

2014年 主要国の自動車生産・販売動向

2015年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 海外調査計画課

はじめに

本レポートは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2014年の自動車市場（生産、販売、輸出入など）の概況をとりまとめたものである。世界の自動車市場は着実に拡大を続けており、2014年の新車販売台数は前年比3.3%増の8,816万台に達した（国際自動車工業連合会(OICA)）。ただし、中国や米国、欧州といった大市場では前年比で増加する一方、景気減速の影響などから、タイ、インドネシア、ブラジル、トルコなどの新興市場では前年比割れする国がみられるなど市場ごとに異なった動きを示している。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

※2015年5月に公開したレポートに、未掲載であった「フィリピン」を追加しました。

2015年7月

日本貿易振興機構
海外調査部

【免責条項】

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

.....
禁無断転載

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 海外調査計画課宛

JETRO

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：主要国の自動車生産・販売動向（2014年）

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、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、本報告書での内容について、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

《総論:2014年 主要国の自動車生産・販売動向》.....	1
＜アジア・大洋州＞	7
中国（生産・販売）：2014年の自動車生産・販売ともに過去最高	7
台湾（生産・販売）：2014年の自動車生産・販売台数、ともに1割増の回復基調.....	10
韓国（生産・販売）：2014年の自動車産業は生産、販売とも緩やかな成長に	13
タイ（生産・販売）：2014年の国内自動車販売は前年比33.7%減の88万台－輸出は過去最高水準を維持－	18
マレーシア（販売）：2014年の新車販売台数は3年連続で過去最高を更新.....	23
インドネシア（販売）：2014年の自動車販売、5年ぶりのマイナス成長	26
フィリピン（生産・販売）：2014年の新車販売台数は27.1%増加.....	30
ベトナム（生産・販売）：2014年の新車販売は前年比42.8%増の15万台超.....	33
インド（販売）：2014年の乗用車販売台数は0.7%増とほぼ横ばい－二輪車部門は2桁成長と好調－	36
オーストラリア（販売）：2014年の新車販売は3年連続で110万台を達成	40
＜北米・中南米＞	44
米国（生産）（1）：2014年の自動車生産台数は5.0%増の1,144万台、2006年以降最多に－小型トラックは2桁の伸び、乗用車は減少－	44
米国（販売）（2）：2014年の新車販売台数は1,652万台、金融危機前の水準に－伸び率は2年連続で縮小－	50
カナダ（生産）（1）：2014年の自動車生産台数は前年比0.5%増－各社に生産増強の動き－	55
カナダ（販売）（2）：2014年の新車販売は185万台、過去最高を更新－2013年を10万台余り上回る－	57
メキシコ（生産・販売）：2014年の自動車生産台数は過去最高の322万台	59
コロンビア（販売）：2014年の新車販売は過去最高、2桁増の32万8,526台.....	65
ペルー（販売）：2014年の新車販売台数は前年比7.1%減に	69
チリ（販売）：2014年の新車販売台数は10.7%減、中古車は13.4%増と活況.....	71
アルゼンチン（生産・販売）：2014年の自動車販売・生産・輸出台数はいずれも減少－ブラジル経済低迷の影響で2015年も厳しい見通し－	74
ブラジル（生産・販売）（1）：2014年の自動車販売・生産・輸出はいずれも減少.....	76
ブラジル（生産・販売）（2）：2014年に前年割れの自動車市場、外資の進出計画は相次ぐ	78
＜欧州・ロシア・CIS＞	80
欧州・EU（生産・販売）：2014年の新車登録台数、5.4%増の1,300万台	80
英国（生産）（1）：2014年の乗用車生産台数は前年比1.2%の伸び、中国向けが拡大.....	85
英国（販売）（2）：2014年の乗用車の新車登録台数は9.3%増、ここ10年で最多.....	87
ドイツ（生産・販売）：乗用車の新規登録台数は前年比3.0%増、300万台を突破－2014年のドイツ自動車産業動向（1）－	89
ドイツ・アジア（販売）：完成車メーカー大手3社はアジア地域で2桁の伸び－2014年のドイツ自動車産業動向（2）－	92

フランス（生産・販売）（1）：仏自動車メーカー2社の2014年の生産台数が増加－国外の伸びと国内の持ち直しを反映－	96
フランス（販売）（2）：2014年の乗用車新車販売台数は前年から横ばいの179万台	98
フランス（販売）（3）：環境報奨金の減額でエコカー販売が減少	100
イタリア（生産・販売）：2014年の新車登録台数、7年ぶりに増加	102
スペイン（生産・販売）（1）：2014年の自動車生産台数は11.1%増－米国と韓国向けの輸出が急増－	105
スペイン（販売）（2）：2014年の新車登録台数は18.4%の伸び	108
オランダ（販売）：2014年の新車乗用車販売台数は6.9%減、業界の見込み下回る	111
スイス（販売）：2014年の新車登録台数は前年比1.9%減	113
オーストリア（販売）：2014年の新車登録台数が4.9%減－日本メーカーも軒並み減少－	116
ポーランド（販売・生産）：2014年の乗用車新規登録台数は12.9%増	119
チェコ（生産）（1）：2014年の乗用車生産台数は過去最高に	121
チェコ（販売）（2）：2014年の新車登録台数は過去最高に－旺盛な国内需要、SUVの販売が好調－	124
ハンガリー（生産）（1）：2014年の自動車生産台数は過去最高に－アウディとメルセデス両工場生産増－	127
ハンガリー（販売）（2）：2014年の乗用車新車登録台数は20.2%増－市場は回復も中古車販売の伸びが上回る－	129
ルーマニア（生産・販売）：2014年の乗用車国内販売台数は20.5%増、中古車は0.9%減	132
ロシア（生産）（1）：2014年の乗用車生産台数は12.2%減の169万台に	135
ロシア（販売）（2）：2014年の新車販売台数は249万台、2年連続の減少	137
ロシア（その他）（3）：政府の廃車処理・新車買い換え補助で約19万台の自動車販売	140
ロシア（その他）（4）：新型車に車両緊急通報システムの導入を義務付け－排ガス規制は2016年1月から「ユーロ5」に－	142
カザフスタン（生産・販売）：2014年の新車販売台数は前年割れに	144
<中東・アフリカ>	147
トルコ（生産）（1）：2014年の自動車輸出台数は6.8%増、生産台数の4分の3超に	147
トルコ（販売）（2）：2014年の国内自動車販売市場は冷え込み、約1割の減少に	152
イスラエル（販売）：2014年の新車販売台数は12.8%増、「カローラ」がベストセラーに	154
ケニア（販売）：2014年の新車販売台数は22%増で過去最高－日系メーカーのシェアは8割弱	158
南アフリカ共和国（生産・販売）：2014年の新車販売は微減、生産や投資は拡大	160

《総論：2014年 主要国の自動車生産・販売動向》

～世界金融危機前後からの世界主要国市場及び生産動向と2014年の動き～

I. はじめに

本レポートは、世界の主要自動車市場及び生産国の最新状況（2014年）について、ジェトロの海外事務所からの報告をとりまとめたものである。

各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国毎の詳細を補完し、より広域的な状況や世界金融危機（2008-09年。以下、「金融危機」）前後からのより中長期的な変化を概観できるよう、他の情報なども取り入れ主要な販売市場と生産国の状況に関し整理を試みた。

なお、この総論で引用した「自動車」などの定義（車種の範囲）及び販売・生産台数の数値は、国際自動車工業連合会（OICA）のものにほぼ統一したので、事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

II. 世界の販売市場

1. 世界市場は年間1億台へ

金融危機前（2007年）の7,159万台から6,560万台（2009年）にまで縮小した世界市場（新車販売台数）は、アジア諸国をはじめとする新興国などの急速な市場拡大により2010年から再び拡大に転じ、同年既に危機前の水準を超え、2014年には8,816万台（3.3%増）に達した。今後についても、経済状況などによるが、平均的なシナリオで2018年に年間1億台を超過すると予想されている。

2. 金融危機以降、新興国販売が過半数に

2000年には2割強だった新興国（先進国以外）市場の比率は年々増大し、既に2007年に全世界の4割を超えていたが、金融危機後の2010年には50%を超えるに至った。危機以降、特にアジアのシェアが高まった一方、現在まで危機前の規模が回復していない欧州の比率が低下した。2020年には新興国のシェアが6割を超えると予測もある。

3. 7年間で2.7倍に飛躍した中国市場

特に中国市場は、成長率の変動が大きい。2007年の879万台から2014年には2,349万台と2.7倍に飛躍し、2014年のシェアは世界の26.6%に達した。既に2009年から米国に代わり世界最大の市場となり、台数ベースでは金融危機以降の世界販売増の9割を中国市場の成長が占めたことになる。2014年には、SUVやミニバン（MPV）の需要が急増し、それぞれ国内市場の約2割と1割を占めたことが注目される。一方、経済の下押し圧力などから同年の販売増加率（6.9%）は年初の予想（8～10%）を下回り、乗用車販売は9.9%伸びたものの、商用車は排出規制「国4」実施の影響などにより6.5%となった。なお、2015年の販売総数は、全体で7.0%増の2,513万台、乗用車は7.9%増に対し商用車は2.4%増と予想されている。世界的に注目される大気汚染もあり、今後排ガス及び燃費規制が一層強化される見込みである。

4. 先進国で市場回復した日米加韓豪

一方先進国の中では、日米加韓豪で2014年までに金融危機以前の水準をほぼ回復したか、これを上回るに至った。米国市場は2009年に1,060万台まで縮小したが、2010年以降の回復継続で2014年には1,684万台に達した。背景には金融危機以降先送りされていた買い替え需要（通常、1,500-1,600万台の需要のうち、1,300万台程度は買い替え需要）、低い新車ローン金利、ガソリン価格下落及び労働市場改善による

需要増などがある。2014年には過去のサイクルのピーク水準（1,600-1,700万台）を回復し、今後も景気拡大や低い燃料価格の恩恵などで更なる市場拡大が予想されている。なお、2014年の輸入741万台のうち、カナダ（202万台、0.6%増）及びメキシコ（190万台、18.6%増）からの輸入が392万台に達し、両国で過半数を占めた。日系メーカーの米国内やメキシコでの増産の結果、日本からの輸入は11.2%減の152万台だった。

カナダでは既に2012年に危機以前の市場規模を超え、2014年には189万台に達したほか、メキシコでも118万台に達し、危機前の最高水準（2006年）を回復した。

2014年の日本国内での自動車販売は556万台に達し、2006年以降の最高となった。消費増税前の1-3月の需要が旺盛だったほか、普通車から軽自動車へのシフトが進み、軽自動車の販売数（227万台）が初めて全体の4割を超えた。消増税後の普通車販売は総じて低調で、4月以降は7月を除き対前年同月比減となった。2015年は4月の軽自動車税の増税とエコカー減税の基準厳格化のために、前年を下回る見込みである（15年度は499万台の予想）。

金融危機が韓国市場に与えた影響は相対的に小さく、2008年のみ対前年比減（4.5%減）となり、123.5万台にとどまったものの、その前後は拡大が続き、2010年に157万台達した。更にその後2013年までは横ばい状態が続いたが、2014年は、個別消費税の引き下げ、新型モデル効果（国内生産車）やディーゼル型自動車人気（輸入車）、レジャー用車両の需要拡大などで大きく伸び、173万台に拡大した。

オーストラリアでは2014年に乗用車が全てのセグメントで大きく減少した反面、SUVは大きく伸び、全体として微減の111万台で3年連続110万台以上となった。

5. 市場回復が遅れる欧州

一方欧州では、金融危機後のユーロ圏債務危機もあり、市場は全体として依然2007-09年の規模を大きく下回っている。西欧諸国（EU15+EFTA（欧州自由貿易連合））では2007年の1,730万台から6年連続で縮小し、2013年は約4分の3の1,319万台まで下がった後、ようやく2014年に上昇に転じた（1,387万台）。この間特にスペインとイタリアでの販売減が著しく、2013年、スペインでは金融危機前の4割、イタリアでは同5割まで縮小したが、2014年にはスペインは前年から2割近く拡大し（99万台）、イタリアも同5%のプラスとなった（149万台）。一方、フランス市場は2010年以降縮小が続いており、2014年の210万台は2009年の81%にとどまっている。

世界5位の市場であるドイツでは、2010年以降販売台数が320万～350万台の間で推移しており、2009年（405万台）には及ばないものの、2008年以前の数年間に近い水準を回復している（2014年は336万台）。ユーロ圏外のイギリスでは2010年から市場回復が続き、2014年には危機前を上回る284万台に達した。

中東欧のEU新規加盟国や非EU諸国についても、チェコとポーランドは危機前の水準を回復したものの、依然として他の諸国では販売の落ち込みが大きい。

6. 2013年から停滞するロシア、ブラジル、インドの新興大国

ロシアでは2011-12年に金融危機前の販売水準に戻ったが、その後は急回復に対する反動、景気減速や経済制裁の影響のために2年連続で縮小し、2014年は9月～12月に実施された廃車処理・新車買い替え補助プログラムにもかかわらず、前年比15%減の255万台にとどまった。

ブラジル及びインドの新興大国でも、2012年までそれぞれ市場が急拡大したが、2013年からは景気後退や個人消費低迷のために2年連続で市場が縮小した。しかしながら、両国とも中長期的には潜在性が高く、特にインドは将来年間1,000万台水準に達し、中国、米国に次ぐ世界第三の市場となると予想されて

いる。

世界 4 位の市場であるブラジルでは、景気低迷により 2 年連続市場が縮小し、2009 年以来初めて 350 万台を下回った。2015 年も引き続き景気停滞が予想されるほか、燃料税の徴収再開及び間接税の税率変更により燃料価格高騰が予想されることなどから、販売にとり厳しい状況が続くものとみられる。

インドでは、(特に 2014 年第一四半期までの) 成長率の鈍化、高金利などによる個人消費の停滞などにより、自動車市場は 2012 年の 360 万台から 2013 年に 10%弱縮小し、更に 2014 年も 2.0%のマイナスとなった(318 万台、世界 6 位)。しかしながら、2014 年 4-12 月に実施された小型車などを対象とする物品税減免措置及びモディ政権への期待から、同年 5 月以降は需要が改善した。

7. その他の主要市場

以上のほか、2013-14 年に年間販売台数が 100 万台以上ないしこれに近い国は、タイ、インドネシア、アルゼンチン、イラン、トルコであり、また、サウジアラビア、マレーシア及び南アがこれに続く規模となっている。

タイでは 2012-13 年に自動車購入補助策導入により国内販売が 80 万台水準から 130-40 万台に急増した後、2014 年には補助策の反動と政情の影響で 88 万台に急減した。しかしながら 2014 年も過去 3 番目の販売水準であり、中期的には拡大基調と見られる。インドネシアでも、ルピア安と金利高、燃料補助金削減により 2014 年は 5 年ぶりに小幅な減少となったが(121 万台、1.8%減)、13 年導入の低価格グリーンカー(LCGC)は大幅に伸び、他の減少を相殺した。マレーシアでは、年後半に失速したものの、小幅ながら 14 年も 3 年連続で過去最高を更新した(66.6 万台)。

南米では、ブラジル以外でも 2014 年に販売が減少した市場が多い。アルゼンチンでは 2010 年から市場拡大が続き 2013 年には 96.4 万台に達したが、14 年は経済低迷に加え一部車種に対する税率引き上げにより 61.4 万台まで急落した。チリ、ペルーでも経済減速などにより販売が減少したが、コロンビアは 2010-13 年の横ばい状態から 2014 年には市場が 1 割近く拡大した。

中東最大の市場であるイランでは、経済制裁の影響で 2011 年の 169 万台から 2013 年には 80.5 万台まで急減したが、2014 年は 129 万台に回復した。トルコでは、2011 年に市場が 80 万台規模になってから 1 年おきに増減を繰り返しており、2014 年には特別消費税引き上げの影響などで 10%近く販売が減少した(80.7 万台)。一方、サウジアラビアは年間 60 万台以下だった販売が 2012 年から 70 万台を超え、2014 年は 82.8 万台に達した。

アフリカ市場の 4 割を占める南アでは、2006 年の 71.4 万台から 2009 年には 40 万台を切るところまで急減した。翌年からは増加し 2013 年には 65.1 万台まで回復したが、2014 年は経済減速及び通貨安による販売価格上昇により微減の 64.4 万台にとどまった。

8. メーカー別販売台数

2014 年の主要メーカー別販売台数は、トヨタ、フォルクスワーゲン(VW)の両グループがともに初めて 1,000 万台を超え、それぞれ 1 位(1,023 万台)、2 位(1,014 万台)となった。これに 992 万台の GM グループ、847 万台のルノー・日産グループ、771 万台の現代自動車グループと続き、日系メーカーでは更にホンダ(8 位、436 万台)及びスズキ(10 位、288 万台)がトップテンに入った。

Ⅲ. 主要生産国の状況

1. 年間 9,000 万台規模に達し、拡大を続ける世界生産

世界の自動車生産も、金融危機により 2007 年のピーク(7,327 万台)から 2009 年には 6,172 万台まで

減少した。しかし、2010年に回復して2007年水準を超えた後に拡大が続き、2014年には2.6%増の8,975万台に達した。

2. 生産も急拡大する中国

生産面でも中国は2007年の888万台から2014年には2,372万台へと2.7倍に拡大、2014年のシェアは世界の26.4%に達し、金融危機以降の世界販売増の9割を中国一国が占めた。一方、輸出は2年連続の減少となり、2014年は9.1%減の91万台にとどまった。

3. 回復・拡大を続ける北米生産

製造業回帰政策をとる米国において、米国及び海外のメーカーによる生産拡大が続き、5年連続の拡大となった14年には5.4%増の1,166万台に達し、2006年以降の最高水準となった。燃料価格低下を受けたSUV人気などを反映し、小型トラックが13%伸び、全生産に占める割合は62.5%に達したのに対し、乗用車生産台数は6%減少した。

カナダにおける2014年の生産は対前年微増の239万台であり、依然2007年以前の水準を若干下回っているが、北米での販売好調を受け、カナダで生産を行っている企業は設備投資や新モデル生産を相次ぎ発表している。

米加(NAFTA)及び南米メルコスール地域に輸出が多いメキシコは、2014年に生産が337万台に達し、ブラジルを抜いて中南米最大の生産国となった。輸出比率は82%で、輸出の対米依存度は71%に達している。(注)

(注) 輸出の比率とその対米依存度については、大型バス・トラックを除いた台数の数値。

4. 生産の海外移転が進んだ日本

14年の日本の国内生産は、1.5%増の977万台だった。リーマンショック前の日系メーカーによる国内及び海外生産のピーク(2007年)がそれぞれ1,160万台と1,186万台とほぼ同水準だったが、その後円高の時期に進んだ生産の海外移転・現地化の結果、2014年に海外生産台数が前年比4.3%増の1,748万台に達した一方、国内生産は2014年まで5年連続1,000万台を下回り、金融経済危機以前の水準から約15%減少している。

5. 韓国及びオーストラリア

韓国では2008-09年に生産が縮小した後2010年には金融危機以前の水準を超えたが、2012年以降約450万台でほぼ横ばいが続いている。2014年はウォン高円安による国際競争力低下、中南米などの輸出市場の経済停滞、海外生産増加などより2年連続で微減した輸出を好調な国内販売向けの生産が補う形となり、全体として0.1%増の452万台だった。

オーストラリアでの生産はマイナス16.5%の18.0万台だった。2016年に製造を終了するフォードが2014年6月から生産を縮小させている影響が大きいと見られる。トヨタ及びGMホールデンも2017年末に撤退した後、オーストラリアで自動車を生産する企業はなくなり、新車は全て輸入車となる。

6. 生産縮小の西欧、拡大するEU新規加盟国

多くの西欧諸国では、地元メーカーの欧州内での販売不振や、EU新規加盟国や新興国への生産移転などのため、2000年代前半から生産縮小が続いている。その反面、一部の新規EU加盟国では、西欧諸国からの生産移転や外資誘致政策により自動車生産事業を拡大している。

2014年ドイツの生産台数は591万台（世界4位）で、2010年以降金融危機以前の水準を回復しているが、フランス、スペイン、イタリア、ベルギー及びスウェーデンでは、その多くで減少に歯止めがかかった2014年でもそれぞれ金融危機前の5割前後から8割の水準にとどまっている。イギリスでは2007年の175万台に対し2014年は160万台だった。一方、チェコ（2014年に125万台）に加え、スロバキア（同99万台）、ルーマニア（同39万台）はそれぞれEUに加盟後、金融危機の時期も含めて生産拡大が続いている。その反面ポーランドでは、EU加盟とともに生産が急拡大し2008年に95万台に達した後は減少に転じ、過去2年間は59万台の水準で推移している。しかし同国では2014年に新規投資の決定が相次ぎ、2015年は生産増加が見込まれている。

7. 直近の生産減の中でも生産能力拡大が続く新興大国

ロシア、ブラジル及びインドの新興大国でも、2000年代後半に経済成長及び外資メーカーによる現地生産開始・拡大に伴い生産台数が急拡大した。2012-13年から減速ないし縮小が見られるが、中長期的には各国市場の潜在性は大きく、更なる拡大が予想される。

ロシアでは金融危機後生産も急回復し、2012年に223万台にまで達したものの、2013年からは国内販売不振などのために停滞し、2014年は189万台まで減少した。2015年も約10%の縮小が予想されているが、将来の潜在性を考え、外資系メーカーの中には生産能力を増強する動きも見られる。

ブラジルでは、国内経済停滞に加え主要輸出先であるアルゼンチンへの輸出不振のために2014年の生産は15.3%減の315万台に落ち込み、インド、メキシコに抜かれ世界8位に後退した。一方、国内生産優遇・保護政策や高級車市場の堅調、また、市場の中長期的潜在性を考慮し、多くの外資メーカーが新工場稼働を開始または投資計画を発表している。

インドでも国内販売減少を反映して生産も2年連続で縮小したが（2012年の417万台に対し、2014年は384万台）、輸出は好調であり、また、将来の成長を見据え、多くの内外メーカーが生産能力拡大の動きを見せている。

8. ASEAN

タイでは、メーカーがコスト競争力やFTAを活かしたASEAN内や中東などへの輸出もにらみ生産を急拡大してきた。2005年に100万台を超え、金融危機（2009年）と大洪水（2011年）の際には対前年で減少したが、2012-13年には生産規模が240万台水準まで達した。2014年は国内販売減の影響で23%減の188万台にとどまったが、輸出は過去最高の112万台水準を維持した。

インドネシアでも、各メーカーが同国を輸出ハブとすべく生産増強を進め、2010年から生産台数が継続的に増加し、2014年には7.6%増の129万台に達した。その内訳はLCGCが3.5倍に増え18.5万台に達した一方、最も多い4x2タイプの乗用車は9.5%減少し、76.2万台にとどまった。輸出は完成車が18.4%増の20.2万台、完全ノックダウン車が3%増の10.9万台だった。

マレーシアでは、2年連続で過去最高を更新した2013年から微減した（0.8%減の59.7万台）。

9. その他

南米のアルゼンチンでは国内及びブラジルの経済停滞により、2014年の生産は22%減の61.7万台となり、輸出も17.4%減の35.8万台にとどまった。2015年も厳しい状況が続く見込みである。

イランでは、生産も経済制裁に伴う2012-13年の大幅減から反転して2014年は46.7%増の109万台まで回復した。

EUへの輸出が多いトルコでは、2007年以降、2009年を除き生産は110万台水準を維持しており、2014

年は 4.0%増の 117 万台に達した。これには EU 自動車市場の回復やリラ安による輸出増（6.8%増の 89 万台）が貢献した。

南アでは生産が 3.7%増加して 2014 年に 56.6 万台に達したが、前年に続くストライキの影響で当初予想を下回った。

10. 各メーカーの生産方式など

全世界的な環境規制の強化及び新興国での生産拡大にともない多くのメーカーはコストや納期削減に加え、市場毎の趣向への対応や（超）低燃費技術の開発などのために、モジュール（規格化部品）生産方式などのフレキシブル生産体制を導入・拡大している。トヨタは TNGA (Toyota New Global Architecture) による生産を 2020 年までに約半数の 500 万台まで拡大するほか、VW も MQB 方式などによる生産を 2016 年には 500 万台まで増やす方針である。日産も CMF (Common Module Family) 方式を推進している。

これに加え将来は、より高度な安全技術及びインターネットと接続した通信機能も重要となり、これらの面でも各メーカーが鎬を削ることになる。

(海外調査部 上席主任調査研究員 坂下 修)

<アジア・大洋州>

中国(生産・販売):2014年の自動車生産・販売ともに過去最高

2015年02月02日 北京事務所(宗金建志)

中国自動車工業協会の発表(1月12日)によると、2014年の自動車生産台数は2,372万台(前年比7.3%増)、販売台数は2,349万台(6.9%増)で、ともに過去最高を更新した。ただし、国内経済の下押し圧力が大きいことや、商用車市場の縮小などから、販売の伸びは鈍化し、2014年初の予測(8~10%)を下回った。販売台数は乗用車の伸びがプラス(9.9%増)だったのに対し、商用車はマイナス(6.5%減)に転じた。

<乗用車の販売は9.9%増、商用車は6.5%減>

乗用車の生産・販売台数はそれぞれ1,992万台(前年比10.2%増)、1,970万台(9.9%増)で、ともに過去最高を更新した。セダンは前年比3.1%増の1,238万台で全体の62.8%を占めたが、シェアは前年より4.2ポイント縮小した。一方でスポーツ用多目的車(SUV)は36.4%増の408万台、ミニバン(MPV)は46.8%増の191万台と急増しており、シェアはそれぞれ4ポイント増の20.7%、3ポイント増の9.7%になった。他方、クロスオーバー車(中国語で「交叉型乗用車」)の販売台数は前年を下回った。

国別に販売シェアをみると、中国ブランドは38.4%と前年を約2ポイント下回った。2010年の45.6%をピークにシェアの低下が続いている。外国ブランドのシェアをみると、1位はドイツの20.0%、2位は日本の15.7%、以下、米国12.8%、韓国9.0%、フランス3.7%となっている。同協会によると、日系のシェアが縮小した以外、外国ブランドは軒並み上昇した。

商用車の生産・販売台数はそれぞれ380万台(5.7%減)、379万台(6.5%減)だった。

販売の内訳をみると、貨物車が318万台(8.9%減)、バス類(中国語で「客車」)が61万台(8.4%増)となっており、貨物車の不振が目立った。貨物車は、シェアの大きい小型(中国語で「軽型貨車」)が、排出規制「国4」の実施に伴うコスト上昇やメーカーの準備不足などから、12.9%減となったことが影響した。バス類は、都市交通バス、スクールバス、小型バス(中国語で「軽型客車」)が牽引し、堅調に増加した。

自動車の輸出は、前年比6.8%減の91万台と振るわなかった。このうち乗用車は10.6%減の53万台で、商用車は1%減の38万台だった。

また、新エネルギー車の販売台数は前年比4.2倍の7万5,000台だった。このうち電気自動車は3倍の4万5,000台、プラグインハイブリッド車は約10倍の3万台と、ともに急増した。

オートバイは、生産が2,126万7,800台(前年比7.1%減)、販売は2,129万4,400台(7.6%減)で、ともに3年連続の減少となり、2007年以来の低水準だった。

<2015年は7.0%増の2,513万台と予測>

同会では、中国の実質 GDP は緩やかながら安定的成長を続けることから、大規模な景気刺激策が実施されないという前提の下で、2015 年の自動車市場は安定的に増加するとし、販売台数は前年比 7.0%増の 2,513 万台になると予測した。

内訳としては、乗用車が 7.9%増の 2,125 万台、商用車が 2.4%増の 388 万台で、商用車は 2014 年のマイナスの伸びから回復するも、微増にとどまるとみている。中国経済が「新常态（ニューノーマル）」に入っており、経済発展が安定する上、大規模な産業政策の影響もない中、今後一定期間、商用車は微増が続くとしている。

乗用車について同会では、一部地方政府で交通や環境の現状改善を目的に導入されている購入制限政策がマイナスの影響を与えるものの、中国の自動車保有台数は 1,000 人当たり約 100 台の水準でまだ需要が高く、また政府の推進する環境政策で新エネルギー車の需要が喚起されることなどから、7.9%増とした。

自動車産業に詳しい大学研究者は「中国の自動車市場は 2020 年に 4,000 万台に達する可能性が大きい。伸びを牽引するのは乗用車だ」としている。

<排ガスに加え燃費規制を強化へ>

北京などで大気中の微小粒子状物質（PM2.5）の濃度が高まり、中国の大気汚染が世界的に注目される中、自動車の環境規制は着実に強化されている。排ガス規制はユーロ基準がベースとなっており、乗用車については全国で「ユーロ 4」に相当する「国 4」基準が実施されている。

また、2016 年から「ユーロ 5」レベルの排出規制（「国 5」）が京津冀（北京市、天津市、河北省）、長江デルタ、珠江デルタなどの重点都市で全面的に実施されるとの報道がある（中国汽車報網 2014 年 12 月 4 日、注 1）。ただし、それに見合った燃料の供給体制が整備できるかが、実施に当たってのカギとなる。ちなみに、「国 5」については北京市で 2013 年 9 月 17 日から、上海市でも 2014 年 4 月 30 日から全国に先駆けて実施されている。

中国政府は燃費規制も強化する方向にある（注 2）。「省エネルギー・新エネルギー自動車産業発展計画（2012～2020 年）」の中で、乗用車の平均燃費を 2015 年までに 100 キロ当たり 6.9 リットル（燃費：1 リットル当たり 14.5 キロ）、2020 年までに 100 キロ当たり 5.0 リットル（1 リットル当たり 20 キロ）とする目標が掲げられており、前者目標の達成については 2014 年 10 月にも監督管理を強化する通知が工業情報化部などから出された。これを満たさない乗用車メーカーに対して公開通報を行うなどとしている。業界関係者によると、関連部門において燃費規制に関する管理弁法を作成中で、罰金などが今後科されるようになるとの情報もある。

ちなみに、欧州で 2013 年から、大型車への自動緊急ブレーキ（AEB）装着が義務化されるなど注目を集めているが、中国政府に政策提言などを行う中国汽車技術研究中心（中国自動車技術研究センター）において、2018 年を目標に基準などの策定を検討しているという業界関係者の情報もある。

(注1)「国5」については、2013年9月17日発表の排出規制(GB18352.5-2013)によると、2018年1月1日から実施とあり、全ての販売車は同日からこの基準の要求を満たさなければならないとなっている。

(注2)2012年1月から米国の「企業平均燃費(CAFE)規制」に相当する規制を導入。対象は中国の国産車に限らず輸入車も含む。

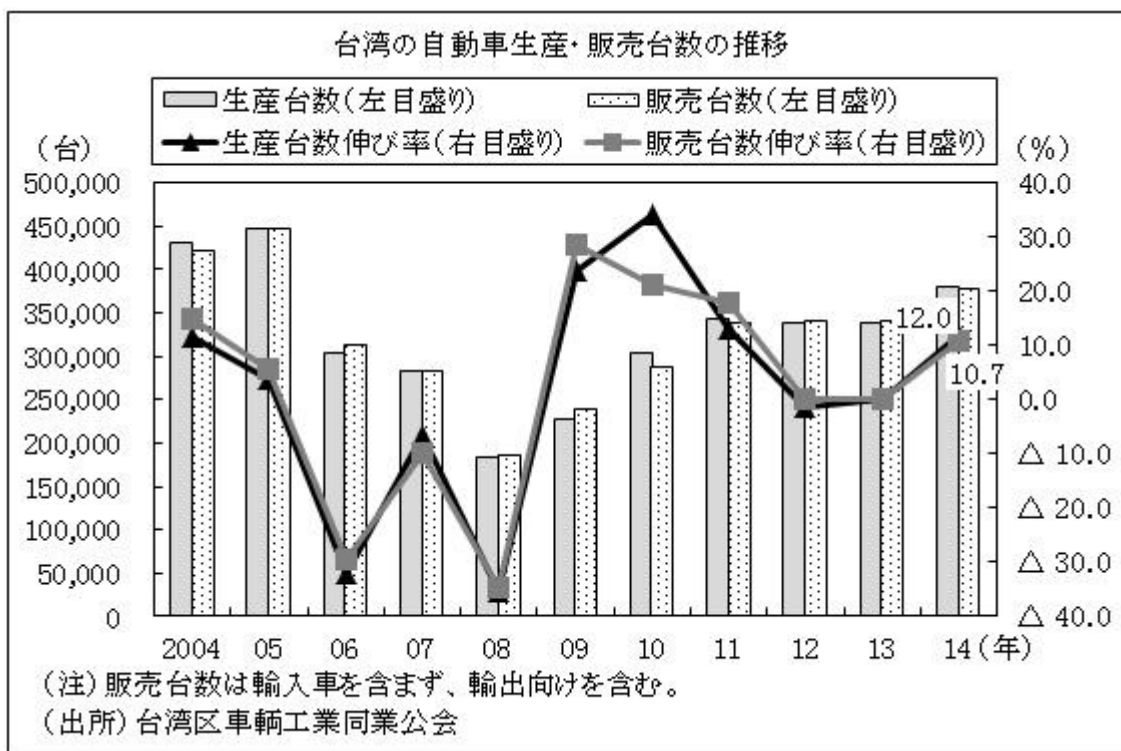
台湾(生産・販売):2014年の自動車生産・販売台数、ともに1割増の回復基調

2015年03月04日 中国北アジア課(根師梓)

2014年の自動車生産台数は前年比12.0%増の37万9,223台、販売台数(輸入車を含まず、輸出向けを含む)は10.7%増の37万7,648台となった。生産台数、販売台数がともに増加したのは2009年以来。景気回復と買い替え需要を背景に、台湾の自動車市場は回復基調だ。

<生産は12.0%増、販売は10.7%増に>

業界団体の台湾区車輛工業同業公会によると、2014年の自動車生産台数は前年比12.0%増の37万9,223台、販売台数(輸入車を含まず、輸出向けを含む)は10.7%増の37万7,648台となった(図参照)。うち、台湾域内の販売台数は9.0%増の28万2,130台、輸出は15.9%増の9万5,518台。



生産台数をメーカー別にみると、1位はトヨタと日野自動車が出資する国瑞汽車で、前年比17.6%増の20万4,326台、シェアは前年より2.6ポイント上昇し53.9%だった(表1参照)。2位は日産との合弁会社を持つ裕隆汽車製造(注1)で、23.4%増と2割を超える伸びとなり、シェアも15.9%と前年より1.5ポイント上昇した。中華汽車(シェア11.9%)は前年比5.5%増と減少から増加に転じたものの、前年に2位の座を奪われた裕隆汽車製造との差は広がっている。

表1 台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

メーカー名	2012年	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	173,619	173,705	204,326	53.9	17.6
裕隆汽車製造	46,121	48,879	60,324	15.9	23.4
中華汽車	53,707	42,833	45,203	11.9	5.5
福特六和汽車	31,199	33,865	30,836	8.1	△ 8.9
台湾本田汽車	18,532	25,145	23,675	6.2	△ 5.8
三陽工業	15,356	13,657	14,188	3.7	3.9
その他	504	636	671	0.2	5.5
合計	339,038	338,720	379,223	100.0	12.0

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

2014年の自動車販売台数 37万7,648台のうち、台湾域内における販売は74.7%の28万2,130台だった(表2参照)。主要メーカー別にみると、シェアトップの国瑞汽車が前年の減少から増加に転じたほか、裕隆汽車製造も前年比23.7%増加した。一方、前年に販売台数が増加した福特六和汽車と台湾本田汽車は減少に転じた。

車輛研究測試センター(以下、測試センター)は、2014年の台湾域内の新車販売(輸入車を含む)が40万台の大台を突破したと発表した。理由として、2013年下半年から続く景気回復の影響や10年に一度となる買い替えサイクルの到来を挙げた(注2)。

表2 台湾域内のメーカー別自動車販売台数 (単位:台、%)

メーカー名	2012年	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	105,931	95,812	109,453	38.8	14.2
裕隆汽車製造	49,195	47,624	58,914	20.9	23.7
中華汽車	50,845	42,294	43,294	15.3	2.4
福特六和汽車	29,700	34,335	31,382	11.1	△ 8.6
台湾本田汽車	18,536	25,128	23,869	8.5	△ 5.0
三陽工業	15,480	12,934	14,588	5.2	12.8
その他	391	626	630	0.2	0.6
合計	270,078	258,753	282,130	100.0	9.0

(注) 輸入車は含まず。

(出所) 表1に同じ

<輸入車の販売台数も2割強の増加>

輸入車の販売については、台湾の大手自動車情報サイトU-CARによると、前年比22.2%増の13万6,164台となり、台湾域内での総販売台数の32.1%に達した。トヨタは前年に続きシェア1位となったものの、伸び率は0.5%増にとどまった。メルセデス・ベンツとBMWはそれぞれ15.4%増、16.7%増だった(注3)。測試センターは、輸入車の販売台数が増加したのは、輸入車の選択肢が多様化し、消費者の関心を引くことに成功した結果とみている。また、世界各国の自動車メーカーは台湾での販売にさらに力を入れるだろうと、輸入車の脅威に警鐘を鳴らしている。

<輸出も過去最高、国瑞汽車のシェア拡大>

台湾で生産された自動車の輸出台数は、前年比 15.9%増の 9 万 5,518 台と過去最高を更新した。販売台数に占める輸出の割合は拡大し、2014 年は前年比 1.1 ポイント増の 25.3%となった。メーカー別では、国瑞汽車のシェアが 98.1%と前年（96.0%）からさらに拡大した。

国瑞汽車は 2014 年、台湾の自動車メーカーで初めて年間生産台数が 20 万台を超え、輸出台数においても最高記録を更新した（9 万 3,719 台）。同社によると、輸出の大半は中東向けだ。2015 年も台湾と中東市場それぞれの安定成長の下、2014 年と同様に 20 万台の生産を維持することを目標としている（中時電子報 2014 年 12 月 26 日）。

<EV の普及促進で CO2 削減目標達成を目指す>

2013 年 12 月行政院環境保護署（以下、環保署）は「交通手段による空気中への汚染物排出基準」において、自動車の排出基準を追加した。その第 1 弾として 2015 年 1 月から、乗用車の二酸化炭素（CO2）排出量を 2009 年比で 15%削減する目標を定めた。また、經濟部エネルギー局も、新車のガソリン使用効率基準を 2016 年から平均 15%以上引き上げる法改正を行った。排ガス、燃費規制への対応として、政府は電気自動車（EV）の普及を推進している。2011 年 1 月 28 日から 2014 年 1 月 27 日まで EV に対する貨物税の免除が適用されていたが、行政院は免税の期間を 3 年延長し、2017 年 1 月 27 日までとした。国産車・輸入車・自家用車・商用車を問わず適用される。財政部は、免税期間の延長により消費者の購買意欲を高め EV 普及率を引き上げると同時に、関連産業の発展を促進させることで、CO2 削減目標の達成を目指している（注 4）。

<2015 年も好調続く見通し>

測試センターは、ガソリン価格の下落や円安・ユーロ安に後押しされ、2015 年も自動車の買い替えブームは続くともみている。また、車種について U-CAR は、2015 年は大型車タイプが多く登場するとみる。中でも、BMW、メルセデス・ベンツといった高級ブランドの輸入車が多くを占め、国産 5 大ブランド市場を侵食する可能性があるとしている。

（注 1）生産台数には、同社と日産の合弁の裕隆日産自動車などの生産も含む。

（注 2）車輛研究測試センター「2014 年台湾自動車市場発展回顧」より。

（注 3）U-CAR ウェブサイト「2014 年 12 月分台湾自動車市場販売報告」（2014 年 1 月 5 日付）より。

（注 4）U-CAR ウェブサイト「再延三年！購買純電動車輛免貨物税延長」（2014 年 1 月 25 日付）より。

韓国(生産・販売):2014年の自動車産業は生産、販売とも緩やかな成長に

2015年02月17日 ソウル事務所〔李海昌(イ・ヘチャン)〕

2014年の韓国の自動車生産台数は前年比0.1%増の452万4,932台、国内販売台数(国産車のみ)は5.8%増の146万3,893台と緩やかな成長をみせた。輸出は台数ベースで0.8%減の306万3,204台となったものの、金額ベースでは1.4%増だった。一方、輸入乗用車販売台数はドイツメーカーの躍進により、25.5%増の高い伸びを記録した。

<国内販売の伸びが生産を牽引>

韓国自動車産業協会(KAMA)は1月26日、2014年通年の自動車統計を発表した。それによると、前年との増減率は自動車生産台数(国外生産を含まず)が0.1%増、国内販売台数(輸入車を含まず)が5.8%増、輸出台数が0.8%減、国外生産台数が7.4%増となった。生産、国内販売、輸出、国外生産の詳細は以下のとおり。

○生産

生産台数は、2014年下半期における主要メーカーのストライキによる減産や輸出不振にもかかわらず、国内販売の伸びにより、前年比0.1%増の452万4,932台となった(表1参照)。メーカー別では、現代が1.3%増の187万6,408台、起亜が7.1%増の171万2,485台で、現代自動車グループ2社の国内生産におけるシェアは79.3%に達している。そのほかでは、ルノーサムスンが17.4%増の15万2,138台と伸びた一方、韓国GMは19.6%減の62万9,230台、双龍は2.3%減の14万259台と減少した。

表1 メーカー別・車種別生産台数の推移 (単位:台、%)

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
メーカー別	現代	1,606,879	1,743,375	1,892,254	1,905,261	1,852,456	1,876,408	1.3
	起亜	1,137,176	1,416,681	1,583,921	1,585,685	1,598,863	1,712,485	7.1
	韓国GM	532,191	744,096	810,854	785,757	782,721	629,230	△19.6
	ルノーサムスン	189,831	275,269	244,260	153,891	129,638	152,138	17.4
	双龍	34,703	80,067	113,249	119,142	143,516	140,259	△2.3
	その他	12,146	12,253	12,556	12,030	14,235	14,412	1.2
車種別	乗用車	3,158,417	3,866,206	4,221,617	4,167,089	4,122,604	4,124,116	0.0
	バス	108,857	137,521	145,300	121,257	117,630	107,713	△8.4
	トラック	233,955	254,689	276,156	259,094	264,688	274,855	3.8
	特装車	11,697	13,325	14,021	14,326	16,507	18,248	10.5
	合計	3,512,926	4,271,741	4,657,094	4,561,766	4,521,429	4,524,932	0.1

(注)2014年前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

○国内販売

国内販売台数は、新型モデル効果や個別消費税の引き下げ(注1)、レジャー用車両の需要拡大などにより、前年比5.8%増の146万3,893台となった(表2参照)。メーカー別では現代が6.9%増の68万5,191台、起亜が1.6%増の46万5,200台で、生産台数と同様に2社のシェアは78.6%と8割弱を占めた。そのほか、韓国GMは2.2%増の15万4,381台、ルノーサムスンは33.3%増の8万3台、双龍は7.9%増の6万9,036台となり、全ての完成車メーカーが前年を上回った。

表2 メーカー別・車種別国内販売台数の推移

(単位:台、%)

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
メーカー別	現代	702,678	659,565	684,157	667,777	640,865	685,191	6.9
	起亜	412,752	484,512	493,003	482,060	458,000	465,200	1.6
	韓国GM	114,845	125,730	140,705	145,702	151,040	154,381	2.2
	ルノーサムスン	133,630	155,697	109,221	59,926	60,027	80,003	33.3
	双龍	22,189	32,459	38,651	47,700	63,970	69,036	7.9
	その他	7,906	7,463	8,900	7,692	9,456	10,082	6.6
車種別	乗用車	1,174,743	1,217,764	1,211,284	1,175,891	1,137,027	1,213,943	6.8
	バス	65,501	70,261	72,189	64,546	66,711	61,922	△7.2
	トラック	142,570	165,291	178,402	157,311	164,908	172,252	4.5
	特装車	11,186	12,110	12,762	13,109	14,712	15,776	7.2
合計		1,394,000	1,465,426	1,474,637	1,410,857	1,383,358	1,463,893	5.8

(注)輸入車は含まない。

(出所)表1に同じ

<輸出台数が減少も、平均価格の上昇で金額は増加>

○輸出

輸出台数は、ウォン高・円安傾向に伴う競争力の低下、韓国 GM の急激な減少（注 2）、東欧・中南米などの一部市場の停滞などにより、前年比 0.8%減の 306 万 3,204 台と 2 年連続で減少した（表 3 参照）。メーカー別では、現代が 1.9%増の 119 万 5,412 台、起亜が 8.4%増の 122 万 6,521 台となり、起亜の輸出台数が初めて現代を上回った。他方、韓国 GM は 24.3%減の 47 万 6,755 台と大きく減少した。

輸出額は、高付加価値車の輸出比率の増加による平均輸出価格の上昇で、前年比 1.4%増の 455 億 3,913 万ドルと、過去最高を更新した。輸出額をメーカー別にみると、現代が 3.2%増の 195 億 925 万ドル、起亜が 11.7%増の 166 億 9,000 万ドルとなり、輸出台数とは異なる傾向をみせた。現代自動車グループがより付加価値の高い自動車を輸出したことがうかがえる。

輸出台数を国・地域別でみると、米国と中東向けは増加したものの、欧州、アジア、中南米向けが減少した。

表3 メーカー別輸出の推移

(単位:台、1,000ドル、%)

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
現代	台数	911,088	1,072,727	1,204,155	1,242,083	1,173,014	1,195,412	1.9
	金額	10,395,895	14,398,320	18,289,666	19,419,244	18,904,282	19,509,253	3.2
起亜	台数	736,024	920,057	1,075,871	1,102,004	1,131,636	1,226,521	8.4
	金額	7,930,376	10,898,633	14,063,052	13,833,416	14,935,413	16,689,996	11.7
韓国GM	台数	429,259	610,898	656,425	655,878	629,966	476,755	△ 24.3
	金額	3,638,766	5,729,767	6,968,887	7,402,855	8,317,974	6,456,365	△ 22.4
ルノー サムスン	台数	56,175	115,783	137,738	94,383	70,983	89,851	26.6
	金額	629,959	1,497,561	2,030,163	1,513,558	1,132,650	1,426,860	26.0
双龍	台数	12,747	47,756	73,630	71,553	78,740	70,847	△ 10.0
	金額	182,514	759,461	1,268,882	1,178,535	1,319,715	1,198,780	△ 9.2
その他	台数	3,569	4,886	3,889	4,733	4,944	3,818	△ 22.8
	金額	197,434	310,387	231,021	281,192	316,712	257,873	△ 18.6
合計	台数	2,148,862	2,772,107	3,151,708	3,170,634	3,089,283	3,063,204	△ 0.8
	金額	22,974,944	33,594,129	42,851,671	43,628,800	44,926,746	45,539,128	1.4

(出所)表1に同じ

○国外生産

国外生産台数は、中国、トルコ工場増設などにより、前年比7.4%増の441万4,094台となった(表4参照)。現代のインドと米国工場を除く全ての生産拠点で増加し、特に中国については現代が9.6%増、起亜が16.9%増と大きな伸びをみせた。

表4 メーカー別の国外生産台数の推移

(単位:台、%)

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
現代		1,493,077	1,882,726	2,182,164	2,497,317	2,874,750	3,076,887	7.0
	中国	571,234	704,441	743,888	855,307	1,040,018	1,140,299	9.6
	インド	559,620	600,480	619,785	638,775	633,006	610,650	△ 3.5
	米国	195,561	300,500	338,127	361,348	399,500	398,851	△ 0.2
	チェコ	118,022	200,088	251,146	303,035	303,460	307,450	1.3
	ロシア	—	217	138,987	224,420	229,400	237,000	3.3
	トルコ	48,640	77,000	90,231	87,008	102,020	203,157	99.1
	ブラジル	—	—	—	27,424	167,346	179,480	7.3
起亜		408,644	722,036	958,519	1,138,150	1,233,305	1,337,207	8.4
	中国	243,618	338,866	432,516	487,580	551,006	644,108	16.9
	米国	15,005	153,665	273,751	358,520	369,299	369,379	0.0
	スロバキア	150,021	229,505	252,252	292,050	313,000	323,720	3.4
合計	1,901,721	2,604,762	3,140,683	3,635,467	4,108,055	4,414,094	7.4	

(出所)表1に同じ

<輸入乗用車販売はディーゼル人気で大幅増>

○輸入乗用車販売

韓国輸入自動車協会(KAIDA)によると、2014年の輸入乗用車販売(KAIDA会員会社の登録ベース)は前年比25.5%増の19万6,359台となった(表5参照)。KAIDAは2014年の販売増加の要因として、中小型ディーゼル車の人気上昇、各メーカーの積極的なマーケティング活動、若年消費者の購買拡大などを挙げた。特に、燃費に対する関心の高まりがディーゼル車の販売増加につながり、全体の67.8%(13万3,054台)がディーゼル車だった。

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、アウディのドイツ勢が上位を独占した。ドイツの4ブランドはそれぞれ21.5%増、42.1%増、19.8%増、37.9%増の高い伸びを示し、依然として高い人気を維持している。日本勢は、トヨタとレクサスが6,000台を上回って販売台数トップ10に入ったものの、本田は25.8%減と不振だった。三菱自動車については2013年7月以降、営業の暫定中止を続けている。他方、日産系では日産が44.1%増の4,411台、インフィニティが2.5倍の2,777台を販売し、高い伸びとなった。好調の要因として、日産の場合はディーゼルモデルの投入など多様なセグメントによるラインアップの強化、インフィニティの場合には高級車志向に合わせた新型車投入によるものと分析できる。

表5 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数
(単位:台、%)

	2013年	2014年	前年比
アウディ	20,044	27,647	37.9
BMW	33,066	40,174	21.5
ベントレー	164	322	96.3
キャデラック	300	503	67.7
クライスラー	4,143	5,244	26.6
シトロエン	476	620	30.3
フィアット	507	1,163	129.4
フォード	7,214	8,718	20.8
ホンダ	4,856	3,601	△ 25.8
インフィニティ	1,116	2,777	148.8
ジャガー	1,901	1,989	4.6
ランドローバー	3,103	4,675	50.7
レクサス	5,425	6,464	19.2
MINI	6,301	6,572	4.3
メルセデス・ベンツ	24,780	35,213	42.1
三菱自動車	146	0	—
日産	3,061	4,411	44.1
プジョー	2,776	3,118	12.3
ポルシェ	2,041	2,568	25.8
ロールス・ロイス	30	45	50.0
トヨタ	7,438	6,840	△ 8.0
フォルクスワーゲン	25,649	30,719	19.8
ボルボ	1,960	2,976	51.8
合計	156,497	196,359	25.5

(注1)KAIDA会員会社の登録ベース。

(注2)前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国輸入自動車協会(KAIDA)

<2015年も輸入車は高成長を持続との予測も>

KAMAは、2015年の韓国の自動車産業の展望を2014年12月8日に発表した。それによると、生産は1.1%増の450万台、輸入乗用車を含む国内販売は2.5%増の165万台、輸出(台数ベース)は1.6%増の310万台と、わずかに成長すると見通している。輸入乗用車については19.0%増の25万台の販売を予測し、2015年も輸入乗用車の躍進を展望している。

ただ、2015年からは、自動車の環境規制や安全規制と関連し、さまざまな政策変更が予想される。最も関心を集めているのは、温室効果ガス・燃費基準の強化だ。政府は2014年9月に、2020年まで自動車温室効果ガス基準を1キロ当たり97グラム、燃費基準を1リットル当たり24.3キロにすることを骨子とする「次期（2016～2020年）自動車平均温室効果ガス・燃費基準（案）」を発表した（注3）。同基準は、2020年の欧州の目標（1キロ当たり93グラム）にほぼ匹敵する厳しい数値で、輸入乗用車メーカーにも大きな負担となる。これについて、ある輸入乗用車メーカーの関係者は「車の販売価格を決定する要素は、為替、オプション、該当国の規制だ」とし、「韓国は販売規模が相対的に小さいため、過度な環境規制はすぐに車両価格の引き上げにつながる可能性が高い」と懸念を示した（「ソウル経済新聞」1月25日）。

また、2015年7月からはシートベルト未着用警告音・ランプが全ての座席に拡大されるなど、安全規制も強化される。しかし、一部の国・地域で義務化を推進している自動ブレーキシステム（AEB）の義務化スケジュールは明確にされていない。

（注1）排気量2000ccを超過する乗用車に賦課されていた7%の個別消費税が2014年から6%に引き下げられた。

（注2）GMのシボレーブランドが欧州市場から撤退したことにより、韓国GMが欧州に輸出していた分が急減した。

（注3）2015年までの基準は平均温室効果ガス1キロ当たり140グラム、平均燃費1リットル当たり17キロ。

タイ(生産・販売):2014年の国内自動車販売は前年比33.7%減の88万台—輸出は過去最高水準を維持—

2015年03月27日 バンコク事務所(若松寛)

2014年の国内自動車販売は、133万678台だった前年より33.7%減少し88万1,832台となった。政府施策の反動や景気の低迷が影響した。国内自動車販売は前年比では大幅に減少したものの過去3番目の水準で、中長期的にみれば拡大傾向にある。自動車生産も国内自動車販売の減少に伴い減少したが、輸出は過去最高水準を維持した。政府は低燃費・環境配慮型のエコカーに対する優遇措置を実施しており、今後タイをエコカーの世界的な供給拠点にすることを目指している。

