金融監督庁（OJK）の2025年2月の発表によると、中古車向けの融資は前年比15.6%増加した。

<2025年にHEVに対する優遇税制も実施>

GAIKINDOは2025年1月、2025年の新車自動車の販売台数目標を85万台と設定した。

なお、当地では、2022年に104万8,040台を販売して以降、販売台数が減少傾向にある。政府としても、この現状を打破したい。そのためインドネシア政府は2025年2月、BEVやHEVの購入に係る優遇税制を、次のとおり発表した（[2025年2月26日付ビジネス短信参照](#)）。なお2024年にはBEV購入時の優遇税制は導入されていたものの、HEVを対象とした優遇税は導入が検討されながらも、結局見送られていた。

- ・ 国内で販売するBEVのうち一定条件を満たす車両について、通常12%の付加価値税（VAT）税率の5～10ポイントを政府が負担（減税）する。
- ・ HEV（フルHEV、マイルドHEV、PHEVを含む）で「自動車奢侈税に関する政令2021年第74号」に定めた条件を満たした車種について、奢侈（しゃし）税の3%を政府が負担する（表8参照）。

表8：2025年のBEVやHVの購入に係る優遇税制

対象	優遇内容	対象期間	条件
BEV	一定条件を満たす車両について、通常12%の付加価値税（VAT、注1）の5～10ポイントを政府が負担（減税）。	2025年1月から12月まで	10ポイント減税の適用対象：国産化率（TKDN）が40%以上の特定四輪と、特定電動バス（運転者を含む10人以上を輸送するバス） 5ポイント減税の適用対象：TKDNが20%以上、40%未満の特定電動バス
HEV （注2）	奢侈（しゃし）税の3%を政府が負担。	2025年1月から12月まで	自動車奢侈税に関する政令2021年第74号に定めた条件を満たした車種

注1：インドネシア財務省は2025年1月1日から奢侈税の課税対象となる高級品（自動車、高級住宅、飛行機、ヘリコプター、ヨットなど）に限定。VATを12%に引き上げた。

注2：ここで言うHEVは、(1)フルHEV、(2)マイルドHEV、(3)PHEVを含む。

なお(2)は、エンジンが主な動力源として機能し、モーターは補助的な働きを持つハイブリッド車。完全な電動走行はできない。

出所：政府発表等から作成

<自動車販売増に向け、新たな懸念材料>

他方で、販売増加に向けた懸念材料として、新たな指摘がある。自動車税（PKB）と自動車名義変更税（BBNKB）に対する追加課税（OPSEN）だ。この措置は、中央・地方政府財政関係法「2022年第1号」に基づき、地方政府が2025年1月から施行できる。導入を先送りしている自治体もある。しかし中部ジャワ州など一部は、法令通り4月から適用を開始済みだ。

加えて、2024年に販売低迷を招いた要因を解消できたわけでもない。「中間層の減少」「自動車ローン金利の上昇」などは、なおも続いている。更なる消費減退へ、懸念がくすぶる。

中国系OEMの更なる市場拡大も進むと見られ、競争環境もより一層熾烈（しれつ）になることが予想される。先に述べたとおり、中国系OEMが続々とインドネシアに工場を建設しているが、中でもAIONはインドネシアを東南アジアのハブ市場と位置付け、国内市場だけでなく、同国から東南アジア各国への輸出拠点として機能させる計画を持つ。2025年4月に開催された上海モーターショーでも、インドネシアに未進出の新興OEMが今後の重点市場としてASEANを挙げていた。

日系OEMにとって、短中期的に課題になるのは、BEVへの対応と思われる。ただし、長期的には中国市場で現在トレンドになっている「知能化（スマートコックピット）」や「自動運転」への対応も消費者が求める要素になっていきそうだ。日系企業の牙城とされたインドネシア市場に中国系企業が進出攻勢を強める中、日系企業はこれらの企業と今後、どのように競争、協業をしていくかにも注目が集まる。



上海蔚来汽車（NIO）の展示（「上海モーターショー」2025、ジェトロ撮影）

注：インドネシア中央統計庁（BPS）は、貧困ライン（GK）を基準に、国民の経済力を5段階（貧困層、貧困層予備層、中間予備層、中間層、上位層）に分類している。

フィリピン（生産・販売）：新車販売は2年連続で過去最高を更新

自動車ローンの利用増加で顧客層が拡大

2025年7月17日 マニラ事務所（西岡 絵里奈）

フィリピンにおける2024年の自動車販売・生産台数は、いずれも前年から増加した。とりわけ、新車販売台数は2年連続で過去最高を記録した。政策金利の引き下げおよびローンの利用増加などにより、需要が伸びている。そのシェアは依然として日系メーカーが過半数を占めているが、中国、韓国メーカーの躍進が目立った。

<2024年の新車販売台数は過去最高を更新も、伸び率は鈍化>

フィリピン自動車工業会（CAMPI）とトラック製造業者協会（TMA）の発表によれば、2024年の新車販売台数は前年比8.7%増の46万7,252台だった（図1参照、注1）。2023年の42万9,807台を上回り、2年連続で過去最高を更新した。ただ、期待されていた50万台には届かず、2023年（前年比21.9%増）に比べると伸び率は鈍化した（2025年1月15日付「インクワイアラー」紙）。

図1：フィリピンの新車販売台数



出所：フィリピン自動車工業会（CAMPI）およびトラック製造業者協会（TMA）の発表データを基にジェトロ作成

部門別では、乗用車が前年比10.5%増の12万770台で、商用車が8.1%増の34万6,482台だった。商用車と比べると乗用車の伸び率が高かったが、いずれも前年比20%以上の増加となった2023年と比べると、伸び悩む結果となった。

フィリピンの自動車情報サイト「オートインダストリア・ドット・コム」によれば、2024年のブランド別販売台数（注2）では、トヨタが依然として首位で21万5,756台だった

(市場シェア 45.4%)。第 2 位は三菱自動車の 8 万 9,124 台 (同 18.8%)、第 3 位はフォードの 2 万 7,997 台 (同 5.9%) で続いた (表参照)。上位 8 位までの順位は前年から変動がなかった。

表：フィリピンの新車販売台数（ブランド別）

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	ブランド	販売台数 (2023年)	販売台数 (2024年)	市場シェア	前年比
1	トヨタ	198,188	215,756	45.4	8.9
2	三菱自動車	78,371	89,124	18.8	13.7
3	フォード	31,320	27,997	5.9	△ 10.6
4	日産自動車	27,136	26,774	5.6	△ 1.3
5	スズキ	18,454	20,371	4.3	10.4
6	いすゞ	17,639	17,641	3.7	0.0
7	ホンダ	16,645	15,518	3.3	△ 6.8
8	現代自動車	9,130	12,023	2.5	31.7
9	上海汽車 (MG)	5,679	9,016	1.9	58.8
10	起亜	5,033	6,692	1.4	33.0

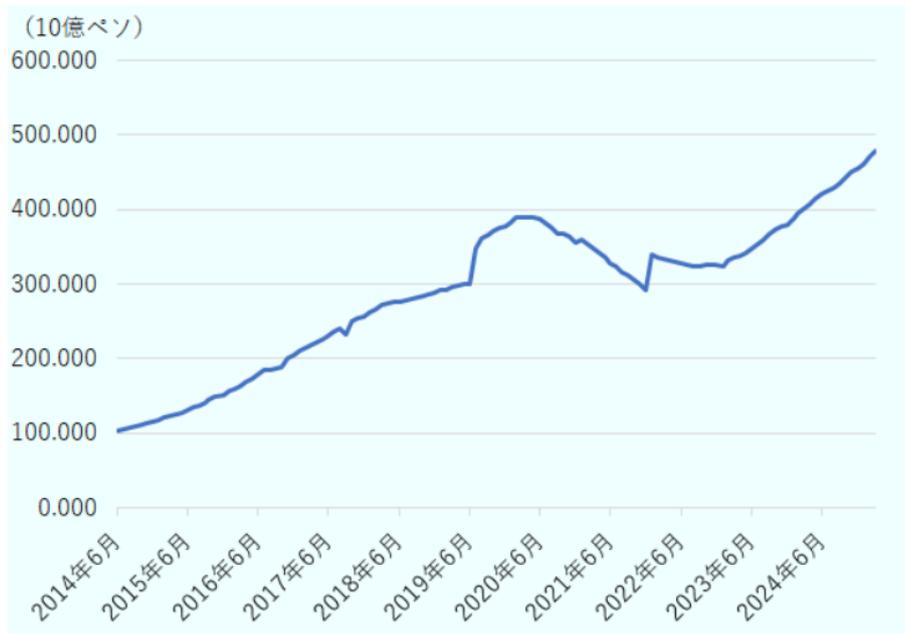
出所：「オートインダストリア・ドット・コム (2025年2月4日付)」を基にジェトロ作成

前年比で見ると、日系ではトヨタが 8.9%増、三菱自動車が 13.7%増、スズキが 10.4%増と堅調だった。特に伸びが目立ったのは韓国勢と中国勢で、韓国の現代自動車が 31.7%増、起亜が 33.0%増、中国の上海汽車 (MG) は 58.8%増と大幅に伸ばした。ブランド別で上位 10 には入らなかったが、中国の比亞迪 (BYD) は、前年の 537 台から 8.9 倍の 4,780 台へと急増し 11 位に浮上した。同社はフィリピンのエネルギー省 (DOE) と提携して、EV (電気自動車) 普及を推進しており、大手財閥アヤラ傘下の AC モビリティーズ (ACM) が正規販売代理店となっている。中国勢では、広州汽車 (GAC MOTOR) が 65.1%増、捷途汽車 (JETOUR) が 67.2%増と高い伸び率を記録した。一方、中国の吉利汽車 (ジリー) は、2024 年 7 月に双日ジーオート・フィリピンがジリー・オートモーティブ・インターナショナル・コーポレーションへ売却されたこともあり、販売台数は 60.8%減となり、前年の 9 位から 15 位へと大幅に順位を落とした。

<2023 年以降、自動車ローン利用者が急増>

フィリピンでの自動車の販売台数増加の要因の 1 つとして、金融機関の与信審査が以前より緩和され、自動車ローンが組みやすくなったことが挙げられる。フィリピン中央銀行 (BSP) のデータによれば、2024 年 12 月の消費者向け貸出残高のうち、自動車ローン (二輪車ローンを除く) は約 4,500 億ペソ (約 1 兆 1,700 億円、1 ペソ=約 2.6 円) だった。自動車ローンは 2020 年 4 月にピークを迎えた後、新型コロナウイルス流行の影響で停滞していたが、2023 年以降は増加傾向にある (図 2 参照)。

図2：自動車ローン（四輪車のみ）の貸出残高



出所：フィリピン中央銀行（BSP）の発表を基にジェトロ作成

政策金利の引き下げが金融機関によるローンの条件を好転させ、利用者増加の追い風になっている。BSPは、2024年8月15日に3年9カ月ぶりの利下げに踏み切った。利下げは2024年中に3回行われ、6.50%から5.75%まで合計0.75ポイント引き下げられた

（注3）。これを受けて金融機関は自動車ローンを充実させている。例えば、大手の地場銀行の一つであるフィリピン・アイランズ銀行（BPI）では、一部のブランドおよび車種に限り最長84カ月（その他は72カ月まで）のローンを利用できる。月々の支払いの負担が軽く、頭金は最低15%で返済を開始できるほか、月収3万ペソから申し込みが可能だ。また、三菱UFJ銀行が出資するセキュリティーバンクでは、新車の場合は購入金額の最大80%まで、12～60カ月払いでローンを組むことができる。中古は最大70%まで、12～48カ月払いで対応している。頭金は購入金額の最低20%で、審査は申請後、銀行営業日で3～5日で完了する。このほか、メトロポリタンバンク&トラスト（メトロバンク）傘下のフィリピン・セービング・バンク（PSバンク）が、最低10万ペソから、12～60カ月払いの自動車ローンを提供している。

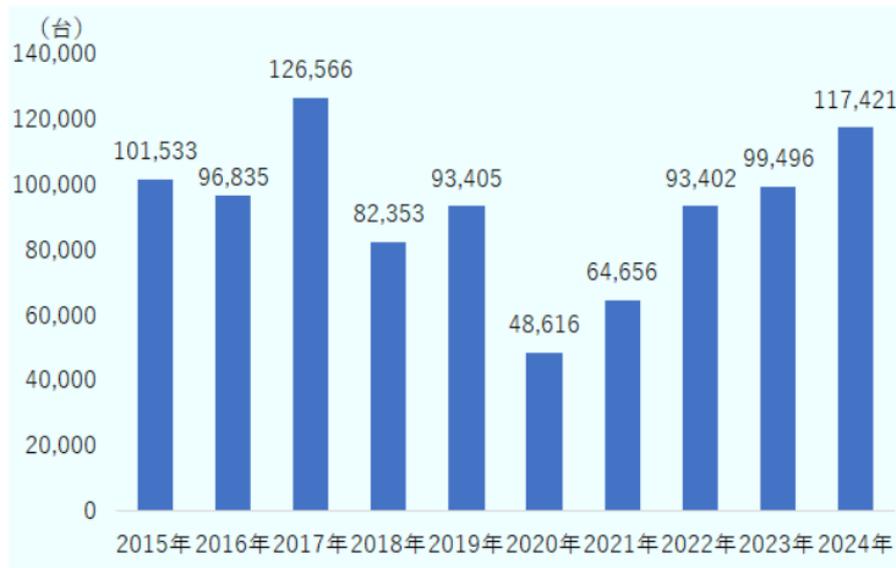
銀行が個別ブランドと提携する例も出てきている。2024年4月には、セキュリティーバンクが三菱・モーターズ・フィリピン（MMPC）との合弁で、「三菱・モーターズ・ファイナンス・フィリピン」を立ち上げると発表した。同社は、2025年からMMPCの顧客向けにローンなど金融サービスを提供する。また、三井住友銀行が出資するリサーチ商業銀行（RCBC）は2024年11月、米国EV大手テスラ顧客向けのデジタル自動車ローンプロセスを導入し、迅速な審査が行える仕組みを発表した。RCBCは2025年4月にも、日産フィリピンとの提携を発表している。

利用者が増えているのは、銀行ローンだけではない。ジェトロが行ったディーラーへのヒアリングによれば、ディーラーが提供するローンを組んで自動車を購入する顧客が増えている。銀行ローンよりも利率は高く 10%前後の水準だが、審査のハードルが低いことがメリットと感じられている。

<生産台数は着実に増加、日系は新車種の製造を開始>

自動車産業ポータルを運営するマークラインズによれば、2024年のフィリピンにおける生産台数は、前年比 18.0%増の 11万 7,421 台だった（図 3 参照）。

図3：フィリピンの自動車生産台数



出所：マークラインズの発表を基にジェトロ作成

販売台数で1位のトヨタは、現地法人トヨタ・モーター・フィリピン（TMP）で主力車種のサブコンパクトセダン「ヴィオス」とMPV（Multi Purpose Vehicle）「イノーバ」を現地生産している。2024年のフィリピンにおける生産台数は、「ヴィオス」が4万 3,391台、「イノーバ」が2万 578台だった。加えて、2024年11月からBUV（Basic Utility Vehicle）の新型「タマラオ」の製造を開始し、同年内に5,606台を生産した（注4）。TMPはタマラオ製造のため、2023年にラグナ州サンタロサの工場に総額約55億ペソを投資していた。

販売台数2位の三菱自動車は、三菱自動車・フィリピン（MMPC）が「ミラージュ」と「ミラージュ G4」（[2016年6月27日付ビジネス短信参照](#)）をフィリピン国内で生産している。2024年の2車種の実生産台数は合わせて2万 6,910台だった。また、小型トラックのL-300も1万 6,686台を生産した。そのほか、いすゞも現地生産を行っており、小型トラックのNシリーズの実生産台数は1,649台だった。

<世界情勢や台風の影響で物流や生産に遅れ>

ジェトロがヒアリングした在フィリピン日系自動車メーカーによれば、2024年は「中国、ASEANなどからの部品調達に遅れが生じた」という。特に、マニラ港の混雑や複数の大型台風の影響により、タイやインドネシアなどからの船便が継続的に遅延し、企業は空輸による緊急調達や生産計画の調整などで対応した。マニラ港の混雑に関しては、混雑回避のためマニラ首都圏南部のバタンガス港を利用する企業が多くみられた。さらに最近では、「新たな工業団地の開発で整備が進むマニラ首都圏北部スービック港で荷下ろしを行い、陸路で南部工業団地エリアに運搬するルートを活用する企業も出てきている」とのコメントもあった。マニラ港の混雑は、現地生産車向けの部品供給だけでなく、輸入車の納品にも影響した可能性が高い。

2024年は、大型台風がマニラ近郊に度々上陸したことも生産に影響した。台風により、直接的に工場の稼働が止まった日系自動車メーカーはなかったものの、サプライヤーに被害があり、部品の供給が止まった事例があった。また、従業員の居住地域や通勤経路に洪水が発生し、十分な数の従業員が出勤できず、製造スケジュールに遅れが生じるというケースもあった。

<自動車国産化プログラム「CARS」を引き継ぐ「RACE」が始動予定>

フィリピン国内での自動車生産および販売拡大促進を目的とした「包括的自動車産業振興戦略（CARS）」は2015年12月に公告され、現在は日系の2社が適用を受けている。施行当初は、1車種につき6年間で20万台以上生産するなどの条件の下、総額270億ペソの優遇措置を受けられるというものだったが、適用されているのはTMPの「ヴィオス」とMMPCの「ミラージュ」のみだ。新型コロナウイルス禍で販売台数が急激に落ち込んだことを受け、現在は期限を5年間延長している。

「CARS」を引き継ぐプログラムとして、新たな製造促進プログラム「自動車産業における競争力強化のための再活性化プログラム（RACE：Revitalizing the Automotive Industry for Competitiveness Enhancement）」が策定されている。本プログラムを管轄するフィリピン投資委員会（BOI）によれば、CARSで20万台とされていた最低生産要件は緩和され、10万台となる見込みだ。当初は申請開始期間が2025年4月または5月を予定としていたが、執筆時点（7月8日）で実施は公表されていない。BOIによると、CARSが現在適用されているトヨタと三菱自動車はRACEにも申請する意向だという。

注1：2023年10月5日付地域・分析レポート「[内需や物流の改善で、自動車販売・生産とも前年比増（フィリピン）](#)」では、CAMPIの発表データに自動車輸入流通業者協会（AVID）に加盟しているブランドの台数を加算した推計値を掲載。2023年以降、AVIDからの情報公開がなくなったため、本レポートではCAMPIおよびTMA発表のデータのみを掲載。

注2：「オートインダストリア・ドット・コム」は、CAMPIおよびTMA発表の台数に加え、

AVID などのデータを含んでいる。

注 3 : 2024 年内に利下げが行われたのは、8 月 15 日、10 月 16 日、12 月 19 日の 3 回。

2025 年 4 月 10 日にさらに 0.25% 下がり、現在の政策金利は 5.50%。

注 4 : 「タマラオ」は、1970 年代に同名の旧型モデル (KF10 型) が製造されていた。

ベトナム（販売）：2024年の新車販売は49万台超え、国産EVや輸入車が増加

2025年6月23日 ハノイ事務所（萩原 遼太郎）

2024年のベトナム国内の新車販売は49万台超と推計される。ベトナム自動車工業会（VAMA）の発表値が34万142台（前年比12.6%増）だったのに加え、VAMAの発表値に計上されていないヒュンダイ・タインコンが6万7,168台（0.4%減）、ビンファストが約8万7,000台（約2.7倍、納車台数）となった。輸入車やビンファストの国産の電気自動車（EV）が牽引し、約40万台にとどまった2023年から2割以上増加した。

本レポートでは、2024年の新車販売実績を車種別やボディータイプ別などで振り返る。併せて、2025年の見通しも探る。

<VAMA公表の新車販売台数は、輸入車が前年比39%増>

ベトナムの新車販売は2016年に30万台、2019年に40万台を超え、2022年には50万台を突破した。2023年は経済減速の影響で反落し、前年比約2割減の約40万台となったが、2024年は2022年に次ぐ販売台数を記録した。経済の回復や、各社の積極的な新モデルの投入、販売促進などに支えられた。

VAMA発表の新車販売台数（2024年）は前年比12.6%増の34万142台だった。このうち、国産車（海外ブランドを含む）は前年比4.8%減の17万2,730台、輸入車は38.8%増の16万7,412台だった（図1参照）。

図1：2018年から2024年のベトナム新車販売台数の推移（単位：台）



注1：点線はVAMA公表外の販売台数。2018年はヒュンダイ・タインコン発表の販売台数。

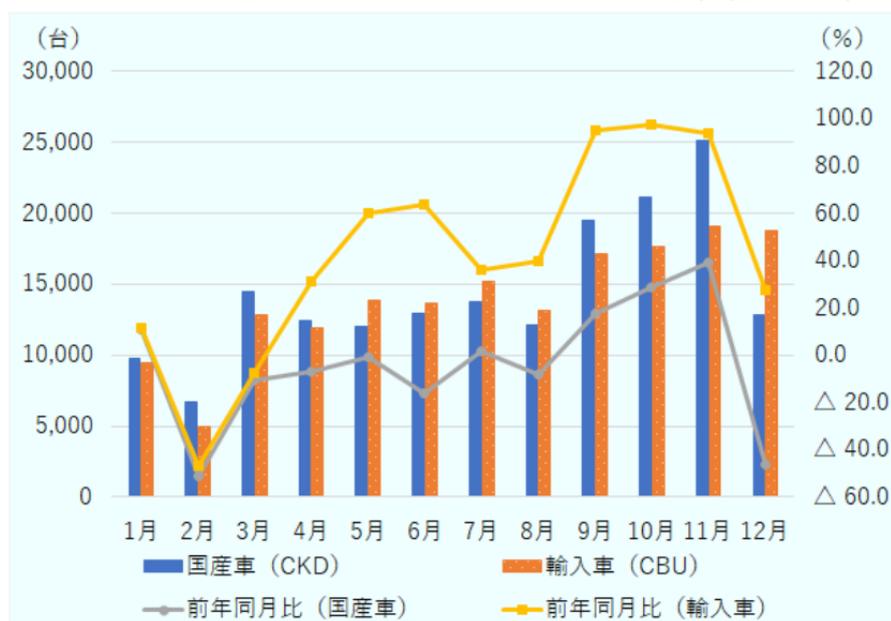
2019年以降はビンファスト、2024年はTMTモーターズの販売台数も含まれる。

注2：ビンファストの販売台数について、2023年は報道での推定値、2024年は同社発表の概数を計上している。

出所：VAMA公表資料、各社の発表や報道に基づきジェトロ作成

販売台数を月別に確認すると、輸入車は 2024 年の年初、前年（2023 年）からの低迷が続いたが、4 月以降は前年同月比を上回った（図 2 参照）。国産車は伸び悩んだものの、政府が自動車販売奨励策として、国産車の自動車登録料を半減する措置を適用した 9 月～11 月の 3 カ月間は、前年同月比を大きく上回った。

図 2：2024年の国産車と輸入車の月別販売台数と前年同月比（単位：台、%）



注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タイコン、ピンファスト、TMTモーターズ）の販売台数は含まれない。
出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

政府は、国産車の自動車登録料を半減する措置を過去 3 回（2020 年 6 月～12 月、2021 年 12 月～2022 年 5 月、2023 年 7 月～12 月）にわたって実施してきた。この措置は、新型コロナウイルス禍や経済減速の影響で生産と販売が落ち込んだ国内自動車メーカー（外資を含む）を支援する目的で導入した。2024 年に開始した 4 回目の支援措置では、例えば、本体価格が 300 万円の国産車を新たに購入する場合、通常 30 万～36 万円ほどかかる同登録料が半減される。

9 月～11 月の 3 カ月間の国産車の販売台数は 6 万 5,727 台に達し、年間の国産車販売台数の 4 割近くを占めた。また、各メーカーやディーラーがこの期間に政府の支援とは別に、販促キャンペーンを実施したため、輸入車も販売台数を落とすことなく、前年同月比を大きく上回る販売台数を記録した。ただし 12 月になると、国産車の販売台数は、支援が終わった反動から、前年同月比 46.5%減まで落ち込んだ。

VAMA 発表による新車販売台数を車種別にみると、2024 年は乗用車が 25 万 7,900 台（前年比 11.8%増）、商用車が 7 万 9,332 台（14.8%増）、特別目的車（ダンプトラックなど）が 2,910 台（32.0%増）だった（図 3 参照）。

図3：2018年から2024年の車種別新車販売台数（単位：台）



注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タインコン、ビンファストなど）の販売台数は含まれない。
出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

VAMA が発表した販売台数（34 万 142 台）のうち、加盟企業に限ったデータ（合計 29 万 5,979 台）を地域別にみると、ベトナム北部は 12 万 8,502 台（前年比 5.5%増）、南部は 11 万 2,676 台（5.5%増）、中部は 5 万 4,801 台（14.9%増）で、特に中部の伸びが目立った。乗用車（ハイブリッド車を含む）に限ると、北部は 10 万 801 台（8.9%増）、南部は 8 万 4,141 台（2.3%増）、中部は 4 万 5,219 台（13.5%増）で、南部で個人消費が伸び悩んでいる様子がみられた。

<三菱やビンファストなどの販売、大きく増加>

公表データを基に主要メーカー・ブランド別の販売台数（輸入車を含む）をみると、ヒュンダイ・タインコンが前年比 0.4%減ながら、6 万 7,168 台で首位になった（表 1 参照）。トヨタが 16.0%増の 6 万 6,576 台で 2 位、フォードが 10.1%増の 4 万 2,175 台で 3 位だった。上位 10 位の中では、4 位の三菱が前年比 33.4%増と大きく販売台数を伸ばした。

表1：主要ブランド・メーカー別の販売台数（2024年）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド・メーカー	2023年	販売台数	シェア	前年比
ヒュンダイ・タインコン（注1）	67,450	67,168	18.5	△ 0.4
トヨタ	57,414	66,576	18.3	16.0
フォード	38,322	42,175	11.6	10.1
三菱	30,894	41,198	11.3	33.4
タコ・起亜	40,773	34,570	9.5	△ 15.2
タコ・マツダ	35,632	32,601	9.0	△ 8.5
ホンダ	23,802	28,267	7.8	18.8
タコ・トラック	14,535	15,996	4.4	10.1
いすゞ（注2）	8,671	10,522	2.9	21.3
スズキ（ビスコ）	13,317	10,262	2.8	△ 22.9
プジョー	3,038	3,490	1.0	14.9
タコ・バス	1,630	2,255	0.6	38.3
ドータイン	949	2,189	0.6	130.7
タコ・プレミアム（BMW、MINI）	2,110	2,077	0.6	△ 1.6
レクサス	1,793	1,552	0.4	△ 13.4
日野（注2）	2,555	1,464	0.4	△ 42.7
ピナモーター（注2）	285	371	0.1	30.2
サムコ	239	297	0.1	24.3
大宇バス	202	117	0.0	△ 42.1
ビエム	216	－	－	－
合計（注3）	343,827	363,147	100.0	5.6

注1：ヒュンダイ・タインコンの販売台数は自社基準に基づく。

注2：いすゞ、日野、ピナモーターは、バスシャーシを含まない。

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

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンの発表、各種報道を基にジェトロ作成

モデル別（乗用車）にみると、三菱のエクスペンダー（Xpander）が1万9,498台で、2年連続の首位だった（表2参照）。フォードのレンジャー（Ranger）が1万7,508台で2位、タコ・マツダのCX-5が1万4,781台で3位だった。4位は2024年に新発売した三菱のエクスポース（Xforce）で、三菱は2モデルが上位5位に名を連ねた。

表2：乗用車の販売台数上位10モデル（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル	メーカー	形態	台数	北部	中部	南部	前年比
1	エクスパンダー (Xpander)	三菱	MPV	19,498	6,241	4,019	9,238	△ 1.2
2	レンジャー (Ranger)	フォード	ピックアップ	17,508	6,945	4,011	6,552	8.8
3	CX-5	タコ・マツダ	クロスオーバー	14,781	8,951	1,826	4,004	△ 12.1
4	エクスフォース (Xforce)	三菱	SUV	14,407	6,045	4,876	3,486	－
5	ヴィオス (Vios)	トヨタ	セダン	14,210	6,527	2,755	4,928	5.1
6	アクセント (Accent)	ヒュンダイ・タイ ンコン（注）	セダン	13,538	－	－	－	△ 22.4
7	ヤリスクロス (Yaris Cross)	トヨタ	SUV	11,174	4,865	3,458	2,851	264.6
8	エベレスト (Everest)	フォード	SUV	10,841	5,089	2,082	3,670	8.8
9	シティ (City)	ホンダ	セダン	10,500	5,172	2,622	2,706	6.1
10	クレタ (Creta)	ヒュンダイ・タイ ンコン（注）	SUV	8,640	－	－	－	△ 19.4

注：ヒュンダイ・タインコンはVAMAに加盟しておらず、同社の販売台数は独自の基準に基づく。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンの発表に基づきジェトロ作成

ビンファスト（地場複合企業ビングループ傘下）は、発表データが「納車」のみで、販売実績の詳細を公表していないが、2024年の国内納車台数を約8万7,000台前後としている。納車した車両は全て電気自動車（EV）だ。2023年は約3万2,000台と推計されることから、納車台数は前年比2.7倍とみられる（[2024年10月3日付地域・分析レポート参照](#)）。2023年まではグループ内のタクシー会社への販売が大半を占めていたが、2024年8月から納車を始めたミニのスポーツ用多目的車（SUV）「VF3」が一般消費者の人気を集めた。同社の発表によると、モデル別の納車台数のトップは、タクシーなどにも使われる小型SUV「VF5」（3万2,000台以上）だったが、「VF3」がそれに続いた。「VF3」の納車台数は8月以降の5カ月間で2万5,000台を超えた。

VAMA加盟企業に限ったボディータイプ（車両形態）別の販売台数では、SUVが8万3,002台、多目的車（MPV）が5万2,723台、セダンを4万7,521台だった（表3参照）。SUVやMPVの販売台数がセダンを上回ったのは、2023年に続いて2年連続で、SUVやMPVを好む消費者嗜好（しこう）が見て取れる。2019年と2024年を比較すると、セダンの販売台数は半数以下となり、その減少分を補うかたちで、SUV、MPV、クロスオーバーの台数がいずれも大きく増加している。

表3：主な車両形態別販売台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

形態	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2019~2024年の増減率
SUV	56,885	60,880	64,091	85,903	62,234	83,002	45.9
MPV	39,533	28,560	22,051	55,288	53,062	52,723	33.4
セダン	101,542	93,905	75,588	90,984	52,658	47,521	△ 53.2
クロスオーバー	10,231	17,868	28,094	34,544	37,837	28,923	182.7
ピックアップトラック	22,767	19,697	25,325	22,762	20,122	23,163	1.7

注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タインコン、ピンファストなど）の販売台数は含まれない。

出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

<中国ブランドもベトナム市場に参入>

ベトナムの自動車市場では、日系や韓国系ブランドに加えて、地場のビンファストなどの販売動向が目立つものの、2024年は中国のBYDや奇瑞汽車（チェリーオート）などの中国メーカーが新たにベトナム市場に参入した。これらの中国ブランドの販売台数は非公表のため、上述の販売台数（49万台超）に計上できないが、ベトナム税関局の輸入データを見ると、2024年の中国からの完成車輸入台数は3万1,001台（前年比179.2%増）で、過去最多となった（表4参照）。ベトナムの完成車輸入先はインドネシア、タイが中心ではあるが、中国メーカーがベトナムでの販売に注力すると、中国からの輸入台数がさらに増加し、競争が激化する可能性もある。

表4：各国・地域からの完成車輸入台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

国・地域	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比
インドネシア	44,250	72,671	42,676	70,728	65.7
タイ	80,903	72,003	53,942	63,769	18.2
中国	22,595	17,333	11,102	31,001	179.2
日本	3,175	2,408	3,437	3,903	13.6
米国	1,628	2,462	2,432	654	△ 73.1
合計	159,879	173,740	119,046	173,423	45.7

注：合計はその他の国・地域も含む。

出所：ベトナム税関局

また、前述に先立つ中国ブランドの動きとしては、2023年から地場のTMTモーターズがベトナム国内で製造・販売する上汽通用五菱汽車（SGMW）の「五菱・宏光ミニEV」がある。TMTモーターズの発表によると、2023年の販売台数は591台だったものの、2024年は前年比約130%増となる1,358台だった。同社は中部フーイエン省でタクシーサービスを提供するレッツゴータクシーとの提携を強めるなど、地方都市でのシェア拡大を目指す事業展開を図る。

<2025年の新車販売は出足堅調も、不透明感漂う>

VAMA 発表の 2025 年 1~4 月の新車販売台数は、前年同期比 23.4%増の 10 万 1,834 台だった。車種別にみると、乗用車が同 21.5%増の 7 万 1,855 台、商用車が 27.5%増の 2 万 8,979 台、特別目的車が 49.5%増の 1,000 台だった。また、国産車は前年同期比 13.5%増の 4 万 8,964 台で、輸入車は 35.0%増の 5 万 2,870 台となった。

2024 年の年初の販売が特に低調だったことなどを踏まえると、やや力強さに欠けるものの、車種、国産車・輸入車を問わず、販売台数は前年同期を上回っており、安定した推移をみせている。

また、現地報道によると、ビンファストの 2025 年 1~4 月の累計販売（納車）台数は 4 万 4,691 台となった（VN エクスプレス 5 月 13 日）。通年では初の 10 万台突破が期待できるペースだ。ビンファストをはじめとする EV 向けの自動車登録料の免除延長も追い風となりそうだ。9 人乗り以下のバッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）の登録料は、2022 年 3 月から免除されていた（[2023 年 4 月 25 日付地域・分析レポート参照](#)）。当初、2025 年 3 月~2027 年 2 月は内燃機関車の半額相当の登録料が課される予定だったが、政府はこの 2 年間も登録料の免除を続けることとした。引き続き EV 普及や環境負荷の軽減を奨励することが目的とみられる。

ただし、足元では、米国の関税政策などを巡る不透明感の高まりから、国内経済の減速を懸念する声もある。今後の販売について、中期的には、人口の増加や経済成長に伴う消費市場の拡大が期待できるが、短期的には、消費マインドが予測しにくい状況が続きそうだ。

インド（生産・販売）：インド乗用車市場、2024年度は国内販売、輸出ともに過去最多

2025年6月19日 ベンガルール事務所（大野 真奈）

インドの2024年度（2024年4月～2025年3月）乗用車〔多目的車（UV）とバンを含む〕国内販売台数は、過去最多の430万台だった（注1）。堅調な需要、インフラ投資、中央政府の支援策などが成長要因である一方、伸び率は前年度比2.0%増と緩やかな成長であった。インド準備銀行（RBI）の利上げによる消費意欲の低下が影響したと推測される。本稿では、乗用車を中心に国内販売と輸出の傾向、メーカー各社のシェアや主な投資状況について分析する。

<乗用車国内販売台数は3年連続で過去最多も、成長は鈍化>

インド自動車工業会（SIAM）の発表では、2024年度のインドの自動車国内販売台数（乗用車、二輪車、三輪車、商用車を含む）は、2,560万7,391台で前年度比7.3%増だった。部門別では、乗用車が430万1,848台で同2.0%増、二輪車が1,960万7,332台で同9.1%増、三輪車が74万1,420台で同6.7%増、商用車が95万6,671台で同1.2%減となった（表1参照）。

表1：部門別自動車の生産・販売・輸出台数（2024年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

部門	生産		国内販売		輸出	
	2024年度	前年度比	2024年度	前年度比	2024年度	前年度比
乗用車	5,061,164	3.3	4,301,848	2.0	770,364	14.6
一般乗用車	1,749,506	△ 11.6	1,353,287	△ 12.6	398,879	△ 7.2
多目的自動（UV）	3,155,312	13.6	2,797,229	11.0	362,160	54.3
バン	156,346	7.9	151,332	1.5	9,325	21.0
二輪車	23,883,857	11.3	19,607,332	9.1	4,198,403	21.4
スクーター	7,437,681	16.4	6,853,214	17.4	569,093	11.1
オートバイ	15,922,027	9.1	12,252,305	5.1	3,620,886	23.0
モベッド	524,149	7.4	501,813	4.2	8,424	208.8
三輪車	1,050,020	5.4	741,420	6.7	306,914	2.3
乗客輸送三輪	905,821	7.0	601,642	9.8	303,141	2.4
貨物輸送三輪	121,195	4.4	117,156	5.1	3,739	△ 4.1
電動リキシャ	18,715	△ 37.3	18,474	△ 41.0	34	—
電動カート	4,289	12.8	4,148	6.3	—	—
商用車	1,032,645	△ 3.3	956,671	△ 1.2	80,986	23.0
小型商用車	639,026	△ 5.2	582,852	△ 2.0	57,735	21.3
中・大型商用車	393,619	0.0	373,819	△ 0.1	23,251	27.6
合計	31,034,174	9.1	25,607,391	7.3	5,363,089	19.2

注1：BMW、メルセデス、ジャガー、ボルボ・オート、ダイムラー、JBMオート&スキャニアのデータは含まれない。

注2：電動リキシャは主に乗客輸送、電動カートは主に貨物輸送に使われる。

出所：インド自動車工業会（SIAM）

経済の停滞や新型コロナウイルスの流行などを経た、直近6年間の国内販売台数の推移を振り返る。2019年度は、長引く不景気や不良債権問題から派生する金融機関の貸し渋りなどを要因に、前年度比17.9%減と約5年ぶりに販売台数が減少した。2020年度は、新型コロナウイルスの流行によるロックダウン、半導体やコンテナの不足、新排ガス規制の導入などにより、前年度比2.2%減と2019年度に続き2年連続の減少となった。2021年度は、需要の回復により販売台数は増加したものの、変異株の感染拡大や継続する半導体不足、原材料の高騰などにより、2018年度の水準(338万台)には届かなかった。その後、新型コロナ禍の沈静化や半導体の供給状況の改善、個人所得税率の軽減などにより消費意欲が活性化されたことで、2022年度は前年度比26.7%増の389万台と当時の過去最多販売台数を記録した。2023年度は政府の支援策などによる堅調な国内経済の成長に支えられ、前年度比8.4%増の422万台と伸展、2024年度は前年の高成長がベースになっていたため前年度比2.0%増の緩やかな成長となったが、430万台を記録した(図1参照)。

図1：インド国内乗用車販売台数の推移



出所：インド自動車工業会 (SIAM) の発表を基にジェトロ作成

<乗用車シェア、2~4位がほぼ並ぶ>

乗用車の主要メーカー別販売台数の伸びは、上位3社は低調あるいはマイナスであった一方、4、5番手が好調だった。首位のマルチ・スズキは前年度比0.1%増と横ばいの176万767台、2位の現代自動車は同2.6%減の59万8,666台、3位のタタ・モーターズは同2.3%減の56万9,245台とそれぞれ不調だった。一方、4位のマヒンドラ&マヒンドラは同19.9%増の55万1,487台、5位のトヨタ・キルロスカは同25.9%増の30万9,230台と成長が著しい(表2参照)。トヨタ・キルロスカは、多目的車の販売台数が同35%増と大幅伸展したことや、ティア2、ティア3都市(注2)での存在感が増したことによる顧客接点の増加などを躍進の要因として発表した([トヨタ・キルロスカウェブサイト](#)参照)。

市場シェアの変化では、マルチ・スズキが 40.9%、現代自動車が 13.9%、タタ・モーターズが 13.2%でいずれも前年度から減少した一方、マヒンドラ&マヒンドラは 12.8%、トヨタ・キルロスカは 7.2%と伸ばした。その結果、マヒンドラ&マヒンドラは、現代自動車とタタ・モーターズを追い上げ、トヨタ・キルロスカは起亜を引き離した（図 2 参照）。日系 5 社（マルチ・スズキ、トヨタ・キルロスカ、ホンダ、日産、いすゞ）は、合計で 216 万 4,187 台を販売。前年度比 1.9%増で 2023 年度と同水準になった。日系 5 社のシェアは 50.3%だった。

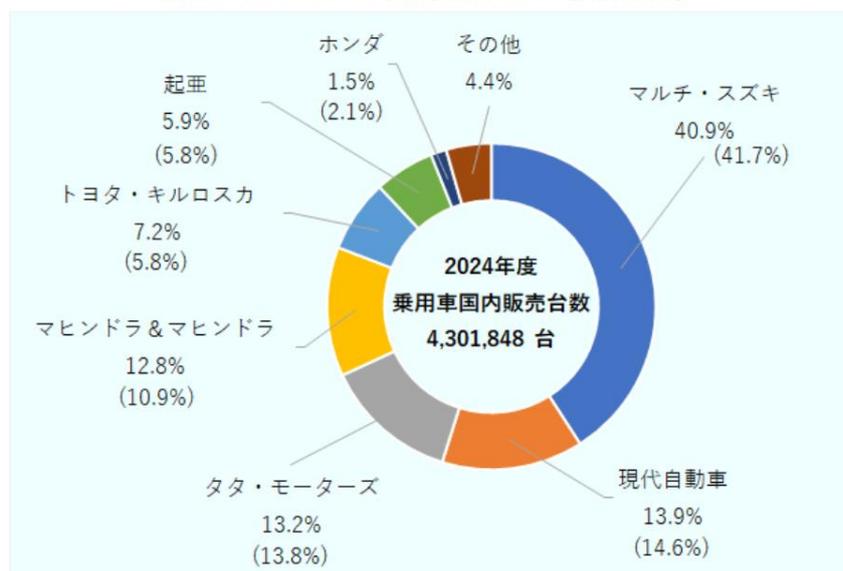
表 2：主要メーカー別乗用車国内販売台数（2024年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2023年度	2024年度	増減率
マルチ・スズキ	1,759,881	1,760,767	0.1
現代自動車	614,721	598,666	△ 2.6
タタ・モーターズ	582,915	569,245	△ 2.3
マヒンドラ&マヒンドラ	459,877	551,487	19.9
トヨタ・キルロスカ	245,676	309,230	25.9
起亜	245,634	255,207	3.9
ホンダ	86,584	65,925	△ 23.9
シュコダ・オート	44,522	44,868	0.8
フォルクスワーゲン	43,197	42,230	△ 2.2
ルノー	45,439	37,900	△ 16.6
日産	30,146	27,881	△ 7.5
JSW MGモーター	44,115	25,543	△ 42.1
PCAモーターズ	8,367	6,516	△ 22.1
FCAインドIA・オートモービル	5,406	3,865	△ 28.5
フォース・モーターズ	1,755	2,134	21.6
いすゞモーターズインドIA	515	384	△ 25.4
合計（その他を含む）	4,218,750	4,301,848	2.0

出所：インド自動車工業会（SIAM）

図 2：主要メーカーの乗用車市場シェア（2024年度）



注：カッコ内は2023年度のシェア。

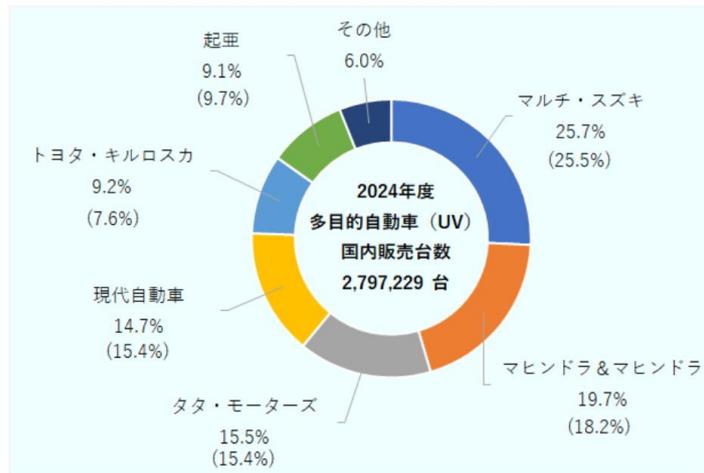
出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

<UV の需要はさらに高まる>

次に、乗用車のセグメント別では、一般乗用車が前年度比 12.6%減の 135 万 3,287 台と落ち込んだが、多目的自動車（UV）が同 11.0%増の 279 万 7,229 台、バンが同 1.5%増の 15 万 1,332 台と、UV が乗用車全体の緩やかな成長を牽引した（表 1 参照）。乗用車国内販売台数における UV の割合は、2023 年度は 60%だったが、2024 年度は 65%に増加しており、引き続き UV の堅調な人気が続く。

UV のメーカー別シェアは、上位 4 社については前年度と大きな変動はなく、マルチ・スズキが 25.7%（前年度 25.5%）、マヒンドラ&マヒンドラが 19.7%（同 18.2%）、タタ・モーターズが 15.5%（同 15.4%）、現代自動車が 14.7%（同 15.4%）だった。5位のトヨタ・キルロスカは国内販売台数が前年度比 35.3%増と大幅伸展したことでシェアは 9.2%（同 7.6%）を獲得し、9.1%（同 9.7%）の起亜を追い越した（図 3 参照）。国内販売台数の上位モデルは、マルチ・スズキのコンパクトモデル（「スイフト」など）やコンパクト UV モデル（注 3）（「ブレッツァ」など）、タタ・モーターズのコンパクト UV モデル（「ネクソン」など）などが占める。コンパクトモデルが好まれる傾向はあるが、前年度からの成長率は UV ミニモデル（注 4）や UV モデルの人気車種ではいずれも 2 桁増とより大きい。消費者のプレミアムモデル志向の背景として、グラントソントンバーラットの調査レポートによると、車両を新規購入する目的として「保有する車両からのアップグレード」と回答した割合が全体の約 4 割と最も多かった。さらに、回答者の 85%がより上位モデルの購入に前向きな検討を行うことが示された。

図3：多目的自動車（UV）メーカー別市場シェア（2024年度）



注：カッコ内は2023年度のシェア。
出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

<乗用車輸出台数も過去最多>

乗用車の輸出台数は前年度比 14.6%増の 77 万 364 台で、2019 年度の 67 万 7,311 台を超えて過去最多を記録した（表 3 参照）。主要メーカーのシェアは、上位 6 位に日系企業が 4 社入っており、首位マルチ・スズキが 42.8%、3 位日産が 9.3%、4 位ホンダが 7.8%、6 位トヨタ・キルロスカが 3.6%だった。4 社いずれも前年度の輸出台数から 2 桁成長を遂げ

たことから、インドの製造は内需の取り込みのみならず、近隣国市場への輸出に対応する姿勢が見える（図4、表3参照。「輸出先」は後述）。

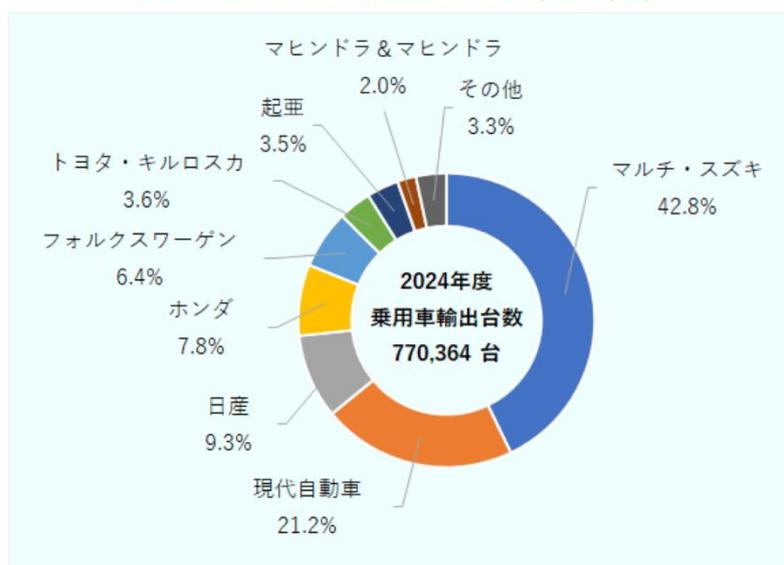
マルチ・スズキは、2024年8月にインドで製造されたSUV「フロンクス」約1,600台を日本に向けて輸出した。2016年から日本向け輸出を行っている乗用車「バレン」に次ぐ2車種目となった。加えて、スズキ初のバッテリー式電気自動車（BEV）「イーヴィターラ」については、グローバル製造拠点としてインドを位置づけており、2025年度には欧州や日本など約100カ国に輸出する計画も発表している。

表3：主要メーカー別乗用車輸出台数（2024年度）（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2023年度	2024年度	増減率	シェア (2024年度)
マルチ・スズキ	280,712	330,081	17.6	42.8
現代自動車	163,155	163,386	0.1	21.2
日産	42,989	71,334	65.9	9.3
ホンダ	37,589	60,229	60.2	7.8
フォルクスワーゲン	44,180	49,543	12.1	6.4
トヨタ・キルロスカ	17,383	27,640	59.0	3.6
起亜	52,105	26,892	△ 48.4	3.5
マヒンドラ&マヒンドラ	11,135	15,743	41.4	2.0
ルノー	11,266	13,322	18.2	1.7
PCAモーターズ	3,278	5,259	60.4	0.7
タタ・モーターズ	2,648	2,847	7.5	0.4
FCAインド・オートモービル	4,102	2,765	△ 32.6	0.4
シュコダ・オート	1,554	1,255	△ 19.2	0.2
いすゞモーターズインド	6	58	866.7	0.0
フォース・モーターズ	3	10	233.3	0.0
合計（その他を含む）	672,105	770,364	14.6	100.0

出所：インド自動車工業会（SIAM）

図4：乗用車メーカー別輸出台数シェア（2024年度）



出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

セグメント別輸出では、一般乗用車が前年度比 7.2%減の 39 万 8,879 台、UV が同 54.3% 増の 36 万 2,160 台、バンが同 21.0%増の 9,325 台だった (表 1 参照)。マルチ・スズキと日産自動車のコンパクトモデルがそれぞれ前年度から 3.1 倍、ホンダのミニモデルが同 4.4 倍とそれぞれ UV の輸出台数を大幅に引き上げた。

なお、乗用車 (HS コード 8703) の輸出先上位 5 カ国は、金額ベースではサウジアラビア、南アフリカ共和国 (南ア)、メキシコ、日本、アラブ首長国連邦 (UAE)、台数ベースでは南ア、サウジアラビア、メキシコ、UAE、日本だった (注 5)。

<2025 年度も堅調な成長を見込みつつ、市場は緩やかな拡大を予測>

2025 年度のインド自動車市場の見通しについて、SIAM は安定的なマクロ経済、能動的な政策 (EV 普及に向けた中央政府や各州政府による製造者・消費者への補助金の支給など)、政府によるインフラ支出により、成長傾向は維持されると予想している。加えて農業に大きな影響を与えるモンスーンによる降雨量が、2025 年度は平年並みとの予測で、これが自動車需要の追い風となる農村部や準都市部の経済を支えると見込んでいる。さらに、2025 年度連邦予算で発表された個人所得税の改正などによって自動車ローンの利用が促進され、消費が喚起されるとコメントした。また、インド自動車販売店協会連合 (FADA) は、2025 年度の乗用車販売は前年度比 1 桁台の伸展を予測している。販売店を取り巻く環境においては資金調達の制約が依然としてあり、厳格な与信基準の緩和や、借り入れコスト削減のための RBI による利下げの必要性を指摘した。また、米国の関税措置や他国の対応によって生じる株式市場の混乱、投資信託のリターンへの低減による可処分所得の低下が、消費の冷え込みにつながる可能性についても言及した。

注 1 : 出荷ベース。本稿で扱う統計は全て出荷ベース。

注 2 : 人口に加え、空港、病院、教育施設などの設置状況や、物価などを総合的に判断して指定される都市区分。最も大都市の分類のティア 1 都市には、デリー、ムンバイ、コルカタ、ベンガルール、チェンナイ、ハイデラバード、アーメダバード、プネの 8 都市が指定されている。

注 3 : UV コンパクトモデルは、全長 4 メートル未満・価格帯 200 万ルピー (約 340 万円、1 ルピー=約 1.7 円) 未満を指す。

注 4 : UV ミニモデルは、全長 4 メートル以上 4.4 メートル以下・価格帯 200 万ルピー未満を指す。

注 5 : Global Trade Atlas よりジェトロ抽出。

オーストラリア（販売）：2024年の自動車販売、ハイブリッド車への需要高まる

2025年5月26日 シドニー事務所（青島 春枝）

オーストラリアの2024年の新車自動車販売台数は、122万台だった。過去最高を記録したことになる。もっとも、年後半はインフレによる生活費高騰や金利上昇の影響を受けて伸び悩んだ。

2022年や2023年に急増していた電気自動車（EV）の販売台数は、2024年に入って落ち着いた。代わって、ハイブリッド車（HEV）が前年比75.4%増加し、プラグインハイブリッド車（PHEV）も約2倍に急増した。この傾向は2025年も続きそうだ。

運輸部門の排出削減を進めるため、連邦政府が2024年に策定した「新車効率性基準（NVES）」が2025年1月1日に発効。制度運用を同年7月1日から予定しているが、各自動車メーカーは、その対応に向け準備し、影響を分析している。

<2024年の新車販売台数、過去最高の122万台記録>

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）によると、2024年の新車販売台数は、前年比0.3%増の122万607台と、2年連続で過去最高記録を達成した。一方で、前年からの伸び率は2022年や2023年と比較すると、低下した（表1参照）。2024年上半期の販売は好調だったものの、下半期から伸び悩んだ。FCAIは、2024年後半からインフレによる生活費高騰や金利上昇が家計消費に影響を及ぼしたと分析した。

タイプ別にみると、乗用車は前年比3.8%減となった。一方、スポーツ用多目的車（SUV）は、前年から2.4%増加した（オーストラリアは国土が広いと、人気が高い）。総販売台数に占めるSUVの割合は57.0%と、前年同様に過半数を占め、2023年（55.8%）から1.2ポイント上昇した。

表1：オーストラリアにおける新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

タイプ	2022年	2023年	2024年	前年比	
				台数	増減率
乗用車	203,056	211,361	203,384	△ 7,977	△ 3.8
SUV	574,632	679,462	695,566	16,104	2.4
その他自動車	303,741	325,957	321,657	△ 4,300	△ 1.3
合計	1,081,429	1,216,780	1,220,607	3,827	0.3

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

新車販売台数をメーカー別にみると、日本メーカーでは、上位 10 社に 5 社がランクインした（表 2 参照）。

トヨタが前年比 12.1%増の 24 万 1,296 台で、前年に続いて首位だった。また、ここ 5 年でみても、連続の首位となった。新車販売台数に占める同社のシェアは前年の 17.7%から 19.8%へ増加した。トヨタオーストラリアの[プレスリリース](#)によると、2024 年の年間販売台数のうち、ハイブリッド車（HEV）が半数近くを占めた。乗用車や小型 SUV のカテゴリで、同社が特定のモデルについて内燃機関搭載車から HEV への切り替えを進めてきたためだ。同社は 2025 年も HEV のシェア増加が続くとしている。

2 位のフォードは前年比 14.1%増の 10 万 170 台だった。2022 年から販売台数が伸び続け、シェアも少しずつ拡大している（2024 年は 8.2%）。

3 位のマツダは 4.0%減の 9 万 5,987 台。シェアは 7.9%で、前年（8.2%）からやや縮小した。

2023 年に販売台数を最も伸ばしたテスラは、2024 年は上位 10 位には入らなかった。一方で、中国自動車メーカーの長城汽車が前年比 17.5%増の 4 万 2,782 台になり、上位 10 位へ躍り出た。

表 2：メーカー別新車販売台数（上位10社）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー名	2022年	2023年	2024年	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ	231,050	215,240	241,296	26,056	12.1
2	フォード	66,628	87,800	100,170	12,370	14.1
3	マツダ	95,718	100,008	95,987	△ 4,021	△ 4.0
4	起亜	78,330	76,120	81,787	5,667	7.4
5	三菱自動車	76,991	63,511	74,547	11,036	17.4
6	現代自動車	73,345	75,183	71,664	△ 3,519	△ 4.7
7	MGモーター	49,582	58,346	50,592	△ 7,754	△ 13.3
8	いすゞUTE	35,323	45,341	48,172	2,831	6.2
9	日産	26,491	39,376	45,284	5,908	15.0
10	長城汽車	25,042	36,397	42,782	6,385	17.5

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FAI）発表資料からジェトロ作成

モデル別新車販売台数をみると、SUV に加え、ピックアップトラックも人気なことがうかがえる。

前年に引き続き、フォードの「レンジャー」が 6 万 2,593 台で、2024 年に最も売れたモデルになった（表 3 参照）。トヨタの「RAV4」は、前年比 98.2%増の 5 万 8,718 台に急増

し、前年の4位から2位に順位を上げた。「RAV4」の販売台数のうち95.2%の5万5,902台がハイブリッド型で、オーストラリア国内のHEVとして最多の販売台数を記録した。

前年に6位だったテスラの「モデルY」は、トップ10位にランクインしなかった。なお、上位10モデルのうち6モデルが日本のメーカーで、メーカー別（表2参照）でも上位10社中5社が日本企業だった。

表3：モデル別新車販売台数（上位10モデル）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル名（メーカー名）	車種	2022年	2023年	2024年	前年比	
						台数	増減率
1	レンジャー（フォード）	ピックアップトラック	47,479	63,356	62,593	△ 763	△ 1.2
2	RAV4（トヨタ）	SUV	34,845	29,627	58,718	29,091	98.2
3	ハイラックス（トヨタ）	ピックアップトラック	64,391	61,111	53,499	△ 7,612	△ 12.5
4	ディーマックス（いすゞ）	ピックアップトラック	24,336	31,202	30,194	△ 1,008	△ 3.2
5	アウトランダー（三菱自動車）	SUV	19,546	24,263	27,613	3,350	13.8
6	エベレスト（フォード）	SUV	－	15,071	26,494	11,423	75.8
7	カローラ（トヨタ）	セダン	25,284	19,986	24,027	4,041	20.2
8	CX-5（マツダ）	SUV	27,062	23,083	22,835	△ 248	△ 1.1
9	ZS（MG）	SUV	22,466	29,258	22,629	△ 6,629	△ 22.7
10	スポーテージ（起亜）	SUV	18,792	15,747	22,210	6,463	41.0

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料および現地報道からジェトロ作成

<PHEV と HEV の伸びが BEV 上回る>

これまで、バッテリー式電気自動車（BEV）の販売台数が急速に拡大してきた（[2024年6月19日付地域・分析レポート参照](#)）。しかし、2024年に伸びが落ち着いた。

オーストラリア自動車協会（AAA）の[EVインデックス](#)によると、2024年のBEVの新車販売台数は前年比4.7%増の9万1,293台（注1）で、伸び率が大幅に鈍化した。一方、同年にHEVやPHEVが増加した。PHEVは前年比約2.0倍の2万2,980台に急増。HEVも、前年比75.4%増の17万2,630台と大幅に増加した（表4参照）。内燃機関搭載車を含む全新車販売台数に占める低排出ガス車の燃料別の割合は、HEV14.1%、BEV7.5%、PHEV1.9%だった。

この背景には、(1)HEVやPHEVがBEVに比べて、一般的に購入費用が安いことや、(2)標準的な内燃機関車に比べると燃費が良く、燃料代が節約できること、(3)国内の公共充電ステーションがまだ不足していること、(4)BEVの航続距離について、一部の消費者が懸念を持っていること、がある。なお、PHEVの急増には、駆け込み需要も影響したとみられる〔連邦政府によるFRINGE・ベネフィット税（FBT、注2）の免税制度は、2025年4月1日を限りに終了予定になっていた〕。

この傾向は 2025 年も続きそうだ。FCAI によると、1 月単月の新車販売台数に占める HEV の割合は 17.1%、PHEV は 2.2%へと拡大した一方で、BEV は 4.4%にとどまった。

ちなみに BEV などの普及には、EV 充電設備がカギになる。その整備に向け現在まで、政府と民間企業は連携して取り組んできた ([2024 年 10 月 30 日付地域・分析レポート参照](#))。ただし業界は、整備の遅れや資金不足などを目下の課題に挙げている。

表4：オーストラリアにおけるEVなど販売台数（新車・普通乗用車）

(単位：台、%)

項目	2022年	2023年	2024年	前年比	
				台数	増減率
BEV	33,410	87,217	91,293	4,076	4.7
PHEV	5,937	11,219	22,980	11,761	104.8
HEV	81,786	98,439	172,630	74,191	75.4
FCEV	15	6	10	4	66.7
合計	121,148	196,881	286,913	75,733	62.5

注：この表にいう「EVなど」は、普通乗用車（light vehicle）に限る。

なお、普通乗用車とは、連邦政府が規定するオーストラリア・デザイン・ルール（Australian Design Rules：AD）で言う(1) Mカテゴリー（乗用車）、またはNカテゴリー（貨物車）の一部に該当すること、(2)重量3.5トン以下、の両方を満たす車両。

出所：オーストラリア自動車協会（AAA）「EVインデックス」からジェトロ作成（2025年4月15日時点）

<新基準施行にもかかわらず、EV 普及に懸念>

連邦政府は、「新車効率性基準」（New Vehicle Efficiency Standard：NVES、[2024 年 6 月 19 日付地域・分析レポート参照](#)）を 1 月 1 日から施行した。これは、運輸部門の排出削減を進め、EV を含む低排出ガス車を国内に普及するために策定した政策だ。自動車の二酸化炭素（CO2）排出量の算出などの制度運用は、2025 年 7 月 1 日から予定している。

これに対し、各自動車メーカーはその対応に向けた準備を進め、影響を分析している。FCAI は 2025 年 3 月のプレスリリースで、オーストラリア市場で EV（注 3）の供給が増加していると指摘。同時に、NVES の基準を達成する観点から、EV 普及率の低さが重大な懸念と表明した。すなわち、新製品を求めるアーリーアダプター（初期採用層）の購入が一段落し、次なる購入者が現れない状態という。

NVES で定めた排出上限値（目標）内かどうかを計算する際には、自動車メーカーが年間に販売した全台数を加重平均した CO2 排出量を使う。つまり、消費者の需要が目標達成に影響することになる。そのため FCAI は、NVES を制度運営するに当たり、消費者の実需要を考慮すべきとの考えを示した。

注 1：2024 年の 1 年間で最も販売台数が多かった BEV のモデルのトップ 3 は、1 位がテスラの「モデル Y」（BEV、2 万 1,253 台）、2 位がテスラ「モデル 3」（BEV、1 万 7,094

台)、3位が上海汽車傘下のMGモーターの「MG4」(BEV、6,934台)。これら3モデルで、BEV販売台数の約半数を占めた。

注2: フリンジ・ベネフィット税 (FBT) とは、雇用主が従業員に支給する福利厚生に対して雇用主が支払う税金。FBT 免税対象のEVは、高級車 (新車に限る) にかかる奢侈 (しゃし) 自動車税 (Luxury Car Tax) の課税対象外にもなる。

EVがFBTの免税待遇を受けるためには、(1)車種要件と(2)車両価格要件などを満たす必要がある。このうち(1)では従前、BEVとPHEVの両方を対象にしていた。しかし2025年4月1日から、PHEVが対象から外れた。

なお(2)は、2024年度時点で9万1,387オーストラリア・ドル未満 (約840万7,604豪ドル、豪ドル、1豪ドル=約92.1円)。

注3: FCAIのプレスリリースでは、「プラグインで充電できるあらゆる自動車」を電気自動車 (EV) と定義した。すなわち、バッテリー式電気自動車 (BEV) とプラグインハイブリッド電気自動車 (PHEV) を含むとみられる。

<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2024年米新車販売は新型コロナ禍後最多

関税、環境規制、IRAなどの行方に注目

2025年4月17日 ニューヨーク事務所（大原 典子）

2024年の米新車販売台数は新型コロナウイルスのパンデミック後で最多の1,604万台になった。繰り越し需要やメーカーによる割り引き、追加関税発動前の駆け込み需要などが背景にある。ハイブリッド車（HEV）や電気自動車（EV）、高級車などが伸びを牽引した。

2025年も当初は好調な販売が予測されていた。しかし、追加関税などトランプ新政権の一連の政策の影響が想定以上に広がりを見せる中、新車市場の見通しが不透明感を増している。

<2024年は年末が好調で1,600万台超>

モーターインテリジェンスの発表（2025年1月10日）によると、米国の2024年の新車販売台数は、前年比2.7%増の1,604万2,766台になった（図1、表1参照）。パンデミック期間中の買い控えによる繰り越し需要が残っていたことや、在庫不足の解消に伴い、自動車メーカーが現金還付取引や低金利融資などで販売促進を強化したことが背景にあるとみられる。

また、同年内の推移をみると、第1～3四半期の合計が前年同期比1.0%増だったのに対し、第4四半期は8.0%増と大きく伸びた。このことから、2025年1月の新政権発足後に想定されていた価格高騰を見込んだ駆け込み需要も押し上げ要因になったとの見方がある。

図1：米国の新車販売台数と前年比の推移（2008年～2024年）



注：対象は、乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。大型トラックは含まない。
出所：モーターインテリジェンスからジェトロ作成

- [表1：メーカー別販売、生産台数（2024年販売台数が多い順）](#)  (478KB)

<在庫比率はパンデミック後最高>

2024年の売上在庫比率（販売台数に対する在庫台数の比率）をみると、2020年以降で最高の204.9%になった。

在庫の回復に伴い、メーカーによるインセンティブ（販売促進のための割引）額も増加した。米自動車調査会社のコックスオートモーティブによると、2024年12月時点の販売価格に占めるインセンティブの割合は、前年同月の5.5%から8.0%に伸び、1台あたり3,958ドルとなった。また平均車両販売価格は、前年同月比1.3%増の4万9,740ドルと、過去最高に近い水準で推移している。第4四半期に上位プレミアムクラス（注1）の販売が前年同期比21.0%増と大きく伸びたことも、一部影響したとみられる。コックスオートモーティブのエリン・キーティング・エグゼクティブアナリストは、2025年1月のレポートで「高級車は通常、感情的な購入品だ。消費者は楽観的になると購入する」と述べた。2024年11月の選挙後に、消費者信頼感の高まりが購買を刺激したことを説明したかたちだ。

<コンパクトSUVの人气が上昇>

部門別販売台数をみると、乗用車が前年比2.2%減少。一方で、小型トラックが4.0%増加した（表2参照）。全販売台数に占める小型トラックのシェアは、データの確認できる1980年以来最高の80.3%になった。大型車を好む傾向がさらに進んでいる（図2参照）。

中でもスポーツ用多目的車（SUV）のシェアは前年より1.2ポイント増加。過去最高の57.5%にまで伸びた。ただしSUVの中では、小型車が伸びる傾向にある。4段階のサイズのうち最小のコンパクトモデル〔ゼネラルモーターズ（GM）「トラックス」やホンダ「HR-V」を含む〕の伸びが最も大きい。当該モデルは、前年比14.3%増と2年連続で2桁増になった。

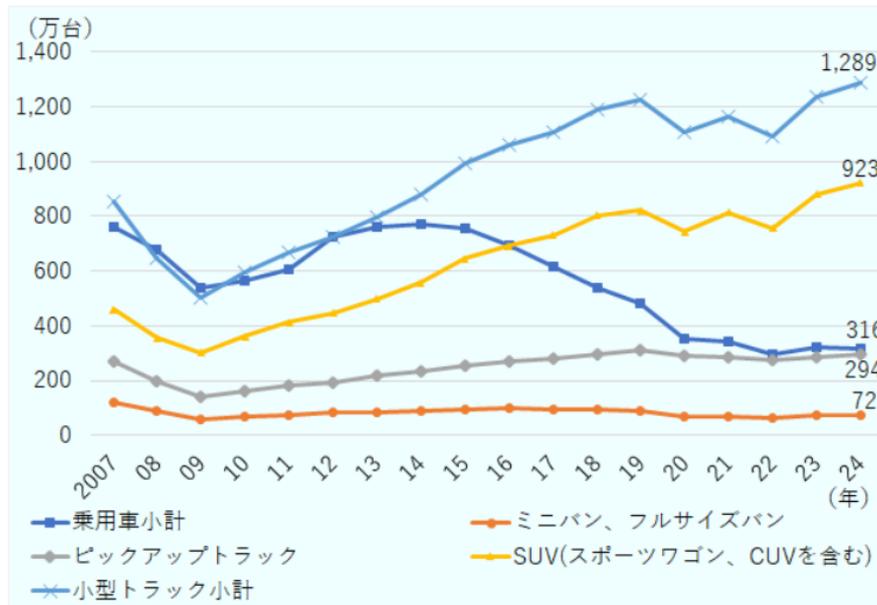
表2：2024年の新車販売台数の内訳

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年			2023年
	販売台数	前年比	構成比	販売台数
乗用車小計	3,157,216	△ 2.2	19.7	3,229,010
ミニバン、フルサイズバン	721,307	△ 1.3	4.5	730,807
ピックアップトラック	2,936,741	2.8	18.3	2,855,777
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	9,227,502	4.8	57.5	8,801,284
小型トラック小計	12,885,550	4.0	80.3	12,387,868
合計	16,042,766	2.7	100.0	15,616,878

出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

図2：部門別新車販売台数の推移



出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

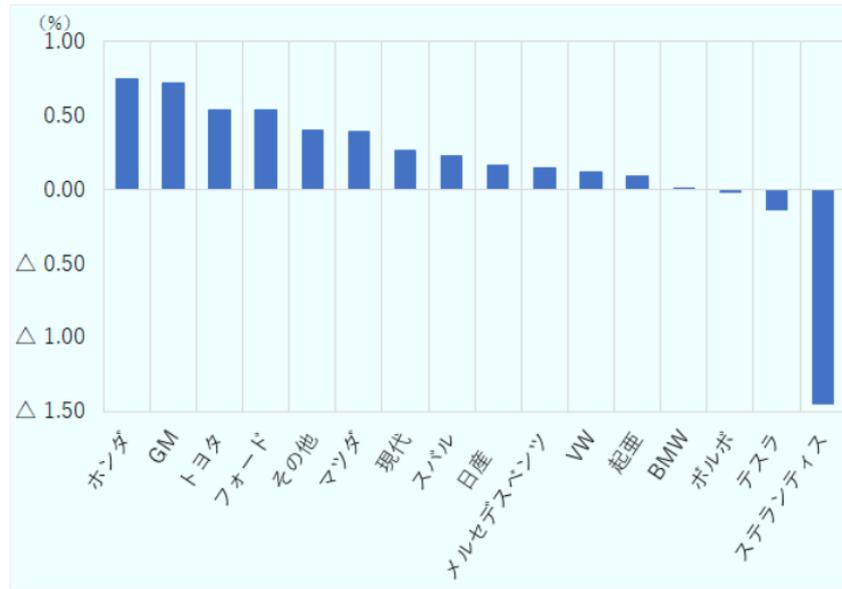
＜テスラが 2015 年以降初のマイナスに＞

主要メーカー別の販売台数では、ホンダ、GM、トヨタなどが全体の伸びを牽引した。一方で、EV メーカーのテスラは、2015 年以降初めて前年比減。また「ラム」を含むほぼ全てのブランドが落ちこんだステランティスも、大幅に減少した（図 3 参照）。

モデル別では、2014 年以降、一貫して販売台数のトップ 3 を米系メーカーのピックアップトラックが占めていた。しかし 2024 年は、HEV バージョンが好調なトヨタ「RAV4」が 3 位、ホンダ「CR-V」が 4 位に入った。2024 年の販売を、各メーカー別（販売台数の多い順）にみると、次のとおりになる。

- ・ GM：SUV「トラックス」「エンビスタ」が伸びて、4.3%増。
- ・ トヨタ：SUV「RAV4」、ピックアップトラック「タンドラ」が伸びて、3.7%増。
- ・ フォード：ピックアップトラック「マーベリック」「F シリーズ」が伸びて、4.2%増。
- ・ ホンダ：乗用車「シビック」、SUV「CR-V」が好調で、8.8%増。
- ・ ステランティス：ピックアップトラック「ラム」や乗用車「チャージャー」の販売が落ち込み、14.8%減。2019 年以降 6 年連続でマイナスだった。
- ・ 日産：乗用車「セントラ」「バーサ」が伸びて、2.8%増。
- ・ 現代自動車：乗用車「ソナタ」、SUV「パリセード」が伸び、4.8%増。
- ・ 起亜：乗用車「K4」、SUV「スポータジュ」が好調で 1.8%増。
- ・ スバル：SUV「フォレスター」「XV クロストレック」が押し上げて、5.6%増。
- ・ テスラ：乗用車「モデル 3」、SUV「モデル Y」が減少して、3.2%減。
- ・ フォルクスワーゲン (VW)：乗用車「ジェッタ」、SUV「ティグアン」が伸びて、3.2%増。

図3：全新車販売台数の変化に対するメーカー別寄与度



出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

<クリーンビークルのシェアは初の1割超え>

動力別に販売台数をみると、ガソリン車は1.1%減少した。

一方で、クリーンビークル〔CV：バッテリー式EV (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、燃料電池車 (FCV) の総称〕は前年比9.4%増。161万7,034台になり、全新車販売台数に占める割合が10.1%。前年を0.6ポイント上回った (表3、図4参照)。

内訳をみると、FCVは79.5%減の611台と落ち込んだ。しかし、BEVが前年比9.2%増の130万2,020台、PHEVが11.2%増の31万4,403台と好調だった。

また、ハイブリッド自動車 (HEV) が36.0%増の160万7,949台と大幅に伸びた。その結果、CVとHEVを合わせた電動車が全車に占める割合は、20.1%。過去最高を記録した。

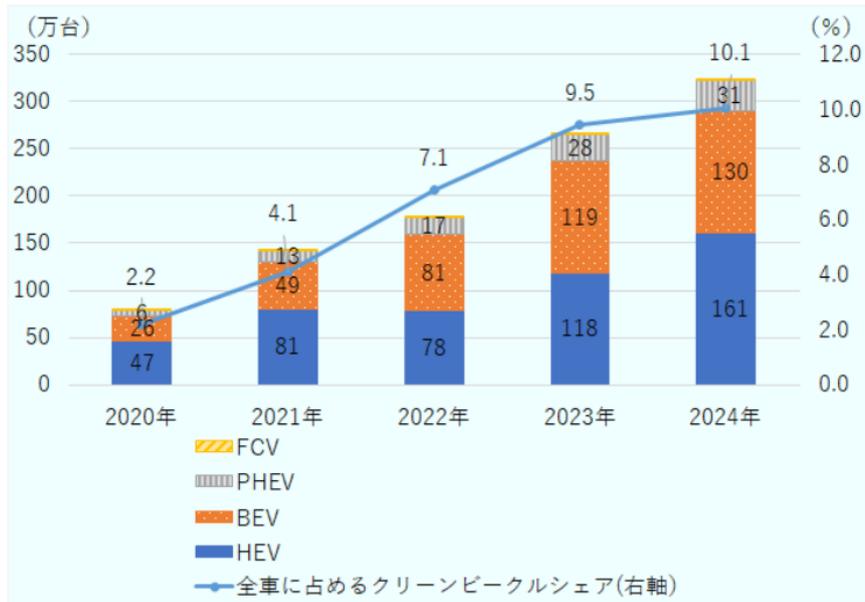
表3：動力別販売台数

(△はマイナス値)

項目	2024年			2023年
	販売台数	前年比	全車に占める割合	販売台数
(1)バッテリー式EV (BEV)	1,302,020	9.2	8.1	1,192,194
(2)プラグインハイブリッド車 (PHEV)	314,403	11.2	2.0	282,852
(3)燃料電池車 (FCV)	611	△ 79.5	0.0	2,978
クリーンビークル (CV) 合計 =(1)+(2)+(3)	1,617,034	9.4	10.1	1,478,024
(4)ハイブリッド車 (HEV)	1,607,949	36.0	10.0	1,182,023
電動車合計 =(1)+(2)+(3)+(4)	3,224,983	21.2	20.1	2,660,047
(5)ガソリン車	12,817,783	△ 1.1	79.9	12,956,831
全米新車販売台数 =(1)+(2)+(3)+(4)+(5)	16,042,766	2.7	100.0	15,616,878

出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

図4：動力別販売台数推移



出所：モーターインテリジェンス発表データからジェットロ作成

CVの8割以上を占めるのが、BEVだ。その動向をみると、全新車販売台数に占めるシェアは8.1%と過去最高になった。メーカー別には、次のとおり。

- ・ ホンダ：2024年3月に販売を開始した「プロログ」の純増で、シェアが3.1%。
- ・ GM：SUV「エクイノックス」などが伸び、2.4ポイント増の8.8%。
- ・ フォード：1.4ポイント増の7.5%。
- ・ テスラ：販売台数で首位ながら、シェアは6.3ポイント減の48.7%。

<2025年は関税、環境規制、IRAの行方に注目>

2025年の新車販売台数に関し、年初の時点で主な調査会社は、2024年を上回る1,610万～1,640万台を予測していた（図5参照）。

しかし、その後トランプ政権は一連の追加関税や、インフレ削減法（IRA）などに基づくEV普及政策の見直しなどを発表。市場の見通しは不透明だ。英調査会社のグローバルデータは、2025年1月時点で、関税賦課やEV税額控除見直しの影響を一部加味した上で、新車販売台数を1,610万台と予測した。関税賦課の対象によっては50～100万台程度の下振れリスクがあるとみている。

また、コックスオートモーティブは同年2月時点で1,630万台を予測した。しかし、関税賦課に対して「自動車メーカーや消費者がどのように反応するかは全くの未知数であり、全てが不確かな状況だ」と述べている。

図5：2025年販売台数予測



注：CAR: センターフォーオートモーティブリサーチ、NADA:全米ディーラー協会、COX: COXオートモーティブの略。2025年1～3月に各社が発表した予測値。
出所：各社発表データからジェトロ作成

各社発表などによると、2024年の国内生産台数は前年比3.2%増の1,078万7,837台だった。販売台数に占める国内生産車の割合は、前年とほぼ同水準の67.2%になった(表1参照)。また、輸入台数は前年比4.5%増の769万台、輸出台数は3.0%減の247万台だった(注2、図6参照)。

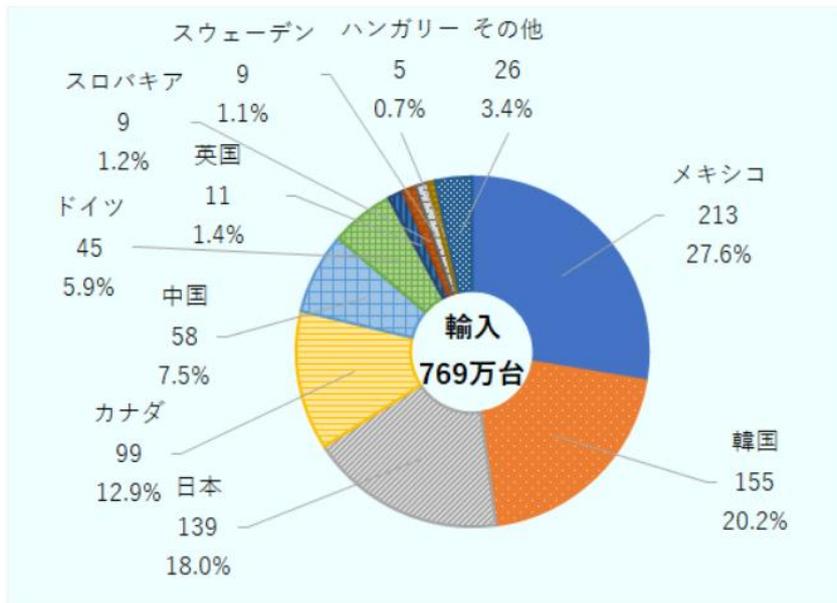
輸入ではメキシコが全体の27.6%を占め213万台、韓国が20.2%の155万台、日本が18.0%の139万台、カナダが12.9%の99万台、中国が7.5%の58万台の順だった。輸入台数の伸び率では、中国が前年比48.8%増、韓国が23.0%増と目立っている。中国に関しては、後述する追加関税を避けるため、前倒し輸入が増加した可能性も指摘されている。

図6：販売・生産・輸出台数(2024年)

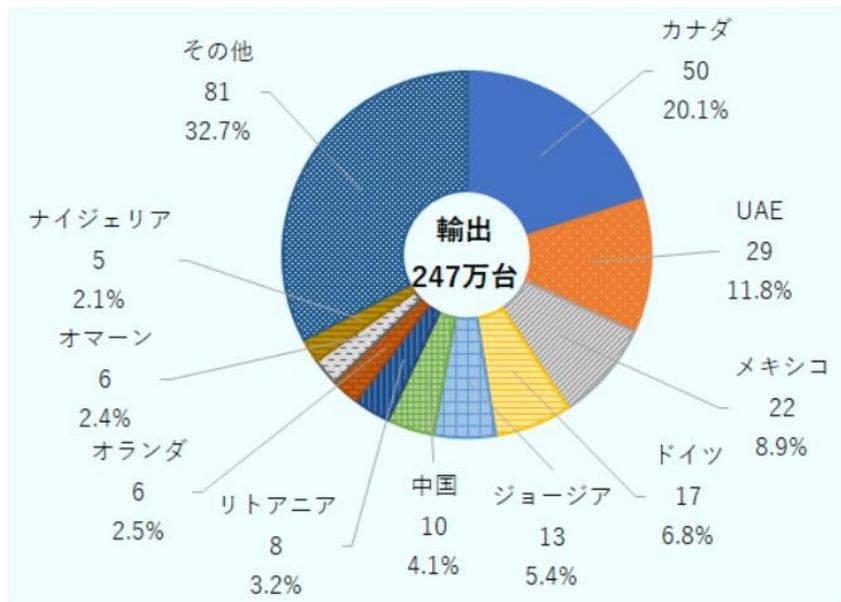
国内生産・輸入、国内販売・輸出



輸入（国別）



輸出（国別）



出所：商務省、モーターインテリジェンス、オートモーティブニュースデータセンター発表データからジェトロ作成

2025年1月20日に発足したトランプ政権は、3月4日に国際緊急経済権限法（IEEPA）に基づき、メキシコ、カナダを対象とした25%の追加関税を発動した（[2025年3月4日付ビジネス短信参照](#)）。米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の原産地規則を満たした輸入品は、適用除外となっている。しかし今後、追加関税の対象に例外なく自動車が含まれることもありうる。そうなると、メキシコで生産台数の多いGM、日産、VWや、カナダで生産の多いトヨタ、ホンダを中心に、多くのメーカーが影響を受けることになる（[2025年3月7日付ビジネス短信参照](#)）。

