

# 2017年 主要国の自動車生産・販売動向

2018年11月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 海外調査計画課

## はじめに

本レポートは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2017年の自動車生産、販売等の動向をとりまとめたものである。世界の自動車市場は拡大を続けており、国際自動車工業会（OICA）によれば、2017年の自動車販売台数は前年比3.09%増の9,680万台、生産台数は2.36%増の9,730万台となり、伸び率は前年の4%台に比べ減速した。世界最大の自動車市場である中国の伸び率が、2016年と比べると販売台数で13.7%→3.9%、生産台数で14.5%→3.2%と大きく鈍化したことが減速の要因となった。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いです。

2018年11月

日本貿易振興機構  
海外調査部

### 【免責条項】 .....

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

.....

禁無断転載

## 目 次

《総論 2017 年の世界の自動車市場》 .....	1
<アジア・大洋州> .....	5
中国（生産・販売）：生産・販売ともに過去最高を更新するも伸び率は大幅に鈍化 .....	5
台湾（生産・販売）：2017 年の自動車生産・販売台数ともに3年連続で減少 .....	9
韓国（生産・販売）：2017 年の自動車生産・輸出はともに減少 .....	13
タイ（生産・販売）：2017 年の自動車生産は2.2%増、輸出は低迷 .....	15
マレーシア（生産・販売）：2017 年の新車販売・生産とも2年連続の前年割れ－2018 年は緩やかな 成長を見込む－ .....	17
インドネシア（生産・販売）：2017 年の自動車の国内販売・生産は回復基調が続く .....	20
フィリピン（生産・販売）：2017 年の新車販売台数は17.1%増－税制改革の影響から2018 年は横ば いか－ .....	24
ベトナム（販売）：2017 年の新車販売は10.4%減の27万台－完成車輸入関連政令で2018 年の見通 しは不透明－ .....	26
インド（販売）：SUV と二輪が市場を牽引 .....	30
オーストラリア（生産・販売）：2017 年の新車販売は過去最高を更新 .....	31
<北米・中南米> .....	34
米国（生産・販売）：2017 年の新車販売台数は前年比1.8%減－2009 年以来、8年ぶりのマイナス .....	34
カナダ（生産・販売）：2017 年の新車販売台数が初めて200万台を突破－生産は減少、トヨタとホ ンダで46%を占める－ .....	40
メキシコ（生産・販売）：2017 年の自動車生産は377万台、過去最高を更新－欧州やアジアへの輸 出増で対米依存度が低下－ .....	42
コロンビア（販売）：2017 年の新車販売台数は6.1%減の23万8,000台 .....	48
チリ（販売）：2017 年の新車販売台数は18.1%増、現代が2年連続首位 .....	50
アルゼンチン（生産・販売）：2017 年の自動車生産は横ばいも、輸出は2桁増 .....	52
ブラジル（生産）：後退を脱し、加速に転じた自動車業界－2017 年の生産台数は25%増、2018 年は 300万台超を見込む－ .....	55
<欧州・ロシア・CIS> .....	58
EU（販売）：EU27カ国の乗用車登録台数、2017 年は3.4%増－中東欧諸国では2桁の伸びも－ .....	58
英国（生産）：2017 年の乗用車生産台数は前年比3%減も、引き続き高水準 .....	63
ドイツ（生産・販売）(1)：好調な国内乗用車市場、ディーゼルのシェアは低下－2017 年の自動車生 産・販売動向(1)－ .....	66
ドイツ（販売）(2)：国内3大メーカーは好業績、EV投資にも積極的－2017 年の自動車生産・販売 動向(2)－ .....	69

フランス（販売）：乗用車の新車販売、2017年は2年連続で200万台超－ディーゼル車が初めて5割を下回る－	72
イタリア（販売）：乗用車新規登録台数、債務危機以前の水準を回復	74
スペイン（販売）：2017年の新車登録台数は前年比7.7%増の123万台	77
オランダ（販売）：2017年の乗用車新車販売台数は2年ぶり40万台に	79
スイス（販売）：2017年の新車登録は1%減も7年連続で30万台超－ディーゼル車が減少、エコカーは増加－	82
オーストリア（販売）：2017年の新車乗用車登録台数は7.2%増、3年連続プラス－日系メーカーも16.7%増と好調－	85
ポーランド（販売）：2017年の乗用車新規登録台数は前年比16.9%増	90
チェコ（生産・販売）：乗用車の新車登録、生産台数ともに過去最高を更新	92
ハンガリー（販売）：2017年の乗用車新車登録は2年連続で2割超の伸び	98
ルーマニア（生産・販売）：2017年の乗用車新規登録台数は13.4%増	101
ロシア（販売）（1）：2017年の新車販売は2桁増、5年ぶりに回復	104
ロシア（生産）（2）：乗用車生産台数は前年比19.9%増の134万8,000台	108
ウクライナ（生産・販売）：乗用車の新車販売が回復傾向、中古車は急増－電気自動車に人気、政府の普及策で2倍超の伸び－	111
<中東・アフリカ>	114
トルコ（生産）（1）：自動車生産・輸出が過去最高を更新－2017年のトルコ自動車産業（1）－	114
トルコ（販売）（2）：販売台数鈍化、懸念される増税とリラ安傾向－2017年のトルコ自動車産業（2）	119
イスラエル（販売）（1）：2017年の新車登録は2年続けて28万台	123
イスラエル（その他）（2）：自動運転技術の開発競争で評価高まる－相次ぐ大型買収や提携の動き－	125
ケニア（販売）：2017年の新車販売は20.8%減、2年続けて2桁の落ち込み－貸出金利の上限設定に伴う貸し渋りが影響－	128
南アフリカ共和国（生産・販売）：景気回復を受け4年ぶりに新車販売台数増加	130
モロッコ（販売）：2017年の新車販売台数、過去最高を更新	131
イラン（生産）：自動車国内生産、2017年3～12月期は前年同期比16.1%増	132
コートジボワール（販売）：2017年新車販売、買い替え需要拡大で回復基調	135

## 《総論 2017年の世界の自動車市場》

本レポートは、2017年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業会（OICA）の統計を基に、2017年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰してみた。なお、OICAの統計数値は事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

（注）以下に記述する伸び率は前年比。

### <世界最大の自動車市場の中国の販売・生産の伸びが鈍化>

OICAによると、2017年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は3.1%増の9,680万台、自動車生産台数は2.4%増の9,730万台となった。世界の自動車販売・生産台数は金融危機の影響で2008年、2009年と2年連続の減少となった。2010年以降は増加に転じたが、2013年以降伸び率は鈍化傾向となり2015年の伸び率は1%台となった。伸び率は2016年に4%台に回復したが、2017年は再び低下した（表1）。

表1 世界の自動車販売・生産台数

		(単位:台、%)											
		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
販売	台数	68,347,350	71,557,035	68,308,254	65,562,665	74,958,974	78,157,371	82,116,462	85,594,307	88,325,620	89,707,322	93,905,634	96,804,390
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2	1.6	4.7	3.1
生産	台数	69,222,975	73,266,061	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,236,171	87,310,834	89,776,465	90,954,850	95,057,929	97,302,534
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.5	3.7	2.8	1.3	4.5	2.4

(出所)国際自動車工業会(OICA)

2017年の伸び率の低下は、世界最大の自動車市場である中国の実績によるところが大きい。2017年の中国は販売台数（2,912万台）、生産台数（2,902万台）とも過去最高を更新したが、その伸び率は2016年と比べると販売台数で13.7%→3.9%、生産台数で14.5%→3.2%と大きく鈍化した。中国政府が2015年10月から実施した車両購入税の減税幅の縮小（通常税率10%が、2016年末までは5%、2017年初～同年末までは2.5ポイント上昇の7.5%に引き上げ）が、販売・生産の下押し圧力となった。

### <主要国の動向>

2017年の販売台数・生産台数の国別順位をみると（表2、表3）、中国、米国、日本、インド、ドイツが上位5カ国である。販売台数で2017年にインドがドイツを上回り5位から4位になった（生産台数では従来どおりドイツ4位、インド5位）。

第2位の米国の販売台数は1,758万台で、8年ぶりに前年比マイナス（1.6%減）となった。低い水準が続いてきた自動車ローン金利に加え、金融危機で先延ばしされていた需要の発現などを背景に7年間成長を続けてきた新車市場は、ここにきてピークアウトしつつあるとの見方が多い。国内販売の減少により、生産台数も8.1%減の1,119万台となった。

第3位の日本は各社が新型車を投入した軽自動車が強調で、2年ぶりに販売台数が500万台を上回った(524万台)。生産台数は国内販売の回復と輸出増(1.5%増)で2年ぶりの増加(5.3%増)となった(969万台)。海外生産は年々拡大しており、2017年は4.0%増の1,974万台に達した。

販売で世界第4位となったインドは3年連続の販売増を記録(9.5%増)、販売台数は400万台を突破した(402万台)。販売増に支えられ生産も5.8%増となった。2016年11月に発表された高額紙幣廃止の影響や物品・サービス税(GST)の導入による混乱など、需要をそぐさまざまな要因があったものの、小型SUVを中心とした各社による新モデルの導入が需要を後押しした。

販売で5位のドイツ(生産は4位)は、好調な経済を反映して販売台数は381万台と4年連続の増加となった(2.8%増)。ディーゼル車のシェア低下が顕著となった一方、ガソリン車やハイブリッド・EV車のシェアが伸びた。国内生産は565万台と2年連続の減少(1.8%減)となったが、海外生産は1,083万台と7.4%増加しており、国外での生産拡大の動きが顕著となった。

EU全体の販売台数は4年連続の増加(3.4%増)の1,757万台となり、米国(1,758万台)とほぼ同等な市場規模となった。国別にみると、前述のドイツ(2.8%増)の他、フランス(5.1%増)、イタリア(6.8%増)、スペイン(7.7%増)などが堅調な伸びを示した。一方、英国はEU離脱(ブレグジット)に起因する政治・経済環境への消費者の慎重な姿勢などを反映し6年ぶりの減少となった(5.4%減)。

ASEAN全体の販売台数は4.0%増(330万台)となった。ピーク時の2013年の359万台までは追いついていないが、2015年の311万台を底に2年連続して回復した。インドネシア(106万台)、タイ(87万台)、マレーシア(59万台)のASEAN販売上位3カ国の自動車関連団体は、2018年も販売増を見込んでいる。

2013年以降販売が減少していたブラジルとロシアは、それぞれ9.2%増、14.1%増と2017年は上昇に転じた。しかしながら、2012年と比べるとブラジルが41.1%減(380万台→224万台)、ロシアが49.0%減(314万台→160万台)となっている。南アフリカの販売台数も2017年は4年ぶりに回復(1.5%増)したが、2013年と比べると14.6%減(65.1万台→55.6万台)の水準にとどまっている。

世界第6位の自動車生産国の韓国は、2017年(411万台)も2年連続の生産減少となった(2.7%減)。国内販売と輸出の不振や一部メーカーのストライキによる生産の遅れが響いた。2017年は海外生産も不振で、前年比13.1%減の404万台となった。米国(現代13.4%減、起亜20.6%減)や中国(現代29.8%減、起亜45.4%減)における現地生産が大幅に減少した。

米国、EU向け生産拠点としての地位を強化しつつあるメキシコ、トルコの2017年の自動車生産台数はそれぞれ13.0%増(407万台)、14.1%増(170万台)の伸びとなった。メキシコについては、北米自由貿易協定(NAFTA)の再交渉における自動車関連の規定の見直しの影響が懸念されている。

(海外調査部 上席主任調査研究員 長島忠之)

表2 国別新車登録・販売台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

順位	2015年		2016年		2017年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	24,661,602	中国	28,028,175	中国	29,122,531	3.9
2	米国	17,845,624	米国	17,865,773	米国	17,583,842	△ 1.6
3	日本	5,046,510	日本	4,970,260	日本	5,238,888	5.4
4	ドイツ	3,539,825	ドイツ	3,708,867	インド	4,017,539	9.5
5	インド	3,424,836	インド	3,669,277	ドイツ	3,811,246	2.8
6	英国	3,061,406	英国	3,123,755	英国	2,955,182	△ 5.4
7	ブラジル	2,568,976	フランス	2,478,472	フランス	2,604,942	5.1
8	フランス	2,345,092	ブラジル	2,050,321	ブラジル	2,238,915	9.2
9	カナダ	1,939,517	イタリア	2,050,292	イタリア	2,190,403	6.8
10	韓国	1,833,786	カナダ	1,983,745	カナダ	2,077,000	4.7
11	イタリア	1,726,079	韓国	1,823,041	韓国	1,798,796	△ 1.3
12	ロシア	1,440,923	メキシコ	1,647,723	イラン	1,718,565	18.6
13	メキシコ	1,389,474	イラン	1,448,500	ロシア	1,602,270	14.1
14	スペイン	1,277,059	ロシア	1,404,464	メキシコ	1,570,764	△ 4.7
15	イラン	1,222,000	スペイン	1,347,344	スペイン	1,451,089	7.7
16	オーストラリア	1,155,408	オーストラリア	1,178,133	オーストラリア	1,188,677	0.9
17	インドネシア	1,031,422	インドネシア	1,048,135	インドネシア	1,060,894	1.2
18	トルコ	1,011,194	トルコ	1,007,857	トルコ	980,394	△ 2.7
19	サウジアラビア	830,100	タイ	768,788	アルゼンチン	900,403	26.9
20	タイ	799,632	アルゼンチン	709,482	タイ	873,506	13.6
21	マレーシア	666,677	サウジアラビア	655,500	ベルギー	634,111	2.6
22	アルゼンチン	644,021	ベルギー	617,854	マレーシア	591,096	1.9
23	南ア	617,749	マレーシア	580,124	ポーランド	576,144	14.2
24	ベルギー	571,524	南ア	547,406	南ア	555,716	1.5
25	オランダ	521,178	ポーランド	504,550	サウジアラビア	548,250	△ 16.4
26	ポーランド	432,439	オランダ	469,410	オランダ	508,371	8.3
27	スウェーデン	396,693	スウェーデン	431,818	スウェーデン	442,835	2.6
28	スイス	362,650	オーストリア	374,545	オーストリア	403,580	7.8
29	オーストリア	349,597	フィリピン	359,572	チリ	376,682	17.9
30	エジプト	332,100	スイス	355,882	フィリピン	358,558	△ 0.3
	EU	15,885,920	EU	16,993,841	EU	17,565,772	3.4
	ASEAN	3,110,597	ASEAN	3,172,213	ASEAN	3,300,541	4.0
	世界計	89,707,322	世界計	93,905,634	世界計	96,804,390	3.1

(出所)表1に同じ

表3 国別自動車生産台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

順位	2015年		2016年		2017年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	24,567,250	中国	28,118,794	中国	29,015,434	3.2
2	米国	12,105,988	米国	12,180,301	米国	11,189,985	△ 8.1
3	日本	9,278,238	日本	9,204,813	日本	9,693,746	5.3
4	ドイツ	6,033,364	ドイツ	5,746,808	ドイツ	5,645,581	△ 1.8
5	韓国	4,555,957	インド	4,519,341	インド	4,782,896	5.8
6	インド	4,160,585	韓国	4,228,509	韓国	4,114,913	△ 2.7
7	メキシコ	3,565,218	メキシコ	3,600,365	メキシコ	4,068,415	13.0
8	スペイン	2,733,201	スペイン	2,885,922	スペイン	2,848,335	△ 1.3
9	ブラジル	2,429,421	カナダ	2,370,656	ブラジル	2,699,672	25.2
10	カナダ	2,283,307	ブラジル	2,156,356	フランス	2,227,000	6.5
11	フランス	1,972,000	フランス	2,090,279	カナダ	2,199,789	△ 7.2
12	タイ	1,911,751	タイ	1,944,417	タイ	1,988,823	2.3
13	英国	1,682,156	英国	1,816,622	英国	1,749,385	△ 3.7
14	ロシア	1,378,246	トルコ	1,485,927	トルコ	1,695,731	14.1
15	トルコ	1,358,796	チェコ	1,349,896	ロシア	1,551,293	19.0
16	チェコ	1,246,533	ロシア	1,303,544	イラン	1,515,396	18.2
17	インドネシア	1,098,780	インドネシア	1,177,797	チェコ	1,419,993	5.2
18	スロバキア	1,038,503	イラン	1,282,172	インドネシア	1,216,615	3.3
19	イタリア	1,014,223	イタリア	1,103,305	イタリア	1,142,210	3.5
20	イラン	982,337	スロバキア	1,040,000	スロバキア	1,001,520	△ 3.7
21	ポーランド	660,692	ポーランド	681,834	ポーランド	689,729	1.2
22	南ア	615,658	南ア	599,004	南ア	589,951	△ 1.5
23	マレーシア	614,664	マレーシア	545,333	ハンガリー	505,400	△ 4.0
24	アルゼンチン	526,657	ハンガリー	526,500	アルゼンチン	472,158	△ 0.1
25	ハンガリー	495,370	アルゼンチン	472,776	マレーシア	460,140	△ 15.6
26	ベルギー	409,253	ベルギー	399,427	ベルギー	379,140	△ 5.1
27	ルーマニア	387,177	ルーマニア	359,306	モロッコ	376,286	9.0
28	台湾	351,085	モロッコ	345,106	ルーマニア	359,250	△ 0.0
29	モロッコ	288,337	台湾	309,522	台湾	291,563	△ 5.8
30	パキスタン	229,686	ベトナム	236,161	ベトナム	236,161	0.0
	EU	18,254,326	EU	18,595,985	EU	18,768,153	0.9
	ASEAN	3,895,716	ASEAN	4,020,576	ASEAN	4,018,607	△ 0.0
	世界計	90,954,850	世界計	95,057,929	世界計	97,302,534	2.4

(出所)表1に同じ

## <アジア・大洋州>

### 中国（生産・販売）：生産・販売ともに過去最高を更新するも伸び率は大幅に鈍化

2018年3月30日 北京事務所（藤原智生）

中国における2017年の自動車生産台数は2,901万5,000万台（前年比3.2%増）、販売台数は2,887万9,000台（3.0%増）と、ともに過去最高を更新した。しかし、政府が2015年10月から実施した車両購入税の減税幅が2017年には縮小されたことなどにより、2016年の伸び幅と比較すると生産台数は11.3ポイント縮小、販売台数は10.6ポイント縮小した。日本ブランド車の販売シェアは、急激にシェアを落とした韓国ブランドの代替需要を取り込み、1.4ポイント拡大した。

#### <車両購入税の減税率の引き下げが下押し圧力に>

中国自動車工業協会の発表（1月11日）によると、2017年の自動車生産台数と販売台数ともに過去最高を更新した一方、2016年の伸び幅と比較すると生産台数、販売台数はともに二桁の縮小となった。同協会は2017年の自動車業界について、新エネ車政策の調整による影響や、排気量1.6リットル以下の乗用車を対象とした車両購入税の減税率の引き下げ（通常税率10%が、2016年末までは5%、2017年初～同年末までは7.5%に引き下げ）が、生産・販売に対する下押し圧力になったとした。そのうえで、2017年の生産・販売台数の実績は年初予測（5%増）よりは低かったものの、好成績であった2016年の実績のうえで実現したものであるとし、業界全体としては穏やかな成長を遂げたと評価した。

#### <車種別ではSUVの販売が増加>

乗用車の生産・販売台数はそれぞれ2,480万7,000台（前年比1.6%増）、2,471万8,000台（1.4%増）となり、伸び率は2008年以来の低い水準に落ち込んだ。自動車の生産に占める乗用車の割合は85.5%（前年比1.3ポイント減）、販売台数に占める割合は85.6%（1.4%減）となった。車種別の販売台数では、セダンが前年比2.5%減の1,184万8,000台、スポーツ用多目的車（SUV）は13.3%増の1,025万2,700台、多目的車（MPV）は17.1%減の207万700台、クロスオーバー車は20.0%減の54万7,000台となった（添付資料の表1参照）。

排気量1.6リットル以下の乗用車の販売台数は1,719万3,000台で前年同期比1.1%減となった。市場シェアは1.8ポイント縮小し69.6%となった。また、排気量1.6リットル以下の中国ブランド車（乗用車）の販売台数は前年比0.4%減の837万4,000台となった。

企業別販売台数ランキングでは、企業グループ別では上汽集団が691万6,400台、東風集団が412万700台、一汽集団が334万6,000台という順位となった。企業別の乗用車の販売台数では上汽大衆が206万3,100台、上汽通用が199万8,700台、一汽大衆が196万7,200台となった（添付資料の表2参照）。

#### <コストパフォーマンスが高い中国ブランドのSUVが好調>

中国ブランド車（乗用車）の販売台数は1,084万7,000台で販売シェアは前年比0.7ポイント拡大し43.9%だった。特に中国ブランドのSUVの販売が前年に引き続き好調で、前年比18%増の621万7,000台を売り上げ、全SUV販売台数の60.6%を占めた。

外国ブランド車（乗用車）の販売シェアをみると、1位がドイツ系の19.6%、2位が日系の17.0%、3位が米国系の12.3%となった。伸び率をみると日系が前年比10.9%増、ドイツ系が7.5%増と好調だった。一方韓国系は36.1%減、フランス系は29.2%減と大幅に減少した（添付資料の表3参照）。韓国系の急減の要因は、韓国への高高度防衛ミサイル（THAAD）の設置問題が影響したと思われる。フランス系の不振については、好調なSUVの市場に合致するモデルを欠いたことが一因とみられる。

ブランド別の年間売上台数ランキングでは、1位が三菱宏光（MPV：上海通用三菱[GM]）で54万台、2位が朗逸（セダン：上海大衆[VW]）で51万台、3位が哈弗H6（SUV：長城汽車）で51万台、4位が英朗（セダン：上汽通用別克[GM]）で42万台、5位が軒逸（セダン：東風日産）で41万台だった（添付資料の表4参照）。

上位10ブランドのうち、セダンは5車種でいずれも外国ブランド車であった。一方でSUVとMPVは、中国ブランド車も上位に食い込んだ。SUVではドイツブランドの途観（上汽大衆[VW]）の価格帯が200～238万元（約3,200～3,808万円、1元＝約16円）に対し、中国ブランド車の哈弗H6（長城汽車）、传祺GS4（広汽乗用車）は90万元～162万元で割安感のある価格設定となっており、消費者の購買要因に繋がったとみられる。

なお、自動車の輸出については、前年比25.8%増の89万1,000台だった。伸び率は2016年実績(2.7%減)より28.5ポイント上昇し、5年ぶりに増加に転じた。このうち、乗用車の輸出は、34%増で63万9,000台、商用車は8.9%減の25万2,000台だった。

オートバイは、生産が1,714万6,000台（前年比1.9%増）、販売は1,713万5,000台（2%増）で6年ぶりに増加に転じた。

#### <電気自動車は堅調な伸び>

新エネルギー車（NEV）の販売は前年比53.3%増の77万7,000台と堅調に伸びているが、2014年（前年の4.2倍）、2015年（4.3倍）と比較すると低い伸びとなった。

なお、NEV販売の内訳は、電気自動車（EV）が82.1%増の46万8,000台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が39.4%増の11万1,000台となった（添付資料の表5参照）。新エネルギー車の販売が堅調な理由としては中国政府の各種補助政策の効果が指摘されている。

中国政府は2012年に発表した「省エネ・新エネルギー車産業発展計画（2012～2020年）」において、EVおよびPHEVの累計生産・販売台数を2015年までに50万台に、2020年までに500万台以上にする方針を打ち出している。

このような政策に加え、上海、広州、北京などナンバープレート取得に対しオークションや抽選などの制度によって制限を課している大都市において、EV 購入者に対する取得優遇措置を設けた効果が表れたとみられる。

<2018 年の販売の伸びは前年比 3%を超えない見込み>

中国自動車工業協会の師建華副秘書長は、中国の 2018 年の自動車販売総数の伸び率は「前年比 3%を超えない」との見通しを示した（「中国自動車フォーラム組織委員会」2 月 9 日）。車種別では、「SUV の販売台数が乗用車の販売台数を超える見込みであり、販売台数は、前年比 11%増と予測している。これが全体の伸びを押し上げる」とした一方、「商用車は 1%程度の低い伸びにとどまる」との見通しを示した。地域別の見通しでは、「三、四線都市での新車購入需要が主要な押し上げ要因となる」としたうえで「一、二線都市での買い替え需要も重要である」とした。

表1 自動車生産販売状況(車種別) 単位:万台、%

車種	生産		販売	
	台数	伸び率	台数	伸び率
乗用車合計	2,481	1.6	2,472	1.4
セダン	-	△ 1.4	1,185	△ 2.5
スポーツ用多目的車(SUV)	-	12.4	1,025	13.3
多目的車(MPV)	-	△ 17.6	207	△ 17.1
クロスオーバー	-	△ 20.4	55	△ 20.0
商用車合計	421	13.8	416	14.0
バス等(客車)	53	3.8	53	3.0
トラック等(貨物車)	368	16.9	363	16.9
合計	2,902	3.2	2,888	3.0

(出所)中国自動車工業協会

表2 2017年生産台数上位企業の販売台数ランキング(型別) 単位:万台、%

	企業グループ別		乗用車		商用車	
	企業名	販売台数	企業名	販売台数	企業名	販売台数
1	上汽集団	691.64	上汽大衆	206.31	東風公司	54.00
2	東風集団	412.07	上汽通用	199.87	北汽福田	52.69
3	一汽集団	334.60	一汽大衆	195.72	中国一汽	31.42
4	中国長安	287.25	上汽通用五菱	189.48	中国重型	30.01
5	北汽集団	251.20	東風有限(本部)	125.10	江淮股份	27.43
6	広汽集団	200.10	吉利控股	124.80	江鈴控股	27.09
7	吉利控股	130.52	長安汽車	112.83	上汽通用五菱	25.52
8	長城汽車	107.02	長城汽車	95.03	長安汽車	18.89
9	華晨汽車	74.57	長安福特	82.80	陝汽集団	18.78
10	奇瑞汽車	67.27	北京現代	78.50	重慶力帆	13.33
	上位10社合計	2,556.24	1,410.44		299.18	
	全体に占める割合	88.52	57.08		71.91	

(出所)表1に同じ

表3 乗用車販売台数の国別シェア

単位:万台、%

	2015年	2016年	2017年		2017年	シェア	伸び率
			シェア	伸び率			
中国系	874	1,053	43.2	20.5	1,085	43.9	3.0
日系	336	379	15.6	12.7	420	17.0	10.9
ドイツ系	400	451	18.5	12.8	485	19.6	7.5
米国系	260	296	12.2	14.2	304	12.3	2.5
韓国系	168	179	7.4	6.7	114	4.6	△ 36.1
フランス系	73	64	2.6	△ 11.7	46	1.8	△ 29.2

(出所)表1に同じ

添付資料

表4 2017年車種ブランド別販売台数ランキング

順位	ブランド	企業	車種	新車希望小売価格帯(円)	販売台数(万台)
1 (1)	五菱宏光	上海通用五菱[GM]	MPV	41,800 ~ 69,800	54
2 (3)	朗逸	上海大衆[VW]	セダン	109,900 ~ 159,900	51
3 (2)	哈弗H6	長城汽車	SUV	88,800 ~ 146,800	51
4 (4)	英朗	上汽通用別克[GM]	セダン	109,900 ~ 150,900	42
5 (6)	軒逸	東風日産	セダン	99,800 ~ 159,000	41
6 (-)	宝骏510	上海通用五菱[GM]	MPV	54,800 ~ 76,800	36
7 (9)	传祺GS4	广汽乘用车	SUV	99,800 ~ 161,800	34
8 (-)	卡罗拉	一汽豊田	セダン	107,800 ~ 175,800	33
9 (8)	速騰	一汽大衆[VW]	セダン	131,800 ~ 218,800	33
10 (-)	途觀	上汽大衆[VW]	SUV	199,800 ~ 237,800	33

(注)かっこ内の数字は2016年の順位

(出所)表1に同じ。新車希望小売価格は車情報サイト「汽车之家」調べ(1月25日時点)

表5 2017年の新エネルギー車の生産・販売状況

単位:万台、%

区分	生産		販売	
	台数	伸び率	台数	伸び率
新エネルギー車合計	79	53.8	78	53.3
電気自動車(EV)	48	81.7	47	82.1
プラグインハイブリッド車(PHEV)	11	40.3	11	39.4

(出所)表1に同じ

## 台湾（生産・販売）：2017年の自動車生産・販売台数ともに3年連続で減少

2018年3月30日 中国北アジア課（嶋亜弥子）

2017年の台湾の自動車生産台数は前年比5.8%減の29万1,563台、販売台数（輸入車含まず、輸出向けを含む）は5.9%減の29万5,289台となった。生産台数、販売台数がともに減少したのは、これで3年連続となる。

### <台湾製は不振も、輸入車は堅調>

業界団体の台湾区車両工業同業公会によると、2017年の自動車生産台数は前年比5.8%減の29万1,563台、販売台数（輸入車含まず、輸出向けを含む）は5.9%減の29万5,289台となった（添付資料の図参照）。販売台数のうち、台湾域内の販売（輸出向け、輸入車ともに含まず）は2.5%減の25万5,770台、輸出は23.2%減の3万9,519台と域内販売、輸出ともに2015年以来3年連続でマイナスとなった。

生産台数をメーカー別にみると、1位はトヨタと日野自動車が出資する国瑞自動車となったが、前年比16.6%減の12万3,418台、構成比は前年より5.5ポイント低下し42.3%だった（添付資料の表1参照）。2位は日産と合弁会社を持つ裕隆汽車製造（構成比18.8%、注1）で5.1%減、3位は中華汽車（17.0%）で0.8%増となった。台湾本田汽車（10.9%）は30.0%増の3万1,692台、福特六和汽車（6.1%）は1.9%増の1万7,719台と、それぞれ減少から増加に転じた。

2017年の販売台数29万5,289台のうち、台湾域内における販売台数は86.6%を占めた。1位の国瑞自動車、2位の裕隆汽車製造は前年比で減少したものの、3位の中華汽車、4位の台湾本田汽車は増加している（添付資料の表2参照）。

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」によると、表2に含まれない輸入車の販売は前年比8.9%増の18万5,531台と、新車販売台数（輸入車を含む）の41.7%に達した（注2）。不振が続く台湾製の自動車販売とは対照的に、輸入車は引き続き堅調だった。構成比1位（17.4%）のトヨタは15.4%増の3万2,353台、2位（15.1%）のメルセデス・ベンツは12.3%増の2万8,017台と、ともに2桁増となった。3位（12.1%）のマツダ、4位（10.1%）のBMWは伸びがいずれも小幅に減少した。

U-CARは、輸入車増加の主な要因として、輸入車はニッチな需要を取り込み消費者が好む商品を提供できるなど台湾製の自動車よりも新世代商品の導入に柔軟性があることを挙げた。また、一般ブランド、高級ブランドにかかわらず、輸入車は価格設定や設備の豊富さにおいても競争力を持つ。

### <EVのナンバープレート使用税免除期限を延長>

2017年11月14日、立法院は「ナンバープレート使用税法」の修正草案を可決し、12月6日公布した。これにより、電気自動車（EV）に課されるナンバープレート使用税の免除期限が当初予定の2018年1月5日から、2021年12月31日まで延長されることとなった。なお、今回の改正により、電動バイクがナ

ナンバープレート使用税免除の対象に加えられた。免税の適用期間は 2018 年 1 月 1 日から 2021 年 12 月 31 日までとしている。

台湾では、二酸化炭素排出量を 2025 年までに 2000 年の水準に引き下げることを目標に、各種輸送用車両の排出量低減に取り組んでいる。今回の EV や電動バイクに対するナンバープレート使用税免除もこれらの取り組みの 1 つと考えられる。

#### <2040 年を目標に自動車の全面電動化>

2017 年 12 月 21 日、台湾行政院が発表した「空気汚染防制行動方案」によると、大気汚染対策の一環として、ガソリン車両の販売禁止の政策目標を定め、公用車両および公共交通車両の全面電動化（2030 年）、二輪車の全面電動化（2035 年）、自動車の全面電動化（2040 年）とした。

当局は、世界の多くの国々がガソリン車やガソリンバイクの販売禁止を提案するなか、台湾の産業はこうした国際社会と高度にリンクしているため、今回の目標は早期に達成できると信じていると述べた。

（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 ウェブサイト「2017 年 12 月台湾自動車市場販売報告」（2018 年 1 月 2 日）より。

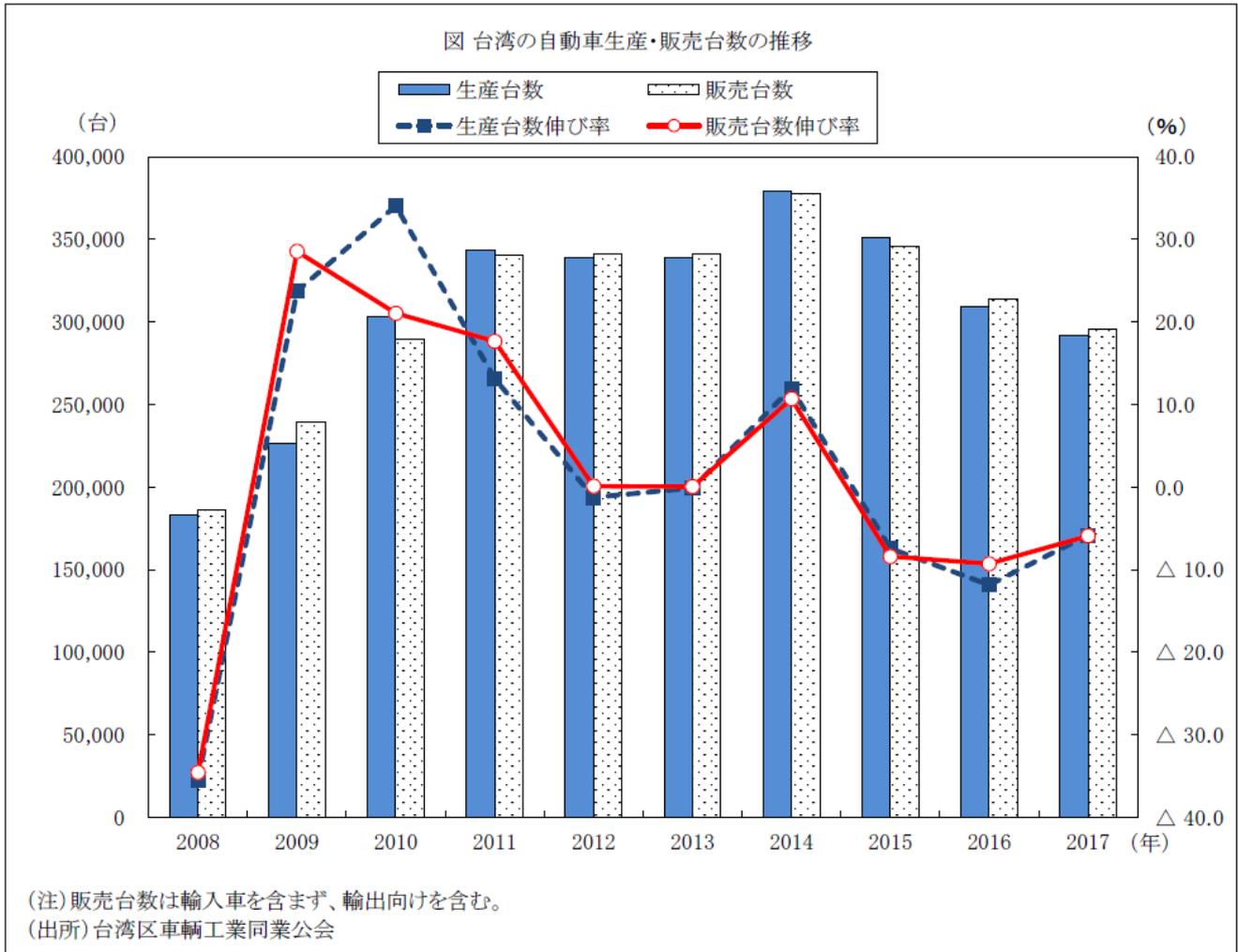


表1 台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

メーカー名	2015年	2016年	2017年	2017年	
				構成比	前年比
国瑞汽車	188,086	147,995	123,418	42.3	△ 16.6
裕隆汽車製造	55,584	57,816	54,875	18.8	△ 5.1
中華汽車	43,787	49,236	49,646	17.0	0.8
台湾本田汽車	25,004	24,372	31,692	10.9	30.0
福特六和汽車	22,962	17,391	17,719	6.1	1.9
三陽工業	14,860	11,807	13,328	4.6	12.9
その他	802	914	885	0.3	△ 3.2
合計	351,085	309,531	291,563	100.0	△ 5.8

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

表2 台湾域内のメーカー別自動車販売台数 (単位:台、%)

メーカー名	2015年	2016年	2017年	2017年	
				構成比	前年比
国瑞汽車	102,504	101,133	88,715	34.7	△ 12.3
裕隆汽車製造	55,826	57,865	54,759	21.4	△ 5.4
中華汽車	42,721	47,226	49,350	19.3	4.5
台湾本田汽車	25,036	24,356	31,609	12.4	29.8
福特六和汽車	22,171	17,961	17,177	6.7	△ 4.4
三陽工業	13,582	13,005	13,312	5.2	2.4
その他	753	800	848	0.3	6.0
合計	262,593	262,346	255,770	100.0	△ 2.5

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

## 韓国（生産・販売）：2017年の自動車生産・輸出はともに減少

2018年05月17日 ソウル事務所（〔諸一（ジェ・イル）〕）

韓国自動車産業協会（KAMA）が発表した自動車産業統計によると、2017年の国内生産台数は前年比2.7%減、国内販売台数（輸入車を除く）は2.5%減、輸出台数は3.5%減、海外生産台数は13.1%減となった。

国内生産は、国内販売と輸出の不振や一部メーカーのストライキによる生産の遅れなどで前年比2.7%減の411万4,913台だった（添付資料の表1参照）。

輸入車を除く国内販売は、新車の投入が多数あったものの、家計負債増加による消費余力の低下などにより前年比2.5%減の156万202台となった（添付資料の表2参照）。

輸出は、米国の需要鈍化、中東や中南米の経済不振、ウォン高ドル安による輸出競争力の低下、ストライキによる生産の遅れなどを受け、前年比3.5%減の253万194台となった（添付資料の表3参照）。

海外生産台数は、前年比13.1%減の404万4,161台となった（添付資料の表4参照）。現代は、中国、米国での生産が2桁減となり、前年比10.9%減の283万8,661台の生産にとどまった。起亜は、メキシコは2倍に増加したものの、中国、米国、スロバキアが減少し、前年比17.8%減の120万5,500台となった。

他方、韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2017年の輸入乗用車販売（KAIDA会員企業の登録ベース）は前年比3.5%増の23万3,088台となった。レクサス、トヨタ、ホンダ、日産など日系メーカー・ブランドの増加が目立った（添付資料の表5参照）。

なお、KAMAで2018年の韓国自動車産業の展望を発表している。それによると、国内生産台数は2017年より約1万台減の410万台、国内販売台数（輸入車を除く）は約3万台減の153万台、輸出台数は約4万台増の257万台になるとしている。輸入車販売台数は、ディーゼル車の排ガス不正問題により販売禁止となったフォルクスワーゲン（VW）とアウディの本格的な販売再開などにより、約6万台増の29万台になるとみている。

添付資料

表1 メーカー別・車種別生産台数の推移 (単位:台、%)

		2015年	2016年	2017年	前年比
メーカー別	現代	1,858,395	1,679,906	1,651,710	△ 1.7
	起亜	1,718,467	1,556,845	1,522,520	△ 2.2
	韓国GM	614,808	579,745	519,385	△ 10.4
	ルノーサムスン	205,059	243,965	264,037	8.2
	双龍	145,633	155,600	145,345	△ 6.6
	その他	13,595	12,448	11,916	△ 4.3
車種別	乗用車	4,135,108	3,859,991	3,735,399	△ 3.2
	バス	126,747	105,053	102,346	△ 2.6
	トラック	273,078	244,127	258,503	5.9
	特装車	21,024	19,338	19,665	1.7
	合計	4,555,957	4,228,509	4,114,913	△ 2.7

(注)2017年の前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

表2 メーカー別・車種別国内販売台数の推移 (単位:台、%)

		2015年	2016年	2017年	前年比
メーカー別	現代	714,121	658,642	688,939	4.6
	起亜	527,500	535,000	521,550	△ 2.5
	韓国GM	158,404	180,275	132,378	△ 26.6
	双龍	99,664	103,554	106,677	3.0
	ルノーサムスン	80,017	111,101	100,537	△ 9.5
	その他	9,687	11,582	10,121	△ 12.6
車種別	乗用車	1,326,776	1,343,379	1,296,904	△ 3.5
	バス	67,856	63,793	62,747	△ 1.6
	トラック	175,865	173,963	182,156	4.7
	特装車	18,896	19,019	18,395	△ 3.3
	合計	1,589,393	1,600,154	1,560,202	△ 2.5

(注1)輸入車は含まない。

(注2)2017年の前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

表3 メーカー別輸出の推移 (単位:台、%)

		2015年	2016年	2017年	前年比
現代	1,156,448	1,009,292	963,938	△ 4.5	
起亜	1,157,055	996,506	958,805	△ 3.8	
韓国GM	462,729	416,195	392,396	△ 5.7	
ルノーサムスン	149,065	146,244	176,271	20.5	
双龍	44,877	52,200	37,008	△ 29.1	
その他	3,940	1,278	1,776	39.0	
合計	2,974,114	2,621,715	2,530,194	△ 3.5	

(注)2017年前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

表4 韓国メーカーの海外生産台数の推移 (単位:台、%)

		2015年	2016年	2017年	前年比
現代	中国	3,089,434	3,185,596	2,838,661	△ 10.9
	インド	1,082,552	1,179,881	827,941	△ 29.8
	インド	645,012	665,017	678,017	2.0
	チェコ	346,349	362,911	361,030	△ 0.5
	米国	384,519	379,020	328,400	△ 13.4
	ロシア	229,500	207,001	233,500	12.8
	トルコ	226,500	230,010	227,000	△ 1.3
	ブラジル	175,002	161,756	182,773	13.0
起亜	中国	1,322,183	1,467,191	1,205,500	△ 17.8
	中国	615,100	650,041	354,607	△ 45.4
	スロバキア	338,020	339,550	335,600	△ 1.2
	米国	369,063	370,100	293,793	△ 20.6
	メキシコ	-	107,500	221,500	106.0
合計	4,411,617	4,652,787	4,044,161	△ 13.1	

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

表5 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数 (単位:台、%)

		2015年	2016年	2017年	前年比
メルセデス・ベンツ	46,994	56,343	68,861	22.2	
BMW	47,877	48,459	59,624	23.0	
レクサス	7,956	10,594	12,603	19.0	
トヨタ	7,825	9,265	11,698	26.3	
ランドローバー	7,171	10,601	10,740	1.3	
フォード	10,358	11,220	10,727	△ 4.4	
ホンダ	4,511	6,636	10,299	55.2	
MINI	7,501	8,632	9,562	10.8	
クライスラー	6,257	5,959	7,284	22.2	
ボルボ	4,238	5,206	6,604	26.9	
日産	5,737	5,733	6,285	9.6	
ジャガー	2,804	3,798	4,125	8.6	
プジョー	7,000	3,622	3,697	2.1	
ボルシェ	3,856	3,187	2,789	△ 12.5	
インフィニティ	2,974	3,201	2,697	△ 15.7	
GM	886	1,102	2,008	82.2	
アウディ	32,538	16,718	962	△ 94.2	
フォルクスワーゲン	35,778	13,178	-	-	
合計(その他を含む)	243,900	225,279	233,088	3.5	

(注1)韓国輸入自動車協会(KAIDA)会員社の登録ベース。

(注2)前年比は発表された数値より算出。

(出所)韓国輸入自動車協会(KAIDA)