<自動車購入補助策で需要が先食いされた反動も>

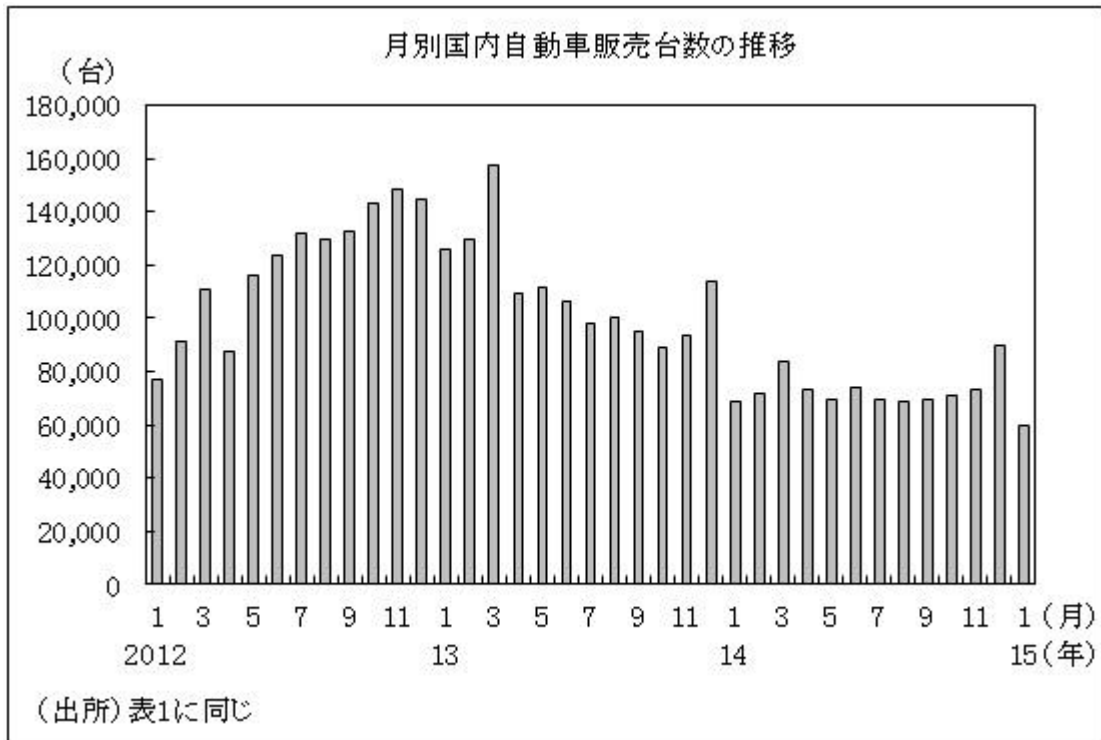
2014年の国内自動車販売は88万1,832台と前年に比べ33.7%と大幅に減少した(表1参照)。2013年11月の反政府デモの発生に端を発する政治の混乱により、減速傾向だった景気はさらに低迷し、国内自動車販売も影響を受けた(図参照)。2014年5月のクーデター以降も、期待に反し景気の回復は緩やかで、消費が手控えられたことから、国内自動車販売は前年同月比で大幅減で推移した。輸出や外国人観光客の低迷に加え、農産物価格の下落に伴う農民所得の減少や家計債務の増加による金融機関のローン審査の厳格化などが影響した。また前年比では、政府の自動車購入補助策により、2013年前半の国内自動車販売がかさ上げされていたことも理由の1つとなっている。しかし、2014年の国内自動車販売は大幅に減少したものの、過去最高を記録した2012年、2013年に続く、過去3番目の水準だ。政府の自動車購入補助策の影響で需要が先食いされたが、中長期的にみると国内自動車市場は拡大基調にある。

国内自動車販売をメーカー別にみると、トヨタが32万6,457台(前年比26.6%減)と首位、以下、いすゞ(16万286台、22.3%減)、ホンダ(10万6,482台、50.0%減)の順。

表1 メーカー別国内自動車販売台数 (単位:台、%)

	2013年		2014年		前年比
		シェア		シェア	
トヨタ	444,707	33.4	326,457	37.0	△ 26.6
いすゞ	206,233	15.5	160,286	18.2	△ 22.3
ホンダ	213,155	16.0	106,482	12.1	△ 50.0
三菱自動車	104,687	7.9	62,885	7.1	△ 39.9
日産	98,187	7.4	59,220	6.7	△ 39.7
フォード	51,223	3.8	38,087	4.3	△ 25.6
マツダ	52,914	4.0	34,326	3.9	△ 35.1
シボレー	56,389	4.2	25,799	2.9	△ 54.2
スズキ	45,292	3.4	20,183	2.3	△ 55.4
日野	19,000	1.4	11,740	1.3	△ 38.2
ベンツ	10,217	0.8	11,524	1.3	12.8
BMW	8,240	0.6	8,386	1.0	1.8
現代	4,123	0.3	4,062	0.5	△ 1.5
ボルボ	2,717	0.2	2,261	0.3	△ 16.8
その他	13,594	1.0	10,134	1.1	△ 25.5
合計	1,330,678	100.0	881,832	100.0	△ 33.7

(出所)トヨタ自動車タイランド



<自動車生産は 23.5%減、輸出は前年と同水準で堅調>

2014年の自動車生産は188万7台と、過去最高だった前年(245万7,057台)に比べ23.5%減少した(表2参照)。内訳をみると、乗用車が74万2,678台(前年比30.7%減)、商用車が113万7,329台(17.9%減)となり、乗用車の減少が目立った。

輸出は112万8,102台と堅調で、過去最高だった前年と同水準を維持したため、減少幅は0.0%と国内自動車販売に比べ小さかった(表3参照)。

表2 国内自動車生産の内訳

(単位:台、%)

	2013年		2014年		
		シェア		シェア	前年比
乗用車	1,071,076	43.6	742,678	39.5	△ 30.7
商用車	1,385,981	56.4	1,137,329	60.5	△ 17.9
トラック	1,385,225	56.4	1,136,766	60.5	△ 17.9
1トンピックアップ車	1,332,913	54.2	1,114,778	59.3	△ 16.4
ダブルキャブ	728,712	29.7	628,070	33.4	△ 13.8
PPV	112,817	4.6	115,045	6.1	2.0
その他	52,312	2.1	21,988	1.2	△ 58.0
バス	756	0.0	563	0.0	△ 25.5
合計	2,457,057	100.0	1,880,007	100.0	△ 23.5

(出所)タイ工業連盟(FTI)

表3 完成車輸出台数

(単位:台、%)

2013年	2014年	前年比
1,128,152	1,128,102	△ 0.0

(出所)表2に同じ

<2015 年国内自動車販売は前年比 4%増の見込み>

2月5日のバンコク日本人商工会議所自動車部会の発表によると、2015年の国内自動車販売台数の見通しは前年比4%増の92万台となっている。政情の安定や景気の回復、また2016年1月の物品税の改定を前にした一部モデルの駆け込み需要などがプラス要因とされている。一方、農産物価格の低迷や家計債務増加の問題は引き続きリスク要因になっている。

世界的な環境規制が厳しくなる中、政府はピックアップトラックに代わる新たな種類の自動車の生産基盤強化のため、環境負荷が少なく、小型低燃費のエコカーの生産を推進し、投資の誘致を進めている。2013年8月には、政府は法人所得税免税などのエコカー優遇措置（フェーズ2）の申請受付を開始、2014年3月の締め切りまでに日系企業6メーカーを含む10メーカーが申請を行った（表4参照）。エコカー優遇措置（フェーズ2）においては、メーカーは先進国並みの燃費・排ガス規制、アクティブセーフティー技術の採用などの安全基準を満たすことを求められている。政府は同優遇措置により、タイをピックアップトラックに続く、エコカーの世界的な供給拠点とすることを目指している。

表4 エコカー優遇措置(フェーズ1とフェーズ2)の概要

項目		フェーズ1	フェーズ2
性能条件	エンジン排気量	ガソリン車:1300cc以下 ディーゼル車:1400cc以下	ガソリン車:1300cc以下 ディーゼル車:1500cc以下
	燃費	100キロにつき5.0リットル以下	100キロにつき4.3リットル以下
	排ガス規制値	ユーロ4以上 CO2排出量:120g/km以下	ユーロ5以上 CO2排出量:100g/km以下
	安全性	全面衝突事故: UNECE Reg. 94Rev.0以上 側面衝突事故: UNECE Reg. 95Rev.0以上	全面衝突事故: UNECE Reg. 94Rev.0以上 側面衝突事故: UNECE Reg. 95Rev.0以上 アクティブ・セーフティー技術の採用 (ABSなど)
投資条件	生産台数	5年目以降、10万台以上	4年目以降、10万台以上(2019年までに達成義務)
	主要部品の製造	シリンダーヘッド、シリンダーブロック、クランクシャフト、カムシャフト、コネクティングロッドのうち少なくとも4種の製造工程を有し、少なくともシリンダーヘッド、シリンダーブロック、クランクシャフトのマシニング工程を有していなければならない。	同左
	投資額	50億パーツ以上(土地代と運転資金を除く)	65億パーツ以上(土地代と運転資金を除く) ※フェーズ1の認定企業は50億パーツ以上
優遇措置	法人所得税	8年間の法人所得税の免税(土地代と運転資金を除く投資総額を超えない範囲での免税)	6年間の法人所得税の免税(土地代と運転資金を除く投資総額を超えない範囲での免税) ※5年以内にタイ部品メーカーに対する投資または支払いを5億パーツ以上行った場合は、法人所得税の免除をさらに1年延長(8億パーツ以上の場合は、さらに2年延長)。
	機械輸入税	製造機械の輸入関税を免除	同左
	原料・部品輸入税	部品・部材の輸入関税を2年間、最大90%引き下げ	同左
	物品税	国内販売の自動車物品税を17%に引き下げ	17%(2016年1月から14%に引き下げの予定)

(注) 受付期間はフェーズ1が2007年6月15日～11月30日、フェーズ2が2013年8月28日～2014年3月31日。

(出所) タイ投資委員会発表資料「Promotion of Eco-car Manufacturing 2nd Generation」(2013年9月)を基に作成

<2016年からCO2排出量別の物品税体系に>

また政府は、自動車販売に課せられる物品税制の改正も予定している。2016年1月から、これまでの排気量別の物品税体系が、二酸化炭素(CO2)排出量別に改正され、より実際の環境負荷に応じた課税体系となる(表5参照)。

表5 自動車物品税率(2016年1月1日から) (単位:%)

	排気量	CO2排出量(g/km)			
		100以下	100超 150以下	150超 200以下	200超
乗用車	3000cc以下		30	35	40
	E85(注)対応車		25	30	35
	3000cc超	50			
ハイブリッド車	3000cc以下	10	20	25	30
	3000cc超	50			
エコカー	1300～1400cc	14	17		
	E85対応車	12	17		
	モデル/排気量	200以下		200超	
ピックアップ車	ノーキャブ	3		5	
	スペースキャブ	5		7	
	ダブルキャブ	12		15	
乗用ピックアップ車	3250cc以下	25		30	
	3250cc超	50			

(注) エタノールを85%混合したガソリン。

(出所) タイ投資委員会資料

マレーシア(販売):2014年の新車販売台数は3年連続で過去最高を更新

2015年03月04日 クアラルンプール事務所(新田浩之)

マレーシア自動車連盟(MAA)が発表(1月21日)した2014年の新車販売台数は、前年比1.6%増の66万6,465台だった。3年連続で過去最高を更新した。年後半の減速により、年初に想定した67万台の販売台数は達成できなかった。メーカー別では、国民車の販売が前年割れとなる中、日本車はおおむね2桁の伸びを示した。政府は今後、省エネルギー自動車(EEV)の生産を強化したい意向だが、現在の原油安はこの計画に逆風となっている。

<物品・サービス税導入を前に買い控えの動き>

2014年の新車販売台数は前年比1.6%増の66万6,465台と、2012年から3年連続で過去最高を記録した(表1参照)。MAAは、特に年前半の安定した国内経済や前向きな消費マインドなどを背景に、販売台数が増加したと分析した。

表1 新車販売台数の内訳 (単位:台、%)

	2013年		2014年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	576,657	100.0	588,341	100.0	2.0
国民車	349,442	60.6	321,066	54.6	△ 8.1
プロトン	138,753	24.1	115,783	19.7	△ 16.6
プロドゥア	196,071	34.0	195,579	33.2	△ 0.3
イノコム	11,382	2.0	9,692	1.6	△ 14.8
ナザ	3,236	0.6	12	0.0	△ 99.6
国民車以外	227,215	39.4	267,275	45.4	17.6
商用車	79,136	100.0	78,124	100.0	△ 1.3
国民車	851	1.1	579	0.7	△ 32.0
プロトン	0	0.0	0	0.0	-
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	-
ハイコム	16	0.0	0	0.0	△ 100.0
イノコム	835	1.1	579	0.7	△ 30.7
国民車以外	78,285	98.9	77,545	99.3	△ 0.9
総計	655,793	100.0	666,465	100.0	1.6
国民車	350,293	53.4	321,645	48.3	△ 8.2
国民車以外	305,500	46.6	344,820	51.7	12.9

(出所)マレーシア自動車連盟(MAA)、各種資料を基に作成

ただし、年後半の失速が響き、伸び率(1.6%)は3年間で最も低く、年間販売台数もMAAが2014年初頭に予測した67万台を下回った。伸び悩みの理由としてMAAは、2015年4月に予定されている物品・サービス税(GST)の導入を挙げている。これまで10%の売上税が課されていたが、6%のGSTに置き換えられることで、自動車の価格が下がると消費者は判断し、買い控えの動きが出たと指摘している。

販売台数の内訳をみると、総販売台数に占めるシェアが88.3%の乗用車が前年比2.0%増の58万8,341台、商用車は1.3%減の7万8,124台だった。MAAは、2015年の新車販売台数を前年比1.6%増の68万台と予測する。経済見通しに不透明感があるものの、プロトンやプロドゥアによる積極的な販売促進キャンペーンなどが販売を押し上げる、とMAAはみている。

なお、2014年の自動車生産台数は、前年比0.8%減の59万6,418台と3年ぶりに減少した。内訳は乗用車が54万5,122台で全体に占める割合は91.4%、商用車が5万1,296台で8.6%だった（表2参照）。乗用車は前年より0.2%増、商用車は10.8%減少した。

表2 自動車生産台数の内訳 (単位: 台、%)

	2013年	2014年	
		前年比	
乗用車	543,892	545,122	0.2
国民車	357,202	315,856	△ 11.6
プロトン	140,082	111,840	△ 20.2
プロドゥア	207,133	196,399	△ 5.2
ナザ	2,357	727	△ 69.2
イノコム	7,630	6,890	△ 9.7
国民車以外	186,690	229,266	22.8
商用車	57,515	51,296	△ 10.8
国民車	612	298	△ 51.3
プロトン	0	0	-
プロドゥア	0	0	-
イノコム	612	298	△ 51.3
国民車以外	56,903	50,998	△ 10.4
総計	601,407	596,418	△ 0.8
国民車	357,814	316,154	△ 11.6
国民車以外	243,593	280,264	15.1

(出所) 表1に同じ

<国民車がさえない中、日本車の販売は好調>

2014年の自動車販売台数を国内外別にみると、国民車が32万1,645台、国民車以外の外国車が34万4,820台で、国民車のシェアは48.3%だった。2013年には国民車が5割を超えるシェアを占めたが、2014年は外国車の販売が前年比12.9%と2桁の増加となって、過半のシェアを占めている。国民車の中でも、プロトンは16.6%減と振るわず、販売台数は11万5,783台にとどまり、国民車全体の販売台数を押し下げたかたちとなった。消費者を引き付ける新車開発が進まないプロトンは、日系自動車メーカーとの協業を進めることなどで、経営状況の改善を狙っている。第2国民車のプロドゥアは、販売台数が0.3%減の19万5,579台とわずかに減少したものの、市場シェアは首位を保った。プロドゥアは、マレーシアではまだ普及が進んでいないEEVを市場に投入するなど攻めの姿勢を維持している。

メーカー別新車販売台数では、上位10社に日系自動車メーカーが6社ランクインした（表3参照）。トヨタは前年比11.9%増の10万2,035台で、日系の中で最大。15.3%の市場シェアはプロドゥア、プロトンに次ぐ。以下、ホンダ（50.3%増、7万7,495台）、日産（12.8%減、4万6,352台）、三菱自動車（16.0%増、1万4,322台）と続く。ちなみに、韓国や中国メーカー各社の販売シェアは最大でも1%程度にとどまっている。

表3 主要メーカー別新車販売台数(上位10社) (単位:台、%)

メーカー	総計	内訳			
		シェア	前年比	乗用車	商用車
プロドゥア	195,579	29.3	△ 0.3	195,579	—
プロトン	115,783	17.4	△ 16.6	115,783	—
トヨタ	102,035	15.3	11.9	73,693	28,342
ホンダ	77,495	11.6	50.3	77,495	—
日産	46,352	7.0	△ 12.8	39,932	6,420
三菱自動車	14,322	2.1	16.0	8,323	5,999
フォード	13,938	2.1	30.8	5,361	8,577
いすゞ	12,366	1.9	2.5	—	12,366
マツダ	11,382	1.7	23.8	9,865	1,517
現代イノコム	10,271	1.5	△ 15.9	9,692	579
総計	666,465	100.0	1.6	588,341	78,124

(出所)各種資料を基に作成

マレーシア全体の新車販売台数が前年比 1.6%増と伸び悩んでいる中、日本車メーカーの多くはおおむね 2 桁の成長率を記録している。高品質に加えて、新車購入後のアフターサービスが充実している点も、購入者を引き付ける要因に挙げられる。ホンダが 5 割も増加した理由としては、新車投入の効果に加えて、マラッカ州の第 2 生産ラインが開設したことで、需要に見合った供給体制が構築されたことも一因に挙げられる。

<政府は EEV の生産シェア拡大の計画>

マレーシア政府は 2014 年 1 月に国家自動車政策 (NAP) を発表し、マレーシアを EEV のハブにする計画を打ち出した。具体的には、2020 年までには国内生産台数の 85%を EEV にするという計画だ。そのために政府は、EEV の中でもハイブリッド車と電気自動車に限定した優遇措置を用意した。これら車種をマレーシアで組み立て生産した場合、ハイブリッド車は 2015 年末まで、電気自動車は 2017 年末まで物品税 (Excise Duty) と輸入税の免除が適用される。

政府の環境重視方針を受けて、日本車メーカーもこれらの車の現地生産を実行・計画する動きが出ている一方、マレーシアではガソリン価格が低いために、購入者が普通タイプの車よりも高いカネを払ってまで、EEV を購入するかは疑問符が付くという見方もある。特に最近では原油価格が下落しており、ガソリン価格が管理型市場連動制度のマレーシアでは EEV 購入のメリットは大きくないようにみられる。

NAP では安全対策の強化について、強制適用も予想された車検制度は任意とすることになった。また、自動車の使用年制限導入に関する言及は一切なく、消費者の負担を考慮し、安全規制の強化は見送られる結果となった。しかし、これらの制度の導入は NAP 発表前に政府の担当者間で議論されたことから、将来的な導入の可能性は十分にあり得る。導入された場合には、自動車メーカーにとって新車買い替えの機会が生まれることになり、その意義は大きいだろう。

インドネシア(販売):2014年の自動車販売、5年ぶりのマイナス成長

2015年03月24日 ジャカルタ事務所(鈴木光夫)

インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表によると、2014年の自動車国内販売台数は前年比1.8%減の120万8,019台となり、5年ぶりにマイナスを記録した。通貨ルピア安や金利高、燃料補助金の削減などが影響した。一方で、2013年に導入された低価格グリーンカー(LCGC)対応車は販売を大幅に伸ばし、その他の落ち込みを補完した格好となった。

<販売動向: LCGC対応車が存在感を示す>

GAIKINDO発表(2015年1月)の自動車国内販売台数を車種別にみると、その販売構成比には大きな変化はなく、2014年も従来どおりセダン型でない二輪駆動(4×2)タイプの乗用車が最大のボリュームゾーンになっている(表1参照)。また、各車種の販売台数では、「その他」(LCGC対応車、注)以外の全ての車種が前年比マイナスとなっている。税制上、一般的に販売価格が高くなるセダントタイプの乗用車が4割近い減少となった一方、政策的に販売価格が低く抑えられているLCGC対応車は、2013年の下半期から販売され、その期間が短かったことから単純比較はできないが、3.4倍と大きな伸びを示した。市場全体がわずかに縮小する中、LCGC対応車が販売を下支えした格好といえる。

表1 車種別自動車販売台数

(単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	
					前年比	
乗用車計	541,475	601,030	780,785	828,327	707,341	△ 14.6
セダンタイプ	33,128	25,741	34,221	34,199	21,614	△ 36.8
4×2タイプ	504,510	569,768	739,168	787,712	679,856	△ 13.7
4×4タイプ	3,837	5,521	7,396	6,416	5,871	△ 8.5
商用車計	223,235	291,873	335,445	350,394	328,558	△ 6.2
バス	4,177	3,853	4,472	4,054	3,834	△ 5.4
ピックアップ/トラック	204,654	270,205	311,609	330,907	313,237	△ 5.3
ダブルキャビン	14,404	17,815	19,364	15,433	11,487	△ 25.6
その他	-	1,261	-	51,180	172,120	236.3
合計	764,710	894,164	1,116,230	1,229,901	1,208,019	△ 1.8

(注)2013年、2014年の「その他」はLCGC対応車。

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料を基に作成

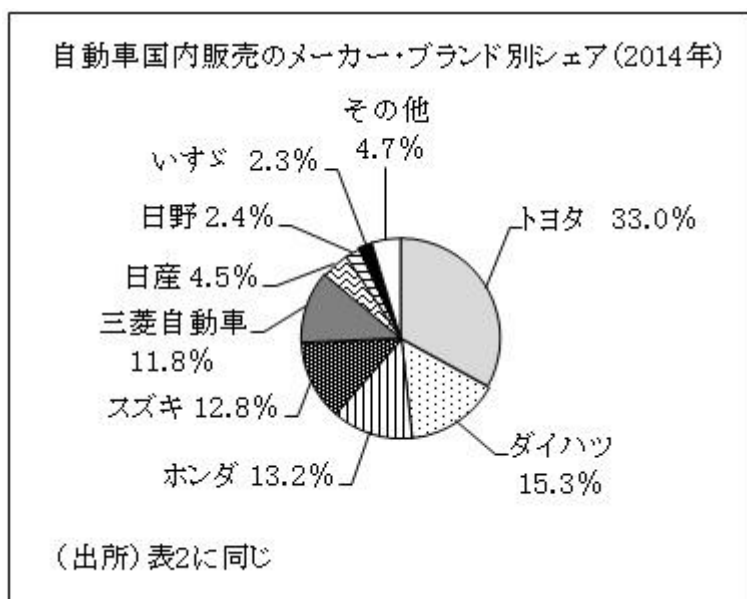
次にメーカー・ブランド別にみると、首位のトヨタが前年比8.1%減の39万9,119台で、以下、ダイハツが18万5,226台(0.4%減)、ホンダが15万9,147台(73.9%増)、スズキが15万4,923台(5.5%減)、三菱自動車が14万1,962台(9.8%減)、日産が5万4,317台(11.2%減)の順だった(表2参照)。日系では、インドネシア向けに開発した低価格帯の多目的車(MPV)「モビリオ」を2014年初頭に投入し、好調だったホンダだけが販売台数を大きく伸ばした。競合するトヨタ、ダイハツ、スズキなど上位メーカーの低価格帯MPVが大きく販売台数を落とす中、ホンダはスズキと三菱自動車を抑え、前年の5位から3位に浮上した。

表2 メーカー・ブランド別自動車販売台数 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
1 トヨタ	280,680	310,674	405,414	434,232	399,119	△ 8.1
2 ダイハツ	118,593	139,544	162,742	185,942	185,226	△ 0.4
3 ホンダ	61,336	45,416	69,320	91,493	159,147	73.9
4 スズキ	71,210	94,569	126,577	164,004	154,923	△ 5.5
5 三菱自動車	106,483	134,416	148,918	157,352	141,962	△ 9.8
6 日産	37,542	56,193	67,179	61,135	54,317	△ 11.2
7 日野	21,297	24,652	34,472	34,207	28,493	△ 16.7
8 いすゞ	24,012	28,746	33,165	31,527	28,278	△ 10.3
9 フォード	8,871	15,670	11,958	9,907	12,008	21.2
10 GM	4,508	4,658	5,643	15,649	10,018	△ 36.0
11 マツダ	6,012	8,933	12,391	11,239	9,230	△ 17.9
12 起亜	6,550	9,081	13,651	12,121	8,936	△ 26.3
13 メルセデス・ベンツ	4,557	4,535	4,373	4,877	3,585	△ 26.5
14 BMW	1,240	1,551	2,188	2,460	2,547	3.5
15 現代	5,041	5,551	6,384	3,869	2,287	△ 40.9
16 UDトラック	2,735	3,045	2,925	1,965	854	△ 56.5
ー その他	4,043	6,930	8,930	7,922	7,089	△ 10.5
合計	764,710	894,164	1,116,230	1,229,901	1,208,019	△ 1.8

(出所) 現地報道を基に作成

日系以外では、フォードの1万2,008台(前年比21.2%増)、BMWの2,547台(3.5%増)と販売を伸ばしたメーカーもある。その一方で、ゼネラルモーターズ(GM)は2013年に低価格MPVの現地生産・販売を開始したものの、ホンダ「モビリオ」など日系との競争激化により1万18台(36.0%減)となり、起亜は8,936台(26.3%減)、メルセデス・ベンツが3,585台(26.5%減)、現代が2,287台(40.9%減)などと軒並み大きく減少した。なお、2014年の日系シェアは全体で96.2%と、前年(95.4%)よりわずかながら高まった(図参照)。



<生産動向：LCGC とセダン以外は不振>

2014年の自動車国内生産台数は、前年比7.5%増の129万8,523台だった(表3参照)。乗用車は5.0%減の82万8,114台で全体の63.8%を占めた。2013年末から現地生産が開始されたトヨタ「ヴィオス」などが属するセダンは3万9,658台と前年の7.8倍と急増したが、セダンは全体に占めるシェアが3.1%と小さく、車種別で最大を誇る4×2タイプの乗用車(1500cc以下)が8.5%減少したことが押し下げ要因となった。

また、LCGC対応車については、2014年は日系5社による生産体制が構築されたことにより生産台数が前年比3.5倍の18万5,058台に上った。販売開始から1年半弱で、自動車生産全体の14.3%を占めるまでに成長した。

表3 車種別自動車生産台数

(単位:台、%)

	2012年	2013年	2014年	2014年	
				構成比	前年比
乗用車計	743,501	872,155	828,114	63.8	△ 5.0
セダン	4,869	5,091	39,658	3.1	679.0
1500cc以下(G、D)	673	860	36,575	2.8	4,152.9
1500cc超3000cc(G)/2500cc(D)以下	4,076	4,141	2,909	0.2	△ 29.8
3000cc(G)/2500cc(D)超	120	90	174	0.0	93.3
4×2	693,421	842,234	761,928	58.7	△ 9.5
1500cc以下	541,694	670,995	613,705	47.3	△ 8.5
1500cc超2500cc(G/D)以下	114,982	141,408	121,000	9.3	△ 14.4
2500cc超3000cc(G)以下	36,745	29,831	27,223	2.1	△ 8.7
3000cc(G)/2500cc(D)超	0	0	0	0.0	-
4×4タイプ	45,211	24,830	26,528	2.0	6.8
1500cc以下	0	0	0	0.0	-
1500cc超3000cc(G)/2500cc(D)	37,414	15,975	16,035	1.2	0.4
3000cc(G)/2500cc(D)超	7,797	8,855	10,493	0.8	18.5
商用車計	322,056	283,100	285,351	22.0	0.8
バス	5,299	4,713	4,105	0.3	△ 12.9
ピックアップ/トラック	316,757	278,387	281,246	21.7	1.0
その他	0	52,956	185,058	14.3	249.5
合計	1,065,557	1,208,211	1,298,523	100.0	7.5

(注)Gはガソリン車、Dはディーゼル車。2013年、2014年の「その他」はLCGC対応車。

(出所)表1に同じ

2014年の輸出台数は、完成車(CBU)が20万2,273台(前年比18.4%増)と初めて20万台に達した(表4参照)。国内販売台数が減少する中で、生産台数は7.5%増えており、一定程度が輸出へ回ったものとみられる。現地報道によると、2014年のトヨタの完成車輸出台数は約16万台で、完成車輸出全体に占める割合は8割程度という。トヨタのLCGC対応車「アギア」や小型セダン「ヴィオス」は2014年上半期から輸出が順次開始され、トヨタおよび市場全体の輸出台数を押し上げたようだ。

表4 自動車輸出台数

(単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	
						前年比
CBU(完成車)	85,796	107,932	173,368	170,907	202,273	18.4
CKD(完全ノックダウン車)	55,624	83,709	100,122	105,380	108,580	3.0

(出所)表1に同じ

<2015 年は前年並みの見通し>

GAIKINDO は、2015 年の自動車国内販売台数を、2014 年並みの約 120 万台と予想している。2015 年も引き続きルピア安や金利高という厳しい環境が続くとみられる。また、レギュラーガソリンの価格は 2015 年 3 月前半の段階で 1 リットル当たり 6,800 ルピア (約 63 円、1 ルピア=約 0.0092 円) にとどまっているが、ジョコ政権の発足間もない 2014 年 11 月に実施された補助金付き燃料の値上げ(約 3 割)が、なお消費マインドに影響しているとみられる (2015 年初頭からはレギュラーガソリンに対する燃料補助金制度が廃止)。なお、2015 年 1 月の国内販売台数は前年同月比 9%減の 9 万 4,194 台と振るわない。

輸出に関しても、完成車の主要な輸出先である中東や ASEAN などを含めた世界経済の動向に大きく左右されているだけに、5 年以内に輸出額の 3 倍増を目指すジョコ政権が有効な輸出促進策を実施できるかどうか注目される。

一方で、2014 年に生産・販売・輸出がそろって増加した LCGC 対応車が、年々厚みを増す中間層にとってのエントリーカーとしての役割を今後果たしていくことが期待される。また、2015 年末までに ASEAN 経済共同体 (AEC) の発足を控える ASEAN 全体に目を向ければ、中長期的にはインドネシア同様に自動車市場の拡大が想定される。日系自動車メーカーはインドネシア国内のみならず、ASEAN 各国の需要を取り込めるような自動車を開発・生産・販売することができるかどうか、そしてその前提ともなる裾野産業をどう育成していくかが、今後のインドネシア自動車産業の発展のカギを握るといえよう。

(注) LCGC 対応車はインドネシアのエコカー政策に適合した低価格で燃費効率の良い小型車を指す。排気量 1200cc 以下のガソリン車で 1 リットル当たり 20 キロ以上の燃費、排気量 1500cc 以下のディーゼル車で 1 リットル当たり 20 キロ以上の燃費、原則 9,500 万ルピア以下の販売価格などの要件を満たせば奢侈 (しゃし) 税が 0%となる。2013 年 9 月から販売が開始され、現在は日系 5 社が販売している。

フィリピン(生産・販売):2014年の新車販売台数は27.1%増加

2015年06月03日 マニラ事務所(石川雅啓)

2014年のフィリピンの新車販売台数は旺盛な需要に後押しされ、フィリピン自動車工業会(CAMPI)と自動車輸入流通業者協会(AVID)の合計(一部メーカーの重複あり)で前年比27.1%増の27万312台だった。2015年第1四半期も順調に販売台数を伸ばし、合計で前年同期比17.4%増の7万1,330台となった。2014年7月30日には新車購入時における消費者保護の強化に関する法(レモン法)が施行され、4月1日からは未登録のナンバープレートに対する規制が強化された。新たな排ガス規制の導入も、今後予定されている。

<2015年のCAMPI目標は27万2,000台>

2014年のフィリピンの新車販売台数は、旺盛な需要、新モデルの投入などにより、フィリピン自動車工業会(CAMPI)の発表が前年比29.5%増の23万4,747台、自動車輸入流通業者協会(AVID)が13.3%増の3万5,565台と過去最高だった(表1参照)。CAMPI発表の内訳は、乗用車が47.8%増の9万287台、商用車が20.2%増の14万4,460台と、乗用車が顕著な伸びとなった。2014年9月18日から21日までの4日間行われた第5回フィリピンモーターショーでは、19日にフィリピンを襲った台風16号の直撃で開催時間が短縮されたにもかかわらず、約9万人の来場者でにぎわった。

表1 2014年の自動車販売台数 (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	5,298	10,344	3,355	6,550	298	141	15,642
2月	5,620	11,208	3,543	7,174	365	126	16,828
3月	7,174	11,999	3,774	7,778	335	112	19,173
4月	6,732	11,362	3,512	7,323	318	209	18,094
5月	7,507	12,091	3,966	7,645	288	192	19,598
6月	8,278	11,344	3,863	6,922	317	242	19,622
7月	8,339	12,391	4,071	7,799	326	195	20,730
8月	7,997	11,119	3,021	7,523	357	218	19,116
9月	8,477	12,447	3,836	8,111	319	181	20,924
10月	8,975	13,303	4,155	8,519	378	251	22,278
11月	8,040	13,382	3,757	8,850	473	302	21,422
12月	7,850	13,470	3,393	9,348	292	437	21,320
合計	90,287	144,460	44,246	93,542	4,066	2,606	234,747

(出所)CAMPI

CAMPIは2015年の見通しとして、フィリピンの継続的な経済成長、2016年の大統領選に向けた支出、また世界的な原油安によって今後も順調に販売台数を伸ばすとし、27万2,000台の目標を掲げた。

<メーカー各社が現地調達率を高めて売り上げ増を図る>

CAMPI発表のメーカー別シェアでは、トヨタ45%、三菱自動車21%、フォード8.7%、いすゞ6%、ホンダ5.7%と、上位5位で全体の86.4%を占め、うち4社(シェア77.7%)が日系メーカーだった。

トヨタは、2014年に約6,000万ペソ(約1億6,800万円、1ペソ=約2.8円)を投じ、「イノーバ」と

「ヴィオス」の生産設備を増強し現地の需要増加に対応した。また、2013年に引き続き、現地調達比率も高めた。この結果、輸入も含めた販売台数は前年比40.4%増の10万6,110台となった（レクサスブランドを含む）。トヨタ・フィリピンの岩本資宏工場長によると、2015年以降も市場の伸びに合わせ生産能力を強化するという。

三菱自動車は2014年3月、米フォードが所有していたラグナ州の工場跡地を取得、フィリピン本社と工場を移転し、生産体制の再構築を図ると発表した。2015年1月にはアキノ大統領らフィリピン政府関係者出席の下、開所式を行った。2014年の販売台数は、タイ製の小型ハッチバック「ミラージュ」やセダン「ミラージュ G4」の販売増などにより、前年比13.8%増の5万86台となり、2年連続で過去最高を記録した。

ホンダは2014年4月に7,200万ペソを投じ、現地生産車「シティ」のフルモデルチェンジを行った。また、コストダウンを目的として、主要部品を優先的に現地調達の拡大を実施した。2014年の販売台数は、現地生産車7,924台、輸入車5,454台の合計1万3,378台だった。ホンダカーズフィリピンの石井克典副社長は「2015年は、輸入車新機種を増強し販売拡大につなげたい」と語った。

<2015年第1四半期も好調な売れ行き>

2015年第1四半期（1～3月）の新車販売台数は、CAMPIの発表によると、前年同期比21.6%増の6万2,882台だった（表2参照）。AVIDの発表では6.8%減の8,448台で、これら2団体の数字を合計すると7万1,330台で17.4%増だった。CAMPI発表の内訳では、乗用車が38.2%増の2万5,051台、商用車が12.6%増の3万7,831台となっている。

表2 2015年の自動車販売台数 (単位:台)

	乗用車	商用車					総計
			AUV	LCV	軽トラック	トラック・バス	
1月	7,200	11,462	3,543	7,483	275	161	18,662
2月	8,149	12,514	3,562	8,274	428	250	20,663
3月	9,702	13,855	3,983	9,158	419	295	23,557
合計	25,051	37,831	11,088	24,915	1,122	706	62,882

(出所)表1に同じ

<消費者保護とナンバープレート規制を実施>

共和国法第10642号「新車購入時における消費者保護の強化に関する法」いわゆる「レモン法」が、約9年にわたる政府関係機関の間の協議の末、2014年7月15日にアキノ大統領によって署名され、7月30日に施行された。同法では、購入後1年以内または走行距離が2万キロに達するまでの乗用車やトラックで、貿易産業省が欠陥車両と認定した場合、メーカー側が代車か返金によって代償することが義務付けられた。違反した事業者には最高10万ペソの罰金が科される。二輪車やバスは対象外。日系メーカー各社では今のところ、同法施行の大きな影響は出ていないという。

フィリピン陸運局(LTO)は、2015年3月25日に未登録のナンバープレートを付けた四輪車を規制する覚書回状AVT-2015-1927を公告し、2015年4月1日に施行した。同規制により、未登録でかつ必要書類を所持していない場合、最高1万ペソの罰金が科される。ある日系メーカーによると、生産体制に

は影響がないものの、登録申請に必要な書類の発行遅れなどにより、卸売りと小売りの両方に遅れが生じ、結果として消費者を待たせしてしまう事例が発生しているという。

＜大気汚染対策で新たな排ガス規制の導入へ＞

フィリピンでは自動車の排ガス規制として、2008年から導入しているEUの排ガス基準「ユーロ2」が採用されている。フィリピン政府はさらに、大気汚染対策としてこれより厳しい「ユーロ4」の導入を予定している。ユーロ2では、ディーゼル燃料とガソリンの硫黄含有率を0.05%に抑えることが求められるが、ユーロ4ではこの基準が0.005%と厳しくなる。また、ガソリンのベンゼン含有率も5%から1%と抑制される。このほか、ユーロ2では規制のなかった芳香族化合物の含有量も35%に制限される。ただ、日系メーカーの中にはフィリピンで販売している全車種で既にユーロ4を導入しているところもあり、もともと厳しい環境規制をクリアしてきた日系のメーカーにとってはこの規制強化の流れが追い風になるとの見方も出ている。

フィリピン環境天然資源省（DENR）は3月25日、この導入時期を2015年7月からと明らかにした。これに対して、エネルギー省（DOE）は4月9日、石油会社のユーロ4に対応した自動車燃料の供給体制の構築が遅れているため、7月に開始することは困難と表明した。

＜自動車振興政策の発表は年内か＞

自動車メーカーに対する優遇措置を与える自動車振興政策は、フィリピンにおける自動車生産の競争力の維持と強化のために欠かせないとして、以前から業界が政府に強く求めてきた。この自動車メーカーに対する優遇措置「自動車産業ロードマップ」は、当初2013年中の発表が予定されていたが、これまで再三延期が繰り返され現在に至っている。2015年3月30日に東京で開催されたフィリピン投資セミナーにおいて、ドミンゴ貿易産業相は「年内には発表できるだろう」と語った。

ベトナム(生産・販売):2014年の新車販売は前年比 42.8%増の 15万台超

2015年01月30日 ハノイ事務所(竹内直生)

ベトナム自動車工業会(VAMA)の発表(1月10日)によると、2014年の新車販売台数は前年比42.8%増の15万7,810台となった。国内主要都市で自動車登録料が引き下げられたことに加え、国内景気が持ち直していることなどが背景にある。これを受け政府は2015年の生産台数を20万台と予測した。今後、輸入完成車(CBU)との競争激化が予想されるため、当地で生産を行う自動車メーカーの間では自動車産業保護政策を求める声が強まっている。

<輸入完成車は前年比8割以上の増加>

2014年の国産車および輸入車を含めた新車販売台数は15万7,810台と、前年比42.8%増の大幅な伸びだった。単月ベースでは、2014年12月時点で前年同月比を21ヵ月連続上回った。自動車販売が好調な背景としては、主要都市で新規登録手数料が引き下げられたことや国内の景気が持ち直していることなどが挙げられる。

また、販売台数のうち、コンプリートノックダウン(CKD)生産による国産車は11万6,541台(前年比32.4%増)、輸入完成車(CBU)は4万1,269台(83.3%増)となり、CBUの販売増加が顕著だった(表1参照)。販売台数に占めるCBUの割合も、2013年の20.4%から2014年は26.2%に上昇した。これには、2014年1月1日からCBUの輸入関税がそれまでの60%から50%に引き下げられたことが影響している。

表1 CKDによる国産車・輸入完成車(CBU)別販売台数(単位:台、%)

	2013年	2014年	前年比
国産車	88,008	116,541	32.4
CBU	22,511	41,269	83.3
合計	110,519	157,810	42.8

(出所)VAMA公表資料を基に作成

<トヨタが首位を維持、過積載規制強化でトラックメーカーも販売増加>

VAMA加盟20社の販売台数は13万3,588台(前年比38.1%増)となった。これをメーカー別にみると、1位はトヨタで、4万820台(22.6%増)となった。2位以下は、地場最大手の自動車メーカーであるチュオンハイオート(THACO)グループのタコ・トラックが2万254台(42.2%増)、米国のフォード1万3,988台(71.3%増)、韓国の起亜自動車の1万1,212台(26.1%増)、マツダの9,438台(130.8%増)と続いた(表2参照)。

表2 メーカー別販売台数 (単位: 台、%)

順位	メーカー名	2013年	2014年	
			前年比	
1	トヨタ	33,288	40,820	22.6
2	タコトラック	14,240	20,254	42.2
3	フォード	8,166	13,988	71.3
4	起亜(THACO委託生産)	8,891	11,212	26.1
5	マツダ(同上)	4,089	9,438	130.8
6	ホンダ	4,593	6,492	41.3
7	ゼネラルモーターズ	5,176	5,134	△ 0.8
8	スズキ	3,765	4,386	16.5
9	いすゞ	2,039	3,766	84.7
10	メルセデス・ベンツ	1,725	2,815	63.2
11	日野自動車	1,409	2,756	95.6
14	三菱自動車	2,186	2,302	5.3
15	日産自動車	-	1,522	-

(注) 日産車の生産・販売を行う「タンチョン・インダストリアル・エクイップメント・ベトナム(TCIEV)」は、2014年からVAMAに加盟。

(出所) 表1に同じ

2014年も日系メーカーの販売は好調で、前年と比較可能なメーカー7社はいずれも前年を上回った。トヨタは過去最高の4万台を超え、メーカー別の販売台数でも引き続き首位となり、VAMA加盟20社の販売台数(13万3,588台)におけるシェアも30.6%と3割台を維持した。特に2013年3月にフルモデルチェンジをした「ヴィオス(Vios)」の売り上げが好調だった。

このほか、前年比での伸びが大きかったのは、トラックを生産するいすゞや日野自動車で、それぞれ84.7%、95.6%の増加となった。この背景には、2014年4月から政府が全国規模で過積載トラックへの取り締まり活動を強化したことを受け、運送会社からの増車需要が旺盛になったことが挙げられる。ブランド別の販売台数では、上位10ブランドのうち半分がトヨタとなった(表3参照)。

表3 ブランド別販売台数(2014年) (単位: 台)

順位		車種	メーカー	台数
1	ヴィオス(Vios)	乗用車	トヨタ	9,187
2	フォーチュナー(Fortuner)	スポーツ用多目的車(SUV)	トヨタ	8,589
3	K3000	商用車	起亜	8,563
4	イノバ(Innova)	乗用車	トヨタ	7,895
5	カロラアルティス(Altis)	乗用車	トヨタ	5,373
6	レンジャー(Ranger)	商用車	フォード	4,791
7	カムリ(Camry)	乗用車	トヨタ	4,685
8	不詳(ダンプトラック)	商用車	タコトラック	4,680
9	モーニング(Morning)	乗用車	起亜	4,484
10	不詳(トラック)	商用車	タコトラック	4,305

(出所) 表1に同じ

<2015年は20万台の生産を予想、政策課題も>

ベトナム統計総局によると、2014年の国内生産は12万8,300台(前年比29.8%増)、完成車輸入は7

万 2,000 台 (111.7%増) となっており、いずれも増加した。特に輸入については、台数ベース、金額ベース (15 億 7,000 万ドル) とともに 2013 年の倍以上という伸びを示し、過去最高を記録した。当地報道によると、商工省重工業局は 2015 年の自動車生産台数を 20 万台と、2014 年に比べて大幅に伸びると予測している。

一方、政府は 2014 年 7 月に自動車産業の長期発展戦略を打ち出したが、その実現のための具体的な行動計画はまだ策定されていない。また、2015 年に入ってからホーチミン市では大気汚染や渋滞対策として、新規登録手数料の引き上げなどの規制案が打ち出された。

2014 年末に公表された ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) における CBU の輸入関税引き下げスケジュールによると、2015 年が 50%、以降は 2016 年 40%、2017 年 30%と段階的に引き下げられ、2018 年には 0%となる。今後 CBU との競争激化が予想されることを受け、当地で生産する自動車メーカーからは、「政府から、一刻も早く具体的な自動車産業保護施策や恩典などが目に見えるかたちで出されることを強く希望する」と一貫性のある政策を求める声が出ている。

<燃費規制の突然の導入で対応に追われる企業側>

燃費規制としては運輸省・商工省の共同通達 43 号 (43/2014/TTLT-BGTVT-BCT) により 2015 年 1 月から、国内で販売する 7 人乗り以下の国産車および CBU に対して、100 キロ当たりの燃費を記載したラベルの貼付が義務付けられた。燃費の測定に際し、2017 年までは政府が指定する研究所での測定もしくはメーカーの自己申告による政府機関への登録が認められている。しかし、本通達が公布されたのが 2014 年 9 月だったこともあり、政府指定研究所の処理能力不足や当局が自動車メーカー側の提出データの内容をなかなか認めないなどの状況があり、年末まで対応に追われたメーカーもあったようだ。また、当該燃費測定やラベル手配の費用も発生することから、メーカー側にとってはコスト圧迫要因となっている。

排ガス規制については現在 EU 諸国の通称「ユーロ 2」が導入されているが、政府の方針としてはより厳格な「ユーロ 4」の導入を検討している。しかし、現在流通している燃料の品質では導入が難しいなどの課題がメーカー側から指摘されている。

インド(販売):2014年の乗用車販売台数は0.7%増とほぼ横ばいー二輪車部門は2桁成長と好調

二

2015年04月22日 バンガロール事務所 インド事務所 (ディーパク・アーナンド、太田堯久)

2014年の自動車市場は、経済全般の減速感と高金利など購買意欲をそぐ要因が重なり、不振が続いた後、5月以降は物品税引き下げ措置の延長やモディ新政権の誕生などで消費者心理に改善がみられた。乗用車全体の国内販売台数は前年比0.7%増とほぼ横ばいだったが、二輪車市場はスクーター販売が牽引し、2桁成長で好調を維持した。

<乗用車需要は5月以降に回復>

インド自動車工業会(SIAM)などによると、2014年(1~12月)の乗用車〔スポーツ用多目的車(SUV)とバンを含む〕全体の生産台数は、前年比0.1%増の315万8,215台、国内販売台数は0.7%増の257万702台だった。国内販売は、長引く高金利や経済成長の鈍化の影響で大きく落ち込んだ2013年から、ほぼ横ばいの推移となった。インド政府は低迷する自動車産業を支援するため、2014年4月から物品税の引き下げ措置を実施。加えて、当初の措置終了期限2014年6月末を同年12月末まで延長した。同措置およびモディ新政権への期待によって消費者心理が好転し、5月以降は需要が回復した。ただし、12月末の物品税引き下げ措置終了を受けて、自動車メーカー各社は2015年1月から全モデルを対象に販売価格を3~4%引き上げており、今後は国内販売の勢いが鈍化するとみられている。他方で、金利の引き下げ期待やガソリン価格の値下がりなどで消費者心理は改善に向かっているとの見方もあり、今後の動向に注目が集まる。

<国内販売はメーカー各社で明暗分かれる>

メーカー別の国内販売台数では、首位のマルチ・スズキが前年比8.3%増の115万2,128台と過去最高を記録した(表1参照)。市場シェアも前年の41.7%から44.8%に拡大し、独走体制は揺るがなかった。新モデル「アルト K10」や「セレリオ」「シアズ」が好調だった。特に、「インドで最も燃費のいいセダン」をうたう中型セダン「シアズ」は、2014年10月の発売から2ヵ月間で1万6,000台を販売した。

表1 2014年の主要メーカー別乗用車国内販売・輸出台数 (単位: 台、%)

メーカー	国内販売			輸出		
	2013年	2014年	前年比	2013年	2014年	前年比
マルチ・スズキ	1,063,964	1,152,128	8.3	109,916	118,439	7.8
現代	380,002	411,471	8.3	253,011	201,909	△ 20.2
マヒンドラ&マヒンドラ	270,749	230,593	△ 14.8	7,382	6,129	△ 17.0
ホンダ	107,661	179,816	67.0	5,351	6,142	14.8
タタ・モーターズ	221,967	157,475	△ 29.1	7,430	4,331	△ 41.7
トヨタ・キルロスカ	145,132	132,778	△ 8.5	28,307	16,838	△ 40.5
フォード	80,431	77,140	△ 4.1	39,284	76,998	96.0
ゼネラルモーターズ	86,825	57,565	△ 33.7	4	806	20,050.0
日産	32,250	49,313	52.9	110,983	119,228	1.8
ルノー	64,368	44,849	△ 30.3	11,936	7,338	△ 38.5
フォルクスワーゲン	60,405	44,212	△ 26.8	19,769	64,120	215.2
シュコダ・オート	21,834	15,342	△ 29.7	0	0	-
フィアット	8,799	12,366	40.5	70	39	2,102.9
フォース・モーターズ	3,587	3,041	△ 96.3	0	104	2,425.0
合計	2,553,979	2,570,702	0.7	593,453	622,428	4.9

(注1) SUVとバンを含む。

(注2) BMW、アウディ、ジャガー、メルセデスは統計未発表。

(出所) インド自動車工業会(SIAM)

2位の現代自動車は前年比8.3%増の41万1,471台でやはり過去最高を記録し、市場シェアも14.9%から16.0%へ伸ばした。2014年8月に発売を開始した小型プレミアムハッチバック「i20 エリート」は発売後4ヵ月で3万2,000台を販売し、カーオブザイヤーを受賞した。

一方、3位のマヒンドラ&マヒンドラは前年比14.8%減の23万593台となり、シェアは10.6%から9.0%に低下した。4位のホンダは小型セダン「アメイズ」と中型セダン「シティ」が前年に引き続き好調で17万9,816台となり、67.0%増と主要メーカーで最高の成長を遂げ、シェアも4.2%から7.0%に大きく拡大した。5位のタタ・モーターズは29.1%減の15万7,475台と大幅に減少し、6位のトヨタ・キルロスカも8.5%減の13万2,778台と苦戦した。

2014年は主要メーカー14社のうち9社がマイナス成長となり、明暗が分かれたが、日産を合わせた日系4社のシェア合計は52.8%から58.9%と拡大した。

セグメント別では、長さ4メートル未満の低コスト小型車が市場の約70%を占めている一方で、高級車市場も著しく伸びている。中でも高級SUVの人気が高く、SUVの高級車市場シェアは30%を超えた。消費者の好みはセダンからSUVへ移行しているようだ。国内の高級SUV販売台数は過去3年間で3万5,000台と市場規模はまだ小さいが、2019年までには10万台を超えると予想されている。購入者は4ヵ月～1年の納車待ちとなっており、メルセデス・ベンツやアウディなどトップ高級車メーカーへの需要が高まっている。

<スクーターが牽引する二輪車市場>

2014年の二輪車全体(スクーター、オートバイ、エンジン付き自転車の合計)の生産台数は前年比12.7%増の1,849万931台、国内販売台数は11.5%増の1,601万3,447台と堅調な伸びをみせた。この中で特に、スクーターの国内販売は28.9%増の高い伸びとなった。一方、オートバイは6月以降のモンスーンの遅れが農業に影響したことを受けて地方での需要が落ち込み、6.2%増と1桁台の伸びに鈍化した。SIAMは、

スクーター部門が引き続き国内二輪市場の牽引役となり、買い替え需要も堅調に推移すると予想している。一方でオートバイの需要については、「経済の回復傾向がより明確にならない限り増えない」と分析している。そして、2015年の二輪車市場の伸びは10%前後にとどまるとの見通しを示している。

メーカー別の国内販売台数では、首位のヒーローが前年比6.5%増の644万4,542台と過去最高を記録したものの、市場シェアは前年の42.1%から40.2%に低下した(表2参照)。

表2 2014年の主要メーカー別二輪車国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

メーカー	国内販売			輸出		
	2013年	2014年	前年比	2013年	2014年	前年比
ヒーロー	6,048,665	6,444,542	6.5	135,184	201,122	48.8
ホンダ	3,211,615	4,172,717	29.9	156,851	190,426	21.4
TVSモーター	1,723,567	2,082,676	20.8	231,970	311,519	34.3
バジャージョート	2,161,455	1,885,263	△12.8	1,295,341	1,559,143	20.4
ヤマハ	461,816	566,749	22.7	189,673	171,842	△9.4
スズキ	375,083	337,620	△10.0	5,035	24,691	390.4
ロイヤルエンフィールド	173,865	296,380	70.5	4,256	6,221	46.2
マヒンドラ&マヒンドラ	160,980	194,516	20.8	9,982	10,972	9.9
ピアaggio	38,884	26,998	△30.6	22	9	△59.1
ハーレーダビッドソン	1,813	4,080	125.0	0	0	-
合計(その他を含む)	14,357,743	16,013,447	11.5	2,028,314	2,475,945	22.1

(注)スクーターとオートバイ、エンジン付き自転車を含む。

(出所)インド自動車工業会(SIAM)

2位のホンダは前年比29.9%増の417万2,717台と躍進し、シェアは22.4%から26.1%に拡大した。スクーター市場でトップを走る「アクティバ」が好調だった。ホンダは2015年から二輪車の現地開発機能や設備を強化し、主力車「アクティバ」の改良に取り掛かる。販売台数で日本の約40倍の規模を誇るインド二輪車市場に攻勢をかける。