また、1962年通商拡大法 232 条に基づき、3月12日に、鉄鋼・アルミ製品に対して 25%の追加関税を全面的に適用した。さらに3月26日には、自動車や自動車部品に対し、25%の追加関税を発表した ([2025年3月27日付ビジネス短信参照](#))。

中国からの輸入品には、次のとおり、既に追加関税を賦課している。

- ・ バイデン前政権下、1974年通商法 301 条に基づいて対中追加関税を見直したことにより、2024年9月27日から(1)EVに100%、(2)EV用リチウムイオンバッテリー、重要鉱物に25%の追加関税を課している。2026年1月1日からは、天然黒鉛、永久磁石にも25%が課されることになる。
- ・ さらにトランプ現政権下では、自動車を含む中国からの全輸入品目に対し、IEEPAに基づく20%の追加関税を上乗せした。

2024年の中国からの輸入車は約58万台、うちEV(BEVとPEHVの合計)は約5,000台といずれも限定的だ。もっとも、自動車部品の輸入額は、中国からがメキシコ、カナダに次いで多く、約101億ドルに上る。また、中国からの輸入量はEV用バッテリーで全輸入量の約70%、バッテリー材の黒鉛で35%をそれぞれ占めることから、追加関税の影響は大きい(注3、4、[2024年12月17日付地域・分析レポート参照](#))。

<見直しが始まった環境規制とEV化推進策>

関税以外では、環境規制の緩和や、2022年にバイデン政権下で制定されたIRA、インフラ投資雇用法(IIJA)の見直しがEV市場に与える影響にも注目だ。

ドナルド・トランプ大統領は1月20日、大統領令で「EV義務化の撤廃」を掲げた。カリフォルニア州に付与している、環境規制に関する連邦政府規制からの適用除外を撤廃するほか、温室効果ガス排出および燃費に関する連邦基準を緩和する可能性が高い([2025年1月15日付地域・分析レポート参照](#))。また連邦政府内では、IRAで定められたCV購入に対する税額控除の見直しや、IIJAによるEVインフラ関連への補助金給付の一時差し止めに向けた取り組みが既に始まっている。これら政策が実現すると、今後のEV販売や企業の投資計画に与える影響は大きい([2025年2月12日付ビジネス短信参照](#))。

こうした中、ジェトロが在米日系製造企業に対して実施したヒアリングでは「今後の任期が4年弱と決まっているトランプ政権下で、大規模な生産拠点の変更は難しい」との見方が多い。また、米国自動車部品工業会(MEMA)が3月に行った鉄鋼・アルミの関税賦課に関するアンケートで、サプライヤーの8割が「米国には、現在グローバルに調達している部品を製造できる余剰生産能力はない」と答えた。雇用を含め国内への生産回帰が難しいことを示唆している。追加関税分の価格転嫁による自動車価格の上昇水準がどの程度想定されるのか、確たる見通しさえ立たない状況だ([2025年2月4日付ビジネス短信参照](#))。追加関税や環境規制緩和、EV化推進策の見直しなど、新政権による一連の政策が2025年以

降の自動車市場に与える影響が注目される。

注1：フェラーリやジャガーランドローバー、キャデラックなど。

注2：輸出入台数は、米国関税分類番号（HTS コード）8703 と、商務省がライトビークルと定める HTS8704 の一部に該当する項目の合計。

注3：自動車部品は HTS8708、EV 用バッテリーは HTS8507600010 を参照。バッテリー、黒鉛は重量ベースの割合。

注4：2025年3月25日時点で、中国製乗用車への関税率は、一般関税率 2.5%に加え、301 条に基づく 25%、IEEPA に基づく 20%、が追加されて合計 47.5%。中国製 EV に関しては一般関税率 2.5%に加え、301 条に基づく 100%、IEEPA に基づく 20%が追加され、合計 122.5%になっている。

カナダ（生産・販売）：2024年カナダ新車販売は前年比8.2%増、生産は10%減

2024年のカナダ自動車産業（1）

2025年7月18日 トロント事務所（井口 まゆ子）

カナダの2024年の新車販売台数は、第4四半期（2024年10～12月）に、過去数年間の不振から脱却して正常さを取り戻したとみられる。メーカー・ブランド別では、ゼネラルモーターズ（GM）が首位、フォードが2位を維持し、引き続き米系がトップ2位を占めた。生産台数は、電気自動車（EV）生産への体制移行や一部減産の影響を受け、前年比10.0%減となり全体としては大きな成長はみられなかった。非日系による生産停止や減産などの背景から、生産では日系がトップ2位を占め、そのシェアも上昇した。

<新車販売台数は増加し安定成長の兆しも>

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント（以下DAC）が2025年1月15日に発表した統計によると、カナダの2024年の新車販売台数は、前年比8.2%増加の185万9,549台だった（表1参照）。ここ数年は、新型コロナウイルスや半導体不足による車両供給の混乱により、カナダの自動車市場にとって厳しい時期が続いたが、2024年になり、ようやく市場の安定化がみられた。2024年初には、納車までの期間が短縮したことにより需要の急増がみられ、さらには、年末にはケベック州による補助金削減前の駆け込み需要により、販売台数が大幅に増加した。

メーカー・ブランド別に新車の販売台数をみると、GMが前年比11.9%増の29万4,315台で前年に続いて首位を維持した。フォードは16.2%増の27万8,571台で変わらず2位。トヨタは5.0%増の23万8,933台で前年に引き続き3位だった。前年6位だった現代自動車は、13.5%増の13万8,755台となり4位に浮上した。ホンダは8.9%増の13万5,692台で前年と変わらず5位を維持した。ステランティスは17.9%減の12万9,945台で前年の4位から6位に後退した。増加率順では、フォルクスワーゲン（VW）の28.2%増が最も高く、スバルが23.8%増、マツダが23.2%増と続いた。

表1：メーカー・ブランド別新車販売台数 (単位：台、%)
(△はマイナス値、－は値なし)

順位 (注1)	メーカー・ブランド	2023年	2024年	前年比
1 (1)	GM	263,084	294,315	11.9
2 (2)	フォード	239,790	278,571	16.2
3 (3)	トヨタ	227,460	238,933	5.0
4 (6)	現代自動車	122,286	138,755	13.5
5 (5)	ホンダ	124,628	135,692	8.9
6 (4)	ステランティス	158,237	129,945	△17.9
7 (7)	日産	91,378	103,092	12.8
8 (8)	起亜	84,768	86,657	2.2
9 (9)	VW	63,757	81,742	28.2
10 (10)	マツダ	58,637	72,226	23.2
11 (12)	スバル	54,966	68,043	23.8
12 (11)	テスラ	54,981	55,188	0.4
13 (14)	三菱	35,708	38,921	9.0
14 (13)	メルセデス・ベンツ	35,948	34,484	△4.1
15 (14)	アウディ	35,076	33,644	△4.1
16 (16)	BMW	31,021	30,623	△1.3
－	その他 (注2)	37,331	38,718	3.7
日系・非日系	米系自動車	716,092	758,019	5.9
メーカー・ブ	日系自動車	592,777	656,907	10.8
ランド	その他	410,187	444,623	8.4
セグメント	乗用車	255,933	248,702	△2.8
	小型トラック	1,463,123	1,610,847	10.1
合計		1,719,056	1,859,549	8.2

注1：順位のかっこ内は2023年。

注2：「その他」はジャガー、ランドローバー、マセラティ、ミニ、ポルシェ、ボルボ。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基にジェトロ作成

日系・非日系メーカー・ブランドの新車販売の割合をみると、米系の合計台数は前年比5.9%増の75万8,019台で、その他では8.4%増の44万4,623台だった。一方、カナダで販売を行う日系6社（トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、スバル、三菱自動車）の合計は10.8%増の65万6,907台となり、6社の販売シェアは前年の34.5%から35.3%に微増した。

セグメント別の新車販売台数では、乗用車（セダン、クーペ、ハッチバック）が前年比2.8%減の24万8,702台と落ち込み、小型トラック（ピックアップトラック、スポーツ多目的車（SUV）、クロスオーバーSUV）は10.1%増の161万847台となった。小型トラックのシェアは新車販売台数全体の86.6%と、2023年の85.1%からさらに上昇し、過去最高水準に達した。これに対し、乗用車のシェアは2023年の14.9%から13.4%へと低下した。

<生産台数でトヨタは首位を維持>

2024年のカナダでの生産台数は、ゼロエミッション車（ZEV）への生産移行が進む一方で減少し、前年のような成長はみられなかった。DACが2025年1月31日に発表した統計によると、前年比10%減の137万4,041台（表2参照）にとどまった。

メーカー別の生産台数順では、トヨタは前年比 1.5%増の 53 万 3,584 台で首位を維持した。車種別では、「RAV4」は 5.6%増産したものの、「レクサス」が 5.3%減産で相殺され、全体の生産はわずかな増加にとどまった。2 位の Honda は、「シビック」の増産により、42 万 550 台となり 12.3%増だった。3 位のステランティスは 37.0%減の 19 万 2,828 台となったが、前年と同様に順位を維持した。「クライスラー 300」「ダッジ・チャレンジャー」「ダッジ・チャージャー」の生産を 1 月に終了したためとみられる。一方、GM は、商業用 EV バン「ブライト・ドロップ」を 12 月に 96.3%増と大幅に増産したことに加え、小型トラック「シルバラード」も増産した結果、8.9%増の 17 万 2,901 台となり、4 位に順位を上げた。5 位の Ford は、一時的に工場の稼働を停止している影響で、66.4%減の 5 万 4,178 台にとどまった。

表 2：メーカー別自動車生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位 (注)	メーカー	2023年	2024年	前年比
1 (1)	トヨタ	525,811	533,584	1.5
2 (2)	Honda	374,467	420,550	12.3
3 (3)	ステランティス	305,838	192,828	△37.0
4 (5)	GM	158,825	172,901	8.9
5 (4)	Ford	161,300	54,178	△66.4
セグメント	乗用車	341,472	240,113	△29.7
	小型トラック	1,184,769	1,133,928	△4.3
合計		1,526,241	1,374,041	△10.0

注：順位のかっこ内は2023年の順位。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

日系・非日系の生産の割合については、ステランティス、GM、Ford といった非日系メーカーによる大幅な減産の影響を受け、上位 2 位であるトヨタと Honda の日系メーカーの生産シェアは、前年の 59.0%から 69.4%へと拡大した。

セグメント別の生産台数は、乗用車が前年比 29.7%減と大幅に減少した一方、小型トラックは 4.3%の微減だった。こうした動きを受けて、全生産台数に対する小型トラックのシェアは前年の 77.6%から 82.5%へと上昇し、前年に続いて小型トラックの需要が好調とみられる。

<カナダの北米生産シェアは減少>

北米におけるカナダ・米国・メキシコの実生産台数をみると、カナダは前年比で 10.0%減少したのに対し、米国は 3.5%、メキシコは 2.4%とそれぞれ増加した。その結果、北米全体での生産台数に占めるカナダの割合は、前年 9.7%から 8.6%へと縮小した。米国は、66.3%から 67.4%に増加した。メキシコは 0.1 ポイント増加し、24.1%だった。

カナダ（生産・販売）：2024年 ZEV 新車登録 43.6%増

2024年のカナダ自動車産業（2）：EV生産体制を構築しつつ、購入補助打ち切りへ
2025年7月31日 トロント事務所（井口 まゆ子）

カナダでは、ゼロエミッション車（ZEV）を、(1)バッテリー式電気自動車（BEV）、(2)プラグインハイブリッド車（PHEV）、(3)燃料電池車（FCV）の3種類のいずれかとして定義している。ただし、カナダ統計局は(3)FCVの新車登録台数が非常に少ないため「その他の燃料車」に分類している。統計上、ZEVとして明確に分類されているものは(1)BEVと(2)PHEVであり、これら2種類の合計をZEVとして扱っている。

2024年はそのZEVの新車登録台数が、前年比43.6%増と拡大基調が続いている。市場シェアも14.6%に達した。当地各社は、電気自動車（EV）や関連品目の生産計画を策定しているが、進捗にはばらつきがある。一方、官民連携のもと、次世代技術の開発に向けた取り組みは継続して進めている。

<新車登録7台に1台がZEV、シェア拡大維持も伸び率は鈍化>

カナダ統計局が2025年3月13日に発表した統計によると、2024年のZEVの新車登録は27万985台。全新車登録（185万9,549台）に占める割合は14.6%だった（表1参照）。

カナダ政府は2050年までに温室効果ガス（GHG）排出量を実質ゼロにするという目標を掲げる。そのために、ZEV普及に向け、支援策や規制などの政策を打ち出している。

- ・ 運輸省：
当地でZEVをBEV、PHEVまたはFCVと定義したのが、同省だ。2019年5月から購入補助金制度「iZEVプログラム」を開始した。2021年6月には、2035年までに乗用車とピックアップトラックの新車販売を100%ZEVにすることを義務付けると発表した（[2021年7月8日付ビジネス短信参照](#)）。
- ・ 環境・気候変動省：
2023年12月、小型の新車販売において一定以上の割合をZEVにするよう義務付ける措置を発表した（[2023年12月20日付ビジネス短信参照](#)）。当該制度は、2026年モデルとして販売される車両から適用を開始する。この時点で、少なくとも新車販売台数の20%をZEVにするという。10年後（2035年）には、その比率を100%に引き上げる計画だ。
- ・ エネルギー・天然資源省：
同省が2019年、EV充電器設置に対する助成金制度「ZEVインフラ整備プログラム（ZEVIP）」を開始していた。この制度を2027年3月31日まで延長するとともに

に、資金を9億カナダ・ドル（Cドル、約972億円、1Cドル＝約108円）追加。
2029年までに、8万4,500基の設置を目標としている。

こうした政策の後押しもあり、カナダ統計局が2025年3月に発表した2024年の新車登録台数統計では、BEVが前年比40.7%増、20万2,103台。PHEVも52.8%増、6万8,882台だった（表1参照）。その結果、ZEVは43.6%増、27万985台。シェアも11.0%から14.6%に伸びた。2014年は5,372台に過ぎなかったため、この10年間で約50倍に拡大したかたちだ。ただし、成長ペースの面では、2023年の前年比52.7%増に対し、2024年は43.6%増にとどまり、やや鈍化したと見られる。

表1：タイプ別新車登録台数

(単位：台、%) (－は値なし)

項目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
	台数	対前年比						
ガソリン車	1,834,883	1,776,571	1,384,928	1,415,128	1,233,180	1,316,444	1,332,977	1.3
ディーゼル車	70,600	59,089	64,769	65,876	75,247	74,020	79,726	7.7
バッテリー式電気自動車 (BEV)	22,570	35,523	39,036	58,952	98,620	143,661	202,103	40.7
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	21,713	20,642	15,317	27,315	24,990	45,090	68,882	52.8
ハイブリッド車 (HEV)	25,837	38,390	41,453	79,328	81,049	135,682	169,030	24.6
その他燃料車 (注1)	257	230	58	5	18	16	20	25.0
全車種合計	1,975,860	1,930,445	1,545,561	1,646,604	1,513,104	1,714,913	1,852,738	8.0
ZEV (BEV+PHEV) 台数 (注2)	44,283	56,165	54,353	86,267	123,610	188,751	270,985	43.6
ZEV (BEV+PHEV) シェア	2.2	2.9	3.5	5.2	8.2	11.0	14.6	－

注1：液体プロパン、天然ガス、水素などを含む。

注2：FCVは、登録台数が少ないため「その他燃料車」の中にまとめられており、統計上は、BEVとPHEVがZEVとして扱われている。

出所：カナダ統計局、カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

<ZEV 普及を支える補助金制度の縮小と州別動向>

州別の新車登録に占める ZEV の割合を見ると、ケベック州が際立っている。2024年には、同州の ZEV 比率が30.9%と最も高く、以下、ブリティッシュコロンビア州が20.9%、オンタリオ州8.1%で続いた。ZEVの購入に対しては、連邦政府だけでなく各州政府が独自に補助制度を設けている場合もあり、多くのケースで両者を併用することが可能だ。こうした支援策は消費者が購入を検討する上で、大きな後押しになる。

ケベック州では2024年3月、2024/2025年度予算案で2027年までに補助金支給を段階的に廃止する予定と発表していた。これを受けて、同州では年末に駆け込み購入が急増した。補助金を打ち切る動きは、同州に限らない。前述した連邦政府の「iZEVプログラム」も同様だ。当該プログラムは本来、2025年3月31日まで実施を予定していた。しかし、需要の高まりから予定より早く予算を消化。そのため、連邦政府は2025年1月、一時停止を正式発表した（[2025年1月17日付ビジネス短信参照](#)）。なお、このiZEVプログラムでは、政府の指定するメーカー希望小売価格の対象車種に対して、最大5,000Cドルの補助金を支給していた。なお、2025年6月時点では、ブリティッシュコロンビア州でも2025年5月15日付で補助金提供を一時的に停止中。ニューブランズウィック州では、2025年7月1日で終了済みだ。

<新車登録 ZEV の 8 割が補助金対象、メーカー別シェアが分散>

カナダ運輸省が発表した 2024 年の補助金交付台数は、21 万 5,732 台。前年比 50.7%増だった。新車登録された ZEV (27 万 985 台) の約 8 割が補助金を受給した計算になる。

メーカー別の補助金交付台数では、テスラが 4 万 3,158 台 (シェア 20%) で最多だった。ただし前年から 9.7 ポイント減、シェアを大幅に縮小した。続いて、現代自動車が 2 万 8,587 台 (同 13.3%)、トヨタが 2 万 5,165 台 (同 11.7%)、ゼネラルモーターズ (GM) が 2 万 3,036 台 (同 10.7%) だった。

2023 年は上位 3 社で全体の過半数を占めていた。これに対し 2024 年は、上位 4 社を合わせてようやく過半数に達した。このことから、補助金を受けた市場で特定メーカーへの集中が緩和。メーカー間のシェアが分散する傾向が見られる (表 2 参照)。

表 2 : iZEVプログラム補助金交付台数 (2024年)

(単位 : 台、%) (-は値なし)

メーカー・ブランド	BEV	PHEV	FCEV	合計	2024年 シェア
テスラ	43,158	-	-	43,158	20.0
現代自動車	25,018	3,569	-	28,587	13.3
トヨタ	6,797	18,358	10	25,165	11.7
GM	23,036	-	-	23,036	10.7
フォード	13,612	7,634	-	21,246	9.8
起亜	14,929	3,548	-	18,477	8.6
三菱	-	13,433	-	13,433	6.2
VW	8,320	-	-	8,320	3.9
日産	5,238	-	-	5,238	2.4
マツダ	260	4,456	-	4,716	2.2
ステランティス	16	4,593	-	4,609	2.1
アウディ	4,133	-	-	4,133	1.9
ボルボ	2,276	1,631	-	3,907	1.8
ポールスター	2,316	-	-	2,316	1.1
スバル	2,465	3	-	2,468	1.1
ピンファスト	1,979	-	-	1,979	0.9
BMW	1,400	253	-	1,653	0.8
ミニ	674	84	-	758	0.4
メルセデス・ベンツ	1,025	-	-	1,025	0.5
フィアット	1,040	-	-	1,040	0.5
ホンダ	409	-	-	409	0.2
フィスカー	59	-	-	59	0.0
合計	158,160	57,562	10	215,732	100.0
シェア	73.3	26.7	0.0	100.0	-

出所 : カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

<ZEV 生産台数が増大>

ここで、ZEV 生産の動きを追ってみる。

GM カナダは、2022 年からオンタリオ州インガソールにある CAMI (Canadian Automotive Manufacturing Inc.) 工場で、商用 ZEV の量産を開始した。これがカナダ初の本格的な ZEV 専用工場と言われる。

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント (DAC) の発表によると、同工場では 2024 年、商用車「ブライト・ドロップ・ゼボ」のシリーズ (400、600 の 2 種) を計 2 万 711 台生産。前年の 5,775 台から、大幅に増産した。

ただし、同工場は、市場の需要動向への対応と在庫水準の見直しを目的に、生産を一時的に停止中だ。2026 年モデルの生産に向けて、2025 年 10 月までに設備更新を完了する計画を発表している ([2025 年 4 月 16 日付ビジネス短信参照](#))。

<ZEV 新生産体制の進展に向けて>

カナダ国内では、既に紹介した ZEV 組み立てだけでなく、EV 用バッテリーの生産などを含め新たな生産体制への移行が進んでいる。そのため、一部の工場では稼働を一時的に停止する動きも見られる。ZEV エコシステムの形成が進展しつつあると言えるだろう。

・ ステランティス

2023 年 7 月、(1)オンタリオ州にある 2 工場を再編し、(2) ZEV バッテリー工場と自動車の研究開発施設を設立する計画を発表した。生産開始は 2025 年を予定している ([2023 年 7 月 10 日付ビジネス短信参照](#))。ブランプトン工場では、将来的に ZEV を中心とした生産体制への移行を見据え、設備の再整備中である。これに伴い、2024 年 1 月から生産を停止中だ。

他方で、計画を後ろ倒しにした例もみられた。

・ フォード

オンタリオ州のオークビル工場の改修を進めており、北米市場向けの次世代 ZEV を生産するのが狙い。同社初のカナダ拠点として位置付ける計画だった ([2023 年 4 月 18 日付ビジネス短信参照](#))。しかし 2024 年 4 月、稼働開始を当初の 2024 年から 2027 年に延期すると発表。同年 6 月から、当該工場での生産を一時停止している。

・ ホンダ

オンタリオ州アリントンで、ZEV とそのバッテリーを製造する工場を建設する計画だった ([2024 年 4 月 30 日付ビジネス短信参照](#))。しかし 2025 年 5 月、計画を 2 年間

延期した。これは、ZEV 市場の成長が当初予測を下回っている状況を受けた結果だ
([2025 年 5 月 15 日付ビジネス短信参照](#))。

加えて、ZEV 産業の成長を促進しつつ、持続可能な社会の実現を目指す新たな取り組みもある。

- ・ リナマー（自動車部品メーカー／オンタリオ州ゲルフ拠点）
2025 年 1 月 28 日、連邦政府とオンタリオ州政府の連携の下、総額 11 億 C ドル規模の投資プログラム「グリーン技術革新推進プロジェクト（Innovation Driving Green Technology Project）」を発表した。このプロジェクトは、次世代モビリティ技術全般を対象にする。ZEV 部品の製造、ZEV バッテリー向けの半導体実装技術の開発がその一例。特に ZEV の航続距離や充電効率の向上、フル充電にかかる時間の短縮といった性能面の強化に期待が集まる。これらを実現するため、新たな技術開発を進めるといふ。

これらの動きは、カナダの ZEV 産業が新たな生産体制への移行期にあることを示している。一部の計画見直しや延期が見られるものの、政府と民間企業が連携して次世代技術への投資を進めることで、持続可能なモビリティ社会の実現に向け、基盤が着実に築かれつつあるといえる。

カナダが目指すのは、グローバルな ZEV サプライチェーンで中核としての地位を確立することだ。この記事で紹介した取り組みが実を結ぶのかが注目される。

メキシコ（生産・販売）：過去最高水準も、米国関税に懸念

2024年のメキシコ自動車産業（1）

2025年7月3日 メキシコ事務所（阿部 眞弘）

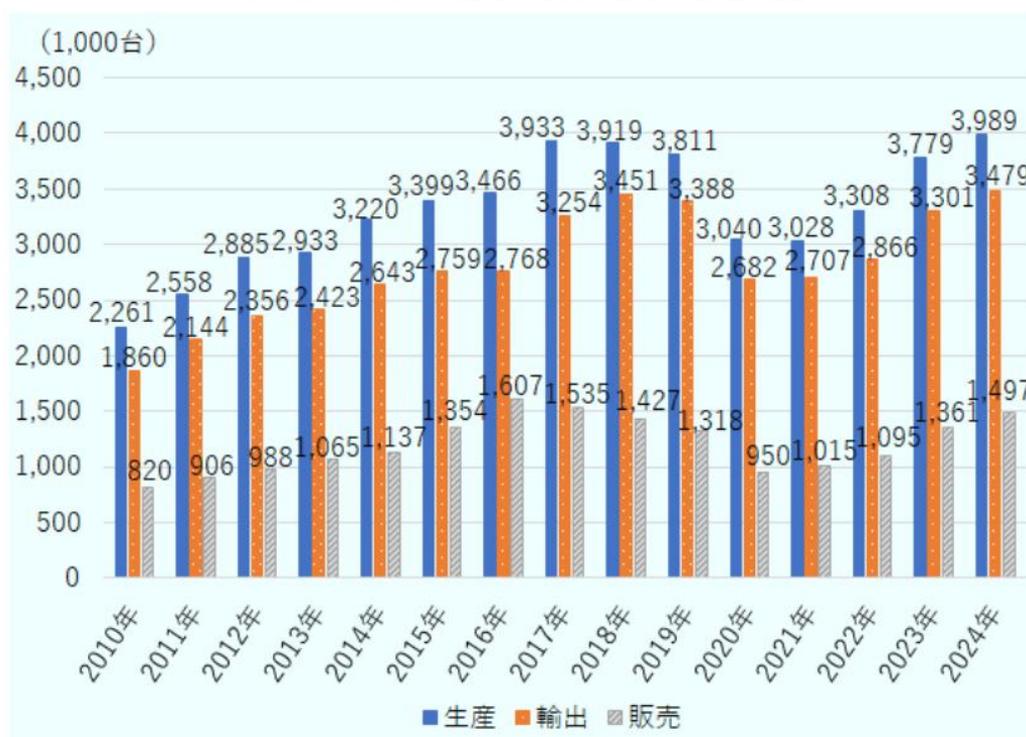
メキシコの2024年の自動車（大型バス・トラックを除く）の生産・輸出・販売台数はいずれも前年比で増加し、生産と輸出は過去最高となった。電気自動車（EV）も国内販売に占める割合を伸ばし、自動車産業全体が好調だった。しかし、ドナルド・トランプ米国大統領の就任により、米国へのニアショアリングを背景に好調だったメキシコの自動車産業を取り巻く状況が一変した。2025年に入り、生産・輸出が減少傾向になるなど、早くも米国の追加関税の影響がみられる。

<2024年の生産・輸出は過去最高を記録>

メキシコの2024年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数は、前年比5.6%増の398万9,403台だった。新型コロナ禍の影響から回復が続き、393万台を記録した2017年の水準も超え、過去最高の生産台数となった（図1参照）。

一方、大型バス・トラックの生産台数は前年比4.3%減の21万3,241台で、前年に過去最高を記録したものの、順調に推移してきた生産が減少した。

図1：メキシコの自動車生産・輸出・販売台数



注：大型バス・トラックを除く販売台数。
出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）

2024年の輸出台数は前年比5.4%増の347万9,086台となり、2018年の345万台を超えて過去最高を記録した。輸出台数は生産台数の87.2%に相当し、仕向け地別では全体の79.7%が米国向けだ。カナダ向けと合わせて北米向けが全体の88.1%を占める。

企業別に2024年の生産台数をみると、首位のゼネラルモーターズ（GM）が23.0%増の88万9,072台と、前年の減少から大幅に増加に転じた。日系メーカーでは、日産（8.8%増）、マツダ（3.4%増）、ホンダ（16.4%増）が好調だった一方、トヨタが2.0%の減少となった。中国メーカーの安徽江淮汽車（JAC）は12.8%増の2万5,391台だった（表1参照）。

表1：メキシコの企業別自動車（大型・バス・トラックを除く）生産・販売台数

1-12月

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

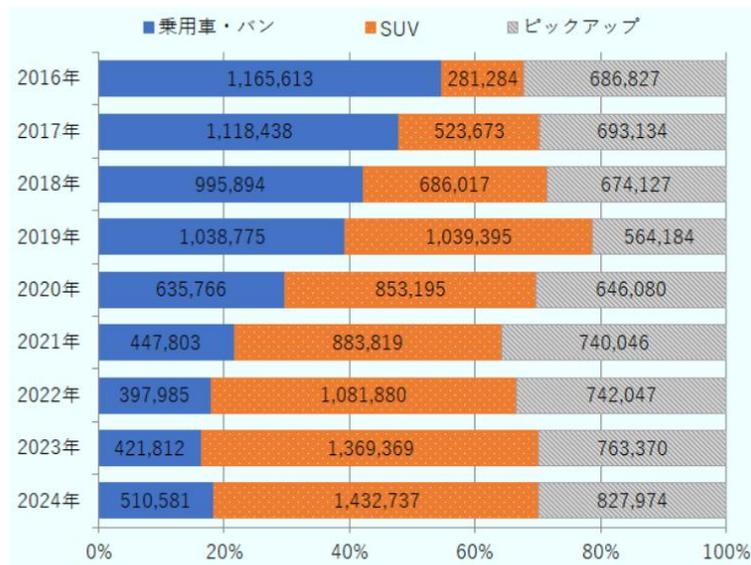
企業名	生産				販売			
	2023年	2024年			2023年	2024年		
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
GM	722,631	889,072	22.3	23.0	184,051	205,043	13.7	11.4
日産	615,751	669,941	16.8	8.8	242,044	256,227	17.1	5.9
フォルクスワーゲン（VW）	524,348	526,535	13.2	0.4	149,936	178,161	11.9	18.8
ステランティス	467,459	419,426	10.5	△ 10.3	96,795	93,809	6.3	△ 3.1
フォード	365,365	386,776	9.7	5.9	49,242	54,209	3.6	10.1
トヨタ	250,015	245,009	6.1	△ 2.0	106,794	124,685	8.3	16.8
ヒュンダイ・キア	256,000	270,700	6.8	5.7	143,247	157,689	10.5	10.1
起亜自動車	256,000	270,700	6.8	5.7	93,490	104,384	7.0	11.7
ヒュンダイ自動車	-	-	-	-	49,757	53,305	3.6	7.1
マツダ	202,506	209,303	5.2	3.4	76,017	99,797	6.7	31.3
ホンダ	167,249	194,612	4.9	16.4	38,911	43,337	2.9	11.4
BMW	117,462	95,151	2.4	△ 19.0	17,698	17,335	1.2	△ 2.1
メルセデス・ベンツ	67,846	57,487	1.4	△ 15.3	14,386	12,905	0.9	△ 10.3
JAC	22,519	25,391	0.6	12.8	21,067	24,826	1.7	17.8
MG Motor	-	-	-	-	60,128	60,168	4.0	0.1
ルノー	-	-	-	-	43,779	29,892	2.0	△ 31.7
奇瑞汽車（Chirey/Omoda/JETOUR）	-	-	-	-	40,110	29,991	2.0	△ 25.2
スズキ	-	-	-	-	37,372	43,661	2.9	16.8
三菱自動車	-	-	-	-	19,183	24,706	1.7	28.8
モーターネーション（BAIC、Changan等）	-	-	-	-	9,650	10,497	0.7	8.8
スバル	-	-	-	-	4,001	3,321	0.2	△ 17.0
いすゞ	-	-	-	-	1,468	2,466	0.2	68.0
Foton	-	-	-	-	-	1,534	0.1	-
その他	-	-	-	-	7,835	22,538	1.5	187.7
日系企業合計	1,235,521	1,318,865	33.1	6.7	525,790	597,089	39.9	13.6
合計	3,779,151	3,989,403	100.0	5.6	1,363,714	1,496,797	100.0	9.8

出所：国立統計地理情報院（INEGI）

<北米輸出は引き続き好調、国内生産車種の国内販売も増加>

メキシコの自動車生産を牽引するのは米国市場だが、2024年の対米自動車輸出の車種別構成を見ると、SUV（スポーツ用多目的車）が51.7%と多く、台数は2016年と比較して約5.1倍となった。一方、乗用車・バンは18.4%と、2016年の4割ほどの台数で、米国でのSUV人気は反映されている（図2参照）。

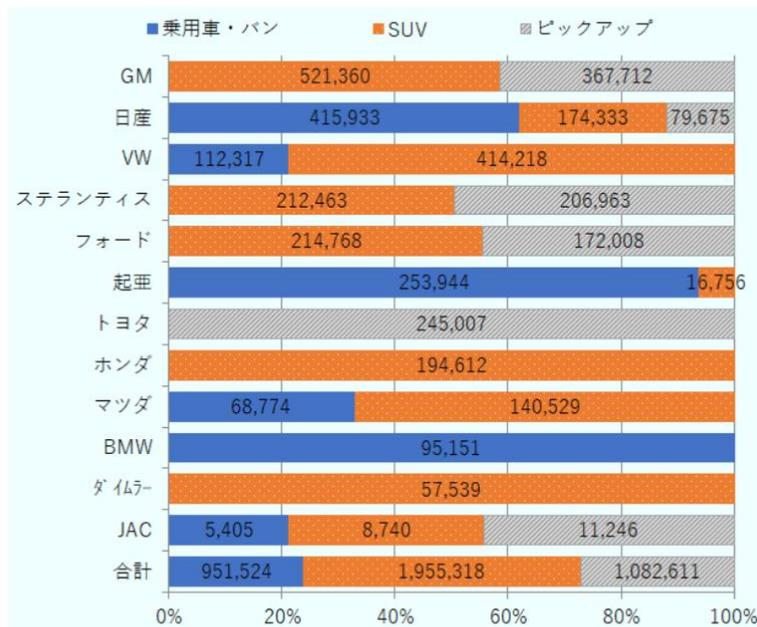
図2：対米自動車（大型バス・トラックを除く）輸出の車種別構成の推移



注：データラベルは輸出台数。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

企業別・車種別の生産台数をみると、GM、フォード、ステランティスの米系3社（注1）は、現時点で乗用車をメキシコで生産しておらず、SUVとピックアップに特化している。3社とも米国向け生産が主で、同国の人気車種SUVとピックアップに集約している。日系各社でも、米国向けに注力しているトヨタは、メキシコの2工場の生産が全量ピックアップ、ホンダもSUV生産が100%となっている。他方、日産は、2024年時点でも国内や中南米市場向けが多く、乗用車・バンの比率は62.1%と比較的高い。韓国の起亜も他メーカーと比較して国内向けの比重が高く、前年は乗用車・バンが100%だったが、SUVの生産も始まり、2024年は前者が93.8%、後者が6.2%だった（図3参照）。

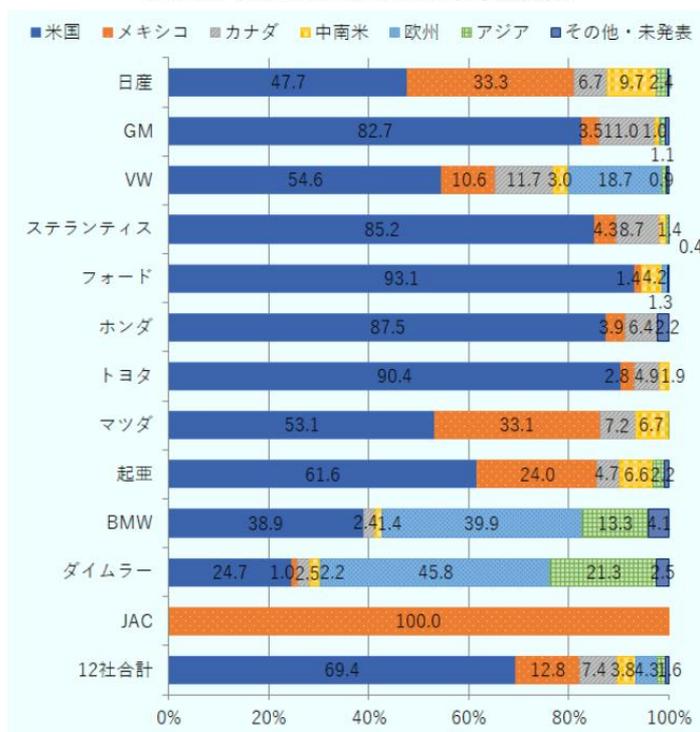
図3：企業別・車種別自動車（大型バス・トラックを除く）生産（2024年）



注：データラベルは生産台数。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

全体では北米向け生産に依存しているメキシコの自動車産業だが、戦略の違いにより、仕向け地にメーカー別の特色が出る（図4参照）。GM、フォード、ステランティスの米系3社、トヨタ、ホンダは北米（米国・カナダ）向けが8~9割を占めるが、日産や起亜は国内向けの生産比率が比較的高い。VW、BMW、ダイムラー（メルセデス・ベンツ）といった欧州メーカーは、米国向け比率が高いものの、欧州にも一定割合を仕向けている。特にダイムラーは、欧州向けの生産比率が最も高い。マツダは北米、メキシコ国内、中南米と、さまざまな地域に一定程度を輸出している。中国のJACは、車種の偏りが少ない一方で、全量がメキシコ向けとなっているのが特徴だ。2024年全体では、2023年と比べ米国向け、国内向けの比率が上昇したのに対し、欧州・アジア・中南米向けの比率が減少した。

図4：企業別・仕向け地別自動車生産比率
(2024年、国産車販売+輸出の合計に占める構成比)



出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<EVの国内需要は堅調、生産台数も前年の約2倍に>

2024年のメキシコの対内直接投資は、ニアショアリングの影響も継続し、前年に続いて過去最高水準となった。米国のEV優遇政策（注2）を背景に、EV企業の進出が注目を集めていたが、起亜が2023年5月に発表して以降、プレスリリースで確認できる限り、新たなEV生産計画は公表されていない。しかし、2024年6月にアウディがプエブラ州でBEVの「e-トロン」の生産設備導入を開始していることを公表した（表2参照）。また、2023年から米国のテスラや中国のBYDによるヌエボレオン州への工場建設が盛んに報道されていたものの、本稿執筆時点までに正式発表はない。米国が保護主義的な政策を掲げる中、その動向を注視しているとの見方もある。

メキシコでの EV 生産は、フォードが 1 車種だったほか、JAC が 10 車種、GM が 3 車種と前年から増加した。さらに、ステランティスが Wagoneer S の生産を開始し、2025 年 6 月時点で計 4 社が EV を生産している。2024 年の生産台数は 20 万 2,592 台と、前年の約 2 倍を記録した（表 3 参照）。

表 2：メキシコにおける電気自動車（EV）に関する投資動向

発表時期	車両メーカー	本社所在国	工場所在地	投資額	投資内容
2019年11月	フォード	米国	メキシコ州	11億ドル	スポーツ用多目的車（SUV）タイプの「マスタング・マッハE」のEVの製造。
2021年4月	GM	米国	コアウイラ州	10億ドル	ラモス・アリスベ工場を2023年3月以降、段階的にEV生産工場に変更。
2022年10月	VW	ドイツ	プエブラ州	7億6,350万ドル	EVの塗装工場建設。2024年末の新型SUVの製造開始。2026年以降にEVの組み立て。
2023年2月	BMW	ドイツ	サンレイスポットシ州	8億ユーロ	EV生産とメキシコ初の高電圧バッテリー製造工場の新設。
2023年2月	ステランティス	オランダ	コアウイラ州	2億ドル	EVバン「RAM ProMaster EV」の2023年末の生産開始。EVピックアップ・トラック「RAM1500 REV」の生産も検討。
2023年3月	テスラ	米国	ヌエボレオン州	非公表	北米輸出向けのEV工場の建設。
2023年5月	起亜	韓国	ヌエボレオン州	非公表	EV9と噂されているが、生産車種は不明。
2024年6月	アウディ	ドイツ	プエブラ州	10億ユーロ	詳細不明も、BEV「e-トロン」の生産に向けた設備導入を既に開始。

出所：各社プレスリリースなどからジェトロ作成

表 3：メキシコでのEV生産

（単位：台）

企業名	モデル名	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
フォード	Mustang Mach-E	6,717	58,292	77,897	94,436	53,904
JAC	E 10X	0	36	911	2,264	823
	E 30X	0	0	0	0	360
	E Frison T8	0	0	0	0	24
	E J7	0	113	206	236	51
	E Sei 4	0	0	155	0	0
	E Sei4 Pro	0	0	248	214	28
	E SUNRAY	0	10	30	389	1,350
	E Sunray City	0	0	0	39	1
	E X350	0	2	24	12	7
	E X450	0	0	0	14	10
GM	Equinox EV	0	0	0	347	61,002
	Blazer EV	0	0	0	11,744	33,765
	Honda Prologue	0	0	0	0	46,505
ステランティス	Wagoneer S	0	0	0	0	4,762
合計		6,717	58,453	79,471	109,695	202,592

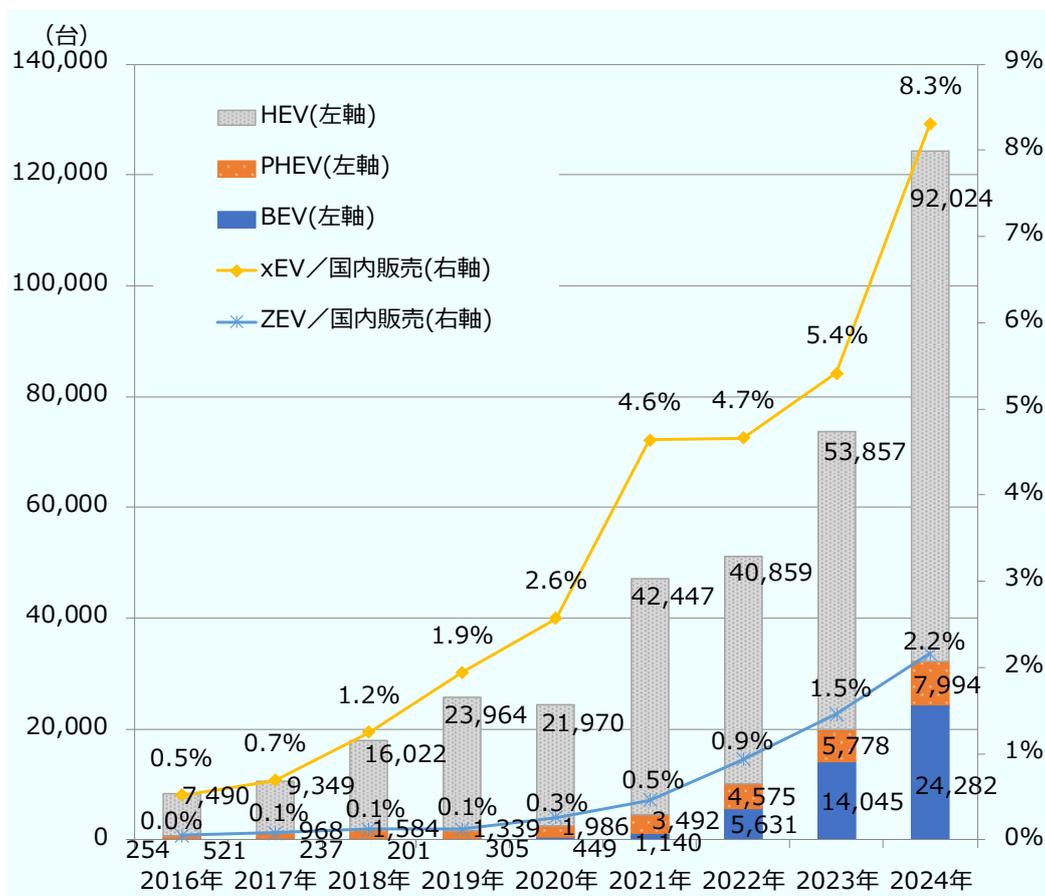
出所：国立統計地理情報院（INEGI）

国内でのバッテリー式 EV（BEV）普及推進策の一環として、政府は 2020 年から新車の BEV（乗用車、バス、トラック）輸入時の一般関税率（15%）を 4 年間の期限付きで撤廃していた（[2020 年 9 月 8 日付ビジネス短信参照](#)）が、2024 年 9 月 30 日をもって終了した（[2025 年 1 月 27 日付地域・分析レポート参照](#)）。同措置はメキシコとの間に自由貿易協定（FTA）が存在しない中国からの輸入を促進する絶好の要因となり、関税の撤廃期間中に中国からの新車 BEV の輸入台数とその販売台数は大幅に増加した（[2025 年 1 月 9 日付地域・](#)

[分析レポート参照](#))。同措置が失効した 2024 年 10 月以降、特に中国からの BEV 輸入は急減したが、2024 年 12 月を底とし、2025 年 3 月には過去 2 番目となる 8,541 台を記録するなど、再び増加している。

メキシコ国内での EV 需要は徐々に高まっており、BEV にハイブリッド車 (HEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV) を含めた xEV は、2024 年に 12 万 4,300 台を売り上げ、国内販売全体の 8.3% を占めた。BEV の販売台数は、2023 年の 1 万 4,045 台から 2024 年は 2 万 4,282 台と、1.7 倍に増加した (図 5 参照)。

図 5 : メキシコでのハイブリッド・電気自動車の販売台数



注：テスラとBYDを除く販売台数。HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグインハイブリッド車、BEV：バッテリー式EV。xEVはHEV、PHEV、BEVの合計。ZEVはPHEVとBEVの合計。

出所：国立統計地理情報院 (INEGI) データから作成

<日系メーカー含め、メキシコの国内販売も好調>

2024 年の国内販売台数は前年比 9.9% 増の 149 万 6,797 台で、新型コロナ前の 2019 年の 136 万台や、2018 年の 142 万台を上回った。

企業別に国内販売台数 (表 1 参照) をみると、日産が前年比 5.9% 増の 25 万 6,227 台と大きく増加し、16 年連続の国内販売 1 位となった。2~4 位は GM、VW (系列ブランドを

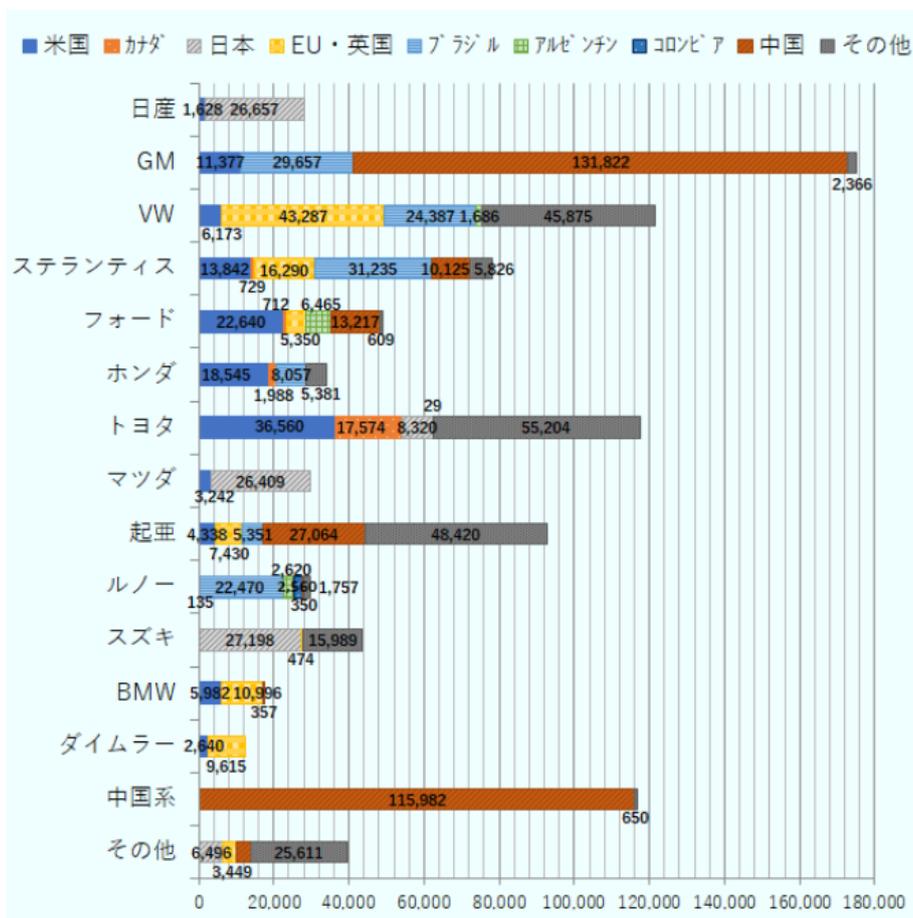
含む)、現代・起亜と続いた。日産以外の日系メーカーでは、トヨタ (16.8%増)、マツダ (31.3%増)、ホンダ (11.4%増)、スズキ (16.8%増)、三菱自動車 (28.8%増)、いすゞ (68.0%増) で、各メーカーとも大幅増となったが、スバルのみ 17.0%減だった。

中国系ブランドは、明暗が分かれる結果となった。MG モーターは前年比 0.1%増の 6 万 168 台と伸び悩んだが、JAC は前年比 17.8%増の 2 万 4,826 台と 2 桁成長した。前年に約 3.5 倍の成長を遂げた奇瑞汽車 (Chirey/Omoda/JETOUR) は、25.2%減の 2 万 9,991 台に急減した。モーターネーション (重慶長安汽車と北京汽車の輸入販売会社) は 8.8%増の 1 万 497 台と初めて 1 万台を超えた。さらに、2024 年から初めて Foton が集計され、1,534 台を記録した。

中国系企業のほとんどはメキシコ国内で生産していないため、メキシコでの国内販売は輸入車となっている。それに加え、GM、フォード、ステランティスなどの米系企業や現代・起亜も中国から輸入している。このため、2024 年の中国からの輸入車の販売台数は 30 万 2,837 台に達し、国別で最大となっている (図 6 参照)。

中国からの自動車輸入の急増により、ここ数年は港での輸入通関に遅れが生じていた。複数の日系企業から、2024 年後半から 2025 年初頭に遅れが解消しつつあるという声もあったが、鉄鋼・アルミや建設資材などについては、引き続き輸入通関の遅れが生じているようだ。さらに 2025 年 5 月にはマンサニージョ港で大規模ストライキが発生し、通関が一時的に停止していた。ストライキ自体は落ち着いたものの、労働者が職場に戻らずに労働者不足が生じており、6 月時点でも通関業務の遅延が報告されている。

図6：企業別・原産国別輸入車販売台数（2024年）



注：系列ブランドも含む。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<2025年1~5月は生産・輸出が減少、国内販売は微増>

2025年1~5月の自動車生産台数は前年同期比0.5%減の164万5,673台、輸出台数は同6.3%減の133万4,667台となり、トランプ関税の影響が垣間見える。一方、国内販売は同0.9%増の59万3,282台と順調に推移している。特に輸出に関しては、4月から米国1962年通商拡大法232条による25%の追加関税が完成車に課されて以降、減少が目立っている。

<シェインバウム大統領の自動車政策>

クラウディア・シェインバウム大統領は任期6年間の公約となる「100の公約」でEV推進について言及した。また、2025年1月に「プラン・メキシコ」を発表し、EVが国内生産強化の重点分野の1つとなった。さらに、国産のEV自動車「オリニア（Olinia）」の開発プロジェクト（注3）を発表した。

2025年4月3日には「プラン・メキシコ」を加速させる18のプロジェクトを発表し（[2025年4月11日付ビジネス短信参照](#)）、その中で鉄鋼・アルミニウム、半導体・バッテリーなどの国内生産の強化・拡大を目指すとした。具体的には、5月22日に特定開発拠点に新たに進出する企業に対して、税制インセンティブを付与することを発表した（[2025年](#)

[5月27日付ビジネス短信参照](#))。また、自動車の地産地消を推進するとしていたが、現時点で具体的な法令は公布されていない。

メキシコ政府は、国内生産への支援に注力する姿勢を見せているが、さまざまな問題も浮き彫りになっている。2024年4月15日に公布した輸入自動通知の改正 ([2024年4月17日付ビジネス短信参照](#)) により、重要部材の鉄鋼・同製品の輸入に大幅な遅れが発生している。さらに、歳入強化のために、シェインバウム大統領が公約でも掲げている「脱税との闘い」の下、税務調査が激しく行われている。日系企業へのヒアリングでは、複数の企業で理不尽な税務調査や曖昧な理由での追徴課税などが散見されている。それにより、対応のための企業負担が増加しており、経営にも影響が及ぶ可能性がある。

対外関係では、トランプ関税の影響が大きい。メキシコから米国への完成車輸出では、232条による25%の追加関税が課されるが、米国・メキシコ・カナダ協定 (USMCA) の原産地規則を満たした場合に限り、米国製部品・原材料の価格を課税価格から除外する措置が取られている ([2025年5月21日付ビジネス短信参照](#))。ただし、同措置を適用するためには、米国商務省からモデルラインごとの認証を受ける必要があり、そのハードルは決して低くない。メキシコ政府は USMCA 経済圏を重視しており、USMCA 原産品であっても232条追加関税が賦課される自動車および鉄鋼・アルミニウムについて、追加関税が免除されるよう閣僚級が米国政府と鋭意交渉している。報復関税を課しているカナダとは対照的な姿勢といえる。他の地域と比較して、対米輸出時の税率が優遇され得る状況にあるとはいえ、サプライチェーン上に課題を抱えていることは事実だ。

このように、国内外で不確実性の高い状況の中で、メキシコに拠点を置く経営者は非常に難しいかじ取りを迫られている。

注1：ステランティスの本社は、フィアット・クライスラー (FCA) とプジョー・シトロエン (PSA) の合弁後、オランダに置かれているが、メキシコで生産されている車種は旧クライスラーのブランドのため、本レポートでは米系とする。

注2：ジョー・バイデン前政権時に発令したインフレ削減法 ([2022年12月14日付](#)、[2023年4月3日付ビジネス短信参照](#)) など。

注3：産官学連携のプロジェクトで、個人用、地域内移動用、ラストワンマイルを補う配送用の3車種のEVを生産予定。価格は9万~15万ペソ (約68万4,000~114万円、1ペソ=約7.6円) という低コストのEVを提供することを目的としている。

メキシコ（生産・販売）：部品産業強靱化の動きが広まる

2024年のメキシコ自動車産業（2）

2025年7月3日 メキシコ事務所（渡邊 千尋）

2024年のメキシコの自動車部品生産額は、3年連続で過去最高額を更新した。メキシコと米国の双方で完成車の生産・販売が増加し、自動車部品産業についても、新型コロナ禍での生産の落ち込みを乗り越えて、成長が続いた。米国のドナルド・トランプ新政権による追加関税や保護主義的な貿易政策の影響が見通せない状況で、2025年もこの伸びが続くかは見通しが困難だ。国内では、鉄鋼製品を中心とした輸入手続き遅延などの課題の改善策や、クラウディア・シェインバウム政権による「プラン・メキシコ」が示す、メキシコ国内でのサプライチェーン拡充政策の行方にも注目が集まる。

<伸びは鈍化も、3年連続で最高生産額を更新>

メキシコ自動車部品工業会（INA）が2025年3月に発表した2024年の自動車部品生産額は1,216億9,300万ドルだった（図1参照）。新型コロナ禍直後の2022～2023年の高い成長率と比べると若干見劣りするものの、3年連続で過去最高の生産額を記録した。INAの推定では、2025年も緩やかに成長し、生産額は1,240億1,400万ドルに達する見込みだ。一方で、近年の人件費高騰の流れの中で製造工程の自動化も進展し、自動車部品製造業における雇用は、前年から3万人弱減少した。

図1：メキシコの自動車部品生産額、雇用の推移



注：2025年の数値は推定値。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

メキシコ国内の地域別の自動車部品生産額は、大きい順に北部（520億6,500万ドル）、中央高原地帯（通称バヒオ、439億300万ドル）、中部（189億2,900万ドル）となった。この3地域に位置する15州で、総生産額の約95%を占める。北部では2022年以降、自動

車部品関連企業の投資発表が盛んに行われたが、2024年は前年比で生産額が約1%縮小した。一方のバヒオは、4%近くの成長を見せた。州別にみると、生産額上位は北部国境コアウィラ州（179億7,400万ドル／全体の14.8%）、バヒオ・グアナファト州（167億5,000万ドル／同13.8%）、北東部ヌエボレオン州（155億6,600万ドル／同12.8%）と例年通りの結果となった（表参照）。上位を占める地域・州の構成に変化はないものの、INAによると、ユカタン州（前年比8.3%増）、サカテカス州（同6.6%増）などの上記主要地域には含まれない州でも、少しずつ生産額が伸びている様子だ。製品分野別では、生産額の大きい順に(1)電子部品、(2)トランスミッション・クラッチ関連部品、(3)座席・カーペット関連部品、(4)エンジン関連部品となった。

表：メキシコの地域・州別の自動車部品生産額とその構成比（100万ドル）

（△はマイナス値）

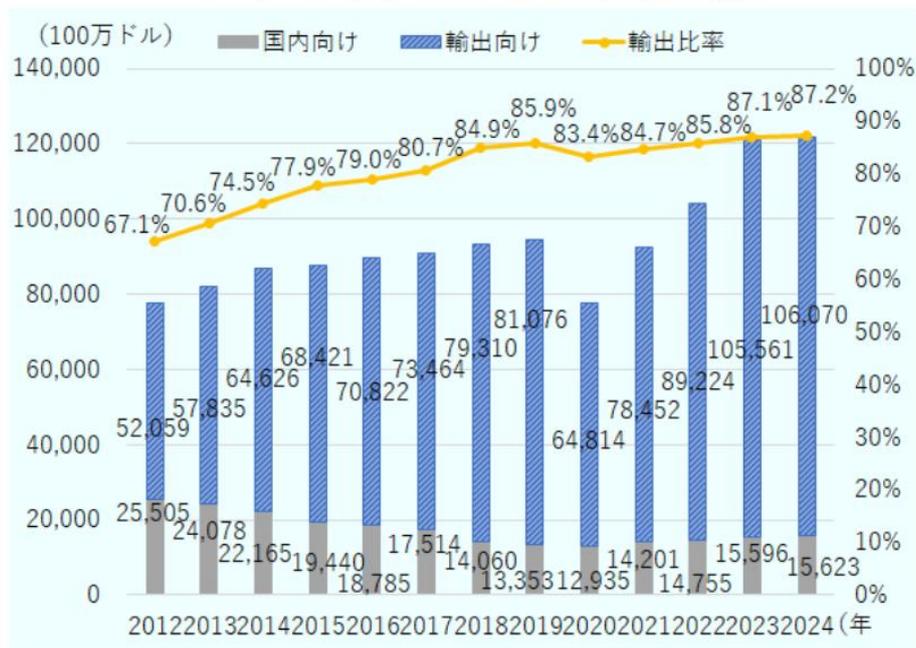
地域・州名	生産額（2023年）	生産額（2024年）	構成比（2024年）	2023年⇒2024年
北部	52,704	52,065	42.8%	△1.2%
コアウィラ州	18,355	17,974	14.8%	△2.1%
ヌエボレオン州	14,655	15,566	12.8%	6.2%
チワワ州	10,648	10,632	8.7%	△0.2%
タマウリパス州	5,094	5,074	4.2%	△0.4%
ソノラ州	3,314	3,458	2.8%	4.3%
中央高原地帯（バヒオ）	42,301	43,903	36.1%	3.8%
グアナファト州	15,782	16,750	13.8%	6.1%
ケレタロ州	9,452	9,605	7.9%	1.6%
サンルイスポトシ州	8,242	8,639	7.1%	4.8%
アグアスカリエンテス州	5,096	5,313	4.4%	4.3%
ハリスコ州	3,729	3,595	3.0%	△3.6%
中部	19,336	18,929	15.6%	△2.1%
プエブラ州	8,084	8,064	6.6%	△0.2%
メキシコ州	7,803	7,659	6.3%	△1.8%
モレロス州	1,717	1,493	1.2%	△13.0%
トラスカラ州	990	967	0.8%	△2.3%
メキシコ市	743	747	0.6%	0.5%

注：2023年の生産額は2023年末時点から数値の修正が発生していることから、2024年7月3日付地域・分析レポートの数値とは必ずしも一致しない。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

2024年のメキシコの自動車部品の輸出額は、1,060億7,000万ドルを記録した。国内全体の生産額のうち、輸出向けが占めた割合は87.2%（図2参照）。そのうち、86.8%は米国内向けで、2位のカナダ（3.9%）、3位のブラジル（1.7%）に大差をつけている。また、2024年の自動車部品輸入額686億3,500万ドルのうち、米国からの輸入は52.2%を占めた。2位の中国（14.1%）、3位の日本（6.2%）との開きが大きいことから、米国がメキシコにとって確固たる貿易相手国であることに変わりはない。

図2：メキシコの自動車部品生産内訳と輸出比率の推移



出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

<成長する対内直接投資、日系企業による拡張投資も>

メキシコの2024年の対内直接投資額（フロー）は、368億7,200万ドルで、2006年以降で最高額となった。その内訳は新規投資31億6,900万ドル、利益再投資287億1,000万ドル、親子間勘定49億9,400万ドルで、8割近くを利益再投資が占めた。投資額全体の約半分を占める198億8,100万ドルの製造業関連投資のうち、自動車産業は93億9,200万ドルを受け入れた（図3参照）。2024年は完成車製造関連の投資が好調で、自動車関連産業全体では過去最高の投資額を記録した。

図3：自動車分野における対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



注：2025年4月末確認分。
出所：メキシコ経済省外資局のデータから作成

日系企業による投資もこの例に漏れず、過去最高額を達成した。完成車製造では 29 億 9,100 万ドル、自動車部品製造では 6 億 3,300 万ドルだった（図 4 参照）。日系企業による 2024 年の主要な自動車関連産業投資は、以下の通り。

1. 1 月にペガサスが自動車用ダイカスト部品を生産するヌエボレオン州内の工場拡張を発表。
2. 3 月に横浜ゴムがコアウィラ州に乗用車用タイヤの新工場設立を発表。
3. 3 月に JSP がコアウィラ州に発泡ポリプロピレン材料の生産工場の建設開始を発表。
4. 6 月にリョービがグアナファト州のアルミダイカスト部品生産工場拡張を発表。
5. 7 月にタマウリパス州政府がニデックの工場拡張を発表。
6. 11 月にトヨタがバハカリフォルニア州とグアナファト州でのハイブリッドのピックアップトラック「タコマ」の生産投資を発表。

2024 年 11 月以降、米国でトランプ氏が大統領候補となり、北米の自動車産業に不透明感が漂い始めてからは、日系企業に限らず、新規・追加投資発表の波が落ち着いている。今後は、米国政府による関税政策などが出揃って以降の完成車メーカーおよび自動車部品メーカーの動向に注目が集まっている。

図4：自動車分野における日系企業の対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



注：2025年4月末確認分。
出所：メキシコ経済省外資局のデータから作成

<鉄鋼製品を巡る措置がビジネスへ大きく影響>

2024 年のメキシコ自動車部品産業における主要トピックを振り返ると、まず 4 月中旬に、鉄鋼や同製品の輸入に先立って経済省に行う輸入自動通知に関する制度が改正された

[\(2024年4月17日付ビジネス短信参照\)](#)。輸入時に製鋼所の登録が義務付けられるなどの変更が生じたが、制度導入から1年以上経過した本稿執筆時点でも、手続きの遅延や度重なる申請却下による倉庫保管手数料の支払い、客先への納品遅延、さらには生産ライン停止の危機にさらされている企業が少なくない。これは、制度名称が「Aviso (通知)」であるにもかかわらず、実質は「Permiso (許認可)」のような位置づけであり、輸入者からの事前通知に対して経済省からの許可が降りなければ、輸入通関が完了しないためだ。経済省側の処理遅延の背景には、担当部署の人員不足や、担当者の知識・能力不足といった要素が指摘されている。一方、申請却下の理由には必要書類の不足や、ミルシート・品質証明書のスペイン語訳の不備などが散見される。当局側の対応を注視するのみならず、全ての要件を漏れなくカバーした内容で申請を行うことが肝要だ。いずれにせよ、関連製品を輸入する企業の負担が増している状況だ。

4月下旬には、鉄鋼・アルミニウム製品を中心とした多くの品目に対する一般 (MFN) 関税率が引き上げられた [\(2024年4月25日付ビジネス短信参照\)](#)。これにより、メキシコと自由貿易協定 (FTA) を締結していない国から対象品目を輸入する際には、鉄鋼・同製品の場合は平均 25~35%、品目によっては 50% の一般関税を支払う必要が生じている。対象品目の輸入について、中国や韓国、タイといった FTA 非締結国から、日本やベトナムなど FTA 締結国の原産品へ調達ラインを切り替える以外の対策としては、PROSEC (注 1) を有する企業であれば PROSEC 税率の適用、あるいはレグラ・オクターバ (注 2) の申請で、税率を下げるというアプローチが存在する。しかし、このレグラ・オクターバの利用にあたって、特にセンシティブ品目 (鉄鋼・アルミ・繊維製品など) の一時輸入時には申請や更新ができない、または却下されるといった事例が相次いでおり、当該品目の輸入者にとっての大きな負担となっている [\(2025年3月17日付地域・分析レポート参照\)](#)。

2024年10月にはクラウディア・シェインバウム新政権が発足。これに先駆け、2024年5月には大統領候補者に向けて自動車関連業界の4団体 (注 3) が「自動車業界との対話を (Dialogo con la Industria Automotriz)」と題されたレポートを提出し、自動車産業の重要性と課題を訴えた [\(2024年5月27日付ビジネス短信参照\)](#)。新政権下での自動車産業の強化が期待される。

<米国を警戒しつつも、国内サプライチェーンの強靱 (きょうじん) 化が進行>

第2次トランプ政権の発足以降、各国への追加関税賦課をはじめとする米国ファーストの政策が、密接に絡み合った北米の自動車サプライチェーンを揺るがすのではないかとという不安が広がっている。確かにトランプ大統領による米国への製造業回帰を目指す政策がメキシコ自動車産業へおよぼすマイナスの影響に対する懸念の声は少なくない。だが一方で、これまで何年もかけて築き上げられたサプライチェーンを急速に改編する動きについて、金銭的・人的コストの問題から実現性を疑問視する声があるのも事実だ。

一方、メキシコのシェインバウム大統領は、国内投資計画「プラン・メキシコ」を打ち出

し、自動車や航空宇宙などの分野のグローバルサプライチェーンにおいて、国産品のシェアを拡大する方針を示した（[2025年1月17日付](#)、[2025年4月11日付ビジネス短信参照](#)）。2025年2月には、半導体の開発・製造を目指したプロジェクト「Kutsari（クツアリ、注4）」を発表した。プエブラ州、ハリスコ州、ソノラ州の3カ所に国家半導体設計センターを設立し、自動車部品や家電、医療機器向け半導体の設計・製造を推進する計画だ。

<USMCA 域内調達率上昇に向けた取り組みが進行>

トランプ政権が適用した、国際緊急経済権限法（IEEPA）に基づく追加関税（注5）や、1962年通商拡大法232条に基づく自動車部品に対する追加関税が免除されるためには、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の原産地規則を満たすことが必要だ。ところが、INAによると、2025年第1四半期（1～3月）にメキシコから米国に輸出された自動車部品のうち、USMCAを利用している割合は約5割にとどまる。同利用率を高めることで追加関税の影響を軽減すべく、INAは世界銀行グループの国際金融公社（IFC）とともに、自動車分野におけるサプライヤー支援プログラムを立ち上げた。人員や資金の不足で同分野のサプライチェーン参入に必要な体制や生産設備が整備できていなかったサプライヤーに対し、研修やコンサルティングサービスの提供、仕入れ先や客先の多角化に向けたネットワーク構築支援などを行う計画だ。

目下、自社が生産・供給・納入拠点を持つ国に今後起こりうるあらゆる状況に柔軟に対応できるよう、関税の影響などを踏まえた加工方法、仕入れ方法、在庫管理方法をシミュレーションする在メキシコ企業が増えている。メキシコに集積する多様な産業や、成長の途にある国内市場、そして50を超える国・地域とのFTAなどを活用し、仕入れ先の多角化や参入市場の多様化を想定することの重要性が今後さらに増していくだろう。

注1：メキシコ政府が国内生産を促進することを目的に指定する24の業種で生産活動を行う企業が登録を行い、特定の部品・原材料、機械設備を優遇関税で輸入できるプログラム。

注2：PROSECの優遇関税の対象になっていない品目について、国内生産がない、あるいは不十分であることなどを理由に、PROSEC登録企業が経済省から特別輸入許可を個別に取得し、承認された数量枠内に限り、原則無関税で輸入を認める制度。

注3：メキシコ自動車ディーラー協会（AMDA）、メキシコ自動車工業会（AMIA）、全国バス・トラック・トレーラー工業会（ANPACT）、メキシコ自動車部品工業会（INA）の4団体。

注4：メキシコ先住民族の言語であるプレペチャ語で「砂」の意味。

注5：合成麻薬と不法移民の米国への流入が発動の根拠となっている。

コロンビア（販売）：2024年の新車販売台数は7.7%増、電動車が好調

2025年4月24日 ポゴタ事務所（木村 香菜）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）は、新車販売統計（登録ベース）を公表している。2024年は、前年比7.7%増（20万1,219台）だった。

2024年は、物価上昇が落ち着いた。1月に年率8.35%だった消費者物価指数上昇率が、12月には同5.2%まで低下している。政策金利も引き下げが続き、11月には約2年ぶりに1桁（9.75%）に戻った。また、「国際自動車サロン」（11月にボゴタ市で開催）が、年末の販売を後押しした。

新車販売台数をメーカー別にみると、首位はトヨタの2万7,023台（シェア13.4%）。続いてルノーが2万5,339台（12.6%）、3位が起亜で2万4,251台（12.1%）だった。日系メーカーでは、首位トヨタのほか、5社が上位20位以内に名を連ねた〔5位：マツダ（8.9%）、6位：日産（6.1%）、7位：スズキ（5.4%）、16位：スバル（0.9%）、20位：ホンダ（0.8%）／表1参照〕。

表1：メーカー別新車販売（登録）台数（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	メーカー	国名	2023年 台数	2024年		
				台数	シェア	前年比
1	トヨタ	日本	25,940	27,023	13.4	4.2
2	ルノー	フランス	26,417	25,339	12.6	△ 4.1
3	起亜	韓国	15,746	24,251	12.1	54.0
4	GM(シボレー)	米国	23,838	19,605	9.7	△ 17.8
5	マツダ	日本	17,583	17,968	8.9	2.2
6	日産	日本	9,741	12,211	6.1	25.4
7	スズキ	日本	10,389	10,814	5.4	4.1
8	フォルクスワーゲン	ドイツ	6,735	8,220	4.1	22.0
9	現代	韓国	5,185	7,206	3.6	39.0
10	フォード	米国	6,476	7,128	3.5	10.1
11	BYD	中国	1,437	4,595	2.3	219.8
12	福田汽車 (FOTON)	中国	5,019	4,218	2.1	△ 16.0
13	メルセデス・ベンツ	ドイツ	2,647	2,930	1.5	10.7
14	BMW	ドイツ	2,563	2,377	1.2	△ 7.3
15	安徽江淮汽車 (JAC)	中国	2,372	2,115	1.1	△ 10.8
16	スバル	日本	1,472	1,910	0.9	29.8
17	シトロエン	フランス	1,901	1,757	0.9	△ 7.6
18	江鈴汽車 (JMC)	中国	1,370	1,667	0.8	21.7
19	ボルボ	スウェーデン	935	1,632	0.8	74.5
20	ホンダ	日本	1,476	1,581	0.8	7.1
—	その他	—	17,584	16,672	8.3	△ 5.2
合計			186,826	201,219	100.0	7.7

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

< SUV が引き続き人気 >

車種別に 2024 年の販売台数上位を確認すると、(1)マツダ「Cx-30」、(2)トヨタ「カローラクロス」、(3)ルノー「ダスター」の順だった (表 2 参照)。上位 10 車種のうち 5 車種がスポーツ用多目的車 (SUV) であり、販売全体の約 52% を占めた (表 3 参照)。

表 2 : モデル別新車販売 (登録) 台数 (単位 : 台、%) (△はマイナス値、-は値なし)

順位	メーカー	モデル	2023年 台数	2024年		
				台数	シェア	前年比
1	マツダ	Cx-30	5,748	7,825	3.9	36.1
2	トヨタ	カローラクロス	5,798	7,517	3.7	29.6
3	ルノー	ダスター	7,014	6,653	3.3	△ 5.1
4	起亜	ピカント	5,604	5,795	2.9	3.4
5	トヨタ	ハイラックス	5,423	4,958	2.5	△ 8.6
6	シボレー	オニキス	5,771	4,126	2.1	△ 28.5
7	ルノー	クウィッド	4,710	3,744	1.9	△ 20.5
8	トヨタ	フォーチュナー	3,797	3,571	1.8	△ 6.0
9	ルノー	ロガン	2,967	3,559	1.8	20.0
10	起亜	K3クロス	—	3,337	1.7	—
11	スズキ	スウィフト	3,415	3,164	1.6	△ 7.3
12	ルノー	ステップウェイ	3,344	3,057	1.5	△ 8.6
13	シボレー	ジョイ	2,855	2,995	1.5	4.9
14	日産	キックス	1,829	2,969	1.5	62.3
15	マツダ	Cx-5	2,700	2,966	1.5	9.9
16	シボレー	トラックー	4,211	2,947	1.5	△ 30.0
17	日産	フロンティア	2,054	2,836	1.4	38.1
18	トヨタ	ランドクルーザープラド	6	2,812	1.4	46,766.7
19	起亜	K3クロス	20	2,548	1.3	12,640.0
20	マツダ	2 ハッチバック	2,752	2,228	1.1	△ 19.0
合計 (その他含む)			186,826	201,219	100.0	7.7

出所 : コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

表3：セグメント別新車（登録）台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

セグメント	2023年 台数	2024年		
		台数	シェア	前年比
SUV	82,765	105,011	52.2	26.9
乗用車	56,772	54,649	27.2	△ 3.7
ピックアップ	17,400	15,009	7.5	△ 13.7
商用車（10.5トン未満）	12,210	11,171	5.6	△ 8.5
タクシー	4,894	5,299	2.6	8.3
バン	3,546	3,514	1.7	△ 0.9
トレーラーヘッド	2,581	1,904	0.9	△ 26.2
商用者（10.5トン以上）	2,501	1,568	0.8	△ 37.3
マイクロバス	807	811	0.4	0.5
バス	1,227	796	0.4	△ 35.1
救急車	519	506	0.3	△ 2.5
ダンプカー	855	483	0.2	△ 43.5
小型バス	256	363	0.2	41.8
四輪バギー	493	135	0.1	△ 72.6
合計	186,826	201,219	100.0	7.7

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

<電動車販売が堅調に推移>

動力タイプ別に販売台数をみると、ガソリン車が11万6,364台の前年比1.1%減（シェア57.8%）だった。

一方、ハイブリッド車（HEV）が4万631台（20.2%）の同56.3%増、電気自動車（BEV）が9,193台の同2.5倍と大きく伸びた（表4参照）。電動車（注1）は、都市走行規制（注2）の対象外になる。また、その購入者は自動車税、強制保険、車検などで、優遇を受けることができる。

表4：動力タイプ別新車販売（登録）台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種類	2023年 台数	2024年		
		台数	シェア	前年比
ガソリン	117,638	116,364	57.8	△ 1.1
ハイブリッド（HEV）	25,994	40,631	20.2	56.3
ディーゼル	37,097	32,306	16.1	△ 12.9
電気（BEV）	3,708	9,193	4.6	147.9
プラグインハイブリッド（PHEV）	1,799	2,067	1.0	14.9
天然ガス	342	345	0.2	0.9
天然ガス（ガス転換改造済み）	248	309	0.2	24.6
合計（その他含む）	186,826	201,219	100.0	7.7

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

電動車販売をメーカー別にみると、首位がトヨタの1万2,479台（シェア24.0%）。これに、マツダ（14.8%）、スズキ（12.9%）が続いた（表5参照）。この日系3社のシェアは2023年には6割以上であったが、2024年は全体の51.7%となった。

表5：メーカー別電動車（xEV）販売台数（単位：台、%）（-は値なし）

順位	メーカー	2023年 台数	2024年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	9,772	12,479	24.0	27.7
2	マツダ	5,542	7,691	14.8	38.8
3	スズキ	4,120	6,709	12.9	62.8
4	BYD	1,437	4,595	8.9	219.8
5	フォード	1,292	2,788	5.4	115.8
6	起亜	367	2,772	5.3	655.3
7	日産	1,434	2,012	3.9	40.3
8	メルセデス・ベンツ	1,462	1,655	3.2	13.2
9	ルノー	206	1,548	3.0	651.5
10	ボルボ	919	1,523	2.9	65.7
11	現代	516	1,475	2.8	185.9
12	BMW	777	1,355	2.6	74.4
13	スバル	820	1,291	2.5	57.4
14	アウディ	697	707	1.4	1.4
15	MG	290	401	0.8	38.3
16	奇瑞汽車（Chery）	—	398	0.8	—
17	GM（シボレー）	123	336	0.6	173.2
18	クブラ	—	249	0.5	—
19	安徽江淮汽車（JAC）	222	235	0.5	5.9
20	長安汽車（Changan）	70	230	0.4	228.6
合計（その他含む）		31,501	51,891	100.0	64.7

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

電動車販売の状況について、動力タイプ別に主要モデルでみると、次に示す通り（表6参照）。

- HEV

トップ3は、(1)トヨタ「カローラクロス」（7,100台）、(2)マツダ「Cx-30」（6,234台）、(3)スズキ「スウィフト」（3,164台）。上位10モデル中9モデルが日系メーカーだった。

- BEV

最多販売モデルは(1)BYDの「シーガル」（1,513台）と(2)「元アップ」（1,168台）。(3)ボルボ「Ex30」（763台）、(4)起亜「Ev5」（596台）が続いた。

- プラグインハイブリッド車（PHEV）

2024年の販売は、前年同期比14.9%増（2,067台）。最多販売モデルは(1)ボルボ「Xc60」で34.9%増（390台）。続いて、(2)BYD「宋プラス DM-i」（338台）、(3)現代「ツェンソン・ハイブリッド」（245台）だった。

表6：モデル別電動車（xEV）販売（登録）台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	メーカー	モデル	動力タイプ	2023年 台数	2024年		
					台数	シェア	前年比
1	トヨタ	カローラクロス	HEV	4,963	7,100	13.7	43.1
2	マツダ	Cx-30	HEV	3,696	6,234	12.0	68.7
3	スズキ	スウィフト	HEV	3,415	3,164	6.1	△ 7.3
4	トヨタ	ヤリスクロス	HEV	2,192	2,203	4.2	0.5
5	日産	X-trail t33	HEV	1,355	1,975	3.8	45.8
6	トヨタ	カローラ	HEV	1,991	1,848	3.6	△ 7.2
7	スズキ	フロンクス	HEV	—	1,795	3.5	—
8	スズキ	グランドビターラ	HEV	703	1,599	3.1	127.5
9	BYD	シーガル	BEV	2	1,513	2.9	75,550.0
10	BYD	元アップ	BEV	—	1,168	2.3	—
11	起亜	ニロ	HEV	140	1,164	2.2	731.4
12	マツダ	3	HEV	1,341	1,112	2.1	△ 17.1
13	ルノー	アルカナ	HEV	—	1,079	2.1	—
14	現代	コナ ハイブリッド	HEV	485	983	1.9	102.7
15	フォード	ブラチナム ハイブリッド	HEV	483	947	1.8	96.1
16	起亜	ストニック	HEV	220	945	1.8	329.5
17	トヨタ	RAV4	HEV	501	881	1.7	75.8
18	フォード	エスケープ ST-Line ハイブリッド	HEV	279	869	1.7	211.5
19	ボルボ	Ex30	BEV	—	763	1.5	—
20	起亜	Ev5	BEV	—	596	1.1	—
合計（その他含む）				31,501	51,891	100.0	64.7

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

<起亜が大きく成長>

起亜の新車販売は、前年同期比 54.0%増（2万 4,251 台）。GM（シボレー）とマツダを抜き、トヨタ、ルノーに次ぐ第 3 位になった。また、電動車販売台数では、同 7.6 倍の大幅増を記録した（2,772 台）。

コロンビアにおける起亜自動車の代理店であるメトロキア（Metrokia）は、2023 年 3 月に経営陣の交代を発表。ゼネラルマネージャーにホルヘ・ネイラ氏が就任した。同氏は、シボレー、フォード、現代、JAC など主要な自動車メーカーで、23 年以上の経験を持つ。2023 年末には展示場を改装し、企業イメージを一新するため、5,000 万ドル以上投資した。

同氏は国内メディアのインタビューに対し、起亜コロンビアの 2025 年の目標を「国内販売台数 3 万台、シェア 13%~14%」とした。また、新型電動 SUV「EV3」、全面改良した「スポーテージ」、コロンビア初上陸のピックアップ「タスマン」などが成長を後押しするだろうと話している。

<2025 年の新車販売は 22 万台の予想>

コロンビア全国商業者連合会（Fenalco）と全国産業連盟（ANDI）は、2025 年の新車販売台数を前年同期比 9.3%増の 22 万台と予想。また、22 万台の販売を達成するため、政府への要求として次の点を挙げた。

- ・ 金利：1 桁台を継続すること。新技術へのアクセスを容易にする優遇金利を検討すること。
- ・ 貿易および自動車産業の強化：35 万人以上の雇用を生む自動車産業と貿易産業に対して、強化戦略を打ち出すこと。
- ・ 法的安定性と規制の確立：自動車産業に適応する規制を明確にすること。生産と物流に影響を与えない合理的な移行期間を設けること。
- ・ エネルギー転換のためのインセンティブ
- ・ 古い車からの乗り換えを促す政策

注 1：当地で言う電動車（xEV）は、(1) バッテリー式電気自動車（BEV）、(2) プラグインハイブリッド車（PHEV）、(3) ハイブリッド車（HEV）または (4) マイルドハイブリッド車（MHEV）のいずれか。

注 2：スペイン語で「pico y placa」。渋滞緩和や大気汚染防止のため、主要都市では、ナンバープレート末尾の番号により走行できない曜日や時間帯を定めている。

