

JETRO

日本貿易振興機構(ジェトロ)

主要国の自動車生産・販売動向

2023年2月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部

はじめに

本レポートは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2021年の自動車生産、販売等の動向をとりまとめたものである。国際自動車工業会（OICA）によれば、2021年の自動車販売台数は前年比5%増の8,268万台、生産台数は3%増の8,015万台であった。販売、生産とも復調傾向にあるものの、新型コロナウイルス発生前の水準には届いていない。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2023年2月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部

【免責条項】

本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下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

〈目次〉

《総論 2021年の世界の自動車市場》	1
<アジア・大洋州>	3
中国（生産・販売）：中国の2021年の自動車販売台数、4年ぶり増もピークには及ばず	5
台湾（生産・販売）：台湾の2021年の自動車生産、7年ぶりに増加	12
韓国（生産・販売）韓国の2021年の自動車は輸出が好調	16
タイ（生産・販売）：2021年の自動車生産台数は約170万台	23
マレーシア（生産・販売）：2021年下期以降、一転して自動車市場回復	29
インドネシア（生産・販売）：減免税を背景に自動車販売が回復	35
フィリピン（生産・販売）：自動車販売・生産とも前年比増、物流混乱は継続	40
ベトナム（生産・販売）：EV税優遇を拡大、地場大手がEVシフトを先導	45
インド（生産・販売）：2021年度は、自動車国内販売、輸出とも増	51
オーストラリア（販売）：2021年EV販売台数大幅増、産業界の取り組みも進展	58
<北米・中南米>	64
米国（生産・販売）：2021年米新車市場は予想を下回る前年比3.4%増の1,508万台	64
カナダ（生産・販売）：2021年は、新車販売が前年比7%増、生産22%減	74
ブラジル（生産・販売）：ブラジル自動車産業の動向	78
メキシコ（1）（生産・販売）供給難に苦しみ生産活動が停滞	83
メキシコ（2）（生産・販売）部品生産は堅調に回復、対内投資は過去最高	93
コロンビア（販売）：2021年の自動車販売台数は前年比32.8%増、エコカーは約3倍	105
チリ（販売）：チリの2021年の新車販売台数、調査開始以来2番目の高水準に	108
アルゼンチン（生産・販売）：自動車産業振興に向け新法案、電池製造に動き	115
ブラジル（生産・販売）：新型コロナ下の自動車産業	122
ペルー（販売）：2021年の新車販売台数は前年比4割増を記録	130
<欧州・ロシア・CIS>	137
EU（生産・販売）：EUの2021年の乗用車販売・生産台数、新型コロナ直撃の2020年も下回る	137
英国（1）（生産・販売）：新車登録・生産は、2021年も記録的低水準	146
英国（2）（生産・販売）：EVの普及拡大に、充電インフラ整備が急務	150
ドイツ（1）（販売）：新規登録台数が前年比10.1%減	155
ドイツ（2）（生産・販売）：今後に不透明感も、積極的にESG経営	162
フランス（生産・販売）：2021年の乗用車新車登録台数、半導体不足が響いて微増	166
イタリア（販売）：2021年は新車登録台数増、2022年には反動減も	169
スペイン（生産・販売）：2020年の乗用車販売・生産は大幅に減少も、EV・PHEVは着実に増加	174
ベルギー（販売）：2021年の新車登録台数は前年比11.2%減、1995年以降最小	180
スイス（販売）：EVシフトが加速した2021年	183
オーストリア（生産・販売）：2021年の新車登録台数は前年比減も、EVは増加	189
ポーランド（生産・販売）：新車登録台数に回復傾向、代替燃料車が好調	196
チェコ（生産・販売）：2021年も乗用車生産の減速続く	201
ルーマニア（1）（生産・販売）：フォードが生産拡大、新車販売は首都圏集中	210
ルーマニア（2）（生産・販売）：エコカー販売倍増も充電設備数増加が課題	217
ロシア（生産・販売）：ウクライナ侵攻後、一気に国内乗用車市場暗転	222

＜中東・アフリカ＞	226
サウジアラビア（販売）：自動車市場は回復途上、中国・インドの存在感が増す	226
イラン（生産・販売）：2021年の自動車生産台数、前年比1.5%の微増	229
トルコ（生産・販売）自動車生産・販売台数ともに前年比減、輸出額は増加	237
イスラエル（販売）：2021年の自動車販売台数は大幅に復調、交通渋滞が深刻化	247
ケニア（販売）：新車と二輪車の販売が好調、電気自動車の開発も進む	253
モロッコ（生産・販売）：新車販売・生産とも、前年から大きく回復	258
エジプト（販売）：経済成長を背景に2021年の新車販売に堅調な伸び	261

《総論 2021年の世界の自動車市場》

本レポートは、2021年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国別にジェトロの海外事務所報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基に、2021年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰してみた。なお、OICAの統計数値は事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

（注）以下に記述する伸び率は前年比。

<販売、生産ともコロナ禍前の水準には回復せず>

OICAによると、2021年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は5.0%増の8,268万台、自動車生産台数は3.1%増の8,015万台となった。販売、生産とも前年比増となったものの、コロナ禍の影響を大きく受けた2020年の減少幅を回復するには至っていない。コロナ禍前の2019年比でみると自動車販売台数が9.4%減、自動車生産台数が13.1%減となっている。（表1）。

表1 世界の自動車販売・生産台数

（単位：台、%）

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
販売	台数	68,353,376	71,563,399	68,315,495	65,568,829	74,971,523	78,170,420	82,129,138	85,606,136
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2
生産	台数	69,222,975	73,266,061	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,221,672	87,310,834
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.4	3.7

		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
販売	台数	88,338,098	89,684,608	93,856,388	95,892,819	95,649,543	91,227,182	78,774,320	82,684,788
	伸び率	3.2	1.5	4.7	2.2	△ 0.3	△ 4.6	△ 13.7	5.0
生産	台数	89,776,465	90,954,850	95,057,929	96,746,802	96,869,020	92,183,011	77,711,725	80,145,988
	伸び率	2.8	1.3	4.5	1.8	0.1	△ 4.8	△ 15.7	3.1

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

<主要国の動向>

2021年の販売台数・生産台数の国別順位をみると（表2、表3）、中国、米国、日本、インドが上位4カ国である。第5位は販売台数ではドイツ、生産台数では韓国となっている。2021年には、インドが販売台数で5位から4位に、生産台数で6位から4位に躍進した。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は3.8%増の2,627万台、生産台数は3.4%増の2,608万台となり、4年ぶりに増加した。自動車販売台数は2017年の2,888万台をピークに前年比で減少してきたが、2021年は新型コロナウイルスの感染状況に落ち着きがみられたことなども背景に、増加に転じた。しかし、依然として2017年を約260万台下回っている。

第2位の米国の販売台数は3.5%増の1,541万台となった。新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込んだ2020年からの繰り越し需要などにより、前半は好調に伸びた一方、半導体不足や港湾物流の停滞などを要因とする在庫不足といった影響により、後半は大きく落ち込んだ。

第3位の日本の自動車販売台数は3.3%減の445万台、生産台数は2.7%減の785万台であった。販売、生産とも3年連続の減少であり、半導体不足や海外生産部品の調達難などの影響などが指摘されている。

輸出台数は2.1%増の382万台、海外生産は7.1%増の1,646万台であったが、コロナ禍前の2019年の水準（輸出482万台、海外生産1,885万台）を大きく下回った。

第4位のインドの販売台数は27.9%増の376万台、生産台数は30.1%増の440万台であった。新型コロナウイルス感染拡大対策のために実施された全土ロックダウンなどの影響から2020年に販売、生産とも大幅に減少した。2021年は大きく回復したが、コロナ禍前の2019年の水準（販売382万台、生産452万台）には達しなかった。

第5位（販売台数）のドイツの販売台数は9.0%減の297万台、生産台数は11.6%減の331万台であった。半導体や原材料の不足、コロナ禍の対策措置、サプライチェーンの分断などが影響を及ぼした。ドイツの自動車（乗用車）の輸出比率（生産台数に占める輸出台数の割合）は76.7%（2021年）に達している。

欧州主要国（EU+EFTA+英国）の販売台数は0.4%増の1,413万台とほぼ横ばいで、コロナ禍前の2019年の水準（1,842万台）を大きく下回った。特に2021年下半期において、前年から続く世界的な半導体の供給不足の影響が大きく響いた。販売台数が100万台を超える国は、前述のドイツ（297万台）の他、フランス（214万台）、英国（204万台）、イタリア（166万台）、スペイン（103万台）の5カ国である。このうち、フランス（2.0%増）、英国（4.0%増）、イタリア（6.4%増）は増加したが、いずれもコロナ禍前の2019年の水準には達していない。

ASEAN全体の販売台数は13.1%増の278万台であった。インドネシアの大幅増（89万台、66.7%増）が牽引した。政府による活動制限の緩和、需要喚起のための新車購入時の減免税などがその背景にあり、生産台数も62.6%増の112万台となった。これに対し、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けたタイ（75万台、5.5%減）、マレーシア（51万台、3.9%減）の販売は振るわなかった。ただし、タイの生産台数は新型コロナウイルス感染がピークアウトした2021年9月以降フル稼働に転じ、18.1%増の169万台と回復がみられた。

第7位（販売台数）のブラジルは新型コロナウイルスの感染拡大で打撃を受けた2020年と比べて販売（212万台、3.0%増）、生産（225万台、11.6%増）と回復基調にあるものの、全国自動車製造者協会（Anfavea）の年初の見通しを下回った。世界的な半導体不足の影響による自動車工場の稼働の一時中断の影響がその背景にある。

第9位（販売台数）のロシアは2021年に販売（174万台、6.8%増）、生産（157万台、9.1%増）と回復がみられたが、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻の影響を受け、2022年の販売、生産とも大きな落ち込みが見込まれる。

世界第5位の自動車生産国である韓国の2021年の生産台数は、1.3%減の346万台となった。自動車向け半導体不足の影響で生産に支障が出たことによる。販売台数は9.0%減の173万台であった。2020年に過去最高の販売台数（191万台）を記録したことの反動と生産減少が販売に影響を及ぼした。

米国、EU向け生産拠点となっているメキシコ（自動車生産世界第7位）、トルコ（同13位）の2021年の自動車生産台数はそれぞれ1.0%減（315万台）、1.7%減（128万台）となった。メキシコの生産は新型コロナウイルスの感染拡大により一時的に生産停止を余儀なくされた2020年に前年比20.8%減（318万台）と歴史的な落ち込みとなったが、2021年も半導体不足などの供給難に見舞われ生産の減少が続いた。トルコの生産減少も半導体の供給不足や原材料価格の上昇の影響を受けたものである。

（海外調査部 上席主任調査研究員 長島忠之）

表2 国別新車登録・販売台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

順位	2019年		2020年		2021年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	25,796,931	中国	25,311,069	中国	26,274,820	3.8
2	米国	17,488,154	米国	14,881,356	米国	15,408,565	3.5
3	日本	5,195,216	日本	4,598,615	日本	4,448,340	△ 3.3
4	ドイツ	4,017,059	ドイツ	3,266,759	インド	3,759,398	27.9
5	インド	3,816,858	インド	2,938,575	ドイツ	2,973,319	△ 9.0
6	ブラジル	2,787,850	フランス	2,100,030	フランス	2,142,284	2.0
7	フランス	2,755,728	ブラジル	2,058,437	ブラジル	2,119,851	3.0
8	英国	2,736,559	英国	1,964,660	英国	2,044,091	4.0
9	イタリア	2,132,630	韓国	1,905,972	ロシア	1,741,965	6.8
10	カナダ	1,976,440	ロシア	1,631,163	韓国	1,734,581	△ 9.0
11	韓国	1,795,134	カナダ	1,586,474	カナダ	1,704,850	7.5
12	ロシア	1,778,841	イタリア	1,564,756	イタリア	1,664,483	6.4
13	スペイン	1,501,244	スペイン	1,030,746	オーストラリア	1,049,831	14.5
14	メキシコ	1,360,008	メキシコ	977,650	メキシコ	1,046,705	7.1
15	オーストラリア	1,062,867	オーストラリア	916,968	スペイン	1,034,063	0.3
16	インドネシア	1,030,486	トルコ	796,150	インドネシア	887,205	66.7
17	タイ	1,007,552	タイ	792,146	トルコ	772,722	△ 2.9
18	ポーランド	656,258	インドネシア	532,077	タイ	748,580	△ 5.5
19	ベルギー	642,000	マレーシア	529,434	サウジアラビア	556,559	23.0
20	マレーシア	604,287	ポーランド	510,153	ポーランド	554,613	8.7
21	オランダ	538,739	ベルギー	509,994	マレーシア	508,911	△ 3.9
22	サウジアラビア	533,904	サウジアラビア	452,544	南ア	464,493	24.7
23	南ア	532,898	台湾	444,161	ベルギー	462,536	△ 9.3
24	トルコ	491,947	オランダ	427,162	台湾	422,000	△ 5.0
25	アルゼンチン	452,200	南ア	372,633	チリ	415,582	60.6
26	台湾	425,000	アルゼンチン	334,316	オランダ	405,061	△ 5.2
27	スウェーデン	418,478	スウェーデン	330,215	アルゼンチン	370,283	10.8
28	フィリピン	410,406	オーストリア	301,617	スウェーデン	343,880	4.1
29	オーストリア	371,934	スイス	269,391	オーストリア	306,176	1.5
30	スイス	352,968	ベトナム	262,823	イスラエル	306,012	35.2
	EU+EFTA+英国	18,424,199	EU+EFTA+英国	14,079,756	EU+EFTA+英国	14,133,619	0.4
	ASEAN	3,474,851	ASEAN	2,457,336	ASEAN	2,779,838	13.1
	世界計	91,227,182	世界計	78,774,320	世界計	82,684,788	5.0

(出所)表1に同じ

表3 国別自動車生産台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

順位	2019年		2020年		2021年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	25,750,650	中国	25,225,242	中国	26,082,220	3.4
2	米国	10,892,884	米国	8,821,026	米国	9,167,214	3.9
3	日本	9,684,507	日本	8,067,943	日本	7,846,955	△ 2.7
4	ドイツ	4,947,316	ドイツ	3,742,570	インド	4,399,112	30.1
5	インド	4,524,366	韓国	3,506,774	韓国	3,462,404	△ 1.3
6	メキシコ	4,013,137	インド	3,381,819	ドイツ	3,308,692	△ 11.6
7	韓国	3,950,614	メキシコ	3,177,251	メキシコ	3,145,653	△ 1.0
8	ブラジル	2,944,988	スペイン	2,268,185	ブラジル	2,248,253	11.6
9	スペイン	2,822,632	ブラジル	2,014,055	スペイン	2,098,133	△ 7.5
10	フランス	2,175,350	ロシア	1,435,551	タイ	1,685,705	18.1
11	タイ	2,013,710	タイ	1,427,074	ロシア	1,566,317	9.1
12	カナダ	1,916,585	カナダ	1,376,127	フランス	1,351,308	2.7
13	ロシア	1,719,146	フランス	1,316,371	トルコ	1,276,140	△ 1.7
14	トルコ	1,461,244	トルコ	1,297,878	インドネシア	1,121,967	62.6
15	チェコ	1,433,961	チェコ	1,159,151	カナダ	1,115,002	△ 19.0
16	英国	1,381,405	スロバキア	990,598	チェコ	1,111,432	△ 4.1
17	インドネシア	1,286,848	英国	987,044	スロバキア	1,000,000	0.9
18	スロバキア	1,107,902	イラン	880,997	英国	932,488	△ 5.5
19	イタリア	915,291	イタリア	777,057	イラン	894,298	1.5
20	イラン	821,060	インドネシア	690,176	イタリア	795,856	2.4
21	ポーランド	649,864	マレーシア	485,186	南ア	499,087	11.6
22	南ア	631,921	ポーランド	451,382	マレーシア	481,651	△ 0.7
23	マレーシア	571,632	南ア	447,213	ポーランド	439,421	△ 2.6
24	ハンガリー	498,158	ルーマニア	438,107	アルゼンチン	434,753	69.0
25	ルーマニア	490,412	ハンガリー	406,497	ルーマニア	420,755	△ 4.0
26	モロッコ	403,218	モロッコ	328,280	モロッコ	403,007	22.8
27	ポルトガル	345,688	ウズベキスタン	284,885	ハンガリー	394,302	△ 3.0
28	アルゼンチン	314,787	ベルギー	267,293	ポルトガル	289,954	9.7
29	ベルギー	285,797	ポルトガル	264,236	台湾	265,320	8.0
30	スウェーデン	279,000	アルゼンチン	257,187	ベルギー	261,038	△ 2.3
	EU+英国	18,002,188	EU+英国	13,797,533	EU+英国	13,092,506	△ 5.1
	ASEAN	4,158,983	ASEAN	2,846,054	ASEAN	3,538,382	24.3
	世界計	92,183,011	世界計	77,711,725	世界計	80,145,988	3.1

(出所)表1に同じ

<アジア・大洋州>

中国（生産・販売）：中国の2021年の自動車販売台数、4年ぶり増もピークには及ばず

新エネ車は2.6倍、輸出は初の200万台超

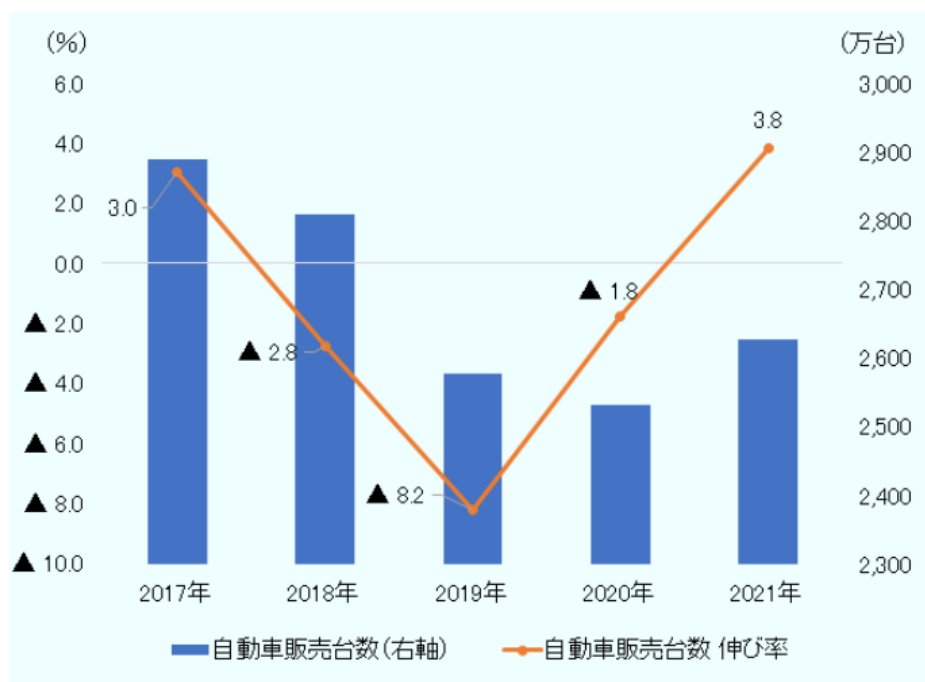
2022年9月22日 北京事務所（河野 円洋）

中国の2021年の自動車販売台数は、前年比3.8%増の2,627万5,000台だった。販売台数は4年ぶりに増加したが、依然としてピークだった2017年を約260万台下回っている。一方で、新エネルギー車の販売は政策的な後押しもあって、前年比で2.6倍と大幅に増加した。新興メーカーや異業種からの新規参入も相次いでいる。また、自動車輸出台数は初めて200万台を超えた。2022年に入っても、新エネルギー車販売と自動車輸出台数は好調を維持している。

<販売台数・生産台数ともに4年ぶりに増加>

中国自動車工業協会（CAAM）の発表によると、2021年の中国の自動車販売台数は前年比3.8%増の2,627万5,000台と、4年ぶりに増加した。自動車販売台数は2017年の2,888万台をピークに、前年比で減少が続いてきたが、2021年は新型コロナウイルスの感染状況に落ち着きがみられたことなども背景に、増加に転じた。しかし、依然として2017年を約260万台下回っている（図1参照）。

図1：中国の自動車販売台数の推移

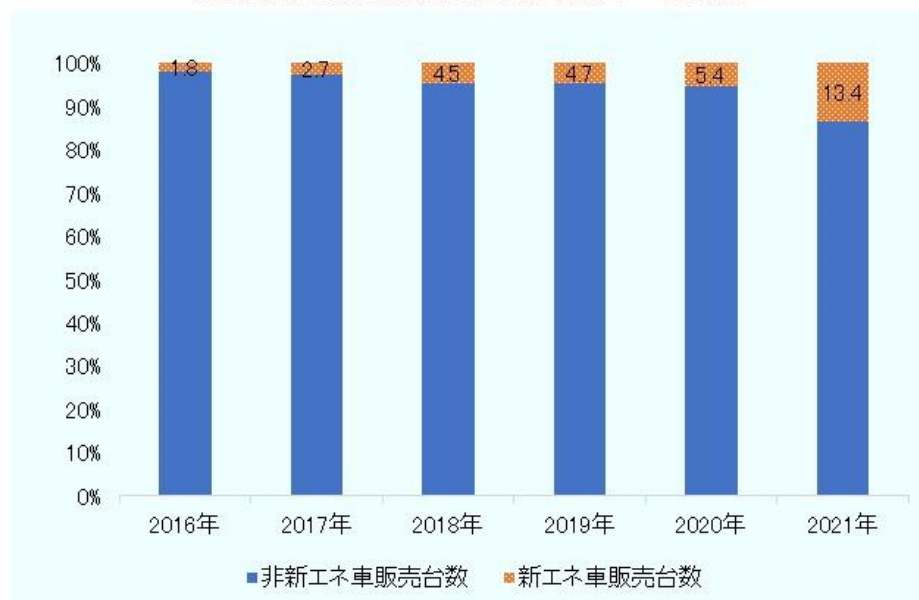


出所：中国自動車工業協会

CAAMによると、2021年第1四半期（1～3月）は、前年同期の販売台数が新型コロナ感染拡大の影響で大きく落ち込んでいたこともあり、その反動で大幅な伸びを示した。第2四半期（4～6月）と第3四半期（7～9月）は半導体の供給不足により、生産面で影響を受けたこともあり、販売台数の伸びが鈍化したが、第4四半期（10～12月）には持ち直した。なお、2021年の生産台数は3.4%増の2,608万2,000台と、販売台数と同様に4年ぶりに増加した。

販売台数の内訳をみると、乗用車は6.5%増の2,148万2,000台、商用車は6.6%減の479万3,000台だった。乗用車の車種別では、セダンタイプが7.1%増の993万4,000台、日本で「ミニバン」と呼ばれるMPV（注1）が0.1%増の105万5,000台、スポーツ用多目的車（SUV）が6.8%増の1,010万1,000台、クロスオーバータイプが0.8%増の39万1,000台だった。

図2：自動車販売台数に占める新エネルギー車の割合



出所：中国自動車工業協会、CEIC

乗用車市場情報联席会（CPCA）によると、BEVのメーカー別販売台数は、1位が上汽通用五菱汽車（前年比約2.6倍、42万3,171台）、2位がテスラ（約2.3倍、32万2,020台）、3位がBYD（約2.9倍、29万6,663台）、4位が長城汽車（約2.5倍、13万3,510台）、5位が广汽アイオン（93.8%増、12万2,681台）だった。

中国は国を挙げて新エネルギー車の普及を推進しており、これまで購入補助金やナンバープレート規制緩和などの支援策を実施してきた。2020年11月に国務院（内閣）は「新エネルギー車産業発展計画（2021～2035年）」を公布し、新車販売台数に占める新エネ車のシェアを現行の約5%から2025年までに約20%に引き上げ、2035年までに電気自動車（EV）を新車販売の主役とする目標を設定した。

2021年3月31日に政府の工業情報化部弁公庁など4部門は、農村などへの普及を促進するため、「2021年新エネルギー車下郷（農村普及）活動を展開することに関する通知」を発表した（[2021年4月14日付ビジネス短信参照](#)）。CAAMが政府部門と協力の下で「グリーン、低炭素、スマート、安全」をテーマに販促活動を実施。対象は山西省や吉林省、河南省、湖北省、湖南省、広西チワン族自治区、重慶市、山東省、江蘇省、海南省、四川省などで、比較的小規模な都市でキャンペーンや企業イベントなどを行った。また、新エネルギー車関連企業が4月末から開かれる国家級ネットショッピングイベント「双品網購節」に参加することを奨励し、ECやインターネットプラットフォームなどと協力した販促活動を支援。さらに、各地方政府が新エネルギー車下郷の支援策を打ち出し、農村での電池充電・交換インフラの建設を推

進することなどを奨励した。2022 年も関連の取り組みは続いている。各地方政府や CAAM、連携メディア宣伝プラットフォームで各種活動を PR している。

新エネルギー車分野には、自動車メーカー以外の参入も続いている。中国 IT 大手の百度（バイドゥ）は 2021 年 1 月 11 日、浙江吉利控股集团と共同でスマート EV 企業を設立すると発表した。浙江吉利控股集团は、吉利汽車やボルボ・カーを傘下に持つ大手自動車グループで、百度は自動運転技術などを提供している。

スマートフォン大手の小米科技（シャオミ）は 2021 年 3 月 30 日、スマート EV 事業への進出を正式に発表、9 月に EV 事業を手掛ける完全子会社の小米汽車を設立した。11 月 27 日には北京市大興区にある北京経済技術開発区と EV の生産拠点建設などを行う契約を締結した。小米汽車は同開発区で、年間生産能力 30 万台の EV 完成車工場を建設するほか、本社、販売本部、研究開発本部なども設置する予定とされている。

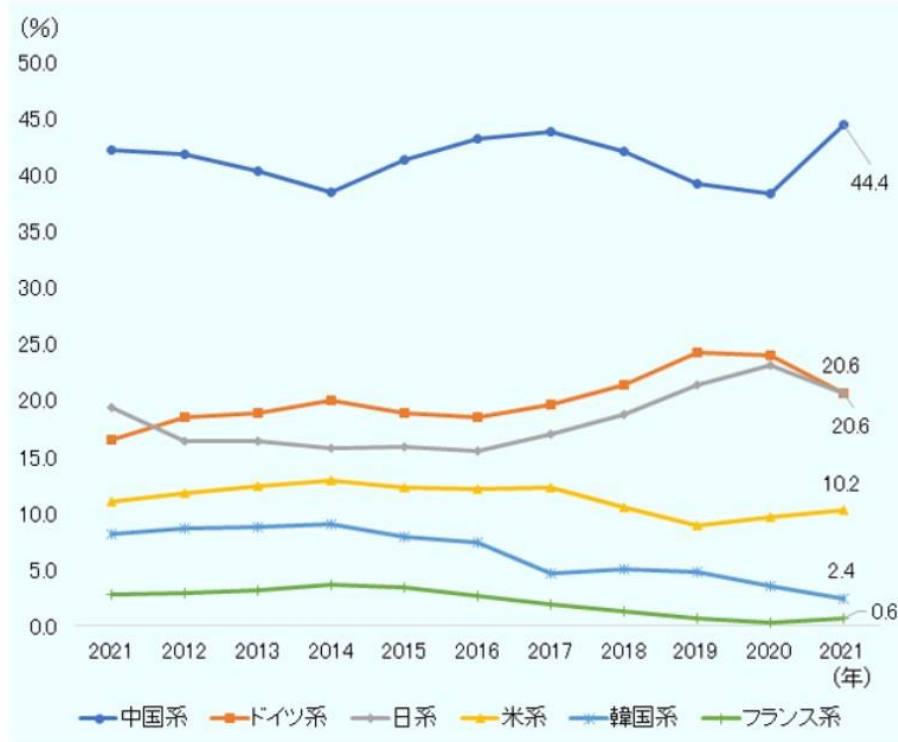
<日系メーカーは僅差で外資系の第 2 位>

中国の 2021 年の乗用車販売台数のメーカー国別シェアを見ると、中国系が 44.4%、ドイツ系 20.6%、日系 20.6%、米国系 10.2%、韓国系 2.4%、フランス系 0.6%だった（注 2）。ドイツ系の販売台数は 443 万 1,192 台、日系の販売台数は 442 万 9,462 台と、ドイツ系がわずかに日系を上回った（図 3 参照）。

外資系メーカーでは、日系は 2012 年にドイツ系に 1 位を奪われて以降、一貫して 2 位にとどまっている。シェアの差は 2014 年に 4.3 ポイントまで拡大したが、その後は 2 ポイント台後半で推移し、2020 年には 0.8 ポイントまで縮小していた。2021 年は日系、ドイツ系とも販売台数は前年比で減少したが、シェアはほぼ同数だった。

ドイツ系は、新型コロナウイルス感染が拡大したマレーシアの半導体工場からの調達が滞るなど、半導体不足の影響を大きく受け、販売台数が 8.3%減となった。一方、日系は相対的に影響が少なく、4.9%減にとどまったことが要因とみられている。

図3：中国の乗用車販売台数メーカー別シェア

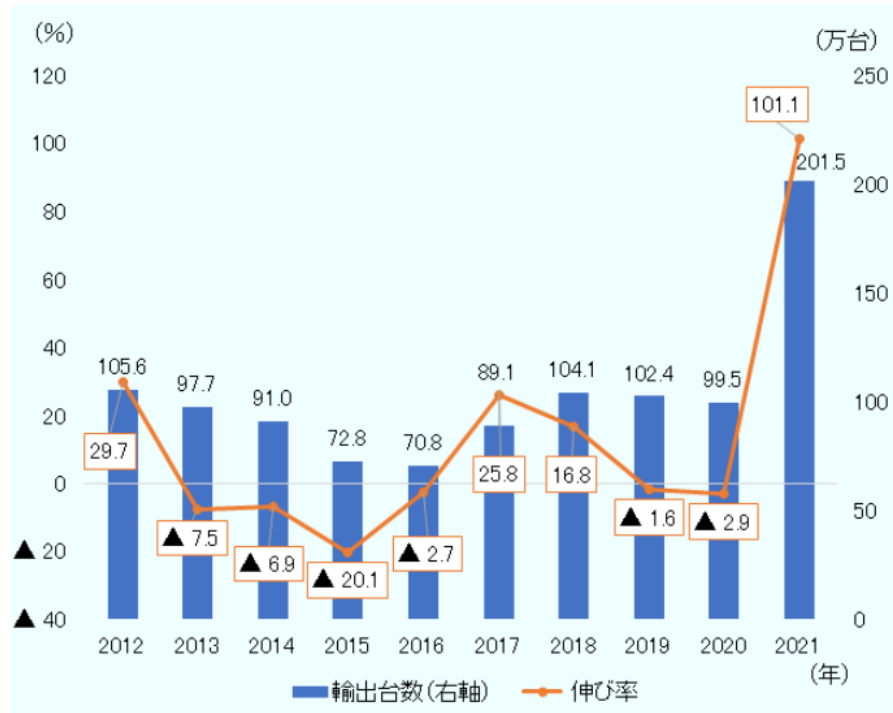


出所：中国自動車工業協会、CEIC

<輸出が初めて200万台超える>

中国の2021年の自動車輸出台数は前年比で倍増の201万5,000台と、初めて200万台を超え、過去最高を更新した。自動車販売に占めるシェアは7.7%となった。自動車輸出は2012年に105万6,000台を記録して以降伸び悩み、2018年には約104万台と再び100万台超えたものの、2019年、2020年と2年連続で前年比減となっていた（図4参照）。2021年は新エネルギー車の輸出も4倍増の31万台と大幅に増加した。

図4：中国の自動車輸出台数の推移



出所：中国自動車工業協会

中国自動車流通協会（CADA）は輸出増加の要因として、半導体不足により国外での生産が停滞したことを挙げている。主要国・地域の2021年の自動車生産量をみると、米国は2.9%増となったものの、日本（2.7%減）、韓国（1.3%減）、EU（7.1%減）、メキシコ（2%減）などで減少している。

CADAによると、2021年の完成車の輸出先は、1位がチリ（前年比約3.4倍、19万1,249台）、2位がサウジアラビア（36%増、13万2,997台）、3位がロシア（約2.9倍、12万2,826台）、4位がベルギー（約6倍、11万1,712台）、5位がオーストラリア（約2.5倍、9万7,587台）となっている。

輸出先首位となったチリの2021年の自動車販売台数をみると、中国系メーカーの奇瑞汽車、長安汽車などが前年比3桁増の高い伸びを示している。チリは2021年12月にEVの安全基準として中国の標準規格である「中国国家標準（GB規格）」を採用しており、今後は中国系メーカーのEV販売拡大も予想される（2022年7月14日付地域・分析レポート参照）。

中国外での中国系メーカーの現地生産も進んでいる。長城汽車は、2021年6月にタイの第2工場が生産を開始した。年間8万台の生産能力を持つとしている。ロシアでも年間8万台の生産能力を有するエンジン工場を建設しており、2022年の生産開始を予定している。

同じくCADAの発表では、新エネルギー車の輸出先として、1位はベルギー（約6.5倍、10万6,392台）、2位はバングラデシュ（7%増、8万2,569台）、3位は英国（約4倍、5万4,805台）、4位はインド（12%増、4万8,891台）、5位はタイ（約12倍、4万250台）となっている。

新エネルギー車の輸出増加の要因としては、中国の生産が堅調だったことのほか、各国で政策的にガソリン車やディーゼル車から新エネルギー車への切り替えを急速に進めていることが挙げられる。EU は 2021 年 7 月に発表した気候政策パッケージ「Fit for 55」の「乗用車、小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出標準規則」の改正案で、新車からの CO2 排出量を 2030 年までに乗用車は 55%、バンは 50% 削減し、2035 年までに乗用車、バンともに 100%削減（全て 2021 年比）するとしている（2022 年 8 月 5 日付地域・分析レポート参照）。EU のほかにも、欧州ではノルウェーが 2025 年までに全ての新車販売を排出ゼロ車にする方針を掲げ、英国は 2030 年までにガソリン車とディーゼル車の販売を禁止するとしている。

中国系メーカーの品質やブランドの向上を要因とする見方もある。2021 年 2 月 22 日付の「人民日報」海外版は、中国は車載電池の技術力が世界トップレベルなど品質面で優位性があり、現地でのブランド構築もうまくいっているため、先進国の消費者が中国製品を受け入れていることを要因の 1 つとして報じている。

新エネルギー車の輸出は、大手メーカーだけでなく、新興メーカーも積極的に進めている。上海市の愛馳汽車は 5 月にフランスのコルシカ島向けに輸出を開始した。同社は中国のスタートアップ EV メーカーとして初めて欧州の型式認証を取得したとされる。上海市の上海蔚来汽車（NIO）は 7 月に、SUV タイプの EV「ES8」のノルウェー向け輸出を開始した。広東省広州市の小鵬汽車は 8 月に EV セダン「P7」のノルウェーへの出荷を開始したとしている。

<2022 年の自動車販売は減速も、新エネ車・輸出は好調>

CAAM によると、2022 年 1～7 月の自動車販売台数は前年同期比 2.0%減の 1,447 万 7,000 台となっている。新型コロナウイルス感染拡大を受け、複数都市で都市封鎖などの強力な措置が取られた影響もあり、3～5 月は前年同月比で減少した。特に上海市で厳格な都市封鎖が本格化した 4 月は前月比 47.6%減と大幅に減少した。その後、新型コロナ対策の緩和や政府による消費促進策などもあり、単月では 6 月が 34.4%増の 250 万 2,000 台、7 月が 29.7%増の 242 万台と高い伸びが続いている。

新エネルギー車の 2022 年 1～7 月の販売台数は、前年同期比 2.2 倍の 319 万 4,000 台と高い伸びを維持している。CPCA は、2022 年の年間販売台数年は 600 万台に達すると予測している。

2022 年 1～7 月の自動車輸出台数も 50.6%増の 150 万 9,000 台と好調で、CAAM は年間輸出台数が 240 万台を超える可能性があるとしている。

2022 年 7 月 7 日には商務部、国家発展改革委員会、工業情報化部など 17 部門が「自動車の流通と消費拡大に向けた措置」を発表するなど、中国政府は自動車消費の促進に向けた政策を強化している。

注 1：Multi Purpose Vehicle の略。

注 2：CPCA の統計では、日系のシェアがドイツ系を上回り、外資系で 1 位となっている（[2022 年 1 月 25 日付ビジネス短信参照](#)）。

注 3 : CADA によると、2021 年の中国の自動車輸出台数は 213 万 7,977 台、うち新エネルギー車は 58 万 8,476 台となっており、CAAM の統計と数値が異なる。

台湾（生産・販売）：台湾の2021年の自動車生産、7年ぶりに増加

2021年自動車の生産・販売動向

2022年5月2日 中国北アジア課（柏瀬 あすか）

台湾の自動車業界団体の台湾区車輛工業同業公会によると、2021年の台湾域内での自動車生産台数は前年比8.0%増の26万5,320台、このうち台湾域内で販売された台数は3.5%増の23万4,780台となった。生産台数は2020年まで6年連続で減少していたが、2021年は歯止めがかかった（図1参照）。輸出台数は3万14台だった。

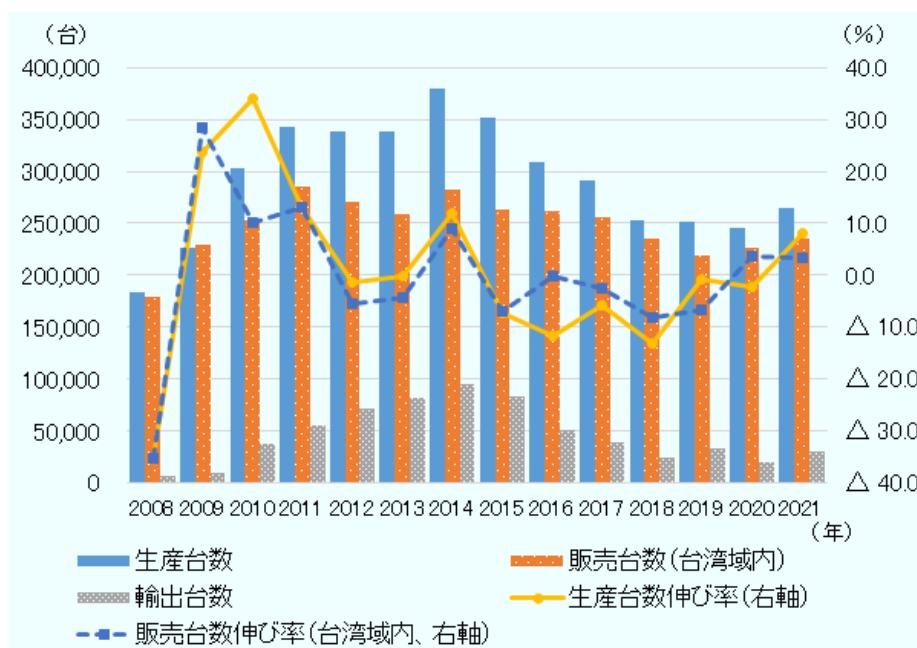
メーカー別に2021年の生産台数をみると、1位でトヨタと日野自動車が出資する国瑞汽車の寄与が大きい。同社の生産台数は前年比25.4%増の12万4,815台だった。4位の福特六和汽車も11.6%増の2万7,417台と、増加に寄与した。一方、2位の中華汽車は1.7%減の4万3,848台、3位の裕隆汽車も19.7%減の3万460台だった（表1参照）。

表1：台湾のメーカー別自動車生産台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー名	2019年	2020年	2021年			
	生産台数	生産台数	生産台数	シェア	伸び率	寄与度
国瑞汽車	104,761	99,567	124,815	47.0	25.4	10.3
中華汽車	49,448	44,620	43,848	16.5	△ 1.7	△ 0.3
裕隆汽車	37,727	37,929	30,460	11.5	△ 19.7	△ 3.0
福特六和汽車	17,212	24,568	27,417	10.3	11.6	1.2
台湾本田汽車	30,435	27,423	25,350	9.6	△ 7.6	△ 0.8
三陽工業	10,575	10,541	12,072	4.5	14.5	0.6
台塑汽車	1,146	967	1,358	0.5	40.4	0.2
合計	251,304	245,615	265,320	100.0	8.0	8.0

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

図1：台湾の自動車生産・販売台数の推移



注：販売台数は輸入車を含まず、輸出向けを含む。

出所：台湾区車輛工業同業公会

メーカー別に2021年の台湾域内の販売台数をみると、シェア1位の国瑞汽車が前年比25.0%増の9万7,516台、4位の福特六和汽車が5.6%増の2万6,652台と増加した。一方、2位の中華汽車は10.3%減の4万1,898台、裕隆汽車は19.3%減の3万79台だった（表2参照）。

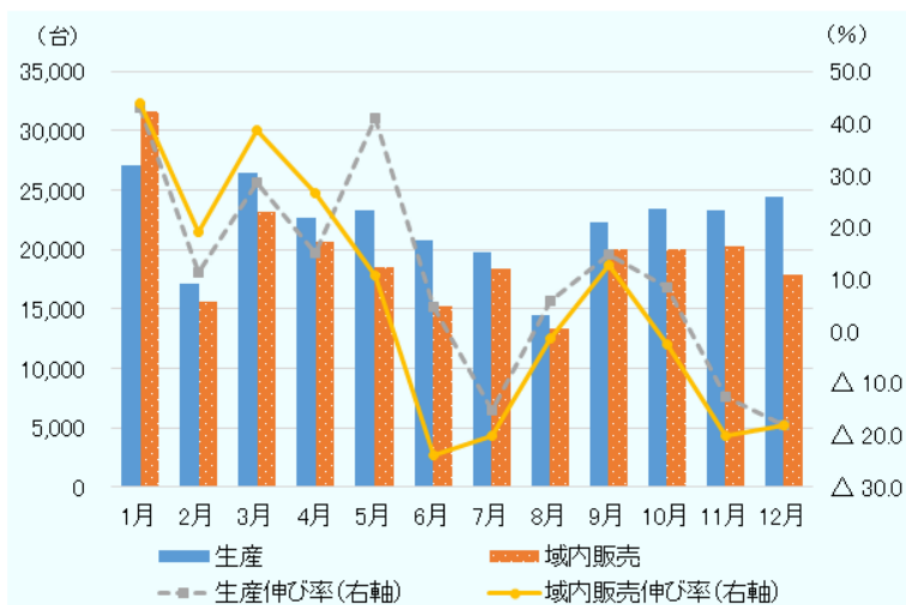
生産・販売状況を単月ベースで見ると、5月までは生産・販売ともに前年同期比10%以上の増加が続いた（図2参照）。とりわけ、1月の販売は前年同月比43.8%増の3万1,598台だった。国瑞汽車が生産し、2020年10月に発売された「カローラクロス」の販売が好調だった。加えて、2021年1月7日に行政院が中古車の買い替え促進を目的とした減税の実施を2026年1月7日まで5年間延長すると発表〔[行政院ウェブサイト参照（中国語）](#)〕したことも、消費意欲を刺激したと考えられる（[2021年5月27日付地域・分析レポート参照](#)）。6月になると、新型コロナウイルスの域内感染が拡大したため、販売量が前年同月比23.8%減の1万5,275台に落ち込んだ。感染拡大に伴って消費者の購入意欲が低下したとみられる。

表2：台湾のメーカー別自動車域内販売台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー名	2019年	2020年	2021年			
	販売台数	販売台数	販売台数	シェア	伸び率	客与度
国瑞汽車	72,700	78,012	97,516	41.5	25.0	8.6
中華汽車	47,227	46,731	41,898	17.8	△ 10.3	△ 2.1
裕隆汽車	39,863	37,282	30,079	12.8	△ 19.3	△ 3.2
福特六和汽車	17,358	25,243	26,652	11.4	5.6	0.6
台湾本田汽車	30,346	27,576	25,274	10.8	△ 8.3	△ 1.0
三陽工業	10,502	10,889	11,921	5.1	9.5	0.5
台塑汽車	1,079	1,137	1,440	0.6	26.6	0.1
合計	219,075	226,870	234,780	100.0	3.5	3.5

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

図2：2021年の台湾の生産・販売額および伸び率の推移（月次）



注：春節（旧正月）の時期が毎年異なるため、1月と2月については、前年同月との厳密な比較はできない。
出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

<輸入車のシェアは44.7%へ微減>

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」が2022年1月3日に発表した「[2021年12月台湾自動車市場販売報告（中国語）](#)」によると、表2に含まれない2021年の輸入車の販売台数は前年比6.7%減の20万1,270台だった。台湾域内の新車販売台数全体に占める輸入車の割合は44.7%で、前年の47.2%から微減となった（注1）。背景には、第4四半期（10～12月）に海上輸送の混乱や車載半導体の不足などによって輸入台数が大幅に減少したことがある。ブランド別のシェアをみると、1位のトヨタ（20.6%）は、前年比18.9%減の4万1,438台、2位のメルセデス・ベンツ（13.9%）は6.4%減の2万7,879台、3位のレクサス（10.2%）は10.2%減の2万584台、4位のBMW（9.2%）は1.0%増の1万8,490台、5位のマツダ（7.2%）は11.8%減の1万4,533台だった。2020年から順位の変動はなかった。

<EV販売ではテスラが首位>

また、U-CARが1月24日に発表した「[2021年度台湾自動車市場販売報告：電気自動車トップ10（中国語）](#)」によると、2021年に域内での電気自動車（EV）販売台数は前年比24.7%増の7,064台で、過去最高を記録した（注2）。域内で販売される域内生産車と輸入車に占めるEVの比率は1.5%だった。最も販売台数が多かったのは米国のテスラで、全車種の販売台数は前年比3.2%減の5,632台だった。「U-CAR」によると、微減の背景には「モデルS」と「モデルX」に納車遅れが生じたことが指摘されている。一方、「モデル3」の販売は好調で、前年比22.3%増の5,607台に上り、2021年のEV販売市場の79.3%を占めた。なお、2位以降はポルシェの「タイカン」が800台、アウディの「e-tron スポーツバック」が157台と続いた。

<2050年のCO2排出ネットゼロに向け、輸送部門の電化促進>

台湾のEV市場の規模は小さいが、今後、気候変動対応としてEVの導入が促進される見込みだ。台湾の国家発展委員会は「2050年ネットゼロ排出ロードマップ」を発表した（[2022年4月4日付ビジネス短信参照](#)）。

ロードマップによると、台湾の2019年の温室効果ガス排出量は2億8,706万CO₂（二酸化炭素）換算トン、このうち輸送部門の排出は3,699万トンで、12.9%を占めた（注3）。ロードマップでは、輸送部門の排出のうち96.8%は道路輸送が占めることから、低炭素または炭素排出ゼロ車両の推進がネットゼロ排出において重要になると指摘している。また、2030年に公共バスの全面電動化、2040年に新車販売に占めるEVと電気オートバイのシェアを100%にすることも掲げている。乗用車については、新車販売に占めるEV割合を2030年に30%、2035年に60%、2040年に100%にする計画だ。

そのほか、充電施設などのインフラ整備や、車両の排ガス基準の厳格化による低炭素排出車の導入を促進する。地域の産業発展を目的とした公用車の電動化促進や、電動タクシー購入への助成、台湾域内で生産されたEVを一般市民が購入する際の補助金などの提供を検討している。

<2022年も販売台数は緩やかに増加の見込み>

台湾の自動車生産・販売最大手である[和泰汽車の発表（中国語）](#)によると、2022年の販売台数（域内産と輸入車を含む）は2021年から微増の46万台と予想している。新型コロナウイルスの影響や車載半導体不足などの不確実性は依然残ってはいるものの、台湾の経済が安定的に成長していることや、株式市場、住宅市場、域内旅行需要の高まりなどによって、自動車市場の活性化が引き続き見込まれることが背景にある。

台湾当局は、2022年の実質GDP成長率は前年比4.42%と予測している（[2022年3月11日付ビジネス短信参照](#)）。このうち民間消費の伸び率は、新型コロナのオミクロン型変異株の影響が限定的な一方、基本賃金の引き上げや企業収益の増加などにより、5.10%増と見込まれる。2021年は域内の新型コロナ拡大の影響を受け、年半ばから自動車販売台数が落ち込んだが、感染状況の改善に伴い、2022年は消費意欲や域内の自動車販売も回復に向かうことが期待される。

注1：U-CARが発表する台湾域内の新車販売台数（44万9,859台）に基づく割合。他方、U-CARが発表する域内での輸入車販売台数（20万1,270台）と台湾区車輛工業同業協会が発表する「域内で生産の自動車のうち、域内で販売された台数（23万4,780台）の合計数（43万6,050台）は、前述のU-CAR発表の域内新車販売台数とは一致しない。

注2：EVの販売台数には、エクステンデッド・レンジ電気自動車（EREV）は含まない。EREVは、航続距離を延ばすために小型の発電用エンジンを搭載したEVを指す。ハイブリッド車と異なり、EREVは電気が不足したときに限り、エンジンで発電を行う。

注3：CO₂に加え、亜酸化窒素やメタンなど他の温室効果ガスを含めた総排出量。

韓国（生産・販売）韓国の2021年の自動車は輸出が好調

2022年3月29日 ソウル事務所（柳 忠鉉（ユ・チュンヒョン））

韓国自動車産業協会（KAMA）が発表した自動車産業統計によると、2021年の国内生産台数は前年比1.3%減、国内販売台数（輸入車を除く）は10.6%減だった。一方、輸出は8.2%増と好調で、エコカーの輸出も増加した。

<国内生産・国内販売ともに減少、輸出は増加>

国内生産は、自動車向け半導体不足の影響で生産に支障が出たことから、前年比1.3%減の346万2,564台だった（表1参照）。生産はやや減少したものの、中国、米国、日本、インドに次ぎ、自動車生産台数は世界第5位の座を維持した。

表1：メーカー別・部門別国内生産台数の推移

メーカー別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
現代	1,786,131	1,618,411	1,620,296	0.1
起亜	1,450,102	1,307,265	1,398,966	7.0
韓国GM	409,830	354,800	223,623	△ 37.0
ルノーサムスン	164,974	114,630	128,328	11.9
双龍	132,994	106,840	82,009	△ 23.2
その他	6,583	4,828	9,342	93.5
合計	3,950,614	3,506,774	3,462,564	△ 1.3

部門別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
乗用車	3,612,587	3,211,706	3,162,915	△ 1.5
トラック	231,253	206,823	222,118	7.4
バス	88,882	72,305	61,722	△ 14.6
特装車	17,892	15,940	15,809	△ 0.8
合計	3,950,614	3,506,774	3,462,564	△ 1.3

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

国内販売台数（輸入車を除く）は、2020年に過去最高の販売台数を記録したことの反動と、生産減少が販売に影響を及ぼしたことにより、主要メーカーの販売台数は軒並み減少し、前年比10.6%減の144万786台だった（表2参照）。

表2：メーカー別・部門別国内販売台数の推移

メーカー別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
現代	741,842	787,854	726,838	△ 7.7
起亜	520,205	552,400	535,016	△ 3.1
ルノーサムスン	86,859	95,939	61,096	△ 36.3
双龍	107,789	87,889	56,363	△ 35.9
韓国GM	76,471	82,955	54,292	△ 34.6
その他	5,660	4,181	7,181	71.8
合計	1,538,826	1,611,218	1,440,786	△ 10.6

部門別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
乗用車	1,294,139	1,374,715	1,212,216	△ 11.8
トラック	170,531	171,546	170,716	△ 0.5
バス	57,390	48,963	41,901	△ 14.4
特装車	16,766	15,994	15,953	△ 0.3
合計	1,538,826	1,611,218	1,440,786	△ 10.6

注：輸入車は含まない。

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

輸出台数は、2020年は新型コロナウイルスの感染拡大による海外での需要減少を受けて大きく減少したが、2021年は小幅に回復し、前年比 8.2%増の 204 万 577 台となった。地域別にみると、北米向けが 7.1%減の 93 万 876 台と減少したものの、輸出台数全体の約半数を占めた。一方、欧州向けは 30.6%増の 58 万 157 台と好調だった (表 3 参照)。

表3：メーカー別・地域別輸出の推移

メーカー別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
現代	1,042,732	838,838	917,984	9.4
起亜	900,704	721,625	838,826	16.2
韓国GM	340,774	285,490	182,748	△ 36.0
ルノーサムスン	90,566	20,227	71,673	254.3
双龍	25,010	19,436	27,743	42.7
その他	1,596	1,067	1,603	50.2
合計	2,401,382	1,886,683	2,040,577	8.2

部門別 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
北米	1,086,854	1,002,122	930,876	△ 7.1
欧州	653,285	444,162	580,157	30.6
中東	245,157	196,976	186,063	△ 5.5
大洋州	172,283	131,483	160,250	21.9
中南米	130,534	62,630	107,641	71.9
アフリカ	58,973	25,334	47,077	85.8
アジア	54,296	23,976	28,513	18.9
合計	2,401,382	1,886,683	2,040,577	8.2

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

海外生産は、各国・地域の工場での全面もしくは一部稼働停止などにより生産が大幅に減少した 2020 年に比べ、5.5%増の 328 万 2,305 台だった。ただし、新型コロナウイルス拡大拡大前の 2019 年の水準までは回復していない (表 4 参照)。

韓国 2 大メーカーの海外生産台数をみると、現代自動車は、中国を除くすべての国・地域で増加し、前年比 6.0%増の 212 万 3,990 台だった。起亜も同じく、中国を除くすべての国・地域で増加し、前年比 4.5%増の 115 万 8,315 台だった。

表4：2大メーカーの海外生産台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・国	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
現代	2,623,976	2,003,157	2,123,990	6.0
インド	682,100	521,282	636,000	22.0
中国	663,491	465,388	337,900	△ 27.4
米国	336,000	268,700	291,500	8.5
チェコ	313,347	240,977	275,000	14.1
ロシア	245,000	219,100	234,150	6.9
ブラジル	206,038	150,610	187,300	24.4
トルコ	178,000	137,100	162,140	18.3
起亜	1,259,349	1,108,738	1,158,315	4.5
スロバキア	344,000	268,200	307,600	14.7
中国	293,100	232,000	150,970	△ 34.9
米国	270,700	224,200	255,100	13.8
メキシコ	286,600	206,800	219,400	6.1
インド	64,949	177,538	225,245	26.9
合計	3,883,325	3,111,895	3,282,305	5.5

他方、韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2021年の輸入乗用車販売台数（同協会会員企業の登録ベース）は、前年比0.5%増の27万6,146台だった（表5参照）。輸入車市場におけるシェアは、欧州ブランドが81.4%（22万4,839台）、米国ブランドが11.1%（3万759台）、日本ブランドが7.4%（2万548台）だった。日本ブランドの国内販売台数は、2018年に4万5,253台と過去最高を記録して以降、減少傾向（2019年：3万6,661台、2020年：2万564台、2021年：2万548台）にある。このような状況を背景に、2020年12月末に日産およびインフィニティが韓国市場から撤退している。

表5：メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
メルセデス・ベンツ (ドイツ)	78,133	76,879	76,152	△ 0.9
BMW (ドイツ)	44,191	58,393	65,669	12.5
アウディ (ドイツ)	11,930	25,513	25,615	0.4
ボルボ (スウェーデン)	10,570	12,798	15,053	17.6
フォルクスワーゲン (ドイツ)	8,510	17,615	14,364	△ 18.5
MINI (英国)	10,222	11,245	11,148	△ 0.9
クライスラー (米国)	10,251	8,753	10,449	19.4
レクサス (日本)	12,241	8,911	9,752	9.4
シボレー (米国)	3,270	12,455	8,975	△ 27.9
ポルシェ (ドイツ)	4,204	7,779	8,431	8.4
フォード (米国)	8,737	7,069	6,721	△ 4.9
トヨタ (日本)	10,611	6,154	6,441	4.7
ホンダ (日本)	8,760	3,056	4,355	42.5
リンカーン (米国)	—	3,378	3,627	7.4
ランドローバー (英国)	7,713	4,801	3,220	△ 32.9
プジョー (フランス)	3,505	2,611	2,320	△ 11.1
キャデラック (米国)	1,714	1,499	987	△ 34.2
マセラティ (イタリア)	1,260	932	842	△ 9.7
シトロエン (フランス)	962	930	603	△ 35.2
ベントレー (英国)	129	296	506	70.9
ランボルギーニ (イタリア)	173	303	353	16.5
ジャガー (英国)	2,484	875	338	△ 61.4
ロールスロイス (英国)	161	171	225	31.6
日産 (日本)	3,049	1,865	—	—
インフィニティ (日本)	2,000	578	—	—
合計	244,780	274,859	276,146	0.5

注1：韓国輸入自動車協会 (KAIDA) 会員企業の登録ベース。

注2：シボレーは2019年11月から集計。

出所：韓国輸入自動車協会 (KAIDA)

<エコカーの国内販売、輸出が好調>

KAMAによると、国内メーカーの2021年の低公害車（エコカー）の国内販売台数は前年比40.3%増の23万1,526台だった。また、KAIDAによると、輸入された低公害車の国内販売は99.6%増の9万9,421台だった（表6参照）。国産車では電気自動車（EV）、輸入車ではハイブリッド車（HEV）が大きく増加した。

プラグインハイブリッド車（PHEV）については、2021年1月から500万ウォン（約47万5,000円、1ウォン=約0.095円）の政府補助金支給制度が廃止された。これにより、国内メーカーがPHEVの国内生産および国内販売に消極的な姿勢をとる一方、輸入車販売は増加傾向が続いている。これにつ

いて国内メディアは、輸入車は比較的高価であることから、輸入車の購入者にとって補助金廃止の影響は限定的である、と分析している。

表6：低公害車の種類別国内販売

国内生産車 (単位：台、%) (△はマイナス値)

車種	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	75,966	127,996	149,489	16.8
電気自動車 (EV)	29,807	31,016	73,535	137.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	376	235	0	△ 100.0
燃料電池自動車 (FCEV)	4,194	5,786	8,502	46.9
合計	110,343	165,033	231,526	40.3

輸入車 (単位：台、%) (△はマイナス値)

車種	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	22,844	35,988	73,380	103.9
電気自動車 (EV)	2,369	3,357	6,340	88.9
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	4,879	10,467	19,701	88.2
合計	30,092	49,812	99,421	99.6

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)、韓国輸入自動車協会 (KAIDA)

他方、2021年の低公害車の輸出台数は前年比49.2%増の40万4,897台だった(表7参照)。HEVの輸出が特に大きく増加し、輸出台数の9割以上が欧州および北米地域に輸出された。

表7：低公害車の種類別輸出 (単位：台、%)

車種	2019年 台数	2020年 台数	2021年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	150,615	124,503	211,807	70.1
電気自動車 (EV)	76,099	119,718	154,014	28.6
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	31,435	26,065	37,957	45.6
燃料電池自動車 (FCEV)	788	1,041	1,119	7.5
合計	258,937	271,327	404,897	49.2

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

<2022年は、生産・輸出が増加する見通し>

KAMAは2022年の自動車産業について、世界的な需要回復による輸出増加が下支えし、生産台数は2021年に比べ増加すると見込む。また、輸出は、EUおよび米国などの主要先進国の環境規制強化、自動車向け半導体の供給不足などの懸念材料があるものの、世界的な需要回復により前年に比べ増加すると見込んでいる。

一方、国内販売については、国産車は、自動車に課される個別消費税率の引き下げ（5%から3.5%に引き下げ）が2022年6月で終了する点（注）、各社の新モデル発売が低調である点などから、2021年に比べやや減少すると見込む。輸入車は、販売戦略の強化、新モデルの投入、エコカー販売の拡大などにより、増加すると見込む。

注：個別消費税率の引き下げの期限は、当初2021年12月までだったが、2022年6月まで延長された。

タイ（生産・販売）：2021年の自動車生産台数は約170万台

新型コロナ前の水準回復には時間を要する見通し

2022年9月7日 バンコク事務所（北見 創）

2021年、タイの自動車生産台数は約170万台。前年比約2割増で、回復が確認された。2022年上半期も、前年同期比3%と微増ながら増加が継続。通年では180万台を見込む。

一方、2021年の販売台数は、国内経済の悪化により振るわなかった。ただし、2022年に入って回復がみられる。対照的に、輸出台数は2021年に拡大し、2022年上半期は微減だった。

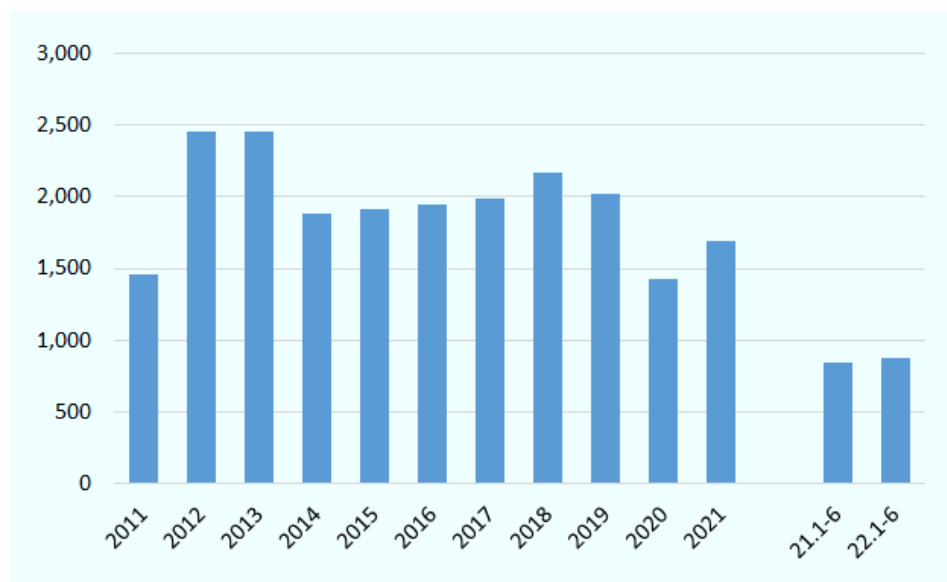
国内市場では、日系ブランドのシェアは9割弱と依然として高い。しかし、非日系の販売が拡大し、シェアを奪われる展開になっている。

<2021年の生産台数は18.1%増>

タイ工業連盟（FTI）によると、タイの自動車生産台数は2021年、前年比18.1%増の168万5,705台だった。タイでは2012～2013年の2年間、インラック政権下で年間の自動車生産台数が250万台前後に拡大した。しかし、2014～2019年の6年間は200万台前後で推移。さらに2020年は、150万台を下回る水準に急減。その理由はもちろん、新型コロナウイルス感染拡大だ。

しかし2021年に入ると一転して、前年から約25万台増えた。生産台数は2022年に入ってから回復傾向にある。同年上半期（1～6月）は、前年同期比3.0%増の87万109台になっている（図1参照）。

図1：タイの自動車生産台数（単位：1,000台）



出所：タイ工業連盟

新型コロナが発生した当初の2020年4～5月は月産約2万～3万台と、タイで大洪水が起こった2011年11月以来の低水準だった。同年6月～9月には約5万～6万台に回復した。コロナ禍にさいなまれながらも、2020年10月ごろから2021年3月ごろまでは約7万～10万台と、自動車生産は堅調だった。しか

し、2021年4月からデルタ株を中心に感染が拡大し始めた。これでブレーキがかかり、感染者数がピークを迎えた8月ごろに生産台数が5万台強と再び低水準に陥った。感染が最も深刻だったこの時期には、自動車部品メーカー（Tier1、Tier2）の工場でクラスターが発生。サプライヤーの生産が止まったのに引きずられるかたちで、完成車メーカーなどが操業停止に追い込まれる事態も発生した。タイでは日系企業からは、対応に苦慮する声が聞かれた（注）。

新型コロナウイルス感染がピークアウトした2021年9月以降、自動車メーカーは遅れを取り戻すべく、フル稼働生産を試みた。しかし、(1)マレーシアやベトナムの工場の操業停止に伴う半導体供給の停止や、(2)世界的な素材・部品不足（とくに半導体）、(3)中国の電力不足による同国からの部品供給の遅滞、などの影響も受けた。そのため、生産調整・減産に至ったケースもみられた。このように、2021年は、需要はあっても素材・部品の調達や生産体制の確保が要因となり、生産に困難が伴う時期が長かったとみられる。

2021年の自動車生産をセグメント別にみた場合、乗用車が10.6%増の59万4,690台、商用車は22.7%増の109万1,015台に拡大した。構成比では、乗用車と商用車の比率が35：65になった（表1参照）。

表1：タイの自動車生産台数（セグメント別） （単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年		
			台数	構成比	伸び率
乗用車	795,254	537,633	594,690	35.3	10.6
1,500cc以下	549,633	387,371	437,211	25.9	12.9
1,501cc～1,800cc	131,496	78,848	85,382	5.1	8.3
1,801cc～2,000cc	44,527	25,776	20,017	1.2	△ 22.3
2,000cc超	28,610	14,815	12,585	0.7	△ 15.1
その他	40,988	30,823	39,495	2.3	28.1
商用車	1,218,456	889,337	1,091,015	64.7	22.7
ピックアップ	1,178,026	861,449	1,050,202	62.3	21.9
その他トラック	31,085	22,847	35,630	2.1	56.0
小型・大型バス	9,345	5,041	5,183	0.3	2.8
合計	2,013,710	1,426,970	1,685,705	100.0	18.1

出所：タイ工業連盟（FTI）

乗用車部門では、排気量1,801cc～2,000ccは22.3%減の2万17台、2,000cc超が15.1%減の1万2,585台といずれも減少した。対照的に、小型乗用車の1,500cc以下は、12.9%増の43万7,211台。1,501cc～1,800ccも、8.3%増の8万5,382台と伸びた。

商用車部門では、主力のピックアップが21.9%増の105万202台。その他のトラックも、56.0%増の3万5,630台と好調だった。

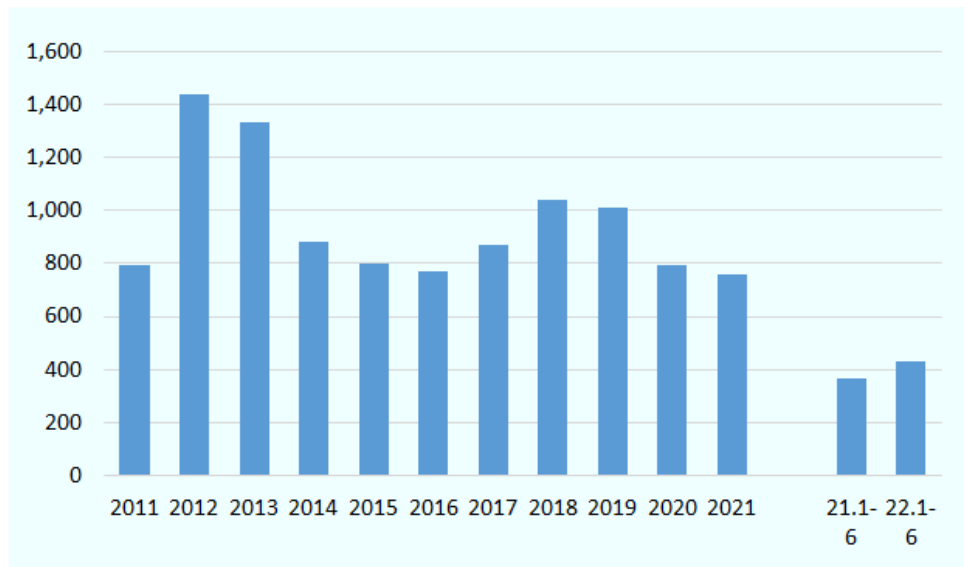
<国内販売は低調>

FTIによると、2021年にタイの自動車国内販売台数は4.2%減の75万9,119台だった。過去のトレンドをみると、2012～2013年、一時的に年間約130万台～約140万台まで国内販売台数が拡大した（図2

参照)。その原因は、この時期に導入されていたファーストカー減税制度にある。しかしこの制度は、需要の先食いにつながっただけかもしれない。結果的に、2014～2017年は約80万台前後で低迷した。2018～2019年は年間100万台程度まで回復した。そこに、新型コロナウイルス感染拡大が追い打ちをかける。2020年は80万台を割りこんだ。2021年はさらに悪化。過去11年で最低に落ち込んだ。

もともと、直近の2022年上半期には明るい兆しも。当期は、前年同期比14.5%増の42万7,399台を記録している。

図2：タイの国内自動車販売台数（単位：1,000台）



出所：タイ工業連盟

2021年に国内自動車販売が振るわなかった要因としては、国内経済が十分に回復していなかったことが挙げられよう。タイでは、2020年より2021年の方が、新型コロナウイルス感染が拡大した。2020年中は1日当たりの感染者数は多くて数百人程度。しかし、2021年のピーク期には、2万人を超えた。商業施設での販売や飲食店の営業など、消費行動が制限されることもあった。

タイの実質GDP成長率をみると、2020年はマイナス6.2%。2021年は1.6%とプラスにはなった。しかし、近隣諸国が3%～5%台で回復するのと比べると、ペースが遅かったと言わざるを得ない。その要因としては、(1)タイ経済を支えていた観光収入が新型コロナ禍以前に比べて著しく減少していることや、(2)近隣諸国で半導体や資源・エネルギーの輸出が増えたのと対照的に、好材料に乏しかったこと、が挙げられる。

セグメント別に国内販売台数をみると、構成比で約3割を占める乗用車が16.0%減の23万794台と落ち込んだ（表2参照）。構成比で約7割を占める商用車についても、微減。1.9%減の50万7,319台だった。商用車では、積載量4トン超のトラック・バスは50.9%増の1万6,196台、2～4トントラックは19.9%増の1万4,947台と好調だった。しかし、国内市場の半分以上を占める1トンピックアップは、3.9%減の39万3,476台と振るわなかった。

表2：タイの国内自動車販売台数（セグメント別） （単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年		
			台数	構成比	伸び率
乗用車	398,386	274,789	230,794	30.4	△ 16.0
商用車	609,166	517,357	507,319	66.8	△ 1.9
1トンピックアップ	492,129	409,463	393,476	51.8	△ 3.9
2～4トントラック	12,416	12,467	14,947	2.0	19.9
4トン超トラック・バス	15,063	10,730	16,196	2.1	50.9
四輪駆動車	70,252	68,705	70,939	9.3	3.3
その他	19,306	15,992	11,761	1.5	△ 26.5
合計	1,007,552	792,146	759,119	100.0	△ 4.2

出所：タイ工業連盟（FTI）

ここで、トヨタ・モーター・タイランド（TMT）が発表しているデータを用いて、2021年のブランド別の販売台数シェアを見る。1位がトヨタで23万9,328台（構成比31.5%）。2位はいすゞで18万4,160台（同24.3%）、3位ホンダ8万8,692台（同11.7%）、4位は三菱自動車4万7,188台（同6.2%）、5位マツダ3万5,384台（同4.7%）だった。上位5ブランドを日系が占めている（表3参照）。その構成比は、87.4%になった。

表3：タイの国内自動車販売台数（ブランド別） （単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2019年 台数	2020年 台数	2021年		
			台数	構成比	伸び率
トヨタ	331,878	243,784	239,328	31.5	△ 1.8
いすゞ	168,215	181,194	184,160	24.3	1.6
ホンダ	125,833	93,041	88,692	11.7	△ 4.7
三菱自動車	88,244	57,409	47,188	6.2	△ 17.8
マツダ	58,129	39,266	35,384	4.7	△ 9.9
フォード	50,006	29,900	32,388	4.3	8.3
MG	26,516	28,316	31,005	4.1	9.5
日産	64,414	44,558	29,696	3.9	△ 33.4
スズキ	23,908	25,528	22,378	2.9	△ 12.3
日野自動車	12,359	10,309	13,840	1.8	34.3
現代自動車	5,050	2,984	3,096	0.4	3.8
スバル	3,649	1,715	2,953	0.4	72.2
BMW	12,528	12,390	2,533	0.3	△ 79.6
メルセデス・ベンツ	15,087	10,613	2,470	0.3	△ 76.7
起亜自動車	2,470	1,202	1,612	0.2	34.1
ポルシェ	931	671	1,382	0.2	106.0
合計	1,007,552	792,146	759,051	100.0	△ 4.2
(参考) 日系ブランド	876,629	696,804	663,619	87.4	△ 4.8

注：FTI発表のデータと数字が異なる。

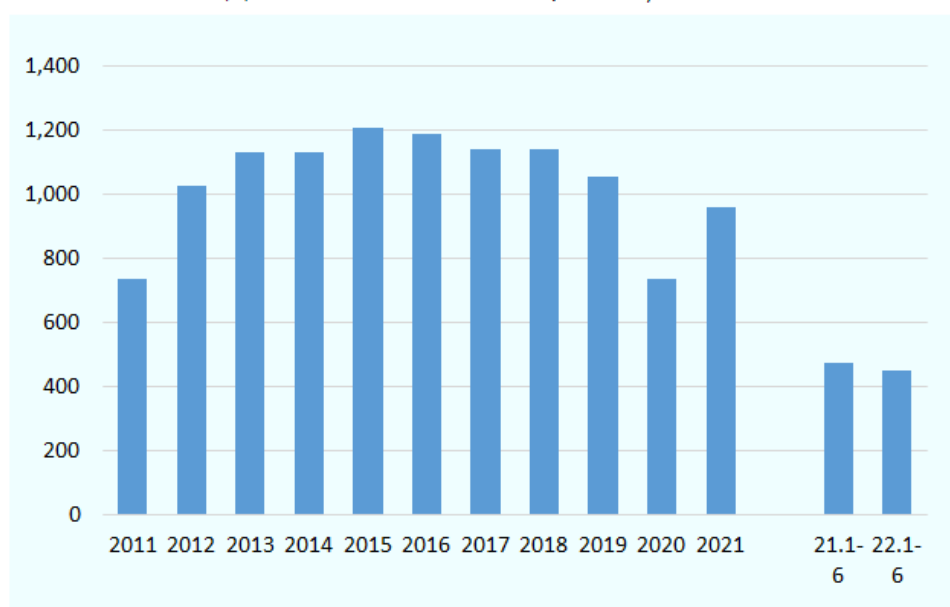
出所：トヨタ・モーター・タイランド（TMT）

日系ブランドのシェアは依然として高い。しかし、日系ブランド全体では、前年比 4.8%減の 66 万 3,619 台と減少した。一方、フォードが 8.3%増の 3 万 2,388 台、MG（上海汽車）が 9.5%増の 3 万 1,005 台と伸びた。非日系自動車メーカーが徐々に販売を拡大し、日系のシェアを奪っている。特に電気自動車（EV）などでは中国系メーカーの存在感が大きい。昨今、タイ国内で開催されるモーターショーなどでも、非日系メーカーのプロモーション・販売強化の動きが目立つ（2021 年のタイの中国系自動車メーカーや EV 市場に関しては、[2022 年 2 月 25 日付](#)、[2022 年 4 月 4 日付地域・分析レポート参照](#)）

<輸出は V 字回復>

2021 年、タイの自動車輸出台数は、前年比 30.4%増の 95 万 9,194 台。V 字回復を示した。過去のトレンドをみると、2015～2016 年に自動車輸出はピークを迎え（約 120 万台）、2018 年まで好調に推移していた。一方で、2019 年から下降基調になっている（図 3 参照）。直近の 2022 年上半期は、前年同期比 5.0%減。44 万 9,644 台だった。

図3：タイの完成車輸出台数（単位：1,000台）



出所：タイ工業連盟

自動車輸出の仕向け地としては、ASEAN や中国といったアジア、オセアニアが多い。続いて、欧州、中東の順になっている。2021 年はベトナム、インドネシア、フィリピンなど東南アジアの主要市場で、自動車販売が回復した。オセアニアでも、オーストラリアで新車販売台数が 100 万台超（[2022 年 4 月 1 日付地域・分析レポート参照](#)）。ニュージーランドでも回復がみられた。

<2022 年、生産台数が 180 万台に増加する見通し>

現地紙「バンコク・ポスト」（2022 年 5 月 24 日付）によると、FTI は 2022 年の自動車生産台数について、180 万台と予想している。なお、この見通しは 2021 年末時点から変わっていない。2021 年から 10 万台強の増加（前年比 7%増）を見込んだかたちだ。2022 年に入り、外国からの観光客受け入れ再開の本格化や新型コロナ対策の行動制限の撤廃により、国内経済や消費に回復の兆しがみられる。

他方、FTIによると、半導体不足による工場の停止や、中国のゼロコロナ政策による材料不足といったマイナス要因がある。加えて、ロシアのウクライナ侵攻に端を発するエネルギー価格高騰により、タイ国内でも物価が上昇。消費者の生活費が上昇することにより、自動車の購買力低下が懸念されている。また、今後予想される金利の引き上げにより、自動車ローンを抑える影響も考えられる。

このように、当地の自動車産業をめぐってはプラス、マイナス両面の材料がある。総じて、2018～2019年の水準に戻るには、しばらく時間がかかるとみてよいだろう。

注：タイでは近隣国に比べ、生産現場に配慮した感染防止策が取られたと言われる。実際、政府による強制的な工場の操業停止などといった措置は、実施されなかった。それでも、影響が避けられなかったかたちだ。

マレーシア（生産・販売）：2021 年下期以降、一転して自動車市場回復

上期までは、操業制限などの影響も色濃く

2022 年 9 月 20 日 クアラルンプール事務所（吾郷 伊都子）

2021 年のマレーシアの自動車市場は前年に続き、新型コロナウイルス感染に振り回された。特に上半期の感染再拡大により、前年にいったん解除された移動制限令が再び強化されたのが大きい。それで、多くのメーカーが生産停止に追い込まれた。

下半期以降は一転、売上税の減免措置延長を追い風に、販売・生産ともに回復基調が顕著になった。経済回復や新モデルの導入を背景に、2022 年通年の新車販売台数は 63 万台まで伸びると予測されている。他方、半導体不足や原材料価格の高騰が販売を下押しする懸念もある。

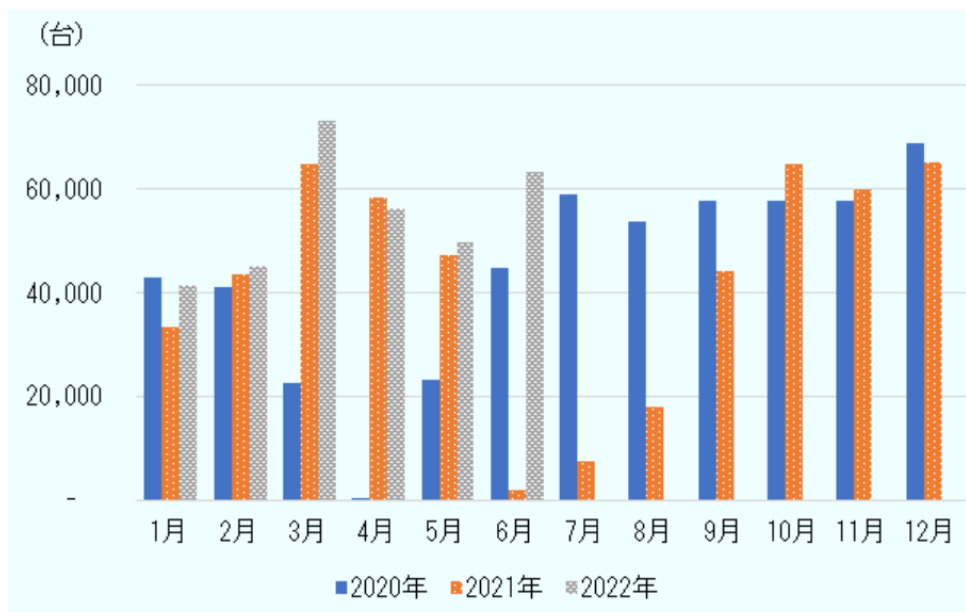
<2021 年後半から自動車市場回復>

マレーシアの 2021 年の新車販売台数は、50 万 8,911 台（前年比 3.9%減／以下でも、とくに断りのない限り括弧内は前年比増減）。2 年連続で減少した。乗用車が 45 万 2,663 台（5.9%減）、商用車が 5 万 6,248 台（15.9%増）だった。2021 年を振り返ると、政府の移動制限令が自動車メーカーの操業状況を大きく左右。月別の販売台数も乱高下した年だった（図 1 参照）。

移動制限令は、新型コロナウイルス感染拡大予防を目的に政府が導入した。この措置には、行動制限や操業制限を伴う。感染状況に応じて制限内容の強化と緩和を繰り返しながら、2021 年 8 月まで継続した（[2021 年 8 月 27 日付地域・分析レポート参照](#)）。特に同年 6 月以降に厳格化した操業制限では、自動車関連メーカーは 10%の出勤率による「暖機運転モード」（機械・設備の維持のため操業）の稼働だけしか認められなかった。すなわち、実質的に生産が不可能だった。感染状況が深刻だったセランゴール州とクアラルンプールでは 7 月上旬、最も厳しい行動制限を伴う「強化された移動制限令」が導入された。完成車・部品メーカーとも、不安定な操業を余儀なくされた。

この措置は、消費行動にも影響を与えたと考えられる。新車販売台数を月別にみると、操業停止措置のあった 6 月から 8 月にかけて激減していた（図 1 参照）。

図1：月別新車販売台数（2020年1月～2022年6月）



出所: マレーシア自動車連盟 (MAA)

その後、8月中旬には、ワクチン接種率に応じた操業再開が認められた（[2021年8月17日付ビジネス短信参照](#)）。このように、移動制限が徐々に解除されていった。さらに、12月末まで乗用車の売上税減免措置が延長された。こうしたことを背景に、販売は増加に転じた。政府は2022年度国家予算で、景気刺激策として、乗用車への売上税減免措置（注1）をさらに2022年6月末まで延長（[2021年11月5日付ビジネス短信参照](#)）。この措置が2021年下半期の販売台数回復に奏功し、年間50万台というMAAの目標販売台数（2021年7月発表）の達成に至った。

<メーカーにより明暗分かれる>

2021年の新車販売台数をメーカー別にみると、国民車メーカー2社（プロトン、プロドゥア）が約6割を占めた（注2）。

- プロドゥアの販売台数は19万291台（13.6%減）に減少した。それでも、前年に続き最大のシェア（構成比37.4%）を占めた（表1参照）。小型ハッチバック車「マイヴィ」は、後述のとおりロックダウン中に生産が停滞した。それでも、通年の販売台数は年間4万7,525台。小型車として底堅い販売を続けた。
- プロトンも2.9%増の11万1,695台へと微増。シェアも、第2位（構成比21.9%）を維持した。2016年9月に発売した小型セダン「サガ」が好調で、2021年は4万2,627台を売り上げた。

外資系メーカー（日系を含む）の販売台数をみると、トヨタが7万2,394台（22.0%増）だった。市場シェアを前年の11.2%から14.2%に伸ばした。ホンダを抜いて第3位に浮上したかたちだ。スポーツ用多目的車（SUV）「カローラ・クロス」の好調が背景にあると報じられている。三菱自動車も1万8,957台（75.5%増）。順位も、7位から5位に躍進した。2020年11月に販売したクロスオーバー多目的車「エクスペンダー」などが好調だった。他方、ホンダは5万3,031台（12.3%減）。日産（13.2%減）とマツダ（12.2%減）も2桁減になった。

表1:マレーシアの新車販売台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2020年		2021年			2022年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	上半期 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	480,971	90.8	452,663	88.9	△ 5.9	293,540	88.6	31.2
商用車	48,543	9.2	56,248	11.1	15.9	37,846	11.4	49.2
国民車 (乗用車+商用車)	328,687	62.1	301,986	59.3	△ 8.1	184,745	55.7	20.2
プロトン	108,524	20.5	111,695	21.9	2.9	57,402	17.3	1.9
プロドゥア	220,163	41.6	190,291	37.4	△ 13.6	127,343	38.4	30.9
国民車以外 (乗用車+商用車)	200,827	37.9	206,925	40.7	3.0	146,641	44.3	53.5
ホンダ	60,468	11.4	53,031	10.4	△ 12.3	39,673	12.0	58.7
トヨタ	59,320	11.2	72,394	14.2	22.0	45,910	13.9	34.6
新車販売台数合計	529,514	100.0	508,911	100.0	△ 3.9	331,386	100.0	33.0

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは、乗用車に限る。トヨタは、乗用車と商用車の合算（レクサスを含む）。

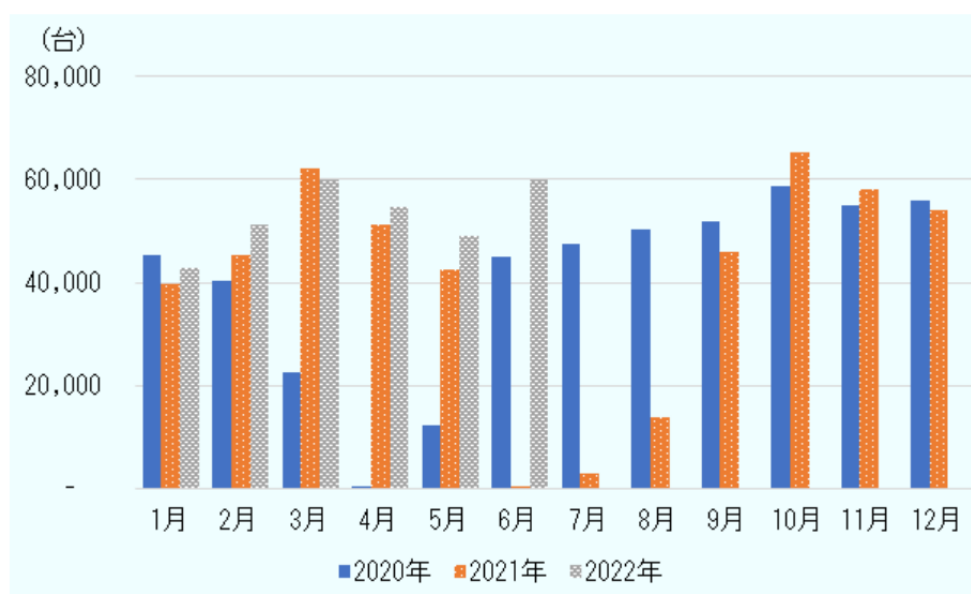
注2：シェアを計算する上での分母は新車販売台数合計。

出所：マレーシア自動車連盟（MAA）

一方で、2021年の生産台数は、48万1,651台（前年比0.7%減）だった。全体の9割強を占める乗用車が、44万6,431台（2.5%減）。一方、商用車は3万5,220台（28.4%増）だった。

月別では、販売台数と同様、6月から8月にかけて操業停止の影響で激減。回復したのは、9月以降になる（図2参照）。ただし、12月にはマレー半島で発生した大規模水害の影響を受け、自動車メーカーの操業にも影響が出た。例えば、プロドゥアは、セランゴール州にある2工場の稼働を一時停止した。日系でも、従業員の安全への配慮から、トヨタが稼働を一時停止した。ホンダでも、サプライヤーからの部品供給が滞った。

図2：月別新車生産台数（2020年1月～2022年6月）



出所：マレーシア自動車連盟（MAA）

生産台数をメーカー別にみると、プロトンが 10 万 7,544 台 (1.0%減)、プロドゥアが 19 万 3,389 台 (12.5%減) と、それぞれ減少。特にプロドゥアは操業停止の影響をより強く受けた。「マイヴィ」など主力車種の生産に遅れが出たことや、半導体不足が重石になったと、同社経営陣は分析している。一方、国民車以外の生産台数の増加率は、通年で 2 桁増を維持した。

表2：マレーシアの自動車生産台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2020年		2021年			2022年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	上半期 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	457,755	94.3	446,431	92.7	△ 2.5	294,122	92.5	31.4
商用車	27,431	5.7	35,220	7.3	28.4	23,811	7.5	35.9
国民車 (乗用車+商用車)	329,546	67.9	300,933	62.5	△ 8.7	187,340	58.9	21.5
プロトン	108,578	22.4	107,544	22.3	△ 1.0	57,468	18.1	3.9
プロドゥア	220,968	45.5	193,389	40.2	△ 12.5	129,872	40.8	31.3
国民車以外 (乗用車+商用車)	155,640	32.1	180,718	37.5	16.1	130,593	41.1	50.0
ホンダ	46,675	9.6	53,913	11.2	15.5	39,727	12.5	40.2
トヨタ	50,938	10.5	58,325	12.1	14.5	43,643	13.7	53.7
新車生産台数合計	485,186	100.0	481,651	100.0	△ 0.7	317,933	100.0	31.8

