

# ブラジル

## 自動車産業は戦略転換期に

ジェットロ海外調査部主幹 竹下 幸治郎

2013年施行の新自動車政策により、完成車メーカーは国内で新規投資や生産拡張のための追加投資を実施してきた。これが将来的には生産能力過剰につながるとの指摘は以前からあった。だが生産能力と生産台数のギャップは、ブラジルの景気後退に伴う急激な国内市場減退によって、今後数年間で急拡大する恐れがある。こうした問題に対処するため、またブラジル通貨切り下げのメリットを活用するため、輸出拡大や南米域内における生産拠点の配置変更など、事業戦略を練り直す完成車メーカーの動きが出始めている。

### 問題は生産能力過剰

ブラジルの自動車産業は、増大する生産能力と減少する国内需要を背景とする実際の生産台数との乖離<sup>かいり</sup>に苦慮している。

全国自動車製造業者協会（ANFAVEA）とテンデンスias・コンサルタントによると、完成車生産能力480万台に対し、2014年の生産は300万台程度にとどまった。15年から16年にかけて生産能力はさらに向上（15年550万台、16年560万台）するにもかかわらず、生産台数は300万台前後で推移するとみられる。このままでは16年には、生産能力の54%しか稼働しないという事態になる。こうした生産能力と生産台数の乖離は今後深刻化しよう。

乖離はなぜ起こるのか。まず供給サイドの要因として、国内生産奨励策によって完成車メーカーが投資を増やしていることが挙げられる。ブラジルでは、13年施行の新自動車政策により、自動車生産拡大のための投資が相次ぐ。自動車産業の競争力強化を目指し、燃費改善や生産・研究開発（R&D）・エンジニアリング工程の一定数を国内で実施した企業に対して工業製品税の減免措置が取られたためだ。従来、主として完

成車輸入に頼ってきたメーカーでさえ、国内生産に切り替えているほどだ。

次に、需要サイドの要因としては国内の自動車販売が減少傾向にあり、生産設備の稼働率を容易に引き上げる状況にはないことが挙げられる。03年以降、右肩上がりが増加していた新車登録台数は、13年に減少に転じ、景気後退が鮮明となった14年は前年比約7%減となった。15年1～7月までの新車登録台数を見ると、前年同期比21%減とさらに減少傾向に拍車<sup>しや</sup>が掛かっている。このように、生産拡大のための追加投資が行われる中で市場の縮小が始まったことが、生産能力過剰という問題を今後深刻化させることになる。

他方、14年以降に自動車業界を悩ませているのが、為替の急激な変動だ。14年9月以降、ドル・レアルレートはドル高で推移している。15年初めから本稿執筆時点（9月14日）までの間、レアルは約4割も切り下がった。ブラジル経済の短期的な回復が望み薄である以上、レアル安状況は当面続くとの見方が強い。レアル高へのシフトには、鉄鉱石をはじめとする資源価格の上昇や国内情勢の安定が不可欠だからだ。しかし、中国の景気後退や米国の利上げ（観測）もあって、短期的に状況が変化するシナリオは立てづらい。

国内情勢の混乱もレアル安の要因の一つだ。ペトロプラス汚職問題が政界に波及して政権支持率を史上最低水準に押し下げ、それゆえ国民に痛みを強いる財政再建策が遂行しづらい状況にしている。こうした状況を踏まえ、格付け会社スタンダード&プアーズ（S&P）は15年9月、ブラジルの格付けを「BBB-」から「BB+」に引き下げ、ブラジルは投資適格級を失った。ムーディーズも8月に格付けを一段階引き下げ「投資適格最低水準」とするなど、レアル安継続の見方を補強する材料を提供している。

## 欧米メーカーは輸出にシフト

こうした状況下、自動車業界は輸出に活路を求めようとしている。ANFAVEAによると、15年1～6月の輸出台数は約19万7,000台となり、前年同月比16.6%増（台数ベース）となった。

ブラジルに進出している完成車メーカーが輸出先として注目するのはメキシコだ。ブラジル開発商工省によると、15年上半期の自動車の輸出先（輸出金額ベース）として、メキシコはアルゼンチンに次ぐ第2位。アルゼンチン向け輸出が同国の景気低迷で前年同期比13%減であるのに対し、米国の景気回復を背景に安定した成長を続けるメキシコへの輸出は同43%増となっている。