ペルー（販売）：2024年の新車販売台数は前年比 8.5%減

HEVは6割増、自動車ローンも拡大

2025年5月22日 リマ事務所（石田 達也）

ペルー自動車協会（AAP）の発表によると、2024年の販売台数（注）は前年比 8.5%減の 15万 8,845 台だった（表 1 参照）。

車種（部門）別では、普通車（乗用車、ステーションワゴン、スポーツ用多目的車（SUV）を含む）の販売台数が前年比 9.7%減の 11万 24 台で市場全体の 69.3%を占めた。小型商用車（バン、ピックアップトラックなど）は同 5.5%減の 3万 9,793 台だった。トラックは同 10.7%減の 7,987 台で 3年連続の販売台数減少となった。バスは同 33.3%増の 1,041 台で、唯一、3年連続の販売増を記録した。

ペルー中央準備銀行によると、2023年のペルーの GDP 成長率はマイナス 0.4%で、新型コロナウイルス禍を除き「過去 30年で最悪の年」と評価された。2024年は、4月以降プラス成長が続き、通年で 3.3%とプラスに回復した。しかし、個人消費の回復により、自動車の販売台数が前年同月比で増加に転じたのは 2024年 9月以降で、1月から 8月までの減少分を補えなかった。

表 1：車種別新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比 (2024年)	2024/ 2023年比
普通車	81,957	115,818	121,681	121,806	110,024	69.3	△ 9.7
小型商用車	27,071	37,491	40,385	42,087	39,793	25.1	△ 5.5
トラック	8,688	10,810	9,540	8,946	7,987	5.0	△ 10.7
バス	787	650	681	781	1,041	0.7	33.3
合計	118,503	164,769	172,287	173,620	158,845	100.0	△ 8.5

出所：ペルー自動車協会（AAP）

<市場の 4 割弱を占める日系ブランド、ペルー市場で存在感>

2024年の販売実績が登録されたブランド数は、前年比 3社減の 69社だった（表 2 参照）。日系ブランドは 11ブランドが登録されている。11ブランドの販売台数は合計 5万 8,913 台で、全体に占める割合は 37.1%だった。

トヨタは、普通車と小型商用車の両部門で販売台数が減少したが、33年連続でシェアトップを堅守した。また、同社の高級車ブランドの LEXUS（レクサス）は前年比 20.9%増の 231 台だった。そのほかの日系ブランドでは、スズキ（4.0%増、4,757 台）、三菱自動車（4.9%増、4,118 台）、ホンダ（4.7%増、2,832 台）が前年より販売台数を伸ばした。一方、日産（22.8%減、5,166 台）、マツダ（30.7%減、2,295 台）、スバル（4.1%減、2,177 台）、いすゞ（11.9%減、2,130 台）、三菱ふそう（19.4%減、1,275 台）などが前年実績を下回っ

た。

韓国ブランドでは、現代が前年比 1.0%減の 1 万 4,921 台で、トヨタに次いで 2 位となった。2023 年に 2 位だった起亜は、同 14.3%減の 1 万 3,616 台で 3 位に転落した。中国ブランドでは、長安汽車 (Changan) が前年比 0.8%減の 8,713 台で 4 位だった。中国ブランドによる販売は全体の 27.2%を占めた。

表2：主要ブランド別新車販売実績

(単位：台、%) (△はマイナス値)

ブランド	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/2023年比
トヨタ	21,450	31,509	35,489	36,331	32,800	20.6	△ 9.7
現代	13,590	16,922	16,028	15,078	14,921	9.4	△ 1.0
起亜	8,721	10,840	15,519	15,885	13,616	8.6	△ 14.3
長安汽車 (CHANGAN)	4,187	7,206	7,620	8,785	8,713	5.5	△ 0.8
シボレー	7,791	11,372	11,602	12,066	8,007	5.0	△ 33.6
DFSK	2,767	5,218	7,016	7,294	6,904	4.3	△ 5.3
日産	4,924	8,618	5,950	6,688	5,166	3.3	△ 22.8
スズキ	5,381	6,322	6,343	4,575	4,757	3.0	4.0
江淮汽車 (JAC)	3,694	7,102	5,681	5,777	4,537	2.9	△ 21.5
フォード	2,546	3,797	3,869	4,205	4,519	2.8	7.5
三菱	3,525	4,332	4,315	3,924	4,118	2.6	4.9
ジェットア (JETOUR)	0	616	1,994	2,943	3,762	2.4	27.8
フォルクスワーゲン	4,533	7,161	5,791	4,539	3,607	2.3	△ 20.5
奇瑞汽車 (CHERY)	1,844	4,287	5,280	3,365	3,218	2.0	△ 4.4
福田汽車 (FOTON)	1,754	2,395	2,723	3,021	3,152	2.0	4.3
吉利汽車 (GEELY)	649	1,779	3,050	3,083	3,095	1.9	0.4
ホンダ	1,397	2,599	3,444	2,704	2,832	1.8	4.7
マツダ	3,088	3,132	2,517	3,311	2,295	1.4	△ 30.7
スバル	1,648	1,633	1,412	2,271	2,177	1.4	△ 4.1
いすゞ	1,527	2,039	2,080	2,418	2,130	1.3	△ 11.9
MG	859	1,318	1,780	1,801	1,867	1.2	3.7
ルノー	2,766	2,952	2,505	2,085	1,717	1.1	△ 17.6
JMC	83	310	640	1,046	1,636	1.0	56.4
メルセデスベンツ	1,596	1,228	1,486	1,257	1,620	1.0	28.9
三菱ふそう	810	1,395	1,140	1,582	1,275	0.8	△ 19.4
日野自動車	1,265	1,686	1,371	1,267	1,132	0.7	△ 10.7
BMW	931	1,045	821	1,079	1,060	0.7	△ 1.8
シャインレイ (SHINERAY)	473	767	971	1,152	1,051	0.7	△ 8.8
長城汽車 (GREAT WALL)	2,112	2,415	1,678	1,508	1,047	0.7	△ 30.6
レクサス	108	126	144	191	231	0.1	20.9
その他	12,484	12,648	12,028	12,389	11,883	7.5	△ 4.1
合計	118,503	164,769	172,287	173,620	158,845	100	△ 8.5

注：日本ブランドのみ太字にしている。

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

<ペルー国内での金融サービスの普及が自動車ローンの後押し>

自動車ローンは、2024 年は前年比 1.6%増の 42 億 2,830 万ソル (約 1,775 億 8,900 万

円、1 ソル=約 42 円) だった (表 3 参照)。特に販売金融会社は前年比 11.1%増と大きく伸ばした。販売台数は減少したが、自動車ローン市場は拡大している。背景として、消費者への金融サービスの普及が挙げられる。ペルー国家統計情報庁 (INEI) によると、金融機関に何らかの預金口座を保有する人の割合は2019年に43.4%だったが、2024年には58.6%まで上昇した。政府は、ペルー経済のフォーマル化と税の徴収を確実に進めるため、中小零細企業や一般消費者に金融サービスの利用を呼びかけている。

また、自動車ローン全体に占めるドル決済比率は 2024 年に 8.8%で、3 年連続で 1 割を切った (図参照)。中銀と SBS (ペルー銀行保険年金基金監督庁) は、消費者を対象とする金融サービス講座などを通じ、収入がソル建ての場合には、ローンを組む際、同じ通貨のソルでの決済として、為替リスクを避けるよう呼びかけている。ペルーは、ハイパーインフレの時代の苦い経験から、ビジネスのみならず日常生活でもドルを使用できる環境にあるが、近年、ソルは中南米地域でも有数の安定感のある通貨となっている。

表3：金融市場における自動車ローン (単位：1,000ソル、%) (△はマイナス値)

項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/2023年比
普通銀行	1,703,674	1,758,450	1,999,746	2,222,346	2,202,214	52.1	△ 0.9
販売金融会社	605,897	738,891	898,841	1,008,435	1,120,454	26.5	11.1
小規模零細企業開発会社 (EDPYMES)	900,027	726,306	839,083	909,432	883,900	20.9	△ 2.8
市営貯蓄信用金庫 (CMAC)	26,786	10,856	13,173	17,678	18,620	0.4	5.3
農村貯蓄信用金庫 (CRAC)	3,835	8,708	7,151	4,457	3,120	0.1	△ 30.0
合計	3,240,219	3,243,210	3,757,995	4,162,347	4,228,308	100.0	1.6

注：CMAC、CRAC、EDPYMESなどはノンバンク系のマイクロファイナンス機関。
出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁 (SBS)

図：自動車ローン市場におけるドル決済比率



注：全ての買付機関のクレジットポートフォリオを対象としている。
出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁 (SBS)

中古車市場は、2024年に55万5,158台で、前年比0.1%増だった（表4参照）。車種（部門）別に見ると、全体の89.2%を占める乗用車・小型商用車が前年比0.3%減の49万5,089台で、トラック・バスが同4.1%増の6万69台だった。

ブランド別に見ると、トヨタが13万7,452台で、全体の24.8%を占め最も多い（表5参照）。

表4：車種別中古車販売台数（所有者登録変更届数）（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/ 2023年比
乗用車・小型商用車	376,187	602,919	509,460	496,701	495,089	89.2	△ 0.3
トラック・バス	49,105	65,112	61,801	57,710	60,069	10.8	4.1
合計	425,292	668,031	571,261	554,411	555,158	100.0	0.1

出所：国家登記庁（SUNARP）

表5：中古車の販売台数（所有者登録変更届数）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/ 2023年比
トヨタ	113,608	171,919	155,467	139,880	137,452	24.8	△ 1.7
現代	46,841	77,757	63,087	62,711	61,307	11.1	△ 2.2
日産	40,108	58,587	52,190	48,377	46,494	8.4	△ 3.9
起亜	30,774	52,926	42,206	44,176	44,860	8.1	1.5
シボレー	17,919	31,233	25,313	26,476	26,949	4.9	1.8
スズキ	16,719	28,435	23,401	22,722	22,337	4.0	△ 1.7
フォルクスワーゲン	16,167	24,361	20,804	20,108	19,863	3.6	△ 1.2
三菱	10,019	15,417	13,729	12,928	13,426	2.4	3.9
マツダ	7,378	12,784	10,165	10,597	10,612	1.9	0.1
デーウー（DAEWOO）	11,772	15,661	14,380	11,848	10,467	1.9	△ 11.7
ボルボ	9,973	12,061	11,925	9,830	9,882	1.8	0.5
ルノー	5,398	10,564	8,053	9,076	8,838	1.6	△ 2.6
ホンダ	6,746	9,828	8,814	8,319	8,370	1.5	0.6
三菱ふそう	8,399	10,208	10,169	8,415	8,271	1.5	△ 1.7
メルセデス・ベンツ	6,426	9,142	7,445	7,845	8,266	1.5	5.4
長安汽車（CHANGAN）	2,990	7,481	5,091	7,119	8,046	1.5	13.0
江淮汽車（JAC）	3,518	7,510	5,486	6,834	7,559	1.4	10.6
フォード	5,285	8,459	7,479	7,118	7,497	1.4	5.3
スバル	4,285	6,434	5,427	5,551	5,637	1.0	1.5
奇瑞汽車（CHERY）	2,342	4,874	3,600	4,386	4,975	0.9	13.4
DFSK	1,217	3,656	2,217	3,989	4,606	0.8	15.5
BMW	3,686	5,533	4,419	4,512	4,590	0.8	1.7
長城汽車（GREAT WALL）	2,427	4,710	3,584	4,099	4,326	0.8	5.5
福田汽車（FOTON）	2,030	3,854	2,916	3,705	3,880	0.7	4.7
JEEP	3,249	4,752	4,146	3,779	3,862	0.7	2.2
プジョー	2,284	4,013	3,236	3,230	3,727	0.7	15.4
日野	3,259	4,023	3,625	3,644	3,618	0.7	△ 0.7
いすゞ	2,350	3,218	2,988	2,974	3,086	0.6	3.8
ダイハツ	965	1,395	1,301	1,046	947	0.2	△ 9.5
レクサス	234	431	353	384	368	0.1	△ 4.2
その他	36,924	56,805	48,245	48,734	51,040	9.2	4.7
合計	425,292	668,031	571,261	554,411	555,158	100.1	0.1

出所：国家登記庁（SUNARP）

州別の新車販売台数では、リマ州が 10 万 644 台で全体の 63.4%を占めた（表 6 参照）。6 割超のシェアを維持しており、国内最大の経済圏が重要な市場と位置付けられる。

表6：州別新車販売台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

州	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/ 2023年比
リマ州	75,925	99,432	109,066	113,395	100,644	63.4	△ 11.2
アレキパ州	10,067	15,250	15,328	15,297	15,549	9.8	1.6
ラ・リベルタッド州	6,453	10,126	9,574	8,819	7,487	4.7	△ 15.1
クスコ州	3,757	5,649	6,194	5,884	6,298	4.0	7.0
ランバジェーケ州	3,267	6,111	4,653	4,248	4,417	2.8	4.0
ピウラ州	4,065	5,836	5,931	4,509	4,369	2.8	△ 3.1
フニン州	2,774	4,109	4,184	4,358	3,905	2.5	△ 10.4
カハマルカ州	1,828	3,215	3,692	3,278	3,076	1.9	△ 6.2
プーノ州	1,742	2,668	2,167	2,568	3,067	1.9	19.4
アンカッシュ州	1,862	2,850	2,946	3,078	2,440	1.5	△ 20.7
イカ州	2,018	2,959	2,245	2,098	2,325	1.5	10.8
タクナ州	1,790	2,584	2,412	2,431	2,297	1.4	△ 5.5
ウアヌコ州	643	1,045	1,080	950	957	0.6	0.7
サンマルティン州	926	1,145	1,116	809	766	0.5	△ 5.3
ウカヤリ州	587	805	715	521	474	0.3	△ 9.0
アジャクーチョ州	343	377	362	907	407	0.3	△ 55.1
バスコ州	168	257	322	176	219	0.1	24.4
モケグア州	120	202	149	79	76	0.0	△ 3.8
ロレート州	88	116	77	48	51	0.0	6.3
マドレ・デ・ディオス州	76	33	5	5	15	0.0	200.0
トゥンベス州	0	0	5	11	6	0.0	△ 45.5
アマソナス州	4	0	64	151	0	0.0	△ 100.0
合計	118,503	164,769	172,287	173,620	158,845	100.0	△ 8.5

出所：ペルー自動車協会（AAP）

2024 年の自動二輪・三輪車の新車販売台数は、前年比 3.8%増の 34 万 9 台だった（表 7 参照）。

ブランド別では、ホンダが前年比 3.6%増の 7 万 9,619 台で、全体に占める割合が 23.4%と最多を占めた。そのほかの日本ブランドとしては、ヤマハが 14.5%減の 7,574 台、スズキが 31.3%増の 1,087 台、カワサキが 12.1%増の 111 台だった。

表7：自動二輪・三輪車新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

ブランド	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/2023年比
ホンダ	85,053	76,823	79,619	23.4	3.6
ワンシン (WANXIN)	45,127	42,695	45,356	13.3	6.2
バジャージ (BAJAJ)	32,590	33,351	35,513	10.4	6.5
ロンコ (RONCO)	20,681	20,800	23,526	6.9	13.1
ゾンシン (ZONGSHEN)	20,903	14,002	12,274	3.6	△ 12.3
センダ (SENDA)	10,875	10,197	8,930	2.6	△ 12.4
ネクサス (NEXUS)	10,556	8,508	8,843	2.6	3.9
リーファン (LIFAN)	8,281	7,536	8,738	2.6	16.0
ヤマハ	9,557	8,862	7,574	2.2	△ 14.5
JCH	5,050	5,978	6,980	2.1	16.8
スズキ	840	828	1,087	0.3	31.3
カワサキ	131	99	111	0.0	12.1
その他	111,148	97,944	101,458	29.8	3.6
合計	360,792	327,623	340,009	100.0	3.8

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

排気量 450CC 以上の高級クラスの自動二輪車の新車販売台数は、前年比 2.6%減の 609 台だった (表 8 参照)。ホンダが 11.8%増の 265 台で、全体に占める割合は 43.5%を記録した。

表8：450CC以上自動二輪車（高級クラス）新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

ブランド	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/2023年比
ホンダ	342	237	265	43.5	11.8
BMW	130	123	119	19.5	△ 3.3
カワサキ	56	55	66	10.8	20.0
ヤマハ	67	61	54	8.9	△ 11.5
KTM	41	52	32	5.3	△ 38.5
ドゥカティ (DUCATI)	43	34	22	3.6	△ 35.3
トライアンフ (TRIUMPH)	32	30	22	3.6	△ 26.7
ベネリ (BENELLI)	62	30	17	2.8	△ 43.3
スズキ	3	1	10	1.6	900.0
ハーレーダビッドソン	2	2	2	0.3	0.0
合計	778	625	609	100.0	△ 2.6

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

<市場が拡大するハイブリッド車>

自動車の販売台数を燃料別に見ると、2024年のガソリン車は前年比 8.1%減の 9万 7,819 台で、全体の 61.6%を占めた (表 9 参照)。また、ディーゼル車は 5.7%減の 3万 9,898 台で、全体の 25.1%を占めた。次いで、液化石油ガス (LPG) 車が多く 8,641 台だったが、前年比 20.5%減と大きく落ち込んだ。

2020年から2024年までの5年間、ガソリン車、ディーゼル車、LPG車の上位3種が全体の9割以上を占める構図に変化はない。一方で、確実に台数を伸ばしているのが、ハイブリッド（ガソリンエンジンと電気モーター）車（HEV）だ。2024年には5,583台を販売し、前年比64.4%の大幅増を記録した。全体に占める割合は3.5%でまだ大きい市場には至っていないが、今後普及が加速すると、ガソリン車、ディーゼル車、LPG車の3種で販売台数の9割以上を占めるペルーの新車市場の新たな柱になる可能性がある。

ペルー政府は、一般消費者向けにハイブリッド車（HEV）や電気自動車（EV）などの普及を促すインセンティブ制度を設けておらず、普及にある程度の時間が必要となる。一方、ペルー運輸通信省（MTC）は、2025年2月28日付の[局長決議（スペイン語）](#)にて、環境汚染対策と市民の健康保持のため、地方自治体などと共同で、輸送トラックやバスをハイブリッド車や電気自動車に買い替える場合、最大で2万5,000ドルの補助金を出す取り組みを行うことを決定した。輸送トラックについては使用年数や製造年の制限はなく、MTCの調査によると、最も古いものは84年間使用されているという。

表9：燃料別自動車販売統計 (単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

燃料種類	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/ 2023年比
ガソリン	85,138	113,637	109,427	106,466	97,819	61.6	△ 8.1
ディーゼル	30,074	39,539	42,355	42,310	39,898	25.1	△ 5.7
液化石油ガス (LPG)	661	5,697	9,803	10,874	8,641	5.4	△ 20.5
ハイブリッド (ガソリン、電気)	364	1,171	1,901	3,397	5,583	3.5	64.4
バイオ燃料 (ガソリン、LPG)	0	661	3,050	3,200	2,815	1.8	△ 12.0
天然ガス	308	1,030	2,440	3,452	2,011	1.3	△ 41.7
表示なし	1,948	2,999	1,871	2,105	1,605	1.0	△ 23.8
デュアル燃料 (ディーゼル、天然ガス)	0	0	417	1,669	255	0.2	△ 84.7
電気	10	17	123	147	218	0.1	48.3
ハイブリッド (ディーゼル、電気)	0	1	0	0	0	0.0	－
バイオ燃料 (ガソリン、天然ガス)	0	17	900	0	0	0.0	－
合計	118,503	164,769	172,287	173,620	158,845	100.0	△ 8.5

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

ハイブリッド車（HEV）の新車販売状況をブランド別に見ると、トヨタが前年比2.1倍の2,119台で首位を維持し、全体に占める割合は38.0%だった（表10参照）。スズキが64.5%増の1,199台で、2023年に続き第2位だった。韓国ブランドでは、現代が92.1%増の194台で第6位だった。中国ブランドの中では、吉利汽車（Geely）が10.3%減の201台で最多となり、第5位だった。

2024年のバッテリー式電気自動車（BEV）市場は自動車市場全体のわずか0.1%である

が、前年比 48.3%増の 218 台を記録した。ボルボが前年比 8.7 倍の 87 台で、首位に立った（表 11 参照）。次いで、BMW と江淮汽車（JAC）が 20 台で並んだ。一方、2020 年から 2023 年まで首位だった現代は 17 台で 5 位だった。

ペルー自動車協会（AAP）によると、2024 年 9 月時点の充電スタンドは 52 カ所、充電口は 83 基設置されている。このうち、リマ市内にある充電スタンドが 21 カ所、充電口が 36 基と、いずれも全体の 4 割以上を占めている。今のところ、充電スタンド設置を促す政策の検討などの動きはみられない。

表10：ブランド別ハイブリッド車（ガソリン、電気）新車販売統計

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/ 2023年比
トヨタ	355	642	975	990	2,119	38.0	114.0
スズキ	0	29	90	729	1,199	21.5	64.5
ボルボ	6	142	352	404	431	7.7	6.7
アウディ	2	262	197	325	283	5.1	△ 12.9
吉利汽車（GEELY）	0	0	82	224	201	3.6	△ 10.3
現代	0	0	0	101	194	3.5	92.1
フォード	0	53	46	70	149	2.7	112.9
ホンダ	0	0	0	0	129	2.3	-
レクサス	0	0	15	86	118	2.1	37.2
ランドローバー	0	10	18	44	114	2.0	159.1
スバル	0	0	0	46	104	1.9	126.1
BMW	0	0	0	173	103	1.8	△ 40.5
GWM	0	0	0	0	92	1.6	-
日産	0	0	0	0	82	1.5	-
奇瑞汽車（CHERY）	0	0	0	72	77	1.4	6.9
マツダ	0	0	0	0	66	1.2	-
メルセデス・ベンツ	0	0	0	0	48	0.9	-
起亜	0	32	107	79	23	0.4	△ 70.9
長城汽車（GREAT WALL）	0	0	0	0	17	0.3	-
MINI	0	0	0	15	12	0.2	△ 20.0
ポルシェ	1	0	0	2	7	0.1	250.0
DFSK	0	0	0	0	7	0.1	-
ジャガー	0	1	6	0	6	0.1	-
広州汽車（GAC）	0	0	0	0	2	0.0	-
ハヴァル	0	0	13	37	0	0.0	△ 100.0
合計	364	1,171	1,901	3,397	5,583	100.0	64.4

出所：ペルー自動車協会（AAP）

表11：ブランド別EV新車販売統計

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	2024/2023年比
ボルボ	0	2	6	10	87	39.9	770.0
BMW	0	0	0	17	20	9.2	17.6
江淮汽車 (JAC)	0	0	0	0	20	9.2	-
MINI	0	0	11	21	18	8.3	△ 14.3
現代	9	7	47	29	17	7.8	△ 41.4
アウディ	0	0	28	18	13	6.0	△ 27.8
日産	0	0	0	18	11	5.0	△ 38.9
起亜	0	0	2	17	8	3.7	△ 52.9
メルセデス・ベンツ	0	0	0	0	6	2.8	-
ポルシェ	0	5	4	4	4	1.8	0.0
マクサス	0	0	8	7	3	1.4	△ 57.1
ルノー	0	0	0	0	3	1.4	-
JMC	0	0	4	6	2	0.9	△ 66.7
GWM	0	0	0	0	2	0.9	-
レクサス	0	0	0	0	2	0.9	-
トヨタ	0	0	0	0	1	0.5	-
MG	0	0	0	0	1	0.5	-
ファリゾン	0	0	3	0	0	0.0	-
メーブル	0	0	7	0	0	0.0	-
スカイウエル	0	3	3	0	0	0.0	-
ジョイロング	1	0	0	0	0	0.0	-
合計	10	17	123	147	218	100.0	48.3

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

注：各社の販売代理店が AAP に報告する全部門の販売台数。

チリ（販売）：自動車市場は停滞基調も、xEV 市場は拡大が継続

2025年5月8日 米州課（佐藤 竣平）

チリ全国自動車産業協会（ANAC）の発表によると、2024年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は、前年比3.7%減の30万2,366台だった。

2018年以降の推移を見ると、社会騒乱（[2019年10月29日付ビジネス短信参照](#)）や新型コロナウイルス禍による負の影響が大きかった2020年に次ぐ低い水準であることが分かる（図1参照）。

図1：チリにおける年間新車販売台数の推移



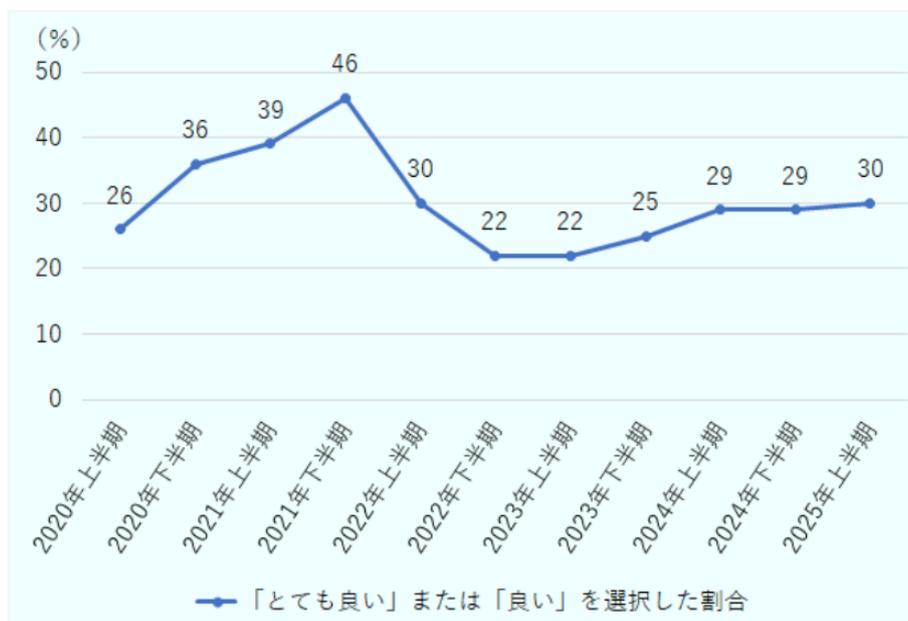
出所：ANAC

2021～2022年には、(1) 新型コロナウイルス禍からの経済の回復、(2) コンテナ不足による国際物流の滞りの解消、(3) 安全な移動手段としての自動車需要（公共交通機関の利用と比較した際にウイルスの感染リスクを低く抑えることができる）などを背景に、新車販売台数は40万台を突破。2022年には過去最高の42万6,777台を記録した。

しかしながら、2023年には国内経済が減速（[2024年3月25日付ビジネス短信参照](#)）。31万3,865台まで減少した。2024年にはそこから回復するどころか、さらに減少した。

2024年、チリの実質GDP成長率は2.6%で、内需についても前年比で1.3%増加した。しかし、デロイトが2025年3月12日に公開した世論調査結果によると、直近5年間でチリの消費者マインドの改善は進んでいないことが分かる（図2参照）。

図2：現在の経済状況を消費者としての目線から
「とても良い」または「良い」と評価する割合



注：チリ国内の18歳以上の男女が対象。2025年上半期の調査は2025年2月12～14日に実施。有効回答数は703件。

出所：Deloitte

<長城汽車の躍進が目立つも、日本メーカーも上位に>

車種別で、前年比で販売台数が増加したのは、チリで以前から人気が高い SUV（前年比 2.6%増）のみ。乗用車（同 7.6%減）、ピックアップ（同 12.7%減）、商用車（同 3.5%減）は、軒並み減少した。

上位 5 社の顔触れは前年と変わらない。計 2 万 3,535 台を売り上げたトヨタが首位を堅守した。一方、前年に 3 位だった現代がシボレー（ゼネラルモーターズ：GM）を抜いて 2 位に浮上。前年 5 位だったスズキが起亜を抜いて 4 位に浮上した（表 1 参照）。

表1：メーカー・車種別新車販売台数（2023～2024年）

（単位：台）（△はマイナス値）

順位	メーカー	2023年		前年比	2024年								
		販売台数	市場シェア		乗用車		SUV		ピックアップ		商用車		
					販売台数	市場シェア	販売台数	市場シェア	販売台数	市場シェア	販売台数	市場シェア	
1	トヨタ	25,947	23,535	7.8%	△9.3%	2,993	4.9%	11,758	8.0%	8,754	14.2%	30	0.1%
2	現代	20,831	20,821	6.9%	△0.05%	8,911	14.5%	9,432	6.4%	1	0.002%	2,477	7.8%
3	シボレー (GM)	21,319	20,225	6.7%	△5.1%	4,764	7.7%	9,292	6.3%	4,780	7.7%	1,389	4.4%
4	スズキ	17,705	19,942	6.6%	12.6%	13,898	22.6%	5,865	4.0%	0	0.0%	179	0.6%
5	起亜	18,334	18,752	6.2%	2.3%	8,623	14.0%	8,368	5.7%	0	0.0%	1,761	5.6%
6	ブジョー	16,818	15,981	5.3%	△5.0%	2,668	4.3%	5,326	3.6%	1,467	2.4%	6,520	20.6%
7	フォード	13,288	15,706	5.2%	18.2%	176	0.3%	6,112	4.1%	8,188	13.3%	1,230	3.9%
8	長城汽車 (GWM)	8,018	14,449	4.8%	80.2%	57	0.1%	7,032	4.8%	7,360	11.9%	0	0.0%
9	MG	11,657	11,660	3.9%	0.03%	3,276	5.3%	8,384	5.7%	0	0.0%	0	0.0%
10	三菱自動車	10,766	11,220	3.7%	4.2%	0	0.0%	3,301	2.2%	7,919	12.8%	0	0.0%
11	長安汽車 (CHANGAN)	9,046	10,040	3.3%	11.0%	953	1.5%	6,602	4.5%	996	1.6%	1,489	4.7%
12	日産	14,736	8,904	2.9%	△39.6%	2,101	3.4%	5,671	3.8%	1,131	1.8%	1	0.003%
13	マクスス	10,543	8,220	2.7%	△22.0%	0	0.0%	515	0.3%	5,605	9.1%	2,100	6.6%
14	マツダ	9,573	8,083	2.7%	△15.6%	1,338	2.2%	5,721	3.9%	1,024	1.7%	0	0.0%
15	奇瑞汽車 (CHERY)	9,660	7,499	2.5%	△22.4%	4	0.01%	7,495	5.1%	0	0.0%	0	0.0%
その他		95,624	87,329	28.9%	△8.7%	11,783	19.1%	46,560	31.6%	14,457	23.4%	14,529	45.8%
総計		313,865	302,366	100.0%	△3.7%	61,545	100.0%	147,434	100.0%	61,682	100.0%	31,705	100.0%

出所：ANAC

8位の長城汽車 (GWM) は、前年まで SUV の売り上げがほとんどなかった。それが 2024 年、同社の「Jolion」が SUV のモデル別販売台数で 2 位を獲得するなどの好調によって、前年比 80.2%増と大きく販売台数を伸ばした。

その他、乗用車、SUV、ピックアップの 3 カテゴリーでは、トヨタ、スズキ、三菱自動車、日産、マツダ、スバルなど、日本メーカーのモデルが上位に食い込んだ (表 2 参照)。

表2：車種・モデル別新車販売台数（上位20モデル、2024年）

乗用車

順位	モデル名	メーカー	販売台数
1	Soluto	起亜	5,176
2	Swift	スズキ	4,980
3	Baleno HB	スズキ	4,765
4	Grand I-10 HB	現代	4,379
5	Sail	シボレー (GM)	3,736
6	Yaris	トヨタ	2,803
7	Accent	現代	2,692
8	Morning	起亜	2,104
9	Versa	日産	1,942
10	Mg3	MG	1,867
11	C3	シトロエン	1,538
12	S-Presso	スズキ	1,516
13	Celysee	シトロエン	1,367
14	208	プジョー	1,289
15	All New Mazda3	マツダ	1,035
16	New Corsa	OPEL	1,013
17	Alsvin	長安汽車 (Changan)	953
18	Grand I-10 Sedan	現代	950
19	Nuevo Alto	スズキ	931
20	Celerio	スズキ	893

SUV

順位	モデル名	メーカー	販売台数
1	Groove	シボレー (GM)	5,419
2	Jolion	長城汽車 (GWM)	4,360
3	MG ZS	MG	4,012
4	Territory	フォード	3,703
5	Creta	現代	3,505
6	Tucson	現代	3,126
7	Sonet	起亜	3,123
8	All New Mazda CX-5	マツダ	2,939
9	Raize	トヨタ	2,871
10	Corolla Cross	トヨタ	2,858
11	Kicks	日産	2,834
12	RAV4	トヨタ	2,819
13	C5	Omoda	2,686
14	Crosstrek	スバル	2,521
15	2008	ブジョー	2,509
16	MG ZX	MG	2,471
17	Jimny	スズキ	2,430
18	Yaris Cross	トヨタ	2,263
19	All New Forester	スバル	2,255
20	3008	ブジョー	2,237

ピックアップ

順位	モデル名	メーカー	販売台数
1	Hilux	トヨタ	8,743
2	L-200	三菱自動車	7,919
3	Poer	長城汽車 (GWM)	6,415
4	New Ranger	フォード	5,656
5	T60	マクスス	5,137
6	Silverado	シボレー (GM)	2,290
7	Grand Musso	サンヨン	1,948
8	Gran Avenue	江鈴汽車 (JMC)	1,933
9	Ram 700	RAM	1,865
10	F-150	フォード	1,596
11	Landtrek	ブジョー	1,467
12	Montana	シボレー (GM)	1,449
13	Vigus	江鈴汽車 (JMC)	1,171
14	Foton G7	福田汽車 (Foton)	1,163
15	New Navara	日産	1,131
16	T8	江淮汽車 (JAC)	1,042
17	Colorado	シボレー (GM)	1,041
18	New Bt-50	マツダ	1,024
19	Hunter	長安汽車 (Changan)	996
20	Maverick	フォード	936

商用車

順位	モデル名	メーカー	販売台数
1	Partner	ブジョー	4,998
2	Berlingo	シトロエン	2,564
3	Porter	現代	1,812
4	Frontier	起亜	1,757
5	N400 Max	シボレー (GM)	1,389
6	Transit Van	フォード	1,223
7	Sprinter	メルセデス・ベンツ	1,169
8	Tm5	福田汽車 (Foton)	1,131
9	Tm3	福田汽車 (Foton)	1,057
10	Combo L1	OPEL	1,013
11	Midi	福田汽車 (Foton)	952
12	Expert	ブジョー	774
13	Sunray	江淮汽車 (JAC)	757
14	Boxer	ブジョー	748
15	Deliver 9	マクサス	731
16	Staria	現代	648
17	C35	マクサス	596
18	Express	ルノー	583
19	G10	マクサス	546
20	Q22	KARRY	425

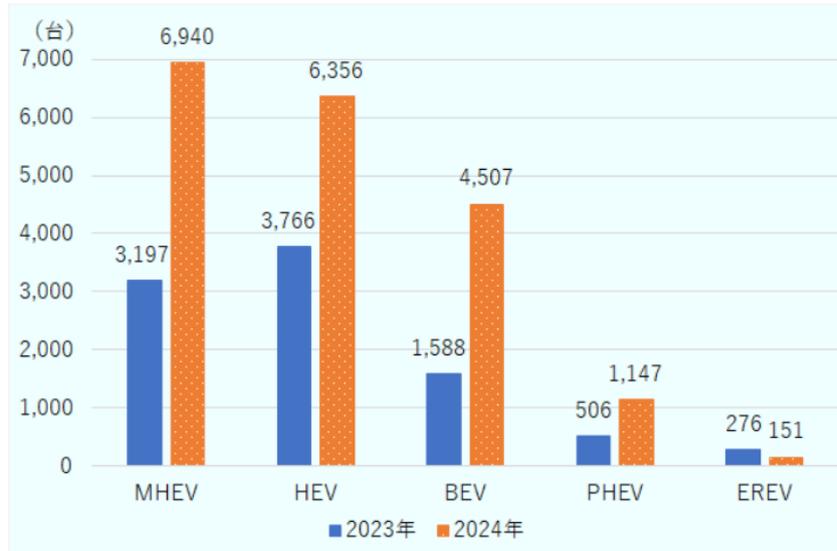
出所：ANAC

<安定して拡大を続ける xEV 市場>

新車販売台数全体としては前年比減となったものの、バッテリー式電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド (PHEV)、レンジエクステンダー (EREV、注1)、ハイブリッド (HEV)、マイルドハイブリッド (MHEV) を合計した xEV 市場は拡大した (図3参照)。

新車販売台数に占めるこれら xEV の販売台数の割合は、2023 年に 3.0%だったものが 2024 年には 6.3%になった。その分母となる新車の販売総数が減少した影響もあるが、車種別の内訳を見ると、EREV 以外の販売台数が前年比で大きく増加していることが分かる。

図3：タイプ別xEV販売台数（2023～2024年）



出所：ANAC

xEVの中で最も販売台数が多かったMHEVのカテゴリーでは、スズキの「Fronx」、
「Grand Vitara」、「Swift」の3モデルがモデル別販売台数トップ10に名を連ねた。同様にHEVでは、トヨタの「Corolla Cross」、「RAV4」、「Yaris Cross」、「Corolla」の4モデルがトップ10入りした。なおEREVは、2024年は日産だけが販売したカテゴリーだった（表3参照）。

表3：メーカー・タイプ別新車販売台数（外部からの充電非対応のxEV、2024年）

順位	メーカー	HEV・MHEV・EREV 販売台数	タイプ別内訳					
			HEV	市場 シェア	MHEV	市場 シェア	EREV	市場 シェア
1	トヨタ	4,270	4,270	67.2%	0	0.0%	0	0.0%
2	スズキ	4,157	0	0.0%	4,157	59.9%	0	0.0%
3	プジョー	991	0	0.0%	991	14.3%	0	0.0%
4	長城汽車 (GWM)	913	913	14.4%	0	0.0%	0	0.0%
5	ボルボ	499	0	0.0%	499	7.2%	0	0.0%
6	フォード	423	423	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
7	現代	361	361	5.7%	0	0.0%	0	0.0%
8	BMW	319	7	0.1%	312	4.5%	0	0.0%
9	レクサス	282	282	4.4%	0	0.0%	0	0.0%
10	ランドローバー	258	0	0.0%	258	3.7%	0	0.0%
11	吉利汽車 (Geely)	196	0	0.0%	196	2.8%	0	0.0%
12	マツダ	169	0	0.0%	169	2.4%	0	0.0%
13	日産	151	0	0.0%	0	0.0%	151	100.0%
14	RAM	150	0	0.0%	150	2.2%	0	0.0%
15	マクスス	91	0	0.0%	91	1.3%	0	0.0%
	その他	217	100	1.6%	117	1.7%	0	0.0%
	総計	13,447	6,356	100.0%	6,940	100.0%	151	100.0%

出所：ANAC

<BYD とテスラの台頭>

2024 年に BEV および PHEV 市場では、中国の比亞迪（BYD）と米国のテスラのシェア拡大という大きな変化が生じた。

2023 年の BYD の新車販売台数は、BEV が 173 台、PHEV が 91 台だった。2024 年には BEV が 723 台、PHEV が 435 台まで増加し、BYD はこれら 2 車種の合計販売台数が 1,000 台を超えた唯一のメーカーとなった。

テスラは、2024 年 1 月に南米初のショールームをチリに開設した（[2024 年 2 月 6 日付ビジネス短信参照](#)）。上半期の好調（[2024 年 7 月 16 日付ビジネス短信参照](#)）を、年間を通じて維持したことで、2024 年 BEV 販売のトップメーカーになった（表 4 参照）。

モデル別販売台数は、BEV ではテスラの「MODEL 3」が、PHEV では BYD の「SONG PLUS DM-1」がそれぞれトップだった。

表 4：メーカー・タイプ別新車販売台数（外部からの充電対応のxEV、2024年）

順位	メーカー	BEV・PHEV 販売台数	タイプ別内訳			
			BEV	市場 シェア	PHEV	市場 シェア
1	BYD	1,158	723	16.0%	435	37.9%
2	テスラ	948	948	21.0%	0	0.0%
3	ボルボ	911	669	14.8%	242	21.1%
4	東風汽車（Dong Feng）	365	365	8.1%	0	0.0%
5	ルノー	285	285	6.3%	0	0.0%
6	マクサス	171	171	3.8%	0	0.0%
7	哪吒汽車（Neta）	154	154	3.4%	0	0.0%
8	BMW	138	58	1.3%	80	7.0%
9	東風小康汽車（DFSK）	131	28	0.6%	103	9.0%
10	フィアット	131	131	2.9%	0	0.0%
11	江淮汽車（JAC）	105	105	2.3%	0	0.0%
12	起亜	104	104	2.3%	0	0.0%
13	シボレー（GM）	94	94	2.1%	0	0.0%
14	奇瑞汽車（Chery）	81	4	0.1%	77	6.7%
15	MG	71	71	1.6%	0	0.0%
	その他	807	597	13.2%	210	18.3%
	総計	5,654	4,507	100.0%	1,147	100.0%

出所：ANAC

BEV、PHEV、EREV の普及にあたってインフラになる充電設備についても、年々増加傾向にある。ANAC のレポートの中で引用されている電気・燃料監督庁（SEC）の公開情報によると、チリにおける EV 用の充電設備（注 2）の新設は、2022 年に 413 カ所、2023 年に 868 カ所、2024 年に 1,240 カ所。年々その数が増加している。国内の既存充電設備数は 3,000 カ所を超えた。そのおよそ 35%が公的な設備、残りの 6 割強が私的な設備に分類されている（注 3）。

＜今後 10 年間で、自動車市場のゼロエミッション化は実現されるか＞

これまで見てきたように、2024 年のチリの新車販売市場は、全体としては前年比で縮小した。しかし、環境への負荷が少ない xEV 市場は着実に成長した。チリは、以前から環境フレンドリーな政策を進めてきた国だ。2021 年以降、効率的なエネルギーの利用や、ゼロエミッション車の普及に向け、国の方針の策定や関連する法の施行を進めてきた（注 4）。ANAC は、近年のチリの xEV 市場拡大の主因として、こういった政府による方向づけと法整備による取り組みの成果を強調している。

2025 年 3 月時点で、チリ中央銀行は 2025 年の実質 GDP 成長率を前年とほぼ同水準の 1.5～2.5%と予測している（[2025 年 3 月 25 日付ビジネス短信参照](#)）。ANAC は、2025 年の新車販売台数を 31 万台程度と予測しており、短期的には自動車市場全体では停滞基調が続くそうだが、その中で拡大する xEV 市場には期待がかかる。チリが掲げる政府目標は日本や欧州並みに野心的で、「2035 年までに、小型車と中型車の新車販売を 100%ゼロエミッション車にする」というものだ。この目標を達成するためには、残された 10 年で急ピッチの対応が求められる。

注 1：発電機として小さなエンジンが搭載され、航続距離を伸ばす仕組みが施された EV。

ANAC のレポートでは外部からの充電非対応の xEV に分類されているが、同充電が可能なモデルも存在する。

注 2：大型車（バスなど）用の設備は含まない。

注 3：(1)公的と(2)私的の別は設置主体ではなく、利用者を限定する場合には(2)、そうでない場合には(1)に分類される。

注 4：「[エネルギー効率化計画とその関連法（スペイン語）](#)」や「[エレクトロモビリティ国家戦略（スペイン語）](#)」を指す。

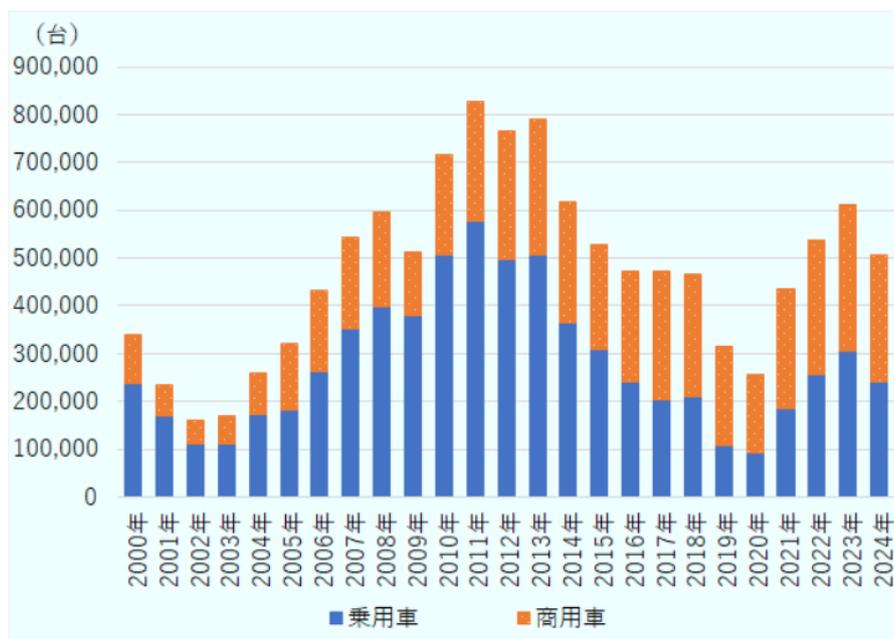
アルゼンチン（生産・販売）：自動車生産、輸出、販売は年前半が不調も、後半に回復

2024年の自動車生産・販売動向

2025年6月19日 ブエノスアイレス事務所（西澤 裕介）

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、2024年の大型トラック・バスを除く自動車の生産台数は50万6,571台で、前年比17.1%減と大幅に減少した（図1）。この減少は、2023年12月に実施された通貨ペソの大幅切り下げと、それに起因する景気後退が主な原因とみられる。2024年は上半期に景気が大きく後退したが、第3四半期（7～9月）には景気が底打ちし、自動車の生産台数は年末には前年並みの水準に回復している。

図1：自動車生産台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造事業者協会（ADEFA）

<自動車生産台数は前年比大幅減も、年後半に回復、完成車メーカーは積極投資>

国内製造業の生産拡大の足かせとなっていた外貨不足に起因する輸入規制は、2023年12月に発足したミレイ政権下で着実に緩和している。政権発足以降、輸入代金の支払い条件が段階的に緩和されており、2023年12月13日以降に輸入通関した財に係る輸入代金は2025年5月時点で通関後に即時支払いが可能になった（[2025年4月15日付ビジネス短信参照](#)）。その他、一部資本財や中小零細企業向けの緩和が行われる一方で、2023年12月12日以前に輸入通関して未払いとなっている滞留輸入債務については、支払いが引き続き凍結されている。同債務の支払い方法は、中央銀行が発行するドル建て債券「自由アルゼンチン再建債（BOPREAL）」の購入などに限られており、自動車産業を含むあらゆる輸入者を悩ませている。

ミレイ政権が進める経済安定化計画により、2024年から2025年にかけてマクロ経済は安定感を増したが、ショック療法と緊縮財政によって国民の生活は苦しいままで、同政権への支持率は徐々に低下している。2025年は10月に国会議員中間選挙、その前には全国で地方選挙が行われる予定で、政治の先行きは依然として不透明だ。しかし、そのような政治・経済情勢下でも、各完成車メーカーは積極的な投資を発表している（表1）。

表1：完成車メーカーによるアルゼンチンにおける投資関連の発表内容

企業名	発表時期	発表内容
トヨタ・アルゼンチン	2024年2月16日	商用車のハイエースの国内生産開始を発表。 車種は、ハイエースL2H2、ハイエースコンピューターの2種類で、投資額は5,000万ドル。
メルセデス・ベンツ・トラック・バス・アルゼンチン	2024年3月20日	トラックのアクセロ、アテゴ、バスシャーシを生産する新工場をブエノスアイレス州サラテに建設すると発表。 2026年第1四半期（1～3月）の生産開始を予定。
ステランティス・アルゼンチン	2024年9月5日	新車種、新部品、エンジンの開発を目的に、コルドバ州の工場に3億8,500万ドルを投資すると発表。 現在、コルドバ州の工場では小型車のクロノス、もう1つのブエノスアイレス州の工場では、ブジョー-208、ブジョー・パートナー、シトロエン・ベルランゴを生産している。
ルノー・アルゼンチン	2024年9月17日	新型の0.5トンピックアップトラックの生産に向けて3億5,000万ドルを投資すると発表。 ルノーグループのプラットフォーム「ルノー・グループ・モジュラー・プラットフォーム」をベースにしたアルゼンチン初の量産モデルになるとしている。当初はアルゼンチンでのみ生産し、輸出向けモデルとして展開する。
フォード・アルゼンチン	2024年11月14日	同社が国内生産するピックアップトラック、レンジャーの新型の生産を行うために6億6,000万ドルを投資したと発表。
フォルクスワーゲン	2024年4月3日	2025年から2029年にかけて5億8,000万ドルを投資し、 現在生産しているピックアップトラック、アマロックの後継モデルとなる次世代の中型ピックアップトラックの生産を2027年に開始すると発表。
出所：各社発表と報道などから作成		

一方、日産は2025年3月28日、2026年1月以降はアルゼンチンでのフロンティアの生産を止め、メキシコのCIVAC工場に一本化すると発表した。

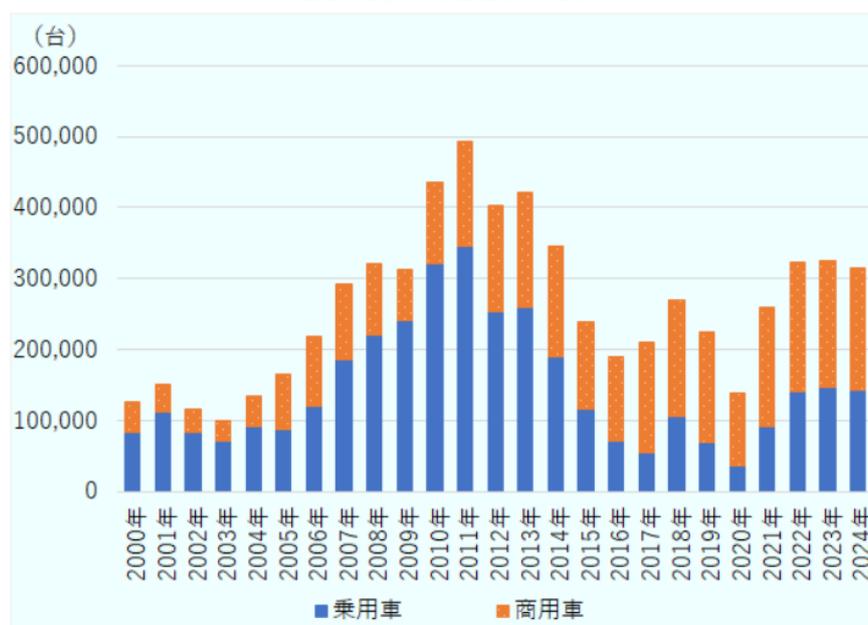
2024年7月に導入した大型投資奨励制度（RIGI）は、ミレイ政権が直接投資を拡大するための切り札の1つの投資優遇措置で、2億ドル以上の大型投資を伴うプロジェクトを対象に、税制、関税、外国為替に関する優遇措置を投資家に付与するものだ。自動車産業については、「新しいモータリゼーション技術によるモビリティ」が同制度の対象となっている（[2024年8月27日付ビジネス短信参照](#)）。環境対応車に関連する投資が優遇の対象になるとみられるが、2025年5月現在、完成車メーカーによる環境配慮車の国内生産計画は発表されていない。

<輸出競争力向上策を相次ぎ導入、2024年後半に輸出は急回復>

ADEFAによると、2024年の大型トラック・バスを除く輸出台数は、前年比3.4%減の31万4,735台で、前年比で微減だった（図2）。輸出台数の約7割はブラジル向けで、その他の主な輸出先は中米諸国、チリ、ペルー、コロンビアと、中南米域内への輸出が中心となっ

ている（表 2）。増減寄与度を見ると、ブラジル向けが輸出台数全体を押し上げた一方で、チリ、ペルー、コロンビア向けの輸出台数の減少が輸出台数全体を押し下げた。2024 年の輸出台数は年計では前年を下回ったが、生産と同様に、第 4 四半期（10～12 月）は回復し、前年同期を上回って推移した。

図2：自動車輸出台数の推移



出所：図1と同じ

表2：自動車輸出台数の推移

（単位：台、％）（△はマイナス値）

地域・国名	2023年		2024年		
	台数	台数	構成比	伸び率	増減寄与度
ブラジル	207,744	225,231	71.6	8.4	5.4
中米	34,690	35,487	11.3	2.3	0.2
ペルー	19,526	12,655	4.0	△ 35.2	△ 2.1
チリ	22,299	12,601	4.0	△ 43.5	△ 3.0
コロンビア	18,817	11,654	3.7	△ 38.1	△ 2.2
パラグアイ	4,305	4,656	1.5	8.2	0.1
ウルグアイ	4,783	3,498	1.1	△ 26.9	△ 0.4
ベネズエラ	1,231	2,742	0.9	122.7	0.5
メキシコ	5,753	2,235	0.7	△ 61.2	△ 1.1
アフリカ	1,718	1,127	0.4	△ 34.4	△ 0.2
エクアドル	3,169	1,044	0.3	△ 67.1	△ 0.7
その他米州	1,815	1,000	0.3	△ 44.9	△ 0.3
欧州	2	805	0.3	40,150.0	0.2
アジア	15	0	0.0	△ 100.0	△ 0.0
オセアニア	27	0	0.0	△ 100.0	△ 0.0
合計	325,894	314,735	100.0	△ 3.4	△ 3.4

出所：図1と同じ

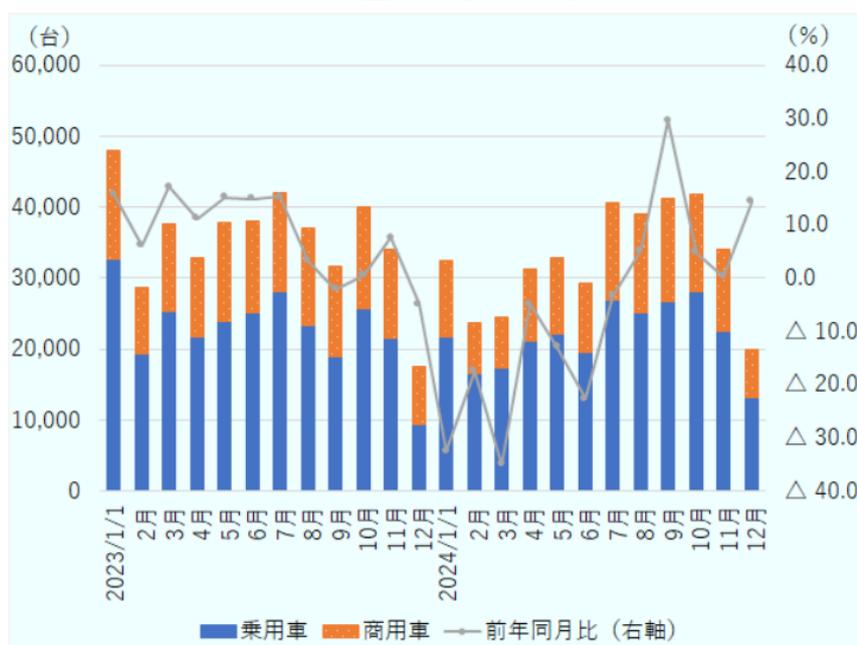
ミレイ政権は自動車産業の輸出競争力の強化につながる政策を相次いで導入した。2024 年 6 月 10 日に公布した経済省工業・商業庁決議 114/2024 号は、ブラジルと 2022 年 9 月 22 日に締結した「車両認証の相互承認に関する協定」を国内法体系に組み込み、車両安全

基準に適合することを証明するモデル構成ライセンス試験（LCM）の両国の相互承認を実現した。2024年7月19日公布の政令641/2024号は、メルコスール域外向け輸出について、2020年比で輸出額を増加させた分は輸出税を免除する措置を継続させた。2024年9月2日公布の政令779/2024号では、輸出を目的とした加工用原材料の輸入に際して、輸入に係る諸税を免除する在庫補充制度（通称：レポストック Repostock）の手続きを簡素化・デジタル化した。

<新車登録台数は前年比割れも、2024年後半に急伸>

アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2024年の大型トラック・バスを除く新車登録（販売）台数（速報値）は、前年比8.1%減の39万467台だった（図3）。年前半は景気後退と経済の先行き不透明感によって買い控えが見られたが、年後半は景気が回復局面に入り、急増した。

図3：新車登録（販売）台数の推移



出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

登録台数は、ブランド別では8万4,756台のトヨタ、モデル別では2万9,681台のプジョー・208が最も多かった（表3）。トヨタ・アルゼンチンによると、トヨタ・ハイラックスの登録台数は全体で2位だったが、ピックアップトラックのセグメントでは首位。小型車ヤリスも登録台数は前年比で約9割増加、スポーツ用多目的車（SUV）のカローラクロスも同部門で首位になるなど、好調だった。

表3：ブランド別登録台数（上位10ブランド+日本ブランド）

（単位：台）

順位	ブランド	2022年	2023年	2024年
1	トヨタ	85,380	93,591	84,756
2	フォルクスワーゲン	47,718	56,608	64,449
3	フィアット	55,680	55,553	47,320
4	ルノー	44,689	51,769	35,594
5	プジョー	35,659	41,891	37,102
6	フォード	27,729	37,547	35,611
7	シボレー	29,198	30,618	23,592
8	日産	15,237	19,482	12,817
9	シトロエン	13,837	12,251	14,299
10	ジープ	9,940	8,965	12,925
13	ホンダ	1,120	1,067	2,368
24	スバル	122	101	304
30	三菱	94	110	86
31	レクサス	159	298	121
33	スズキ	n.a.	32	59

出所：図3に同じ

2023年12月のミレイ政権発足後、輸入代金の支払い条件が段階的に緩和された結果、完成車の輸入が増加し、2024年は新車登録台数に占める輸入車の割合が大幅に増加した。ACARAによると、2024年の輸入車の割合は2023年の34%に対して、11ポイント増の45%となった。

政府は2025年1月31日に政令50/2025号を公布し、自動車、オートバイ、レジャーボートなどに課税している内国税〔Impuestos Internos：奢侈（しゃし）税〕の税率を2027年6月30日まで一時的に引き下げた。これにより、政府は国内の自動車販売価格が15～20%下がると試算しており、自動車の国内需要の拡大を後押しするとみられる。

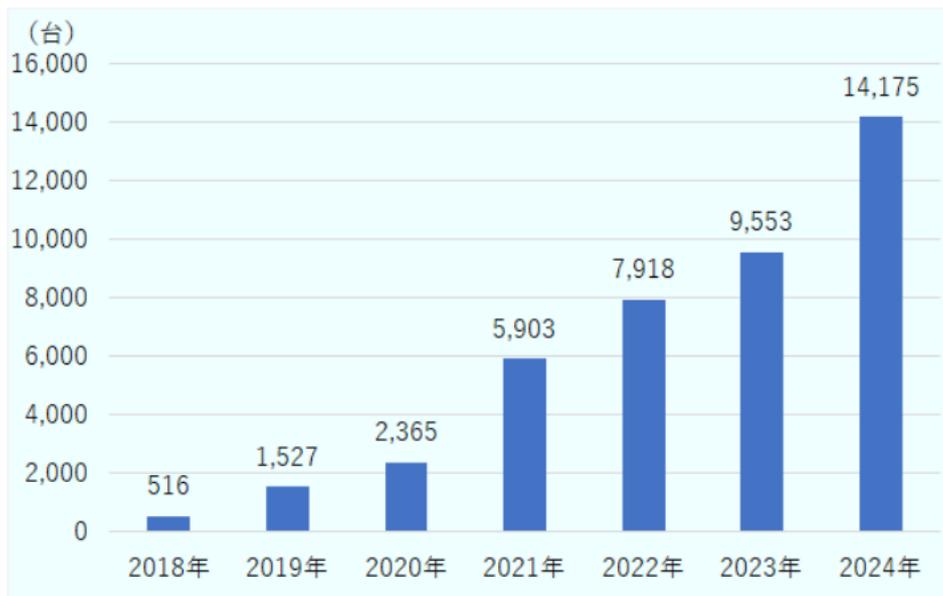
<2024年の自動車生産、輸出、新車登録台数の全てでトヨタが首位>

2024年は自動車生産、輸出、新車登録台数の全てで、トヨタが首位を獲得した。これらの分野でトヨタが首位を独占するのは4年連続になる。2025年1月6日のトヨタ・アルゼンチンの発表によると、同社は国内生産台数の35.3%、輸出台数の43.8%、新車登録台数の21.7%を占めた。2024年の生産台数は17万330台で、そのうち約80%をラテンアメリカ22カ国に輸出した。

<環境配慮車市場ではトヨタが圧倒的存在感も、2025年には中国車が勢力拡大か>

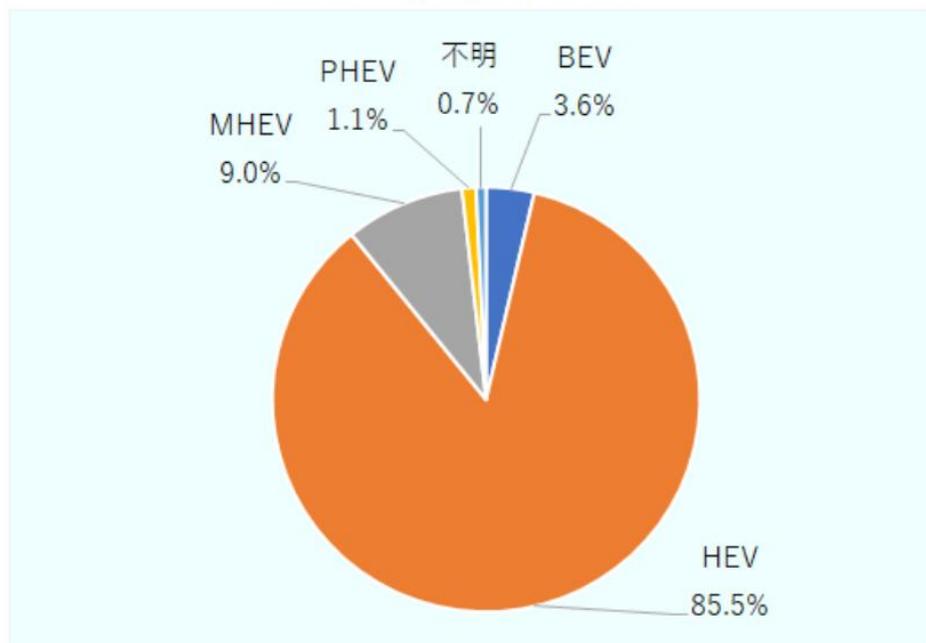
ACARAによると、2024年のアルゼンチンの環境配慮車の新車登録台数は前年比48.4%増の1万4,175台と、全体の3.6%を占めた（図4）。2019年の0.3%に比べて、シェアは約10倍に拡大した。技術別に見ると、85.5%をハイブリッド車（HEV）が占め、次いでマイルドハイブリッド車（MHEV）が9.0%、バッテリー式電気自動車（BEV）が3.6%、プラグインハイブリッド車（PHEV）が1.1%となっている（図5）。

図4：環境配慮車の新車登録（販売）台数の推移



出所：図3に同じ

図5：技術別新車登録シェア



出所：図3に同じ

モデル別では、トヨタのカローラクロスとカローラの2つのハイブリッドモデルだけで、2024年の環境配慮車の新車登録台数全体の約8割を占めた。トヨタ車が圧倒的シェアを有する背景には、アルゼンチンの完成車市場の高い関税障壁があるとみられる。メルコスール域外原産の完成車には35%の関税が課されるが、ブラジルで生産されているトヨタ車は無税で輸入することができる。そのため、他の中南米諸国で勢いのある中国メーカーの環境配慮車は、統計上は北京汽車（BAIC）のBEV15台が新車登録されたただけだ。

しかし、2025年は環境配慮車市場で中国車が存在感を強める可能性が高い。アルゼンチン政府は2025年1月31日、政令49/2025号を公布し、一定の条件を満たした環境配慮車の輸入関税を引き下げ、今後5年間は年間5万台の無関税輸入枠を設定した。過去2つの政権下でも、環境配慮車への無関税・低関税輸入枠は設定されたが、これほど大規模ではなかった。

無関税輸入枠の対象となるのは、メルコスール対外共通関税分類番号(NCM)8703.40.00、8703.50.00、8703.60.00、8703.70.00、8703.80.00に該当する完成車(CBU)、セミノックダウン(SKD)、コンプリートノックダウン(CKD)で、メルコスール域外原産のもの。従来の内燃機関に代わる動力技術を使用した自動車(具体的にはHEV、EV、燃料電池車)で、FOB価格が1万6,000ドルを超えないことも条件となっている。ただし、バッテリー重量を含まない空車重量が400キロ以下、最大出力が15キロボルト以下、航続距離は80キロ以下のいずれかに該当する人員輸送用のEVは、今回の措置の対象外となっている。

政令49/2025号の施行規則では、5万台の無関税輸入枠のうち、2万5,000台は国内で完成車を生産する自動車メーカーに、残りの2万5,000台はそれ以外の法人、個人に割り当てられるとされていた。経済省が2025年4月16日に発表した割り当て結果(表4)によると、国内で生産する完成車メーカー6社に1万1,563台、それ以外の法人14社に2万1,464台が割り当てられ、残りの1万6,973台の割り当ては今後決定される。割当枠を技術別に見ると、HEVが1万9,675台、PHEVが9,670台、BEVが3,682台となっている。総じて、中国メーカーまたは中国ブランドを取り扱う事業者への割り当てが目立っている。中国の大手BYDも1,300台の無関税輸入枠を獲得したが、現地報道によると、BYDは2025年5月21日にアルゼンチンでの環境配慮車の販売開始を正式に発表しており、販売開始は2025年第4四半期(10~12月)を予定している([2025年4月22日付ビジネス短信参照](#))。

表4：環境配慮車の無関税輸入枠の割り当て状況（2025年5月時点）

(1)完成車メーカーへの割り当て

申請者	ブランド	車名	技術	台数
ポルト	ENOREVE (天際汽車)	ME5	PHEV	5,006
ゼネラルモーターズ・デ・アル ヘンティーナ	シボレー	不明	PHEV	1,250
		Spark EUV	BEV	500
FCAアルヘンティーナ	フィアット	Fiat600 Mild-Hybrid	HEV	2,000
	リーブモーター (零跑汽車)	C10	PHEV	160
フォード・アルヘンティーナ	フォード	Territory Hybrid	HEV	2,500
ラリトル (RALITOR)	SHINERAY (鑫源集団)	SWM	PHEV	50
		SWM	BEV	20
ルノー・アルヘンティーナ	ルノー	Kwid E-Tech	BEV	77
合計				11,563
うち、中国ブランド (合計の45.3%)				5,236

(2)完成車メーカー以外の法人への割り当て

申請者	ブランド	車名	技術	台数
スステナブレス・デル・スール (SUSTENTABLES DEL SUR)	GEELY (吉利汽車)	EX30	BEV	500
グレート・カーズ (GREAT CARS)	GREAT WALL (長城汽車)	ORA 03 400	BEV	50
	HAVAL (長城汽車)	Jolion Pro y H6	HEV	2,950
マグナ・オートモーティブ (MAGMA AUTOMOTIVE)	DONGFENG (東風汽車)	Aeolus Mage	HEV	500
チャン・ワン (CHAN-ONE)	CHANGAN (長安汽車)	CS55 Plus	PHEV	500
	JMEV (江西江鈴集團新能源汽車)	EV3	BEV	500
アバンテック (AVANTEK)	GAC (広州汽車)	EMKOO Hybrid	HEV	220
		AION ES	BEV	3
ZTYモーターズ (ZTY MOTORS)	CHERY (奇瑞汽車)	Tiggo7、Tiggo4	HEV	2,050
		EQ1	BEV	25
ミナレリ (MINARELLI)	DFSK (東風小康汽車)	E5	PHEV	75
アストラック (ASTRAK)	JAC (江淮汽車)	JS6	PHEV	40
		E30X	BEV	260
ヒョンデ・モーター・アルヘン ティーナ	ヒョンデ	Bayon Mild-Hybrid	HEV	600
エモーションズ (EMOTIONS)	LYNK&CO (吉利汽車)	LYNK&CO 06	PHEV	1,987
		LYNK&CO 02	BEV	500
BYD (BYD AUTO INDUSTRY)	BYD (比亞迪汽車)	BYD King、BYD Song	PHEV	602
		BYD Dolphin、BYD Yuan	BEV	698
アダチ・モーターズ (ADACHI MOTORS)	BAIC (北京汽車)	BJ30	HEV	5,720
		EU5 Plus	BEV	360
セントロ・ミラノ (CENTRO MILANO)	アルファロメオ	Junior	HEV	300
MGMカンパニー (MGM COMPANY)	MG	MG3、MG ZS SUV	HEV	2,835
		MG4、MG ZS	BEV	189
合計				21,464
うち、中国ブランド (合計の81.7%)				17,540

出所：官報、infobaeからジェトロ作成

ブラジル（生産・販売）：電動車輸入増加への懸念と新自動車政策の段階的な実施

2024年のブラジル自動車産業の動向

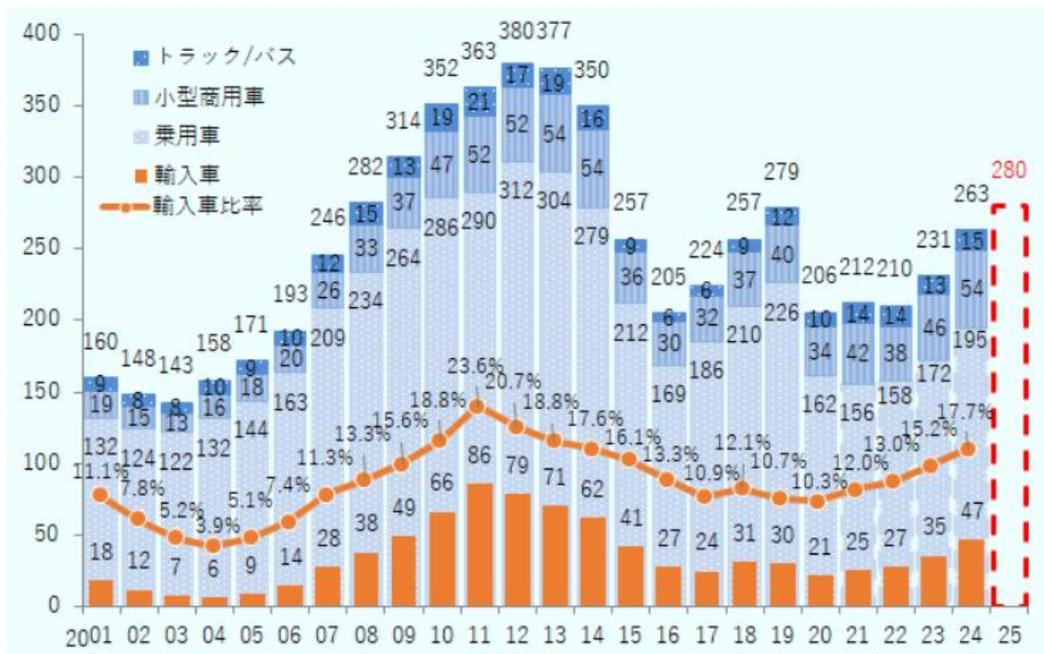
2025年6月10日 サンパウロ事務所（エルナニ・オダ、中山 貴弘）

ブラジルの自動車産業は、中資系メーカーの台頭と連邦政府の新自動車政策「MOVER」の実施により、大きな変化の渦中にある。本稿では、ブラジルの全国自動車製造業者協会（Anfavea）およびブラジル電気自動車協会（ABVE）の統計に基づき、2024年のブラジルの自動車市場動向について報告する。

<自動車業界の顕著な成長>

Anfavea が2025年4月に発表した年次報告によると、2024年の自動車（乗用車、小型商用車、バス、トラックの合計）生産台数は、前年比9.7%増の254万9,595台だった。国内販売台数（新車登録ベース）は14.1%増の263万4,904台、輸出台数は1.3%減の39万8,484台であった。Anfavea は、2025年の生産台数を275万台（前年比7.8%増）、国内販売台数を280万台（6.3%増）、輸出台数を42万8,000台（7.4%増）と予測している（図1、図2参照）。

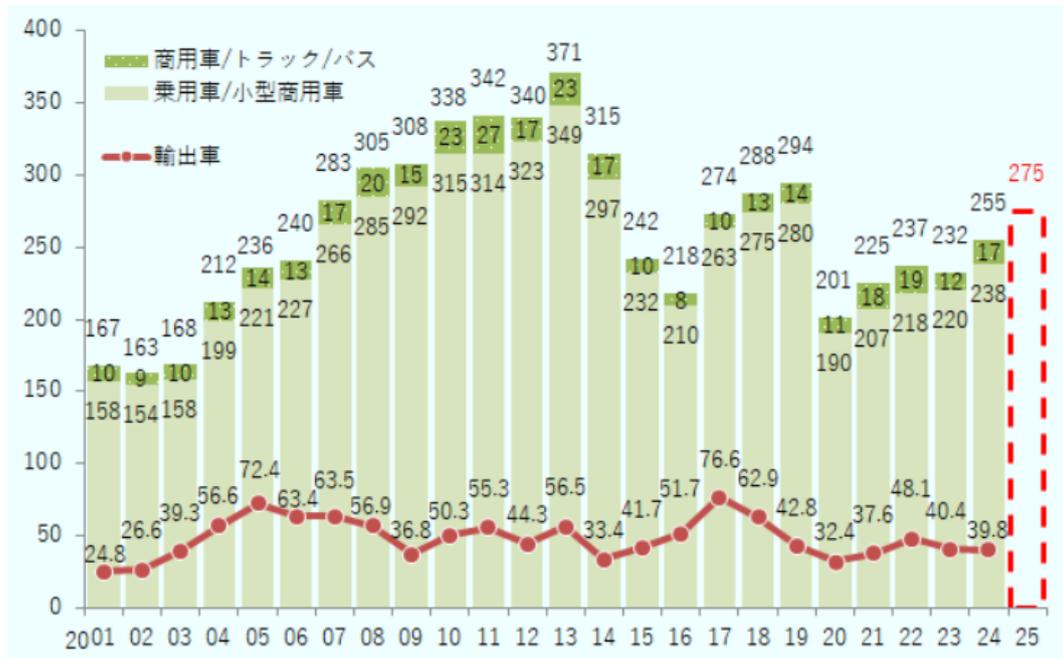
図1：ブラジルの自動車国内販売台数（新車登録ベース）推移（単位：万台）



注：小型商用車は、総重量3.5トン以下の小中型車。ピックアップトラックやバン、救急車などの特殊車両などが該当する。一方で、スポーツ用多目的車（SUV）などは乗用車に分類される。

出所：Anfaveaからジェトロ作成

図2：ブラジル自動車生産・輸出台数の推移（単位：万台）



注：小型商用車は、総重量3.5トン以下の小中型車。ピックアップトラックやバン、救急車などの特殊車両などが該当する。一方で、スポーツ用多目的車（SUV）などは乗用車に分類される。

出所：Anfaveaからジェトロ作成

世界自動車工業会（OICA）の統計によれば、ブラジルは生産台数ベースで2024年にスペインを抜き、世界第8位の自動車生産国となった。同年の販売増加率14.1%は、世界の自動車生産国の平均増加率（2.7%）を大きく上回る。Anfaveaのマルシオ・レイテ会長（当時）は2025年1月14日の記者会見で、「この成長の大きな要因として、金融機関による融資の提供が挙げられる。2024年には自動車ローンの提供が36%増加し、総額は2,000億レアル（約5兆円、1レアル=約25円）以上に達した」と説明した。

ブラジルの全国自動車販売業者連盟（Fenabrave）によると、2024年の中古乗用車・中古小型商用車の国内販売台数は前年比9.4%増加の1,167万5,936台に達し、現行の統計方法を開始した2004年以降で過去最高を記録した。なお、Anfaveaによると、2024年の新車の乗用車・小型商用車の国内販売台数は248万7,536台だった。両方の統計を合わせると、新車と中古車の販売台数合計は1,416万3,472台となり、過去最高を記録した。

< 電動車市場における中資系メーカーの台頭 >

パワートレイン別の新車登録台数をみると、ガソリンとサトウキビ由来のエタノールを混合する燃料で走行するフレックス燃料車が196万7,275台（シェア74.7%）で大宗を占め、次いでディーゼル車38万6,651台（同14.7%）、ガソリン車10万2,484台（同3.9%）と続く。内燃機関を有する車両が国内販売の約93%を占める。一方、電動車〔バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HEV）の合計〕は17万8,183台（同6.8%）だった（表参照）。

表：ブラジルのパワートレイン別2024年新車登録台数（乗用車、商用車）（単位：台）

燃料の種類	ガソリン	エタノール	フレックス燃料	電気	ガス	ディーゼル	合計
台数	102,484	20	1,967,275	178,183	291	386,651	2,634,904
シェア	3.89%	0.001%	74.66%	6.76%	0.011%	14.67%	100%

出所：ANFAVEA 2025年ブラジル自動車産業年次報告からジェトロ作成

ABVE の統計によると、近年、電動車の国内販売台数が急増している。2024 年の販売台数は過去最多を更新し、2023 年と比べて約 90%増加した。そのうち、BEV と PHEV の増加幅が特に大きく、BEV は前年比 3.2 倍、PHEV は 1.9 倍に増加した（図 3 参照）。

図3：パワートレイン別の電動車販売台数の推移



出所：ABVEからジェトロ作成

電動車市場において、中資系メーカーは BEV で 85.1%、PHEV で 80%と圧倒的なシェアを握る。ブラジルで販売されている BEV および PHEV は、小型トラックなどを除き、全て輸入車である。このため、国内に生産拠点のある自動車メーカーを傘下企業に持つ Anfaavea は、中資系メーカーの台頭に繰り返し懸念を表明してきた。2024 年 9 月には、ブラジル貿易審議会（CAMEX、注 1）に対し、電動車の輸入関税減免措置の即時廃止を正式に要求した。CAMEX は現在、この要求について審議中である（[2024 年 12 月 13 日付地域・分析レポート参照](#)）。

Anfaavea のイゴール・カルベ会長は、現地紙エスタード（2025 年 4 月 30 日付）のインタビューで、「中資企業による不当廉売の可能性についても調査中」と述べた。

一方、中国大手 BYD は 2025 年 2 月 23 日に CAMEX に対し、BEV および PHEV のノックダウン用 (CKD) およびセミノックダウン (SKD) 用の輸入部品に対する関税を、2028

年までにそれぞれ 5%と 10%へ引き下げよう要請した（注 2）。CAMEX はこの要請も審議中だが、Anfavea は、SKD および CKD 生産の国内産業への貢献は限定的だとして、反対を表明している。カルベ会長は「これは屈辱だ。ブラジルに対して失礼だ。数十年間ブラジルでの現地生産のために投資し続けた我々に対しても労働者に対しても屈辱だ」と、同インタビューで強い不快感を示している。

CAMEX がいずれの要請に対して先に結論を出すかは不透明だが、Anfavea と中資系メーカー間の緊張は、引き続き注視すべき重要な点である。

<新自動車政策「MOVER」の進展>

2023 年 12 月 30 日付大統領暫定措置令 1205 号および 2024 年 6 月 27 日付法律第 14902 号を通じ、新自動車政策（Mobilidade Verde e Inovação：通称「MOVER」）が導入された。これは、車両の脱炭素化や、技術開発、国際競争力強化、自動車および部品のイノベーション支援を柱とし、ブラジル自動車産業の持続可能な成長を目指すプログラムである。MOVER の発表を受け、ホンダ、三菱自動車、ステランティス、トヨタ、現代自動車、フォルクスワーゲン（VW）、ゼネラルモーターズ（GM）、ルノー（Renault）、日産などの主要メーカーが相次いでブラジル国内への投資計画を発表した。投資総額は 1,300 億レアルを超える。各社の投資発表をみると、フレックスハイブリッドエンジン車（注 3）や電動車の生産など、脱炭素化に向けた車両の開発や生産が中心となっている（[2024 年 9 月 2 日付地域・分析レポート参照](#)）。

連邦政府は、本プログラムの具体的な内容を段階的に発表している。例えば、MOVER では国内で研究開発（R&D）投資を行う企業へのタックスクレジット付与措置があり、その優遇措置を受けるための要件は 2024 年 3 月に発表された（[2024 年 4 月 16 日付ビジネス短信参照](#)）。クレジット付与上限額は、2024 年は 35 億レアル、2025 年は 38 億レアル、2026 年は 36 億レアル、2027 年は 40 億レアル、2028 年は 41 億レアルと設定されている。自動車業界情報サイト「オートデータ」（2024 年 10 月 22 日付）によると、当該インセンティブへの関心は高く、2024 年 10 月時点で 121 社が MOVER の承認を得ており、2024 年分のクレジット総額は既に上限に達した。

また、2025 年 4 月 16 日には、MOVER のうち自動車の燃費効率や二酸化炭素（CO₂）排出量、リサイクル率などに関する詳細要件を規定した政令が公布された（[2025 年 5 月 1 日付ビジネス短信参照](#)）。2025 年 6 月 1 日以降、新車販売には、製造事業者または輸入事業者が CO₂ 排出量基準の達成を証明する必要があり、未達成の場合、罰金が科される。さらに、2027 年 1 月 1 日からは、車両タイプごとに定められたリサイクル可能材料の利用率基準を満たすことも義務付けられる。満たしていない場合は販売が認められない。

MOVER では、燃費効率・CO₂ 排出量に関する義務的要件を達成した車両に対し、工業製品税（IPI）の減税が適用されることになっているものの、具体的な基準や減税率などの

詳細規定は、本稿執筆時点では未発表である。その理由として「オートデータ」（2025年4月2日付）は、財務省が減税による財政への影響を懸念している点を挙げる。加えて、2023年12月公布の消費税制簡素化に向けた憲法改正法第132号により、2027年以降IPIが事実上廃止されるため（[2024年3月21日付地域・分析レポート参照](#)）、財務省は新税制とMOVER減税措置との整合性を図る方法を模索中とみられる。Anfaveaのマルシオ・レイテ会長（当時）は2025年4月8日の記者会見で、減税措置の詳細決定の遅れがビジネス環境の不透明感を招き、発表済みの投資計画が見直される可能性への懸念を表明した。

