

# 2012年 世界主要国の自動車生産・販売動向

2013年4月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部

本報告書で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本報告書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、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

## はじめに

ジェトロは、自動車の生産・販売台数が多い国を中心に、2012年の自動車統計（生産、販売、輸出など）をとりまとめた。各国・地域の概況は要旨（5～10ページ）に記したとおりで、2011年の自然災害の影響で先送りされていた新車需要や低利ローン等の販売促進策により需要を押し上げた国がある一方、欧州債務危機下で財政支援を受けている国で新車販売が4割近く減少する等、非常に大きな需要後退が見られた国もある。なお、日本自動車工業会によると、日本国内の四輪車生産台数は2013年2月までで6ヵ月連続、輸出台数は7ヵ月連続、前年同月比で減少する状況にある。

2013年4月  
日本貿易振興機構  
海外調査部

アンケート返送先 FAX：03-3582-5309  
 e-mail：ORA@jetro.go.jp  
 日本貿易振興機構 海外調査部調査企画課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：2012年 世界主要国の自動車生産・販売動向

ジェトロでは、2012年の世界主要国の自動車生産・販売動向を取りまとめました。報告書をお読みいただいた後、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

- 質問1：今回、本報告書で提供させていただきました「2012年 世界主要国の自動車生産・販売動向」について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

- 質問2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

- 質問3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

- お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	□企業・団体	会社・団体名
	□個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

## 目 次

要旨.....	6
<アジア>.....	6
<大洋州>.....	7
<北米>.....	7
<中南米>.....	7
<欧州ロシア>.....	8
<中東アフリカ>.....	11
<アジア>.....	12
生産・販売台数とも初の1,900万台超え（中国）.....	12
自動車輸出台数が初めて100万台突破（中国）.....	15
域内販売は微減も、輸出向けは好調を維持（台湾）.....	18
生産台数は2.1%減、輸入乗用車シェアは初の2桁（韓国）.....	21
生産台数が初めて200万台を突破し245万台に（タイ）.....	26
販売台数は24.8%増の111万台に（インドネシア）.....	28
商用車が牽引し、販売台数は過去最高（マレーシア）.....	32
新車販売台数は前年比10.6%増（フィリピン）.....	36
生産台数は400万台を超える（インド）.....	39
<大洋州>.....	42
新車販売台数は111万台と過去最高を記録（オーストラリア）.....	42
<北米>.....	46
年間の新車販売台数は金融危機後の最高に（米国）.....	46
生産台数は大幅増で、1,000万台超え（米国）.....	52
新車販売は5.7%増の167万台ー過去2番目の記録ー（カナダ）.....	56
生産台数は前年比15.4%増の245万2,379台（カナダ）.....	58
<中南米>.....	60
生産、輸出台数とも過去最高（メキシコ）.....	60
販売台数はわずかに減少するも30万台を維持（コロンビア）.....	64
新車販売台数は27%増、日系メーカーも好調（ペルー）.....	72
新車販売台数は過去最高の33万8,826台（チリ）.....	77

自動車生産台数は7.8%減（アルゼンチン） .....	79
自動車販売台数は過去最高の380万台に（ブラジル） .....	82
<欧州ロシア> .....	86
欧州29カ国の新車登録台数、7.8%減の1,253万台（欧州、EU）.....	86
生産台数7.6%増、新車登録は5.3%増（英国） .....	92
欧州債務危機の影響で新規登録台数は3.0%減（ドイツ）.....	96
米国・新興市場で稼ぐ自動車大手各社（ドイツ） .....	100
乗用車の新車販売が15年ぶり190万台割る（フランス）.....	104
PSAとルノーの国内生産はともに大幅減（フランス）.....	107
新車登録台数は前年比で約2割減少（イタリア） .....	110
乗用車新車登録台数は前年比4割減、6万台を割り込む（ギリシャ） .....	116
新車登録台数は70万台を割り込み25年前の水準に（スペイン）.....	120
新車登録台数は2.9%増、日本車は3.4%減（スイス） .....	126
新車販売台数は5.7%減も過去最高の2011年に次ぐ水準（オーストリア）.....	130
新車登録台数は微増、生産台数は微減（チェコ） .....	133
新車登録台数は17.6%増と好調（ハンガリー） .....	136
乗用車の販売台数は5年連続して減少（ルーマニア） .....	139
販売台数293万台と過去最高を更新（ロシア） .....	142
乗用車生産は過去最高の197万台に（ロシア） .....	146
<中東アフリカ> .....	148
自動車生産、前年比44%減の92万台（イラン） .....	148
生産、輸出入、販売とも前年を下回る（トルコ） .....	150
現代が2年連続のトップ（イスラエル） .....	157
新車販売台数は60万台を回復（南アフリカ共和国） .....	160

## 要旨

### <アジア>

【中国】2012年の自動車生産・販売台数はそれぞれ1,927万1,800台、1,930万6,400台だった。車種別では乗用車が堅調な伸びを示す一方、商用車は2年連続の減少となった。外資系の国別販売シェアについては、日系ブランドは2012年9月、10月の販売の落ち込みが影響し、ドイツ系が首位となった。また、2012年の中国の自動車輸出は初めて100万台を突破した。近年は特に、乗用車の輸出の伸びが著しい。輸出先は、ロシア、イラク、イランなど新興国が中心だ。

【台湾】2012年の自動車生産台数は33万9,038台と、前年から1.2%減少した。台湾域内の販売台数（輸入車含まず）は5.5%減とやや落ち込んだが、中東向けを中心とする輸出は29.4%増と好調だった。台湾域内の市場規模が限られる中、トヨタと日野が出資する国瑞汽車を筆頭に、各社は新興市場開拓に力を入れている。

【韓国】2012年の自動車生産は前年比2.1%減の455万7,738台となった。輸出は数量ベースで0.6%増、金額ベースで1.8%増と前年水準を維持した。また、輸入乗用車の登録台数は24.6%増となり、国内の乗用車市場に占めるシェアは10.0%と初めて2桁に達した。

【タイ】2012年の自動車生産台数は245万4,000台となった。2012年11月30日には初めて200万台を突破したことを祝う記念式典が開かれた。2011年の大洪水の影響で先送りされていた新車需要のほか、初回の新車購入者に対する物品税の還付措置が需要を押し上げた。

【インドネシア】2012年の国内自動車販売台数は前年比24.8%増の111万6,230台となり、3年連続で過去最高を更新した。世界経済の減速や6月から開始された自動車ローンの頭金比率規制などのマイナス要因があったものの、影響は限定的で、好調な国内経済を背景に、通年で初の100万台突破を達成した。

【マレーシア】乗用車と商用車を合わせた2012年の新車販売台数は、予想を上回る前年比4.6%増の62万7,753台となり、過去最高を更新した。

【フィリピン】安定した経済成長や活発な個人消費に支えられ、2012年の国内新車販売台数は前年比10.6%増の15万6,649台となった。メーカー別では、トヨタや三菱自動車など、日本メーカーの存在感が大きい。

【インド】各国の自動車メーカーがしのぎを削るインドの自動車市場。2012年の生産台数は400万台を超えた。しかし、燃料費の高騰、インフレによる高金利政策などが響き、国内販売の伸びは大幅に鈍化している。各社とも新車種の投入による市場シェア拡大や輸出の強化に取り組む。

## <大洋州>

【オーストラリア】オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）の2013年1月4日の発表によると、2012年12月の新車販売台数は前年同月比15.7%増の9万5,427台だった。2012年通年の新車販売台数は前年比10.3%増の111万2,032台となり、過去最高を記録した。2013年も100万台超えを予測している。

## <北米>

【米国】2012年12月の新車販売台数は、年率換算で1,537万台と2ヵ月連続で1,500万台を超えた。2012年の年間新車販売台数は1,449万台となり、金融危機後の最高となった。購買を先延ばしにしてきた消費者による買い替えが進んでいること、自動車購入時の借入れがしやすくなっていること、新モデルが続々と発表されたことなどが、販売を後押ししているとみられる。また、民間機関の推計によると、2012年の米国での自動車生産台数は1,039万台、前年比19.5%増と2011年から大幅に増加した。主要メーカーはいずれも生産台数が増加したが、中でも日系各社の伸びが目立った。

【カナダ】デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの2013年1月3日の発表によると、2012年の新車販売台数は前年比5.7%増の167万5,675台となった。これまで最高だった2002年の170万3,246台にわずかに届かなかったものの、過去2番目を記録した。各社が展開した低利ローンやローン期間の延長などの販売促進策が功を奏したもようだ。また、自動車生産台数は、前年比15.4%増の245万2,379台に拡大した。2008年に設立された自動車イノベーション基金が進出企業の研究開発（R&D）を後押しし、生産拡大に寄与したとみられることから、連邦政府は2013年1月、同基金への追加財政投入を発表した。

## <中南米>

【メキシコ】2012年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数と輸出台数は、いずれも過去最高に達した。一方、国内販売台数は予測されていた100万台超えはならなかった。輸出では、米国向けや南米向けが伸びたが、欧州向けが前年同期比減となったほか、南米向けは下期に減速した。

【コロンビア】2012年の新車販売は31万5,968台と前年比2.7%減少したものの、2011年に引き続き30万台水準を維持した。国内通貨高のため輸入車シェアは67.7%と直近5年間

で最高レベルに達した。貸出金利の高騰が自動車など高価な耐久消費財の需要を引き下げたため、中央銀行は政策金利を5.25%から4%に引き下げ、消費の呼び戻しを図った。現地自動車産業界は通貨高、自由貿易協定（FTA）当事国間の均衡が国内の産業活性化に肝要とみている。他方、生産面ではゼネラルモーターズ（GM）の工場拡張、ドイツ・中国企業によるバス組み立て生産の参入など、外資系企業の活動が活発化している。

【ペルー】2012年の国内新車販売台数は、前年比27.1%増の19万761台と大幅に増加した。2012年は市場拡大と震災後の反動増で日本メーカー各社も販売台数を伸ばした。2013年も拡大傾向が続くとみられている。

【チリ】2012年の新車販売台数は前年比1.4%増の33万8,826台に達し、過去最高となった。好調な経済、失業率の低下などにより所得水準が向上し、インフレ率も低下していることから中間層の自動車購入意欲が喚起された。チリ自動車産業協会（ANAC）は、2013年の新車販売台数は3.2%増の約35万台に達すると予測している。

【アルゼンチン】アルゼンチン自動車製造協会（ADEFA）は2013年1月4日、2012年の自動車生産台数は前年比7.8%減の76万4,495台と発表した。第4四半期は持ち直したものの、第2四半期を中心に大幅な落ち込みとなるなど、自動車メーカーにとっては厳しい1年となった。

【ブラジル】全国自動車製造者協会（ANFAVEA）は2013年1月、2012年の自動車販売登録台数（新車登録ベース）が前年比4.6%増の380万2,071台となり、前年に続いて過去最高記録を更新したと発表した。2012年5月からの自動車に対する減税が効を奏したかたちとなった。一方、生産台数は減少した。

## < 欧州ロシア >

【欧州、EU】2012年の欧州29カ国の新車登録台数は、前年比7.8%減の1,252万7,912台となった。欧州最大市場のドイツは2.9%減と、前年の大幅増から後退したが、2位の英国が5.3%増と、欧州5大市場国の中で唯一プラス成長になった。他方、ギリシャ、ポルトガルなど欧州債務危機下で財政支援を受けている国で4割近く減少したほか、フランス、イタリア、スペインでも10%以上の需要後退がみられた。メーカー別では、韓国勢が2012年も好調な売れ行きを示した。現代・起亜グループの市場シェアはフィアット、BMWに迫っており、成長著しい。

**【英国】** 2012年の自動車生産台数は前年比7.6%増の157万7,000台だった。輸出、国内向けとも好調で、2010年から3年連続の増加となったものの、2008年の164万9,000台は下回っている。また、新車登録台数は5.3%増の204万5,000台だった。韓国や一部の日系ブランドはシェアを拡大したが、欧州に生産拠点を持たない日系メーカーは前年に続いて大きく減少するなど苦戦している。ホンダが欧州市場の需要後退を理由に、2013年春までにスウィンドン工場で800人の人員削減を提示するなど、先行き不透明感も増している。

**【ドイツ】** 2011年に生産、輸出とも過去最高となった自動車業界だが、2012年は欧州債務危機の影響が国内市場に影を落とし、乗用車の新規登録台数は約308万台と前年比3%減となった。生産・輸出台数もそれぞれ4%減、3%減と減少に転じた。西欧の自動車市場が2012年、欧州債務危機の影響で低迷したにもかかわらず、フォルクスワーゲン（VW）、ダイムラー、BMWのドイツ自動車大手3社は軒並み過去最高の販売台数を記録した。中国、米国や東日本大震災の影響から回復してきた日本など第三国市場の好調が大幅に貢献した。3社とも中国での大型投資を発表しており、ドイツメーカーにとって、新興市場の中でも特に中国市場の重要性が高くなっている。

**【フランス】** 2012年の乗用車の新車販売台数は前年比13.9%減少し、190万台をついに割り込んだ。国内新車販売が190万台を割るのは1997年以来15年ぶり。新車買い替え補助金制度の終了の反動に加え、欧州債務危機に端を発した景気低迷の影響が重なり、特に国内メーカーの販売台数は2年連続の大幅減となった。2013年も景気低迷が続くとみられることから、新車販売台数はさらに2~5%縮小する見通しだ。また、フランス自動車工業会（CCFA）が発表した統計によると、PSAプジョー・シトロエングループとルノー・グループによる、2012年の全世界の自動車（乗用車および軽商用車）生産台数は前年比13.0%減の557万6,308台に落ち込んだ。国内生産台数は16.4%減の164万6,775台、国外生産台数は11.4%減の392万9,533台と国内外の双方で大幅に減少した。フランス自動車メーカーがホームマーケットとする欧州での景気低迷と、それに伴う乗用車需要の縮小が響いた。

**【イタリア】** 2012年の新車登録台数は2011年の170万台から一気に140万台まで減少し、約40年前の水準にまで落ち込んだ。長引く経済低迷、最近では燃料費の高騰や財政緊縮による国民の税負担の増加などによって新車購入意欲が急激に減退している。登録台数が軒並み減少するなか、韓国勢が躍進。一方で日本勢のシェアは10%を切り低迷している。徐々にではあるが環境対応車も浸透、一部には買い替え需要も期待できる面もあるが、家計の重税感強く、企業や家計の資金調達の困難になっており、政府から有効な措置が発動されなければ、2013年は前年の水準をさらに割り込む可能性もある。

【ギリシャ】乗用車新車登録台数は、リーマン・ショック以降大幅な落ち込みが続き、2012年は1988年以来24年ぶりに6万台を下回った。厳しい経済情勢や維持費の上昇が自動車需要を下押している。地元では経済的理由で自動車に代わる交通手段を探す人も増えており、2013年も引き続き新車登録台数は伸び悩むとみられる。

【スペイン】2012年の新車登録台数は70万台を下回り、ほぼ25年前の低い水準となった。冷え込みの背景には、高失業率・増税・給与の抑制による購買力の低下、企業活動の低迷、信用収縮の「三重苦」がある。政府は緊縮財政にもかかわらず、販売減少を食い止めようと新車買い替え補助金制度を復活させた。欧州債務危機の影響で自動車の生産・輸出も減少傾向にある中、賃金抑制や労働条件の弾力化を背景に、各メーカー製造拠点では新型モデル受注や投資計画が相次ぐ。

【スイス】スイス自動車輸入協会が2013年1月4日に発表した2012年の新車（乗用車）登録台数は32万8,139台で、前年比2.9%増にとどまった。2011年の増加率8.4%に比べて小幅となったが、登録台数では1989年に次ぐ過去2番目の記録だ。しかし、同協会では2013年は景気減速により10%減の29万5,000台程度に落ち込むと予想している。

【オーストリア】2012年の新車（乗用車）登録台数は前年比5.7%減となったものの、過去最高だった2011年に次ぐ高い水準を維持した。新車登録された翌日に登録が抹消される「短期登録車」が統計上の登録台数を下支えしている。市場が縮小する中で、排気量の大きい自動車は堅調な伸びを示した。

【チェコ】2012年の国内乗用車（新車）新規登録台数は17万4,009台で、前年比0.4%とわずかに増加した。ブランド別では現代自動車が25.5%増と大きく伸ばし、シェア2位のフォルクスワーゲン（VW）とほぼ並んだ。また生産台数でも、現代はチェコ国内に組立工場を持つ3メーカーで唯一前年を上回り、好調な業績を示した。

【ハンガリー】2012年の乗用車新車登録台数は5万3,059台で前年比17.6%増となり、2011年の3.7%増に比べて大きな伸びとなった。一方、中古車登録台数は前年比71.0%増と2011年に引き続き新車以上に大幅な増加を続けた。2012年も自動車市場のメインは中古車となった。

【ルーマニア】2012年の国内の新車自動車の販売台数（商用車含む）は前年比20.9%減の8万7,505台で、うち乗用車は23.7%減の7万2,179台と、5年連続の減少となった。日本車は18.7%減の8,324台だった。一方で、生産台数および輸出台数は、フォードによる小型車「Bマックス」の生産開始が寄与し、それぞれ0.8%増、8.5%増となった。

【ロシア】在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）の発表（1月15日）によると、2012年の乗用車・小型商用車（LCV）新車の国内販売台数は前年比10.6%増の293万5,111台で、過去最高の2008年の292万台を上回った。2011年に続き2012年も2桁台の伸びを示したものの、2012年秋以降の減速傾向を踏まえ、2013年は1桁台の伸びにとどまるとの見方が多い。

また、2012年のロシアの地場と外国ブランドを合わせた国内乗用車生産台数は、約197万台と過去最高を記録した。リーマン・ショックの影響から大きく落ち込んだ2009年を底に、2010年以降3年連続の増加となった。ただし、地場ブランドの生産台数は減少し、地場企業による外国ブランド車の組み立てが拡大している。

## <中東アフリカ>

【イラン】産業鉱山貿易省は4月21日、イラン暦1391年（2012年3月20日～2013年3月20日）の車種別生産台数を公表した。これによると、生産台数は前年比44%減の92万8,142台で、乗用車が79万5,152台、バン、トラック、バス、ミニバスが13万2,990台だった。

【トルコ】2012年の自動車の生産、輸出入、販売は、軒並み前年比減となった。国内販売における輸入車の比率は62.6%となり、過去最高だった。

【イスラエル】イスラエル自動車輸入業者協会によると、2012年の自動車（新車）販売台数は前年比9%減の20万4,939台だった。現代は2年連続で首位を維持し、フォードは2011年の8位から3位に躍進した。為替相場の円高傾向が是正される中、現地紙は2013年に日本車の巻き返しを予想している。

【南アフリカ】2012年の新車販売台数は、前年比9.0%増の62万3,921台と60万台を突破した。しかし、ストライキの影響を受け乗用車を中心に生産が減少した結果、国内の自動車生産台数は前年比1.3%増の53万9,424台にとどまった。2013年は増産や新モデル投入によって、生産台数は20.7%増と大幅に伸びる見通し。また、国内販売は8.2%増と予測されている。

<参考>日本（日本自動車工業会ウェブから引用）

日本自動車工業会が発表した2012年の四輪車統計によると、生産台数は9,942,711台で、前年の8,398,630台に比べ18.4%の増加となり、2年ぶりにプラスとなった。

2012年の国内需要は5,369,721台で、前年に比べ27.5%の増加となり、2年ぶりにプラスとなった。また、2012年の輸出台数は、4,801,191台で、前年の4,464,413台に比べ7.5%の増加となり、2年ぶりのプラスとなった。（実績）

## <アジア>

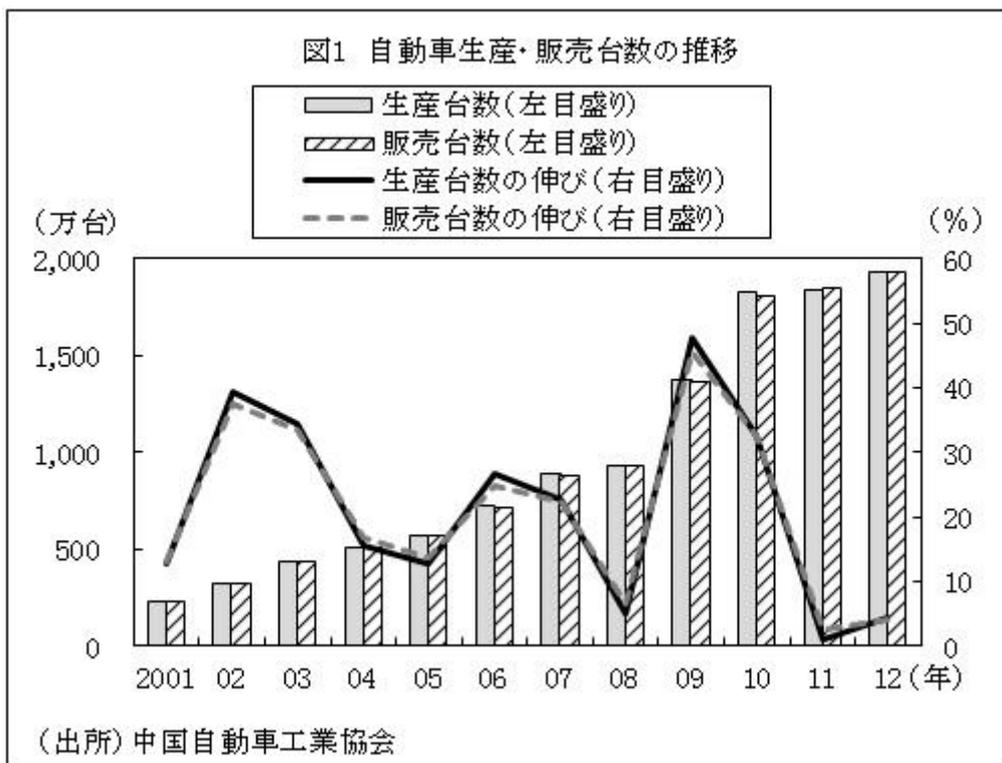
### 生産・販売台数とも初の1,900万台超え（中国）

2013年01月30日 北京事務所

中国自動車工業協会の2013年1月11日発表によると、2012年の自動車生産・販売台数はそれぞれ1,927万1,800台、1,930万6,400台だった。車種別では乗用車が堅調な伸びを示す一方、商用車は2年連続の減少となった。外資系の国別販売シェアについては、日系ブランドは2012年9月、10月の販売の落ち込みが影響し、ドイツ系が首位となった。

<乗用車は増加、商用車は減少>

2012年の自動車生産・販売台数は予測の2,000万台に届かなかったものの、初の1,900万台超えとなった。伸び率について、生産台数は前年比4.6%増、販売台数は4.3%増となり、前年比それぞれ3.8ポイント、1.9ポイント上昇した。2001年以来、米国発金融危機の影響を受けた2008年を除き10%を超える伸びを続けてきたが、2011年、2012年と連続して10%を下回ることとなった（図1参照）。



車種別にみると、乗用車の生産台数は前年比7.2%増の1,552万3,700台、販売は7.1%増1,549万5,200台で、初めて1,500万台を超えた。一方、商用車の生産台数は4.7%減の374万8,100台、販売は5.5%減の381万1,200台で2年連続の減少となった。中国自動車工業協会によると、主因は中型・重型トラック、牽引型トラックの販売不振だという。

乗用車については、スポーツ用多目的車（SUV）は生産が 24.7%増の 199 万 8,500 台、販売が 25.5%増の 200 万 400 台と前年に続きいずれも 2 桁増となり、自動車全体の伸びを大きく上回った。一方、2011 年に 2 桁増だった多目的車（MPV）は、生産が 2.8%減の 49 万 1,896 台、販売が 0.9%減の 49 万 3,396 台といずれも減少に転じた。

乗用車販売台数を排気量別でみると、1600cc 以下は 1,042 万 4,100 台で前年比 6.0%増だが、乗用車全体に占めるシェアは 67.2%と前年より 0.9 ポイント低下した。排気量の多い SUV の売れ行き好調が背景としてある。またセダンだけに絞ってみれば、1600cc 以下の販売台数は 762 万 6,600 台で前年比 6.4%増となり、セダン全体に占めるシェアは 71.0%と前年（70.8%）並みだった。

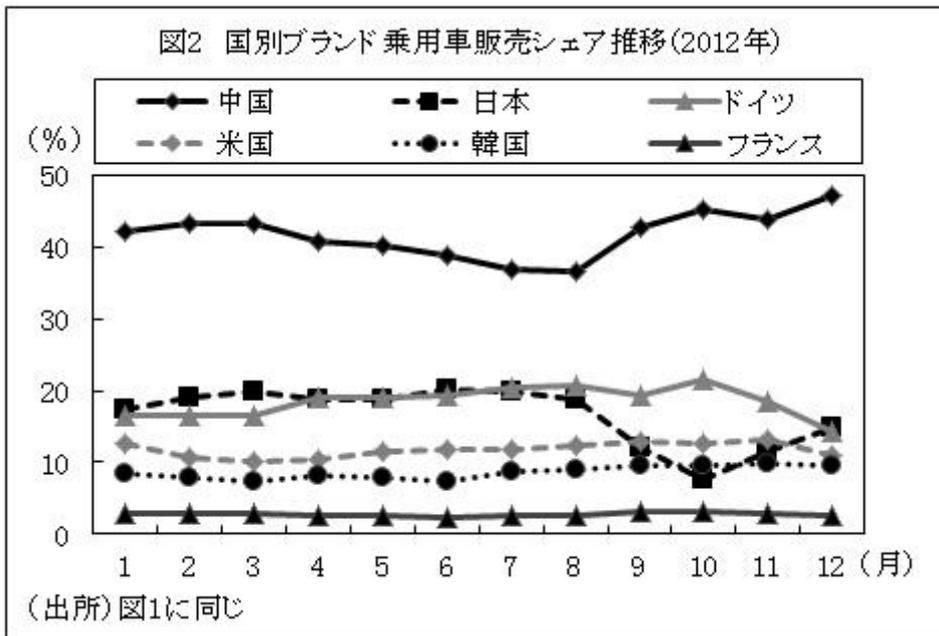
<ドイツ系が日系を抜き外資系 1 位に>

2012 年の中国自主品牌車の販売台数は、648 万 5,000 台で前年比 6.1%増（輸出を除いた国内販売は 3.9%増）となったが、乗用車販売に占めるシェアは 41.9%と前年より 0.4 ポイント低下した。

外資系の国別ブランド乗用車販売台数をみると、日系 254 万 2,000 台（シェア 16.4%）、ドイツ系 285 万 7,400 台（18.4%）、米国系 181 万 2,000 台（11.7%）、韓国系 134 万 100 台（8.7%）、フランス系 44 万台（2.8%）となった。

月次のシェアをみると日系は、9、10 月に大きくシェアを落とした（図 2 参照）。その後挽回を図るも、通年では前年より 3 ポイント低下し、ドイツ系に外資系 1 位の座を明け渡した。

日系のメーカー別販売台数（各社発表）は、トヨタ 84 万台（前年比 4.9%減）、日産 118 万 1,500 台（5.3%減）、ホンダ 59 万台 8,500 台（3.1%減）、マツダ 18 万 7,100 台（12.9%減）といずれも前年比で減少となった。



一方、自動車輸出台数は前年比 29.7%増の 105 万 6,100 台となった。メーカー別では奇瑞、吉利、長城、上海汽車、力帆が上位 5 位となり、そのうち奇瑞、吉利は 10 万台を上回った。

<2013 年の販売台数は 2,000 万台超と予想>

2013 年の自動車販売台数について中国自動車工業協会は、前年比 7%増の 2,065 万台との見通しを示した。同協会の傅建華副秘書長は自動車販売のプラス要因として「継続的かつ安定的なマクロ経済政策が自動車市場の発展に好ましいことや、都市化の進展が自動車需要の下支えとなること、輸出拡大の可能性があること」を挙げた。その一方、「世界経済の先行きが不透明なこと、環境、エネルギー、交通渋滞などの問題が自動車産業発展を制約していること、保護貿易主義の台頭などの不安材料も抱えている」とも指摘した。

(シャ・キョウ)

## 自動車輸出台数が初めて 100 万台突破 (中国)

2013 年 02 月 07 日 中国北アジア課

2012 年の中国の自動車輸出は初めて 100 万台を突破した。近年は特に、乗用車の輸出の伸びが著しい。輸出先は、ロシア、イラク、イランなど新興国が中心だ。

<輸出の 6 割以上は乗用車>

中国自動車工業協会の発表 (1 月 25 日) によると、2012 年の自動車輸出台数は 105 万 6,100 台 (前年比 29.7%増) と、初めて 100 万台の大台を記録した (表 1 参照、[2013 年 1 月 30 日記事参照](#))。中国の自動車輸出台数は、2000 年代前半はおおむね数万台レベルだったが、2000 年代半ば以降、リーマン・ショックの影響による一時的な落ち込みはあったものの、右肩上がりが増加し、比較的短期間で 100 万台に到達した。車種別では、乗用車が 66 万 1,200 台、商用車 39 万 4,900 台だった。従来は乗用車よりも商用車の方が多かったが、近年、乗用車の伸びが著しく、2012 年は自動車輸出の 3 分の 2 近くを占めるようになった。

表1 中国の自動車輸出台数の推移 (単位:1,000台、%)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	
					前年比	
乗用車	319	153	282	476	661	38.9
シェア	46.8	41.3	49.8	58.5	62.6	
商用車	362	217	284	338	395	16.8
シェア	53.2	58.7	50.2	41.5	37.4	
自動車計	681	370	567	814	1,056	29.7

(注1)「乗用車」とは、狭義の定義である「基本型」(セダンなど)に加え、スポーツ用多目的車(SUV)、多目的車(MPV)、乗貨両用車(小型ワンボックス)を含めた広義の乗用車をいう。シェアは原データから算出した。

(注2)データソースの違いにより、乗用車の輸出台数は表2と一致しない。

(出所) 中国自動車工業協会

乗用車を最も多く輸出しているのは奇瑞汽車で、2012 年は 18 万 4,800 台 (前年比 16.3%増) を輸出した。そのほか、吉利汽車、長城汽車など、乗用車生産を開始してからの歴史が比較的浅い地場メーカーの輸出が目立っている。

<先進国向けの輸出は苦戦>

次いで、貿易統計データベース「グローバル・トレード・アトラス」を利用して、乗用車の輸出相手国をみたところ、2012 年は多い順にロシア、イラク、イランとなった (表 2 参照)。輸出相手国の上位は、独立国家共同体 (CIS) 諸国、中近東、南米といった新興国によって占められている。中国の乗用車メーカーの強みが価格競争力に偏っているため、価格に敏感な新興国市場では中国車が受け入れられるものの、安全・環境基準が厳しく、高い品質を要求される先進国市場には入り込めていないためだ。

さらに、年によって主要な輸出相手国が大きく変動するのも特徴だ。例えば、2008年に最大の輸出先だったロシア向けは2009年に10分の1に急減した。同様に、2011年に最大の輸出先だったブラジル向けも2012年は5分の1に急減した。これらはいずれも輸出相手国の輸入車政策の変更によるところが大きい（[2009年10月13日記事](#)、[2012年7月11日記事](#)参照）。こうした現地国政府の政策変更リスクに対応すべく、主要な中国メーカーは新興国での現地生産プロジェクトを一斉に進めている。例えば、奇瑞汽車や安徽江淮汽車（JAC）はブラジルで乗用車生産工場の建設を進めているところだ（[2011年12月1日記事](#)参照）。

表2 輸出相手国別乗用車輸出台数の推移(2012年の上位15ヵ国)  
(単位:1,000台)

順位	国名	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
1	ロシア	57	6	28	57	72
2	イラク	1	8	14	29	69
3	イラン	6	5	15	30	65
4	アルジェリア	15	5	5	23	60
5	チリ	14	5	19	37	47
6	ウクライナ	54	5	5	24	30
7	コロンビア	6	2	8	15	23
8	ペルー	5	3	8	16	22
9	ベネズエラ	7	0	0	10	22
10	エジプト	17	17	22	18	20
11	サウジアラビア	1	1	1	5	18
12	ブラジル	1	1	12	75	15
13	ドイツ	16	15	10	10	11
14	ウルグアイ	3	5	13	17	11
15	エクアドル	2	1	3	9	10
合計(その他を含む)		325	154	282	472	588

(注1)「乗用車」の範囲はHS870310(ゴルフカートなど)を除くHS8703(乗用車)。

(注2)データソースの違いにより、乗用車の総輸出台数は表1と一致しない。

(出所)グローバル・トレード・アトラスを基に作成

<アフターサービス充実が課題>

急速に輸出台数を増やしてきた中国の乗用車業界だが、さらなる成長のためには課題もある。この点について2012年11月に北京の自動車関連専門家に聞いたところ、以下の点を指摘していた。

(1) 輸出相手先が安定していない。特定の新興国に対して中国からの輸出が集中すると、現地国政府が中国車に対して警戒を強めることになりかねない。

(2) 競争力を価格のみに求めている。価格のみでは成長に限界がある。今までアフターサービスが軽視されていた感もあるので、今後はアフターサービスにさらに力を入れるべきだ。

なお、輸出実績があまりない先進国市場について、この専門家は「先進国市場はハードルが高い。まずは比較的輸出の容易な新興国から輸出を拡大していくべきだ」と語った。

(百本和弘)

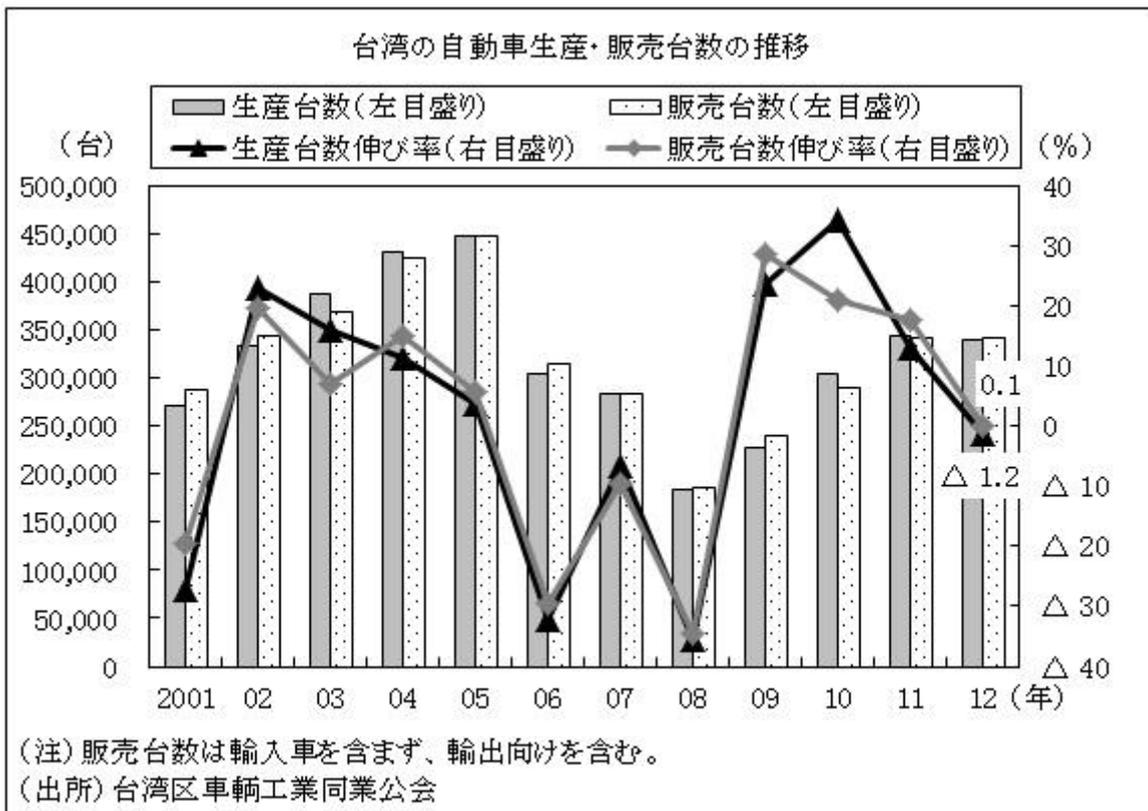
## 域内販売は微減も、輸出向けは好調を維持（台湾）

2013年02月12日 中国北アジア課

2012年の自動車生産台数は33万9,038台と、前年から1.2%減少した。台湾域内の販売台数（輸入車を含まず）は5.5%減とやや落ち込んだが、中東向けを中心とする輸出は29.4%増と好調だった。台湾域内の市場規模に限られる中、トヨタと日野が出資する国瑞汽車を筆頭に、各社は新興市場開拓に力を入れている。

<生産、販売ともに伸び率は大きく鈍化>

業界団体の台湾区車輛工業同業公会の1月11日発表によると、2012年の自動車生産台数は前年比1.2%減の33万9,038台、販売台数（輸入車を含まず、輸出向けを含む）は0.1%増の34万985台となった（図参照）。うち、台湾域内の販売台数は5.5%減の27万78台となったが、輸出は29.4%増の7万907台と急伸した。生産・販売台数は、金融危機の影響から回復をみせた2009年から3年連続で2桁の伸びを示していたが、2012年には世界経済の低迷を受けた輸出減速から台湾の経済成長も鈍化する中、消費市場にも影響が及び、域内の自動車生産・販売は前年割れとなった。



生産台数をメーカー別にみると、トヨタと日野が出資する国瑞汽車が、前年比10.6%増の17万3,619台と過去最高を更新した（表1参照）。シェアも前年から5.5ポイント上昇し、51.2%を占めた。2位は三菱自動車が出資する中華汽車（シェア15.8%、前年比10.6%

減)、3位は日産との合弁会社を持つ裕隆汽車製造(13.6%、18.2%減、注)だった。そのほか、フォード出資の福特六和汽車(9.2%、16.7%減)、ホンダ出資の台湾本田汽車(5.5%、3.8%減)、現代ブランド車を生産する三陽工業(4.5%、24.0%増)と続いた。これら上位6社のうち、前年比で増加したのは国瑞汽車と三陽工業の2社にとどまった。

表1 台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

メーカー	2010年	2011年	2012年	2012年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	122,312	156,917	173,619	51.2	10.6
中華汽車	52,143	60,099	53,707	15.8	△ 10.6
裕隆汽車製造	51,570	56,371	46,121	13.6	△ 18.2
福特六和汽車	38,090	37,467	31,199	9.2	△ 16.7
台湾本田汽車	28,358	19,267	18,532	5.5	△ 3.8
三陽工業	9,904	12,384	15,356	4.5	24.0
その他	1,079	791	504	0.1	△ 36.3
合計	303,456	343,296	339,038	100.0	△ 1.2

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

<台湾域内では輸入車販売がプラスの伸び>

販売台数34万985台のうち、台湾域内における販売は約8割を占める。メーカー別の販売台数順位は生産台数と同じだが、国瑞汽車をはじめとする日系各社はいずれも前年割れとなった(表2参照)。これに対し、現代ブランドを生産する6位の三陽工業は前年比22.6%増と好調だった。中型セダン「ニューエラントラ」の販売が大きく寄与したと報じられている(「工商時報」1月3日)。

表2 台湾のメーカー別自動車販売台数 (単位:台、%)

メーカー	2010年	2011年	2012年	2012年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	87,058	105,933	105,931	39.2	△ 0.0
中華汽車	49,617	56,493	50,845	18.8	△ 10.0
裕隆汽車製造	45,683	54,872	49,195	18.2	△ 10.3
福特六和汽車	31,681	35,516	29,700	11.0	△ 16.4
台湾本田汽車	27,957	19,471	18,536	6.9	△ 4.8
三陽工業	9,578	12,628	15,480	5.7	22.6
その他	956	877	391	0.1	△ 55.4
合計	252,530	285,790	270,078	100.0	△ 5.5

(注) 台湾域内販売のみ。

(出所) 表1に同じ

なお、同販売統計には輸入車が含まれていない。中央通訊の報道(1月3日)によると、2012年の台湾域内の新車登録台数(36万5,871台、前年比3.3%減)のうち、輸入車は9万4,305台と全体の25.8%を占め、伸び率は2.5%のプラスだった。メーカー・ブランド別では、トヨタ(前年比12.8%増、シェア26.3%)が1位を維持し、2位以下にはフォルク

スワーゲン (8.8%増、14.4%)、メルセデス・ベンツ (0.6%増、14.2%)、BMW (5.6%増、13.7%)、ボルボ (5.7%増、4.4%) と欧州勢が続き、いずれも前年比でプラスの伸びを確保した。欧州メーカーの販売状況について、「経済日報」(11月6日)は「欧州車は、2年間にわたるユーロ安の追い風に加え、低価格の小型車を相次いで投入したことにより、100万～150万台湾元(1台湾元=約3円)の価格帯にも攻め込んでいる」と指摘している。

台湾では、2011年6月から「特種物品および労務税」(通称「ぜいたく税」)条例が施行され、300万台湾元以上、定員9人以下の乗用車についても課税(販売時に10%)対象となった。これを受け、欧州の高級ブランド各社は、課税対象に入る大型車に比べ価格が抑えられる小型車の販売にも注力し、台数を伸ばしている。

2013年の見通しについて、自動車関係各社は台湾当局が現在実施検討中と報じられている自動車買い替え時の補助金支給措置(「経済日報」1月13日)の動向に注目している。トヨタ、日野とともに国瑞汽車に出資する和泰汽車の蘇純興総経理は、「2013年の台湾自動車市場は2012年から小幅ながら拡大するだろう。足元の内外の経済情勢は依然として不確定要素が多いものの、台湾の自動車市場は買い替え需要が引き続き大きく、台湾当局が有効な消費刺激策を打ち出せば、2013年の台湾市場(新車登録台数)は37万台の水準に達するはずだ」と期待している(「経済日報」1月11日)。

#### <輸出は中東向け中心に3割増と急伸>

販売台数全体の2割を占める輸出向けは、前年比29.4%増の7万907台と好調だった。メーカー別では国瑞汽車(31.5%増)が約95%を占め、2位の中華汽車(前年比90.3%増、シェア3.2%)を大きく引き離している。国瑞汽車の輸出先は、サウジアラビアやアラブ首長国連邦をはじめとする中東市場が大半を占める。同社プレスリリースによると、2012年における中東向け販売台数は前年比32%増の6万7,000台と、2009年(7,000台)から約10倍に急増している。また、2位の中華汽車も劉興台総経理が、2013年の4大経営目標の1つに「輸出市場の開拓」を掲げており(「自由時報」1月29日)、台湾域内の市場規模に限られる中、各社は海外市場開拓にも注力する方針を打ち出している。

(注) 同社と日産の合弁の裕隆日産汽車などの生産も含む。

(小林伶)

## 生産台数は2.1%減、輸入乗用車シェアは初の2桁（韓国）

2013年2月4日 ソウル事務所

2012年の自動車生産は前年比2.1%減の455万7,738台となった。輸出は数量ベースで0.6%増、金額ベースで1.8%増と前年水準を維持した。また、輸入乗用車の登録台数は24.6%増となり、国内の乗用車市場に占めるシェアは10.0%と初めて2桁に達した。

<国内販売は減少、輸出は前年水準を維持>

韓国自動車産業協会（KAMA）は1月23日、2012年通年の自動車統計を発表した。それによると、自動車生産台数（海外生産を含まず）は前年比2.1%減の455万7,738台、輸出は0.6%増の317万634台、国内販売（輸入車を含まず）は4.3%減の141万857台となった。

知識経済部は2012年の実績について、「生産は内需不振と第3四半期にあった賃金交渉をめぐる労働争議により減少した。内需は景気の低迷、ガソリン価格の高騰、家計負債の増加などにより、2008年以来のマイナス成長を記録した」と分析した。しかし、同部は輸出について、「EU経済危機などによって一部地域で減少したが、米国・新興国を中心に増加し、前年水準を維持することができた」と評価した。

<現代、起亜は生産、輸出でプラス成長を記録>

主要完成車メーカー別の生産、輸出、国内販売は以下のとおり。

### ○生産

2012年の生産台数をメーカー別にみると、現代が前年比0.7%増の190万5,261台、起亜が0.1%増の158万5,685台となった（表1参照）。これにより、2社の生産台数の合計は国内生産シェアの76.6%を占めた。そのほかでは、双龍が5.2%増（11万9,142台）のプラス成長となったものの、韓国GM（ゼネラルモーターズ）は3.1%減（78万5,757台）、ルノーサムスンは内需不振や輸出量減少などが原因で37.0%減（15万3,891台）と不振だった。

表1 メーカー別・車種別生産台数の推移 (単位:台)