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは、乗用車に限る。トヨタは、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアを計算する上での分母は、生産台数合計。

出所：マレーシア自動車連盟 (MAA)

<売上税減免終了に伴う駆け込み需要などで、直近の販売好調>

2022 年に入ると、力強い回復を見せる。当年上半期の販売台数は、33 万 1,386 台 (前年同期比 33.0%増) だった。

月別では、1 月から 3 月にかけて前年同月比を上回った。4 月には、半導体不足を背景に前年同期を一時割り込んだ。しかし、6 月に再度 V 字回復。6 月に台数が膨らんだのは、自動車販売税の減免措置が同月に終了したことに伴う駆け込み需要が影響した ([2022 年 6 月 22 日付ビジネス短信参照](#)、注 3)。

2022 年上半期の販売台数をメーカー別にみると、プロドゥアが 12 万 7,343 台 (前年同期比 30.9%増) と好調だった。とりわけ 6 月は、2 万 1,164 台 (前月比 12.0%増) と伸びが大きかった。これは、(1)前年からの反動増、(2)小型ハッチバック車「マイヴィ」の好調、(3)売上税の減免措置終了による駆け込み需要、などが影響した結果と考えられる。さらに、措置最終日の 6 月 30 日、マレーシア全土で 2 万 5,100 台分の予約が入ったことも注目される。これは、1 日当たりとして過去最多の予約台数だった。

プロトンの販売台数は、5 万 7,402 台 (前年同期比 1.9%増) と微増にとどまった。年初は主に半導体不足により不調だった。しかし 6 月には、販売台数は 1 万 4,151 台 (前月比 52.5%増) を記録。その理由として、プロトンも(1)売上税の減免措置終了に伴う駆け込み需要や、(2)部品不足が徐々に解消されつ

つあること、を挙げた。6月は、特に小型SUV「X50」の販売が好調だった。2020年10月の発売以来、単月ベースとして最多を売り上げたという。同社は今後、パキスタンや南アフリカ共和国などへの輸出拡大にも意欲を見せている。

日系メーカーでは、トヨタが前年同期比34.6%増、ホンダ58.7%増、三菱自動車63.0%増だった。いずれも、2桁増を記録したかたちだ。特にホンダは2021年末以降、新モデルを相次ぎ投入してきた。同社は、2022年の販売目標として「8万台」を設定した。これは、前年を5割以上上回る水準に当たる。

マレーシア自動車連盟(MAA)は、2022年に新車販売台数が63万台(23.8%増)に回復すると見込んでいる。当年1月時点では60万台の予測。上方修正になった。(1)景気回復が堅調なことに加え、(2)売上税減免の猶予期間の設定、(3)新モデルの導入、などが追い風となるという。地場大手証券系の調査会社ケナンガ・リサーチも、「需要が供給を上回り、大量の受注残が積み上がっている。これらを背景に、減免措置終了後も新車販売が落ち込むことなく、当面堅調に推移し続ける」とみている。

<半導体不足など不透明感も残る>

しかし、今後の自動車販売を見通す上では、複数の懸念材料もある。

まず、2022年4~5月の数字にも影響を及ぼした世界的な半導体不足は、2022年下半期の自動車生産・販売にも波及するとの見方がある。半導体不足に関して、MAAは「原油価格や食料価格の上昇による新車への需要減退とともに、今後の生産台数を下押しする懸念材料」と言及した。

また、マレーシアの地場格付け機関RAMレーティングスや地場証券会社JFアペックスは、(1)新車価格の上昇、(2)通貨リング安、(3)自動車保有率の高まり、(4)政策金利引き上げによる景気減速、(5)生産や消費に関するコスト上昇、などを挙げて、下振れリスクを指摘した。特に(5)に関連して、原材料や物流のコストが上昇すると、自動車価格引き上げにもつながる。維持費の上昇や、納車までの待機期間の長期化は、消費者の新車に対する需要を減退させ、中古車志向を高める可能性もある。

自動車販売は、2022年上半期に堅調な回復を見せた。しかし、2023年以降の動きについては、不透明感も残るのが実情だ。

注1：この措置は、乗用車を対象にする。(1)部品を輸入して現地で組み立てる完全ノックダウン車については100%、(2)輸入車については50%の売上税を免除する。開始は2020年6月。以後、2022年6月の措置終了まで3回にわたり延長した。

注2：当地で、プロドゥアは「第2国民車」として、プロトン「第1国民車」として知られる。国民車とは、主に国が関与して自国内で生産する車を指す。マレーシアにおいては、上記両車を総称して「国民車」(国産車)と呼ぶ。

注3：半導体不足によるサプライチェーンの混乱や原材料費の高騰の影響で、この時点で新車の納入が遅れが生じていた。そうしたことから、自動車販売税減免措置のさらなる延長を求める声も聞かれた。しかし、財務省は税収減の懸念もあって予定どおり終了を決定した。なお、6月末までに購

入予約を完了した車両は、2023年3月31日までに道路交通局（JPJ）に車両登録を行うと減免措置の対象となる。

インドネシア（生産・販売）：減免税を背景に自動車販売が回復

輸出も好調、EV 普及は道半ば

2022年10月24日 ジャカルタ事務所（尾崎 航）

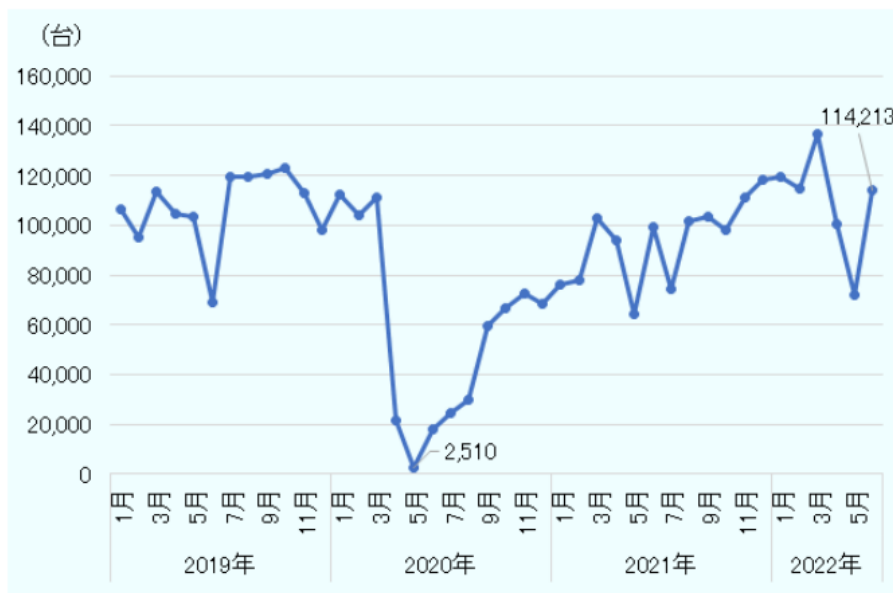
インドネシアの自動車業界は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた2020年から生産台数、新車販売台数とも大きな改善をみせている。背景には、政府による活動制限の緩和、需要喚起のための新車購入時の減免税などがある。本レポートでは、2021年以降のインドネシアの自動車産業の動向について解説する。

<生産、販売台数ともに立ち直りを見せた>

インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）の発表によると、2021年の自動車生産台数は、前年比62.6%増の112万1,967台だった。月次推移をみると、図1のとおりで、新型コロナの影響で2020年4月に急減し、同年5月に2,510台で底を打ったのち、徐々に回復した。2021年も回復は続き、3月には10万2,889台となった。その後、増減を繰り返しつつも8月には再び10万台を超え、その後は月当たり10万台を超える時期が続いた。

2022年に入ってから、3月に13万6,988台と新型コロナ禍前の水準を上回った。現地の長期休暇（断食明け大祭）の影響で、5月には7万2,261台に落ち込んだが、2022年6月には11万4,213台まで生産が回復した。

図1：インドネシアの月別自動車生産台数の推移



出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）を基に作成

次に、新車販売台数（卸売り）をみると、前年比66.8%増の88万7,202台だった。表1のとおり、乗用車が69.7%増、商用車が58.9%増と増加した。カテゴリ別では、乗用車の4×2（2WD）、商用車のダブルキャビン、トラックなどの増加率が高かった。前年と比べた回復が顕著だが、新型コロナ禍前の水準

である 100 万台規模までは回復していない。2022 年上半期（1～6 月）の販売台数は 47 万 5,321 台で、乗用車、商用車ともに前年同期をわずかに上回った。

表1：カテゴリー別販売台数 (△はマイナス値)

項目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	前年比	2022年1～6月 (台)
乗用車計	861,965	842,474	874,675	785,539	388,886	659,806	69.7%	355,303
セダン	13,832	8,335	6,704	6,412	4,749	5,647	18.9%	3,178
4×2	608,034	596,146	634,378	557,613	275,860	503,520	82.5%	271,918
4×4	4,928	3,439	3,150	4,060	3,627	4,119	13.6%	3,405
LCGC	235,171	234,554	230,443	217,454	104,650	146,520	40.0%	76,802
商用車計	200,729	184,890	276,631	244,587	143,141	227,396	58.9%	120,018
バス	3,959	3,597	3,519	3,774	1,971	1,300	△34.0%	969
ピックアップ	120,652	128,278	143,473	135,383	90,733	139,720	54.0%	70,487
トラック	66,774	39,348	113,909	93,594	42,680	72,900	70.8%	39,299
ダブルキャビン	9,344	13,667	15,730	11,836	7,757	13,476	73.7%	9,263
合計	1,062,694	1,027,364	1,151,306	1,030,126	532,027	887,202	66.8%	475,321

出所：図1と同じ

販売状況をブランド別にみると、2021 年の首位はトヨタの 29 万 5,768 台（前年比 83.4%増）だった。その後、ダイハツの 16 万 4,908 台（81.8%増）、三菱自動車の 10 万 7,605 台（85.8%増）と続いた（表 2 参照）。日系ブランド上位 7 社で、市場全体の 94.1%を占める結果となった。日系ブランド以外では、中国のウーリン（五菱）が前年から 3.9 倍の 2 万 5,564 台と販売台数を大幅に伸ばした。

表2：主要ブランド別販売台数（卸売） (単位：台、%) (-は値なし)

順位	ブランド	2019年	2020年	2021年	前年比増減 (2021年)	シェア (2021年)
1	トヨタ	331,797	161,256	295,768	83.4%	34.2%
2	ダイハツ	177,284	90,724	164,908	81.8%	19.1%
3	三菱自動車	119,011	57,906	107,605	85.8%	12.4%
4	スズキ	100,383	66,130	91,793	38.8%	10.6%
5	ホンダ	137,339	73,315	91,122	24.3%	10.5%
6	三菱ふそう	42,754	21,359	36,518	71.0%	4.2%
7	いすゞ	25,270	16,422	26,636	62.2%	3.1%
8	ウーリン（五菱）	22,343	6,581	25,564	288.5%	3.0%
9	日野	31,068	12,621	20,683	63.9%	2.4%
10	マツダ	4,884	2,660	3,992	50.1%	0.5%
—	合計	992,133	508,974	864,589	—	—

出所：図1と同じ

2020 年に新型コロナウイルスの流行によって大きく影響を受けた自動車産業が、2021 年に回復を遂げた背景には、インドネシア財務省が 2021 年 2 月に導入した新車購入時の奢侈（しゃし）税の減免による需要喚起がある（財務大臣規定 2021 年第 20 号）。当初、財務省は特定産業のみを対象として優遇措置は行わない方針だったが、インドネシア工業省や GAIKINDO からの要望を受けて方針を一転し、導入を決めた。その後、この減免税は、新型コロナからの復興状況に応じて、数度の延長がなされた。2022 年 9 月

まで、ローコスト・グリーンカー（低排気・省エネ車）に対象を絞った減税が実施されている。減免税の対象となるのは、原材料部品のインドネシア国内調達率が80%以上で、価格が2億ルピア（約192万円、1ルピア＝約0.0096円）以下などの条件を満たした車種だ。例えば、トヨタの「アギラ」やダイハツの「アイラ」などが対象車種に含まれている。

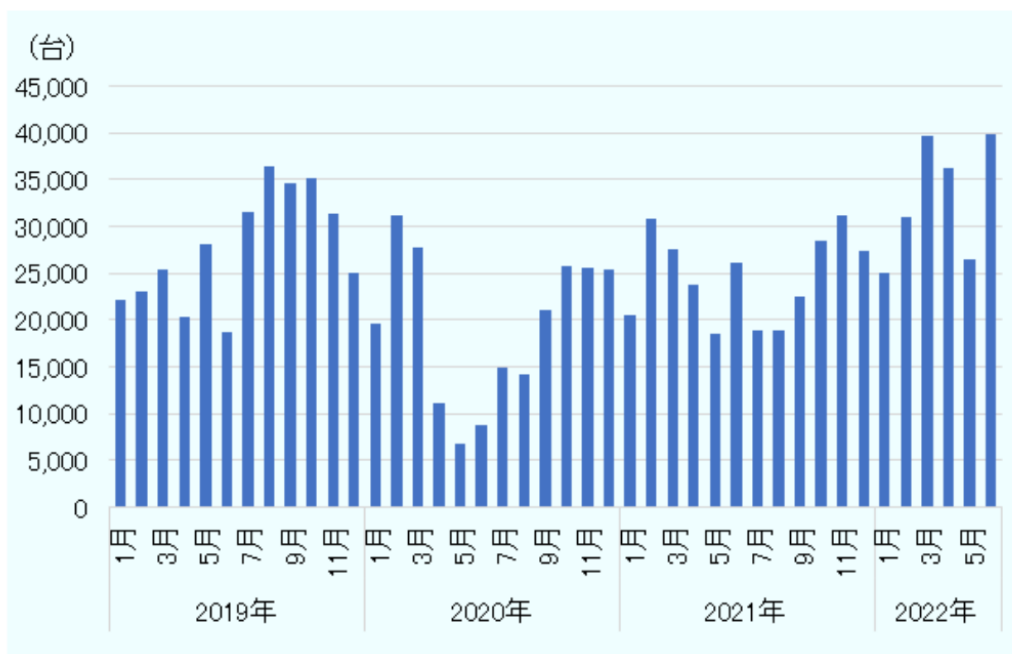
<完成車の輸出も堅調な伸び>

インドネシア工業省は2019年1月、「自動車産業ロードマップ」（2020年9月に同大臣令として公布）を発表し、自動車の輸出台数の目標を、2025年に31万台、2030年に90万台と設定していた。ジャカルタ首都圏の東側に位置する西ジャワ州スバンには新たな港湾「パティンバン港」が建設されている。2021年12月には、同港の自動車ターミナルが本格稼働するなど、今後の輸出増加に期待が寄せられている。

2021年の年間輸出台数は、前年比26.9%増の29万4,639台だった。このうち、アストラ・ダイハツ・モーターが12万2,661台と、輸出全体の41.6%を占めた。自動車の輸出台数を月次で見ると、2月に3万台超となって以降、増減を繰り返し8月まで低迷したが、11月に3万1,269台で2021年最多となった。2020年と比べると総じて回復したが、新型コロナ禍前の2019年の水準には達しなかった。

2022年上半期（1～6月）の実績は、前年同期（14万7,203台）比34.7%増の19万8,327台と好調に推移した。

図2：インドネシアからの完成車（CBU）輸出台数の推移



出所：図1と同じ

<政府が推進する電気自動車政策、販売台数は伸長も普及は道半ば>

インドネシア政府は、政策として電気自動車（EV）の国内生産の増加・普及、そして東南アジアで「EVのハブ」となることを掲げている。政府は2019年8月、バッテリー電気自動車（BEV）の開発促進に関

する大統領規定 2019 年第 55 号を公布し、2025 年までに四輪車の生産台数の 20%を、バッテリーEV (BEV) にする方針を示した。加えて工業省は、2019 年に発表した「自動車産業ロードマップ」で、2035 年の四輪車全体の生産台数目標 400 万台に対し、低炭素排出車 (LCEV) の生産台数目標を 30% (120 万台) に設定するなど野心的な目標を掲げている。

EV の普及推進に向けて不可欠な充電設備については、エネルギー鉱物資源省が、2030 年までに EV 用の一般充電ステーション (SPKLU) を 3 万 1,859 台、電動二輪用の一般バッテリー交換ステーション (SPBKLU) を 6 万 7,000 台に増やす計画だ。同省は、目標通りに進むと、2030 年に EV が約 200 万台、電動二輪が約 1,300 万台普及したとしても対応できると予測する (「テンポ」2021 年 7 月 28 日)。

「脱炭素」という観点からも、インドネシア政府は EV 普及を目指す姿勢だ。「2050 年に向けた低炭素と気候強靱 (きょうじん) 化長期戦略」では、2060 年までのカーボンニュートラル達成を目指す。パリ協定に対する「国が決定する貢献 : NDC」では、エネルギーセクターの長期的アプローチとして「脱炭素化された電気を利用し、効率的な交通機関システムや EV を開発する」と明記した。

BEV、ハイブリッド車などを含む EV の 2021 年における販売台数は、前年比 2.5 倍の 3,193 台だった。このうち、トヨタのカローラ・クロス (ハイブリッド EV) が 1,304 台で最も販売された車種となった (表 3 参照)。BEV に限ってみると、韓国・現代自動車の Ioniq と Kona が合計 588 台で、他社よりも突出した。同社は 2022 年 3 月 16 日、西ジャワ州のデルタマス工業団地で BEV 生産工場の竣工 (しゅんこう) 式を行い、本格的な生産を開始した。2030 年までに 15 億 5,000 万ドルの投資を行う予定で、今後年間 25 万台規模の生産能力を備える予定だ (「ロイター通信」2022 年 3 月 16 日)。

ガソリン車も含めた、自動車販売全体占める EV の割合は 0.36%だった。前年からは伸びているが、今後、政府目標を達成できるかどうかは未知数だといえる。

表3：インドネシアにおけるEV販売台数

(単位：台) (－は値なし)

ブランド	車名	タイプ	2019年	2020年	2021年
トヨタ	All New Corolla Altis 1.8 Hybrid AT	HEV	0	41	94
	All New Camry 2.5 Hybrid Mi	HEV	0	130	279
	C-HR 1.8 A/T Hybrid	HEV	320	126	157
	Corolla Cross 1.8 A/T Hybrid	HEV	0	652	1304
	COMS EV	BEV	0	0	20
	C+POD EV	BEV	0	0	7
	Supra 3.0 A/T	HEV	11	0	0
	Century Hybrid 5.0 A/T	HEV	0	0	1
現代 (韓国)	Ioniq EV Prime	BEV	0	14	27
	Ioniq EV Signature	BEV	0	45	201
	Kona EV	BEV	0	38	360
	Ioniq EV	BEV	0	22	0
レクサス	ES 300h	HEV	0	0	41
	ES 300h Ultra Luxury	HEV	0	0	3
	UX 300e	BEV	0	1	26
BMW (ドイツ)	i3s A/T	HEV	0	0	2
	2Z62 I8	HEV	0	1	0
	8P62 I3 120	HEV	0	5	0
DFSK (中国)	GELORA EC35 BLIND VAN (4X2) A/T	BEV	0	0	1
	GELORA EC36 MINI BUS 1.5 (4X2) A/T	BEV	0	0	1
日産	KICKS E-POWER	HEV	0	153	592
	Leaf	BEV	0	0	42
三菱自動車	Outlander PHEV	PHEV	20	6	35
合計販売台数	－	－	351	1,234	3,193
(自動車全体に占める割合)	－	－	0.03%	0.23%	0.36%
(参考) 自動車全体の販売台数	－	－	1,030,126	532,407	887,202

出所：図1と同じ

<自動車産業全体として上向くか、今後も状況を注視>

以上のように、インドネシアの自動車産業は、生産・販売台数ともに2020年と比較すると回復を示しているものの、新型コロナ禍前の水準には至っていない。2021年からの回復は、政府による需要喚起が主因との見方も強く、2022年10月に奢侈税の減免が廃止された後も、販売台数が堅調に推移するか注目される。また、長期的にみると、インドネシア国内の新車販売台数は2013年の約123万台を最多に、伸び悩みを続けている状況もある。注目されるEVに関しては、販売市場に占める割合はいまだ少ないものの、政策の状況や、動きが目立つ韓国企業をはじめとする各国企業の動きに注視が必要だ。

フィリピン（生産・販売）：自動車販売・生産とも前年比増、物流混乱は継続

電気自動車導入支援に「EV 産業育成法」が成立

2022 年 9 月 7 日 マニラ事務所（吉田 暁彦）

本稿では、フィリピンの自動車産業について追う。

2021 年販売台数が、前年比で 17.4%増になった。新型コロナ禍によるダメージを大きく受けた 2020 年から回復を見せたかたちだ。もっとも生産面では、物流の混乱や原材料の高騰といった問題に引き続き直面している。また、中国からの部品到着の遅延を指摘する自動車メーカーもあった。この問題は、2022 年 3 月末から約 2 カ月間続いた中国での都市封鎖がもたらした結果だ。

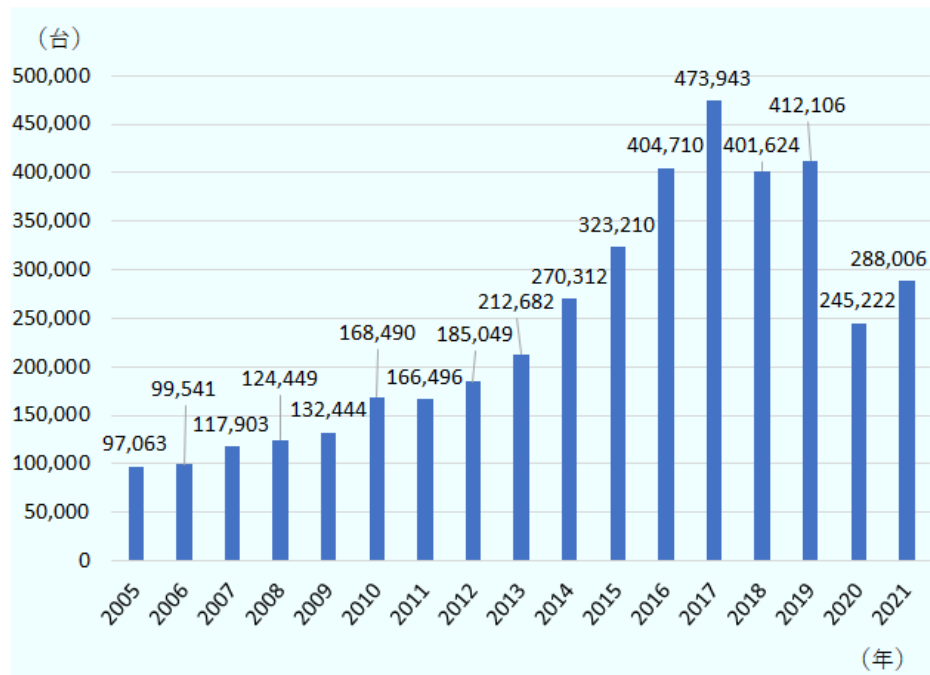
また 2022 年 5 月には、フィリピンでの電気自動車（EV）導入を強力に推進することを目的に、「EV 産業育成法」が成立した。

<2021 年の新車販売台数は前年比 17.4%増>

フィリピンの新車販売台数は 2021 年、新型コロナ禍による落ち込みからの回復を見せた。フィリピン自動車工業会（CAMPI）と自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表を基に 2021 年の新車販売台数を推計すると、前年比 17.4%増の 28 万 8,006 台となった（図 1 参照）。

2021 年を通して、自動車の需要や販売環境は改善していった。フィリピン政府は 2021 年 2 月末からワクチン接種プログラムを推進。並行して、新型コロナ対策として課してきた移動・経済活動制限措置を緩和した。経済成長と公衆衛生との両立を目指したわけだ。「アラート・レベル・システム」（注 1）も、一層の移動・経済活動制限の緩和を図る上で有効だった。これは新型コロナ禍下の新しい活動制限措置で、2021 年 9 月以降、政府が各地で導入した。その結果、2021 年の民間最終消費支出は、前年比 4.2%増だった。

図1：フィリピンの新車販売台数



出所：フィリピン自動車工業会（CAMPI）と自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表データを基に、ジェトロが推計・作成

ただし、2016年から2019年にかけて、年間新車販売台数は40万台を超えていた。2021年に販売台数が回復したとはいえ、新型コロナ禍前の水準には戻っていないのが実情だ。

フィリピンの自動車情報サイト、オートインダストリア・ドット・コムによると、2021年のブランド別の販売台数は、トヨタが首位で12万9,101台（市場シェア43.9%）。以下、三菱自動車（同13.1%）、フォード（同6.8%）と続く。また、前年比でみると、中国の自動車大手メーカーである吉利汽車（ブランド名：ジューリー）の伸びが大きい（2.8倍）。なおジューリーについては、双日が2019年7月、フィリピンでの販売代理権を取得した。そのため、双日100%出資の「双日ジューオートフィリピン」が、同ブランドを輸入販売している。

表：フィリピンの新車販売台数（ブランド別）（△はマイナス値）

順位	ブランド	販売台数	市場シェア	対前年比
1	トヨタ	129,101	43.9%	29.7%
2	三菱	38,436	13.1%	2.9%
3	フォード	20,004	6.8%	35.4%
4	日産	19,603	6.7%	△9.9%
5	スズキ	19,391	6.6%	25.0%
6	いすゞ	14,424	4.9%	28.3%
7	ホンダ	12,680	4.3%	8.3%
8	現代（ヒョンデ）	9,061	3.1%	△44.6%
9	エム・ジー	6,343	2.2%	84.8%
10	ジューリー	6,104	2.1%	182.9%

出所：「オートインダストリア・ドット・コム」2022年1月31日付を基にジェトロ作成

<輸入完成車セーフガード、正式導入は見送り>

2021 年は、完成車に対する輸入制限措置が懸念材料になった。

フィリピン貿易産業省（DTI）は 2021 年 1 月 4 日、輸入完成車に対するセーフガード暫定措置を発動すると発表した（[2021 年 1 月 6 日付ビジネス短信参照](#)）。DTI が発動に踏み切ったのは、調査対象期間の 2014～2018 年、乗用車・小型商用車ともに、海外からの輸入が国内生産に比べて大きく増加したためだ。その結果、国内自動車産業の保護が必要と判断した。この措置に基づき、2021 年 2 月 1 日から、関税が仮徴収のかたちで賦課されることになった〔乗用車に対しては 1 台につき 7 万ペソ（約 16 万 8,000 円、1 ペソ＝約 2.4 円）、小型商用車は 1 台 11 万ペソ〕。しかし、その後、関税委員会（TC）が正式なセーフガード発動に関して調査。2021 年 7 月 23 日付で、「輸入の増加が国内産業に重大な損害を与えている、または与える恐れがあるとされない」との報告を発表した。この報告に基づき、TC は「正式なセーフガードの発動を行う明確な根拠はない」と勧告した。TC の勧告に従い、DTI は 2021 年 8 月 6 日、セーフガードの正式発動を見送った（[2021 年 8 月 20 日付ビジネス短信参照](#)）。

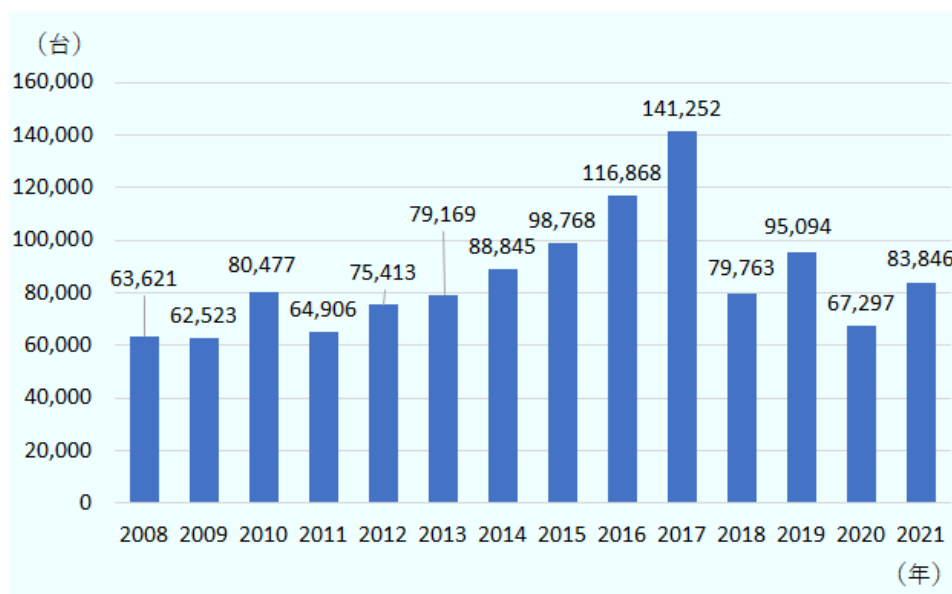
セーフガードの正式発動に対しては、産業界の懸念もあった。実際にセーフガードが正式導入された場合、ただでさえ新型コロナ禍でダメージを受けている自動車産業にとって足かせになりかねない。CAMPI は「輸入車に対するセーフガードが発動されることで、新型コロナ禍に苦しむ自動車産業は追加的な打撃を受ける可能性がある。自動車販売台数の減少や、雇用されている従業員の失業につながるかもしれない」と指摘していた（「フィルスター」紙 2021 年 7 月 30 日）。

セーフガード正式発動が見送られたことで、暫定措置による関税引き上げ分（仮徴収のかたちで賦課された関税分）は払い戻されることになった。もっとも、暫定措置導入そのものが、フィリピンで自動車販売を行う環境の不確実性を高め、市況にマイナスの影響を与えた可能性がある。

<物流の混乱が継続>

2021 年の自動車生産台数は、前年比 24.6%増の 8 万 3,846 台だった。2019 年（新型コロナ前）の 9 万 5,094 台を下回ったものの、コロナ禍からの回復を確認することができる。

図2：フィリピンの自動車生産台数



出所：ASEAN自動車連盟の発表を基にジェトロ作成

一方で、生産にあたっての課題も発生している。例えば、フィリピン企業の多くが、新型コロナ禍下で生じた物流混乱の影響を受けている（貨物船の運航スケジュール遅延、物流コストの上昇など）。さらに2022年に入ってから、ロシアのウクライナ軍事侵攻に起因した燃料価格の高騰が、さらなる物流コストの上昇をもたらした。これが、物流混乱を悪化させている（「インクワイヤラー」紙2022年6月14日付）。

この関連で、ジェトロは2022年6月、在フィリピンの自動車・同部品メーカーにヒアリングした。その結果、「物流費高騰の勢いが増している」「他国からフィリピンに部品を調達する際、サプライヤーから値上げの申し入れが多く発生している」などのコメントを受けた。また、「2022年3月末から約2カ月間、中国が厳しい新型コロナ対策を実施した。このことによって、同国での経済活動が大きく制限され、中国からの部品調達に遅延が見られる」との指摘もあった。

<EV産業育成法が成立、政府支援本格化>

ドゥテルテ大統領（当時）は2022年4月15日、「[EV産業育成法案（864KB）](#)」（共和国法第11697号）に署名。5月11日に成立した（2022年5月11日付ビジネス短信参照）。この法律は、フィリピンでEV（注2）を生産・導入するにあたって、制度的なフレームワークとなる。その狙いは、EVを「化石燃料への依存を低減させる適切な輸送手段」と位置づけ、EV産業を振興させることだ（[2022年4月22日付地域・分析レポート参照](#)）。

EV産業育成法の概要は以下の通り。

- EV産業の振興や、EVの商用化および導入を目的とした国家的な産業開発計画として、「包括的なEV産業ロードマップ」（CREVI）の策定を規定する。

- 貨物物流会社、食品宅配会社、旅行業者、ホテル、電気事業者、水道事業者などの企業は、保有またはリースする車両のうち最低 5%を EV にする必要がある。EV 車両導入にあたっての具体的なタイムスケジュールは、CREVI において定める。
- 公共交通機関を運営する事業者や政府機関も、保有またはリースする車両のうち最低 5%を EV にする必要がある。
- 本法案の成立以降に建設される建物や施設には、EV 専用の駐車スペースを設置しなければならない。加えて、20 台以上の車両を収容可能な駐車スペースを有する場合、最低 5%の駐車スペースは EV 専用にする必要がある。
- EV の製造・組み立てや充電スタンド、バッテリー、部品の製造および EV の研究開発などについて、戦略的投資優先計画（SIPP、注 3）における各種優遇措置の対象とするかどうかは今後決定する。

なお、EV について現時点で利用可能なデータは、新規登録台数（電動バイクなどを含む）くらいだ。これによると、2020 年は 1,015 台、市場全体に占める割合はごくわずかにとどまる。一方、民間企業では EV への関心が徐々に高まりつつある。エム・ピー・ティー・モビリティ（注 4）は 2021 年 10 月、自社が 2022 年から運営する高速道路に充電スタンドを設置する計画を明らかにした。また、英国系石油大手のピリピナス・シェル・ペトロリアムも 2022 年 7 月、同社としてフィリピンで初めて EV の充電ステーションを設置した（「フィルスター」紙 2022 年 7 月 8 日付）。

注 1：地域の感染水準を 5 段階に区分けし、段階的にビジネス活動を制限・緩和していくシステム。従来は、制限措置を産業・分野ごとに細分化した上で、厳格な措置を定めていた。そうした手法から、簡素化が図られた。

注 2：本稿でいう「EV」は、「車両の推進にあたって少なくとも 1 つの電気駆動を搭載する車」を意味する。

注 3：2021 年 4 月に発効した「CREATE（法人のための復興と税制優遇の見直し）法」では、SIPP に該当する新規事業に一定期間の法人所得税免税などの各種優遇措置を付与することが規定された。なお、その後、SIPP が発表され、EV 関連事業が優遇措置対象になった（[2022 年 6 月 10 日付ビジネス短信参照](#)）。

注 4：エム・ピー・ティー・モビリティは、フィリピンのインフラ投資大手メトロパシフィック・インベストメントの傘下企業。

ベトナム（生産・販売）：EV 税優遇を拡大、地場大手が EV シフトを先導

ビンファストの EV 戦略は欧米市場も視野に

2022 年 3 月 25 日 ハノイ事務所（庄 浩充）

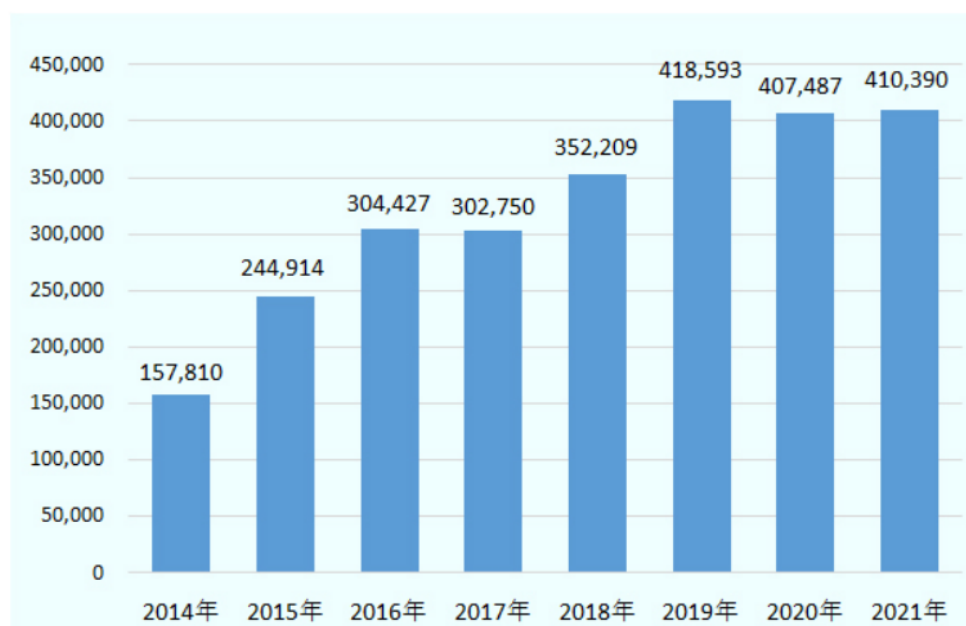
ベトナムで、電気自動車（EV）導入に向けた議論が活発化している。2022 年に入り、政府は EV 向けの新たな優遇策を打ち出すに至った。また、新興の地場大手自動車メーカー、ビンファストはガソリン車の生産から撤退。EV の製造販売に活路を見いだそうと政府への働きかけを続けている。

<成長が期待される自動車市場、ゼロからの EV シフト>

ベトナムの自動車販売台数は、2021 年が約 41 万台（注 1）。日本市場の約 10 分の 1 の規模で、ASEAN ではインドネシア、タイ、マレーシアに次ぐ 4 位に当たる。ベトナムは二輪車の販売台数が自動車の 6 倍あり、依然として街中は二輪車であふれている。

ただし、新型コロナウイルス流行で足踏みするなど特殊事情があったにせよ、ベトナムの自動車販売台数は概ね増加傾向が続いている（図参照）。1 億人弱の人口規模と所得水準の上昇など、力強い購買力も秘めており、自動車市場はさらなる成長が期待できる。なお、自動車生産台数は 2021 年で約 30 万台。販売台数同様、ASEAN ではタイ、インドネシア、マレーシアに続く。

図：2014年から2021年のベトナム新車販売台数の推移（単位：台）



注：2017年まではベトナム自動車工業会（VAMA）の発表値。2017年以降はVAMAの発表値に含まれないヒュンダイ・タインコンの台数も追加。同様に2019年以降はビンファストの台数も追加。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンとビンファストの発表に基づきジェトロ作成

EV については、販売と生産ともに、これまでほとんど実績がなかった。現時点で EV の販売価格はガソリン車より高く、所得の面から購買層が限られることが理由だ。また、EV 用の充電スタンドなど、インフラの整備も不十分と言わざるを得ない。商工省は、2021 年時点で政府の優遇策が十分でなかったことも EV 普及が進まなかった理由の 1 つに挙げている。

ベトナムの自動車産業が成長過程にある今こそ、EVの導入を積極的に進めるべきとの意見もある。ベトナムでは、ASEAN 域内で自動車生産を牽引するタイやインドネシアに比べて、ガソリン車への投資が進んでいない。その分、EVシフトによる既存産業への痛手が大きくないとの見方もある。同時に、既にタイやインドネシアがEV関連の産業誘致に動き出している中、ベトナムも乗り遅れてはならないという焦りもあるだろう。

そうした中、ベトナムの自動車産業でも地場企業が先導するかたちでEVシフトの動きがみられる。企業の動きとしては、地場大手自動車メーカーのビンファストがEVの製造販売に踏み切った。同社は、EV普及に向けて積極的な取り組みを見せている。2021年5月には政府に対し、EVの特別消費税と自動車登録料の免除を要求した。同じく地場大手のチュオンハイ自動車（タコ）は、韓国の起亜ブランドのEVをベトナム市場に投入する予定だ。

また、日系自動車メーカーが加盟するベトナム自動車工業会（VAMA）は2021年9月、2050年までのEV化推進のロードマップを示した。具体的には、2030年まではガソリン車を中心に年間100万台の生産を目指す。その後、EVの生産を2040年までに年350万台、2050年までに年400万～450万台に引き上げると見込む。EV向けのインフラが未整備で、利用者の利便性が確保されない段階では、環境負荷を抑えたハイブリッド車（HEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）へのシフトも選択肢となるため、VAMAはHEVやPHEVも含めた支援を政府に要請している。

<EV普及に向けて、政府が新規優遇策を決定>

産業界からEV普及政策が求められる中、政府も動き出した。2022年3月から、EV購入時の特別消費税と自動車登録料を減免することを決めた。

特別消費税は、9人乗り以下のガソリン車やディーゼル車の場合、排気量に応じて車体価格の35～150%が課せられ、ベトナムの自動車販売価格を押し上げる主な要因となっている。一方、同カテゴリーのEVに課される特別消費税率は15%で、これまでもガソリン車などより優遇されていたが、この税率をさらに引き下げた。具体的には、2022年3月1日から5年間は3%にし、5年経過後の2027年3月1日からは11%にした。10人乗り以上のカテゴリーについても、EVに対する特別消費税率を引き下げた（表1参照）。ガソリン車やディーゼル車と比べて、その差は歴然だ。

表1：自動車にかかる特別消費税率

項目	EV			ガソリン車など
	現行	2022年3月～	2027年3月～	現行
9人乗り以下	15%	3%	11%	35～150%
10～15人乗り	10%	2%	7%	15%
16～23人乗り	5%	1%	4%	10%
貨客兼用	10%	2%	7%	15～25%

注：ガソリン車などの9人乗り以下と貨客兼用は、排気量によって税率が変わる。

出所：特別消費税の改正にかかる法律106/2016/QH13および法律03/2022/QH15を基にジェットロ作成

一方、自動車登録料は、特別消費税や付加価値税を加えた本体価格に乗じて徴収される。現在は9人乗

り以下の乗用車に対する新規登録料は原則 10%（注 2）。これが EV の場合、2022 年 3 月 1 日から 3 年間は免除になった。3 年経過後の 2025 年 3 月 1 日から 2 年間は、ガソリン車などの半額相当に減額する（表 2 参照）。仮に課税前の車体価格が 400 万円のガソリン車と EV を比べると、2022 年 3 月に購入する場合、EV は特別消費税と自動車登録料の減免によってガソリン車よりも購入費用が 200 万円程抑えられることになる。

表 2：9人乗り以下の乗用車の特別消費税と自動車登録料

乗用車	項目	現行	2022年3月～	2025年3月～	2027年3月～
EV	特別消費税	15%	3%		11%
	自動車登録料	10%	0%	5%	
ガソリン車 など	特別消費税	35～150%			
	自動車登録料	10%			

注：自動車登録料は原則10%だが、各省・市の人民委員会によって上限15%まで調整可能。表上では国内生産車への優遇措置などは加味していない。

出所：特別消費税の改正にかかる法律106/2016/QH13および法律03/2022/QH15、政令10/2022/ND-CPを基にジェトロ作成

政府は国内の EV 生産に対する支援も検討している。ファム・ミン・チン首相は 2022 年 1 月、EV 関連の大型投資の誘致と今後 5 年の EV 輸出を念頭に、商工省に対して方策を検討するよう指示した。政府は 2050 年までの温室効果ガス排出量実質ゼロ（カーボンニュートラル）を目指しており（[2021 年 11 月 9 日付ビジネス短信参照](#)）、気候変動対策の観点からも EV への期待は大きい。EV 普及に向けて、政府が今後どのような追加支援をしていくか、その動向が注目される。

<ビンファストは EV に注力、ガソリン車生産から撤退へ>

ベトナムの EV 産業化を強く主張しているのが、新興自動車メーカーのビンファストだ（注 3）。同社は電動バイクとガソリン車の製造販売に始まり、電気バスを含む EV の研究開発にも取り組んできた。2021 年の国内自動車販売台数は 3 万 5,723 台。現在のところ、国内販売台数に占めるシェアが大きいとはいえないが、新型コロナウイルス流行の影響を受けながらも、前年から販売台数を 21.2%伸ばしたことは注目に値する。

ビンファストは 2021 年 1 月、自動運転支援機能付きの EV3 車種を発表した。同年 3 月にはそのうち小型のスポーツ用多目的車（SUV）クロスオーバータイプの「VF e34」の受注を開始（[2021 年 4 月 2 日付ビジネス短信参照](#)）。バッテリーをサブスクリプション方式（定額利用サービス）にすることで、ガソリン車と変わらない費用に設定。バッテリーの充電性能が 70%を下回ると、新品と交換することができ、バッテリー品質を保証する。豊富なプロモーションや返金保証を付けることで、予約台数は受付開始から 3 カ月強で 2 万 5,000 台を超えた。ただし、一部の部品納入の遅れなどを受け、納車は 12 月時点で 85 台、2022 年 1 月で 40 台にとどまっている。

同年 1 月上旬には、SUV タイプの残りの 2 車種の受注を開始した。受注開始後 6 時間で約 1 万 2,000 件の予約があったという。

さらに注目されるのは、1月上旬、2022年内でガソリン車の生産を停止すると発表したことだ。ビンファストは今後、経営資源をEVに集中させる。



ビンファストのEV「VF e34」の外装
(ビンファスト提供)



ビンファストのEV「VF e34」の内装
(ビンファスト提供)

<外国の技術を取り込みつつ、自社グループでの生産強化を目指す>

ビンファストはEVの生産に当たり、外国企業の技術導入を進めた。自動運転技術は米国エヌビディア (Nvidia)、人工知能 (AI) による音声認識技術は米国セレンス (Cerecent) をそれぞれ採用した。EVの根幹をなすバッテリーへの投資にも積極的だ。2018年9月には韓国のLG化学と組み、リチウムイオン電池製造に向けて動き始めた。2021年3月には台湾の輝能科技 (プロロジウムテクノロジー) と組み、EV用全固体電池パックの製造を進めると発表。2021年8月には、リン酸鉄リチウムイオン (LFP) 電池の生産で、中国の車載電池メーカー国軒高科 (Gotion High-Tech) との提携を決めた。2022年1月にはEV用急速充電バッテリーの研究開発を行うイスラエルの新興企業ストアドット (StoreDot) への出資も決めた。なお、基幹部品に関して、日本企業との連携は今のところ公表されていない。

外国企業との連携のほか、グループ会社を中心にEVのサプライチェーン構築も図っている。例えば、ビングループ傘下に、バッテリーの研究開発・製造を担うビンESエナジーソリューションを設立した。2021年12月には、中部ハティン省にEV向けバッテリー工場の建設を開始。まずは8ヘクタールの用地で約4兆ドン (約208億円、1ドン=約0.0052円) を投資し、バッテリーを年間10万セット製造できる設備を整える。将来的には、生産能力を年間100万セットに増強する計画だ。工場の起工式にはグエン・スアン・フック国家主席が出席し、「ビングループはハイテク産業への投資を強化するなど、ベトナムの近代的な工業化に重要な役割を担っている」と評価した。

<国内のEVインフラ整備と欧米への事業展開に奔走>

ビンファストの強みは、ビングループの不動産事業とEVインフラを融合させ、EVのエコシステムを作れるところにあると言える。その優位性を生かし、EV開発と同時に国内EV充電スタンド整備を進めている。2021年当初、同年内に2,000カ所、4万基を設置する目標を掲げた。

その結果、ビングループが管理する不動産施設などを中心に、6月末までに全国63省中60省で合計8,100基を設置した。その後は、ビンファストから明確な進展は公表されていないが、ビングループのファム・ニャット・ブオン会長は「国内の充電スタンドを現在の4万基から、2022年内に15万基まで増や

す」と強気な姿勢を示した（当地メディア VN エクスプレスのインタビュー、2022 年 1 月 17 日付）。

一方、充電スタンド設置などのインフラ整備に対し、政府は具体的な優遇措置を発表していない。すなわち、現状は事業者側の負担が大きいとみられる。



ビンファストのEV用充電スタンド（ジェットロ撮影）

ビンファストのEV戦略は、国内だけにとどまらない。その視野は欧米市場にも及ぶ。

2021 年 11 月には米国ロサンゼルスに米国本社を設立すると発表。同月に開催された「ロサンゼルス・モーター・ショー」や、2022 年 1 月にラスベガスで開催された家電 IT 見本市「CES」にも SUV タイプのEVを出展。世界に向けてアピールした。2022 年 1 月上旬には、米国での EV 受注も始まった。ビンファストは 2024 年下期を目途に、米国での EV 生産開始を目指している。それに先立ち、米国でバッテリー組み立て工場を建設する計画も明らかにした。国際的な資金調達とブランド力向上のため、2022 年内を目途に米国株式市場への上場も狙っている。このほか、カナダ、ドイツ、フランス、オランダにも現地法人を設立する計画だ。

ベトナムのEV政策は、中国やタイ、インドネシアなどと比べて後れを取った。それでも、ビンファストが先導するかたちでEVシフトに向けて走り出している。今後の課題としては、国内でのEVインフラ整備に加え、気候変動対策やEV産業化に関する政府の方針決定、それに伴う支援策の具体化などが考えられる。EV普及に向け、ベトナムの本気度が試される。

注 1：ベトナム自動車工業会（VAMA）発表の 2021 年の販売台数は 30 万 4,149 台（国内生産車 16 万 8,357 台、輸入車 13 万 5,792 台）。VAMA 発表値に計上されていないヒュンダイ・タインコンとビンファストの販売台数を加えると、ベトナムの自動車販売台数は約 41 万台と推計される。

注 2：新規登録料は原則 10%。ただし、省・市の人民委員会が上限 15%まで調整可能で、ホーチミン市やダナン市は 10%、ハノイ市では 12%と規定。ベトナム国内で生産された自動車の登録料は、2021 年 12 月 1 日から 2022 年 5 月 31 日までの 6 カ月間、50%減額されている（[2021 年 12 月 3 日付ビ](#)

[ジネス短信参照](#))。

注 3: ビンファストは 2017 年設立。大手複合企業ビングループ傘下にある企業。ビングループの中核的な事業は不動産。これまで、多くの住宅や商業施設の開発を手掛けてきた。

インド（生産・販売）：2021年度は、自動車国内販売、輸出とも増

人気車種、EVで新たな動き

2022年6月29日 ベンガルール事務所（倉谷 咲輝）

世界第5位の自動車市場を誇るインド。2021年度（2021年4月～2022年3月）は、世界的に見られる半導体不足や原材料高騰など供給側の課題が続いた。その中で、当年度の乗用車販売は前年度比13.2%増。インドからの自動車輸出の増加、多目的自動車（以下、UV）人気の高まり、電気自動車（以下、EV）などクリーンエネルギーへの積極参入といった動向も見られた。

本レポートでは、インド自動車工業会（SIAM）が公表する統計調査を踏まえ、セグメント別・メーカー別に分析。2021年度のインド自動車市場の概況をまとめた。

<国内自動車販売、コロナ前の水準には及ばず>

SIAMは2022年4月13日、2021年度の自動車統計（出荷ベース）を発表した（[SIAMウェブサイト参照](#)）。乗用車（注1）の国内販売台数は306万9,499台。前年比で13.2%増加した（表1参照）。その背景には、新型コロナウイルス感染拡大対策のため実施された全土ロックダウンなどの余波を受け、2020年度に国内販売が大きく落ち込んでいたことがある。すなわち、需要の回復は見られたものの、反動増という側面もあった。また当期は、デルタ変異株が流行した第2波（2021年4～5月）、オミクロン変異株が流行した第3波（2022年1～2月）の到来による販売の減速にも直面。さらには、世界的な半導体不足や原材料高騰など、メーカー各社は相次ぐ課題に対応を迫られた。

SIAMの鮎川堅一会長（マルチ・スズキ副会長）は、プレスリリースで厳しい見解を示した。「販売台数については低水準から抜け出しつつあるものの、4部門（乗用車、二輪車、三輪車、商用車部門）すべてにおいて2018年度（2018年4月～2019年3月）の水準を下回っている」という。

一方、2021年度の自動車（注2）販売台数は、1,751万3,596台だった。前年度比で5.9%減だ。

また、生産台数は2,293万3,230台。前年度比1.2%増と回復途上にはある。しかし、前述した供給側の課題が続いたことにより、2019年度（2019年4月～2020年3月）の生産台数（2,635万3,293台）には遠く及ばない実績に終わった。

表1：2021年度の部門別自動車の生産・販売・輸出台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

部門	生産		国内販売		輸出	
	台数	前年度比	台数	前年度比	台数	前年度比
乗用車 (注1)	3,650,698	19.2	3,069,499	13.2	577,875	42.9
一般乗用車	1,844,985	4.1	1,467,056	△ 4.9	374,986	41.6
多目的自動車 (UV)	1,691,081	43.1	1,489,178	40.4	201,036	45.8
バン	114,632	7.0	113,265	4.1	1,853	12.4
二輪車	17,714,856	△ 3.5	13,466,412	△ 10.9	4,443,018	35.3
スクーター	4,351,535	△ 4.6	4,009,076	△ 10.6	350,330	51.0
オートバイ	12,890,149	△ 2.0	8,984,186	△ 10.3	4,082,442	34.2
モペッド	473,172	△ 25.6	473,150	△ 23.3	10,246	23.3
三輪車	758,088	23.3	260,995	18.9	499,730	27.2
商用車 (注2)	805,527	28.9	716,566	26.0	92,297	83.4
合計 (その他を含む)	22,933,230	1.2	17,513,596	△ 5.9	5,617,246	35.9

注1：BMW、メルセデス、ボルボ・オートのデータは含まれない。タタ・モーターズは、21年4月～12月のデータが2021年度の合計に含まれる。

注2：ダイムラーおよびスカニアのデータは含まれない。JBMオートに限って、21年4月～6月のデータが2021年度の合計に含まれる。

出所：インド自動車工業会 (SIAM)

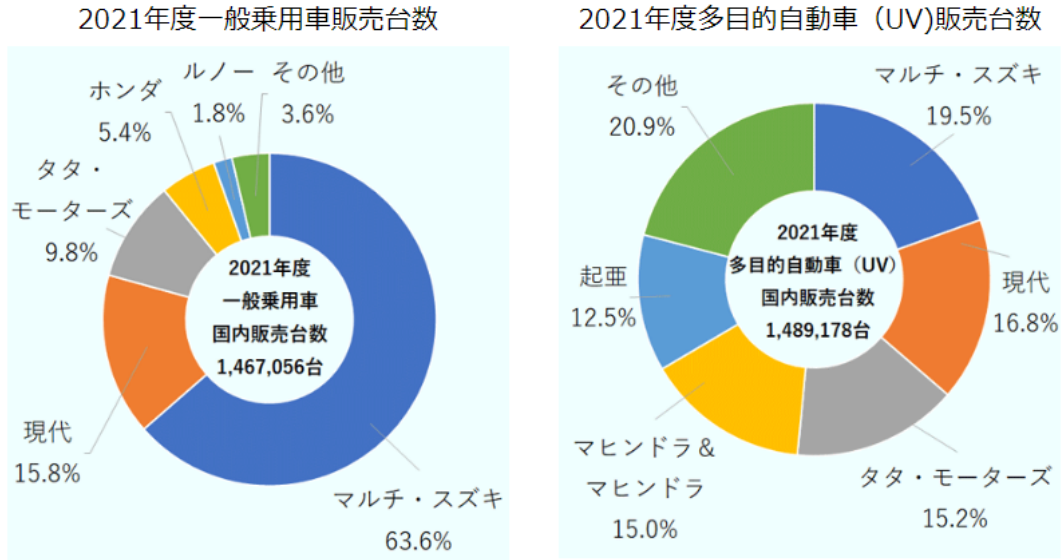
<UV 需要の伸びが顕著>

セグメント別には、UV の躍進が目を見守る。これまで市場シェアの高かった小型乗用車を含む一般乗用車の販売台数を、わずかながら上回った。当年度の販売台数は、148万9,178台。前年度比で実に40.4%増になった。

特に、値頃感のあるコンパクトUVが人気だ。コンパクトUVとは、全長が4メートル以下で、価格が200万ルピー（約340万円、1ルピー=1.7円換算）以下のUVだ (SIAM 定義)。タタ・モーターズの「ネクソン」など（計17万6,846台）、マヒンドラ&マヒンドラの「ボレロ」など（計15万3,640台）で、需要が高かった。

一般乗用車では、マルチ・スズキのコンパクトモデル「スイフト」「ワゴンR」「セレリオ」など（計70万4,881台）、同ミニモデル「アルト」「エスプレッソ」（計21万1,762台）が売れ筋。同社は一般乗用車セグメントのうち63.6%のシェアを獲得した。対照的にUVでは、大きくシェアを獲得したメーカーがない。各社がしのぎを削っている様子がうかがえる（図1参照）。

図1：2021年度のセグメント別乗用車販売台数



出所：インド自動車工業会 (SIAM)

メーカー別では、乗用車国内販売市場シェア 43.4%を占める首位のマルチ・スズキとシェア 2位の現代自動車（以下、ヒュンダイ）がそれぞれ 2.9%増、2.1%増。前年度よりわずかにプラスの販売水準を確保した（表 2 参照）。一方、2桁以上の伸びを記録している主要乗用車メーカーも多い。上位 2社の販売増加は比較的小幅だったとも評価できそうだ。なお、日系 5社（マルチ・スズキ、トヨタ・キルロスカ、ホンダ、日産、いすゞ）の市場シェアの合計は 51.5%。前年度から 3.4ポイント減少した（図 2 参照）。

表2：2021年度の主要メーカー別乗用車国内販売台数

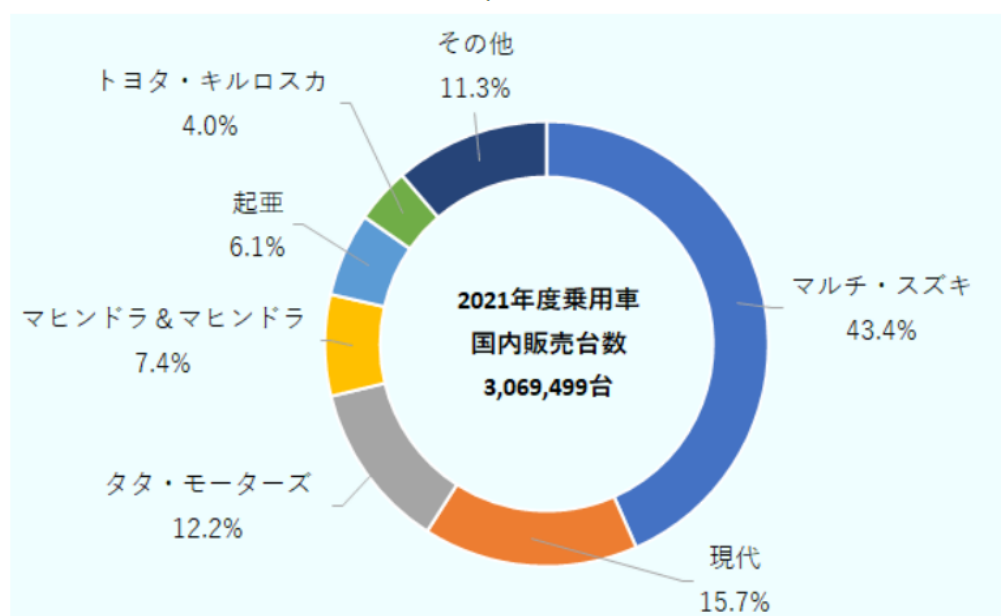
(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2020年度 (20年4月～ 21年3月)	2021年度 (21年4月～ 22年3月)	増減率
マルチ・スズキ	1,293,840	1,331,558	2.9
現代	471,535	481,500	2.1
タタ・モーターズ	224,109	373,138	66.5
マヒンドラ&マヒンドラ	157,215	225,895	43.7
起亜	155,686	186,787	20.0
トヨタ・キルロスカ	93,124	123,717	32.9
ホンダ	82,074	85,609	4.3
ルノー	92,268	87,475	△ 5.2
MGモーター	35,597	40,369	13.4
シュコダ・オート	11,319	33,962	200.0
フォルクスワーゲン	20,440	31,901	56.1
日産	18,884	37,678	99.5
FCAインド	6,536	11,949	82.8
いすゞモーターズインド	50	851	1602.0
合計(その他を含む)	2,711,457	3,069,499	13.2

注：BMW、メルセデス、ボルボ・オートのデータは含まれない。タタ・モーターズは21年4月～12月のデータが2021年度の合計に含まれる。

出所：インド自動車工業会 (SIAM)

図2：2021年度の主要乗用車メーカーの市場シェア



出所：インド自動車工業会 (SIAM)

<二輪車の販売、日系2社が健闘>

2021年度の二輪車販売台数は1,346万6,412台。前年度比10.9%の減少になった（表1参照）。

セグメント別では、主要部門のオートバイが898万4,186台で、前年度比10.3%減。スクーターは400万9,076台、10.6%減だった。

主要二輪メーカー各社が2桁台の減少を記録した。その中で、スズキの販売台数は前年度比16.9%増の60万9,828台。カワサキは、前年度比約3倍の3,774台を販売した（表3参照）。スズキはスクーター「アクセス」など（計58万7,053台、前年度比19%増）、カワサキはオートバイ「ニンジャ300」（2,148台、前年度データなし）の売れ行きが好調だった。なお、日系4社（ホンダ、スズキ、ヤマハ、カワサキ）の市場シェアは合計33.9%。前年度から、1.4ポイント増加した（図3参照）。

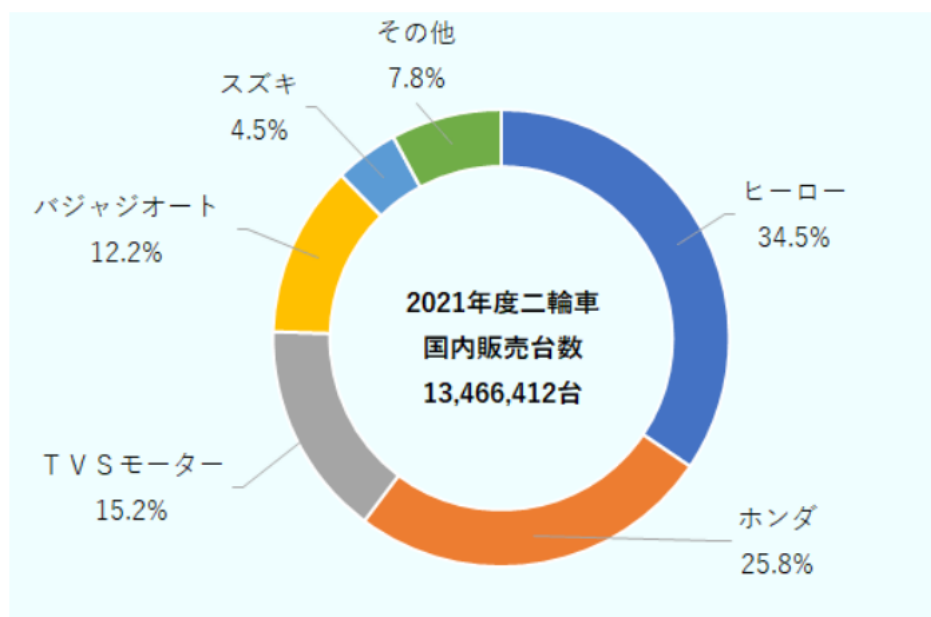
表3：2021年度の主要メーカー別二輪車国内販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2020年度 (20年4月～ 21年3月)	2021年度 (21年4月～ 22年3月)	増減率
ヒーロー	5,601,255	4,643,526	△ 17.1
ホンダ	3,867,817	3,468,851	△ 10.3
TVSモーター	2,164,228	2,047,564	△ 5.4
バジャジオート	1,809,375	1,641,084	△ 9.3
スズキ	521,474	609,828	16.9
ロイヤルエンフィールド	573,438	521,243	△ 9.1
ヤマハ	524,186	475,588	△ 9.3
ピアジオ	56,069	53,694	△ 4.2
カワサキ	1,284	3,774	193.9
合計（その他を含む）	15,120,783	13,466,412	△ 10.9

出所：インド自動車工業会（SIAM）

図3：2021年度の主要二輪車メーカーの市場シェア



出所：インド自動車工業会 (SIAM)

<輸出の伸びが顕著>

2021年度は、前年度比 35.9%増の 561 万 7,246 台の自動車輸出された。増加幅が大きく目立ったかたちだ (表 1 参照)。部門別では、乗用車が 57 万 7,875 台 (42.9%増)、二輪車が 444 万 3,018 台 (35.3%増)、三輪車が 49 万 9,730 台 (27.2%増)、商用車が 9 万 2,297 台 (83.4%増)。すべての部門で 2 桁の伸びを記録した (表 1 参照)。

中でも二輪車は、過去最大の輸出台数を記録した。その 2021 年の主な輸出先は、ナイジェリア、コロンビア、ネパールだった (注 3)。SIAM は「インド製品が品質、コスト、性能の面で世界的に受け入れられるようになっているのは、喜ばしい」と前向きな見方を示している。

<EV などクリーンエネルギーへの参入がカギ>

インド政府は 2030 年までに乗用車新車販売の 3 割を EV にする目標を掲げている ([2022 年 3 月 25 日付地域・分析レポート参照](#))。その普及に向けた政策にも積極的だ。2021 年に新規登録された自動車のうち、EV 車両の登録台数は約 3%、約 30 万台とかなり限定的なのは事実だ。それでも年々少しずつ増えており、国内外の自動車メーカーによる積極投資が相次いでいる。

日系メーカーでは、ホンダが 2021 年 11 月に、電動リキシャ向けのバッテリーシェアリングサービスの提供を開始すべく、ベンガルールに現地法人を立ち上げた ([2021 年 12 月 9 日付ビジネス短信参照](#))。また 2022 年 3 月には、岸田首相の訪印に合わせ、スズキがグジャラート州で約 1,500 億円規模の EV・電池生産を行うことを発表 ([スズキのウェブサイト参照](#))。EV 分野への積極参入を進めている。さらにトヨタは、水素を動力源にする燃料電池車 (FCEV) ミライのパイロットプロジェクト実施を発表した ([インド道路交通省 \(MORTH\) ウェブサイト参照](#))。

当地のEV市場は、地場タタ・モーターズや韓国・現代などが存在感を示す。その中で日系各社のクリーンエネルギー事業参入への取り組みは、今後も人口増を背景に成長が見込まれるインド自動車市場で重要な戦略になるだろう。

注1：ここでいう「乗用車」には、UVおよびバンを含む。

注2：ここでいう「自動車」には、二輪車、三輪車と商用車を含む。

注3：輸出統計品目番号8711（モーターサイクル）の2021年1～12月のデータをGlobal Trade Atlasで参照した。

オーストラリア（販売）：2021年EV販売台数大幅増、産業界の取り組みも進展

2022年4月1日 シドニー事務所（住 裕美）

オーストラリアの2021年の新車販売台数は、新型コロナウイルス禍の影響を受けて大きく落ち込んだ2020年から14.5%増と回復の兆しを見せた。電気自動車（EV）の販売台数も大きく増加し、新車販売台数に占めるEVの割合は1.95%に拡大した。しかし、その普及率はいまだ欧州などに後れを取っている。連邦政府が購入補助金の導入に消極的な一方で、各州政府は奨励策を積極的に導入し、産業界はEVや水素燃料電池車（FCEV）の活用に取り組んでいる。

<2021年の新車販売台数は前年比14.5%増>

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）が発表した2021年の新車販売台数は、前年比14.5%増の104万9,831台だった（表1参照）。2018年以降に減速していた自動車市場は、新型コロナ感染拡大の影響を受けて2020年に大きく落ち込んだが、2021年は回復の兆しをみせた。タイプ別にみると、乗用車は前年比0.2%減と伸び悩んだが、近年人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）は16.9%増と好調だった。SUVが総販売台数に占める割合は、2020年から1.0ポイント上昇し、全体の50.6%と半数を占めた。

表1：オーストラリアにおける新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

タイプ	2019年	2020年	2021年	前年比（2020/2021）	
				台数	増減率
乗用車	315,875	222,103	221,556	△ 547	△ 0.2
SUV	483,388	454,701	531,700	76,999	16.9
その他自動車	263,604	240,164	296,575	56,411	23.5
合計	1,062,867	916,968	1,049,831	132,863	14.5

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

メーカー別にみると、トヨタが全体の21.3%を占めて引き続き1位となったが、シェアは前年の22.3%から1.0ポイント減少した。ただし、販売台数は前年比9.2%増の22万3,642台で、過去5年で最大となった（表2参照）。次いで、マツダ（シェア9.6%）、現代（6.9%）、フォード（6.8%）、起亜（6.5%）が上位を占め、いずれも販売台数は前年から増加した。

表2：メーカー別新車販売台数（上位10社）

（単位：台、％）

順位	企業名	2019年	2020年	2021年	前年比（2020/2021）	
					台数	増減率
1	トヨタ	205,766	204,801	223,642	18,841	9.2
2	マツダ	97,619	85,640	101,119	15,479	18.1
3	現代	86,104	64,807	72,872	8,065	12.4
4	フォード	63,303	59,601	71,380	11,779	19.8
5	起亜	61,503	56,076	67,964	11,888	21.2
6	三菱自動車	83,250	58,335	67,732	9,397	16.1
7	日産	50,575	38,323	41,263	2,940	7.7
8	フォルクスワーゲン	49,928	39,266	40,770	1,504	3.8
9	MG	8,326	15,253	39,025	23,772	155.9
10	スバル	40,007	31,501	37,015	5,514	17.5

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

モデル別の新車販売台数では、トヨタの「ハイラックス」が最も多く、引き続き首位を占め、前年比 16.9% 増だった（表 3 参照）。一方、同じくトヨタの「RAV4」は 7.2% 減と落ち込んだ。いすゞの「ディーマックス」は 66.8% 増と、前年の 12 位から 6 位に浮上したほか、上海汽車傘下 MG の「ZS」が 3.4 倍と急増し、10 位にランクインした。なお、上位 10 モデルのうち 7 つが日本のメーカーで、メーカー別でも 10 社中 5 社を日本企業が占めた。

表3：ブランド別新車販売台数（上位10ブランド）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

順位	ブランド名	2019年	2020年	2021年	前年比（2020/2021）	
					台数	増減率
1	ハイラックス（トヨタ）	47,649	45,176	52,801	7,625	16.9
2	レンジャー（フォード）	40,690	40,973	50,279	9,306	22.7
3	RAV4（トヨタ）	24,260	38,537	35,751	△ 2,786	△ 7.2
4	カローラ（トヨタ）	30,468	25,882	28,768	2,886	11.2
5	i30（現代）	28,378	20,734	25,575	4,841	23.3
6	ディーマックス（いすゞ）	16,892	15,062	25,117	10,055	66.8
7	マツダCX-5（マツダ）	25,539	21,979	24,968	2,989	13.6
8	ブラド（トヨタ）	18,335	18,034	21,299	3,265	18.1
9	トライトン（三菱）	25,819	18,136	19,232	1,096	6.0
10	ZS（MG）	—	5,494	18,423	12,929	235.3

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

<2021 年の EV 販売台数は大幅増>

オーストラリア電気自動車協会（EVC）が 2021 年 8 月に発表した年次報告書によると、2020 年の EV 販売台数は前年比 2.7% 増の 6,900 台だった（表 4 参照）。そのうち、バッテリー式電気自動車（BEV）は 5,215 台と全体の 75.6% を占めたが、前年比 1.5% 減とわずかに減少した。一方、プラグインハイブリッド車（PHEV）は前年比 18.2% 増の 1,685 台だった。

表4：オーストラリアにおけるEV販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	前年比 (2019/2020)	
						台数	増減率
BEV	668	1,208	1,053	5,292	5,215	△ 77	△ 1.5
PHEV	701	1,076	1,163	1,426	1,685	259	18.2
合計	1,369	2,284	2,216	6,718	6,900	182	2.7

出所：オーストラリア電気自動車協会 (EVC)

オーストラリア国内で販売されているEVは、2020年7月時点から3モデル増え、12メーカーが31モデルを投入しており、その半数以上の17モデルはPHEVとなっている。また、そのうち14モデルは6万5,000オーストラリア・ドル(約552万5,000円、豪ドル、1豪ドル=約85円)以下で購入可能だという。日本のメーカーでは、三菱自動車の「アウトランダー」や日産の「リーフ」が販売されている。EVCは、2022年末までにさらに27モデルが投入されると見込んでいる。

また、EVCが2022年1月31日に発表した最新のデータによると、2021年のEV販売台数は2万665台となり、前年から約3倍も増加した。また、2021年の新車販売台数に占めるEVの割合は1.95%と、前年の0.78%から拡大した。モデル別では、テスラの「モデル3」が1万2,094台で最も多く、次いでMGの「ZS」(1,388台)、三菱自動車の「アウトランダー」(592台)が続いた。日産の「リーフ」も367台で9位に入った。

EV購入に対する消費者意識は引き続き高い。EVCが2021年7月に実施した調査によると、回答者の54%が次の買い替え時にEVの購入を検討するとし、過去2年の調査(2019年：53%、2020年：56%)と同水準を維持した。また、回答者の50%はEV購入に際して従来のガソリン車より多く支払う用意があるとしており、49%は2030年までにEVを運転することになると予測した。ただし、回答者の40%は政府の補助金によって購入時の初期費用を抑えることができればEVを購入しやすくなるとしており、92%がEV購入を促進するには公共の充電施設の拡充が重要だと回答した。

オーストラリア国内では現在、1,409カ所に2,531基の普通充電器が、244カ所に470基の急速および超急速充電器が設置されている。前年と比べると、普通充電器は23%、急速および超急速充電器は24%それぞれ増加したという。EVCによると、充電インフラに対する公的・民間投資は短期的には継続するものの、今後10年間で予想されるEV市場の成長を考えると、さらに大規模な投資が必要になるという。

<州政府は奨励策を導入>

EVCは、2021年に記録した販売台数の大幅な増加は各州政府の奨励策によるものだと分析する。最大都市シドニーを州都とするニューサウスウェールズ州政府は2021年6月、今後4年間で4億9,000万豪ドルを投じるEV戦略を発表。EVへの切り替えを促進するため、7万8,000豪ドル未満のBEVやFCEVの購入に対して印紙税を免除する。また、6万8,750豪ドル未満のBEVやFCEVのうち、最初の2万

5,000 台を対象に、1 台当たり 3,000 豪ドルを還付するとしている（[2021 年 6 月 25 日付ビジネス短信参照](#)）。同様に、メルボルンを州都とするビクトリア州でも 2021 年 5 月、総額 4,600 万豪ドルの補助金プログラムを導入。6 万 8,740 豪ドル未満の BEV や FCEV に対して、1 台当たり 3,000 豪ドルの補助金を支給するとした。その結果、2021 年の EV 販売台数のうち、ニューサウスウェールズ州は 7,430 台、ビクトリア州は 6,396 台と、両州で全体の半数以上を占めた。

その他の州でも、奨励策の導入が続いている。首都キャンベラを有する首都特別地域では、自動車登録料の 20%割引や初回登録時の印紙税免除などのインセンティブを提供。最大 1 万 5,000 豪ドルの無利子融資の提供や自動車登録料の 2 年間免除などを実施している。南オーストラリア州でも 2021 年 10 月 28 日からインセンティブの提供を開始。7,000 台の BEV や FCEV を対象に 1 台当たり 3,000 豪ドルを還付するほか、自動車登録料を 3 年間免除する。また、家庭用スマート充電器の設置に対して、最大 2,000 豪ドルの補助金を支給している。タスマニア州でも今後 2 年間で EV 購入に対する印紙税の免除措置を提供するほか、北部準州では 2022 年以降、自動車登録料の 5 年間免除や印紙税の 1,500 豪ドル減額措置の提供を予定している。

一方、道路整備の財源となっている燃料税の負担を伴わない、あるいは負担の少ない EV や PHEV などに対して、道路利用の公平性を求める狙いから、州政府による課税の動きもみられる。ビクトリア州では、2021 年 7 月 1 日からゼロ排出・低排出車（ZLEV）に対して、道路利用税を導入した。走行距離 1 キロ当たり、ZLEV は 2.5 セント（0.025 豪ドル）、PHV は 2.0 セント（0.02 豪ドル）が課される。ニューサウスウェールズ州や南オーストラリア州では、EV が新車販売台数の 3 割を占めた段階か、2027 年 7 月 1 日のどちらか早いタイミングで、道路利用税を課す方針を明らかにしている。

<ネットゼロを目指すも、連邦政府は補助金策なし>

オーストラリアのスコット・モリソン首相はこれまで、課税などで国民や企業に負担を強いるのではなく、低排出技術への投資によって温室効果ガス（GHG）排出削減を目指す方針を掲げてきた。2021 年 10 月、2050 年までにネットゼロを目指すと発表（[2021 年 10 月 27 日付ビジネス短信参照](#)）。翌 11 月には、低排出車の普及を加速するため、「未来燃料・車両戦略」を発表した（[2021 年 11 月 11 日付ビジネス短信参照](#)）。同戦略では、再生可能エネルギー庁（ARENA）のファンドへ新たに 1 億 7,800 万豪ドルを拠出した。これまでの拠出額と合わせた総額 2 億 5,000 万豪ドルを用いて、EV や FCEV の充電・充填（じゅうてん）施設、長距離輸送用大型車や小型商用車の EV・FCEV 化、家庭用スマート充電器への投資を行うとしている。

連邦政府は一方で、低排出車購入に対する補助金の提供については、費用対効果が見込めないと結論付けている。連邦政府の試算によると、従来のガソリン車と EV の間における購入から廃棄までの総保有コストの差異を埋めるには、車種や用途によるものの、最大約 8,000 豪ドルの費用が必要となる。これは、二酸化炭素（CO₂）排出削減にかかる費用に換算すると、1 トン当たり最大 747 豪ドルとなる。一方、国内で普及が進んでいる PHEV では、これまでのガソリン車と総保有コストの差異はほとんどなく、CO₂ 排出削減の費用は 1 トン当たり 3.6 豪ドルだという。こうしたことから、消費者が低排出車を選択することを可能とし、自発的な導入を支援する方針が最善だと説明している。

<産業界はEVトラックやFCEVの活用に取り組む>

産業界は、GHG排出実質ゼロに向けた取り組みを加速しており、EVの導入についても検討を進めている。アサヒグループホールディングスのオーストラリア拠点であるアサヒビバレッジは2021年7月、オーストラリアのビールブランド「ビクトリア・ビター」のメルボルン市内の配送でEVトラックを導入すると発表した。採用したのはボルボのEVトラックで、ビクトリア州北部にある太陽光発電所で充電し、毎週10万本以上のビールを配送するという。また、オーストラリア・ポストは2021年11月、三菱ふそうのEVトラック「eCanter」20台を配送用として新たに導入すると発表した。同社ではこれまで2,100台以上のEVを導入してきたが、ラストワンマイルで使用する小型車両のみだったという。新型コロナ禍によってオンラインショッピングの需要が急増し、配送網の拡張が必要だったことから、GHG排出削減にも寄与するEVの導入は合理的だとしている。

水素産業の確立を目指すオーストラリア（注1）では、FCEVについても実証などの取り組みが進んでいる。トヨタ自動車オーストラリアは、ビクトリア州の工場跡地にFCEV用の水素製造工場を設立。太陽光発電を用いて生成した水素をFCEVや燃料電池フォークリフトなどに充填する水素ステーションを設置する。同社はまた、オーストラリア連邦科学産業研究機構（CSIRO）の実証実験のために「新型MIRAI」をリースしている。なお、現代自動車のFCEV「NEXO」は首都特別地域政府に20台、クイーンズランド州政府に5台、試験導入されている。

オーストラリアの鉄鋼大手フォーテスキュー・メタルズ・グループ（FMG）は、西オーストラリア州北部ピルバラ地域にある鉄鉱石鉱山で、作業員の移動用にFCEVバス10台を導入した。また、オーストラリアの複合企業ウェスファーマーズ傘下の工業用ガス会社コアガスは、水素を含むガスの運搬にFCEVトラック2台を導入する計画だ。両社ともに、米国のFCEVメーカーであるハイゾン・モーターズの車両を採用している。なお、ハイゾン・モーターズは2022年1月、メルボルンにオーストラリア本社を設立すると発表した。



シドニー市内を走るEVバス（ジェットロ撮影）

オーストラリア企業も EV や FCEV の製造に乗り出している。オーストラリアの FCEV スタートアップ、H2X グローバルは 2021 年 11 月にピックアップトラック「ワレゴ (Warrego)」の販売を開始、2022 年 4 月の納車を予定している。同社はマレーシアで FCEV の製造を行っているほか、ビクトリア州東部ギプスランドでも FCEV の製造や技術開発を進める計画を立てている。また、オーストラリアの EV 販売会社ネクスポート (Nexport) はこれまで、中国の比亞迪 (BYD) や福田汽車 (FOTON)、フランスのエンジニアリング会社ゴサン (Gaussin) などと提携し、オーストラリア市場に EV を投入してきたが、今後はオーストラリア国内での製造も手掛ける予定だ。シドニー南西部に EV バスや港湾・鉱山向け FCEV の新たな製造拠点を開設するほか、ブリスベンでオーストラリアの EV 急速充電器メーカーのトリティウム (Tritium) と連携し、バッテリーの試験施設や EV の製造施設の建設を計画している。2001 年に設立されたトリティウムは、2014 年に最初の急速充電器の販売を開始し、現在は世界 41 カ国に展開している。2021 年 11 月には本社のあるブリスベンで世界最大級の EV 充電器試験施設を開設したほか、2022 年 2 月には米テネシー州に充電器の製造施設を建設する計画を発表した。

一方で、EV や FCEV の導入は、世界との比較では進んでいない。オーストラリア・トラック協会は 2022 年 1 月、EVC と連携して政策提言書を発表した。提言書では、オーストラリアはトラックの電化で世界の大半の国から圧倒的に後れを取っているとして、印紙税免除などのインセンティブ付与や充電インフラの拡充などを求めた。また、オーストラリアで入手可能なモデル数を拡大し、EV トラックの導入を促進するため、従来のディーゼルトラックに対して課されている夜間の都市部走行制限を EV トラックについては免除するとともに、重量や車幅の制限を EV トラック向けに変更する必要性を訴えた。

オーストラリアの CO2 排出量の約 19% は運輸部門が占めており、2050 年までにネットゼロを達成するには、対策が急務となっている。EV や FCEV の普及に当たっては、連邦政府や州政府の政策が大きく影響することは明らかだ。2022 年に連邦総選挙を控える中、最大野党・労働党は EV に対する輸入関税やフリンジベネフィット税 (注 2) の減免を公約に掲げている。選挙結果を含め、今後の動向が注目される。

注 1：水素産業に関するオーストラリアの政策やプロジェクトの概要については、調査レポート「[オーストラリアにおける水素産業に関する調査 \(2021 年 3 月\)](#)」を参照。

注 2：雇用主が従業員に直接または間接的に支給する現金給付以外のベネフィットに対して、雇用主が支払う税金。

<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2021年米新車市場は予想を下回る前年比3.4%増の1,508万台

供給不足が顕著となる中、本格的なEVシフトに向けメーカーは始動

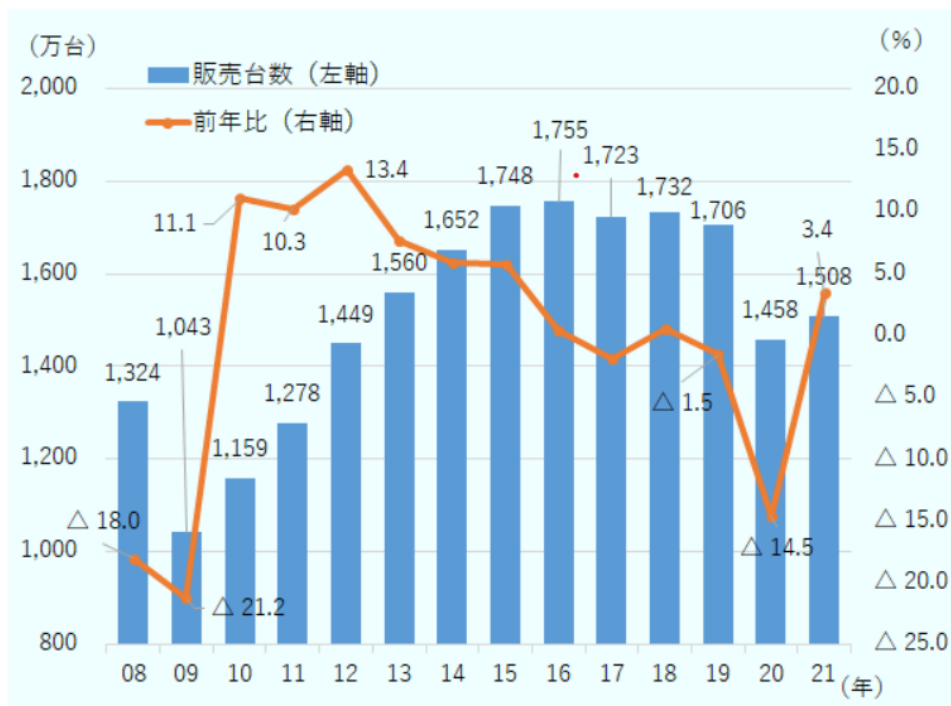
2022年5月27日 ニューヨーク事務所（大原 典子）

米国の2021年の新車販売台数は、前年比3.4%増の1,508万1,117台となった。新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込んだ2020年からの繰り越し需要などにより、年前半は好調に伸びた一方、パンデミック後の半導体不足や港湾物流の停滞（[2021年4月8日付ビジネス短信参照](#)）などを要因とする在庫不足といった影響により、年後半は大きく落ち込み、年間販売台数は年初時点の予測を下回る結果となった。また、2021年の生産台数は、前年比2.9%増の906万9,069台だった。大型車志向がさらに強まったほか、高級車人気も相まって、車両価格は過去最高水準にまで上昇した。メーカー別では、トヨタが初の首位となったほか、韓国勢の勢いにも注目が集まった。各メーカーの電気自動車（EV）へのシフトも本格化し、モデル数の増加などから、EVが全車に占める割合は前年の2.2%から4.1%に拡大した。

モーターインテリジェンスの発表（2022年1月4日）によると、米国の2021年の新車販売台数は、前年比3.4%増の1,508万1,117台だった（図1参照）。新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込んだ2020年からの繰り越し需要などが年前半の販売を押し上げた一方、パンデミック後の半導体不足や港湾における物流の停滞（[2021年4月8日付ビジネス短信参照](#)）などを要因とする在庫不足により、年後半は需要を満たすことができず、年初時点で予測されていた1,550万～1,600万台（[2021年4月14日付地域・分析レポート参照](#)）を下回る結果となった。また、パンデミック前の2019年比では11.6%減となった。

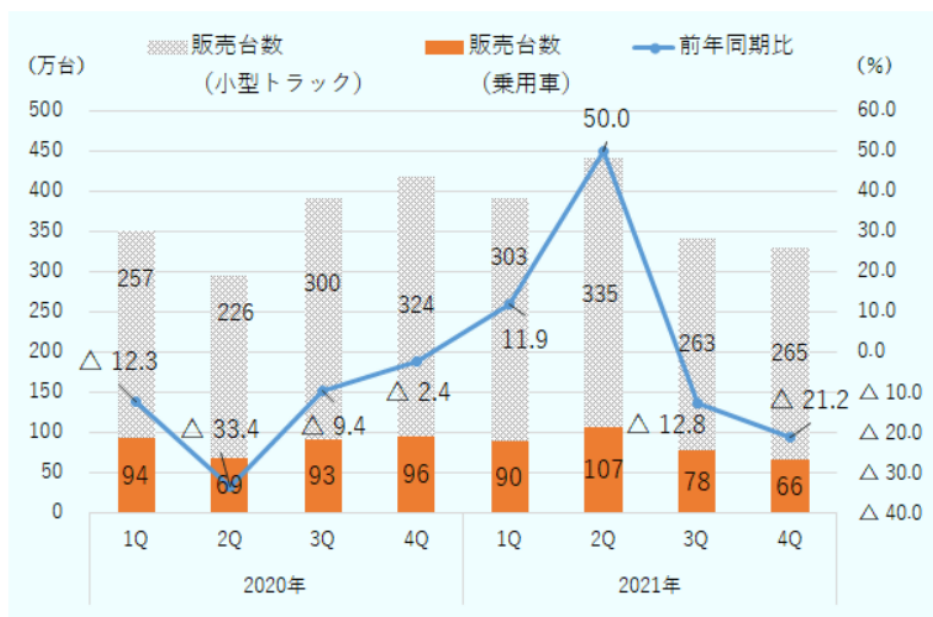
四半期ごとにみると、第1四半期（1～3月）は前年同期比11.9%増、第2四半期（4～6月）は50.0%増と順調に回復したが、第3四半期（7～9月）は12.8%減、第4四半期（10～12月）は21.2%減と落ち込んだ（図2参照）。