中資系メーカーの急速な台頭とMOVER政策の進展により、ブラジル自動車産業は構造変化を迫られている。特に、輸入関税を巡る攻防とIPI減税措置の決定遅延は、市場の先行き不透明感を高めている。これらの課題解決と政策の具体化が、今後の投資判断と市場競争の方向性を左右するだろう。

注1：ブラジル国内で課される関税率を決定する権限を持つ開発商工サービス省傘下機関。

注2：現時点の関税では、BEVのCKDが5%、PHEVのCKDが7%、BEVのSKDが18%、PHEVのSKDが20%となっているが、2023年11月に決定された輸入関税減免措置の段階的廃止（[2023年12月5日付ビジネス短信参照](#)）により、2025年7月以降、BEVのCKDが10%、PHEVのCKDが14%、BEVのSKDが25%、PHEVのSKDが28%となる予定。

注3：フレックスハイブリッドエンジン車の場合、内燃機関はガソリンとバイオエタノールとの組み合わせで走行できる。

<欧州・ロシア・CIS>

EU（生産・販売）：競争力低下に危機感満ちた2024年

内憂外患のEU自動車産業（1）

2025年6月9日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

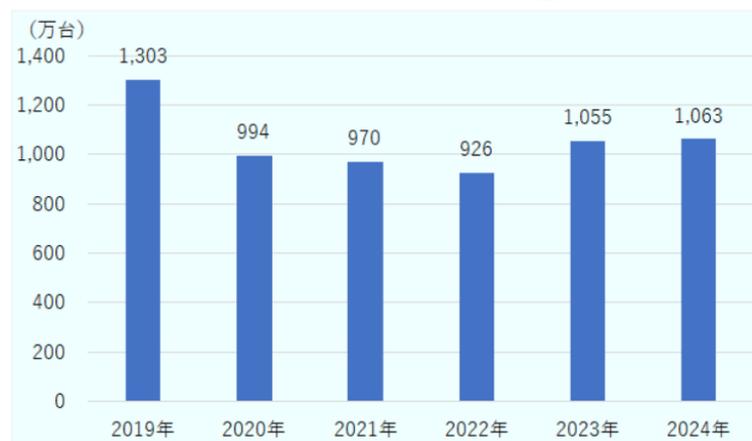
EUでは2024年、乗用車の新車登録台数は前年比微増にとどまり、電気自動車（EV、注1）の需要低迷やEU域内の工場閉鎖の検討（[2024年12月25日付ビジネス短信参照](#)）といった生産縮小の動きなど、明るいニュースに乏しい1年となった。また、EU市場に攻勢をかける中国への対抗策として、相殺関税措置の実施に踏み切ったが、中国からの反発にとどまらず、加盟国間や産業界との意見の相違も露呈した（[2024年12月19日付地域・分析レポート参照](#)）。内憂外患とも言える状況のEU自動車産業について、前編の本稿では2024年の市場を概観し、EUの生産体制や競争力強化に向けた政策動向を紹介する。後編では、今後期待されるEV関連施策や通商動向について紹介する。

<販売台数は微増も、生産台数は前年比6.2%減>

欧州自動車工業会（ACEA）の[経済・市場報告書2024年版](#)  [\(846KB\)](#)（2025年3月発表）によると、EUの2024年の乗用車の新車登録台数は前年比0.8%増の1,063万2,381台だった。2019年比（新型コロナウイルス危機前）では約240万台少なかった（18.4%減、図1参照）。

主要市場では、スペインは前年比プラス（7.1%増）だったが、ドイツ（1.0%減）、フランス（3.2%減）、イタリア（0.5%減）は前年を下回った。燃料タイプ別のシェアでは、ガソリン車が33.3%（前年比2.0ポイント減）、ハイブリッド車（HEV）が30.9%（5.1ポイント増）、バッテリー式電気自動車（BEV）が13.6%（1.0ポイント減）だった（2024年の月別、国別、メーカー別および燃料タイプ別の新車登録台数は、[2025年1月24日付ビジネス短信参照](#)）。4位のディーゼル車は11.9%（1.7ポイント減）となり、2年連続でBEVがディーゼル車を上回り、差が開いた。

図1：EUの2019～2024年の乗用車の新車登録台数



出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

EUの2024年の乗用車生産台数は、前年比6.2%減の1,140万8,469台（暫定値）だった。上位10カ国のうち、前年比増だったのは2位のスペイン（0.7%増）と3位のチェコ（3.5%増）のみだった。ほかは前年を下回り、特にイタリアは前年比43.4%減と大幅に減少したほか、ベルギー（31.2%減）、ハンガリー（14.4%減）、フランス（12.4%減）でも2桁の減少率となった。最大生産国のドイツは0.4%減だった（表参照）。

表：2024年のEUおよび域内上位10カ国の生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	2023年	2024年	伸び率
1	ドイツ	3,957,061	3,942,396	△ 0.4
2	スペイン	1,859,355	1,872,988	0.7
3	チェコ	1,397,631	1,446,855	3.5
4	スロバキア	1,075,379	993,750	△ 7.6
5	フランス	970,183	849,437	△ 12.4
6	イタリア	546,440	309,336	△ 43.4
7	ハンガリー	508,734	435,541	△ 14.4
8	ルーマニア	506,099	473,110	△ 6.5
9	ベルギー	287,227	197,624	△ 31.2
10	スウェーデン	285,310	270,807	△ 5.1
EU合計		12,158,666	11,408,469	△ 6.2

注：2024年は暫定値。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

EUの2015年から2024年までの乗用車生産台数の推移をみると、2017年をピークに減少傾向にある。2020年に新型コロナ危機によって大幅に減少して以降、いまだ同危機以前の水準に戻らず、2024年は2019年比で約269万台少なかった（図2参照）。

図2：EUの2015～2024年の乗用車の生産台数



出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

ACEA は、欧州の自動車部門は他の製造部門と比較し、景況感の回復が遅れていると指摘する。2024 年は、ドイツが前年に 1 年前倒しで低排出ガス車購入助成制度を打ち切ったこともあり ([2023 年 12 月 25 日付ビジネス短信参照](#))、EV 需要が伸び悩んだ。フォルクスワーゲン (VW) グループでは、同社史上初となるドイツ国内の工場閉鎖は見送ったものの、人員削減に関して労使で合意するなど、域内生産能力の低下に危機感が高まった。

欧州自動車部品工業会 (CLEPA) によると、部品部門では 2024 年、今後 2~5 年間で、2020 年と 2021 年の合計を上回る約 5 万 4,000 人規模の人員を削減する計画が発表された ([2025 年 1 月 27 日付ビジネス短信参照](#))。CLEPA とコンサル業のマッキンゼーの調査によると、部品部門の回答企業 120 社のうち 42%が 2025 年は利益なしと予測。また 2030 年までの中期的な見通しに関し、「生産調整のため工場の数を減らす必要がある」と回答した企業は全体の 37%となり、1 年前の調査から 13 ポイントも増えた。収益環境が厳しさを増す中、EV 関連を中心に、投資も減少している。2024 年は、電動化推進に向け EU が注力してきたバッテリー事業も、延期や中止が相次いだ。

<軌道修正が求められるバッテリー部門>

EU は 2017 年に官民イニシアチブ「欧州バッテリー同盟 (EBA)」を立ち上げ、域内の供給体制の強化に取り組んできた。2023 年にはバッテリーのライフサイクル全体を規定するバッテリー規則を施行し ([2023 年 8 月 21 日付ビジネス短信参照](#))、人材育成のための「欧州バッテリーアカデミー」を設立した。2024 年 12 月に欧州委員会は、ネットゼロ技術分野の財政支援策「イノベーション基金」を活用し、革新的なバッテリー技術開発事業に対する合計 10 億ユーロの助成計画を発表した。

EU は、世界のバッテリー生産に占める EU 産の割合を 2030 年までに 17%にすることを見込む。だが、ACEA によると 2023 年時点では 7%にとどまり、域内生産のうち 15%は域内に本社を構える企業だが、75%は韓国系企業が占める。また、同年の輸入製品の 87%は中国産が占め、同国への依存が大きい。

2024 年 11 月に、初の域内発 EV 用バッテリーメーカーとして期待され、EU から多額の助成を受けていたスウェーデンのノースボルトが、米国で破産法 11 条の適用を申請。本国でも 2025 年 3 月に破産申請し、大きな衝撃が走った。EU 政策を専門とするブリュッセルのシンクタンク、欧州政策センター (EPC) は、ノースボルトの失敗の要因として、中国に原材料や機械の供給を大きく依存していたことや、セルやカソード (陰極) 生産、エネルギー貯蔵システム製品の工場など様々な事業を同時並行で展開しようとしたことなどを挙げた。EU に対し、ノースボルトの事例を教訓に、EU の支援は研究開発から生産まで包括的かつ規模を拡大して実施することや、バッテリー原材料の輸入依存低減などサプライチェーンの見直しが必要、と提言した。

<競争力強化に向け、自動車部門の行動計画を発表>

こうした域内生産能力の低下に危機感を強めた欧州委のウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長は 2024 年 11 月、「欧州自動車産業の将来に関する戦略的対話」の立ち上げを表明した。2025 年 1 月末から、ハイレベル会合やテーマ別部会、パブリックコンサルテーション（公開諮問）を実施。欧州委は 3 月に「自動車部門に関する産業行動計画」を発表し（[2025 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照](#)）、欧州メーカーによる人工知能（AI）の搭載やコネクテッドカーなど次世代車の開発や、クリーンモビリティへの移行を支援する施策を打ち出した。バッテリーについては、包括的な振興策の実施を表明し、製造事業者への直接支援も検討項目に入れた。EU の支援は、加盟国による国家補助と組み合わせて実施する見込みだ（注 2）。

行動計画発表にあたり注目された施策の 1 つが、2025 年からの新たな、新車の乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO₂）排出基準に関連する措置だ（注 3）。産業界は 2024 年夏以降、EV の販売不振を受け、脱炭素化に必要な投資を減退させるとして、基準未達によるメーカーへの罰金を回避する措置を講じるよう、繰り返し要請していた。また、フォン・デア・ライエン委員長が所属する欧州議会の最大会派、欧州人民党（EPP）グループ（中道右派）も 2024 年 12 月、同様の提言書を発表した（[2024 年 12 月 18 日付ビジネス短信参照](#)）。こうした声を受け、欧州委は排出基準を維持するが、2025～2027 年に限り、単年ではなく 3 年間の平均値で順守状況をみる改正案を提案した（[2025 年 4 月 7 日付ビジネス短信参照](#)、注 4）。産業界や EPP は技術中立の原則に立ち戻り、早期に CO₂ 排出基準規則を見直す（注 5）ことを訴えていたが、欧州委の改正案では提示されなかった。

ドラギ報告書（[2024 年 9 月 19 日付ビジネス短信参照](#)）は、自動車部門について、「EU としての計画性がなく、産業政策と連動させずに気候政策を適用しようとする主要な例」と指摘している。2 期目に入ったフォン・デア・ライエン委員長は欧州グリーン・ディールを堅持しながら、EU 域内の産業競争力強化を急いでいる。電動化を柱とする脱炭素化を進めながら、部品も含めた域内生産の立て直しに向け、行動計画の迅速な展開が期待されている。

注 1: 本稿で EV とは、バッテリー式電気自動車 (BEV) とプラグインハイブリッド車 (PHEV) を指す。ハイブリッド車 (HEV) は含まない。

注 2: 欧州委は 2025 年 2 月発表の「クリーン産業ディール」（[2025 年 3 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）において、域内のクリーンテック関連部品の生産能力強化に向け、国家補助ルールを簡素化し、新たに設ける「クリーン産業国家補助枠組み」構想を打ち出している。

注 3: 新車の乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO₂）排出基準に係る規則〔規則 (EU) 2019/631〕では、2025～2029 年は排出量を 2021 年比で 15%削減、排出上限値を 1 キロ当たり 93.6 グラムと定めている。

注 4: 欧州議会は 2025 年 5 月 8 日、同案を承認。EU 理事会（閣僚理事会）が 5 月 27 日に正式採択した。今後、EU 官報への掲載を経て施行される。

注 5 : 規則(EU) 2019/631 では、規則の進捗状況に応じ、2026 年に規則を見直すと定めているが、ACEA などは 2025 年に前倒すよう提言してきた。

EU（生産・販売）：EV 巡る政策展開や通商動向に注目

内憂外患の EU 自動車産業（2）

2025年6月16日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

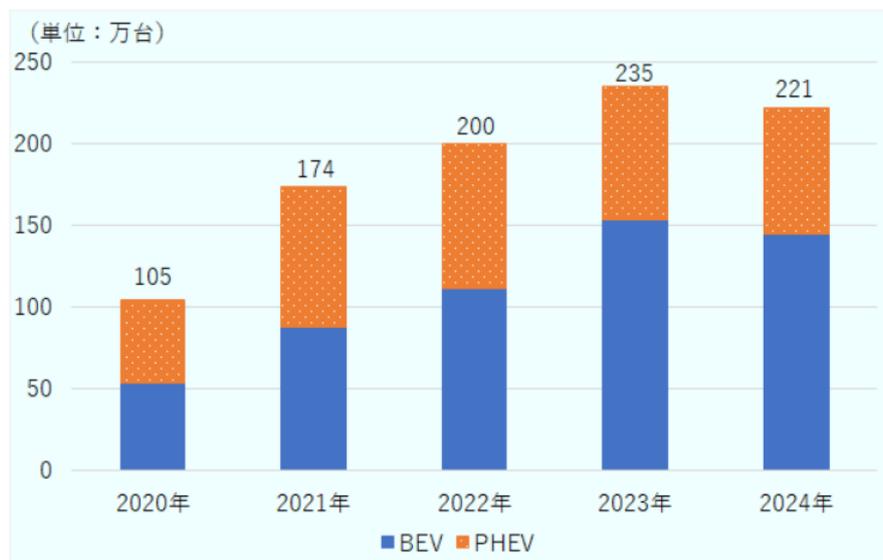
EU では、内燃機関搭載車の新車販売が実質的に禁止される 2035 年に向け、電気自動車（EV、注 1）の市場拡大が急がれてきた。しかし、欧州自動車工業会（ACEA）によると、2024 年のバッテリー式電気自動車（BEV）の新車登録台数は前年比 5.9%減と、初めて前年を下回った（[2025年1月24日付ビジネス短信参照](#)）。EV 需要の低迷により、2035 年目標の見直し論もくすぶる（「[内憂外患の EU 自動車産業（1）競争力低下に危機感満ちた 2024 年](#)」参照）。

本稿では、EV 購入者の裾野を広げる可能性がある新たな政策手段や、対中・対米関係など、自動車関連の通商動向について紹介する。

<購入助成制度とソーシャルリース、それぞれの利点と課題>

2024 年の EU の EV 新車登録台数は約 221 万台、うち BEV が約 145 万台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が約 77 万台だった（注 2）。BEV と PHEV の割合は 2021 年まではほぼ同じだったが、BEV と対照的に、PHEV は 2022 年以降、伸び悩んでいる（図 1 参照）。

図1：EUの2020～2024年のEVの新車登録台数



出所：欧州代替燃料観測所（EAFO）のデータを基にジェトロ作成

[欧州委員会のポータルサイト「欧州代替燃料観測所（EAFO）」による消費者調査](#)   (1.22MB)（注 3）では、BEV について、回答者の多くは環境負荷が少ないことを評価しており、BEV を所有していない人の 33%は 5 年以内に購入することを検討していると答えた。一般的に、EV のランニングコストは内燃機関搭載車と比較して低いと言われるが、購

入時の初期費用、さらに、充電インフラの整備状況が依然として購入の際のネックとなっている。

価格に関し、同調査の回答者が新車または中古の BEV に払う意思がある価格の中央値は 2 万ユーロだが、ACEA によると、EU 市場で販売されている EV 約 370 モデルのうち、3 万ユーロ以下は 16 モデルしかない（2025 年 3 月時点）。近年の EV 躍進の原動力となった EU 加盟国による購入助成制度は、徐々に縮小・廃止され、公的助成制度を持たない加盟国は 2025 年 4 月時点で前年から 2 カ国増え、8 カ国になった。

例えば、EU 最大の BEV 市場のドイツでは、2023 年末に BEV など低排出ガスの購入助成制度が突如終了し、2024 年の BEV 登録台数は前年比 27.4% の大幅減となった（[2025 年 1 月 14 日付ビジネス短信参照](#)）。ACEA は同国を「EV 市場が成熟する前に公的助成を打ち切り、市場が崩壊した例」と述べ、購入助成制度は「市場拡大の前提条件」と重要性を訴える。加えて、各国が独自の裁量で実施するため、助成額や要件はさまざま、結果として加盟国間で EV 普及状況に差が生まれていると指摘し、EU レベルで統一したアプローチが必要と主張する。

欧州委も同様の認識を持ち、2025 年 3 月発表の「自動車部門に関する産業行動計画」（[2025 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照](#)）で、EU レベルでの購入助成制度の設計に向けた作業に着手する方針を示した。

また、行動計画では「ソーシャルリーススキーム」に関し、欧州委が加盟国に勧告を出すとした。ソーシャルリースとは、低中所得者層向けに手頃な価格（例えば、月額 100～150 ユーロ）で EV をリースできる仕組みだ。契約満了時に車両の買い取りが可能な場合もある。EU ではフランスが 2024 年に初めて大規模な制度を導入した。環境団体 Transport & Environment (T&E) は、ソーシャルリースは低中所得層に特化した購入支援策として有効で、EV 市場拡大に資すると評価する。一方で、公費負担が当初の想定より大きくなる可能性があること（注 4）や、リース事業者の選定方法など、制度の透明性の確保を課題に挙げる。その上で、EU や加盟国に対し、社会気候基金（Social Climate Fund、注 5）を活用することや、所得の水準と車の必要性という 2 つの重要な社会基準に応じ受益者を選定するよう提言した。

充電インフラについては、EAFO によると、2024 年末時点で域内の充電器は約 88 万基だった（図 2 参照）。代替燃料インフラ規則（[2023 年 8 月 2 日付ビジネス短信参照](#)）に基づく整備加速が期待されるが、英国のシンクタンク、ソーシャルマーケット財団（SMF）は、同規則は出力数を基に目標を設定しているため（注 6）、充電器の絶対数が増えない可能性があり、地方など整備が遅れている地域での設置加速という視点が欠けていると指摘した。また、民間事業者にとって、初期投資は大きい、収益性が低いことも課題に挙げ、公的投資の拡大の必要性和、EU の社会気候基金の活用などを提言した。

図2：EU域内の2020～2024年のEV充電器数



出所：EAFOのデータを基にジェトロ作成

＜「中国に門戸閉ざさず戦う」、必要なのは産業戦略＞

域内のEV需要が低迷する中、EUは安価な中国製BEVの流入増加を警戒し、2024年10月から相殺関税措置を実施している（[2024年12月19日付地域・分析レポート参照](#)）。

ACEAの[経済・市場報告書2024年版](#) (846KB) (2025年3月発表)によると、EUの2024年の乗用車輸出台数は455万3,344台（前年比6.6%減）、輸入台数は342万402台（5.2%減）だった。金額ベースでは、乗用車の輸出額は1,547億200万ユーロ（前年比7.3%減）に対し、輸入額は731億5,900万ユーロ（8.8%減）で、貿易収支は815億4,300万ユーロ（5.9%減）の黒字だった（表1参照）。

表1：EUの2024年の乗用車の輸出入額

（単位：100万ユーロ、%）（△はマイナス値、－は値なし）

輸出

順位	相手国	2023年	2024年	伸び率	構成比
1	米国	40,311	38,463	△ 4.6	24.9
2	英国	32,641	33,306	2.0	21.5
3	中国	19,358	14,419	△ 25.5	9.3
4	トルコ	12,848	11,879	△ 7.5	7.7
5	スイス	7,623	6,871	△ 9.9	4.4
世界全体		166,832	154,702	△ 7.3	－

輸入

順位	相手国	2023年	2024年	伸び率	構成比
1	中国	14,348	12,602	△ 12.2	17.2
2	日本	11,013	11,718	6.4	16.0
3	英国	12,492	10,423	△ 16.6	14.2
4	トルコ	7,902	8,995	13.8	12.3
5	韓国	10,066	7,850	△ 22.0	10.7
世界全体		80,214	73,159	△ 8.8	－

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

中国は3年連続で最大の輸入相手国となり、輸入額は前年比12.2%減だったが、輸入台数はほぼ前年並みの74万8,448台（構成比21.9%）だった。相殺関税措置の対象である同国からのBEV輸入額は前年比約25%減の83億ユーロにとどまった（図3参照）。

図3：EUの2020～2024年の中国製BEVの輸入額の推移



注：BEVの新車（CNコード87038010）と中古車（CNコード87038090）の輸入額を合計したもの。CNコードとは、EUの合同関税品目分類表（Combined Nomenclature）に基づく品目コード。
出所：ユーロスタットの統計を基にジェトロ作成

近年、中国企業の欧州進出が続く一方で、中国市場では欧州企業の苦戦が目立つ。ACEAのシグリッド・デ・ブリーズ事務局長は[2025年4月30日付のメッセージ](#)で、欧州企業は「中国から撤退できないし、すべきではない」ため、「うまくバランスを取りながら競争し、かつ協業しなければならない」と述べた。実際、EVの開発・製造、コネクテッド化から第三国での販売まで、欧州企業と中国企業の協業は広がっている（表2参照）。同事務局長は「中国企業は独自のスピード感を持って事業を展開し、強力な政府援助によるエコシステムに支えられ、グローバル市場進出を必然としている」と指摘している。EUの選択肢は「EUに挑む中国に対して、門戸を閉ざすのではなく、自らの障壁を整え、それを守るため戦うこと」と述べ、官民一体となって、競争力強化に向けた欧州委の「自動車部門に関する産業行動計画」を実行しなければならないと訴えた。

表2：最近の欧州企業と中国企業の協業例

企業名	発表時期	内容
フォルクスワーゲン	2024年2月	中国のEVメーカー小鹏汽車（Xpeng）と連携し、インテリジェント・コネクテッド・ビークル（ICV）2モデルを共同開発
メルセデス・ベンツ	2024年4月	中国IT大手の騰訊科技（テンセント）などと協力し、車載ゲームのサービスを開始
アウディ	2024年5月	中国の大手自動車グループ上海汽車集団（SAIC）と提携し、中国市場に投入するEVに特化したプラットフォームを共同開発
ステランティス	2024年8月	中国のEVメーカー零跑汽車（リープモーター）と2023年に中国以外の地域での製造・販売を担う合併会社を設立。同社のEVをブラジルと欧州で販売
	2024年12月	中国の車載電池大手の寧徳時代新能源科技（CATL）と、スペインにリン酸鉄リチウムイオン（LFP）電池工場を建設（2026年稼働予定）
ルノー	2025年2月	中国の自動車メーカー吉利汽車（ジーリー）がルノーに投資すると同時に、ジーリーのブラジル市場向けの電動車をルノーのブラジル生産拠点や販売網を利用して生産、販売する計画を発表

出所：各社の発表や報道情報を基にジェトロ作成

部品部門も、中国製品に押されている状況は同様だ。中国から EU への部品の輸入額は、EV 用に限らず、2020 年から 2024 年にかけて倍増しており、グローバル市場だけでなく、域内市場でも欧州勢の競争力低下が懸念されている。他方、欧州部品工業会（CLEPA）とコンサルティング大手のマッキンゼーが 2024 年春に欧州の自動車部品業界に対して行った調査によると、回答企業約 130 社のうち、中国事業のビジネス全体に占める割合が将来的にかなり大きくなると考える企業は 31%にとどまった。

<EU と中国、解決策模索で一致、米国の追加関税の影響も注意>

相殺関税措置の発動後も、EU と中国は最低輸入価格を設定する価格約束に関する交渉を続けている（[2024 年 11 月 6 日付ビジネス短信参照](#)）。目立った進展がない中、米国では、ドナルド・トランプ氏が 2025 年 1 月、第 47 代大統領に就任し、矢継ぎ早に関税措置を発表した。米国が輸入する自動車には、4 月 3 日から 25%の追加関税が課され、5 月 3 日から自動車部品も適用対象となった（[2025 年 4 月 3 日付ビジネス短信参照](#)）。

米国は表 1 のとおり、EU にとって最大の乗用車の輸出相手国で、EU・米国の交渉の行方が注目される。ACEA は米国の自動車に対する追加関税および相互関税に伴う損失は 800 億ユーロ、CLEPA は部品部門の損失は 139 億ユーロに上ると予測し（2025 年 4 月時点）、危機感を高めている。両団体や主要企業 9 社は 4 月 7 日、欧州委のウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長とオンラインで面談し、報復措置ではなく、対話による迅速な課題解決を求めた。[欧州委の翌 8 日付の発表](#)によると、産業界からは、米国の措置による影響、特に貿易転換のリスクへの懸念が示された。また、EU が解決策として検討する EU、米国双方での関税引き下げを支持し、互恵的な方法で非関税障壁を相互に撤廃する可能性についても考えを共有したと述べた。

フォン・デア・ライエン委員長は 4 月 8 日には中国の李強首相と電話会談し（[欧州委ウェブサイト参照](#)）、米国の関税措置を受け、両者は自由で公正な貿易を支持する責任があると述べた。また、貿易転換を懸念し、「中国は特に世界的な過剰生産が起きている分野での対応に重要な役割を果たす」と牽制。通商動向を追跡し、随時対応可能な仕組みの構築について話し合った。

欧州委のマレシュ・シェフチョビチ委員（通商・経済安全保障担当）は同日、中国の王文涛商務部長とオンラインで会談した。中国政府の発表によると、EV 価格に関する交渉開始や、自動車産業での相互投資協力を巡って、議論を開始することに合意した（[2025 年 4 月 11 日付ビジネス短信参照](#)）。

相殺関税措置については、中国市場への依存度が高いドイツメーカーを中心に、反対意見も根強い（[2025 年 3 月 31 日付ビジネス短信参照](#)）。また、一部の対象企業が欧州司法裁判所（ECJ）に欧州委を提訴したほか、中国の申し立てにより、WTO の紛争解決小委員会（パネル）設置が決定した。EU・中国間の直接交渉の行方に加え、WTO や ECJ の判断も注目

される。

- 注1:本稿でEVとは、バッテリー式電気自動車(BEV)とプラグインハイブリッド車(PHEV)を指す。ハイブリッド車(HEV)は含まない。
- 注2:2024年のEUのEV新車登録台数は2,214,651台、うちBEVが1,449,321台、プラグインハイブリッド車(PHEV)が765,330台だった。
- 注3:調査は2023年10月~2024年2月に12の加盟国で実施され、合計1万9,080人が回答した(そのうち、BEV所有者は2,046人)。
- 注4:T&Eによると、フランスの事例では、5万台のリースにかかったコストは当初予定の2倍の約6億5,000万ユーロとみられ、支援額は1台当たり1万3,000ユーロとなる。
- 注5:社会気候基金とは、建物や道路輸送分野などへの排出量取引制度(ETS)導入に当たり、脆弱(ぜいじゃく)な市民や零細企業の支援を目的とするEUの基金。加盟国は同基金を利用し、低排出車の導入促進に向けた措置の実施などが可能([2023年5月12日付ビジネス短信参照](#))。
- 注6:代替燃料インフラ規則に基づき、各加盟国には毎年末時点のBEVとPHEVの登録台数に応じ、それぞれ1台当たり1.3キロワット(kW)以上、0.8kW以上の充電設備の整備が義務付けられている。

英国（生産・販売）：2024年の新車登録は好調も自家用車は不調、生産は大幅減 EV登録台数は堅調もさらなる需要喚起が必要

2025年6月16日 ロンドン事務所（ワルダ・ホリー、山田 恭之）

英国自動車製造者販売者協会（SMMT）によると、2024年の英国の新車登録台数は堅調に増加した。登録台数の増加はフリート（社用車など）が牽引している。一方で、自家用車の登録台数は減少した。業界からは電気自動車（EV）の需要喚起策が求められている。

生産台数は大幅に減少した。一部のメーカーから投資の停止や工場の閉鎖なども発表されている中で、2024年に誕生した労働党新政権はEV移行に向けた措置の緩和を発表している。

<新車登録台数は堅調に増加も、自家用車向けは減少>

2024年の新車登録台数は前年比2.6%増の195万2,778台だった。増加の要因は前年に続いてフリートによるものだ。自家用車と商用車がそれぞれ8.7%減、3.1%減となったのに対し、フリートは11.8%増と好調だった（表1参照）。

表1：形態別の新車登録台数（△はマイナス値）

車種	2023年		2024年		前年比 (%)
	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	
自家用車	817,673	43.0%	746,276	38.2%	△8.7%
フリート	1,041,350	54.7%	1,163,855	59.6%	11.8%
商用車	44,031	2.3%	42,647	2.2%	△3.1%
合計	1,903,054	100.0%	1,952,778	100.0%	2.6%

出所：SMMT

表2：燃料車種別の新車登録台数（△はマイナス値）

燃料車種	2023年		2024年		前年比 (%)
	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	
ディーゼル車	142,434	7.5%	123,104	6.3%	△13.6%
ガソリン車	1,066,211	56.0%	1,019,128	52.2%	△4.4%
バッテリー電気自動車 (BEV)	314,687	16.5%	381,970	19.6%	21.4%
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	141,311	7.4%	167,178	8.6%	18.3%
ハイブリッド車 (HEV)	238,411	12.5%	261,398	13.4%	9.6%
合計	1,903,054	100.0%	1,952,778	100.0%	2.6%

出所：SMMT

燃料車種別（表2参照）にみると、バッテリー電気自動車（BEV）の新車登録台数は前年比21.4%増の38万1,970台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が18.3%増の16万7,178台だったほか、ハイブリッド車（HEV）は9.6%増の26万1,398台だった。BEVが

全新車登録台数に占める割合は 19.6%で、前年比 3.1 ポイント増加した。一方、ガソリン車の新車登録台数は 101 万 9,128 台で最大だったが、全新車登録台数に占めるシェアは前年比 3.8 ポイント低下して 52.2%と、依然として低下傾向にある。

表3：新車登録の上位10車種 (単位：台)

順位	国・地域名	台数
1	フォード「プーマ」	48,340
2	起亜「スポテージ」	47,163
3	日産「キャシュカイ」	42,418
4	日産「ジューク」	34,454
5	テスラ「モデルY」	32,862
6	VW「ゴルフ」	32,370
7	現代「ツーソン」	32,174
8	MGモーター「HS」	30,207
9	ボルボ「XC40」	30,202
10	VW「ポロ」	28,981

出所：SMMT

新車登録の上位車種（表 3 参照）をみると、米国フォード「プーマ」が 4 万 8,340 台で前年に続いて 1 位、前年 4 位だった韓国起亜「スポテージ」が 4 万 7,163 台で 2 位に上昇した。日産の「キャシュカイ」「ジューク」が続いた。

<生産は大幅減、輸出先として米国の存在感高まる>

2024 年の自動車生産台数は前年比 13.9%減の 77 万 9,584 台だった（表 4 参照）。内燃車から EV への移行に苦戦する中で、2024 年は 10 カ月連続で生産台数が減少した。BEV、HEV、PHEV の合計生産台数も減少し、前年比 20.4%減の 27 万 5,896 台となった。一方で、SMMT は、2023 年と 2024 年に発表された投資を踏まえると、この減少は一時的との見立てを示している。

国内市場向け生産台数は前年比 8.0%減の 17 万 6,019 台、輸出向けは 15.5%減の 60 万 3,565 台だった。輸出先上位 10 力国・地域については、EU は引き続き最大の輸出先だったものの、シェアは 6.3 ポイント減の 54.0%。反対に、米国が前年から 6.6 ポイント増加し 16.9%となった（表 5 参照）。

表4：英国の自動車生産状況 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2023年(台)	2024年(台)	構成比(%)	前年比(%)
国内向	191,247	176,019	22.6	△8.0
輸出向	713,870	603,565	77.4	△15.5
合計	905,117	779,584	100.0	△13.9

出所：SMMT

表5：輸出先上10カ国・地域 （単位：％）

順位	国・地域名	シェア
1	EU	54.0
2	米国	16.9
3	中国	6.6
4	トルコ	4.3
5	日本	2.9
6	オーストラリア	2.2
7	カナダ	1.7
8	韓国	1.5
9	アラブ首長国連邦	1.1
10	イスラエル	1.1

出所：SMMT

表6：メーカー別生産台数 （単位：台、％）（△はマイナス値）

メーカー	2023年	2024年	構成比	前年比
日産	324,893	282,124	36.2	△13.2
ジャガー・ランドローバー	238,422	257,110	33.0	7.8
ミニ	184,996	110,742	14.2	△40.1
トヨタ	122,193	98,055	12.6	△19.8
ベントレー	12,859	10,770	1.4	△16.2
その他	21,754	20,783	2.7	△4.5
合計	905,117	779,584	100.0	△13.9

出所：SMMT

メーカー別の生産台数では、日産が前年比 13.2%減の 28 万 2,124 台と減少したものの、前年に続いて 1 位だった。トヨタも 19.8%減の 9 万 8,055 台で、前年同様に 4 位だった（表 6 参照）。

<EV 投資の一方、一部メーカーは投資撤回や工場閉鎖を発表>

ジヤトコ（日産傘下の部品メーカー）は、英国の生産拠点設立に向け投資する。生産開始見込みは、2026 年。その後、日産は、サンダーランド工場でジヤトコが現地生産する電動パワートレインを調達する。なお日産とジヤトコは、この件を進めることで英国政府と合意していた。

このほか、ジャガー・ランドローバー（JLR）は 9 月、5 億ポンド（約 980 億円、1 ポンド＝約 196 円）を投じ、同社のヘイルウッド工場内で内燃車、ハイブリッド、BEV の並行生産を可能にすることを発表した。発表時点で 2 億 5,000 万ポンドは生産ラインや機械など

に投資済みで、今後数年間で残りの 2 億 5,000 万ポンドを投資するとしている。同社は今回の投資について、同工場での生産の完全 EV 化に向けたものと位置付けている。

一方で、EV への移行で苦戦を強いられている企業もある。ミニは 2025 年 2 月、2023 年に発表した EV 製造への転換に向けた投資を停止することが複数メディアで報じられた。ステランティスも、傘下のボクソールがルートンに持つバン工場を閉鎖することを発表し、エレスメア・ポート工場に生産拠点を統一して、電動バンを製造するとされている (BBC ニュース、2024 年 11 月 27 日)。

<政権交代に伴い政策に変化>

2024 年 7 月に労働党政権が誕生し、新たな政策が発表されている。そのうちの目玉政策の 1 つが産業戦略の策定だ。2035 年までの長期的な産業政策として、成長産業を特定し、支援するのが狙い。その 1 つとして、EV 向けバッテリーの製造など先端製造業を挙げた。最終的な戦略は 2025 年の 6 月以降に発表される予定だ。

EV への移行に関しては、前の保守党政権が 2035 年に延期していたガソリン・ディーゼル車の新車販売禁止を 2030 年へと再度変更 ([2024 年 10 月 31 日付ビジネス短信参照](#))。前政権が導入した、自動車メーカーに対し一定割合のゼロエミッション車 (ZEV) の販売を義務付ける ZEV マンデートに関しては、政権発足直後は変更を行わなかった。しかし、2024 年の目標 (22%) 達成が EV 需要の伸び悩みで危ぶまれる中 ([2024 年 11 月 26 日付ビジネス短信参照](#)) で、前述のボクソールのルートン工場閉鎖や業界からの要望などもあり、12 月に見直しを目的とした意見公募することを決定。2025 年 4 月に意見公募に対する政府の回答というかたちで複数の緩和措置を発表した。具体的な措置として、まず 2026 年までとされていた ZEV マンデートのアロウアンス (allowance、注) の前借りを認める期間を 2029 年まで延長し、前借り分の返済も 2030 年まで認める。また、罰金を減額し、アロウアンス 1 単位あたり乗用車については 1 万 5,000 ポンドから 1 万 2,000 ポンド、バンについては 1 万 8,000 ポンドから 1 万 5,000 ポンドへ減額した。(その他、詳細は [2025 年 4 月 15 日付ビジネス短信参照](#))

併せて政府は、2030 年 (ガソリン・ディーゼル車の新車販売を原則として、禁止する年) 以降も販売可能な車種についても詳細を発表。まず、乗用車については HEV と PHEV の新車販売を 2035 年まで認めると明示した。また、零細 (年間登録台数 1,000 台未満)・小規模メーカー (同 1,000 台以上~2,500 台未満) についてはそもそも、当該禁止の対象外にする。政府によるとその結果、アストンマーチンやマクラーレンなどのスーパーカーブランドも、禁止対象から外れる。さらにバンについては、2035 年までガソリン・ディーゼル車の新車販売を認める。

トランスポート・エンバイロメント (欧州で輸送の脱炭素化を推進する団体) によると、ZEV マンデートで超過達成していたブランドには、BMW やメルセデスベンツのほか、テ

スラやBYD、上海汽車集団（SAIC）など、中国で生産するメーカーや中国系のメーカーが挙げられている。

ZEV マンデートの緩和措置を発表する会見で、キア・スターマー首相は、「EV 目標は国内メーカーに資するものでなければならない」と発言。「重い罰金を支払わせたり、外国のEV メーカーからクレジットを購入させたりするようなことはしたくない」とした。

この措置に対し、SMMT は歓迎の意を示した。同時に、(1)消費者需要の不足と地政学の変動があること、(2)その中で、ZEV マンデートの目標は依然として達成が困難なこと、(3)財政面で大胆なインセンティブが必要なこと、を指摘。需要喚起を求めた。SMMT はまた、EV への乗り換えを促すには、信頼性が高く値ごろで包括的な充電インフラを、国内全体に確保することが必要とも言及。充電ポイント運営者に対し普及・拡大（roll out）の加速を働きかけるよう、政府に求めている。

注：ZEV マンデートの遵守状況を測定するための単位。各メーカーは、販売台数と当該年の目標割合に応じて毎年、アロウアンスの付与を受ける。メーカーは、当該年に販売したゼロエミッションでない乗用車またはバン（非 ZEV）1 台当たりに対して、1 つのアロウアンスを使用する。

ドイツ（生産・販売）：ドイツ乗用車生産・新規登録台数ともに減

2024年のドイツ自動車産業（1）

2025年6月2日 ミュンヘン事務所（クラウディア・トーディ）

2024年のドイツ国内の乗用車生産、新規登録台数はいずれも前年比でわずかに減少した。同国大手自動車メーカー3社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMWグループ、メルセデス・ベンツグループ〕の世界生産・販売台数も同様に減少した。

1. 乗用車生産台数

<2024年のドイツ国内乗用車生産台数でEVは過去最高>

ドイツ自動車産業連合会（VDA）によると、2024年のドイツ国内乗用車生産台数は406万9,222台（前年比1.0%減）と減少した。そのうち、バッテリー式電気自動車（BEV）の生産台数は前年から増えて、初めて100万台超えの106万台（11%増）となった。ドイツ日刊紙の「ベルリナー新聞（Berliner Zeitung）」（2024年12月10日）はその要因の1つとして、ノルウェーやオランダなどからのドイツ産BEVへの高い需要を挙げた。他方で、プラグインハイブリッド車（PHEV）は29万台（6%減）と減少した。EV（注1）が全体に占めたシェアは33.2%となった。

VDAは1月に、2025年の国内乗用車生産台数について、ドイツ経済の低迷を背景に415万台（前年比1%増）と予測した。BEVとPHEVの生産台数はそれぞれ全体の増加率を上回る30%増、2%増としている。その理由として、EUで2025年から乗用車（新車）に対する新たな二酸化炭素（CO₂）排出削減目標（[2024年9月25日付ビジネス短信参照](#)、注2）が課せられることを挙げた。しかし、欧州委員会は4月1日、2024年のEV需要の低迷を背景に、CO₂排出削減目標に係る規則の一部改正案を提案した（[2025年4月7日付ビジネス短信参照](#)）。改正案では、排出目標は維持するが、2025～2027年に限り、単年ではなく3年間の平均値で順守状況をみる。同改正が成立した場合、VDAが2025年の国内生産の予測を修正することもあり得る。

<ドイツ自動車大手3社、世界乗用車生産台数が前年比で減少>

ドイツ自動車大手3社はいずれも、2024年の世界乗用車生産台数が前年比で減少した。以下、各社が発表した世界での乗用車生産台数をベースに、2024年の車両生産動向を概観する。

VWグループ

VWグループ〔中国の合弁会社（注3）分を含む〕の2024年の世界乗用車生産台数（乗用車以外の小型商用車も含む）は895万3,693台（前年比3.8%減）となった。同グループによると、特に中・東欧での洪水によるサプライチェーン混乱が生産台数に影響を及ぼした。2024年のドイツ国内生産台数は168万6,358台（前年比11.9%減）と減少した。国内生産台数のグループ全体でのシェアは18.8%となり、前年比で1.8ポイント下がった。中国の

合併会社分を含まない同グループによる車両生産は 621 万 3,442 台 (0.4%減) だった。

BMW グループ

BMW グループの 2024 年の世界乗用車生産台数は 251 万 3,830 台 (前年比 5.6%減) だった [中国の華晨汽車集団 (Brilliance) による生産を含む]。ブランド別では、BMW が 222 万 9,009 台 (4.8%減)、MINI が 27 万 8,897 台 (11.5%減) となり、高級ブランドのロールスロイスも 5,924 台 (4.1%減) と減少した。BEV と PHEV の生産台数は 65 万 324 台 (6.0%増) で、過去最高を更新した。うち、BEV が 48 万 1,794 台 (15.9%増) を占めた。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループ傘下では、メルセデス・ベンツ・カーズ (スマートを含む) の 2024 年の世界乗用車生産台数は 196 万 8,885 台 (前年比 3.5%減) となった。うち、中国の北京工場で生産された車両は 57 万 1,000 台だった。

2. 乗用車新規登録 / 販売台数

<2024 年のドイツ国内乗用車新規登録台数>

続いて、販売台数の動向を紹介する。ドイツ連邦自動車局 (KBA) によると、2024 年のドイツ国内乗用車新規登録台数 (注 4) は 281 万 7,331 台 (前年比 1.0%減) だった。

主要ブランド別にみると、ドイツ 3 大自動車メーカー・ブランドが上位を占めた (表 1 参照)。VW が 53 万 6,888 台 (前年比 3.4%増)、シェア 19.1%と最大だった。メルセデス・ベンツが 25 万 7,888 台 (7.0%減) でシェアは 9.2%、BMW が 23 万 2,886 台 (0.1%減) でシェアは 8.3%と続いた。VW 傘下シュコダが 20 万 5,593 台 (22.0%増) と大きく増え、7.3%のシェアを占めるに至った。一方で、同じく VW 傘下アウディは 20 万 2,317 台 (18.1%減) と大幅に減少し、シェアは 7.2%にとどまり、メーカー・ブランド別で第 5 位と、前年の 3 位から順位を下げた。

日系メーカーでは、トヨタ (レクサスを除く) が 9 万 5,474 台 (前年比 27.0%増) と好調で、シェア 3.4%と上位を維持した。同社が展開する高級車ブランドのレクサスも 5,712 台 (75.3%増) と急増した。他方、マツダと日産はそれぞれ 4 万 5,274 台 (2.5%減) と 2 万 9,529 台 (7.3%減) と減少し、シェアは 1.6%、1.0%だった。三菱自動車は 2 万 8,679 台 (50.8%増) と大幅に増加し、1.0%のシェアを占めた。スズキも 2 万 5,566 台 (1.8%増) とわずかに増加、シェアは 0.9%だった。ホンダは 7,063 台 (8.3%増) で、シェアは 0.3%になった。スバル自動車は振るわず、4,510 台 (1.9%減) にとどまった。シェアは 0.2%だった。

表1：ドイツの乗用車新規登録台数(2024年/主要メーカー・ブランド別)
(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
上位10 メーカー ・ ブランド	VW	536,888	19.1	3.4
	メルセデス・ベンツ	257,888	9.2	△7.0
	BMW	232,886	8.3	△0.1
	シュコダ	205,593	7.3	22.0
	アウディ	202,317	7.2	△18.1
	セアト	152,334	5.4	14.9
	オペル	147,833	5.2	2.0
	フォード	99,554	3.5	△14.6
	現代	96,365	3.4	△9.4
	トヨタ	95,474	3.4	27.0
日系 メーカー ・ ブランド	トヨタ	95,474	3.4	27.0
	マツダ	45,274	1.6	△2.5
	日産	29,529	1.0	△7.3
	三菱自動車	28,679	1.0	50.8
	スズキ	25,566	0.9	1.8
	ホンダ	7,063	0.3	8.3
	レクサス	5,712	0.2	75.3
	スバル	4,510	0.2	△1.9
合計(その他を含む)		2,817,331	100.0	△1.0

出所：連邦自動車局（KBA）の発表に基づきジェットロ作成

2024年の国内乗用車新規登録台数を燃料別にみると、BEVが38万609台(前年比27.4%減)と落ち込んだ一方、PHEVが19万1,905台(9.2%増)と増加した(表2参照)。それぞれの全体でのシェアは13.5%、6.8%となった。ハイブリッド車(PHEVを含まない)は75万5,493台(13.7%増)と増加し、26.8%のシェアを占めた。ガソリン車が99万1,948台(1.4%増)で、シェアは35.2%と最多だった。ディーゼル車は48万3,261台(0.7%減)となり、シェアは17.2%だった。

表2：ドイツの乗用車新規登録台数(2024年/燃料別)

(単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料	2024年		
	台数	シェア	前年比
ガソリン	991,948	35.2	1.4
ハイブリッド(HEV、注)	755,493	26.8	13.7
ディーゼル	483,261	17.2	△0.7
電気自動車(BEV)	380,609	13.5	△27.4
プラグインハイブリッド(PHEV)	191,905	6.8	9.2
液化石油ガス(LPG)	13,711	0.5	4.3
圧縮天然ガス(CNG)	137	0.0	△89.7
合計(その他を含む)	2,817,331	100.0	△1.0

注：ハイブリッド(HEV)にはプラグインハイブリッド(PHEV)を含まない。

出所：連邦自動車局（KBA）

なお、VDA は 1 月に 2025 年の乗用車新規登録台数を前年比 1%の微増と予測している。中でも、2025 年に適用される新たな CO2 排出削減目標を背景に、BEV は 75%増の 66 万 6,000 台と急増し、PHEV も 8%増の 20 万 7,000 台となる見通しだ。

<大手 3 社の 2024 年の世界販売台数が減少>

ドイツ自動車大手 3 社とも、世界販売台数が 2023 年の増加から、2024 年は減少に転じた。各社は特に中国での販売が落ち込み、ドイツでも同様に販売が減少した。以下、各社が発表した販売台数をベースに 2024 年の販売動向を紹介する。

VW グループ

VW グループの 2024 年の世界販売台数(乗用車以外の小型商用車も含む)は 869 万 3,208 台(前年比 2.3%減)だった(表 3 参照)。国・地域別にみると、アジア大洋州は 321 万 3,816 台(10.3%減)と大きく減少した(中国の合併会社分を含む)。うち、中国は 292 万 6,763 台(9.5%減)となった。インドと日本も振るわず、それぞれ 8 万 5,395 台(15.9%減)、5 万 4,667 台(16.7%減)だった。また、ドイツでのグループ全体の販売台数は 112 万 2,422 台(1.7%減)にとどまった。米国は 65 万 8,314 台(2.9%増)となった。VW グループの営業担当者のマルコ・シューベルト氏は世界販売台数の動向について、「特に中国での激しい競争は当社の全世界での販売台数減少の主な原因となった」とコメントした(ドイツ経済紙「ハンデルスブラット」2024 年 10 月 11 日)。

表 3 : VWグループの2024年の乗用車販売台数(国・地域別)
(単位:台、%) (△はマイナス値)

国・地域名	販売台数	前年比
欧州・その他地域	3,993,368	1.0
西欧	3,144,705	0.1
ドイツ	1,122,422	△1.7
英国	493,758	1.0
フランス	277,097	5.1
イタリア	271,868	0.9
スペイン	252,619	8.7
中・東欧	485,615	2.4
その他地域	363,048	7.5
北米	961,916	6.9
米国	658,314	2.9
南米	524,108	12.5
アジア大洋州	3,213,816	△10.3
中国	2,926,763	△9.5
インド	85,395	△15.9
日本	54,667	△16.7
合計	8,693,208	△2.3

注：中国の合併会社分を含む。

出所：VWグループ「2024年年次報告書(2025年3月11日)」に基づきジェトロ作成

ブランド別にみると（表4参照）、シュコダ、セアト／クプラ、高級ブランドのランボルギーニは増加した一方で、VW乗用車やアウディなどは前年減となり、一様ではない。

表4：VWグループの2024年の乗用車販売台数（ブランド別）
（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	2024年	前年比
VW乗用車	4,796,931	△1.4
アウディ	1,671,218	△11.8
シュコダ	926,567	6.9
セアト／クプラ	558,159	7.5
VWブランド商用車	408,285	△0.3
ポルシェ	310,718	△3.0
ランボルギーニ	10,687	5.7
ベントレー	10,643	△21.5
合計	8,693,208	△2.3

注：中国の合併会社分を含む。

出所：VWグループ「2024年年次報告書（2025年3月11日）」に基づきジェトロ作成

BMW グループ

BMWグループの2024年の世界販売台数は245万854台（前年比4.0%減）だった（表5参照）。同グループによると、減少の要因として、2024年第3四半期（7～9月）のインテリジェントブレーキシステム（IBS）供給停止と中国市場での困難な状況を挙げた。国・地域別（100台単位で四捨五入した数値）では、アジアが96万3,600台（前年比10.2%減）で、うち中国も71万5,200台（13.4%減）と減少した〔中国の華晨汽車集団（Brilliance）との合併会社分を含む〕。欧州は94万8,500台（0.6%増）と増加した一方、ドイツは26万5,700台（2.5%減）だった。米国は39万9,300台（0.5%増）となった。

表5：BMWグループの2024年の乗用車販売台数（国・地域別）
（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域名	販売台数	前年比
欧州	948,500	0.6
ドイツ	265,700	△2.5
英国	168,800	6.0
米州	482,700	0.1
米国	399,300	0.5
アジア（注2）	963,600	△10.2
中国	715,200	△13.4
その他	56,100	0.0
合計	2,450,900	△4.0

注1：100台単位で四捨五入した台数。

注2：「アジア」「中国」には華晨汽車集団（Brilliance）との合併会社分を含む。

出所：BMW「2024年報告（2025年3月14日）」からジェトロ作成

ブランド別にみると、全てのブランドが前年比で減少した（表 6 参照）。その要因として、MINI でのポートフォリオの見直しや、ロールスロイスのモデルチェンジと中国市場での同ブランドへの需要減少を挙げた。

表6：BMWグループの2024年の乗用車販売台数（ブランド別）（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	販売台数	前年比
BMW	2,200,217	△2.3
MINI	244,925	△17.1
ロールスロイス	5,712	△5.3
合計	2,450,854	△4.0

注：「BMW」には華晨汽車集団（Brilliance）との合併会社分を含む。

出所：BMW「2024年報告（2025年3月14日）」からジェトロ作成

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの世界販売台数（スマートを含む）は198万3,403台（前年比3.0%減）だった（表7参照）。国・地域別にみると、アジア大洋州が89万2,147台（7.4%減）と減少し、うち中国も68万3,568台（7.3%減）と減少した〔北京汽車集団との合併会社分（BBAC）を含む〕。欧州（注5）も64万1,792台（2.7%減）と減少、うちドイツが21万3,456台（8.9%減）となった。他方、米国は32万4,529台（8.9%増）と増加した。

表7：メルセデス・ベンツグループ（注1）の2024年の乗用車販売台数（国・地域別）（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域名	2024年	前年比
欧州（注2）	641,792	△2.7
ドイツ	213,456	△8.9
アジア大洋州	892,147	△7.4
中国	683,568	△7.3
北米（注3）	365,358	7.6
米国	324,529	8.9
その他	84,106	3.7
合計	1,983,403	△3.0

注1：メルセデス・ベンツ・カーズおよびスマートの合計。

注2：欧州はEU加盟国、英国、スイスおよびノルウェーを含む。

注3：北米は米国、カナダおよびメキシコを含む。

出所：メルセデス・ベンツグループ「2024年報告書（2025年2月20日）」からジェトロ作成

注1：PHEVとBEV。燃料電池車（FCEV）を含まない。

注2：2025年目標では、乗用車（新車）のCO2排出量を2021年比で15%削減とし、排出上限値を1キロメートル当たり93.6グラムに引き下げる（2024年までは95グラム）。

注3：一汽大衆（FAW-Volkswagen Automotive Company）、上汽大衆汽車（SAIC-

Volkswagen Automotive Company、SAIC-Volkswagen Sales Company)。

注 4：新規登録台数は、KBA が発表するドイツ国内の車両登録台数。一方、販売台数は、各メーカーが発表する各社の販売台数。

注 5：EU 加盟国と、スイス、ノルウェー、英国の合計。

ドイツ（生産・販売）：ドイツ自動車大手3社、EV販売台数で差異

2024年のドイツの自動車産業（2）

2025年8月21日 ミュンヘン事務所（クラウドディア・トーディ）

ドイツ自動車大手3社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMWグループ、メルセデス・ベンツグループ〕の2024年のEV〔電気自動車：バッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）〕の世界販売台数は、BMWグループのみが前年比増となった。

2025年は、ドイツ国内の乗用車の新規登録台数と生産台数はいずれも前年比1%増になる予想だ。

<ドイツ自動車大手3社、EVの世界販売台数で明暗>

2024年のEVの世界販売台数では、VWグループおよびメルセデス・ベンツグループが前年比で減少した。対照的に、BMWグループは増加した。

また、VWグループとBMWグループは、欧州委員会の基準に基づく2024年の欧州（注1）での新車二酸化炭素（CO₂）平均排出量目標を、自社内での計算では達成したと報告した。メルセデス・ベンツグループの具体的な数値は現在公表されていない（2025年8月15日時点）。なお、欧州委員会は2025年4月、排出基準は維持するが、2025～2027年に限り、単年ではなく3年間の平均値で順守状況をみる猶予期間を自動車メーカーに与えることを発表した（[2025年4月7日付ビジネス短信参照](#)）。

VWグループ

VWグループは、2024年の全世界でのBEVとPHEVの販売台数が101万4,416台（前年比1.3%減）だった（注2、表1参照）。グループ全体の大型商用車と中国の合弁会社を含む新車販売台数（902万7,424台）に占める割合は11.2%で、2023年の11.1%から0.1ポイント微増した。そのうち、BEVは74万4,794台（3.4%減）だった。全体に占める割合は8.3%となり、2023年とほぼ横ばいだった。一方、PHEVは26万9,622台（5.1%増）で、全体に占める割合は3.0%となり、前年比で0.2ポイント拡大した。VWグループによると、特にVWブランドの「ID.4」と「ID.3」や、シュコダの「Enyaq」などのBEVモデルの販売が好調だった。

表1：VWグループの2024年のBEVとPHEVの世界販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2023年	2024年	前年比
BEV	771,074	744,794	△3.4
PHEV	256,449	269,622	5.1
合計	1,027,523	1,014,416	△1.3

注：中国の合弁会社分を含む。

出所：VWグループ「2024年年次報告書（2025年3月11日）」

「2023年年次報告書（2024年3月13日）」からジェトロ作成

VW グループは VW ブランドについて、2030 年までに欧州での販売台数に占める BEV の割合を少なくとも 70%にする目標を掲げている。また、米国および中国では、2030 年までに販売台数の少なくとも 50%を BEV とする目標だ。VW ブランドのトーマス・シェーファー最高経営責任者 (CEO) によると、同ブランドは 2027 年までに 9 つのモデルを市場投入し、そのうち 7 つが EV となる予定だ (現地紙「Wolfsburger Allgemeine」紙、2025 年 2 月 11 日)。同ブランドの営業マネージャーのマルティン・サンダ氏は、2025 年に販売開始する小型 BEV モデル「ID.2」が「ゲームチェンジャーになる」とし (ドイツ自動車業界紙「アウトモビルウオッヘ」、2025 年 1 月 10 日)、その理由として、同モデルは 2 万 5,000 ユーロ以下という VW ブランドで最も低価格の BEV となることを挙げた。さらに、2027 年に「ID.2」より安価な 2 万ユーロ前後で発売予定の、新しい BEV エントリーモデル「ID. EVERY1」の市場投入も重要としている。

一方、VW グループ自動車部門の 2024 年の研究開発費は、209 億 9,900 万ユーロ (前年比 3.6%減) となった。新モデルのほか、特に電動化、デジタル化、新技術、BEV 向けのツールキットやプラットフォームなどに投資した。

VW グループは、同社の 2024 年の欧州における新車 CO2 平均排出量目標を、自社内の計算では達成したと報告。同社の新車乗用車目標値の 1 キロメートル (km) 当たり 122 グラムに対して、実績は 118 グラムだった。ただ、2025 年の目標値 100 グラム未満の達成は困難な課題としている。

BMW グループ

BMW グループの 2024 年の全世界での BEV と PHEV の販売台数は、59 万 3,150 台 (前年比 4.8%増) だった (表 2 参照)。グループ全体の販売台数 (245 万 854 台) に占める割合は 24.2%となり、前年比で 2.0 ポイント拡大した。そのうち、BEV は 42 万 6,536 台 (13.5%増) となった。全体に占める割合は 17.4%となり、前年比で 2.7 ポイント上昇した。PHEV は 16 万 6,614 台 (12.4%減) と減少し、全体に占める割合は 6.8%と前年比 0.6 ポイント下がった。

表 2 : BMWグループの2024年のBEVとPHEVの世界販売台数

(単位 : 台、%) (△はマイナス値)

項目	2023年	2024年	前年比
BEV	375,716	426,536	13.5
BMW	330,197	368,475	11.6
ミニ	45,193	56,171	24.3
ロールスロイス	326	1,890	479.8
PHEV	190,159	166,614	△12.4
BMW	173,878	164,172	△5.6
ミニ	16,281	2,442	△85.0
合計	565,875	593,150	4.8

注 : 華晨汽車集団 (Brilliance) との合併会社分を含む。

出所 : BMW「2024年報告 (2025年3月14日)」からジェトロ作成

BMW グループは現在、15 以上の BEV モデルを提供している。BMW ブランドは、2025 年末から次世代 BEV モデル「Neue Klasse (ノイエ・クラッセ)」の量産開始を計画している。ノイエ・クラッセ初の量産モデルは、新型「BMW iX3」となる。また、量産開始後 24 カ月以内に、少なくとも 6 つのノイエ・クラッセモデルを市場投入する計画だ。2026 年から、ミュンヘン本社工場でもノイエ・クラッセモデルの生産を開始するため、現在同工場を最新化している。2027 年末以降、同工場では BEV のみを生産する計画で、6 億 5,000 万ユーロを投資するとしている。

一方、BMW グループとトヨタ自動車は 2024 年 9 月、燃料電池車 (FCEV) 向け第 3 世代燃料電池システムの共同開発に関する基本合意書 (MOU) を締結した。2028 年から両社が共同開発した燃料電池システムを搭載した BMW の FCEV モデルが量産開始予定だ ([2024 年 9 月 18 日付ビジネス短信参照](#))。

BMW グループは、2024 年の同社の欧州での新車 CO2 平均排出量について、同社目標を大幅に上回って達成した。同社目標値の 1km 当たり 128.5 グラムに対して、実績は 99.5 グラムだった。目標達成の要因として、欧州での EV 販売の増加と内燃機関車の効率化を挙げた。2025 年も、さらに高い目標の達成に向けて全力をあげるとしている。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、メルセデス・ベンツ・カーズの 2024 年の全世界での販売台数 (198 万 3,403 台、注 3) のうち、BEV と PHEV は計 36 万 7,610 台 (前年比 8.5% 減) だった (表 3 参照)。販売台数に占める BEV と PHEV の割合は 18.5% となり、前年比で 1.2 ポイント低下した。BEV は 18 万 5,059 台 (23.1% 減) と減少し、同割合は 2023 年の 11.8% から 9.3% に下がった。PHEV は 18 万 2,551 台 (13.2% 増) と好調で、同割合は 9.2% となり、前年比で 1.3 ポイント拡大した。同社は既に全セグメントで BEV を提供している。

表 3 : メルセデス・ベンツグループの 2024 年の BEV と PHEV の世界販売台数

(単位 : 台、%) (△はマイナス値)

項目	2023年	2024年	前年比
BEV	240,668	185,059	△23.1
PHEV	161,275	182,551	13.2
合計	401,943	367,610	△8.5

出所 : メルセデス・ベンツグループ「2024 年年次報告書 (2025 年 3 月 11 日)」からジェトロ作成

メルセデス・ベンツグループは 2025 年春、BEV モデルの「Mercedes-Benz CLA」を販売開始した。オラ・ケレニウス会長は 2025 年 1 月、「新型 CLA の投入により、2025 年は当社史上最大規模の製品攻勢を開始する」とコメントしていた。同グループ最高技術責任者のマルクス・シェーファー氏によると、新型 CLA は自社開発のメルセデス・ベンツ・オペレーティング・システム (MB.OS) を搭載しており、メルセデス・ベンツで最もインテリ

ジェントな乗用車となっている(ドイツ経済紙「ハンデルスブラット」、2025年3月17日)。
また、複数の現地報道によると、同社は新型 BEV モデル「Mercedes GLC EQ」を、2025年9月にドイツ・ミュンヘンで開催される国際モーターショー「IAA モビリティ 2025」で初めて展示し、2026年春に市場投入する予定だ。

メルセデス・ベンツグループの2024年の研究開発費は97億1,700万ユーロ(前年比2.8%減)で、うち、グループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズによる研究開発費は87億4,400万ユーロ(3.9%減)であった。研究開発費が減少した要因として、既存モデルおよび従来の駆動方式に関する研究開発費が低下したことを挙げた。

なお、メルセデス・ベンツグループの2024年の欧州での新車CO2平均排出量に関する具体的な数値はまだ公表されていない。

<2025年の世界販売台数、ドイツ大手3社の見込みに差異>

ドイツ自動車大手3社の2025年の販売の見通しは次のとおりだ。

VW グループ

VW グループは、2025年の世界販売台数が2024年の水準とほぼ横ばいになると予測している。同グループは(1)政治的不確実性、(2)貿易規制の強化、(3)地政学的緊張の高まり、(4)競争の激化、(5)不安定な商品・エネルギー・外国為替市場などの課題に直面すると見込む。

BMW グループ

BMW グループは、2025年の世界販売台数が前年比で微増するとした。インフレの安定化や政策金利の引き下げによる複数国での需要増加がその要因とのこと。BEVが世界販売台数に占める割合もわずかに増加すると予測している。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの2025年の世界販売台数が2024年をわずかに下回る見込みとした。複雑なマクロ経済環境がその要因とのこと。また、2025年の全販売台数に占めるEVの割合は微増の20~22%と予測している。

<VDA、2025年のEVのドイツ国内乗用車新規登録台数と国内生産台数の拡大を予測>

ドイツ自動車産業連合会(VDA)は2025年1月、同年の国内乗用車市場の見通しを発表した。同市場の新規登録台数については、280万台(前年比1%増)と予測。そのうちBEVは66万6,000台(75%増)、PHEVは20万7,000台(8%増)としていた。同年6月の見直しでは、BEVは60万5,000台(59%増)へ下方修正、PHEVは26万8,000台(40%増)へ上方修正された。

また、前述の 2025 年 1 月発表の見通しでは、2025 年の国内生産台数を 415 万台（前年比 1%増）と予測。EV は 24%増の 170 万台で、そのうち BEV は 30%増、PHEV は 2%増としていた。

<ドイツ連邦政府、EV の社用車向け購入促進措置を導入>

ドイツ連立政権が提出した「ドイツの経済拠点強化のための税制投資即時プログラム」法案が 2025 年 6 月 26 日に連邦議会（下院）、同年 7 月 11 日に連邦参議院（上院）でそれぞれ可決された（[2025 年 7 月 22 日付ビジネス短信参照](#)）。これにより、企業投資促進のための同プログラムの枠組みの中で、EV の社用車を対象とする購入促進措置が導入された。

具体的には、2025 年 7 月 1 日から 2027 年 12 月末までに企業が社用車として新たに EV を購入した場合、取得初年度に 75%が償却可能となった（[2025 年 7 月 17 日付ビジネス短信参照](#)）。さらに、EV の特別税制優遇措置の対象となる車両の価格上限を、7 万ユーロから 10 万ユーロに引き上げた。この措置の目的はドイツ国内の EV の普及にあり、対象には乗用車のみならず、トラックやバスなどあらゆる種類の車両も含む。

注 1：EU 加盟国とノルウェー、アイスランド。

注 2：2023 年の VW グループの BEV と PHEV の世界販売台数は、VW グループ「2023 年年次報告書（2024 年 3 月 13 日）」に基づく。

注 3：メルセデス・ベンツ・カーズ（Cars）とスマートの合計。メルセデス・ベンツ・バンズ（Vans）を含まない。

フランス(生産・販売):2024年の乗用車新車登録台数は3.2%減、HEVは36.2%増

2025年6月9日 パリ事務所(山崎 あき)

フランスの2024年の乗用車新車登録台数は前年比3.2%減の171万8,416台だった。バッテリー式電気自動車(BEV)の新車登録台数は2.6%減の29万614台、プラグインハイブリッド車(PHEV)は10.2%減の14万6,392台と前年割れになった。一方、PHEVを除くハイブリッド車(HEV)は36.2%増の58万8,897台と大幅な伸びが続いた。

<乗用車の新車登録台数は減少、中古車は高水準維持>

[フランス自動車工業会の発表資料\(フランス語\)](#)  (182KB) によると、2024年の乗用車新車登録台数は前年比3.2%減の171万8,416台となった。[中古車の新規登録台数\(フランス語\)](#)  (110KB) は3.1%増の535万4,171台と増加に転じたが、自動車関連情報を発信するオート・プリュス(2025年1月7日付)によると、新型コロナウイルス危機前の水準(560万台超)には届かなかった。在庫の増加に伴い価格が緩やかに低下したものの、歴史的に見れば中古車販売は依然として高い水準を維持した。

小型商用車(車載量5.1トン未満)の新車登録台数は前年比0.7%増の38万1,854台、大型トラック(車載量5.1トン以上)は0.3%増の4万8,983台といずれも小幅な増加にとどまった。

乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると(表1参照)、ルノー・グループは、ルノーが前年比0.2%減の27万7,297台、グループ傘下のルーマニア・ダチアは7.3%減の14万4,979台と低迷した。日産は2万8,371台と前年より22.2%減少した。

ステランティスは、プジョーが前年比3.6%減の23万2,713台、シトロエンが11.4%減の11万1,536台と前年からの減少が続いた。フィアットは18.8%減の3万2,770台と落ち込んだ。

外国勢では、トヨタが前年比18.1%増の12万7,519台となり、前年に外国勢トップだったドイツのフォルクスワーゲン(VW)を抜いて最大シェアを取り戻した。VWは0.7%減の11万9,360台と伸び悩んだが、グループ傘下のチェコ・シュコダは16.3%増の4万4,501台と好調な伸びを示した。

ドイツの高級車ブランドは、BMWが前年比12.7%増の6万7,147台と増加が続いたが、メルセデス・ベンツは1.1%減の5万1,267台、アウディが3.0%減の4万7,917台と低迷した。

韓国勢は、起亜が前年比10.8%減の4万3,861台、現代が8.0%減の4万5,451台と減

少に転じた。米国勢は、フォードが 15.5%減の 4 万 3,623 台となった。テスラは、国内 BEV 市場の低迷や後述するエコカー購入補助金制度改正の影響を受け、35.4%減の 4 万 709 台と大幅減を記録した。

中国 BEV メーカー、MG の新車登録台数も前年比 26.3%減の 2 万 4,599 台と減少した。一方、2023 年にフランスで BEV 販売を開始した BYD は、2024 年 4 月に大手販売代理店 エミール・フレイと契約を結び、新車登録台数が約 10.4 倍の 5,415 台に達した。

表1：2024年の主要メーカー・ブランド別乗用車新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	登録台数	前年比
ルノー	277,297	△ 0.2
プジョー	232,713	△ 3.6
ダチア	144,979	△ 7.3
トヨタ	127,519	18.1
フォルクスワーゲン	119,360	△ 0.7
シトロエン	111,536	△ 11.4
BMW	67,147	12.7
メルセデス・ベンツ	51,267	△ 1.1
アウディ	47,917	△ 3.0
現代	45,451	△ 8.0
シュコダ	44,501	16.3
起亜	43,861	△ 10.8
フォード	43,623	△ 15.5
テスラ	40,709	△ 35.4
オベル	40,007	△ 7.5
フィアット	32,770	△ 18.8
日産	28,371	△ 22.2
MG	24,599	△ 26.3
スズキ	24,093	10.2
合計 (その他を含む)	1,718,416	△ 3.2

出所：フランス自動車工業会 (CCFA) 資料を基にジェトロ作成

＜ハイブリッド車の新車登録台数は大幅増、燃料タイプ別でトップに＞

乗用車新車登録台数を燃料タイプ別に見ると (表 2 参照)、PHEV を除く HEV の登録台数は、前年比 36.2%増の 58 万 8,897 台と前年からの大幅な伸びが続いた。乗用車新車登録台数に占める HEV の割合は 34.3%と前年からはほぼ 10 ポイント増加し、燃料タイプ別の登録台数でガソリン車を抑えてトップとなった。

BEVの新車登録台数は、前年比2.6%減の29万614台と減少したが、全体に占める割合は16.9%と前年とほぼ変わらなかった。PHEVは10.2%減の14万6,392台だった。BEVとPHEVを合わせると、乗用車新車登録台数に占める割合は25.4%となった。

一方、前年に増加したガソリン車は、前年比20.9%減の50万7,756台と減少し、全体に占める割合は29.5%と前年の36.2%から大きく縮小した。ディーゼル車は、27.2%減の12万4,952台と減少が続き、全体に占める割合は7.3%と前年に引き続き1割を下回った。

表2：燃料タイプ別乗用車新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料	2023年	2024年		
	登録台数	登録台数	構成比	伸び率
ガソリン	641,582	507,756	29.5	△ 20.9
ディーゼル	171,728	124,952	7.3	△ 27.2
ハイブリッド車 (HEV)	432,299	588,897	34.3	36.2
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	162,950	146,392	8.5	△ 10.2
バッテリー式電気自動車 (BEV)	298,219	290,614	16.9	△ 2.6
その他 (注)	67,945	59,805	3.5	△ 12.0
合計	1,774,723	1,718,416	100.0	△ 3.2

注：燃料電池、液化天然ガス、バイオエタノールなど。

出所：フランス自動車工業会 (CCFA) 資料を基にジェトロ作成

BEVの新車登録台数が減少した背景には、2023年10月に、EVの新車購入またはリース契約に対し購入価格の一部を補助する環境報奨金制度が改正され、適用対象が欧州域内で生産されたモデルに限定されたこと ([2023年12月21日付ビジネス短信参照](#)) や、2024年12月の政令で環境報奨金が最大7,000ユーロから4,000ユーロに大幅減額されたこと ([2024年12月5日付ビジネス短信参照](#)) などが影響したものと見られる。

グリーンモビリティに関する情報発信を行う「モビリテ・ヴェルト」が発表 (2025年1月3日付) したBEVのモデル別乗用車新車登録台数をみると、環境報奨金の適用から外れたモデルの減少が目立った。米国テスラの「モデルY」は2万8,576台と最多になったが、前年より23.0%減った。同「モデル3」も52.7%減の1万1,613台と落ち込んだ。欧州域外で生産されているダチアの「スプリング」は5,144台と前年から82.7%減少した。韓国の現代「コナ」は16.9%減の4,771台、中国MGの「MG4」は59.7%減の8,079台と減少に転じた。

2024年に初めて導入された、低所得世帯向けのBEV公的リース制度により、約5万世帯が市場価格よりもはるかに低い料金である月額100~150ユーロでBEVを利用できるようになった。同リース制度の対象になったプジョー「e-208」は前年比4.0%増の2万3,602台、ルノー「トゥインゴ」は32.9%増の1万1,299台と、いずれもプラスの伸びを示した [「モビリテ・ヴェルト」 (2025年1月3日付)]。リース用の車両として購入されたことが考えられる。

欧州電気自動車協会フランス支部 AVERE France によると、BEV の中古車市場は拡大を続けた。2024 年第 4 四半期は前期を 14%上回る 4 万 1,564 台の中古車が販売された。ルノー「ゾエ」の販売台数が 6,488 台でトップとなり、プジョー「e-208」が 3,921 台、フィアット「Fiat 500」が 3,071 台と続いた。中古 BEV の平均価格は 1 年間で 17.4%低下した。

なお、AVERE France によれば、公共用充電スタンドの数は 2024 年 12 月末時点で 15 万 4,694 カ所と前年より 31%増加した。

<国内生産台数は減少、トヨタ工場が国内最大の製造拠点に>

[欧州自動車工業会 \(ACEA\) の発表 !\[\]\(0ccf3e08082b536c4e49ba564b725850_img.jpg\) \(846KB\)](#) によれば、2024 年のフランス国内における乗用車生産台数は、84 万 9,437 台と前年より 12.4%減少した。経済紙「レゼコー」の集計 (2025 年 3 月 19 日付) によれば、商用車を含む自動車の国内生産台数は前年比 11%減の 134 万台だった。新型コロナウイルス危機の影響で生産量が激減した 2020 年の生産量を 4 万台上回ったが、半導体不足で混乱が続いた 2021 年の水準に届かなかった。

レゼコー紙によると、国内に 5 カ所の工場を持つステランティスの生産台数は 56 万 5,000 台となり、前年の 73 万 7,000 台から 23%減少した。欧州およびフランス国内での新車需要の低迷に加え、一部の工場で部品の供給が不足したことや、プジョー 3008 やシトロエン C5 などモデルチェンジを前に生産を控える動きが影響したと説明した。

ルノーの国内生産台数 (商用車を含む) については、レゼコー紙は前年比 2%増の 48 万 6,960 台と堅調だったと報じた。ルノーは 2023 年 11 月に、EV 関連事業子会社「アンペア」を設立し、BEV の国内生産を、北部オー・ド・フランス地域圏の 3 カ所の工場から成る「アンペア・エレクトリシティ」に集約した。これに伴い、イル・ド・フランス地域圏にあるフラン工場は、2024 年に BEV 「ゾエ」の生産を停止したが、リサイクル工場への転換により閉鎖を免れたとした。

トヨタ自動車のフランス国内における生産台数は、前年比 2.1%増の 27 万 9,613 台だった。オー・ド・フランス地域圏のヴァランシエンヌ工場は、ルノーやステランティスの他の工場を抑え、生産規模で国内最大となった。

フランス政府の発表によれば、BEV および HEV の国内生産台数は、2024 年末に 64 万台に達した。政府は 2030 年までに BEV・HEV で年間 200 万台の生産を目指しており、国家投資計画「フランス 2030」の枠内で、これまでに 570 件の関連プロジェクトに対し 37 億 7,800 万ユーロの補助金を支給した。

また、政府は 2027 年でのバッテリーの完全自給を目指し、オー・ド・フランス地域圏に建設予定のバッテリーのギガファクトリープロジェクトを支援した。ACC (ステランティ

ス、メルセデス・ベンツ、トタルエナジーズ子会社 SAFT による共同出資)、ベルコール、台湾プロロジウム・テクノロジー、AESC グループ、ティアマト (Tiamat) が建設を発表している。このうち、ACC は 2023 年に一部稼働した。

スタートアップのティアマトは 2024 年 1 月、北部ボーヴ市のジュール＝ヴェルヌ産業団地に欧州初のナトリウムイオン電池のギガファクトリーを建設することを正式に決定した。このギガファクトリーは、5 ギガワットアワー (GWh) の生産能力を持ち、2026 年に稼働予定だ。

<中国車の輸入は前年より 25.6%減>

フランス税関の統計によると、乗用車 (HS コード 8703) の輸出台数は、前年比 15.0% 減の 113 万 5,091 台となった。輸出相手国 1 位はベルギーで 4.2%減の 18 万 5,285 台、2 位のイタリアが 17.2%減の 11 万 4,681 台、3 位のドイツが 31.7%減の 10 万 7,632 台といずれも減少した。ドイツ向け輸出は、過去 2 年間でほぼ半減した。4 位のスペインは 4.4% 減の 8 万 3,822 台、5 位の英国は 13.8%減の 8 万 1,726 台となった。日本への輸出は、80.9%減の 1,560 台と前年の 8,150 台から大幅に減少した。

乗用車の輸入台数は、前年比 3.7%減の 195 万 7,155 台となった。最大の輸入相手国であるスペインは 40 万 6,191 台と前年より 11.9%増加した。2 位のドイツは、10.2%増の 28 万 9,235 台で、新型コロナウイルス危機前の水準を超えた (2019 年は 27 万 4,905 台)。一方、EU 域外からの輸入減が目立った。4 位のモロッコは 6.2%減の 15 万 7,993 台、6 位のトルコが 19.3%減の 12 万 2,234 台、9 位の韓国は 22.2%減の 6 万 1,610 台となった。7 位の中国は、2023 年に前年から倍増した後、2024 年は 10 万 470 台と前年比 25.6%減少した。日本からの輸入は、5.5%減の 3 万 9,251 台と前年割れになった。

乗用車のうち、BEV の輸入台数は 30 万 187 台となり、前年より 8.5%減少した。特に、最大輸入相手国だった中国が、環境報奨金制度の改正を受けて、5 万 8,163 台と前年からほぼ半減した。PHEV も 3.6%減の 12 万 4,124 台と低迷した一方、HEV は国内販売台数の拡大を背景に 34 万 9,430 台となり、71.2%の大幅増を記録した。

イタリア（生産・販売）：新車登録台数が微減、HEVは2桁成長維持

2025年7月18日 ミラノ事務所（平川 容子）

イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）は2025年1月21日、「[UNRAE Pocket 2024（イタリア語）](#)」を公表した。この報告書によると、イタリアの2024年の乗用車新規登録台数は155万8,681台で、前年比で約7,800台減（0.5%減）だった。新型コロナ禍前の2019年と比較すると、35万8,000台以上減少した（18.7%減）。

環境配慮車への移行は鈍く、2024年のバッテリー式電気自動車（BEV）のシェアは4.2%で、前年と変わらなかった。

<HEVが2桁成長維持、日系ブランドに存在感>

2024年の乗用車新規登録台数をメーカー・ブランド別にみると（表1参照）、フィアットが14万2,337台で、前年に続いて首位を守った。ただし、台数は前年比17.8%減で、シェアも1.9ポイント減の9.1%となった。トヨタ（レクサスを除く）は12万2,953台で24.6%増の2位に躍進した。シェアは1.6ポイント増え、7.9%だった。フォルクスワーゲン（VW）は12万1,290台で1.2%減の3位になり、順位を1つ下げたが、シェアは前年と同じく7.8%を守った。

表1：メーカー・ブランド別乗用車新規登録（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比	シェア
1（-）	フィアット	142,337	△ 17.8	9.1
2（↑）	トヨタ	122,953	24.6	7.9
3（↓）	フォルクスワーゲン	121,290	△ 1.2	7.8
4（-）	ダチア	97,262	13.7	6.2
5（↑）	ルノー	87,146	7.6	5.6
6（↑）	プジョー	78,166	△ 2.1	5.0
7（↑）	BMW	71,046	17.4	4.6
8（↓）	フォード	68,715	△ 15.9	4.4
9（↓）	ジープ	68,444	△ 4.2	4.4
10（↓）	アウディ	67,811	1.3	4.4
13（-）	現代	49,471	1.2	3.2
14（-）	起亜	47,787	1.9	3.1
16（↑）	MG	39,953	32.0	2.6
18（-）	スズキ	37,684	8.3	2.4
19（↓）	日産	34,948	△ 7.6	2.2
25（↑）	テスラ	15,650	△ 5.9	1.0
26（↑）	マツダ	14,218	△ 6.0	0.9
31（↑）	ホンダ	7,449	7.3	0.5
33（↑）	レクサス	6,090	61.8	0.4
35（↑）	三菱自動車	3,253	211.6	0.2
38（-）	スバル	1,663	△ 37.0	0.1
合計（その他の自動車メーカー・ブランドを含む）		1,558,681	△ 0.5	100

注1：1～10位および日系・アジアメーカー・ブランドなどを記載。

注2：（-）は前年比で順位が同順、（↑）は上昇、（↓）は下降を示す。

出所：UNRAE資料から作成

他のアジア勢では、現代自動車グループ（韓国系）の現代、起亜がそれぞれ 13 位、14 位。両社とも前年と同順位で、登録台数とシェアもほぼ前年並みになった。

スズキは、前年同様 18 位だったが、登録台数は前年比で 8.3%伸びた。一方、日産は登録台数が 7.6%減で、前年の 17 位から 19 位に順位を落とした。マツダは 26 位で順位とシェアをほぼ維持したものの、登録台数は 6.0%減だった。ホンダは登録台数が 7.3%増で、前年の 33 位から 31 位へ順位を上げた。スバルは登録台数が 37.0%減の 1,663 台に落ち込んだものの、順位は前年と同じ 38 位だった。

前年比で特に好調だったのはレクサスと三菱自動車。レクサスは登録台数が前年の 3,763 台から 6,090 台と大きく伸び、61.8%増になった。三菱自動車も前年の 1,044 台から 3,253 台と、前年の 3.1 倍の大幅増だった。ただし、シェアは前者が 0.4%、後者が 0.2%にとどまった。また、上海汽車傘下の英国発祥のブランド「MG」は、32.0%増の 3 万 9,953 台で、シェアが 0.7 ポイント増で 2.6%になった。

モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が前年比 2.6%減ながら、首位を維持した（表 2 参照）。ダチアの「サンデロ」は 24.8%増で、前年同様 2 位になった。ジープの「アヴェンジャー」は前年の 2 万 2,266 台から 4 万 1,184 台の 85.0%増となり、前年の 18 位から 3 位に大きく躍進した。ルノーの「クリオ」は 42.1%増で 13 位から 6 位に。トヨタの「ヤリス」も、39.8%増で 16 位から 8 位にそれぞれ順位を上げた。