		2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
メーカー別	現代	1,706,727	1,673,580	1,606,879	1,743,375	1,892,254	1,905,261	0.7
	起亜	1,118,714	1,055,152	1,137,176	1,416,681	1,583,921	1,585,685	0.1
	韓国GM	942,805	813,023	532,191	744,096	810,854	785,757	△ 3.1
	ルノーサムスン	177,742	187,947	189,831	275,269	244,260	153,891	△ 37.0
	双龍	122,857	81,445	34,703	80,067	113,249	119,142	5.2
	その他	17,463	15,535	12,146	12,253	12,556	8,002	△ 36.3
車種別	乗用車	3,723,482	3,450,478	3,158,417	3,866,206	4,221,617	4,167,089	△ 1.3
	バス	109,370	123,855	108,857	137,521	145,300	121,257	△ 16.5
	トラック	239,083	239,405	233,955	254,689	276,156	255,989	△ 7.3
	特装車	14,373	12,944	11,697	13,325	14,021	13,403	△ 4.4
	合計	4,086,308	3,826,682	3,512,926	4,271,741	4,657,094	4,557,738	△ 2.1

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

## ○輸出

輸出は自由貿易協定 (FTA) 効果、韓国車の品質向上、ブランドイメージの改善、戦略車種の投入拡大などで成長基調を維持したものの、下半期は世界経済の低迷など対外的な不確実性要因の増大により、増加幅が鈍化した。国・地域別では、EU が経済危機による需要減と韓国メーカーの現地生産拡大により減少したものの、米国およびアフリカなどの新興国を中心に増加した。メーカー別では、現代が前年比 3.1%増の 124 万 2,083 台、起亜が 2.4%増の 110 万 2,004 台、韓国 GM が 0.1%減の 65 万 5,878 台などだった (表 2 参照)。

表2 メーカー別輸出推移 (単位:台、1,000ドル)

		2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
現代	数量	1,076,084	1,099,219	911,088	1,072,727	1,204,155	1,242,083	3.1
	金額	14,043,999	14,125,244	10,395,895	14,398,320	18,289,666	19,419,244	6.2
起亜	数量	840,822	738,530	736,024	920,057	1,075,871	1,102,004	2.4
	金額	10,189,872	9,012,238	7,930,376	10,898,633	14,063,052	13,833,416	△ 1.6
韓国GM	数量	807,729	702,916	429,259	610,898	656,425	655,878	△ 0.1
	金額	7,673,940	6,519,677	3,638,766	5,729,767	6,968,887	7,402,855	6.2
ルノーサムスン	数量	54,971	95,043	56,175	115,783	137,738	94,383	△ 31.5
	金額	444,038	1,198,020	629,959	1,497,561	2,030,163	1,513,558	△ 25.4
双龍	数量	64,073	43,240	12,747	47,756	73,630	71,553	△ 2.8
	金額	1,310,466	758,487	182,514	759,461	1,268,882	1,178,535	△ 7.1
その他	数量	3,459	5,017	3,569	4,886	3,889	4,733	21.7
	金額	179,103	293,569	197,434	310,387	231,021	281,192	21.7
合計	数量	2,847,138	2,683,965	2,148,862	2,772,107	3,151,708	3,170,634	0.6
	金額	33,841,418	31,907,235	22,974,944	33,594,129	42,851,671	43,628,800	1.8

(出所)表1に同じ

## ○国内販売

国内販売（輸入車を含まず）は国内景気停滞による消費心理の停滞、家計負債の増加、ガソリン価格の高騰などにより、通年では減少した。ただ、9月11日から12月末までの間、自動車の個別消費税を5%から3.5%に引き下げた効果などにより、年末にかけては回復をみせた。メーカー別では、現代が前年比2.4%減の66万7,777台、起亜が2.2%減の48万2,060台、韓国GMが3.6%増の14万5,702台（表3参照）。このほかでは、ルノーサムスンが45.1%減の5万9,926台と急減した。これは需要不振に加えて、新モデルの投入の遅れによるものとみられる。他方、現代、起亜両社のシェアは81.5%に達し、依然として両社による寡占状態が続いている。

表3 メーカー別・車種別国内販売台数の推移 (単位:台)

		2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
メーカー別	現代	625,275	570,962	702,678	659,565	684,157	667,777	△ 2.4
	起亜	272,330	316,432	412,752	484,512	493,003	482,060	△ 2.2
	韓国GM	130,542	116,520	114,845	125,730	140,705	145,702	3.6
	ルノーサムスン	117,204	101,981	133,630	155,897	109,221	59,926	△ 45.1
	双龍	60,616	39,165	22,189	32,459	38,651	47,700	23.4
	その他	13,368	9,423	7,906	7,463	8,900	7,692	△ 13.6
車種別	乗用車	986,416	958,854	1,174,743	1,217,764	1,211,284	1,175,891	△ 2.9
	バス	70,192	62,409	65,501	70,261	72,189	64,546	△ 10.6
	トラック	149,676	122,926	142,570	165,291	178,402	157,311	△ 11.8
	特装車	13,051	10,294	11,186	12,110	12,762	13,109	2.7
合計		1,219,335	1,154,483	1,394,000	1,465,426	1,474,637	1,410,857	△ 4.3

(注)輸入車は含まない。

(出所)表1に同じ

<輸入車はドイツ勢好調の中、トヨタも倍増>

一方、韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2012年の輸入乗用車販売台数は前年比24.6%増の13万858台となった（表4参照）。さらに、国内乗用車市場（国産車と輸入車の合計）に占める輸入車の比率が10.0%と、初めて2桁台に達した。輸入車の販売増加は高所得者層の増加、世界各国とのFTA発効による価格引き下げ効果などが主な原因だ。

メーカー・ブランド別では、BMW、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン（VW）、アウディなど、ドイツ勢が以前から上位を占めており、その中でもVWが47.9%増、アウディが46.2%増と高い伸びを示した。他方、日本勢では、ホンダが25.1%増の3,944台、レクサスが21.0%増の4,976台、トヨタが2倍強の1万795台と高い伸びをみせたものの、インフィニティ、日産は落ち込みが目立った。トヨタ、ホンダなどの高い伸びはカムリ、

アコードなどの新型モデルの投入や、2011年の業績不振の反動と分析でき、両社は2013年の目標を2012年より高く設定している。

表4 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数  
(単位: 台、%)

	2011年	2012年	前年比
アウディ	10,345	15,126	46.2
BMW	23,293	28,152	20.9
ベントレー	102	135	32.4
キャデラック	752	475	△ 36.8
クライスラー	3,316	4,123	24.3
シトロエン	6	255	4,150.0
フォード	4,184	5,126	22.5
ホンダ	3,153	3,944	25.1
インフィニティ	2,152	1,103	△ 48.7
ジャガー	1,016	1,197	17.8
ランドローバー	1,383	1,916	38.5
レクサス	4,111	4,976	21.0
MINI	4,282	5,927	38.4
マイバッハ	8	0	-
メルセデス・ベンツ	19,534	20,389	4.4
三菱	34	81	138.2
日産	3,802	2,398	△ 36.9
プジョー	2,636	2,407	△ 8.7
ポルシェ	1,301	1,516	16.5
ロールス・ロイス	27	27	0.0
スバル	664	627	△ 5.6
トヨタ	5,020	10,795	115.0
VW	12,436	18,395	47.9
ボルボ	1,480	1,768	19.5
合計	105,037	130,858	24.6

(出所) 韓国輸入自動車協会(KAIDA)

<海外生産はトルコを除き、順調な伸び>

2012年の韓国企業の海外自動車生産は順調に伸びた。KAMAの発表によると、現代が前年比14.4%増の249万7,317台、起亜が18.7%増の113万8,150台を海外で生産した(表5参照)。特に、最大の自動車市場である中国での伸びが著しく、それぞれ15.0%増、12.7%増となった。また、2012年からは現代のブラジル工場も量産を開始している。

表5 主要メーカーの海外生産台数の推移

(単位:台、%)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
現代	911,342	1,117,096	1,493,077	1,882,726	2,182,164	2,497,317	14.4
インド	338,755	486,099	559,620	600,480	619,785	638,775	3.1
中国	231,888	300,323	571,234	704,441	743,888	855,307	15.0
米国	250,519	237,042	195,561	300,500	338,127	361,348	6.9
トルコ	90,180	81,590	48,640	77,000	90,231	87,008	△ 3.6
チェコ	-	12,042	118,022	200,088	251,146	303,035	20.7
ロシア	-	-	-	217	138,987	224,420	61.5
ブラジル	-	-	-	-	-	27,424	-
起亜	250,616	340,172	408,644	722,036	958,519	1,138,150	18.7
中国	105,538	138,665	243,618	338,866	432,516	487,580	12.7
スロバキア	145,078	201,507	150,021	229,505	252,252	292,050	15.8
米国	-	-	15,005	153,665	273,751	358,520	31.0
合計	1,161,958	1,457,268	1,901,721	2,604,762	3,140,683	3,635,467	15.8

(出所)表1に同じ

[李海昌 (イ・ヘチャン)]

## 生産台数が初めて 200 万台を突破し 245 万台に（タイ）

2013 年 02 月 05 日 バンコク事務所

2012 年の自動車生産台数は 245 万 4,000 台となった。2012 年 11 月 30 日には初めて 200 万台を突破したことを祝う記念式典が開かれた。2011 年の大洪水の影響で先送りされていた新車需要のほか、初回の新車購入者に対する物品税の還付措置が需要を押し上げた。

<「世界 10 位の自動車生産国に」>

タイ工業連盟（FTI）自動車部会は、2012 年の自動車生産台数が前年比 68%増の 245 万 4,000 台に達し、自動車生産国として世界 10 位になったと発表した。東日本大震災と大洪水に直撃された 2011 年を 100 万台近く上回った。2011 年 12 月から回復を続け、2012 年 2 月に大洪水後初めて前年同月を上回り、3 月には月産生産台数として過去最高を記録。5 月以降は 8 ヶ月連続して月間 20 万台以上の生産となり、10、11 月はいずれも 25 万台超の生産となった。11 月 30 日には初めて 200 万台を突破したことを祝う記念式典がバンコク郊外で開かれた。

2011 年の大洪水で直接被害を受けたホンダが 2012 年 3 月末に生産を再開したほか、他社もそれぞれ生産能力を増強させた。三菱が 3 月にチョンブリ県レムチャバン工業団地内に第 3 工場を稼働させ、エコカー「ミラージュ」の生産を始めたほか、スズキはラヨン県にタイ初の四輪車工場を稼働させ、3 月からエコカー「スイフト」の生産を開始した。マツダとフォードも 5 月にラヨン県にある合弁工場を増強。フォードはラヨン県の新工場を 6 月末に稼働させ小型乗用車の生産を始めた。また、10 月にはいすゞがチェチェンサオ県に 1 トンピックアップトラック用の第 2 工場を完成させた。

<販売台数は前年比 80%増>

タイ国トヨタ自動車が発表した 2012 年の国内新車販売台数は、前年比 80.9%増の 143 万 6,000 台。2011 年の大洪水の影響で先送りされていた新車需要のほか、初回の新車購入者に対する物品税還付が新車需要を刺激した。物品税の還付措置は、1500cc 以下の乗用車またはピックアップトラックを初めて購入する人に対して 10 万バーツ（1 バーツ=約 3.1 円）を上限に物品税を還付するというもので、80 万台分の自動車購入者が還付を申請したもよう。

販売台数をメーカー別にみると、トヨタ 51 万 6,000 台（前年比 77.9%増）、いすゞ 21 万 3,000 台（61.4%増）、ホンダ 17 万 1,000 台（2.03 倍）となっている。ホンダは 3 月末に洪水被災工場を再開した後、「ジャズ ハイブリッド」やエコカー第 2 弾「ブリオ アメイズ」など計 10 の新モデルを投入するなどのこ入れを行った。

FTI 自動車部会の発表（12月20日）によると、2012年の自動車完成車の輸出台数は102万6,671台を記録し、1988年に輸出を開始してから初めて年間100万台を突破した。前年を40%上回り、タイは世界7位の自動車輸出国となったという。

<2013年は250万台の生産を見込む>

2013年の国内販売について日系各社は、政府の新車購入スキームが将来の需要を先食いした部分もあるため反動減が予想されるとして、約120万台と見込んでいる。タイに生産拠点を持つ主要メーカーはタイを輸出拠点としても活用している。2012年は輸出生産を犠牲にして国内販売用の生産を強化してきたが、2013年は正常な水準に戻す考えで、輸出台数は堅調に伸びると予想されている。FTI 自動車部会のスラポン広報担当は、2013年のタイの自動車生産は前年比5%増となる250万台に達すると見積もっている。

（近藤裕之）

## 販売台数は 24.8%増の 111 万台に（インドネシア）

2013 年 03 月 18 日 ジャカルタ事務所

インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）の発表によると、2012 年の国内自動車販売台数は前年比 24.8%増の 111 万 6,230 台となり、3 年連続で過去最高を更新した。世界経済の減速や 6 月から開始された自動車ローンの頭金比率規制などのマイナス要因があったものの、影響は限定的で、好調な国内経済を背景に、通年で初の 100 万台突破を達成した。  
 <乗用車が 29.9%増え、商用車は 14.9%増>

2012 年の国内自動車販売を車種別にみると、商用車の前年比 14.9%増に対し、乗用車は 29.9%増と大きく伸びた（表 1 参照）。特に、タイからの輸入が多いセダンタイプは、2011 年はタイの洪水の影響により前年比で大きく減少（22.3%減）したが、2012 年は洪水の影響からの回復およびインドネシアの経済成長を背景に大幅に復調・増加した（32.9%増）。また、自動車販売全体の 6 割強を占めるセダン以外の二輪駆動（4×2）タイプも、前年に引き続き高成長を維持した（29.7%増）。

表1 車種別自動車販売台数の推移 (単位:台、%)

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
セダン	17,565	27,381	34,300	22,100	33,128	25,741	34,221	32.9
4x2	203,634	285,733	388,790	335,053	504,510	569,768	739,168	29.7
4x4	1,188	1,655	2,177	2,214	3,837	5,521	7,396	34.0
乗用車計	222,387	314,769	425,267	359,367	541,475	601,030	780,785	29.9
バス	1,561	1,700	2,861	2,469	4,177	3,853	4,472	16.1
ピックアップ/トラック	89,540	108,558	161,747	111,743	204,654	270,205	311,609	15.3
ダブルキャビン	5,416	8,314	13,899	9,969	14,404	17,815	19,364	8.7
商用車計	96,517	118,572	178,507	124,181	223,235	291,873	335,445	14.9
その他						1,261		-
合計	318,904	433,341	603,774	483,548	764,710	894,164	1,116,230	24.8

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)

<首位トヨタは初の 40 万台乗せ>

ブランド別では、1 位のトヨタが前年比 30.5%増の 40 万 5,414 台と初めて 40 万台に乗った（表 2、図参照）。以下、ダイハツが 16 万 2,742 台（16.6%増）、三菱が 14 万 8,918 台（10.8%増）、スズキが 12 万 6,577 台（33.8%増）、ホンダが 6 万 9,320 台（52.6%増）、日産が 6 万 7,143 台（19.5%増）、日野が 3 万 4,472 台（39.8%増）、いすゞが 3 万 3,165 台（15.4%増）の順だった。2011 年にタイの洪水の影響を大きく受けたホンダの増加が目立った。

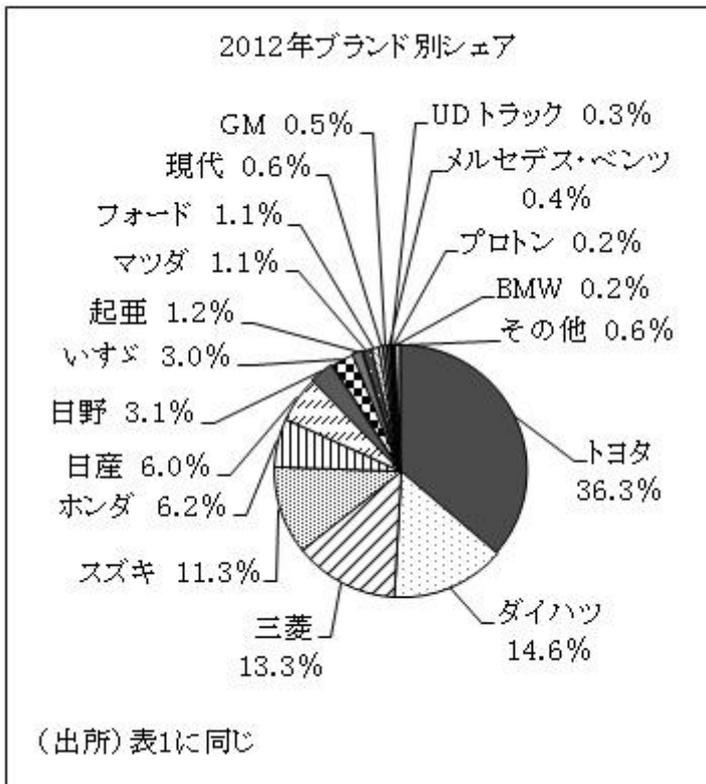
日系メーカーの合計は前年比 25.6%増の 106 万 3,388 台で、市場シェアは 95.3%を占めた。日系以外では起亜の 1 万 3,651 台（50.3%増）、フォードの 1 万 1,958 台（23.7%減）、現代の 6,384 台（15.0%増）、ゼネラルモーターズ（GM）の 5,643 台（21.1%増）、メルセ

デス・ベンツの4,373台(3.6%減)が上位だった。

表2 ブランド別自動車販売台数の推移 (単位:台、%)

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
1	トヨタ	123,698	150,631	211,909	181,762	280,680	310,674	405,414	30.5
2	ダイハツ	33,021	51,957	78,044	77,513	118,593	139,544	162,742	16.6
3	三菱	47,023	61,548	87,524	61,736	106,483	134,416	148,918	10.8
4	スズキ	44,760	58,095	73,066	44,696	71,210	94,569	126,577	33.8
5	ホンダ	30,000	40,000	52,500	39,574	61,336	45,416	69,320	52.6
6	日産	4,006	19,030	31,881	21,440	37,542	56,193	67,143	19.5
7	日野	4,193	8,224	14,227	16,293	21,297	24,652	34,472	39.8
8	いすゞ	16,605	18,270	25,325	15,236	24,012	28,746	33,165	15.4
9	起亜	3,852	4,039	3,880	3,195	6,550	9,081	13,651	50.3
10	マツダ	203	1,336	2,241	1,542	6,012	8,933	12,391	38.7
11	フォード	3,515	6,405	7,999	6,348	8,871	15,670	11,958	△ 23.7
12	現代	3,003	5,152	7,827	5,207	5,041	5,551	6,384	15.0
13	GM	825	1,396	2,657	2,612	4,508	4,658	5,643	21.1
14	メルセデス・ベンツ	914	2,020	2,871	3,450	4,558	4,535	4,373	△ 3.6
15	UDトラック	1,380	2,115	2,391	1,312	2,735	3,045	2,925	△ 3.9
16	プロトン	-	1,584	1,089	2,150	2,126	1,926	2,263	17.5
17	BMW	600	1,000	720	905	1,240	1,551	2,188	41.1
	その他	977	1,633	1,654	1,090	1,918	5,004	6,703	34.0
合計		318,575	434,435	607,805	486,061	764,712	894,164	1,116,230	24.8

(出所)表1に同じ



GAIKINDO によると、2013 年の国内自動車販売台数の見通しは前年比 7.5%増の 120 万台。2013 年はローコスト・アンド・グリーンカー (LCGC) と呼ばれる低価格・低燃費の環境に優しい小型車優遇政策が導入される見込みで、価格を抑えた小型車の市場投入が販売台数の押し上げ要因となりそうだ。

<生産台数も 3 割近い増加に>

2012 年の国内自動車生産台数は、前年比 27.2%増の 106 万 5,557 台となった(表 3 参照)。乗用車は、32.3%増の 74 万 3,501 台で全体の約 70%を占めた。商用車も販売が好調だったため、16.7%増の 32 万 2,056 台へと増産が進んだ。

乗用車では販売と同様に生産台数も増加しており、セダンが 50.7%増の 4,869 台、主力の二輪駆動 (4×2) の乗用車は 30.6%増の 69 万 3,421 台と生産が堅調だった。車種別販売台数の増加率が最も高かった四輪駆動 (4×4) の乗用車の生産台数は、62.2%の大幅増加で 4 万 5,211 台となった。

表3 インドネシアの自動車生産台数 (単位: 台、%)

	2011年	2012年		
	台数	台数	構成比	前年比
乗用車計	561,863	743,501	69.8	32.3
セダン	3,231	4,869	0.5	50.7
4×2	530,762	693,421	65.1	30.6
4×4	27,870	45,211	4.2	62.2
商用車計	276,085	322,056	30.2	16.7
バス	4,142	5,299	0.5	27.9
ピックアップ/トラック	271,943	316,757	29.7	16.5
合計	837,948	1,065,557	100.0	27.2

(出所) 表1に同じ

(鈴木光夫)

## 商用車が牽引し、販売台数は過去最高（マレーシア）

2013年02月22日 クアラルンプール事務所

マレーシア自動車連盟（MAA）の発表（1月23日）によると、乗用車と商用車を合わせた2012年の新車販売台数は、予想を上回る前年比4.6%増の62万7,753台となり、過去最高を更新した。

<国民車以外が2桁台の伸び>

2012年の新車販売台数は、マレーシア経済が5%超の堅調な成長を遂げたことや、経済変革プログラム（ETP）で数々のインフラ事業が実施され景況感が改善したこと、安定した雇用環境と可処分所得の上昇に伴い消費者支出が拡大したことにより、過去最高の62万7,753台を記録した。

また、その他の要因としては、割賦販売法の改正で厳格化されたローン審査基準を中央銀行が緩和したことや、競争的な価格で多くの新型モデルが導入されたこと、新規顧客に対する魅力的なプロモーションがあったこと、自動車各社が積極的な販促キャンペーンを実施したことなどが挙げられる。

<プロドゥアが乗用車部門で6年連続トップ>

このうち乗用車は、前年比3.2%増の55万2,189台で、自動車全体に占めるシェアは前年比1.2ポイント減の88.0%だった（表1参照）。国民車は2.8%減の33万8,210台で、乗用車全体に占めるシェアは61.2%に低下した。一方、国民車以外の販売台数は14.3%増で、シェアは前年の35.0%を上回る38.8%となった。

国民車メーカーであるプロドゥアの販売台数は、前年比5.1%増の18万9,137台。乗用車部門では6年連続となるトップのシェアを34.3%へと伸ばした。同じく国民車プロトンは11.0%減の14万1,120台で、シェアは前年の29.6%から25.6%へと低下した。

表1 新車販売台数 (単位:台、%)

	2011年		2012年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	535,113	100.0	552,189	100.0	3.2
国民車	347,937	65.0	338,210	61.2	△ 2.8
プロトン	158,601	29.6	141,120	25.6	△ 11.0
プロドゥア	179,989	33.6	189,137	34.3	5.1
ナザ	9,347	1.7	7,953	1.4	△ 14.9
国民車以外	187,176	35.0	213,979	38.8	14.3
商用車	65,010	100.0	75,564	100.0	16.2
国民車	3,093	4.8	1,576	2.1	△ 49.0
プロトン	56	0.1	1	0.0	△ 98.2
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	0.0
ハイコム	1,518	2.3	129	0.2	△ 91.5
イノコム	1,519	2.3	1,446	1.9	△ 4.8
国民車以外	61,917	95.2	73,988	97.9	19.5
総計	600,123	100.0	627,753	100.0	4.6
国民車	351,030	58.5	339,786	54.1	△ 3.2
国民車以外	249,093	41.5	287,967	45.9	15.6

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

<日系主要メーカーも好調>

国民車以外の乗用車では、トヨタが首位を維持し、販売台数は前年の6万3,493台から7万4,171台(16.8%増)に、シェアは前年の11.9%から13.4%に上昇した。2位はホンダの3万4,950台(前年は3万2,480台、7.6%増)で、シェアは6.3%(6.1%)だった。日産は2万5,504台から2万8,318台へと11.0%増やし、シェアも4.8%から5.1%へと上昇した。

ほかの日本メーカーは、スズキが8,087台(10.7%増、シェア1.5%)、マツダが5,716台(5.9%増、1.0%)、三菱が3,662台(2.5%減、0.7%)だった。

日系以外では、フォルクスワーゲンが7,350台から1万3,003台(76.9%増)へと大幅に伸び、順位も前年の8位から6位に上昇した。

2012年のハイブリッド車(HV)の販売は、前年の8,334台から84.2%増の1万5,355台へと拡大した。HV4社・ブランドの販売台数は、トヨタ(5,653台)、レクサス(979台)、ホンダ(8,712台)、ボルシェ(11台)だった。輸入税・物品税の減税措置が2013年末まで延長されたため、HVは大幅な伸びをみせた。

<商用車は日系メーカーの独壇場>

商用車の販売は、商業活動の拡大を反映して、全体で16.2%増の7万5,564台と2桁の

伸びを示した。内訳をみると、ピックアップトラックが17.0%増の5万1,320台で、シェアが67.4%から67.9%へと上昇した。最も拡大したのはパネルバンで、43.0%増だった。

国民車の商用車は前年の3,093台から49.0%減の1,576台へと大幅に減少し、シェアも4.8%から2.1%へと低下した。

国民車以外の商用車販売は日本メーカーが牽引し、販売台数は前年の6万1,917台から7万3,988台(19.5%増)、シェアは95.2%から97.9%へと拡大した。メーカー別にみると、トヨタは3万980台(32.1%増)で、商用車に占めるシェアは前年の36.1%から41.0%に拡大した。2位はいすゞで1万673台(14.8%増)・シェア14.1%(前年14.3%)、3位は三菱で7,990台(3.7%減)・シェア10.6%(12.8%)、次いで日産が7,953台(17.4%増)・シェア10.5%(10.4%)となっている。

<販売増に連動して生産台数も拡大>

自動車生産台数は、新車販売が増加したのを受けて、前年の53万3,515台から6.8%増の56万9,620台となった(表2参照)。

表2 自動車生産台数 (単位: 台、%)

	2011年		2012年	
	台数	台数	台数	前年比
乗用車	488,261	509,621		4.4
国民車	370,284	369,349		△ 0.3
プロトン	166,229	161,412		△ 2.9
プロドゥア	192,115	194,985		1.5
ナザ	7,709	7,132		△ 7.5
イノコム	4,231	5,820		37.6
国民車以外	117,977	140,272		18.9
商用車	45,254	59,999		32.6
国民車	1,079	1,035		△ 4.1
プロトン	0	0		-
プロドゥア	0	0		-
イノコム	1,079	1,035		△ 4.1
国民車以外	44,175	58,964		33.5
自動車総数	533,515	569,620		6.8
国民車	371,363	370,384		△ 0.3
国民車以外	162,152	199,236		22.9

(出所) 表1に同じ

国民車の生産は0.3%減の37万384台、国民車以外は22.9%増の19万9,236台だった。

商用車の生産は、前年の4万5,254台から32.6%増の59,999台へと大幅に拡大した。乗用車は4.4%増の50万9,621台だった。生産台数の伸びは、商用車・乗用車の販売増に連

動している。

<2013 年も販売の増加が続く予測>

MAA は、新車販売は 2013 年も増加を続け、2.0%増の 64 万台になると予測している（表 3 参照）。

表3 新車の販売台数予測(単位:台、%)

	2012年 (実績)	2013年 (予測)	前年比
乗用車	552,189	563,000	2.0
商用車	75,564	77,000	1.9
合計	627,753	640,000	2.0

(出所)表1に同じ

その理由として、マレーシア経済研究所 (MIER) が 2013 年の GDP 成長率を 5.6%と予測していること、ETP プロジェクトの相乗効果で国内経済が刺激され、新車の需要が増加すること、顧客開拓を目的とした積極的な販促キャンペーンを伴う新型モデルの導入が予定されていることなどを挙げている。

また、2014 年以降の販売台数について、2014 年は 65 万 3,440 台 (2.1%増)、2015 年は 66 万 7,800 台 (2.2%増)、2016 年は 68 万 3,000 台 (2.3%増) と見込んでいる。

(陳志祥)

## 新車販売台数は前年比 10.6%増（フィリピン）

2013年03月19日 マニラ事務所

安定した経済成長や活発な個人消費に支えられ、2012年の国内新車販売台数は前年比10.6%増の15万6,649台となった。メーカー別では、トヨタや三菱自動車など、日本メーカーの存在感が大きい。

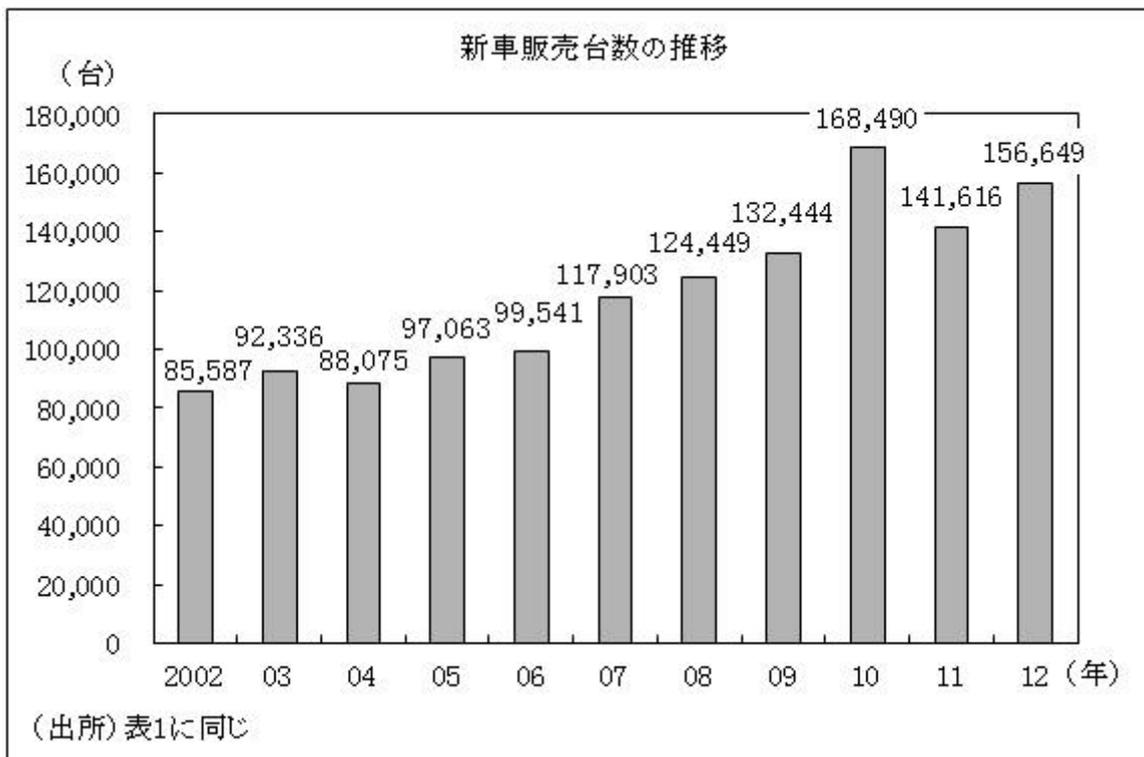
<HARI を合わせ過去最高を記録>

フィリピン自動車工業会（CAMPI）の発表（1月10日）によると、同工業会登録企業の2012年の国内新車販売台数は前年比10.6%増の15万6,649台となった（表1参照）。2011年は東日本大震災やタイの洪水により、自動車・自動車部品の供給に支障が生じたため、販売は14万1,616台と落ち込んだ（図参照）。しかし、2012年は安定した経済成長や活発な個人消費が販売台数の伸びた要因となった。なお業界3位の現代アジア・リソースズ（HARI）が2011年にCAMPIを脱退したため、図には2011年から同メーカーの販売台数は含まれていない。HARIの2012年の販売台数は2万1,996台（前年比8.4%増）で、同メーカーを合わせると新車販売台数は17万8,645台となり、2010年を上回り過去最高を記録したことになる。

表1 2012年の新車販売台数 (単位:台)

	乗用車	商用車	アジア向け 実用車(AUV)	軽商用車 (LCV)	軽トラック	トラック バス	総計
1月	2,214	6,082	2,566	3,313	124	79	8,296
2月	3,085	7,596	2,947	4,361	198	90	10,681
3月	4,341	9,290	3,710	5,251	233	96	13,631
4月	3,702	8,602	3,249	5,116	144	93	12,304
5月	4,274	9,988	3,881	5,806	166	135	14,262
6月	4,244	9,453	3,235	5,731	188	209	13,697
7月	4,330	10,173	3,537	6,275	220	141	14,503
8月	3,491	7,860	2,630	4,944	198	88	11,351
9月	3,830	9,027	3,161	5,509	212	145	12,857
10月	4,464	10,617	3,972	6,246	251	148	15,081
11月	4,963	9,654	3,557	5,771	212	114	14,617
12月	5,390	9,979	3,696	5,938	185	160	15,369
合計	48,328	108,321	40,141	64,261	2,331	1,498	156,649

(出所) CAMPI



乗用車は前年比 8.4%増の 4 万 8,328 台、商用車は全体の 69.1%を占める 10 万 8,321 台だった。

メーカー別にみると、1 位はトヨタの 6 万 5,396 台（前年比 19.8%増）で市場シェアの 41.8%を占めている。2 位は三菱自動車の 3 万 4,915 台（7.1%増）でシェアは 22.3%。3 位はホンダの 1 万 2,653 台（9.0%増）、以下いすゞの 1 万 1,759 台（19.7%増）、フォードの 1 万 92 台（21.9%減）と続く。

#### <自動車類の輸入は日本が首位>

最新の貿易統計（2012 年 1～11 月）をみると、フィリピンへの自動車類の輸入額における上位 3 カ国は日本、タイ、インドネシア。日本からの自動車類の輸入は輸入総額の 14.71%を占め、前年同期比 24.3%の増加だった（表 2 参照）。タイからの輸入は、2011 年は洪水の影響で落ち込んだが、2012 年は 3.9%と微増した（表 3 参照）。インドネシアからの輸入は 5 億 1,000 万ドルと、日本（8 億 8,100 万ドル）、タイ（8 億 7,500 万ドル）には及ばないものの、61.2%増（表 4 参照）となった。

表2 日本からの輸入 (単位:100万ドル、%)

品目(HS番号)	2011年	2012年		
		1~11月	構成比	前年同期比
自動車類(87)	765	881	14.71	24.3
乗用車 (8703)	242	301	5.02	31.2
貨物自動車 (8704)	73	105	1.75	63.0
二輪用部品 (8714)	39	24	0.40	△29.6
自動二輪 (8711)	20	27	0.45	39.6
自動車部品 (8708)	232	217	3.62	△0.8
全体	6,510	5,991	100.00	1.2

(出所) 国家統計局(NSO)

表3 タイからの輸入 (単位:100万ドル、%)

品目(HS番号)	2011年	2012年		
		1~11月	構成比	前年同期比
自動車類(87)	888	875	27.69	3.9
乗用車 (8703)	479	476	15.06	4.0
貨物自動車 (8704)	210	237	7.50	16.8
二輪用部品 (8714)	99	71	2.25	△23.3
自動二輪 (8711)	62	37	1.17	△31.4
自動車部品 (8708)	35	37	1.17	12.3
全体	3,462	3,160	100.00	△3.7

(出所) 表2に同じ

表4 インドネシアからの輸入 (単位:100万ドル、%)

品目(HS番号)	2011年	2012年		
		1~11月	構成比	前年同期比
自動車類(87)	338	510	20.40	61.2
乗用車 (8703)	233	368	14.72	67.8
貨物自動車 (8704)	5	1	0.04	△80.3
二輪用部品 (8714)	12	29	1.16	164.1
自動二輪 (8711)	22	29	1.16	42.3
自動車部品 (8708)	52	54	2.16	12.6
全体	2,216	2,500	100.00	12.8

(出所) 表2に同じ

(鎌田桂輔)

## 生産台数は400万台を超える（インド）

2013年03月22日 ニューデリー事務所

各国の自動車メーカーがしのぎを削るインドの自動車市場。2012年の生産台数は400万台を超えた。しかし、燃料費の高騰、インフレによる高金利政策などが響き、国内販売の伸びは大幅に鈍化している。各社とも新車種の投入による市場シェア拡大や輸出の強化に取り組む。

### <燃料高騰などで販売の伸び鈍化>

インド自動車工業会（SIAM）の発表によると、2012年の生産台数（乗用車と商用車の合計）は前年比5.3%増の414万台、国内販売台数は8.9%増の359万台、輸出台数は8.1%増の64万台となった。年間の生産台数は400万台の大台は超えたものの、2000年から10年間にわたった2桁成長は2011年に続き実現できなかった。自動車関連指標の鈍化について、SIAMのS.シャンディリヤ会長は「経済の減速、インフレ、自動車ローン金利の高止まり、燃料価格の高騰などが原因」と分析する。

インドの乗用車市場は、小売価格ベースで50万～100万円台を中心とする小型車（車長4メートル未満、かつエンジン容量1400cc以下）が乗用車市場全体の約8割を占める。1人当たり名目GDPが1,592ドル（2012年、IMF見通し値）で、自動車購買層の大半が、低価格・低燃費の小型車を志向する市場構造にある。さらに、この構造を大きく後押しするのが小型車に対する物品税の優遇措置だ。エンジン容量が1500cc超の乗用車に課される税率が27%なのに対し、車長が4メートル未満で、かつエンジン容量が1200cc未満（ディーゼル車は1500cc未満）の乗用車は税率が12%と半分以下になる。自動車メーカーによっては、この税体系を意識し、消費者がこのメリットを受けられるように新モデルを設計するケースもある。さらには都市部の渋滞事情、駐車場不足などのインフラ要因も小型車需要を後押ししており、当面の間、小型車中心の市場構造に大きな変化はないものとみられる。

### <相次ぐ新車投入、輸出の拡大も狙う>

2012年の乗用車の市場動向を販売シェア順にみると、主力の小型車のカテゴリーに全7車種（「マルチ800」「アルト」「エスティロ」「ワゴンR」「Aスター」「リッツ」「スイフト」）をそろえるマルチ・スズキは前年比1.3%減少したものの市場シェアでは38.3%（106万台）を占め、1位となった（表参照）。ただ同社は、マネサール工場が暴動で工場閉鎖に追い込まれた時期（7月）もあり、生産台数は前年比5.5%増にとどまった。

次いで、小型車4車種（「イオン」「サントロ」「i10」「i20」）を市場に投入する韓国の現代がシェア14.1%（39万台）で2位となった。同社ではディーゼル車のラインアップが少ないことが市場シェア拡大の足かせになっている。一方、同社の輸出台数は25万台を超え、

2011年に引き続きトップ。欧州、南西アジアやアフリカ向けを中心に合計100カ国以上にインド製の乗用車を輸出している。

現代に続くのが、地場のタタ・モーターズ（市場シェア13.4%、販売台数37万台）とマヒンドラ&マヒンドラ（10.7%、30万台）だ。タタ・モーターズは2009年に導入した超低価格自動車「ナノ」の販売不調が続いており、「ナノ」をアフリカなど新興国向けの輸出に振り向けることで起死回生を狙う。一方、マヒンドラ&マヒンドラは2011年9月に導入した多目的自動車「XUV500」が好調で、販売台数を前年比3割以上伸ばした。

続いて、市場シェア5位がトヨタ・キルロスカ（6.2%、17万台）だ。同社は2012年から始めた新興国戦略車「エティオス」の輸出が好調で、主に南アフリカ共和国やブラジル向けに2万台を出荷。生産台数は前年比4割増となった。市場シェアトップ5社の順位はここ数年動きがない。

その他の日系勢の動向をみると、2012年に特に国内販売が好調だったのがホンダだ。市場シェアは2.6%（2011年実績1.8%）だが、前年比5割増を記録し7万台を売り上げた。新興国戦略車「ブリオ」の販売が2012年にインドで本格的にスタートしたことがその一因だ。さらに2013年央には、ホンダで初のディーゼルエンジンを搭載した新興国戦略車「アメイズ」をインド市場に投入する予定だ。また日産は、インドでは生産台数の約7割を輸出に充てる輸出依存型の構造となっているが、2012年は国内販売が好調で、販売台数は前年比2倍の4万5,000台（市場シェア1.6%）となった。

2012年の乗用車生産・国内販売・輸出台数  
 (主要メーカー・ブランド別、生産台数順) (単位:台)

メーカー・ブランド	生産	国内販売	輸出
マルチ・スズキ	1,183,040	1,063,599	124,460
現代	638,765	391,276	250,005
タタ・モーターズ	367,424	372,486	8,287
マヒンドラ&マヒンドラ	310,043	297,876	5,480
トヨタ・キルロスカ	190,321	172,241	19,552
日産	142,820	45,239	103,309
フォード	116,906	87,600	30,435
ゼネラルモーターズ	91,212	92,059	375
ホンダ	75,201	73,134	1,438
フォルクスワーゲン	67,335	66,873	4,333
シュコダ・オート	35,555	34,678	0
ルノー	35,495	35,157	0
フィアット	9,992	11,145	126
BMW	5,860	6,129	0
フォース・モーターズ	5,510	5,376	0
ヒンドゥスタン・モーターズ	4,481	4,544	0
メルセデス・ベンツ	3,883	5,006	0
合計(その他を含む)	3,284,731	2,773,516	547,854

(出所)インド自動車工業会(SIAM)

(西澤知史)

## <大洋州>

### 新車販売台数は111万台と過去最高を記録（オーストラリア）

2013年01月18日 シドニー事務所

オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)の2013年1月4日の発表によると、2012年12月の新車販売台数は前年同月比15.7%増の9万5,427台だった。2012年通年の新車販売台数は前年比10.3%増の111万2,032台となり、過去最高を記録した。2013年も100万台超えを予測している。

#### <2012年は前年比10%増>

オーストラリアの新車販売台数は2007年に初めて100万台を超え、続く2008年も100万台を上回った。2009年には世界金融危機の影響などから100万台を割り込んだものの、2010年には連邦政府の税優遇策や景気回復などから再び100万台を超えた。

2011年は、東日本大震災により、完成車の輸入や国内メーカーへの部品の供給が一時滞って生産に影響したことや、タイの洪水により同国からの完成車の輸入に影響したことなどから、販売台数は2年連続100万台を超えたものの、前年比2.6%減の100万8,437台にとどまった。

2012年12月と2012年通年の車種別新車販売台数は表1のとおりで、2012年の年間新車販売台数は前年比10.3%増の111万2,032台となって、過去最高を記録した。

表1 セグメント別新車販売台数

(単位:台、%)

	2011年	2012年	前年比		2011年 12月	2012年 12月	前年同月比	
			台数	伸び率			台数	伸び率
乗用車	559,314	576,855	17,541	3.1	45,764	50,618	4,854	10.6
軽	132,442	137,606	5,164	3.9	11,266	11,863	597	5.3
小型	244,090	252,167	8,077	3.3	19,259	21,902	2,643	13.7
中型	75,984	87,674	11,690	15.4	6,640	8,286	1,646	24.8
大型	78,077	63,096	△14,981	△19.2	5,884	5,381	△503	△8.5
その他	28,721	36,312	7,591	26.4	2,715	3,186	471	17.3
SUV	244,136	305,825	61,689	25.3	22,367	25,548	3,181	14.2
小型	39,535	60,683	21,148	53.5	3,447	5,283	1,836	53.3
中型	90,215	110,044	19,829	22.0	8,438	9,637	1,199	14.2
大型	114,386	135,098	20,712	18.1	10,482	10,628	146	1.4
小型商用車	176,726	198,302	21,576	12.2	11,750	16,481	4,731	40.3
大型商用車	28,261	31,050	2,789	9.9	2,578	2,780	202	7.8
合計	1,008,437	1,112,032	103,595	10.3	82,459	95,427	12,968	15.7

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

#### <SUVと中・小型乗用車に人気>

セグメント別では、乗用車の伸び率が 2012 年は 3.1%増にとどまり、シェアは前年の 55.5%から 51.9%に縮小した。一方で近年、販売台数を伸ばしているスポーツ用多目的車 (SUV) は前年比 25.3%増となり、シェアが前年の 24.2%から 27.5%に拡大した。

乗用車の内訳は、中型 (4~12 気筒) が前年比 15.4%増と伸びた一方、大型 (6~12 気筒) が 19.2%減となった。大型乗用車は 2011 年も 20.8%減となっており、2 年連続して大幅に減少した。

一方、SUV は、小型 (4~6 気筒) が前年比 53.5%増、中型 (4~8 気筒) が 22.0%増、大型 (6~12 気筒) も 18.1%増と、いずれも大幅な伸びになった。

2011 年以降、新車販売の傾向として、家族単位で移動する際に使用する車として居住性の高い SUV や、維持費の安い中・小型乗用車に移行していることがうかがえる。

