

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11月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

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、2022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、2022年の自動車販売台数は前年比1%減の8,163万台、生産台数は6%増の8,502万台であった。販売は第1位の中国が増加したものの、上位10カ国のうち8カ国で減少した。生産は第1位の中国、第2位の米国を中心に増加が見られた。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2023年11月

日本貿易振興機構（ジェトロ）  
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 2022 年の世界の自動車市場》 .....	1
<アジア・大洋州> .....	5
中国（生産・販売）：中国、2022 年の自動車販売台数は新エネ車が支え 2 年連続増、輸出は世界 2 位に .....	5
台湾（生産・販売）2022 年の EV 販売台数が過去最高を更新 .....	12
韓国（生産・販売）2022 年の韓国の自動車生産・輸出はいずれも増加 .....	17
タイ（生産・販売）：2022 年の自動車生産は約 190 万台 .....	24
マレーシア（生産・販売）：2022 年の自動車販売台数、過去最高の 72 万台 .....	29
インドネシア（生産・販売）：2022 年の新車販売台数が 100 万台に回復、輸出も大幅増 .....	36
フィリピン（生産・販売）：内需や物流の改善で、自動車販売・生産ともに前年比増 .....	42
ベトナム（生産・販売）：2022 年の新車販売は初の 50 万台超え、2023 年は鈍い出足に .....	46
インド（販売）：自動車販売市場が大きく拡大 .....	52
オーストラリア（販売）：2022 年の新車販売台数は前年比 3% 増、EV は 90.4% 増 .....	57
<北米・中南米> .....	61
米国（生産・販売）：2012 年以来最低水準の新車販売 .....	61
米国（生産・販売）：EV は前年から大幅に増加 .....	67
カナダ（生産・販売）：2022 年の新車販売は前年比 9.1% 減、生産は 11.9% 増 .....	69
メキシコ（生産・販売）：生産などが新型コロナ前に届かず .....	75
メキシコ（生産）：部品産業好調の要因と課題を探る .....	88
ブラジル（生産・販売）：自動車市況は回復途上、エタノールを活用して脱炭素追求 .....	99
ペルー（販売）：2022 年の新車販売台数は前年比 4.6% 増 .....	106
チリ（生産・販売）：2022 年の新車販売台数、調査開始以来最多を記録 .....	116
アルゼンチン（生産・販売）：自動車生産、輸出、国内販売とも好調 .....	120
コロンビア（販売）：2022 年の新車販売台数は前年比 4.8% 増、エコカーは 57.3% 増 .....	125
<欧州・ロシア・CIS> .....	128
EU（生産・販売）：市場と規制の動きを概観 .....	128
EU（生産・販売）：EV 普及支援に本腰 .....	136
英国（生産・販売）：2022 年の自動車販売・生産は低調も EV は堅調 .....	143
ドイツ（生産・販売）：乗用車生産・新規登録台数とも増加 .....	149
ドイツ（販売）：低排出ガス車の販売がさらに加速 .....	155
フランス（生産・販売）：2022 年の乗用車新規登録台数、前年比 7.8% 減 .....	159
イタリア（販売）：2022 年の新規登録台数は不調 .....	164
スペイン（生産・販売）：新車販売低迷の中で日韓メーカーがシェア拡大 .....	169
オランダ（販売）：2022 年の乗用車新車登録台数は 3 年連続で減少 .....	174
ベルギー（生産・販売）：新車登録数が 1995 年以降で最少更新、EV 車は 3 割へ .....	180
スイス（販売）：EV シフトがさらに進むも、充電インフラ整備が課題 .....	183
オーストリア（生産・販売）：新車登録台数は 1979 年以降の最低に、電気自動車は拡大 .....	190
ポーランド（生産・販売）：2022 年の乗用車新規登録台数は前年比 6.0% 減で低迷 .....	198
チェコ（生産・販売）：乗用車生産が再び上昇傾向へ .....	202
ハンガリー（生産・販売）：2022 年の新規登録台数が減少、生産台数は増加に転じる .....	210
ルーマニア（生産・販売）：自動車生産と新車登録、ともに増加 .....	217