表 2 : 2024年のモデル別新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー・ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	99,871	△ 2.6
2	サンデロ	ダチア	60,380	24.8
3	アヴェンジャー	ジープ	41,184	85.0
4	C3	シトロエン	38,591	24.2
5	ヤリスクロス	トヨタ	36,942	5.6
6	クリオ	ルノー	35,809	42.1
7	208	プジョー	32,488	34.5
8	ヤリス	トヨタ	32,294	39.8
9	イプシロン	ランチア	32,167	△ 28.3
10	キャプチャー	ルノー	31,901	2.5

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

燃料別では、ガソリン車のシェアは乗用車全体の 29.2%になり、前年の 28.5%から 0.7 ポイント増（表 3 参照）。2019 年をピークにシェア、新車登録台数ともに減少した。2022 年にはシェアが 27.7%まで低下したが、その後 2 年連続の増加となった。

ディーゼル車のシェアは低下を続けている。前年の 17.5%から 3.7 ポイント減の 13.8%となった。また、新規登録台数も前年より 5 万 8,104 台減の 21 万 5,497 台だった。

ハイブリッド車（HEV）のシェアは40.0%で、前年の36.1%から3.9ポイント上昇した。台数は62万2,981台で、前年比10.1%増だった。乗用車全体の登録が減少している中で、前年に続き2桁成長を維持した。

プラグインハイブリッド車（PHEV）のシェアは、3.4%。前年の4.4%から1.0ポイント減だった。台数では前年比24.1%減、5万2,496台となった。バッテリー式電気自動車（BEV）も、シェアが伸び悩んだ。前年と同じ4.2%に終わった。

表3：乗用車新規登録台数の燃料別シェアの推移 (単位：%)

燃料別	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
ガソリン	37.8	29.9	27.7	28.5	29.2
ハイブリッド（HEV、注）	16.1	2.9	34.0	36.1	40.0
ディーゼル	32.7	22.1	19.6	17.5	13.8
液化石油ガス（LPG）	6.8	7.4	9.0	9.1	9.3
バッテリー式電気自動車（BEV）	2.4	4.6	3.7	4.2	4.2
プラグインハイブリッド（PHEV）	2.0	4.8	5.1	4.4	3.4
メタンガス	2.3	2.2	0.8	0.1	0.1

注：HEVには、PHEVを含まない。
出所：UNRAE資料からジェットロ作成

HEVに限定したモデル別登録台数では、トヨタの健闘が目立つ（表4参照）。「ヤリスクロス」は、首位のフィアットの「パンダ」に続き2位となり、前年比5.6%増、3万6,941台を記録した。「ヤリス」も3位につけ、58.7%増の3万1,643台と躍進した。さらに「C-HR」も好調で、60.3%増の1万4,593台で9位となりトップ10入りした。また日産の「キャシュカイ」は15.1%減となったものの、7位でトップ10入りを維持した。前年に続き日系メーカー・ブランドが存在感を示した。

表4：2024年のモデル別HEV新規登録トップ10

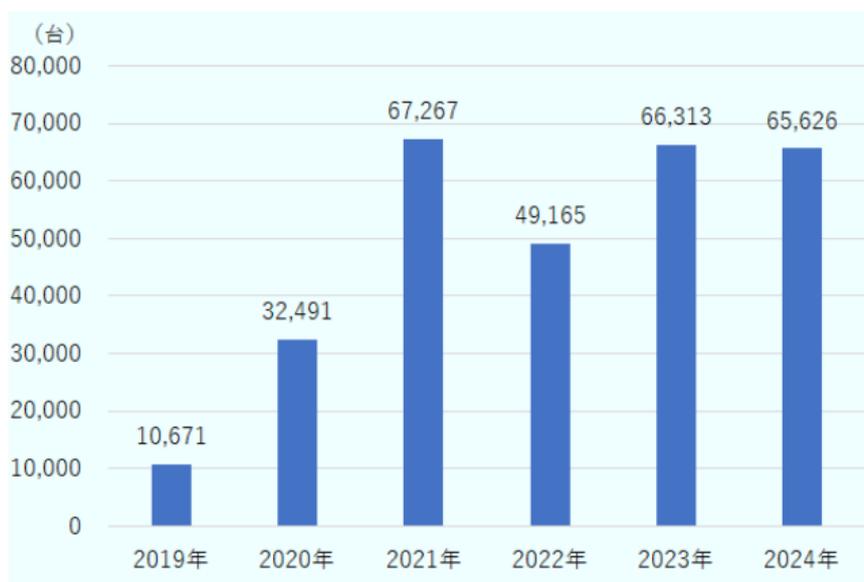
(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

順位	モデル	メーカー・ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	97,614	4.1
2	ヤリスクロス	トヨタ	36,941	5.6
3	ヤリス	トヨタ	31,643	58.7
4	ブーマ	フォード	28,167	△ 7.8
5	イプシロン	ランチア	27,532	△ 30.9
6	スポーテージ	キア	18,921	15.2
7	キャシュカイ	日産	18,369	△ 15.1
8	500	フィアット	14,779	△ 45.5
9	C-HR	トヨタ	14,593	60.3
10	アヴェンジャー	ジープ	13,823	－

注1：新規登録台数のうち、ハイブリッド車に限定して集計。
注2：アヴェンジャーのHEVモデルは2024年、当地市場に初投入。そのため、前年比を計上できなかった。
出所：UNRAE資料からジェットロ作成

BEVの新規登録台数は、前年比1.0%減となり、6万5,626台だった（図1参照）。欧州主要5カ国でBEVの占めるシェアを比較すると、2024年時点でイタリア（4.2%）は最下位になる（英国19.6%、フランス16.9%、ドイツ13.5%、スペイン5.6%）。

図1：BEV新規登録台数の推移



出所：UNRAE資料からジェトロ作成

BEVのモデル別登録台数では、前年同様テスラが1位と2位を占め、1位の「モデル3」が7,943台、2位の「モデルY」が7,435台となった（表5参照）。2023年末にイタリア初投入のボルボ「EX30」が3,836台で3位に躍進したが、テスラ2モデルとの差はなお大きい。中国系では、上海汽車傘下の「MG4」が前年同様9位に入った。

表5：2024年のモデル別BEV新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー・ブランド	台数	前年比
1	モデル3	テスラ	7,943	7.5
2	モデルY	テスラ	7,435	△ 13.4
3	EX30	ボルボ	3,836	3264.9
4	スプリング	ダチア	3,542	56.2
5	アヴェンジャー	ジープ	2,477	65.6
6	iX1	BMW	2,366	71.0
7	500	フィアット	2,345	△ 50.6
8	Q4	アウディ	2,006	△ 6.6
9	MG4	MG	1,850	△ 9.0
10	208	プジョー	1,616	△ 20.7

注：新規登録台数のうち、BEV車に限定して集計。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

<イタリア政府とステランティスの関係が好転>

2024年に大きく前進したのは、イタリア政府とステランティスとの関係だ。UNRAEの発表によると、2024年の同社グループ・ブランドのイタリアにおける新規登録台数は45万4,013台で、前年の50万5,518台から10.2%減。シェアも前年の32.3%から29.1%に低下し、30%を切った。また、イタリア労働組合金属機械部会（Fim-Cisl）によると、同社が2024年に国内生産した乗用車および小型商用車は47万5,090台で、前年の75万1,384台に比べて36.8%も落ち込んだ。

このように厳しい状況の下、中央政府とステランティスは2023年12月、最低でも年間100万台を国内生産する目標を掲げていたが、具体的な進捗が見られず、両者の対立が深まっていった（[2024年8月20日付地域・分析レポート参照](#)）。

風向きが変わったのは2024年12月1日、カルロス・タバレス最高経営責任者（CEO）が任期途中で電撃辞任してからだ。ジョン・エルカン会長をトップとする暫定的な経営体制の下、ステランティスは同月17日に協議会を開催。この協議会には、中央政府のほか、イタリア自動車工業会や、同社の生産拠点がある州・県などから代表者が参加した（[2024年12月27日付ビジネス短信参照](#)）。その結果、経営戦略「イタリア・プラン」を発表している（表6参照）。当該戦略には、(1)イタリアの生産拠点を閉鎖しないことや、(2)新モデル生産の計画などを盛り込んだ。

表6：「イタリア・プラン」の内容

ステランティスの国内生産拠点	主な提案内容
ポミリアーノ工場 (ナポリ県)	<ul style="list-style-type: none">・2028年に、ステラ・スモールの新車台（プラットフォーム）を導入。コンパクトカーの新モデル2種の生産を計画。・2030年までに、パンダとバンディーナの生産を拡充。大衆車生産を強化する。
ミラフィオーリ工場 (トリノ県)	<ul style="list-style-type: none">・フィアット500ハイブリッドモデルと、同500の新世代BEVの生産拠点にする。・2025年1月1日から、欧州地域部門と商用車部門の本社化。・グループのリサイクルを担うSUSTAINera社の拠点にする。・バッテリーのテストや開発を担うバッテリー技術センターの拠点を設置する。
カッシーノ工場 (フロジノーネ県)	<ul style="list-style-type: none">・電動車のプラットフォーム「STLA-LARGE」を新モデル3種に導入する。・2025年から(1)新アルファロメオ・ステルヴィオを、2026年から(2)新アルファロメオ・ジュリアを生産する（(1)(2)とも、HEVとBEVの両方を製造）。その後も、新型最高級モデルを生産する。
メルフィ工場 (バジリカータ県)	<ul style="list-style-type: none">・2025年から順次、(1)DS・ナンバー8、(2)ジープ・コンパス、(3)ランチア・ガンマ、(4)DS7の新モデルを生産する。(1)はBEVのみ。(2)(3)(4)はBEVとHEV。
アテッサ工場 (キエーティー県)	<ul style="list-style-type: none">・2024年末から、BEVを生産開始。加えて、カスタマイズプログラム「ステランティス・カスタムフィット」を導入する。・2027年から、輸出向け大型バンの新型モデルを生産する。

出所：イタリア政府発表資料を基にジェトロ作成

<エルカン会長「イタリアが中心的存在」と強調>

タバレス前CEO辞任の原因としては、米国事業の不振や内部分裂などの報道がある。その真否はともかく、これを契機にイタリアにとって明るい兆しが見え始めたといえる。

協議会後の 2025 年 3 月 19 日、エルカン会長はイタリア議会上下院の公聴会に出席し、ステランティスにとってイタリアが中心的存在であること、一連の公約は、自動車業界全てに関わるもので、期限どおりに実現していくと述べた。

参考：上下院公聴会でのエルカン会長発言（要旨）

- ・ステランティスにとって、イタリアが中心的存在。
- ・「ギブ・アンド・テイク」のバランスがこれ以上の分裂を招くことはない。ともに歩んでいくためのものになる。
- ・一連の公約は自動車業界全てに関わるもので、期限どおりに実現していく。
- ・近年の世界的な自動車市場の縮小についても言及。懸念材料として、中国メーカーと競争する上で、（イタリアの業界が）構造的に不利な状況に直面している点などに触れた。また今後の成長は、市場がどう電動化していくのかにもよる。

その後、ステランティスは 2025 年 6 月 23 日、タバレス氏の後任にアントニオ・フィローザ新 CEO を指名。他の役員・幹部をあわせ新体制を発表した。フィローザ氏には、北米および南米事業で残した実績がある。イタリア出身の新 CEO がどのように経営手腕を振るうのかに、注目が集まっている。

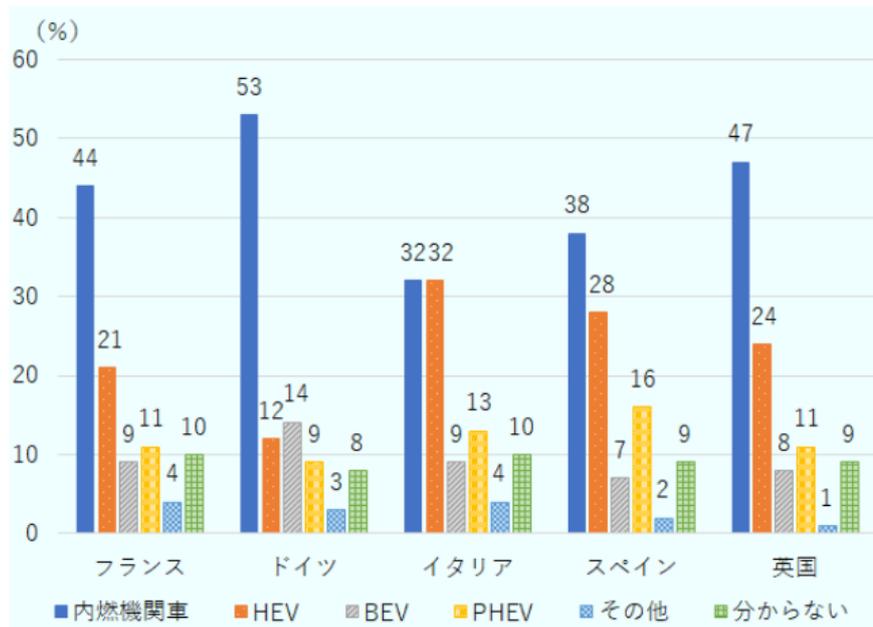
<消費者意識調査でも HEV が頭角>

エルカン会長が指摘するように、環境対応車、特に電動化へのシフトがイタリアで大きな課題になっている。

前述した UNRAE の調査でも明らかなように、イタリアで BEV の占めるシェアは、他の欧州主要国に比べて伸び悩んでいる。

また、デロイトが発表した「[2025 年グローバル自動車消費者調査（イタリア市場編）（イタリア語）](#)」でも、イタリアの消費者のうち、次回購入したい自動車として BEV を挙げたのは全体の 9.0%にとどまる。一方、ガソリン車などの内燃機関車と回答した消費者は 32%で、同率の HEV とともに最も多い。また HEV と回答した比率は、スペイン（28%）、英国（24%）、フランス（21%）、ドイツ（12%）に比べて高い水準になっている（図 2 参照）。

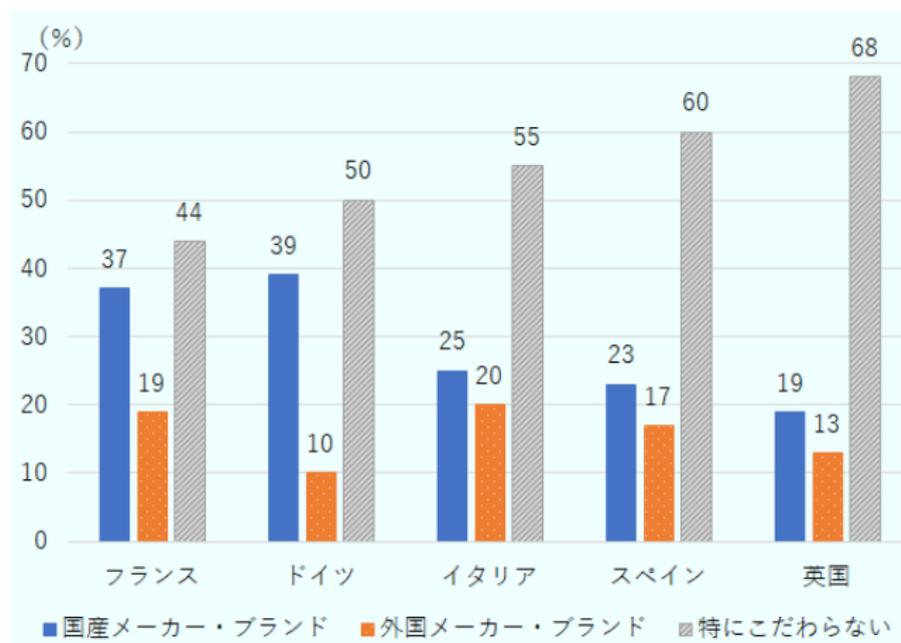
図2：次回購入したい自動車の種類（欧州主要国比較）



出所：「2025 Global Automotive Consumer Study」（デロイト）を基にジェトロ作成

なお、次回購入したい自動車メーカー・ブランドの志向も他国と異なる（図3参照）。イタリアの消費者のうち20%が外国メーカー・ブランドを挙げ、他の欧州主要国に比較して最も多かった。必ずしも国産メーカー・ブランドにこだわる傾向にはないことがわかる。

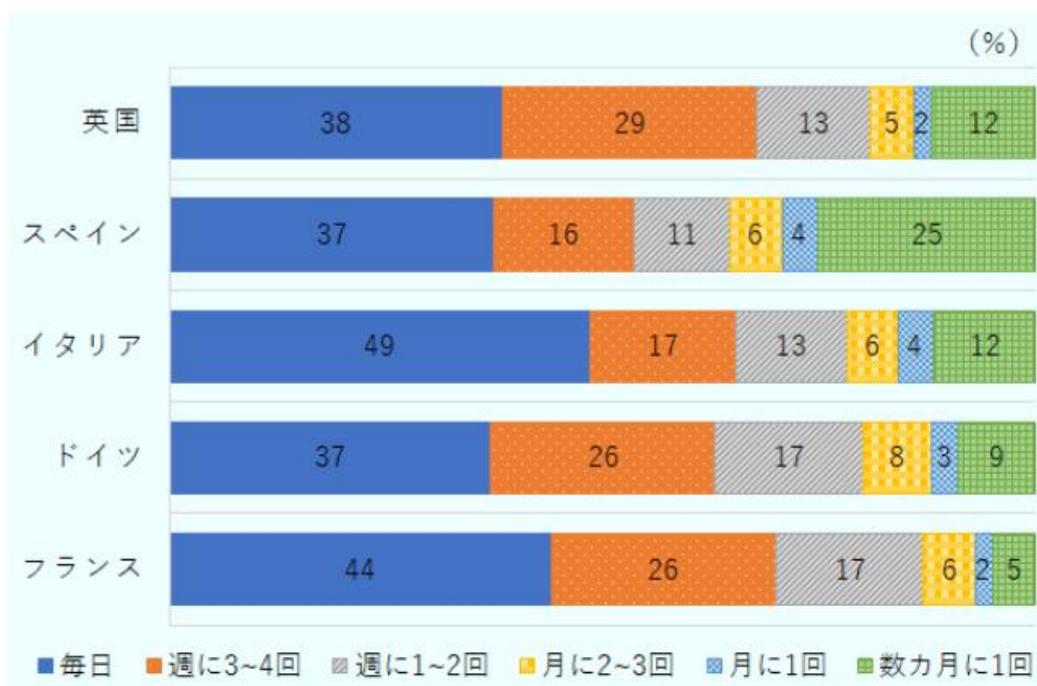
図3：次回購入したい自動車メーカー・ブランドの志向（欧州主要国比較）



出所：「2025 Global Automotive Consumer Study」（デロイト）を基にジェトロ作成

一方、イタリアが突出しているのは自家用車を運転する頻度だ（図4参照）。毎日運転していると回答した消費者が49%。欧州主要国でトップになった。イタリアの「クルマ文化」の根強さを示している。

図4：自家用車の運転頻度（欧州主要国比較）



出所：「2025 Global Automotive Consumer Study」（デロイト）を基にジェトロ作成

<政府が BEV 普及の「特効薬」を模索>

イタリア政府は2025年5月19日、BEV購入のための補助金プログラムを公表した。「再興・回復のための国家計画（PNRR）」の未使用予算5億9,730万ユーロを充当する。PNRRでは当初、充電ステーションの建設を想定し予算を割り当てていた。当該予算の残額を再分配し、内燃機関自動車からBEVへの買い替え3万9,000台以上を補助するという。

このプログラムに対し、UNRAE会長のアンドレア・カルディナーリ氏は、「全く予期していなかった補助金」と強調。補助金対象者や配分期限などについて十分な検討を重ねずに発表したことに懸念を示した。

もっとも、今回の措置では、BEVの購入に限って年間約6億ユーロ近くを割り当てることになる。自動車購入に対する補助金として過去最大規模だ。そのため、今後のBEV普及への「特効薬」になる可能性もある。

スペイン（生産・販売）：2024年新車登録台数、前年比6%減もEV割合は初の半数超

生産はHEV成長とBEV移行の踊り場続く

2025年9月16日 マドリード事務所（伊藤 裕規子）

2024年のスペイン自動車市場は、新規登録台数が121万9,267台（前年比8.1%増）、生産台数が237万7,091台（3.0%減）となった。ハイブリッド車（HEV）が新規登録台数と生産の双方を牽引した。一方、中国ブランドはバッテリー式電気自動車（BEV）の対中相殺関税発動の影響下でもプラグインハイブリッド車（PHEV）輸出を増やしてスペイン市場でのサプライチェーン構築を強化している。

<新車登録はトヨタが3年連続で首位>

[スペイン自動車工業会（ANFAC）の年次報告（スペイン語）](#)によると、2024年の自動車新車登録台数は121万9,267台と、前年比8.1%増加した。内訳は乗用車101万6,907台（7.1%増）、小型商用車16万5,850台（13.6%増）、トラック・バス3万6,510台（12.5%増）で、全体として回復傾向が続いている。EU主要市場が軒並み前年割れとなる中、スペインが際立って好調だった背景には、堅調な国内景気や観光需要拡大に伴うレンタカー・バス需要の増加、さらに、10月末の東部洪水被害後に自動車需要が急増したことなどが挙げられる。ただし、新型コロナウイルス感染拡大以前の2019年水準には、依然として2割近く届いていない。

主要メーカー・ブランド別の新車登録台数（表1参照）では、トヨタ（レクサスを含む）が10万4,773台（20.3%増）で3年連続首位となった。各市場の事情に応えるために多様な選択肢を準備するマルチパスウェイ戦略の下、主力のHEVに加え、PHEVやBEVの販売も順調に伸び、シェアは10.3%と、2位のセアト（クプラを含む、8万7,731台、13.2%増、シェア8.6%）を引き離している。3～5位のフォルクスワーゲン、現代、ルノーも、HEVモデルが大幅に増加した。

**表1：スペインの主要メーカー・ブランド別乗用車販売台数とシェア
(2024年)** (単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー・ブランド	販売台数	前年比 伸び率	シェア	シェア (前年比)
トヨタ/レクサス	104,773	20.3	10.3	1.1
セアト/クブラ	87,731	13.2	8.6	0.5
フォルクスワーゲン	66,904	4.7	6.6	△ 0.2
現代	64,855	10.2	6.4	0.2
ルノー	64,237	14.3	6.3	0.4
起亜	59,915	△ 9.6	5.9	△ 1.1
ダチア	54,777	12.1	5.4	0.2
ブジョー	51,767	△ 11.5	5.1	△ 1.1
メルセデス	47,067	9.5	4.6	0.1
BMW	45,249	29.4	4.4	0.8
アウディ	38,770	△ 4.7	3.8	△ 0.5
シトロエン	38,475	△ 8.9	3.8	△ 0.7
シュコダ	38,255	20.4	3.8	0.4
日産	31,519	26.5	3.1	0.5
MG	30,770	5.9	3.0	△ 0.0
オベル	25,719	△ 6.6	2.5	△ 0.4
フォード	25,596	△ 16.6	2.5	△ 0.7
ボルボ	18,178	25.2	1.8	0.3
マツダ	17,526	8.1	1.7	0.0
テスラ	16,680	26.0	1.6	0.3
その他	88,147	5.5	8.7	△ 0.1
合計	1,016,910	7.1	100.0	－

注：トヨタはレクサスを含む、セアトはクブラを含む。

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）のデータを基にジェットロ作成

中国メーカーは急速な販売網構築を背景に、前年比 31.2%増、2年前の 4.5 倍に当たる計 4 万 8,689 台を登録し、シェアは 4.8%に達した [(参考) 日本車 16.8%、韓国車 12.8%]。中国系ブランド数は計 24 に拡大しており、そのうち 6 割強を占めるのは中国上海汽車 (SAIC) 傘下の MG (3 万 770 台、15 位) だ。これに奇瑞汽車 (Chery) の「オモダ」(7,786 台、26 位)、比亞迪汽車 (BYD、5,393 台、28 位) が続く。

新車登録台数上位 5 モデルは、ダチア「サンデロ」(3 万 2,994 台)、トヨタ「カローラ」(2 万 2,129 台)、セアト「イビス」(2 万 2,021 台)、現代「ツーソン」(2 万 1,595 台)、MG「ZS」(2 万 386 台) だった。

<ハイブリッド車が初めてガソリン車を抜く>

燃料タイプ別の乗用車新車登録（表 2 参照）では、HEV が引き続き絶好調だった。2024 年の HEV の登録台数は 39 万 2,391 台に達し、市場全体の 38.6% を占め（前年比 6.7 ポイント増）、初めてガソリン車（同 37.2%）を上回ってトップとなった。

表2：燃料別の乗用車新車登録台数

（△はマイナス値）

燃料タイプ	2020年	2021年	2022年	2023年		2024年		前年比 (%)
	台数	台数	台数	台数	構成比	台数	構成比	
ハイブリッド車 (HEV)	137,428	219,426	239,672	302,846	31.9	392,391	38.6	29.6
ガソリン車	423,579	387,931	341,063	387,609	40.8	378,687	37.2	△ 2.3
ディーゼル車	235,890	171,164	139,599	118,646	12.5	96,380	9.5	△ 18.8
プラグインハイブリッド車(PHEV)	23,310	43,227	47,791	62,164	6.5	58,559	5.8	△ 5.8
バッテリー式電気自動車(BEV)	17,920	23,680	30,521	51,612	5.4	57,376	5.6	11.2
その他（注）	13,083	14,049	14,730	26,482	2.8	33,514	3.3	26.6
合計	851,210	859,477	813,376	949,359	100.0	1,016,907	100.0	7.1

注：その他は、燃料電池車（FCV）、天然ガス自動車（NGV）、液化石油ガス自動車（LPG）を含む。

出所：ANFACのデータを基にジェトロ作成

一方、プラグイン車（BEV と PHEV）の普及はやや鈍化した。BEV は前年比 11.2% 増の 5 万 7,376 台（構成比 5.6%）と伸びたものの、PHEV は 5 万 8,559 台（同 5.8%）で 5.8% 減少した。両者を合わせたプラグイン車のシェアは 11.4% で、前年から 0.6 ポイント縮小し、欧州平均の 20.4% を大きく下回った。2024 年の PHEV 不振は、BEV のラインナップ拡大や低価格化によって PHEV との価格差が縮小したことで、購入補助金や自治体の税優遇を考慮すると、BEV を選好する消費者傾向が強まったことが背景と考えられる。

プラグイン車の普及を左右する購入補助制度（MOVES III）は 2025 年も継続しており、乗用車の場合、電気だけによる航続距離 90 キロメートル（km）以上の BEV/PHEV は最大 7,000 ユーロ（廃車を伴わない場合は 4,500 ユーロ）、航続距離 30km 以上 90km 未満の PHEV は最大 5,000 ユーロ（同 2,500 ユーロ）の補助を受けられる。2024 年末時点で稼働中の公共充電器は 3 万 8,725 基（うち高速充電は 9,786 基）と、前年比 32.2% 増えたが、設置や送電網接続の許認可に時間を要するため、人口 100 万人当たりの基数は 805 基にとどまり、EU 平均の 1,877 基を大きく下回っている。

なお、2025 年に入ると、プラグイン車のシェアは急速に拡大しており、6 月時点では新規登録に占める割合が 16.8% で、前年から 5.4 ポイント増加した。これは、購入補助の継続に加え、中国メーカーを中心とした手頃で航続距離が BEV 並みの PHEV モデルの投入が大きく寄与したとされる。

<対中 BEV 相殺関税回避の動き>

2024年10月に正式導入された EU による中国製 BEV への相殺関税 ([2024年11月6日付ビジネス短信参照](#)) は、中国からの乗用車輸入にも大きな影響を与えている。輸入額は、2020年の約700万ユーロから2023年には約28億ユーロに拡大したが、同年9月の EU による反補助金調査開始を境に減少へ転じ、2024年は約22億ユーロに縮小した(注1)。特に BEV 輸入の落ち込みが顕著で、輸入額に占める割合は2023年まで8割超だったが、2024年は61%、2025年前半(1~5月)には26%まで低下した。

一方で、中国からの PHEV 輸入は2024年秋以降に急増し、同年は前年比2.9倍、2025年1~5月期には前年同期比7.1倍と急拡大し、ついに BEV 輸入額を上回った。PHEV は相殺関税の対象外(適用は10%の通常関税のみ)なことに加え、スペインでは電気による航続距離90km以上のモデルは BEV と同等の補助金・減税措置を受けられる。このため、中国メーカーは相殺関税を回避すべく、BEV から航続距離の長い PHEV への輸出シフトを進めたとみられる。2025年7月時点では、人気 PHEV 上位10モデルのうち4モデルを中国車が占めている。

<欧州市場での EV 低迷、CAFE 規制対応で減産>

スペインは世界第9位、欧州ではドイツに次ぐ第2位の自動車生産国で、国内には欧米主要メーカーの完成車工場が11拠点ある。ANFACによると、2024年の自動車生産台数は237万7,091台で、前年比3.0%減少した。うち乗用車は191万8,244台で、小型のスポーツ用多目的車(SUV)と小型車が全体の約3分の2を占めている(図参照)。

生産減少の理由は輸出減で、その背景には需要・供給両面の要因がある。主要輸出先の欧州市場でのプラグイン車の需要低下に加え、2025年からの新たな二酸化炭素(CO2)排出基準規則(注2)に対応するため、BEV 製造ライン導入に伴う生産調整が進められた。

輸出台数は前年比4.0%減の212万3,584台に減少した。輸出の93.1%が欧州とトルコ向けで、上位5カ国はフランス(39万2,000台)、ドイツ(36万3,000台)、英国(26万8,000台)、イタリア(26万2,000台)、トルコ(20万3,000台)。欧州以外ではメキシコ(3万7,000台)、モロッコ(2万1,000台)、オーストラリア、日本(いずれも1万3,000台)が主要輸出先となっている。

図：スペインの自動車生産・輸出の推移（2019～2024年）



<BEVの垂直統合サプライチェーン構築が進む>

2024年のスペインでの乗用車生産台数は192万台だった。燃料別では、全体の6割を占めるガソリン車が113万台（前年比10.9%減）、ディーゼル車が11万台（42.2%減）と大幅に減少した一方、HEVは47万台と58.8%増加し、全体の4分の1近くを占めるまで拡大した。HEV生産を牽引したのはルノーだ。バリャドリッドとパレンシアの工場ですべて7モデル（うち1車種はルノーがOEM供給する三菱自動車の「ASX」）を生産しており、HEV車は3車種。また、2025年末には三菱自動車のHEV車の新型SUV「グランディス」も追加される予定だ。

一方、プラグイン車（BEVとPHEV）の生産は伸び悩んだ。2024年のBEV生産は約9万台（前年比9.1%減）、PHEVも同9万台（27.8%減）にとどまり、両者の合計は全体の9.2%にすぎない（前年比3.3ポイント減）。

こうした中で、EUの乗用車・バンのCO2排出基準規則への対応を迫られる各社は、BEVを軸とした垂直統合型のサプライチェーン構築を本格化させている。国内最大規模の生産能力（年産100万台近く、表3参照）を持つステラントイスは、2025年1月に小型BEV専用の新プラットフォーム「STLA Small」をビーゴとサラゴサの工場に導入することを正式決定し、報道によると、2027年後半から量産を開始する計画という。電池面では中国の寧徳時代新能源科技（CATL）と合弁で41億ユーロを投じ、サラゴサにリン酸鉄リチウムイオン（LFP）電池工場〔最大50ギガワット時（GWh）、2026年末に稼働予定〕を建設する。

表3：スペインにおけるメーカー別の生産台数と車種（2024年）

（単位：万台）（△はマイナス値）

メーカー (OEM含む)	2019年	2024年	増減	主な生産車種 (2025年5月現在)
ステランティス(注2)	93	98	5	ビーゴ工場（プジョー「2008」、シトロエン「ベルランゴ」、トヨタ「プロエース・シティ」など同OEM車ほか、バッテリー組み立て）、サラゴサ工場（オペル「コルサ」、ランチア「イプシロン」など）、マドリード工場（プジョー「208」、シトロエン「C4」、バッテリー組み立て）。 BEV/PHEVモデルは11車種を生産。
セアト/クブラ/アウディ	50	48	1	バルセロナ工場（セアト「レオン」など、クブラ「フォルメントール」、その他、アウディ「A1」）。 BEV/PHEVモデルは5車種を生産。
ルノー/三菱	48	35	△ 13	バレンシア工場（ルノー「オーストラル」「ラファール」「エスパス」「メガーヌ」）、バリアドリード工場（ルノー「キャプチャー」「シンビオズ」、三菱「ASX」）。 BEV/PHEVモデルは4車種を生産。
フォルクスワーゲン(VW)	32	27	△ 5	ナバラ工場（「タイゴ」「Tクロス」など）。 BEV/PHEVモデルはなし。
メルセデス・ベンツ	15	13	△ 2	バスク工場（「Vクラス」「ヴィトール」など）。 BEV/PHEVモデルは2車種を生産。
フォード	35	12	△ 23	バレンシア工場（「クーガ」）、バッテリー組み立て。 BEV/PHEVモデルは1車種を生産。
イベコ	4	5	1	マドリード工場（「S-WAY」「X-WAY」「T-WAY」）、バリアドリード工場（「デイリー（キャブ付きシャシー）」）。 BEV/PHEVモデルはなし。

注1：2025年年始発表/報道時の各社暫定値のため、合計はANFACの生産台数データとは一致しない。

注2：ステランティスの2019年はグループPSA（当時）としての数値。

出所：各社プレスリリース、ANFAC、報道を基に作成

フォルクスワーゲン（VW）グループも、2万ユーロ台前半の低価格で最大航続距離450kmの新型BEV「ID.2」と派生SUV計4車種を2026年からセアトのバルセロナ工場とナバラ工場で大規模生産する予定で、バレンシアでは傘下の電池子会社パワーコ（PowerCo）が大型電池工場（最大40～60GWh）を2026年に稼働させる計画だ。さらに、ナバラ工場向けには、韓国・現代モーターがナバラ県にバッテリーシステム工場を建設中だ。

いずれのプロジェクトも、EU復興基金を財源とするスペイン政府の官民連携助成「EV・コネクテッドカー分野の戦略的復興・変革プロジェクト（PERTE-VEC）」を活用しており、6月には第4弾（予算12億5,000万ユーロ）の公募が始まった（[2022年3月28日付](#)、[2023年3月30日付ビジネス短信参照](#)）。他のメーカーもこの枠組みを利用し、バッテリー生産やBEVサプライチェーン強化に動くと思われる。

スペインでの自動車生産は、電動化の移行期の需要不足と生産調整が続く可能性がある。しかし、中期的には、各社のBEV製造拠点の構築や、2026年からバルセロナで

BEV 共同生産を予定する奇瑞汽車のような新興プレイヤーの参入により、生産台数の回復が期待される。

注1：輸入額には欧州メーカーの中国生産車も含まれるが、大部分は中国メーカーのモデルと考えられる。また、2024年の登録台数が前年比3割増となったのは、中国製BEVへの相殺関税導入前の2023年中に輸入を積み増して在庫を確保し、それが翌年の登録に反映された可能性が高い。

注2：米国の企業別平均燃費基準（CAFE）規制に相当するEUの「新車の乗用車・小型商用車（バン）のCO2排出基準に係る規則」では、2025～2029年に新車登録される乗用車の排出目標を1km当たり93.6グラム（2021年比15%削減）と定めており、未達成のメーカーには、超過1グラムごとに新車1台当たり95ユーロの罰金が科される。2024年のEV需要の低迷を受け、欧州委員会は同規則を改正し、2025年7月より排出基準は維持するが、2025～2027年に限って単年ではなく3年間の平均値で順守状況をみるよう猶予を設けた（[2025年4月7日付ビジネス短信参照](#)）。

オランダ（販売）：オランダの乗用車販売は 2024 年に小幅な増加、EV が着実に浸透

2025 年 8 月 18 日 アムステルダム事務所（奥井 浩平）

2024 年のオランダでの乗用車新車登録台数は、前年比 3.2%増の 38 万 1,626 台となり、2020 年から 2022 年までの 3 年連続の減少を経て、2 年連続で販売台数が増加した。しかし、販売台数は 2019 年の新型コロナ禍前の水準である 44 万 5,218 台を依然として大幅に下回っている（図 1 参照）。一方、オランダの自動車の電気化は着実に進んでおり、バッテリー式電気自動車(BEV)の販売台数は 16.0%増加し 13 万 2,185 台、ハイブリッド車〔プラグインハイブリッド車 (PHEV) を含む〕も 16.9%増加の 16 万 243 台となった。これらは、オランダの自動車販売全体の 76.6%を占める（図 2、3 参照）。

<2024 年の乗用車新車販売は 2 年連続で増加>

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）によれば、2024 年の乗用車新車登録台数は前年比 3.2%増の 38 万 1,626 台だった。

図1：乗用車新車登録台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）（2025年4月30日発表資料）

2024 年の増加分 1 万 1,992 台のほぼすべては、2024 年 12 月の販売によるものだ。同月には 3 万 7,087 台の車が登録され、2023 年 12 月（2 万 6,439 台）に比べて 1 万 648 台（40.3%）増加した。この理由は、個人用電気自動車（EV）に対する補助金制度「SEPP（Electric Passenger Car Subsidy Scheme for Individuals）」が 2024 年 12 月末に廃止されたためだ。

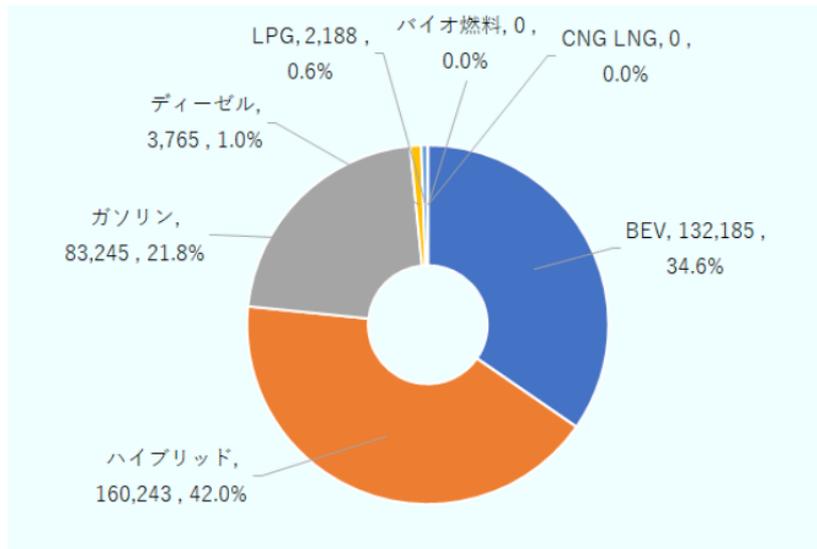
2024 年 10 月時点において、RAI とオランダ自転車・自動車商業組合（BOVAG）は、2025 年は新車販売が安定化し、36 万 7,000 台の新車（乗用車）が登録されると予測。BEV の市場シェアは、SEPP の廃止と、特に個人所有者における EV の税制優遇措置に関する不確実性により、当時の 2024 年シェアの予測値である約 33%のレベルで 2025 年も安定化する

る可能性が高いとした ([2024年6月19日付地域・分析レポート参照](#))。

BOVAG 会長のベルト・デ・クロン氏は次のように述べている。「不確実性が続く中、2024年にEVが市場ポジションを強化できたことは励みになる。欧州の二酸化炭素(CO2)排出基準が批判を受けており ([2025年4月7日付ビジネス短信参照](#))、オランダはEVに関する長期的なビジョンを欠いている中、2025年までに一貫した方針を打ち出すことは、成長を維持し、気候目標を達成可能な範囲内に保つために不可欠だ」

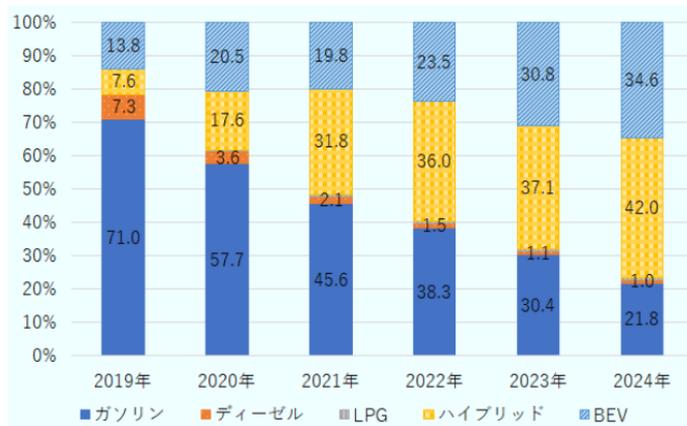
2024年の乗用車新車登録台数の燃料別内訳をみると、ハイブリッド車のシェアが42.0%と最も多く、次いでBEVが34.6%、ガソリン車が21.8%だった(図2参照)。過去6年間の新車登録の推移をみても、ガソリン車とディーゼル車は顕著にシェアを減らしている(図3参照)。

図2：2024年新規に登録された乗用車の燃料別登録台数とシェア(%)



出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

図3：新規に登録された乗用車の燃料別シェアの推移



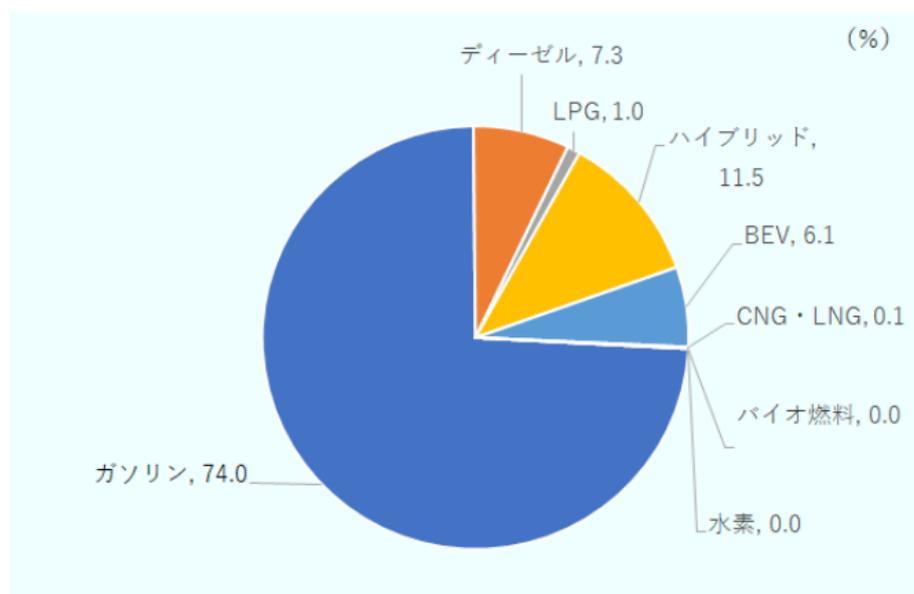
出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI) (2025年4月11日発表資料)

商用車〔車両総重量が 3,500 キログラム (kg) 未満のバン〕の新車登録台数は、2024 年に急増し、2023 年の 6 万 9,295 台から 87.9%増の 13 万 207 台に達した。BOVAG によると、この増加は 2 つの要因に起因する。第 1 に、商用配送車両に対する BPM (購入税) の免除が 2025 年 1 月 1 日に終了したためだ。平均的なディーゼルバンはおよそ 1 万 5,000 ユーロの価格上昇 (一部報道によると) が発生する。第 2 に、2025 年 1 月以降からオランダの主要都市で複数のゼロエミッション・ゾーン (注 1) が導入され、高排出のバンやトラックの通行が制限されるためだ。BOVAG と RAI は、2024 年の異例の高販売台数により、2025 年は 3,500kg 未満の商用車の販売台数が急減すると予測。3,500kg 以上の商用車の販売台数は、2023 年の 1 万 6,529 台から 2024 年に 1 万 9,574 台へと 18.4%増加した。

2024 年の中古車の販売台数は 204 万 7,720 台に増加し、新型コロナ禍で販売台数が増えた 2020 年を超える台数となった。

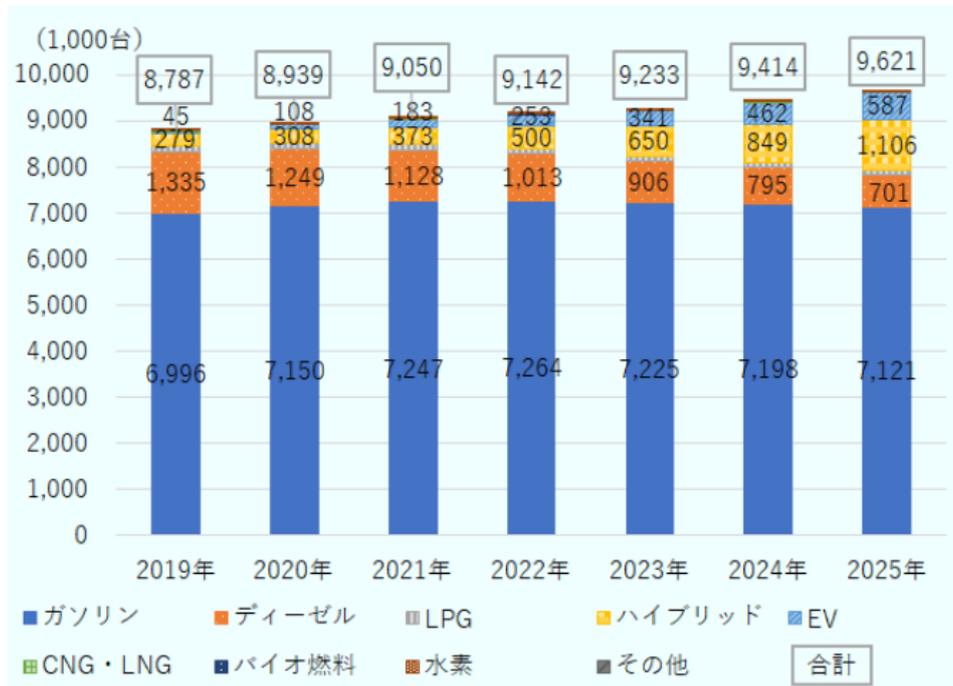
なお、2025 年 1 月 1 日時点の保有台数の燃料別シェアを見ると、ガソリン車 74.0%、ディーゼル車 7.3%、ハイブリッド車 11.5%、BEV6.1%の順になっている (図 4、5 参照)。

図4：2025年1月1日時点の自動車保有台数の燃料別シェア



出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

図5：燃料別乗用車保有台数の推移（各年1月1日時点）



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

<起亜が2024年にトップブランドの座を奪還>

2024年において、起亜がオランダで最も売れているブランドとなり（販売台数3万4,881台、市場シェア9.1%）、5位に後退したフォルクスワーゲン（VW）から首位の座を奪還した。2位のボルボ（89.7%増）と4位のテスラ（54.8%増）は、大幅な増加を示した（表1参照）。

表1：2024年のブランド別新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー名	2023年	2024年	シェア	前年比
1	起亜	33,506	34,881	9.1	4.1
2	ボルボ	16,351	31,017	8.1	89.7
3	Toyota	25,580	30,881	8.1	20.7
4	Tesla	19,383	30,010	7.9	54.8
5	Volkswagen	34,944	26,964	7.1	△ 22.8
6	シュコダ	20,463	21,401	5.6	4.6
7	BWM	20,527	21,347	5.6	4.0
8	Hyundai	18,762	19,328	5.1	3.0
9	ルノー	20,378	18,801	4.9	△ 7.7
10	プジョー	19,394	15,835	4.1	△ 18.4
合計（その他含む）		369,634	381,626	100.0	3.2

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

モデル別では、テスラ「モデルY」(1万9,058台、市場シェア：5.0%)が、2位の起亜「ニーロ」(1万914台、2.9%)、3位のボルボ「EX30」(1万802台、2.8%)を大きく引き離して、首位を継続した(表2参照)。

表2：2024年(1-12月)のモデル別新車登録台数

(単位：台、%)

メーカー	モデル	台数	シェア
テスラ	モデルY	19,058	5.0
起亜	ニーロ	10,914	2.9
ボルボ	EX30	10,802	2.8
テスラ	モデル3	10,702	2.8
起亜	ピカント	8,370	2.2
合計(その他含む)		381,626	100.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会(RAI)(2025年1月発表)

日本ブランドの新車登録台数は前年比9.1%増加の5万7,658台で、オランダの新車登録台数全体に占める日本車のシェアは15.1%と、2023年と比較して0.8ポイント増加した(表3参照)。トヨタ、スズキ、三菱自動車、ホンダ、レクサスは2桁以上の成長率で好調であった一方、マツダ、日産、スバルの販売台数は大幅に減少した。

表3：日本ブランド別新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

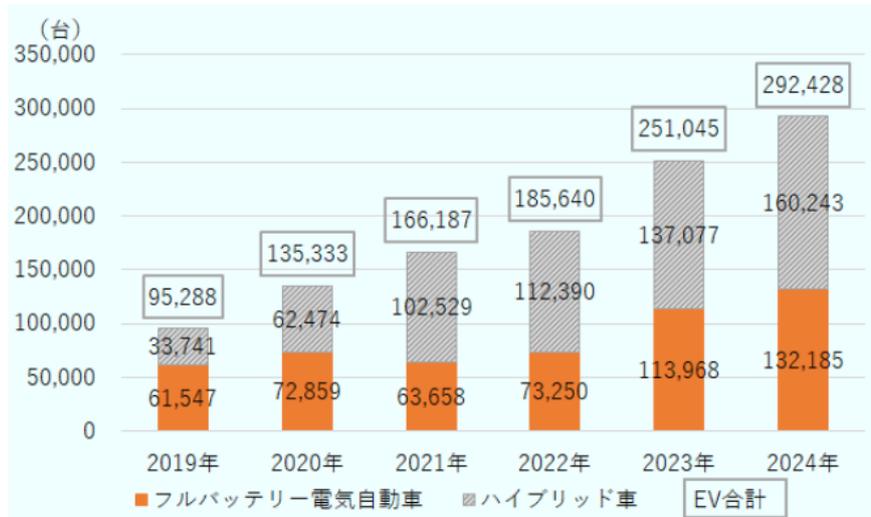
順位	メーカー名	2023年	2024年	シェア	前年比
3	トヨタ	25,580	30,881	8.1	20.7
15	スズキ	6,882	8,427	2.2	22.4
17	マツダ	8,563	6,684	1.8	△21.9
20	日産	7,235	5,348	1.4	△26.1
22	三菱	3,080	4,085	1.1	32.6
33	ホンダ	872	1,101	0.3	26.3
34	レクサス	532	1,068	0.3	100.8
48	スバル	91	64	0.0	△29.7
合計		52,835	57,658	15.1	9.1

出所：オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

<BEV販売増加が鈍化し、PHEVが普及>

BEVの販売台数は、2024年に16.0%増加して13万2,185台となったが、2023年の前年比55.6%増と比較すると増加は鈍化した。ハイブリッド車の販売台数は、2024年に16.9%増加し16万243台(図6参照)となった。内訳は、マイルドハイブリッド車(MEV)が10.8%増加して5万5,113台、ハイブリッド電気自動車(HEV)は12.0%増加して5万2,777台、人気が高まっているPHEVの販売台数は30.1%増の5万2,350台だった。

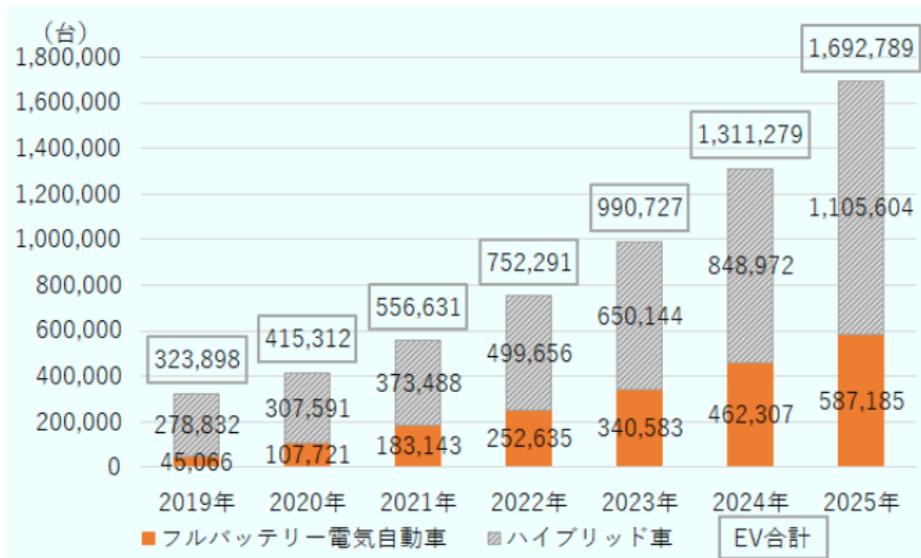
図6：EV新規登録台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

EVの保有台数は2024年に131万台超となり、2025年1月時点では約170万台だった（図7参照）。

図7：EV保有台数の推移（各年1月1日時点）



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

RAIによると、2024年に最も販売されたBEVは前年と同様にテスラの「モデルY」で1万9,058台、BEV市場でのシェアは14.4%だった（表4参照）。

表4：2024年のモデル別BEV新車登録台数

(単位：台、%)

モデル名	台数	BEV市場でのシェア
テスラ モデルY	19,058	14.4
ボルボ EX30	10,802	8.2
テスラ モデル3	10,702	8.1
起亜 ニーロ	5,402	4.1
ボルボ XC40	4,873	3.7

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）（2025年1月1日発表）

<着実に拡大する充電ポイント>

充電インフラについては、2024年12月時点で合計 99万 5,350 の充電ポイント（注2）があり、うち急速充電ポイントの数は5,741ポイントだった（図8参照）。

図8：充電ポイント数の推移（各年末）



出所：オランダ企業庁

<ゼロエミッション車を奨励する政府の政策>

2023年の総選挙後、自由党（PVV）、自由民主人民党（VVD）、新社会契約党（NSC）、農民市民運動（BBB）の4党は、2024年5月に連立政権を樹立することで合意し、EV購入支援の継続などを盛り込んだ連立枠組み合意（メインライン合意）が提示された。その結果、SEPPは2024年12月末で終了したものの、BEVに対する自動車税（MRB）の減免は継続された（2024年までは免税、2025年は75%の減税、2026年から2029年までは25%の減税、その後は減税なし）。

2025年4月25日に、ロバート・ティーマン・インフラ・水管理相は、EV購入を刺激するための次の追加の政策措置を含む書簡を下院に提出した。

1. 前述の BEV に対する MRB の減税を 2026～2028 年は 25%から 30%に拡大、2029 年は現状の 25%を維持。
2. 企業が従業員に内燃機関搭載の社用車を支給することを阻止するための新たな財政措置の導入。

現行の基本的なルールでは、社用車の私的利用が年間 500 キロメートルを超える場合、内燃機関搭載車は車両定価の 22%、EV は 17%を課税所得とみなし、従業員は所得税を支払う。本書簡では、2027 年以降、内燃機関搭載車の場合のみ、現行ルールに基づく従業員への課税に加えて、企業にも車両の定価の 22%のうち 52%を支払うことを課す措置を提案した。企業の従業員への内燃機関搭載の社用車の提供に大きな企業負担が課せられることになる。社用車としては EV が唯一の合理的な選択肢となるようにする目的だ。

しかし、前述の政策措置が実施される前に、オランダ政府はスホーフ政権が、2025 年 6 月 3 日に崩壊したため、今後のオランダの EV 政策は 2025 年 10 月 29 日の総選挙の結果次第となる。

注 1：オランダの地方自治体は 2025 年 1 月 1 日から、市内にトラックとバンを対象としたゼロエミッション・ゾーンを導入することができる。同ゾーン内ではゼロエミッションのトラックとバン以外の通行を禁止することができる。ただし、一部の車種については 2030 年までの経過措置や免除がある。2025 年 1 月 1 日以前に登録された高排出量のバンとトラックのみが、2030 年までの経過措置や免除の対象となる。

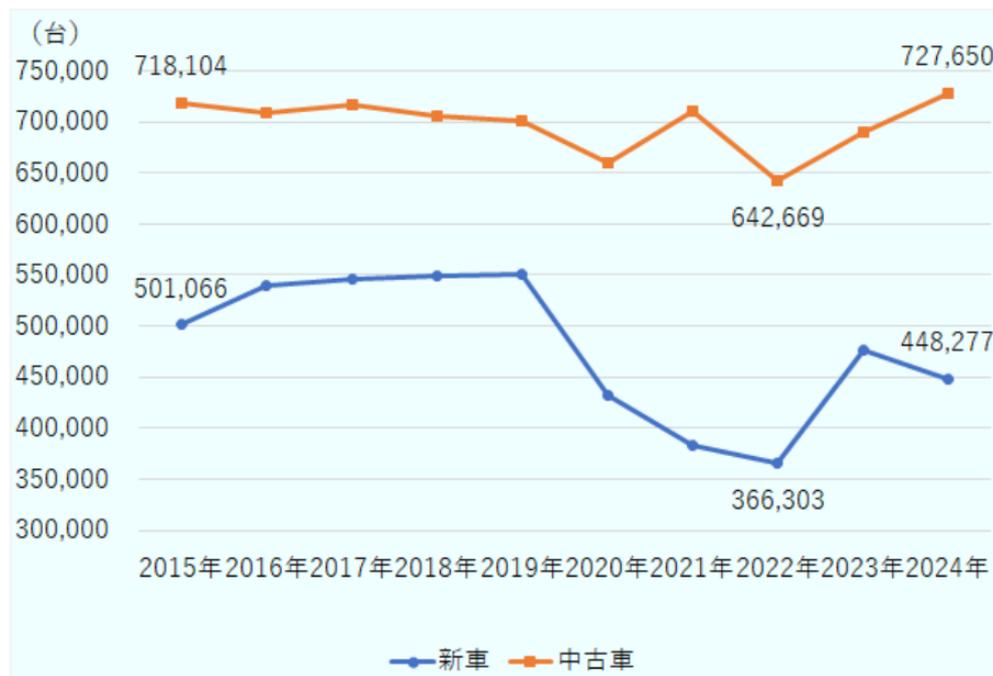
注 2：充電ポイントとは、同時に接続し充電できる充電口（コネクタ）の数を指す。（1 台の充電器に複数のコネクタ（CHAdeMO・CCS・Type2 など）があっても、同時充電が 1 台なら「1 ポイント」、同時に 2 台充電できる場合は「2 ポイント」となる。）

ベルギー（販売）：2024年新車登録台数、前年比6%減もEV割合は初の半数超 2025年6月19日 ブリュッセル事務所（大中 登紀子）

ベルギー自動車工業会（FEBIAC）の発表によると、2024年の新車登録台数は44万8,277台となった。2023年は、1995年以降で最少を記録した2022年の実績からV字回復をしたものの、2024年は前年比6.0%減、過去10年平均比では6.5%減となった（[ベルギー自動車工業会プレスリリース「2024年のベルギー自動車市場の分析」参照（フランス語）](#)）。

2024年のベルギー自動車市場は、2023年からの非ゼロエミッション車の税控除措置の段階的縮小に伴う駆け込み需要の反動を受け、社用車市場が低迷した（[2025年1月22日付ビジネス短信参照](#)）。社用車は前年比15.9%減の27万6,097台だった。一方、2024年に登録された中古車は、前年比0.8%増の72万7,650台で、2015年以来最多を記録した（図参照）。背景として、納車が早いことや、過去1年間で価格が約7.5%下落したことが挙げられた。

図：ベルギーの新車と中古車の新規登録台数の推移



出所：ベルギー自動車工業会

市場傾向としては、新車登録台数に占める社用車の割合は、過去最大を記録した2023年の68.9%から縮小し、61.6%となった。社用車の内訳は、全体の34.1%がオペレーティングリースまたはレンタカー向けで、25.9%は自社購入またはファイナンスリース（注1）だった。

新車登録台数を燃料タイプ別にみると、電気自動車（EV、注2）のシェアは前年の48.4%

から 52.6%と、初めて半数を超えた。プラグインハイブリッド車（PHEV）のシェアは前年から縮小に転じたものの、バッテリー式電気自動車（BEV）とハイブリッド式電気自動車（HEV）はそれぞれ伸びた。ガソリン車は 41.8%（前年比 0.4 ポイント減）と依然として最大シェアを有するが、ディーゼル車は象徴的な動きとしてついに 5%を切り、4.9%となった（表 1 参照）。

表1：新規登録の燃料タイプ別シェアの推移（単位：%、ポイント）（△はマイナス値）

新車

燃料別	2023年	2024年	前年との差
ガソリン	42.2%	41.8%	△ 0.4
ディーゼル	8.8%	4.9%	△ 3.9
プラグインハイブリッド（PHEV）	21.1%	14.9%	△ 6.2
ハイブリッド式電気自動車（HEV）	7.7%	9.2%	1.5
バッテリー式電気自動車（BEV）	19.6%	28.5%	8.9
その他	0.7%	0.8%	0.1

中古車

燃料別	2023年	2024年	前年との差
ガソリン	54.0%	55.1%	1.1
ディーゼル	35.6%	30.6%	△ 5.0
プラグインハイブリッド（PHEV） ハイブリッド式電気自動車（HEV）	8.1%	10.6%	2.5
バッテリー式電気自動車（BEV）	1.8%	3.2%	1.4
その他	0.5%	0.5%	0.1

注：発表に基づき作成。合計が100%に満たない場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会

2024 年は、購入者の属性による選好の違いが鮮明になった。2024 年の新規登録台数のうち BEV の割合は、企業による購入では 40.3%を占めたが、個人では 9.6%にとどまった。PHEV についても同様で、企業による購入では 22%を占めたが、個人は 3.6%に過ぎなかった。一方で、HEV については個人による購入に占める割合が多く 15.1%で、企業の購入では 5.5%にとどまった。内燃機関搭載車（ガソリンとディーゼル）は、個人による新車登録台数全体の 70.0%を占める一方で、企業の新車登録台数では 32.2%だった。

<EV 購入に対する優遇措置やインセンティブが今後のシェア拡大継続のカギ>

ベルギーのゼロ・エミッションモビリティ連盟は、2024 年は EV が市場シェアの過半数を獲得しただけでなく、充電インフラ数も前年比 72%増と大きく拡大した、と評した。2025 年は個人と企業にとり、EV が最も費用対効果の高い選択肢となる見込みで、手頃な価格帯で欧州の EV モデルが導入されることにより選択肢は強化される、と分析した。一方で、EV 市場の拡大傾向を継続させるには、政府の一貫した政策の実施が重要な役割を果たす、と指摘した。

連邦政府は 2025 年 4 月、社用車について PHEV に対する税控除措置の内容を一部延長

することで合意した（表 2 参照）。現行では、2025 年から 75%に削減され、以降 1 年ごとに 25%ずつ漸減され、2028 年分以降は廃止される（[2024 年 5 月 21 日付地域・分析レポート参照](#)）。改正案では、税控除措置の移行期間を延ばし、車両の二酸化炭素（CO₂）排出量により異なるが、2027 年末まで 75%の税額控除が受けられることとし、以後、段階的に縮小し、2030 年に廃止する計画だ。政府は、依然として 30 万人以上の自営業者は、5 年以上経過した内燃機関搭載車を利用しているとし、税制優遇のある BEV は、まだ全ての人にとり導入しやすい移動手段ではないとし、社用車市場への支援継続の背景を説明した。

EV 導入拡大に向けた税控除措置の延長案の発表を受け、FEBIAC は、同案は下院で審議・採決される必要があり、早くても 2025 年 7 月以降に施行予定である点に留意を促し、以下のように分析した。

まず、BEV は現行の控除率を維持し、引き続き社用車にとって税制上最良の選択肢であるという。ガソリン、ディーゼル、HEV は 2026 年 1 月 1 日以降の発注分から控除がなくなる。PHEV の税控除は 2029 年 12 月 31 日までの新規発注分に適用が延長される案となっているが、BEV と比べ購入控除率の段階的引き下げが早い。また、燃料控除は 2028 年からなくなるが、電気代は BEV と同様の控除率を維持する。これは、PHEV 利用者に電気モードの利用を促進するためだ、と分析した。

ベルギーでは現在、車齢 6 年以上の社用車が 40 万台近く走行している。現状そのような利用者が BEV に乗り換える見込みは少ない。ワロン地域とブリュッセル首都圏地域では、依然として 60%が内燃機関搭載車を選択している。今後、中小企業や自営業者が新車を購入する際、今回の PHEV に対する税控除の延長措置が、PHEV を新たに有効な選択肢とする可能性があるとした。FEBIAC は、2025 年内に社用車市場が再び拡大することへの期待をにじませた。

- ・ [表 2：燃料タイプ別の車両発注時期と関連費用の税控除率（2025 年～2031 年）](#)  [\(374KB\)](#)

一方、個人の EV 車の購入に対するインセンティブは、現存しない。唯一の支援措置だった、フランダース政府（注 3）による補助金制度は、既に十分な効果を発揮したとして、当初の予定より 1 カ月前倒し、2024 年 11 月 22 日購入分までで終了した。4 万ユーロ以下の BEV 車両（中古車の場合は 6 万ユーロ以下、PHEV は対象外）の購入を対象に、最大 5,000 ユーロ（中古車は 3,000 ユーロ）を補助するものだった。

欧州でガソリンスタンドなどのエネルギー供給を手掛ける Q8 の調査によれば、2024 年 10 月時点で、ベルギーの新車市場の EV モデルは 100 種類以上に上り、その半数以上が 4 万ユーロ以下で販売されている。3 万 5,000 ユーロ以下で購入できる小型車モデルも 10 数種ある。オランダでは既に、自動車メーカーがインセンティブや補助金を得るために EV モ

デルの価格を引き下げている。ベルギーでも、フランダース政府の補助金制度に合わせて価格が下がる可能性を指摘していた。2024年10月時点で補助金制度の終了は決定していたが、4万ユーロを下回る価格の新しい車種も数年以内に登場する見込みとして、個人によるEV購入はさらに手頃なものになるとの予測を立てた。

今後、ベルギーにおけるEVのさらなる普及に向けた取り組みとして、ゼロ・エミッションモビリティ連盟は、大規模な双方向充電（注4）を可能にするための緊急措置が必要だと主張した。双方向充電は、充電ステーションからEVへ、EVから送電網や家庭へという2つの方向にエネルギーを流すことができるため、大規模な充電が可能になり、EVの残存価値を高め、国内需要を活性化させることが可能となる。また同連盟は、ベルギーが近隣諸国に比べて輸送分野のEVトラックの普及で遅れを取っているとし、これは中期的には産業競争力を弱め、ベルギーの物流部門に深刻な悪影響をもたらす懸念があると指摘した。

2024年に低迷した社用車市場は、連邦政府が発表した税控除の延長案により持ち直す可能性があるものの、政策が完全に適用されるまでは時間がかかる見込みだ。さらに、EV所持者に対する税制優遇措置に変化はないため、EV購入の動きがさらに拡大していくかは今のところ不透明だ。また、個人によるEV購入の際に、利用可能なインセンティブがないことから、手頃な価格のEVモデルの導入が普及のカギとなるだろう。

注1：ファイナンスリースは、中途解約不可で、その代金をリース期間にわたって支払う。一方、オペレーティングリースは、賃貸契約となる。

注2：本稿では、バッテリー式電気自動車(BEV)およびプラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド式電気自動車(HEV)を総称して「電気自動車(EV)」と呼ぶ。

注3：ベルギーは連邦制を採用しており、各政府で管轄が異なる。

注4：車を充電するだけでなく、電力需要が急増した際などに、車のバッテリーからエネルギーを電力網に送ることも可能な設備。

スイス（販売）： HEV が 3 割超、免税措置廃止で BEV 減速

2024 年の自動車生産・販売動向

2025 年 6 月 9 日 ジュネーブ事務所（田中 晋）

[オートスイス（Auto-Schweiz／スイスの自動車産業団体）の発表（2025 年 1 月 4 日、フランス語）](#)によると、2024 年のスイスとリヒテンシュタインの乗用車新規登録台数は、23 万 9,535 台。前年比 5.0%減になった。

特に下半期が伸び悩んだ。2024 年の月別で最大だった 12 月も、前年同月比で 5.9%下回った。こうしたことから、スイスの自動車市場全体の状況は大きく改善しなかったとしている。

新型コロナウイルス危機前は維持されていた約 30 万台以上の水準を、いまだに大きく下回っているかたちだ。

<業界は、政策面での影響を指摘>

オートスイスは、「景気減速に加えて、電動モビリティの進展に関して、誤った政治的シグナルが新車需要に影響した」と指摘する。同会長のピーター・グリュネンフェルダー氏は、「スイス連邦参事会（内閣に相当）は 2024 年初めに電気自動車（EV）を対象にする 4%の自動車税免税措置を廃止した。これが価格の上昇につながり、2024 年の EV の市場シェアにも明確に反映している」と説明した。加えて、連邦議会が二酸化炭素（CO2）法で、自家用充電インフラの強化に反対票を投じたことや、公共エネルギー企業の電気料金が過剰なことも、電動モビリティへの切り替えを容易でなくしているという。

<不振ながらも VW が首位を維持、ボルボが躍進>

2024 年の乗用車新規登録台数をメーカー・ブランド別にみると、首位から 5 位までは引き続き、ドイツ系またはその傘下が名を連ねる。前年と同様に全体の 44%を占めた（表 1 参照）。

3 位までは前年に引き続き、フォルクスワーゲン（VW）、BMW、シュコダだった。ただし首位の VW は、前年比 15.1%減と大きく後退。2 位 BMW との差が縮まった。2023 年に 4 位だったアウディは 11.5%減と後退して 5 位に転落。代わって、メルセデス・ベンツが 4 位に浮上した。続いて日本勢トップのトヨタが、前年に続いて 6 位に入った。

さらに、セアト／クブラ、ボルボ、テスラ、現代が続く。中でもボルボが 23.3%増と躍進。後述する EV の伸びが寄与した結果だ。

トヨタ以外の日本ブランドは、スズキが 17 位、マツダが 18 位、ホンダが 21 位、三菱自

動車が 24 位、日産が 26 位、スバルが 27 位、レクサスが 29 位だった。

表1：スイスの乗用車新車登録台数（メーカー・ブランド別、2024年）

（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア (%)	前年比 (%)
1	フォルクスワーゲン	24,072	10.0	△ 15.1
2	BMW	21,809	9.1	2.4
3	シュコダ	21,117	8.8	△ 0.2
4	メルセデス・ベンツ	20,353	8.5	1.9
5	アウディ	17,984	7.5	△ 11.5
6	トヨタ	13,410	5.6	0.9
7	セアト/クブラ	9,763	4.1	△ 18.4
8	ボルボ	9,653	4.0	23.3
9	テスラ	8,930	3.7	2.0
10	現代	8,859	3.7	4.8
11	ルノー	8,845	3.7	3.0
12	ダチア	7,826	3.3	△ 1.7
13	フォード	7,308	3.1	△ 27.1
14	起亜	6,674	2.8	△ 2.7
15	ブジョー	5,188	2.2	△ 3.6
16	ポルシェ	5,042	2.1	10.5
17	スズキ	4,584	1.9	6.1
18	マツダ	4,164	1.7	△ 7.3
19	フィアット	3,377	1.4	△ 21.5
20	オペル	3,261	1.4	△ 31.8
21	ホンダ	3,101	1.3	32.4
22	ミニ	3,073	1.3	△ 21.0
23	シトロエン	2,604	1.1	△ 10.9
24	三菱	2,536	1.1	16.8
25	ランドローバー	2,443	1.0	23.6
26	日産	2,288	1.0	△ 23.7
27	スバル	1,697	0.7	△ 8.2
28	ジープ	1,371	0.6	△ 43.5
29	レクサス	993	0.4	16.0
30	スマート	887	0.4	7.4
31	アルファロメオ	859	0.4	△ 42.2
32	MG	679	0.3	－
33	ポールスター	603	0.3	△ 33.1
34	KGMモビリティ/旧サンヨン	477	0.2	54.4
35	マセラティ	417	0.2	△ 21.5
36	ジェネシス	341	0.1	△ 52.4
37	ジャガー	327	0.1	△ 21.0
38	DSオートモビルズ	280	0.1	△ 58.6
39	アストン・マーチン	200	0.1	32.5
40	キャディラック	139	0.1	71.6
合計（その他を含む）		239,535	100.0	△ 5.0

出所：オートスイス発表データを基にジェトロ作成

<代替燃料車の市場シェアが 61.6%に拡大、BEVは 19.3%>

車両カテゴリー別にみると、代替燃料車の新規登録台数が前年比 1.8%増の 14 万 7,478 台に拡大。市場シェア 61.6%と、初めて 6 割を超えた。なお代替燃料車とは、ガソリンやディーゼル以外の燃料で走行可能な車のこと。具体的には、ハイブリッド車 (HEV、注 1)、バッテリー式電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV、注 2)、燃料電池車 (FCEV)、圧縮天然ガス車 (CNG) を含む。

内訳をみると、中でも HEV が前年比 17.0%増。全カテゴリーで一番大きく伸び、8 万台を超えた。シェアも 33.6%まで拡大した。

他方、2023 年に 31.3%増と躍進した BEV は 12.5%減の 4 万 6,141 台に後退した。シェアも 2 割を切った。BEV に PHEV の 2 万 801 台を加えた合計シェアは 27.9%で、前年の 3 割超えから後退した (表 2、図 1 参照)。

スイス連邦政府の「E モビリティロードマップ 2025」では、2025 年までに BEV と PHEV の合計シェアを 50%まで引き上げる目標を設定していた。しかし、その目標達成は一層困難な状況となった。

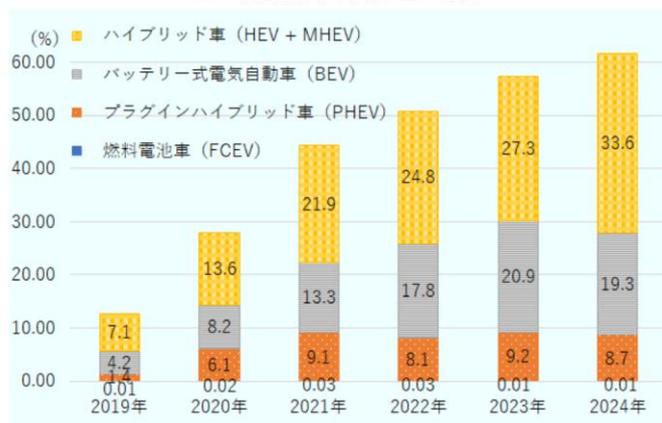
表2：スイスの乗用車新車登録台数 (カテゴリー別、2024年) (△はマイナス値)

カテゴリー	台数	シェア (%)	前年比 (%)
ガソリン車	69,527	29.0	△ 17.1
ディーゼル車	22,530	9.4	△ 4.1
代替燃料車	147,478	61.6	1.8
ハイブリッド車 (HEV) (注)	80,513	33.6	17.0
バッテリー式電気自動車 (BEV)	46,141	19.3	△ 12.5
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	20,801	8.7	△ 10.4
燃料電池車 (FCEV)	12	0.005	△ 55.6
圧縮天然ガス車 (CNG)	4	0.002	△ 89.7
その他	7	0.003	40.0

注：マイルドハイブリッド車を含む。

出所：オートスイス発表データを基にジェトロ作成

図1：代替燃料車の市場シェアの推移



出所：オートスイス発表データを基にジェトロ作成

＜テスラ「モデル Y」が車種別首位を維持＞

2024年の車種別乗用車新規登録台数の上位10車種をみると、首位は前年に引き続きテスラの「モデル Y」(6,600台)だった。前年の6,173台からさらに6.9%増になった。

シュコダの「オクタビア」(5,405台)が第2位、VW「ティグアン」(4,725台)が前年の第5位から第3位へと浮上した。これに、メルセデス・ベンツ「GLC」クラス(4,353台)、BMW「X1」(4,264台)が続いた(表3参照)。

**表3：スイスにおける乗用車新規登録台数上位10車種
(2024年)**

順位	車種	台数
1	テスラ「モデルY」	6,600
2	シュコダ「オクタビア」	5,405
3	VW「ティグアン」	4,725
4	メルセデス・ベンツ「GLC」クラス	4,353
5	BMW「X1」	4,264
6	アウディ「Q3」	3,899
7	シュコダ「カロック」	3,583
8	シュコダ「コディアック」	3,437
9	トヨタ「ヤリス」	3,436
10	VW「ゴルフ」	3,256

注：2025年1月2日時点データ。

出所：オートスイス発表データを基にジェトロ作成

BEVに限って上位10車種をみると、テスラの「モデル Y」が引き続き首位。シュコダの「エンヤック」も第2位を維持したが、前年比37.8%減の3,201台と大きく後退した。第3位に浮上したボルボの「EX30」は、前年の4台から大きく躍進した。アウディの「Q4」、テスラの「モデル3」、VWの「ID.3」、現代の「アイオニック5」、BMWの「ix1」が続いた(表4参照)。

表4：スイスにおけるBEV新規登録台数上位10車種(2024年)

順位	車種	台数
1	テスラ「モデルY」	6,547
2	シュコダ「エンヤック」	3,201
3	ボルボ「EX30」	3,003
4	アウディ「Q4」	2,688
5	テスラ「モデル3」	1,879
6	VW「ID.3」	1,785
7	現代「アイオニック5」	1,695
8	BMW「ix1」	1,348
9	VW「ID.4」	975
10	メルセデス・ベンツ「EQA」	964

注：2024年12月31日時点データ。

出所：オートスイス発表データを基にジェトロ作成

<CO2 排出量規制の強化と米国の関税措置により、2025 年は減速の兆し>

オートスイスは 2025 年 1 月の時点で CO2 法の 2025 年の適用内容が不明確で、第 2 四半期になって初めて 1 月から従うべきルールが示されるような、遡及適用の実施には断固として反対する姿勢を示していた。そうした状況の中、連邦参事会は CO2 法に関する改正政令を 2025 年 4 月 2 日に施行し、1 月 1 日にさかのぼって適用されることになった。乗用車などの国際調和排出ガス・燃費試験法 (WLTP) に基づき、スイスで初めて登録される乗用車に対して、2021 年以降、1 キロ走行当たり平均 118 グラムに制限されていた CO2 排出量を、2025 年から 93.6 グラム、2030 年からは 49.5 グラムに削減する改正を行った。また、1 キロ走行当たり CO2 排出量を 186 グラムに制限されていた新規登録の小型商用車については、2025 年からは 153.9 グラム、2030 年からは 90.6 グラムに削減されることになった。

オートスイスは 2025 年 5 月 2 日、同年 1~4 月の乗用車の新規登録台数を 7 万 1,354 台と発表した。前年同期は 7 万 7,264 台。そこから 7.6%減少したことになる [[オートスイスウェブサイト参照 \(フランス語\)](#) ]。オートスイスはこの結果について、「自動車産業界に対する構造的な圧力が、依然として高い」と指摘している。具体的には、(1) CO2 目標の厳格化、(2) 経済状況の悪化、(3) EV の普及に向けた連邦政府の経済的インセンティブの欠如が購入者とディーラーの双方に大きな不確実性を生み出し続けているとした。

また、4 月 24 日に発表した 2025 年 1~3 月の商用車の新規商用車の登録台数は 8,813 台、前年同期比で 17.8%減だった [[オートスイスウェブサイト参照 \(フランス語\)](#) ]。オートスイスは、米国の関税措置に関する一連のニュースが企業に大きな不安を引き起こしており、企業はそのため、車両の更新など大規模な投資を延期していると説明した。このことが、全ての車種に影響を及ぼしており、特にキャンピングカーの新規登録台数は 3 分の 1 以上減少した。

<EV 充電ステーション数は 1 万 5,819 箇所まで増加>

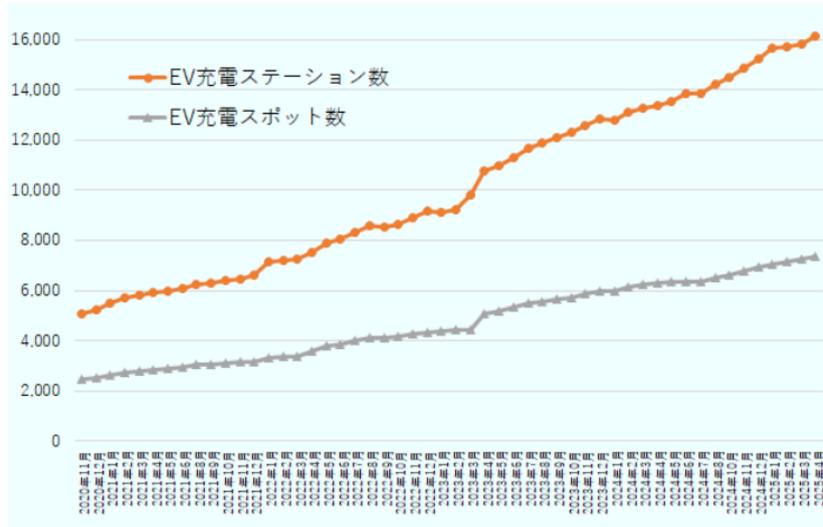
一方、BEV や PHEV の普及には欠かせない充電施設は、ある程度充実してきた。ここで、[連邦エネルギー局のウェブサイト](#)  で、2025 年 4 月時点までの推移を確認しておく。EV 公共充電スポット数と同ステーション数は、それぞれ 7,381 カ所、1 万 6,123 カ所まで増えた (図 2 参照)。

しかし、これでも十分とは言えない。スイス連邦政府の「E モビリティロードマップ 2025」では、2025 年までに EV 公共充電ステーション数を 2 万カ所に拡充する目標を掲げていた。この 1 年間で 2,779 カ所増えたとはいえ、このペースでは 2025 年に 2 万カ所に達するのは難しい見通しだ。

この状況下、連邦政府は 2024 年 9 月 3 日、ロードマップを 2030 年まで延長する方針を発表。2026 年からの「E モビリティロードマップ 2030」の主要目標設定に向けて、準備と協議が進んでいる。新ロードマップでは、定量的な目標ではなく、テーマ領域 3 つ (車

