

2013 年 主要国の自動車生産・販売動向

2014 年 5 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 調査企画課

はじめに

ジェトロは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2013年の自動車統計（生産、販売、輸出入など）をとりまとめた。各国・地域の概況は要旨（1～4ページ）に記したとおりである。

ASEANを中心とするアジア地域、中南米地域、中東アフリカ地域は生産、販売台数ともに好調な国・地域が多く見受けられる。また、北米地域についても堅調に推移している。一方で、債務危機の影響が残る欧州地域、特に西欧諸国では生産、販売台数の減少が目立った。

なお、2013年の日本の自動車生産台数は前年比3.2%減の963万181台となり、販売台数は横ばいの537万5,513台となった。輸出台数は同2.7%減の425万4,668台であった。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2014年5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 調査企画課宛



● 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（2013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

《要旨》	1
<アジア・大洋州>	5
中国（生産・販売）：2013年の自動車生産・販売、ともに初の2,000万台超え.....	5
台湾（生産・販売）：2013年の自動車の生産・販売台数、ともに横ばいー輸出は前年に続き2桁増と好調ー	7
韓国（生産・販売）：生産、輸出、国内販売は不振、海外生産は増加ー2013年の自動車産業ー	10
タイ（生産・販売）：2013年の自動車販売台数は7.4%の減少ー生産台数は微増ながら過去最高にー	15
マレーシア（生産・販売）：2013年の自動車販売台数、2年連続で過去最高を更新.....	18
インドネシア（生産・販売）：2013年の自動車販売は4年連続で過去最高.....	21
フィリピン（販売）：2013年新車販売、20万8,000台と過去最高に.....	24
ベトナム（生産・販売）：2013年新車販売台数が10万台超に回復ー2014年は12万台の見通しー .	26
インド（生産・販売）：2013年の自動車国内販売台数は7.9%減少	29
オーストラリア（生産・販売）：2013年の新車販売台数は過去最高を更新ー国内自動車生産は低迷かー	32
<北米>	35
米国（生産）：2013年の自動車生産台数、金融危機前の水準上回る.....	35
米国（販売）：2013年新車販売台数は1,560万台、金融危機前の水準に近づく.....	39
カナダ（生産）：2013年の自動車生産台数は前年比3.4%減ー連邦政府、イノベーション基金に5億Cドルを追加投入へー.....	43
カナダ（販売）：2013年の新車販売、過去最高を記録.....	45
<中南米>.....	47
メキシコ（生産・販売）：2013年の自動車生産、輸出台数が過去最高にー国内販売も5年ぶり100万台超えー.....	47
コロンビア（生産・販売）：新車販売は30万台を割るも欧州高級車販売が好調.....	52
コロンビア（輸出入）：部品大手メーカーに隣国エクアドルへ生産移管の動き	57
ペルー（販売）：2013年の新車販売台数は過去最高を記録ーリマがシェア7割、地方都市も急増ー	61
チリ（販売）：2013年の新車販売台数は4年連続で過去最高を更新.....	65
アルゼンチン（生産・販売）：2013年の自動車生産台数は前年比3.5%増で回復基調ーインフレの影響で販売台数は急増ー.....	67
ブラジル（生産・販売）：2013年の自動車販売台数は前年割れにー生産台数はプラス成長に転化ー	70
<欧州・ロシア>.....	73
欧州、EU（販売）：2013年の新車登録台数、1.8%減の1,231万台.....	73
英国（生産）：2013年の乗用車生産は前年比3.1%増え150万台に.....	78
英国（販売）：2013年の新車登録台数、過去5年で最大に.....	80
ドイツ（生産）：2013年の乗用車新規登録台数は前年比4.0%減.....	83

ドイツ（販売）：自動車大手3社とも過去最高の販売台数を記録	86
フランス（生産）：2013年の自動車生産、1.1%増と持ち直す	89
フランス（販売）：2013年の乗用車新車販売、2年連続で200万台割る	91
イタリア（生産）：2013年の国内自動車生産台数は6年連続の減少	94
イタリア（販売）：2013年の乗用車登録台数は7%減、市場の縮小止まらず	97
ギリシャ（販売）：2013年の新車登録台数、6年ぶりにプラスに転じる	101
スペイン（生産）：2013年の自動車生産が200万台回復－輸出が好調、買い替え補助金も後押し	107
スペイン（販売）：2013年の新車登録台数が3年ぶりに持ち直し	109
オランダ（販売）：2013年の乗用車販売は17%減	112
スイス（販売）：2013年の新車登録台数は6.2%減、当初予想は上回る	113
オーストリア（販売）：2013年の新車登録台数が5.1%減－日本メーカーはプラスに転じる－	116
ポーランド（生産・販売）：2013年の乗用車新規登録台数は6.3%増－生産はフィアットの移管などで11.5%減－	119
チェコ（生産）：2013年の乗用車生産は微減するも、2014年は回復の見通し	122
チェコ（販売）：2013年の新車登録台数は9年ぶりに減少	125
ハンガリー（生産）：2013年の自動車生産台数は35.8%増の31万台	128
ハンガリー（販売）：2013年の新車登録台数は5.8%増、中古車は32.1%の伸び	130
ルーマニア（生産・販売）：2013年の乗用車の国内販売は4.8%減、生産台数は過去最高	132
ロシア（生産）：2013年の乗用車生産台数は前年比3%減の191万台	136
ロシア（販売）：2013年の乗用車販売台数は5.5%減の261万台	138
<中東・アフリカ>	141
トルコ（生産・販売）：生産、輸出、国内販売台数はいずれも回復	141
トルコ（生産・販売）：投資優遇の拡充で相次ぐ新型モデル導入や設備増強	148
イスラエル（販売）：2013年の新車販売台数は3.7%増－現代とトヨタの上位2社は主力の中型セダンが牽引－	151
ケニア（生産・販売）：2013年の自動車新規登録台数は22万台を突破－外国企業の市場参入も相次ぐ－	155
南アフリカ共和国（生産・販売）：2013年の新車販売台数は3.2%増と4年連続で増加	157

《要旨》

<アジア・大洋州>

●[中国](#) 中国自動車工業協会の発表によると、2013年の自動車生産および販売台数はともに初めて2,000万台を超えた。要因としては中国経済の安定的成長および所得水準の向上が挙げられる。同協会は今後5～10年の自動車市場の安定的拡大が継続するとみている。一方で環境面への対応も急務となっており、新エネルギー車の市場についても今後拡大していくとの有識者の予測もある。

●[台湾](#) 2013年の自動車生産および販売台数はともにほぼ横ばいとなった。台湾経済が伸び悩む中、販売台数は前年に比べ減少した一方で、輸出は16.2%増の8万2,427台であった。2014年は、先進国の景気回復、株式市場の好転や自動車メーカーの積極的な海外開拓が奏功し、生産・販売ともに順調に成長すると見込まれている。

●[韓国](#) 2013年は自動車生産、販売、輸出台数ともに前年より減少した。一方で輸入乗用車の販売は前年比19.6%増加し、15万台を超えた。また海外での韓国メーカーの生産台数は同13.0%増加し、400万台を初めて突破した。

●[タイ](#) 2013年、タイ国内での自動車生産台数は246万台と過去最高を更新したが、販売台数は前年比7.4%の減少となった。現在世界第9位の生産台数を誇るタイだが、政府は2017年までに300万台の生産目標を掲げており、さらなる生産拡大を進めている。国内販売へは政府の自動車購入奨励策の終了や金融機関による融資の厳格化、さらに反政府デモの拡大が影響を与えたとみられている。

●[マレーシア](#) 2013年の自動車生産台数は好調な販売を受け、順調に成長を続けている。新車販売台数は65万台を超え、2年連続で過去最高を更新した。2014年は、勢いは鈍化するものの、政府が経済成長率を5.0～5.5%と予測していること、また経済変革プログラムによる新車需要への刺激によって販売を下支えするとの見通しだ。

●[インドネシア](#) 2013年の自動車生産台数は前年比2ケタ増と好調である。販売台数は前年比10.2%増の123万台となり、4年連続で過去最高を更新した。底堅い内需と低価格のグリーンカー需要に支えられた。販売台数の上位を日本メーカーが独占している状況が継続している。2014年の生産および販売も引き続き堅調に推移していくと予想されている。

●[フィリピン](#) 2013年の自動車販売台数は20万台を超え、過去最高となった。メーカー別シェアでは日本メーカーが8割を占め、他国を圧倒している。

●[ベトナム](#) 2013年、自動車生産台数は増加しているもののASEAN域内での輸入関税が引き下げられれば、タイやインドネシアからの輸入が増加するため、ベトナム国内での生産に影響が出るとみられている。一方で、輸入車を合わせた自動車販売台数は2年ぶりに10万台を超えた。ハノイ等の主要都市で自動車登録料が引き下げられたことが背景にある。

●[インド](#) 2013年の自動車生産および販売台数は、高金利政策や経済成長の鈍化が影響し、減少した。

一方で、二輪車市場は好調で、特にスクーターの販売の伸びが市場を下支えした。

●[オーストラリア](#) 2013年の自動車生産台数は20万台を下回った。新車販売台数は113万台を超え、2年連続で過去最高を更新した。2014年も販売台数は拡大し、110万台を超えると予測されている。一方、生産は撤退や生産中止の発表が相次ぐなど、厳しい状況にある。

<北米>

●[米国](#) 2013年の自動車生産台数は前年比7.0%増の1,114万台となり、堅調に推移している。新車販売台数は1,560万台となり、2007年の金融危機前の水準に近づいた。特に大型車や高級車が伸長した。2014年も堅調な伸びを示すと予測されている。

●[カナダ](#) 2013年の自動車生産台数は前年比3.4%減となった。NAFTA域内におけるカナダの生産シェアは徐々に縮小している。一方で新車販売台数は174万台を超え、過去最高を記録した。高額商品に対する消費者の購買意欲が高まっており、2014年以降も市場拡大が見込まれている。

<中南米>

●[メキシコ](#) 2013年の生産台数は293万台と過去最高に達した。特に国内向けの生産が好調であった。地域別に輸出台数をみると、北米向けのみが増加しており、対米国依存が高まった。日系企業の国内販売シェアは41.5%に上昇し、存在感を強めている。

●[コロンビア](#) 2013年の自動車生産台数は前年より減少し、なかでも日系乗用車の落ち込みが目立っている。新車販売台数は30万台を割り込み、うち6割強が輸入車であった。特にドイツをはじめとする欧州製高級自動車好調であり、富裕層の拡大を裏付けている。他方、自動車や同部品の輸出は順調に拡大しており、2013年の輸出額は2011年の約2倍となった。

●[ペルー](#) 2013年の新車販売台数は初めて20万台を突破した。リマ首都圏のみならず地方都市での需要拡大に伴って堅調に増加している。中国やインドメーカーが提供する低価格車の伸びも著しい。2014年の販売台数は21万台を超える見込みだ。

●[チリ](#) 新車販売台数は前年比11.6%増の37万台を超え、4年連続で過去最高を更新。高級車の販売台数も好調であり、2014年の高級車の販売見通しは前年比25%程度増加すると見込まれている。

●[アルゼンチン](#) 生産台数は過去最高には及ばなかったものの、前年比3.5%増の79万台と堅調に推移している。販売台数は同13.7%増の94万台となり、高インフレの影響で自動車を資産として購入する動きがみられた。

●[ブラジル](#) 2013年の自動車生産台数は前年比9.9%増の374万台となり、今後も堅調に推移するとみられる。一方、販売台数は前年割れし、376万台となった。2012年から進められている自動車新政策による国産化の誘導が奏功し、販売台数に占める国産車の割合は増加している。

<欧州・ロシア>

●[欧州、EU](#) 2013年の欧州29カ国の新車登録台数は前年より減少し1,231万台となった。最大の市場をもつドイツは300万台を割り込むなど、西欧ではマイナス成長が目立つ結果となった。2014年は欧州の景気が回復に向かうとみられるが、自動車市場の回復に結びつくかは不透明だ。

●[英国](#) 2013年、自動車生産台数は前年より微増し、160万台となった。国内の新車登録台数は前年比11.2%増の259万台となった。国内向け販売の伸びに伴い、輸出台数は同2.1%減となり輸出比率は低下した。

●[ドイツ](#) 2013年の乗用車新規登録台数は前年比4.0%減少し、295万台となった。欧州債務危機の影響による上半期の減少が主因である。他方、輸出台数は420万台を超え、またドイツメーカーの国外生産も同6%増となった。ドイツ自動車大手3社は、欧州域外への販売台数を伸ばしている。

●[フランス](#) 2013年の乗用車新車販売台数の減少幅は縮小したものの、180万台をさらに割り込んだ。2014年は景気が緩やかに回復するとみられており、販売台数も増加するとの予測だ。生産面では、国内生産は縮小が続くも、国外生産は増加に転じた。

●[イタリア](#) 自動車生産台数はここ5年で半減しており、輸出も減少が続いている。一方、高級車の生産・輸出台数は堅調に推移している。乗用車登録台数も減少の一途をたどり、2013年は過去最高を記録した2007年の249万台から約120万台減り、130万台となった。

●[ギリシャ](#) 2013年の乗用車新規登録台数は6年ぶりにプラスに転じた。観光業の業績改善に伴う法人需要の増加によるとみられる。

●[スペイン](#) 2013年の生産台数は新車買い替え制度により増加し、216万台を超えた。各メーカーによる新型モデルの生産開始や生産台数の87%を占める輸出の拡大が奏功した。同制度によって需要が喚起され、2013年の新車登録台数も3年ぶりに増加した。

●[オランダ](#) 自動車販売台数は前年比17.0%減の42万台となった。2014年も個人消費の減退傾向は続き、販売台数のさらなる減少が予測されている。

●[スイス](#) 2013年の新車乗用車登録台数は、当初予測は上回ったものの、前年比6.2%減となった。国内の輸出産業の不振に伴う消費の低迷が背景にある。

●[オーストリア](#) 2013年の新車乗用車登録台数は前年比5.1%減少した。一方、日本メーカーの登録台数はプラスに転じた。

●[ポーランド](#) 2013年の乗用車生産台数は前年比11.5%減となり50万台を割り込んだ。一方で新規登録台数は、同6.3%増の29万台となった。特に商用車の登録台数が好調だ。

●チェコ 2013年の乗用車生産台数は前年比3.9%減少し、乗用車新車登録台数も9年ぶりに前年割れした。2014年は景況感の回復が予測されているため、両者ともプラスに転じる見通しだ。

●ハンガリー 2013年の乗用車生産台数は前年比35.8%と顕著に増加した。2014年も生産の増加が見込まれており、最も多かった2008年の水準を回復する見通しだ。新車登録台数は同5.8%増となった。ハンガリー国内の自動車市場の柱である中古車登録台数の増加傾向は変わらず、7万台を突破した。

●ルーマニア 2013年の乗用車生産と輸出は好調であり、生産台数は41万台を超え、過去最高となった。一方で新車販売台数は前年比4.8%減となった。

●ロシア 2013年の乗用車生産台数は前年比3%減となった。ロシアブランド車の生産は落ち込んだが、外国ブランド車は生産の拡大が続いている。販売台数は同5.5%減少した。

<中東・アフリカ>

●トルコ 2013年の生産、輸出、国内販売台数のいずれも前年比増加した。特に輸出台数は同13.5%増と2ケタ増を記録。うち欧州向けの輸出が全体の7割弱を占めた。好調の要因は、政府が自動車産業強化に向け投資優遇措置を拡充したことが挙げられる。

●イスラエル 2013年の新車販売台数は前年比3.7%増の21万台となった。日本車メーカーの販売台数は韓国メーカーに押されているものの、品質への評価は高く、特に中古市場での評価が高くなっている。

●ケニア 2013年の自動車新規登録台数は、堅調な中古車需要に支えられて前年比28.4%増の22万台となった。需要の拡大を受け、欧州や日本の自動車関連企業がケニア市場に参入している。

●南アフリカ共和国 2013年の自動車生産台数については横ばいとなった。伸び悩みの背景には労使交渉に対する不満からのストライキの頻発があると分析されている。一方で、新車販売台数は4年連続で増加しており、65万台を超えた。この増加傾向は2014年も継続するとみられる。

<アジア・大洋州>

中国（生産・販売）：2013年の自動車生産・販売、ともに初の2,000万台超え

2014年01月24日 北京事務所（箱崎大）

中国自動車工業協会の発表（1月9日）によると、2013年の自動車生産台数は2,211万6,800台（前年比14.8%増）、販売台数は2,198万4,100台（13.9%増）で、ともに初めて2,000万台を突破した。伸び率は前年に比べ生産が10.2ポイント、販売が9.6ポイント高まり、「年初の予測（7%前後）を大幅に上回った」（同会プレスリリース）。販売台数は乗用車の伸び（15.7%増）が商用車（6.4%増）に比べ高く、販売の全体を牽引した。特にスポーツ用多目的車（SUV）が好調で49.4%増だった。自動車販売は2014年も、8～10%の成長が続くとみられている。

<SUV販売台数が5割の高成長>

車種別にみると、乗用車の伸びが商用車を大きく上回った。特にSUVの伸びが高かった。乗用車の生産・販売台数はそれぞれ1,808万5,200台（前年比16.5%増）、1,792万8,900台（15.7%増）で、ともに過去最高を更新した。牽引役はセダンとSUVだ。セダンの販売台数は1,200万9,700台、前年比11.8%増で、乗用車販売の増加に対する寄与率は47.2%となった。SUVの販売台数は298万8,800台とセダンより少ないものの、前年比49.4%の高成長で、寄与率は36.9%だった。他方、クロスオーバー乗用車の生産・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40.3%と前年を1.6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18.8%で、前年から0.4ポイント上昇した。2位は日本の16.4%。年末にかけ月次でシェア1位を回復し、通年ではほぼ前年（16.3%）並みにまで持ち直した。3位は米国の12.4%で、前年からのシェア上昇0.7ポイントは主要国中最大だった。以下、韓国8.8%、フランス3.1%などとなっている。

商用車の生産・販売はそれぞれ403万1,600台（前年比7.6%増）、405万5,200台（6.4%増）だった。増加は3年ぶりのこと。ただ、伸びは乗用車に比べ低かった。

なお同会によると、商用車の売れ行きには季節性があるという。生産・販売の水準は1、2月が比較的安く、3月は1年で最も高い。その後ほぼ月を追うごとに低下し、7月が1年で最も安く、8月以降は徐々に高まる。

商用車の内訳をみると、バス類（中国語で「客車」）は生産が56万3,100台（前年比11.2%増）、販売は55万8,900台（10.2%増）、貨物車は生産が346万8,500台（7.0%増）、販売が349万6,300台（5.8%増）だった。バス類の増加は、小型（中国語で「軽客車」）の寄与率が97.3%に達した。

一方、自動車の輸出は97万7,300台で、前年比7.5%減と振るわなかった。うち、乗用車が59万6,300台で9.8%減、商用車は38万1,000台で3.5%減だった。

<新エネルギー車、まだ少量ながら生産は4割増>

新エネルギー車の生産は 1 万 7,533 台で、台数としてはまだ少ないが、前年比 39.7%増と 2012 年 (50.0%増) に続き高い伸びを示した。うち、電気自動車は 1 万 4,243 台、プラグインハイブリッド車は 3,290 台だった。中国では、新エネルギー車に占める電気自動車の割合が高く、2011 年 67.6%、2012 年 89.6%、2013 年 81.2%となっている。中国の場合、新エネルギー車として広く想起されるのは、自家用の乗用車というより公共のバスだろう。

また、新エネルギー車の販売は 1 万 7,642 台で前年比 37.9%増加した。うち、電気自動車は 1 万 4,604 台、プラグインハイブリッド車は 3,038 台だった。

オートバイは、生産が 2,289 万 1,700 台 (前年比 3.1%減)、販売は 2,304 万 5,000 台 (2.6%減) で、2007 年以来の低水準だった。輸出は 916 万 8,100 台 (2.6%増) だった。

<市場の拡大続くが、環境面への対処がますます重要に>

2013 年の自動車販売が好調だったのは、経済の安定的成長および所得水準の向上が自動車の新規購入や買い替えを促したほか、自動車購入制限の導入に備えた駆け込み需要もあったからだとみられている。

自動車市場については、今後も安定的拡大を予想する向きが多い。中国自動車工業協会の師建華副秘書長は、中国の自動車普及台数は人口 1,000 人当たり 89 台と世界平均の 146 台に比べてかなり開きがあると指摘する。マクロ経済の安定、消費者マインドの好転、消費水準の向上のほか、実需や都市化政策の推進もプラスの影響をもたらす、と述べている (中国国際放送局のニュースサイト 1 月 13 日)。

同協会は 2014 年の自動車販売台数を、2,374 万~2,418 万台と予測している。伸び率は 8~10%になる。今後 5~10 年、中国の自動車市場は 8~10%の安定的拡大が続き、もう一段伸びが高まる可能性もある、とみる (経済系メディア「21 世紀網」1 月 10 日)。

しかし、市場の急拡大に懸念の声も上がっている。清華大学自動車産業技術戦略研究院の趙福全院長は「自動車販売が年間数万台から 1,700 万台となるまでに、米国は 100 年余りを要したが、中国は 2001 年の 200 万台強から 2013 年の 2,200 万台強となるのに、わずか十数年だ。自動車社会の到来があまりに早過ぎ、各方面できちんとした準備ができていない」と指摘する。省エネ・排出削減効果の顕著なガソリン車とゼロエミッションの新エネルギー車普及への注力、販売を促進する一方で車の使用制限 (平日のラッシュ時に車を運転せず、公共交通機関を利用するなど) を提起している (新華社通信 1 月 10 日)。

また、全国乗用車市場情報联席会の饒達則秘書長は、2014 年の自動車市場規模は少なくとも 2,400 万台に達するとみる。他方、自動車の使用コストを増加させることで自動車の使用頻度を下げる政策を実施することにより、今後自動車市場規模が 2 桁で拡大することはなく、むしろ新エネルギー車が倍増するといった可能性を示唆している (21 世紀網 1 月 10 日)。

台湾（生産・販売）：

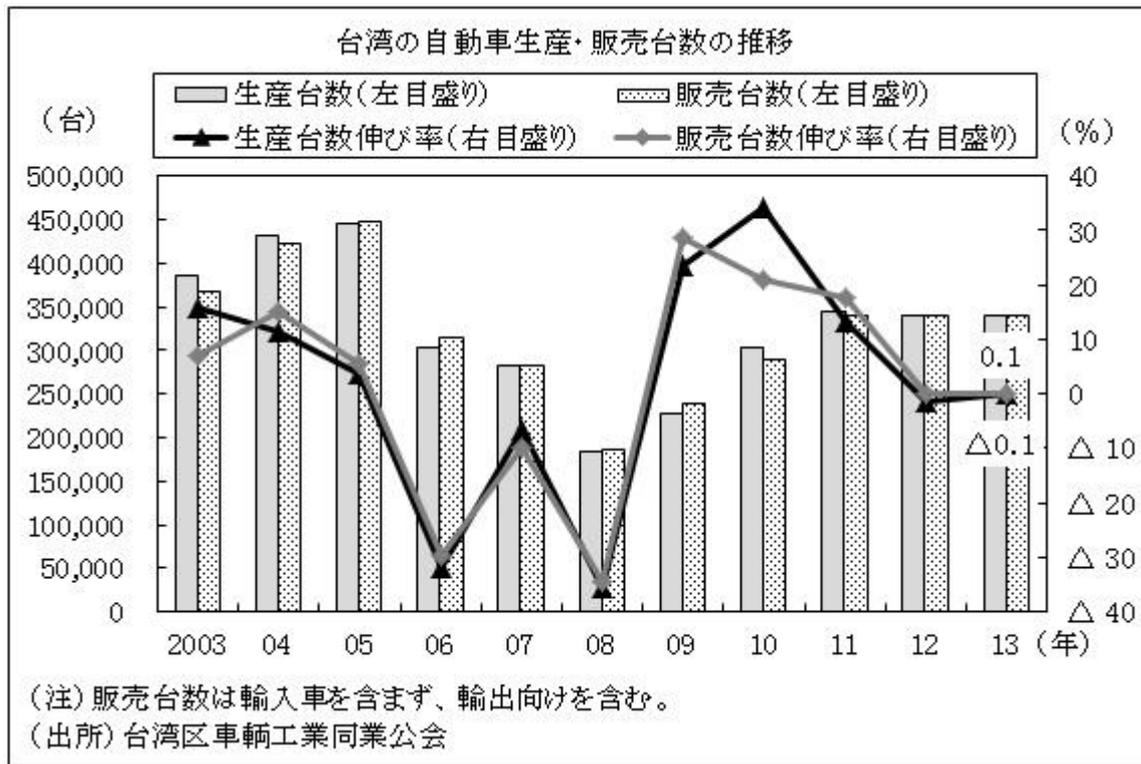
2013年の自動車の生産・販売台数、ともに横ばいー輸出は前年に続き2桁増と好調ー

2014年02月25日 中国北アジア課（方越）

2013年の自動車生産台数は前年比0.1%減、販売台数（輸入車を含まず、輸出向けを含む）は0.1%増と、ともにほぼ横ばいとなった。輸出は16.2%増と順調に伸びており、特に主要輸出先の中東諸国向けは2割増と好調だった。

<台湾域内の生産・販売台数はともに不振>

業界団体の台湾区車輛工業同業公会の1月17日発表によると、2013年の自動車生産台数は前年比0.1%減の33万8,720台、販売台数（輸入車を含まず、輸出向けを含む）は0.1%増の34万1,180台とともに横ばいだった（図参照）。うち、台湾域内の販売台数は4.2%減の25万8,753台、輸出は16.2%増の8万2,427台。輸出が前年比2桁増と前年に続き好調だった一方、米国と中国の経済成長の鈍化で台湾の経済も伸び悩む中、消費市場にも影響が及んだこともあり、台湾域内の自動車生産・販売は振るわなかった。



生産台数をメーカー別にみると、1位はトヨタと日野自動車が出資する国瑞汽車で、前年比横ばいの17万3,705台、シェアは前年より0.1ポイント上昇し51.3%となった（表1参照）。2位は日産との合併会社を持つ裕隆汽車製造（シェア14.4%、前年比6.0%増、注1）で、1991年以来22年ぶりに三菱自動車が出資する中華汽車を上回った。3位の中華汽車（12.6%、20.2%減）は2年連続の2桁減となった。そのほか、フォードが出資する福特六和汽車（10.0%、8.5%増）、ホンダが出資する台湾本田汽車（7.4%、35.7%増）、現代ブランド車を生産する三陽工業（4.0%、11.1%減）と続いた。

表1 台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

メーカー	2011年	2012年	2013年	2013年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	156,917	173,619	173,705	51.3	0.0
裕隆汽車製造	56,371	46,121	48,879	14.4	6.0
中華汽車	60,099	53,707	42,833	12.6	△ 20.2
福特六和汽車	37,467	31,199	33,865	10.0	8.5
台湾本田汽車	19,267	18,532	25,145	7.4	35.7
三陽工業	12,384	15,356	13,657	4.0	△ 11.1
その他	791	504	636	0.2	26.2
合計	343,296	339,038	338,720	100.0	△ 0.1

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

販売台数については34万1,180台のうち、台湾域内における販売台数は75.8%を占める。主要メーカー別では、シェアトップの国瑞汽車が前年比9.6%減となったほか、福特六和汽車と台湾本田汽車以外のメーカーは軒並み減少した(表2参照)。

經濟部統計処によると、2013年上半期は、急激に進んだ円安によって自動車価格の下落を期待した消費者による買い控え現象が起こり、台湾域内の販売台数が前年同期比9.7%減と不調だった。下半期はメーカー各社が新車種の発表や販売促進活動に力を入れたことで持ち直し、通年の減少幅は前年比4.2%減と上半期より縮小した。

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	2011年	2012年	2013年	2013年	
				シェア	前年比
国瑞汽車	105,933	105,931	95,812	37.0	△ 9.6
裕隆汽車製造	54,872	49,195	47,624	18.4	△ 3.2
中華汽車	56,493	50,845	42,294	16.3	△ 16.8
福特六和汽車	35,516	29,700	34,335	13.3	15.6
台湾本田汽車	19,471	18,536	25,128	9.7	35.6
三陽工業	12,628	15,480	12,934	5.0	△ 16.4
その他	877	391	626	0.2	60.1
合計	285,790	270,078	258,753	100.0	△ 4.2

(出所) 表1に同じ

<輸入車の販売台数は2桁の増加>

他方、本統計に含まれていない輸入車の販売は好調だった。台湾の大手自動車情報サイトであるU-CARによると、2013年の輸入車販売台数は前年比18.2%増の11万1,419台となった。シェアトップのトヨタが58.4%増と急伸したほか、メルセデス・ベンツとBMWもそれぞれ24.9%増、12.3%増と2桁増になった。財団法人車輛研究測試センターは、近年、輸入代理店は1台当たり100万台湾元(約340万円、1台湾元=約3.4円)クラスの輸入車を多く扱うようになり、輸入車の販売価格は台湾域内で生産される自動車と大差がなくなり、消費者の選択幅が広がった、と指摘している(注2)。従って、コストの観点から大型車を台湾で製造せずに輸入に切り替えるメーカーが増えており、輸入車のシェアが拡大する一因となっている。

<中東市場向けへの輸出が引き続き好調>

販売台数に占める輸出の割合は拡大しており、2013年は前年より3.4ポイント高い24.2%となった。メーカー別では、国瑞汽車(前期比17.6%増)が96.1%を占め、2位の中華汽車(43.3%増、シェア3.9%)を大きく引き離している。国瑞汽車の林永裕副総経理によると、2013年に生産した自動車17万3,705台のうち、約5割に当たる8万1,000台が輸出向けだった(「財訊快報」電子版2月6日)。輸出先は、既存の輸出先である湾岸協力会議(GCC)6ヵ国以外に、新たにイラク、アフガニスタン、イエメンの3ヵ国が加わった。中東諸国向けの輸出台数は月8,000台から9,000台で推移している。また、林副総経理は「国瑞汽車は30周年を迎える2014年の輸出目標を10万台とし、同時に台湾の自動車製造業として史上初めて年間生産量を20万台にする」と自信をみせた。

<2014年は生産・販売も回復の見込み>

2014年の見通しについて、工業技術研究院産業経済趨勢研究センター(IEK)は、先進国の景気回復や国内株式市場の好転などに加え、自動車メーカーが積極的に海外市場を開拓していることから、自動車の生産および販売は順調に成長すると見込んでいる。また、2013年10月から実施しているユーロ5に相当する自動車排ガス規制「五期環境保全基準」の適用で、自動車メーカー各社が新基準を満たす車種を販売しており、買い替え需要が今後拡大することも予想される。2年に1度の「台北モーターショー」が2013年末から2014年1月にかけて開催され、各メーカーが新車種を相次いで投入したこともあり、2014年の自動車販売は好転するとの見方もある(注3)。

(注1) 生産には、同社と日産の合弁会社の裕隆日産汽車などの生産も含む。

(注2) 財団法人車輛研究テストセンター「2013年上半期台湾自動車市場概況」から。

(注3) 「2013年12月分台湾自動車市場販売報告」(U-CARウェブサイト2014年1月2日)。

2013年の自動車生産は前年比0.9%減の452万1,429台だった。輸出、国内販売も減少したものの、輸入乗用車の販売は19.6%増を記録した。また、海外生産は13.0%増となり、史上初の400万台を達成した。

<輸出は台数で減少も金額で増加>

韓国自動車産業協会（KAMA）は1月24日、2013年通年の自動車統計を発表した。それによると、自動車生産台数（海外生産を含まず）は前年比0.9%減の452万1,429台、輸出は2.6%減の308万9,283台、国内販売（輸入車を含まず）は1.9%減の138万3,358台となった。

産業通商資源部（日本の経済産業省に相当）は2013年の実績について、「生産は、賃金交渉をめぐるストライキなどによる操業減少、国内景気不振による販売減少などで2年連続で減少し、輸出もウォン高・円安、グローバル経済の不確実性拡大などで減少した」と分析した。また、同部は国内販売については、「景気回復遅延、2012年9月から12月までの個別消費税の優遇措置終了（注）による反動もあり、2年連続で減少した」と付け加えた。しかし、同部は「輸出台数減少にもかかわらず、完成車の輸出金額は、大型乗用車、多目的レジャー車（RV）の輸出拡大による平均輸出価格の上昇により、史上最高を更新した」と評価した。

2013年の生産、輸出、国内販売の動向およびメーカー別の実績は以下のとおり。

○生産

生産は、販売不振、2交代制度導入、ストライキなどにより、前年比0.9%減の452万1,429台となった（表1参照）。メーカー別では、現代が2.8%減の185万2,456台、起亜が0.8%増の159万8,863台となった。これにより、同じグループ会社である2社の生産台数の合計は国内生産シェアで76.3%となった。その他、韓国GM（0.4%減の78万2,721台）、ルノーサムスン（15.8%減の12万9,638台）は減少だったものの、双龍は20.5%増の14万3,516台と高い伸びとなった。

表1 メーカー別・車種別生産台数の推移 (単位:台、%)

		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
メーカー別	現代	1,673,580	1,606,879	1,743,375	1,892,254	1,905,261	1,852,456	△ 2.8
	起亜	1,055,152	1,137,176	1,416,681	1,583,921	1,585,685	1,598,863	0.8
	韓国GM	813,023	532,191	744,096	810,854	785,757	782,721	△ 0.4
	双龍	81,445	34,703	80,067	113,249	119,142	143,516	20.5
	ルノーサムスン	187,947	189,831	275,269	244,260	153,891	129,638	△ 15.8
	その他	15,535	12,146	12,253	12,556	12,030	14,235	18.3
車種別	乗用車	3,450,478	3,158,417	3,866,206	4,221,617	4,167,089	4,122,604	△ 1.1
	バス	123,855	108,857	137,521	145,300	121,257	117,630	△ 3.0
	トラック	239,405	233,955	254,689	276,156	259,094	264,688	2.2
	特装車	12,944	11,697	13,325	14,021	14,326	16,507	15.2
合計		3,826,682	3,512,926	4,271,741	4,657,094	4,561,766	4,521,429	△ 0.9

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

○輸出

輸出台数は、ウォン高・円安傾向、グローバル経済の不確実性増加による世界自動車需要の鈍化、主要メーカーの供給不振、海外生産拡大などにより、4年ぶりに減少し、前年比2.6%減の308万9,283台となった（表2参照）。しかし、大型車・RV車などの高付加価値セグメントの輸出拡大により、輸出額は2010年以降続く増加を維持し、3.0%増の449億2,675万ドルを記録した。メーカー別の輸出台数は、現代が5.6%減の117万3,014台、韓国GMが4.0%減の62万9,966台、ルノーサムスンが24.8%減の7万983台と減少した一方、起亜が2.7%増の113万1,636台、双龍も10.0%増の7万8,740台だった。国・地域別では、米国、EUなどの先進国市場では増加し、アフリカ、中東、中南米などの新興国市場では減少となった。

表2 メーカー別輸出の推移 (単位:台、1,000ドル、%)

		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
現代	台数	1,099,219	911,088	1,072,727	1,204,155	1,242,083	1,173,014	△ 5.6
	金額	14,125,244	10,395,895	14,398,320	18,289,666	19,419,244	18,904,283	△ 2.7
起亜	台数	738,530	736,024	920,057	1,075,871	1,102,004	1,131,636	2.7
	金額	9,012,238	7,930,376	10,898,633	14,063,052	13,833,416	14,935,413	8.0
韓国GM	台数	702,916	429,259	610,898	656,425	655,878	629,966	△ 4.0
	金額	6,519,677	3,638,766	5,729,767	6,968,887	7,402,855	8,317,975	12.4
双龍	台数	43,240	12,747	47,756	73,630	71,553	78,740	10.0
	金額	758,487	182,514	759,461	1,268,882	1,178,535	1,319,714	12.0
ルノーサムスン	台数	95,043	56,175	115,783	137,738	94,383	70,983	△ 24.8
	金額	1,198,020	629,959	1,497,561	2,030,163	1,513,558	1,132,651	△ 25.2
その他	台数	5,017	3,569	4,886	3,889	4,733	4,944	4.5
	金額	293,569	197,434	310,387	231,021	281,192	316,709	12.6
合計	台数	2,683,965	2,148,862	2,772,107	3,151,708	3,170,634	3,089,283	△ 2.6
	金額	31,907,235	22,974,944	33,594,129	42,851,671	43,628,800	44,926,745	3.0

(出所)表1に同じ

○国内販売

国内販売（輸入車含まず）台数は消費者心理の回復、新型モデル効果にもかかわらず、景気回復の遅延、家計のローン負担、輸入車の市場拡大、個別消費税の優遇措置終了の反動などにより低迷し、前年比1.9%減の138万3,358台となった（表3参照）。メーカー別では、現代が4.0%減の64万865台、起亜が5.0%減の45万8,000台と減少したが、韓国GMが3.7%増の15万1,040台、双龍が34.1%増の6万3,970台、ルノーサムスンも0.2%増の6万27台となった。なお、国内販売における現代および起亜のシェアは79.4%と2012年の81.5%を下回ったが、依然として高い状態が続いている。

表3 メーカー別・車種別国内販売台数の推移

(単位:台、%)

		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
メーカー別	現代	570,962	702,678	659,565	684,157	667,777	640,865	△ 4.0
	起亜	316,432	412,752	484,512	493,003	482,060	458,000	△ 5.0
	韓国GM	116,520	114,845	125,730	140,705	145,702	151,040	3.7
	双龍	39,165	22,189	32,459	38,651	47,700	63,970	34.1
	ルノーサムスン	101,981	133,630	155,697	109,221	59,926	60,027	0.2
	その他	9,423	7,906	7,463	8,900	7,692	9,456	22.9
車種別	乗用車	958,854	1,174,743	1,217,764	1,211,284	1,175,891	1,137,027	△ 3.3
	バス	62,409	65,501	70,261	72,189	64,546	66,711	3.4
	トラック	122,926	142,570	165,291	178,402	157,311	164,908	4.8
	特装車	10,294	11,186	12,110	12,762	13,109	14,712	12.2
	合計	1,154,483	1,394,000	1,465,426	1,474,637	1,410,857	1,383,358	△ 1.9

(注)輸入車は含まない。

(出所)表1に同じ

<輸入車販売はドイツブランド中心に増加>

韓国輸入自動車協会 (KAIDA) によると、2013年の輸入乗用車の販売台数は前年比 19.6%増の 15万 6,497台となった(表4参照)。KAIDAは、国産車の販売不振に比べ輸入車の販売が伸びたことについて、「輸入車各ブランドの積極的なマーケティングに加え、ディーゼルモデルと若年消費者層が輸入車市場の成長を牽引した」と分析した。実際に2013年に販売された輸入車のうち、ディーゼルモデルが62.1%の9万7,185台を占め、ガソリン(34.2%の5万3,477台)、ハイブリッド(3.7%の5,835台)を大きく上回った。

メーカー・ブランド別では、BMW、フォルクスワーゲン (VW)、メルセデス・ベンツ、アウディなどドイツ勢が上位を占め、特にこの4ブランドは前年比10%台後半以上の高い伸びを記録した。その中でもVWは39.4%増と著しい伸びをみせ、単一ブランドではメルセデス・ベンツを抜き、BMWに次ぐ2位の販売台数となった。他方、日本勢では、レクサスが9.0%増の5,425台、ホンダが23.1%増の4,856台などと伸びたが、トヨタは31.1%減の7,438台と不振だった。

表4 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数
(単位:台、%)

	2012年	2013年	前年比
アウディ	15,126	20,044	32.5
BMW	28,152	33,066	17.5
ベントレー	135	164	21.5
キャデラック	475	300	△ 36.8
クライスラー	4,123	4,143	0.5
シトロエン	255	476	86.7
フィアット	0	507	-
フォード	5,126	7,214	40.7
ホンダ	3,944	4,856	23.1
インフィニティ	1,103	1,116	1.2
ジャガー	1,197	1,901	58.8
ランドローバー	1,916	3,103	62.0
レクサス	4,976	5,425	9.0
MINI	5,927	6,301	6.3
メルセデス・ベンツ	20,389	24,780	21.5
三菱自動車	81	146	80.2
日産	2,398	3,061	27.6
プジョー	2,407	2,776	15.3
ポルシェ	1,516	2,041	34.6
ロールス・ロイス	27	30	11.1
スバル	627	0	全減
トヨタ	10,795	7,438	△ 31.1
VW	18,395	25,649	39.4
ボルボ	1,768	1,960	10.9
合計	130,858	156,497	19.6

(注)KAIDA会員社の登録ベース。

(出所)韓国輸入自動車協会(KAIDA)

<現代の中国生産は100万台を突破>

KAMAによると、2013年の韓国自動車メーカーの海外生産台数は前年比13.0%増の410万8,055台と、初めて400万台を突破した(表5参照)。現代のインドを除き、全ての生産拠点で増加し、特に現代の中国は21.6%増の104万18台と海外生産拠点として初めて100万台を突破した。その他、2012年から生産を開始した現代のブラジルも順調な伸びをみせた。

表5 主要メーカーの海外生産台数の推移

(単位:台、%)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	
						前年比	
現代	1,117,096	1,493,077	1,882,726	2,182,164	2,497,317	2,874,750	15.1
中国	300,323	571,234	704,441	743,888	855,307	1,040,018	21.6
インド	486,099	559,620	600,480	619,785	638,775	633,006	△ 0.9
米国	237,042	195,561	300,500	338,127	361,348	399,500	10.6
チェコ	12,042	118,022	200,088	251,146	303,035	303,460	0.1
ロシア	-	-	217	138,987	224,420	229,400	2.2
ブラジル	-	-	-	-	27,424	167,346	510.2
トルコ	81,590	48,640	77,000	90,231	87,008	102,020	17.3
起亜	340,172	408,644	722,036	958,519	1,138,150	1,233,305	8.4
中国	138,665	243,618	338,866	432,516	487,580	551,006	13.0
米国	-	15,005	153,665	273,751	358,520	369,299	3.0
スロバキア	201,507	150,021	229,505	252,252	292,050	313,000	7.2
合計	1,457,268	1,901,721	2,604,762	3,140,683	3,635,467	4,108,055	13.0

(出所)表1に同じ

(注) 2012年9～12月に、消費拡大を目的に自動車の個別消費税を一時的に5.0%から3.5%に引き下げた。

2013年の国内自動車販売台数は133万台と前年比7.4%の減少となった。一方、生産は輸出が健闘し、前年比0.1%増の246万台と、過去最高を更新した。タイ工業連盟（FTI）は、2014年の自動車生産について、前年に比べ微減の240万台と予測している。

<購入奨励策の終了などが響く>

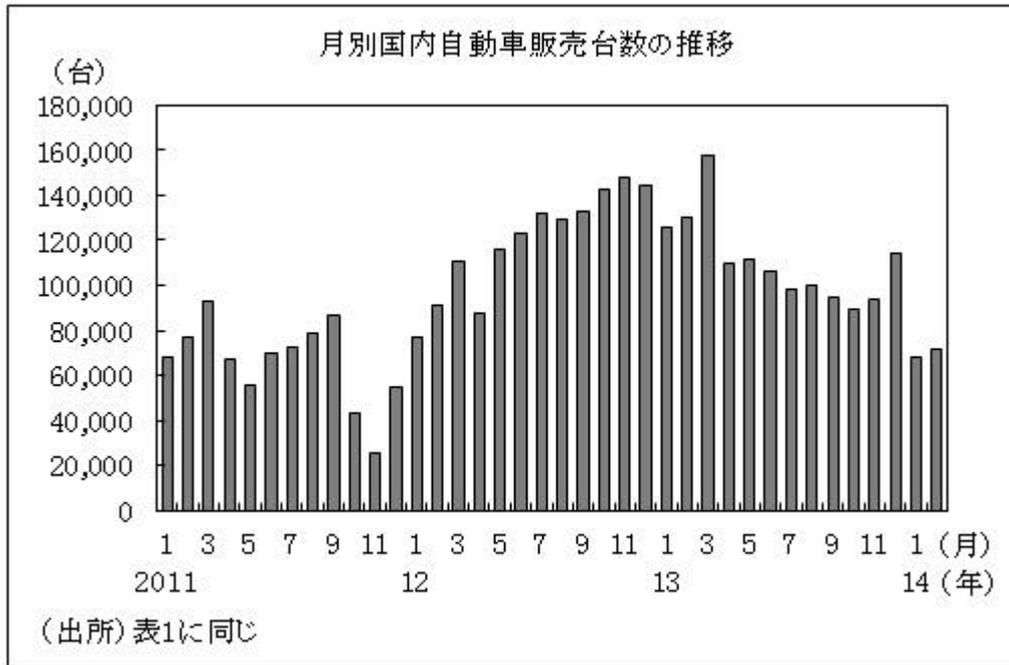
2013年の国内自動車販売台数は133万台と前年に比べ7.4%減少した（表1参照）。前年の2012年は大洪水の影響があった2011年の反動増、政府の自動車購入奨励策（ファーストカーバイヤー制度：初めて自動車を購入する者を対象に物品税を還付）の影響により、国内自動車販売は大幅に増加し、過去最高の144万台（前年比80.9%増）を記録していた。2013年は、政府の自動車購入奨励策の終了や家計債務の増加による金融機関の融資の厳格化、消費者マインドの悪化などで、5月以降減少に転じていた（図参照）。また11月以降の反政府デモの拡大も消費者マインドの悪化に追い打ちをかけ、自動車販売に影響を与えたとみられる。

なお、メーカー別にみると、トヨタが44万台（前年比13.7%減）と首位、続いてホンダ（21万台、24.5%増）、いすゞ（21万台、3.3%減）と続いた。

表1 メーカー別国内自動車販売台数 (単位: 台、%)

	2012年		2013年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
トヨタ	515,321	35.9	444,707	33.4	△ 13.7
ホンダ	171,208	11.9	213,155	16.0	24.5
いすゞ	213,380	14.9	206,233	15.5	△ 3.3
三菱自動車	129,460	9.0	104,687	7.9	△ 19.1
日産	123,850	8.6	98,187	7.4	△ 20.7
マツダ	73,764	5.1	52,914	4.0	△ 28.3
スズキ	24,685	1.7	45,292	3.4	83.5
GM	75,457	5.3	56,389	4.2	△ 25.3
フォード	54,865	3.8	51,223	3.8	△ 6.6
その他	54,345	3.8	57,891	4.4	6.5
合計	1,436,335	100.0	1,330,678	100.0	△ 7.4

(出所) タイ国トヨタ



<輸出が健闘し、生産台数は前年水準を確保>

2013年の自動車生産台数は246万台と、前年に比べ0.1%の増加となった。内訳をみると、乗用車が107万台(11.8%増)、商用車が139万台(7.4%減)、うち1トンピックアップ車は133万台(8.2%減)となった(表2参照)。2013年の自動車生産は、政府の自動車購入奨励策の終了により国内販売が減少したものの、各メーカーが国内需要に振り向けていた分を再度輸出に振り替えるなどの対応を取ったため、輸出が健闘し、通年では過去最高だった前年をわずかに上回り、過去最高を更新した。

表2 国内自動車生産台数内訳 (単位:台、%)

	2012年		2013年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	957,623	39.0	1,071,076	43.6	11.8
商用車	1,496,094	61.0	1,386,010	56.4	△ 7.4
トラック	1,495,512	60.9	1,385,254	56.4	△ 7.4
1トンピックアップ車	1,452,252	59.2	1,332,913	54.2	△ 8.2
その他	43,260	1.8	52,341	2.1	21.0
バス	582	0.0	756	0.0	29.9
合計	2,453,717	100.0	2,457,086	100.0	0.1

(出所)タイ工業連盟(FTI)

<2014年の生産は微減の240万台と予測>

2013年の国内自動車販売は減少に転じたが、政府の自動車購入奨励策の影響で2012年に需要が先取りされた影響を考慮すると、自動車生産は長期的にみて上昇傾向にあるといえる。これは経済発展や最低賃金の上昇に伴う所得の上昇などを背景に自動車に対する基礎需要は確実に増加していることが要因とみられる。しかし、2014年1~2月の自動車販売は、消費者マインドの予想以上の悪化により、さらに減少しており、先行きが懸念される状況となっている。

国際自動車工業連合会（OICA）の発表によると、2013年の自動車生産台数は2012年に続き世界9位となった。タイ政府は2017年までに300万台の生産目標を掲げており、併せて自国の自動車産業の高度化を狙い、タイを世界の環境対応型自動車の生産拠点とし、また研究開発拠点を増加させることを政策としている。各メーカーも自動車産業の集積するタイを地域の生産・輸出拠点とすべく、生産拡大を進めている。このような状況に加え、世界経済回復の追い風も見込まれることから、タイ工業連盟（FTI）は2014年の自動車生産台数について、国内販売が低調に推移するものの、引き続き輸出が堅調に推移し、2013年比で微減の240万台は確保できると予測している。

マレーシア自動車連盟（MAA）の発表（1月22日）によると、乗用車と商用車を合わせた2013年の新車販売台数は前年比4.5%増の65万5,793台となり、2年連続で過去最高を更新した。