図1：新車販売台数推移（年間）



注：対象は、乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。大型トラックは含まない。
出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェットロ作成

図2：新車販売台数推移（四半期）



出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェットロ作成

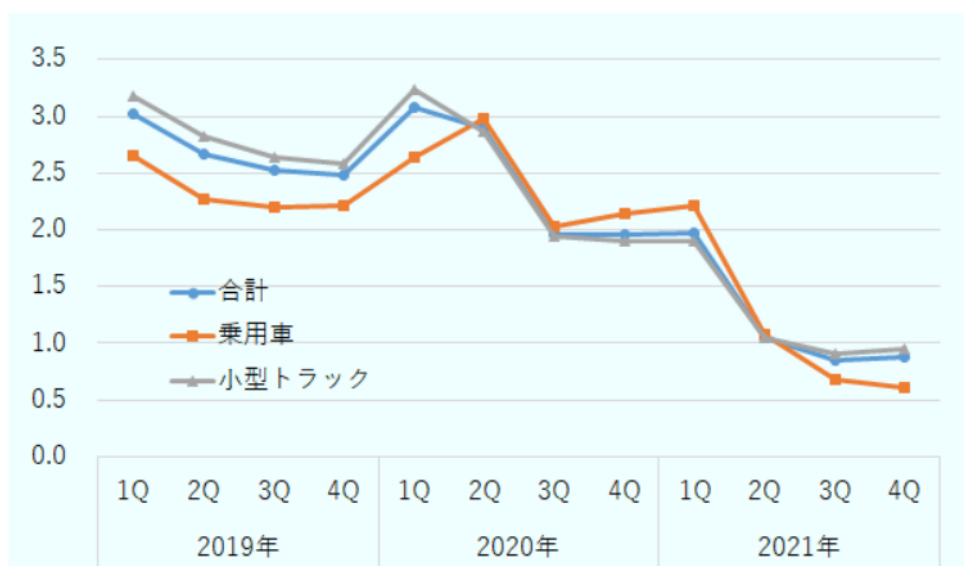
<パンデミックの後遺症による深刻な在庫不足>

半導体不足が自動車産業に与えた影響に関しては、英国調査会社 IHS マークイットのグローバル自動車販売予測エグゼクティブディレクター、コリン・カウチマン氏が「チップ危機はわれわれが思っていたよりも広く深いものであった」（モータートレンド、2021年12月27日）と述べるなど、専門家を含め業界の予想を超えるものであった。自動車生産販売に対する半導体不足の影響を調査するオートフォーキャ

スト・ソリューションズ (AFS) によると、2021年12月中旬までに北米において半導体不足により生産計画を満たせなかった車両の合計台数は、2019年の生産実績の13%強にあたる216万台に上ったという(オートモーティブニュース、2022年1月27日)。特に米系メーカーへの影響が大きく、フォードは2019年実績の2割強(21.4%)にあたる約59万台、ゼネラルモーターズ(GM)も1割台半ば(16.1%)にあたる約45万台が、それぞれの生産計画台数から減少した。日系メーカーへの影響は比較的少なかったものの、トヨタやホンダ、日産についても2019年実績のそれぞれ1割前後が消失した、と報告されている。物流の停滞に関しては、例えば国際物流プラットフォームのフレイトスガ、中国から米国までの貨物輸送にかかる日数(注1)について、パンデミック前(2019年12月)の43日から、2021年12月には1カ月以上も長い80日にまで増加した、と試算している。中国は米国の自動車部品輸入額の1割以上を占めており、自動車業界にも同様の影響があったとみられる。

こうした供給サイドの停滞により、在庫状況は大幅に悪化した。売上在庫比率(販売台数に対する在庫台数の比率)をみると、第1四半期には前年同期比1.98にまで回復していたものの、第4四半期には0.89にまで落ち込んだ(図3参照)。在庫日数(注2)をみても、例えばフォードが2019年12月時点で93日分であったところ、2021年同月には34日分へと、トヨタでも59日分から18日分へと減少しており、ほぼすべての主要メーカーで落ち込みが確認された。

図3: 販売台数に対する在庫車両の割合



出所: モーターインテリジェンス、トウルーカー・ドット・コム 発表データを基にジェトロ作成

<大型車・高級車人気と供給不足で 車両価格は上昇傾向>

部門別にみると、乗用車が前年比2.9%減と減少する一方で、小型トラックが5.4%増加した(表1参照)。これにより、全販売台数に対する小型トラックのシェアは、データの確認できる1980年以降で最高の77.3%となり、消費者の乗用車離れと大型車志向がさらに顕著になった(表1、図4参照)。クラス別では、ホンダ「シビック」やトヨタ「カムリ」に代表されるスタンダードクラスの伸びが0.3%増にとどまる一方で、テスラ「モデル3」やレクサス「ES」、メルセデスベンツ「Sクラス」などを含むプレミアムクラスが13.2%増となり、全体の押し上げ要因となっている。

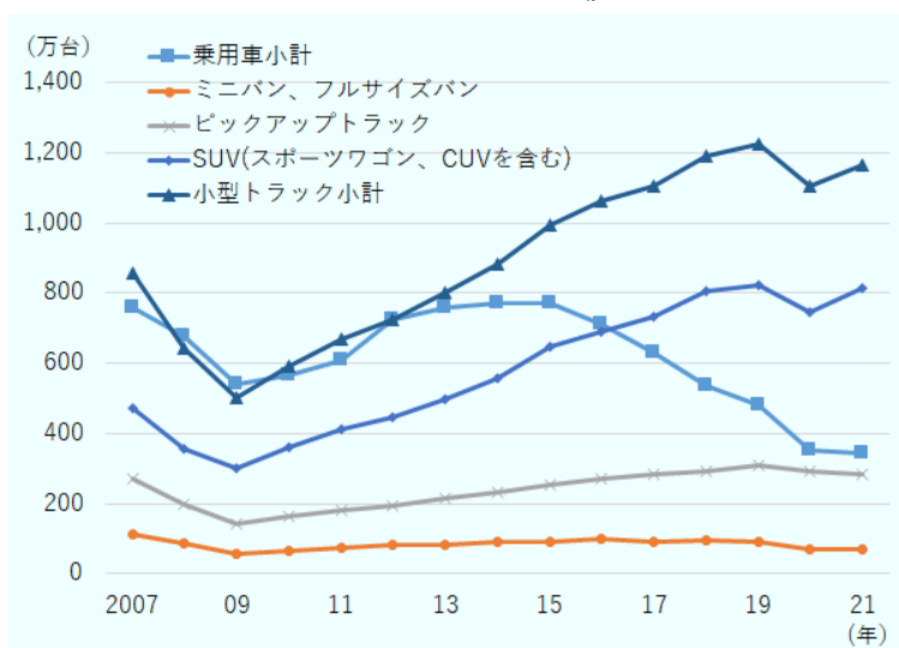
表1：2021年の新車販売台数の内訳

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2021年			2020年
	販売台数	前年比	構成比	販売台数
乗用車小計	3,417,072	△ 2.9	22.7	3,517,829
ミニバン、フルサイズバン	695,863	0.9	4.6	689,783
ピックアップトラック	2,833,500	△ 3.4	18.8	2,934,706
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	8,134,682	9.4	53.9	7,438,223
小型トラック小計	11,664,045	5.4	77.3	11,062,712
合計	15,081,117	3.4	100.0	14,580,541

出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

図4：タイプ別販売台数推移



出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

こうした大型車や高価格帯車の人気高まりに加え、在庫減を背景にメーカーの値下げ幅が限定的であったことにより、2021年の平均車両販売価格は1台当たり3万8,755ドルと高い水準になった。特に最終月の12月には4万1,950ドルとなり、データが確認できる2013年以降では最高水準を記録した(自動車関連情報サイト「TrueCar」)。なお、メーカーによる平均割引価格は、2015年以降で最も低い1台あたり2,736ドルであった。

<トヨタがメーカー別初の首位、韓国メーカーの存在感にも注目>

主要メーカーの販売台数をみると、トヨタが前年比10.4%増と好調で、販売台数でGMを上回り初の米国首位になった(表2参照)。続く2位はGMで13.1%減、3位フォードが7.0%減、4位ステランティスが2.2%減と米系メーカーの販売台数は軒並み減少した。続くホンダは8.9%増、日産は8.7%増と伸びた。さらに、韓国メーカーも好調で、現代は小型SUV(スポーツ用多目的車)「ツーソン」や小型乗用車「エラントラ」が、起亜は乗用車「K5」「フォルテ」が大きく伸び、それぞれ23.3%増、19.7%増と大き

く増加した。両社を合計した販売台数シェアは前年の 8.4%から 9.9%に拡大し、ホンダ (9.7%) や日産 (6.5%) を上回る規模に成長した。次いで、スバルは小型 CUV「フォレスター」などが 2 桁減となり 4.6% 減だった一方、フォルクスワーゲン (VW) は 2021 年に市場投入した小型 SUV「タオス」と、バッテリー式電気自動車 (BEV) の SUV「ID.4」が好調で、11.7%増となった。また、シェア 12 位の電気自動車メーカーのテスラは、SUV「モデル Y」「モデル X」がいずれも前年比約 3 倍となり、全車合計で 71.4% 増と大幅に増加した。新車販売台数全体の伸びに対する寄与度では、同社はトヨタ、現代に続き第 3 位となっている (図 5 参照)。

表2-1：メーカー別生産、販売台数（2021年販売台数が多い順）

（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー	項目	販売					
		2019年	2020年	2021年	前年比 (%)	構成比 (%)	寄与度 (ポイント)
トヨタ	合計	2,383,349	2,112,940	2,332,262	10.4	15.5	1.50
	乗用車	849,989	676,975	729,063	7.7	4.8	
	小型トラック	1,533,360	1,435,965	1,603,199	11.6	10.6	
GM	合計	2,877,590	2,535,283	2,202,582	△ 13.1	14.6	△ 2.28
	乗用車	388,833	238,703	138,425	△ 42.0	0.9	
	小型トラック	2,488,757	2,296,580	2,064,157	△ 10.1	13.7	
フォード	合計	2,406,188	2,034,708	1,891,753	△ 7.0	12.5	△ 0.98
	乗用車	349,091	193,064	67,479	△ 65.0	0.4	
	小型トラック	2,057,097	1,841,644	1,824,274	△ 0.9	12.1	
ステランティス	合計	2,211,813	1,825,850	1,785,075	△ 2.2	11.8	△ 0.28
	乗用車	207,449	160,975	161,569	0.4	1.1	
	小型トラック	2,004,364	1,664,875	1,623,506	△ 2.5	10.8	
ホンダ	合計	1,608,170	1,346,787	1,466,630	8.9	9.7	0.82
	乗用車	706,463	549,700	537,524	△ 2.2	3.6	
	小型トラック	901,707	797,087	929,106	16.6	6.2	
日産	合計	1,345,681	899,217	977,639	8.7	6.5	0.54
	乗用車	544,135	330,255	340,063	3.0	2.3	
	小型トラック	801,546	568,962	637,576	12.1	4.2	
現代	合計	710,007	638,653	787,702	23.3	5.2	1.02
	乗用車	341,847	234,475	277,745	18.5	1.8	
	小型トラック	368,160	404,178	509,957	26.2	3.4	
起亜	合計	615,338	586,105	701,416	19.7	4.7	0.79
	乗用車	233,074	203,190	253,484	24.8	1.7	
	小型トラック	382,264	382,915	447,932	17.0	3.0	
スバル	合計	700,117	611,942	583,810	△ 4.6	3.9	△ 0.19
	乗用車	306,828	247,607	241,641	△ 2.4	1.6	
	小型トラック	393,289	364,335	342,169	△ 6.1	2.3	
VW	合計	592,031	516,220	576,831	11.7	3.8	0.42
	乗用車	260,980	203,701	157,872	△ 22.5	1.0	
	小型トラック	331,051	312,519	418,959	34.1	2.8	
BMW	合計	375,664	307,989	367,936	19.5	2.4	0.41
	乗用車	168,132	130,239	152,260	16.9	1.0	
	小型トラック	207,532	177,750	215,676	21.3	1.4	
テスラ	合計	178,950	205,600	352,471	71.4	2.3	1.01
	乗用車	165,700	132,825	139,530	5.0	0.9	
	小型トラック	13,250	72,775	212,941	192.6	1.4	
マツダ	合計	278,552	279,076	332,756	19.2	2.2	0.37
	乗用車	80,018	58,619	64,414	9.9	0.4	
	小型トラック	198,534	220,457	268,342	21.7	1.8	
メルセデスベンツ	合計	358,410	325,915	329,574	1.1	2.2	0.03
	乗用車	140,261	95,709	85,219	△ 11.0	0.6	
	小型トラック	218,149	230,206	244,355	6.1	1.6	
ボルボ	合計	108,234	110,129	122,173	10.9	0.8	0.08
	乗用車	21,432	15,432	11,781	△ 23.7	0.1	
	小型トラック	86,802	94,697	110,392	16.6	0.7	
その他	合計	310,988	244,127	270,507	10.8	1.8	0.18
	乗用車	57,637	46,360	59,003	27.3	0.4	
	小型トラック	253,351	197,767	211,504	6.9	1.4	
合計	合計	17,061,082	14,580,541	15,081,117	3.4	100.0	3.43
	乗用車	4,821,869	3,517,829	3,417,072	△ 2.9	22.7	
	小型トラック	12,239,213	11,062,712	11,664,045	5.4	77.3	

注：現代の生産台数には起亜が含まれる。

出所：モーターインテリジェンス、オートモーティブニュースデータセンター発表データから作成

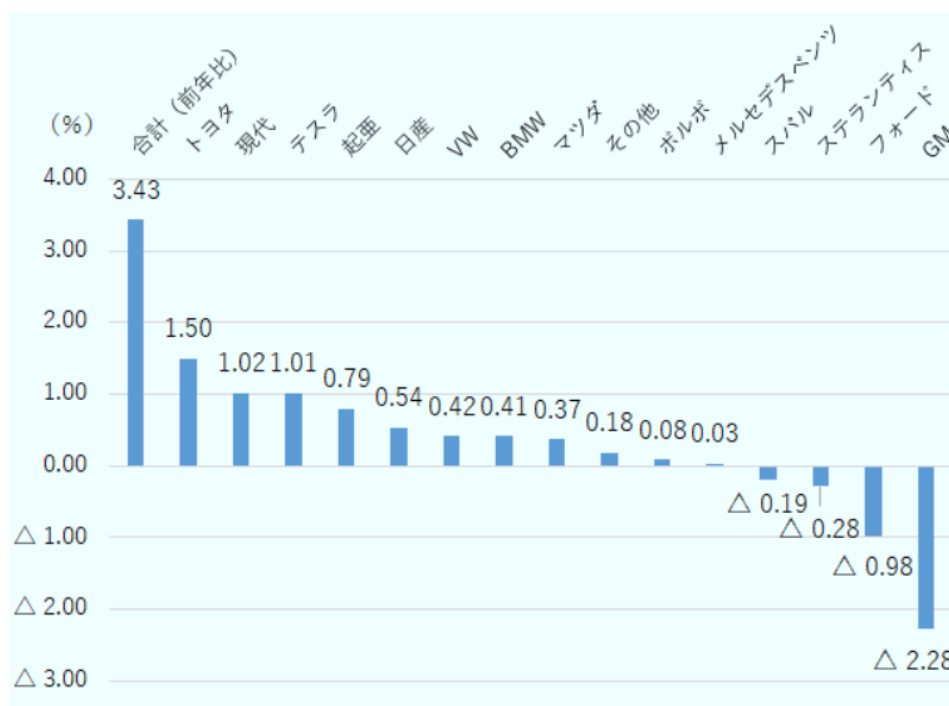
表2-2：メーカー別生産、販売台数（2021年販売台数が多い）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー	項目	生産			
		2020年	2021年	前年比 (%)	構成比 (%)
トヨタ	合計	1,003,927	1,143,172	13.9	12.6
	乗用車	495,690	489,630	△ 1.2	5.4
	小型トラック	508,237	653,542	28.6	7.2
GM	合計	1,612,339	1,489,350	△ 7.6	16.4
	乗用車	236,587	144,068	△ 39.1	1.6
	小型トラック	1,375,752	1,345,282	△ 2.2	14.8
フォード	合計	1,753,704	1,713,244	△ 2.3	18.9
	乗用車	72,793	65,590	△ 9.9	0.7
	小型トラック	1,680,911	1,647,654	△ 2.0	18.2
ステランティス	合計	1,180,055	1,365,501	15.7	15.1
	乗用車	0	0	0.0	0.0
	小型トラック	1,180,055	1,365,501	15.7	15.1
ホンダ	合計	966,448	856,324	△ 11.4	9.4
	乗用車	363,420	258,489	△ 28.9	2.9
	小型トラック	603,028	597,835	△ 0.9	6.6
日産	合計	431,069	451,788	4.8	5.0
	乗用車	147,908	129,210	△ 12.6	1.4
	小型トラック	283,161	322,578	13.9	3.6
現代	合計	490,909	546,506	11.3	6.0
	乗用車	235,663	172,651	△ 26.7	1.9
	小型トラック	255,246	373,855	46.5	4.1
起亜	合計	現代に含む			
	乗用車				
	小型トラック				
スバル	合計	314,458	269,646	△ 14.3	3.0
	乗用車	75,558	54,830	△ 27.4	0.6
	小型トラック	238,900	214,816	△ 10.1	2.4
VW	合計	90,949	112,123	23.3	1.2
	乗用車	7,333	9,361	27.7	0.1
	小型トラック	83,616	102,762	22.9	1.1
BMW	合計	361,361	435,212	20.4	4.8
	乗用車	0	0	0.0	0.0
	小型トラック	361,361	435,212	20.4	4.8
テスラ	合計	356,311	426,477	19.7	4.7
	乗用車	283,165	288,706	2.0	3.2
	小型トラック	73,146	137,771	88.4	1.5
マツダ	合計	0	0	0.0	0.0
	乗用車	0	0	0.0	0.0
	小型トラック	0	0	0.0	0.0
メルセデスベンツ	合計	223,923	233,026	4.1	2.6
	乗用車	13,758	0	△ 100.0	0.0
	小型トラック	210,165	233,026	10.9	2.6
ボルボ	合計	27,845	26,700	△ 4.1	0.3
	乗用車	27,845	26,700	△ 4.1	0.3
	小型トラック	0	0	－	－
その他	合計	0	0	－	－
	乗用車	0	0	－	－
	小型トラック	0	0	－	－
合計	合計	8,813,298	9,069,069	2.9	100.0
	乗用車	1,959,720	1,639,235	△ 16.4	18.1
	小型トラック	6,853,578	7,429,834	8.4	81.9

注：現代の生産台数には起亜が含まれる。

出所：モーターインテリジェンス、オートモーティブ70°ニュースデータセンター発表データから作成

図5：販売台数増加に対するメーカー別寄与度



注：対象は、乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。大型トラックは含まない。
出所：モーターインテリジェンス

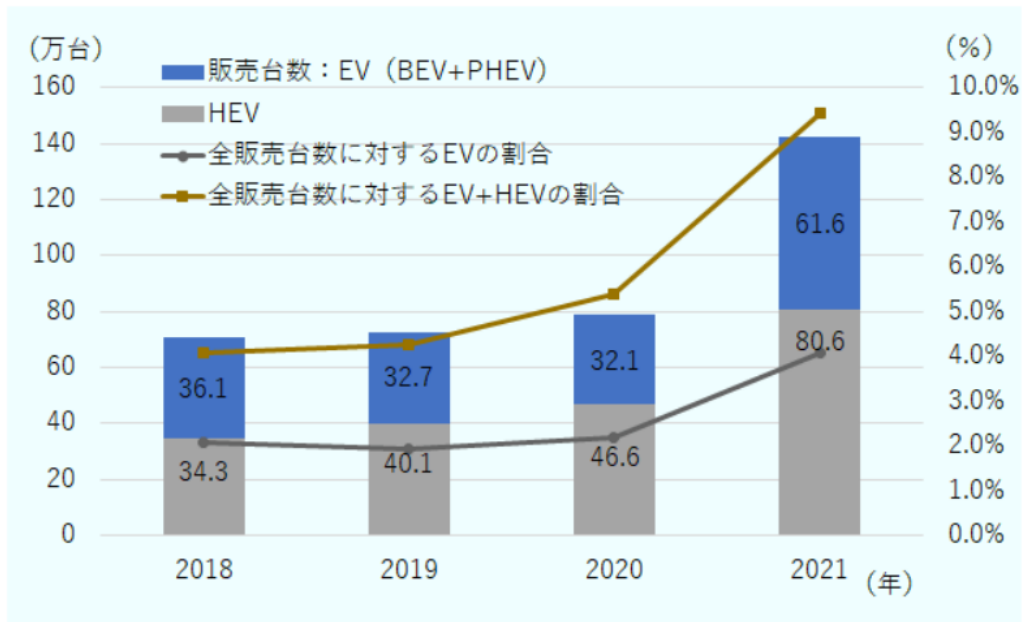
<EV シェアは 4.1%に増加、各社電動化に向け本格的にシフト>

2021 年 1 月に就任したジョー・バイデン米国大統領による、温室効果ガス削減に向けた一連の政策を受け、各メーカーは電動化へ本格的に舵（かじ）を切り始めた。複数のメーカーが新モデル（車種）を展開しており、2021 年は新たにバッテリー式電気自動車（BEV）が 16 モデル、プラグインハイブリッド車（PHEV）が 10 モデル、それぞれ市場投入され、年末の段階ではそれぞれ 39 モデル、42 モデルが市場に出そろいかたちとなった。タイプ別では、SUV やピックアップトラックの EV 化を優先して開発する傾向が始まっており、米系メーカーでは GM がピックアップトラック「シルバラード」や「ハマー」、フォードがピックアップトラック「F150」といった、ガソリン車の中でも人気のある大型車の BEV モデルを生産開始している。

EV（BEV と PHEV）における消費者への選択肢の広がり、販売増にもつながった。BEV の販売台数は前年比 88.4%増、PHEV は約 2.1 倍とそれぞれ大きく増加し、合計では 92.1%増の 61 万 5,724 台となった（図 6 参照）。これにより、EV が全車に占める割合は前年の 2.2%から 4.1%へと大きく上昇した。また、ハイブリッド車（HEV）も 73.1%増と大幅に増加し、EV と合わせた電動車全体では 80.8%増の 142 万 1,369 台となり、全体に占める電動車の割合も、前年の 5.4%から 9.4%に増加した。

EV 市場をメーカー別にみると、テスラが前年比 71.4%増の 35 万 2,471 台となり、EV 車のシェアの 6 割弱（57.2%）を占め、市場を牽引している。次いでトヨタが、PHEV「プリウス」「RAV4 プライム」の販売台数増加により、前年の 2.9 倍の 5 万 2,767 台となった。フォードは「マスタングマック E」、VW は「ID.4」（いずれも BEV）が好調で、それぞれ 6.0 倍、2.8 倍と大幅に増加した。なお、トヨタは HEV も 65.6%増と大きく伸びたことから、同社販売台数に占める電動車の割合は前年の 15.9%を上回る 25.0%となった。

図6：電気自動車の販売台数推移



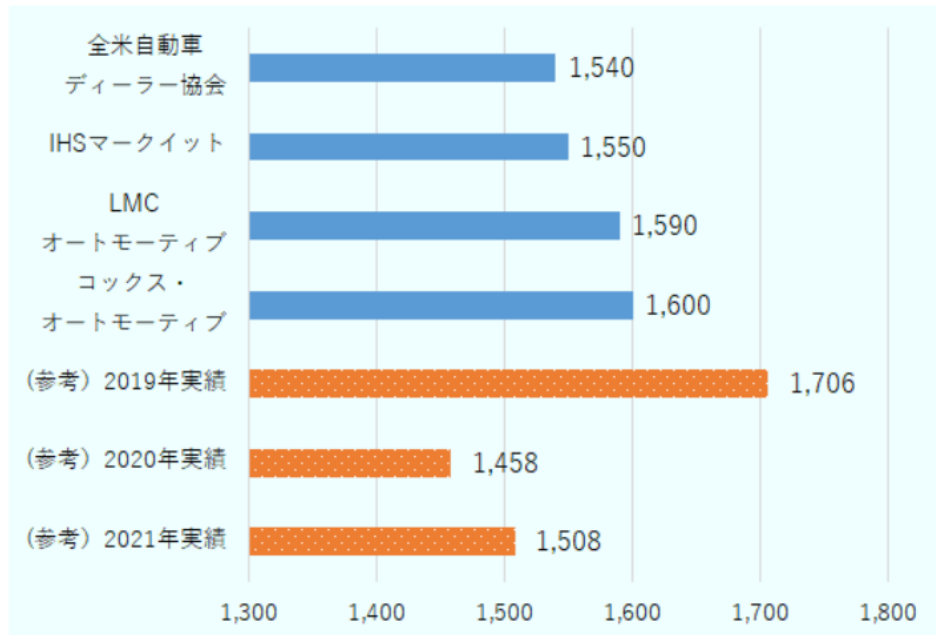
出所：2019年まではエネルギー省、2020、2021年はモーターインテリジェンス発表データを基にジェットロ作成

EV化に向けた、大型投資案件の発表も相次いだ。GMは2020年から2025年までのEV化と自動化に350億ドル、フォードも2025年までにピックアップトラック「F-150」など複数モデルのEV化に向け220億ドル以上の投資計画を発表した。また、ステランティスも2025年までに300億ユーロ超の投資を明らかにしたほか、韓国メーカーの現代と起亜はEVの生産拠点設立などを目的として、米国で74億ドルの投資を行うと発表した（[2021年7月15日付ビジネス短信参照](#)）。日系メーカーでは、トヨタがノースカロライナ州でのバッテリー工場建設や（[2021年12月7日付ビジネス短信参照](#)）、ケンタッキー工場での水素トラック用燃料電池モジュールの生産開始などを発表している（[2021年8月27日付ビジネス短信参照](#)）。

<2022年は在庫問題の解消に期待>

2022年の販売台数に関して、主な専門機関は、年後半に半導体不足を含む在庫問題が改善するとの見通しから、2021年を上回る1,540万~1,600万台の範囲を予測している（図7参照）。1,550万台と予測するIHSマークイットは、年前半は在庫の状況の見通しが立たないものの、年末にはパンデミック以前に近い水準にまで回復し、2023、2024年のさらなる回復に拍車をかける、との見方を示している。また、1,600万台と予測するコックスオートモーティブは、2022年も需要サイドの力強さは続き、ガソリン価格の上昇や新たなモデルの市場投入が見込まれることから、特にEV市場がさらに勢いづくともみている。なお、年間を通じた半導体不足の影響に関し、前出のAFSは、北米で約42万台に上ると発表している（2022年3月7日時点）。

図7：2022年年間予測販売台数（万台）



注：予想販売台数は、2021年12月後半～2022年1月前半の発表値。

出所：モーターインテリジェンス、各社ホームページ

<2021年の生産台数は2019年比で15.1%減>

オートモーティブニュース データセンターの発表によると、2021年の生産台数は前年比2.9%増の906万9,069台となった（表2参照）。パンデミックによる工場稼働停止などで大幅に落ち込んだ前年に比べると増加したものの、半導体不足や部品供給の停滞といった前出したような影響により、パンデミック前の2019年比では15.1%の大幅減となった。メーカー別でみると、フォードが2.3%減、GMが7.6%減、ステランティスが15.7%増、トヨタが13.9%増、ホンダが11.4%減、現代（起亜を含む）が11.3%増、日産が4.8%増、スバル14.3%減、VWが23.3%増となった。

注1：出発地と目的地の倉庫間の輸送にかかる日数。

注2：在庫として保有する台数が、何日分の販売に相当するかを示す。

カナダ（生産・販売）：2021年は、新車販売が前年比7%増、生産22%減

2022年8月9日 トロント事務所（飯田 洋子）

2021年、カナダでの新車販売は、第1四半期こそ好調に滑り出した。しかしその後は、半導体供給不足で供給が間に合わない事態が発生。年間を通じた販売台数は前年比6.6%増にとどまった。また、米国への生産移管も進展。その結果、生産台数は前年比22.0%減と、記録的な低水準に沈んだ。

こうした中でも、カナダで自動車生産する5社のうち4社が、電気自動車（EV）の組み立て工場への投資計画を発表。新たな生産体制に向け、シフトを進めている。2021年には、ZEV（注1）の販売シェアが5.2%に高まった。そのような中、連邦政府は、ZEVに対するリベート制度の対象を、スポーツ用多目的車（SUV）などカナダで人気が高いタイプの車種へ拡充することを発表した。

<半導体供給不足で販売台数伸び悩み>

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント（DAC）の2022年1月5日に発表によると、2021年の新車販売台数は163万8,398台。低迷した2020年の水準に比べ、6.6%増加した（表1参照）。しかし、過去最高を記録した2017年の203万8,798台からは、19.6%も減少した。市場の潜在力を大きく下回ったかたちだ。

DACのマネージング・パートナー、アンドリュー・キング氏は「2020年が必要の問題に悩まされたのに対し、2021年は供給の問題に見舞われた」とコメント。2021年第1四半期（1～3月）時点での販売台数（季節調整済み年率換算）は、192万台。自動車業界には楽観的な空気が流れた。しかし、第2四半期以降は半導体供給不足の深刻化で供給が間に合わなくなった。その結果、年率換算で140万～170万台の販売台数で推移することになったと付言した。

表1：メーカー別新車販売台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位(*1)	メーカー	2020年	2021年	前年比
1 (1)	フォード	239,368	243,447	1.7
2 (3)	トヨタ	191,420	225,215	17.7
3 (2)	GM	218,501	217,475	△0.5
4 (4)	ステランティス	178,752	161,482	△9.7
5 (5)	ホンダ	140,243	147,658	5.3
6 (6)	現代	113,820	131,179	15.3
7 (7)	日産	88,450	98,405	11.3
8 (8)	起亜	72,452	79,198	9.3
9 (9)	マツダ	57,773	62,201	7.7
10 (11)	VW	49,830	60,299	21.0
11 (10)	スバル	52,129	56,870	9.1
12 (12)	メルセデス・ベンツ	35,397	36,240	2.4
13 (13)	BMW	25,493	30,651	20.2
14 (14)	アウディ	25,895	28,790	11.2
15 (15)	三菱自動車	16,092	23,644	46.9
—	その他(*2)	31,773	35,644	12.2
セグメント	乗用車	308,593	308,169	△0.1
	小型トラック	1,228,795	1,330,229	8.3
(参考)	米系自動車メーカー	636,621	622,404	△2.2
	日系自動車メーカー	546,107	613,993	12.4
	その他メーカー	354,660	402,001	13.3
合計		1,537,388	1,638,398	6.6

注1：カッコ内(*1)は、2020年の順位を示す。

注2：その他(*2)はジャガー、ランドローバー、マセラティ、ミニ、ボルシェ、ボルボ。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基にジェットロ作成

メーカー別には、フォードが前年からの首位を維持した。2位には、トヨタが前年の3位から返り咲き。ゼネラルモーターズ (GM) は3位に後退した。ステランティスとホンダは、前年からの4位、5位を維持した。米系メーカーの販売総台数は、前年比2.2%減の62万2,404台に落ち込んだ。その一方で、日系メーカー6社 (トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、スバル、三菱自動車) は同12.4%増の61万3,993台を記録した。その結果、販売台数シェアは前年の35.5%から37.5%に拡大した。

セグメント別にはどうか。乗用車 (セダン、クーペ、ハッチバック) の販売は、ほぼ横ばいだった (前年比0.1%減)。これに対し、フォードFシリーズを筆頭に、トヨタRAV4などの「小型トラック」は同8.3%増。両セグメントを合わせた総販売台数に占める小型トラックの割合は81.2%と過去最高になり、乗用車からシフトする傾向が続いている。なお、ここでいう「小型トラック」には、ピックアップトラックのほか、SUV、クロスオーバーSUV (CUV)、バンも含まれている点、注意が必要だ。

<生産台数減少の一因は米国への生産移管>

一方、2021年の生産台数は大きく減少した。DACが1月31日に発表した統計によると、生産台数は前年比22.0%減の111万1,081台（表2参照）。1967年以来の低水準になった。新型コロナ禍前の2019年までの数年間は、カナダの自動車生産台数が200万台程度で推移していたことを考慮すると、ほぼ半減したことになる。

北米域内で生産移管が進んでいることが押し下げ要因だ。カナダの生産台数がピークを記録した1999年には、北米の生産台数に占めるカナダのシェアは17%を超えていた。しかし、2021年には8.7%と前年の11.0%からさらに低下した。なお、カナダのシェアは前年より2.3ポイント減少した一方で、米国のシェアは前年の65.5%から2021年は67.9%へ2.4ポイント増、メキシコは両年とも23.4%で横ばいと、カナダの減少分は米国のシェア拡大で吸収された。

表2：メーカー別自動車生産台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位(*)	メーカー	2020年	2021年	前年比
1 (1)	トヨタ	427,321	427,058	△0.1
2 (2)	ホンダ	355,513	292,189	△17.8
3 (3)	ステランティス	334,447	235,875	△29.5
4 (5)	フォード	145,532	104,196	△28.4
5 (4)	GM	160,858	51,763	△67.8
セグメント	乗用車	336,831	301,062	△10.6
	小型トラック	1,086,840	810,019	△25.5
合計		1,423,671	1,111,081	△22.0

注：カッコ内(*)は、2020年の順位を示す。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

メーカー別には、トヨタが首位を維持した（42万7,058台）。前年比0.1%減と、ほぼ横ばいだった。レクサスRXシリーズが16.1%の増産の一方、RAV4シリーズは4.5%の減産になった。ホンダも、前年からの2位を維持した（29万2,189台）。ただしシビックやCR-Vをそれぞれ減産し、前年比17.8%減になった。この日系メーカー2社の減産率は、ステランティスやフォード、GMに比べて低かった。その結果として、在カナダ日系メーカーの生産台数シェアは、前年の55.0%から64.7%に拡大した。

セグメント別には、全生産台数に対する小型トラックのシェアが、前年の76.3%から72.9%に低下した。乗用車の生産台数が前年比10.6%減だったのに対し、小型トラックは25.5%減と乗用車を上回って低迷した結果だ。小型トラックは、前年まで継続的に構成比が増える傾向にあったのが、一転したかたちにもなる（注2）。

<EV生産に向けた体制整備が進む>

こうした中でも、新たな生産体制へのシフトが進んでいる。カナダで自動車生産を行う5社（表2参照）のうち4社が、EV組み立て工場に投資する計画を発表した。

まずフォードが2020年9月、EV生産設備への投資を発表（[2020年10月1日付ビジネス短信参照](#)）した。これに始まり2022年3月には、ホンダがハイブリッドEV生産に向けた工場再編を発表した（[2022年3月17日付ビジネス短信参照](#)）。GMも同じく3月、韓国のポスコ・ケミカルと共同でEV用電池材料の生産工場建設を発表。引き続いて4月、EV生産に向けて2工場の再編を発表している（[2022年4月6日付ビジネス短信参照](#)）。同様にステランティスも3月、韓国のLG エナジーソリューションとの合弁電池工場建設発表。その後5月、EV生産に向け、オンタリオ州の2工場を再編すると発表した（[2022年5月10日付ビジネス短信参照](#)）。

なお、トヨタはカナダでハイブリッドEVの生産を行っており、バッテリー電気自動車（BEV）のbZ4Xの販売について4月に公表している。一方で、同車種のカナダでの生産については、本稿執筆時点で明らかになっていない。

加えて、EVを含め、消費者のZEV需要が高まっている。カナダ統計局の新車登録統計（2021年分、4月21日発表）によると、ZEV〔バッテリー電気自動車（BEV）、プラグイン・ハイブリッド車（PHV）〕の新規登録台数は8万6,032台。全新車登録台数に対するシェアが5.2%に及んだ。

この状況下、ZEV推進をさらに加速すべく、カナダ運輸省は2022年4月、ZEV向けリベート制度の対象を、SUVなどカナダで人気の高いタイプの車種に拡充することを発表している。

注1：カナダ運輸省では、「ゼロエミッション車（ZEV）」を、バッテリー電気自動車（BEV）、プラグイン・ハイブリッド車（PHV）、燃料電池車（FCV）と定義している。日本などとは定義が異なるため、要注意だ。本稿での「ZEV」は、この3車種を指す。

注2：「小型トラック」の販売が伸びながら生産が低迷した理由は明確でないが、DACによると、当期に進行していた半導体不足はブランドや車種によって違いがみられたことから、その影響を「小型トラック」分野で乗用車以上に強く受けていた可能性が考えられる。

ブラジル（生産・販売）：ブラジル自動車産業の動向

バイオエタノール活用による脱炭素などの視点から

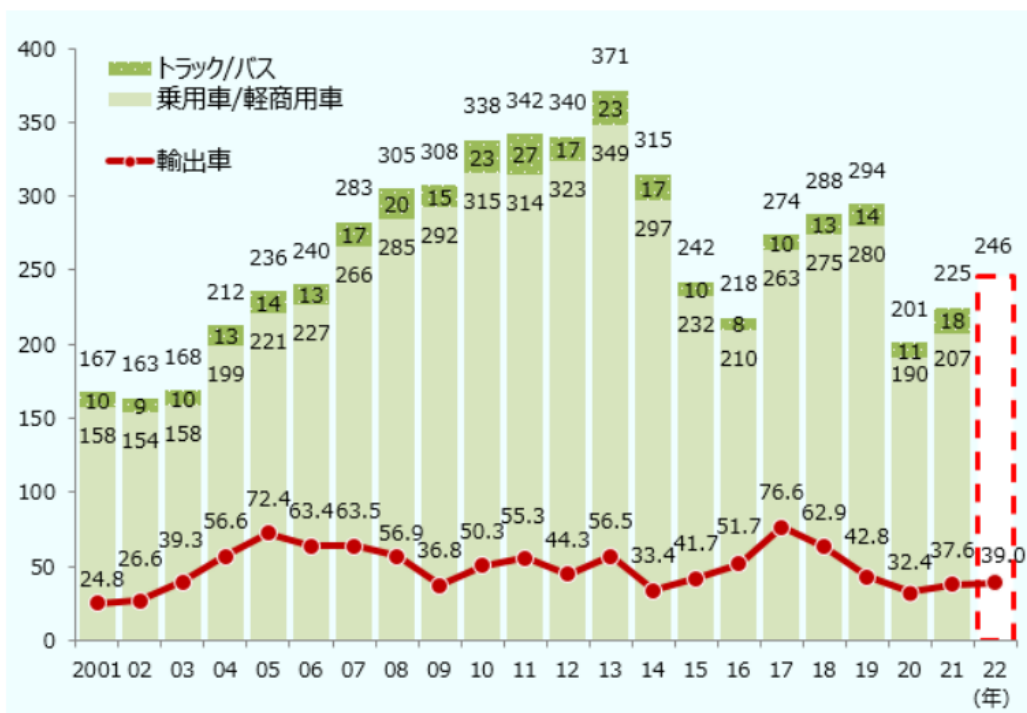
2022年8月24日 サンパウロ事務所（古木 勇生）

2021年のブラジル自動車産業は、世界的な半導体不足や国際物流の混乱などの影響を受けながらも、生産、販売、輸出ともに、新型コロナウイルス感染拡大で打撃を受けた2020年と比較して回復基調にある。脱炭素や電動化の動きはブラジルでも徐々に高まっている。各社の戦略をみると、ブラジルが優位性を持つバイオエタノールを活用する動きが顕著だ。

<世界的な半導体不足の影響を受けた2021年>

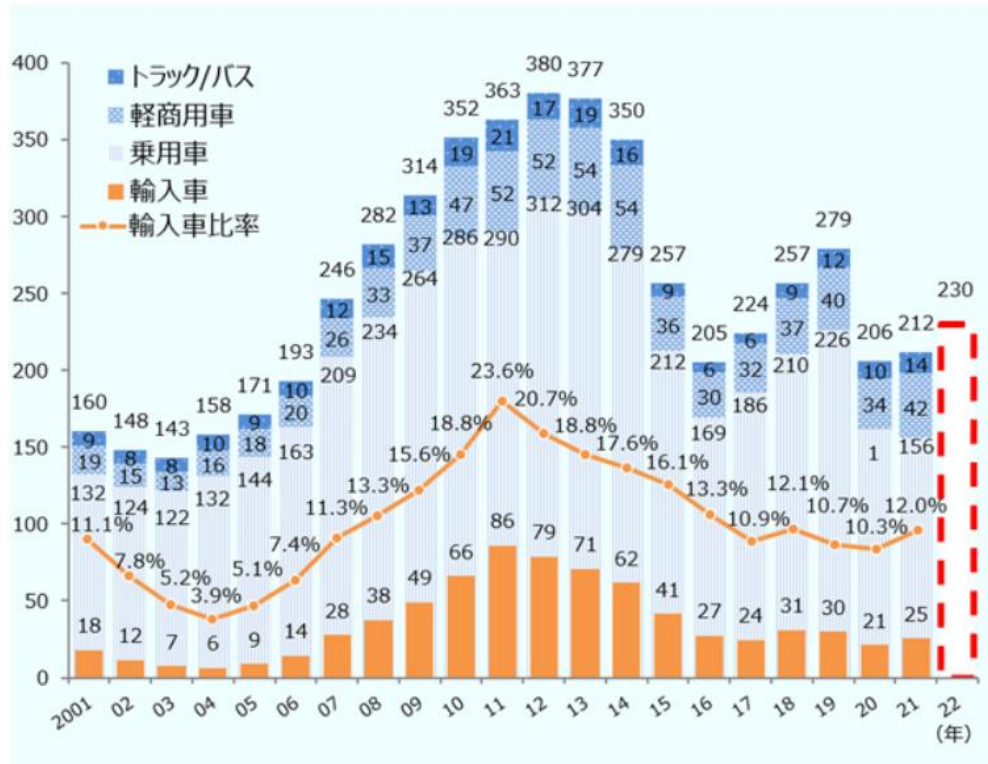
全国自動車製造業者協会（Anfavea）が2022年2月に発表した年次報告によると、2021年の自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）生産台数は前年比11.6%増の224万8,253台（図1参照）、国内販売台数（新車登録ベース）は3.0%増の211万9,851台（図2参照）、輸出台数は16.0%増の37万6,383台（図1参照）といずれも回復した。

図1：ブラジルの自動車生産および輸出台数の推移（単位：万台、%）



出所：Anfaveaからジェトロ作成

図2：ブラジルの自動車国内販売台数（新車登録ベース）推移（単位：万台）



注:軽商用車は人や荷物を同時に運ぶことが出来る乗り物であり、総重量3.5トンまでとなる。小-中型でピックアップやバン、救急車などの特殊車両も該当する。

出所：Anfaveaからジェットロ作成

国内の自動車業界が新型コロナウイルス感染拡大の影響で最も打撃を受けた 2020 年比で、回復傾向となっている。ただし、2021 年の生産台数と販売台数は、Anfavea が 2021 年初に立てた見通しをいずれも下回る結果となった。Anfavea は、世界的な半導体不足はブラジルにおいても複数の自動車工場の稼働を一時的に中断させたとし、2021 年の生産台数で 30 万台分の損失につながる影響だった、と分析した。多大な影響を受けた事例として、米ゼネラルモーターズ (GM) は、ブラジル南部に位置するグラバタイ工場で 4 カ月以上、生産活動を停止した。

新型コロナウイルス感染拡大前の 2019 年にブラジルが輸入した集積回路(HS コード：8542)は、重量ベースで 172 万 3,879 トン。その後、152 万 6,846 トン (2020 年)、161 万 7,370 トン (2021 年) と推移している。

政府は、ブラジル国内における半導体関連産業の育成を目指し、2021 年 1 月 22 日までを期限としていた国内半導体産業の技術発展支援プログラム(PADIS)を、2022 年 1 月 7 日付法律 14,302 号により、2026 年 12 月 31 日まで延長した。

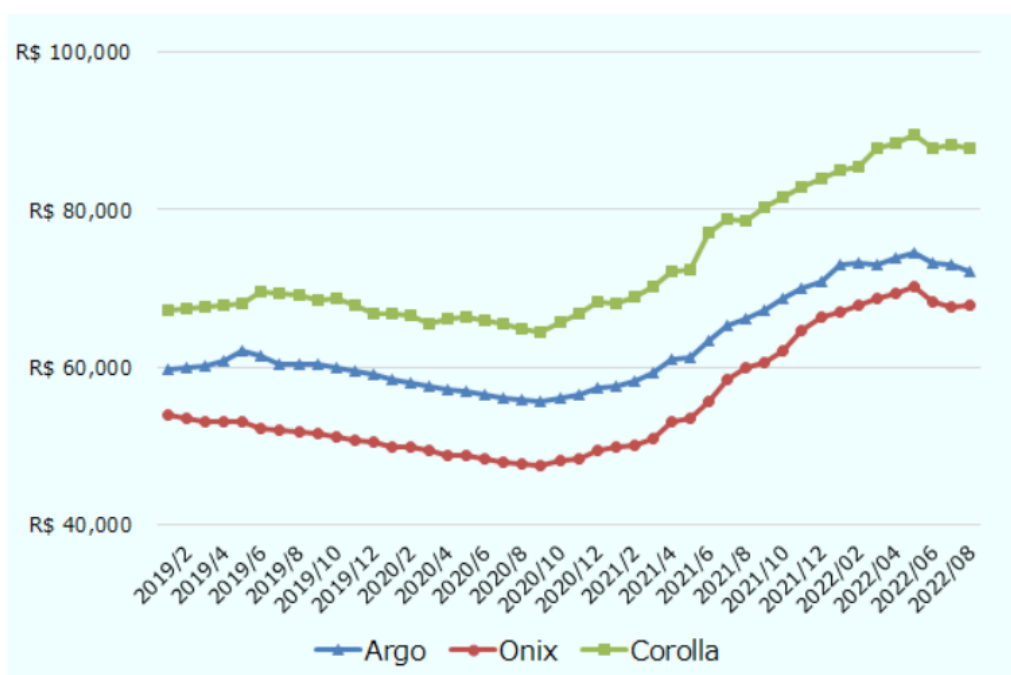
サンパウロ州研究財団(FAPESP) は 2018 年、半導体製造工程 (設計、前工程、後工程) のうち、ブラジルには前工程に関わる企業が十分存在していない、と指摘している。FAPESP によれば、国営の CEITEC が前工程に関わる企業として存在するが、製造工程のほとんどは国外の企業に頼らざるを得ない状況だという。また CEITEC は、半導体産業として確立するために必要な十分な投資を政府から得られていない、などの課題もある。

<高止まりする中古車価格>

全国中古自動車販売協会連合会（FENAUTO）によれば、2021年の中古車販売台数は1,510万6,724台で、前年比17.8%増加した。FENAUTOは増加の理由として、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、公共交通機関を避ける手段として自動車のニーズが増したものの、新車の在庫はこうした需要を十分に満たせなかったため、としている。2021年の中古車販売台数が、自動車販売台数（新車登録ベース）を大きく上回ったことも注目に値する。

中古車価格は通常、発売したタイミングから時間とともに下降傾向となるが、経済調査研究所基金（Fipe）のデータによると、2021年の中古車価格は2020年より高値で推移している（図3参照）。この傾向は現時点でも概ね継続している。

図3：ブラジルで販売されている中古車価格推移



注：緑はCorolla GLi 1.8 Flex 16V Aut. 2017 Gasolina、青はARGO HGT 1.8 16V Flex Aut. 2018 Gasolina、赤はONIX HATCH ACTIV 1.4 8V Flex 5P Aut. 2017 Gasolinaを一例として表示。
出所：経済調査研究所基金（Fipe）からジェトロ作成

<脱炭素に関する3つのシナリオでバイオエタノール活用の優位性を示す>

Anfaveaは2021年8月、「ブラジル自動車産業における脱炭素化への道」と題するウェビナーを開催し、国内自動車業界の二酸化炭素（CO2）排出量削減の可能性と限界について解説した。

Anfaveaのルイス・カルロス・モラエス会長（当時）は、欧州、米国、中国などと同様に、在ブラジルの自動車メーカーが電動化に向け取り組むことに理解を示した一方、ブラジルでは次の点に留意するべきと注意を促している（[2021年8月27日付ビジネス短信参照](#)）。

- 2035年まで内燃機関搭載の自動車が市場の80%以上を占める可能性が高い点

- 電動車導入のためのインフラ投資が高コストなため、電動車の普及につながらず、結果的には中短期的な CO2 削減効果には限界がある点
- 2035 年までに、関連する設備を整え、バイオ燃料の消費割合を増やした場合の CO2 排出量の削減効果の方が大きい点

Anfavea の委託を受けたボストン・コンサルティング・グループ (BCG) は、自動車業界のサプライチェーン全体の経済活動から排出される CO2 に関し、電動車を主体とした場合とバイオ燃料車を主体とした場合の削減効果を比較した。

その結果、積極的に電動車を導入し、関連するインフラ設備を整えて 2035 年を迎えた際の排出量と、そうでない場合を比較した場合、排出量の削減効果は約 5%にとどまることを示した(表 1 参照)。一方、バイオ燃料の消費割合を増やし、関連する設備を整えて 2035 年を迎えた際の CO2 排出量は、そうでない場合と比較して約 14%の削減効果が得られるとして、バイオ燃料車による削減効果の優位性を指摘している。Anfavea は、「ブラジルはバイオエタノール関連の技術を持っていること」や、「国内の新車登録台数(乗用車・軽商用車)の 80%以上はガソリンとバイオエタノールとの組み合わせで走行できるフレックス車であり、現在 37%にとどまっているエタノールの消費割合の拡大余地があること」などを強調している。

表 1 : 自動車産業のサプライチェーン全体の経済活動から排出されるCO2 (3つのシナリオ) (－は値なし)

シナリオ	2020年	2035年	2020年/2035年	現行のまま2035年を迎える場合と比較
1.現行のまま	7,900万トン	8,300万トン	約5%増	－
2.電動車主体	7,900万トン	7,900万トン	0%	約5%減
3.バイオ燃料車主体	7,900万トン	7,100万トン	約10%減	約14%減

出所：Anfavea・BCC「ブラジル自動車産業における脱炭素への道」からジェットロ作成

<バイオエタノールを活用した各社の戦略>

在ブラジル自動車メーカーの戦略には次の様なものがある。例えば、ステランティスは 2022 年 3 月、ブラジル市場における電動化について、同国が優位性を持ち、かつ環境負荷も軽減できるバイオエタノールを活用することを、同社戦略に位置付けている。フォルクスワーゲン (VW) は 2021 年 7 月、ブラジルを始めとする新興国市場向けの戦略として、バイオ燃料の活用技術を開発する R&D (研究開発) センターをブラジル国内に設立することを発表した。同社は、VW グループとして 2033~2035 年に欧州でのガソリン車など内燃機関搭載の自動車生産を段階的に廃止する計画だが、充電インフラの普及状況や消費者の所得水準を踏まえ、ブラジルなど新興国ではその動きがさらに遅くなると見込まれる点に着目している。VW ラテンアメリカのパブロ・ディ・スイ社長は発表の中で、「バイオ燃料のようなクリーンエネルギーを活用した技術的解決策を開発・輸出する役割をリードできる。また、バイオ燃料の活用は新興国でのカーボンニュートラル達成に向けた補完的戦略になる」と述べている ([2021 年 7 月 21 日付ビジネス短信参照](#))。

また、トヨタは、サンパウロ州のインダイアトゥーバ市とソロカバ市の2つの工場で、カローラセダンとカローラクロスの2車種のフレックス燃料ハイブリット車を製造している。同社は、脱炭素に向けた転換はその国の特性を生かした戦略が必要であるとし、ブラジル市場においてはエタノールによるフレックス燃料ハイブリット車が今後の主力となると注目している（[2022年6月8日付ビジネス短信参照](#)）。カオア・チェリーは2022年5月、サンパウロ州のジャカレイ工場を一時的に稼働停止し、電動化計画に向けて生産ラインを見直すと発表した（[2022年6月9日付ビジネス短信参照](#)）。現地報道によれば、バイオエタノールを活用することも念頭に置いているという。中国大手自動車メーカーの長城汽車は2021年8月、サンパウロ州イラセマポリス市にあったダイムラーの工場を買収した。2022年6月の同社発表によれば、同工場は2023年下半期までの稼働を目指す。電気およびハイブリッドのスポーツ用多目的車（SUV）や、ピックアップトラックを中心に年間10万台の生産を目指す。2022年内にはガソリンの内燃機関搭載のハイブリッド車の輸入販売を開始しつつ、将来的にはガソリンとバイオエタノールとの組み合わせで走行できる、いわゆるフレックスハイブリッド車の現地生産を目指す（[2022年7月15日付ビジネス短信参照](#)）。

Anfaveaの年次統計で、燃料別の新車登録台数（乗用車、商用車）を見ると、電気をエネルギー源とするEV（電気自動車）などは、ハイブリッド車も含めて3万5,303台となっており、全新車登録台数の1.67%にとどまっている。ただ、2020年には、その割合は0.96%だったことから、わずかに上昇している（表2参照）。

表2：エネルギー別の新車登録台数(乗用車、商用車) (単位:台)

燃料の種類	ガソリン	エタノール	フレックス燃料	電気	ガス	ディーゼル	合計
台数	53,597	25	1,624,322	35,303	95	406,509	2,119,851
シェア	2.53%	0.001%	76.62%	1.67%	0.004%	19.18%	100%

出所：Anfavea 2021年ブラジル自動車産業年次報告からジェトロ作成

ブラジルの自動車産業は、国内で直接および間接的に約120万人の雇用を創出し、ブラジルのGDPの約3%、製造業部門では約20%の比率を占める重要産業である。ブラジルは、地域ごとに地形やインフラ発展度合いが大きく異なり、かつ、バイオ燃料も豊富なため、同国における車両電動化に向けた動きは欧米諸国とは条件が異なることに留意しながら注視する必要がある。また、世界的な半導体不足や国際物流の混乱、脱炭素といった外部情勢の変化も踏まえながら、ブラジル市場でビジネスを展開している各社の戦略の変化に注目していく必要がある。

メキシコ（1）（生産・販売）供給難に苦しみ生産活動が停滞

2021年のメキシコ自動車産業（1）

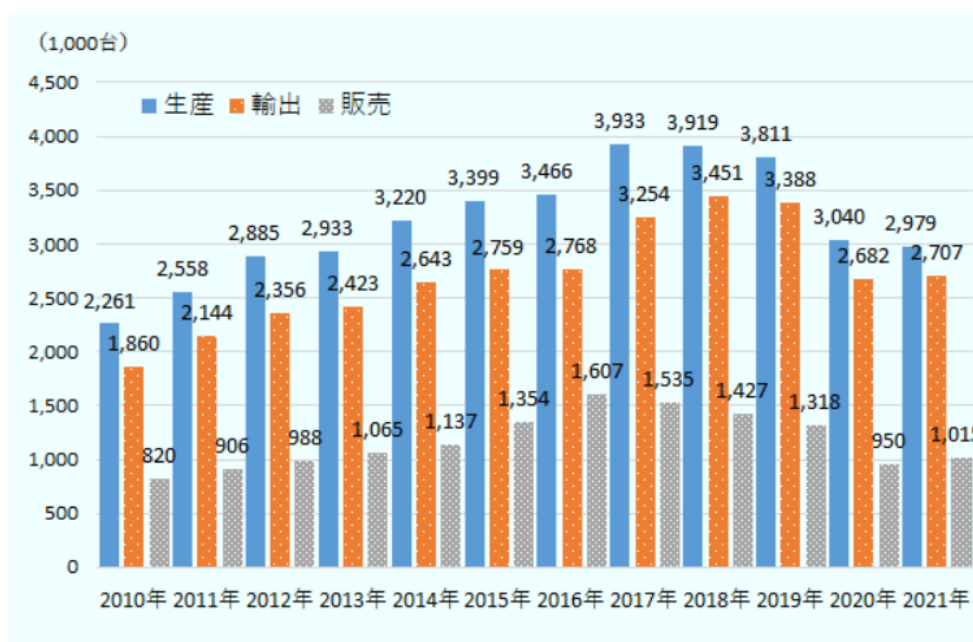
2022年4月22日 メキシコ事務所（松本 杏奈）

2021年のメキシコの自動車生産台数（大型バス・トラックを除く）は、297万9,276万台。前年比で2%減少した。

2020年は、新型コロナウイルス感染拡大により一時的に生産停止を余儀なくされた。その結果、生産台数は前年比20.2%減と、歴史的な落ち込みになった。それだけに、2021年には回復に期待がかかっていた。しかし、新型コロナウイルス感染拡大に起因する半導体不足などの供給難に見舞われ、さらに後退したかたちだ。

輸出台数も270万6,980台と、0.9%増にとどまった。これは、生産面の制約を受けた結果と言える。一方で国内販売は101万4,735台で6.8%増加。8年ぶりに100万台を下回った2020年から、回復がみられた（図1参照）。

図1：メキシコの自動車生産・輸出・販売台数



出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）

<生産は供給難から停滞も、北米以外の輸出は堅調>

まず、メキシコで完成車（大型バス・トラックを除く）を生産している企業について確認しておく。生産歴60年以上に及ぶのが、日産自動車、ゼネラルモーターズ（GM）、フォルクスワーゲン（VW）、ステランティス、フォードだ。このほか日系企業では1994年にホンダ、2002年トヨタ、2014年マツダが、それぞれ生産を開始した。他国からは、2016年以降、起亜、BMW、ダイムラーが進出。さらにVW系列高級ブランドのアウディも、2017年に操業を始めた。また、中国の安徽江淮汽車（JAC）と北京汽車（BAIC）が、小規模ながらノックダウン生産（注1）をしている。

大型バス・トラックを除く 2021 年の生産台数は、297 万 9,276 万台。前年比 2%減少になった。生産が大きく落ち込んだ前年から盛り返すことはできなかった。

ここで、新型コロナ禍以降の経緯を振り返る。感染拡大を受けて、メキシコ連邦政府は 2020 年 3 月 30 日、「衛生上の緊急事態宣言」([2020 年 4 月 1 日付ビジネス短信参照](#))を発出。これにより、「不可欠な活動」と認められる業種以外は操業が制限された。自動車産業も、2020 年 5 月半ばまでの約 1 カ月半にわたり、生産停止を余儀なくされた。その結果、2020 年は生産台数が 304 万 178 台で前年比 20.2%減と激しく落ち込んだ。2021 年 3 月以降は、感染状況に改善がみられるようになった。ワクチン接種の進捗などにより、操業規制は州によって緩和または撤廃された。一方で、世界的な情報処理機器需要の高まりで、半導体に慢性的な供給不足が発生。また、物流の需給が逼迫したことで、原材料などの輸送にかかる時間とコストが増大した。このように、新型コロナ禍に起因して、供給面で制約が生じてしまった。これが企業活動に影響し、生産台数の減少につながったかたちだ。

企業別に生産台数をみると、GM（総生産台数に占める構成比 17.4%）が 51 万 8,175 台。28.9%減と大幅に減少した（表 1 参照）。ステランティス（同 13.7%）も、40 万 6,973 台で 7.9%減だった。一方、日産自動車（同 18.0%）が 53 万 6,323 台。当年では最多で、前年から 2.8%増だった。また、トヨタ（同 7.5%）も 22 万 2,346 台で 31.3%増、ホンダ（同 5.1%）15 万 2,187 台 18.4%増と好調だった。フォードは、21 万 8,289 台で 60.4%増と大きく伸びた。なおこれは、生産車両のモデルチェンジにより 2020 年の生産台数が少なかった反動という側面もある。

表1：メキシコの企業別自動車（大型バス・トラック除く）生産・販売（1-12月）（単位：台，%）（△はマイナス値、－は値なし）

企業名	生産				販売			
	2020年	2021年			2021年	2022年		
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
日産	521,730	536,323	18.0	2.8	194,427.0	203918.00	20.1	4.9
GM	728,768	518,175	17.4	△ 28.9	150,256.0	127300.00	12.5	△ 15.3
フォルクスワーゲン	422,927	431,908	14.5	2.1	125,895.0	130115.00	12.8	3.4
ステランティス	442,107	406,973	13.7	△ 7.9	58,743.0	65909.00	6.5	12.2
ヒュンダイ・キア	206,800	219,400	7.4	6.1	105,851.0	119249.00	11.8	12.7
起亜	206,800	219,400	7.4	6.1	73,620.0	82040.00	8.1	11.4
ヒュンダイ	－	－	－	－	32,231.0	37209.00	3.7	15.4
トヨタ	169,350	222,346	7.5	31.3	76,577.0	91090.00	9.0	19.0
フォード	136,067	218,289	7.3	60.4	38,132.0	41735.00	4.1	9.4
ホンダ	128,568	152,187	5.1	18.4	48,996.0	43790.00	4.3	△ 10.6
マツダ	138,855	127,293	4.3	△ 8.3	46,117.0	46901.00	4.6	1.7
メルセデス・ベンツ	85,392	74,337	2.5	△ 12.9	14,788.0	13751.00	1.4	△ 7.0
BMW	55,832	68,919	2.3	23.4	15,112.0	16912.00	1.7	11.9
スズキ	－	－	－	－	25,975.0	33044.00	3.3	27.2
ルノー	－	－	－	－	25,516.0	28218.00	2.8	10.6
三菱自動車	－	－	－	－	10,447.0	17872.00	1.8	71.1
スバル	－	－	－	－	1,444.0	2119.00	0.2	46.7
いすゞ	－	－	－	－	964.0	1045.00	0.1	8.4
その他	3,782	3,126	0.1	△ 17.3	10,823.0	31767.00	3.1	193.5
日系企業合計	958,503	1,038,149	34.8	8.3	404,947.0	439779.00	43.3	8.6
合計	3,040,178	2,979,276	100.0	△ 2.0	950,063.0	#####	100.0	6.8

注1：系列ブランド（例えばフォルクスワーゲンはSEAT, AUDI, PORSCHE）を含む。

注2：いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数だけがAMIAに報告されている。

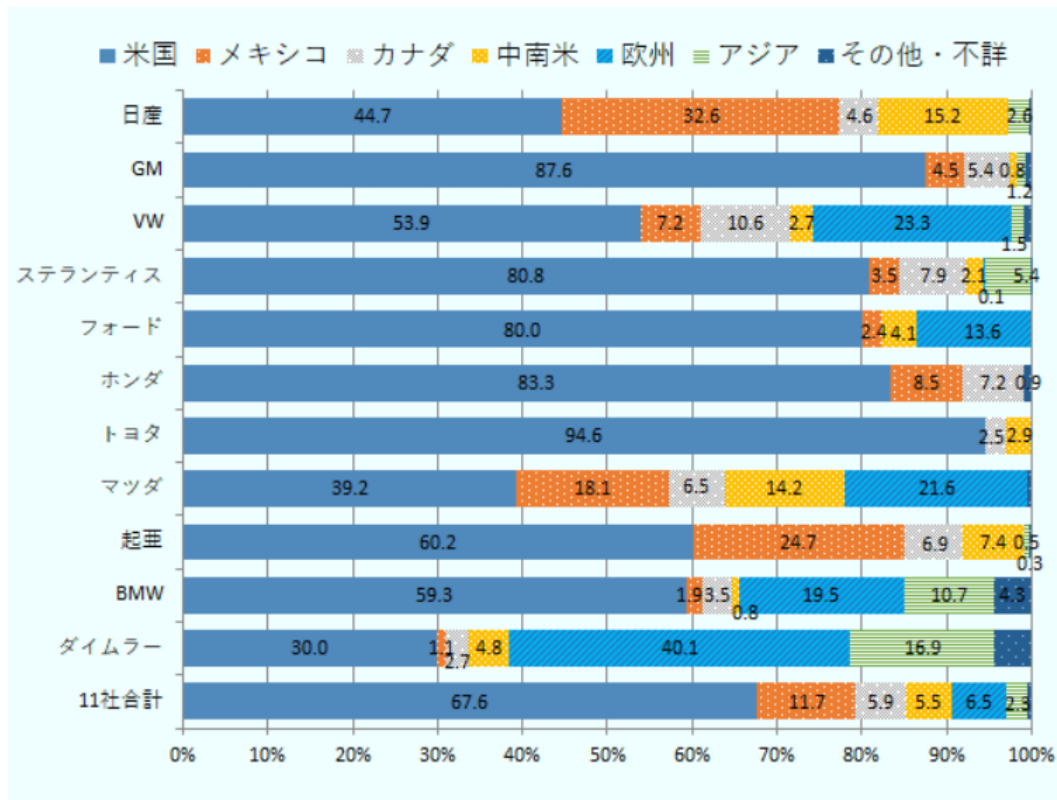
注3：この表にいう「販売」とは、メキシコ国内での販売。輸入車の販売を含む一方で、国内生産車の輸出を含まない。

出所：国立統計地理情報院（INEGI）

改めて、2021年の輸出台数は、前年比0.9%の伸びにとどまった。これを地域別にみると、北米向けが225万1,482台。前年から2.2%減少した（表2参照）。GM（生産台数の87.6%が米国向け）の輸出台数が53万1,383台で22.1%減少したことや、ステランティス（80.8%が米国向け）も前年比4.5%減だったことなどが響いた（図2参照）。一方で、中南米・カリブ向けの輸出は16万7,381台で45.6%増、アジア・大洋州向けの輸出も8万1,144台で39.4%増。いずれも、堅調だった。

メキシコでの自動車生産は、輸出志向だ。メキシコ国内で生産される自動車（大型バス・トラックを除く）の実に9割弱が輸出向けであるため、生産の停滞は輸出減に直結する。実際、2021年に自動車輸出が大きく伸びなかった主な原因は、世界的な需要減というよりも供給面の制約という要因が大きかったと考えられる。対米輸出比率が高いGMなどの工場では、半導体不足により生産を一時的に停止する事象が複数回にわたって起こっていた。

図2：企業別仕向け地別自動車生産比率
 (2021年, 国産車販売+輸出の合計に占める構成比)



出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

表2：主要地域別自動車輸出（大型バス・トラックを除く）（1-12月）

（単位：台，％）（△はマイナス値）

仕向け地	2020年		2021年		
	台数	構成比	台数	構成比	伸び率
米州	2,416,996	90.1	2,418,863	89.4	0.1
北米	2,302,003	85.8	2,251,482	83.2	△ 2.2
米国	2,135,041	79.6	2,071,668	76.5	△ 3.0
カナダ	166,962	6.2	179,814	6.6	7.7
中南米・カリブ	114,993	4.3	167,381	6.2	45.6
コロンビア	30,539	1.1	40,197	1.5	31.6
ブラジル	19,013	0.7	30,409	1.1	59.9
チリ	14,223	0.5	25,277	0.9	77.7
プエルトリコ	15,735	0.6	24,136	0.9	53.4
ペルー	5,711	0.2	10,112	0.4	77.1
アルゼンチン	7,338	0.3	9,059	0.3	23.5
欧州	198,730	7.4	199,491	7.4	0.4
ドイツ	159,492	5.9	143,619	5.3	△ 10.0
英国	1,647	0.1	10,468	0.4	535.6
イタリア	12,479	0.5	7,423	0.3	△ 40.5
ロシア	2,430	0.1	6,419	0.2	164.2
フランス	2,624	0.1	4,235	0.2	61.4
アジア・大洋州	58,191	2.2	81,144	3.0	39.4
アラブ首長国連邦	10,051	0.4	26,892	1.0	167.6
日本	9,670	0.4	9,842	0.4	1.8
サウジアラビア	8,216	0.3	9,102	0.3	10.8
オーストラリア	6,651	0.2	8,843	0.3	33.0
イスラエル	3,760	0.1	5,349	0.2	42.3
韓国	6,992	0.3	5,179	0.2	△ 25.9
その他・不詳	7,889	0.3	7,482	0.3	△ 5.2
輸出合計	2,681,806	100.0	2,706,980	100.0	0.9

出所：国立統計地理情報院（INEGI）

このように、米国系完成車メーカーの多くが、供給難を被った。一方で日産自動車は、生産台数のメーカー別順位で首位に返り咲いた。これは、2017年以來になる。また、トヨタ、ホンダ、起亜などアジア系の企業の多くが生産台数を増やした。明暗を分けたのは、半導体などの調達状況だろう。IHSマーケットによる自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数見通しによると、2022年のメキシコの生産台数の予想値は348万台。半導体不足が解消し、生産が新型コロナ危機前の水準に戻るの、2023年以降になる見込みだ。

<新型コロナ危機前の国内販売水準には回復せず>

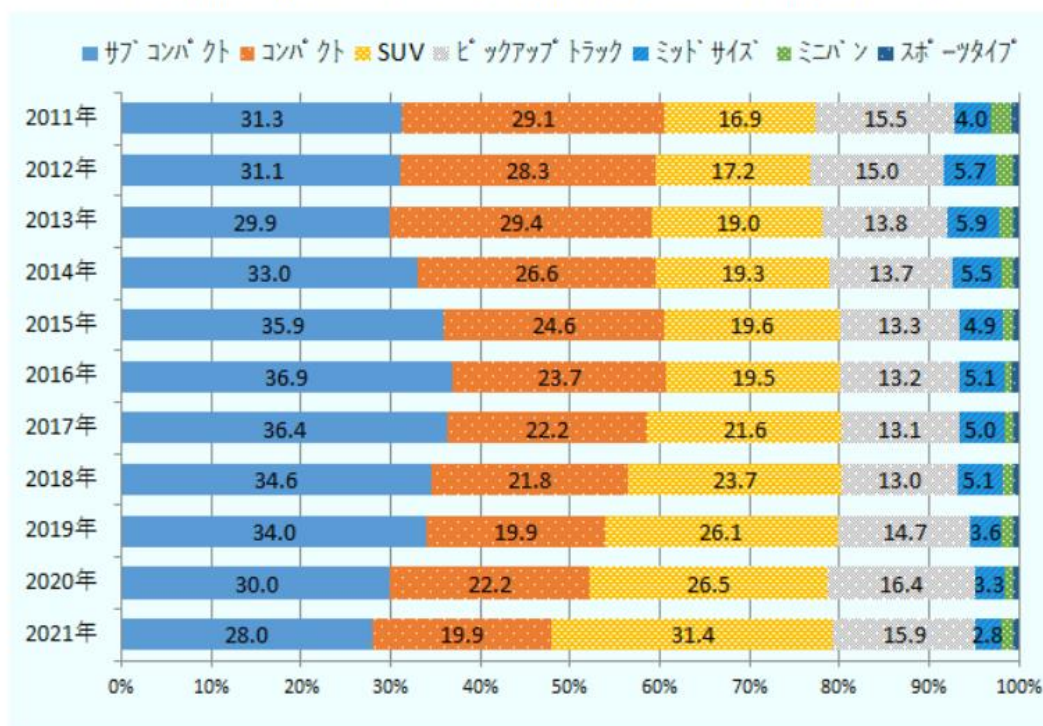
2021年の国内販売台数は、101万4,735台。前年比6.8%増だった。もっとも、2020年は、国内販売台数が95万63台で100万台に届かず、前年比で27.9%減という大幅マイナスを記録していた。このこと

を考慮すると、2021年に国内需要が順調に回復したとは言い難い。新型コロナ危機前の2019年の国内販売は131万7,931台、2018年は142万7,086台だったのだ。

メーカー別に2021年の販売台数をみると、最多の日産自動車が20万3,918台。前年比4.9%増だった。トヨタは9万1,090台で19.0%増、マツダは4万6,901台で1.7%増、スズキは3万3,044台で27.2%増だった。トヨタやスズキは伸び幅が大きい。その他、販売台数が全体で2番目に多いVWは13万115台で3.4%増。一方でGMは、12万7,300台で15.3%減だった。

セグメント別に2021年の国内販売をみると、「サブコンパクト」（排気量1.3～1.5リットル前後の小型車）は、前年比0.3%減とわずかながらも販売台数を減らした。その結果、全体の販売台数における構成比も2ポイント減の28%になった（図3参照）。同様に「コンパクト」（同1.8～2.0リットル前後の小型車）も、販売台数3.9%減、構成比は2.3ポイント減の19.9%だった。反対に大きく伸びたのが「ミニバン」とスポーツ用多目的車（SUV）だ。前者が前年比47.9%増、後者が26.4%増だった。「サブコンパクト」や「コンパクト」は、中間層が購入する比較的安価な車種だ。その販売台数が減少し、「SUV」や「ミニバン」が伸びたということは、中間層が新車の購入を控えざるを得ない状況が続いているとみられる。

図3：自動車（大型バス・トラック除く）セグメント別国内販売比率



出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）

国内販売が危機前の水準まで回復しなかったのは、メキシコ国内全体の耐久消費財購入意欲が低いからと言えそうだ。

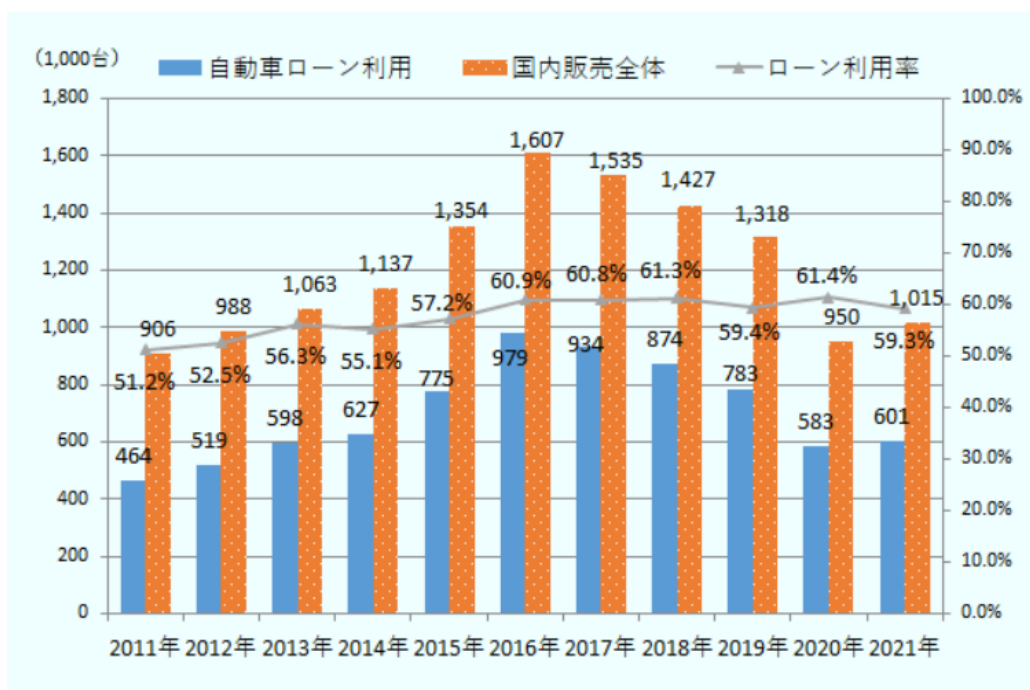
2021年12月時点の消費者信頼感指数（季節調整済み）は44.5ポイント。そのうち、「家計の現状の1年前との比較」を示す指数は48.7ポイント、「1年後の家計の現状との比較」も57.2ポイント、「1年後の

国の経済の現状との比較」も 49.6 ポイントと明るい見通しが示されている。一方、「耐久消費財購入意欲」指数は 26.4 ポイントと他の項目と比べて低い。

また、自動車ローンの利用数も低水準だ。2021 年の国内新車販売で自動車ローンが利用されたのは 60 万 1,280 台。その伸び率は前年比で 3.1%増と、国内販売台数の伸び率 (6.8%) の半分にも達していない。ローン利用率も 59.3%で、前年から 2.1 ポイント減少した (図 4 参照)。自動車ローンは大衆車の販売に重要な役割を果たすことからすると、購買意欲が盛り上がっていないと解釈できる。

消費者心理は、今後ますます冷え込む可能性もある。新型コロナ危機に起因する世界的なインフレ率の高進への対応として、中央銀行は政策金利を引き上げている (注 2)。ローン金利は、なおも上昇が見込まれる。となると、自動車購入のハードルはさらに上がることになりそうだ。

図4：自動車ローンを利用した国内販売台数の推移



出所：メキシコ自動車ディーラー協会 (AMDA)

さらに、国内販売市場に不安を与える要素もある。アンドレス・マヌエル・ロペス・オブラドール (AMLO) 大統領が推し進める違法中古車の合法化政策だ。

AMLO 大統領は 2021 年 10 月、北部国境地帯で違法輸入状態にある中古車について、手数料を払うことで合法化させる措置を適用するよう大蔵公債省などに命じた。この措置は、違法状態の輸入中古車を合法化。車両公式登録 (REPUVE) を与えることにより、違法車両を利用した犯罪を防止することを主な目的とする。同時に、非合法車両を所有する低所得者層に対して法的安心感を与えることも狙いとされている。

当初は、行政命令の発効日 (2021 年 10 月 19 日) 以前に米国との国境州および南バハカリフォルニア州に所在する違法車両が合法化の対象とされていた。しかし最終的に、2022 年 1 月 19 日付の官報で対象

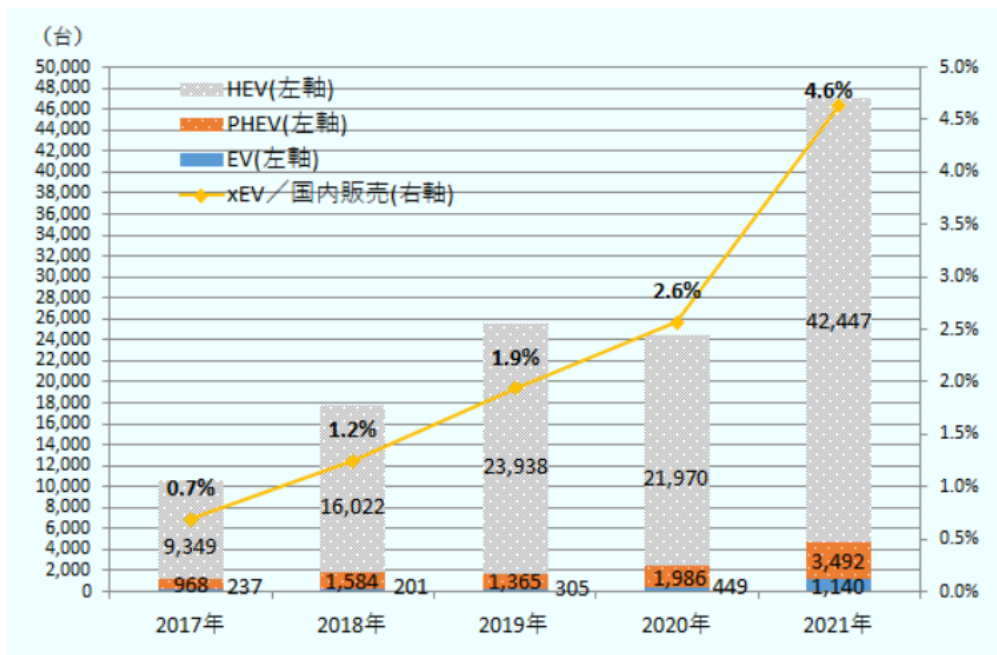
州が拡大された（注3）。それだけでなく、違法輸入車両合法化の期限も、2022年7月20日から同年9月20日に延長された。さらに、合法化手続きが大幅に簡素化された（注4）。違法中古車に対して実質的に全く審査せずに合法化を認める内容に変更されたことに、自動車産業の企業団体などは猛反発（[2022年3月2日付ビジネス短信参照](#)、注5）。メキシコ自動車ディーラー協会（AMDA）は2022年2月末、今回の措置が新車市場と正規中古車市場にさらに大きな悪影響を及ぼすとする[プレスリリース（スペイン語）](#)を公表した。さらに、メキシコ自動車部品工業会（INA）、メキシコ自動車工業会（AMIA）などとオンライン記者会見を開催。同措置が「（2022年の）新車販売台数を20万台減少させる可能性がある」と指摘している。

新型コロナ危機に起因する国内景況感悪化や半導体など資材の供給難に加え、連邦政府による違法中古車の合法化政策による悪影響まで懸念されるようになったかたちだ。今後のメキシコの国内販売市場は、短期的には低調に推移すると考えられる。

< 電動車の販売台数が前年比で約2倍に >

2021年のメキシコの電動車〔電気自動車（EV）、ハイブリッド車（HEV）、プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）の合計〕販売台数は4万7,079台。前年比で約2倍と、大幅に増加した（図5参照）。内訳をみると、電動車全体の9割を占めるHEVが前年比93.2%増の4万2,447台になった。PHEVは75.8%増の3,492台、EVが約2.5倍の1,140台と、いずれも好調だった。2021年の新車販売総数に占める電動車の割合は4.6%で、2020年の2.6%から大きく増加したかたちだ。なお、電気自動車メーカーのテスラは、AMIAに加盟していない。その結果、その実績が統計データに含まれていない。そのため、実際には、当記事で示したより多くがメキシコ国内で販売されていることになる。

図5：メキシコにおけるハイブリッド・電気自動車の販売台数



注：HEV：ハイブリッド、PHEV：プラグインハイブリッド、EV：電気自動車、xEVはHEV、PHEV、EVの合計。

出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

メキシコで電動車の販売を促進させることを期した主なインセンティブには、以下がある。

- 消費者を対象にしたもの：連邦が課する新車税（ISAN、注 6）の免除、州が課する自動車所有税（Tenencia）の減免。
- 駐車場などの運営事業者を対象にしたもの：EV の充電スタンドを設置した場合、その投資額の 30% を当該年度の法人所得税（ISR）から税額控除できる。
- 一般関税率の減免：国内で EV の普及を進めるため、2020 年 9 月 4 日から 2024 年 9 月 30 日までの間、新車 EV（バス、乗用車、トラック）に限り無税化。

また、電動車販売に関連し、メキシコ公式規格（NOM）の改定の動きがある。車両総重量 3,857 キログラム以下の車両については、NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 で排ガス・燃費基準が設けられている。自動車メーカー別に平均燃費基準（CAFÉ）を定めるもので、米国の制度にならって 2013 年 8 月末から導入された。環境に優しい車を多く販売した企業には、クレジット（注 7）が付与される仕組みも組み込まれている。

その改定案を 2018 年 9 月 28 日、連邦官報で公布。現在、業界団体を中心にパブリックコメントが募集されている。現在、同改定案策定の最終段階にある。案の中には、HEV、PHEV、BEV、燃料電池車（FCEV）などを販売した場合のクレジット引き上げが盛り込まれた。適用にあたって上限が定められているものの、クレジットで優遇されることになる。

関係者によると、2022 年 2 月末時点の案でクレジット計算に用いられる乗数は、BEV および FCEV が 1 台当たり 13.5、PHEV が 8.3、HEV が 5。HEV と比べ、BEV や FCEV の販売は 2 倍以上だ。片や、同 NOM が定める企業別の排ガス・燃費基準は、2013 年時点の NOM よりもかなり厳しくなるとみられている。その結果として、基準達成のためにはクレジットの活用が必須になる自動車メーカーも増えると思込まれる。この NOM の改定は、自動車メーカーがメキシコ市場において、EV などの導入を加速させるインセンティブとして機能するとみられる。

目下、メキシコ国内での HEV 販売ではトヨタが最も多くのラインアップを投入し、好調だ。プリウス、カローラ・ハイブリッド、カムリ・ハイブリッド、ラブフォー・ハイブリッド、シエナ・ハイブリッドの 5 種を展開している。2021 年には、シエナ・ハイブリッドを発売。ミニバンで唯一のハイブリッド車として、販売を伸ばした。一方、国内で EV を生産するのは米国勢だ。フォードは 2020 年 11 月から、メキシコ州クアウティラン・イスカリ工場に 100% 電気自動車の生産を本格的に開始済み。2019 年半ばまでガソリンエンジン小型車フィエスタを生産していたメキシコ州クアウティラン工場でも、同社の伝統的スポーツカーの名称を引き継ぐ「マスタング・マッハ E」（SUV）を生産している。また GM も、2021 年 4 月、コアウイラ州ラモスアリスペ工場に EV および EV 用駆動部品を製造する計画を発表した。

AMLO 政権が 2018 年 12 月に発足して以降、新車 EV の無関税化を除いて、積極的な EV 促進策が発表されていない。そうしたこともあって、メキシコ国内で EV が普及するまでには、まだ相当の期間を要すると見込まれる。そうしたことから、中長期的に米国向けの EV 生産の拡大が先行していくと考えられる。

- 注 1：外国で生産された製品の主要部品を輸入して、組み立て・販売する手法。
- 注 2：中央銀行は、2021 年 2 月時点で 4.00%だった政策金利を、2022 年 3 月に 6.5%まで引き上げた。
- 注 3：違法輸入中古車の合法化措置が対象とされる地域は、北部国境州等（バハカリフォルニア州、南バハカリフォルニア州、ソノラ州、チワワ州、コアウイラ州、ヌエボレオン州、タマウリパス州）と、ドゥランゴ州、ナヤリ州、ミチョアカン州、シナロア州、サカテカス州を含めた範囲に拡大された。
- 注 4：合法化手続きにあたっては、通関士などを通じた確定輸入申告を不要にした。メキシコ国家税関庁（ANAM）による車両の実視確認を受ける必要もない。違法中古車の所有者が定型宣誓文書を REPUVE 管轄当局に書類送付する（紙または電子媒体）だけで、手続き完了になる。
- 注 5：自動車業界は、この措置に反対の立場を取ってきた。この立場は、2021 年 6 月に AMLO 大統領が合法化への検討を始めた当初から一貫している。
- 注 6：新車の販売価格に応じて 2～17%が課税される。
- 注 7：自動車メーカーが当該年度に目標以上の排ガス抑制・燃費基準達成を実現した場合に与えられる控除枠。次年度以降に目標基準を達成しなかった場合、その未達分を相殺する目的で適用することが可能。また、メーカー間でクレジットを売買することも想定されている。

メキシコ (2) (生産・販売) 部品生産は堅調に回復、対内投資は過去最高

2021年のメキシコ自動車産業 (2)

2022年4月25日 メキシコ事務所 (中畑 貴雄)

メキシコで自動車部品生産は、2021年に前年比20.1%増加。新型コロナ感染拡大前(2019年)の水準にまで、ほぼ回復した(注1)。2022年も、前年比2桁増が見込まれている。