両、充電、電力供給) ごとに、具体的な課題の克服に重点を置く構えだ。

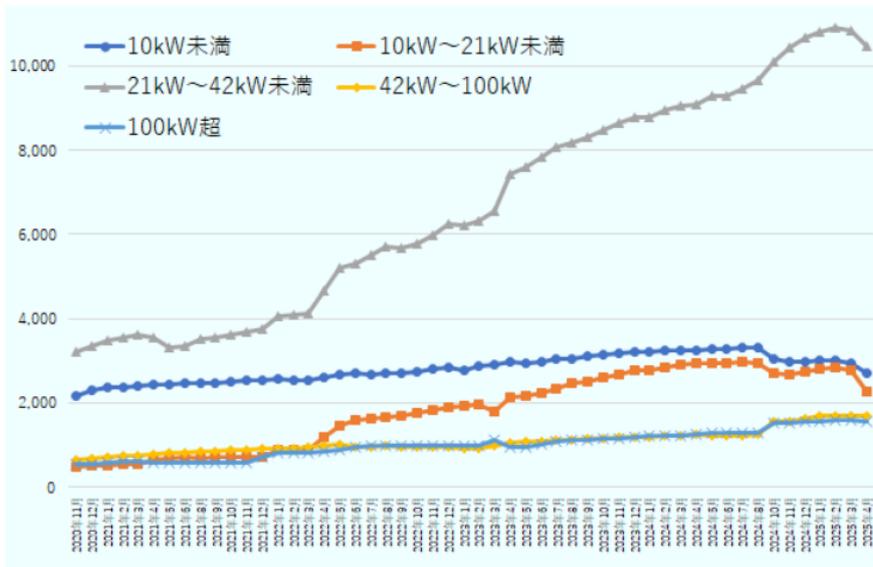
図2：スイスにおけるEV公共充電スポット数とステーション数の推移
(2020年11月～2025年4月)



注：EV充電スポット (location) には、複数のEV充電ステーション (Charging stations) が含まれる。
出所：スイス連邦エネルギー局SEO発表データを基にジェットロ作成

充電能力別に 2025 年 4 月時点でみると、21～42 キロワット (kW) 未満の急速充電が可能な充電器が 2022 年に入ってから大幅に増加し、全体の 56.1% を占めた。そこに、10kW 未満の普通充電器が 14.4% で続くが、微増傾向から 2024 年 10 月に減少、その後横ばいから 2025 年 4 月に再び減少した。続く 10～21kW 未満が 12.1% で、10kW 未満と同様の傾向がみられる。42～100kW と 100kW 超の急速充電器は 2024 年 10 月以降に増加傾向が強まり、それぞれ 9.0%、8.3% だった。

図3：スイスにおけるEV充電能力別充電器数の推移
(2020年11月～2025年4月)

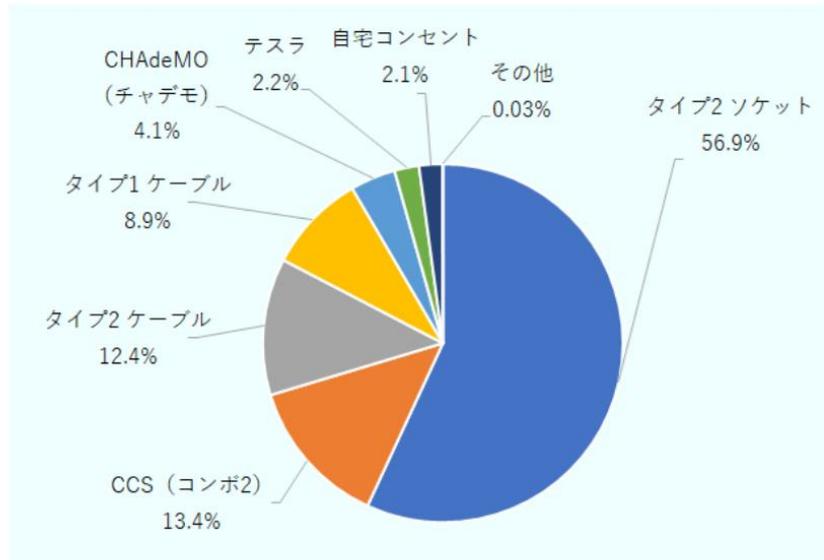


出所：スイス連邦エネルギー局SFOE発表データを基にジェットロ作成

<充電方式では、タイプ2ソケットが6割近く>

また、スイス連邦エネルギー局の2025年4月時点のデータで、充電方式の分布をみると、22kWまでの普通充電ができる欧州規格「タイプ2ソケット」のシェアが56.9%で、増加傾向にある。50kW以上の急速充電が可能な欧州規格「CCS（コンボ2）」のシェアが13.4%に増加。続く、「タイプ2ケーブル」のシェアが12.4%、「タイプ1ケーブル」が8.9%となり、いずれも減少傾向にある。このほか、日本発の規格「CHAdeMO」が4.1%、「テスラ」が2.2%、自宅コンセントが2.1%、「その他」が0.03%だった。

図4：スイスにおける充電方式の分布（2025年4月現在）



出所：スイス連邦エネルギー局SFOE発表データを基にジェトロ作成

注1：HEVは、外部電源から充電できない。統計には、マイルドハイブリッド車（MHEV）を含む。

注2：PHEVは外部電源からの充電が可能。統計にはレンジエクステンダー（REX）を含む。

オーストリア（生産・販売）：新車登録台数が緩やかに増加、EVは減少で普及に遅れ

国内自動車産業は低迷

2025年7月3日 ウィーン事務所（エーカット・デアシュミット）

オーストリアの自動車市場は2024年、新車登録台数が前年比8.2%増の36万9,246台になった。うち、乗用車は6.1%増の25万3,789台で、2019年（32万9,363台）以来の高水準となった。内燃機関車（ガソリン、ディーゼル）の登録は3.4%増の12万8,136台となり、依然として半数以上のシェアを占めるが、ガソリンおよびディーゼル車以外（本稿では「代替燃料車」（注）と呼称）は9.0%増の12万5,653台となり、シェアを49.5%に拡大した。日本メーカーの新車登録台数は20.9%増の3万3,055台だった。

<乗用車登録台数は2019年以来の高水準に>

オーストリア統計局は2025年1月14日、2024年の乗用車と商用車の新車登録台数を発表した。乗用車は前年比6.1%増の25万3,789台で、新型コロナ禍前の2019年の32万9,363台以来の最も高い水準になった。二輪車は25.5%増の5万8,006台で大幅に伸び、トラックも8.9%増の3万7,535台と順調に拡大した（表1参照）。

表1：主な車種別新車登録台数（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	253,789	68.7	6.1
二輪車	58,006	15.7	25.5
トラック	37,535	10.2	8.9
トラクター	6,627	1.8	△ 5.0
トラクター（トレーラ用）	3,523	1.0	△ 16.8
バス	1,018	0.3	△ 12.7
合計（その他を含む）	369,246	100	8.2

出所：オーストリア統計局

乗用車の新車登録をエンジン種別で見ると、内燃機関車と代替燃料車はそれぞれ前年比3.4%、9.0%と増加したが、シェアでは前者が1.3ポイント減で50.5%、後者が1.3ポイント増で49.5%となった。内燃機関車のうち、ガソリン車は8.6%増の8万4,004台に増加した。一方、ここ数年減少が続いているディーゼル車は2024年、5.2%減の4万4,132台になり、シェアは2015年の58.3%から2024年は17.4%に下落した。代替燃料車では、電気自動車（EV、本稿ではバッテリー式電気自動車を指す）は6.3%減の4万4,622台になったが、ハイブリッド車（本稿では、プラグインハイブリッド車もハイブリッド車に含める）は19.9%増の8万1,018台でシェアを3.6ポイント増の31.9%に拡大した（表2参照）。

表2：エンジン種別新車（乗用車のみ）登録台数（2024年）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

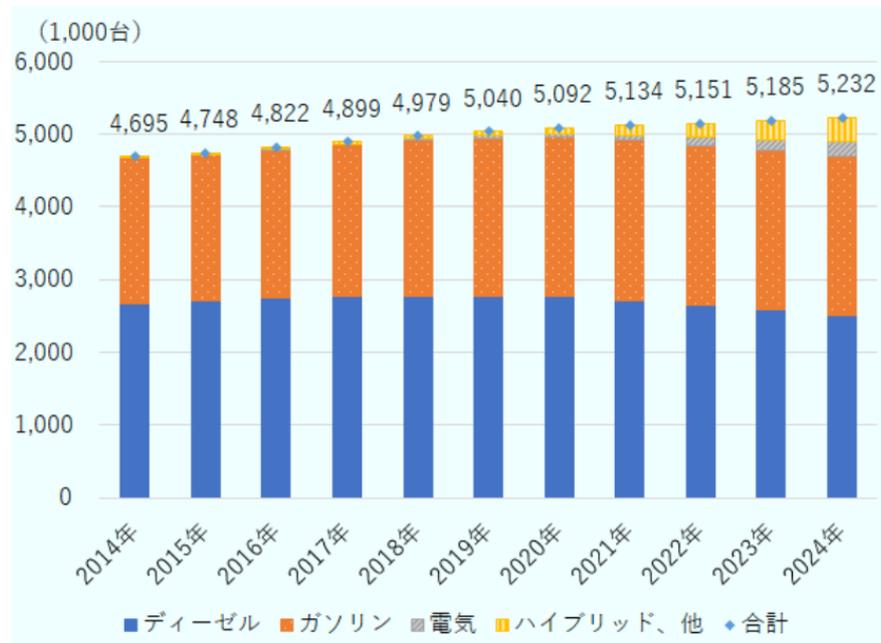
種別	台数	シェア	前年比
ディーゼル	44,132	17.4	△ 5.2
ガソリン	84,004	33.1	8.6
代替燃料車	125,653	49.5	9.0
ハイブリッド（注）	81,018	31.9	19.9
電気	44,622	17.6	△ 6.3
天然ガス・ガソリン併用	1	0.0	△ 80.0
天然ガス	11	0.0	83.3
燃料電池	1	0.0	△ 90.0
合計	253,789	100	6.1

注：プラグインハイブリッドを含む。

出所：オーストリア統計局

代替燃料車の増加にもかかわらず、乗用車の電動化のペースは遅い。2024 年末にオーストリアで登録されている乗用車約 523 万台のうち、EV のシェアは 3.8%、ハイブリッドおよびその他代替燃料車は 6.4%で、合計しても 1 割強を占めるに過ぎない（図 1 参照）。

図1：乗用車登録台数（累積台数）の動向（2014年～2024年）



出所：オーストリア統計局

なお、2025年1～4月は、オーストリアの乗用車市場が活発になった。新車登録台数は前年同期比7.4%増の9万872台になり、うちEVが41.6%増の1万9,867台、ハイブリッド車は33.0%増の3万3,364台とともに大幅に増加し、全体の58.6%を占めた。ガソリン車とディーゼル車の登録台数はともに大幅に減少した（それぞれ8.1%減、32.7%減）。

＜VWグループは新車登録台数の約4割を占める＞

2024年の乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別で見ると、フォルクスワーゲン（VW）グループは、VW（シェア14.2%）、シュコダ（10.1%）、アウディ（6.0%）、セアト（4.9%）とトップ10のうち1、2、4、5位を占める（表3参照）。グループ全体（前述のほかに、クプラ、ポルシェ、ランボルギーニ、ベントレー）の台数は前年比4.6%増の9万7,655台に上昇したが、シェアは0.5ポイント減の38.5%となった。韓国の現代（前年比8.8%減、1万1,369台）以外、トップ10のブランドはすべて台数を伸ばした。中国のEVメーカーの比亞迪（BYD）は前年から4倍の3,946台となり22位に上昇した。一方、米国のEVメーカーであるテスラは8.8%減（7,680台）となった。2025年に入り、テスラの人気はさらに下がった。2025年第1四半期には、EVの好況にもかかわらず、テスラの登録台数は前年同期比48%減となった（「ディープレッセ紙」2025年4月9日）。

表3：メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2024年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	VW	35,977	7.1	14.2	0.1
2	シュコダ	25,529	7.8	10.1	0.2
3	BMW	19,002	6.0	7.5	0.0
4	アウディ	15,244	0.0	6.0	△ 0.4
5	セアト	12,357	3.0	4.9	△ 0.1
6	メルセデス・ベンツ	12,221	0.5	4.8	△ 0.3
7	現代	11,369	△ 8.8	4.5	△ 0.7
8	トヨタ	11,131	13.4	4.4	0.3
9	ダチア	10,772	12.5	4.2	0.2
10	ブジョー	7,801	64.3	3.1	1.1
11	テスラ	7,680	△ 8.8	3.0	△ 0.5
12	ルノー	7,514	△ 13.7	3.0	△ 0.6
13	起亜	7,033	△ 22.4	2.8	△ 1.0
14	マツダ	6,976	4.4	2.7	△ 0.1
15	クプラ	6,722	△ 6.9	2.6	△ 0.4
16	フォード	6,656	△ 22.4	2.6	△ 1.0
17	スズキ	6,095	42.8	2.4	0.6
18	オペル	5,908	13.5	2.3	0.1
19	ボルボ	4,609	40.3	1.8	0.4
20	三菱自動車	4,161	74.2	1.6	0.6
合計（その他を含む）		253,789	6.1	100	－

出所：オーストリア統計局

日本メーカーの新車登録台数は、前年比20.9%増の3万3,055台となり、シェアは1.4ポイント増の12.9%に上昇した（表4参照）。特にスズキ（42.8%増、6,095台）と三菱自

動車（74.2%増、4,161台）が好調だった。

表4：日本メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2024年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
8	トヨタ	11,131	13.4	4.4	0.3
14	マツダ	6,976	4.4	2.7	△ 0.1
17	スズキ	6,095	42.8	2.4	0.6
20	三菱自動車	4,161	74.2	1.6	0.6
25	日産	2,804	11.0	1.1	0.0
31	ホンダ	1,105	15.7	0.4	0.0
33	レクサス	518	89.1	0.2	0.1
35	スバル	265	△ 37.4	0.1	△ 0.1
合計		33,055	20.9	12.9	1.4

出所：オーストリア統計局

モデル別でみると、VW「ゴルフ」は2024年に発売された新バージョンが売り上げを伸ばし、前年比61.2%増の8,670台と、2018年以来6年ぶりに1位になった（表5参照）。ここ数年1位だったシュコダ「オクタビア」は14.5%増の7,876台で2位、EVのテスラ「モデルY」は9.4%減の5,470台で2023年の2位から3位に下がった。日本メーカーで唯一、上位40モデルに入っているトヨタ「ヤリス」は4.4%減の4,137台で、2023年の4位から8位に後退した。

表5：モデル別新車登録台数とシェア（2024年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	VW「ゴルフ」	8,670	61.2	3.4	1.2
2	シュコダ「オクタビア」	7,876	14.5	3.1	0.2
3	テスラ「モデルY」	5,470	△ 9.4	2.2	△ 0.3
4	BMW「X1」	4,818	19.9	1.9	0.2
5	セアト「イビザ」	4,809	58.6	1.9	0.6
6	ダチア「サンデロ」	4,542	15.0	1.8	0.1
7	VW「ティグアン」	4,521	20.6	1.8	0.2
8	トヨタ「ヤリス」	4,137	△ 4.4	1.6	△ 0.2
9	シュコダ「ファビア」	3,882	38.3	1.5	0.3
10	シュコダ「カロク」	3,709	20.5	1.5	0.2
11	ダチア「ダスター」	3,696	32.7	1.5	0.3
12	VW「バス」	3,433	14.9	1.4	0.2
13	VW「ポロ」	3,250	18.1	1.3	0.1
14	現代「テュソン」	2,891	△ 5.4	1.1	△ 0.2
15	VW「キャディー」	2,714	△ 10.2	1.1	△ 0.2
16	シュコダ「カミク」	2,589	12.5	1.0	0.0
17	VW「Tクロス」	2,503	41.1	1.0	0.3
18	BYD「シール」	2,489	14541.2	1.0	1.0
19	起亜「シード」	2,481	13.9	1.0	0.1
20	オペル「コルサ」	2,442	63.6	1.0	0.4
合計（その他を含む）		253,789	6.1	100	—

出所：オーストリア統計局

<EV普及は減速傾向も、2025年第1四半期には拡大>

2024年に、EV新車の登録は前年比6.3%減の4万4,622台で、伸び率は2013年以降初めてマイナスになった。一方、ハイブリッドの新車登録は19.9%増の8万1,018台で大幅に拡大した(2025年1月27日付ビジネス短信参照)。EV購入者の76.5%が法人、23.5%が個人で、ハイブリッド車ではその割合はそれぞれ66.6%、33.4%だ。個人ユーザーにとって、EVの購入の最大のハードルは従来どおり購入価格とみられている。個人ユーザーは2万ユーロ前後の価格で航続距離500キロメートルのEVモデルを望むとの見方があるが、そのようなモデルはまだ市場には出ていない。

EVの新車登録台数をメーカー別で見ると、テスラは前年比8.8%減の7,680台で1位を保ったが、2位のBMWは23.1%増の7,196台で、首位テスラに500台ほどの差まで迫っている(表6参照)。VWグループのブランドはそろって大幅に減少し(グループ合計で前年比28.4%減、1万419台)、グループのシェアも7.3ポイント減少し23.3%に縮小した。中国のBYDは比較的安価なエントリーレベルのモデルで前年から約4倍の3,840台となり、3位に上昇した。ボルボも新モデルの「EX30」が好調で、登録台数を2023年から倍増させて1,886台となり9位に上昇した。

表6：メーカー・ブランド別のEV新車登録台数とシェア（2024年）

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値、－は値なし)

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	テスラ	7,680	△ 8.8	17.2	△ 0.5
2	BMW	7,196	23.1	16.1	3.8
3	BYD	3,840	275.0	8.6	6.4
4	VW	3,319	△ 35.3	7.4	△ 3.4
5	アウディ	2,861	△ 5.8	6.4	0.0
6	シュコダ	2,310	△ 38.3	5.2	△ 2.7
7	メルセデスベンツ	2,035	△ 3.0	4.6	0.2
8	クブラ	1,929	△ 27.2	4.3	△ 1.3
9	ボルボ	1,886	96.9	4.2	2.2
10	MG	1,756	△ 13.9	3.9	△ 0.4
合計(その他を含む)		44,622	△ 6.3	100	－

出所：オーストリア統計局

モデル別で見ると、テスラの「モデルY」は1位の座を維持したものの前年比9.4%減の5,470台、「モデル3」は6.7%増の2,077台で6位になっている(表7参照)。VWグループのモデルは減少が著しく、3位のシュコダ「エンヤク」は38.3%減、7位のアウディ「Q4」は14.6%減、8位のVW「ID.4」は33.7%減だった。一方、BMWのモデルは好調で、特に新モデルの「I5」は6倍以上も増加して1,014台で11位になった。BYDのSUV(スポーツ用多目的車)「シール」は2,383台を記録し、2023年の17台から2位に上昇した。

表7：EVのモデル別新車登録台数とシェア（2024年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	テスラ「モデルY」	5,470	△ 9.4	12.3	△ 0.4
2	BYD「シール」	2,383	13917.6	5.3	5.3
3	シュコダ「エンヤク」	2,310	△ 38.3	5.2	△ 2.7
4	BMW「X1」	2,291	26.4	5.1	△ 1.3
5	BMW「I4」	2,086	8.3	4.7	0.7
6	テスラ「モデル3」	2,077	6.7	4.7	0.6
7	アウディ「Q4」	1,599	△ 14.6	3.6	△ 0.3
8	VW「ID.4」	1,527	△ 33.7	3.4	△ 1.4
9	クブラ「ポーン」	1,497	△ 43.5	3.4	△ 2.2
10	ボルボ「EX30」	1,112	8453.8	2.5	2.5
11	BMW「I5」	1,014	562.7	2.3	2.0
12	BMW「X3」	938	△ 24.7	2.1	△ 0.5
13	BYD「アット」	899	22.5	2.0	0.5
14	MG「4」	886	11.0	2.0	0.3
15	メルセデスベンツ「EQE」	813	69.4	1.8	0.8
16	VW「ID.7」	726	578.5	1.6	1.4
17	ミニクーパー	635	36.0	1.4	0.4
18	アウディ「Q6」	611	－	1.4	1.4
19	起亜「EV6」	588	△ 42.2	1.3	△ 0.8
20	VW「ID.3」	585	△ 66.8	1.3	△ 2.4
合計（その他を含む）		44,622	△ 6.3	100	－

出所：オーストリア統計局

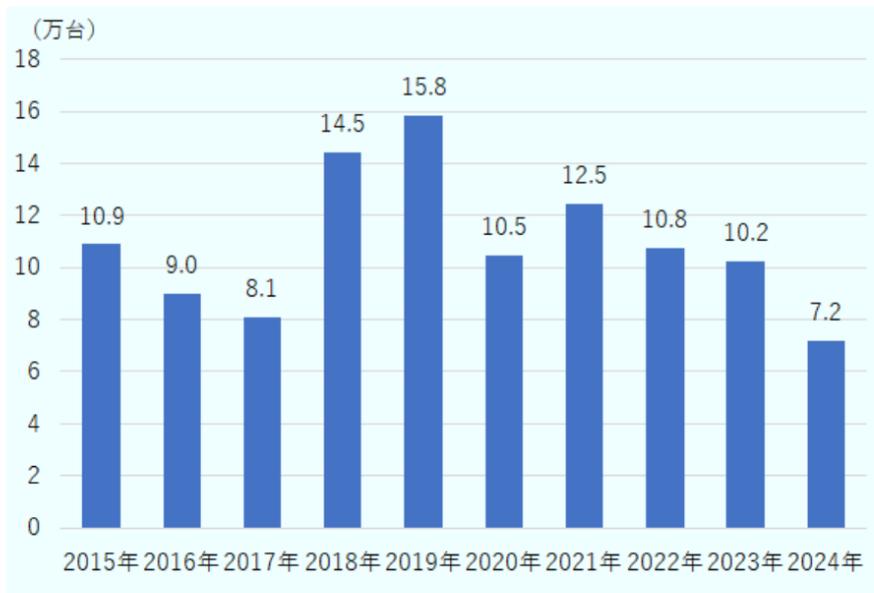
2025年に入って、EVの新車登録が拡大した。2025年第1四半期には前年同期比31.2%増の1万4,177台、2025年4月には前年同月比76.1%増の5,690台に拡大した。BYDの第1四半期の登録台数が1,400台で、前年同期より倍増し、テスラ（1,300台）を上回った。これによりBYDのシェアは10.2%となり、BMW（12.8%）とVW（10.9%）に続いて3位に上昇し、テスラは4位に後退した。テスラの不調は、イーロン・マスク最高経営責任者（CEO）の政治活動の不評のほか、テスラのモデルチェンジの戦略がうまくいかなかったことや競合相手、特に中国メーカーが技術的に追いついてきていることが原因だとみられる（「クリアー」紙2025年4月24日）。

2025年には、EV購入の政府による支援策、優遇措置に大きな変化が起きる。過去5年間、個人が購入した6万2,000台のEVに支援金が支給されたが、2025年3月まで申請可能な購入支援金の予算である4,600万ユーロは既に2月中旬で枯渇した（「デア・スタンダード」紙2025年2月11日）。2025年3月に発足した連立政権が合意した緊縮政策によって、EVの購入支援金は一切廃止され、2025年4月からEVの「出力に応じた保険税」の免税も廃止される（「デア・スタンダード」紙2025年5月14日）。これによって、EVの購入価格も経常費も大幅に高くなるため、需要に打撃を与える恐れがある。

<自動車産業の動向>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2024年のオーストリアの乗用車生産台数は7万1,785台で、前年比37%減と過去10年間で最低の落ちこみとなった（図2参照）。そのすべてはオーストリア南部、グラーツ市にあるマグナ・シュタイヤーで生産された。同社はオーストリア唯一の完成車メーカーで、生産開始以来11社から、34モデル合計400万台を受託生産しているが、報道によると、2024年には生産台数が前年より3万3,300台減少した。主な原因は2024年9月の米国EVメーカーのフィスカーの倒産で、もともと4万台の予定だった同社車両の生産台数が、結局は1万台にとどまった。2024年末にジャガーも「E-Pace」と「I-Pace」の生産を停止し、2026年にはトヨタの「スープラ」とBMWの「Z4」の生産も終了するため、マグナ・シュタイヤーは新しい顧客を獲得しようとしている。中国の広州汽車集団（GAC）との交渉は前進しており、同社の「アイオンV」の生産を2025年以内に開始する可能性がある。ほかには、中国メーカーの奇瑞汽車（チェリー）、吉利汽車（ジーリー）、BYD、小鹏汽車（XPeng）と交渉を行っており、XPengから生産を受注する可能性がある（「インデューストリーマガジン」誌2025年3月21日）。

図2：オーストリアの乗用車生産台数の動向



出所：国際自動車工業連合会（OICA）

自動車・部品産業は約150社で従業員3万5,900人（前年比7.5%減）、総売り上げ175億ユーロ（7.4%減）、輸出比率は84%で、オーストリアの主要産業部門の1つである。2024年の道路輸送機器（SITC78）の輸出は、前年比6.6%減の176億5,000万ユーロだった。ドイツへの輸出は2.5%増の57億3,000万ユーロで比較的好況だったが、米国と英国への輸出はそれぞれ19.5%減、23.9%減と大幅に減少した（表8参照）。

表8：道路輸送機器（SITC78）の輸出国上位10カ国

(単位：ユーロ、%) (△はマイナス値)

順位	国名	2023年	2024年	シェア	前年比
1	ドイツ	5,591,528,189	5,731,429,230	32.5	2.5
2	米国	1,874,176,107	1,509,471,509	8.6	△ 19.5
3	チェコ	936,795,700	897,265,460	5.1	△ 4.2
4	ハンガリー	885,232,174	878,475,269	5.0	△ 0.8
5	英国	986,402,822	750,808,489	4.3	△ 23.9
6	スロバキア	695,737,695	709,079,714	4.0	1.9
7	ルーマニア	647,811,827	646,135,108	3.7	△ 0.3
8	イタリア	613,089,278	534,374,721	3.0	△ 12.8
9	中国	538,382,542	478,729,166	2.7	△ 11.1
10	ポーランド	456,041,012	465,954,737	2.6	2.2
合計		18,892,629,169	17,651,229,858	100.0	△ 6.6
EU		12,494,851,198	12,362,269,828	70.0	△ 1.1
EU以外		6,397,777,971	5,288,960,030	30.0	△ 17.3

出所：オーストリア統計局

乗用車の輸出（SITC781）は、前年比 9.8%減の 75 億ユーロとなった。特に米国（19.4%減）、英国（22.5%減）、ベルギー（26.3%減）の減少幅が大きかった。輸出国上位 10 カ国のうち、ルーマニア（9.7%増）、日本（8.4%増）とスロバキア（9.7%増）への輸出のみが拡大した（表 9 参照）。

表9：乗用車（SITC781）の輸出国上位10カ国

(単位：ユーロ、%) (△はマイナス値)

順位	国名	2023年	2024年	シェア	前年比
1	ドイツ	1,437,390,428	1,340,424,366	17.9	△ 6.7
2	米国	1,237,413,633	996,996,433	13.3	△ 19.4
3	チェコ	580,345,821	514,413,446	6.9	△ 11.4
4	ハンガリー	468,066,852	450,742,876	6.0	△ 3.7
5	中国	445,815,407	409,063,011	5.5	△ 8.2
6	英国	508,867,486	394,267,371	5.3	△ 22.5
7	ルーマニア	333,949,652	366,330,121	4.9	9.7
8	日本	332,485,772	360,524,688	4.8	8.4
9	スロバキア	319,478,581	350,370,362	4.7	9.7
10	ベルギー	416,941,714	307,091,870	4.1	△ 26.3
合計		8,317,240,143	7,505,398,587	100.0	△ 9.8
EU		4,588,998,345	4,394,298,656	58.5	△ 4.2
EU以外		3,728,241,798	3,111,099,931	41.5	△ 16.6

出所：オーストリア統計局

自動車部品（SITC784）の輸出は、前年比 5.9%減の 46 億 4,000 万ユーロになった。ドイツへの輸出（前年比 8.6%減の 22 億 1,000 万ユーロ）は全体の 47.8%を占め、オーストリアの自動車部品メーカーにとってのドイツの自動車産業の重要性を示している。2、3、4位の輸出国（シェア合計 17.8%）は 2022 年と同様、隣国のハンガリー、スロバキア、チェコだった。EU 以外の国への輸出の緩やかな伸び（2.1%増の 6 億 5,000 万ユーロ）は主に中国と韓国的大幅な拡大（それぞれ 51.1%増、29.1%増）によるものだ（表 10 参照）。

表10：自動車部品（SITC784）の輸出国上位10カ国

（単位：ユーロ、%）（△はマイナス値）

順位	国名	2022年	2023年	シェア	前年比
1	ドイツ	2,422,455,277	2,214,837,855	47.8	△ 8.6
2	ハンガリー	313,301,729	329,833,036	7.1	5.3
3	スロバキア	301,019,561	292,075,943	6.3	△ 3.0
4	チェコ	200,664,856	203,757,324	4.4	1.5
5	米国	181,432,491	176,273,683	3.8	△ 2.8
6	ルーマニア	175,493,622	155,312,582	3.3	△ 11.5
7	イタリア	169,027,418	146,651,808	3.2	△ 13.2
8	ポーランド	170,276,808	143,333,758	3.1	△ 15.8
9	スペイン	132,400,180	129,098,589	2.8	△ 2.5
10	英国	131,649,431	124,926,523	2.7	△ 5.1
13	中国	41,045,106	62,026,978	1.3	51.1
14	韓国	46,362,361	59,866,212	1.3	29.1
合計		4,929,922,682	4,636,707,490	100.0	△ 5.9
EU		4,290,990,388	3,984,424,430	85.9	△ 7.1
EU以外		638,932,294	652,283,060	14.1	2.1

出所：オーストリア統計局

注：代替燃料車は、BEV、PHEV、FCV、およびハイブリッド車（HV）、天然ガス自動車（NGV）、液化石油ガス（LPG）自動車を含む。

ポーランド（生産・販売）：ポーランドの2024年乗用車新規登録台数、新型コロナウイルス禍前の水準に回復

2025年6月4日 ワルシャワ事務所（金杉 知紀、ニーナ・ルッペ）

<2024年の国内乗用車生産台数が前年割れ>

ポーランド国内の2024年の乗用車生産台数は21万3,900台となり、前年比で28.7%減少した。2023年は7年ぶりに前年比プラスに転じ、新型コロナウイルス感染拡大やウクライナ戦争、半導体不足などによる低迷から脱したとみられていたが、2024年は欧州の自動車産業の低迷、特に電気自動車（EV）市場の厳しい状況のあおりを受けたとみられている。

<乗用車新規登録台数は新型コロナウイルス禍前に迫る 個人向けが好調>

ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、2024年のポーランドの乗用車新規登録台数は前年比16.1%増の55万1,568台だった。新規登録台数は過去最高だった2019年の55万5,598台に迫り、2020年以降では最高を記録した。

乗用車新規登録の内訳をみると、新車登録台数の68.2%を占める法人向けは37万6,432台で、前年比9.3%の伸びを示した。これに対し、個人向けは34.1%増の17万5,136台だった。なお、ポーランドでは中古自動車の輸入を背景に車齢の長い乗用車が多いが、2024年の中古乗用車新規登録の車齢内訳をみると、10年超が54.4%（前年比6.1ポイント減）を占め、4年超10年以下が35.1%（前年比4.3ポイント増）、4年以下が10.4%（前年比1.7ポイント増）だった。前年比較から、より車齢の短い乗用車を求める傾向がうかがえる。

<上位5メーカーの顔ぶれは前年と同じ>

メーカー・ブランド別にみると（表1参照）、上位2社（トヨタ、シュコダ）の合計が市場の29.7%を占めたのに対し、3位以下の市場シェアはいずれも1桁だった。トヨタは前年比13.9%増の10万3,834台と、5年連続で首位を維持した。シュコダは2020年にトヨタに1位を奪われて以降、一貫して2位にとどまっており、前年比16.8%増の堅調な伸び率を示し6万136台となったが、首位奪還には至らなかった。それに続くのがフォルクスワーゲン（VW）、起亜、現代で、起亜は7.6%減で順位を1つ落とした。なお、VW傘下のクプラは31.6%増と、前年に続き堅調な伸びを示し、順位を3つ伸ばした。一方、マツダは1.5%減と、日系メーカーの中では唯一、前年割れになった。

表1：ポーランドの乗用車新規登録台数（メーカー・ブランド別）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	2023年	2024年		
		台数	台数	シェア	前年比
1	トヨタ	91,195	103,834	18.8	13.9
2	シュコダ	51,478	60,136	10.9	16.8
3	フォルクスワーゲン（VW）	33,924	38,404	7.0	13.2
4	起亜	36,081	33,350	6.0	△ 7.6
5	現代	26,931	31,007	5.6	15.1
6	アウディ	26,024	29,161	5.3	12.1
7	メルセデス・ベンツ	21,339	28,785	5.2	34.9
8	BMW	23,240	27,123	4.9	16.7
9	ルノー	18,222	21,629	3.9	18.7
10	ダチア	17,844	19,992	3.6	12.0
11	ボルボ	12,542	14,950	2.7	19.2
12	レクサス	10,496	14,681	2.7	39.9
13	フォード	12,111	14,111	2.6	16.5
14	クブラ	8,779	11,554	2.1	31.6
15	マツダ	11,055	10,884	2.0	△ 1.5
16	オペル	9,524	10,413	1.9	9.3
17	プジョー	8,792	9,654	1.8	9.8
18	スズキ	8,415	9,529	1.7	13.2
19	日産	6,638	9,386	1.7	41.4
20	シトロエン	5,208	6,164	1.1	18.4
-	その他	35,194	46,821	8.5	33.0
計		475,032	551,568	100.0	16.1

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

<モデル別でもトヨタ人気は圧倒的>

メーカー・モデル別にみると（表2参照）、トヨタの「カローラ」が販売台数2万9,487台（前年比9.8%増）で、首位を維持した。続いてシュコダの「オクタビア」が1万9,268台で、前年に続き2位となった。近年、人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）は引き続き好調だ。トヨタの「ヤリス・クロス」は16.5%増と販売台数を伸ばし、メルセデス・ベンツの「GLCクラス」は94.3%増の大幅な伸びを示した。また、トヨタのコンパクトSUVである「C-HR」は36.6%増と大きな伸びを見せ、前年の7位から4位に順位を上げた。

表2：乗用車新規登録台数上位20モデル （単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・モデル	2023年 台数	2024年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ・カローラ	26,850	29,487	5.3	9.8
2	シュコダ・オクタビア	15,800	19,268	3.5	21.9
3	トヨタ・ヤリスクロス	13,402	15,608	2.8	16.5
4	トヨタ・C-HR	10,629	14,516	2.6	36.6
5	トヨタ・ヤリス	13,459	14,185	2.6	5.4
6	起亜・スポーテージ	12,453	14,133	2.6	13.5
7	現代・ツソン	10,699	13,179	2.4	23.2
8	ダチア・ダスター	9,100	10,394	1.9	14.2
9	トヨタ・RAV4	8,366	10,389	1.9	24.2
10	フォルクスワーゲン・T-Roc	7,502	9,217	1.7	22.9
11	シュコダ・スペルブ	6,161	8,307	1.5	34.8
12	シュコダ・カミック	6,677	8,083	1.5	21.1
13	クブラ・フォーメンター	6,710	7,850	1.4	17.0
14	メルセデス・ベンツ・GLCクラス	3,651	7,094	1.3	94.3
15	シュコダ・ファビア	7,010	6,978	1.3	△ 0.5
16	フォルクスワーゲン・ティグアン	5,190	6,729	1.2	29.7
17	ルノー・キャプチャー	3,423	6,294	1.1	83.9
18	ボルボ・XC60	6,133	6,173	1.1	0.7
19	シュコダ・コディアック	5,297	6,056	1.1	14.3
20	フォード・フォーカス	2,463	5,765	1.0	134.1
－	その他	294,057	331,863	60.2	12.9
計		475,032	551,568	100	13.2

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

<高級車の販売台数が増加>

高級車といわれるプレミアムブランドの販売台数が増加し、2024年は13万8,600台で、前年比19.7%増であった。それに対し、その他の一般乗用車の登録台数は2.5倍となる34万3,800台（前年比11.5%増）だった。なお、自動車市場調査会社サマルによれば、新車の平均販売価格は年間を通じて8,000ズロチ（約30万円、1ズロチ＝約38円）未満の上昇（前年比44.4%減）にとどまった。普段プレミアムブランドを購入しない層をターゲットとした、販売価格の大幅な値下げによる影響だとされている。

2024年の高級車の販売台数をメーカー・ブランド別にみると、アウディは前年に続き首位を維持した。メルセデス・ベンツは前年2位だったBMWを抜いて2位となり、BMWは順位を3位に落とした。

<代替燃料自動車の普及率が5割超に>

新規登録台数を燃料種別にみると（表3参照）、ガソリン車とディーゼル車はそれぞれ前年比4.9%増の20万6,054台、7.1%増の4万8,866台となった。それらの市場シェアの合

計は数年間低下傾向で推移しており、2020年の81.5%から46.2%まで下がった。代替燃料自動車は27.4%増の29万6,648台で、シェアが53.8%まで増加した。内訳をみると、マイルドハイブリッド車（MHEV）は12万6,933台（30.7%増）、ハイブリッド車（HEV）は12万1,598台（31.0%増）、バッテリー式電気自動車（BEV）は1万6,564台（3.0%減）、液化石油ガス（LPG）車は1万6,550台（32.2%増）、プラグインハイブリッド車（PHEV）は1万4,919台（12.6%増）、水素を使用する燃料電池車（FCEV）は12台（85.5%減）であった。

表3：燃料車別登録台数 （単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2023年		2024年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
ガソリン車	196,453	41.4	206,054	37.4	4.9
ディーゼル	45,643	9.6	48,866	8.9	7.1
代替燃料	232,936	49.0	296,648	53.8	27.4
BEV	17,070	3.6	16,564	3.0	△ 3.0
PHEV	13,251	2.8	14,919	2.7	12.6
FCEV	83	0.0	12	0.0	△ 85.5
HEV	92,847	19.5	121,598	22.0	31.0
MHEV	97,136	20.4	126,933	23.0	30.7
LPG	12,521	2.6	16,550	3.0	32.2

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェットロ作成

<バッテリー式電気自動車は初の前年割れに>

代替燃料自動車のうち、BEVは初の前年割れを記録した。ポーランド・ニューモビリティ協会（PSNM）（注）によると、2021年にポーランド政府が導入した、BEVなどのゼロエミッション車購入助成制度「マイEV」に含まれるリース契約への助成が停止されたことが大きく影響している。2025年2月には上記制度の後継となる「私たちのEV」が発表されたが、助成対象者は個人および個人事業主のみとし、対象車両も小型乗用車に限られている。PZPMは、重要な潜在層である企業を支援対象から除外していることから、市場への効果は限定的だと指摘する。

2024年10月時点の新規登録台数に占めるBEVのシェアを見ると、ポーランドはEU平均の4分の1以下と低く、EUに加盟する中・東欧諸国の中で、スロバキア、クロアチアに次いで下から3番目だ。ただ、2025年第2四半期（4～6月）中には中・大型商用車の購入・リースの新たな助成を開始するという発表もある。購入支援策の拡充が急がれる。

<代替燃料インフラ規則の目標達成は道半ば>

PSNMによると、2024年末時点で国内に8,659基の充電器があり、前年比で45.9%増加した。充電器のうち69%が交流（AC）普通充電器、31%が直流（DC）急速充電器だっ

た。特に DC 急速充電器は前年の 2 倍となる 1,100 カ所超が設置された。EU の代替燃料インフラ規則 (AFIR、[2023 年 8 月 2 日付ビジネス短信参照](#)) で定められている最低充電インフラ総容量の 2025 年末および 2027 年末目標に対する達成率は、それぞれ 169%、74%と好調だ。この結果について PSNM は、目標値はあくまで BEV と PHEV の登録台数に応じて設定されており、登録台数の少なさが高い達成率をもたらしていると指摘している。

AFIR で定められている「汎欧州運輸ネットワーク (TEN-T)」沿いの整備に関する目標達成率は、依然として低いままだ。2025 年末および 2027 年末目標に対する普通自動車の中核ネットワークにおける達成率は、それぞれ 11%と 4%にとどまっている。また、大型車用インフラ整備における 2030 年末目標に対する達成率は 0%とされている。

PSNM は、インフラ整備のペースの遅さが大型 EV の発展にとって重要な障壁になっていると指摘する。2025 年 3 月末からは、「環境保護および水資源管理国家ファンド (NFOŚiGW)」を財源とする、大型 EV 用インフラ整備の補助金制度が開始した。公共充電ステーションおよび電力網の建設・拡大を対象とし、それぞれ 10 億ズロチ (380 億円、1 ズロチ=約 38 円) が充てられる。市場へのポジティブな影響が期待される。

注：ポーランド代替燃料自動車協会 (PSPA) は 2024 年 4 月、ポーランド・ニューモビリティ協会 (PSNM) に改名。ポーランドおよび中・東欧地域において、持続可能な輸送の分野で活動する自動車メーカーやインフラ関連企業、エネルギー関連企業などの業界団体で、200 社以上の企業が加盟している。

チェコ（生産・販売）：乗用車生産は過去最高、新規登録台数は前年比約5%増 2025年6月6日 プラハ事務所（中川 圭子）

チェコの2024年の乗用車新車登録台数は前年比4.6%増加した。ハイブリッド車〔ハイブリッド車(HEV)とプラグインハイブリッド車(PHEV)〕とバッテリー式電気自動車(BEV)の増加が大きく寄与した。特にBEVは、政府の購入支援プログラム実施の影響もあり、64.7%増の大幅増を記録した。

一方、2024年の乗用車の国内生産台数は前年比3.9%増で、2018年の過去最高記録を更新した。ただし、BEVとPHEVを合わせた電動車の生産台数は16.4%減少し、国内生産台数に占める割合も前年の12.9%から10.4%に後退した。

<2024年の新車登録台数は前年比4.6%増>

[2025年2月5日付チェコ自動車輸入者連盟\(SDA\)の発表\(チェコ語\)](#)  [\(3.07MB\)](#)によると、2024年の乗用車の新車登録台数は前年比4.6%増加し、23万1,600台に達した。新型コロナウイルス禍前の2019年の水準(24万9,915台)には及ばなかったものの、2020年以降の5年間で最高を記録した(表1参照)

表1：2014年～2024年の乗用車登録台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
登録台数	192,314	230,857	259,693	271,595	261,437	249,915	202,971	206,876	192,087	221,422	231,600
前年比	16.7	20.0	12.5	4.6	△ 3.7	△ 4.4	△ 18.8	1.9	△ 7.1	15.3	4.6

出所：チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

登録台数増加の要因について、SDAから分析を請け負う大手会計事務所プライスウォーターハウスクーパース(PwC)は[2025年1月7日付資料\(チェコ語\)](#)  [\(984KB\)](#)で、経済が回復傾向にあること([2025年3月5日付ビジネス短信参照](#))とともに、消費者や企業の購買意欲が増大したためと指摘している。

<トヨタが3位に浮上>

2024年の新車登録台数をメーカー、ブランド別にみると、トップは地場系のシュコダ〔フォルクスワーゲン(VW)グループ〕で、全体の33.7%を占めた(表2参照)。2位は前年同様、現代(8.8%)が維持したが、前年3位だったVW(6.7%)は前年比17.9%減で4位に退き、8.9%増と順調な伸びを示したトヨタ(8.2%)が4位から3位に浮上した。また、トヨタのレクサスブランドは52.1%増と大幅な伸びを示し、構成比が1.0%に達した。

表2：メーカー、ブランド別チェコ国内新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2023年	2024年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	77,490	78,097	33.7	0.8
現代	20,068	20,309	8.8	1.2
トヨタ	17,435	18,994	8.2	8.9
フォルクスワーゲン	18,938	15,555	6.7	△ 17.9
起亜	11,424	10,743	4.6	△ 6.0
ダチア	7,830	9,422	4.1	20.3
メルセデス・ベンツ	8,642	8,061	3.5	△ 6.7
フォード	5,655	6,601	2.9	16.7
ルノー	4,010	5,495	2.4	37.0
BMW	6,037	5,459	2.4	△ 9.6
ブジョー	4,360	5,063	2.2	16.1
ボルボ	3,020	5,025	2.2	66.4
MG	2,609	4,101	1.8	57.2
アウディ	4,060	3,951	1.7	△ 2.7
テスラ	1,618	3,716	1.6	129.7
スズキ	2,960	3,512	1.5	18.7
オペル	2,723	3,419	1.5	25.6
KGモビリティ (旧双竜)	3,170	3,379	1.5	6.6
シトロエン	2,100	2,863	1.2	36.3
レクサス	1,529	2,326	1.0	52.1
クブラ	1,784	2,138	0.9	19.8
マツダ	2,133	1,769	0.8	△ 17.1
セアト	2,819	1,582	0.7	△ 43.9
ホンダ	812	1,398	0.6	72.2
日産	814	1,291	0.6	58.6
ランドローバー	922	951	0.4	3.2
スバル	999	841	0.4	△ 15.8
三菱	390	812	0.4	108.2
フィアット	607	641	0.3	5.6
ポルシェ	814	633	0.3	△ 22.2
合計 (その他含む)	221,422	231,600	100	4.6

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<ハイブリッド車部門、依然としてトヨタがトップ独走>

2024年の乗用車新車登録台数の拡大には、ハイブリッド車を含む電動車の増加が大きく貢献した。ハイブリッド車部門 (HEV と PHEV) の登録台数は5万1,432台で、前年の4万804台から26.0%増となっている (表3参照)。新車登録台数全体に占める割合は18.4%から22.2%に増加した。トップは依然としてトヨタで、前年比19.0%増の1万1,845台だった。また、レクサスは59.7%増と急増し、同部門の構成比を前年の3.4%から4.3%に伸ばした。

表3：メーカー、ブランド別ハイブリッド車部門（HEVとPHEV）登録台数
 （単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー、ブランド	2023年	2024年		
	台数	台数	構成比	前年比
トヨタ	9,950	11,845	23.0	19.0
シュコダ	3,741	5,881	11.4	57.2
メルセデス・ベンツ	3,142	4,629	9.0	47.3
ボルボ	2,827	4,001	7.8	41.5
BMW	4,280	3,887	7.6	△ 9.2
スズキ	2,914	3,509	6.8	20.4
フォード	3,508	3,278	6.4	△ 6.6
レクサス	1,389	2,218	4.3	59.7
ルノー	1,461	1,666	3.2	14.0
マツダ	1,507	1,521	3.0	0.9
ダチア	1	1,452	2.8	145100.0
ホンダ	792	1,362	2.6	72.0
日産	665	1,041	2.0	56.5
現代	1,033	793	1.5	△ 23.2
プジョー	149	518	1.0	247.7
レンジローバー	399	474	0.9	18.8
起亜	582	421	0.8	△ 27.7
ランドローバー	321	421	0.8	31.2
合計（その他含む）	40,804	51,432	100.0	26.0

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

<BEV 登録台数、国家支援制度を背景に大幅増>

2024年のBEVの新車登録台数は1万933台で、前年比で64.7%増加した（表4参照）。新車登録台数全体に占める割合は前年の3.0%から4.7%に上昇した。メーカー、ブランド別では、テスラが前年比2.3倍と大幅増の3,716台で、2位のシュコダ（1,644台）を引き離して、ダントツでトップとなっている。3位は同約8.7倍超で躍進したボルボ、以下、VW、BMWと続いている。また、まだ少数ながら、比亞迪（BYD）、東風汽車（DFMC）、上海蔚来汽車（NIO）、ジーカー（Zeekr）などの中国メーカーも新たに国内で登録されている。

PwCは前述の同社資料でBEV登録台数の増加に関して、2024年に実施されたゼロエミッション車購入支援制度（[2024年3月28日付ビジネス短信参照](#)）の影響が大きいと指摘している。同プログラムは、法人向けBEVと燃料電池車（FCV）の購入、EV充電器の設置を対象に、国立開発銀行（NRB）が融資保証と助成金を提供するもので、同年3月に募集開始、10月に予算上限額に達したため終了した。NRBの発表によると、申請受け付けが終了した同年10月14日時点でこの制度を利用したBEVの購入台数は6,140台（軽商用車191台、トラック3台を含む）だった。メーカー別にみると、テスラが2,593台で圧倒的に多く、以下、VW（569台）、ボルボ（541台）、シュコダ（533台）と続いている。EV充電器に関しては、2,696カ所の法人充電施設の設置が実現した。

また、国内の公共充電インフラの整備も進んでいる。運輸研究センター発表のデータによると、2024年末時点の公共充電施設数は2,943（充電器数5,218）で、2023年末の2,451

(同 4,379) から増加した。

一方、FCVはBEV同様、上述の購入支援制度の対象となっていたにもかかわらず、2024年の新規登録はなかった。FCV用の公共水素ステーションも、運輸研究センターのデータ上では、国内で開設されているものは3カ所にとどまっており、整備が進んでいない状態だ。

表4：メーカー、ブランド別バッテリー式電気自動車（BEV）登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、-はデータなし)

メーカー、ブランド	2023年	2024年		
	台数	台数	構成比	前年比
テスラ	1,618	3,716	34.0	129.7
シュコダ	1,442	1,644	15.0	14.0
ボルボ	112	971	8.9	767.0
フォルクスワーゲン	607	682	9.1	12.4
BMW	394	578	5.3	46.7
メルセデス・ベンツ	451	522	4.8	15.7
現代	539	496	4.5	△ 8.0
MG	61	428	3.9	601.6
起亜	260	275	2.5	5.8
トヨタ	117	186	1.7	59.0
オベル	91	173	1.6	90.1
フォード	69	173	1.6	150.7
プジョー	183	157	1.4	△ 14.2
ルノー	73	155	1.4	112.3
アウディ	112	105	1.0	△ 6.3
ダチア	101	103	0.9	2.0
フィアット	45	90	0.8	100.0
ポルシェ	46	87	0.8	89.1
ミニ	30	78	0.7	160.0
シトロエン	96	64	0.6	△ 33.3
KGモビリティ (旧双竜)	0	63	0.6	-
レクサス	9	26	0.2	188.9
BYD	0	22	0.2	-
日産	17	21	0.2	23.5
東風汽車 (DFMC)	0	17	0.2	-
クブラ	87	15	0.1	△ 82.8
フィスカー	0	12	0.1	-
NIO	0	11	0.1	-
ロールスロイス	4	9	0.1	125.0
ジープ	21	6	0.1	△ 71.4
スバル	17	6	0.1	△ 64.7
マツダ	13	6	0.1	△ 53.8
スマート	1	6	0.1	500.0
ジーカー	0	5	0.0	-
合計 (その他を含む)	6,640	10,933	100.0	64.7

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<2024年の生産台数、過去最高を記録>

1月21日付チェコ自動車工業会 (AutoSAP) の発表⁷によると、2024年の国内乗用車生産台数は前年比3.9%増加して145万2,881台に達し、新型コロナ禍前の2018年(143万7,396台)の過去最高記録を更新した(図参照)。

図：乗用車生産台数の推移(2010年～2024年)



出所：チェコ自動車工業会 (AutoSAP)

AutoSAPのマルチン・ヤーン会長は、逆境の中で生産台数が増加し、記録更新を達成した事実を評価している。ヤーン会長は「不安定なサプライチェーンや、地政学リスクの悪影響、経済成長の緩慢化、依然として高止まりしているエネルギー価格などの悪条件にもかかわらず、2024年は素晴らしい結果を達成できた。この実績はチェコの自動車工業が国内、そして欧州経済の重要な柱であり続けていることを証明している」と述べた。

2024年の実績をメーカー別にみると、国内最大メーカーのシュコダ・オートの生産台数は89万6,933台(国内乗用車総生産台数に占めるシェア61.7%)で、前年比で3.7%増加した(表5参照)。トヨタモーター・マニファクチャリング・チェコ(TMM CZ、トヨタグループ)は22万5,058台(同15.5%)で、前年比17.0%増と大幅な伸びを示した。AutoSAPは、TMM CZが2023年の特に春季と夏季に部品供給が停滞し、生産停止を余儀なくされた結果、同年の年間生産台数が低下した事実を指摘している。同社の2024年生産台数の半数は、Bセグメントのコンパクトカー「ヤリス」のハイブリッドモデルが占めた。一方、現代チェコ(現代自動車グループ)の生産台数は33万890台(同22.8%)で、前年比2.8%減となった(2023年は前年比5.6%増)。同社では、電動車のバッテリー式電気自動車(BEV)とプラグインハイブリッド車(PHEV)の生産台数の合計が全体の16.5%を占めた。同社のイ・チャンギ社長は、欧州でのEV需要が期待したほど伸びなかった事実が

実績に影響したと説明している ([2025年1月27日付ビジネス短信参照](#))。

表5：乗用車の国内生産、販売、輸出台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

2023年

メーカー	生産	前年比	国内販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	864,889	24.8	87,784	23.4	777,105	25.0
TMM CZ	192,427	△ 4.9	3,279	40.9	189,148	△ 5.4
現代チェコ	340,500	5.6	14,554	2.1	325,946	5.7
合計	1,397,816	14.8	105,617	20.4	1,292,199	14.3

2024年

メーカー	生産	前年比	国内販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	896,933	3.7	84,476	△ 3.8	812,457	4.5
TMM CZ	225,058	17.0	2,623	△ 20.0	222,435	17.6
現代チェコ	330,890	△ 2.8	14,824	1.9	316,066	△ 3.0
合計	1,452,881	3.9	101,923	△ 3.5	1,350,958	4.5

出所：チェコ自動車工業会 (AutoSAP)

<BEV、PHEVの生産台数、前年比 16.4%減>

2024年の乗用車のBEVとPHEVを合わせた電動車の生産台数は15万1,162台で、2023年の18万887台より16.4%減少した(表6参照)。うちBEVは11万3,232台で13.3%減、PHEVは3万7,930台にとどまり、24.6%減となった。全国内生産台数に占める電動車の割合は10.4%で、2023年の12.9%から後退した。

メーカー別では、シュコダ・オートが9万6,534台(BEV7万9,932台、PHEV1万6,602台)、現代チェコが5万4,628台(BEV3万3,300台、PHEV2万1,328台)となっている。TMM CZはハイブリッド車(HEV)を生産しているが、AutoSAPではHEVの統計は公表していない。

表6：乗用車におけるBEV、PHEVの国内生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

2023年

メーカー	BEV	前年比	全生産台数に占める割合(注)	PHEV	前年比	全生産台数に占める割合(注)	計	前年比	全生産台数に占める割合(注)
シュコダ・オート	86,732	51.6	10.0	22,103	50.6	2.6	108,835	51.4	12.6
現代チェコ	43,839	46.8	12.9	28,213	△ 15.0	8.3	72,052	14.3	21.2
合計	130,571	49.9	9.3	50,316	5.1	3.9	180,887	34.0	12.9

2024年

メーカー	BEV	前年比	全生産台数に占める割合(注)	PHEV	前年比	全生産台数に占める割合(注)	計	前年比	全生産台数に占める割合(注)
シュコダ・オート	79,932	△ 7.8	8.9	16,602	△ 24.9	1.9	96,534	△ 11.3	10.8
現代チェコ	33,300	△ 24.0	10.1	21,328	△ 24.4	6.4	54,628	△ 24.2	16.5
合計	113,232	△ 13.3	7.8	37,930	△ 24.6	2.6	151,162	△ 16.4	10.4

注：「全生産台数に占める割合」は各社の生産台数、「合計」はTMM CZの生産台数を含む国内全乗用車生産台数に対する割合。

出所：チェコ自動車工業会 (AutoSAP)

ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録台数は増加するも、生産台数減

2025年7月3日 ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

ハンガリーの乗用車（新車）新規登録台数は2024年、前年比で12.9%増、なかでも、電気自動車（EV、注）は47.7%増と伸びた。中古乗用車の新規登録も5.0%増だった。

一方、国内に工場を擁する大手自動車メーカー3社を合計した生産台数は減少。前年比14.6%減だった。

<新車登録台数が再び拡大、モデル別上位を日系が維持>

データハウス（ハンガリーの民間調査会社）によると、2024年の乗用車新車登録台数は12万1,607台。前年の10万7,748台を12.9%上回った。ハンガリー自動車輸入業者協会（MGE）によると、2024年のハンガリー乗用車市場の拡大は、新車市場の回復を示す。サプライチェーンの改善と金利の低下による結果という。

乗用車の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると（表1参照）、ハンガリーに生産拠点を構えるスズキが2年ぶりに首位に返り咲いた（1万5,732台、前年比29.3%増）。2位は前年トップのトヨタ（1万4,622台、2.8%増）、3位はシュコダ（1万1,310台、3.6%増）だった。

表1：ハンガリーでの新車登録台数（メーカー・ブランド別、2024年）
（単位：台数、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	スズキ	15,732	12.9	29.3
2	トヨタ	14,622	12.0	2.8
3	シュコダ	11,310	9.3	3.6
4	フォルクスワーゲン（VW）	8,580	7.1	△2.7
5	フォード	6,794	5.6	14.2
6	起亜	6,673	5.5	1.2
7	BMW	5,784	4.8	10.3
8	日産	5,705	4.7	126.4
9	メルセデス・ベンツ	5,207	4.3	12.6
10	現代	4,905	4.0	47.8
合計（その他含む）		121,607	100.0	12.9

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

新車登録台数をモデル別にみると、首位はスズキ「ビターラ」の6,883台。前年の3位から躍進した。2位は、前年首位だったスズキの「S-Cross」6,607台。3位はシュコダ「オクタビア」6,097台だった。

スズキ以外の日系メーカーでは、日産の「キャシュカイ」が 3,423 台で 4 位。トヨタの 3 モデルもトップ 10 入りした（「カローラ」が 6 位 3,126 台、「C-HR」8 位 2,388 台、「ヤリ ス クロス」9 位 2,182 台）。トップ 10 モデルのうち 6 つが日系で、その人気ぶりが分かる。

<新車登録台数が 2 年連続で中古車登録台数を上回る>

2024 年の乗用車の中古車登録台数は 11 万 956 台。2023 年の 10 万 5,662 台（[2024 年 7 月 2 日付地域・分析レポート参照](#)）から 5.0%増加した（図参照）。新車登録台数が前年に引き続き、中古車登録台数を上回った。このことについて、MGE は「ハンガリーでは車齢の高い自動車が多く、平均で 16 年近くに上る。そのことを考慮すると、特にポジティブな進展」と指摘した。

図：乗用車登録台数の推移（新車、中古車）



出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

中古乗用車の新規登録台数をメーカー・ブランド別にみると、2024 年もフォルクスワーゲン（VW、1 万 3,782 台、前年比 0.6%増）が首位を堅持した（表 2 参照）。前年 2 位のフォード（9,769 台、2.9%増）と 3 位オペル（9,627 台、3.7%増）も、前年の順位を維持した。

表2：メーカー・ブランド別の中古車登録台数（上位10メーカー・ブランド、2024年）（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	台数	シェア	前年比
1	フォルクスワーゲン（VW）	13,782	12.4	0.6
2	フォード	9,769	8.8	2.9
3	オペル	9,627	8.7	3.7
4	アウディ	7,506	6.8	2.9
5	トヨタ	6,164	5.6	15.3
6	BMW	6,112	5.5	2.9
7	メルセデス・ベンツ	6,019	5.4	△4.9
8	現代	5,382	4.9	14.5
9	起亜	4,123	3.7	8.0
10	シュコダ	3,850	3.5	19.1
合計（その他含む）		110,956	100.0	5.0

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

<EVの販売は政府の支援で好調を維持>

欧州自動車工業会（ACEA）によると2024年、バッテリー式電気自動車（BEV）の乗用車新規登録台数は8,565台。前年比47.7%増だった。一方、プラグインハイブリッド車（PHEV）は5,695台、同2.8%増にとどまった（表3参照）。

MGEによると、BEVの突出した増加には、(1)企業がBEVを購入する上で、政府が講じた新規補助金（[2024年1月16日付ビジネス短信参照](#)）と、(2)企業が市場に投入したモデル数増が一役買っている。

またBEVは乗用車新規登録台数の7%を占めるに至ったことになる。この構成比についてMGEは、「欧州の中ではいまだに低い水準とは言え、中・東欧地域では平均的」と評価した。

またMGEは、2025年のBEV販売の伸びを「最低限（約5%増程度）」と見通した。もっとも、「さらに成長し続ける」とも評している。

表3：ハンガリーでのEVの新車登録台数の推移（2020～2024年）

EVの種類	（単位：台、%）（△はマイナス値）									
	2020年	前年比	2021年	前年比	2022年	前年比	2023年	前年比	2024年	前年比
充電可能なEVの合計	6,042	105.6	8,548	41.5	9,585	12.1	11,341	18.3	14,260	25.7
バッテリー式電気自動車（BEV）	3,046	66.2	4,312	41.6	4,709	9.2	5,799	23.1	8,565	47.7
プラグインハイブリッド車（PHEV、注1）	2,996	170.9	4,236	41.4	4,876	15.1	5,542	13.7	5,695	2.8
ハイブリッド車（HEV、注2）	31,772	246.5	48,145	51.5	42,498	△11.7	45,022	5.9	56,034	24.5
EV合計	37,814	212.3	56,693	49.9	52,083	△8.1	56,363	8.2	70,294	24.7

注1：レンジエクステンダー自動車（EREV）を含む。EREVとは、エンジンを走行用ではなく発電用に搭載しているPHEV。走行には電気モーターを利用する。通常のPHEVより、航続距離が長くなる。

注2：マイルドハイブリッド車（MHEV）を含む。

出所：ACEAの資料を基にジェトロ作成

EVの新車登録台数をモデル別にみると、テスラの「モデルY」が首位、「モデル3」が2位。同社のモデルが最も人気を博したことがわかる（表4参照）。

また、BYDの4モデルがトップ10に入った。「ATTO 3」が569台で4位、「シール」355台6位、「ドルフィン」314台7位、「シールU」186台9位だった。なお同社は当地で、2023年10月からディーラーを設けている。

表4：モデル別EV新車登録台数（上位10モデル、2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル	台数	前年比
1	テスラ・モデルY	1,163	38.6
2	テスラ・モデル3	808	113.2
3	ボルボ・EX30	673	－
4	BYD・ATTO 3	569	－
5	日産・リーフ	377	158.2
6	BYD・シール	355	－
7	BYD・ドルフィン	314	－
8	現代・コナ	292	172.9
9	BYD・シールU	186	－
10	BMW・ix3	177	△23.4

注：前年比が空欄になっているモデルは、2024年にハンガリー市場に投入された。

出所：「ベゼシュ」ニュース (vezess.hu) の2025年1月3日付記事「Kiderült, melyek voltak 2024 legnépszerűbb új villanyautói Magyarországon」を基にジェトロ作成

ホルバート・コンサルティングは最近、EV購入に関して調査を実施した。この調査によると、ハンガリーで新車購入を予定者の61%がBEVの購入を検討している。この割合はスイスやドイツ、オランダよりも高い。また、ハンガリー人は欧州の中で最も中国ブランドにオープンで、同調査対象者の69%が中国車（特にBYD）の購入を検討すると回答している（欧州の平均は50%）。

<乗用車生産台数は前年比2桁減>

自動車生産は依然としてハンガリー産業の重要な柱だ（輸送機器の生産額は製造業全体の約4分の1を占める）。しかし、2024年の乗用車生産台数は前年比で減少。欧州の自動車メーカーが直面している広範な課題〔需要の減少、人件費とエネルギーコストの高騰、サプライチェーンの脆弱（ぜいじゃく）性など〕を反映している。

ACEAによると、2024年のハンガリーでの乗用車生産台数は43万5,541台。前年の50万8,734台を14.4%下回った。また、新型コロナ禍前の水準（2019年：52万4,348台）よりさらに減少したかたちだ。

当地乗用車メーカー3社の生産台数をみると、アウディが17万9,710台で前年に続き首位（前年比1.1%増）。メルセデス・ベンツが2位、マジェールスズキ3位と続く（それぞれ

れ 16.1%減、30.5%減)。3 メーカーのうち、前年の生産台数を上回ったのはアウディだけだった（表 5 参照）。

表5：メーカー・ブランド・モデル別生産台数（2020～2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

車種・モデル	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比
アウディ・ハンガリア	155,157	171,015	171,134	177,775	179,710	1.1
Q3	94,659	102,833	98,665	94,283	99,288	5.3
Q3 スポーツバック	47,232	59,693	64,343	73,806	63,759	△13.6
TT クーペ	6,793	6,534	6,291	6,850	(生産なし)	—
TT ロードスター	1,853	1,955	1,835	2,681	(生産なし)	—
A3 カブリオレ	4,620	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	—
A3 リムジン	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	—
クブラ・テラマ	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	16,663	
メルセデス・ベンツ (CLAクーペ、CLA シューティングブレーク、Aクラス、 EQB、AMG) (注 1)	160,000	138,000	152,000	174,000	146,000	△16.1
マジェールズズキ	112,475	107,974	129,022	160,338	111,492	△30.5
S-Cross	33,120	32,713	47,873	73,046	47,530	△34.9
ピターラ	79,355	75,261	81,149	87,292	63,962	△26.7
合計 (注2)	427,632	416,989	452,156	512,113	437,202	△14.6

注1：メルセデス・ベンツの生産台数は概数。

注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計であるため、ACEAの発表とは一致しない。これに伴い、前年比もACEA発表と一致しない。

出所：各社発表からジェトロ作成

<生産拠点新設・拡張で、年間 100 万台超生産へ>

徐々に EV 生産への移行が進む中、EV 分野への投資が継続。重要な生産拠点の 1 つになると予想される。

まず、ハンガリーに生産拠点を持つ主要メーカーについては、以下のとおりだ。

- ・ マジェールズズキ

欧州市場向けには、2020 年からハイブリッド車（HEV）だけを生産している。2024 年には、ハンガリー北部のエステルゴム（Esztergom）工場における技術や設備の改良、自動化、脱炭素化などに焦点を当て、大規模に投資した。また、2024 年 2 月からは、同工場敷地内で自社の太陽光発電所による電力生産を開始。持続可能な運営に向け、大きな一歩になった。

当地に生産拠点を置くドイツメーカーは、徐々に EV シフトを進めている。

- ・ アウディ・ハンガリア

同社のジェール工場は、VW グループ最大の駆動装置・エンジン生産拠点到当たる ([2022年4月1日付ビジネス短信参照](#))。2024年には158万991基の駆動装置・エンジンを生産。そのうち15万1,899基が電動車用駆動装置だった(前年の11万4,058基に比べ33.2%増)。完成車については、2024年の全生産台数17万9,710台のうち、電気自動車〔PHEVおよびマイルドハイブリッド(MHEV)モデルの「Q3」「Q3スポーツバック」〕が1万7,269台で全体の約9.6%を占めた。同社は2024年、3億4,000万ユーロを開発に投じた。新しい電動パワートレインや「Q3」新モデルの量産に向け準備するのが、主な狙いだ。また、オール・エレクトリック(完全電動式)・モデルを2029年に生産開始する予定になっている。

- ・ メルセデス・ベンツ

同社の2024年の生産台数は14万6,000台。前年17万4,000台から16.1%減少した。その要因は、市場環境や競争など、外的な課題だけではない。新モデルの生産準備のために同社ケチケメート工場を大幅に改造したことも影響した。同工場は、同社にとって欧州で2番目に大きな生産拠点だ。現在進行中の拡張により、年間生産能力を40万台に倍増。2026年半ばに量産ラインを稼働する計画になっている。なお、ドイツの現地新聞「シュトゥットガルト・ツァイトゥング」紙は、「ドイツよりもコストが70%安価なハンガリーに生産の一部をシフトすると、同社幹部が言及した」と報じた。

このほか、今後当地での生産を予定する企業にも、動きがある。

- ・ BMW

同社は、ハンガリー東部のデブレツェン市に新工場を建設中。当該工場では、2025年の秋から、完全電動式の新モデル(ノイエ・クラッセ)を生産する予定。年間15万台の完成車生産能力に加え、同敷地内にバッテリー組立ラインを併設する。また、次世代EV「ノイエ・クラッセX」のプロトタイプの生産を2024年11月に開始した。

言及したドイツメーカー3社は、e モビリティ戦略の重要な部分をハンガリーに置く。なお、同3社がそろって生産拠点を構えている国は、ドイツのほか、中国とハンガリーだけだ。

また、中国系メーカーについては、次のとおりだ。

- 比亜迪 (BYD)

EV 大手として知られる同社は 2023 年 12 月、ハンガリー南東部の都市セゲドに EV 組立工場を建設すると発表した。そうした工場は、同社として欧州初になる ([2024 年 1 月 4 日付ビジネス短信参照](#))。生産開始は 2025 年末 (早くて 10 月) の予定になっている。新工場で当初の年間生産能力は、15 万台。のちに 30 万台まで引き上げる計画だ。さらに同社は 2025 年 5 月、首都ブダペストに欧州統括本部と研究開発拠点を設立する計画を発表した。そのため、約 1,000 億フォリント [約 420 億円、1 フォリント=約 0.42 円 (6 月 16 日ハンガリー国立銀行為替レート)] を投じるという ([2025 年 5 月 20 日付ビジネス短信参照](#))。

ハンガリー政府の試算によると、これら自動車メーカーの投資により、同国の乗用車生産能力は近い将来、年間 100 万台を超える。

注：本稿で、EV は(1)バッテリー式電気自動車 (BEV)、(2)プラグインハイブリッド車 (PHEV)、(3)ハイブリッド車 (HEV) のいずれかを指す。

ルーマニア（生産・販売）：新車登録台数は3年連続で増加、生産は過去最多を記録

2025年5月16日 ブカレスト事務所（本吉 美友、アリーナ・フタディエフ）

ルーマニアの2024年の新車登録台数は、前年比4.5%増の15万1,105台だった。

自動車生産台数は過去最多の56万102台を記録した。同国に生産拠点を有する米国フォードとトルコ財閥コチ・ホールディングの合弁会社のフォード・オトサンが生産を伸ばした。

<トヨタと現代、新車登録台数を伸ばす>

ルーマニアの[自動車製造者協会（ACAROM）の発表（ルーマニア語）](#)（2025年1月3日付）によると、同国内の2024年新車登録台数は前年比4.5%増の15万1,105台と好調だった。

新車登録台数をメーカー、またはブランド別にみると、首位はルノー傘下の国産メーカー、ダチアで、4万4,430台だった。次いでトヨタ1万2,818台、フォルクスワーゲン（VW）傘下のシュコダ1万612台、現代1万268台、ルノー1万252台と続く。トヨタ、現代、メルセデス・ベンツは前年から2桁台の伸びを示した一方で、欧州のメーカー・ブランドは横ばいの傾向が見られた（表1参照）。

表1：メーカー・ブランド別新車登録台数（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	ダチア	44,430	29.4	△ 1.9
2	トヨタ	12,818	8.5	21.7
3	シュコダ	10,612	7	2.3
4	現代	10,268	6.8	16.2
5	ルノー	10,252	6.8	△ 2.9
6	フォルクスワーゲン	9,623	6.4	△ 1.4
7	フォード	6,493	4.3	△ 1.4
8	メルセデス・ベンツ	5,430	3.6	15.8
9	BMW	4,895	3.2	6.2
10	スズキ	4,435	2.9	△ 3.0
合計（その他含む）		151,105	100	4.5

出所：ACAROMの資料を基にジェトロ作成

なお、ACAROMによると、2024年のEU全体の新車登録台数は前年比0.8%増の合計1,063万2,381台で、ルーマニアはEU内で新車登録台数14位だった。

[自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）の集計（ルーマニア語）](#)によると、車種別の新車登録台数では、ダチアが「ロガン」（シェア10.1%）を筆頭に、「ダスター」（同9.3%）、「サンデロ」（同5.6%）、「ジョガー」（同2.8%）となり、トップ5車種中4車種を占めた。また、シュコダ「オクタビア」（同2.8%）の登録台数が前年比20.8%増となり、4位となった（表2参照）。

表2：モデル別新車登録台数トップ5（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー	モデル	台数	シェア	前年比
1	ダチア	ロガン	14,974	10.1	4.9
2	ダチア	ダスター	13,856	9.3	29.1
3	ダチア	サンデロ	8,274	5.6	△16.4
4	シュコダ	オクタビア	4,225	2.8	20.8
5	ダチア	ジョガー	4,102	2.8	△1.7

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

なお、[内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）発表（ルーマニア語）](#)のメーカー・ブランド別の統計によると、日系メーカー・ブランド全体の新車登録台数は前年比13.3%増の2万3,181台だった（表3参照）。トヨタ、スズキ、マツダのトップ3のうち、トヨタは前年比21.7%と増加したが、スズキ、マツダは前年から微減の結果となった。

表3：日系メーカー・ブランド別新車登録台数（2024年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2023年	2024年	
		台数	前年比
トヨタ	10,531	12,818	21.7
スズキ	4,572	4,435	△3.0
マツダ	2,770	2,682	△3.2
日産	994	1,206	21.3
ホンダ	802	1,099	37
三菱自動車	413	498	20.6
レクサス	330	390	18.2
スバル	50	53	6
合計	20,462	23,181	13.3

注：DRPCIVとACAROMは一部の車種で車両分類が異なるため、表1のデータと一致しない。

出所：DRPCIVの資料を基にジェトロ作成

<BEVの登録減少、ハイブリッド車が好調>

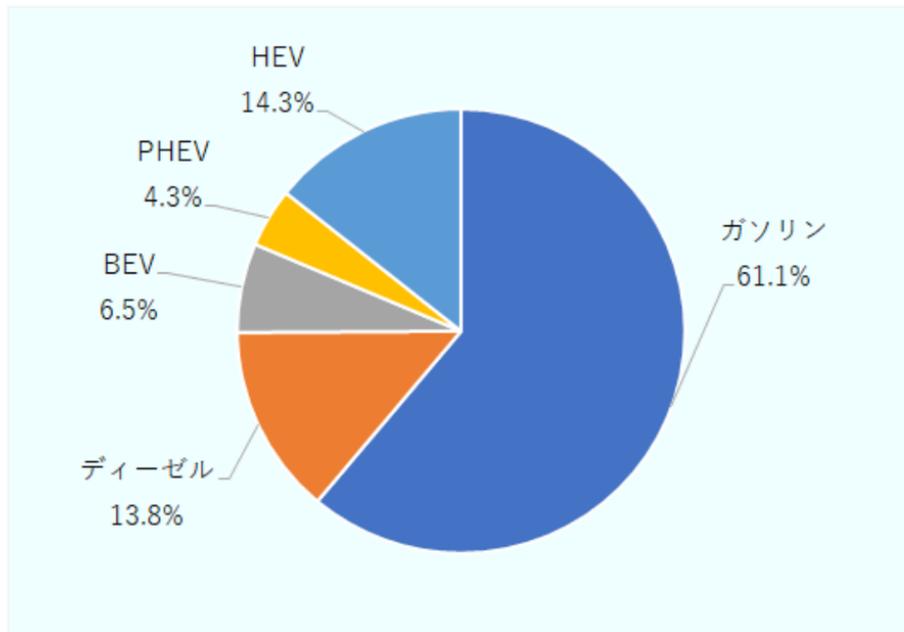
乗用車の新車登録台数の動力別の割合をみると、ガソリン車が61.1%（前年は60.1%）、ディーゼル車が13.8%（同11.7%）、エコカーが25.1%（同24.4%）だった。

エコカーの内訳として、バッテリー式電気自動車（BEV）が6.5%（同10.7%）、プラグインハイブリッド車（PHEV）が4.3%（同3.8%）、ハイブリッド車（HEV）が14.3%（同9.9%）だった（図1参照）。

BEVが前年比36.4%減の9,743台、PHEVが16.6%増の6,412台、HEVが50.4%増の2万1,178台となった（表4参照）。

BEVの登録台数が減少した理由としては、2024年版の新車買い替え促進補助金制度「ラブラ・プログラム（Programul Rabla）」で、BEVや燃料電池車（FCEV）を購入する際の補助金を前年の5万1,000レイ（約168万3,000円、1レイ＝約33円、レイは通貨単位レイの複数形、5月2日ルーマニア国立銀行為替レート）から2万5,500レイに引き下げたことが原因と考えられている。

図1：動力別新車登録台数の割合（2024年）



出所：APIAデータを基にジェトロ作成

BEVのメーカー・ブランド、および車種別の首位はダチアの「スプリング」で3,263台、テスラの「モデル3」が1,679台、テスラの「モデルY」が846台と続いた。PHEVはフォードの「クーガ」が首位で593台、トヨタの「RAV4」が500台、現代の「ツソン」が483台と続いた。HEVはトヨタの「カローラ」が首位で3,281台、次いでトヨタ

の「RAV4」が2,361台、トヨタの「ヤリスクロス」が2,361台となり、前年に続いて上位3位をトヨタが占めた。

表4：メーカー・ブランド別エコカー新車登録台数（2024年）

BEV

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2023年	2024年	
		台数	前年比
ダチア	6,875	3,263	△52.5
テスラ	3,213	2,550	△20.6
現代	549	599	9.1
フォルクスワーゲン	1,421	436	△69.3
ルノー	945	434	△54.1
合計（その他含む）	15,315	9,743	△36.4

出所：APIAのデータを基にジェトロ作成

PHEV

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2023年	2024年	
		台数	前年比
メルセデス・ベンツ	970	1,262	30.1
BMW	662	823	24.3
フォード	750	623	△16.9
トヨタ	386	586	51.8
現代	422	567	34.4
合計（その他含む）	5,497	6,412	16.6

出所：APIAのデータを基にジェトロ作成

HEV

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2023年	2024年	
		台数	前年比
トヨタ	8,535	11,003	28.9
ダチア	320	1,792	460
ルノー	1,442	1,744	22.6
現代	906	1,331	46.9
起亜	201	1,250	521.9
合計（その他含む）	14,085	21,178	50.4

出所：APIAのデータを基にジェトロ作成

<環境対応車への買い替え促す「ラブラ・プログラム」の実施遅れる>

ルーマニア環境省が実施する新車買い替え促進補助金「ラブラ・プログラム」は、2025年も実施される予定だが、開始が例年より遅れ、5月以降にずれ込む見込みだ。遅れの背景として、環境・水・森林省が発表した変更に伴う法制度の見直しに加え、財務省からの予算承認が必要なことが挙げられる。

また、例年は春と秋でプログラムの予算を分けていたが、2025年は通年で予算が終わり次第、終了するかたちになる。同プログラムの草案は、環境・水・森林省の公式ウェブサイトで公開されている。

2025年版「ラブラ・プログラム」では、ルーマニアで最初に登録されてから8年以上経過している中古車を廃棄し、(1)自動二輪車を新規購入の場合、7,000レイ、(2)サーマル（内燃）またはハイブリッドシステム搭載の車両の新規購入の場合、1万レイ、(3)PHEVまたは電気バイクの新規購入の場合、1万3,000レイ、(4)BEVまたはFCEVの新規購入の場合、2万5,500レイの補助を受けられる。申込者は登録期間中、中古車の廃車引渡しと引き換えに、新車購入で補助を受けるためのエコラベルを受け取る。

例外として、公的機関や行政区域単位は、廃車のために中古車を引き渡す義務を負うことなく、登録期間中、最大 10 枚のエコラベルを受け取ることができる。

サーマル（内燃）、またはハイブリッドシステムを搭載した乗用車、小型バン、小型特殊バン、自動二輪車の購入時の条件としては、(1)1 度も登録されていないもの、(2)購入価格が付加価値税込みで 6 万ユーロを超えないもの、(3)自動二輪車を除き、二酸化炭素（CO₂）排出量が国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）基準で、1 キロ当たり 145 グラム以下のものが挙げられる。

PHEV、BEV、FCEV、小型バン、四輪車、自動二輪車の購入時の条件としては、(1)1 度も登録されたことのないもの、(2)購入価格が付加価値税（VAT）込みで 7 万ユーロを超えないもの、(3)PHEV の場合、排出量が WLTP 基準で、1 キロ当たり 80 グラム未満であることが挙げられる。

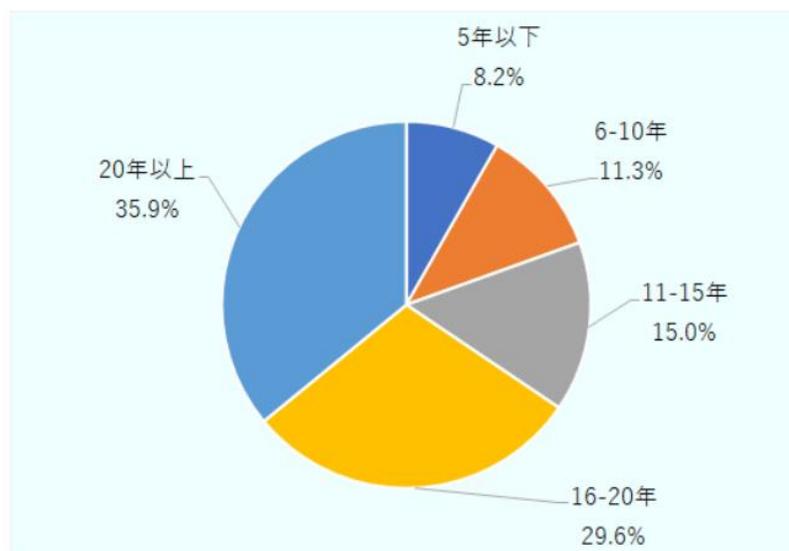
ディーゼル車の購入は対象外となる。

<中古車登録台数の増加>

ACAROM によると、2024 年の中古車登録台数は 32 万 8,834 台で、2023 年の 31 万 6,332 台から 3.95%増加した。2024 年登録数の割合は、新車 31.5%に対して、中古車は 68.5%だった。

ルーマニアでは、登録される中古車の車齢が高い。2024 年に登録された中古車では、3 台に 1 台が車齢 20 年以上で、3 台に 2 台が 16 年以上だった（図 2 参照）。