## タイ（生産・販売）：2017年の自動車生産は2.2%増、輸出は低迷

2018年03月22日 バンコク事務所（辻本崇紀）

2017年の自動車生産台数は約199万台と、前年比で2.2%増となった。政府は産業高度化に向けた指針「タイランド4.0」の下、次世代自動車の生産を進めようと、新たな投資誘致策を実施している。

### <国内向け生産は2桁拡大>

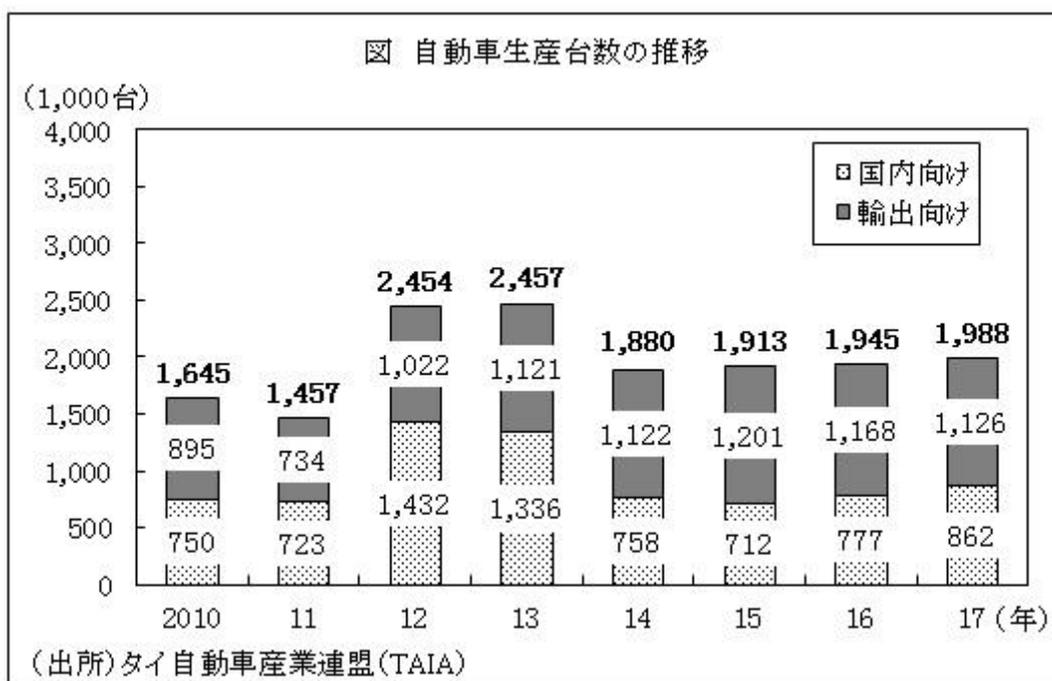
タイ自動車産業連盟（TAIA）によると、2017年の自動車生産台数は約199万台で、前年比2.2%で増加した（図参照）。

タイの自動車生産は、1997年のアジア通貨危機から2013年まではほぼ右肩上がり拡大していた。特に政府が2011～2012年に自動車の購入補助制度を実施すると、同制度を活用した購入が急増し、2013年の自動車生産台数は過去最大の246万台に達した。しかし、その反動で2014年の生産台数は約188万台（前年比23.5%減）へと落ち込んだ。現地自動車メーカー関係者は、購入補助制度が「需要の先食いにつながった」としている。

2017年の自動車生産台数は全体として増加したが、販売先別に内訳をみると、国内向けが約86万台（前年比10.9%増）となった一方、輸出向けは約113万台（前年比3.6%減）と落ち込んだ。自動車輸出先は、オセアニア（31%）、アジア（27%）、欧州（13%）、中近東（10%）向けが中心で、そのうち中東向け輸出の低迷が輸出全体の減少につながった。

### <2018年は買い替え需要に期待>

2018年は購入補助制度から5年が経過し、自動車の買い替え需要が期待されるため、国内販売は90万台を超える見通しだ。ただ、輸出は2017年並みの水準（約110万台）で推移するとみられている。



こうした中、政府は「中所得国の罟（わな）」を回避し、産業の高度化や高付加価値化を図る指針「タイランド 4.0」を提唱しており、その中心となる政策が「東部経済回廊（EEC）」開発構想だ。政府は、製造業が集積するバンコク東部のラヨン県、チョンブリ県、チャチェンサオ県の3県を EEC に指定、10 の高付加価値産業分野において海外から投資を呼び込むことで、持続的な経済成長を目指している。

#### <次世代自動車関連の誘致に尽力>

10 の高付加価値産業には「次世代自動車」が含まれている。政府は外資による電気自動車（EV、注）生産に対して、手厚い税制上の恩典を付与するなど、投資促進策を進めている。今後も法人税の減免などを通じて、EV の生産や研究開発拠点の誘致を進める方針だ。

こうした政府の動きを踏まえ、日系企業を含む現地自動車メーカーも既に、EV 生産についてタイ投資委員会（BOI）への投資申請を行っている。

政府は公共バスなどにも一定の割合で EV を導入していく計画で、今後のタイ自動車産業の高度化、EV の普及が注目される。

（注）ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、バッテリーEV（BEV）などを含む。

## マレーシア（生産・販売）：2017年の新車販売・生産とも2年連続の前年割れ－2018年は緩

### やかな成長を見込む－

2018年02月19日 クアラルンプール事務所（エスター頼敏寧、田中麻理）

マレーシア自動車連盟（MAA）は1月23日、2017年の自動車市場報告を発表した。新車販売台数は前年比0.6%減、生産台数は8.4%減となり、ともに2年連続で減少した。新車販売では国民車が全て前年割れとなった一方、2桁伸びた外国車メーカーもあった。2018年の販売見通しについて、MAAは2.3%増と見込んでおり、市場は緩やかに成長するとしている。

<好調な経済も販売回復につながらず>

2017年の新車販売台数は前年比0.6%減の57万6,635台となった（表1参照）。内訳をみると、乗用車は前年とほぼ同じ51万4,679台、商用車は5.4%減の6万1,956台となった。乗用車では、多目的車（MPV）が30.4%増加した一方、一般車（前年比3.2%減）、四輪駆動車（4WD）・スポーツ用多目的車（SUV）（5.7%減）やバン（29.9%減）などは全て前年割れとなった。メーカー別にみると、国民車のプロトンとプロドゥアはそれぞれ前年比1.8%減、1.1%減となった。国民車以外では、ホンダが19.3%増の10万9,511台、トヨタが6.8%増の4万7,615台となり、それぞれシェアを伸ばした。

商用車では、パネルバン（44.1%増）とミニトラック（11.3%増）が増加した。うち、トヨタはシェア35.3%を占め、前年比14.1%増の2万1,877台となった。

表1 自動車販売台数の内訳 (単位:台、%)

部門	2016年	シェア	2017年	シェア	前年比
乗用車	514,594	100.0	514,679	100.0	0.0
国民車	279,400	54.3	275,878	53.6	△1.3
プロトン	72,290	14.0	70,991	13.8	△1.8
プロドゥア	207,110	40.2	204,887	39.8	△1.1
国民車以外	235,194	45.7	238,801	46.4	1.5
ホンダ	91,830	17.8	109,511	21.3	19.3
トヨタ	44,586	8.7	47,615	9.3	6.8
商用車	65,491	100.0	61,956	100.0	△5.4
国民車	400	0.6	197	0.3	△50.8
イノコム	400	0.6	197	0.3	△50.8
国民車以外	65,091	99.4	61,759	99.7	△5.1
トヨタ	19,171	29.3	21,877	35.3	14.1
合計	580,085	100.0	576,635	100.0	△0.6
国民車	279,800	48.2	276,075	47.9	△1.3
国民車以外	300,285	51.8	300,560	52.1	0.1

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

月別の販売台数をみると、1月から5月にかけて前年比プラスだったが、8月以降はマイナスに転落した。12月の販売台数は年末商戦やメーカーの在庫調整により例年どおり最多だったが、前年同月と比べると

と15.6%減少した。2016年の販売落ち込み要因となっていた国内経済は5~6%台の成長に回復し好調だったが、販売の回復にはつながらなかった。MAAは、物価の上昇に伴う実質的な購買力の低下が自動車の買い控えにつながったと分析する。実際、2017年のインフレ率は3.8%と、2016年の2.1%に比べ1.7ポイント上昇している。

<日本勢ではホンダとトヨタが好調>

主要メーカー別に販売台数の上位10位をみると、35.5%を占めているプロドゥアは前年比1.1%減の20万4,887台だった(表2参照)。2位のホンダは19.0%を占め、市場全体の低迷にもかかわらず19.3%増の10万9,511台と好調だった。プロトンは1.8%減の7万991台で、2016年に続いて3位にとどまった。4位以下は、トヨタ(9.0%増、6万9,492台)、日産(33.3%減、2万7,154台)、メルセデス・ベンツ(2.7%増、1万2,344台)、いすゞ(14.3%減、1万979台)などが続いた。上位10位に入った日系メーカーは6社あったが、前年比で増加したのはホンダとトヨタのみとなった。日系メーカー以外では唯一、ドイツのBMWが18.0%増とホンダとともに2桁の伸びとなった。

表2 主要メーカー(上位10位)別販売台数(2017年)(単位:台、%)

メーカー	販売台数			内訳	
		シェア	前年比	乗用車	商用車
プロドゥア	204,887	35.5	△ 1.1	204,887	0
ホンダ	109,511	19.0	19.3	109,511	0
プロトン	70,991	12.3	△ 1.8	70,991	0
トヨタ	69,492	12.1	9.0	47,615	21,877
日産	27,154	4.7	△ 33.3	19,949	7,205
メルセデス・ベンツ	12,344	2.1	2.7	12,067	277
いすゞ	10,979	1.9	△ 14.3	141	10,838
BMW	10,618	1.8	18.0	10,618	0
マツダ	9,730	1.7	△ 22.1	9,454	276
三菱自動車	7,034	1.2	△ 25.1	2,478	4,556
総計	576,635	100.0	△ 0.6	514,679	61,956

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

2017年の自動車生産台数は前年比8.4%減の49万9,639台となった(表3参照)。乗用車が8.8%減の45万9,558台、商用車が3.6%減の4万81台となった。国民車、国民車以外にかかわらず軒並み減少した。

表3 自動車生産台数の内訳 (単位:台、%)

部門	2016年	2017年	前年比
乗用車	503,691	459,558	△ 8.8
国民車	289,573	253,226	△ 12.6
プロトン	73,400	67,170	△ 8.5
プロドゥア	212,724	183,670	△ 13.7
ナザ・キア	3,449	2,386	△ 30.8
国民車以外	214,118	206,332	△ 3.6
商用車	41,562	40,081	△ 3.6
国民車	0	0	-
国民車以外	41,562	40,081	△ 3.6
合計	545,253	499,639	△ 8.4
国民車	289,573	253,226	△ 12.6
国民車以外	255,680	246,413	△ 3.6

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

<2022 年にかけて 2% 台の成長を予測>

2018 年の自動車販売見通しについて、MAA は前年比 2.3% 増の 59 万台と予測した (表 4 参照)。政策金利の引き上げ、ローン審査の厳格化、ウーバーやグラブカーなどの配車サービスや、大量高速輸送システム (MRT) をはじめ公共交通の普及に伴う自動車需要の低下を要因として挙げる。そして、2019~2022 年についても 2.0~2.3% の緩やかな伸びを見込み、2022 年の販売台数を 64 万 2,700 台と予測している。

表4 新車販売台数の実績と予測

(単位:台、%)

部門	2017年	2018年	前年比
乗用車	514,679	526,500	2.3
商用車	61,956	63,500	2.5
総計	576,635	590,000	2.3

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

政府は、新たな自動車政策 (NAP2018) を 2018 年半ばに発表する予定だ。2014 年に発表された現行の自動車政策 (NAP2014) は、低燃費自動車 (EEV) の生産拡大を強調した内容となっている。NAP2018 の具体的な内容については産業界と調整中だが、ムスタパ国際貿易産業相によると、ライフスタイルの一部としての自動車の役割に焦点を当てるほか、自動車部品の生産やバリューチェーンの拡大を目指す内容が盛り込まれるものとみられる。

MAA は新車販売低迷の背景には、国民の自動車保有率の向上に伴う一服感があるとしている。マレーシアでは、現地生産車のほとんどが国内で販売されており、国内需要の低迷はそのまま販売や生産台数に反映される。マレーシア自動車市場の拡大には、国内の販売促進はもとより、輸出に向けた取り組みが求められるといえそうだ。

## インドネシア（生産・販売）：2017年の自動車の国内販売・生産は回復基調が続く

2018年03月30日 ジャカルタ事務所（吉田雄）

2017年のインドネシアの自動車国内販売台数・生産台数はともに前年比で増加した。販売台数は107万9,534台、生産台数は121万6,615台を記録した。販売・生産とも2015年に底を打ち、その後緩やかな回復が続いている。2018年の国内販売台数について、インドネシア自動車工業会は110万台という目標を掲げている。

### <国内販売は前年比プラスに>

インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）の発表資料によると、2017年の国内販売台数（卸売）は前年比1.6%増の107万9,534台となった（注）。国内販売は2015年に底を打ち、2016年から緩やかな回復が続いている。

カテゴリー別にみると、乗用車については販売台数（卸売）が前年比2.1%のマイナスとなった。特にセダンについては、前年比33.9%のマイナスで、直近4年間で販売台数が半分以下に縮小した。セダンの購入にあたっては、30%以上の奢侈品販売税（PPnBM）が課せられるというデメリットもあり（政令2014年22号）、乗用車の販売台数（卸売）に対するセダンの割合は1.1%まで減少した。かわりにSUV、MPV、LCGC（低価格グリーンカー）が市場をほぼ独占する形になっている。多人数が乗車できること、荷物を多く積めること、路面状態が悪い場所でも走行可能であることなどといったインドネシアのニーズを反映し、7人乗りでグランドクリアランスが高い車種が人気だ。LCGCについても、2016年にトヨタが「カリヤ」、ダイハツが「シグラ」という7人乗りモデルを発売し、好調な売り上げを維持している。

自動車市場の拡大への貢献が期待されたLCGCは、2013年に導入されて以降、乗用車の販売台数に占めるシェアを徐々に伸ばし、2017年は27.8%に達した。他方で、乗用車の販売台数（卸売）は頭打ちとなっており、結果として、LCGCがセダン、MPV、SUVといった既存の乗用車市場を侵食した格好になっている。

商用車は前年比17.2%のプラスとなり、特にトラックの販売台数が前年比33.8%のプラスと大きく伸びた。なかでも車両総重量（GVW）が24トン超のトラックが前年比2倍近い伸びを記録した。このような市場環境のなか、GAIKINDOでは2018年3月1日から4日にかけて、商用車専門のモーターショー「GAIKINDO Indonesia International Commercial Vehicle Expo」を初めて開催している。

### <ブランド別ではスズキ、三菱が躍進>

ブランド別に見ると、上位3社（トヨタ、ホンダ、ダイハツ）が揃って販売台数を減少させたが、他方でスズキ、三菱が大きく販売台数を伸ばした。スズキはMPVの「エルティガ」が3万5,338台、ピックアップトラックの「キャリイ」が3万2,021台を売り上げた。また、三菱は2017年9月に発売したMPVの「エクスパンダー」が4か月間で1万3,070台を売り上げるヒットとなった。同じく三菱では、SUVの「パジェロスポーツ」が2万239台、ピックアップトラックの「コルトL300」が2万2,990台、「コルトT120SS」が1万316台を売り上げている。

インドネシアの自動車市場における日本ブランドのシェアは98%を超えているが、2017年の新しい動きとして、中国系完成車メーカーの参入が目立った。2017年7月に販売を開始したウーリン（SGMW MOTOR INDONESIA）は半年でMPVの「コンフェロ」など5,050台を販売し、順調な滑り出しを見せている。また、ソコインド（Sokonindo Automobile）も2017年末に完成車の生産を開始しており、今後の動向が注目される（2018年2月28日記事参照）。

#### <生産台数は前年比プラス>

2017年の生産台数は前年比3.3%増の121万6,615台となった。国内販売同様、2015年に底を打ち、2016年から回復基調にある。ただ、インドネシア国内の自動車生産能力は220万台に達しており（REPLIKA.CO.ID、2018年1月16日）、100万台近い余力がある状態だ。

販売台数と比較すると、セダンや4×4の生産台数が比較的多い。セダンについてはトヨタの「ビオス」の中東向け輸出、4×4についてはトヨタの「フォーチュナー」の中東・ベトナム向け輸出が多いことによる。

#### <完成車の輸出は増加傾向が続く>

完成車の輸出は前年比18.9%増の23万1,169台を記録した。おもな輸出先は中東、東南アジア、中南米、アフリカとなっている。輸出台数の最も多いトヨタは、SUVの「フォーチュナー」、MPVの「イノーバ」、セダンの「ビオス」など、合計11万6,971台を輸出している。ダイハツはMPVの「アバンザ」（販売はトヨタ）のほか、フィリピン向けにLCGCの「Wigo」（インドネシアでは「アギア」、販売はトヨタ）、日本向けに「タウンエース」（販売はトヨタ）など、合計8万667台を輸出している。このほか、スズキが「APV」や「エルティガ」など2万8,504台を輸出している。

輸出の牽引役であるトヨタの「フォーチュナー」は、インドネシアとベトナムで生産していたところ、2017年より生産をインドネシアに集約し、ベトナム向けに輸出するようになっていた。ところが、ベトナム政府が2017年10月17日に公布・施行した「政令116号」によって、生産国政府が発行する認可証の提出や輸入ロットごと・車両仕様別の排気量および安全性能検査を義務付けたため、ベトナムに対する輸出がストップした状態になっている（2018年1月17日記事参照）。報道によると、インドネシア政府はベトナム政府と交渉を続けている模様だ。

2018年の国内販売市場について、GAIKINDOは110万台という目標を掲げている（CNN Indonesia、2018年1月16日）。足元では鉱業やインフラ建設が活況で、商用車需要の伸びが自動車市場全体を押し上げることが期待されている。

（注）GAIKINDOの統計は、会員企業が提出したデータを集計して作成されており、販売台数には2017年5月以降のメルセデス・ベンツの販売台数は含まれていない。メルセデス・ベンツは2017年5月以降、GAIKINDOへのデータの提出を拒否したため、2018年2月にGAIKINDOを除名された（KOMPAS.com、2018年2月16日）。

表1 カテゴリー別販売台数(卸売)

(単位:台、%)

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	前年比
乗用車計	880,032	879,464	736,797	861,987	844,224	-2.1
セダン	34,193	21,614	17,422	13,832	9,139	-33.9
4×2	788,148	679,856	545,338	608,054	596,893	-1.8
4×4	6,511	5,874	8,603	4,930	3,638	-26.2
LCGC	51,180	172,120	165,434	235,171	234,554	-0.3
商用車計	349,779	328,564	276,721	200,729	235,310	17.2
バス	4,054	3,834	3,743	3,959	3,851	-2.7
ピックアップ	190,774	197,147	186,175	120,652	128,422	6.4
トラック	139,515	116,096	74,769	66,774	89,370	33.8
ダブルキャビン	15,436	11,487	12,034	9,344	13,667	46.3
合計	1,229,811	1,208,028	1,013,518	1,062,716	1,079,534	1.6

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料より作成。

表2 ブランド別販売台数(卸売)

(単位:台、%)

順位 (2017年)	ブランド	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	前年比
1	トヨタ	434,232	399,119	321,818	381,570	371,332	-2.7
2	ホンダ	91,493	159,147	159,253	199,364	186,859	-6.3
3	ダイハツ	185,942	185,226	167,808	189,683	186,381	-1.7
4	スズキ	164,004	154,923	121,805	92,950	111,660	20.1
5	三菱	157,352	141,962	112,527	66,443	79,807	20.1
6	三菱ふそう				31,318	41,588	32.8
7	日野	34,207	28,493	21,576	21,903	29,645	35.3
8	いすゞ	31,527	28,278	19,350	16,848	20,085	19.2
9	日産	61,112	33,789	25,108	13,153	14,488	10.1
10	ダットサン		20,520	29,358	25,483	10,484	-58.9
	—その他	69,942	56,562	34,915	24,001	27,205	13.3
	合計	1,229,811	1,208,019	1,013,518	1,062,716	1,079,534	1.6

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料より作成。

(注)2014年の販売台数合計の数値が表1と異なるが、GAIKINDO資料の数値のままである。

表3 カテゴリー別生産台数

(単位:台、%)

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	前年比
乗用車計	924,753	1,013,172	824,445	968,476	982,356	1.4
セダン	5,091	39,658	61,499	29,644	30,670	3.5
4×2	841,781	761,928	556,078	663,794	681,942	2.7
4×4	24,831	26,528	29,766	19,378	19,910	2.7
LCGC	53,050	185,058	177,102	255,660	249,834	-2.3
商用車計	281,615	285,351	274,335	209,321	234,259	11.9
バス	4,702	4,105	3,873	4,769	2,550	-46.5
ピックアップ	140,167	161,232	199,715	140,269	145,183	3.5
トラック	136,746	120,014	70,747	64,283	86,526	34.6
ダブルキャビン	0	0	0	0	0	
合計	1,206,368	1,298,523	1,098,780	1,177,797	1,216,615	3.3

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料より作成。

図 完成車輸出台数(単位:台)



## フィリピン（生産・販売）：2017年の新車販売台数は17.1%増－税制改革の影響から2018

### 年は横ばいかー

2018年03月30日 マニラ事務所（坂田和仁）

2017年のフィリピン新車販売台数は前年比約17.1%増の47万4千台と過去最高を記録した。一方で、2018年1月からの新車物品税の増税等の影響で、今年2月の新車販売台数は5年半ぶりに前年同期比割れとなった。業界団体は2018年の新車販売見込み台数を2017年と同等の約47万台と予測している。

#### <2017年の販売台数は過去最高の47万4千台>

2017年の新車販売台数は47万4千台と、昨年の40万5千台から約17.1%増加し、過去最高を記録した。2017年2月には政府による自動車登録ルールの厳格化、7月には配車アプリサービスに登録するドライバーの新規登録制限などのマイナス要因はあったものの、市場への影響は限定的だった。好調な経済や内需を背景に、2018年1月に始まった自動車物品税の増税前の駆け込み需要も重なり、日系企業を中心に各社とも売り上げを伸ばした。

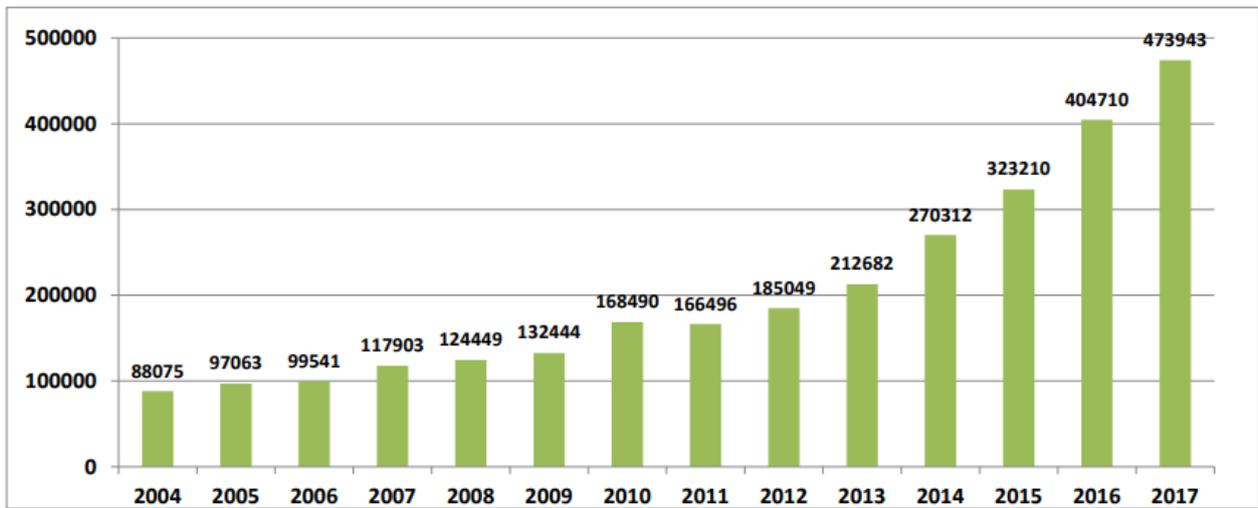
2018年の新車販売台数について、フィリピン自動車工業会（CAMPI）は前年と同水準の約47万台との予測を示した。フィリピン政府が2018年1月に20年ぶりに実施した税制改革（2018年3月27日記事参照）により自動車の物品税が増税されたことで、2018年2月の新車販売台数は約2万6千台（前年同期比3.2%減）となり、2012年8月以来5年6か月ぶりに前年同期比割れを記録した。ただしCAMPIは、2019年には税制改革の影響が薄れ、当初2020年の目標であった50万台を一年前倒しで達成できる可能性もあるとみている。

#### <国内生産台数増加へテコ入れ>

他方、2018年の国内生産台数は約14万1千台と、昨年の約11万7千台から21.0%増加した。新車販売台数に占める国内生産台数の割合は37.8%（2014年）、34.2%（2015年）、32.5%（2016年）、33.2%（2017年）と、2017年こそ昨年比で微増したものの全体として伸び悩んでおり、好調な国内需要に対して国内生産台数が追いついていないことが分かる。現政権は、2015年に前政権が発令した「包括的自動車産業振興戦略（CARS）プログラム」（注）を引き継いだ上で、国内の自動車産業の振興を通じた製造業全体の底上げと雇用の創出を図っている。同プログラムで支援対象車種と認定された三菱モーターズ・フィリピンズ（MMPC）の「ミラージュ（「ミラージュ G4」含む）」は2017年に現地生産が開始され、同じく支援対象車種と認定されたトヨタ・モーター・フィリピン（TMP）の「ヴィオス」は今年中に国内生産が開始される見込みである。

（注）「包括的自動車産業振興戦略（CARS）プログラム」（大統領令第182号）：国内で新規に生産される四輪自動車3モデルを対象に、2016年から6年間で総額270億ペソ（約567億円、1ペソ＝約2.1円）を支援するプログラム。(1) 6年間で1車種20万台の生産を行うこと、(2) 部品製造のための新規投資または共用検査施設を設置すること、(3) 重量ベースで50%以上を国産化することなどを要件とする。

図:フィリピンの新車販売台数(台)



(出所) フィリピン自動車工業会 (CAMPI)、自動車輸入流通業者協会 (AVID)

## ベトナム（販売）：2017年の新車販売は10.4%減の27万台－完成車輸入関連政令で2018年

### の見通しは不透明－

2018年02月14日 ハノイ事務所（杉浦弘展）

ベトナム自動車工業会（VAMA）によると、2017年の新車販売台数は前年比10.4%減の27万2,750台となった。2018年1月からのASEAN域内における完成車輸入関税撤廃を目前に、消費者の買い控えが広がったことが影響した。一方、2018年の新車販売は完成車輸入の動向が大きく影響するため、見通しが立てられない状況となっている。

#### <関税撤廃を目前にした買い控えが影響>

VAMAによると、国産車と輸入車を合わせた2017年の新車販売台数は、前年比10.4%減の27万2,750台となった（表1参照）。2018年1月にASEAN域内の完成車輸入関税が30%から0%に引き下げられることで消費者が販売価格の低下を期待し、買い控えの動きが広がったことが影響した。メーカー各社は、値下げやキャンペーンなどの販売促進で対応したが、月ごとの販売台数は4月以降9カ月連続して前年割れとなった。

表1 生産形態・用途別販売台数 (単位:台、%)

項目		2016年	2017年	前年比
生産形態別	国産車(CKD)	228,964	194,960	△ 14.9
	輸入完成車	75,463	77,790	3.1
用途別	乗用車	182,347	154,209	△ 15.4
	商用車	106,347	104,672	△ 1.6
	特別目的車	15,733	13,869	△ 11.8
合計		304,427	272,750	△ 10.4

(出所) VAMA公表資料

販売台数のうち、コンプリートノックダウン(CKD)生産による国産車は19万4,960台(前年比14.9%減)、輸入完成車は7万7,790台(3.1%増)となった。輸入完成車は、2017年1月からASEAN域内の完成車輸入関税が40%から30%に下がったことなどにより、増加に転じた。

用途別では、乗用車が15万4,209台(前年比15.4%減)、商用車が10万4,672台(1.6%減)、特別目的車が1万3,869台(11.8%減)だった。

#### <トヨタが首位、主力3車種が好調を維持>

VAMA加盟企業の販売台数は、前年比7.8%減の25万619台となった(表2参照)。

表2 VAMA加盟企業の用途別販売実績  
(単位:台、%)

部門	2016年	2017年	前年比
乗用車	159,500	146,994	△ 7.8
商用車	99,027	93,459	△ 5.6
トラック	84,257	80,976	△ 3.9
バス	14,770	12,483	△ 15.5
特別目的車	13,307	10,166	△ 23.6
合計	271,834	250,619	△ 7.8

(注)バスシャーシを除く。

(出所)VAMA公表資料

VAMA加盟企業の販売台数をブランド別にみると、首位は引き続きトヨタで5万9,355台(前年比4.1%増)と、最多販売台数を更新した(表3参照)。以下、地場最大手のチュオンハイオート(THACO)グループのタコ・トラックが3万8,023台(13.2%減)、フォードが2万8,588台(1.5%減)、マツダ(ピナマツダ)が2万6,017台(19.0%減)、タコ・起亜2万2,136台(32.9%減)と続いた。

表3 ブランド別・地域別販売実績(2017年)  
(単位:台、%)

ブランド	北部	シェア	中部	シェア	南部	シェア	合計	シェア	前年比
トヨタ	22,462	20.8	6,200	21.3	30,693	27.0	59,355	23.7	4.1
タコ・トラック	17,124	15.9	4,709	16.2	16,190	14.2	38,023	15.2	△ 13.2
フォード	13,301	12.3	3,426	11.8	11,861	10.4	28,588	11.4	△ 1.5
ピナマツダ	13,447	12.5	2,980	10.3	9,590	8.4	26,017	10.4	△ 19.0
タコ・起亜	11,204	10.4	1,924	6.6	9,008	7.9	22,136	8.8	△ 32.9
ホンダ	4,634	4.3	1,947	6.7	5,553	4.9	12,134	4.8	5.5
GM	3,232	3.0	1,342	4.6	6,002	5.3	10,576	4.2	8.7
いすゞ	2,321	2.2	389	1.3	5,255	4.6	7,965	3.2	△ 1.5
メルセデス・ベンツ	2,848	2.6	819	2.8	3,441	3.0	7,108	2.8	19.9
ピナスター(三菱自動車)	3,261	3.0	1,804	6.2	1,607	1.4	6,672	2.7	9.1
ビスコ(スズキ)	3,098	2.9	454	1.6	2,524	2.2	6,076	2.4	△ 21.0
ドーティン(現代)	2,047	1.9	1,058	3.6	2,306	2.0	5,411	2.2	△ 6.6
日野	1,446	1.3	392	1.3	2,895	2.5	4,733	1.9	23.8
ピナモーター	3,117	2.9	166	0.6	852	0.7	4,135	1.6	8.5
ビエム	1,013	0.9	356	1.2	2,252	2.0	3,621	1.4	△ 13.0
タコ・バス	1,143	1.1	401	1.4	1,461	1.3	3,005	1.2	△ 9.3
TCIEV(日産)	1,166	1.1	493	1.7	543	0.5	2,202	0.9	1.0
サムコ	380	0.4	159	0.5	858	0.8	1,397	0.6	△ 29.4
レクサス	452	0.4	0	0.0	496	0.4	948	0.4	△ 43.1
プジョー	184	0.2	52	0.2	185	0.2	421	0.2	△ 32.7
メコン	5	0.0	2	0.0	62	0.1	69	0.0	△ 84.7
サンヤン	0	0.0	0	0.0	27	0.0	27	0.0	△ 12.9
合計	107,885	100.0	29,073	100.0	113,661	100.0	250,619	100.0	△ 7.8

(出所)VAMA公表資料

地域別にみると、北部が前年比12.7%減と大きく落ち込んだ一方、南部は北部と比べて消費者の買い控えによる影響が少なく2.4%の減少にとどまった。

トヨタは北部、中部、南部のいずれの地域でもシェア 1 位で、VAMA 加盟企業の総販売台数の約 4 分の 1 を占めた。主力車種（モデル）の「ヴィオス（Vios）」（2万 2,260 台）、「フォーチュナー（Fortuner）」（1万 3,023 台）、「イノーバ（Innova）」（1万 2,001 台）が引き続き好調で、特にヴィオスは前年比 26.8% 増と販売台数の伸びを牽引した（表 4 参照）。

表4 モデル別販売台数(2017年) (単位:台、%)

順位	モデル	部門	メーカー	台数	前年比
1	ヴィオス(Vios)	乗用車	トヨタ	22,260	26.8
2	不詳(スモールトラック)	商用車	タコ・トラック	18,337	△ 7.6
3	レンジャー(Ranger)	商用車	フォード	14,926	6.2
4	フォーチュナー(Fortuner)	乗用車	トヨタ	13,023	12.4
5	イノーバ(Innova)	乗用車	トヨタ	12,001	5.8
6	マツダ(Mazda3)	乗用車	マツダ	10,641	△ 13.9
7	モーニング(Morning)	乗用車	タコ・起亜	10,285	△ 30.8
8	不詳(ダンプトラック)	商用車	タコ・トラック	10,033	△ 24.3
9	不詳(ライトトラック)	商用車	タコ・トラック	9,653	△ 9.7
10	CX-5	乗用車	マツダ	9,003	2.0

(出所) VAMA公表資料

このほか販売が好調だったタイプとしては、乗用車と比べ特別消費税などが割安なピックアップトラックや、中間所得層を中心に人気上昇しつつある小型セダン、多目的車(MPV)、スポーツ用多目的車(SUV) などだった（当地日系自動車メーカー担当者）。

#### <2018 年初から完成車の輸入が困難な状況に>

2017 年 10 月に施行された政令 116 号（116/2017/ND-CP）により、完成車輸入時に生産国政府が発行する車両認可証の提出などを求められることとなったため、メーカー各社は 2018 年 1 月以降、タイやインドネシアなどから完成車の輸入ができない状況となっている。当地日系自動車メーカーの担当者は、「ベトナム政府は同政令の見直しを進めているものの、国産車保護の意向が強く、輸入完成車の増加を傍観するとは考えにくい」とし、今後の動向には注意が必要だと指摘している。また、2018 年の販売台数については、「完成車輸入の動向により大きく変動するため、各社とも見通しを立てることができていない」（同担当者）としている（同政令の詳細については、2018 年 1 月 17 日記事参照）。

#### <ビンファスト、ベトナム初の国産車生産に着手へ>

ベトナム不動産最大手ビンググループ傘下のビンファストは 2017 年 9 月、当地で初めてとなる、自社ブランドによる自動車生産を行うことを発表した。同社は、ハイフォン市のディンブー・カットハイ経済区に工場を建設し、2 年以内に 5 人乗りセダンや 7 人乗り SUV を生産する計画だ。当面の年間生産台数は 10 万～20 万台とし、2025 年には 50 万台に引き上げるほか、部品の現地調達率は 60% を目標としている。

同社は課題とみられている製造ノウハウについて、ドイツの自動車部品大手ボッシュの現地法人と提携するほか、ドイツの電気大手シーメンス、オーストリアの車両開発・受託生産のマグナ・シュタイアなど欧州メーカーのものを導入することを発表している。ベトナム政府も、同国初の国産車生産に向けて政策的な支援を継続的に実施するとみられ、当地自動車メーカーの間でもその動向に注目が集まっている。



## インド（販売）：SUV と二輪が市場を牽引

2018年05月02日 ベンガルール事務所（土田葉）

インド自動車工業会（SIAM）は4月10日、2017年度（2017年4月～2018年3月）の自動車（四輪・二輪など）販売台数を発表した。乗用車〔スポーツ用多目的車（SUV）とバンを含む〕は、前年度比7.9%増の328万7,965台で、2年連続で300万台を突破し過去最高を記録した。

SIAMは2017年度の乗用車販売について、「2016年11月に発表された前例のない高額紙幣廃止の影響や物品・サービス税（GST）の導入による混乱など、さまざまな需要をそぐ要因があったものの、小型SUVを中心にした各社による新モデルの投入が乗用車の需要を後押しした」と分析している。

乗用車のセグメント別の販売動向で特徴的だったのはSUVで、前年度比21.0%増の92万1,780台と大きく拡大した。特に、小型SUVへの消費者の関心が高まっている。メーカー別では、首位のマルチ・スズキがSUVとバンを含め前年度比13.8%増の約164万台を売り上げ、ほぼ半分の市場シェアを確保した。2位の現代や地場マヒンドラ&マヒンドラ、タタ・モーターズもそれぞれ顕著な伸びを示した。

### <二輪車は2,000万台を突破>

二輪車販売は、前年度比14.8%増の2,019万2,672台となった。都市部で人気のスクーターの販売台数は、19.9%増（671万9,911台）と2桁台の成長を維持した。また、農村部で需要が高いオートバイは、モンスーン期の降雨が順調だったことで農作物全体の生産が増加し、農家の収入が増えたことから、前年度比13.7%増と伸長した。メーカー別の二輪の販売台数は、最大手のヒーローがオートバイとスクーター合わせて738万2,718台（13.9%増）となり、市場シェアは前年度の36.9%から36.6%とほぼ横ばいだった。続く本田は、577万5,287台（22.2%増）で、シェアは26.9%から28.6%に拡大。一方、3位の地場バジャージは、1.3%減の197万4,577台に減少した。

2018年の自動車販売見通しについて、SIAMは「高額紙幣刷新およびGST導入をめぐる混乱から脱し、都市部、農村部ともに需要が回復基調にあり、今後とも各セグメントの販売が次第に拡大していく」との見方を示した。

## オーストラリア（生産・販売）：2017年の新車販売は過去最高を更新

2018年01月22日 シドニー事務所（小柳智美）

2017年の新車販売台数は前年比0.9%増の118万9,116台と、過去最高を更新した。メーカー別では、1位のトヨタがシェア18.2%を占め、以下、マツダ、現代などの順となった。業界関係者は、今後はスポーツ用多目的車（SUV）を中心に需要が高まっていくとみている。

< SUVの販売台数が乗用車を上回る >

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）のプレスリリース（1月5日付）によると、2017年の新車販売台数は前年比0.9%増の118万9,116台となった（表1参照）。6年連続で110万台を超え、過去最高だった2016年の記録を更新した。

表1 新車販売台数 (単位: 台、%)

セグメント	2016年		2017年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	486,257	41.3	450,012	37.8	△ 7.5
SUV	441,023	37.4	465,646	39.2	5.6
その他	250,853	21.3	273,458	23.0	9.0
合計	1,178,133	100.0	1,189,116	100.0	0.9

(出所)FCAI

セグメント別にみると、乗用車のシェアは37.8%と前年比3.5ポイント縮小した。一方、SUVは39.2%と前年から1.8ポイント拡大し、乗用車を抜いた。州別販売台数では、ビクトリア州が4.0%増の33万9,343台、南オーストラリア州は1.0%増の7万2,426台となった一方、西オーストラリア州は2.5%減の9万7,773台、ニューサウスウェールズ州も0.1%減の39万7,273台で、クイーンズランド州は23万3,101台と横ばいだった。

< 1位は引き続きトヨタ >

メーカー別にみると、1位のトヨタは国内シェアの18.2%を占めた（表2参照）。以下、マツダ、現代、ホールデン、三菱自動車の順で、シェアは9.8%、8.2%、7.6%、6.8%となった。トップ10のうち起亜、スバルは2桁の伸びだった。

表2 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

順位	メーカー	2016年		2017年		
		台数	シェア	台数	シェア	前年比
1	トヨタ	209,610	17.8	216,566	18.2	3.3
2	マツダ	118,217	10.0	116,349	9.8	△ 1.6
3	現代	101,555	8.6	97,013	8.2	△ 4.5
4	ホールデン	94,308	8.0	90,306	7.6	△ 4.2
5	三菱自動車	73,368	6.2	80,654	6.8	9.9
6	フォード	81,207	6.9	78,161	6.6	△ 3.8
7	フォルクスワーゲン	56,571	4.8	58,004	4.9	2.5
8	日産	66,826	5.7	56,594	4.8	△ 15.3
9	起亜	42,668	3.6	54,737	4.6	28.3
10	スバル	47,018	4.0	52,511	4.4	11.7

(出所) FCAI

車種別では、トヨタ「ハイラックス」が4万7,093台で2年連続の1位、「カローラ」は3万7,353台で3位となった(表3参照)。2位はフォード「レンジャー」(4万2,728台)、4位はマツダの主力車種「マツダ3」(日本名「アクセラ」、3万2,690台)、5位は現代の主力車種「i30」(2万8,780台)となった。

表3 車種別新車販売台数 (単位:台、%)

順位	車種	2016年	2017年	
		台数	台数	前年比
1	ハイラックス(トヨタ)	42,104	47,093	11.8
2	レンジャー(フォード)	36,934	42,728	15.7
3	カローラ(トヨタ)	40,330	37,353	△ 7.4
4	マツダ3(マツダ)	36,107	32,690	△ 9.5
5	i30(現代)	37,772	28,780	△ 23.8
6	マツダCX-5(マツダ)	24,564	25,831	5.2
7	ツーソン(現代)	20,132	23,828	18.4
8	コモドア(ホールデン)	25,860	23,676	△ 8.4
9	カムリ(トヨタ)	26,485	23,620	△ 10.8
10	トライトン(三菱自動車)	21,987	23,605	7.4

(出所) FCAI

<国内での自動車生産は全て終了>

国内の自動車生産台数は前年比40.7%減の9万2,368台だった(表4参照)。

表4 国内自動車生産台数の推移 (単位:台)

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
生産台数合計	210,538	174,986	167,538	155,691	92,368

(出所) FCAI

2016年10月にフォード、2017年10月にトヨタとGMホールデンがオーストラリアでの生産を終了したことにより、自動車の国内生産は皆無となり、今後は全て輸入車となる(2017年11月24日記事参照)。

FCAIの最高執行責任者トニー・ウェーバー氏は「2017年はSUVの販売台数が初めて乗用車を上回る結果となった。消費者の好みの変化が定着しつつあり、この傾向は今後も続くだろう」とした上で、「安定した経済成長や低金利などが新車販売台数の増加に寄与している。また、激しい販売競争に伴うインセンティブの提供や新車種の投入などが、新車販売を後押ししている」との見方を示した。

<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2017年の新車販売台数は前年比1.8%減－2009年以来、8年ぶりのマ

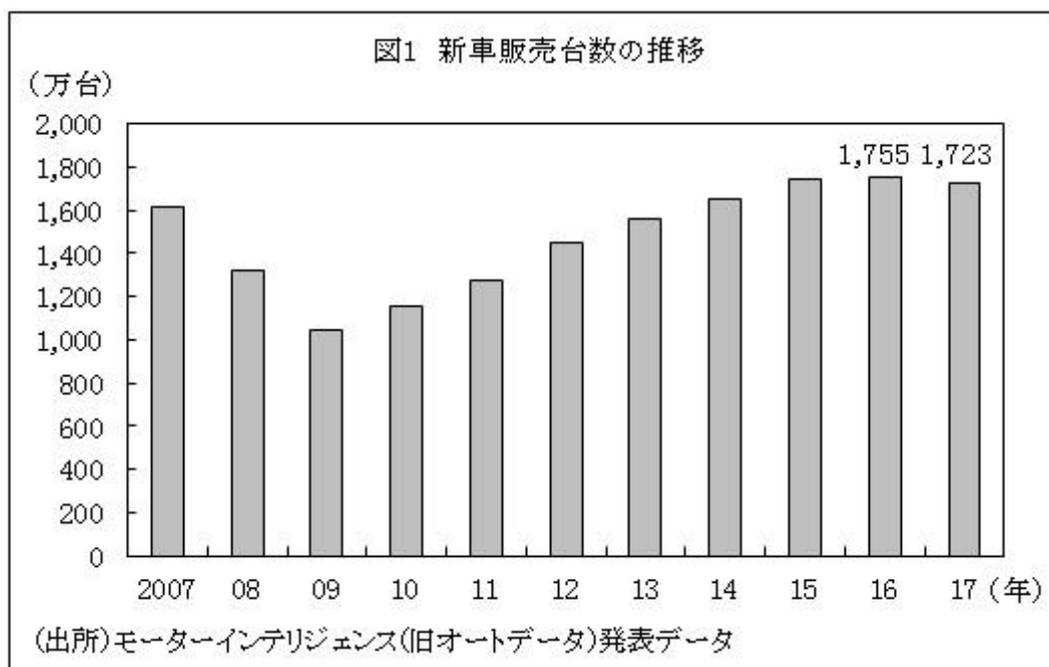
イナスー

2018年02月28日 ニューヨーク事務所（大原典子）

2017年の新車販売台数は前年比1.8%減の1,723万436台となった。8年ぶりの前年比マイナスで、新車販売市場はピークアウトしつつあるとみられている。その中で、電気自動車（EV）など代替燃料車（AFV）は10.8%増と好調だった。新車生産台数も6.7%減の1,128万7,783台と8年ぶりの減少だった。輸出台数は7.1%減の190万8,460台、輸入台数は2.7%減の793万6,144台とともに減少した。2018年の販売見通しは、良好な雇用・所得環境に支えられ高い水準が続くものの、政策金利の引き上げに加え、中古車の割安感から新車需要が奪われるとの見方から、前年を下回る1,600万台後半になるとの予測が多い。