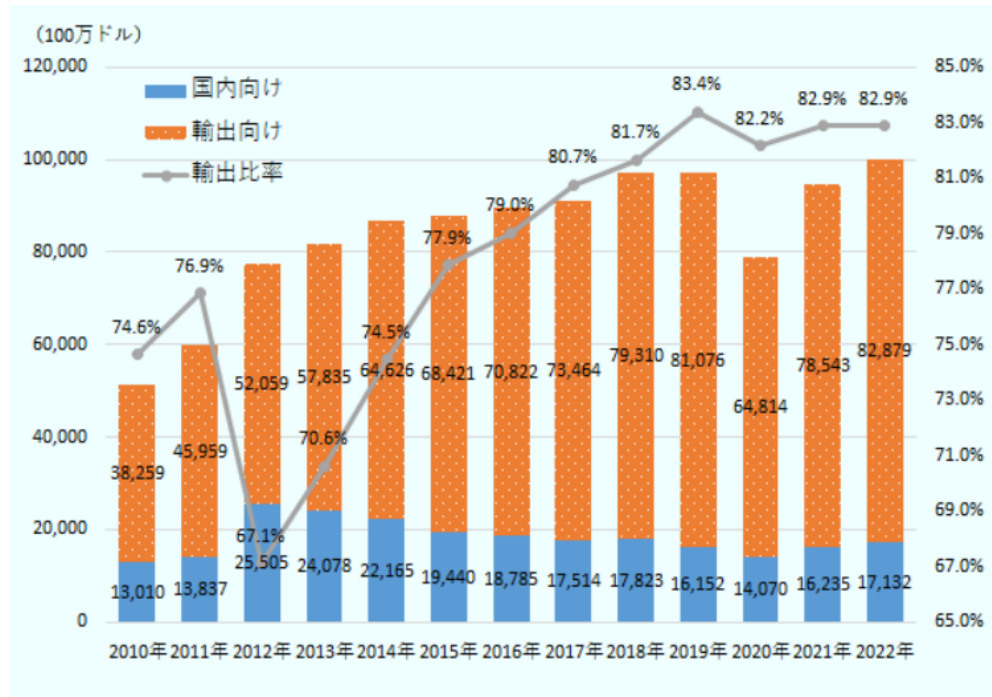
また、自動車部品製造業への対内直接投資も好調だった。米国企業の投資を中心に、2021年は396億ドル。前年比3.1倍で、過去最高を記録したかたちだ。その背景には、USMCA(米国・メキシコ・カナダ協定)の発効、米中貿易紛争の継続、新型コロナ禍の影響(注2)などがある。昨今のこうした国際状況下では、ニアショア生産の重要性が再認識されるようになった。その結果、北米での製造拠点として、メキシコが再び重要視されるようになったことがうかがえる。また、テスラやデトロイトスリーなどが北米で電気自動車(EV)生産を拡大した影響を受け、そのサプライヤーの進出に至ったともみられる。事実、日系企業の中にも、電動車関連の新規受注に起因した拡張投資を進めるところがある。

<部品生産はほぼ新型コロナ前の水準に回復>

メキシコ自動車部品工業会(INA)が2022年3月22日に発表した統計によると、2021年のメキシコの自動車部品生産額は947億7,800万ドル。前年比で20.1%増。2019年比で、2.5%減の水準にまで回復した。新型コロナ禍で数カ月操業停止に追い込まれた2020年の落ち込みを、ほぼ取り戻したかたちだ。販売先別には、輸出向け(2021年の生産全体の82.9%を占める)が前年比21.2%増、国内向けが同15.4%増。とくに輸出向けが好調だったことがわかる(図1参照)。

一方、2021年の完成車生産は大型バス・トラックを含めて314万5,653台だった。半導体不足の影響を強く受け、新型コロナ禍にあった前年からさらに1.0%減少している。完成車と比べると、部品の生産は堅調に推移したことになる。その背景には、目下の国際情勢がありそうだ。米中貿易紛争の継続や新型コロナ禍を機に、サプライチェーン再編の必要性が再認識されるようになった。その結果として、北米市場向けのニアショア生産拠点としてのメキシコの重要性が高まったとみられる。IHSマークイットの見通しによると、2022年の自動車部品生産額は前年比5.5%増になり、1,000億ドルを超える。当年をもってコロナ危機から完全に脱し、過去最高に達するとみられていることになる。

図1：メキシコの自動車部品生産額の推移



注：2021～2022年は推定値。出所：メキシコ自動車部品工業会（INA），2020年までの原資料は国立統計地理情報院（INEGI）

自動車部品の貿易についてはどうか。2021年の輸出は、前年比21.2%増の785億4,300万ドルに回復した。ただし、新型コロナ前の2019年と比べると3.1%少ない。その仕向地別に輸出額をみると、全体の89.5%を米国向けが占める。完成車輸出と同様に、米国の動向に左右される構造だ。米国以外の主要仕向け地としては、カナダが全体の3.2%、ブラジルが1.5%、中国が1.2%、日本が0.9%、ドイツが0.7%だった。

片や2021年の自動車部品輸入は、534億7,400万ドルだった。前年比20.8%増、2019年比では3.4%減だ。輸入相手国としては、輸出と同様に米国への依存度は高い（構成比52.7%）。しかし、アジア諸国のプレゼンスが大きいのも特徴だ。中でも、中国製の輸入が14.0%、日本製が6.5%、韓国製が6.2%を占める。3カ国を合計すると26.7%を占め、部品調達先として重要だ（表1参照）。

その結果として、貿易収支は250億6,900万ドルに及ぶ大きな黒字になる。完成車と並び、メキシコにとって重要な外貨獲得源だ。

表1：メキシコの自動車部品国別貿易額（単位：100万ドル，%）（△はマイナス値）

輸出

国名	2019年	2020年	2021年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	70,500	55,898	70,265	89.5	25.7
カナダ	3,162	2,528	2,513	3.2	△ 0.6
ブラジル	1,378	1,101	1,178	1.5	7.0
中国	1,216	972	943	1.2	△ 3.0
日本	810	648	707	0.9	9.1
ドイツ	649	519	550	0.7	6.0
その他	3,361	3,148	2,387	3.0	△ 24.2
合計	81,076	64,814	78,543	100.0	21.2

輸入

国名	2019年	2020年	2021年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	27,347	21,822	28,171	52.7	29.1
中国	8,027	6,417	7,486	14.0	16.7
日本	3,432	2,744	3,476	6.5	26.7
韓国	3,100	2,478	3,315	6.2	33.8
ドイツ	2,989	2,390	2,674	5.0	11.9
カナダ	1,993	1,593	2,032	3.8	27.6
その他	8,470	6,808	6,320	11.8	△ 7.2
合計	55,358	44,252	53,474	100.0	20.8

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）

INA の発表から 2021 年の輸出を製品分野別にみると、(1)ワイヤーハーネスや電線類が 91 億 5,500 万ドルで最大だった（自動車部品輸出全体に占める構成比 11.7%）。これに、(2)プレス部品・車体アクセサリー 3 億 2,300 万ドル（同 6.8%）、(3)座席・同部品 53 億 2,100 万ドル（同 6.8%）、(4)トランスミッション・同部品 40 億 9,200 万ドル（同 5.2%）が続く。一方で、輸入は、(1)プレス部品・車体アクセサリー（自動車部品輸入全体に占める構成比 6.2%）が 32 億 9,900 万ドル、(2)トランスミッション・同部品（同 6.1%）32 億 5,800 万ドル、(3)車載音響映像機器（同 4.8%）26 億 1,600 万ドル、(4)ガソリンエンジン（同 4.3%）22 億 9,400 万ドル、(5)ハーネス部品（同 4.1%）21 億 9,900 万ドル、(6)ブレーキ部品（同 4.1%）21 億 9,200 万ドル、と続く。

INA によると、米国の自動車部品調達先としてのメキシコの重要性は年々高まっている。そのメキシコ製の比率は、2010 年の 29.6%から 2021 年には 36.8%まで拡大した。同じ期間に中国製は 10.9%から 10.1%へ、カナダ製は 15.3%から 9.8%へ、日本製は 13.6%から 8.5%へ、ドイツ製は 7.7%から 6.7%へ低下した。自動車部品の米国向け輸出製造拠点として、メキシコの活用が進んでいることがわかる。

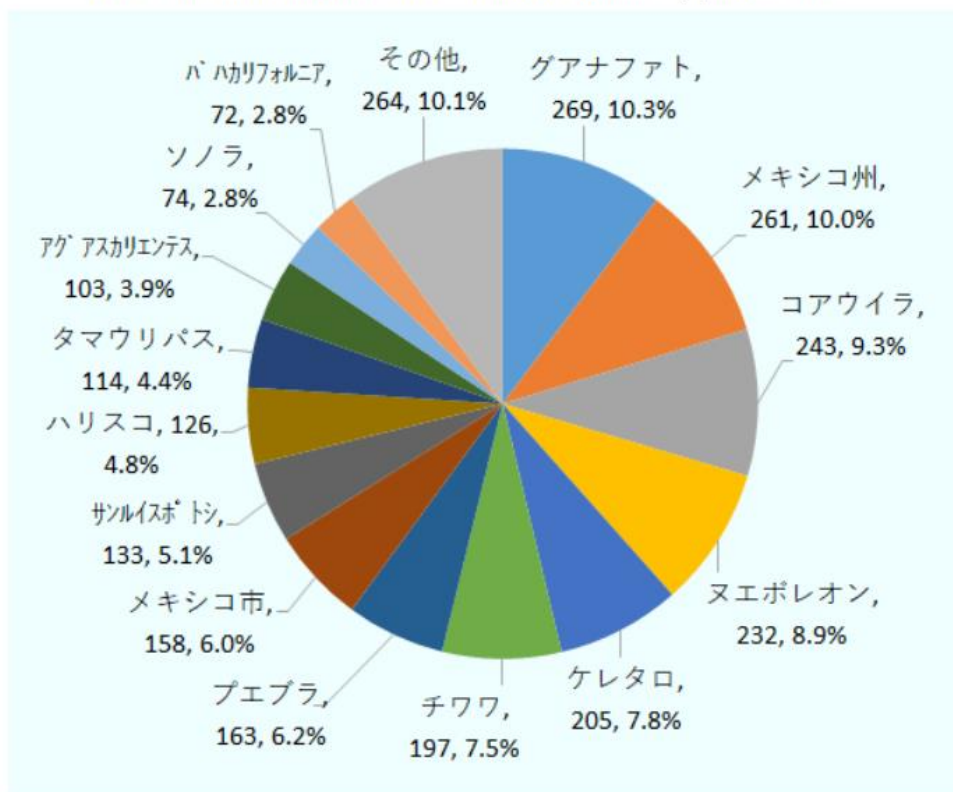
<部品事業者は北部と中央高原バヒオ地域に集積、外資系に存在感>

国立統計地理情報院（INEGI）の全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）によると、メキシコで自動車部品を製造する事業所は過去12年間で大きく増加。2009年末に956カ所だったのが、2021年11月時点で2,614カ所に至った。これは、日本、米国、欧州、韓国の完成車メーカー（OEM）による相次ぐ工場新設に牽引された結果でもある。

事業所数を州別にみると、(1) グアナファト州〔269カ所／ゼネラルモーターズ（GM）、フォルクスワーゲン（VW）、マツダ、ホンダ、トヨタの工場が所在（注3）〕、(2) メキシコ州（261カ所／フォードやクライスラーの完成車工場が所在）、(3) コアウイラ州（243カ所／メキシコ北東部、GMとクライスラーの工場が所在）、(4) ヌエボレオン州（232カ所／北東部有数の工業都市モンテレイがあり、対米向け自動車部品製造拠点として有名）、(5) ケレタロ州（205カ所／中央高原バヒオ地域の工業州で、自動車部品、白物家電、航空機部品の生産が盛ん）、(6) チワワ州（197所／米国に隣接、テキサス州エルパソ市の南に隣接する国境都市フアレス市ではワイヤーハーネスの生産が盛ん）、などが上位となっている（図2参照）。

事業所の数を製品分野別にみると、電気・電子系統（478カ所）が全体の2割弱を占めて最大。これに、プラスチック部品（463カ所）、座席・内装（372カ所）、金属プレス部品（286カ所）、ガソリンエンジン・同部品（165カ所）が続く（図3参照）。

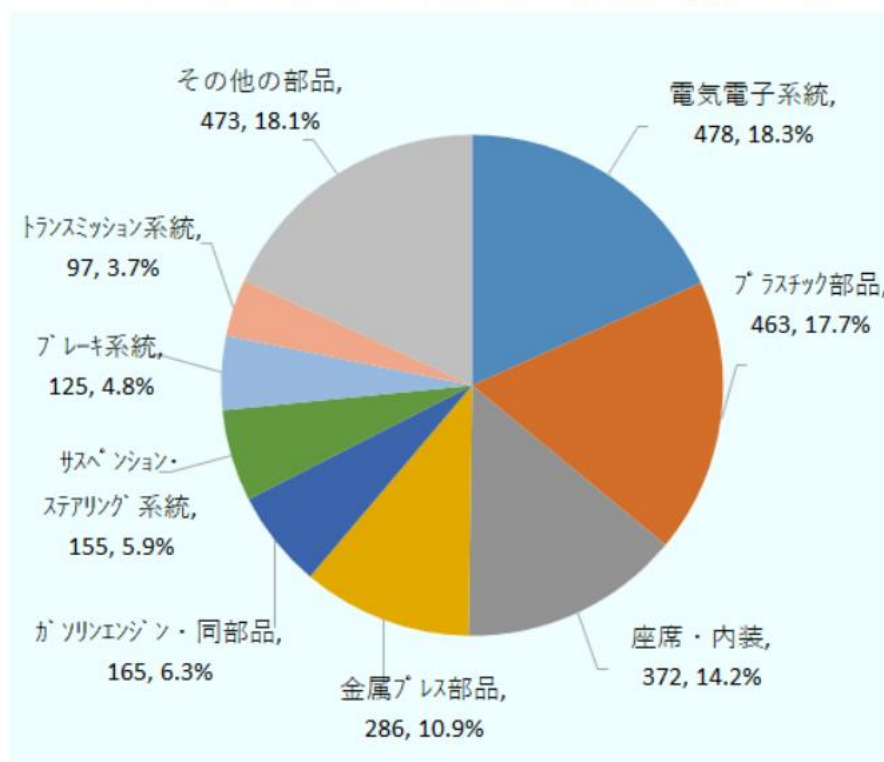
図2：自動車部品製造業の事業所数州別構成（箇所数、%）



注：全2,614事業所の州別構成比。

出所：INEGI「全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）」から作成

図3：自動車部品製造業の事業所数製品分野別構成（箇所数、%）



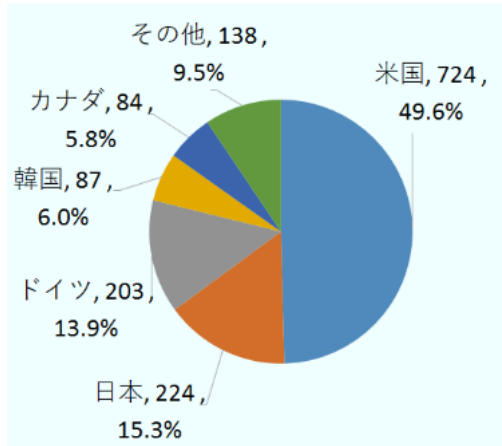
注：全2,614事業所の製品分野別構成比。

出所：INEGI「全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）」から作成

自動車産業では、外資系企業の存在感が大きい。経済省が確認したところ、自動車産業（自動車・同部品製造）で外資系企業が1,460社ある（2021年末時点）。なお、そのうちの224社が、日本からの直接出資過半の企業だった（注4）。その数は米国の724社に次いで多い。この数字を6年前の2015年末確認時点と比べると、外資系企業数全体で560社、日本からの直接出資で112社、米国系からの直接出資で166社増えている。ちなみにその他出資国として多かったのが、ドイツ（203社）、韓国（87社）、カナダ（84社）だった（図4参照）。

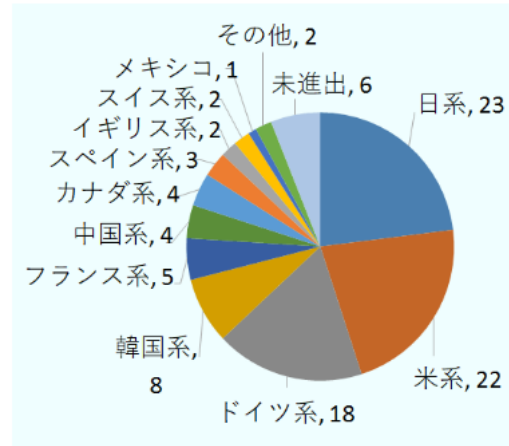
グローバルな自動車部品メーカーのメキシコ進出比率は高い。2020年の世界の自動車部品売上高上位100社（注5）が、既にメキシコに進出しているかどうかを調べたところ、100社のうち94社は既に工場設置済みだった。換言すると、未進出は6社だけということになる。100社以内にランクインする日系企業23社は、全てメキシコに工場進出済みだ。ドイツ系も同様だった（図5参照）。

図4：自動車産業の外資系企業数
国籍別比率
(2021年第4四半期)



注：直接出資国による分類。在米日系企業の投資は米国からの投資に計上。
出所：メキシコ経済省外資局

図5：世界の自動車部品サプライヤーの
メキシコ進出状況
(2020年の売上高上位100社)



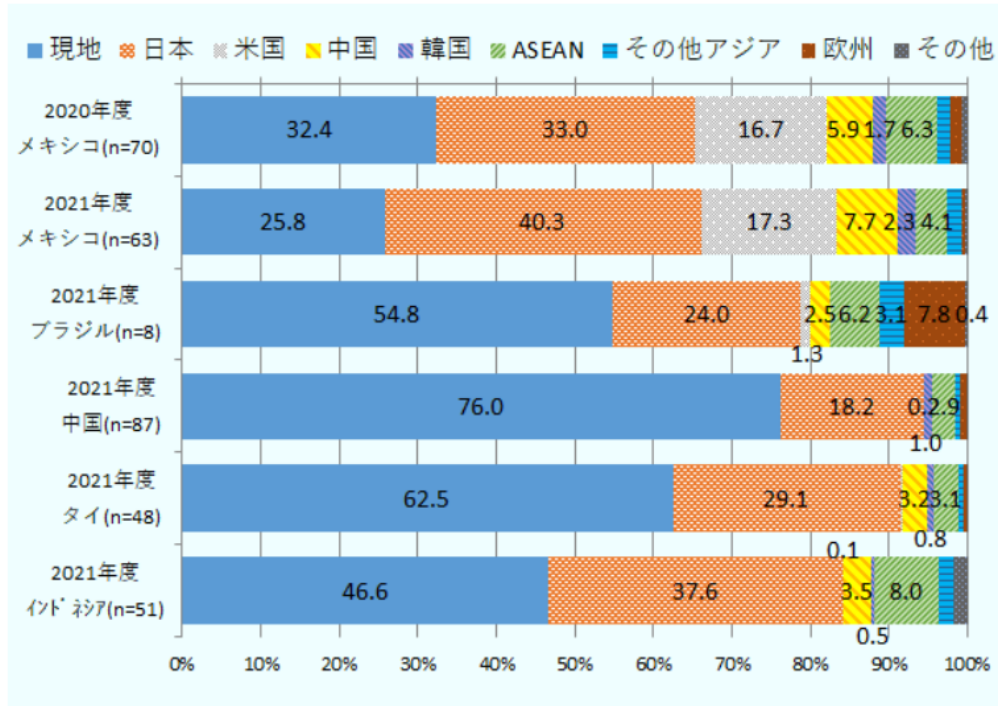
注：未進出は米系1社と中国系4社、韓国系1社。
出所：ジェットロ作成（原資料はAutomotive News, 2021年6月28日）

<日系進出企業の調達、依然として本国依存>

メキシコには日米欧韓のグローバルな1次部品メーカー（Tier1）が進出済みであり、Tier1の数では、他の自動車生産大国と比べて大差ない。しかし、2次部品メーカー（Tier2）や3次部品メーカー（Tier3）の数は不足する。そのため、進出日系企業の部品・原材料の現地調達が思うように進んでいない。ジェットロが毎年、世界主要国で実施する「海外進出日系企業実態調査」によると、2021年のメキシコ進出日系輸送機器・同部品製造業の現地調達比率は25.8%。2020年より6.6%ポイント低下してしまった。他方、日本からの調達は40.3%と、7.3%増えた（図6参照）。この背景には、円安の進行もある。2020年、円の期中平均対ペソ為替レートは1円＝約0.2014ペソだった。これに対し2021年には、約0.1847ペソと8.3%円安に動いている。この水準だと、品質の高い日本製品に競争力が生じる。ただし、国際的なコンテナ不足や海上輸送コストの上昇が続き、ウクライナ危機に起因した原油価格の高騰の影響も考えられる。そうしてみると、アジアから長距離を輸送する部材調達は、今後減少に向かう可能性もある。

メキシコでは、部品・原材料の輸入に関税面での恩典が与えられてきた（注6）。その裏返しとして、他国と比べて国内に製造業の裾野が十分に育たない結果ももたらした面もある。特に地場資本の企業では、自動車産業で求められる品質管理の水準を満たす企業が少ない。そのため、一部の地場系優良企業や日系・ドイツ系など外資系企業に受注が集中し、現地調達部品の価格は中々下がらない。また、鉄やプラスチック樹脂などの素材産業が弱い。これは、自動車用に用いることができる高品質な素材が現地調達できないという課題になる。

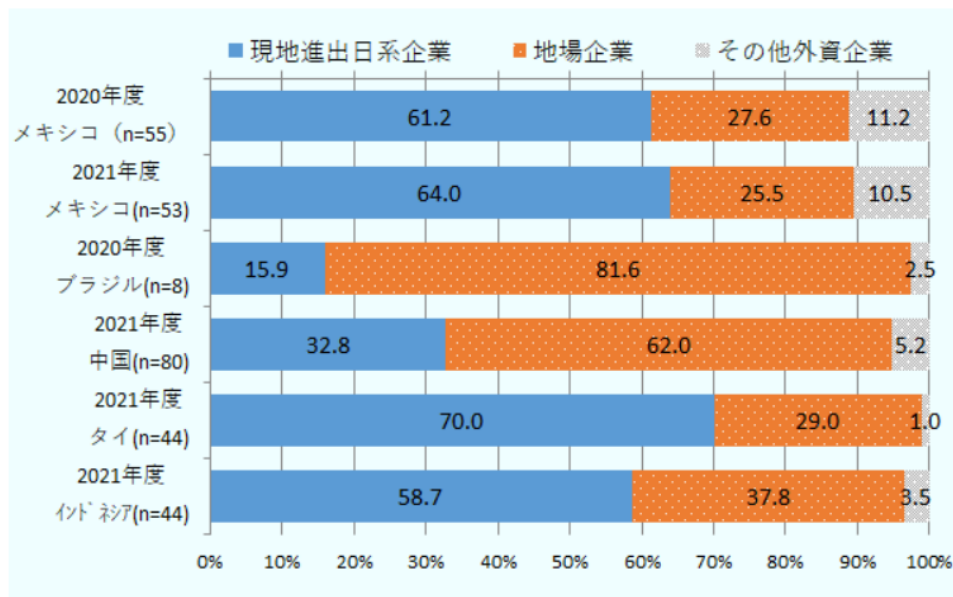
図6：進出日系企業（輸送機器・同部品製造）の部品・原材料の調達先（地域別）



出所：ジェトロ「2021年度在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」、「2020, 2021年度在中南米進出日系企業実態調査」

他方、現地調達全体に占める現地進出日系企業からの調達比率をみると、メキシコでは64.0%に達する。前年の61.2%からさらに上昇した。ブラジルや中国と比べると、進出日系企業へ依存度がかなり高い。もっとも、タイやインドネシアとほぼ同水準だ（図7参照）。

図7：進出日系企業（輸送機器・同部品製造）の部品・原材料の現地調達先の資本国籍内訳



出所：ジェトロ「2021年度在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」、「2020, 2021年度在中南米進出日系企業実態調査」

ここで、マークラインズの自動車部品サプライヤーデータベース（注 7）を使って、自動車産業が集積するアジア・米州主要国の自動車部品企業の数と比較してみる。メキシコは中国やインド、タイと比べると、自動車部品サプライヤーの数がまだ少ない。完成車の生産規模と自動車部品サプライヤーの関係をみると、メキシコは完成車の生産規模の割には、サプライヤーの数が相対的に不足している。完成車 1 万台当たりの部品サプライヤー数は、メキシコは 5.30 社。タイ（10.94 社）、インド（9.32 社）、中国（7.30 社）、インドネシア（6.34 社）の後塵を拝している。

特に ASEAN 諸国と比べると、日系サプライヤーの数で大きな開きがある。タイに進出済みの日系サプライヤー数は、メキシコの 2.8 倍に及ぶ。インドネシアと比べると、全体ではメキシコ（2,112 社）の方がインドネシア（816 社）よりも多いにもかかわらず、日系だけではインドネシア（479 社）がメキシコ（419 社）を逆転する（表 2 参照）。先の図 7 では、タイやインドネシアで進出日系企業からの調達比率が高いことを指摘した。その要因の 1 つは、進出数が多いところにあると言えるだろう。

表 2：アジア・米州自動車生産主要国の自動車部品企業数

国名	完成車生産 台数(千台)	企業数			部品企業数/ 完成車1万台
		全体	日系	日系比率	
中国	25,721	18,765	1,971	10.5%	7.30
米国	10,880	4,453	911	20.5%	4.09
日本	9,684	8,300	7,955	95.8%	8.57
インド	4,516	4,207	325	7.7%	9.32
メキシコ	3,987	2,112	419	19.8%	5.30
ブラジル	2,945	921	116	12.6%	3.13
タイ	2,014	2,202	1,186	53.9%	10.94
カナダ	1,917	419	59	14.1%	2.19
インドネシア	1,287	816	479	58.7%	6.34
アルゼンチン	315	120	11	9.2%	3.81

注：完成車生産台数は2019年のデータ。企業数は2022年2月5日抽出時点。

出所：世界自動車工業会（OICA）、マークラインズ自動車部品企業データベースから作成

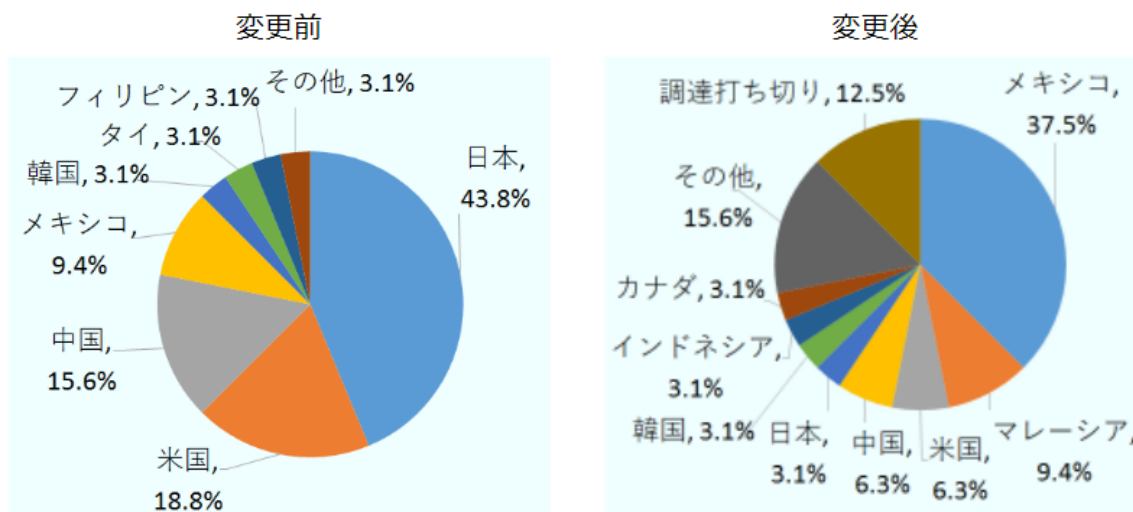
<豊富でコスト競争力のある労働力の魅力は健在>

2021 年 7 月に、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の発効から 1 年が経過。完成車や自動車部品の原産地規則の 1 つ、域内原産割合（RVC）の閾値（いきち）が引き上げられた（注 8）。一部の自動車部品については原産地規則を達成するのが困難なため、米国で一般関税（大半が 2.5%）を支払って輸入している比率が高い。例えば、2021 年 12 月時点で米国がメキシコから輸入しているステアリング系統部品の輸入額の 48.9%が USMCA を活用していない（当該部品の関税は 2.5%）。同様に、クラッチの 46.5%、サスペンション系統の 32.5%が USMCA を活用していない（双方とも関税は 2.5%）。ただし、たとえ関税負担が発生したとしても、対米向け自動車部品輸出製造拠点としてのメキシコの魅力は大きく減じていないようだ。

ジェトロが 2021 年 9 月に実施した「[2021 年度海外進出日系企業実態調査（中南米編）](#)」によると、メキシコ進出日系自動車・同部品製造企業の今後の部品・原材料の調達先変更計画（全 32 件）としては、日

本や米国からの調達をメキシコの現地調達に切り替える動きの方が強い。逆にメキシコで現地調達している部材を他国からの調達に切り替える動きは3件に過ぎない(図8参照)。調達先変更理由(複数回答)としては、「生産コストの適正化」が75.0%と圧倒的に多い。これに、「通商環境の変化」の21.4%、「FTAなど通商協定の活用」14.3%が続いた。なお、メキシコに調達先を切り替えると回答した企業に限ると、「生産コストの適正化」が6割。やはり、「通商環境の変化」の3割、「FTAの活用」2割を大きく上回っている。

図8：進出日系企業の調達先変更計画



出所：JETRO「2021年度在中南米進出日系企業実態調査」

一方、メキシコ進出日系自動車・同部品製造業のうち9社が「生産地を見直す」と回答した。この中で、メキシコを見直しの対象地に挙げた企業は2社だった。そのうち、1社はメキシコ国内で生産地を見直し、1社は日本に一部の生産を移す。変更後の生産地をメキシコとした企業は3社で、日本と米国からメキシコへ生産を移管する。その他はメキシコ国外間で生産地を見直す。生産地の変更理由(複数回答)としては、「生産コストの適正化」が88.9%(8社)と圧倒的に多かった。「通商環境の変化」「FTAなど通商協定の活用」「新型コロナ感染の拡大」が11.1%(それぞれ1社)が続いた。

ジェトロに寄せられる貿易投資相談の中には、米国からメキシコへの生産移管についての相談も散見される。生産移管を検討する理由としては、米国とメキシコ間の賃金格差に加え、米国で単純労働力の確保が難しいことを挙げる声が多い。製造工程で多くの単純労働力を必要とする製品分野においては、米国で生産しようとしても労働力が十分に集まらないというわけだ。そうした指摘は多く、豊富な労働力が存在するメキシコでの生産を検討せざるを得ないようだ。また、新型コロナを契機に広がった国際的なサプライチェーンの分断と海上輸送コストの高騰は、ニアショア生産の重要性を再認識させることにつながった。そのため、米国向け製造拠点として、メキシコの再評価が進んでいる。

実際、メキシコと米国との間の賃金格差は非常に大きい。福利厚生費を加味した賃金で比較しても、一般工員で8倍超、エンジニアや中間管理職でも2~3倍の差がある。また、メキシコでは、就業人口の55.8%(2021年平均)が納税者登録や社会保険登録のないインフォーマル就労者だ。自動車産業などでフォーマルな雇用を求める就労者は、当然のように多い。そのため、完全失業率が4.1%と高くないにもかかわらず、工員を募集して人が集まらないことは少ない(表3参照)。

表3：米州の自動車産業集積地（注）の人件費（月給）比較

2021年12月～2022年1月のデータ

（単位：ドル）

国名	都市名	給与分類	一般工員	エンジニア	中間管理職
米国	デトロイト	福利厚生費含む	3,728	7,722	10,364
米国	ナッシュビル	福利厚生費含む	3,409	6,268	8,499
米国	コロンパス	福利厚生費含む	3,381	6,933	9,464
カナダ	トロント	福利厚生費含む	2,784	4,321	6,067
ブラジル	サンパウロ	福利厚生・社会保障費含む	497	2,880	3,638
ブラジル	カンピナス	福利厚生・社会保障費含む	475	2,721	3,387
メキシコ	モンテレイ	基本給のみ	382	1,880	3,556
メキシコ	サンルイスポトシ	基本給のみ	308	2,465	2,903
メキシコ	ケレタロ	基本給のみ	302	2,172	3,341
メキシコ	イラプアト	基本給のみ	294	1,763	2,932
メキシコ	アグアスカリエンテス	基本給のみ	293	1,374	2,562

注1：自動車産業、特に日系企業が集積する地域に近い都市のデータを採用。

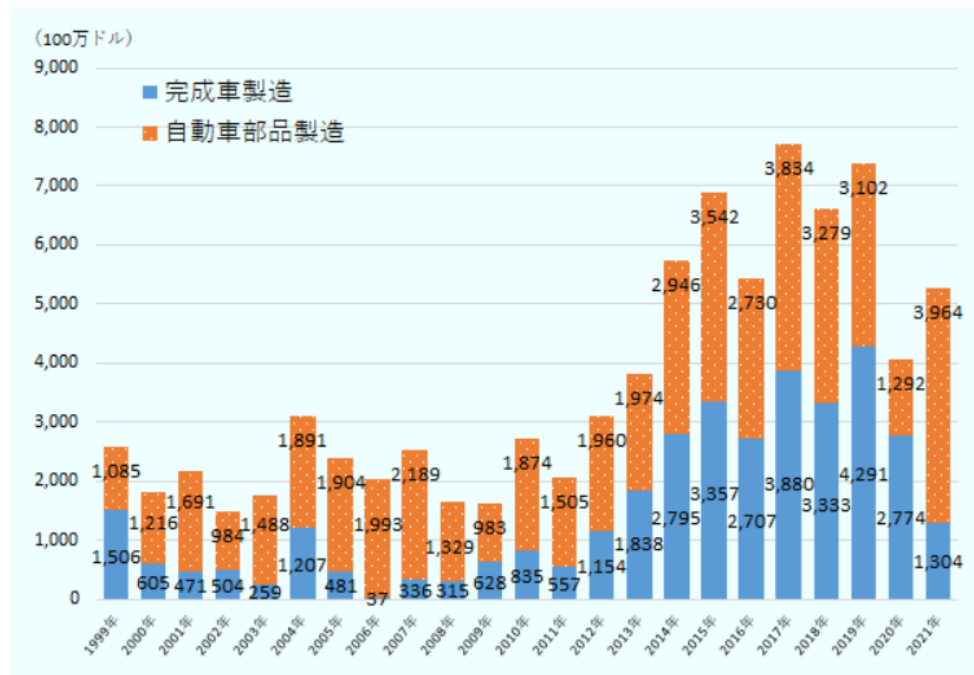
注2：メキシコの給与は基本給のみだが、福利厚生費を含めると基本給の約1.3倍程度。

出所：ジェトロ「投資コスト比較調査」（2021年度）

<2021年の自動車部品製造業への対内直接投資は過去最高>

2021年の自動車・同部品製造業への対内直接投資額は、前年比29.5%増の約52億6,800万ドルに達した。完成車製造では53.0%減少したものの、自動車部品製造は約39億6,400万ドルへと3.1倍に拡大した。同投資額は、自動車部品製造分野の対内直接投資額として過去最高になる（図9参照）。

図9：自動車産業における対内直接投資

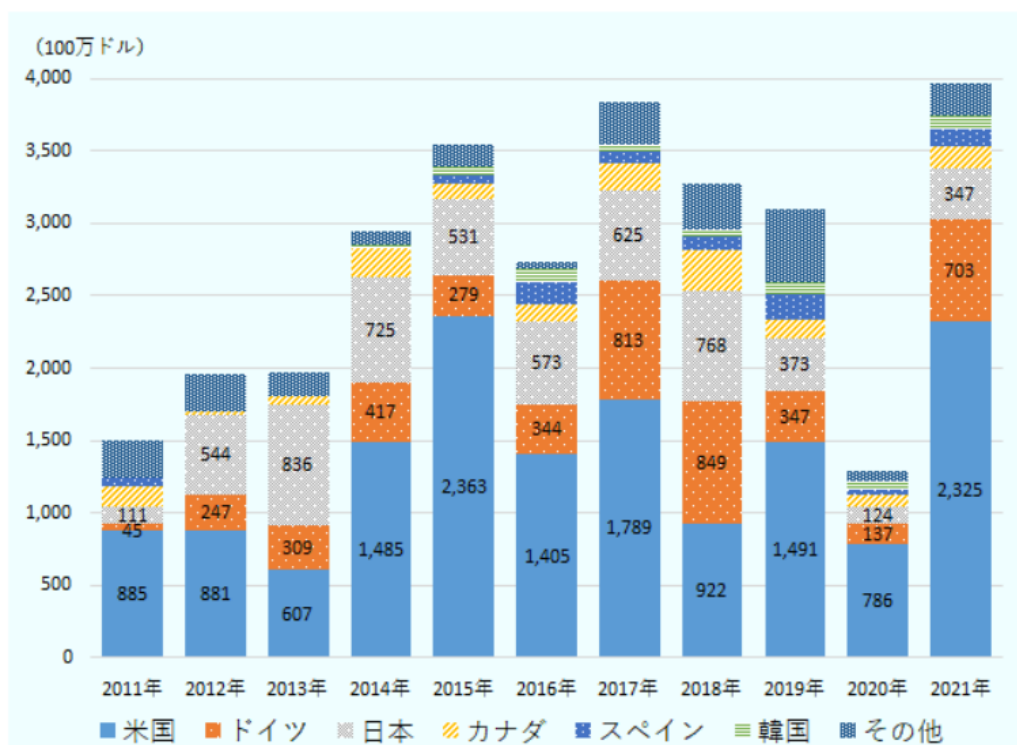


注：2021年12月31日時点確認分。

出所：メキシコ経済省外資局

2021年の自動車部品製造業への対内直接投資額を国別にみると、米国からが23億2,500万ドルで最大だ（全体に占める構成比58.7%、前年比3倍の伸び）。これに、ドイツの7億300万ドル（構成比17.7%、前年比5.1倍）、日本3億4,700万ドル（構成比8.7%、前年比2.8倍）が続く。米国の投資は、過去最高だった2015年の23億6,300万ドルに匹敵する額になった（図10参照）。

図10：自動車部品製造業における国別対内直接投資



注：2021年12月31日時点確認。
出所：メキシコ経済省外資局データから作成

その中には、北米自動車産業の電動化を視野に入れた案件もある。

その一例が、GMによるコアウイラ州ラモスアリスぺ工場でのEV駆動部品製造投資だ（[2021年5月7日付ビジネス短信参照](#)）。また2021年11月29日付の「経済日報」では、台湾系電子受託製造サービス（EMS）企業が（注9）米国テスラ工場向け納入を期して投資すると報じられた。

日系企業の中にも、EV関連投資に踏み出す企業がある。サスペンション系統部品大手エフテックは2021年12月、EV用部品の新規受注に対応するために、2022年度中のメキシコへの追加投資を発表した（[2021年12月24日付同社プレスリリース PDF ファイル \(52KB\)](#)）、2022年2月22日付「日刊工業新聞」。EMS大手シークスも2022年2月、車載関連電子機器を製造するための工場拡張に向けた投資を発表している（[2022年2月16日付同社プレスリリース \(124KB\)](#)）。

メキシコでは、電子部品の一般（MFN）関税率には無税のことが多い。仮に有税品目であっても、産業分野別生産促進プログラム（PROSEC）や自由貿易協定（FTA）を活用すると免除されることがしばしばだ。また、特殊な追加関税が課されることもない（注10）。こうしてみると、メキシコで車載用電子

製品などを組み立てて米国に輸出するオペレーションは、関税コスト削減の観点からも重要な意味を持つ。

注 1：2020 年は新型コロナ危機、2021 年は国際的な半導体不足により、各国とも実際の生産能力よりもかなり少ない生産台数だった。実際の生産能力をより正確に反映するために、危機前の 2019 年実績を引き、あわせて比較してみた。

注 2：新型コロナウイルス拡大により、サプライチェーンの分断、海上輸送コストの上昇などが発生し、生産活動などの足かせになったと考えられている。

注 3：グアナファト州に所在する VW の工場では、エンジンを製造。ここで挙げた他企業の工場では完成車製造。

注 4：日系企業の中には、在米日系企業からの出資がマジョリティーの企業も多いと考えられる。となると、米国からの直接出資が過半と発表されている 724 社の中にも、実質的に日系企業が含まれる可能性濃厚だ。

注 5：米国のオートモーティブニュース誌が 2021 年 6 月 28 日に発表した「Top 100 Global OEM Parts Suppliers」に掲載された企業を対象に確認した結果。

注 6：メキシコでこれまでに講じられてきた関税恩典としては、(1)マキラドーラや(2)自由貿易協定(FTA)ネットワークの拡充がある。(1)は輸出を条件とした保税加工プログラムで、1960 年代後半から導入が進められた。また(2)は 1994 年に発効した北米自由貿易協定(NAFTA)が典型的だ。

注 7：マークラインズは、世界の自動車産業に関して情報ポータルサイトを運営する。同サイトでは、自動車部品サプライヤーを約 6 万社所収するデータベースが利用できる。

注 8：米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)は、北米自由貿易協定(NAFTA)の後継と理解される。これら協定で特惠関税を受けるためには、原産地規則を満たす必要がある。特に完成車や自動車部品については、その 1 つとして域内原産割合(RVC)を満たさなければならない。その RVC について、USMCA 上では NAFTA より高く設定された。RVC は乗用車・ピックアップ、同部品の場合、発効後 3 年間で段階的に引き上げられる。2021 年 7 月 1 日には、(1)完成車および Table A.1 に掲載されたコアパーツの RVC は 66%から 69%へ、(2)Table B に掲載されたプリンシパルパーツの RVC は 62.5%から 65%へ、(3)Table C に掲載された自動車部品は 62%から 63%へ引き上げられた。

注 9：米国の EV 企業テスラ向けに、広達電脳(クアンタ・コンピューター)や和碩聯合科技(ペガトロ)などが参入するという。

注 10：米国では、通商法 301 条に基づいて中国製電子部品に 25%の追加関税が課されることなどもありうる。

コロンビア（販売）：2021年の自動車販売台数は前年比32.8%増、エコカーは約3倍

2022年7月20日 ボゴタ事務所（茗荷 谷奏）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）によると、2021年の新車販売（登録）台数は25万497台で、前年比32.8%増だった。エコカー販売は政府や自治体の優遇措置が功を奏し、前年の約3倍に拡大した。2021年のコロンビア経済は、経済再開と新型コロナワクチン接種の加速により消費者心理が改善。消費者信頼感指数（注1）は1月にはマイナス20.8%だったが、政府の税制改革案に端を発した全国規模のデモが収まった7月以降はマイナス1桁台まで改善した。特に耐久消費財の購入意欲を示す消費者期待感指数は同月以降プラスに転じ、自動車市場も大幅に回復した。

販売台数をブランド別にみると、首位は2020年に続きルノーで、4万8,032台（シェア：19.2%）だった。次いで、ゼネラルモーターズ（GM）のシボレー（注2）が3万4,624台（13.8%）。3位から5位には、2万3,947万台（9.6%）でマツダ、2万179台（8.1%）で日産、1万9,131台（7.6%）でトヨタと、日系メーカーが続いた。そのほかの日系メーカーでは、7位にスズキ（前年：8位）、15位に日野自動車（同位）、16位にホンダ（同位）が名を連ねた（表1参照）。

表1：ブランド別新車販売（登録）台数

（単位：台、％）（－は値なし）

順位	ブランド	国名	2020年 販売台数	2021年		
				販売台数	シェア	前年比
1	ルノー	フランス	39,864	48,032	19.2	20.5
2	GM(シボレー)	米国	33,790	34,624	13.8	2.5
3	マツダ	日本	16,092	23,947	9.6	48.8
4	日産	日本	14,170	20,179	8.1	42.4
5	トヨタ	日本	12,471	19,131	7.6	53.4
6	起亜	韓国	12,493	17,731	7.1	41.9
7	スズキ	日本	7,696	15,062	6.0	95.7
8	フォルクスワーゲン	ドイツ	9,600	14,019	5.6	46.0
9	フォード	米国	6,668	7,667	3.1	15.0
10	現代	韓国	3,358	7,194	2.9	114.2
11	福田汽車 (FOTON)	中国	2,781	3,770	1.5	35.6
12	メルセデス・ベンツ	ドイツ	3,209	3,673	1.5	14.5
13	BMW	ドイツ	2,497	3,301	1.3	32.2
14	安徽江淮汽車 (JAC)	中国	2,262	2,910	1.2	28.6
15	日野自動車	日本	1,954	2,513	1.0	28.6
16	ホンダ	日本	1,704	2,081	0.8	22.1
17	プジョー	フランス	1,248	1,877	0.7	50.4
18	シトロエン	フランス	1,054	1,678	0.7	59.2
19	ジープ	米国	1,071	1,560	0.6	45.7
20	アウディ	ドイツ	885	1,486	0.6	67.9
－	その他	なし	13,798	18,062	7.2	30.9
合計			188,665	250,497	100.0	32.8

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

また、エコカーの販売は大幅に伸びた。ハイブリッド車 (HEV) と電気自動車 (EV) などの販売台数は1万7,702台で、前年の約3倍になった。内訳は、HEVが約3.5倍の1万4,694台、EVが1,712台（約3.7倍）、プラグインハイブリッド車 (PHEV) は1,296台 (0.9%減) だった (表2参照)。メーカー別では、トヨタが6,960台でトップ (シェア：39.3%)。次いで、スズキ (13.1%)、フォード (8.9%) と続いた (表3参照)。

表2：エコカー販売（登録）台数 （単位：台、%）（△はマイナス値）

種類	2020年	2021年	前年比
ハイブリッド車（HEV）	4,229	14,694	247.5
電気自動車（EV）	468	1,712	265.8
プラグインハイブリッド車（PHEV）	1,308	1,296	△ 0.9
合計	6,005	17,702	194.8

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

表3：ブランド別エコカー販売（登録）台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	ブランド	2020年 販売台数	2021年		
			販売台数	シェア	前年比
1	トヨタ	1,917	6,960	39.3	263.1
2	スズキ	—	2,314	13.1	—
3	フォード	713	1,584	8.9	122.2
4	起亜	955	1,431	8.1	49.8
5	メルセデス・ベンツ	528	1,390	7.9	163.3
6	スバル	45	677	3.8	1,404.4
7	アウディ	54	615	3.5	1,038.9
8	BMW	290	521	2.9	79.7
9	ボルボ	77	481	2.7	524.7
10	BYD	467	370	2.1	△ 20.8
—	その他	959	1,359	7.7	41.7
合計		6,005	17,702	100.0	194.8

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

コロンビアでは、エコカーは自動車税減税、保険料割引などの優遇措置の対象となっている。ボゴタ市は、2020年11月8日付評議会合意第780号でエコカーへの税制優遇を制定。2021年から2030年までの間、自動車税が電気自動車は60%、ハイブリッド車は40%、購入から5年間割引となる。また同市では、渋滞緩和を目的として2022年1月11日以降の月曜日～金曜日、ナンバープレート末尾番号が奇数の車は奇数日に、偶数の車は偶数日に、午前6時～午後9時の利用ができなくなったが、エコカーは規制の対象外となることが定められた（2022年5月10日付条例183号）。税制優遇による後押しに加え、平日に毎日、自家用車を利用できる利便性を求め、今後もエコカー市場は拡大していくとみられる。

注1：消費者の経済状況や今後の見通しなどに関する5つの質問項目のDI値（良いと回答した割合－悪いと回答した割合）を平均した値。

注2：GMが展開する他ブランドとの差別化のため、表では「GM（シボレー）」と表記した。

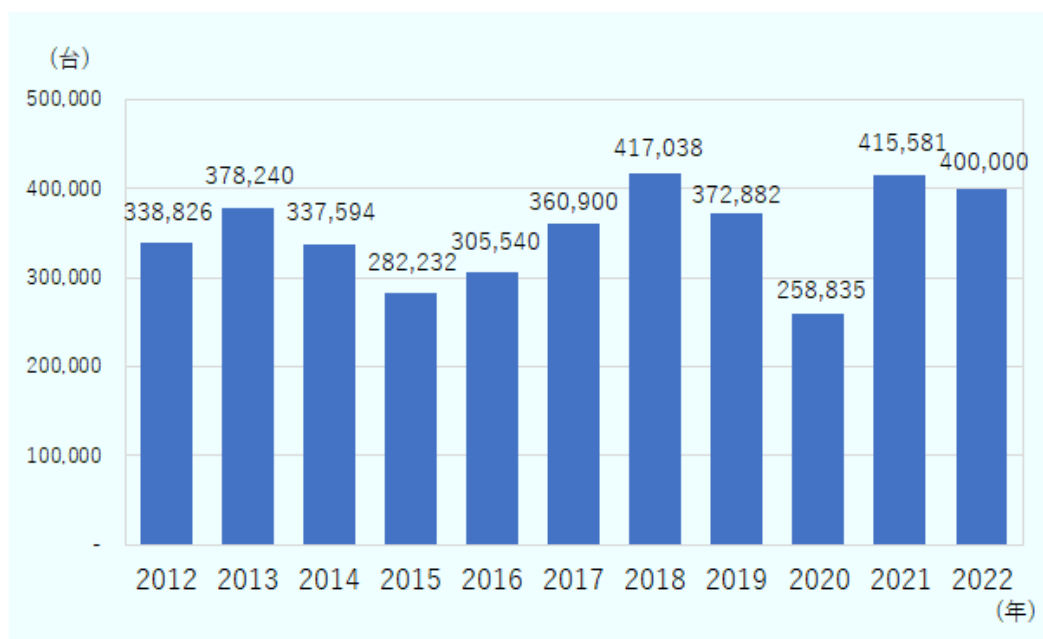
チリ（販売）：チリの2021年の新車販売台数、調査開始以来2番目の高水準に

政府は電動車普及に向けた取り組みを推進

2022年7月14日 サンティアゴ事務所（岡戸 美濤）

チリ全国自動車産業協会（ANAC）によると、2021年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は前年比60.6%増の41万5,581台だった（図1参照）。ANACの調査開始以来2番目となる高水準を記録し、過去最多の2018年とは1,457台差だった。ANACは販売台数増加の要因として、経済の再活性化と、「新型コロナ禍」でも安全で快適な移動手段として自動車を利用する人々の増加を挙げている。

図1：年間新車販売台数の推移



注：2022年は見通し。

出所：チリ全国自動車産業協会（ANAC）

新車販売台数をブランド別にみると、トップ5はシボレー（シェア：9.3%）、スズキ（7.0%）、現代（6.7%）、日産（6.0%）、奇瑞汽車（5.9%）の順で、いずれも、「新型コロナ禍」の影響を大きく受けた2020年と比べ大幅に増加した（表1参照）。中でも、奇瑞汽車、長安汽車、ジャックの中国ブランド3社は前年比で3桁増だった。奇瑞汽車は同社のSUV（スポーツ用多目的車）の好調な売り上げにより、2020年は13位だった順位を5位にまで上げている。日本ブランドは、スズキが54.4%増で、「S-PRESSO」（6,962台）や「BALENO HB」（5,470台）の好調な売り上げにより、乗用車販売シェアの5分の1を同社製の自動車が占めた。三菱自動車は、全体の販売台数では14位と前年の9位から順位を落としたものの、ピックアップトラックの販売シェア全体の12.3%を占め、トップだった。

順位	ブランド	2020年	2021年		前年比
		合計	合計		
		台数	台数	シェア	
1	シボレー	27,265	38,657	9.3	41.8
2	スズキ	18,741	28,943	7.0	54
3	現代	17,359	28,008	6.7	61.3
4	日産	18,186	25,020	6.0	37.6
5	奇瑞汽車	7,078	24,698	5.9	248.9
6	トヨタ	14,221	23,606	5.7	66.0
7	起亜	19,187	21,414	5.2	11.6
8	MG	10,787	20,846	5.0	93.3
9	プジョー	11,783	18,096	4.4	53.6
10	VW	9,373	16,783	4.0	79
11	長安汽車	6,726	15,846	3.8	135.6
12	ジャック	5,388	12,802	3.1	138
13	フォード	10,241	12,744	3.1	24.4
14	三菱自動車	10,384	12,464	3.0	20.0
15	マツダ	9,575	11,331	2.7	18.3
	その他	62,541	104,323	25.1	66.8
合計		258,835	415,581	100.0	60.6

注1：SUV：スポーツ用多目的車。
注2：奇瑞汽車はこれまでチェリーと表記。
注3：*の順位は、2021年新車販売台数（合計）の順位。
出所：ANAC

順位	ブランド	2021年							
		乗用車		SUV		商用車		ピックアップ	
		台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
1	シボレー	13,266	10.9	15,397	8.8	5,250	11.3	4,744	6.5
2	スズキ	25,348	20.9	3,205	1.8	390	0.8	—	0.0
3	現代	16,043	13.2	7,284	4.2	4,681	10.1	—	0.0
4	日産	7,260	6.0	11,358	6.5	227	0.5	6,175	8.4
5	奇瑞汽車	926	0.8	23,772	13.6	—	0.0	—	0.0
6	トヨタ	5,958	4.9	8,879	5.1	36	0.1	8,733	11.9
7	起亜	13,980	11.5	6,401	3.7	1,033	2.2	—	0.0
8	MG	6,571	5.4	14,275	8.2	—	0.0	—	0.0
9	プジョー	4,738	3.9	6,888	4.0	6,243	13.4	227	0.3
10	VW	7,624	6.3	5,322	3.1	40	0.1	3,797	5.2
11	長安汽車	2,122	1.7	9,852	5.7	2,469	5.3	1,403	1.9
12	ジャック	4	0.0	8,593	4.9	1,086	2.3	3,119	4.3
13	フォード	155	0.1	6,159	3.5	1,063	2.3	5,367	7.3
14	三菱自動車	3	0.0	3,432	2.0	—	0.0	9,029	12.3
15	マツダ	2,096	1.7	5,757	3.3	—	0.0	3,478	4.7
	その他	15,278	12.6	37,704	21.6	24,043	51.6	27,298	37.2
合計		121,372	100.0	174,278	100.0	46,561	100.0	73,370	100.0

注1：SUV：スポーツ用多目的車。
注2：奇瑞汽車はこれまでチェリーと表記。
注3：*の順位は、2021年新車販売台数（合計）の順位。
出所：ANAC

タイプ別にみると、乗用車は前年比 35.0%増の 12 万 1,372 台だった（表 2 参照）。SUV は約 8 割増となる 17 万 4,278 台で、新車販売全体の 41.9%を占めた。SUV のモデル別販売台数トップ 5 は、奇瑞汽車の「TIGGO 2」（1 万 956 台）、MG の「MG ZS」（9,238 台）、シボレーの「GROOVE」（9,007 台）、奇瑞汽車の「TIGGO 3」（5,832 台）、ジャックの「JS2」（4,832 台）の順で、トップ 5 のうち 4 モデルを中国車が占めた。ピックアップは 62.5%増の 7 万 3,370 台で、三菱自動車「L-200」（9,029 台）、トヨタ「HILUX」（8,704 台）、MAXUS「T60」（7,688 台）が販売トップ 3 となり、ピックアップ販売全体の 3 分の 1 を占めた。

表2：タイプ別新車販売台数

（単位：台、%）

タイプ	2020年		2021年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
乗用車	89,894	34.7	121,372	29.2	35.0
SUV	97,330	37.6	174,278	41.9	79.1
商用車	26,467	10.2	46,561	11.2	75.9
ピックアップ	45,144	17.4	73,370	17.7	62.5
合計	258,835	100.0	415,581	100.0	60.6

注：SUV：スポーツ用多目的車。

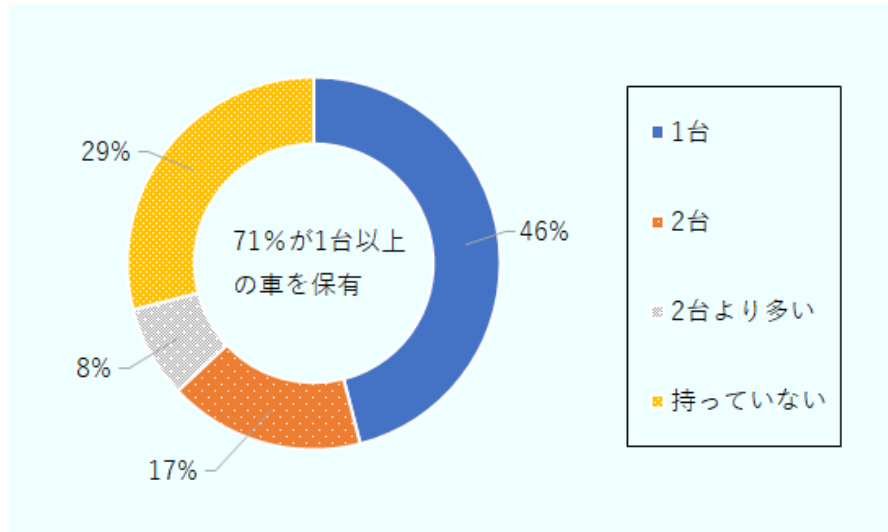
出所：ANAC

ANAC は、2022 年の新車販売台数について、年初には 2021 年から 7.6%減少して 38 万 4,000 台になるとの見通しを発表していたが、2022 年 1 月から 5 月までの月別販売台数がいずれも前年同月を上回っていることに鑑み、2022 年の新車販売台数の予想を当初の予想から 1 万 6,000 台多い 40 万台に上方修正している。

<世論調査の結果、自動車保有者は 7 割を超える>

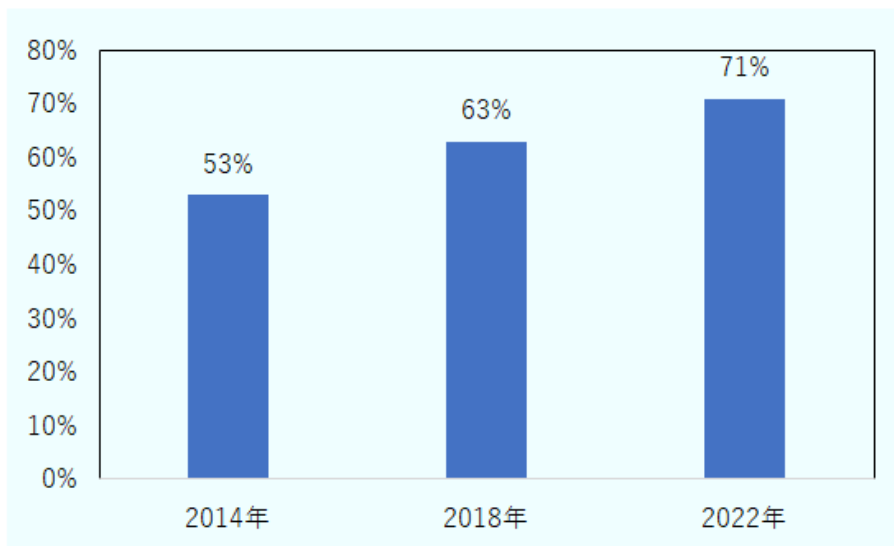
民間調査会社カデム（CADEM）は、2022 年 1 月 7 日から 9 日にかけて、自動車についてのアンケート調査（注 1）を実施した。はじめに、自動車の保有を問う質問については、少なくとも 1 台以上の自動車を保有しているという世帯が 71%に上った（図 2 参照）。カデムは 2014 年、2018 年にも同様の調査を実施しており、1 台以上の自動車を保有しているとの回答は、2014 年では 53%、2018 年では 63%と、割合は増加している（図 3 参照）。また、自家用車、地下鉄、配車アプリ（Uber、Cabify、Didi など）、公共交通機関（バスなど）、タクシーの 5 つの移動手段を「経済的」「環境に優しい」「実用的」「安全性」「快適さ」「速さ」の 6 つの属性に関連付ける質問では、自家用車は、「実用的」「安全性」「快適さ」「速さ」の 4 つの項目において、他の移動手段より優れているとの回答結果が得られた（図 4 参照）。特に「安全性」と「快適さ」は 70%を上回っており、「新型コロナ禍」でも安全で快適な移動手段として、自家用車を選択する国民が増加したことが本調査によって裏付けられた。他にも、自動車を購入するならどのブランドを選ぶかという質問では、シボレー、トヨタ、現代、日産など、2021 年の新車販売台数でも上位にランクインしているブランドが人気を集めた（図 5 参照）。上位 20 位に、日本ブランドは 7 つランクインしている。

図2：現在何台の自動車を保有しているか



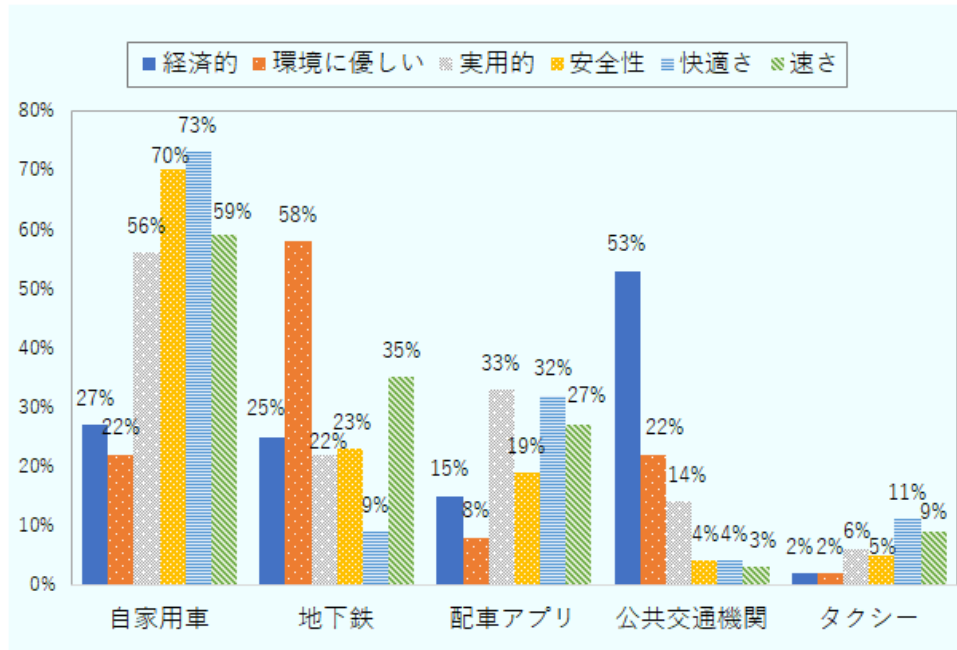
出所：カデム

図3：自動車を1台以上保有していると答えた人の割合



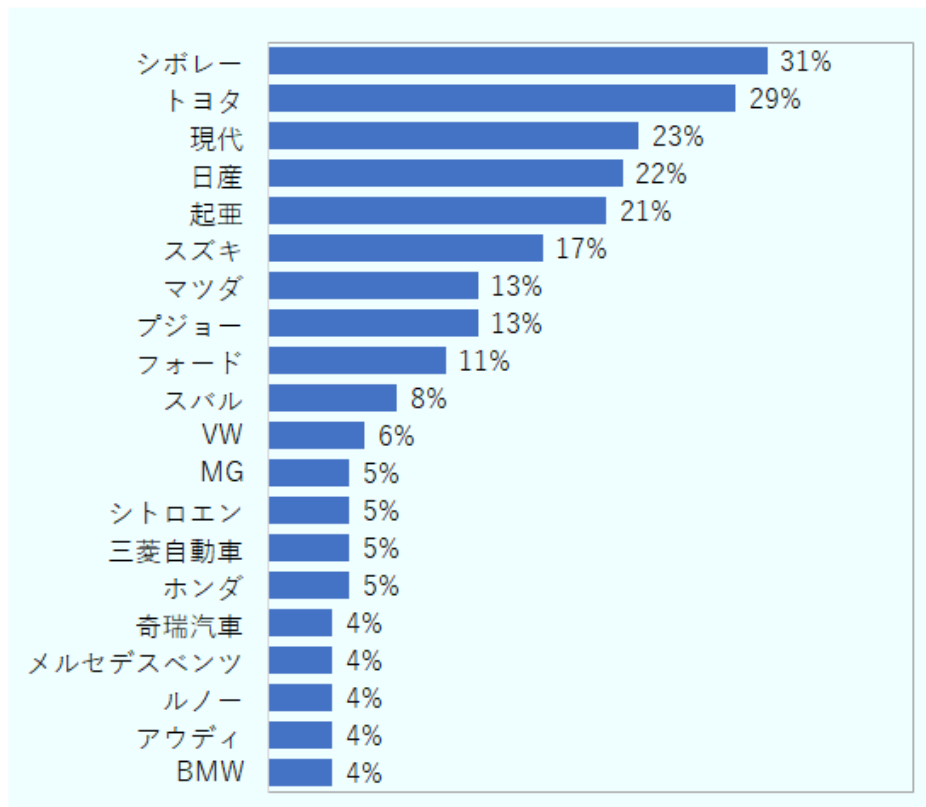
出所：カデム

図4：5つの移動手段は次のどの属性に関連付けるか



出所：カデム

図5：自動車を購入するならどのブランドの車を選ぶか（上位20位）

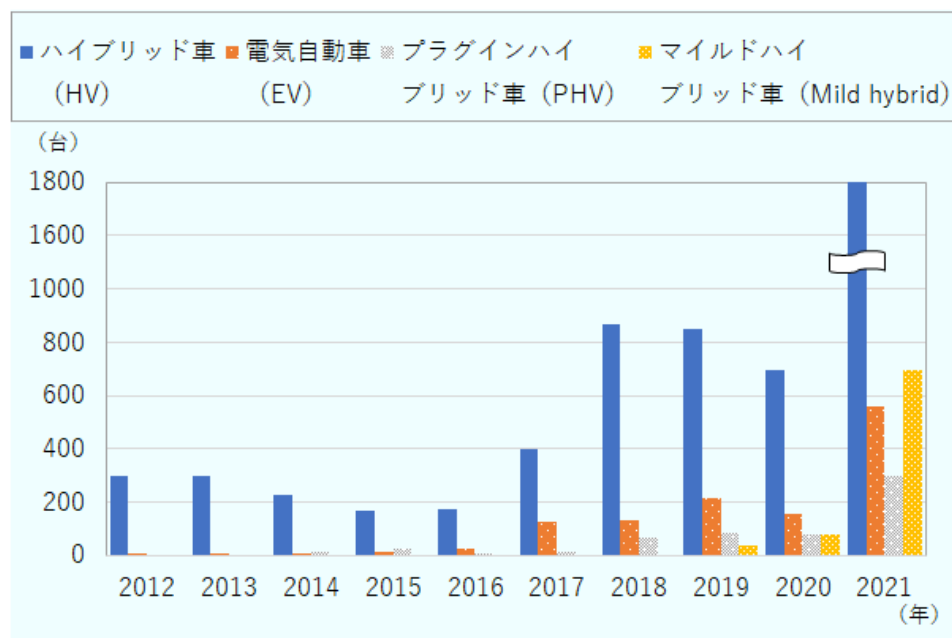


出所：カデム

< 電動車販売台数は過去最高を記録 >

2021年の電動車（注2）販売台数は、前年の約3.3倍となる3,348台で、ANACの調査開始以来の最高を記録した。うち、ハイブリッド車（HV）は約2.6倍の1,796台、電気自動車（EV）は約3.5倍の556台、プラグインハイブリッド車（PHV）は約3.8倍の300台、マイルドハイブリッド車は8.7倍の696台と大きく増加した（図6参照）。

図6：電動車販売台数の推移



出所：ANAC

HVのモデル販売トップ3は、「カローラクロス（419台）」「RAV4（389台）」「プリウス（359台）」の順で、トヨタがトップ3を独占した。EV販売トップ3は、MAXUSの「EV30（124台）」、同「EDELIVER 3（106台）」、現代の「IONIQ（48台）」の順となった。PHVトップ3はボルボが独占しており、「XC60 II（71台）」「XC40（63台）」「XC90 II（50台）」の順だった。マイルドハイブリッド車は、スズキの「スイフト（123台）」がトップとなり、続いてボルボの「XC60 II（113台）」、同「XC90 II（89台）」の順だった。なお、全体的に、ガソリン車の売り上げ傾向と同様に、電動車でもSUVの人気が高かった。

過去最高を記録した電動車の販売台数だが、チリの新車販売台数に占める電動車のシェアは全体の0.8%とわずかだ。その要因としては、電動車の価格帯が通常のガソリン車に比べて高額なことや、充電箇所が限られていることなどが挙げられている。

<中国の国家標準規格を承認し電動車の普及を促進>

チリ政府が進めるエレクトロモビリティ国家戦略（注3）に従い、電動車の販売業者と価格の多様化を目指した取り組みとして、運輸通信省は、2021年12月の官報公示により、電動車の安全要件について定めた最高法令145号を修正した。これにより、中国のGB規格が新たに電動車の安全基準として認められることになった。これまで中国ブランドのEVやPHVは、米国や欧州などの充電規格を満たさない限り、チリへの輸入、販売は認められていなかった。ANACのディエゴ・メンドサ事務総長は「今回の法改正は、さらなる中国ブランドの電動車の国内市場への流入を意味しており、とてもよいニュースだ」とコメント

し、同改正によって、今後、比較的安価な中国製の電動車がチリの自動車市場をにぎわすことへの期待をのぞかせた。

<電動車普及に期待が高まる 2022 年>

ANAC の発表によると、2022 年 1～5 月の電動車販売台数は、前年同期比約 3.4 倍の 2,538 台となった。うち、HV は約 2.1 倍の 896 台、EV は約 3.8 倍の 443 台、PHV は約 7.2 倍の 231 台、マイルドハイブリッドは約 5.9 倍の 968 台となり、過去最高を記録した 2021 年をはるかに上回るペースで増加している。電動車普及のためのチリ政府の取り組みとしては、電動車の購入者に対してインセンティブとなるようなメカニズムを構築すること、各種規制の整備と緩和、充電設備の増設などが平行して行われており、これらの推進により、国内市場に多種多様な電動車が普及し、価格競争の活発化が予想される。ここに、ロシアのウクライナ侵攻の影響を受けた燃料価格の高騰が相まって、消費者のガソリン車から電動車への乗り換えも促されることが予想され、今後チリで、ますます電動車の普及が進むことが期待されている。

注 1：18 歳以上のチリ人男女 2,318 人に対し、調査を実施。男女の内訳は女性：51%、男性：49%。年齢層の内訳は 18～34 歳：32%、35～54 歳：36%、55 歳以上：32%。社会階級の内訳は C1：10%、C2：20%、C3：25%、D：45%（この調査の中では C1 が最上層で、D が最下層にあたるが、チリの社会階級には他にも C1 の上に A と B、D の下に E が存在する）。居住地域の内訳は首都圏州：42%、首都圏州以外：58%。

注 2：ハイブリッド車 (HV)、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド車 (PHV)、マイルドハイブリッド車 (Mild Hybrid) のことを指す。

注 3：2035 年までに国内で販売される自動車を 100%ゼロエミッション車 (ZEV) にする目標を掲げる ([2021 年 10 月 21 日付ビジネス短信参照](#))。

アルゼンチン（生産・販売）：自動車産業振興に向け新法案、電池製造に動き

2021年の生産・輸出は急回復

2022年8月22日 ブエノスアイレス事務所（西澤 裕介）

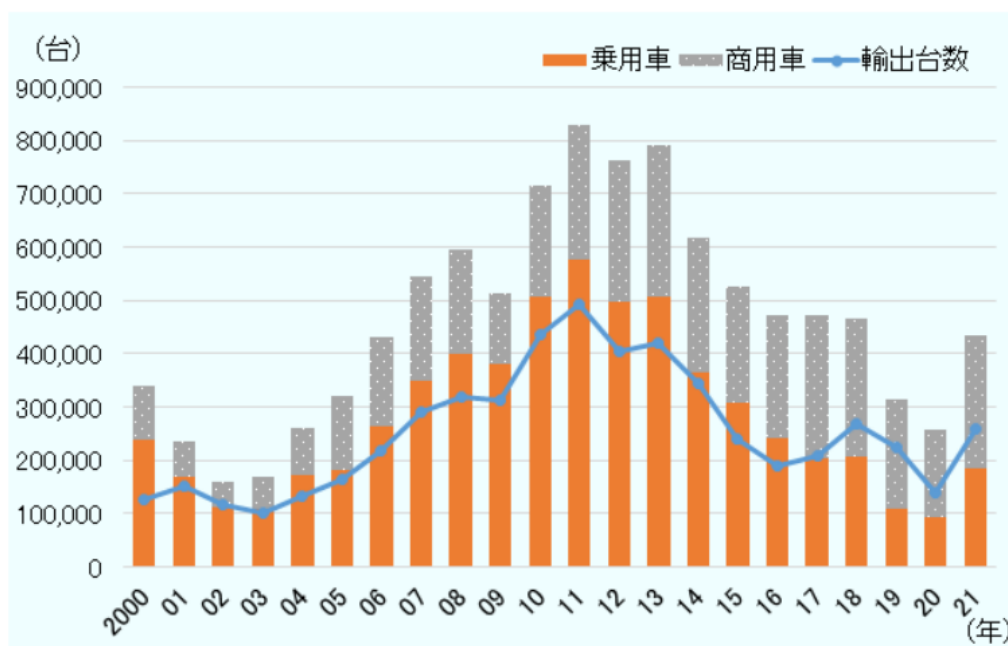
アルゼンチンで自動車生産を担うのは、2021年末時点で完成車メーカー9社だ。生産されているのは、乗用車に加えて、ピックアップトラックと多目的車。後者は、国内の農業部門で一定の需要がある。完成車工場は、ブエノスアイレス州、コルドバ州、サンタフェ州の3州に集積している。

日本企業では、トヨタが1997年、ブエノスアイレス州にサラテ工場を建設したのが皮切りだ。ここで「ハイラックス」を生産している。ホンダは、2011年に同州のカンパナ工場で四輪車の生産を開始。しかし、2020年に四輪車の製造から撤退。現在は、二輪車製造に専念する。日産は2018年から、コルドバ州に立地するルノーのサンタ・イサベル工場で「フロンティア」を生産している。

<自動車生産台数が急回復>

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、2021年の自動車生産台数（トラック・バスを除く）は43万4,753台。大きく回復した。前年に当たる2020年には、2004年以来初めて30万台を下回った（図1参照）。生産台数の回復は、新型コロナウイルス感染症拡大による操業制限がなくなったためだ。ただし、(1)世界的な半導体不足と(2)資本取引規制に伴う輸入上の制約が、生産拡大の足かせになった。このうち(2)は、当地独特の事情だ。外貨不足を背景に、2021年10月以降、規制強化が続いている。特に2022年3月に導入された輸入代金の支払い制限により、原材料輸入が決定的に難しくなった。2022年後半の自動車生産にも影響が懸念されている。

図1：自動車生産台数、輸出台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）

2022年1月時点では、ADEF Aは2022年の生産台数を前年比28.3%増の55万7,788台と見通している。しかし、2022年1～6月の累計生産台数は24万3,698台。このままでいくと、見通しには届かない水準だ。

<輸出は、ブラジル向けが牽引>

ADEF Aによると、2021年のトラック・バスを除く輸出台数は、前年比88.0%増の25万9,287台だった。生産と同様、コロナ禍からの反動もあり、活動再開に伴って大幅に増加した。輸出台数の7割弱はブラジル向け。その他の主な輸出先は中米諸国、ペルー、チリ、コロンビア。中南米域内への輸出が中心となっていることがわかる（表1参照）。特にブラジル向け輸出台数の大幅な増加が、輸出台数全体を押し上げた。

表1：仕向け地別輸出台数（2021年） (―は値なし)

国・地域名	輸出台数 (台)	シェア (%)	前年比 (台)	伸び率 (%)	寄与度 (ポイント)
ブラジル	171,989	66.3	80,845	88.7	58.6
メキシコ	5,158	2.0	2,270	78.6	1.6
ウルグアイ	3,394	1.3	2,113	164.9	1.5
コロンビア	13,200	5.1	6,469	96.1	4.7
その他米州	1,669	0.6	828	98.5	0.6
欧州	12	0.0	11	1,100.0	0.0
チリ	16,988	6.6	10,089	146.2	7.3
アジア	1	0.0	1	―	0.0
アフリカ	1,809	0.7	422	30.4	0.3
中米	18,448	7.1	7,017	61.4	5.1
オセアニア	6,485	2.5	1,678	34.9	1.2
ペルー	14,082	5.4	6,146	77.4	4.5
エクアドル	2,302	0.9	1,315	133.2	1.0
ベネズエラ	469	0.2	288	159.1	0.2
パラグアイ	3,281	1.3	1,904	138.3	1.4
合計	259,287	100.0	121,396	88.0	88.0

出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEF A）

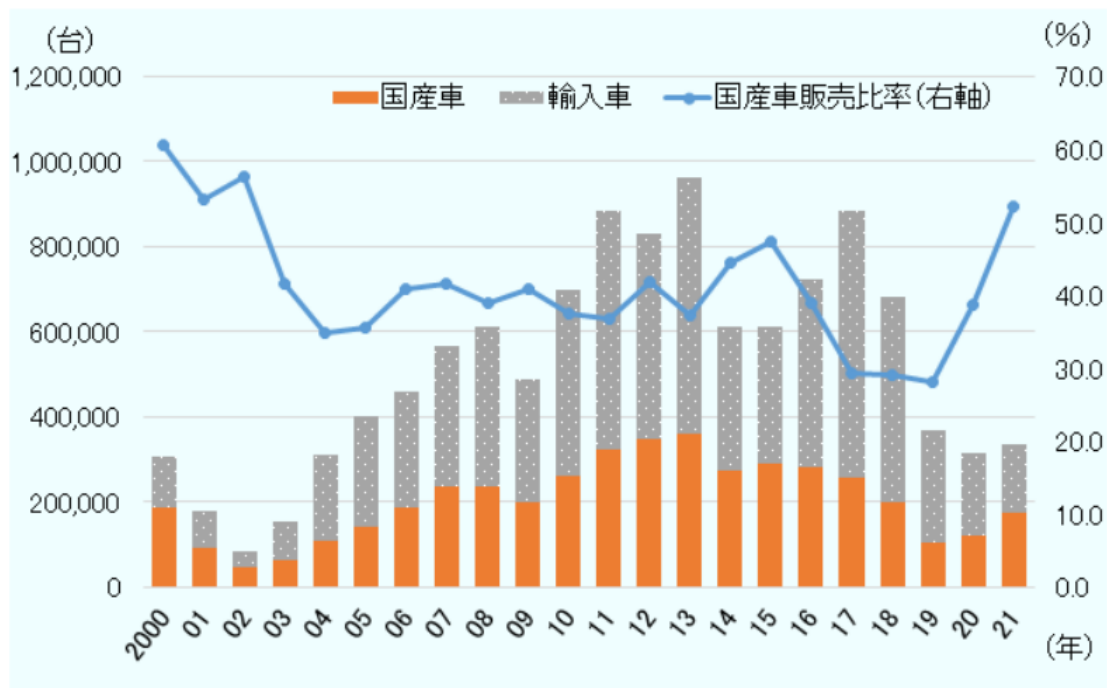
2022年1月時点でADEF Aは、2022年の輸出台数を、前年比34.3%増の34万8,222台と見通す。なお、2022年1～6月の累計輸出台数は14万49台だ。年央の時点では生産台数と同様、見通しを下回る水準になっている。

<資本取引規制による換物需要から国産車販売増>

ADEF Aによると、2021年の自動車販売台数（自動車販売代理店への卸売り台数）は前年比6.9%増の33万4,389台だった（図2参照）。一方、アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2021年のトラック・バスを含む新車登録台数（速報値）は、前年比10.8%増の37万323台だった。

2021年のインフレ率は50.9%に上った。高インフレを背景とした換物需要の高まりにより、自動車販売台数が増加した。しかし、資本取引規制により自動車の輸入が制限され、供給が需要に追い付かない状態が続いた。そのため、販売台数実績の上位を国産車が占める形となっている。この点は、2020年も同様だった。しかし2021年に入って、その勢いは増している。ADEFaによると、2021年の販売台数に占める国産車の割合は52.2%。前年の38.7%から大幅に増加した。

図2：自動車販売台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFa）

ACARAによると、ブランド別では7万3,567台のトヨタが首位。車種別には3万7,449台のフィアット・クロノスの登録台数が最も多かった（表2、3参照）。その他の日本メーカー（ブランド）としては、日産が第8位に入った。

表2：ブランド別登録台数（上位10+日本車（上位40ブランド内）） （単位：台）

順位	ブランド	2020年	2021年
1	トヨタ	43,631	73,567
2	フォルクスワーゲン	55,730	55,457
3	フィアット	37,688	50,377
4	ルノー	42,847	35,355
5	フォード	32,024	29,221
6	シボレー	35,289	27,304
7	プジョー	21,977	27,186
8	日産	12,496	15,770
9	シトロエン	11,517	12,436
10	ジープ	9,818	11,287
12	ホンダ	5,237	1,811
23	レクサス	174	220
31	スバル	202	137
33	三菱	156	109
35	スズキ	114	66

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

表3:ブランド別登録台数（上位10+日本車（上位50ブランド内）

（単位：台）（－は値なし）

順位	ブランド	車名	2020年	2021年
1	フィアット	クロノス	16,560	37,449
2	トヨタ	ハイラックス	19,073	27,128
3	フォルクスワーゲン	アマロック	12,930	18,682
4	プジョー	208	10,495	15,812
5	フォルクスワーゲン	ゴルトレンド	14,574	15,232
6	フォード	レンジャー	11,347	14,925
7	トヨタ	エディオス	9,949	14,063
8	トヨタ	ヤリス	6,595	11,796
9	トヨタ	カローラ	4,336	9,134
10	シボレー	オニキス	16,569	8,724
15	日産	フロンティア	3,645	5,760
18	日産	キックス	4,938	5,529
21	トヨタ	SW4	2,523	4,888
23	トヨタ	カローラクロス	－	4,636
30	日産	ベルサ	1,538	3,200
44	ホンダ	HR-V	3,743	1,068
45	日産	セントラ	445	1025
46	トヨタ	ハイエース	77	1021

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

2022年に入ると、インフレがさらに加速している。資本取引規制も強化され、自動車の供給不足が続いている。ADEFA と ACARA によると、2022年上半期の自動車販売台数は前年同期比 5.1%増の 18 万 1,233 台。新車登録台数は 1.1%減の 19 万 5,441 台だ。いずれも伸び悩んだ数字と言える。

<電気・ハイブリッド自動車の販売動向>

ACARA によると、2021年の電気・ハイブリッド自動車の新車登録台数は 5,862 台だった。新車登録台数全体に占める割合は、非常に小さい。しかし、2018年は 516 台、2019年 1,527 台、2020年 2,367 台と、少しずつ増えている。アルゼンチンでは、メルコスール域外から輸入される環境対応車について低関税枠が設けられている。当該枠は、マウリシオ・マクリ前政権下で導入された。2017年5月から2020年5月までの3年間は、6,000 台とされた。この枠は、その後も続く。2021年も政令 617/2021 号により、同年9月14日から18カ月の間、4,500 台が設定されている。

2022年上半期の電気・ハイブリッド自動車の新車登録台数は 3,453 台。ブランド別では、その8割以上をトヨタが占めている。車種別では、カローラクロス、カローラ、RAV4 のハイブリッド仕様車が上位を占める。一方、電気自動車の新車登録台数はわずか 82 台にとどまる。

そのような状況下、政府は、「電動モビリティ推進法案」を、2022年1月に下院に提出した。当該法案の狙いは、持続可能なエネルギーを動力源とする乗用車、商用車、トラック・バス、超小型モビリティなどの導入を推進するところにある。そのため、2041年1月1日以降は、ガソリン車の新車販売が原則として禁止される。あわせて、税制優遇措置を設ける。ただし、技術的な理由により持続可能なモビリティに置き換えることができないと申請官庁が判断した車両は、2041年以降も継続販売が認められることになる。

<自動車産業振興に向け法案審議が進む>

アルゼンチンには、自動車産業の成長戦略として「アルゼンチン自動車部門の社会的・生産的合意 2030」がある。これは、自動車機械労働組合 (SMATA) と ADEFA が中心となって、2019年に策定したものだ。それを受けて自動車業界と政府は、自動車産業とそのバリューチェーン振興のための法案を制定することで2020年12月に合意。当該法案は2021年8月、下院に提出された。

法案では、通商協定が当地自動車産業にもたらす脅威についても触れられている。特に、(1)アルゼンチンが、メキシコおよびブラジルと締結する自動車協定、(2)メルコスールがEUやその他の第三国・地域と締結する自由貿易協定、の2つが取り上げられた。(1)は、無関税輸入枠が撤廃され、その結果として輸入が無制限に自由化されることを懸念するものだ。なお、メキシコ原産の自動車は、2022年に枠が撤廃されることになっていた(現時点で、当面は枠を維持することで合意済み、注1)。また、ブラジル原産車は、現時点では2029年枠撤廃の予定とされている。また(2)では、締約国との間で関税撤廃される自動車が発生すること自体が問題になる。

こうした国際的な競争に対応するための施策として、(1)自動車産業の新規投資強化プログラムの導入と(2)モビリティ研究所の設置が、法案に盛り込まれた。

(1)の新規投資強化プログラムは、自動車・同部品製造会社が新たに生産プロジェクトを立ち上げる場合に、税制上優遇するのが骨子。対象となるのは、完成車または自動車部品に関する新たな生産プロジェクト。生産品目ごとに適用条件と最低国産化比率 (CMN : Contenido Minimo Nacional) が設定されることになる。プロジェクトが承認されてから3年以内には、必要な投資を実行した上で生産を開始する必要がある。認可を受けた生産プロジェクトでは、a)付加価値税の還付期間短縮、b)加速度償却 (資産の償却ペースの短縮)、c) 2031年12月31日まで輸出税免除、の待遇を受けることができる。

(2)のモビリティ研究所 (Instituto de Movilidad) が目指すのは、自動車産業の競争力強化・発展と雇用創出だ。公的組織として、国の自動車政策を立案し、自動車産業にとっての課題を分析する。なお、法案は、2022年7月に下院で可決済み。なおも、上院で審議が続いている。

<自動車電動化を推進し、リチウム電池製造に注力>

2021年10月、「持続可能なモビリティ促進法案」が公表された。その後、その名称を「電動モビリティ推進法案」に変更され、2022年1月に国会提出に至った。

2021年10月に公表されていた段階の法案前文で、政府は環境面、経済面、戦略面から、3つの目的を挙げていた。環境面は、世界的な潮流となっている気候変動への取り組みだ。持続可能なモビリティの推進により、2030年までに1,070万トン、二酸化炭素(CO₂)を排出抑制できるという。経済面から指摘したのは、(1)輸入部品に依存している自動車産業の転換、(2)新市場への輸出拡大、(3)リチウム電池の用途拡大、(4)新技術の普及を通じた機会の創出(注2)。戦略面で狙うのは、中南米で持続可能なモビリティのプラットフォームにアルゼンチンを位置付けることだ。いち早く方針を打ち出すことで、その芽が出てくることになる。

また、政府は、電動モビリティ生産に欠かせないリチウムの産業化に注力する。米国地質調査所(USGS)によると、アルゼンチンは世界第3位の豊富なりチウムの埋蔵量を有する。2021年1月には、工業生産・開発省と中国の江蘇建康汽車(Jiankang Automobile、注3)が、覚書を締結した。この覚書には、(1)同社がアルゼンチンで電気バスとリチウムイオン電池を製造すること、(2)そのための工場設立を推進していくこと、が盛り込まれた。さらに2021年7月、国家科学技術研究会議(CONICET)やY-TECなど政府関係機関(注4)が、リチウム電池生産工場の建設に向け覚書を締結した。実際、CONICET、Y-TECなどのプロジェクトは進展し、ブエノスアイレス州のラ・プラタ市に建設中だった生産工場が建屋まで完成済み。今後、生産設備を搬入すると、アルゼンチン初のリチウム電池生産工場になる。

注1：2022年3月18日、「メキシコ-アルゼンチン自動車協定」の第7次追加議定書が締結された。これにより、メキシコとアルゼンチンの間で、完成車の無関税輸入割当も3年間維持されることが決まった(2022年4月7日付ビジネス短信参照)。なお、当該協定は、正式にはラテンアメリカ統合連合(ALADI)の一部。「メキシコ-アルゼンチン自動車協定」は、通称に過ぎない。ALADIの経済補完協定(ACE)第55号付属書Iが、そのように呼ばれている。