3位のTVSモーターは前年比20.8%増の208万2,676台となった一方、4位のバジャージョートは188万5,263台と12.8%減少した。

<小型商用車の国内販売は大幅減に>

商用車部門の生産台数は前年比8.2%減の68万1,945台で、国内販売台数は11.8%減の60万6,232台と、前年に引き続き2桁減だった。うち、小型商用車の販売台数が17.3%減の39万626台と大きく落ち込んだ。他方、バスなど中・大型商用車は0.2%増の21万5,606台と微増だったが、2014年9月以降は毎月2桁成長を続けており回復傾向にある。SIAMは「今後は、政府によるインフラ整備の加速や公共バスの購入に対する補助金などが商用車部門を活性化させる」とみる一方で、「物品税引き下げ措置が12月末で終了したことによって、消費者の買い控えを引き起こす可能性もある」と指摘している。

三輪車(前年比6%増の53万1,151台)と二輪車を含む自動車全体の販売台数の合計は、前年比9.0%増の1,972万1,361台となった。2015年の見通しとしてSIAMは、業況回復の兆しは短期間ではみえにくいのが、経済の持ち直しへの期待感や通貨ルピー安の改善傾向を踏まえ、各部門ともプラス成長は可能だ、と予測している。

全体としてインド自動車産業の成長は1桁台(9.0%増)にとどまったものの、今後の市場拡大を見込んで、乗用車最大手のマルチ・スズキ、ホンダ、マヒンドラ&マヒンドラ、フォード、二輪最大手のヒーロー、ホンダ、バジージャオートなどは既に生産能力の拡大に動き始めている。それに伴って、多くの自動車部品メーカーも需要を満たすため、生産能力の増強が急務となっている。インド自動車部品工業会(ACMA)は、2020年の部品産業の売上高見通しを現在の350億ドルから約3倍となる1,000億ドルに引き上げる方針だ。インドは小・中型車や二輪車の生産・輸出ハブとしての体制を整えたことから、部品産業も恩恵を受けると指摘している。

<輸出は高い伸びを確保>

2014年の輸出台数は全体で前年比18.4%増の359万639台となり、著しい成長をみせた。内訳は、乗用車が4.9%増の62万2,428台、商用車が17.7%増の8万5,003台、三輪車が20.0%増の40万7,263台、二輪車が22.1%増の247万5,945台で、各部門とも順調な伸びをみせた。

オーストラリア(販売):2014年の新車販売は3年連続で110万台を達成

2015年02月09日 シドニー事務所(平木忠義)

2014年の新車販売台数は乗用車が全てのセグメントで減少し、前年比2.0%減の111万3,224台となったものの、3年連続で110万台を達成した。乗用車が落ち込む一方で、スポーツ用多目的車(SUV)が販売台数を伸ばした。ちなみに、オーストラリアでは自動車基準法の見直しが行われており、その狙いや今後の方向性について、インフラ・地域開発省の担当者に聞いた(1月28日)。

<SUVのシェアが3割超に拡大>

オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)の発表(1月6日)によると、2014年の新車販売台数は111万3,224台と、3年連続で110万台を達成した(表1参照)。乗用車は軽乗用車をはじめ全てのセグメントで大きく減少し、前年比6.1%の減少となった。特に小型車は2013年の8,649台の増加から2014年は1万284台と3.9%の減少に転じた。その他、中型(4~12気筒)が前年比8.7%減、大型(6~12気筒)も9.4%減となり、大型車は4年連続して減少した。乗用車のシェアは49.8%から47.8%に縮小した。一方で、SUVは5.6%増となり、シェアが前年の29.4%から31.7%に拡大した。小型(4~6気筒)が16.5%の大幅増となり、中型(4~8気筒)が4.8%増、大型(6~12気筒)も1.0%増と、SUV人気を裏付けた。

表1 新車販売台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	前年比
乗用車	566,404	531,596	△ 6.1
軽	136,300	124,374	△ 8.7
小型	260,820	250,536	△ 3.9
中型	78,172	71,405	△ 8.7
大型	52,295	47,387	△ 9.4
その他	38,817	37,894	△ 2.4
SUV	333,561	352,347	5.6
小型	74,859	87,237	16.5
中型	119,464	125,222	4.8
大型	126,530	127,820	1.0
超大型	12,708	12,068	△ 5.0
小型商用車	204,566	197,956	△ 3.2
大型商用車	31,696	31,325	△ 1.2
合計	1,136,227	1,113,224	△ 2.0

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

<国内メーカーの3社はいずれも減少>

メーカー別にみると、国内で乗用車を製造しているトヨタ、GMホールデン、フォードの3社はいずれも販売台数が減少した(表2参照)。その一方で、現代、スバルが販売台数を伸ばしている。

表2 新車販売台数ランキング(メーカー別) (単位:台、%)

	メーカー名	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
1	トヨタ	214,630	203,501	18.3	△ 5.2
2	GMホールデン	112,059	106,092	9.5	△ 5.3
3	マツダ	103,144	100,704	9.0	△ 2.4
4	現代	97,006	100,011	9.0	3.1
5	フォード	87,236	79,703	7.2	△ 8.6
6	三菱自動車	71,528	68,637	6.2	△ 4.0
7	日産	76,733	66,025	5.9	△ 14.0
8	フォルクスワーゲン	54,892	54,801	4.9	△ 0.2
9	スバル	40,200	40,502	3.6	0.8
10	ホンダ	39,258	32,998	3.0	△ 15.9

(出所)表1に同じ

トヨタは、主力車種の「カローラ」が前年比 0.5%増の 4 万 3,735 台と、車種別販売台数 1 位を獲得した(表 3 参照)。一方、国内で製造している「カムリ」は 11.3%減となり、車種別販売台数も 2013 年の 6 位から 8 位に後退した。また、「ハイラックス」も 4.5%減となったことから、全体では前年比 5.2%減の 20 万 3,501 台となった。

2 位の GM ホールデンは、前年比 5.3%減の 10 万 6,092 台だった。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 8.8%増の 3 万 203 台と、過去最高の販売台数を記録した一方、小型車の「クルーズ」は車種別順位のランク外に後退した。

3 位のマツダは、主力車種である輸入車の「マツダ 3」(日本名「アクセラ」)が前年比 2.9%増の 4 万 3,313 台となり、「CX-5」が SUV 人気を背景に 7.2%増の 2 万 1,571 台と車種別販売台数順位で 9 位にランクインしたが、全体では 2.4%減の 10 万 704 台にとどまった。

4 位の現代は主力車種の「i30」が 3 万 1,505 台(3.0%増)となったことが貢献し、前年比 3.1%増の 10 万 11 台と販売台数 10 万台を突破した。

表3 新車販売台数ランキング(モデル別) (単位:台、%)

	モデル名	2013年	2014年	2014年
				前年比
1	カローラ(トヨタ)	43,498	43,735	0.5
2	マツダ3(マツダ)	42,082	43,313	2.9
3	ハイラックス(トヨタ)	39,931	38,126	△ 4.5
4	i30(現代)	30,582	31,505	3.0
5	コモドア(GMホールデン)	27,766	30,203	8.8
6	レーンジャ(フォード)	21,752	26,619	22.4
7	トライトン(三菱自動車)	24,512	24,256	△ 1.0
8	カムリ(トヨタ)	24,860	22,044	△ 11.3
9	CX-5(マツダ)	20,129	21,571	7.2
10	ゴルフ(フォルクスワーゲン)	17,818	19,545	9.7

(出所)表1に同じ

なお、国内の自動車生産台数は17万4,986台と20万台を大きく割り込んだ(表4参照)。これは、2016年10月に国内での生産を中止するフォードが、2014年6月から生産台数を縮小させていることが影響していると思われる。

表4 自動車生産台数 (単位:台、%)

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
生産台数	223,354	239,443	219,376	221,224	210,538	174,986
新車販売台数	937,607	1,035,574	1,008,437	1,112,032	1,136,227	1,113,224
生産台数比率	23.8	23.1	21.8	19.9	18.5	15.7

(出所)表1と同じ

韓国との自由貿易協定(FTA)が2014年12月12日に発効し、日本との経済連携協定(EPA)も2015年1月15日に発効した。これらのFTA、EPAでは双方の自動車メーカーにとって主力となる1500cc超3000cc以下のガソリン車は全て即時関税が撤廃される。また、2016年10月のフォードに次いで、2017年末をもってトヨタ、GMホールデンも国内での生産を中止することから、今後は自動車の輸入が増加することが想定される。

<自動車基準法の規制緩和を検討>

オーストラリア国内を走行する自動車は、自動車基準法(Motor Vehicle Standard Act 1989)によって「Australian Design Rules」(ADR)に定める車種ごとの安全および環境基準などに適合する必要がある。例えば排ガス基準は、2013年11月から新車に対し「ユーロ5」が採用されており、2017年7月1日からは「ユーロ6」により車種・車体総重量ごとの騒音基準が設けられる。

こうした中、2014年1月16日、連邦政府は自動車基準法を見直すを発表した。インフラ・地域開発相が発出したプレスリリースによると、1999年に実施した前回の改正から14年が経過し、その間に車の技術や自動車産業は大きく変化したことから、これらの動きに対応するための見直しをしようとしている。

見直しの趣旨や今後の方向性について、インフラ・地域開発省の自動車基準法改正タスクフォースのデイビッド・ステファンス氏は以下のように説明した。

今回の改正は、規制緩和を行い、強靱(きょうじん)で豊かな経済をつくり出す一方で、道路交通の安全性の向上や消費者の選択の幅を広げるといった政府の公約と一致している。国際的なベストプラクティスに沿った適切な安全基準とオーストラリアの自動車市場の競争力向上の最適なバランスを取ることが目的だ。特に、安全性や環境性能、盗難防止に関する規制の強化と規制に伴う負担の軽減に焦点を当てる。公共安全や消費者保護、競争力といった公共政策の目的に合致させるために製造者や消費者に対して最小の負担となるような規制の導入も検討している。

2014年9月4日に発出されたディスカッションペーパーでは、自動車基準法に定める中古車輸入に関して生産性委員会が発出したオーストラリア自動車産業に関する提言やADRの国際基準との調和など幅広い範囲がカバーされている。これまで、一般からの意見募集や300人を超える参加者を集めたワークショップなどが開催され、現在、提出された意見の検討が行われている。現時点では、例えば個人による新

車や中古車輸入に関する規制緩和の決定はなされていないが、いずれの変更も現在行われている検討を経て総合的に判断されるだろう。

ステファンス氏は、今後の自動車の安全規制や先進的な安全技術の導入の方向性について、ディスカッションペーパーで検討される1つの選択肢として、将来的なADRと国際基準との調和を挙げる。今回の見直しにADRそのものは含まれていないが、一般的なこととしてADRには特定の技術の禁止というよりも、最低限必要となる要件は定められるべきだとした上で、個々の自動車メーカーは独自にADRや国際基準を上回る新たな安全技術を導入することができるだろうと指摘している。

<北米・中南米>

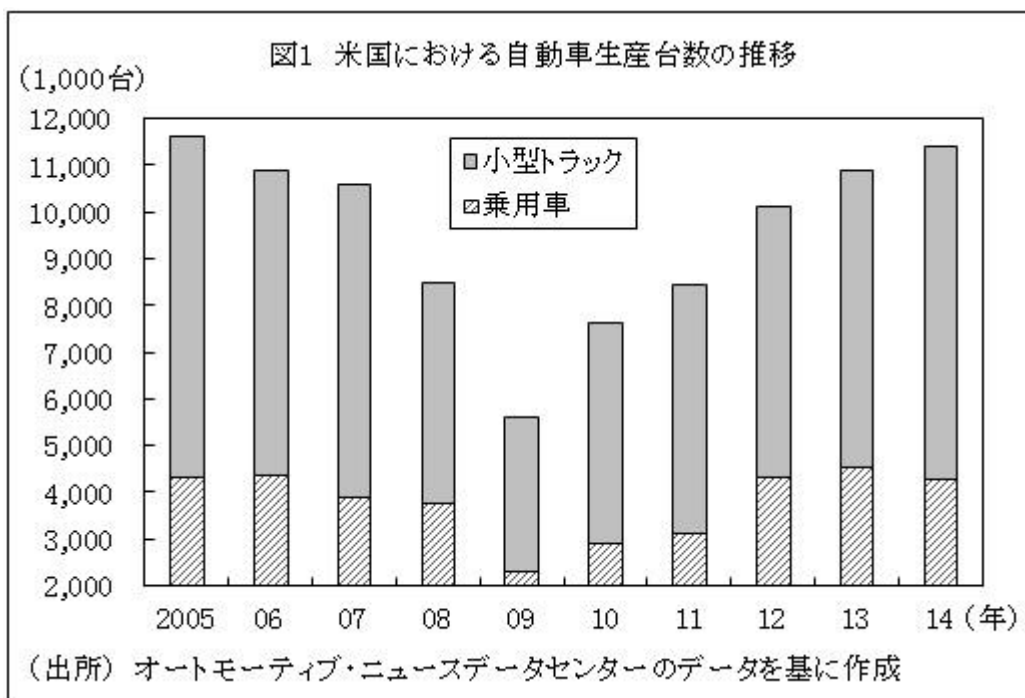
米国(生産)(1):2014年の自動車生産台数は5.0%増の1,144万台、2006年以降最多に一小型トラックは2桁の伸び、乗用車は減少

2015年03月06日 ニューヨーク事務所(大原典子)

2014年の米国での自動車生産台数は前年比5.0%増の1,144万台となり、2006年以降では最多、金融危機前の水準に回復した前年を上回った。小型トラックが13.0%増と大きく伸び、乗用車は6.0%減となった。主要メーカーでは、前年に続きフィアットクライスラー、日産が2桁の伸びだった。また、輸入台数が3.6%増となる中、日本からは11.2%減少した。しかし、日本車の需要自体は伸びており、米国を中心とした日本以外の拠点での生産増で対応する傾向がみられる。

<生産台数は5年連続で増加>

自動車専門誌「オートモーティブ・ニュース」が1月20日に発表した速報によると、2014年の米国での自動車生産台数(乗用車と小型トラックの合計、注)は前年比5.0%増の1,144万台となった(図1参照)。生産台数は5年連続で増加し、金融危機以前の水準に回復した2013年を上回り、2006年以降最多となった。



2014年の伸びは、前年比13.0%増の715万台と大きく伸びた小型トラックが牽引した。一方で、乗用車は6.0%減の429万台となり、2009年以降初めて減少した。全体の生産台数に占める小型トラックのシェアは、前年の58.1%から62.5%に拡大した。

<フィアットクライスラーが全体の伸びに最も貢献>

主要メーカーで生産台数首位のフォードは、前年比2.3%減の216万台となった(表参照)。2位のゼネラルモーターズ(GM)は2.0%増の205万台、以下、フィアットクライスラーが15.7%増の173万台、

ホンダが3.1%減の127万台、トヨタが4.2%増の124万台、日産が19.5%増の95万台、現代・起亜が0.1%減の77万台、フォルクスワーゲン（VW）が6.9%減の12万台となった。ちなみに、現代・起亜を除く全主要メーカーで、小型トラックが増加（小型トラック生産のないVWを除く）、乗用車が減少している。

主要メーカー別の米国での自動車生産台数

（単位：台、％）

		2012年	2013年	2014年	前年比	全生産台数に対する構成比
フォード	乗用車	419,907	436,149	344,439	△ 21.0	－
	小型トラック	1,599,306	1,773,552	1,815,446	2.4	－
	合計	2,019,213	2,209,701	2,159,885	△ 2.3	18.9
GM	乗用車	840,700	831,633	745,599	△ 10.3	－
	小型トラック	1,143,942	1,181,660	1,308,222	10.7	－
	合計	1,984,642	2,013,293	2,053,821	2.0	18.0
フィアット クライスラー	乗用車	334,825	343,204	218,628	△ 36.3	－
	小型トラック	995,958	1,155,102	1,514,374	31.1	－
	合計	1,330,783	1,498,306	1,733,002	15.7	15.2
ホンダ	乗用車	665,543	750,922	697,275	△ 7.1	－
	小型トラック	553,783	558,995	571,629	2.3	－
	合計	1,219,326	1,309,917	1,268,904	△ 3.1	11.1
トヨタ	乗用車	591,682	662,860	655,025	△ 1.2	－
	小型トラック	516,544	528,803	586,190	10.9	－
	合計	1,108,226	1,191,663	1,241,215	4.2	10.9
日産	乗用車	406,782	470,232	461,530	△ 1.9	－
	小型トラック	237,888	322,021	485,542	50.8	－
	合計	644,670	792,253	947,072	19.5	8.3
現代・起亜	乗用車	490,106	533,531	540,870	1.4	－
	小型トラック	229,762	235,263	227,360	△ 3.4	－
	合計	719,868	768,794	768,230	△ 0.1	6.7
VW	乗用車	152,400	132,520	123,415	△ 6.9	－
	小型トラック	0	0	0	－	－
	合計	152,400	132,520	123,415	△ 6.9	1.1
米国	乗用車	4,325,546	4,566,010	4,291,242	△ 6.0	－
	小型トラック	5,803,973	6,322,016	7,146,031	13.0	－
	合計	10,129,519	10,888,026	11,437,273	5.0	100.0

（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筆者がまとめたもの。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。

（出所）図1に同じ

主要メーカーについてさらに詳しくみると、フィアットクライスラーが全体の伸びに最も貢献し、寄与率42.7%、増加台数は23万台となった。オハイオ州トレド工場を生産拠点とするジープブランドのスポーツ用多目的車（SUV）「チェロキー」が前年の3.7倍と大幅に増加したことに加え、「グランドチェロキー」が23.7%増となり、同ブランドが37.9%増と同社の伸びを押し上げた。これにより、トレド工場の生産台数は71.1%増の51万台となり、全メーカーの生産拠点の中で最多となった。

＜日産は 15 万台増、トヨタも 5 万台増加＞

次いで伸びに寄与したのは日産で、増加台数は 15 万台となった。小型トラックが 50.8%増となり、伸びを押し上げた。中でも、テネシー州スマーナ工場を生産拠点とする SUV「ローグ」が 8.0 倍の 17 万台となったことが大きい。これにより、同工場の生産台数は 33.9%増加した。また、2014 年 10 月に日産の九州工場からミシシッピ州キャントン工場に生産を移管した SUV「ムラーノ」は、12 月末までの 3 ヶ月間で 7,221 台生産された。一方で乗用車は、米国での生産台数が最多の中型セダン「アルティマ」が 2.7%減となり、全体で 1.9%減の 46 万台となった。これに伴い、キャントン工場の生産台数は 2.9%減となった。

トヨタは、小型トラックが 10.9%増の 59 万台と大幅に伸びるなどし、増加台数が 5 万台となった。中でも、インディアナ州プリンストン工場で生産しているピックアップトラック「ハイランダー」が 31.7%増の 18 万台と大幅に増加したことが大きい。同車種の伸びなどにより、プリンストン工場の生産台数は 16.6%増となった。乗用車は、小型セダン「カローラ」が 19.3%増、中型セダンのうち「カムリ」は 3.4%増と伸びたものの「アバロン」が 28.6%減、クロスオーバーSUV「ベンザ」が 27.6%減と大幅に減少し、全体で 1.2%減の 66 万台となった。「カローラ」の生産拠点であるミシシッピ州ブルースプリングス工場の生産台数は 19.3%増となる一方、「アバロン」の生産拠点のケンタッキー州ジョージタウン工場の生産台数は 7.6%減となった。

トヨタは 2015 年夏をめどに、レクサス部門の人気車種「ES350」の生産 5 万台を九州工場からジョージタウン工場へ移管することを発表している（プレスリリース 2013 年 4 月 29 日）。これにより同工場の生産能力は 50 万台から 55 万台に増加する。また、2017 年初頭をめどに、米国の本社機能をテキサス州ダラス近郊のプレイノに移転し、現在のカリフォルニア州トーランスなど各地拠点が持つ機能を一元化することで、業務の効率化を図ると発表している（プレスリリース 2014 年 4 月 29 日）。

GM は、ピックアップトラック「シルベラード」が 12.0%増、「シエラ」が 9.9%増と小型トラックが伸び、増加台数は 4 万台となった。これらの生産拠点であるミシガン州フリント工場、インディアナ州ウェイン工場の生産台数は、11.8%増、11.1%増となった。

＜ホンダは「アコード」振るわず 4 万台減少＞

ホンダの生産台数は 4 万台減少した。人気車種の中型セダン「アコード」が 14.0%減となるなど、乗用車が 7.1%減となったことが影響し、オハイオ州メアリズビル工場の生産台数は 10.2%減となった。小型トラックは、小型バン「オデッセイ」と SUV「パイロット」がそれぞれ 6.1%増と伸びたものの、SUV の人気車種「CR-V」が 12.0%減となり、全体では 2.3%増にとどまった。「CR-V」の減少を受け、オハイオ州イーストリバティー工場の生産台数は 8.7%減となった。

ホンダは、メアリズビル工場に新設する「パフォーマンス・マニュファクチュアリング・センター」で、2015 年からアキュラ部門の中型セダン「NSX」の量産を開始すると発表している（プレスリリース 2014 年 12 月 17 日）。

フォードの生産台数は 5 万台減少した。中型セダン「フォーカス」が 19.5%減となったことをはじめ、乗用車の生産が 21.0%減と大きく減ったことが影響し、同車の生産拠点であるミシガン州ウェイン工場の

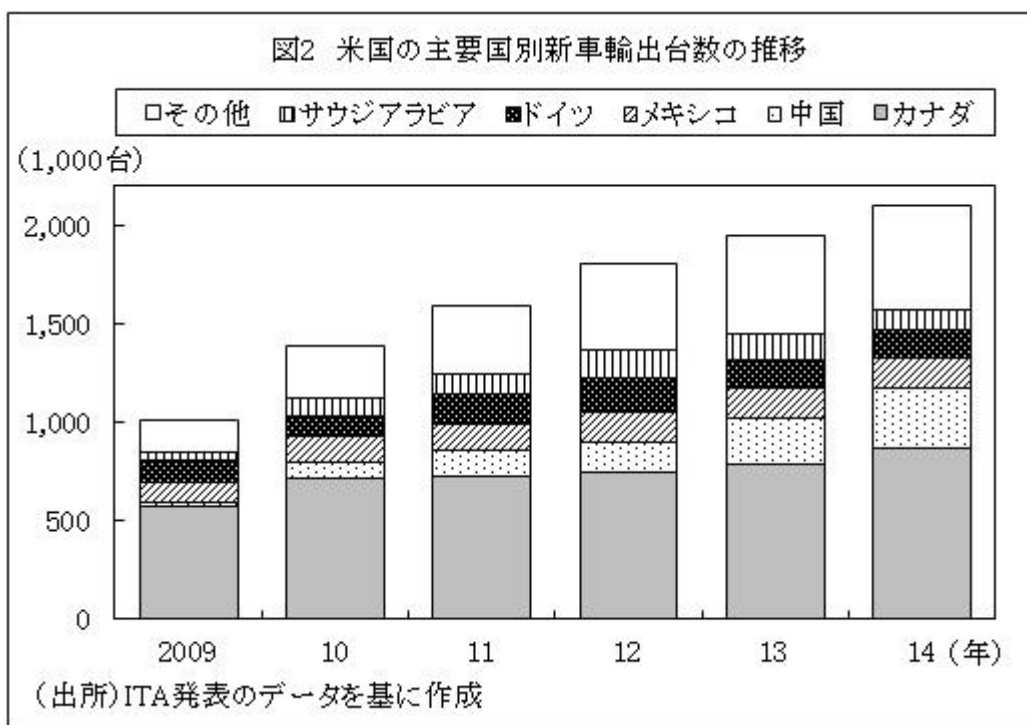
生産台数が 20.7%減となった。小型トラックは、ピックアップトラック「エクスペローラー」が 6.9%増と伸びたものの、モデルチェンジのために生産調整が行われていた「F シリーズ」が 13.2%減の大幅減となり、2.4%増にとどまった。同シリーズの生産拠点であるミシガン州ディアボーン工場の生産台数は 23.0%減となったが、10 月からはアルミニウム車体の新モデルを 2 万 5,380 台生産している。

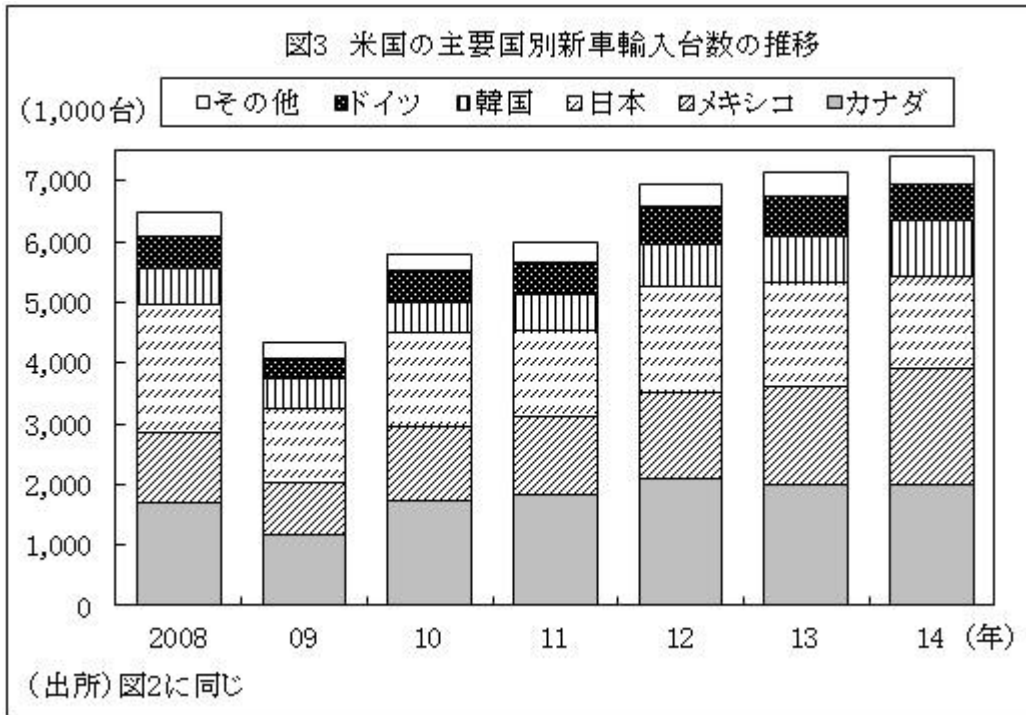
現代・起亜の生産台数は、ほぼ前年並みとなった。現代の中型セダン「エラントラ」が 16.0%減となったものの、「ソナタ」が 14.8%増、起亜の「オプティマ」が 6.0%増と伸び、乗用車は 1.4%増の 54 万台となった。一方、SUV「ソレント」が 7.6%減となり、小型トラックは 3.4%減の 23 万台となった。

VW の減少は 1 万台となった。米国唯一の生産拠点、テネシー州チャタヌーガ工場で生産される中型セダン「パサート」が 6.9%減少したことによる。

<輸出は中国、輸入はメキシコが大幅増>

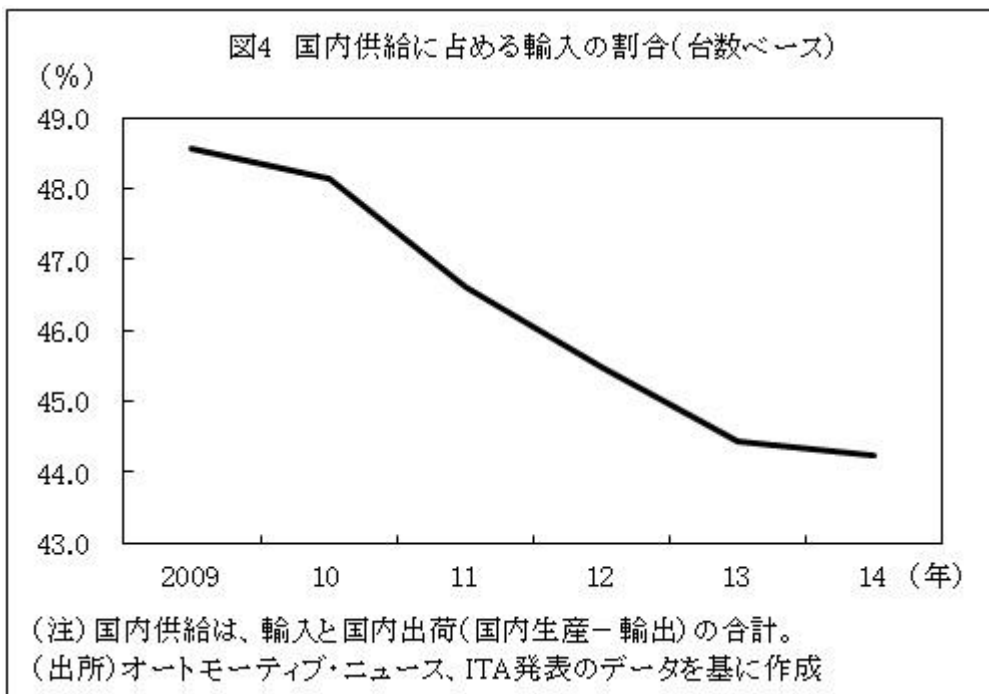
商務省国際貿易局 (ITA) の発表によると、2014 年の新車輸出台数 (乗用車・小型トラック) は 211 万台、輸入は 741 万台となり、それぞれ前年比 8.0%増、3.6%増と伸びた。輸出では、カナダ向けが 9.5%増の 87 万台、中国が 30.8%増の 31 万台と全体の伸びに寄与した (図 2 参照)。輸入は、全ての主要メーカーが生産拠点を持つメキシコが 18.6%増の 190 万台と大幅に伸びている (図 3 参照)。輸入シェア最大のカナダ (0.6%増の 202 万台) と合わせると 8.6%増の 392 万台となり、北米自由貿易協定 (NAFTA) を結んでいる国が全体の半数以上を占めた。そのほかでは、韓国が 18.7%増加している。





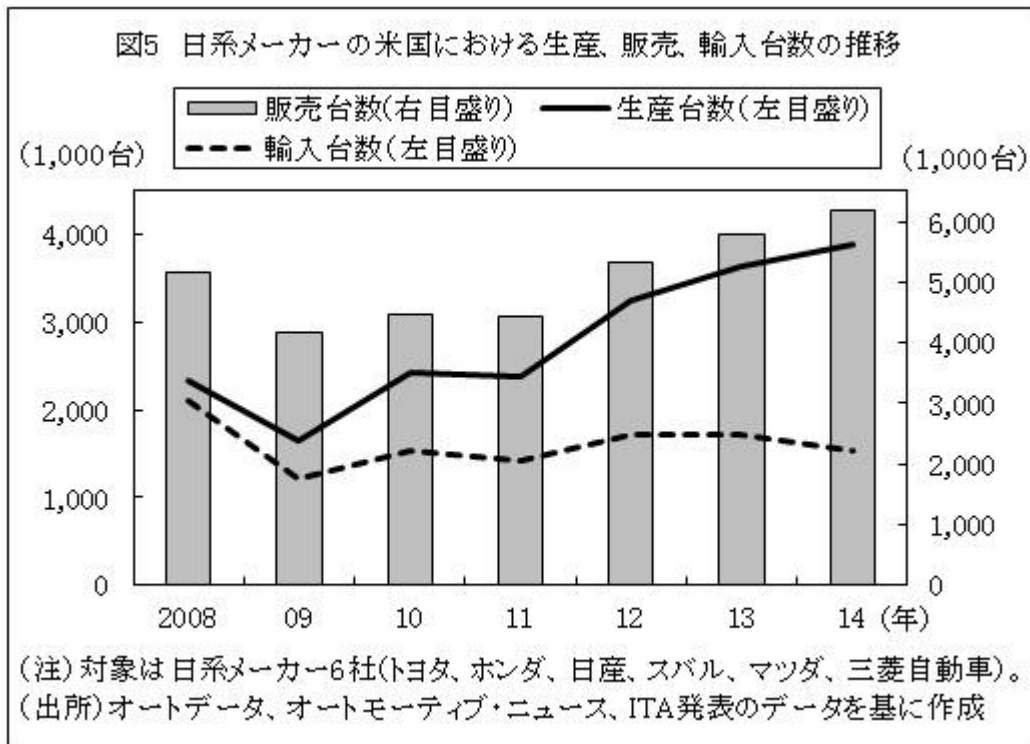
<米国の需要拡大には現地生産などで対応>

しかし、国内供給〔輸入と国内出荷（国内生産－輸出）の合計台数〕に占める輸入台数の割合は2009年以降、わずかながら低下を続けている（図4参照）。伸びる国内需要に対しては、国内生産を強化して対応する傾向にあることが分かる。



2014年の日本からの輸入台数（米国に生産拠点を持つ日系メーカー6社の合計）は、前年比11.2%減の153万台と大きく減少した（図5参照）。2年連続の減少となる。一方で6社の販売台数は7.2%増の620

万台と伸びており、米国での需要拡大には米国での生産増加とメキシコなど海外の生産拠点での生産増で対応しているかたちだ。なお、6社の米国での生産台数は7.0%増の390万台となっている。



(注) 乗用車は小型、中型、大型、高級車、小型トラックはSUV、ピックアップトラック、バンを含む。

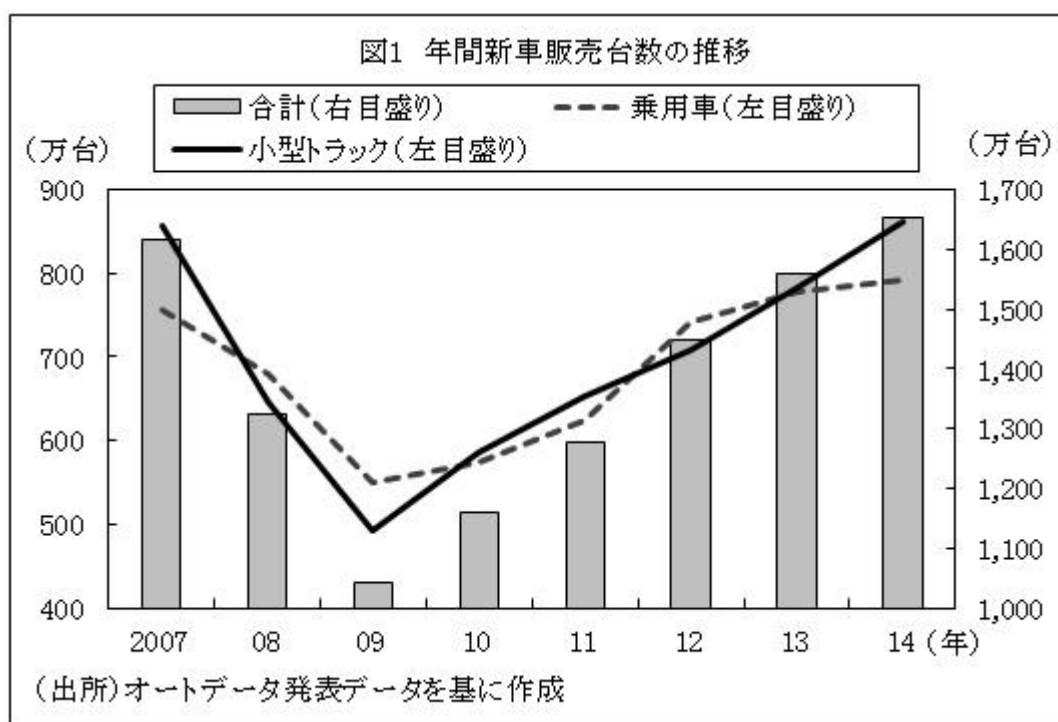
米国(販売)(2):2014年の新車販売台数は1,652万台、金融危機前の水準に一伸び率は2年連続で縮小

2015年02月17日 ニューヨーク事務所(大原典子)

2014年の新車販売台数は前年比5.9%増の1,652万2,000台で、金融危機前の水準となった。繰り越し需要に加え、低金利ローンやガソリン価格の低下、労働市場の改善など消費を取り巻く好条件が後押ししたとみられる。一方で、伸び率は2年連続で縮小しており、この傾向が2015年も続くとする専門家が多い。

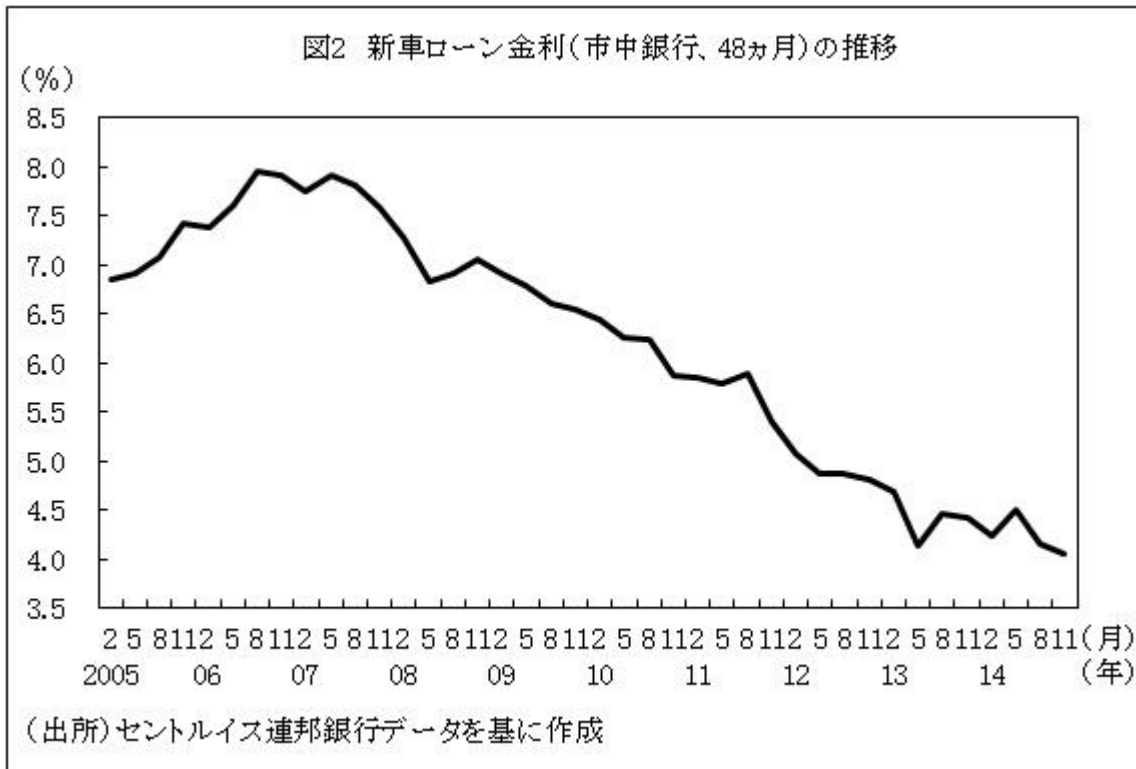
<繰り越し需要などの好要因が後押し>

オートデータの発表(1月5日)によると、2014年の年間新車販売台数は前年比5.9%増の1,652万2,000台となり、金融危機前の2007年(1,614万9,647台)を上回る水準になった(図1参照)。2014年初の専門家予測(エドモンズ・ドット・コム:1,640万台、ロイター:1,650万台など)とほぼ同じだった。



伸びの背景には、金融危機以降積み上がった繰り越し需要がある、とするメディアや専門家が多い。これに、低金利の新車ローン(図2参照)や、2014年12月に1ガロン(3.785リットル)当たり2.543ドルと2007年7月以降の最安値になったガソリン価格(エネルギー省発表)の下落による家計の可処分所得の増加のほか、年平均6.2%と2008年以来の低失業率にみられる労働市場の改善、2007年以来最も高い信頼感指数が示す消費者マインドの上昇など、足元の消費環境の改善が追い風となったといえる。こうした環境の中、各社の平均販売価格は前年比1.1%増、消費者の平均購入価格は0.7%増とそれぞれ上昇した。

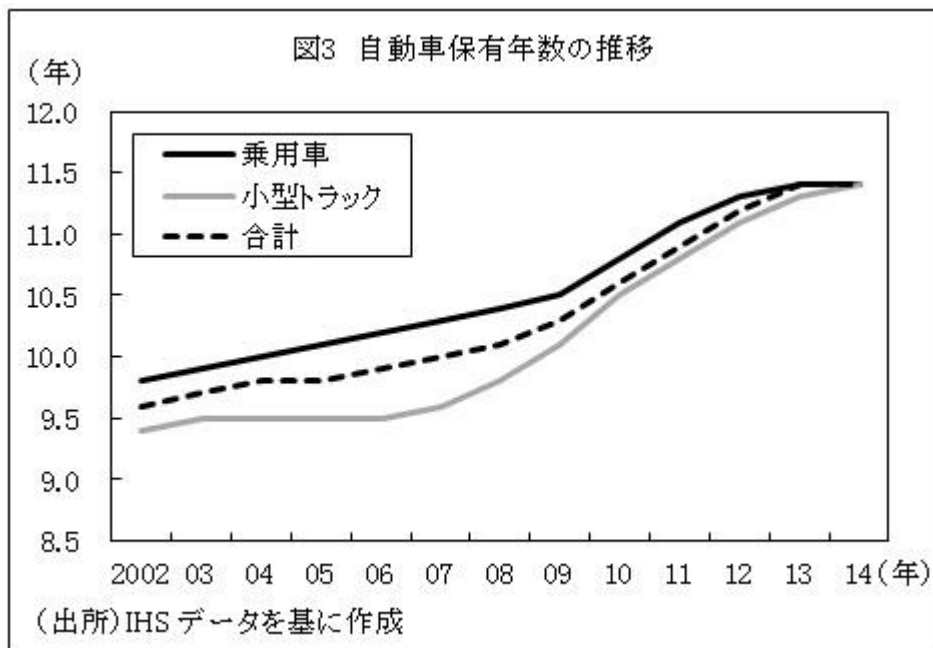
また、各社が提供するインセンティブの増加も購入者の背中を押したとみられている。トゥルーカー・ドット・コムの調べによると、現金の払い戻しなど各社が提供するインセンティブは、1台当たり前年比5.1%増と伸びた。



<緩やかな増加局面に入るとの見方>

販売台数の伸びの一方で、伸び率は前年比 5.9%と 2 年連続で縮小している (2012 年 : 13.4%増、2013 年 : 7.6%増)。市場は回復しつつも緩やかな増加局面に入った、とみる専門家が多い。2015 年の販売台数に関しては、オートモーティブ・ニュース・ワールド कांग्रेस (1 月 13~14 日) において、バンクオブアメリカ・メリルリンチのアナリストのジョン・マーフィー氏は、前年比 4.7%増の 1,730 万台、フィアットクライスラーの米国販売担当上級副社長レイド・ビグランド氏は 3.5%増の 1,710 万台を予測している。伸びの縮小については、どちらも繰り越し需要の先細りを理由に挙げている。また、ケリー・ブルー・ブックは 2.3%増の 1,690 万台、米国トヨタ販売は 1.1%増の 1,670 万台 (オートモーティブ・ニュース 1 月 14 日) との見通しを示した。

また、自動車保有年数は耐久性の向上などにより、年々長期化傾向にあり (図 3 参照)、今後の販売台数がどこまで伸び続けるのかを見通す上での材料の 1 つといえる。この点を懸念する OEM (相手先ブランドによる生産) 関係者の声が現地のオートモーティブ・コンファレンスでも聞かれる。



<前年に続き SUV が人気、中型乗用車は減少>

車種別の内訳では、スポーツ用多目的車（SUV、スポーツワゴンを含む）が前年比 11.8%増の 538 万台と前年の 11.9%増に続いて大きく伸び、販売台数に占める比率も約 3 分の 1 に上った（表 1 参照）。次いで、ミニバン・フルサイズバンが 8.6%増の 90 万台だった。以下、ピックアップトラックが 6.6%増の 232 万台、小型乗用車が 4.6%増の 314 万台、大型・高級乗用車が 1.3%増の 119 万台と続いた。一方で、中型乗用車が 0.5%減の 359 万台と、前年の 0.4%増から減少に転じた。ダッジ「アベンジャー」、トヨタ「プリウス」、ゼネラルモーターズ（GM）のシボレー「インパラ」がそれぞれ 44.9%減、15.4%減、10.5%減と、引き下げ要因になった。

また、伸び率に注目してみると、ミニバン・フルサイズバン以外は全ての車種で縮小しており、中でも前年に 2 桁増（12.9%）となった大型・高級乗用車や、ピックアップトラック（12.1%増）は伸びの鈍化が目立った。

表1 車種別新車販売台数

(単位: 台、%)

	2013年			2014年		
	台数	構成比	前年比	台数	構成比	前年比
小型乗用車	2,997,727	19.2	7.8	3,136,572	19.0	4.6
中型乗用車	3,603,738	23.1	0.4	3,587,469	21.7	△ 0.5
大型・高級乗用車	1,179,245	7.6	12.9	1,194,560	7.2	1.3
乗用車小計	7,780,710	49.9	4.9	7,918,601	47.9	1.8
ミニバン・フルサイズバン	830,518	5.3	△ 0.4	901,749	5.5	8.6
ピックアップトラック	2,175,633	13.9	12.1	2,320,219	14.0	6.6
SUV(スポーツワゴンを含む)	4,813,338	30.9	11.9	5,381,431	32.6	11.8
小型トラック小計	7,819,489	50.1	10.5	8,603,399	52.1	10.0
合計	15,600,199	100.0	7.6	16,522,000	100.0	5.9

(出所) 図1に同じ

主要メーカー別に販売台数をみると、起亜がフォルクスワーゲン（VW）を上回ったことを除けば、前年から上位陣に変動はなかった（表 2 参照）。シェア 1 位の GM が 294 万台、2 位のフォードが 247 万台、

3位のトヨタが237万台となった。以下、フィアットクライスラーが209万台、ホンダが154万台、日産が139万台、現代が73万台、起亜が58万台、VWが55万台の順。シェアでは、フィアットクライスラー、日産、起亜などが拡大した。

表2 メーカー別新車販売台数

(単位:台、%)

	2013年			2014年		
	台数	構成比	前年比	台数	構成比	前年比
GM	2,786,078	17.9	7.3	2,935,008	17.8	5.3
フォード	2,485,236	15.9	10.8	2,471,315	15.0	△ 0.6
トヨタ	2,236,042	14.3	7.4	2,373,771	14.4	6.2
フィアットクライスラー	1,800,368	11.5	9.0	2,090,639	12.7	16.1
ホンダ	1,525,312	9.8	7.2	1,540,872	9.3	1.0
日産	1,248,420	8.0	9.4	1,386,895	8.4	11.1
現代	720,783	4.6	2.5	725,718	4.4	0.7
起亜	535,179	3.4	△ 4.0	580,234	3.5	8.4
VW	569,419	3.7	△ 1.9	552,750	3.3	△ 2.9

(出所)図1に同じ

伸び率をみると、フィアットクライスラーが前年比16.1%、日産が11.1%と大幅に伸びた。次いで、起亜が前年のマイナス4.0%から増加に転じて8.4%となった、トヨタは6.2%、GMが5.3%、ホンダが1.0%、現代が0.7%だった。一方で、フォードがマイナス0.6%と減少に転じた。VWはマイナス2.9%と2年連続で減少し、シェア順位を8位から9位に落とした。

<ジープ「チェロキー」がフィアットクライスラーの伸びに最も寄与>

各メーカーごとの動きをみると、フィアットクライスラーの販売台数は2006年以降の最大となった。業界全体のSUVの伸びの4分の1以上を占めたジープの「チェロキー」(前年比6.9倍)が牽引した。また、前年と同様にラムのピックアップトラック「1500-3000シリーズ」が23.6%と大幅に伸びたことも寄与している。一方で、2013年に2.3倍と大きく伸びたダッジの小型乗用車「ダート」は0.6%増にとどまった。

日産は前年と同様、前年比41.9%増の小型車「セントラ」、22.4%増のSUV「ローク」、4.7%増の中型車「アルティマ」が伸びを押し上げた。また、ラージバンの「NV200」が2.9倍となり、業界全体のバンの伸びに寄与した。一方で、高級ブランドのインフィニティ部門は、9.3%減と減少した。

トヨタは、クロスオーバーSUV「RAV4」が前年比22.7%増と全体の伸びに最も寄与した。また、小型車「カローラ」が12.3%増と伸び、レクサスを除くトヨタ部門は5.1%増だった。一方、レクサス部門は中型乗用車「ISシリーズ」が46.7%増と大幅に伸びたことで、13.7%増となった。

GMは、シボレーとGMCの両ブランドが同社の伸びを押し上げた。シボレーはピックアップトラック「シルベラード」が前年比10.3%増、小型乗用車「クルーズ」が10.0%増と伸び、GMCではピックアップトラック「シエラ」が14.9%増となっている。

フォードは、販売台数最多のピックアップトラック「Fシリーズ」がモデルチェンジのため13週間にわたる生産工場の稼働停止で前年比1.3%減となり、全体の押し下げ要因となった。また、人気車種の小

型乗用車「フォーカス」が6.4%減だった。一方で、ピックアップトラックの「エクスペローラー」が9.1%増、中型乗用車「フュージョン」が3.9%増と伸びている。また、2014年夏に発売となったリンカーンブランドのクロスオーバーSUV「MKC」が1万3,077台と好調で、全体の伸びに寄与している。

ホンダは、クロスオーバーSUV「CR-V」が前年比10.2%増、中型セダン「アコード」が5.9%増、小型乗用車「フィット」が10.9%増と人気車種が伸びた半面、中型セダン「シビック」が3.0%減、クロスオーバーSUV「パイロット」が14.1%減と押し下げ要因になった。アキュラ部門は2014年に発売された中型乗用車「TLX」が1万9,127台となり、クロスオーバーSUV「MDX」も23.7%増と好調で、全体で1.5%増と伸びた。

現代は、中型乗用車「ソナタ」が前年比6.5%増、クロスオーバーSUV「サンタフェ」が14.5%増と伸びる一方、同社シェア30%以上の「エラントラ」が10.4%減となった。また、高級車「ジェネシス」は7.2%減と減少した。起亜は、小型セダン「ソウル」が23.1%増、ミニバンの「セドナ」が2.1倍と伸びた。

VWは、アウディ部門が前年比15.2%増と伸びたものの、VW部門が、小型乗用車「ゴルフ」の8.9%増以外ほぼ全てで減少となった。アウディ部門は中型セダン「A3」が23.4倍と伸びが目立った。

そのほかでは、スバルが前年比21.0%増の51万台で、6年連続の増加となった。自動車専門サイトのワーズオートなどが2014年初めに予測していた50万台を超えた。クロスオーバーSUV「フォレスター」と「アウトバック」がそれぞれ29.4%増、17.6%増と大きく伸びたことが大きい。また、マツダは7.7%増の31万台と「20年ぶりに30万台を超える販売台数」（同社プレスリリース1月5日）となった。クロスオーバーSUV「CX5」が24.6%増、中型セダン「Mazda6」が22%増と伸び、全体を押し上げた。

欧州勢では、ポルシェが前年比11.1%増、メルセデス・ベンツが6.7%増、BMWが5.4%増となるなど、高級車ブランドの伸びが目立った。

カナダ(生産)(1):2014年の自動車生産台数は前年比0.5%増—各社に生産増強の動き—

2015年02月23日 トロント事務所(伊藤敏一)

2014年の国内の自動車生産台数は前年比0.5%増の238万2,218台だった。クライスラーとトヨタの生産が増加したものの、他のメーカーは減少した。一方で北米での販売好調を受け、カナダで生産するメーカーの中には、新型モデルの設計や開発および設備更新のための追加投資の動きがみられる。

<クライスラーとトヨタの生産が前年比増>

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの発表(1月31日)によると、2014年のカナダの自動車生産台数は前年比0.5%増の238万2,218台となった(表参照)。クライスラーが4.8%増の59万9,197台、フォードが12.8%減の22万5,296台、ゼネラルモーターズ(GM)が6.6%減の58万5,307台、ホンダが3.7%減の39万3,007台、トヨタが14.7%増の57万9,411台だった。クライスラーとトヨタを除いて各社ともマイナスとなった結果、クライスラー、GM、トヨタの上位3社の生産台数が拮抗(きっこう)してきた。

2014年の生産の内訳をみると、乗用車が5.4%減の91万3,533台、軽量トラックは4.5%増の146万8,685台となり、乗用車の減少を軽量トラックの増加が補ったかたちとなった。

メーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

		2013年	2014年	前年比
メーカー	クライスラー	571,597	599,197	4.8
	フォード	258,358	225,296	△12.8
	GM	626,547	585,307	△6.6
	ホンダ	408,124	393,007	△3.7
	トヨタ	505,335	579,411	14.7
車種	乗用車	965,191	913,533	△5.4
	軽量トラック	1,404,770	1,468,685	4.5
自動車計		2,369,961	2,382,218	0.5

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<2015年の輸出も増加の見込み>

カナダの大手銀行スコシアバンクのカルロス・ゴメス氏が2月6日に発表したレポートによると、2014年はカナダから米国への自動車輸出が加速しており、2015年も米国の堅調な経済成長に支えられ輸出は増加すると見込んでいる。

また、2014年後半にはカナダで自動車を生産するメーカー各社から設備投資や新モデル生産に向けた動きが相次ぎ発表された。10月にはフォードがオンタリオ州オークビルの工場で新たに1,000人以上を雇用すると発表した。現在、この工場ではフォードのクロスオーバー・スポーツ用多目的車(SUV)「エッジ」と「フレックス」、リンカーン「MKX」と「MKT」を生産しているが、今回の追加雇用は新型「エッジ」の生産開始に向けた準備のためとしている。この新型モデルは、オークビルの工場から世界100カ国以上に輸出する予定とされている。