<ピークアウトしつつある新車販売市場>

モーターインテリジェンス（旧オートデータ）の発表（2018年1月3日）によると、2017年の新車販売台数は前年比1.8%減の1,723万436台と、2009年以来8年ぶりのマイナスになった（図1参照）。低い水準が続いてきた自動車ローン金利に加え、金融危機で先延ばしされてきた需要の発現などを背景に7年間成長を続けてきた新車市場は、ここにきてピークアウトしつつあるとの見方が多い。自動車情報サイト、エドマンズ・ドット・コムのアナリストであるジェシカ・カルドウェル氏は、ドライバー1人当たりの保有台数が過去最多の1.26台に達したことに触れ、「現在、市場は飽和状態にある」と指摘した（「ニューヨーク・タイムズ」紙電子版1月3日）。



< SUV などの小型トラック人気が続く >

部門別の販売動向をみると、2017 年は小型トラックが前年比 4.3% 増となった一方で、乗用車が 10.9% 減となり、全体を押し下げた（表 1 参照）。ここ 5 年間で、乗用車からミニバン・フルサイズバン、ピックアップトラック、スポーツ用多目的車（SUV）を含む小型トラックへと人気が大きくシフトした。総販売台数に占める割合は、2012 年には乗用車が 51.2%、小型トラックが 48.8% だったが、2017 年はそれぞれ 36.8%、63.2% となり、小型トラックの占める割合が大幅に上昇した。小型トラックのうち、特に SUV（スポーツワゴン、クロスオーバー SUV（CUV）を含む）の人気は高く、総販売台数に占める割合は 2017 年に 41.5% と乗用車の合計を超えた。

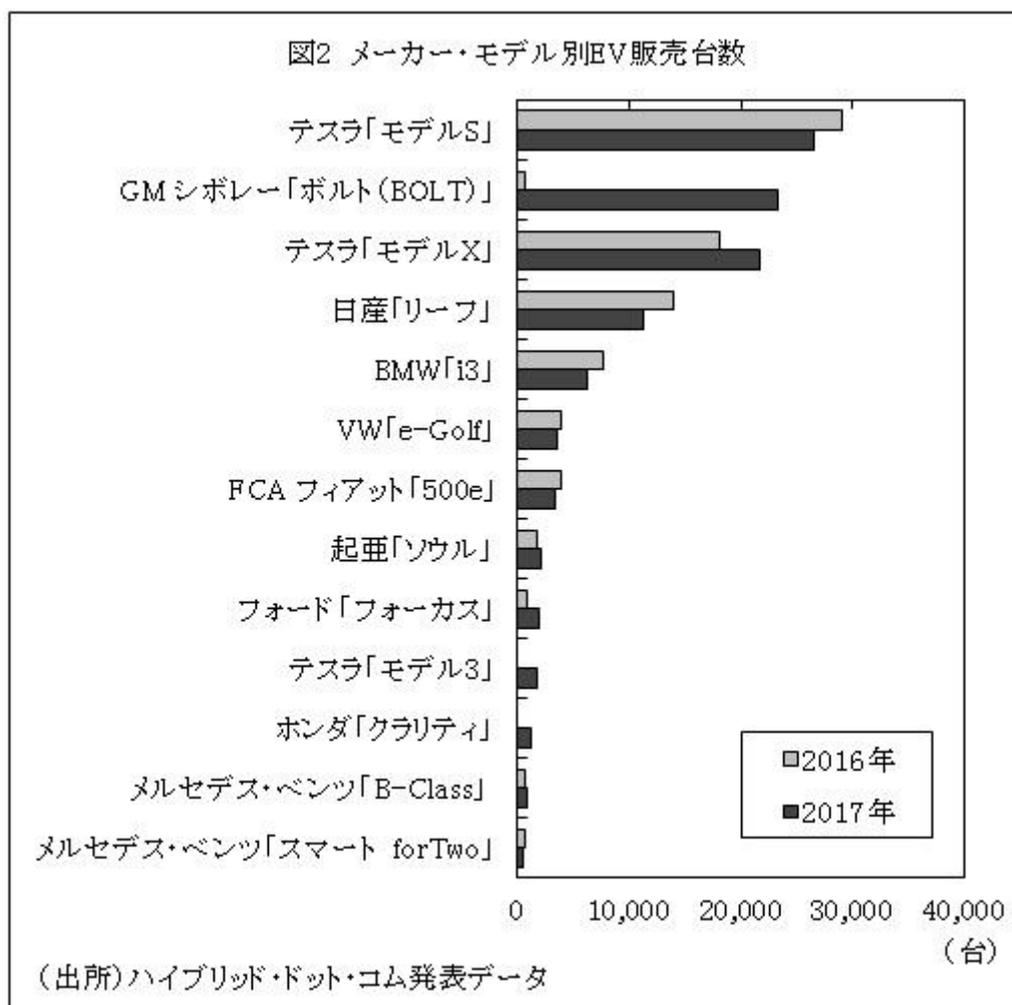
表1 新車販売台数の内訳 (単位: 台、%)

部門	2016年			2017年		
	販売台数	構成比	前年比	販売台数	構成比	前年比
小型乗用車	2,892,033	16.5	△ 6.2	2,615,386	15.2	△ 9.6
中型乗用車	3,213,877	18.3	△ 8.4	2,792,346	16.2	△ 13.1
大型・高級乗用車	998,683	5.7	△ 12.4	925,193	5.4	△ 7.4
乗用車小計	7,104,593	40.5	△ 8.1	6,332,925	36.8	△ 10.9
ミニバン、フルサイズバン	1,016,264	5.8	8.9	931,821	5.4	△ 8.3
ピックアップトラック	2,692,540	15.3	5.9	2,822,839	16.4	4.8
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	6,736,997	38.4	7.4	7,142,851	41.5	6.0
小型トラック小計	10,445,801	59.5	7.2	10,897,511	63.2	4.3
合計	17,550,394	100.0	0.4	17,230,436	100.0	△ 1.8

(出所) モーターインテリジェンス(旧オートデータ) 発表データ

モデル別には、米系メーカーのピックアップトラックが上位 3 位を独占したほか、トヨタ、日産、ホンダといった日系メーカーの CUV・乗用車が 4 位から 10 位までを占めた。なお、主要メーカー別では、ホンダ、日産、スバル、フォルクスワーゲン（VW）の 4 社以外は前年比マイナスとなった（添付資料参照）。

全体の販売台数に頭打ちの傾向がみられる中で、EV、プラグインハイブリッド車（PHV）、ハイブリッド車（HV）を含む AFV の販売台数は好調だ。ハイブリッド・ドット・コムによると、AFV が総販売台数に占める割合は 3.2% とまだ低いものの、2017 年の販売台数は前年比 10.8% 増と大きく増加した。特に EV と PHV は好調で、2017 年は、EV が前年比 24.0% 増、PHV が 23.4% 増となり、AFV 全体の伸びに寄与した。EV の販売台数は 10 万台を突破し、過去最高となった。トランプ政権が 2017 年 3 月に、2022 年以降の燃費基準を見直す可能性を発表したことを受け、AFV の販売への影響が懸念されていたが、カリフォルニア州をはじめとする州レベルでの厳しい規制の存在や、中国など世界的な EV 需要の増加に対応するかたちで、AFV 開発が引き続き進められている。こうした流れを反映し、ゼネラルモーターズ（GM）や EV メーカーのテスラが新モデルを市場投入したことが、AFV の伸びを牽引した（図 2 参照）。



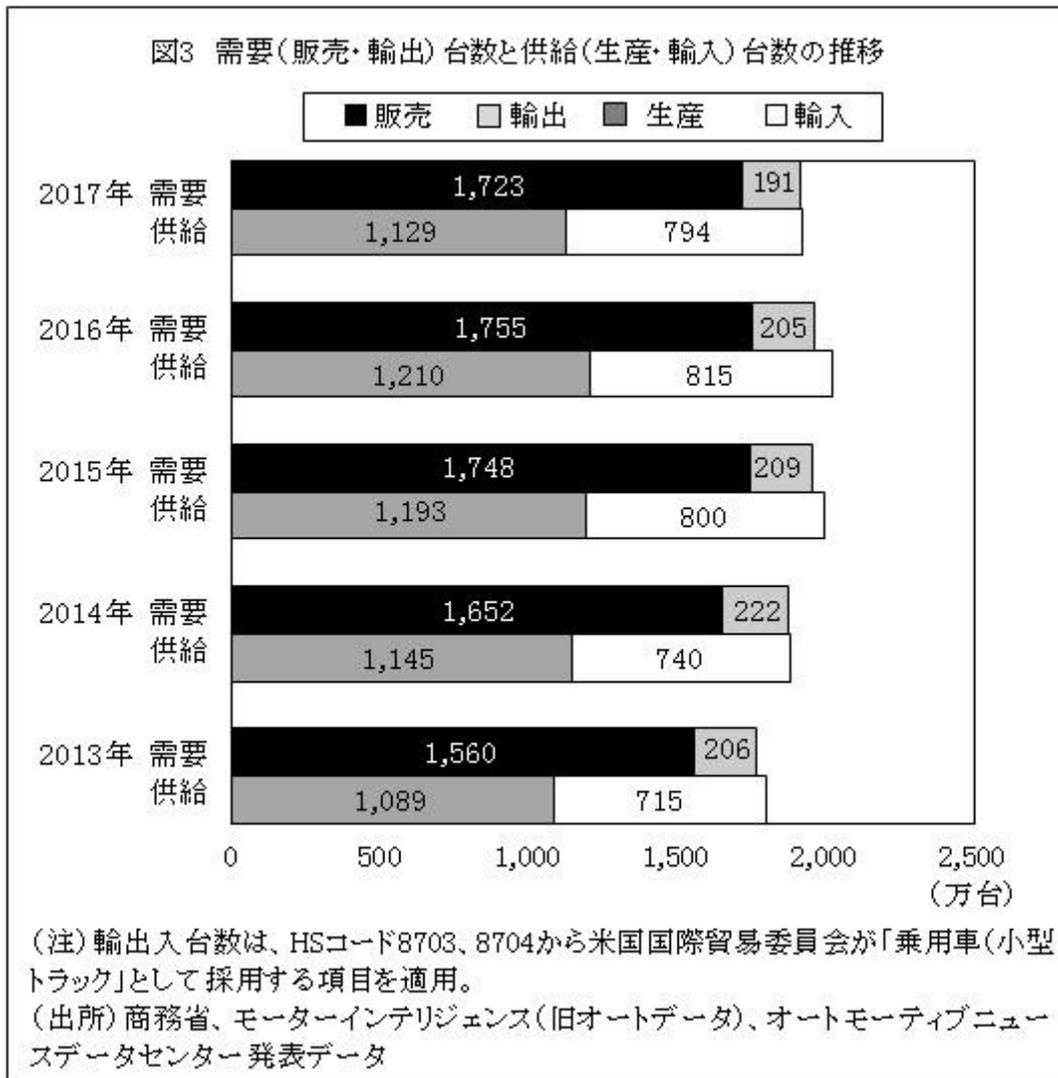
<販売減には国内生産の中止などで対応>

オートモーティブニュースの発表（1月22日）によると、2017年の新車生産台数は、前年比6.7%減の1,128万7,783台で、販売台数と同様に8年ぶりのマイナスとなった。部門別では、乗用車が18.0%減、小型トラックが1.1%減だった。

主要メーカー別では、VW（50.1%増）、スバル（9.2%増）、フォード（1.3%増）以外の各社が減少し、中でもフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）は26.9%減の大幅なマイナスとなった。全体として、販売減に伴う生産調整が主な下押し要因となったとみられる。例えばFCAの減少は、収益を重視した生産拠点の効率化から、ダッジ「ダート」やクライスラー「200」の販売が伸び悩む乗用車部門の国内生産を中止したことなどが背景にあったとされる。なお、VWの大幅な増加は、テネシー州チャタヌーガ工場で人気車種のCUV「アトラス」の生産を開始したことなどによるものだ。

2月6日に商務省統計局が発表したデータによると、2017年の新車輸出台数は前年比7.1%減の190万8,460台、輸入台数は2.7%減の793万6,144台となった（図3参照、注1）。輸出では、中国向けが3.5%増と伸びたものの、ドイツ（13.8%減）をはじめとするその他の主要国向けが減少した。輸入では、小型車（注2）のみが、カナダ（前年比3.9倍）などから大幅に増えたことによって37.6%増と大幅に伸び

たが、それ以外は減少した。販売台数に対する輸入台数の割合は 46.1%で、前年（46.5%）とほぼ同水準になった。



<2018年の新車販売台数は1,600万台後半との見方>

今後の見通しについて、2018年の販売台数は、前年を下回る1,600万台後半になるとする見方が多い(表2参照)。良好な雇用と所得環境は、引き続き高水準の新車需要を一定程度生み出すとみられる。一方で、米国連邦準備制度理事会(FRB)による政策金利の引き上げ(利上げ)は自動車ローン金利の上昇につながると予想されること、CUVなどの人気の中古車が比較的車齢の若い状態で中古車市場に流通し、新車シェアを奪う可能性もあることなどの下押し要因が指摘されている。また、ローン貸し出し基準の厳格化や、車両性能の向上による保有年数の長期化(2016年時点で過去最長の11.6年と報じられている)も、押し下げ要因といった声もある。エドマンズ・ドット・コムの実業アナリストであるイバン・ドルウニー氏によると、0.25ポイントの利上げが行われると、新車ローンの支払いは月額で平均8~20ドル程度上昇すると試算されており、販売への影響が懸念される(ブルームバーグ1月2日)。

表2 2018年の販売台数予測

(単位:万台)

自動車関連機関	予測販売台数	押し上げ要因	押し下げ要因
コックス・オート モーティブ	1,670	好調な景気	金利上昇、信用審査の厳格化、ミレニアルを中心に中古市場へのシフト
エドマンズ・ドット・コム	1,680	-	これまでの成長が「異常」だった。メーカーは調整に
IHSマーケット	1,690	好調な景気、消費者に有利な貸し出し条件	中古車の増加、乗用車人気の低下
プライスウォーター ハウスクーパーズ	1,670～1,680	-	耐久性の向上で買い替えが減ることと新車から中古車への人気のシフト
ブルームバーグ	1,670	-	-
全米自動車 ディーラー協会	1,670	雇用をはじめおおむね好調な景気	政策金利の引き上げによるオートローン金利の上昇。販売価格の上昇
GM	1,600台後半	税制改革による賃金上昇、幅広い分野での経済成長	政策金利の引き上げ
北米トヨタ	1,680台前後	-	-

(注) - は報道などで確認されなかったもの。

(出所) 各ウェブサイトおよび報道など

種類別にみると、EVはバッテリー価格の低下や性能の向上が期待されることから、2017年を超える水準に達することが見込まれる（エドマンズ・ドット・コム 2017年12月18日）。しかし、1月に行われたオートモーティブニュース・ワールド कांग्रेस（2018年2月9日記事参照）では、新技術開発に充てる資金確保などのため、利益率を重視した販売戦略が展開されると予想されること、加えて、消費者のSUVなどの大型車人気が続くと見込まれることから、全体としては、2018年もSUVやピックアップトラックが市場を牽引するかたちになるとする声が多く聞かれた。

(注1) 米国国際貿易委員会が採用する該当HSコードを適用。

(注2) 排気量1500～3000cc車のこと。輸出入における分類は、販売台数で採用されている分類とは異なる。

添付資料

表 主要メーカー別新車販売・生産台数(2017年販売台数の順)

(単位:台、%)

メーカー名	部門別	2016年				2017年					
		販売	シェア (メーカーごとの割合)	生産	シェア (メーカーごとの割合)	販売	シェア (メーカーごとの割合)	前年比	生産	シェア (メーカーごとの割合)	前年比
GM	合計	3,042,421	17.3	2,419,052	20.0	2,999,605	17.4	△ 1.4	2,239,951	19.8	△ 7.4
	乗用車	890,137	(29.3)	873,136	(36.1)	709,350	(23.6)	△ 20.3	677,504	(30.2)	△ 22.4
	小型トラック	2,152,284	(70.7)	1,545,916	(63.9)	2,290,255	(76.4)	6.4	1,562,447	(69.8)	1.1
フォード	合計	2,599,211	14.8	2,443,474	20.2	2,575,200	14.9	△ 0.9	2,474,992	21.9	1.3
	乗用車	694,046	(26.7)	408,637	(16.7)	595,390	(23.1)	△ 14.2	396,736	(16.0)	△ 2.9
	小型トラック	1,905,165	(73.3)	2,034,837	(83.3)	1,979,810	(76.9)	3.9	2,078,256	(84.0)	2.1
トヨタ	合計	2,449,630	14.0	1,346,301	11.1	2,434,518	14.1	△ 0.6	1,263,546	11.2	△ 6.1
	乗用車	1,146,968	(46.8)	682,791	(50.7)	1,015,082	(41.7)	△ 11.5	584,385	(46.2)	△ 14.4
	小型トラック	1,302,662	(53.2)	663,510	(49.3)	1,419,436	(58.3)	9.0	679,161	(53.8)	2.4
FCA	合計	2,244,315	12.8	1,573,181	13.0	2,059,376	12.0	△ 8.2	1,150,595	10.2	△ 26.9
	乗用車	336,028	(15.0)	130,235	(8.3)	261,400	(12.7)	△ 22.2	546	(0.0)	△ 99.6
	小型トラック	1,908,287	(85.0)	1,442,946	(91.7)	1,797,976	(87.3)	△ 5.8	1,150,049	(100.0)	△ 20.3
ホンダ	合計	1,637,942	9.3	1,290,052	10.7	1,641,429	9.5	0.2	1,211,292	10.7	△ 6.1
	乗用車	824,699	(50.3)	686,378	(53.2)	800,979	(48.8)	△ 2.9	525,978	(43.4)	△ 23.4
	小型トラック	813,243	(49.7)	603,674	(46.8)	840,450	(51.2)	3.3	685,314	(56.6)	13.5
日産	合計	1,564,423	8.9	1,007,321	8.3	1,593,464	9.2	1.9	930,586	8.2	△ 7.6
	乗用車	811,090	(51.8)	412,149	(40.9)	731,687	(45.9)	△ 9.8	340,554	(36.6)	△ 17.4
	小型トラック	753,333	(48.2)	595,172	(59.1)	861,777	(54.1)	14.4	590,032	(63.4)	△ 0.9
現代	合計	775,005	4.4	751,523	6.2	685,555	4.0	△ 11.5	695,429	6.2	△ 7.5
	乗用車	554,027	(71.5)	455,333	(60.6)	437,649	(63.8)	△ 21.0	381,226	(54.8)	△ 16.3
	小型トラック	220,978	(28.5)	296,190	(39.4)	247,906	(36.2)	12.2	314,203	(45.2)	6.1
スバル	合計	615,132	3.5	332,808	2.8	647,956	3.8	5.3	363,414	3.2	9.2
	乗用車	340,862	(55.4)	123,993	(37.3)	360,255	(55.6)	5.7	158,484	(43.6)	27.8
	小型トラック	274,270	(44.6)	208,815	(62.7)	287,701	(44.4)	4.9	204,930	(56.4)	△ 1.9
起亜	合計	647,598	3.7	現代に含む	現代に含む	589,668	3.4	△ 8.9	現代に含む	現代に含む	現代に含む
	乗用車	407,535	(62.9)	-	-	393,345	(66.7)	△ 3.5	-	-	-
	小型トラック	240,063	(37.1)	-	-	196,323	(33.3)	△ 18.2	-	-	-
VW	合計	536,783	3.1	93,539	0.8	569,687	3.3	6.1	140,417	1.2	50.1
	乗用車	387,877	(72.3)	93,334	(99.8)	374,269	(65.7)	△ 3.5	83,462	(59.4)	△ 10.6
	小型トラック	148,906	(27.7)	205	(0.2)	195,418	(34.3)	31.2	56,955	(40.6)	27.683
<b>合計</b>	<b>17,550,394</b>	<b>100.0</b>	<b>12,101,273</b>	<b>100.0</b>	<b>17,230,436</b>	<b>100.0</b>	<b>△ 1.8</b>	<b>11,287,783</b>	<b>100.0</b>	<b>△ 6.7</b>	
<b>乗用車</b>	<b>7,104,593</b>	<b>(40.5)</b>	<b>4,013,440</b>	<b>(33.2)</b>	<b>6,332,925</b>	<b>(36.8)</b>	<b>△ 10.9</b>	<b>3,290,346</b>	<b>(29.1)</b>	<b>△ 18.0</b>	
<b>小型トラック</b>	<b>10,445,801</b>	<b>(59.5)</b>	<b>8,087,833</b>	<b>(66.8)</b>	<b>10,897,511</b>	<b>(63.2)</b>	<b>4.3</b>	<b>7,997,437</b>	<b>(70.9)</b>	<b>△ 1.1</b>	

(注) 合計は主要メーカー以外も含む。

(出所) モーターインテリジェンス(旧オートデータ)、オートモーティブニュースデータセンター発表データ

カナダ（生産・販売）：2017年の新車販売台数が初めて200万台を突破－生産は減少、トヨタとホンダで46%を占める－

2018年02月27日 トロント事務所（伊藤敏一）

カナダの2017年の新車販売台数は前年比4.6%増の203万8,798台だった。5年連続で過去最高を更新し、初めて200万台を突破した。国内の自動車生産台数は7.5%減の217万9,676台だった。トヨタが3年連続首位だったほか、ホンダと合わせた生産台数は2年連続で100万台を超え、カナダ全体の45.9%を占めた。

<日系メーカーの販売はいずれも好調>

販売台数をメーカー別にみると、フォードが前年比1.3%増で、前年に続き首位となった（表1参照）。ゼネラルモーターズ（GM）は13.3%増加して30万台を超え2位となり、フィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）は3.7%減少し3位に後退した。カナダで販売する日系メーカーはいずれも好調で、特に日産は9.3%と最も高い伸び率だった。韓国、欧州メーカーでは、現代が5.7%減少した以外は販売台数が増加した。

表1 メーカー別新車販売台数 (単位: 台, %)

順位(注1)	メーカー	2016年	2017年	前年比
1 (1)	フォード	304,445	308,474	1.3
2 (3)	GM	267,341	302,826	13.3
3 (2)	FCA	277,445	267,052	△ 3.7
4 (4)	トヨタ	217,792	224,547	3.1
5 (5)	ホンダ	186,676	197,251	5.7
6 (7)	日産	134,153	146,677	9.3
7 (6)	現代	138,162	130,221	△ 5.7
8 (8)	起亜	71,670	76,504	6.7
9 (9)	マツダ	69,210	74,056	7.0
10 (10)	VW	60,017	69,634	16.0
11 (11)	スバル	50,190	54,570	8.7
12 (12)	メルセデス・ベンツ	46,445	51,930	11.8
13 (13)	BMW	38,012	38,562	1.4
14 (14)	アウディ	30,544	36,007	17.9
15 (15)	三菱自動車	22,293	22,706	1.9
-	その他(注2)	34,500	37,781	9.5
セグメント	乗用車	662,098	639,823	△ 3.4
	小型トラック	1,286,797	1,398,975	8.7
(参考)	米系自動車メーカー	849,231	878,352	3.4
	非米系自動車メーカー	1,099,664	1,160,446	5.5
合計		1,948,895	2,038,798	4.6

(注1) カッコ内は2016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、ボルシェ、スマート、ボルボ。

(出所) デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

セグメント別では、乗用車（セダン、クーペ、ハッチバック）の販売が3.4%減少し、小型トラック〔スポーツ用多目的車（SUV）、クロスオーバーSUV（CUV）、バン、ピックアップトラック〕は8.7%増加した。カナダ大手銀行スコシアバンクのカルロス・ゴメス氏は「2017年のカナダ経済は誰の予測よりも良かった。活発な経済活動や雇用の増加に加えて、商用車向けの大型ピックアップトラックが2桁の伸び率を示していることから、好調な経済が商用車の買い替え需要にもつながっている」との見方を示す一方、2018年の販売台数は前年比で微減と予想している（「グローブ・アンド・メール」紙1月4日）。

<生産は7.5%減少、トヨタが3年連続1位>

2017年のカナダの自動車生産台数は、前年比7.5%減の217万9,676台となった（表2参照）。トヨタは5.0%減少したものの、3年連続で首位の座を維持した。FCAは3.5%減で前年と同じく2位、唯一生産台数を増やしたホンダがGMを抜き3位に浮上した。GMの24.3%の大幅減は、2017年秋にオンタリオ州インガースルにある工場で発生したストライキと、同工場の「GMCトレイン」の生産がメキシコに移管されたことが影響した。米国における減税の加速や米国自由貿易協定（NAFTA）の将来が見通せないことから、カナダでの自動車生産が米国へ移管される傾向が続いている中、トヨタとホンダの生産台数は前年に続き100万台を超え、カナダで生産される自動車全体の45.9%（前年は43.0%）となった。自動車アナリストのデニス・デロジエ氏は、今後のカナダの自動車生産は米国の販売動向と工場移管の動きに大きな影響を受けるとみている。

表2 メーカー別自動車生産台数 (単位: 台、%)

順位(注)	メーカー	2016年	2017年	前年比
1 (1)	トヨタ	601,716	571,537	△ 5.0
2 (2)	FCA	546,737	527,733	△ 3.5
3 (4)	ホンダ	410,984	429,268	4.4
4 (3)	GM	524,451	396,984	△ 24.3
5 (5)	フォード	271,494	254,154	△ 6.4
セグメント	乗用車	803,230	749,458	△ 6.7
	小型トラック	1,552,152	1,430,218	△ 7.9
合計		2,355,382	2,179,676	△ 7.5

(注) カッコ内は2016年。

(出所) デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<アフターマーケットの従事者は増加>

自動車の組み立てや部品・金型の製造など直接的に自動車生産に携わる人数は、NAFTAが発効した1994年の16万3,131人から2017年には15万1,840人に約7%減少した。一方、独立系の自動車修理工場や部品販売会社、修理に必要な部品の製造や配送など、自動車のアフターマーケット市場の従事者数は、1994年の43万4,000人から57万1,645人と約32%増加した。その背景には、カナダ国内の自動車が、1990年代の約1,500万台から2017年には約2,700万台と約80%増加していることがある。デロジエ氏は「自動車産業は直接的な自動車生産に関する面が注目されがちだが、アフターマーケット市場のような面にも目を向けるべきだ。直接的な自動車生産の従事者が増えることが好ましいが、実際にはその分の減少をアフターマーケット市場における従事者の増加が補って余りある」と指摘している（「グローブ・アンド・メール」紙2月4日）。

## メキシコ（生産・販売）：2017年の自動車生産は377万台、過去最高を更新－欧州やアジア

### への輸出増で対米依存度が低下－

2018年01月23日 メキシコ事務所（中島伸浩）

2017年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数は377万3,569台、輸出台数は310万2,604台と、いずれも過去最高となった。国内販売についてはやや減少し、153万317台だった。輸出は対米輸出の伸びを欧州やアジア向けが上回ったため、輸出の対米依存度は75.3%と1.8ポイント低下した。対米依存度が下がるのは5年ぶり。

#### <輸出台数も過去最高を上回る>

メキシコ自動車工業会（AMIA）の発表（1月9日）によると、2017年の自動車生産台数は、過去最高だった前年よりさらに8.9%増加して377万3,569台となった（表1参照）。輸出も過去最高を更新し、12.1%増の310万2,604台だった。ただし国内販売は、4.6%減の153万317台となった。外国為替レートが前年比でペソ安に推移しており、輸入車を中心に車両販売価格が上昇したことが影響しているものとみられる。

表1 自動車の生産、輸出、国内販売台数（大型バス・トラックを除く）

（単位：台、%、△はマイナス値）

年	生産	輸出	国内販売
2014年	3,219,786	2,642,887	1,135,409
2015年	3,399,076	2,758,896	1,351,648
2016年	3,465,615	2,768,265	1,603,672
2017年	3,773,569	3,102,604	1,530,317
前年比	8.9	12.1	△4.6

（出所）メキシコ自動車工業会（AMIA）

#### <生産、販売台数ともに首位は日産>

企業別の自動車生産台数の首位は日産で、前年比2.2%減の82万9,262台となった（表2参照）。シェアは22.0%と前年より2.5ポイント低下した。ピックアップトラックでは「NP300 フロンティア」が4倍となったものの、乗用車では「バーサ」（7.3%増）が伸びたほかは、軒並み減少した。なお、乗用車「ツル」（日本名：サニー）は2017年で生産を終了している。

表2 企業別自動車生産・販売台数（大型バス・トラックを除く）

（単位：台、%、△はマイナス値、－はデータなし）

企業名	生産				販売			
	2016年	2017年			2016年	2017年		
	台数	台数	構成比	前年比	台数	台数	構成比	前年比
日産	848,088	829,262	22.0	△ 2.2	403,286	366,544	24.0	△ 9.1
GM	703,030	805,758	21.4	14.6	308,624	258,523	16.9	△ 16.2
FCA	459,116	638,653	16.9	39.1	87,704	85,560	5.6	△ 2.4
VW	414,703	461,248	12.2	11.2	247,368	233,942	15.3	△ 5.4
フォード	390,528	315,455	8.4	△ 19.2	101,640	83,275	5.4	△ 18.1
起亜	107,500	221,500	5.9	106.0	58,112	86,713	5.7	49.2
ホンダ	253,988	208,857	5.5	△ 17.8	90,168	90,362	5.9	0.2
トヨタ	139,427	151,062	4.0	8.3	104,955	105,464	6.9	0.5
マツダ	149,235	141,774	3.8	△ 5.0	54,855	54,163	3.5	△ 1.3
現代	—	—	—	—	36,287	46,534	3.0	28.2
ルノー	—	—	—	—	29,917	30,199	2.0	0.9
BMW（MINIを含む）	—	—	—	—	20,639	21,615	1.4	4.7
スズキ	—	—	—	—	15,271	19,255	1.3	26.1
メルセデス・ベンツ	—	—	—	—	15,373	18,728	1.2	21.8
三菱自動車	—	—	—	—	16,203	15,286	1.0	△ 5.7
プジョー	—	—	—	—	7,877	8,885	0.6	12.8
いすゞ	—	—	—	—	1,511	1,851	0.1	22.5
スバル	—	—	—	—	1,147	1,350	0.1	17.7
その他	—	—	—	—	2,735	2,068	0.1	△ 24.4
日系企業合計	1,390,738	1,330,955	35.3	△ 4.3	687,396	654,275	42.8	△ 4.8
合計	3,465,615	3,773,569	100.0	8.9	1,603,672	1,530,317	100.0	△ 4.6

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

（出所）メキシコ自動車工業会（AMIA）

2位はゼネラルモーターズ（GM）で、前年比14.6%増の80万5,758台（シェア21.4%）と伸びた。乗用車は35.8%減となったものの、2017年にメキシコで生産を開始したスポーツ用多目的車（SUV）「エキノックス」や「テライン」の押し上げ効果で、SUV・軽トラック部門が32.7%増となった。

3位はフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）で、前年比39.1%増の63万8,653台（シェア16.9%）だった。クライスラー部門は、北米からの移管で2017年に生産開始した「ジープ・コンパス」が18万台強に上り、全体で40.8%増となった。フィアット部門は20.0%減少した。

ホンダは、前年比17.8%減の20万8,857台。「フィット」（前年比2.4倍）は増加したが、北米に生産移管した「CR-V」がゼロとなり、「HR-V」の生産も10.5%減となった。また、2014年から生産を開始したマツダは、「マツダ3」（アクセラ）のハッチバックが微増となったものの、「マツダ2」（デミオ）と

「マツダ3」のセダンがいずれも減少し、全体で5.0%減だった。日系企業の生産シェアの合計は35.3%と前年より4.8ポイント低下した。なお、韓国の起亜は2016年から生産を開始し、2017年はほぼ倍増の22万1,500台でシェア5.9%と伸長した。「フォルテ」のほか、「リオ」や現代「アクセント」の生産が新たに始まり、数量を押し上げた。

一方、国内販売については、首位の日産が前年比9.1%減の36万6,544台で、シェアは24.0%と前年より1.1ポイント減少した。「キックス」を中心にSUVが22.3%増の5万9,831台と伸びたが、サブコンパクト、コンパクト、ピックアップのいずれの部門も減少となった。2位はGMで、16.2%減の25万8,523台（シェア16.9%）となった。コンパクト部門はやや伸びたが、サブコンパクト、SUV、ピックアップともに減少した。3位はフォルクスワーゲン（VW）で5.4%減の23万3,942台（15.3%）となった。国内生産が始まった「ティグアン」などを中心にSUVが伸びたほか、ピックアップトラックも増加した一方、サブコンパクト、コンパクト部門が減少した。

日産以外の日系企業では、ホンダが前年比0.2%増の9万362台。「フィット」が減少したが、「CR-V」と「HR-V」が伸びた。トヨタは0.5%増の10万5,464台。「ハイラックス」（輸入）などピックアップ部門が伸びた。マツダは1.3%減の5万4,163台。「CX-3」（輸入）が伸びたが、「マツダ2」「マツダ3」はいずれも減少した。日系企業の販売シェアの合計は42.8%と、前年より0.1ポイント低下した。

<輸出の対米依存度は75.3%に低下>

輸出を地域別にみると、北米向け（米国、カナダ）は前年比9.3%増（うち米国向けは9.4%増）だった（表3参照）。米国に20万台以上輸出された車種は、「ラム2500」（クライスラー、24万2,706台）、「シルバード2500レギュラー・キャビン」（GM、22万1,991台）、「セントラ」（日産、20万1,292台）。欧州やアジアなど他地域への輸出の伸びが対米輸出を上回ったため、輸出全体の対米依存度は75.3%となり、前年より1.8ポイント低下した。対米依存度の低下は5年ぶりとなる。

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

企業名	年	仕向け地						輸出合計
		北米	中米・カリブ	南米	欧州	アジア	その他	
GM	2016年	505,543	2,663	28,382	0	2,264	660	539,512
	2017年	633,947	2,404	48,231	0	3,667	5,533	693,782
	前年比	25.4	△ 9.7	69.9	—	62.0	738.3	28.6
日産	2016年	398,456	22,252	72,796	11	6,489	384	500,388
	2017年	375,631	22,751	60,694	245	8,767	775	468,863
	前年比	△ 5.7	2.2	△ 16.6	2,127.3	35.1	101.8	△ 6.3
VW	2016年	238,834	492	23,978	59,064	11,572	0	333,940
	2017年	275,460	708	26,233	70,971	12,750	0	386,122
	前年比	15.3	43.9	9.4	20.2	10.2	—	15.6
フォード	2016年	362,508	0	14,375	0	0	0	376,883
	2017年	282,844	0	18,019	0	6,515	0	307,378
	前年比	△ 22.0	—	25.3	—	—	—	△ 18.4
FCA	2016年	430,127	0	5,150	126	7,864	18	443,285
	2017年	550,757	935	4,957	41,250	1,570	21	599,490
	前年比	28.0	—	△ 3.7	32,638.1	△ 80.0	16.7	35.2
トヨタ	2016年	129,640	5,426	0	0	0	0	135,066
	2017年	142,981	5,149	0	0	0	0	148,130
	前年比	10.3	△ 5.1	—	—	—	—	9.7
ホンダ	2016年	159,060	0	5,762	0	0	40,806	205,628
	2017年	143,344	0	0	0	0	43,833	187,177
	前年比	△ 9.9	—	△ 100.0	—	—	7.4	△ 9.0
マツダ	2016年	66,467	784	16,576	56,535	1	93	140,456
	2017年	77,168	1,335	12,740	55,592	2	1,096	147,933
	前年比	16.1	70.3	△ 23.1	△ 1.7	100.0	1,078.5	5.3
	2016年	89,413	993	2,677	0	24	0	93,107
起亜	2017年	120,332	9,847	26,428	0	5,698	1,424	163,729
	前年比	34.6	891.6	887.2	—	23,641.7	—	75.9
合計	2016年	2,380,048	32,610	169,696	115,736	28,214	41,961	2,768,265
	2017年	2,602,464	43,129	197,302	168,058	38,969	52,682	3,102,604
	前年比	9.3	32.3	16.3	45.2	38.1	25.5	12.1

（注）仕向け地の「その他」には、「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

（出所）メキシコ自動車工業会（AMIA）

南米向けは前年比 16.3%増となった。同地域の上位 3 カ国であるコロンビア (0.6%増)、ブラジル (6.5%増)、アルゼンチン (4.2%増) 向けは、いずれも前年より増加した。欧州向けは 45.2%増と好調で、特に VW は「ニュージェッタ」「ティグアン」「ビートルカプリオ」を中心にドイツへの輸出が伸びた。また、FCA は「ジープ・コンパス」の欧州向け輸出が増えた。

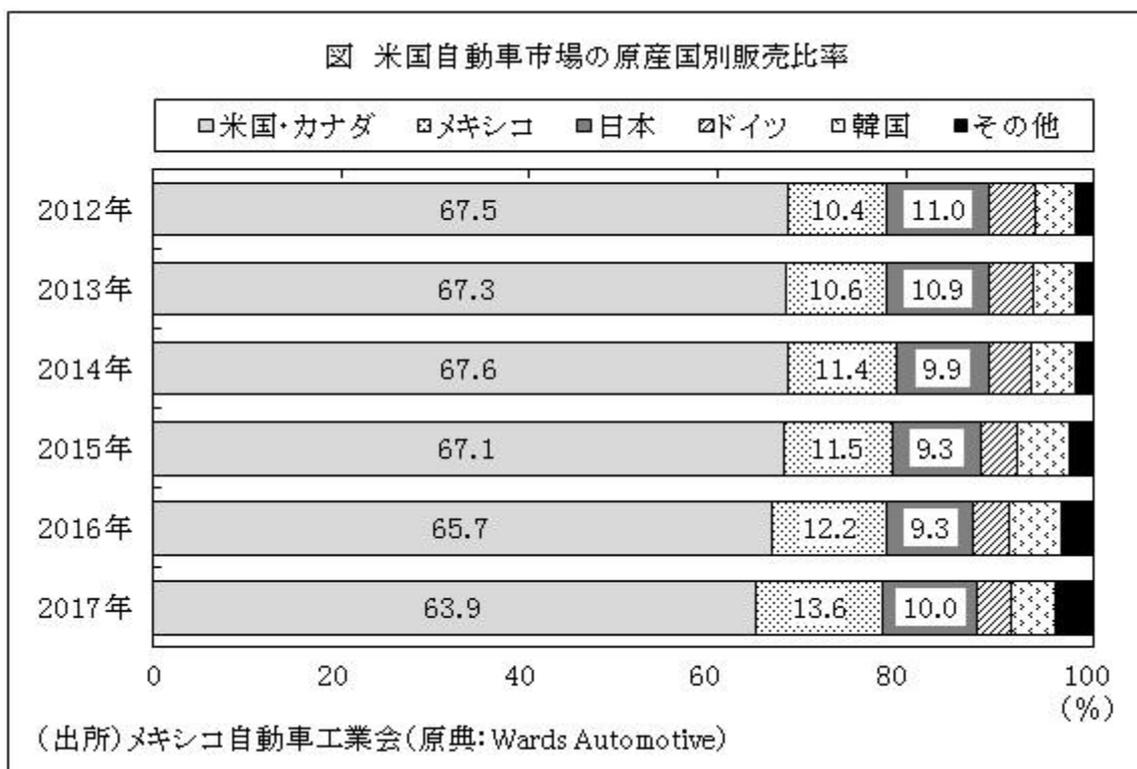
アジアでは、中国向けが「リンカーン MKZ」（フォード、6,350 台）、「ビートル」（VW、7,975 台）の 2 車種でほとんどを占め、前年比 18.0%増となった。日本向けは 1.8%増の 4,371 台で、うち「ビートル」

が4,295台だった。また、イスラエル向けに日産や起亜などの輸出が伸び、86.3%増の5,468台となった。アジア全体では38.1%増加した。

なお、起亜の輸出は前年比75.9%増の16万3,729台だった。うち北米が12万332台で、73.5%を占めた。

米国における原産国別自動車販売比率は、2012年に10.4%だったメキシコ製が2017年に13.6%と3.2ポイント上昇している(図参照)。日本製は同期間に11.0%から10.0%に1ポイント低下しているものの、4年ぶりに10%台に回復した。

図 米国自動車市場の原産国別販売比率



<日産「バーサ」が車種別販売で首位>

車種別の販売台数をみると、セダン・コンパクト部門では、1位の「バーサ」(日産)が前年比2.8%増の9万3,041台で、2位の「アベオ」(GM)が17.8%減の6万5,772台(表4参照)。3位は輸入車「ベント」(VW)で、0.3%増の6万3,402台となっている。

SUV・ミニバン・ピックアップトラック関連では、日産の「NP300」(フロンティア)が前年比3倍強の7万5,324台と好調だった。2位はホンダ「CR-V」で、44.9%増の2万7,761台。また、日産「キックス」も前年の4倍強の2万2,438台と伸びている。

表4 車種別販売台数

(単位：台、%、△はマイナス値)

部門	車種	2016年	2017年	前年比	
セダン・コンパクト	バーサ	90,543	93,041	2.8	
	アベオ	80,052	65,772	△ 17.8	
	ベント*	63,201	63,402	0.3	
	マーチ	55,918	54,063	△ 3.3	
	ニュージェッタ	60,561	45,246	△ 25.3	
	セントラ 2.0	45,977	42,746	△ 7.0	
	スパーク*	60,598	32,795	△ 45.9	
	ビート*	0	25,283	—	
	ツル	49,337	23,194	△ 53.0	
	ソニック	45,325	22,874	△ 49.5	
	フィーゴセダン*	17,703	21,469	21.3	
	アティチュード*	20,356	19,433	△ 4.5	
	ゴル*	15,419	18,738	21.5	
	ホンダシティ*	16,286	16,479	1.2	
	ヤリスセダン*	13,365	15,782	18.1	
	その他	444,636	439,546	△ 1.1	
	計	1,065,912	984,081	△ 7.7	
	SUV、ミニバン、ピックアップ	NP300	23,357	75,324	222.5
		CR-V	19,161	27,761	44.9
エクストレイル*		30,488	25,645	△ 15.9	
キックス		5,264	22,438	326.3	
スポーテージ*		18,772	20,278	8.0	
HR-V		18,603	19,396	4.3	
TRAX		26,777	19,324	△ 27.8	
ハイラックス*		13,644	19,132	40.2	
CX-3*		8,631	12,855	48.9	
クレタ*		2,277	11,783	417.5	
CX-5*		11,703	10,968	△ 6.3	
ダスター*		12,360	10,919	△ 11.7	
ツーソン*		10,457	9,879	△ 5.5	
ラム 700*		11,940	9,815	△ 17.8	
ハイエース*		8,025	8,918	11.1	
その他		316,301	241,801	△ 23.6	
計		537,760	546,236	1.6	