ロシア（生産・販売）：欧米企業が撤退し市場縮小も、中国車がシェアを伸ばす .....	223
<中東・アフリカ>.....	227
イラン（生産・販売）：2022年のイランの自動車生産台数は前年比19%増 .....	227
トルコ（生産・販売）：原料供給問題が続くも、自動車生産は回復傾向、輸出総額は過去最高 .....	231
イスラエル（販売）：2022年の自動車新車登録台数は前年比減、EVが3割強を占める .....	238
サウジアラビア（生産・販売）：自動車市場は前年に続き活況、中国の小型車が人気.....	245
アラブ首長国連邦（販売）：自動車販売は順調に回復、政府はEV・HV普及の数値目標設定 .....	249
南アフリカ共和国（生産・販売）：逆境の中で国内販売、生産台数とも前年比増 .....	251
ケニア（販売）：2022年は自動車販売に苦戦、EV事業が急拡大.....	255
モロッコ（生産・販売）2022年の新車販売は減少するも生産は増加 .....	259
エジプト（販売）：外貨不足で2022年の新車販売数は減少 .....	263

## 《総論 2022 年の世界の自動車市場》

本レポートは、2022 年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基に、2022 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、2022 年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は 1.4%減の 8,163 万台、自動車生産台数は 6.0%増の 8,502 万台となった。コロナ禍前の 2019 年比でみると自動車販売台数が 10.5%減、自動車生産台数が 7.7%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	2014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	88,338,098
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2
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	89,776,465
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.4	3.7	2.8
		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	
販売	台数	89,684,608	93,856,388	95,892,819	95,649,543	91,244,197	78,787,566	82,755,197	81,628,533	
	伸び率	1.5	4.7	2.2	△ 0.3	△ 4.6	△ 13.7	5.0	△ 1.4	
生産	台数	90,954,850	95,057,929	96,746,802	96,869,020	92,120,732	77,650,152	80,205,102	85,016,728	
	伸び率	1.3	4.5	1.8	0.1	△ 4.9	△ 15.7	3.3	6.0	

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

### <主要国の動向>

2022 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、米国が以前と変わらず上位 2 カ国である。インドが販売台数で 3 位となり、日本を上回ったことが 2022 年の大きな特徴となった。販売台数で 4 位が日本、5 位がドイツである。生産台数では日本が 3 位、インドが 4 位、韓国が 5 位となった。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は 2.1%増の 2,686 万台、生産台数は 3.4%増の 2,702 万台となり 2 年連続の増加となった。販売増加の要因は新エネルギー車（NEV）の販売増で、93.4%増の 689 万台を記録した。生産増加には、輸出増が寄与している。自動車輸出台数は 311 万台、54.4%増となり 2 年連続で過去最高を更新した。

第 2 位の米国の販売台数は 7.6%減の 1,423 万台となった。半導体不足による在庫不足や、車両価格の高騰、金利の上昇、広範なインフレによる需要の低迷などが影響した。生産台数は 9.9%増の 1,006 万台と回復基調にあるものの、コロナ禍前の 2019 年と比べれば 7.6%減になった

インドの販売台数は、過去最高の 473 万台（25.7%増）を記録し、日本を上回り第 3 位となった。その背景には、コロナ禍の沈静化に加え、終盤に半導体不足が緩和し供給が増えたことがある。経済成長に伴い中間所得層が増加している中、多目的自動車（UV）購入者が増加してきていることも販売増の要因となっている。

日本の自動車販売台数は5.6%減の420万台を記録、4年連続の減少となり第4位に転落した。生産台数は784万台と前年とほぼ同様な水準(0.0%減)となった。世界的な半導体不足が長期化したことで、各社とも工場の休止や減産に追い込まれたことが影響した。輸出台数は0.1%減の381万台、海外生産は3.0%増の1,696万台であったが、コロナ禍前の2019年の水準(輸出482万台、海外生産1,885万台)を下回った。

第5位(販売台数)のドイツの販売台数は0.3%減の296万台、生産台数は11.2%増の368万台であった。生産の増加は、低排出ガス車の好調(88万台、42.9%増)の影響が大きい。販売台数はコロナ禍前の2019年比では26.2%減となっている。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76.1%(2022年)に達している。