<国民車は低迷気味>

2013年の新車販売台数は、堅調な個人消費、魅力的な価格の新型車の発売、自動車メーカーが積極的な販促キャンペーンを実施したことなどにより、過去最高の65万5,793台を記録した（表1参照）。

このうち乗用車は前年比4.4%増の57万6,657台で、自動車全体に占めるシェアは前年比0.03ポイント減の87.9%だった。国民車は0.04%減の33万8,060台で、乗用車全体に占めるシェアは58.6%に低下した。一方、国民車以外の販売台数は11.5%増の23万8,597台で、シェアは前年の38.8%を上回る41.4%となった。

国民車プロドゥアの販売台数は前年比3.7%増の19万6,071台、シェアは34.0%だった。一方、同じく国民車のプロトンは1.7%減の13万8,753台で、シェアは24.1%に低下した。

表1 新車販売台数の内訳 (単位: 台、%)

	2012年		2013年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
乗用車	552,189	100.0	576,657	100.0	4.4
国民車	338,210	61.2	338,060	58.6	△ 0.0
プロトン	141,120	25.6	138,753	24.1	△ 1.7
プロドゥア	189,137	34.3	196,071	34.0	3.7
ナザ	7,953	1.4	3,236	0.6	△ 59.3
国民車以外	213,979	38.8	238,597	41.4	11.5
商用車	75,564	100.0	79,136	100.0	4.7
国民車	1,576	2.1	851	1.1	△ 46.0
プロトン	1	0.0	0	0.0	△ 100.0
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	0.0
ハイコム	129	0.2	16	0.0	△ 87.6
イノコム	1,446	1.9	835	1.1	△ 42.3
国民車以外	73,988	97.9	78,285	98.9	5.8
総計	627,753	100.0	655,793	100.0	4.5
国民車	339,786	54.1	338,911	51.7	△ 0.3
国民車以外	287,967	45.9	316,882	48.3	10.0

(出所) マレーシア自動車連盟(MAA)

<日産、ホンダの販売は好調>

国民車以外の新車販売台数では、トヨタが首位を維持したが、販売台数は前年の10万5,151台から9万1,185台（13.3%減）に、シェアは前年の16.8%から13.9%に低下した。2位は日産の5万3,156台（前年は3万6,271台、46.6%増）で、シェアは6.1%（前年は5.8%）だった。同社の「アルメーラ」やミニバン「グランドリヴィナ」の販売が好調だった。ホンダは47.4%増の5万1,544台となり、シェ

アも 5.6%から 7.9%へと上昇した。

ほかの日本メーカーは、三菱自動車が 1 万 2,348 台 (6.0%増、シェア 1.9%)、いすゞが 1 万 2,061 台 (13.0%増、1.8%)、マツダが 9,197 台 (45.2%増、1.4%) だった。なお、日系以外では、韓国系の躍進が目立った。現代が 1 万 2,217 台、シェアも前年の 1.9%から 2.3%に上昇した。

2013 年のハイブリッド車 (HV) の販売は、前年の 1 万 5,355 台から 23.5%増の 1 万 8,967 台へと拡大した。HV の販売台数は、ホンダ (8,550 台) とトヨタ (5,789 台) で大半を占めた。2013 年末まで適用された輸入税・物品税の減税措置が HV の販売を大幅に押し上げた。2014 年 1 月に発表された国家自動車政策 (NAP) では、HV 車の生産には、期間限定ながら物品税や輸入税の免除措置が与えられることが決まった。しかし、優遇税制が適用されていた完成車の輸入は対象外となったため、これまでのような大幅な販売増につながるかは不透明だ。そうした中で MAA は、ホンダについては HV 車の完全国産を表明していることから、優遇税制の恩恵を受けることで価格競争力が増し、同社の販売が急増するとみている。

<生産も外資系メーカーが好調>

自動車生産台数は、2013 年に初めて 60 万台を超え、60 万 1,407 台を記録した (表 2 参照)。これは好調な販売を受けたものだ。国民車の乗用車と商用車を合わせた生産は前年比 3.4%減の 35 万 7,814 台、国民車以外は 22.3%増の 24 万 3,593 台だった。

乗用車の生産は、前年の 50 万 9,621 台から 6.7%増の 54 万 3,892 台になったが、商用車は 2012 年の大幅増の反動から 4.1%減の 5 万 7,515 台に減少した。

表2 自動車生産台数の内訳 (単位: 台、%)

	2012年	2013年	
	台数	台数	前年比
乗用車	509,621	543,892	6.7
国民車	369,349	357,202	△ 3.3
プロトン	161,412	140,082	△ 13.2
プロドゥア	194,985	207,133	6.2
ナザ	7,132	2,357	△ 67.0
イノコム	5,820	7,630	31.1
国民車以外	140,272	186,690	33.1
商用車	59,999	57,515	△ 4.1
国民車	1,035	612	△ 40.9
プロトン	0	0	0.0
プロドゥア	0	0	0.0
イノコム	1,035	612	△ 40.9
国民車以外	58,964	56,903	△ 3.5
総計	569,620	601,407	5.6
国民車	370,384	357,814	△ 3.4
国民車以外	199,236	243,593	22.3

(出所) 表1に同じ

<2014年は販売鈍化と予測>

MAAは、新車販売は2014年も増加を続けるもその勢いは鈍化し、2013年比で2.2%増の67万台になると予測している（表3参照）。その理由として、MAAはガソリン補助金廃止などに伴う生活費の上昇や銀行の貸し出し基準の厳格化などを挙げている。一方でMAAは、政府が2014年の経済成長率を5.0～5.5%と予測していることや、経済変革プログラム（ETP）を通じた新車需要の刺激などが、引き続き販売を下支えするとみている。

また、MAAは2015年以降の販売台数について、2015年は68万4,000台（前年比2.1%増）、2016年は69万9,100台（2.2%増）、2017年は71万5,200台（2.3%増）を見込んでいる。

表3 新車販売台数の予測（単位：台、%）

	2013年 （実績）	2014年 （予測）	前年比
乗用車	576,657	589,600	2.2
商用車	79,136	80,400	1.6
総計	655,793	670,000	2.2

（出所）表1に同じ

インドネシア（生産・販売）：2013年の自動車販売は4年連続で過去最高

2014年03月11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）の1月下旬の発表によると、2013年の国内自動車販売台数は前年比10.2%増の123万台となり、4年連続で過去最高を更新した。補助金付き燃料の大幅値上げ、ルピア安の進行、金利・消費者物価の上昇などのマイナス要因の影響は限定的で、底堅い内需と2013年に販売を開始した低価格グリーンカー（LCGC）などに支えられ、前年比で2桁増を記録した。

<発表間もないLCGCの販売が好調>

2013年の国内自動車販売を車種別にみると、構成比率に大きな変化はない。例年どおり、二輪駆動（4×2）の乗用車が最大のボリュームゾーンだ（表1参照）。また、車種別の販売台数を前年と比較すると、乗用車と商用車は5%前後の増加だったが、2013年9月から市場に投入されたLCGCが5万1,180台に達した。2013年は経済減速がみられる中で乗用車、商用車ともに伸び悩んだが、発売間もないLCGCは好調だった。

LCGC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よい小型車のこと。排気量1200cc以下のガソリン車や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、販売価格原則9,500万ルピア（約85万5,000円、1ルピア=約0.0090円）以下などの要件を満たせば、購入にかかる奢侈（しゃし）税が0%となる。

表1 車種別自動車販売台数

（単位：台、%）

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	
							前年比
乗用車	425,267	359,367	541,475	601,030	780,785	828,327	6.1
セダン	34,300	22,100	33,128	25,741	34,221	34,199	△ 0.1
二輪駆動(4×2)	388,790	335,053	504,510	569,768	739,168	787,712	6.6
四輪駆動(4×4)	2,177	2,214	3,837	5,521	7,396	6,416	△ 13.3
商用車	178,507	124,181	223,235	291,873	335,445	350,394	4.5
バス	2,861	2,469	4,177	3,853	4,472	4,054	△ 9.3
ピックアップ/トラック	161,747	111,743	204,654	270,205	311,609	330,907	6.2
ダブルキャビン	13,899	9,969	14,404	17,815	19,364	15,433	△ 20.3
その他				1,261		51,180	全増
合計	603,774	483,548	764,710	894,164	1,116,230	1,229,901	10.2

（注）2013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

<トヨタなど日系上位勢は好調を堅持>

自動車の国内販売台数をメーカー・ブランド別にみると、首位のトヨタが前年比7.1%増の43万4,232台で2年連続の40万台超を達成し、以下、ダイハツが18万5,942台（14.3%増）、スズキが16万4,004台（29.6%増）、三菱自動車が15万7,352台（5.7%増）、ホンダが9万1,493台（32.0%増）となっている（表2参照）。

一方、6位以下の日系では日産が6万1,135台（前年比9.0%減）、日野が3万4,207台（0.8%減）、

いすゞが3万1,527台(4.9%減)、マツダが1万1,239台(9.3%減)、UDトラックが1,965台(32.8%減)などとなった。トヨタを筆頭に上位勢は好調を維持したが、中下位勢は景気に左右されやすい商用車中心のブランドも多く、苦戦を強いられたようだ。

日系以外では2013年に低価格の小型多目的車(MPV)の「シボレー・スピン」の現地生産、販売を開始したゼネラルモーターズ(GM)の1万5,649台(前年比約2.8倍)を筆頭に、起亜の1万2,121台(11.2%減)、フォードの9,907台(17.2%減)、メルセデス・ベンツの4,973台(7.9%増)、現代の3,869台(39.4%減)、BMWの2,460台(12.4%増)の順だった。

表2 メーカー・ブランド別自動車販売台数 (単位:台、%)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
1 トヨタ	202,503	181,762	280,680	310,674	405,414	434,232	7.1
2 ダイハツ	78,044	77,513	118,593	139,544	162,742	185,942	14.3
3 スズキ	73,066	44,696	71,210	94,569	126,577	164,004	29.6
4 三菱自動車	87,799	61,736	106,483	134,416	148,918	157,352	5.7
5 ホンダ	52,507	39,574	61,336	45,416	69,320	91,493	32.0
6 日産	31,881	21,440	37,542	56,193	67,179	61,135	△ 9.0
7 日野	23,295	16,293	21,297	24,652	34,472	34,207	△ 0.8
8 いすゞ	25,325	15,236	24,012	28,746	33,165	31,527	△ 4.9
9 GM	2,657	2,612	4,508	4,658	5,643	15,649	177.3
10 起亜	3,880	3,195	6,550	9,081	13,651	12,121	△ 11.2
11 マツダ	2,241	1,542	6,012	8,933	12,391	11,239	△ 9.3
12 フォード	7,999	6,348	8,871	15,670	11,958	9,907	△ 17.2
13 メルセデス・ベンツ	2,872	3,450	4,618	4,809	4,608	4,973	7.9
14 現代	7,827	5,207	5,041	5,551	6,384	3,869	△ 39.4
15 BMW	720	905	1,240	1,551	2,188	2,460	12.4
16 UDトラック	2,454	1,312	2,735	3,045	2,925	1,965	△ 32.8
その他	2,735	3,240	3,984	6,656	8,695	7,826	△ 10.0
合計	607,805	486,061	764,712	894,164	1,116,230	1,229,901	10.2

(注)2008～2010年の合計値が表1と一致しないのは、メーカー・ブランド間の重複計上があるため。

(出所)報道を基に作成

<小型車は増産、商用車は減産傾向>

また、2013年の国内自動車生産台数は前年比13.4%増の120万8,211台に達した。乗用車は17.3%増の87万2,155台で全体の7割強を占め、LCGCも5万2,956台生産された(表3参照)。一方、商用車は景気減速の影響を受け、12.1%減の28万3,100台に減少した。

乗用車では、主力の4×2で1500cc以下が23.9%増、1501～2500ccも23.0%増と伸びた。また、セダンでも特に小型(1500cc以下)が27.8%増と好調だった。

表3 車種別自動車生産台数

(単位:台、%)

	2011年	2012年	2013年		
	台数	台数	台数	構成比	前年比
乗用車	561,863	743,501	872,155	72.2	17.3
セダン	3,231	4,869	5,091	0.4	4.6
1500cc以下(G、D)	208	673	860	0.1	27.8
1501～3000cc(G)／2500cc(D)	2,863	4,076	4,141	0.3	1.6
3001cc以上(G)／2500cc(D)	160	120	90	0.0	△ 25.0
4×2	530,762	693,421	842,234	69.7	21.5
1500cc以下	418,118	541,694	670,995	55.5	23.9
1501～2500cc(G／D)	91,601	114,982	141,408	11.7	23.0
2501～3000cc(G)	21,043	36,745	29,831	2.5	△ 18.8
3001cc以上／2500cc(D)	0	0	0	0.0	-
4×4	27,870	45,211	24,830	2.1	△ 45.1
1500cc以下	0	0	0	0.0	-
1501～3000cc／2500cc(D)	23,389	37,414	15,975	1.3	△ 57.3
3000cc以上／2500cc(D)	4,481	7,797	8,855	0.7	13.6
商用車	276,085	322,056	283,100	23.4	△ 12.1
バス	4,142	5,299	4,713	0.4	△ 11.1
ピックアップ／トラック	271,943	316,757	278,387	23.0	△ 12.1
その他	0	0	52,956	4.4	全増
合計	837,948	1,065,557	1,208,211	100.0	13.4

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

(出所)表1に同じ

GAIKINDOは、2014年の自動車国内販売台数を前年比1割増の134万台と予想している。消費者物価の上昇、ルピア安、金利高などによる経済環境の逆風は引き続きあるものの、内需の堅調な推移が見込まれること、総選挙と大統領選挙という「選挙特需」が期待されること、LCGCの市場投入が進むこと、などが販売台数の押し上げ要因となりそうだ。また、足元では大きな増減のない輸出も、中東・アフリカなどへ輸出先が多様化していること、これまでのスポーツ用多目的車(SUV)、MPVに加えてLCGCの輸出も予定されていることから、その押し上げ効果も期待できそうだ。

ASEAN 各国の自動車（新車）販売が、米国の経済政策や、過去の国内政策の影響で伸び悩む中、フィリピンの好調さが際立っている。2013年の自動車販売台数は20万台の大台を超え、過去最高となった。自動車の現地生産に関係する日系企業からは、この好機を生かし、自動車産業を発展させるための強力な支援策導入について政府への期待が高い。

<懸念された2013年末も好調>

当地の各メディアなどによると、2013年の国内新車販売台数は、フィリピン自動車工業会（CAMPI）の発表値が18万1,283台（表参照）、自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表値が3万1,399台だった。このデータには一部重複（ベンツやクライスラーを扱うキャッツモーターズが両方に所属）があるため、全体では約20万8,000台とみられる。台風30号（ヨランダ）の影響で一時は年末に増加する新車販売への影響も懸念されたが、結果的には11月、12月ともに前年を上回る実績となり、特に12月は、単月の販売で初めて2万台を超え、通年で初の20万台乗せとなった。

2013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	4,190	8,113	2,508	5,271	201	133	12,303
2月	4,618	9,821	3,507	6,007	161	146	14,439
3月	5,121	10,171	3,539	6,257	207	168	15,292
4月	4,773	10,321	3,616	6,370	202	133	15,094
5月	5,201	10,659	3,461	6,775	224	199	15,860
6月	4,132	10,108	3,350	6,311	256	191	14,240
7月	5,066	10,623	3,689	6,446	331	157	15,689
8月	5,122	8,578	3,150	5,028	215	185	13,700
9月	5,136	9,628	3,323	5,873	301	131	14,764
10月	6,128	10,672	3,596	6,573	271	232	16,800
11月	5,479	10,438	3,258	6,628	328	224	15,917
12月	6,117	11,068	3,735	6,859	289	185	17,185
合計	61,083	120,200	40,732	74,398	2,986	2,084	181,283

(出所) CAMPI

<国別では日本が約8割と圧倒>

業界関係者の情報によると、メーカー別のシェア（上位5社）はトヨタ36%、三菱自動車21%、現代11%、ホンダ6%、フォード6%で、ブランドの国籍別では日本が約8割と他を圧倒している。また、車種別では、燃費を含む経済性をアピールする小型乗用車が3割強と最も多く、次いでスポーツ用多目的車（SUV）、MPV（ミニバン）の人気の高い。

首位のトヨタは、2013年に約20億ペソ（約46億円、1ペソ=約2.3円）を投じてフィリピンでの生産設備を強化し、かつ残業時間も増やすことにより、MPVの「イノーバ」や小型車の「ヴィオス」（2013年7月にフルモデルチェンジ）など現地の需要増加に対応。また、車体部品などの追加で現地調達比率

も高めつつある。輸入も含めた販売台数は7万5,587台となった（レクサスブランドを含む）。メディアの報道によると、2014年は9万台の販売を目標とし、1月の販売台数も約7,000台と好調。2014年内に約5億ペソを投じて生産力を強化するという。

シェア2位の三菱自動車は、2012年に投入されたタイ製の小型ハッチバック「ミラージュ」と、2013年に追加されたセダン型の「ミラージュ G4」により乗用車の販売台数が増加し、年間販売台数は前年比23.7%増の4万3,176台に達した。2013年11月に同社が発表した中期計画では、フィリピンをタイ、インドネシアに続くASEANの中核市場と位置付け、生産能力の確保と販売体制の強化に取り組むとしており、それを受けて2014年1月、本社第2海外営業統括部門アジア・アセアン本部に「フィリピン事業強化プロジェクトチーム」が新設された。

日系以外では、韓国の現代の販売台数が約2万2,000台と最も多いが、前年実績とほとんど同じ水準にとどまった。一方、2013年に販売体制を再構築したフォードは約4割増の約1万3,000台となった。

<政府の支援策への期待が高まる>

経済成長に伴い、新車の販売数も順調に伸びているが、一方で国内での生産の伸びにストレートに結び付いていないという状況もある。自動車産業は裾野が広く、経済波及効果も大きい上に、製造業の発展を象徴するイメージも伴うことから、その動向が最も関心を引くところだ。フィリピン政府は近年、雇用創出の観点から、製造業を従来よりも重視する姿勢を示しており、その一環として2013年以降、産業別ロードマップの策定を進めているが、主要サブセクターの1つである自動車産業については、当初見込まれた時期よりも発表が遅れている。

ASEAN域内の経済統合に加え、韓国や中国との自由貿易協定(FTA)も着実に進展していく状況下で、自動車分野ではタイやインドネシアが先行している。両国を追って国内生産を拡大させていくためには、各社の努力もさることながら、フィリピンの存在感を最も効果的にアピールできるこのタイミングを捉えて、新しいインセンティブの導入も含めた政府の強力な支援が必要だとの声が、製造企業側からはますます高まっている。

※自動車生産については統計なし。

ベトナム自動車工業会（VAMA）は1月10日、2013年の自動車の新車販売台数を発表した。VAMA加盟社の2013年の販売台数は、9万6,692台と前年比19.9%増だった。VAMA加盟企業以外の輸入車を合わせた販売台数は、11万519台（19.4%増）となり、2年ぶりに10万台を超えた。販売台数の増加は、2013年7月にハノイ、ダナンの主要都市で自動車登録料が引き下げられたことが背景にある。VAMAは2014年の販売見通しを12万台としている。

<首位のトヨタ、売れ筋ブランドの上位も独占>

VAMA加盟19社の新車販売台数の1位はトヨタで、3万3,288台（前年比33.5%増）となった（表1参照）。2位以下は、地場自動車メーカーのチュオンハイオート（THACO）の1万5,323台（0.3%増）、韓国の起亜自動車の8,891台（2.0%増）、米国のフォード8,166台（70.5%増）、ゼネラルモーターズ（GM）5,176台（7.8%減）と続いた。

2013年は、日系メーカーの販売が好調だった。メーカー別販売台数の上位10社のうち6社が日本企業で、その6社全てが前年を上回った。中でも、トヨタは2012年に引き続き首位を維持し、市場シェアも34.4%と全体の3分の1強を占めて前年の30.9%から拡大した。

表1 メーカー別自動車販売台数（単位：台、%）

順位		2012年	2013年	
				前年比
1	トヨタ	24,927	33,288	33.5
2	THACO(トラック・バス)	15,281	15,323	0.3
3	起亜(THACO委託生産)	8,720	8,891	2.0
4	フォード	4,790	8,166	70.5
5	GM	5,613	5,176	△7.8
6	ホンダ	1,840	4,593	149.6
7	マツダ	900	4,089	354.3
8	スズキ	3,409	3,765	10.4
9	三菱自動車	1,589	2,186	37.6
10	いすゞ	1,217	2,039	67.5
13	日野自動車	632	1,409	122.9
	合計(その他を含む)	80,652	96,692	19.9

（出所）VAMA公表資料を基に作成

またブランド別の販売台数でも、上位10ブランドのうち7ブランドを日本勢が占めた（表2参照）。特に、トヨタは1～5位を独占し、1位の「フォーチュナー」が8,067台、2位の「イノーバ」が6,014台、3位「カムリ」5,730台、4位「カローラ アルティス」5,381台、5位「ヴィオス」4,829台となった。

表2 ブランド別販売台数(2013年) (単位:台)

順位		車種	メーカー	台数
1	フォーチュナー(Fortuner)	SUV	トヨタ	8,067
2	イノバ(Innova)	MPV	トヨタ	6,014
3	カムリ(Camry)	乗用車	トヨタ	5,730
4	カローラアルティス(Altis)	乗用車	トヨタ	5,381
5	ヴィオス(Vios)	乗用車	トヨタ	4,829
6	ピカント(Picanto)	乗用車	起亜	3,652
7	フォルテ(Forte)/K3	乗用車	起亜	2,712
8	CR-V	SUV	ホンダ	2,176
9	レンジャー(Ranger)	商用車	フォード	1,834
10	シティ(City)	乗用車	ホンダ	1,474

(出所)表1に同じ

<ハノイなどの登録料引き下げが販売増の追い風に>

車種別では、スポーツ用多目的車(SUV)／ミニバン(MPV)と乗用車の販売台数が大きく増加した。SUV／MPVは2万3,791台(前年比38.8%増)、乗用車は3万4,349台(28.7%増)となった。一方で、商用車(トラック、バスなど)は3万6,827台(3.4%増)と微増だった(表3参照)。

表3 車種別販売台数 (単位:台、%)

	2012年	2013年	前年比
SUV／MPV	17,141	23,791	38.8
乗用車	26,691	34,349	28.7
商用車	35,615	36,827	3.4
合計(その他を含む)	80,652	96,692	19.9

(出所)表1に同じ

販売台数が増加した要因としては、9人乗り以下の新車(乗用車)に対する登録料が引き下げられたことが挙げられる。2012年に、登録料がハノイで12%から20%に、ホーチミンで10%から15%に引き上げられたことが影響して、その年の新車販売が10万台を割り込んだ。これを受け2013年に、登録料がハノイでは20%から12%へ、ダナンでは15%から10%へと引き下げられた。また、2014年の年明けにはホーチミンでも15%から10%へと元の水準に引き下げられた。このため、販売台数はさらに増加するものと見込まれ、VAMAは2014年の販売見通しを12万台としている。

ハノイ市内のトヨタの販売店では、企業幹部用の社用車、公官庁用の公用車、富裕層用として「フォーチュナー」「カムリ」などの5万~6万ドル(付加価値税、特別消費税込み)の車が多く売れ、徐々に需要が増えてきているようだという。

一方で、今後の自動車の国内生産については、東南アジアからの輸入動向に影響を受けそうだ。ベトナム統計総局によると、2013年の国内自動車生産台数は9万8,800台(前年比16.9%増)、輸入車は3万4,000台(25.9%増)と、ともに増加している。ASEAN物品貿易協定(ATIGA)において、自動車(1000cc以上)の輸入関税は、2012年の70%から、2013年は60%、2014年は50%と段階的に引き下げられ、2018年には0%になる。「ベトナムエコノミックタイムズ」紙(電子版2013年12月31日)は、

東南アジアの自動車生産拠点であるタイとインドネシアからの輸入は、2013年1～11月で8,826台となっており、今後 ATIGA の輸入関税が下がればさらに増加する可能性を指摘している。

2013年の自動車市場は、インフレ対応の高金利政策や経済成長の鈍化により消費者心理が冷え込み、販売台数が減少した。一方、二輪車市場は比較的堅調に推移し、中でもスクーター販売の伸びが市場を下支えした。

<景気減速で消費者の購買意欲が減退>

インド自動車工業会（SIAM）の発表（1月9日）などによると、2013年（1～12月）の乗用車〔スポーツ用多目的車（SUV）とバンを含む〕の合計の生産台数は、前年比4.4%減の314万台、国内販売台数は7.9%減の255万台、輸出台数は8.3%増の59万台だった（表1参照）。輸出の好調ぶりとは対照的に、国内販売は例年大幅な販売増となる祭事期（10月）さえも前年同月比2.0%減と伸び悩んだ。長引く高金利や、経済成長の鈍化が消費者の購買意欲をそいでいるとみられる。既に乗用車では、通常よりも25%から30%ほど多い在庫がたまっているという。また、急激な通貨ルピー安に伴う原材料や部品の輸入コストの上昇は、自動車関連メーカーの利益率を圧迫している。自動車メーカーの中には、やむなく値上げに踏み切るケースもあった。さらに、自動車業界全体の契約労働者などの雇用調整にも影響が出始めている。

伸び悩む自動車市場について、マトゥール SIAM 事務局長は「インフレ、高金利や燃料価格の上昇によって消費者心理が冷え込んでいることに加え、政府が自動車産業を支援するような刺激策を何ら打ち出さないことも、業界が落ち込みを続ける原因だ」と分析、政策による支援を求めている。

これに対し政府は、2月17日発表の2014年度（2014年4月～2015年3月）暫定予算案に、6月30日までの期限付きながら小型自動車（12%→8%）やSUV（30%→24%）などの物品税の引き下げを盛り込み、即日施行した。これを受け、一部の自動車メーカーは値下げに踏み切る方針だが、この程度の税率削減では業界の不振打開には結び付かないとする見方もある。スガト・セン SIAM 副会長は「われわれは、苦難の時を迎えている。政府は、2014年度早々に総選挙を控え既に選挙モードに突入しており、この厳しい局面を打破するような新たな政策を期待することは難しい」とし、需要の回復は総選挙後とみている。

乗用車市場は、小売価格で50万～100万円台を中心とする小型車（車長4メートル未満、かつエンジン容量1.4リットル以下）が約8割を占める。1人当たりGDPが1,414ドル（2013年、IMF見通し値）であるインドでは、自動車購買層の大半が低価格・高燃費の小型車を志向する。

小型車に対する物品税も、優遇税率を適用している。エンジン容量が1.5リットルを超える乗用車に課される税率が27%であるのに対し、車長が4メートル未満で、かつエンジン容量が1.2リットル未満（ディーゼル車は1.5リットル未満）の乗用車は12%（暫定予算案を踏まえれば8%）と半分以下の税率だ。自動車メーカーによっては、この税体系をベースに、消費者がメリットを受けられるように新モデルを設計するケースもある。ただ、都市部の交通渋滞事情や駐車場不足などのインフラ要因も小型車需要を左右しており、今後も当分の間、小型車中心の市場構造に大きな変化はないものとみられる。

<業界不振の中、ホンダの躍進が続く>

自動車メーカーを販売シェア順にみると、主力である小型車のカテゴリーに7車種（「マルチ 800」「アルト」「エスティロ」「ワゴン R」「A スター」「リッツ」「スイフト」）をそろえるマルチ・スズキが、販売台数は前年とほぼ同数の106万台となったものの、シェアを3.3ポイント伸ばし、41.7%と1位の座を守った（表1参照）。次いで、小型車5車種（「イオン」「サントロ」「i10」「グランド i10」「i20」）を市場に投入する韓国の現代がシェア14.9%の2位で、前年比2.9%減の38万台を販売した。同社は9月に発売し90日間で3万台を売り上げた小型ハッチバック車「グランド i10」が好調だったが、景気減速の影響は免れなかった。一方、同社は南西アジアやアフリカ向けを中心に合計100カ国を超える国々にインド製の乗用車を輸出しており、輸出台数は1.2%増の25万台と前年に引き続き業界トップの輸出実績を誇る。

表1 主要メーカー別乗用車生産・国内販売・輸出台数(2013年) (単位:台,%)

メーカー	生産		国内販売		輸出	
		前年比		前年比		前年比
マルチ・スズキ	1,172,280	△ 0.9	1,063,964	0.0	109,916	△ 11.7
現代	632,980	△ 0.9	380,002	△ 2.9	253,011	1.2
マヒンドラ&マヒンドラ	277,365	△ 10.5	270,749	△ 9.1	7,382	34.7
タタ・モーターズ	231,833	△ 36.9	221,967	△ 40.4	7,430	△ 10.3
トヨタ・キルロスカ	173,773	△ 8.7	145,132	△ 15.7	28,307	44.8
ホンダ	115,072	53.0	107,661	47.2	5,351	272.1
ゼネラルモーターズ	85,233	△ 6.6	86,825	△ 5.7	4	△ 98.9
フォード	122,330	4.6	80,431	△ 8.2	39,284	29.1
ルノー	73,677	107.6	64,368	83.1	11,936	0.0
フォルクスワーゲン	74,184	10.2	60,405	△ 9.7	19,769	356.2
日産	144,204	1.0	32,250	△ 28.7	110,983	7.4
シュコダ・オート	18,322	△ 48.5	21,834	△ 37.0	0	0.0
フィアット	8,071	△ 19.2	8,799	△ 21.0	70	△ 44.4
ヒンドゥスタン・モーターズ	5,598	24.9	5,373	18.2	4	0.0
フォース・モーターズ	3,428	△ 37.8	3,587	△ 33.3	0	0.0
合計(その他を含む)	3,138,988	△ 4.4	2,553,979	△ 7.9	593,453	8.3

(出所)インド自動車工業会(SIAM)発表資料を基に作成

現代に続くのが、地場のマヒンドラ&マヒンドラとタタ・モーターズだ。マヒンドラ&マヒンドラの市場シェアは10.6%と前年とほぼ変わらなかったが、タタの販売不振に伴って業界3位となった（販売台数は9.1%減の27万台）。マヒンドラ&マヒンドラは「XUV500」や「スコピオン」など大型のSUVモデルに定評があるが、2013年度はSUVの物品税率が27%から30%に引き上げられたこと、さらにルノー、日産やフォードなどが投入した小型SUVへの需要のシフトがあったこともシェア減少の要因とみられる。小型SUVは通常のSUVに比べて、2割程度格安で人気を博している。

一方、タタは40.4%の大幅減の22万台となった。同社のシェアは4.7ポイント減の8.7%と落ち込み、4位に後退した。超低価格車「ナノ」の販売不振、さらにタクシー用途として広く親しまれてきた「インディゴ」や「インディカ」などの小型乗用車が、トヨタの「エティオス」やマルチ・スズキの「スイフトディア」にその座を奪われ始めていることも販売台数が伸び悩む一因とみられる。

続いて、トヨタ・キルロスカが市場シェア5.7%の5位だったが、販売台数は15.7%減の15万台にとどまった。その要因として、SUVに対する増税によって、主力の「イノーバ」や「フォーチュナー」などのSUVの販売が伸び悩んだことが挙げられる。

他社が落ち込みを続ける中、業績が好調だったのがホンダだ。47.2%増の11万台を売り上げた。市場シェアは4.2%（前年は2.6%）となり、前年の9位から6位に上昇した。同社は、インド市場専用の小型乗用車「アメイズ」を2013年4月に投入。「アメイズ」は、インドのホンダ史上初のディーゼルエンジンを搭載しており、大ヒットとなっている。さらに2014年1月には、中型セダン「シティ」の第4世代を販売開始。ここでもディーゼルエンジン設定を追加し、市場でのシェア拡大を急いでいる。

また日産は、販売シェアは1.3%にとどまるものの、生産台数の8割弱を輸出に充てており、現代モーターに次ぐ11万台（前年比7.4%増）を輸出している。

<スクーターが好調な二輪車市場>

2013年の二輪車の生産台数は前年比4.6%増の1,641万台、国内販売台数は3.9%増の1,436万台、輸出台数は5.0%増の203万台と好調だった（表2参照）。二輪車市場について、マトゥールSIAM事務局長は「良好なモンスーンによる豊作で所得が伸びた地方での販売の伸びが顕著だった」と分析している。

販売シェア順にみると、ヒーローは前年比1.6%増の微増ながら605万台を売り上げ、シェア1位（42.1%）の座を維持した。同社を猛追するのが、シェア2位（22.4%）のホンダで、販売台数は27.3%増の321万台。人気モデル「アクティバ」を含むスクーターセグメントが、台数ベースで5割以上を占める。また、販売シェア3.2%で5位のヤマハも「シグナスレイ」などのスクーターの販売が売り上げ全体を牽引し、販売台数は32.6%増の46万台となった。

インドの二輪車市場におけるスクーターのシェアは2割強だが、販売台数の伸びは前年比15.8%増と堅調。バイクが1.4%増とほぼ横ばいであるのに比べて、スクーターの成長は著しく、市場を下支えする役割を果たしている。

表2 メーカー別二輪車生産・国内販売・輸出台数(2013年) (単位:台、%)

メーカー	生産		国内販売		輸出	
		前年比		前年比		前年比
ヒーロー	6,178,221	1.5	6,048,665	1.6	135,184	△ 17.3
ホンダ	3,395,122	27.6	3,211,615	27.3	156,851	15.0
バジャジオート	3,465,529	△ 8.8	2,161,455	△ 14.4	1,295,341	2.0
TVSモーター	1,950,003	△ 1.1	1,723,567	△ 4.1	231,970	9.9
ヤマハ	651,364	33.8	461,816	32.6	189,673	37.0
スズキ	377,357	△ 11.3	375,083	△ 10.9	5,035	39.5
ロイヤルエンフィールド	180,956	56.5	173,865	58.2	4,256	20.5
マヒンドラ	170,293	45.8	160,980	42.2	9,982	124.0
ピアジオ	39,851	53.7	38,884	51.6	22	450.0
ハーレーダビッドソン	1,863	73.0	1,813	64.7	0	0.0
合計	16,410,559	4.6	14,357,743	3.9	2,028,314	5.0

(出所)表1に同じ

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、2013年の新車販売台数は前年比2.2%増の113万6,227台となり、2年連続で過去最高を更新した。その一方、国内で生産された自動車の販売台数（推計）は前年比15.2%減の11万8,510台で、新車販売台数のわずか10.4%にとどまるとみられる。

<SUVと小型乗用車に人気>

オーストラリアの新車販売台数は、2009年に100万台を割り込んだのを除くと、2007年以降100万台以上の販売を継続している。2012年に110万台を超えて過去最高を記録し、2013年はさらに増加して2年連続の記録更新となった。

セグメント別では、乗用車が中・大型車で大きく減少したことから前年比1.6%の減少に転じた（表1参照）。シェアは前年の51.7%から49.9%に縮小し、わずかながら50%台を割り込んだ。一方で近年、販売台数を伸ばしているスポーツ用多目的車（SUV）は8.5%増となり、シェアが前年の27.6%から29.4%に拡大した。

乗用車の内訳をみると、中型（4～12気筒）が前年比12.6%減、大型（6～12気筒）が14.7%減と大幅に減り、特に大型車については3年連続して大きく減少した。一方、SUVは小型（4～6気筒）が23.3%増、中型（4～8気筒）が8.6%増、大型（6～12気筒）も3.9%増と伸びをみせた。

表1 セグメント別新車販売台数 (単位: 台、%)

	2012年	2013年	前年比	
			台数	増減率
乗用車	575,427	566,454	△ 8,973	△ 1.6
軽	137,606	130,757	△ 6,849	△ 5.0
小型	252,171	266,413	14,242	5.6
中型	89,235	77,985	△ 11,250	△ 12.6
大型	61,531	52,482	△ 9,049	△ 14.7
その他	34,884	38,817	3,933	11.3
SUV	307,253	333,511	28,285	8.5
小型	60,683	74,809	14,126	23.3
中型	110,044	119,464	9,420	8.6
大型	121,791	126,530	4,739	3.9
超大型	14,735	12,708	△ 2,027	△ 13.8
小型商用車	197,704	204,566	6,862	3.5
大型商用車	31,648	31,696	48	0.2
合計	1,112,032	1,136,227	24,195	2.2

（出所）オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

こうした状況下、「シドニー・モーニング・ヘラルド」紙（1月9日）は、SUVや小型車の購入が好調な中で、ジャガー、ポルシェ、BMW、アウディ、ベンツといった高級車や高級スポーツカーの販売が過去最高を記録したと報じ、大型車に分類される高級車の一部は必ずしも落ち込んでいないことを示唆した。

<国内メーカーは3社とも減少>

企業別にみると、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。その一方で、現代、三菱、ホンダが販売台数を伸ばしている。

トヨタは、主力車種の「カローラ」が前年比12.1%増の4万3,498台と車種別販売台数1位を獲得した半面、国内で製造している「カムリ」やタイから輸入している「ハイラックス」の販売が減少し、全体では前年比1.6%減の21万4,630台となった。2位のホールデンは、前年比2.3%減の11万2,059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9.1%減の2万7,766台となったこと、小型車の「クルーズ」も2万4,421台(16.3%減)と大きく落ち込んだことが影響している。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4.6%減の4万2,082台にとどまったことが影響し、全体で0.7%減の10万3,144台となった。4位の現代は、前年比6.0%増の9万7,006台。主力車種の「i30」が3万582台(7.9%増)となったことが大きく貢献した。

表2 企業別・車種別新車販売台数ランキング (単位:台、%)

順位		2012年	2013年	前年比		シェア	
				台数	増減率	2012年	2013年
企業別	1 トヨタ	218,176	214,630	△ 3,546	△ 1.6	19.6	18.9
	2 ホールデン	114,665	112,059	△ 2,606	△ 2.3	10.3	9.9
	3 マツダ	103,886	103,144	△ 742	△ 0.7	9.3	9.1
	4 現代	91,536	97,006	5,470	6.0	8.2	8.5
	5 フォード	90,408	87,236	△ 3,172	△ 3.5	8.1	7.7
	6 日産	79,747	76,733	△ 3,014	△ 3.8	7.2	6.8
	7 三菱	58,868	71,528	12,660	21.5	5.3	6.3
	8 フォルクスワーゲン	54,835	54,892	57	0.1	4.9	4.8
	9 スバル	40,189	40,200	11	0.0	3.6	3.5
	10 ホンダ	35,812	39,258	3,446	9.6	3.2	3.5
車種別 (企業名)	1 カローラ(トヨタ)	38,799	43,498	4,699	12.1		
	2 マツダ3(マツダ)	44,128	42,082	△ 2,046	△ 4.6		
	3 ハイラックス(トヨタ)	40,646	39,931	△ 715	△ 1.8		
	4 i30(現代)	28,348	30,582	2,234	7.9		
	5 コモドア(ホールデン)	30,532	27,766	△ 2,766	△ 9.1		
	6 カムリ(トヨタ)	27,230	24,860	△ 2,370	△ 8.7		
	7 トライトン(三菱)	18,502	24,512	6,010	32.5		
	8 クルーズ(ホールデン)	29,161	24,421	△ 4,740	△ 16.3		
	9 ナバラ(日産)	26,045	24,108	△ 1,937	△ 7.4		
	10 レーンジャ(フォード)	18,097	21,752	3,655	20.2		

(出所)表1に同じ

なお、2013年の国内の自動車生産台数は20万台を超えたが、2012年を下回った(表4参照)。国内で生産されるトヨタの「カムリ」、ホールデンの「コモドア」「クルーズ」は全車種販売台数のトップ10にランクインしているが、国内自動車生産は厳しい状況にあるといえる。

表3 自動車生産台数 (単位:台)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
生産台数合計	324,118	223,354	239,443	219,376	221,224	210,538
新車販売台数	1,012,164	937,607	1,035,574	1,008,437	1,112,032	1,136,227
生産台数比率	32.0%	23.8%	23.1%	21.8%	19.9%	18.5%

(出所)表1に同じ

<2014年の販売台数も110万台超えの予測>

オーストラリアの国内自動車生産は、2013年5月にフォードが2016年10月に撤退することを発表、12月にはホールデンも2017年末までに生産を中止すると発表した ([2013年5月30日記事](#)、[12月19日記事](#)参照)。さらに、トヨタ自動車オーストラリアは2月10日、オーストラリアにおける自動車とエンジンの生産を2017年末に終了すると発表した。これにより、オーストラリア国内で自動車を生産する企業は全て撤退することになり、2017年以降のオーストラリア自動車市場は輸入車のみとなる。

今後の販売に関しては、FCAIのトニー・ウェーバー最高執行責任者(COO)はホールデン撤退が決まった際、「小型乗用車の人気は引き続き高く、小型のSUVも著しく増加している。また、小型の商用車を個人が購入するといった興味深い傾向を見て取ることができる」との見解を示した。また、シドニー・モーニング・ヘラルド紙(1月7日)によると、FCAIによる2014年の予想では、国内の自動車販売は引き続き増加傾向にあり、114万5,000台の販売台数が見込まれている。前労働党政権が2013年7月に発表した、企業が社員に対して社用車を提供した際に発生するFRINGE BENEFIT TAX (FBT) 控除の厳格化について、現保守政権が廃止を決定したことも、自動車販売台数増加の一因になるとみられる。

<北米>

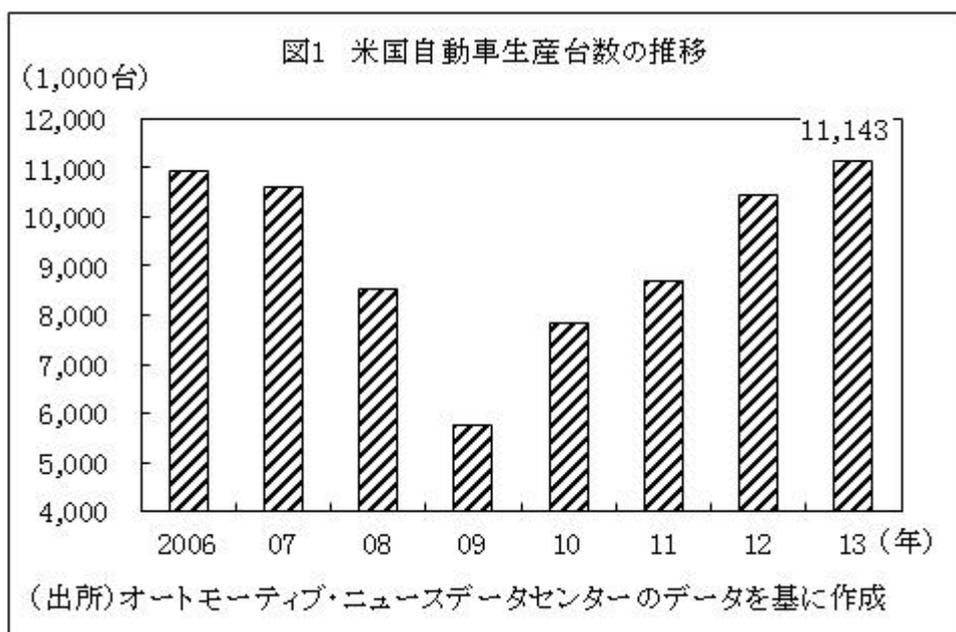
米国（生産）：2013年の自動車生産台数、金融危機前の水準上回る

2014年04月18日 ニューヨーク事務所（大原典子）

民間機関の推計によると、2013年の米国での自動車生産台数は前年比7.0%増の1,114万台となり、金融危機前の水準に回復した。ほとんどの主要メーカーで生産台数が増加し、中でも日産、フィアットクライスラーは大幅に伸びた。

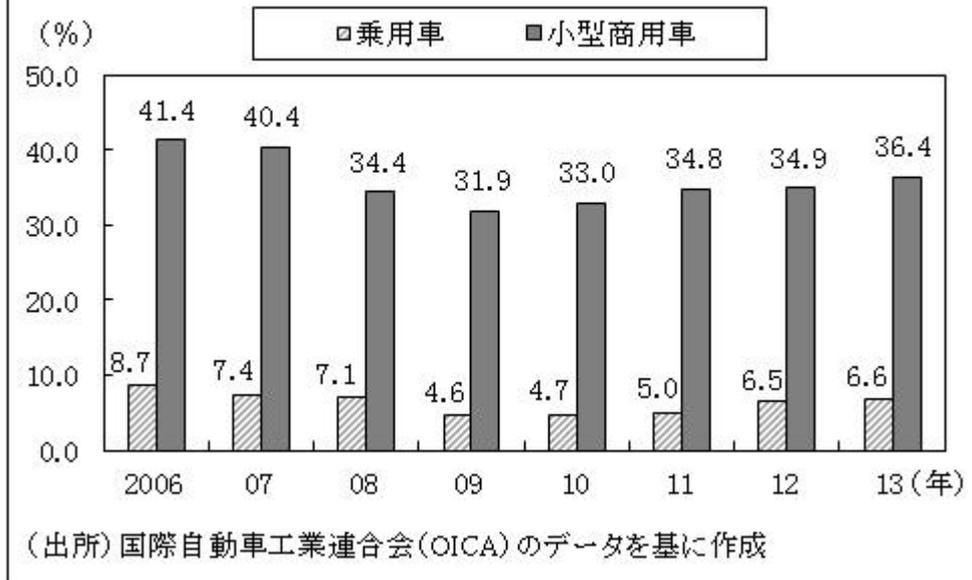
<小型商用車の生産台数の世界シェアが上昇>

自動車専門誌「オートモーティブ・ニュース」の発表（1月20日）によると、2013年の米国自動車生産台数（乗用車・小型トラック合計）（注1）は前年比7.0%増の1,114万3,000台となった。伸び率は2010年以降最も低かったものの、生産台数は金融危機前の水準を上回った（図1参照）。



また、国際自動車工業連合会（OICA）が発表した別のデータによると、世界の生産台数に対する米国での生産台数のシェアは、乗用車（注2）が6.6%と2012年（6.5%）からほぼ横ばいだったが、小型商用車は36.4%で2012年（34.9%）より1.5ポイント上昇した（図2参照）。

図2 世界の生産台数に占める米国のシェア



<フィアットクライスラーと日産が大幅増>

米系メーカーをみると、生産台数最大のフォードが前年比 9.4%増の 221 万台、次いでゼネラルモーターズ (GM) が 1.9%増の 202 万台、フィアットクライスラーが 12.6%増の 150 万台となった (表参照)。また日系メーカーでは、ホンダが 7.4%増の 131 万台、トヨタが 7.5%増の 119 万台、日産が 22.8%増の 79 万台だった。

前年比の伸びが大きい順に米系メーカーをみると、前年比 12.6%増のフィアットクライスラーはラムブランドのピックアップトラック「1500-3500 シリーズ」の製造拠点、ミシガン州ウォーレン工場の生産台数が 28.2%増の 29 万台と大幅に伸びた。また同社で生産台数最大のミシガン州ジェファーソン工場は、前年比 13.7%増の 33 万台を生産した。さらに、6月 24 日から新型「チェロキー」の生産を開始したオハイオ州トレド工場は 7.6%増の 30 万台と伸びている。

前年比 9.4%増のフォードは、スポーツ用多目的車 (SUV) 「エスケープ」の生産拠点であるケンタッキー州レイビル工場が 72.4%増の 38 万台となり、同社の国内生産拠点では最大の生産台数となった。また、ピックアップトラック「F シリーズ」の生産拠点のミズーリ州カンザス工場トラック部門が 37.1%増の 29 万台、中型 SUV「エクスペローラー」を生産するシカゴ工場トラック部門が 17.0%増の 25 万台と大きく増加した。両車種は 2013 年 5 月に増産が発表されていた。

前年比 1.9%増と米系 3 大メーカーで最低の伸びとなった GM は、シボレーの SUV 「トラバース」などを生産するミシガン州ランシング工場のトラック部門が 22%増の 29 万台、同州フリント工場が 20.1%増の 19 万台とトラックの生産工場が伸びる一方で、高級車ビュイックブランドや中型セダン「マリブ」を生産するカンザス州フェアファックス工場が 36.0%減になるなど、乗用車生産拠点は前年比 7.7%減と減少している。

日系メーカーは、東日本大震災とタイの洪水による影響でトヨタとホンダの生産が滞った 2011 年を除

き、日産を加えた 3 大メーカーとも 2009 年以降増加している。「為替変動による影響を回避しての生産拡張」(ブルームバーグ 1 月 22 日)との見方もある。2013 年は特に日産の伸びが大きく(前年比 22.8% 増)、生産台数は同社の世界の生産拠点で最大となった。日産は北米向け SUV 車の新型「ログ」の生産を、同社子会社の日産自動車九州からテネシー州スマーナ工場に移転させ、2013 年 10 月から製造を開始した。スマーナ工場の生産台数は前年比 17.6% 増の 48 万台と大幅に増加している。

前年比 7.5% 増のトヨタは、小型セダン「カローラ」を製造するミシシッピ州のブルースプリングス工場が 22.4% 増の 16 万台と伸びた。乗用車の販売台数では全米首位の中型セダン「カムリ」の生産拠点であるケンタッキー州のジョージタウン工場での生産が 9.1% 増の 50 万台となるなど、乗用車の生産拠点で 12.0% 増と伸びた。