メキシコの15年上半期の自動車輸入統計をメーカー別に見ると、ブラジルからの輸入台数はフォルクスワーゲン（VW）が最大である（表）。車種は「ゴル」などのエントリーカー・小型車が多い。フィアットは、台数こそ少ないものの、メキシコ国外から輸入する自動車の割合が9割と非常に高い。車種は、「フィアット・ウノ」など小型車が主体だ。

このように、従来、ブラジルにおいて小型車販売でシェアを伸ばしてきたVW、ゼネラルモーターズ（GM）、フォード、フィアットのいわゆる“ビッグ4”を中心に、同国内市場で特に販売の落ち込みが大きい小型車を輸出に回す動きが垣間見える。

## 輸出は加速するか

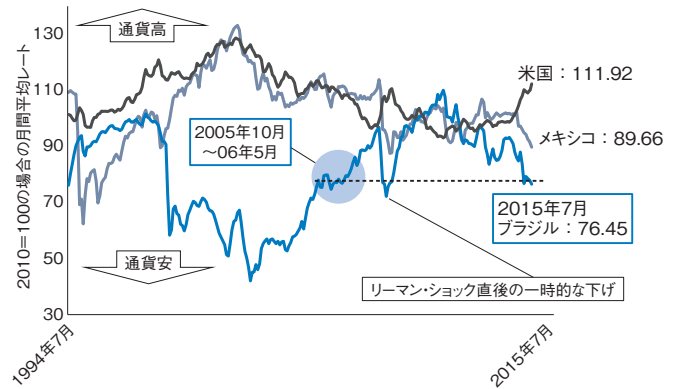
1999年の変動相場移行後に通貨がドルに対して弱含みで推移した2000年代前半、ブラジルでは米国やメキシコ向けの自動車輸出が盛んだった。ビッグ4などはブラジルを輸出拠点と位置付け、同国以外の南

表 メキシコにおけるブラジル生産車の輸入動向  
(2015年1～6月、メーカー別)

	ブラジルからの 輸入台数	各社 輸入台数全体	(単位：台、%) 各社における ブラジル車シェア
クライスラー	4,331	23,872	18.1
フィアット	1,948	2,188	89.0
フォード	2,228	32,465	6.9
GM	2,707	51,369	5.3
ホンダ	5,516	12,062	45.7
ルノー	2,092	10,436	20.0
フォルクスワーゲン	13,626	52,933	25.7
合計	32,448	185,325	17.5

資料：AMIA（メキシコ自動車工業会）データベースを基に作成

図 実質レートの推移（米国、メキシコ、ブラジル）



資料：BIS データを基に作成

米での生産ラインを減らし、その分、同国での生産・輸出を強化した。その結果、総生産台数に占める輸出割合は、00年の22%から05年には35%に拡大した。中国における資源需要の急増と先進国の緩和マネーの資源分野への流入を踏まえ、2000年代後半以降の貿易黒字拡大も後押しする形で、レアルは対ドルレートを上昇させた。このため輸出は急減し、14年には生産台数に占める輸出台数の割合は11%に落ち込んだ。

今回の通貨安を受けて、完成車メーカーの中には、15年前と同様の動きも一部で見られる。例えば中国の奇瑞汽車（Chery）は、15年7月にウルグアイで操業していた工場を閉鎖し、ブラジルの生産拠点を拡大すると発表した。1億ドルを投資してブラジル工場に生産ラインを増設し、中国から輸入していたスポーツ用多目的車（SUV）「Tiggo 5」を国内生産する。GMもまた、14年から19年までの投資額を当初の2倍に増やし、国内市場のみならず、中国、インド、メキシコ市場をにらんだグローバル生産車を生産することを明らかにした。

今後、ブラジルからの自動車輸出が本格化するか否かをみる際、相対的な通貨の実力が把握できる実質為替レートによるレアルの水準も押さえておく必要がある。レアルの実質為替レート水準は、10年を100とした場合15年7月時点では76.45であり、これは05年10月から06年5月ごろと同じ水準だ（図）。

コスト高といわれるブラジル国内の生産コストを相殺するほどの通貨安状況が続けば、国内市場の縮小をカバーするための輸出戦略は、余剰生産能力の解消という側面もあって、中期的にその重要性を増すことになるだろう。