欧州主要国(EU+EFTA+英国)の販売台数は5.9%減の1,330万台となり、コロナ禍前の2019年の水準(1,842万台)を大きく下回った。販売台数が100万台を超える国は、前述のドイツ(296万台)の他、英国(194万台)、フランス(193万台)、イタリア(151万台)の4カ国で、スペインは96万台と100万台を下回った。ドイツは前年比ほぼ横ばいであったものの、ドイツ以外の4カ国は5.1%減~9.8%減となっている。

ASEAN全体の販売台数は17.6%増の327万台であった。インドネシア(105万台、18.1%増)、タイ(85万台、13.5%増)、マレーシア(61万台、19.3%増)といずれも2桁の伸びを示したものの、コロナ禍前の2019年と比べるとASEAN全体の販売台数は5.9%減となっている。一方、生産台数は23.7%増の438万台を記録、コロナ禍前の2019年の水準(416万台)を上回った。インドネシアの輸出の大幅増加(60.7%増)などが寄与した。

第6位(販売台数)のブラジルの販売台数は210万台(0.7%減)と前年比ほぼ横ばいとなった。生産台数は237万台(5.4%増)と輸出増(27.8%増)が寄与し回復したが、コロナ禍前の2019年の実績(294万台)に比べ19.5%減となっている。

2021年では第9位(販売台数)のロシアは、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻の影響を受け、同年の販売台数は53.6%減の81万台に大きく落ち込み、順位は18位に後退した。生産台数も61.2%減の61万台と大幅に減少した。

世界第5位の自動車生産国である韓国の2022年の生産台数は、8.5%増の376万台と2015年以來の増加に転じた。国内販売の低迷(168万台、2.9%減)に比べ生産が堅調であったのは、輸出増(230万台、12.7%増)が寄与している。

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2022年の自動車生産台数はそれぞれ9.8%増(351万台)、6.0%増(135万台)となった。メキシコは、新型コロナ禍前の401万台(2019年)の水準には達していないが、半導体調達改善傾向にあるため、回復は継続しそうだ。トルコは、乗用車の生産台数がコロナ禍前の2019年の水準には戻っていないが、商用車は2019年比で13.2%増加しており、自動車全体の生産台数を押し上げている。

(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	2020年		2021年		2022年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	25,311,069	中国	26,314,263	中国	26,863,745	2.1
2	米国	14,881,356	米国	15,408,565	米国	14,230,324	△ 7.6
3	日本	4,598,615	日本	4,448,340	インド	4,725,472	25.7
4	ドイツ	3,266,759	インド	3,759,398	日本	4,201,320	△ 5.6
5	インド	2,938,575	ドイツ	2,973,319	ドイツ	2,963,748	△ 0.3
6	フランス	2,100,030	フランス	2,142,284	ブラジル	2,104,461	△ 0.7
7	ブラジル	2,058,437	ブラジル	2,119,851	英国	1,943,572	△ 5.1
8	英国	1,964,660	英国	2,049,005	フランス	1,929,554	△ 9.9
9	韓国	1,905,972	ロシア	1,741,965	韓国	1,683,657	△ 2.9
10	ロシア	1,631,163	韓国	1,734,581	カナダ	1,562,965	△ 8.3
11	カナダ	1,586,474	カナダ	1,704,850	イタリア	1,505,978	△ 9.8
12	イタリア	1,564,756	イタリア	1,669,855	メキシコ	1,134,442	8.4
13	スペイン	1,030,792	オーストラリア	1,049,831	オーストラリア	1,081,429	3.0
14	メキシコ	977,650	メキシコ	1,046,732	インドネシア	1,048,040	18.1
15	オーストラリア	916,968	スペイン	1,034,064	スペイン	958,813	△ 7.3
16	トルコ	796,150	インドネシア	887,205	タイ	849,388	13.5
17	タイ	792,146	トルコ	772,850	トルコ	827,163	7.0
18	インドネシア	532,077	タイ	748,580	ロシア	808,604	△ 53.6
19	マレーシア	529,434	サウジアラビア	556,559	サウジアラビア	616,491	10.8
20	ポーランド	510,153	ポーランド	554,619	マレーシア	607,000	19.3
21	ベルギー	509,994	マレーシア	508,911	南ア	529,562	17.5
22	サウジアラビア	452,544	ベルギー	463,811	ポーランド	518,048	△ 6.6
23	台湾	444,161	南ア	450,674	ベルギー	431,594	△ 6.9
24	オランダ	427,162	台湾	422,000	チリ	426,781	2.7
25	南ア	372,633	チリ	415,582	台湾	415,195	△ 1.6
26	アルゼンチン	334,316	オランダ	402,823	アルゼンチン	407,608	6.9
27	スウェーデン	330,215	アルゼンチン	381,436	オランダ	386,458	△ 4.1
28	オーストリア	301,617	スウェーデン	343,880	フィリピン	359,370	25.3
29	スイス	269,391	イスラエル	311,291	ベトナム	330,280	26.6
30	ベトナム	262,823	オーストリア	306,176	スウェーデン	329,868	△ 4.1
	EU+EFTA+英国	14,080,973	EU+EFTA+英国	14,141,064	EU+EFTA+英国	13,302,914	△ 5.9
	ASEAN	2,457,336	ASEAN	2,779,838	ASEAN	3,269,405	17.6
	世界計	78,787,566	世界計	82,755,197	世界計	81,628,533	△ 1.4