11月には、ホンダがオンタリオ州アリストンにある工場に今後3年間で8億5,700万カナダ・ドル（約814億1,500万円、Cドル、1Cドル=約95円）の追加投資を行うことを発表した。北米向け小型セダン「シビック」の新型生産に向け設備を更新する予定だ。

さらに12月には、クライスラーがオンタリオ州ウインザーで新工場の建設に着工した。ウインザー工場は1928年に設立され、1983年からミニバンの生産を開始し、2013年までの30年間に1,300万台以上を販売した実績がある。2015年1月には北米国際自動車ショーにおいて、フィアットクライスラー（FCA）のセルジオ・マルキオンネ最高経営責任者（CEO）が、新型ミニバンの設計と開発およびウインザー工場の設備更新のため20億Cドル以上を投資する見込みを明らかにした。当初、FCAは工場への投資に対してカナダ連邦政府およびオンタリオ州政府に補助金を要請していたが、これを撤回し、自ら賄う方針を打ち出していた。

カナダ(販売)(2):2014年の新車販売は185万台、過去最高を更新—2013年を10万台余り上回る—

2015年01月21日 トロント事務所(伊藤敏一)

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの発表(1月5日)によると、2014年の新車販売台数は前年比6.1%増の185万1,373台となり、過去最高を記録した2013年を10万台余り上回った。2014年12月の新車販売台数は前年同月比16.1%増の13万1,393台となり、年末商戦は盛り上がった。2015年の新車販売も、引き続き好調を維持すると見込まれている。

<日米欧メーカーはいずれも好調>

2014年の新車販売台数をメーカー別にみると、日本メーカーはトヨタが前年比2.8%増の20万851台、ホンダが5.0%増の17万2,426台、日産が26.1%増の11万5,445台、マツダが0.3%増の7万2,098台、スバルが14.3%増の4万2,035台、三菱自動車が7.6%増の2万2,704台と、各社とも販売台数を伸ばした(表参照)。特に、日産とスバルが前年比で10%を超える増加となり好調だった。

メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

	2014年			2013年		
	12月	12月	前年同月比	2013年	2014年	前年比
フォード	16,153	22,625	40.1	283,451	291,823	3.0
クライスラー	15,445	21,613	39.9	260,015	290,004	11.5
ゼネラルモーターズ	17,036	19,247	13.0	234,944	249,800	6.3
ホンダ	13,316	13,818	3.8	164,236	172,426	5.0
トヨタ	12,348	12,415	0.5	195,360	200,851	2.8
日産	6,896	8,131	17.9	91,551	115,445	26.1
現代	7,304	7,545	3.3	137,100	138,104	0.7
フォルクスワーゲン	4,078	4,394	7.7	62,668	65,677	4.8
マツダ	4,558	4,034	△11.5	71,859	72,098	0.3
起亜	2,825	3,352	18.7	72,449	70,007	△3.4
メルセデス・ベンツ	2,955	3,176	7.5	34,781	38,005	9.3
スバル	2,704	3,133	15.9	36,760	42,035	14.3
BMW	2,556	2,528	△1.1	31,710	32,805	3.5
アウディ	1,433	1,920	34.0	20,506	24,514	19.5
三菱自動車	1,313	1,407	7.2	21,104	22,704	7.6
その他(注)	2,222	2,055	△7.5	26,073	25,075	△3.8
自動車計	113,142	131,393	16.1	1,744,567	1,851,373	6.1
乗用車	43,354	48,002	10.7	764,382	763,792	△0.1
軽量トラック	69,788	83,391	19.5	980,185	1,087,581	11.0
デトロイトスリー	48,634	63,485	30.5	778,410	831,627	6.8
非デトロイトスリー	64,508	67,908	5.3	966,157	1,019,746	5.5

(注1)2014年12月の販売台数順。

(注2)その他に集計されるメーカー・ブランドはジャガー、ランドローバー、ミニ、ボルシェ、スマート、スズキ、ボルボ。

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基に作成

米国メーカーは、フォードが前年比3.0%増の29万1,823台、クライスラーが11.5%増の29万4台、ゼネラルモーターズが6.3%増の24万9,800台だった。フォードとクライスラーがカナダにおける新車販売で熾烈(しれつ)なトップ争いをしているが、フォードがわずかにクライスラーを上回り、5年連続で首位となった。

韓国、欧州メーカーは、現代が0.7%増の13万8,104台、起亜が3.4%減の7万7台、フォルクスワーゲンが4.8%増の6万5,677台、メルセデス・ベンツが9.3%増の3万8,005台、BMWが3.5%増の3万2,805台、アウディが19.5%増の2万4,514台だった。欧州勢が好調な一方で、韓国勢はあまり振るわなかった。

<年末商戦では高級車に人気>

2014年12月の販売台数をみると、フォードが前年同月比40.1%増の2万2,625台、クライスラーが39.9%増の2万1,613台だった。このほか、アウディが34.0%増の1,920台、インフィニティ（日産）が35.8%増の801台、ランドローバーが25.9%増の632台、ポルシェが29.7%増の362台などとなり、前年に引き続き高級車市場の拡大基調が続いている。

<2015年も販売は堅調と予想>

デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのアナリスト、デニス・デロジエ氏は「グローブ・アンド・メール」紙（1月5日）で「2015年の新車販売台数は2014年に比べて1%から2%増加すると予想している」と述べた。2008年から2009年にかけての景気後退局面で消費者が新車購入を見送った結果、車齢の高い車が増加していることや、中古車価格の高騰、当分続くと見込まれる低金利などが販売台数の伸びに貢献するとした。同氏は、ガソリン価格の下落も新車販売に寄与するとみている。

メキシコ(生産・販売):2014年の自動車生産台数は過去最高の322万台

2015年01月27日 メキシコ事務所(中島伸浩)

2014年の自動車(大型バス・トラックを除く)生産台数は321万9,786台、輸出台数は264万2,887台と、いずれも過去最高だった。国内販売についても2年連続で100万台を超え、2006年の水準を回復。輸出は欧州、中南米向けが減少するも、北米、アジア向けが好調だった。対米依存度は71.0%と2年続けて上昇している。

<生産はブラジルを上回り、中南米最大に>

メキシコ自動車工業会(AMIA)の発表(1月9日)によると、2014年の自動車生産台数(大型バス・トラックを除く)は、過去最高だった前年比で9.8%増の321万9,786台となった(表1参照)。ちなみに、ブラジルの全国自動車製造者協会(Anfavea)によると、同期のブラジルの自動車生産台数は314万6,118台で、メキシコが大型バス・トラック(2014年の生産台数はまだ発表されていない)を除いてもわずかにブラジルを上回り、中南米最大の自動車生産国となった。輸出も過去最高を更新し、9.1%増の264万2,887台。国内販売は、6.8%増の113万5,409台で、2006年に113万9,718台を記録して以来2番目を記録した。

表1 自動車生産と輸出、国内販売台数 (単位:台、%)

	2011年	2012年	2013年	2014年	
					前年比
生産	2,557,550	2,884,869	2,933,465	3,219,786	9.8
輸出	2,143,879	2,355,564	2,423,084	2,642,887	9.1
国内販売	905,886	987,747	1,063,363	1,135,409	6.8

(注)大型バス・トラックを除く。

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

企業別の自動車生産台数の首位は日産自動車で、前年比18.5%増の80万5,871台となった(表2参照)。シェアは25.0%と前年より1.8ポイント上昇した。2位はゼネラルモーターズ(GM)で5.0%増の67万8,388台(シェア21.0%)、3位はフォード、フォルクスワーゲン(VW)を抜いてクライスラーが13.9%増の50万247台(15.5%)だった。ホンダは前年比2倍強の14万3,832台、2014年から生産を開始したマツダは10万2,346台を記録した。日系企業の生産シェアは34.9%と前年比7.4ポイント上昇した。一方、国内販売については、首位の日産が前年比10.9%増の29万3,204台で、シェアは25.8%と前年比0.9ポイント上昇した。2位はGMで7.6%増の21万6,958台(シェア19.1%)、3位はVWで3.2%増の19万5,332台(17.2%)。日系企業は各社とも前年に比べて増加しており、シェアは43.5%と2.0ポイント上昇した。

表2 企業別自動車生産、販売台数

(単位:台、%)

企業名	生産				販売			
	2013年	2014年	構成比	前年比	2013年	2014年	構成比	前年比
日産	680,213	805,871	25.0	18.5	264,466	293,204	25.8	10.9
GM	645,823	678,388	21.1	5.0	201,604	216,958	19.1	7.6
クライスラー/フィアット	439,110	500,247	15.5	13.9	87,306	77,023	6.8	△ 11.8
VW	516,146	475,121	14.8	△ 7.9	189,226	195,332	17.2	3.2
フォード	525,220	442,583	13.7	△ 15.7	87,487	80,965	7.1	△ 7.5
ホンダ	63,229	143,832	4.5	127.5	60,951	62,723	5.5	2.9
マツダ	—	102,346	3.2	—	33,348	40,997	3.6	22.9
トヨタ	63,724	71,398	2.2	12.0	60,740	69,597	6.1	14.6
ルノー	—	—	—	—	21,187	24,889	2.2	17.5
BMW(MINIを含む)	—	—	—	—	13,992	14,902	1.3	6.5
スズキ	—	—	—	—	11,190	12,510	1.1	11.8
現代	—	—	—	—	—	12,064	1.1	—
メルセデスベンツ	—	—	—	—	10,547	10,565	0.9	0.2
三菱自動車	—	—	—	—	8,997	11,780	1.0	30.9
プジョー	—	—	—	—	6,941	6,147	0.5	△ 11.4
いすゞ	—	—	—	—	1,015	1,468	0.1	44.6
スバル	—	—	—	—	533	1,410	0.1	164.5
その他	—	—	—	—	3,833	2,875	0.3	△ 25.0
日系企業合計	807,166	1,123,447	34.9	39.2	441,240	493,689	43.5	11.9
合計	2,933,465	3,219,786	100.0	9.8	1,063,363	1,135,409	100.0	6.8

(注)大型バス・トラックを除く。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

<輸出の対米依存度は上昇>

輸出を地域別にみると、北米向け(米国、カナダ)は16.4%増(うち米国向けは13.9%増)だった(表3参照)。一方、南米向けは19.8%減、欧州向けは31.9%減と、欧州、中南米向けは不調だった。北米向けのシェアは81.1%と、前年の76.0%から5.1ポイント上昇した。対米輸出だけをみると、シェアは71.0%で前年の68.0%から3ポイントの上昇だ。日系企業の対北米輸出は、日産が前年比42.0%増、ホンダが4倍強、生産を開始したマツダも8万4,009台のうち、6万5,999台(78.6%)が北米向けだ。

表3 企業別仕向け地別輸出台数

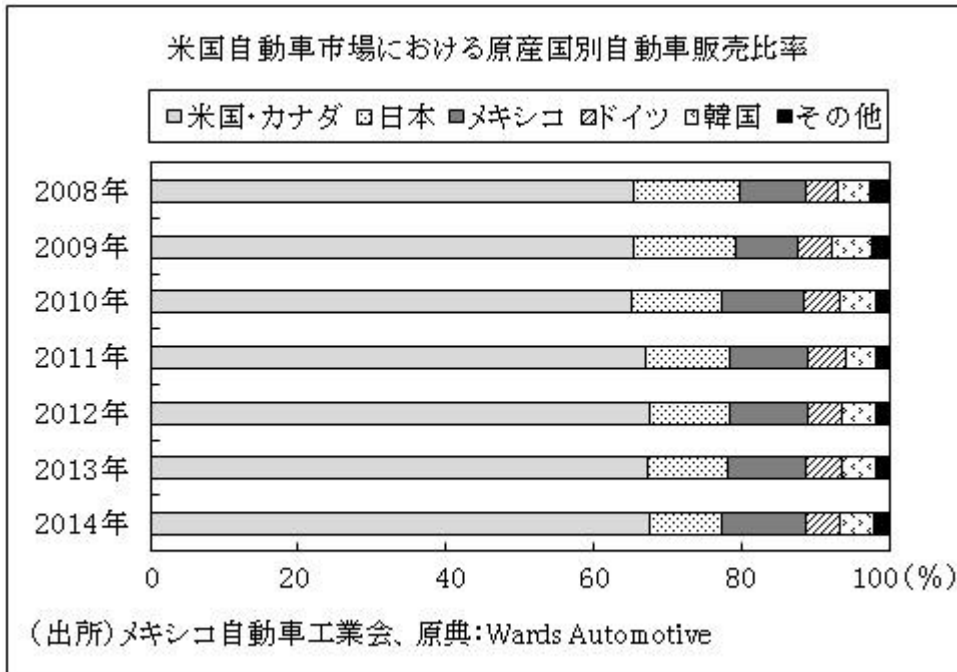
(単位:台、%)

企業名	年	北米	中米・カリブ	南米	欧州	アジア	その他	輸出合計
GM	2013年	432,135	4,088	55,546	0	0	33,964	525,733
	2014年	467,249	2,624	45,719	618	32,611	4,681	553,502
	前年比	8.1	△ 35.8	△ 17.7	—	—	△ 86.2	5.3
日産	2013年	287,221	15,262	101,500	10,469	8,632	26,486	449,570
	2014年	407,733	15,475	82,074	270	32,178	1,242	538,972
	前年比	42.0	1.4	△ 19.1	△ 97.4	272.8	△ 95.3	19.9
VW	2013年	244,442	739	35,158	114,587	28,988	23	423,937
	2014年	255,595	933	33,448	81,232	26,532	236	397,976
	前年比	4.6	26.3	△ 4.9	△ 29.1	△ 8.5	926.1	△ 6.1
フォード	2013年	467,869	0	52,348	0	0	0	520,217
	2014年	385,448	0	41,126	0	0	0	426,574
	前年比	△ 17.6	—	△ 21.4	—	—	—	△ 18.0
クライスラー/ フィアット	2013年	324,930	4	26,619	19,064	30,271	1,217	402,105
	2014年	396,215	0	16,877	16,064	35,850	712	465,718
	前年比	21.9	—	△ 36.6	△ 15.7	18.4	△ 41.5	15.8
トヨタ	2013年	63,724	0	0	0	0	0	63,724
	2014年	71,398	0	0	0	0	0	71,398
	前年比	12.0	—	—	—	—	—	12.0
ホンダ	2013年	21,480	0	16,318	0	0	0	37,798
	2014年	93,309	0	11,429	0	0	0	104,738
	前年比	334.4	—	△ 30.0	—	—	—	177.1
マツダ	2013年	—	—	—	—	—	—	—
	2014年	65,999	0	0	0	0	18,010	84,009
	前年比	—	—	—	—	—	—	—
合計	2013年	1,841,801	20,093	287,489	144,120	67,891	61,690	2,423,084
	2014年	2,142,946	19,032	230,673	98,184	127,171	24,881	2,642,887
	前年比	16.4	△ 5.3	△ 19.8	△ 31.9	87.3	△ 59.7	9.1

(注)大型バス・トラックを除く。仕向け地の「その他」は「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

(出所)表1に同じ

米国自動車市場において、メキシコ製の存在感が増している（図参照）。米国における原産国別販売比率は、2008年に8.9%だったメキシコ製が2014年に11.4%と2.5ポイント上昇する一方、日本製は14.4%から9.9%に4.5ポイント低下し、メキシコ製に抜かれた。



<日産の車種の販売が好調>

モデル別販売台数をみると、セダン・コンパクト分野では、1位の「アベオ」(GM)が前年比0.1%増の6万5,394台、2位の「バーサ」(日産)が9.7%増の5万3,777台と猛追。3位が「ツル」(日産)で1.7%減の4万5,524台となっている(表4参照)。スポーツ用多目的車(SUV)関連では、「CR-V」(ホンダ)が1位(前年比5.0%増、2万5,216台)、2位が「TRAX」(GM)となっているが、「CX-5」(マツダ)や「エクストレイル」(日産)も伸びている。

表4 モデル別販売台数

(単位:台、%)

部門	モデル	2013年	2014年	前年比
セダン・コンパクト	アベオ	65,331	65,394	0.1
	バーサ	49,004	53,777	9.7
	ツル	46,298	45,524	△ 1.7
	ベント*	5,190	38,474	641.3
	マーチ	22,773	36,565	60.6
	スパーク*	29,505	36,479	23.6
	ニュージェッタ	36,455	35,054	△ 3.8
	セントラ	28,538	30,627	7.3
	クラシコ	54,603	29,327	△ 46.3
	ティータセダン	25,863	28,316	9.5
	ソニック	20,247	22,091	9.1
	マティス*	16,481	21,362	29.6
	カローラ*	10,956	13,553	23.7
	ゴル*	10,968	13,020	18.7
	マツダ3(セダン)*	9,855	10,891	10.5
	その他	266,150	264,796	△ 0.5
	計	698,217	745,250	6.7
SUV、ミニバン、 ピックアップ	CR-V	24,021	25,216	5.0
	ピックアップ(シャシス・ラルゴ)	24,994	24,762	△ 0.9
	TRAX	16,613	19,571	17.8
	DUSTER*	10,994	12,652	15.1
	CX-5*	10,720	12,246	14.2
	ジャーニー	12,615	11,688	△ 7.3
	エクストレイル*	6,021	11,682	94.0
	ピックアップ(ドブレ・カピナ)	10,139	10,722	5.8
	RAV 4*	10,830	9,539	△ 11.9
	ハイラックス*	9,120	8,783	△ 3.7
	ピックアップ(エスタカス)	6,612	8,589	29.9
	エスケープ*	9,899	7,773	△ 21.5
	パトリオット*	7,386	6,926	△ 6.2
	レンジャー(クルーキャブ)	4,865	6,913	42.1
	NEW F150*	5,787	6,073	4.9
	その他	194,530	207,024	6.4
	計	365,146	390,159	6.9

(注)*は輸入車。

(出所)表1に同じ

＜中古車輸入対策で排ガス規格に改定の動き＞

メキシコ公式規格(NOM)では、自動車関連の環境ないしは安全に関わる主な規制・規格は表5のとおり。このうち具体的な改定の動きがあるのは排ガス関連が中心だ。これは主に米国からの中古車流入対策(新車販売促進)である側面が強く、いずれの規制においても他国より突出して厳しいという規制は特にないようだ。グローバル車種を生産し、世界各国に輸出している在メキシコの完成車メーカー各社としては、それぞれの項目で最も厳しい輸出先国の基準に合わせて仕様設計しているケースが多く、メキシコ国内向けにおいて、環境・安全規制の下、何らかの戦略変更を強いられるケースは少ないとみられる。

表5 主な自動車の環境・安全関連公式規格(NOM)

種別	NOM番号	内容	改定の動き
排ガス	041-SEMARNAT-2006	ガソリン等燃料使用の「既通行車両」の排ガス基準等	●
	042-SEMARNAT-2003	総重量3,857キロを超えないガソリン、液化石油ガス(LPG)等燃料使用の「新車」の排ガス基準等	
	044-SEMARNAT-2006	総重量3,857キロを超えない「ディーゼル機関」使用の「新車」の排ガス基準等	●
	045-SEMARNAT-2006	ディーゼル燃料等使用の「既通行車両」の排ガス基準等	●
	050-SEMARNAT-1993	LPG、天然ガス、その他代替燃料使用の「既通行車両」の排ガス基準等	
	076-SEMARNAT-2012	総重量3,857キロを超える「新車」の排ガス基準等	
燃費	163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013	総重量3,857キロを超えない「新車」に適用する燃費、二酸化炭素(CO2)排出基準等	
騒音	079-ECOL-1994	「新車」の騒音基準	
	080-ECOL-1994	「既通行車両」の騒音基準	
安全性	068-SCT-2-2014	(連邦管轄の)国道を通行する商業貨物車両の安全装備基準	
	031-SCT-2-2009(案)	(連邦管轄の)国道を通行する車両の安全装備基準	
	119-SCFI-2000	シートベルトの安全基準	
	086-SCFI-2010	総重量4,536キロ以上の車両に使用するタイヤ(新)の安全基準	
	086/1-SCFI-2011	総重量4,536キロ未満の車両に使用するタイヤ(新)の安全基準	
流通	NOM-160-SCFI-2014	「新車」の流通・販売にかかる規定	

(出所)連邦官報を基に作成

コロンビア(販売):2014年の新車販売は過去最高、2桁増の32万8,526台

2015年04月20日 ボゴタ事務所(高多篤史)

2014年の新車販売台数は前年比11.8%増の32万8,526台と過去最高を記録した。販売台数の約半数は乗用車で、輸入車は全体の約3分の2を占める。国別では、米国、日本、フランス、韓国の上位4カ国が全販売台数の約75%を占めた。

<輸入車が販売台数の約3分の2>

コロンビア産業連盟(ANDI)および全国商業者連盟(FENALCO)の両経済団体が組織するコロンビア自動車委員会が発表した最終ユーザー向け自動車販売統計(注)によると、2014年の新車販売は2011年に記録した32万4,570台を上回る32万8,526台となり、前年比11.8%増加した(表1参照)。月ごとの伸び率をみると4月を除いて、全ての月で増加した。特に11月にボゴタ市で隔年開催のボゴタ・モーターショー2014があり、11月と12月は大幅に伸びた。

表1 自動車の最終ユーザー向け月次新車販売台数

(単位:台、%)

月	2012年	2013年	2014年	2014年	
				構成比	前年(同月)比
1月	23,882	19,994	22,993	7.0	15.0
2月	27,371	22,888	24,371	7.4	6.5
3月	30,549	23,551	26,418	8.0	12.2
4月	24,941	25,772	24,992	7.6	△3.0
5月	27,339	24,488	26,131	8.0	6.7
6月	26,749	23,576	23,742	7.2	0.7
7月	26,105	25,301	28,459	8.7	12.5
8月	25,662	23,636	27,658	8.4	17.0
9月	22,498	24,643	30,137	9.2	22.3
10月	25,029	27,659	30,523	9.3	10.4
11月	29,412	26,381	30,747	9.4	16.5
12月	26,443	25,957	32,355	9.8	24.6
合計	315,980	293,846	328,526	100.0	11.8

(出所)コロンビア自動車委員会、国税庁(DIAN)、運輸省

販売台数の内訳をみると、国内組み立て車は11万374台、輸入車は21万8,152台で、国内組み立て車と輸入車の比率はおおよそ1対2だった(表2参照)。車種別のシェア順にみると、最大の乗用車は16万3,585台(11.1%増、構成比49.8%)で、スポーツ用多目的車(SUV)8万8,301台(18.1%増、26.9%)、商用貨物車2万1,145台(15.6%増、6.4%)と続く。商用バスは6,657台(79.1%増、2.0%)、バンは4,738台(35.3%増、1.4%)と、シェアは低いものの大幅に伸びた。他方、タクシーは1万5,070台(13.0%減、4.6%)、ワゴン8,042台(7.4%減、2.4%)と減少した。

表2 車種別新車販売台数の推移

(単位:台)

車種	2011年		2012年		2013年		2014年	
	国内	輸入	国内	輸入	国内	輸入	国内	輸入
乗用車	111,262	68,388	83,296	73,889	69,523	77,694	80,319	83,266
タクシー	2,846	16,019	2,140	13,788	1,853	15,472	1,317	13,753
SUV	464	54,422	170	66,325	10,537	64,208	13,272	75,029
バン	0	4,846	0	5,162	0	3,501	35	4,703
ワゴン	0	8,064	0	9,474	0	8,684	0	8,042
ピックアップ	5,215	24,699	4,202	22,786	3,294	17,070	3,295	17,693
商用貨物車	9,297	15,308	10,020	20,571	7,139	11,155	8,811	12,334
商用バス	2,426	1,314	2,320	1,837	2,247	1,469	3,325	3,332
小計	131,510	193,060	102,148	213,832	94,593	199,253	110,374	218,152
総合計		324,570		315,980		293,846		328,526

(出所)表1に同じ

表 2

<上位4カ国で74.6%>

メーカーを主要国別にみると、首位は米国(10万8,848台、構成比33.1%)、次いで日本(6万1,950台、18.9%)、フランス(5万1,903台、15.8%)、韓国(2万2,504台、6.8%)、中国(1万977台、3.3%)、ドイツ(8,971台、2.7%)の順だった(表3参照)。上位4カ国で全体の74.6%を占めた。

表3 メーカーの国別新車販売台数の推移

(単位:台、%)

国	2012年		2013年		2014年	
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比
米国	101,814	32.2	94,500	32.2	108,848	33.1
日本	58,991	18.7	54,831	18.7	61,950	18.9
フランス	44,407	14.1	43,537	14.8	51,903	15.8
韓国	58,967	18.7	54,981	18.7	22,504	6.8
中国	10,106	3.2	11,536	3.9	10,977	3.3
ドイツ	8,250	2.6	7,672	2.6	8,971	2.7
その他	33,445	10.6	26,789	9.1	63,373	19.3
合計	315,980	100.0	293,846	100.0	328,526	100.0

(出所)表1に同じ

ちなみに、運輸省の自動車登録制度(RUNT)登録台数をブランド別にみると、最終ユーザー向け自動車販売統計では「その他」に含まれているとみられる起亜(3万1,644台、シェア3位)、メルセデス・ベンツ(4,601台、12位)、BMW(2,843台、16位)、アウディ(2,051台、20位)の合計が4万台余りとなっている(表4参照)。販売実態としては、韓国が日本に次ぐ3位、ドイツが5位といってもよさそうだ。

表4 ブランド別新車登録台数(2014年) (単位:台、%)

順位	ブランド	国	登録台数	シェア	前年比
1	シボレー	米国	82,021	25.2	8
2	ルノー	フランス	49,789	15.3	16
3	起亜	韓国	31,644	9.7	11
4	フォード	米国	21,314	6.5	25
5	日産	日本	21,293	6.5	5
6	現代	韓国	21,277	6.5	△ 6
7	トヨタ	日本	13,746	4.2	△ 4
8	マツダ	日本	11,348	3.5	22
9	フォルクスワーゲン(VW)	ドイツ	8,929	2.7	14
10	スズキ	日本	7,499	2.3	73
12	メルセデス・ベンツ	ドイツ	4,601	1.4	13
16	BMW	ドイツ	2,843	0.9	10
20	アウディ	ドイツ	2,051	0.6	7
合計(その他を含む)			326,023	100.0	11

(出所)表1に同じ

<シボレーとルノーが堅調な伸び>

主要ブランドの新車販売台数としては、首位の米国のシボレー（8万2,501台、シェア25.1%、前年比11.4%増）と、3位のフランスのルノー（5万1,027台、15.5%、18.7%増）が堅調だった（表5参照）。他方、韓国の現代（2万1,777台、6.6%、13.2%減）は前年より2桁のマイナスとなった。

表5 メーカー・ブランド別新車販売台数(2014年) (単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	国	販売台数	シェア	前年比
1	シボレー	米国	82,501	161.7	11.4
2	ブランド不明	-	63,069	123.6	10.9
3	ルノー	フランス	51,027	100.0	18.7
4	現代	韓国	21,777	42.7	△ 13.2
5	フォード	米国	21,416	42.0	32.2
6	日産	日本	21,145	41.4	7.1
7	トヨタ	日本	13,360	26.2	△ 4.9
8	マツダ	日本	11,301	22.1	18.3
9	VW	ドイツ	8,971	17.6	16.9
10	スズキ	日本	7,593	14.9	58.9
11	奇瑞汽車	中国	5,025	9.8	4.3
12	ホンダ	日本	3,088	6.1	4.2
13	ダッジ	米国	2,810	5.5	△ 5.1
14	三菱自動車	日本	2,336	4.6	79.1
15	日野自動車	日本	2,241	4.4	51.1
16	DFM/DFSK	中国	2,200	4.3	20.2
17	ジープ	米国	1,797	3.5	104.4
18	フィアット	イタリア	1,377	2.7	△ 3.0
19	長城汽車	中国	1,086	2.1	△ 8.3
20	東風汽車	中国	595	1.2	199.0
合計(その他を含む)			328,526	643.8	11.8

(出所)表1に同じ

販売台数を大幅に伸ばしたメーカー・ブランドは、5位のフォード（前年比 32.2%増）、10位のスズキ（58.9%増）、14位の三菱自動車（79.1%増）、15位の日野自動車（51.1%増）、17位のジープ（2.0倍）などだった。

（注）同委員会発表の統計は3種類あり、(1) コロンビア運輸省の自動車登録制度（RUNT）に新車登録された台数で取引後に政府登録された統計、(2) 最終ユーザーへの販売統計、(3) 営業販売店向け卸販売統計だ。ここでは、最終登録状況ならびに新車販売統計として (1) および (2) を採用する。

ペルー(販売):2014年の新車販売台数は前年比7.1%減に

2015年03月02日 リマ事務所(藤本雅之)

ペルー自動車販売代理店協会(ARAPER)によると、2014年の新車販売台数は18万7,081台で、過去最高だった前年に比べて7.1%の減少となった。経済成長の鈍化による内需の落ち込みと、鉱業プロジェクトの遅れに伴う同部門の需要減が響いている。

<前年比増8社のうち日本勢が5社>

メーカー別では、トヨタが3万2,730台とシェア17.5%を占め首位を維持したものの、前年比では14.0%減となった(表1参照)。続いて現代が2万5,494台(シェア13.6%)で、2013年と同じ2位だったものの5.6%減と落ち込んだ。3位の起亜は、14.8%増の2万5,102台となり、現代に迫った。ペルーでは伝統的にアジアのメーカーが強く、上位3位の顔ぶれと順位は2011年以降4年連続で変わっていない。

前年比増だったのは起亜を含む8メーカー。このうち日産6.5%増(1万3,046台)、三菱自動車12.1%増(4,957台)、マツダ26.5%増(4,020台)、スバル45.9%増(2,125台)、ダイハツ14.8%増(669台)と日本勢が5社を占めた。逆に前年比で減少幅が大きかったのは、44.0%減のフォード、31.7%減のフォルクスワーゲン(VW)、26.4%減のゼネラルモーターズ(GM)シボレー、25.4%減のボルボなどだった。

表1 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

	2011年	2012年	2013年	2014年	2014年	
					シェア	前年比
トヨタ	24,509	33,223	38,045	32,730	17.5	△14.0
現代	20,366	26,231	26,994	25,494	13.6	△5.6
起亜	13,513	18,397	21,874	25,102	13.4	14.8
GMシボレー	13,036	17,456	19,025	14,011	7.5	△26.4
日産	13,140	15,845	12,250	13,046	7.0	6.5
スズキ	6,826	8,315	9,186	8,978	4.8	△2.3
三菱自動車	4,057	3,784	4,423	4,957	2.6	12.1
VW	7,631	8,350	6,620	4,522	2.4	△31.7
ルノー	3,050	3,346	4,120	4,171	2.2	1.2
マツダ	1,312	1,895	3,178	4,020	2.1	26.5
スバル	1,024	1,134	1,456	2,125	1.1	45.9
ホンダ	1,432	2,024	2,251	2,094	1.1	△7.0
ボルボ	2,241	2,308	2,333	1,741	0.9	△25.4
日野	1,045	1,585	2,001	1,608	0.9	△19.6
フォード	1,107	1,227	2,327	1,303	0.7	△44.0
プジョー	994	831	777	794	0.4	2.2
ダイハツ	257	734	583	669	0.4	14.8
中国メーカー	22,431	28,282	27,485	24,261	13.0	△11.7
その他	12,068	15,794	16,398	15,455	8.3	△5.8
合計	150,037	190,761	201,326	187,081	100.0	△7.1

(出所)ペルー自動車販売代理店協会(ARAPER)

<乗用車は微減、小型は伸びる>

車種別にみると、トラック/トレーラーが前年比24.4%減の1万5,837台、バスが24.7%減の2,137台、商業車も18.9%減の3万881台と大きく落ち込んだ(表2参照)。トラックについては、特に車両総

重量 8～16 トンと 16 トン以上の大型トラックがそれぞれ 35.6%、36.1%減となっており、鉱業部門の需要減が影響したとみられる。鉱業部門によって多く調達されるピックアップトラックも、21.3%減の 1 万 9,209 台と落ち込んだ。

表2 車種別販売台数

(単位: 台、%)

	2013年	2014年	2014年	
			シェア	前年比
乗用車	139,453	138,226	73.9	△ 0.9
排気量1500cc以下の乗用車(9人乗り以下)(注)	66,533	69,449	37.1	4.4
排気量1500cc以上の乗用車(9人乗り以下)(注)	32,785	30,851	16.5	△ 5.9
SUV(9人乗り以下)	40,135	37,926	20.3	△ 5.5
商用車	38,074	30,881	16.5	△ 18.9
ピックアップトラック(車両総重量5トン以下)	24,402	19,209	10.3	△ 21.3
マイクロバス(10から16人乗り)	8,845	7,986	4.3	△ 9.7
その他	4,827	3,686	2.0	△ 23.6
トラック/トレーラー	20,960	15,837	8.5	△ 24.4
車両総重量が3.5～8トンのトラック	6,745	5,749	3.1	△ 14.8
車両総重量が8～16トンのトラック	4,389	2,828	1.5	△ 35.6
車両総重量が16トン以上のトラック	5,879	3,759	2.0	△ 36.1
車両総重量が16トン以上のトレーラー・トラック	3,947	3,501	1.9	△ 11.3
バス	2,839	2,137	1.1	△ 24.7
合計	201,326	187,081	100.0	△ 7.1

(注)ステーションワゴン、バンなど含む。

(出所)表1に同じ

一方、販売台数全体の 73.9%を占める乗用車は前年比 0.9%減にとどまり、中でも 1500cc 以下の小型車は 4.4%増と唯一拡大した。消費者の需要は底堅いといえそうだ。日本メーカーが健闘した背景には、これら乗用車の伸びによるものが大きかった。トヨタは、商用車の落ち込みが約 3 割と大きかったが、販売台数の 7 割を占めた乗用車については 2.8%減にとどまったほか、日産や三菱自動車、マツダは、それぞれ 10.1%増、50%増、30.9%増と伸ばした。

ARAPER は、2015 年の販売台数を 2.6%増の 19 万 2,000 台と見込む。エネルギー鉱山省による鉱山開発プロジェクトの承認手続きの簡素化・迅速化が図られることによって鉱業プロジェクトが活発化するとみられ、地方における乗用車以外の需要の伸びが期待できることや、乗用車についても若年層の新規購入、富裕層による 2 台目以降の購入、さらには高級車の購入も見込めると予想している。

ただし、最近の通貨ソル安による自動車価格上昇の影響について、注視する必要があるだろう。ソルの対ドルレートは 2014 年通年で 2.8 ソルから 2.98 ソルへ 6.4%切り下がった。2015 年に入っても同様の傾向が続き、このところ 3.1 ソル前後で推移している。

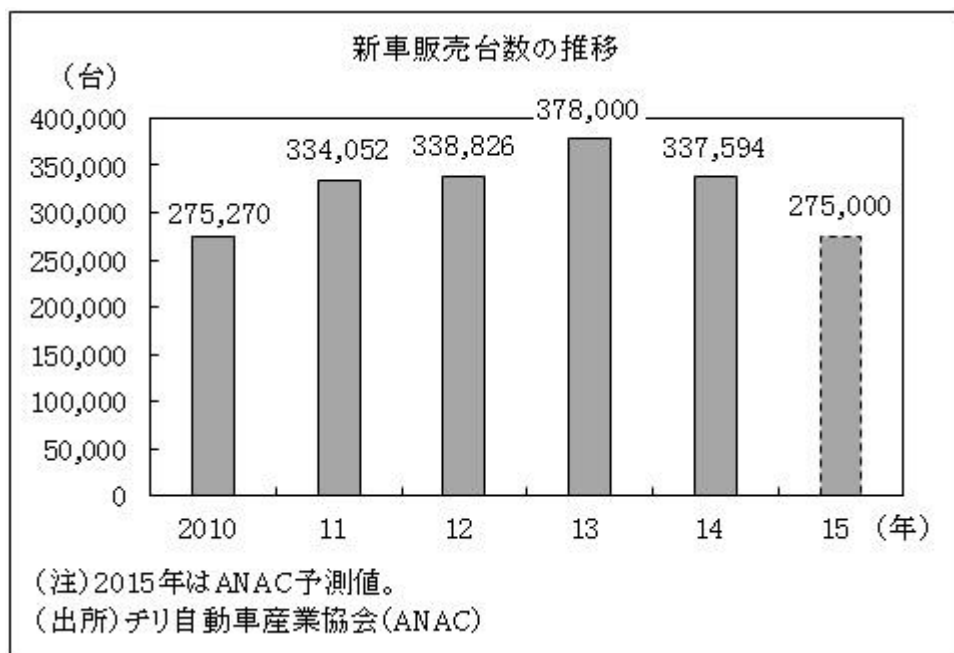
チリ(販売):2014年の新車販売台数は10.7%減、中古車は13.4%増と活況

2015年02月23日 サンティアゴ事務所 (母良田政秀)

2014年の新車販売台数は前年比10.7%減の33万7,594台で、近年の増加傾向に歯止めがかかった。経済の減速が消費者の購入意欲を削ぐ一方、中古車販売は13.4%増と活況を呈しており、2015年も新車不調・中古車好調というトレンドが続く見通しだ。制度面では、排ガス規制の「ユーロ5」が導入され、シートベルトの締め忘れを知らせる装置の備え付けが義務化される予定のほか、新車販売に対する自動車税が導入された。

<新車販売は2015年も低迷する見通し>

チリ自動車産業協会(ANAC)によると、2014年の新車(軽・中型車)販売台数は、過去最高を記録した前年に比べ10.7%減の33万7,594台となり、2~3年前の水準に戻った(図参照)。2月以降はおおむね前年を下回る水準で推移し、12月には自動車税導入前の駆け込み需要などがあったものの、減少傾向に歯止めをかけるには至らなかった。ANACは販売台数減少の要因として、チリ経済の減速と先行き不透明感が、消費者に新車購入を手控えさせている点などを指摘している。また、新車販売の低迷は今後も継続するとみており、2015年の新車販売台数を2010年並みの27万5,000台(2014年比18.5%減)と予測している。



メーカー・ブランド別販売台数は、シボレーが前年比16.9%減ながら、4万7,054台と全販売台数の13.9%を占め1位を維持した(表参照)。これに、現代の3万2,757台(シェア9.7%)、起亜の3万1,477台(9.3%)が続く。日系メーカーでは、トヨタ(6.9%)、スズキ(6.4%)、日産(6.1%)、三菱自動車(4.2%)が上位に並ぶ。新車販売の落ち込みに伴い、多くのメーカーが前年割れとなる中、三菱自動車は前年比32.6%増と好調で、販売台数ランキングでは前年の10位から7位に順位を上げた。同社は、商用車分野でチリ最大となる12.8%のシェアを占めるほか、乗用車やスポーツ用多目的車(SUV)分野でもシェアを伸ばしつつある。

表1 主要メーカー・ブランド別新車販売台数

(単位:台、%)

		2013年			2014年			前年比	
		合計	乗用車・SUV	シェア	商用車	シェア	合計		シェア
1	シボレー	56,596	40,044	15.6	7,010	8.6	47,054	13.9	△ 16.9
2	現代	34,967	29,772	11.6	2,985	3.7	32,757	9.7	△ 6.3
3	起亜	31,899	28,213	11.0	3,264	4.0	31,477	9.3	△ 1.3
4	トヨタ	28,072	16,934	6.6	6,249	7.7	23,183	6.9	△ 17.4
5	スズキ	21,943	21,405	8.4	318	0.4	21,723	6.4	△ 1.0
6	日産	30,002	13,499	5.3	7,200	8.8	20,699	6.1	△ 31.0
7	三菱自動車	10,678	3,723	1.5	10,437	12.8	14,160	4.2	32.6
8	フォード	14,737	8,746	3.4	4,860	6.0	13,606	4.0	△ 7.7
9	プジョー	12,298	6,917	2.7	4,747	5.8	11,664	3.5	△ 5.2
10	マツダ	11,584	9,698	3.8	1,706	2.1	11,404	3.4	△ 1.6
11	双竜(サンヨン)	9,397	3,128	1.2	6,463	7.9	9,591	2.8	2.1
12	クライスラー	8,784	6,645	2.6	848	1.0	7,493	2.2	△ 14.7
13	長城(グレートウォール)	8,097	4,809	1.9	2,210	2.7	7,019	2.1	△ 13.3
14	ルノー	4,831	5,278	2.1	759	0.9	6,037	1.8	25.0
15	スバル	5,069	5,792	2.3	1	0.0	5,793	1.7	14.3
-	その他	89,286	51,557	20.1	22,377	27.5	73,934	21.9	△ 17.2
合計		378,240	256,160	100.0	81,434	100.0	337,594	100.0	△ 10.7

(出所)図に同じ

<中古車販売台数は新車の2.5倍超>

低迷する新車市場とは対照的に、中古車販売市場は活況だ。チリ自動車商業会議所(CAVEM)によると、2014年の中古車(軽車両)販売台数は前年比13.4%増の86万7,734台を記録した(表2参照)。カルロス・ドゥマイ会頭は「中古車販売台数は新車の2.5倍を超えた。新車を買うよりも安く済むため、特に景気後退時には中古車需要が高まる。取引された中古車の36.2%が車齢5年以内と、比較的年式が新しいものが多いのが特徴」とコメントしている。2015年も好調が続く見通しで、CAVEMでは10%程度の販売台数増を予想している。

表2 中古車販売台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	前年比
乗用車	418,361	464,328	11.0
SUV	148,323	171,041	15.3
商用車	198,443	232,365	17.1
合計	765,127	867,734	13.4

(出所)チリ自動車商業会議所(CAVEM)

<新車販売に対する自動車税が導入>

規制・基準に関する主な動きとしては、環境関連で2014年9月、排ガス規制の「ユーロ5」が軽・中型ガソリン車に適用され、初めて粒子状物質(PM)の規制値が定められることとなった。安全性基準では2015年5月に、全ての新車に対してシートベルトの着用を促すシートベルトリマインダーの装備が義務付けられる予定だ。

税制関連では、新たに自動車税が導入された。税制改革の一環として2014年12月29日に運用が開始されたこの制度は、環境負荷を軽減することを目的に、ガソリン車およびディーゼル車の新車販売に対して窒素酸化物（NOx）、燃費、車両価格に応じた追加的な税を賦課するというもので（注）、税率は2017年にかけて段階的に引き上げられる（表3参照）。例えば、トヨタの「RAV4」（四輪駆動、オートマチックトランスミッション車）を980万ペソ（約186万円、1ペソ=約0.19円）で購入した場合、購入者は車両登録の際に10万9,714ペソの自動車税を納税することになる（2015年2月5日時点）。現地メディアによると、既に5,548台の新車登録があり、5億4,000万ペソの納付があったとされ、財務省は2015年通年で450億～600億ペソ程度の税収を見込んでいるという（「ラ・テルセラ」紙1月25日）。

表3 自動車税の算出方法

2015年末まで	$UTM = (35 / \text{燃費} + 60 \times \text{NOx排出量}) \times (\text{販売価格} \times 0.00000006)$
2016年	$UTM = (35 / \text{燃費} + 90 \times \text{NOx排出量}) \times (\text{販売価格} \times 0.00000006)$
2017年以降	$UTM = (35 / \text{燃費} + 120 \times \text{NOx排出量}) \times (\text{販売価格} \times 0.00000006)$

（注1）UTM(Unidad Tributaria Mensual)とは、課税時に用いられるインフレ調整済みの金額単位(月次ベース)。

（注2）課税額は、国税庁ウェブサイト(<https://www4.sii.cl/calcImpVehiculoNuevoInternet/internet.html>)上で算出できる。

（出所）国税庁

（注）ただし、付加価値税（IVA）が支払われているミニバス（運転手用も含め9座席を超えるもの）、タクシー、トラック（最大有効搭載量が2トン以上）、バンなどは課税対象外とされている。

アルゼンチン(生産・販売):2014年の自動車販売・生産・輸出台数はいずれも減少ーブラジル経済低迷の影響で2015年も厳しい見通しー

2015年02月26日 サンパウロ事務所(辻本希世、山木シルビア)

2014年の自動車の販売、生産、輸出台数はともに前年比マイナスとなった。国内経済の低迷と、輸出の8割以上を依存するブラジル経済の不振などの影響を受けた。2015年も厳しい状況が続くそう。

<ブラジル向け輸出が前年比18.3%減>

アルゼンチン自動車代理店連合会(ACARA)によると、2014年の自動車販売台数(輸入車、大型商用車およびその他大型車を含む)は68万3,485台で、前年比28.6%の減少だった(表参照)。

企業別にみると、フォルクスワーゲン(VW)、フォード、PSAプジョー・シトロエン、フィアットクライスラー、ルノー、ゼネラルモーターズ(GM)など、トヨタを除く主要メーカーが軒並み販売を減らしている。トップは前年に引き続きVWで、販売台数全体の16.8%を占めるが、前年比3割以上の減少となっている。

メーカー別自動車販売・生産台数 (単位:台、%)

	販売				生産			
	2013年	2014年	構成比	前年比	2013年	2014年	構成比	前年比
VW	167,210	115,001	16.8	△ 31.2	106,711	72,109	11.7	△ 32.4
フォード	119,036	94,859	13.9	△ 20.3	102,280	103,107	16.7	0.8
PSAプジョー・シトロエン	139,984	98,296	14.4	△ 29.8	115,302	55,487	9.0	△ 51.9
フィアットクライスラー	109,402	87,229	12.8	△ 20.3	104,891	95,538	15.5	△ 8.9
ルノー	141,848	84,743	12.4	△ 40.3	117,635	80,877	13.1	△ 31.2
GM	139,807	82,851	12.1	△ 40.7	111,355	86,931	14.1	△ 21.9
トヨタ	53,737	64,595	9.5	20.2	94,468	95,959	15.5	1.6
メルセデス・ベンツ	19,657	12,675	1.9	△ 35.5	20,502	17,341	2.8	△ 15.4
ホンダ	12,357	8,950	1.3	△ 27.6	11,519	6,834	1.1	△ 40.7
イベコ	8,159	6,314	0.9	△ 22.6	6,344	3,146	0.5	△ 50.4
日産	5,703	5,916	0.9	3.7	-	-	-	-
奇瑞汽車	7,840	3,777	0.6	△ 51.8	-	-	-	-
現代	7,284	3,291	0.5	△ 54.8	-	-	-	-
スカニア	2,619	1,721	0.3	△ 34.3	-	-	-	-
BMW	4,744	761	0.1	△ 84.0	-	-	-	-
三菱自動車	684	419	0.1	△ 38.7	-	-	-	-
スズキ	1	134	0.0	13,300.0	-	-	-	-
スバル	455	70	0.0	△ 84.6	-	-	-	-
日系合計	72,937	80,084	24.5	9.8	105,987	102,793	27.2	△ 3.0
合計	956,884	683,485	100.0	△ 28.6	791,007	617,329	100.0	△ 22.0

(注)系列ブランド(例えばVWはアウディ)を含む。

(出所)ACARAおよびアルゼンチン自動車製造協会(ADEFA)

アルゼンチン自動車製造協会(ADEFA)によると、2014年の生産台数は61万7,329台で前年比22.0%減、輸出台数は35万7,847台で17.4%減少した。ブラジルへの輸出は、輸出全体の84.9%に当たる30万3,786台で、18.3%減少した。これはブラジル経済と自動車販売台数の低迷によるところが大きい。ブラジルへの依存度が高いアルゼンチンの自動車産業は隣国の動向に左右されるという弱さを抱えている。

メーカー別の生産台数をみると、フォードとトヨタが前年比でプラスを維持したものの、フィアットクライスラーをはじめ、PSA、VW、ルノー、GMなど主要メーカーが軒並み減少した。

IMFによると、アルゼンチンの2014年のGDP成長率はマイナス1.7%と見込まれている。国内経済の低迷が自動車産業にも影響を与えたことに加えて、法律第24674号に基づくぜいたく品などに課される内国税の対象となる自動車の範囲が広がり、2014年1月から税率が引き上げられたことにより自動車価格が高騰し、消費が低迷した。

販売台数の落ち込みを受けて政府は2014年6月、国内で自動車購入を促す融資制度「プロ・クレ・アウト」を発表、同年9月にはこれを改定した「プロ・クレ・アウトII」を発表した。同制度は、自動車価格が12万ペソ（約168万円、1ペソ＝約14円）以下のものについては価格の90%を、12万ペソより高い車両については10万8,000ペソ（12万ペソの90%）を上限として銀行が融資するもの。

対象となるメーカーは、政府とメーカーの交渉で決定され、GM、VWなどの欧米メーカーに加えてトヨタとホンダも含まれるが、幾つかの車種に限定される。

ACARAのアベル・ボムラド会長は「この融資制度なしでは68万台の販売台数でさえ達成できなかつただろう」と述べてはいるものの、思ったほど成果を上げることはできなかったようだ。同制度は1月12日で終了している。

<トヨタの販売台数は前年比2割増>

多くのメーカーが苦戦する中、トヨタの販売台数は堅調に推移している。2014年の販売台数に占める割合は9.5%、販売台数は6万4,595台となり、2013年の5万3,737台から20.2%増加した。

ブラジルで生産し、アルゼンチンへ輸入している「エティオス」は、2014年に2万128台を売り上げ、2013年の3,391台から大きく増加した。アルゼンチン国内で生産する「ハイラックス」は、小型商用車の中で最も販売台数が多く、2014年は2万7,627台を売り上げ、小型商用車市場の21.7%を占めた。

「エティオス」の販売が好調な理由について、他メーカーと比べてコストパフォーマンスが良いためと当地では報じられている。さらに、燃費の良さと保守的なデザインが、ファミリーカーとしても利用できるなどと幅広い層から人気を得たことや、トヨタのアフターサービスの良さも人気の秘訣（ひけつ）だ。景気が低迷する中では、実用性を重視した自動車を購入する傾向が強いといえそうだ。

IMFは、2015年のアルゼンチンのGDP成長率をマイナス1.5%と見通している。10月には4年に1度の大統領選挙が行われ、現職のクリスティーナ・フェルナンデス大統領の再選が認められていないことから、新大統領の下での経済立て直しに期待がかかる。しかし、諸外国との債務問題や、外貨準備高確保のための輸入規制が続く限り、経済回復には時間がかかりそうだ。ブラジル経済の回復に期待する声もあるが、フィアット・アルゼンチンのクリスティアーノ・ラタッシ社長は、自動車産業の回復には輸出先を拡大することが重要だと述べている。

ブラジル(生産・販売)(1):2014年の自動車販売・生産・輸出はいずれも減少

2015年02月20日 サンパウロ事務所(辻本希世)

2014年のブラジルにおける自動車の販売、生産、輸出台数はいずれも前年に比べて減少した。国内経済の停滞に加え、輸出シェアの高いアルゼンチン経済の低迷によるものだ。日系メーカーの販売台数はわずかながら増加したものの、2015年も引き続き厳しい状況が続きそうだ。

<アルゼンチン市場の低迷が輸出の痛手に>

2014年のブラジルにおける自動車(トラックおよびバスを含む)の販売台数(新車登録台数)は前年比7.1%減の349万8,012台、生産台数は15.3%減の314万6,386台となった。生産台数は、前年同月比で2月に増加(1.17%増)した以外は全ての月で減少した。

IMF発行の「世界経済見通し」(1月20日付)によると、2014年のブラジルの経済成長率は0.1%で、2013年の2.5%を下回った。経済の低迷が国内の自動車産業に与えた影響は大きい。また、サッカー・ワールドカップが開催された6月は工場稼働率が低下し、消費者の消費活動も低迷した(サービス産業の一部を除く)ことから、販売台数、生産台数ともに伸びなかった。ワールドカップ開催は、自動車産業にとって逆風だったといえそうだ。

また2014年1月1日以降、法令(Lei)第11910号(2009年3月18日付)決議312号により、ブラジル国内で製造、販売される全ての自動車(国産車および輸入車)に、アンチロックブレーキシステムの装着が義務付けられた。加えて決議311号によりエアバッグの装着も義務付けられ、これらが自動車価格の上昇圧力を高め、販売台数減少の一因ともなった。

輸出台数は前年比40.9%減の33万4,501台と大幅に減少した。これは隣国アルゼンチンにおける販売台数の落ち込みによる影響が大きい。アルゼンチン自動車代理店連合会(ACARA)によると、2014年の自動車販売台数(新車登録台数)は28.6%減の68万3,485台だった。ちなみに、2013年の自動車輸出額全体に占めるアルゼンチン向けのシェアは47.8%に達するなど同国への依存度は高く、同国市場の縮小が輸出の痛手となった。

IMFは、2014年のアルゼンチン経済についてマイナス成長を予想している。国内経済の低迷や通貨ペソ安などにより国内の自動車価格が上昇したことも響いたようだ。

<日系メーカーの販売台数はわずかに増加>

日系メーカーの乗用車および商業用小型車の販売台数(新車登録台数、輸入車を含む)は前年比3.0%増と、わずかながら増加した(表参照)。ブラジル国内での販売台数の6割以上を占めるビッグ4〔フィアット、フォルクスワーゲン(VW)、ゼネラルモーターズ(GM)、フォード〕が大衆車を多く製造し、販売が停滞しているのに対し、高級車市場は堅調で、トヨタのレクサスも販売台数は少ないものの前年比増となっている。

日系メーカーの新車販売台数(輸入車を含む)
(単位:台、%)

	2013年	2014年	
		前年比	
乗用車	316,127	326,535	3.2
スバル	284	208	△ 36.5
ホンダ	131,005	130,968	△ 0.0
三菱自動車	5,788	4,502	△ 28.6
日産	62,220	60,768	△ 2.4
トヨタ	116,830	130,089	10.2
トヨタブランド	116,696	129,926	10.2
レクサスブランド	134	163	17.8
商業用小型車	136,158	139,819	2.6
スバル	454	915	50.4
ホンダ	8,274	6,937	△ 19.3
三菱自動車	52,386	54,778	4.4
日産	15,606	11,596	△ 34.6
トヨタ	59,438	65,593	9.4
合計	452,285	466,354	3.0