(注) \*は輸入車。

(出所) メキシコ自動車工業会 (AMIA)

## コロンビア（販売）：2017年の新車販売台数は6.1%減の23万8,000台

2018年04月11日 ポゴタ事務所（高多篤史）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）の発表によると、2017年の新車登録台数は前年比6.1%減の23万8,238台となり、2014年に過去最高を記録した32万台から3年連続の減少となった（表参照）。減少幅は小さくなったものの、2016年末の税制改正に伴う付加価値税（IVA）の増税（16%→19%）による消費低迷の影響を受けた。

ブランド別にみると、首位はゼネラルモーターズ（GM）シボレーの5万1,253台（シェア21.5%）、次いでルノーは4万6,863台（19.7%）、日産が2万1,076台（8.8%）と続く（表参照）。シボレーは前年比14.7%減、ルノーは8.0%減となる一方、日産は15.5%増となり、前年の4位から3位となった。また、上位20ブランドのうち2桁増となったのは、3位の日産（15.5%増）のほか、7位のトヨタ（12.4%増）、9位の現代（43.8%増）、12位のJAC（20.4%増）、13位のBMW（11.6%増）、19位のスバル（13.3%増）だった。

表 ブランド別新車販売(登録)台数 (単位:台、%)

順位	ブランド	国	2015年	2016年	2017年	シェア	前年比
1	GM(シボレー)	米国	67,792	60,089	51,253	21.5	△ 14.7
2	ルノー	フランス	48,980	50,944	46,863	19.7	△ 8.0
3	日産	日本	20,182	18,253	21,076	8.8	15.5
4	起亜	韓国	28,364	26,297	19,810	8.3	△ 24.7
5	マツダ	日本	15,778	18,146	18,700	7.8	3.1
6	フォード	米国	16,164	15,977	15,166	6.4	△ 5.1
7	トヨタ	日本	9,049	8,537	9,596	4.0	12.4
8	VW	ドイツ	8,227	8,603	9,265	3.9	7.7
9	現代	韓国	17,617	5,977	8,596	3.6	43.8
10	スズキ	日本	8,176	6,916	7,260	3.0	5.0
11	メルセデス・ベンツ	ドイツ	4,636	4,307	3,432	1.4	△ 20.3
12	安徽江淮汽車(JAC)	中国	2,235	2,366	2,849	1.2	20.4
13	BMW	ドイツ	2,541	2,516	2,809	1.2	11.6
14	福田汽車(Foton)	中国	2,597	2,146	2,180	0.9	1.6
15	日野自動車	日本	2,395	2,715	1,987	0.8	△ 26.8
16	ホンダ	日本	2,016	1,922	1,981	0.8	3.1
17	三菱自動車	日本	1,779	1,516	1,374	0.6	△ 9.4
18	アウディ	ドイツ	1,657	1,468	1,189	0.5	△ 19.0
19	スバル	日本	922	1,021	1,157	0.5	13.3
20	クライスラー(Dodge)	米国	1,859	1,206	1,100	0.5	△ 8.8
-	その他	-	20,414	12,776	10,595	4.4	△ 17.1
新車販売(登録)台数			283,380	253,698	238,238	100.0	△ 6.1

(出所)自動車協会(ANDEMOS)、税務当局(DIAN)、運輸省(RUNT)資料を基に作成

その他の日系メーカーではマツダが5位で1万8,700台(シェア7.8%)、スズキが10位で7,260台(3.0%)、日野自動車が15位で1,987台(0.8%)、ホンダが16位で1,981台(0.8%)、三菱自動車が17位で1,374台(0.6%)となっている。

<2018年は25万台に回復>

ANDEMOS のオリベリオ・エンリケ・ガルシア・バスルト会長は、2018 年の自動車販売台数は約 25 万台に増えるとみている。2017 年末のインフレ率は中央銀行が目標とする 2~4% の上限値まで改善し、足元の 2018 年 2 月は 3.37%、政策金利は 4.5% とマクロ経済指標は安定しており、国内需要を後押しするだろうとする。また、既に締結済みの 2 国間自由貿易協定 (FTA) などの貿易協定により、米国、欧州、韓国、アルゼンチン、ブラジルからの車両輸入関税の緩和なども市場に良い影響を与えるとみている。また、大気汚染問題が深刻化、主因は都市部の公共交通車両であることから、環境に優しい電気自動車やハイブリッド車などの新たな市場セグメントの増加にも期待を寄せた。

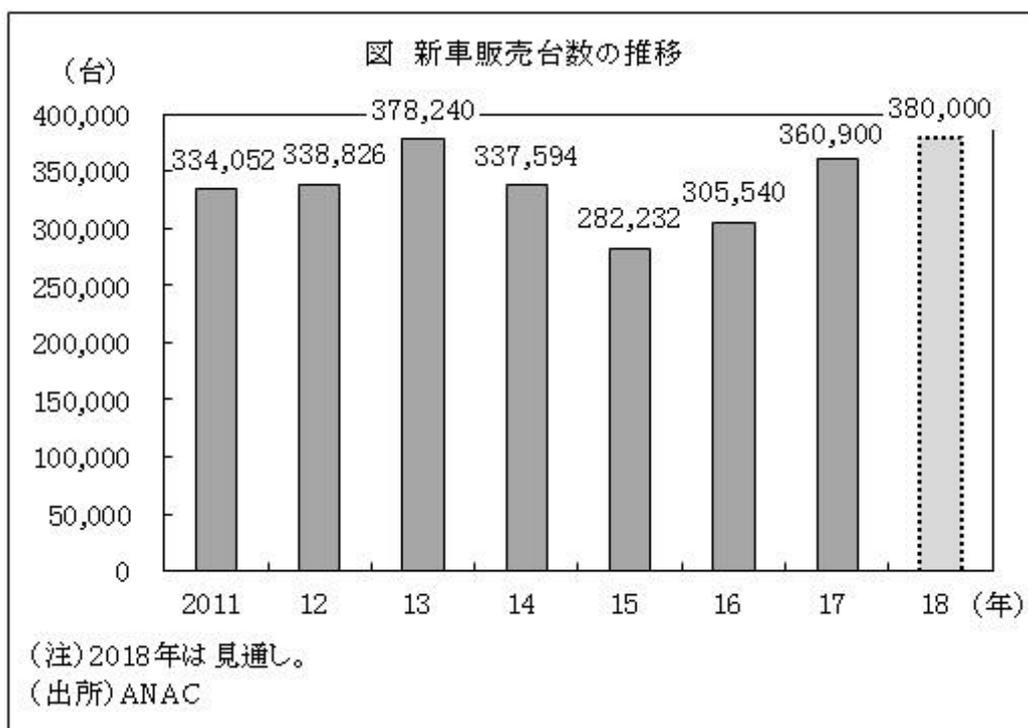
## チリ（販売）：2017年の新車販売台数は18.1%増、現代が2年連続首位

2018年02月02日 サンティアゴ事務所（中山泰弘、岡戸美濤）

2017年の新車販売台数は前年比18.1%増の36万900台で、年初の見通しを大きく上回った。メーカー別では現代が2年連続で首位、次いでシボレー、起亜の順だった。国内経済は安定成長が見込まれており、2018年は38万台前後と、過去最高に匹敵する見通しが発表されている。

<年初見通しを大幅に上回った販売台数>

チリ全国自動車産業協会（ANAC）によると、2017年の新車販売台数は年初の見通し31万4,500台を大幅に上回り、前年比18.1%増の36万900台となった（図参照）。全ての月で前年同月を上回るなど1年を通じて販売は好調に推移した。その要因としては、77の自動車メーカーによる1,800ものモデル展開、ローンや低利率貸し付けをはじめ多様なファイナンスの提供、ペソ高ドル安などが挙げられている。



メーカー・ブランド別販売台数は、現代が5.5%増の3万3,134台で、前年に引き続き1位となった（表参照）。国別で見ると、日本ブランド車が前年から0.4ポイント増の34.1%で首位を維持した。トヨタ（26.3%増）、日産（23.3%増）、マツダ（21.0%増）の3社はいずれも前年比で20%を超える大幅な伸びだった。フォルクスワーゲン（VW）は、ラインアップの充実と販売強化により前年比60.3%増を記録し、ラ・テルセラ新聞社主催の「ベストアワード2018」で「2018年ベストメーカー賞」を受賞した。

表 主要メーカー・ブランド別新車販売台数

(単位:台、%)

メーカー・ブランド	2016年	2017年						
		乗用車・SUV		商用車・ピックアップ		合計		
		台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	前年比
1 現代	31,398	28,840	10.7	4,294	4.7	33,134	9.2	5.5
2 シボレー	28,886	24,829	9.2	7,556	8.3	32,385	9.0	12.1
3 起亜	28,864	26,536	9.8	3,567	3.9	30,103	8.3	4.3
4 日産	23,283	20,307	7.5	8,399	9.2	28,706	8.0	23.3
5 スズキ	24,058	26,861	10.0	243	0.3	27,104	7.5	12.7
6 トヨタ	21,282	17,703	6.6	9,178	10.0	26,881	7.4	26.3
7 プジョー	15,193	10,791	4.0	6,613	7.2	17,404	4.8	14.6
8 フォード	14,757	10,778	4.0	6,485	7.1	17,263	4.8	17.0
9 マツダ	13,060	13,103	4.9	2,694	2.9	15,797	4.4	21.0
10 三菱自動車	11,498	3,717	1.4	9,878	10.8	13,595	3.8	18.2
11 ルノー	9,975	12,171	4.5	1,276	1.4	13,447	3.7	34.8
12 VW	7,336	8,005	3.0	3,751	4.1	11,756	3.3	60.3
13 シトロエン	5,900	4,855	1.8	2,561	2.8	7,416	2.1	25.7
14 フィアット	6,548	2,956	1.1	4,254	4.7	7,210	2.0	10.1
15 スバル	6,059	6,891	2.6	0	0.0	6,891	1.9	13.7
- その他	57,443	51,149	19.0	20,659	22.6	71,808	19.9	25.0
合計	305,540	269,492	100.0	91,408	100.0	360,900	100.0	18.1

(出所)ANAC

セグメント別にみると、1～11月の累計で乗用車は前年同様シボレーの「セイル」(8,666台)、スポーツ用多目的車(SUV)はトヨタの「RAV4」(6,480台)、商用車はプジョーの「パートナー」(4,242台)、ピックアップトラックは三菱自動車の「L-200」(8,944台)がそれぞれ1位となっている。特にSUVタイプが前年比29.5%増と、他の中南米主要国と同じく人気だった。

<2018年は過去最高に匹敵する見通し>

2018年の販売見通しも明るい。延期された「サンティアゴ首都圏州大気汚染除去および予防計画(新PPDA)」(2017年9月8日記事参照)が実施されると、2011年以前の車の買い替えや、複数台の所有が見込まれる。また、チリ経済は2017年下半年から回復の兆しをみせており、為替も安定、物価もコントロールされている。銅価格も高値で推移していることから、2018年の新車販売は前年にも増して好調に推移する見通しとなっている。ANACは2018年の新車販売予測を37万5,000～38万5,000台としたが、これは2013年に記録した過去最高の37万8,240台に匹敵する台数だ。

## アルゼンチン（生産・販売）：2017年の自動車生産は横ばいも、輸出は2桁増

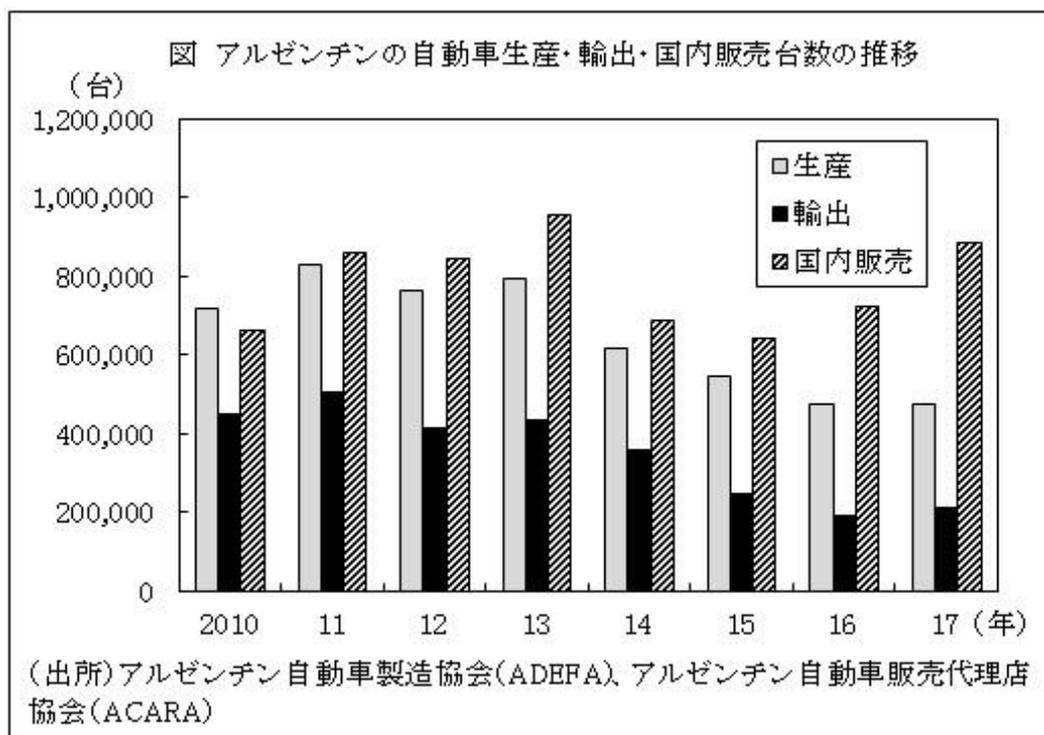
2018年01月19日 ブエノスアイレス事務所（紀井寿雄）

2017年の自動車の生産台数は横ばいだったものの、輸出台数は主要輸出先ブラジルの市場回復を踏まえ、前年比10.3%と高い伸びを示した。輸出の回復に加え、政府が2023年までに生産台数を100万台に増やす計画を発表していることなどから、主要メーカーは新たな投資やモデルの生産を予定しており、2018年の自動車生産は拡大する見込みだ。

<ブラジルへの輸出が改善、周辺国も好調>

アルゼンチン自動車製造協会（ADEFSA）の発表（1月4日）によると、2017年の自動車生産台数（大型トラック・バスを除く）は前年比0.1%減の47万2,158台だった（図参照）。上半期は前年同期比2.1%減の21万9,404台と低調だったものの、下半期は1.6%増の25万2,754台と盛り返した。政府は3月に民間などとの「自動車協定」を結び、2023年に国内生産100万台を目指す「100万台計画」を発表している（2017年10月16日ジェットロセンサー「自動車産業を後押しするマクリ政権」参照）。

2017年の景気回復を受けて、フォルクスワーゲン（VW）やゼネラルモーターズ（GM）をはじめ自動車メーカー各社は投資計画を発表しており、今後はブラジル市場の回復も相まって、生産台数の増加が見込まれる（2017年11月28日記事参照）。なお、生産モデルについては小型商用車への特化が目立っており、日本勢では日産が2018年から「NP300 フロンティア」をはじめとするピックアップトラックを現地生産する。



2017年の輸出台数は前年比10.3%増の20万9,587台で、2013年以来の前年比増となった。シェアの64.8%を占める最大の輸出相手国ブラジルには13万5,900台が輸出され、前年比では1.3%減ったものの、2015年や2016年の激減(39.2%減、25.5%減)からは大きく改善した(表1参照)。ブラジル以外では、チリ、ペルー、コロンビア、パラグアイといった周辺諸国への輸出も好調で、さらに中米諸国への積極的な展開もみられる。2016年まではブラジルの景気低迷がアルゼンチン自動車業界を冷え込ませていたが、2018年はブラジル経済の回復が続くと見込まれることから、生産・輸出台数のさらなる増加が期待される。また2017年12月20日に、南米南部共同市場(メルコスール)とコロンビア間の経済補完協定(ACE72号)のうちアルゼンチンとコロンビア間が発効したことにより、乗用車および小型商用車については年間3万台、大型バス・トラックについては年間1万2,000台の枠内で関税が撤廃されることとなり、双方向での輸出拡大に寄与するものと期待されている。

表1 国・地域別自動車輸出台数 (単位:台、%)

国・地域	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	構成比	前年比
ブラジル	371,961	303,786	184,810	137,649	135,900	64.8	△ 1.3
中米	1,545	1,297	1,299	2,433	17,868	8.5	634.4
ペルー	1,723	810	762	4,159	9,633	4.6	131.6
チリ	6,846	4,528	4,912	6,680	9,631	4.6	44.2
メキシコ	11,714	13,070	12,342	15,189	8,643	4.1	△ 43.1
オセアニア	11	7,455	10,067	5,363	7,646	3.6	42.6
コロンビア	9,488	9,329	4,386	4,420	6,619	3.2	49.8
パラグアイ	3,973	3,657	3,501	2,734	4,056	1.9	48.4
アフリカ	1	4,301	5,482	3,530	3,171	1.5	△ 10.2
ウルグアイ	6,818	4,274	2,973	2,912	2,905	1.4	△ 0.2
エクアドル	390	441	78	792	2,332	1.1	194.4
その他米州諸国	149	221	210	92	1,116	0.5	1,113.0
欧州	18,551	2,966	6,633	2,275	34	0.0	△ 98.5
アジア	0	1,670	2,407	1,780	33	0.0	△ 98.1
ベネズエラ	125	42	153	0	0	0.0	-
合計	433,295	357,847	240,015	190,008	209,587	100.0	10.3

(出所)アルゼンチン自動車製造協会(ADEFSA)

<国内販売は大幅増、景気回復を裏付け>

アルゼンチン自動車販売代理店協会(ACARA)によると、2017年の国内自動車販売台数(新車登録ベース、重・軽商用車およびその他大型車を含む)は88万8,839台で前年比26.9%の大幅な増加となった。前年に引き続いて販売が好調だった要因としては、国内の景気回復、ブラジルからの乗用車を中心とした輸入車の増加、販売競争によって新車(乗用車)が比較的購入しやすくなったことなどが挙げられる。

メーカー・ブランド別の販売台数をみると、1位はVWで前年比33.3%の大幅増となった(表2参照)。シェアを2桁台に乗せているのは、VW(16.3%)、シボレー(13.8%)、ルノー(12.9%)、フォード(12.9%)、フィアット(10.6%)、トヨタ(10.2%、9万976台、前年比19.7%増)の6社だ。日本勢ではトヨタのほか、ホンダ1万8,083台(前年比79.9%増)、日産1万6,376台(81.5%増)、スバル389台(69.1%増)、三菱自動車383台(4.5%減)、スズキ234台(82.8%増)、日野自動車196台(3.8倍)、いすゞ43台(純増)となっている。

表2 メーカー・ブランド別自動車販売台数(新車登録ベース) (単位:台、%)

メーカー・ブランド	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	構成比	前年比
VW	159,710	114,546	117,788	108,419	144,533	16.3	33.3
シボレー	139,807	83,242	86,143	99,694	122,916	13.8	23.3
ルノー	141,848	85,078	77,585	99,219	115,031	12.9	15.9
フォード	119,036	95,517	93,568	95,594	114,499	12.9	19.8
フィアット	104,278	84,997	70,135	73,958	94,357	10.6	27.6
トヨタ	53,737	64,745	65,320	75,972	90,976	10.2	19.7
プジョー	98,285	70,276	50,812	62,220	72,391	8.1	16.3
シトロエン	41,699	28,267	21,669	24,900	32,033	3.6	28.6
ホンダ	12,357	8,967	5,588	10,050	18,083	2.0	79.9
メルセデス・ベンツ	19,246	12,595	12,872	12,422	18,044	2.0	45.3
日産	5,703	5,940	7,438	9,022	16,376	1.8	81.5
ジープ	2,922	714	318	3,095	8,772	1.0	183.4
イベコ	8,159	6,340	6,782	5,257	7,195	0.8	36.9
奇瑞汽車	7,840	3,799	4,872	3,779	6,250	0.7	65.4
BMW	4,008	594	436	2,266	3,735	0.4	64.8
現代	5,074	1,898	1,882	1,838	3,583	0.4	94.9
アウディ	7,500	1,170	1,723	2,440	3,435	0.4	40.8
起亜	2,210	1,409	2,046	2,143	2,937	0.3	37.1
スカニア	2,619	2,021	1,791	1,586	2,325	0.3	46.6
ボルボ	1,586	976	562	1,113	2,172	0.2	95.1
スバル	455	70	84	230	389	0.0	69.1
三菱自動車	684	426	535	401	383	0.0	△ 4.5
スズキ	1	134	39	128	234	0.0	82.8
日野自動車	0	0	2	52	196	0.0	276.9
いすゞ	0	0	0	0	43	0.0	純増
その他	18,120	11,142	13,682	4,470	7,951	0.9	77.9
合計	956,884	687,164	643,672	700,216	888,839	100.0	26.9

(注) 輸入車、商用車、大型車なども含む。

(出所) アルゼンチン自動車販売代理店協会(ACARA)

## ブラジル(生産):後退を脱し、加速に転じた自動車業界－2017年の生産台数は25%増、2018

### 年は300万台超を見込む－

2018年01月26日 サンパウロ事務所(大久保敦)

全国自動車製造業者協会(Anfavea)によると、2017年の自動車生産台数(トラック・バスを含む)は過去最高水準となった輸出と国内販売市場の回復により、前年比25.2%増の270万台となった。Anfaveaでは2018年の生産台数を305万5,000台と予測している。

<生産が4年ぶり増加に転じ、輸出は46.5%増>

ブラジルの自動車生産台数は、2013年の371万台をピークに減少を続け、2016年は216万台にまで落ち込んだが2017年は270万台と2013年以来4年ぶりに前年比増となった(表1参照)。また、2017年の輸出台数(CKDを除く)は46.5%増の76万台と過去最高水準(添付資料の図1参照)となり、自動車生産全体を牽引した(表2参照)。バスの輸出は減少したものの、輸出全体の約8割を占める乗用車が50.4%増となったことが大きい。Anfaveaでは、2018年輸出台数を5.0%増の80万台と予測している。

表1 自動車の国内販売・輸出・生産台数 (単位:1,000台、%)

		2017年実績	2018年予測	前年比
生産	自動車合計	2,700	3,055	13.2
	トラック・バスを除く	2,596	2,935	13.0
販売	自動車合計	2,240	2,502	11.7
	トラック・バスを除く	2,176	2,422	11.3
輸出	自動車合計	762	800	5.0
	トラック・バスを除く	725	758	4.6

(注)CKDを除く。

(出所)Anfavea(2018年1月5日発表)

表2 ブラジルの自動車輸出台数 (単位:台、%)

カテゴリー	2016年	2017年	前年比
乗用車	411,692	619,121	50.4
ライトトラック	77,132	105,487	36.8
トラック	21,548	28,288	31.3
バス	9,765	9,137	△6.4
合計	520,137	762,033	46.5

(注)CKDを除く。

(出所)Anfavea

<国内販売で日系メーカーのシェアは低下>

2017年の自動車国内販売(新車登録)台数は、前年比9.2%増の224万台となった(添付資料の図2参照)。Anfaveaは、2018年の国内販売台数を11.7%増の250万台と予想している。

自動車国内販売台数は、2017年第1四半期まで前年同期比減が続いたが、第2四半期以降増加に転じた。2017年通年では乗用車が前年比10.7%増の186万台と好調だった。他方、ライトトラックとトラッ

ク／バスは、国内経済における設備投資の回復の遅れなどを背景に、それぞれ 6.5%増の 31 万 9,900 台、3.2%増の 6 万 3,700 台にとどまった。

乗用車とライトトラックの販売台数をブランド別でみると、「ビッグ 4」と呼ばれるゼネラルモーターズ (GM)、フィアット、フォルクスワーゲン (VW)、フォードのうち、フィアット以外は販売台数全体の平均増加率を上回る回復をみせた (表 3 参照)。コンパクトカー主体のフィアットは、販売台数が引き続き減少した。ただし、フィアットクライスラー・オートモービルズ (FCA) 全体としては、小型スポーツ用多目的車 (SUV) が主力のジープ・ブランド (前年比 49.4 増) が販売全体を下支えした。ビッグ 4 と比較して、高価格帯が主流となる日系メーカー (トヨタ、ホンダ、日産、三菱自動車、スズキの合計) はシェアを落とした。うち、日産は 29.4%増の 7 万 8,800 台と伸びが目立った。

表3 ブランド別販売台数 (単位: 台、%)

順位	2016年			2017年		
	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア
1	GM	345,883	17.4	GM	394,154	18.1
2	フィアット	305,004	15.3	フィアット	291,342	13.4
3	VW	228,473	11.5	VW	272,119	12.5
4	現代	197,859	9.9	フォード	206,806	9.5
5	トヨタ	180,435	9.1	現代	201,965	9.3
6	フォード	180,382	9.1	トヨタ	190,012	8.7
7	ルノー	149,963	7.5	ルノー	167,127	7.7
8	ホンダ	122,551	6.2	ホンダ	131,096	6.0
9	日産	60,917	3.1	ジープ	88,201	4.1
10	ジープ	59,055	3.0	日産	78,823	3.6

(注)トラック・バスを除く。

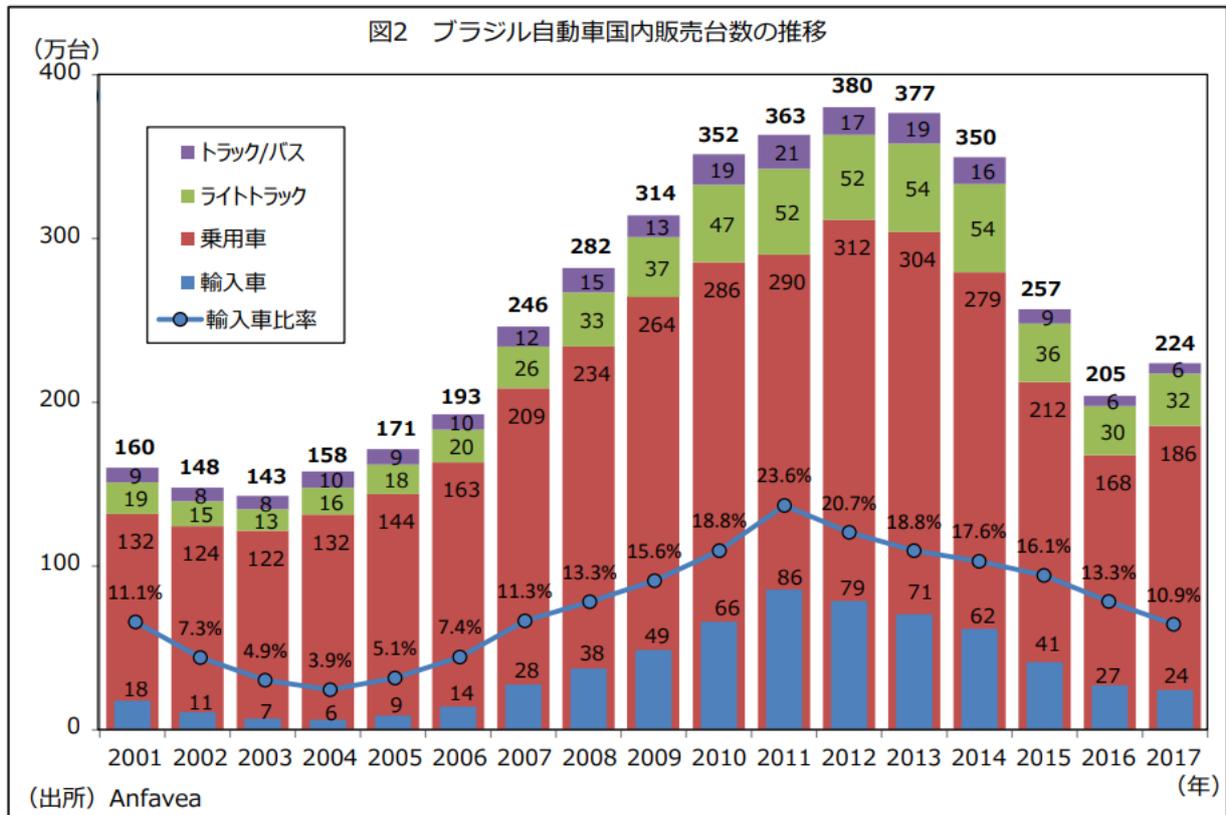
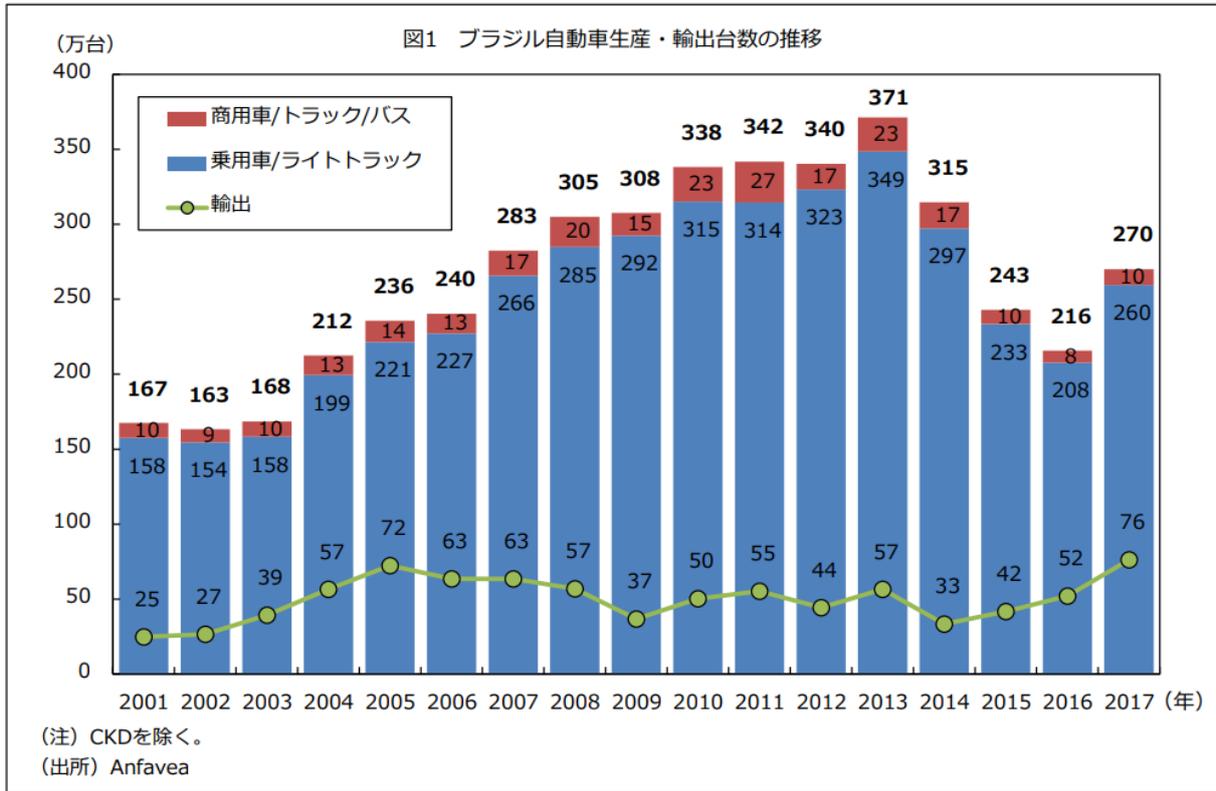
(出所) Anfavea

韓国メーカーでは、2016年に現代が躍進し、フォードに代わり、販売台数4位となったが、2017年は前年比2.1%増にとどまり、フォード(14.6%増)に巻き返され、5位に順位を落とした。

<輸入車は販売減少が続く>

2017年の国内販売台数が回復する中、輸入車販売減少に歯止めがかからず、前年比10.7%減の24万4,100台となった。輸入車は、2011年の工業品税30%引き上げと、2012年からの「イノバールアウト」(国内自動車メーカーに対して国内での一定の投資などの要件を満たした場合、工業品税の減税を認める政策)導入により、国産車に対して競争力が低下している。輸入車の販売台数は2011年の86万台をピークに減少を続け、ピーク時の3割弱の水準にとどまっている。

なお、今回発表された2017年の自動車生産統計は、Anfaveaが月次ベースで発表しているもので、Anfaveaのウェブサイトにも月報とプレスリリースを掲載している。



< 欧州・ロシア・CIS >

EU（販売）：EU27 カ国の乗用車登録台数、2017 年は 3.4%増 – 中東欧諸国では 2 桁の伸び

もー

2018 年 02 月 05 日 ブリュッセル事務所（村岡有）

2017 年の EU27 カ国（マルタを除く）の乗用車新規登録台数（暫定値）は、前年比 3.4%増の 1,513 万 7,732 台となった。2016 年の伸び（6.8%増）ほど勢いはなかったが、中・東欧諸国の一部では 2 桁の伸びを記録した。メーカー別では、欧州最大手のフォルクスワーゲン（VW）に続いて、8 月にオペルとボクスホールを買収したフランスのグループ PSA が 2 位に浮上した。

< 英国 5.7%、アイルランドで 10.4%の減少 >

欧州自動車工業会（ACEA）の発表（1 月 17 日）によると、2017 年の EU27 カ国（マルタを除く）の乗用車新規登録台数（暫定値）は前年比 3.4%増の 1,513 万 7,732 台となり、4 年連続で拡大した（表 1 参照）。台数が最も増えたのはイタリアで、197 万 497 台（7.9%増）と 14 万台を超える増加となった。リトアニア（27.3%増）、ハンガリー（20.4%増）、ブルガリア（18.5%増）など中・東欧諸国は登録台数の伸びが顕著で、12 カ国の合計で 12.8%増となった。

表1 欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

	2016年	2017年	前年比
EU27カ国	14,641,415	15,137,732	3.4
西欧15カ国	13,481,127	13,829,147	2.6
ドイツ	3,351,607	3,441,262	2.7
英国	2,692,786	2,540,617	△5.7
フランス	2,015,177	2,110,748	4.7
イタリア	1,825,892	1,970,497	7.9
スペイン	1,147,009	1,234,931	7.7
ベルギー	539,519	546,558	1.3
オランダ	381,885	417,075	9.2
スウェーデン	372,318	379,393	1.9
オーストリア	329,604	353,320	7.2
ポルトガル	207,330	222,134	7.1
デンマーク	222,917	221,818	△0.5
アイルランド	146,649	131,355	△10.4
フィンランド	119,000	118,581	△0.4
ギリシャ	78,873	88,083	11.7
ルクセンブルク	50,561	52,775	4.4
中・東欧など12カ国	1,160,288	1,308,585	12.8
ポーランド	416,123	486,352	16.9
チェコ	259,693	271,595	4.6
ハンガリー	96,552	116,265	20.4
ルーマニア	94,919	105,083	10.7
スロバキア	88,163	96,085	9.0
スロベニア	63,674	70,892	11.3
クロアチア	43,015	50,412	17.2
ブルガリア	26,370	31,244	18.5
リトアニア	20,320	25,865	27.3
エストニア	22,429	25,020	11.6
ラトビア	16,359	16,692	2.0
キプロス	12,671	13,080	3.2
EFTA3カ国	490,363	493,955	0.7
スイス	317,318	314,028	△1.0
ノルウェー	154,603	158,650	2.6
アイスランド	18,442	21,277	15.4
EU27カ国+EFTA3カ国	15,131,778	15,631,687	3.3

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

(出所)ACEA資料

欧州最大の自動車市場のドイツは344万1,262台で前年比2.7%増となった。しかし、これに続く英国は254万617台で前年から5.7%の減少となり、市場の縮小傾向が鮮明となった。英国自動車製造販売者協会(SMMT)は、新規登録台数の減少の背景には企業・消費者マインドの冷え込みもあるが、ディーゼルエンジンの弊害が誇張されたために新型ディーゼル車を買控える傾向が生じたと指摘。新規登録台数は前年比で減少したものの、過去10年間では3番目に高い水準だと強調した。なお、3位のフランスは211万748台で前年比4.7%増となった。

一方、アイルランドは新規登録台数 13 万 1,355 台、前年比で 10.4%減の大幅な減少を記録した。アイルランド自動車工業会（SIMI）によると、英国の EU 離脱（ブレグジット）後のポンド安により英国からの中古車の輸入が拡大し、新車市場の縮小の原因になったとしている。ただし、SIMI も SMMT と同様、新規登録台数は前年比で減少したものの、ここ数年の中では引き続き高水準にあるとした。このほか、デンマーク（22 万 1,818 台、0.5%減）とフィンランド（11 万 8,581 台、0.4%減）も微減だった。

<グループ PSA は買収や主力車の好調で 28.2%増>

EU の乗用車新規登録台数をメーカー別にみると、VW グループが 358 万 655 台で前年比 2.3%増となった（表 2 参照）。ただし、シュコダ（67 万 4,792 台、6.6%増）やセアト（38 万 8,902 台、14.3%増）が好調だった一方で、VW ブランドは 164 万 5,822 台（0.3%減）、アウディは 79 万 7,813 台（0.7%減）となった。

表2 EU27カ国のメーカー別乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

	2016年	2017年	シェア(注5)	前年比
VWグループ	3,499,356	3,580,655	23.7	2.3
VW	1,651,576	1,645,822	10.9	△0.3
アウディ	803,502	797,813	5.3	△0.7
シュコダ	633,215	674,792	4.5	6.6
セアト	340,372	388,902	2.6	14.3
ポルシェ	66,442	68,698	0.5	3.4
その他(注1)	4,249	4,628	0.0	8.9
グループPSA	1,444,907	1,852,019	12.2	28.2
プジョー	849,041	909,205	6.0	7.1
シトロエン	531,799	560,386	3.7	5.4
オペル/ボクスホール(注2)	-	337,334	2.2	-
DS	64,067	45,094	0.3	△29.6
ルノーグループ	1,500,635	1,600,893	10.6	6.7
ルノー	1,083,186	1,132,185	7.5	4.5
ダチア	413,449	463,543	3.1	12.1
ラーダ	4,000	5,158	0.0	29.0
アルピーヌ	0	7	0.0	-
FCAグループ	977,701	1,025,575	6.8	4.9
フィアット	737,177	768,801	5.1	4.3
ジープ	101,519	105,001	0.7	3.4
アルファロメオ	64,615	82,166	0.5	27.2
ランチア/クライスラー	67,203	60,777	0.4	△9.6
その他(注3)	7,187	8,830	0.1	22.9
フォード	1,013,523	1,011,722	6.7	△0.2
BMWグループ	988,586	997,551	6.6	0.9
BMW	785,594	788,800	5.2	0.4
ミニ	202,992	208,751	1.4	2.8
ダイムラー	909,734	953,614	6.3	4.8
メルセデス・ベンツ	807,336	857,131	5.7	6.2
スマート	102,398	96,483	0.6	△5.8
トヨタグループ	605,401	684,186	4.5	13.0
トヨタ	562,849	641,619	4.2	14.0
レクサス	42,552	42,567	0.3	0.0
GM(注2)	976,506	589,644	3.8	△39.6
日産	535,601	552,250	3.6	3.1
現代	492,199	509,109	3.4	3.4
起亜	423,653	460,980	3.0	8.8
ボルボ	275,260	283,715	1.9	3.1
スズキ	192,313	233,357	1.5	21.3
マツダ	220,259	219,921	1.5	△0.2
ジャガーランドローバー	215,418	215,744	1.4	0.2
ランドローバー	148,759	147,758	1.0	△0.7
ジャガー	66,659	67,986	0.4	2.0
ホンダ	151,947	134,533	0.9	△11.5
三菱自動車	106,551	106,119	0.7	△0.4
その他日系メーカー(注4)	30,711	29,724	0.2	△3.2
合計	14,560,261	15,041,311	100.0	3.3

(注1)ベントレー、ランボルギーニ、プガッティを含む。(注2)PSAによるオペル、ボクスホールの買収に伴い、2017年8月1日以降に登録された両ブランドの車両はグループPSAに算入する。(注3)ダッジ、マセラティを含む。(注4)スバル、ダイハツを含む。(注5)全新規登録台数を母数とするシェア。(注6)マルタを除くEU27カ国。  
(出所)ACEA資料

これに続くのがフランスのグループ PSA で、185万 2,019 台（前年比 28.2%増）となった。同グループは 2017 年 8 月にドイツのオペルと英国のボクスホールを買収。さらに、主力のプジョーブランド（90万 9,205 台、7.1%増）とシトロエンブランド（56万 386 台、5.4%増）も好調だったが、同グループが高級セグメントと位置付ける DS は 4万 5,094 台にとどまり、29.6%の大幅な減少となった。フランスのルノーグループは 160万 893 台（6.7%増）と好調だったが、グループ PSA に抜かれて 3 位に後退した。ルノーブランドは 113万 2,185 台（4.5%増）、ダチアは 46万 3,543 台（12.1%増）となった。

欧州ではイタリアを主力市場とするフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）グループは、アルファロメオが8万2,166台で前年比27.2%の大幅増、フィアットブランドが76万8,801台で4.3%増と堅調だったこともあり、欧州で4位のメーカーとなった。また、ドイツ系高級車では、BMWグループが99万7,551台（0.9%増）と低い伸びにとどまり、シェアが6.6%と前年から0.2ポイント低下。一方、ダイムラーは95万3,614台（4.8%増）だった。

<日系メーカーのシェアが0.3ポイント拡大>

日系メーカーでは、トヨタグループが68万4,186台で前年比13.0%の大幅増となり、特にトヨタブランドの乗用車は14.0%増となった。シェアも4.5%と前年から0.4ポイント拡大した。また、スズキも23万3,357台で、21.3%の大幅な伸びとなった。日産は3.1%増、マツダは0.2%減、ホンダは11.5%減、三菱自動車は0.4%減だった。日系メーカーの新規登録台数は合計で196万90台、シェアは12.9%と前年より0.3ポイント拡大した。

韓国系メーカーは、現代が3.4%増、起亜が8.8%増となり、シェアは合計で6.4%（前年比0.1ポイント増）だった。

## 英国（生産）：2017年の乗用車生産台数は前年比3%減も、引き続き高水準

2018年02月23日 ロンドン事務所（五十嵐芳穂、佐藤央樹）

自動車製造販売者協会（SMMT）は1月31日、2017年の自動車生産・輸出統計を発表した。乗用車の生産台数は前年比3.0%減となったが、2001年以降では2016年に次ぐ高水準だった。SMMTのマイク・ホーズ会長は、減少の理由について、「景気の後退と英国のEU離脱（ブレグジット）に起因する政治・経済環境への消費者の慎重な姿勢、ディーゼル車に対する政策が影響している」と分析している。

<商用車の生産台数は17%減>

2017年に英国で生産された乗用車は167万1,166台と前年比3.0%減少だった（表1参照）。内訳をみると、国内向けが前年比9.8%減と大きく減る一方で、輸出向けは1.1%の減少にとどまっている。英国では、輸出向けが全生産台数の79.9%を占めており、SMMTによると、英国のプレミアム・高級車やスポーツカーの人気の輸出に貢献しているという。