（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	2020年		2021年		2022年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	25,225,242	中国	26,121,712	中国	27,020,615	3.4
2	米国	8,821,026	米国	9,157,205	米国	10,060,339	9.9
3	日本	8,067,943	日本	7,836,908	日本	7,835,519	△ 0.0
4	ドイツ	3,742,570	インド	4,399,112	インド	5,456,857	24.0
5	韓国	3,506,774	韓国	3,462,404	韓国	3,757,049	8.5
6	インド	3,381,819	ドイツ	3,308,692	ドイツ	3,677,820	11.2
7	メキシコ	3,177,251	メキシコ	3,194,858	メキシコ	3,509,072	9.8
8	スペイン	2,268,185	ブラジル	2,248,253	ブラジル	2,369,769	5.4
9	ブラジル	2,014,055	スペイン	2,098,133	スペイン	2,219,462	5.8
10	ロシア	1,435,551	タイ	1,685,705	タイ	1,883,515	11.7
11	タイ	1,427,074	ロシア	1,567,007	インドネシア	1,470,146	31.0
12	カナダ	1,376,127	フランス	1,352,226	フランス	1,383,173	2.3
13	フランス	1,315,997	トルコ	1,276,140	トルコ	1,352,648	6.0
14	トルコ	1,297,878	インドネシア	1,121,967	カナダ	1,228,735	10.2
15	チェコ	1,159,151	カナダ	1,115,002	チェコ	1,224,456	10.2
16	スロバキア	990,598	チェコ	1,111,432	イラン	1,064,215	19.0
17	英国	987,044	スロバキア	1,030,000	スロバキア	1,000,000	△ 2.9
18	イラン	880,997	英国	932,488	英国	876,614	△ 6.0
19	イタリア	777,057	イラン	894,298	イタリア	796,394	△ 0.1
20	インドネシア	690,176	イタリア	797,243	マレーシア	702,275	45.8
21	マレーシア	485,186	南ア	499,087	ロシア	608,460	△ 61.2
22	ポーランド	451,382	マレーシア	481,651	南ア	555,889	11.4
23	南ア	447,213	ポーランド	439,421	アルゼンチン	536,893	23.5
24	ルーマニア	438,107	アルゼンチン	434,753	ルーマニア	509,465	21.1
25	ハンガリー	406,497	ルーマニア	420,755	ポーランド	483,840	10.1
26	モロッコ	328,280	ハンガリー	416,725	モロッコ	464,864	15.3
27	ウズベキスタン	284,885	モロッコ	403,007	ハンガリー	441,729	6.0
28	ベルギー	267,293	ポルトガル	289,954	ウズベキスタン	333,569	37.8
29	ポルトガル	264,236	台湾	265,320	ポルトガル	322,404	11.2
30	アルゼンチン	257,187	ベルギー	261,038	ベルギー	276,554	5.9
	EU+英国	13,781,659	EU+英国	13,129,583	EU+英国	13,801,210	5.1
	ASEAN	2,846,054	ASEAN	3,544,952	ASEAN	4,383,744	23.7
	世界計	77,650,152	世界計	80,205,102	世界計	85,016,728	6.0