(注)スバルはカオアが販売。

(出所)ブラジル自動車製造業者協会(Anfavea)

トヨタは2015年に、国内で同社として最も販売シェアの大きい低価格小型車「エティオス」の増産を開始する。2014年の国内販売台数が6万6,000台、輸出はアルゼンチンのほか、同年から開始したパラグアイとウルグアイ向けを含め計2万台だった。現在、10万8,000台の生産規模に対応できるよう工場を増築している。

大衆車の販売が伸び悩み、人件費の高騰などにより価格競争力が低いといわれている中での国内生産だが、「顧客のニーズに耳を傾けることが重要」とブラジルトヨタの近藤剛史社長は述べる。2014年には同車種のモデルチェンジも行った。国内の需要を取り込むだけでなく、輸出も増やしながらか増産に取り組むという。

<2015年も急回復は望み薄か>

IMFによると、2015年のブラジルの経済成長見通しは0.3%。ルセフ第2期政権が掲げる緊縮財政などにより、引き続き景気の停滞が懸念される。

さらに、2012年から税率がゼロになっていた、石油関連製品の輸入・国内販売に対して課せられる燃料税(CIDE)の徴収再開や、社会統合基金(PIS)や社会保険融資負担金(COFINS)などの間接税の税率変更などで、ガソリンおよびディーゼル燃料価格の高騰が予想されている。さらに、排気量1000cc以下など一部車種に対して残っていた自動車購入時の工業製品税(IPI)減免の恩典が2014年末で終了したことなども、消費者の自動車購買欲を低下させるのではないかとみられている。

2015年の国内経済が低成長と見込まれている中、市場の急な回復は望み薄のようだ。ただし、中長期的にみた場合、ブラジル国内における自動車保有率は5人に1台と米国や日本などに比べて低いため、ポテンシャルは依然大きいとする向きが多いようだ。

ブラジル(生産・販売)(2):2014年に前年割れの自動車市場、外資の進出計画は相次ぐ

2015年03月18日 サンパウロ事務所 (辻本希世)

2014年のブラジル自動車業界は景気低迷に伴い、生産、販売、輸出台数はともに前年を下回った。しかし、保護主義的色彩の濃い政策が今後も続くと思われ、さらに中長期でみた市場のポテンシャルの大きさを考えて、日本、中国、欧米高級車メーカーなどが相次いで投資計画を発表あるいは実施した年でもあった。

<ビッグ4は減少するも日本メーカーの一部は好調>

2014年のブラジル自動車市場については、1月8日に全国自動車製造業者協会(Anfavea)が2015年版の年報を発表し、2014年の最終取りまとめデータを公表した。既報のとおり、国内での販売台数の6割以上を占めるビッグ4〔フィアット、フォルクスワーゲン(VW)、ゼネラルモーターズ(GM)、フォード)は、生産、販売および輸出において、前年比で軒並み減少した(表1参照)。

他方、韓国の現代自動車や日本メーカーの一部は好調を維持した。現代は主力車種HB20Sの評価が高く(業界誌「クアトロ・ホーダス」のアンケートによると98.8%のユーザーが満足と回答)、販売台数は14.0%増となった。日本車については、トヨタはフルモデルチェンジを行った「カロラ」や「エティオス」の売れ行きが好調で、三菱自動車も微増となった。日産はリオデジャネイロ州レゼンデの新工場立ち上げにより生産台数が大幅増(21.9%増)となるも、販売は苦戦した。

表1 企業別自動車(トラックおよびバスを含む)生産、販売台数 (単位:台、%)

企業名	生産			販売(注)		
	2013年	2014年	前年比	2013年	2014年	前年比
フィアット	756,717	675,396	△ 10.8	762,980	698,236	△ 8.5
VW	761,193	596,502	△ 21.6	673,433	576,665	△ 14.4
GM	680,737	582,599	△ 14.4	649,827	578,875	△ 10.9
フォード	359,099	268,596	△ 25.2	355,470	327,790	△ 7.8
ルノー	282,595	219,475	△ 22.3	236,329	237,168	0.4
現代	166,269	173,843	4.6	157,713	179,724	14.0
トヨタ	129,653	160,541	23.8	176,288	195,695	11.0
ホンダ	135,065	127,232	△ 5.8	139,279	137,905	△ 1.0
三菱自動車	43,101	45,772	6.2	58,174	59,280	1.9
日産	26,809	32,688	21.9	77,825	72,365	△ 7.0
その他	371,498	263,742	△ 29.0	480,052	434,309	△ 9.5
合計	3,712,736	3,146,386	△ 15.3	3,767,370	3,498,012	△ 7.2

(注)新車登録台数、輸入車を含む。

(出所)全国自動車製造業者協会(Anfavea)2015年版年報

輸出台数は、ビッグ4などの各メーカーが前年比5割前後も減少する中、トヨタは約7割増になるなど1社だけ目立つたこととなった(表2参照)。Anfaveaによると、2014年の輸出台数はトヨタ・ブラジルとしては過去最高の3万3,275台を記録した。輸出先を従来のアルゼンチンに加えて、ウルグアイおよびパラグアイへと拡大したことによるとしている。

表2 企業別自動車(トラックおよびバスを含む)輸出台数
(単位:台、%)

企業名	2013年	2014年	前年比
フィアット	75,720	43,516	△ 42.5
VW	148,911	92,275	△ 38.0
GM	104,500	47,594	△ 54.5
フォード	74,327	46,833	△ 37.0
トヨタ	19,617	33,275	69.6
ホンダ	13,267	3,873	△ 70.8
その他	155,281	92,205	△ 40.6
合計	591,623	359,571	△ 39.2

(出所)表1に同じ

<国内生産優遇で外資が続々と投資計画>

厳しい市場環境の中、投資計画は相次いで発表されたり、実行に移されたりしている(添付資料参照)。背景には、国内生産に対して優遇措置を供与する新自動車政策(イノバールアウト)やメキシコとの自動車協定などにみられる保護主義的色彩の強い政策の継続が認識されていることがある。

メキシコとの関係では、2015年3月18日に協定の期限を迎え、自由貿易へ移行予定のメルコスール・メキシコ自動車協定(経済補完協定55号)について、自由貿易への移行を望むメキシコに対し、同協定の延長を望むブラジルが交渉を行っていた(3月9日に4年間の協定延長で合意)。また、イノバールアウトによる優遇措置に加え、高級車の販売が比較的堅調なことを受け、アウディ、ダイムラー、BMW、ジャガー・ランドローバーが相次いで投資計画を発表している。

輸入車販売を主体としていた中国メーカーもイノバールアウトを受けて国内生産にギアを切り替えつつある。Anfaveaによると、2013年の中国からブラジルへの完成車輸出台数は3万510台だが、2014年は1万9,369台と前年比36.5%減少した。奇瑞汽車は2014年にブラジルで初の中国メーカーによる工場を設立し、ウルグアイの部品工場を拡張予定の力帆汽車は、ブラジルにおいても部品工場および組立工場の建設を計画している。

ジェトロ「通商弘報」添付資料

企業別自動車工場投資状況

企業名	立地場所	生産車種	年間生産能力	投資額(一部は今後の投資計画含む)	開所日程
アウディ	パラナ州 サンジョゼドスピニャイス	A3セダン(2015年以降) Q3(2016年以降)	2万6,000台	5億レアル (工場拡張)	2015年第2四半期
フィアット/クライスラー	ペルナンブコ州 ゴイアナ	ジープ・レネゲード	20万台	30億~35億レアル (新工場設立)	2015年3月
ホンダ	サンパウロ州 イタチピーナ	フィット	12万台	10億レアル (新工場設立)	2015年第1四半期
ダイムラー	サンパウロ州 イラセマポリス	メルセデスブランドクラスC、GLA	2万台	5億レアル (新工場設立)	2016年第1四半期
トヨタ	サンパウロ州 ポルトフェリス	1.3リットルおよび1.5リットルエンジン (エティオス用※2016年以降) 1.8リットルおよび2.0リットルエンジン (カローラ用)	20万基	10億レアル (新工場設立)	2016年第1四半期
	サンパウロ州 ソロカバ	エティオス	10万8,000台	1億レアル (工場拡張)	2016年
日産	リオデジャネイロ州 レゼンデ	マーチ 1.6リットル 16Vフレックス燃料エンジン	20万台 20万基	26億レアル (新工場設立)	2014年4月
BMW	サンタカタリーナ州 アラカリ	3シリーズ、1シリーズ、X1、X3、 ミニカントリーマン	3万2,000台	6億レアル (新工場設立)	2014年10月 (2014年9月生産開始)
ジャガー・ランドローバー	リオデジャネイロ州 イタチア	ランドローバー・ディスカバリー	2万4,000台	7億5,000万レアル (新工場設立)	2016年
江淮(JAC)	パイア州 カマサリ	小型車	10万台	10億レアル (新工場設立)	2016年
奇瑞(Chery)	サンパウロ州 ジャカレイ	Celer、QQ(2015年下半年以降)、 Tiggo5(2016年以降)	5万台 (2018年までに15万台)	4億ドル (新工場設立)	2015年2月稼働

(出所)全国自動車製造業者協会(Anfavea)、各社ウェブサイト、ブラジル州政府ウェブサイト

<欧州・ロシア・CIS>

欧州・EU(生産・販売):2014年の新車登録台数、5.4%増の1,300万台

2015年02月03日 ブリュッセル事務所(田中晋、村岡有)

2014年の欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数は、前年比5.4%増の1,300万6,451台となった。最大市場のドイツは2.9%増と欧州全体の増加率と比べて低かったが、2位の英国が9.3%増となり、5位のスペインは18.4%増と大きく回復した。ポルトガル、アイスランド、アイルランド、ギリシャなどの欧州債務危機経験国も軒並み20%以上の伸びを示した。メーカー別にみると、ルノーやフォルクスワーゲン(VW)のほか、三菱自動車、マツダ、日産、スズキなどの日本勢が健闘した。

<債務危機経験国の新車登録台数が大きく回復>

欧州自動車工業会(ACEA)の発表(1月16日)によると、2014年の欧州30カ国(注)の乗用車(新車)登録台数は前年比5.4%増の1,300万6,451台となった(表1参照)。EU加盟国のうち、西欧15カ国は5.0%増、中・東欧など12カ国は14.2%増だった。

表1 欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	
		登録台数	前年比
EU27カ国	11,879,573	12,550,771	5.7
西欧15カ国	11,097,652	11,657,526	5.0
ドイツ	2,952,431	3,036,773	2.9
英国	2,264,737	2,476,435	9.3
フランス	1,790,456	1,795,885	0.3
イタリア	1,304,648	1,359,616	4.2
スペイン	722,689	855,308	18.4
ベルギー	486,065	482,939	△0.6
オランダ	416,730	387,835	△6.9
スウェーデン	269,599	303,948	12.7
オーストリア	319,035	303,318	△4.9
デンマーク	182,201	189,051	3.8
ポルトガル	105,921	142,827	34.8
フィンランド	103,455	106,236	2.7
アイルランド	74,367	96,344	29.6
ギリシャ	58,694	71,218	21.3
ルクセンブルク	46,624	49,793	6.8
中・東欧など12カ国	781,921	893,245	14.2
ポーランド	289,913	327,219	12.9
チェコ	164,736	192,314	16.7
スロバキア	66,000	72,249	9.5
ルーマニア	57,710	70,172	21.6
ハンガリー	56,140	67,476	20.2
スロベニア	50,878	53,296	4.8
クロアチア	27,802	33,997	22.3
エストニア	19,500	20,861	7.0
ブルガリア	19,352	20,359	5.2
リトアニア	12,152	14,503	19.3
ラトビア	10,636	12,452	17.1
キプロス	7,102	8,347	17.5
EFTA3カ国	457,310	455,680	△0.4
スイス	307,885	301,942	△1.9
ノルウェー	142,151	144,202	1.4
アイスランド	7,274	9,536	31.1
EU27カ国+EFTA3カ国	12,336,883	13,006,451	5.4

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

(出所)ACEA資料を基に作成

2014年の新車登録台数を国別でみた場合、最大市場のドイツは前年比2.9%増の303万6,773台となり、2013年に割り込んだ300万台を回復した。ユーロ圏の中では比較的内需も悪くないといわれていたドイツだが、新車登録台数の増加率は西欧平均を下回る結果となった。続く英国は9.3%増の247万6,435台となり、欧州5大市場国の中で最も増加率が高かった。また、ポルトガル(34.8%増)を筆頭に、アイスランド(31.1%増)、アイルランド(29.6%増)、ギリシャ(21.3%増)、スペイン(18.4%増)といった債務危機を経験した国の市場が大幅な伸びを示したのも特徴だ。加えて、これらの国や英国以外でも、スウェーデン(12.7%増)、ルクセンブルク(6.8%増)が西欧平均以上の伸びをみせた。他方、オランダ(6.9%減)、オーストリア(4.9%減)、スイス(1.9%減)、ベルギー(0.6%減)は、2014年の新車登録台数が2013年に引き続き減少した。

一方、中・東欧などの12カ国では、クロアチア(前年比22.3%増)、ルーマニア(21.6%増)、ハンガリー(20.2%増)、リトアニア(19.3%増)、キプロス(17.5%増)、ラトビア(17.1%増)、チェコ(16.7%増)の7カ国が12カ国全体より高い増加率だった。全体平均よりは劣るものの、ポーランド(12.9%増)も2桁の伸びとなった。なお、中・東欧諸国で2014年の新車登録台数が前年を下回った国はなかった。

<小型車やSUVが売れ筋に>

2014年の新車登録台数をメーカー別にみると、最大シェアを誇るVWグループ(前年比7.0%増)を筆頭に、BMWグループ(4.9%増)、ダイムラー(3.7%増)のドイツ勢は着実に増加させた(表2参照)。VWは2014年に世界における新車販売台数記録を更新し、欧州市場においても特にドイツを除く西欧で5.7%増の85万8,300台を販売した。ドイツでは3.3%増の57万8,400台だった。

表2 欧州30カ国のメーカー別乗用車(新車)登録台数 (単位:台数、%)

	2013年	2014年	2014年	
			前年比	シェア
VWグループ	3,095,392	3,313,435	7.0	25.5
フォルクスワーゲン	1,553,251	1,619,921	4.3	12.5
アウディ	694,600	726,059	4.5	5.6
シュコダ	511,172	582,140	13.9	4.5
セアト	289,356	328,334	13.5	2.5
その他(注2)	47,013	56,981	21.2	0.4
PSAグループ	1,341,221	1,390,900	3.7	10.7
プジョー	739,944	782,855	5.8	6.0
シトロエン	601,277	608,045	1.1	4.7
ルノーグループ	1,095,707	1,237,606	13.0	9.5
ルノー	801,273	874,504	9.1	6.7
ダチア	294,434	363,102	23.3	2.8
フォード	901,343	947,951	5.2	7.3
オペルグループ	968,448	924,275	△ 4.6	7.1
オペル/ボグゾル	824,787	885,372	7.3	6.8
シボレー	143,274	38,560	△ 73.1	0.3
GM(その他)	387	343	△ 11.4	0.0
BMWグループ	794,697	833,312	4.9	6.4
BMW	641,196	676,410	5.5	5.2
ミニ	153,501	156,902	2.2	1.2
現代・起亜グループ	761,750	778,186	2.2	6.0
現代	422,444	424,467	0.5	3.3
起亜	339,306	353,719	4.2	2.7
フィアット・クライスラーグループ	741,788	767,856	3.5	5.9
フィアット	573,674	586,271	2.2	4.5
ランチア/クライスラー	74,847	72,168	△ 3.6	0.6
アルファロメオ	64,510	59,198	△ 8.2	0.5
ジープ	24,391	41,378	69.6	0.3
その他(注3)	4,366	8,841	102.5	0.1
ダイムラー	682,651	708,002	3.7	5.4
メルセデス	617,244	652,373	5.7	5.0
スマート	65,407	55,629	△ 14.9	0.4
トヨタグループ	545,593	558,459	2.4	4.3
トヨタ	521,742	527,380	1.1	4.1
レクサス	23,851	31,079	30.3	0.2
日産	422,043	477,183	13.1	3.7
ボルボ・カー・コーポレーション	230,063	254,610	10.7	2.0
マツダ	147,461	175,028	18.7	1.3
スズキ	152,341	162,828	6.9	1.3
ジャガーランドローバー	136,262	144,442	6.0	1.1
ランドローバー	108,865	115,826	6.4	0.9
ジャガー	27,397	28,616	4.4	0.2
ホンダ	140,061	133,268	△ 4.9	1.0
三菱自動車	81,861	102,364	25.0	0.8
その他	98,200	96,746	△ 1.5	0.7
合計	12,336,883	13,006,451	5.4	100.0

(注1)欧州30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、ポルシェ(2012年8月から)を含む。

(注3)ドッジ、フェラーリ、マセラッティを含む。

(出所)表1と同じ

なおドイツ勢の中でも、ダイムラーはメルセデス・ベンツのコンパクトカーの世界販売が2014年に前年比25%増加したとしており、「Aクラス」モデルが好調だ。また、「Bクラス」と4ドアクーペ「CLAクラス」を生産するハンガリー工場を拡張する意向を示しており、2015年1月にはCLAのステーションワゴン「CLA Shooting Brake」の生産にも着手している。

フランスのメーカーにおいては、ルノーグループの新車登録台数が前年比 13.0%増と大幅に回復した。欧州では、ルノーグループ傘下のダチアのハッチバック「サンデロ」や小型スポーツ用多目的車（SUV）「ダスター」などの低コストモデルの需要が販売を牽引しているという。PSA グループも前年のマイナス成長から、2014 年は 3.7%増に回復した。

イタリアのフィアット・クライスラーグループ（前年比 3.5%増）は、最小カテゴリーとなる A セグメントを牽引するフィアットの「500」や「パンダ」が好調で、販売台数はそれぞれ 12.8%、14.9%増加し、前年の 10%近い減少から回復した。

米国のフォード（前年比 5.2%増）も新モデル投入やモデルチェンジにより、新車登録台数を前年のマイナスからプラスに好転させた。フォードが欧州で販売した自動車の半分以上が新モデルか、モデルチェンジしたものだということ。他方、オペルグループ（4.6%減）は前年を下回った。米国ゼネラルモーターズ（GM）の欧州子会社であるオペルは 2014 年 7 月 21 日に、統括会社オペルグループを設立し、GM の全欧州事業を集約すると発表した。欧州事業の再構築の一環とみられる。

韓国の現代・起亜グループ（前年比 2.2%増）は 2013 年の微減からプラスに戻したものの、ほぼ横ばいに近い結果となった。加えて、シェアを 6.0%へとやや落とした。

<三菱自動車、マツダ、日産など日本勢が好調>

こうした環境下で、日本メーカーは新車登録台数が減少したホンダ（前年比 4.9%減）、ほぼ横ばいだったトヨタグループ（2.4%増）を除き、三菱自動車（25.0%増）、マツダ（18.7%増）、日産（13.1%増）、スズキ（6.9%増）が大きく伸ばした。

マツダは、コンパクトカー「マツダ 3（日本名：アクセラ）」や SUV「CX-5」の強い需要に牽引され、特にドイツと英国で販売台数を大きく伸ばした。日産については、引き続き小型クロスオーバー車「キャシュカイ」の売れ行きが好調で、英国工場での生産台数が 200 万台に達した。トヨタでは、ハイブリッド車の販売台数が伸びているという。三菱自動車でも、ガソリンエンジン・モーター・電池を搭載したハイブリッド車「アウトランダーPHEV」の販売が好調だ。最近では原油安が進んでいるが、2014 年を通年でみると、上半期は原油価格が 1 バレル当たり 100 ドルを超えていたこともあり、景気見通しの不透明さと相まって、低燃費のハイブリッド車の人気が高まったものとみられる。

2014 年は最初の 3 ヶ月で景気回復が本格化するとみられていたが、対ロシア制裁措置の影響や、5 年に 1 度の欧州議会選挙や欧州委員会の委員交代などに伴う政策見通しの不透明さなどが重なり、景気回復が年初に予想されたようには進まなかった。そのため、消費者もコストがより低い小型車や、より低燃費のハイブリッド車を選択する傾向が強くなったとみられる。

<環境・安全規制への対応で研究開発投資が一層重要に>

他方、2012 年から段階的に導入されている自動車の二酸化炭素（CO₂）排出規制が 2015 年から全ての新車に適用され、1 キロ走行当たりの CO₂ 排出量を平均で 130 グラムに削減することが完全に義務付けられる。2020 年には、この CO₂ 排出量を平均で 95 グラムまで削減することが規定されており、自動車

の小型・軽量化や低燃費化が一層進むことが見込まれる。CO2 排出量が少ない、売れ筋の小型 SUV やコンパクトカーの人気モデルをより低価格で打ち出せるメーカーが有利な展開は 2015 年も続くだろう。

このほか、乗用車と小型商用車については、2014 年 9 月に新たに型式認証を受ける車両を対象に EU 排ガス規制「ユーロ 6」の適用が始まった。ユーロ 6 では、ディーゼル車の窒素酸化物（NOx）の排出基準が、それまでの規制「ユーロ 5」時の 1 キロ走行当たり 180 ミリグラムから 80 ミリグラムに削減されたのが特徴だ。ユーロ 6 は 2015 年 9 月から、新規登録される全ての車両に適用される。

安全面では欧州議会・理事会規則（EC）661/2009 に基づき、2014 年 11 月からほぼ全ての新車を対象に、横滑り防止装置（ESC）やシートベルトリマインダー（SBR：座席ベルトの非着用時警報装置）、タイヤ空気圧モニタリングシステム（TPMS）などの装備や、アイソフィックス（ISOFIX）方式のチャイルドシートへの対応が義務付けられた。また、2013 年 11 月以降に型式認証を受ける大型車への装備が義務付けられた自動ブレーキ（AEB）と車線逸脱警報システム（LDWS）は 2015 年 11 月以降、全ての新規登録される大型車への装備が義務付けられる。また、2014 年 12 月には EU 加盟国の常駐代表委員会（COREPER、大使級会合）が非常時の自動通報システム（eCall）の導入に関する欧州議会との合意を承認、2015 年 3 月に予定されている欧州議会総会での審議を経て、2018 年 3 月末から新車への装備が義務付けられる見通しだ。

このほか、欧州委員会が 2014 年 10 月に公表した作業文書では、今後導入が期待される技術として自動速度制限装置（ISA）、飲酒運転防止用のアルコールインターロック装置などが挙げられている。

このように、EU では自動車を取り巻く環境と安全をより重視した規制の導入が次々と進んでおり、自動車メーカーにとっては新車に標準装備すべき装置の研究開発への目配りと投資を怠らない企業努力が必要となっている。

（注）欧州 30 カ国は、EU28 カ国のうち、マルタを除いた 27 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。

英国(生産)(1):2014年の乗用車生産台数は前年比1.2%の伸び、中国向けが拡大

2015年02月19日 ロンドン事務所(園田早紀)

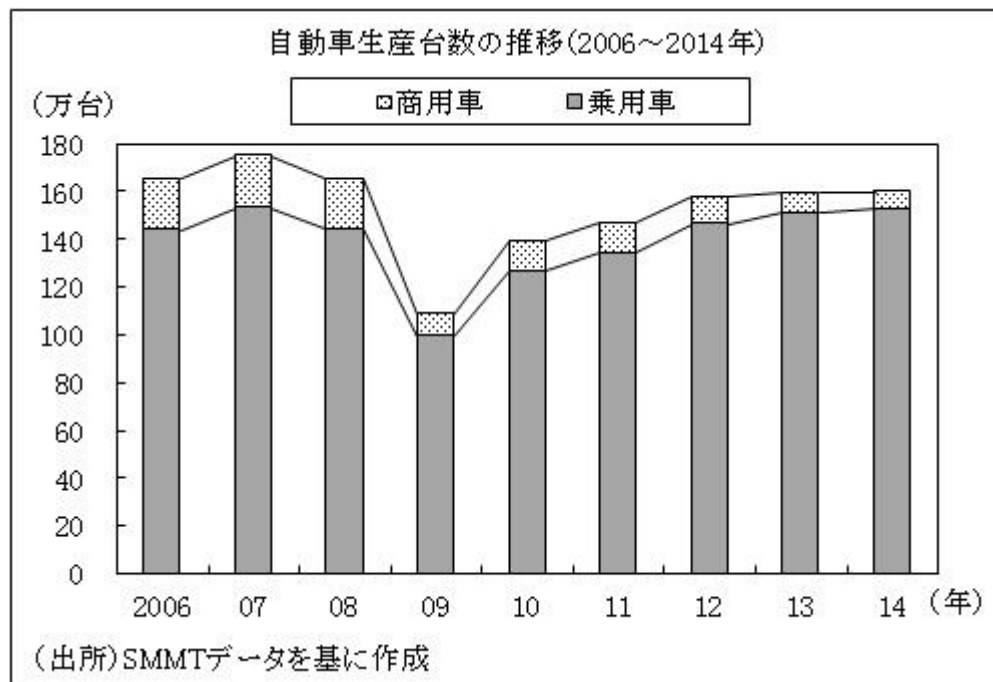
2014年の自動車生産台数は、乗用車と商用車を合わせて前年比0.1%増の159万8,879台だった。乗用車は輸出向けが微減したものの、国内向けは好調で、152万8,148台(1.2%増)となった。自動車の輸出は、高級車などの需要増大がみられ、特にEUに次ぐ輸出先となる中国向けのシェアが拡大した。

<乗用車生産は過去7年で最大に>

英国自動車製造販売者協会(SMMT)の発表(1月23日)によると、2014年の乗用車生産台数は152万8,148台(前年比1.2%増)と2008年以降で最大となった(図参照)。ただ、伸び率は前年の3.1%を下回った。この主な要因として、予想を下回るEU市場の回復状況、ロシアをはじめとする輸出市場の不安定さがある。そのほか、「フィナンシャル・タイムズ」紙(1月23日)によると、乗用車生産の約3割を占める日産のサンダーランド工場におけるメンテナンス作業に伴う一時的な生産停止も影響しているという。しかし、同発表を受け、ビンセント・ケーブル・ビジネス・イノベーション・職業技能相は、英自動車産業を「経済回復の重要な推進力」と評価し、「20秒に1台のペースで新車を生産する」同業界の成長を歓迎するコメントを述べた。

<大幅に減少した商用車生産>

他方、商用車生産台数は前年比19.7%減の7万731台と、2013年に引き続き大幅な減少となった。しかし、SMMTのマイク・ホーズ最高経営責任者(CEO)は、2014年12月の生産台数が前年同月比12.6%増と2013年7月以来のプラス成長となったことなどから、「新モデルの生産や国内向け販売が好調」だとし、「2015年の生産台数は回復が見込まれる」との見通しを示した。



<車種の多様化が成長を支える>

英国の乗用車生産は、景気後退の影響を受けて生産台数が大幅に減少した2009年を除き、2010年以降は順調に生産台数を伸ばしてきた。成長を支える強みの1つには、車種の多様化がある。ジャガー・ランドローバーをはじめとする高級車などの需要拡大はEU域外で顕著だ。近年、英国の自動車輸出先はEU市場に次いで中国が2位となっている。2007年に約1%だった中国向けのシェアは2014年では約12%になり、急速な拡大を続けている。

発売以来、5台に1台が中国向け販売で好調な「イヴォーク」を展開するジャガー・ランドローバーは、初の国外生産拠点となる中国工場（奇瑞汽車と合弁）を2014年10月に開設し、2016年までに年間13万台の生産を目指す。ベントレーも、輸出シェア29%を占める米州に次ぐ中国向けシェアは24%と、差が縮まりつつある。

また、生産車種の多様化が自動車の輸出額に大きく影響している。2004年に約120億ポンド（約2兆1,960億円、1ポンド=約183円）だった輸出額は、2014年には260億ポンドを上回ったとみられる。輸出台数に大きな変動がないのに対して、金額は倍増した。SMMTの発表によると、2004年の1台当たりの平均輸出額が1万200ポンドだったのに対し、2014年は2万1,800ポンドとなっており、高価格帯の車種が好調なことがうかがえる。また、ベントレーが2016年に世界初となる高級スポーツ用多目的車（SUV）の投入を計画するなど、英国の高級車の動向に注目が集まる。

英国(販売)(2):2014年の乗用車の新車登録台数は9.3%増、ここ10年で最多

2015年01月22日 ロンドン事務所(園田早紀)

2014年の新車登録台数は、乗用車が前年比9.3%増の247万6,435台、商用車が11.0%増の36万3,155台となった。乗用車はここ10年間で最多となった。中でもプラグインハイブリッド車は4倍に増えるなど、代替燃料車が前年比58.1%増と著しく伸び、2015年も大幅な成長が見込まれる。

<プラグインハイブリッド車は前年の4倍に>

英国自動車製造販売者協会(SMMT)の発表(1月7日)によると、2014年の新車登録台数は、乗用車が247万6,435台(前年比9.3%増)に、商用車が36万3,155台(11.0%増)だった(表1参照)。乗用車は34ヵ月連続のプラス成長を記録し、欧州5大市場のうちドイツに次ぐ新車販売市場の座を維持した。中でも代替燃料車は前年比58.1%の増加だった。車種が増えたことに加え、維持費の削減や燃費効率に対する消費者ニーズが後押しし、プラグインハイブリッド車は前年の3,586台から1万4,498台と約4倍に増えた。

SMMTのマイク・ホーズ最高経営責任者(CEO)は「乗用車の新車登録台数は経済危機以前の水準に回復した。英国経済の回復に対する信頼が2014年の高成長を支えた」と述べた上で、「2015年にプラグインハイブリッド車は複数の新車発表が予定されるなど、同市場は引き続き成長が見込まれる一方、乗用車全体では落ち着くだろう」との見通しを示した。SMMTによると、乗用車の登録台数は2004年以降で最多だったという。

表1 新車登録台数の推移 (単位:台、%)

	2013年	2014年	
			前年比
乗用車	2,264,737	2,476,435	9.3
ディーゼル	1,127,414	1,240,287	10.0
ガソリン	1,104,592	1,184,409	7.2
代替燃料車	32,731	51,739	58.1
商用車	327,291	363,155	11.0
バン	271,073	321,686	18.7
トラック	56,218	41,469	△26.2

(出所)SMMTデータを基に作成

<ドイツ主要メーカーが軒並み好調>

乗用車の新車登録台数を主要メーカー・ブランド別にみると、前年から順位の変動はなく、上位10社・ブランド合計で7.8%増となった(表2参照)。販売車種の首位の「フィエスタ」、2位の「フォーカス」のフォードは前年比5.1%増、市場シェアは0.5ポイント縮小したものの、13.2%と依然として最も大きい。スコットランドで最も売れた車種として7年連続1位となる「コルサ」(英国全体では3位)のボクソールは3.8%増だった。

ドイツの主要メーカーも好調で、フォルクスワーゲン(VW)は10.7%増、アウディは11.9%増、BMWは9.8%増となった。BMWグループの発表(1月7日)によると、BMWとMINIの両ブランドは、2014

年に行った合計 18 の新モデルの発表が功を奏し、新車登録台数は合わせて初めて 20 万台を超え、20 万 2,539 台となった。

表2 メーカー・ブランド別乗用車登録台数と市場シェア (単位: 台、%)

順位		2013年		2014年		前年比
		登録台数	市場シェア	登録台数	市場シェア	
1	フォード	310,865	13.7	326,643	13.2	5.1
2	ポクソール(オペル)	259,444	11.5	269,177	10.9	3.8
3	VW	194,085	8.6	214,828	8.7	10.7
4	アウディ	142,040	6.3	158,987	6.4	11.9
5	BMW	135,583	6.0	148,878	6.0	9.8
6	日産	117,967	5.2	138,338	5.6	17.3
7	メルセデス・ベンツ	109,456	4.8	124,419	5.0	13.7
8	プジョー	105,435	4.7	103,566	4.2	△ 1.8
9	トヨタ	88,648	3.9	94,012	3.8	6.1
10	シトロエン	78,358	3.5	83,397	3.4	6.4
上位10社・ブランド計		1,541,881	68.1	1,662,245	67.1	7.8

(出所) 表1に同じ

<日系・韓国系トップの日産は 17.3%増>

日系・韓国系メーカー・ブランドをみると、12社・ブランド中、ホンダを除いて前年より増加し、全体では 11.3%増、乗用車の新車登録台数に占める割合は 22.3%と、2013年の 21.9%から微増した(表3参照)。上位3社の順位(日産、トヨタ、現代)に変化はないが、日産は過去最大の 13万 8,338台で前年比 17.3%増となり、表2の主要メーカー・ブランドと比較しても躍進が目立つ。同社の主力車種である「キャシュカイ」「ジューク」は英国の販売車種の6位、10位、電気自動車「リーフ」は2013年から3割以上の伸びとなった。また、プラグインハイブリッド車「アウトランダー」の販売が好調の三菱自動車は前年比 74.8%と大幅増となり、市場シェアも 0.2ポイント拡大した。

表3 日系・韓国メーカー・ブランド別乗用車登録台数と市場シェア (単位: 台、%)

	2013年		2014年		前年比
	登録台数	市場シェア	登録台数	市場シェア	
日系	347,306	15.3	391,989	15.8	12.9
日産	117,967	5.2	138,338	5.6	17.3
トヨタ	88,648	3.9	94,012	3.8	6.1
ホンダ	55,660	2.5	53,544	2.2	△ 3.8
マツダ	31,228	1.4	37,784	1.5	21.0
スズキ	33,088	1.5	37,395	1.5	13.0
三菱自動車	9,044	0.4	15,805	0.6	74.8
レクサス(トヨタ)	9,014	0.4	11,572	0.5	28.4
スバル	2,271	0.1	2,793	0.1	23.0
インフィニティ(日産)	386	0.0	746	0.0	93.3
韓国	149,670	6.6	161,053	6.5	7.6
現代	76,918	3.4	81,986	3.3	6.6
起亜	72,090	3.2	77,525	3.1	7.5
双竜	662	0.0	1,542	0.1	132.9
合計	496,976	21.9	553,042	22.3	11.3

(出所) 表1に同じ

ドイツ(生産・販売):乗用車の新規登録台数は前年比 3.0%増、300 万台を突破－2014 年のドイツ自動車産業動向(1)－

2015 年 02 月 05 日 デュッセルドルフ事務所 (ゼバスティアン・シュミット)

ドイツの自動車市場が好調だ。2014 年の乗用車新規登録台数は前年比 3.0%増加し 303 万 6,800 台と、300 万台を突破した。西欧各国市場の活況を受け、輸出も伸びた。2014 年のドイツ自動車産業動向を 2 回に分けて報告する。前編は国内市場と輸出について。

<日系 7 ブランドのシェアは合計 8.8%>

ドイツ自動車産業連合会 (VDA) の 1 月 5 日の発表によると、国内の乗用車新規登録台数は前年比 3.0%増の 303 万 6,800 台となった (表 1 参照)。新規登録台数は上半期が前年同期比で 2.4%増、下半期も 3.4%増と安定した伸びで推移した (表 2 参照)。

表1 乗用車の新規登録、輸出、生産台数
(2014年) (単位:台、%)

	台数	前年比
新規登録	3,036,800	3.0
国内メーカー(注)	2,190,500	3.0
外国メーカー	846,300	2.0
輸出	4,299,600	2.0
生産	5,623,300	3.0

(注)セアト、シュコダなどの外国系自社ブランドを含む。

(出所) VDA

表2 乗用車の月別新規登録台数(2014年) (単位:台、%)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期
新規登録台数	205,996	209,349	296,408	274,097	274,804	277,614	1,538,268
前年同月(期)比	7.2	4.3	5.4	△3.6	5.2	△1.9	2.4
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期
新規登録台数	270,249	213,092	260,062	275,320	250,082	229,700	1,498,505
前年同月(期)比	6.8	△0.4	5.2	3.7	△1.8	6.7	3.4

(出所) 連邦自動車局(KBA)

新規登録台数を主要ブランド別にみると、フォルクスワーゲン (VW) は 65 万 6,494 台と前年比 2.2%増加したものの、国内市場に占めるシェアは 21.6%と前年とほぼ同じだった (表 3 参照)。メルセデス・ベンツは 27 万 2,566 台と 1.7%減少したが、2013 年と同じく 2 位となった。続いて、BMW と MINI (ミニ) は合わせて 27 万 1,436 台と 2.0%増加した。9 位の現代は 9 万 9,820 台と 1.7%減少し、3.3%のシェアとなった。

表3 主要ブランド別乗用車新規登録台数(2014年)

(単位:台、%)

		台数	構成比	前年比
上位10 ブランド	VW	656,494	21.6	2.2
	メルセデス・ベンツ	272,566	9.0	△1.7
	BMW、MINI	271,436	8.9	2.0
	アウディ	259,459	8.5	3.0
	オペル	219,084	7.2	5.6
	フォード	209,131	6.9	5.7
	シュコダ	173,583	5.7	8.5
	ルノー、ダチア	154,229	5.1	6.8
	現代	99,820	3.3	△1.7
	セアト	93,129	3.1	11.7
日系 ブランド	トヨタ(レクサスを含む)	71,595	2.4	△5.4
	日産	62,536	2.1	13.7
	マツダ	52,491	1.7	16.7
	スズキ	27,835	0.9	3.6
	三菱自動車	24,131	0.8	14.1
	ホンダ	22,498	0.7	△1.6
	スバル	6,218	0.2	16.6

(出所)表2に同じ

日系7ブランド車のドイツ市場に占めるシェアは合わせて8.8%と、2013年に比べ0.2ポイント伸ばしている。全体で11位のトヨタ(レクサスを含む)は7万1,595台と前年比で5.4%減少し、2.4%のシェアとなった(2013年は2.6%)。その他、フィアットに次ぎ13位の日産は13.7%増の6万2,536台でシェアを2.1%に拡大した(2013年は1.9%)。

<西欧市場で5割のシェア>

2014年の国内生産台数は562万3,300台と前年比で3.0%増加した。VDAのマティアス・ビスマン会長は2014年12月2日の記者会見で、2014年の国内生産を550万台、国外生産を920万台と予測していたが、国内生産は予測を上回る結果となった。なお、ドイツ完成車メーカーの生産の4割はドイツ国内、6割は国外で行われている。

輸出も好調だ。ビスマン会長は「西欧市場においてドイツ完成車メーカーは50%のシェアを獲得しており、同市場の動向は大変重要だ」と強調した。主に英国、スペイン、ポルトガルなど西欧各国市場の活況を受け、輸出台数は429万9,600台と前年比で2.0%増加した。一方、フランスとイタリアでの販売台数はいまだに危機前の水準を下回っており不安材料だ、とビスマン会長は述べた。国内で生産された自動車の76.5%が輸出されており、輸出はドイツ自動車産業を大きく下支えしている。

<2015年の課題はEVとTTIP>

ビスマン会長は2015年の国内販売台数は前年比で1.0%増、生産台数は2.0%増、輸出台数は2.0%増との見通しを明らかにした。

また、2015年の大きな3つの課題にも触れた。1つ目はドイツにおける電気自動車(EV)用インフラ整備の遅れ。連邦政府は国内のEVを2020年までに100万台とする目標を掲げている。連邦自動車局(KBA)によると、2014年のEVの新規登録台数は8,522台と前年比で41%増加した。EVの普及を促進するた

め、ビスマン会長は EV のバス専用道路の走行を認めることや、専用駐車場の設置、充電網の拡充や EV を社用車として購入する企業に対する特別減価償却制度の導入などの対策を求めた。

2 つ目は欧州企業の競争力強化。再生可能エネルギーの普及によるエネルギー価格の上昇や 2015 年 1 月から導入された法定最低賃金（1 時間あたり 8.50 ユーロ）はドイツの競争力向上の障害になるとして、ドイツレベル、欧州レベルにおける成長と雇用を優先し、競争力の維持と向上を狙った枠組み作りを連邦政府と欧州委員会に求めた。

3 つ目の課題としてビスマン会長は、EU と米国との包括的な貿易投資協定（TTIP）の迅速な推進を挙げた。「TTIP は関税の撤廃のほか、世界標準となる貿易・投資に関する基準を設けるチャンスなので交渉を早く進めるべきだ」と述べた。アジア地域との協力に関しては「欧州委はマレーシアやタイとの自由貿易協定（FTA）の交渉を進めるほか、インドとの妥結を急ぐべきだ」とした。

ドイツ・アジア(販売):完成車メーカー大手 3 社はアジア地域で 2 桁の伸びー2014 年のドイツ自動車産業動向(2)ー

2015 年 02 月 06 日 デュッセルドルフ事務所 (ゼバスティアン・シュミット)

ドイツの完成車メーカーは 2014 年も好調を持続した。フォルクスワーゲン (VW) グループの商用車を含む自動車の世界販売台数は 2014 年、初めて 1,000 万台を突破したほか、プレミアムブランドメーカーの BMW とダイムラーはともに 4 年連続で過去最高の販売台数を記録した。西欧市場の回復のほか、3 社ともアジアの主要市場で 2 桁の伸びを示したことによる。2015 年に導入された EU の排ガス規制 (ユーロ 6) に対応するため、ドイツ完成車大手 3 社は積極的な取り組みを進めている。

<VW : 1,000 万台を初めて突破>

VW グループ (注) は 1 月 11 日、2014 年の全世界の販売台数 (商用車を含む) が 1,014 万台と前年比で 4.2%増加し、初めて 1,000 万台を超えたと発表した (表 1 参照)。VW グループは、2018 年までに年間の販売台数を 1,000 万台に増やす目標を、既の実現したことになる。

表1 VWグループの販売台数(2014年)

(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	3,950,000	5.1
西欧	2,030,000	7.2
ドイツ	1,240,000	4.5
中・東欧	670,900	0.4
ロシア	275,800	△12.7
アジア・大洋州	4,060,000	11.3
中国(香港を含む)	3,680,000	12.4
南米	795,700	△19.8
ブラジル	629,800	△16.6
北米	891,900	0.2
米国	599,700	△2.0
合計	10,140,000	4.2

(注) 商用車を含む。

(出所) VWウェブサイト

販売台数を国・地域別にみると、欧州が 395 万台で前年比 5.1%増となった。うちドイツを除く西欧市場は主に英国、スペインやポルトガルなどの自動車市場の好調を受け、203 万台と 7.2%伸びた。ドイツ国内における販売台数も 4.5%増の 124 万台となった。一方、ロシアは主に経済制裁の継続や景気低迷などによる自動車市場の不調の影響を受け、12.7%減と大幅に下落し 27 万 5,800 台にとどまった。

VW グループにとって、欧州市場を上回る最重要市場はアジア・大洋州地域だ。同社において世界最大の市場国である中国での販売台数は 368 万台で前年比 12.4%増となり、アジア・大洋州全体でも 11.3%増と 2 桁の伸びをみせた。

一方、米国における販売台数は前年比で 2.0%減少し、59 万 9,700 台と低水準にとどまった。うち、61%を占める VW ブランドの乗用車は 10.0%減と大きく落ち込み 36 万 7,000 台だった。米国市場不振の理由

として、ドイツ主要経済紙「ハンデルスブラット」（電子版1月12日）は、「中国市場に注力し過ぎて、米国市場のニーズへの対応に乗り遅れた」と米国のエコノミストの分析を紹介している。

<BMW：4年連続で過去最高を記録>

BMWブランドのほか、小型ブランドMINI（ミニ）と高級ブランドのロールスロイスを販売しているBMWグループは1月9日、2014年の販売台数が211万7,965台と前年比7.9%増加し、4年連続で過去最高の販売台数に達したと発表した（表2参照）。販売台数が200万台を超えたのは初めてだ。

表2 BMWの販売台数(2014年)
(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	913,803	6.4
ドイツ	273,433	1.7
英国	204,749	8.4
フランス	67,449	5.3
アジア(中東を含む)	656,395	13.8
中国	455,979	16.7
韓国	46,400	17.3
中東	30,148	22.6
米州	481,056	3.9
米国	395,850	5.3
カナダ	38,188	1.2
メキシコ	14,902	6.5
全世界	2,117,965	7.9

(出所) BMWウェブサイト

販売台数を国・地域別にみると、欧州は前年比6.4%増の91万3,803台だった。特に、英国(20万4,749台、8.4%増)の好調が目立つ。欧州で最大の市場となるドイツは27万3,433台と1.7%の伸びにとどまった。

2014年の販売台数の伸びを下支えしたのは、中東を含むアジアだ。同地域における販売台数は前年比13.8%増の65万6,395台となった。BMWグループにとって世界最大の市場である中国は16.7%増と2桁の伸びを示し、45万5,979台だった。韓国も17.3%増と大きく伸びた。

米州における販売台数は、48万1,056台と前年比3.9%増だった。同地域の8割強を占める米国は5.3%増で、メキシコは6.5%増となった。

<ダイムラー：中国がドイツを上回る>

プレミアムブランドのメルセデス・ベンツと小型車スマートを販売するダイムラーも1月9日、2014年の販売台数が173万9,854台と前年比11.4%増加し、4年連続で過去最高を記録したと発表した（表3参照）。

同社の販売台数を国・地域別（メルセデス・ベンツブランドのみ）にみると、欧州は72万2,732台と前年比9.4%増加し、依然として世界最大の市場だ。中でも目立つ英国は14.6%増加し、過去最高の12万3,480台を記録した。

表3 ダイムラーの販売台数(2014年)(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	722,732	9.4
ドイツ	261,050	2.3
英国	123,480	14.6
アジア・大洋州	491,321	25.7
中国	281,588	29.1
日本	60,663	14.4
北米(メキシコを含む)	373,291	5.8
米国	330,391	5.7
全世界(スマートブランドを含む)	1,739,854	11.4

(注)地域別の数字はメルセデス・ベンツブランドのみ。

(出所)ダイムラーウェブサイト

アジア・大洋州地域は近年、ダイムラーにとって市場としての重要度が増している。同地域における販売台数は49万1,321台と前年比25.7%増加した。うち、中国は28万1,588台と29.1%増加した。市場規模でドイツを初めて上回り、ダイムラーにとって世界で米国に次ぐ市場国となった。日本とオーストラリアでも過去最高の販売台数を記録し、プレミアムブランドメーカーとして各市場の1位を占めているとも発表した。同社にとって世界最大の市場である米国は、5.7%増の33万391台だった。

<EUの新規排出量基準にいち早く対応>

ドイツの完成車メーカーは、EUで販売される自動車は2015年までに走行距離1キロ当たりの二酸化炭素(CO₂)平均排出量を車体当たり130グラム以下(2021年までには95グラム以下)に削減しなければならないという規制への対応に取り組んでいる。

VWは2014年3月3日、2013年にEU市場向けに生産した自動車のCO₂の平均排出量は128グラムで、2015年までに実現しなければならない上限値を既に下回っていると発表した。同時に、同グループが提供する自動車モデルのうち324モデルはCO₂の平均排出量120グラム、54モデルは100グラムを下回っていると発表した。同グループはCO₂平均排出量を2015年までに120グラム、2020年までに95グラムに低下させる目標を掲げている。その目標を実現するために、同グループは車体の軽量化や新素材の使用など多岐にわたる分野で投資を進めている。

VWグループの2013年の研究開発費は102億ユーロで、その多くがCO₂排出削減のための研究開発に充てられたという。CO₂排出量の削減に向けた取り組みのほか、同グループはディーゼル車の直噴エンジン技術である「ブルー(Blue)TDI」を導入し、窒素酸化物(NO_x)の排出を9割ほど減らす取り組みを進めている。2014年9月から新車に導入した、ディーゼル車のNO_xと粒子状物質(PM)排出量の大幅削減を義務付ける排ガス規制「ユーロ6」への対応も進めている。

BMWグループは2013年、EUで販売した自動車のCO₂の平均排出量は1キロ当たり133グラムで、1995年に比べると37%超低下したという。2013年において、39モデルの排出量は120グラム以下に抑えられた。同グループは2020年までに、排出量を1995年比で50%低下させる目標を掲げ、車体の軽量化や空気抵抗の軽減、ハイブリッド車などの技術開発を進めるなどユーロ6基準への対応を急いでいる。同グループは2008年に導入した最先端の排出ガス処理技術の「BMWブルーパフォーマンス

(BluePerformance)」によって、BMW ブランドとミニブランドの大部分のディーゼル車のモデルは、2013年にユーロ 6 の基準を満たしたという。

ダイムラーも同様な取り組みをしている。同社の EU で販売した自動車の CO2 の平均排出量は 2013 年、1 キロ当たり 134 グラムだった (メルセデス・ベンツブランドのみ)。2011 年の 150 グラムに比べ 11% 減少し、1995 年比では 40% の減少となった。欧州市場において、新車の排出量を 2016 年までに 125 グラムに低下させる目標を掲げている。このほか、ユーロ 6 基準に対応するため、NOx などの排出量を削減させ、燃費を改善するディーゼル技術である「ブルーテック (BLUETEC)」技術の開発を進めているが、2013 年時点ではメルセデス・ベンツブランドのうち、ユーロ 6 の基準を満たしているのはまだ 31.31% だという。

(注) VW グループは、アウディ、ポルシェ、セアト、シュコダおよび商用車メーカーの MAN とスカニアを含む。

フランス(生産・販売)(1):仏自動車メーカー2社の2014年の生産台数が増加－国外の伸びと国内の持ち直しを反映－

2015年03月24日 パリ事務所(山崎あき)

フランス自動車工業会(CCFA)は2014年の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自動車(乗用車および軽商用車)の世界生産台数を発表した(2月19日)。それによると、2社合計の生産台数は前年比2.5%増の567万9,097台となり、2年連続で前年を上回った。国外での生産増加が続いたほか、欧州新車市場の持ち直しを受け国内生産も拡大に転じた。

<前年減少した国内生産が増加>

2014年のフランスの自動車メーカーによる世界生産台数(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2.9%増の291万7,128台、ルノーグループ〔ダチア(ルーマニア)を含む〕は2.1%増の276万1,969台となった(表参照)。2社合わせた生産台数は2.5%増と、2013年(1.1%増)に続いて拡大した。

2014年のフランス自動車メーカーの生産台数(乗用車および軽商用車)(単位:台、%)

	国内生産		国外生産		全世界	
	台	前年比	台	前年比	台	前年比
PSAプジョー・シトロエン	969,698	3.2	1,947,430	2.8	2,917,128	2.9
ルノー	533,108	5.4	2,228,861	1.4	2,761,969	2.1
合計	1,502,806	4.0	4,176,291	2.0	5,679,097	2.5

(出所)フランス自動車工業会(CCFA)

両社ともに国外生産の拡大が続く一方、前年に縮小した国内生産が持ち直した。PSAグループは国外生産が前年比2.8%増の194万7,430台、国内生産が3.2%増の96万9,698台となった。ルノーグループも国外生産が1.4%増の222万8,861台と伸び、国内生産は53万3,108台と5.4%増加した。

国外生産比率は、PSAグループが前年と同じ67%、ルノーグループは1ポイント低い81%となった。

<欧州市場での販売回復が牽引>

両社とも国内生産台数の増加は、欧州新車市場の持ち直しを反映している。PSAグループは世界全体で293万8,372台と前年比4.3%増の販売台数を記録し、欧州市場でも8.1%増の176万844台と販売を伸ばした。新型「プジョー308」と新型「シトロエンC4カクタス」が欧州でのカー・オブ・ザ・イヤーに選ばれ好調を支えた。中国での販売台数は高級車「シトロエンDS」を軸に31.9%増の73万4,000台となった。中国での同社のシェアは4.4%と前年より0.8ポイント上昇した。南米(19万9,869台、34.0%減)、中東・アフリカ(16万9,391台、25.4%減)などでは販売が低迷した。

ルノーグループの世界販売台数は、前年比3.2%増の271万2,000台となった。全体の約5割を占める欧州での販売台数が12.5%増の146万4,611台と牽引した。ドイツ(17万3,479台、6.7%増)、イタリア(13万996台、28.9%増)、スペイン(12万7,666台、30.2%増)、英国(10万9,014台、41.9%増)と、主要国で軒並み大幅増だった。グループ傘下ダチアの小型ハッチバック「サンデロ」、クロスオーバー・スポーツ用多目的車(SUV)「ダスター」の販売が好調だった。他方、アフリカ(19万6,402台、6.1%

減)、ロシア (19万 4,531 台、7.4%減)、南米 (41万 6,934 台、10.7%減)、中国 (3万 4,067 台、0.3%減) など新興国での販売は振るわなかった。

<2015 年は欧州や中国での販売増を期待>

2015 年の自動車販売については両社ともに、欧州で拡大が続くものの、伸び率は前年比 1~2%の低い水準にとどまるとみている。PSA グループは中国で 7%程度の伸びを期待する一方、南米 (10%減)、ロシア (30%減) では縮小が続くと予測した。

PSA グループは、世界最大市場である中国での生産拡大を急ぐ。2014 年 3 月に東風汽車と資本提携契約 (出資率 14%、8 億ユーロ) を締結し、現地生産台数を 2020 年までに年間 150 万台に拡大する計画だ。東風汽車と合弁の生産会社である DPCA は 2014 年 10 月、中国で 4 ヶ所目となる工場の建設 (年間生産台数 36 万台) に着工した。また 2015 年 3 月には、中国および東南アジア市場向けの「Fengshen」(中国語で風神の意) ブランドの初代モデルの生産を開始した。

ルノーグループは東風汽車との合弁会社 DRAC を通じ、2016 年にも武漢市での現地生産 (年間生産台数 16 万台) を開始する予定だ。他方、フランス国内でも 2016 年までに生産能力を 53 万台から 71 万台にまで引き上げる。同社では 2013 年 3 月に賃金凍結や労働時間の延長などによる競争力強化について労使が合意しており、これが 2014 年の収益回復につながったという。2016 年から日産自動車の次世代「マーチ」(年間 13 万台) やフィアットの小型商用車 (年間 10 万台) をルノーの国内工場で生産する。増産に向け、2015 年はフランス国内で正社員を 1,000 人増やす計画だ。