<国内メーカーのうちトヨタを除く 2 社が減少>

企業別にみると、国内で乗用車を製造している 3 社のうち、販売台数 1 位のトヨタが販売台数を伸ばした一方、残るゼネラルモーターズ (GM) 系のホールデンとフォードの 2 社は、いずれも減らした (表 2 参照)。

トヨタは、2010 年まで 7 年連続して年間 20 万台を超える新車を販売していたが、2011 年は輸入元である日本の東日本大震災の影響などから 18 万台余りにとどまっていた。2012 年は、前年比 20.1%増の 21 万 8,176 台となった。これは、国内で製造している「カムリ」や主要販売車種の「カローラ」がモデルチェンジをして順調に販売台数を伸ばしたことに加えて、タイから輸入している「ハイラックス」にも前年の災害による輸入減少の反動があったと考えられる。

2 位のホールデンは、前年比 9.1%減の 11 万 4,665 台となった。国内で製造し、同社で最も販売台数が多い大型車の「コモドア」が 24.8%減の 3 万 532 台となったことが大きく影響したほか、2010 年 3 月から国内生産を始め、2011 年には販売台数を 19.2%増と伸ばしていた小型車の「クルーズ」が、2012 年は 13.7%減と落ち込んだことも響いた。

なお、「コモドア」は、1996 年から 2010 年まで 15 年間、全車種別の新車販売台数で 1 位だったが、2011 年は 2 位に、2012 年には 4 位に後退している。

3 位のマツダは、前年比 17.6%増の 10 万 3,886 台となった。輸入車の「マツダ 3」(日本名「アクセラ」、4 万 4,128 台) が前年に引き続き全車種別で 1 位となり、販売台数も伸ば

したほか、2012年に投入した新型SUVが好調で、販売台数の増加に貢献した。

フォードは、国内で製造する主力車で大型車の「ファルコン」が販売車種別上位10にも入れなかった。小型車の「フォーカス」が前年比44.5%増と大幅に伸長して10番目に入ったものの、「ファルコン」の販売減少が大きく影響し、企業別では現代に抜かれて5位となった。

表2 企業別・車種別新車販売台数ランキング (単位:台、%)

	順位	2011年	2012年	前年比		シェア		
				台数	伸び率	2011年	2012年	
企業別	1	トヨタ	181,624	218,176	36,552	20.1	18.0	19.6
	2	ホールデン	126,095	114,665	△ 11,430	△ 9.1	12.5	10.3
	3	マツダ	88,333	103,886	15,553	17.6	8.8	9.3
	4	現代	87,008	91,536	4,528	5.2	8.6	8.2
	5	フォード	91,243	90,408	△ 835	△ 0.9	9.0	8.1
	6	日産	67,926	79,747	11,821	17.4	6.7	7.2
	7	三菱	61,108	58,868	△ 2,240	△ 3.7	6.1	5.3
	8	フォルクスワーゲン	44,740	54,835	10,095	22.6	4.4	4.9
	9	スバル	34,011	40,189	6,178	18.2	3.4	3.6
	10	ホンダ	30,107	35,812	5,705	18.9	3.0	3.2
車種別 (企業名)	1	マツダ3(マツダ)	41,429	44,128	2,699	6.5		
	2	ハイラックス(トヨタ)	36,124	40,646	4,522	12.5		
	3	カローラ(トヨタ)	36,087	38,799	2,712	7.5		
	4	コモドア(ホールデン)	40,617	30,532	△ 10,085	△ 24.8		
	5	クルーズ(ホールデン)	33,784	29,161	△ 4,623	△ 13.7		
	6	i30(現代)	28,869	28,348	△ 521	△ 1.8		
	7	ナバラ(日産)	21,675	26,045	4,370	20.2		
	8	カムリ(トヨタ)	19,169	27,230	8,061	42.1		
	9	ヤリス(トヨタ)	16,214	18,808	2,594	16.0		
	10	フォーカス(フォード)	12,863	18,586	5,723	44.5		

(出所)表1に同じ

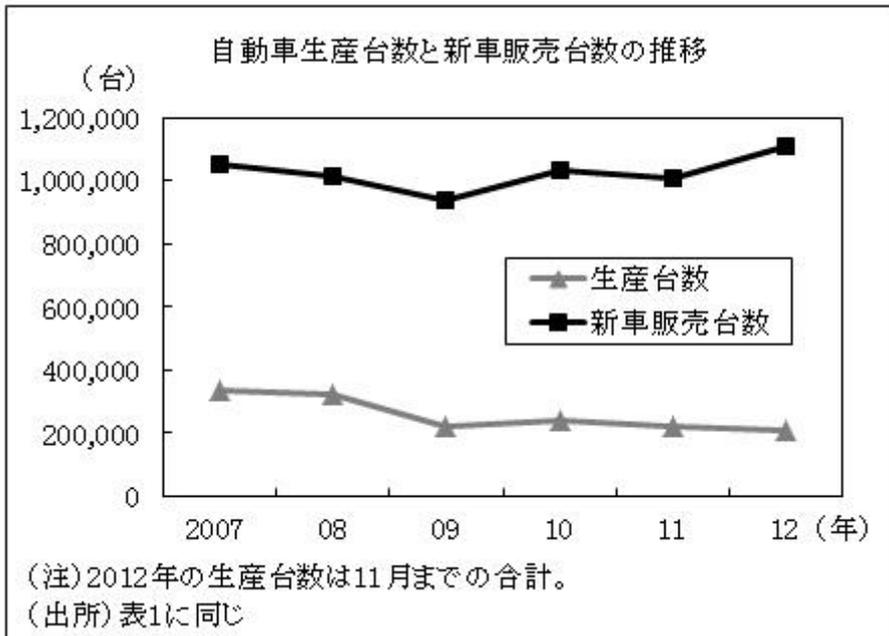
なお、国内の自動車生産台数は12月分が未発表となっており、2012年通年の実績は確認できないが、11月までの実績から2011年を上回るとは確実にみられる(表3、図参照)。

表3 自動車生産台数 (単位:台、%)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
1~11月	313,732	309,440	203,912	226,436	202,129	210,207
12月	21,040	14,678	19,442	13,007	17,247	-
生産台数	334,772	324,118	223,354	239,443	219,376	210,207
新車販売台数	1,049,982	1,012,164	937,607	1,035,574	1,008,437	1,112,032
生産台数比率	31.9	32.0	23.8	23.1	21.8	18.9

(注)2012年の生産台数は11月までの合計。

(出所)表1に同じ



<2013 年も 100 万台超えを予測>

FCAI のトニー・ウェーバー最高執行責任者は「2012 年は被災諸国の生産が再開され、市場の要求に応えることができたことから、記録的な販売台数となった。2013 年は選挙の年であり、入荷待ちの分も製造されたことから、楽観的にみて 107 万 5,000 台が見込まれる」と指摘した。

(込山誠一郎)

## <北米>

### 年間の新車販売台数は金融危機後の最高に（米国）

2013年01月15日 ニューヨーク事務所

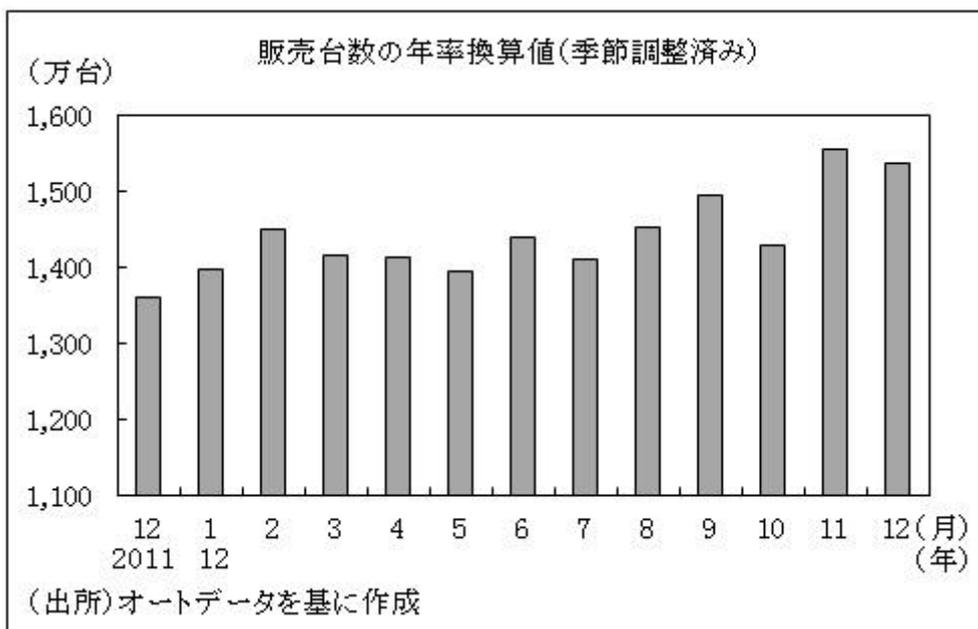
2012年12月の新車販売台数は、年率換算で1,537万台と2ヵ月連続で1,500万台を超えた。2012年の年間新車販売台数は1,449万台となり、金融危機後の最高となった。購買を先延ばしにしてきた消費者による買い替えが進んでいること、自動車購入時の借入れがしやすくなっていること、新モデルが続々と発表されたことなどが、販売を後押ししているとみられる。

<年率換算台数は2ヵ月連続で1,500万台超>

2012年12月の全米新車販売台数は、前年同月比9.0%増の135万5,998台となった（オートデータ2013年1月3日）。年率換算台数は1,537万台となり、2ヵ月連続で1,500万台を超え（2012年7月1,409万台、8月1,452万台、9月1,494万台、10月1,429万台、11月1,554万台）、アナリストの予測（1,520万台、ケリー・ブルー・ブック）を上回った（図参照）。

また、2012年の年間新車販売台数は前年比13.4%増の1,449万台と、金融危機後の2008年以来の最高になった（2007年1,615万台、2008年1,324万台、2009年1,043万台、2010年1,159万台、2011年1,278万台）。

2013年1月4日付の自動車情報提供会社エドモンズ・ドット・コムは好調な新車販売について、購買を先延ばしにしてきた消費者による需要が依然として高いこと、自動車ローンの審査基準の緩和で借入れをしやすくなっていること、燃費の良い新型モデルが続々と発売されていることなどを挙げ、これらの要因は12月だけでなく2012年を通して新車販売の追い風となったと指摘している。



<小型乗用車が 32.3%増と大きく増加>

2012年12月の販売台数を部門別にみると、特に小型乗用車が前年同月比 32.3%増と大きく伸びた(表1参照)。このほか、大型・高級乗用車が 17.1%増と伸びが目立った。一方、ミニバン・フルサイズバンは 6.5%減とマイナスになった。

表1 2012年12月部門別新車販売台数(季節調整前)

(単位:台、%)

	販売台数	構成比	前年同月比
小型乗用車	250,982	18.5	32.3
中型乗用車	286,448	21.1	3.4
大型・高級乗用車	110,886	8.2	17.1
乗用車小計	648,316	47.8	15.4
ミニバン・フルサイズバン	74,547	5.5	△ 6.5
ピックアップトラック	204,683	15.1	0.8
スポーツ用多目的車(SUV) (スポーツワゴンを含む)	428,452	31.6	7.3
小型トラック小計	707,682	52.2	3.7
合計/全体	1,355,998	100.0	9.0

(出所)図に同じ

<米系メーカーではクライスラーが大幅増>

2012年12月の販売台数をメーカー別でみると、ゼネラルモーターズ(GM)が前年同月比 4.9%増の 24万 5,733台(シェア 18.1%)、フォードが 1.6%増の 21万 2,902台(15.7%)、トヨタが 9.0%増の 19万 4,143台(14.3%)、クライスラーが 10.4%増の 15万 2,367台(11.2%)となった(表2参照)。

GM は、乗用車部門の販売台数が前年同月比 14.2%増と大きく増加したが、小型トラック部門が 0.9%増とわずかな伸びにとどまった。「シボレー」部門の小型セダン「クルーズ」が 27.3%増の 2 万 1,230 台となったほか、「GMC」部門の小型スポーツ用多目的車（SUV）「トレイン」が 49.1%増の 1 万 1,516 台、レンジエクステンダー（航続距離延長装置）式電気自動車の「ボルト」が 72.2%増の 2,633 台と伸びが目立った。

フォードでも、乗用車部門の販売台数が大きく伸び、前年同月比 22.8%増となった一方、小型トラック部門は 5.9%減少した。小型乗用車「フォーカス」が 58.3%増の 2 万 2,604 台と大きく伸びたほか、SUV「エクスペローラー」が 24.3%増の 1 万 7,244 台となった。

クライスラーは、販売台数の伸び率が米系大手メーカーの中で一番大きかった。乗用車部門が前年同月比 30.3%増と大きく伸びた一方、小型トラック部門は 3.8%増にとどまった。大型セダン「クライスラー300」が 39.5%増の 7,175 台となったほか、「ダッジ」部門のクロスオーバーSUV「ジャーニー」が 63.2%増の 7,688 台だった。

<日系ではホンダの伸びが目立つ>

トヨタのシェアは前年 12 月と同じ 14.3%、販売台数は前年同月比 9.0%増の 19 万 4,143 台となった。小型セダン「カローラ」が 17.5%増の 2 万 4,679 台、ハイブリッド車「プリウス」が 17.9%増の 2 万 40 台と大きく伸びた。また、若年層をターゲットにしたブランド「サイオン」は 32.8%増、高級車部門の「レクサス」は 20.7%増だった。

ホンダのシェアは前年 12 月から 1.3 ポイント増の 9.8%、前年同月比 26.2%増の 13 万 2,774 台。主力車種である小型車「シビック」が 61.2%増の 3 万 3,118 台、中型セダン「アコード」が 66.6%増の 2 万 9,428 台となった。

日産のシェアは前年 12 月から 0.8 ポイント低下の 7.3%、販売台数は前年同月比 1.6%減の 9 万 9,290 台となった。主力車種の中型セダン「アルティマ」は 7.7%減の 2 万 3,966 台だった。一方、SUV「パスファインダー」は 2.98 倍の 7,939 台、電気自動車「リーフ」は 56.1%増の 1,489 台となった。

表2 2012年12月メーカー別新車販売台数  
(季節調整前) (単位:台、%)

順位	メーカー	販売台数	構成比	前年 同月比
1	GM	245,733	18.1	4.9
2	フォード	212,902	15.7	1.6
3	トヨタ	194,143	14.3	9.0
4	クライスラー	152,367	11.2	10.4
5	ホンダ	132,774	9.8	26.2
6	日産	99,290	7.3	△1.6
7	現代	59,435	4.4	17.1

(出所) 図に同じ

<2012 年年間は GM とフォードのシェア低下>

2012 年の年間販売台数をみると、小型乗用車は前年比 26.8%増と大幅に伸びている。2011 年に東日本大震災の影響で日系メーカーの在庫が不足したことの反動が大きいとみられる。また、中型乗用車は 17.6%増、大型・高級乗用車は 11.6%増、ミニバン・フルサイズバンは 13.5%増、ピックアップトラックは 6.7%増、SUV (スポーツワゴンを含む) は 8.0%増となった。

メーカー別に年間販売台数をみると、GM が前年比 3.7%増の 259 万 5,717 台 (シェア 17.9%)、フォードが 4.7%増の 224 万 3,009 台 (15.5%)、トヨタが 26.6%増の 208 万 2,504 台 (14.4%)、クライスラーが 20.6%増の 165 万 1,787 台 (11.4%) の順だった (表 3 参照)。主要メーカーの年間販売台数のシェアをみると、トヨタ、クライスラー、ホンダ、フォルクスワーゲンが伸びた一方、GM、フォード、日産、現代が低下した。

年間販売台数 1 位の GM の 2012 年のシェアは、前年から 1.7 ポイント低下の 17.9%と、戦後最も低い水準となった (ワーズ・オート 2013 年 1 月 3 日)。販売台数は前年から増加したものの、業界全体の新車販売台数の伸び (前年比 13.4%増) と比べて低かった。同社全体の販売台数をみると、乗用車が 8.2%増の 103 万 858 台となったのに対し、小型トラックが 0.9%増の 156 万 4,859 台と小さな伸びだった。ブランド別ではビュイック (1.6%増)、シボレー (4.3%増)、GMC (4.0%増) が増加した一方、キャデラック (1.7%減) が減少した。車種別では、シボレー部門の SUV 「エキノックス」が 13.1%増の 21 万 8,621 台、小型乗用車 「ソニック」が 5.15 倍の 8 万 1,247 台と伸びが目立った一方、主力車種のピックアップトラック 「シルベラード」は 0.8%増の 41 万 8,312 台とわずかな伸びにとどまった。

販売台数 2 位のフォードのシェアは、前年から 1.3 ポイント低下の 15.5%となった。同社全体の販売台数をみると、乗用車が前年比 5.3%増の 76 万 646 台だったのに対し、小型トラックが 4.3%増の 148 万 2,363 台と小さな伸びとなった。ピックアップトラック 「F シ

リーズ」の年間販売台数は10.3%増の64万5,316台で、「米国で最も売れている車（乗用車、小型トラック部門の合計）」となった。また、小型乗用車の「フォーカス」が40.0%増の24万5,922台、SUV「エクスペローラー」が21.0%増の16万4,207台と増加が目立った。同社は「2012年は低燃費自動車、ハイブリッド車の販売が最も好調だった」としている（同社プレスリリース2013年1月3日）。

販売台数4位のクライスラーのシェアは、前年から0.7ポイント増加の11.4%。乗用車が前年比40.6%増の49万8,095台、小型トラックが13.7%増の115万3,692台となった。中型セダンの「クライスラー200」が44.2%増の12万5,476台、大型セダンの「クライスラー300」が95.0%増の7万747台、ダッジブランドの中型セダン「アベンジャー」が51.3%増の9万6,890台と大きく伸びた。

このほか、韓国系メーカー現代のシェアは0.2ポイント減の4.9%、販売台数は前年比8.9%増の70万3,007台となった。フォルクスワーゲン（ドイツ）のシェアは0.5ポイント増加の4.0%、販売台数は前年比30.6%増の58万279台と大幅に増加した。

<日系はトヨタとホンダのシェアが上昇>

日系メーカーの2012年の年間販売台数をみると、トヨタが東日本大震災の影響を大きく受けた前年から販売台数を大きく伸ばし、26.6%増の208万2,504台。同社のシェアは1.5ポイント増の14.4%となった（2010年15.2%、2011年12.9%）。改良モデルも含め19種の新型車を投入したことが売り上げの大幅増につながったとし、2012年に販売された新車のうち40%が新型車だったと述べている（同社プレスリリース、2013年1月3日）。ブランド別では「トヨタ」部門が前年比27.1%増、「サイオン」部門が49.2%増、高級車部門「レクサス」が23.0%増となった。車種別では、中型セダンの「カムリ」が31.2%増の40万4,886台と「2012年で最も販売された乗用車」となったほか、ハイブリッド車「プリウス」が73.4%増の23万6,659台と大幅に伸びた。

ホンダも、販売台数を前年から大きく伸ばし、24.0%増の142万2,785台となった。シェアは0.8ポイント増の9.8%（2010年10.6%、2011年9.0%）。ブランド別では、「ホンダ」部門が23.7%増、高級車部門「アキュラ」が26.7%増となった。車種別では、主力車種の中型セダン「アコード」が40.8%増の33万1,872台で、2012年に販売台数の多かった乗用車の第2位となった。このほか、小型車「シビック」は43.7%増の31万7,909台、小型クロスオーバーSUVの「CR-V」は29.0%増の28万1,652台と大きく伸びた。

日産の販売台数は前年比9.5%増の114万1,656台、シェアは7.9%と前年から0.3ポイント低下した（2010年7.8%、2011年8.2%）。ブランド別では、「ニッサン」部門の販売

台数が 8.2%増となり、初めて 100 万台を超えた(同社プレスリリース、2013 年 1 月 3 日)。また、高級車部門の「インフィニティ」が 21.8%増と大きく増加した。同社の主力車種である「アルティマ」が 12.6%増の 30 万 2,934 台と初めて 30 万台を超えたほか、小型クロスオーバーSUV「ローグ」が 14.3%増の 14 万 2,349 台と大きく伸びた。

表3 年間メーカー別新車販売台数 (単位: 台、%)

順位	メーカー	2011年		2012年		
		年間販売台数	構成比	年間販売台数	構成比	前年比
1	GM	2,503,797	19.6	2,595,717	17.9	3.7
2	フォード	2,143,101	16.8	2,243,009	15.5	4.7
3	トヨタ	1,644,661	12.9	2,082,504	14.4	26.6
4	クライスラー	1,369,114	10.7	1,651,787	11.4	20.6
5	ホンダ	1,147,285	9.0	1,422,785	9.8	24.0
6	日産	1,042,534	8.2	1,141,656	7.9	9.5
7	現代	645,691	5.1	703,007	4.9	8.9
8	フォルクスワーゲン	444,178	3.5	580,279	4.0	30.6
9	起亜	485,492	3.8	557,599	3.8	14.9

(出所) 図に同じ

<2013 年の新車販売も堅調な見通し>

2013 年の業界全体での年間販売台数について、エドモンズ・ドット・コムは 1,500 万台、自動車業界専門の調査・コンサルティング会社ポルクは 1,540 万台と予測している(各社ウェブサイト)。

エドモンズ・ドット・コムは 2013 年の新車販売の見通しとして、2012 年ほどの勢いはないものの堅調な増加となるだろうとしている。同社は、購買を先延ばしにしてきた消費者の需要の高まりなど 2012 年を通じて新車販売の追い風となってきた要因が、2013 年も引き続き販売台数の増加を支えるだろうとしている。このほか、2013 年の傾向として、住宅市場の回復に伴う新築や、ハリケーン「サンディ」からの復興などによって、資材の運搬などに使用される小型トラックの需要が高まる可能性があることなどを指摘している(エドモンズ・ドット・コム 2012 年 12 月 20 日)。

(星野香織)

## 生産台数は大幅増で、1,000万台超え（米国）

2013年03月22日 ニューヨーク事務所

民間機関の推計によると、2012年の米国での自動車生産台数は1,039万台、前年比19.5%増と2011年から大幅に増加した。主要メーカーはいずれも生産台数が増加したが、中でも日系各社の伸びが目立った。

<米大手3社ではクライスラーが最も大きな伸び>

自動車専門誌「オートモーティブ・ニュース」が1月21日に発表した速報によると、2012年の米国での年間自動車生産台数（乗用車・小型トラック合計）は前年比19.5%増の1,039万台と大きく増加した（2008年874万台、2009年557万台、2010年782万台、2011年870万台）（表1参照）。主要各社とも年間生産台数を増加させたが、中でも日系大手メーカーは、東日本大震災およびタイの洪水被害の影響を大きく受けた2011年から回復し、大幅な増加となった。

メーカー別に2012年の年間生産台数をみると、ゼネラルモーターズ(GM)は前年比5.4%増の198万台となった。乗用車が16.5%増の84万台と大きく伸びた一方、小型トラックは1.5%減の114万台となった。車種別では特に、小型乗用車「ソニック」が2.68倍の9万8,000台、レンジエクステンダー式電気自動車「ボルト」が66.8%増の2万4,000台と増加が目立った。一方、シボレー部門のクロスオーバースポーツ用多目的車(SUV)「アカディア」は16.9%減の7万7,000台となった（注）。

フォードは、10.4%増の211万台となった。乗用車が大幅に増加し、32.1%増の52万台となった。一方、小型トラックは4.8%増の160万台と乗用車に比べ小幅な伸びとなった。大型セダン「トールス」が31.2%増の10万2,000台となったほか、中型SUV「エクスペローラー」が23.6%増の21万1,000台、同社で最も生産台数の多い「Fシリーズ」は15.8%増の84万5,000台となった。

クライスラーは、14.5%増の133万台で、米大手3社の中では伸びが最も大きかった。乗用車が33.7%増の33万台、小型トラックが9.2%増の100万台となった。ダッジブランドの中型セダン「アベンジャー」が49.1%増の12万2,000台と大幅に伸びた。小型トラックではジープの中型SUV「グランドチェロキー」が36.0%増の23万8,000台と増加が目立った。

このほか非日系では、現代グループは17.6%増の72万台となった。同社では、乗用車が31.0%増の49万台と大きく伸びた一方、小型トラックは3.4%減の23万台となった。特に傘下の起亜の中型セダン「オプティマ」が大きく伸び、3.6倍の12万9,000台となった。

また、フォルクスワーゲン（VW）は4.4倍の18万台となった。2012年の同社の米国での生産は、中型セダン「パサート」のみで、小型トラックはない。

<トヨタ、ホンダは5割前後の増加に>

日系メーカーは、2011年に東日本大震災やタイの洪水被害でサプライチェーン寸断の影響を大きく受け、米国での年間生産台数が大きく減少したが、2012年には回復し大幅な増加となった。

トヨタは、51.5%増の120万台と大幅に伸びた。乗用車は72.8%増の68万台、小型トラックは30.2%増の52万台となった。中型セダン「カムリ」のハイブリッド車が、7倍の6万台となり、ピックアップトラックの「タコマ」も68.3%増の11万台と大きく伸びた。

ホンダは48.0%増の122万台となった。乗用車は80.5%増の67万台、小型トラックは21.8%増の55万台となった。米国での主力車種である小型車「シビック」は99.7%増の16万9,000台、中型セダン「アコード」は74.4%増の40万台だ。大型クロスオーバーSUV「パイロット」は32.6%増の15万7,000台となった。

日産は14.5%増の64万台だった。乗用車が5.6%増の41万台、小型トラックが33.6%増の24万台となった。中型クロスオーバーSUV「パスファインダー」が74.0%増の6万2,000台と大きく増加した。このほか、最も生産台数の多い中型乗用車「アルティマ」は4.9%増の33万5,000台となった。

表1 2012年 主要メーカー別米国での自動車生産台数

(単位:台、%)

メーカー	2010年	2011年	2012年	
			前年比	
GM	1,719,540	1,882,854	1,984,642	5.4
乗用車	600,702	721,501	840,700	16.5
小型トラック	1,118,838	1,161,353	1,143,942	△ 1.5
フォード	1,690,973	1,915,429	2,114,651	10.4
乗用車	376,225	390,100	515,345	32.1
小型トラック	1,314,748	1,525,329	1,599,306	4.8
クライスラー	838,497	1,162,553	1,330,783	14.5
乗用車	169,398	250,417	334,825	33.7
小型トラック	669,099	912,136	995,958	9.2
トヨタ	944,329	793,211	1,201,352	51.5
乗用車	522,744	396,376	684,808	72.8
小型トラック	421,585	396,835	516,544	30.2
ホンダ	954,502	823,650	1,219,326	48.0
乗用車	459,319	368,808	665,543	80.5
小型トラック	495,183	454,842	553,783	21.8
日産	510,991	563,104	644,591	14.5
乗用車	346,891	385,037	406,782	5.6
小型トラック	164,100	178,067	237,809	33.6
現代、起亜	454,165	611,878	719,868	17.6
乗用車	238,387	374,077	490,106	31.0
小型トラック	215,778	237,801	229,762	△ 3.4
VW	-	40,400	177,128	338.4
乗用車	-	40,400	177,128	338.4
小型トラック	-	-	-	-
米国	7,817,380	8,695,315	10,388,544	19.5
乗用車	2,934,584	3,148,601	4,350,449	38.2
小型トラック	4,882,796	5,546,714	6,038,095	8.9
北米(米国、カナダ、メキシコ)	12,217,740	13,494,756	15,853,026	17.5

(注) 速報のため推計を含む。各社の米国における合計生産台数は、オートモーティブニュースデータセンター発表のものをまとめたもので、合併事業での生産台数を含む。米国合計には他メーカーの生産台数も含まれるため、ここに挙げた各メーカーの生産台数の合計とは一致しない。VWは2010年の乗用車および小型トラック、2011年、2012年の小型トラックの生産なし。

(出所) オートモーティブ・ニュース データセンターを基に作成

<各メーカーが米国生産に積極投資>

好調な新車販売を背景に、各メーカーから米国での生産増加のための設備拡張などの発表が相次いでいる。また、全米自動車労働組合(UAW)との新しい合意により、人件費の抑制が可能となったことが、現地生産への投資を進める自動車メーカーにとって好機とな

っているようだ（「ニューヨーク・タイムズ」紙2月21日）。2012年第4四半期以降発表された主な米国大手メーカーの生産拡大計画は表2のとおり。

表2 米自動車大手3社の主な国内生産拡張計画

GM	2013年に北米地域で約15億ドルの設備投資を行う予定。2013年1月28日にはカンザスシティのフェアファックス組立・圧造工場の拡充に6億ドルを投じると発表（同社ウェブサイトより）。
フォード	2012年12月ミシガン州南東の6つの工場の拡張・新設備の投資として7億7,000万ドル、2013年2月にはオハイオ州クリーブランドのエンジン製造工場に2億ドルを投入することを発表（同社ウェブサイトより）。
クライスラー	インディアナ州のトランスミッション工場などに3億7,000万ドルを投じるほか、同州でトランスミッション製造のゲトラグの施設を買い取り、1億6,000万ドルをかけ工場を新設する（ブルームバーグ2月28日）。

（出所）各社ウェブサイトおよび報道を基に作成

（注）オートモーティブ・ニュースは各メーカーの北米における生産台数を乗用車・小型トラック別、車種別、工場別に発表している。各メーカーの米国での合計生産台数は筆者が計算したもの。

（星野香織）

## 新車販売は5.7%増の167万台―過去2番目の記録― (カナダ)

2013年01月10日 トロント事務所

デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの2013年1月3日の発表によると、2012年の新車販売台数は前年比5.7%増の167万5,675台となった。これまで最高だった2002年の170万3,246台にわずかに届かなかったものの、過去2番目を記録した。各社が展開した低利ローンやローン期間の延長などの販売促進策が功を奏したもようだ。

<韓国、欧州メーカーが躍進>

日本メーカーの2012年の新車販売台数は、トヨタが前年比18.8%増の17万6,957台、ホンダが22.0%増の13万1,558台、マツダが3.5%増の7万1,638台、富士重工が14.9%増の3万1,003台と販売台数を伸ばす一方、日産が4.5%減の7万4,201台、三菱が4.1%減の1万9,671台、スズキが3.0%減の5,458台だった(表参照)。

米国メーカーは、クライスラーが5.5%増の24万2,224台、フォードが前年並みの27万5,953台、ゼネラルモーターズ(GM)が6.6%減の22万6,825台となり、クライスラーだけが前年を上回った。

デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントは、クライスラーは37ヵ月連続で前年同月販売台数を上回っており、同社の好調ぶりがうかがえるとしている。また、GMについては、年間販売台数がカナダ国内で3位に転落したのは初めてとしており、同社の2002年の販売台数が51万9,027台だったことを考えると、10年前の半分以下になったことになる。

他方、韓国、欧州メーカーは、現代が5.4%増の13万6,283台、起亜が19.5%増の7万7,800台、フォルクスワーゲン(VW)が12.4%増の5万9,132台、メルセデス・ベンツが6.6%増の3万3,116台、BMWが5.5%増の3万1,402台となり、各社とも過去の販売記録を塗り替える好調ぶりだった。

## メーカー別新車販売台数

(単位:台、%)

	2011年	2012年	前年 同期比	2011年	2012年	前年比
	12月	12月		通年	通年	
フォード	19,373	16,859	△ 13.0	275,850	275,953	0.0
クライスラー	14,530	14,643	0.8	229,624	242,224	5.5
GM	18,282	14,623	△ 20.0	242,815	226,825	△ 6.6
トヨタ	12,602	11,039	△ 12.4	148,896	176,957	18.8
現代	6,490	7,863	21.2	129,240	136,283	5.4
ホンダ	9,524	11,405	19.8	107,849	131,558	22.0
起亜	3,419	3,960	15.8	65,123	77,800	19.5
日産	6,149	4,439	△ 27.8	77,731	74,201	△ 4.5
マツダ	4,868	3,561	△ 26.8	69,186	71,638	3.5
VW	3,565	3,777	5.9	52,604	59,132	12.4
メルセデス・ベンツ	2,798	3,192	14.1	31,063	33,116	6.6
BMW	2,214	2,258	2.0	29,773	31,402	5.5
富士重工	2,493	2,814	12.9	26,984	31,003	14.9
三菱	2,074	1,708	△ 17.6	20,511	19,671	△ 4.1
スズキ	489	321	△ 34.4	5,625	5,458	△ 3.0
その他	5,687	6,469	13.8	72,645	82,454	13.5
自動車計	114,557	108,931	△ 4.9	1,585,519	1,675,675	5.7
乗用車	45,985	48,030	4.4	693,735	759,795	9.5
軽量トラック	68,572	60,901	△ 11.2	891,784	915,880	2.7
デトロイトスリー	52,185	46,125	△ 11.6	748,289	745,002	△ 0.4
非デトロイトスリー	62,372	62,806	0.7	837,230	930,673	11.2

(注1)メーカーの並びは2012年通年の販売台数の多い順。

(注2)その他に集計されるメーカー/ブランドは次のとおり。アキュラ、アウディ、インフィニティ、ジャガー、ランドローバー、レクサス、ミニ、ポルシェ、サブ、スマート、ボルボ

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタンツ

### <日本メーカーのシェア回復>

2012年の日本メーカーの新車販売シェアは32.9%だった。東日本大震災やリコールが影響した前年の31%から回復した。ただ、韓国、欧州メーカーの躍進もあり、2009年に過去最高を記録したシェアの水準(37.9%)には届いていない。

デロジエ・オートモーティブ・コンサルティングは、2013年もこの販売拡大基調は続くとしてみている。その理由として、2009～2011年の経済停滞期からの跳ね返り需要が見込まれること、さらには、経済成長による市場そのものの拡大の2点を挙げている。

(中村和生)

## 生産台数は前年比 15.4%増の 245 万 2,379 台（カナダ）

2013 年 03 月 25 日 トロント事務所

調査会社のデロジエ・オートモーティブ・コンサルタントによると、2012 年のカナダ国内の自動車生産台数は、前年比 15.4%増の 245 万 2,379 台に拡大した。2008 年に設立された自動車イノベーション基金が進出企業の研究開発（R&D）を後押しし、生産拡大に寄与したとみられることから、連邦政府は 2013 年 1 月、同基金への追加財政投入を発表した。  
 <フォードを除く各社が生産台数伸ばす>

各社の生産台数をみると、米大手 3 社（デトロイトスリー）では、クライスラーが前年比 18.1%増の 58 万 5,918 台、ゼネラルモーターズ（GM）が前年比 3.2%増の 68 万 3,058 台と伸びた一方、フォードはオンタリオ州セント・トーマスの自動車工場の閉鎖が影響し、20.1%減の 25 万 5,924 台に落ち込んだ（表参照）。

一方、日系メーカーではホンダが前年比 74.2%増の 40 万 7,800 台、トヨタが 25.9%増の 51 万 9,679 台と大幅に増えた。

また、生産の内訳をみると、乗用車が前年比 4.8%増の 103 万 8,115 台となり、軽量トラックも 24.6%増と大幅に増加した。中でも、日系メーカーの軽量トラックの増加が著しい。ホンダはオンタリオ州アリストン工場での「CR-V」の生産本格化に伴い 3.4 倍の 18 万 3,237 台、トヨタも「レクサス RX350」や「RAV4」の生産を増やし 39%増の 26 万 5,876 台となった。

メーカー別自動車生産台数 （単位：台、%）

	2011年	2012年	前年比
クライスラー	496,081	585,918	18.1
フォード	320,396	255,924	△ 20.1
GM	661,884	683,058	3.2
ホンダ	234,051	407,800	74.2
トヨタ	412,828	519,679	25.9
軽量自動車計	2,125,240	2,452,379	15.4
乗用車	990,482	1,038,115	4.8
軽量トラック	1,134,758	1,414,264	24.6

（出所）デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<連邦、州政府も自動車産業を後押し>

連邦政府は 2013 年 1 月、2008 年に創設した自動車イノベーション基金（注）に、今後 5 年間にわたって 2 億 5,000 万カナダ・ドル（C ドル、1C ドル＝約 93 円）を追加投入することを発表した。連邦政府によると、この基金創設後、進出企業の研究開発が促進され、既に約 16 億 C ドル相当の革新的なプロジェクトが生まれ、結果として約 50 万人の関連雇

用を創出し、基金創設による費用対効果は 6 倍以上になったとしている。今回の基金への追加資金投入の背景には、激化する米国やメキシコとの生産競争がある。この基金に資金を追加投入することで、自動車メーカーのカナダでの生産をさらに後押しするとともに、カナダ自動車産業の雇用を守りたい考えだ。

1 月下旬には、オンタリオ州政府も呼応し、連邦政府と共同でトヨタのケンブリッジ工場に総額 3 億 4,000 万 C ドルを投じると発表した。トヨタは 2012 年、ケンブリッジ工場の「レクサス RX」の生産能力を 3 万台増やし、2014 年の早期に 10 万 4,000 台とすることを発表していた。この生産能力の向上により、同社のカナダでの生産能力は 50 万台に達する見込みだ。

(注) 自動車イノベーション基金は、自動車のイノベーションや R&D を促進するためのプロジェクトに対して資金援助を行うスキームのこと。ただし応募要件として、プロジェクトは 7,500 万 C ドル規模、最低 5 年間実施することが必須。

(中村和生)

## <中南米>

### 生産、輸出台数とも過去最高（メキシコ）

2013年01月21日 メキシコ事務所

2012年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数と輸出台数は、いずれも過去最高に達した。一方、国内販売台数は予測されていた100万台超えはならなかった。輸出では、米国向けや南米向けが伸びたが、欧州向けが前年同期比減となったほか、南米向けは下期に減速した。

<生産台数は日産が首位>

メキシコ自動車工業会（AMIA）の発表（2013年1月10日）によると、2012年の自動車生産台数は、過去最高の前年と比べ12.8%増の288万4,869台となった（表1参照）。国内向けは12.2%増の47万9,681台、輸出向けが12.9%増の240万5,188台だった。輸出台数は9.9%増の235万5,564台と、これも過去最高になった。一方、国内販売は9.0%増の98万7,747台と順調に伸びたが、それでも2002年の水準（97万7,555台）をわずかに上回る程度で、2008年以来の年間100万台超えはならなかった。

表1 自動車生産の内訳と輸出、国内販売台数 (単位:台、%)

	生産			輸出	国内販売
	国内向け	輸出向け	全体		
2009年	281,014	1,226,513	1,507,527	1,223,333	754,918
2010年	384,992	1,875,784	2,260,776	1,859,517	820,406
2011年	427,407	2,130,143	2,557,550	2,143,879	905,886
2012年	479,681	2,405,188	2,884,869	2,355,564	987,747
伸び率	12.2	12.9	12.8	9.9	9.0

(注) 大型バス・トラックを除く。伸び率は2012年の前年比。

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

メーカー別の生産台数の首位は日産で、12.6%増の68万3,520台だった（表2参照）。シェアは23.7%と前年と同じだった。2位はフォルクスワーゲン（VW）で18.5%増の60万4,508台（シェア21.0%）となり、ゼネラルモーターズ（GM）を抜いた。3位のGMは4.9%増の57万942台（19.8%）。

表2 企業別生産・販売台数 (単位:台、%)

企業・ブランド名	生産				販売			
	2011年	2012年		2011年	2012年		伸び率	
	台数	台数	構成比	台数	台数	構成比		
日産	607,087	683,520	23.7	12.6	224,740	245,698	24.9	9.3
GM	544,202	570,942	19.8	4.9	168,503	186,383	18.9	10.6
VW	510,041	604,508	21.0	18.5	153,010	164,570	16.7	7.6
クライスラー／ フィアット	338,772	455,334	15.8	34.4	84,652	93,061	9.4	9.9
フォード	462,462	451,648	15.7	△ 2.3	88,004	84,382	8.5	△ 4.1
トヨタ	49,596	55,661	1.9	12.2	48,589	56,278	5.7	15.8
ホンダ	45,390	63,256	2.2	39.4	34,426	52,351	5.3	52.1
マツダ	—	—	—	—	29,860	25,424	2.6	△ 14.9
ルノー	—	—	—	—	23,132	25,030	2.5	8.2
BMW(MINI含む)	—	—	—	—	9,637	11,827	1.2	22.7
スズキ	—	—	—	—	9,179	10,733	1.1	16.9
メルセデスベンツ	—	—	—	—	9,293	10,600	1.1	14.1
三菱自動車	—	—	—	—	10,496	8,753	0.9	△ 16.6
プジョー	—	—	—	—	5,796	5,204	0.5	△ 10.2
いすゞ	—	—	—	—	1,629	1,706	0.2	4.7
スバル	—	—	—	—	587	283	0.0	△ 51.8
その他	—	—	—	—	4,353	5,464	0.6	25.5
日系企業合計	702,073	802,437	27.8	14.3	359,506	401,226	40.6	11.6
合計	2,557,550	2,884,869	100.0	12.8	905,886	987,747	100.0	9.0

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

(出所)表1に同じ

車種別の生産ランキング1位は、VWの「ジェッタ」で12.7%増の32万6,487台だった。2位がフォードの「フュージョン」で3.1%減の28万4,973台、3位が日産の「バーサ」で2.18倍の16万2,436台、4位が同じく日産の「セントラ」で0.1%増の15万5,964台だった。

#### <輸出台数の1位はVW>

2012年の輸出台数をメーカー別にみると、フォードが北米向け輸出の不振を受けて減少したが、ほかはすべて増加した(表3参照)。輸出台数1位はVWで20.5%増の51万8,132台。中南米向けは減少したものの、北米向け(25.4%増)およびアジア向け(78.2%増)で大きく伸ばした。2位は日産で13.5%増の46万7,338台。欧州向けとアジア向けが減少したものの、その他の地域に広く輸出することでカバーしている。増加率が最も高いのはクライスラー／フィアットで、31.5%増の42万4,754台だった。欧州向けで大幅に落ち込む(54.1%減)も、北米向け(38.1%増)や、前年には実績のなかった南米向け、アジア向けが貢献した。

表3 企業別仕向け地別輸出台数 (単位:台、%)

企業名	年	仕向け地別輸出						輸出合計
		北米	中米・カリブ	南米	欧州	アジア	その他	
GM	2011年	360,148	1,632	51,410	0	0	30,052	443,242
	2012年	387,838	2,942	44,059	0	0	30,438	465,277
	伸び率	7.7	80.3	△ 14.3	-	-	1.3	5.0
日産	2011年	231,651	13,144	130,056	20,929	7,751	8,130	411,661
	2012年	250,653	18,451	142,237	15,527	7,411	33,059	467,338
	伸び率	8.2	40.4	9.4	△ 25.8	△ 4.4	306.6	13.5
VW	2011年	211,748	504	51,642	148,157	17,787	149	429,987
	2012年	265,476	471	46,664	173,537	31,699	285	518,132
	伸び率	25.4	△ 6.5	△ 9.6	17.1	78.2	91.3	20.5
フォード	2011年	397,691	0	52,234	0	0	0	449,925
	2012年	329,793	0	54,872	0	0	0	384,665
	伸び率	△ 17.1	-	5.1	-	-	-	△ 14.5
クライスラー /フィアット	2011年	254,989	0	0	51,702	0	16,405	323,096
	2012年	352,238	0	39,491	23,728	7,580	1,717	424,754
	伸び率	38.1	-	-	△ 54.1	-	-	31.5
トヨタ	2011年	49,539	0	0	0	0	0	49,539
	2012年	55,661	0	0	0	0	0	55,661
	伸び率	12.4	-	-	-	-	-	12.4
ホンダ	2011年	15,188	0	21,241	0	0	0	36,429
	2012年	22,791	0	16,946	0	0	0	39,737
	伸び率	50.1	-	△ 20.2	-	-	-	9.1
合計	2011年	1,520,954	15,280	306,583	220,788	25,538	54,736	2,143,879
	2012年	1,664,450	21,864	344,269	212,792	46,690	65,499	2,355,564
	伸び率	9.4	43.1	12.3	△ 3.6	82.8	19.7	9.9

(注)仕向け地の「その他」には、「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

(出所)表1に同じ

#### <南米輸出拡大に通商政策上の懸念>

輸出を地域別にみると、北米向けは9.4%増(うち米国向けは10.4%増)、中米向け(43.1%増)、南米向け(12.3%増)、アジア向け(82.8%増)などが好調だ。北米向けのシェアは70.1%で前年同期(70.9%)よりわずかに下がったが、対米輸出だけをみると、63.9%と前年の63.5%から0.4ポイント上昇した(カナダ向けは7.4%から6.8%に低下)。欧州向けは3.6%減の21万2,792台で、シェアも10.3%から9.0%に低下した。

南米向けは12.3%増の34万4,269台と伸び、シェアも14.6%と前年より0.3ポイント上昇した。同地域向けの約5割を占めるブラジル向けは、30.3%増の17万8,154台だった。しかし、上半期では前年同期比で2.35倍の10万8,996台を記録したが、下半期は減少した。メキシコ・南米南部共同市場(メルコスール)自動車協定(ACE55号)付属書IIの第4次改定により、2012年3月19日から無関税輸入枠が設定されている影響が及んだとみられる。