前年比 7.4% 増のホンダは、同社の米国生産台数で過去最高を記録した(同社プレスリリース 3 月 21 日)。中でも、「アコード」の生産拠点のオハイオ州メリーズビル工場では 12.0% 増と大きく伸び、49 万台を生産した。

その他のメーカーでは、フォルクスワーゲン (VW) のチャタヌーガ工場が 7.3% 減の 14 万台、現代・起亜は中型セダン「ソナタ」の生産拠点のアラバマ州モンゴメリー工場が 10.6% 増となり、全体で 6.8% 増の 77 万台となった。

主要メーカー別米国での自動車生産台数

(単位: 台、%)

メーカー		2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
フォード	乗用車	298,639	311,814	419,907	436,149	3.9
	小型トラック	1,314,748	1,525,329	1,599,306	1,773,552	10.9
	合計	1,613,387	1,837,143	2,019,213	2,209,701	9.4
GM	乗用車	600,702	721,501	840,700	776,384	△ 7.7
	小型トラック	1,118,838	1,161,353	1,143,942	1,245,598	8.9
	合計	1,719,540	1,882,854	1,984,642	2,021,982	1.9
フィアットクライスラー	乗用車	169,398	250,417	334,825	343,204	2.5
	小型トラック	669,099	912,136	995,958	1,155,102	16.0
	合計	838,497	1,162,553	1,330,783	1,498,306	12.6
ホンダ	乗用車	459,319	368,808	665,543	750,922	12.8
	小型トラック	495,183	454,842	553,783	558,995	0.9
	合計	954,502	823,650	1,219,326	1,309,917	7.4
トヨタ	乗用車	371,694	317,206	591,682	662,960	12.0
	小型トラック	394,090	396,835	516,544	528,803	2.4
	合計	765,784	714,041	1,108,226	1,191,763	7.5
日産	乗用車	346,891	385,037	406,782	470,197	15.6
	小型トラック	164,100	178,067	237,888	321,395	35.1
	合計	510,991	563,104	644,670	791,592	22.8
現代・起亜	乗用車	238,387	374,077	490,106	533,531	8.9
	小型トラック	215,778	237,801	229,762	235,263	2.4
	合計	454,165	611,878	719,868	768,794	6.8
VW	乗用車	-	40,400	152,400	141,207	△ 7.3
	小型トラック	-	-	-	-	-
	合計	-	40,400	152,400	141,207	△ 7.3
米国	乗用車	2,934,584	3,148,601	4,325,546	4,519,331	4.5
	小型トラック	4,882,796	5,546,714	6,088,227	6,624,063	8.8
	合計	7,817,380	8,695,315	10,413,773	11,143,394	7.0

(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で、合併事業での生産台数を含む。米国合計にはその他メーカーの生産台数も含む。VWは米国での乗用車生産を2011年4月から開始した。

(出所) オートモーティブ・ニュースデータセンターのデータを基に作成

(注1) オートモーティブ・ニュースデータセンターのデータは、乗用車とSUV、ピックアップトラック、バンを含む小型トラックが対象。

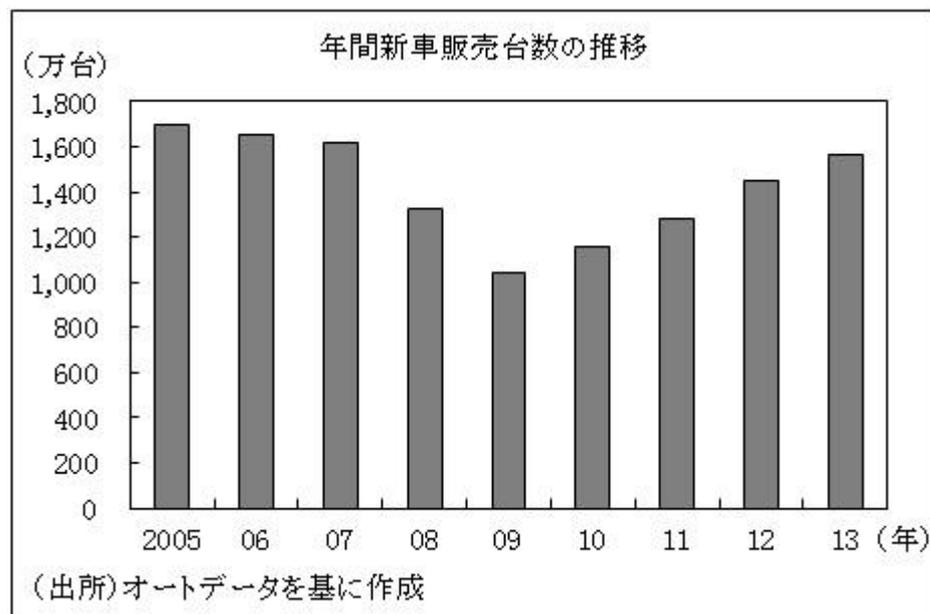
(注2) 国際自動車工業連合会(OICA)のデータは、乗用車と小型商用車が対象。乗用車の定義は、人の運搬を目的とした8席以下の自動車、小型商用車はモノの運搬を目的とする自動車で、重量は3.5トンから7トンまでと国によって定義が異なる。ミニバスを含む。

2013年の年間新車販売台数は1,560万台となり、2007年の金融危機前の水準に近づいた。低金利による借り入れのしやすさ、失業率の低下、住宅価格上昇による資産効果などが、消費者の購入を後押ししたとみられている。市場の予測によると、2014年の販売台数は1,630万台から1,650万台になるとされる。

<経済状況の改善が大きく影響>

2013年の年間新車販売台数は、前年比7.6%増の1,560万199台となった。市場予測（エドモンズ・ドット・コム、2013年10月4日）の1,550万台を上回り、2008年以降では最も多い販売台数となった（図参照）。

全米自動車販売協会の前チーフエコノミストでアナリストのポール・テーラー氏は、オートモーティブ・ニュース（2014年1月3日）で、「2013年は、緩やかだが安定した経済成長の中、低金利が消費者の新車購入を後押しした」と述べた。



<部門ごとで伸び率に差異>

年間の販売台数を部門別にみると、伸び率に大きな差異がみられた（表1参照）。大型・高級乗用車は前年比12.9%増と伸び、そのうち高級乗用車は13.5%増となった。次いで、ピックアップトラックが12.1%増、スポーツ用多目的車（SUV、スポーツワゴンを含む）が11.9%増と大きく伸びた一方、2012年に前年比2桁増だった小型乗用車（前年は26.8%増）が7.8%増、中型乗用車（前年は17.6%増）が0.4%増と伸び率が低下、2012年に13.5%増だったミニバン・フルサイズバンは0.4%減と落ち込んだ。

「ウォールストリート・ジャーナル」紙（1月3日）は「ガソリン価格が低下し、高額なピックアップトラック、SUVや高級車への買い替えが進んだ」と解説した。

表1 部門別新車販売台数(季節調整前) (単位:台、%)

	2012年		2013年		
	販売台数	構成比	販売台数	構成比	前年比
小型乗用車	2,781,860	19.2	2,997,727	19.2	7.8
中型乗用車	3,588,099	24.8	3,603,738	23.1	0.4
大型・高級乗用車	1,044,323	7.2	1,179,245	7.6	12.9
乗用車小計	7,414,282	51.2	7,780,710	49.9	4.9
ミニバン・フルサイズバン	833,468	5.8	830,518	5.3	△ 0.4
ピックアップトラック	1,941,567	13.4	2,175,633	13.9	12.1
SUV(スポーツワゴンを含む)	4,302,556	29.7	4,813,338	30.9	11.9
小型トラック小計	7,077,591	48.8	7,819,489	50.1	10.5
合計/全体	14,491,873	100.0	15,600,199	100.0	7.6

(出所)図1に同じ

<フォードは年間販売台数が前年比 2 桁増>

年間販売台数をメーカー別にみると、ゼネラルモーターズ(GM)が前年比 7.3%増の 278 万 6,078 台、フォードが 10.8%増の 248 万 5,236 台となり、それぞれ 2012 年の伸び率を上回った(表 2 参照)。トヨタは 7.4%増の 223 万 6,042 台、クライスラーは 9.0%増の 180 万 368 台、ホンダが 7.2%増の 152 万 5,312 台となった。日産は前年比 9.4%増の 124 万 8,420 台で、伸び率は 2012 年とほぼ同じになった。現代は 2.5%増の 72 万 783 台と台数は増えたものの、伸び率では 2012 年より鈍化した。一方、フォルクスワーゲンは 1.9%減、起亜も 4.0%減と減少した。

表2 メーカー別新車販売台数(季節調整前) (単位:台、%)

順位	メーカー	2012年			2013年		
		販売台数	構成比	前年比	販売台数	構成比	前年比
1	GM	2,595,717	17.9	3.7	2,786,078	17.9	7.3
2	フォード	2,243,009	15.5	4.7	2,485,236	15.9	10.8
3	トヨタ	2,082,504	14.4	26.6	2,236,042	14.3	7.4
4	クライスラー	1,651,787	11.4	20.6	1,800,368	11.5	9.0
5	ホンダ	1,422,785	9.8	24.0	1,525,312	9.8	7.2
6	日産	1,141,656	7.9	9.5	1,248,420	8.0	9.4
7	現代	703,007	4.9	8.9	720,783	4.6	2.5
8	フォルクスワーゲン	580,279	4.0	30.6	569,419	3.7	△ 1.9
9	起亜	557,599	3.8	14.9	535,179	3.4	△ 4.0

(出所)図1に同じ

主要メーカーの中では、フォードの伸び率 10.8%が最も高かった。最近では 2010 年(前年比 17%増)に次ぐ高い伸びとなる。リンカーンブランドは 0.6%減となったものの、全社の 96%を占めるフォードブランドが 11.2%増と全体を押し上げた。同社の発表(同社ウェブサイト 2014 年 1 月 3 日)によると、ピックアップトラック「F シリーズ」が 18.3%増の 76 万 3,402 台を記録し、2006 年以来最高の伸びとなったほか、クロスオーバーSUV「エスケープ」が 13.4%増、中型セダン「フュージョン」が 22.4%増、「フィエスタ」が 25.2%増となり、それぞれ年間販売台数で過去最高となった。フォードのジョン・フェリス副社長は「乗用車、SUV、ハイブリッド、トラックのどの部門でも需要が多かったことが、2013 年の主要メーカーのシェア増加最高という結果につながった」と述べた。フォードのシェアは、前年より 0.4 ポイント増の 15.9%となっている。

GM は、前年比 7.3%増と伸び率ではフォードに及ばなかったものの、引き続き最大シェア (17.9%) を維持した。ブランド別では、高級車キャデラックブランドが 21.9%増となり、同社は「2007 年以来最高の伸びになった」と発表した。キャデラックの販売サービス副社長のビル・ペファー氏は「2013 年の伸びは、レクサス、BMW、ベンツから買い替えの顧客が流れてきたことによる」と分析する。乗用車が 46.2%増と好調で、中でも小型スポーツセダン「ATS」が前年の 4.5 倍、大型セダン「XTS」が 1.2 倍の伸びとなった。そのほかでは、ビュイックブランドが 13.9%増と、2006 年以来最も販売台数を伸ばした。中でも、大型 SUV「アンクレイブ」と 2012 年発売の小型クロスオーバーSUV「アンコール」の販売が好調で、小型トラック部門が 63.1%増と目立った伸びを示した。また、シボレーブランドが 5.2%増、GMC ブランドが 8.9%増と、全ブランドで販売台数が増加した。米国セールス部門のカーク・マクニール氏は同社のウェブサイトで、「2013 年は GM と米国自動車業界全体にとって、金融危機の影響から脱した年といえよう。ここからは、顧客サービス、デザイン、品質の向上に注力することができる」とコメントした。

クライスラーは前年比 9.0%増と、4 年連続で販売台数が増加し、2007 年以来最高の販売台数となった。ラムブランドは、ピックアップトラック「ラム 1500-3000 シリーズ」が 21.2%増となり、同ブランド全体では 22.2%増、ドッジブランドは小型乗用車「ダート」が 2.3 倍と大きく伸びたことなどで、乗用車部門が 27.0%増だった。

<日産がシェアを 0.1 ポイント高める>

日系主要メーカーのシェアは、日産が 8.0%と前年より 0.1 ポイント増、トヨタが 0.1 ポイント低い 14.3%、ホンダが増減なしの 9.8%となった。

日産の発表 (1 月 3 日) によると、2013 年の 124 万 8,420 台は、「年間販売台数として過去最高」だった。ニッサンブランドの乗用車部門が前年比 10.8%増、小型トラック部門が 15.7%増となった中でも、主力車種中型セダン「アルティマ」が 5.9%増の 32 万 723 台、小型クロスオーバーSUV「ログ」が 14.3%増の 16 万 2,741 台と前年に引き続き伸びたほか、電気自動車「リーフ」が 2.3 倍の 2 万 2,610 台と大きく増えた。一方、高級車インフィニティブランドは、SUV「QX60」が 45.8%増の 3 万 1,602 台と唯一前年比プラスだったものの、他の全ての車種で 2 桁減となり、インフィニティ全体では 2.9%減少した。

トヨタは、高級車レクサスブランドが前年比 12.2%増と、前年の 12.0%増に続き安定した伸びとなった。中でも、乗用車部門の ES シリーズが 29.2%増の 7 万 2,581 台、IS シリーズが 26.4%増の 3 万 5,017 台と大きく伸びている。これを受け、レクサス部門副社長のジェフ・ブラッケン氏は「2014 年も引き続き、高級車市場の伸びが予測される」と述べた。トヨタブランドでは「カムリ」が 40 万 8,484 台と、12 年連続して米国の乗用車部門で最大の販売台数となった。トヨタ部門副社長のビル・フェイ氏は同社ウェブサイト (1 月 3 日) で、「2013 年の自動車業界は、米国の経済回復の中心的な役割を果たしてきた。2014 年もさらにこの成長が見込まれ、金融危機以前の水準に売り上げが戻る」と、明るい見通しを示した。

ホンダは、ホンダブランドが前年比 7.4%増、アキュラブランドが 5.9%増となった。中型 SUV「CR-V」が 30 万 3,904 台となり、小型トラック部門の販売台数としては全米 4 位だった。

このほかでは、スバルが前年比 26.2%増と大幅に伸び、42 万 4,683 台と過去最高になった。「フォレスター」が 61.9%増の 12 万 3,592 台、「XV クロストレック」が 6.3 倍の 5 万 3,741 台となるなど、SUV の増加が販売台数を押し上げた。自動車専門サイトのワーズ・オートは「2014 年には 50 万台に到達する可能性がある」とみている。

<2014 年は 1,630 万～1,650 万台と予測>

2014 年の新車販売台数については、ケリー・ブルー・ブックが 1,630 万台、エドモンズ・ドット・コムが 1,640 万台、ロイターが 1,650 万台と予測した。これにより、伸び率は 4.5%から 5.8%が見込まれる。

エドモンズ・ドット・コムは同社ウェブサイト（2013 年 10 月 4 日）で、消費者を購買に向かわせる条件が整ってきた、という見方を示した。「金融危機からの繰り越し需要が 2014 年まで続くと思われる。同時に、自動車の保有年数が 2012 年で 11.2 年、2013 年で 11.4 年と延びている。緩やかだが安定した経済成長、低金利ローン、低インフレ、株高、雇用の増加、住宅価格上昇といった好条件が、消費者を新車購入に駆り立てるだろう」としている。

カナダ（生産）：

2013年の自動車生産台数は前年比3.4%減—連邦政府、イノベーション基金に5億Cドルを追加投入へ

二

2014年02月26日 トロント事務所（中村和生）

調査会社のデロジエ・オートモーティブ・コンサルタントによると、2013年のカナダ国内の自動車生産台数は前年比3.4%減の236万9,961台だった。米国の自動車生産が前年比7.2%増の1,079万2,120台となる中、カナダは北米自由貿易協定（NAFTA）域内での自動車生産シェアを徐々に落としている。

<フォードを除き各社とも前年比マイナス>

2013年の各社の生産台数をみると、クライスラーが前年比2.4%減の57万1,597台、フォードが1.0%増の25万8,358台、ゼネラルモーターズ（GM）が8.3%減の62万6,547台、ホンダが0.4%減の40万8,124台、トヨタが2.7%減の50万5,335台となり、フォードを除いて各社とも前年比でマイナスとなった（表参照）。

メーカー別自動車生産台数（単位：台、%）

	2012年	2013年	前年比
クライスラー	585,918	571,597	△ 2.4
フォード	255,924	258,358	1.0
GM	683,058	626,547	△ 8.3
ホンダ	409,949	408,124	△ 0.4
トヨタ	519,215	505,335	△ 2.7
軽量自動車計	2,454,064	2,369,961	△ 3.4
乗用車	1,040,298	965,191	△ 7.2
軽量トラック	1,413,766	1,404,770	△ 0.6

（出所）デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<北米内でのカナダのシェアが徐々に縮小>

デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントによると、カナダの自動車生産はメキシコに徐々に侵食されているという。1999年、NAFTA内の自動車生産シェア（大型トラックを含む）は、カナダが17.4%、米国が73.9%、メキシコが8.7%だったが、2013年には、カナダが14.5%、米国が67.0%、メキシコが18.5%となり、カナダがシェアを2.9ポイント落とす中、メキシコは10ポイント近くシェアを伸ばしている。メキシコでの生産拡大は今後も続くとみられ、マツダは2014年1月からメキシコでの生産を開始、ホンダも数ヵ月以内にメキシコでの生産開始を予定している。また、アウディの工場も建設中だ。

<クライスラーの工場改修計画が資金追加投入の背景に>

こうした中、カナダ連邦政府は2月11日、2014年の連邦予算案を発表し、雇用の創出と維持のため、イノベーションや研究開発（R&D）に向けて2008年に創設した自動車イノベーション基金に、今後2年間に5億カナダ・ドル（約460億円、Cドル、1Cドル=約92円）を追加投入することを発表した。

この背景には、クライスラーのオンタリオ州ウインザー工場とブランプトン工場の改修計画があるとされる。クライスラーは連邦政府や州政府の支援を受けながら23億Cドルを投じて、これらの工場に複

数車種の生産ラインを設置する計画だ。両工場には計約 8,000 人の労働者がおり、この計画の進捗いかんでは、メキシコなどへの生産移管がさらに進む可能性も否めず、自動車産業の雇用の維持も難しくなるという危機感がある。

また、交渉妥結が目前に迫っているとされる韓国カナダ自由貿易協定（FTA）の影響により、将来的には韓国からの自動車輸入が増えるを見込まれている。自動車イノベーション基金への資金の追加投入は、カナダで生産する自動車メーカー各社のこうした自動車貿易動向への懸念を和らげる狙いもあるとされる。

カナダ（販売）：2013年の新車販売、過去最高を記録

2014年01月14日 トロント事務所、北米課（中村和生）

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3日）によると、2013年の新車販売台数は前年比4.0%増の174万3,112台となり、過去最高を記録した。2008年から2009年にかけての景気後退期からの繰り延べ需要に加え、雇用の拡大、低金利、各メーカーが投入した新型車や各種インセンティブが後押ししたからだ。

<日系各社は押しなべて好調>

2013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1.7%増の19万5,360台、ホンダが10.4%増の16万4,236台、日産が11.4%増の9万1,551台、マツダが0.3%増の7万1,859台、富士重工業が18.6%増の3万6,760台、三菱自動車が7.3%増の2万1,104台と、各社とも販売台数を伸ばした（表参照）。一方、2014年式以降の新車販売の中止を決定しているスズキは43.7%減の3,071台だった。

米国メーカーは、フォードが2.7%増の28万3,451台、クライスラーが6.7%増の25万8,560台、ゼネラルモーターズ（GM）が3.6%増の23万4,944台となり、3社とも販売台数を伸ばした。

欧州メーカーは、フォルクスワーゲン（VW）が6.0%増の6万2,668台、メルセデス・ベンツが5.0%増の3万4,781台、BMWが1.0%増の3万1,710台だった。

他方、韓国メーカーは、現代が0.6%増の13万7,100台、起亜が6.9%減の7万2,449台となり、あまり振るわなかった。

メーカー別新車販売台数

(単位: 台、%)

	2012年	2013年	前年同月比	2012年	2013年	前年比
	12月	12月				
フォード	16,859	16,153	△ 4.2	275,953	283,451	2.7
クライスラー	14,643	15,339	4.8	242,224	258,560	6.7
ゼネラルモーターズ	14,623	17,036	16.5	226,825	234,944	3.6
トヨタ	12,204	12,348	1.2	192,058	195,360	1.7
ホンダ	13,208	13,316	0.8	148,712	164,236	10.4
現代	7,863	7,304	△ 7.1	136,283	137,100	0.6
日産	4,909	6,896	40.5	82,194	91,551	11.4
起亜	3,960	2,825	△ 28.7	77,800	72,449	△ 6.9
マツダ	3,561	4,558	28.0	71,638	71,859	0.3
フォルクスワーゲン	3,777	4,078	8.0	59,132	62,668	6.0
富士重工業	2,814	2,704	△ 3.9	31,003	36,760	18.6
メルセデス・ベンツ	3,192	2,955	△ 7.4	33,116	34,781	5.0
BMW	2,258	2,556	13.2	31,402	31,710	1.0
三菱自動車	1,708	1,313	△ 23.1	19,671	21,104	7.3
スズキ	321	305	△ 5.0	5,458	3,071	△ 43.7
その他(注)	3,031	3,350	10.5	42,206	43,508	3.1
自動車計	108,931	113,036	3.8	1,675,675	1,743,112	4.0
乗用車	48,030	43,354	△ 9.7	759,795	764,382	6.9
軽量トラック	60,901	69,682	14.4	915,880	978,730	0.0
デトロイトスリー	46,125	48,528	5.2	745,002	776,955	4.3
非デトロイトスリー	62,806	64,508	2.7	930,673	966,157	3.8

(注)その他に含まれるメーカー/ブランドは次のとおり。アウディ、ジャガー、ランドローバー、ミニ、ポルシェ、サブ、スマート、ボルボ。

(出所) デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

<年末商戦では高級車に人気>

12月は年末商戦の時期であり、販売動向を予測するのは非常に難しい。特に、2013年12月はカナダ東部を中心に、フリージング・レイン（雨氷）などの悪天候に見舞われたこともあり、その販売動向が懸念されていた。

ふたを開けてみれば、前年同月比3.8%増の11万3,036台と、2012年を上回る結果になった。中でも高級車は好調で、BMWが13.2%増の2,556台、インフィニティ（日産）が25.5%増の590台、ランドローバーが24%増の502台、ポルシェが24.6%増の279台となり、カナダにおける高級車市場の拡大に寄与するかたちとなった。

<消費者の購買意欲に高まりの気配>

ロイヤル銀行のアシスタント・チーフ・エコノミストであるポール・ファーレイ氏は、好調な新車販売は、消費者の高額商品に対する購買意欲の高まりの証しであるとし、2014年の販売台数を180万台、2015年も182万台と、過去最高の販売台数を更新すると見込んでいる。

カナダでは、家計債務が膨らんでいたことに懸念を示すエコノミストや政府関係者が多かっただけに、消費者の景気回復への期待の表れと好感する向きもある。

<中南米>

メキシコ（生産・販売）：

2013年の自動車生産、輸出台数が過去最高にー国内販売も5年ぶり100万台超えー

2014年01月21日 メキシコ事務所（中島伸浩）

2013年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数と輸出台数は、いずれも過去最高に達した。国内販売も2008年以来の100万台超えとなった。輸出は欧州、中南米向けが減少したが、北米向けが増え、対米依存度が上昇した。

<生産台数は日産に次いでGMが2位に>

メキシコ自動車工業会（AMIA）の発表（1月10日）によると、2013年の自動車生産台数は、過去最高だった前年と比べて、1.7%増の293万3,465台となった（表1参照）。国内向けは9.5%増の52万5,120台、輸出向けは0.1%増の240万8,345台で国内向けが好調だった。国内販売は、7.7%増の106万3,363台と、2008年以來5年ぶりに100万台を超えた。

表1 自動車生産の内訳と輸出、国内販売台数（単位：台、%）

	生産			輸出	国内販売
	国内向け	輸出向け	全体		
2010年	384,992	1,875,784	2,260,776	1,859,517	820,406
2011年	427,407	2,130,143	2,557,550	2,143,879	905,886
2012年	479,681	2,405,188	2,884,869	2,355,564	987,747
2013年	525,120	2,408,345	2,933,465	2,423,084	1,063,363
前年比	9.5	0.1	1.7	2.9	7.7

（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で、0.5%減の68万213台だった（表2参照）。シェアは23.2%で前年より0.5ポイント減となった。2位はゼネラルモーターズ（GM）で13.1%増の64万5,823台（シェア22.0%）、3位はフォードで16.3%増の52万5,220台（シェア17.9%）だった。

表2 企業別自動車生産・販売台数

(単位:台、%)

企業・ブランド名	生産				販売			
	2012年	2013年			2012年	2013年		
	台数	台数	構成比	前年比	台数	台数	構成比	前年比
日産	683,520	680,213	23.2	△ 0.5	245,698	264,466	24.9	7.6
GM	570,942	645,823	22.0	13.1	186,383	201,604	19.0	8.2
VW	604,508	516,146	17.6	△ 14.6	164,570	189,226	17.8	15.0
フォード	451,648	525,220	17.9	16.3	84,382	87,487	8.2	3.7
クライスラー/ フィアット	455,334	439,110	15.0	△ 3.6	93,061	87,306	8.2	△ 6.2
ホンダ	63,256	63,229	2.2	△ 0.0	52,351	60,951	5.7	16.4
トヨタ	55,661	63,724	2.2	14.5	56,278	60,740	5.7	7.9
マツダ	-	-	-	-	25,424	33,348	3.1	31.2
ルノー	-	-	-	-	25,030	21,187	2.0	△ 15.4
BMW(MINIを含む)	-	-	-	-	11,827	13,992	1.3	18.3
スズキ	-	-	-	-	10,733	11,190	1.1	4.3
メルセデス・ベンツ	-	-	-	-	10,600	10,547	1.0	△ 0.5
三菱自動車	-	-	-	-	8,753	8,997	0.8	2.8
プジョー	-	-	-	-	5,204	6,941	0.7	33.4
いすゞ	-	-	-	-	1,706	1,015	0.1	△ 40.5
スバル	-	-	-	-	283	533	0.1	88.3
その他	-	-	-	-	5,464	3,833	0.4	△ 29.8
日系企業合計	802,437	807,166	27.5	0.6	401,226	441,240	41.5	10.0
合計	2,884,869	2,933,465	100.0	1.7	987,747	1,063,363	100.0	7.7

(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

車種別の生産ランキング 1位は、フォードの「フュージョン」で 15.8%増の 32 万 9,977 台、2位が VW の「ニュージェッタ」で 11.2%減の 28 万 9,842 台、3位が日産の「セントラ」で 19.0%増の 18 万 5,608 台となった。

<輸出の対米国依存が高まる>

2013年の輸出台数を企業別にみると、GMが全輸出先で増加し、前年比 13.0%増の 52 万 5,733 台で 1位(表3参照)。2位はフォードで、35.2%増の 52 万 217 台。北米向けが 41.9%増と大幅に伸びた。3位が日産で、3.8%減の 44 万 9,570 台となった。中南米や欧州向けが減少したのが響いた。

輸出を地域別にみると、北米向けは 10.7%増(うち米国向けは 9.5%増)だった一方、中米・カリブ向けは 8.1%減、南米向けは 16.5%減、欧州向けは 32.3%減と、欧州、中南米向けが不調だった。北米向けのシェアは、前年の 70.7%から 76.0%に 5.3 ポイント上昇した。対米国輸出だけみると、63.9%から 68.0%へ 4.1 ポイント上昇した。

表3 企業別仕向け地別自動車輸出台数

(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	2012年	387,838	2,942	44,059	0	0	30,438	465,277
	2013年	432,135	4,088	55,546	0	0	33,964	525,733
	前年比	11.4	39.0	26.1	-	-	11.6	13.0
日産	2012年	250,653	18,451	142,237	15,527	7,411	33,059	467,338
	2013年	287,221	15,262	101,500	10,469	8,632	26,486	449,570
	前年比	14.6	△ 17.3	△ 28.6	△ 32.6	16.5	△ 19.9	△ 3.8
VW	2012年	265,476	471	46,664	173,537	31,699	285	518,132
	2013年	244,442	739	35,158	114,587	28,988	23	423,937
	前年比	△ 7.9	56.9	△ 24.7	△ 34.0	△ 8.6	△ 91.9	△ 18.2
フォード	2012年	329,793	0	54,872	0	0	0	384,665
	2013年	467,869	0	52,348	0	0	0	520,217
	前年比	41.9	-	△ 4.6	-	-	-	35.2
クライスラー /フィアット	2012年	352,238	0	39,491	23,728	7,580	1,717	424,754
	2013年	324,930	4	26,619	19,064	30,271	1,217	402,105
	前年比	△ 7.8	-	△ 32.6	△ 19.7	299.4	△ 29.1	△ 5.3
トヨタ	2012年	55,661	0	0	0	0	0	55,661
	2013年	63,724	0	0	0	0	0	63,724
	前年比	14.5	-	-	-	-	-	14.5
ホンダ	2012年	22,791	0	16,946	0	0	0	39,737
	2013年	21,480	0	16,318	0	0	0	37,798
	前年比	△ 5.8	-	△ 3.7	-	-	-	△ 4.9
合計	2012年	1,664,450	21,864	344,269	212,792	46,690	65,499	2,355,564
	2013年	1,841,801	20,093	287,489	144,120	67,891	61,690	2,423,084
	前年比	10.7	△ 8.1	△ 16.5	△ 32.3	45.4	△ 5.8	2.9

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

(出所)表1に同じ

<ブラジル向けはじめ対中南米輸出が不調>

中南米向けは、16.0%減の30万7,581台と落ち込みが目立った(表4参照)。シェアも12.7%と前年の15.5%から2.8ポイント減少した。1位のブラジルが22.9%減の13万7,443台、2位のアルゼンチンが2.2%減の6万1,624台となり、主因としてはやはり対ブラジルとの間の自動車協定見直し(注)ならびにブラジルの輸入車に対する工業製品税(IPI)の影響が大きい(2013年10月23日記事参照)。ただし、実際にはそのほかの中南米諸国向けもほぼ軒並み減少としており、ブラジルとの自動車協定の見直しだけが要因ではない。需要が減速している国や、中国、韓国原産の輸入車との競合が激しくなっている国など、各国固有の状況を確認することが必要だ。

表4 中南米向け自動車輸出台数推移 (単位:台、%)

国名	2011年	2012年	2013年	前年比
ブラジル	147,535	178,154	137,443	△ 22.9
アルゼンチン	74,287	63,021	61,624	△ 2.2
コロンビア	46,472	48,653	47,527	△ 2.3
チリ	33,182	25,009	17,697	△ 29.2
ペルー	9,348	14,164	7,347	△ 48.1
ウルグアイ	7,682	7,065	6,771	△ 4.2
エクアドル	8,254	5,657	6,373	12.7
プエルトリコ	3,432	5,978	5,753	△ 3.8
パナマ	4,122	5,606	5,421	△ 3.3
コスタリカ	3,466	3,423	2,459	△ 28.2
ボリビア	909	1,920	1,788	△ 6.9
グアテマラ	1,555	1,934	1,611	△ 16.7
エルサルバドル	651	1,088	1,079	△ 0.8
その他	2,345	4,461	4,688	5.1
中南米全体	343,240	366,133	307,581	△ 16.0

(出所)表1に同じ

<日系企業の国内販売シェアは41.5%に上昇>

企業別の国内販売は、首位の日産が前年比7.6%増の26万4,466台で、シェアは24.9%と前年に同じだった(表2参照)。2位はGMで8.2%増の20万1,604台(シェア19.0%)、3位がVW(15.0%増、シェア17.8%)だった。

そのほかの日系企業では、ホンダが前年比16.4%増の6万951台、トヨタが7.9%増の6万740台となった。マツダは31.2%増の3万3,348台と好調だった。日系企業の合計では10.0%増の44万1,240台となり、シェアは41.5%と前年より0.9ポイント上昇した。

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1.2%減の6万5,331台、2位「ジェッタ・クラシコ」(VW)が21.2%増の5万4,603台、3位の「バーサ」(日産)が3.2%増の4万9,004台となっている(表5参照)。

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2.8%減、2万4,021台)だが、2位の「TRAX」(GM)が前年の10倍近い1万6,613台と猛追している。マツダ「CX-5」やトヨタの「RAV4」も、輸入販売ながら大きく伸びた。

表5 モデル別自動車販売台数

(単位: 台、%)

モデル	2012年	2013年	
		前年比	
セダン・コンパクト			
アベオ	66,152	65,331	△ 1.2
ジェッタ・クラシコ	45,069	54,603	21.2
バーサ	47,506	49,004	3.2
ツル	34,569	46,298	33.9
ニュージェッタ	30,591	36,455	19.2
スパーク*	23,107	29,505	27.7
セントラ	22,039	28,538	29.5
ティータセダン	28,642	25,863	△ 9.7
マーチ	25,306	22,773	△ 10.0
ソニック	6,417	20,247	215.5
マティス*	16,048	16,481	2.7
I10*	14,329	14,249	△ 0.6
イビサ*	15,008	12,043	△ 19.8
ゴル*	13,182	10,968	△ 16.8
カローラ*	10,909	10,956	0.4
その他	250,459	254,903	1.8
計	649,333	698,217	7.5
SUV、ミニバン、ピックアップ			
ピックアップ(シャシス・ラルゴ)	25,220	24,994	△ 0.9
CR-V	24,723	24,021	△ 2.8
TRAX	1,690	16,613	883.0
ジャーニー	13,034	12,615	△ 3.2
ダスター*	8,464	10,994	29.9
RAV 4*	5,198	10,830	108.3
CX-5*	906	10,720	1,083.2
ピックアップ(ダブル・カбина)	8,847	10,139	14.6
エスケープ*	8,618	9,899	14.9
ハイラックス*	5,499	9,120	65.8
パトリオット*	8,092	7,386	△ 8.7
ピックアップ(エスタカス)	5,192	6,612	27.3
URVAN Carga*	5,586	6,443	15.3
F-350*	6,702	6,257	△ 6.6
X-TRAIL*	5,946	6,021	1.3
その他	204,697	192,482	△ 6.0
計	338,414	365,146	7.9

(注)*は輸入車。

(出所)表1に同じ

(注) メキシコとブラジル間の自動車協定が見直され、2012年3月19日から3年間、自動車の無関税輸出に上限枠が設定されている。メキシコ・アルゼンチン間の自動車協定は、2012年6月26日～12月17日に適用を停止された後、翌18日からブラジルと同様に3年間、自動車の無関税輸出に上限枠が設定されている。

2013 年のコロンビアの自動車業界を 2 回に分けて紹介する。2013 年の新車販売台数は 29 万 3,846 台と前年比 7.0%減少し、30 万台を割り込んだ。全販売台数の過半は乗用用途であり、輸入車が 6 割強を占める。米国、韓国、日本、フランスの 4 カ国ブランドが 8 割強を占め、特にドイツなど欧州製高級輸入車販売が増加し、富裕層が確実に拡大しているものとみられる。

<個人消費にブレーキ>

コロンビア産業連盟（ANDI）および全国事業者連盟（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コロンビアの 2013 年最終ユーザー向け自動車販売統計（注 1）によると、好調期の 2011 年、2012 年の 30 万台レベルを割り込む 29 万 3,846 台で、前年比 7.0%減少した（表 1 参照）。国家統計庁（DANE）の主要品目別小売統計によると、2013 年 12 月に伸び率がプラスだった主要 14 品目中、自動車および二輪車は 0.9%と最低を記録しており（最大は事務家具・パソコンの 13.5%）、高額の個人消費にブレーキがかかったとみられる。

表1 自動車の最終ユーザー向け月次販売台数(単位:台、%)

月別	2011年	2012年	2013年		
	台数	台数	台数	構成比	前年同期比
1月	20,771	23,882	19,994	6.8	△ 16.3
2月	25,527	27,371	22,888	7.8	△ 16.4
3月	32,320	30,549	23,551	8.0	△ 22.9
4月	24,364	24,941	25,772	8.8	3.3
5月	28,205	27,339	24,488	8.3	△ 10.4
6月	27,030	26,749	23,576	8.0	△ 11.9
7月	26,799	26,105	25,301	8.6	△ 3.1
8月	28,500	25,662	23,636	8.0	△ 7.9
9月	28,883	22,498	24,643	8.4	9.5
10月	25,828	25,029	27,659	9.4	10.5
11月	29,382	29,412	26,381	9.0	△ 10.3
12月	26,961	26,443	25,957	8.8	△ 1.8
合計	324,570	315,980	293,846	100.0	△ 7.0

(出所)コロンビア自動車委員会、国税関税庁(DIAN)、運輸省(RUNT)

最終ユーザー向け販売台数の内訳をみると、国内組み立て車は 9 万 4,593 台に対して、輸入車は 19 万 9,253 台と全販売台数の 67.8%に達した。いずれも乗用車が最大の販売車種。小型貨物車（国内組み立て車：6 万 4,208 台）、ピックアップ（1 万 7,070 台）、タクシー（1 万 5,472 台）の 3 車種では、輸入車の販売台数が国産組み立て車の同車種を大きく上回った（表 2、3 参照）。

表2 組み立て車の最終ユーザー向け月次販売台数(2013年) (単位:台)

月別	乗用車	タクシー	普通小型 貨物車	ピックアップ アップ	商用 貨物車	商用 バス	合計
1月	4,380	108	706	196	409	116	5,915
2月	5,648	169	795	225	565	209	7,611
3月	5,468	91	783	181	534	146	7,203
4月	6,410	255	853	274	610	226	8,628
5月	5,905	221	844	259	607	187	8,023
6月	5,756	137	815	211	498	187	7,604
7月	6,262	154	844	300	684	203	8,447
8月	5,386	127	844	294	546	136	7,333
9月	4,914	191	1,170	365	714	191	7,545
10月	6,868	190	892	324	850	244	9,368
11月	6,069	122	831	399	611	185	8,217
12月	6,457	88	1,160	266	511	217	8,699
合計	69,523	1,853	10,537	3,294	7,139	2,247	94,593

(出所)表1に同じ

表3 輸入車の最終ユーザー向け月次販売台数(2013年) (単位:台)

月別	乗用車	タクシー	普通小型 貨物車	バン	特殊小型 貨物車	ピックアップ アップ	商用 貨物車	商用 バス	合計
1月	5,161	975	4,504	198	714	892	1,512	123	14,079
2月	5,823	1,232	4,958	291	757	1,174	948	94	15,277
3月	6,258	1,315	5,226	424	718	1,278	1,069	60	16,348
4月	6,873	1,174	5,231	419	844	1,621	891	91	17,144
5月	6,430	1,172	5,152	340	851	1,401	971	148	16,465
6月	5,857	1,658	5,268	219	765	1,303	784	118	15,972
7月	6,629	1,300	5,399	206	729	1,585	880	126	16,854
8月	6,784	1,026	5,140	293	658	1,433	839	130	16,303
9月	6,649	1,211	5,347	275	724	1,822	962	108	17,098
10月	6,956	1,198	6,169	338	775	1,712	1,000	143	18,291
11月	7,604	2,106	6,029	291	455	1,349	111	219	18,164
12月	6,670	1,105	5,785	207	694	1,500	1,188	109	17,258
合計	77,694	15,472	64,208	3,501	8,684	17,070	11,155	1,469	199,253

(出所)表1に同じ

ちなみに2013年の新車登録状況をみると、セダン乗用車が全体の50.6%を占める14万9,007台(8.3%減)、次いで小型貨物車が25.8%を占めて7万5,876台(22.0%増)だった。主要都市別では、首位がボゴタ首都圏(11万3,290台、登録全体の38.5%)、次いで南部カリ(2万2,414台、7.6%)、北部メデジン近郊エンビガド(1万6,805台、5.7%)、カリブ海沿岸都市バランキージャ(1万2,177台、4.1%)、北部工業都市メデジン(1万341台、3.5%)の順だった。

<米国、韓国、日本、フランス車販売合計が全体の84.4%>

最終ユーザー向け自動車販売を主要国別にみると、首位は米国(9万4,500台、全体販売の32.2%)、次いで韓国(5万4,981台、18.7%)、日本(5万4,831台、18.7%)、フランス(4万3,537台、14.8%)、中国(1万1,536台、3.9%)、ドイツ(7,672台、2.6%)の順だった。ただし新車登録でみると、フォルクスワーゲン(VW、9,440台、前年比7.6%減)、メルセデス・ベンツ(4,079台、61.5%増)、BMW(2,579台、6.1%増)などドイツ主要3車の合計が1万6,098台となっており(注2)、実態ではフランスに次ぐ4位の供給国となる。ボゴタ市内のビジネス街ならびに高級住宅街では直近3年間でメルセデス・ベンツ

やBMWが頻繁に走行するようになり、富裕層の拡大を表している。

国別の主要ブランドでは、米国のシボレー（7万4,032台、シェア25.2%、前年比14.2%減）が大きく販売を落とした（表4参照）。韓国の起亜（2万8,267台、9.6%、5.0%増）と現代自動車（2万5,092台、8.5%、15.5%減）が明暗を分けた。日本の日産自動車（1万9,748台、6.7%、21.4%減）は、メキシコとの自由貿易協定（FTA）に基づく輸入関税ゼロを生かして2010年以降破竹の勢いを示してきたが、需要減の影響で大幅に落ち込んだ。トヨタ（1万3,917台、4.7%、10.0%減）およびマツダ（9,552台、3.3%、11.1%減）も1割超の減少となった。

フランスのルノー（4万3,002台、14.6%、1.6%減）は全ブランドの中で首位シボレーに次ぐ2位で、底堅い需要がある。中国車は年間販売台数が1,000台に満たないブランドが多いが、BYD（393台、0.1%、30.6%）のように電気自動車販売に注力しているところもあり、中国の12ブランドのうち増加したのは8ブランドに達した。

表4 ブランド別最終ユーザー向け新車販売台数(2013年)

(単位: 台、%)

順位	ブランド	国	販売台数	構成比	前年比
1	シボレー	米国	74,032	25.2	△14.2
2	ルノー	フランス	43,002	14.6	△1.6
3	起亜	韓国	28,267	9.6	5.0
4	現代	韓国	25,092	8.5	△15.5
5	非加盟ブランド	不明	24,062	8.2	△21.7
6	日産自動車	日本	19,748	6.7	△21.4
7	フォード	米国	16,200	5.5	44.5
8	トヨタ	日本	13,917	4.7	△10.0
9	マツダ	日本	9,552	3.3	△11.1
10	VW	ドイツ	7,672	2.6	△7.0
11	シナスカーグループ	中国	5,324	1.8	18.8
12	スズキ	日本	4,777	1.6	280.6
13	ホンダ	日本	2,964	1.0	11.0
14	ダッジ	米国	2,962	1.0	4.3
15	DFM/DFSK	中国	1,831	0.6	0.7
16	双竜	韓国	1,622	0.5	△30.3
17	日野自動車	日本	1,483	0.5	△8.9
18	フィアット	イタリア	1,419	0.4	△20.5
19	三菱自動車	日本	1,304	0.4	4.2
20	長城汽車	中国	1,184	0.4	6.5
合計(その他含む)			293,846	100.0	△7.0

(出所)表1に同じ

<生産では日系乗用車の落ち込みが目立つ>

コロンビア自動車部品協会（ACOLFA）の「統計マニュアル 33」（2013年）によると、2012年の生産台数は合計14万9,930台（前年比2.8%減）となった。乗用車が12万9,314台（前年比2.4%減、全体の86.2%）と最大で、次いで商用車が2万616台（3.3%減、13.8%）だ。

メーカー別にみると、首位はSOFASA（ルノー車）で、2009年以降は乗用車に集中し、生産台数は

2012年に7万691台（39.3%増、47.1%）に拡大した（表5参照）。同社は2011年にコロンビア国内、近隣諸国、メキシコの各市場向けのスポーツ用多目的車（SUV）向け新生産ラインへの拡張投資を行っており、これが生産増へ功を奏したものとみられる。

次いで最大の販売シェアを有するゼネラルモーターズ（GM）のコロンビア法人であるコルモトーレス（COLMOTORES）が6万4,046台（26.4%減、42.7%）と、乗用車の落ち込み（前年比30.9%減）が大きかった。同社は2013年7月に最新鋭の溶接ロボットも導入して年間6万台生産の車体プレス工場を完成させ、完工式にはサントス大統領、ディアス・グラナドス前商工観光相なども出席した。エクアドル向けなど輸出市場開拓による前年の挽回を狙ったものとみられる。

3位はCCA（マツダ車）で1万43台（19.0%減、6.7%）と、6年前の2007年（3万3,840台）と比べると3分の1以下に激減した。同社の生産の6割強を占める乗用車は6,532台と国内乗用車生産全体の5.1%を占めるにすぎなくなり、さらにピックアップは輸入車の勢いに押されて2012年に生産を停止した。通貨高、全国レベルの消費購買力伸長に支えられた消費ブームが輸入車に向かったこと、メキシコとのFTAによる競合の激化、大衆車タイプの市場参入に出遅れたことなどが、操業の悪化を招いたものとみられる。

「ラ・レプブリカ」紙（2月13日）は、「マツダは工場閉鎖を食い止めるためアジア系企業との提携を模索」との見出しでファビオ・サンチェス社長とのインタビューを交え2ページにわたりCCAの今後の行方についての記事を掲載した。同紙は、CCA提携候補先としてフォード、三菱、現代、起亜などの可能性を挙げ、これら現地関係先に取材を試みたが、いずれのところからも否定的回答を得たとしている。

4位の日野自動車は商用車生産に専念し、生産台数は5,150台（25.1%増、25.0%）と伸びた。エクアドル経済の好調さもあり同国向け輸出と国内需要が順調に拡大した。同社によると、2013年の生産は、中古車の廃棄承認が得られないと新車の購入ができない「自動車廃棄法令」の公布が新車販売に悪影響を与え、4,000台と2011年の水準に落ち込んだ。一方、2014年は、大型トラックの首都圏乗り入れ規制の影響で逆に小型トラック（重量8.5トン以下）の規制が相対的に緩やかとなり、再び5,000台の水準に達するとの明るい見通しだ。

表5 企業別自動車生産台数

(単位:台数、%)

用途別	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	前年比
SOFASA(ルノー)							
乗用車	67,595	33,633	24,946	40,189	50,760	70,691	39.3
商用車	1,285	725	0	0	0	0	-
ピックアップ	9,100	5,195	0	0	0	0	-
小計	77,980	39,553	24,946	40,189	50,760	70,691	39.3
コルモトーレス(GM)							
乗用車	53,708	45,443	44,762	58,286	75,413	52,091	△ 30.9
商用車	16,413	12,297	7,083	9,526	11,603	11,955	3.0
ピックアップ	0	0	0	0	0	0	-
小計	70,121	57,740	51,845	67,812	87,016	64,046	△ 26.4
CCA(マツダ)							
乗用車	23,743	12,716	6,717	8,387	6,372	6,532	2.5
商用車	6,877	5,362	4,362	6,559	5,591	3,511	△ 37.2
ピックアップ	3,220	1,035	472	572	434	0	△ 100.0
小計	33,840	19,113	11,551	15,518	12,397	10,043	△ 19.0
HINO(日野自動車)							
乗用車	0	0	0	0	0	0	-
商用車	0	288	1,732	3,112	4,117	5,150	25.1
ピックアップ	0	0	0	0	0	0	-
小計	0	288	1,732	3,112	4,117	5,150	25.1
合計							
乗用車	145,046	91,792	76,425	106,862	132,545	129,314	△ 2.4
商用車	24,575	18,672	13,177	19,197	21,311	20,616	△ 3.3
ピックアップ	12,320	6,230	472	572	434	0	△ 100.0
合計	181,941	116,694	90,074	126,631	154,290	149,930	△ 2.8

(出所)コロンビア自動車部品協会(ACOLFA)資料を基に作成

(注1) 同委員会発表統計は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政府登録された統計、(2) 最終ユーザーへの販売統計(Ventas a Detal)、(3) 営業販売店向け卸販売統計(Ventas a Mayor)だ。ジェトロは、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。

(注2) メルセデス・ベンツおよびBMWはコロンビア自動車委員会に加盟していないため、「最終ユーザー向け自動車販売統計」では「非加盟ブランド」に含まれているとみられる。

2013年の自動車輸出額は前年比約5割拡大し、メキシコ・エクアドル向けが半分以上を占めた。一方、輸入は消費増税の影響で在庫調整を余儀なくされ大幅に減少した。ベネズエラ向け輸出の大幅な落ち込みは日系自動車メーカーに悪影響を及ぼし、外国企業との提携など生き残り策を模索中だ。部品メーカーの中には生産をエクアドルに移すところも出ている。連載の後編。