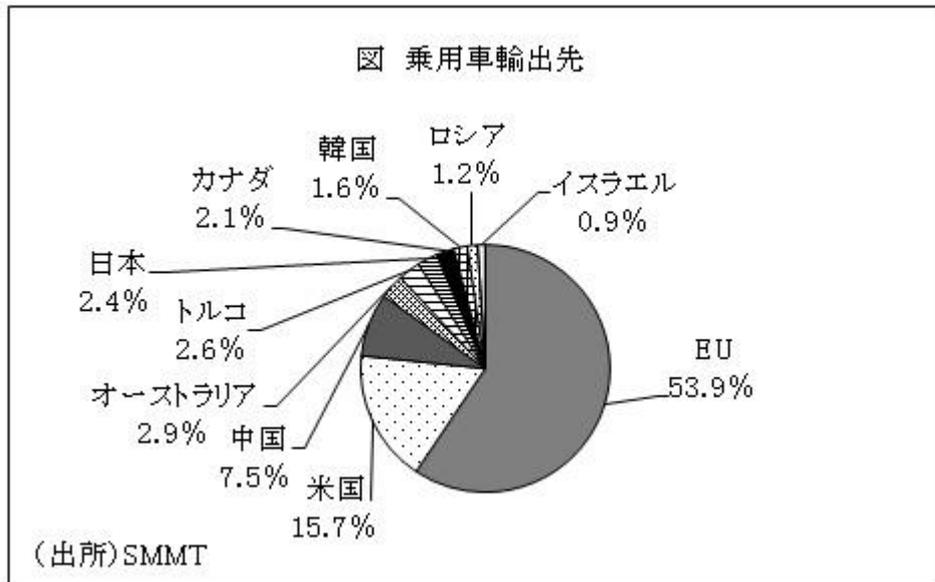
これに対し、商用車（バン、トラック、バスなど）の生産台数は前年比16.7%減の7万8,219台となった。

表1 英国の自動車生産・輸出台数（単位：台、%）

項目		2016年	2017年	前年比
乗用車	生産	1,722,698	1,671,166	△ 3.0
	国内	373,255	336,628	△ 9.8
	輸出	1,349,443	1,334,538	△ 1.1
商用車	生産	93,924	78,219	△ 16.7
	国内	39,082	29,320	△ 25.0
	輸出	54,842	48,899	△ 10.8

（出所）SMMT

乗用車の輸出先をみると、輸出台数の半分以上（53.9%）を占めるEUが最大だが、2017年はEU域外の複数のマーケットへの輸出が大幅な伸びを示した（図参照）。日本への輸出は前年比25.4%増となり、中国は19.7%増、カナダは19.5%増、米国は7.0%増と続いている。ホーズ会長は、「世界中のマーケットへの輸出が伸びており、この利益を維持するためにも、EU離脱後の移行期間における取り決めに明確化することが必要」と、EU離脱交渉が各国との通商関係に及ぼす影響を最小化させたい考えだ。



SMMT が 1 月 5 日に発表した 2017 年の国内新車登録台数は 6 年ぶりに減少し、前年比 5.7% 減の 254 万 617 台となった。メーカー別にみると、上位 3 社はフォード(28 万 7,396 台)、フォルクスワーゲン(VW、20 万 8,462 台)、ボクスホール(19 万 5,137 台)の順(表 2 参照)。日本車では日産が 15 万 1,156 台で 7 位、トヨタが 10 万 1,985 台で 8 位に入っている。なお、トヨタは、2017 年 3 月にイングランド中部ダービーシャーのバーナストーン工場に設備やシステムを新規導入するため 2 億 4,000 万ポンド(約 360 億円、1 ポンド=約 150 円)規模の追加投資を行うことを発表している。

表2 メーカー別新車登録台数  
(単位: 台)

順位	メーカー	台数
1	フォード	287,396
2	VW	208,462
3	ボクスホール	195,137
4	メルセデス・ベンツ	180,970
5	BMW	175,101
6	アウディ	174,982
7	日産	151,156
8	トヨタ	101,985
9	現代	93,403
10	起亜	93,222

(出所)SMMT

<高まる代替燃料車の存在感>

新車登録台数を燃料別にみると、ガソリン車が前年比 2.7% 増の 135 万 4,917 台、ディーゼル車が 17.1% 減の 106 万 5,879 台、電気自動車(EV)やハイブリッド車などの代替燃料車は 34.8% 増の 11 万 9,821 台となった。登録台数に占める代替燃料車の割合は 4.7%にとどまるが、急速に存在感を増しており、EV の登録台数は前年比 32.5% 増と大幅な伸びを示した(表 3 参照)。

表3 代替燃料車の登録台数 (単位: 台、%)

項目		2016年	2017年	前年比
プラグイン	電気(EV)	10,264	13,597	32.5
	プラグインハイブリッドなど	26,828	33,666	25.5
ハイブリッド	ガソリン・電気	50,076	71,522	42.8
	ディーゼル・電気	1,713	1,001	△ 41.6

(出所)SMMT

政府は、2011年からEVやプラグインハイブリッド車などの環境対応車両購入への補助制度である「プラグインカーグラント」制度を導入している。補助額は自動車の性能により異なる。例えば、二酸化炭素(CO2)排出量が1キロ当たり50グラム未満かつCO2を全く排出せずに112キロ以上の走行が可能な自動車に対しては、4,500ポンドを上限として、購入価格の35%が補助される。

また、政府は2017年7月に、2050年までに英国内を走行するほとんど全ての自動車を排ガスによる公害性が著しく低い超低公害車(ULEV)にするというビジョンを掲げ、2040年までにディーゼル車、ガソリン車の新車販売を廃止することを表明している(2017年8月7日記事参照)。このような政策的措置も近年の代替燃料車増加の背景にある。

<2018年の生産台数は横ばい、登録台数は減少を予測>

SMMTは2月2日、今後の新車登録見通しについても公表した。2018年の新車登録台数は前年比5.6%減の239万8,000台、2019年はさらに2.1%減の234万6,000台と予測している。

生産見通しについては、1月30日に開催されたプレスカンファレンスにおいて、プレミアム・高級車に対する世界的需要に牽引され、2017年と同じ水準を予測していると説明した。足下で続くポンド安が自動車輸出入に与える影響については、完成車の輸出には好影響だが部品輸入に負の影響をもたらすことから判断は難しいとされた。

近年、自動車産業をめぐっては自動運転車やコネクテッドカーなどの次世代型車両の登場が話題を呼んでいる。カンファレンスの席上、ホーズ会長は、「自動車が次世代型の車両にシフトしていることから、これに沿うように投資を拡大する必要がある」とコメントし、英国がこの分野をリードすることに意欲を示した。

新しい自動車技術については、安全対策面での投資も進んでいる。SMMTによると、現在、新車10台のうちの7台(注)が、緊急ブレーキなどの運転手アシスタントシステムが備わり、新車180万台以上(注)に衝突防止技術が搭載されている。このような安全対策面での技術革新が進んだことにより、英国で発生する自動車事故は2012年から10%減少したとされる。

(注) 標準搭載している自動車とオプションとして搭載可能な自動車の合計。

## ドイツ（生産・販売）（1）：好調な国内乗用車市場、ディーゼルのシェアは低下－2017年の

### 自動車生産・販売動向（1）－

2018年02月20日 デュッセルドルフ事務所（ベアナデット・マイヤー、森悠介）

2017年のドイツ国内の乗用車の新規登録台数は、好調な経済を反映し前年比で3%増加した。国内生産と輸出の台数はともに減少した。ディーゼル車のシェア低下が顕著となった一方、ガソリン車や電気自動車（EV）などのシェアが伸びた。2017年のドイツ自動車市場とメーカーの動向を2回に分けて報告する。前編はドイツの乗用車市場について。

#### <新規登録台数は4年連続の増加>

ドイツ自動車産業連合会（VDA）は1月4日、2017年の乗用車の新規登録台数は344万1,300台で前年比3%増加したと発表した（表1参照）。VDAのマティアス・ビスマン会長は「新規登録台数の増加は4年連続で、過去10年で最高水準に達した」と強調し、この背景として、成長基調を維持する経済や高い雇用率、良好な賃金動向、低い金利水準などを指摘した。特に外国メーカーは前年比で8%増加した。

表1 乗用車の新規登録、輸出、生産台数

（単位：台、%）

	2016年	2017年	
	台数	台数	前年比
新規登録台数	3,351,700	3,441,300	3
国内メーカー	2,377,100	2,386,900	0
外国メーカー	974,600	1,054,400	8
輸出台数	4,415,300	4,373,500	△1
生産台数	5,743,400	5,647,100	△2

（出所）VDA

VDA 会員企業の生産動向をみると、国内生産は564万7,100台と前年比で2%減少した一方、国外生産は1,080万台と7%増加しており、国外での生産拡大の動きが顕著となった。輸出台数は437万3,500台で1%減少した。モデルチェンジに伴う国外生産への移行や、英国のEU離脱に伴う同国市場の減速などの影響とみられる。ビスマン会長は、国内で生産された乗用車の77.4%が輸出されているとして、国際市場の重要性を強調した。

#### <VWがシェア低下も首位を維持>

新規登録台数をブランド別にみると、フォルクスワーゲン（VW）は63万4,270台と前年比で3.3%減少した（表2参照）。2015年9月に発覚したディーゼル車の排ガス不正問題の影響を受け、ドイツ市場のシェアは2015年の21.4%から18.4%へ縮小しているが、依然として首位を維持した。メルセデス・ベッツは32万6,188台と新規登録台数を4.8%伸ばした一方、アウディは28万3,196台で2.2%減少した。日系ブランドでは、トヨタが8万1,086台で前年比13.0%増だった一方、日産は6万8,019台で6.2%減少した。

表2 主要ブランド別乗用車新規登録台数(2017年)

(単位:台、%)

ブランド		台数	構成比	前年比
上位10 ブランド	VW	634,270	18.4	△ 3.3
	メルセデス・ベンツ	326,188	9.5	4.8
	アウディ	283,196	8.2	△ 2.2
	BMW	261,864	7.6	△ 0.1
	フォード	246,589	7.2	2.8
	オペル	243,715	7.1	△ 0.0
	シュコダ	194,230	5.6	4.3
	ルノー	135,456	3.9	8.1
	現代	108,518	3.2	1.2
	セアト	108,203	3.1	10.9
日系 ブランド	トヨタ	81,086	2.4	13.0
	日産	68,019	2.0	△ 6.2
	マツダ	67,262	2.0	6.2
	三菱自動車	43,367	1.3	16.5
	スズキ	38,165	1.1	21.7
	ホンダ	20,199	0.6	△ 20.3
	スバル	7,440	0.2	6.9
	レクサス	3,002	0.1	22.2
合計(その他を含む)		3,441,262	100.0	2.7

(出所)連邦自動車局(KBA)

新規登録台数をセグメント別にみると、コンパクトクラス(23.3%)、スポーツ用多目的車(SUV、15.2%)、小型車(14.5%)、中型車(11.9%)で市場シェアの3分の2近くを占めた。SUVは前年比22.5%増だった。

<ディーゼル車のシェアが4割を下回る>

新規登録車をエンジン別にみると、ディーゼル車のシェア低下傾向が顕著で、2015年に48.0%だったのが2017年は38.8%となった(表3参照)。ディーゼル車は2017年上半期は新規登録台数の40%程度だったが、8月(37.7%)以降はシェアを毎月約1ポイント減らし、12月には33.4%まで低下した。一方、ガソリン車はシェアが拡大する傾向にあり、2015年の50.3%から2017年は57.7%に達した。ハイブリッド車のシェアは2.5%、電気自動車(EV)は0.7%にとどまっているものの、増加傾向は鮮明だ。

表3 エンジン別乗用車新規登録台数とシェアの推移 (単位:台、%)

エンジン	2015年		2016年		2017年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
ガソリン	1,611,389	50.3	1,746,308	52.1	1,986,488	57.7
ディーゼル	1,538,451	48.0	1,539,596	45.9	1,336,776	38.8
液化石油ガス(LPG)	4,716	0.1	2,990	0.1	4,400	0.1
圧縮天然ガス(CNG)	5,285	0.2	3,240	0.1	3,723	0.1
ハイブリッド	33,630	1.0	47,996	1.4	84,675	2.5
EV	12,363	0.4	11,410	0.3	25,056	0.7

(出所)連邦自動車局(KBA)

ディーゼル車のシェア急落の背景には、国内でのディーゼル車に関するさまざまな議論や報道により、消費者意識が変化していることがある。ドイツ国内 28 の都市圏で EU の定めた規制値を超える窒素酸化物（NOx）が検出されたことを受け、欧州委員会はドイツ政府に対策を強く求めている。VW の排ガス不正ソフト問題が発覚して以降、排ガスが一定水準を超える自動車の市街地での走行を禁止すべきとの議論が続いており、環境保護団体のドイツ環境支援協会（DUH）は、不正ソフトを搭載したディーゼル車の乗り入れを禁止すべく、国内 10 都市で訴訟手続きを進めている。1 月 24 日にはデュッセルドルフで審理が行われ、DUH は敗訴したが上告している。さらに複数のメディアによると、2 月 22 日に連邦行政裁判所はデュッセルドルフとシュツットガルトにおけるディーゼル車の走行禁止の判決を下すという。この判決は他の都市での裁判にも大きな影響を与えるといわれており、動向が注目されている。

## ドイツ（販売）（2）：国内 3 大メーカーは好業績、EV 投資にも積極的－2017 年の自動車生

### 産・販売動向（2）－

2018 年 02 月 21 日 デュッセルドルフ事務所（ベアナデット・マイヤー、森悠介）

ドイツ自動車メーカー大手 3 社〔BMW グループ、ダイムラーグループ、フォルクスワーゲン (VW)〕は、2017 年の自動車販売台数で前年を上回り、好調を維持した。BMW とダイムラーは中国市場で大きく伸び、VW はロシアやブラジル市場で回復した。3 社は電気自動車 (EV) をはじめ、電動パワートレインを採用したモデルの多角化を進める方針だ。後編は、国内メーカーの動向と今後の取り組みについて。

<BMW とダイムラーは 7 年連続で過去最高を更新>

ドイツ自動車メーカー大手 3 社のうち、BMW グループの全世界における自動車の新車販売台数は 246 万 3,526 台と前年比で 4.1% 増加し、7 年連続で過去最高を更新した（表 1 参照）。国・地域別にみると、欧州地域は、英国が減少に転じたものの（前年比 4.2% 減）、地域全体では 0.9% の微増だった。同地域は BMW グループにとって最大の販売地域であり、販売台数の 44.7% を占めている。欧州域外では、アジアが 84 万 7,493 台と 13.6% 増加した。特に中国は 15.1% 増となり、日本も 6.2% 増を記録した。

表1 BMWグループの自動車販売台数(2017年)  
(単位:台、%)

国・地域	台数	前年比
欧州	1,100,975	0.9
ドイツ	311,071	0.8
英国	241,298	△ 4.2
アジア	847,493	13.6
中国	594,388	15.1
日本	79,602	6.2
米州	450,020	△ 2.0
米国	352,790	△ 3.4
全世界(その他を含む)	2,463,526	4.1

(出所)BMWウェブサイト

ダイムラーグループ（子会社スマートを含む）の自動車販売台数は 242 万 4,369 台と前年比で 8.8% 増加し、BMW と同じく 7 年連続で記録を更新した。スマートを除く販売台数を国・地域別にみると、欧州は 95 万 5,301 台と 6.4% 増加し、全体の 4 割を占め、最大の販売地域となった（表 2 参照）。アジア大洋州地域も 87 万 5,250 台（前年比 19.2%）と好調を維持した。特に中国での販売が好調で、58 万 7,868 台（25.9% 増）と成長を牽引した。米国はセダンタイプの需要低下などにより 0.9% 減と低迷したものの、カナダ（12.2% 増）やメキシコ（21.9% 増）での販売が伸び、北米自由貿易協定（NAFTA）地域全体では 1.3% 増だった。

表2 ダイムラーグループの自動車販売台数  
(2017年) (単位:台、%)

国・地域	台数	前年比
欧州	955,301	6.4
ドイツ	303,528	3.5
アジア大洋州	875,250	19.2
中国	587,868	25.9
NAFTA地域	400,320	1.3
米国	337,246	△ 0.9
全世界(その他を含む)	2,289,344	9.9

(注)スマートを含まず。

(出所)ダイムラーウェブサイト

VWグループの自動車販売台数は1,074万1,500台と前年比で4.3%増加した(表3参照)。国・地域別に伸び率をみると、欧州地域は3.3%を記録したが、ドイツではマイナス0.4%と低迷した。中・東欧地域は13.2%と好調で、国内経済の不振やEUによる経済制裁を受けて低迷していたロシアが14.8%と回復した。アジア大洋州地域は450万5,800台で、前年比で4.3%伸びた。中国の伸び率は5.1%で、依然としてVWにとって最大の市場だった。米国の伸び率は5.8%と好調で、北米市場全体では4.0%だった。ブラジルは2017年上半期に前年同期比で0.8%減となったものの下半期に持ち直し、通年では19.5%増だった。同社は、ブラジル、中国、ロシアおよび北米市場でのさらなる成長を見込んでいる。

表3 VWグループの自動車販売台数(2017年)  
(単位:台、%)

国・地域/ブランド	台数	前年比
欧州	4,328,500	3.3
西欧	353,900	1.4
ドイツ	1,286,500	△ 0.4
中東欧	744,600	13.2
ロシア	191,700	14.8
アジア大洋州	4,505,800	4.3
中国	4,184,200	5.1
北米	976,400	4.0
米国	625,100	5.8
南米	521,600	23.7
ブラジル	308,000	19.5
全世界(その他を含む)	10,741,500	4.3
ブランド別		
VW	6,230,200	4.2
アウディ	1,878,100	0.6
シュコダ	1,200,500	6.6
セアト	468,400	14.6
ポルシェ	246,400	3.6

(出所)VWウェブサイト

<EVの販売台数は前年の2.2倍>

ディーゼル車の排ガスに関する議論が国内で活発化する中、電気自動車(EV)の重要性が増している。ドイツ自動車工業会(VDA)のマティアス・ビスマン会長は2017年12月6日の年次記者会見で、ドイツ自動車メーカーは2020年までに400億ユーロをEVなど次世代自動車に投資し、今後2~3年で合計100

車種以上、今後 5～8 年の間には 150 車種以上の EV が市場に投入されるとの見通しを発表した（2018 年 1 月 18 日記事参照）。2017 年の国内販売台数に占める EV のシェアは 0.7%にとどまっているが、台数は前年の 2.2 倍に増加した。

ドイツの大手自動車メーカーも今後、多額の EV 投資を行い開発を進めるとともに、電動パワートレインを採用したモデルの多角化を促進する方針だ。

BMW グループの 2017 年の EV およびプラグインハイブリッド車（PHEV）の販売台数は 10 万 3,080 台で、前年比 65.5%増となった。同社は 2019 年末までに、EV および PHEV を 50 万台以上販売することを目指すとしているほか、電動パワートレインを採用したモデルを 2025 年までに 25 車種投入し、うち 12 モデルは EV にするとの方針を示している。さらに同社は 2017 年 11 月、今後 4 年間で 2 億ユーロを投じ、バッテリーのコンピテンスセンターを設置すると発表した。従業員 200 人を雇用し、電池技術のイノベーション、電動パワートレイン搭載車のパフォーマンス改善を目指すとし、2019 年初頭に開所する予定だ。

ダイムラーグループも 2022 年までに、EV を 10 モデル以上投入するとしており、EV 関連技術の開発やモデル拡充のため、100 億ユーロ投資する方針を示している。また、5 億ユーロを投じ、ドイツ東部ドレスデン近郊に電池工場を建設、2018 年半ばの開所を予定している。同社は、2025 年に EV が総売上高の 15～25%を占めると予測している。

VW グループは 2022 年末までに、電気モビリティや自律走行、デジタル化などに 340 億ユーロ以上投資し、その大部分を既存モデルの電動化に充てると発表した。2025 年までに 80 車種の EV を市場に投入するとともに、2030 年までに電池関連技術に、500 億ユーロを投資する方針を示している。

#### <インフラ整備が EV 普及の課題>

一方、EV を普及させるに当たっては、急速充電設備や送電網などのインフラ拡充が欠かせないとして、産業界や政府、送配電事業者が協力して投資を行う必要性を指摘する声も出ている。ちなみに、経営コンサルティング会社オリバー・バイマンとミュンヘン工科大学は 1 月に、「EV が爆発的に増えた場合、現在の古い送電網では対応が難しい」とする共同調査結果を発表した。仮に自動車の 3 割を EV が占めるようになり、多くの EV 所有者が同時に充電すると、現在の一般家庭向けなど低圧の地域供給網で電力不足に陥る恐れがあるという。

## フランス（販売）：乗用車の新車販売、2017年は2年連続で200万台超－ディーゼル車が初

### めて5割を下回る－

2018年01月25日 パリ事務所（山崎あき）

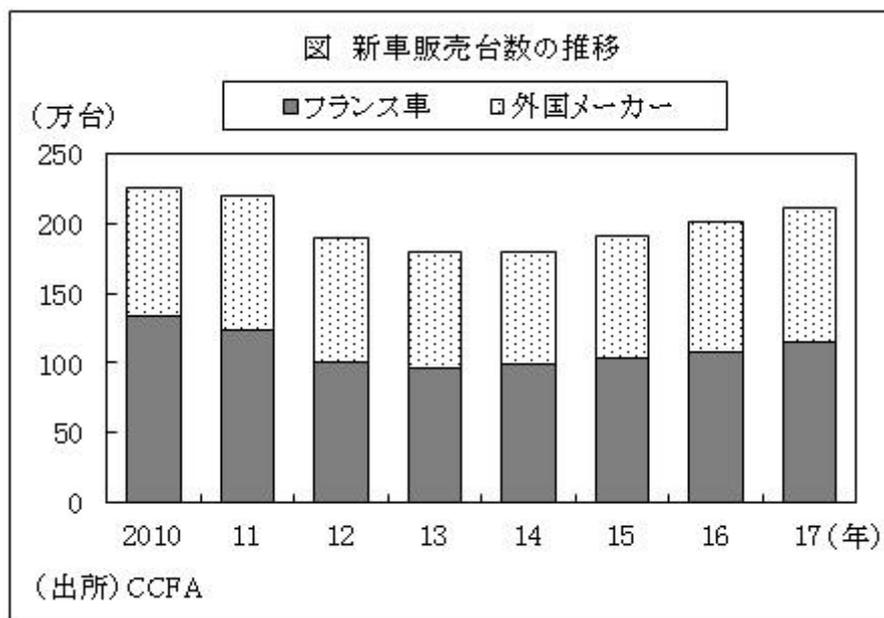
2017年の乗用車新車登録（販売）台数は、前年比4.7%増の211万751台となった。前年の伸び（5.1%増）からやや低下したものの、リーマン・ショック直後に導入された新車買い替え策が終了した翌年（2012年）以降では初めて、2年連続で200万台を超えた。ディーゼル車の比率は47.3%と前年をほぼ5ポイント下回り、初めて5割を切った。

### <小型車やSUVが販売を牽引>

フランス自動車工業会（CCFA）の発表（1月1日）によると、2017年の乗用車新車登録（販売）台数は211万751台と前年から4.7%増えた（図参照）。グループPSAとルノーを合わせた国内自動車メーカーの販売台数は前年比6.7%増の115万1,190台と、全体の伸びを上回った。グループPSA（2017年に傘下に置いたドイツのオペルを除く）は、プジョーブランドが9.2%増の36万6,872台、シトロエンブランドが3.3%増の20万1,374台となった。ルノーグループはルノーブランドが2.1%増の41万6,578台となったほか、グループ傘下のルーマニア・ダチアが6.6%増の11万7,865台と好調な伸びが続いた。

新車販売台数に占めるフランス自動車メーカーのシェアは54.5%（PSAは29.2%、ルノー25.3%）で、販売台数上位10車種も従来どおり、ルノー「クリオ4」（日本名「ルーテシア」）、プジョー「208」、ダチア「サンデロ」などの小型車のほか、ルノー「キャプチャー」、プジョー「3008」や「2008」の小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車（SUV）が人気だった。

図 新車販売台数の推移



外国メーカーの販売台数は95万9,561台で前年から2.4%増えた。外国勢でシェア最大のドイツのフォルクスワーゲン（VW）グループ（アウディ、シュコダなどを含む）は26万2,173台となり、伸びは1.4%増にとどまった。このうちVWブランドは、ディーゼル車の排ガス不正問題などを背景に前年を2.6%下回る13万9,360台と2年連続で縮小した。

高級車を主力とするドイツのBMWグループは2.4%増の8万7,748台、高級車メルセデスを持つドイツのダイムラーグループは7.2%増の7万6,169台と前年に続き好調だった。アジア勢では韓国の現代グループが8.2%増の6万6,805台、日本メーカーではトヨタが13.6%増の9万4,052台といずれも伸びた。

#### <電気自動車へのシフトは進まず>

乗用車新車販売に占めるディーゼル車の割合は前年からほぼ5ポイント低下し、47.3%と初めて5割を切った。排出ガス不正問題によるイメージ悪化が響いたとみられる。逆にガソリン車は47.6%と前年からほぼ4ポイント上昇。ハイブリッド車も8万1,547台と前年から39.7%増え、シェアは前年をほぼ1ポイント上回る3.9%となった。

他方、電気自動車は2万4,910台で前年比14.5%増だったものの、シェアは1.2%と前年から0.1ポイントの上昇にとどまった。マクロン政権は環境政策の柱の1つとして「2040年にガソリン車・ディーゼル車の国内販売禁止」を打ち出しているが、今のところ消費者は電気自動車の購入に慎重のようだ。フランスの民間調査会社が2017年8月に実施した消費者意識調査では、ほぼ7割のフランス人が「環境にやさしい自動車にもっとお金をかけてもよい」としたのに対し、電気自動車購入の時期についてはおよそ4割が「市場が成熟する2025年以降になる」と答えている。

なお、2017年の小型商用車（車載量5トン未満）の販売台数は前年比7.0%増の43万8,639台と引き続き拡大した。大型トラック（5トン以上）も7.0%増の5万434台と前年（13.0%増）から伸び率は縮小したものの拡大した。中古車の販売台数は567万8,604台で前年を0.6%上回った。

## イタリア（販売）：乗用車新規登録台数、債務危機以前の水準を回復

2018年03月13日 ミラノ事務所（山内正史）

外国自動車代理店組合（UNRAE）によると、2017年の乗用車の新規登録台数は前年比7.9%増の197万384台となり、債務危機以前の2010年の水準まで回復した。また、電気自動車（EV）のシェアはまだ低水準だが、ハイブリッド車（HV）はシェアを拡大し、企業や地方自治体などによる導入促進の動きもみられる。

### <スズキの販売台数が大幅増>

UNRAEは販売伸長の理由として、自動車購入の際に減価償却率を引き上げることで減税が受けられる特別措置などが寄与したと分析する。UNRAEによると、ブランド別シェア順位は前年と大きな変化はなく、フィアット、フォルクスワーゲン（VW）、フォードが上位を占めた（表1参照）。日系メーカーではトヨタが8万5,150台で前年比18.4%増、日産が6万2,710台で13.6%増だった。また、スズキは37.4%増（3万1,079台）と大幅に増加した。

表1 ブランド別乗用車新規登録台数（単位：台、%）

順位	ブランド	台数	シェア	前年比
全体台数		1,970,384	100.0	7.9
1	フィアット	397,232	20.2	4.1
2	VW	144,835	7.4	4.1
3	フォード	134,075	6.8	7.9
4	ルノー	133,665	6.8	13.0
5	プジョー	104,221	5.3	10.7
6	オペル	98,949	5.0	4.1
7	トヨタ	85,150	4.3	18.4
8	シトロエン	78,192	4.0	29.2
9	アウディ	67,092	3.4	4.9
10	メルセデス・ベンツ	65,876	3.3	2.2
11	日産	62,710	3.2	13.6
19	スズキ	31,079	1.6	37.4
26	マツダ	10,527	0.5	△ 3.9
27	ホンダ	9,871	0.5	2.9
31	レクサス	4,003	0.2	△ 3.6
32	三菱自動車	3,752	0.2	△ 11.0
33	スバル	3,082	0.2	△ 12.3
37	インフィニティ	1,852	0.001	5.0

（注）1～10位および日系ブランド。

（出所）UNRAE

モデル別にみると、前年に比べて販売台数を顕著に伸ばしたのはフィアット「ティーポ」（5万6,046台、77.4%増）と、2016年に新モデルに切り替わったシトロエン「C3」（4万8,625台、51.1%増）だった（表2参照）。販売台数の上位は1位がフィアット「パンダ」（14万5,919台、1.0%減）、2位がランチア「イプシロン」（6万321台、8.1%減）で、前年と順位は変わらなかった。日系メーカーの上位は、トヨタ「ヤ

リス」(日本名「ヴィッツ」)(14位、3万6,923台、4.1%増)、日産「キャシュカイ」(16位、3万1,348台、8.7%増)だった。

表2 2017年のモデル別登録台数トップ10(単位:台、%)

順位	モデル	ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	145,919	△ 1.0
2	イプシロン	ランチア	60,321	△ 8.1
3	ティーボ	フィアット	56,046	77.4
4	500	フィアット	53,960	18.8
5	クリオ	ルノー	52,618	5.7
6	C3	シトロエン	48,625	51.1
7	500L	フィアット	46,450	△ 15.2
8	500X	フィアット	45,789	△ 1.0
9	ゴルフ	VW	41,820	△ 11.5
10	フィエスタ	フォード	41,285	△ 5.2

(出所) UNRAE

動力源別でみると、ハイブリッド車のシェアが拡大し、メタンガス車を抜いた(表3参照)。

表3 乗用車新規登録台数の動力源別シェアの推移

(単位:%)

動力源	2015年	2016年	2017年
ディーゼル	55.7	57.4	56.7
ガソリン	31.0	32.4	31.6
LPG	7.6	5.6	6.5
ハイブリッド	1.6	2.1	3.4
メタンガス	4.0	2.4	1.6
電気	0.1	0.1	0.1

(注)小数点処理の方法により合計が100%にならない場合がある。

(出所) UNRAE

<2018年の伸びは抑制の見通し>

2018年の乗用車の新規登録台数について、UNRAEは199万5,000台を予測している。引き続きの拡大を見込むものの、2017年まで行われた前述の原価償却率引き上げに関する優遇措置の終了により、市場の伸びは抑制されると見通している。

2017年の自動車生産台数は114万2,210台で、前年比3.5%増加した。輸出は74万2,418台で、3.6%増だった。内訳は、小型商用車が7.0%減少した一方、乗用車が5.0%増加した。また、トラックは71.0%増と急拡大した。

<将来を見据えた電気自動車導入への取り組みも>

表3が示すとおり、イタリアにおいて電気自動車の普及率はまだ低いが、エネルギー政策や環境保護、大気汚染防止などの観点から、電気自動車の導入を促進するための各種取り組みも始められている。例え

ば、ミラノ交通局は2017年12月20日に、2020年以降はディーゼル車の購入を停止し、電気自動車のみ  
の調達する方針を発表している。ミラノ市は、世界大都市気候変動グループ（C40、注）の取り組みを通  
じ、ロンドン、パリ、ロサンゼルス、ケープタウンなど11都市とともに、2025年以降は排出ガスゼロの  
バスのみを調達すると発表していたが、それを5年前倒しての達成を目指す。また、これら12の都市は、  
2030年までに主要部で化石燃料車が走行しない都市の実現を目指すとしている。また、民間企業同士の  
協力もみられる。大手電力会社エネルはアウディブランド車を販売するVWイタリアとの連携を2017年  
12月に発表し、2018年に発売予定のアウディの電気自動車「E-tron」を購入する顧客に対し、車庫など  
に設置する充電用設備をパッケージで提供していくという。

（注）気候変動対策に取り組む大都市で構成される都市ネットワーク。日本の都市としては東京都と横浜  
市が加盟している。

## スペイン（販売）：2017年の新車登録台数は前年比7.7%増の123万台

2018年04月25日 マドリード事務所（伊藤裕規子）

スペイン自動車工業会（ANFAC）の発表（4月4日）によると、2018年1～3月期の新車登録台数（注）は前年同期比10.5%増の34万311台となった。2018年通年では130万台と予測されている。

タイプ別では、スポーツ用多目的車（SUV）が全体の38.8%を占め、引き続き好調だ。元祖SUVと位置付けられる日産「キャシュカイ」（日本名：デュアリス）は、販売開始から10年を超えた今も8,554台と首位を独走し、全車種のランキングでも3位だった。

今回注目されたのは燃料別のシェアだ。ガソリン車が56.1%（前年同期比11.9ポイント増）、ディーゼル車が38.4%（12.9ポイント減）、ハイブリッド車（HV）と電気自動車（EV）が5.5%（1.0ポイント増）となり、ガソリン車とディーゼル車の形勢が完全に逆転した（表1参照）。従来ディーゼル車は6割近くのシェアを占めてきたが、過去2年で急減し、遂に4割を切った。

表1 新車登録台数の燃料別シェアの推移（単位：%）

燃料別	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年 1Q
ガソリン車	31.1	32.3	35.1	40.2	46.6	56.1
ディーゼル車	67.4	66.1	62.9	56.8	48.3	38.4
EV/HV車	1.5	1.6	2	3	5.1	5.5

（出所）スペイン自動車工業会（ANFAC）のデータを基に作成

ディーゼル車が排ガス不正問題に見舞われた一方で、ガソリン車はエンジンの小排気量化でユーザーの評価が相対的に上昇した。また、主要都市で大気汚染防止のための交通規制が強化されたことで、常時乗り入れ可能なHV・EV車の購入が増加した。規制を商機として、EVを利用したカーシェアリングサービスが相次いで参入したことも、EVの販売急増に一役買った。

<代替燃料車の購入補助予算は年々拡大>

政府は2016年からEVなどの代替燃料車の購入補助予算を大幅に拡大しているが、業界からは不十分との指摘が相次ぐ。2017年は予算規模が合計3,426万ユーロと前年比で倍増されたが、申請が殺到し1～2日で予算が底をつくなど、旺盛な潜在需要がある。

2017年のHV・EVの登録台数は、それぞれ5万5,741台（前年比79.5%増）、8,645台（82.1%増）の合計6万4,386台と79.9%の急増を示した。政府は2018年も1,660万ユーロの購入補助の実施を予定している。なお、2017年通年の新車登録台数は、前年比7.7%増の123万4,931台だった。

日系メーカー・ブランドの販売台数の合計は18万3,301台で、シェアは14.8%だった。

その他メーカー・ブランド別販売台数やシェアは表2のとおり。

表2 主要メーカー・ブランド別販売台数とシェア(2017年)  
(単位:台、%、ポイント)

メーカー・ブランド	販売台数	前年比	シェア	前年との差	
ルノー	101,503	12.2	8.2	0.3	
セアト	94,461	21.7	7.6	0.9	
フォルクスワーゲン	89,602	0.7	7.3	△ 0.5	
プジョー	87,732	5.0	7.1	△ 0.2	
オペル	86,921	△ 2.8	7.0	△ 0.8	
トヨタ	66,299	19.1	5.4	0.5	
シトロエン	64,743	6.8	5.2	△ 0.0	
日産	62,403	9.3	5.1	0.1	
フォード	62,398	3.8	5.1	△ 0.2	
起亜	58,949	10.4	4.8	0.1	
現代	55,219	8.5	4.5	0.0	
アウディ	54,939	6.4	4.4	△ 0.1	
フィアット	54,343	11.2	4.4	0.1	
メルセデス・ベンツ	52,058	10.6	4.2	0.1	
BMW	48,754	9.9	3.9	0.1	
ダチア	46,398	4.0	3.8	△ 0.1	
シュコダ	24,860	2.4	2.0	△ 0.1	
その他の 日系	マツダ	18,558	1.6	1.5	△ 0.1
	三菱自動車	9,770	4.3	0.8	△ 0.0
	ホンダ	8,407	△ 11.2	0.7	△ 0.1
	スズキ	7,675	32.4	0.6	0.1
	レクサス	6,130	9.5	0.5	0.0
	スバル	2,210	9.2	0.2	0.0
	インフィニティ	1,849	50.2	0.1	0.0
その他	68,750	4.3	10.0	△ 0.3	
合計	1,234,931	7.7	100.0	-	

(出所)スペイン自動車工業会(ANFAC)のデータを基に作成

(注) 四輪バイクや商用車、産業車両も含むが、乗用車が約9割を占める。

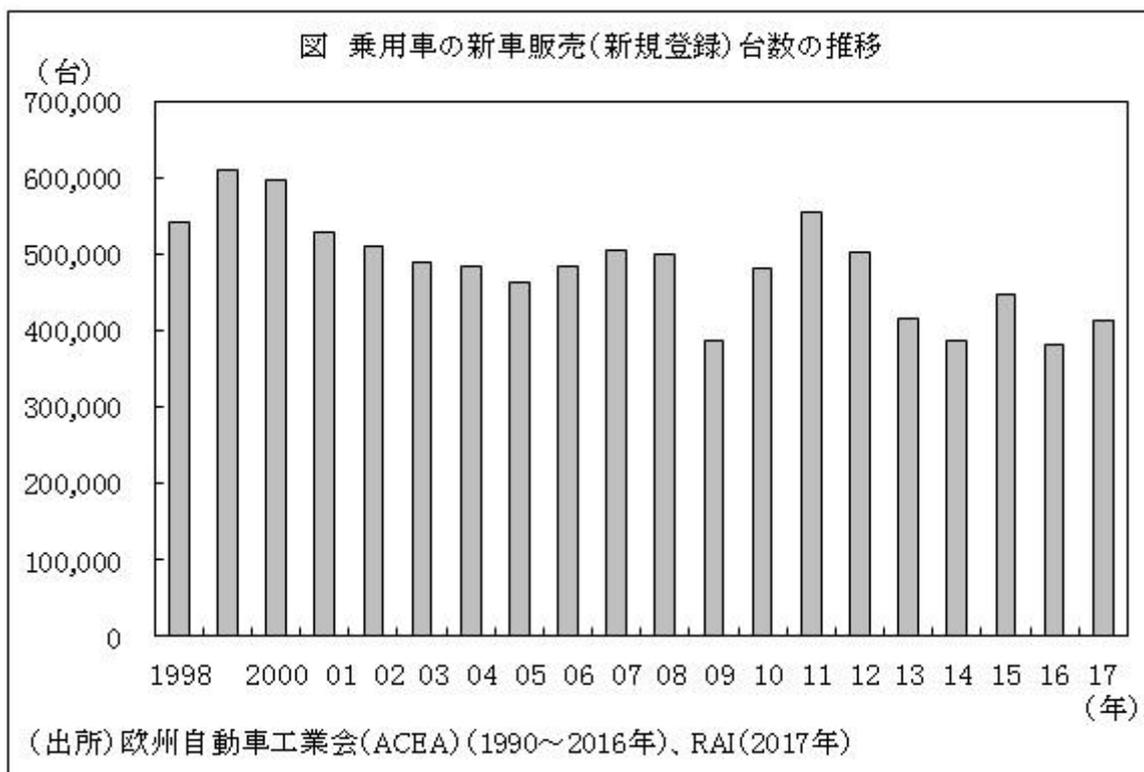
## オランダ（販売）：2017年の乗用車新車販売台数は2年ぶり40万台に

2018年01月30日 アムステルダム事務所（大滝泰史）

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）は1月3日、2017年の乗用車の新車販売台数を前年比8.4%増の41万4,538台と発表した。2016年は38万2,541台と1969年以来最も少ない販売台数に落ち込んだが、2年ぶりに40万台を回復した。

<前年比8.4%増も長期的には下落傾向>

2017年の乗用車の新車販売台数は前年比8.4%伸びたものの、RAIの予測41万5,000台を若干下回った（図参照）。第1四半期（1～3月）は前年同期比22%増だったが、その後は横ばいとなり、12月は前年同月比50.1%減の1万7,528台に落ち込んだ。通年では2年ぶりに40万台を回復したものの、長期的にみると、過去最高の61万1,487台を記録した1999年以降は減少傾向にあるといえる。自動車市場調査会社「アウマコン（AUMACON）」は1月3日の発表で、「新車の購買意欲は減退傾向にある」として、税制面での奨励効果がほぼなくなったことを理由に挙げた。加えて、「新車は高価なため、中古車へ需要が向く傾向にある。また、今の時代の車は壊れにくいため買い替えニーズが低下している」と指摘している。



モデル別の販売台数の上位は、ルノーの「クリオ」（1万1,780台、前年比9.8%増）、フォルクスワーゲン（VW）の「アップ！」（1万851台、25.2%増）、「ゴルフ」（1万15台、6.5%減）、オペルの「カール」（9,907台、32.1%増）などだった（表1参照）。

表1 2017年の新車販売台数上位10モデル  
(単位:台)

順位	メーカー	モデル	台数
1	ルノー	クリオ	11,780
2	VW	アップ!	10,851
3	VW	ゴルフ	10,015
4	オペル	カール	9,907
5	起亜	ピカント	9,625
6	オペル	アストラ	9,447
7	フォード	フィエスタ	8,760
8	VW	ポロ	8,654
9	ルノー	キャプチャー	7,944
10	ルノー	メガーヌ	7,723

(出所)RAI

<VWが13年連続1位、日系は2桁増>

ブランド別の販売実績では、VWがやや落ち込んだものの13年連続で1位となり、上位10ブランドのうちVWを除いた全てのブランドが前年比で増加した(表2参照)。

表2 ブランド別新車販売実績 (単位:台、%)

ブランド	2015年	2016年	2017年	シェア	前年比
VW	56,272	43,758	42,966	10.4	△ 1.8
ルノー	35,161	35,031	40,729	9.8	16.3
オペル	25,444	32,500	34,808	8.4	7.1
プジョー	49,149	28,105	31,094	7.5	10.6
トヨタ	23,602	18,506	24,061	5.8	30.0
フォード	25,203	21,354	23,804	5.7	11.5
起亜	18,310	18,677	23,237	5.6	24.4
BMW	19,697	18,736	18,830	4.5	0.5
シュコダ	14,886	15,338	16,595	4.0	8.2
メルセデス	15,347	15,378	15,851	3.8	3.1
合計(その他を含む)	448,925	382,514	414,538	100.0	8.4

(出所)ACEA(2015、2016年)、RAI(2017年)

日系ブランドの販売台数は前年比13.5%増の6万5,060台で、シェアは前年比0.7ポイント上昇して15.7%だった(表3参照)。トヨタは前年比30.0%増、スズキは28.0%増と大幅に伸びた。トヨタは2016年12月に発売したスポーツ用多目的車(SUV)「CH-R」、スズキはSUV「イグニス」がそれぞれ販売台数を押し上げた。

表3 日系ブランド別販売実績 (単位:台、%)

日系ブランド	2016年	シェア	2017年	シェア	前年比
トヨタ	18,506	4.8	24,061	5.8	30.0
日産	12,421	3.2	12,647	3.1	1.8
スズキ	8,505	2.2	10,889	2.6	28.0
マツダ	8,778	2.3	9,556	2.3	8.9
三菱自動車	5,590	1.5	4,880	1.2	△ 12.7
ホンダ	1,718	0.4	1,368	0.3	△ 20.4
レクサス	871	0.2	928	0.2	6.5
スバル	728	0.2	629	0.2	△ 13.6
インフィニティ	201	0.1	102	0.0	△ 49.3
日系メーカー合計	57,318	15.0	65,060	15.7	13.5

(出所) ACEA(2016年)、RAI(2017年)

<EVの販売が好調、2018年もシェアの拡大見込む>

RAIによると、2017年の11月1日までの電気自動車（EV）の販売台数は5,998台となり、2016年の同期間の3,015台からほぼ倍増となった。また、プラグインハイブリッド車とEVのモデル別販売台数のうち上位8モデルをEVが占めた。2016年は上位12モデル中のうちEVはテスラモーターズの「モデルS」のみだった。2016年夏に販売開始されたテスラの「モデルX」が2017年に販売を順調に伸ばしたことに加え、VWの「e-ゴルフ」や現代の「アイオニック・エレクトリック」なども好調だった。RAIは、2018年のEV販売台数は1万5,000台に増え、シェアも約4%になると予想している。

2017年10月に発足した第3次ルッテ政権は連立与党の政策協定において、遅くとも2030年までに全ての新車販売を排ガスゼロのゼロエミッション車とすることを努力目標に掲げ、目標達成のためにゼロエミッション車の購入促進に向けた税制上の優遇制度などを拡充としている。