フランス(販売)(2):2014年の乗用車新車販売台数は前年から横ばいの179万台

2015年01月21日 パリ事務所(山崎あき)

2014年の乗用車(新車)販売台数は、前年比0.3%増の179万5,913台だった。前年から横ばいとなり、3年連続で200万台を下回った。2015年も景気や雇用の先行き不安から、新車購入に慎重な動きが続く見通しだ。

<外国メーカーは苦戦続く>

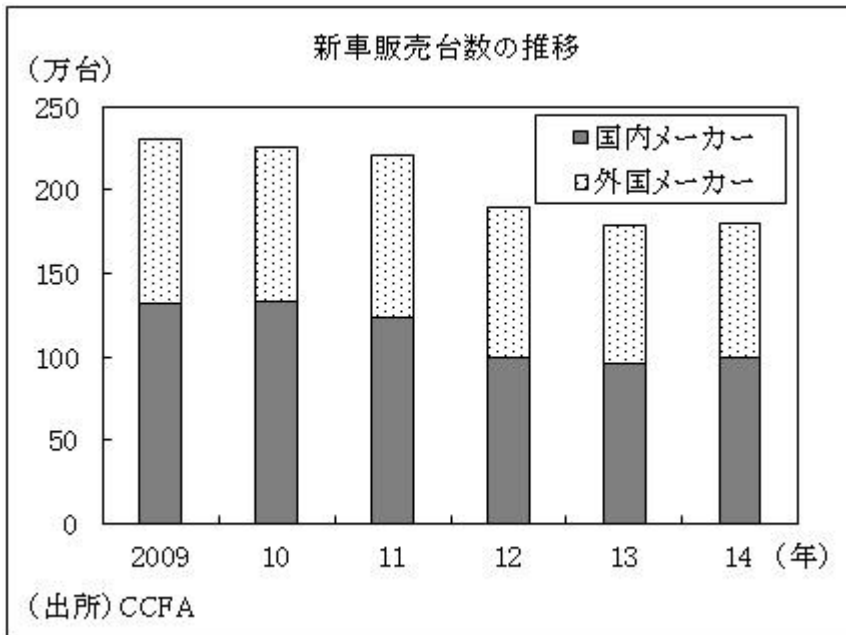
フランス自動車工業会(CCFA)が1月2日に発表した統計によると、2014年の乗用車の新車販売台数は前年比0.3%増の179万5,913台となった(図参照)。景気が低迷し、雇用不安が根強い中、新車購入を手控える消費者の慎重な姿勢を反映した。

ルノーグループとPSAプジョー・シトロエン(PSA)グループを合わせた国内メーカーの新車販売台数は2011年から3年連続で縮小していたが、2014年は前年比3.9%増の99万3,793台と増加に転じた。ブランド別でみると、PSAグループは、プジョーが5.3%増の30万5,015台、シトロエンが2.4%増の19万9,385台と持ち直した。ルノーグループもルノーが4.8%増の35万3,906台となったほか、グループ傘下ルーマニアのダチアが14.1%増の10万2,519台と前年に続き好調だった。

ルノーは「クリオ」や「トゥインゴ」、プジョーは「208」など人気車のモデルチェンジを実施し、両社が主力とする小型車の販売が好調だった。新車販売台数に占める小型車のシェアは54%と、前年より1ポイント、2012年よりは5ポイント上昇した。

他方、外国メーカーの販売台数は前年比3.8%減の80万2,120台と、3年連続して減少した。外国勢で最大の市場シェアを持つドイツのフォルクスワーゲンが1.9%減の23万7,544台、米国のフォードが1.8%減の7万5,090台、ゼネラルモーターズ(GM)は19.4%減の6万5,442台と減少が続いた。高級車を主力とするドイツのBMWは0.2%増の6万5,973台、ダイムラー傘下のメルセデスは2.0%増の5万3,298台と、それぞれ前年に比べ小幅ながら増加した。

アジア勢では韓国の現代自動車グループが23.4%減の4万5,351台となった。現代ブランドが引き続き減少した(33.3%減)ほか、グループ傘下の起亜も2万8,186台と15.9%の減少に転じた。日本車では、トヨタが5.9%減の7万262台となった。一方、日産は6万8,741台と8.8%増加した。同社の欧州戦略車である小型スポーツ用多目的車(SUV)「キャシュカイ」(日本名:デュアリス)の販売が好調だった。



また、小型商用車（車載重量5トン未満）は前年比1.3%増の37万2,065台と持ち直したが、大型トラック（5トン以上）は13.2%減の3万7,561台となった。なお、国内の新車販売が低迷する一方で、中古車（乗用車）の販売は前年比2.4%増の544万台と堅調な伸びだった。

<2015年も横ばいの見通し>

2015年は景気の持ち直しが見込まれるものの、低成長にとどまることや雇用情勢の改善が期待できないことなどから、新車購入を手控える動きが続く見通し。新車販売台数は「前年からほぼ横ばいになる」との見方が強い。

低価格小型車や小型SUVが引き続き需要を牽引するとみられる一方、政府が大気汚染対策として規制強化を打ち出しているディーゼル車は比重の低下が進みそうだ。2015年予算法に軽油税率の引き上げが盛り込まれたほか、バルス首相は2014年11月、汚染度の高いディーゼル車の市街地への乗り入れを規制するなど新しい制度を導入する方針を明らかにした。ディーゼル車から電気自動車への買い替えに補助金を支給する特別措置も2015年7月から始まる予定。新車販売台数に占めるディーゼル車の割合は2014年に64%となり、ピークだった2012年の73%から約10ポイント低下した。

フランス(販売)(3):環境報奨金の減額でエコカー販売が減少

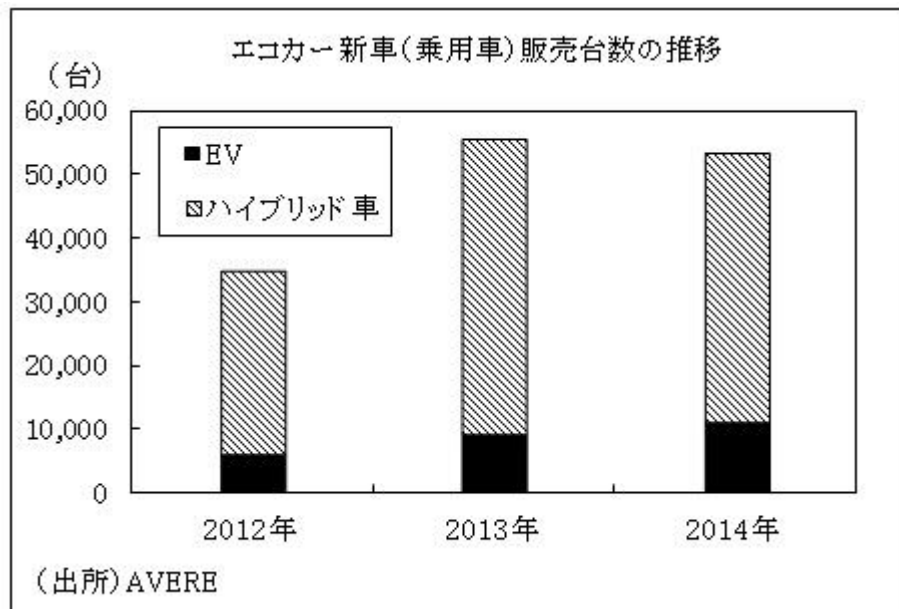
2015年02月04日 パリ事務所(山崎あき)

2014年のエコカー(電気およびハイブリッド車)の新車販売台数は、5万3,373台と前年に比べ3.9%減った。購入に対する環境報奨金の減額などにより電気自動車(EV)の販売の伸びが鈍化し、ハイブリッド車はガソリンハイブリッドが堅調な一方、ディーゼルハイブリッドは軽油税の引き上げやディーゼル車規制強化の動きを背景に大幅に減少した。政府はハイブリッド車の新車購入に関わる環境報奨金を2015年1月から引き下げた一方、EVおよびプラグインハイブリッド車(PHV)については今後、環境報奨金を増額する方針。EV市場へのでこ入れ効果が期待されている。

<ディーゼルハイブリッド車が急減>

欧州電気自動車協会(AVERE)が1月5日に発表した統計によると、2014年のEVの新車販売台数は前年比7.8%増の1万5,045台となり、2013年の伸び(49.8%増)に比べ急減速した。乗用車は20.3%増(2013年は55%増)の1万560台で、商用車は4,485台と13.3%減った(41.7%増)(図参照)。

パリ市やリヨン市など地方自治体によるEVカーシェアリングの普及が需要を下支えする一方、個人によるEV乗用車の購入の伸びは充電インフラ整備の遅れや、2013年11月に実施された環境報奨金の減額(7,000ユーロから6,300ユーロ)などが影響し鈍化した。車種別にみると、ルノー「ゾエ」が前年比8.3%増の5,970台、日産「リーフ」は11.5%増の1,604台、ボロレの「ブルーカー」はカーシェアリングの普及に支えられて77.8%増の1,170台だった。



他方、ハイブリッド車の販売台数は前年比8.5%減の4万2,813台となった。うちディーゼルハイブリッド車は9,518台と32%減少した(このうちPSAプジョー・シトロエンが8,818台)。2015年からの軽油税率の引き上げやディーゼル車規制強化などにより、需要が落ち込んだ。一方、ガソリンハイブリッド車は1.5%増の3万3,295台と小幅ながら増加した。「ヤリス」「オーリス」「プリウス」などを販売するトヨタが3万119台とほぼ9割を占めた。PHVの新車販売台数も1,519台と伸びが続いた。

<環境報奨金の適用対象を限定>

ガソリンハイブリッド車の販売が堅調に推移する中、政府は2015年1月、環境報奨金制度を改定し、適用対象となるハイブリッド車を「最大出力10キロワット(kW)以上の電気モーターを搭載したモデル」に限定、マイルドハイブリッド車(注)を適用対象から外したほか、ハイブリッド車[1キロメートル当たりの二酸化炭素(CO₂)排出量61~110グラム]の新車(乗用車)購入に対する環境報奨金を従来の3,300ユーロから2,000ユーロに引き下げた(表参照)。

エマニュエル・マクロン経済・産業・デジタル相は2014年10月、EVおよびPHVの購入に対する環境報奨金の増額を公約する一方、その他のハイブリッド車については「販売拡大で価格が低下している」ことから報奨金による支援は必要ないとの認識を示していた。

今回の改定で政府はPHV(1キロメートル当たりのCO₂排出量21~60グラム)の購入に対する環境報奨金の上限を4,000ユーロ、EV(1キロメートル当たりのCO₂排出量0~20グラム)の環境報奨金の上限を6,300ユーロ(税込購入価格の27%)に据え置いた。ただし、2015年7月には、PHVの報奨金を2,500ユーロ増額するほか、EVについては大気汚染防止指定地域で使用年数13年以上のディーゼル車を廃車処分して新車を購入する場合に限り3,700ユーロ上乗せする計画だ。AVEREは報奨金減額で鈍化したEV市場へのてこ入れ効果を期待している。

エコカー購入に関わる環境報奨金(2015年1月改定)

	CO ₂ 排出量 (1km当たり)	環境報奨金	上限額
EV	0~20グラム	税込購入価格の27%	6,300ユーロ
PHV	21~60グラム	税込購入価格の20%	4,000ユーロ
ハイブリッド車(最大出力10kW以上の電気モーター搭載モデルに限る)	61~110グラム	税込購入価格の5%	2,000ユーロ (下限は1,000ユーロ)

(出所)フランス政府

なお、国内新車販売台数に占めるエコカーの割合は3%(EVは0.6%、ハイブリッド車は2.4%)と今のところ小さいが、調査会社ゼルフィ(Xerfi)は2020年までにエコカーの普及が本格化し、EVは国内新車販売台数の3%、ハイブリッド車は全体の16%を占めるまでに拡大すると試算した。ハイブリッド車ではトヨタが、EVでは日産が牽引するものの、ドイツメーカーなどの参入により競争が激しくなると見通している。

(注) エンジン为主要動力源とし、停止時や発進時などに比較的小型の電動モーターでエンジンをアシストする方式。

イタリア(生産・販売):2014年の新車登録台数、7年ぶりに増加

2015年04月22日 ミラノ事務所(山内正史、今野里美)

外国自動車代理店組合(UNRAE)の発表(1月16日)によると、2014年の新車登録台数は前年比4.2%増の135万9,514台となった。2008年から6年連続で減少し、過去最高を記録した2007年に比べ54.5%の水準にしか達していないものの、前年比で伸びを示したのは7年ぶり。長い低迷によりやく歯止めがかかったもようで、2015年も買い替え需要や消費回復によって伸びる見通しだ。

<続く小型車人気、スポーツカーも好調>

UNRAEによると、新車登録台数におけるブランド別市場シェアは前年と大きな順位の変動はなく、1位フィアット、2位フォルクスワーゲン(VW)、3位フォードの順(表1参照)。日本勢では7位にトヨタ(前年比11.1%増)が食い込み、11位に日産自動車(4.0%増)、19位にスズキ(14.2%増)が続いた。日本勢以外で大きく伸びたのは、ダチア(40.9%増)、ルノー(23.8%増)だった。

表1 メーカー・ブランド別新車登録台数(2014年)

(単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	フィアット	279,497	20.6	0.8
2	VW	110,217	8.1	4.6
3	フォード	91,536	6.7	4.6
4	ルノー	81,434	6.0	23.8
5	オペル	75,623	5.6	7.0
6	プジョー	71,304	5.2	13.5
7	トヨタ	60,780	4.5	11.1
8	ランチア	55,472	4.1	△2.7
9	シトロエン	53,084	3.9	△8.2
10	アウディ	49,947	3.7	4.6
11	日産	48,427	3.6	4.0
19	スズキ	15,926	1.1	14.2
27	マツダ	5,459	0.4	15.4
28	ホンダ	4,389	0.3	0.3
30	三菱自動車	3,492	0.2	25.3
31	スバル	2,649	0.2	△18.1
合計		1,359,514	100.0	4.2

(注)1~10位および日系メーカーを記載。

(出所)UNRAE資料を基に作成

車種別にみると、フィアットの「パンダ」や「プント」、ルノーの「クリオ」などで、これまでと同様に燃費に優れた小型車が人気を集めた(表2参照)。その一方で、マセラティやフェラーリのようなスポーツカーブランド、レクサスやインフィニティなど日系高級車ブランドも前年比で大幅増となり、高級車市場も好調だった。

表2 車種別新車登録台数(2014年) (単位:台,%)

順位	車種	メーカー	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	104,352	2.6
2	プント	フィアット	57,144	△ 10.7
3	500L	フィアット	51,256	34.1
4	イプシロン	ランチア	51,143	9.9
5	500	フィアット	43,593	7.5
6	クリオ	ルノー	40,864	22.7
7	ゴルフ	VW	39,223	16.3
8	ポロ	VW	31,129	△ 0.7
9	C3	シトロエン	29,316	△ 9.6
10	ヤリス	トヨタ	28,669	14.1
11	フィエスタ	フォード	26,858	11.1
12	キャシュカイ	日産	25,543	1.9
13	208	プジョー	25,171	△ 3.3
14	ゴルサ	オペル	21,964	0.7
15	ジュリエッタ	アルファロメオ	19,603	△ 14.9
16	ミニ	ミニ	19,147	10.5
17	2008	プジョー	18,787	177.5
18	キャプチャー	ルノー	18,503	78.8
19	ダスター	ダチア	18,375	93.3
20	モッカ	オペル	18,113	112.5

(出所)表1に同じ

車体のタイプ別にみると、特に好調だったのはクロスオーバー車で、全販売台数の13.9%を占め、そのシェアは前年比から3.1ポイント増加した。一方で、セダンタイプは56.2% (2.8ポイント減) となり、なお過半数を占めるもののシェアを落とした。

燃料別でみると、ディーゼル車のシェアが55.2%と最も大きく、前年より1.1ポイント増加した(表3参照)。ハイブリッド車の割合は依然低水準ではあるものの、0.4ポイント増の1.6%に拡大した。シェアが縮小したのはガソリン車で、28.7%と1.8ポイント低下した。

表3 新車登録台数の燃料別シェア (単位:%)

燃料	2012年	2013年	2014年
ディーゼル	53.4	54.1	55.2
ガソリン	33.1	30.5	28.7
液化石油ガス(LPG)	9.2	8.9	9.1
メタン	3.8	5.2	5.3
ハイブリッド	0.5	1.2	1.6
電気	0.0	0.1	0.2

(注)2014年は小数点処理で合計が100%にならない。

(出所)表1に同じ

<生産も3.3%増と回復傾向に>

イタリア自動車工業会(ANFIA)によると、自動車生産は回復傾向にあり、2014年の乗用車生産台数は前年比3.3%増の40万台超となった。上半期の生産は減少傾向にあったが、第4四半期の生産が29%増と大きく回復したことが年間での増産に寄与した。フィアット・クライスラーのメルフィ工場(イタリア南部)で、フィアットの「500X」とジープの「レネゲード」の生産が開始されたことによる影響が大き

い。「500X」の販売台数は34.1%増と好調で、国内の労働法制改革が進めば、さらに雇用が拡大し増産が続くとの見方が出ている。

<2015年は買い替え需要と消費回復に期待>

2015年は買い替え需要が続くため、景気動向にかかわらず新車登録台数は増加すると予測されている。UNRAEは、景気回復による個人消費の回復により新車登録台数が2015年には約140万台（前年比3%増）、2016年は約149万台（6.4%増）、2017年は約157万台（5.4%増）に伸びると見込んでいる。しかしその一方で、自動車取得に関わる減税やエコカー購入に対するインセンティブが大規模に導入されない限り、大きな回復は期待できない、とする慎重論もある。

スペイン(生産・販売)(1):2014年の自動車生産台数は11.1%増—米国と韓国向けの輸出が急増

二

2015年03月05日 マドリード事務所(伊藤裕規子)

2014年のスペインの自動車生産台数は、前年比11.1%増の240万2,978台となった。スペイン国内の内需回復、西欧、米国、韓国向けの輸出好調が要因だ。新型モデルの受注が一段と活発化しており、2015年は260万台とリーマン・ショック前の水準まで回復することが見込まれる。2014年の輸出台数は8.5%増の203万9,893台だった。フォードの対米輸出が拡大したほか、特定車種の人気で韓国向けが急増した。

<買い替え需要が生産台数を押し上げ>

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(1月26日)によると、2014年の自動車生産台数は240万2,978台(前年比11.1%増)となった(表参照)。スペインの景気回復と商用車の買い替え補助金(PIMA Aireプログラム)により、企業・個人事業主によるバンの買い替え需要が生まれたことなどからバンの生産台数は前年の約1.5倍になった。乗用車では、ファミリーカーや女性向けの車が人気となる一方で、四輪駆動車の需要は減少した。

欧州債務危機でスペインは世界の自動車生産国上位10カ国から脱落していたが、2014年は9位に返り咲いた(欧州ではドイツに次ぐ2位)。

スペイン国内における車種別自動車生産・輸出台数(2014年)(単位:台、%)

種類	生産		輸出	
	台数	前年比	台数	前年比
自動車全体	2,402,978	11.1	2,039,893	8.5
乗用車	1,898,342	8.2	1,657,253	8.4
乗用車(四輪駆動車を除く)	1,871,985	8.9	1,631,744	9.2
四輪駆動車[主にスポーツ用多目的車(SUV)]	26,357	△24.6	25,509	△25.9
産業用車両	504,636	23.5	382,640	8.8
小型商用車	206,836	7.3	189,850	10.8
バン	240,011	47.9	141,822	6.2
小・中型トラック	30,250	0.8	30,998	16.2
大型トラック	15,369	15.0	8,291	6.8
トラクター(トレーラー用)	12,170	17.9	11,679	△6.0

(出所)ANFACのデータを基に作成

スペインでは、日欧米のメーカー9社が計15の工場で作成車の組み立て生産を行っている。2014年は、合計13モデルに上る新型車の生産が開始または本格化し、ほぼ全ての工場で作成台数が伸びた(添付資料参照)。リーマン・ショック後の賃金抑制や労働条件の弾力化によるコスト削減、また政府の産業助成策などによる設備投資拡大が実を結んだとされる。

<ルノーのSUVとフォードの受注拡大が牽引>

生産増の最大の牽引役となったのはルノーとフォードで、生産台数はルノーが約34万2,000台(前年比28.9%増)、フォードが約28万2,000台(24.0%増)と、それぞれ大きく伸びた。この急伸の背景には、従来の市場である西欧向けだけでなく、EU域外も含む全世界向けの生産が増加したことがある。

ルノーの生産増に最も寄与した車種は、スペインで2013年2月から全世界向けに全量生産している小型スポーツ用多目的車（SUV）の「キャプチャー」だ。世界的なSUV人気から、EU諸国だけでなく、域外でも受注が伸びている。2014年には約20万台が生産されたが、うち10分の1を韓国向けが占めたとされる。同社は2015年2月には、日産の中型SUV「キャシユカイ（日本名：デュアリス）」のルノー版の小・中型SUV「カジャール」の全量生産もスペインで行うと発表した。

フォードは、米国の複数の都市でタクシーに採用されている「トランジット・コネクト」の販売が好調で、米国などで需要が増加した。また、2014年末に閉鎖されたベルギー工場から生産移管された中型車「モンデオ」や、同車種のハイブリッドモデルが順次生産を開始した。2015年中には、同じくベルギーから移管されるミニバン2車種の生産も始まる。

<日産は新車種の生産を相次いで開始>

日系メーカーで唯一スペインに組み立て拠点を置く日産（2014年の生産台数は約14万1,000台、前年比7.0%増）は、新型車種・モデルへの生産移行が活発だった。2014年2月に小型トラック「NT500」の生産をアビラ工場を開始したのをはじめ、5月にはバルセロナ工場で、以前から生産している小型商用車「NV200」（日本名：NV200 バネット）をベースにした電気自動車（EV）モデル「e-NV200」の生産を開始した。

また、9月にはこれまでスペインでは生産していなかった新車格の中型ハッチバック「パルサー」の生産を始めた。2015年には、ピックアップトラックの生産開始も予定されている。同社では、2016年にはバルセロナ工場の生産台数が現在より6割増えるのに伴い、20万台近くに達するとみている。

<西欧以外への販売が拡大>

2014年の輸出台数は、生産台数の約85%に相当する203万9,893台（前年比8.5%増）と好調だった。

全体の75%近くを占める西欧市場の回復によるところが大きいだが、近年、西欧以外への販売が拡大していることも輸出好調の要因となった。特に顕著なのが米国、ポーランド、韓国向けだ。米国向けはフォードの新規受注により、2013年以降急増しており、2014年は前年比2.5倍の5万2,113台となった。ポーランド向けはオペルやルノーの受注増などで44%増の3万3,443台で、韓国向けは前述のルノー「キャプチャー」人気を背景に10倍の2万550台だった。

なお、日本向けも4,334台と台数は少ないものの、前年の3.3倍となった。ルノー「キャプチャー」人気を牽引したとみられる。他方、ロシア向けはルーブル安やウクライナ問題の影響により、2万5,291台と前年に比べ半減した。

スペインで生産する完成車メーカーの動向

メーカー名／組み立て拠点	新型モデル生産開始・受注	2014年生産台数 (前年比)
セアト[フォルクスワーゲン(VW)グループ]／バルセロナ工場	・アウディ小型スポーツ用多目的車(SUV)「Q3」の次期モデルを2017年から生産予定(2014年9月報道) ・人気モデルの新型「イビサ」、および全量生産するアウディ小型SUV「Q3」を大幅増産(2014年11月) ・人気モデルの新型「レオン」を大幅増産(2014年3月)	44.3万台 (13.6%増)
PSAプジョー・シトロエン／ピゴ、マドリッド工場	・GMオペルとの小型商用車共同開発プロジェクト「K9」、ピゴ工場が受注(2014年12月) ・小型SUV「C4カクタス」、マドリッド工場で生産開始(2014年4月) ・シトロエンのミニバン「C4ピカソ」(2013年3～7月に生産開始)の生産本格化(2014年～)	44.1万台 (4.4%減)
ルノー／バリアドリッド、バレンシア工場	・新型小・中型SUV「カジャール」、バレンシア工場で全量生産と発表(2016年から中国でも生産予定)(2015年2月) ・小型SUV「キャプチャー」(2013年2月に生産開始)、アジア向け販売開始などにより、全量生産するバリアドリッド工場で生産倍増(2014年～)	34.2万台 (28.9%増)
オペル[ゼネラルモーターズ(GM)]傘下／サラゴサ工場	・PSAと共同開発のミニバン(シトロエン「C3ピカソ」の後続モデル)、2016年から生産開始予定(2013年12月) ・小型車「コルサ」の新型モデル、生産開始(2014年11月) ・小型SUV「モッカ」(もともとは韓国で全量生産)、欧州向け生産開始(2014年9月)	31.2万台 (11.0%増)
VW／ナバラ工場	・新型「ポロ」、生産開始(2014年2月)	30.6万台 (5.5%増)
フォード／バレンシア工場	・ベルギー工場閉鎖に伴い、移管されたミニバン「S-Max」、「ギヤラクシー」、生産開始予定(2015年前半) ・中型車「モンデオ」のハイブリッドモデル、生産開始(2014年11月) ・ベルギー工場閉鎖に伴い、移管された中型車「モンデオ」、生産開始(2014年9月)	28.2万台 (24.0%増)
日産／バルセロナ、アビラ工場	・ピックアップトラック「One Tone(プロジェクト名)」、バルセロナ工場で生産開始予定(2015年) ・中型ハッチバック「パルサー」、バルセロナ工場で生産開始(2014年9月、これに伴い小型商用車「X-83」(ルノー、オペルとのパッジエンジニアリング・モデル)の生産をルノーのフランス工場に移管) ・商用電気自動車(EV)「e-NV200」、バルセロナ工場で全量生産開始(2014年5月) ・小型トラック「NT500」、アビラ工場で生産開始(2014年2月)	14.1万台 (7.0%増)
メルセデス・ベンツ／バスク工場	・「Vクラス」商用ミニバンの新型モデル、生産開始(2014年8月) ・「Vクラス」乗用ミニバンの新型モデル、生産開始(2014年3月)	8.0万台 (12.8%増)
イベコ(フィアット傘下)／バリアドリッド、マドリッド工場	・小型商用車「デイリー」の新型モデル、生産開始(2015年2月)	4.5万台 (1.1%減)

(注)各メーカー生産台数は概数のため、合計は統計上の生産台数と必ずしも一致しない。

(出所)各社発表・報道を基に作成

スペイン(販売)(2):2014年の新車登録台数は18.4%の伸び

2015年02月02日 マドリード事務所(伊藤裕規子)

2014年の新車登録台数は、景気回復と新車買い替え補助金制度により、前年比18.4%増の85万5,308台となった。低価格車が個人向け販売で1位となり、高級車の販売も増加した。また、補助金効果で小型車や中型車が主力の欧州主要メーカーに有利な状況だったにもかかわらず、日系メーカーが電気自動車(EV)やハイブリッド車(HV)、高燃費技術を強みに中高価格帯で販売を増加させた。

<販売台数は16ヵ月連続で増加>

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(1月2日)によると、2014年の新車登録台数〔乗用車(四輪駆動車を含む)〕は前年比18.4%増の85万5,308台で、EU主要国の中で唯一の2桁の伸びとなった。販売台数は2013年9月以来、16ヵ月連続で増加を続けている。

ANFACは、雇用改善が景気回復をもたらしたのに加え、新車買い替え補助金制度が需要を喚起したと説明した。

この「高燃料効率自動車購入補助プログラム(PIVE)」は、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、一定の排ガス基準を満たした環境対応車(上限価格2万5,000ユーロ、税抜き)への買い替えを行うと、1台につき原則2,000ユーロの補助金が政府と販売店の折半により支給される。この制度は2012年9月に2年ぶりに復活し、2014年も合計3億5,000万ユーロの予算が計上され、販売台数の4割を占める約35万台が補助を受けたという。

自動車業界は2015年について、個人所得税減税による家計の可処分所得の増加、経済成長の加速に加え、補助金制度の続行により消費者信頼感に下支えされれば、販売台数は2014年を1割近く上回る95万台前後まで伸びると予想している。

<補助金対象の小型・中型が牽引>

乗用車販売を車格別にみると、買い替え補助金の対象となった小型車が25万6,211台(前年比20.2%増、構成比30.0%)、中型車(小型のファミリーカーを含む)が22万8,698台(14.8%増、26.7%)となった。小型と中型で販売台数全体の6割近くを占めた。上位6車種は、ルノー「メガン」(2万9,020台)、シトロエン「C4」(2万8,193台)、セアト「レオン」(2万7,704台)、セアト「イビサ」(2万7,562台)、フォルクスワーゲン(VW)「ポロ」(2万3,803台)、オペル「コルサ」(2万3,371台)だった。

最も伸びが大きかったスポーツ用多目的車(SUV)は、前年比39.0%増の13万7,809台となった。ファミリー向けに利便性の高いSUVは、ここ7~8年根強い人気で、2014年も各メーカーが競って新型モデルを発売したことが販売増につながった。ブームの先駆けともいえる日産「キャシュカイ」(日本名:デュアリス)は2014年もSUV人気車種の1位(1万7,597台)だった。

不況で低迷したエグゼクティブカーや高級車も、企業の業績改善を主な要因として、それぞれ10.1%、29.3%増加している。

<欧州勢は補助金効果と SUV 投入でシェア拡大>

メーカー・ブランド別の販売台数では、補助金の恩恵が大きい小型・中型車を主体とする欧州メーカーを中心に回復が目立った（表参照）。上位 5 メーカーのうち、VW、オペル、ルノーはシェアも拡大しているが、これは SUV の販売好調によるもの。

注目されるのはルノー傘下の低価格ブランドであるダチアの急伸だ。販売台数は 3 万 6,485 台と前年比 40.3%増を記録し、シェアも 4.3%（前年比 2.5 ポイント増）と主要ブランド入りした。主力車種の小型ハッチバック「サンデロ」は、メーカー希望小売価格を最も安い場合で 8,400 ユーロ（買い替え補助金の適用で 6,400 ユーロ）としている。この低価格が受け、前年比 34.9%増の 2 万 936 台を販売した。企業・レンタカー会社向けを除いた個人向け販売台数では最も人気の車種となっている。販売店は、徹底したローコスト方針、値段の割に優れた耐久性や安全性に加え、ブランドイメージの刷新などがダチア成功のカギとみている。

他方、プレミアム車も、アウディや BMW、メルセデス・ベンツを中心に好調だったが、最も伸びが大きかったのはレクサス（3,322 台）とインフィニティ（466 台）の日本勢で、それぞれ 68.0%増、65.2%増だった。

主要乗用車ブランドの販売台数・シェア(2014年)

(単位: 台、%、ポイント)

メーカー・ブランド	販売台数	前年比	シェア	
			前年との差	
フォルクスワーゲン	76,958	20.4	9.0	0.2
セアト	67,894	14.9	7.9	△ 0.3
オペル	66,770	22.6	7.8	0.3
ルノー	65,043	21.7	7.6	0.2
プジョー	62,570	9.3	7.3	△ 0.6
フォード	58,818	24.0	6.9	0.3
シトロエン	54,614	16.4	6.4	△ 0.1
トヨタ	41,242	11.5	4.8	△ 0.3
日産	39,858	15.8	4.7	△ 0.1
アウディ	37,656	6.1	4.4	△ 0.5
ダチア	36,485	40.3	4.3	2.5
現代	35,054	16.6	4.1	△ 0.1
起亜	31,452	42.8	3.7	0.6
メルセデス・ベンツ	30,782	28.7	3.6	0.3
BMW	30,157	13.0	3.5	△ 0.2
フィアット	29,357	42.3	3.4	0.6
シュコダ	18,193	28.4	2.1	0.1
その他	72,405	3.7	8.5	△ 3.0
合計	855,308	18.4	100.0	—

(出所)スペイン自動車工業会(ANFAC)のデータを基に作成

<日本勢は HV・EV や高燃費技術で対抗>

日系メーカー全体の販売台数は 18.6%増の 11 万 1,552 台となり、前年並みのシェア（13.0%）を維持した。2 大メーカーのうち、トヨタ（販売台数 4 万 1,242 台、11.5%増）はハイブリッドモデルを投入した主力の「オーリス」や「ヤリス」（日本名：ヴィッツ）が、また SUV 「RAV4」の急増（50.0%増）が

牽引した。日産（3万9,858台、15.8%増）は主力のSUV「キャシュカイ」が他メーカーの参入によりやや減少したが、「マイクラ」（日本名：マーチ）や「ノート」などの小型車や、「リーフ」が牽引した。

同国の2014年のHVとEVの登録台数は、全体の1.6%と依然として少ない。とはいえ、景気回復の加速もあり、HVが1万2,082台（18.2%増）、またEVは住宅や駐車場における充電インフラ設置を義務付けた建築基準改正法が成立（施行は2015年7月）したことで、1,076台（32.7%増）と順調に伸びた。

HV・EV市場では、トヨタのHV販売台数が約7,000台（推計）とHV市場の約6割を占めた。またEV販売では、日産「リーフ」が前年比76.8%増の465台と最も売れ、ルノーの「ゾエ」（289台）やBMWの「i3」（204台）を引き離した。

好調な日系メーカーに共通するのは、次世代技術をはじめとする独自の環境技術や燃費性能だ。マツダが日系メーカーで3位となったが、これは燃費性能の高い「スカイアクティブ」エンジンを搭載した新車種の成功による。また、先述のレクサスは欧州メーカーと競合するディーゼルモデルではなく、ガソリン車とHVで差別化すると同時に、プレミアムでも手頃な価格帯のHV車種である「CT」や「IS」を市場投入したことが販売急伸につながったとされる。

オランダ(販売):2014年の新車乗用車販売台数は6.9%減、業界の見込み下回る

2015年01月26日 アムステルダム事務所(立川雅和)

オランダ自転車・自動車工業会(RAI)は1月1日、2014年の自動車(乗用車、新車)販売台数を前年比6.9%減の38万7,835台と発表した。業界が見込んでいた40万台を下回った。新車販売台数は減少が続いているが、中古車販売には回復の兆しがみられる。

<コンパクトカーの中には販売台数増も>

RAIでは2014年の販売台数を約40万台と見込んでいたが、それを下回る実績となった。2014年は消費者信頼感指数の低下傾向に歯止めがかかり、消費ムードが回復の傾向をみせたが、RAIでは消費ムードの回復が自動車購入には及ばなかったとしている。なお、自動車関連サービス会社VWEが発表した2014年の中古車販売台数は前年比1.3%増の102万8,845台で、中古車販売には回復の兆しがみられる。

モデル別の販売台数の上位は、フォルクスワーゲン(VW)の「ゴルフ」(1万7,906台、前年比16.3%増)、ルノーの「クリオ」(1万4,684台、20.9%増)、プジョーの「308」(1万4,360万台、11.5倍)、シュコダの「オクタビア」(1万3,919台、2.8倍)など。コンパクトカーの中にはこのように販売台数を伸ばした車種があったものの、全般的には前年を下回る販売水準となった。2014年1月から環境配慮型乗用車向けの税制優遇措置が変更されたことから、2013年に販売増を示したハイブリッド車、プラグインハイブリッド車は前年実績を下回った。

<日本メーカーはシェアをほぼ維持>

メーカー・ブランド別の販売実績では、コンパクトカーのヒットモデルがあったプジョー、シュコダを除いて上位メーカーの実績は軒並み前年を下回った(表1参照)。

表1 メーカー・ブランド別新車販売実績 (単位:台、%)

	2013年	2014年	2014年	
			シェア	前年比
VW	49,906	42,693	11.0	△14.5
プジョー	30,224	36,940	9.5	22.2
ルノー	37,175	30,510	7.9	△17.9
オペル	23,706	23,432	6.0	△1.2
ボルボ	24,436	22,002	5.7	△10.0
フォード	31,780	20,783	5.4	△34.6
トヨタ	28,781	20,460	5.3	△28.9
シュコダ	12,414	20,238	5.2	63.0
シトロエン	19,433	19,158	4.9	△1.4
起亜	23,445	17,291	4.5	△26.2
合計(その他を含む)	416,674	387,835	100.0	△6.9

(出所)RAI

日本メーカー・ブランドの販売台数は、前年比7.0%減の6万1,469台で、シェアは前年比0.1ポイント低下の15.8%(表2参照)。韓国メーカーは前年比26.2%減の2万5,526台と大幅減となり、シェアも前年比1.7ポイント低下し6.6%だった。

表2 日本と韓国のメーカー・ブランド別販売実績 (単位:台、%)

	2013年		2014年		前年比
		シェア		シェア	
トヨタ	28,781	6.9	20,460	5.3	△ 28.9
三菱自動車	12,231	2.9	12,044	3.1	△ 1.5
日産	6,676	1.6	10,908	2.8	63.4
スズキ	8,713	2.1	8,527	2.2	△ 2.1
マツダ	5,354	1.3	5,505	1.4	2.8
レクサス	1,588	0.4	1,850	0.5	16.5
ホンダ	2,016	0.5	1,501	0.4	△ 25.5
スバル	701	0.2	643	0.2	△ 8.3
インフィニティ	14	0.0	29	0.0	107.1
ダイハツ	0	0.0	2	0.0	-
日本メーカー合計	66,074	15.9	61,469	15.8	△ 7.0
起亜	23,445	5.6	17,291	4.5	△ 26.2
現代	11,143	2.7	8,235	2.1	△ 26.1
韓国メーカー合計	34,588	8.3	25,526	6.6	△ 26.2
合計(その他を含む)	416,674	100.0	387,835	100.0	△ 6.9

(出所)表1に同じ

RAI では、2016 年から所得税法上の商用車の扱いが変更されることをにらんだ駆け込み需要も見込まれるとして、2015 年の新車販売台数を 40 万台程度と予測している。

スイス(販売):2014年の新車登録台数は前年比1.9%減

2015年02月25日 ジュネーブ事務所(ブリショー雅子)

スイス自動車輸入協会が発表した2014年の新車(乗用車)登録台数は30万1,942台で、前年比1.9%減となった。同協会は2014年当初の予測で、2013年からの景気停滞の影響を受け2014年の新車(乗用車)登録台数を30万台程度と見込んでおり、ほぼその水準になった。日本車は8.5%減と、前年(4.0%減)に引き続き減少した。なお、二酸化炭素(CO2)排出規制については、EUに準ずるかたちで段階的に導入されている。

<景気減速で引き続き新車販売は低調>

欧州の景気減速に伴い国内でも消費が低迷し自動車販売が落ち込んだ2013年(登録台数は前年比6.2%減)に続いて、2014年の新車(乗用車)登録台数は30万1,942台にとどまり前年比1.9%減となった。直近では、12月に新車登録台数が前年同月比9.1%増の3万2,857台となった。

国別にみると、ドイツ車の人気は依然として高く、前年比0.7%増の12万3,316台で、シェアも圧倒的に大きく40%強だった(表1参照)。2位の日本車は2013年(4.0%減)に続いて8.5%減となり、シェアも17.7%から16.5%に縮小した。以下、フランス、チェコ、米国の順。6位の韓国は、いずれのブランド(現代、起亜、双竜)も性能が向上しデザインも洗練されてきたとの評価があり、登録台数は12.1%増の1万6,456台となった。

表1 国別新車登録台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	2014年	
			シェア	前年比
ドイツ	122,424	123,316	40.8	0.7
日本	54,489	49,861	16.5	△ 8.5
フランス	41,488	39,222	13.0	△ 5.5
チェコ	17,939	19,517	6.5	8.8
米国	21,203	18,295	6.1	△ 13.7
韓国	14,684	16,456	5.5	12.1
イタリア	12,789	12,659	4.2	△ 1.0
スペイン	9,159	9,378	3.1	2.4
スウェーデン	7,710	6,867	2.3	△ 10.9
英国	4,568	4,268	1.4	△ 6.6
合計(その他を含む)	307,885	301,942	100.0	△ 1.9
四輪駆動車	110,820	116,186	38.5	4.8
エコカー(注)	9,331	9,863	3.3	5.7
ディーゼル車	114,144	111,853	37.0	△ 2.0

(注)エコカーの定義は、ガソリンとディーゼル油以外(電気、燃料電池、ハイブリッド、ガス、バイオ燃料など)を主動力源としているもの。

(出所)スイス自動車輸入協会データを基に作成

<高級ブランドは好調>

ブランド別では、フォルクスワーゲン(VW)が13.3%のシェアを確保して首位を維持した(表2参照)。過去10年間、販売トップ10の順位は変わっていない。ただ、11位以下で、韓国の現代(前年比7.4%増)、

スペインのブランドでVWグループのセアト（2.4%増）、フランスのシトロエン（2.2%増）の3ブランドが伸びており、2015年にはトップ10の下位ブランドとの交代も考えられる。日本ブランドでは3.7%のシェア（10位）を占めたトヨタがトップだが、登録台数は10.8%減の1万1,275台と後退した。しかし、同じくトヨタグループ高級ブランドのレクサスは29.6%増だった。景気低迷で購買力がやや低下している一方、メルセデス・ベンツ（9.8%増）のほか、ポルシェ（25.7%増）やマセラティ（3.8倍）など高級ブランドは好調で、スイス的高级車志向という一面がうかがえた。

表2 ブランド別新車登録台数 (単位:台、%)

	ブランド名	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
1	VW	40,925	40,146	13.3	△ 1.9
2	BMW	20,303	21,057	7.0	3.7
3	アウディ	21,254	20,949	6.9	△ 1.4
4	シュコダ	17,939	19,517	6.5	8.8
5	メルセデス・ベンツ	16,737	18,384	6.1	9.8
6	オペル	14,192	13,384	4.4	△ 5.7
7	フォード	14,840	12,949	4.3	△ 12.7
8	ルノー	13,508	11,747	3.9	△ 13.0
9	プジョー	11,785	11,423	3.8	△ 3.1
10	トヨタ	12,646	11,275	3.7	△ 10.8
11	シトロエン	11,024	11,268	3.7	2.2
12	現代	10,241	11,001	3.6	7.4
13	セアト	9,159	9,378	3.1	2.4
14	フィアット	9,725	9,029	3.0	△ 7.2
15	スズキ	8,364	8,515	2.8	1.8
16	マツダ	7,591	7,591	2.5	0.0
17	日産	7,508	7,166	2.4	△ 4.6
18	ボルボ	7,710	6,867	2.3	△ 10.9
19	スバル	7,563	6,277	2.1	△ 17.0
20	起亜	3,981	4,886	1.6	22.7
合計(その他を含む)		307,885	301,942	100.0	△ 1.9

(出所)表1に同じ

一方、2015年1月にスイス国立銀行が対ユーロの為替上限（1ユーロ=1.20スイス・フラン）維持策を中止したことを受け、今後はスイス・フラン高による輸入車増や値引き合戦の過熱も考えられる。ジュネーブにあるホンダ・スイスにインタビューしたところ、EU圏からの輸入車増加と、これによる国内の価格競争が起こることを懸念しているとのことだった。

<EUに準じたCO2規制の導入段階的に>

スイスは、EUが導入している自動車のCO2排出規制に準じ、2012年7月から新規登録乗用車についてCO2規制法を適用している。2015年までに段階的に1キロ走行当たりのCO2排出量を平均で130グラムまで削減していくというもので、排出量が目標値を超える量については、輸入・販売業者にCO2税が課せられている。EUは、2020年までにCO2排出量を平均で95グラムに削減することを規定しており、スイスでもこの方向での規制が想定されている。

スイス自動車輸入協会は「年間1,200万台もの新車が登録されるEU市場（EU28カ国およびノルウェー、アイスランド）では可能な削減目標でも、(30万台強の)スイスが単独で実現するには困難が伴う」

との意見だ。つまり、EU 域内では EU 全体でのメーカーやグループの排出量平均値が基準となるため、排出量の多い国と少ない国で相殺することができるが、スイスは一国で平均値を取るため、削減目標達成のためには CO2 排出量の多い車の輸入台数を減らすといった対応が必要となる。

スイスは地理的にも国土の大半が山岳地域であることから、降雪にも対応しやすく、排気量の多い大型の四輪駆動車への需要が根強い（2014 年：前年比 4.8%増、シェア 38.5%）。一方、エコカーは 2014 年の登録台数シェアが 3.3%にすぎない。排ガス削減効果やエンジン性能改善で期待されるのはディーゼル車だが、国内のディーゼル燃料価格はガソリンより高く、同年のシェアは 37.0%にとどまっている。EU 規制に準じた CO2 削減規制の導入は必須としながらも、同協会は、スイスと EU が独自に規制を実施するのではなく、EU と連携して両者共通の基準をつくる必要があるとの見解を示している。

オーストリア(販売):2014年の新車登録台数が4.9%減—日本メーカーも軒並み減少—

2015年02月18日 ウィーン事務所(鷺澤純)

2014年の新車(乗用車)登録台数は前年比4.9%減となった。過去最高を記録した2011年から3年連続で約5%ずつ減少し、これまで維持していた過去20年間の年間平均登録台数を下回った。日本メーカーも軒並み前年を下回った。

<自動車関連の増税が影響>

オーストリア統計局が1月14日に発表した2014年の自動車(乗用車、産業用車両)新車登録台数統計によると、乗用車の新車登録台数は前年比4.9%減の30万3,318台だった(表1参照)。2011年に過去最高を記録した後、3年連続の減少となり、過去20年間の平均登録台数30万6,853台を下回る水準に落ち込んだ。

オーストリア連邦産業院(商工会議所に相当)の自動車販売委員会ブルクハルト・エルンスト会長は「欧州全体でみると自動車市場は成長しているにもかかわらず、オーストリアでは前年比減となったその原因の1つは、2014年3月の自動車保険税と自動車登録税の増税にある。増税は消費者の購買に大きな影響を与え、自動車販売台数が減った。このため、増税は結果的に税収増にはつながらない」とコメントしている。実際に増税前の2014年2月には前年比30%増を記録した。また、200万人以上が自動車を通勤に使っている現状を挙げ、関連税の増税により今後個人が自動車を移動手段として選びづらくなる、と警鐘を鳴らした。

自動車輸入協会のフェリックス・クラリー広報担当は、20万人以上とされる社用車の私的利用者に毎月50~100ユーロの負担増となる増税に反対を表明し、環境負荷の低い自動車の販売を促進させる税制改革とインフラ整備の必要性を訴えた。

表1 主な車種別新車登録台数(2014年) (単位:台、%)

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	303,318	76.7	△4.9
二輪車	40,463	9.9	△0.2
トラック	34,769	8.8	1.8
トラクター	6,553	1.7	△18.9
トラクター(トレーラー用)	3,228	0.8	△18.8
バス	900	0.2	26.2

(出所)統計局のデータを基に作成

<次世代自動車は大幅増に>

エンジン種別では、最大シェア(56.8%)を占めるディーゼル車が前年比4.7%減と全体の減少幅と比べて軽微だった一方、ガソリン車(41.7%)は5.8%減の落ち込みとなった。ハイブリッド、天然ガス、電気などの次世代自動車のシェアは全体の1.5%とわずかだが、前年比14.9%増、電気自動車に限ると95.9%増と大きく伸びた(表2参照)。排気量別でみると、最もシェアの大きい1751~2000ccは4.9%減だった一方で、501~1000ccは23.3%増、3001~3500ccは11.6%増と前年を大きく上回った。

表2 エンジン種別新車(乗用車のみ)登録台数(2014年)
(単位:台、%)

種別	台数	シェア	前年比
ディーゼル	172,381	56.8	△ 4.7
ガソリン	126,503	41.7	△ 5.8
ハイブリッド(ガソリン、電気)	2,167	0.7	△ 10.2
電気	1,281	0.4	95.9
天然ガス・ガソリン併用	509	0.2	194.2
天然ガス	279	0.1	38.7

(出所)表1に同じ

<オペルがシェア2位に躍進>

メーカー・ブランド別では、フォルクスワーゲン(VW)が前年比5.2%減となったものの、他社を大きく上回るシェア(18.1%)を確保している(表3参照)。オペル、シュコダ、現代、フォードが続いたが、トップ5ブランドの中ではオペルが9.4%増と唯一伸びて、前年の6位から2位に躍進した。

表3 メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア上位20位(2014年)
(単位:台、%、ポイント)

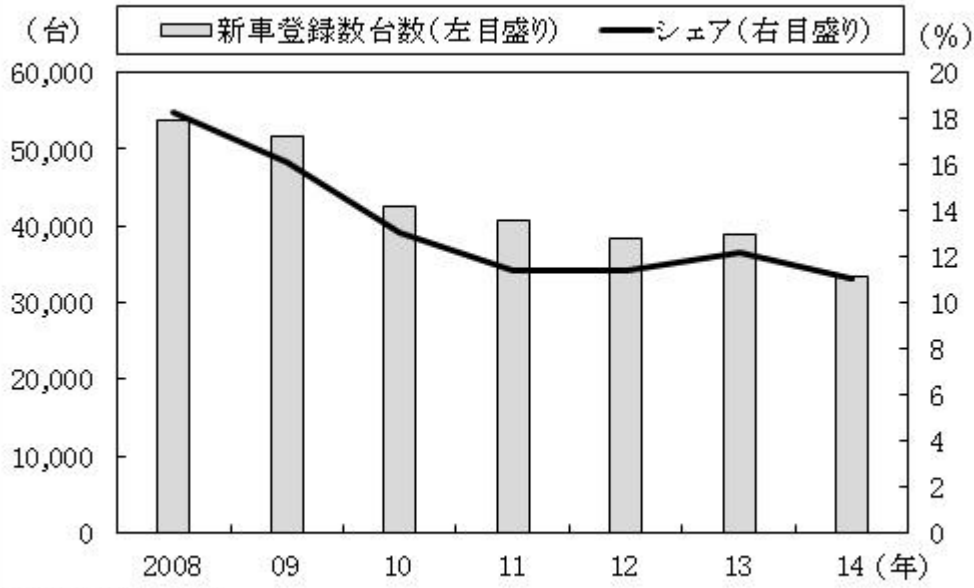
順位	メーカー・ブランド	台数		シェア	
			前年比		前年比
1	VW	54,775	△ 5.2	18.1	0.0
2	オペル	21,162	9.4	7.0	0.9
3	シュコダ	20,654	△ 1.9	6.8	0.2
4	現代	19,840	△ 6.0	6.5	△ 0.1
5	フォード	18,840	△ 4.4	6.2	0.0
6	アウディ	18,304	△ 6.4	6.0	△ 0.1
7	ルノー	16,152	△ 2.8	5.3	0.1
8	BMW	15,757	1.2	5.2	0.3
9	セアト	13,876	△ 9.1	4.6	△ 0.2
10	メルセデス	11,685	2.9	3.9	0.3
11	プジョー	10,419	2.2	3.4	0.2
12	フィアット	9,824	△ 11.2	3.2	△ 0.3
13	マツダ	9,389	△ 1.9	3.1	0.1
14	起亜	8,518	△ 9.6	2.8	△ 0.2
15	ダチア	7,938	5.2	2.6	0.2
16	シトロエン	7,775	1.0	2.6	0.2
17	トヨタ	7,042	△ 18.9	2.3	△ 0.4
18	日産	6,302	△ 28.1	2.1	△ 0.6
19	スズキ	4,485	△ 18.0	1.5	△ 0.2
20	三菱自動車	3,487	6.8	1.1	0.1

(出所)表1に同じ

<マツダが前年に引き続き日本メーカーではトップ>

日本メーカーの新車登録台数は3万3,469台で、全体に占めるシェアは前年を1.2ポイント下回る11.0%だった(図参照)。日本メーカーは新車登録台数、シェアともに2008年以降減少した後一度2013年にプラスに転じたものの、再び減少した。ブランド別ランキングではマツダが前年に引き続き日本メーカーとしてはトップとなる13位、トヨタ、日産、スズキ、三菱自動車が17~20位となった。また、モデル別ランキングには上位30位の中に日産「キャシュカイ」(日本名:デュアリス)(23位)、「マツダ3」(アクセラ)(26位)のみが入った。

日本メーカーの新車(乗用車のみ)登録台数とシェアの推移



(出所)表1に同じ

ポーランド(販売・生産):2014年の乗用車新規登録台数は12.9%増

2015年03月26日 ワルシャワ事務所(牧野直史)

2014年の乗用車新規登録台数は前年比12.9%増の32万7,219台となった。メーカー別ではフォルクスワーゲン(VW)傘下のシュコダが引き続き1位だが、トヨタが3割以上販売を伸ばし、2位のVWに肉薄した。生産台数は、オペル(GMグループ)の生産減が響き、前年から微減の48万5,540台となった。ただし、新モデルの生産に向けた工場拡張など、2014年は新規投資の決定が相次ぎ、2015年以降は大幅な増加が見込まれている。

<トヨタが販売台数を3割強伸ばす>

2014年の乗用車新規登録台数は前年比12.9%増となった。前半は、付加価値税(VAT)控除をめぐる法改正の影響を大きく受けたが、最終的には上位3社は2013年と変わらなかった(表1参照)。ただし、トヨタが販売台数を3割強伸ばし、2位VWとの差は400台弱となっている。このほか、日本勢ではマツダが大幅に販売を伸ばし、メーカー別では前年の21位から15位に躍進した。

他方、韓国勢はEU韓国自由貿易協定(FTA)の関税削減の恩恵などを背景に順調に販売を伸ばしてきたが、2014年は起亜が1.8%減、現代が10.0%減と振るわなかった。

表1 ポーランドの自動車新規登録台数 (単位:台、%)