<輸出は約5割拡大、輸入は大幅減>

国家統計庁（DANE）によると、自動車・同部品の輸出は順調に拡大しており、2013年は8億6,168万ドル（前年比48.9%増）と2011年（4億1,404万ドル）の2倍に拡大した（表1参照）。輸出先としては、メキシコが首位に躍り出た（2億5,565万ドル、前年比54.6%増、同品目輸出全体の29.7%）。2位は前年首位のエクアドル（2億534万ドル、18.6%減、23.8%）、次いでペルー（3,894万ドル、14.7%増、4.5%）、ベネズエラ（1,486万ドル、54.0%減、1.7%）、米国（1,251万ドル、15.7%減、1.5%）の順だった。

ベネズエラ向け輸出は2007年に9億ドルの水準となり、コロンビアの同品目輸出の約9割近くまで拡大したが、その後チャベス前政権下で一時的な外交断絶などがあり、2008年には3億ドル台と3分の1以下まで急減し、その後も同国の経済悪化につれて、つるべ落としの様相を呈している。

一方、輸入は54億329万ドル（前年比17.8%減）と、前年から12億ドル近く減少した。特に首位メキシコ（11億5,885万ドル、前年比36.9%減、同品目輸入全体の21.4%）が前年から7億ドル近く減少し、全体の落ち込みの主因となった。

当地の日系大手自動車輸入企業によると、2013年1月以降、消費税（付加価値税：IVAとは別に賦課される特別消費税）が8ポイント引き上げられ24%になった。この影響に直撃されたのがメキシコ産のピックアップトラックで、在庫調整のために輸入を減らしたとみられており、同業のピックアップ輸入業者も少なからぬ影響を受けたとしている。

メキシコに次いで米国（7億744万ドル、17.7%増、13.1%）、韓国（5億3,786万ドル、7.8%減、10.0%）、中国（4億1,160万ドル、5.4%減、7.6%）、日本（4億52万ドル、9.8%減、7.4%）などが主な輸入相手国だ。その他、最近コンスタントな2億ドル台の輸入相手国として挙げられるのが、ブラジル（2億5,059万ドル、10.4%増、4.6%）、ドイツ（2億4,579万ドル、7.4%増、4.5%）、アルゼンチン（2億3,875万ドル、1.3%減、4.4%）だ。

表1 主要国との自動車・同部品の輸出入動向 (単位:1,000ドル、%)

輸出	2010年	2011年	2012年	2013年		
	金額	金額	金額	金額	構成比	前年比
メキシコ	1,270	1,307	165,315	255,647	29.7	54.6
エクアドル	250,997	253,713	252,347	205,343	23.8	△ 18.6
ペルー	9,464	20,754	33,962	38,938	4.5	14.7
ベネズエラ	50,607	23,745	32,294	14,857	1.7	△ 54.0
米国	8,019	8,583	14,845	12,513	1.5	△ 15.7
ドイツ	73	82	233	1,992	0.2	754.1
オランダ	135	196	46	245	0.0	436.6
フランス	53	331	92	86	0.0	△ 6.5
ベルギー	2	403	30	52	0.0	74.8
日本	0	156	34	17	0.0	△ 48.9
その他	26,714	104,777	79,570	331,993	38.5	317.2
合計	347,335	414,045	578,768	861,683	100.0	48.9
輸入	2010年	2011年	2012年	2013年		
	金額	金額	金額	金額	構成比	前年比
メキシコ	676,281	1,845,769	1,837,194	1,158,853	21.4	△ 36.9
米国	487,037	711,581	601,257	707,439	13.1	17.7
韓国	454,127	606,681	583,365	537,859	10.0	△ 7.8
中国	184,345	340,177	435,291	411,599	7.6	△ 5.4
日本	315,591	436,414	444,142	400,516	7.4	△ 9.8
ブラジル	161,135	184,303	227,028	250,591	4.6	10.4
ドイツ	152,614	213,453	228,913	245,794	4.5	7.4
アルゼンチン	50,772	89,229	241,937	238,749	4.4	△ 1.3
インド	79,349	100,302	132,483	116,027	2.1	△ 12.4
エクアドル	234,193	271,344	251,336	90,647	1.7	△ 63.9
その他	1,284,134	1,728,607	1,593,334	1,245,212	23.0	△ 21.8
合計	4,079,580	6,527,860	6,576,279	5,403,287	100.0	△ 17.8

(出所) DANE統計を基に作成

<ベネズエラ向け輸出が落ち込み工場稼働率は30%に>

マツダ車を組み立てている CCA の行方が懸念されている。同社のファビオ・サンチェス社長は当地メディアとのインタビューで、「最大の経営問題は、かつて販売実績で54%の需要があったベネズエラ向けなどの輸出の落ち込みであり、現在の工場稼働率は30%に下落した」とコメントした（「ディネロ」誌電子版2月10日および「ラ・レプブリカ」紙2月13日）。サンチェス社長は、工場の操業継続が極めて困難な状況のため、2014年5月に停止が見込まれ、マツダ本社はコロンビアでのアジア系企業との事業提携を模索していることを明らかにした。採算が取れなくなった理由としては、a.大衆向け車種の品ぞろえがなかった、b.ベネズエラ向け輸出が激減した、ことを挙げている。

当地メディアの報道に対して CCA は、2月17日付経済紙「ポルタフォリオ」に、「マツダはコロンビアにとどまります」と全面広告を掲載し、30年超に及ぶ中で構築された全国34カ所の営業店および38カ所のアフターサービス用認可保守工場で、これまでと変わらないサービスを継続することなどを明らかにした。

組み立てメーカーの窮状は、現地の部品供給メーカーの対応にも大きな変化をもたらした。グループ従業員6,000人を擁するコロンビア最大の自動車部品メーカーであるチャイネメ兄弟（Chaid Neme

Hermanos) のナイブ・ネメ社長は「ディネロ」誌（電子版 2 月 20 日）とのインタビューで、「当社はサスペンションの生産部門をエクアドルに移管した。さらにダンパー（緩衝器）も同国に生産移管し、月間生産 2 万 5,000 個を目標とするなど、他の部品も同様な生産移管を予定している。現エクアドル政権は、同国での部品生産に当たって融資・土地取得・税制面などでのインセンティブを与えてくれた」と、衝撃的な決断に至った経緯を明らかにした。ネメ社長はその背景として、「構造的な非工業化がコロンビア産業に危機をもたらした。自動車市場の『韓国化』（韓国車の輸入急増）、メキシコとの自由貿易協定（FTA）を通じた輸入車市場へのメキシコ製の急激な参入などにより、当社グループ従業員を直近 2 年間で 1,000 人以上削減せざるを得なかった。逆にエクアドルへの生産参入で同国に 3,000 人の雇用創出効果をもたらす」と、過去 10 年に及ぶ「非工業化」を批判した。

<危ぶまれるサプライチェーンの崩壊>

コロンビア自動車部品生産者協会（ACOLFA）によると、当地進出の外資系自動車組み立てメーカー 4 社が購入した国産自動車部品は、2012 年に 6 億 4,395 万ドル（前年比 13.0%増）に達し、リーマン・ショックの落ち込みを埋め合わせた上に 2007 年の前回ピーク時（6 億 3,598 万ドル）を上回った（表 2 参照）。そのうち最大の購入メーカーが SOFASA（3 億 1,223 万ドル、前年比 2 倍、4 社全体の 48.5%）で、次いでコルモトーレス（COLMOTORES）（2 億 3,193 万ドル、24.8%減、36.0%）、CCA（5,483 万ドル、23.0%減、8.5%）、日野自動車（4,496 万ドル、24.7%増、7.0%）の順だった。CCA の購入落ち込みが目立っており、当社の直近 10 年間の購入額がピークとなった 2007 年（1 億 5,207 万ドル）の約 3 分の 1 にまで減少した。エクアドルに一部生産移管したチャイネメ兄弟は CCA へも供給しており、サプライチェーン崩壊が危ぶまれる。

表2 進出自動車組み立てメーカーの国産自動車部品購入の推移

（単位：100万ドル、%）

メーカー	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年		
	金額	金額	金額	金額	金額	構成比	前年比
SOFASA	100.3	63.7	114.6	154.1	312.2	48.5	102.6
コルモトーレス	191.2	149.3	211.8	308.3	231.9	36.0	△ 24.8
CCA	85.8	56.1	80.8	71.2	54.8	8.5	△ 23.0
日野自動車	2.8	17.4	29.6	36.1	45.0	7.0	24.7
合計	380.2	286.5	436.8	569.7	643.9	100.0	13.0

（出所）ACOLFA資料を基に作成

コロンビア産業連盟（ANDI）のブルース・マクマスター会長は 2 月 11 日、メンバー企業に行った産業景気動向アンケートの結果を発表した。それによると、2013 年における製造業全体の伸び率はマイナス 0.2%となり、産業界にとって極めて厳しい年だったとしている（表 3 参照）。落ち込みの大きかった中で、自動車部品（マイナス 20.1%）、繊維品（マイナス 18.1%）、自動車組み立て（マイナス 18.0%）、鋳鉄鋼品（マイナス 6.2%）と、自動車関連分野の景気悪化が際立った。

マクマスター会長は 2014 年の製造業について、昨今の国内通貨ペソ安の傾向（1 ドル=2,000 ペソ超）の影響もあり、プラス 4.2%と明るい成長見通しを明らかにした。また各産業分野が抱える主要課題の中で、自動車産業は競合、需要を最大の課題として挙げた（表 4 参照）。

表3 産業分野別前年比実質伸び率 (単位:%)

産業分野	製造	総販売 (輸出+国内)	国内販売
食品	2.5	3.7	3.9
飲料	2.7	3.6	3.2
繊維品(糸、織物など)	△18.1	△5.9	3.2
靴	1.4	1.2	1.3
紙製品	2.4	5.5	8.2
印刷	△2.2	△2.6	△3.3
石油精製	△4.2	3.7	2.2
基礎化学品、合成繊維	△2.3	△0.9	△2.4
その他化学品	3.6	4.6	3.1
非金属鉱物	1.5	5.5	3.3
鉄鋼	△6.2	△2.8	3.3
鉄鋼	△2.0	1.4	4.1
家庭用品	△6.4	△4.7	△2.8
電気機械	△6.2	△5.8	△10.0
自動車	△18.0	△6.3	△10.5
自動車部品	△20.1	△21.2	△29.3
その他輸送機器	16.6	7.5	5.4
製造部門合計	△0.2	2.0	2.3

(出所)コロンビア産業連盟(ANDI)産業景気動向アンケート結果

表4 各産業分野が抱える主要課題の比率(複数回答) (単位:%)

産業分野	収益性	原料調達	需要	競合
食品	11.2	22.6	21.1	28.0
飲料	0.0	0.0	50.0	0.0
繊維品(糸、織物など)	33.3	0.0	66.7	33.3
靴	0.0	0.0	33.3	0.0
紙製品	27.3	0.0	27.3	18.2
印刷	12.5	0.0	25.0	25.0
石油精製	0.0	0.0	0.0	0.0
基礎化学品、合成繊維	0.0	15.8	47.4	15.8
その他化学品	6.5	12.9	22.6	25.8
非金属鉱物	10.0	0.0	30.0	20.0
鉄鋼	7.7	7.7	7.7	38.5
鉄鋼	16.7	16.7	16.7	50.0
家庭用品	0.0	0.0	100.0	100.0
電気機械	0.0	40.0	20.0	0.0
自動車	0.0	0.0	33.3	66.7
自動車部品	16.7	0.0	33.3	16.7
その他輸送機器	0.0	20.0	20.0	0.0
製造部門合計	7.9	13.6	26.4	25.7

(出所)表3と同じ

サントス大統領は2013年7月の議会演説で、「これ以上のFTA締結をやめ(コロンビアの)原点に戻る」との方針を発表したが、8月末のデモなど社会不安の発生時には補助金対応のみで、その後の産業活性化政策も発表されない中、2014年5月の大統領選を迎えることになった。現政権が生産部門への対応に手をこまねいている間に、大手部品産業が隣国に生産を移管するなど、2014年のコロンビア自動車産業の行方が懸念されている。

ペルー（販売）：

2013年の新車販売台数は過去最高を記録ーリマがシェア7割、地方都市も急増ー

2014年04月23日 リマ事務所（藤本雅之）

2013年の新車販売台数は20万1,326台と初めて20万台を突破した。伝統的にアジアのメーカーが強く、トヨタ、現代、起亜が上位3位を占め、近年では低価格車の需要増に伴い中国メーカーも躍進している。地域別ではリマ首都圏が全販売台数の約7割を占めるが、地方都市での需要拡大に伴う販売の伸びが顕著だ。2014年も同様の傾向が期待され、全体の新車販売台数は前年比7%程度の伸びが見込まれている。

<上位3位はトヨタ、現代、起亜>

ペルー自動車販売代理店協会（ARAPER）によると、ペルーの新車販売台数は、2010年以降毎年過去最高を更新している。2013年も前年比5.5%増の20万1,326台と、過去最高。ただ、2010～2012年は前年比2桁の伸び率だったのが、2013年は1桁にとどまった。これは2013年後半の鉱業や商業、建設業など各分野での民間投資の減速に伴う需要鈍化、通貨ソルの対ドルレートが切り下がったことによる価格の割高感などが影響したためとみられている。しかし、自動車に対する潜在的ニーズは依然として高く、2014年は7%増程度の伸びが見込まれる。

ペルーでは伝統的にトヨタに対する人気・信頼度が高く、首位を維持し続けている。2013年は前年比14.5%増の3万8,045台を販売し、シェアは18.9%を占めた（表1参照）。次いで現代が2.9%増の2万6,994台（シェア13.4%）、起亜が18.9%増の2万1,874台（10.9%）と韓国メーカーが続き、上位3位までを日本と韓国のメーカーが占める構図だ。4位以降、GMシボレー、日産、スズキ、フォルクスワーゲンと続く。

表1 メーカー別新車販売台数の推移 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年	
					構成比	前年比
トヨタ	26,542	24,507	33,223	38,045	18.9	14.5
現代	15,478	20,366	26,231	26,994	13.4	2.9
起亜	9,920	13,513	18,397	21,874	10.9	18.9
GMシボレー	7,204	13,036	17,456	19,025	9.4	9.0
日産	11,168	13,140	15,845	12,250	6.1	△ 22.7
スズキ	6,596	6,826	8,315	9,186	4.6	10.5
フォルクスワーゲン	5,658	7,631	8,350	6,620	3.3	△ 20.7
三菱自動車	3,751	4,057	3,784	4,423	2.2	16.9
ルノー	1,223	3,050	3,346	4,120	2.0	23.1
マツダ	1,242	1,312	1,895	3,178	1.6	67.7
ボルボ	1,500	2,241	2,308	2,333	1.2	1.1
フォード	658	1,107	1,227	2,327	1.2	89.6
ホンダ	2,200	1,432	2,024	2,251	1.1	11.2
日野	1,406	1,045	1,585	2,001	1.0	26.2
スバル	1,241	1,024	1,134	1,456	0.7	28.4
プジョー	797	994	831	777	0.4	△ 6.5
ダイハツ	179	257	734	583	0.3	△ 20.6
中国メーカー	14,394	22,431	28,282	27,485	13.7	△ 2.8
その他	9,643	12,068	15,794	16,398	8.1	3.8
合計	120,800	150,037	190,761	201,326	100.0	5.5

(出所)ペルー自動車販売代理店協会(ARAPER)

国内州別の新車販売実績をみると、人口の3分の1を擁するリマが全体の約70%を占めている(14万988台)が、残り30%を占める地方都市の販売の伸びが顕著だ(表2参照)。リマは前年比3.4%増と全国平均伸び率の5.5%増を下回ったが、その他の地方州の合計は10.9%増の伸びを示している。

表2 主要州別新車販売台数の推移 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年	
					構成比	前年比
リマ	94,821	109,586	136,364	140,988	70.0	3.4
アレキパ	7,317	12,321	15,785	17,421	8.7	10.4
ラ・リベルタ	3,486	4,816	6,732	7,970	4.0	18.4
クスコ	3,387	4,790	6,699	6,245	3.1	△ 6.8
ランバイェケ	2,169	3,370	4,116	5,184	2.6	25.9
ピウラ	2,293	3,055	3,752	4,752	2.4	26.7
フニン	1,711	2,556	3,885	4,287	2.1	10.3
アンカシュ	702	1,210	2,497	3,176	1.6	27.2
タクナ	943	2,069	2,732	2,444	1.2	△ 10.5
プノ	387	944	1,718	2,292	1.1	33.4
カハマルカ	1,398	2,018	2,307	2,224	1.1	△ 3.6
ワヌコ	833	986	1,090	1,326	0.7	21.7
その他	1,353	2,316	3,084	3,017	1.5	△ 2.2
地方州合計	25,979	40,451	54,397	60,338	30.0	10.9
全国合計	120,800	150,037	190,761	201,326	100.0	5.5

(出所)表1に同じ

トヨタ・ペルーのパトリック・ウガード販売部長によると、同社は、地方都市での販売台数が全体の4割程度を占めるまで成長していると指摘する。こうした状況を受け、同社は2013年上半期にワヌコ市(ワヌコ州)に大型の販売代理店を新たに開設したほか、同年下半期にはアレキパ市(アレキパ州)、ワラス市(アンカシュ州)、アヤクチョ市(アヤクチョ州)でも販売代理店を開設。2014年以降もイカ市(イカ州)など地方都市への出店を引き続き予定している、と述べた。

対照的なのは3位の起亜だ。同社は小型乗用車や四輪駆動車の売れ行きが好調で2013年の販売台数は前年比18.9%増の2万1,874台と躍進した。2014年の目標を2万5,000台に掲げシェア2位を狙う同社は、最大市場のリマ市を中心に全国に販売拠点を増やす方針。2014年1月に国内最大の売り場面積1,000平方メートル強の販売代理店をリマ市内に開設した。1ヵ月当たり1,500件の修理・点検サービスを行う能力を持つ整備工場も併設し、さらに自動車部品などの販売も行うという。

<低価格車のニーズ拡大に伴い中国メーカーが躍進>

車種別販売台数をみると、乗用車が13万9,453台で8.7%増と平均を上回る伸びを示した(表3参照)。バンやピックアップトラックなどの商用車は3万8,074台(2.0%減)、大型トラックとバスはそれぞれ2万960台(0.5%減)、2,839台(10.2%増)だった。

表3 車種別新車販売台数の推移 (単位: 台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
乗用車など	73,858	93,055	128,295	139,453	8.7
商用車	29,951	35,658	38,834	38,074	△ 2.0
トラックなど	14,787	18,747	21,055	20,960	△ 0.5
大型バス	2,204	2,577	2,577	2,839	10.2
合計	120,800	150,037	190,761	201,326	5.5

(出所)表1に同じ

ARAPERは低価格の小型車の売れ行きが伸びていると指摘する。若年層を中心にメーカーを問わず、1万ドル以下から1万4,000ドル程度の小型乗用車のニーズが増えており、特に、1万ドル以下の車種が乗用車販売台数全体の15%を占めているという。

最近のこうした状況を受けて、低価格を武器とする中国やインドのメーカーの販売台数が著しく伸びている。特に中国メーカーの躍進は顕著で、多数のメーカー・車種が販売されており、2013年は前年比微減だったが、合計すると2万7,485台に達している。中国車のシェアは13.7%で、シェア2位の現代の販売台数を上回るまでに拡大している。インドのマヒンドラ(Mahindra)や中国のブリリアンス(Brilliance)、ハイマ(Hayma)、ジンベイ(Jinbei)など5社の車種を取り扱っているモートル・ムンドは、現在、国内に10店舗の販売代理店を持つ。これらメーカーの自動車販売が同社の販売実績の6~8%程度を占め、さらに今後3年間で25%程度まで拡大すると見込んでいることから、店舗数を数年以内に倍増させる計画だという。

一方、トヨタ・ペルーのウガード販売部長によると、同社はペルー市場で1万4,000ドル以下の車種は扱っていないものの、安全面や機能面で新しい技術を備えた新型モデルの乗用車ヤリス(1300ccと

1500cc の小型セダン) を投入するなど、安価な車種とは差別化を図って販売拡大を目指すとしている。また、ピックアップなどの商用車は前年比 2%減だったが、特に鉱業部門や建設部門などを中心に販売台数が前年比約 2 割増と大きく伸びていることから、価格競争の激しい小型乗用車以外の市場も重視しているという。

2014 年に入り、新車販売台数は 1 月が前年同月比 7.0%減の 1 万 4,379 台、2 月は 7.1 減の 1 万 4,619 台にとどまっているが、ARAPER は今後、地方都市における販売の伸びが期待されるとして、2014 年の新車販売台数は前年比約 7%増の 21 万 5,000 台に達すると見込んでいる。

※自動車の国内生産はしていない。

チリ（販売）：2013年の新車販売台数は4年連続で過去最高を更新

2014年01月27日 サンティアゴ事務所（堀之内貴治、小竹めぐみ）

2013年の新車販売台数は前年比11.6%増の37万8,240台と、4年連続で過去最高を更新した。チリ自動車産業協会（ANAC）は、2014年を34万～36万台と予測している。

<マツダが47.5%増加し9位に浮上>

2013年のメーカー・ブランド別販売台数では、シボレーが前年比1.1%減の5万6,596台で、シェアは15.0%と首位を維持した（表参照）。これに、現代の3万4,967台、起亜の3万1,899台、日産の3万2台、トヨタの2万8,072台が続いた。また、マツダが47.5%増で9位に、インドのマヒンドラ&マヒンドラが51.9%増で15位に浮上している。

主要メーカー・ブランド別新車販売台数 (単位:台、%)

		2012年		2013年				前年比		
		合計	シェア	乗用車・SUV	シェア	商用車	シェア		合計	シェア
1	シボレー	57,238	16.9	48,727	17.0	7,869	8.6	56,596	15.0	△ 1.1
2	現代	35,123	10.4	31,826	11.1	3,141	3.4	34,967	9.2	△ 0.4
3	起亜	28,916	8.5	28,654	10.0	3,245	3.5	31,899	8.4	10.3
4	日産	34,124	10.1	18,907	6.6	11,095	12.1	30,002	7.9	△ 12.1
5	トヨタ	26,562	7.8	19,366	6.8	8,706	9.5	28,072	7.4	5.7
6	スズキ	17,389	5.1	21,723	7.6	220	0.2	21,943	5.8	26.2
7	フォード	11,032	3.3	8,798	3.1	5,939	6.5	14,737	3.9	33.6
8	プジョー	8,693	2.6	7,238	2.5	5,060	5.5	12,298	3.3	41.5
9	マツダ	7,853	2.3	10,014	3.5	1,570	1.7	11,584	3.1	47.5
10	三菱自動車	8,599	2.5	2,659	0.9	8,019	8.7	10,678	2.8	24.2
11	双竜(サンヨン)	8,054	2.4	3,616	1.3	5,781	6.3	9,397	2.5	16.7
12	クライスラー	8,174	2.4	8,115	2.8	669	0.7	8,784	2.3	7.5
13	長城 (グレートウォール)	8,202	2.4	5,254	1.8	2,843	3.1	8,097	2.1	△ 1.3
14	フォルクスワーゲン	6,723	2.0	3,781	1.3	3,707	4.0	7,488	2.0	11.4
15	マヒンドラ&マヒンドラ	4,377	1.3	3,068	1.1	3,582	3.9	6,650	1.8	51.9
	その他	67,767	20.0	64,842	22.6	20,206	22.0	85,048	22.5	25.5
	合計	338,826	100.0	286,588	100.0	91,652	100.0	378,240	100.0	11.6

(出所)チリ自動車産業協会(ANAC)

乗用車部門においては、シボレー（シェア 21.2%）、起亜（12.0%）、現代（12.0%）、スズキ（8.0%）、日産（5.3%）が、スポーツ用多目的車（SUV）部門では、トヨタ（9.4%）、現代（9.1%）、日産（9.1%）、クライスラー（8.8%）、シボレー（7.1%）がそれぞれ上位を占めている。

メーカーの国別販売シェアでは、日本が29.6%で首位。これに韓国の21.8%、米国の21.2%、中国の11.1%が続いた。製造地域別輸入台数（2013年1～10月）は、アジアからが73%で、国別では韓国29%、中国17%、日本13%、インド7%、タイ7%が上位を占めた。

<高級車の販売台数も好調な伸び>

メルセデス・ベンツ、BMW、アウディといった高級車も伸びている。メルセデス・ベンツは前年比61.7%増の5,620台、BMWは19.2%増の3,888台だった。2014年の高級車販売見通しは25%程度の増加が予測されている。

チリでメルセデス・ベンツ、三菱ふそうなどを取り扱っているカウフマンは2013年末に、自動車産業の成長に対応し、アフターサービスを充実させるため、1億8,000万ドルを投資し、サンティアゴにおいては本社の新設・移転、部品の物流センターおよびメルセデスセンターの新設、地方においては支店新設・改装などを実施すると発表している。また、チリで唯一組立工場を有し、シボレーブランドで販売されているいすゞのトラックを組み立て、販売しているゼネラルモーターズ(GM)チリは、日本のいすゞとの合弁によりGM・いすゞ・カミオネス・アンディノス(GMICA)を設立し、サンティアゴに新工場をオープンするなどの動きもあった。

※自動車の国内生産はしていない。

アルゼンチン（生産・販売）：

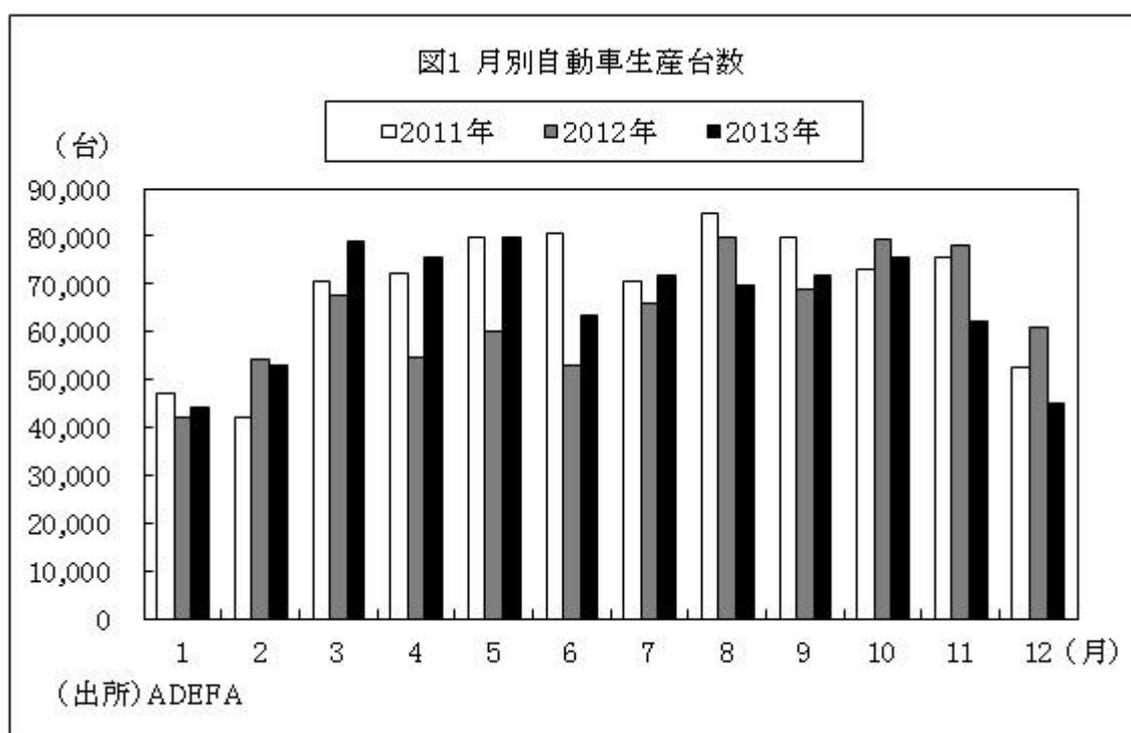
2013年の自動車生産台数は前年比3.5%増で回復基調—インフレの影響で販売台数は急増—

2014年02月14日 サンパウロ事務所（紀井寿雄）

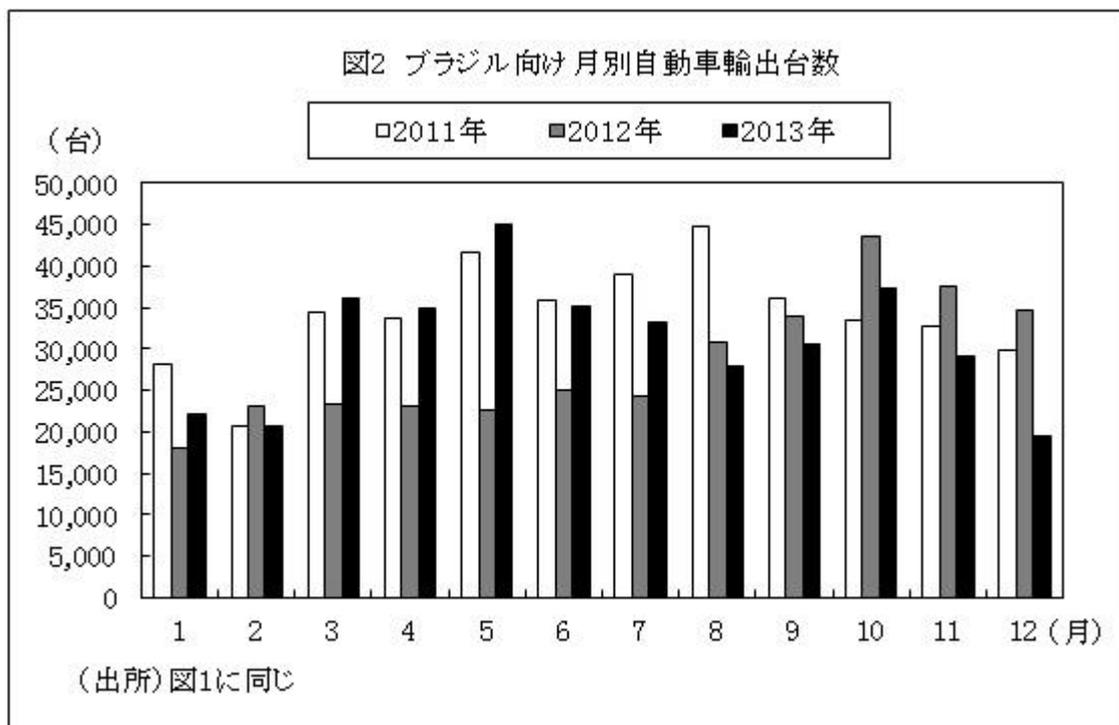
アルゼンチン自動車製造協会（ADEFA）の発表（1月6日）によると、2013年の自動車生産台数は前年比3.5%増の79万1,007台だった。上半期は2月を除いて全ての月で前年同月比プラスだったが、下半期は7月と9月以外前年同月を下回った。年間の生産台数は前年比で増加しているものの、過去最高だった2011年のレベルまでは回復していない。

<ブラジル向け輸出が増加>

2013年の自動車生産台数は前年比3.5%増の79万1,007台で、前年比増となったものの、過去最高だった2011年の82万8,771台には及ばなかった。上半期は前年の不振から回復したが、下半期に伸び悩んだ。2012年上半期の不振は、同年2月から導入された輸入の事前宣誓供述書（DJAI）による輸入規制（[2012年2月1日記事参照](#)）や、最大の輸出先であるブラジル市場が低迷していたことに起因する。各企業が政府の輸入規制に順応したこと、2012年5月にブラジルで導入された自動車購入時の工業製品税（IPI）減税策（[2012年6月11日記事参照](#)）の効果で、2012年下半年以降は生産台数が回復している（図1参照）。



アルゼンチンの自動車輸出はブラジルに大きく依存しており、2013年はブラジル向け輸出台数が輸出台数全体の85.8%を占めた。2013年のブラジル国内における自動車販売台数は前年比0.9%減の376万7,370台だったが（[2014年1月17日記事参照](#)）、アルゼンチンからブラジル向けの輸出台数は9.3%増の37万1,961台だった（図2参照）。



<トヨタが好調>

メーカー別の生産台数をみると、2012年は欧米メーカーの6強であるPSAプジョー・シトロエン、ゼネラルモーターズ(GM)、ルノー、フォルクスワーゲン(VW)、フィアット、フォードがいずれも減少したが、2013年はルノー、フィアット、フォードの3社が回復した(表1参照)。しかし、2013年の生産台数が2011年を上回るのはルノーだけで、各社ともに積極的な増産ができていない。その中で元気なのがトヨタだ。2012年には生産台数を9万台にまで増やしたが、さらに2015年末までに生産台数を14万台にするとしている。「ハイラックス」をブラジル向けに輸出することで外貨を稼いでおり、外貨準備高減少に悩むアルゼンチン政府からの期待も高いといわれている。

表1 メーカー・ブランド別自動車生産台数 (単位: 台, %)

	2011年	2012年	2013年	2013年	
				構成比	前年比
PSAプジョー・シトロエン	143,898	133,534	115,302	14.6	△ 13.7
GM	136,428	128,501	111,355	14.1	△ 13.3
ルノー	111,492	108,905	117,635	14.9	8.0
VW	125,438	107,904	106,711	13.5	△ 1.1
フィアット	113,468	73,863	104,891	13.3	42.0
フォード	103,883	89,072	102,280	12.9	14.8
トヨタ	68,929	93,570	94,468	11.9	1.0
メルセデス・ベンツ	18,505	16,263	20,502	2.6	26.1
ホンダ	879	8,114	11,519	1.5	42.0
イベコ	5,851	4,769	6,344	0.8	33.0
スカニア	0	0	0	0.0	-
合計	828,771	764,495	791,007	100.0	3.5

(出所) 図1に同じ

<日系メーカーの販売台数は2桁の伸び>

アルゼンチン自動車代理店連合会（ACARA）の発表によると、2013年の自動車販売台数（新車登録ベース）は前年比13.7%増の94万2,969台と急増した。高インフレで現地通貨ペソの相対的な価値が下がる中、自動車を資産として購入する動きが増加の要因とされる。メーカー・ブランド別販売台数は、1位がVW、2位がルノー、3位がGM系列のシボレーとなっている（表2参照）。日系メーカーでは、トヨタが5万3,597台（19.0%増）で7位、ホンダが1万2,331台（23.6%減）で10位、日産が5,689台（38.9%増）で14位だった。

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

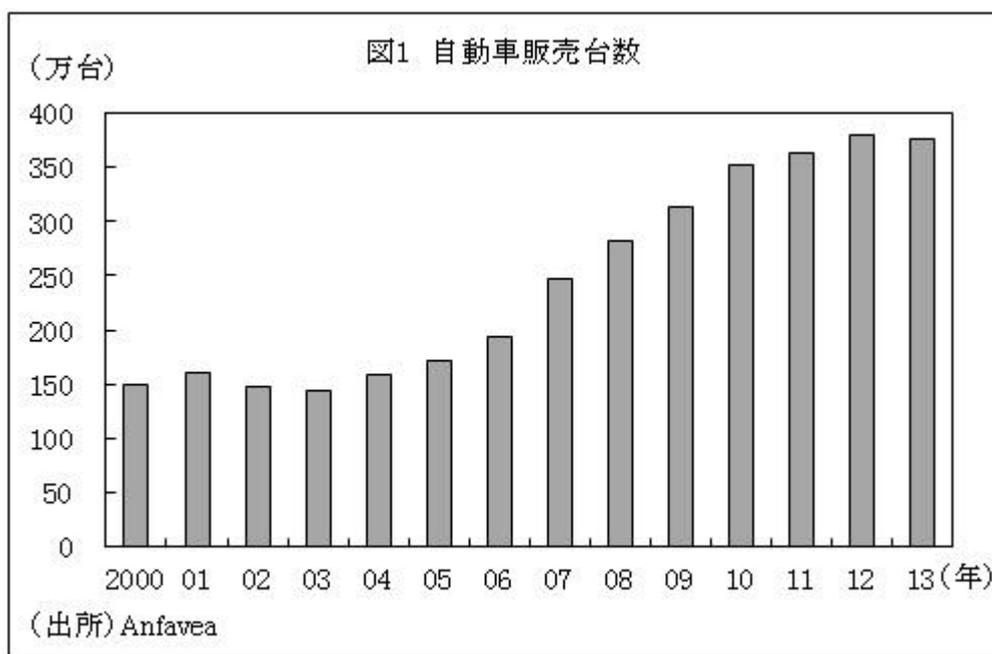
	2011年	2012年	2013年	2013年	
				構成比	前年比
VW	173,330	164,206	159,437	16.9	△ 2.9
ルノー	106,612	119,715	141,489	15.0	18.2
シボレー	133,378	133,655	139,598	14.8	4.4
フォード	109,310	101,707	118,796	12.6	16.8
フィアット	88,158	80,381	104,097	11.0	29.5
プジョー	74,438	80,648	98,099	10.4	21.6
トヨタ	36,503	45,038	53,597	5.7	19.0
シトロエン	32,348	30,720	41,597	4.4	35.4
メルセデス・ベンツ	15,477	14,788	19,203	2.0	29.9
ホンダ	17,495	16,143	12,331	1.3	△ 23.6
イベコ	6,311	6,483	8,144	0.9	25.6
奇瑞汽車	4,620	6,106	7,827	0.8	28.2
アウディ	5,217	6,280	7,469	0.8	18.9
日産	13,803	4,095	5,689	0.6	38.9
現代	5,687	3,926	5,062	0.5	28.9
BMW	1,887	2,211	4,007	0.4	81.2
ジープ	1,418	1,995	2,918	0.3	46.3
スカニア	2,608	2,137	2,619	0.3	22.6
起亜	2,804	1,653	2,207	0.2	33.5
ダッジ	4,117	2,376	2,093	0.2	△ 11.9
その他	10,032	5,135	6,690	0.7	30.3
合計	845,553	829,398	942,969	100.0	13.7

(出所)ACARA

全国自動車製造業者協会（Anfavea）は1月7日、2013年の自動車販売台数（新車登録ベース）が前年比0.9%減の376万7,370台で、前年割れしたと発表した。2012年5月から継続されてきた自動車減税効果が息切れした感がある一方で、生産台数は前年比9.9%増になるなど、自動車産業全体では2014年に期待も残す結果となった。

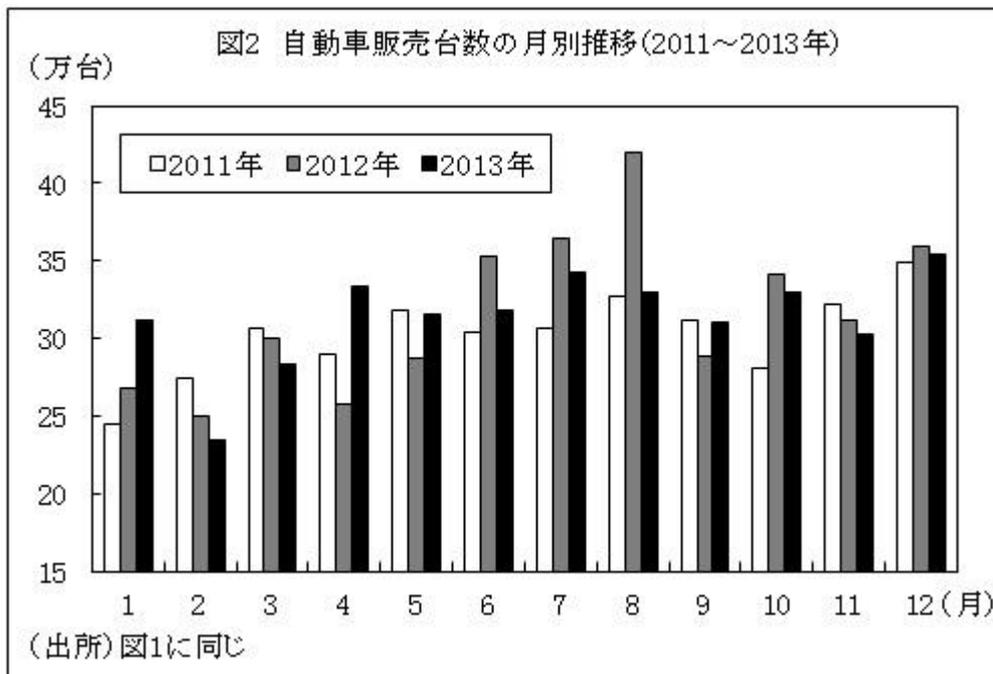
<減税効果は息切れ>

Anfaveaによると、2013年のブラジルの自動車販売台数は前年比0.9%減の376万7,370台となった。2012年に過去最高の380万2,071台を記録したが、それを上回るまでには至らなかった（図1参照）。



2013年の自動車販売台数を見る際のキーワードとしては、「効果が切れたカンフル剤」と「進む国産車へのシフト」が挙げられる。

「効果が切れたカンフル剤」とは、2012年5月半ばから導入された政府主導の一部自動車向けの工業製品税（IPI）減税策は、2013年の販売台数増まではもたらさなかった点を指す。2011年から2013年までの自動車販売台数の月別推移をみると、2012年6～8月のような前年同月比20%を超える急増に対して、2013年の販売台数の推移は減税策導入前の2011年のトレンドに沿ったかたちに収束したように見受けられる（図2参照）。

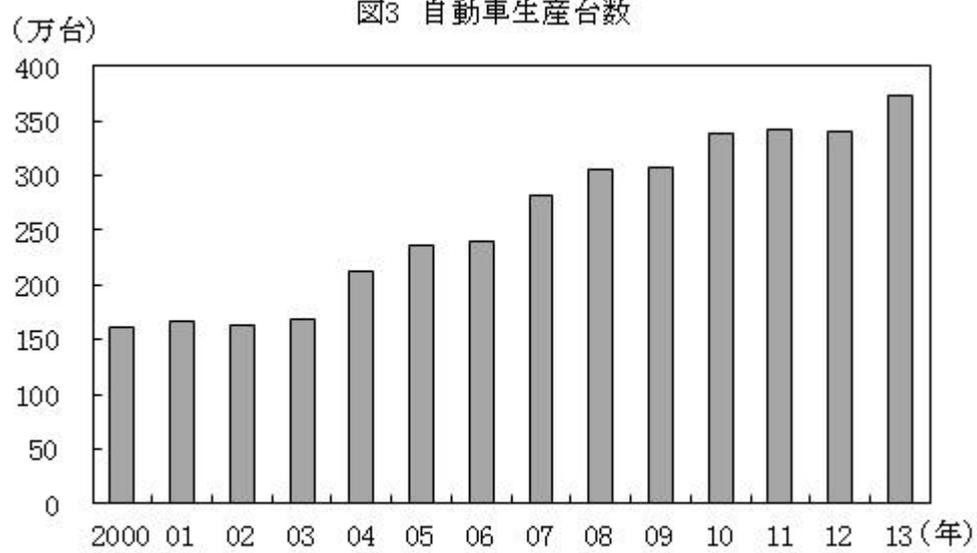


<国産車へのシフト進む>

自動車販売台数が 300 万台後半を推移する中で、質的な変化としてみられるのが「進む国産車へのシフト」だ。2012 年 4 月から進められている自動車新政策 (Inovar-Auto) によって、自動車メーカー各社は国産化に力を入れるようになった。日系自動車メーカーでは、トヨタやホンダが現地工場の増産を進めており、日産自動車は 2014 年に新工場が稼働する。また、ドイツ系自動車メーカーもフォルクスワーゲンが増産、ベンツと BMW が新工場の設立を発表するなど、ブラジル市場への対策強化を進めている。また、輸入車への税負担が相対的に高くなっている中で、国産車へのシフトが進み、販売台数に占める輸入車のシェアは 2011 年の 23.6%から、2012 年には 20.7%、2013 年には 18.8%まで下がるなど、国産化誘導の強化による投資誘致や雇用の創出を目指す政策当局者を満足させる結果につながっている。

そのようなトレンドを受けるかたちで、自動車生産台数は、2002 年以来の前年比マイナス成長となった 2012 年から反転、2013 年は前年比 9.9%増の 374 万 418 台を記録した (図 3 参照)。前年割れとなった販売面での課題は残るものの、国産化のメリットと潜在的な需要の喚起によって、2014 年の国内自動車産業はさらに発展するものと思われる。

図3 自動車生産台数



(出所) 図1に同じ

<欧州・ロシア>

欧州、EU（販売）：2013年の新車登録台数、1.8%減の1,231万台

2014年01月28日 ブリュッセル事務所（田中晋）

2013年の欧州29ヵ国の新車登録台数は、前年比1.8%減の1,230万8,215台となった。最大市場のドイツは前年比4.2%減と、前年の2.9%減からさらに後退したが、2位の英国が10.8%増を記録し、欧州5大市場国の中でスペインとともにプラス成長となった。ポルトガル、ギリシャなどの重債務国も2012年の大幅減少の反動から2013年は増加に転じた。また、メーカー別にみると、2012年に好調だった韓国勢は横ばいにとどまり、ダイムラーやマツダ、三菱自動車などが健闘した。

<英国で2桁台の伸び>

欧州自動車工業会（ACEA）の[発表](#)（1月16日）によると、2013年の欧州29ヵ国（注）の新車登録台数は前年比1.8%減の1,230万8,215台となった。また、EU加盟国のうち、西欧15ヵ国では1.8%減、中・東欧など11ヵ国では0.1%減となった（表1参照）。

表1 欧州29カ国の新車登録台数

(単位: 台、%)

	2012年	2013年	前年比
EU26カ国	12,054,057	11,850,905	△ 1.7
西欧15カ国	11,299,431	11,096,786	△ 1.8
ドイツ	3,082,504	2,952,431	△ 4.2
英国	2,044,609	2,264,737	10.8
フランス	1,898,760	1,790,456	△ 5.7
イタリア	1,403,010	1,303,534	△ 7.1
スペイン	699,589	722,703	3.3
ベルギー	486,737	486,065	△ 0.1
オランダ	502,479	417,036	△ 17.0
オーストリア	336,010	319,035	△ 5.1
スウェーデン	279,899	269,599	△ 3.7
デンマーク	170,813	182,198	6.7
ポルトガル	95,309	105,921	11.1
フィンランド	111,258	103,450	△ 7.0
アイルランド	79,574	74,303	△ 6.6
ギリシャ	58,482	58,694	0.4
ルクセンブルク	50,398	46,624	△ 7.5
中・東欧など11カ国	754,626	754,119	△ 0.1
ポーランド	272,719	289,913	6.3
チェコ	174,009	164,736	△ 5.3
スロバキア	69,268	66,000	△ 4.7
ルーマニア	66,436	57,710	△ 13.1
ハンガリー	53,059	56,139	5.8
スロベニア	48,648	50,878	4.6
エストニア	17,267	19,500	12.9
ブルガリア	19,419	19,352	△ 0.3
リトアニア	12,170	12,152	△ 0.1
ラトビア	10,664	10,637	△ 0.3
キプロス	10,967	7,102	△ 35.2
欧州自由貿易連合(EFTA)3カ国	474,036	457,310	△ 3.5
スイス	328,139	307,885	△ 6.2
ノルウェー	137,967	142,151	3.0
アイスランド	7,930	7,274	△ 8.3
EU26カ国 + EFTA3カ国	12,528,093	12,308,215	△ 1.8

(注) EU26カ国 + EFTA3カ国は、EU28カ国のうち、マルタとクロアチアを除いた26カ国と、EFTA4カ国のうちリヒテンシュタインを除いた3カ国の合計。

(出所) ACEA資料を基に作成

国別で見ると、最大市場のドイツは、前年比 4.2%減の 295 万 2,431 台となり、300 万台を割り込んだ。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が、登録台数の減少幅は西欧平均を上回る結果となった。続く英国は、前年比 10.8%増の 226 万 4,737 台となり、欧州 5 大市場国（ドイツ、英国、フランス、イタリア、スペイン）の中で数少ないプラス成長国となった。西欧 15 カ国の中では、英国以外に、ポルトガル（11.1%増）、デンマーク（6.7%増）、スペイン（3.3%増）、ギリシャ（0.4%増）の 4 カ国が増加を記録した。しかし、この 4 カ国のうち、3 カ国が債務危機を経験した国々（ポルトガル、スペイン、ギリシャ）であり、2012 年に新車登録台数が落ち込んだ反動といえる。実際にこの 3 カ国では、2011 年の実績とはまだ大きな開きがある。フランス（5.7%減）、イタリア（7.1%減）、ベルギー（0.1%

減)、オランダ (17.0%減)、オーストリア (5.1%減)、スウェーデン (3.7%減) といった市場規模で上位 3 位から 9 位の国々は、5 位のスペインを除き、前年と比べ軒並み減少し、オランダに至っては 20% 近い減少となった。

一方、中・東欧などの 11 カ国では、エストニア (12.9%増)、ポーランド (6.3%増)、ハンガリー (5.8%増)、スロベニア (4.6%増) の 4 カ国が順調に伸びた。中でもエストニアは 10%を超えた。他方、欧州債務危機の影響を受け、2012 年 6 月に EU などに支援を要請したキプロスで 35.2%減の大幅な減少がみられたほか、ルーマニアでも 13.1%減と 10%を超える減少を記録した。