スイス（販売）：2017年の新車登録は1%減も7年連続で30万台超—ディーゼル車が減少、

エコカーは増加—

2018年02月15日 ジュネーブ事務所（ブリショー雅子）

スイス自動車輸入協会（Autosuisse）によると、2017年の新車（乗用車）登録台数は31万4,028台と、前年に比べ1.0%減少したものの7年連続で30万台を超えた。四輪駆動車は6.3%増となり、全体の47.5%を占めた。なお、EUと足並みをそろえるために導入されている二酸化炭素（CO2）排出規制は2020年に向けてさらに厳しくなるため、政府や関連団体の対応が注目される。

<相変わらず人気のドイツ車>

2017年の新車（乗用車）登録台数をメーカー・ブランド別にみると、ドイツ系が上位を占め、フォルクスワーゲン（VW）が依然としてシェア10%超を維持、メルセデス・ベンツ、BMW、アウディと続いた。日系では、前年に引き続きトヨタが首位の座を守った。全般的に日系メーカー・ブランドが停滞傾向にある中で、「スイフト」「ピタラ」、新発売の「イグニス」などの四輪駆動車に根強い人気を持つスズキが前年比7.7%増となり、シェアも2.6%に伸ばした。イタリア系も登録台数を大きく増やし、中でもフィアット（18.2%増）が好調だった。大型四駆車が普及する一方で、2台目の小型モデルとして女性にも人気の「フィアット500」が前年比で2割以上伸びたことが理由に挙げられる。

表1 メーカー・ブランド別新車登録台数 （単位：台、%）

順位	メーカー・ブランド	2016年	2017年	シェア	前年比
1	VW	42,142	35,975	11.5	△ 14.6
2	メルセデス・ベンツ	23,842	26,081	8.3	9.4
3	BMW	24,708	24,865	7.9	0.6
4	アウディ	19,582	20,618	6.6	5.3
5	シュコダ	21,060	20,582	6.6	△ 2.3
6	オペル	13,186	14,042	4.5	6.5
7	フォード	13,083	13,884	4.4	6.1
8	ルノー	14,301	13,873	4.4	△ 3.0
9	セアト	10,136	12,053	3.8	18.9
10	フィアット	8,757	10,352	3.3	18.2
11	トヨタ	10,386	10,307	3.3	△ 0.8
12	プジョー	10,386	10,213	3.3	△ 1.7
13	現代	9,076	8,598	2.7	△ 5.3
14	ダチア	7,422	8,555	2.7	15.3
15	スズキ	7,646	8,231	2.6	7.7
16	マツダ	10,172	7,878	2.5	△ 22.6
17	ボルボ	7,130	7,497	2.4	5.1
18	シトロエン	7,678	7,088	2.3	△ 7.7
19	日産	6,038	6,381	2.0	5.7
20	ミニ	5,267	5,689	1.8	8.0
合計(その他を含む)		317,318	314,028	100.0	△ 1.0

(出所)スイス自動車輸入協会

<四駆車のシェアが5割に迫る>

山岳地域に囲まれ、冬のアクティビティーはスキーが主流のスイスでは、降雪時の走行安全性に優れた四駆車が欠かせない。四駆車の新車登録台数は 2008 年以来伸び続けており、2017 年には全体の 47.5% を占め、欧州各国の中で普及率は一番高い（表 2 参照）。スイス自動車輸入協会では、2018 年にはシェアが 50% を超えると見込んでいる。

ディーゼル車については、2017 年 9 月から EU と同様に排出ガスに含まれる窒素酸化物（NOx）規制が適用されており、今後はクリーンディーゼル車への移行が必須となる。連邦政府は規制の適用に際し、新車のディーゼル車については EU の排出ガス規制である「ユーロ 6d-TEMP」または「ユーロ 6d」を満たす車種を購入するよう呼び掛けた。そうした動きもあり、2017 年のディーゼル車の新車登録台数は前年比 9.1% 減となった。しかし、ディーゼル車は燃費の点で有利なため、現状ではまだ全体の 36.0% を占めている。

一方、エコカーの新車登録台数は前年比 17.0% 増の 1 万 7,569 台となり、初めてシェアが 5% を超えた。特にガソリンのハイブリッド車（16.9% 増）および電気自動車（EV、44.9% 増）が大きく伸びた。

表2 主な車種の内訳 (単位: 台、%)

車種	2016年	2017年	シェア	前年比
四輪駆動車	140,410	149,281	47.5	6.3
ディーゼル車	124,399	113,118	36.0	△ 9.1
エコカー	15,020	17,569	5.6	17.0
ハイブリッド(ガソリン)	9,867	11,538	3.7	16.9
ハイブリッド(ディーゼル)	635	280	0.1	△ 55.9
EV	3,295	4,773	1.5	44.9
EV(レンジエクステンダー)	269	212	0.1	△ 21.2
天然ガス自動車	936	760	0.2	△ 18.8
燃料電池自動車	10	2	0.0	△ 80.0
その他	8	4	0.0	△ 50.0

(出所) スイス自動車輸入協会

#### <2020 年以降の CO2 排出規制への対応を懸念>

スイスでは 2012 年 7 月から、EU に準じた CO2 排出規制が導入されている。2017 年 6 月の連邦エネルギー局（OFEN）の発表によると、2016 年末時点の新車の 1 キロ走行当たりの CO2 排出量の目標値は平均 130 グラムなのに対し、2016 年中に新車登録された乗用車 31 万台の平均値は 134 グラムで、目標には及ばなかった（2015 年末時点は 135 グラム）。超過分について輸入業者に科された罰金は約 240 万スイス・フラン（約 2 億 7,600 万円、CHF、1CHF = 約 115 円）に上ったという。

2020 年からは CO2 排出量の目標値は 95 グラムとさらに厳しくなるが、スイスで多く普及している大型四駆車は燃費の点で不利で、CO2 排出量が多い。EU では、加盟国全体でメーカーやグループごとの CO2 総排出量から平均値を測るため、四駆車が多い市場と小型車中心の市場の CO2 排出量が平準化され規制に対応しやすい。ところが、スイスは EU 非加盟国なので、独自に対応しなくてはならない。連邦政府は、スイスが EU に比べて不利にならないよう、新車の CO2 排出量の算出には「フェージング・イン (phasing in)」(注 1) および「スーパークレジット」(注 2) と呼ばれる優遇計算方式を導入しており、2020 年以降も同様の措置を予定している。しかし、スイス自動車輸入協会のフランソワ・ローナ会長は「EU 諸国に

比べてスイスのエコカー普及は遅れており、連邦政府が提案する優遇措置では、2020年以降のCO2排出量の目標値に達することは難しい」とし、輸入業者をさらに優遇するための協会独自の計算方式を2017年5月に提案している（表3参照）。

表3 2020年のCO2排出量規制への政府対応と自動車輸入協会の提案

年	フェージング・イン(%)		スーパークレジット(倍率)	
	連邦政府	自動車輸入協会	連邦政府	自動車輸入協会
2020年	85	75	2.00	2.00
2021年	90	80	1.67	2.00
2022年	95	85	1.33	2.00
2023年	100	90	1.00	1.67
2024年	100	95	1.00	1.33
2025年	100	100	1.00	1.00

(出所)スイス自動車輸入協会

(注1) CO2排出量を算定する際に、計算に含める自動車の割合を規定する方式。例えば70%の場合は、輸入台数のうちCO2排出量が少ない車種上位70%を算入して計算し、下位30%は除外する。

(注2) CO2排出量算定に当たり、1キロ走行あたり平均50グラム未満の車の台数を所定の倍率でカウントして計算する方式。

オーストリア（販売）：2017年の新車乗用車登録台数は7.2%増、3年連続プラス－日系メー

カーも16.7%増と好調－

2018年02月16日 ウィーン事務所（エッカート・デアシュミット）

2017年の新車（乗用車）登録台数は前年比7.2%増の35万3,320台で、3年連続の増加となった。ディーゼル車が7.1%減となった一方、ガソリン車が24.7%増、電気自動車・ハイブリッド車は56.9%増と大きく増加した。日系メーカーも好調で、全体を大きく上回る16.7%増となった。

<2011年に次ぐ高水準に>

オーストリア統計局が1月10日に発表した新車（乗用車、産業用車両）登録台数統計によると、乗用車の新車登録台数は前年比7.2%増の35万3,220台で3年連続の増加となり、2011年（35万6,145台）に次ぐ高水準だった（表1参照）。トラック（10.5%増）、トラクター（19.9%増）、トレーラー（7.4%）の販売も好調だった一方、オートバイなどの二輪車は8.6%減少した。

表1 主な部門別登録台数(2017年) (単位:台、%)

部門別	台数	シェア	前年比
乗用車	353,320	77.3	7.2
二輪車	40,077	8.9	△ 8.6
トラック	44,127	9.6	10.5
トラクター	6,722	1.5	19.9
トラクター(トレーラー用)	4,233	0.9	7.4
バス	1,244	0.3	19.3

(出所)オーストリア統計局

<ディーゼル車離れの傾向強まる>

乗用車の新車登録台数をエンジン種別にみると、ディーゼル車が前年比7.1%減となった一方で、ガソリン車が24.2%増と大幅に増加した（表2参照）。ディーゼル車減少の原因としては、(1)フォルクスワーゲン（VW）をはじめとする複数メーカーによる排ガス不正問題でディーゼル車の環境性能に対する信頼が大きく損なわれたこと、(2)同不正問題をきっかけにディーゼル車の排気微粒子が人体に与える危険性が大きく報道されたこと、(3)ウィーンなど複数都市の中心部への古いディーゼル車の乗り入れ禁止に関する議論が盛り上がっていること、などが挙げられる。ただし、乗用車の新車登録台数全体におけるディーゼル車のシェアは49.7%で、ガソリン車の46.3%を上回っている。

表2 エンジン種別新車(乗用車)登録台数(2017年)

(単位:台、%)

エンジン	台数	シェア	前年比
ディーゼル	175,458	49.7	△ 7.1
ガソリン	163,701	46.3	24.2
ハイブリッド(ガソリン、ディーゼル)	8,293	2.3	76.3
電気	5,433	1.5	42.0
天然ガス・ガソリン併用	321	0.1	△ 12.1
天然ガス	114	0.0	△ 4.2
燃料電池	0	0.0	△ 100.0

(出所)オーストリア統計局

オーストリア自動車輸入協会の広報担当ギュンター・ケアレー氏は「国内の大気中の有害物質の値は2013年以降大幅に低下しており、ウィーン市内の観測地点の1カ所のみでEUの排出基準値を上回ったにすぎない」と強調し、排気微粒子をめぐる行き過ぎた論調への不満を表明し、新政府に対して「イデオロギーより、科学的な根拠に基づく交通政策」の実施を求めた。しかし、1月に開催された「ウィーン自動車ショー」において、複数の自動車メーカーがガソリンエンジンの小型車のみを展示するなど、ディーゼル車離れの傾向は強まっている。

<代替燃料自動車は大幅に増加するも、シェアは約4%どまり>

代替燃料自動車（オーストリアの定義では、ディーゼル車およびガソリン車以外の自動車を指す）の新車登録台数は前年比56.8%増の1万4,161台となったが、シェアは約4%にとどまる。そのうち、ガソリン・電気のハイブリッド車が8,161台とほぼ倍増したほか、電気自動車も42%増の5,433台と大幅に増加した。電気自動車の国内における登録台数の累計は2017年末には1万4,618台になったものの、乗用車全体の0.3%にすぎない。

<VWグループが圧倒的な人気>

メーカー・ブランド別では、フォルクスワーゲン（VW）が前年比3.9%増の5万8,709台で最大だったが、シェアは0.6ポイント低下し16.6%となった（表3参照）。VW傘下のブランドでは、シュコダが19.0%増の2万4,914台で2位、セアトが14.4%増の1万7,484台で9位、アウディが13.0%減の1万7,092台で10位。そのほかで目立ったのは、オペルが5.9%減の2万1,214台の3位、現代が18.7%増の1万9,905台で6位だった。

表3 メーカー・ブランド別新車(乗用車)登録台数上位20位  
(2017年) (単位:台、%、ポイント)

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比	シェア	前年比
1	VW	58,709	3.9	16.6	△ 0.6
2	シュコダ	24,914	19.0	7.1	0.7
3	オペル	21,214	△ 5.9	6.0	△ 0.8
4	フォード	20,748	7.6	5.9	0.1
5	ルノー	19,948	4.6	5.6	△ 0.2
6	現代	19,905	18.7	5.6	0.5
7	BMW	18,890	△ 1.7	5.3	△ 0.5
8	メルセデス	17,917	12.5	5.1	0.3
9	セアト	17,484	14.4	4.9	0.3
10	アウディ	17,092	△ 13.0	4.8	△ 1.2
11	フィアット	15,515	9.4	4.4	0.1
12	プジョー	11,790	17.2	3.3	0.2
13	マツダ	10,463	4.4	3.0	0.0
14	起亜	9,433	0.3	2.7	△ 0.2
15	ダチア	9,130	15.6	2.6	0.2
16	トヨタ	8,816	43.2	2.5	0.6
17	スズキ	8,154	30.4	2.3	0.4
18	日産	7,652	5.4	2.2	0.0
19	シトロエン	7,504	3.9	2.1	△ 0.1
20	三菱自動車	3,929	12.9	1.1	0.0
25	ホンダ	2,440	0.3	0.7	0.0
31	レクサス	618	38.3	0.2	0.1
32	スバル	538	12.8	0.2	0.1
38	インフィニティ	47	△ 25.4	0.0	0.0
合計		353,320	7.2	100.0	0.0

(出所)オーストリア統計局

モデル別では、上位5位まではVW「ゴルフ」、シュコダ「オクタビア」、VW「ティグアン」、VW「ポロ」とシュコダ「ファビア」とVWグループが占め、上位20位でも同グループが半分を占めた(表4参照)。そのほかでは、現代の「i20」(前年比22.1%増)とルノーの「メガーヌ」(16.2%増)の伸びが目立つ。

表4 モデル別新車(乗用車)登録台数上位20位(2017年)  
(単位:台、%)

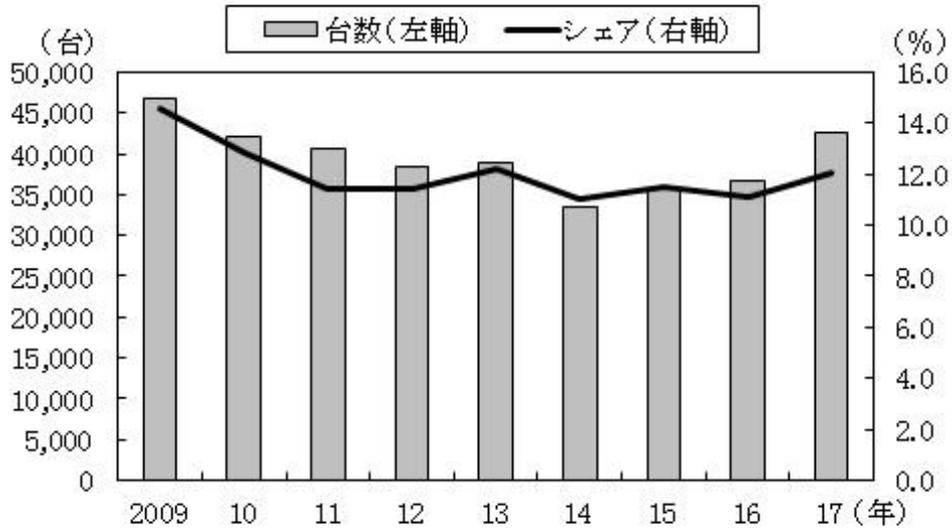
順位	モデル	台数	シェア	前年比
1	VW「ゴルフ」	16,932	4.8	7.3
2	シュコダ「オクタビア」	9,594	2.7	10.4
3	VW「ティグアン」	9,242	2.6	8.7
4	VW「ポロ」	8,258	2.3	7.9
5	シュコダ「ファビア」	7,242	2.0	17.0
6	フィアット「500」	7,068	2.0	△ 5.6
7	VW「バス」	6,464	1.8	16.2
8	ルノー「メガーヌ」	6,265	1.8	16.2
9	現代「i20」	5,400	1.5	22.1
10	セアト「イビツァ」	5,389	1.5	△ 1.4
11	フォード「フォーカス」	5,325	1.5	6.6
12	オペル「アストラ」	4,958	1.4	△ 14.3
13	現代「ツーソン」	4,527	1.3	△ 13.7
14	セアト「レオン」	4,445	1.3	0.8
15	ルノー「クリオ」	4,436	1.3	6.3
16	VW「トゥーラン」	4,315	1.2	△ 4.7
17	BMW「X1」	4,199	1.2	3.3
18	VW「キャディーク」	4,110	1.2	2.5
19	オペル「モッカ」	4,071	1.2	△ 5.5
20	フォード「クーガ」	3,959	1.1	107.2
-	その他	227,121	64.3	7.6
合計		353,320	100.0	7.2

(出所)オーストリア統計局

<日本メーカーのシェアは約1ポイント上昇の12.2%>

モデル別新車上位20位に日本メーカーのブランドはないが、日本メーカーは全体で前年比16.7%増の4万2,657台と3年連続で登録台数を伸ばし、シェアは約1ポイント上昇し12.2%だった(図参照)。特に、トヨタ(43.2%増)とスズキ(30.4%増)の伸びが大きかった。トヨタでは小型車「ヤリス」(日本名:ヴィッツ)と新コンパクトスポーツ用多目的車(SUV)「C-HR」、スズキは新SUVモデル「SX4S-クロス」、ロングセラーのSUV「ビターラ」(日本名:エスクード)および小型車「イグニス」の販売が好調だった。

図 日本メーカーの新車(乗用車)登録台数とシェアの推移



(出所)オーストリア統計局

## ポーランド（販売）：2017年の乗用車新規登録台数は前年比16.9%増

2018年03月30日 ワルシャワ事務所（イボナ・ムロチェク、小松理恵）

2017年の乗用車新規登録台数は前年比16.9%増の48万6,352台となった。メーカー・ブランド別ではトヨタが2位となった。乗用車の生産台数は微減となったが、次世代自動車関連の生産拠点としても注目が集まる。

<2017年の乗車新規台数は48万台を記録、プラグイン・ハイブリッドも順調な伸び>

ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、2017年の乗用車新規登録台数は前年比16.9%増となる48万6,352台を記録し、EUでは2016年にオランダを上回って以来、6位のベルギーに次ぐ7番目の乗用車（新車）市場となっている（添付資料の図参照）。

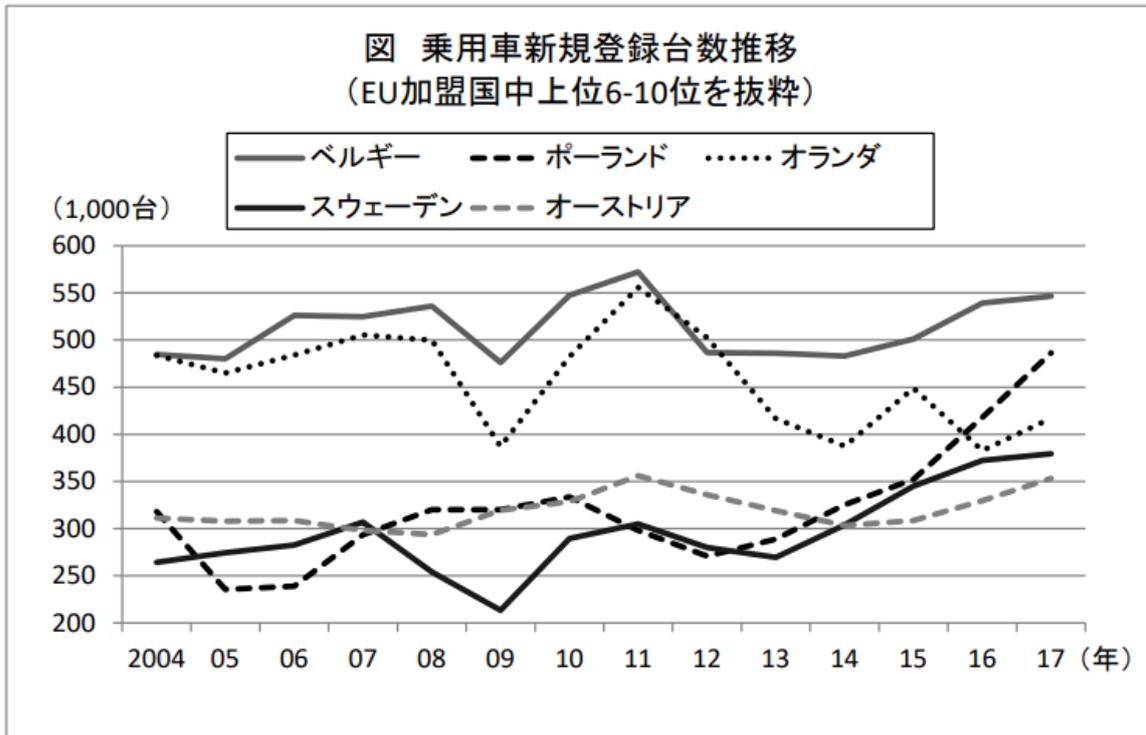
メーカー別では引き続きシュコダ（6.2万台）が首位だったが、前年比24.7%と大きく伸びたトヨタが前年の3位から2位に返り咲いた（5.1万台）（添付資料の表参照）。

PZPMによると、ポーランド市場での次世代自動車は全体の3.7%にとどまるものの、ハイブリッド車は前年比65%増、電気自動車（EV）またはプラグイン・ハイブリッド車は88%増と、共に大きく伸びている。ポーランドではEVの導入を促進するためのEV法も制定されている。

<自動車産業の投資も好調、EV、ハイブリッド車向けの投資が加速>

ポーランド中央統計局（GUS）によると、国内での2017年の乗用車生産台数は前年比7.2%減の51.4万台となった。PZPMのヤコブ・ファリシ氏によると、欧州市場においてポーランドでの生産車種の人気低迷し、また新規モデルの生産開始もなかったため、工場生産調整が行われた結果とみられる。

その一方で、自動車関連分野への投資は引き続き好調だ。トヨタは2017年11月、ハイブリッド用エンジンを生産するため、既存の工場に対し追加で4億ズロチ（約122.8億円、1ズロチ＝約30.7円）の設備投資をおこなうと発表、2020年からの生産を目指す。また、韓国のLG化学も2017年11月に欧州最大となる電気自動車用リチウムイオン電池の工場をポーランド西部のブロツワフに新設すると発表している。年間10万台個の生産が可能で、2018年から生産を開始する。



(出所) 欧州自動車工業会(ACEA)よりジェトロ作成

表 ポーランドの自動車新規登録台数(メーカー別) (単位:台、%)

メーカー・ブランド	2016年	2017年	シェア	
			シェア	前年比
シュコダ	52,288	62,164	12.8	18.9
トヨタ	40,768	50,825	10.5	24.7
フォルクスワーゲン	42,830	49,102	10.1	14.6
オペル	34,212	36,049	7.4	5.4
フォード	29,102	29,474	6.1	1.3
ルノー	23,610	27,995	5.8	18.6
起亜	19,529	22,873	4.7	17.1
ダチア	16,949	21,601	4.4	27.4
現代	17,785	20,045	4.1	12.7
メルセデス・ベンツ	12,672	17,191	3.5	35.7
BMW	12,497	15,943	3.3	27.6
日産	13,678	15,051	3.1	10.0
フィアット	9,338	14,082	2.9	50.8
プジョー	11,373	13,602	2.8	19.6
アウディ	10,787	13,236	2.7	22.7
マツダ	11,231	11,319	2.3	0.8
セアト	8,745	10,446	2.1	19.5
シトロエン	7,111	9,875	2.0	38.9
スズキ	7,695	9,422	1.9	22.4
ボルボ	7,741	9,085	1.9	17.4
その他	26,182	26,972	5.5	3.0
計	416,123	486,352	100.0	16.9

(出所) ポーランド自動車工業会(PZPM)よりジェトロ作成

## チェコ（生産・販売）：乗用車の新車登録、生産台数ともに過去最高を更新

2018年03月08日 プラハ事務所（中川圭子）

2017年の乗用車新車登録は前年比4.6%増の27万1,595台となり、国内の乗用車生産台数は141万3,881台で5.2%増加し、ともに過去最高を更新した。

<新車登録台数でSUVが初めてトップに>

チェコ自動車輸入者連盟（SDA）によると、2017年の乗用車の新車登録台数は前年より4.6%増加し27万1,595台だった。コンサルティングファームのプライスウォーターハウスクーパース（PwC）は、「2018年も好調な経済成長を背景に、乗用車新規登録台数は3~8%増加し、28万~29万3,000台に達する」と予測している。

こうした傾向の中心になっているのが、人気のスポーツ用多目的車（SUV）だ。新車登録台数をカテゴリー別にみると、SUVが2013年以降急激に伸びている（図参照）。2017年には、SUVが全体の24.3%に達し、コンパクトカーを抜いて初めてトップに立った（表1参照）。

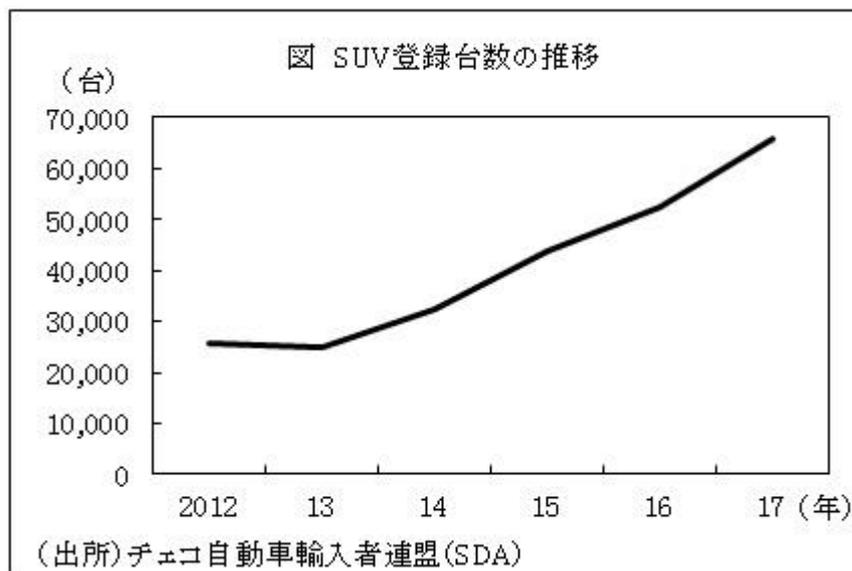


表1 乗用車のカテゴリー別登録台数 (単位:台、%)

カテゴリー	2016年			2017年		
	台数	シェア	前年比	台数	シェア	前年比
SUV	52,302	20.1	19.0	66,014	24.3	26.2
コンパクト	54,259	20.9	5.8	56,431	20.8	4.0
小型車	50,925	19.6	8.6	47,754	17.6	△ 6.2
中型車	42,200	16.3	17.5	38,534	14.2	△ 8.7
ミニバン	33,962	13.1	4.3	37,629	13.9	10.8
アッパーミドル	14,630	5.6	65.3	13,490	5.0	△ 7.8
ミニ	6,795	2.6	△9.2	6,553	2.4	△ 3.6
スポーツ	1,697	0.7	27.9	1,864	0.7	9.8
ラグジュアリー	586	0.2	30.5	391	0.1	△ 33.3
その他	2,337	0.9	11.8	2,935	1.1	25.6
計	259,693	100.0	12.5	271,595	100.0	4.6

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

2017年の乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トップはシュコダで全体の31.0%を占めた(表2参照)。以下7位までの順位は前年と変わりなく、フォルクスワーゲン(VW)、現代、フォード、ダチア、ルノー、起亜と続いている。

表2 メーカー・ブランド別の乗用車新車登録台数(2017年)  
(単位:台、%)

メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
シュコダ	84,138	31.0	2.3
VW	26,942	9.9	1.3
現代	21,420	7.9	2.0
フォード	16,644	6.1	9.0
ダチア	14,498	5.3	17.1
ルノー	11,224	4.1	10.1
起亜	9,231	3.4	3.3
プジョー	8,613	3.2	6.4
メルセデス・ベンツ	8,545	3.2	13.7
<b>トヨタ</b>	<b>8,328</b>	<b>3.1</b>	<b>45.6</b>
オペル	7,890	2.9	△ 6.8
セアト	7,535	2.8	1.7
BMW	7,392	2.7	14.6
<b>日産</b>	<b>6,273</b>	<b>2.3</b>	<b>25.7</b>
シトロエン	5,576	2.1	5.5
アウディ	4,486	1.7	△ 29.5
<b>スズキ</b>	<b>3,787</b>	<b>1.4</b>	<b>12.7</b>
<b>マツダ</b>	<b>3,291</b>	<b>1.2</b>	<b>5.9</b>
フィアット	3,035	1.1	△ 10.8
<b>三菱自動車</b>	<b>2,241</b>	<b>0.8</b>	<b>△ 14.4</b>
<b>ホンダ</b>	<b>1,962</b>	<b>0.7</b>	<b>△ 13.2</b>
ボルボ	1,962	0.7	1.8
<b>スバル</b>	<b>1,124</b>	<b>0.4</b>	<b>13.4</b>
ランドローバー	949	0.4	△ 3.1
ジープ	913	0.3	△ 18.9
計(その他を含む)	271,595	100.0	4.6

(注) 太字は日系。

(出所) チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

日系トップはトヨタで、前年比 45.6%と大幅に伸び、順位も前年の 14 位から 10 位に上昇した。増加台数は全ブランドでトップの 2,607 台だった。

トヨタは特にハイブリッド車部門で圧倒的に強く、2017 年のハイブリッド車の販売台数 2,826 台のうち、トヨタとレクサスブランドで 2,320 台、82%を占めた。この部門の新車登録台数は 1,285 台増えたが、このうちトヨタとレクサスで 1,167 台 (91%) だった。(表 3 参照)。

表3 メーカー・ブランド別ハイブリッド車新車登録台数  
(単位:台)

メーカー	2016年	2017年	前年との差
トヨタ	938	2,042	1,104
レクサス	215	278	63
起亜	35	173	138
BMW	73	126	53
スズキ	1	47	46
アウディ	3	42	39
VW	21	29	8
三菱自動車	13	23	10
メルセデス・ベンツ	11	16	5
ポルシェ	2	13	11
ボルボ	23	12	△ 11
ミニ	0	10	10
その他	206	15	△ 191
計	1,541	2,826	1,285

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

チェコでは環境省が地方自治体とその所有企業を対象に、エコカーの新車購入に対する補助金制度を実施している。2016年11月時点ではエコカーの定義は圧縮天然ガス(CNG)、電気およびプラグインハイブリッド車とされていたが、2017年11月1日に始まった助成制度では、通常のハイブリッド車も対象にされた。ただし、乗用車1台当たりの補助金の上限は、電気自動車(EV)が25万コルナ(約130万円、1コルナ=約5.2円)、プラグインハイブリッド車は20万コルナであるのに対し、CNGおよび通常のハイブリッド車は5万コルナとなっている。

<EV向けインフラ整備が不可欠>

2017年のEVの新規登録台数は307台で、前年から107台増えた。メーカー・ブランド別ではBMWがトップ、2位は3位からVW、日産は3位だった(表4参照)。

表4 メーカー・ブランド別のEV新車登録台数 (単位:台)

メーカー・ブランド	2016年	2017年	前年との差
BMW	87	109	22
VW	37	105	68
日産	65	71	6
現代	1	14	13
起亜	6	6	-
メルセデス・ベンツ	2	1	△ 1
スマート	0	1	1
プジョー	2	0	△ 2
計	200	307	107

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

EVの新車登録台数は乗用車全体の0.04%にとどまっている。その要因の1つがインフラ整備の遅れだ。運輸省によると、国内の公共充電スタンドの数は300カ所程度にとどまっており、同省は急速充電スタンド125カ所の追加に向け2017年11月に補助金制度を開始した。また2018年1月には、急速充電スタン

ドおよび標準充電スタンドを2023年までに最低800カ所に増やすことを目指して補助金制度を更新、充電スタンド設置費用の最大70%をEU基金からの補助金で負担する。また、産業貿易省も2016年から、企業向けにEV購入および会社敷地内のEV用充電スタンドの購入・設置に補助金を出している。

チェコeモビリティ連盟CEOのカテジナ・スィロトコバー氏はジェットロに対して、「国内で登録されているEVは約1,500台だが、補助金制度に加えてメーカーの大規模なEVの生産開始により、2020年以後の販売は大きく伸びる可能性がある」とコメントした(2月20日)。EUの二酸化炭素(CO2)排出規制が2020年以降大幅に強化されるのに伴い、自動車メーカーはEVをラインアップに入れる必要に迫られている。現時点では、EV普及支援制度として、環境省、産業貿易省、運輸省管轄の補助金制度が実施されている。スィロトコバー氏は財務省も積極的に関与してほしいとして、「EVに対する付加価値税(VAT)引き下げなどの措置は理想的」と述べた。また、「EV普及のため、充電スタンドを幹線道路沿いのみならず、住宅街、ショッピングセンターなどにも設置する必要がある」と指摘している。

<シュコダは生産・輸出とも2桁増>

チェコ自動車工業会によると、国内に生産拠点を構える3社の2017年の新車(乗用車)の国内生産、販売、輸出の実績は以下のとおり(表5参照)。

表5 乗用車の国内生産、販売、輸出台数 (単位:台、%)

メーカー	2016年			2017年					
	生産	販売	輸出	生産	前年比	販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	765,171	88,016	680,935	858,103	12.2	95,017	8.0	766,628	12.6
TPCA	220,611	450	220,161	199,078	△ 9.8	434	△ 3.6	198,644	△ 9.8
現代チェコ	358,400	15,697	342,703	356,700	△ 0.5	15,743	0.3	340,957	△ 0.5
合計	1,344,182	104,163	1,243,799	1,413,881	5.2	111,194	6.7	1,306,229	5.0

(出所)チェコ自動車工業会

シュコダ・オートの生産台数は前年比で12.2%増、輸出台数も12.6%増と好調だった。特に、国内外で売れ筋のSUVを増産し、2016年から生産している「コディアック」に加え、2017年7月からはコンパクトSUV「カロック」をクバシニ(東ボヘミア)工場で、さらに2018年1月からは本拠地ムラダー・ボレスラフ(中央ボヘミア)でも生産を始めた。

カテゴリー「ミニ」の乗用車のみを製造しているトヨタ・プジョー・シトロエン(TPCA)の2017年の生産台数、輸出台数はともに9.8%減少した。

現代チェコの実績は、2017年の計画35万台をやや上回る35万6,700台で、うち65.7%をSUV「ツーンソン」が占めている。同社は、2018年の生産計画台数を33万台に引き下げた。その理由を「英国からの受注減および欧州全体における需要の停滞」としている。2017年の最大の輸出先はドイツ(4万5,239台)で、以下、英国(4万3,963台)、スペイン(3万1,641台)、イタリア(3万270台)と続いた。チェコ国内での販売台数は1万5,743台で、生産台数の4.4%にとどまった。

自動車工業会のポフダン・ボイナル会長は、2017年の国内自動車産業について「欧州経済、世界経済の好調、チェコおよび欧州の自動車需要の上昇が影響した」と評価している。一方、2018年については慎重で、「チェコ経済は2017年に最高潮に達し、2018年には成長率が1ポイント程度低下すると予想されている。欧州やその他の諸国も、経済成長率が低下する見通しだ。チェコでは労働市場の供給状況が限界に達しており、自動車産業への深刻な影響が懸念される。2018年の国内自動車生産台数は、前年比5%を超えることはないだろう」と述べた。

## ハンガリー（販売）：2017年の乗用車新車登録は2年連続で2割超の伸び

2018年03月07日 ブダペスト事務所（三代憲、バラジ・ラウラ）

2017年の乗用車新車登録台数は前年比20.4%の11万6,265台で、伸びは2年連続で2割を超えた。スズキの人気は根強く、ブランド、モデルとも首位となった。電気自動車（EV）はタクシーやカーシェアリングでの利用が始まっているが、数はまだ少ない。

### <人気のスズキはブランド・モデルともトップ>

民間調査会社データハウスの発表によると、2017年の国内乗用車登録台数でトップだったのは前年同様スズキで、シェアは13.0%、前年比34.6%増の1万5,161台だった（表1参照）。2位も同じくフォードでシェア9.8%、19.4%増（1万1,372台）、3位はシュコダでシェア9.1%、20.2%増（1万523台）だった。日系ブランドでは、トヨタが47.5%増（8,139台）で6位、日産は25.2%増（4,257台）で10位だった。3位と4位が入れ替わった以外、10位までの顔ぶれは前年と変わらない。マツダは13.0%増（2,196台）で16位、本田は12.7%減（1,738台）で18位となった。韓国メーカーでは起亜が15.0%増（4,507台）、現代は17.8%増（3,739台）だった。

表1 ブランド別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2016年			2017年			
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	前年比
スズキ	1	11,266	11.7	1	15,161	13.0	34.6
フォード	2	9,522	9.9	2	11,372	9.8	19.4
シュコダ	4	8,755	9.1	3	10,523	9.1	20.2
オペル	3	9,379	9.7	4	10,189	8.8	8.6
フォルクスワーゲン(VW)	5	7,534	7.8	5	8,546	7.4	13.4
トヨタ	6	5,517	5.7	6	8,139	7.0	47.5
ダチア	7	5,120	5.3	7	7,329	6.3	43.1
ルノー	8	4,896	5.1	8	5,686	4.9	16.1
起亜	9	3,920	4.1	9	4,507	3.9	15.0
日産	10	3,400	3.5	10	4,257	3.7	25.2
その他	—	27,285	28.2	—	30,556	26.3	12.0
合計	—	96,594	100.0	—	116,265	100.0	20.4

(出所)データハウス

登録台数をモデル別にみると、1位はスズキ「ビターラ」の8,786台で前年比34.4%増と、2015年の販売開始から人気は衰えず、首位をキープした（表2参照）。シュコダ「オクタビア」も6,105台で15.6%増と2位を維持した。3位のダチア「ダスター」は4,018台で48.3%増となり順位を1つ上げた。4位は2017年7月にマイナーチェンジが行われたスズキの「SX4 S-クロス」で、前年の2.1倍の3,407台となった。スズキの「ビターラ」と「SX4 S-クロス」はハンガリー北部の同社エステルゴム工場で生産されている。

表2 モデル別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド・モデル	2016年			2017年			前年比
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
スズキ「ビターラ」	1	6,538	6.8	1	8,786	7.6	34.4
シュコダ「オクタビア」	2	5,283	5.5	2	6,105	5.3	15.6
ダチア「ダスター」	4	2,710	2.8	3	4,018	3.5	48.3
スズキ「SX4 S-クロス」	12	1,643	1.7	4	3,407	2.9	107.4
フォード「フォーカス」	3	2,856	3.0	5	3,260	2.8	14.1
オペル「アストラK」	8	2,040	2.1	6	2,716	2.3	33.1
フォード「クーガ」	15	1,513	1.6	7	2,414	2.1	59.6
ルノー「クリオ」	10	1,772	1.8	8	2,294	2.0	29.5
VW「パサート」	6	2,147	2.2	9	2,066	1.8	△ 3.8
日産「キャシユカイ」	17	1,385	1.4	10	1,999	1.7	15.2
オペル「ゴルサ」	13	1,585	1.6	11	1,883	1.6	18.8
その他	—	65,387	69.5	—	75,522	66.5	15.5
合計	—	96,594	100.0	—	116,265	100.0	20.4

(出所)データハウス

< SUV が3分の1のシェア占める >

新車で最も人気があるセグメント(注)はスポーツ用多目的車(SUV)で、シェア33.4%で37.7%増、次いでCセグメント(ミディアムカー)がシェア28.4%で14.4%増となっている。高級車のEセグメント(エグゼクティブカー)はシェアは1.5%と低いものの40.6%伸び、富裕層が増えてきていることをうかがわせた。

商用車の新車登録台数は前年比6.5%減の1万9,941台となった(表3参照)。フォードはシェア23.4%と首位を維持したものの16.3%減(4,661台)、2位のフィアットもシェア13.8%で2.8%減(2,750台)となった。3位のフォルクスワーゲン(VW)はシェア10.3%で7.3%増(2,056台)、4位のトヨタはシェア7.7%で21.2%伸びた。

表3 ブランド別商用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2016年			2017年			前年比
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
フォード	1	5,572	26.1	1	4,661	23.4	△ 16.3
フィアット	2	2,828	13.3	2	2,750	13.8	△ 2.8
VW	3	1,916	9.0	3	2,056	10.3	7.3
トヨタ	7	1,275	6.0	4	1,545	7.7	21.2
プジョー	6	1,454	6.8	5	1,528	7.7	5.1
ルノー	4	1,679	7.9	6	1,412	7.1	△ 15.9
オペル	8	1,161	5.4	7	1,297	6.5	11.7
ダチア	9	1,157	5.4	8	1,227	6.2	6.1
シトロエン	5	1,615	7.6	9	1,195	6.0	△ 26.0
日産	10	955	4.5	10	630	3.2	△ 34.0
その他	—	1,720	8.1	—	1,640	8.2	△ 4.7
合計	—	21,332	100.0	—	19,941	100.0	△ 6.5

(出所)データハウス

<2018 年の中古車市場は拡大の予想も >

中古車輸入台数は 15 万 5,414 台で前年比 9.4% 増となった (表 4 参照)。1 位がフォード「フォーカス」でシェア 3.6%、8.0% 増 (5,595 台)、2 位が VW「ゴルフ」でシェア 3.4%、8.3% 増 (5,298 台) と、新車でも人気の C セグメントが占めたが、3 位に VW「パサート」(シェア 3.4%、前年比 5.6% 減、5,276 台)、4 位に BMW「3 シリーズ」(2.4%、18.7% 減、3,757 台)、5 位にアウディ「A4」(2.1%、7.9% 減、3,310 台) と、新車では手が出にくい D セグメント (ラージカー) がランクインしている。

表4 モデル別中古車輸入台数 (単位: 台、%)

ブランド・モデル	2016年			2017年			前年比
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
フォード「フォーカス」	2	5,181	3.6	1	5,595	3.6	8.0
VW「ゴルフ」	3	4,893	3.4	2	5,298	3.4	8.3
VW「パサート」	1	5,591	3.9	3	5,276	3.4	△ 5.6
BMW「3シリーズ」	4	4,620	3.3	4	3,757	2.4	△ 18.7
アウディ「A4」	5	3,592	2.5	5	3,310	2.1	△ 7.9
オペル「ザフィエラ」	6	2,803	2.0	6	2,979	1.9	6.3
オペル「コルサ」	9	2,372	1.7	7	2,666	1.7	12.4
マツダ「マツダ6」	8	2,452	1.7	8	2,471	1.6	0.8
メルセデス・ベンツ「Aクラス」	7	2,679	1.9	9	2,422	1.6	△ 9.6
オペル「アストラ」	12	1,778	1.3	10	2,355	1.5	32.5
その他	—	106,042	74.7	—	119,285	76.8	0.0
合計	—	142,003	100.0	—	155,414	100.0	9.4

(出所) データハウス

中古車販売大手ダス・バルトアウトのフランク・ジョルジ氏は、2017 年の中古車登録台数は 68 万 7,991 台で前年比 10.9% 増だったが、2018 年はより拡大すると予想する一方で、国内の自動車の平均車齢が上がっていることから、新車販売を拡大し車齢を引き下げる必要があると警告。特に、製造年が古く環境に悪い車の輸入を規制する必要性を説く。

2 月 15 日にジェットロが開いた進出日系企業向けの「e モビリティワークショップ」での国家経済省の説明によると、ハンガリーは e モビリティの推進政策「イエデリック・アーニョシュ計画」により、充電ステーションなどのインフラ整備は中・東欧で最も進んでいるという。また、EV 購入にかかる税の控除、市内の路上駐車場の無料利用などの優遇措置により、日産の EV「リーフ」だけのタクシー会社や、VW の EV「e-up!」をそろえたグリーンゴー (GreenGo) と MOL リモが EV カーシェアリング事業を開始するなど、ブダペスト市内で EV をよく見掛けるようになっている。しかし、2017 年の新車登録台数でみると、「up!」が 453 台 (ガソリン、ディーゼルエンジンモデルを含む)、「リーフ」が 229 台、BMW の EV「i3」が 127 台にとどまっている。