対アルゼンチン輸出は、11.0%減の6万3,021台となった。これは、アルゼンチン政府が2012年6月26日付で政令を公布し、ACE55号からの3年間離脱を宣言し、無税だったメキシコ製完成車に35%の関税がかけられるようになったことが大きい。しかし、メキシコ・アルゼンチン両政府は2012年12月14日、同協定付属書Iの見直しに合意し、ブラジル同様の3年間の無関税輸入枠が設定された。ACE55号付属書I第4次改定議定書として12月18日に官報公布され、即日発効している。こうしたことから、2013年の対アルゼンチン輸出は対ブラジル同様、無関税輸入枠を使い切る上半期に輸出が伸び、下半期に減速すると予想される。

<日系企業の国内販売シェアは40.6%>

メーカー別国内販売台数は、首位の日産が9.3%増の24万5,698台で、シェアは24.9%と前年の24.8%から0.1ポイント上昇した(表2参照)。2位はGMで18万6,383台(10.6%増、18.9%)、3位がVWで16万4,570台(7.6%増、16.7%)だった。

そのほかの日系企業では、ホンダが52.1%増の5万2,351台と好調。トヨタも15.8%増の5万6,278台となっている。一方、マツダ、三菱自動車、富士重工業(スバル)はマイナスとなった。日系企業合計でのシェアは40.6%となり、前年比0.9ポイント上昇した。

(中島伸浩)

## 販売台数はわずかに減少するも 30 万台を維持（コロンビア）

2013 年 02 月 21 日 ボゴタ事務所 添付ファイル：[参照](#)

2012 年の新車販売は 31 万 5,968 台と前年比 2.7%減少したものの、2011 年に引き続き 30 万台水準を維持した。国内通貨高のため輸入車シェアは 67.7%と直近 5 年間で最高レベルに達した。貸出金利の高騰が自動車など高価な耐久消費財の需要を引き下げたため、中央銀行は政策金利を 5.25%から 4%に引き下げ、消費の呼び戻しを図った。現地自動車産業界は通貨高、自由貿易協定（FTA）当事国間の均衡が国内の産業活性化に肝要とみている。他方、生産面ではゼネラルモーターズ（GM）の工場拡張、ドイツ・中国企業によるバス組み立て生産の参入など、外資系企業の活動が活発化している。

<輸入車が販売台数の 67.7%占める>

調査会社エコノメトリア（Econometria）によると、コロンビアの 2012 年の新車販売は 31 万 5,968 台、前年比 2.7%減と微減だったが、30 万台のレベルを維持した（表 1 参照）。販売シェアの 67.7%を占めるに至った輸入車は、2011 年および 2012 年と 2 年連続の国内通貨高で割安感が出たため、21 万 3,820 台（前年比 10.8%増）と過去最高の販売台数を記録した。乗用車（7 万 4,516 台、前年比 8.5%増）、4WD 車（6 万 6,396 台、23.1%増）、貨物自動車（2 万 559 台、34.3%増）などの伸びが目立った。

表1 タイプ別新車販売台数の推移 (単位: 台、%)

車種	国産車/ 輸入車	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	構成比	
							構成比	前年比
乗用車	国産車	81,820	73,716	92,745	111,262	83,296	26.4	△ 25.1
	輸入車	37,565	29,530	45,529	68,663	74,516	23.6	8.5
	計	119,385	103,246	138,274	179,925	157,812	49.9	△ 12.3
タクシー	国産車	4,200	3,834	3,287	2,846	2,140	0.7	△ 24.8
	輸入車	12,131	13,166	15,680	16,019	13,788	4.4	△ 13.9
	計	16,331	17,000	18,967	18,865	15,928	5.0	△ 15.6
4WD車	国産車	3,178	555	622	464	170	0.1	△ 63.4
	輸入車	29,763	28,128	46,471	53,951	66,396	21.0	23.1
	計	32,941	28,683	47,093	54,415	66,566	21.1	22.3
貨物ピックアップ アップ	国産車	2,726	3,633	6,531	5,215	4,202	1.3	△ 19.4
	輸入車	19,917	12,999	19,167	24,913	22,803	7.2	△ 8.5
	計	22,643	16,632	25,698	30,128	27,005	8.5	△ 10.4
バン	国産車	21	62	7	0	0	0.0	n.a.
	輸入車	7,714	6,108	7,930	12,969	13,946	4.4	7.5
	計	7,735	6,170	7,937	12,969	13,946	4.4	7.5
貨物自動車	国産車	6,502	4,878	6,178	9,297	10,020	3.2	7.8
	輸入車	8,750	4,205	5,937	15,308	20,559	6.5	34.3
	計	15,252	9,083	12,115	24,605	30,579	9.7	24.3
乗合車 (バスなど)	国産車	3,752	3,526	2,984	2,426	2,320	0.7	△ 4.4
	輸入車	1,459	789	801	1,237	1,812	0.6	46.5
	計	5,211	4,315	3,785	3,663	4,132	1.3	12.8
国内販売 合計	国産車	102,199	90,204	112,354	131,510	102,148	32.3	△ 22.3
	輸入車	117,299	94,925	141,515	193,060	213,820	67.7	10.8
	合計	219,498	185,129	253,869	324,570	315,968	100.0	△ 2.7

(注) 構成比は全て国内販売合計に対するもの。

(出所) エコノミアの統計を基に作成

一方、国産車（国内組み立て生産）の販売は、10万2,148台と前年比22.3%も減少した。乗用車の販売台数の52.8%を占める国産車（8万3,296台、25.1%減）の落ち込みが大きな影響を与えたが、貨物自動車（1万20台、7.8%増）は輸入車同様、国内好景気による経済の活発化が販売増につながった。

新車販売減少の要因は、国内貸出金利（四半期ごとの平均値）が2010年9.4%、2011年11.2%、2012年1～9月12.8%と好景気に牽引されて高騰し、高価な耐久消費財の買い控えが起きたとみられる。政府は消費需要の呼び戻しを図るため金利政策を優先し、中銀は政策金利を過去1年間で最高だった5.25%（2012年2月27日以降）から0.25ポイントずつ小刻みに引き下げ、2012年12月24日には4.25%に下げた。2013年1月29日以降は4.0%まで引き下げている。

<アジアブランドが健闘し欧米ブランドは落ち込む>

メーカー・ブランドの資本国籍別販売動向をみると、1位は米国（10万1,814台、前年

比 16.5%減)、次いで日本 (5万 8,979 台、2.6%増)、韓国 (5万 8,967 台、0.6%増)、フランス (4万 5,206 台、6.4%減)、ドイツ (1万 330 台、26.8%減)、中国 (1万 233 台、16.6%増) の順だった (添付資料参照)。

米国ブランドで 84.7%と最大シェアを占めるシボレーの落ち込みが大きい (前年比 18.5%減) 一方、日産はメキシコとの FTA を活用した関税メリット (完成車の一般関税率 35%がメキシコ製は 0%) を生かし、日本ブランドの 42.6%のシェアを獲得するなど 2011 年に次ぐ「快走」だった。

常に日本と 2 位 3 位を争う韓国ブランドは、直近 3 年間で全自動車販売の 18%超を占め、タクシー車市場で堅調さを維持している。フランスブランドで 96.9%を占める旗艦ルノーは東欧ルーマニアからノックダウン (KD) 部品を輸入してコスト低減を図ったが、2012 年の販売は微減だった (前年比 6.5%減)。ドイツの高級車ブランドのアウディ、BMW、メルセデス・ベンツ、ポルシェは 2006 年以降、リーマン・ショックを経ながらも順調に販売台数を伸ばしてきたが、4 ブランドとも 2012 年は販売「ゼロ」だった。

コロンビアの高所得層は人口 4,658 万人の 3.3% (約 154 万人相当) といわれているが、高金利などの影響で高級車需要が長続きしなかったものとみられる。一般車フォルクスワーゲン (VW) のみが販売面で好調だった (前年比 34.0%増)。最近伸びてきたのが中国ブランドの奇瑞汽車 (Chery) と浙江衆泰控股集团 (Zotye) の自動車を扱うシナスカー・グループ (Grupo Cinascar) で、中国ブランド販売台数の 43.8%を占めた。比亞迪汽車 (BYD) は現時点で細々とした販売状況ながらも、社長が 2012 年末にコロンビアを訪問し電気自動車 (EV) の組立工場建設を検討するなど、バスなど公共用 EV 市場の開拓を狙っている。

#### <2011 年の組み立て生産は拡大するも FTA の関税影響が深刻化>

コロンビア自動車部品生産者協会 (ACOLFA) によると、2011 年の自動車生産台数は 15 万 4,291 台 (前年比 21.8%増) とリーマン・ショック前の水準に回復した (表 2 参照)。乗用車、トラック・バスなどの商用車生産も順調に伸びた。コロンビアで組み立て生産を行っているのは全て外資系で、GM 子会社のコルモトーレス (COLMOTORES)、マツダの子会社 CCA、日野自動車、ルノーの子会社 SOFASA の 4 社だ。

コルモトーレスは、乗用車 (前年比 29.4%増)、商用車 (21.8%増) とともに快調な生産だった。同社はスタンピング部品ならびに車体フレーム製造を目指し、2012 年 2 月、約 2 億ドルを投じた生産工場拡張工事の起工式をサントス大統領出席の下で挙行了した。

CCA はマツダの小型乗用車およびピックアップ車を生産しているが、全ての生産車種で

減少しており、生産台数は1万2,397台と前年比20.1%も減少した。2011年以降の急激な輸入車シェア拡大の影響を受けたものとみられる。日野自動車は、国内好景気およびアンデス共同体の関税恩典を利用したエクアドル向け輸出が好調だったため、4,117台（前年比32.3%増）に増加した。

SOFASAは、リーマン・ショックの影響を受け最低水準となった2009年の2万4,946台から順調に生産を伸ばし、2011年に5万760台と2006年に近い水準まで回復させた。日系メーカー調査によると、同社はフランスからのKD部品輸入を5年前から徐々にルーマニア製品に切り替え、コスト低減に注力していた。両国の輸入比率（推定値）をみると、2007年はフランスが17.3%、ルーマニアが8.6%だったのが、2008年はそれぞれ11.2%、9.8%、2009年は7.3%、18.6%、2010年は6.5%、22.2%、2011年は5.2%、25.2%となり、東欧からのサプライチェーン構築を実現した。

表2 車種別・企業別自動車生産(組み立て)台数の推移 (単位:台、%)

車種	企業名	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2011年	
								構成比	前年比
乗用車	コルモトーレス	43,692	53,708	45,443	44,762	58,286	75,413	48.9	29.4
	CCA	16,919	23,743	12,716	6,717	8,387	6,372	4.1	△ 24.0
	日野	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	SOFASA	45,458	67,595	33,633	24,946	40,189	50,760	32.9	26.3
	計	106,069	145,046	91,792	76,425	106,862	132,545	85.9	24.0
商用車	コルモトーレス	14,549	16,413	12,297	7,083	9,526	11,604	7.5	21.8
	CCA	4,951	6,877	5,362	4,362	6,559	5,591	3.6	△ 14.8
	日野	0	0	288	1,732	3,112	4,117	2.7	32.3
	SOFASA	1,005	1,285	725	0	0	0	0.0	0.0
	計	20,505	24,575	18,672	13,177	19,197	21,312	13.8	11.0
4WD車	コルモトーレス	144	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	CCA	2,477	3,220	1,035	472	572	434	0.3	△ 24.1
	日野	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	SOFASA	7,445	9,100	5,195	0	0	0	0.0	0.0
	計	10,066	12,320	6,230	472	572	434	0.3	△ 24.1
合計	コルモトーレス	58,385	70,121	57,740	51,845	67,812	87,017	56.4	28.3
	CCA	24,347	33,840	19,113	11,551	15,518	12,397	8.0	△ 20.1
	日野	0	0	288	1,732	3,112	4,117	2.7	32.3
	SOFASA	53,908	77,980	39,553	24,946	40,189	50,760	32.9	26.3
	合計	136,640	181,941	116,694	90,074	126,631	154,291	100.0	21.8

(出所)コロンビア自動車部品生産者協会(ACOLFSA)

コロンビア最大の自動車部品メーカーであるチャイ・ネメ・エルマーノス (Chaid Neme

Hermanos) の総帥ナイブ・ネメ社長は、当地の「ラ・レプブリカ」紙（2月15日）のインタビューで、コロンビアが交渉中のものも含め FTA の内容を再検討し、国内自動車産業の活性化・雇用拡大を図る必要性を強調した。

ネメ社長は「昨今の国内通貨高と FTA 締結ラッシュが要因で、コロンビアの自動車産業の国産車比率は 2003 年ごろに 70% だったのが、現在では 30% 未満だ。FTA 締結は当事国間で輸出・輸入の均衡を前提にした内容とすべきだ。また、排気量 2500cc 以下の自動車について、政府・公共自動車輸送機関・自家用車による国産品利用の奨励、輸出時の還付金制度の充実などの措置を取るべきで、雇用拡大を目指すべきだ」と国内産業活性化の道筋を示した。

同社はグループ全体で 6,000 人の従業員を有し、日本を含む先進国からの技術導入で高品質のブレーキ部品、サスペンションなどを生産している。2012 年 2 月にコロンビアを訪問したジェトロ主催の在北米日系企業ミッションは、ネメ社長の案内で同社を訪問した。参加メンバーの日系大手製造業と同社の商談は、現在も継続している。

#### <ドイツと中国が自動車組み立てに相次ぎ参入>

ダイムラーは 2012 年、コロンビアにおけるバス組み立て生産を開始した。「ポルタフォリオ」紙（電子版 2012 年 2 月 8 日）によると、ボゴタ市南部のバス組立工場の生産開始は 2012 年 2 月 16 日からで、年間 300 台の生産が目標だ。同社が組み立てる中型バスは、個人事業主が経営する路線バスの顧客争奪で頻発していた交通事故に歯止めをかけるため、ボゴタ市内で市当局が運営する公共輸送統合サービス (SITP) に用いられる (注)。

さらに中国企業が、コロンビア西部の都市ペレイラに EV の工場を立地するのではないかと当地「エル・ティエンポ」紙（電子版 2 月 3 日）が報じた。BYD の王伝福 (Wang Chuan-fu) 社長は 2012 年 12 月 12 日、商工観光省カルロス・デハート・ピント企業振興担当副大臣と会談、トランスミレニオバスなど既存公共交通システムへの EV 導入提案を行った。この会談で、ピント副大臣は BYD のコロンビアでの工場立地に協力することを約束しており、同電子版では中国企業名は記載されていないが、ペレイラ市誘致は BYD とみられる。ペレイラ市では既に日系メーカー (スズキ) がオートバイの組み立て生産を行うなど、同市があるリサルダダ県は製造業誘致に熱心な自治体だ。

#### <輸出は近隣諸国向けが約 9 割>

ACOLFA によると、コロンビアからの自動車輸出は 2011 年に 2 億 8,981 万ドル (前年比 44.7% 増) と、リーマン・ショックの影響を受けた 2009 年比約 3 倍に拡大した (表 3 参照)。主な輸出先は、1 位エクアドル (1 億 7,938 万ドル、前年比 2.2% 減、輸出全体の

61.9%)、次いでパナマ (7,394 万ドル、約 279.1 倍、25.5%)、ペルー (1,799 万ドル、約 3.5 倍、6.2%)、チリ (1,084 万ドル、57.3%増、3.7%)、コスタリカ (287 万ドル、約 5 倍、1.0%) などだ。日系メーカーによると、コロンビアの昨今の国内通貨高で組立部品輸入には恩恵を受けるが、エクアドル向け完成車輸出では国内通貨高が逆に輸出競争力をそいでいる。

表3 国・地域別自動車輸出額の推移 (単位:1,000ドル、%)

順位		2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2011年	
							構成比	前年比
1	エクアドル	114,267.1	141,416.6	94,948.3	183,473.1	179,377.5	61.9	△ 2.2
2	パナマ	98.2	441.3	759.7	264.9	73,942.8	25.5	27816.2
3	ペルー	1,476.3	5,298.9	3,673.4	5,143.8	17,987.3	6.2	249.7
4	チリ	2,965.3	6,904.3	2,029.6	6,888.6	10,837.9	3.7	57.3
5	コスタリカ	166.0	432.2	956.0	570.9	2,872.0	1.0	403.0
6	フリーゾーン (ボゴタ市内)	0.0	52.5	0.0	134.5	980.4	0.3	628.7
7	ハイチ	9.6	9,894.1	477.6	1,039.5	626.5	0.2	△ 39.7
8	ベネズエラ	835,972.6	205,039.7	461.4	127.0	487.8	0.2	284.0
9	グアテマラ	0.0	0.0	0.0	57.1	401.2	0.1	602.7
10	ドミニカ共和国	0.0	175.0	235.6	768.6	397.7	0.1	△ 48.3
11	蘭領アンティル	0.0	0.0	5.1	0.0	338.4	0.1	n.a.
12	米国	218.3	382.6	387.2	986.9	334.3	0.1	△ 66.1
13	フリーゾーン (ピオ・デ・ハカ)	0.0	0.0	0.0	0.0	325.8	0.1	n.a.
14	ベルギー	56.7	0.0	0.0	0.0	276.2	0.1	n.a.
15	日本	41.7	1.6	26.9	0.0	146.0	0.1	n.a.
-	その他	3,288.3	1,402.8	4,046.9	820.1	475.4	0.2	△ 42.0
合計		958,560.1	371,441.5	108,007.8	200,275.0	289,807.2	100.0	44.7

(注)コロンビア国内にあるフリーゾーンへの搬入(通関統計上は輸出扱い)も含む。

(出所)表2に同じ

自動車輸出は 2007 年に 9 億 5,856 万ドルとピークに達した。輸出全体に占めるベネズエラ向けシェアは 2005 年 73.1%、2006 年 77.2%、2007 年 87.2%と最大の仕向け先国だったが、2009 年以降はエクアドルに首位の座を奪われた。2011 年以降の国内通貨高は、同年以降のコロンビア向け外国直接投資の急激な拡大が要因となっている。コロンビア産業連盟 (ANDI) のカルロス・ビジェガス会長が 2013 年の最重要課題として挙げたように、通貨高の是正は自動車を含む輸出産業にとって差し迫った問題だ。

(注) 2013 年初以降、ビジネス街でも青色の SITP バスを見かけるが、ボゴタ市民の評判は良くないため、3~4 台がほぼ空のまま団子状態で営業運転する光景がよく見られる。評判が悪いのは、青色バス用プリペイドカードを市内特設販売店で購入しなければならず、幹線道路を往来する唯一の大型公共輸送手段「トランスミレニオ」バスのプリペイドカードと共通利用できないからだ。そこで自家用車を利用しない市民はどこでも乗降可能な個

人事業主経営のバスを利用し、再びボゴタ市内で交通渋滞を引き起こす結果となっている。

(清水文裕)

コロンビア 2月21日 添付ファイル

メーカー・ブランド別自動車販売台数

(単位:台数)

ブランド名	資本 国籍	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年		
		台数	台数	台数	台数	台数	構成比	伸び率
CHEVROLET	米国	79,631	66,755	85,171	105,823	86,242	27.3	△ 18.5
RENAULT	フランス	27,191	27,752	38,026	46,841	43,791	13.9	△ 6.5
HYUNDAI	韓国	21,734	23,998	24,910	29,622	29,710	9.4	0.3
KIA	韓国	10,293	11,110	19,632	26,736	26,931	8.5	0.7
NISSAN	日本	9,717	7,220	14,682	24,051	25,110	7.9	4.4
TOYOTA	日本	11,092	6,213	14,179	13,534	15,470	4.9	14.3
FORD	米国	5,128	4,649	6,964	10,669	11,212	3.5	5.1
MAZDA	日本	12,938	10,495	13,736	13,345	10,747	3.4	△ 19.5
VOLKSWAGEN	ドイツ	5,907	5,399	7,006	7,707	10,330	3.3	34.0
GRUPO CINASCAR	中国	3,539	2,221	1,826	3,628	4,482	1.4	23.5
DODGE	米国	223	769	2,165	2,915	2,839	0.9	△ 2.6
HONDA	日本	1,579	1,251	1,501	1,716	2,670	0.8	55.6
SSANGYONG	韓国	1,974	1,013	2,298	2,230	2,326	0.7	4.3
DFM/DFSK	中国	920	694	1,006	1,423	1,819	0.6	27.8
HINO	日本	917	895	1,227	1,768	1,627	0.5	△ 8.0
SUZUKI	日本	0	0	0	0	1,255	0.4	-
MITSUBISHI	日本	3,304	2,029	2,161	1,904	1,251	0.4	△ 34.3
GREAT WALL	中国	0	0	156	1,003	1,112	0.4	10.9
JEEP	米国	682	261	697	890	983	0.3	10.4
GEELY	中国	0	0	67	526	743	0.2	41.3
PEUGEOT	フランス	1,242	541	894	935	722	0.2	△ 22.8
CITROEN	フランス	525	196	427	535	693	0.2	29.5
HAFEI	中国	2,250	944	644	682	659	0.2	△ 3.4
DAIHATSU	日本	2,377	715	685	633	448	0.1	△ 29.2
SUBARU	日本	591	331	634	545	401	0.1	△ 26.4
RAM	米国	0	0	0	0	356	0.1	-
BYD	中国	0	0	56	400	301	0.1	△ 24.8
JMC	中国	397	200	268	262	232	0.1	△ 11.5
CHANA	中国	1,346	574	337	276	225	0.1	△ 18.5
MACK	米国	154	11	19	236	182	0.1	△ 22.9
DONG FENG	中国	45	48	66	123	161	0.1	30.9
JBC	中国	0	0	27	203	148	0.0	△ 27.1
ZNA	中国	0	0	0	129	139	0.0	7.8
LIFAN MOTORS	中国	0	0	101	112	127	0.0	13.4
DFAC	中国	0	0	0	0	84	0.0	-
DFA	中国	0	0	30	9	1	0.0	△ 88.9
CHRYSLER	米国	71	9	4	0	0	0.0	-
FREIGHTLINER	米国	694	487	406	1,346	0	0.0	△ 100.0
AUDI	ドイツ	913	705	1,244	1,335	0	0.0	△ 100.0
BMW	ドイツ	2,003	1,599	1,899	2,500	0	0.0	△ 100.0
MERCEDES BENZ	ドイツ	1,675	1,507	1,863	2,452	0	0.0	△ 100.0
PORSCHE	ドイツ	84	75	92	126	0	0.0	△ 100.0
CHERY	中国	907	0	0	0	0	0.0	-
米国系小計		86,583	72,941	95,426	121,879	101,814	32.2	△ 16.5
日系小計		42,515	29,149	48,805	57,496	58,979	18.7	2.6
韓国系小計		34,001	36,121	46,840	58,588	58,967	18.7	0.6
フランス系小計		28,958	28,489	39,347	48,311	45,206	14.3	△ 6.4
ドイツ系小計		10,582	9,285	12,104	14,120	10,330	3.3	△ 26.8
中国系小計		9,404	4,681	4,584	8,776	10,233	3.2	16.6
その他		7,455	4,463	6,763	15,400	30,439	9.6	97.7
国内販売合計		219,498	185,129	253,869	324,570	315,968	100.0	△ 2.7

(出所)Econometria S.A統計から作成

## 新車販売台数は27%増、日系メーカーも好調（ペルー）

2013年03月29日 リマ事務所

2012年の国内新車販売台数は、前年比27.1%増の19万761台と大幅に増加した。2012年は市場拡大と震災後の反動増で日本メーカー各社も販売台数を伸ばした。2013年も拡大傾向が続くとみられている。

<韓国や中国メーカーも存在感>

ペルー自動車販売代理店協会（ARAPER）によると、2012年の新車販売台数は、乗用車が前年比37.9%増の12万8,295台、小型商用車が8.9%増の3万8,834台、トラックとトレーラーが12.3%増の2万1,055台、バスが前年と同じ2,577台で、合計27.1%増の19万761台だった（表1、2、3、4参照）。メーカー・ブランド別にみると、トヨタが前年比35.6%増の3万3,223台でシェアは17.4%と21年連続の1位を確保した。韓国の現代、起亜はそれぞれ2万6,231台、1万8,397台で28.8%増、36.1%増、シェアは2位と3位を占めた。日産は20.6%増の1万5,845台で、タクシー向けセダンなどが好調なシボレーに次ぐ5位だった。

日本メーカーは新車市場拡大の動きに加え、震災後の反動増もあり販売台数を軒並み伸ばしたが、韓国や中国メーカーの存在感も増している。個人や中小企業向けに低価格車を提供する中国メーカーは増え続けている。ARAPERによると、国内で販売されている中国車のメーカーは80社を超えており、各社の販売台数は小さいものの、全て合わせると全体の14.8%を占め、トヨタに次ぐ規模にまで拡大した。

表1 乗用車の販売台数 (単位:台、%)

メーカー/ブランド	2011年		2012年		
		構成比		構成比	前年比
トヨタ	14,274	15.3	20,421	15.9	43.1
現代	11,859	12.7	18,657	14.5	57.3
起亜	12,479	13.4	17,448	13.6	39.8
シボレー	12,784	13.7	16,797	13.1	31.4
日産	7,921	8.5	11,127	8.7	40.5
スズキ	6,562	7.1	8,094	6.3	23.3
フォルクスワーゲン	5,091	5.5	6,044	4.7	18.7
ルノー	2,667	2.9	2,808	2.2	5.3
ホンダ	1,382	1.5	1,982	1.5	43.4
奇瑞	1,800	1.9	1,924	1.5	6.9
長城	1,280	1.4	1,769	1.4	38.2
マツダ	794	0.9	1,664	1.3	109.6
ジープ	1,121	1.2	1,478	1.2	31.8
スバル	1,024	1.1	1,134	0.9	10.7
フォード	1,042	1.1	1,065	0.8	2.2
BMW	767	0.8	1,007	0.8	31.3
アウディ	603	0.6	888	0.7	47.3
三菱	864	0.9	785	0.6	△ 9.1
双竜	652	0.7	774	0.6	18.7
ダイハツ	257	0.3	734	0.6	185.6
プジョー	727	0.8	648	0.5	△ 10.9
メルセデス・ベンツ	378	0.4	524	0.4	38.6
MG	156	0.2	376	0.3	141.0
シトロエン	229	0.2	329	0.3	43.7
セアト	185	0.2	297	0.2	60.5
ダッジ	154	0.2	276	0.2	79.2
マヒンドラ	69	0.1	204	0.2	195.7
ボルボ	158	0.2	197	0.2	24.7
ポルシェ	99	0.1	137	0.1	38.4
シュコダ	0	0.0	121	0.1	—
ミニ	95	0.1	118	0.1	24.2
ランドローバー	107	0.1	111	0.1	3.7
フィアット	125	0.1	84	0.1	△ 32.8
レクサス	2	0.0	67	0.1	3,250.0
クライスラー	10	0.0	13	0.0	30.0
アルファロメオ	2	0.0	7	0.0	250.0
フェラーリ	2	0.0	3	0.0	50.0
SMA	4	0.0	0	0.0	—
その他中国車	5,305	5.7	8,007	6.1	50.9
その他	25	0.0	176	0.1	604.0
計	93,055	100.0	128,295	100.0	37.9

(出所)ペルー自動車販売代理店協会 (ARAPER)

表2 小型商用車の販売台数

(単位: 台、%)

メーカー/ブランド	2011年		2012年		
		構成比		構成比	前年比
トヨタ	10,233	28.7	12,802	33.0	25.1
現代	6,495	18.2	5,817	15.0	△ 10.4
日産	5,219	14.6	4,718	12.1	△ 9.6
三菱	1,508	4.2	1,779	4.6	18.0
フォルクスワーゲン	1,269	3.6	1,126	2.9	△ 11.3
安徽合肥江淮	895	2.5	1,039	2.7	16.1
起亜	925	2.6	949	2.4	2.6
北汽福田	628	1.8	738	1.9	17.5
シボレー	251	0.7	659	1.7	162.5
フィアット	400	1.1	613	1.6	53.3
ルノー	383	1.1	524	1.3	36.8
マヒンドラ	508	1.4	416	1.1	△ 18.1
メルセデス・ベンツ	298	0.8	353	0.9	18.5
マツダ	518	1.5	231	0.6	△ 55.4
スズキ	264	0.7	221	0.6	△ 16.3
双竜	61	0.2	195	0.5	219.7
プジョー	267	0.7	183	0.5	△ 31.5
フォード	62	0.2	162	0.4	161.3
ダッジ	28	0.1	82	0.2	192.9
シトロエン	83	0.2	74	0.2	△ 10.8
イベコ	0	0.0	69	0.2	—
ホンダ	50	0.1	42	0.1	△ 16.0
タイタン	16	0.0	8	0.0	△ 50.0
その他中国車	3,922	11.0	4,994	12.9	27.3
その他	1,375	3.9	1,040	2.7	△ 24.4
計	35,658	100.0	38,834	100.0	8.9

(出所) 表1に同じ

表3 トラックとトレーラーの販売台数 (単位: 台、%)

メーカー/ブランド	2011年		2012年		
		構成比		構成比	前年比
ボルボ	2,040	10.9	1,973	9.4	△ 3.3
インターナショナル	1,484	7.9	1,899	9.0	28.0
現代	1,853	9.9	1,738	8.3	△ 6.2
安徽合肥江淮	1,418	7.6	1,549	7.4	9.2
日野	1,045	5.6	1,528	7.3	46.2
いすゞ	1,043	5.6	1,308	6.2	25.4
東風	853	4.6	1,074	5.1	25.9
フレイトライナー	646	3.4	1,032	4.9	59.8
三菱	1,388	7.4	1,011	4.8	△ 27.2
メルセデス・ベンツ	599	3.2	713	3.4	19.0
フォルクスワーゲン	886	4.7	706	3.4	△ 20.3
スカニア	511	2.7	474	2.3	△ 7.2
ケンワース	220	1.2	400	1.9	81.8
イベコ	183	1.0	242	1.1	32.2
マック	123	0.7	138	0.7	12.2
ダフ	0	0.0	23	0.1	-
タイタン	3	0.0	3	0.0	0.0
シボレー	1	0.0	0	0.0	-
フォード	3	0.0	0	0.0	-
起亜	109	0.6	0	0.0	-
その他中国車	3,113	16.7	4,365	20.6	40.2
その他	1,226	6.5	879	4.2	△ 28.3
計	18,747	100.0	21,055	100.0	12.3

(出所) 表1に同じ

表4 バスの販売台数 (単位: 台、%)

メーカー/ブランド	2011年		2012年		
		構成比		構成比	前年比
フォルクスワーゲン	385	14.9	474	18.4	23.1
三菱	297	11.5	209	8.1	△ 29.6
ゴールドドラゴン	122	4.7	205	8.0	68.0
スカニア	223	8.7	176	6.8	△ 21.1
ボルボ	43	1.7	138	5.4	220.9
金龍客車	70	2.7	96	3.7	37.1
イベコ	47	1.8	68	2.6	44.7
インターナショナル	38	1.5	61	2.4	60.5
日野	0	0.0	57	2.2	-
現代	159	6.2	19	0.7	△ 88.1
いすゞ	47	1.8	13	0.5	△ 72.3
その他中国車	172	6.7	122	4.8	△ 29.7
その他	307	11.9	146	5.7	△ 52.4
計	2,577	100.0	2,577	100.0	0.0

(出所) 表1に同じ

<金融サービスの普及が後押し>

新車販売市場は今後も伸びが予想されており、ARAPER は 2013 年に 21 万台を達成するとみている。

市場拡大の背景には金融サービスの普及が挙げられる。銀行協会の統計によると、2012 年 12 月末時点の自動車購入向け貸付残高は 6 億 7,400 万ドルに達し、前年比 24.3% 増となった。自動車販売市場の主役が中古車から新車に移っており、新車販売が本格化した 2007 年 12 月末に 2 億 2,800 万ドルだったことを考えると飛躍的な成長といえる。ペルーではローンを組み、ドル建てと自国通貨ソル建てを選択できる。貸付残高に占めるドルの割合は、2007 年末の 90.9% から 2012 年末には 76.4% まで低下している。

(石田達也)

## 新車販売台数は過去最高の 33 万 8,826 台（チリ）

2013 年 01 月 25 日 サンティアゴ事務所

2012 年の新車販売台数は前年比 1.4%増の 33 万 8,826 台に達し、過去最高となった。好調な経済、失業率の低下などにより所得水準が向上し、インフレ率も低下していることから中間層の自動車購入意欲が喚起された。チリ自動車産業協会（ANAC）は、2013 年の新車販売台数は 3.2%増の約 35 万台に達すると予測している。

<中国ブランド車が着実にシェア拡大>

2012 年のメーカー・ブランド別販売台数では、シボレーが前年比 1.1%増の 5 万 7,238 台で、全販売台数の 16.9%を占め、シェア首位を維持した。現代の 3 万 5,123 台、日産の 3 万 4,124 台、起亜の 2 万 8,916 台、トヨタの 2 万 6,562 台が続いている（表参照）。

主要メーカー・ブランド別新車販売台数 (単位:台、%)

		2011年		2012年				前年比		
		合計	シェア	乗用車・		商用車			合計	シェア
				SUV	シェア					
1	シボレー	56,640	17.0	48,642	18.9	8,596	10.5	57,238	16.9	1.1
2	現代	35,063	10.5	31,691	12.3	3,432	4.2	35,123	10.4	0.2
3	日産	34,597	10.4	19,617	7.6	14,507	17.7	34,124	10.1	△ 1.4
4	起亜	27,871	8.3	26,038	10.1	2,878	3.5	28,916	8.5	3.7
5	トヨタ	23,151	6.9	19,288	7.5	7,274	8.9	26,562	7.8	14.7
6	スズキ	21,554	6.5	16,977	6.6	412	0.5	17,389	5.1	△ 19.3
7	フォード	10,126	3.0	6,971	2.7	4,061	5.0	11,032	3.3	8.9
8	プジョー	8,738	2.6	4,430	1.7	4,263	5.2	8,693	2.6	△ 0.5
9	三菱	9,102	2.7	2,017	0.8	6,582	8.0	8,599	2.5	△ 5.5
10	クライスラー	8,919	2.7	7,320	2.8	854	1.0	8,174	2.4	△ 8.4
11	長城 (グレートウォール)	6,540	2.0	5,044	2.0	3,158	3.9	8,202	2.4	25.4
12	双竜(サンヨン)	7,465	2.2	2,633	1.0	5,421	6.6	8,054	2.4	7.9
13	マツダ	9,470	2.8	7,175	2.8	678	0.8	7,853	2.3	△ 17.1
14	フォルクスワーゲン	7,075	2.1	4,234	1.6	2,489	3.0	6,723	2.0	△ 5.0
15	ルノーサムスン	8,545	2.6	5,631	2.2	1	0.0	5,632	1.7	△ 34.1
	その他	59,196	17.7	49,305	19.2	17,207	21.0	66,512	19.6	12.4
	合計	334,052	100.0	257,013	100.0	81,813	100.0	338,826	100.0	1.4
	中国車(22ブランド)	28,392	8.5	24,204	9.4	10,602	13.0	34,806	10.3	22.6

(出所)チリ自動車産業協会(ANAC)

チリは世界各国・地域と自由貿易協定（FTA）／経済連携協定（EPA）を積極的に締結していることから、欧州、米国、日本、中国、韓国、インドなど世界各国の自動車メーカーが相次いで市場参入している（ただし、チリ国内で生産・組み立てを行っている自動車メーカーはない）。現在、この市場に乗用車・スポーツ用多目的車（SUV）だけで 58 ブランド、軽トラックやバンなどを含めると 85 ブランドが参入し、販売競争にしのぎを削っている。中でも長城（グレートウォール）、奇瑞（チェリー）、江淮（JAC）、比亞迪（BYD）

などの中国ブランド車は前年から 5 ブランド増加し、22 ブランドが参入しており、チリ市場で急速に存在感を高めている。中国ブランド車の販売台数は前年比 22.6%増の 3 万 4,806 台に達し、シェアを 8.5%から 10.3%に拡大させるなど、チリ市場でのシェアを着実に伸ばしている。

#### <中間層向けの小型車が人気>

車種別販売台数では、1 位がシボレー「セイル」の 1 万 4,760 台で、以下、現代「アクセント」9,769 台、起亜「リオ」9,113 台、シボレー「スパーク」8,294 台、トヨタ「ヤリス」6,763 台、日産「ティーダ」6,464 台、シボレー「スパーク GT」6,104 台、起亜「モーニング」6,002 台が続いている。いずれの車種も小型のセダン、もしくはハッチバック車だ。価格は 7,000~1 万 4,000 ドルで、中間層の手が届く小型車が上位を占めている。

IMF によると、2012 年のチリの 1 人当たりの名目 GDP が 1 万 5,416 ドル、購買力平価に基づく 1 人当たりの GDP は 1 万 8,354 ドルに達しており、2013 年は前者が 1 万 6,330 ドル、後者は 1 万 9,256 ドルと予測されている。好調が見込まれている経済が中間層の自動車購入意欲を引き続き喚起するものとみられ、ANAC は 2013 年の新車販売台数を前年比 3.2%増の約 35 万台と予測している。

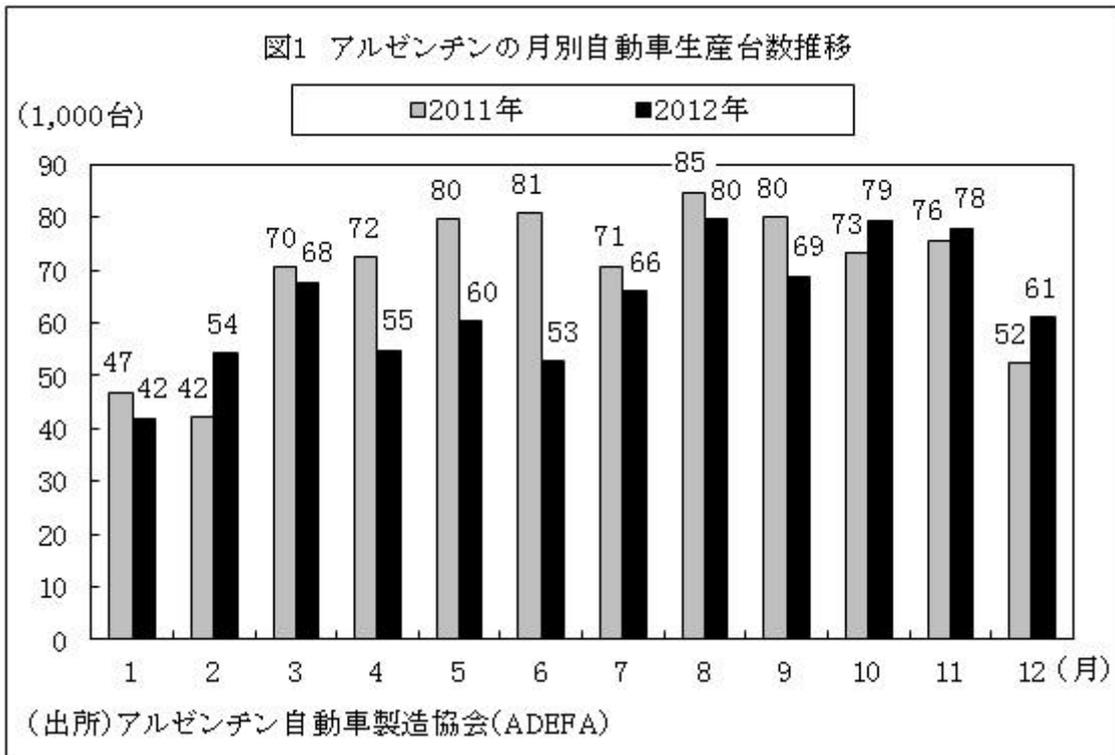
(延田幹夫)

## 自動車生産台数は7.8%減（アルゼンチン）

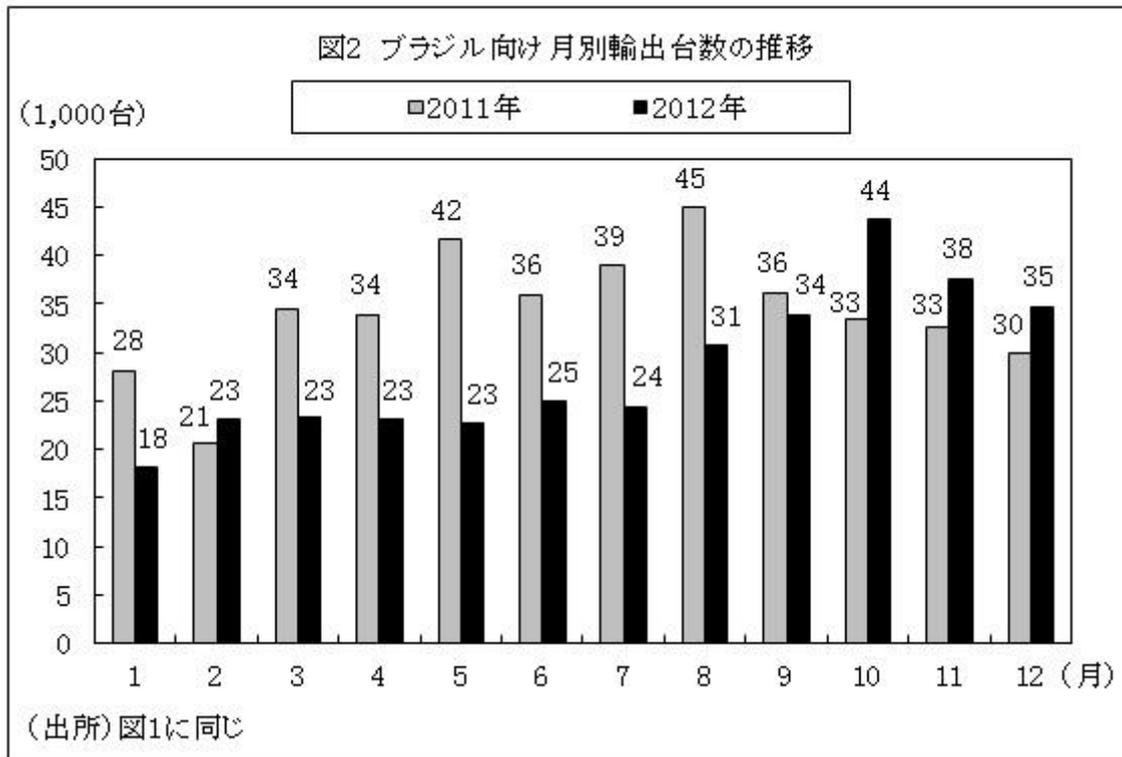
2013年01月18日 サンパウロ事務所

アルゼンチン自動車製造協会（ADEFA）は2013年1月4日、2012年の自動車生産台数は前年比7.8%減の76万4,495台と発表した。第4四半期は持ち直したものの、第2四半期を中心に大幅な落ち込みとなるなど、自動車メーカーにとっては厳しい1年となった。＜ブラジル向け輸出の落ち込みが響く＞

2012年の自動車生産台数は、第2四半期が軒並み前年同月比で2割を超える激しい落ち込みとなった（図1参照）。主な要因は、2012年2月から開始された輸入に際しての事前の宣誓供述書（DJAI）などの輸入規制策によって、自動車部品の調達に滞った点と、最大の輸出市場であるブラジルの国内自動車販売が特に年前半に停滞したことが挙げられる。



第4四半期になり前年同月を上回るようになったが、その背景には、政府の輸入規制策にメーカー側が適応してきたことに加え、ブラジルにおいて自動車向け減税で販売が回復したことが挙げられる。アルゼンチンの自動車輸出のブラジル市場依存度は高く、2012年においてもブラジル向けは34万165台と輸出台数全体の82.3%を占めた。月別のブラジル向け輸出台数推移をみると、1～8月は、2月を除いて軒並み前年実績を下回り、特に5月は前年同月比45.6%減を記録した（図2参照）。ブラジル国内の自動車販売低迷、アルゼンチン側の輸入規制策に対するブラジル側の報復的な輸入抑制などが要因として挙げられる。共に南米南部共同市場（メルコスール）に加盟する大国同士が保護主義を取ったことに対する弊害が顕在化したともいえるだろう。



<トヨタの生産台数が5位に食い込む>

メーカー別の生産台数では、軒並み減産となった欧米企業6強に対して、増産計画を展開したトヨタが5位と主要メーカー群に食い込んだのが特徴となった(表1参照)。生産台数トップは2011年に続いてPSAプジョー・シトロエンで13万3,534台(前年比7.2%減)、続いてゼネラルモーターズ(GM)の12万8,501台(5.8%減)、ルノーの10万8,905台(2.3%減)、フォルクスワーゲン(VW)の10万7,904台(14.0%減)が続く。