図2：2024年に登録された中古車の車齢



出所：DRPCIVの資料を基にジェトロ作成

<フォード・オトサン生産台数は過去最多を記録>

[ACAROMの発表（ルーマニア語）](#) （2025年1月17日付）によると、2024年の国産新車生産台数は前年比9.2%増の56万102台で、過去最多を記録した。当地での自動車生産は、ルノー・グループ傘下の地場自動車メーカーのダチアと、米国フォードとトルコ財閥コチ・ホールディングとの合弁会社のフォード・オトサンの2社体制だ。2024年は前者が3.9%減の30万9,432台、後者が31.3%増の25万670台の生産だった（表5参照）。

表5：国内完成車メーカー別生産台数（2024年）（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
						台数	前年比
ダチア	349,528	259,099	257,405	314,228	322,086	309,432	△3.9
フォード	140,884	179,008	163,350	195,237	190,964	250,670	31.3
合計	490,412	438,107	420,755	509,465	513,050	560,102	9.2

出所：ACAROMのデータを基にジェトロ作成

ダチアはミオベニ工場で生産している新型のスポーツ用多目的車（SUV）「ビッグスター」の受注を2025年1月に開始した。フォード・オトサンはクロスオーバーSUVの「プーマ」の新型電気自動車（EV）「プーマ Gen-E」を2024年12月に発表し、クライオバ工場で生産を行うことを決定した。

ロシア（生産・販売）：中国ブランド車が拡大、中古は日本車のシェア低下

2024年の自動車生産・販売動向

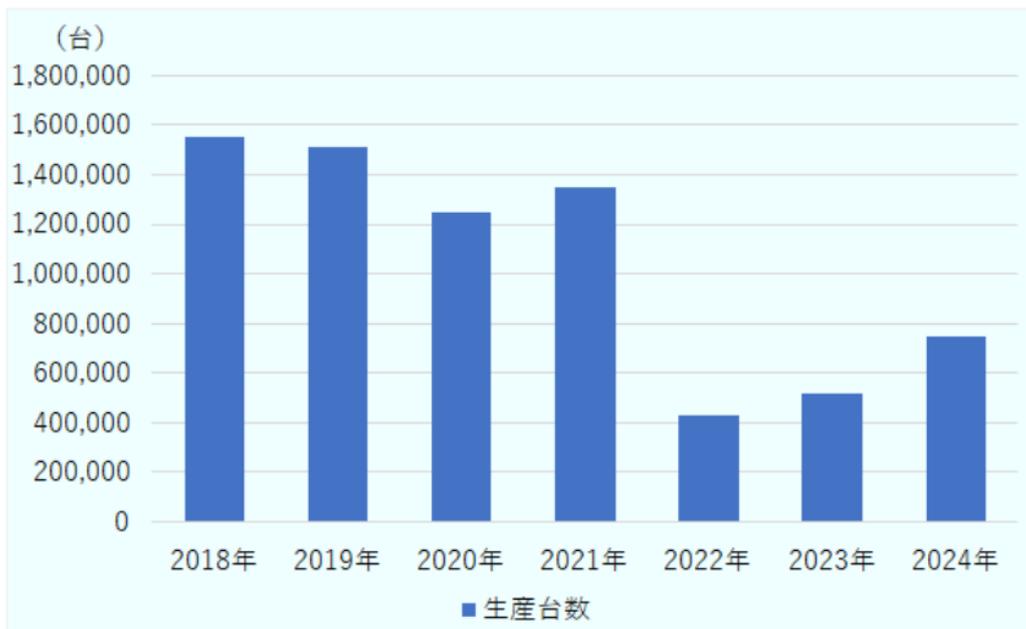
2025年6月23日 欧州課（小野塚 信）

ロシアでは、撤退した外国企業の旧工場を再稼働させ、ロシア国産車を生産する動きがみられる。中国企業も西側企業の旧工場を使用し始めており、自動車の生産と販売が勢いづいている。中古車販売では依然として西側ブランド車が多く買われているが、日本車のシェアはロシアによるウクライナ侵攻以前と比べて落ち込み始めている。また、リサイクル税（廃車税）の負担が年々増加しており、輸入が主な西側ブランドは、販売台数の低下が見込まれる。

<乗用車生産台数は前年比45%増、侵攻前の6割弱>

2024年のロシアの乗用車生産台数は前年比45.0%増の74万7,316台となった（図1）。ウクライナ侵攻前の2021年の55.4%にとどまった。

図1：ロシアの乗用車生産台数



出所：アフトスタト「ロシアの自動車市場 - 2023」、「ロシアの自動車市場 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

生産の増加要因は、撤退した西側企業からロシア企業が買い取った自動車製造工場を稼働させたことや、中国企業が現地での生産を進めたことだ。2024年に稼働した生産工場を見ると、ロシアの自動車メーカーAGR オートモーティブグループが3月11日、現代自動車の旧サンクトペテルブルク工場である「自動車工場AGR」から新ブランド「ソラリス」の出荷を開始した。ロシアの乗用車最大手アフトワズも同月、サンクトペテルブルクにある日産自動車の旧工場生産する新ブランドXcite X-Cross 7を発表した（「ベドモスチ」3月13日）。アフトトルは2024年に70億ルーブル（約126億円、約1ルーブル＝

約 1.8 円) 以上を投資し、電気自動車 (EV) アンバーオートなどの生産に着手した (「アフトスタト」 2024 年 8 月 28 日、2025 年 2 月 18 日)。中国のチェリーは 2024 年 10 月に日産、フォルクスワーゲン、メルセデス・ベンツの撤退した工場で自動車の組み立てを開始した (「ロイター」 2024 年 10 月 10 日) (表 1)。

表 1 : 2021年 (ウクライナ侵攻前) と 2024年の乗用車生産台数の上位10社と合計の比較

2021年 (ウクライナ侵攻前) (単位 : 台)

順位	社名	台数
1	アフトワズ	260,034
2	現代自動車	234,150
3	アフトトル	175,785
4	ラーダ (イジェフスク)	125,658
5	フォルクスワーゲン	120,640
6	ルノー	92,955
7	トヨタ自動車	80,813
8	日産自動車	53,744
9	ガス	52,282
10	ハビルモータールス	39,663
合計		1,349,743

2024年 (単位 : 台、%) (△はマイナス値)

順位	社名	台数	前年比増減
1	アフトワズ	463,763	36.7
2	ハビルモータールス	131,173	36.6
3	アフトトル	29,656	6.2
4	マズ・モスクビッチ	23,874	3.9倍
5	自動車工場AGR (旧現代)	21,967	2,476倍
6	自動車工場サンクトペテルブルク (旧日産)	19,418	35.7倍
7	ウアズ	15,381	△ 13.5
8	AGK (旧フォルクスワーゲン)	12,453	78.8倍
9	チェリー自動車ルス	10,287	全増
10	ラーダ・スポーツ	12,453	3.0倍
合計		747,621	45.0

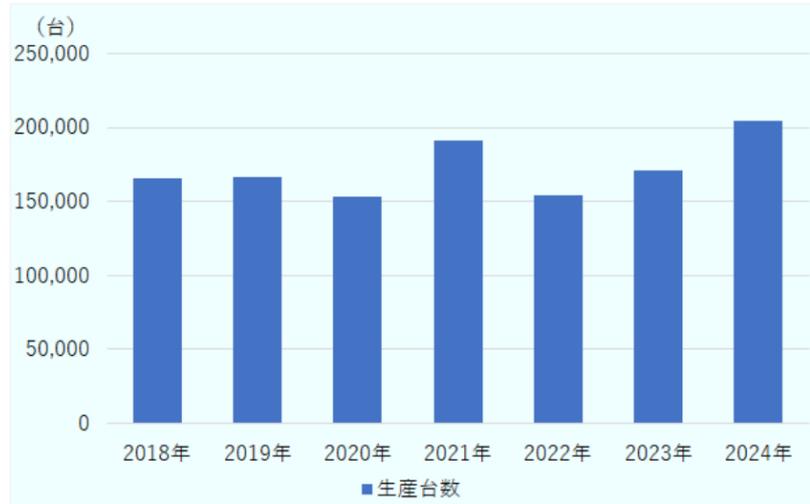
注 : 2024年の表は、ロシア、カザフスタン、ベラルーシの生産台数が合算された表から、ベラルーシ製のベルギーの製造台数を除いた。合計値はロシア国内の生産台数を用いて作成した。

自動車市場調査会社アフトスタトは、2025年の乗用車生産の見通しを前年比 8~19%増とした。理由として、政府による現地生産をしている自動車メーカーに対する支援や、メーカーが 2024年と同程度、または拡大の生産計画を発表していることを挙げた。他方で、米国や EU をはじめとする各国のロシアに対する制裁圧力の継続と、ロシアの友好国や中立国に対する 2次制裁のリスクを指摘した。

＜地場企業のトラック生産が増加＞

小型商用車（LCV）を含むトラック部門では、2024年は前年比14.5%増の20万4,146台で、ウクライナ侵攻以前の2021年の19万1,000台を上回った（図2）。

図2：ロシアのトラック（LCVを含む）生産台数



注：2021年以前の数値は、トラックとLCVの合算値だったため、2022～2024年の数値はLCVとトラックを合算して作成した。

出所：アフタスタ「ロシアの自動車生産 - 2023」、「ロシアの自動車生産 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

国家プロジェクトによる自動車産業への支援に加え、トラックの軍事需要の増加、LCVは国内の小売業の拡大を背景に、侵攻以前から生産台数の上位を占めていたロシア地場ブランドが首位を占めた（表2、3）。

表2：2024年のトラック生産台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	社名	2022年	2023年	2024年	伸び率
1	カマズ	12,900	13,104	10,067	△ 23.2
2	TTMツェントル	1,764	2,992	6,076	103.1
3	自動車機械工場	1,563	2,606	4,340	66.5
4	ナズ（自動車工場「ガス」）	1,757	2,307	3,137	36.0
5	ルイドル	1,904	2,353	2,819	19.8
合計		62,289	63,368	74,736	17.9

注：合計はロシアの生産台数。個社ごとの数値にはベラルーシ製、カザフスタン製が一部含まれる可能性がある。

出所：アフタスタ「ロシアの自動車生産 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

表3：2024年のLCV生産台数（単位：台、%）

順位	社名	2022年	2023年	2024年	伸び率
1	ナズ	37,669	44,455	50,804	14.3
2	ウアズ	20,079	20,428	20,458	0.1
3	ソレルス	4,448	11,058	11,510	4.1
4	ルイドル	6,457	8,000	9,445	18.1
5	アフトマシ	3,029	5,544	7,532	35.9
合計		91,774	107,200	129,410	20.7

注：合計はロシアの生産台数だが、個社毎の数値はベラルーシ製、カザフスタン製が一部含まれる可能性がある。

出所：アフタスタ「ロシアの自動車生産 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

<乗用車新車販売、ロシアと中国ブランド車が上位を占める>

2024年の乗用車新車販売台数は前年比48.4%増の157万1,272台だった。ロシアと中国ブランド車の販売台数の伸びが増加に寄与したが、ウクライナ侵攻以前の水準には達しなかった。ブランド別の首位は地場のラーダ（アフトワズ）で、43万6,155台だった（前年比34.4%増）。前年同様、新車販売台数の2位以下は中国勢が占めた（表4）。

表4：2024年の乗用車新車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減
1	ロシア	ラーダ	436,155	34.4
2	中国	ハバル	190,624	70.6
3	中国	チェリー	157,040	32.0
4	中国	ジーリー	149,118	59.4
5	中国	チャンガン	106,105	2.2倍
6	中国	オモダ	49,533	18.0
7	中国	エクシード	40,878	△ 3.0
8	中国	ジェツアー	35,095	3.9倍
9	ベラルーシ/中国	ベルジー	34,637	29.7倍
10	中国	タンク	28,488	2.2倍
合計			1,571,272	48.4

出所：アフトスタト「ロシアの乗用車新車市場 - 2024」のデータを基にジェットロ作成

西側ブランド車は、トヨタ（2万775台、前年比10.9%減）、韓国の起亜（1万6,798台、前年比50.0%減）、現代（1万4,749台、前年比40.2%減）、BMW（1万1,781台、前年比28.9%増）、メルセデス・ベンツ（6,994台、同2.1%増）だった。ロシアの自動車販売店のサイトでは、非友好国（注）の制裁対象となっている新車が販売されている。現地の報道によると、2022年以降もロシアの輸入業者が並行輸入で新車の西側ブランド車を輸入し続けている（「オートニュース」2025年1月23日）。欧州製の自動車は制裁導入以降も東欧などを經由してロシアに輸入されていた（「Auto.ru」2024年7月1日）。

<乗用車輸入、中古車は西側が人気、日本車のシェアは減少>

アフトスタトのセルゲイ・ウダロフ常務取締役によると、2024年の乗用車輸入台数は新車、中古車を合わせて合計131万9,400台だった。新車の輸入台数は前年比31%増の92万4,600台で、中国が84.5%を占めた。中古車は前年比2%増の39万4,800台が輸入された。上位5ブランドを見ると、最も輸入された中古車はトヨタでシェア23.4%、次いでホンダ17.7%、BMW7.8%、起亜5.7%、日産5.1%だった。国別では、上から日本57.2%、韓国14.1%、ベラルーシ11.6%だった。その他の国のシェアは10%未満だった（「アフトスタト」2025年2月13日）。

中古車販売台数の上位 10 ブランドは、ラーダがトップで、19.2%増の 149 万 9,213 台（前年比 19.2%増）だった。日本勢はトヨタ 61 万 9,546 台（7.6%減）、日産 28 万 2,667 台（同 4.8%減）と減少した。韓国は販売台数を増やし、起亜 34 万 9,518 台（前年比 9.6%増）、現代 33 万 2,167 台（5.4%増）だった（表 5）。

表5：2024年の中古車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減(%)
1	ロシア	ラーダ	1,499,213	19.2
2	日本	トヨタ	619,546	△ 7.6
3	韓国	起亜	349,518	9.6
4	韓国	現代	332,167	5.4
5	日本	日産	282,667	△ 4.8
6	ドイツ	フォルクスワーゲン	252,562	1.4
7	米国	シボレー	219,432	2.7
8	フランス	ルノー	209,921	6.2
9	日本	ホンダ	194,710	△ 0.2
10	米国	フォード	184,845	△ 7.2
合計			6,036,636	6.0

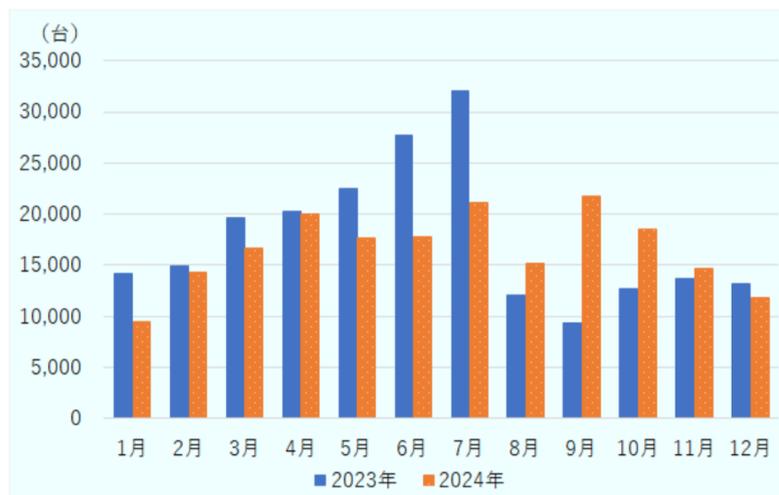
出所：アフトスタト(2025年1月21日) のデータを基にジェットロ作成

アフトスタトのセルゲイ・ツェリコフ社長によると、2022 年以降、外国メーカーによる公式な新車供給が停止されたため、左ハンドルの中古車の需要が高まっているという（「イズベスチヤ」3 月 13 日）。

中古車の輸入に占める日本車のシェアは制裁前と比べて減少した。ツェリコフ社長は 5 月 8 日、日本車は 2022 年まで中古車輸入全体の 85%以上を占めていたが、2023～2024 年には 55～57%に減少したと自身の SNS で説明した。2025 年 1～4 月に 10 万 5,000 台の中古車が輸入されたが、日本車は 5 万 3,900 台でシェアは 51.3%だった。韓国車のシェアは 2023～2025 年はそれぞれ 7.3%、14.1%、22%だった。中国車もシェアを伸ばしており、2024 年は 6%、2025 年は 12.5%だった。

日本の財務省貿易統計によると、2024 年の日本の対ロシア中古乗用車輸出は前年比 6.3%減の 19 万 9,085 台だった（図 3 参照）。

図3：日本からロシアへの中古乗用車輸出台数

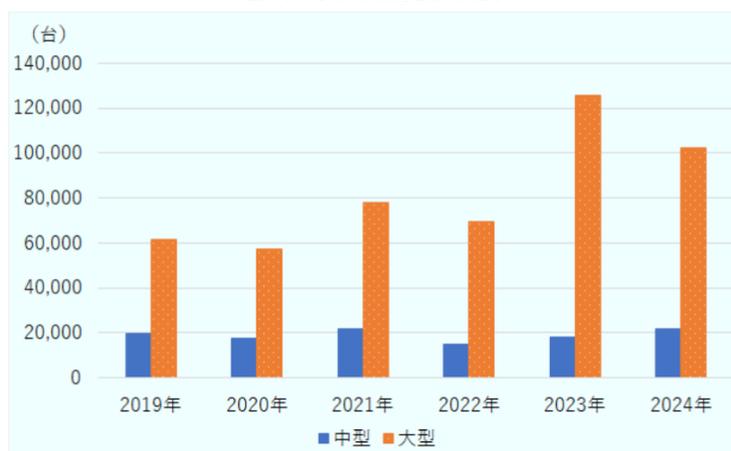


出所：財務省貿易統計のデータを基にジェトロ作成

<トラック市場も中国車のシェア拡大>

トラックの販売台数は、中型車 2 万 1,965 台（前年比 22.2%増）、大型車 10 万 2,041 台（18.8%減）だった（図 4）。中型車ではロシアのガズ 7,402 台（7.5%増）、カマズ 5,520 台（7.5%）だった。中国車の販売も増えており、江淮汽車（JAC）が 3,659 台（前年比 49.9%増）、フォトン 1,697 台（同 2.2 倍）だった。大型車では中国企業が初めて地場企業の販売台数を上回った。トップは中国重汽集団のシトラックで 1 万 9,411 台（前年比 18.5%減）、次いでロシア最大のトラックメーカーのカマズ 1 万 7,254 台（前年比 33.1%減）だった。

図4：トラック販売台数の推移



出所：アフタスタ「ロシアの商用車市場 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

中国勢がトラック市場で地場企業を圧倒している面が見られ、民間の市場では中国製が 3 分の 2 以上を占めた。カマズは 2024 年の決算で、防衛産業への大型トラックの納品を増やした一方、中国車との価格競争などの影響による売り上げの減少、制裁圧力や融資コストの上昇により、利益は 7 億 3,100 万ルーブル（前年比 96.4%減）だったと報告した。（「モスクワ・タイムズ」2025 年 4 月 2 日）。

<リサイクル税引き上げが輸入車に逆風か>

ロシアでは自動車のリサイクル税（廃車税）が2014年から導入された。この税は国内で製造または輸入される自動車を対象で、環境保護と廃車処理費用の確保を目的としている。国内で生産された自動車であれば初回登録時に生産者が、輸入車であれば通関時に輸入者が支払う必要がある一度限りの税金だ。エンジン容量が3リットル未満などの条件付きで、個人による輸入や利用ならば、負担が大幅に軽減される。

2023年8月1日から物価に連動する制度が導入され、2024年10月1日にも税率が引き上げられた。今後も毎年1月に税率が引き上げられていく予定だ（表6）。アフトスタットによると、乗用車市場は2024年10月1日の税率引き上げの影響を受けた。増税分が販売価格に転嫁されたと思われる11月以降は乗用車新車の販売台数が減少した（図5）。

**表6：新車乗用車のリサイクル税とその見直し
係数（2024年10月1日時点）**

エンジン容量 (リットル)	2024年 9月末まで	2024年 10月1日以降
1未満	4.06	7.51
1-2未満	15.3	27.81
2-3未満	42.24	78.14
3-3.5未満	48.5	89.73
3.5以上	61.76	114.26

廃車税（単位：ルーブル）

エンジン容量 (リットル)	2024年 9月末迄	2024年 10月1日	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
1未満	81,200	150,200	180,200	216,400	238,000	261,800	288,000	316,800
1-2未満	300,600	556,200	667,400	800,800	880,800	969,000	1,065,800	1,172,400
2-3未満	844,800	1,562,800	1,875,400	2,250,600	2,475,600	2,723,200	2,995,400	3,295,000
3-3.5未満	970,000	1,794,600	2,153,400	2,584,000	2,842,400	3,126,800	3,439,400	3,783,400
3.5以上	1,235,200	2,285,200	2,742,200	3,290,600	3,619,600	3,981,600	4,379,800	4,817,800

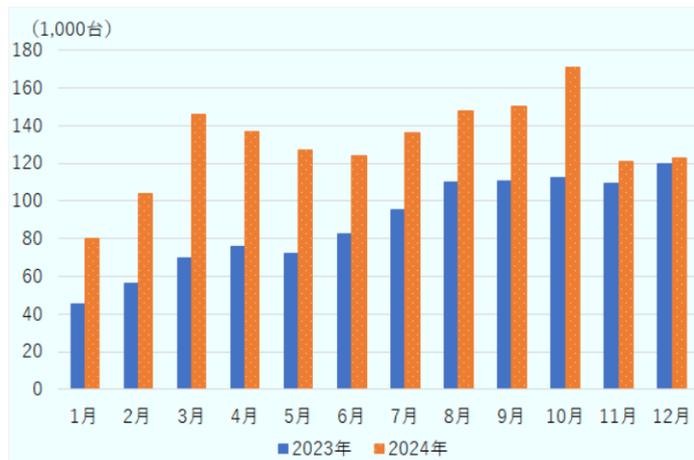
注1：廃車税は基本税額2万ルーブルに係数をかけて算出される。

注2：廃車税は係数の変更により変わるため、2026年以降は現時点の見直し。

注3：製造から3年以上経過した中古乗用車の場合は係数が異なる。

出所：2013年12月26日付ロシア政府決定第1291号（2024年12月27日に改正）と各種報道からジェトロ作成

図5：新車乗用車販売台数 推移



出所：財務省貿易統計のデータを基にジェトロ作成

廃車税には、国産車の生産や販売促進の支援と、外資企業の実地拠点をロシア国内に誘致する狙いがある。アフタスタによると、政府は2025年連邦予算で、現地生産者に対する生産の補助金8,189億ルーブルを計上している。国内の自動車製造・組立工場は、政府から廃車税の補填（ほてん）として補助金を受けるため、ロシア製自動車や国内で組み立てられているハバル、チェリー、チャンガンなどの中国ブランド車の大幅な値上げは予想されていない（「アルファ・ストラホバニエ」2024年11月13日）。アフタワズのマクシム・ソコロフ最高経営責任者（CEO）は、廃車税の値上げは中国車メーカーの現地生産化を促進するとの見方を述べた。ロシア地場大手自動車ディーラーのアフトドムのアンドレイ・オルホフスキー社長も、廃車税により国内で生産される自動車の価格が大幅に上昇する心配はないと指摘する（「Auto.ru」2024年9月18日）。

輸入される自動車の価格が廃車税の負担によって上昇し、今後の販売台数に影響を及ぼす可能性がある。

注：欧米諸国や日本など、ロシア政府やロシアの個人、法人に対して非友好的行為を行う国・地域。連邦政府指示第430-r号（2022年3月5日付）で規定し、その後数度にわたって改定（追加）している。

ウズベキスタン（生産・販売）：2024年の新車販売は35万台、EV普及も政策に変化

2025年6月17日 タシケント事務所（一瀬 友太）

ウズベキスタンの経済研究改革センターによると、2024年に乗用車新車（内燃機関車）の販売台数は35万1,007台で、2023年比で7.5%の減少となった。シェアの多くはウズベキスタン国内で生産された国産車であり、89.2%（約31万3,100台、前年比6%減）を占めた。外国製新車の販売台数は、約3万7,800台（前年比17%減）だった。2023年には外国製新車の販売台数は2022年比2.4倍を記録したが、2024年に減少に転じた（「Gazeta.uz」2025年3月19日、「Review.uz」2025年1月6日）。

2024年の新車販売が全体的に低調だった背景には、2023年に本格的に始まった自動車ローンの普及や並行輸入の解禁に伴う需要（[2024年2月21日付ビジネス短信参照](#)）が一服したことがあると考えられる。

2024年の販売市場について、特筆すべき点は2点ある。1点目は、内燃機関車の販売は低調だったが、電気自動車（EV）の伸びは著しかったことだ。2024年のEV新車の販売は、前年比43%増の3万100台を記録した。ウズベキスタン政府の主導により2023年からEVの普及が進んでおり、EV市場は2029年までに少なくとも2倍の伸びを記録するという予測もある（[2024年12月17日付地域・分析レポート参照](#)）。EVの販売は自動車全体の10%にも満たず、現時点でも自動車市場の主役は内燃機関車であるが、EVの普及が急速に進み、存在感を高めていることは間違いない。

もう1つの特徴は、2024年の乗用車輸入台数のうち、EVおよびハイブリッド車の輸入台数がガソリン車の輸入台数を初めて上回ったことだ。「Gazeta.uz」（2025年1月10日）によると、2024年の輸入台数のうち、ガソリン車の輸入台数は3万2,928台だったのに対し、ハイブリッド車およびEVを合わせた輸入台数は4万1,575台となった。

内燃機関車も含めた乗用車の輸入を相手国別で見ると、中国の存在感が際立つ。ウズベキスタン大統領府付属統計庁の発表によると、中国からの輸入台数は6万1,000台に上る（表1参照）。特に、輸入が近年急増しているEV、プラグインハイブリッド車（PHV）のほぼ全てが中国からの輸入とみられる。後述するようにEVの輸入には若干の政策変更が入ったものの、今後もEV市場が成長するとすれば中国製EV、PHVの更なる拡大が見込まれる。なお、日本からの乗用車輸入台数は168台で5位に位置している。

**表1:ウズベキスタンの国別乗用車輸入台数
(2024年)**

国名	輸入台数
中国	61,000
韓国	11,900
米国	639
インド	577
日本	168
その他	374

出所：ウズベキスタン大統領府付属統計庁

<生産は国営ウズオートが8割、BYDも生産を開始>

ウズベキスタンの自動車生産の現状はどうか。統計庁によると、2024年に国内で生産された乗用車（一部の商用車を含む）は42万4,808台だった。特に、ブランド別では、シボレー車が36万7,215台生産され、全体の86.4%を占めた（表2参照）。シボレーをモデル別にみると、コバルト（全体のシェア38.8%）やダマス（同24.0%）、トラック（同10.8%）といったシボレーブランドの人気車種を生産する国営ウズオート・モーターズが生産の8割を超えるシェアを占め、例年通り強い存在感を示している。メーカー・ブランド別の販売台数は一般公表されていないが、国産車の販売が約9割を占めることを考えると、販売シェアもウズオートがその大半を握っているとみられる。

2024年の生産面のトピックとしては、中国EV大手のBYDがウズベキスタン工場で生産を開始したことだろう（[2024年7月4日付ビジネス短信参照](#)）。2024年は5万台の生産を目指すとしていたが、結果として生産台数は4,004台にとどまった。後述の通り、政府としても国内生産を強化する意向であるため、本格的な稼働が始まる2025年以降には生産台数を大幅に伸ばしていく可能性がある。同社は最終的には50万台の生産を目指すとしていたほか、BYDウズベキスタン工場は近隣国への輸出にも挑戦していく構えだ。

表2：ウズベキスタンにおけるブランド別乗用車生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	2023年	2024年		
	台数	台数	シェア	前年比伸び率
シボレー	368,111	367,215	86.4	△ 0.2
コバルト	118,159	164,887	38.8	39.5
ダマス	89,141	101,912	24.0	14.3
トラック	48,082	45,918	10.8	△ 4.5
オニクス	30,596	41,661	9.8	36.2
ジェントラ (ラセッティ)	82,133	12,837	3.0	△ 84.4
起亜	－	19,328	4.5	－
チェリー	9,829	6,301	1.5	△ 35.9
BYD	－	4,004	0.9	－
ハバル	134	2,473	0.6	1745.5
ラーダ	－	6	0.0	－
特殊目的車両	25,599	25,481	6.0	△ 0.5
合計	378,074	424,808	100.0	12.4

注：一部の商用車を含む。

出所：ウズベキスタン大統領府附属統計庁発表からジェトロ作成

＜EV 普及政策の微修正、輸入促進から国内生産強化へ＞

EV に対する関税撤廃措置、インフラ整備、生産誘致など、EV の普及に向けた政策を近年、矢継ぎ早に進めてきたウズベキスタン政府だが、2025 年に入り、軌道の微修正がみられる。ウズベキスタン政府はバッテリー式電気自動車 (BEV) の廃車料金、いわゆる廃車税を 2020 年 8 月 1 日から導入しているが、2025 年 5 月 1 日からその料金を大幅に引き上げたのだ (2025 年 1 月 31 日付閣僚会議決定第 52 号) (表 3 参照)。当然、これらは最終小売価格に反映されるため EV の販売にブレーキをかけることとなる。

表3：ウズベキスタンのBEV廃車料金の改定

項目	旧料金	新料金 (2025年5月1日以降)
製造から3年未満	30BRV (約870ドル)	120BRV (約3,480ドル)
製造から3年以上	90BRV (約2,610ドル)	210BRV (約6,090ドル)

注：BRVは基準計算指標の略。各種税金や手数料の計算に利用される。

2025年5月時点では1BRVあたり37万5,000スム (約29ドル)。

出所：2025年1月31日付閣僚会議決定第52号および「スポット」(2025年2月4日)を基に作成

政府の目的は、環境保護と国内自動車産業の育成だ。投資産業貿易省のイノムジョン・アブドゥラフモノフ対外貿易局長は 2025 年 2 月 11 日、自身の SNS において、この廃棄料金の引き上げの狙いを「使用済み車両による環境汚染の防止、および国内の産業分野の支援」と語っている。EV 輸入の急速な増加に伴い、使用済みバッテリーが 2035 年までに 1 万ト

ンに上るという試算もある。また、EV への輸入優遇措置に対して、既存の自動車業界から危機感や不満の声が示されていたことも無関係ではないだろう。

EV の廃車料金については、ウズベキスタン国内で生産された EV およびハイブリッド車は 2029 年末まで免除されている（2022 年 12 月 19 日付大統領決定第 PP-443 号）。したがって当面は、輸入される BEV のみが廃車料金の引き上げ対象となる。

ウズベキスタンの EV 輸入の大半を占める BYD からは、政府による廃車料金の引き上げ政策について公式な反応は特にない。現時点では、ウズベキスタンの EV 市場が大きいことや、同社自身がウズベキスタン国内で生産を始めていることが背景にあるとみられる。ただ、政府方針の微修正を受けて、BYD ウズベキスタンは国内生産を加速せざるを得なくなるだろう。

さらに、アブドゥラフモノフ対外貿易局長は、政府が導入している EV への関税撤廃措置にネガティブな見解を示している。同局長は、EV の関税撤廃措置が中期的には「製造業の危機、失業率の上昇、国家経済の弱体化」の要因になると指摘した。その上で、EV の関税撤廃措置の見直しと、ウズベキスタン国内での自動車生産の誘致に向け、国内生産を優遇する措置の必要性を主張した。

政府の公式見解ではないとみられるが、対外貿易の実務責任者の主張であることは見逃せない。アブドゥラフモノフ局長の主張を踏まえると、政府としては EV を含めた自動車産業の国内生産に向けた誘致を一層進め、競争を促していく方針を検討しているものとみられる。諸外国、特に BYD 以外の中国 EV メーカーがウズベキスタンでの生産を検討していることは従前から報じられており、今後はウズベキスタン国内での生産の動きが活発化する可能性がある。

カザフスタン（販売・生産）：カザフスタンの自動車市場、生産・販売ともに中国車が存在感

2025年7月2日 タシケント事務所（ウラジミル・スタノフォフ）

カザフスタン自動車ビジネス協会の調査によると、2024年の同国の自動車新車販売台数は、前年比3.2%増の20万5,133台となった（表1）。前年比60.3%増を記録した2023年からさらに市場が拡大した（[2024年5月31日付ビジネス短信参照](#)）。この背景として、非営利団体カザフスタン自動車連合によると、ディーラーとメーカーなど市場のプレーヤー間の競争が激化した結果、頭金なしでの購入や割引など、消費者に有利な条件で購入できるようになり、購入に踏み切る消費者が増加したと指摘する。

<自動車販売市場は拡大、一般ブランド車が牽引、中国ブランドの新規参入が相次ぐ>

ブランド別販売台数では、現代が2024年に4万4,218台で5.4%減、シボレーが3万927台で32.5%減、起亜が9.6%減の2万3,045台となった。

日本ブランドでは、トヨタは2.7%増、レクサスは3.1%増、三菱は11.8%増、スバルは27.4%減となった。トヨタは、カザフスタン市場で人気のある2つのモデル（カムリ、RAV4）を主に同社ロシア工場生産していたが（[2020年1月27日付ビジネス短信参照](#)）、ロシアでの操業停止（[2023年10月4日付地域・分析レポート参照](#)）の影響でカザフスタン向け供給が滞ったこともあり、2021年の販売台数の水準まで回復していない。

表1：主要ブランド別乗用車新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

No.	ブランド名	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比
1	現代	22,736	28,864	46,725	44,218	△ 5.4
2	シボレー	29,112	34,289	45,807	30,927	△ 32.5
3	起亜	9,707	14,421	25,495	23,045	△ 9.6
4	チェリー (奇瑞汽車)	59	4,464	12,229	14,883	21.7
5	JAC	2,743	3,371	7,514	11,771	56.7
6	トヨタ	13,847	9,622	10,756	11,045	2.7
7	ハバル	1,210	1,500	7,558	10,983	45.3
8	ジェットウール	-	-	3,930	9,507	141.9
9	長安	-	245	6,087	8,510	39.8
10	Geely	-	163	3,643	8,252	126.5
11	レクサス	1,757	2,540	3,569	3,678	3.1
12	オモダ	-	-	1,385	2,088	50.8
13	タンク	-	-	1,015	2,047	101.7
14	EXEED	-	1,876	3,884	1,621	△ 58.3
15	シュコダ	237	-	-	1,401	-
16	スバル	764	654	1,521	1,105	△ 27.4
17	ラーダ	9,349	7,386	1,477	1,085	△ 26.5
18	三菱	1,211	498	794	888	11.8
19	Zeekr	-	-	35	809	2211.4
20	カイー	-	-	0	773	-
21	BMW	1,220	899	1,207	619	△ 48.7
22	メルセデス・ベンツ	392	314	558	546	△ 2.2
23	GAC	-	-	128	544	325.0
24	ジェクー (Jaecoo)	-	-	0	501	-
25	ホンチー	-	-	90	490	444.4
26	長城汽車	-	-	254	480	89.0
27	FAW	80	148	129	451	249.6
28	アウディ	110	136	758	424	△ 44.1
29	インフィニティ	460	276	266	402	51.1
30	ポルシェ	154	378	386	365	△ 5.4
合計 (他ブランドを含む)		117,586	124,010	198,700	205,133	3.2

注：合計には小型商用車を含む。

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2024年1～12月」

カザフスタンの自動車ディーラー、オルビス・オートのディナラ・イスカコワ社長は、2024年の市場の特徴として一般ブランド車が牽引し、プレミアムセグメント車の販売が停滞・減少したことを指摘する。2023年には7,322台のプレミアムセグメント車が販売され、市場全体の3.7%を占めたが、2024年には販売台数が減少し、事前の予測では、シェアが3.3%に低下するとしている（「フォーブス・カザフスタン」2024年12月25日）。BMW、アウディ、中国のEXEEDはいずれも、2023年に好調だったが、2024年にはほぼ半減し、メルセデス・ベンツも2023年に好調だったが、2024年は減少に転じた。

イスカコワ氏によると、プレミアムセグメント車の需要は、供給不足に陥った新型コロナ

ウイルス禍時の反動により、2021～2023年に一時的に盛り上がったものの、販売は一服した。プレミアムセグメント車とは裏腹に、低価格帯の車については、2023年から2024年の2年間で1,100万テンゲ（2万3,400ドル、1ドル＝約470テンゲ）以下の価格帯の車の供給が拡大し、市場は60%以上成長した。

<中国車販売がさらに拡大>

ブランド別にみると、現代、シボレー、起亜の3大ブランドの販売が減少した一方で、ほとんどの中国ブランド車は2024年に高い成長率を達成した。例えば、奇瑞汽車は21.7%増、JACは56.7%増、ハバルは45.3%増、ジェトゥールは2.4倍、長安は39.8%増、Geelyは2.3倍だった（表1）。上位30ブランドのうち、16の中国ブランドが売り上げを伸ばしている。2024年12月末までに合計25の中国ブランドがカザフスタン市場に進出している。

自動車評論家のディヤス・ワリハン氏は中国車の人気が高まっている主な理由について、ロシアで生産され、ユーラシア経済連合（EAEU）内で関税を支払うことなくカザフスタンに供給されていた外国ブランド車が国内市場から撤退したことだと指摘する（「デジタル・ビジネス」2025年6月11日）。同氏によると、ロシアでの生産から撤退したことで、カザフスタン市場から姿を消したブランドとしては、フォルクスワーゲン、ルノー、日産（[2019年4月11日付ビジネス短信参照](#)）などがある。それらは消費者にとって手頃な価格で買える一般車のセグメントを占めていたが、撤退後は代替として中国車が席卷しているという。

2023年に拡大した中国車市場は2024年も続いた。人気上位20車種では、2023年にはわずか5車種だったのに対し、2024年には半数の10車種を中国車が占めている（表2）。

表2：自動車販売店における主要ブランド・モデル乗用車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

No.	ブランド名/モデル	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比
1	シボレー コバルト	14,605	23,178	30,425	26,537	△ 12.8
2	現代 ツーソン	2,378	8,862	14,409	22,389	55.4
3	起亜 スポーテージ	2,093	3,321	10,503	8,834	△ 15.9
4	現代 エラントラ	3,174	4,981	5,975	6,520	9.1
5	チェリー ティゴ2	－	－	3,678	5,310	44.4
6	ハバル M6	－	－	2,390	5,185	116.9
7	チェリー ティゴ7プロ	39	2,324	4,309	4,907	13.9
8	現代 サンタフェ	2,014	2,969	7,433	4,423	△ 40.5
9	JAC J7	918	1,409	3,844	4,350	13.2
10	起亜 ソレント	1,054	2,132	3,043	4,208	38.3
11	現代 ソナタ	2,135	4,563	4,770	4,092	△ 14.2
12	ジェトゥールX70	－	－	1,169	3,792	224.4
13	長安 CS55PLUS	－	109	3,255	3,678	13.0
14	トヨタ カムリ	5,599	991	3,724	3,385	△ 9.1
15	ハバル ジョリオン	286	354	1,684	3,097	83.9
16	起亜 シード	－	1,571	2,856	3,044	6.6
17	Geely Emgrand	－	－	579	3,009	419.7
18	チェリー ティゴ4	－	98	－	2,966	－
19	トヨタ LCブラド	2,263	3,511	1,462	2,727	86.5
20	ジェトゥールX703PLUS	－	－	1,119	2,620	134.1

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2024年1～12月」

その結果、2019年の新車販売市場に占める中国ブランド車の割合は1.96%だったが、2023年に25.2%を占め、2024年には38.3%に上昇した。イスカコワ氏は、この傾向は今後も続き、今後1～2年で中国ブランド車が同国の自動車市場の50%を占めるようになるかと予測している（「フォーブス・カザフスタン」2024年12月25日）。

<生産台数は1.2%減>

2024年のカザフスタンの乗用車生産台数は13万4,884台となり、過去最高だった2023年の13万6,459台（[2024年6月4日付ビジネス短信参照](#)）から1.2%減少した。主要ブランドの生産台数が減少し、現代は7.1%減、起亜は3.3%減、JACは26.5%減となった（表3）。

表3：主要ブランド・モデル別組み立て台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド名/モデル	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比 (%)	前年比
現代	26,035	37,205	48,857	45,364	△ 7.1	△ 3,493
ツーソン	2,501	11,557	15,765	21,881	38.8	6,116
エラントラ	4,894	6,134	6,048	8,022	32.6	1,974
サンタフェ	3,142	4,876	7,632	4,887	△ 36.0	△ 2,745
ソナタ	2,541	5,857	4,896	3,792	△ 22.5	△ 1,104
カスティン	－	－	1	2,239	223800.0	2,238
シボレー	34,138	40,019	38,089	39,270	3.1	1,181
コバルト	16,901	28,464	23,707	33,843	42.8	10,136
オニックス	－	－	6,868	3,224	△ 53.1	△ 3,644
起亜	9,850	15,262	24,825	23,998	△ 3.3	△ 827
スポーテージ	2,160	3,583	11,344	9,192	△ 19.0	△ 2,152
ソレント	1,368	2,015	2,960	4,423	49.4	1,463
シード	－	1,914	2,247	3,151	40.2	904
K5	720	2,442	1,954	2,563	31.2	609
セラート	538	1,222	2,483	2,288	△ 7.9	△ 195
JAC	5,520	7,652	17,465	12,833	△ 26.5	△ 4,632
J7	1,856	3,421	11,967	4,837	△ 59.6	△ 7,130
S3	960	644	220	2,477	1025.9	2,257
ジェットウール	－	－	5,230	11,305	116.2	6,075
X70	－	－	1,376	5,259	282.2	3,883
X70+	－	－	1,746	1,889	8.2	143
シュコダ	－	－	－	1,599	－	1,599
コディアック	－	－	－	1,339	－	1,339
合計（他ブランドを含む）	82,772	105,629	136,459	134,884	△ 1.2	△ 1,575

注：各ブランドの合計台数には、表にある車種以外の台数も含む。

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2024年1～12月」

カザフスタン自動車産業最大の生産拠点のサリアルカアフトプロム工場では、起亜、シボレー、中国のJAC、ジェットウール、そして2024年末からチェコのシュコダを組み立てる。カザフスタンの総生産台数に占める同工場のシェアは、2023年の64.1%から、2024年には66.3%（8万9,474台）と微増した。

自動車販売大手アスタナ・モーターズ傘下の国内第2位の乗用車メーカー、ヒュンダイ・トランス・カザフスタンの2024年の現代車の生産台数は4万5,364台で、2023年の4万8,857台から7.1%減少した。同社が現地生産する現代自動車のブランド「ジェネシス」車も含めると、カザフスタンの総生産台数に占める同社のシェアは、2023年の35.8%から2024年には33.7%に減少した。

2024年のカザフスタン製自動車の国内販売台数は13万1,351台で、2023年と比べ6.5%減少した。主な理由は、輸入車、特に中国からの輸入車の増加だ。

<中国ブランド車中心に生産拡大、輸出も>

カザフスタン国内での生産計画を見ると、販売が好調な中国ブランド車の生産が拡大する見込みだ。アスタナ・モーターズ・マニユファクチャリング・カザフスタンは、アルマトイ近郊に建設中のマルチブランド工場で、奇瑞汽車（ブランド名：チェリー）、長安、長城汽車（同：ハバル、タンク）の乗用車 9 車種の生産を 2025 年から開始する予定だ（[2024 年 6 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）。新工場の生産能力は年間 9 万台を計画している。2024 年の奇瑞汽車、長安、長城汽車（ハバル、タンク）の総販売台数が 3 万 7,000 台に満たないことを考えると、新工場で生産された車種は、ロシアを含むユーラシア経済連合の近隣諸国に輸出される可能性が高い。アスタナ・モーターズ親会社のアスタナ・グループのヌルラン・スマグロフ会長によると、同工場の生産台数の 40%は国内市場で販売され、60%は CIS 諸国に輸出されるという（「フォーブス・カザフスタン」（2024 年 5 月 23 日））。

韓国ブランド車の生産も拡大する見込みだ。カザフスタン最大の自動車メーカーで、サリアルカアフトプロム工場を傘下に持つアリュール（Allur）グループは、既に中国ブランドの JAC とジェトゥールの乗用車を生産しているが、韓国の起亜車の生産能力を大幅に増強し、コスタナイ州の新拠点で年間 7 万台の生産を目指す。工場は 2025 年 10 月に稼働する予定で、初期段階ではソレントを、2026 年 1 月からはスポーテージの生産を開始する予定だ（「フォーブス・カザフスタン」（2024 年 9 月 10 日））。

<中東・アフリカ>

イラン（生産・販売）：2024年のイランの自動車生産台数は前年比1.1%減

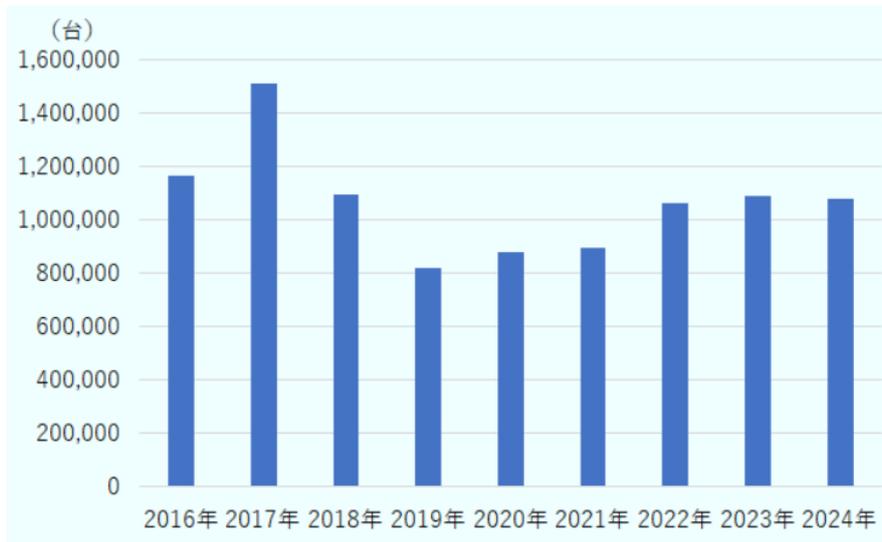
2025年8月13日テヘラン事務所（マティン・バリネジャド）

イランの2024年の自動車生産は前年比で1.1%減少した。国内では電気自動車（EV）の充電インフラを中心にEVの普及が進んだ。

<自動車生産台数は微減、車体と部品の輸入は大幅減少>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2024年のイランの自動車生産台数は107万7,839台と前年比1.1%減になった（図参照）。乗用車が97万7,776台（2023年：98万8,652台）、バスなどが1,219台（1,233台）となった（表1参照）。

図：イランの自動車生産台数推移（2016～2024年）



出所：国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基にジェトロ作成

表1：イランの自動車生産台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値）

項目	乗用車	小型商業車	トラック	バスなど	合計
2019	770,000	40,800	9,600	660	821,060
2020	826,210	43,778	10,301	708	880,997
2021	838,251	44,785	10,538	724	894,298
2022	997,519	53,295	12,540	862	1,064,216
2023	988,652	83,139	16,803	1,233	1,089,827
2024	977,776	82,225	16,619	1,219	1,077,839
増減（台数） 2024/2023年	△ 10,876	△ 914	△ 184	△ 14	△ 11,988
増減（%） 2024/2023年	△ 1.1	△ 1.1	△ 1.1	△ 1.1	△ 1.1

出所：OICAの統計を基にジェトロ作成

イラン自動車製造者協会（IVMA）などの現地の業界団体は、2024年のイランの自動車生産および販売についての統計を公表していないものの、証券市場の透明性や公正性の確保のための監視を担当している。また各種統計レポートを発行する政府機関 Codal が、国内の主要3社（イランホドロ、パールスホドロ、サイパ）の生産・販売統計を発表している。

Codalによると、主要3社のイラン暦1403年（2024年3月20日～2025年3月20日）の乗用車の生産台数、販売総額はそれぞれ、イランホドロが53万7,429台（前年比0.3%増）、2,508兆7,783億リアル〔約3,763億円、1万リアル=約1.5円（注）〕、パールスホドロが10万3,227台（1.3%増）、302兆5,380億リアル、サイパが34万834台（1.5%減）、1,081兆9,907億リアルとなり、イランホドロとパールスホドロで乗用車の生産台数がわずかに増加した（表2参照）。

表2：イラン主要3社の生産・販売台数（単位：台数、100万リアル）（△はマイナス値）

項目	1399年	1400年	1401年	1402年	1403年	増減
	(2020/3/20～2021/3/20)	(2021/3/21～2022/3/20)	(2022/3/21～2023/3/20)	(2023/3/21～2024/3/19)	(2024/3/20～2025/3/20) (1403/1402年)	
生産台数	480,338	450,770	583,230	535,636	537,429	1,793
販売台数	464,646	451,560	607,004	537,600	538,232	632
販売額	440,035,436	721,833,220	1,351,895,726	1,766,350,001	2,508,778,327	742,428,326

パールスホドロ

項目	1399年	1400年	1401年	1402年	1403年	増減
	(2020/3/20～2021/3/20)	(2021/3/21～2022/3/20)	(2022/3/21～2023/3/20)	(2023/3/21～2024/3/19)	(2024/3/20～2025/3/20) (1403/1402年)	
生産台数	103,055	85,158	131,895	101,895	103,227	1,332
販売台数	89,539	91,360	137,721	101,558	98,295	-3,263
販売額	38,240,147	73,508,742	217,039,032	225,810,487	302,537,968	76,727,481

サイパ

項目	1399年	1400年	1401年	1402年	1403年	増減
	(2020/3/20～2021/3/20)	(2021/3/21～2022/3/20)	(2022/3/21～2023/3/20)	(2023/3/21～2024/3/19)	(2024/3/20～2025/3/20) (1403/1402年)	
生産台数	316,959	304,533	349,447	345,946	340,834	-5,112
販売台数	296,278	310,198	386,855	346,732	326,376	-20,356
販売額	162,100,813	329,446,911	594,910,303	857,941,135	1,081,990,727	224,049,592

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

ブランド別にみると、イラン暦1403年に生産台数が最も多かったのがサイパの「X200グループ」で20万8,098台（販売台数19万9,101台、販売総額562兆3,500億リアル）、次にイランホドロの「Peugeot」で16万9,335台（16万9,671台、704兆3,800億リアル）、3位がイランホドロの「Samand」で13万6,006台（13万5,708台、540兆3,500億リアル）となっている（表3～5参照）。

表3：イランホドロのブランド別生産・販売台数（単位：台数）（△はマイナス値、-は値なし）

ブランド	1402年 (2023/3/21～2024/3/19)				1403年(2024/3/20～2025/3/20)				生産台数増減 (1403/1402年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Peugeot	268,992	275,059	2,693,546,534	740,884,216	169,335	169,671	4,151,451,250	704,380,885	△ 99,657
DENA	86,694	86,582	3,763,451,098	325,847,123	91,921	91,935	5,440,611,138	500,182,585	5,227
Samand	62,828	62,295	2,935,782,230	182,884,554	136,006	135,708	3,981,736,596	540,353,510	73,718
RUNNA	24,056	24,035	2,417,473,227	58,103,969	15,861	15,861	3,507,106,677	55,626,219	△ 8,195
Pick up	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HAIMA	22,810	22,626	9,240,108,857	209,066,703	16,475	16,391	10,311,819,962	169,021,041	△ 6,335
Peugeot 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TARA	49,751	49,832	3,928,411,583	195,760,606	71,667	71,877	5,350,698,165	384,592,132	21,916
Dong -Feng	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suzuki Vitara	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TONDAR L90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他	20,505	17,171	3,133,354,493	53,802,830	36,164	36,789	4,202,939,873	154,621,955	15,659
合計	535,636	537,600	-	1,766,350,001	537,429	538,232	-	2,508,778,327	1,793

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4：パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、-は値なし)

ブランド	1402年(2023/3/21~2024/3/19)				1403年(2024/3/20~2025/3/20)				生産台数増減 (1403/1402年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Quick 200	78,279	78,497	2,275,788,705	178,642,586	68,345	63,145	2,933,999,446	185,267,395	△ 9,934
PRIDE X100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quick	21,916	21,915	1,967,403,696	43,115,652	1,234	1,234	2,479,679,903	3,059,925	△ 20,682
SAINA S200	-	-	-	-	19,517	19,517	2,831,151,663	55,255,587	19,517
Renault	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brilliance	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sahand	53	0	0	0	14,131	13,891	3,895,747,534	54,115,829	14,708
ZOTYE T300 DL5	0	426	8,856,044,601	3,772,675	0	508	9,526,047,244	4,839,232	0
Van	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	100,248	100,838	13,099,237,002	225,530,913	103,227	98,295	21,666,625,790	302,537,968	2,979

注：「Quick」には、Quick S、Quick Gear、Quick Automaticが含まれている。

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

表5：サイバのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、-は値なし)

ブランド	1402年(2023/3/21~2024/3/19)				1403年(2024/3/20~2025/3/20)				生産台数増減 (1403/1402年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
X200 Group	232,777	233,383	2,248,024,959	524,650,809	208,098	199,101	2,824,450,987	562,351,016	△ 24,679
X100 Group	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pride151	59,999	60,713	2,082,100,539	126,410,570	71,813	70,224	2,651,248,519	186,181,276	11,814
SHAHIN	50,817	50,699	3,664,877,572	185,805,628	48,842	46,463	4,554,003,271	211,592,654	△ 1,975
ARIO	0	0	-	0	-	-	-	-	-
Changan CS 35	0	0	-	0	11,739	10,452	11,435,049,177	119,519,134	11,739
CERATO	0	0	-	0	-	-	-	-	-
Aria	19	0	-	0	31	0	-	0	12
その他	2,334	1,937	10,879,776,975	21,074,128	-	-	-	-	-
合計	345,946	346,732	18,874,780,045	857,941,135	340,523	326,240	21,464,751,954	1,079,644,080	△ 5,112

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

貿易統計データベースのグローバル・トレード・アトラスで輸入元国をみると、2024年の自動車の車体（HSコード8707）および部品（HSコード8708）の輸入額の合計は、13億8,100万ドルと前年比40.1%減になった。2024年は前年と変わり、生産台数の減少率（前年比1.1%減）と比して、部品輸入の減少率の方が大きい状態となっている。なお、自動車の車体、部品ともに、中国からの輸入が前年と同じく圧倒的な割合を占めている。

<充電設備を中心にEVの普及も進む>

アターベク産業・鉱業・貿易相は2024年7月、同年末までにイラン国内の3,000カ所にEV用の充電ポイントを設置すると発表した。同相は「イランはEV製造に移行する必要がある。現在、国内で消費されている1億2,000万リットルのガソリンのうち700万リットルを輸入している。そのため、EVの製造は現在のガソリン需給の不均衡の解決策になる」と述べた（2024年7月9日付「テヘランタイムズ」）。

また、イスラーム共和国通信（IRNA）は、イラン石油省が経済評議会の決議に基づき、EVインフラの整備に着手した、と報じた。イラン国営石油精製配給会社（NIORDC：National Iranian Oil Refining Distribution Company）のモハマド・サーデク・アジミーファール最高経営責任者（CEO）は、国内で新設されるガソリンスタンドに少なくとも1基のシングルノズル式電気充電スタンドを設置することを条件とした。これにより、新規のスタンドにはEV向けのインフラ整備が必須となり、既存のスタンドについても、EV充電設

備の導入が進められる見通しである〔[2025年4月18日付イスラーム共和国通信 \(IRNA\)](#)
[\(ペルシア語\)](#) 〕。

さらに、イランで70以上の子会社を持つ、複合産業企業であるMAPNAグループの子会社の1つであるMAPNA-MECO (Mapna Electric & Control, Engineering & Manufacturing Company) の充電ステーション研究設計部門責任者は、EV分野におけるイランの政策は2017年末から2018年初頭にかけて変化したとし、「2024年にガソリンの需給の不均衡を解消する解決策としてEVが提案され、国はEVを輸入することを決定した」と述べた。さらに、同責任者は「現在EVは国内に1万2,000台存在する」とし、「テヘラン市内の5カ所のEV対応のガソリンスタンドで、毎月供給電力を増やしていく」と述べた。同市内にはAC充電器が設置されたスタンドが12カ所、駐車場は5カ所あるとのこと。同責任者は、今後、国内の全てのガソリンスタンドにEV充電器の設置が必要だという〔[2025年5月10日付石油省通信 \(ペルシア語\)](#) 〕。

注：イラン暦1403年末(西暦2025年3月12日)の市中レートで計算(出所：Bonbast)。

サウジアラビア（生産・販売）：脱炭素と経済多角化に向け EV 普及が進む

各国企業と業務提携

2025年8月6日 リヤド事務所（林 憲忠）

2024年において、サウジアラビアは石油減産の影響下でも経済成長を維持し、自動車市場では乗用車の販売数が増加した。トヨタ自動車と現代自動車が市場シェア上位を維持する一方、中国EVメーカーの進出が加速し、EV生産体制の整備が進展した。サウジアラビアでは自動車の生産台数（組立含む）は少ないが、「ビジョン2030」の一環としてEV生産を脱石油依存・産業多角化の重要分野と位置づけ、EV生産に注力している。

<サウジアラビア経済はプラス成長も、商用車の販売台数が減少>

2024年のサウジアラビア経済は、石油減産延長の影響を受けながらも実質GDPが1.3%のプラス成長（[2025年2月10日付ビジネス短信参照](#)）となり、乗用車の販売台数は緩やかに増加傾向となったが、商用車の販売台数は減少した。国際自動車工業連合会（OICA）によると、2024年のサウジアラビアの自動車販売台数は、乗用車が前年比9.3%増の70万5,527台と伸張した一方で、商用車は12.0%減の9万9,507台と前年を下回った。サウジアラビア産業・鉱物資源省付属の国家産業開発センター（NIDC）によると、2024年のサウジアラビアでの自動車メーカーの販売台数シェアは、トヨタ自動車32%を占めて最大であった。続いて現代自動車が15%、長安汽車（Changan）、いすゞ自動車、上海汽車（MG）が5%で拮抗（きっこう）しており、フォード、起亜（KIA）、マツダ、日産自動車などの各自動車メーカーが残りのシェアを占めている（表1参照）。

表1：サウジアラビアにおけるメーカー別販売台数シェア（2024年）

グループ名	シェア
トヨタ自動車	32%
現代自動車	15%
長安汽車（Changan）	5%
いすゞ自動車	5%
上海汽車（MG）	5%
フォード	4%
起亜（KIA）	4%
マツダ	4%
日産自動車	4%
吉利汽車（Geely）	3%
ゼネラルモーターズ（シボレー）	3%
三菱自動車	2%
トヨタ（レクサス）	2%
スズキ	1%
ホンダ	1%
ゼネラルモーターズ（GMC）	1%
長城汽車（HAVAL）	1%
ブジョー	1%
長城汽車（Great Wall）	1%
BMW	1%
その他	6%

注1：上海汽車（SAIC）はMGブランド、長城汽車はGreat WallとHAVALブランドで展開。ゼネラルモーターズ（GM）はシボレーとGMCブランドで展開。

注2：端数処理の関係で合計が100にならない。

出所：国家産業開発センター（NIDC）からジェットロ作成

また、同年の車種別ではセダン車 44%、スポーツ用多目的車 (SUV) 38%、ピックアップトラック 13%、多目的乗用車 (MPV) 2%、ハイブリッドバン (HVAN) 2%であった。販売台数順に見ると、セダン車では、Dセグメント (注1) が最も多く 12万7,052台で、トヨタ自動車とフォードが上位2位を占めた。Cセグメントは10万3,085台で、現代自動車とトヨタ自動車が上位であり、Bセグメントは8万2,067台でトヨタ自動車とスズキが占めた (表2参照)。近年は、いずれのメーカーでも若年層を中心に SUVの人気が高まっており、DセグメントとBセグメントでそれぞれ15%、13%増加した。

表2：セグメント別販売台数 (2024年) (単位:台数、%)(△はマイナス値、-は記載なし)

セダン車

セグメント	2023年	2024年	伸び率	上位2車種
D	131,753	127,052	△ 3.6	Camry (トヨタ自動車)、Taurus (フォード)
C	109,163	103,085	△ 5.6	Elantra (現代自動車)、Corolla (トヨタ自動車)
B	78,047	82,067	5.2	Yaris (トヨタ自動車)、Swift (スズキ)
E	13,113	15,491	18.1	Lexus ES (トヨタ自動車)、Kia K8(起亜)
A	4,176	3,361	△ 19.5	Hyundai i10 (現代自動車)、Fiat500 (フィアット)
F	195	253	29.7	Bentley Flying Spur (ベントレー)、Continental (ベントレー)
合計	336,447	331,309	△ 1.5	—

SUV車

セグメント	2023年	2024年	伸び率	上位2車種
C	110,681	102,905	△ 7.0	Tucson (現代自動車)、Rush (トヨタ自動車)
D	65,943	76,150	15.5	Fortuner (トヨタ自動車)、Santa Fe (現代自動車)
B	54,799	61,679	12.6	Creta (現代自動車)、MG ZS (上海汽車)
E	44,423	40,544	△ 8.7	Land Cruiser (トヨタ自動車)、Patrol (日産自動車)
A	156	22	△ 85.9	Jimmy (スズキ)、Casper (現代自動車)
合計	276,002	281,300	1.9	—

ピックアップ車

セグメント	2023年	2024年	伸び率	上位2車種
C	62,728	78,147	24.6	Hilux (いすゞ)、D-Max (いすゞ)
D	15,137	17,108	13.0	Land Cruiser 70 (トヨタ自動車)、Changan Hunter (長安汽車)
A	205	479	133.7	Suzuki Carry Van (スズキ)
合計	78,070	95,734	22.6	—

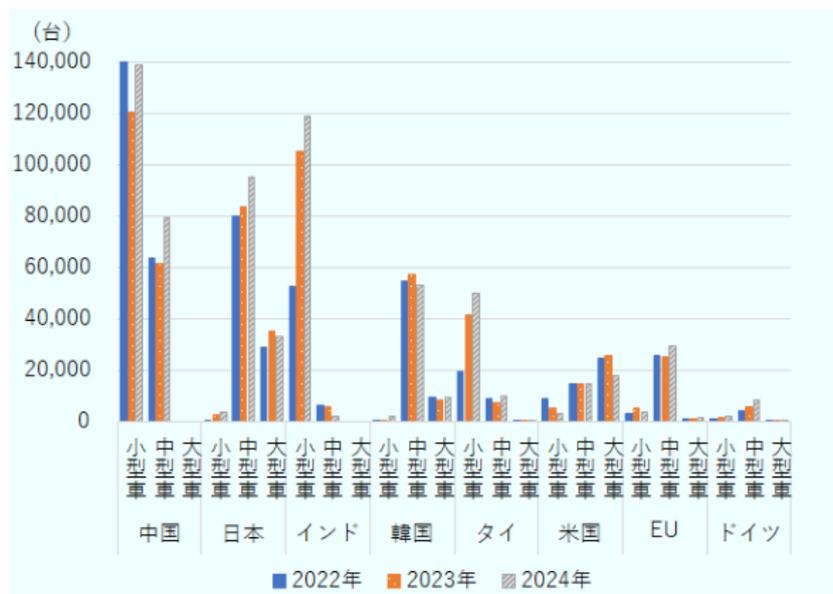
出所：国家産業開発センター (NIDC) からジェトロ作成

<サウジアラビア向けの小型車・中型車の乗用車輸出は引き続き好調を維持>

主要国の2024年におけるサウジアラビア向けの乗用車輸出を見ると、日本からの輸出は、排気量1,000cc以上1,500cc未満の小型車は前年比1.5倍の3,610台、排気量1,500cc以上3,000cc未満の中型車は前年比1.1倍の9万5,476台、3,000cc以上の大型車は5.4%減の3万3,200台であった。中国は、小型車が前年比1.2倍の13万9,011台、中型車が前年比1.3倍の7万9,309台、大型車の輸出実績はなく、小型車と中型車がともに増加に転じた。イン

ドやタイからは小型車輸出が増加傾向にあり、インドは前年比 1.1 倍の 11 万 9,258 台、タイは前年比 1.2 倍の 4 万 9,859 台。中型車はインドが前年比 61.9%減の 2,145 台、タイは前年比 1.4 倍の 1 万 141 台。大型車は、インドは輸出実績がなく、タイは前年比 78.2%減の 130 台であった（図 1 参照）。

図1：主要国の対サウジアラビア乗用車輸出推移



注1：便宜的名称として排気量1,000cc以上1,500cc未満を小型車、同1,500cc以上3,000cc未満を中型車、同3,000cc以上を大型車とした。
 注2：小型車・中型車・大型車の2024年輸出台数が多い国順に列挙。
 注3：サウジアラビア総合統計庁（GASTAT）は独自の製品群ごとにグループ化しているため、Global Trade Atlasにて輸出側の統計を利用。
 出所：Global Trade Atlasからジェットロ作成

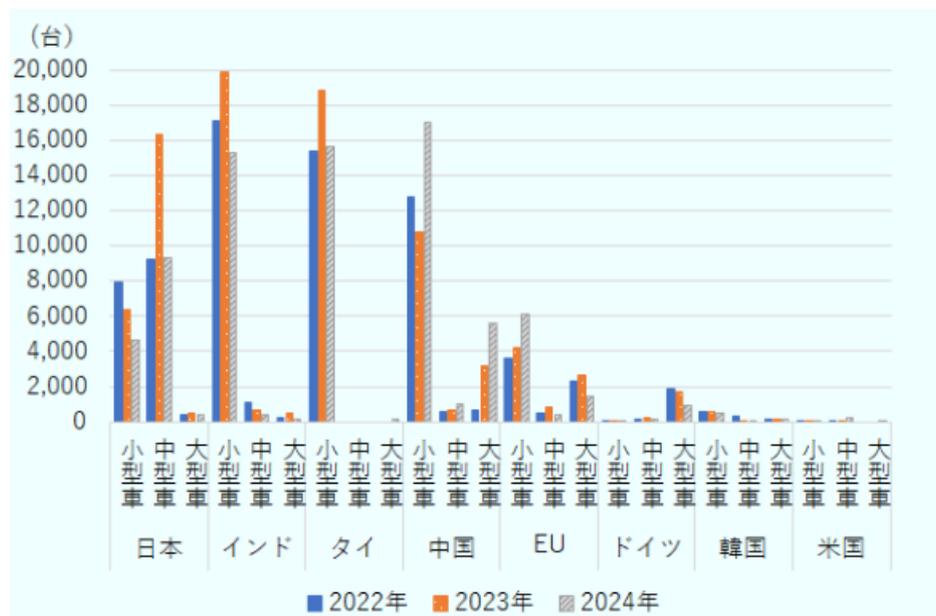
小型車や中型車の需要が高まっている背景として、女性の運転免許取得の解禁がある。2016年4月に発表された国家改革戦略「ビジョン2030」において、女性の社会進出が重要な施策の1つとして掲げられ、その一環として2018年に女性による運転免許の取得が解禁された（[2018年6月26日付ビジネス短信参照](#)）。都市部では女性の運転免許の取得が進み、セカンドカーの需要が拡大。各自動車メーカーは、女性をターゲットとしたプロモーション施策を実施したことにより、手頃な価格帯の車種が市場で高い関心を集めた。また、中国の各自動車メーカーが低価格かつ高機能な小型・中型車のラインアップを推進したことが小型車の需要を後押しする要因にもなっている。中型車はファミリー層を中心に安定した人気を維持している。

<中国からの商用車の輸出が拡大>

2024年の主要国のサウジアラビア向け商用車の輸出をみると、前年と比べて小型・中型・大型トラックは中国からの輸出が増加しているが、他の主要国はほぼ軒並み大きく減少している。5トン未満の小型トラックでは、中国が前年比1.6倍の1万7,014台、インドが前年比23.0%減の1万5,349台となった。5トン以上20トン未満の中型トラックでは、日本が前年比43.1%減の9,319台、中国が前年比1.5倍の1,017台だった。20トン以上の大型

トラックは中国が前年比 1.8 倍の 5,617 台、EU が 46.8%減の 1,428 台となった。なお、商用車の車種別の販売統計は発表されていない（図 2 参照）。

図2：主要国の対サウジアラビア商用車輸出推移



注1：便宜的名称として、5トン未満を小型トラック、5トン以上20トン未満を中型トラック、20トン以上を大型トラックとする。
 注2：小型トラック・中型トラック・大型トラックの2024年輸出台数が多い国順に列挙。
 注3：サウジアラビア総合統計庁（GASTAT）は独自の製品群ごとにグループ化しているため、Global Trade Atlasにて輸出側の統計を利用。
 出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成

<EV 市場は拡大、今後も生産増加を予測>

サウジアラビア政府は「ビジョン 2030」で、自国での生産や技術開発を重視する方針を掲げており、その取り組みの一環として、自動車産業を重要な成長分野の 1 つとして育成していく方針を示している。中でも、電気自動車（EV）の生産と普及に取り組んでおり、同国の EV の普及状況については、2023 年の EV の輸出台数は合計 779 台と限定的だったが（[2024 年 10 月 8 日付地域・分析レポート参照](#)）、イタリア大手自動車コンサルティング会社「forcus2move」によると、2024 年の販売台数は 2 万 4,092 台に達し、サウジアラビアのモビリティ分野における転換点となったとしている。2021 年に発足したサウジ・グリーン・イニシアチブ（SGI）（[2022 年 11 月 9 日付ビジネス短信参照](#)）において、サウジアラビア政府は 2060 年までにカーボンニュートラルの達成を目標に掲げており、2030 年までに首都リヤドの全車両 30%を EV に切り替えるとしている。大手コンサルティング会社 PwC の「eMobility Outlook 2024」によると、サウジアラビアの消費者の 40%以上が今後 3 年以内に EV の購入を検討していると回答しており、政府は EV セクターの開発に推定 390 億ドルも投資をしている。2024 年 9 月にリヤド市内で開催された「第 3 回 EV オートショー2024」において、登壇者がサウジアラビア全土で EV ディーラーが増加している現状について「2025 と 2026 年はレンタカー業界・法人向け（B2B）セクターが EV 導入の原動力となる。2026 年末までに米国や欧州のブランドを含むディーラーが店舗を開設し、

2026年までにEV生産が増加するだろう。業界にとって大きな転換点となり、市場の購買力や車の調達先に変化をもたらす」と述べた。今後は、テスラの市場参入、Ceer やルシード・モータースの現地生産（後述）、サウジアラビア政府支援によるインフラ投資により、EVシフトを急速に進めていくとしている。

＜Ceer が多くの業務提携を締結、他国のEVメーカーも進出＞

サウジアラビア初のEVブランド「Ceer」は2022年11月、サウジアラビア公的投資基金（PIF）と台湾の鴻海科技集団（フォックスコン・テクノロジー・グループ）の鴻海精密工業との間の合弁企業として設立された（[2022年11月7日付ビジネス短信参照](#)）。Ceerは2024年3月に、キング・アブドゥッラー経済都市（KAEC）内にEV製造施設、シーア・マニファクチャリング・コンプレックス（Ceer Manufacturing Complex）を建設するため、同国の建設会社モダン・ビルディング・リーダーズ（Modern Building Leaders）と50億リヤル（約1,925億円、1リヤル=約38.5円）の建設業務を受注したと発表した。この施設には、プレス工場、ボディー工場、塗装工場、一般組立工場など、自動車生産の各段階に対応する専用ゾーンのほか、物流、廃棄物管理、倉庫、オフィス、水処理システム、車両テストコースなども設置された。また、同年12月にドイツのプレス機械メーカーのシュエラーと提携し、全自動プレス工場の供給・設置を行った。

2024年6月にCeerは、国連グローバル・コンパクトに加盟した（注2）。また、同月には韓国の現代トランシスと、電気自動車駆動システム(EDS)（注3）の供給に対し82億リヤルの業務提携を行った。同年10月、PIFとサウジ電力会社（SEC）の合弁会社であるイーヴィー・アイ・キュー（EVIQ）と、充電インフラ整備を強化する覚書を締結した。また、同月には西部州のヤンブー王立委員会（RCY）とも、産業・人材開発の協力について覚書を締結した。同年11月にクロアチアのリマック・テクノロジー（Rimac Technology）と、Ceerの主力モデル向けの高性能電動駆動システムの供給について覚書を締結した。2025年2月には自動車用高性能シートの製造を行うイタリアのサベルト（Sabelt）と5億4,300万リヤルの業務提携を発表し、Ceerの次期フラッグシップモデルであるEセダンおよびSUV向けに革新的なスポーツシートの設計、開発、製造を行うとした。また、Ceerは同年2月にリヤドで開催された第3回PIF公共部門フォーラムにおいて、サウジアラビア企業を中心に総額55億リヤルになる11件の新規パートナーシップ提携を発表した（表3参照）。

表3：第3回PIFフォーラム パートナーシップ提携

No	企業名	提携内容
1	ジャミール・セントラル・エアコンディショナーズ	HVAC（空調）システムの製造
2	ジャミール・プラスチック・インダストリアル	プラスチック射出成形部品の供給
3	オベイカン・グラス	ガラス部品の供給
4	アブドゥル・ラティフ・ジャミール・エンタープライゼス	アルミホイールの供給
5	サウジ・カンパニー・フォー・コントロールズ・アンド・メンテナンス	EV用ポータブル充電器の供給
6	アラビアン・プラスチック・インダストリアル	ブロー成形部品の供給
7	サウジ・アルミニウム・キャスティング・カンパニー	アルミ鋳造部品の供給
8	ファースト・テレコム・インダストリーズ	小型プレス部品の供給
9	シーティーアール（CTR、韓国）	アルミ鋳造部品の現地生産化

注：11件の契約締結を行っているが、残り2件のパートナーシップ提携は不明。

出所：Ceerプレスリリースを基にジェトロ作成

Ceer は、これまでフォックスコン、BMW、シーメンス、リマック、現代トランシス、サベルト、シューラー、ドイツの機械・設備大手デュルなどグローバル展開している企業と業務提携している。また、キング・サルマン・オートモーティブ・クラスター (King Salman Automotive Cluster) (注 4) に、米国の自動車用シートシステムのリア (Lear)、フランスの自動車シート・コックピット部品のフォルヴィア (Forvia)、韓国の車体部品・プレス加工品のシンヨン、オーストリアのバッテリーシステム製造のベンテラー (Benteler)、米国の自動車産業向けのプラスチック成形部品のジェイビス (JVIS)、イタリアのタイヤメーカーのピレリ (Pirelli) などが現地生産を進めている。Ceer はサプライヤーエコシステムの構築において現地化の重要性を認識しており、現地企業 263 社とも業務提携を確立している。モダン・ビルディング・リーダーズ (MBL)、ナヒル・コンピューター (Nahil Computer)、ブーパ・アラビア (Bupa Arabia)、アトラス・インダストリアル・イクイップメント (Atlas Industrial Equipment Co.)、サウジ・ビジネス・マシーンス (Saudi Business Machines)、リヴァ・インシュアランス (Liva Insurance) などに、総額 66 億リヤルの事業を発注している。

米国の新興 EV メーカー、ルシード・モーターズ (Lucid Motors) は 2022 年 5 月、KAEC に工場建設を開始した ([2022 年 5 月 27 日付ビジネス短信参照](#))。その後、2024 年 3 月に PIF は、ルシードに約 10 億ドルを融資する形で出資した。同年 8 月には、PIF から総額 15 億ドルの資金提供が行われた。2025 年 1 月には「Made in Saudi」プログラムに認定され、製品に「Saudi Made」のロゴを使用することが許可された。同年 3 月には、ルシード・モーターズの中東担当マネージャーがサウジアラビアの番組「Frankly Speaking (Arab News)」に出演し、「サウジアラビア工場は 2026 年末に完成予定で生産能力は 15 万台。2027 年初頭から世界向けに生産を開始する予定」だと言及した。同年 5 月にキング・アブドゥッラー科学技術大学 (KAUST) と、EV 技術・自動運転分野での戦略的提携契約を締結したことを発表した。

その他、EV 関連の動きとしては、2024 年 5 月に BYD がリヤド市内に販売店を開設 ([2024 年 10 月 8 日付地域・分析レポート参照](#))、現地代理店アル・フッタйм・エレクトリック・モビリティ・ソリューションズ (Al-Futtaim Electric Mobility Solutions) を通して運営している。また、2025 年 4 月、サウジアラビアの国営石油会社サウジアラムコの完全子会社であるサウジアラムコテクノロジーと BYD が共同開発契約、新エネルギー車の共同開発に関する戦略的提携契約の締結をした。

2025 年 6 月には米国の EV メーカーであるテスラが、リヤドに初のテスラセンターをオープン。モデル 3、モデル Y、サイバートラックの販売を開始した。また、リヤド、ジッダ、ダンマンの 3 カ所に合計 24 基のスーパーチャージャーが導入されている。



テスラのサイバートラック（ジェトロ撮影）

<EV普及に取り組むも、多くの課題を抱える>

サウジアラビア政府はEVの普及に向け、Ceer やルシード・モータースへの投資、EV 充電インフラの拡充に加え、政府車両のEV化、EV関連の製造業者や部品供給業者に対する法人税免除、関税優遇などのインセンティブを用意している。NEOM（未来型都市）では先行して、ガソリン車の乗り入れを禁止、EV・水素車のみを許可するなどの取り組みを実施している。しかし、EV普及の課題として、リヤド、ジッダ、ダンマンなどを除く地方では、充電ステーションが極めて少なく、幹線道路や駐車場への急速充電器の設置が進んでいない。特にリヤドとメッカ間（約900キロメートル）の幹線道路には、充電ステーションが十分に設置されていない。また、高温によるバッテリー性能や寿命への影響が懸念されている。

Ceerのように国産EVブランドの開発が進められているが、量産段階には入っておらず、EV普及にはまだ時間がかかると見られている。また、消費者視点では、欧州や中国のようなEV購入補助金や税制優遇、EV専用レーンや登録優遇などの購入を促すための政策インセンティブは限定的となっている。産油国であるサウジアラビアでは、レギュラーガソリン価格（オクタン価91）が1リットルあたり0.58ドル（2025年7月時点）と非常に安価のため、EVを購入することのメリットが薄く、コスト意識によるEVシフトが起きにくい土壌がある。そのほか、同国ではEV用部品を取り扱う専門業者は少なく、地方では修理やメンテナンスへのアクセスが困難などアフターサービス体制は未整備である。また、トラック・バスなどの商用車向けEVの導入が進んでおらず、商用分野の脱炭素も課題となっている。これら諸課題をクリアしていくことがサウジアラビア政府に求められており、EV普及の鍵となるだろう。

注1：セグメントA：軽自動車、セグメントB：小型車、セグメントC：中型車、セグメントD：大型車、セグメントE：上級車、セグメントF：高級車。

注2：企業が人権、労働、環境、腐敗防止に関する10原則を支持し、責任ある行動を実践

することを求める国連のイニシアチブ。

注 3：電気自動車駆動システム（EDS）は、電気自動車の動力源であるモーターを制御し、車両を走行させるためのシステム。同社の EDS は電気自動車駆動に必要なモーター、電力を変換してモーターのトルクを制御するインバータ、動力を車両に必要なトルクと速度に変換して伝達する減速機を一体型に構成した「3-in-1」製品。

注 4：サウジアラビアがキング・アブドラ経済都市（KAEC）に設立する、自動車産業に特化した産業団地。2025 年 2 月に、ムハンマド・ビン・サルマン皇太子兼首相が、KAEC 内の自動車製造ハブを「キング・サルマン・オートモーティブ・クラスター」と命名。

UAE（販売）：自動車販売数は過去最高更新、インフラ計画によるEV普及加速に期待

2025年6月5日ドバイ事務所（清水 美香）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2024年のアラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数は30万6,279台で、前年比18.2%増加した。世界全体の伸び率（前年比2.7%増）を大幅に上回る増加となった。内訳をみると、乗用車が26万8,876台（同19.3%増）、商用車は3万7,403台（同10.8%増）にそれぞれ増加した（表参照）。

表：アラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数 (単位：台)

項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	24/23年比	24/19年比
乗用車	129,901	156,780	171,414	225,386	268,876	19.3%	35.4%
商用車	28,810	32,064	36,125	33,753	37,403	10.8%	10.7%
全体	158,711	188,844	207,539	259,139	306,279	18.2%	31.8%

出所：国際自動車工業連合会（OICA）

UAE経済は、2024年の実質GDP成長率が3.8%（推計値）と堅調に推移し、その結果、自動車の需要が増えたと考えられる。また、国外からの来訪者数増加が自動車需要を後押ししたともみられる。国外からドバイへの宿泊を伴う来訪者数はここ数年で過去最多値を毎年更新しており、2024年は前年比9.0%増の1,872万人だった。さらなる観光客の増加に伴い、ドバイでの観光目的の移動需要が増えていることや、UAEに滞在する外国人の人口増加に伴い、個人での自動車の利用需要も増加しているとみられる。IMFによると、UAEの人口は2023年の1,068万人から2024年は1,100万人に増加すると予測しており、ドバイ首長国単体の統計でも、2023年の366万人から2024年には386万人に増加（前年比5.5%増）した。

<日本からの輸出増加も、中国車が台頭>

UAEで日本車の人気は引き続き高い。日本の財務省貿易統計によると、2024年の日本からUAEへの輸出額127億7,600万ドル（前年比22.8%増）のうち、自動車は41億5,500万ドルで、対UAE輸出額全体の32.5%を占めている。日本からの国別の輸出台数を見ても、UAE向けが世界3位で、前年比11.7%増の約36万台となっている（[2025年2月3日付ビジネス短信参照](#)）。

他方、中国車を目にする機会が日に日に増えており、中国車の台頭が目立つ。とりわけ中国メーカーの電気自動車（EV）やハイブリッド車の増加が顕著だ。UAE連邦競争力・統計局の統計データによると、中国からのEV、ハイブリッド車の輸入額は、2023年の40億3,900万ディルハム（約1,575億2,100万円、1ディルハム=約39円）から、2024年は64億8,300万ディルハム（前年比60.5%増）となっている。続くドイツの8億7,000万ディルハム（同34.6%減）、米国の3億7,400万ディルハム（同33.9%減）と比