<ダイムラー、マツダ、三菱自動車が健闘>

メーカー別にみると、最大シェアを誇るフォルクスワーゲン (VW) グループ (前年比 0.8%減) および BMW グループ (0.6%減) のドイツ勢はやや減少したものの、ほぼ前年レベルを維持した (表 2 参照)。VW は 2013 年に世界における新車販売台数の記録を更新したが、欧州市場はほぼ横ばいで、「欧州市場が安定しつつあるとはいえ、景気の不透明性がもたらしている要因が消える気配はない」と VW グループのクリスティアン・クリングラー営業担当取締役が指摘している。

なお、ドイツ勢の中でもダイムラー (4.0%増) は、市場全体が微減する中で、5%近く台数を増やし、シェアを 5.2%から 5.5%へと 0.3 ポイント拡大した。

フランス勢は、8.5%減と落ち込んだ PSA プジョー・シトロエン (PSA グループ) と、4.0%増を記録したルノー・グループで明暗を分けた。しかし、ルノーの場合、2012 年の落ち込みが激しかった反動ともいえる。

イタリアのフィアットグループ (7.3%減) は、同国の欧州債務危機の影響もあってか、10%近い減少を記録した。

また、米国のゼネラルモーターズ (GM) グループ (4.2%減) も市場全体の平均以上に登録台数を減らした。

さらに、2012 年に 10%以上の増加を記録し、1 人勝ちともいえる結果を残した現代・起亜グループ (1.5%減) は微減のほぼ横ばいとどまった。ただし、シェアは 2012 年の 6.1%から 6.2%へと 0.1 ポイント拡大させているため、市場の脆弱 (ぜいじゃく) な伸びによるところが大きかったといえる。

こうした環境下で、トヨタ (0.2%減)、スズキ (1.7%減)、ホンダ (1.1%減)、日産 (2.5%減) などのほとんどの日本メーカーも前年と比べほぼ横ばいだった。しかし、マツダは 17.9%増と 20%近い伸びを記録した。マツダは新型セダン「マツダ 6 (日本名:アテンザ)」の販売が好調で、スポーツ用多目的車 (SUV) の「CX-5」とともに欧州での販売を牽引した。欧州市場での販売を輸入で賄うマツダにとって、円安も販売増に貢献したとみられる。加えて、三菱自動車が 4.9%増と、5%近い増加を記録した。

表2 欧州29カ国のメーカー別新車登録台数

(単位:台、%)

	2012年	2013年	前年比	
			前年比	シェア
VWグループ	3,110,056	3,085,368	△ 0.8	25.1
VW	1,607,498	1,547,970	△ 3.7	12.6
アウディ	704,068	693,070	△ 1.6	5.6
セアト	260,000	288,620	11.0	2.3
シュコダ	490,356	508,732	3.7	4.1
その他(注2)	48,134	46,976	△ 2.4	0.4
PSAグループ	1,465,996	1,342,061	△ 8.5	10.9
プジョー	793,558	740,411	△ 6.7	6.0
シトロエン	672,438	601,650	△ 10.5	4.9
ルノーグループ	1,053,510	1,096,027	4.0	8.9
ルノー	813,772	801,605	△ 1.5	6.5
ダチア	239,738	294,422	22.8	2.4
GMグループ	1,011,719	968,781	△ 4.2	7.9
オペル/ボグソール	837,411	825,030	△ 1.5	6.7
シボレー	173,803	143,307	△ 17.5	1.2
GM(米国)	505	444	△ 12.1	0.0
フォード	936,916	902,883	△ 3.6	7.3
BMWグループ	799,460	794,497	△ 0.6	6.5
BMW	641,174	640,463	△ 0.1	5.2
ミニ	158,286	154,034	△ 2.7	1.3
現代・起亜グループ	772,196	760,902	△ 1.5	6.2
現代	434,669	422,930	△ 2.7	3.4
起亜	337,527	337,972	0.1	2.7
フィアットグループ	798,924	740,641	△ 7.3	6.0
フィアット	582,248	572,739	△ 1.6	4.7
ランチア/クライスラー	93,639	74,818	△ 20.1	0.6
アルファロメオ	89,976	64,415	△ 28.4	0.5
ジープ	28,278	24,306	△ 14.0	0.2
その他(注3)	4,783	4,363	△ 8.8	0.0
ダイムラー	656,557	682,651	4.0	5.5
メルセデス	586,631	617,244	5.2	5.0
スマート	69,926	65,407	△ 6.5	0.5
トヨタグループ	543,195	542,054	△ 0.2	4.4
トヨタ	516,572	518,546	0.4	4.2
レクサス	26,623	23,508	△ 11.7	0.2
日産	432,846	422,213	△ 2.5	3.4
ボルボ・カー・コーポレーション	231,197	230,337	△ 0.4	1.9
スズキ	154,950	152,345	△ 1.7	1.2
マツダ	124,989	147,307	17.9	1.2
ホンダ	141,236	139,712	△ 1.1	1.1
ジャガーランドローバー	124,383	136,159	9.5	1.1
ランドローバー	100,698	108,765	8.0	0.9
ジャガー	23,685	27,394	15.7	0.2
三菱自動車	77,477	81,258	4.9	0.7
その他	92,486	83,019	△ 10.2	0.7
合計	12,528,093	12,308,215	△ 1.8	100.0

(注1)欧州29カ国は、表1と同じ。

(注2)ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニ、2012年8月からはポルシェを含む。

(注3)ドッジ、フェラーリ、マセラティ含む。

(出所)表1に同じ

<本格回復につながるかは不透明>

2013年は欧州債務危機に伴う緊縮財政や構造改革の途上で、本格的な景気回復に向けた過渡期でもあり、欧州の自動車市場全体も、大きく落ち込んだ2012年からさらに微減となった。しかし、各自動車メ

一カーの販売動向には差異がみられた。欧州の景気は 2014 年から徐々に回復に向かうと予測されているが、内需の本格的な回復にまで結び付くかは不透明だ。

他方、2012 年に始まった自動車の二酸化炭素（CO₂）排出規制の影響もあり、自動車の小型・軽量化が一層、進むことは間違いない。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打ち出したメーカーが有利な展開は 2014 年も続くだろう。

（注）欧州 29 カ国は、EU28 カ国のうち、マルタとクロアチアを除いた 26 カ国と、欧州自由貿易連合（EFTA）4 カ国のうち、リヒテンシュタインを除いた 3 カ国の合計。

※欧州および EU 域内での自動車生産に関する統計はなし。

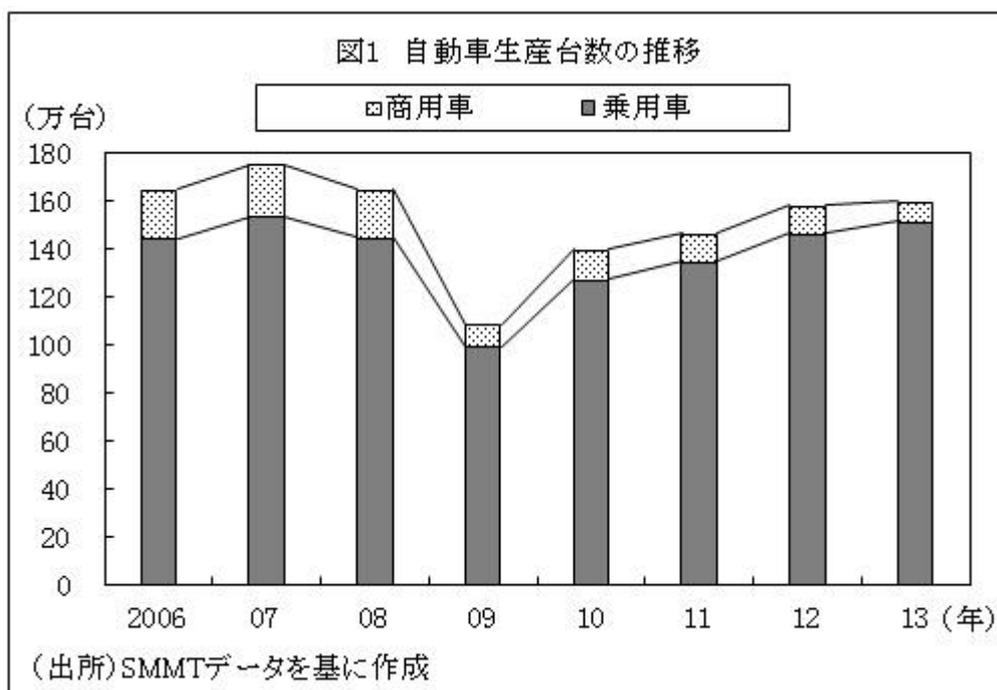
英国（生産）：2013年の乗用車生産は前年比3.1%増え150万台に

2014年02月13日 ロンドン事務所（ピーター・カワルチク、園田早紀）

2013年の自動車生産台数は前年比1.3%増の159万7,433台だった。乗用車は国内向けや欧州以外への輸出が大幅に増加し、150万9,762台（3.1%増）に達した。乗用車生産台数の3割を占める日産は、50万1,756台（1.7%減）と引き続き英国最大のメーカーの座を守った。商用車は8万7,671台（21.7%減）と、フォードのサウサンプトン近郊の商用車生産工場の閉鎖により、大きく減少した。

<商用車はフォード工場閉鎖で大幅減>

英国自動車製造販売者協会（SMMT）の発表（1月23日）によると、2013年の自動車生産台数は前年比1.3%増の159万7,433台で、うち乗用車は150万9,762台（3.1%増）だった（図1参照）。一方、商用車生産台数はフォードのサウサンプトン近郊にある小型商用車の生産工場が閉鎖したのを受け、21.7%減の8万7,671台と大幅に減少した。SMMTの発表では、2017年には乗用車生産台数は220万台を超えると予測する専門家の意見を紹介した。



<日産の乗用車生産は微減もシェア1位を維持>

英国の乗用車生産台数の3割を占める日産は、前年比1.7%減の50万1,756台とわずかに減少したが、メーカー・ブランド別1位を維持した（表参照）。また、2014年にはロンドン仕様の黒塗りタクシーの発売、2015年には同モデルの電気自動車のタクシーの発売も予定されており、今後も成長が期待される。英国の高級車メーカー、ジャガー・ランドローバーは中国を筆頭にアジア大洋州や北米での販売好調などを受け、生産台数を11.4%拡大した。シェア3位（11.9%）のトヨタは、ハイブリッド車や電気自動車などに対する各種免税・減税政策の影響もあり、63.8%増と2012年の5位（7.5%）から飛躍的に生産台数を伸ばした。

メーカー・ブランド別乗用車生産台数 (単位:台、%)

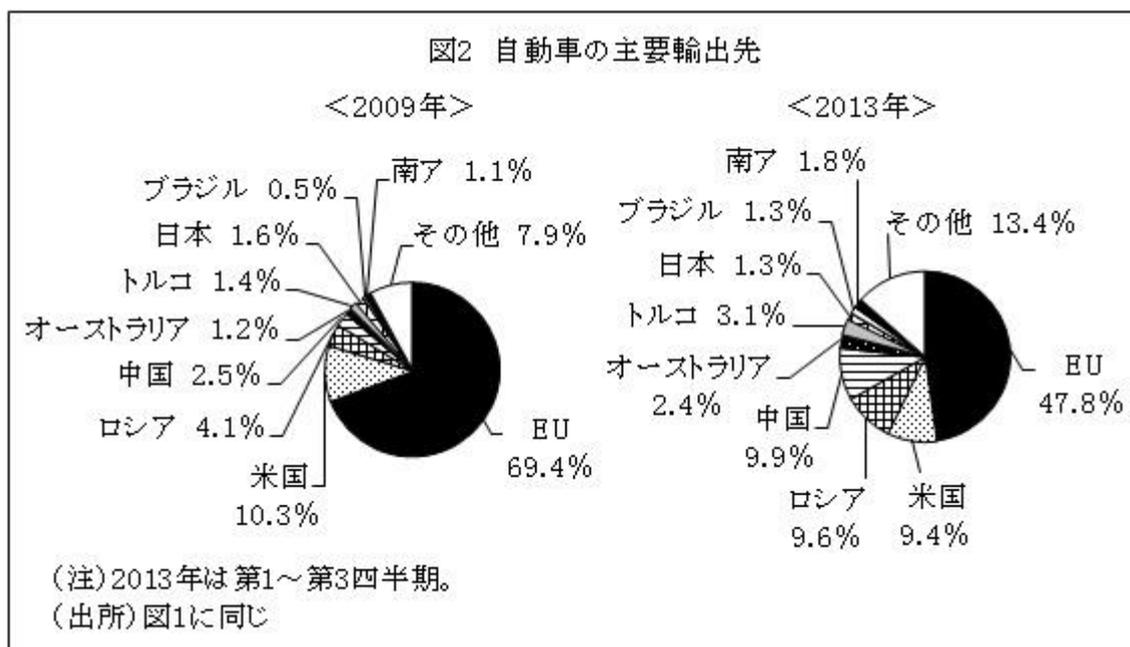
メーカー・ブランド	2012年		2013年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
日産	510,572	34.9	501,756	33.2	△ 1.7
ランドローバー	305,467	20.9	340,309	22.5	11.4
トヨタ	109,429	7.5	179,233	11.9	63.8
MINI	207,530	14.2	174,997	11.6	△ 15.7
ホンダ	165,630	11.3	138,812	9.2	△ 16.2
ジャガー	55,916	3.8	78,566	5.2	40.5
ボクソール	90,187	6.2	73,466	4.9	△ 18.5
その他	18,622	1.3	22,623	1.5	21.5
合計	1,464,906	100.0	1,509,762	100.0	3.1

(出所)図1に同じ

<輸出先はEUの比率が低下>

2013年の輸出台数は124万9,305台(前年比2.1%減)、国内向けが34万8,128台(15.6%増)で、輸出比率は2012年の80.9%から78.2%へ低下した。乗用車では輸出が120万1,395台(0.9%減)とわずかに減少したものの、国内向けが30万8,367台(15.4%増)と大幅に増加したため、輸出比率が2012年の82.7%から72.9%に低下した。商用車は、EU市場の需要後退に伴い、輸出が4万7,910台(24.8%減)と大きく落ち込み、輸出比率は2012年の56.9%から54.6%へと低下した。

自動車の輸出先はEU市場に大きく依存している。しかし2013年第1～第3四半期は、EU向けのシェアが47.8%、その他地域が52.2%と、2012年に続きEU向けシェアが縮小した。中国(9.9%)、ロシア(9.6%)に加えて近年では、トルコ(3.1%)、ブラジル(1.3%)、南アフリカ共和国(1.8%)などのシェアの拡大が目立った(図2参照)。



英国（販売）：2013年の新車登録台数、過去5年で最大に

2014年02月14日 ロンドン事務所（ピーター・カワルチク、園田早紀）

2013年の新車登録台数は前年比11.2%増の259万2,028台だった。うち乗用車が10.8%増の226万4,737台と22ヵ月連続のプラス成長、商用車が14.7%増の32万7,291台となり、乗用車・商用車ともに過去5年で最大を記録した。日系メーカーの乗用車登録台数は10.9%増の34万7,306台と好調だった。

<乗用車は22ヵ月連続で増加>

英国自動車製造販売者協会（SMMT）の発表（1月23日）によると、2013年の新車登録台数は、乗用車が前年比10.8%増の226万4,737台、商用車が14.7%増の32万7,291台となった（表1参照）。乗用車は過去22ヵ月連続のプラス成長、またドイツ、英国、フランス、イタリア、スペインの欧州主要5ヵ国のうち、英国は年間を通して前月比増となった唯一の国だ（[2014年1月28日記事参照](#)）。低金利ローンの提供などの販売促進策が大きく貢献した。

表1 新車登録台数 (単位: 台、%)

種類	2012年	2013年	
			前年比
乗用車	2,044,609	2,264,737	10.8
ディーゼル	1,038,679	1,127,414	8.5
ガソリン	978,089	1,104,592	12.9
代替燃料車	27,841	32,731	17.6
商用車	285,343	327,291	14.7
バン	239,641	271,073	13.1
トラック	45,702	56,218	23.0

(出所)SMMTデータを基に作成

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、上位10社ともに前年比増で、10社を合計すると9.8%増と好調だった（表2参照）。フォードは2012年に続く1位で、中でもロンドンとドイツのケルンに開発拠点があり、ウェールズで生産している「フィエスタ」は英国で最も人気の車種だ。また、2013年に相次いで新車を発表したボクソールが11.7%増、英国内で最多のモデル展開を誇るアウディが14.9%増と躍進した。英国内の高級車売上高首位のメルセデス・ベンツは19.2%増の10万9,456台と、初めて新車登録台数が10万台を超えた。

表2 メーカー・ブランド別乗用車登録台数の上位10社 (単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	2012年		2013年			前年 順位
		台数	市場 シェア	台数	市場 シェア	前年比	
1	フォード	281,917	13.8	310,865	13.7	10.3	1
2	ポクソール(オペル)	232,255	11.4	259,444	11.5	11.7	2
3	フォルクスワーゲン(VW)	183,098	9.0	194,085	8.6	6.0	3
4	アウディ	123,622	6.0	142,040	6.3	14.9	5
5	BMW	127,530	6.2	135,583	6.0	6.3	4
6	日産	105,835	5.2	117,967	5.2	11.5	6
8	メルセデス・ベンツ	91,855	4.5	109,456	4.8	19.2	8
7	プジョー	99,486	4.9	105,435	4.7	6.0	7
9	トヨタ	84,563	4.1	88,648	3.9	4.8	9
10	シトロエン	73,656	3.6	78,358	3.5	6.4	11
上位10社計		1,403,817	68.7	1,541,881	68.1	9.8	

(出所)表1に同じ

<日系メーカーは好調>

日系・韓国メーカー・ブランド別にみると、12社中10社が前年比増となった(表3参照)。上位3社の順位(日産、トヨタ、現代)に変化はなかったが、全体の乗用車登録台数が前年比10.8%増と拡大する中、日系メーカーは10.9%増となった。

日産は販売の約4割に当たる「キャシュカイ(日本名:デュアリス)」が9.9%増(5万211台)と大きく貢献した。スモール・コンパクトクラスが英国の販売高の上位(1位:フォード「フィエスタ」、2位:フォード「フォーカス」、3位:ポクソール「コルサ」)を占める中、日産「キャシュカイ」は6位の座を守った。また、スズキは前年比32.9%増(3万3,088台)となり、英国市場の中でも低価格車を展開していることが販売台数および市場シェア拡大につながった。

日系・韓国メーカー全体は、前年比9.2%増、乗用車の新車登録台数に占める割合は2012年の22.3%よりわずかに減少し、21.9%となった。

表3 日系・韓国メーカー・ブランド別の乗用車登録台数(単位:台、%)

メーカー・ブランド	2012年		2013年		前年比
	台数	市場シェア	台数	市場シェア	
日系	313,188	15.3	347,306	15.3	10.9
日産	105,835	5.2	117,967	5.2	11.5
トヨタ	84,563	4.1	88,648	3.9	4.8
ホンダ	54,208	2.7	55,660	2.5	2.7
スズキ	24,893	1.2	33,088	1.5	32.9
マツダ	26,183	1.3	31,228	1.4	19.3
三菱	6,549	0.3	9,044	0.4	38.1
レクサス(トヨタ)	8,404	0.4	9,014	0.4	7.3
スバル	2,023	0.1	2,271	0.1	12.3
インフィニティ(日産)	530	0.0	386	0.0	△ 27.2
韓国	141,789	6.9	149,670	6.6	5.6
現代	74,285	3.6	76,918	3.4	3.5
起亜	66,629	3.3	72,090	3.2	8.2
双龙	875	0.0	662	0.0	△ 24.3
合計	454,977	22.3	496,976	21.9	9.2

(出所)表1に同じ

(注)ゼネラルモーターズ傘下のオペルは英国でボクソールブランドとして展開。

ドイツ（生産）：2013年の乗用車新規登録台数は前年比4.0%減

2014年01月31日 デュッセルドルフ事務所（ゼバスティアン・シュミット）

2013年のドイツ国内の乗用車新規登録台数は、前年比4.0%減の295万2,400台となった。欧州債務危機による影響が上半期に長引いたことが減少の主要因だが、下半期は改善しており、国内市場に回復の兆しがみえる。一方、輸出台数は伸びており、欧州域外市場の重要性が増している。

<上半期の不調が通年の足を引っ張る>

ドイツ自動車産業連合会（VDA）が1月3日に発表した2013年のドイツ国内の乗用車新規登録台数は295万2,400台と前年比で4.0%減少した（表1参照）。2013年の新規登録台数の動向を月別にみると、上半期に前年同期比8.1%減と低迷したのに対し、下半期は緩やかな回復に転じ、0.1%増加した（表2参照）。その理由の1つとして、下半期から欧州債務危機に収束の兆しがみえ始めていることが挙げられる。

表1 乗用車の新規登録、輸出、生産台数
(2013年) (単位: 台、%)

	台数	前年比
新規登録	2,952,400	△ 4.0
国内メーカー(注)	2,126,000	△ 3.0
外国メーカー	826,400	△ 8.0
輸出	4,200,300	2.0
生産	5,446,600	1.0

(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(2013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	192,090	200,683	281,184	284,444	261,316	282,913	1,502,630
前年同月(期)比	△ 8.6	△ 10.5	△ 17.1	3.8	△ 9.9	△ 4.7	△ 8.1
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期
新規登録台数	253,146	214,044	247,199	265,441	254,651	215,320	1,449,801
前年同月(期)比	2.1	△ 5.5	△ 1.2	2.3	△ 2.0	5.4	0.1

(出所)ドイツ連邦自動車局(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64万2,190台で前年比4.6%減となったが、国内自動車市場に占めるシェアは21.8%で依然として最も大きい（表3参照）。続いて、メルセデス（27万7,373台）とミニを含むBMW（26万6,078台）もそれぞれ1.4%減、6.5%減だった。10主要ブランドのうちプラス成長となったのは、現代自動車（10万1,522台、0.7%増）のほか、VWグループ傘下のシュコダ（15万9,939台、8.7%増）とセアト（8万3,364台、22.4%増）。日本ブランドでは、レクサスを含むトヨタ（7万5,709台、9.7%減）、日産（5万5,019台、11.5%減）ともに減少した。

表3 主要ブランド別乗用車新規登録台数

(単位:台、%)

	台数	構成比	前年比
VW	642,190	21.8	△4.6
メルセデス	277,373	9.4	△1.4
BMW、ミニ	266,078	9.0	△6.5
アウディ	251,952	8.5	△5.5
オペル	207,461	7.0	△2.9
フォード	197,794	6.7	△3.9
シュコダ	159,939	5.4	8.7
ルノー、ダチア	144,420	4.9	△4.2
現代	101,522	3.4	0.7
セアト	83,364	2.8	22.4

(出所)表2に同じ

日本ブランドは不振であるものの、顧客の日本ブランドに対する満足度は高い。顧客の自動車自体や関連サービスに対する満足度を示すドイツ自動車連盟 (ADAC) 発表の「2013年主要ブランド満足度ランキング」では、2012年と同じブランドがTOP10を占めている。BMWが2013年も1位を維持し、続くアウディも2位を保った (表4参照)。日系では、ホンダに対する満足度が大きく伸び、前年の8位から3位に上昇した。トヨタも同様な傾向を示し、9位から4位となった。

表4 主要ブランド満足度ランキング

	2012年	2013年
BMW	1	1
アウディ	2	2
ホンダ	8	3
トヨタ	9	4
ミニ	3	5
メルセデス	4	6
ボルボ	5	7
シュコダ	10	8
VW	7	9
マツダ	6	10

(出所)ADAC

<ロシアなどの保護主義傾向に対する懸念も>

国内の新規登録台数が伸び悩む一方、米国と中国の両市場を主な原動力に、輸出は前年比2%増で420万300台に増えた (表1参照)。ドイツ完成車メーカーの国外生産も、中国とメキシコ・南米における生産を柱に、6%増の870万台となった。VW、ダイムラー、BMWの大手完成車メーカー3社は、合わせて中国市場で約2割のシェアを獲得した。今後さらに販売台数の伸びが期待される同市場で、徐々に売り上げを伸ばしている [\(2013年8月13日記事参照\)](#)。

自動車輸出大国ドイツにとって、関税・非関税障壁の撤廃は重要な要素の1つだ。しかし近年、ロシアが2012年に導入した自動車リサイクル税 [\(2013年10月24日記事参照\)](#) など、世界各国で特に自動車とその関連部品を対象とした関税・非関税障壁の高まりがみられる。それに対し、VDAのマティアス・ウィスマン会長は2013年12月3日の[プレスリリース](#)で、EUと米国間の包括的貿易投資協定 (TTIP)

は大きなチャンスであり、関税の撤廃が実行されれば、EU、米国の両側でコストが年間 10 億ユーロ減少する、と指摘した。

2014 年のドイツ自動車産業について、ウイスマン会長は「国内の新規登録台数は約 300 万台と 2013 年の水準を若干上回る見込み。ドイツ完成車メーカーの生産台数は 1,470 万台で、うち国内は 547 万台、国外は前年比 6%増の 920 万台に伸びる。輸出台数は 420 万台で横ばいとなる見通し」と述べた。

ドイツ（販売）：自動車大手3社とも過去最高の販売台数を記録

2014年02月03日 デュッセルドルフ事務所（ゼバスティアン・シュミット）

欧州債務危機の影響により欧州市場における自動車販売台数が低迷する中、フォルクスワーゲン（VW）、BMW、ダイムラーのドイツ自動車大手3社は欧州域外で販売台数を伸ばしている。特に、中国市場では3社とも2桁の伸び率を達成した。

<VW：新興国での生産能力を強化>

VWグループ（アウディ、ポルシェ、セアト、シュコダを含む）は1月11日、2013年の自動車販売台数は前年比4.8%増の950万台で過去最高だった2012年の記録を更新したと発表した（表1参照）。

販売台数を国・地域別にみると、欧州が365万台で前年比0.5%減となった。うちドイツを除く西欧が185万台で0.1%増と低水準ながら回復をみせている一方、ドイツ国内（116万台）と中・東欧（63万9,500台）はそれぞれ1.4%減、0.7%減となった。

欧州域外はおおむね好調だ。アジア大洋州は364万台で、前年比14.7%増と最も高い伸びを示している。VWグループにとって世界で最大市場の中国は327万台で16.2%増となり、全販売台数の34%を占めた。北米は88万8,800台で5.6%増となった。このうち、米国は61万1,700台で2.6%増だった。米国では、VWグループ全体は販売台数を伸ばしているが、VWブランドの販売台数は40万7,700台で6.9%減と不調だった。

表1 VWグループの販売台数(2013年)

(単位:1,000台、%)

	販売台数	前年比
欧州	3,650.0	△0.5
西欧(ドイツを除く)	1,850.0	0.1
ドイツ	1,160.0	△1.4
中・東欧	639.5	△0.7
ロシア	303.2	△4.6
アジア大洋州	3,640.0	14.7
中国(香港を含む)	3,270.0	16.2
インド	92.6	△18.9
南米	908.0	△10.1
ブラジル	682.2	△12.6
北米	888.8	5.6
米国	611.7	2.6
全世界	9,500.0	4.8

(出所)VW

VWは2013年、新興国における生産能力を強化し、メキシコ（シラオ）、ロシア（サンクトペテルブルク）と中国（ウルムチ、仏山、寧波）の新工場生産を開始した。中国ではそのほか、2013年8月から長春市で「EA888」エンジンの最新モデルを生産し、VWと第一汽車（FAW）の合弁工場に供給するエンジン工場の操業を開始した（[2013年9月6日記事参照](#)）。同社は2013年5月には、長沙市での新工場の建設開始も発表している（[2013年5月28日記事参照](#)）。

<BMW：アジア主要国で2桁の伸びを記録>

小型車ミニとプレミアムブランドのロールス・ロイスも販売するBMWグループも同様な傾向をみせた。1月13日のプレスリリースでは前年比6.4%増の196万3,798台と過去最高を記録したと発表した（表2参照）。プレミアムブランド分野で世界1位を維持したという。

販売台数を国・地域別にみると、全販売台数の44%を占める欧州は85万8,990台で前年比0.7%減となった。欧州全体が微減となる中で、英国（18万8,837台）とロシア（4万4,871台）は好調で、それぞれ8.4%増、11.8%増と過去最高の販売台数を記録した。また、57万6,616台と17.3%増の著しい伸びを示したのはアジアだ。その主な原動力になった中国は39万713台で19.7%増加している。日本（6万4,216台）と韓国（3万9,558台）もそれぞれ13.4%増、18.1%増となっており、BMWは中国、日本、韓国とアジア地域の主要市場において2桁の伸び率を達成した。

表2 BMWグループの販売台数(2013年)
(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	858,990	△0.7
英国	188,837	8.4
ロシア	44,871	11.8
アジア(中東を含む)	576,616	17.3
中国	390,713	19.7
日本	64,216	13.4
韓国	39,558	18.1
中東	24,596	15.4
米州	462,891	9.1
米国	375,782	8.1
アフリカ	35,489	△5.7
大洋州	25,939	12.8
全世界	1,963,798	6.4

(出所) BMW

BMWは2013年3月、中国における新たなトレンドや技術動向などを調査・研究するテクノロジー・オフィス・チャイナを上海で開設したと発表した（[2013年4月15日記事参照](#)）。さらに2013年4月、新興国市場における小型自動車に対する需要増加に対応するため、2013年後半から小型車ブランド「MINI カントリーマン」をインドのチェンナイ工場で生産開始すると発表している（[2013年5月17日記事参照](#)）。

需要の増加に対応するため、同社は2013年12月16日、ブラジル南部サンタカタリーナ州のアラクアリにおける新工場の起工式を行ったと発表した。2014年秋に生産を開始する予定。

<ダイムラー：マルチチャンネル販売で勝負>

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は1月10日、2013年の販売台数が156万2,472台で前年比9.7%増となり、過去最高を記録したと発表した（表3参照）。

同社の販売台数の94%を占めるメルセデス・ベンツの動向を国・地域別にみると、欧州は前年比5.9%

増と好調で 66 万 566 台となったが、うちドイツは 25 万 5,238 台と 2.2%減少した。アジア大洋州での販売台数も 15.9%増の 39 万 835 台となった。このうち、中国は 11.1%増(21 万 8,045 台)、日本も 31.0%増(5 万 3,037 台)で力強く伸びた。北米自由貿易協定 (NAFTA) 域内は 35 万 2,778 台と 13.3%増、うち米国も好調で 14.0%増の 31 万 2,534 台だった。

表3 ダイムラーの販売台数(2013年)
(単位:台、%)

	販売台数	前年比
欧州	660,566	5.9
ドイツ	255,238	△2.2
アジア大洋州	390,835	15.9
中国	218,045	11.1
日本	53,037	31.0
NAFTA	352,778	13.3
米国	312,534	14.0
全世界	1,562,472	9.7

(注) 地域別の数字はメルセデス・ベンツブランドのみ。全世界にはスマートブランドを含む。

(出所)ダイムラー

ダイムラーは、成長戦略「メルセデス・ベンツ 2020」の一環として 2013 年 2 月、インドにおいて国際的な研究・開発活動を強化していくとし、インドのバンガロールに研究開発拠点の開設を発表した ([2013 年 3 月 15 日記事参照](#))。さらに 2013 年 6 月、ドイツの販売事業本部に中国部門の新設や中国における販売網の拡充などを含む中国市場における乗用車販売の強化策を発表した ([2013 年 7 月 8 日記事参照](#))。中国ではそのほか、販売網を拡充し、メルセデス・ベンツの自動車ディーラーを 75 カ所増やし、「スマート」の営業・サービス拠点も 100 カ所に増やしたという。

メルセデス・ベンツ 2020 の達成に向けて、ダイムラーは 2013 年、オンライン販売開始や顧客にメルセデス・ベンツブランドの魅力を大都市から発信するための施設「メルセデス・ベンツ コネクション」の拡充など含む営業・マーケティング・イニシアチブを立ち上げた。この一環として 2013 年、東京 (2011 年) に続き日本で 2 カ所目のメルセデス・ベンツ コネクションが大阪に開設された。東京では開設以来、顧客約 100 万人が来訪したという。ダイムラーは世界のこの施設数を 2020 年までに 40 カ所と現在に比べ 2 倍にする狙いだという。2013 年 12 月、ダイムラーはメルセデス・ベンツ新車のオンライン販売を開始した。プレミアムブランドメーカーとして初めての試みだという。

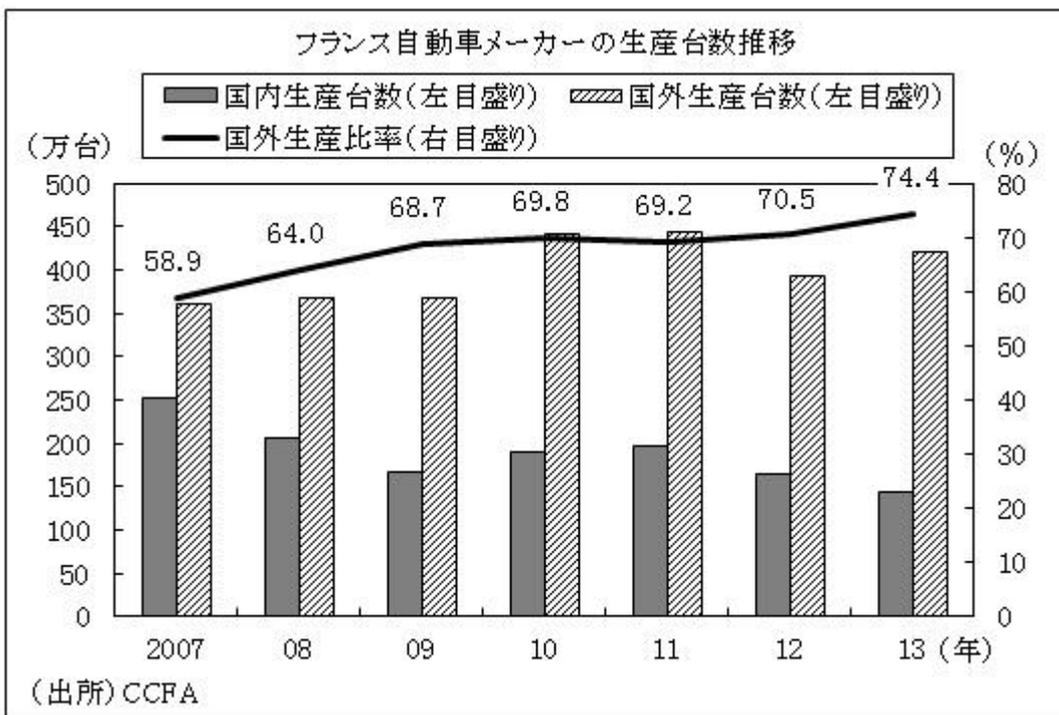
フランス自動車工業会（CCFA）の発表（1月29日）によると、フランス自動車メーカーによる2013年の自動車（乗用車および軽商用車）の生産台数は前年比1.1%増の563万9,589台となり、13.0%減だった2012年から小幅ながら持ち直した。

<国外生産比率が上昇>

2013年の自動車（乗用車および最大積載量5トン以下の軽商用車）生産台数は、国内生産が前年比12.2%減の144万5,489台と縮小が続く一方、国外生産は6.7%増の419万4,100万台と増加に転じた（図参照）。メーカー別にみると、PSAプジョー・シトロエン（PSA）グループが前年比2.7%減の283万3,893万台、ルノー・グループ（ダチアを含む）は5.3%増の280万5,696台となった。

PSAグループは国外生産台数が前年比5.4%増の189万4,410台と持ち直したが、ホームマーケットである欧州での需要低迷を受け、国内生産が15.7%減の93万9,483台と縮小が続いた。ルノー・グループも国外生産台数は7.8%増の229万9,690台と拡大に転じたものの、国内生産台数は50万6,000台と5.0%減少した。

これを受け両社の総生産に占める国外生産比率は、PSAグループが前年より5ポイント高い67%、ルノー・グループが2ポイント高い82%と上昇を続けた。



<新興国での販売は好調>

特徴としては、両社ともに新興国での販売増が牽引した。フランス自動車メーカーの2013年の世界販

売台数をみると、PSA グループは前年比 4.9%減の 281 万 9,000 台となった。全体のほぼ 6 割を占める欧州が 7.3%減の 162 万 9,000 台と縮小が続く一方、新興国では中国が 26.1%増の 55 万 7,000 台、南米が 7.1%増の 30 万 3,000 台と好調だった。同社の欧州域外販売の比重は、2012 年の 38.0%から 42.0%に上昇。2015 年に同比率を 50.0%まで引き上げる目標を達成する公算が大きくなった。

ルノー・グループの世界販売台数は 262 万 8,208 台で前年から 3.1%増加した。新興国ではロシアでの販売台数が 10.7%増の 21 万台、米州がブラジル、アルゼンチンを軸に 3.6%増の 46 万 6,976 台となったほか、欧州でも 2.4%増の 130 万 1,864 台と持ち直した。グループ傘下ダチアの小型ハッチバック「サンデロ」やクロスオーバー・スポーツ用多目的車 (SUV) 「ダスター」など、低価格車の販売増が要因。グループ全体の 8 割を占めるルノー・ブランドの販売台数が 213 万 1,494 台と前年からほぼ横ばいとなる一方、ダチアの販売台数は 42 万 9,540 台と 19.3%増えた。

<中国で現地生産を拡大>

ルノー・グループは 2014 年の世界新車市場について、「中国での販売増を受け、2013 年から約 2%拡大する」一方、「2013 年下半期に底入れした欧州およびフランス市場は 1%程度の伸び率になる」とみている。

両社ともに、需要が拡大する中国での生産増強に取り組む。ルノー・グループは 2013 年 12 月、東風汽車と中国での合弁会社設立で正式に合意した。新会社に 8 億 7,000 万ユーロを投資し、湖北省武漢市にグループ初となる工場（年間生産能力 15 万台）を設立する。2016 年に出荷を開始する予定だ。

他方、広東省深セン市、武漢市に合わせて 3 つの生産拠点（年間生産能力 95 万台）を持つ PSA グループは、同社が照準を合わせる中国の中間層が「人口の 25%から 2020 年に 40%に拡大する」と予測。東風汽車との間で、同社にとって中国国内 4 つ目となる工場の建設を検討中だ。

PSA グループはまた、東風汽車と資本提携についても交渉を続ける。各種報道によると、PSA グループが 30 億ユーロの増資を実施し、そのうち 15 億ユーロをフランス政府と東風汽車が 5 割ずつ引き受けるという案で合意したという。これにより、フランス政府と東風汽車、それにこれまで筆頭株主だったプジョー家が 14%ずつ株式を分け合うかたちとなる。欧州市場の低迷で業績が低迷する PSA グループは、東風汽車との資本提携により中国および東南アジアへの進出を加速させるとみられる。

2013年の乗用車（新車）の販売台数は、前年比5.7%減の179万台となった。縮小幅は前年（13.9%減）から改善したものの、過去15年ぶりに200万台を切った前年（190万台）をさらに割り込んだ。2014年は景気の持ち直しを受けて、小幅ながら増加すると見通されている。

<国内・外国メーカーともに販売台数が減る>

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、2013年の乗用車の新車販売台数は前年比5.7%減の179万473台となった。景気低迷による雇用情勢の悪化や緊縮財政を受けた増税措置の導入などから、新車購入意欲の冷え込みが続いた。

ルノーと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、前年比4.2%減の95万6,276台と3年連続で縮小した。PSAグループは、プジョーブランドが5.2%減の28万9,593台、シトロエンブランドが10.6%減の23万8,321台となった。一方、ルノー・グループはルノー・ブランドが1.7%減の33万7,611台と振るわなかったものの、グループ傘下のルーマニアのダチアブランドが、新型車の投入で11.2%増の8万9,844台と好調だった。

外国メーカーの販売台数は、前年比7.4%減の83万4,197台と2年連続の減少となった。外国勢で最大の市場シェア（13.5%）を持つフォルクスワーゲン（ドイツ）は8.1%減の24万2,048台で、米国のゼネラルモーターズ（GM）は15.8%減の8万1,159台、フォードが17.3%減の7万6,470台と軒並み減少した。これまで堅調に推移していた高級車も、BMW（ドイツ）が5.3%減の6万5,854台、ダイムラーが1.5%減の5万2,233台と不調に終わった。

アジア勢では、韓国の現代自動車グループが5万9,242台と前年より4.1%減った。グループ傘下の現代ブランドの不振（10.4%減、2万5,738台）が響いた。同グループの起亜は1.5%増の3万3,504台と堅調だった。日本車では、トヨタが7万4,692台と5.5%増加した。同社は「プリウス」「オーリスHYD（ハイブリッド）」に続いて2012年6月に「ヤリスHYD」を市場投入し、環境報奨金の引き上げ（表1参照）を受け拡大したエコカー需要を取り込んだ。トヨタブランドが5割以上を占めるハイブリッド車の新車販売台数は、2013年1～11月に4万1,430万台（小型商用車を含む）と前年同期比で65.6%増加した〔欧州電気自動車協会（AVERE）調べ〕。

表1 環境報奨金

(単位:ユーロ)

CO2排出量 (グラム/キロメートル)	2012年 7月まで	2012年8月～ 2013年10月	2013年11月～ 2014年
20以下	5,000	7,000	6,300
20超～50以下	5,000	5,000	4,000
50超～60以下	3,500	4,500	4,000
60超～90以下	400	550	150
90超～105以下	100	200	0
105超	0	0	0
110以下のハイブリッド車	2,000	4,000	3,300

(出所)フランス政府ウェブサイト

なお、小型商用車（車載量5トン未満）は前年比4.4%減の36万7,331台、大型トラック（5トン以上）は0.3%減の4万3,264台で、国内の景気低迷を受け、いずれも前年割れとなった。

<2014年は増加するも低水準の見通し>

2014年は景気が緩やかに回復するとみられることから、乗用車の新車販売台数も小幅ながら増加する見通しだ。ただし、180万台をやや上回る程度の低い水準にとどまり、200万台の大台を超えるのはまだ先、との見方が大勢だ。雇用情勢の改善が遅れることなどから、購買意欲の冷え込みが続くとみられる。また、近年みられるカーシェアリングやライドシェア（相乗り）の普及、若者を中心としたクルマ離れなどの影響も、新車販売回復の足かせとなりそうだ。

車種別にみると、引き続き低価格小型車やコンパクトクロスオーバースポーツ用多目的車（SUV）などが主流となるもようだ。政府は2014年1月から、二酸化炭素（CO2）排出量が多い車種に課せられる環境課徴金の額を引き上げるとともに、課徴金の適用対象となる車種を、CO2排出量が1キロメートル当たり130グラムを超えるモデルに広げた（表2参照）。CCFAによると、課徴金が課せられる乗用車の新車販売台数は、2011年に全体の32.3%、2012年に26.5%、2013年に17.1%と年々低下している。新車需要が燃費の良い小型車に偏る傾向は、今後も続くとみられる。

表2 環境課徴金

(単位:ユーロ)

CO2排出量 (グラム/キロメートル)	2012年	2013年	2014年
130以下	0	0	0
130超～135以下			150
135超～140以下			250
140超～145以下	200	300	500
145超～150以下		400	900
150超～155以下	500	1,000	1,600
155超～175以下	750	1,500	2,200
175超～180以下		2,000	3,000
180超～185以下	1,300	2,600	3,600
185超～190以下		3,000	4,000
190超～200以下	2,300	5,000	6,500
200超～230以下		6,000	8,000
230超			
	3,600		

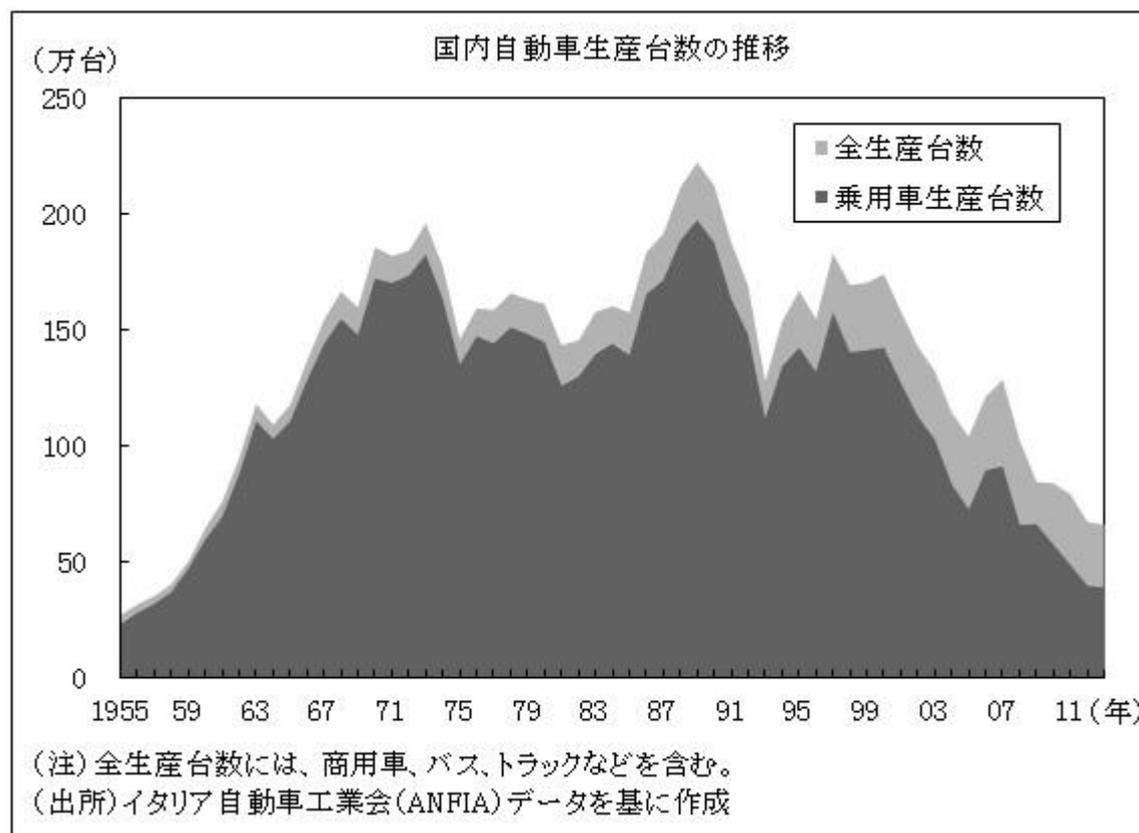
(出所)表1に同じ

他方、電気自動車 (EV) の普及は急速には進まない、との見方が多い。2013年1～11月におけるEVの新車販売台数は1万2,867台 (小型商用車を含む)。前年同期比で45.5%増えたものの、依然ニッチな市場にとどまっている。EVを使ったカーシェアリング制度がパリ以外の都市にも広がり、一般市民がEVを利用する機会が増えてはいるものの、個人によるEV購入は充電インフラ整備の遅れなどから、それほど進んでいないのが実情だ。

2013年のイタリア国内の自動車生産台数（商用車、トラック、バスを含む）は、65万8,207台と前年をわずかに下回り、6年連続の減少となった。乗用車の生産台数は前年比2.1%減となり、この5年間で半減している。乗用車の輸出台数も2001年から連続して減少しており、イタリア国内の自動車生産を取り巻く環境は依然として厳しい。

<乗用車の生産台数はピーク時の5分の1に>

イタリア自動車工業会（ANFIA）によると、2013年の自動車生産台数は65万8,207台と2012年の67万1,768台から2.0%減少した（図参照）。特に乗用車の生産台数の減少が大きく、前年比2.1%減（8,352台減）の38万8,465台となった。過去最高を記録した1989年の生産台数（197万1,969台）の5分の1の水準で、2008年から連続して減少している。



イタリアの自動車最大手フィアットは、2011年11月にシチリア島テルミニ・イメレーゼの乗用車生産拠点を閉鎖し、2012年夏と秋にはナポリ近郊のポミリアーノ工場を数週間操業停止するなど、国内の需要低迷に対応した減産体制をとっていた。

国際自動車工業連合会（OICA）によると、商用車を含むイタリアの生産台数はEU加盟国中6位で2012年と同じだった。EU加盟国で最も生産台数が多かったのはドイツで、次いでスペイン、フランス、英国、チェコの順。

<高級車ブランドの生産・輸出台数は不況下でも堅調>

乗用車のブランド別生産台数をみると、ほとんどがフィアット・グループで占められており、その他はフォルクスワーゲン（VW）グループ傘下のランボルギーニのみだ。最も生産台数が多いのはフィアットで、前年比 5.1%増の 27 万 5,387 台だった（表 1 参照）。フィアットは、1990 年代後半は 100 万台前後、2000 年代前半は 50 万～70 万台前後を生産していたが、2008 年以降は大幅に減少している。一方でフィアットは、ブラジルなど欧州域外での生産を拡大し、欧州での生産台数と同規模となっている（フィアットブランドのみで、同グループ傘下のその他ブランドは含まない）。

表1 乗用車のブランド別国内生産台数（単位：台、%）

ブランド名	2011年	2012年	2013年	前年比
フィアット	263,652	262,041	275,387	5.1
アルファ・ロメオ	136,127	92,053	75,428	△ 18.1
マセラティ	6,161	6,204	19,188	209.3
ランチア	70,614	26,659	9,257	△ 65.3
フェラーリ	7,314	7,663	7,086	△ 7.5
ランボルギーニ	1,738	2,197	2,119	△ 3.6
合計	485,606	396,817	388,465	△ 2.1