（出所）表1に同じ



## <アジア・大洋州>

### 中国（生産・販売）：中国、2022年の自動車販売台数は新エネ車が支え2年連続増、輸出は世界2位に

2023年8月3日 広州事務所（河野 円洋）

2022年の中国の自動車販売台数は2,686万4,000台だった。新型コロナウイルス感染拡大が影響する中でも、前年比2.1%増となり2年連続で増加した。要因は新エネルギー車（NEV）の販売増だ。前年比で93.4%増と、2021年に続いて大幅に伸びた。自動車販売台数に占めるNEVのシェアは25.6%に達した。自動車輸出台数は311万1,000台、前年比54.4%増となり2年連続で過去最高を更新した。

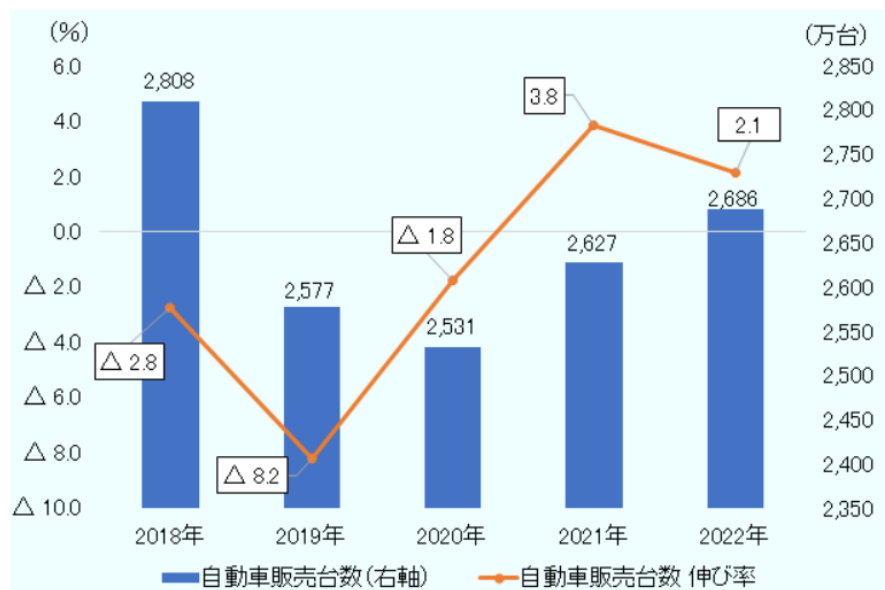
#### <販売台数は2年連続増>

中国自動車工業協会（CAAM）の発表によると、2022年の中国の自動車販売台数は前年比2.1%増の2,686万4,000台と、2年連続で増加した。

中国の自動車販売台数は、2017年の約2,888万台をピークに3年連続で減少していた。しかし、2021年に増加に転じ、2022年も都市ロックダウンなど厳しい新型コロナウイルス感染対策の影響下にもかかわらず、増加を維持した。ただし伸び率は、前年比で1.7ポイント鈍化した（図1参照）。販売台数の内訳をみると、乗用車は9.5%増の2,356万3,000台、商用車は31.2%減の330万台だった。