べて、中国からの輸入額が突出している。また、中国からの EV、ハイブリッド車の再輸出額は、2023 年の 9,000 万ディルハムから、2024 年は 400 万ディルハムに減少している。これは、UAE 市場に流通している中国メーカーの EV、ハイブリッド車が増えている証左と言える。

<インフラ開発推進による一層の EV 普及に期待>

UAE では政府が引き続き EV 普及を後押ししている。同国は 2023 年にドバイで開催された国連気候変動枠組み条約第 28 回締約国会議（COP28）を契機に、再生可能エネルギーの発電能力を 3 倍にする目標を掲げ（[2024 年 2 月 5 日付地域・分析レポート参照](#)）、2050 年までに一般車両の 50%を EV にすることを目指すと発表した。また、ドバイ首長国でも、2030 年までに公共部門で使われる車両の 30%を EV、またはハイブリッドにする目標を掲げ、EV の登録や駐車場、充電料や有料道路の通行料の減免など、インセンティブを提供している。ドバイ電気水道局（DEWA）によると、ドバイ全土に 740 カ所以上の EV 充電スポットが設置されており、2024 年 10 月時点で 3 万 4,970 台以上の EV がドバイを走行している。2025 年には EV 充電スポットの設置を 1,000 カ所まで増やす目標を掲げている。

また、米国の EV 大手テスラの最高経営責任者（CEO）のイーロン・マスク氏は 2025 年 2 月にドバイで、EV によるシャトル運行専用地下トンネル網「ドバイ・ループ」の建設計画を発表した。同氏が経営するボーリングコーポレーション（TBC）がこの計画に参画する。ループは既に米国ラスベガスで運用されている先行事例がある。人口密度の高い地域での渋滞解消につなげる効果が見込まれており、さらに、EV 普及への後押しにもなると期待されている。同年同月には「空飛ぶクルマ」の開発などを手掛けるスカイドライブ（SkyDrive、愛知県豊田市）がドバイのヘリコプターチャーター会社 AeroGulf Services との間で、空飛ぶクルマの事業検討に関する覚書を締結。SkyDrive の空飛ぶクルマ「SKYDRIVE」最大 50 機をプレオーダーすることに合意した。今後、両社はパーム・ジュメイラでの商用飛行を目指し、ルートを検討していく（[2025 年 3 月 7 日付ビジネス短信参照](#)）。

トルコ（生産・販売）：2024年の生産は7%減ながら販売は6%増、輸出は微増

国内販売はEVとHEVが大幅増

2025年7月10日 イスタンブール事務所（井口 南）

トルコの2024年の自動車生産台数は前年比7.0%減。輸出額は6.3%増で、国内販売台数0.5%の微増だった。

国内販売では、引き続きスポーツ用多目的車（SUV）の人気の高い。燃料タイプ別に見た場合、電気自動車（EV）、特にハイブリッド車（HEV）の伸びが大きく、その他のタイプは前年比減だった。今後、国内でのEV、HEV生産・販売が活発化していくことが予想できる。

<自動車の生産台数が減少>

トルコ自動車工業協会（OSD）によると、2024年の自動車生産台数は136万5,296台と前年比7.0%減になった。そのうち66.3%を占める乗用車の生産は5.1%減、残りの33.7%を占める商用車の生産は10.7%減だった（表1参照）。

表1：車種別生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	構成比	前年比
乗用車	982,642	855,043	782,835	810,889	952,667	904,513	66.3	△5.1
商用車	478,602	442,811	493,305	541,759	515,726	460,783	33.7	△10.7
大型トラック	17,604	21,169	34,652	41,544	46,812	30,793	2.3	△34.2
小型トラック	1,399	2,081	3,922	5,026	5,432	5,077	0.4	△6.5
ピックアップトラック	386,245	358,182	400,078	436,611	397,015	346,863	25.4	△12.6
大型バス	9,199	7,896	5,567	8,346	10,862	9,908	0.7	△8.8
小型バス	61,629	51,464	46,870	46,897	50,941	63,194	4.6	24.1
中型バス	2,526	2,043	2,216	3,335	4,664	4,948	0.4	6.1
自動車計	1,461,244	1,297,854	1,276,140	1,352,648	1,468,393	1,365,296	100.0	△7.0

注：記事執筆時の統計データに基づく。ただし、このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。

出所：自動車工業協会（OSD）

完成車の生産台数をメーカー別にみると、国内生産台数の27.1%を占めるフォード・オトサンが、前年に続いて首位。ただし、前年比4.3%減だった。2位のオヤク・ルノーは2.2%増、3位の現代・アッサンは1.2%増。首位から3位までの順位は、前年から変わらなかった。

そのほか、4位のトヨタが5.9%増、5位のトファッシュ・フィアットが41.3%減。前年と順位が入れ替わった（表2参照）。

表2：完成車メーカー別生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比	構成比
フォード・オトサン	348,028	374,027	398,794	381,786	△4.3	27.1
オヤク・ルノー	248,000	247,100	325,366	332,503	2.2	23.6
現代・アッサン	162,095	208,100	242,016	244,976	1.2	17.4
トヨタ	230,421	216,735	212,843	225,337	5.9	16.0
トファシュ・フィアット	228,544	263,747	239,428	140,484	△41.3	10.0
テュルク・トラクター	48,560	44,619	51,423	43,611	△15.2	3.1
メルセデスベンツ	24,092	28,914	31,988	22,451	△29.8	1.6
アナドル・いすゞオート	4,066	5,161	5,976	5,778	△3.3	0.4
オトカル	2,237	3,677	5,018	5,375	7.1	0.4
テムサ	1,862	2,457	3,232	3,303	2.2	0.2
マン	1,624	2,044	3,222	2,511	△22.1	0.2
ハットト・トラクター	6,943	4,922	6,147	2,027	△67.0	0.1
カルサン	3,437	686	510	792	55.3	0.1
合計	1,309,909	1,402,189	1,525,963	1,410,934	△7.5	100.0

注1：表1の合計台数には、テュルク・トラクターとハットト・トラクターの生産台数を含まない。そのため、表1とは数値が異なる。

注2：記事執筆時の統計データに基づく。ただし、このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。

出所：自動車工業協会 (OSD)

<完成車・部品を合わせた自動車関連輸出総額は過去最大>

OSDの統計によると、2024年の自動車関連の輸出総額（完成車と部品の合計）の伸び率は鈍化した。それでも、前年比3.0%増の368億ドルと過去最高を更新した。

エンジンやバッテリーの輸出数量は依然少ないものの、エンジンが前年比51.0%増、バッテリー19.1%増と伸びている。自動車部品合計の輸出総額は148億ドル。前年比5.4%増だった（表3参照）。

表3：自動車関連（部品を含む）の輸出額

(単位：100万ドル、%) (△はマイナス値)

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比	構成比
自動車合計	20,613.8	16,491.1	18,050.0	18,672.5	21,608.3	21,911.6	1.4	59.6
乗用車	11,864.8	9,312.1	9,272.1	9,069.5	10,934.3	11,284.7	3.2	30.7
大型・軽商用車	4,945.4	4,254.5	5,420.3	5,633.4	5,646.6	6,388.0	13.1	17.4
大型バス	1,759.4	1,300.7	1,015.4	1,199.8	1,786.4	1,928.3	7.9	5.2
中・小型バス	222.9	188.4	193.9	163.0	342.6	458.8	33.9	1.2
その他の自動車	1,821.2	1,435.0	2,148.3	2,606.8	2,898.5	1,851.9	△36.1	5.0
自動車部品合計	10,616.4	9,451.3	11,828.5	12,826.7	14,078.3	14,839.2	5.4	40.4
スベアパーツ	8,071.3	7,251.5	9,188.8	10,044.8	11,354.6	11,905.9	4.9	32.4
タイヤなどゴム製品	1,479.1	1,248.0	1,630.3	1,766.7	1,724.8	1,695.7	△1.7	4.6
エンジン	518.1	461.4	296.6	233.0	253.6	382.9	51.0	1.0
バッテリー	397.3	353.0	509.4	547.7	482.2	574.4	19.1	1.6
セーフティガラス	150.6	140.3	203.1	234.4	263.1	280.2	6.5	0.8
合計	31,230.1	25,941.9	29,878.5	31,499.2	35,686.6	36,750.8	3.0	100.0

注：記事執筆時の統計データに基づく。ただし、このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。

出所：自動車工業協会 (OSD)

一方、トルコ輸出業者会議（TIM）によると、自動車セクターの輸出は約 372 億ドル。輸出全体の 16.5%を占め、前年比 6.3%増だった。

輸出額上位 15 カ国中 9 位までの順位は、前年から変わらなかった。一方、禁輸措置をとっているイスラエルが圏外。またロシアは 16.4%減と 15 カ国中、唯一前年比減となり、順位を下げた。

輸出総額の 68.2%を占める EU 向けは、前年比 6.1%増となった。最大の輸出先のドイツと、続くフランス、英国は輸出額がいずれも 40 億ドル超。特に英国は、約 8 億 8,000 万ドルと大きく増加（26.6%増）した。ほかに、伸び率が 2 桁増の国は、スロベニア（33.7%増、7 位）、米国（18.9%増、9 位）、ルーマニア（33.7%増、10 位）、オランダ（11.0%増、12 位）、モロッコ（28.2%増、13 位）、チェコ（14.2%増、14 位）だった（表 4 参照）。

表4：自動車・同部品の国・地域別輸出額

（単位：1,000ドル、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	国・地域	2022年	2023年	2024年	構成比注1	前年比寄与度注2	注3
1	ドイツ	4,390,621.78	4,853,208.87	4,860,219.62	13.1	0.1	0.0
2	フランス	3,250,300.83	4,307,446.65	4,347,508.76	11.7	0.9	0.1
3	英国	3,270,917.00	3,291,889.70	4,167,997.62	11.2	26.6	2.5
4	イタリア	2,585,400.95	3,138,049.93	3,441,376.30	9.2	9.7	0.9
5	スペイン	1,816,397.57	2,441,266.87	2,510,542.16	6.7	2.8	0.2
6	ポーランド	1,453,490.31	1,763,122.89	1,832,269.46	4.9	3.9	0.2
7	スロベニア	1,118,595.97	1,354,799.22	1,811,692.81	4.9	33.7	1.3
8	ベルギー	1,168,041.03	1,324,322.79	1,408,009.31	3.8	6.3	0.2
9	米国	1,435,676.62	1,017,155.29	1,209,430.70	3.3	18.9	0.5
10	ルーマニア	680,396.30	868,680.28	1,161,045.11	3.1	33.7	0.8
11	ロシア	701,519.31	992,219.44	829,331.86	2.2	△16.4	△0.5
12	オランダ	489,356.77	635,212.57	704,800.90	1.9	11.0	0.2
13	モロッコ	455,331.55	459,934.05	589,524.52	1.6	28.2	0.4
14	チェコ	350,572.73	403,844.58	461,367.15	1.2	14.2	0.2
15	ポルトガル	404,968.71	366,181.05	366,241.71	1.0	0.0	0.0
61	日本	52,850.92	47,581.23	31,272.95	0.1	△34.2	△0.0
-	EU	20,065,603.20	23,916,588.66	25,367,496.51	68.2	6.1	4.1
-	世界計	30,995,808.34	34,990,071.35	37,211,661.21	100.0	6.3	6.3
自動車・同部品を含む輸出総額		226,596,265.73	221,461,627.28	226,066,206.97	(16.5)	2.1	(1.0)

注1：「世界計」（自動車・同部品輸出額）に占める国別割合。ただし、「自動車・同部品を含む輸出総額」の構成比については、本来100.0となるが、ここでは「自動車・同部品を含む輸出総額」に占める自動車・同部品輸出額の割合を指すことから、（）で示した。

注2：「世界計」（自動車・同部品輸出額）前年比への国別寄与度。ただし、「自動車・同部品を含む輸出総額」の寄与度については、本来前年比と同じ2.1となるが、ここでは「自動車・同部品を含む輸出総額」前年比への「自動車・同部品輸出額」寄与度を指すことから、（）で示した。

出所：トルコ輸出業者会議（TIM）

<SUV 人気は今年も健在、EV および HEV のシェア拡大>

トルコ自動車販売代理店・モビリティ協会（ODMD¹）によると、2024 年の国内自動車販売台数（小売り）は全体で前年比 0.5%増の 123 万 8,509 台。そのうち乗用車が 98 万 341 台（1.3%増）、軽商用車が 25 万 8,168 台（2.7%減）だった。

2024年の乗用車販売台数をセグメント別にみると、自動車に課される税率が低い（注）、A（軽自動車などのミニクラス）、B（スーパーミニなどのエントリークラス）、C（小型ファミリーカーなどのコンパクトクラス）セグメントが85.7%を占める。

車種別では、SUVが56.8%（55万6,548台）。2022年に初めて最大の販売シェアを獲得して以降毎年、順調にシェアを伸ばしてきた。続いて、セダンタイプが25.4%（24万8,902台）、ハッチバックが16.8%（24万8,902台）だった。

オートマ車のシェアも年々増加している。前年の83.1%から2024年は91.5%にまで拡大した。軽商用車の販売シェアでは、バンが74.3%（19万1,880台）で、例年どおり大半のシェアを占めた。軽トラックは12.4%（3万2,111台）、ミニバスは6.7%（1万7,286台）、ピックアップは6.5%（1万6,805台）だった。

動力タイプ別にみると、(1)ガソリン車が60.1%、(2)ディーゼル車が9.8%、(3)HEVが18.8%、(4)EVが10.7%、(5)液化石油ガス（LPG）車が0.6%を占めた。販売台数は、(1)が前年比8.9%減、(2)が28.0%減、(5)が43.9%減と減少した。逆に著しく販売台数を増やしたのが(3)の75.7%増（18万4,177台）と(4)の45.9%増（10万5,315台）で急伸した（図1、2参照）。

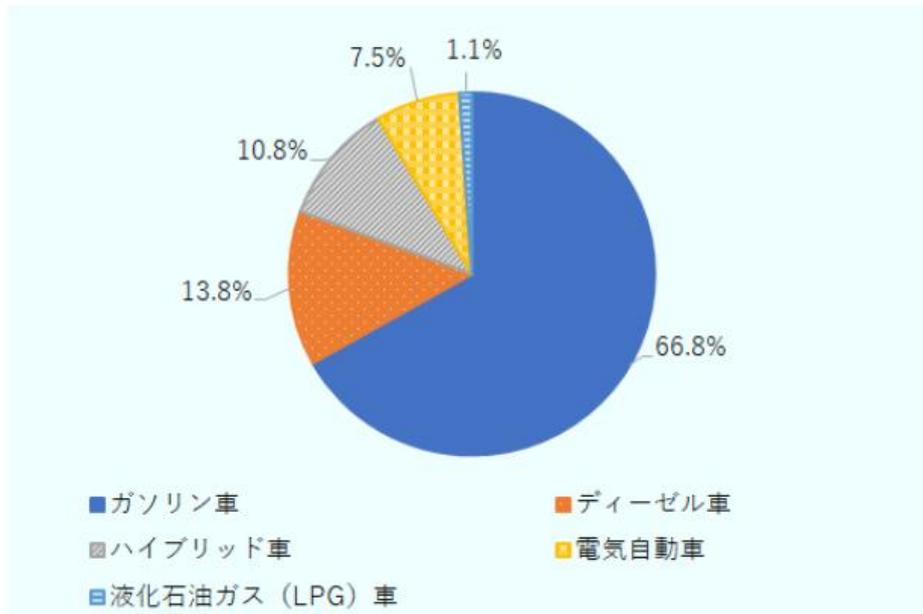
表5：動力タイプ別販売台数

（△はマイナス値）

動力	2023年	2024年	前年比
ガソリン車	646,385	588,914	△8.9
ディーゼル車	133,374	95,985	△28.0
ハイブリッド車（HEV）	104,804	184,177	75.7
電気自動車（EV）	72,179	105,315	45.9
液化石油ガス（LPG）車	10,599	5,950	△43.9

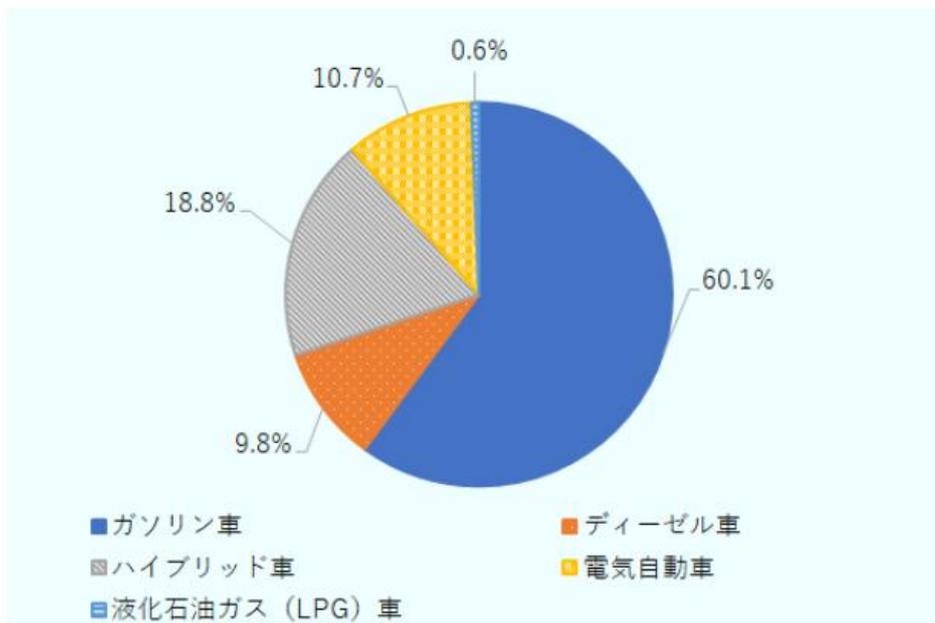
出所：トルコ自動車販売・モビリティ協会（ODMD）

図1：動カタイプ別販売台数割合（2023年）



出所：トルコ自動車販売代理店・モビリティ協会（ODMD）

図2：動カタイプ別販売台数割合（2024年）



出所：トルコ自動車販売代理店・モビリティ協会（ODMD）

EVの国内販売台数をメーカー別に見ると、1位がTOGGで3万93台、2位がテスラで1万1,534台、次いでBMW、メルセデスベンツ、KGモビリティだった。トルコ初の国産EVメーカーであるTOGGは、順調に売り上げを伸ばしている。販売台数（乗用車と軽商用車の合計）は前年比53.7%増、EVに限らず全体でも14位だった。

報道によると、中古車販売市場でも、EVの取引台数は2024年、2万台近くに上る。前年比120%増と著しく増えた。トルコでは、不安定な通貨や高インフレなどを背景に、資産防衛のため、固定資産を保有・運用する傾向にある。10年以上の型落ち中古車も資産として取り引きされるなど、中古車売買が盛んになっており、2024年はEVの販売が大幅に伸びた。同時に、ディーゼル車は前年比5%増の約120万台、ガソリン車は22%増の80万台に達した。従来の燃料タイプに対する需要も引き続き大きいようだ。

メーカー別の販売台数（乗用車と軽商用車の合計）をみると、首位のトファシュ・フィアットが28.3%減（13万8,749台）、2位ルノーが1.5%減（13万3,596台）、3位フォードが2.5%増（10万4,907台）だった（表6参照）。

表6：販売台数上位15社（2024年）（単位：台数、%）（△はマイナス値）

乗用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	前年比
1	ルノー	91,482	26,437	117,919	12.03	0.4
2	フィアット	86,053	1,073	87,126	8.89	△30.5
3	フォルクスワーゲン	0.0	74,533	74,533	7.60	4.8
4	現代	41,070	17,429	58,499	5.97	10.7
5	チェリー（Chery）	0.0	57,047	57,047	5.82	40.5
6	プジョー	0.0	53,886	53,886	5.50	△8.0
7	トヨタ	41,932	10,004	51,936	5.30	14.2
8	オベル	0.0	45,212	45,212	4.61	△26.0
9	シュコダ	0.0	43,972	43,972	4.49	25.5
10	シトロエン	0.0	43,219	43,219	4.41	△4.8
11	ダチア	0.0	33,658	33,658	3.43	△18.6
12	TOGG	30,093	0.0	30,093	3.07	53.7
13	メルセデスベンツ	0.0	29,967	29,967	3.06	21.6
14	フォード	45	29,617	29,662	3.03	△4.1
15	日産	0.0	27,088	27,088	2.76	27.3
合計（その他を含む）		290,675	689,666	980,341	100.00	1.3

軽商用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	前年比
1	フォード	41,401.0	33,844.0	75,245.0	29.1	5.3
2	フィアット	27,107.0	24,516.0	51,623.0	20.0	△24.4
3	フォルクスワーゲン	169.0	22,266.0	22,435.0	8.7	26.9
4	プジョー	0.0	19,656.0	19,656.0	7.6	△2.1
5	シトロエン	0.0	18,009.0	18,009.0	7.0	1.4
6	オペル	0.0	17,244.0	17,244.0	6.7	34.6
7	ルノー	0.0	15,677.0	15,677.0	6.1	△13.6
8	メルセデスベンツ	0.0	10,260.0	10,260.0	4.0	10.4
9	トヨタ	0.0	9,086.0	9,086.0	3.5	△33.5
10	現代	0.0	4,414.0	4,414.0	1.7	△25.0
11	起亜	0.0	3,924.0	3,924.0	1.5	44.8
12	イヴェコ	0.0	3,850.0	3,850.0	1.5	31.5
13	いすゞ	1,277.0	1,584.0	2,861.0	1.1	21.7
14	双竜自動車	0.0	2,444.0	2,444.0	0.9	128.8
15	東風小康汽車	0.0	675.0	675.0	0.3	0.0
合計（その他を含む）		70,120.0	188,048.0	258,168.0	100.0	△2.7

総合

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	前年比
1	フィアット	113,160	25,589	138,749	11.2	△28.3
2	ルノー	91,482	42,114	133,596	10.3	△1.5
3	フォード	41,446	63,461	104,907	8.5	2.5
4	フォルクスワーゲン	169	96,799	96,968	7.8	9.2
5	プジョー	0.0	73,542	73,542	5.9	△6.5
6	現代	41,070	21,843	62,913	5.1	7.1
7	オペル	0.0	62,456	62,456	5.0	△15.4
8	シトロエン	0.0	61,228	61,228	4.9	△3.0
9	トヨタ	41,932	19,090	61,022	4.9	3.2
10	チェリー（Chery）	0.0	57,047	57,047	4.6	40.5
11	シュコダ	0.0	43,972	43,972	3.6	25.5
12	メルセデスベンツ	0.0	40,227	40,227	3.2	18.5
13	ダチア	0.0	33,658	33,658	2.7	△18.6
14	TOGG	30,093	0.0	30,093	2.4	53.7
15	日産	0.0	27,088	27,088	2.2	27.3
合計（その他を含む）		360,795	877,714	1,238,509	100.0	0.5

出所：トルコ自動車販売モビリティ協会（ODMD）

日系メーカーでは、トヨタ 3.2%増（6万 1,022 台、9 位）、日産 27.3%増（2万 7,088 台、15 位）、ホンダ 10.8%増（2万 3,632 台、17 位）、スズキ 9.6%増（5,894 台、27 位）、いすゞ 21.7%増（2,861 台、33 位）、レクサス 60.9%増（816 台、38 位）、スバル 65.3%減（335 台、40 位）、三菱自動車 84.9%減（56 台、47 位）だった。なお、マツ

ダ（2023年販売台数203台、44位）は、2024年以降トルコでの完成車販売を停止している。

中国および韓国系メーカーでは、現代自動車7.1%増（6万2,913台、6位）。そのほか、奇瑞自動車（チェリー）が、40.5%増（5万7,047台、10位）と販売台数を伸ばした。また、比亞迪（BYD）は2024年、約8,300台販売。2025年は5万台を目標にしているとの報道もある（2024年7月9日付国営アナドル通信）。

中国からの輸入増を受け、トルコ政府は2025年1月1日付で、中国からの輸入自動車に対する追加関税を50%に引き上げた（[2025年1月14日付ビジネス短信参照](#)）。投資誘致を進めると同時に、中国からの輸入車に高い関税をかけ国内産業保護に乗り出したかたちだ。

また、トルコのコチ・ホールディング（コチ財閥）とステランティスの合弁会社（[2023年3月9日付ビジネス短信参照](#)）でフィアットを生産するトルコの最大手自動車メーカーのトファシュでは、2024年第4四半期に1億2,100万リラの純損失が発生した。その結果、2024年の純利益は前年比76%減の522万リラだったと発表した。純利益の減少原因として、(1)国内市場における競争激化、稼働率低下、(2)インフレ会計の影響、(3)主要車種だったフィオーリーノの生産終了に伴う新モデルへの移行、(4)輸出先の一つである北アフリカ市場での輸入規制を挙げた。同社の2025年の見通しでは、国内市場は縮小する一方、輸出は力強い回復が見込まれると予想している。

トルコの自動車販売台数を欧州各国と比較すると、昨年と変わらなかった。首位はドイツ、次いで英国、フランス、イタリアと続く。トルコは5位になっている（表7参照）。

表7：欧州・トルコ市場の自動車販売台数（2024年）（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	2024年			2023年	前年比
	乗用車 販売台数	商用車 販売台数	合計	合計	
EU + EFTA + 英国	12,963,614	2,002,023	14,965,637	14,720,448	1.7
ドイツ	2,817,331	281,078	3,098,409	3,103,985	△0.2
英国	1,952,778	354,265	2,307,043	2,247,899	2.6
フランス	1,718,412	379,747	2,098,159	2,150,282	△2.4
イタリア	1,559,229	198,517	1,757,746	1,763,883	△0.3
トルコ	980,341	258,168	1,238,509	1,232,635	0.5
スペイン	1,016,885	166,157	1,183,042	1,095,506	8.0
ポーランド	551,568	66,858	618,426	539,554	14.6
ベルギー	448,277	65,780	514,057	544,224	△5.5
オランダ	381,227	129,878	511,105	438,925	16.4
スウェーデン	269,582	38,328	307,910	333,533	△7.7
オーストリア	253,789	33,075	286,864	269,851	6.3
スイス	239,535	30,741	270,276	282,784	△4.4

出所：欧州自動車工業会（ACEA）、トルコ自動車販売モビリティ協会（ODMD）

<トルコ EV セクターの現状、今後と課題>

トルコ政府は、2030年までにトルコをハイテク分野のセンター拠点化させることを目指している。そのため、優先度の高い技術分野に300億ドル相当の包括的支援とインセンティブを割り当て、支援するHIT-30プログラムを発表している。この一環で、EV分野に、開発、生産、販売に50億ドルのインセンティブを設けた。投資支援、税制優遇、バッテリー開発、充電ステーション、開発センター設置に関する助成金支援などから構成されている。

充電ステーションのライセンスを付与するトルコのエネルギー市場規制庁（EPDK）によると、国内の電気自動車用充電器は全国で2023年12月の1万1,812カ所から2024年12月時点で2万6,046カ所へ急速に増加した。現時点で、150社以上に事業ライセンスを付与。充電器のほぼ半数を、最大手ZES社含めた上位10事業社が占めている。トルコの家電大手ベステル（Vestel）の事業には、充電ステーションの提供を含む。同社は当該事業を欧州各国でも展開している。

こうした中、EV購入者向けの支援もある。例えばTOGGは、車両購入時などに、優遇措置を講じている（特別消費税や購入ローン）。これが、同社の販売台数増加にもつながっているとみられる。

また、TOGGは、2025年以降、ドイツをはじめ欧州向け輸出の開始を目標にしている。レジェップ・タイップ・エルドアン大統領をはじめ各政府高官は、各国訪問時などにTOGGの周知に向け活動している。同社はバッテリーなどの技術開発にも注力。外国企業との協業にも意欲的だ。

同時に、トルコは国内生産保護の取り組みを打ち出している。例えば、2023年に導入した（翌年改訂）輸入規制に基づき、EU関税同盟と自由貿易協定（FTA）締結国以外からEVやプラグインハイブリッド車（PHEV）、HEVを輸入する場合、正規サービスステーションやコールセンターの設置や、それら基準を満たした上で、当局から輸入許可証を取得しなければならない（[2024年9月24日付ビジネス短信参照](#)）。

最後に、EV関連各社の動きを押さえておく。フォード・オトサンは昨今、EVの生産・販売・輸出に力を入れており、トルコで開発・生産した同社の大型商用EVを、地方自治体のごみ収集車として稼働させている。同社にインタビューした際（インタビュー日：2024年12月5日）、「EV化に関して充電ステーションやバッテリーの問題がある中、PHEV、HEVが更に大きなシェアを獲得していく」との発言もあった（[2025年1月17日付地域・分析レポート参照](#)）。また海外メーカーでは、中国のBYDが10億ドルを投資し、トルコでEVとHEVを主軸とした生産工場、モビリティ技術開発センターの設立を決定した（[2024年10月8日付](#)、[2025年3月4日付ビジネス短信参照](#)）。同じく中国

のチェリーが、トルコ黒海地方へ進出するとの報道や、韓国の現代が、既存のトルコ工場
で EV と HEV の生産を 2026 年後半に開始するという報道もある。

注：トルコでの自動車購入に際しては、特別消費税、付加価値税、自動車税などがかかる。

特別消費税は排気量（EV の場合電力量）と自動車価格によって税率が決まり、自動車
価格と特別消費税の合計金額に対して付加価値税が課せられる。自動車税は車種や排
気量、登録日などを基に計算される。そのため、自動車価格が低く、排気量が少ない A、
B、C セグメントの自動車にかかる税率は、他のセグメントのものと比較して低いと言
える。トルコでの自動車購入における課税の詳細については、ジェトロ「[ビジネスの制
度・手続き：税制](#)」を参照。

イスラエル（販売）：2024年の新車登録27万台強、EVが5割近く

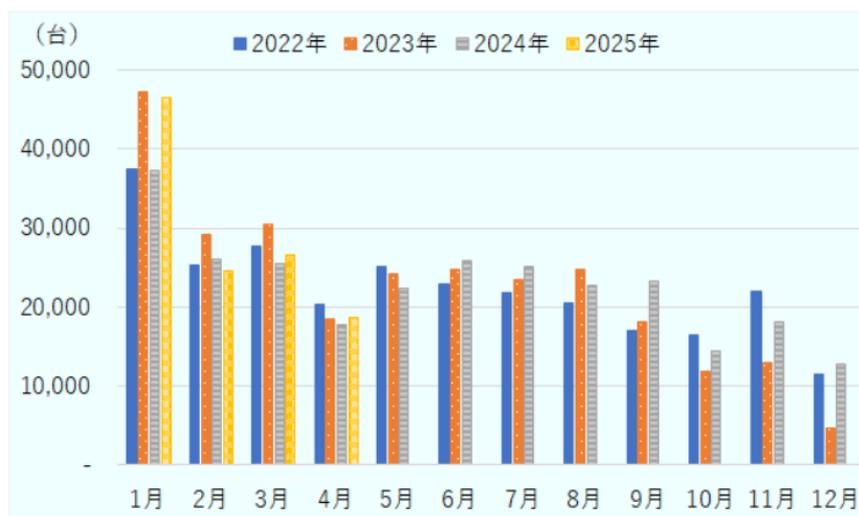
2025年5月30日 テルアビブ事務所（中溝 丘）

イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）によると、イスラエルの2024年の自動車新車登録台数は27万1,735台。前年比0.6%増にとどまった。

登録台数は2024年1月から5月にかけて、前年同月比で軒並み減少した（図参照）。特に1月から3月にかけて2桁台の減少が続いた。その原因としては、(1)2023年10月に始まったイスラム原理主義組織ハマスとイスラエルの軍事衝突（[2023年10月10日付ビジネス短信参照](#)）や、(2)イエメンの武装組織フーシ派が紅海航行中の商船に攻撃を継続したこと（[2024年1月10日付ビジネス短信参照](#)）、などを挙げることができる。

しかし、6月以降は回復傾向がみられる。9月から11月は前年同月比で2桁台の増加が続き、12月は同2.7倍を記録した。このように、年後半の挽回が際立った。

図：月別の自動車新車登録台数の推移（2022年1月～2025年4月）



出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）資料からジェトロ作成

<メーカー・ブランド別でトヨタ首位、国別でも日本勢首位>

新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トヨタ自動車は前年比8.2%増の3万4,464台で全体の12.7%を占めた。前年の3位から首位となった。2位は現代自動車で32.1%減の2万8,381台（シェア10.4%）、3位の起亜は21.7%減の2万5,727台（同9.5%）。このように韓国勢は低迷し、それぞれ順位を1つ下げた。チェコのシュコダ・オート〔フォルクスワーゲン（VW）グループ〕は32.4%増の1万9,260台（同7.1%）で、前年から順位を1つ上げて4位に浮上した。中国の比亞迪（BYD）は、10.3%増の1万6,698台（同6.1%）と増加。ただし、順位を1つ下げて5位になった。日本メーカー全体の2024年の総登録台数は前年比6.8%増、8万696台（シェア29.7%）。国別でも、韓国を抜き1位に返り咲いた。2位の韓国は26.6%減の5万5,694台（同20.5%）だった。現代自動車や起

亜の低迷が響いた。3位は中国で、29.9%増の5万180台（同18.5%）と前年に続き増加した。前述したBYDが増加したほか、奇瑞汽車（Chery）が16.0%増して1万2,945台（同4.8%）、小鹏汽車（Xpeng）が211.7倍の4,869台（同1.8%）を記録した。車種別にみると、首位はBYD「ATTO3」で1万606台だった。

<EVの新車登録台数が全体の5割近く>

2024年のハイブリッド電気自動車（HEV）を含む電気自動車（EV）の登録台数は、前年比21.1%増の13万2,374台。全体の48.7%を占めた。

国別にみると、日本メーカー・ブランドが前年比19.4%増の4万3,329台（EV全体の32.7%）で首位を維持した。続いて、中国が48.2%増の4万711台（同30.8%）になり、日本に大きく迫った。韓国は4.9%減の2万4,293台（同18.4%）で3位だった。EVの登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トヨタ自動車が増年比20.0%増の2万9,948台（同22.6%）で首位を維持した。BYDは10.3%増の1万6,698台（同12.6%）になり、前年に続き2位だった。現代自動車が、9.1%増の1万6,414台（同12.4%）で続いた。

EVの種類別にみると、バッテリー式電気自動車（BEV）が増年比39.3%増の6万7,171台（全登録台数の24.7%）になった。中国のXpeng（前年比211.7倍）やCherry（2,410.5倍）の増加が寄与した。HEVは28.7%増の5万9,159台（同21.8%）で、トヨタ自動車（20.7%増）や現代自動車（34.2%増）の増加が寄与した。一方、プラグインハイブリッド電気自動車（PHEV、注）は、大幅に減少した。60.1%減、6,044台（同2.2%）だった。起亜（75.2%減）や英国のMG（93.6%減）が減少したことが響いた。

2024年にBEVやHEVの登録台数が増加した理由としては、(1)BEVに対する優遇税制や(2)ガソリン価格の上昇などがある。

・(1)に関して：イスラエルで通常の自家用車と商用車を購入する際、原則として83%の物品購入税を課す。しかし2024年は、BEVに35%の優遇税率を適用した。

・(2)に関して：エネルギー・インフラ省によると、ガソリン価格は2023年時点で、1リットルあたり6.90シェケル（約283円、1シェケル=約41円）だった。これが2024年、7.42シェケルに高騰した。

EVの種類別・メーカー・ブランド別に上位をみると、BEVではBYDが1万6,690台、テスラ8,202台。HEVでは、トヨタ自動車2万8,681台、現代自動車1万4,259台。PHEVでは、起亜2,099台だった。

<生産国1位は中国>

イスラエルに、自動車の生産工場はない。そのため、国内で販売している自動車は、全て輸入車になる。

そこで、グローバル・トレード・アトラス（貿易統計データベース）で乗用車（HSコード8703）の輸入額をみると、首位は中国。19億5,018万ドルに拡大した（前年比32.9%増）。前述のとおり、EV輸入の拡大が主因と言える。これに韓国（19.0%減）、日本（25.4%増）が続いた（表1参照）。

なお、8位のトルコは、39.0%減と落ち込んだ。2024年5月からイスラエルに禁輸措置を講じたことが響いた。

表1：イスラエルの乗用車（HSコード：8703）の国別輸入額の推移（2022～2024年）

（単位：100万ドル、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	国名	2022年	2023年	2024年		
		金額	金額	金額	前年比	寄与度
1	中国	1,251	1,468	1,950	32.9	7.4
2	韓国	1,214	1,164	943	△ 19.0	△ 3.4
3	日本	756	735	922	25.4	2.9
4	チェコ	500	542	515	△ 4.9	△ 0.4
5	ドイツ	528	617	504	△ 18.3	△ 1.7
6	スペイン	308	236	325	37.6	1.4
7	米国	474	276	259	△ 6.2	△ 0.3
8	トルコ	388	328	200	△ 39.0	△ 2.0
9	フランス	129	97	170	75.7	1.1
10	英国	99	79	167	111.4	1.4
世界計		6,575	6,485	6,689	3.1	3.1

出所：グローバル・トレード・アトラスからジェトロ作成

I-via の公開データから生産国別の新車登録台数をみると、中国が1位。韓国、日本が続いた（表2参照）。

ここで、メーカー・ブランド別に生産国を確認してみる。まず中国は、ほぼすべて中国製だった。韓国は、韓国製が74.6%を占め、トルコ製（9.2%）、スロバキア製（9.1%）と続いた。また日本は、日本製が53.2%で、タイ製（13.2%）、フランス製（10.9%）、トルコ製（8.6%）だった。

表2：主要生産国別のイスラエルの新車登録台数（2022～2024年）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

順位	国名	台数			前年比	シェア
		2022年	2023年	2024年	2024年	2024年
1	中国	24,783	46,636	64,035	37.3	22.9
2	韓国	61,126	53,186	46,141	△ 13.2	16.5
3	日本	39,206	35,955	44,852	24.7	16.0
4	チェコ	25,115	24,007	25,824	7.6	9.2
5	スペイン	16,629	16,074	16,935	5.4	6.1
6	トルコ	24,758	24,428	13,613	△ 44.3	4.9
7	ドイツ	11,229	13,963	12,627	△ 9.6	4.5
8	フランス	13,911	15,410	12,287	△ 20.3	4.4
9	タイ	15,839	13,043	11,156	△ 14.5	4.0
10	ハンガリー	7,151	7,116	6,922	△ 2.7	2.5
11	スロバキア	8,456	7,583	6,402	△ 15.6	2.3
12	米国	9,209	5,443	4,606	△ 15.4	1.6
13	英国	5,233	2,429	3,733	53.7	1.3
14	ポルトガル	2,101	1,475	2,078	40.9	0.7
15	メキシコ	3,971	2,332	2,062	△ 11.6	0.7
16	ルーマニア	2,216	1,679	1,833	9.2	0.7
17	ポーランド	377	562	978	74.0	0.3
18	イタリア	1,577	1,254	672	△ 46.4	0.2
19	ベルギー	1,091	1,110	646	△ 41.8	0.2
20	スウェーデン	623	617	544	△ 11.8	0.2
世界計		278,260	278,595	279,725	0.4	100

注：本統計の集計は、生産国別になっている。また、合計台数は本文で示した新車登録台数合計と異なる。
出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）のデータに基づきジェトロ作成

注：PHEV には、内燃機関部分がガソリン仕様のものとディーゼル仕様のものがある。本稿での PHEV は、その両者を区別していない。

エジプト（生産・販売）：2024年新車販売台数は前年比13%増、輸入額も増加 2025年6月9日 カイロ事務所（塩川 裕子）

エジプトの自動車市場情報委員会（AMIC）によると、2024年の新車販売台数は10万2,249台（前年比13.2%増）であった。エジプトでの新車販売台数は2021年をピークに減少し続けていたが、それが増加に転じたかたちだ（図1参照）。

車種別には、乗用車が8万1,475台（17.8%増）、トラックは1万3,387台（5.2%増）だった。

一方、バスは7,387台（12.7%減）にとどまった。バスの減少は、主に交通用マイクロバスの販売減によるものだ。現地生産していない特定のメーカーでは2024年、輸入が滞った。その結果、販売在庫が逼迫する状況が続いている。それが販売減の要因と考えられる。

図1：新車販売台数推移



出所：AMIC

<外貨流動性の回復に伴い、市場拡大の兆し>

2024年の新車販売台数のうち、現地組み立て車は6万366台（前年比23.6%増）、輸入完成車は4万1,883台（0.9%増）だった（図2参照）。

図2：組み立て車・完成車別販売台数推移

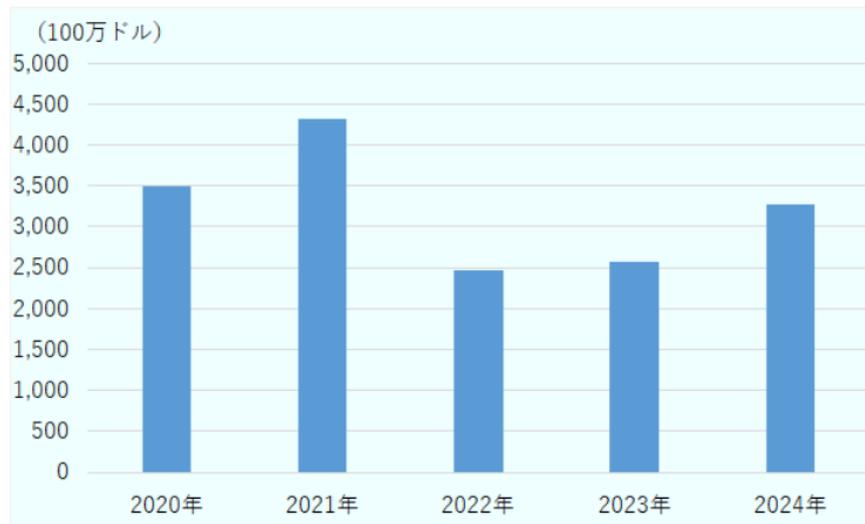


出所：AMIC

エジプトでは、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻開始以降、主な輸入品（原油や小麦）の価格高騰で外貨不足が深刻化、完成車をはじめ、多くの物品の輸入に外貨送金規制を実施した。

エジプト中央動員統計局（CAPMAS）によると、完成車の輸入額は2021年がピークで、翌2022年に激減、その後、外貨準備高の回復に伴って2023年に微増、2024年は、2020年とほぼ同水準の32億7,300万ドルになった（図3参照）。エジプトは中古車の輸入を禁止しているため、完成車の輸入増が新車販売増に直結する。輸入から国内流通、販売まで時間が掛かることを考慮すると、2024年の輸入増は、2025年の販売増加につながるだろう。

図3：完成車輸入額推移（100万ドル）

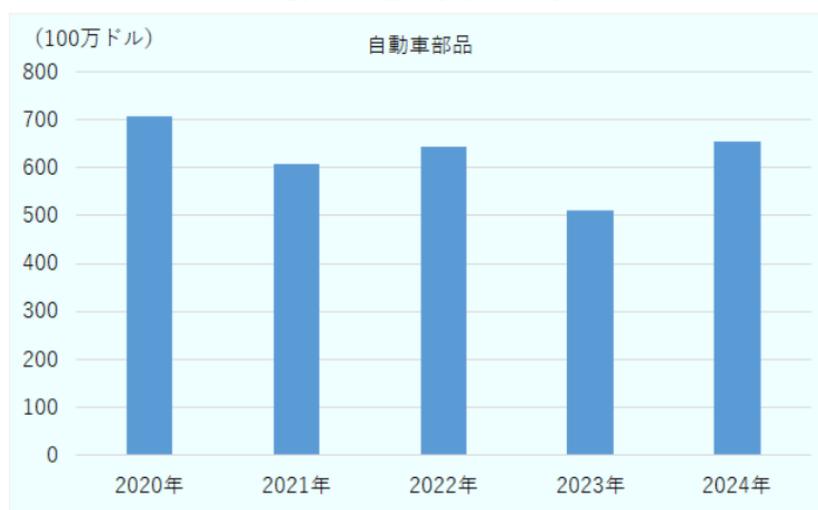


出所：CAPMAS

なお自動車部品の輸入額は、完成車よりも安定している。これは、エジプト政府が、外貨不足の状況下であっても、輸出産業育成や雇用維持のために、製造業の部品輸入に外貨を優先的に割り当てたためと考えられる（図4参照）。

エジプトでの自動車製造は、ほとんどが組み立てである。政府や各メーカーは現地調達比率上昇を目指してはいるものの、主要部品は輸入に頼っているのが現状だ。実際、部品輸入額が前年比約20%減少した2023年には、組み立て車の販売台数が大きく落ち込んだ。2024年には部品輸入額が増加するに伴い、組み立て車販売も増加した。自動車市場の拡大には部品を輸入するための外貨流動性の確保が重要といえる。

図4：自動車部品輸入額推移（100万ドル）



出所：CAPMAS

<国別シェアで中国が日本を逆転、日産の首位は維持>

乗用車販売台数を国・地域ブランド別にみると、日本車は2万6,156台（前年比8.3%増）、中国車は3万441台（37.3%増）。日本が長年維持してきたシェア1位の座を、中国に明け渡したかたちとなった（図5参照）。

他国・地域も、前年に減少した反動で軒並み増加している〔欧州（26.1%減）は除く〕。特に韓国車は大幅に増加した（47.7%増）。

個別ブランドの全車種合計では、次のとおりだ。

・ 日本勢

日産が15.9%。シェア首位を維持した（図6参照）。

他の日本ブランドについては、トヨタ（9.2%）、三菱（3.1%）が続く。この2社とも、シェアを伸ばした。

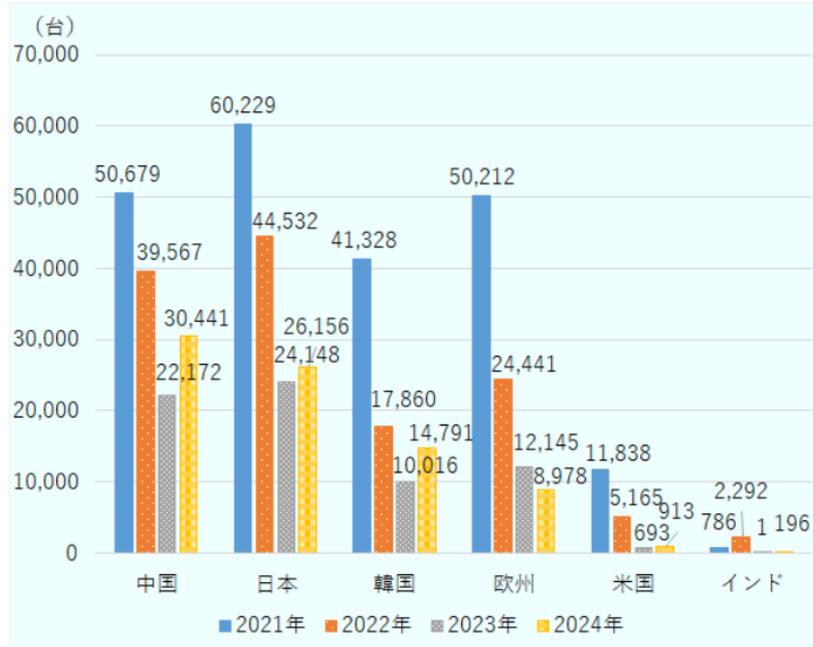
一方、スズキは、シェア1.9%にとどまった。

・ 中国勢

中国ブランドを牽引するのが、奇瑞汽車（チェリー）だ。同社はシェアを13.4%に伸ばし、2位につけている。

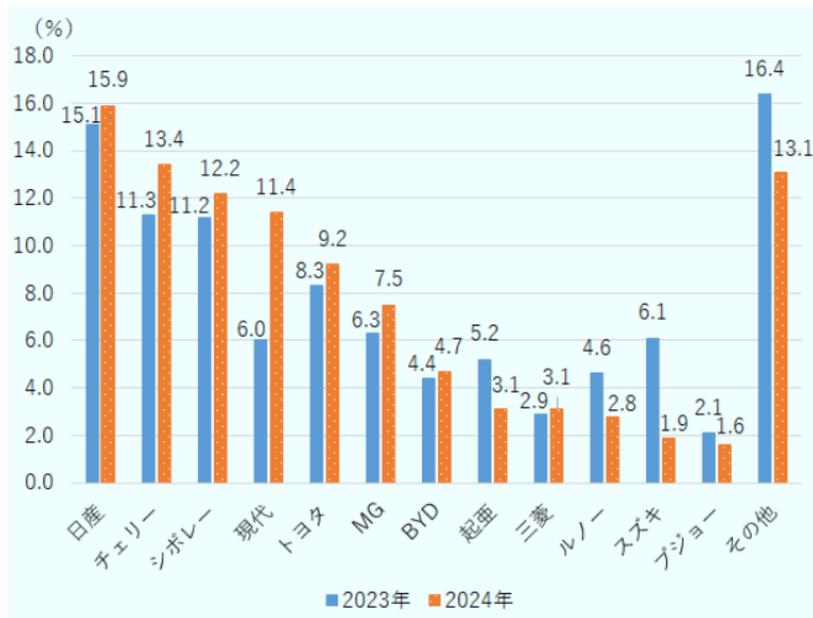
その他では、MG（7.5%）、BYD（4.7%）が、いずれもシェアを伸ばした。

図5：国・地域ブランド別の乗用車新車販売台数



出所：AMIC

図6：ブランド別マーケットシェア・全車種合計



出所：AMIC

＜市場拡大を見据え、複数外国メーカーに動き＞

国内の自動車市場は依然として、外貨不足発生以前の水準には程遠い。それでも 2024 年以降は、自動車製造に向けた外国企業の投資や、エジプト市場への新車種導入事例が増えている。

- ・ 日産自動車

2024 年 2 月、シリーズハイブリッドシステム搭載車の輸入販売を開始。

12 月には新車種組み立てに向け、4,500 万ドルの投資契約を締結 ([2024 年 12 月 11 日付ビジネス短信参照](#))。

- ・ 三菱自動車

2024 年 7 月、新型コンパクトのスポーツ用多目的車 (SUV) 「アウトランダー・スポーツ」の販売を開始 ([2024 年 7 月 5 日付ビジネス短信参照](#))。

- ・ ステランティス

2024 年 9 月、「ジープチェロキー」の現地組み立て開始を発表 ([2024 年 9 月 12 日付ビジネス短信参照](#))。

- ・ GM

2024 年 9 月、新型セダンの現地組み立て開始を発表 ([2024 年 10 月 15 日付ビジネス短信参照](#))。

- ・ 吉利汽車 (Geely)

2025 年 1 月、完成車組み立て開始を発表 ([2025 年 1 月 23 日付ビジネス短信参照](#))。同社が当該事業に取り組むのは、中東・アフリカ地域で初。

ケニア（生産・販売）：2024年の自動車新規登録台数は前年比21.4%減

2025年6月9日 ナイロビ事務所（佐藤 文治）

ケニア国家統計局（KNBS）によると、2024年の自動車新規登録台数（四輪、中古車を含む）は前年比21.4%減の9万3,646台だった。同年2月には政策金利が過去最高の13%にまで引き上げられたことや（[2024年2月16日付ビジネス短信参照](#)）、政府の増税案を発端とする抗議デモの頻発（[2024年6月28日付ビジネス短信参照](#)）、同年初めの通貨ケニア・シリングの大幅な変動など、厳しい経済状況が影響した。

<ステーションワゴン以外は軒並み大幅減>

2024年を通年でみると、自動車（四輪）の新規登録台数（中古車を含む）は前年比21.4%減の9万3,646台だった（表1参照）。車種別にみると、ステーションワゴンのみが増加し、前年比4%増の6万4,204台で、その他はすべての車種で大幅減となった。二輪・三輪車の登録台数は前年比4.7%減の7万2,868台、二輪車は前年比2.7%減と小幅の減少にとどまったものの、ピーク時の2021年と比べると、登録台数は4分の1以下に減少している（表2参照）。

表1：車種別の自動車新規登録台数（二輪車・三輪車を除く）（△はマイナス値）

車種	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比 (%)
セダン	7,754	8,170	6,350	6,378	5,367	△ 15.9
ステーション・ワゴン	57,962	64,350	55,004	61,711	64,204	4.0
小型バン、ピックアップ等	6,065	5,986	10,901	12,957	5,879	△ 54.6
ローリー、トラック	6,476	7,071	10,075	13,635	5,456	△ 60.0
バス、コーチ	900	893	2,173	3,122	1,452	△ 53.5
ミニバス	1,084	822	907	1,579	1,441	△ 8.7
トレーラー	2,382	3,187	3,457	6,368	2,123	△ 66.7
トラクター	2,545	2,818	2,553	2,054	667	△ 67.5
その他	8,960	14,202	7,945	11,401	7,057	△ 38.1
合計	94,128	107,499	99,365	119,205	93,646	△ 21.4

出所：ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator」からジェトロ作成

表2：二輪・三輪車の新規登録台数（△はマイナス値）

車種	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	前年比 (%)
バイク・二輪車	246,705	285,203	131,513	70,691	68,804	△ 2.7
三輪車	5,896	6,350	4,001	5,760	4,064	△ 29.4
合計	252,601	291,553	135,514	76,451	72,868	△ 4.7

出所：ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator」からジェトロ作成

ケニアでの自動車組み立て生産台数も、前年比14.6%減の1万1,555台だった。新型コロナウイルス感染拡大による低迷期を越えて、2022年、2023年は年間1万3,000台以上の組み立て生産が行われていたものの、2024年は市場の低迷の影響も受けて大きく落ち込

んだ。ケニア自動車工業会（KMI）のデータを報じた現地メディアによると、同年の新車販売台数も、前年比 2.7%減の 1 万 1,059 台だった。

2024 年は、6 月末の増税を巡る抗議デモや、重債務による政府調達減少など、政治的にも経済的にも安定せず、景況感は改善していない。特に為替レートは対ドルで第 2 四半期（4～6 月）以降、1 ドル=130 シリング程度に落ち着いたものの、年初は 160 シリングの水準でスタートしたこともあり、輸入価格が高騰していた。また、政策金利が過去最高の 13%まで引き上げられたことにより、自動車購入のための資金調達も難しかった。同年 6 月に発表した政府の増税案では、自動車に関連する税金の引き上げが盛り込まれ、最終的には棄却されたものの、抗議デモの深刻化が経済にも大きな混乱を招いた。

しかし、年後半から政策金利が大幅に引き下げられ、為替も安定基調にあることから、景況感も少しながら改善傾向にある。現地紙は、2025 年は徐々に回復しつつあると報じている。

<主要メーカーが相次ぎ投資計画、EV バス・バイクは拡大継続>

2024 年の経済は上述のとおり、厳しい状況が続いたものの、主要な自動車メーカーによる投資計画が複数発表された。7 月には豊田通商傘下の CFAO モーター・ケニアがケニアの車体組み立てメーカー、KVM（Kenya Vehicle Manufacturers）の株式を 98%取得することが発表され、ケニア競争監督庁は買収を承認した。また、いすゞ・イーストアフリカは、12 月にグループ会社の UD トラックのケニアでの販売権を取得したことを発表した。フォルクスワーゲンも、12 月にケニアでの組み立て事業再開検討を発表している。ケニア初の自動車メーカーとして 2011 年から組み立て生産を行ってきたモビウス・モーターは 8 月に一時廃業を発表したが、その後、中東の投資会社シルバー・フォックスによる買収が発表され、翌 2025 年 7 月に生産再開を計画していると現地紙が報じている。二輪車では、ケニアで組み立て生産を行っているホンダが現地化をさらに進め、現在、現地調達している部品 14 品目を 2025 年中に 35 品目に引き上げる計画を発表している。

電気自動車（EV）では、EV バスを組み立て生産・販売するバシゴー（BasiGo）が 2024 年 3 月に豊田通商傘下の CFAO グループから 300 万ドルの資金を調達したことを発表した。同社はさらに 10 月にはシリーズ A の株式による 2,400 万ドルの資金調達と、1,750 万ドルの融資枠を確保した。ルワンダでも、2025 年 5 月に同国最初の都市間バスサービスを開始したことを発表している。また、EV バスと、バイクの組み立て生産・販売を行うローム（ROAM）も、2024 年 2 月にシリーズ A ラウンドで、総額 2,400 万ドルを調達したことを発表している。

<EV普及の波はバス、バイクにとどまる>

EV各社が積極拡大する一方で、その波はバスやバイクにとどまり、一般消費者がEVを自家用車で購入するケースはまだ少ない。ジェトロは2025年4月にナイロビ市内にある複数の販売ディーラーを訪問し、市場調査を行った。

中国のBYDは2024年9月にケニア市場に新規参入し、現在、CFAOグループ傘下のロキシアがBYDブランドを販売している。同社のEV新車販売価格は、安いもので658万シリング（約730万円、1ケニア・シリング=約1.11円）、高いものは1,500万シリング程度で販売している。韓国の現代自動車と起亜ブランドを販売しているCAETANOでは、現代自動車のEVが1,100万シリング、起亜が1,300万シリングだ。購入者は大企業や一部の高所得者層に限られ、販売台数はあまり伸びていないという。

中国上汽通用五菱汽車（SGMW）製のEVをケニアで組み立て、自社ブランド「Yetu」として販売している自動車販売会社オートパックス（Autopax）に聞いたところ、EVの販売は、高価格や、充電設備の不足、スペアパーツや技術者の不足などが要因で、なかなか普及が進んでいないという。しかし、中古のハイブリッド車などは燃費の良さから人気が増してきており、今後は予想以上のペースでハイブリッド車やEVへのシフトが進んでいくかもしれないと述べた。

一方、着実に販売を伸ばしているのは、中国の新興メーカーの小型EV「BOMA」と「NETA」だ。新車の販売価格で「BOMA」が250万シリング、「NETA V」が450万シリング程度で販売されている。これらのEVは価格が手頃でもあり、ウーバーやボルトなどのタクシードライバーや個人、法人の顧客に対しても、売り上げを少しずつ伸ばしているという。代理店によると、保証期間をボディーで5年、ソフトウェアで8年、バッテリーで8年に設定するなど、サービスを強化しており、ケニアでの評判も特に悪くはないという。徐々にウーバーやボルトといったタクシードライバーの支持を集め、ステーションワゴン需要は中古のエンジン車からEVに少しずつシフトしつつあるようだ。

モロッコ（生産・販売）：2024年の新車販売は前年比9.2%増、過去最高水準に
2025年7月3日 ラバト事務所（和泉 浩之、ファティマザハラ・ベルビシュ）

モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）によると、2024年のモロッコの新車販売台数（乗用車と小型商用車の合計）は前年比9.2%増の17万6,401台だった。過去最高を記録した2018年の17万7,357台とほぼ同じ水準まで回復した。AIVAMは回復の背景として、不確実な環境にもかかわらず予想を上回った経済成長や、好調な観光業に牽引された短期レンタル分野の影響などを挙げた。

<販売台数1位のダチアは前年比16.3%増、2位ルノーも5.1%増>

AIVAMによると、2024年に最も売れた乗用車ブランドは前年同様、ダチアで、前年比16.3%増の3万9,331台だった。2位以下は前年同様、ルノーの2万3,697台（5.1%増）、現代の1万1,898台（14.3%減）、プジョーの1万517台（12.5%減）と続いた。トヨタが上位10社から脱落した一方、前年に続いて7位を維持したシトロエンが28.9%増の7,634台となった（表1参照）。AIVAMは、2024年はサプライチェーンの正常化に伴い、全体的に業績が拡大したと指摘している。特に、好調な観光業に牽引された短期レンタル分野の好調さに伴い、レンタカーは前年に比べて13%増加し、市場の35%を占めた。

表1：2024年のモロッコの乗用車（新車）販売台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

2023年 順位	2024年 順位	メーカー・ブランド	2023年 販売台数	2024年 販売台数	前年比	2024年 シェア
1	1	ダチア	33,830	39,331	16.3	25.0
2	2	ルノー	22,553	23,697	5.1	15.1
3	3	現代	13,884	11,898	△ 14.3	7.6
4	4	プジョー	12,026	10,517	△ 12.5	6.7
5	5	フォルクスワーゲン	8,699	10,336	18.8	6.6
6	6	オペル	7,308	8,054	10.2	5.1
7	7	シトロエン	5,923	7,634	28.9	4.9
8	8	起亜	5,328	5,259	△ 1.3	3.3
10	9	アウディ	4,432	4,663	5.2	3.0
11	10	フィアット	4,069	4,614	13.4	2.9
-	-	その他	27,240	31,136	14.3	19.8
合計			145,292	157,139	8.2	100

出所：AIVAMの統計を基にジェトロ作成

2024年の小型商用車の販売台数1位はルノーで4,651台（前年比19.2%増）、2位はフォードの2,547台（31.8%増）、3位はフィアットの2,146台（15.4%増）だった。前年2位だった中国の東風小康汽車（DFSK）が1,968台（22.1%減）の4位に後退した一方、インドのタタが734台を販売し、5ランク上昇の9位となった。小型商用車全体の売

り上げは前年比 18.8%増加した（表 2 参照）。AIVAM は、観光輸送部門で未払い金の清算が進み、人員輸送が拡大したことが成長を押し上げたとしている。

2024 年のプレミアム市場（注）の乗用車販売に占める割合は 10.6%で、1 万 6,606 台（前年比 6.9%増）だった。同市場は引き続き堅調な伸びを示した。ブランド別では、ドイツの 아우ディ、BMW、メルセデス・ベンツのトップ 3 は前年から変わりなく、首位の 아우ディが 4,663 台（同 5.2%増）、2 位の BMW が 4,452 台（27.1%増）、3 位のメルセデス・ベンツが 3,033 台（14.2%増）と拡大した。それ以外では、7 位のポルシェが前年比 48.4%増、11 位のレクサスが 9.1%増と堅調な伸びをみせた。

モロッコの自動車市場で圧倒的に支持されているのはディーゼル車だ。販売割合をみると、ディーゼル車は 80.5%（2020 年比 10 ポイント減）、ハイブリッド車（HEV）およびプラグインハイブリッド車（PHEV）を含むガソリン車は 18.8%（同 9.9 ポイント増）、電気自動車（EV）は 0.6%だった。EV、HEV および PHEV を合計した新エネルギー自動車（NEV）の 2024 年の販売実績は前年比 53.6%増の 1 万 1,134 台（うち EV は 463 台から 1,125 台へと 2.4 倍）に拡大し、NEV は市場シェア全体の 6.3%に達したが、EU の 58%に比べると小さなシェアにとどまっている。2023 年の 13 メーカー、27 モデルから、2024 年は 18 メーカー、40 モデルに増加した。EV の売り上げトップ 3 は、ダチア、BYD、ボルボだ。このほか、HEV はトヨタ、現代、ルノー、PHEV は BYD、ランドローバー、BMW の順となっている

表 2 : 2024年のモロッコの小型商用車（新車）販売台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

2023年 順位	2024年 順位	メーカー・ブランド	2023年 販売台数	2024年 販売台数	前年比	2024年 シェア
1	1	ルノー	3,902	4,651	19.2	24.1
3	2	フォード	1,932	2,547	31.8	13.2
4	3	フィアット	1,860	2,146	15.4	11.1
2	4	DFSK	2,525	1,968	△ 22.1	10.2
5	5	トヨタ	1,643	1,863	13.4	9.7
6	6	三菱	1,358	1,529	12.6	7.9
7	7	現代	1,094	1,189	8.7	6.2
10	8	メルセデス	490	772	57.6	4.0
14	9	タタ	0	734	－	3.8
9	10	プジョー	504	692	37.3	3.6
－	－	その他	904	1,171	29.5	6.1
合計			16,212	19,262	18.8	100.0

出所：AIVAMの統計を基にジェットロ作成

<自動車生産は 4.4%増、ルノーは過去最高更新>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2024 年のモロッコの自動車生産台数は前年から 4.4%増の 55 万 9,645 台（乗用車 52 万 4,467 台、小型商用車 3 万 5,178 台）だっ

た。新型コロナウイルス禍による減産から増産軌道に回復した前年からもさらに拡大した。

タンジェとカサブランカの工場でダチアブランドなどを生産するルノー・グループの2024年のモロッコでの生産台数は前年比8.1%増の41万3,614台と、過去最高を更新した。工場別にみると、タンジェ工場で9%増の31万2,381台、カサブランカ工場で7%増の10万1,233台だった。タンジェ工場では2024年、モロッコ初のHEVのダチア「ジョガー」の生産も開始した。ルノー・グループが生産する約9割は輸出向けで、同グループは生産・物流拠点としてのモロッコの機能を一層強化している。モロッコで生産した車両は欧州、アフリカ、中南米など89カ国に輸出されており、中でもダチア「サンデロ」は欧州の乗用車市場で圧倒的なシェアを誇り、2017年以降、継続的な成長をみせている。同グループは、モロッコ自動車産業のエコシステム発展を推進しており、同国のサプライヤーとの連携拡大により、現地生産率は65.5%、現地調達による収益は20億6,000万ユーロに達している。2016年以降、現地パートナーの数は26社から88社へと大幅に増加し、同国の自動車産業の経済効果を高めている。同グループは現地調達率を2030年までに80%に引き上げることを目指しており、2025年には新たなエンジニアリングセンター「ルノー・テクノロジー・モロッコ」も開設する計画だ。

<ステランティスは販売網拡大>

ステランティス（旧PSA）はモロッコでプジョーのコンパクトSUV（スポーツ用多目的車）「208」、シトロエンの小型EV「アミ」、その姉妹車のオペル「ロックス e」、フィアット「ティポリーノ」を生産する。生産台数は公表されていないが、3,800人以上が雇用されるケニトラ工場は20万台の生産能力を誇り、生産量の約半分はフランス向けとされる。ステランティスは2024年7月、モロッコ国内販売店で王族系財閥グループ企業アル・マダの子会社ソプリアムを買収すると発表した。これにより、同グループは、プジョー、シトロエン、DSオートモービルズの各ブランドに加え、フィアット、アバルト、ジープ、アルファロメオについても、自社の販売網を通じてモロッコでの輸入・販売拡大を図っている。

現在、モロッコにおけるステランティスの多様なプレゼンスは、広範な販売網や、カサブランカでのモビリティソリューションに特化した初のアフリカ・テクニカル・センター（ATC）の設立などによって実証されている。ケニトラ工場の持続的な成長も見込まれており、同工場の生産能力は2027年までに倍増し、40万台に達する予定だ。2030年までには年間生産能力を100万台、現地生産比率を90%以上に引き上げることを目指している。

注：プレミアム市場：アルファロメオ、アウディ、BMW、DS、ジャガー、ジープ、ランドローバー、レクサス、メルセデス・ベンツ、ミニ、ポルシェ、ボルボ。

南ア（生産・販売）：新車販売、生産台数共に減少

2025年6月30日 ヨハネスブルク事務所（堀内 千浪）

南ア自動車製造者協会（NAAMSA、National Association of Automobile Manufacturers of South Africa）の発表によると、2024年の南アフリカ共和国（以下、南ア）の新車販売台数（乗用車と商用車合計）は前年比3.0%減の51万5,850台だった。NAMMSAが昨年予測していた56万台に大きく届かない結果になった。NAAMSAは2024年の自動車業界について、「上半期の厳しい経済情勢と下半期の新車販売台数の増加という二極化の年になると予想していたが、残念ながら完全には実現しなかった」と総括した。

2024年は消費者物価指数（CPI）の安定（平均4.4%）や、下半期にかけて利下げなどがあったにもかかわらず、個人消費や企業支出が伸び悩み、2024年のGDP成長率は0.6%にとどまった。

表1：国内新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2020年		2021年		2022年		2023年		2024年		2025年（予測）	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	246,539	△ 30.6	304,338	23.4	363,682	19.5	347,372	△ 4.5	351,555	1.2	369,000	5.0
輸入台数	187,115	△ 30.1	238,845	27.6	292,890	22.6	269,631	△ 7.9	275,801	2.3	290,000	5.1
小型商用車	110,912	△ 27.6	133,078	20.0	135,711	2.0	151,490	11.6	133,251	△ 12.0	145,000	8.8
輸入台数	17,163	△ 29.2	24,579	43.2	32,551	32.4	29,373	△ 9.8	31,142	6.0	33,000	6.0
中・大型商用車 （輸入台数含む） Medium and Heavy Commercial Vehicles （Including Imports）	22,614	△ 18.9	26,906	19.0	29,942	11.3	32,690	9.2	31,044	△ 5.0	31,000	△ 0.1
合計販売台数	380,065	△ 29.2	464,322	22.2	529,335	14.0	531,552	0.4	515,850	△ 3.0	545,000	5.7

出所：NAAMSA「Automotive Trade Manual 2025」からジェトロが作成

<商用車販売が苦戦>

セクター別に見ると、特に商用車販売が低調だった。小型商用車の販売台数は前年比12.0%減の13万3,251台、中・大型商用車も前年比約5.0%減の3万1,044台だった。小型商用車が低迷した理由の1つについて、全国自動車ディーラー協会（NADA）のブランドン・コーエン会長は、「タクシー向けファイナンスの撤退が要因だ。大手金融機関も追随した」と指摘した。同会長によると、これによりタクシー販売は月間1,000台以上から数百台に減少した。

一方、乗用車は前年比1.2%の微増だった。ジェトロが当地の自動車関連企業にインタビューしたところ、「経済指標から乗用車販売の低成長は予測していたが、想定よりは悪化しなかった。乗用車部門は微増ではあるものの、中国車の新モデルの参入が相次ぎ、それらが

売れた分が増加しただけだとみている」と分析した。

NAAMSA は、2025 年の年間新車販売台数を 54 万 5,000 台（前年比 5.7%増）と予測した。新車販売台数は通常、南アの GDP 成長率に連動する。南ア準備銀行は、2025 年の経済成長率を 1.7%と予測（3 月 20 日時点）している。これを踏まえ NAAMSA は 2025 年、インフレ率の落ち着きや金融緩和、国民統一政府（GNU）の政策などに伴う経済指標の好転、景況感や事業環境の改善、成長率に比例する販売台数の回復に期待する。また、「南アの自動車産業は国際市場の需要回復から恩恵を受けるはず」と外部環境の改善にも期待を寄せる。一方、米国のドナルド・トランプ大統領政権下でリスクを増すサプライチェーンや市場の混乱は、南アも不可避だ。

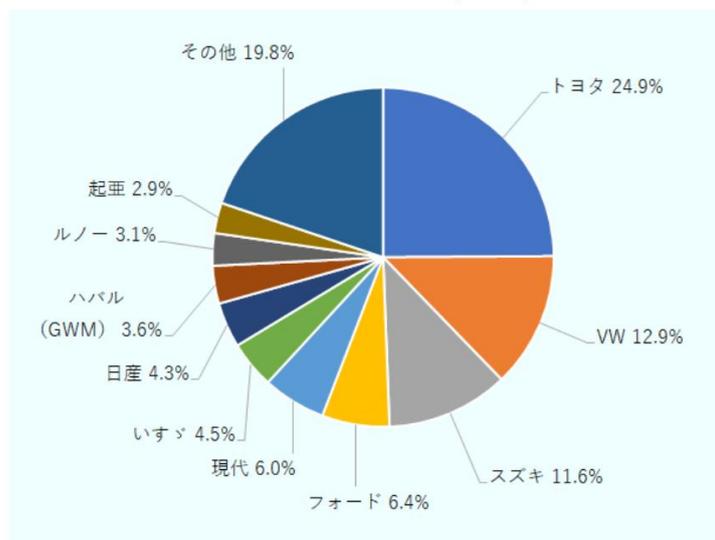
<メーカー別首位はトヨタ>

2024 年の新車販売台数をメーカー別に見ると、(1)トヨタが首位（シェア 24.9%）。続いて、(2)フォルクスワーゲン（VW）（12.9%）、(3)スズキ（11.6%）の順だった（図参照）。トヨタの首位は 45 年連続になるが、昨年のシェア（26.8%）と比べると微減だった。スズキは堅調に市場を拡大しており、ついに全体シェアの 1 割を突破した。

モデル別販売実績を見ると、(1) VW「ポロ・ビボ」2 万 5,914 台（前年比 7.8%増）、(2) トヨタ「カローラ・クロス」2 万 1,861 台（前年比 3.3%減）、(3)スズキ「スイフト」1 万 5,764 台（前年比 1.3%減）で、2023 年から変わらず上位を占めた。大幅増だったモデルは、5 番手に躍進したヒュンダイ「グランド i10」1 万 3,669 台（前年比 29.8%増）、第 6 位の奇瑞汽車（チェリー）「Tiggo 4 Pro」1 万 2,610 台（前年比 21.4%増）だった。

なお、小型商用車（LCV）では、9 年連続でトヨタ「ハイラックス」が 3 万 2,656 台（前年比 12.6%減）と最も売れたモデルだった。「ハイラックス」は国内のダーバン工場で生産されており、トヨタブランドの中でも売れ筋だ。

図：新車販売台数市場シェア（2024年）



出所 NAAMSA「Automotive Trade Manual 2025」からジェトロ作成

<中国メーカーの勢いが加速>

当地に進出する自動車関連日系企業に2024年の販売動向のヒアリングをしたところ、多くの企業が「ついに中国車が全体シェアの1割を超えた」と述べ、年々危機感を強めていると答えた。

業界関係者によると2024年時点で25以上の中国車モデルが市場に投入された（乗用車・商用車含む）という。前年同様（[2024年7月8日付地域・分析レポート参照](#)）、けん引しているのは奇瑞汽車（チェリー）と長城汽車だ。両社はSUV部門で攻勢を強めている。チェリーが2023年に発売開始した、コンパクトSUV「Tiggo 4 Pro」や高級志向のブランド「Omoda」モデルをヨハネスブルク市内で見かける機会が増えた。



2024年10月、業界関係者が一堂に集まるAuto Week（[2024年10月23日付ビジネス](#)）

[短信参照](#)) のセッションに、NAAMSA の副会長を務めるタト・マガサ氏が登壇。中国メーカーの台頭について、「南ア国民にとって、購入できる自動車の選択肢の幅が広がった。一方、国内で現地生産のために投資している従来のメーカーは、安価な輸入車への対抗に苦戦している。輸入数の増加は、2035 年までに国内生産 140 万台の目標を掲げる『南アフリカ自動車マスタープラン 2035 (SAAM2035)』に反することを懸念する」と述べた。

<新エネルギー車 (NEV) シェア、3%を突破>

新エネルギー車 (NEV) の新車販売台数は、前年から倍増の 1 万 5,611 台だった (2023 年 7,782 台) (表 2 参照)。これにより、新車販売台数に占める NEV のシェアは 3%に拡大した。台数としては多くないものの、2 年前は 1%以下だったことから、着実に増加している。このうち、ハイブリッド車 (HEV) が 8 割以上を占めるという傾向に変わりはない。

2024 年 2 月、政府はバッテリー式電気自動車 (BEV) 生産への投資インセンティブとして、150%の税額控除優遇措置を発表した。この措置は 2026 年 3 月から開始し、2036 年まで 10 年間継続する。ただし、この発表には、BEV 購入に対する補助金が含まれていない。南アは都市部を含め、充電ステーションなどが整っていないため、BEV が一気に広がる環境では現状ない。

表 2：新エネルギー車の新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
	台数	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	
HEV	101	624	517.8	4,066	551.6	6,485	59.5	13,616	110.0	
PHEV	131	54	△ 58.8	126	133.3	368	192.1	738	100.5	
BEV	92	218	137.0	502	130.3	929	85.1	1,257	35.3	
合計	324	896	176.5	4,694	423.9	7,782	65.8	15,611	100.6	

注1：この表で言う「HEV」はハイブリッド車、「PHEV」はプラグイン・ハイブリッド車、「BEV」はバッテリー式電気自動車。

注2：大型商用車を含む。

出所：NAAMSA「Automotive Trade Manual 2025」からジェトロ作成

<生産台数は前年比減に転じる>

NAAMSA の発表によると、国内生産台数 (乗用車・商用車合計) は前年比 5.2%減の 59 万 9,754 台だった。生産台数は 2020 年以降右肩上がりだったが、2024 年は減少に転じた。国内経済の課題 (金利上昇、消費者買い控えなど) と、モデルチェンジによる国内生産ラインの一時停止、欧州市場への輸出減などが重なった。

金利が高水準を維持し、借入コストの高止まりにより高額商品の消費者負担が増加した。2024 年には、4 年ぶりに利下げが行われ (8.25%から 9 月に 8%、11 月に 7%へ引き下げ)、

インフレの緩和と燃料価格の低下も相まって自動車市場の好転が期待された。しかし、販売台数の伸び悩みが足かせになり、生産台数も低迷した。特に、第4四半期の業界全体の設備稼働率は軒並み低迷した。NAAMSAは、長期化する港湾の混雑と遅延によるサプライチェーンの混乱、弱い国内需要、輸出量の減少が停滞を招いたと報告した。

セクター別にみると、生産でも小型商用車(LCV)が前年比約17.2%減(21万7,562台)に縮小した。その一因として考えられるのは、上述したタクシー向けファイナンスの撤退だ。当地での現地人向けタクシーは、一般的に乗り合いのミニバスを指し、公共交通機関が発達していない南アでの重要な交通インフラだ。そのミニバス市場を独占しているのが、ダーバン工場で生産されているトヨタのハイエースだ。ハイエースの国内販売は、前年比54.9%減(7,688台)となり、需要に見合った生産調整が進んだ。

NAAMSAによると、国内生産の約65%を占める輸出が減少したことも大きな要因だ。生産台数は、2020年から堅調に伸びていたが2024年の輸出台数(乗用車と小型商用車合計)は、前年比2.3%減の38万7,495台だった。NAAMSAは輸出台数減少の要因について、南アの主要輸出地域である欧州の経済低迷、需要鈍化、中国メーカーとの競合、排ガス規制の厳格化などに言及している。

トヨタ南アフリカモーターズ(TSAM)の減産も影響があったと考えられる。2024年1月に発覚した豊田自動織機(TICO)のエンジン認証における法規違反の影響を受け、TSAMはTICO製エンジンを搭載する南ア製ハイラックスの欧州への輸出を一時停止した。2025年3月14日付けの「Engineering News」のインタビューで、TSAMの広報担当は「この件は、南ア国内市場向けハイラックス生産にはほとんど影響しなかったが、EU向けの生産には影響があった」と述べた。2025年1月に、TICOは調査の完了をEUの関連当局に通知し、以降輸出は再開した。

表3：国内生産台数

項目	2020年		2021年		2022年		2023年		2024年		2025年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	237,214	△ 32.0	239,266	0.9	309,423	29.3	336,012	8.6	350,384	4.3	365,000	4.2
輸出台数	178,299	△ 31.4	173,085	△ 2.9	237,627	37.3	256,902	8.1	273,113	6.3	285,000	4.4
小型商用車	185,691	△ 27.0	232,166	25.0	215,472	△ 7.2	262,646	21.9	217,562	△ 17.2	236,000	8.5
輸出台数	91,725	△ 26.7	123,210	34.3	111,659	△ 9.4	139,661	25.1	114,382	△ 18.1	124,000	8.4
国内生産合計	446,216	△ 29.4	499,086	11.8	555,885	11.4	632,362	13.8	599,754	△ 5.2	633,000	5.5

注：中・大型車の生産台数は発表なし。

出所：NAAMSA「Automotive Trade Manual 2025」からジェトロ作成

世界の自動車生産台数に占める南アのシェアは、2023年の0.67%から2024年には0.65%に低下した。しかし、イタリアの不振を受け、世界の自動車生産台数ランキングでは22位から21位に上昇した。

2024年のアフリカでの自動車生産台数 117万7,400台の50.9%を南アが占めた。

<厳しい環境でも投資は顕在>

南アの市場環境は決して良好とはいえないが、民間企業の新規投資がいくつか発表された。NAAMSAの報告によると、2024年の主要メーカーによる設備投資総額は前年比1.4倍の73億ランド（約584億円、1ランド=約8円）で、主に新世代モデルへ製造への設備投資向けだった。NAAMSAは、南アでHEVやPHEVへの投資が増加していると報告した。

主な例を列挙すると、次の通り。

- ・ フォルクスワーゲン（VW）グループ・アフリカ（ドイツ）
2024年4月17日、カリエガ（Kariega）工場で40億ランドの投資を発表。
2027年から第3モデル（コンパクトSUV）の生産を開始予定。
- ・ スズキオート南アフリカ（日本）
6月27日、四輪販売、部品販売の好調によりヨハネスブルクメイン倉庫の在庫スペースが不足したことから、初の西ケープ部品倉庫を開設。需要の多い部品をケープタウン港で荷揚げし、西ケープ州および東ケープ州への部品供給を円滑化、配送リードタイムを削減することが目的。
- ・ 豊田通商アフリカ（日本）
8月22日、オギハラ（本社・タイ）およびトヨタ南アフリカモーターズ（TSAM）と協力して、新しい合弁会社「オギハラ南アフリカ」を設立すると発表。同社は総額11億ランドを投資し、TSAMに供給される部品を製造予定。
- ・ BMW（ドイツ）
10月9日、5,200平方メートルの倉庫を立ち上げた。ロスリン工場で生産予定の新型「BMW X3 PHEV」の部品保管に利用する。
- ・ 日産（日本）（注）
11月4日、南アフリカ日産はハウテン州アイリーンに、南アを含むアフリカ地域の販売ネットワーク向けサービスを提供する南ア事業本部を正式に開設した。

- ・ FAW トラック南アフリカ（中国）
11月11日、進出する東ケープ州の工場に2億ランドの投資を発表。組み立て工場の生産性を向上し、施設、保管エリアやトレーニングセンターを拡張・改善する予定。

注：日産は2019年にも工場拡張のための投資を発表していたが（[2019年4月24付ビジネス短信参照](#)）、2025年3月の決算説明会で工場の削減を発表。複数のメディアが、南ア工場は削減検討対象の1つと報道している。

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

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20250016>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
調査部 調査企画課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5544
E-mail：ORA@jetro.go.jp