注2：ここでいう「新技術」としては、ビッグデータや人工知能(AI)を活用した輸送管理などが挙げられた。

注3：江蘇建康汽車は、国軒高科(Gotion High Tech)の関係会社。国軒高科は、中国でリチウムイオン電池製造事業者の大手として知られる。

注4：CONICETは、科学技術・イノベーション省が監督する機関。また、Y-TECは、国有石油会社YPF傘下にある。

ブラジル（生産・販売）：新型コロナ下の自動車産業

国内主要産業の岐路、期待かかるビジネス環境整備

2021年6月11日 サンパウロ事務所（古木 勇生）

新型コロナウイルス対策が優先される中でも、ブラジルの国内主要産業への期待は変わらない。そのため、ブラジル自動車産業はフォード・ブラジルの生産終了に向けた発表を受け、ビジネス環境整備の重要性に焦点が集まった。一方、新車登録台数に占めるシェアはまだ1%程度にすぎないが、完成車メーカーが電動車の導入に取り組む新たな動きが出ている。

<さまざまなリスクに対応した自動車産業>

全国自動車製造業者協会（Anfavea）が2021年3月に発表した年次報告によると、2020年の自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）生産台数は前年比31.6%減の201万4,055台、国内販売台数（新車登録ベース）は26.2%減の205万8,437台、輸出台数は25.2%減の32万4,330台と、いずれも大きく減少した。新型コロナ感染拡大で生産活動の一時停止を余儀なくされるケースや、為替の変動、物流コストの増加や部品調達の難しさ、長期にわたって多くの州で導入された社会的距離による生産活動や人々の生活様式の変化などが影響した。

Anfaveaは、ブラジルで2020年2月に新型コロナ感染を初めて確認して以降の生産台数は同年3月に19万台、4月1,800台、5月4万3,100台、国内販売台数は3月に16万3,625台、4月5万5,735台、5月6万2,190台と発表しており、生産・販売の両面で2020年4月に最も打撃を受けたことが分かる。Anfaveaが発表した同年7月時点の2020年生産台数の見通しでは前年比45%減の163万台、同年6月時点の2020年販売台数の見通しは前年比で約40%減の167万5,000台になるとしていた。しかし、同年6月以降の販売台数は新型コロナ感染拡大対策の制限措置が導入される中、第4四半期（10～12月）の生産台数・国内販売台数は各月20万台を上回る水準まで回復し、通年の生産台数・国内販売台数はともに200万台に達した。これは過去15年で見ても最低水準だが、Anfaveaのルイス・カルロス・モラエス会長は2020年について、「世界的な新型コロナ感染拡大の影響で中期的な企業戦略の見通しが難しくなり、各種部品の不足や生産コストの増加などの困難はありながら、生産現場に衛生プロトコルを導入し、市場のニーズを満たしてきた努力の成果だ」と述べ、自動車業界全体の努力と対応力を評価した。

その後、ブラジルは2021年1月17日から新型コロナワクチン接種を開始した。ワクチンの存在は経済活動の本格化に向けて経済界の期待を高めているが、同年第1四半期（1～3月）は新型コロナの変異株も発生し、感染再拡大への対応に追われる状況となった。

Anfaveaは同年4月7日付で第1四半期の業界動向を発表し、生産台数は前年同期比2%増の59万7,773台、国内販売台数は同5.4%減の52万7,926台としている。生産台数が増加した理由の1つに、トラックが同33.9%増の33,082台となったことがある。トラックの売れ行きが増加した理由は、アグリビジネスや建設業界、一般物流など新型コロナ禍の中でも好調だった分野のニーズによるとみられる。しかし、3月最終週には、世界的な物流の停滞による自動車部品の不足や、サンパウロ市が新型コロナ感染拡大対策を目的として祝日を前倒ししたことにより、自動車生産活動の一時停止が余儀なくされ、各自動車メーカーは物流や在庫の管理に苦慮する状況となった。

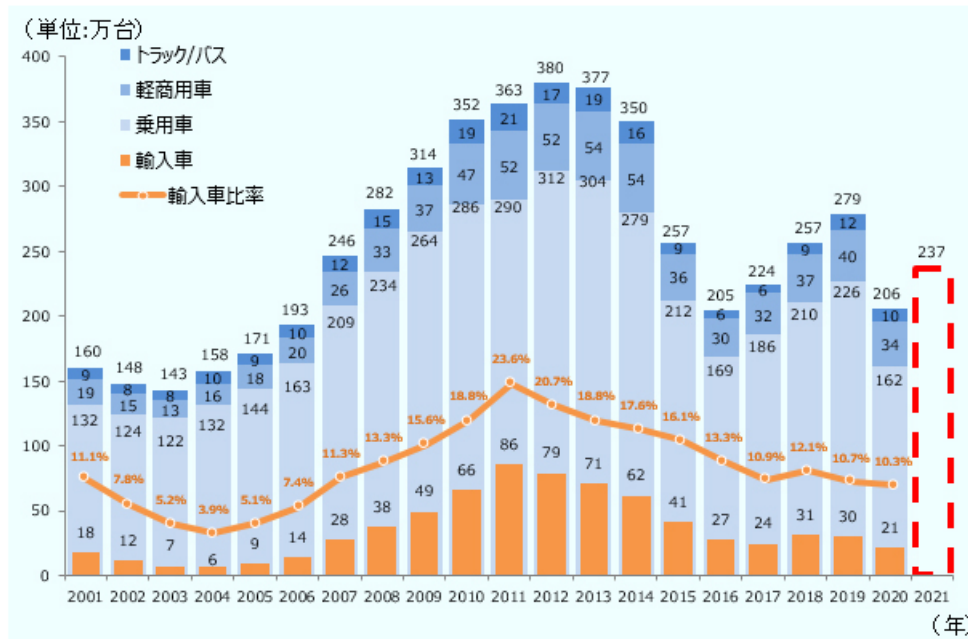
Anfavea のルイス・モラエス会長は、2021 年第 2 四半期（4～6 月）以降の業界の懸念として、以下の 3 点を挙げている。

- 新型コロナ感染の収束はワクチン接種を通じた中期的な問題になる可能性
- 基礎的な経済指標が新型コロナ感染拡大の影響のみならず、国内の政争の影響を受けるリスク
- 現在国際的に不足している電子部品は各社単独での解決が難しく、生産に及ぼす影響が 2021 年内は継続するリスク

ただ、Anfavea は 5 月 7 日付のプレスリリースで「第 1 四半期の結果を見る限り、下半期に予期せぬ事態が起きない限りは、2021 年 1 月に見込んでいた国内販売台数（新車登録ベース）237 万台、生産台数 252 万台、輸出台数 35 万 3 千台を達成できる見込み」としている（図 1、図 2 参照）。自動車メーカー各社のコメントを見ると、国内販売台数（新車登録ベース）では、例えば、フィアットやシトロエン、ジープなどを抱えるステランティスグループのアントニオ・フィローサ南米統括社長は 5 月 6 日付の現地紙「フォーリャ」に対し、「2021 年は 240 万台を下回り、ワクチン接種が大規模に進むことを前提に、2022 年には 270 万台から 280 万台への回復を見込んでいる」と述べている。2021 年 1 月時点の「ブラジル・オートモーティブガイド 2021」では、欧米系や中国系、日系、韓国系の自動車メーカー経営者が 225 万台から 250 万台の間の数字を挙げている。生産台数では、フォルクス・ワーゲン・ド・ブラジルのパブロ・ディ・スイ ラテンアメリカ社長は 2020 年 12 月時点で、2021 年の生産台数は楽観的なシナリオでも 240 万台と見立てていた。

これらを踏まえると、2021 年の国内販売台数（新車登録ベース）、生産台数ともに前年よりは改善するものの、リスク要因が多くてまだ見通し難いという状況だ。

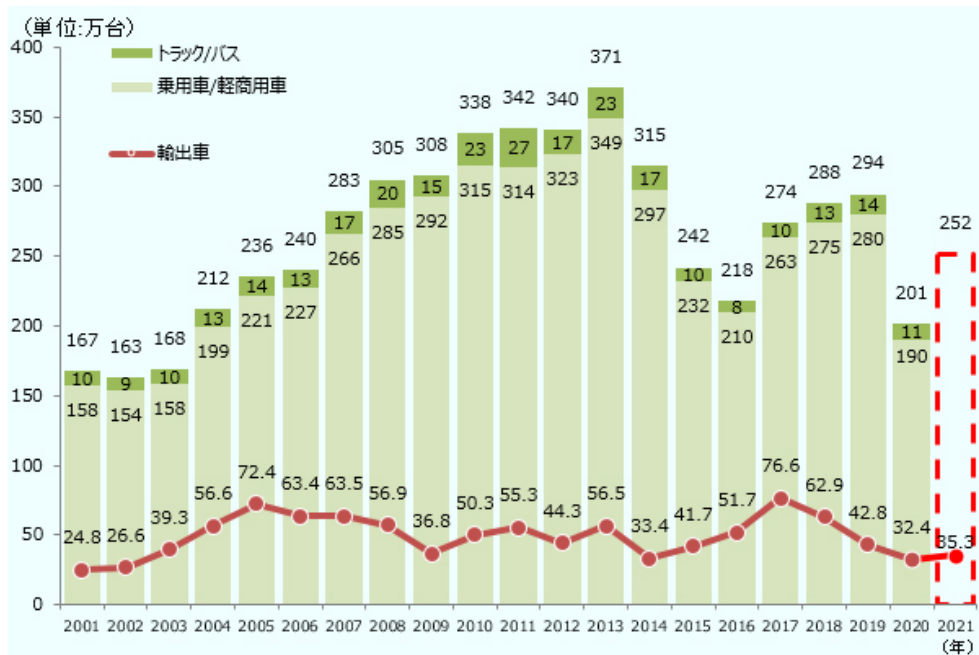
図1：ブラジルの自動車国内販売台数（新車登録ベース）推移



注：軽商用車は人や荷物を同時に運ぶことができる乗り物であり、総重量3.5トンまでとなる。小・中型でピックアップやバン、救急車などの特殊車両も該当する。

出所：Anfaveaからジェットロ作成

図2：ブラジル自動車生産・輸出台数の推移



出所：Anfaveaからジェットロ作成

＜フォード・ブラジル、1世紀以上続けてきた生産活動終了へ＞

税制面のブラジルコスト削減の必要性は Anfavea が長年問題提起してきたものだ。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大はこの問題を顕在化させるきっかけとなった。

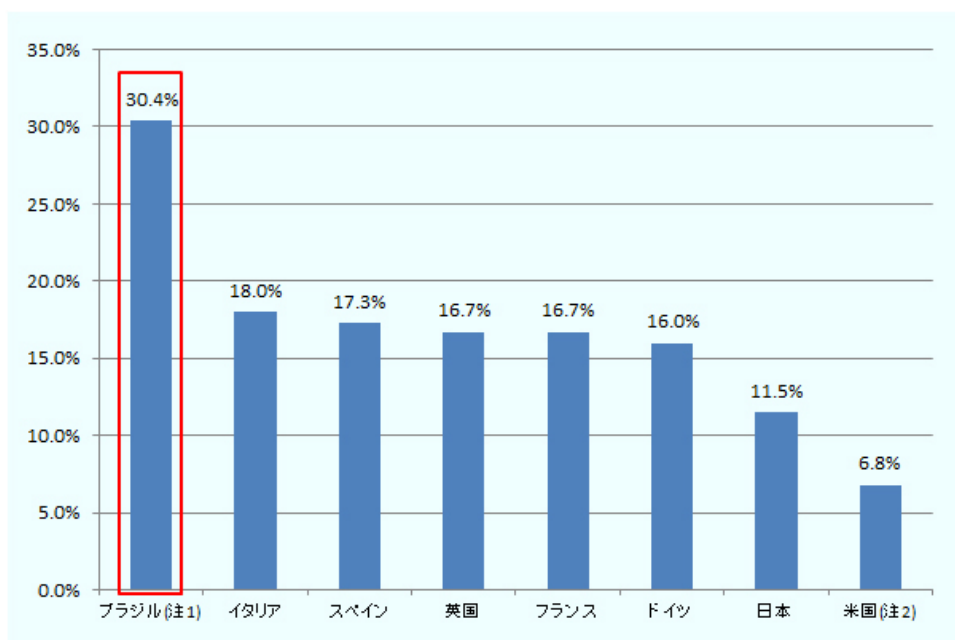
2021年1月、ブラジルで新型コロナワクチン接種開始が経済界から期待される中、フォード・ブラジルは1月11日付の同社公式サイトで、2021年中にブラジルでの自動車生産を終了することを発表した。そ

の内容は「Ka」「エコスポーツ」などを製造しているバイーア州のカマサリ工場と、エンジンを製造するサンパウロ州のタウバテ工場は直ちに生産を終了、「トラロー」を製造するセアラ州のオリゾンチ工場は2021年第4四半期までに生産を終了するというものだった。同社はこれら工場閉鎖の理由として、企業戦略の一環としながらも、ブラジルで近年、ビジネス展開に苦戦していたことや、新型コロナウイルス感染拡大で販売がさらに低迷したことを挙げている。各工場の有休率は増加し、将来的な販売拡大も見込めないと判断したという。ブラジル自動車流通業者連合（Fenabrave）のブランド別国内販売（乗用車、軽自動車合計、12カ月累計）によると、2017年の同社のシェアは9.52%だったが、2020年には7.14%まで減少していた。

その他、メルセデス・ベンツも2020年12月17日付の同社公式サイトで、グローバル戦略の一環と、ブラジル経済情勢の悪化に拍車をかける新型コロナウイルス感染拡大を理由に、サンパウロ州のイラセマポリス工場での高級車生産停止を発表していた。

ただ、フォード・ブラジルは1919年にブラジルで初の自動車工場を開設した歴史がある。同国市場を長く開拓してきた企業だけに、その決断に至る要因に官民から注目が集まった。経済省は1月11日付の公式サイトで「政府が進めてきたブラジルコストの削減と各種構造改革を早期に実現することが重要」と述べており、全国工業連盟（CNI）も同日付の公式サイトで「諸改革の中でも、産業競争力の阻害要因である税制を改革し、競争力を高めることが急務」としている。サンパウロ州工業連盟（FIESP）も「税負担が自動車の生産コストを2倍に押し上げている」と指摘した。

図3：2020年の自動車購入価格に占める税負担の割合



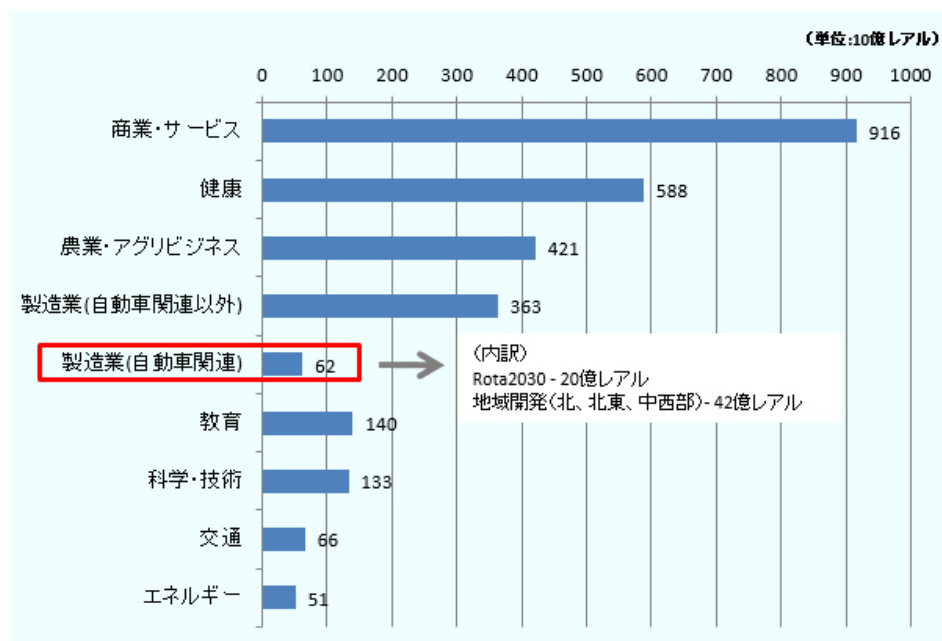
注1：1,000立方センチメートル-2,000立方センチメートルのガソリン車にかかる基本的な工業製品税（IPI）税率で計算。

注2：カリフォルニア州の場合。

出所：ブラジル自動車産業2020年年報

ブラジル連邦政府は従来、自動車産業向けの税制インセンティブを提供している。連邦歳入庁が 2021 年 3 月に発表したデータによると、製造業への税制インセンティブは 425 億レアル（約 8,925 億円、1 レアル=約 21 円）、そのうち自動車関連は 62 億レアルを予定している（図 4 参照）。これは連邦政府が 2021 年度に準備している全ての税制インセンティブの 1.77%、製造業の税制インセンティブの中では 15%に相当する。62 億レアルの内訳は 2018 年に施行した自動車政策「Rota2030 プログラムー輸送とロジスティクス」（[2018 年 12 月 27 日付地域・分析レポート参照](#)）が 20 億レアル、北部、北東部、中西部地域開発を目的とした連邦税に関する税制インセンティブ（注 2）が 42 億レアルだ。また、各州が独自の税制インセンティブを与えて工場設立を誘致するケースもある。フォード・ブラジルは 2001 年に州税となる商品流通サービス税（ICMS）への税制インセンティブを活用することで北部バイーア州にカサマリ工場設置を決定した。

図4：2021年の産業別企業向け税制インセンティブ（推定）



出所：連邦歳入庁公式サイトからジェトロ作成

フォード・ブラジルは連邦と州いずれの税制インセンティブも活用してきた上での決断だったことを考慮すると、ブラジルのビジネス環境整備をさらに進める余地があると思われる。

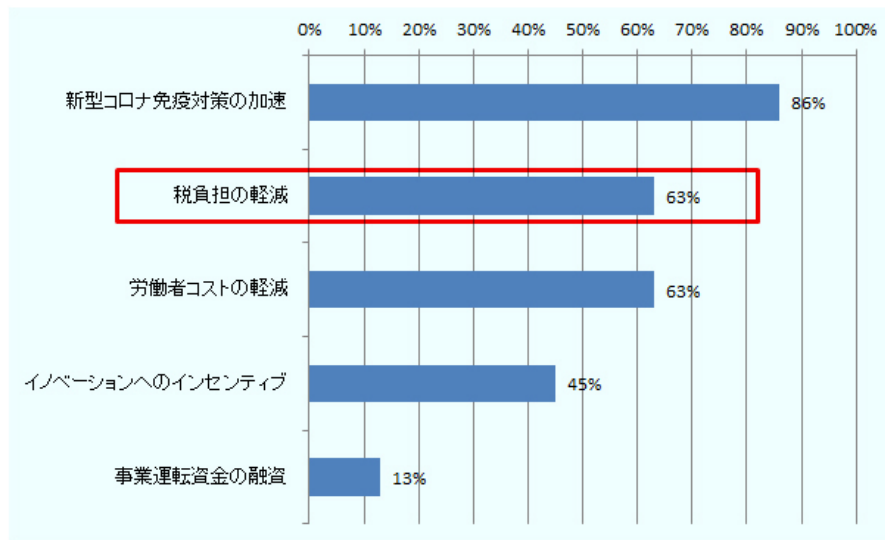
税制改革は、2019 年のボルソナーロ政権発足時から掲げられていた政策の 1 つだ。複雑な税制の簡素化による税の累積、各企業の税務対応コスト削減を図ること、工業製品税（IPI）などの削減で製造業の負担軽減を図る案も検討されている。連邦政府と各州は当面、新型コロナウイルス感染拡大対策の予算や議論への集中が求められる。Rota2030 という自動車業界への産業振興策が既に存在する中、同業界に特化したさらなる税制インセンティブは難しくなると思われる。

そのような中、ブラジルの自動車業界情報サイト AUTOMOTIVE BUSINESS とドイツのコンサルティング会社 Roland Berger が 4 月 14 日に公開した「2021 年自動車産業のシナリオ」の結果を見ると、63%

の自動車産業関係者が「税負担の軽減」が同業界を活性化させる上で現政権が取るべき対策と指摘している（図5参照）。

連邦政府・州・市は新型コロナウイルス対策で財源が圧迫されている。財源確保のために製造業への課税を増やすようなサイクルとならぬよう、複雑な税制を整理し直すタイミングとも言える。

図5：2021年に自動車業界活性化に向けて政府が取るべき対策



出所：AUTOMOTIVE BUSINESS,Roland Berger「2021年自動車産業のシナリオ」

< 電動車導入に向けた動きを確認 >

2020年以降は、電気自動車（EV）やハイブリッド車（HEV）導入の動きが複数確認できた。

燃料別の新車登録台数（乗用車、商用車）を見ると、電気をエネルギー源とするEVやHEVなどは約2万台となっており、全新車登録台数の約1%にすぎない（表参照）。ただ、Anfaveaの統計では、2006年にわずか3台（乗用車と商用車の合計）で出現して以降、2019年に1万台に到達、2020年は1万9,745台と増加傾向となっている。フォード・ブラジルも国内での生産終了に際して、ブラジル市場から完全に撤退するわけではなく、ブラジル国外から電動車を同国市場に投入する可能性に触れている。

表：エネルギー別の新車登録台数（乗用車、商用車）

（単位：台）

燃料の種類	ガソリン	エタノール	フレックス燃料	電気	ディーゼル	合計
台数	58,930	21	1,664,978	19,745	314,763	2,058,437
シェア	2.86%	0.001%	80.89%	0.96%	15.29%	100%

出所：Anfavea2021年ブラジル自動車産業年次報告からジェトロ作成

インフラとなる充電スタンドの整備状況とともに、諸外国やブラジル企業による電動車導入の動きはどうか。

充電スタンドの整備状況について、国際エネルギー機関（IEA）が2020年6月に公開した「Global EV Outlook2020」によると、ブラジルの充電スタンド（低速・高速充電の両方のタイプを含む）は913カ所（2019年）で、日本の3万394カ所やオランダの5万153カ所と比較しても圧倒的に少ない。高価な完成車の製品価格のみならず充電インフラ不足もEVなどの普及に大きな障害となっている。2020年に創業したスタートアップで充電インフラのマッピングアプリ運用などを行っているトゥピナンバによると、サンパウロ市や近郊都市、またサンパウロ市からリオデジャネイロ市までの高速道路沿いに設置されているのが目立つ。

また、1990年に国連環境賞を受賞したパラナ州クリチバ市にも十数カ所の充電スタンドが確認できる。同州政府は2020年9月にブラジル産業開発庁（ABDI）と覚書を締結しており、「ベン・パラナ（VEM PR）」と名付けたプログラムで、同州内のスマートシティ向けに、ルノーのEVモデル「ゾエ」をABDIが供給し、二酸化炭素（CO₂）排出削減の実験的なモニタリングとして期待を寄せている。また、ルノー・ブラジルは3月1日付の同社公式サイトで2022年半ばまでに同州の自社工場向けに11億レアル（発表当時のレートで約209億円）の投資を行うと発表している。既存車種のモデルチェンジを図ることに加えて、同社がブラジルで初となるEV生産を開始する投資であることも発表した（[2021年3月5日付ビジネス短信参照](#)）

ミナスジェライス州政府はアルゼンチンのEVメーカーのブラボ・モーター・カンパニーと、3月5日にEVとバッテリーパックの工場設立に向けた意向に関する議定書に署名した。初期のプロジェクトフェーズとして250億レアルの投資を予定している。2021年6月に同州ベロオリゾンテの首都圏でプロジェクトを始動、2023年の操業開始を経て2024年のEV生産台数は2万2,790台、4万3,750個のバッテリーパック製造、1万3,813人の雇用創出を見込んでいるという。

欧米メーカーでは、フォルクスワーゲン・ド・ブラジルも2023年までにEVとハイブリッドで構成する5モデルをブラジル市場に投入する可能性に触れたほか、アウディやポルシェ、ボルボもEVを2021年内にブラジル市場に投入すると発表している。日系企業では、ハイブリッドカー導入の動きもある。トヨタ・ド・ブラジルは、3月下旬から同モデルも含む「カローラクロス」を販売開始した。トヨタ・ド・ブラジルの公式フェイスブックページで、ブラジル国内での販売のみならず、同国を基点に22カ国へ輸出する可能性についても述べている。

充電インフラの少なさも課題になっているが、環境配慮の視点から電動化された商用車を導入し始めた中南米企業もある。アルゼンチンのEコマース大手メルカドリブレは同社の「2020年のインパクトに関する報告書」で、Eコマース市場の拡大で配達業務が増加する中、環境負荷の低減を目的にブラジルを中心とした中南米諸国に100%電動化された配達用の車両を約70台投入、充電インフラ設置への投資も行ったと述べている。また、配達業務はブラジルの運送会社に委託している構造上、これらの委託業者がEVを購入するための融資も開始した。



サンパウロ市内を走るメルカドリブレのEV（ジェットロ撮影）

1月21日付の「CNN ブラジル」によると、中南米におけるビールなど飲料製造最大手のアンベブは、2025年までにCO2排出を25%削減する目標に向け、2021年中に100台のEVトラックを配送手段として投入する予定だ。いずれもブラジル南部に本拠地を置いてトラックなどを製造しているアグラレとFNMが国内で共同開発したEVトラック（バンを含む）を1,000台活用することを見据えたパートナーシップを締結したという。

<国内主要産業への期待と新たな変化>

Anfaveaによると、ブラジルの自動車産業は国内で直接・間接的に130万人の雇用を創出し、ブラジルのGDPの3%、製造業部門では18%の比率を占める重要産業となっている。2022年が4年に1度の大統領選挙の年であることを踏まえると、ボルソナーロ政権にとっては、税制改革の議論を十分に確保するタイミングとして2021年が重要になる。経済開放路線を一貫してきたパウロ・ゲデス経済相も税制改革の年内可決に意気込みを見せている。長らく期待されてきた同国市場の規模や成長性を生かすためには、新型コロナウイルス対策とビジネス環境整備のバランスが求められる。

電動車導入は限定的なものの、グローバルに展開する各自動車メーカーがポートフォリオの一部をブラジルにも投入し始める動きや、中南米企業による物流面の実験的な取り組みは少しずつ広がっている。ただ、ブラジルは地域ごとの地形やインフラ発展度合いが大きく異なり、かつ、バイオ燃料も豊富なため、欧米諸国とは条件が異なることに留意しながら注目する必要がある。

注：本調査参照。本レポートで記載の数値は別途集計しており、同調査レポートには含まれておらず。

ペルー（販売）：2021年の新車販売台数は前年比4割増を記録

日本車がシェア首位堅持も、中国車躍進

2022年9月1日 リマ事務所（設楽 隆裕）

2021年のペルーの新車販売台数（注1）は、ペルー自動車協会（AAP）発表によると、前年比39.0%増の16万4,769台に上り、新型コロナウイルスによるパンデミック前の販売台数には及ばないものの、ほぼ同じ水準まで回復した。2019年比では2.9%減にとどまった。部門別では、普通車[乗用車、ステーションワゴン、スポーツ用多目的車（SUV）を含む]の販売台数は41.3%増の11万5,818台で11万台を回復した。パンデミック前の2019年比では3.2%減であった。そのほか、商用車（バン、ピックアップトラックなど）は38.5%増の3万7,491台で、2019年比でも4.9%増とパンデミック前の実績を上回った。トラックは24.4%増の1万810台で、2019年比11.4%減だった。バスは前年比17.4%減と唯一、前年実績を下回った（表1参照）。

表1：部門別新車販売台数表1：部門別新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

部門	2019年	2020年	2021年	シェア (2021年)	21/20比	21/19比
普通車	119,616	81,957	115,818	70.3	41.3	△ 3.2
商用車	35,724	27,071	37,491	22.8	38.5	4.9
トラック	12,204	8,688	10,810	6.6	24.4	△ 11.4
バス	2,177	787	650	0.4	△ 17.4	△ 70.1
合計	169,721	118,503	164,769	100.0	39.0	△ 2.9

出所：ペルー自動車協会（AAP）

AAPでは、自動車市場の回復は主に雇用と収入の改善がもたらした内需拡大によるものだとしている。その要因として、前政権の経済活動再開計画や新型コロナウイルスのワクチン接種推進計画による感染者数の抑制などを挙げているほか、政府による勤労時間補償（CTS）積立金（退職時積立金）や民間年金（AFP）積立金などの前倒し受給政策、各社代理店による販売促進活動などが影響している、と分析している。

2021年の自動車ローン市場は、前年比4.95%減の33億5,900万ソル（約1,155億4,960万円、1ソル＝約34.4円）となり、パンデミックに加えて新政権に対する不信感からローン負担を嫌う傾向が続いている様子がうかがえる（注2）。主な貸し付け機関は、銀行が全体の52.8%で最も多く、次いで小規模零細企業開発機関（EDPYME）（24.2%）、ローン会社（22.5%）、市営貯蓄貸付銀行（0.32%）、村営貯蓄貸付銀行（0.26%）、となっている。

メーカー別では、ほぼ全てのメーカーが前年の販売実績を下回った2020年に比べ、2021年は多くのメーカーが前年からのプラス成長を達成した。特にトヨタ自動車は、普通車（前年比52.1%増、1万9,683台）、商用車（39.0%増、1万1,826台）ともに首位に立った。トラックとバスの分野においては、日野自動車がそれぞれ32.9%増（2位）、42.6%増（4位）と健闘した。日本メーカー全体では全部

門で 38.4%の市場シェアを獲得し、2位の中国（24.3%）、3位の韓国（16.8%）とアジアメーカーが上位を占めている（表 2 参照）。

表2：主要25メーカー新車販売実績 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年	2020年	2021年	シェア (2021年)	21/20比	21/19比
トヨタ自動車	30,019	21,450	31,509	19.1	46.9	5.0
現代	20,324	13,590	16,922	10.3	24.5	△ 16.7
シボレー	8,883	7,791	11,372	6.9	46.0	28.0
KIA	13,894	8,721	10,840	6.6	24.3	△ 22.0
日産自動車	7,566	4,924	8,618	5.2	75.0	13.9
CHANGAN	5,371	4,187	7,206	4.4	72.1	34.2
フォルクスワーゲン	5,924	4,533	7,161	4.3	58.0	20.9
JAC	4,262	3,694	7,102	4.3	92.3	66.6
スズキ自動車	6,806	5,381	6,322	3.8	17.5	△ 7.1
DFSK	4,501	2,767	5,218	3.2	88.6	15.9
三菱自動車	5,440	3,525	4,332	2.6	22.9	△ 20.4
CHERY	2,439	1,844	4,287	2.6	132.5	75.8
フォード	3,476	2,546	3,797	2.3	49.1	9.2
マツダ自動車	4,586	3,088	3,132	1.9	1.4	△ 31.7
RENAULT	5,952	2,766	2,952	1.8	6.7	△ 50.4
本田技研工業	2,277	1,397	2,599	1.6	86.0	14.1
GREAT WALL	3,059	2,112	2,415	1.5	14.3	△ 21.1
FOTON	1,599	1,754	2,395	1.5	36.5	49.8
いすゞ自動車	1,446	1,527	2,039	1.2	33.5	41.0
GEELY	631	649	1,779	1.1	174.1	181.9
日野自動車	1,476	1,265	1,686	1.0	33.3	14.2
スバル自動車	2,765	1,648	1,633	1.0	△ 0.9	△ 40.9
三菱ふそう	1,535	810	1,395	0.8	72.2	△ 9.1
MG	928	859	1,318	0.8	53.4	42.0
メルセデスベンツ	3,189	1,596	1,228	0.7	△ 23.1	△ 61.5
その他	21,373	14,079	15,512	9.4	10.2	△ 27.4
合計	169,721	118,503	164,769	100.0	39.0	△ 2.9

注：日本メーカーのみ太字にしている。

出所：ペルー自動車協会（AAP）

地域別では、首都リマを含むリマ州が全体の 60.3%を占めているほか、南部鉱山地域のアレキパ州が 9.3%、北部沿岸農業地域のラ・リベルタッド州が 6.1%と上位を占めている。

<中国車の躍進>

「新型コロナ禍」で最も大きく躍進したのが中国車だ。2021年のペルーにおける中国車の市場占有率は 24.3%と前年の 21.9%から躍進している。吉利汽車（GEELY）の代理店を務めるモトルムンド（MOTORMUNDO）によると、現在ペルーで販売されている中国車メーカー数は 12社に上り、中南米域内ではチリに次いで多い国となっている。GEELYの2021年新車販売台数は 1,779台と数量的にはま

だ少ないが、長安汽車（CHANGAN）は72.1%増の7,206台、江淮汽車（JAC）も92.3%増の7,102台、東風小康汽車（DFSK）は88.6%増の5,218台、奇瑞汽車（CHERY）は2.3倍の4,287台と、既に欧米メーカーと肩を並べる状況にある。また、売り上げを牽引する分野については、ピックアップトラックやSUVを中心に、新中間層が初めて購入する車、さらには「新型コロナ禍」の商用デリバリー需要増によるミニバンの需要が伸びている。

<成長を続ける二輪車、三輪車市場>

自動二輪車および自動三輪車市場については、二輪車が前年比49.9%増の29万1,490台、三輪車が47.0%増の13万4,122台を記録した。メーカー別では、北東部のイキトスで生産も行っている本田技研工業が81.1%増の8万1,749台（シェア19.2%）となり、2位の中国のワンシン（WANXIN、67.5%増、5万7,057台）と3位インドのバジャージ（BAJAJ、26.2%増、3万6,568台）を引き離し、首位を堅守した（表3参照）。自動二輪車および三輪車市場が成長した背景には、「新型コロナウイルス感染予防のための移動手段として需要増」「デリバリーサービス業の増加」「低燃費・安価モデルの市場投入」の3要因がある、と各社ではみている。

表3：自動二輪・三輪車新車販売台数

（単位：台、%）（-は値なし）

メーカー	2021年	前年比	シェア
本田技研工業	81,749	81.1	19.2
WANXIN	57,057	67.5	13.4
BAJAJ	36,568	26.2	8.6
ZONGSHEN	30,082	51.7	7.1
RONCO	28,591	24.7	6.7
SSENDА	13,830	76.8	3.2
LIFAN	12,665	27.2	3.0
NEXUS	11,743	59.4	2.8
MAVILA	8,829	82.2	2.1
ヤマハ	8,313	9.0	2.0
その他	136,185	-	32.0
合計	425,612	49.0	100.0

出所：ペルー自動車協会（AAP）

両部門の地域別販売実績をみると、首都リマを含むリマ県が前年比32.9%増の13万5,831台で全体の31.9%を占めている。その他、上位地域は北部沿岸部のチクラジョ県（45.9%増、全体の9.9%）とピウラ県（73.0%増、6.6%）のほか、内陸ジャングル地域のプカルパ県（60.8%増、5.3%）とタラポト県（91.1%増、3.7%）となっている。

<電気自動車（EV）普及には政府の支援策が待たれる>

燃料種類別では、ガソリン車が前年比33.5%増の11万3,637台（全体の69.0%）を筆頭に、ディーゼル車が31.5%増の3万9,539台（24.0%）と上位を維持した。また、液化石油ガス（LPG）車が8.6倍の

5,697台(3.5%)を記録したほか、天然ガス車が3.3倍の1,030台(0.6%)、ハイブリッド車(ガソリン、電気)が3.2倍の1,171台(0.7%)、電気自動車(EV)が70.0%増の17台となった(表4参照)。

表4：燃料別自動車販売統計

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

燃料種類	2019年	2020年	2021年	シェア (2021 年)	21/20 比	21/19 比
ガソリン	124,992	85,138	113,637	69.0	33.5	△ 9.1
ディーゼル	40,952	30,074	39,539	24.0	31.5	△ 3.5
液化石油ガス(LPG)	409	661	5,697	3.5	761.9	1292.9
表示なし	2,497	1,948	2,999	1.8	54.0	20.1
天然ガス(NSV)	625	308	1,030	0.6	234.4	64.8
ハイブリッド(ガソリン、電気)	235	364	1,171	0.7	221.7	398.3
バイオ燃料(ガソリン、LPG)	0	0	661	0.4	－	－
電気	4	10	17	0.0	70.0	325.0
バイオ燃料(ガソリン、天然ガス)	6	0	17	0.0	－	183.3
ハイブリッド(ディーゼル、電気)	0	0	1	0.0	－	－
デュアル燃料(ディーゼル、天然ガス)	1	0	0	0.0	－	△ 100.0
合計	169,721	118,503	164,769	100.0	39.0	△ 2.9

出所：ペルー自動車協会(AAP)

特に、国際的なインフレにより燃料費が高騰していることから、政府は、ガソリン車やLPG車を天然ガス車に改造するための無利子による融資制度「天然ガスによる節約計画」を導入している。エネルギー鉱山省によると、2021年は1万8,796台が天然ガス車に改造されたのに対し、2022年は6月時点で既に前年を上回る3万2,278台が改造されている。

AAPによると、2021年に国家登記庁(SUNARP)に登録された新車のEV(ハイブリッド車を含む)は首都リマ(全体の79.2%)を中心に1,455台に上り、過去最大を記録した。内訳としては、ハイブリッド車が1,364台、プラグインハイブリッド車が58台、EVが33台となっており、市場シェアは前年の0.49%から0.88%に拡大した(表5参照)。メーカー別では、トヨタ自動車が高ブリッド車のRAV4とカローラクロスを中心に、前年比88.9%増の644台で市場シェアを44.3%に伸ばしている。次いで、アウディが9.5倍の352台(シェア24.2%)、ボルボが14.9倍の104台(シェア7.1%)で追随している(表6参照)。

表5-1：EVおよびハイブリッド車新車登録数

(単位：台、%)

タイプ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
電気自動車 (BEV)	7	1	2	2	1	1	1	2	6	4	2	4
ハイブリッド車 (HEV)	71	43	81	102	80	103	94	141	137	104	182	226
プラグインハイブリッド車 (PHEV車)	0	0	1	5	1	6	8	2	15	3	5	12
合計	78	44	84	109	82	110	103	145	158	111	189	242

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

表5-2：EVおよびハイブリッド車新車登録数

(単位：台、%)

タイプ	2020年 累計	2021年 累計	シェア (2021 年)	前年比
電気自動車 (BEV)	26	33	2.3	26.9
ハイブリッド車 (HEV)	542	1,364	93.7	151.7
プラグインハイブリッド車 (PHEV車)	10	58	4.0	480.0
合計	578	1,455	100.0	151.7

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

表6-1：メーカー別ハイブリッド車およびEV新規登録台数

(単位：台/%) (△はマイナス値、-は値なし)

メーカー	1月	2月	3月	4月	5月	6月
トヨタ自動車	44	24	31	49	35	58
アウディ	7	6	22	28	27	23
ボルボ	0	0	1	3	1	6
レクサス	10	3	11	15	5	7
メルセデスベンツ	7	8	12	5	4	6
ランドローバー	3	1	5	5	7	5
フォード	0	0	0	0	1	0
スズキ	0	0	0	0	0	0
KIA	0	0	0	0	1	3
現代	6	1	1	0	0	0
ポルシェ	1	0	0	3	0	0
フォルクスワーゲン	0	0	0	0	0	1
テスラ	0	0	0	0	0	0
ジャガー	0	0	0	0	0	1
BMW	0	0	1	0	0	0
プジョー	0	1	0	0	0	0
その他	0	0	0	1	1	0
合計	78	44	84	109	82	110

出所：ペルー自動車協会

表6-2：メーカー別ハイブリッド車およびEV新規登録台数
(単位：台／%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー	7月	8月	9月	10月	11月	12月
トヨタ自動車	62	69	77	58	72	65
アウディ	11	39	31	19	58	81
ボルボ	8	2	16	7	17	43
レクサス	3	6	8	5	14	9
メルセデスベンツ	6	9	7	6	7	14
ランドローバー	5	5	5	5	6	3
フォード	2	5	6	4	5	7
スズキ	2	0	0	1	6	11
KIA	1	7	3	2	2	1
現代	1	2	1	0	2	4
ポルシェ	0	1	1	0	0	1
フォルクスワーゲン	0	0	0	0	0	0
テスラ	0	0	0	1	0	0
ジャガー	0	0	0	0	0	0
BMW	0	0	0	0	0	0
プジョー	0	0	0	0	0	0
その他	2	0	3	3	0	3
合計	103	145	158	111	189	242

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

表6-3：メーカー別ハイブリッド車およびEV新規登録台数
(単位：台／%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー	2021年 累計	2021年 シェア	2020年 累計	21/20比
トヨタ自動車	644	44.3	341	88.9
アウディ	352	24.2	37	851.4
ボルボ	104	7.1	7	1,385.7
レクサス	96	6.6	68	41.2
メルセデスベンツ	91	6.3	50	82.0
ランドローバー	55	3.8	35	57.1
フォード	30	2.1	0	－
スズキ	20	1.4	0	－
KIA	20	1.4	0	－
現代	18	1.2	15	20.0
ポルシェ	7	0.5	3	133.3
フォルクスワーゲン	1	0.1	1	0.0
テスラ	1	0.1	1	0.0
ジャガー	1	0.1	0	－
BMW	1	0.1	0	－
プジョー	1	0.1	0	－
その他	13	89.3	20	△ 35.0
合計	1,455	100.0	578	151.7

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

メーカー別での 2021 年 EV 市場 (ハイブリッド車を含まない) には、韓国の現代自動車のほか、欧州のポルシェやボルボが参入しているほか、中国のスカイウェル (SKYWELL) も販売実績があった (表 7

参照)。

表7：メーカー別EV新車販売統計

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー名	2019年	2020年	2021年		
			台数	シェア	前年比
現代	0	9	7	41.2	△ 22.2
ボルシェ	0	0	5	29.4	－
SKYWELL	0	0	3	17.6	－
ボルボ	0	0	2	11.8	－
BORGWARD	1	0	0	0.0	－
LIANKE	3	0	0	0.0	－
JOYLONG	0	1	0	0.0	△ 100.0
合計	4	10	17	100.0	70.0

一方で、AAPは、ペルーでさらにEVが普及するには、コロンビアのように自動車税の減税や関税の減免などの政府による支援策が不可欠だとしている。またAAPでは、EV市場の拡大は充電設備建設や充電サービスなどの付帯産業の育成が新たな雇用の創出にも寄与するとしている。同協会では政府に対して、2021年4月に「電気自動車普及のための国家計画」を提案している。これに対し、ペドロ・カスティージョ大統領は2022年7月28日の建国記念日の議会演説で「国際的な燃料の高騰に伴い、公共交通機関および民間分野における安価でクリーンな移動手段としてEV輸入に対する優遇税制を設ける」と述べた。

注1：各社の販売代理店がAAPに報告している全ての部門の販売台数。

注2：2019年比では7.32%減とさらにマイナス幅が広がっている。

<欧州・ロシア・CIS>

EU（生産・販売）：EUの2021年の乗用車販売・生産台数、新型コロナ直撃の2020年も下回る

2035年に向けBEV普及や充電インフラ拡充へ

2022年8月5日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

欧州自動車工業会（ACEA）の「[経済・市場報告書 2021年版 PDF ファイル \(1.2MB\)](#)」（2022年3月発表）によると、2021年のEU26カ国（マルタを除く、注1）における乗用車の新車登録台数は970万192台だった。新型コロナウイルス危機以前の2019年の新車登録台数を約330万台下回っただけでなく、同危機が直撃した2020年をも約24万台下回った。各国で新型コロナの感染状況が落ち着き、規制緩和が進んだ2021年上半期は、4月が前年同月比3.2倍となるなど、前年同期の反動増が見られ、販売回復が期待された。しかし、下半期に入ると、前年から続く世界的な半導体の供給不足がさらに大きな影を落とし、一転して前年同月を下回る月が続いた。

ACEAは2022年2月、半導体の供給が年内には安定するとみて、2022年の新車登録台数は約1,050万台に達し、前年比7.9%増となるとの予測を示した。しかし、実際には2022年上半期も前年同月を下回る月が続き、前年同期比14.0%減と低迷している（図参照）。

図：EU26カ国における2021年および2022年1～6月の月別乗用車の新車登録台数および増減率（前年同月比）



注：マルタについてはデータ入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。
出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

国別で2021年の新車登録台数をみると、ACEAがEU4大市場とする国のうち、イタリア（前年比5.5%増）、スペイン（1.0%増）、フランス（0.5%増）では前年に比べやや増加したものの、最大市場であるドイツは10.1%減だった（表1参照）。

表1：EU26カ国の2021年の国別乗用車の新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国名	2020年	2021年	前年比
ドイツ	2,917,678	2,622,132	△ 10.1
フランス	1,650,118	1,659,003	0.5
イタリア	1,381,756	1,457,952	5.5
スペイン	851,210	859,477	1.0
ポーランド	428,347	446,647	4.3
ベルギー	431,491	383,123	△ 11.2
オランダ	355,431	322,831	△ 9.2
スウェーデン	292,024	301,006	3.1
オーストリア	248,740	239,803	△ 3.6
チェコ	202,971	206,876	1.9
デンマーク	198,102	185,324	△ 6.5
ポルトガル	145,417	146,637	0.8
ハンガリー	128,021	121,920	△ 4.8
ルーマニア	126,351	121,208	△ 4.1
アイルランド	88,325	104,669	18.5
ギリシャ	80,977	100,916	24.6
フィンランド	96,418	98,481	2.1
スロバキア	76,305	75,700	△ 0.8
スロベニア	53,677	53,988	0.6
クロアチア	36,005	44,915	24.7
ルクセンブルク	45,189	44,372	△ 1.8
リトアニア	40,232	31,371	△ 22.0
ブルガリア	22,368	24,537	9.7
エストニア	18,750	22,336	19.1
ラトビア	13,522	14,344	6.1
キプロス	9,993	10,624	6.3
EU合計	9,939,418	9,700,192	△ 2.4

注：マルタを除く。同国についてACEAはデータが入手不可能として、統計に含めていない。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

主要メーカーグループの市場シェアは、フォルクスワーゲン（VW）グループ（25.1%）、ステランティス（21.9%）、ルノーグループ（10.6%）の順となった。4位に入った韓国の現代自動車はハイブリッド車、電気自動車（EV）の販売が好調で、前年比18.4%増と、主要メーカーの中では唯一、登録台数が2桁増となった。日系メーカーでは、9.1%増となったトヨタ自動車が6位と健闘した（表2参照）。

表2：2021年のEUにおける主要メーカーグループの乗用車の新車登録台数、市場シェア
(単位：台、%) (△はマイナス値)

グループ名	2020年	2021年	2021年 市場シェア	前年比
フォルクスワーゲン (VW)	2,561,159	2,437,110	25.1	△ 4.8
ステランティス	2,169,659	2,124,269	21.9	△ 2.1
ルノー	1,145,881	1,028,925	10.6	△ 10.2
現代	699,858	828,337	8.5	18.4
BMW	649,030	658,490	6.8	1.5
トヨタ自動車	563,700	615,142	6.3	9.1
ダイムラー	625,151	547,384	5.6	△ 12.4
フォード	487,591	394,967	4.1	△ 19.0
ボルボ	221,630	218,878	2.3	△ 1.2
日産	209,346	172,198	1.8	△ 17.7
マツダ	118,905	121,842	1.3	2.5
ジャガー・ランドローバー	69,726	69,692	0.7	△ 0.0
三菱自動車	86,521	63,122	0.7	△ 27.0
ホンダ	50,469	38,248	0.4	△ 24.2

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

2021年のEUの乗用車の生産台数は、販売と同様に、半導体の供給不足が影響し、1,001万2,259台（前年比7.1%減）だった。2019年と比較すると、約400万台も少なかった。域内の主要生産国10カ国のうち、8カ国での生産台数は前年比マイナスとなった。首位は前年同様にドイツだったが、その減少率は8カ国中最大の13.2%減だった（表3参照）。

表3：2021年のEUの乗用車生産台数上位10カ国
(単位：台、%) (△はマイナス値)

国名	2020年	2021年	前年比
ドイツ	3,393,960	2,946,826	△ 13.2
スペイン	1,759,907	1,603,214	△ 8.9
チェコ	1,129,429	1,090,559	△ 3.4
スロバキア	943,746	969,313	2.7
フランス	869,856	854,089	△ 1.8
ルーマニア	438,107	420,755	△ 4.0
ハンガリー	433,601	420,497	△ 3.0
イタリア	455,323	419,539	△ 7.9
スウェーデン	245,671	257,733	4.9
ベルギー	234,075	219,400	△ 7.5
EU合計	10,779,146	10,012,259	△ 7.1

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

EU 統計局（ユーロスタット）によると、2021 年の EU の乗用車の輸出台数は 503 万 4,579 台（前年比 0.8%減）、輸入台数は 307 万 5,497 台（1.9%増）だった。

2021 年の EU の乗用車の輸出相手国を金額ベースで見ると、前年に首位だった英国が前年比 27.8%減と大きく後退し、代わって首位・米国（9.1%増）、2 位・中国（16.5%増）の順となった。日本は 6 位（8.2%増）だった。輸入相手国を金額ベースで見ると、首位は 2020 年同様、米国だったが、2 位の英国とともに大幅減（それぞれ 22.3%減、18.2%減）となった。躍進したのが 3 位の韓国（29.0%増）、6 位の中国（3.3 倍）だ。日本は 4 位（13.7%減）だった（表 4 参照）。

表 4：2021年のEUの乗用車の輸出入金額

輸出 （単位：100万ユーロ、%）（△はマイナス値）

順位	相手国	2020年	2021年	前年比
1	米国	23,372	25,510	9.1
2	中国	18,178	21,180	16.5
3	英国	28,106	20,301	△ 27.8
4	スイス	6,278	6,408	2.1
5	韓国	6,829	6,351	△ 7.0
6	日本	5,630	6,091	8.2
EU全体		121,144	125,450	3.6

輸入 （単位：100万ユーロ、%）（△はマイナス値）

順位	相手国	2020年	2021年	前年比
1	米国	10,480	8,144	△ 22.3
2	英国	9,314	7,623	△ 18.2
3	韓国	5,511	7,107	29.0
4	日本	8,112	6,998	△ 13.7
5	トルコ	6,330	6,139	△ 3.0
6	中国	1,766	5,904	234.3
EU全体		51,597	52,802	2.3

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

< 「Fit for 55」の衝撃 >

2021 年は欧州自動車業界にとって、脱炭素化へ向けてアクセルをまた一段と強く踏むことを迫られた 1 年にもなった。欧州委員会が 2021 年 7 月に発表した気候政策パッケージ「Fit for 55」（[2021 年 7 月 15 日付ビジネス短信参照](#)、注 2）において、自動車部門に関わるものとして、最も反響が大きかったのは、「乗用車および小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出標準規則」の改正案だ。

改正案では、新車からの CO2 排出量を 2030 年までに乗用車は 55%、バンは 50%削減し、2035 年までに乗用車・バンともに 100%削減（すべて 2021 年比）という目標が設定された。2030 年目標の引き上げ（注 3）に加え、2035 年までに「100%削減」とは、ハイブリッド車も含めた内燃機関搭載車の生産を実

質禁止するものとして注目を浴び、自動車業界からの反発も大きかった。実際、欧州議会のパスカル・カンファン環境・公衆衛生・食品安全委員会（ENVI）委員長は、自動車業界を含む産業界の熾烈（しれつ）なロビー活動が「Fit for 55」発表後から行われた、と現地メディアに語っている。

ACEAだけでなく、欧州自動車部品工業会（CLEPA）もハイブリッド技術や持続可能な再生可能燃料の利用を排し、電動化一択といえる改正案への不安を繰り返し表明した。CLEPAは2021年12月、2035年までにすべての新車をEVとした場合、部品部門では22万6,000人の新たな雇用創出が見込まれるものの、現在、内燃機関搭載車の生産に携わる労働者の84%に相当する約50万人の雇用が2040年までに失われ、実質27万5,000人の雇用に影響が出るとの調査結果を公表し、雇用への甚大な影響の可能性も訴えた（[2021年12月7日付ビジネス短信参照](#)）。

しかし、欧州議会、EU理事会（閣僚理事会）は「100%削減」の支持を採択した（[2022年6月30日付ビジネス短信参照](#)）。今後、改正案の成立に向けてEU機関の間で協議が行われるが、EU理事会は、欧州委員会が2026年に進捗評価を行い、プラグインハイブリッドや代替燃料技術も含めて見直しを行うことを提案しており、最終的にどのような形で成立するか、引き続き注目だ。

<BEVの普及状況は「西高東低」に加え、西欧でも普及率に差>

前述の通り、今後一層の普及が期待されるバッテリー式EV（BEV）は、現在のところ、EU市場ではどの程度普及しているのだろうか。2021年の新車登録台数を燃料タイプ別にみると、ガソリン車、ハイブリッド式EV（HEV）、ディーゼル車の順に多かった。なお、わずかな差ではあるが、EU市場でHEVがディーゼル車を上回るのは初めてのことだった（[2022年2月4日付ビジネス短信参照](#)）（表5参照）。

表5：EUの2021年の乗用車の燃料タイプ別新車登録台数および新車登録全体に占める割合
（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料タイプ	2020年	2021年	前年比	割合
ガソリン	4,724,417	3,885,432	△ 17.8	40.0
ハイブリッド式EV（HEV）	1,184,526	1,901,239	60.5	19.6
ディーゼル	2,776,665	1,901,191	△ 31.5	19.6
バッテリー式EV（BEV）	538,734	878,432	63.1	9.1
プラグインハイブリッド（PHEV）	507,917	867,092	70.7	8.9
天然ガス自動車（NGV）	54,979	43,235	△ 21.4	0.4
その他	153,549	226,702	47.6	2.3

注1：BEVには燃料電池車（FCEV）が、PHEVにはエクステンデッド・レンジEV（EREV）も含まれる。また、「その他」とは、液化石油ガス（LPG）車などの代替燃料車を指す。

注2：本統計は、国別新車登録台数（表1）の発表後に発表されたため、一部の国の集計の修正に伴い、足し上げると表1の合計値との間にやや差異がある。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

BEVは、前年比63.1%増と引き続き好調を維持し、新車登録台数全体に占める割合も2020年の5.4%から9.1%へと拡大した。2021年は、これまで西欧諸国（以降「EU14」、注4）に比べて普及が遅れているとされていた中・東欧諸国（以降「EU12」）でも、前年比58.3%増と、EU14（63.2%）に匹敵する

増加率となった。ただ、各国の新車登録台数全体に占める BEV の割合をみると、10%以上の国が半数になった EU14 とは対照的に、EU12 ではルーマニア以外の 11 カ国で 5%以下だった（表 6 参照）。

表6：2021年のEU26カ国のBEVの新車登録台数および全体に占める割合
（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

EU	国名	2020年		2021年		
		台数	割合	台数	前年比	割合
EU14	オランダ	73,005	20.5	64,149	△ 12.1	19.8
	スウェーデン	27,973	9.6	57,489	105.5	19.1
	オーストリア	15,986	6.4	33,380	108.8	13.9
	ドイツ	194,471	6.7	356,425	83.3	13.6
	デンマーク	14,275	7.2	25,000	75.1	13.4
	ルクセンブルク	2,473	5.5	4,650	88.0	10.5
	フィンランド	4,244	4.4	10,152	139.2	10.3
	フランス	111,127	6.7	162,167	45.9	9.8
	ポルトガル	7,830	5.4	13,260	69.3	9.0
	アイルランド	4,013	4.5	8,646	115.4	8.2
	ベルギー	14,994	3.5	22,677	51.2	5.9
	イタリア	32,502	2.4	67,283	107.0	4.6
	スペイン	17,927	2.1	23,690	32.1	2.8
	ギリシャ	679	0.8	2,176	220.5	2.2
EU12	ルーマニア	2,845	2.2	6,342	122.9	5.2
	リトアニア	453	1.1	1,155	155.0	3.7
	ハンガリー	3,046	2.4	4,312	41.6	3.5
	スロベニア	1,647	3.1	1,722	4.6	3.2
	クロアチア	533	1.5	1,475	176.7	2.9
	ラトビア	307	2.0	425	38.4	2.9
	エストニア	342	1.5	484	41.5	2.2
	ポーランド	3,679	0.9	7,164	94.7	1.6
	スロバキア	918	1.2	1,105	20.4	1.5
	チェコ	3,284	1.6	2,701	△ 17.8	1.3
	ブルガリア	139	－	321	130.9	1.3
	キプロス	42	0.5	82	95.2	0.8
EU合計		538,734	5.4	878,432	63.1	9.1
EU14		521,499	5.9	851,144	63.2	10.0
EU12		17,235	1.5	27,288	58.3	2.3

注1：EU14、EU12ともに2021年の登録数全体に占める割合が大きい国順とした。なお、マルタについては、ACEAはデータが入手不可能として、統計に含めていない。

注2：ACEAの統計ではBEVの登録台数にはFCEVの台数も含まれるが、FCEVが新車登録全体に占める割合は各国ともゼロに近く、ほぼBEVと考えられる。

注3：2020年のブルガリアのBEVの割合については、ACEAはデータを公表していない。

出所：ACEA資料を基にジェットロ作成

とはいえ、EU14でもBEVの普及状況は一律ではない。ドイツのシュミット自動車リサーチ（以下、シュミット）によると、EU14にEU域外の4カ国（ノルウェー、アイスランド、スイス、英国）を加えた西欧18カ国では、2021年のBEVの新車登録台数は119万741台（新車登録全体の11.2%）だった。このうち約7割は、同社が「FUNG市場」（注5）と呼ぶ、フランス、英国、ノルウェー、ドイツの4カ国での登録だった。一方で、EUの4大市場を成すイタリアやスペイン、またギリシャではBEVは増加傾向にあるものの、BEVの新車登録台数全体に占める割合は約2~5%にとどまる。

FUNG市場の中でも、特に目を引くのはノルウェーだ。同国はEUよりいち早く、2025年までに全新車をゼロ排出車とする方針を掲げており、2021年は新車登録台数の64.5%がBEVと、小国ながらも欧州でも特にBEVの普及が進む国となっている（[2022年1月14日付ビジネス短信参照](#)）。EU加盟国の中では、2020年と同様にオランダ（19.8%）がトップだった。シュミットによると、同国では登録台数が前年より減ったが、2022年1月から新たに政府の購入支援策が始まるため、消費者が新車購入を先送りしたことなどが影響しているという。

西欧18カ国における主要メーカーグループのBEV市場シェアは、VWグループ（全体の25.0%）、ステランティス（14.4%）、米国のテスラ（14.0%）の順だった。ただし、車種別ではテスラの「モデル3」（13万9,573台、全体の11.7%）が、2位のルノーの「ゾエ」（7万340台）を大きく引き離して首位となり、テスラの好調ぶりがうかがえる。近年、欧州での販売拡大を狙う中国メーカー車のシェアは全体の3.9%だったが、シュミットによると、中国で製造されたテスラ車の輸入が増えたこともあり、中国製のBEVは2021年に全体の18%を占めた。

シュミットは、18カ国の2022年のBEV登録台数は、半導体の供給の回復状況にもよるが、供給不足が年内に解消しないシナリオでは約120万台と予測する。メーカー別では、欧州メーカーは微増にとどまるものの、ドイツの工場での生産が始まったテスラが前年比約1.8倍の約30万台まで伸びるほか、中国メーカーもそのシェアを約6%まで拡大させると予測している。

<充電ポイント拡充に大規模投資が必要と訴えるACEA>

電動化を推進するにあたって、大きな課題とされるのが充電インフラだ。欧州委は「[欧州代替燃料観測所](#)（European Alternative Fuels Observatory, EAFO）」というウェブサイトを設け、道路運輸部門を中心に、代替燃料の普及状況について情報提供している。EAFOによれば、2021年時点の域内の充電ポイントは約30万基で、そのうち、出力が22キロワット以上の急速充電器は約14%を占めるに過ぎない。また、域内の充電ポイントのほぼ半数はオランダ（29.4%）とドイツ（19.4%）にあり、一部の国に偏在している。

欧州委は「Fit for 55」において、現行指令に代わる、加盟国に直接適用し、拘束力がある設置目標を課すとした代替燃料インフラ規則案を発表した。ACEAは2021年11月に発表した[政策提言書](#)（[925KB](#)）において、同規則案に基づくと、2030年までの欧州委の設置目標数は約390万基だが、実際には約700万基が必要になる、と主張。改めて欧州委の目標は不十分であり、出力電力や急速充電ポイントの数なども欧州委の想定以上とすべきだとした。

さらに、ACEAは2022年3月に「[充電インフラ整備計画書 \(5.57MB\)](#)」を公表し、乗用車の充電インフラ整備には1,850億ユーロ、また大型車用なども含めると総額2,800億ユーロ規模の投資が2030年までに必要だとした。ACEAは自動車メーカーだけでなく、充電サービス提供企業やエネルギー関連企業など民間部門からの大規模投資を示唆し、公的部門からの投資にも期待している。

EU理事会は2022年6月、同規則案について、欧州委案の目標数を維持する方針を採択した。ACEAは目標数維持だけでなく、交通量や社会・経済的観点を理由として、加盟国を画一的なルールで縛らず、柔軟性を与えるとしたことに不満を示した。欧州議会は2022年9月に開催される本会議において、議会としての立場を採択する予定で、その後、同規則案も成立に向けたEU3機関による協議が行われることになる。



スウェーデン北部の小村にある宿泊施設のテスラの充電ポイント。
同国もEUの中でBEVの普及が最も進んでいる国の1つだ。(ジェットロ撮影)

2021年は、政治主導でEV普及を推進することをEU域内外に表明したエポックメイキングな1年だった、と言えるが、すでにルノー、ステランティス傘下のオペルやプジョーなどが2030年までに欧州で販売する新車を全てEVとすると表明するなど、メーカー側も対応を加速させている。サプライチェーンの混乱や新車販売の低迷が続くEU自動車市場。2035年に向けて、加盟国によって大きく異なる市場環境などをどう克服していくか注目される。

注1：マルタについてはデータ入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。

注2：「Fit for 55」については、ジェットロ調査レポート「[『欧州グリーン・ディール』の最新動向 \(全4回報告\)](#)」(2021年12月)も参照。

注3：2020年1月から施行された規則(EU)2019/631では、2030年までに新車からのCO2排出量を、乗用車は37.5%減、バンは31%削減と定めていた。

注4：ACEAでは、2004年4月以前のEU加盟国（主に西欧諸国）をEU14（ドイツ、フランス、スペイン、イタリア、ベルギー、オランダ、ポルトガル、ルクセンブルク、アイルランド、ギリシャ、オーストリア、デンマーク、フィンランド、スウェーデン）、2004年5月以降の加盟国（主に中・東欧諸国）をEU12（キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、スロバキア、スロベニア、ブルガリア、ルーマニア、クロアチア）として分類。

注5：シュミットでは、フランス（France）、英国（United Kingdom）、ノルウェー（Norway）、ドイツ（Germany）の4カ国を「FUNG市場」としている。

英国（1）（生産・販売）：新車登録・生産は、2021年も記録的低水準

英国の自動車産業（前編）

2022年5月16日 ロンドン事務所（宮口 祐貴、オステンドルフ・七海・ありさ）

英国では2021年、自動車販売台数と生産台数が伸び悩んだ。前年に続いて、新型コロナ禍の影響を受けた結果と言える。一方で、電気自動車（EV）のシェアは2020年に引き続き拡大した。

<2021年の新車登録台数は伸び悩むも、EVが大幅増>

英国の2021年の新車登録台数は、前年比1%増の164万7,181台だった。1992年以来で最低になった2020年に次ぐ低水準だった。また、新型コロナ感染拡大前の2019年を28.7%下回った（表1参照）。この要因として、英国自動車製造販売者協会（SMMT）は新型コロナ感染流行の継続的な影響のほか、自動車業界の半導体不足を挙げた。用途別には、自家用が前年比7.4%増の80万2,504台、商用は同4.7%減の3万2,648台だった。

表1：燃料車種別新車登録台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2019年		2020年		2021年		
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	前年比 (台数)
ガソリン車	1,482,409	64.1%	903,961	55.4%	762,103	46.3%	△ 15.7
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注1) ガソリン	41,955	1.8%	119,179	7.3%	198,025	12.0%	66.2
バッテリー電気自動車 (BEV)	37,850	1.6%	108,205	6.6%	190,727	11.6%	76.3
ハイブリッド車 (HEV、注2)	98,237	4.3%	109,860	6.7%	147,246	8.9%	34.0
ディーゼル車	581,774	25.2%	261,772	16.0%	135,773	8.2%	△ 48.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	34,984	1.5%	67,134	4.1%	114,554	7.0%	70.6
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注1) ディーゼル	33,931	1.5%	60,953	3.7%	98,753	6.0%	62.0
合計	2,311,140	100.0%	1,631,064	100.0%	1,647,181	100.0%	1.0

注1：電力によるアシストにより燃費や二酸化炭素（CO2）排出量を効率化した自動車。電力単体での駆動はできない。

注2：PHEVよりも電力で駆動する距離が短く、回生ブレーキにより発生する電気を使用する自動車。

出所：英国自動車製造者販売者協会（SMMT）

燃料車種別に見ると、ディーゼル車が前年比48.1%減の13万5,773台と大幅減。このほか、ガソリン車も同15.7%減の76万2,103台だった。一方、バッテリーEV (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、ハイブリッド車 (HEV) はそれぞれ同76.3%増、同70.6%増、同34.0%増。いずれも大きく登録台数を伸ばし、これらのシェアの合計は27.5%となった。特にBEVは新車登録台数が19万727台と、2016年から2020年までの同登録台数の合計を超えた。

登録上位車種を見ると、英国のボクソール「コルサ」に続き、米国テスラの BEV「モデル 3」が 3 万 4,783 台で 2 位にランクインした（表 2 参照）。日本車の新車登録台数は、前年比 2.7%増の 26 万 4,255 台。シェアは前年の 15.8%から 0.2 ポイント増加して 16.0%になった。2021 年の BEV、PHEV の登録上位車種については、1 位はそれぞれテスラ「モデル 3」、BMW「3 シリーズ」だった（表 3、表 4 参照）。

**表2：新車登録上位10車種
(2021年)**

(単位：台)

順位	車種名	台数
1	ボクソール「コルサ」	40,914
2	テスラ「モデル3」	34,783
3	ミニ	31,792
4	メルセデス・ベンツ「Aクラス」	30,710
5	VW「ポロ」	30,634
6	VW「ゴルフ」	30,240
7	日産「キャシュカイ」	29,922
8	フォード「ブーマ」	28,697
9	起亜「スポテージ」	27,611
10	トヨタ「ヤリス」	27,415

出所：SMMT

**表3：BEV新車登録上位10車種
(2021年)**

(単位：台)

順位	車種名	台数
1	テスラ「モデル3」	34,783
2	起亜「eニロ」	12,271
3	VW「ID.3」	11,032
4	日産「リーフ」	9,052
5	アウディ「eトロン」	7,396
6	現代「コナ」	7,199
7	ミニ	6,615
8	ルノー「ソエ」	5,778
9	ボクソール「コルサe」	5,605
10	MG「ZS」	5,380

出所：SMMT

**表4：PHEV新車登録上位10車種
(2021年)**

(単位：台)

順位	車種名	台数
1	BMW「3シリーズ」	10,979
2	メルセデス・ベンツ「Aクラス」	6,495
3	ボルボ「XC40」	6,362
4	フォード「クーガ」	6,137
5	アウディ「A3」	5,755
6	ランドローバー「イボーク」	4,537
7	BMW「X5」	3,703
8	ボルボ「XC60」	3,538
9	ランドローバー「スポーツ」	2,919
10	セアト「レオン」	2,726

出所：SMMT

一方で、英国政府は 2021 年 12 月、BEV と PHEV の新車購入補助金（注）の切り下げを発表した。支給額上限について 1,500 ポンド（約 24 万 4,500 円、1 ポンド=約 163 円）に減額した。この上限額は同年 3 月、2,500 ポンドに引き上げられていたところ、再び減額したかたちだ。さらに、対象になる車両の価格を 3 万 5,000 ポンド未満から 3 万 2,000 ポンド未満に引き下げた。この措置の背景には、BEV の新車登録台数が伸びる中、販売価格が低下し、対象モデルや需要が増えたことなどがある。補助金をめぐる

政府の動きに対し SMMT のマイク・ホーズ会長は、「英国のドライバーはゼロエミッションへの移行に取り残される恐れがある」と発言。BEV 需要や道路輸送の脱炭素化への影響を懸念した。

＜EV は記録的増産、総生産台数のシェア 26.1%に＞

2021 年の国内自動車生産台数は、前年比 6.7%減の 85 万 9,575 台。1956 年以来の最低を記録したことになる。新型コロナ感染拡大前の 2019 年比では 34.0%減になった（表 5 参照）。海外輸出向け生産は前年比 5.8%減、国内向けは同 10.6%減だった。なお、英国で生産される台数の 82.1%が輸出用だ。

表 5 : 自動車生産台数 (単位 : 台、%) (△はマイナス値)

対象市場	2019年	2020年	2021年	
	台数	台数	台数	前年比
国内向け	247,138	171,890	153,749	△ 10.6
輸出向け	1,055,997	749,038	705,826	△ 5.8
合計	1,303,135	920,928	859,575	△ 6.7

出所 : SMMT

2021 年の生産台数の低迷について、SMMT は「世界的な新型コロナ感染拡大の直接的な影響を受けた結果」とした。部品供給が大幅に制限される中で工場が減産や一時稼働停止を余儀なくされたことや、ロックダウン（都市封鎖）に伴う数カ月間のショールーム閉鎖による需要減、自主隔離による人手不足などの影響があったという。

一方で、電気自動車（BEV、PHEV、HEV）は 22 万 4,011 台。総生産台数の 26.1%を占めた。2019 年を超え、記録的な生産実績と評価できる。中でも BEV は前年比 72.0%増と大きく伸長した。

メーカー別の生産台数では、日産が前年の 1 位から順位を 1 つ落として 2 位、トヨタが 4 位、ホンダが 5 位になった（表 6 参照）。SMMT は 2021 年の総生産台数の落ち込みの主因の 1 つとして、7 月にホンダの自動車工場が閉鎖されたことを示唆した。SMMT によると、ホンダの自動車工場閉鎖に伴う生産台数の落ち込みは、年間の減少割合の 24.3%に相当する。

表6：各メーカーの生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年	2020年	2021年	
	台数	台数	台数	前年比
ジャガー・ランドローバー	385,197	243,908	220,554	△ 9.6
日産	346,535	245,649	204,522	△ 16.7
ミニ (BMW)	221,928	175,736	186,762	6.3
トヨタ	148,106	116,261	124,918	7.4
ホンダ	108,876	69,366	54,465	△ 21.5
ポクソール	61,737	32,234	27,426	△ 14.9
その他 (注)	30,756	37,774	40,928	8.3
合計	1,303,135	920,928	859,575	△ 6.7

注：合計値よりジェットロにて計算。

出所：SMMT

英国の自動車生産は、2021年も引き続き輸出が牽引している。最大の輸出先はEUで、シェア55.0%だ。英EU通商・協力協定(TCA)から生じるコストなどにもかかわらず、前年比で1.5ポイント伸ばした。

EU向けも生産台数では38万8,249台と前年比で3.0%減だった。もっとも、EU以外も、多くの主要輸出先で減少している。例えば、米国が同10.5%減、日本が同36.1%減。その他、カナダ、オーストラリア、韓国はそれぞれ同5.3%減、同31.1%減、同29.7%減になった。一方、中国は好調な市場と、英国産高級車などに対する需要が影響し、同0.6%増と健闘した。

[後編「EVの普及拡大に、充電インフラ整備が急務」](#)では、英国での自動車メーカー各社のEV化の動きに加え、さらなるEVの普及に向けて充電設備の整備が急務になっていることを解説する。

注：英国では、BEVとPHEVの新車を購入する際、補助金を受けることができる。支給額は納税額に応じて変動し、上限額が設定されている。また、対象車両の価格についても、上限設定がある。

英国 (2) (生産・販売) : EV の普及拡大に、充電インフラ整備が急務

英国の自動車産業 (後編)

2022年5月18日 ロンドン事務所 (宮口 祐貴、オステンドルフ・七海・ありさ)

英国では電気自動車 (EV) の普及が進んでいる。[前編「新車登録・生産は、2021年も記録的低水準」](#)では、2021年の英国の新車登録台数と生産台数を解説した。後編では、自動車メーカー各社のEV化の動きに加え、さらなるEVの普及に向け、充電設備の整備が急務になっていることを解説する。

<EV普及政策に並行し企業にはゼロエミッション車の販売目標も

英国政府は2021年7月、「[輸送部門の脱炭素化計画：より良く、よりグリーンな英国 \(9.92MB\)](#)」を発表。これは、輸送部門の脱炭素化に向けた2050年までのロードマップだ。そのための施策として、「[2035年の実現計画 \(2035 delivery plan\) \(7.91MB\)](#)」も同時に公表した。同実現計画には、これまで政府が発表した、2030年以降のガソリン車、ディーゼル車の新車販売禁止 ([2020年11月20日付ビジネス短信参照](#)) や、EVの新車購入、充電設備設置のための補助金制度などがまとめられている。このほか、2035年までの行程表やマイルストーン (目標) などが示された。

また、政府は「ZEV マンデート」を導入する方針を示している。ZEV マンデートとは、2024年以降、乗用車と小型商用車の国内新車販売について、一定割合をゼロエミッション車 (ZEV) にするようメーカー各社に義務付けるものだ。この施策は、2021年10月に発表した「[ネットゼロ戦略 \(36.26MB\)](#)」に盛り込まれた。また、その「一定割合」について、政府は2022年4月7日、新車販売台数のうちでZEVが占める割合を段階的に引き上げていく規制案を公表。具体的には、2024年に22%、2028年に52%、2030年に80%とされている。この件で政府は、6月10日まで意見公募するとしている。

メーカーにも、英国内のEVサプライチェーン構築の動きがある。日産自動車は2021年7月、世界初のEV生産のエコシステムを構築するハブとして、新たな計画「EV36Zero」を公開。その一環で、英国でEV向け超大型バッテリー工場「ギガファクトリー」を建設すると発表した。この計画では、日産とエンビジョン AESC (注1)、サンダーランド市の3者が共同して10億ポンド (約1,630億円、1ポンド=約163円) 投資。EV、再生可能エネルギー、バッテリー生産を活用し、ライフサイクル全体でカーボンニュートラル実現を目指す。ギガファクトリーは、エンビジョン AESC がサンダーランド工場の隣接地に建設し運営する。当初の生産容量は9ギガワット時 (GWh) で、年間最大10万台分のEV用バッテリーを日産に供給する。ただし、同工場の稼働開始時期は明らかにされていない。エンビジョン AESC は、需要拡大に応じて2030年までに最大18億ポンドを投資し、生産容量を25GWhに拡張。最終的には、同35GWhまで拡張を目指すとしている。

国内のギガファクトリー建設計画を進めるのは、日産だけではない。先行例もある。ブリティッシュポルト (英国バッテリーメーカー) は2020年12月、英国初のギガファクトリー建設を発表していた。建設地は、イングランド北東部のノーサンバーランド州ブライス。政府も2022年1月21日、自動車変革基金 (Automotive Transformation Fund) を通じて建設を支援すると発表している。

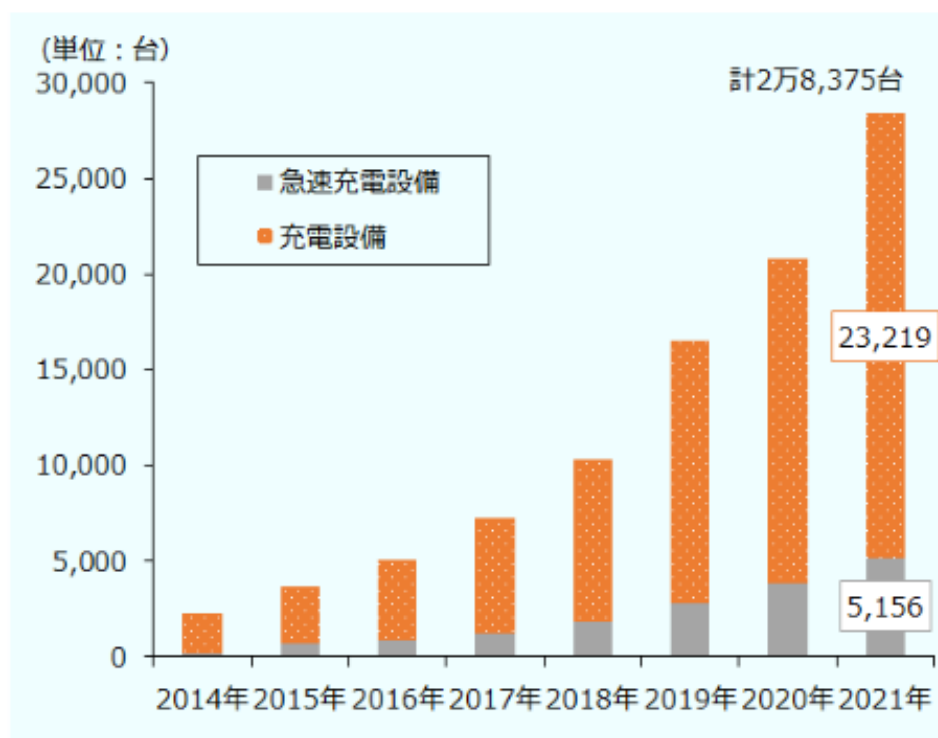
これに対して、SMMTは2021年6月、国内自動車産業の維持・成長に向けた新計画として「フルスロットル: [英国自動車産業の競争力の推進](#)」を発表。その中で、2030年までにEV向けギガファクトリー建設により60GWhのバッテリー生産容量を確保することが必要と指摘した。この理解に立ち、政府に明確な目標設定を要請している。

英国系完成車メーカーも、2021年に相次ぎEV化の動きを加速させている。例えば、ジャガー・ランドローバー（JLR、注2）と小型車ブランド「ミニ」（注3）はそれぞれ、EV生産について今後の方針を発表済みだ。また、ボクソール（注4）も2028年以降、販売車種を完全EV化する方針を発表。さらにロールス・ロイス（注5）も、同社初のEVを2023年第4四半期（10～12月）に販売開始すると発表した。そのEV自体は、南東イングランドのグッドウッド工場で生産される予定になっている。2022年に入ってから、英ベントレー（注6）が1月、2025年までに同社初のEV生産を英国で開始すると発表。イングランド北西部クルーの工場を生産を予定し、EVへの移行のため今後10年間で25億ポンドを投資するとしている。また、JLRは3月31日、2030年までに同社の事業全体で温室効果ガス（GHG）排出量を46%、バリューチェーン全体で車両1台当たり54%削減すると発表。さらに、2039年までにサプライチェーン、製品、オペレーション全体でGHG排出をネットゼロにすることを目指すとした。

<EV充電設備インフラの普及拡大が急務>

英国政府によると2021年末現在、2万8,375台の公共充電設備が国内に設置済み。このうち、急速充電できるのは5,156台だ。一方で、EV市場を拡大するために充電設備のさらなる普及が急務だ。地域によって設置台数に偏りがあるのも課題になっている（図1、図2参照）。

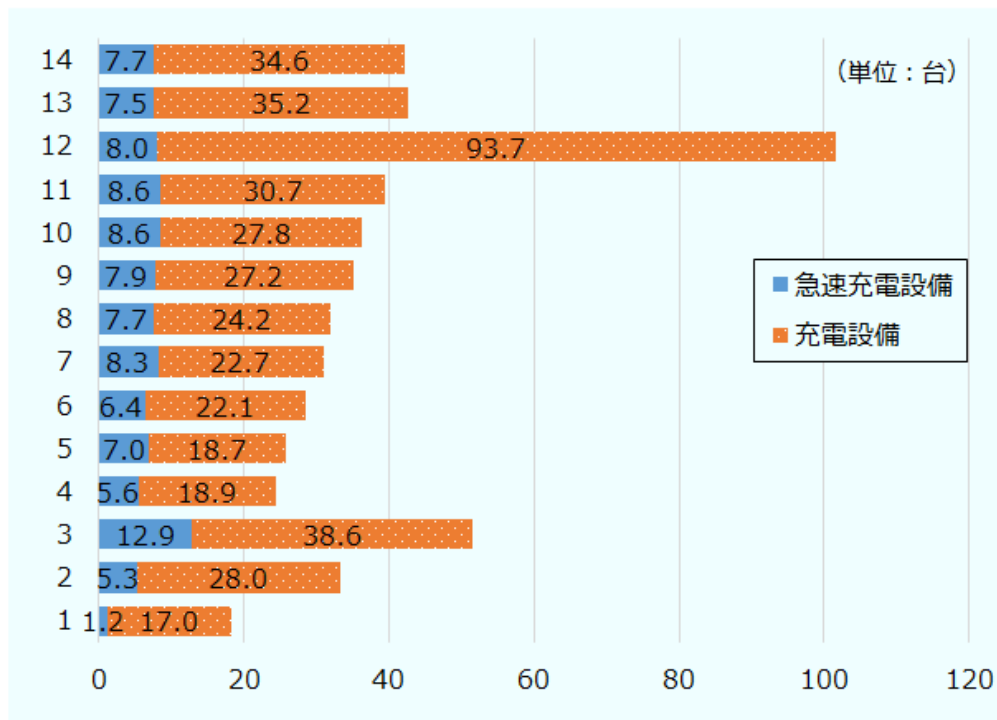
図1：英国のEV充電設備導入状況



注：急速充電設備には、定格が100kWを超える超急速充電設備を含む。

出所：英国政府資料を基にジェトロ作成

図2：人口10万人当たりの充電設備設置数



注：2022年1月1日時点。

出所：英国政府資料を基にジェットロ作成

SMMTも2022年2月、EV普及には充電施設の拡充が不可欠と指摘。充電設備の設置台数の伸びがEV販売台数の伸びよりも遅いことや地域差があることに懸念を示した。あわせて、全国的なEVインフラ計画の策定に向け、産業界と協力するよう要請していた。なお当該計画には、拘束力をもって充電設備を設置する目標を設定する必要性を訴えた。

これに対し、政府は3月25日、「[EVインフラ戦略 \(13.07MB\)](#)」を発表。2030年までにEVの公共充電設備設置台数を30万台に増やすとした。ガソリン車やディーゼル車の給油よりも、EVの充電が簡単で安価になることを目指すという。

具体的には、国内の充電ネットワークを拡大し、公平かつ国内全体をカバーすることを企図する。また、路上駐車ができない人や長距離移動のために、急速充電設備に重点を置いて支援。もって、消費者の利用体験を向上させる。そのために、厳格な新基準と法律を導入する予定と言及した。さらに、充電設備に関するリアルタイムのデータを消費者に提供することを事業者に義務付ける。これにより、消費者が価格比較できるようになるほか、アプリから利用可能な充電設備を探すことも可能になるとしている。

また、高品質でかつ競争に基づいた価格の公共充電設備を英国全土に導入するのも狙いだ。そのために政府は、5億ポンドを投資するとしている。このうち4億5,000万ポンドは「地域EVインフラ (LEVI) 基金」として、EV充電拠点や革新的な路上充電などのプロジェクトの支援に使われる。

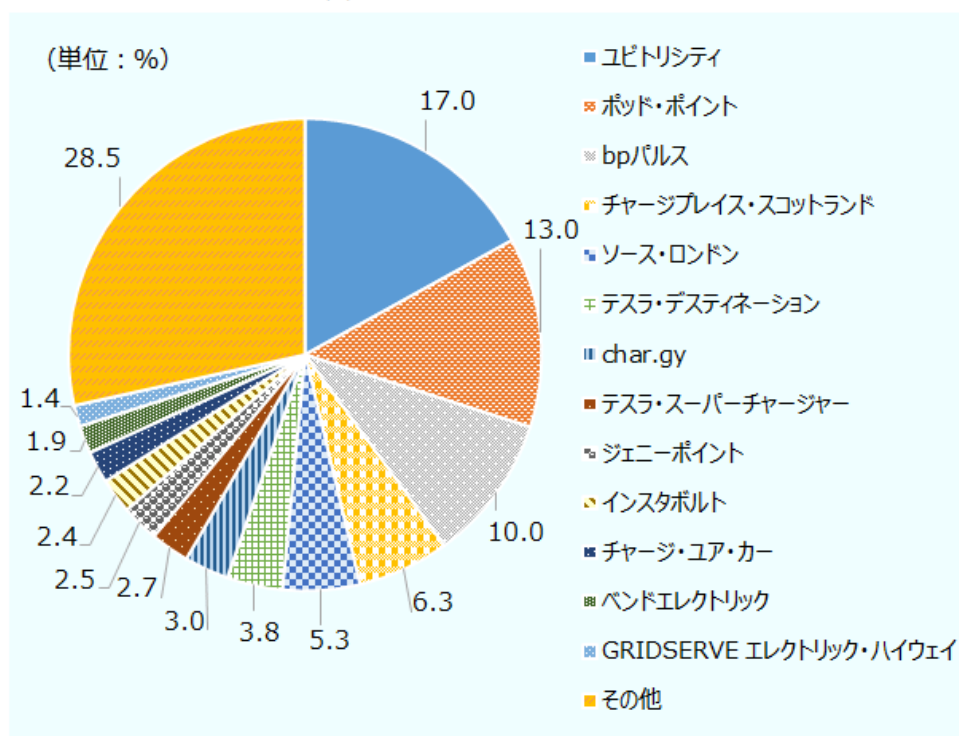
EV インフラ戦略に先立つ 2021 年 11 月、政府は既存の国内法を改正するかたちで新方針を発表していた。これに基づき、新築の住宅や建築物には EV 用充電設備の設置が義務化される。施行は 2022 年 6 月に開始する。あわせて、同じく 11 月には「家庭用充電設備スキーム (EVHS)」を発表していた。このスキームは、既存の住宅入居者などを対象に EV 充電設備の設置を支援する仕組みだ。ただし、2022 年 4 月以降は一戸建て住宅に住む人を支援対象から外し、人口密度がより高い集合住宅やアパートなどの賃貸住宅だけを対象とすることになっている。

また、政府は 3 月 25 日、「EV インフラ戦略」の発表と同時に「[自動車ロードマップ \(1.98MB\)](#)」を発表していた。このロードマップは、道路交通の脱炭素化達成に向けて、政府と業界の共同コミットメントの概観を示すものだ。また、企業がゼロエミッション車 (ZEV) の移行計画をより効果的に立てることができるよう、発表済みの政策をまとめたものという側面もある。

充電設備関連の企業の動きとしては、英石油大手シェルが 2021 年 2 月、同社の脱炭素戦略を発表。その中で、同社が世界各地で設置する EV 用充電設備を現在の 6 万台超から 2025 年までに 50 万台に拡大する目標を掲げた。2021 年 9 月には、ユビトリシティ (注 7) を通じて 2025 年末までに英国全体で 5 万台の EV 用路上充電設備を設置すると発表した。

また、英石油大手 bp は 2022 年 3 月 25 日、bp パルス (注 8) を通じて、英国の EV 充電設備の拡大に今後 10 年間で 10 億ポンドを投資すると発表。同社の設置台数を 2030 年までに現在の約 3 倍に増やす。このほか、超急速充電ポイント (注 9) の展開を加速させるとした。2022 年 4 月 1 日時点の国内の充電設備の市場を見ると、ユビトリシティはシェア 1 位、bp パルスはシェア 3 位だ (図 3 参照)。

図3：充電設備の市場シェア



注：2022年4月1日時点。
出所：Zap-map資料を基にジェトロ作成

英国では、EV の生産拡大だけでなく、利用者にとってガソリン車などと同様に利用でき不便がないことが求められる。そのためには、充電設備の整備が急務だ。また、今後は EV を活用した V2X (Vehicle to Everything、注 10) 技術などで、これまでなかったサービスによる利用者の利便性向上の追求が EV 普及のカギになりそうだ。

注 1：エンビジョン AESC は、日産に対するバッテリーサプライヤー。

注 2：ジャガー・ランドローバー (JLR) は現在、インドのタタ・モーター傘下にある。

注 3：「ミニ」は現在、ドイツの BMW 傘下。

注 4：ポクソールは現在、ステランティス傘下。なお、ステランティスは、フランス系の PSA とイタリア系のフィアット・クライスラー・オートモービルズ (FCA) が合併した多国籍自動車製造企業。