(注) セグメントとは主として欧州で使用されている乗用車の分類概念で、統計調査などに使う目的で作られた。A~E、F などがあり、基本的に A~E の順に大型、高級化する。定義は変わることもある。

## ルーマニア（生産・販売）：2017年の乗用車新規登録台数は13.4%増

2018年03月30日 ブカレスト事務所（ユニアナ・ミンドル、水野桂輔）

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）によると、2017年の新車乗用車の国内販売台数を前年比13.4%増の13万414台だった。中古車については、中古車購入に際して課される「環境スタンプ税」が廃止されたことで、登録台数は前年比74.6%増の51万8,927台と激増した。

### <国産ブランドのダチアがシェア1位を維持>

2017年の新車乗用車登録台数は前年比13.4%増の13万414台となり、4年連続で増加した。シェアをブランド別にみると、ルノー傘下の国産車ダチアが30.4%（登録台数：11.7%増、3万9,596台）で、2位以下を大きく上回った（表1参照）。次いで、フォルクスワーゲン（VW）が10.7%（16.6%増、1万3,969台）、VW傘下のシュコダが8.9%（同13.3%増、1万1,631台）と続き、ルーマニア市場における主要17ブランドのうち、14ブランドで登録台数が前年を上回った。生産国別では、ルーマニア（28.1%）、ドイツ（22.4%）、チェコ（10.7%）、スペイン（8.0%）、トルコ（7.3%）の順となった。

APIAによると、新車乗用車の購入者の66%は法人で、残りの34%が個人だ。個人による購入台数は前年比で30%増加した。

モデル別でみると、ダチアが「ロガン」の1万6,198台を筆頭に、「ダスター」（8,659台）、「サンデロ」（8,465台）と3位までを独占した。4位はシュコダの「オクタビア」（4,821台）、5位はルノーの「クリオ」（3,834台）が続いた。

日本車の乗用車新車登録台数は前年比20.3%増の1万3,943台だった（表2参照）。三菱自動車（前年比24.9%減の349台）、スバル（66%減の19台）、レクサス（同3.7%減の158台）の3ブランドは振るわなかったものの、日本車全体では登録台数を伸ばした。伸び率が高かったのはスズキ（43.7%増の3,405台）、トヨタ（24.6%増の4,292台）およびマツダ（同22.9%増の1,946台）だった。

韓国車は前年比27.4%増の7,128台となった。ブランド別では、現代が22.4%増の4,260台、起亜が35.4%増の2,833台、双竜が66.7%増の35台だった。

### <「ラブラ・プラス・プログラム」が電気自動車の販売に寄与>

2017年の新車登録台数は前年比13.4%伸びたものの、車齢8年以上の古い自動車の買い替えに際して新車購入の割引補助クーポン（6,500レイ、約19万円）を支給する「ラブラ・プログラム」の効果は前年に比べると限定的であった。中古車に課されていた税金が廃止されたことで、中古車販売が伸びたことがその背景にある。なお、個人購入の場合、新車の二酸化炭素排出量に応じたエコボーナス（補助金）が支給される。ハイブリッド車の場合は1,700レイ（約4万9,300円、レイは通貨単位レウの複数形、1レウ＝約29円）で、通常の1,000レイより高い設定となっている。

電気自動車の購入補助金である「ラブラ・プラス・プログラム」では、新規に電気自動車（BEV）を購入すると、1人当たり1万ユーロ、プラグイン・ハイブリッド（PHEV）は4,500ユーロの補助金が支給される。2017年のルーマニアにおける電気自動車（BEV、PHEV、トヨタ「プリウス」などのハイブリッド車（HEV）など）の新車登録台数は全体の2.2%程度に留まるが、前年比では2倍増となった。電気自動車（BEV、PHEV およびエクステンデッドレンジEV）が207.8%増の514台、ハイブリッド車（HEV）は126.1%増の2,297台だった。なお、ディーゼル車の登録台数は前年の49.3%から46.1%に低下した。

<環境スタンプ税廃止で中古車が激増>

中古車市場については、内務省運輸免許自動車登録所によると、2017年の登録台数は前年比74.6%増の51万8,927台と激増した（表3参照）。その理由として、前述の車齢の高い中古車に対して課税する「環境スタンプ税」が2017年2月に廃止されたことが挙げられる。登録台数別にみると、VWが最大で13万6,268台（61.0%増）、オペル6万3,826台（33.2%増）、フォード5万916台（54.2%増）、アウディ4万6,663台（97.6%増）、BMWの4万6,143台（93.4%増）が続いた。

<ダチアの国内生産台数は2.0%減>

2017年のルーマニア国内の自動車生産台数は2018年3月末時点では発表されていないが、自動車メーカー協会（ACAROM）によると、ダチアの実生産台数は前年比2.0%減である31万3,883台だった。また、APIAによると、フォードは28.1%増となる4万9,771台となった。

添付資料

表1 2017年の主要ブランド別新車乗用車登録台数

(単位: 台、%)				
順位	ブランド	合計	構成比	前年比
1(1)	ダチア	39,596	30.4	11.7
2(2)	VW	13,969	10.7	16.6
3(3)	シュコダ	11,631	8.9	13.3
4(4)	ルノー	10,393	8.0	24.5
5(5)	フォード	8,124	6.2	16.8
6(6)	オペル	6,543	5.0	20.3
7(8)	トヨタ	4,292	3.3	24.6
8(7)	現代	4,260	3.3	22.4
9(9)	メルセデス・ベンツ	3,610	2.8	7.2
10(14)	スズキ	3,405	2.6	43.7
11(16)	起亜	2,833	2.2	35.4
12(13)	日産	2,749	2.1	9.6
13(11)	BMW	2,616	2.0	△ 2.2
14(12)	アウディ	2,500	1.9	△ 2.0
15(15)	ブジョー	2,370	1.8	6.2
16(10)	フィアット	2,063	1.6	△ 33.9
17(17)	セアト	1,802	1.4	3.0
	その他	7,658	5.9	10.0
合計		130,414	100.0	13.4

(注) かつこ内は2016年の順位。

(出所) APIAの資料を基に作成

表2 日本車（乗用車）登録台数の推移

(単位：台、%)

ブランド	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	
								前年比	
トヨタ	2,443	2,902	2,315	2,240	2,402	2,909	3,446	4,292	24.6
スズキ	2,213	2,111	1,638	1,226	1,223	1,352	2,370	3,405	43.7
日産	1,279	1,745	1,540	1,446	1,826	2,254	2,509	2,749	9.6
三菱自動車	988	1,101	766	502	562	579	465	349	△24.9
ホンダ	784	649	553	503	523	830	1,000	1,025	2.5
マツダ	814	499	432	602	803	1,095	1,583	1,946	22.9
スバル	265	227	175	48	2	39	56	19	△66.1
レクサス	29	52	63	48	53	68	164	158	△3.7
インフィニティ	48	28	35	3	-	-	-	-	-
合計	8,863	9,314	7,517	6,618	7,394	9,126	11,593	13,943	20.3

(出所) APIAの資料を基に作成

表3 中古車登録台数の推移

(単位：台、%)

2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	
							前年比	
214,606	94,488	174,950	221,852	219,929	250,662	297,290	518,927	74.6

(出所) 内務省運転免許自動車登録所資料を基に作成

表4 乗用車の生産、輸出入、新車登録台数の推移

(単位：台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	
								前年比	
生産台数	323,587	310,243	326,556	410,959	391,422	387,171	358,861	-	-
輸出台数	289,855	282,191	320,833	362,869	364,251	355,297	326,089	-	-
輸入台数	71,928	66,287	52,430	47,794	57,934	66,868	82,130	93,813	14.2
登録台数	106,328	94,624	72,179	68,702	82,809	98,325	115,004	130,414	13.4

(注) 2017年の生産台数、輸出台数は未確定(2018年3月末時点)

(出所) APIAの資料を基に作成

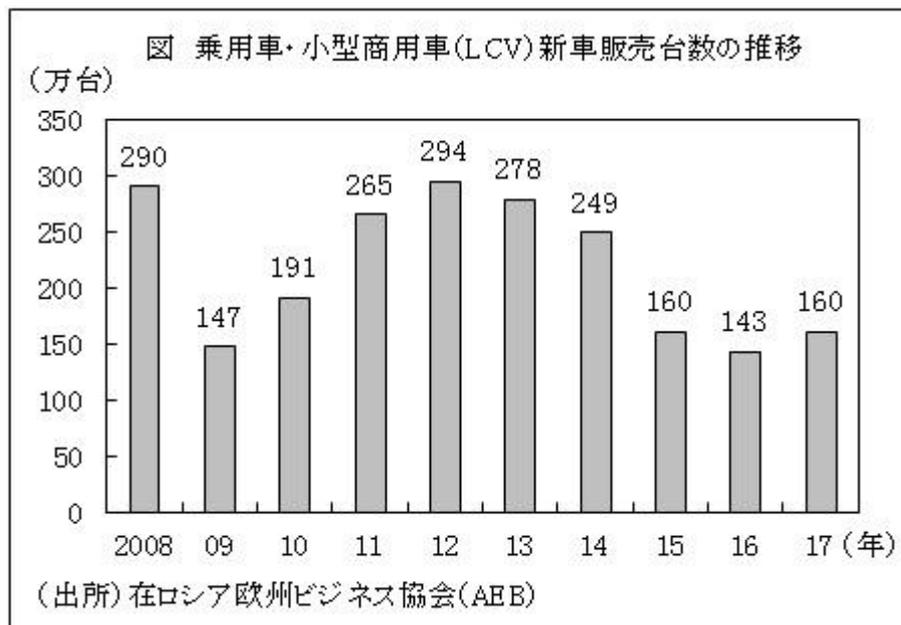
## ロシア（販売）（1）：2017年の新車販売は2桁増、5年ぶりに回復

2018年02月19日 サンクトペテルブルク事務所（宮川嵩浩）

在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）は1月12日、国内における2017年の乗用車・小型商用車（LCV）の新車販売台数を前年比11.9%増の159万5,737台と発表した。5年ぶりに前年比プラスに転じ、2年前の水準まで回復した。2018年も引き続き市場は回復する見通しとなっている。

<販売台数の約半数はローンを利用>

2017年の乗用車・小型商用車（LCV）の新車販売台数は前年比11.9%増の159万5,737台で、5年ぶりの増加となった（図参照）。AEBは販売台数増加の要因を、景気回復とそれに伴う消費マインドの変化、消費者ローンの金利低下に加え、政府による廃車処理・新車買い替え補助プログラムや自動車ローンの金利補助などの購買奨励策が一定の成果を挙げたこととしている。国家信用情報センター（注）のプレスリリース（1月24日）によると、2017年の自動車ローンの与信件数は前年比29.2%増の71万3,600件に上り、販売台数の約半数がローンを利用して購入されている。



AEB自動車製造者委員会のヨルグ・シュライバー委員長（マツダ・モーター・ルス社長）は2017年の販売台数を踏まえ、「以前の市場規模に回復するまでには長い道のりだが、正しい方向に向かう最初でかつ重要な一歩を踏み出した」とコメントしている（AEBプレスリリース1月12日）。

<韓国勢が4年連続で外国ブランド車トップに>

2017年の販売台数のうち、国内ブランド車は前年比11.0%増の41万1,837台、外国ブランド車は12.2%増の118万3,900台と、外国ブランド車が国内ブランド車を上回る勢いで回復し、3年ぶりに市場のシェアが上昇した。

メーカー・ブランド別にみると、ロシア最大手アフトワズの生産する「ラーダ」が販売台数1位の座を維持し、前年比17.0%増の31万1,588台となった（表1参照）。上位10位以内では、起亜が21.6%増の18万1,947台、フォルクスワーゲン（VW）が20.5%増の8万9,469台と大きく販売台数を伸ばした。日系ではトヨタが5位（0.3%減、9万4,238台）、日産が7位（7.9%増、7万6,000台）にランクインしている。

また、外国ブランド車では、起亜がトップ、現代が2位の座を維持した。韓国ブランド車が外国ブランド車の販売でトップになるのは4年連続4回目だ。起亜は市場全体の11.4%（2016年は10.5%）、現代は9.9%（10.2%）のシェアを獲得した。

表1 主なメーカー・ブランド別販売台数 (単位: 台、%)

順位	メーカー・ブランド	2016年	2017年	前年比
1	ラーダ	266,296	311,588	17.0
2	起亜	149,567	181,947	21.6
3	現代	145,254	157,858	8.7
4	ルノー	117,225	136,682	16.6
5	トヨタ	94,568	94,238	△ 0.3
6	フォルクスワーゲン(VW)	74,221	89,469	20.5
7	日産	70,464	76,000	7.9
8	シュコダ	55,386	62,302	12.5
9	ガズ	55,803	58,617	5.0
10	フォード	42,528	50,360	18.4
11	ウアズ	48,848	41,632	△ 14.8
12	メルセデス・ベンツ	36,888	36,808	△ 0.2
13	シボレー	30,463	32,071	5.3
14	BMW	27,507	30,018	9.1
15	マツダ	21,543	25,910	20.3
16	ダットサン	18,772	24,510	30.6
17	三菱自動車	16,769	24,325	45.1
18	レクサス	24,117	23,693	△ 1.8
19	力帆	17,460	16,964	△ 2.8
20	アウディ	20,705	16,878	△ 18.5
21	ラボン(注)	1,811	15,078	732.6
22	ランドローバー	9,122	8,883	△ 2.6
23	ボルボ	5,585	7,011	25.5
24	VW(小型商用車)	6,400	6,990	9.2
25	メルセデス・ベンツ(小型商用車)	6,328	6,504	2.8
合計		1,425,786	1,595,737	11.9

(注)ラボン(ウズベキスタンの国有自動車メーカー)は2016年7月から販売開始。

(出所) ABBプレスリリース(1月12日)

モデル(車種)別では、サンクトペテルブルクの現代の工場生産される起亜の「リオ」が前年比10.3%増の9万6,689台となり、2016年の現代「ソラリス」に続き、外国ブランドで2回目の1位になった（表2参照）。2位には、2015年まで4年連続で1位だったアフトワズ（ラーダ）の「グランタ」が入り9万3,686台（前年比6.8%増）、3位には、2015年11月から販売された同じくアフトワズ（ラーダ）の「ベスタ」が7万7,291台（40.1%増）で続いた。

また、外国ブランド車では、2016年8月からサンクトペテルブルクの工場で生産されている現代「クレタ」(5位)が前年の2.5倍、ロシア西部カールガの工場で生産されているVW「ティグアン」(21位)が2.6倍と大きく販売を伸ばした。なお、国内ブランド車では、2015年11月販売開始のラーダ「ベスタ」が3位に、2016年2月販売開始のラーダ「エクスレイ」も9位にランクインしている。

表2 主なモデル別販売台数 (単位:台、%)

順位	モデル	2016年	2017年	前年比
1	リオ(起亜)	87,662	96,689	10.3
2	グランタ(ラーダ)	87,726	93,686	6.8
3	ベスタ(ラーダ)	55,174	77,291	40.1
4	ソラリス(現代)	90,380	68,614	△ 24.1
5	クレタ(現代)(注1)	21,929	55,305	152.2
6	ポロ(VW)	47,702	48,595	1.9
7	ダスター(ルノー)	44,001	43,828	△ 0.4
8	ラルグス(ラーダ)	29,341	33,601	14.5
9	エクスレイ(ラーダ)	19,943	33,319	67.1
10	RAV 4(トヨタ)	30,603	32,931	7.6
11	ニワ(シボレー)	29,844	31,212	4.6
12	キャプチャー(ルノー)(注2)	13,926	30,966	122.4
13	ロガン(ルノー)	29,565	30,640	3.6
14	サンデロ(ルノー)	28,557	30,210	5.8
15	ラピッド(シュコダ)	25,931	29,445	13.6
16	4×4(ラーダ)	27,274	29,091	6.7
17	カムリ(トヨタ)	28,063	28,199	0.5
18	ティグアン(VW)	10,660	27,666	159.5
19	スポルテージ(起亜)	19,003	24,611	29.5
20	オクタビア A7(シュコダ)	22,648	21,759	△ 3.9
21	エクストレイル(日産)	17,886	20,626	15.3
22	キャシュカイ(日産)	18,723	20,223	8.0
23	カリーナ(ラーダ)	20,982	19,989	△ 4.7
24	オン・ドー(ダットサン)	14,565	19,712	35.3
25	CX-5(マツダ)	15,790	18,723	18.6

(注1)クレタ(現代)は2016年8月から販売開始。

(注2)キャプチャー(ルノー)は2016年6月から販売開始。

(出所) ABBプレスリリース(1月12日)

#### <2018年の市場も緩やかに回復の見通し>

2018年の市場動向については、引き続き緩やかに回復するという見方が一般的だ。自動車専門調査会社アフタスタトのセルゲイ・ツェリコフ社長は、2018年の販売台数を前年比10%増と見通している(アフタスタトプレスリリース1月11日)。同社長は、節約志向や先行き不透明感を背景にここ数年先延ばしにされてきた買い替え需要が活発になることや、消費者の購買力が伸び悩む中で増加傾向にある自動車ローン、低下傾向にある金利を市場回復の主な理由としている。また、ロシア自動車ディーラー協会は2018年の販売台数を前年比6.5%増の170万台と見込むものの、その前提として政府による自動車購買奨励策が継続されることと市場環境が悪化しないことを挙げている(アフタスタトプレスリリース1月26日)。

2018年も政府の自動車購買奨励策は継続される予定だ。ただ、同奨励策に配分される予算額は、2017年の623億ルーブル（約1,184億円、1ルーブル＝約1.9円）から350億ルーブルに減少する見込み（「コメルサント紙」12月14日）。具体的な奨励策としては、2017年7月に導入された自動車ローンを利用した購入費用一部補助プログラム（初めて乗用車を購入する場合、未成年の子供が2人以上いる場合が対象）などを継続することになっている。

（注）ロシア最大の信用情報管理機関。2005年設立で、金融機関や債権者から法人または個人の信用情報を収集し、データベース化している。

## ロシア（生産）（2）：乗用車生産台数は前年比 19.9%増の 134 万 8,000 台

2018 年 04 月 09 日 サンクトペテルブルク事務所（宮川嵩浩）

自動車専門調査会社 ASM ホールディングによると、2017 年の乗用車生産台数は前年比 19.9%増の 134 万 8,029 台となり、5 年ぶりに前年比プラスに転じた（表参照）。このうち、ロシアブランド車は 16.9%増の 34 万 9,772 台、外国ブランド車は 21.0%増の 99 万 8,257 台となった。

表 主なメーカー別乗用車生産台数 (単位: 台、%)

順位	メーカー名	2017年		
		2016年 台数	台数	前年比
1	アフトワズ	264,766	311,562	17.7
2	現代	207,000	233,500	12.8
3	アフトル	97,108	137,703	41.8
4	フォルクスワーゲン	110,778	119,570	7.9
5	イジアフト	95,967	117,584	22.5
6	ルノー(注1)	74,110	99,212	33.9
7	トヨタ	39,061	66,684	70.7
8	ガズ	37,070	48,971	32.1
9	日産	36,464	45,827	25.7
10	GMアフトワズ	33,520	33,421	△ 0.3
合計		1,124,310	1,348,029	19.9

(注1)アフトワズの工場を受託生産されている「ニュー・ロガン」「ニュー・サンデロ」を除く。

(注2)順位は2017年。

(出所)自動車専門調査会社ASMホールディングおよびアフトワズのデータを基に作成

<最大手アフトワズの実績は 5 年ぶりに前年比プラスに>

ASM ホールディングによると、ロシア最大手アフトワズがトリヤッチ（サマラ州）の工場生産するラーダは前年比 18.8%増の 20 万 4,206 台と、5 年ぶりに前年比プラスに転じた。特に「グランタ」は、2017 年の車種別販売台数が 2 位になったこともあり、27.1%増の 5 万 4,939 台となった。これに続き、「ラルグス」が 23.5%増の 4 万 5,974 台、「4×4」が 9.4%増の 3 万 4,840 台、2015 年 12 月から生産が開始された「エクスレイ」が 35.9%増の 3 万 3,242 台、「カーリーナ」が 2.2%増の 1 万 9,961 台と、軒並み生産が増加した。他方、「プリオラ」の生産台数は、2.3%減の 1 万 5,250 台となった。

なお、アフトワズの工場では、「ニュー・ロガン」や「ニュー・サンデロ」（ルノー）、「アルメーラ」や「ダットサン」（日産）の受託生産が行われている。同工場生産する「ダットサン」の生産台数は 32.1%増の 2 万 2,285 台、「アルメーラ」の生産台数は 4.7%増の 1 万 5,625 台となった。

アフトワズの子会社ラーダ・イジェフスクでの生産は、2015 年 9 月から生産が開始された「ベスタ」の増産により、24.4%増の 11 万 7,565 台となった。車種別では、2017 年の車種別販売台数で 3 位にランクインした「ベスタ」が 35.2%増の 8 万 2,164 台、「グランタ」が 5.0%増の 3 万 5,401 台となった。

<外国ブランドの生産は回復、新規投資の動きも>

外国ブランドについて、ロシア北西部では、サンクトペテルブルクの3社（日産、トヨタ、現代）が合計で前年比23.2%増の34万6,794台を生産した。自動車専門調査会社アフタスタによると、現代の生産台数は、12.8%増の約23万3,500台となった。2017年の車種別販売台数で外国ブランドとして1位となった起亜「リオ」が貢献した。

日系メーカーの生産台数も同様に前年比プラスとなり、トヨタは70.7%増の6万6,684台、日産は25.7%増の4万5,827台を生産した。

また、レニングラード州にあるフォードは27.1%増の1万9,524台を生産した。

同じく北西部のカリーニングラードでは、地場の自動車組み立て企業アフトルが、主に起亜、現代、BMWの計3ブランドの受託生産を行っている。2017年の生産台数は前年比41.8%増の13万7,703台となった。

モスクワでは、ルノーが前年比33.9%増の9万9,212台を生産した。同工場では「テラノ」（日産）の生産も行われている。「テラノ」の生産台数は25.3%増の1万3,293台となった。

カルーガ州では、フォルクスワーゲンが7.9%増の11万9,570台を、PSAプジョーシトロエン・三菱自動車（PCMA）が8.4%減の1万5,957台を生産した。なお、三菱自動車は2017年12月、同工場での「パジェロ・スポーツ」の生産を再開した。

極東の沿海地方では、ソレルスとマツダとの合弁マツダ・ソレルスが0.1%減の2万4,089台を生産した。

北コーカサス連邦管区のカラチャイ・チェルケス共和国では、デルウェイスが中国の力帆集団（Lifan）、奇瑞汽車（Chery）ブランドの乗用車をそれぞれ、1万6,149台（前年比2.4%増）、1,685台（2.8倍）組み立てた。

なお、現代は2018年3月、サンクトペテルブルクでのエンジン工場設立を検討中である旨、発表した。現時点では、2021年までに年間生産能力15万基の工場を設立予定となっている（アフタスタ3月14日）。独ダイムラーは2017年2月、モスクワ州に「メルセデス・ベンツ」ブランドの乗用車工場を建設することを発表した。総額2億5,000万ユーロ以上を投じ、年間生産能力2万台の工場を建設する。こちらは2019年の稼働開始予定となっている。

<EVは主に日本からの中古車輸入>

アフタスタによると、2018年1月1日時点の電気自動車（EV）登録台数は1,771台。車種別では、日産「リーフ」が1,103台（市場全体の62.3%）、三菱自動車「i-MiEV」が283台（16%）、テスラ「モデルS」が194台（11%）の順。登録状況を地域別で見ると、ウラジオストクが属する沿海地方に415台、

モスクワ市に 328 台、ハバロフスク州に 163 台、ソチが属するロシア南部・クラスノダル州に 125 台となっている。

2017 年の EV 新車販売台数は前年比 28.4% 増の 95 台。メーカー別では、テスラが 62 台、日産が 29 台、ルノーが 3 台、三菱自動車が 1 台を販売した。地域別では、上位から、モスクワ市が 40 台、沿海地方が 17 台、モスクワ州が 11 台、サンクトペテルブルク市が 7 台という順になっている。

また、2017 年の EV 中古車販売台数は前年比 3.3 倍の 1,047 台。このうち、「リーフ」が 932 台、「i-MiEV」が 50 台となっている。現状、ロシア国内で登録されている EV は輸入が主で、中古車の割合が多い。特に、「リーフ」の極東での中古車輸入の増加に伴い、極東地域での EV 登録台数が増えている。

ウクライナ（生産・販売）：乗用車の新車販売が回復傾向、中古車は急増－電気自動車に人気、

## 政府の普及策で2倍超の伸び－

2018年02月13日 欧州ロシア CIS 課（戎佑一郎）

ウクライナ自動車工業会によると、2017年の新車（乗用車）販売台数は前年比25.5%増の8万2,248台となった。また、中古車（乗用車）販売が急増し、新車販売台数の7割に迫る勢いとなった。政府が減税政策で普及を後押しする電気自動車（EV）の販売は、台数は少ないものの2倍超と大きく伸びている。

<新車販売台数は2年連続の増加に>

ウクライナの新車販売台数は緩やかな国内経済の回復に伴い2年連続の増加となった。ただし、60万台超の販売台数を記録した2008年には遠く及ばない。ブランド別では、トヨタが前年に引き続き首位を維持し、前年比26.4%増の9,696台だった（表1参照）。2位はルノーで8,671台（35.7%増）、3位はフォルクスワーゲン（VW）の6,525台（30.5%増）と続く。

表1 ブランド別乗用車販売台数 （単位：台、%）

ブランド	2016年	2017年	前年比
トヨタ	7,668	9,696	26.4
ルノー	6,389	8,671	35.7
フォルクスワーゲン	5,001	6,525	30.5
シュコダ	4,145	5,675	36.9
起亜	3,982	5,320	33.6
現代	3,396	4,356	28.3
日産	3,444	4,324	25.6
フォード	3,612	3,524	△2.4
メルセデス・ベンツ	2,464	2,897	17.6
BMW	3,073	2,832	△7.8
その他	22,388	28,428	27.0
合計	65,562	82,248	25.5

（出所）ウクライナ自動車工業会資料

ロシアの自動車専門調査会社アフタスタによると、車種別の1位は起亜「スポーテージ」で3,700台（前年比35.5%増）。以下、ルノー「ダスター」（3,000台、47.0%増）、ルノー「ロガン」（2,800台、35.4%増）、トヨタ「RAV4」（2,700台、46.1%増）、シュコダ「オクタビア」（2,600台、35.5%増）と続く。2016年に引き続き、スポーツ用多目的車（SUV）が人気で上位を占める結果となった。

<物品税の減税で中古車販売が急伸>

中古車販売は、新車を大きく上回る勢いで伸びた。ウクライナ自動車工業会によると、2017年の中古車販売台数は前年比3.3倍の5万6,774台。乗用車販売台数全体の4割（前年は2割）を占めた。ブランド別販売台数は、地理的近接性から欧州勢が上位を占める（表2参照）。日本ブランドでは、日産が2,924台で5位にランクインしている。そのうち2,008台をEV「リーフ」が占めた。

表2 ブランド別中古乗用車販売台数(2017年)(単位:台)

ブランド	台数	最も売れた車種	台数
ルノー	10,451	メガーヌ	7,816
フォルクスワーゲン	10,068	パサート	4,688
シュコダ	6,768	オクタビア	3,638
オペル	4,494	アストラ	1,902
日産	2,924	リーフ	2,008
その他	22,069		
合計	56,774		

(出所)ウクライナ自動車工業会資料

中古車販売が急増した主な要因は2016年8月の物品税率の引き下げだ。2010年1月1日以降に生産された乗用車を対象で、2018年末まで有効。排気量に応じて税率が設定される。例えば年式5年以下で1000超～1500ccの場合、通常1cc当たり1.367ユーロの物品税が0.063ユーロになる(表3参照)。中古車は物品税が高いことから消費者が購入を控えていたため、その対策として導入された。

表3 中古車の物品税 (単位:ユーロ/1cc)

エンジン	排気量	旧税率 (年式5年以下)	旧税率 (年式5年超)	新税率
ガソリン	1000cc以下	1.094	1.439	0.102
	1000超1500cc以下	1.367	1.761	0.063
	1500超2200cc以下	1.643	2.441	0.267
	2200超3000cc以下	2.213	4.985	2.209
	3000cc超	3.329	4.985	2.209
ディーゼル(注)	1500cc以下	1.367	1.761	0.103
	1500超2500cc以下	1.923	2.209	0.327
	2500cc超	2.779	4.715	2.209

(注)セミディーゼルを含む。

(出所)ウクライナ最高議会資料

<「ユーロ6」の導入を2020年初に延期>

中古車の物品税率引き下げは、ウクライナの排ガス規制にも影響している。政府は2017年6月、EUが導入している排ガス規制「ユーロ6」の導入を2020年初に延期した。導入延期の法案を作成したロベルト・ホルバト議員は「ユーロ6が導入されれば、市民は2015年以前に製造された自動車の輸入ができなくなる」とその理由を説明した。本規制は、当初の計画では2018年初から導入の予定だった。

<中古車を中心にEVの販売が急拡大>

また、2017年は中古車を中心にEVの販売が大きく伸びた。ウクライナ自動車工業会によると、販売数は前年比2.3倍の2,697台、そのうち約85%が中古車だった。最も多く売れた車種は日産「リーフ」で2,219台(前年比2.4倍)となり、EV市場で8割強のシェアを占めた。そのほかでは、BMW「i3」が107台(3倍)、テスラ「モデルS」が73台(1.6倍)だった。

政府はEVの普及を図るため、2016年初からEVの関税を免除し、2018年初からは1年間に限り物品税と付加価値税(VAT)を免除した。加えて、EVを利用したタクシーやレンタカー、カーリースなどに対するVATの支払いを免除し、商業利用を促している。スウェーデンのEV専門調査会社EVボリュームに

よると、ウクライナの2017年上半期の自動車販売台数におけるEVのシェアは2.6%で世界5位となった（日本は1.2%で18位）。EVボリュームのピクトル・イルレ市場アナリストは「ウクライナでは急速に充電スタンドの普及が進んでいる。また、フランスに次ぐ原子力発電国で、電力が極めて安価」と、EV市場が成長する理由を説明している。

<生産面では厳しい局面が続く>

2017年の乗用車生産台数は、前年比68.1%増の7,296台だった。メーカー・ブランド別では、ユーロカー（シュコダ傘下）が6,145台（前年比56.1%増）、ZAZ（地場企業）が1,151台（2.9倍）。全盛期だった2008年の40万台と比べ、極度の低迷状態が続いている。

## <中東・アフリカ>

### トルコ（生産）（1）：自動車生産・輸出が過去最高を更新－2017年のトルコ自動車産業（1）

二

2018年03月30日 イスタンブール事務所（中島敏博）

2017年にトルコで生産された自動車は、前年比12.6%増の167万3,664台、輸出は16.8%増の133万2,794台と生産、輸出ともに過去最高を記録した。この結果、生産における輸出車比率は前年の76.8%から79.6%に拡大した。なお同年、レジェップ タイイップ エルドアン大統領は2019年の生産開始に向けた国民車構想を発表した。

#### <輸出主導で乗用車生産が100万台を超える>

自動車工業協会（OSD）によると、2017年の自動車生産は、国内販売の鈍化傾向が続く一方、EU向けを中心に輸出の好調が続いているため、年間目標の170万台には及ばなかったものの過去最高だった2016年の148万台を超えた。生産全体の67.0%を占める乗用車は前年比17.9%増の112万839台と大きく伸びた。一方、内需のシェアが大きい商用車は3.3%増の55万2,825台にとどまった（表1参照）。

商用車では主力のピックアップが前年比0.1%増にとどまったが、観光部門の回復もあり、小型、中型バスはそれぞれ23.9%増、12.1%増となった。また2016年半減した大型トラックが30.8%増、小型トラックが61.5%増と回復した。観光部門など2017年の経済活動が全体的に回復基調にあることを示している（表2参照）。

#### <輸出も過去最高の133万台、192億ドル>

OSDによると、2017年の自動車輸出台数は前年比16.8%増の133万2,794台と2016年の15.0%増を上回る伸びとなり過去最高を更新し、金額でも25.1%増の191億4,800万ドルを記録した。自動車部品も10.0%増の98億3,850万ドルと好調だった（表3参照）。

トルコ輸出業者会議（TIM）によると、2017年のトルコからの輸出総額は、前年比11.9%増の1,473億1,587万ドルで、最大品目の自動車・同部品が19.5%増となった。自動車輸出を増加額の大きい順に国別で見ると、リラ安も追い風となり米国向けが倍増し最も拡大した。EU（構成比78.7%）向けも、英国、フランス、ドイツ、イタリア、スペインなど主要国が2ケタで増加し、全体で17.1%増と好調だった。日本向けも小規模ながら42.8%増と好調だった（表4参照）。

輸出をアSEMBラー別に見ると、トルコで生産を行っている13社全体では新型車を導入したトヨタが前年比2.3倍、同ホンダが同3.2倍と、日系2社の伸びが著しく、生産増加に大きく寄与している。自動車輸出で最大のフォード・オトサンが前年比15.6%増の29万6,840台、2位のオヤク・ルノーが6.6%増の28万7,915台と好調だったが、3位のトファッシュ（フィアットとトルコのコチ・グループとの合弁）は前

年に 60.8%増と大きく増加した反動で 3.1%減となったが水準としては高く、全体的に乗用車部門の輸出は好調だった（表 5 参照）。

#### < 国民車導入に向けて >

エルドアン大統領は、2017 年 11 月 2 日、プロトタイプ of 電気自動車を 2019 年に生産し、国内販売及び輸出を 2021 年に開始するという国民車計画を発表した。同計画には、アナドル・グループ(Anadolu Group)、BMC、クラチャ・ホールディング(Kiraca Holding)、テュルクセル(Turkcell)、ゾルル・ホールディング(Zorlu Holding)の大手 5 社によるコンソーシアムが参画する。トルコ政府は、2011 年にエルドアン首相(当時)が実業界に提案して以来、国民車(純国産車)生産に意欲的な姿勢を見せており、2015 年には中国系スウェーデン企業の NEVS(ナショナル・エレクトリック・ビークル・スウェーデン)からサーブ(Saab)「9-3」の知的財産権を、トルコ科学技術研究機構(TUBITAK)が買収している。トルコの国民車は過去にコチ財閥がフォードのライセンスで生産した「アナドル」(1966~84 年)などがあったが、エンジンなどの主要コンポーネントは輸入品に依存していた。今回のプロジェクトはすべてを国産とする。

業界からは「純国産車」に懐疑的な見解も出ているが、エルドアン大統領の意向及びトルコ企業の活力を軽視することはできない。いすゞとの合併事業を持つアナドル、BMC、カルサン自動車の親会社クラチャはいずれも商用車組み立てでは長い経験を有する。また、電気機器大手のゾルル・グループは、すでに 2018 年 2 月、同プロジェクトを視野に中国の GSR キャピタルとの合併(均等出資)でバッテリー生産会社設立を決定している。同社は約 45 億ドルの投資でスマートフォン、スマートシティー、そして EV 用のバッテリーを生産する予定だ。

#### 添付資料

(表1)自動車生産、輸出台数の推移

(単位：台、%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	前年比	2017	前年比
生産	1,094,557	1,189,131	1,072,978	1,125,534	1,170,445	1,358,796	1,485,927	9.4	1,673,664	12.6
乗用車	603,394	639,734	577,296	633,604	733,439	791,027	950,888	20.2	1,120,839	17.9
商用車	491,163	549,397	495,682	491,930	437,006	567,769	535,039	5.8	552,825	3.3
輸出	754,469	790,966	729,923	828,471	885,180	992,335	1,141,382	15.0	1,332,794	16.8
乗用車	439,999	442,674	412,991	484,504	581,993	604,683	745,709	23.3	921,354	23.6
商用車	314,470	348,292	316,932	343,967	303,187	387,652	395,673	2.1	411,440	4.0
生産における輸出車比率	68.9%	66.5%	68.0%	73.6%	75.6	73.0	76.8		79.6	

(出所)自動車工業協会 (OSD)

(表2) 車種別生産台数の推移

(単位：台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	構成比	前年比
乗用車	577,296	633,604	733,439	791,027	950,888	1,120,839	67.0	17.9
商用車	495,682	491,930	437,006	567,769	535,039	552,825	33.0	3.3
大型トラック	26,271	25,587	29,169	30,968	14,826	19,386	1.2	30.8
小型トラック	2,858	4,495	3,432	4,870	2,548	4,116	0.2	61.5
ピックアップトラック	426,633	410,556	357,219	468,933	461,837	462,389	27.6	0.1
大型バス	6,427	8,345	6,442	8,789	8,083	8,166	0.5	1.0
小型バス	29,335	37,750	35,420	47,078	44,415	55,036	3.3	23.9
中型バス	4,158	5,197	5,324	7,131	3,330	3,732	0.2	12.1
自動車計	1,072,978	1,125,534	1,170,445	1,358,796	1,485,927	1,673,664	100.0	12.6

(出所)表1に同じ

(表3) 自動車関連(部品を含む)の輸出額の推移

(単位：100万ドル、%)

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	前年比	構成比
自動車合計	12,491.6	13,259.5	12,977.3	15,302.1	19,148.0	25.1	66.1
乗用車	6,855.5	7,258.4	6,881.9	8,336.9	11,790.8	41.4	61.6
大型・軽商用	3,919.4	4,201.9	4,264.0	4,616.6	4,616.6	0.0	24.1
大型バス	937.8	986.0	1,023.6	1,190.5	1,311.1	40.1	6.8
中・小型バス	147.8	97.7	130.2	238.9	217.7	8.9	1.1
その他の自動車	631.2	715.5	677.7	919.2	1,211.8	31.8	6.3
自動車部品合計	9,065.0	9,504.0	8,642.0	8,947.9	9,838.5	10.0	33.9
スペアパーツ	7,174.0	7,773.1	7,114.5	7,254.9	7,787.6	7.3	79.2
タイヤなど	1,130.0	1,126.7	960.6	978.3	1,131.9	15.7	11.5
エンジン	319.3	171.9	221.9	370.6	486.4	31.3	4.9
バッテリー	306.5	289.1	220.5	224.6	296.1	31.9	3.0
セーフティ	135.2	143.2	124.6	119.6	136.5	14.1	1.4
合計	21,556.6	22,763.5	21,619.3	24,250.0	28,986.5	19.5	100.0

(出所)表1に同じ

(表4)自動車・同部品の国別輸出額

(単位:1,000ドル、%)

	国名	2016	2017	構成比	前年比	寄与度
	EU	18,796,527.61	22,006,306.42	78.7	17.1	13.4
1	ドイツ	3,956,663.91	4,367,996.44	16.6	10.4	1.7
2	イタリア	2,786,663.30	3,147,237.42	11.7	12.9	1.5
3	フランス	2,503,954.47	2,917,058.31	10.5	16.5	1.7
4	英国	2,245,854.62	2,753,830.57	9.4	22.6	2.1
5	スペイン	1,315,251.30	1,628,406.00	5.5	23.8	1.3
6	米国	700,494.08	1,408,329.58	2.9	101.0	3.0
7	ベルギー	929,421.76	1,190,071.59	3.9	28.0	1.1
8	ポーランド	654,158.47	938,418.80	2.7	43.5	1.2
9	スロベニア	732,109.74	906,307.17	3.1	23.8	0.7
10	オランダ	731,700.28	760,625.20	3.1	4.0	0.1
11	ルーマニア	629,509.83	695,321.29	2.6	10.5	0.3
12	イスラエル	466,178.71	546,416.78	2.0	17.2	0.3
13	スウェーデン	349,790.18	458,602.23	1.5	31.1	0.5
14	イラン	344,667.05	452,624.35	1.4	31.3	0.5
15	モロッコ	352,998.14	439,424.96	1.5	24.5	0.4
16	ロシア	236,799.96	327,759.76	1.0	38.4	0.4
17	ハンガリー	258,963.28	316,269.34	1.1	22.1	0.2
18	オーストリア	286,906.02	305,483.43	1.2	6.5	0.1
19	デンマーク	227,155.07	262,343.35	1.0	15.5	0.1
20	ポルトガル	208,090.02	261,527.36	0.9	25.7	0.2
44	日本	49,353.72	70,479.34	0.2	42.8	0.1
	総額	23,887,928.85	28,534,556.33	100.0	19.5	19.5
	トルコ輸出総額	131,598,403.51	147,315,872.63	* 18.1	11.9	3.5

(注)\* 総額の構成比はトルコの輸出額全体に占める自動車・同部品の割合、その他は自動車・同部品の輸出額に占める国別割合。

EUはキプロスを含まないEU27カ国。

(出所) トルコ輸業者会議 (TIM)

(表5)完成車メーカー別輸出台数の推移

(単位：台、%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	伸び率	2017	伸び率
フォード・オトサン	211,380	191,149	208,722	187,921	252,571	256,706	1.6	296,840	15.6
オヤク・ルノー	225,285	227,162	266,508	257,992	270,299	270,088	△ 0.1	287,915	6.6
トファシュ・フィアット	180,690	154,068	160,309	142,234	173,743	279,444	60.8	270,698	△ 3.1
トヨタ	81,233	63,549	86,908	109,517	81,962	109,184	33.2	246,466	125.7
現代・アッサン	64,000	67,453	85,500	179,793	201,276	207,234	3.0	204,382	△ 1.4
メルセデスベンツ	4,735	4,054	5,331	3,438	4,252	8,307	95.4	9,865	18.8
ホンダ	5,023	7,959	2,121	1,560	2,220	2,914	31.3	9,391	222.3
カルサン	15,119	10,994	10,120	37	3,067	3,629	18.3	2,969	△ 18.2
マン	1,216	885	898	937	1,493	1,717	15.0	2,007	16.9
テムサ	992	856	663	423	441	653	48.1	870	33.2
アナドル・いすゞオート	429	943	770	748	291	673	131.3	700	4.0
オトカル	475	510	620	580	720	833	15.7	691	△ 17.0
ビー・エム・シー	389	341	1	0	0	0	-	0	-
合計	790,966	729,923	828,471	885,180	992,335	1,141,382	15.0	1,332,794	16.8

(出所)表1に同じ

産業（2）－

2018年03月30日 イスタンブール事務所（中島敏博）

自動車販売業者協会（ODD）によると、2017年の国内販売（小売）は、乗用車（4.5%減、72万2,759台）、軽商用車（2.9%増、23万3,435台）で、両方合わせた販売台数は前年比2.8%減の95万6,194台となった。

<乗用車販売は増加>

ODDによると、2017年の乗用車販売は、例年通りセダンタイプが中心で、全体の49.4%（35万6,852台）を占める。次いでハッチバックが27.8%（20万1,111台）、SUVが17.9%（12万9,354台）となっている。一方、軽商用車は2.9%増だった。軽商用車はバンが主流で、全体の70.2%（16万3,940台）を占め、軽トラックが12.0%（2万8,052台）、ミニバスが8.9%（2万688台）、ピックアップが8.9%（2万755台）となっている。

乗用車ブランド（全41ブランド）別の販売台数では、ルノーが11万3,454台（前年比6.4%増）で前年に続いて首位、2位が2013年から15年に首位を独走したフォルクスワーゲンで、8万9,688台（11.9%減）となり、2年連続でマイナスだった。また第3位のフィアットが6万1,364台）17.2%増で、上位3社で乗用車市場の36.6%を占める。次いでヒュンダイ、オペル、ダチア、トヨタ、フォードの順となっている（表1参照）。

日系では7位のトヨタに次いで日産（9位）、ホンダ（11位）、スズキ（20位）、スバル（23位）、マツダ（25位）、三菱（28位）、インフィニティ（31位）、レクサス（33位）となっている。また、軽商用車ではフォード、フィアットが突出しており、両ブランドでマーケットシェアの55.6%を占め、フォルクスワーゲンがこれに次ぐ。