表1 主要メーカー別生産台数 (単位:台、%)

	2011年	2012年	
	生産台数	生産台数	前年比
PSAプジョー・シトロエン	143,898	133,534	△ 7.2
GM	136,428	128,501	△ 5.8
ルノー	111,492	108,905	△ 2.3
VW	125,438	107,904	△ 14.0
トヨタ	68,929	93,570	35.7
フォード	103,883	89,072	△ 14.3
フィアット	113,468	73,863	△ 34.9
メルセデス・ベンツ	18,505	16,263	△ 12.1
ホンダ	879	8,114	823.1
イベコ	5,851	4,769	△ 18.5
スカニア	0	0	0.0
合計	828,771	764,495	△ 7.8

(出所) 図1に同じ

<国内販売台数も前年比2%減少>

自動車代理店連合会 (ACARA) の発表によると、2012年の国内販売台数 (新車登録ベース) は前年比2.0%減の84万678台にとどまった。メーカー別では、1位がVWの16万4,100台 (前年比5.3%減)、2位がGMの13万3,573台 (0.1%増)、3位がルノーの11万9,647台 (12.2%増) と続く。日系メーカーでは、トヨタが4万5,004台 (23.3%増) で7位、ホンダが1万6,143台 (7.7%減) で9位、日産が4,093台 (70.3%減) で14位だった (表2参照)。

表2 主要ブランド別販売台数 (新車登録ベース) (単位:台、%)

	2011年	2012年	
	販売台数	販売台数	前年比
VW	173,330	164,100	△ 5.3
シボレー (GM)	133,378	133,573	0.1
ルノー	106,612	119,647	12.2
フォード	109,310	101,617	△ 7.0
プジョー	74,438	80,623	8.3
フィアット	88,158	80,398	△ 8.8
トヨタ	36,503	45,004	23.3
シトロエン	32,348	30,702	△ 5.1
ホンダ	17,495	16,143	△ 7.7
メルセデス・ベンツ	15,477	14,777	△ 4.5
イベコ	6,311	6,477	2.6
アウディ	5,217	6,279	20.4
奇瑞 (Chery)	4,620	6,106	32.2
日産	13,803	4,093	△ 70.3
現代	5,687	3,925	△ 31.0

(出所) ACARA

(紀井寿雄)

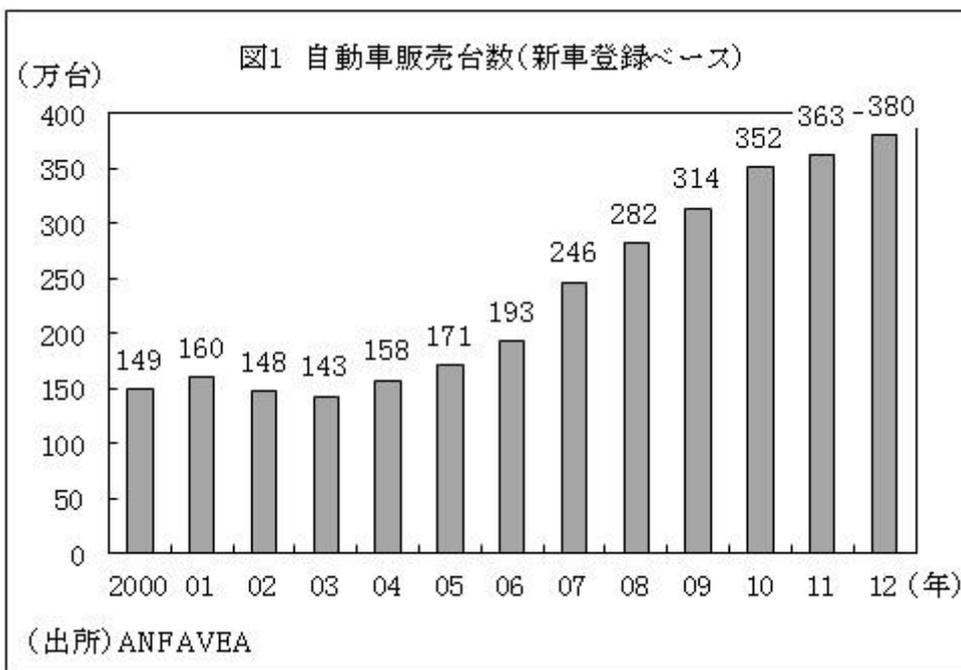
## 自動車販売台数は過去最高の 380 万台に（ブラジル）

2013 年 01 月 21 日 サンパウロ事務所

全国自動車製造者協会（ANFAVEA）は 2013 年 1 月、2012 年の自動車販売登録台数（新車登録ベース）が前年比 4.6% 増の 380 万 2,071 台となり、前年に続いて過去最高記録を更新したと発表した。2012 年 5 月からの自動車に対する減税が効を奏したかたちとなった。一方、生産台数は減少した。

＜GDP 成長率が伸び悩む中、健闘した自動車販売＞

ANFAVEA によると、2011 年に過去最高の 363 万 3,248 台の販売を記録したが、2012 年はそれを上回る実績となった（図 1 参照）。2012 年の GDP 成長率見通しが 1% を下回る中で、自動車販売は健闘したといえる。



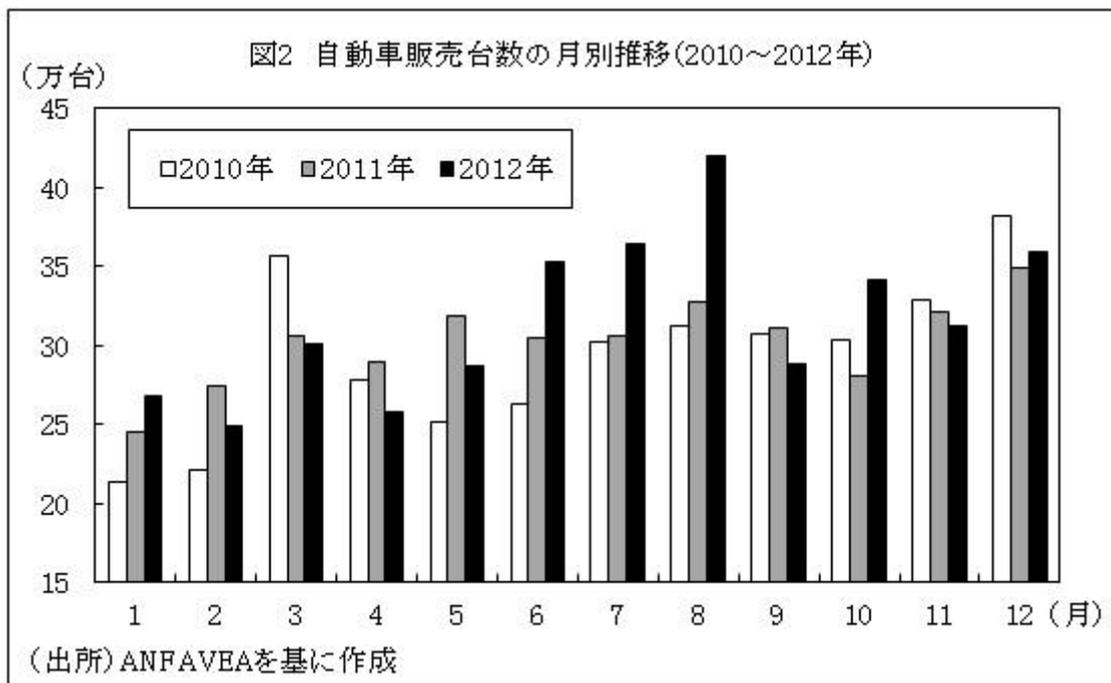
2012 年のブラジルの自動車販売をみる際のキーワードとしては、「カンフル剤による好調ぶり」と「伸び悩むエントリーカー」が挙げられる。エントリーカーとは、車を初めて購入する層に向けた車種で、コンパクトタイプの車が多い。

＜減税策の導入がカンフル剤に＞

最初のキーワードは、2012 年 5 月半ばから導入された自動車向け減税策が功を奏したことを指す。2012 年前半の販売台数低迷は、自動車も含めた消費者のローン延滞率上昇に伴い金融機関が与信を厳しくしたことによって、中間層などの潜在的な自動車購入者の消費意欲に水を差す結果となったからだ、とされる。減税策が導入されるまでの 2012 年 1～5 月の自動車販売台数は前年同期比 4.8% 減となり、自動車メーカーは在庫の増加により、レ

イオフを含めた対応に迫られていた。

政府は、この状況を打開するため 2012 年 5 月、2008 年のリーマン・ショック直後に実施した、自動車に対する工業製品税（IPI）の減税策を再び導入した。当初は 2012 年 8 月までの暫定措置だったが、12 月末まで延長され、さらに 2013 年も低減幅を段階的に縮小するかたちで継続している。IPI 減税による効果は歴然としており、図 2 でみるように、導入後の 6～8 月はそれぞれ前年同月比 2 割程度の販売増となった。また、年前半に前年同月比でマイナスを記録していた主要自動車メーカーのビッグ 4（フィアット、ゼネラルモーターズ、フォルクスワーゲン、フォード）も、年後半に差し掛かった段階で挽回した。自動車メーカーにとって、在庫の削減にもつながる効果的な措置となった。



2つ目のキーワードであるエントリーカーの伸び悩みとは、自動車向け減税で 1000cc 以下の自動車は IPI7%分が減免されたが、2012 年の販売台数は前年比 0.8%減の 118 万 8,027 台にとどまったことを指す。ブラジルにおいて 1000cc 以下の自動車は 2001 年に全体の 71.1%を占めるなど大きなセグメントだったが、その後シェアの縮小を続けており、2012 年には 41.7%まで低下した。シェア減という趨勢（すうせい）を織り込むにしても、減税策によって前年比 16.5%増を達成した 1000cc 超～2000cc のセグメントと比較すると、その伸びの低さは目を引く。ブラジルの本格的な消費の立ち直りを考える場合、中間層の仲間入りをした消費者が主な顧客となるエントリーカーの販売をどこまで伸ばすことができるのか、が課題になるだろう。

## <日系ブランドのシェアが上昇>

なお、ブラジル自動車流通連盟 (Fenabrave) の資料で 2012 年のブランド別販売台数 (乗用車・商用車の合計でバス、トラックを除く) をみると、1位のフィアットは前年比 11.1% 増の 83 万 8,160 台、2位のフォルクスワーゲンも 10.0% 増の 76 万 8,338 台と、ともに 2 桁台の伸び率を記録した。日系ブランドは、ホンダが 45.3% 増の 13 万 4,938 台、トヨタが 14.6% 増の 11 万 3,728 台、日産が 55.6% 増の 10 万 4,791 台、三菱が 9.1% 増の 6 万 572 台と軒並み増加している。日系 4 社合計の販売台数は 41 万 4,029 台で、全体に占めるシェアは 11.4% となり、前年の 9.2% からさらに上昇した (注)。一方で韓国の現代、起亜の販売台数合計シェアは 4.1% と前年の 5.6% から低下、また中国ブランド 3 社のシェアも 1.1% と前年の 1.8% から低下している。韓国、中国ブランドのシェア低下は、実質的に国内に製造拠点的のないブランドの輸入車を対象とした IPI 税率 30% 引き上げの影響と考えられる。

自動車のブランド別販売台数(新車登録ベース、乗用車・商用車合計) (単位: 台、%)

	2011年	2012年	前年比
フィアット	754,212	838,160	11.1
フォルクスワーゲン	698,326	768,338	10.0
GM	632,102	642,536	1.7
フォード	313,990	323,642	3.1
ルノー	194,283	241,556	24.3
ホンダ	92,889	134,938	45.3
トヨタ	99,200	113,728	14.6
現代	114,861	108,351	△ 5.7
日産	67,329	104,791	55.6
シトロエン	90,027	74,590	△ 17.1
プジョー	85,820	72,050	△ 16.0
三菱	55,526	60,572	9.1
起亜	77,193	41,159	△ 46.7
JAC(江淮汽車)	23,747	18,037	△ 24.0
Chery(奇瑞汽車)	21,682	14,216	△ 34.4
メルセデス・ベンツ	15,654	10,555	△ 32.6
BMW	12,074	8,847	△ 26.7
HAFEI(哈飛汽車)	16,725	8,806	△ 47.3
ランドローバー	8,185	8,180	△ 0.1
スズキ	7,381	7,115	△ 3.6

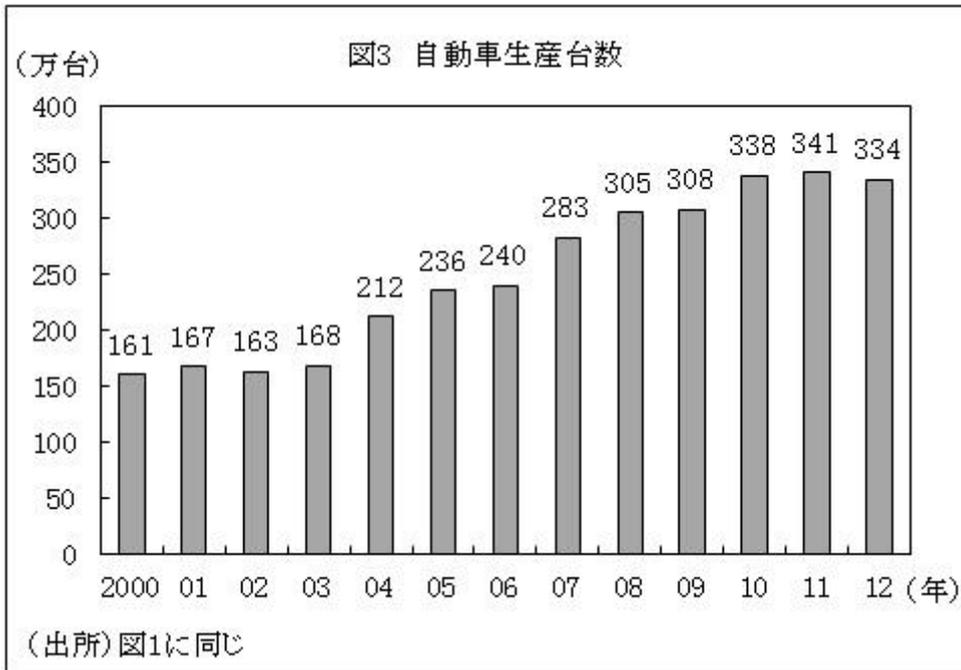
(注) バス・トラックの販売実績は含まない。

(出所) Fenabrave データを基に作成

## <自動車生産台数はマイナス 1.9%>

2012 年の自動車生産台数は、2002 年以來の前年比マイナスとなる 334 万 2,617 台 (1.9% 減) となった (図 3 参照)。背景には上半期の自動車販売不振の影響があるとされるが、下半期の IPI 減税による自動車販売回復の波の中でも一定の増産は行いながらも、減税終了後

の影響を見極めたいとする動きにつながったとみることもできる。



(注) シェアの計算に際しては、Fenabrave が発表している乗用車・商用車の販売台数実績 (バス・トラックは除く) を採用した。2011 年は 342 万 5,270 台、2012 年は 363 万 4,421 台となっている。

(紀井寿雄)

## <欧州ロシア>

### 欧州 29 カ国の新車登録台数、7.8%減の 1,253 万台（欧州、EU）

2013 年 1 月 23 日 ブリュッセル事務所

2012 年の欧州 29 カ国の新車登録台数は、前年比 7.8%減の 1,252 万 7,912 台となった。欧州最大市場のドイツは 2.9%減と、前年の大幅増から後退したが、2 位の英国が 5.3%増と、欧州 5 大市場国の中で唯一プラス成長になった。他方、ギリシャ、ポルトガルなど欧州債務危機下で財政支援を受けている国で 4 割近く減少したほか、フランス、イタリア、スペインでも 10%以上の需要後退がみられた。メーカー別では、韓国勢が 2012 年も好調な売れ行きを示した。現代・起亜グループの市場シェアはフィアット、BMW に迫っており、成長著しい。

<英国は 5 大市場国で唯一のプラスに>

欧州自動車工業会（ACEA）の[発表](#)（1 月 16 日）によると、2012 年の欧州 29 カ国（注）の新車登録台数は前年比 7.8%減の 1,252 万 7,912 台となった。また EU 加盟国のうち、旧加盟国 15 カ国では 8.5%減、新規加盟国 11 カ国では 2.8%減となった（表 1 参照）。

表1 欧州29カ国の新車登録台数 (単位: 台、%)

	2011年	2012年	前年比増減
EU26カ国	13,130,466	12,053,904	△ 8.2
旧加盟国15カ国	12,353,100	11,298,407	△ 8.5
ドイツ	3,173,634	3,082,504	△ 2.9
英国	1,941,253	2,044,609	5.3
フランス	2,204,229	1,898,760	△ 13.9
イタリア	1,749,739	1,402,089	△ 19.9
スペイン	808,051	699,589	△ 13.4
オランダ	555,843	502,528	△ 9.6
ベルギー	572,211	486,737	△ 14.9
オーストリア	356,145	336,010	△ 5.7
スウェーデン	304,984	279,899	△ 8.2
デンマーク	170,036	170,763	0.4
フィンランド	126,130	111,251	△ 11.8
ポルトガル	153,404	95,290	△ 37.9
アイルランド	89,878	79,498	△ 11.5
ギリシャ	97,682	58,482	△ 40.1
ルクセンブルク	49,881	50,398	1.0
新規加盟国11カ国	777,366	755,497	△ 2.8
ポーランド	277,427	273,589	△ 1.4
チェコ	173,282	174,009	0.4
ルーマニア	81,709	66,436	△ 18.7
スロバキア	68,203	69,268	1.6
ハンガリー	45,109	53,059	17.6
スロベニア	58,417	48,648	△ 16.7
ブルガリア	19,122	19,419	1.6
エストニア	15,350	17,267	12.5
リトアニア	13,223	12,170	△ 8.0
キプロス	14,544	10,967	△ 24.6
ラトビア	10,980	10,665	△ 2.9
EFTA3カ国	462,357	474,008	2.5
スイス	318,958	328,139	2.9
ノルウェー	138,345	137,967	△ 0.3
アイスランド	5,054	7,902	56.4
EU26カ国 + EFTA3カ国	13,592,823	12,527,912	△ 7.8

(注) EU26カ国 + EFTA3カ国は、EU27カ国のうち マルタを除いた26カ国と、EFTA4カ国のうちリヒテンシュタインを除いた3カ国の合計。

(出所) ACEA資料を基に作成

国別にみると、最大市場のドイツは前年比 2.9%減の 308 万 2,504 台となった。旧加盟国 15 カ国の需要後退と比較すれば善戦した方だが、登録台数の減少を免れることはできなかった。続く英国は 5.3%増の 204 万 4,609 台となり、欧州 5 大市場国（ドイツ、英国、フランス、イタリア、スペイン）の中で唯一のプラスとなった。旧加盟国 15 カ国の中では、英国以外に、ルクセンブルク（1.0%増）、デンマーク（0.4%増）の 2 カ国がわずかながら増

加したにとどまった。フランス（13.9%減）、イタリア（19.9%減）、スペイン（13.4%減）、オランダ（9.6%減）、ベルギー（14.9%減）といった上位3位から7位の国々は軒並み10%以上か、10%近く減少した。欧州債務危機に伴う緊縮財政の影響もあり、南欧諸国を中心に需要の大幅な後退が確認された格好だ。とりわけ、ギリシャ（40.1%減）、ポルトガル（37.9%減）といった財政支援を受けている国々での著しい需要の低下が確認された。

一方、新規加盟国11カ国では、ハンガリーで前年比17.6%増と著しい回復をみせたほか、エストニアでも12.5%増と2桁台の増加となった。他方、ルーマニア（18.7%減）、スロベニア（16.7%減）で10%台後半の自動車需要の後退が確認された。また、2012年6月に支援を要請したキプロスでも、24.6%減の大幅な減少がみられた。なお、中・東欧の最大市場ポーランド（1.4%減）ではやや減少したものの、前年レベルを何とか維持した。

#### <2012年も10%成長を維持した韓国勢>

メーカー別にみると、最大シェアを誇るフォルクスワーゲン（VW）グループ（前年比1.1%減）およびBMWグループ（1.4%減）、ダイムラー（2.2%減）のドイツ勢はやや減少したものの、前年レベルを辛うじて維持した（表2参照）。VWは主に中・東欧市場でのVWブランドの浸透と、アウディの貢献により、西欧市場での減少を補ったことによる。アウディは特に英国で、前年比7.2%増の販売台数を記録した。

PSA プジョー・シトロエン・グループ（12.9%減）やルノー・グループ（18.9%減）などのフランス勢や、フィアット・グループ（15.8%減）といったイタリア勢は、欧州債務危機の影響もあってか、2桁台の大幅な減少を記録した。このほか、ゼネラルモーターズ（GM）グループ（13.6%減）も同様に大きく後退した。

こうして各メーカーの販売が減少する中、現代・起亜グループが前年比11.6%増となり、2012年も販売台数を大きく伸ばしている。現代、起亜それぞれでみた伸び率は9.4%と14.6%だった。双方を合わせると市場シェアは6.1%となり、ともに6.4%のフィアット・グループやBMWグループに接近している。特に、フィアット・グループは前年の7.0%の市場シェアから後退しているだけに、韓国車に対する警戒が強まっているものと推測される。

また、15%に近い伸びを示した起亜はスポーツ用多目的車（SUV）の「スポーテージ」とコンパクトカーの「シード」の販売が好調で、2012年1月にスロバキア・ジリナ工場に3交代制を導入、生産能力を拡大し、この需要増に対応してきた。加えて、2013年第1四半期中に、新型「プロシード」の生産を開始する計画だという。

＜一部の日本勢に大幅な減少傾向＞

日本勢をみると、トヨタ・グループが前年比 2.5%減にとどまったものの、市場シェアは前年の 4.1%から 4.3%に上昇した。中でも「ヤリス」と「ヤリス・ハイブリッド」が顧客に受けているという。他方、2011 年に小型 SUV の「キャシュカイ」（日本名「デュアリス」）とコンパクトカー「ジューク」の貢献により 13.7%増を記録した日産は、2012 年は 5.8%減と後退した。しかし、日産の主要投資市場である英国とロシアでは 10%以上の伸びがみられたほか、「キャシュカイ」と「ジューク」の需要は順調で、販売台数全体に大きく貢献しているという。そのほか、ホンダは 6.2%減となり、マツダ（9.7%減）やスズキ（13.4%減）などは大幅に減少した。

2012 年は欧州債務危機に伴う緊縮財政の影響もあり、欧州の自動車市場全体が大きく後退したが、各メーカーの販売状況には大きな差異がみられた。欧州各国での構造改革はしばらく続くことが予想され、市場の急激な回復は見込めない。しかし、2012 年に始まった自動車二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出規制の影響もあり、自動車の小型・軽量化が今後さらに進むことは間違いない。その意味では、CO<sub>2</sub> 排出量が低い売れ筋の小型 SUV やコンパクトカーのモデルを打ち出したメーカーが有利な展開は 2013 年も続くだろう。

表2 欧州29カ国のメーカー別新車登録台数

(単位:台数、%)

	2011年	2012年	前年比増減	シェア(2012年)
VWグループ	3,147,463	3,112,304	△ 1.1	24.8
VW	1,678,072	1,607,472	△ 4.2	12.8
アウディ	679,156	704,219	3.7	5.6
セアト	304,447	260,464	△ 14.4	2.1
シュコダ	483,669	491,951	1.7	3.9
その他(注2)	2,119	48,198	2174.6	0.4
PSAグループ	1,682,712	1,465,009	△ 12.9	11.7
プジョー	911,886	793,052	△ 13.0	6.3
シトロエン	770,826	671,957	△ 12.8	5.4
ルノー・グループ	1,297,833	1,052,824	△ 18.9	8.4
ルノー	1,045,592	813,278	△ 22.2	6.5
ダチア	252,241	239,546	△ 5.0	1.9
GMグループ	1,166,442	1,007,304	△ 13.6	8.0
オペル/ボクノール	989,244	834,790	△ 15.6	6.7
シボレー	176,541	172,077	△ 2.5	1.4
GM	657	437	△ 33.5	0.0
フォード	1,080,194	939,409	△ 13.0	7.5
BMWグループ	810,520	799,277	△ 1.4	6.4
BMW	641,907	641,083	△ 0.1	5.1
ミニ	168,613	158,194	△ 6.2	1.3
フィアット・グループ	948,231	798,542	△ 15.8	6.4
フィアット	683,956	581,885	△ 14.9	4.6
ランチア/クライスラー	103,157	93,624	△ 9.2	0.7
アルファロメオ	130,534	89,962	△ 31.1	0.7
ジープ	23,742	28,263	19.0	0.2
その他(注3)	6,842	4,808	△ 29.7	0.0
現代・起亜グループ	689,574	769,706	11.6	6.1
現代	395,018	432,240	9.4	3.5
起亜	294,556	337,466	14.6	2.7
ダイムラー	671,480	656,557	△ 2.2	5.2
メルセデス	591,750	586,631	△ 0.9	4.7
スマート	79,730	69,926	△ 12.3	0.6
トヨタ・グループ	554,780	540,990	△ 2.5	4.3
トヨタ	527,747	514,840	△ 2.4	4.1
レクサス	27,033	26,150	△ 3.3	0.2
日産	459,167	432,411	△ 5.8	3.5
ボルボ・カー・コーポレーション	256,367	232,186	△ 9.4	1.9
スズキ	178,393	154,446	△ 13.4	1.2
ホンダ	150,415	141,019	△ 6.2	1.1
マツダ	137,870	124,439	△ 9.7	1.0
ジャガーランドローバー	97,975	124,383	27.0	1.0
ランドローバー	74,865	100,698	34.5	0.8
ジャガー	23,110	23,685	2.5	0.2
三菱	114,759	77,226	△ 32.7	0.6
その他	148,648	99,880	△ 32.8	0.8
合計	13,592,823	12,527,912	△ 7.8	100.0

(注1)欧州29カ国は、表1と同じ。

(注2)ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニ、2012年8月以降のポルシェ含む。

(注3)ドッジ、フェラーリ、マセラッティ含む。

(出所)ACEA資料を基に作成

(注) 欧州 29 カ国は、EU27 カ国のうち、マルタを除いた 26 カ国と、欧州自由貿易連合 (EFTA) 4 カ国のうち、リヒテンシュタインを除いた 3 カ国の合計。

(田中晋)

## 生産台数 7.6%増、新車登録は 5.3%増（英国）

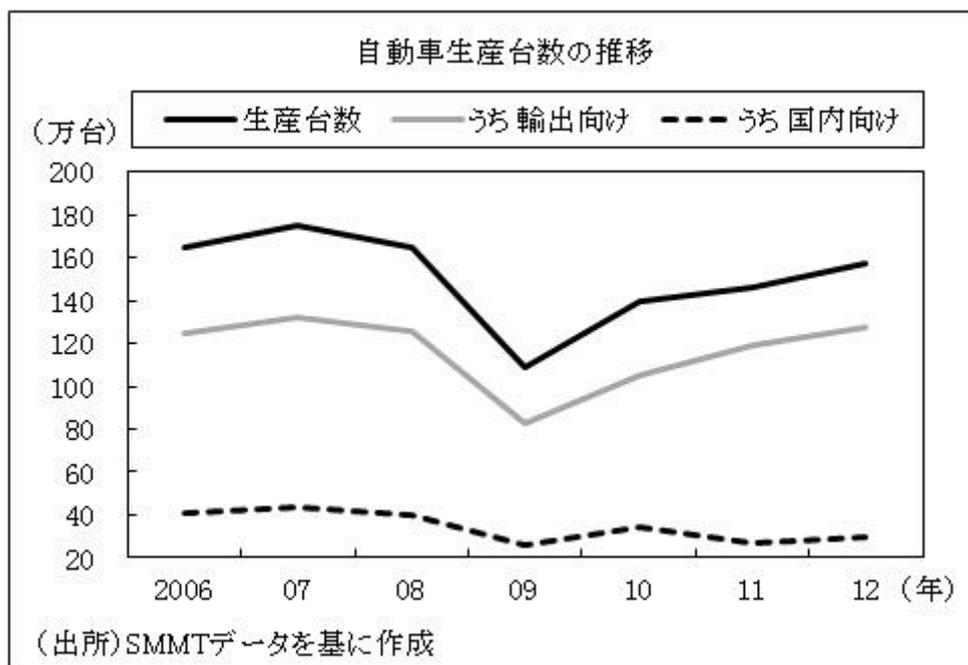
2013年02月05日 ロンドン事務所

2012年の自動車生産台数は前年比7.6%増の157万7,000台だった。輸出、国内向けとも好調で、2010年から3年連続の増加となったものの、2008年の164万9,000台は下回っている。また、新車登録台数は5.3%増の204万5,000台だった。韓国や一部の日系ブランドはシェアを拡大したが、欧州に生産拠点を持たない日系メーカーは前年に続いて大きく減少するなど苦戦している。ホンダが欧州市場の需要後退を理由に、2013年春までにスウィンドン工場で800人の人員削減を提示するなど、先行き不透明感も増している。

<生産：国内向け乗用車が増加に転じる>

英国自動車製造販売者協会（SMMT）の発表（1月17日）によると、2012年の自動車生産台数は前年比7.6%増の157万7,000台で、うち乗用車が146万5,000台（9.0%増）、商用車が11万2,000台（6.8%減）だった。

乗用車は輸出、国内向けともに好調で、それぞれ121万2,000台（7.8%増）、25万3,000台（15.4%増）だった。国内向けが前年比で大きく増加に転じたため、輸出比率は2011年の83.7%から82.7%に低下した。また、商用車は、輸出向けが6万4,000台（8.1%減）、国内向けが4万8,000台（4.9%減）で、輸出比率は2011年の57.2%から56.9%へ低下した。乗用車と商用車を合わせた生産台数では、輸出向けが127万6,000台（6.8%増）、国内向けが30万1,000台（11.6%増）で、輸出比率は2011年の81.5%から80.9%へ低下した（図参照）。



<販売：現代が18.1%増、トヨタも14.9%増とV字回復>

2012年の新車登録台数は、前年比 5.3%増の 204 万 5,000 台だった。通常の買い替え需要のほか、販売促進効果や中古車からの買い替えなどにより、自家用向けが前年比 12.9%増と牽引した。

メーカー・ブランド別にシェア上位 10 社をみると、前年比 1.0%減のボクソール（オペル：注）を除く 9 社が前年比増となった（表 1 参照）。18.1%増と大幅に伸びた現代が 10 位に入ったほか、東日本大震災およびタイ洪水の影響を受けた 2011 年から V 字回復を果たしたトヨタが 14.9%増、さらにメルセデス・ベンツが 12.2%増と 2 桁の伸びを示した。上位 10 社合計では 6.4%増で、市場シェアは 2011 年の 68.0%から 2012 年は 68.7%へと、わずかに拡大した。

そのほか、2010 年 7 位（9 万 5,000 台）、2011 年 11 位（6 万 8,000 台）だったルノーが、前年比 40.5%減の 18 位（4 万 1,000 台）まで低下したほか、アルファロメオが 2011 年の 1 万 2,000 台から 2012 年は 7,000 台へと、37.3%減少させている。

表1 メーカー・ブランド別新規登録台数上位10社 (単位: 台、%)

順位	メーカー・ブランド	2011年		2012年		前年比	前年順位
		台数	シェア	台数	シェア		
1	フォード	265,894	13.7	281,917	13.8	6.0	1
2	ボクソール(オペル)	234,710	12.1	232,255	11.4	△ 1.0	2
3	フォルクスワーゲン(VW)	179,290	9.2	183,098	9.0	2.1	3
4	BMW	116,642	6.0	127,530	6.2	9.3	4
5	アウディ	113,797	5.9	123,622	6.0	8.6	5
6	日産	96,269	5.0	105,835	5.2	9.9	6
7	プジョー	94,989	4.9	99,486	4.9	4.7	7
8	メルセデス・ベンツ	81,873	4.2	91,855	4.5	12.2	8
9	トヨタ	73,589	3.8	84,563	4.1	14.9	9
10	現代	62,900	3.2	74,285	3.6	18.1	12
上位10社計		1,319,953	68.0	1,404,446	68.7	6.4	

(出所)SMMT

<欧州に生産拠点のない日系メーカーが苦戦>

日系・韓国メーカー・ブランド合計では、前年比 11.0%増となり、市場シェアを 2011 年の 20.0%から 2012 年は 23.4%へと拡大した（表 2 参照）。特に韓国車の躍進と、欧州で完成車工場を持たない一部の日系メーカーの大幅減が目立った。

韓国車は現代が 18.1%増の 7 万 4,000 台、起亜が 24.3%増の 6 万 7,000 台、双竜が 4.5 倍の 875 台と急増した。2011 年は、それぞれ 19.8%減、4.5%減、1.9%増だった。韓国メーカーは EU・韓国自由貿易協定（2011 年 7 月暫定発効）などで得られる調達コスト削減分を、値引きではなく販売ネットワーク強化などのブランド力向上への投資に振り向けて

いるとの見方もある。

欧州で生産している日系メーカーも堅調に登録台数を伸ばした。日産が9.9%増の10万6,000台、トヨタが14.9%増の8万5,000台、ホンダが7.2%増の5万4,000台、スズキが22.7%増の2万5,000台だった。しかし、ホンダが1月11日に、欧州市場の需要後退を理由に、2013年春までにスウィンドン工場で800人の人員を削減することを提示するなど、先行き不透明感は増している。同工場では、増産のために2012年に500人を追加採用していたほか、2012年9月に新型モデル生産などのために2億6,700万ポンド（1ポンド=約145.5円）の投資を発表していた。

また、欧州に完成車工場を持たない日系メーカーが苦戦している。スバルが23.2%減、マツダが16.1%減で、それぞれ2011年の19.4%減、32.4%減に続いて大きく減少した。全新車登録台数が5.3%増と市場が拡大する中で、厳しい販売状況が続いている。また、2012年7月に欧州生産子会社であるネッドカー（オランダ）の全株式をオランダのVDLに譲渡することについて基本合意書を締結していた三菱は33.5%減、2011年1月に2013年1月の新車販売終了を発表し、事実上欧州市場から撤退宣言をしていたダイハツは新規登録がゼロとなった。

表2 日系・韓国メーカー・ブランド別新規登録台数とシェア

(単位: 台、%)

メーカー・ブランド	2011年		2012年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
日産	96,269	5.0	105,835	5.2	9.9
トヨタ	73,589	3.8	84,563	4.1	14.9
現代	62,900	3.2	74,285	3.6	18.1
起亜	53,615	2.8	66,629	3.3	24.3
ホンダ	50,577	2.6	54,208	2.7	7.2
マツダ	31,219	1.6	26,183	1.3	△ 16.1
スズキ	20,295	1.0	24,893	1.2	22.7
レクサス(トヨタ)	8,269	0.4	8,404	0.4	1.6
三菱	9,843	0.5	6,549	0.3	△ 33.5
スバル	2,634	0.1	2,023	0.1	△ 23.2
双竜	194	0.0	875	0.0	351.0
インフィニティ(日産)	382	0.0	530	0.0	38.7
ダイハツ	3	0.0	0	0.0	—
合計	409,789	20.0	454,977	23.4	11.0

(出所) 表1に同じ

<前年に続き、スモール・コンパクトクラスが上位>

車種別でみると、1位がフォード「フィエスタ」で10万9,000台（前年比13.7%増）、2位がボクソール「コルサ」で8万9,000台（15.0%増）、3位がフォード「フォーカス」で

8万3,000台(1.6%増)、新たにメルセデス・ベンツ「Cクラス」、BMW「1シリーズ」がベスト10入りを果たした(表3参照)。上位10車種のうち9車種をスモール・コンパクトクラスが占めており、同クラスを除いては、日産の「キャシュカイ(日本名:デュアリス)」が4万6,000台(15.9%増)で、前年9位から6位へと順位を上げた。

表3 車種別新規登録台数

(単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	車種	2011年	2012年		前年 順位
			台数	台数	前年比	
1	フォード	フィエスタ(Fiesta)	96,112	109,265	13.7	1
2	ボクソール(オペル)	コルサ(Corsa)	77,751	89,434	15.0	3
3	フォード	フォーカス(Focus)	81,832	83,115	1.6	2
4	ボクソール(オペル)	アストラ(Astra)	62,575	63,023	0.7	5
5	VW	ゴルフ(Golf)	63,368	62,021	△ 2.1	4
6	日産	キャシュカイ(Qashgai)	39,406	45,675	15.9	9
7	BMW	3シリーズ(3 Series)	42,471	44,521	4.8	8
8	VW	ポロ(Polo)	45,992	41,901	△ 8.9	7
9	メルセデス・ベンツ	Cクラス(C Class)	n.a.	37,261	n.a.	n.a.
10	BMW	1シリーズ(1 Series)	n.a.	34,488	n.a.	n.a.

(出所)表1に同じ

(注)ゼネラルモーターズ傘下のオペルが英国でボクソールブランドとして展開。

(村上久)

## 欧州債務危機の影響で新規登録台数は 3.0%減（ドイツ）

2013年1月30日 デュッセルドルフ事務所 添付ファイル：[参照](#) 

2011年に生産、輸出とも過去最高となった自動車業界だが、2012年は欧州債務危機の影響が国内市場に影を落とし、乗用車の新規登録台数は約308万台と前年比3%減となった。生産・輸出台数もそれぞれ4%減、3%減と減少に転じた。西欧の自動車市場が欧州債務危機の影響で動揺する中、ドイツ自動車産業の動向を2回に分けて報告する。前編は国内市場を中心に。

< 第三国市場が成長の原動力 >

ドイツ自動車産業連合会（VDA）が2013年1月3日に発表した[プレスリリース](#)によると、2012年の自動車（乗用車）国内新規登録台数はVDAの「約310万台」の予測をやや下回り、前年比3.0%減の308万2,500台となった（表1参照）。生産・輸出台数も過去最高を記録した2011年の勢いを維持できず、それぞれ539万1,100台（4.0%減）、412万6,500台（3.0%減）と低下した（[2012年1月26日記事参照](#)）。

表1 2012年の乗用車の新規登録、輸出、生産台数(速報値) (単位:台、%)

	台数	前年比
国内新規登録	3,082,500	△3.0
国内メーカー(注)	2,182,500	△3.0
外国メーカー	900,000	△3.0
輸出	4,126,500	△3.0
生産	5,391,100	△4.0

(注)セアト、シュコダ、スマート、ミニなど  
VW、ベンツ、BMWグループ傘下の国外生産車含む。

(出所)VDA

国内市場は労働市場の安定により個人消費が好調だが、欧州債務危機による先行き不安があるため、消費者が高額支出をためらったことが新規登録台数の低下の主因だとVDAは分析している。

2013年の見通しについてVDAのマティアス・ビスマン会長は「国内の新規登録台数は欧州債務危機の影響などにより約300万台となる見込み。2013年のドイツ経済、個人消費と労働市場は安定的であり続けるだろう。国内市場の成長はないだろうが、大幅な冷え込みもなさそうだ。だが、逆風が強まるのは確かだ。この点、われわれは覚悟している」と述べた。VDAによると、西欧市場の新規登録台数は2012年に1,180万台と前年比8.0%減、2013年にはさらに前年比4%減の1,140万台となる予測で、自動車産業は厳しい1年に挑む。一方、主に中国、米国、ロシアなど第三国市場の好調によりドイツ国内の生産台数は2013年に1%増の540万台とやや回復する見込み。

欧州債務危機の影響で西欧市場が低迷する中、ドイツ自動車大手は今後とも中国、米国、ブラジル、ロシアなど第三国市場を攻め続ける。特に中国と米国が依然としてドイツの自動車メーカーにとって成長の原動力となる。ビスマン会長も「ドイツメーカーは中国市場でシェアを22%まで拡大しており、米国市場では7年間連続でシェアを伸ばした」と両市場の役割を強調した。

連邦自動車局（KBA）は2013年1月3日、2012年の国内の乗用車の新規登録台数の詳細を発表した（表2参照）。同局によると、ドイツメーカー・ブランドのシェアが高いが、アウディを除き、好調だった2011年から一転して軒並みマイナスとなった。

表2 主要メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数  
(単位:台、%)

	台数	構成比	前年比
フォルクスワーゲン	672,921	21.8	△2.0
BMW、ミニ	284,494	9.2	△4.4
メルセデス	283,006	9.2	△0.9
アウディ	266,582	8.6	6.3
オペル	213,627	6.9	△16.1
フォード	206,128	6.7	△10.7
ルノー、ダチア	150,740	4.9	△6.0
シュコダ	147,197	4.8	3.2
現代	100,875	3.3	16.1
トヨタ、レクサス	83,834	2.7	0.8
フィアット	72,755	2.4	△9.2
プジョー	71,435	2.3	△13.7
セアト	68,109	2.2	15.4
日産、インフィニティ	63,084	2.0	△11.0
シトロエン	61,038	2.0	△8.5
起亜	54,798	1.8	30.3
マツダ	40,702	1.3	△1.5
ボルボ	35,750	1.1	△3.4
スズキ	30,843	1.0	△10.4
スマート	28,053	0.9	△4.8
ホンダ	26,306	0.9	△10.8
三菱	23,565	0.8	△21.6
ポルシェ	20,516	0.7	9.8
スバル	9,457	0.3	52.3
ダイハツ	1,263	0.0	△67.9

(出所)KBA

アジア系をみると、現代、起亜と韓国メーカーのシェア拡大が目立つ。現代は10万875台と前年比16.1%増、起亜も5万4,798台と30.3%増で力強く台数を伸ばしている。一方、

前年に比べ新規登録台数を伸ばした日本メーカーはトヨタ (0.8%増) とスバル (52.3%増) のみで、日産、マツダ、スズキなど他のメーカーは軒並み減少した。

<ハイブリッド車が 69.8%増>

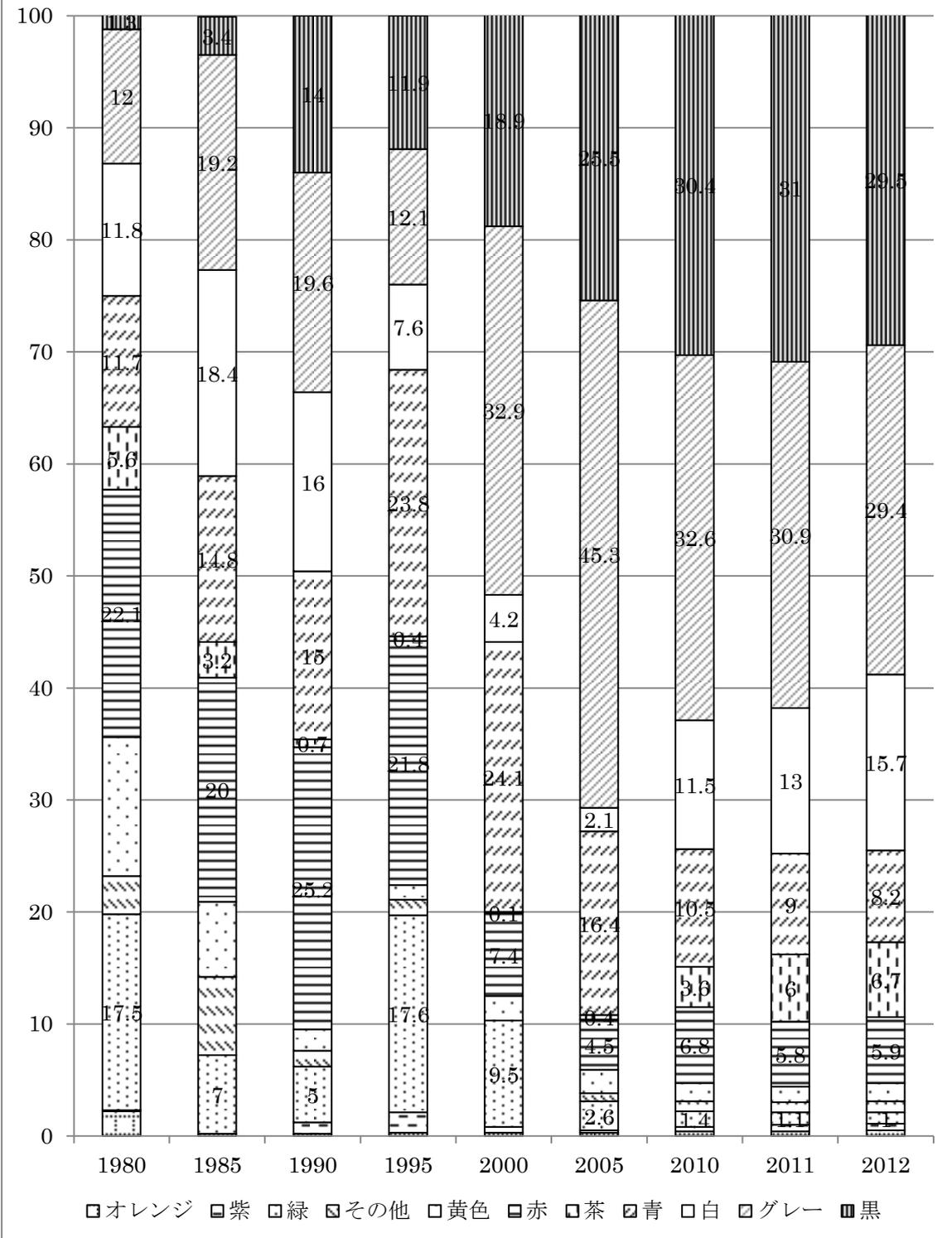
2012 年の新規登録台数を燃料別にみると、ガソリン車 (50.5%) とディーゼル車 (48.2%) の割合がほぼ同じとなっている。前年と比較するとガソリン車が 5.8%減だったのに対して、ディーゼル車は 0.7%減にとどまっている。ハイブリッド車は前年比 69.8%増の 2 万 1,438 台が登録されたが、全体のわずか 0.7%にすぎない。電気自動車は 37.2%増の 2,956 台で全体の 0.1%だった。