注 5：ロールス・ロイスは現在、ドイツの BMW 傘下。

注 6：ベントレーは現在、ドイツのフォルクスワーゲン (VW) 傘下。

注 7：ユビトリシティは、シェル傘下のドイツ企業。EV 用充電設備の開発・製造・運用が事業内容だ。注

8：bp パルスは、bp の子会社で EV 用充電設備事業を担う。

注 9：150 キロワット (kW) と 300kW の充電設備。bp によると、この設備を利用する場合、概ね (EV のモデルによって異なる) 10 分程度の充電で最長 100 マイル (約 160 キロ) 走行可能。

注 10：EV を活用して送配電系統や家庭などに電力を供給する技術。

ドイツ（1）（販売）：新規登録台数が前年比 10.1%減

2021 年の乗用車市場（ドイツ、前編）

2022 年 7 月 28 日 ミュンヘン事務所（クラウディア・フェンデル）

2021 年のドイツ国内の乗用車新規登録台数は、262 万 2,132 台。前年比 10.1%減だった。ドイツ 3 大自動車メーカー〔フォルクスワーゲン（VW）、メルセデス・ベンツグループ、BMW〕の 2021 年の全世界販売台数は、国・地域によっては回復した。しかし、半導体や原材料の不足、「新型コロナ禍」の対策措置、サプライチェーンの分断などが影響を及ぼした。各社とも、低排出ガス車〔バッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）〕の普及を推進。カーボンニュートラルに向けて努力している。

<国内乗用車新規登録台数が、前年比 10.1%減>

連邦自動車局（KBA）は 2022 年 1 月 5 日、2021 年のドイツ国内の乗用車新規登録台数を前年比 10.1%減、262 万 2,132 台と発表した（[2022 年 1 月 13 日付ビジネス短信参照](#)）。2020 年は 291 万 7,678 台で、そこからさらに減少したかたちで、1990 年の東西ドイツ再統一以降最少になった。

主要メーカー・ブランド別にみると、ドイツ 3 大自動車メーカー・ブランドが上位を占めた（表 1 参照）。VW は 48 万 9,962 台（前年比 6.8%減）。シェア 18.7%で今年も首位に立った。メルセデス・ベンツは 22 万 5,392 台（25.7%減）。減少幅がかなり大きかった。BMW も減少し、22 万 2,481 台（7.7%減）だった。

日系メーカー・ブランドでは、トヨタが 7 万 1,890 台（6.8%減）。また、同社が展開する高級車ブランドのレクサスは、3,116 台（11.7%減）だった。マツダは 3 万 8,107 台（14.1%減）、三菱自動車は 3 万 6,939 台（17.9%減）だった。日系メーカー・ブランドの中で唯一伸びをみせたのが、スズキだ。2 万 7,366 台（22.1%増）となった。対照的に大きく落ち込んだのが、日産とホンダだ。前者は 2 万 6,254 台（24.5%減）、後者は 7,906 台（32.4%減）。このほか、スバルは 4,671 台（13.6%減）だった。

表1：ドイツの乗用車新規登録台数（2021年／主要メーカー・ブランド別）
 （単位：台、％）（△はマイナス値）

項目	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
上位10 メーカー ・ ブランド	VW	489,962	18.7	△6.8
	メルセデス・ベンツ	225,392	8.6	△25.7
	BMW	222,481	8.5	△7.7
	アウディ	181,877	6.9	△15.0
	オペル	161,852	6.2	10.7
	シュコダ	149,838	5.7	△17.3
	フォード	126,358	4.8	△35.0
	セアト	108,726	4.1	△5.1
	現代	106,620	4.1	1.5
	ルノー	105,944	4.0	△15.5
日系 メーカー ・ ブランド	トヨタ	71,890	2.7	△6.8
	マツダ	38,107	1.5	△14.1
	三菱自動車	36,939	1.4	△17.9
	スズキ	27,366	1.0	22.1
	日産	26,254	1.0	△24.5
	ホンダ	7,906	0.3	△32.4
	スバル	4,671	0.2	△13.6
	レクサス	3,116	0.1	△11.7
合計（その他を含む）		2,622,132	100.0	△10.1

出所：連邦自動車局（KBA）発表に基づきジェトロ作成

このような中でも、低排出ガス車は増加した（表2参照）。BEVは35万5,961台（前年比83.3%増）、PHEVは32万5,449台（62.3%増）になった。この2者をあわせて全体に占めるシェアは、26.0%に上っている。同様に、ハイブリッド車も42万9,139台（31.1%増）と伸びた。シェアは16.4%だ。

ガソリン車は97万2,588台（28.6%減）だったが、シェアは依然として最大の37.1%だ。ディーゼル車も、52万4,446台（36.0%減）と落ち込んだ。シェアは、20.0%だった。

表2：ドイツの乗用車新規登録台数（2021年／燃料別）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

燃料	台数	シェア	前年比
ガソリン	972,588	37.1	△28.6
ディーゼル	524,446	20.0	△36.0
ハイブリッド（注）	429,139	16.4	31.1
プラグインハイブリッド（PHEV）	325,449	12.4	62.3
バッテリー式電気自動車（BEV）	355,961	13.6	83.3
液化石油ガス（LPG）	10,118	0.4	54.6
圧縮天然ガス（CNG）	3,916	0.1	△45.3
合計(その他を含む)	2,622,132	100.0	△10.1

注：ハイブリッドには、プラグインハイブリッド（PHEV）を含まない。

出所：連邦自動車局（KBA）発表に基づきジェトロ作成

<ドイツ大手3社の中で、世界販売台数に明暗>

2021年の全世界でのドイツ3大自動車メーカーの乗用車販売台数は、BMWが前年比で増加した。一方、メルセデス・ベンツグループとVWは減少した。また、3社の2021年販売台数は、新型コロナ禍と部材・原材料の供給不足の影響を受け、2019年の水準まで回復していない。

BMWの2021年の全世界の乗用車販売台数は、前年比8.4%増の252万1,514台で、2020年を上回った。新型コロナ禍以前の2019年比では0.6%減。ほぼ同水準というところまで回復している（表3参照）。国・地域別にみると、アジアが106万7,914台（8.3%増）と好調だった。そのうち、中国が84万7,935台（8.9%増）。2019年の販売台数も大幅に上回り、過去最高になった。欧州での販売も増加し、94万9,124台（3.9%増）だった。その中でドイツでの販売が振るわず、26万6,818台（6.4%減）にとどまった。米国でも伸びをみせ、36万8,032（19.5%増）台になった。

表3：BMWグループの2021年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

国・地域	販売台数	前年比	2019年比
欧州	949,124	3.9	△12.3
ドイツ	266,818	△6.4	△19.3
英国	164,344	0.7	△29.7
米州	451,747	19.0	△4.5
米国	368,032	19.5	△2.0
アジア（注）	1,067,914	8.3	14.7
中国	847,935	8.9	17.0
その他	52,729	16.2	1.0
合計	2,521,514	8.4	△0.6

注：「アジア」「中国」には華晨汽車集団（Brilliance）との合併会社分を含む。

出所：BMW「2021年報告書（2022年3月16日）」「2020年報告書（2021年3月17日）」に基づきジェトロ作成

BMW のブランド別にみると、全ブランドで販売台数が増加した。特に高級車のロールスロイスは、前年比 48.7%増だった（表 4 参照）。

表4：BMWグループの2021年の乗用車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	販売台数	前年比	2019年比
BMW（注）	2,213,790	9.1	1.3
MINI	302,138	3.3	△13.0
ロールスロイス	5,586	48.7	9.5
合計	2,521,514	8.4	△0.6

注：「BMW」には華晨汽車集団（Brilliance）との合併会社分を含む。

出所：BMW「2021年報告書（2022年3月16日）」に基づきジェトロ作成

一方で、3大メーカーの他2社は、いずれも販売台数減だった。

まずメルセデス・ベンツグループ（注1）は、209万3,476台（前年比5.0%減）だった。新型コロナ禍以前の2019年と比べると、14.8%減だ。メルセデス・ベンツのみの国・地域別にみると（表5参照）、欧州とアジア大洋州で減少した。ただし、北米では31万8,456台と、前年同水準を維持した。そのうち、米国が27万6,102台（0.4%増）だった。中国での販売は、75万8,863台（2.0%減）にとどまった。

表5：メルセデス・ベンツの2021年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	2021年	前年比	2019年比
欧州	696,136	△11.2	△25.8
ドイツ	213,105	△25.5	△33.1
北米	318,456	0.3	△14.4
米国	276,102	0.4	△12.7
アジア大洋州	1,009,763	△1.6	3.3
中国	758,863	△2.0	9.4
その他	30,607	△19.7	△40.7
合計	2,054,962	△5.0	△12.2

注：メルセデス・ベンツグループ全体の地域別販売台数は発表されていない。

出所：メルセデス・ベンツグループ「2021年報告（2022年1月7日）」「2019年報告（2020年1月9日）」に基づきジェトロ作成

VW は、3大メーカーの中で販売台数の回復が最も遅れている。2021年の全世界の販売台数は861万747台（前年比5.5%減）だった。2019年比では19.8%減になる（表6参照）。国・地域別にみると、中国で330万1,444台（14.1%減）と落ち込んだ。一方、北米では87万6,558台（11.8%増）と、好調だ

った。その主力市場である米国では 64 万 7,521 台（12.6%増）だった。欧州地域では、自国ドイツが 95 万 9,748 台（10.0%減）と不調だった。

表6：VWグループの2021年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	販売台数（注）	前年比	2019年比
欧州・その他地域	3,698,882	△2.1	△21.6
西欧	2,761,568	△3.1	△23.9
ドイツ	959,748	△10.0	△27.6
英国	422,594	3.3	△22.3
イタリア	248,414	3.9	△20.1
フランス	238,366	7.1	△22.6
スペイン	220,148	3.0	△27.9
中・東欧	624,815	△4.3	△18.8
その他地域	312,499	12.4	△1.6
北米	876,558	11.8	△7.6
米国	647,521	12.6	△1.0
アジア大洋州	3,598,455	△12.5	△20.3
中国	3,301,444	△14.1	△21.9
日本	65,549	△2.1	△17.3
インド	52,481	84.6	1.8
南米	436,852	△0.8	△20.8
合計	8,610,747	△5.5	△19.8

注：中国の合併会社分を含む。VWブランド商用車を含む。

出所：VW「2021年年次報告書（2022年3月15日）」「2019年年次報告書（2020年3月17日）」に基づきジェトロ作成

VWのブランド別にみると、特に高級車のランボルギーニ、ベントレー、ポルシェの販売が大きく増加した（表7参照）。セアトも47万531台で前年比10.3%増加したが、2019年の水準にまでは届かなかった。

表7：VWグループの2021年の乗用車販売台数（ブランド別）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

ブランド名	2021年	前年比	2019年比
VW乗用車	4,896,914	△8.1	△22.0
アウディ	1,680,512	△0.7	△8.9
シュコダ	878,202	△12.6	△29.3
セアト	470,531	10.3	△18.0
ポルシェ	301,915	10.9	7.5
ベントレー	14,659	30.8	33.2
ランボルギーニ	8,405	13.1	2.4
ブガッティ（注）	63	△18.2	△23.2
VWブランド商用車	359,546	△3.2	△26.9
合計	8,610,747	△5.5	△19.8

注：ブガッティの販売台数は2021年10月31日時点まで。

出所：VW「2021年年次報告書（2022年3月15日）」「2019年年次報告書（2020年3月17日）」に基づきジェトロ作成

<低排出ガス車販売は引き続き好調、研究開発も進む>

大手3社とも、低排出ガス車に限っては販売好調だった。

[VW]

VWは、2021年の全世界での低排出ガス車販売台数が76万2,456台（前年比80.0%増）だった。全車種の販売総台数（注2）構成比は8.6%。前年を4.0ポイント上回った。BEVは45万2,944台（95.5%増）。販売総台数構成比は5.1%。PHEVは30万9,462台（61.2%増）で、販売台数構成比は3.5%だった。

VWの2021年の研究開発費は、155億8,300万ユーロ（12.2%増）となった。新モデルの開発のほか、電動化、デジタル化、新規技術、電動車向けモジュラープラットフォーム（共通設計・部品共通化のための基盤）の開発などを中心に取り組んだ。同社は2030年までに、BEVは約70モデルを投入することを目指している。すでに、約20モデルを提供済みだ。また2020年代末までに、ハイブリッド車を約60モデル、市場投入する予定だ。現在、30以上のモデルを提供している。さらに、2030年までに、同社すべてのモデルでBEVまたはPHEVを提供する予定だ。新車の二酸化炭素（CO2）平均排出量目標の達成に向けて（[2022年3月24日付ビジネス短信参照](#)）、2025年から世界で販売される新車の約2割をBEVとする予定。あわせて、市場の状況によっては、世界のBEV販売台数が年間200万台以上に及ぶ可能性があるとしている。

[メルセデス・ベンツグループ]

メルセデス・ベンツグループの主力ブランドであるメルセデス・ベンツでは、2021年の低排出ガス車の全世界販売台数は、22万7,458台（前年比69.3%増）だった。過去最高を記録した。そのうち、BEVブランドの「メルセデスEQ」は4万8,936台を占め、前年の2.5倍に急増。低排出ガス車のグループ全体

の販売台数構成比は 10.9%に拡大した。また、スマートと小型商用車を含む全世界の BEV 販売台数も、9 万 9,301 台 (90.3%増) になった。

同社が掲げる目標は、(1)2025 年までに、低排出ガス車の構成比を 5 割まで引き上げること、(2)2030 年までに、市場条件が許す地域で完全 BEV 化を実現すること、だ。2025 年から、乗用車の設計思想となるアーキテクチャ (プラットフォーム) を BEV 向けに限る。これにより、全てのモデルで BEV を選択可能にするとしている。加えて、再生可能エネルギー (再エネ) 由来の電力での充電を進めるべく、欧州に約 30 万カ所の公共充電施設を整備する。

同社では、2021 年の研究開発費が、91 億 500 万ユーロ (前年比 5.7%増) だった。配分されたのは、主として電動化、デジタル化、自動運転技術などの分野だった。2022 年から 2026 年にかけて、ゼロエミッション化やソフトウェア化への転換に、600 億ユーロ以上投資する予定とされる。製品化も進み、2021 年のうちに BEV が 4 モデル投入済みだ。また、2022 年には SUV (スポーツ用多目的車) 型 BEV として、「EQS」と「EQE」を投入する。

[BMW]

BMW でも、2021 年の低排出ガス車の全世界販売台数は、32 万 8,314 台 (前年比 70.4%増) だった。過去最高を記録した。その結果、2021 年の乗用車販売に占める低排出ガス車の割合は 13.0%だった。特に BEV の販売が好調で、10 万 3,854 台 (2.3 倍) に急増した。乗用車販売に占める割合は 4.1%で、2020 年比で 2.2 ポイント上昇した。PHEV は 22 万 4,460 台で、51.5%増加した。

BMW は 2021 年下期に、BEV モデル「BMW iX」と「BMW i4」を市場投入した。これによって、2021 年中に BEV と PHEV を合計 14 モデル、ラインアップしたことになる。特に BEV モデルの投入は、なおも続いており、2022 年 4 月には「BMW i7」を発表、2022 年 11 月に「BMW iX1」の販売が予定されている。

燃料電池車投入に向けた試みも見られる。2021 年には、「BMW iX5 Hydrogen」の実地試験を欧州で開始。2022 年末からは、小規模での生産を行う予定だ。市場の状況や条件によっては、2020 年代後半に商業生産も検討するとしている。

なお、同社が掲げる目標は、(1)世界の乗用車販売台数に占める低排出ガス車の構成比を、2025 年までに少なくとも 30%にする、(2)世界の乗用車販売台数に占める BEV 構成比は、2030 年までに少なくとも 50%、(3)今後 10 年間で、BEV を約 1,000 万台販売、というものだ。

注 1 : 同社は 2022 年 2 月、社名を「ダイムラー」から「メルセデス・ベンツグループ」に変更した。

注 2 : 乗用車に、VW ブランド商用車の販売台数を加えた合計が 861 万 747 台。これに、その他商用車の販売台数を合計した 888 万 1,957 台。

ドイツ (2) (生産・販売) : 今後に不透明感も、積極的に ESG 経営

2021 年の乗用車市場 (ドイツ、後編)

2022 年 7 月 28 日 ミュンヘン事務所 (クラウディア・フェンデル)

ドイツの自動車市場を読み解く連載。後編では、2022 年の販売と生産はどう見通されているのかを考察する。

ドイツ 3 大自動車メーカー [フォルクスワーゲン (VW)、メルセデス・ベンツグループ、BMW] のいずれも、半導体などの部材・原材料不足の継続やロシアによるウクライナ軍事侵攻の影響を受けるというのが見立てだ。また、各社とも、世界的に注目される環境・社会・ガバナンス (ESG) の取り組みを進めている。

<今後の生産・販売に半導体供給など不確定要因>

前編では、2021 年の販売実績を中心に見ていった。では、2022 年、国内外市場での販売と生産台数はどう予測されているのだろうか。

ドイツ自動車産業連合会 (VDA) は 2022 年 4 月、当年のドイツ国内の乗用車生産台数予測を、前年比 7%増の 330 万台に下方修正した。ロシアによるウクライナへの軍事侵攻の影響などを受けた結果だ。前回予測 (2022 年 2 月) では、13%増の 350 万台だった。

国外の生産台数予測も同じく、2%増の 960 万台に下方修正した。前回予測では、5%増の 990 万台だった。

その上で、ドイツ自動車 3 大メーカーの見通しを確認してみる。

[VW]

VW の見通しは、「2021 年年次報告書」(2022 年 3 月公表) から読み取ることができる。報告書によると、同社が 2022 年に全世界で販売する乗用車台数を前年比 5~10%増と予測している。ただし、(1)新型コロナウイルスの感染状況が悪化しないこと、(2)部品や原材料の不足が緩和する (特に半導体) こと、を前提にしている。

生産台数は、半導体の不足に影響される。とはいえ同社は、2022 年下期には上期より半導体不足の状況が改善すると予測している。なお、同社が 2021 年に全世界で生産した乗用車 (中国の合弁会社を含む) は、前年比 6.9%減の 828 万 2,954 台。新型コロナ禍と、半導体不足による生産停止やサプライチェーン断絶が響いた。同社が計画していた生産台数を、約 200 万台下回った。なお、2021 年にドイツ国内で生産した台数は 148 万 3,281 台。前年比 9.2%減だった。

[メルセデス・ベンツグループ]

「2022年第1四半期 期中報告書」(2022年4月発表)で、(1)ウクライナ情勢、(2)半導体などの部材・原材料不足、(3)新型コロナウイルス対策の行動制限強化(特に中国)、が2022年の生産に影響を及ぼすとした。一方で、2022年の全世界販売台数は、2021年を多少上回るという予測だ。

半導体不足については、「2021年事業報告書」(2022年3月発表)に言及がある。供給状況は改善に向かっているという。ただし、半導体不足の解決の時点は予測できないとした。

[BMW]

「2021年報告書」(2022年3月公表)で、2022年の販売台数は、ウクライナ軍事侵攻の影響で2021年の水準にとどまるとしている。半導体不足は2022年下期まで改善されないとの見通しを示した。

<大手3社とも、ESG経営に積極対応>

世界中の多くの企業が、環境・社会・ガバナンス(ESG)を重要視している。ここからは、ESGに関連するドイツ3大自動車メーカーの取り組みを紹介していく。環境問題の解決を中心に、人権尊重・ダイバーシティの確保、長期的な経営戦略の策定などの課題にも触れる。

[VW]

同社が掲げる目標は、2050年までのカーボンニュートラル(炭素中立)実現だ。そのため、2030年までに、二酸化炭素(CO₂)排出量を2018年比で30%削減する目標を設定。「科学的根拠に基づく目標設定イニシアチブ(Science-Based Targets initiative: SBTi、注1)」から承認を取得した。VWによると、2021年3月時点で、製造プロセスの電源の41%が再生可能エネルギー(再エネ)由来になった。なお、再エネ100%利用の拠点は43カ所に上る。

同社の「第4回ESGカンファレンス」(2021年10月開催)では、蓄電池リサイクル工場で蓄電池に使用されている原材料のリサイクル率を95%にする目標を紹介した(注2)。その目標達成に向けて、リチウム、コバルト、ニッケル、マンガンなどの原材料の回収率を高める。また、電極を再利用した原材料で生産を進める構えだ([2021年2月8日付ビジネス短信参照](#))。

カンファレンスでは、人材多様性にも言及された。同社の2021年の管理職ポジションに占める女性の割合は16.3%。前年比で1.2ポイント上昇したという。2025年までには、この割合を20.2%に拡大させる目標を掲げている。

[メルセデス・ベンツグループ]

同グループ傘下のメルセデス・ベンツは2022年4月、投資家やアナリスト向けに「ESGカンファレンス」を初開催した([2022年4月19日付ビジネス短信参照](#))。

これに先立って同社は、「アンビション2039(Ambition2039)」計画(2019年5月発表)の中で、2039年までに完全なカーボンニュートラルを実現する目標を決定していた。その目標達成に向けて目指すのは、乗用車1台当たりの全ライフサイクルCO₂排出量を、2030年までに2020年比で50%以上削減すること

だ。さらには、2030年までに、生産に必要なエネルギーの7割以上を再エネでカバーする予定。この目標達成のため、自社の太陽光・風力発電設備を増強するほか、外部からの再エネ調達をさらに進める。

また、国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議（COP26、2021年11月開催、注3）では、ドイツ自動車メーカーとして初めて、主要市場で販売される新車について、2035年までに全てゼロエミッション車にすることを目指す共同声明に署名した。

メルセデス・ベンツは、リサイクルなど、サーキュラー・エコノミー（循環経済）への取り組みも進めている。車両1台当たりで使用されるリサイクル素材の割合を、2030年までに4割まで拡大することを目指す。同社は現在、ドイツ南部バーデン・ビュルテンベルク州のクッペンハイムに、蓄電池リサイクル工場を建設中だ。工場はカーボンニュートラルとし、操業は2023年を予定する。

人権尊重についても、「人権尊重システム（Human Rights Respect System）」を導入済みだ。その目標として、サプライチェーン全体での人権確保を掲げている。先に述べたESGカンファレンスでは、リスクが高いとされる24種の原材料（コバルト、リチウムなど）について、必要な措置を取ることを強調した。

人材多様性については、管理職ポジションの女性の割合を2030年に3割に引き上げる予定だ。

[BMW]

2050年までに、自社の生産拠点だけではなくバリューチェーン全体を、完全にカーボンニュートラルにする目標を掲げている。生産された車両1台当たりのCO₂排出量については、すでに2020年に2006年比で78%削減できている。これをさらに推し進め、2030年までにスコープ1とスコープ2（注4）のCO₂排出量を2019年比で80%減らすことを目指している。また、2030年までに、車両1台当たりのスコープ3上流（注4）でのCO₂排出量を2019年比で少なくとも20%削減するとしている。そして、BMWのCO₂排出量削減に関する目標は2020年に、SBTiから承認を取得している。

BMWは、リサイクルや使用素材の削減などにも積極的だ。既に欧州内における自動車生産で約3割がリサイクル素材で生産、その割合を段階的に5割に拡大させるとしている。持続可能な技術の促進のため、BMWグループのベンチャーキャピタル部門「BMW i Ventures」を通じ、カギとなる技術に投資している。例えば、2021年10月には、リチウム抽出技術を有する米国のスタートアップ企業、ライラック・ソリューションズ（Lilac Solutions）に投資した。

人権尊重とコンプライアンスについては、「コンプライアンス・マネージメント・システム（Compliance Management System）」を導入した。このシステムでは、問題について(1)予防、(2)監視、(3)管理、(4)対応する措置が策定されている。

人材多様性にも一定の進展がみられる。BMWグループの管理職ポジションの女性の割合（全世界）は、2021年末時点で18.8%。前年比で1.0ポイント上昇した。同社は2025年までに、この割合を22%に高めることを目指している。

注 1 : SBTi は、世界自然保護基金 (WWF)、CDP (旧カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)、世界資源研究所 (WRI)、国連グローバル・コンパクトによる共同イニシアチブ。気候変動による世界の平均気温の上昇を産業革命前と比べ 1.5 度に抑える上で、科学的知見に整合した削減目標を設定することを推進している。

注 2 : VW の蓄電池リサイクル工場は、2021 年 1 月、ドイツ北部ニーダーザクセン州ザルツギッターでパイロット運用を開始した。

注 3 : COP26 は、2021 年 11 月、英国グラスゴーで開催された。

注 4 : 温室効果ガス (GHG) 排出量の算定、報告の基準の 1 つ。そのスコープ 1 では、事業者自らによる GHG の直接排出 (燃料の燃焼、工業プロセス) を対象にする。スコープ 2 は、他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出。さらに、スコープ 3 では、スコープ 1 とスコープ 2 以外の間接排出 (事業活動に関連する他社の排出) にまで踏み込む。「スコープ 3 上流」とは、スコープ 3 のうち原材料調達やその輸送に関する部分のこと。

フランス（生産・販売）：2021年の乗用車新車登録台数、半導体不足が響いて微増

2022年8月29日 パリ事務所（山崎 あき）

フランスの2021年の乗用車新車登録台数は前年比0.5%増の165万9,003台だった。電気自動車（EV）の乗用車登録台数は前年比46.2%増の16万2,106台、プラグインハイブリッド車（PHEV）は前年比89%増の14万1,787台と大幅な拡大が続いた。

<新車販売減の背景に、半導体不足による生産台数の縮小>

[フランス自動車工業会（フランス語）\(98KB\)](#)によると、2021年の国内の乗用車新車登録台数は、新型コロナウイルス感染拡大で大幅減を記録した2020年とほぼ横並びの165万9,003台となり、新型コロナ危機前の2019年の水準（221万4,279台）には戻らなかった。2020年は新型コロナ危機に対応した移動制限措置などから需要が縮小した（[2021年8月11日付地域・分析レポート参照](#)）が、[自動車業界専門のコンサル会社 AAAdata（フランス語）](#)によると、2021年は半導体不足が販売減につながった。

ステランティスや、ルノー、トヨタなどフランスに工場を持つ主な自動車メーカーは、半導体やプラスチック、鉄鋼など素材不足が深刻化し、減産や工場の一時稼働停止を余儀なくされた。[欧州自動車工業会の発表（1.22MB）](#)によると、2021年のフランスの国内乗用車生産台数は85万4,089台で、新型コロナ危機の影響で激減した2020年（86万9,856台）からさらに1.8%減少した。2019年の生産台数は159万636台だった。

乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると（表参照）、ルノー・グループはルノーが前年比14.5%減の26万8,951台と縮小が続く一方、グループ傘下のルーマニア・ダチアは28.9%増の12万5,204台と増加に転じた。

ステランティスの主要ブランドは、プジョーが前年比5.3%減の28万5,929台、シトロエンが0.5%減の16万1,883台、フィアットが5.8%減の3万9,914台と、それぞれ縮小した。

外国勢で最大シェアを持つドイツのフォルクスワーゲンは前年比7.7%増の10万5,298台、同グループ傘下のシュコダが1.8%増の3万399台と前年を上回ったが、いずれも2019年の水準（前者14万9,105台、後者3万6,498台）に届かなかった。高級車ブランドでは、メルセデス・ベンツが3.4%減の5万789台と縮小が続いたが、アウディは10.4%増の5万83台、BMWは1.1%増の4万5,968台と増加に転じた。

日本勢では、トヨタが7.2%増の9万6,170台、スズキが16.6%増の2万2,907台と増加に転じた。一方、日産は19.9%減の2万6,414台で減少が続いた。

韓国勢は、現代が30.8%増の4万5,241台と好調で、2019年の3万9,970台を上回った。起亜は13.2%増の4万4,215台だった。

表：2021年の主要メーカー・ブランド別 乗用車新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	登録台数	前年比
プジョー	285,929	△ 5.3
ルノー	268,951	△ 14.5
シトロエン	161,883	△ 0.5
ダチア	125,204	28.9
フォルクスワーゲン	105,298	7.7
トヨタ	96,170	7.2
メルセデス	50,789	△ 3.4
アウディ	50,083	10.4
BMW	45,968	1.1
現代	45,241	30.8
起亜	44,215	13.2
フォード	43,777	△ 20.7
フィアット	39,914	△ 5.8
オペル	37,393	△ 14.6
合計 (その他を含む)	1,659,003	0.5

出所：フランス自動車工業会

ディーゼル車の新車登録台数は前年比 30.7%減の 34 万 9,478 台となり、乗用車新車登録台数に占める割合は 21%と、前年 (31%) から 10 ポイント低下した。

小型商用車 (車載量 5 トン未満) の新車登録台数は前年比 7.5%増の 43 万 2,631 台、大型トラック (車載量 5 トン以上) は 4 万 4,138 台で前年から 5.8%増加した。

乗用車の新車登録台数が低迷する一方、2021 年の中古車販売市場は前年比 8.0%増の 601 万 6,321 台で、2019 年の 579 万 612 台を上回った。新車の供給量が縮小し、納期が長期化する中、需要が中古車市場へ流れたものとみられる。

<EV、PHEV の販売増続く>

[業界紙「オートモビル・プロープル」の集計 \(フランス語\)](#) によると、2021 年の電気自動車 (EV) の乗用車新車登録台数は 16 万 2,106 台と、前年 (11 万 899 台) を約 5 万 1,000 台上回った。内訳をみると、首位のテスラ「モデル 3」が 2 万 4,911 台で前年の 6,477 台から急増する一方、前年までトップだったルノー「ゾエ」は 2 万 3,573 台と、前年 (3 万 7,409 台) から約 1 万 4,000 台減少した。3 位はプジョー「E-208」の 1 万 7,858 台で、ダチアが 2021 年末に投入した「スプリング」は 1 万 1,386 台と 4 位に躍進した。

[欧州電気自動車協会フランス支部 \(AVERE France、フランス語\)](#) によると、プラグインハイブリッド車 (PHEV) の新車登録台数 (商用車を含む) は前年比 89%増の 14 万 1,787 台と大幅増を記録した。プジ

ヨー「3008」は1万7,002台と最多だった。これに、ルノーの「キャプチャー」8,489台、シトロエンの「C5AC」7,108台と続いた。燃料電池水素観測所（FCHO、注）によると、2021年の燃料電池自動車の新車登録台数は62台で前年の211台から急減した。

AVERE Franceによると、公共の充電ステーションの数は2021年12月末時点で5万3,667カ所と、前年の3万2,736カ所から64%増となった。政府が経済復興策に盛り込んだEV用高速充電設備導入支援制度（導入費用の最大40%を助成金として支給）が設備設置を加速する役割を果たした。

<乗用車の輸出入台数は減少>

フランス税関の統計によると、乗用車（HSコード8703）の輸出台数は前年比11.0%増の116万2,069台だった。ドイツ向けが12.2%減の19万9,932台、ベルギーが2.4%減の14万9,305台と落ち込む一方、イタリア向けは17.2%増の13万7,848台、スペインは11.2%増の10万5,475台と増加に転じた。日本向けは47.1%減の5,542台だった。

輸入台数は前年比1.5%減の188万3,592台だった。最大輸入相手国のスペインは40万8,500台と前年を5.1%下回った。2位のドイツは前年比4.2%減の20万1,875台となり、欧州の主な自動車メーカーが生産拠点を構えるトルコ（5.5%減）、スロバキア（8.6%減）、チェコ（3.1%減）も縮小が続いた。一方、モロッコからの輸入は23.9%増の16万704台と急増し、危機前の2019年の水準を超えた。アジアからは日本が6万3,237台と前年から1.1%減る一方、韓国は41.6%増の6万8,792台、中国は6万210台と前年から2.6倍となった。

注：「Fuel Cells & Hydrogen Observatory（FCHO）」は、欧州委員会や産業界などが構成する「欧州燃料電池水素共同実施機構（FCH-JU）」が主導する、データなど関連情報を提供する組織。

イタリア（販売）：2021年は新車登録台数増、2022年には反動減も

2022年9月8日 ミラノ事務所（平川 容子）

2021年のイタリアの乗用車の新規登録台数は、新型コロナウイルスの影響を受けて大きく落ち込んだ2020年に比べて、改善した。一方で、その反動もあり、2022年上半期の新規登録台数の落ち込みが顕著になった。

そうした中、5月には新たな低排出車向け補助金が導入され、エコカーには追い風が吹く。一方、EUで検討されている、2035年までに全新車ゼロエミッション化に対しては、自動車産業界から反発も出ている。

<2021年の新規登録台数5.5%増、フィアットが首位堅持>

外国自動車代理店組合（UNRAE）は2022年1月18日、報告書「[UNRAE Pocket 2021（イタリア語）](#)」を発表した。この報告書によると、イタリアの2021年の乗用車の新規登録台数は前年比5.5%増の145万7,746台。ただし依然として、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年比では24.0%減となった。新規登録台数を半期ごとにみると、2020年上半期（1～6月）には、特に落ち込み、このことが影響して、2021年上半期は前年同期比51.5%増、下半期（7～12月）は同28.2%減だった。

自動車メーカー・ブランド別に見てみると、前年に引き続きフィアットが首位を守り、22万409台。シェアも、前年同様に15.1%を占めた（表1参照）。次いで、フォルクスワーゲン（VW）が12万6,074台で、シェア8.6%だった。

日系メーカー・ブランドでは、トヨタが8万4,840台。前年比19.2%増と好調だった。シェアも前年の5.2%から5.8%に伸ばし、3位になった。トヨタは、前年の6位から順位を3つ上げたかたちだ。スズキは、1つ順位を下げて17位となった。ただし、前年比17.5%増で、シェアも前年の2.4%から2.7%に伸ばした。また、マツダも順位を25位から23位に上げた。逆に、ホンダ（28位）、レクサス（33位）、三菱自動車（35位）、スバル（37位）は、順位を下げた。

表1：2021年メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数とシェア

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比	シェア
1	フィアット	220,409	5.8	15.1
2	フォルクスワーゲン (VW)	126,074	△ 1.6	8.6
3	トヨタ	84,840	19.2	5.8
4	プジョー	84,260	3.2	5.8
5	フォード	80,986	△ 9.6	5.6
6	ルノー	74,530	△ 13.2	5.1
7	シトロエン	64,864	0.8	4.4
8	ジープ	63,601	6.7	4.4
9	ダチア	61,691	15.5	4.2
10	アウディ	55,697	11.8	3.8
17	スズキ	39,313	17.5	2.7
18	日産	27,212	△ 4.0	1.9
23	マツダ	12,397	22.8	0.9
28	ホンダ	6,401	△ 4.5	0.4
33	レクサス	4,699	16.2	0.3
35	三菱	3,929	△ 2.7	0.3
37	スバル	2,406	14.6	0.2
合計 (その他の自動車メーカー・ブランドを含む)		1,457,746	5.5	100.0

注：上位10位および日系メーカー・ブランド。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が前年比 1.6%増で首位、次いで同「チンクエチェント(500)」が、42.7%増と大幅に増加し 2 位となった (表 2 参照)。その他、ジープの「レネゲート」が 13.5%増と健闘し 4 位。トヨタの「ヤリス」が 10.2%増で、前年から 2 つ順位を上げて、5 位になった。また、フォードの「プーマ」が 18.3%増。前年の 14 位から 10 位に食い込んだ。

表2：2021年のモデル別新規登録台数トップ10 (単位：台、%)

順位	モデル	メーカー・ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	112,297	1.6
2	500	フィアット	44,819	42.7
3	イプシロン	ランチア	43,735	1.6
4	レネゲード	ジープ	35,337	13.5
5	ヤリス	トヨタ	32,634	10.2
6	500X	フィアット	31,982	0.4
7	C3	シトロエン	31,003	6.3
8	サンデロ	ダチア	29,094	3.5
9	コンパス	ジープ	28,572	6.2
10	ブーマ	フォード	28,555	18.3

出所：UNRAE資料からジェットロ作成

<低排出車とガソリン・ディーゼル車に明暗>

燃料別では全般に、ディーゼル車やガソリン車の存在感が薄れる一方、環境負荷の小さい乗用車が伸びる傾向が読み取れる。

まず、ガソリン車のシェアは全体の 29.7%、ディーゼル車が 22.6%。それぞれ前年比 7.8 ポイント減、10.5 ポイント減だった (表 3 参照)。ガソリン車は 2019 年を頭打ちに 85 万 2,010 台から、2021 年は 43 万 6,611 台に減少。ディーゼル車は 2017 年の 111 万 2,744 台が 32 万 2,826 台にまで、大幅に落ち込んだ。

一方で、環境負荷がより小さいハイブリッド車のシェア 29.0%と、前年の 16%から大きく伸ばした。

表3：乗用車新規登録台数の燃料別シェアの推移 (単位：%)

燃料別	2019年	2020年	2021年
ガソリン	44.4	37.5	29.7
ハイブリッド (注)	5.7	16.0	29.0
ディーゼル	40.0	33.1	22.6
液化石油ガス (LPG)	7.1	6.8	7.3
バッテリー式電気自動車 (BEV)	0.5	2.3	4.6
プラグインハイブリッド (PHEV)	0.3	2.0	4.7
メタンガス	2.0	2.3	2.1

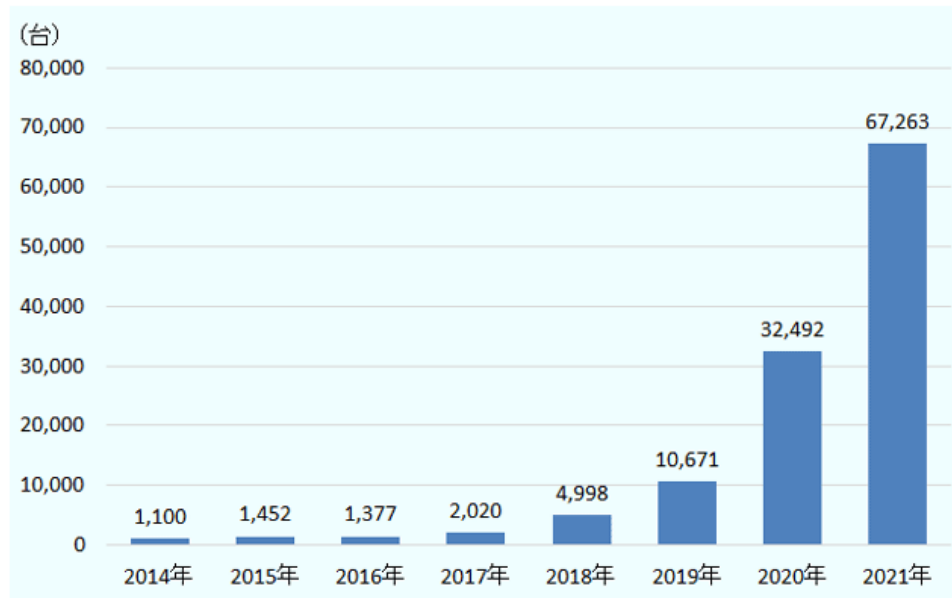
注：ハイブリッドには、プラグインハイブリッド (PHEV) を含まない。

出所：UNRAE資料からジェットロ作成

プラグインハイブリッド車 (PHEV) は、前年の 2 万 7,000 台から 6 万 9,048 台に増加した。全体に占めるシェアが依然小さいものの、前年の 2.0%が 4.7%に伸びた。

同様に、バッテリー式電気自動車（BEV）も 2019 年の 1 万 671 台が、2020 年にはその約 3 倍の 3 万 2,492 台、2021 年にはさらに大幅に増えて、6 万 7,263 台となった（図参照）。シェアも前年の 2.3% から 4.6% に増加した。

図：バッテリー式電気自動車（BEV）新規登録台数の推移



出所：UNRAE資料からジェットロ作成

BEV の普及に向けイタリアでは、充電ポイントの不足が課題となっている。EU の脱炭素化目標を BEV で達成するためには、2030 年までにその台数を約 600 万台に増やす必要がある。それに伴い、急速充電ポイントは 3 万 1,500 カ所必要になるという。

EU の復興基金の執行にかかりイタリアが策定した国別復興計画（PNRR）では（[2021 年 5 月 10 日付ビジネス短信参照](#)）、(1) 急速充電ポイントを高速道路に 7,500 カ所、都市部に 1 万 3,755 カ所設置すること、(2) エネルギー貯蓄技術を備えた実証のための充電ステーションを 100 カ所設置すること、を目標として掲げた。そのために、7 億 4,000 万ユーロの予算が割り当てられている。

<エコカー購入補助制度が再始動>

イタリアでは 2022 年 5 月、「エコボーナス」が再始動した（表 4 参照）。この制度は、低排出車などの購入を補助するために設けられたものだ。再始動するまでは、2019 年予算法により成立した旧「エコボーナス」が継続的に実施されてきた。しかし、2021 年は配分された予算が早期に終了し、制度自体が更新されていなかったため、自動車業界全体で再開が待ち望まれていた。

新制度では、2022～2024 年に毎年 6 億 5,000 万ユーロ、3 年間で総額約 20 億ユーロの予算が計上されている（[2022 年 5 月 23 日付ビジネス短信参照](#)）。

表4：乗用車へのエコボーナス制度による補助額の例（注1）

走行1キロメートルあたりのCO2排出量	分類	廃車なし	廃車あり（注2）	2022年予算配分
0～20グラム	バッテリー式電気自動車（BEV）	3,000ユーロ	2,000ユーロ	2億2000万ユーロ
～60グラム	プラグインハイブリッド（PHEV）	2,000ユーロ	2,000ユーロ	2億2500万ユーロ
～135グラム	低排出車	-（注3）	2,000ユーロ	1億7000万ユーロ

注1：カテゴリM1（乗客の輸送を目的とし、座席は運転席の他に8席を越えない車両）の場合。

注2：(1)欧州自動車排ガス規制「Euro 0/1/2/3/4/5」に該当すること、(2)2011年1月1日以前に新車登録された車両をスクラップ（廃車）すること、が条件。

注3：廃車することが補助を受ける条件。

出所：イタリア経済開発省公表資料を基にジェトロ作成

新制度は、2022年5月25日から運用が開始された。なお、5月の新規登録台数は12万1,299台で前年同月比15.1%減だった。ただし、4月には33.0%減を記録していた。そうしてみると、新制度が再始動した5月から早くもインセンティブが効果を発揮したとも解釈できる。続く6月も15.0%減だった。2022年上半期（1～6月）を通して見ると、68万4,343台で前年同期比22.7%減と低調で、期待は下半期に持ち越されたかたちだ。

ここまで見てきたとおり、「エコボーナス」制度の後押しもあり、イタリアでは低排出車へのシフトが進んでいる。しかしこの動きに、自動車業界から反発もある。乗用車および小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出基準に関するEU規則の改正案（注）では「新車のCO2排出量を2021年比で2035年までに100%削減」との目標が掲げられている（[2022年6月10日付ビジネス短信参照](#)）。これに対し、イタリア自動車工業会（ANFIA）のパオロ・スクディエリ会長は「電気自動車への完全移行で7万人の雇用が危機にさらされる。しかし、新規雇用は6,000人しか創出されず大きな雇用ギャップがある」と表明。急激な産業構造の変化に対して、懸念を示した。また、「電気だけでなく、バイオ燃料や水素などの技術にも注目すべき」とした。UNRAEのミケーレ・クリッシ会長も「残された13年という期間が長いのか短いのか問う必要がある」と、慎重な姿勢を示している。

注：欧州委員会が2021年7月に提案。欧州議会が2022年6月に支持する立場を表明していた。

スペイン（生産・販売）：2020年の乗用車販売・生産は大幅に減少も、EV・PHEVは着実に増加

2021年8月24日 マドリード事務所（伊藤 裕規子）

スペインの2020年の乗用車新車登録は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた。その台数は、前年比32.3%減の85万1,211台。欧州債務危機時並みの減少となった。生産台数も19.7%減の226万8,000台となった。販売店や組み立て工場で休業・操業停止を余儀なくされたほか、国内景気・観光の低迷、国外の自動車需要が秋まで戻らなかったことが、主な減少要因だ。

一方、排出規制強化や購入補助が奏功し、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の販売・生産が力強く伸びた。

<販売：新型コロナ禍を大きく受け3割減>

スペイン自動車工業会（ANFAC）によると、2020年の乗用車新車登録台数は前年比32.3%減の85万1,211台。6年ぶりに100万台を下回った。新型コロナウイルス感染拡大後の移動・活動制限と水際対策の強化による観光低迷で、個人・企業・レンタカー向けの全部門で需要が縮小。供給面では、販売店も2～3カ月間の休業を強いられた。その結果、EUの4大市場（ドイツ、フランス、イタリア、スペイン）の中で最大の落ち込みとなった。2021年についても、ワクチン接種が普及する年後半までは本格的な回復は見込めないとみている。

主要メーカー・ブランドのうち、特にシェアを伸ばしたのは、登録台数の7割以上がハイブリッド（HV）で底堅さを見せたトヨタと、新型の電動のスポーツ用多目的車（SUV）が人気となった起亜（表1参照）だった。また、日系メーカー・ブランドの合計シェアは15.3%と前年から0.3ポイント上昇した。

表1：主要メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2020年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

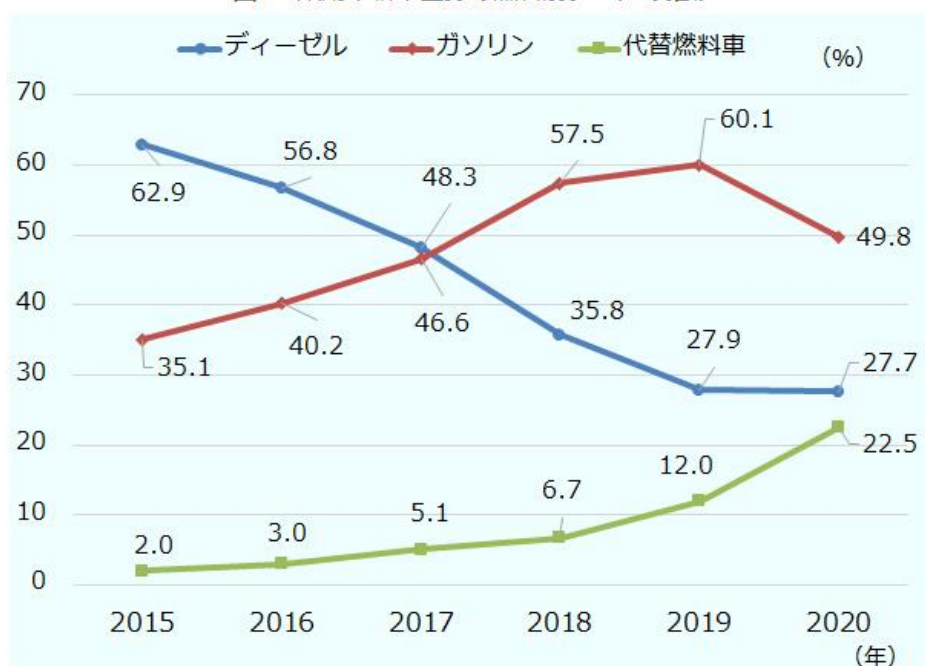
メーカー・ブランド	登録台数	前年比	シェア	シェア (前年との差)
セアト	68,721	△ 38.6	8.1	△ 0.8
フォルクスワーゲン(VW)	66,817	△ 29.2	7.8	0.4
プジョー	65,697	△ 32.9	7.7	△ 0.1
トヨタ	57,580	△ 19.7	6.8	1.1
ルノー	56,138	△ 35.0	6.6	△ 0.3
起亜	47,624	△ 20.0	5.6	0.9
現代	45,405	△ 27.7	5.3	0.3
シトロエン	43,818	△ 34.7	5.1	△ 0.2
メルセデス	42,374	△ 21.1	5.0	0.7
ダチア	39,395	△ 29.3	4.6	0.2
アウディ	37,287	△ 27.1	4.4	0.3
BMW	35,229	△ 24.9	4.1	0.4
フォード	34,776	△ 39.2	4.1	△ 0.5
日産	34,761	△ 32.6	4.1	△ 0.0
オペル	30,224	△ 56.3	3.6	△ 1.9
フィアット	28,516	△ 39.5	3.4	△ 0.4
シュコダ	22,667	△ 22.9	2.7	0.3
その他	94,182	△ 34.9	11.1	△ 0.4
合計	851,211	△ 32.3	100.0	－

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）

<代替燃料車市場急拡大も、EV・PHEVのシェアは依然5%弱>

新車登録台数を燃料別のシェアで見ると、ガソリン車は49.8%と前年から10.3ポイント減と減少に転じた。他方、近年減少傾向にあったディーゼル車は27.7%で、ほぼ横ばいだった。一方、代替燃料車のシェアは22.5%と、前年から10.5ポイント拡大した（図1参照）。

図1：乗用車新車登録の燃料別シェアの推移



出所：ANFACのデータを基に作成

2020年の代替燃料車の新車登録台数（表2参照）は19万1,743台。前年から26.7%増加した。このうち、EVとPHEVの新車登録合計台数は2.4倍。合計で4万1,234台となった。しかし、全登録台数に占めるシェアは4.8%と依然少ない。HV車（26.4%増、13万7,425台）と比べても3分の1弱だ。さらに、EUの二酸化炭素（CO₂）排出規制（企業別平均燃費基準）により、各メーカーの出荷台数に課されるCO₂平均排出量の上限が2020年に走行1キロ当たり95グラムに引き下げられたことから、罰金回避のために販売店・ディーラーによる自社登録も急増（注1）。EV・PHEVの新車登録台数全体の2割程度を自社登録が占めたとみられる。

表2：代替燃料車の新車登録台数の内訳と主要モデル（2020年）

（単位：台）

項目	2019年	2020年	登録台数上位モデル
電気自動車（EV）	10,048	17,925	ルノー「ソエ」、現代「コナ(EVモデル)」、プジョー「208(EVモデル)」、テスラ「モデル3」、VW「iD.3」
プラグインハイブリッド車（PHEV）	7,432	23,309	メルセデス「A250e」、プジョー「2008(PHEVモデル)」、起亜「ニロ(PHEVモデル)」、ルノー「キャプチャー(PHEVモデル)」
ハイブリッド車（HV）	108,683	137,425	トヨタ各種モデル、フォード「プーマ（マイルドHVモデル）」
オートガス車（LPG）	19,715	9,880	ダチア「サンデロ」、ルノー「クリオ」などのレトロフィット
圧縮天然ガス車（CNG）	5,476	3,204	セアト既存モデルのレトロフィット
合計	151,354	191,743	

注：販売店・ディーラーによる自社登録も含まれる。

出所：ANFAC

<電動化以前に経年車両の問題も>

政府は EU の復興基金を活用し、今後 3 年間で最大 8 億ユーロの予算を投入して、電動モビリティをテコ入れしている ([2020 年 10 月 14 日付ビジネス短信参照](#))。EV・PHEV と燃料電池車 (FCV) の購入には、1 台 1,600~最大 7,000 ユーロ (注 2) の補助金を支給する。このほか、充電インフラ設置費用の 30~80% を助成。また、5 月に施行した気候変動法により、2023 年までに人口 5 万人以上の都市に従来燃料車の乗り入れ制限導入を義務付けるなど、規制と支援の両面で EV 普及を推進する。

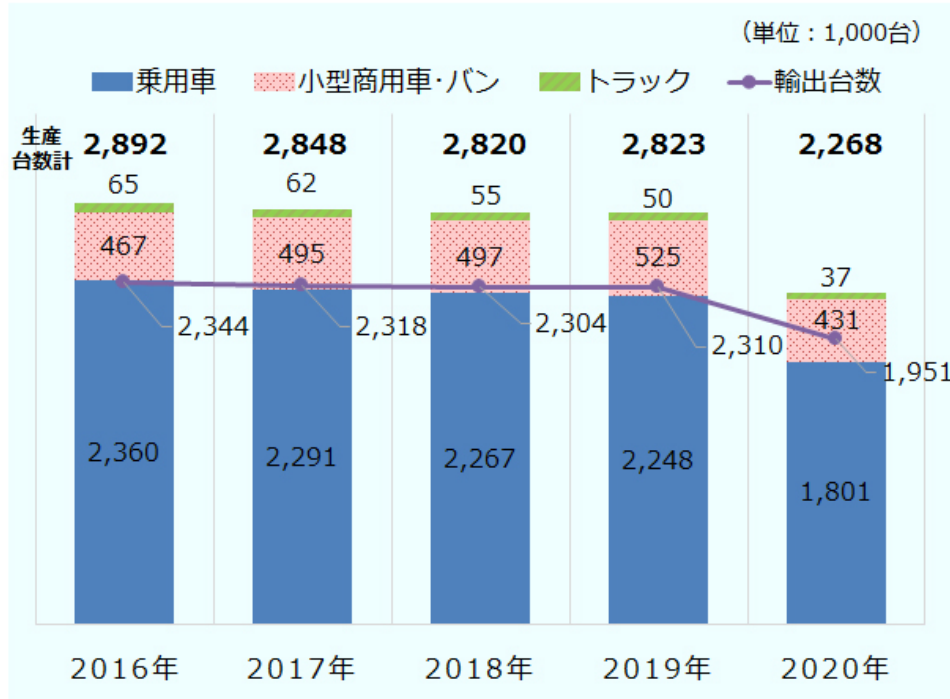
一方、これまで断続的に実施してきた HV と従来燃料車への購入補助は 2020 年で打ち切りになった。スペインの全保有車両数の平均車齢は 13.1 年と EU の中でも高い。経年車両は 6 割強を占め、これがもたらす排出・汚染の問題もある。当地自動車業界はゼロエミッションへの移行について、「国の実情や自動車産業の中期的な雇用・生産を考慮しつつ、経年車両の買い替え促進と並行して段階的に進めるべき」と主張している。

<生産：秋以降の輸出回復で 2 割減に食い止める>

ANFAC によると、2020 年の自動車生産台数は前年比 19.7% 減の 226 万 8,000 台となった (図 2 参照)。新型コロナ禍により、PSA、フォルクスワーゲン (VW)、ルノー、フォード、ダイムラー・メルセデス・ベンツ、日産、イベコの組み立て拠点 14 カ所が 1 カ月半にわたる操業停止を余儀なくされた。加えて、主要市場の欧州の需要が秋まで回復しなかったことなどが主な要因だ。2021 年の見通しについては、新型コロナ感染状況や行動規制次第としている。2020 年末から、半導体の世界的な需給逼迫の影響も出ていることにも要注意だ。

国際比較では、2020 年のスペインの自動車生産台数はブラジルを抜いて世界 8 位となった。両国の明暗を分けたのが輸出比率だ。スペインは輸出が生産台数の 86% と非常に高く、国内市場の低迷がある程度相殺された。2020 年の輸出台数は、秋以降の欧州向けの回復に支えられ、前年比 15.5% 減の 195 万 1,000 台になった。

図2：四輪車生産・輸出の推移



出所：ANFAC

<EV・PHEVの生産台数が前年の8.2倍に>

スペインの自動車生産は従来、小・中型ディーゼル車の生産が主力だった。その後、近年はSUVの受注拡大を通じて付加価値向上を図ってきた。欧州全体で排出規制への対応が進み、従来燃料車の需要は構造的に頭打ちだ。その中で、各メーカーの組み立て拠点ではEV・PHEVへの生産移行が生き残りのカギとなっている。日系メーカーで唯一スペインに組み立て拠点を置く日産は、スペインでいち早くEV生産を始めた。しかし、欧州での生産最適化として英国拠点に生産を集約し、バルセロナ工場を2021年末で閉鎖する。

現在、スペインではPHEV生産が中心だ。その生産台数は2019年の272台から2020年は8万3,965台と大幅に増加。生産が本格化している。その主な車種は、ルノー「キャプチャー」やセアト「レオン」、フォード「クーガ」など従来の生産車種のPHEVモデルになる。また、EVも前年から3.3倍となり、5万5,992台だった。オペル「コルサe」やプジョー「2008 (EVモデル)」など、PHEVと同様に従来の生産車種のEVモデルが中心だ。生産が軌道に乗ったとはいえ、生産台数に占める割合は、PHEVが3.7%、EVが2.4%と依然低い。要となるバッテリー生産も、PSA工場の組み立てラインに限られている。

政府は復興計画の中で、EVとバッテリー生産をセットにした官民連携プロジェクトへの支援を行う(2021年7月29日付ビジネス短信参照)。既にVWグループ傘下のセアトと政府が中心となった官民連合がVWグループにとって欧州3カ所目となるバッテリー工場を建設する計画を明らかにした。2025年以降、年間50万台のEV生産、充電スタンドの大規模展開、リースを含むEVの幅広い販売モデルの運用、コネクテッドカーの開発など、総合的なモビリティの電動化を目指す。

新型コロナによる打撃を強く受けた自動車産業。復興基金は、電動モビリティを一気に進めるチャンスとなっている。

注 1：段階的な規制で、2020 年に新車の 95%、2021 年には新車の 100%で CO2 排出量上限の達成が求められる。各メーカーは達成できなかった場合、1 台当たり超過 1 グラムにつき 95 ユーロの罰金が科される。燃費測定基準は従来の「新欧州ドライビングサイクル (NEDC)」から、2021 年以降は新方式の「国際調和排ガス・燃費試験法 (WLTP)」に移行した。

注 2：個人による EV・PHEV・FCV (WLTP に基づく航続可能距離が 90 キロ超) 購入で、車齢 7 年以上の経年車を廃車にする場合は最高額の 7,000 ユーロを支給。

ベルギー（販売）：2021年の新車登録台数は前年比11.2%減、1995年以降最小

電気自動車のシェアが拡大、ディーゼル自動車と同程度に

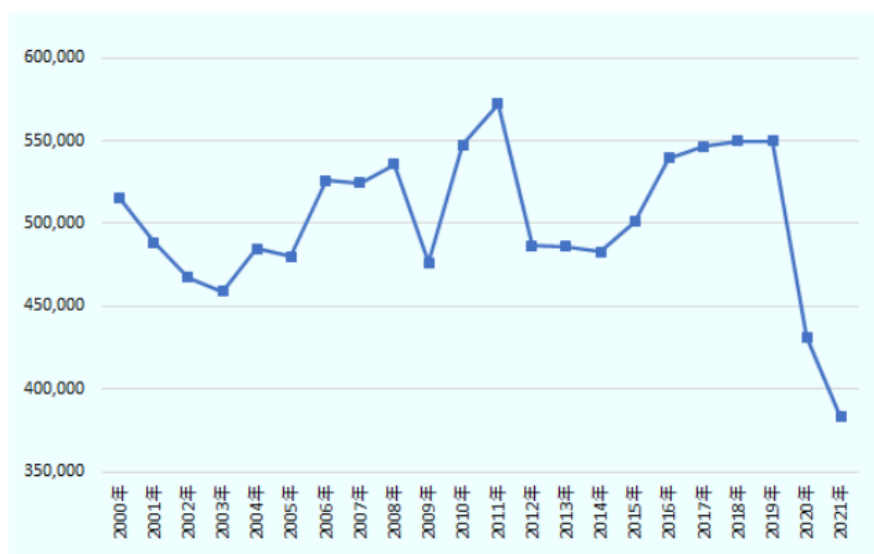
2022年6月28日 ブリュッセル事務所（大中 登紀子）

ベルギー自動車工業会（FEBIAC）の発表によると、2021年通年の新車登録台数は、新型コロナ禍の影響を受けて大きく落ち込んだ2020年の実績を下回り、前年比11.2%減の38万3,123台となった。40万台を割り込み、1995年以降で最も少ない台数となった（[プレスリリース参照（フランス語）](#)）（図参照）。

FEBIACは、2021年の受注は好調であったものの、世界的な半導体不足により生産能力が制限された結果、売り上げが減少した、と分析している。新型コロナウイルス感染拡大によって後退した需要に回復の兆しが見られるものの、自動車産業は、受注に応じて新車を迅速に生産・納品するという新たな課題に直面しているという。

2021年の傾向として、FEBIACは、(1)電気自動車（注1）の普及拡大により、初めてシェアがディーゼル自動車と同水準に達したこと、(2)新車の二酸化炭素（CO2）平均排出量が低減したこと、の2点を指摘している。

図：新車登録台数の推移（単位：台）



出所：ベルギー自動車工業会

購入者の属性としては、企業による購入が最も多く、前年の56.3%から59.7%に拡大した。一方、個人による購入は前年の43.6%から40.2%に減少した。

新車登録台数を燃料タイプ別にみると、ガソリン車が52.0%を占め、依然として最大のシェアを占めるものの、プラグインハイブリッド車（PHEV）のシェアは前年の7.3%から12.5%、ハイブリッド式電気自動車（HEV）は3.5%から5.0%に、バッテリー式電気自動車（BEV）は3.5%から5.9%にそれぞれ拡大し、電気自動車の躍進が顕著となった。電気自動車は、登録台数ベースでは前年比63.8%増と伸び、メーカーも市場に投入する電気自動車の車種を増やしており、需給と供給の両面から市場に定着し

た、と FEBIAC は分析している。環境性能の改善から、前年にシェア後退が落ち着いたかに見えたディーゼル自動車 ([2021年4月7日付地域・分析レポート参照](#)) は、9.2ポイント減となり、再びシェアが低下した (表参照)。

表：新車登録台数の燃料タイプ別シェアの推移

(単位：%、ポイント) (△はマイナス値)

燃料別	2020年	2021年	前年との差
ガソリン	51.8%	52.0%	0.2
ディーゼル	32.9%	23.7%	△ 9.2
プラグインハイブリッド (PHEV)	7.30%	12.50%	5.2
ハイブリッド式電気自動車 (HEV)	3.50%	5.0%	1.5
バッテリー式電気自動車 (BEV)	3.5%	5.9%	2.4
その他	0.9%	0.8%	△ 0.1

注：発表に基づき作成。合計が100%に満たない場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会

燃料タイプ別に購入者の属性をみると、2021年に新規登録された BEV の約 10 台に 9 台 (87.7%) が企業と個人事業主によるもので、個人による購入は 12.2%にとどまった。PHEV に関しても同様の傾向があり、90.3%が企業と個人事業主による購入だった。他方で、HEV については、企業・個人事業主と、個人による購入が、それぞれ 47.3%、52.3%となり、ほぼ均衡していた。

メーカー・ブランド別では、BMW が前年比 7.1%増の 3 万 8,962 台となり、他のブランドの販売台数が伸び悩む中、市場全体の 10.2%を占め首位となった。前年に首位だったフォルクスワーゲン (VW) は 13.8%減の 3 万 4,349 台、シェア 9.0%で 2 位になり、プジョーの 2 万 8,479 台 (前年比 15.1%減、シェア 7.4%) が続いた ([2022年1月14日付ビジネス短信参照](#))。

<2040 年までに環境に配慮した車への乗り換えがさらに加速の見込み>

連邦政府の計画局とモビリティ・運輸省が 2022 年 4 月に発表したベルギーの [2040 年までの交通需要の見通しに関する報告書 \(フランス語\) \(2.21MB\)](#) によれば、2040 年までに国内の自動車の脱ディーゼル化と電動化がさらに進む、と分析する。ディーゼル乗用車のシェアは、2013 年の 63%をピークに低下が続いている。今後、代替燃料やエンジンの電動化が一層進み、2040 年には全体の 43%が電気自動車になり、ガソリン車は 33%、ディーゼル車は 7%までシェアが低下すると予測。この要因として、連邦政府が発表した社用車に対する税制改正や、ブリュッセル首都圏地域で実施されている低排出ゾーン (LEZ) 政策 (後述) の導入を挙げている。

連邦政府は、環境配慮型自動車への乗り換え促進のために、2021 年 12 月に税制の改正を発表している。主な内容は以下のとおり。(1) 2026 年以降購入する社用車について、ゼロエミッション車のみ税額控除制度の対象となり、控除率は毎年逡減する。HEV を含む内燃機関搭載車については、2023 年 7 月購入分から控除率が引き下げられ、2028 年には控除なしとなる。(2) 電気自動車用の充電設備を自宅に設

置した場合、支出額の最大 45%、1,500 ユーロを上限として控除する（対象期間は 2021 年 9 月 1 日～2024 年 8 月 31 日）。(3) 電気自動車用の充電設備を設置した企業への税制優遇措置。

ブリュッセル首都圏地域では、2022 年 1 月 1 日から乗用車やバン、バス、トラックなど EU の排出ガス規制で「ユーロ 4」（注 2）に該当するディーゼル車が、LEZ に乗り入れることを禁止した。ブリュッセル首都圏の大部分が LEZ に該当しており（[LEZ 地図](#)）、走行禁止の対象となる車両で LEZ に乗り入れたドライバーには、350 ユーロの罰金が科せられる（2022 年 7 月 1 日までは移行期間として罰金は免除）。また、2025 年には「ユーロ 5」のディーゼル車、「ユーロ 2」のガソリン車および HEV の乗り入れも禁止となる見込み。ブリュッセル首都圏政府は、LEZ の基準を満たす車両への買い替えを促すために、住民への補助金を支給している。

注 1：本稿では、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド式電気自動車（HEV）およびバッテリー式電気自動車（BEV）を総称して電気自動車と呼ぶ。

注 2：乗用車の現行規制は 2014 年に施行した「ユーロ 6」で、走行 1 キロメートル当たりのガソリン車の窒素酸化物（上限 60 ミリグラム）、ディーゼル車の窒素酸化物（上限 80 ミリグラム）と粒子状物質（上限 5 ミリグラム）の排出基準を定めている。詳細は調査レポート「[EU 主要国における環境配慮型自動車に関する政策（規制・支援）および技術・市場動向（705KB）](#)」参照。

スイス（販売）：EV シフトが加速した 2021 年

乗用車新規登録台数は微増

2022 年 9 月 6 日 ジュネーブ事務所（竹原 ベナルディス 真紀子、マリオ・マルケジニ）

スイスの自動車業界団体、[オートスイス \(Auto-Schweiz\) の 2022 年 1 月 3 日発表 \(フランス語\) \(224KB\)](#)によると、2021 年のスイスとリヒテンシュタインの乗用車新規登録台数は前年比 0.7% 増の 23 万 8,481 台だった（表 1 参照）。2019 年（新型コロナウイルス感染拡大前）の 31 万 1,466 台を大幅に下回った。

一方で、オートスイスは 2021 年 1 月 4 日、新型コロナ危機によるマイナスの影響が緩和されるシナリオに基づいて、登録台数を 27 万台と予測していた。今回発表された実績は、それよりも下回ったかたちだ。半導体不足や原料部品などの供給不足、国際輸送の混乱など多くの制約を受けた 2021 年は、自動車業界にとって多難な 1 年になった。

<代替燃料車の市場シェアは過去最高の 44.5%>

メーカー・ブランド別にみると、上位 5 位は前年と同じ。これらで全体の約 44% のシェアを占めた。前年と同様、首位はフォルクスワーゲン（VW）、次いでメルセデス・ベンツ、BMW、シュコダ、アウディの順だった。セアト/クプラは 6 位に浮上、トヨタが 7 位に躍進し、ヒュンダイは 10 位に入った。日本の他のメーカー・ブランドでは、スズキが拡大した。一方、マツダは縮小。三菱自動車、日産、ホンダはいずれも、1% 前後にシェアを下げた。

表1：スイスの乗用車新規登録台数（メーカー・ブランド別）

（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	2021年		
		台数	シェア (%)	前年比 (%)
1	フォルクスワーゲン (VW)	25,817	10.8	△2.3
2	メルセデス・ベンツ	21,588	9.1	△5.4
3	BMW	20,936	8.8	△1.8
4	シュコダ	18,702	7.8	△0.3
5	アウディ	17,034	7.1	14.6
6	セアト/クブラ	12,786	5.4	13.6
7	トヨタ	10,611	4.4	20.8
8	ルノー	8,758	3.7	△20.9
9	フォード	8,401	3.5	△14.1
10	ヒュンダイ	8,166	3.4	28.8
11	ボルボ	7,872	3.3	△6.7
12	テスラ	6,493	2.7	7.4
13	プジョー	6,366	2.7	3.6
14	ダチア	5,922	2.5	△3.1
15	フィアット	5,719	2.4	△9.2
16	スズキ	5,464	2.3	9.1
17	オペル	4,904	2.1	10.7
18	KIA	4,603	1.9	33.0
19	ミニ	4,499	1.9	△8.7
20	マツダ	4,488	1.9	△4.8
全体（その他含む）		238,481	100	0.7

出所：オートスイスの発表データを基にジェットロ作成

車両カテゴリー別にみると、代替燃料車〔ガソリンやディーゼル以外の燃料で走行可能な車。(1)ハイブリッド車 (HEV、注1)、(2)バッテリー式電気自動車 (BEV、注2)、(3)プラグインハイブリッド車 (PHEV、注3)、(4)天然ガス車 (CNG)、(5)水素自動車 (FCEV) で構成される〕の新規登録台数が伸びた。前年比 59.2%増の 10 万 6,149 台で、市場シェアは過去最高の 44.5%になった (表2、図1参照)。

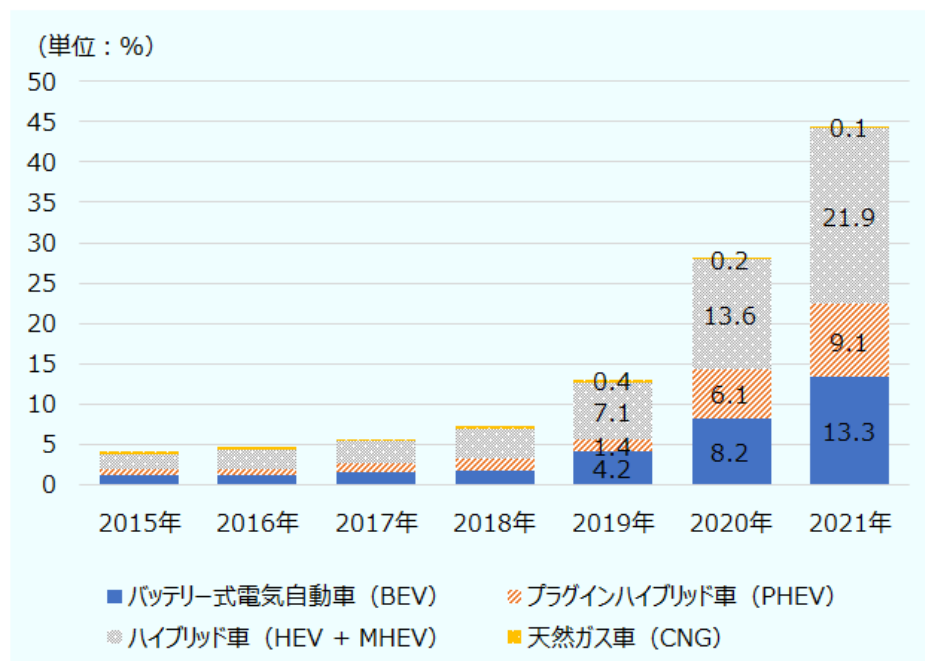
なおスイスでは、連邦環境・運輸・エネルギー・通信省が主導して、2018年「[Eモビリティロードマップ2022 \(フランス語\)](#)」を作成していた。このロードマップ上、新車登録に占める BEV と PHEV のシェアは「2022年までに15%」にするのが目標だった。実績では、2020年に14.3% (BEV8.2%、PHEV6.1%)、2021年には22.4% (BEV13.3%、PHEV9.1%)に拡大。掲げた目標は達成されたかたちだ。

表2：スイスの乗用車新規登録台数（カテゴリー別）（△はマイナス値）

カテゴリー	2021年		
	台数	シェア (%)	前年比 (%)
ガソリン車	99,916	41.9	△ 15.6
ディーゼル車	32,416	13.6	△ 37.4
代替燃料車	106,149	44.5	59.2
ハイブリッド車 (HEV)	52,181	21.9	62.3
バッテリー式電気自動車 (BEV)	31,823	13.3	63.2
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	21,790	9.1	51.0
天然ガス車 (CNG)	282	0.1	△ 49.8
水素自動車 (FCEV)	66	0.0	57.1

出所：オートスイスの発表データを基にジェットロ作成

図1：代替燃料車の市場シェア推移



出所：オートスイスの発表データを基にジェットロ作成

乗用車新規登録台数をモデル別にみると、テスラモデル3とシュコダのオクタビアがほぼ5,000台になり、突出した。首位のテスラモデル3は、上位10モデルの中で唯一のBEVだ（図2参照）。

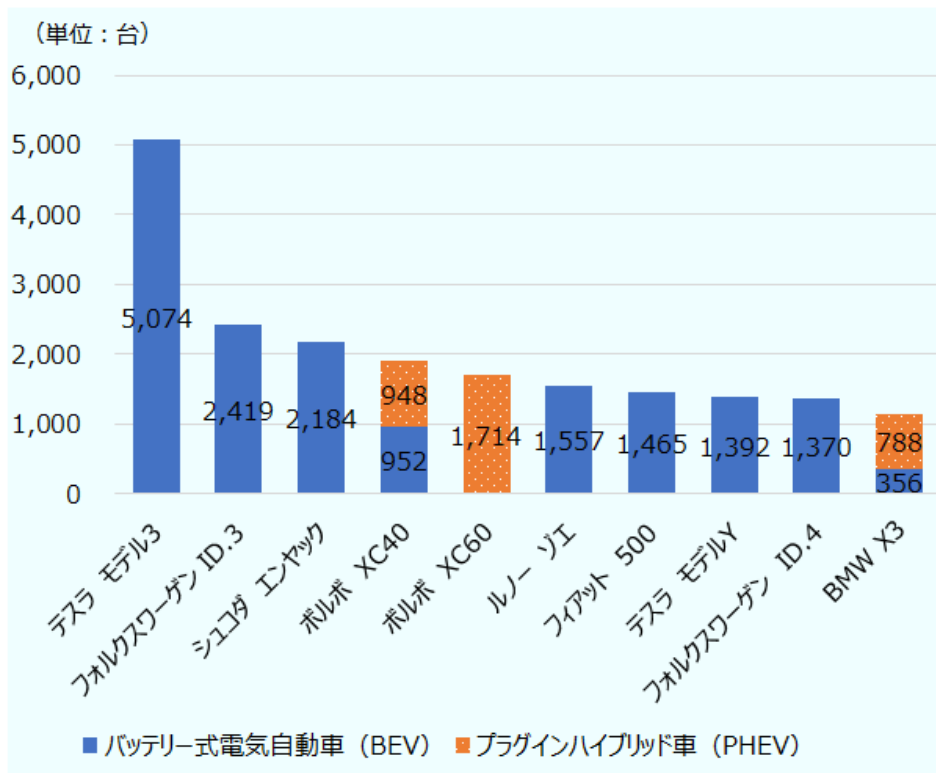
図2：乗用車の新規登録台数の上位10位（モデル別、2021年）



出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

BEV と PHEV の新規登録台数の上位 10 モデルでは、首位のテスラモデル 3 が 2 位との差を 2,500 台以上つけた（図 3 参照）。日本勢はいずれも、10 位以下にとどまり、トヨタ RAV4（PHEV）が 628 台、日産リーフ（BEV）が 394 台、三菱アウトランダー（PHEV）が 393 台だった。

図3：バッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）の新規登録台数の上位10位（モデル別、2021年）



出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

<CO2 平均排出量は前年に続き上限超え、目標には近づく>

スイスは新規登録車について、走行距離 1 キロ当たりの二酸化炭素 (CO2) 平均排出量の上限目標を設定している。上限を超えた場合、自動車の輸入事業者は超過排出量に対して、新規登録車数に応じて罰金を支払わなければならない。2022 年末までは、平均 CO2 排出量の計算上の数値を減らして罰金を減額するための段階的経過措置として、フェーズイン (注 4) とスーパークレジット措置 (注 5) が適用されている。

燃料測定基準には、2020 年までは「新欧州ドライビングサイクル (NEDC)」(注 6) を適用していた。当年の CO2 平均排出量の上限目標は、乗用車が 95 グラム、小型商用車が 147 グラムだった。しかし、実際の測定値は乗用車が 123.6 グラム、小型商用車が 176.4 グラムと、いずれも上限を超えた。2021 年以降は、より厳格な燃料測定基準「国際調和排ガス・燃費試験方式 (WLTP)」を適用することになる。新方式で CO2 平均排出量の上限目標値は、乗用車が 118 グラム、小型商用車が 186 グラムになった。[連邦エネルギー局の 2022 年 6 月 23 日の発表 \(フランス語\)](#)によると、2021 年の測定値は乗用車が 129.8 グラム、小型商用車が 217.2 グラム。前年に続き、上限を超えたかたちだ。NEDC による前年測定値と、単純には比較できない。しかし、上限を超えた排出量を乗用車について比較すると、前年の 28.6 グラム超過から 11.8 グラム超過へ減少し、目標には近づいた。これに伴って、罰金額は前年の 1 億 3,210 万スイス・フラン (約 187 億 5,820 万円、CHF、1CHF=約 142 円) から 2,810 万 CHF へ大幅に減少。オートスイスは、これを排出量削減努力の成果と評価している。

目下、CO2 排出に関してスイスが掲げる目標は、(1)温室効果ガスを 2030 年までに 1990 年比で 50%削減すること、(2) 2050 年までに気候中立を達成することだ。

気候政策の要とした改正 CO2 法は、2021 年 6 月の国民投票で否決された。しかし同年 12 月、経済的インセンティブや補助金に重点を置いた改正案を改めて策定。輸送に関する施策には、CO2 排出量の上限目標値を引き下げ、超過排出量に対する罰金を財源に、充電インフラ拡充事業に約 2 億 1,000 万 CHF を充てることや、ディーゼルの税制優遇措置廃止により見込まれる約 9,000 万 CHF の税収入を電動・水素燃料バスへ投資することなどが含まれている。この新たな改正 CO2 法は、2025 年 1 月に施行予定だ。

<新ロードマップの下、2025 年までに BEV・PHEV シェア 50%を目ざす>

「E モビリティロードマップ 2022」の目標が達成されたことを受けて、新たな目標が掲げられることとなった。

そうした中、ビールビエンヌにあるスイス・イノベーション・パークで 2022 年 5 月、行政 (連邦、州、都市、自治体) と民間企業 (主に自動車ディーラー、リース会社、電力、不動産) など 59 の企業・団体が、[「E モビリティロードマップ 2025」に署名 \(フランス語\)](#) した。このロードマップでは、(1)2025 年までに BEV と PHEV のシェアを 50%にすること、(2)充電ポイント数を 2 万カ所に拡充すること、(3)住宅や職場、道路など、全ての場所で使いやすく電力供給に配慮した充電環境を整備すること、が目標として掲げられた。

2022 年 6 月時点で BEV と PHEV のシェアは 25.0% (BEV16.4%、PHEV8.6%)、充電ポイントは 8,059 カ

所になった。今後、BEV と PHEV のシェアの倍増と、充電ポイント 1 万 2,000 カ所の増設が必要となる。両方の目標が達成された場合、仮に BEV と PHEV の新規登録台数が 2021 年と同レベルとして、6 台につき 1 カ所の充電ポイントがある計算となる。

連邦エネルギー局は、連邦地形局やスイスエナジー（注 7）と連携し、スイスの充電インフラの情報を提供している（ウェブサイトで[国内の全ての公共充電ポイントとその利用状況（フランス語）](#)をリアルタイムで確認できる）。また、スイス自動車連盟スイスツーリングクラブは、スイスを含む欧州 17 万カ所の充電ポイントの情報を表示するアプリ「TCS eCharge」を提供。同アプリによって、充電ポイントの接続タイプや最大電力、アクセス、料金、利用状況などの情報のほか、事前予約や支払いもすることができる。

オートスイスは、EV 普及には充電インフラの拡充が欠かせないとその重要性を説いてきた。オートスイスのアルベルト・レスティ会長は 2022 年 7 月、現在の充電インフラは急成長した EV 市場に見合うにはほど遠いと指摘。世界的なエネルギー不足と 2022 年冬の電力不足が懸念されている中、購買層は EV の購入をためらっているとの見方を示した。

今や、4 台に 1 台の新車登録が EV になった。充電インフラの拡充と持続的な電力の供給が急務になる。

注 1：HEV は外部電源からの充電は不可。統計には、マイルドハイブリッド車（MHEV）を含む。

注 2：電動車（EV）は、電気でモーターを駆動して走行する車両の総称。大きく分けて、HEV、BEV、PHEV、FCEV の 4 種類がある。

注 3：PHEV は外部電源からの充電が可能。統計にはレンジエクステンダー（REX）が含まれる。

注 4：CO2 排出量を計算する際に対象になる自動車の割合。例えば 2020 年の場合、85%分だけに適用される。すなわち、排出量が最も多い上位 15%の台数は規制対象から除外される。この割合は、年々引き上げられる（2021 年：90%、2022 年：95%、2023 年：100%）。

注 5：CO2 排出量が走行 1 キロ当たり 50 グラム未満の車両に対して適用される台数カウント方法の特例。例えば、2020 年のスーパークレジットは 2.00 とされていた。すなわち、CO2 平均排出量の算出に当たって、販売台数 1 台を 2 台としてカウントすることができた。この比率は、年々引き下げられる（2021 年：1.67、2022 年：1.33、2023 年：1.00）。その結果、走行 1 キロ当たり CO2 排出量 50 グラム未満の車両のシェアが高いメーカーほど、目標を達成しやすくなる。

注 6：1992 年以降に採用された欧州の燃費測定基準。フォルクスワーゲン（VW）の排ガス不正問題をきっかけに、2018 年 9 月以降に販売された全ての車両について、実走行により近い計測結果が得られる新方式「WLTP」が採用されることになった。

注 7：スイスのエネルギー効率や再生可能エネルギーを推進する連邦政府のプラットフォーム。

オーストリア（生産・販売）：2021年の新車登録台数は前年比減も、EVは増加

新型コロナの影響弱まる、ウクライナ情勢による生産圧迫が今後の懸念

2022年6月9日 ウィーン事務所（エッカート・デアシュミット）

オーストリアの2021年の乗用車の新車登録台数は前年比3.6%減となった。ガソリン車、ディーゼル車が大幅に減少した一方、代替燃料車が同79.9%増、そのうち電気自動車（EV）は倍以上になった。フォルクスワーゲン（VW）は依然としてマーケットシェアで1位を維持している。日本車の販売台数は前年比1.3%減で低迷した。

オーストリア統計局は1月15日、2021年の乗用車と産業用車両の新車登録統計を発表した。乗用車の新車登録台数は23万9,803台で、前年比3.6%減となったが（表1参照）、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年に比べて27.2%減少した。ただし、原因は新型コロナ禍だけではなく、半導体不足など原材料の供給難も影響した。二輪車も前年比2.9%減となったが、産業用車両はトラック（同56.2%増）をはじめ、大幅に増加した。原因は、2022年からの増税前の駆け込み購入ラッシュだった。

表1：主な車種別新車登録台数とシェア（2021年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	239,803	64.6	△ 3.6
二輪車	46,099	12.1	△ 2.9
トラック	62,561	16.9	56.2
トラクター	8,529	2.3	32.3
トラクター（トレーラー用）	2,925	0.8	34.2
バス	887	0.2	1.7
合計（その他を含む）	371,252	100	5.1

出所：オーストリア統計局

乗用車の新車登録台数をエンジン種類別で見ると、ガソリン車は9万1,478台で前年比15.1%減、シェアは5.2ポイント減の38.1%となった。長年1位だったディーゼル車は同35.9%減の5万8,263台、シェアは12.2ポイント減の24.3%に下がった（表2参照）。一方、代替燃料自動車は前年比79.9%増の9万62台で、シェアも37.5%に拡大した。このうち、ハイブリッド車は同68.1%増の5万6,596台と、シェアもディーゼル車に近い23.6%となった。EVは約2倍の3万3,366台となった（シェア13.9%）。政府はEV購入支援金（個人5,000ユーロ、法人4,000ユーロまで）を提供しているが、購入者の83.5%は法人（企業、地方自治体、役所など）が占め、個人は16.5%にすぎない。自動車販売業連盟によると、個人のEVに対する疑念の主な原因は、充電装置の不足と電力価格体制の不透明さにある。

表2：エンジン種別新車（乗用車のみ）登録台数とシェア
（2021年） (単位：台、%) (△はマイナス値)

種別	台数	シェア	前年比
ガソリン	91,478	38.1	△ 15.1
ディーゼル	58,263	24.3	△ 35.9
代替燃料車	90,062	37.5	79.9
ハイブリッド	56,596	23.6	68.1
電気	33,366	13.9	108.9
天然ガス・ガソリン併用	16	0	△ 23.8
天然ガス	70	0	△ 81.3
燃料電池	14	0	0.0
合計	239,803	100	△ 3.6

出所：オーストリア統計局

乗用車の新車登録台数をメーカー、ブランド別で見ると、フォルクスワーゲン（VW）グループ（注）は前年比 1.8 %減の 8 万 8,712 台、シェアは前年比 0.7 ポイント増の 37%になった。そのうち、VW、シュコダ、セアトはそれぞれ前年比で 6.0%、7.6%、4.8%減となった一方、アウディは 13.1%増と伸びた。セアトのスポーツカーブランドであるクーブラは前年比 13.4 倍の 1,983 台になった。上位 10 位のメーカー・ブランドのうち、アウディ、フィアット以外の新車登録台数はすべて減少した（表 3 参照）。

**表3：メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア上位20位
(2021年)** (単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	VW	35,966	△ 6.0	15.0	△ 0.4
2	シュコダ	21,808	△ 7.6	9.1	△ 0.4
3	BMW	15,630	△ 1.2	6.5	0.2
4	セアト	15,138	△ 4.8	6.3	△ 0.1
5	メルセデス	12,563	△ 3.4	5.2	0.0
6	アウディ	12,424	13.1	5.2	0.8
7	フォード	12,109	△ 13.6	5.0	△ 0.6
8	現代	11,936	△ 8.6	5.0	△ 0.3
9	ルノー	11,239	△ 16.8	4.7	△ 0.7
10	フィアット	9,831	10.2	4.1	0.5
11	オペル	8,398	△ 12.8	3.5	△ 0.4
12	起亜	8,266	19.2	3.4	0.7
13	プジョー	7,667	△ 14.5	3.2	△ 0.4
14	マツダ	7,176	4.4	3.0	0.2
15	ダチア	6,654	△ 2.8	2.8	0.0
16	トヨタ	6,294	9.9	2.6	0.3
17	スズキ	5,671	6.5	2.4	0.2
18	シトロエン	5,038	△ 15.2	2.1	△ 0.3
19	テスラ	4,700	45.6	2.0	0.7
20	ボルボ	3,061	△ 8.9	1.3	△ 0.1
	その他	18,234	△ 3.2	7.6	0.0
合計		239,803	△ 3.6	100.0	0.0

出所：オーストリア統計局

また、日本メーカー・ブランドの新車登録台数は合計で前年比 3.0%減の 2 万 5,198 台となり、シェアも 1.3 ポイント減の 10.5%に低下した (表 4 参照)。マツダ、トヨタ、スズキはそれぞれ 4.4%増、9.9%増、6.5%増と好調だったが、それ以外はおおむね大幅に減少した。

**表4：日本のメーカー・ブランド別新車登録台数とシェア
(2021年)** (単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
14	マツダ	7,176	4.4	3.0	0.2
16	トヨタ	6,294	9.9	2.6	0.3
17	スズキ	5,671	6.5	2.4	0.3
22	日産	2,412	△ 15.8	1.0	△ 0.2
23	三菱	2,029	△ 34.6	0.8	△ 0.4
28	ホンダ	1,033	△ 27.6	0.4	△ 0.2
32	スバル	418	△ 3.9	0.2	△ 0.0
34	レクサス	165	△ 25.0	0.1	△ 0.0
合計		25,198	△ 3.0	10.5	△ 1.3