（出所）図に同じ

フィアットブランドに比べ、プレミアムブランドの生産は順調だ。フィアット・グループのプレミアムブランドであるマセラティは生産台数が前年の 3 倍となった。その生産台数のほとんどが輸出向けとなっており、イタリア国外での需要拡大が生産増加につながった（表 2 参照）。2013 年は、2 つの新しく投入されたモデル「クアトロポルテ」と「ギブリ」の販売が好調で、年間出荷台数は前年比 2.5 倍の 1 万 5,400 台を記録した。国・地域別では、米国が 2.4 倍の 6,900 台、次いで中国（4.3 倍の 3,800 台）、欧州（2.3 倍の 2,500 台）となった。同じくプレミアムブランドのフェラーリも、やや減少しているものの、安定的な生産台数、輸出台数を誇っている。2014 年 1 月 29 日にフィアット・グループが発表したプレス資料によると、プレミアムブランドの売上高は 31%増の 38 億ユーロで、フェラーリは 5%増、マセラティは 2 倍超の 17 億ユーロとなり、前年から大幅に伸びた。不景気の下でも、プレミアムセグメントは底堅いことがうかがえる。

表2 乗用車のブランド別輸出台数（単位：台、%）

ブランド名	2011年	2012年	2013年	前年比	輸出割合
フィアット	108,556	106,659	101,316	△ 5.0	36.8
アルファ・ロメオ	75,035	49,146	38,049	△ 22.6	50.4
マセラティ	5,664	6,156	19,164	211.3	99.9
フェラーリ	6,628	7,218	6,862	△ 4.9	96.8
ランボルギーニ	1,538	2,059	2,057	△ 0.1	97.1
ランチア	6,348	3,276	2,128	△ 35.0	23.0
合計	203,769	174,514	169,576	△ 2.8	43.7

（出所）図に同じ

<フィアット・グループ、米クライスラーの統合を発表>

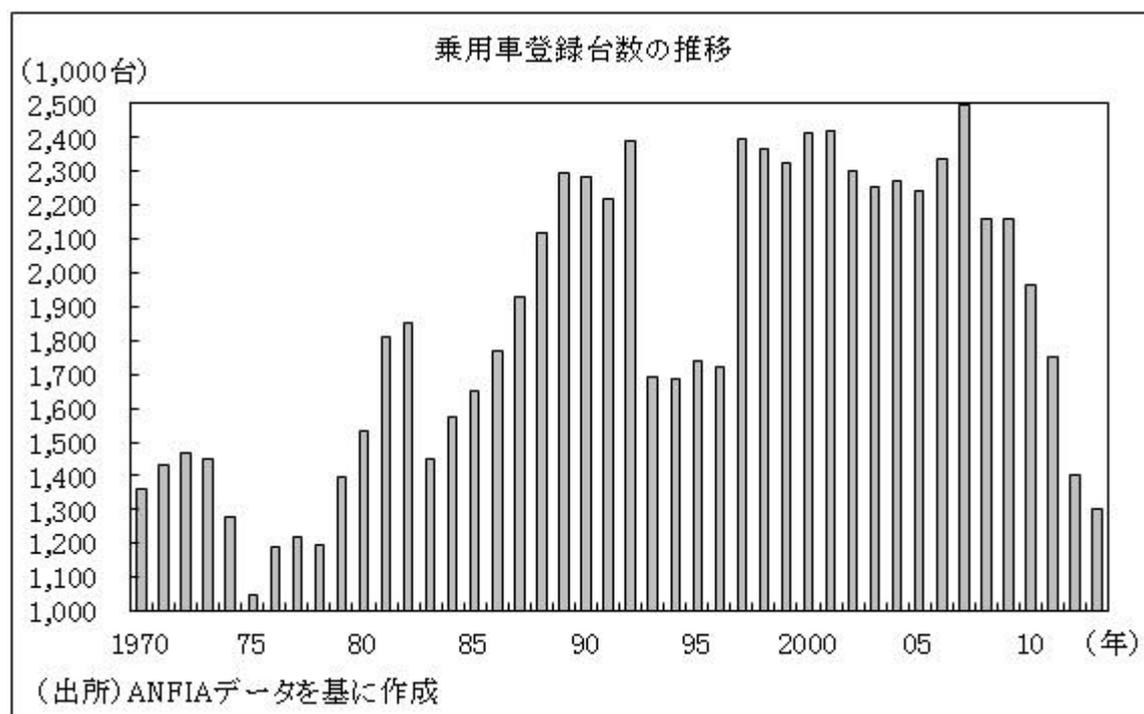
イタリア国外での生産を拡大し、欧州域外の事業を強化しているフィアット。米国や中南米地域の事業をさらに強化するため、これまで約半数の株式を保持していた米クライスラーの残りの株式を取得し、統合手続きが完了したと同社は1月21日に発表した。

さらに同社は1月29日、統合会社であるフィアット・クライスラー・オートモービルズの設立決定を発表した。新会社はオランダで登記し、ニューヨークとミラノに上場する予定だ。イタリアを含めた既存の製造拠点における、人員削減などの影響はないとしている。

2013年の乗用車（新車）登録台数は、2012年の140万台余りからさらに減少し、130万台余りとなった。140万台を下回ったのは1979年（139万7,039台）以来24年ぶり。長引く景気低迷や燃料費の高騰などによって、新車購入意欲は冷え込んでいる。

<最近6年間で約120万台減少>

イタリア自動車工業会（ANFIA）によると、2013年の乗用車登録台数は前年比7.03%減の130万4,345台となった（図参照）。2007年に過去最高の249万4,115台を記録して以降、2008年のリーマン・ショックや2011年の欧州債務危機に伴う景気低迷により、この6年間で約120万台減少した。長引く景気低迷と先行き不安、燃料費の高騰や緊縮財政による国民負担の増加などから、自動車市場は縮小する一方だ。



2012年と同様に、多くのメーカーにおいて乗用車登録台数は減少した（表1参照）。そのような状況下でも、起亜（前年比10.52%増）、ダチア（3.70%増）、ランドローバー（0.12%増）が引き続き伸びている。マツダ（9.87%増）、ルノー（9.83%増）、メルセデス（7.61%増）も登録台数を伸ばしているが、2012年の減少幅が大きかったことによる反動増と考えられる（2012年はそれぞれ34.8%減、28.2%減、17.1%減）。近年好調だった韓国勢はトータルで登録台数を伸ばすことはできなかったものの、シェアで見ると、2012年から0.2ポイント上昇し5.23%となった。

表1 ブランド別乗用車登録台数

(単位:台、%)

ブランド	2012年		2013年		
		シェア		シェア	前年比
国内ブランド	416,194	29.66	374,851	28.74	△ 9.93
フィアット・グループ	415,410	29.61	374,328	28.70	△ 9.92
フィアット	294,875	21.02	279,366	21.42	△ 5.26
ランチア・クライスラー	71,436	5.09	57,043	4.37	△ 20.15
アルファ・ロメオ	42,185	3.01	31,654	2.43	△ 24.96
ジープ	6,551	0.47	5,821	0.45	△ 11.14
マセラティ	115	0.01	256	0.02	122.61
フェラーリ	248	0.02	188	0.01	△ 24.19
その他	784	0.06	523	0.04	△ 33.29
外国ブランド	986,814	70.34	929,494	71.26	△ 5.81
日系	137,082	9.77	131,407	10.07	△ 4.14
トヨタ・レクサス	56,410	4.02	55,757	4.27	△ 1.16
日産	49,067	3.50	46,579	3.57	△ 5.07
スズキ	14,738	1.05	13,938	1.07	△ 5.43
マツダ	4,305	0.31	4,730	0.36	9.87
ホンダ	5,315	0.38	4,377	0.34	△ 17.65
スバル	3,693	0.26	3,238	0.25	△ 12.32
三菱	3,554	0.25	2,788	0.21	△ 21.55
韓国系	70,611	5.03	68,238	5.23	△ 3.36
現代	43,549	3.10	38,328	2.94	△ 11.99
起亜	27,062	1.93	29,910	2.29	10.52
フォルクスワーゲン	113,606	8.10	105,381	8.08	△ 7.24
フォード	99,034	7.06	87,456	6.70	△ 11.69
オペル	78,937	5.63	70,654	5.42	△ 10.49
ルノー	59,869	4.27	65,753	5.04	9.83
シトロエン	69,463	4.95	57,811	4.43	△ 16.77
プジョー	69,121	4.93	62,823	4.82	△ 9.11
アウディ	51,087	3.64	47,752	3.66	△ 6.53
BMW	42,476	3.03	42,556	3.26	0.19
メルセデス	42,379	3.02	45,606	3.50	7.61
シボレー	31,183	2.22	26,352	2.02	△ 15.49
ダチア	26,054	1.86	27,019	2.07	3.70
スマート	21,476	1.53	20,446	1.57	△ 4.80
ミニ	17,829	1.27	17,321	1.33	△ 2.85
ボルボ	14,823	1.06	13,505	1.04	△ 8.89
ランドローバー	12,544	0.89	12,559	0.96	0.12
セアト	10,575	0.75	9,840	0.75	△ 6.95
シュコダ	10,441	0.74	10,587	0.81	1.40
ボルシェ	3,366	0.24	2,720	0.21	△ 19.19
ジャガー	1,195	0.09	989	0.08	△ 17.24
その他	3,663	0.26	2,719	0.21	△ 25.77
合計	1,403,008	100.00	1,304,345	100.00	△ 7.03

(注) データは2014年1月31日時点の暫定値。

(出所) 図に同じ

<日本メーカーのシェアは10%台に>

日本メーカーのシェアは、トヨタ（レクサスを含む）、日産、スズキという順位に変化はなく、多くのメーカーがわずかながらシェアを高めている。その結果、日本メーカーは7社全体で登録台数が13万

1,407 台と前年比 4.14%減少したが、シェアは 10.07%と 2 年ぶりに 10%を超えた。車種では、トヨタの「ヤリス」(日本名「ヴィッツ」)が 12 位、日産の小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車 (SUV)「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」)が 13 位と健闘している(表 2 参照)。特に「キャシュカイ」は前年比 4.71%増となり、欧州各地で人気を博している(2013 年 12 月 11 日記事参照)。

表2 2013年の車種別登録台数トップ20 (単位:1,000台、%)

順位	車種	メーカー	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	101.67	△ 13.67
2	プント	フィアット	63.98	△ 19.55
3	イプシロン	ランチア	46.52	4.75
4	500	フィアット	40.55	△ 2.20
5	500L	フィアット	38.23	520.20
6	ゴルフ	フォルクスワーゲン	33.71	△ 2.11
7	クリオ	ルノー	33.18	37.52
8	フィエスタ	フォード	33.16	△ 21.14
9	C3	シトロエン	32.43	△ 10.95
10	ポロ	フォルクスワーゲン	31.35	△ 1.56
11	208	プジョー	26.69	37.12
12	ヤリス	トヨタ	25.13	△ 10.61
13	キャシュカイ	日産	25.05	4.71
14	ジュリエッタ	アルファロメオ	23.03	△ 22.95
15	コルサ	オペル	21.79	△ 14.70
16	フォーツー	スマート	20.44	△ 4.84
17	ミニ	ミニ	17.32	△ 2.89
18	クラスA	メルセデス	15.54	75.25
19	C-Max	フォード	14.86	△ 10.08
20	サンデロ	ダチア	14.50	67.41

(出所)外国自動車代理店組合(UNRAE)資料を基に作成

国内メーカーの乗用車登録台数は、高級ブランドのマセラティを除いて軒並み減少した。フィアット・グループも前年比 9.92%減と、2012 年の 19.5%減から減少幅は小さくなったものの、37 万 4,328 台と 40 万台を下回り、好調だった 2007 年 (78 万 820 台) の約半分まで落ち込んだ。グループの軸であるフィアットの人気小型車「パンダ」や「プント」での販売不振が大きく影響していると考えられる。一方、2012 年後半に投入された人気小型車「500」を大型化した「500L」は、2012 年 (6,141 台) の 6.2 倍に増加している。上位 5 車種の全てを国内メーカーで占めており、やはりイタリアにおける国内ブランドの人気のうかがえる。

<根強いディーゼル車の人気>

乗用車登録台数を燃料別にみると、2013 年はディーゼル車の割合が 54.09%を占め、根強い人気を誇っている(表 3 参照)。ガソリン車は 30.66%で、シェアは年々落ちてきている。一方、液化石油ガス (LPG)、メタン、ハイブリッドなど環境対応車の登録車数のシェアは、政府による環境対応車へのエコ・インセンティブ終了による反動減で伸び悩んだ 2011 年 (5.71%) から、2012 年 (13.5%)、2013 年 (15.26%) と徐々に伸びている。LPG やメタンの割合が高いのは、人気車種の「パンダ」や「プント」に LPG およびメタン仕様車が展開されていることが大きい。

表3 乗用車登録台数の燃料別シェアの推移
(単位:%)

	2011年	2012年	2013年
ディーゼル	55.38	53.36	54.09
ガソリン	38.90	33.14	30.66
LPG	3.22	9.17	8.86
メタン	2.18	3.81	5.19
ハイブリッド	0.29	0.48	1.14
電気	0.02	0.04	0.07

(注)2013年12月末時点でのデータ。小数点処理の方法により、合計が100%にならない場合がある。

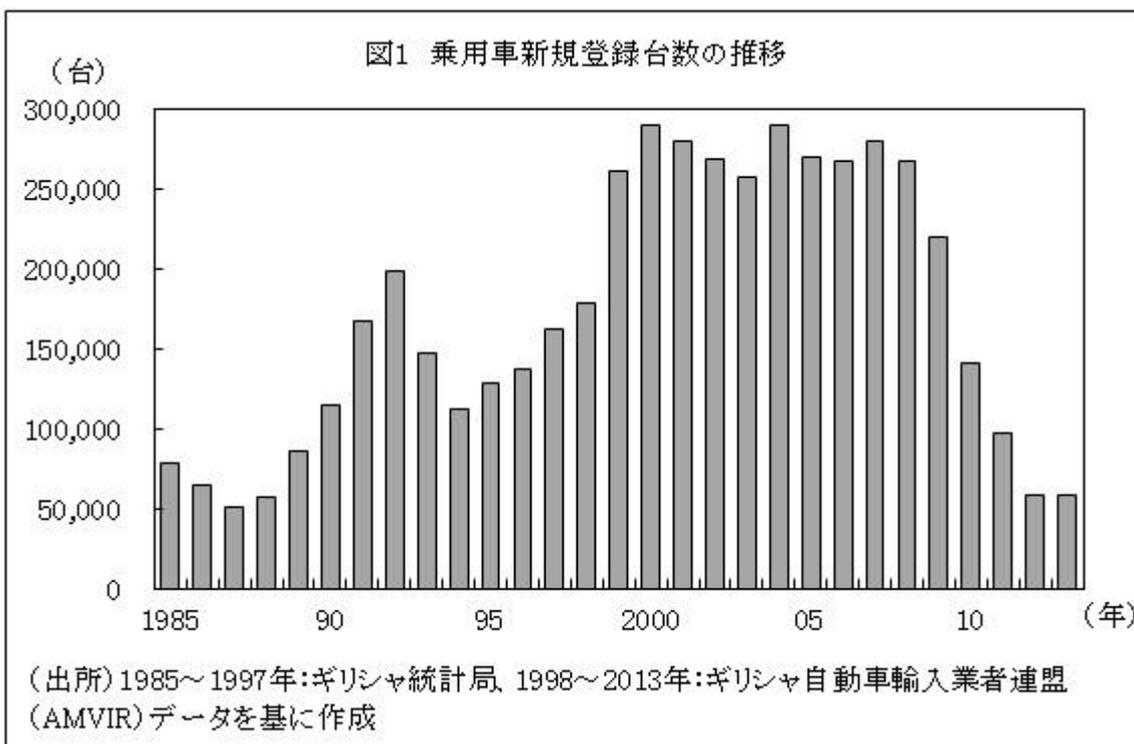
(出所) UNRAE資料

ギリシャの2013年の乗用車新規登録台数は、前年比0.4%増の5万8,694台となった。プラスに転じたのは2007年以来6年ぶり。観光業の回復による法人需要が市場を牽引し、個人需要の低迷を補ったことで、5年連続した激しい落ち込みに歯止めがかかった。2014年も同水準で安定すれば、2015年には明確な回復に転じるとの予想もあるが、個人需要が新規登録の5割程度にまで低下している現状は楽観できない。

<社用車など法人需要が牽引>

ギリシャ自動車輸入業者連盟（AMVIR）が2014年1月に公表したデータによると、2013年の乗用車新規登録台数は前年比0.4%増の5万8,694台だった。前年比のプラスは2007年以来となる。特に金融支援要請が正式になされた2010年以降は、毎年3~4割以上の激しい落ち込みが続く厳しい状況だったが、2013年は外国からの年間到着旅客数が過去最高の1,700万人を突破するなど、観光業の業績改善によるレンタカーやリースを中心とした社用車の法人需要が市場を牽引し、個人需要の低迷を補ったことで何とか減少に歯止めがかかった。

しかし、債務危機前の2008年比では8割減となる6万台を割り込む規模で推移しており、1980年代後半の水準に低迷している（図1参照）。



<個人需要は全体の約5割に低下>

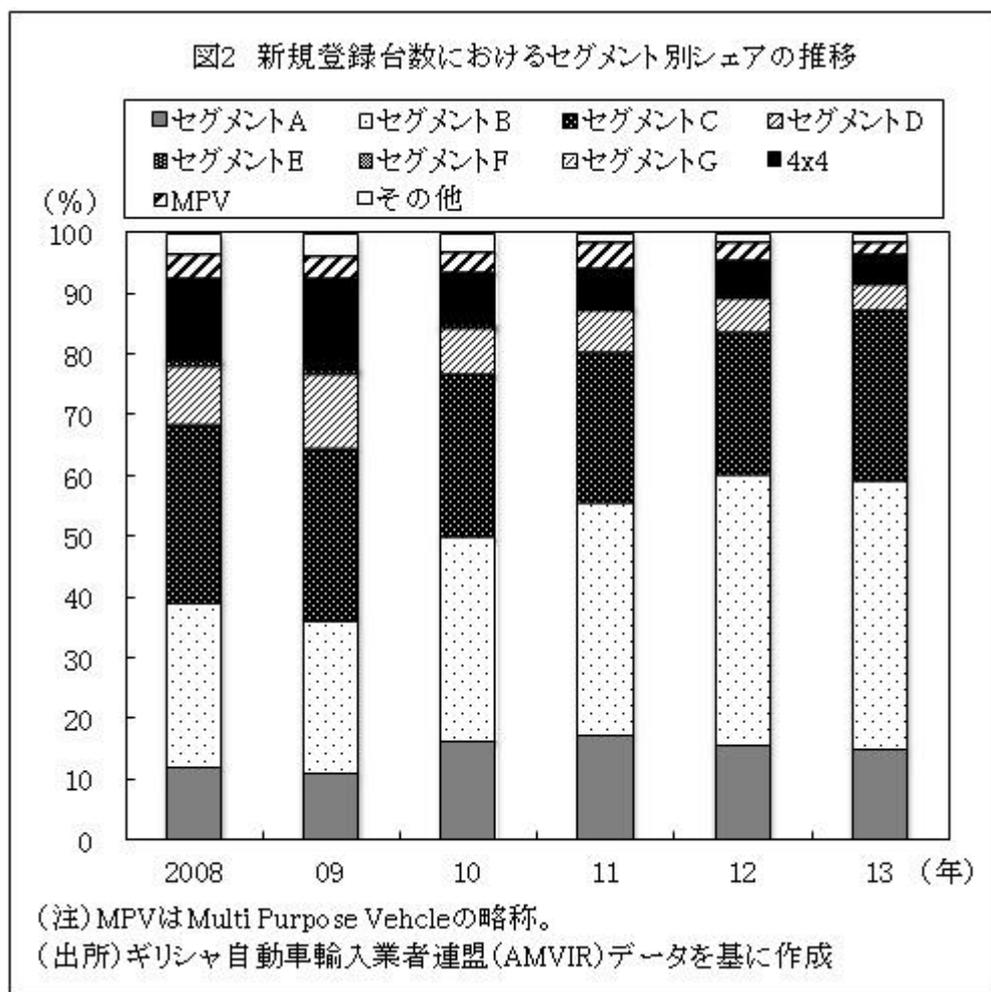
AMVIRによると、長引く不況、失業率の上昇、所得減や増税で疲弊した家計の影響により、個人需要の比率は2013年も低下した。販売台数に占める個人・法人向けの割合は、個人向けが前年比6.4ポイント

ト低下して 52.5%（金額に占める割合も前年から 10.9 ポイント低下）となり、法人向けが 47.5%と個人向けとの差を縮めた。債務危機前は販売台数のうち 7～8 割を個人需要が占めていたが、2011 年(65.3%)以降はシェア低下が続いている。

<経済性重視でコンパクトカーが人気>

新規登録台数をセグメント別にみると、2010～2012 年にシェアが拡大した小型車（セグメント B）が 2013 年も 4 割以上（44.2%）を占めた（図 2 参照）。次いで、中型車（セグメント C）が 27.8%（前年比 4.4%増）、超小型車（セグメント A）が 15.2%と続き、A～C の 3 セグメントで約 9 割（87.2%）を占めている。

また、ディーゼルエンジン車が新規登録車の 6 割を超えている。低燃費による燃料費の削減、二酸化炭素（CO2）の排出量が少ないなどに加えて、節税効果なども重視されている。



<トヨタがトップブランドに返り咲き>

新規登録台数をブランド別にみると、トヨタが前年比で 13.7%増加し、シェアを 2012 年の 9.8%から 11.1%に伸ばして 2 年ぶりに首位に復活した（表 1 参照）。2012 年はオペルにトップを奪われ 3 位にシェアを下げたが、ギリシャではトヨタ人気根強く、2006～2011 年も 6 年連続でトップシェアを占めていた。2013 年はセグメント B の「ヤリス」（日本名「ヴィッツ」）が全車種の中でベストセラー車になり、

「オーリス」(セグメント C) も 3 割余り増加し、トップ復活に貢献した (表 2 参照)。

他の日本メーカーでは、日産が前年比 9.3%増で、シェア 6 位を維持した。「マイクラ」(日本名「マーチ」、セグメント B) が 20.8%増、小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車 (SUV) 「キャシュカイ」(日本名「デュアリス」) の販売も好調だ。

フォルクスワーゲン (VW) は、2012 年とほぼ同率のシェア 10.8%で 2 位を維持。「ゴルフ」が倍増してセグメント C でトップシェアになったほか、「ポロ」(セグメント B) も安定した売れ行きだ。

オペルは前年比 21.2%減となり、シェアは 2012 年の 12.1%から 2013 年は 9.5%に大きく落とし、3 位に後退した。小型車「コルサ」(セグメント B)、中型車「アストラ」(セグメント C) の販売台数の減少が響いた。特に、「アストラ」は 36.8%の大幅減となった。

一方、欧州各国でシェアを伸ばしている韓国の現代自動車は、ギリシャでは 2012 年まで勢いがなかったが、2013 年は登録台数を 5 割強も増加させ、シェアも 4 位に上昇した。

2012 年にほぼ全メーカーが登録台数を減少させる中で躍進したシトロエンは、2013 年は前年比 20.3%減となり、シェアが 7 位に後退した。

表1 ブランド別乗用車新規登録台数とシェアの推移

(単位:台、%)

	2013年		シェア				
	登録台数	前年比	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
1 トヨタ	6,529	13.7	9.5	11.8	12.4	9.8	11.1
2 VW	6,327	5.3	8.5	9.1	9.7	10.3	10.8
3 オペル	5,569	△ 21.2	7.8	9.2	11.7	12.1	9.5
4 現代	3,962	51.3	5.5	6.7	5.0	4.5	6.8
5 フィアット	3,596	8.6	5.0	6.5	6.0	5.7	6.1
6 日産	3,435	9.3	5.4	4.8	5.8	5.4	5.9
7 シトロエン	3,352	△ 20.3	2.5	4.3	3.7	7.2	5.7
8 シュコダ	3,173	11.8	4.0	5.2	4.8	4.9	5.4
9 フォード	2,843	△ 5.4	7.1	7.2	6.6	5.1	4.8
10 スズキ	2,212	△ 2.9	5.8	4.6	3.2	3.9	3.8
11 セアト	1,965	58.1	3.0	2.7	3.1	2.1	3.3
12 アウディ	1,864	2.9	3.6	2.2	2.6	3.1	3.2
13 メルセデス	1,855	47.0	4.0	2.2	2.1	2.2	3.2
14 BMW	1,767	33.0	3.0	2.0	2.1	2.3	3.0
15 ボルボ	1,463	6.0	1.0	0.7	1.5	2.4	2.5
16 プジョー	1,400	△ 45.0	3.5	3.6	3.5	4.3	2.4
17 ルノー	1,232	17.8	1.7	2.2	1.6	1.8	2.1
18 起亜	983	△ 35.1	2.4	1.7	2.4	2.6	1.7
19 ランチア	798	1.4	0.5	0.4	0.2	1.3	1.4
20 アルファ・ロメオ	727	△ 15.0	1.1	1.1	1.7	1.5	1.2
21 シボレー	705	△ 24.2	1.4	2.1	1.9	1.6	1.2
22 ミニ	703	5.4	0.6	0.6	1.0	1.1	1.2
23 ホンダ	618	△ 5.9	2.6	1.8	1.2	1.1	1.1
24 スマート	445	△ 17.7	1.4	1.4	1.5	0.9	0.8
25 三菱	348	△ 42.8	1.7	1.3	1.5	1.0	0.6
26 ダチア	271	△ 21.9	0.2	0.6	0.8	0.6	0.5
27 マツダ	243	9.6	2.3	1.3	0.5	0.4	0.4
28 ダイハツ	145	△ 22.9	1.7	1.3	1.0	0.3	0.2
29 レクサス	40	△ 34.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
30 アバルト	35	△ 16.7	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
31 スバル	25	△ 39.0	0.8	0.4	0.3	0.1	0.0
32 ランド・ローバー	23	91.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
33 クライスラー	21	△ 72.4	1.2	0.5	0.2	0.1	0.0
34 ポルシェ	8	△ 68.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0
35 サーブ	4	△ 85.2	0.3	0.2	0.2	0.0	0.0
合計(その他を含む)	58,694	0.4	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(出所) 図2に同じ

表2 車種別乗用車登録台数トップ15 (単位:台)

	車種名	セグメント	ブランド	登録台数
1	YARIS(ヤリス)	B	トヨタ	3,823
2	CORSA(コルサ)	B	オペル	3,271
3	POLO(ポロ)	B	VW	2,353
4	i20	B	現代	2,182
5	GOLF(ゴルフ)	C	VW	2,165
6	FIESTA(フィエスタ)	B	フォード	1,717
7	C3	B	シトロエン	1,683
8	MICRA(マイクラ)	B	日産	1,533
9	ASTRA(アストラ)	C	オペル	1,395
10	NEW PANDA(NEWパンダ)	A	フィアット	1,366
11	AURIS(オーリス)	C	トヨタ	1,325
12	SWIFT(スイフト)	B	スズキ	1,102
13	QASHQAI(キャシュカイ)	C	日産	1,027
14	IBIZA(イビザ)	B	セアト	975
15	i30	C	現代	924

(出所) 図2に同じ

<2015年はさらに回復基調に転じるとの予想も>

自動車市場アナリストの中には、厳しい経済情勢下にもかかわらず2013年の販売台数が6年ぶりにプラスに転じたことで、2014年も2013年と同水準もしくは微増の6万~6万5,000台の販売になるとの予測もある。さらに、2014年も同水準で推移し安定した場合、2015年にはより明確な需要回復基調に転じる可能性があるとしている。現在、国内で登録されている約530万台の乗用車は平均使用年数が13年以上に達していることから、買い替えサイクルの潜在需要が見込めるためだ。経済危機下になれば、ギリシャの新車市場規模は16万~17万台以上での推移が見込めるとも分析する。

<自動車への奢侈税復活で、車両登録取り消しも増加>

しかし、2013年末には奢侈(しゃし)税(プールやクルーザーなどのぜいたく品に課される特別税)が復活し、排気量が1929ccを超え、かつ使用年数10年までの自動車も対象となった。AMVIRは自動車に対する奢侈税の遡及(そきゅう)適用は不当だとして中止を要請していたが、課税が2013年末から始まった。

この税の復活が公表されて以来、所有者による車両登録取り消しが相次いでいるという。経済危機下にある国々の中でも、ギリシャは自動車販売の落ち込みが著しく、新規登録台数の減少幅は、スペインやポルトガルの2倍近くに達する。AMVIRは「自動車購入を考えている人たちは自分に新税が払えるのか不安を抱いており、奢侈税が導入されれば、既に低下している消費意欲が完全に冷え込むのは明らか」と述べている。

さらに、長引く不況による影響は深刻であり、道路税の滞納や無保険車の増加も報じられている。ギリシャ自動車保険協会のコスタス・ベルツィアス会長は1月23日、国内の登録車両のうち約100万台が保険に加入していないことを明らかにした。同会長によると、当局ではこうした違法車両を取り締まるクロスチェックソフトを近く導入するとしているが、自動車利用環境の悪化も危惧される。

<内需回復には時間がかかるか>

ギリシャ中央銀行は、2013年の成長率予測をマイナス4.6%からマイナス4.0%へ上方修正した。2013年はプライマリーバランスの黒字（債務支払いコストを除く）達成が現実となってきており、経済が安定化する兆しも出ている。2014年は弱いながらも回復に向かう見通しだとする見方がある一方で、政情不安も依然くすぶっている。

ギリシャ経済は、ユーロ圏離脱の懸念が薄らいだことに加え、観光業の力強い回復、投資や輸出の増加に支えられ、一時的な経済回復の兆しが出始めている。しかし、統計局の発表（2月13日）によると、2013年11月の失業率は28.0%（2013年10月は27.8%）で過去最悪を更新した。また、11月の鉱工業生産指数は6.1ポイント下落し、5ヵ月連続の減少となった。6年に及ぶ景気後退による社会の疲弊は深刻で、労働市況の不振も継続している。内需の回復までには時間がかかる、と予想される。

※自動車の国内生産はしていない。

2013年の国内の自動車生産台数は、輸出の好調や新車買い替え補助金制度による需要の回復を受け、前年比9.3%増の216万3,338台となった。賃金抑制や労働条件の弾力化が功を奏して新規受注が活発化しており、2014年は240万台への増加が見込まれる。輸出台数は8.7%増の187万9,974台。フォードがバレンシア工場での生産を強化したことで対米輸出が急増した。

<2014年以降は新型モデル生産が本格化>

スペイン自動車工業会（ANFAC）の1月23日の発表によると、2013年の自動車生産台数は216万3,338台と前年比9.3%増となった（表参照）。輸出の好調、新車買い替え補助金制度による内需後押しで、前年の2桁減少から一転して200万台の大台を回復した。

スペイン国内における車種別自動車生産・輸出台数(2013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	2,163,338	9.3	1,879,974	8.7
乗用車	1,754,668	△ 6.0	1,528,161	△ 9.5
乗用車(四輪駆動車を除く)	1,719,700	11.7	1,493,731	12.6
四輪駆動車(主にSUV)	34,968	△ 37.0	34,430	△ 37.1
産業用車両	408,670	6.4	351,813	1.2
小型商用車	192,731	△ 4.7	171,407	△ 6.1
バン	162,252	20.2	133,543	6.1
小・中型トラック	30,003	9.8	26,680	2.0
大型トラック	13,366	19.0	7,760	24.1
トラクター(トレーラー用)	10,318	23.9	12,423	85.5
バス	0	-	0	0.0

(出所) ANFACのデータを基に作成

生産増加を牽引したのは、PSA プジョー・シトロエン、ルノー、フォードの3メーカーだ。PSA プジョー・シトロエンはシトロエンのミニバン「グランドC4ピカソ」の新型モデルの生産開始とプジョー車の北アフリカ向け需要の急増、ルノーは新型スポーツ用多目的車（SUV）「キャプチャー」の生産開始、フォードは運転室と荷物室が一体となったパネルバン「トランジット・コネクト」の生産開始が生産増加の主な要因となった。

2014年も、電気自動車（EV）タクシーのモデルとして注目される日産の「e-NV200」、PSA プジョー・シトロエンの新型SUV「C4カクトゥス」のほか、GM オペルは小型車「メリーバ」と「コルサ」、韓国から生産の大部分が移管された小型SUV「モッカ」など、新型モデルの生産が相次いで始まる。フォードも2014年末に閉鎖予定のベルギー工場からの生産移管を予定している。自動車業界は2014年の生産台数を240万台と見込んでいる。

スペインの各メーカー製造拠点はリーマン・ショック以降、労使関係が柔軟化する中で賃金抑制や労働条件の弾力化を進めたことが奏功し、2012～2013年には合計35億ユーロの投資に相当する新規受注

を獲得、また 2014 年も 15 億ユーロの投資が予定されている。

<フォードの受注拡大で米国向け輸出が急増>

2013 年の輸出台数は、生産台数の 87%に相当する 187 万 9,974 台（前年比 8.7%増）となった（表参照）。

国・地域別で見ると、EU 向け輸出の割合は過去 5 年間に 9 割から 8 割に減少しており、欧州債務危機を背景に各メーカーが EU 域外の新興国に活路を求めたことが見て取れる。

EU 向けは南欧が回復、英国が好調ながら、最大輸出相手国であるフランスとドイツの減少で横ばいとなっている。他方、域外向けはトルコ（6 位）やアルジェリア（7 位）が好調だったほか、主要輸出相手国以外では米国（34 位）が前年から 8 倍増となった。米国向け急増の主因は、フォードによる「トランジット・コネクト」の生産開始だ。同車種は米国の複数の都市でタクシーとして採用されている。

なお、輸出車の半分近くは、フォルクスワーゲン「ポロ」、オペル「コルサ」、ルノー「メガーヌ」、セアト「イビザ」、ルノー「キャプチャー」の 5 車種が占める。

スペイン（販売）：2013年の新車登録台数が3年ぶりに持ち直し

2014年02月10日 マドリッド事務所（伊藤裕規子）

2013年の新車登録台数は、前年比3.3%増の72万2,703台と3年ぶりに持ち直した。個人消費は依然として弱含みだが、新車買い替え補助金制度により需要が喚起されており、自動車業界は同補助金の実施継続を求めている。メーカー・車種別では小型車に強い欧州勢が補助金で復調したほか、景気回復期待で一般車より1ランク上の「お手ごろプレミアム帯」における販売拡大が注目されている。

<買い替え補助金によるてこ入れを継続>

スペイン自動車工業会（ANFAC）の発表（1月2日）によると、2013年の新車登録台数（四輪駆動車を含む乗用車）は前年比3.3%増の72万2,703台となった。過去25年間での最低水準であることに変わりはないが、前年比でプラスとなったのは2010年以来3年ぶり。

景気や雇用が底打ちする中で、乗用車販売が小幅とはいえ回復した背景には、2012年9月に2年ぶりに復活した新車買い替え補助金制度「高燃料効率自動車購入補助プログラム（PIVE）」が年間を通じてほぼ切れ目なく実施されたことがある。

この制度では、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、一定の排出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。

2013年は合計2億9,000万ユーロの予算が計上され、販売台数全体の4割を占める約29万台が買い替え補助を受けた。9月以降は前年の増税による消費抑制感が和らいだこともあり、前年同月比で約2～3割前後の急増を示している。

自動車ディーラー協会（GANVAM）は「スペインの経済規模からみて、本来なら年間販売台数120万～130万台の市場だが、マクロ経済の回復が家計や消費に反映されるにはまだ時間がかかる」とみている。自動車業界からの「しばらくは補助金による下支えが必要」との要請を受け、政府は2014年に入ってから同制度の実施を延長している。

<主力で補助金対象の小型～中型が復調>

乗用車販売を車格別にみると、前年を上回ったのは主力かつ買い替え補助金の対象セグメントである小型～中型（スモールファミリーカー）のみで、それぞれ前年比9.5%増、4.0%増に回復。人気の小型・中型スポーツ用多目的車（SUV）も、それぞれ23.4%増、4.0%増と好調だった。一方、大型・高級車は前年に引き続き1～3割減となっており、買い替え補助金が明暗を分けた結果となった。

<景気回復期待で「お手ごろプレミアム帯」も人気>

メーカー・ブランド別の販売台数では、各社が小型～中型のモデルチェンジを2013年に相次いで行ったことや買い替え補助金の恩恵で、同セグメントに強い欧州勢が回復に転じた（表参照）。

一方、シェア争いでは上位メーカーが依然として盛り返せていない。起亜自動車やフィアットなど低価格帯の小型車に強いメーカーが引き続き躍進したほか、メルセデス・ベンツが買い替え補助金も適用される新型「A クラス」の人気に支えられ、シェアを伸ばした。不況で低価格志向が強まる半面、景気回復期待からお手ごろなプレミアム感を求める層も意外に多い。

ホンダ（6,704 台、シェア 0.9%）とマツダ（5,797 台、0.8%）も、中型 SUV「CR-V」と新型「シビック」、新型セダン「Mazda6（日本名：アテンザ）」や中型 SUV「CX-5」と、いずれも一般車よりプレミアム感のある車種に牽引され、2桁台の販売増となっている。

主要乗用車メーカー・ブランドの販売台数(2013年)
(単位: 台、%、ポイント)

メーカー・ブランド	販売台数	シェア		
		前年比	前年比	前年比
フォルクスワーゲン	63,927	2.3	8.8	△ 0.1
セアト	59,096	7.7	8.2	△ 0.1
プジョー	57,225	2.8	7.9	0.4
オペル	54,445	9.8	7.5	△ 0.1
ルノー	53,459	1.7	7.4	△ 1.0
フォード	47,429	△ 7.1	6.6	△ 0.7
シトロエン	46,907	△ 10.6	6.5	△ 1.0
トヨタ	36,999	3.0	5.1	0.0
アウディ	35,487	△ 1.7	4.9	△ 0.3
日産	34,406	△ 3.3	4.8	△ 0.3
現代	30,076	2.3	4.2	0.0
BMW	26,681	3.8	3.7	0.0
メルセデス・ベンツ	23,922	12.5	3.3	0.3
起亜	22,019	19.6	3.0	0.4
フィアット	20,634	28.8	2.9	0.6
シュコダ	14,172	1.4	2.0	0.0
シボレー	12,692	△ 16.3	1.8	△ 0.4
その他	83,127	13.3	11.5	1.0
合計	722,703	3.3	100.0	-

(出所) ANFACのデータを基に作成

<EV と HV は日本勢がリード>

日本勢のシェアは 13.0%で、2012 年から 0.3 ポイントの微減となった。2 大メーカーの 1 つトヨタは、新型「オーリス」の快調な滑り出しと、「プリウス」以外のハイブリッド車 (HV) モデル拡充で販売台数を 3.0%伸ばし、シェアも維持。2013 年の国内の HV 登録台数 1 万 30 台のうち、7,292 台がトヨタ車だ。

日産は、2007 年の発売以降ロングヒットとなっている主力車種の小型クロスオーバー SUV「キャシユカイ（日本名：デュアリス）」が新型へのモデルチェンジを控え、販売が減少したものの、前年に引き続き車種別の 4 位を維持した。「リーフ」は前年比 70.8%増の 263 台と国内で最も売れた電気自動車 (EV) となった。なお、2013 年の EV 登録台数は 811 台 (85.6%増) と、市場は依然として極めて小さい。南部マラガ市など各地で実証事業が展開されてはいるが、集合住宅内の充電インフラ設置に関する建築基

準が未整備であることから、一般への普及にはまだ時間がかかりそうだ。

<最悪期から脱し、回復への過渡期に>

筆者も、買い替え補助金制度を利用して12年落ちの車を新車に買い替えようと、2013年初めにマドリッド市周辺の主要メーカー販売店を幾つか訪れた。おおむね共通していたのは、好況期とは比較にならない客足の悪さで、ある店では経費節約のため暖房も止まり、マフラーを巻いた販売員が出てきたところもあった。唯一の例外は上位10社に食い込む勢いの韓国メーカーで、多数の販売員が積極的な売り込みを行い盛況だった。

あるフランスメーカーは「不況で市場の質が変わってしまった。ついでに置いている下位ブランドばかり売れて、本家である当ブランドがさっぱり売れない」と販売員が嘆いていた。「買い替え補助金の分を値引きすると、5,000ユーロ以下で買える低価格SUVをまとめて3台買っていった客もいる」という。米国メーカーでは「革新的な低燃費エンジンを積んだ新型モデルなのに売れ行きが鈍い。スペインのドライバーは、あまりにも小排気量だと頼りないと感じる傾向があり、不景気下では売りにくい」との話もあった。

ドイツメーカーでは、幾通りものローン商品を紹介され、割高であるはずのドイツ車が他メーカーの同ランク車種よりも安く手に入ると説明された。支払い能力さえあれば好況期よりもはるかに安く人気車種が買える状況なのだが、自動車ローンの審査は以前よりも厳しくなっている。日本のメーカーでは「自前の信販会社がないため、他社よりも魅力的な支払い計画が提案しにくい」とのコメントがあった。

各社の担当者が口をそろえて「これまでで最悪だ」と評した2013年初めから1年がたった今、販売店は比較的混雑し、不調だった車が徐々に売れるようになっている。状況は明らかに好転しているとはいえ、買い替え補助金による需要喚起が生命線であることに変わりはなく、回復への過渡期は続きそうだ。

オランダ (販売) : 2013 年の乗用車販売は 17%減

2014 年 02 月 28 日 アムステルダム事務所 (立川雅和)

オランダ車両工業会 (RAI) は 1 月 2 日、2013 年の自動車 (乗用車) 販売台数を 41 万 7,036 台と発表した。前年 (50 万 2,496 台) に比べて 17.0%減と大幅減になった。

<販売台数低迷は 2014 年も続く見込み>

2013 年は個人消費が減退傾向にあったため、乗用車販売台数も 9 月までは前年同月比約 30%減で推移していた。しかし、2014 年 1 月から環境配慮型乗用車向けの税制優遇措置が改正されることによる駆け込み需要が年末にあったため、2013 年 12 月単月の販売が前年同月比 2.15 倍となるなど、通年の減少幅が抑えられた。RAI は、2014 年も個人消費の減退傾向は続くとも見ており、年間の販売台数を約 40 万台と見込んでいる。

<三菱自動車の販売実績は大幅増>

2013 年の年間販売台数を主要メーカー別にみると、表のとおり。ほとんどのメーカーが前年比 2 桁台の減少を記録する中、三菱自動車はプラグインハイブリッド車「オーバーランダー」の販売が大幅増となったため、前年比 3.4 倍と急増しているのが注目される。ボルボもディーゼル車「V40」、プラグインハイブリッド車「V60」の販売が大幅増となり、44.5%増と大きく伸びている。BMW は 3 シリーズの販売増で、2.0%増と前年実績を若干上回った。

2013 年の自動車販売台数 (単位: 台、%)

	合計	構成比	前年比
フォルクスワーゲン	49,985	12.0	△ 17.1
ルノー	37,184	8.9	△ 15.2
フォード	31,813	7.6	△ 11.3
プジョー	30,242	7.3	△ 24.8
トヨタ	28,789	6.9	△ 14.6
ボルボ	24,449	5.9	44.5
オペル	23,709	5.7	△ 33.3
起亜	23,457	5.6	△ 14.1
シトロエン	19,444	4.7	△ 24.0
BMW	19,016	4.6	2.0
アウディ	17,713	4.2	△ 12.3
フィアット	14,028	3.4	△ 26.3
シュコダ	12,424	3.0	△ 20.2
三菱自動車	12,243	2.9	241.7
現代	11,153	2.7	△ 48.4
その他	61,387	14.7	△ 43.5
合計	417,036	100.0	△ 17.0

(出所)RAIの資料を基に作成

※自動車生産に関する統計はなし。

スイス（販売）：2013年の新車登録台数は6.2%減、当初予想は上回る

2014年03月05日 ジュネーブ事務所（ブリショール雅子）

スイス自動車輸入協会が1月9日に発表した2013年の新車（乗用車）登録台数は30万7,885台で、前年比6.2%減となった。しかし、国内の景気停滞で2013年は新車販売が大きく落ち込むことが事前に予想されており、「この程度で済んだ」と関係者は安堵（あんど）している。日本車も4.0%減と、前年（3.4%減）に引き続きマイナスになった。

<2013年後半には景気回復の気配>

欧州の景気減速に伴い、2013年はスイス国内でも輸出産業が振るわず失業率も上昇傾向にあったため、消費の低迷が懸念されていた。スイス自動車輸入協会のアンドレアス・ブルゲナー会長によると、2013年初頭時点で2013年の新車の販売台数は29万台程度と見込んでいたが、2013年後半に入り、景気回復の気配がみえ始めたことが購買力に影響し、12月だけで3万111台と大きく登録台数を伸ばした。

国別にみると、ドイツが前年比2.9%減の12万2,424台で、ほぼ40%のシェアを占めた（表1参照）。2位の日本は4.0%減の5万4,489台でシェアは17.7%だった。3位のフランスは10.5%減の4万1,488台でシェア13.5%、以下、米国、チェコの順となっている。韓国は11.6%減の1万4,684台で、前年と同じ6位だった。

表1 メーカーの国別新車登録台数（単位：台、%）

	2012年	2013年	（単位：台、%）	
			シェア	前年比
ドイツ	126,045	122,424	39.8	△ 2.9
日本	56,764	54,489	17.7	△ 4.0
フランス	46,369	41,488	13.5	△ 10.5
米国	24,553	21,203	6.9	△ 13.6
チェコ	19,132	17,939	5.8	△ 6.2
韓国	16,609	14,684	4.8	△ 11.6
イタリア	14,332	12,789	4.2	△ 10.8
スペイン	8,934	9,159	3.0	2.5
スウェーデン	8,059	7,710	2.5	△ 4.3
英国	4,524	4,568	1.5	1.0
その他	2,818	1,432	0.5	△ 49.2
合計	328,139	307,885	100.0	△ 6.2
四輪駆動車	109,774	110,820	36.0	1.0
エコカー	8,416	9,331	3.0	10.9
ディーゼル車	121,429	114,144	37.1	△ 6.0

（注）エコカーの定義は、ガソリンまたはディーゼル油以外（電気、水力、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

<四輪駆動車に根強い人気、エコカーも増加>

スイスでは雪への対応やスキーなどのレジャー用として、四輪駆動車の人気が高い。四輪駆動車の新車登録台数は36%のシェアを占め、前年比1.0%増の11万820台となった。エコカーは、ジュネーブで

3月初めに開催されるモーターショーでもメディアで大きく取り上げられるようになっているが、今のところシェアは3%程度にすぎない。しかし、2013年には新車登録台数が前年比10.9%増の9,331台と伸びた。ディーゼル車については、最近の排ガス削減効果やエンジン性能の改善、また国内ではディーゼル燃料の価格はガソリンよりも高いものの、燃費がガソリン車より良いこともあり、根強い人気がある。2013年は6.0%減の11万4,144台で、シェアは37.1%を占めた。

<ブランド別では高級車志向>

ブランド別では、フォルクスワーゲン（VW）が前年比7.5%減の4万925台だったが、13.3%と唯一2桁台のシェアを確保した（表2参照）。続いて、2万1,254台（6.9%）のアウディ、2万303台のBMW（6.6%）、チェコのブランドでVWグループのシュコダの1万7,939台（5.8%）、メルセデスの1万6,737台（5.4%）と、ドイツ系ブランドが上位を占めた。スイスではドイツ車の人気が高く、特にアウディ、BMW、メルセデス・ベンツなどの高級ブランドが好調だ。日本ブランドでは、4.1%のシェアを占めたトヨタがトップで3.0%減の1万2,646台だった。

表2 ブランド別新車登録台数 (単位:台、%)