ちなみに、KBA は自動車の色別新規登録台数も発表している。2012 年に人気だったのは、多い順に黒 (29.5%)、グレー (29.4%)、白 (15.7%)、青 (8.2%)、茶 (6.7%) だった、黒とグレーは 2000 年代に入って人気上昇したもので、1980 年にはグレーは 12.0%、黒は 1.3%にすぎなかった。一方、1980 年に好まれた赤 (22.1%)、緑 (17.5%) は 2012 年にはそれぞれ 5.9%、1.0%に低下している (添付資料参照)。

(ゼバスティアン・シュミット)

ドイツ1月30日 添付ファイル

(図) ドイツの新規登録乗用車の車体の色の比率の変化 (単位: 年、%)



## 米国・新興市場で稼ぐ自動車大手各社（ドイツ）

2013年01月31日 デュッセルドルフ事務所

西欧の自動車市場が2012年、欧州債務危機の影響で低迷したにもかかわらず、フォルクスワーゲン（VW）、ダイムラー、BMWのドイツ自動車大手3社は軒並み過去最高の販売台数を記録した。中国、米国や東日本大震災の影響から回復してきた日本など第三国市場の好調が大幅に貢献した。3社とも中国での大型投資を発表しており、ドイツメーカーにとって、新興市場の中でも特に中国市場の重要性が高くなっている。ドイツ自動車産業の動向の後編。

<西欧市場が大幅に落ち込む>

VW（2013年1月21日発表）、ダイムラー（1月4日発表）、BMW（1月10日発表）の3社が2012年の販売台数を発表したが、3社とも2011年の好調を維持し、過去最高の販売台数となった。西欧での販売台数が伸び悩んでいる一方、米国、中国など第三国市場における販売台数を力強く伸ばしている。3社の2012年の動向は以下のとおり。

<1,000万台の目標達成に向け一歩進んだVW>

VWグループ（アウディ、ポルシェ、シュコダ、セアトを含む）の2012年の販売台数は前年比11.2%増の907万台と初めて900万台を超え、過去最高を記録した（表1参照）。VWは2010年に発表した「戦略2018年」で、2018年までに年間の販売台数を1,000万台へ増やす目標を掲げている。

表1 VWの自動車販売台数(2012年)  
(単位:1,000台、%)

	台数	前年比
欧州	3,670.0	△0.3
西欧(注)	1,850.0	△6.5
ドイツ	1,180.0	1.9
中・東欧	644.3	17.6
ロシア	317.7	38.8
北米	841.5	26.2
米国	596.1	34.2
南米	1,010.0	8.2
ブラジル	780.2	10.7
アジア・オセアニア	3,170.0	23.3
中国	2,810.0	24.5
インド	114.1	2.1
全世界	9,070.0	11.2

(注)ドイツを除く。

(出所) VWウェブサイト

国・地域別にみると、欧州が367万台となり、全販売台数の40%を占めたが、欧州債務危機の影響を受けて前年比0.3%減とやや落ち込んだ。イタリア、スペインなどでの販売不

振により西欧は前年比 6.5%減となった。一方、ロシアは 38.8%増と大幅に伸びた。

米国も前年比 34.2%増となり、販売台数は 59 万 6,100 台。VW は米国における販売台数を 2018 年までに 100 万台へ増やす目標を掲げている。

中国は 281 万台 (24.5%増) で、2011 年に引き続き 1 つの国としては最大の市場だった。同社は現在、全販売台数の 31%を中国で販売しており、同市場を成長軸として捉えている。VW は 2018 年までの[成長戦略](#)の一環として、2012 年 7 月に中国東部の江蘇省揚州市管轄の儀征市に生産拠点を[開設](#)した。8 月には天津市に 2014 年生産開始予定のエンジン工場を設立すると[発表](#)した。投資額はおよそ 2 億 3,000 万ユーロに及ぶ。

<ダイムラーも新興国市場に積極展開>

高級自動車のメルセデス・ベンツ、マイバッハやスマートを生産するダイムラーも前年比 4.5%増の 142 万 3,835 台で過去最高の販売台数を記録したと[発表](#)した (表 2 参照)。

表2 ダイムラーの自動車販売台数  
(2012年) (単位:台、%)

	台数	前年比
西欧	554,797	0.6
ドイツ	261,084	△0.4
NAFTA	311,547	11.3
米国	274,134	11.8
カナダ	30,106	5.3
アジア・オセアニア	337,102	5.1
中国	196,211	1.5
日本	40,488	24.9
全世界	1,423,835	4.5

(出所)ダイムラーウェブサイト

地域別にみると、西欧が 55 万 4,797 台 (0.6%増) で 1 位を占め、続いてアジア・オセアニアが 33 万 7,102 台 (5.1%増)、北米自由貿易協定 (NAFTA) 域内が 31 万 1,547 台 (11.3%増)。国別にみると、米国が 27 万 4,134 台 (11.8%増) でドイツ (26 万 1,084 台、0.4%減) を上回り、最大の市場となった。日本は 4 万 488 台と前年比 24.9%の大幅増だった。

ダイムラーも新興国市場でのシェア拡大に重点を置いている。ダイムラーと中国の自動車メーカー北京汽車 (BAIC) の合併企業である北京ベンツ自動車は 2012 年 9 月、メルセデス・ベンツのコンパクトカーの生産拠点の起工式を行ったと[発表](#)した。生産開始は 2014 年の見込み。ダイムラーは 8 月、インド、タイとインドネシアでの生産拠点でスポーツ用多目的車 (SUV) の組み立ても行う計画だと[発表](#)しており、新興国での現地生産に力を入れる。

2012年の動向について、ダイムラーのディーター・ツェツェ取締役会会長は「われわれは2012年の販売台数に満足している。南欧諸国における厳しいビジネス環境や多数のモデルチェンジがあったものの、前年の最高記録を更新した」と述べた。

<BMWも過去最高の販売台数を更新>

BMW（ミニ、ロールスロイスを含む）も2012年は前年比10.6%増の184万5,186台を販売し、2011年の記録を更新した（表3参照）。

表3 BMWの自動車販売台数  
(2012年) (単位:台、%)

	台数	前年比
欧州	864,812	0.8
英国	174,215	4.3
ロシア	40,144	33.1
アジア	491,512	31.6
中国	326,444	40.4
日本	56,607	18.9
韓国	33,500	22.3
米州	424,379	11.9
米国	347,583	13.8
アフリカ	37,649	14.5
オセアニア	23,000	8.0
全世界	1,845,186	10.6

(出所)BMWウェブサイト

販売台数を国・地域別にみると、欧州が86万4,812台（0.8%増）で、うち、英国が17万4,215台（4.3%増）、ロシアが4万144台（33.1%増）となった。米国は34万7,583台（13.8%増）と一国としては最大市場となった。アジア市場では、中国が前年比40.4%増の著しい伸び率を記録し、32万6,444台となった。日本は18.9%増で5万6,607台。BMWのイアン・ロバートソン取締役は「BMWグループは2012年、過去最高の販売台数を記録した。魅力的で革新的な自動車、プレミアムブランドの強さと全ての大陸にわたる販売地域がその主な成功要因となった」と述べた。

BMWは今後、中国、ブラジルなど新興国で大規模な投資を行い、新興国の自動車市場を現地から攻め続ける。BMWは2012年5月、中国東北部の遼寧省瀋陽市にてジョイントベンチャー（JV）のパートナー華晨汽車集団（ブリリアンス）と共同で中国における2カ所目の生産拠点を開いたと発表<sup>1)</sup>した。なお、年間20万台の生産能力を持つ瀋陽市のエンジン工場も2012年に生産を開始した。

BMW はさらに 2012 年 10 月、約 2 億ユーロを投資し、2014 年までに年間 3 万台の生産能力を持つ自動車の生産拠点をブラジルに設立する計画を[発表](#)している。

(ゼバスティアン・シュミット)

## 乗用車の新車販売が 15 年ぶり 190 万台割る (フランス)

2013 年 1 月 22 日 パリ事務所

2012 年の乗用車の新車販売台数は前年比 13.9%減少し、190 万台をついに割り込んだ。国内新車販売が 190 万台を割るのは 1997 年以来 15 年ぶり。新車買い替え補助金制度の終了の反動に加え、欧州債務危機に端を発した景気低迷の影響が重なり、特に国内メーカーの販売台数は 2 年連続の大幅減となった。2013 年も景気低迷が続くとみられることから、新車販売台数はさらに 2~5%縮小する見通しだ。

<国内メーカーの販売不振続く>

フランス自動車工業会 (CCFA) が 2013 年 1 月 3 日に発表した統計によると、2012 年の新車乗用車販売台数は前年比 13.9%減の 189 万 8,872 台となった。2011 年第 2 四半期から明らかになった新車買い替え補助金打ち切りの反動に伴う販売減に加え、2012 年は欧州債務危機の影響が国内の実体経済に波及し、新車購買意欲が冷え込んだ。

ルノーと PSA プジョー・シトロエングループを合わせた国内メーカーの新車販売台数は前年比 19.4%減の 99 万 8,021 台と 2 年連続で縮小した。PSA グループは「プジョー」ブランドが 17.4%減の 30 万 5,464 台、「シトロエン」ブランドが 17.5%減の 26 万 6,442 台と、ともに減少した。ルノーグループは「ルノー」ブランドが 24.7%減の 34 万 3,355 台となったほか、グループ傘下ルーマニアの「ダチア」ブランドも 9.2%減の 8 万 792 台と振るわなかった。

2011 年は堅調だった外国メーカーの販売台数も前年比 6.7%減の 90 万 851 台と縮小に転じた。ドイツのフォルクスワーゲンが前年比 5.1%減の 26 万 3,285 台となったほか、米ゼネラルモーターズ (GM) が 18.2%減の 9 万 6,441 台、米フォードが 19.8%減の 9 万 2,477 台となった。ただし、ドイツの BMW やメルセデス・ベンツは前者が 2.3%増の 6 万 9,564 台、後者が 5.3%増の 5 万 3,012 台と堅調に推移。景気低迷にもかかわらず高級車需要の腰の強さが明らかになった。

また、アジア勢では、韓国の現代・起亜グループが 6 万 1,752 台と前年の 4 万 8,165 台から 28.2%の大幅増を記録した。同社の欧州戦略車「i20」「i30」など i シリーズの売れ行きが好調だった。現代は、欧州市場に適応したモデル開発のほか、欧州におけるスポンサー事業拡大による知名度の向上、メーカー保証の充実といった販促強化が販売増につながったとしている (「リベラシオン」紙電子版 1 月 3 日)。日本車では、トヨタが前年からはば横ばいの 7 万 817 台。日産は前年から 2.9%縮小したものの、7 万台を超える水準を維持した。

なお、小型商用車 (車載量 5 トン未満) は前年比 10.5%減の 38 万 4,121 台、大型トラッ

ク（5トン以上）は8.4%減の4万3,405台といずれも前年割れとなり、国内の景気減速を裏付けた。

<2013年は2～5%縮小の見通し>

2013年は景気低迷が続くとみられることから[\(2013年1月8日記事参照\)](#)、乗用車の新車販売台数も前年比2～5%程度の縮小が続く見通し（「レゼコー」紙電子版1月2日）。フランス政府は2012年7月、エコカー購入に関する環境報奨金の上限額引き上げ（表1参照）をはじめとする自動車産業支援策[\(2012年8月2日記事参照\)](#)をまとめたが、この政策効果はそれほど期待できないとの見方が強い。

エコカーの新車販売台数は2012年1～9月期でハイブリッド車が1万7,498台、電気自動車が4,335台（エコカー情報サイト「avem」調べ）。市場規模は同期の新車販売台数全体のおよそ1.5%と依然小さい。2013年は報奨金の支給を含めた購入価格がおよそ1万5,000ユーロと、普通車と競合できる量産型の電気自動車が市場投入される予定だが、雇用情勢が悪化、家計の購買意欲が抑制される中でエコカーが爆発的に売れるとは考えにくい。

政府はエコカーの普及・拡大を支援するため環境報奨金を引き上げる一方、二酸化炭素（CO2）排出量が多い車種に課せられる環境課徴金の上限を2013年1月に2012年の3,600ユーロから6,000ユーロに引き上げた（表2参照）。また、課徴金が課せられる車種もCO2排出量が走行1キロ当たり140グラム超から135グラム超に広がった。高級車やステーションワゴンなど人気の高い車種の需要減につながる可能性も指摘されている。

表1 環境報奨金 (単位:ユーロ)

CO2排出量 (グラム/キロメートル)	2012年 7月31日まで	2012年 8月1日以降
20以下	5,000	7,000
20超～50以下	5,000	5,000
50超～60以下	3,500	4,500
60超～90以下	400	550
90超～105以下	100	200
105超～110以下	0	0
110超	0	0

(出所)フランス政府ウェブサイト

表2 環境課徴金 (単位:ユーロ)

CO2排出量 (グラム/キロメートル)	2012年	2013年
135以下	0	0
135超～140以下	0	100
140超～145以下	200	300
145超～150以下	200	400
150超～155以下	500	1,000
155超～175以下	750	1,500
175超～180以下	750	2,000
180超～185以下	1,300	2,600
185超～190以下	1,300	3,000
190超～200以下	2,300	5,000
200超～230以下	2,300	6,000
230超	3,600	6,000

(出所) 表1に同じ

(山崎あき)

## PSA とルノーの国内生産はともに大幅減（フランス）

2013年3月15日 パリ事務所

フランス自動車工業会（CCFA）が発表した統計によると、PSA プジョー・シトロエングループとルノー・グループによる、2012年の全世界の自動車（乗用車および軽商用車）生産台数は前年比13.0%減の557万6,308台に落ち込んだ。国内生産台数は16.4%減の164万6,775台、国外生産台数は11.4%減の392万9,533台と国内外の双方で大幅に減少した。フランス自動車メーカーがホームマーケットとする欧州での景気低迷と、それに伴う乗用車需要の縮小が響いた。

<欧州での販売が激減>

2012年の自動車生産台数（乗用車および最大積載量5トン以下の軽商用車）は、PSA プジョー・シトロエングループが前年比18.7%減の291万1,407台、ルノー・グループ（ダチア、ルノーサムスン自動車を含む。日産は除く）は5.7%減の266万4,901台だった（表1参照）。

とりわけPSAは国内生産が15.9%減の111万4,204台、国外生産は20.4%減の179万7,203台と国内外で大幅に縮小した。ルノー・グループは国内生産が17.6%減の53万2,571台に落ち込む一方、国外生産はルノーとダチアの増産がルノーサムスン自動車の減産分を一部相殺、縮小幅は2.1%減と比較的小幅にとどまった。（表2、表3参照）。

表1 フランス自動車メーカーの生産台数（単位：台、%）

	2011年	2012年	前年比
PSAプジョー・シトロエン	3,581,959	2,911,407	△ 18.7
シトロエン	1,437,065	1,243,983	△ 13.4
プジョー	2,144,894	1,667,424	△ 22.3
ルノー・グループ	2,825,089	2,664,901	△ 5.7
ルノー	2,243,148	2,150,993	△ 4.1
ダチア	338,576	358,036	5.7
ルノーサムスン	243,365	155,872	△ 36.0
合計	6,407,048	5,576,308	△ 13.0

（出所）CCFA

表2 フランス自動車メーカーの国内生産台数（単位：台、％）

	2011年	2012年	前年比
PSAプジョー・シトロエン	1,324,110	1,114,204	△ 15.9
シトロエン	565,534	494,609	△ 12.5
プジョー	758,576	619,595	△ 18.3
ルノー・グループ	646,319	532,571	△ 17.6
合計	1,970,429	1,646,775	△ 16.4

（出所）表1に同じ

表3 フランス自動車メーカーの国外生産台数（単位：台、％）

	2011年	2012年	前年比
PSAプジョー・シトロエン	2,257,849	1,797,203	△ 20.4
シトロエン	871,531	749,374	△ 14.0
プジョー	1,386,318	1,047,829	△ 24.4
ルノー・グループ	2,178,770	2,132,330	△ 2.1
ルノー	1,596,829	1,618,422	1.4
ダチア	338,576	358,036	5.7
ルノーサムスン	243,365	155,872	△ 36.0
合計	4,436,619	3,929,533	△ 11.4

（出所）表1に同じ

2大グループともに、欧州販売の急減が響いた。2012年の世界販売台数はPSAが前年比8.8%減の282万台、ルノー・グループが6.3%減の255万286台と縮小したが、欧州販売に限ると、PSAが前年比12.9%減の146万5,735台、ルノー・グループが18.8%減の105万3,489台と急減ぶりが目立った。

他方、新興国での販売増が顕著で、PSAは中国が9.2%増の44万2,000台、ロシアで7.4%増の7万7,300台となった。ルノー・グループもブラジルでの販売台数が24.3%増の24万1,594台、ロシアが22.7%増の18万9,852台、中国も22.4%増の2万9,724台と好調だった。

これを受けてPSAの欧州域外販売の比率は、2011年の33%から2012年に38%に上昇した。ルノー・グループも欧州域外での販売が全体の50%に達した。

#### <新興国シフトを加速>

フランス自動車メーカーによる国内生産の比率は欧州自動車市場の縮小に伴い、低下傾

向を示している。2012年はルノー・グループが20%と前年から3ポイント低下、PSAも前年から1ポイント低い38%となった。2013年も欧州自動車市場は3~5%縮小すると予測されており、需要が拡大する新興国への生産シフトは今後も続くと思われる。

PSAは2012年7月、北部オルネー工場（年間生産能力24万台）の2014年での生産停止を打ち出した（[2012年7月23日記事参照](#)）。一方、2013年は中国で、長安自動車との合弁工場（年間生産能力20万台）でシトロエン「DS」シリーズの現地生産を開始するほか、東風自動車との合弁会社「東風プジョー・シトロエン」が第3工場（年間生産能力15万台）を稼働させる。同社の中国での販売台数は2015年に54万台とフランスでの販売を抜くと予測されており、今後も生産能力を引き上げていく方針だ。

ルノー・グループも新興国での生産増強に取り組む。2012年2月にルノー日産アライアンスがモロッコのタンジェに欧州市場向け低価格車の組立工場（年間生産台数40万台）を稼働させたのに続き、12月にはアルジェリア政府と合弁会社の設立で合意、現地市場向けの小型車の組み立てを2014年から開始する計画（2万5,000台）を発表した。ロシアではモスクワ近郊のアフトフラモス工場の株式を100%取得、生産能力を年間16万台から18万8,000台に引き上げる。また参入が遅れている中国では、東風自動車と合弁で2014~16年に現地生産（年間生産能力20万台）を開始する計画だ。

他方、国内の生産体制についてルノーは3月6日、生産拠点の競争力強化を目指し、賃金凍結や労働時間の延長、人員削減に関する労使合意に達した。その見返りとして同社はフランス国内の全工場を維持し、国内生産台数を向こう4年間で現在の年間53万台から71万台に引き上げる。このうちルノー車が63万台、残りの8万台は日産やダイムラーからの生産受託で補完する方針を示している。

（山崎あき）

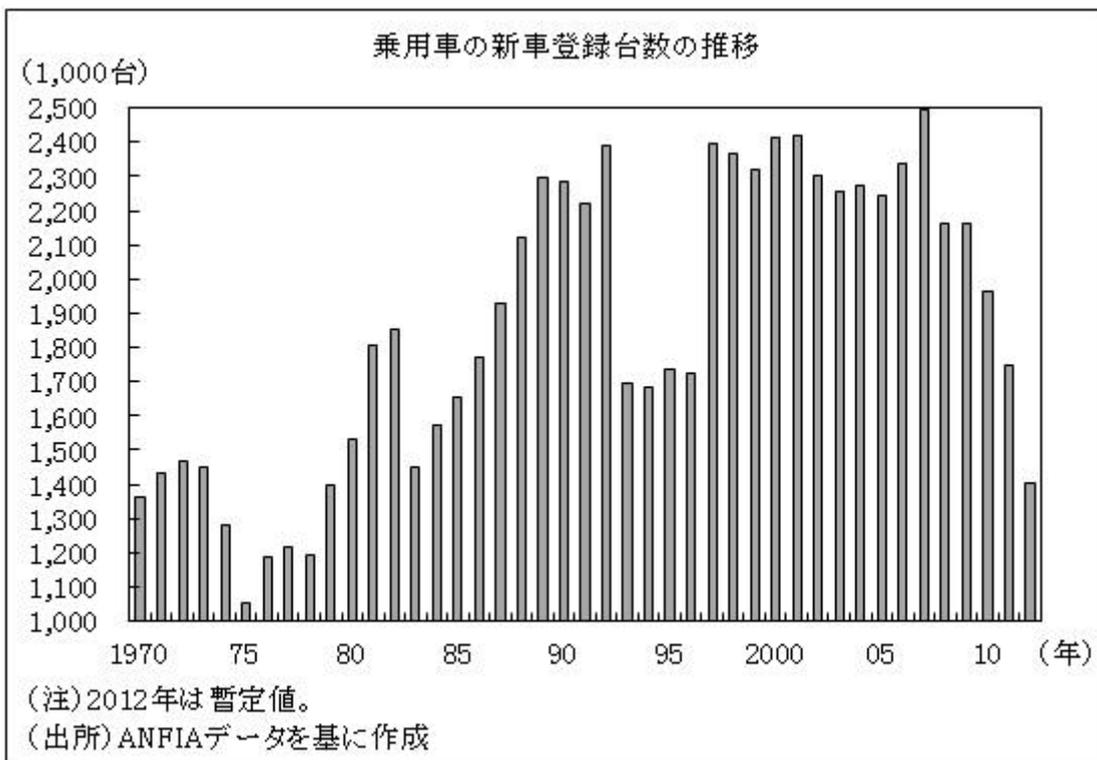
## 新車登録台数は前年比で約2割減少（イタリア）

2013年3月21日 ミラノ事務所

2012年の新車登録台数は2011年の170万台から一気に140万台まで減少し、約40年前の水準にまで落ち込んだ。長引く経済低迷、最近では燃料費の高騰や緊縮財政による税負担の増加などによって、国民の新車購入意欲が急激に減退している。登録台数が軒並み減少する中、韓国車が躍進。一方で日本車のシェアは10%を切り低迷している。徐々にではあるが環境対応車も浸透、一部には買い替え需要も期待できる面もあるが、家計の重税感は強く、企業や家計の資金調達は困難になっており、政府が有効な対策を打ち出せなければ、2013年は前年の水準をさらに割り込む可能性もある。

<新車販売は約40年前の水準に>

イタリア自動車工業会（ANFIA）が2月20日から3月6日にかけて順次発表したところによると、2012年の乗用車の新車登録台数（暫定値）は前年比19.8%減（34万6,754台減）の140万2,986台となった。2007年には過去最高となる249万4,115台を記録したが、その後の2008年のリーマン・ショックを契機とした金融危機、2011年の欧州債務危機による景気低迷を経て、2008年以降の5年間で約109万台減少した（図参照）。新車販売が140万台を記録したのは、近年と同様に経済低迷によって一時的に急減した1983年（21.6%減の145万1,512台）以来19年ぶり。また、約140万台は1970年代前半と同じ水準となっている。



政府は2009年に環境対応車への買い替え優遇措置（エコ・インセンティブ）を導入し、自動車市場を下支えした（[2009年3月27日記事参照](#)）が、同年末に同措置が終了して以降、厳しい財政状況下で有効なインセンティブを導入できていない。

ANFIAはまず、家計や企業の経済に対する信頼感を取り戻す必要があるとし、自動車購入に対する税制優遇措置を導入することを政府に要求している。

また、外国自動車代理店組合（UNRAE）によると、乗用車の新車登録台数を購入者層別に見た場合、個人による登録が89万7,236台となり、前年比で22.9%減と大きく減少した。その結果、新車登録台数全体に占める個人の割合は64%、残りは企業向けとレンタカー向けがそれぞれ18%ずつとなっている。2010年と比較すると、個人は2010年の71.7%から2012年には7.7ポイント低下し、企業向けとレンタカー向けの割合が、それぞれ3ポイントと4.7ポイント上昇した。しかし、他の主要欧州諸国に比べると、イタリアは企業向けの登録台数のシェアが低いため、レンタカーを含めた企業向けの市場は今後拡大する余地がある。

同様に年齢層別の割合をみると、18～29歳が2005年には13.8%を占めたが、2012年は9.3%と10%を切った（表1参照）。また、40.4%だった30～45歳も33.6%まで低下。経済環境の悪化やそれに伴う失業率の上昇などが若者や働き盛りの世代を直撃し、自動車への関心が低下したのが一因、との声もある。その結果、中高年層の登録割合が拡大した。これは経済的に余裕がある中高年層が、子どもの自動車購入やローン、保険費用を肩代わりする傾向があるためだ。

表1 乗用車新車登録台数の年齢層別  
シェアの推移（単位：%）

	2005年	2011年	2012年
18～29歳	13.8	10.7	9.3
30～45歳	40.4	34.6	33.6
46～55歳	21.4	24.0	24.8
56～65歳	14.9	17.9	18.4
66歳以上	9.4	12.8	13.8

（注）2012年は暫定値。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資料

<韓国メーカーが躍進し、日本勢のシェアは10%を切る>

メーカー・ブランド別の割合をみると、国内、外国ともに前年比19.8%の減少となった。そのため、国内と海外の割合3対7の構図に変化はなかった（表2参照）。

各社ともに前年比で登録台数が軒並み減少する中、起亜（前年比 39.1%増）、ランドローバー（38.4%増）、ダチア（0.6%増）、現代（0.2%増）の4社のみが前年比で増加した。目立ったのは韓国勢で、起亜と現代の2社のシェアは合計で5.03%となり、2011年から1.43ポイント伸ばした。特に起亜はスポーツ用多目的車（SUV）「スポーテージ」や小型車「リオ」などの販売が好調だった。同社はディーゼルもしくはガソリン車に限り、他社よりも長い7年間のメーカー保証を付けて（自然消耗する一部の部品などは除く）販売。長期保証は起亜の信頼性や高品質の裏付けだとして、消費者の支持を得ている。またサッカー、テニスなどの主要大会でスポンサーとして宣伝活動を活発に行っており、その成果が販売に結び付いている。

また、ランドローバーは高級SUV「レンジローバーイヴォーク」が伸び、2011年の9,064台から2012年には1万2,543台へと1万台に乗せた。

表2 ブランド・メーカー別乗用車登録台数

(単位: 台、%)

	2011年		2012年		
		シェア		シェア	前年比
国内メーカー	518,940	29.66	416,210	29.67	△ 19.8
フィアット・グループ	515,876	29.48	415,399	29.61	△ 19.5
フィアット	363,274	20.76	294,868	21.02	△ 18.8
ランチア・クライスラー	85,560	4.89	71,434	5.09	△ 16.5
アルファ・ロメオ	58,181	3.33	42,184	3.01	△ 27.5
ジープ	7,874	0.45	6,550	0.47	△ 16.8
フェラーリ	570	0.03	248	0.02	△ 56.5
マセラティ	417	0.02	115	0.01	△ 72.4
その他国内メーカー	3,064	0.18	811	0.06	△ 73.5
外国メーカー	1,230,800	70.34	986,776	70.33	△ 19.8
日本メーカー	184,883	10.57	138,497	9.87	△ 25.1
トヨタ・レクサス	68,944	3.94	56,411	4.02	△ 18.2
日産	63,243	3.61	49,066	3.50	△ 22.4
スズキ	21,642	1.24	14,738	1.05	△ 31.9
ホンダ	8,935	0.51	5,315	0.38	△ 40.5
マツダ	6,600	0.38	4,305	0.31	△ 34.8
スバル	4,822	0.28	3,693	0.26	△ 23.4
三菱	7,519	0.43	3,554	0.25	△ 52.7
ダイハツ	3,178	0.18	1,415	0.10	△ 55.5
韓国メーカー	62,930	3.60	70,612	5.03	12.2
現代	43,476	2.48	43,549	3.10	0.2
起亜	19,454	1.11	27,063	1.93	39.1
フォルクスワーゲン	138,900	7.94	113,603	8.10	△ 18.2
フォード	146,861	8.39	99,034	7.06	△ 32.6
オペル	116,724	6.67	78,937	5.63	△ 32.4
ルノー	83,388	4.77	59,866	4.27	△ 28.2
シトロエン	81,647	4.67	69,464	4.95	△ 14.9
プジョー	78,297	4.47	69,124	4.93	△ 11.7
アウディ	60,614	3.46	51,085	3.64	△ 15.7
BMW	50,713	2.90	42,476	3.03	△ 16.2
メルセデス	51,107	2.92	42,376	3.02	△ 17.1
シボレー	32,661	1.87	31,183	2.22	△ 4.5
ダチア	25,910	1.48	26,055	1.86	0.6
スマート	24,123	1.38	21,475	1.53	△ 11.0
ミニ	21,602	1.23	17,830	1.27	△ 17.5
ボルボ	18,460	1.06	14,822	1.06	△ 19.7
ランドローバー	9,064	0.52	12,543	0.89	38.4
合計(その他含む)	1,749,740	100.00	1,402,986	100.00	△ 19.8

(注) 2012年は2013年2月20日時点の暫定値。

(出所) 図1に同じ

日本メーカーは、トヨタ（レクサス含む）、日産、スズキの順位に変化はなかった。イタリアの2012年新車登録上位車種では、トヨタは「ヤリス」（日本名「ヴィッツ」）が2万8,101台で10位、日産は小型クロスオーバーSUV「キャシュカイ」（日本名「デュアリス」）が2

万 3,908 台で 13 位と健闘している。しかし、日本メーカーは 8 社全体で 13 万 8,497 台と前年比で 25.1%減となり、外国メーカー平均の 19.8%減を上回る減少となった。ダイハツや三菱自動車はそれぞれ 50%を超える減少率となっており、特にダイハツはイタリアを含めた欧州市場で 2013 年 1 月をもって新車販売を終了すると決定している。シェアについても、トヨタ（レクサス含む）以外は全社がシェアを落とし、日本メーカー全体で 2011 年の 10.57%から 9.87%へと 10%を下回る結果となった。

国内メーカーの乗用車新車登録台数は軒並み減少、フィアット・グループも全体で前年比 19.5%減の 41 万 5,399 台となり約 10 万台減少した。しかし、グループの軸であるフィアットは、「パンダ」や「プント」などの得意の小型車で登録台数を支えた。また同じく小型車で根強い人気を誇る「500（チンクエチェント）」を大型化した「500L」を 2012 年後半に投入。2012 年だけで 6,161 台の新車登録があり、イタリアのワンボックスカー部門では 5 位につけるなど、フィアットの登録台数は減少したが、わずか（0.26 ポイント）ながらもシェアを伸ばした。

一方、フィアット・グループの高級車部門であるフェラーリとマセラティは、それぞれ新車登録台数が前年比で 56.5%減、72.4%減と大きく減少。2012 年は経済低迷のみならず、債務危機によって 2012 年から出力 185 キロワット（kW）を超えるような大型の高級車に対して特別な税金が課せられたこと、また 3,600 ユーロを超える物品やサービスを販売する事業者に対し、購入者の情報を税務当局に報告することが義務付けられるなど、脱税取り締まり策の強化なども影響した。

#### <環境対応車は徐々に増加>

乗用車の登録台数を燃料別にみると、2012 年はディーゼル車の割合が 53.35%、ガソリン車が 33.15%となり市場の大勢を占めている（表 3 参照）。2009 年に導入された環境対応車へのエコ・インセンティブを受けた自動車の登録が 2010 年 3 月までだったことが影響し、2010 年における環境対応車の割合は 17.81%となった。2011 年にはインセンティブ終了の反動減で 5.71%に縮小したが、2012 年は 13.5%へと再び 10%台を回復した。政府によるインセンティブなどによる支援策は実施されなかったが、経済低迷や燃料価格の高騰が環境対応車の需要を増加させたといえる。

イタリアの新車登録上位車種であるフィアットの「パンダ」や「プント」は、液化石油ガス（LPG）とメタン仕様車の両方が販売されており、人気車種に環境対応車が用意されていることも環境対応車市場を拡大させる要因となっている。なお、ハイブリッド車では、2012 年はトヨタの「ヤリス」「プリウス」「オーリス」「CT」（レクサス）が上位 4 位を独占している。また電気自動車ではシトロエン「C-ZERO」、日産「リーフ」、プジョー「iOn」

が上位を占めているが、3車種合計でも408台にとどまっており、今後の拡大が期待される。

ミラノ市は、2012年1月から環境対応車以外の自動車の市内中心部への乗り入れを規制する「Area C」制度を試験導入した。同制度は通常のガソリン車やディーゼル車（一部例外あり）が、平日の日中にミラノ市内中心部の決められた域内に進入する際に課金される制度で、LPGやメタン車などの環境対応車は対象外とされている。今後、こうした地方自治体独自の環境規制が広がれば、環境対応車市場が少しずつ拡大する可能性もある。

表3 乗用車新車登録台数の燃料別  
シェアの推移 (単位:%)

	2010年	2011年	2012年
ディーゼル	46.16	55.38	53.35
ガソリン	36.04	38.91	33.15
LPG	14.22	3.22	9.17
メタン	3.33	2.18	3.81
ハイブリッド	0.25	0.29	0.48
電気	0.01	0.02	0.04

(注)2012年12月末時点のデータ。小数点処理の方法により、合計が100%にならない場合がある。

(出所)表1に同じ

<2013年も販売低迷の見通し>

ANFIAによると、2013年1月の乗用車の新車登録台数（暫定値）は前年比17.2%減の11万3,987台。2月も同様に17.4%減の10万8,419台となり、2ヵ月連続で17%を超える減少を記録する厳しい出だしとなっている。例年イタリアの新車市場は、上半期で年間の約60%が登録される傾向にあり、上半期に低迷が続けば、仮に下半期に勢いを取り戻したとしても、2012年の登録台数を割り込む可能性もある。

UNRAEの予測によると、2013年乗車の新車登録台数は132万6,000台で、前年比で5.4%落ち込むとみている。UNRAEは、現在イタリアで使用されている乗用車の約13%に当たる約460万台は使用年数が20年を超えており、買い替え需要が期待できること、また、環境対応車の普及が進んでいることなどが新車乗用車市場にプラスの影響を与えると指摘している。

しかし、2012年後半の経済低迷の影響が2013年に持ち越され、特に消費者の耐久消費財に対する消費者の落ち込みがみられること、また、引き続き家計の重税感強く、企業や家計の資金調達が困難になっていることや、自動車販売店の財務体質が悪化してきていることなどから、こうした状況が改善されなければ、2012年の水準を維持することは非常に厳しいとしている。(三宅悠有)

## 乗用車新車登録台数は前年比 4 割減、6 万台を割り込む（ギリシャ）

2013 年 03 月 29 日 ミラノ事務所

乗用車新車登録台数は、リーマン・ショック以降大幅な落ち込みが続き、2012 年は 1988 年以来 24 年ぶりに 6 万台を下回った。厳しい経済情勢や維持費の上昇が自動車需要を下押ししている。地元では経済的理由で自動車に代わる交通手段を探す人も増えていると指摘されており、2013 年も引き続き新車登録台数は伸び悩むとみられる。

<新車登録台数は四半世紀前の水準に>

ギリシャ自動車輸入協会（AMVIR）によると、2012 年の乗用車の新車登録台数（四輪駆動車を含む）は大幅な減少が続き、前年比 40.1%減の 5 万 8,482 台にまで落ち込んだ（表 1 参照）。債務危機前の 2008 年比では 78.1%の大幅な減少で、6 万台を割り込んだのは、ギリシャ統計局によると 1988 年以来の 24 年ぶりとなった。

表1 乗用車新車登録台数の推移 (単位: 台、%)

	2004~07年平均	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
新車登録台数	276,746	267,242	220,548	141,499	97,682	58,482
前年比	-	△ 4.5	△ 17.5	△ 35.8	△ 31.0	△ 40.1

(出所) AMVIRデータを基に作成

新車登録台数の大幅な減少は、厳しい経済情勢下での継続的な景気後退、失業率の上昇、増税、給与削減による家計可処分所得の減少の影響が大きい。また、先行きへの不安に加え、燃料代高騰、ガソリン税や車両通行税引き上げ、高級車への特別課税導入なども背景にある。新規購入や買い替えを控えるだけでなく、維持費の上昇により自動車の所有を断念する消費者も多く、自動車需要は急激に低下している。

<経済性重視で小型車のシェアが拡大>

乗用車新車登録台数を車種セグメント別にみると、3年連続で小型車（セグメント B）のシェアが拡大し、2012 年も前年比 6.2 ポイント上昇して 44.4%を占めた。次いで、中型車（セグメント C）23.4%、超小型車（セグメント A）が 15.9%で続き、上位 3 セグメントで 80%以上を占めている。低燃費による燃料費の削減、排気ガス・二酸化炭素（CO2）の排出量が少ないこと、節税効果などが重視されている。

メーカー・ブランド別でみると、ほぼ全てのメーカーが登録台数を減少させる中で、シトロエンが前年比 16.5%増の 4,206 台となった（表 2 参照）。特に小型車「C3」の登録が増加し、全体でのシェアも 2011 年の 3.7%から 7.2%に拡大した。また、オペルとフォルクスワーゲン（VW）はシェアを拡大している。オペルは 2011 年の 11.7%から 2012 年は 12.1%にシェアを拡大、小型車「コルサ」、中型車「アストラ」が各セグメント別でトップシェアを占めた。VW も、2011 年の 9.7%から 2012 年は 10.3%へとシェアを伸ばし、「up!」「ポロ」「ゴルフ」などのコンパクト車種が人気を集めている。

日本メーカーでは、これまで根強い需要があり 2006 年から 2011 年までの 6 年間連続でトップシェアだったトヨタが、2012 年は 3 位に順位を下げた。一方、日産は小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車 (SUV) 「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」) 人気を下支えして 6 位を維持した。

また、欧州各国でシェアを伸ばしている韓国の現代自動車は、2011 年に続きシェアが縮小し、順位も 7 位から 9 位に下げ、勢いが落ちている。

表2 メーカー・ブランド別乗用車新車登録台数とシェアの推移(単位:台、%)

	2012年		シェア推移		
	登録台数	前年比	2010年	2011年	2012年
1 オペル	7,066	△ 38.2	9.2	11.7	12.1
2 VW	6,009	△ 36.5	9.1	9.7	10.3
3 トヨタ	5,744	△ 52.6	11.8	12.4	9.8
4 シトロエン	4,206	16.5	4.3	3.7	7.2
5 フィアット	3,311	△ 43.1	6.5	6.0	5.7
6 日産	3,143	△ 44.7	4.8	5.8	5.4
7 フォード	3,006	△ 53.2	7.2	6.6	5.1
8 シュコダ	2,837	△ 39.5	5.2	4.8	4.9
9 現代	2,618	△ 46.4	6.7	5.0	4.5
10 プジョー	2,543	△ 25.6	3.6	3.5	4.3
11 スズキ	2,278	△ 26.6	4.6	3.2	3.9
12 アウディ	1,811	△ 27.9	2.2	2.6	3.1
13 起亜	1,515	△ 34.9	1.7	2.4	2.6
14 ボルボ	1,380	△ 4.5	0.7	1.5	2.4
15 BMW	1,329	△ 34.2	2.0	2.1	2.3
16 メルセデス	1,262	△ 39.3	2.2	2.1	2.2
17 セアト	1,243	△ 59.0	2.7	3.1	2.1
18 ルノー	1,046	△ 31.3	2.2	1.6	1.8
19 シボレー	930	△ 50.0	2.1	1.9	1.6
20 アルファロメオ	855	△ 49.1	1.1	1.7	1.5
21 ランチア	787	271.2	0.4	0.2	1.3
22 ミニ	667	△ 29.5	0.6	1.0	1.1
23 ホンダ	657	△ 44.7	1.8	1.2	1.1
24 三菱	608	△ 57.8	1.3	1.5	1.0
25 スマート	541	△ 63.7	1.4	1.5	0.9
26 ダチア	347	△ 55.4	0.6	0.8	0.6
27 マツダ	222	△ 50.7	1.3	0.5	0.4
28 ダイハツ	188	△ 80.1	1.3	1.0	0.3
29 クライスラー	76	△ 65.5	0.5	0.2	0.1
30 レクサス	61	△ 58.2	0.1	0.1	0.1
31 アバルト	42	△ 48.1	0.1	0.1	0.1
32 スバル	41	△ 87.9	0.4	0.3	0.1
合計(その他含む)	58,482	△ 40.1	100.0	100.0	100.0

(出所)表1に同じ

<2013年も需要は低迷し、小型車へのシフトが継続か>

2012年9月1日に、1982年から続いた首都アテネ中心部への乗り入れ可能車両ナンバー規制が撤廃され、代わりに低排出ガス車両のみがピーク時間帯に中心部への乗り入れを許可されている。新制度では、2009年9月に導入されたユーロ5基準に準拠した車両だけが中心部への進入を許可されている。また、ユーロ4基準を満たし、かつCO2排出量が走行1キロ当たり140グラム未満の車両とハイブリッド車も中心部への進入を許可されている。

首都アテネがあるアッティカ県の交通管理センターの発表によると、2012年の平均走行時間は2009年に比べ20%減少し、通勤・通学で混雑する時間帯では、2009年に比べ60%もの減少が記録されているという。また、自動車を売却してオートバイを購入、あるいは市内移動手段として徒歩を選択する人が増えている。

2013年も自動車需要の低迷は続く自動車販売業界は予測している。経済面から低燃費、CO2排出量が少ない小型SUVや小型車へのシフトは継続する見通しだ。

(野嶋生代、三宅悠有)

## 新車登録台数は 70 万台を割り込み 25 年前の水準に(スペイン)

2013 年 2 月 13 日 マドリード事務所 添付ファイル：[参照](#) 

2012 年の新車登録台数は 70 万台を下回り、ほぼ 25 年前の低い水準となった。冷え込みの背景には、高失業率・増税・給与の抑制による購買力の低下、企業活動の低迷、信用収縮の「三重苦」がある。政府は緊縮財政にもかかわらず、販売減少を食い止めようと新車買い替え補助金制度を復活させた。欧州債務危機の影響で自動車の生産・輸出も減少傾向にある中、賃金抑制や労働条件の弾力化を背景に、各メーカー製造拠点では新型モデル受注や投資計画が相次ぐ。

### <新車買い替え補助金制度を 2013 年も延長>

スペイン自動車工業会 (ANFAC) の 1 月 2 日の発表によると、2012 年の新車登録台数 (四輪駆動車を含む乗用車) は、前年比 13.4%減の 69 万 9,589 台と 1986 年 (68 万 9,076 台) 並みまで後退した。家計購買力低下の長期化による不況の深まりが浮き彫りとなった。また、産業用車両も前年比 25.9%減の 9 万 1,402 台と、企業活動の低迷が反映された。

政府はこれを受け、2012 年 9 月に約 2 年ぶりに復活させた新車買い替え補助金制度「高燃料効率自動車購入補助プログラム (PIVE)」を、2013 年中も延長すると決定。今回は 2013 年 1 月初旬に終了した第 1 弾の倍額の予算 (1 億 5,000 万ユーロ) を計上し、乗用車 (車齢 10 年以上) と小型商用車 (7 年以上) の廃車を条件に、一定の排出基準を満たした環境対応車 [上限価格税抜き (注 1) 2 万 5,000 ユーロ] への買い替えを行う場合、1 台につき原則 2,000 ユーロの補助金を国と販売店が折半して支給する。

スペインでは乗用車保有台数のうち、車齢 10 年を超える割合が 39.6% (2011 年) となっており、好況期の 2007 年 (31.5%) から増加。政府は環境対応車への買い替えによる大幅な二酸化炭素 (CO2) 削減効果も期待する。