なお、自動車工業協会（OSD）によると、2017年のトルコの自動車販売（出荷）台数は、前年比2.7%減の98万277台となり、前年の水準を下回った。国内生産車台数は9.0%増だったが、輸入車は為替の影響で8.4%減の62万4,409台、国内販売における輸入車の比率は63.7%となった。トルコでは、国内販売における輸入車の比率が6割前後を占める（表2参照）。

<懸念される増税・為替安・金利上昇の影響>

自動車販売をエンジン規模で見た場合、1,600cc以下の乗用車は全体の96.1%を占め、前年比4.8%減、1,600cc-2,000cc（構成比3.0%）は4.1%減、2,000cc以上（同0.3%）は46.9%減だった。1,600cc以下の乗用車の比率が高い背景には自動車に対する高い課税問題がある。特に特別消費税（SCT）は、高率で、2016年11月末に、2014年1月以来の増税が実施された（2016年12月15日付通商弘報84511b97e7e8f755参照）。トルコではSCT課税後にさらに付加価値税18%が標準課税される。

なお、電気自動車の販売は、公共部門への販売が中心と見られ、85kW以下のものが55台、121kW以上のものが21台の計76台と、2016年の44台からは増加したが、2015年の120台には及ばない。またハイブリッド車は、1,600cc以下が47.6%減の464台、1,601cc-1,801cc（50kW以上）が、前年の28台から3,704台に急増、1,801cc-2,000cc（50kW以下）が29.2%減の63台、2,001cc-2,500cc（100kW以上）が純増の266台、2,500cc以上が71.4%減の10台だった。全体で2016年の1,038台から2017年は4,507台まで大きく伸びており、2016年に導入されたエコカー減税(注)が好感している。急増した1,600cc以下及び1,601cc-1,801cc（50kW以上）のハイブリッド車は特別消費税が60%と最も低い。

2017年に販売された乗用車で、ディーゼルエンジンのシェアは2016年の61.5%から61.0%にわずかに縮小し、伸び率は5.2%減（44万890台）だった。トルコはガソリンに対する税率が高いことでも知られており、小売価格が世界でも最も高い国の一つである。また自動車の走行距離も一般的に長く、車体価格は高いがランニングコストを低く抑えられるディーゼル車の人気が高い。また、トルコで普及している自動車は、マニュアル車が多くみられるが、オートマチック車の販売台数は前年比0.8%増（43万7,488台）、新車販売におけるオートマチック車のシェアは2016年の57.3%から60.5%に拡大した。

トルコの消費者は、年後半に実施される販売キャンペーンを待って、新車を購入する傾向があり、例年11月、12月に販売台数が急増するが、2017年は12月の自動車保有税引上げ（2017年12月26日付通商弘報9d9f6b3f3ac14885参照）の影響で、11月、12月に乗用車がそれぞれ前年同月比で20.7%、7.7%の減少となった。政府は2017年末に自動車ローンのローン及び担保基準額の改正（官報12月12日付第30268号）を行い、今まで以上に高額なローンを組むことを可能にするなど消費を喚起しようとしているが、業界では2018年は為替・金利動向が大きな影響をもたらすとし、個人向け販売を中心に5~10%減少するとの見方が強い。なお、2017年末までの道路登録台数は2,222万台、うち乗用車が1,204万台（構成比54.2%）となっている（表3参照）。

(注)エコカー減税は、2016年9月に導入され、同年11月の特別消費税税率改正で、一部変更された(2016年12月15日記事参照)。

(表1)乗用車販売台数上位15社(2017年) (単位: 台数、%)

		国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	ルノー	76,433	37,021	113,454	15.7	6.4
2	フォルクスワーゲン	0	89,688	89,688	12.4	△ 11.9
3	フィアット	59,207	2,157	61,364	8.5	17.2
4	ヒュンダイ	22,440	26,841	49,281	6.8	△ 0.5
5	オペル	0	44,707	44,707	6.2	△ 19.4
6	ダチア	0	41,914	41,914	5.8	△ 0.5
7	トヨタ	33,361	7,297	40,658	5.6	△ 13.8
8	フォード	6,179	33,671	39,850	5.5	△ 3.7
9	日産	0	32,043	32,043	4.4	5.0
10	プジョー	0	29,981	29,981	4.1	17.8
11	ホンダ	19,171	7,250	26,421	3.7	28.9
12	メルセデスベンツ	0	25,588	25,588	3.5	△ 21.7
13	シュコダ	0	24,679	24,679	3.4	△ 19.1
14	アウディ	0	21,585	21,585	3.0	△ 25.2
15	シトロエン	0	14,709	14,709	2.0	△ 55.0
	合計	216,791	505,968	722,759	100.0	△ 4.5

(出所)自動車販売協会(ODD)

(表2)自動車販売(出荷)台数

(単位: 台、%)

	2011	2012	2013	2014	2015	前年比	2016	前年比	2017	前年比
国内販売	910,867	817,620	893,124	807,486	1,011,194	25.2	1,007,857	0.3	980,277	2.7
国内生産車	372,335	305,926	277,515	282,655	352,504	24.7	326,549	7.4	355,868	9.0
輸入車	538,532	511,694	615,609	524,831	658,690	25.5	681,308	3.4	624,409	8.4
国内販売における 輸入車比率	59.1%	62.6%	68.90%	64.7%	65.1%		67.6%		63.7%	

(出所)自動車工業協会 (OSD)

表3 登録自動車数、1992-2017(遡及台数)

(単位:台)

	合計	乗用車(1)	小型バス	バス	ピックアップ(1)	トラック(2)	自動二輪	その他	トラクター
1992	4,584,717	2,181,388	145,312	75,592	308,180	379,410	655,347	10,908	828,580
1993	5,250,622	2,619,852	159,900	84,254	354,290	406,398	743,320	12,049	870,559
1994	5,606,712	2,861,640	166,424	87,545	374,473	419,374	788,786	12,964	895,506
1995	5,922,859	3,058,511	173,051	90,197	397,743	432,216	819,922	13,691	937,528
1996	6,305,707	3,274,156	182,694	94,978	442,788	453,796	854,150	15,003	988,142
1997	6,863,462	3,570,105	197,057	101,896	529,838	489,071	905,121	16,993	1,053,381
1998	7,371,541	3,838,288	211,495	108,361	626,004	519,749	940,935	19,252	1,107,457
1999	7,758,511	4,072,326	221,683	112,186	692,935	531,690	975,746	20,319	1,131,626
2000	8,320,449	4,422,180	235,885	118,454	794,459	557,295	1,011,284	21,822	1,159,070
2001	8,521,956	4,534,803	239,381	119,306	833,175	562,063	1,031,221	22,939	1,179,068
2002	8,655,170	4,600,140	241,700	120,097	875,381	567,152	1,046,907	23,666	1,180,127
2003	8,903,843	4,700,343	245,394	123,500	973,457	579,010	1,073,415	24,468	1,184,256
2004	10,236,357	5,400,440	318,954	152,712	1,259,867	647,420	1,218,677	28,004	1,210,283
2005	11,145,826	5,772,745	338,539	163,390	1,475,057	676,929	1,441,066	30,333	1,247,767
2006	12,227,393	6,140,992	357,523	175,949	1,695,624	709,535	1,822,831	34,260	1,290,679
2007	13,022,945	6,472,156	372,601	189,128	1,890,459	729,202	2,003,492	38,573	1,327,334
2008	13,765,395	6,796,629	383,548	199,934	2,066,007	744,217	2,181,383	35,100	1,358,577
2009	14,316,700	7,093,964	384,053	201,033	2,204,951	727,302	2,303,261	34,104	1,368,032
2010	15,095,603	7,544,871	386,973	208,510	2,399,038	726,359	2,389,488	35,492	1,404,872
2011	16,089,528	8,113,111	389,435	219,906	2,611,104	728,458	2,527,190	34,116	1,466,208
2012	17,033,413	8,648,875	396,119	235,949	2,794,606	751,650	2,657,722	33,071	1,515,421
2013	17,939,447	9,283,923	421,848	219,885	2,933,050	755,950	2,722,826	36,148	1,565,817
2014	18,828,721	9,857,915	427,264	211,200	3,062,479	773,728	2,828,466	40,731	1,626,938
2015	19,994,472	10,589,337	449,213	217,056	3,255,299	804,319	2,938,364	45,732	1,695,152
2016	21,090,424	11,317,998	463,933	220,361	3,442,483	825,334	3,003,733	50,818	1,765,764
2017	22,218,945	12,035,978	478,618	221,885	3,642,625	838,718	3,102,800	60,099	1,838,222

注. 台数にはトラックなどの重車両を含む。

出所 トルク統計機構(TUIK) Road Motor Vehicles, December 2017

## イスラエル（販売）（1）：2017年の新車登録は2年続けて28万台

2018年02月08日 テルアビブ事務所（余田知弘）

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2017年の新車登録台数は前年比1.8%減の28万1,563台で、過去最高を記録した前年に続いて28万台を維持した。メーカー・ブランド別では韓国の現代が前年に続いて起亜を抑え1位となった。

<2016年の駆け込み需要の反動は限定的>

2017年の新車登録台数は28万1,563台で、前年比1.8%減となったものの、環境税（グリーンタックス）の改定に伴う駆け込み需要で2016年が急増したことを考えると高い水準を維持したといえる。2017年1月に環境税が改定され、多くの車種で課税が強化された影響を受け、2017年上半期は11万3,109台（前年同期比2.8%減）だったが、下半期には16万8,454台（1.2%減）と減少幅が縮小した。

メーカー・ブランド別の販売台数トップ10に、日系ではトヨタ、スズキ、日産、マツダ、三菱自動車が入った（表1参照）。日系10メーカー・ブランドの合計は10万3,530台で前年比2.2%減となり、シェアは36.8%になった（前年は36.9%）。

<スズキと日産は大幅増>

伸び率ではスズキ（前年比23.9%増）と日産（23.0%増）、インフィニティ（19.0%増）が目立つ。また、ルーマニア（ルノー系列）のダチア（4,354台）も26.1%伸びた。

2017年の新車登録台数をスポーツ用多目的車（SUV）で見ると、起亜1万6,311台、現代9,735台、トヨタ7,480台、三菱自動車7,325台、日産6,607台、マツダ4,341台、スズキ3,022台だった。

表1 メーカー・ブランド別新車登録台数の推移（単位：台、%）

順位	メーカー・ブランド	2015年	2016年	2017年	シェア	前年比
1	現代	31,250	39,086	36,781	13.1	△ 5.9
2	起亜	33,703	38,069	35,663	12.7	△ 6.3
3	トヨタ	29,280	30,040	31,103	11.0	3.5
4	シュコダ	16,083	19,511	21,742	7.7	11.4
5	スズキ	12,277	13,413	16,619	5.9	23.9
6	日産	11,960	11,664	14,342	5.1	23.0
7	マツダ	17,057	14,303	13,033	4.6	△ 8.9
8	ルノー	9,337	10,786	13,006	4.6	20.6
9	三菱自動車	16,121	17,988	10,863	3.9	△ 39.6
10	セアト	7,692	8,362	8,471	3.0	1.3
12	ホンダ	5,403	6,998	7,685	2.7	9.8
15	スバル	7,625	7,738	6,647	2.4	△ 14.1
24	いすゞ	1,584	1,957	1,597	0.6	△ 18.4
26	レクサス	1,449	1,400	1,227	0.4	△ 12.4
31	インフィニティ	385	348	414	0.1	19.0
日系合計		103,141	105,849	103,530	36.8	△ 2.2
合計(その他を含む)		254,748	286,728	281,563	100.0	△ 1.8

（出所）イスラエル自動車輸入業者協会

ちなみに、オートバイを含む自動車全体の登録台数は、2015年に300万台を超え、2016年には323万9,305台に増加している(表2参照)。1990年の100万台レベルと比べると3倍超に増えたことになる。

表2 部門別登録台数の推移 (単位:台、%)

部門	1990年	2000年	2010年	2015年	2016年	前年比
乗用車 (Private vehicles)	803,021	1,396,947	2,053,248	2,583,175	2,726,835	5.6
トラック	153,704	309,987	347,152	322,561	321,079	△ 0.5
ミニバス	-	16,476	15,026	14,100	14,461	2.6
バス	8,886	11,849	14,762	18,788	20,212	7.6
タクシー	8,699	14,806	18,878	20,670	21,193	2.5
特殊車両	3,018	3,993	4,118	4,844	5,083	4.9
オートバイ (Motorcycles)	38,076	77,472	113,007	127,498	130,442	2.3
合計	1,015,404	1,831,530	2,566,191	3,091,636	3,239,305	4.8

(注) 台数は年末時点、乗用車は積載重量0.9トンまでの車両、特殊車両は救急車などを含む。

(出所) 中央統計局、運輸省

中央統計局によると、イスラエルの人口は約880万人(2017年末)で、1948年の建国当時の80万人に比べ10倍以上になっている。国土の広さは日本の16分の1で、テルアビブやエルサレムなどの大都市では交通インフラの需給が逼迫した状況が続くとみられている。

## イスラエル（その他）（2）：自動運転技術の開発競争で評価高まる－相次ぐ大型買収や提携の

### 動き－

2018年02月22日 テルアビブ事務所（余田知弘）

自動運転技術の開発に向けた世界的な取り組みの進展に伴い、イスラエル発の技術に対する評価が高まっている。自動運転は、センサー、ソフトウェア、半導体の3つの要素技術を組み合わせることが基本となるだけに、自動車メーカーや部品サプライヤーによる研究開発のみならず、半導体メーカーによるイスラエル企業の買収などの動きも目立つ。

<イスラエルから11社が出展し日本企業と商談>

日本で1月17～19日に開催されたオートモティブワールド2018（会場：東京ビッグサイト）では、画像認識、音声認識、レーダー・ライダー、サイバーセキュリティーなど、イスラエルから11社が出展し、日本企業と商談を行った（表参照）。

表 オートモティブワールドに出展したイスラエル企業

企業名・URL	概要
Alango Technologies www.alango.com	音声・オーディオDSPソフトウェア開発。ノイズ低減、エコー除去、音声・オーディオ認識強化、マイク向けビームフォーミング、フロントエンド音声処理技術を提供。自動車、モバイル、ウェアラブル、スマートホーム、Bluetooth付属品向け。
Arbe Robotics http://www.arberobotics.com/	画像レーダー(特許取得済み)により、広ダイナミックレンジの高解像度4Dレーダー画像を提供。2015年11月に設立。
Argus Cyber Security www.argus-sec.com	コネクテッドカー、商用車、公共交通車両をサイバー攻撃から保護するサイバーセキュリティーのソリューションを提供。
eyeSight Technologies www.eyesight-tech.com	組み込みコンピュータビジョンAIのeyeSightは、コンピュータビジョンベースの車内センシング機能によりドライビングエクスペリエンスを向上。ソリューションはローカルかつリアルタイムに実行可能。ハンドジェスチャーによるインフォテインメントシステム操作、眠気や不注意を検知しドライバーへの警告、ドライバーの好みを検知して車内環境を調整。
Foresight Automotive www.foresightauto.com	安全を最優先するために、あらゆる気象条件下でほぼ正確かつ信頼性の高い検知を行う。ADAS(先進運転支援システム)と自動運転用のソリューション。
Jungo Connectivity www.jungo.com	高度な機械学習・深層学習に基づき、車室内コンピュータビジョンのソリューションを提供。主力商品CoDriverは世界中の自動車のOEMやTier 1メーカーに採用され、次世代ドライバー・乗員モニタリングシステムに搭載されている。
Moodify www.moodify.today	人工共感(Artificial Empathy)を活用する行動・認知ガイダンス。生体情報を連続的に収集することにより、リアルタイムでドライバーに注意喚起。
Oryx Vision www.oryxvision.com	自動運転用カメラとして、光センシングアンテナを用いた車載用LIDAR(光検知および測距)技術を開発。可動部品がない一体型のフラッシュシステムにより、自動運転に必要な奥行き知覚を可能にするシステム。
Silentium Ltd. www.silentium.com	自動車業界向けの能動型ノイズ低減技術。Silentiumがバーチャルな静寂バブル(Quiet Bubble)を作り、道路・エンジン音・風切り音・エアコンなどのノイズを除去。
Vayyar Imaging www.vayyar.com	1つのセンサーで制御する3Dイメージングセンサー。物質を透視したり、3次元の物体をマッピングしたり、液体を検知するセンサー技術を持つ。3Dセンサーは、安全性の向上、貨物管理の効率化、自動運転車や自律走行車の安全性向上を実現する。
White Raven www.whiteraven.ai	視覚探索エンジンによるARでの表示。コネクテッドカー向け次世代ヒューマン・マシン・インターフェースを開発。視覚探索エンジンは、屋外の都市環境において拡張現実(AR)内でその情報を表示する。車載インフォテインメントシステムと位置情報サービス間のミドルウェア。

(出所)展示会資料

#### <自動運転の要素技術は得意分野>

先進運転支援システム、自動運転技術に必要なセンサーやレーダー技術とソフトウェア、半導体などは、イスラエルが得意とする要素技術だ。さらに、米国運輸省が発表した自動車と自動車がコミュニケーションを取るコネクテッドカー、いわゆる V2V (Vehicle to vehicle) コミュニケーションなど、さまざまな機器がネットワークに接続される際に不可欠なセキュリティー技術でも、イスラエルには蓄積されたノウハウがある。

2017年秋、アウディは自動運転「レベル3」の「Audi A8」を発売することを発表した。これは、渋滞中の高速道路を時速60キロ以下で走行するという環境でレベル3の自動運転を実現するものだ。同社が属するフォルクスワーゲン(VW)グループは、2016年にイスラエルに拠点を持つタクシー配車アプリの

ゲット (GETT) に出資、電気自動車 (EV) を使ったオンデマンド型の自動運転配車サービスおよび自動運転ライドシェアサービス (MOIA) の開始に向けた取り組みを進めている。

このように、イスラエルと海外の企業の協業が目立つ。自動車産業への異業種からの新規参入も相次ぎ、世界的な開発競争になっている。ハードとソフトの組み合わせ、センシングと半導体によるデータ処理をイスラエルの特徴として評価する声もある。

#### <米国やドイツ企業が買収や技術提携>

近年の自動車関連技術に関するイスラエル企業の買収や提携の主な事例は以下のとおり。

#### ◇インテル／モービルアイ (技術：画像認識技術、衝突防止補助システム)

2017年8月に米国のインテルがイスラエルのモービルアイ (1999年設立) を153億ドルで買収した。モービルアイは画像処理チップと単眼カメラを用いる先進運転支援システム (ADAS: Advanced Driver Assistance Systems) を得意とする。

#### ◇エヌビディア／バヤビジョン (技術：道路環境の変化をセンシングし3Dモデルを作成)

2017年11月、画像処理用半導体 (GPU) メーカーの米国エヌビディア (NVIDIA) は、イスラエルのスタートアップ企業バヤビジョン (VayaVision) と共同で新技術を開発したと発表した。バヤビジョンは自動運転用のソフトウェア開発を得意とする。発表された技術は、自動運転の際にセンサーなどにより道路環境の変化を車両が認識、対応するためのデータ処理を行い、3Dモデルを作成するシステム。

#### ◇コンチネンタル／アルグスサイバーセキュリティー／ (技術：自動車向けサイバーセキュリティー)

2017年11月に、ドイツ大手自動車部品メーカーのコンチネンタルがイスラエルのアルグスサイバーセキュリティー (2013年設立) を買収を発表した。コンチネンタルの子会社エレクトロビットの傘下に入り、車両用サイバーセキュリティーのソリューション開発、サービス提供に取り組む。

#### <外国企業が研究開発拠点を設置>

イスラエル経済省によると、サブ、ボルボ、オペル、VW、BMW、ランドローバー、ダイムラー、ゼネラルモーターズ (GM)、アウディ、フォード、現代、デルファイ、ボッシュ、フィアットクライスラー・オートモービルズ (FCA)、マグナなど、欧米を中心とする自動車・同部品メーカーが国内に研究開発拠点を持つ。

日本企業では、ホンダの米国研究開発部門に属するホンダ・シリコンバレー・ラボ (HSVL) は2017年2月、スタートアップ支援を行う「DRIVE」と提携し、テルアビブにスマートモビリティのイノベーションセンターを開設した。ソニーは2018年1月、先進運転支援システム (ADAS) 用の前方センシングカメラ向けに、有効742万画素の車載向けイメージセンサー「IMX324」を商品化したと発表した。モービルアイがADASおよび自動運転技術に向けて開発中のイメージプロセッサ「EyeQ4」「EyeQ5」と接続可能としている。

## ケニア（販売）：2017年の新車販売は20.8%減、2年続けて2桁の落ち込み－貸出金利の上

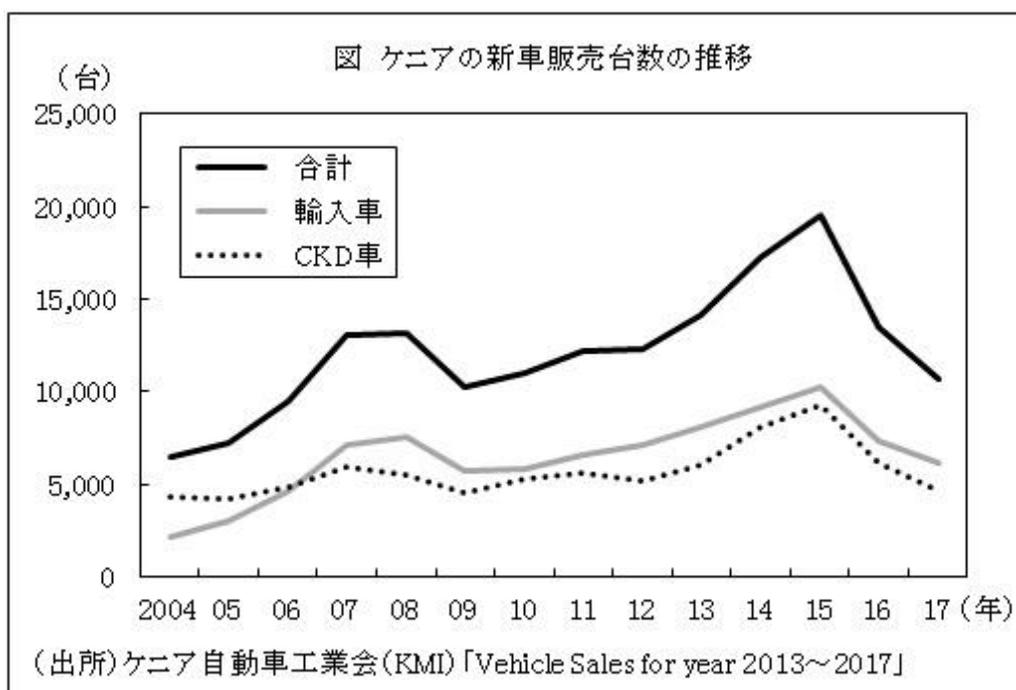
### 限設定に伴う貸し渋りが影響－

2018年02月05日 ナイロビ事務所（島川博行）

ケニア自動車工業会（KMI）によると、2017年の新車販売台数は前年比20.8%減の1万722台と大きく落ち込んだ。2016年9月から実施された貸出金利の上限設定によって、民間金融機関による貸し渋りが生じていることが要因とみられる。また、8月に行われた大統領選が再選挙となったことから、不安定な政治状況が嫌気され、経済活動が停滞したことも影響した。

#### <不安定な政治状況で経済活動も停滞>

国内の新車販売台数は、2013～2015年まで大型インフラ建設および民間不動産開発向けの大型トラック、卸・小売業の成長に伴う小型トラックの需要の高まりなどで、12.7～22.1%の高い伸び率を記録していたものの、2016年は需要が一服したことから30.6%減となった。2017年は2年連続2桁減の1万722台となり、2009年の1万264台とほぼ同水準となった（図参照）。



2017年の販売の落ち込みは、2016年9月からケニア中央銀行（CBK）が商業銀行の貸出金利の上限を公定歩合に4%分上乗せした利率に設定したことで、金融機関による貸し渋りが発生したことが要因と考えられる。新車の多くはローンで購入されるためだ。またケニア最高裁判所が、2017年8月8日に実施された大統領選挙を「無効」としたことで、10月に再選挙が実施されるなど、政治的に不安定な状況が長引いたことも影響した。

<いすゞのシェアは34.4%、日系だけで76.3%>

メーカー別の販売台数シェアは、いすゞ34.4%、トヨタ 20.8%、三菱自動車 13.6%、タタ 5.1%、フォード 4.2%だった（表参照）。日系メーカーの販売台数は 2016 年の 1 万 145 台から 19.3%減の 8,186 台だったものの、販売台数全体の 76.3%を占め存在感を示した。多くのメーカーの新車販売台数が急減する中で、トヨタが 2.2%減にとどまったのは、政府調達を受注が好調だったためと考えられる。

表 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

順位	メーカー	2014年	2015年	2016年	2016年		2017年	2017年		
					シェア	うち CKD車		シェア	前年比	うち CKD車
1	いすゞ	4,860	6,321	4,545	33.6	3,517	3,686	34.4	△18.9	2,663
2	トヨタ	4,065	3,440	2,285	16.9	303	2,235	20.8	△2.2	318
3	三菱自動車	2,774	3,153	2,106	15.6	1,673	1,461	13.6	△30.6	1,182
4	タタ	1,116	1,210	832	6.1	0	543	5.1	△34.7	19
5	フォード	579	856	410	3.0	0	448	4.2	9.3	0
6	日産	669	605	741	5.5	0	381	3.6	△48.6	0
7	VW	143	182	145	1.1	0	295	2.8	103.4	0
8	日野	686	594	346	2.6	306	273	2.5	△21.1	225
9	メルセデス・ベンツ	345	598	343	2.5	0	211	2.0	△38.5	5
10	ルノー	0	54	58	0.4	0	142	1.3	144.8	0
11	スカニア	239	338	233	1.7	232	140	1.3	△39.9	140
12	マヒンドラ	141	157	153	1.1	0	113	1.1	△26.1	0
13	シボレー	102	194	206	1.5	0	97	0.9	△52.9	0
14	ランドローバー	248	294	190	1.4	62	86	0.8	△54.7	0
15	スバル	146	265	77	0.6	0	77	0.7	0.0	0
16	スズキ	74	68	45	0.3	0	73	0.7	62.2	0
合計(その他を含む)		17,299	19,492	13,534	100.0	6,163	10,722	100.0	△20.8	4,607

(出所)ケニア自動車工業会(KMI)「Vehicle Sales for year 2013~2017」

自動車のコンプライトノックダウン生産 (CKD) では、フォルクスワーゲン (VW) が 2016 年 12 月に乗用車の委託生産を開始している。また、現地報道によると、フランスのグループ PSA (旧 PSA プジョー・シトロエン) が現地ディーラーと提携し 2017 年 9 月から CKD 生産を開始したほか、イベコ (イタリア)、ボルボトラック (スウェーデン)、アショク・レイランド (インド)、華泰汽車 (中国) が CKD 生産を開始する計画だ。政府は 1 月からケニアで新たに CKD 生産を開始する事業者に対して、最長で 5 年間法人税を 30%から 15%に減税するなど優遇措置を導入しており、国内における CKD 生産を促進したい考えだ。

<2018 年は復調の見込みも、金融政策次第>

2018 年の新車販売台数は、大統領選の結果が確定したことや CKD 生産の拡大が見込まれることから増加に転じると予想されるものの、引き続き CBK の金融政策に左右されるとみられる。CBK のンジョロゲ総裁は現地マスコミに対し、金利の上限設定を撤廃する可能性を示唆しており、動向が注目される。KMI 議長兼いすゞイーストアフリカ最高経営責任者 (CEO) のカバシェ氏は当地メディアの取材に対して、2018 年の新車販売台数を前年比 10%増程度になる見込みとしている。

## 南アフリカ共和国（生産・販売）：景気回復を受け4年ぶりに新車販売台数増加

2018年04月26日 ヨハネスブルク事務所（高橋史）

南ア自動車製造者協会（NAAMSA）によると（注）、2017年の新車販売台数は前年比1.9%増の55万7,701台で、4年ぶりに前年比増となった（表1参照）。2017年のGDP成長率は前年の0.6%から1.3%へ緩やかに回復したことを受け、新車販売台数も回復したかたちだ。2月に財務省は2018年の成長率は1.5%まで上昇するとの見方を示しており、NAAMSAは2018年の販売台数は2.6%増と予測する。

表1 国内新車販売台数 (単位:台、%)

項目	2015年		2016年		2017年		2018年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	412,398	△ 6.0	361,264	△ 12.4	368,112	1.9	375,000	1.9
輸入台数	301,086	△ 5.3	263,440	△ 12.5	267,758	1.6	270,000	0.8
小型商用車	174,365	0.5	159,283	△ 8.6	163,296	2.5	170,000	4.1
輸入台数	33,911	△ 7.8	28,937	△ 14.7	26,858	△ 7.2	33,000	22.9
中・大型商用車 (輸入台数含む)	30,470	△ 2.7	26,999	△ 11.4	26,293	△ 2.6	27,000	2.7
合計販売台数	617,233	△ 4.1	547,546	△ 11.3	557,701	1.9	572,000	2.6

(注) 輸入はNAAMSA非加盟製造者については報告値。

(出所) 南ア自動車製造者協会(NAAMSA)

メーカー別に乗用車販売台数をみると、フォルクスワーゲン（VW）グループが前年比1.5%増の7万9,797台と2016年に続き首位を維持したが、乗用車2位のトヨタが前年比16.2%増の6万8,810台を記録し、首位との差を大きく縮めた。商用車（中・大型を含む）を合わせた2017年のマーケットシェアでは、トヨタが前年より1.5ポイント増の22.9%となり、38年連続で首位の座を守った。乗用車3位と4位は前年から変わらず、フォードが3万7,313台（前年比6.6%減）、現代が3万1,503台（6.8%減）だった。他の日系企業では、日産が前年比28.8%増の1万8,418台。マツダが1万2,844台（12.8%増）、スズキが8,532台（59.0%増）、スバルが1,002台（10.7%増）となった。

一方で、2017年の生産台数は前年比1.3%減の59万2,145台となり、2年連続で減少した（表2参照）。生産台数の半数強の32万8,069台が輸出向けだが、2017年を通じた通貨ランドの上昇を受けて輸出競争力が低下し、乗用車の輸出（主に欧州向け）が前年比7.0%減の22万1,921台となったことが生産台数の低下を招いたとみられる。

表2 国内生産台数 (単位:台、%)

項目	2015年		2016年		2017年		2018年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	342,299	22.6	336,371	△ 1.7	322,275	△ 4.2	345,000	7.1
輸出台数	229,723	46.7	238,547	3.8	221,921	△ 7.0	240,000	8.1
小型商用車	243,791	△ 4.8	235,583	△ 3.4	242,586	3.0	262,000	8.0
輸出台数	103,001	△ 13.4	105,219	2.2	106,148	0.9	125,000	17.8
国内生産合計	617,683	8.8	600,008	△ 2.9	592,145	△ 1.3	635,050	7.2

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。

(出所) 南ア自動車製造者協会(NAAMSA)

(注) 発表は3月のもの。

## モロッコ（販売）：2017年の新車販売台数、過去最高を更新

2018年03月28日 ラバト事務所（水野大輔）

モロッコの2017年の新車販売台数は16万8,593台で、3年連続の増加となった。年末にやや陰りがみえたものの、通年の新車販売は前年比3.4%増と過去最高を更新した。モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）によると、新車販売台数の内訳は乗用車が15万5,213台、商用車が1万3,380台となっている。

<ルノーグループが市場の約4割を占める>

なお2017年12月単月では、国内各地で新車の年末販売プロモーションが展開されたものの、市場拡大に至らず、月間販売台数は1万7,908台にとどまり、前年同月比で2.8%減となった。

2017年の新車販売のブランド別シェアの上位をみると、1位は前年と同様、ルノーグループの低価格ブランドのダチアで前年比7.9%増の4万5,599台、2位のルノーは26.9%増の2万1,726台と大きく伸びた。一方、3位のフォードは17.1%減の1万2,206台、4位のフォルクスワーゲン（VW）は12.8%増の1万1,856台となっている。2019年下半期にケニトラ市に自動車工場を立ち上げる予定のグループPSAは、プジョーが5位（前年比4.4%減、1万1,581台）、シトロエンが9位（5.3%減、6,107台）となっている。アジア勢では、6位に韓国の現代（9,965台）、7位に日産（6,817台）、10位にトヨタ（3,699台）がランクインした。

また、高級車市場では、メルセデス・ベンツ（前年比16.6%増、3,178台）、BMW（6.4%減、2,639台）、アウディ（19.2%増、2,461台）となり、いずれもドイツブランドが上位を占める構造に変わりはない。

## イラン（生産）：自動車国内生産、2017年3～12月期は前年同期比16.1%増

2018年02月26日 テヘラン事務所（藤塚理）

2017年3～12月期におけるイランの国内自動車生産台数は、前年同期比16.1%増の110万3,631台だった。乗用車の主な生産車種は、20年以上にわたりモデルチェンジされずに生産を続けている車種で、国際水準からみると品質に問題を抱えている。しかし、イラン標準品質検査による最新の品質評価では前年から格付けが上がった車種もあり、また外国ブランド新車種が生産を開始する動きがみられるなど、品質改善の兆しが出ている。また、2019年3月からは排ガス規制がユーロ4からユーロ5へ強化される予定となっている。

### <国内2大メーカーが生産を牽引>

イラン自動車工業会（IVMA）によると、2017年3～12月の実質9カ月間にイランで生産された自動車は、前年同期比16.1%増の110万3,631台となった（表1参照）。経済制裁が解除された2016年1月以降、国内の自動車生産台数は大幅に伸びており、2017年度は約150万台前後に達する見込みだ。過去最高を記録した2011年（暦年）の生産台数は169万台だったが、2011年以降の制裁期間中は国内外からの投資が滞るなどで、生産台数も減少した。2018年度以降も順調に生産台数を拡大し、政府が目標に掲げる年間生産台数300万台を達成するためには、投資をいかにして呼び込むかがカギとなる。2017年12月30日に乗用車の輸入関税を大幅に引き上げ、またイラン国内で乗用車や乗用車部品を生産する外国企業に対する輸入関税優遇を実施しており（2018年1月23日記事参照）、外国企業のイラン進出を半ば強引に進めようと動いている。

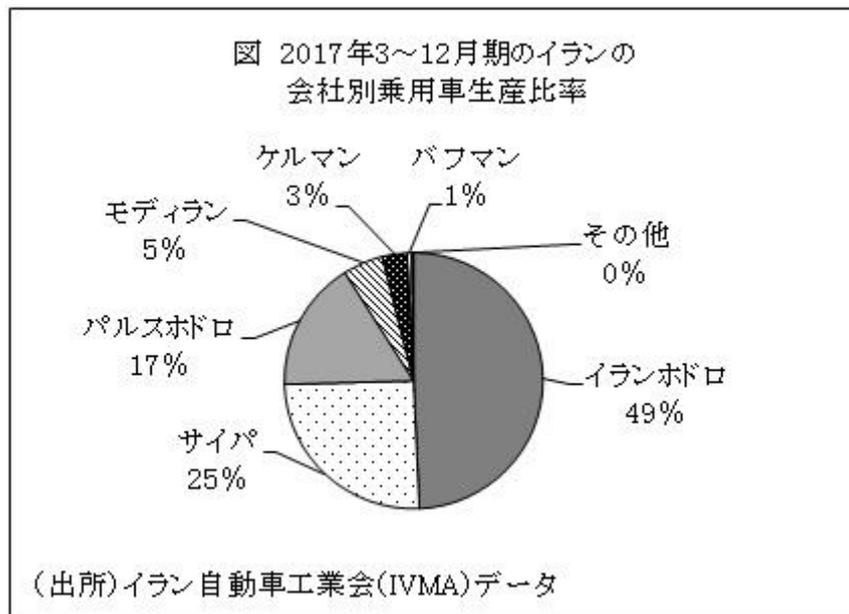
表1 イランの自動車生産台数および輸出入台数（単位：台、%）

項目	種類	2016年度	2016年	2017年3～12月期		
		台数	3～12月期 台数	台数	構成比	前年同期比
生産	乗用車	1,255,211	881,004	1,034,881	92.7	17.5
	バン・ピックアップ	77,857	58,868	55,942	6.2	△ 5.0
	バス・トラック	16,180	10,338	12,808	1.1	23.9
	合計	1,349,248	950,210	1,103,631	100.0	16.1
輸出	乗用車	6,460	4,350	1,879	-	△ 56.8
輸入	乗用車	76,715	49,591	56,075	-	13.1

（注）イランの年度は、3月21日ごろ～翌年3月20日ごろ。

（出所）イラン自動車工業会（IVMA）、イラン税関

乗用車の生産台数を会社別にみると、イランホドロとサイパの国内2大メーカー（パルスホドロをサイパグループに含む）で約94万台を生産しており、全体の約90%を占めている（図参照）。なお、イラン産業鉱山貿易省傘下の産業革新公社（IDRO）がイランホドロとサイパの大株主となっており、2社ともに国策会社としての色合いが濃い。国内2大メーカーは主にイラン・ブランドとフランス・ブランドの乗用車の生産を行っており、3位および4位のモディランとケルマンは主に中国ブランドの乗用車を生産している。



<車両の品質向上が課題に>

主要車種別に乗用車の2017年3～12月の生産台数をみると、サイパが生産する「プライド」が15万9,400台でトップとなった(表2参照)。続いて、サイパの「ティーバ」が12万6,776台、イランホドロの「プジョー206」が11万8,961台だった。乗用車の品質を1つ星～5つ星で格付けしているイラン標準品質検査(ISQI)の格付けは、外国ブランドを中心に「起亜セラトー」などの格付けが前年から上がっており、品質改善の兆しがみられる。一方で、生産台数が最も多い「プライド」と「ティーバ」はともに1つ星となっており、車両の品質向上が課題だ。

国別ブランドでは、イラン・ブランドおよびフランス・ブランドが生産台数の大多数を占めるが、ブランド数では中国が最も多い。「ブリリアンス」「ドンフェン」「JAC」など、数多くの中国ブランドがイラン国内で生産されている。韓国および日本ブランドの乗用車も現地生産を行っており、生産台数は少ないものの、経済制裁解除後から徐々に生産台数を増やしてきている。

表2 2017年3～12月期のイランの主要車種生産台数

順位	会社	車種	ブランド国	生産台数 (台)	ISQI評価(★の数)	
					2016年12月	2017年12月
1	サイパ	プライド	イラン	159,400	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆
2	サイパ	ティーバ	イラン	126,776	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆
3	イランホドロ	プジョー206	フランス	118,961	★★★★☆	★★★★☆
4	イランホドロ	プジョー405	フランス	109,003	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆
5	イランホドロ	プジョー パルス	フランス	87,077	★☆☆☆☆	★★★★☆
6	イランホドロ	サマンド	イラン	80,045	★☆☆☆☆	★★★★☆
7	パルスホドロ	サンデロ	フランス	79,510	★★★★☆	★★★★☆
8	イランホドロ サイパ	トンダル90	フランス	59,454	★★★★☆	★★★★☆
9	パルスホドロ	ブリリアンス	中国	31,525	★★☆☆☆	n.a.
10	イランホドロ	デナ	イラン	26,914	★★☆☆☆	★★★★☆
11	イランホドロ	ドンフェン	中国	21,623	n.a.	★★☆☆☆
12	サイパ	起亜セラトー	韓国	20,421	★★★★☆	★★★★☆
13	パルスホドロ	パルストンダル	フランス	17,845	★★★★☆	★★★★☆
14	ケルマンモーター	JAC S5	中国	16,888	★★☆☆☆	★★★★☆
15	モディランホドロ	MVM X22	中国	14,555	n.a.	n.a.

(出所)イラン自動車工業会(IVMA)、イラン標準品質検査(ISQI)データ

<2019年からユーロ5に規制強化の予定>

自動車に係る環境規制の一例として、現在イラン国内で生産されている乗用車はユーロ4の排ガス基準を満たしている必要があり、2019年3月21日からはユーロ5へ強化される予定だ。しかしユーロ基準の排ガス規制はあるものの、運用が厳格にされているかどうかは不明だ。排ガス基準は部品単体ではなく排気システム全体で達成されるものだが、車種別生産台数1位の「プライド」や4位の「プジョー405」は、20年以上前から現在まで同じモデルが生産されている。近年、首都テヘランをはじめとするイランの大都市では大気汚染が常態化しており、その主な原因は自動車の排ガスともいわれている。

ただし前述のとおり、ISQIの格付けが上がっている車種もあり、自動車の品質改善の兆しはある。また2017年には、「プジョー2008」(プジョー)、「アクセント」(現代)などの比較的新しいモデルの国内生産が始まっており、2018年も順次、外国ブランドの新モデルが導入される見通しだ。2019年のユーロ5への規制強化を契機として、環境基準を含めたさらなる自動車品質の向上が期待されている。

## コートジボワール（販売）：2017年新車販売、買い替え需要拡大で回復基調

2018年05月15日 アビジャン事務所（渡辺久美子）

正規販売代理店12社が加盟するコートジボワールの自動車機器設備業界団体（GIPAME）によると、2017年の新車販売台数は、前年より834台多い9,796台（9.3%増）となった（表参照）。販売台数の増加は、消費拡大による商業活動の活発化に加え、政府調達や法人向け新車需要が増えたことなどが要因だ。また自動車特約店と銀行や金融機関が提携し、ローンの提供が増えたことも新車購入を後押ししたとみられる。

政府は公共交通機関の近代化を目指し、2014年から5年間で老朽化した車両5万台の更新を進めている。公共交通機関の新車調達に対し、対象車両の関税引き下げやファイナンスリースを提供するてこ入れ策を導入。優遇措置による需要喚起で、今後、バスやタクシーなど公共交通機関向けが販売台数を下支えするとみられる。

メーカーの国別シェアでは、日本車がトップで全体の49.1%を占めた。続いてフランス車（シェア18.3%）、韓国車（11.9%）、中国車（9.0%）、米国車（5.3%）、ドイツ車（2.6%）、インド車（2.0%）となっている。

メーカー別では、トヨタが1,614台と、その他メーカーを引き離して首位を保っているが、販売台数の減少（前年比3.4%減）でシェアは16.5%に低下した。次いでルノー1,098台、三菱自動車905台、日産725台、現代683台、スズキ653台となり、全般に日本車の好調が目立った。

表 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

メーカー名	2016年	2017年	シェア	前年比
トヨタ	1,671	1,614	16.5	△ 3.4
ルノー	980	1,098	11.2	12.0
三菱自動車	849	905	9.2	6.6
日産	446	725	7.4	62.6
現代	963	683	7.0	△ 29.1
スズキ	222	653	6.7	194.1
フォード	551	479	4.9	△ 13.1
マツダ	496	479	4.9	△ 3.4
長城	296	367	3.7	24.0
起亜	273	360	3.7	31.9
プジョー	409	350	3.6	△ 14.4
三菱ふそう	167	282	2.9	68.9
シトロエン	267	279	2.8	4.5
アイシャーマ	157	174	1.8	10.8
中国重汽	101	133	1.4	31.7
BMW	134	131	1.3	△ 2.2
現代(トラック)	140	118	1.2	△ 15.7
宇通客車	86	108	1.1	25.6
フォルクスワーゲン	103	87	0.9	△ 15.5
いすゞ(トラック)	32	85	0.9	165.6
その他	619	686	7.0	10.8
合計	8,962	9,796	100.0	9.3

(出所)自動車機器設備業界団体(GIPAME)

近年、低価格を武器に中国やインドのメーカーが躍進している。これらメーカーは、品質や安全性が向上して競争力をつけ、韓国車に迫る勢いをみせている。日本やフランスのメーカーも中間所得層の需要を狙ったエントリーモデルや低価格モデルを投入し、販売台数を伸ばしている。

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/ora2/20180026>

## 2017 年 主要国の自動車生産・販売動向

---

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL:03-3582-5544（海外調査部海外調査計画課）

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

---

禁無断転載