注：順位、シェアは全メーカー・ブランド別に基づく。
出所：オーストリア統計局

<メーカー別 EV では VW が健闘>

EV の新車登録台数をメーカー、ブランド別で見ると、VW グループの健闘が目立った。2019 年のシェアはテスラが 29.5% と、他社に大差をつけて 1 位、VW グループは 12.6% にすぎなかったが、2021 年は VW グループが 31.7% で 1 位、テスラは 14.1% で 2 位となった。韓国メーカー（現代、起亜）のシェアは 2019 年の 28.6% から 2021 年は 9.4% に低下した（表 5 参照）。EV のモデル別では、テスラの「モデル 3」が 3 年連続で 1 位、次いで、VW の「ID.3」と「ID.4」、シュコダの「エニャク」と VW グループの 3 つのモデルが続いた（表 6 参照）。日本メーカーの EV モデルは新車登録台数上位 40 位のうち、32 位の日産「リーフ」と 36 位のマツダ「MX-30」のみだった。

表5：電気自動車のメーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2021年）（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	前年比 (台数)	シェア	前年比 (シェア)
1	VW	5,881	140.4	17.6	2.3
2	テスラ	4,700	45.6	14.1	△ 6.1
3	ルノー	2,421	14.7	7.3	△ 6.0
4	シュコダ	2,329	958.6	7.0	5.6
5	アウディ	2,124	171.6	6.4	1.5
6	BMW	1,967	189.7	5.9	1.6
7	現代	1,763	49.3	5.3	△ 2.1
8	フィアット	1,455	665.8	4.4	3.2
9	起亜	1,364	2.1	4.1	△ 4.3
10	プジョー	1,317	137.7	3.9	0.5
	その他	8,045	147.9	24.1	3.8
合計		33,366	108.9	100.0	0.0

出所：オーストリア統計局

表6：電気自動車のモデル別新車登録台数とシェア（2021年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	モデル	台数	シェア	前年比 (台数)
1	テスラ「モデル3」	3,534	10.6	22.2
2	VW「ID.3」	2,901	8.7	73.8
3	VW「ID.4」	2,487	7.5	—
4	シュコダ「エニヤク」	2,319	7.0	—
5	ルノー「ソーイ」	2,002	6.0	△ 3.3
6	フィアット500	1,455	4.4	665.8
7	アウディ「eトロン」	1,234	3.7	57.8
8	現代「イオニック」	1,147	3.4	258.4
8	テスラ「モデルY」	1,147	3.4	—
10	起亜「ニロ」	972	2.9	△ 13.6
11	セアト「MII」	956	2.9	74.5
12	BMW「i3」	939	2.8	38.3
13	フォード/ムスタング「マッハE」	912	2.7	—
14	BMW「X3」	874	2.6	—
15	ミニ「クーパー」	753	2.3	178.9
16	アウディ「Q4」	692	2.1	—
17	現代「コナ」	616	1.8	△ 28.5
18	メルセデス「バス」	587	1.8	220.8
19	ブジョー208	569	1.7	60.3
20	ブジョー2008	537	1.6	169.8
	その他	6,733	20.2	
合計		33,366	100.0	108.9

注1：「-」は前年データなし。

注2：登録台数の順位。

出所：オーストリア統計局

<前年より増加も部品調達の困難で自動車生産が一時停止>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、オーストリアの2021年の自動車生産台数は前年比9%増の13万6,700台だったが、新型コロナ禍前の2019年と比べると、24%減とまだ少ない。同国で唯一の完成車工場を有しているマグナ・シュタイヤー（グラーツ市）は現在、メルセデス・ベンツのGクラス、BMWの5シリーズ（内燃エンジン搭載車とハイブリッド車）、BMWの「Z4」、ジャガーの「E-Pace」とEV「I-Pace」、トヨタの「スープラ」を製造している。将来的にEV生産が拡大することを予想して、親会社のマグナが2021年7月に韓国のLGと電動パワートレインを開発する合弁会社を設立した。グラーツの工場では、11月から米国フィスカの電動SUV（スポーツ用多目的車）「オーシャン」の生産開始が予定されているほか、ソニーと開発したEV「VISION-S」の生産も具体化している。

2022 年に入ってから新型コロナ禍の影響が弱まった一方、ロシアによるウクライナ侵攻の影響が生産を圧迫している。ウクライナ製のワイヤーハーネスの供給が止まったため、シュタイヤー市にある BMW グループのエンジン工場が 3 月 3~9 日に生産を停止し、その後、勤務をワンシフトに変更、5 月末まで従業員の時短労働を決定した。また、マグナ・シュタイヤーは部品不足のため、3 月 14 日から 2 週間、BMW の 5 シリーズと「Z4」の組み立てを停止した。自動車の輸出先としては、ロシアとウクライナのシェアはそれほど大きくはない。2021 年のオーストリアからの自動車輸出額をみると、ロシアが 29 位（シェア 0.4%、6,247 万ユーロ）、ウクライナは 41 位（シェア 0.2%、3,163 万ユーロ）だった。

報道によると、二輪車メーカーの KTM などの親会社ピーラ・モビリティは 2021 年の売上が前年比 33%増の 20 億 4,200 万ユーロ、営業利益が同 80%増の 1 億 9,350 万ユーロになった。オートバイの生産台数は同 23%増の 33 万 2881 台、自転車は 40%増の 10 万 2,733 万台（うち電動自転車 7 万 6,916 台）となった。

注：VW、シュコダ、セアト、アウディ、ポルシェ、ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニ。

ポーランド（生産・販売）：新車登録台数に回復傾向、代替燃料車が好調

2022年10月11日 ワルシャワ事務所（ニーナ・ルッベ）

2021年、ポーランド国内の乗用車生産台数は5万8,800台（前年比7.2%減）、乗用車新車登録台数は44万6,647台（4.3%増）だった。新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トヨタが7万4,512台（21.5%増）で2年連続の1位。また、環境に優しい代替燃料自動車の登録が増加している。そうした中で、電動車の普及促進のため、公共充電施設の拡充が求められている。

<新車登録は回復傾向ながら、生産は5年連続で低迷>

2021年のポーランド国内の乗用車生産台数は、25万8,800台（前年比7.2%減）。5年連続で減少した。一方、ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、乗用車新車登録台数は44万6,647台（4.3%増）。2020年は新型コロナ禍の影響を甚大に受け落ち込んでいて（[2021年7月6日付地域・分析レポート参照](#)）、そこからは回復傾向を示したことになる。しかし、引き続いての新型コロナ禍、サプライチェーン断絶、世界的な半導体不足などのため、新車登録台数が過去最高だった2019年比では16.8%減だった。なお、乗用車登録者の内訳をみると、法人向けが6.4%増の33万1,028台。これに対し、個人向けは1.4%減の11万5,619台だった。

また、欧州自動車工業会（ACEA）の統計によると、ポーランドはEU加盟国の中で乗用車市場規模として5番目に当たる（注1）。

乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると（表1参照）、トヨタが7万4,512台（前年比21.5%増）で首位。シュコダの4万5,065台（20.0%減）を2年連続で抑えた。3位はフォルクスワーゲン（VW）で、3万4,420台（7.5%減）だった。韓国の自動車メーカーも好調。起亜は3万2,323台（34.1%増）になり4位を維持した。シェアは前年の5.6%から7.2%に拡大し、VWの7.7%を追い上げている。2020年に9位だった現代は2万6,838台（45.8%増）で、5位になった。一方、ルノーは1万6,838台（19.9%減）、フィアットは9,079台（27.7%減）と、大きく減少した。日系の自動車メーカーをみると、日産は前年の17位から18位に順位を下げた。対照的に、スズキは19位から15位に順位を上げ、マツダもトップ20位入りすることができた。

表1：ポーランドの乗用車新車登録台数（メーカー・ブランド別）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	2020年	2021年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	61,331	74,512	16.7	21.5
2	シュコダ	56,332	45,065	10.1	△ 20.0
3	フォルクスワーゲン	37,203	34,420	7.7	△ 7.5
4	起亜	24,112	32,323	7.2	34.1
5	現代	18,404	26,838	6.0	45.8
6	BMW	18,303	23,980	5.4	31.0
7	メルセデス・ベンツ	20,280	20,017	4.5	△ 1.3
8	ダチア	20,934	19,897	4.5	△ 5.0
9	フォード	19,064	19,109	4.3	0.2
10	アウディ	15,600	18,973	4.2	21.6
11	ルノー	21,024	16,838	3.8	△ 19.9
12	オペル	14,908	14,862	3.3	△ 0.3
13	ボルボ	10,925	11,014	2.5	0.8
14	プジョー	11,744	10,637	2.4	△ 9.4
15	スズキ	7,171	10,316	2.3	43.9
16	フィアット	12,564	9,079	2.0	△ 27.7
17	セアト	9,217	8,375	1.9	△ 9.1
18	日産	9,065	7,709	1.7	△ 15.0
19	シトロエン	8,082	7,678	1.7	△ 5.0
20	マツダ	4,973	7,376	1.7	48.3
—	その他	27,111	27,629	6.2	1.9
合計		428,347	446,647	100.0	4.3

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

高級車市場は一般乗用車市場に比べ、2020年に続き安定していた。一般乗用車の登録台数は前年比1.5%増にとどまったものの、プレミアムブランドの登録台数は17.2%増になった。プレミアムブランドの中では、首位がBMW（31%増）。伸び幅が大きかったのは、5位に入ったレクサス（38%増）と9位のランドローバー（34%増）だった。

メーカー・モデル別にみると（表2参照）、トヨタのモデルに人気が高いものが多い。カローラ（1位）、ヤリス（2位）、RAV4（5位）、C-HR（7位）、アイゴ（13位）の5モデル合計で、シェアが14.4%に及んだ。一方、2020年に1位だったシュコダのオクタビア（前年比29.7%減）は、順位が3位に落ちた。また、フィアットのティーポも7位から19位（40.6%減）に、ルノーのクリオが8位から15位（35.2%減）に、それぞれ落ち込んだ。

表2：ポーランドの乗用車新車登録台数（ブランド・モデル別）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・モデル	2020年	2021年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ・カローラ	17,508	22,095	4.9	26.2
2	トヨタ・ヤリス	15,378	14,479	3.2	△ 5.8
3	シュコダ・オクタビア	18,668	13,116	2.9	△ 29.7
4	ダチア・ダスター	11,565	12,460	2.8	7.7
5	トヨタ・RAV4	9,587	10,992	2.5	14.7
6	シュコダ・ファビア	12,135	10,605	2.4	△ 12.6
7	トヨタ・C-HR	8,271	9,662	2.2	16.8
8	現代・ツーソン	6,424	9,585	2.1	49.2
9	現代I30	3,891	7,793	1.7	100.3
10	騎亜Sportage	4,508	7,658	1.7	69.9
11	騎亜・シード	6,024	7,607	1.7	26.3
12	フォルクスワーゲンT-Roc	4,761	7,489	1.7	57.3
13	トヨタ・アイゴ	4,819	7,000	1.6	45.3
14	フォルクスワーゲン・ティグアン	6,720	5,921	1.3	△ 11.9
15	ルノー・クリオ	8,615	5,579	1.2	△ 35.2
16	フォルクスワーゲン・ゴルフ	7,340	5,417	1.2	△ 26.2
17	シュコダ・スベルブ	6,428	5,357	1.2	△ 16.7
18	ダチア・サンデロ	4,578	5,209	1.2	13.8
19	フィアット・ティーボ	8,744	5,192	1.2	△ 40.6
20	フォード・フォーカス	6,594	5,080	1.1	△ 23.0
—	その他	255,789	268,351	60.1	4.9
合計		428,347	446,647	100.0	4.3

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

<代替燃料自動車が続く伸び>

燃料種別にみると（表3参照）、ガソリン車は23万7,478台（前年比10.5%減）とかなりの落ち込みだった。ディーゼル車も5万7,005台（28.0%減）と、同様に大幅な減少。その結果、ガソリン車とディーゼル車を合わせたシェアも、前年は約8割から、65.9%に下がった。

一方、代替燃料自動車はいずれも大きく伸びた。マイルドハイブリッド車（MHEV、注2）は6万4,294台（前年比2.2倍）、ハイブリッド車（HEV）5万7,882台（57.3%増）、プラグインハイブリッド車（PHEV）9,265台（2.1倍）、バッテリー式電気自動車（BEV）7,090台（92.7%増）は、いずれも大幅に登録台数を伸ばした。また2021年は、燃料電池車（FCEV）がポーランドで初めて登録された年でもある。登録されたFCEVのブランドは、トヨタのミライ（56台）と現代のネツソ（18台）だった。

代替燃料自動車の中で最も多いのは MHEV だ。もともと、充電式の自動車（PHEV、BEV）も伸び率が高い。PHEV と BEV の合計台数は、前年比で約 2 倍、2019 年比では約 4 倍。大幅な伸びが続いている。

表3：燃料種別の乗用車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

燃料種別	2020年		2021年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
ガソリン車	265,300	61.9	237,478	53.2	△ 10.5
ディーゼル車	79,200	18.5	57,005	12.8	△ 28.0
代替燃料自動車	83,803	19.6	152,160	34.1	81.6
MHEV	29,463	6.9	64,294	14.4	118.2
HEV	36,788	8.6	57,882	13.0	57.3
PHEV	4,499	1.1	9,265	2.1	105.9
BEV	3,679	0.9	7,090	1.6	92.7
FCEV	0	0.0	74	0.0	－
その他	9,374	2.1	13,555	3.0	44.6

注：2020年のガソリン車、ディーゼル車の台数は概数。

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

<公共の EV 充電施設拡充や制度整備も進む>

代替燃料自動車の普及に伴い、公共 EV 充電施設の拡充が課題になっている。ポーランド代替燃料自動車協会（PSPA）によると、国内の公共充電ステーションは、2020 年末に 1,364 カ所（充電器は合計 2,641 基）、2021 年末 1,932 カ所（同 3,784 基）だった。このように、公共充電ステーション数は前年比 41.6% 増という勢いで増加している。それでも PSPA は、迅速な拡充ができていないと批判する。加えて、公共ステーションの 41% が国内の主要 15 都市に集中していることも課題だ。この点に関して PSPA は「充電器へのアクセスが代替燃料自動車の普及に影響している」と指摘。実際に、PHEV と BEV の登録台数の半数以上が、人口 30 万人以上の都市に集中している。

一方で、ポーランドでも、代替燃料車の普及を後押しする制度が着実に整備されつつある。例えば 2021 年 12 月には、エレクトロモビリティ・代替燃料法などを一括して改正する法律が成立した。改正の目的は、エレクトロモビリティの普及と交通部門のゼロエミッション化・低エミッション化促進だ。主に、(1)集合住宅に EV 充電設備を設置するよう促進する、(2)小規模自治体でも「クリーン交通ゾーン」を導入できるようにする（注 3）、ことなどが規定された。またこの改正とは別に、2021 年には、BEV などのゼロエミッション車購入助成制度（「マイ EV」プログラム）や、充電インフラの拡充を促進するプログラムなどが導入された。

こうした動きに関し、PSPA も、ポーランドでのエレクトロモビリティ発展に必要な環境（法整備と補助金）が、以前に比べ充実したと評価。そのため、「2022 年は半導体不足などの懸念はあるものの、EV 市場はさらに拡大していく」と見込んでいる。

注 1：ACEA の統計で、2021 年の乗用車新車登録台数を EU 加盟国別に確認した結果。

注 2：MHEV は、電力によるアシストにより燃費や二酸化炭素（CO₂）排出量を効率化した自動車。電力単体での駆動はできない。

注 3：クリーン交通ゾーンは、従来、人口 10 万人以上の自治体だけが導入可能だった。

チェコ（生産・販売）：2021年も乗用車生産の減速続く

2022年5月以降は、生産・新車登録とも回復の兆し

2022年9月6日 プラハ事務所（中川 圭子）

チェコの2021年の乗用車生産台数は、前年を4.1%下回った。2020年は、半導体チップなどの部品の不足、サプライチェーンの混乱などにより、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、大幅減を記録していた。生産面では復調に至っていないことになる。

また、新車登録台数は前年比1.9%増の微増にとどまった。その中で、バッテリー式電気自動車（BEV）の登録台数は7.7%減少。普及に向けては、充電ステーションの増設、および一般消費者を対象とする購買促進策の導入を指摘する声もある。一方、ハイブリッド車の登録台数は順調な伸びを示した。

<2021年の新車登録台数は前年比1.9%増>

[チェコ自動車輸入者連盟（SDA）の2022年2月3日の発表（チェコ語）](#)によると、2021年の乗用車の新車登録台数は20万6,876台。前年の20万2,971台より1.9%増加した。月ごとにみると、3月から5月にかけて前年同月を大幅に上回った（表1参照）。これは、前年同期の反動増という側面がある。2020年3月から4月にかけては、新型コロナ対策としてロックダウンを導入。自動車販売店をはじめとする小売店舗の営業が禁止され、販売が極端に低調だった。2021年7月以降は再び低迷し、マイナスに転じた。その背景には、半導体チップなどの部品不足、サプライチェーンの混乱などがある。

項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月
2020年	19,132	17,377	13,685	10,679	13,385	20,771
2021年	14,794	14,687	20,053	18,976	21,734	22,561
前年同月比	△ 22.7	△ 15.5	46.5	77.7	62.4	8.6

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

項目	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2020年	19,770	16,611	16,909	16,835	17,484	20,333
2021年	18,405	16,449	14,165	12,670	16,174	16,208
前年同月比	△ 6.9	△ 1.0	△ 16.2	△ 24.7	△ 7.5	△ 20.3

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

2021年の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トップは国産シュコダで全体の34.3%を占めた。以下、現代、フォルクスワーゲン（VW）と続く（表2参照）。日系トップは前年比3.1%増のトヨタで、前年同様に4位を占めた。

表2：メーカー、ブランド別チェコ国内新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2020年	2021年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	74,786	70,946	34.3	△ 5.1
現代	16,030	20,200	9.8	26.0
フォルクスワーゲン	16,767	16,813	8.1	0.3
トヨタ	10,023	10,334	5.0	3.1
起亜	8,332	9,787	4.7	17.5
メルセデス・ベンツ	7,023	8,226	4.0	17.1
プジョー	8,467	7,652	3.7	△ 9.6
フォード	6,805	7,038	3.4	3.4
ダチア	9,751	6,821	3.3	△ 30.0
セアト	4,334	6,337	3.1	46.2
ルノー	7,497	5,457	2.6	△ 27.2
BMW	4,909	4,909	2.4	0.0
オペル	3,376	4,457	2.2	32.0
シトロエン	4,523	4,018	1.9	△ 11.2
アウディ	2,449	2,910	1.4	18.8
マツダ	1,789	2,492	1.2	39.3
ボルボ	2,008	2,480	1.2	23.5
スズキ	2,475	2,468	1.2	△ 0.3
日産	853	1,376	0.7	61.3
三菱自動車	1,827	1,326	0.6	△ 27.4
ホンダ	1,380	1,161	0.6	△ 15.9
双竜	381	1,020	0.5	167.7
フィアット	1,547	902	0.4	△ 41.7
ジープ	924	886	0.4	△ 4.1
スバル	701	882	0.4	25.8
クブラ	1	621	0.3	62000.0
ランドローバー	507	618	0.3	21.9
レクサス	411	560	0.3	36.3
合計 (その他含む)	202,971	206,876	100.0	1.9

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<ハイブリッド車の登録台数が大幅増、BEV は減少>

2021 年は、ハイブリッド車部門の新車登録台数が、前年の 1 万 2,674 台から 2 万 3,074 台に増えた。トップは依然トヨタで、前年比 44.2%増の 5,835 台だった (表 3 参照)。ただし、ハイブリッド車部門では競争が激化している。これに伴い、トヨタのシェアは 2019 年の 49.6%から、31.9% (2020 年)、25.3%

(2021年)と減少傾向にある。シュコダは、2019年にこの部門に新規参入。2020年には、人気車種「オクタビア」のプラグインハイブリッドモデルの販売を開始した。「オクタビア」は2021年、トヨタの「カローラ」「RAV4」に次いで、ハイブリッド部門で国内売り上げ3位に食い込んだ。

表3：メーカー、ブランド別ハイブリッド車新車登録台数

(単位：台、%)

メーカー、ブランド	2020年	2021年		
	台数	台数	構成比	前年との差
トヨタ	4,046	5,835	25.3	1,789
フォード	1,746	3,022	13.1	1,276
スズキ	1,570	2,265	9.8	695
シュコダ	1,003	2,036	8.8	1,033
ボルボ	721	2,015	8.7	1,294
マツダ	876	1,254	5.4	378
ルノー	30	1,215	5.3	1,185
BMW	162	944	4.1	782
メルセデス・ベンツ	573	855	3.7	282
ホンダ	534	733	3.2	199
ヒュンダイ	74	649	2.8	575
レクサス	376	508	2.2	132
セアト	0	321	1.4	321
スバル	256	270	1.2	14
合計（その他含む）	12,674	23,074	100.0	10,400

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

一方、BEVの新車登録台数は、2,646台にとどまった。前年比で220台減の減少だ（表4参照）。チェコ自動車輸入者連盟（SDA）から分析を請け負う大手会計事務所プライスウォーターハウスクーパース（PwC）は、2022年1月6日付資料（チェコ語）PDFファイル(外部サイトへ、新しいウィンドウで開きます) (1.81MB) でこれに関して購買インセンティブの欠如と充電ステーション増設の遅れがBEVの普及の障害と指摘した。電動車の購買促進を目的とした政府の支援は限定的で、環境省と産業貿易省がBEVと燃料電池車（FCV）の購入や、充電ステーションの整備に対する助成金制度を断続的に実施しているが、対象は国家・地方自治体・企業に限られ、一般消費者は含まれない。

なお、BEVの新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、シュコダがおおよそ半減しながらも首位を維持した。同社は2020年11月、BEVの国内生産第1号として、「エニヤックiV」の製造を開始していた。

表4：メーカー、ブランド別電気自動車新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2020年	2021年		
	台数	台数	構成比	前年との差
シュコダ	1,684	832	31.4	△ 852
フォルクスワーゲン	141	286	10.8	145
現代	345	283	10.7	△ 62
テスラ	0	253	9.6	253
メルセデス・ベンツ	48	154	5.8	106
プジョー	43	132	5.0	89
BMW	60	114	4.3	54
ルノー	144	76	2.9	△ 68
オペル	12	70	2.6	58
アウディ	73	56	2.1	△ 17
起亜	66	54	2.0	△ 12
シトロエン	1	52	2.0	51
ダチア	0	47	1.8	47
ボルシェ	18	46	1.7	28
フィアット	0	42	1.6	42
マツダ	83	33	1.2	△ 50
ミニ	23	28	1.1	5
フォード	0	26	1.0	26
ボルボ	0	22	0.8	22
日産	78	16	0.6	△ 62
DS	6	9	0.3	3
ジャガー	17	6	0.2	△ 11
クブラ	0	5	0.2	5
ホンダ	6	4	0.2	△ 2
スマート	18	0	0.0	△ 18
合計	2,866	2,646	100.0	△ 220

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

なお、2021年のFCVの新車登録台数は9台。8台がトヨタの「ミライ」、1台が現代の「ネクソ」だった。

<ウクライナ情勢などで、2022年の新車登録も停滞か>

[チェコ自動車輸入者連盟 \(SDA\) の2022年7月7日の発表 \(チェコ語\) \(1.48MB\)](#) によると、2022年上半期の乗用車の新車登録台数は9万8,916台で、前年同期比で12.3%減少した。5～6月の登録台数は

前月比では増大傾向にある〔5月：1万8,073台（前月比22.8%増）、6月：1万8,738台（3.7%増）〕。しかし、前年同月比ではそれぞれ約17%減となっている。

この状況についてPwCは[7月7日付資料（チェコ語）（2.14MB）](#)で、「自動車各メーカーのサプライチェーンの状況は改善した。一方、原材料・エネルギー価格の上昇や部品不足などの影響で、完成車の販売価格が引き上げられた」と指摘。「今後も、高インフレ率、金利の上昇、経済成長率の鈍化、あるいは成長停滞により、企業と消費者の購買力が低下し、また供給側でも半導体チップ不足が2022年内に完全に解消されない」旨を予想した。さらにロシアのウクライナ侵攻が部品供給に与える影響が不透明なことから、PwCは2022年の年間乗用車登録台数について、17万9,000台～20万7,000台にとどまると見積もっている。17万9,000台は2014年以降最低の水準で、20万7,000台はほぼ2021年の実績に相当する。

一方、2022年上半期の新車登録台数のうち、ハイブリッド車は1万4,142台で前年同期比27.8%増、BEVは、52.0%増の1,918台でともに拡大した。またBEVの全登録台数に対する割合も、前年の1.1%から1.9%に上昇した。PwCは、「ガソリン・軽油の価格高騰と車種の増加がBEVの販売増につながっている」と指摘している。一方で、購買を抑制する要素として、小売価格の高さ、部品不足によるBEVの生産の遅れ、そして依然として充電ステーションのインフラ整備が遅れている点を挙げた。産業貿易省によると、EV用充電ステーションの設置数は、2022年3月末時点で978カ所。2021年12月末の944カ所よりやや増大した。

<2021年の生産は、半導体不足などで前年比4.1%減>

[チェコ自動車工業会（AutoSAP）の2022年1月18日の発表（チェコ語）](#)によると、2021年の国内乗用車生産台数は110万5,223台にとどまった。半導体不足やサプライチェーンとロジスティクスの混乱が、その背景にある（表5参照）。2020年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、前年比19.2%減少したが、その実績をさらに4.1%下回った。

メーカー	2020年		
	生産	販売	輸出
シュコダ・オート	749,579	83,249	668,970
TMM CZ	164,572	958	163,614
現代チェコ	238,750	13,091	225,659
合計	1,152,901	97,298	1,058,243

出所：チェコ自動車工業会（AutoSAP）

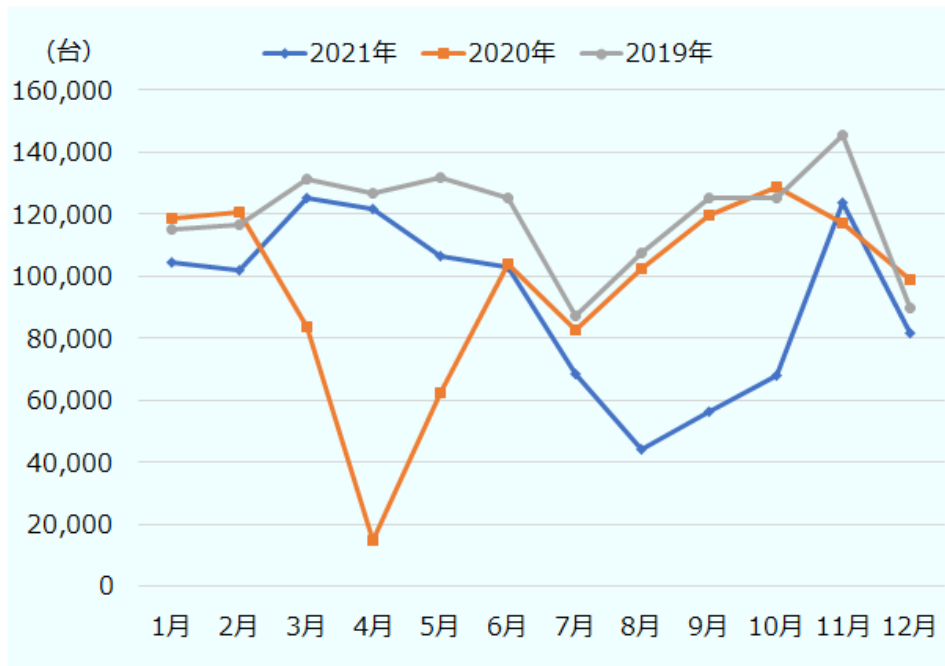
表5-2：乗用車の国内生産、販売、輸出台数

メーカー	2021年					
	生産	前年比	販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	680,287	△ 9.2	79,928	△ 4.0	600,794	△ 10.2
TMMCZ	149,936	△ 8.9	1,184	23.6	148,752	△ 9.1
現代チェコ	275,000	15.2	16,000	22.2	259,000	14.8
合計	1,105,223	△ 4.1	97,112	△ 0.2	1,008,546	△ 4.7

出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

同工業会は、半導体不足により、2021年のチェコ国内の製造台数が30万台押し下げられたと見積っている。事実、乗用車生産台数が特に大きく落ち込んだ第3四半期は、半導体不足がピークを迎えた時期に当たる（図1参照）。

図1：乗用車月間生産台数の推移



出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

2021年の生産台数をメーカー別にみると、首位のシュコダ・オート（VWグループ）は68万287台で、前年比9.2%減少した。また、トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・チェコ（TMMCZ、注）は14万9,936台で、8.9%減だった。同社は2021年11月、新たにBセグメントのコンパクトカー「ヤリス」の生産開始を発表した。ガソリンモデルに加え、ハイブリッドモデルも生産する。一方、現代チェコは15.2%増の27万5,000台で、国内3メーカーの中で唯一増加した。これに関して同社は2022年1月3日の発表で「情勢の激動や個々の部品の供給状況に、柔軟に対応した。在庫を増強し、サプライチェーンを拡大するなどの取り組みにより、生産停止あるいは製造シフト制限といった対策が不要だった」と説明している。

<EVの生産台数が全体の11%に>

国内の電動車製造状況をみると、2021年のBEVとPHEVを合わせた生産台数は12万1,262台で、全生産台数の11.0%を占めた。うち、BEVは7万2,169台（シュコダ・オート4万9,701台、現代チェコ2万2,468台）、PHEVは4万9,093台（シュコダ・オート2万7,919台、現代チェコ2万1,174台）だった。

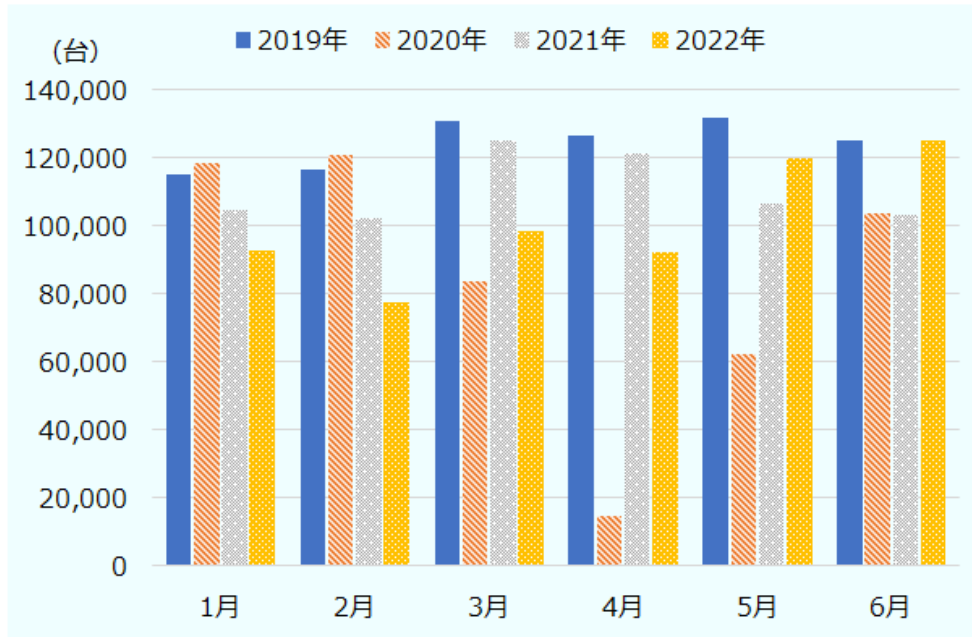
現代チェコの2022年1月3日の発表によると、2021年中の同社生産活動の中で、BEV、PHEV、ハイブリッド車を合わせた生産台数は全体の30%を占めた。一方、シュコダ・オートは、2021年6月24日に同社の中期目標「ネクスト・レベルーシュコダ・ストラテジー2030」として、2020年11月に生産を開始したSUV「エニヤックiV」に加え、BEVを3モデル投入する計画を発表した。

チェコ自動車工業会のズデニェック・ペツル理事は、チェコにおける乗用車生産に占めるEVの割合が11%に達した点について、肯定的な評価を示した。自動車業界が擁する構造改革課題には、クリーンモビリティや持続的生産がある。それらの解決に向けて、チェコで準備が整いつつあることを証明するものと捉えることができるという。その上で、「インフラ投資など、チェコ国内でクリーンモビリティ支援が拡大されつつあることは望ましい。ただし、産業の近代化や、製造の脱石炭化に向けた投資など、国と協力して進めていくべき課題が山積する」と指摘。さらに、「チェコ経済が産業の要求によりよく適応することで、経済的潜在力の低下を防ぐことができるよう、研究・教育の支援も強化していかなければならない」と主張した。

<2022年国内生産は、5月から回復傾向>

[チェコ自動車工業会の7月20日の発表（チェコ語）](#)によると、2022年上半期の国内乗用車生産台数は60万6,909台で、前年同期比8.5%減となった。特に、2022年1～4月の生産が低調だった。これに対し、5～6月には盛り返した（図2参照）。特に6月の生産台数は12万5,374台に達し、新型コロナ禍前の2019年との水準まで回復した。

図2：2022年1～6月の乗用車生産台数の推移



出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

2022年第1四半期の生産台数は、前年同期比で18.9%減少した。同期の実績としては、2011年以降で最低記録になる。その理由として同工業会のマルチン・ヤーン会長は、(1)半導体チップの不足と(2)ロシアのウクライナ侵攻による影響（ワイヤーハーネスの不足、サプライチェーンの混乱など）を挙げた。一方で、5月以降に急回復したことについては、「部品（特に半導体チップ）のサプライチェーンが改善。さらに、原材料・部品の確保に向けて、各メーカーの柔軟な対応が成果を上げた」（ヤーン会長）と分析している。

上半期の生産台数をメーカー別にみると、シュコダ・オートは35万1,006台で、前年同期比16.6%減少した。同社は、ロシアのウクライナ侵攻によってウクライナからのワイヤーハーネスの供給が滞り、生産に大きな影響を受けていた。そのため、4月にその生産の一部をウクライナからムラダー・ボレスラフの本社工場に移管し、徐々に生産量を増やしている。同社の生産台数は、5月に前年同月比でプラスに転じ、6月には28.2%増と加速した。また、TMMCZは10.7%減の8万9,103台だった。同社は、2022年3月に新モデル「アイゴ X」の製造を開始している。一方、現代チェコは17.1%増の16万6,800台を生産し、2021年に引き続き増加傾向を維持した。同社は、ウクライナのサプライヤーがないため、直接的な影響は受けていないと説明している。

また、2022年上半期の電動車生産は、BEVとPHEVを合わせて6万3,952台。全生産台数に占める割合は10.5%だった。シュコダ・オートは3月29日、ウクライナからのワイヤーハーネス供給の停止により、同社のBEVモデル「エニヤック iV」の生産が一時停止状況にあると発表していた。しかし、4月26日に生産再開を発表。フル稼働に向けて生産台数を増やしつつあるとしている。シュコダはさらに2月14日、BEVの新モデル「エニヤック・クーペ iV」の生産開始を発表した。

今後の見通しについて、工業会のヤーン会長は、依然として過度の楽観視は控えるべきと慎重な姿勢を示した。あわせて、「中国では、新型コロナウイルス感染拡大防止策により市場の状況が不透明。上海周辺の封鎖が、今後チェコ国内での製造にも影響を及ぼす可能性がある。また、(ロシアのウクライナ侵攻による) 地理・政治的な緊張状態に関連したガス供給の確保などの問題もある」と指摘している。

注：TMMCZは2021年1月、トヨタ・モーター・ヨーロッパ（TME、本社：ブリュッセル）の完全子会社になった。TMEはトヨタの欧州統括会社。

ルーマニア（1）（生産・販売）：フォードが生産拡大、新車販売は首都圏集中

2021年のルーマニアの自動車産業（前編）

2022年6月20日 ブカレスト事務所（西澤 成世）

2021年のルーマニアの自動車生産台数と新車登録台数はともに減少した。ルーマニアでは、依然として中古車の販売割合が高い。新車と中古車の県別の登録台数についても解説する。

<2021年の国内生産台数は前年比4.0%減>

[ルーマニア自動車製造者協会（ACAROM）の2022年1月13日の発表（ルーマニア語）](#)によると、2021年の国内自動車生産台数は、ダチアが前年比0.7%減の25万7,405台、フォードが8.7%減の16万3,350台となり、合計で4.0%減の42万755台だった（表1参照）。両社の車種別の生産台数は公開されていないが、ルーマニアのアルジェシュ県ミオベニにあるダチアの工場では、小型乗用車「サンデロ（Sanderо）」、小型SUV（スポーツ用多目的車）「ダスター（Duster）」、小型セダン「ロガン（Logan）」を生産し、ドルジ県クラヨバにあるフォードの工場では、小型SUV「エコ・スポーツ（Eco Sport）」と小型SUV「プーマ（Puma）」を生産している。すべてエンジン車である。

表1：国内完成車メーカー別生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2019年	2020年	2021年	
	台数	台数	台数	伸び率
ダチア	349,528	259,099	257,405	△ 0.7
フォード	140,884	179,008	163,350	△ 8.7
合計	490,412	438,107	420,755	△ 4.0

出所：ルーマニア自動車製造者協会（ACAROM）のデータを基にジェットロ作成

ダチアの全世界における販売面では、サンデロが好調で、2021年欧州市場でモデル別売り上げ3位を獲得した。2021年3月に発売したバッテリー電気自動車（BEV）の「スプリング（Spring）」も好調で、2021年に2万7,876台を販売、同年末時点で4万6,000台以上の受注残を抱えた（[2022年2月7日付ビジネス短信参照](#)）。

フォードは[2022年3月14日のプレスリリース](#)の中で、フォード・ヨーロッパ（ドイツ）が運営するクラヨバ工場の所有権をフォード・オトサン（トルコ）に引き継ぎ、2023年内に次世代型小型商用車「トランジット・クーリエ」および小型多目的車「トラルネオ・クーリエ」の生産を開始し、また2024年にはこれらのBEVを生産する予定と発表した。工場の所有権の移転については、発表時点で規制当局と交渉中であり、2023年第3四半期に完了する見込みだ。

<国内新車登録台数、現代グループとトヨタがシェア拡大>

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）のデータ（注）によると、2021年の国内乗用車の新車登録台数は前年比4.1%減の11万9,832台だった（表2参照）。法人による購入が54%で、個人による購入が46%

となった。メーカー・グループ別にみると、1位はダチアを擁するルノー・グループで登録台数は4万2,627台（シェア35.6%）、2位はフォルクスワーゲン（VW）・グループで1万8,728台（15.6%）、3位は現代グループで1万2,360台（10.3%）と続いた。現代グループの登録台数は38.8%増と大幅増、シェアを3.2ポイント拡大し、2020年に3位だったステランティス・グループを逆転した。

日本勢で最もシェアが高かったのは、レクサスを含むトヨタで9,037台（シェア7.5%）だった。登録台数が前年比37.9%増、シェアが2.3ポイント拡大した。

表2：メーカー・グループ別新車登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・グループ (G)	2019年		2020年		2021年		
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	伸び率
ルノーG	63,589	39.8	49,903	39.9	42,627	35.6	△ 14.6
ダチア	50,315	31.5	39,940	32.0	34,833	29.1	△ 12.8
ルノー	13,274	8.3	9,963	8.0	7,794	6.5	△ 21.8
フォルクスワーゲンG	25,855	16.2	21,900	17.5	18,728	15.6	△ 14.5
シュコダ	12,372	7.7	10,288	8.2	7,967	6.6	△ 22.6
フォルクスワーゲン	10,306	6.5	9,441	7.6	7,812	6.5	△ 17.3
アウディ	1,607	1.0	1,154	0.9	1,712	1.4	48.4
セアト	1,188	0.7	620	0.5	740	0.6	19.4
ボルシェ	331	0.2	335	0.3	285	0.2	△ 14.9
現代G	10,540	6.6	8,908	7.1	12,360	10.3	38.8
現代	8,019	5.0	6,852	5.5	9,532	8.0	39.1
起亜	2,521	1.6	2,056	1.6	2,828	2.4	37.5
ステランティスG	16,306	10.2	12,561	10.0	10,389	8.7	△ 17.3
プジョー	3,655	2.3	3,517	2.8	3,388	2.8	△ 3.7
シトロエン	2,609	1.6	2,170	1.7	2,322	1.9	7.0
オペル	7,896	4.9	2,766	2.2	1,936	1.6	△ 30.0
ジープ	513	0.3	1,476	1.2	1,358	1.1	△ 8.0
フィアット	1,490	0.9	2,388	1.9	1,191	1.0	△ 50.1
トヨタ	7,001	4.4	6,554	5.2	9,037	7.5	37.9
トヨタ	6,714	4.2	6,363	5.1	8,832	7.4	38.8
レクサス	287	0.2	191	0.2	205	0.2	7.3
フォード	11,908	7.5	6,874	5.5	7,802	6.5	13.5
スズキ	4,960	3.1	3,956	3.2	4,381	3.7	10.7
BMW G	3,930	2.5	3,138	2.5	3,556	3.0	13.3
BMW	3,696	2.3	2,861	2.3	3,275	2.7	14.5
ミニ	228	0.1	267	0.2	269	0.2	0.7
メルセデス・ベンツG	3,785	2.4	3,073	2.5	3,361	2.8	9.4
メルセデス・ベンツ	3,540	2.2	2,972	2.4	3,290	2.7	10.7
マツダ	2,776	1.7	2,121	1.7	2,498	2.1	17.8
日産	4,896	3.1	2,700	2.2	1,562	1.3	△ 42.1
ボルボ	941	0.6	669	0.5	975	0.8	45.7
合計 (その他含む)	159,696	100.0	125,006	100.0	119,832	100.0	△ 4.1

注：シェア0.2%未満のものは省略しているため、メーカー・グループ別の内訳の合計値が総計と合わない場合がある。

出所：自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）のデータを基にシエトロ作成

トヨタに次いで多かったのはスズキで 4,381 台、3 位にマツダ 2,498 台と続いた（表 3 参照）。マツダは 2020 年に日本勢で 3 位だった日産を逆転した。トヨタは 2019 年の登録台数を上回り、スズキ、マツダもともに 2020 年比でそれぞれ 10.7%、17.8%増加したものの、両社は 2019 年の水準までには回復しなかった。

表3：日本メーカー・ブランド別新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

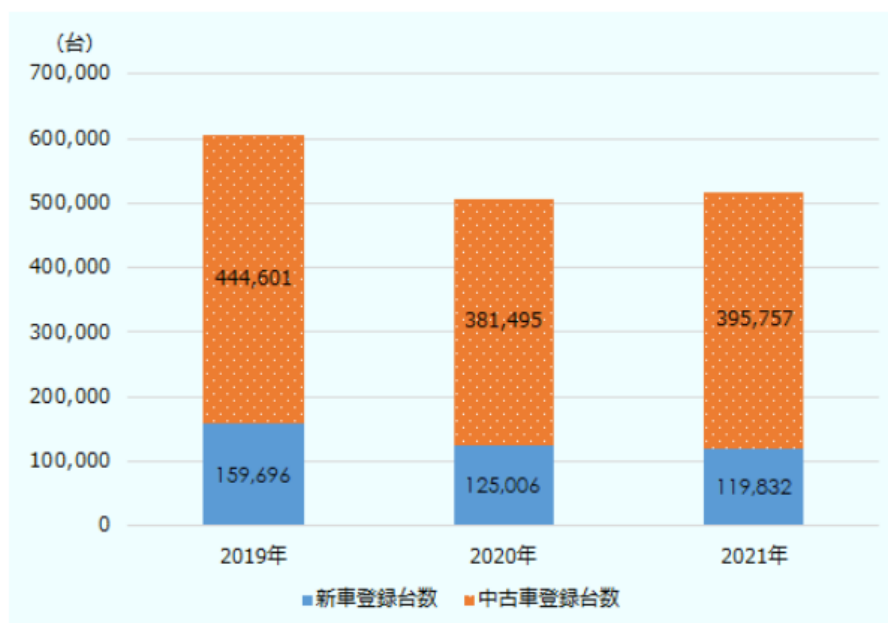
メーカー・ブランド	2019年	2020年	2021年	
	台数	台数	台数	伸び率
トヨタ	6,714	6,363	8,832	38.8
スズキ	4,960	3,956	4,381	10.7
マツダ	2,776	2,121	2,498	17.8
日産	4,896	2,700	1,562	△ 42.1
ホンダ	1,510	1,023	890	△ 13.0
レクサス	287	191	205	7.3
三菱	575	560	187	△ 66.6
スバル	16	30	35	16.7
合計	21,734	16,944	18,590	9.7

出所：自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）のデータを基にジェットロ作成

<2021 年の乗用車総登録台数のうち 76.8%が中古車>

ルーマニアの 2021 年における新車と中古車を合わせた乗用車総登録台数は 51 万 5,589 台で、うち新車が 23.2%、中古車が 76.8%と、中古車が大勢を占めた。この傾向は数年来変わっていない（図 1 参照）。

図1：新車と中古車の登録台数の推移



出所：新車は自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）、中古車は内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）のデータを基にジェットロ作成

なお、日本は 2021 年の新車の乗用車と軽自動車の登録台数が合計で 405 万 2,384 台、中古車登録台数が 324 万 5,779 台と、新車の割合の方が大きい（日本自動車販売協会連合会および全国軽自動車協会連合会のデータ）。経済成長に伴う所得の増加により、ルーマニアでは新車販売が伸びる余地は大きい。

<新車登録は過半が首都圏に集中>

2021 年の新車登録台数を登録地別にみると、首都のブカレスト市とそれをドーナツ状に囲むイルフォブ県が全国の 54.2%と過半を占める。この首都圏の人口は全国の 11.9%であることから、購買力が他地域に比して相当高いことがうかがえる（表 4 参照）。人口 1 万人当たりの新車登録台数の全国平均は 55.0 台だった。ブカレスト市とイルフォブ県のほか、人口の多い上位 9 県の内訳をみると、首位はブカレスト市で 276.1 台、2 位がイルフォブ県で 128.6 台と他地域に抜きん出ており、3 位はダチア工場を擁すアルジェシュ県で 65.0 台、4 位は北西部のクルージュ県で全国平均と同一の 55.0 台だった。

全国の新車登録台数を動力別にみると、ガソリンとディーゼルのエンジン車の合計割合が 56.3%と過半を占めた一方、ガソリン・ハイブリッド車とディーゼル・ハイブリッド車の合計割合は 25.3%、BEV は 5.2%だった。

表4：動力別、県別の新車登録台数（2021年）（単位：台、%、人）

動力別

県名	ガソリン	ディーゼル	ガソリン+LPG (ハイ・フューエル)	ガソリン・ハイブリッド	ディーゼル・ハイブリッド	BEV	不明	新車登録台数総計
ブカレスト	23,420	13,092	4,894	13,071	2,597	2,592	1	59,667
イルフォブ	2,636	1,222	554	1,162	152	349	0	6,075
クルージュ	1,633	598	421	907	126	385	1	4,071
アルジェシュ	1,164	540	1,688	497	26	140	0	4,055
コンスタンツァ	1,353	288	492	1,158	49	220	0	3,560
ティミシュ	1,200	338	263	844	63	256	0	2,964
ヤシ	1,005	245	401	814	37	246	0	2,748
ブラホバ	1,126	252	418	673	50	146	0	2,665
ドルジ	726	186	483	626	43	131	0	2,195
バカエウ	746	168	208	307	20	78	0	1,527
スチャバ	512	143	188	331	16	87	0	1,277
その他（31県）	12,291	3,322	5,942	6,653	484	1,712	0	30,404
合計	47,812	20,394	15,952	27,043	3,663	6,342	2	121,208
全国合計に対する動力別割合	39.4	16.8	13.2	22.3	3.0	5.2	0.0	100.0

新車登録台数（総計と割合）、人口別

県名	新車登録台数総計	新車登録台数（総計）に占める割合	人口（2021年）	人口1万人当たりの新車登録台数
ブカレスト	59,667	49.2	2,161,347	276.1
イルフォブ	6,075	5.0	472,343	128.6
クルージュ	4,071	3.4	739,575	55.0
アルジェシュ	4,055	3.3	623,472	65.0
コンスタンツァ	3,560	2.9	758,186	47.0
ティミシュ	2,964	2.4	760,284	39.0
ヤシ	2,748	2.3	976,586	28.1
ブラホバ	2,665	2.2	775,278	34.4
ドルジ	2,195	1.8	679,151	32.3
バカエウ	1,527	1.3	730,256	20.9
スチャバ	1,277	1.1	763,762	16.7
その他（31県）	30,404	25.1	12,606,677	24.1
合計	121,208	100.0	22,046,917	55.0

出所：人口はルーマニア国家統計局（INS）、新車登録台数は内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）のデータを基にジェットロ作成

<中古車登録は首都圏と北西部に多い>

全国で2021年に登録された中古車は39万5,757台で、県別で最も大きな割合を占めたのはブカレスト市の8.4%、次いでクルージュ県の4.6%だった（表5参照）。人口1万人当たりの登録台数でみると、北西部のクルージュ県とティミシュ県、北東部のスチャバ県が上位を占めた。

表5：県別中古車登録台数（2021年）

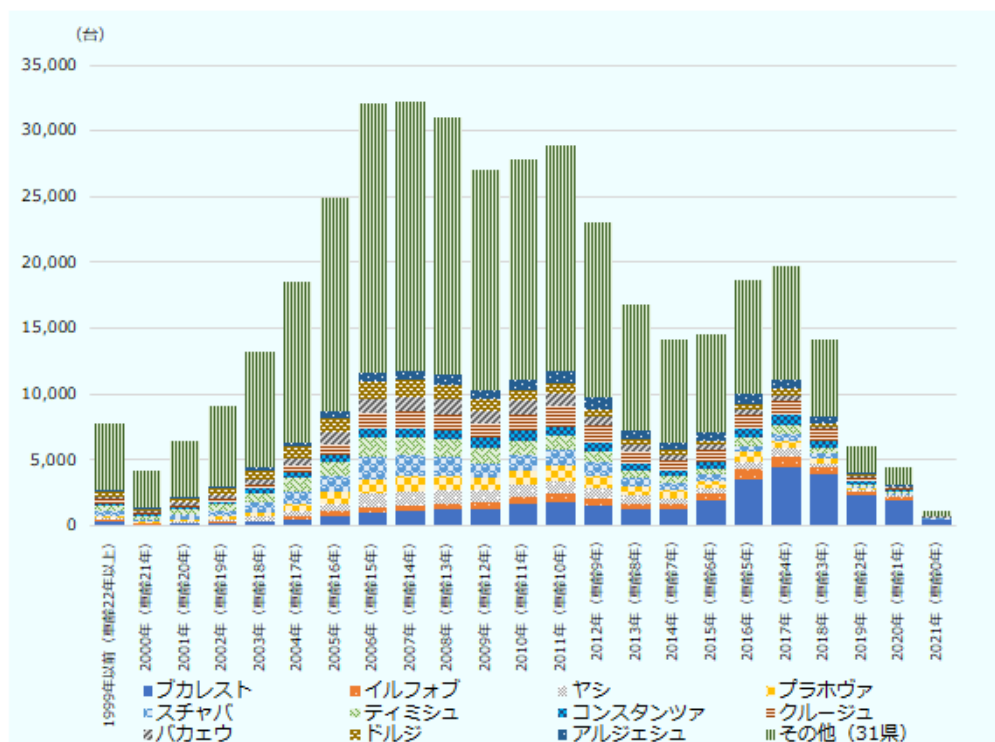
（単位：台、%）

県名	中古車登録台数	割合	人口1万人当たりの中古車登録台数
ブカレスト	33,277	8.4	154.0
クルージュ	18,046	4.6	244.0
スチャバ	16,573	4.2	217.0
ティミシュ	16,147	4.1	212.4
ブラホバ	13,846	3.5	178.6
ドルジ	13,152	3.3	193.7
バカエウ	12,031	3.0	164.8
ヤシ	11,928	3.0	122.1
アルジェシュ	10,957	2.8	175.7
コンスタンツァ	10,349	2.6	136.5
イルフォブ	8,285	2.1	175.4
その他（31県）	231,166	58.4	183.4
合計	395,757	100.0	179.5

出所：内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）のデータを基にジェトロ作成

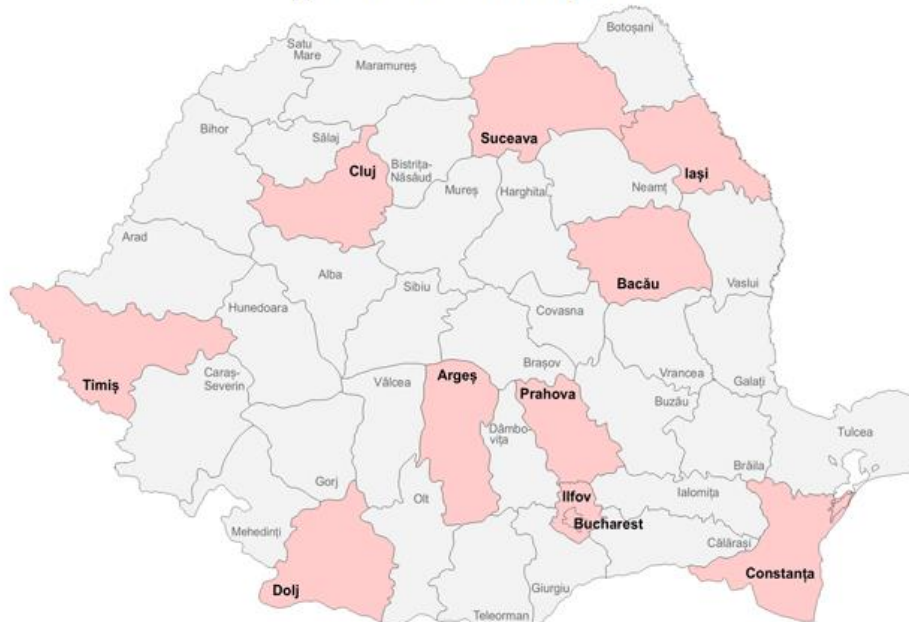
また、ルーマニアには中古車の車齢による輸入制限がないため、車齢15年以上の旧型の乗用車も登録台数全体の29.4%を占めている。これを県別に分解すると図2のようになる。車齢5年以下の新しい年式の中古車はブカレストで多く登録されている。全国的には車齢が9～16年の登録台数が多い。中古車は環境負荷が大きく、大気汚染の増加の原因となっている。環境省は、中古車の廃棄と引き換えに電気自動車などの新車エコカーを購入した場合に補助金を支給するなど、対策を進めている。詳細は[後編「エコカー販売倍増も充電設備数増加が課題」](#)で解説する。

図2：2021年に登録された中古車の車齢別台数（県別）



出所：内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）のデータを基にジェトロ作成

図3：ルーマニアの人口の多い県



出所:ジェトロ作成

注：APIA は一部の車両を乗用車ではなく、小型商用車のカテゴリに分類しているため、DRPCIV の登録台数よりも少ない。APIA はメーカー・ブランド別のデータが明確なため、本稿では新車のメーカー・ブランド別のデータは APIA から引用した。一方、県別登録台数は DRPCIV のデータを参照しているため、新車の動力別・県別データと中古車のデータは DRPCIV から引用した。

ルーマニア（2）（生産・販売）：エコカー販売倍増も充電設備数増加が課題

2021年のルーマニアの自動車産業（後編）

2022年6月20日 ブカレスト事務所（西澤 成世）

2021年のルーマニアの新車エコカー登録台数は前年から倍増したものの、電気自動車の充電設備数はEU加盟国の中で遅れている。エコカー普及と充電設備の整備に向けて、政府は補助金制度を導入している。

<新車エコカーの登録台数倍増>

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）のデータによると、2021年の新車エコカー[バッテリー電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HV）]の登録台数は、2020年の8,902台（2019年比33.3%増）から2021年は1万8,617台（2020年比2.1倍）へと倍増した。このうちBEVが6,338台（2020年比2.2倍）で、この約半数3,068台を2021年に上市（市場投入）したダチア・スプリング（[2022年2月7日付ビジネス短信参照](#)）が占めた。PHEVは2,892台（前年比2.8倍）。HVは9,387台（同87%増）で、このうちトヨタが7,016台とシェア74.7%を占めた（表1～4参照）。

表1：新車エコカーの登録台数推移

（単位：台、%）

動力	2019年	2020年		2021年	
	台数	台数	伸び率	台数	伸び率
BEV	1,506	2,846	89.0	6,338	122.7
PHEV	402	1,037	158.0	2,892	178.9
HV	4,770	5,019	5.2	9,387	87.0
合計	6,678	8,902	33.3	18,617	109.1

出所：自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）のデータを基にジェトロ作成

表2：新車BEVのメーカー・ブランド別登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	2020年	2021年	
	台数	台数	伸び率
ダチア	0	3,068	—
VW	644	985	53.0
現代	241	448	85.9
ルノー	857	347	△ 59.5
テスラ	62	223	259.7
シュコダ	354	175	△ 50.6
プジョー	97	157	61.9
BMW	106	148	39.6
メルセデス・ベンツ	68	134	97.1
ミニ	24	86	258.3
合計 (その他含む)	2,846	6,338	122.7

注：「—」は計算不可。

出所：APIAのデータを基にジェットロ作成

表3：新車PHEVのメーカー・ブランド別登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	2020年	2021年	
	台数	台数	伸び率
メルセデス・ベンツ	207	552	166.7
現代	53	357	573.6
BMW	129	354	174.4
ボルボ	148	291	96.6
フォード	91	278	205.5
ルノー	19	269	1315.8
VW	18	164	811.1
シュコダ	71	131	84.5
三菱	114	80	△ 29.8
アウディ	8	75	837.5
合計 (その他含む)	1,037	2,892	178.9

出所：APIAのデータを基にジェットロ作成

表4：新車HVのメーカー・ブランド別登録台数

(単位：台、%)

メーカー・ブランド	2020年	2021年	
	台数	台数	伸び率
トヨタ	4,252	7,016	65.0
現代	173	1,012	485.0
ルノー	4	411	10175.0
ホンダ	239	307	28.5
フォード	106	267	151.9
レクサス	184	201	9.2
スズキ	0	106	—
起亜	44	47	6.8
スバル	17	20	17.6
合計	5,019	9,387	87.0

注：「—」は計算不可。

出所：APIAのデータを基にジェトロ作成



レクサス（トヨタ）EVモデルの屋外広告（ブカレストでジェトロが2月14日に撮影）

<EVのカーシェア・サービスも運行台数が倍増>

BEVは、個人所有以外でも普及が進んでいる。例えば、乗り捨て自由のEVシェアリングを展開するスパーク[[SPARK（ルーマニア語）](#)、本社リトアニア]は、2019年7月にブカレストで操業開始して以来、2021年7月時点で約260台のBEVを運行、2022年5月時点で500台以上にまで増加している。同社は、ブカレストを含むEU域内の4都市で運行しており、操業以来の累計走行距離は4,060万キロ、このうちブカレストは600万キロに達した（「ナインオクロック」紙2022年4月29日～5月2日号）。

<環境対応の新車買替を促す補助金制度「ラブラ・プログラム」、2022年はさらに充実>

[前編「フォードが生産拡大、新車販売は首都圏集中」](#)で解説したとおり、ルーマニアでは依然として、車齢の高い中古車の販売割合が高い。環境規制に対応した、新車による中古車代替を進めるため、

政府は2016年6月から施行している新車購入時の補助金制度「ラブラ・プログラム (PROGRAMUL RABLA)」の内容を、2022年はさらに充実させた。この補助金制度は「ラブラ・クラシック」と「ラブラ・プラス」の2本立てになっており、併用可能だ。

ラブラ・クラシックでは、新車購入時、ルーマニア国内で最初に登録されてから6年以上経過している中古車を1台廃車にする場合、6,000レイ (約16万8,000円、1レイ=約28円、レイは通貨単位レウの複数形) が補助される。2021年のラブラ・プログラムでは車齢8年以上の中古車が補助金の対象だったが、これが6年に短縮された。さらに2022年版では、中古車2台を一度に廃車するインセンティブを加えた。この場合9,000レイが補助される。その他、(1) 二酸化炭素 (CO₂) 排出量がWLTP (国際調和排出ガス・燃費試験法) 基準で120 g CO₂ / km以下の新車の場合1,500レイ、(2) LPガス (LPG) または圧縮天然ガス (CNG) エンジンを搭載した新車の場合1,500レイ、(3) ハイブリッドシステムを搭載した新車の場合3,000レイ、(4) 車齢15年以上かつ欧州排ガス規制ユーロ3以下の中古車を廃車にする場合1,500レイが、それぞれ追加で補助される。

ラブラ・プラスでは、(1) 中古車1台の廃棄に加えて、BEVまたは水素燃料電池車 (FCEV) の新車を購入する場合5万1,000レイ、(2) 中古車1台の廃棄に加えて、WLTP基準で80 g CO₂ / km以下のPHEVの新車を購入する場合2万6,000レイ、(3) 前2項 (1) (2) のいずれかで、中古車2台を一度に廃車する場合は追加で3,000レイ、(4) 車齢15年以上かつ欧州排ガス規制ユーロ3以下の中古車を廃車にする場合1,500レイが、それぞれ補助される。

<BEVの普及の足かせとなる充電設備の不足が課題>

BEVやPHEVの普及には、首都圏以外にも充電設備を充実させる必要がある。自動車業界誌「0-100.ro」の2021年2月16日付記事によると、2021年時点で国内には充電施設が約300カ所あり、1カ所当たり平均3基設置されているため、合計で約900基の充電設備があるという。充電料金は、スマートビジネス&テクノロジーズ (ブザウ県) が展開する充電設備「EvConnect」の場合、1キロワット時 (kWh) 当たり交流電源充電 (AC) で1.89レイ、直流電源充電 (DC) で2.32レイとなっている。レノバティオ・イーチャージ (Renovatio e-charge、ブカレスト) の充電設備の場合では4~22kWのACが1.45レイ、22kW以上のDCが1.95レイとなっている。

充電設備は、ブカレストなど大都市の大手スーパーマーケットの駐車場などから普及し始め、次第にガソリンスタンドにも広がり始めている。しかし、地理的密度をEU加盟国の中で比較すると、ルーマニアはいまだ最下位に近い。[欧州自動車工業会 \(ACEA\) の2021年9月の発表](#)によると、道路延長100キロ当たりの充電設備数が最も多いのはオランダで47.5基、次いでルクセンブルクの34.5基、ドイツの19.4基、ポルトガルの14.9基と続く。一方、最も少ないのはリトアニアとギリシャで0.2基、次にポーランドの0.4基、ラトビアとルーマニアの0.5基となっている。0.5基とは、すなわち平均で200キロ走行しなければ次の充電設備にたどり着けないという意味で、これではBEVの購入意欲はわからない、とACEAのエリック・マーク・ファイテマ事務局長は指摘している。

<充電設備設置に5億レイの補助金>

充電設備の設置数を増やすため、[政府の環境基金局は総額5億レイの補助金制度（ルーマニア語）](#)を設け、2021年12月13日に申請受付を開始した。補助限度額は、低容量充電設備の場合が2,200ユーロ、大容量ACの場合が2,800ユーロ、大容量DCの場合が3万2,500ユーロで、かつ所要経費の80%までとなっている。人口5万人以上の自治体、またはその自治体や主要道路、高速道路周辺に本社を置く企業であることが申請要件の1つ。申請期限は当初、2022年6月13日（予算総額を消化した時点で期限前に締め切る）としていたが、8月12日に延期された（予算総額消化の場合、期限前に締め切る旨は同様）。

ロシア（生産・販売）：ウクライナ侵攻後、一気に国内乗用車市場暗転

2021年の自動車生産・販売動向と22年の見通し

2022年8月2日 ジェトロ海外調査部欧州ロシアGIS課

ロシアでは2021年、自動車の販売・生産ともに、前年水準を上回っていた。新型コロナ禍による物流の混乱の影響は引き続き受けつつも、徐々に低迷から抜け出さそうとしていた。外国メーカーが追加投資を決定するなどの動きもあった。これは、2022年の市場を予測する上で、好材料だった。

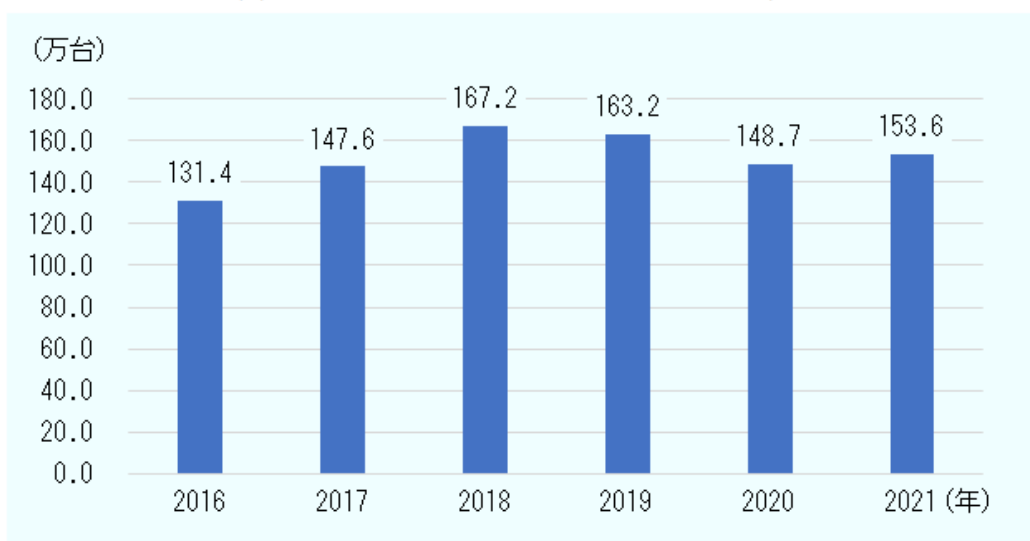
しかし、ロシアによるウクライナ侵攻を機に、ビジネス環境は一変。対ロシア経済制裁を受けて、一部の欧州企業はすでに生産を打ち切っている。

<3年ぶりの成長も、ウクライナ侵攻で状況一変>

自動車市場調査会社アフタスタトによると、ロシアの2021年の新車乗用車の販売台数は前年比3.3%増（153万5,900台）だった。2019年と2020年は、それぞれ同2.3%減、8.9%減と2年連続で前年割れとなっていた。それが、プラスに転じたかたちだ（図1参照）。2020年上半期には、新型コロナ禍を受けてのロックダウンにより、販売が急激に落ち込んでいた。その反動により、2021年上半期の販売台数は前年同期比36.4%増と大幅な回復を見せた。

一方でアフタスタトは2021年12月時点で、2022年の乗用車の販売台数を前年比5~7%程度減と見込んでいた。車体部品に使用されるマグネシウムの採掘量減少などが、その要因だった。にもかかわらず、市場関係者からは市場の底堅さを評価する声が出ていた。例えば、ロシア自動車ディーラー協会のビャチェスラフ・ズバレフ会長は、「消費者の需要そのものは健在」と評していた（[2022年1月25日付ビジネス短信参照](#)）。

図1：ロシアにおける新車乗用車の販売台数推移



出所：アフタスタトのデータを基にジェトロ作成

しかしその後、自動車業界を取り巻くが激変する。もちろんその原因は、ロシアによるウクライナ侵攻だ。

在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）とアフスタトは、2022年のロシアでの乗用車販売台数を「前年比35%減～70%減」と見込んでいる。市場縮小の主な理由として指摘されたのが、(1)実質所得の低下、(2)ディーラー向けの車両および車両部品の供給不足、(3)自動車メーカーの組立部品の不足に起因する国内生産の縮小・停止、などだ（「レグナム」2022年7月13日）。また、産業商務省自動車・鉄道製造局のティグラン・パルサダニャン副局長は、2022年の新車販売について「75万台まで落ち込む可能性がある」としている（「タス通信」2022年6月10日）。

こうした国内自動車市場の低迷を受け、ロシア政府も対策を打つ。需要を刺激するため、2022年7月から自動車の購入とリースにかかる優遇ローン・プログラムを再開したのだ。同様の施策は、新型コロナ禍の景気対策として打ち出されていた。異なるのは規模だ。購入時の補助額が過去と比べて2倍に当たる。ただし、その対象は地場ブランド車に限られた。前回まではロシアで生産される外国ブランド車も対象としていたところ、対照的だ（「イズベスチヤ」2022年7月14日）。産業商務省は、このプログラムのもとで2022年中に8万台の新車が販売されると見込む。もっとも、専門家からは「供給台数が限られる中で需要を喚起するのでは、販売価格の上昇を招くだけ」「短期的には自動車市場に大きな影響は与えないだろう」と、冷ややかな見方も出ている（「ロシア新聞」2022年7月14日）。

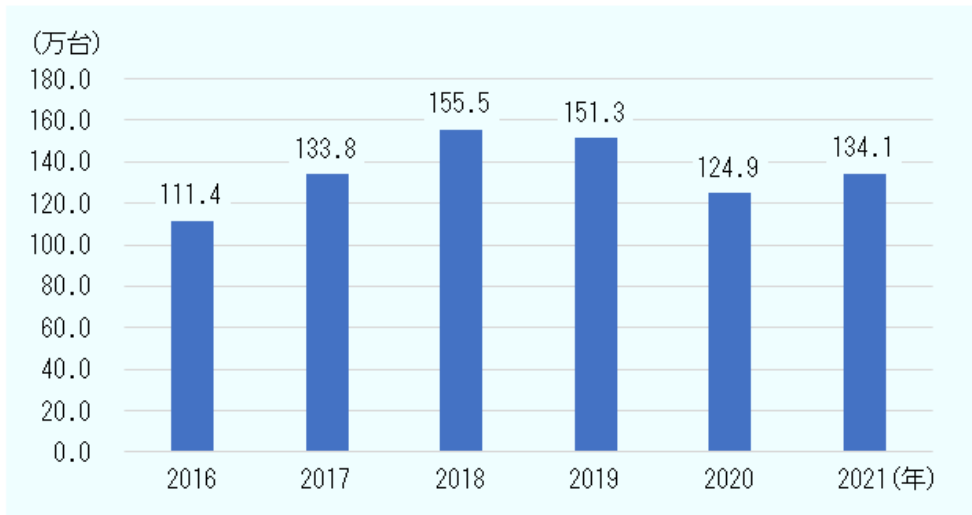
このほか、乗用車の国内登録にかかる手続きの簡素化やルール緩和も進められている。この措置は、輸入車も対象になる。例えば2022年7月半ばには、車両緊急通報システム「エラ・グロナス」の搭載義務の一時的解除が発表された（注1）。

加えて、産業商務省は並行輸入を認める商品リストに完成車を加えるなどの措置を講じた（[2022年5月6日付ビジネス短信参照](#)）。この措置は、国内での自動車の供給不足を防ぐのが目的と考えられている。しかし、業界からは「主な供給元となるアラブ首長国連邦（UAE）やドイツの業者マージンが高い。そうしたこともあって、公式ルートから購入する場合に比べて並行輸入品に価格競争力がない」と、効果を疑問視する声もある（「タス通信」2022年7月31日 7月2日）。

<国内生産も一転して急減の見込み>

生産に目を向けると、2021年は販売と同様に一定の実績を残した。同年の国内乗用車生産台数は前年比7.4%増の134万890台（図2参照）。20%近い落ち込みを記録した2020年から一転して増えた。その要因として、デニス・マントゥロフ産業商務相（当時）は、自動車生産の現地化促進政策や自動車需要喚起策が寄与したことを指摘した（「アフスタト」2022年1月13日）。

図2：ロシアにおける乗用車の生産台数推移



出所：アフトスタットのデータを基にジェットロ作成

メーカー別にみると、地場最大手アフトワズは前年の生産実績を下回った（10.0%減、26万34台）。しかし、他の事業者は概ね好調。2位の現代は前年比6.8%増（23万4,000台）、3位のアフトトル（受託生産事業者、注2）は12.9%増（17万5,785台）だった。日系メーカーも、トヨタが19.8%増（8万814台）、日産が17.4%増（4万5,040台）、マツダが6.4%増（2万8,782台）、PSMAルス（三菱自動車を含む）が43.1%増（2万8,620台）と、軒並み前年比増を達成した。（アフトスタット「2022年のロシアの自動車市場」）

2021年を振り返ると、韓国メーカーによるロシア生産体制強化の動きが目立った。9月には、現代ウィアがロシアのサンクトペテルブルクで自動車エンジン工場を開所（[2021年9月14日付ビジネス短信参照](#)）、翌10月から量産体制に入った。これに続き、星宇（ソンウ）ハイテックが旧フォード工場（注3）の購入を進めていた。これが明らかになったのは、2021年12月のことだ。68億ルーブル（約170億円、1ルーブル=約2.5円として換算）を投じ、2023年から乗用車向けシートカバーを生産。将来的には、施設内にプレス工程も立ち上げる計画だったという（「ベドモスチ」2021年12月16日）。このほか、現代も360億ルーブルを投じる予定だった。ゼネラルモーターズ（GM）工場跡地で、2023年から新モデルの生産開始を目指すと報じられていた（「フォンタンカ・ルー」2021年12月17日）。

しかし、自動車生産は、ウクライナ侵攻を契機に完全に勢いを失った。デニス・マントウロフ副首相兼産業商務相は、2022年の国内自動車生産台数は前年比で半減するとの見方を示した（「モーター」2022年7月15日）。なお、連邦国家統計局によると、5月の国内乗用車生産台数は前年同月比96.7%減（3,700台）。壊滅的に落ち込んだかたちだ。

地場自動車大手アフトワズは、2022年秋に市場が縮小することを想定。11月上旬まで勤務日を週4日に減らした。また、もともと3つある生産ラインのうち、現在稼働しているのは1ラインだけだ（「インターファクス通信」2022年6月27日）。このように、かろうじて生産を継続させてはいる。しかし、物流の混乱から部品調達の困難に直面。いかに部品の現地調達率を高め、輸入部品への依存度を低減させるかが大きな課題としてのしかかっているようだ。そうした中、7月から「簡易版」モデルとして、アンチ

ロック・ブレーキ・システム（ABS）とエアバッグが搭載されていない「ラダ・グランタ・クロス」の販売を開始した。この車種では、排ガス規制も「ユーロ 2」まで引き下げられているという（「RBK」2022年7月11日）。

<外国メーカーに相次ぐ活動停止>

欧州の完成車メーカーには一部、すでに撤退やロシア事業の完全停止に踏み切るところも出ている。例えば、ルノーは5月16日、ロシア事業の売却を決定した（[2022年5月18日付ビジネス短信参照](#)）。このほかフォルクスワーゲン（VW）も、人員解雇と生産停止を決めた。米国による経済制裁が5月下旬に発効したことなどに伴い、組立生産（注4）の継続が困難になったためだ（「アルグメンティ・イ・ファクティ」2022年5月28日、「ガゼータ・ルー」2022年7月5日）。

欧州系自動車部品メーカーにも撤退の動きがみられる。例えばミシュランタイヤは6月28日、2022年年末までにロシア事業をロシア側の経営陣に売却する計画を発表。ノキアタイヤも同日、ロシアから撤退する意向を明らかにした。

韓国勢も、軌道修正に乗り出している。地方経済紙「実業ペテルブルク」は、現代が旧GM工場の開発プロジェクトを無期限に停止すると報じた（2022年6月10日）。また、レニングラード州政府は、星宇ハイテックが2023年の生産開始予定を延期する可能性を指摘した。

ロシアで組立事業を展開する日系メーカーも、生産の一時停止を余儀なくされている。部品供給再開のめどが立たないのが、最大の要因だ。

影響が及ぶのは、現地生産企業に限らない。ロシアに自動車を販売してきた外国メーカーにとっては、補修サービスが大きな課題になりつつある。日系企業からも「ロシアへの物流がストップし、国内の在庫は減り続けている。このまま部品が輸入できないとアフターサービスへの対応ができなくなり困る」との声が聞かれる。

注1：エラ・グロナスは、2017年に導入された。2022年7月半ばの発表によると、解除は2023年1月末までとされている。

注2：アフトトルは、カリーニングラード州で、韓国ブランドやBMWの車種を受託生産する。なお、カリーニングラードは、リトアニアとポーランドに囲まれた飛び地として知られる。

注3：星宇ハイテックが購入した旧フォード工場は、レニングラード州フセボロジスクに所在する。[2019年3月28日付ビジネス短信参照](#)。

注4：VWは、ニジュニ・ノブゴロド市で組立生産していた。なお、その施設はゴーリキー自動車工場（ガズ）と呼ばれる。

<中東・アフリカ>

サウジアラビア（販売）：自動車市場は回復途上、中国・インドの存在感が増す

2022年9月12日 リヤド事務所（林 憲忠）

2021年は新型コロナウイルス感染拡大による経済活動への影響が軽減され、サウジアラビアの自動車販売台数は、乗用車・商用車ともに回復をみせた。他方で、各国のサウジアラビア向け自動車輸出状況を見ると、乗用車・商用車ともに引き続き首位を保つ日本勢を、中国とインドが追い上げている。特に中国は、乗用車・商用車ともに輸出が増えており、中国の存在感が着実に増している。

<2021年の自動車市場は回復途上>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2021年のサウジアラビア自動車販売台数は、乗用車が前年比22.7%増の47万5,837台、商用車が24.5%増の8万722台となった。2014年以降、原油価格下落による景気低迷や、新型コロナウイルス感染拡大防止措置によるビジネスの停滞、2020年7月1日に導入されたVAT（付加価値税）税率（5%から15%）の大幅引き上げなどにより、高額商品である自動車の販売台数は2020年まで減少していた。2021年に入り、世界的な石油需要の増加と新型コロナの流行の落ち着きにより、自動車市場は回復途上にある。

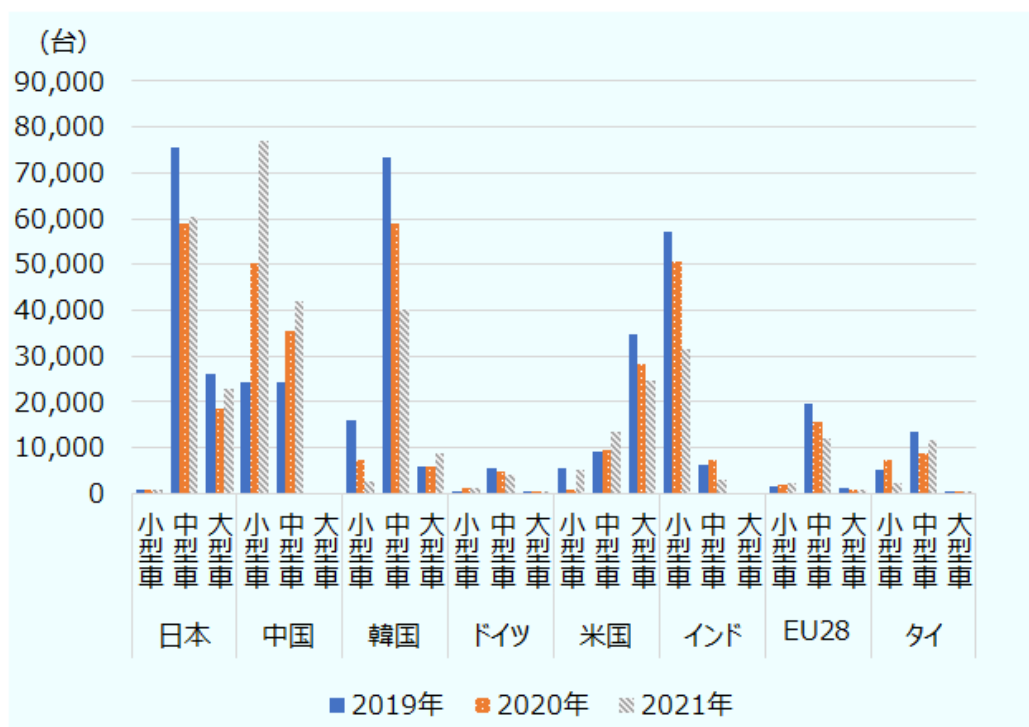
<乗用車で中国車が台頭、サウジアラビア女性に好評>

米国商務省国際貿易局（ITA）（2021年9月13日）によると、サウジアラビアの自動車市場シェアは、トヨタ自動車が30%を占め、続いて現代自動車と起亜自動車が26%、ルノー・日産自動車・三菱自動車が9%を占め、ゼネラルモーターズ（GM）、フォード、フィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）が残りのシェアの多くを占めている。

2021年の主要国におけるサウジアラビア向け乗用車輸出をみると、日本からの輸出は、排気量1,500cc以上3,000cc未満の中型車が前年比2.3%増の6万290台、同3,000cc以上の大型車は25.0%増の2万2,939台と堅調であった（図1参照）。

一方、中国は排気量1,000cc以上1,500cc未満の小型車が前年比52.9%増の7万6,847台、同1,500cc以上3,000cc未満の中型車が18.6%増の4万2,007台で、小型・中型車ともに輸出が大きく増加した。中国車の輸出が増加した理由について、現地日系部品メーカーは「2018年6月に女性の自動車運転解禁後、女性が自動車を購入・選択する場面が増えた。サウジアラビアの女性は『デザイン性と価格』を重視する傾向にあり、中国車はデザインと価格の両面において条件を満たしているため、中国車の人気は年々高まってきている」との見方をしている。しかし、「アフターサービスについては十分に対応できておらず、部品を中国本土または生産地から取り寄せることから修理にかなりの時間を要す、自動車整備士が中国の自動車の整備に慣れていないなど、課題が多い」とのコメントもあった。

図1：主要国の対サウジアラビア乗用車輸出推移（台数）



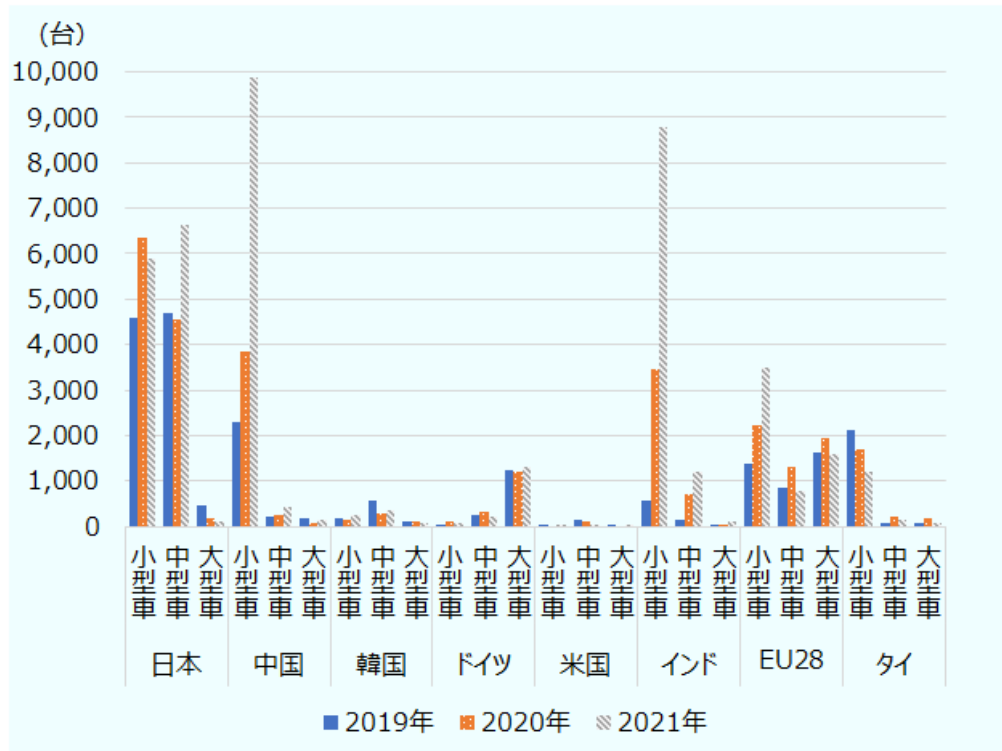
注：便宜的名称として、排気量1,000cc以上1,500cc未満を小型車、同1,500cc以上3,000cc未満を中型車、同3,000cc以上を大型車とした。出所：グローバル・トレード・アトラス（GTA）からジェトロ作成

<小型商用車は中国とインドの存在が増す>

サウジアラビアでは、カテゴリー別の販売統計は発表されていないため、主要国側のサウジアラビア向け商用車輸出統計をみると、海外生産分も含めて小型トラック（注）は中国とインドからの輸出が大きく増加しており、中国は前年比 2.6 倍の 9,860 台、インドは 2.5 倍の 8,781 台であった（図 2 参照）。小型トラックが増加した背景として、国家改革計画「サウジ・ビジョン 2030」によるインフラ需要の高まりを受け、商業用のピックアップトラックおよびバンへの嗜好（しこう）が高まり、自動車の主要生産国である中国、インドからの輸入が増加したことがあるとみられる。

中型トラックでは、日本からの輸出が多く、前年比 45.8%増の 6,646 台であった。中型トラックのカテゴリーでは、いすゞ自動車は日本ブランドでは唯一、サウジアラビア国内で組み立て製造を行っている。

図2：主要国の対サウジアラビア商用車輸出推移（台数）



注：タイからの小型トラック輸出の単位についてだけ「10台」。
出所：グローバル・トレード・アトラス（GTA）からジェットロ作成

イラン（生産・販売）：2021年の自動車生産台数、前年比1.5%の微増

2022年9月13日 リヤド事務所（鈴木 隆之）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2021年のイランの自動車生産台数は89万4,298台。前年の88万997台から、1.5%増になった。内訳は乗用車が83万8,251台（2020年は約82万6,210台）、小型商業車が4万4,785台（同4万3,778台）、トラックが1万538台（同1万301台）、バスなどが724台（同708台）。いずれも、前年比1.5～2.3%の微増だった（表1参照）。

なお、OICAでは、イランの自動車販売台数については発表していない。

表1：イランの自動車生産台数 (単位：台数、%)

項目	乗用車	小型商業車	トラック	バスなど	合計
2019年	770,000	40,800	9,600	660	821,060
2020年	826,210	43,778	10,301	708	880,997
2021年	838,251	44,785	10,538	724	894,298
増減（台数） 2021/2020年	12,041	1,007	237	16	13,301
増減（%） 2021/2020年	1.5%	2.3%	2.3%	2.3%	1.5%

出所：OICAの統計を基にジェトロ作成

<インフレで自動車販売額が増加>

イラン自動車製造者協会（IVMA）を含め、現地の業界団体は2021年のイランの自動車生産や販売について統計や調査結果を公表していない。ただし、国内主要自動車製造企業3社（(1)イランホドロ、(2)パールスホドロ、(3)サイパ）の生産・販売については、政府機関のCodalが統計を発表している。ちなみにCodalは、証券市場の透明性や公正性を担保するため設けられた機関。市場を監視するとともに、各種統計レポートを発行することがある。

Codalの最新統計では、イラン暦1400年（西暦2021年3月21日～2022年3月20日）の生産台数と販売総額が示されている。生産・販売首位の(1)イランホドロが生産45万1,111台（イラン暦前年は48万338台）、販売約721兆7,737億リアル（約171億8,509万ドル、2021年の公定レート1ドル＝4万2,000リアル；イラン暦前年は440兆354億リアル）。また、(2)パールスホドロは、10万9,838台（同10万3,055台）、約76兆6,570億リアル（同38兆2,401億リアル）。(3)サイパが30万4,533台（同31万6,959台）、約331兆4,928億リアル（同162兆1,008億リアル）だった。生産台数では、(2)のパールスホドロだけが増加したかたちだ（表2参照）。なお、販売台数はパールスホドロとサイパが増加。販売金額は、3社とも増加した。

販売台数の増減にかかわらず販売額の増加が顕著なのは、インフレによって自動車価格が大きく上昇した結果だ（後述）。

表2：イラン主要3社の生産・販売台数

イランホドロ

(単位：台数、100万リアル) (△はマイナス値)