同制度の復活・延長を政府に強く要請してきた ANFAC は「2013 年も厳しい年となるが、補助金制度の継続で販売減少を食い止め、年間販売台数 70 万台以上に反転させることを目標とする」としている。

### <不景気とグリーン税制で超小型車に人気集中>

乗用車販売を車格別にみると、前年を上回ったのは最小クラスの超小型車 (前年比 8.0% 増) のみ。根強い人気の小型～中型スポーツ用多目的車 (SUV) は、それぞれ 1.6%減、6.1%減と小幅の減少にとどまった。他方、これまで不況知らずとされてきた高価格帯の高級・大型車はついに息切れし、2～4 割減と最も大幅な下落となった。販売台数の半分近くを占める、主力の小型～中型車クラスも 1～2 割減と減少が続く。

超小型車の好調は、燃料価格の高騰や不況による低価格帯人気为背景となっているだけでなく、2008年から導入されたグリーン税制（注2）の後押し効果も大きい。同税制で、走行1キロ当たりのCO2排出量が120グラム未満の低排出車種は、車両登録税が免除される。このこともあって、2012年にスペインで販売された乗用車の53%が免税車種、つまり低排出車で占められた。また、同年に販売された乗用車の平均CO2排出量は128グラムと、過去5年間で30グラム低下した。

他方、この「エコ志向」は電気自動車（EV）やハイブリッド自動車（HV）の市場拡大にはつながっていない。現在、国内89都市に合計771カ所の充電スタンドが設置されているが、2012年に新車登録されたEVは437台（19.1%増）と本格的な普及には程遠い。また、これまで好調だったHVは1万77台（2.6%減）と頭打ち感が出てきた。購入補助金やさまざまな優遇措置で普及促進が図られるものの、乗用車販売台数に占めるEVとHVのシェアは合計で1.5%前後にとどまっている。

<ドイツ、日本、韓国メーカーのみがシェア拡大>

メーカー・ブランド別のシェアをみると、市場が大きく冷え込む中、過去2年間でシェアを拡大したのはフォルクスワーゲンやアウディなどのドイツ勢、トヨタや日産の日本勢、現代や起亜の韓国勢だ（表1参照）。トヨタ以外の全てに共通しているのは、小型・中型SUVが販売を牽引したという点だ。

表1 主要乗用車メーカー・ブランド別販売台数・シェア  
(2012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	
				前年比
フォルクスワーゲン	62,490	△ 12.7	8.9	0.4
プジョー	55,644	△ 13.1	8.0	△0.5
セアト	54,856	△ 25.4	7.8	△1.3
ルノー	52,561	△ 17.4	7.5	△0.8
シトロエン	52,450	△ 11.4	7.5	△0.8
フォード	51,058	△ 21.4	7.3	△0.6
オペル	49,586	△ 14.9	7.1	△0.2
アウディ	36,112	△ 5.3	5.2	1.0
トヨタ	35,936	△ 7.8	5.1	0.2
日産	35,588	△ 10.3	5.1	0.9
現代	29,409	4.6	4.2	1.1
BMW	25,703	△ 9.3	3.7	0.4
メルセデス	21,271	△ 8.6	3.0	0.2
起亜	18,416	△ 6.4	2.6	0.9
フィアット	16,017	1.0	2.3	△0.1
シボレー	15,165	△ 13.3	2.2	△0.2
シュコダ	13,974	△ 12.1	2.0	0.0
その他	73,353	△ 16.1	10.5	△0.5
合計	699,589	△ 13.4	100.0	-

(出所) ANFACのデータを基に作成

特に日産は、2007年の発売以降ロングヒットとなっている小型クロスオーバーSUV「キヤッシュカイ（日本名「デュアリス」）が前年同様、人気車種上位4位（2万2,279台）に食い込んでいる。なお、2012年にはEV「リーフ」（154台）も本格投入された。

他方、トヨタはHVモデルも加わった小型車ライン、低排出セダン「アベンシス」の新モデル投入、そしてこの不況の中で前年並みを維持した「プリウス」〔EV・プラグインハイブリッド（PHV）、3,969台〕などのエコカーでシェアを守った。

なお、販売台数が前年を上回ったのは、近年急速にシェアを拡大する韓国の現代（4.6%増）と、超小型車人気を取り込んだフィアット（1.0%増）のみだった。

現代は2009年にスペインに販売子会社を設立、3年間で売上高が約70%増加した。販売拡大の背景には積極的なマーケティング展開もあるとされる。2012年の欧州サッカー連盟（UEFA）選手権大会（「ユーロ2012」）の関連では、イベント（パブリックビューイング開催）のスポンサーとなり、テレビやソーシャル・ネットワーキング・サービス（SNS）を通じて、多大な宣伝効果をもたらされたという。

<新型車受注相次ぎ 2013 年は生産回復の見込み>

生産台数は、欧州債務危機が直撃した国内および欧州向けの低調で前年を大きく割り込んだ。ANFAC の 1 月 29 日の発表によると、2012 年の自動車生産台数は 197 万 9,103 台と前年から 16.6%減となった（表 2 参照）。

表2 車種別自動車生産・輸出台数(2012年) (単位:台、%)

種類	生産		輸出		生産に占める 輸出率
	台数	前年比	台数	前年比	
自動車全体	1,979,103	△ 16.6	1,729,172	△ 18.5	87.4
乗用車	1,595,073	△ 14.6	1,381,496	△ 18.2	86.6
乗用車(四駆を除く)	1,539,604	△ 16.3	1,326,777	△ 19.2	86.2
四輪駆動車(主にSUV)	55,469	15.1	54,719	19.2	98.6
産業用車両	384,030	△ 21.0	347,676	△ 19.6	90.5
小型商用車	202,193	△ 26.9	182,571	△ 26.0	90.3
バン	134,962	△ 12.8	125,868	△ 12.0	93.3
小・中型トラック	27,315	△ 23.3	26,157	△ 19.3	95.8
大型トラック	11,234	△ 18.3	6,255	22.4	55.7
トラクター(トレーラー用)	8,326	60.6	6,698	33.5	80.4
バス	0	-	127	△ 66.8	-

(出所) 表1に同じ

スペインは世界 9 位、欧州ではドイツに次ぐ自動車生産国だ。産業用車両だけでみれば、欧州 1 位の生産国で、小型車、四輪駆動車、産業用車両の生産が主力となっている。生産車の 9 割近くが、EU を中心に世界約 130 カ国・地域に輸出されている。2012 年の輸出台数は 172 万 9,172 台 (18.5%減)。金額ベースでは、上位 5 位までを占める対 EU 域内国向けが欧州債務危機でドイツ以外大幅に冷え込んだほか、6 位のトルコ向けも乗用車への特別消費税引き上げ (自動車税制の変更) が響き急減した。その一方で、アルジェリア (2.5 倍増) とオーストラリア (73.7%増) がそれぞれ 7 位、8 位に上昇している。

2013 年の生産台数は、欧州景気の緩やかな回復、また新型モデルの生産開始により、前年から 1 割ほど回復し、220 万台程度になると見込まれる。

なお、スペインの各メーカー製造拠点は、リーマン・ショック以降の労使関係の柔軟化、また労働市場の改革が追い風となり、賃金抑制や労働条件の弾力化が進み、コスト競争力を増しているといわれる。2012 年中には 20 億ユーロ近くの新型モデルの生産受注や投資計画を獲得した (添付資料参照)。

(注 1) 付加価値税 (VAT) および車両登録税抜き。

(注 2) 2008 年 1 月から、新車購入時に課税される自動車登録税が従来の排気量に応じた税率(7%または12%)から、走行距離1キロ当たりのCO2排出量に応じた税率(0~14.75%)に変更された。税率は4つに分類(0%、4.75%、9.75%、14.75%)され、排出量120グラム未満の自動車は免税となる。

(伊藤裕規子)

2012年以降に発表された自動車部門の投資計画・労使間合意

メーカー	発表時期	生産受注または投資計画	投資額 (100万ユーロ)	主な労使間合意	雇用効果(見込み)
フォルクスワーゲン(VW)	2012年 12月	・2012～16年に、小型車「Polo」生産終了後の新型車種受注を視野に入れた設備投資	785	・労働時間口座の柔軟化(所定の年間労働時間のうち、受注量の増減に応じて調整可能な時間数の上限を従来の7日分(超過)・10日分(短縮)から、15日分に拡大) ・給与の一部を業績連動型に ・超過勤務手当の60%削減と引き換えに、2013年中の一時的休業を撤回。これとは別に3月に非正規従業員400人の雇い止め。	雇用維持  340人の解雇を回避
セアト(VWグループ)	2013年 1月	---	---		
ルノー	2012年 11月	・2014～16年にバリアード工場(新型小型SUV「Captur」、パレンシア工場(乗用車「Megane」次期4モデル)で新型モデル生産 ・各工場部品サプライヤー網の拡充・強化	未発表	・給与引き上げ抑制(CPIの50%のみ反映、残り50%は業績次第)	1,300人の新規雇用
日産	2012年 5月	・2014年よりハルセロナ工場で新型ピックアップ「OneTone」を生産 ・2013年よりハルセロナ工場で電気商用車「e-NV200」を生産 ・2013年末よりアヒラ工場で新型小型トラックを生産 ・カンタブリア部品工場に設備投資	300	・2011年に給与引き上げ抑制、労働時間の弾力化で合意	700人の新規雇用
	2013年 2月	・2014年7月よりハルセロナ工場で新型小型乗用車を生産 ・2014年よりハルセロナ工場で生産する新型ピックアップ「OneTone」の追加受注 ・2013年よりハルセロナ工場で生産するe-NV200の減速ギア(部品)の組み立ても追加受注	130	・ハルセロナ工場で二重賃金制度(新規採用者の賃金を現職よりも20%引き下げ、職場内訓練を提供)	1,000人の新規雇用
		・2013年中頃よりヒゴ工場でバン「C4 Picasso」の生産開始 ・2013年末よりマドリッド工場で小型乗用車「C Cactus」を生産			
PSAプジョー・シトロエン	2013年 1月	・2014年末に閉鎖予定のベルギー工場から、中型車「Mondéo」、ミニバン「S-Max」、 「Galaxy」の次期モデル生産を移管	未発表	・給与引き上げ抑制	未発表
フォード	2012年 10月	・2012～16年以降、マドリッド工場で大規模な生産能力を倍増、ドイツからトレーラーヘッド「Stralis」生産移管、R&Dセンター開設 ・2014年より、バリアード工場で商用車「Daily」の次期モデルを生産	未発表	・一時休業制度の適用が容易、同工場の労使関係の柔軟性により、グループ内でflexi-plantとの位置づけ	未発表
イベコ	2012年 6月		500	・2010年に大規模な人員調整 ・現在、バリアード工場の労働条件柔軟化について労使間交渉中	1,200人の新規雇用

(出所)2013年1月末までの各社発表・報道を基に作成

## 新車登録台数は2.9%増、日本車は3.4%減（スイス）

2013年02月08日 ジュネーブ事務所

スイス自動車輸入協会が2013年1月4日に発表した2012年の新車（乗用車）登録台数は32万8,139台で、前年比2.9%増にとどまった。2011年の増加率8.4%に比べて小幅となったが、登録台数では1989年に次ぐ過去2番目の記録だ。しかし、同協会では2013年は景気減速により10%減の29万5,000台程度に落ち込むと予想している。

<ドイツメーカーが4割弱のシェア>

メーカーを国別にみると、ドイツが前年比9.1%増の12万6,045台で全体の38.4%を占めた（表1参照）。2位の日本は3.4%減の5万7,633台でシェアは17.6%だった。3位のフランスは11.4%減の4万6,369台で14.1%。4位は近年躍進の著しい韓国で16.1%増、シェアは5.1%となった。

表1 スイスの国別新車（乗用車）登録台数（単位：台、%）

	2011年	2012年	2012年	
			前年比	シェア
ドイツ	115,582	126,045	9.1	38.4
日本	59,670	57,633	△ 3.4	17.6
フランス	52,316	46,369	△ 11.4	14.1
韓国	14,302	16,609	16.1	5.1
イタリア	14,972	14,332	△ 4.3	4.4
スウェーデン	8,478	8,059	△ 4.9	2.5
スペイン	8,314	8,934	7.5	2.7
米国	23,963	25,264	5.4	7.7
チェコ	17,470	19,132	9.5	5.8
英国	2,508	4,524	80.4	1.4
その他	1,383	1,238	△ 10.5	0.4
合計(その他含む)	318,958	328,139	2.9	100.0
四輪駆動車	91,399	109,774	20.1	33.5
エコカー	6,961	8,416	20.9	2.6
ディーゼル車	105,056	121,429	15.6	37.0

（出所）スイス自動車輸入協会データを基に作成

<四輪駆動、ディーゼル、エコカーに人気>

スイスの新車登録市場の近年のトレンドの特徴としては、a.高級車が比較的好調、b.山岳地が多いことや冬季の気候が厳しいため四輪駆動車の人気が根強い、c.環境にやさしいエコカーに人気がある、d.国内に自動車メーカーがないこともあり、多種多様なブランドのテスト市場になっている、などがある。

2012年を車の機能モデル上の特徴からみると、四輪駆動車は前年比20.1%増で10万9,774台となり、全体の33.5%を占めた。これはスイスが山岳国でもあり、冬期間が11月から翌年の3月まで年間5ヵ月もあるためとみられる。また、夏はキャンプ、冬はスキー

といった家族のレジャーに車が多用されており、ユーザーに根強い人気がある。

近年、排ガス削減効果やエンジン性能の改善が著しいディーゼル車は 15.6%増の 12 万 1,429 台で、全体のシェアでは 37.0%に達している。国内ではディーゼル車の燃料である軽油の価格がガソリンより高いにもかかわらず、ガソリン車に比べて燃費が良いことから、新車購入に際して、ガソリン車からディーゼル車に移行する流れがあるようだ。

一方、数年前から毎年モーターショーが開催されるたびに環境にやさしいエコカーが大々的にメディアに取り上げられ、注目を浴びている。しかし 2012 年にエコカーは 20.9%増となったにもかかわらず、シェアはまだ全体の 2.6%にすぎない。ハイブリッド車や電気自動車の普及は、まだまだ始まったばかりといえる。エコカーではトヨタの「プリウス」や三菱の「i-MiEV (アイミーブ)」、日産の「リーフ」など、日本メーカーが強い。

<ブランド別でもドイツ車が上位を独占>

ブランド別にみると、1位はフォルクスワーゲン (VW) で前年比 9.0%増の伸びとなり、シェアも唯一 13.5%と 2桁台を確保した (表 2 参照)。2012 年 12 月単月だけでみると、全体が前年同月比 4.5%減の中、VW は 40.3%増となっており、年末商戦での特別販売奨励策が功を奏したとみられる。2012 年の 2位は同じ VW 傘下の高級ブランド、アウディで 19.4%増の大幅な伸びとなった。3位も同じ VW グループのシュコダで 9.5%増と好調だった。4位はドイツの BMW で 8.1%増だった。スイスはドイツ車の人気が高く、7位のメルセデス・ベンツ、8位のオペルもベスト 10 入りしている。

表2 スイスのブランド別新車登録台数(台数順)(単位:台、%)

順位	ブランド名	2011年	2012年		
				前年比	シェア
1	VW	40,594	44,258	9.0	13.5
2	アウディ	18,502	22,083	19.4	6.7
3	シュコダ	17,470	19,132	9.5	5.8
4	BMW	17,532	18,947	8.1	5.8
5	フォード	18,400	18,179	△ 1.2	5.5
6	ルノー	18,323	17,084	△ 6.8	5.2
7	メルセデス・ベンツ	14,037	16,638	18.5	5.1
8	オペル	15,978	15,307	△ 4.2	4.7
9	トヨタ	13,335	13,038	△ 2.2	4.0
10	プジョー	15,186	12,298	△ 19.0	3.7
11	シトロエン	12,984	11,678	△ 10.1	3.6
12	現代	9,976	11,456	14.8	3.5
13	フィアット	9,849	10,261	4.2	3.1
14	日産	9,486	9,063	△ 4.5	2.8
15	セアト	8,314	8,934	7.5	2.7
16	スバル	7,283	8,483	16.5	2.6
17	ボルボ	8,478	8,059	△ 4.9	2.5
18	スズキ	8,240	7,702	△ 6.5	2.3
19	マツダ	7,387	7,152	△ 3.2	2.2
20	ホンダ	5,851	5,540	△ 5.3	1.7
21	ダチア	5,823	5,309	△ 8.8	1.6
22	起亜	3,876	4,677	20.7	1.4
23	三菱	5,580	4,611	△ 17.4	1.4
24	ミニ	4,581	4,593	0.3	1.4
25	シボレー	3,435	3,997	16.4	1.2
26	ランドローバー	1,803	3,789	110.1	1.2
27	アルファ・ロメオ	4,106	2,818	△ 31.4	0.9
28	ジープ	1,518	2,377	56.6	0.7
29	ポルシェ	2,178	2,310	6.1	0.7
30	スマート	2,148	1,888	△ 12.1	0.6
31	ランチア	834	1,092	30.9	0.3
32	レクサス	1,005	1,022	1.7	0.3
33	ダイハツ	1,328	869	△ 34.6	0.3
34	ダッジ	412	624	51.5	0.2
35	ジャガー	461	511	10.8	0.2
36	双龍	450	476	5.8	0.1
37	アストンマーチン	244	224	△ 8.2	0.1
38	マセラティ	183	161	△ 12.0	0.0
39	インフィニティ	175	153	△ 12.6	0.0
40	クライスラー	198	87	△ 56.1	0.0
合計(その他含む)		318,958	328,139	2.9	100.0

(出所)表1に同じ

2012年に話題となったのは、高級スポーツ車ブランド、ポルシェの四輪駆動車「カイエン」が大ヒットしたことだ。ポルシェ・スイスは「カイエン」だけで890台を販売し、同

社のベストセラー車になったと発表した。この結果、同社の販売実績は前年比 12.7%増の 2,030 台に達し、これは同社にとってスイスで過去最高の記録となったとしている。四輪駆動車では、英国のランドローバーも 3,789 台を販売、2.1 倍という大幅な伸びになった。この結果、英国ブランドは 80.4%増と大幅に増えた。

<日本勢は 2 位を維持、販売力やブランド力に課題>

日本メーカーは、円高の影響が強く出たこともあり、前年に比べ軒並み減少している。国別ではドイツに次いで 2 位のシェア (17.6%) を維持しているが、ブランド別にみるとトップ 10 に入っているのはトヨタだけだ。多数のブランドがそれぞれ市場を小さく分け合っているのが特徴だ。

トヨタは前年比 2.2%減で 4.0%のシェアとなり、ブランド別で 9 位だった。以下、日産は 4.5%減、スズキは 6.5%減、マツダが 3.2%減、ホンダが 5.3%減、三菱が 17.4%減とマイナスが目立った。プラスとなったブランドは、トヨタのレクサスとスバルだけだ。2012 年 12 月のスバルは前年同月比 3 倍弱と突出している。特別な販売奨励キャンペーンが実施された効果のようだ。

ここ数年、躍進著しい韓国車はスイス・フラン高ウォン安の恩恵もあり、前年に引き続き 2012 年も躍進し、現代が 14.8%増、起亜が 20.7%増と、ともに 2 桁台の伸びになった。

<2013 年は 10%のマイナス成長を予測>

スイス自動車輸入協会のマックス・ノエッツリ会長は「本協会会員の輸入ディーラー各社は、欧州における経済環境がますます難しくなる中であって、最善を尽くした」と強調した。EU の多くの国で新車販売が大幅に落ち込んでいる中であって、スイスは国際的にみれば良好な数字だったとしている。しかし同協会は、2013 年は登録台数が前年比 10%減になると予測している。2012 年 12 月が前年同月比 4.5%減と落ち込んだこともあり、景気減速の影響を厳しくみている。

(今井清)

## 新車販売台数は5.7%減も過去最高の2011年に次ぐ水準（オーストリア）

2013年1月24日 ウィーン事務所

2012年の新車（乗用車）登録台数は前年比5.7%減となったものの、過去最高だった2011年に次ぐ高い水準を維持した。新車登録された翌日に登録が抹消される「短期登録車」が統計上の登録台数を下支えしている。市場が縮小する中で、排気量の大きい自動車は堅調な伸びを示した。

<2013年の新車販売も厳しい予測>

オーストリア統計局が発表（1月9日）した2012年の自動車（乗用車、産業用車両）新車登録台数によると、自動車全体の77%を占める乗用車の新車登録台数は前年比5.7%減の33万6,010台だった（表1参照）。前年比で減少したが、2011年の新車登録台数は過去最高で、2012年の実績はそれに次ぐ史上2番目の記録となる。この発表を受け、オーストリア自動車工業会のエルンスト会長は「2011年の実績を上回ることができなかったが、昨今の経済情勢にあって2012年の結果は注目に値する。2013年については、2012年11月以降新車登録が大きく低迷しているため、その流れで自動車業界にとって厳しい年となり、新車登録台数は31万~32万台となることが予想される」とコメントしている。

表1 主な車種別新車登録台数(2012年) (単位:台、%)

車種	台数	前年比	シェア
乗用車	336,010	△ 5.7	77.1
二輪車	48,375	△ 1.2	11.1
トラック	34,813	△ 3.6	8.0
トラクター	8,318	6.9	1.9
トラクター(トレーラー用)	3,284	△ 13.2	0.8
バス	722	19.9	0.2

(出所)統計局のデータを基に作成

<排気量1750cc超の自動車は微増>

エンジン種別では、最大のシェアを占めるディーゼル車が前年比2.6%減と、自動車全体の減少幅の5.7%減に比べると軽微な減少にとどまった(シェア56.4%) (表2参照)。一方、ガソリン車は9.9%の大幅減となった(42.7%)。また、ガソリンと電気のハイブリッド車は37.4%増を記録している(0.5%)。こうしたことから、消費者は燃料費を意識して自動車を選定する傾向が強いといえる。また、排気量別にみると、1750cc以下は8.9%減だった一方、1750ccを上回る自動車は前年比1.0%増となっており、排気量が大きい自動車が堅調な伸びを示した。

表2 エンジン種別新車(乗用車のみ)登録台数(2012年)  
(単位:台、%)

種別	台数	前年比	シェア
ディーゼル	189,622	△ 2.6	56.4
ガソリン	143,325	△ 9.9	42.7
ハイブリッド(ガソリン・電気)	1,794	37.4	0.5
電気	8,318	△ 32.3	0.1
ハイブリッド(ディーゼル・電気)	377	9,325.0	0.1
天然ガス	274	4.6	0.1

(出所)表1に同じ

ブランド別では、フォルクスワーゲン(VW)が他を大きく引き離し最大シェア(18.3%)を占め、これにシュコダ、フォード、アウディ、現代が続く(表3参照)。上位ブランドの中ではシュコダ、アウディ、現代が新車登録台数を伸ばす中、オペルは新車登録台数が前年比25.7%減、シェアは1.5ポイント減となり2位から6位に下がった。

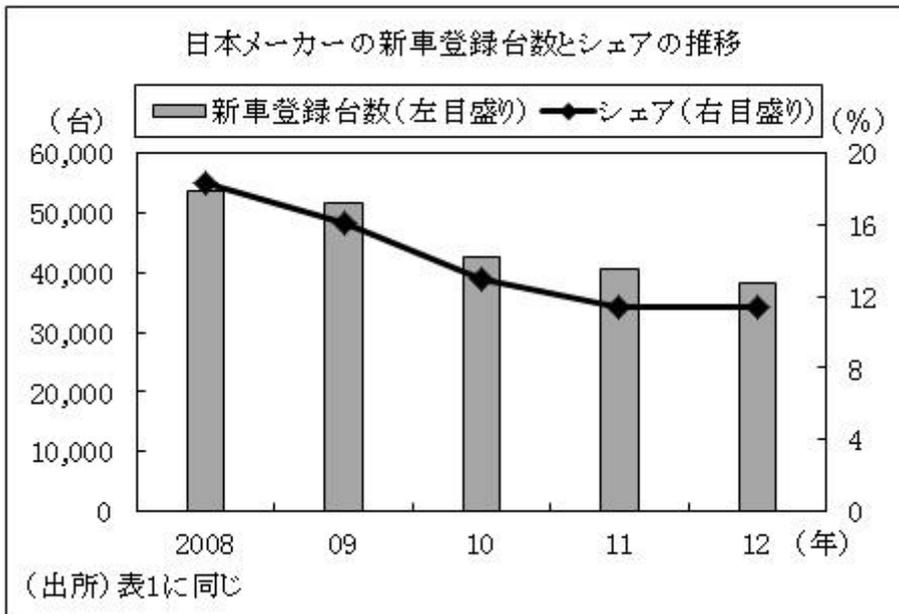
表3 主要ブランド別新車登録台数(2012年)  
(単位:台、%、ポイント)

順位	ブランド	台数		シェア	
			前年比		前年比
1	VW	61,627	△ 5.4	18.3	0.1
2	シュコダ	21,698	6.6	6.5	0.7
3	フォード	21,624	△ 8.7	6.4	△ 0.2
4	アウディ	20,910	4.4	6.2	0.6
5	現代	19,286	6.4	5.7	0.7
6	オペル	19,269	△ 25.7	5.7	△ 1.5
7	ルノー	16,928	△ 9.9	5.0	△ 0.2
8	BMW	15,851	1.4	4.7	0.3
9	セアト	14,316	△ 12.7	4.3	△ 0.4
10	プジョー	14,264	△ 10.9	4.2	△ 0.3
11	起亜	12,641	13.4	3.8	0.6
12	フィアット	12,422	△ 16.8	3.7	△ 0.5
13	シトロエン	11,216	△ 16.2	3.3	△ 0.4
14	メルセデス	10,615	△ 2.9	3.2	0.1
15	日産	8,607	18.2	2.6	0.5
16	マツダ	8,424	△ 11.5	2.5	△ 0.2
17	トヨタ	7,393	△ 7.6	2.2	△ 0.1
18	ダチア	6,222	18.4	1.9	0.4
19	スズキ	5,880	△ 18.1	1.7	△ 0.3
20	シボレー	4,713	1.1	1.4	0.1
	その他	22,104	△ 6.9	6.6	△ 0.1

(出所)表1に同じ

<日産が日本メーカーのトップに>

日本メーカーの新車登録台数は3万8,331台で、前年と同じく全体の11.4%のシェアだった。2008年以降は新車登録台数、シェアともに減少を続けており、2011年にオーストリア全体で新車登録台数が伸びた際にも日本車は伸び悩んだ(図参照)。2012年に日本メーカーで最も新車登録台数が多かったのは日産で、2008年以降上位にあったトヨタ、マツダを初めて上回った。日産の新車登録台数(8,607台)の約51%を占めるのは「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」)で、同車はモデル別ランキングの17位に入っており、上位20位にランクインしている唯一の日本車だ。オーストリア日産のシャリオ広報部長によると、キャシュカイは2007年からオーストリア市場で最も売れているモデルで、その人気の理由は「スポーツ用多目的車(SUV)、コンパクトカー、バンの要素を兼ね備え、環境に優しいエンジンを搭載していることだ」という。



### <「短期登録車」が増える>

2012年は、登録の翌日にその登録を抹消された新車が2万5,821台(前年比7.7%増)となった。この「短期登録」を除くと、2012年の新車登録台数は前年比7.1%減となる。報道によると、統計上の新車登録台数を増やすために、短期登録を行うメーカーや販売会社があるという。本件について、オーストリア自動車工業会のエルンスト会長は「短期登録をマーケティング手法と見なし、その自動車がある後、中古車として国内で販売される分には基本的に問題はないが、登録抹消後すぐに他国に輸出され、国内を一度も走ることがないとなると話は違う」と発言している。

(鷲澤純)

## 新車登録台数は微増、生産台数は微減（チェコ）

2013年01月31日 プラハ事務所

2012年の国内乗用車（新車）新規登録台数は17万4,009台で、前年比0.4%とわずかに増加した。ブランド別では現代自動車が25.5%増と大きく伸ばし、シェア2位のフォルクスワーゲン（VW）とほぼ並んだ。また生産台数でも、現代はチェコ国内に組立工場を持つ3メーカーで唯一前年を上回り、好調な業績を示した。

<現代の登録台数が大幅に伸びる>

2012年の新車メーカー・ブランド別登録台数をみると、1位はシュコダ・オートで、前年からわずかに新車登録台数を増やし、シェア30.9%と安定した強さをみせた（表1参照）。シュコダは、VWが全資本を買収したチェコの自動車メーカー。

表1 2012年のメーカー・ブランド別新車登録台数  
（単位：台、%）

	台数	シェア	前年比
シュコダ	53,778	30.9	1.4
VW	15,185	8.7	1.8
現代	15,162	8.7	25.5
フォード	12,719	7.3	△ 12.0
ルノー	10,456	6.0	△ 15.5
起亜	8,564	4.9	△ 0.1
プジョー	6,725	3.9	△ 9.1
シトロエン	5,711	3.3	9.9
トヨタ	3,951	2.3	1.2
BMW	3,901	2.2	15.5
オペル	3,836	2.2	△ 14.3
アウディ	3,810	2.2	3.7
ダチア	3,805	2.2	△ 6.0
メルセデス・ベンツ	3,236	1.9	14.8
日産	3,163	1.8	65.2
シボレー	2,824	1.6	△ 5.2
セアト	2,680	1.5	△ 19.0
フィアット	2,592	1.5	14.0
スズキ	2,339	1.3	△ 19.8
ホンダ	1,680	1.0	6.5
ボルボ	1,535	0.9	△ 10.6
マツダ	1,205	0.7	15.8
三菱	1,115	0.6	△ 32.8
計(その他を含む)	174,009	100.0	0.4

（注）網かけは日系。

（出所）チェコ自動車輸入連盟（SDA）

新車登録台数で3位の現代は前年比25.5%増となり、2位のVWに迫る勢いだ。現代は製品の4%弱を国内で販売している。現代の国内登録急増には、この国内市場をもターゲットとした現地生産体制という強みも影響しているとみられる。

日本勢では、トヨタが前年比 1.2%増の 3,951 台で 9 位につけている。中でも「ヤリス」（日本名：ヴィッツ）が 1,090 台と、小型車需要を反映して安定的な登録拡大をみせた。日本メーカーではトヨタに次ぐ登録台数となった日産は、前年比 65.2%増と上位 25 ブランド中で最大の伸びを記録した。これはスポーツ用多目的車（SUV）「キャシュカイ」（日本名：デュアリス）の人気によるところが大きい。「キャシュカイ」は 1,856 台の登録で、SUV 部門ではシュコダ「イエティ」、現代「ix35」に続き、3 位にランクされている。

## <2012 年 12 月の登録台数は大幅減>

新車登録台数を月別にみると、2012 年 12 月は前年同月比で約 15%落ち込み、前月に続き 2 ヶ月連続で 2 桁台の減少率となった（表 2 参照）。

表2 月別新車登録台数 (単位:台、%)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
2011年	11,678	12,847	17,501	14,620	15,482	16,156
2012年	12,921	13,544	17,064	16,589	15,975	18,140
前年同月比	10.6	5.4	△ 2.5	13.5	3.2	12.3
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2011年	12,118	14,105	12,978	14,858	15,920	15,019
2012年	11,158	13,193	12,475	15,963	14,203	12,784
前年同月比	△ 7.9	△ 6.5	△ 3.9	7.4	△ 10.8	△ 14.9

（出所）表1に同じ

チェコ自動車輸入連盟（SDA）のパベル・トゥンクル事務局長は、自動車登録の新システムがうまく稼働していなかったという要素などが、12 月の新車登録台数減少に影響している可能性を示唆しつつも、「最大の原因は国民が家計支出を抑制する傾向にあり、新車購入を先送りにしたことにある」と分析している。

また、フォードのチェコ正規販売代理店のヤン・ラウベ社長は「2012 年末ぎりぎりまで、2013 年 1 月以降の付加価値税（VAT）標準税率が 2012 年までの 20%から 21%に引き上げられるか、あるいは軽減税率とともに 17.5%に一律化されるか不明だった。最終的には、2013 年 1 月 1 日から標準税率が 21%（軽減税率は 15%）となり、2016 年 1 月から標準・軽減税率ともに 17.5%となる（[2013 年 1 月 16 日記事参照](#)）。自動車には標準税率が適用されており、税率引き下げは 2016 年に延期となったが、議論の過程では 2013 年から標準税率が下がる可能性があったため、車の価格が下がることを期待して、車両購入を年明け以降に延期した消費者も少なくなかった」と指摘している。

SDA のトゥンクル事務局長は「2013 年 1 月以降は大幅な減少傾向には歯止めがかかり、2013 年通年では新車登録台数は前年と同様の数字となる」との予想を発表している。

<生産台数は1.7%減も過去2番目の高さ>

チェコ自動車工業会によると、2012年の国内乗用車生産台数は117万4,267台で、前年比で1.7%減少した。これについて、同工業会のシーベック会長は「国内乗用車生産台数は、8年間連続で増大してきた。2012年は2003年に前年比で減少して以来となるマイナスを記録したわけだが、減少率はわずかだ。2010年と比較すれば9.0%増大している」として、むしろ2012年の数字が前年に次ぐこれまでで2番目に高い数字である点を強調した。

乗用車生産台数の内訳をみると、シュコダ 65万3,306台（2.5%減）、現代 30万3,035台（20.7%増）、トヨタ・プジョー・シトロエン（TPCA）21万4,915台（20.7%減）となっている。3メーカーのうち唯一前年比で生産台数を増やした現代は、2013年に関しても30万台の生産を予定していると発表した。

（中川圭子）

## 新車登録台数は17.6%増と好調（ハンガリー）

2013年01月23日 ブダペスト事務所

2012年の乗用車新車登録台数は5万3,059台で前年比17.6%増となり、2011年の3.7%増に比べて大きな伸びとなった。一方、中古車登録台数は前年比71.0%増と2011年に引き続き新車以上に大幅な増加を続けた。2012年も自動車市場のメインは中古車となった。

<スズキと日産が大幅増でシェア上昇>

2012年のハンガリーの乗用車（新車）登録台数は、前年比17.6%増の5万3,059台で2011年に続き増加した（表1参照）。民間調査会社データハウスの発表（2013年1月2日）によると、2012年の国内乗用車（新車）登録台数上位10社の中でシェア6位のスズキが前年比2.06倍、7位のフィアットが88.3%増、8位の日産が61.0%増と大幅に伸ばしている。逆にマイナスとなったのはシェア4位のフォルクスワーゲン（VW、6.6%減）、5位のルノー（7.4%減）、9位のトヨタ（8.6%減）だった。日本メーカーではスズキ、日産が登録台数を大幅に伸ばしそれぞれ順位を1つ上げているのに対し、トヨタは3つ落とした。2011年に登録台数を大幅に伸ばしてシェア10位に入った韓国の現代自動車は、順位を15位へと下げた。代わってフィアット、ダチアがそれぞれ7位、10位に入っている。

表1 ブランド別新車登録台数 (単位:台、%)

	2011年			2012年			前年比 増減率
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
オペル	1	5,327	11.8	1	7,160	13.5	34.4
シュコダ	4	4,586	10.2	2	5,340	10.1	16.4
フォード	2	4,953	11.0	3	5,196	9.8	4.9
VW	3	4,865	10.8	4	4,546	8.6	△6.6
ルノー	5	3,704	8.2	5	3,431	6.5	△7.4
スズキ	7	1,598	3.5	6	3,300	6.2	106.5
フィアット	12	1,334	3.0	7	2,512	4.7	88.3
日産	9	1,435	3.2	8	2,311	4.4	61.0
トヨタ	6	2,422	5.4	9	2,213	4.2	△8.6
ダチア	15	1,586	3.5	10	2,159	4.1	36.1
その他	-	13,296	29.5	-	14,891	28.1	12.0
合計		45,106	100.0		53,059	100.0	17.6

(出所)データハウス統計を基に作成

車種別にみると、オペル「アストラ」(3,102台)、シュコダ「オクタビア」(2,865台)、フォード「フォーカス」(2,085台)の順になっている。日本車のシェアは、スズキ「スイフト」(1,743台)が4位、日産「キャシユカイ」(1,122台)が9位、スズキ「SX4」(1,108台)が10位となっている。分類でみると、比較的小型の車が50%を占めている。

ハンガリーの新車登録は、2011年に引き続いて法人契約がメインとなっている。7,160台の登録台数でシェア1位となったオペルも、警察の法人契約があったことが大きく寄与

している。一方、スズキは2011年の倍以上の登録台数となったが、大規模な法人契約があったわけではない。スズキの中古車買い取り、新車販売キャンペーンが功を奏したようだ。

<中古車の登録台数が新車を上回る>

2012年の中古車登録台数は71.0%増と前年に引き続き大幅に増加、総数は5万3,533台で新車登録台数を上回った(表2参照)。ブランド別にみると、2位にBMW、5位にメルセデス、6位にアウディと、高級車が上位に入っている(表3参照)。

表2 中古車登録台数

(単位:台、%)

	2011年	2012年	前年比 増減率
1月	1,537	4,278	178.3
2月	1,790	3,392	89.5
3月	2,044	3,955	93.5
4月	1,910	4,262	123.1
5月	2,175	4,528	108.2
6月	2,269	4,418	94.7
7月	2,160	4,737	119.3
8月	3,345	4,962	48.3
9月	3,897	4,472	14.8
10月	3,906	5,556	42.2
11月	3,933	4,989	26.8
12月	2,347	3,984	69.7
合計	31,313	53,533	71.0

(出所)表1に同じ

表3 ブランド別中古車登録台数

(単位:台、%)

	2011年			2012年			前年比 増減率
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
VW	1	3,760	12.0	1	7,572	14.1	101.4
BMW	2	3,620	11.6	2	5,976	11.2	65.1
オペル	3	3,609	11.5	3	5,528	10.3	53.2
フォード	4	3,039	9.7	4	4,937	9.2	62.5
メルセデス	5	2,683	8.6	5	4,282	8.0	59.6
アウディ	6	1,969	6.3	6	4,078	7.6	107.1
ルノー	7	1,865	6.0	7	2,853	5.3	53.0
フィアット	8	1,172	3.7	8	2,153	4.0	83.7
トヨタ	9	1,149	3.7	9	1,476	2.8	28.5
プジョー	10	863	2.8	10	1,328	2.5	53.9
その他	-	7,583	24.2	-	13,350	24.9	76.1
合計		31,312	100.0		53,533	100.0	71.0

(出所)表1に同じ

車種別にみると、BMW「3シリーズ」(3,275台)、VW「ゴルフ」(2,382台)、VW「パ

サート」(2,356台)の順。日本車は10位以内に入っておらず、最高はホンダ「シビック」(405台)の24位。分類でみると、中型車が約45%、多目的車(MPV)が17.1%と、新車とは異なったタイプの人気が高い。

前年から続く中古車輸入の増大は、国内の自動車の平均車齢を急速に引き上げている。2008年の輸入中古車の76.0%は車齢1～5年の比較的新しい車を中心だったが、2012年は55.0%が車齢11年以上となっている(表4参照)。経済状況の悪化から、中古車でも比較的車齢が高く、価格の安い車しか買えない消費者が増えていることが分かる。

表4 輸入中古車の車齢の割合 (単位:%)

	1～5年	6～10年	11～15年	16年以上
2008年	76.0	16.0	5.0	3.0
2012年	25.0	20.0	34.0	21.0

(出所)ハンガリー自動車輸入協会(MGE)発表を基に作成

(三代憲)

## 乗用車の販売台数は5年連続して減少（ルーマニア）

2013年03月19日 ブカレスト事務所

2012年の国内の新車自動車の販売台数（商用車含む）は前年比20.9%減の8万7,505台で、うち乗用車は23.7%減の7万2,179台と、5年連続の減少となった。日本車は18.7%減の8,324台だった。一方で、生産台数および輸出台数は、フォードによる小型車「Bマックス」の生産開始が寄与し、それぞれ0.8%増、8.5%増となった。

<自動車市場支援策の効果なし>

自動車の新車販売台数は2008年以降減少が続いている（表1参照）。自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）は、要因として、新車買い換え制度（ラブラ・プログラム）の開始時期および補助金（クーポン）の交付時期の遅れ、続く信用収縮などを挙げている。政府は、排出ガスの発生量に応じて支払う自動車税額の25%引き下げと、2007年より前に登録された自動車も課税対象とする制度施行の1年延長により、自動車市場の回復を図ったが、販売台数の増加には結び付かなかった。

表1 自動車（乗用車、商用車を含む）の生産、輸出入および販売台数の推移  
（単位：台、%）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
生産台数	247,712	245,308	296,498	350,912	335,232	337,765	0.8
乗用車	234,103	231,056	279,320	323,587	310,243	326,556	5.3
輸出台数	122,551	156,098	258,893	314,661	304,924	330,942	8.5
乗用車	121,866	153,595	242,688	289,855	282,191	320,833	13.7
輸入台数	248,909	232,407	105,960	82,819	79,761	65,821	△ 17.5
乗用車	204,719	189,050	91,457	71,928	66,287	52,430	△ 20.9
販売台数	366,819	324,033	147,962	119,576	110,668	87,505	△ 20.9
乗用車	315,621	270,995	130,193	106,328	94,624	72,179	△ 23.7

（出所）APIA資料を基に作成

乗用車の販売シェアは、ルノー傘下の国産車「ダチア」が27.6%（前年比29.6%減の1万9,948台）で1位を維持した。次いで、フォルクスワーゲン（VW）が11.1%（19.9%減の8,046台）、シュコダが8.7%（23.8%減の6,291台）だった（表2参照）。

ブランド別で見ると、「ダチア・ロガン」の販売台数が9,780台でトップ、次いで「ダチア・ダスター」（5,346台）、「シュコダ・オクタビア」（3,350台）、「ルノー・クリオ」（2,478台）、「フォルクスワーゲン・ゴルフ」が（1,986台）と続く。

表2 2012年の自動車(乗用車)販売台数 (単位:台、%)

順位	メーカー/ブランド	合計	構成比	前年比
1 (1)	ダチア	19,948	27.6	△ 29.6
2 (2)	VW	8,046	11.1	△ 19.9
3 (3)	シュコダ	6,291	8.7	△ 23.8
4 (4)	ルノー	4,785	6.6	△ 33.8
5 (5)	フォード	4,682	6.5	△ 15.6
6 (7)	現代	3,300	4.6	△ 3.1
7 (6)	オペル	2,446	3.4	△ 49.8
8 (9)	トヨタ	2,315	3.2	△ 20.2
9 (12)	BMW	2,161	3.0	6.6
10 (10)	プジョー	1,910	2.6	△ 21.2
11 (15)	アウディ	1,900	2.6	18.8
12 (8)	シボレー	1,661	2.3	△ 45.1
13 (11)	スズキ	1,638	2.3	△ 22.4
14 (16)	メルセデス・ベンツ	1,574	2.2	1.9
15 (14)	日産	1,540	2.1	△ 11.7
16 (13)	フィアット	1,507	2.1	△ 19.3
17 (19)	起亜	1,010	1.4	△ 9.2
-	その他	5,465	7.6	△ 16.8
合計		72,179	100.0	△ 23.7

(注)カッコ内は2011年の順位。

(出所)表1に同じ

<日本高級車の販売台数は増加>

日本車の販売台数は18.7%減の8,324台で、うち乗用車は19.3%減の7,517台だった(表3参照)。前年より増加したのはレクサス、インフィニティ、いすゞ(商用車のみ)の3ブランドのみ。

表3 日本車(乗用車)の新車販売台数推移

(単位:台、%)

メーカー/ブランド	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
トヨタ	1,355	2,176	3,673	5,707	9,543	9,063	3,546	2,443	2,902	2,315	△ 20.2
スズキ	582	469	465	339	720	1,425	2,422	2,213	2,111	1,638	△ 22.4
日産	847	1,187	1,820	2,165	2,203	2,704	1,230	1,279	1,745	1,540	△ 11.7
三菱	279	631	1,028	1,337	2,803	3,310	1,374	988	1,101	766	△ 30.4
ホンダ	207	302	501	483	1,981	2,558	986	784	649	553	△ 14.8
マツダ	215	386	299	270	843	2,450	714	814	499	432	△ 13.4
富士重工 (スバル)	212	309	291	362	415	670	400	265	227	175	△ 22.9
レクサス	25	52	62	52	157	199	60	29	52	63	21.2
インフィニティ	-	-	31	20	-	-	8	48	28	35	25.0
合計	3,722	5,512	8,170	10,735	18,665	22,379	10,740	8,863	9,314	7,517	△ 19.3

(出所)表1に同じ

<フォード「Bマックス」が生産回復に寄与>

自動車生産台数は0.8%増の33万7,765台で、うち乗用車は5.3%増の32万6,556台だった。ダチアの実産台数は約30万台で、前年の約33万台から減少したものの、フォードによる小型車「B マックス」の実産開始が実産台数押し上げに寄与したようだ（「ジアルル・フィナンチアル」紙2月4日）。