ブランド名	2012年	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
シュコダ	32,211	36,395	43,150	13.2	18.6
VW	23,054	26,132	31,090	9.5	19.0
トヨタ	19,853	23,477	30,709	9.4	30.8
オペル	19,518	18,828	26,360	8.1	40.0
フォード	16,922	19,652	23,253	7.1	18.3
起亜	15,127	17,145	16,841	5.1	△1.8
ルノー	13,520	15,182	16,699	5.1	10.0
現代	15,364	16,829	15,144	4.6	△10.0
ダチア	9,570	10,809	13,053	4.0	20.8
プジョー	11,680	12,421	12,251	3.7	△1.4
日産	13,367	10,723	11,395	3.5	6.3
シトロエン	10,210	8,830	10,227	3.1	15.8
フィアット	12,644	9,256	8,018	2.5	△13.4
BMW	5,555	6,268	7,708	2.4	23.0
マツダ	2,421	4,261	7,531	2.3	76.7
メルセデス・ベンツ	5,413	6,107	7,493	2.3	22.7
アウディ	5,110	5,575	6,856	2.1	23.0
スズキ	5,988	5,995	5,887	1.8	△1.8
ボルボ	4,480	4,914	5,834	1.8	18.7
セアト	10,474	10,685	5,532	1.7	△48.2
ホンダ	6,896	6,433	5,499	1.7	△14.5
その他	13,342	13,996	16,689	5.1	19.2
計	272,719	289,913	327,219	100.0	12.9

(出所)ポーランド自動車工業会(PZPM)、一部自動車市場調査会社サマル(SAMAR)報告書

＜各社が新モデルをポーランドで生産へ＞

ポーランドではVW（工場所在地：ポズナン）やGMグループのオペル（グリビツェ）、フィアット（ティヒ）が乗用車（バン含む）を生産しているほか、商用車の生産もVWグループのスカニア（スウプスク）、マン（ポズナン、スタラホビツェ、クラクフ）、ボルボ（プロツワフ）、ソルブス（ソレツ・クヤフスキ）、ソラリス（ポズナン近郊）、会社売却手続き中のアウトサン（サノック）などが行っている。

2014年の乗用車生産台数は前年からやや落ち込んだものの、見通しは明るい（表2参照）。年内には、オペルが「アストラV」の生産立ち上げを予定している。フィアットも正式発表はまだしていないが、報道によると、2016年以降「プント」を年間18万台生産する方向で投資を検討しているといわれている。VWはポズナン近郊でバンの新モデル「クラフター」の生産を決定しており、既に工場の建設を開始している。

ピエホチンスキ副首相兼経済相は2014年11月に開かれた自動車に関する会議で、2015年の自動車（乗用車・商用車含む）生産台数は61万～61万5,000台に達すると発言している。これは2014年の生産台数を3万5,000台以上上回るものだ。

表2 ポーランドの乗用車生産台数（単位：台、%）

メーカー／モデル	2013年	2014年	前年比
フィアット	295,700	313,933	6.2
500	182,697	198,287	8.5
Ford Ka	51,644	54,502	5.5
Lancia Ypsilon	61,359	61,144	△ 0.4
オペル	108,542	88,857	△ 18.1
Astra III	5,821	1,617	△ 72.2
Astra IV GVC	48,035	42,269	△ 12.0
Astra IV GTC	21,935	17,989	△ 18.0
Astra IV NB	25,305	21,848	△ 13.7
Cascada	7,446	5,134	△ 31.1
VW	82,743	82,750	0.0
Caddy	77,792	76,564	△ 1.6
Transporter	4,951	6,186	24.9
国内向け	6,415	8,942	39.4
輸出向け	480,570	476,598	△ 0.8
計	486,985	485,540	△ 0.3

（出所）SAMAR

チェコ(生産)(1):2014年の乗用車生産台数は過去最高に

2015年04月09日 プラハ事務所(中川圭子)

2014年の乗用車の国内生産台数は前年比10.5%増の124万6,506台に達し、過去最高を記録した。チェコ国内の大手自動車メーカー3社がともに輸出向けの自動車生産を伸ばし、モデルチェンジを含め2015年も増産の方針を打ち出している。そのほか、バスの生産台数は2013年の最高記録を更新し、トラックも国内唯一のトラック製造企業タトラが健闘している。

<乗用車大手3社そろって増産>

チェコ自動車工業会(SAP)のマルチン・ヤーン会長は「124万6,506台の乗用車が生産された事実は、国内自動車メーカーが欧州市場の景気回復の波に乗り、その地位を高めたことを証明するものだ。2014年はチェコの自動車業界における節目の年となった。自動車の年間生産台数で史上最高を記録したほか、国内メーカーの国際競争力の高さ、長期的な成長トレンドがあらためて確認された」と述べている。

メーカー別の乗用車生産台数は表のとおり。

メーカー別チェコ国内乗用車生産台数 (単位:台、%)

	2013年	2014年	前年比
			(%)
シュコダ・オート	639,889	735,951	15.0
トヨタ・プジョー・シトロエン(TPCA)	185,124	203,105	9.7
現代チェコ	303,460	307,450	1.3
合計	1,128,473	1,246,506	10.5

(出所)SAP

国内最大の乗用車メーカーであるシュコダ・オート(フォルクスワーゲン・グループ)は、2013年にモデルチェンジのため前年比で減産となったが、2014年は新モデルの生産が軌道に乗り、生産台数は73万5,951台(前年比15.0%増)となった。また、同社にとって2014年は全世界での生産台数が初めて100万台を突破した年となった。同社のウィンフリート・バーラント会長は「シュコダは新たな次元に突入するとともに、乗用車の国際的メーカーとしての確固たる地位を確立した。生産台数100万台の達成はわが社にとって2015年以降もアクセルを踏み続ける絶好のモチベーションとなる」とし、さらなる飛躍への意欲を表明した。

日仏合弁のトヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ(TPCA)は、2014年の生産台数が2013年の前年比約14%減から9.7%増に転じ20万3,105台になった。同社がチェコで生産する乗用車は大半が輸出向けで、2014年も国内販売台数は436台(生産台数の0.2%)にとどまった。最大輸出先は英国で、2014年は全生産の約4台に1台が英国に輸出された。続いて、輸出台数が多い順にフランス、ドイツ、オランダが主要な輸出先となった。同社は2015年に、生産台数を約8%増の22万台に伸ばすことを目指す。

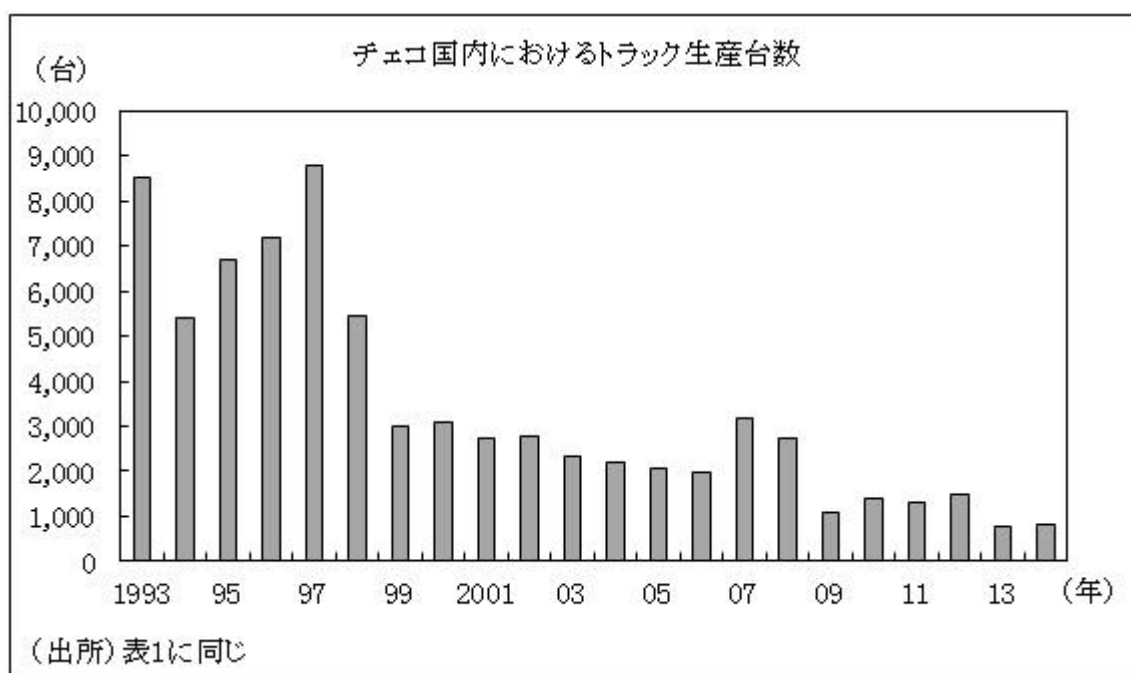
一方、2013年に3社の中で唯一、生産増だった韓国の現代モーター・マニファクチャリング・チェコは、2014年も前年比1.3%増と安定した生産台数をキープした。生産台数30万7,450台のうち輸出が

95.5%を占め、輸出先も2013年の52カ国から55カ国に拡大した。輸出台数を多い順に並べると、最大の輸出先のドイツに次いで、ロシア、英国、スペイン、イタリア、ベルギー、トルコ、ポーランド、オーストラリアとなった。2015年には、既に1月から中・上級車「i30」の新モデルの生産を開始したほか、小型車の「i20」とスポーツ用多目的車（SUV）の「ix35」のモデルチェンジも予定している。同社は、これら3種の新モデルを含む2015年の年間生産台数を33万台（前年比7.3%増）と見積もっている。

<バスも過去最高、トラックは唯一の国内メーカーが奮闘>

2014年はバスの生産台数も過去最高を記録し、それまで最高だった2013年を200台上回る3,891台に達した。

一方、トラックの生産台数は2013年に前年比約50%減少した後、2014年には約7%増加し、821台となった。2013年の大幅な減少は、アヴィア・アショック・レイランド・モーターズが製造を中止したためだ。それ以前にも、チェコのトラック産業は、1998年から2003年の間にロス、リアス、プラガの3社が製造を中止しており、生産台数はピーク時（1997年の8,764台）から急速に後退しつつあった（図参照）。



2014年の拡大の要因は、国内で唯一トラック製造を続けているタトラが、チェコ通貨コルナの下落など輸出環境が好転したことにより奮起したことによるものだ。タトラは1850年創業の中欧で初、世界でもダイムラーに次ぎ2番目に乗用車を製造した歴史のある企業だ。同社のトラックは1960年代には世界53カ国・地域に輸出されていた。ダカール・ラリーのトラック部門で1994～2001年に5度優勝マシンとなるなど業界内の評価も高い。しかし、1989年から旧共産圏向け輸出が激減し、業績は下降の一途をたどり、2010年に倒産した。その後の競売で2013年にチェコの投資家が新たなオーナーとなってからは復活の兆しをみせており、大型設備投資や市場開拓も進めている。一時496台にまで落ち込んだ年間生産台数を2014年には821台まで押し上げることに成功した。EUや中東諸国向けを中心とした輸出が売上高

の大半を占める同社は、2013年末以降のコロナ下落も追い風となり、2014年には7年ぶりに経常利益がプラスに転じたもようだ。

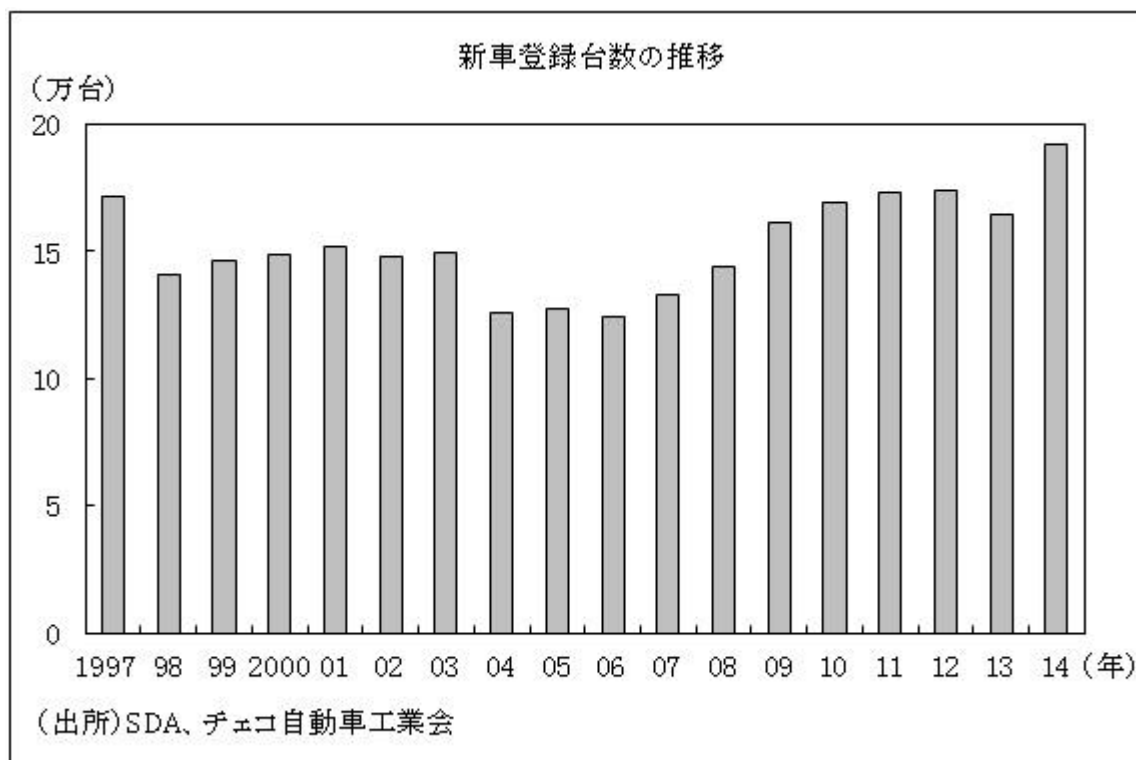
チェコ(販売)(2):2014年の新車登録台数は過去最高に一旺盛な国内需要、SUVの販売が好調

2015年02月20日 プラハ事務所(中川圭子)

2014年の乗用車の新車登録台数は前年比16.7%増の19万2,314台で、過去最高を記録した。堅調な経済成長による国内需要の拡大を背景に、各メーカーがスポーツ用多目的車(SUV)を中心に販売を伸ばしている。2015年も3.5~6.5%程度の登録台数増加が予測されている。

<法人の登録台数が65%の伸び>

チェコ自動車輸入者連盟(SDA)によると、乗用車の新車登録台数は2013年に前年比で5.3%減少したものの、2014年は再び増加に転じ19万2,314台に達した(図参照)。過去最高だった2012年の17万4,009台を、大幅に更新した。



大幅増の最大の要因は、堅調な経済成長、失業率低下、平均賃金の上昇傾向を背景とした購買機運の高まりだ。特に企業の景気回復への期待が強まっており、法人の新車登録台数は前年比65.3%増と大幅に伸びて12万5,564台に達した。

大手会計事務所プライスウォーターハウスクーパース(PwC)は、2015年も登録台数の増加傾向は続くと予想している。ただし、2014年のような2桁の増加はなく、登録台数は20万~20万5,000台、伸び率は前年比3.5~6.5%程度にとどまるとみている。

懸念材料としては、通貨コルナの対ユーロと対ドル為替レート的大幅下落による輸入車価格の上昇が挙げられている。対ユーロで過去6年、対ドルで過去10年をみた場合、コルナは最安値の水準にある。2013年11月の中央銀行の為替介入を機に大幅にコルナが下落し、2015年に入ってから2014年の低インフ

レ率（平均 0.4%）を受け、中銀が介入レベルをさらに引き上げる可能性があるとして市場はみている。また、ユーロの対ドル為替レート下落もコロナ安の一因となっている。

しかし、もともと消費者は国産車を好む傾向があり、国内最大の自動車メーカーのシュコダ・オートのシェアは 30%強で安定している。実際、売れ筋車種ベスト 10 のうち、8 つを国内に生産工場を持つシュコダと現代の車が占めている（表 1 参照）。いずれも国内で生産されていることから、コロナ安が乗用車の売り上げにそれほど深刻な影響を与えることはないとの見方もある。

表1 2014年の車種別新車登録台数

（単位：台）

シュコダ「オクタビア」	20,539
シュコダ「ラピッド」	12,393
シュコダ「ファビア」	8,773
フォルクスワーゲン(VW)「ゴルフ」	6,633
現代「i30」	6,172
フォード「フィエスタ」	5,038
シュコダ「イエティ」	5,016
シュコダ「スパーブ」	4,406
現代「ix20」	4,344
現代「i20」	3,552

（出所）図に同じ

<販売戦略のカギを握る SUV>

2014 年の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トップは依然として 30%を超えるシェアを維持しているシュコダ・オート、2 位は現代、3 位はフォルクスワーゲン (VW) となっている（表 2 参照）。1~4 位まで変動はなく、5 位にはルーマニアのダチア（ルノーグループ）が前年比 64.1%（3,625 台）増加して、前年の 9 位から急上昇している。

ダチアは、個人消費者の登録台数においてはシュコダ、現代に次いで 3 位につけている。ダチアの躍進は欧州全域のトレンドとなっており、チェコでも割安感が評価されて順調に売り上げを伸ばしている。特に SUV では、ダチアの「ダスター」が、シュコダの「イエティ」に次いで 2 位だった。

表2 2014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・オート	58,091	30.2	16.3
現代	18,934	9.9	16.6
VW	18,281	9.5	22.3
フォード	12,576	6.5	32.9
ダチア	9,280	4.8	64.1
プジョー	7,175	3.7	△ 1.1
オペル	6,908	3.6	55.3
起亜	6,701	3.5	5.9
ルノー	6,314	3.3	4.4
セアト	6,163	3.2	41.4
シトロエン	5,445	2.8	△ 9.0
BMW	4,530	2.4	21.4
トヨタ	4,009	2.1	△ 3.9
アウディ	3,935	2.1	19.6
メルセデス・ベンツ	3,863	2.0	21.9
日産	3,038	1.6	7.1
フィアット	2,766	1.4	5.2
スズキ	2,350	1.2	2.8
マツダ	2,318	1.2	30.2
ホンダ	1,861	1.0	0.1
三菱自動車	1,708	0.9	61.4
ボルボ	1,615	0.8	5.8
シボレー	438	0.2	△ 74.9
その他	4,015	2.1	-
計(その他を含む)	192,314	100.0	16.7

(注)太字は日系。

(出所)図に同じ

日系メーカーでは、依然としてトヨタがトップだが、前年比 3.9%減となり、順位も前年の 12 位から 13 位に後退した。トヨタ以外はいずれもシェアを伸ばしており、最大の伸びを示したのは三菱自動車（前年比 61.4%増）だ。SUV の「三菱 ASX」（日本名：RVR）が倍増の 1,154 台に上り、SUV では根強い人気を誇る日産「キャシュカイ」（日本名：デュアリス）の 1,626 台に次ぐ 7 位にランクインした。

SUV 全体の登録台数は前年比 29.4%と大幅に増加して部門別でシェア 16.9%に達し、アッパーミディアムクラス（26.3%）、小型車（17.9%）に次いで 3 位に上昇している（前年 5 位）。PwC の自動車部門アナリストであるボイチェフ・オプレシュチル氏は「各世帯でアッパーミディアムクラスに加え、低価格の SUV を選択する傾向が強くなってきている」と指摘している。上述のダチアの例にもみられるように、SUV において割安感を出し、いかに消費者を引きつけるかが、販売戦略の重要なポイントとなっているようだ。

ハンガリー(生産)(1):2014年の自動車生産台数は過去最高にーアウディとメルセデス両工場で生産増ー

2015年03月02日 ブダペスト事務所(三代憲、バラジ・ラウラ)

2014年の自動車生産台数は、マジェール・スズキが14万6,704台、メルセデス・ベンツが15万台、アウディが13万5,232台と、国内で生産している3社合計で前年比37.9%増の43万1,936台と過去最高を記録した。エンジン製造数ではアウディが197万3,734基で前年比2.5%増。オペルは2016年から2017年にかけて工場の拡張を完了する見込みであることから、エンジン製造台数は今後も伸びることが予想される。

<スズキはモデルチェンジのため減産>

ハンガリーの自動車生産台数が最多だったのは2008年の34万2,045台(表参照)。翌年からはリーマン・ショックの影響が深刻化して10万台以上落ち込んでいた。しかし、2013年にメルセデス・ベンツがハンガリー工場を本格稼働させ、2014年にはアウディの新しい自動車組立工場が稼働したことから、生産台数は回復基調にある。2014年は、2008年を約9万台上回る43万1,936台を生産、2013年と比較しても37.9%の大幅増となった。

国内自動車生産台数の推移 (単位:台)

	マジェール・スズキ	アウディ	メルセデス・ベンツ	合計
2008年	281,686	60,359	—	342,045
2009年	180,166	32,603	—	212,769
2010年	170,031	38,541	—	208,572
2011年	171,700	39,518	—	211,218
2012年	156,070	33,553	41,035	230,658
2013年	161,106	42,851	109,266	313,223
2014年	146,704	135,232	150,000	431,936

(出所)各社資料を基に作成

メーカー別にみると、スズキのハンガリー北部にあるエステルゴム工場での生産台数は14万6,704台と、2013年の16万1,106台に比べ1万5,000台ほど減少した。これは新モデル車の製造に備えてラインを調整した間、1シフト制が取られたことによる一時的な減少だという。エステルゴム工場では2014年、「スウィフト」「スプラッシュ」「SX4」「SX4-Scross」の4モデルが製造されたが、スプラッシュとSX4の生産終了が発表され、代わりに新モデルの「ビターラ」が製造される。これまでハンガリーでは小型のモデルを中心に製造されてきたが、今後はSX4-Scross、ビターラとスポーツ用多目的車(SUV)タイプのモデルが中心となる。2014年11月に行われた記者発表でクリスティアン・ロバート最高執行責任者(COO)は、地産地消の戦略から転換し、エステルゴム工場から60カ国へ輸出を行うことを発表した。SX4-Scrossとビターラの2モデルは日本へも輸出される。エステルゴム工場では約3,100人が雇用されている。

ハンガリー西部にあるアウディのジョール工場の生産台数は13万5,232台で、2013年の3倍以上に増えた。2013年半ばから製造が開始された、「A3リムジン」が2万1,607台から9万8,170台へ、「A3カブリオレ」が2,886台から1万9,408台へと大幅に増加した。以前から製造している「TTクーペ」「TT

ロードスター」も新世代モデルへと切り替えられ、2013年とほぼ同数生産された。同工場はもともとエンジン工場として設立され、現在でも4～12シリンダーのさまざまなタイプのエンジンを製造している。製造の中心は4シリンダーエンジンで、147万6,078台とエンジン全体の75%を占めている。2014年に製造されたエンジンは197万3,734基で、2013年から2.5%増加した。雇用者は約1万1,000人で、自動車の生産能力は16万台に達している。

ハンガリー中央にあるメルセデス・ベンツのケチケメート工場の自動車生産台数は15万台で、2013年の10万9,266台から37.3%伸びた。同工場では「Bクラス」「CLA」の製造が行われているが、2015年1月にCLAの新モデル「CLA シューティングブレーク」の量産も始まっている。工場の周辺には広大な工場用地が準備されており、工場拡張の余地はあるが具体的な追加投資の発表はされていない。ケチケメート工場では約4,000人が雇用されている。

なお、オペルもハンガリー西部のセンゴットハールド工場でエンジンを生産している。2013年に完成した新工場では年間10万基のエンジンが製造されている。既存の工場では2014年に27万5,000基が製造された。この工場で製造されるエンジンのうち、70%は北米とメキシコ向けとなっている。中国の工場向けにも20万基分のエンジン部品が輸出されており、2014年からは韓国の工場向けにディーゼルエンジンの輸出が始まった。センゴットハールド工場のショルト・タマーシュ工場長の2015年1月の発表によると、今後もエンジン生産を拡大し、その量は2016年から2017年にかけて最多になる予定だという。

ハンガリー(販売)(2):2014年の乗用車新車登録台数は20.2%増—市場は回復も中古車販売の伸びが上回る—

2015年02月05日 ブダペスト事務所(三代憲、バラジ・ラウラ)

2014年の乗用車新車登録台数は6万7,476台で、前年比20.2%増だった。最も人気のあるブランドは前年同様オペルで、前年3位だったフォードが2位になった。中古車登録台数は前年比36.8%増と前年の32.1%増を超える伸びを示した。近年のハンガリー自動車市場では中古車販売の伸びが新車を上回る状況が続いている。

<人気が高いクロスオーバーSUV>

2014年のハンガリーの乗用車新車登録台数(以下、登録台数)は前年比20.2%増の6万7,476台で、2013年の5.8%増から大きく伸びた(表1参照)。民間調査会社データハウスが発表している統計によると、2014年の国内登録台数上位10ブランドの中でシェアトップのオペルが47.8%増(9,051台)、2位のフォードも35.7%増(7,516台)と大きく伸びた。シュコダは3位に下がったものの13.8%増(6,780台)となっている。

表1 ブランド別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2013年			2014年			
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	前年比
オペル	1	6,124	10.9	1	9,051	13.4	47.8
フォード	3	5,538	9.9	2	7,516	11.1	35.7
シュコダ	2	5,960	10.6	3	6,780	10.0	13.8
フォルクスワーゲン(VW)	4	5,116	9.1	4	5,819	8.6	13.7
スズキ	5	3,933	7.0	5	4,735	7.0	20.4
ダチア	7	3,000	5.3	6	3,832	5.7	27.7
トヨタ	6	3,010	5.4	7	3,370	5.0	12.0
日産	9	2,422	4.3	8	2,768	4.1	14.3
ルノー	8	2,828	5.0	9	2,684	4.0	△5.1
起亜	11	2,023	3.6	10	2,627	3.9	29.9
その他	—	16,203	28.8	—	18,294	27.1	12.9
合計	—	56,157	100.0	—	67,476	100.0	20.2

(出所)データハウス統計を基に作成

日系ブランドをみると、スズキが5位で20.4%増(4,735台)、7位のトヨタは2013年から順位を1つ落としながらも12.0%増(3,370台)、日産は1つ順位を上げ8位で14.3%増(2,768台)となった。ホンダは伸び悩み1.2%増(1,067台)となっている。韓国メーカーでは2013年に11位だった起亜が29.9%増(2,627台)でトップ10入りを果たし、現代も33.4%増(1,442台)と伸びている。

登録台数をモデル別にみると、1位がシュコダ「オクタビア」(3,968台)、2位がフォード「フォーカス」(2,590台)、3位がオペル「アストラ」(2,422台)、4位がダチア「ダスター」(1,960台)となり、前年から3位と4位が入れ替わったものの、顔ぶれは同じだった(表2参照)。オペルの小型車「コルサ」は55.5%増(1,752台)で前年の9位から5位に上がった。クロスオーバースポーツ用多目的車(SUV)も引き続き好調で、オペル「モッカ」が2.9倍(1,259台)で9位、スズキ「SX4 S-CROSS」も3.2倍(1,197台)で10位と販売を伸ばしている。前年8位だった日産の「キャシュカイ」は他のモデルに押され11.0%減(1,021台)となった。

現地調査会社ヤトダイナミックスの調査では、2014年12月の新車登録台数のうち、約80%がビジネス向けで、個人向けは20%に満たないという。

表2 モデル別乗用車新車登録台数 (単位: 台、%)

ブランド	モデル	2013年			2014年			
		順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	前年比
シュコダ	オクタビア	1	3,168	5.6	1	3,968	5.9	25.3
フォード	フォーカス	2	2,142	3.8	2	2,590	3.8	20.9
オペル	アストラ	4	1,780	3.2	3	2,422	3.6	36.1
ダチア	ダスター	3	1,876	3.3	4	1,960	2.9	4.5
オペル	コルサ	9	1,127	2.0	5	1,752	2.6	55.5
スズキ	スイフト	5	1,596	2.8	6	1,743	2.6	9.2
VW	ゴルフ	6	1,416	2.5	7	1,708	2.5	20.6
シュコダ	ラピッド	18	766	1.4	8	1,323	2.0	72.7
オペル	モツカ	36	429	0.8	9	1,259	1.9	193.5
スズキ	SX4 S-CROSS	42	379	0.7	10	1,197	1.8	215.8
フィアット	500	13	854	1.5	11	1,176	1.7	37.7
フォード	モンデオ	16	793	1.4	12	1,166	1.7	47.0
スズキ	SX4	7	1,270	2.3	13	1,088	1.6	△ 14.3
その他	-	-	38,561	68.7	-	44,124	65.4	14.4
合計		-	56,157	100.0	-	67,476	100.0	20.2

(出所) 表1に同じ

<中古車市場は高級車の人気が続く>

2014年の中古車登録台数は36.8%増の9万6,747台で、新車登録台数を2万9,271台上回った(表3参照)。人気のある車種は前年同様BMW「3シリーズ」(5,453台)、フォルクスワーゲン(VW)の「パサート」(4,449台)と「ゴルフ」(3,671台)、アウディ「A4」(3,325台)と、ドイツの高級車が並んだ。ハンガリー輸入車協会(MGE)会長のエルデーイ・ペーテル氏は1月6日の記者会見で、「ハンガリーの中古輸入車はこの2年間で4万9,000台から9万6,000台へと倍増しており、ハンガリーの平均車齢を押し上げている」と述べ、中古輸入車の43%は比較的耐久性の高い高級車のカテゴリーに入っているものの、車齢に伴い故障の危険性は高くなると警鐘を鳴らした。

表3 ブランド別中古車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2013年			2014年			前年比 増減率
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
VW	1	10,301	14.6	1	13,600	14.1	32.0
フォード	4	6,862	9.7	2	9,812	10.1	43.0
BMW	2	7,615	10.8	3	9,580	9.9	25.8
オペル	3	7,001	9.9	4	9,092	9.4	29.9
アウディ	5	5,925	8.4	5	7,410	7.7	25.1
メルセデス	6	5,080	7.2	6	6,902	7.1	35.9
ルノー	7	3,765	5.3	7	5,313	5.5	41.1
マツダ	9	2,089	3.0	8	3,839	4.0	83.8
トヨタ	10	1,927	2.7	9	3,268	3.4	69.6
プジョー	11	1,923	2.7	10	3,164	3.3	64.5
その他	—	18,212	25.8	—	24,767	25.6	36.0
合計	—	70,700	100.0	—	96,747	100.0	36.8

(出所)表1に同じ

ルーマニア(生産・販売):2014年の乗用車国内販売台数は20.5%増、中古車は0.9%減

2015年02月23日 ブカレスト事務所(古川祐)

自動車製造業者・輸入業者協会(APIA)は1月29日、2014年の新車乗用車の国内販売台数を前年比20.5%増の8万2,809台と発表した。新車販売が好調だった一方で、中古車登録台数は0.9%減の21万9,929台となり、増加傾向が一段落した。

<販売台数の前年比増は7年ぶり>

APIAによると、2014年の新車乗用車販売台数は前年比20.5%の8万2,809台だった。販売台数は31万5,621台を記録した2007年をピークに年々減少してきたが、2014年は7年ぶりに増加に転じた。

乗用車の販売シェアは、ルノー傘下の国産車ダチアが32.5%(前年比18.4%増の2万6,918台)で、前年に続き1位を維持した(表1参照)。次いでフォルクスワーゲン(VW)が10.5%(16.5%増の8,674台)、シュコダが9.4%(40.9%増の7,770台)と続き、8位までの順位は前年と変わらなかった。多くのブランドで前年比増となった。

モデル別でみると、ダチアブランドが「ロガン」の1万1,285台を筆頭に、「ダスター」(5,796台)、「サンデロ」(4,957台)と3位までを独占し、シュコダ「オクタビア」(3,473台)、VW「ゴルフ」(2,739台)と続いた。

ハイブリッド車(HV)と電気自動車(EV)の販売台数については、合計の台数(236台)のみ発表され、2013年の234台とほぼ同じだった。

表1 2014年の乗用車販売台数 (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	26,918	32.5	18.4
2 (2)	VW	8,674	10.5	16.5
3 (3)	シュコダ	7,770	9.4	40.9
4 (4)	ルノー	5,750	6.9	40.7
5 (5)	フォード	5,569	6.7	49.4
6 (6)	オペル	3,605	4.4	29.4
7 (7)	現代	2,405	2.9	△5.2
8 (8)	トヨタ	2,402	2.9	7.2
9 (12)	メルセデス・ベンツ	2,069	2.5	29.4
10 (13)	日産	1,826	2.2	26.3
11 (10)	アウディ	1,820	2.2	7.8
12 (9)	プジョー	1,772	2.1	△11.5
13 (14)	フィアット	1,765	2.1	38.4
14 (11)	BMW	1,491	1.8	△10.4
15 (17)	起亜	1,485	1.8	62.3
16 (18)	セアト	1,452	1.8	70.8
17 (15)	スズキ	1,223	1.5	△0.2
-	その他	4,813	5.8	△1.6
合計		82,809	100.0	20.5

(注)かっこ内は2013年の順位。

(出所)APIAの資料を基に作成

日本車の販売台数は前年比 11.7%増の 7,394 台だった (表 2 参照)。2012 年、2013 年と前年比減が続いていたが、3 年ぶりに前年比増に転じた。韓国車の販売台数は 12.6%増の 3,906 台だった。ブランド別では、現代が 5.2%減の 2,405 台、起亜が 70.8%増の 1,485 台、双竜は 16 台だった。

表2 日本車(乗用車)販売台数推移 (単位:台、%)

メーカー/ブランド	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
トヨタ	9,063	3,546	2,443	2,902	2,315	2,240	2,402	7.2
スズキ	1,425	2,422	2,213	2,111	1,638	1,226	1,223	△ 0.2
日産	2,704	1,230	1,279	1,745	1,540	1,446	1,826	26.3
三菱自動車	3,310	1,374	988	1,101	766	502	562	12.0
ホンダ	2,558	986	784	649	553	503	523	4.0
マツダ	2,450	714	814	499	432	602	803	33.4
富士重工(スバル)	670	400	265	227	175	48	2	△ 95.8
レクサス	199	60	29	52	63	48	53	10.4
インフィニティ	-	8	48	28	35	3	-	-
合計	22,379	10,740	8,863	9,314	7,517	6,618	7,394	11.7

(出所)表1に同じ

乗用車の生産台数は前年比 4.8%減の 39 万 1,422 台となり、過去最高を記録した前年の水準には及ばなかった (表 3 参照)。

表3 自動車(乗用車、商用車両方含む)の生産、輸出入および販売台数の推移 (単位:台、%)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
生産	245,308	296,498	350,912	335,232	337,765	410,997	391,434	△ 4.8
乗用車	231,056	279,320	323,587	310,243	326,556	410,959	391,422	△ 4.8
輸出	156,098	258,893	314,661	304,924	330,942	362,869	364,251	0.4
乗用車	153,595	242,688	289,855	282,191	320,833	362,869	364,251	0.4
輸入	232,407	105,960	82,819	79,761	65,821	60,769	75,059	23.5
乗用車	189,050	91,457	71,928	66,287	52,430	47,794	57,934	21.2
販売	324,033	147,962	119,576	110,668	87,505	82,011	100,336	22.3
乗用車	270,995	130,193	106,328	94,624	72,179	68,702	82,809	20.5

(出所)表1に同じ

<中古車登録は3年ぶりに減少>

内務省運転免許自動車登録所によると、中古乗用車の登録台数は前年比 0.9%減の 21 万 9,929 台だった (表 4 参照)。新車の販売が増加した一方で、中古車登録台数は 2012 年、2013 年と続いてきた増加傾向が一段落した。登録台数が多かったのは VW で 9.2%増の 6 万 2,608 台、次いでオペルが 3 万 9,157 台 (0.8%減)、フォードが 2 万 5,900 台 (0.9%減)、BMW が 1 万 4,544 台 (6.1%増)、アウディが 1 万 4,507 台 (4.7%減) などだった。

表4 中古車登録台数の推移

(単位:台、%)

2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
300,891	212,836	214,606	94,488	174,950	221,852	219,929	△ 0.9

(出所)内務省運転免許自動車登録所資料を基に作成

新車（乗用車）販売が増加した要因として、2014年に再開された新車買い替え制度のラブラ・プログラム（車齢10年以上の車を廃車にすると、新車購入のための割引クーポンが支給される）が挙げられる。APIAは「新車販売台数の73%はビジネス関係者で、残りが一般消費者。この一般消費者向け販売台数が5月には前年比41%増と大幅に増えたが、これは、2014年5～7月がラブラ・プログラムによる新車購入の動きが最も活発な時期だった」と分析している。

同プログラムによって夏の新車販売が好調だった分、中古車の販売が一時的に不振となり、これが2014年全体の中古車登録台数の減少に影響を与えたようだ。

ロシア(生産)(1):2014年の乗用車生産台数は12.2%減の169万台に

2015年03月26日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

2014年の乗用車生産台数は前年比12.2%減の169万2,505台だった。ロシアブランド車は21.6%減の41万6,181台と大きく落ち込み、外国ブランド車も8.6%減の127万6,324台となった。なお、工業商務省は2015年の乗用車生産台数を前年比10%減と予測している。

<ラーダブランドは2年続けて減少>

自動車専門調査会社ASMホールディングによると、ロシア最大手アフトワズがトリヤッチ工場で生産するラーダブランドは前年比27.5%減の31万7,997台となり、2013年に引き続き生産台数が減少した。

ラーダブランドのシリーズ別では、2014年の販売台数1位の「グラント」が、アフトワズの子会社イジフトでの生産が増えたものの31.9%減の7万8,357台、「カーリーナ」は10.2%減の5万6,696台、「プリオラ」は34.9%減の5万3,843台となった。一方で、販売台数が13.0%伸びた「ラルグス」は8.4%増の7万7,856台となった。

なお、トリヤッチ工場では、日産の「アルメーラ」「ダットサン」の生産が開始されている。同工場で「アルメーラ」の生産台数は前年に比べ2.3倍の4万7,706台に拡大した。

<GMやフォードが生産調整>

外国ブランド車の生産を地域ごとにみると、レニングラード州に工場のあるフォードが前年比60.4%減の2万7,281台と生産台数を大幅に減らした。同社は2014年4月7～15日、4月21日～6月9日、11月13日～12月1日、12月12日～2015年1月18日に工場の稼働を休止したほか、従業員約700人を解雇するなど、生産調整を行った。また、サンクトペテルブルクの4社〔日産、トヨタ、ゼネラルモーターズ(GM)、現代〕は合計で8.8%減の36万636台だった。中でもGMの生産台数が45.3%減の3万6,708台と落ち込んだ。同社も8月から10月にかけて数回にわたり工場の稼働を休止したほか、従業員約500人を解雇するなど、生産調整を行っていた。一方、現代は3.3%増の23万7,000台を生産した。

北西部のカーリーニングラードでは、地場の自動車組み立て企業アフトルが起亜、現代、BMW、GM傘下のシボレー、キャデラック、オペルの計6ブランドを受託生産している。中でもGM傘下のブランド車の生産台数が大幅に落ち込み(シボレーは前年比58.0%減、キャデラックは22.0%減、オペルは27.4%減)、生産台数は合わせて25.2%減の18万1,704台となった。

モスクワでは、ルノーブランド車を組み立てるルノー・ロシア(旧アフトラモス)が前年比5.3%増の20万9,443台を生産、モデル別では「ロガン」の生産台数が伸びた。カルーガ州では、フォルクスワーゲン(VW)が18.3%減の12万7,825台、PSAプジョー・シトロエン・三菱自動車(PCMA)が1.5%減の4万5,203台を生産した。

極東の沿海地方では、ソレルスの子会社であるソレルス・ダリニー・ボストーク(韓国・双竜ブランドを組み立て)の生産はなかったが、マツダとの合弁マツダ・ソレルス(マツダ、双竜ブランド車の組み立て)と、三井物産との合弁ソレルス・ブッサン(トヨタブランド車の組み立て)の2社合計で1.2%減と

なる6万7,258台を生産した。南部コーカサス地方のカラチャイ・チェルケス共和国では、デルウエイスが中国の力帆集団（Lifan）、吉利集団（Geely）ブランドの乗用車をそれぞれ1万87台（前年比50.4%減）、1万697台（63.5%減）組み立てた。

<外資系メーカーに生産能力増強の動きも>

ロシア全体の生産台数は2013年、2014年と減少傾向にある中で、国内ブランド車の割合が低下、外国ブランド車の割合が拡大している。2014年には販売台数の落ち込みなどを理由に生産調整などを行うメーカーも出てきた一方、今後、生産能力を強化する方針の外資系メーカーもある。例えば、サンクトペテルブルクに工場があるトヨタは2016年に「RAV4」のコンプリートノックダウン（CKD）生産を開始予定で、2015年末までに工場の生産能力を現在の5万台程度から最大で10万台程度に増強する（タス通信2月27日）。また、中国メーカーのロシア進出も活発になっている。例えば、奇瑞汽車（Chery）は2014年7月、デルウエイスが委託生産を開始することを発表した。長城汽車（Great Wall）はモスクワ南部トゥーラ州での工場建設を発表、2017年から生産を開始する予定となっている。

2014年のロシアでの乗用車・小型商用車の新車販売台数は前年比10.3%減、2015年も乗用車販売市場は縮小の見込みとなる中、国内で生産した乗用車を近隣諸国へ輸出する動きも出ている。例えば、現代はサンクトペテルブルクの工場で生産する乗用車の約11%に相当する2万6,117台を、カザフスタンやベラルーシ、ウクライナ、アゼルバイジャンなど7カ国に輸出している。

ロシア(販売)(2):2014年の新車販売台数は249万台、2年連続の減少

2015年02月06日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

在ロシア欧州ビジネス協会(AEB)の発表(1月15日)によると、ロシアにおける2014年の乗用車・小型商用車(LCV)新車の国内販売台数は前年比10.3%減の249万1,404台で、過去最高の293万台を記録した2012年以降、2年連続の減少となった。

<日系上位メーカーの販売は前年比プラスに>

2014年の販売台数は、2014年9月以降の政府による廃車処理・新車買い替え補助プログラムの導入や12月の急激なルーブル安の進行に伴う駆け込み需要(年明け以降の価格値上げを見据えた消費動向)などが支えるかたちとなり、前年比10.3%減にとどまった。2014年の月別販売台数は1月から前年同月比マイナスで推移していたものの、12月は一転して2.4%増となった。

2014年の販売台数のうち、外国ブランド車は前年比9.1%減の198万4,717台だった。他方、国内ブランド車は前年比14.6%減の50万6,687台となり、国内ブランド車のシェアが年々低下する傾向が続いている。

メーカー・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15.1%減の38万7,307台となった(表1参照)。上位10位内では、フォルクスワーゲン(VW)とシボレーがそれぞれ18.0%減(12万8,071台)、29.5%減(12万3,175台)と大きく減らした一方、日産やトヨタ、三菱自動車の日系メーカーは、それぞれ10.7%増(16万2,010台)、4.6%増(16万1,954台)、1.8%増(8万134台)と伸ばした。また、起亜はフランスのルノーを抜き、外国ブランド販売のトップに立った。韓国ブランドが外国ブランドで販売トップになるのはこれが初めて。

表1 主要メーカー・ブランド別乗用車・小型商用車販売台数
(単位:台、%)

		2013年	2014年	
		台数	台数	前年比
1	ラーダ	456,309	387,307	△ 15.1
2	起亜	198,018	195,691	△ 1.2
3	ルノー	210,099	194,531	△ 7.4
4	現代	181,153	179,631	△ 0.8
5	日産	146,319	162,010	10.7
6	トヨタ	154,812	161,954	4.6
7	VW	156,247	128,071	△ 18.0
8	シボレー	174,649	123,175	△ 29.5
9	シュコダ	87,456	84,437	△ 3.5
10	三菱自動車	78,747	80,134	1.8
11	ガズ	82,395	69,388	△ 15.8
12	フォード	106,734	65,966	△ 38.2
13	オペル	81,421	64,985	△ 20.2
14	マツダ	43,179	50,716	17.5
15	ウアズ	51,624	49,844	△ 3.4
16	メルセデス・ベンツ	44,376	49,165	10.8
17	大宇	60,829	37,695	△ 38.0
18	BMW	42,071	35,504	△ 15.6
19	アウディ	36,150	34,014	△ 5.9
20	双竜	34,055	25,010	△ 26.6
21	力帆	27,467	23,619	△ 14.0
22	ランドローバー	21,030	21,148	0.6
23	プジョー	33,862	21,102	△ 37.7
24	ホンダ	25,741	20,655	△ 19.8
25	シトロエン	28,961	20,075	△ 30.7
合計		2,777,547	2,491,404	△ 10.3

(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「グランタ」が15万2,810台で、前年比8.5%減ながらも販売台数1位を維持した(表2参照)。2位にはサントペテルブルクで生産される現代「ソラリス」が入り11万4,644台(前年比0.6%増)、3位に同じくサントペテルブルクで生産される起亜「ニュー・リオ」が9万3,648台(4.3%増)と続いた。また、外国ブランドの中では特に、トリヤッチで生産される日産「アルメーラ」が2.9倍の4万6,225台と大きく伸び、10位にランクインした。

表2 主なモデル別乗用車・小型商用車販売台数(単位:台、%)

		2013年		2014年	
		台数	台数	前年比	
1	グランタ(ラーダ)	166,951	152,810	△ 8.5	
2	ソラリス(現代)	113,991	114,644	0.6	
3	ニュー・リオ(起亜)	89,788	93,648	4.3	
4	ダスター(ルノー)	83,702	76,138	△ 9.0	
5	カリーナ(ラーダ)	67,960	65,609	△ 3.5	
6	ラルグス(ラーダ)	57,641	65,156	13.0	
7	ロガン(ルノー)	50,894	60,434	18.7	
8	ポロ(VW)	72,565	58,953	△ 18.8	
9	プリオラ(ラーダ)	57,683	47,818	△ 17.1	
10	アルメーラ(日産)	15,704	46,225	194.4	
11	ニワ(シボレー)	53,344	43,441	△ 18.6	
12	4×4(ラーダ)	51,693	42,932	△ 16.9	
13	RAV 4(トヨタ)	39,885	38,919	△ 2.4	
14	サンデロ(ルノー)	43,737	36,849	△ 15.7	
15	オクタビア A7(シュコダ)	13,663	35,292	158.3	
16	ix35(現代)	31,706	34,814	9.8	
17	カムリ(トヨタ)	32,895	34,117	3.7	
18	キャシユカイ(日産)	40,739	31,710	△ 22.2	
19	スポーテージ(起亜)	33,451	30,606	△ 8.5	
20	ニュー・シード(起亜)	34,981	29,758	△ 14.9	
21	クルーズ(シボレー)	54,367	29,640	△ 45.5	
22	アウトランダー(三菱)	26,542	28,969	9.1	
23	フォーカス(フォード)	67,142	27,860	△ 58.5	
24	カロラ(トヨタ)	30,644	27,704	△ 9.6	
25	CX-5(マツダ)	19,725	24,953	26.5	

(出所)表1に同じ

<2015年も縮小、2010年の市場規模に戻る見通し>

2015年の市場動向については、2014年に引き続き鈍化するという見方が一般的だ。サンクトペテルブルクの自動車ディーラーは、2015年の予想販売台数を前年比15～20%減とみる(「実業ペテルブルク」紙2014年12月24日)。ロシア経済の減速やインフレ率の上昇に伴う実質可処分所得の低下、消費者クレジット金利の上昇などが主な理由だ。また、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)も、同様の理由から、2015年の予想販売台数は24%減の189万台との見通しを発表している(AEBプレスリリース1月15日)。この数字は2010年の販売台数(191万台)に近く、2015年の市場規模は2010年の水準に戻るとの見通しだ。

ロシア(その他)(3):政府の廃車処理・新車買い換え補助で約 19 万台の自動車販売

2015 年 02 月 09 日 サンクトペテルブルク事務所 (宮川嵩浩)

政府が自動車購買意欲の向上と国内自動車産業の立て直しを図るために、2014 年 9～12 月に実施した「廃車処理・新車買い換え補助プログラム」を利用して購入された自動車（乗用車、小型商用車、トラック、バス）は約 19 万台に達し、当初見通しを上回った。2015 年の自動車市場もマイナス成長になるとみられる中、政府は引き続き同様のプログラムを実施することになっている。

<廃車にして新車購入は 64%、90%が個人利用>

工業商務省によると、2014 年 9 月 1 日～12 月 31 日に実施された廃車処理・新車買い換え補助プログラムを利用して購入された乗用車、小型商用車、トラック、バスは計 18 万 8,178 台に達した（「ベドモスチ」紙 1 月 22 日）。当初は同プログラムを利用して約 17 万台の自動車が購入される見通しだったが、これを上回る結果となった。

同様のプログラムは 2010 年 3 月～2011 年 7 月にも実施され、プログラムを利用して約 49 万台が購入された。今回のプログラム実施期間は 4 ヶ月と短期間だったものの、乗用車のほかに新たにトラックやバスも対象になった。また、廃車にする自動車の車齢は問われず（前回のプログラムでは車齢 10 年以上が対象）、個人だけでなく法人も買い換えに際して同プログラムを利用できた。さらに、自動車を下取りに出す場合（ただし車齢は 6 年以上）も補助の対象となった。補助金の額は 4 万～35 万ルーブル（約 6 万 8,000～約 59 万 5,000 円、1 ルーブル＝約 1.7 円）と自動車の種類によって異なり、例えば、乗用車を廃車にして新車を購入する場合は 1 台につき 5 万ルーブル、下取りの場合は 4 万ルーブルが補助される仕組みだった。

同プログラムの中でも廃車にして新車を購入した割合が全体の 64%を占め、また、個人の利用が 90%を占めた。

<購入車の 3 割はアフトワズ製>

同プログラムを利用して購入された自動車の種類別内訳は、乗用車が 82.4%、小型商用車が 12.0%、トラックが 4.4%、バスが 1.2%となった。また、メーカー・ブランド別では、ロシア最大手アフトワズが全体の 29.7%（販売台数：5 万 5,816 台）を占めた（表参照）。外国メーカーでは、韓国の起亜が 12.0%（2 万 2,610 台）で 2 位だったのをはじめ、ドイツのフォルクスワーゲン（VW）が 8.7%（1 万 6,336 台）、フランスのルノーが 5.2%（9,859 台）などとなった。日系メーカーでは、日産が 4.7%（8,854 台）、PCMA Rus（PSA プジョー・シトロエン、三菱自動車）が 2.5%（4,761 台）、マツダ・ソレルスが 0.9%（1,686 台）だった。

2014年9～12月にプログラムを利用して購入された自動車の
メーカー・ブランド別内訳 (単位:台、%)

	台数	シェア
1 アフトワズ	55,816	29.7
2 起亜	22,610	12.0
3 ウアズ	18,186	9.7
4 VW	16,336	8.7
5 カズ	11,525	6.1
6 ルノー	9,859	5.2
7 日産	8,854	4.7
8 フォード・ソレルス	8,559	4.5
9 現代	7,630	4.1
10 カマズ	6,847	3.6
11 ソレルス極東	6,514	3.5
12 PCMA Rus	4,761	2.5
13 ゼネラル・モーターズ(GM)	4,030	2.1
14 GMアフトラズ	3,980	2.1
15 マツダ・ソレルス	1,686	0.9
16 トヨタ	420	0.2
17 メルセデス・ベンツ・トラックス・ボストーク	293	0.2
18 ソレルス・いすゞ	272	0.1
合計	188,178	100.0

(出所) 工業商務省

ロシア(その他)(4):新型車に車両緊急通報システムの導入を義務付けー排ガス規制は 2016 年 1 月から「ユーロ 5」にー

2015 年 04 月 20 日 サンクトペテルブルク事務所・モスクワ事務所 (宮川嵩浩、齋藤寛)

新型車への車両緊急通報システムの導入が 1 月 1 日から義務付けられた。また、自動車の排ガス規制も、2016 年 1 月 1 日から EU の「ユーロ 5」に移行し、強化される予定だ。

<交通事故現場への到達時間を短縮>

ロシアでは、2013 年 1 月 30 日付ユーラシア経済委員会評議会決定第 6 号「関税同盟技術規則『車両の安全について』の修正について」により、2015 年 1 月 1 日以降に新たに型式認証を受ける車両に対して、車両緊急通報システム「ERA-GLONASS」の導入が義務付けられた。型式変更などの車両は対象とならない。同システムは、ロシアが運用する衛星測位システム「GLONASS」によって、車両、オペレーションセンター、救急車両、内務省、非常事態省などを連結し、交通事故時の現場到達時間を 30%短縮しようというもの。

2016 年 1 月 1 日には関税同盟内の、6~16 歳の子供を送迎する商用車、危険物輸送車、家庭廃棄物・ごみ輸送車、危険物輸送用トレーラーを牽引するトラクターに、2017 年 1 月 1 日以降は、関税同盟内の全ての新車に導入義務の対象範囲が拡大される。EU でも同様のシステムとして「eCall」が 2015 年内に導入される予定だったが、法整備に遅れが生じており、導入開始は 2018 年 3 月と予想されている。

<ユーロ 5 への移行延期を求める声も>

2011 年 12 月 9 日付関税同盟委員会決定第 877 号「関税同盟技術規則『車両の安全について』」により、ロシア国内では現在、自動車（乗用車や商用車など）の排ガス規制としてユーロ 4（注）が適用されている。ユーロ 4 に適合していないエンジンを搭載した新車の販売は認められていない。なお、2016 年 1 月 1 日からはさらに厳しいユーロ 5 に移行する予定だ。

また自動車用ガソリンについては、2011 年 10 月 18 日付関税同盟委員会決定第 826 号「関税同盟技術規則『自動車・航空機ガソリン、軽油、船舶用燃料、ジェット燃料、灯油について』」に基づき、ユーロ 3 適合のガソリンの国内販売が 2015 年 1 月 1 日から認められていないほか、ユーロ 4 適合のガソリンも 2016 年 1 月 1 日以降は販売が認められなくなる予定だ。