項目	1398年 (2019/3/21~ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20~ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21~ 2022/3/20)	増減 (1400/1399年)
生産台数	393,812	480,338	451,111	△29,227
販売台数	408,255	464,646	452,057	△ 12,589
販売額	229,117,524	440,035,436	721,773,726	281,738,290

パールスホドロ

(単位：台数、100万リアル)

項目	1398年 (2019/3/21~ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20~ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21~ 2022/3/20)	増減 (1400/1399年)
生産台数	106,072	103,055	109,838	6,783
販売台数	101,718	89,539	115,994	26,455
販売額	10,547,610	38,240,147	76,657,048	38,416,901

サイパ

(単位：台数、100万リアル) (△はマイナス値)

項目	1398年 (2019/3/21~ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20~ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21~ 2022/3/20)	増減 (1400/1399年)
生産台数	358,699	316,959	304,533	△ 12,426
販売台数	382,564	296,278	310,208	13,930
販売額	133,803,001	162,100,813	331,492,783	169,391,970

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

ブランド別にみると、イラン暦 1400 年に生産台数が一番多かったのがイランホドロの「プジョー」で 29 万 7,817 台（販売台数 30 万 198 台、販売総額 400 兆 9,508 億リアル）。次に、サイパの「TIBA」で 26 万 258 台（同 26 万 3,265 台、250 兆 892 億リアル）。3 位がパールスホドロの「Quick 200」で 5 万 8,440 台（同 6 万 4,032 台、69 兆 788 億リアル）だった（表 3～5 参照）。

表3-1：イランホドロのブランド別生産・販売数
(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1398年 (2019/3/21～2020/3/19)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
Peugeot	278,084	290,403	515,740,764	149,772,665
DENA	32,419	34,234	973,763,159	33,335,808
Samand	52,774	52,043	462,776,512	24,084,278
RUANA	8,757	7,903	511,515,374	4,042,506
Pick up	4,358	4,707	425,110,474	2,000,995
HAYMA	7,209	7,223	1,020,738,197	7,372,792
Peugeot 2008	5,824	5,824	1,006,551,339	5,862,155
TARA	0	0	－	0
Dong -Feng	2,331	3,585	422,821,199	1,515,814
Suzuki Vitara	120	122	1,622,442,623	197,938
TONDAR L90	1,936	2,211	421,787,879	932,573

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表3-2：イランホドロのブランド別生産・販売数
(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1399年 (2020/3/20～2021/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
Peugeot	346,575	336,233	871,241,951	292,940,295
DENA	55,320	50,783	1,411,044,090	71,657,052
Samand	55,220	55,006	840,025,943	46,206,467
RUANA	13,030	12,367	1,298,489,205	16,058,416
Pick up	4,794	4,730	880,140,169	4,163,063
HAYMA	4,971	4,793	1,761,554,559	8,443,131
Peugeot 2008	181	175	1,117,594,286	195,579
TARA	153	54	2,414,833,333	130,401
Dong -Feng	94	172	556,523,256	95,722
Suzuki Vitara	0	1	5,941,000,000	5,941
TONDAR L90	0	332	419,786,145	139,369

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表3-3 : イランホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1400年 (2021/3/21~2022/3/20)				生産台数増減 (1400/1399年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Peugeot	297,817	300,198	1,335,621,120	400,950,789	△ 48,758
DENA	50,257	55,791	2,563,282,106	143,008,072	△ 5,063
Samand	50,095	50,367	1,397,155,538	70,370,533	△ 5,125
RUANA	35,630	28,380	1,626,265,504	46,153,415	22,600
Pick up	21	3	1,080,000,000	3,240	△ 4,773
HAYMA	8,647	8,815	4,291,551,900	37,830,030	3,676
Peugeot 2008	103	103	7,120,932,039	73,456	△ 78
TARA	8,541	8,395	2,783,926,266	23,371,061	8,388
Dong -Feng	0	2	2,356,000,000	4,712	△ 94
Suzuki Vitara	0	0	0	0	0
TONDAR L90	0	3	2,806,000,000	8,418	0

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4-1 : パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1398年 (2019/3/21~2020/3/19)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
Quick 200	9,117	6,996	592,746,141	4,146,852
PRID X100	91,271	88,024	32,000,000	2,816,768
Quick	—	—	—	—
SAINA S200	29	—	—	—
Renault	5,109	5,709	483,380,277	2,759,618
Brilliance	546	789	470,709,759	371,390
Van		197	2,289,274,112	450,987
P 27		3	665,000,000	1,995

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4-2：パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1399年 (2020/3/20～2021/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
Quick 200	54,568	42,907	782,063,673	33,556,006
PRID X100	23,703	23,703	32,000,000	758,496
Quick	9,747	9,032	32,000,000	289,024
SAINA S200	8,127	7,306	32,000,000	233,792
Renault	2,963	3,056	468,865,183	1,432,852
Brilliance	3,947	3,504	544,915,240	1,909,383
Van	－	31	1,954,645,161	60,594
P 27	－	－	－	－

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4-3：パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1400年 (2021/3/21～2022/3/20)				生産台数増減 (1400/1399年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Quick 200	58,440	64,032	1,078,479,532	69,078,771	3,872
PRID X100	0	0	0	0	△ 23,703
Quick	32,612	32,612	138,000,000	4,500,456	22,865
SAINA S200	18,192	18,192	138,000,000	2,510,496	10,065
Renault	0	2	471,500,000	943	△ 2,963
Brilliance	594	1,154	488,935,875	564,232	△ 3,353
Van	0	2	1,075,000,000	2,150	－
P 27	－	－	－	－	－

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表5-1：サイパのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1398年 (2019/3/21～2020/3/19)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
	TIBA	160,994	163,664	353,934,683
PRIDE	170,955	190,932	280,995,768	53,651,084
SAIPA	17,370	17,641	329,456,040	5,811,934
SAIPA151 Pic-up	—	—	—	—
SHAHIN	0	0	—	0
ARIO	648	1,157	600,053,587	694,262
Changan CS 35	5,062	5,242	1,171,625,143	6,141,659
CERATO (KIA)	3,670	3,928	2,116,916,242	8,315,247
Others	0	0	—	1,262,449

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表5-2：サイパのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1399年 (2020/3/20～2021/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
	TIBA	236,939	212,203	593,102,374
PRIDE	50,413	59,335	301,888,818	17,912,573
SAIPA	27,455	23,901	541,580,185	12,944,308
SAIPA151 Pic-up	—	—	—	—
SHAHIN	1,728	462	2,365,000,000	1,092,630
ARIO	124	187	821,133,690	153,552
Changan CS 35	290	110	1,492,072,727	164,128
CERATO (KIA)	10	80	2,180,900,000	174,472
Others	0	0	—	3,801,047

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表5-3：サイパのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1400年 (2021/3/21～2022/3/20)				生産台数増減 (1400/1399年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
TIBA	260,258	263,265	949,952,421	250,089,224	23,319
PRIDE	0	142	325,197,183	46,178	△ 50,413
SAIPA	0	0	0	0	△ 27,455
SAIPA151 Pic-up	23,279	24,474	976,759,990	23,905,224	－
SHAHIN	20,866	21,957	2,455,204,718	53,908,930	19,138
ARIO	130	6	839,500,000	5,037	6
Changan CS 35	0	362	4,171,958,564	1,510,249	△ 290
CERATO (KIA)	0	2	2,616,500,000	5,233	△ 10
Others	0	0	－	2,022,708	0

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

ブランドごとに高低あるものの、1台当たりの販売額はほぼ軒並み、前年から伸びた。これには、インフレによって自動車価格が大きく上昇したことが反映されている。その結果、販売台数が減りながら、売上高が増えたブランドも多い。例えばイランホドロの「プジョー」をみると、イラン暦1400年の販売台数は30万198台と前年の33万6,233台よりも減少。その一方で、1台の価格が8億7,124万1,951リアルから13億3,562万1,120リアルに50%以上も上昇した。結果として、1400年の総販売額は400兆9,507億8,900万リアルに。前年の292兆9,402億9,500万リアルよりも増加している。

<経済制裁再開後の生産大幅減から若干回復>

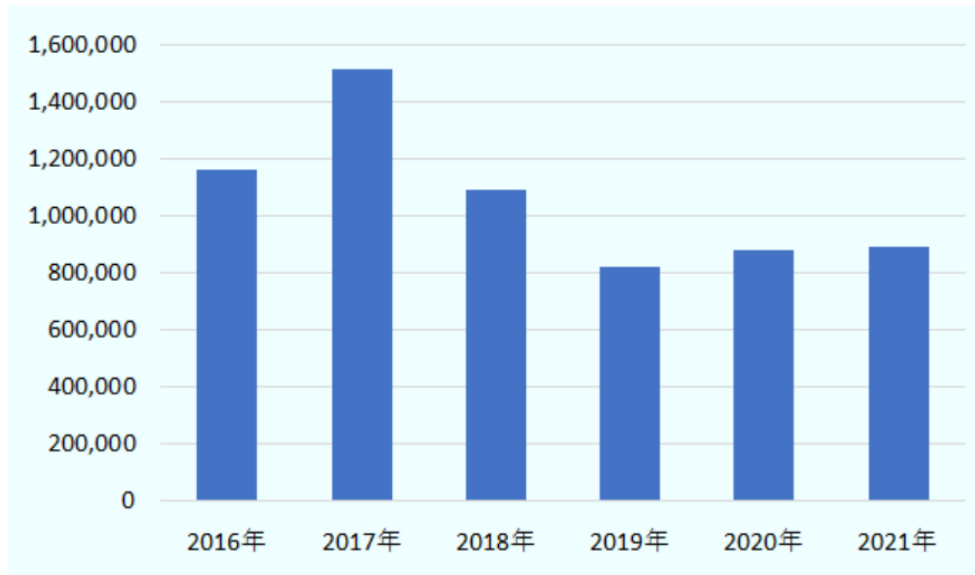
ここで、OICAの統計から2016～2021年の生産台数の推移を見てみる。

2018年は前年比28%減の109万5,526台。さらに翌2019年も前年比25%減の82万1,060台と大きく減少した。2018年は、米国がイラン核合意の「包括的共同行動計画(JCPOA)」を離脱。イランに対する経済制裁(注)を再開した年に当たる。経済制裁の効果が表れた結果と見て良い。

しかし2020年は、世界的な新型コロナウイルス感染拡大や米国による経済制裁下にもかかわらず、前年を7.3%上回った(88万997台)。経済制裁によって大幅に減少していた生産が揺り戻され、わずかにせよ増加に転じたと言えそうだ。

[2021年2月21日付イスラーム共和国通信\(IRNA\)\(ペルシア語\)](#)では、その理由を「産業・鉱山・貿易省の支援などにより国内部品産業が成長し、部品の供給が増えているため」としていた([2021年8月24日付地域・分析レポート参照](#))。しかし、2021年に入って生産台数の増加の勢いが鈍化している点を見ると、その効果は限定的だったと考えられる(図参照)。

図：イランの自動車生産台数推移（2016～2021年、単位：台）



出所：OICAの統計を基にジェットロ作成

いずれにせよ、イランの自動車生産台数は経済制裁前の水準には回復していない。また、品質面の問題も多い。この点、イランのアリー・ハーメネイー最高指導者は「国内生産のための（国による）サポートは、製品の品質向上や技術の促進につながるはずだ。しかし、残念ながら、自動車業界ではその問題に注意が払われていない」と発言。自動車業界や自動車メーカーに、品質の向上を促した（[2022年3月29日付 IRNA（ペルシア語）](#)）。

注：イランでは、経済制裁の影響で、外国から原材料・部品を受けることが基本的に望めない。加えて、イラン政府側も、国内で生産できる製品や部品の輸入を禁止するなどの措置を取っている。ちなみにその狙いは、(1)制裁による影響を抑えること、(2)国内産業を保護・強化すること、にある。原稿執筆時点では、「鉄道用および軌道用以外の車両ならびにその部分品および付属品」も輸入禁止品目となっている〔参考：ジェットロ「貿易管理制度」[輸入品目規制（禁止品目、HS 類別輸入規制）\(314KB\)](#)〕。

トルコ（生産・販売）自動車生産・販売台数ともに前年比減、輸出額は増加

2022年3月4日 イスタンブール事務所（エライ・バシュ）

トルコの2021年の自動車産業は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による半導体の供給不足や原料価格の上昇などを受け、生産台数は前年比1.7%減となった。国内の自動車販売台数（小売り）は全体で4.6%減だった。輸出台数は、2020年の前年比26.7%減から増加に転じたものの、同2.6%増の限定的な回復にとどまった。他方、自動車・同部品の輸出額は前年比14.9%増で、世界的なサプライチェーンの混乱とそれに伴う再編の中、トルコからの調達が増える傾向がみられた。

<自動車生産は1.7%減、自動車輸出額は9.5%増>

自動車工業協会(OSD)によると、2021年の自動車生産台数は前年比1.7%減の127万6,140台だった。主な減少要因は、国内自動車生産の65.9%（2020年）を占めていた乗用車の生産台数が前年比8.4%減に落ち込んだことにある。これにより、2021年の乗用車生産の比率は61.3%まで縮小した（表1参照）。

報道からジェトロが集計したところによると、2021年は、乗用車メーカーのオヤク・ルノーが約80日間、トファッシュ(フィアット)は約15日間、商用車のフォード・オトサンは約50日間、生産を一時停止しており、半導体不足による部品調達問題の影響を強く受けたようだ。

表1：車種別生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	構成比	前年比
乗用車	1,142,906	1,026,461	982,642	855,043	782,835	61.3	△ 8.4
商用車	552,825	523,689	478,602	442,811	493,305	38.7	11.4
大型トラック	19,386	22,883	17,604	21,169	34,652	2.7	63.7
小型トラック	4,116	2,654	1,399	2,081	3,922	0.3	88.5
ピックアップトラック	462,389	429,361	386,245	358,182	400,078	31.4	11.7
大型バス	8,166	8,541	9,199	7,896	5,567	0.4	△ 29.5
小型バス	55,036	56,934	61,629	51,464	46,870	3.7	△ 8.9
中型バス	3,732	3,316	2,526	2,043	2,216	0.2	8.5
自動車計	1,695,731	1,550,150	1,461,244	1,297,854	1,276,140	100.0	△ 1.7

出所：自動車工業協会（OSD）

一方、自動車工業協会（OSD）によると、自動車の輸出額は前年比9.5%増の180億5,000万ドル、自動車関連全体(完成車と部品の合計)の輸出額は、前年比15.2%増の298億7,850万ドルとなり、2020年の下落から回復を見せた。特に自動車部品は、サプライチェーンの多様化と再編の中で欧州がトルコからの調達に力を入れる姿勢がみられ、輸出額は前年比25.2%増の118億2,850万ドルと好調で、新型コロナ禍前の2019年をも上回った（表2参照）。

トルコ自動車・自動車部品工業会（TAYSAD）のアルベルト・サイダム会長は「新型コロナウイルスの影響で、欧州の自動車企業は調達先を中国など東アジアからトルコに変更した。トルコは調達先として大

きなチャンスをつかんでおり、この機会を逃さないようにするべきだ。2022年の自動車部品の輸出目標額は、前年比19%増の140億ドルとしている」と述べている（2022年1月10日付「デュンヤ」紙）。

表2：自動車関連（部品を含む）の輸出額 （単位：100万ドル、%）（△はマイナス値）

項目	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	前年比	構成比
自動車合計	19,257.1	21,350.3	20,613.8	16,491.1	18,050.0	9.5	60.4
乗用車	11,790.6	12,421.0	11,864.8	9,312.1	9,272.1	△ 0.4	51.4
大型・軽商用車	4,849.0	5,376.4	4,945.4	4,254.5	5,420.3	27.4	30.0
大型バス	1,308.2	1,503.2	1,759.4	1,300.7	1,015.4	△ 21.9	5.6
中・小型バス	217.7	215.5	222.9	188.4	193.9	2.9	1.1
その他の自動車	1,091.5	1,834.3	1,821.2	1,435.0	2,148.3	49.7	11.9
自動車部品合計	9,835.9	10,881.6	10,616.4	9,451.3	11,828.5	25.2	39.6
スペアパーツ	7,785.4	8,406.4	8,071.3	7,251.5	9,188.8	26.7	77.7
タイヤなどゴム製品	1,131.8	1,353.9	1,479.1	1,248.0	1,630.3	30.6	13.8
エンジン	486.4	582.0	518.1	461.4	296.6	△ 35.7	2.5
バッテリー	295.8	388.1	397.3	353.0	509.4	44.3	4.3
セーフティーガラス	136.5	151.1	150.6	140.3	203.1	44.8	1.7
合計	29,093.0	28,986.5	31,230.1	25,941.9	29,878.5	15.2	100.0

出所：自動車工業協会（OSD）

[トルコ輸出業者会議（TIM）（トルコ語）](#)によると、2021年のトルコの輸出総額は前年比32.9%増の2,253億6,768万ドルで、そのうち13.0%を占める自動車関連（部品を含む）の輸出額は前年比14.9%増の293億4,279万ドルだった。国・地域別で見ると、主な輸出先のドイツ、フランス、英国などの国々への輸出額が10%超の増加を見せているほか、ロシアへの輸出が前年比50.9%増と好調だった（表3参照）。

表3：自動車・同部品の国別輸出額

(単位：1,000ドル、%) (△はマイナス値)

順位	国・地域名	2020年	2021年	構成比	前年比	寄与度
—	EU	17,039,689.32	18,966,187.09	64.6	11.3	7.5
1	ドイツ	3,569,893.98	4,167,666.94	14.2	16.7	2.3
2	フランス	2,962,942.03	3,371,418.74	11.5	13.8	1.6
3	英国	2,223,794.25	3,093,557.55	10.5	39.1	3.4
4	イタリア	2,136,092.90	2,448,548.02	8.3	14.6	1.2
5	スペイン	1,401,921.98	1,606,540.69	5.5	14.6	0.8
6	米国	950,996.14	1,227,428.79	4.2	29.1	1.1
7	ポーランド	966,459.19	1,173,313.49	4.0	21.4	0.8
8	スロベニア	1,170,066.75	1,171,994.58	4.0	0.2	0.0
9	ベルギー	1,101,076.45	1,123,515.57	3.8	2.0	0.1
10	ロシア	467,739.35	705,971.47	2.4	50.9	0.9
11	エジプト	501,869.95	613,808.67	2.1	22.3	0.4
12	ルーマニア	696,138.54	598,046.81	2.0	△ 14.1	△ 0.4
13	イスラエル	704,292.02	586,005.81	2.0	△ 16.8	△ 0.5
14	モロッコ	459,764.79	547,111.02	1.9	19.0	0.3
15	オランダ	560,234.13	512,550.05	1.7	△ 8.5	△ 0.2
16	ハンガリー	353,209.15	387,146.88	1.3	9.6	0.1
17	スウェーデン	366,933.14	362,586.85	1.2	△ 1.2	△ 0.0
18	デンマーク	240,438.70	262,323.65	0.9	9.1	0.1
19	ポルトガル	222,660.26	260,374.79	0.9	16.9	0.1
20	ブルガリア	222,464.93	255,148.26	0.9	14.7	0.1
51	日本	40,709.26	46,379.40	0.2	13.9	0.0
—	総額	25,544,947.36	29,342,794.83	100.0	14.9	14.9
—	トルコ輸出総額	169,637,755.31	225,367,676.12	13.0	32.9	2.2

完成車の輸出台数をメーカー別で見ると、オヤク・ルノーが11.3%減、トファシュ(フィアット)が4.6%減と、半導体不足による生産停止の影響が輸出でもみられた。ホンダは2021年9月末にトルコの完成車工場での生産を終了したため、前年比の下落幅が大きかった。全てのメーカーの合計では、前年比2.6%増の95万4,043台だった(表4参照)。

表4：完成車メーカー別輸出台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2018年	2019年	2020年	伸び率	2021年	伸び率
フォード・オトサン	328,502	333,734	254,003	△ 23.9	287,609	13.2
オyak・ルノー	280,411	295,275	211,954	△ 28.2	187,923	△ 11.3
トヨタ	237,451	227,019	182,089	△ 19.8	187,907	3.2
現代・アッサン	190,347	169,803	128,003	△ 24.6	138,730	8.4
トファシュ・フィアット	243,796	194,107	117,886	△ 39.3	112,465	△ 4.6
テュルク・トラクター	14,502	15,207	12,553	△ 17.5	16,176	28.9
メルセデスベンツ	16,309	16,324	11,184	△ 31.5	13,910	24.4
ホンダ	13,699	7,528	6,421	△ 14.7	2,305	△ 64.1
カルサン	3,419	2,713	755	△ 72.2	2,135	182.8
マン	2,425	2,892	2,628	△ 9.1	1,573	△ 40.1
アナドル・いすゞオート	964	1,433	510	△ 64.4	1,100	115.7
ハッタト・トラクター	621	637	942	47.9	862	△ 8.5
オトカル	901	1,156	862	△ 25.4	749	△ 13.1
合計	1,333,992	1,268,430	930,033	△ 26.7	954,043	2.6

出所：自動車工業協会 (OSD)

<自動車販売台数は4.6%減、日本企業は好調>

[トルコ自動車販売協会 \(ODD\)](#) によると、2021年の国内自動車販売台数(小売り)は全体で4.6%減の73万7,350台で、うち乗用車が56万1,853台(前年比7.9%減)、軽商用車が17万5,497台(前年比7.9%増)だった。2021年の販売台数は、過去10年間の平均台数の80万4,398台(乗用車60万9,076台)を下回った。

乗用車販売を車種別にみると、セダンタイプが39.6%(22万2,632台)のシェアを占め、例年通り主流になっている。スポーツ用多目的車(SUV)は34.6%(19万4,506台)のシェアで、前年の29.8%(18万1,554台)を上回り、販売台数、シェアともに拡大した唯一の車種となった。ハッチバックのシェアは23.8%(13万3,670台)で、前年の23.2%(14万1,271台)から微増した。軽商用車の販売シェアでは、バンが78.6%(13万8,020台)で、例年どおり大半を占めた。軽トラックが10.3%(1万8,067台)、ミニバスが4.8%(8,347台)、ピックアップが6.3%(1万1,063台)だった。

燃料タイプ別にみると、例年と同じくガソリン車が構成比66.5%で大半を占め、次いでディーゼル車が19.7%、LPG(液化石油ガス)車が4.5%を占めた。ハイブリッド車の販売台数は前年から2.1倍の4万9,493台で、シェアが8.8%に拡大した。電気自動車(EV)も3.4倍となり、全体の0.5%(2,846台)を占めた。

メーカー別にみると、フィアットが前年比11.7%減となったものの、12万1,254台で2021年も首位を維持した。ルノーが19.9%減(8万1,280台)で2位、フォルクスワーゲンが5.3%増(6万8,186台)で3位だった。日本企業では、トヨタが30.2%増(5万2,588台、5位)、ホンダが26.7%増(2万8,150台、10位)、日産が6.3%増(1万4,096台、16位)、スズキが28.5%増(3,826台、21位)、いすゞが2倍

(1,107台、26位)、スバルが18.2%増(796台、29位)、レクサスが62.2%増(232台、33位)と、前年比で好調だった。マツダは1.9%減(153台、35位)だった(表5参照)。

表5：販売台数上位15社(2021年、総計ベース)

乗用車

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	71,992	1,089	73,081	13.0	△ 20.9
2	ルノー	66,276	9,285	75,561	13.4	△ 23.6
3	フォルクスワーゲン	0	53,523	53,523	9.5	1.5
4	フォード	2,326	11,726	14,052	2.5	△ 49.1
5	トヨタ	43,624	2,275	45,899	8.2	17.8
6	プジョー	0	28,998	28,998	5.2	△ 20.7
7	ヒュンダイ	22,147	14,788	36,935	6.6	34.1
8	ダチア	0	27,672	27,672	4.9	6.8
9	シトロエン	0	22,551	22,551	4.0	1.3
10	ホンダ	19,592	8,558	28,150	5.0	26.7
11	オペル	0	20,754	20,754	3.7	△ 33.5
12	シュコダ	0	25,228	25,228	4.5	4.4
13	メルセデスベンツ	0	15,398	15,398	2.7	△ 1.4
14	キア	0	15,250	15,250	2.7	12.6
15	BMW	0	15,555	15,555	2.8	9.0
合計(その他を含む)		225,957	335,896	561,853	100.0	△ 7.9

軽商用車

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	45,670	2,503	48,173	27.4	7.1
2	ルノー	0	5,719	5,719	3.3	117.1
3	フォルクスワーゲン	0	14,663	14,663	8.4	21.8
4	フォード	51,427	1,790	53,217	30.3	△ 18.0
5	トヨタ	0	6,689	6,689	3.8	372.1
6	プジョー	0	9,970	9,970	5.7	40.7
7	ヒュンダイ	0	1,595	1,595	0.9	61.1
8	ダチア	0	7,194	7,194	4.1	47.1
9	シトロエン	0	6,220	6,220	3.5	19.0
10	ホンダ	0	0	0	0	0
11	オベル	0	5,167	5,167	3	0
12	シュコダ	0	0	0	0	0
13	メルセデスベンツ	0	6,100	6,100	3.5	17.9
14	KIA	0	1,333	1,333	1	0
15	BMW	0	0	0	0	0
合計(その他を含む)		97,670	77,827	175,497	100.0	7.9

総合

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	117,662	3,592	121,254	16.4	△ 11.7
2	ルノー	66,276	15,004	81,280	11.0	△ 19.9
3	フォルクスワーゲン	0	68,186	68,186	9.2	5.3
4	フォード	53,753	13,516	67,269	9.1	△ 27.3
5	トヨタ	43,624	8,964	52,588	7.1	30.2
6	プジョー	0	38,968	38,968	5.3	△ 10.8
7	ヒュンダイ	22,147	16,383	38,530	5.2	35.0
8	ダチア	0	34,866	34,866	4.7	13.2
9	シトロエン	0	28,771	28,771	3.9	4.7
10	ホンダ	19,592	8,558	28,150	3.8	26.7
11	オベル	0	25,921	25,921	3.5	△ 24.4
12	シュコダ	0	25,228	25,228	3.4	4.4
13	メルセデスベンツ	0	21,498	21,498	2.9	3.4
14	KIA	0	16,583	16,583	2.2	7.4
15	BMW	0	15,555	15,555	2.1	9.0
合計(その他を含む)		323,627	413,723	737,350	100.0	△ 4.6

注：順位は総合の販売台数による。

出所：トルコ自動車販売協会（ODD）

自動車工業協会 (OSD) によると、2021 年の国内自動車販売 (出荷) 台数は前年比 2.9% 減の 77 万 2,722 台だった。国内生産車は 6.0% 減、輸入車は 0.3% 減となった (表 6 参照)。国内生産の多いオヤク・ルノー、トファシュ(フィアット)、フォード・オトサンの生産の一時停止による影響がみられた。このため、国内販売での輸入車比率も 2020 年の 53.6% から 55.1% に上昇した。2021 年の自動車登録台数 (2,524 万 9,119 台) のうち、54.3% (1,370 万 6,065 台) が乗用車となっている (表 7 参照)。

表 6 : 自動車販売 (出荷) 台数 (単位 : 台、%) (△はマイナス値、-は値なし)

項目	2018年	2019年	2020年	2021年	前年比
国内販売	641,541	491,909	796,150	772,722	△ 2.9
国内生産車	244,275	214,839	369,172	347,064	△ 6.0
輸入車	397,266	277,070	427,028	425,658	△ 0.3
国内販売における輸入車比率	61.9%	56.3%	53.6%	55.1%	—

出所 : 自動車工業協会 (OSD)

表 7-1 : 登録自動車数、2017-2021 (遡及台数) (単位 : 台)

年	合計	乗用車	小型バス	バス
2017年	22,218,945	12,035,978	478,618	221,885
2018年	22,865,921	12,398,190	487,527	218,523
2019年	23,156,975	12,503,049	493,373	213,358
2020年	24,144,857	13,099,041	493,395	212,407
2021年	25,249,119	13,706,065	484,806	208,882

出所 : トルコ統計機構 (TUIK)

表 7-2 : 登録自動車数、2017-2021 (遡及台数) (単位 : 台)

年	ピックアップ	トラック	自動二輪	その他	トラクター
2017年	3,642,625	838,718	3,102,800	60,099	1,838,222
2018年	3,755,580	845,462	3,211,328	63,359	1,885,952
2019年	3,796,919	844,481	3,331,326	65,470	1,908,999
2020年	3,938,732	859,670	3,512,576	70,309	1,958,727
2021年	4,115,205	886,303	3,744,370	78,482	2,025,006

出所 : トルコ統計機構 (TUIK)

< 欧州市場の販売ランキングで 6 位維持、国内市場では価格や金利の上昇が問題 >

トルコの自動車販売を欧州市場と比較すると、2021 年は 2020 年と同じく 6 位だった (表 8 参照)。トルコは 2019 年に 9 位にランクダウンしたが、2014 年以降のそれ以外の年は、欧州市場のランキングで 6 位を維持している。

表8：欧州市場とトルコ市場の2021年の自動車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

国・地域名	2021年			2020年	前年比
	乗用車販売台数	商用車販売台数	合計	合計	
EU + EFTA + 英国	11,774,885	2,358,771	14,133,656	14,084,802	0.3
ドイツ	2,622,132	351,187	2,973,319	3,266,749	△ 9.0
フランス	1,659,003	483,272	2,142,275	2,100,020	2.0
英国	1,647,181	401,849	2,049,030	1,968,559	4.1
イタリア	1,457,952	211,395	1,669,347	1,564,767	6.7
スペイン	859,477	174,582	1,034,059	1,030,746	0.3
トルコ	561,853	210,869	772,722	796,150	△ 2.9
ポーランド	446,647	107,966	554,613	510,153	8.7
ベルギー	383,123	80,686	463,809	511,106	△ 9.3
オランダ	322,831	80,525	403,356	426,996	△ 5.5
スウェーデン	301,006	42,876	343,882	330,215	4.1
オーストリア	239,803	66,373	306,176	291,833	4.9
スイス	238,481	33,586	272,067	269,205	1.1
チェコ	206,876	29,345	236,221	228,834	3.2
デンマーク	185,324	36,613	221,937	233,211	△ 4.8
ノルウェー	176,276	41,188	217,464	180,885	20.2
ポルトガル	146,637	33,640	180,277	176,992	1.9
ハンガリー	121,920	28,467	150,387	153,968	△ 2.3
ルーマニア	121,208	22,772	143,980	145,015	△ 0.7
アイルランド	104,669	31,457	136,126	112,123	21.4
フィンランド	98,481	16,811	115,292	112,974	2.1
ギリシャ	100,916	11,448	112,364	88,710	26.7
スロバキア	75,700	11,649	87,349	84,909	2.9
スロベニア	53,988	11,710	65,698	63,154	4.0
クロアチア	44,915	9,361	54,276	43,803	23.9
ルクセンブルク	44,372	5,781	50,153	50,814	△ 1.3
リトアニア	31,371	11,476	42,847	47,594	△ 10.0
ブルガリア	24,537	9,935	34,472	29,663	16.2
エストニア	22,336	5,183	27,519	22,756	20.9
ラトビア	14,344	4,131	18,475	16,433	12.4
アイスランド	12,755	1,466	14,221	10,608	34.1
キプロス	10,624	2,041	12,665	12,007	5.5

出所：欧州自動車工業会（ACEA）、トルコ自動車工業協会（OSD）

2021年のトルコの自動車市場は、半導体供給不足による影響で生産が滞り、新車の需給バランスが崩れ、中古車も含めた自動車全体の価格が上昇した。トルコでは、自動車に対する特別消費税(SCT)と、その税率設定の基準となるベース価格（税抜き価格基準）、自動車ローンの金利水準が販売に直接影響する。自

自動車の特別消費税率設定の基準となるベース価格(税抜き価格基準)は外貨ベースで決定され、45%・50%・80%のカテゴリーで課税されるが、2021年は通貨トルコ・リラが年間で44%も下落した影響で、多くの自動車が80%の課税対象となり、これが半導体不足による自動車生産減と重なった結果、販売価格の高騰につながった。なお、トルコ政府は2021年1月13日、為替下落に起因する特別消費税の問題を解決するために、自動車の特別消費税率の税率設定の基準となるベース価格(税抜き価格基準)を変更し、従来の45%・50%・80%の特別消費税率に、新たに60%と70%の税率カテゴリーを追加した([2022年1月17日付ビジネス短信](#)参照)。

また、自動車ローンの金利は、2021年初は年率15.4%だったが、同年末には26.2%まで上昇した。さらに、トルコ銀行調整監視機構(BDDK)は7月1日、自動車ローンの返済期限の満期を2~5年から1~4年へ12カ月間短縮させた。これらも販売に影響したと考えられる。

<EV生産、充電ステーションの設置の加速に注目>

2021年の注目ポイントとして、EVの販売は3.4倍、ハイブリッド車は2.1倍になり、販売全体におけるシェアが合わせて9.3%に達したことが挙げられる。欧州市場の37.6%に比べるとまだ低い比率ではあるが、今後の動きが注視されている。

トルコ初の国民車生産に向けて2017年に設立されたTOGGは、ブルサ県ゲムリキ市に工場を設立し、CセグメントのEVを製造するとしている。バッテリーに関しては、中国の孚能科技(ファラシス・エナジー)との合弁会社シロ(SiRo)を設立し、TOGGの工場敷地内で生産する。また、充電ステーションの普及に向け、関連会社TOGGスマート・急速充電ソリューションズ(TOGG Akilli ve Hizli Sarj Cozumleri A.S.)を設立した。TOGGのゲムリキ工場は2022年7月に試作品製造を始め、2022年末に量産に入る予定となっている。

フォードは、電気商用車として、商用車ブランドのトランジットカスタム(Transit Custom)のEVバージョン生産に向け、フォード・オトサンのコジャエリ工場に20億ユーロを投資し、2023年前半に生産を開始する準備を進めている。

なお、カルサン、アナドル・いすゞ、テムサ、オトカルの4社は既にトルコ国内でEVバスを生産している。

全国のEV向け充電ステーションの数は2021年末時点で全国3,457件、うちイスタンブールが1,265件(36.6%)、アンカラが320件(9.3%)、イズミルが235件(6.8%)、アンタリアが162件(4.7%)と大都市に集中している。主にゾルル・エナジー(ゾルル財閥)傘下のゾルル・エナジー・ソリューションズ(Zorlu Energy Solutions)、エネリジサ(サバンジュ財閥)傘下のエシャージ(Esarj)が投資しており、住宅やガソリンスタンド、ホテル、ショッピングモールの駐車場などに設置されている。

トルコ電気自動車ハイブリッド車協会(TEHAD)のベルカン・バイラム会長によると、全国の全県に充電ステーションがあり、うち15%が急速充電のタイプとなっている。バイラム会長は「充電ステーション設置に十分な投資インセンティブが提供されれば、その数は増えるだろう」と述べている。

また、米国の EV メーカーのテスラは公式ウェブサイトで、トルコ国内 12 カ所にテスラ・スーパーチャージャーを設立すると発表した。報道によると、テスラは 2022 年にトルコ市場で 4 つのモデルの EV の販売を開始するという。

イスラエル（販売）：2021年の自動車販売台数は大幅に復調、交通渋滞が深刻化

2022年5月13日 テルアビブ事務所（吉田 暢）

イスラエル国内の2021年の自動車販売台数は28万9,291台で、前年比約35%（約7万5,000台）の増加となった。

<2021年の販売台数は29万台に迫る勢いで大幅に回復>

2016年の28万6,728台をピークに、2017年以降は緩やかに減少を続けていたが、ここに来て大幅に需要を戻したかたちだ（表1参照）。新型コロナウイルス禍による行動規制が緩和された2021年前半に予想されていた回復基調（[2021年6月16日付地域・分析レポート参照](#)）が2021年末まで継続したものと考えられる。

表1-1：自動車販売台数上位20社（2021年末時点）と日系メーカーの販売台数推移（2015～2021年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー/ブランド	2015年 販売台数	2016年 販売台数	2017年 販売台数	2018年 販売台数	2019年 販売台数	2020年 販売台数
1	現代	31,250	39,086	36,781	38,423	40,286	33,565
2	トヨタ	29,280	30,040	31,103	27,192	35,898	28,756
3	起亜	33,703	38,069	35,663	35,524	31,978	25,483
4	シュコダ	16,083	19,511	21,742	19,928	17,921	17,908
5	マツダ	17,057	14,303	13,033	13,253	10,804	9,499
6	三菱自動車	16,121	17,988	10,863	12,952	14,342	12,895
7	セアット	7,692	8,362	8,471	9,046	9,128	10,256
8	日産	11,960	11,664	14,342	15,626	11,055	7,425
9	スズキ	12,277	13,413	16,619	13,304	12,440	9,234
10	シボレー・GM	6,969	8,802	7,216	6,976	6,159	6,527
11	ブジョー	5,867	6,404	6,464	6,581	6,906	5,778
12	ルノー	9,337	10,786	13,006	11,397	9,058	7,428
13	シトロエン	5,715	7,620	8,020	6,963	6,847	5,901
14	テスラ	0	0	0	0	0	0
15	スバル	7,625	7,738	6,647	5,734	4,515	3,763
16	フォルクスワーゲン	7,939	9,064	7,043	5,859	4,297	4,464
17	アウディ	3,344	4,183	4,598	4,015	3,827	3,180
18	メルセデスベンツ	2,569	3,419	3,787	2,599	3,115	2,957
19	BMW	2,433	3,021	3,451	3,312	2,958	2,047
20	ホンダ	5,403	6,998	7,685	6,216	5,206	2,542
26	レクサス	1,449	1,400	1,227	1,515	1,618	1,482
28	いすゞ	1,584	1,957	1,597	1,384	1,518	887
46	インフィニティ	385	348	414	558	217	182
	その他	18,806	22,552	21,791	19,133	13,845	12,385
総計		254,848	286,728	281,563	267,490	253,938	214,544

注：太字：日系メーカー・ブランド。

出所：イスラエル自動車輸入業者協会

順位	メーカー／ブランド	2021年		
		販売台数	シェア	前年比
1	現代	43,152	14.9%	28.6%
2	トヨタ	40,844	14.1%	42.0%
3	起亜	39,737	13.7%	55.9%
4	シュコダ	18,628	6.4%	4.0%
5	マツダ	15,051	5.2%	58.4%
6	三菱自動車	12,828	4.4%	△0.5%
7	セアット	11,453	4.0%	11.7%
8	日産	11,315	3.9%	52.4%
9	スズキ	10,563	3.7%	14.4%
10	シボレー・GM	8,416	2.9%	28.9%
11	プジョー	8,033	2.8%	39.0%
12	ルノー	7,584	2.6%	2.1%
13	シトロエン	7,061	2.4%	19.7%
14	テスラ	6,299	2.2%	－
15	スバル	5,495	1.9%	46.0%
16	フォルクスワーゲン	4,392	1.5%	△1.6%
17	アウディ	3,763	1.3%	18.3%
18	メルセデスベンツ	3,609	1.2%	22.0%
19	BMW	3,484	1.2%	70.2%
20	ホンダ	3,066	1.1%	20.6%
26	レクサス	1,854	0.6%	25.1%
28	いすゞ	1,553	0.5%	75.1%
46	インフィニティ	49	0.0%	△73.1%
	その他	21,062	7.3%	70.1%
総計		289,291	100.0%	34.8%

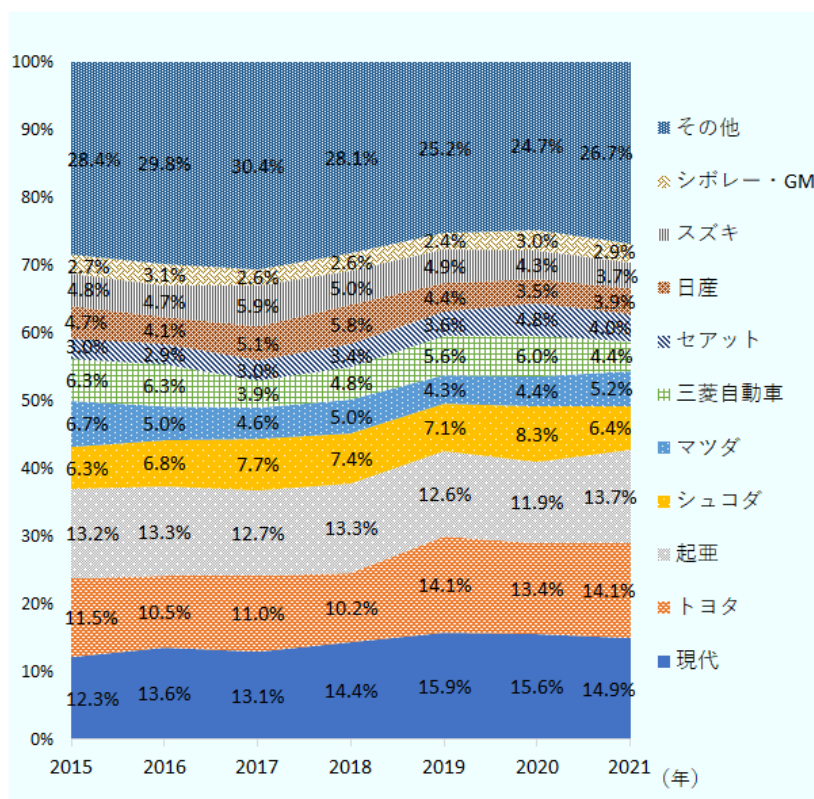
注：太字：日系メーカー・ブランド。
出所：イスラエル自動車輸入業者協会

イスラエルは総人口 900 万人余りと、自動車の国内市場規模は大きくはない。そのため、イスラエルに自国の自動車（完成車）メーカーは存在せず、国内で販売される自動車は全て輸入車だ。

販売台数上位メーカーの顔ぶれに大きな変化はない。第 2 位のトヨタ自動車、第 3 位の韓国の起亜がともにシェアを伸ばし、首位の韓国の現代自動車に迫る勢いを見せている。

メーカー・ブランド別の市場シェアでは、韓国勢は現代が 14.9%（2020 年 15.6%）、起亜が 13.7%（同 11.9%）、日本勢はトヨタが 14.1%（同 13.4%）、マツダが 5.2%（同 4.4%）、三菱自動車が 4.4%（同 6.0%）、日産自動車が 3.9%（同 3.5%）、スズキが 3.7%（同 4.3%）となっている（図 1 参照）。三菱は販売台数、シェアともに減少した。スズキは販売台数で前年比プラスだったものの、全体の販売台数が大幅に増加したこともあり、シェアを落とす結果となった。

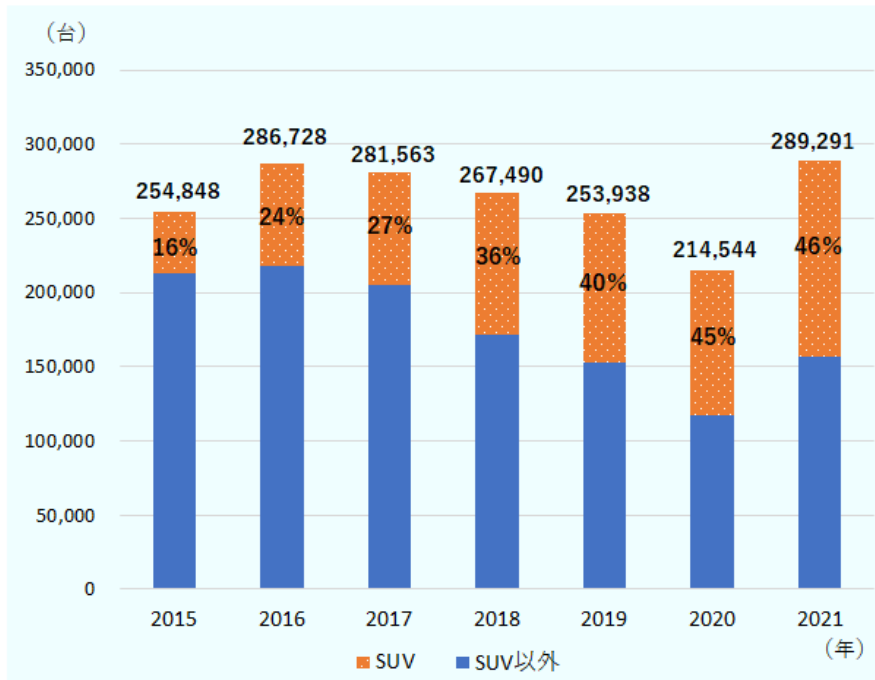
図1：販売台数上位10社（2021年末時点）市場シェア推移（2015-2021年）



出所：イスラエル自動車輸入業者協会

自動車のタイプ別では、2015年に自動車販売台数全体の16%を占めたスポーツ用多目的車（SUV）が2020年に45%、2021年に46%とさらに販売割合を増やし続けている（図2参照）。メーカー・ブランド別でSUVの販売割合が大きいのは、スバル（年間販売台数の99%）、プジョー（83%）、起亜（67%）、三菱（62%）などだ。また、台数ベースで最も多いのは起亜の2万6,464台だった。

図2：自動車販売台数に占めるSUVの割合



注：棒グラフ上部太字は総台数。
出所：イスラエル自動車輸入業者協会

表2：自動車販売台数に占めるSUVの割合

(単位：台)

項目	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
SUV	41,667	68,921	76,049	95,517	100,631	97,119	132,027
SUV以外	213,181	217,807	205,514	171,973	153,307	117,425	157,264

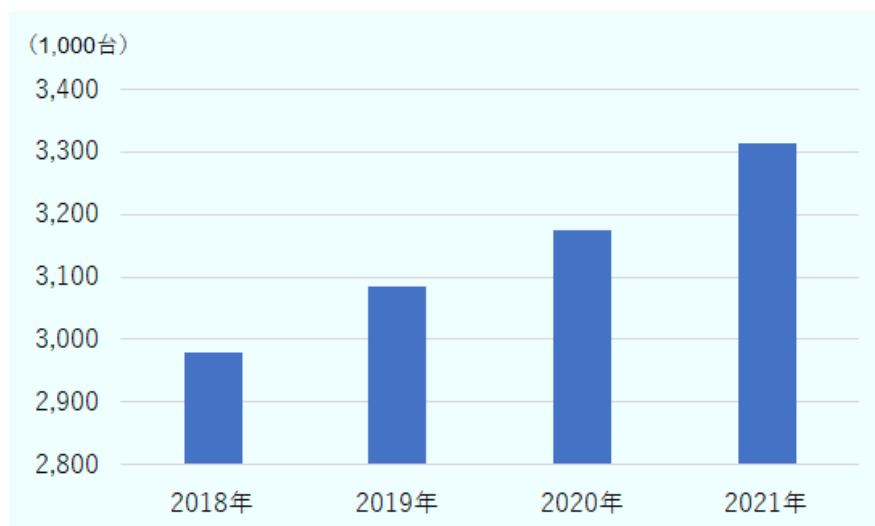
出所：イスラエル自動車輸入業者協会

また、2021年にはイスラエルに初めて米国テスラの電気自動車（EV）が投入された。同社は6,299台を販売し、シェア2.2%を獲得した（前掲表1参照）。現地紙の報道によると、2021年のEV全体の販売台数は1万台近くで、この6割をテスラが占めるといふ。

<自動車の累積的な増加による交通渋滞が深刻化、都市インフラの開発が課題>

新車の販売が大幅に復調したことは、新型コロナ禍による景気減退が急速に回復していることを示している。

図3：イスラエルにおける自動車登録台数（累計）



注：2021年は暫定値。
出所：イスラエル中央統計局

一方で、都市部を中心に慢性的な交通渋滞が発生、新型コロナ禍以降さらに悪化しているという見方がある。渋滞悪化の原因としてまず考えられるのは、自動車登録台数が累積的に増加傾向にあることだ。高い購買力を背景に、狭い国土に次々と新車が輸入されてくるため、既に過密状態になっている可能性がある（図3参照）。

2021年12月8日付「タイムズ・オブ・イスラエル」紙は、ドライブナビゲーションアプリ「ウェイズ」のデータ分析結果を紹介し、新型コロナ禍以前と比較して、自動車の稼働が全国平均で23%増加したとしている。これによると、最も増加率が高かったのは南部のベエルシェバで45%、次いでエルサレムの38%、テルアビブ近郊のラマトガン32%、北部のハイファ29%などとなっている。

同紙はまた、テルアビブにつながる主要な高速道路の「アヤロンハイウエー」の分析を併せて紹介し、通勤時間帯に通行する自動車1台当たりの乗車人数が1.2名程度で推移しており、ほとんどの車両が1台1人で走っているとしている。「アヤロンハイウエー」は、郊外の駐車場に自家用車を止めて、1台の自動車に複数人が乗り合って都心に向かう車が優先的に通行できる「カープールレーン」を設定しているが、利用率は高くないという。

クルマ離れが進まない背景には、新型コロナ禍をきっかけに感染を予防する目的からも、自家用車での通勤を選択する人が増えていることが挙げられる。前述の現地紙によると、新型コロナ禍前にはテルアビブ都市圏で1日当たり150万回のバス乗降があり、8万人がテルアビブの鉄道の主要駅を利用していたが、いまだにコロナ禍以前の水準には戻っていないという。既に過密状態にある道路に、これまで公共交通機関を利用していた人々が自家用車で通勤するようになると、渋滞はさらに悪化することとなる。

別の理由として挙げられているのは、そもそも、近郊列車や地下鉄などの公共交通機関の整備が遅れている点だ。テルアビブ都市圏では、郊外のベッドタウンと都心を結ぶ大規模輸送システム（ライトレール）

の建設が 2000 年代後半から計画されてきたが、いまだに商用運行は始まっていない ([2022 年 4 月 19 日付ビジネス短信参照](#))。

イスラエルは国土の約 4 割が砂漠で占められていることもあり、全人口に占める都市人口の割合は 92% で、年 1.7% を超える人口増加率 (ともに世界銀行 : 2020 年) と相まって、住宅の供給が喫緊の課題となっている。住宅は、既に過密状態で、かつ不動産価格が高騰している都心部から、郊外化する傾向にある。しかし、公共交通機関が未発達なことから、郊外から都心部への通勤に自家用車が使用される傾向が続いているため、交通渋滞の深刻化に拍車をかけている。

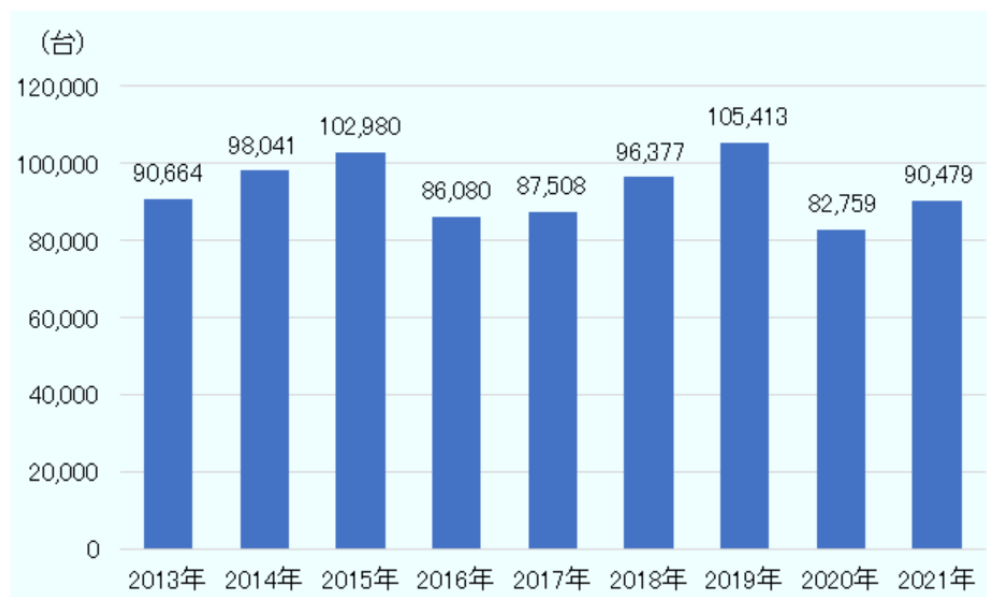
ハイテク先進国として名高いイスラエルは、その急速な経済成長によって都市が拡張し、そこに暮らす人口も同時に増加してきた。旺盛な購買意欲によって新車を手にしたイスラエルの人びとが快適なドライブを楽しむためにも、状況を改善し、さらなる発展を支えるための都市インフラの開発がまさに必要とされている。

ケニア（販売）：新車と二輪車の販売が好調、電気自動車の開発も進む

2022年10月4日 ナイロビ事務所（久保 唯香）

2021年の自動車新規登録台数は9万479台だった。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた2020年は前年比21.5%減と大幅に落ち込んでいたが、そこからの反動もあり伸び率は9.3%だった（図1参照）。部門別にみると、特に好調だったのは貨物自動車やトラック、トレーラーといった商用車で、登録台数は前年比23.1%増の1万258台だった（図2参照）。

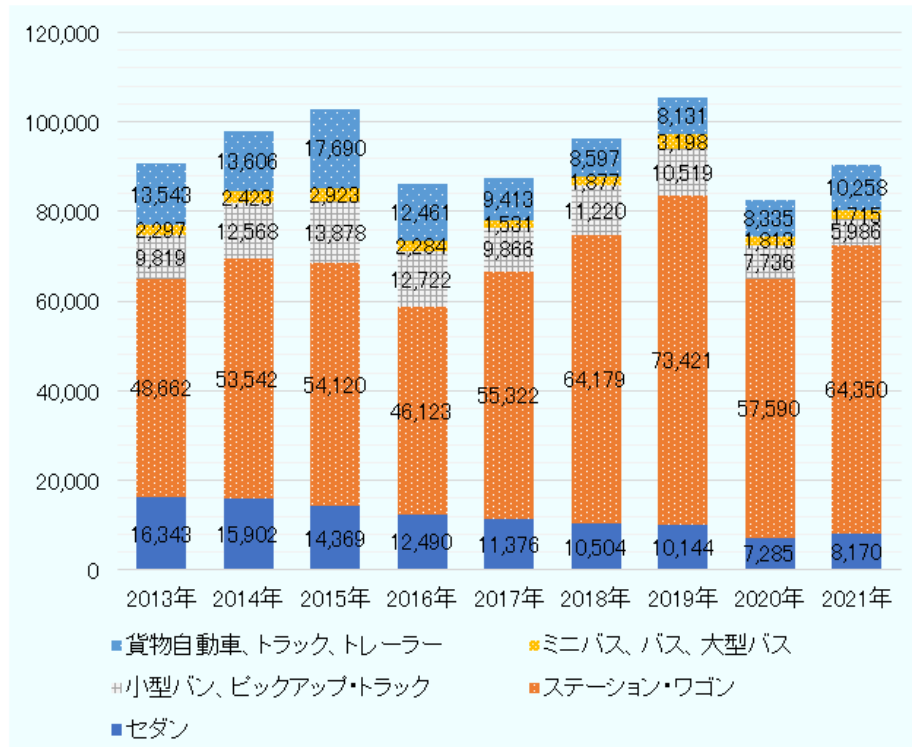
図1：新規登録台数の推移



出所：ケニア自動車工業会（KMI）「Vehicle Sales for year 2013~2019」、Leading Economic Indicator January 2020からジェトロ作成

2020年の月別の国内新車販売台数をみると5月が底で、559台だった。その後、6月以降は徐々に回復し、12月には前年同期比19.2%増となる1,289台に回復した（図2参照）。新車販売実績をクラス別にみると（図3参照）、売れ筋のトップは10～14トンのトラックで、全体の16.6%を占める1,826台だった。続くクラスも3.5～9トントラックで、販売台数は全体の14.9%にあたる1,641台だった。それぞれ、販売実績数のうち現地生産車の割合は100%、99.6%であった。

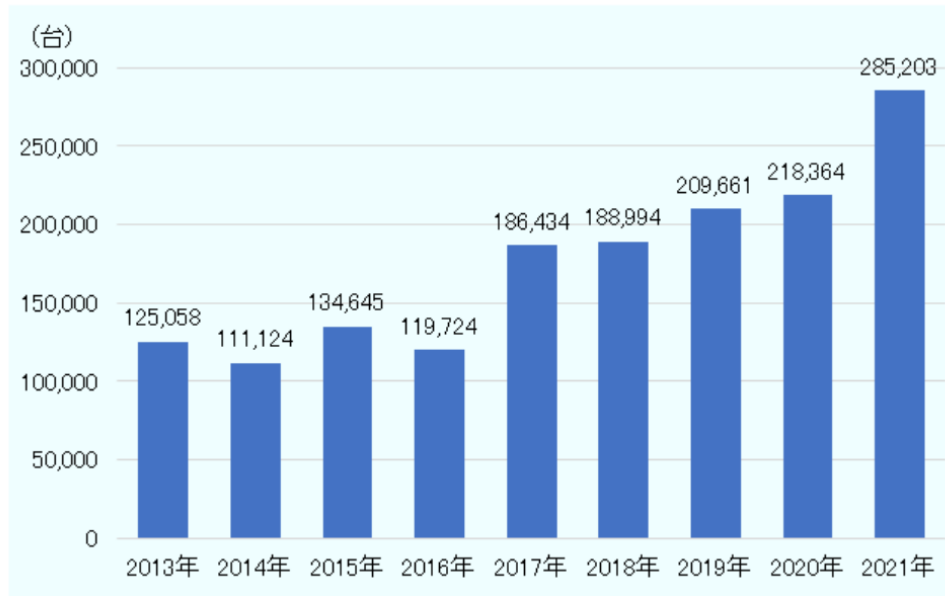
図2：新規登録台数の内訳



出所：ケニア国家統計局「Economic Survey 2020」、 「Leading Economic Indicators」 からジェトロ作成

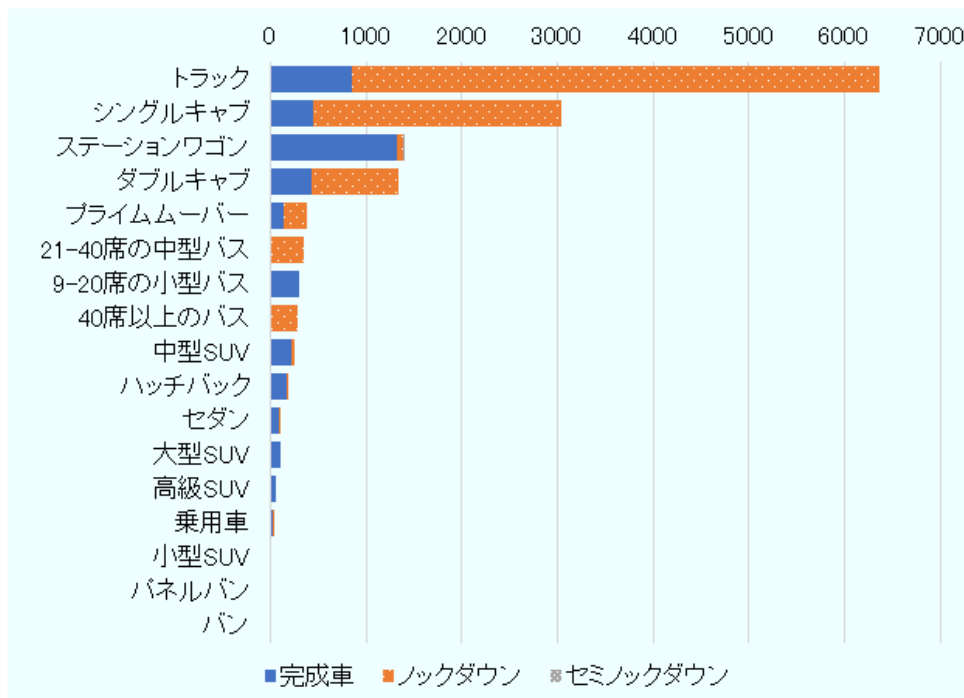
新車の販売台数は、新規登録台数の15.7%にあたる1万4,250台で、伸び率は29.8%と好調だった。また、中古車販売の見込み台数は、7万6,229台で登録台数の84.3%を占める。伸び率は6.2%で、新車の伸び率と比べると低いものであった（図3参照）。新車の販売実績をクラス別にみると、44.7%を占めたのがトラックで、続くシングルキャブは21.3%だった（図4参照）。それぞれ、販売実績数のうち現地生産車の割合は86.7%、85.2%だった。また、トップシェアは38.4%のいすゞ自動車だった。

図3：新車と中古車の販売・登録台数の推移



出所：ケニア自動車工業会（KMI）「Vehicle Sales for year 2013～2019」、Leading Economic Indicator
January 2020からジェットロ作成

図4：2021年の新車販売の内訳



注：セミノックダウンはステーションワゴンの1台。

出所：ケニア自動車工業会（KMI）「Vehicle Sales for year 2013～2019」、Leading Economic Indicator
January 2020からジェットロ作成

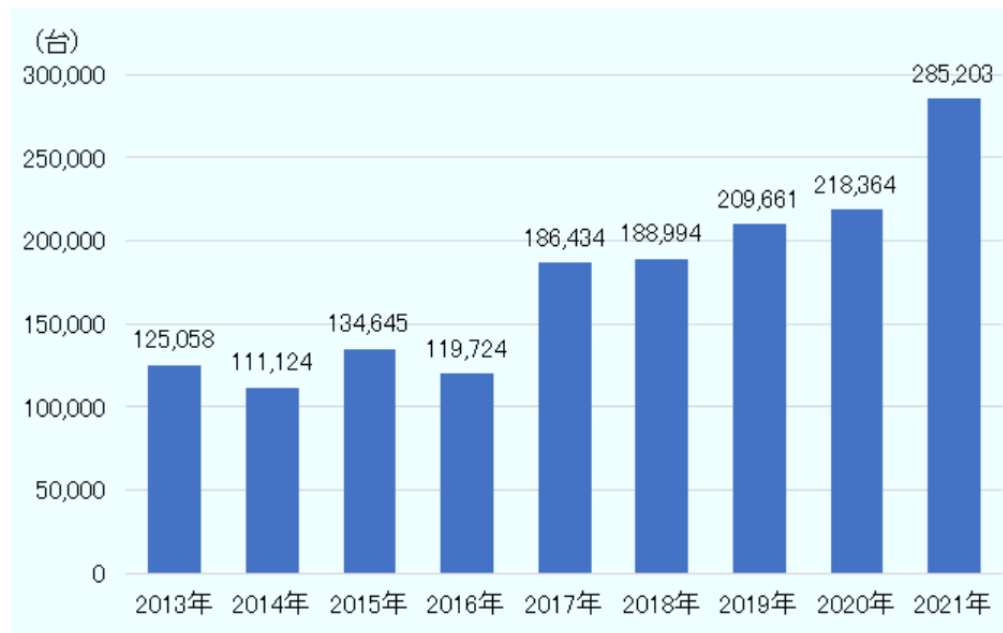
2019年にはケニア産業・貿易・企業開発省が、国内生産の底上げを目的とした中古車規制を含む国家自動車政策（NAP）案を発表した。環境規制や、部品の現地調達に関する規制は部分的に改正されており、強化の傾向にあるものの、新たな自動車政策については施行に至っていない。輸入車の年式による

規制は、現行の8年未満が続いている状況だ。ケニアでは、いすゞ自動車やトヨタ自動車がCKD（コンプリートノックダウン）生産を行っている。

<バイクの販売台数は過去最高>

一方、二輪車の新規登録台数（販売台数）は2017年以降、毎年、過去最高を記録している。特に2021年は好調で、前年比30.6%増となる28万5,203台だった（図5参照）。就労人口の83.2%が非正規雇用というケニアでは、多くの若者が正規雇用につくことができない。個人事業主としてバイクを購入し、配送やタクシー運転手として生計を立てるケースが増加している。バイクを商用利用する場合、ドライバーは通常、ウーバー（Uber）やボルト（Bolt）といったライドシェアアプリケーションを使用する。アプリケーションには就労履歴が残り、融資に必要な与信情報となり得る。バイクドライバーに金融サービスを提供するアサーク（Asaak）は「バイクは資産（アセット）であり、（これまでターゲットにしにくかったインフォーマル層に対しても）ファイナンスを提供しやすい」と解説している（2022年6月24日、ジェットロ取材）。

図5：バイク販売台数の推移



出所：ジェットロ作成

<電気バイクの開発が進む>

ケニアは非産油国で、ガソリンを輸入に頼っている。ケニアでは特に、二輪車の約9割が商用利用されており、特に個人ドライバーにとっては燃油価格の上昇が収入減に直結する。脱炭素化に向けた投資家の関心に加え、こうしたドライバーからの需要の高まりを受けて、複数のスタートアップが電気自動車（EV）の開発に取り組んでいる。電気バイクを開発・販売するアンパサンド（Ampathand）は、ルワンダでの実証実験と商用化をステップに、ケニアでも試運転を開始した。エンジンの交換を行うスワップステーションを設置し、メンテナンスも併せて行うことで「商用車であれば、ガソリン車よりも経済合理性が高い」という（2022年5月13日、ジェットロ取材）。ケニアで電気バイクの開発に取り組むエアールシーライド（ARC Ride）には2021年11月、武蔵精密工業がギアボックス一体型モーターユニットを提供した。

電気バイクの普及には基礎インフラが不可欠で、整備に時間がかかるとの指摘もあるなか、「リープフロッグ」の代表格とも評価されるケニア市場でバイクの電氣化が実現されるのか、注目したい。



すでにルワンダで運用を開始しているアンパサンド（ジェットロ撮影）

モロッコ（生産・販売）：新車販売・生産とも、前年から大きく回復

2022年9月27日 ラバト事務所（本田 雅英）

モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）によると、2021年のモロッコの新車販売台数は、17万5,360台（小型商用車2万1,237台を含む）。前年の13万3,308台（同1万6,325台）から31.5%増だった。2019年（新型コロナウイルス感染拡大前）と比べても5.7%増ということになる。一方でAIVAMは、半導体問題が販売回復の伸びを鈍らせたとしている。

<新車販売は前年比3割超の増>

AIVAMによると、2021年のメーカー・ブランド別の乗用車販売台数1位は、前年に引き続きダチア（注1）。4万4,029台を売り上げた（前年比20.5%増、表1参照）。2位も前年同様にルノーで、2万386台（43.2%増）。3位と4位は順位が入れ替わった。2021年の3位はプジョーで1万2,230台（60.4%増）。わずかながら、4位の現代（1万2,008台、42.3%増）を上回った。このランキングでトップ10に入っている自動車メーカーをみると、フランス系（ダチアを含む）が54.5%と他を圧倒している。アジア勢では、日本のトヨタ、韓国の現代と起亜が入っている。モロッコ市場では韓国勢の存在感が強い。

小型商用車の2021年メーカー・ブランド別販売順位は、1位が中国の東風小康汽車（DFSK）で4,074台（25.1%増）。これに、2位ルノー3,291台（41.7%増）、3位フォード2,029台（9.1%増）が続く。日本勢では、6位に三菱自動車の1,834台（32.2%増）、8位にトヨタの1,596台（30.7%増）が入った（表2参照）。DFSKの主力商品は、商業や農業・林業などで使用される荷台付きの小型商用車で、年々、販売台数を伸ばしている。なお、その販売価格は税込みで9万9,000ディルハム（約128万7,000円、1ディルハム＝約13円）からとなっている。

2021年は、輸入車を含め、モロッコ国内の完成車の在庫が不足した。これは、国際的な半導体不足に起因する完成車減産の影響を受けた結果だ。AIVAMは「需要を満たすのに十分な完成車の販売在庫を確保できていたとすると、販売実績がもっと伸びていた可能性が高い」との見解を示している。

表1：メーカー・ブランド別の乗用車（新車）販売台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

2020年 順位	2021年 順位	メーカー・ブランド	2020年 販売台数	2021年 販売台数	前年比	2021年 シェア
1	1	ダチア	36,548	44,029	20.5%	28.6%
2	2	ルノー	14,235	20,386	43.2%	13.2%
4	3	プジョー	7,626	12,230	60.4%	7.9%
3	4	現代	8,441	12,008	42.3%	7.8%
7	5	シトロエン	5,378	7,317	36.1%	4.7%
6	6	オペル	5,679	6,964	22.6%	4.5%
5	7	フォルクスワーゲン	7,227	6,929	△4.1%	4.5%
11	8	トヨタ	3,116	5,357	71.9%	3.5%
8	9	フィアット	4,051	4,741	17.0%	3.1%
13	10	起亜	2,206	4,345	97.0%	2.8%
-	-	その他	22,452	29,817	32.8%	19.3%
合計			116,959	154,123	31.8%	100.0%

出所：AVIAMの統計を基にジェットロ作成

表2：メーカー・ブランド別の小型商用車（新車）販売台数

（単位：台数、%）（-は値なし）

2020年 順位	2021年 順位	メーカー・ブランド	2020年 販売台数	2021年 販売台数	前年比	2021年 シェア
1	1	DFSK	3,256	4,074	25.1%	19.2%
2	2	ルノー	2,322	3,291	41.7%	15.5%
3	3	フォード	1,859	2,029	9.1%	9.6%
4	4	ダチア	1,625	2,015	24.0%	9.5%
8	5	フィアット	1,138	1,891	66.2%	8.9%
5	6	三菱自動車	1,387	1,834	32.2%	8.6%
6	7	現代	1,248	1,654	32.5%	7.8%
7	8	トヨタ	1,221	1,596	30.7%	7.5%
9	9	プジョー	715	848	18.6%	4.0%
10	10	メルセデス・ベンツ	533	627	17.6%	3.0%
-	-	その他	1,045	1,378	31.9%	6.5%
合計			16,349	21,237	29.9%	100.0%

出所：AVIAMの統計を基にジェットロ作成



荷物運搬用に改造されたDFSKの小型商用車、サレの商業地区にて（ジェットロ撮影）

<自動車生産も前年比 62%増>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2021年のモロッコの自動車生産台数は40万3,007台。前年の24万8,430台から62.2%増となった。2019年の39万4,652台をわずかに上回ったかたちだ。ルノー・グループ・モロッコの幹部は、2022年1月の記者会見で「新型コロナウイルス感染拡大や半導体不足が生産に影響した。それでも、2021年の業績は好調だった」と述べた。

モロッコでは、ルノーがタンジェとカサブランカに工場を設置。生産車種は「ルノーエクスプレス」や「ダチア・ロガン」など、乗用車と小型商用車の複数モデルに及ぶ。また、ステランティス（旧PSA、注2）も、ケニトラに工場を持つ。ここではプジョーの「208」モデルやシトロエンの小型電気自動車（EV）「アミ」などを生産している。これらの工場では、2020年に新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて生産を一時停止していた。それに対し、2021年は通年で生産できた。

なおルノーは、タンジェ工場に高性能スタンピング設備を導入した。また、2021～2030年の現地部品調達計画も公表している。その計画に基づいて、2025年までに25億ユーロを調達、最終的には調達規模を全体の80%（30億ユーロ）に引き上げる考えだ。

一方、ステランティスは2021年から、小型EV「アミ」の兄弟車「オペル・Rocks-e」の生産を始めている。

注1：ダチアは、ルーマニア系自動車メーカーで、フランス・ルノーグループの傘下にある。モロッコ国内に生産工場も擁している。

注2：旧PSAは2021年、新会社ステランティスに統合された。

エジプト（販売）：経済成長を背景に 2021 年の新車販売に堅調な伸び

日本と中国、両ブランドの乗用車が急増

2022 年 3 月 7 日 カイロ事務所（井澤 壤士）

エジプトの自動車市場情報委員会（AMIC）は 2 月 1 日、報告を公表。同国の 2021 年の新車販売台数は、前年比 25.5%増の 29 万 846 台だった。2020 年は、23 万 1,238 台で前年比 26.8%増。2 年連続の大幅増だったことになる。特に、日本ブランドの乗用車の新車販売は 55.9%増加した。

購入が拡大している背景に、人口増加や経済成長がある。さらに考えられるのは、大気汚染対策や二酸化炭素（CO₂）排出削減の取り組みだ。製造から 20 年以上経った車の買い替えや天然ガス車普及のため、エジプト政府は補助金を出している。

政府は、新型コロナウイルス禍でも緩やかな行動制限に留めてきた。さらに、公共事業に積極的に投資するなど、経済活動を優先していた。そのこともあり、IMF によると、2020 年の GDP 成長率は 3.6%、2021 年は 3.3%とプラス成長が維持された。1 人当たり GDP は 3,850 ドルまで上昇。その結果、自動車の購入が可能な層が広がった。

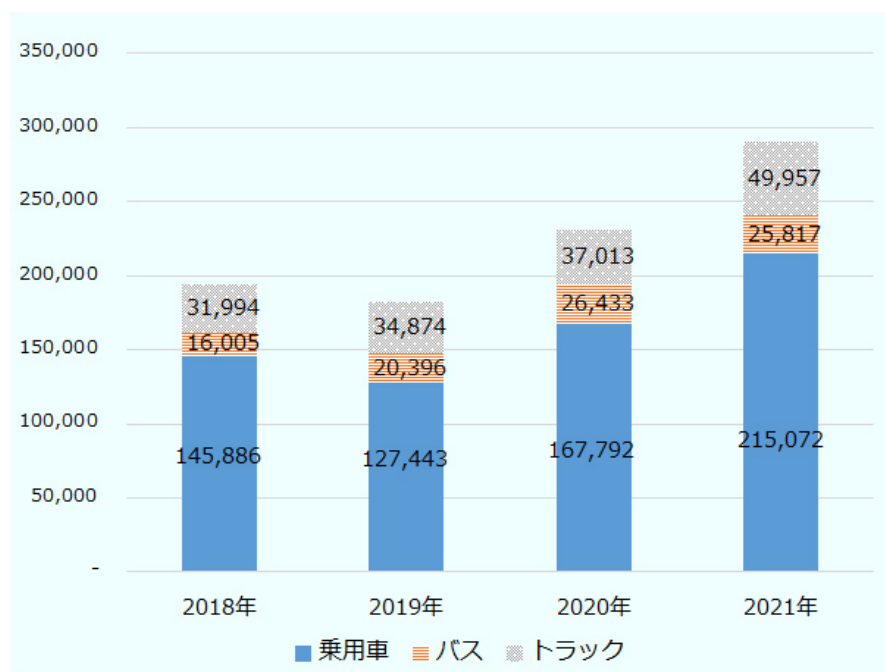
<乗用車とトラックの伸びが顕著>

車種別の新車販売では、乗用車が前年比 28.2%増で約 21 万 5,072 台だった（図 1 参照）。このうち、排気量 1.5～1.6 リットルが約 10 万台で半数を占める。トラックは同 35.0%増の 4 万 9,957 台で大幅に増加した。特に小型トラック（ピックアップトラック）が 3 万 4,505 台で大半を占め、前年から約 1 万台増加した。

バスは前年比 2.3%減で、2 万 5,817 台だった。2020 年に公共調達が多く、その反動を受けたのが減少の一因だ。一方、当地では 10 席程度のバン（小型バス）が市民の足として用いられている。そのため、当年に販売された車種としては、小型バスが大半を占めた。

それ以前の 2019 年には、新車販売は減少していた。市民が SNS などで自動車の値下げを訴え、自動車の不買運動まで発展したためだ。しかし 2020 年以降は、経済成長などを背景に新車販売は増加に転じたことになる（前述のとおり）。

図1：エジプト新車販売台数（台）



出所：AMIC

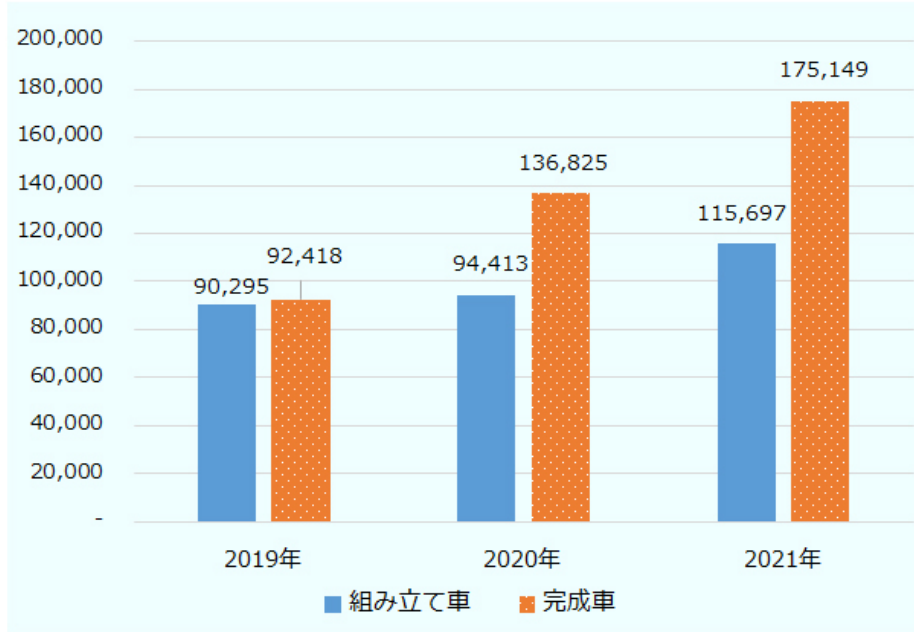
<現地組み立て車、輸入完成車ともに増加>

2021年の新車販売に占める現地組み立て車台数は、前年比22.5%増の11万5,697台。外国からの輸入完成車は28%増の17万5,149台だった（図2参照）。輸入完成車の方が販売台数で勝り、増加率が高い。ただし、当地生産車も、2019年、2020年と連続して、前年比販売台数を伸ばしてきた。

2021年の車種別では、乗用車は、現地組み立て車が5万7,321台、輸入完成車が15万7,751台だった。乗用車については輸入車が大半を占めることが分かる。バスは、現地組み立て車が1万4,896台、輸入完成車1万921台。当地生産組み立て車の方が多いものの、その販売は前年比6.4%減になった。トラックは、現地組み立て車が4万3,480台、輸入完成車6,477台だった。この車種では、当地生産が圧倒していることがわかる（図3参照）。

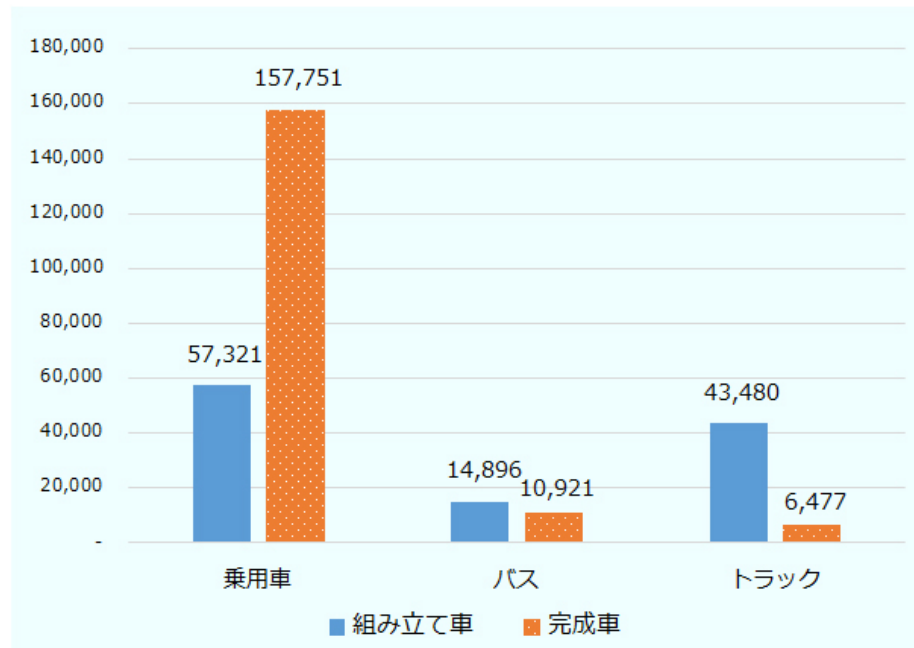
日系企業には、当地で組み立て製造する企業がある一方で、EU、英国、トルコそれぞれとエジプトとの関税協定（注）を活用して自社ブランドの完成車を輸入するところもある。日系企業の販売は、輸入車と組み立て車のいずれも伸びている。

図2：エジプト組み立て車・完成車販売の推移（台）



出所：AMIC

図3：2021年エジプト車種別の組み立て車・完成車販売（台）



出所：AMIC

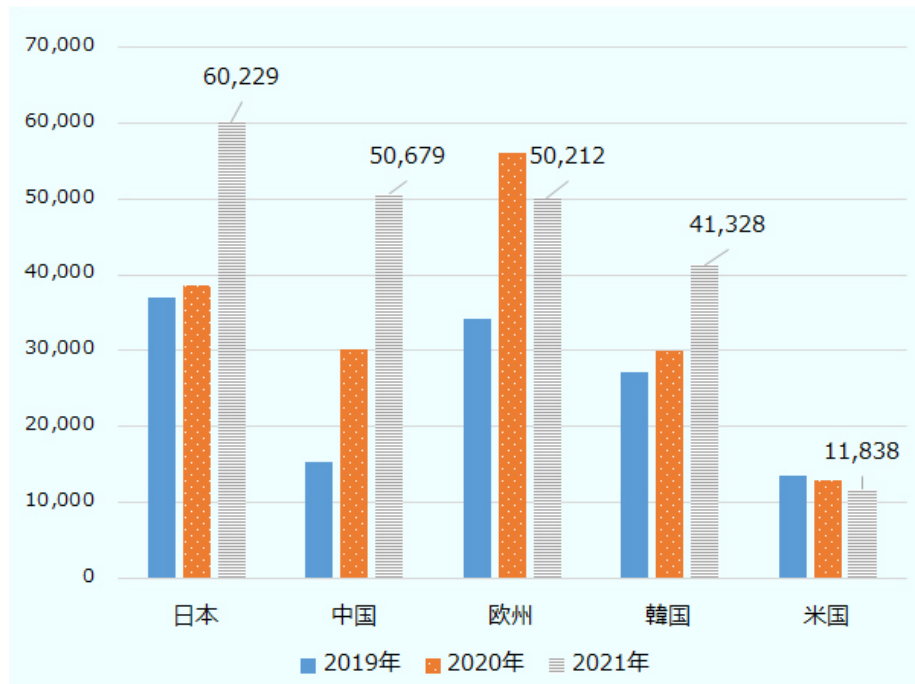
<日本・中国ブランドの乗用車が躍進>

2021年の乗用車販売台数（新車、現地組み立て車と輸入完成車の合計）は、前年比 27.7%増だった。国・ブランド別にみると、日本車が前年比 55.9%増、中国が同 67.9%増と急増した。韓国も同 37.6%増で全体の伸びに大きく寄与した。一方で、欧州は 10.4%減、米国も 8.3%減と前年から減少だった。

日本車は約 6 万台。2021 年の新車販売数でシェアが最大になった（図 4 参照）。中国はシェア 2 位で、

約 5 万台だった。2019 年と比べ 3 倍以上の伸びを記録している。2020 年にシェア最大だった欧州はその余波を受け、中国にもわずかながら水をあけられた。

図4：国・地域ブランド別の乗用車新車販売（台）



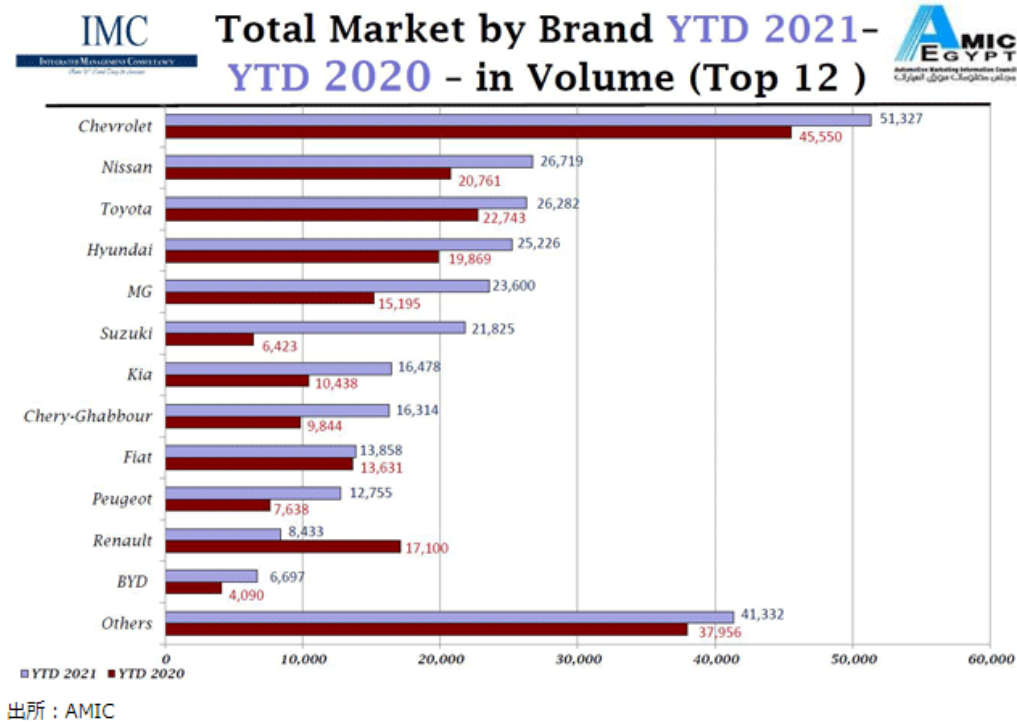
出所：AMIC

<シボレーが最大、日産とトヨタが続く>

AMICによると、2021年のブランド別の新車販売（乗用車とバス、トラックを含む）では、シボレーがシェア17.6%で最大だ（図5参照）。シボレーは、当地に限ると乗用車の取り扱いは少ない。むしろ、ピックアップトラックの組み立て現地製造などを行う。2020年と比べると、各メーカーの販売台数はトップ12社のうち1社を除いて販売が伸びている。中でも、スズキの販売台数は、前年比で3倍以上だった。

日系ブランドのシェアを見ると、日産9.2%、トヨタ9.0%、スズキ7.5%の順に高い。日産は自社工場をエジプトに持ち、乗用車などを組み立てている。トヨタは委託生産したスポーツ用多目的車（SUV）を扱うほか、バス（マイクロバス、乗り合い用小型バス）や乗用車を輸入販売する。

図5：自動車ブランド別販売台数



<政府が自動車産業政策やEV普及を計画>

エジプト政府は、数年前から自動車産業育成政策を計画してきた。その詳細は、近く公表されることになっている。自動車の現地生産、部品の現地調達を行う企業に対する支援強化が盛り込まれる見込みだ。

政府は、電気自動車（EV）の普及も計画する。2021年12月には、エジプト公共事業省が国内4万2,000カ所にEV充電ステーションを設置すると公表した。また、政府出資で管理会社を設立する予定も示した。また、外国のEVメーカーの工場誘致に取り組んでいる。当面見極めるべきなのは、充電ステーションの拡充と言えるだろう。

政府が天然ガス車やEV普及を目指すのはなぜか。その理由として考えられるのは、排出ガス削減だ。そのほか、輸入に依存するガソリンから他燃料への転換を目指していることも大きいだろう。エジプトは、中東にありながら石油輸入国だからだ。債務が増加するエジプトにとって、ガソリンに対する補助金削減が大きな課題と言える。ガソリンに代えて自国資源を活用できるなら、理にかなう。

片や、地中海沖に巨大天然ガス田が見つかり、外国の資源メジャーによる投資が進展。その結果、国内需要を賄い輸出まで可能な状態に至った。発電源は目下、火力発電が中心ではある。その一方で風力・太陽光発電も推進され、電力余剰が見られる状況だ。そこに、EVで活用の余地が生じることになる。

注：エジプトは、EUとの間でエジプト・EU連合協定（Egypt-EU Association Agreement）を、英国とエジプト・英国連合協定（Egypt UK-Association Agreement）を、トルコと自由貿易協定（FTA）を、それぞれ発効済み。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20220057>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 海外調査企画課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5544
E-mail：ORA@jetro.go.jp