自動車輸出台数は8.5%増の33万942台で、うち乗用車は13.7%増の32万833台だった。

#### <新モデルの実産開始相次ぐ>

ダチアは、2012年下半期に従来のモデルの「ロガン・バン」「ロガン・ピックアップ」の実産を停止し、「ロガン2」「サンデロ2」および「サンデロ・ステップウェイ」の実産に入った。ロガンおよびサンデロには、「ルノー・クリオ」および「ルノー・トゥインゴ」に搭載されているエンジンが使われており、2013年からダチア・ミオベニ工場でも同エンジンの実産が開始される予定だ。

ルノー・日産は2012年2月、モロッコ・タンジェールに実産工場を建設し、ダチア・ブランドの「ドッカー」「ドッカー・バン」「ロジー」の実産を開始した。一部の部品はダチア・ミオベニ工場から供給されている。

フォードは2012年6月、クライオバ工場においてB マックスの実産を開始、同年9月に日産50台から500台に引き上げたが、欧州市場の冷え込みにより、11月末に月産250台への減産を余儀なくされた。2012年当初、フォード・ルーマニアのジャン・ギジセン社長は「12年のB マックス実産台数を約5万台」と予測していたが（アジェルプレス2012年1月25日）、実産台数は3万台弱と大幅に下回る結果となった。

また、同社クライオバ工場では、2012年5月から排気量1000ccの環境エンジン「エコブースト」の量産体制に入っている。2013年には、排気量1500ccのエコブーストの実産開始も控えている。

（上田恵子）

## 販売台数 293 万台と過去最高を更新（ロシア）

2013 年 01 月 29 日 サンクトペテルブルク事務所

在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）の発表（1 月 15 日）によると、2012 年の乗用車・小型商用車（LCV）新車の国内販売台数は前年比 10.6%増の 293 万 5,111 台で、過去最高の 2008 年の 292 万台を上回った。2011 年に続き 2012 年も 2 桁台の伸びを示したものの、2012 年秋以降の減速傾向を踏まえ、2013 年は 1 桁台の伸びにとどまるとの見方が多い。  
<国内ブランドのシェア減少続く>

2012 年の販売台数のうち、外国ブランド車は前年比 16.8%増の 223 万 6,609 台。その一方、国内ブランド車は前年比 5.5%減の 69 万 8,502 台にとどまり、国内ブランド車が市場の成長を取り込めていない状況が続いている。

ブランド別にみると、ロシア最大手のアフトワズが生産する「ラーダ」が販売台数 1 位の座を維持したものの、前年比 7%減の 53 万 7,625 台。上位 10 位内では、フォルクスワーゲン（VW）と同グループのシュコダがそれぞれ前年比 39.6%増（16 万 4,702 台）、33.7%増（9 万 9,062 台）と大きく販売台数を伸ばした（表 1 参照）。

表1 主なブランド別乗用車・小型商用車販売台数  
(単位: 台、%)

ブランド名	2011年	2012年	
	台数	台数	前年比
1 ラーダ	578,387	537,625	△ 7.0
2 シボレー	173,484	205,042	18.2
3 ルノー	154,734	189,852	22.7
4 起亜	152,873	187,330	22.5
5 現代	163,447	174,286	6.6
6 VW	118,003	164,702	39.6
7 日産	138,827	153,747	10.7
8 トヨタ	119,505	153,047	28.1
9 フォード	118,031	130,809	10.8
10 シュコダ	74,074	99,062	33.7
11 ガズ	90,034	90,247	0.2
12 大宇	92,778	88,232	△ 4.9
13 オペル	67,555	81,242	20.3
14 三菱	74,166	74,294	0.2
15 ウアズ	57,148	60,653	6.1
16 マツダ	39,718	44,443	11.9
17 プジョー	44,304	44,420	0.3
18 BMW	28,165	37,515	33.2
19 メルセデス・ベンツ	29,058	37,436	28.8
20 アウディ	23,250	33,512	44.1
21 シトロエン	27,638	32,859	18.9
22 スズキ	35,469	32,684	△ 7.9
23 双竜	22,692	31,198	37.5
24 ホンダ	19,101	21,512	12.6
合計	2,653,803	2,935,111	10.6

(出所) AEBプレスリリース(1月15日)を基に作成

モデル(車種)別では、アフトワズ(ラーダ)の「プリオラ」が12万5,951台で、前年比9.2%減ながらも販売台数1位。2位には2012年に本格生産が開始された同じくアフトワズの「グラント」が入り12万1,151台、3位は2011年にトップだった同「カーリーナ」が続いた(表2参照)。

外国ブランドでは、サンクトペテルブルクで生産される現代「ソラリス」が前年比13.9%増の11万776台で4位となり、現地生産される外国ブランド車としてはモデル別で初めて10万台を超えた。しかし、ソラリスの販売は9月以降、月次ベースで前年比マイナスが続いており、上位を占めるラーダの車種の販売台数を今後追い抜けるかどうかは不透明だ。

表2 主なモデル別乗用車・小型商用車販売台数（単位：台、%）

モデル名	2011年	2012年	
	台数	台数	前年比
1 プリオラ(ラーダ)	138,697	125,951	△ 9.2
2 グランタ(ラーダ)	1,023	121,151	11,742.7
3 カリーナ(ラーダ)	142,930	119,890	△ 16.1
4 ソリス(現代)	97,243	110,776	13.9
5 フォーカス(フォード)	82,457	92,219	11.8
6 ニュー・リオ(起亜)	49,858	84,730	69.9
7 ポロ(VW)	52,100	69,385	33.2
8 サマラ(ラーダ)	122,473	67,971	△ 44.5
9 クルーズ(シボレー)	37,710	63,181	67.5
10 ニワ(シボレー)	54,425	59,331	9.0
11 ロガン(ルノー)	81,909	58,734	△ 28.3
12 ネクシア(大宇)	54,567	55,034	0.9
13 4×4(ラーダ)	60,738	54,656	△ 10.0
14 アストラ(オペル)	48,030	52,331	9.0
15 オクタビア(シュコダ)	41,130	52,036	26.5
16 サンドロ(ルノー)	45,694	48,632	6.4
17 ダスター(ルノー)	40	47,344	118,260.0
18 キャッシュカイ(日産)	35,231	36,793	4.4
19 ラセッティ(シボレー)	42,100	34,793	△ 17.4
20 カムリ(トヨタ)	21,443	34,619	61.4
21 カローラ(トヨタ)	27,007	33,262	23.2
22 マティス(大宇)	38,211	33,198	△ 13.1
23 ニュー・スポーテージ(起亜)	23,880	32,716	37.0
24 クラシカ(ラーダ)(注)	112,522	32,444	△ 71.2
25 ティグアン(VW)	18,385	31,272	70.1

(注)ラーダ2104、2105、2107の総称。

(出所)表1に同じ

＜市場拡大のペースは実績が予想を上回る＞

2013年以降の市場動向については、2012年に引き続き鈍化するという見方が一般的だ。消費市場全体の減速に加え、2012年1月の販売台数が前年同月比20%増だったのに対し、同年12月は1%増にとどまったことなどから、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、2013年の予想販売台数は前年比1桁台の伸びにとどまる可能性が高く、各社が2013年の想定販売台数を2012年実績の±5%の範囲内に設定していると述べている（「RBK デイリー」紙1月15日）。

他方、ロシアの自動車市場の伸びについては、一般的に悲観的な見方が多い。2012年年初も、自動車関連調査会社アフタスタは予想販売台数を280万台から290万台としマイナス成長にも言及、投資会社VTBキャピタルも伸び率を5%程度と予想していた（[2012年1月27日記事参照](#)）。結果として、2012年は実績が予想を上回っており、実際の市場の減速度合いの確認には2012年の生産モデルが割引販売される2013年第1四半期の販売実績

なども踏まえる必要がある。

当地の日系企業関係者はジェトロのインタビューに対し、「統計をみると（日系自動車メーカーが得意とする）中・高級車のセグメントは伸びている。欧州に比べて 1 人当たりの自動車保有台数が少なく、買い替えによる潜在需要が大きい」と述べ、市場の拡大に加え、ロシア市場での日系メーカーのさらなるシェア拡大に期待を示した。

（高橋淳）

## 乗用車生産は過去最高の 197 万台に（ロシア）

2013 年 04 月 01 日 サンクトペテルブルク事務所

2012 年のロシアの地場と外国ブランドを合わせた国内乗用車生産台数は、約 197 万台と過去最高を記録した。リーマン・ショックの影響から大きく落ち込んだ 2009 年を底に、2010 年以降 3 年連続の増加となった。ただし、地場ブランドの生産台数は減少し、地場企業による外国ブランド車の組み立てが拡大している。

<サンクトペテルブルクの外国企業 4 社は前年比 5 割増>

自動車など輸送機械専門調査会社 ASM ホールディングによると、2012 年のロシアでの乗用車生産台数は前年比 12.9%増の 196 万 8,789 台となり、過去最高だった（表参照）。

外国メーカーのうち、在サンクトペテルブルクの 4 社〔トヨタ、日産、現代、ゼネラルモーターズ（GM）〕の生産台数は合計で 38 万 9,331 台、前年比 50.5%増と大きく伸びた。ASM は詳細な内訳を公表していないが、別の自動車専門調査会社アフタスタの 1 月 28 日発表によると、このうち現代が 57%、GM が 24%、日産が 11%、トヨタが 8%を占める。カルーガで製造するフォルクスワーゲン（VW）グループ（ブランドは VW とシュコダ）も 30%増の 17 万 9,554 台と大幅に伸びた。他方、同じくカルーガに立地している PSA プジョー・シトロエン・三菱自動車（PSMA）は、7.7%減の 3 万 9,921 台と生産台数を落とした。PSMA では 2012 年からコンプリート・ノックダウン（CKD）に移行しており、その影響とみられる。

このほか、日系メーカーでは、沿海地方のウラジオストクで 2012 年 10 月からマツダ車の組み立てを開始したマツダ・ソレルスは 3,108 台だった。外資系メーカーは 2013 年もさらなる増産を予定しており、同年に国内生産台数が 200 万台を超える可能性は高い。

ロシア国内のメーカー別乗用車生産台数 (単位: 台、%)

	2011年	2012年	前年比
アフトワズ	561,669	552,162	△ 1.7
アフトトル(注1)	222,081	249,635	12.4
VWグループ (ガズでの委託生産を含む)	138,166	179,554	30.0
アフトフラモス	142,304	168,099	18.1
フォード	98,807	107,724	9.0
デルウェイス(注2)	31,503	46,646	48.1
PSAプジョー・シトロエン・三菱自動車 (PSMA)	43,263	39,921	△ 7.7
ソレルス・ダリニー・ボストーク(注3)	25,127	32,773	30.4
ウアズ	30,394	32,469	6.8
IMS(注4)	18,622	23,904	28.4
フォード・ソレルス・エラプガ	0	6,992	全増
タガズ(注5)	26,384	17,740	△ 32.8
マツダ・ソレルス	0	3,108	全増
サンクトペテルブルク市内立地メー カー4社(トヨタ、日産、現代、GM)	258,673	389,331	50.5
その他	147,104	118,731	△ 19.3
合計	1,744,097	1,968,789	12.9

(注1) 起亜(韓国)、BMW(ドイツ)、GM(米国)ブランド車を生産。

(注2) 力帆および吉利(いずれも中国)ブランド車を生産。

(注3) 双竜(韓国)ブランド車を生産。

(注4) 長城(中国)ブランド車を生産。

(注5) 現代(韓国)、BYD(中国)ブランド車を生産しているほか、双竜(韓国)、奇瑞、江淮(いずれも中国)をタガズ・ブランドで生産。

(出所) ASMホールディング資料を基に作成

#### <地場ブランド車の不振続く>

外国メーカーの生産が伸びる一方、自社ブランドを生産する地場メーカーの不振が続いている。地場最大手のアフトワズの2012年の生産台数は、前年比1.7%減の55万2,162台と減少傾向が続く。旧ソ連時代から四輪駆動車などを生産するウアズも、前年比6.8%増の3万2,469台にとどまっている。その一方、ロシア地場メーカーでも外国ブランドの組み立て生産を行うところは比較的好調だ。

カーニングラード州に立地し、地場メーカーとして外国ブランド車を組み立てるアフトトルは前年比12.4%増の24万9,635台で、過去最高を記録。2011年に引き続き、アフトワズに次ぐ生産台数2位となった。北コーカサスで中国車の組み立てを行うデルウェイスも48.1%増の4万6,646台と大きく伸ばした。モスクワ州ラメンスキ地区で長城自動車ブランド車の組み立てを行うIMSも28.4%増の2万3,904台と大幅に増えた。ロシアの地場メーカーによる自社ブランド車の組み立ては、ますます厳しい状況となっている。

(高橋淳)

## <中東アフリカ>

### 自動車生産、前年比 44%減の 92 万台 (イラン)

2013 年 05 月 27 日 テヘラン事務所

産業鉱山貿易省は 4 月 21 日、イラン暦 1391 年(2012 年 3 月 20 日～2013 年 3 月 20 日)の車種別生産台数を公表した。これによると、生産台数は前年比 44%減の 92 万 8,142 台で、乗用車が 79 万 5,152 台、バン、トラック、バス、ミニバスが 13 万 2,990 台だった。

<経済制裁、リアル安の影響受ける>

イラン暦 1391 年 (2012 年 3 月 20 日～2013 年 3 月 20 日) の車種別生産台数は、表のとおり。

車種別自動車生産台数(イラン暦1391年) (単位:台)

車種	台数	メーカー
乗用車	795,152	
プライド、サバ	259,018	サイパ(SAIPA)、パルスホドロ(PARS KHODRO)
サマンド	110,480	イランホドロ(IKCO)
プジョー405	104,314	イランホドロ
トンダル90	77,416	イランホドロ、サイパ、パルスホドロ
パルス	60,357	イランホドロ
ルノー車(注)	55,979	イランホドロ、サイパ、パルスホドロ
MVMシリーズ	44,864	モディランホドロ(MODIRAN KHODRO)
プジョー206	27,819	イランホドロ
ディーバ	21,991	サイパ
メガーヌ	12,894	サイパ、パルスホドロ
ルンナ	12,321	イランホドロ
207i	1,849	イランホドロ
その他	5,850	
バン	115,545	イランホドロ、サイパ
トラック	16,390	バフマングループ(BAHMAN)、イランホドロ、サイパ、ザミヤード(ZAMYAD)
バス	904	イランホドロ・ディーゼル、サイパ・ディーゼル、ザミヤード、シャハブホドロ
ミニバス	151	イランホドロ・ディーゼル、サイパ・ディーゼル、ザミヤード、シャハブホドロ(SHAHAB KHODRO)
合計	928,142	

(注) 表中に別記載のルノー車(トンダル90、メガーヌ)は含まない。

(出所) 産業鉱山貿易省を基に作成

中東最大の自動車メーカーであるイランホドロは 4 月 25 日、イラン暦 1392 年 (2013 年 3 月 21 日～2014 年 3 月 20 日) は「ルンナ」「プジョー」「サマンド」などの乗用車、ピックアップトラックなどを合わせて、55 万台の生産を見込むと発表した。1 日当たりの生産台数は 2,000 台とし、国内メーカーから部品の調達を予定しており、外国の自動車メーカーからの支援はないことを前提としている。

同社は2012年7月、株主総会を開催し、イラン暦1390年（2011年3月21日～2012年3月19日）の生産台数を77万7,772台と発表したが、1391年の生産台数は約42%減の45万台となった。また、1391年の輸出見込み台数は5万台としたが、実際には2万台にとどまった。同社のホセイン・ナジャリ副社長はファルス通信に対して、「1390年は23年に及んだプジョーとの提携が終了し、一部の自動車に対する部品の輸入が停止した。さらに、リアル安が進んだことから2ヵ月間の生産停止に追い込まれた」と述べた。経済制裁によるプジョーからの支援の中止とリアル安が大きく影響した1年となった。

## <部品メーカーにとっては厳しい部品の内製化>

筆者が2012年11月、イランホドロへの最大の部品供給メーカーを訪問した際、同社は「制裁により部品の輸入に影響が出ており、生産ラインの稼働率は4割」と説明しており、生産の低迷が明らかに見て取れた。同社の生産工程では、新たに機械の導入ができないことから、機械化された工程の一部を作業員が行っており、内製化に加え、生産の維持・拡大に苦労している。

ジャバド・ナジュムディン・イランホドロ最高経営責任者は、「プジョー206」の部品の国産化に取り組み、道を切り開いたとして2013年は10万台の生産を見込むと発表している。また、2012年には「ルンナ」の量産化に移行し、現在、1日当たり250台を生産している。同車は、イラン人エンジニアにより設計、開発され、国内で外国からの支援なしに生産されている車種となっている。

筆者が2013年4月に面談した部品メーカーの社長は「部品の国産化は進んでおり、生産に問題はない」としたが、「いまだに海外からの輸入に依存している部品があり、調達に苦労することがある。現地調達率100%の達成は容易ではない」とも述べた。リアル安による調達価格の上昇、決済問題があり、部品メーカーにとっても厳しい状況が続いている。

イラン暦1391年のイランの自動車輸入は4万4,000台となり、10億ドルを超えた。輸入車の平均価格は2万4,441ドル、主な輸入先はアラブ首長国連邦（UAE）、韓国、クウェートなどだった。一方、輸出は5万5,000台で3億2,500万ドルに達した。平均単価は前年比10.9%増の5,893ドル、主な輸出先はイラク、アゼルバイジャン、ウクライナなどだった。

なお、メフディ・ガザンファリ産業鉱山貿易相は2012年6月16日、2025年までに自動車生産台数を少なくとも年間300万台にすると発表している。

（豊永嘉隆）

## 生産、輸出入、販売とも前年を下回る（トルコ）

2013年03月27日 イスタンブール事務所 添付ファイル：[参照](#)

2012年の自動車の生産、輸出入、販売は、軒並み前年比減となった。国内販売における輸入車の比率は62.6%となり、過去最高だった。

<生産は107万台、輸出は73万台まで減少>

自動車工業協会（OSD）によると、2012年の自動車生産は前年比9.8%減の107万2,978台となり、政府の景気抑制策および欧州市場の冷え込みの影響を反映する結果となった（添付資料の表1参照）。うち乗用車は9.8%減の57万7,269台、商用車は9.8%減の49万5,682台だった。商用車ではトラックが22.1%減、ピックアップトラックが11.0%減、大型バスが6.9%減だったのに対して、小型、中型バスはそれぞれ30.5%増、18.5%増だった。また、工場の設備稼働率は前年の75%から68%まで低下した。

輸出先が中東をはじめ多様化したこともあり、2012年の輸出総額が過去最高となる1,525億ドルに達する中、自動車輸出は前年比8.5%減の111億130万ドル（台数は7.7%減の72万9,923台）となった（添付資料の表2参照）。自動車関連（部品を含む）輸出額全体の7割以上を占めるEU市場の低迷が長期化する中、2桁の減少となったイタリア、前年好調だったドイツを含め軒並み前年比減となった。EU以外では米国向けが伸び、アルゼンチン、モロッコ、イラン、ブラジル向けでは関連部品の伸びがみられた。最近では、ロシアへの輸出拡大も注目される。

輸出をアッセンブラー別にみると、トルコで生産を行っている13社全体ではオヤク・ルノーが22万7,162台で首位、次いでフォード・オトサンが19万1,149台、トファッシュ（フィアット）が15万4,068台、現代・アッサンが6万7,453台、トヨタが6万3,549台だった（添付資料の表3参照）。

<輸入車の販売比率が60%超に>

自動車販売業者協会（ODD）によると、2012年の自動車の販売（小売り）台数は、乗用車（55万6,280台）、軽商用車（22万1,481台）を合わせた販売台数が前年比10.0%減の77万7,761台で、バス、トラックなど中・大型車両3万9,859台の販売を含めると、業界全体で81万7,620台に達した（添付資料の表4参照）。販売台数を欧州諸国と比較すると、乗用車が6位、商用車が2位だった。乗用車のメーカー・ブランド別の販売台数ではルノー、フォルクスワーゲン（VW）、オペル、フォード、フィアット、現代、トヨタ、ダチアなどの順となった。また、軽商用車ではフォード、フィアットが突出しており、両方でマーケットシェアの52.9%を占めた。

トルコは、国内販売における輸入車の比率が6割近いことで知られていたが、2012年は

輸入車が 51 万 1,694 台、国内生産車は 30 万 5,926 台で、販売全体における輸入車の比率は 62.6%と前年の 59.1%から増加し、60%台に乗った。

## <2013 年に期待する自動車業界>

ODD のバイラクトル会長は「2012 年は政府の景気引き締め策や 1600cc 以下の小型車に対する税率引き上げ [\(2012 年 10 月 18 日記事参照\)](#) の影響により、販売台数が前年から減少したが、2013 年は仮に 4%程度の経済成長が確保されれば、自動車市場も 5~10%拡大することが可能だ」と楽観的な見解を示した。

また、オヤク・ルノーのタルク・ゼネラルマネジャーは「2012 年の生産台数は 31 万 1,000 台、総売上高は 42 億ドル（うち輸出による売り上げは 31 億ドル）で、国内販売・輸出ともに国内トップだった」としたが、「工場稼働率は 86%にとどまった。2013 年の展望として稼働率を 92%まで引き上げ、生産台数を 32 万 4,000 台まで拡大する」とした。また同社は、2013 年中に新たに 9 モデルを国内市場に投入する予定で、これによりマーケットシェアを 2012 年の 15.2%からさらに拡大させると強気な見通しを示した。なおルノー（本社は、新型「クリオ」の生産の 70%をトルコで行うことを計画するなど、生産活動を強化する。フォードは 2013 年中に英国工場を閉鎖し、商用バン「トランジット」の生産をトルコのギョルジュク工場に移管、トヨタはトルコで C セグメントの「カローラ・セダン」を生産することを明らかにし、ロシア向けの輸出を拡大させる意向だ。

自動車の委託生産を行うカルサンは、現代と軽商用車の生産で、ルノーとダチアとは新型商用車の生産に向けた基本合意書（LOI）を交わした。現代とは 2014 年からの 7 年間で 20 万台を生産、ルノーとは 2014 年から年間 2 万台を生産することで合意したもようだ。投資案件では、ロシアの大手メーカーGAZ がトルコのメルサ自動車との合弁で、2012 年にマルマラ地方のサカルヤに商用車生産工場を開所した。GAZ は 2013 年に 2,500 台を生産し、価格競争力をもって国内外の市場でシェアを拡大させるとしている。

自動車部品産業でも活発な動きがみられており、自動車部品工業協会（TAYSAD）のドゥダルオウル会長は、2012 年の加盟企業の年間総売上高は 175 億ドル、輸出総額は 60 億ドルになったことを明らかにした。TAYSAD によると、トルコの自動車部品業界は、2011 年からの 2 年間で 20 億ドル相当の海外投資を行い、英国、ロシア、ブラジル、メキシコなど 25 カ国に約 50 の工場を設置したという。

## <政府は自動車を戦略部門に位置付け>

トルコ政府は、建国 100 周年の 2023 年に輸出総額を 4 倍とする目標を掲げ、自動車部門を戦略部門とした。2013 年 2 月にチャーラヤン経済相は「政府による自動車産業に対する

投資インセンティブが拡大される」とし、「最長7年間、最大80%の免税が受けられることになる」と述べた。また、同インセンティブを受けるために投資の10%を2013年内に実施するよう呼び掛け、大手自動車会社の代表に協力を要請した。特にVWに対しては、「乗用車の販売台数でルノーに次ぐ同社が投資していないことは残念」とし、積極的な投資を呼び掛けた。トルコのドウシュ財閥傘下のドウシュ・オトがVW車の販売代理店で、これまでも同財閥による生産投資誘致が行われてきたが、VWは言葉を濁してきている。

一方、2013年1月末までの自動車の累計登録台数は1,714万台で、うち乗用車が50.9%の872万台（添付資料の表5参照）。人口7,600万人、平均年齢が30歳、GDPは世界17位などの現状を踏まえると、登録台数が少ないという印象を持たれることがある。登録台数が伸び悩む背景には自動車に対する高い課税がある。特に特別消費税の税率は高く、1600cc以下の乗用車は40%、1600超～2000ccは80%、2000cc超は130%、商用車は15%などとなっており、さらに付加価値税18%が標準課税される。VWはかつて、「トルコへの投資には、高課税が阻害する国内自動車市場の成熟が必要だ」としていたが、政府が導入を検討している環境税制や政府のインセンティブが、投資拡大に向けた呼び水になるか注目される。

（中島敏博）

トルコ3月27日 添付資料 表1~5

ジェトロ「通商弘報」添付資料

表1 自動車生産、販売、輸出統計(台数)  
(単位:台、%)

	2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
生産	1,099,413	11.3	1,147,110	4.3	869,605	△ 24.2	1,094,557	25.9	1,189,131	8.6	1,072,978	△ 9.8
乗用車	634,883	16.3	621,567	△ 2.1	510,931	△ 17.8	603,394	18.1	639,734	6.0	577,296	△ 9.8
商用車	464,530	5.1	525,543	13.1	358,674	△ 31.8	491,163	36.9	549,397	11.9	495,682	△ 9.8
国内総販売	634,206	△ 5.3	526,544	△ 17.0	575,865	9.4	793,172	37.7	910,867	14.8	817,620	△ 10.2
国内生産車(小売)	278,454	△ 2.4	220,457	△ 20.8	261,948	18.8	327,764	25.1	372,335	13.6	305,926	△ 17.8
輸入車(小売)	355,752	△ 7.4	306,087	△ 14.0	313,917	2.6	465,408	48.3	538,532	15.7	511,694	△ 5.0
販売における輸入車比率	56.1		58.1		54.5		58.7		59.1		62.6	
輸出	820,370	17.8	910,270	11.0	628,970	△ 30.9	754,469	20.0	790,966	4.8	729,923	△ 7.7
乗用車	504,353	17.2	525,301	4.2	388,994	△ 25.9	439,999	13.1	442,674	0.6	412,991	△ 6.7
商用車	316,017	17.2	384,969	21.8	239,976	△ 37.7	314,470	31.0	348,292	10.8	316,932	△ 9.0
生産における輸出車比率	74.6		79.4		72.3		68.9		66.5		68.0	

(出所)OSD

表2 自動車関連輸出統計 (単位:100万ドル、%)

	2010年	2011年	2012年	前年比
自動車合計	10,855.5	12,128.5	11,101.3	△ 8.5
乗用車	6,217.4	6,542.0	6,068.0	△ 7.2
トラック/小型トラック	3,363.1	4,034.8	3,433.3	△ 14.9
大型バス	744.9	929.4	856.1	△ 7.9
中・小型バス	120.4	145.2	161.8	11.4
その他の自動車	409.7	477.2	582.2	22.0
コンポーネント合計	6,595.7	8,307.8	8,223.5	△ 1.0
スバルパーツ、コンポーネント	5,007.5	6,308.1	6,379.5	1.1
タイヤなどゴム製品	989.0	1,373.2	1,200.8	△ 12.6
エンジン	305.5	273.9	272.1	△ 0.7
バッテリー	186.5	232.6	250.3	7.6
セーフティーガラス	107.2	120.0	120.7	0.6
合計	17,451.1	20,436.3	19,324.9	△ 5.4

(出所)表1に同じ

表3 アセンブラー別輸出台数 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	前年比
オヤクルノー	233,057	225,285	227,162	0.8
フォード・オトサン	175,754	211,380	191,149	△ 9.6
トヨタ(ファイアット)	193,737	180,690	154,068	△ 14.7
現代・アッサン	42,249	64,000	67,453	5.4
トヨタ	73,163	81,233	63,549	△ 21.8
カルカン	19,441	15,119	10,994	△ 27.3
ホンダ	10,633	5,023	7,959	58.5
メルセデス・ベンツ	3,471	4,735	4,054	△ 14.4
アナドル・イ・サス(A.I.O.S)	498	429	943	119.8
マン	834	1,216	885	△ 27.2
テムサ	836	992	856	△ 13.7
オトカル	373	475	510	7.4
B.M.C	423	389	341	△ 12.3
合計	754,469	790,966	729,923	△ 7.7

(出所)表1に同じ

ジェットロ「通商弘報」添付資料

表4 自動車販売台数上位15社(2012年)

	乗用車				軽商用車				総合			
	国産	輸入	合計	伸び率	国産	輸入	合計	伸び率	国産	輸入	合計	伸び率
メーカー・ブランド												
1 フェアード	0	47,030	47,030	8.5	58,399	737	59,136	26.7	58,399	47,767	106,166	13.7
2 フィアット	35,521	8,774	44,295	8.0	53,175	4,962	58,137	26.2	88,696	13,736	102,432	13.2
3 フォルクスワーゲン	0	66,792	66,792	12.0	0	26,048	26,048	11.8	0	92,840	92,840	11.9
4 ルノー	66,909	5,965	72,874	13.1	0	16,331	16,331	7.4	66,909	22,296	89,205	11.5
5 オペル	0	49,143	49,143	8.8	435	247	682	0.3	435	49,390	49,825	6.4
6 現代	18,524	25,141	43,665	7.8	0	2,454	2,454	1.1	18,524	27,595	46,119	5.9
7 トヨタ	11,862	20,099	31,961	5.7	0	2,615	2,615	1.2	11,862	22,714	34,576	4.4
8 シトロエン	0	14,711	14,711	2.6	8,161	7,672	15,833	7.1	8,161	22,383	30,544	3.9
9 プジョー	0	14,519	14,519	2.6	5,931	9,112	15,043	6.8	5,931	23,631	29,562	3.8
10 ダチア	0	27,666	27,666	5.0	0	1,298	1,298	0.6	0	28,964	28,964	3.7
11 メルセデス・ベンツ	0	12,730	12,730	2.3	0	9,234	9,234	4.2	0	21,964	21,964	2.8
12 日産	0	18,873	18,873	3.4	0	1,247	1,247	0.6	0	20,120	20,120	2.6
13 シボレー	0	18,492	18,492	3.3	0	0	0	—	0	18,492	18,492	2.4
14 ホンダ	13,788	2,728	16,516	3.0	0	0	0	—	13,788	2,728	16,516	2.1
15 BMW	0	15,247	15,247	2.7	0	0	0	—	0	15,247	15,247	2.0
合計	146,604	409,676	556,280	100.0	129,399	92,082	221,481	100.0	276,003	501,758	777,761	100.0
(出所) ODD				△ 6.3				△ 18.2				△ 10.0

表5 登録自動車状況(累計台数)

(単位:台)

	合計	乗用車	小型バス	バス	ビッグアップトラック	トラック	自動二輪	その他	トラクター
1992年	4,584,717	2,181,388	145,312	75,592	308,180	379,410	655,347	10,908	828,580
1993年	5,250,622	2,619,852	159,900	84,254	354,290	406,398	743,320	12,049	870,559
1994年	5,606,712	2,861,640	166,424	87,545	374,473	419,374	788,786	12,964	895,506
1995年	5,922,859	3,058,511	173,051	90,197	397,743	432,216	819,922	13,691	937,528
1996年	6,305,707	3,274,156	182,694	94,978	442,788	453,796	854,150	15,003	988,142
1997年	6,863,462	3,570,105	197,057	101,896	529,838	489,071	905,121	16,993	1,053,381
1998年	7,371,541	3,838,288	211,495	108,361	626,004	519,749	940,935	19,252	1,107,457
1999年	7,758,511	4,072,326	221,683	112,186	692,935	531,690	975,746	20,319	1,131,626
2000年	8,320,449	4,422,180	235,885	118,454	794,459	557,295	1,011,284	21,822	1,159,070
2001年	8,521,956	4,534,803	239,381	119,306	833,175	562,063	1,031,221	22,939	1,179,068
2002年	8,655,170	4,600,140	241,700	120,097	875,381	567,152	1,046,907	23,666	1,180,127
2003年	8,903,843	4,700,343	245,394	123,500	973,457	579,010	1,073,415	24,468	1,184,256
2004年	10,236,357	5,400,440	318,954	152,712	1,259,867	647,420	1,218,677	28,004	1,210,283
2005年	11,145,826	5,772,745	338,539	163,390	1,475,057	676,929	1,441,066	30,333	1,247,767
2006年	12,227,393	6,140,992	357,523	175,949	1,695,624	709,535	1,822,831	34,260	1,290,679
2007年	13,022,945	6,472,156	372,601	189,128	1,890,459	729,202	2,003,492	38,573	1,327,334
2008年	13,765,395	6,796,629	383,548	199,934	2,066,007	744,217	2,181,383	35,100	1,358,577
2009年	14,316,700	7,093,964	384,053	201,033	2,204,951	727,302	2,303,261	34,104	1,368,032
2010年	15,095,603	7,544,871	386,973	208,510	2,399,038	726,359	2,389,488	35,492	1,404,872
2011年	16,089,528	8,113,111	389,435	219,906	2,611,104	728,458	2,527,190	34,116	1,466,208
2012年	17,033,413	8,648,875	396,119	235,949	2,794,606	751,650	2,657,722	33,071	1,515,421
2013年(注)	17,143,099	8,721,678	396,883	237,787	2,821,857	753,859	2,660,175	33,326	1,517,534

(注)1月まで。

(出所)トルコ統計機構(TUIK)

## 現代が2年連続のトップ（イスラエル）

2013年04月01日 テルアビブ事務所

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2012年の自動車（新車）販売台数は前年比9%減の20万4,939台だった。現代は2年連続で首位を維持し、フォードは2011年の8位から3位に躍進した。為替相場の円高傾向が是正される中、現地紙は2013年に日本車の巻き返しを予想している。

<フォードが8位から3位に躍進>

現代の2012年の新車販売は、小型車の「i20」、セダンの「i30」などが好調だったが、全体の販売台数は前年比4.7%減の3万1,525台となった（表1参照）。しかし、マーケットシェアは15.3%と、15年連続で1位だったマツダを2011年に抜いて以来、2年連続で首位を維持した。同じく韓国メーカーの起亜は低価格小型車の「Picanto」やセダンの「RIO」が好評で、販売台数は前年比23.1%増の1万9,226台と順調な伸びをみせた。2012年11月に韓国車の燃費水増しが米国で発覚したが、イスラエルでは大手の新聞が報道した程度で、現代、起亜のブランドイメージや販売への悪影響は見受けられない。

2012年に国内市場で最も売れた車種はフォードの「Focus」だった。前年にモデルチェンジを行い、個人向けが好調だったほか、大口取引先であるレンタカー会社への販売も順調だったため、フォードブランド全体の売上げを牽引した。同社の販売台数は前年比83.3%増の2万101台に達した。メーカー別販売台数では3位となり、前年の8位からマツダ、スズキ、起亜、フォルクスワーゲン、シボレー（GM）の5社を抜く躍進ぶりだ。

表1 新車販売台数上位10社 (単位: 台、%)

	メーカー/ブランド	2011年	2012年	2012年	
				シェア	前年比
1	現代	33,060	31,525	15.3	△4.7
2	トヨタ	20,150	20,480	9.9	1.6
3	フォード	10,965	20,101	9.8	83.3
4	起亜	15,606	19,226	9.4	23.1
5	シュコダ	9,221	11,276	5.5	22.2
6	マツダ	21,145	11,092	5.4	△47.5
7	フォルクスワーゲン	11,762	9,893	4.8	△15.8
8	日産	10,332	10,071	4.9	△2.5
9	スズキ	12,155	9,540	4.6	△21.5
10	シボレー	13,937	7,903	3.8	△43.2

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

(出所)イスラエル自動車輸入業者協会

<円高是正で巻き返しが予想される日本車>

2010年まで15年にわたり新車販売台数のトップを占めていたマツダは、イスラエルに輸入する主力モデルの「3」と「6」を日本で生産しているため、近年続いた円高が販売低

迷の一因となった。

日本車輸入業者も、円高のためレンタカー会社などの大口取引先との価格交渉が困難だったと指摘している。また、全モデルを日本から輸入しているスバル（富士重工）は、2012年のマーケットシェアが1%を切った。

一方で、イスラエルでは日本車への固定的な支持がある。その一例として、マーケットシェア約10%を維持するトヨタが挙げられる。トヨタの主力「カローラ」は現行モデルが販売開始から5年を超えても人気があり、トヨタ全体の売上げの4割を占めている（表2参照）。

またマツダは最近、大型セダンの「6」をリニューアルしたほか、2013年内に主力「3」のモデルチェンジが一般紙で報道されるなど、話題を呼んでいる。

自動車修理工場の経営者はジェトロのインタビューに対し、日本車の人気の理由について、「イスラエルで需要の高い1600ccクラスのセダンを例にとった場合、欧米車と比較して日本車は装備面で劣ることがあるが、故障が少なく、長年安心して乗れる」と話す。

日本車のブランド力に加え、円安傾向が続けば、今後日本車の巻き返しは十分期待できる、と現地経済紙は指摘している。

表2 日本車主要車種別販売台数(2012年)

メーカー	車種	販売台数	備考
トヨタ	オーリス	1,453	
	アベンシス	772	
	アイゴ	654	4月から販売
	カムリ	68	4月で販売打ち切り
	カローラ	8,138	
	CT200H	226	レクサス・ブランド
	ハイラックス	817	
	ランドクルーザー	458	
	プリウス	1,341	
	Raw4	340	
	ヴェーヴォ	1,190	
	ヴェーヴォS	967	
	ヤリス	3,728	
マツダ	2	2,486	
	3	5,203	
	5	763	
	6	550	
	CX-5	2,090	4月から販売
日産	G37	107	インフィニティ・ブランド
	ジューク	3,247	
	マイクラ	3,415	
	ノート	422	
	デュアリス	2,092	
ティアダ	64		
スズキ	アルト	2,082	
	G.ピターラ	261	
	スプラッシュ	2,320	
	スイフト	2,145	
SX4	2,732		
ホンダ	アコード	398	
	シビック	3,200	
	CR-V	390	
	インサイト	740	
	ジャズ	732	
三菱自動車	L200	560	
	ランサー	1,150	
	アウトランダー	669	
	パジェロ	173	
スバル	フォレスター	428	
	インプレッサ	489	
	レガシィ	818	

(出所) 表1に同じ

(高木啓)

## 新車販売台数は60万台を回復（南アフリカ共和国）

2013年03月28日 ヨハネスブルク事務所

2012年の新車販売台数は、前年比9.0%増の62万3,921台と60万台を突破した。しかし、ストライキの影響を受け乗用車を中心に生産が減少した結果、国内の自動車生産台数は前年比1.3%増の53万9,424台にとどまった。2013年は増産や新モデル投入によって、生産台数は20.7%増と大幅に伸びる見通し。また、国内販売は8.2%増と予測されている。  
 <新車販売台数は3年連続で増加>

南アフリカ自動車製造者協会（NAAMSA）の発表（2013年1月10日）によると、新車販売台数は2006年に過去最高の71万4,315台を記録したが、その後、リーマン・ショックの影響で2009年には35万5,222台にまで落ち込んだ。それ以降、3年連続で販売台数が増加しており、2013年には67万5,000台まで伸びると見込まれている（表1参照）。2012年の新車販売のうち、乗用車は44万2台（前年比11.0%増）、小型商用車は15万6,183台（4.6%増）、中・大型商用車は2万7,736台（4.1%増）だった。

表1 新車販売台数

（単位：台、%）

	2010年		2011年		2012年		2013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	337,130	30.6	396,292	17.5	440,002	11.0	475,000	8.0
輸入車	232,390	36.4	271,556	21.6	318,325	17.2	335,000	5.2
小型商用車	133,756	13.2	149,301	11.6	156,183	4.6	170,000	8.8
輸入車	36,911	13.6	40,597	10.0	44,065	8.5	50,000	13.5
中・大型商用車 (輸入車含む)	22,021	16.3	26,648	21.0	27,736	4.1	30,000	8.2
合計	492,907	24.7	572,241	16.1	623,921	9.0	675,000	8.2

(注) NAAMSA非加盟製造者の輸入台数は報告値。

(出所) NAAMSA

<トヨタがシェア1位を守る>

NAAMSA加盟メーカーによる2012年の自動車のマーケットシェアをみると、1980年以来33年連続で首位を維持しているトヨタ（19.2%）、次いで新型「ポロ（Vivo）」を中心に販売を伸ばしているフォルクスワーゲングループ（VW、17.4%）、3位がゼネラルモーターズ（GM、11.2%）と続く。ほかの日本勢では、5位に日産（8.0%）が入っている。

乗用車の国内販売をメーカー別でみると、VWがコンパクトカー「ポロ」の販売を中心に前年比10.1%増の9万9,106台で首位となった。2位はトヨタで、好調だった「エティオス」（1万4,950台）のほか、現地生産の「カローラ」（1万4,730台）、「フォーチュナー」（1万2,004台）などの主力モデルを軸に25.0%増の6万7,016台だった。3位はGMで0.7%減の3万3,887台、4位のフォードは主力の「フィーゴ」の販売が伸び悩み、17.7%減の2万5,891台となった。日系自動車メーカーでは、日産が2万754台、ホンダが9,093

台、マツダが 4,827 台、スズキが 4,724 台、三菱自動車が 2,619 台、富士重工が 861 台だった。2012 年は円高の影響で販売台数が伸びず苦戦したとされるが、円高の是正で今後は価格競争力が戻ってくるものと思われる。

小型商用車のメーカー別販売台数では、トヨタが 5 万 629 台で 1 位、次いで日産が 2 万 9,173 台、GM が 1 万 9,324 台、フォードが 1 万 6,545 台、いすゞが 1 万 3,393 台となった。

2013 年の自動車販売の見込みについて、NAAMSA のノーマン・ランプレヒト部長に尋ねたところ、「新車販売は 2012 年の 9.0% 増のように乗用車、商用車ともに拡大していく見込みだ。特に生産体制が 2012 年に整ったフォードのレンジャーや BMW の新 3 シリーズなどがフル生産できれば、生産台数と輸出台数がさらに拡大するだろう」と答えた。

#### <ストライキが国内生産台数に影響>

2012 年の自動車の国内生産台数は、ストライキの影響で生産が伸び悩み、前年比 1.3% 増の 53 万 9,424 台と微増にとどまった（表 2 参照）。特に乗用車生産への影響が大きく、12.0% 減の 27 万 4,873 台と大きく減少した。2012 年 8 月にマリカナ鉱山で発生したストライキは、その後、多くの産業に波及。トヨタや GM などの自動車メーカーのほか、部品メーカー、運送業者など関連企業でもストライキが発生したため、自動車部品の納入の遅れや工場の生産停止などにより生産縮小につながった。また、欧州債務危機の影響により、ドイツを中心とする欧州市場への輸出が減少したほか、米国、日本などの主要国への輸出も減少した。その結果、乗用車の輸出台数は 18.3% 減の 15 万 3,196 台となった。

表2 自動車生産台数 (単位: 台, %)

	2010年		2011年		2012年		2013年	
		前年比		前年比		前年比	(予測)	前年比
乗用車	295,394	32.5	312,265	5.7	274,873	△ 12.0	320,000	16.4
輸出向け	181,654	41.3	187,529	3.2	153,196	△ 18.3	180,000	17.5
小型商用車	153,773	17.2	192,829	25.4	235,741	22.3	300,000	27.3
輸出向け	56,950	25.1	84,125	47.7	123,623	47.0	180,000	45.6
合計	472,049	26.2	532,545	12.8	539,424	1.3	651,300	20.7

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。

(出所) 表1に同じ

#### <フォード、日産など相次いで生産設備を増設>

2012 年の自動車メーカーによる設備投資は、前年比 19.9% 増の 46 億 7,830 万ランド (1 ランド=約 10 円) だった (表 3 参照)。2013 年には 49 億 650 万ランドの設備投資が予測されている。これは、同年 1 月から導入された自動車生産開発プログラム (APDP) に合わせて、優遇措置が得られる「年間 5 万台の生産」条件をクリアするため、各社が設備投資を通じた生産体制の拡大を進めているためだ。フォードは 2012 年 8 月に国内工場 2 ヶ所で

800人を新たに雇用し、「レンジャー」の年間生産能力を11万台にまで引き上げると発表した。また、日産も約100億円を投資して工場の生産能力を倍増させると発表。2016年までに10万台へと生産能力を拡大する予定だ。このように、各社とも現在、生産設備・体制の拡大、強化を図っている。NAAMSAは、2020年までに年間国内生産は120万台に達すると予測している。

表3 自動車産業の設備投資額 (単位:100万ランド)

	2010年	2011年	2012年	2013年	
				前年比	(予測)
生産施設	3,351.1	3,522.7	3,837.2	8.9	3,959.0
土地・建物	441.2	176.4	431.9	144.8	438.0
生産関連インフラ整備 (情報通信、研究開発、技術など)	202.4	203.6	409.2	101.0	509.5
合計	3,994.7	3,902.7	4,678.3	19.9	4,906.5

(出所) 表1に同じ

(川上康祐)