自動車専門調査会社アフタスタによると、2015 年初の時点で国内で登録されている乗用車（計 4,085 万台）は、ユーロ 2 以下が 2,123 万台、ユーロ 3 が 608 万台、ユーロ 4 が 1,139 万台、ユーロ 5 以上が 215 万台と、ユーロ 2 以下が約半数を占めている。また商用車（計 807 万台）は、ユーロ 2 以下が 592 万台と約 73%を占め、ユーロ 3 が 111 万台、ユーロ 4 が 90 万台、ユーロ 5 以上が 14 万台となっている。ちなみにモスクワ市では、自動車の排ガスによる環境汚染が深刻だとして、2015 年 9 月 1 日からモスクワ環状道路ではユーロ 0 あるいはユーロ 1 の、その内側の第 3 環状道路ではユーロ 3 以下のトラックの走行を規制する動きが出ている。

ユーロ 5 への移行を前に国内の自動車メーカーからは、最近の自動車市場の厳しい状況から移行延期を求める声も出ている。下院の工業・特殊技術イノベーション発展諮問委員会のアリフィア・コゴギナ委員

長は「ユーロ4とユーロ5の違いは大きくないため、環境配慮の観点からは延期による影響は小さい。他方、自動車メーカーへの経済的な支援という観点では延期が不可欠」とコメントしている。VTBキャピタルのアナリストのウラジミル・ベスパロフ氏は「この時期の追加投資や自動車価格の上昇は、昨今の自動車市場の厳しい状況をさらに悪化させることになる」と述べている（「コメルサント」紙3月27日）。

（注）EUにおける自動車排出ガス規制のこと。後に付く数字は、規制強化の段階を表す。

カザフスタン(生産・販売):2014年の新車販売台数は前年割れに

2015年04月14日 タシケント事務所(下社学)

ロシア経済の不調が新車(乗用車)の販売と国産車生産に影響を及ぼし、カザフスタンの2014年の新車販売台数は、2009年以来5年ぶりに前年を下回った。通貨テングに対してロシアのルーブルが安くなったことから、国境を越えて割安感のあるロシアで車を購入する動きが出ている。政府は国内生産車の自動車ローン金利を補填(ほてん)する支援策を打ち出した。

<ロシア通貨の下落が響く>

カザフスタンの乗用車販売市場は2010年以降、拡大傾向が続いていたが、2014年は前年を割り込んだ。カザフスタン自動車ビジネス協会(AKAB)によると、2014年の公式ディーラーを通じた新車販売台数は前年比1.3%減の16万3,561台となった。

減少の第1の理由として、通貨テングが2014年2月に約19%切り下げられ、自動車ローンによる購入が大幅に減速したことが挙げられる。アスタナ・モーターズの販売コンサルタント、アブドゥラフマノフ氏は「自動車ローンによる顧客が多い現代ブランド車(韓国)は、切り下げまで月500台のペースで売れていたが、切り下げ後は150~170台に落ち込んだ」と話す。

第2の理由としては、2014年を通じてロシアのルーブルが対ドルで大きく下落したのに対し、テングは2014年2月の切り下げ以降、高止まりで推移したことから、ルーブルの対テングレートも下落したことがある。カザフスタンとロシア、ベラルーシが2015年に発足させたユーラシア経済連合(EEU)域内ではモノの往来が自由化されているため、カザフ人の中で、割安感のあるロシアでモノを購入する動きが目立っている。アブドゥラフマノフ氏は「2014年8月時点で1ルーブル=5テング程度だったのが、2015年3月には3テング前後となり、ロシアで170万ルーブル(約391万円、1ルーブル=約2.3円)する車が、カザフスタンで購入するよりも大幅に安くなってしまった。正規ディーラーとしては商売の見通しが立たず、赤字覚悟で在庫処分している」と嘆いている。

カザフスタン政府は2015年2月、総額200億テング(約130億円、1テング=約0.65円)の自動車産業支援策を発表した。4月から商業銀行を通じて自動車ローンの金利分を補填し、現行で平均23%程度の金利負担を、実質6%にまで軽減するというものだ。対象は国内で生産される現代ブランドなどの車種に限られるが、アブドゥラフマノフ氏は「効果は大きいと期待している」という。

<サルリアルカの生産は前年比3割増>

カザフスタンの2014年の乗用車生産台数は、前年比0.8%減の3万7,157台だった。第4四半期において年末にかけルーブルの対テングレートが下落するのに伴い、ロシアからカザフスタン市場へ安価な乗用車が流入したことで、カザフスタン国内の乗用車生産を減速するかたちとなった。AKABによると、カザフスタン最大の自動車メーカーであるアジア・アフトが2万8,803台(前年比7.1%減)だったのに対し、サルリアルカアフトプロムが8,354台(29.2%増)と3割増だった(表1参照)。後者は2014年6月からトヨタのスポーツ用多目的車(SUV)「フォーチュナー」のコンプリートノックダウン(CKD)生産も行っている。一方、貨物自動車生産台数は前年比12.1%増の2,567台となった。

表1 カザフスタンのメーカー別自動車生産台数 (単位:台)

	2013年	2014年
乗用車	37,471	37,157
アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロム(注1)	6,464	8,354
トヨタ・フォーチュナー	—	750
吉利	n.a.	733
現代	n.a.	3,424
アジア・アフト(注2)	31,007	28,803
貨物自動車	2,290	2,567
カマズ・エンジニアリング	1,210	1,121
ヒュンダイ・オート・トランス	946	618
カラガンダ州企業	1	3
アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロム(注1)	20	87
セムアズ	113	738

(注1)アグロマシホールディング、サルリアルカアフトプロムは同じ敷地内にある工場。コスタナイ市に2003年設立。コンバイン、播(は)種機などの農業機械のほか、双竜(韓国)、ZAZ(ウクライナ)、イベコ(イタリア)、プジョー(フランス)、吉利(中国)、現代(韓国)ブランド車、トヨタのフォーチュナーなどを生産。

(注2)アジア・アフトはウスチカメノゴルスク市に2002年設立。シュコダ(チェコ)、シボレー(米)、ラーダ(ロシア)、起亜(韓国)などを生産。

(出所)カザフスタン自動車ビジネス協会(AKAB)

2015年以降の自動車販売・生産を見通す上で、環境と安全の規制強化に関心が集まっている。カザフスタンで導入されている環境規制は、2007年12月29日付政府決定第1372号により、EUの「ユーロ4」に相当する自動車排ガス規制が2013年7月1日以降の輸入車に、また2014年1月1日以降の国産車に適用されている。2015年1月1日からはカテゴリーM3(運転席を除く座席数が8超で、最大重量が5トン超の人員輸送車両)、およびN2(最大重量が3.5トン超12トン以下の貨物輸送車両)、N3(最大重量12トン超の貨物輸送車両)に属するディーゼル車にも適用された。

2016年1月1日からは、「ユーロ4」に準拠する自動車燃料の品質規制も導入される予定だ。ただし、ユーロ4準拠の燃料供給がおぼつかない中、車種別ではなく原産国と生産年で一律規制が導入されており、ユーザーやディーラーからは不満の声も聞かれる(表2参照)。

表2 カザフスタンにおける自動車の原産国別ユーロ規制準拠生産年

原産国(エンジンを含む)	各環境規制に準拠する自動車の生産年			
	ユーロ2	ユーロ3	ユーロ4	ユーロ5
EU (ガソリンエンジン)	1997～2000年	2001～2004年	2005～2009年8月	カテゴリーM1～3、N1: 2009年9月以降
				カテゴリーN2: 2010年9月以降
				カテゴリーN3: 2008年10月以降
EU (ディーゼルエンジン)	1997～2001年	2002～2004年	2005～2009年8月	カテゴリーM1～3、N1: 2009年9月以降
				カテゴリーN2: 2010年9月以降
				カテゴリーN3: 2008年10月以降
米国	1996～2000年	2001～2005年	2006年以降	—
日本	1998～2004年	2005～2010年	2010年以降	—
カナダ	2001～2003年	2004年	—	—
インド	2005～2009年	2010年	—	—
マレーシア	2003年	—	—	—
中国	2004～2007年	—	カテゴリーM3: 2012年1月以降	—
韓国	2001～2002年	2003～2005年	2006年以降	—
ロシア	2006～2007年	—	2010年以降	—
ウズベキスタン	2007～2009年	2012年以降	—	—
ベラルーシ	2007年	—	—	—
ウクライナ	カテゴリーM: 2006年	—	—	—
	カテゴリーN: 2007年	—	—	—

(注)カテゴリーM1は人員輸送用で、運転手席以外の座席数が8以下の自動車。主に乗用車を指す。M2、M3は人員輸送用で、運転手席以外の座席数が8超の自動車とされ、M2は最大重量5トン以下、M3は5トン超。いずれも主にバスを指す。N1～N3は貨物輸送用で、N1が最大重量3.5トン以下、N2が3.5トン超12トン以下、N3が12トン超の自動車。いずれも主にトラックを指す。

(出所)カザフスタン政府決定第1372号(2007年12月29日付、2014年2月4日改定版)

安全基準については、EEUで共通の車両の安全に関する技術規則が2015年1月1日から導入された。輸入車および国産車には、エアバッグ、アンチロックブレーキシステム(ABS)、ISOFIX(国際標準規格)対応チャイルドシート、昼間点灯ランプ、イモビライザー(自動車盗難防止装置)の設置が条件とされた。当初は2014年1月1日からの導入が予定されていたが、条件が厳しすぎるというメーカーからの要請により、1年間延期された経緯がある。

<中東・アフリカ>

トルコ(生産)(1):2014年の自動車輸出台数は6.8%増、生産台数の4分の3以上に

2015年03月23日 イスタンブール事務所(廣田純子)

2014年にトルコで生産された自動車は前年比4.0%増の117万445台で、うち乗用車は2桁増の73万3,439台だった。輸出は前年比6.8%増の88万5,180台で、生産台数に占める輸出車の比率は75.6%と6年ぶりに4分の3を超えた。2014年1月1日から自動車の特別消費税(SCT)が引き上げられたこともあり、国内販売よりも輸出主導の年となった。

<乗用車の生産台数は15.8%増と大幅な伸び>

自動車工業協会(OSD)によると、2014年の国内自動車生産台数は前年比4.0%増の117万445台、特に乗用車は前年比15.8%増の73万3,439台で大幅な伸びとなった(表1参照)。トルコにとって主要輸出先となる欧州市場の景気回復で、自動車輸出は前年比6.8%増だった。欧州自動車工業会(ACEA)の発表(1月16日)によると、2014年の欧州30カ国の乗用車新車登録台数は、前年比5.4%増となった。

表1 自動車生産、輸出台数

(単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年		
					前年比	前年比	
生産	1,094,557	1,189,131	1,072,978	1,125,534	4.9	1,170,445	4.0
乗用車	603,394	639,734	577,296	633,604	9.8	733,439	15.8
商用車	491,163	549,397	495,682	491,930	△0.8	437,006	△11.2
輸出	754,469	790,966	729,923	828,471	13.5	885,180	6.8
乗用車	439,999	442,674	412,991	484,504	17.3	581,993	20.1
商用車	314,470	348,292	316,932	343,967	8.5	303,187	△11.9
生産における 輸出車比率	68.9	66.5	68.0	73.6		75.6	

(出所)自動車工業協会(OSD)

一方、商用車の生産台数は11.2%減の43万7,006台と落ち込んだ。商用車では、自動車生産の約3割を占めるピックアップトラックの生産が前年比12.3%減と、前年から5万台強落ち込んだ(表2参照)。ピックアップトラックの主要メーカーであるフォード・オトサン(約4万5,000台減)とカルサンの生産台数の減少が影響している。フォード・オトサンは2014年にモデルチェンジを行った関係で、一時的に生産台数が減った。またカルサンは、プジョー、シトロエン、ルノーとの契約が終了したため生産が急減したとみられる。

表2 車種別生産台数

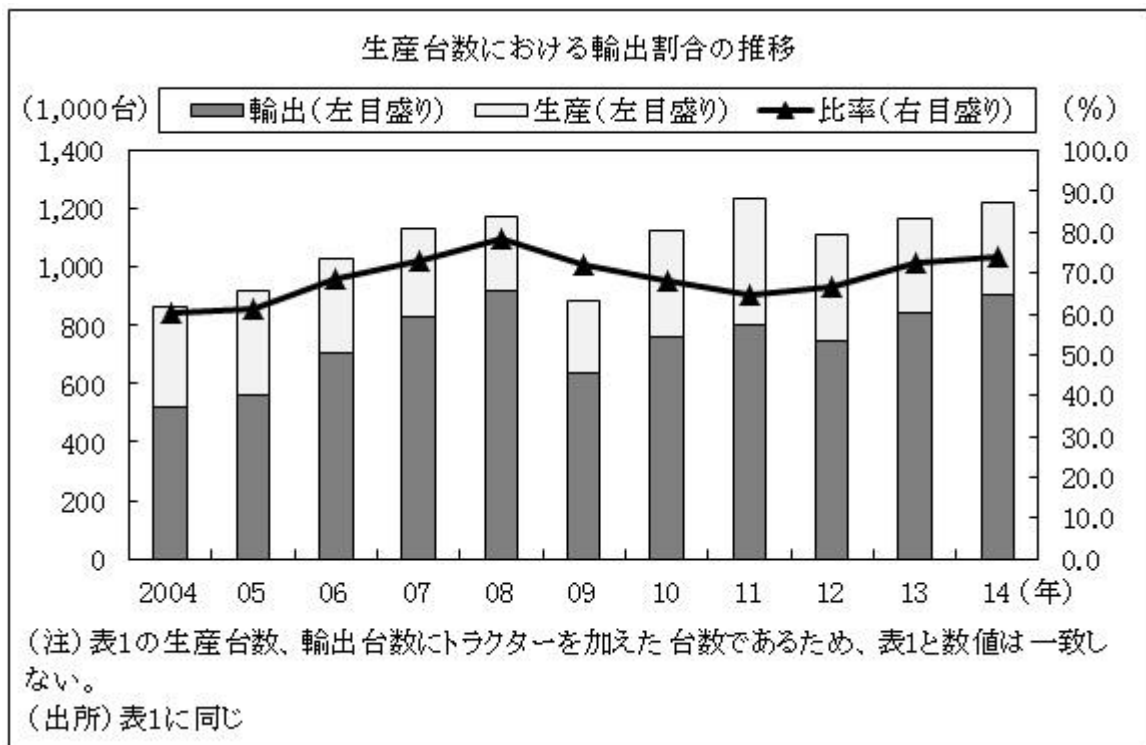
(単位:台、%)

	2012年	2013年	2014年	2014年	
				構成比	前年比
乗用車	577,296	633,604	733,439	62.7	15.8
商用車	495,682	491,930	437,006	37.3	△ 11.2
小型トラック	26,271	25,587	26,477	2.3	3.5
大型トラック	2,858	4,495	3,432	0.3	△ 23.6
ピックアップトラック	426,633	410,556	359,911	30.7	△ 12.3
大型バス	6,427	8,345	6,442	0.6	△ 22.8
小型バス	29,335	37,750	35,420	3.0	△ 6.2
中型バス	4,158	5,197	5,324	0.5	2.4
自動車計	1,072,978	1,125,534	1,170,445	100.0	4.0

(出所)表1に同じ

<現代・アッサンの輸出台数が2倍超に>

乗用車の生産台数増加の背景には、輸出台数の伸びがある。トルコでは生産台数に占める輸出車の比率は高く、ここ数年は7割前後で推移している。2014年は乗用車生産台数約73万台のうち、約8割となる約58万台が輸出向けとなっており、2013年から約10万台の増加となった(図参照)。



自動車全体の輸出台数は前年比6.8%増の88万5,180台だった。メーカー別にみると、特に現代・アッサンの伸びが著しく、2013年の2倍超となり(17万9,793台)、順位を5位から3位に上げた(表3参照)。また、トヨタも前年比26.0%増と大幅に輸出台数を伸ばし、10万台を突破した。一方、主要欧米系メーカー3社は軒並み減少しており、オyak・ルノー3.2%減、フォード・オトサン10.0%減、トファシュ・フィアット11.3%減となった。

現代・アッサンはここ数年、トルコ工場への投資を拡大しており、約6億ドルを投資して「i10」モデルを生産ラインに追加するなど、欧州地域への供給拠点としての基盤を強化している。トルコでは新世代

「i20」と新型「i10」の2つのモデルを生産しており、その約9割が欧州に輸出されている。ウンデル・ギュケル社長は「トルコ産自動車は、欧州で販売される現代の自動車の4割を占めるようになる」と述べている。

トヨタも2013年7月から新型「カローラ」の生産を開始するなど、ここ数年で生産台数を増やしている。ミニバン「ヴァーツ」も合わせると、トルコからの輸出先は欧州諸国をはじめ計50以上の国・地域になる。なお、2014年10月には、2016年から新型の小型スポーツ用多目的車（SUV）を生産すると発表した。

表3 完成車メーカー別輸出台数 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	
					前年比	
オyak・ルノー	233,057	225,285	227,162	266,508	257,992	△ 3.2
フォード・オトサン	175,754	211,380	191,149	208,722	187,921	△ 10.0
現代・アッサン	42,249	64,000	67,453	85,500	179,793	110.3
トファッシュ・フィアット	193,737	180,690	154,068	160,309	142,234	△ 11.3
トヨタ	73,163	81,233	63,549	86,908	109,517	26.0
メルセデス・ベンツ	3,471	4,735	4,054	5,331	3,438	△ 35.5
ホンダ	10,633	5,023	7,959	2,121	1,560	△ 26.4
マン	834	1,216	885	898	937	4.3
アナドル・いすゞオート	498	429	943	770	748	△ 2.9
オトカル	373	475	510	620	580	△ 6.5
テムサ	836	992	856	663	423	△ 36.2
カルサン	19,441	15,119	10,994	10,120	37	△ 99.6
ビー・エム・シー	423	389	341	1	0	△ 100.0
合計	754,469	790,966	729,923	828,471	885,180	6.8

(出所)表1に同じ

<自動車関連輸出はドイツや英国向けが大幅増>

2014年の自動車関連（部品を含む）の輸出額は、前年比5.7%増の227億8,020万ドルだった（表4参照）。自動車の輸出額は6.2%増の132億7,220万ドル、自動車部品の輸出額は4.9%増の95億800万ドルとなった。2013年に引き続き、対ドル、対ユーロともに大幅なリラ安となったことも輸出の増大に寄与している。

表4 自動車関連(部品を含む)の輸出額 (単位:100万ドル、%)

	2011年	2012年	2013年	2014年	前年比
自動車合計	12,128.5	11,100.5	12,491.6	13,272.2	6.2
乗用車	6,542.0	6,068.0	6,855.5	7,270.8	6.1
大型・軽商用車	4,034.8	3,433.3	3,918.8	4,201.9	7.2
大型バス	929.4	855.4	937.8	986.0	5.1
中・小型バス	145.2	161.8	147.8	97.7	△ 33.9
その他の自動車	477.2	581.9	631.8	715.8	13.3
自動車部品合計	8,307.8	8,216.0	9,065.0	9,508.0	4.9
スペアパーツ	6,308.1	6,373.6	7,174.0	7,776.8	8.4
タイヤなどゴム製品	1,373.2	1,199.6	1,130.0	1,126.9	△ 0.3
エンジン	273.9	272.1	319.3	171.9	△ 46.2
バッテリー	232.6	250.1	306.5	289.2	△ 5.6
セーフティーガラス	120.0	120.6	135.2	143.2	5.9
合計	20,436.3	19,316.4	21,556.6	22,780.2	5.7

(出所)表1に同じ

トルコ輸出業者会議 (TIM) によると、自動車・同部品の主要輸出先はドイツ、英国、フランス、イタリアなどの EU 諸国で、2014 年の EU 向け輸出額は全体の 73.8%を占めている (表 5 参照)。欧州自動車市場が景気低迷からの回復基調にあり、乗用車の主要輸入先であるトルコからの輸出が増加した。国別にみても、ドイツが前年比 20.3%増、英国 15.6%増、スペイン 25.4%増と EU 主要国への輸出が伸びている。

一方、2013 年は大幅増だったロシアへの輸出は前年比 31.6%の大幅減となった。2014 年初めからの経済制裁による景気低迷が大きく影響したとみられる。また上位 20 カ国には含まれていないが、騒乱が続くウクライナ向け輸出も前年比 53.7%減と大幅に減少した。また、米国向けも前年比 38.0%減となるなど、EU 主要国以外では減少した国が多く、近年輸出先が多様化していたが、2014 年は再び欧州依存が強まった。

表5 自動車・同部品の国別輸出額 (単位:1,000ドル、%)

	2012年	2013年	2014年		
			構成比	前年比	
総額	19,056,057	21,303,172	22,270,672	14.7	4.5
EU	13,045,694	14,782,604	16,425,462	73.8	11.1
1 ドイツ	2,921,546	3,051,459	3,671,069	16.5	20.3
2 英国	1,361,914	2,119,781	2,450,882	11.0	15.6
3 フランス	2,321,468	2,402,600	2,378,489	10.7	△ 1.0
4 イタリア	1,713,575	1,709,410	1,763,332	7.9	3.2
5 ベルギー	744,648	971,661	1,043,300	4.7	7.4
6 スペイン	656,678	771,733	968,136	4.3	25.4
7 ロシア	940,108	1,160,435	794,067	3.6	△ 31.6
8 スロベニア	378,606	508,986	556,811	2.5	9.4
9 イスラエル	317,349	416,994	541,223	2.4	29.8
10 ルーマニア	548,479	575,586	536,923	2.4	△ 6.7
11 ポーランド	366,278	423,324	478,068	2.1	12.9
12 米国	852,609	760,773	471,582	2.1	△ 38.0
13 オランダ	545,016	486,835	468,778	2.1	△ 3.7
14 スウェーデン	283,695	307,589	362,116	1.6	17.7
15 アルジェリア	438,372	463,133	351,657	1.6	△ 24.1
16 エジプト	744,648	188,734	302,410	1.4	60.2
17 オーストリア	656,678	240,937	300,366	1.3	24.7
18 モロッコ	852,609	257,795	271,476	1.2	5.3
19 イラク	548,479	226,783	229,199	1.0	1.1
20 デンマーク	378,606	187,292	229,058	1.0	22.3
56 日本	19,232	84,836	33,254	0.1	△ 60.8

(注)総額の構成比はトルコの輸出額全体に占める自動車・同部品の割合、その他は自動車・同部品の輸出額に占める国別割合。EUはキプロスを含まない27カ国。

(出所)トルコ輸出業者会議(TIM)

トルコ(販売)(2):2014年の国内自動車販売市場は冷え込み、約1割の減少に

2015年03月27日 イスタンブール事務所(廣田純子)

2014年にトルコ国内で販売された自動車は、前年比9.6%減の80万7,486台となり、国内自動車販売市場は冷え込んだ。2014年1月1日から施行された自動車への特別消費税(SCT)の引き上げが大きく影響した。国内販売自動車に占める輸入車比率は64.7%と依然として高いものの、輸入車の国内販売台数も15.1%減の52万2,842台と前年を大幅に下回った。

<SCT税率引き上げが打撃に>

自動車工業協会(OSD)によると、2014年の国内自動車販売台数は前年比9.6%減の80万7,486台となり、2013年に比べ約8万5,000台減少した(表参照)。

	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比	2014年	前年比
	国内販売	793,172	910,867	817,620		893,124	
国内生産車	327,764	372,335	305,926	277,515	△9.3	284,644	2.6
輸入車	465,408	538,532	511,694	615,609	20.3	522,842	△15.1
国内販売における 輸入車比率	58.7	59.1	62.6	68.9	-	64.7	-

(出所)自動車工業協会(OSD)

自動車国内販売台数の落ち込みには、2014年1月1日に行われた乗用車に対するSCT税率の引き上げが大きく影響した。トルコの国内乗用車市場の約9割は1600cc以下の自動車で占められており、このクラスのSCT税率が40%から45%に引き上げられた。このほか、1600cc超2000cc未満のクラスが80%から90%に、2000cc以上が130%から145%に引き上げられた。

SCTは奢侈(しゃし)税であり、付加価値税(VAT)18%がSCT課税後の価格にさらに課されるため、市場価格は出荷時の2倍から3倍近くになる。SCT税率は排気量で定められており、排気量が少ない自動車の税率は低く設定されているため、SCT導入以降トルコでは1600cc以下の自動車の割合が上昇した。

SCT税率の引き上げは、2011年10月と2012年9月にも2年連続で行われており、トルコの乗用車国内販売および市場構造に大きな影響を与えている。

<VWが前年に続き販売台数で首位>

自動車販売業者協会(ODD)によると、2014年の国内自動車販売台数は、バス、トラックなど中・大型車両3万9,805台の販売を除いて、乗用車(58万7,331台)と軽商用車(18万350台)のみを合わせると、前年比10.0%減の76万7,681台となった(添付資料参照)。

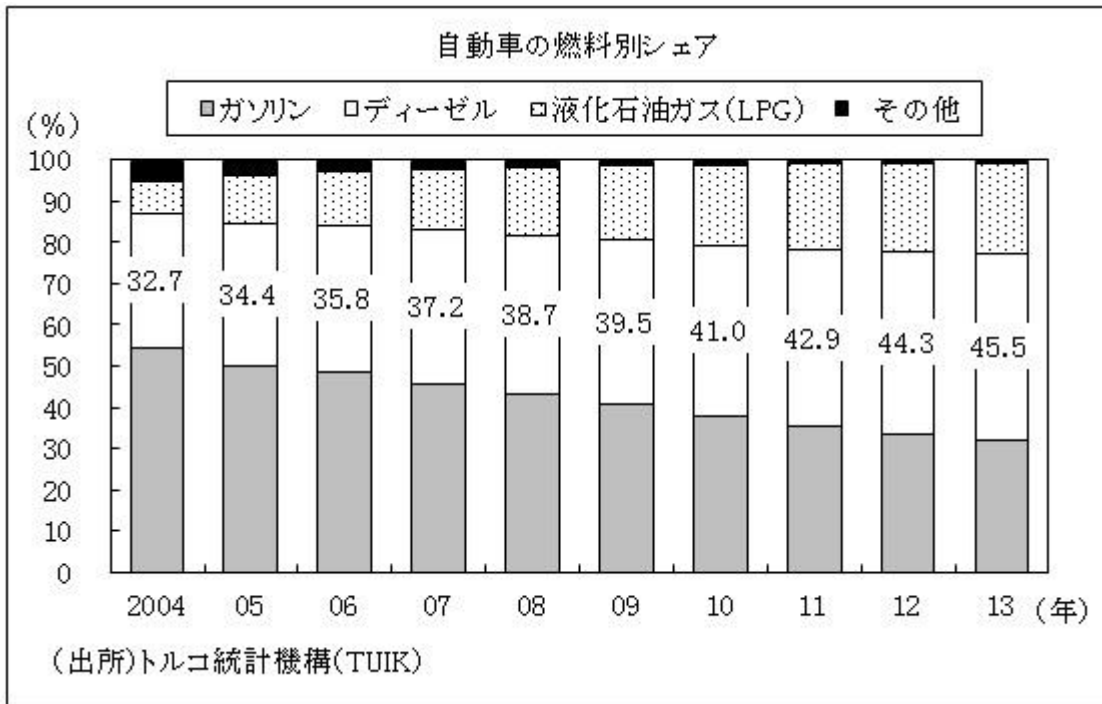
メーカー・ブランド別の販売台数(乗用車と軽商用車の合計)では、フォルクスワーゲン(VW)が、前年比3.0%減となったものの前年に引き続き首位を維持し、唯一10万台以上を売り上げた。続くルノー、フィアット、フォード、現代が上位5社で、日系メーカーはトヨタが7位、日産が13位、ホンダが15位となった。

SCT増税により、各メーカーとも国内販売台数は落ち込んでいるが、一般的に増税の影響を受けやすい大衆車を主力としているメーカーの販売台数の落ち込みが目立った。

<ディーゼル車の比率が上昇>

自動車の燃料別シェアをみると、ディーゼル油の割合が年々上昇しており、2013年には全体の45.5%と半分近くを占めるようになった(図参照)。

エネルギーの輸入依存が高いトルコは、ガソリンの小売価格が世界的で最も高い国の1つとされている。また、自動車の走行距離が一般的に長いのもトルコの特徴で、車体価格は高くてもランニングコストの低いディーゼル車の人気が高まっている。



ジェトロ「通商弘報」添付資料

メーカー	乗用車					軽商用車					合計				
	国産	輸入	合計	構成比	前年比	国産	輸入	合計	構成比	前年比	国産	輸入	合計	構成比	前年比
1 フォルクスワーゲン	0	84,646	84,646	14.4	△ 4.1	0	24,001	24,001	13.3	1.0	0	108,647	108,647	14.2	△ 3.0
2 ルノー	64,455	25,572	90,027	15.3	△ 7.0	0	8,716	8,716	4.8	△ 24.5	64,455	34,288	98,743	12.9	△ 8.8
3 フィアット	33,363	6,179	39,542	6.7	△ 21.3	41,922	7,664	49,586	27.5	4.8	75,285	13,843	89,128	11.6	△ 8.7
4 フォード	1,610	35,682	37,292	6.3	△ 36.1	49,208	333	49,541	27.5	△ 0.4	50,818	36,015	86,833	11.3	△ 19.7
5 現代	23,225	21,685	44,910	7.6	△ 6.7	0	1,565	1,565	0.9	5.7	23,225	23,250	46,475	6.1	△ 6.3
6 オペル	0	39,255	39,255	6.7	△ 29.5	0	0	0	0.0	—	0	39,255	39,255	5.1	△ 29.9
7 トヨタ	24,175	10,146	34,321	5.8	△ 4.7	0	1,670	1,670	0.9	△ 30.8	24,175	11,816	35,991	4.7	△ 6.4
8 ダチア	0	27,897	27,897	4.7	△ 3.5	0	6,572	6,572	3.6	△ 12.3	0	34,469	34,469	4.5	△ 5.3
9 メルセデス・ベンツ	0	23,100	23,100	3.9	15.4	0	8,028	8,028	4.5	△ 23.0	0	31,128	31,128	4.1	2.2
10 BMW	0	26,174	26,174	4.5	26.4	0	0	0	0.0	—	0	26,174	26,174	3.4	26.4
11 プジョー	0	17,026	17,026	2.9	△ 26.2	1,264	5,832	7,096	3.9	△ 35.3	1,264	22,858	24,122	3.1	△ 29.1
12 シトロエン	0	14,389	14,389	2.4	△ 26.9	1,977	6,048	8,025	4.4	△ 22.2	1,977	20,437	22,414	2.9	△ 25.3
13 日産	0	19,422	19,422	3.3	5.5	0	275	275	0.2	△ 68.7	0	19,697	19,697	2.6	2.1
14 アウディ	0	17,809	17,809	3.0	18.8	0	0	0	0.0	—	0	17,809	17,809	2.3	18.8
15 ホンダ	10,521	3,269	13,790	2.3	△ 10.5	0	0	0	0.0	—	10,521	3,269	13,790	1.8	△ 10.5
合計	157,349	429,982	587,331	100	△ 11.6	98,224	82,126	180,350	95.6	△ 4.4	255,573	512,108	767,681	100.0	△ 10.0

(出所)自動車販売業者協会(ODD)

イスラエル(販売):2014年の新車販売台数は12.8%増、「カローラ」がベストセラーに

2015年03月16日 テルアビブ事務所(高木啓)

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2014年の新車販売台数は前年比12.8%増の23万9,771台となった。トヨタ「カローラ」は前年比約5割売り上げを伸ばし、ベストセラー車となった。1300cc未満の小型車市場では韓国車の好調が続いたが、政府向け大型調達を落札した三菱自動車や、独自の小型エンジンを搭載した中型セダンが好評のシュコダが売り上げを大きく伸ばした。

<レンタル・リース市場に強い現代とトヨタ>

メーカー・ブランド別の新車販売台数をみると、上位3社は現代、トヨタ、起亜の順で変化がないが、4位に2013年7位だったマツダが入った(表1、2参照)。

表1 新車販売台数上位10社 (単位:台、%)

	メーカー/ブランド	2013年	2014年	2014年	
				シェア	前年比
1	現代	32,089	31,376	13.1	△ 2.2
2	トヨタ	23,358	28,385	11.8	21.5
3	起亜	20,975	26,365	11.0	25.7
4	マツダ	10,562	17,090	7.1	61.8
5	シュコダ	13,153	14,289	6.0	8.6
6	スズキ	10,988	13,799	5.8	25.6
7	三菱自動車	6,333	13,141	5.5	107.5
8	シボレー	6,680	12,106	5.0	81.2
9	日産	10,557	10,016	4.2	△ 5.1
10	ルノー	9,930	9,436	3.9	△ 5.0
合計		212,581	239,771	100.0	12.8

(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

2011年以降、販売台数の首位を維持している現代は、小型車「i10」のほか、主力モデルである排気量1600ccクラス車の「i30」と「i35」が好調で、2014年の販売台数は3万1,376台と2013年の水準を割り込んだものの、新車販売市場トップのシェア13.1%を占めた。2位のトヨタは2013年にモデルチェンジした主力モデルの「カローラ」が2014年の車種別ベストセラー車となったほか、ハッチバック車(5ドア)の「オーリス」「ヴェアソ」なども好調な売れ行きをみせ、前年比21.5%増の2万8,385台となった。

上位2社の主力モデルは、いずれも現地のレンタル・リース会社からの需要が多い人気モデルだ。イスラエルでは、従業員への福利厚生の一環として、会社がリースした業務用の車を通勤や買い物、レジャーに使用できる制度を設ける企業が多く、業界関係者によると、イスラエルで販売される新車の約5割は企業向けに車をレンタル・リースする会社が購入するという。

販売台数を伸ばし4位になったマツダは、2013年末に車種変更したセダンの「マツダ3」(日本名:アクセラ)が好調で、同社全体では1万7,090台(61.8%増)に達した。このほか、日系メーカーでは、三菱自動車の販売が好調だった。これは政府向けの公用車として3,500台が調達された(当地経済紙)小型

車「アトラージュ」に加え、小型車「スペーススター」、RV車「アウトランダー」が伸び、販売台数は1万3,141台（前年の2.07倍）となった。また、上位10位には入っていないが、スバルもセダン車「インプレッサ」が売り上げを牽引するかたちで、4,330台（前年比77.8%増）と好調だった。

表2 日本車主要車種別販売台数(2014年) (単位:台)

メーカー	車種	販売台数	製造国	備考
トヨタ	オーリス	2,802	英国、トルコ	ハイブリッドモデルを含む
	アベンシス	287	英国	
	アイゴ	145	チェコ	
	カローラ	13,694	日本、トルコ	
	カムリ	404	米国	2013年8月(注1)
	CT200H	250	日本	「レクサス」ブランド
	IS300H	395	日本	「レクサス」ブランド。2013年9月(注1)
	ハイラックス	701	タイ	
	ランドクルーザー	852	日本	
	プリウス	1,827	日本	「プリウス+」モデルを含む
	RAV4	1,424	日本	
	ヴェーゴ	2,032	日本、トルコ	「S」モデルを含む
	ヤリス	3,216	フランス	ハイブリッドモデルを含む
	マツダ	2	2,377	日本
3		8,365	日本	
5		697	日本	
6		1,887	日本	
CX-5		3,764	日本	
日産	G37	6	日本	「インフィニティ」ブランド
	ジューク	2,467	英国	
	マイクラ	4,514	インド	
	ノート	191	英国	
	キャシュカイ	2,043	英国	
スズキ	アルト	2,837	インド	
	グランドビタラ	393	日本	
	スプラッシュ	1,114	ハンガリー	
	スイフト	1,279	ハンガリー	
	SX4	8,175	日本、ハンガリー	「CROSSOVER」モデルを含む
ホンダ	アコード	557	日本	
	シビック	3,384	英国、トルコ	
	CR-V	818	日本、英国	
	インサイト	1,483	日本	
	ジャズ	2,181	日本、英国	ハイブリッドモデルを含む
三菱自動車	L200	430	タイ	
	アトラージュ	4,116	タイ	2013年12月(注1)
	スペーススター	3,759	タイ	2013年6月(注1)
	ランサー	516	日本	
	アウトランダー	4,115	日本	
スバル	パジェロ	205	日本	
	フォレスター	857	日本	
	インプレッサ	3,230	日本	「XV」モデルを含む
いすゞ	レガシィ	219	日本	「B4」モデルを含む
	D-MAX	1,584	タイ	

(注1)いずれも現行モデルの販売開始月。イスラエル自動車輸入業者協会発表に基づく。

(注2)車種別販売台数の合計は、必ずしも表1の数値と一致しない。

(出所)表1に同じ

<1300cc 未満の小型車の需要が拡大>

イスラエルでは週末になると公共交通機関がほとんど運行しないので、家族の移動には自家用車が欠かせない（注）。現地消費者の多くが理想とする車は、家族がゆったり乗車できる 1600cc クラスでセダン型のオートマチック車だが、近年の燃料費の上昇に伴い、低価格・低燃費の排気量 1300cc 未満の小型乗用車の需要が拡大する傾向がみられる。

2014 年の小型車の好調ぶりをみると、2013 年のベストセラー車だった起亜の「ピカント」は 2014 年も好調な売り上げを維持し、2013 年の販売台数を 10.5% 上回り、他社モデルを大きく引き離すかたちで首位を維持した（表 3 参照）。また、現代の「i10」は 2014 年 3 月にモデルチェンジを行ったことが奏功し、販売台数は 5,954 台と前年の 3.36 倍に増え 2 位となった。3 位となった日産「マイクラ」も、2014 年初頭にモデルチェンジを行っており、販売台数が前年比 7.5% 増の 4,514 台となった。4 位のシュコダの「オクタビア」は、従来人気の中型セダンに低燃費の小型エンジンを搭載したモデルが好感されたようだ。シュコダ車を専門とする国内の修理工場従業員は「オクタビアに搭載されている 1200cc クラスのエンジンは、排気量は小型車並みだが、出力は従来の大型エンジンとほぼ変わらず、低燃費の走行を可能にしている」と説明する。なお、「オクタビア」は、従来中型セダンクラス（1600～2000cc）が主流だったが、数年前より 1200cc エンジンモデルの販売を開始、現在では 1200cc モデルが「オクタビア」の販売台数の 6 割以上を占めている。

このほか、三菱自動車は 2013 年末に投入した小型車「アトラージュ」も 4,116 台で 5 位となった。

表3 小型車(1300cc未満)の新車販売台数上位10種 (単位:台、%)

	メーカー/ブランド	2013年	2014年	前年比
1	起亜「ピカント」	9,659	10,670	10.5
2	現代「i10」	1,772	5,954	236.0
3	日産「マイクラ」	4,201	4,514	7.5
4	シュコダ「オクタビア」	2,795	4,279	53.1
5	三菱自動車「アトラージュ」	3	4,116	137,100.0
6	三菱自動車「スペーススター」	1,951	3,759	92.7
7	スズキ「アルト」	2,410	2,837	17.7
8	セアト「イビザ」	2,171	2,341	7.8
9	ルノー「クリオ」	728	2,127	192.2
10	フィアット「500」	1,127	1,558	38.2

(出所)表1に同じ

<低迷する中国車の販売>

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2014 年の中国メーカー車の新車販売総台数は前年比 87.6% 減の 103 台にとどまった。

イスラエルでは中国の自動車メーカーのうち、長城汽車と上海汽車が現地代理店を通じて販売している。ラインアップは、長城汽車が小型車、スポーツ用多目的車（SUV）、ピックアップトラックを販売しており、上海汽車はセダン車の 1 モデルだけとなっている。

イスラエルで中国車の正規輸入販売が開始されたのは2010年だ。デビュー車となった上海汽車のセダン車「MG550」は1800ccクラスのエンジン、革張りシート、サンルーフや6エアバッグなどの安全装置を標準装備し、他社の競合車と比較して割安だったことが話題を呼んだ。

その後、1500ccクラスのセダン車を導入したが、いずれの車種も売れ行きが伸び悩み、2014年の販売台数は数台にとどまった。

また、長城汽車の乗用車も売り上げが低迷している。現地経済紙では、同社のSUV車のマニュアル・トランスミッション（MT）モデルが、起亜のSUV「スポータージュ」（2014年に新車3,572台販売）の価格とほぼ変わらないことが指摘されており、輸入代理店は「メーカー（長城汽車）が設定する価格が高いためだ」と説明している。

販売代理店の関係者は中国車について、「他国のメーカーと比較して走りに遜色はないだろうが、一般的なイスラエルの消費者の観点では中国製は低品質のイメージが強く、販売の大きなハードルになっているのではないか」と話している。

（注）イスラエルの公共交通機関は原則、ユダヤ教の安息日（金曜日と土曜日）には運行しない。

ケニア(販売):2014年の新車販売台数は22%増で過去最高ー日系メーカーのシェアは8割弱ー

2015年03月18日 ナイロビ事務所(島川博行)

ケニア自動車工業会(KMI)によると、2014年の新車販売台数は22.1%増の1万7,299台で過去最高だった。中でも日系メーカーのシェアが高く、全体の8割弱を占めた。また、ケニア国家統計局によると、ケニア国内の2014年の自動車新規登録台数(二輪車・三輪車を除く)は前年比9.1%増の10万2,606台だった。

<国内組み立てのバスやトラックが好調>

KMIの発表によると、国内の2014年の新車販売台数は前年比22.1%増の1万7,299台で過去最高を記録した。メーカー別販売台数シェアは、いすゞが28.1%、トヨタが23.5%、三菱が16.0%、タタが6.5%、日野が4.0%だった(表1参照)。日系メーカーの販売台数は2013年の1万533台から26.1%増の1万3,283台と増加し、販売台数全体の77%を占め、圧倒的な存在感を示した。

また、コンプリートノックダウン(CKD)生産による自動車の販売台数は47%と約半分を占めた。特に、いすゞ、三菱、日野はバスやトラックなどの大型車をケニア国内で組み立てており、CKD自動車の販売が好調だった。

表1 メーカー別の新車販売台数 (単位:台、%)

	メーカー	2011年	2012年	2013年	2013年		2014年	2014年		
					シェア	うちCKD		シェア	前年比	うちCKD
1	いすゞ	2,849	3,165	3,658	25.8	3,136	4,860	28.1	32.9	3,833
2	トヨタ	2,969	3,060	3,182	22.5	711	4,065	23.5	27.7	1,103
3	三菱	1,767	1,523	2,154	15.2	1,785	2,774	16.0	28.8	2,263
4	タタ	706	782	1,005	7.1	0	1,116	6.5	11.0	0
5	日野	0	2	233	1.6	219	686	4.0	194.4	594
6	日産	1,238	1,111	1,140	8.0	0	669	3.9	△41.3	0
7	フォード	332	352	543	3.8	0	579	3.3	6.6	0
8	メルセデス・ベンツ	287	483	564	4.0	0	345	2.0	△38.8	0
9	ランドローバー	404	303	170	1.2	98	248	1.4	45.9	53
10	スニア	248	219	233	1.6	0	239	1.4	2.6	30
11	現代(CV+PV)	210	180	54	0.4	11	168	1.0	211.1	45
12	アイシャ	41	20	57	0.4	12	159	0.9	178.9	33
13	エム・アー・エヌ	44	46	36	0.3	10	158	0.9	338.9	44
14	スバル	53	101	121	0.9	0	146	0.8	20.7	0
15	フォルクスワーゲン	180	115	134	0.9	0	143	0.8	6.7	8
16	マヒンドラ	0	27	112	0.8	0	141	0.8	25.9	0
17	ボルシェ	0	0	0	0.0	0	125	0.7	n.a.	0
18	マルチ	258	151	119	0.8	0	116	0.7	△2.5	0
19	シボレー	14	41	39	0.3	0	102	0.6	161.5	0
20	ジープ	27	54	59	0.4	0	100	0.6	69.5	0
合計(その他を含む)		12,186	12,347	14,168	100.0	6,070	17,299	100.0	22.1	8,097

(出所)ケニア自動車工業会(KMI)「Vehicle Sales for year 2011~2014」を基に作成

自動車の販売台数増加の要因としては、東アフリカ最大規模の交通インフラプロジェクトとされる建設費約38億ドルの標準軌鉄道開発事業など、インフラ整備に伴う商用車の需要が牽引したことが挙げられ

る。今後も、ラム港と南スーダン共和国、エチオピアをつなぐ LAPSSET 回廊開発事業などの大型公共事業が見込まれており、商用車の需要は増加していくと予想される。

また、現地報道によると、ケニア政府はリース契約で調達する自動車のうち 40%を国内の組立工場から調達すると発表した。政府のリース契約調達台数は新車販売台数の約 4 分の 1 を占めており、今後も国内の CKD 自動車の販売数は増えていくものとみられる。

このほか、2014 年 5 月にナイロビに販売店をオープンした高級車メーカーのボルシェが 8 ヶ月間で 125 台を販売するなど、高級車市場も活況だった。現地報道によると、ナイロビには 100 万ドル以上の資産を持つ富裕層が 5,000 人程度おり、この数は 2020 年までに 8,100 人に増加すると予想されている。

<中古車が登録台数全体の 8 割強>

ケニア国家統計局によると、国内における 2014 年の自動車新規登録台数（二輪車・三輪車を除く）は 10 万 2,606 台と、前年比 9.1%増加した（表 2 参照）。

表2 車種別の自動車新規登録台数(二輪車・三輪車を除く) (単位:台)

車種	2011年	2012年	2013年	2014年
セダン	11,026	12,985	16,343	15,902
ステーションワゴン	31,199	39,862	48,662	53,542
小型バン、ピックアップトラック	7,442	7,945	9,819	12,568
ミニバス	451	78	235	213
バス、大型バス	1,662	1,638	2,062	2,210
貨物自動車、トラック	5,247	7,821	9,570	10,681
トレーラー	2,556	3,761	3,973	2,925
トラクター	1,179	1,386	1,902	2,032
その他	2,724	1,753	1,451	2,533
合計	63,486	77,229	94,017	102,606

(出所)ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator, January 2015」

を基に作成

ケニアの自動車市場で多くを占めるのは中古車だ。2014 年の二輪車・三輪車を除く新規登録台数（10 万 2,606 台）から新車販売台数（1 万 7,299 台）を差し引いた台数（8 万 5,307 台）を中古車だと想定すると、登録台数の 83%程度を中古車が占めたことになる。堅調な中古車需要に支えられ、特にステーションワゴンなど乗用車の登録台数が拡大したほか、バスやトラックなど商用車も好調だった。

南アフリカ共和国(生産・販売):2014年の新車販売は微減、生産や投資は拡大

2015年04月13日 ヨハネスブルク事務所 (川上康祐)

2014年の新車販売台数は前年比0.7%減の64万4,504台だった。国内の自動車生産台数が前年比3.7%増の56万6,083台だったにもかかわらず販売台数が伸びなかったのは、経済の減速、通貨ランド安に伴う販売価格の上昇などが原因とみられる。2015年はメーカーの増産で生産台数は62万7,500台と初めて60万台を突破し、国内販売も67万1,000台に増加する見込みだ。

<2015年の販売台数は4.1%増を見込む>

南アフリカ自動車製造者協会 (NAAMSA) の発表によると、2014年の新車販売台数は前年比0.7%減の64万4,504台 (表1参照) だった。販売台数の減少は2009年以来5年ぶり。新車販売のうち、乗用車は43万9,264台 (前年比2.4%減)、小型商用車は17万3,689台 (3.4%増)、中・大型商用車は3万1,551台 (2.0%増) だった。2015年の販売台数については、実質2.0~2.5%の経済成長を見込み、4.1%増の67万1,000台と予測している。

表1 新車販売台数の推移 (単位: 台、%)

	2012年		2013年		2014年		2015年	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	442,604	11.7	450,296	1.7	439,264	△ 2.4	455,000	3.6
輸入台数	323,796	19.2	338,701	4.6	318,343	△ 6.0	325,000	2.1
小型商用車	160,174	7.3	167,996	4.9	173,689	3.4	183,000	5.4
輸入台数	38,741	△ 4.6	41,253	6.5	36,951	△ 10.4	40,000	8.3
中・大型商用車 (輸入台数を含む)	27,841	4.4	30,924	11.1	31,551	2.0	33,000	4.6
合計販売台数	630,619	10.2	649,216	2.9	644,504	△ 0.7	671,000	4.1

(注) 輸入はNAAMSA非加盟製造者については報告値。2015年は予測。

(出所) NAAMSA

NAAMSA加盟の自動車メーカーによる2014年の販売シェアは、トヨタ (19.8%) が首位で、以下、フォルクスワーゲン (VW、16.7%)、フォード (11.6%)、ゼネラルモーターズ (GM) /いすゞ (9.6%)、日産 (7.2%) と続く。トヨタは1980年以来35年連続で首位を維持した。

乗用車に限って販売台数をみると、VWが10万468台 (前年比2.4%減) で1位。主力のコンパクトカー「ポロ」「ゴルフ」は2013年と同水準だったものの、他の車種が伸びず、販売台数を減らした。トヨタは2位で、6万7,997台 (0.3%増)。「RAV4」(5,012台) や「プラド」(1,763台) などの販売が好調だったものの、現地生産の「カロラ」(1万1,220台) や「フォーチュナー」(1万88台) は減少した。3位のフォードは4万2,400台 (3.7%増)。主力の「フィーゴ」(1万3,937台) は減少したが、コンパクトカー「フィエスタ」(8,516台) などが増加した。

メルセデス・ベンツ (2万9,053台、23.0%増) は4位となり、GM/いすゞを抜いて順位を2つ上げたのが注目される。他の日系企業では、日産が1万7,725台、ホンダが1万169台、スズキが6,402台、三菱自動車が3,665台、マツダが1,538台、スバルが1,263台だった。

小型商用車の販売台数では、トヨタが5万5,693台で1位、次いでGM/いすゞの3万2,357台、フォードの3万2,115台、日産の2万8,642台の順だった。

<経済の減速や通貨安が影響>

2014年の販売減の理由は「南ア経済の減速や通貨安の影響で販売価格が上がったり、輸入が減ったりしたため」（ノルマン・ランプレット NAAMSA 統括部長）とされる。当地の自動車メーカーはジェトロの問い合わせに対し、「2012年以降の南ア経済の減速に加え、ランド安の影響を受けて、小売価格が上昇しているため、コンパクトカーや小型スポーツ用多目的車（SUV）などの手ごろな価格帯の車種に人気が集まった。また、一般の消費者向け販売が伸び悩んだこともあり、各社はレンタカー向けの販売台数を増やし、販売台数の確保に注力したとみている」とコメントした。

一方、自動車の国内生産台数は前年比3.7%増の56万6,083台となった（表2参照）。特に乗用車が前年比4.7%増の27万7,491台となり、国内生産台数の増加に大きく寄与した。NAAMSAは当初、輸出の拡大を見込み生産台数を61万1,000台と予測していたが、7月に発生した南アフリカ全国金属労働組合（NUMSA）によるストライキが影響した。2015年は全車種合計で10.8%増、62万7,500台の生産を見込んでいる。

表2 自動車生産台数の推移 (単位:台、%)

	2012年		2013年		2014年		2015年	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	272,076	△ 12.9	265,140	△ 2.5	277,491	4.7	320,000	15.3
輸出台数	151,659	△ 19.1	151,893	0.2	154,920	2.0	190,000	22.6
小型商用車	245,081	27.1	248,396	1.4	255,629	2.9	273,000	6.8
輸出台数	123,443	46.7	121,345	△ 1.7	118,585	△ 2.3	130,000	9.6
国内生産合計	546,074	2.5	545,666	△ 0.1	566,083	3.7	627,500	10.8

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。2015年は予測。

(出所) 表1に同じ

<設備投資は1.6倍に急増>

自動車関連企業による設備投資は、生産施設などを中心に2013年の約1.6倍となる69億1,640万ランド（約691億6,400万円、1ランド=約10円）だった（表3参照）。2015年は74億8,710万ランドに拡大する見込みだ。

表3 自動車産業の設備投資額の推移 (単位:100万ランド、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	
				前年比	
生産施設	3,837.2	3,604.9	6,091.6	69.0	6,979.9
土地・建物	431.9	424.3	477.8	12.6	50.4
生産関連インフラ整備(情報通信、研究開発、技術など)	409.2	319.3	347.0	8.7	456.8
合計	4,678.3	4,348.5	6,916.4	59.1	7,487.1

(注) 2015年は予測。

(出所) 表1に同じ

設備投資が大幅に増加した理由について、ランプレット統括部長は「7年ごとにモデルチェンジする車の生産ラインに合わせたもの」「2014年はトラックメーカー2社のほか、メルセデスが今後3年にわたり56億ランド投資するとの発表があった。この3年の間にBMW、フォード、メルセデスが新モデルの生産を開始し、2016年にはトヨタも新モデルを生産し始める見込みだ」としている。

実際、メルセデス・ベンツ南アフリカは2014年5月に54億ランドを投じてCクラスの新モデルの生産を開始すると発表した。トヨタ南アフリカも2014年2月に新型カローラの生産設備に10億ランドの投資を発表した。2013年1月に導入された優遇措置の「自動車生産開発プログラム」(APDP)を踏まえた設備拡張に加え、モデルチェンジの時期と重なったことにより生産設備への投資が増大したものとみられる。このほか、2014年は現代による中型トラックの組立工場への1億1,000万ランドの投資案件や、第一汽車がポートエリザベスのクーハ産業開発特区にあるトラック生産工場に6億ランドを投資したなどもあり、全体的に投資が拡大した。

2014年 主要国の自動車生産・販売動向

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL:03-3582-5544（海外調査部海外調査計画課）

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

禁無断転載