	ブランド名	2012年	2013年		
			シェア	前年比	
1	VW	44,258	40,925	13.3	△ 7.5
2	アウディ	22,083	21,254	6.9	△ 3.8
3	BMW	18,947	20,303	6.6	7.2
4	シュコダ	19,132	17,939	5.8	△ 6.2
5	メルセデス・ベンツ	16,638	16,737	5.4	0.6
6	フォード	18,179	14,840	4.8	△ 18.4
7	オペル	15,307	14,192	4.6	△ 7.3
8	ルノー	17,084	13,508	4.4	△ 20.9
9	トヨタ	13,038	12,646	4.1	△ 3.0
10	プジョー	12,298	11,785	3.8	△ 4.2
11	シトロエン	11,678	11,024	3.6	△ 5.6
12	現代	11,456	10,241	3.3	△ 10.6
13	フィアット	10,261	9,725	3.2	△ 5.2
14	セアト	8,934	9,159	3.0	2.5
15	スズキ	7,702	8,364	2.7	8.6
16	ボルボ	8,059	7,710	2.5	△ 4.3
17	マツダ	7,152	7,591	2.5	6.1
18	スバル	8,483	7,563	2.5	△ 10.8
19	日産	9,063	7,508	2.4	△ 17.2
20	ホンダ	5,540	5,595	1.8	1.0
21	ダチア	5,309	5,171	1.7	△ 2.6
22	ミニ	4,593	4,726	1.5	2.9
23	三菱自動車	4,611	4,481	1.5	△ 2.8
24	シボレー	3,997	4,266	1.4	6.7
25	起亜	4,677	3,981	1.3	△ 14.9
26	ランドローバー	3,789	3,454	1.1	△ 8.8
27	ボルシェ	2,310	2,518	0.8	9.0
28	ジープ	2,377	2,097	0.7	△ 11.8
29	アルファ・ロメオ	2,818	1,989	0.6	△ 29.4
30	スマート	1,888	1,708	0.6	△ 9.5
31	ジャガー	511	890	0.3	74.2
32	ランチア	1,092	885	0.3	△ 19.0
33	レクサス	1,022	658	0.2	△ 35.6
34	双龍	476	462	0.2	△ 2.9
35	アストンマーチン	224	224	0.1	0.0
36	マセラティ	161	190	0.1	18.0
37	インフィニティ	153	83	0.0	△ 45.8
38	BMW アルピナ	21	61	0.0	190.5
合計(その他を含む)		328,139	307,885	100.0	△ 6.2

(出所)表1に同じ

※自動車生産に関する統計はなし。

2013年の新車（乗用車）登録台数は前年比5.1%減となった。過去最高を記録した2011年から2年連続で約5%ずつ減少しているが、過去20年間の年間平均登録台数を上回る水準は維持している。全体の登録台数が減る中で、日本メーカーは前年より増加した。

<過去20年間の平均は上回る水準に>

オーストリア統計局が1月15日に発表した2013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5.1%減の31万9,035台だった（表1参照）。2011年に過去最高を記録した後、2年連続で減少したが、過去20年間の平均登録台数30万5,370台は上回っており、自動車産業界は2013年の実績に満足していることを表明した。

同時に、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・エルンスト会長および自動車輸入協会のフェリックス・クラリー広報担当は、政府が先ごろ発表した税制改革案に自動車保険税と自動車登録税の増税が含まれていることについて、「増税が自動車の購入者と自動車産業界に大きな影響を与えることがないように、増税率などについて政府と交渉をしていく」とコメント。関連税の増税や公共駐車料金の引き上げなどの政策には反対する姿勢を示している。

表1 主な車種別新車登録台数(2013年) (単位:台、%)

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	319,035	76.8	△ 5.1
二輪車	42,903	10.4	△ 6.8
トラック	34,171	8.3	△ 0.4
トラクター	8,080	1.9	△ 2.9
トラクター(トレーラー用)	3,973	1.0	21.0
バス	713	0.2	△ 1.2

(出所)統計局のデータを基に作成

<電気自動車やハイブリッド車が大幅増>

エンジン種別では、最大のシェア(56.7%)を占めるディーゼル車が前年比4.6%減と、乗用車全体の減少幅5.1%と比べ軽微な減少にとどまった一方、ガソリン車(42.1%)は6.3%減と、全体を上回る落ち込みになった(表2参照)。また、登録台数に占める割合はわずかだが、電気自動車(0.2%)やガソリンと電気のハイブリッド車(0.8%)はそれぞれ53.2%増、34.5%増を記録している。

表2 エンジン種別新車(乗用車のみ)登録台数(2013年)
(単位:台、%)

種別	台数	シェア	前年比
ディーゼル	180,901	56.7	△ 4.6
ガソリン	134,276	42.1	△ 6.3
ハイブリッド(ガソリン、電気)	2,413	0.8	34.5
電気	654	0.2	53.2
天然ガス	455	0.1	66.1
ハイブリッド(ディーゼル、電気)	160	0.1	△ 57.6

(出所)表1に同じ

なお、中古車の登録台数は、前年比 1.9%増の 82 万 3,417 台で過去最高だった。中古車の登録台数は 2009 年以降、常に前年より増えていることから、消費者が欧州債務危機によって中古車を選ぶ傾向が強くなっているといえる。

<現代がブランド別で 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 6.3%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）。これに、現代、シュコダ、フォード、アウディが続く。トップ 5 ブランドの顔ぶれは 2012 年と変わらないものの、現代がその中で唯一前年より伸びており、前回の 5 位から 2 位（6.6%）に躍進した。

表3 主要メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア
(2013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	57,758	△ 6.3	18.1	△ 0.2
2	現代	21,103	9.4	6.6	0.9
3	シュコダ	21,044	△ 3.0	6.6	0.1
4	フォード	19,714	△ 8.8	6.2	△ 0.2
5	アウディ	19,547	△ 6.5	6.1	△ 0.1
6	オペル	19,347	0.4	6.1	0.4
7	ルノー	16,611	△ 1.9	5.2	0.2
8	BMW	15,576	△ 1.7	4.9	0.2
9	セアト	15,235	6.6	4.8	0.5
10	メルセデス	11,354	7.0	3.6	0.4
11	フィアット	11,066	△ 10.9	3.5	△ 0.2
12	プジョー	10,190	△ 28.6	3.2	△ 1.0
13	マツダ	9,569	13.6	3.0	0.5
14	起亜	9,420	△ 25.5	3.0	△ 0.8
15	日産	8,761	1.8	2.7	0.1
16	トヨタ	8,682	17.4	2.7	0.5
17	シトロエン	7,701	△ 31.3	2.4	△ 0.9
18	ダチア	7,548	21.3	2.4	0.5
19	スズキ	5,469	△ 7.0	1.7	0.0
20	シボレー	3,938	△ 16.4	1.2	△ 0.2
	その他	19,372	△ 12.4	6.1	△ 0.5

(出所)表1に同じ

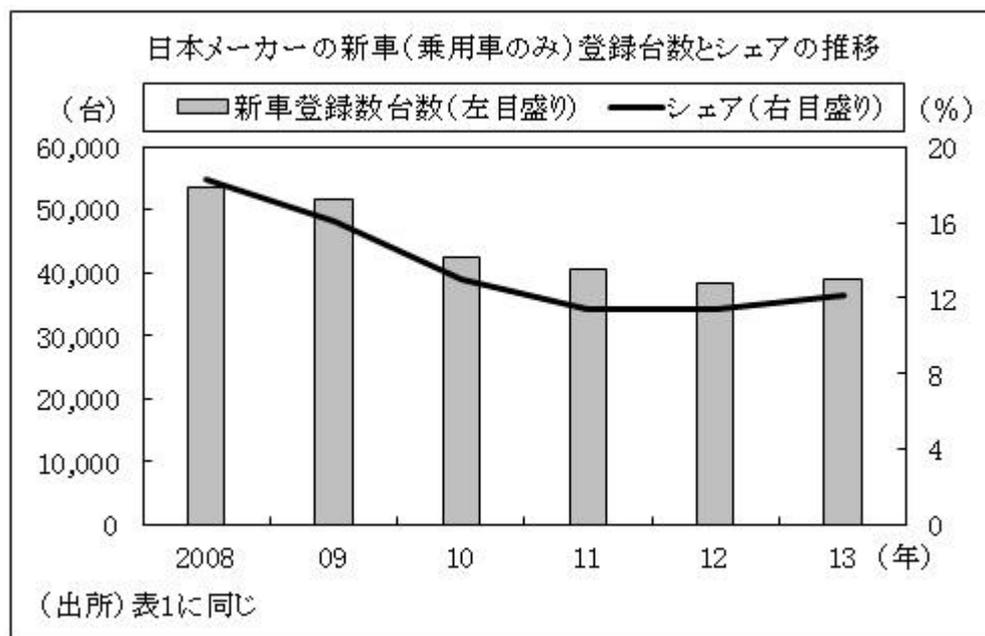
<日本メーカーではマツダが 13 位に>

日本メーカーの新車登録台数は 3 万 8,995 台で、全体に占めるシェアは前年を 1.7 ポイント上回る 12.2%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 年以降減少傾向を続けていたが、2013 年はマツダおよびトヨタの登録台数が大きく伸びたことによりプラスに転じた。マツダは前年比 13.6%の大幅増で、ブランド別ランキングでは日本メーカーの中でトップの 13 位となった。ほかには、日産、トヨタ、スズキが上位 20 位内に入っている。

日本メーカーでトップとなったマツダ・オーストリアによると、最も売れ行きの良い車種はスポーツ用多目的車（SUV）「CX-5」で、「Mazda6（日本名：アテンザ）」と「Mazda3（アクセラ）」がこ

れに続いている。また、2014年のオーストリアでの新車登録台数については2013年に比べ約3%減の31万台、マツダのマーケットシェアは2013年を0.2ポイント上回る3.2%と見通している。同社のケーレ社長は「5月から自動車登録税の増税が予定されているため、ウィーン・モーターショー（2014年1月16～19日）で顧客に新モデルをアピール。年始からの順調な販売実績が業界全体にとって非常に重要だ」とコメントしている。

なお、新車登録された自動車を輸入国別で見ると、日本からの輸入車は全体の5.5%で、順位はドイツ（44.4%）、フランス（11.8%）、チェコ（10.6%）に続く4位で、2012年と変わっていない。



※自動車生産に関する統計はなし。

ポーランド（生産・販売）：

2013年の乗用車新規登録台数は6.3%増－生産はフィアットの移管などで11.5%減－

2014年02月18日 ワルシャワ事務所（牧野直史）

2013年の乗用車新規登録台数は、前年比6.3%増の約29万台となった。メーカー・ブランド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位だったが、3位のトヨタが最大の伸びを示した。乗用車の生産では、フィアットの一部車種のイタリア移管などが影響し11.5%減の49万台弱となったが、VWによる商用車工場の新設が報じられるなど、明るいニュースもある。

<トヨタの登録台数は18.3%増>

2013年の乗用車新規登録台数は、前年比6.3%増の28万9,913台だった（表1参照）。2012年は前年割れとなっていたが、2013年後半の景気の回復基調に伴い、乗用車も徐々に回復している。ブランド別では、シュコダ、VW、トヨタが2012年に続き上位を占めた。中でも、トヨタは前年比18.3%増と大きく伸びた。

ただし、ポーランドの自動車市場調査会社サマル（SAMAR）のボイチェフ・ジェビエツキ氏によると、今回の数字は必ずしもポーランド市場の実情を反映するものではないという。新規登録台数の数字には、再輸出も含まれているためだ。ポーランドで登録した新車をそのまま国外に輸出する再輸出は全体の15%程度（4万台程度）を占め、その分を差し引くと伸び率は2%にとどまるという。他方、商用車の登録台数は前年比で7%余り伸びており、好調だ。

2014年の乗用車新規登録台数の見通しについてジェビエツキ氏は、5%増程度としている。ポーランド経済が上昇基調にあることを考慮すると幾分慎重な予測だが、付加価値税（VAT）の制度変更の影響が不透明であることに加え、通貨ズロチの変動によっても大きく左右されるため、という。ズロチ高は新規登録台数への影響という点では功罪両面を有しており、企業の購買力が増す一方、再輸出が不利になる効果をもたらす。

表1 メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数 (単位:台、%)

メーカー・ブランド	2011年	2012年	2013年	市場シェア	
				市場シェア	前年比
シュコダ	32,406	32,211	36,395	12.6	13.0
VW	20,068	23,054	26,132	9.0	13.4
トヨタ	18,866	19,853	23,477	8.1	18.3
フォード	21,930	16,922	19,652	6.8	16.1
オペル	23,150	19,518	18,828	6.5	△ 3.5
起亜	14,121	15,127	17,145	5.9	13.3
現代	12,735	15,364	16,829	5.8	9.5
ルノー	16,944	13,520	15,182	5.2	12.3
プジョー	13,922	11,680	12,421	4.3	6.3
ダチア	17,775	9,570	10,809	3.7	12.9
日産	11,200	13,367	10,723	3.7	△ 19.8
シボレー	7,660	10,474	10,685	3.7	2.0
フィアット	10,544	12,644	9,256	3.2	△ 26.8
シトロエン	4,869	10,210	8,830	3.0	△ 13.5
ホンダ	6,790	6,896	6,433	2.2	△ 6.7
BMW	7,102	5,555	6,268	2.2	12.8
メルセデス・ベンツ	4,557	5,413	6,107	2.1	12.8
スズキ	4,863	5,988	5,995	2.1	0.1
アウディ	4,137	5,110	5,575	1.9	9.1
ボルボ	4,954	4,480	4,914	1.7	9.7
その他	18,834	15,763	18,257	6.3	15.8
計	277,427	272,719	289,913	100.0	6.3

(出所)ポーランド自動車工業会(PZPM)

<VAT 控除めぐる制度変更で影響も>

EU の VAT 指令 ([2006/112/EC](#)) では、商用目的のみの社用車については、VAT の控除が認められている (第 116 条)。他方で、私用目的の社用車については、VAT の課税対象とすることとされている [第 26 条 1 項 (a)]。これらの規定については、加盟国の申請により適用除外が認められている。ポーランドの要請に応じた[適用除外規則](#)では、社用車が私用目的かどうかを特定するのは容易ではなく、仮に特定できたとしても手続きが煩雑になることから、私用かどうかにかかわらず、一律に 50% の控除を認めることにしている。明らかに商用目的のみの社用車、ならびに 9 人乗り以上あるいは最大重量 3.5 トン超の自動車は私用目的である可能性が低いことから、引き続き 100% の控除が認められる。

これまでも同様の適用除外 [従来は 60% の控除、6,000 ズロチ (約 19 万 8,000 円、1 ズロチ=約 33 円) まで] の下、ポーランドでは社用車の VAT 控除が制限されていたが、2013 年 12 月末をもって同規定の期限は切れた。ポーランドの新たな適用除外申請は 2013 年 12 月 17 日の EU 閣僚理事会で承認されていたが、これに合わせた国内での法制定は間に合わなかった。このため、EU 指令第 116 条に基づき、2014 年 1 月から社用車の購入について VAT の 100% 控除が認められている (注)。

適用除外規則に基づく法令は 4 月 1 日に発効するため、同月から VAT の控除率は 50% となる予定で、1~3 月のみ 100% 控除が認められることになる。なお、ポーランドの適用除外は 2016 年末までとされており、延長を希望する場合は、政府は 2016 年 4 月 1 日までに欧州委員会に要請しなければならない。

VAT 控除をめぐる法改正の影響を受け、2014 年 1 月の 3.5 トン以下の自動車新規登録台数は前年同月比 8.1%増となった（[ポーランド自動車工業会（PZPM）発表 2 月 5 日](#)）。

<商用車工場を VW が新設と報道>

ポーランドではフィアット（工場所在地：ティヒ）、オペル（グリビツェ）、VW（ポズナン）が乗用車を生産している。2013 年は、フィアットがポーランドでのパンダ（Panda）の生産を停止してイタリアに移管したことなどが影響し、生産台数は 11.5%減の 48 万 6,985 台となった（表 2 参照）。

ポーランド生産の乗用車のほとんどは欧州を中心に輸出されており、今後の生産台数の見通しは欧州の需要動向による。欧州の自動車販売は厳しい情勢が続くが（[2014 年 1 月 28 日記事参照](#)）、商用車については、VW がポズナンに工場を設立予定と報じられている（「プルス・ビジネス」紙 1 月 23 日、「共和国新聞」1 月 23 日など）。

表2 メーカー／モデル別乗用車生産台数
(単位: 台、%)

メーカー／モデル	2012年	2013年	
		生産台数	前年比
フィアット	347,256	295,700	△ 14.8
Panda	92,755	生産停止	-
500	151,364	182,697	20.7
Ford Ka	54,613	51,644	△ 5.4
Lancia Ypsilon	48,524	61,359	26.5
オペル	125,337	108,542	△ 13.4
Astra III	12,469	5,821	△ 53.3
Astra IV GVC	68,346	48,035	△ 29.7
Astra IV GTC	31,023	21,935	△ 29.3
Astra IV NB	13,499	25,305	87.5
Cascada	-	7,446	-
VW	77,496	82,743	6.8
Caddy	74,561	77,792	4.3
Transporter	2,935	4,951	68.7
国内向け	6,911	6,415	△ 7.2
輸出向け	543,178	480,570	△ 11.5
計	550,089	486,985	△ 11.5

(出所) 自動車市場調査会社サマル(SAMAR)発表を基に作成

(注) 欧州またはポーランドの商用車向け自動車認証 (homologation) を取得していることが前提。

チェコ（生産）：2013年の乗用車生産は微減するも、2014年は回復の見通し

2014年02月07日 プラハ事務所（中川圭子）

2013年の国内の乗用車生産台数は112万8,476台で、前年比3.9%減少した。2014年は増加に転じ、2012年の117万台程度まで回復することが予想される。

<3メーカー中、生産増加は現代のみ>

チェコ自動車工業会（SAP）の発表（1月15日）によると、メーカー別の生産台数は表のとおり。

	2012年	2013年	
			前年比
シュコダ・オート	656,306	639,889	△ 2.5
トヨタ・プジョー・シトロエン(TPCA)	214,915	185,127	△ 13.9
現代チェコ	303,035	303,460	0.1
合計	1,174,267	1,128,476	△ 3.9

(出所)チェコ自動車工業会(SAP)

国内最大の乗用車メーカー、シュコダ・オート（フォルクスワーゲングループ）の生産台数は63万9,889台で前年比2.5%減少した。減少の理由について同社は、2013年上半期に「オクタビア」のモデルチェンジを実施したためと説明している。なお、シュコダ・オートの国内外販売台数（国外製造拠点での生産分も含む、注）は92万800台と2.0%減少した。ただし、下半期には増加に転じ、12月の販売台数は前年同月比5.8%増の7万台に達していることから、2014年も生産台数の増加は継続するものと期待されている。2013年の販売台数を国・地域別にみると、最大市場である中国では22万7,000台（3.7%減）、ドイツは13万6,400台（2.9%増）、ロシアは8万7,500台（11.7%減）となっている。一方、インドにおける販売台数は2万2,600台にとどまり、前年比34.2%減と大きく減少した。

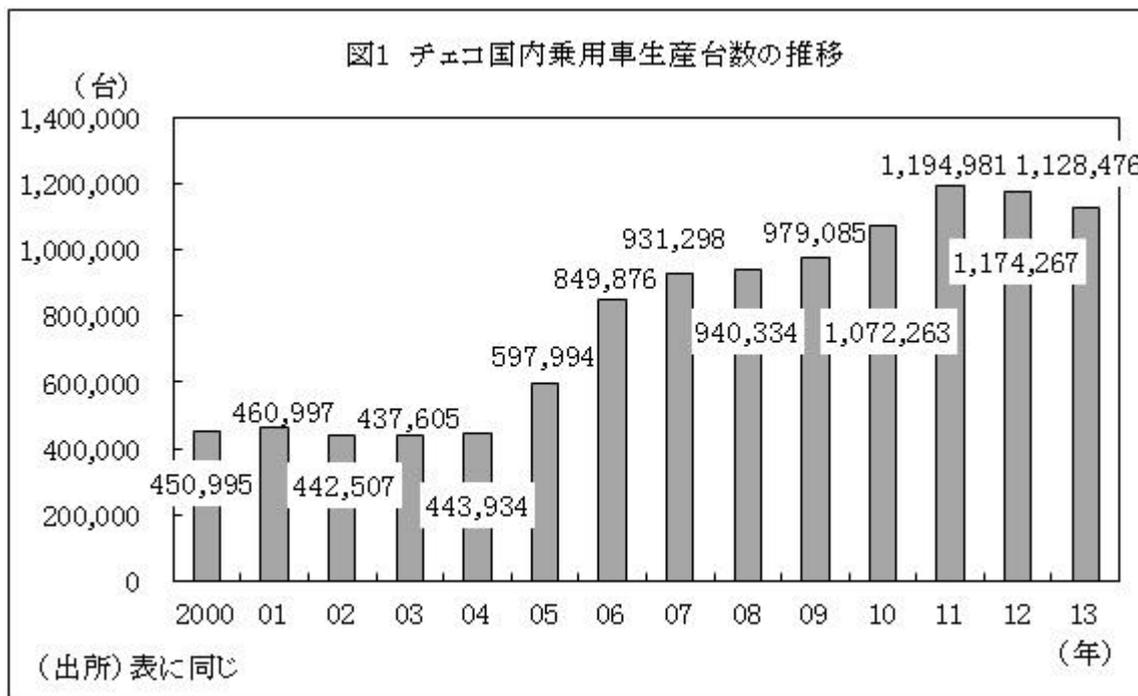
チェコ中央に位置するコリーン市に拠点を持つトヨタ・プジョー・シトロエン・チェコ（TPCA、日仏合弁会社）の生産台数は18万5,127台で、前年比13.9%減だった。最大の輸出先は英国で、輸出台数は5万1,106台と過去最高を記録した。以下、フランス（2万8,546台）、オランダ（2万5,080台）、イタリア（2万1,067台）、ドイツ（1万6,312台）となっている。

また、韓国の現代自動車のノショビツェ（北モラビアのオストラバ近郊）工場は、2012年に比べ0.1%増の30万3,460台を生産、チェコ国内に工場を持つ3メーカーのうち唯一、前年比で生産台数を増やした。同社の輸出先は52カ国・地域に及んでおり、最大はドイツで、ロシア、英国、スペイン、イタリア、トルコ、オーストラリア、ベルギー、オーストリアを合わせ、チェコ国内における販売台数（1万900台）を上回った。

<2013年の減少幅は比較的小さい>

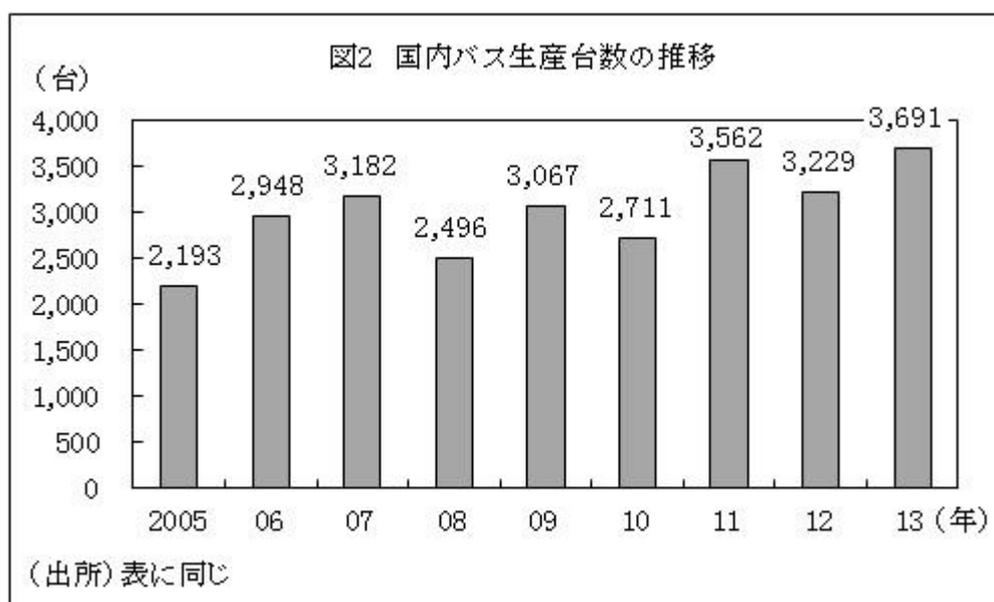
SAPのマルチン・ヤーン会長は2013年の自動車生産実績に関して、「チェコの自動車産業は、2013年の困難な状況においても国際競争力を発揮した。そのため自動車生産台数の減少幅は、欧州市場全体

におけるそれと比較して小さいものにとどまっております、2013年の数字は過去3番目に多いものとなっている」と述べている。また2014年に関しては、「現時点での経済見通しを鑑みると、2014年の乗用車生産は、2012年レベルに戻ると期待される」と述べた。チェコでは、TPCAが生産を開始した2005年以降順調に乗用車の生産台数が増加しており、さらに2008年からは現代自動車に加わってその伸びがさらに加速、2011年には年間生産台数が過去最高の119万4,981台に達した（図1参照）。



<バス生産台数は過去最高に>

乗用車以外の部門で特記すべきは、バスの生産だ。2013年の生産台数は3,691台で前年比14.3%増加し、過去最高を記録した（図2参照）。



うち、3,165 台はイタリアのイベコ、475 台はチェコのトラック・バス製造大手 SOR となっている。生産台数増加の理由は、EU の排ガス規制「ユーロ 6」がバス、トラックに対して 2014 年から適用されるため、その直前の 2013 年に需要が増えたことにある。新たな排ガス規制を満たすエンジンを搭載した車両の価格は、旧規制に基づく規格の車両より割高となるからだ。SAP のアントニーン・シーペック総裁は「近い将来のバス購入を計画していたユーザーが価格が上昇する前に購入した。ユーロ 6 規制対応のエンジンを搭載したバスの価格は、旧規制規格のものより平均して約 25 万コルナ（約 125 万円、1 コルナ＝約 5.0 円）割高となることが予想される」と説明している。

（注）シュコダ・オートはチェコ国内のほか、インド、中国、ロシア、スロバキアに生産拠点を持つ。

2013年の国内乗用車（新車）新規登録台数は約16万5,000台で、前年比5.3%減少した。前年比で減少したのは2004年以来9年ぶり。一方、ハイブリッド車の販売では、トヨタが堅調な伸びを示している。

<2014年は再び増加の見込み>

チェコ自動車輸入者連盟（SDA）の発表（1月7日）によると、2013年の国内の乗用車新規登録台数は前年比5.3%減の16万4,736台で、2004年以来の前年割れだった。

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）のアナリスト、イジー・ゾウハル氏は、新規登録台数減少の要因について、経済の先行きが不透明な状況にあるためと分析している。経済の先行き不安により、一般消費者は購買により慎重になり、企業も社用車の買い替えを控えるようになった。しかし、月別にみると、2013年下半期に前年同月比で減少した月は8月、10月のみで、12月には2桁増を記録するなど、回復の兆しがみえている（表1参照）。これに関してゾウハル氏は「回復傾向は、消費者の景況感回復が予想される2014年はより顕著になると期待される。経済回復の度合いにもよるが、2014年は前年比約5%増加するとみられる」と説明している。

表1 月別乗用車新規登録台数
（単位：台、%）

	2012年	2013年	前年同月比
1月	12,921	12,071	△ 6.6
2月	13,544	10,562	△ 22.0
3月	17,064	13,820	△ 19.0
4月	16,589	15,061	△ 9.2
5月	15,975	14,822	△ 7.2
6月	18,140	14,482	△ 20.2
7月	11,158	14,533	30.2
8月	13,193	11,595	△ 12.1
9月	12,475	13,208	5.9
10月	15,963	15,346	△ 3.9
11月	14,203	14,697	3.5
12月	12,784	14,539	13.7

（出所）SDA

<ハイブリッド車ではトヨタが圧倒>

新規登録台数をメーカー・ブランド別にみると、シェアが最も高いのは地場ブランドのシュコダ・オート〔フォルクスワーゲン（VW）グループ〕で前年から7ポイント落ちたものの、依然として市場シェア30%以上を維持している（表2参照）。2位には、現代自動車が2012年の3位から浮上、2012年まで2位をキープしていたVWを抜いた。

表2 2013年のメーカー・ブランド別新規登録台数
(単位:台、%)

	台数	シェア	前年比
シュコダ	49,971	30.33	△ 7.08
現代	16,239	9.86	7.10
VW	14,948	9.07	△ 1.56
フォード	9,460	5.74	△ 25.62
プジョー	7,252	4.40	7.84
起亜	6,325	3.84	△ 26.14
ルノー	6,047	3.67	△ 42.17
シトロエン	5,981	3.63	4.73
ダチア	5,655	3.43	48.62
オペル	4,448	2.70	15.95
セアト	4,360	2.65	62.69
トヨタ	4,173	2.53	5.62
BMW	3,730	2.26	△ 4.38
アウディ	3,289	2.00	△ 13.67
メルセデス・ベンツ	3,168	1.92	△ 2.10
日産	2,836	1.72	△ 10.34
フィアット	2,630	1.60	1.47
スズキ	2,285	1.39	△ 2.31
ホンダ	1,859	1.13	10.65
マツダ	1,780	1.08	47.72
シボレー	1,744	1.06	△ 38.24
ボルボ	1,526	0.93	△ 0.59
三菱自動車	1,058	0.64	△ 5.11
合計(その他を含む)	164,736	100.00	△ 5.33

(出所)表1に同じ

日本勢では、トヨタが前年比 5.62%増加し、12位(前年9位)につけている。特記すべきはハイブリッド車で、トヨタ(「レクサス」を含む)のハイブリッド車は2012年の243台から390台に増え、同社のこの部門のシェアは約90%に達した(表3参照)。

ハイブリッド車全体も2012年の362台から21%増えて438台となった。その要因は、ハイブリッド車種が増えてきたことや、価格的にもガソリン車、ディーゼル車との差が縮小したことにある。またバッテリーの価格が下がる一方で、ディーゼルエンジンの価格が上昇傾向にあることもハイブリッド車に追い風となっている。

表3 ハイブリッド車のメーカー・ブランド別
新規登録台数 (単位: 台)

	2012年	2013年
トヨタ	128	275
レクサス	115	115
ホンダ	64	12
シトロエン	7	12
プジョー	37	11
起亜	3	10
ボルシェ	1	2
メルセデス・ベンツ	5	1
合計(その他を含む)	362	438

(出所)表1に同じ

トヨタは、2012年まで中型車「プリウス」を中心として提供していたが、2013年は小型車「ヤリス」(日本名: ヴィッツ)、中小型車「オーリス」など、近年需要が高まっている小型車種を投入し、順調な売り上げにつなげた。トヨタ・チェコのスポークスマンは「チェコでもハイブリッド車が一般的になりつつある。トヨタのハイブリッド車購入者は、主としてこれまで他社のディーゼル車を購入していた消費者層が大半を占めるが、トヨタの価格設定もこれを考慮したものとなっている」と説明している。

<電気自動車は不振>

その半面、電気自動車の需要は弱く、2013年の新規登録台数は、前年の89台から37台に落ち込んだ。価格の高さ、消費者の関心の低さとともに、充電スタンドが少ないこともその要因となっている。チェコ電気自動車工業会によると、現在国内の充電スタンド数は約220カ所にとどまっており、2011年時点で既に1,500カ所以上あったドイツ(1,937カ所)、オランダ(1,700)、フランス(1,600)など西欧諸国、あるいはスペイン(1,356)、イタリア(1,350)、ポルトガル(1,350)など南欧諸国に大きく後れを取っている。欧州委員会が2013年1月に発表したクリーン燃料戦略では、充電スタンド数をチェコに関しては2020年までに1万3,000に増やすことが目標とされているが、その達成は、国家的な支援が実施されない限りは困難とみられている。

ハンガリー（生産）：2013年の自動車生産台数は35.8%増の31万台

2014年04月10日 ブダペスト事務所（オルマンディ・ジョルト、三代憲）

2013年のハンガリーの自動車生産台数は、前年比35.8%増の31万3,223台となった。2014年の自動車メーカーの予定生産台数も35%増の42万5,000台に達すると見込まれている。自動車産業はハンガリー経済の成長の牽引役となっており、2013年の工業生産の約20%、GDPの約10%を占めている。

<メルセデス、アウディの工場が本格稼働>

2月5日、ハンガリー投資貿易庁（HITA）が主催する自動車産業コンファレンスで、2013年の生産台数について自動車メーカーのマジャール・スズキが約16万台、メルセデス・ベンツが約11万台、アウディが約4万台だったと発表した。合計31万3,223台で前年比35.8%増だった。2014年の予定生産台数については、マジャール・スズキが20万台、メルセデス・ベンツが10万台以上、アウディが12万5,000台で、合計42万5,000台以上とした。また、オペルは2014年のエンジン生産について10%増の40万基を予定しているとした。

コンファレンスでスィーヤールト・ペーテル外務・対外経済関係担当副大臣は、ハンガリーには712の自動車関連企業が存在し、それらに雇用されている人数は11万5,717人に上ると指摘した。2013年の自動車関連企業の売上高は178億ユーロで、ハンガリーの工業生産の約20%、GDPの約10%を占めた。

自動車生産台数が最も多かったのは2008年の約34万台だった（表参照）。しかし、欧州債務危機により大幅に落ち込み、2010年には約20万台となった。その後もほとんど回復せずに、2012年の生産台数は23万台と低迷していた。回復しなかった大きな理由は、マジャール・スズキが欧州市場の不振の影響を大きく受けたためだった。しかし、2012年末のメルセデス・ベンツの組立工場の稼働、2013年のアウディの組立工場の拡張が完了したことにより、2013年の生産台数は約31万台となり、2008年の水準に近づいた。2013年はハンガリーの自動車生産において大きな転換点となった。

自動車生産台数の推移 (単位: 台)

	マジャール・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

(出所) 各社発表を基に作成

コンファレンスに出席したアウディ、メルセデス・ベンツ、マジャール・スズキ、オペルの発表によると、アウディの現在の生産能力は完成車が年間12万5,000台、エンジンが年間190万基で1万人を雇用している。2014年は工場を本格稼働させ、生産能力どおりの12万5,000台の製造を予定する。現在までの投資総額は9億ユーロに上る。メルセデス・ベンツは年間15万台の完成車生産能力を持ち、3,000

人を雇用している。2014年は10万台以上の完成車生産を予定している。また、コンパクトカーへの需要拡大により5月から3シフト制を導入し、工場を24時間稼働するという。マジヤール・スズキは年間30万台の生産能力を持ち、3,100人を雇用している。2014年の生産台数は当初17万台を予定していたが、新車の「SX4 S-Cross」が好調なため、予定生産台数を20万台に引き上げることを明らかにした。また、2013年に発表された新車「iv-4」の製造をハンガリーで行う可能性についても触れた。これら3社の発表から、2014年の完成車の予定生産台数は約42万5,000台となり、過去最高を更新する見込みだ。

エンジン生産のオペルは2013年に、既存工場棟でエンジン34万基、同年に新設した工場棟で1万4,000基を製造したことを発表した。2014年は約10%増となる40万基の製造を予定している。

<データベース構築で自動車産業の裾野を強化>

コンファレンスではHITAが作成した自動車サプライヤーのデータベースの完成発表も行われた。このデータベースには現在、ハンガリーの大手自動車企業を含めた182の企業が登録されており、順次追加されていく予定だという。データベースにはハンガリー企業で大手自動車関連の実績のある企業のみが登録されており、信頼性のある企業の発掘と評価が行えるようになっている。国外からもハンガリー国内企業発掘のための登録はできるため、国外から地元企業を探すための重要なツールとなることが期待されている。

2013年の乗用車新車登録台数は5万6,139台で前年比5.8%増となった。ハンガリーの自動車市場の柱である中古車登録台数は32.1%増と、2012年の71.0%増より伸び率は縮小したものの、新車に比べると大幅な伸びとなっている。

<トヨタが大幅増でシェア6位に>

2013年のハンガリーの乗用車新車登録台数は前年比5.8%増の5万6,139台で、2012年（17.6%増）に続き増加した（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、2013年の国内登録台数上位10ブランドの中で、シェア6位のトヨタが前年比36.0%増、7位のダチアが38.6%増、10位のプジョーが33.4%増と大きく伸びた。それぞれの増加に寄与した車種をみると、トヨタは小型車「オーリス」が4.2倍と急増し、他の2社はそれぞれ「ダチア・ダスター」、プジョー「2008」とプジョー「3008」のクロスオーバー・スポーツ用多目的車（SUV）が成長の牽引役となった。逆にシェアを下げたのは、8位のルノーで17.6%減。オペルも首位は守ったものの、14.5%減となっている。オペルについては、2012年は国家警察本部からの法人契約があったため、その反動減が大きいとみられる。

他の日系メーカーでは、スズキが前年比19.2%増で2012年から1つ順位を上げて5位。日産は逆に順位を1つ下げ9位となるも、登録台数は4.8%増えている。近年シェアを伸ばしている韓国メーカーでは、起亜は2,023台と2012年より登録台数を増やしたが、順位は2012年と変わらず11位。現代は15位から17位と順位を下げ、登録台数も減少した。

表1 ブランド別新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2012年			2013年			
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	前年比
オペル	1	7,160	13.5	1	6,120	10.9	△ 14.5
シュコダ	2	5,340	10.1	2	5,955	10.6	11.5
フォード	3	5,196	9.8	3	5,537	9.9	6.6
VW	4	4,546	8.6	4	5,116	9.1	12.5
スズキ	6	3,300	6.2	5	3,933	7.0	19.2
トヨタ	9	2,213	4.2	6	3,010	5.4	36.0
ダチア	10	2,159	4.1	7	2,993	5.3	38.6
ルノー	5	3,431	6.5	8	2,828	5.0	△ 17.6
日産	8	2,311	4.4	9	2,422	4.3	4.8
プジョー	13	1,523	2.9	10	2,031	3.6	33.4
その他	-	15,878	29.9	-	16,194	28.8	2.0
合計		53,057	100.0		56,139	100.0	5.8

(出所)データハウス統計を基に作成

車種別の登録台数では、シュコダ「オクタビア」(3,168台)、フォード「フォーカス」(2,142台)、ダチア「ダスター」(1,876台)の順になっている(表2参照)。日本車のシェアは、スズキの「スイフト」(1,596台)が5位、「SX4」(1,270台)が7位に入り、日産「キャシュカイ」(1,147台)が8位、9月にラインオフの式典を行ったスズキ「SX4 S-CROSS」は379台で42位だった。

セグメント別の登録台数シェアでは、低ミディアム車が2万103台で2012年に続き1位だった。SUVは39.3%増と小型車(11.4%減)を抑えて2位に順位を上げており、消費者の好みが変わりつつあるこ

とがうかがえる。しかし、新車のSUVや高級車はまだまだハンガリーでは手が出ない価格帯となるため、そういった車が手に入りやすい中古車市場に人気が集まることになる。そのため、2013年も2012年に引き続き中古車市場がメインとなっている。

表2 車種別新車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	車種	2012年			2013年			前年比
		順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
シュコダ	オクタビア	2	2,865	5.4	1	3,168	5.6	10.6
フォード	フォーカス	3	2,085	3.9	2	2,142	3.8	2.7
ダチア	ダスター	5	1,452	2.7	3	1,876	3.3	29.2
オペル	アストラ	1	3,102	5.8	4	1,780	3.2	△ 42.6
スズキ	スイフト	4	1,743	3.3	5	1,596	2.8	△ 8.4
VW	ゴルフ	12	1,003	1.9	6	1,416	2.5	41.2
スズキ	SX4	10	1,108	2.1	7	1,270	2.3	14.6
日産	キャシユカイ	9	1,122	2.1	8	1,147	2.0	2.2
オペル	コルサ	19	755	1.4	9	1,127	2.0	49.3
フォード	フィエスタ	8	1,123	2.1	10	1,103	2.0	△ 1.8
ルノー	フルエンス	11	1,098	2.1	11	979	1.7	△ 10.8
起亜	シード	17	827	1.6	12	917	1.6	10.9
スズキ	SX4 S-CROSS	-	-	-	42	379	0.7	-
合計			53,057			56,139		5.8

(出所)表1に同じ

<新車を上回る中古車登録台数>

2013年の中古車登録台数は32.1%増と、2012年に引き続き増加した(表3参照)。その総数は7万700台で、新車登録台数を1万4,561台上回った。車種別の順位はBMW「3シリーズ」(4,512台)、フォルクスワーゲン(VW)「パサート」(3,357台)、VW「ゴルフ」(2,955台)、アウディ「A4」(2,802台)と2012年と同様であり、ドイツの高級車に人気が集まっている。

表3 ブランド別中古車登録台数 (単位:台、%)

ブランド	2012年			2013年			前年比
	順位	台数	シェア	順位	台数	シェア	
VW	1	7,572	10.7	1	10,301	14.6	36.0
BMW	2	5,976	8.5	2	7,615	10.8	27.4
オペル	3	5,528	7.8	3	7,001	9.9	26.6
フォード	4	4,937	7.0	4	6,862	9.7	39.0
アウディ	6	4,078	5.8	6	5,925	8.4	45.3
メルセデス	5	4,282	6.1	5	5,080	7.2	18.6
ルノー	7	2,853	4.0	7	3,766	5.3	32.0
フィアット	8	2,153	3.0	8	2,590	3.7	20.3
マツダ	12	1,263	1.8	9	2,089	3.0	65.4
トヨタ	9	1,476	2.1	10	1,927	2.7	30.6
その他	-	13,413	19.0	-	17,544	24.8	30.8
合計		53,531	100.0		70,700	100.0	32.1

(出所)表1に同じ

ルーマニア（生産・販売）：2013年の乗用車の国内販売は4.8%減、生産台数は過去最高

2014年02月21日 ブカレスト事務所（上田恵子）

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）は1月28日、2013年の新車乗用車の販売台数を前年比4.8%減の6万8,702台と発表した。乗用車の生産台数および輸出台数は、国内に拠点を持つダチアの増産により、それぞれ25.8%、13.1%増加した。新車販売が低迷する中で、中古車登録台数は前年比26.8%増の22万1,852台と好調だった。

<販売不振から抜け出せず>

APIAのアーネスト・ポポビッチ会長は、新車乗用車の販売台数が減少した要因として、個人の購買力低下、長引く信用収縮、中古車販売台数の増加、環境スタンプ（注1）の導入、償却限度額の設定（1ヵ月当たり1,500レイまで、1レウ＝約31円、レイは複数形）、新車買い替え制度（ラブラ・プログラム、注2）の開始時期の遅れ（2013年6月）などを挙げており、2014年の自動車市場も2013年と同じ水準で推移するとみている（「ジアルル・フィナンチアル」紙1月29日）。

乗用車の販売シェアは、ルノー傘下の国産車ダチアが33.1%（前年比13.9%増の2万2,727台）で2012年から5.5ポイント増加し、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10.8%（7.4%減の7,447台）、シュコダが8.0%（12.3%減の5,516台）などだった。

モデル別でみると、「ダチア・ロガン」の販売台数が1万204台でトップ、次いで「ダチア・サンデロ」（4,757台）、「ダチア・ダスター」（4,388台）、「シュコダ・オクタビア」（2,949台）、「フォルクスワーゲン・ゴルフ」（2,676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、合計の販売台数（234台）のみ発表された（2012年は1台）。

表1 2013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	22,727	33.1	13.9
2 (2)	VW	7,447	10.8	△ 7.4
3 (3)	シュコダ	5,516	8.0	△ 12.3
4 (4)	ルノー	4,088	6.0	△ 14.6
5 (5)	フォード	3,727	5.4	△ 20.4
6 (7)	オペル	2,786	4.1	13.9
7 (6)	現代	2,536	3.7	△ 23.2
8 (8)	トヨタ	2,240	3.3	△ 3.2
9 (10)	プジョー	2,002	2.9	4.8
10 (11)	アウディ	1,689	2.5	△ 11.1
11 (9)	BMW	1,664	2.4	△ 23.0
12 (14)	メルセデス・ベンツ	1,599	2.3	1.6
13 (15)	日産	1,446	2.1	△ 6.1
14 (16)	フィアット	1,275	1.9	△ 15.4
15 (13)	スズキ	1,226	1.8	△ 25.2
16 (12)	シボレー	929	1.4	△ 44.1
17 (17)	起亜	915	1.3	△ 9.4
-	その他	4,890	7.1	△ 10.5
合計		68,702	100.0	95.2

(注) カッコ内は2012年の順位。
(出所) APIAの資料を基に作成

日本車の販売台数は12.0%減の6,618台だった(表2参照)。前年比で増加したのはマツダのみで、「マツダ・アテンザ」(マツダ6)が同社の販売台数を押し上げた。マツダ・ルーマニアの関係者によると、「マツダ6の市場投入により、大型セダン(Dセグメント)の市場シェアを拡大する」戦略だという(自動車専門ウェブサイト「0-110.ro」2013年2月21日)。

韓国車の販売台数は19.6%減の3,468台だった。ブランド別では、現代が23.2%減の2,536台でトップ、次いで起亜が9.4%減の915台、双竜が17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	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
トヨタ	9,700	9,262	3,606	2,472	2,954	2,378	2,288	△ 3.8
スズキ	720	1,425	2,422	2,213	2,111	1,638	1,226	△ 25.2
日産	2,203	2,704	1,238	1,327	1,773	1,575	1,449	△ 8.0
三菱自動車	2,803	3,310	1,374	988	1,101	766	502	△ 34.5
ホンダ	1,981	2,558	986	784	649	553	503	△ 9.0
マツダ	843	2,450	714	814	499	432	602	39.4
富士重工(スバル)	415	670	400	265	227	175	48	△ 72.6
合計	18,665	22,379	10,740	8,863	9,314	7,517	6,618	△ 12.0

(出所) 表1に同じ

<ダチアの生産台数は11.3%増>

乗用車生産台数は25.8%増の41万959台で過去最高となった(表3参照)。

ダチアは11.3%増の約34万2,620台。同社のミオベニ工場では、トルコおよびアルジェリア向けにルノー・モデルも生産されており、2013年の生産台数は前年の2.5倍の約5万8,000台（ダチア生産台数の17%）だった。トルコからの「ルノー・シンボル」の生産移管（2012年）が増加に寄与した。しかし、「ルノー・シンボル」は2014年11月からアルジェリア工場でセミノックダウン（SKD）生産される予定で、ミオベニ工場の生産台数は2015年以降減少する見込み（「ジアルル・フィナンチアル」紙2月7日）。

ミオベニ工場では、「ロガン」「ロガン・セダン」「サンデロ」「サンデロ・ステップウエー」「ダスター」の5モデルを生産している。また、同社はダイムラー向けに900ccの3気筒エンジン（H4）を供給する計画で、同工場で生産されたエンジンは最新モデルの「ダイムラー・スマート（2人乗り）」および「ルノー・トゥイゴ」に搭載される予定とされていた（2013年4月末時点、[2013年5月7日記事参照](#)）。現時点で具体的な発表はない。

<フォードは生産調整中>

フォードの小型車「Bマックス」の生産台数は6万8,339台だった。同社は2013年上半期に日産375台ペースで生産していたが、欧州市場の冷え込みを受け、下半期に約40日間の断続的な生産停止を実施。2014年2月現在は週4日体制で生産している。新モデルの生産開始も計画されていたが、2015年以降になる見通しだ（「ジアルル・フィナンチアル」紙1月6日）。

同社のクライオバ工場では完成車（Bマックス）のほか、排気量1000ccおよび1500ccの環境エンジン「エコブースト」も生産しており、ドイツ、スペイン、タイ、中国、メキシコ、米国のフォード工場へ輸出されている。

乗用車の輸出台数は13.1%増の36万2,869台だった。「ダチア・ダスター」が11万8,901台、「ダチア・サンデロ」11万4,102台、フォード「Bマックス」6万8,353台、「ダチア・ロガン」が4万3,373台だった。

表3 乗用車の生産、輸出入および販売台数の推移 (単位:台、%)

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
生産台数	234,103	231,056	279,320	323,587	310,243	326,556	410,959	25.8
輸出台数	121,866	153,595	242,688	289,855	282,191	320,833	362,869	13.1
輸入台数	204,719	189,050	91,457	71,928	66,287	52,430	47,794	△ 10.6
販売台数	315,621	270,995	130,193	106,328	94,624	72,179	68,702	△ 4.8

(出所)表1に同じ

<中古車登録は好調>

内務省運転免許自動車登録所のデータによると、中古乗用車の登録台数は前年比26.8%増の22万1,852台だった（表4参照）。新車の販売が低迷する中、中古車登録台数は好調だ。登録台数が多かったのは、フォルクスワーゲンで34.4%増の5万7,347台、次いでオペル3万9,473台（14.7%増）、フォード2万6,137台（19.7%増）、アウディ1万5,228台（36.1%増）などだった。

2013年に登録された中古車の平均使用年数は10.7年で、2012年の9.3年から上昇した（「ジアルル・フィナンチアル」紙1月29日）。

表4 中古乗用車登録台数の推移

（単位：台、％）

2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
123,842	300,891	212,836	214,606	94,488	174,950	221,852	26.8

（出所）内務省運転免許自動車登録所資料を基に作成

（注1）環境スタンプとは、従来の初回登録税の改正版で、2013年3月15日に施行された。自動車の二酸化炭素排出量に従って税額が設定されている。ルーマニアで初回登録する自動車（新車、中古車）が対象となり、欧州排出ガス規制ユーロ3～4の税額は2012年から約10%増加（「メディファックス」2013年11月21日）。

（注2）ラブラ・プログラムとは、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（6,500レイ）が支給される新車買い替え支援策。2014年の開始時期は不明。

ロシア（生産）：2013年の乗用車生産台数は前年比3%減の191万台

2014年02月26日 サンクトペテルブルク事務所（高橋淳）

2013年の乗用車生産台数は前年比3%減の191万台となった。このうちロシアブランド車は8%減の53万台と生産が落ち込む一方で、外国ブランド車は5%増の138万台と、生産の拡大が続いている。

<アフトワズの実産台数の減少続く>

自動車専門調査会社アフトビジネスとアフトスタトによると、ロシア最大手アフトワズが生産するラーダブランドは前年比21%減の44万台となり、2013年に引き続き生産台数が減少した。シリーズ別では、「カリーナ」が2013年3月で生産中止になったことに加え（注）、「プリオラ」が前年比40%減の8万3,000台（前年は13万9,000台）と落ち込んだ。一方で「グランタ」シリーズは32%増となる19万2,000台（14万5,000台）、「ラルグス」も4倍強の7万2,000台（1万7,000台）と生産を伸ばしたものの、全体では減少となった。販売・生産の不振を受けて、サマラ州トリヤッチのアフトワズ工場では、2014年末までに7,500人が解雇される方針が発表され、波紋が広がっている（「ベドモスチ」紙1月24日）。

<外資系の現地生産の拡大は止まらず>

一方で、外国ブランドの生産は拡大している。ロシア北西部では、レニングラード州にあるフォードが前年比36%減の6万8,000万台（前年は10万8,000台）と生産台数を減らしたが、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39万6,000台と前年比2%増となった。中でも現代は22万9,000台で前年比4%増だった。

同じく北西部のカリーニングラードでは、地場の自動車組み立て企業アフトルが起亜、現代、BMW、GM傘下のシボレー、キャデラック、オペルの計6ブランド車の受託生産をしている。2013年は6ブランドのうち、GM傘下のブランド車の生産台数が前年の7万8,000台から64%減となる2万8,000台に減ったものの、他ブランドの生産台数が伸び、合計の生産台数は前年比3%減の24万3,000台にとどまった。

モスクワでは、ルノー・ブランド車を組み立てるアフトラモスが前年比18%増の19万9,000台を製造した。モデル別では、スポーツ用多目的車（SUV）の「ダスター」が8万9,000台（前年比66%増）と台数を伸ばし、ルノー全体でロシアでの生産台数の最高を記録した。カールガ州では、フォルクスワーゲン（VW）、PSA プジョー・シトロエン・三菱自動車（PCMA）が前年比7%減となる20万3,000台を製造した。

極東の沿海地方では、ソレルスの子会社ソレルス・ダリニー・ボストーク（韓国・双竜ブランドを組み立て）、マツダとの合弁マツダ・ソレルス、三井物産との合弁ソレルス・ブッサン（トヨタブランド車を組み立て）の3社合計で前年比67%増となる6万台を製造。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、デルウェイスが中国の力帆集団（Lifan）、吉利集団（Geery）ブランドの乗用車をそれぞれ2万台（前年比15%減）、2万9,000台（前年比29%増）組み立てた。

ロシアでの乗用車の販売台数が伸び悩む一方、外資系乗用車メーカーは現地生産能力を引き続き強化する方針だ。サンクトペテルブルクでは日産、トヨタ、GM などの工場で生産能力増強に向けた取り組みが行われているほか、カルーガ州の VW は、現地調達率を向上させるため 2017 年までに 12 億ユーロの追加投資を行う予定で、組立工場の隣にエンジン工場を整備する。日産はルノーと連合で出資するアフトワズで「ダットサン」ブランド車を製造し、2014 年 4 月には販売開始と報じられるなど、2014 年もロシア国内生産台数の増加が見込まれている。

(注) 2013 年 5 月から「新カーリーナ」シリーズの生産を開始した。

ロシア（販売）：2013年の乗用車販売台数は5.5%減の261万台

2014年02月27日 サンクトペテルブルク事務所（高橋淳）

2013年の乗用車新車販売台数は261万台と、前年比5.5%減だった。ロシアの代表的ブランドであるアフトワズの「ラーダ」はシェア減少に歯止めがかからない一方、フランスのルノー、韓国の起亜や現代などが販売台数を伸ばした。

<アフトワズの苦戦が続く>

調査会社アフトスタトは、2013年の乗用車新車販売台数の減少の理由として、欧州経済の減速、乗用車の買い替えを促すリサイクル補助金や自動車購入優遇ローンといった政策効果の一巡、などを挙げた。

ブランド別の販売実績では、ロシア最大手のアフトワズが生産する「ラーダ」が前年比16.9%減の44万6,151台だった（表1参照）。ラーダのうち、「グランタ」シリーズは37.8%増の16万7,000台と伸びたが、「カーリーナ」シリーズが新旧モデルの交代などから40.0%減の6万8,000台、「プリオラ」シリーズも54.2%減の5万8,000台となった。一方、2012年夏に投入された小型バン（LAV）の「ラルグス」シリーズが前年比4倍の5万8,000台まで伸びたが、全体としてラーダブランドのシェアは前年から2.3ポイント低い17.1%まで下がった。

外国ブランドでは、ルノーが前年比10.5%増となる20万7,849台と外国ブランドのトップに立った。このほか、起亜は5.7%増の19万8,018台、現代は4.6%増の18万29台と販売台数を伸ばした。一方で、米ゼネラルモーターズ（GM）の「シボレー」は14.8%減の17万4,649台、フォードは21.8%減の9万2,908台と大幅に販売台数を減らした。

徐々に存在感を増しているのは中国ブランドだ。2013年は力帆集団（Lifan）が前年比33.7%増の2万7,467台、吉利集団（Geely）は55.2%増の2万7,263台を販売。長城汽車（Great Wall）も38.8%の1万9,954台を販売するなど、同じ価格帯、セグメントで競合するラーダブランドのシェアを奪うかたちになっている。

表1 ブランド別乗用車販売台数 (単位: 台、%)

ブランド名	2012年	2013年	前年比
ラーダ	536,629	446,151	△ 16.9
ルノー	188,089	207,849	10.5
起亜	187,330	198,018	5.7
現代	172,152	180,029	4.6
シボレー	205,042	174,649	△ 14.8
フォルクスワーゲン	170,313	162,211	△ 4.8
トヨタ	152,340	154,382	1.3
日産	153,383	145,802	△ 4.9
フォード	118,873	92,908	△ 21.8
シュコダ	99,062	87,456	△ 11.7
オペル	81,242	81,421	0.2
三菱	74,294	78,747	6.0
大宇	88,232	60,829	△ 31.1
メルセデス・ベンツ	37,436	44,376	18.5
マツダ	44,443	43,179	△ 2.8
BMW	37,515	42,071	12.1
アウディ	33,512	36,150	7.9
双竜	31,198	34,055	9.2
ウアズ	32,768	29,244	△ 10.8
スズキ	32,684	27,724	△ 15.2
力帆	20,544	27,467	33.7
吉利	17,566	27,263	55.2
プジョー	34,487	26,491	△ 23.2
ホンダ	21,512	25,741	19.7
シトロエン	27,820	23,992	△ 13.8
ランドローバー	19,043	21,030	10.4
長城	14,373	19,954	38.8
奇瑞	19,127	19,855	3.8
スバル	14,296	16,831	17.7
レクサス	15,653	15,768	0.7
ボルボ	20,364	15,017	△ 26.3
インフィニティ	9,209	8,677	△ 5.8
ジープ	4,704	5,250	11.6
その他	43,401	27,401	△ 36.9
合計	2,758,636	2,607,988	△ 5.5

(出所)アフトスタ

<SUV が最も普及した車種に>

セグメント別の販売台数シェアでは、スポーツ用多目的車 (SUV) が前年比 5.1 ポイント増の 35.8% と大きくシェアを伸ばした (表 2 参照)。ルノーの SUV 「ダスター」の販売台数が 8 万 3,000 台 (前年比 76.8% 増) と好調で、同社の販売台数増に大きく貢献した。その一方、小型車 (B セグメント) のシェアは 3.8 ポイント減の 32.4% となり、SUV にセグメント別シェア第 1 位の座を明け渡した。

過去、B セグメントで販売上位 3 位を独占していたラーダブランドは、「グランタ」シリーズが 16 万 7,000 台でセグメント中 1 位となったが、2 位には現代の「ソラリス」(11 万 4,000 台)、3 位には起亜の「リオ」(9 万台) が食い込んだ。

表2 セグメント別乗用車新車販売台数シェア
(単位:%)

セグメント	2012年	2013年
SUV	30.7	35.8
B(小型車)	36.2	32.4
C(中型車)	20.5	18.6
D(大型車)	4.9	4.5
LAV(小型バン)	1.1	2.7
MPV(ミニバン)	2.4	2.2
A(超小型車)	1.9	1.4
E(エグゼクティブ)	1.1	1.2
ピックアップトラック	0.8	0.9
F(高級車)	0.2	0.2
スポーツクーペ	0.2	0.1

(出所)表1に同じ

2014年の販売台数予測についてアフトスタトは、楽観的シナリオで2013年と同水準の261万台、中間的シナリオで前年比5.3%減の247万台、悲観的シナリオで10.7%減の233万台としている。その理由として、a.ロシア経済の減速傾向、b.買い替えの端境期（ロシアの乗用車の買い替え時期の平均は購入後4～5年で、2014年は2009年の金融危機で販売台数が大幅に落ち込んだ時期に購入された車の買い替え時期に当たる）、などを挙げる。しかし、2015年以降ほどのシナリオでもある程度の回復が見込まれており、楽観的シナリオで推移した場合は2018年に販売実績が300万台を超えると推測している。

<中東・アフリカ>

トルコ（生産・販売）：生産、輸出、国内販売台数はいずれも回復

2014年04月25日 イスタンブール事務所（中島敏博）

2013年にトルコで生産された自動車は前年比4.9%増の112万5,534台で、うち乗用車は9.8%増の63万3,604台だった。輸出は13.5%増の82万8,471台。一方、輸入車の販売は20.3%増の61万5,609台となり、国内販売は9.2%増の89万3,124台で、輸入車が販売台数の68.9%を占めた。国内需要の伸びとともに外需、特に欧州向けの輸出が回復した。2013年のトルコ自動車産業を2回に分けて紹介する。

<生産台数は4.9%、輸出台数は13.5%の増加>

自動車工業協会（OSD）によると、2013年の自動車生産台数は前年比4.9%増の112万5,534台となり、前年の政府の景気抑制策および欧州市場の冷え込みの影響から回復の兆しをみせた（表1参照）。うち全体の56.3%を占める乗用車は9.8%増の63万3,604台で、商用車は0.8%減の49万1,930台だった。商用車ではピックアップトラックが3.8%減、小型トラックが2.6%減と増税の影響がみられるのに対して、大型トラックが57.3%増、大型、中型、小型バスはそれぞれ29.8%、25.0%、28.7%増加した（表2参照）。小型トラックなどは、特別消費税（SCT）税率の高い乗用車の代替として流通するケースが多く、増税の影響を受けやすいといわれる。また生産能力と生産量の比率である設備稼働率は、前年の71%から74%に上昇した。

表1 自動車生産、国内販売、輸出台数

（単位：台、%）

	2010年		2011年		2012年		2013年	
		前年比		前年比		前年比		前年比
生産	1,094,557	25.9	1,189,131	8.6	1,072,978	△ 9.8	1,125,534	4.9
乗用車	603,394	18.1	639,734	6.0	577,296	△ 9.8	633,604	9.8
商用車	491,163	36.9	549,397	11.9	495,682	△ 9.8	491,930	△ 0.8
国内販売	793,172	37.7	910,867	14.8	817,620	△ 10.2	893,124	9.2
国産車	327,764	25.1	372,335	13.6	305,926	△ 17.8	277,515	△ 9.3
輸入車	465,408	48.3	538,532	15.7	511,694	△ 5.0	615,609	20.3
国内販売における輸入車比率	58.7		59.1		62.6		68.9	
輸出	754,469	20.0	790,966	4.8	729,923	△ 7.7	828,471	13.5
乗用車	439,999	13.1	442,674	0.6	412,991	△ 6.7	484,504	17.3
商用車	314,470	31.0	348,292	10.8	316,932	△ 9.0	343,967	8.5
生産における輸出車比率	68.9		66.5		68.0		73.6	
設備稼働率	72		76		71		74	

（出所）自動車工業協会（OSD）

表2 車種別生産台数

(単位:台、%)

	2012年	2013年	2013年	
			構成比	前年比
乗用車	577,296	633,604	56.3	9.8
商用車	495,682	491,930	43.7	△ 0.8
小型トラック	26,271	25,587	2.3	△ 2.6
大型トラック	2,858	4,495	0.4	57.3
ピックアップトラック	426,633	410,556	36.5	△ 3.8
大型バス	6,427	8,345	0.7	29.8
中型バス	4,158	5,197	0.5	25.0
小型バス	29,335	37,750	3.4	28.7
自動車計	1,072,978	1,125,534	100.0	4.9

(出所)表1に同じ

2013年のトルコの輸出総額は、史上最高となった前年に比べ0.4%減の1,518億ドルだったが、最大品目の自動車関連(部品を含む)は11.6%増となった(表3参照)。OSDによると、2013年の自動車輸出台数は前年比13.5%増の82万8,471台で、金額では12.6%増の124億9,720万ドルだった。自動車部品は10.3%増の90億6,600万ドルで、全体では目標の200億ドルを上回る11.6%増の215億6,320万ドルとなった。5月末の反政府デモや12月の政府関係者の汚職事件、米国連邦準備制度理事会(FRB)の量的緩和縮小観測などによって、対ドル、対ユーロともに20%近いリラ安となった為替環境も輸出を牽引している。

表3 自動車関連(部品を含む)の輸出額

(単位:100万ドル、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
自動車合計	10,855.5	12,128.5	11,101.3	12,497.2	12.6
乗用車	6,217.4	6,542.0	6,068.0	6,855.9	13.0
大型・軽商用車	3,363.1	4,034.8	3,433.3	3,919.4	14.2
大型バス	744.9	929.4	855.4	937.8	9.6
中・小型バス	120.4	145.2	161.8	147.8	△ 8.7
その他の自動車	409.7	477.2	582.8	636.3	9.2
自動車部品合計	6,595.7	8,307.8	8,216.0	9,066.0	10.3
スペアパーツ	5,007.5	6,308.1	6,379.5	7,175.0	12.5
タイヤなどゴム製品	989.0	1,373.2	1,200.8	1,130.1	△ 5.9
エンジン	305.5	273.9	272.1	319.3	17.4
バッテリー	186.5	232.6	250.3	306.5	22.4
セーフティーガラス	107.2	120.0	120.7	135.2	12.0
合計	17,451.1	20,436.3	19,324.9	21,563.2	11.6

(出所)表1に同じ

<EUが自動車・同部品輸出額の7割>

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、フランス、英国、イタリアなどのEU諸国で、2013年の金額では全体の69.3%を占める(表4参照)。国別で増加が顕著だったのは英国の前年比55.6%増、EU以外ではロシアが23.4%増だった。またアフリカ市場の伸びも著しく、モロッコが49.0%増だったほか、上位20カ国以外ではエジプトが28.9%増、アルジェリアが5.8%増、南アフリカ共和国も3.4倍と好調だった。一方で、米国が10.8%減、カナダが77.1%減と北米向けが大きく減少した。中東向けではイスラエルが31.4%増と好調だったが、上位20カ国以外ではイランが

55.4%減と急減したほか、イラク（17.7%減）、カタール（42.0%減）なども低調だった。

表4 自動車・同部品の国別輸出額（単位:1,000ドル、%）

	2012年	2013年	2013年	
			構成比	前年比
総額	19,056,057	21,304,752	14.0	11.8
EU	13,045,694	14,757,459	69.3	13.1
1 ドイツ	2,921,546	3,052,130	14.3	4.5
2 フランス	2,321,468	2,402,632	11.3	3.5
3 英国	1,361,914	2,119,787	9.9	55.6
4 イタリア	1,713,575	1,709,581	8.0	△ 0.2
5 ロシア	940,108	1,160,374	5.4	23.4
6 ベルギー	744,648	971,675	4.6	30.5
7 スペイン	656,678	771,773	3.6	17.5
8 米国	852,609	760,802	3.6	△ 10.8
9 ルーマニア	548,479	575,675	2.7	5.0
10 スロベニア	378,606	508,732	2.4	34.4
11 オランダ	545,016	486,448	2.3	△ 10.7
12 アルジェリア	438,372	463,939	2.2	5.8
13 ポーランド	366,278	423,392	2.0	15.6
14 イスラエル	317,349	417,037	2.0	31.4
15 スウェーデン	283,695	307,634	1.4	8.4
16 モロッコ	173,036	257,795	1.2	49.0
17 アルゼンチン	221,965	226,794	1.1	2.2
18 イラク	275,626	226,782	1.1	△ 17.7
19 オーストリア	206,040	240,937	1.1	16.9
20 ブラジル	161,546	218,173	1.0	35.1
37 日本	19,232	84,836	0.4	341.1

(注) 総額の構成比はトルコの貿易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。

(出所)トルコ輸出業者会議(TIM)

輸出台数を完成車メーカー別にみると、トルコで生産を行っている13社全体ではオヤク・ルノーが前年比17.3%増の26万6,508台で首位、次いでフォード・オトサンが20万8,722台、トファシュ・フィアットが16万309台と上位3社は前年と変わらなかった(表5参照)。また、トヨタが36.8%増の8万6,908台で順位を5位から4位に上げた。現代・アッサンも8万5,500台となり、主要5社は全て増加した。

表5 完成車メーカー別輸出台数 (単位:台、%)

	2010年	2011年	2012年	2013年	前年比
オヤク・ルノー	233,057	225,285	227,162	266,508	17.3
フォード・オトサン	175,754	211,380	191,149	208,722	9.2
トファシュ・フィアット	193,737	180,690	154,068	160,309	4.1
トヨタ	73,163	81,233	63,549	86,908	36.8
現代・アッサン	42,249	64,000	67,453	85,500	26.8
カルサン	19,441	15,119	10,994	10,120	△ 7.9
メルセデス・ベンツ	3,471	4,735	4,054	5,331	31.5
ホンダ	10,633	5,023	7,959	2,121	△ 73.4
マン	834	1,216	885	898	1.5
アナドル・いすゞオート	498	429	943	770	△ 18.3
テムサ	836	992	856	663	△ 22.5
オトカル	373	475	510	620	21.6
ビー・エム・シー	423	389	341	1	△ 99.7
合計	754,469	790,966	729,923	828,471	13.5

(出所)表1に同じ

<国内販売は内需回復で9%超の伸び>

自動車販売業者協会(ODD)によると、2013年の国内販売台数は、乗用車(66万4,655台)、軽商用車(18万8,723台)を合わせて前年比9.7%増の85万3,378台で、バス、トラックなど中・大型車両3万9,746台の販売を含むと業界全体では9.2%増の89万3,124台に達している。また、エンジン規模で見ると、1600cc以下の乗用車は21.5%増、2000cc以上は10.8%増だったが、1600cc超2000cc未満は7.9%減だった。なお、電気自動車は85キロワット(kW)以下が31台販売された。2013年に販売された乗用車で、ディーゼルエンジンのシェアは58.8%、オートマチック・ギアボックスのシェアは38.9%だった。また、メーカー・ブランド別の自動車販売台数ではフォルクスワーゲンが前年の3位から首位に躍り出て、次いでルノー、フォード、フィアット、オペル、現代、トヨタ、ダチアの順となっている(添付資料の表1参照)。また、軽商用車ではフォードとフィアットが突出しており、両ブランドで販売台数の51.5%を占め、フォルクスワーゲンがこれに次いだ。

<輸入車が販売台数シェアを68.9%に拡大>

2012年は、2011年から行われている政府のSCT増税、金利引き上げなどの景気抑制策の影響が大きく、全体的に伸び悩んだ。しかし、2013年4月(乗用車は3月)に販売は前年同月比でプラスに転じ、国内需要の回復に伴い下半期は安定した伸びをみせた。トルコは国内販売における輸入車の比率が6割前後を占めるが、2013年の販売の内訳は、輸入車が61万5,609台、国産車は27万7,515台と、販売全体における輸入車の比率は68.9%と前年の62.6%から上昇した。これは過去7年間で最大の比率となっている。

2013年末までの累計登録台数は1,794万台、うち乗用車が51.8%を占める928万台だ(添付資料の表2参照)。人口7,563万を擁し、平均年齢が30歳という若い国で、世界17位のGDPの規模にしては市場は小さいといえる。人口1,000人当たりの保有台数も151台と、ドイツの4分の1、ロシアの約半分にすぎず、未成熟な市場とみられている。その背景には、自動車に対する高い課税問題がある。特にSCTの税率は高く、2014年1月の増税の結果、1600cc以下の乗用車は45%、1600cc超2000cc未満は90%、

2000cc 以上は 145% に上昇した [\(2014 年 2 月 6 日記事参照\)](#)。小型商用車の税率は 15% などとなっているが、トルコでは SCT 課税後にさらに付加価値税 18% が課される。

表1 自動車販売台数上位15社(2013年)

	メーカー	乗用車					軽商用車					総合				
		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	88,304	88,304	13.3	32.2	0	23,752	23,752	12.6	△ 8.8	0	112,056	112,056	13.1	20.7
2	ルノー	63,857	32,904	96,761	14.6	32.8	0	11,550	11,550	6.1	△ 29.3	63,857	44,454	108,311	12.7	21.4
3	フォード	0	58,405	58,405	8.8	24.2	49,093	657	49,750	26.4	△ 15.9	49,093	59,062	108,155	12.7	1.9
4	フィアット	39,343	10,913	50,256	7.6	13.5	41,092	6,245	47,337	25.1	△ 18.6	80,435	17,158	97,593	11.4	△ 4.7
5	オペル	0	55,719	55,719	8.4	13.4	274	0	274	0.1	△ 59.8	274	55,719	55,993	6.6	12.4
6	現代	18,298	29,824	48,122	7.2	10.2	0	1,480	1,480	0.8	△ 39.7	18,298	31,304	49,602	5.8	7.6
7	トヨタ	13,609	22,421	36,030	5.4	12.7	0	2,413	2,413	1.3	△ 7.7	13,609	24,834	38,443	4.5	11.2
8	ダチア	0	28,901	28,901	4.3	4.5	0	7,494	7,494	4.0	477.3	0	36,395	36,395	4.3	25.7
9	プジョー	0	23,068	23,068	3.5	58.9	2,643	8,323	10,966	5.8	△ 27.1	2,643	31,391	34,034	4.0	15.1
10	メルセデス・ベンツ	0	20,023	20,023	3.0	57.3	0	10,421	10,421	5.5	12.9	0	30,444	30,444	3.6	38.6
11	シトロエン	0	19,690	19,690	3.0	33.8	3,634	6,679	10,313	5.5	△ 34.9	3,634	26,369	30,003	3.5	△ 1.8
12	BMW	0	20,705	20,705	3.1	35.8	0	0	0	0.0	—	0	20,705	20,705	2.4	35.8
13	日産	0	18,417	18,417	2.8	△ 2.4	0	878	878	0.5	△ 29.6	0	19,295	19,295	2.3	△ 4.1
14	ホンダ	12,021	3,394	15,415	2.3	△ 6.7	0	0	0	0.0	—	12,021	3,394	15,415	1.8	△ 6.7
15	アウディ	0	14,987	14,987	2.3	9.2	0	0	0	0.0	—	0	14,987	14,987	1.8	△ 19.0
	合計	147,128	517,527	664,655	100.0	19.5	98,778	89,945	188,723	100.0	△ 14.8	245,906	607,472	853,378	100.0	9.7

(参考) 自動車販売台数上位15社(2012年)

	メーカー	乗用車					軽商用車					総合				
		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	フォード	0	47,030	47,030	8.5	△ 20.0	58,399	737	59,136	26.7	△ 20.6	58,399	47,767	106,166	13.7	△ 20.3
2	フィアット	35,521	8,774	44,295	8.0	△ 23.3	53,175	4,962	58,137	26.2	△ 18.2	88,696	13,736	102,432	13.2	△ 20.5
3	フォルクスワーゲン	0	66,792	66,792	12.0	20.2	0	26,048	26,048	11.8	△ 1.2	0	92,840	92,840	11.9	13.3
4	ルノー	66,909	5,965	72,874	13.1	△ 22.8	0	16,331	16,331	7.4	△ 35.0	66,909	22,296	89,205	11.5	△ 25.3
5	オペル	0	49,143	49,143	8.8	△ 6.6	435	247	682	0.3	△ 62.4	435	49,390	49,825	6.4	△ 8.5
6	現代	18,524	25,141	43,665	7.8	△ 6.0	0	2,454	2,454	1.1	△ 4.1	18,524	27,595	46,119	5.9	△ 5.9
7	トヨタ	11,862	20,099	31,961	5.7	△ 12.8	0	2,615	2,615	1.2	93.6	11,862	22,714	34,576	4.4	△ 9.0
8	シトロエン	0	14,711	14,711	2.6	1.7	8,161	7,672	15,833	7.1	△ 0.9	8,161	22,383	30,544	3.9	0.3
9	プジョー	0	14,519	14,519	2.6	△ 6.2	5,931	9,112	15,043	6.8	△ 22.6	5,931	23,631	29,562	3.8	△ 15.3
10	ダチア	0	27,666	27,666	5.0	54.2	0	1,298	1,298	0.6	△ 61.8	0	28,964	28,964	3.7	35.7
11	メルセデス・ベンツ	0	12,730	12,730	2.3	0.8	0	9,234	9,234	4.2	10.0	0	21,964	21,964	2.8	4.5
12	日産	0	18,873	18,873	3.4	1.6	0	1,247	1,247	0.6	△ 28.6	0	20,120	20,120	2.6	△ 1.0
13	シボレー	0	18,492	18,492	3.3	△ 21.7	0	0	0	—	—	0	18,492	18,492	2.4	△ 21.7
14	ホンダ	13,788	2,728	16,516	3.0	24.1	0	0	0	—	—	13,788	2,728	16,516	2.1	24.1
15	BMW	0	15,247	15,247	2.7	1.5	0	0	0	—	—	0	15,247	15,247	2.0	1.5
	合計	146,604	409,676	556,280	100.0	△ 6.3	129,399	92,082	221,481	100.0	△ 18.2	276,003	501,758	777,761	100.0	△ 10.0

(出所) 自動車販売業者協会(ODD)

表2 自動車累計登録台数

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

(注1) 陸上車両を含む。

(注2) 重量車両をカバー（トラクター・トラック、ごみ清掃車、ダンプカーなど）。

(出所) トルコ統計機構 (TUIK)

2014年04月28日 イスタンブール事務所（中島敏博）

2013年のトルコ自動車産業の後編。政府が自動車産業強化のためこ入れをした2013年は、2月に前年発効の投資優遇措置が拡充され、自動車関連部門での投資条件が向上したことを受け、国内自動車メーカーの多くは相次いで新型モデルを導入し、設備投資を増やした。日系メーカーでも、トヨタの新型カローラ導入やトヨタ紡織の新規投資などの動きがあった。ただ、2014年に入ってからには特別消費税率引き上げの影響もあり、国内販売市場は芳しくない。

<トヨタが新型カローラの生産を開始>

政府は2013年2月に投資奨励制度を改定し、自動車産業の強化に向けて優遇措置を拡大した（[2013年4月24日記事参照](#)）。政府によると、自動車関連分野では稼働率の向上、新型モデル導入、研究開発（R&D）などのかたちで、今後2年間で58億リラ（約2,784億円、1リラ＝約48円）相当の投資が行われるという。これらの投資が全て完了すると、トルコの自動車生産能力は年間170万台に達すると見込まれている。また、トルコ自動車工業会（OSD）によると、2012年6月以降、自動車メーカーおよび自動車関連部品のサプライヤーは142件の投資案件で投資奨励制度が定める優遇を享受しているという。

投資優遇措置の拡充などを背景に、トヨタは1億5,000万ユーロを投じて2013年6月に新型カローラを生産を開始した。現地報道によると、同社は「ロシアを中心に、中央アジア、中東、北アフリカの周辺市場50カ国以上を視野に入れ、トルコを地域拠点として位置付ける」という。現地のオゼル最高経営責任者（CEO）は「2013年の生産台数は前年比33%増の10万2,260台となり、全体の約8割（「カローラ」4万5,519台、「ヴァース」3万6,259台）、150万ドルを輸出した。2014年の生産目標は13万台（68%がカローラ、32%がヴァース）で、うち80%を輸出する」と述べた。

<他メーカーも生産体制を整備>

トヨタ同様、多くの自動車メーカーが生産体制を整えている。フォードのトルコへの投資額は2011～2014年で16億ドル規模に達するとみられており、2014年にはコジャエリ県イェニキョイ第3工場が完成する。フォードは2013年8月に新型軽商用車の生産を開始しており、2014年4月ごろには新型の「クーリエ」モデルの商用車を発表するという。現代自動車も、2013年9月に欧州向け新型小型車「i10」の生産を開始した。同社はこのため6億7,700万ユーロを投じ、年産台数を20万台へ倍増させる体制を整えた。さらに、2014年にも新型モデルを投入することを示唆している（[2012年6月8日記事参照](#)）。いすゞ自動車は11月、トルコでの合弁企業アナドル・いすゞ（AIOS）と「D-MAX」モデルのピックアップトラックの生産・販売で合意した。ホンダも「シビックセダン」に加えて新しいモデルの導入可能性を示唆。2012年に軽商用車の組み立てを始めたロシアのガズ（GAZ）も合弁先のメルサとの生産投資の可能性を、ルノーおよびフィアットも2014年の投資計画などを表明している。なお、2013年からフィアットは軽商用車の「ドブロ」を北米市場に輸出しており、ルノーも11月から日本市場向けに小型乗用車の「クリオ」（日本名「ルーテシア」）の輸出を開始した。

自動車関連部品メーカーでは、トヨタ紡織が2013年7月にTBソーテックトルコを設立し、トヨタカローラ向けの自動車シートカバーの生産を開始した。またブリヂストンのトルコでの合弁企業ブリサは9

月、乗用車用ラジアルタイヤなどを生産する第2工場の新設を検討し始めたと発表した。また、ボルボ・グループは10月に950万ユーロを投じてルノートラック、ボルボトラック向けのサービスセンターを開設し、ダイムラーも11月、1,300万ユーロを投じてメルセデス・ベンツ・トルコ向けのITサービスセンターを開設することを明らかにしている。

<2014年の内需は厳しいとの予想>

自動車業界において2012～2013年は、安全性のEU基準との整合化、消費者保護法、投資インセンティブなどが導入され、2014年1月からの大規模な特別消費税の引き上げ予定が発表された年だった。2014年は、前年のリラ安と利上げの販売への影響が見込まれる上に、増税が重なり厳しい年になることが予想されている。

OSDの発表によると、2014年第1四半期の国内市場での販売台数は前年同期比で23.6%減の12万2,854台だった(表参照)。輸出も全体では1.1%減だったが、乗用車の輸出は好調で23.2%増の13万6,408台だった。一方、生産は7.8%の減少にとどまり25万5,492台だった。特に乗用車の生産は16.8%増の16万6,405台と順調に伸びており、輸出主導による生産の伸びがみられる。OSDは2014年の目標として生産台数を110万～120万台、輸出台数・金額を2013年の実績を上回る81万～85万台、220億～230億ドル規模としている。一方で、景気の後退、金利の上昇、自動車ローンの制限などもあり、国内の販売市場は通年で20～30%の縮小につながる可能性もあるとみている。実際、IMFは2014年4月の発表で、トルコの2014年の経済成長率見込みを3.5%から2.3%に下方修正している。

自動車生産、国内販売、輸出台数 (単位: 台、%)

	2013年 1Q	2014年 1Q	前年 同期比
生産	277,146	255,492	△ 7.8
乗用車	142,426	166,405	16.8
商用車	134,720	89,087	△ 33.9
国内販売	160,759	122,854	△ 23.6
国産車	51,716	39,964	△ 22.7
輸入車	109,043	82,890	△ 24.0
国内販売における 輸入車比率	67.8	67.5	
輸出	205,373	203,035	△ 1.1
乗用車	110,744	136,408	23.2
商用車	94,629	66,627	△ 29.6
生産における輸出 車比率	74.1	79.5	

(出所)自動車工業協会(OSD)

また、自動車関連部品などのサプライヤーの課題も指摘されている。チャーラヤン経済相(当時)は2013年2月、投資奨励制度の改定発表で「自動車産業の現地調達率を56%から77%まで引き上げ、エンジンやトランスミッション部品など高額な中間財輸入を削減したい」と、トルコの自動車部門が抱える問題への取り組みを強調した。同相によると、自動車部門での中間財輸入は50億ドル規模で、そのうちの25%程度がエンジン、10%程度がトランスミッション系という。自動車部品工業会(TAYSAD)の

見方は厳しく、「自動車部品の輸入依存度は78%に達しており、産業にとって憂慮すべき状況だ」と警告している。また、現地シトロエンのタトウル・ゼネラルマネジャーは「トルコのスペアパーツのサプライヤーは軽商用車向けの生産に集中する傾向がある。R&Dの改善が急務だ」と指摘している。

イスラエル（販売）：

2013年の新車販売台数は3.7%増—現代とトヨタの上位2社は主力の中型セダンが牽引—

2014年01月30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の発表（1月7日）によると、2013年の新車販売台数は前年比3.7%増の21万2,581台となった。低燃費・低価格車の人気が続いている一般消費者向け小型車市場では、韓国の起亜がリードした。レンタル・リース会社などの大口取引先向けとしてはトヨタ「カローラ」、現代「i30」などが販売台数を伸ばした。

<ベストセラー車は起亜の「ピカント」>

2013年のベストセラー車は起亜の小型車「ピカント」だ。競合メーカーの小型車の販売台数を大きく上回り、年間9,659台となった（表1参照）。ピカントの価格は6万4,400シェケル（約187万円、1シェケル=約29円）であり、同じ価格帯ではスズキ「アルト」、三菱自動車「スペーススター」、現代「i10」、プジョー「107」などの小型車が販売されている。ピカントを購入したテルアビブ市内に住む主婦は「同じ価格帯の車種を比較して、燃費が良く、エアバッグなどの安全装備が最も充実していたので購入を決めた」と話す。

表1 1300cc未満の新車販売台数上位10車(2013年)

(単位: 台、円)

	メーカー/ブランド	販売台数	販売価格(注)
1	起亜「ピカント」	9,659	1,932,889
2	現代「i20」	6,421	2,281,049
3	日産「マイクラ」	4,201	2,269,043
4	トヨタ「ヤリス」	4,165	2,698,241
5	マツダ「2」	3,299	3,316,525
6	スズキ「アルト」	2,410	1,620,445
7	セアト「イビザ」	2,171	2,719,040
8	スズキ「スプラッシュ」	2,140	2,100,666
9	スズキ「スイフト」	2,056	2,400,804
10	三菱自動車「スペーススター」	1,951	2,007,923

(注) 最低価格モデルを表示。1月12日代理店発表価格をイスラエル中央銀行発表レートに基づき換算したため、本文とは異なる。

(出所) イスラエル自動車輸入業者協会、各代理店発表を基に作成

<上位2社はレンタル・リース会社向けで競う>

メーカー・ブランド別の新車販売台数をみると、2011年以降、首位を維持している現代は、排気量1600ccクラスの「i30」「i35」などが引き続き好調で、前年比約1.8%増の3万2,089台を記録、新車販売市場の15.1%を占めた（表2参照）。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」が好調な売れ行きをみせ、14.1%増の2万3,358台となった（表3参照）。

上位2社の主力モデルはいずれも、現地のレンタル・リース会社に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、会社がリースする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増えており、業界関係者によると、イスラエルの年間新車販売台数の約5割が法人向けのレンタル・リース会社による購入という。3位の起亜は「ピカント」が牽引し、9.1%増の2万975台となった。

表2 新車販売台数上位10社 (単位:台、%)

	メーカー/ブランド	2012年	2013年	2013年	
				シェア	前年比
1	現代	31,525	32,089	15.1	1.8
2	トヨタ	20,480	23,358	11.0	14.1
3	起亜	19,226	20,975	9.9	9.1
4	シュコダ	11,276	13,153	6.2	16.6
5	フォード	20,101	12,192	5.7	△39.3
6	スズキ	9,540	10,988	5.2	15.2
7	マツダ	11,092	10,562	5.0	△4.8
8	日産	10,071	10,557	5.0	4.8
9	ルノー	6,645	9,930	4.7	49.4
10	フォルクスワーゲン	9,893	8,451	4.0	△14.6

(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

表3 日本車の主要車種別販売台数(2013年)

メーカー	車種	販売台数	製造国	備考
トヨタ	オーリス	1,978	英国、トルコ	ハイブリッドモデルを含む
	アベンシス	576	英国	
	アイゴ	691	チェコ	
	カローラ	9,370	日本、トルコ	
	CT200H	204	日本	「レクサス」ブランド
	ハイラックス	789	タイ	
	ランドクルーザー	699	日本	
	プリウス	1,479	日本	「プリウス+」モデルを含む
	RAV4	930	日本	
	ヴェーリ	1,280	日本、トルコ	
ヤリス	4,165	フランス	ハイブリッドモデルを含む	
マツダ	2	3,299	日本	
	3	1,221	日本	
	5	630	日本	
	6	2,273	日本	
	CX-5	3,139	日本	
日産	G37	56	日本	「インフィニティ」ブランド
	ジューク	3,337	英国	
	マイクラ	4,201	インド	
	ノート	356	英国	
	キャシュカイ	2,032	英国	
スズキ	アルト	2,410	インド	
	グランドヴィタラ	412	日本	
	スプラッシュ	2,140	ハンガリー	
	スイフト	2,056	ハンガリー	
	SX4	3,970	日本、ハンガリー	
ホンダ	アコード	353	日本	
	シビック	3,394	英国、トルコ	
	CR-V	664	日本、英国	ハイブリッドモデルを含む
	インサイト	1,032	日本	
	ジャズ	1,165	日本、英国	ハイブリッドモデルを含む
三菱自動車	L200	540	タイ	
	スペーススター	1,951	タイ	
	ランサー	373	日本	
	アウトランダー	3,239	日本	
	パジェロ	227	日本	
スバル	フォレスター	798	日本	
	インプレッサ	1,484	日本	「XV」「ZV」モデルを含む
	レガシィ	138	日本	
いすゞ	D-MAX	1,314	タイ	

(出所)表2に同じ

<中古車市場を意識した日本車の購入>

テルアビブ市内にある日系自動車を取り扱う販売店で、ファミリーカーの購入に来たというイスラエル人男性は「日本車は故障が少なく、中古車として売るにも（最小限のメンテナンスで済むため）手間がかかなくて良い」と話す。イスラエルで新車を購入する場合、関税（7%）、付加価値税（VAT、18%）、自動車購入税（83%）などが課されるため、小型車であっても高価な買い物となってしまう。

新車を購入するに当たっては保有する車を売った資金を新車購入の一部に充てることが多いが、この中古市場での人気車種には日本車が多い。

乗用車が中古車として売り出され、買い手が見つかるまでの日数を調査した結果（日刊経済紙「ザ・マーカ」1月6日）によると、最速で売れる中古車はスズキ「スイフト」で、平均4日だという。続いてトヨタ「ヤリス」が6日、トヨタ「カローラ」が13日などと続く。一方でルノーやシトロエンのファミリーカーの中古車は、売り出しから購入まで平均49～66日となっている。

イスラエルの大手レンタル・リース会社の社長は同紙とのインタビューで、「欧州車は快適性などの面では日本車を上回るが、故障が多い。日本車の信頼性は欧州車や韓国車を上回っている」と話している。

※自動車の国内生産はしていない。

国家統計局の1月の発表によると、2013年の自動車新規登録台数は前年比28.4%増の22万2,178台だった。このうち二輪車は12万5,058台と、33.1%増加した。国外の自動車関連企業のケニア市場参入も相次いでいる。

<中古車が登録台数の約85%>

国家統計局によると、2013年の自動車新規登録台数は22万2,178台と、前年から28.4%増加した（表参照）。堅調な中古車需要に支えられ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。二輪車の登録台数は12万5,058台と、前年比33.1%の伸びをみせた。二輪車は主に地方でバイクタクシーとしての需要がある。

車種	2011年	2012年	2013年
セダン	11,026	12,985	16,343
ステーションワゴン	31,199	39,862	48,662
小型バン、ピックアップトラック	7,442	7,945	9,819
ミニバス	451	78	235
バス、大型バス	1,662	1,638	2,062
貨物自動車、トラック	5,247	7,821	9,570
トレーラー	2,556	3,761	3,973
二輪車	140,215	93,970	125,058
三輪車	2,140	1,845	3,103
トラクター	1,179	1,386	1,902
その他	2,724	1,753	1,451
合計	205,841	173,044	222,178

(出所)ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator, January 2014」を基に作成

ケニア自動車工業会（KMI）によると、2013年の新車販売台数は前年比13.1%増の1万4,542台だった。国内主要ディーラーの販売台数シェアは、ゼネラルモーターズ・イーストアフリカ（GMEA）が27%、トヨタが24%、シンバ・コルトが15%、DTドビーが12%、CMCモーターズが7%だった。新車販売ではバスやトラックが好調で、これら大型自動車は国内でも組み立てられている。

日本ブランドのバスやトラックの組み立てでは、いすゞを取り扱うGMEAや、三菱ふそうや日野自動車を取り扱う自動車組立連合（AVA）がある。国家統計局によると、これらを含めたケニア国内での2013年の自動車組立台数は、前年比18.9%増の7,667台だった。

ケニアの自動車市場で多いのは中古車だ。2013年の二輪車を除く新規登録台数（9万7,120台）から新車販売台数（1万4,542台）を差し引いた台数（8万2,578台）を中古車だと仮定すると、登録台数の85%程度を中古車が占めたことになる。インターネットの普及などで情報入手や自動車ディーラーとのコンタクトが容易になったほか、自動車ローンの利用が拡大しつつあることも中古車販売を後押しして

いる。

<ホンダがナイロビに二輪車組立工場>

自動車需要の拡大を背景に、最近では国外の自動車関連企業のケニア市場参入が目立つ。トラックやバスを主力商品とするスカニア（スウェーデン）は2014年2月下旬に進出した。自動車部品メーカーのボッシュ（ドイツ）も同月に首都ナイロビに販売・サービス子会社を設立した。ドバイを拠点として、トヨタ車やホンダ車などを取り扱うアルフタイム（Al-Futtaim）は、CMC モーターズの買収協議を行っており、今後ケニアに進出するとともに、中古車販売事業にも取り組んでいく計画を表明している。人口増加や経済成長に伴う中間層の拡大を背景に、今後の東アフリカ地域での自動車産業の成長を見込み、各社とも販路拡大に取り組んでいく考えだ。

二輪車では、ホンダが2013年に現地法人ホンダモーターサイクルケニアを設立し、同年11月からナイロビの二輪車組立工場（年間生産能力2万5,000台）を稼働している。ケニアの二輪車市場は、中国・インドメーカーのブランドが大半のシェアを占めているが、ホンダモーターサイクルケニアは現地で二輪車を組み立てることで販売価格を抑え、今後のシェア拡大を目指している。

2013年の新車販売台数は、前年比3.2%増の65万745台だった。生産台数は、2013年8月に発生したストライキの影響があったものの、前年とほぼ同水準の54万5,913台だった。2014年は自動車メーカーの増産を受け、60万台を突破すると見込まれている。

<販売シェアはトヨタが34年連続1位>

南アフリカ自動車製造者協会（NAAMSA）の発表（2月28日）によると、2013年の新車販売台数は前年比3.2%増の65万745台だった（表1参照）。2008年のリーマン・ショックの影響により、2009年の新車販売台数は39万5,222台にまで落ち込んだが、それ以後は4年連続で増加した。2014年は65万8,000台との予測だ。

2013年の新車販売の内訳をみると、乗用車が45万561台（前年比1.8%増）、小型商用車が16万9,262台（5.7%増）、中・大型商用車が3万922台（11.1%増）だった。NAAMSA加盟メーカーによる2013年のシェアは、1980年以来34年連続で首位を維持したトヨタ自動車（19.5%）、次いで新型「ポロ（Vivo）」を中心に販売を伸ばしているフォルクスワーゲン（VW、17.2%）、3位フォード（9.9%）、4位ゼネラルモーターズ（GM、9.6%）と続く。日産自動車（7.2%）は5位に入った。

表1 新車販売台数

（単位：台、%）

	2011年		2012年		2013年		2014年 (予測)	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
乗用車	396,292	17.5	442,604	11.7	450,561	1.8	450,000	△ 0.1
輸入台数	271,556	21.6	323,796	19.2	338,828	4.6	335,000	△ 1.1
小型商用車	149,301	11.6	160,174	7.3	169,262	5.7	175,000	3.4
輸入台数	40,597	10.0	38,741	△ 4.6	42,382	9.4	45,000	6.2
中・大型商用車 (輸入台数含む)	26,656	21.0	27,841	4.4	30,922	11.1	33,000	6.7
合計	572,249	16.1	630,619	10.2	650,745	3.2	658,000	1.1

(注) 輸入台数はNAAMSA非加盟製造者については報告値。

(出所) NAAMSA

乗用車の国内販売をNAAMSA加盟の企業別でみると、VWが「ポロ」や「ゴルフ」を中心に前年比6.4%増の10万5,400台で首位となった。2位はトヨタで、「エティオス」（2万4,367台）や「オーリス」（2,413台）、「RAV4」（3,269台）などが好調だったものの、現地生産の「カロラ」（1万2,414台）や「フォーチュナー」（1万893台）の減少に伴い最終的には0.7%増の6万8,738台にとどまった。3位は前年から順位を1つ上げたフォード。主力の「フィゴ」（1万5,254台）が回復したほか、コンパクトカー「フィエスタ」（8,438台）や「フォカス」（5,348台）の販売増により、45.7%増の3万7,724台となった。4位は2年連続で減少したGMだ。前年比23.5%減の2万5,931台で順位も1つ落とした。トヨタを除く日系企業では、日産が1万9,436台、ホンダが1万2,904台、マツダが3,173台、スズキが4,865台、三菱自動車が3,030台、スバルが1,153台だった。

小型商用車では、トヨタが5万5,010台で1位、次いで日産2万7,521台、フォード2万925台、GM1万8,330台、いすゞ1万4,309台という順だった。

2013年8月にはOEM（相手先ブランドによる生産）を行っている自動車メーカー7社でストライキが行われたこともあり、生産台数は微減となったが、販売台数は輸入車がカバーしたこともあり、微増だった。

今後の販売動向について、NAAMSAのノーマン・ランプレット統括部長は「2013年は自動車生産開発プログラム（APDP）が導入された年であり、2012年まで施行されていた自動車産業開発プログラム（MIDP）からの移行がスムーズにできたか、また、APDPが政策としてうまく機能したかどうかを分析・評価することが先決だ」としている。

<ストライキの影響で国内生産台数は横ばい>

2013年の自動車の国内生産台数は、前年から横ばいの54万5,913台にとどまった。乗用車は前年比2.5%減の26万5,257台と縮小した（表2参照）。

表2 自動車生産台数 (単位: 台、%)

	2011年		2012年		2013年		2014年 (予測)	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
乗用車	312,265	5.7	272,076	△ 12.9	265,257	△ 2.5	285,000	7.4
輸出台数	187,529	3.2	151,659	△ 19.1	151,893	0.2	170,000	11.9
小型商用車	192,829	25.4	245,081	27.1	248,533	1.4	290,000	16.7
輸出台数	84,125	47.7	123,443	46.7	121,345	△ 1.7	160,000	31.9
合計	532,553	12.8	546,074	2.5	545,913	△ 0.0	609,000	11.6

(注) 中・大型商用車の生産台数は発表なし。

(出所) 表1に同じ

自動車業界にとって、2013年は南ア全国金属労働組合（NUMUSA）と企業側との3年に1度の労使交渉の年だった。労使交渉に対する不満から、トヨタや日産、VW、GM、BMW、ダイムラーなど主要メーカーのほか、部品関連企業などでストライキが発生した。この結果、自動車部品の納入が遅れたり、工場が一時生産停止になるなど、自動車の生産に遅延が生じた。2014年は安定した生産体制や通貨ランド安などで、輸出向けを中心に生産台数は拡大するものとみられる。

<優遇措置の導入で2014年の投資は倍増の見込み>

2013年の自動車関連企業による設備投資は、前年比7.0%減の43億4,850万ランド（約413億円、1ランド=約9.5円）となった。2014年は79億2,360万ランドと約2倍に増える見込みだ（表3参照）。これは2013年1月から導入されたAPDPの優遇措置が得られる条件である「年産5万台」をクリアするため各社が設備投資を進め、生産の拡大・強化に努めているためだ。

タイヤメーカーの住友ゴムは、2013年5月に南アのアポロタイヤ買収を発表した際、タイヤ生産の目標値を今後3年間で現在の1.5倍とすることも併せて発表している。自動車および自動車部品メーカーを中心に業界全体で生産設備・体制の拡大・強化が続くことが予想される。なおNAAMSAでは、2020

年までに年間生産台数が 100 万台に達すると見込んでいる。

表3 自動車産業の設備投資額 (単位:100万ランド、%)

	2011年	2012年	2013年	2014年	
				前年比	(予測)
生産施設	3,522.7	3,837.2	3,604.9	△ 6.1	7,201.3
土地・建物	176.4	431.9	424.0	△ 1.8	295.2
生産関連インフラ整備 (情報通信、研究開発、技術など)	203.6	409.2	319.3	△ 22.0	427.1
合計	3,902.7	4,678.3	4,348.5	△ 7.0	7,923.6

(出所)表1に同じ