なお、2022年の自動車生産台数は3.4%増の2,702万1,000台と、販売台数を超える伸びになった。

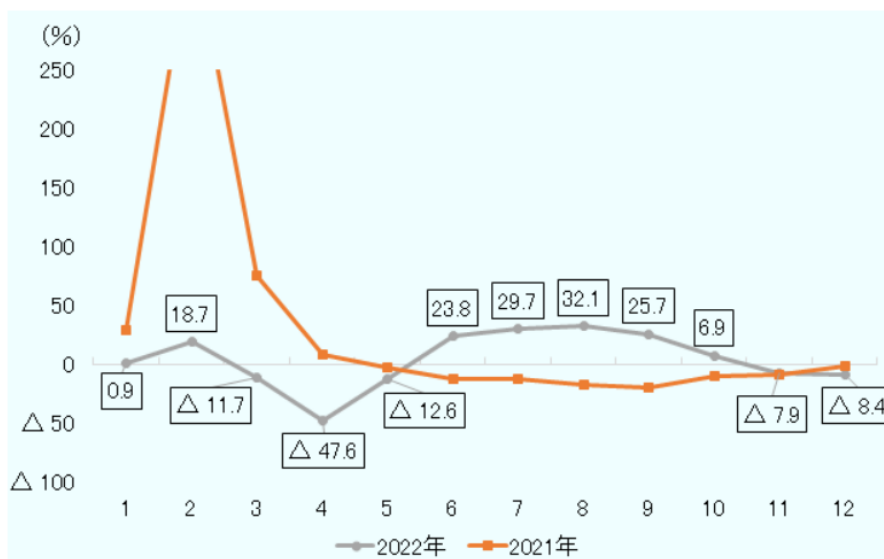
図1：中国の自動車販売台数



出所：中国自動車工業協会

2022年の販売台数を月別にみると、1～2月は2021年の伸びが高かったにもかかわらず増加を維持するなど、堅調に推移した。しかし、3～5月には吉林省長春市や遼寧省瀋陽市、広東省深セン市、上海市といった大都市でのロックダウンなどが影響し、前年同月比で大幅に減少した。その後、6月以降9月までは20%を超える伸びが続いた。要因としては(1)ロックダウンが解除されたことや、(2)前年の伸び率が半導体不足による生産減の影響もあってマイナスだったことに加え、(3)自動車取得税の減税(注1)など中国政府による刺激策(主な刺激策は表参照)や、(4)各地方政府による購入補助金(2022年7月1日付ビジネス短信参照)などが奏功したと見られる。10月からは新型コロナウイルス感染が再拡大し、各地で行動制限が強化されたことなどから、販売台数の伸び率は11月、12月はマイナスとなった(図2参照)。

図2：中国における自動車販売台数の伸び率の推移(前年同月比)



注：2021年2月(364.8%増)は数値が大幅に上振れしているため、グラフ上には表示せず。  
出所：中国自動車工業協会

表：中国政府による主な自動車市場刺激策（2022年）

成立日	組織	名前	番号	主な内容（自動車関連）
2022/4/20	国务院弁公庁	消費の潜在力をさらに引き出すことによる消費の持続的な回復の促進に関する意見	国弁発〔2022〕9号	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市公共交通の電気自動車（EV）比率引き上げ、公共サービス車両の電動化。</li> <li>新エネルギー車（NEV）の農村部での普及奨励。</li> <li>自動車購入制限措置の新設禁止、制限台数の緩和など。</li> </ul>
2022/5/17	国务院弁公庁	貿易の安定維持と質の向上推進に関する意見	国弁発〔2022〕18号	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国系銀行の国外拠点による中国ブランド自動車購入に関する現地消費者へのローン提供、中古車輸出入業務実施地区の拡大など。</li> </ul>
2022/5/24	国务院	経済安定に向けた一括した政策措置に関する通知	国発〔2022〕12号	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車購入制限の新設禁止、制限台数、購入者資格の緩和。</li> <li>中古車の登録場所変更制限の撤廃。</li> <li>自動車取得税減税の検討。</li> <li>EV充電設備の増加。</li> </ul>
2022/5/25	財政部	カーボンピークアウト・カーボンニュートラル実現業務支援の財政支援意見	財資環〔2022〕53号	<ul style="list-style-type: none"> <li>NEV発展の支援、充電インフラ整備支援、燃料電池モデルエリア推進支援。</li> <li>自動車取得税関連政策の制定。</li> <li>政府の公用車を原則NEVとする。</li> </ul>
2022/5/31	財政部	一部乗用車の車両取得税の減額に関する公告	財政部、税務総局公告2022年第20号	<ul style="list-style-type: none"> <li>2022年6月1日から12月31日までに購入する、価格が30万元（増値税を除く、約600万円、1元＝約20円）以下、排気量が2.0リットル以下の乗用車は自動車取得税を半減する。</li> </ul>
2022/7/5	商務部など	自動車流通の活性化と自動車消費拡大に関する若干の措置	商消費発〔2022〕92号	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得税優遇の延期、NEVインフラの整備。</li> <li>中古車の販売制限の緩和。</li> <li>自動車買い替えの促進。</li> <li>自動車平行輸入の促進。</li> <li>駐車場の整備。</li> <li>自動車金融の奨励。</li> </ul>
2022/9/18	財政部、税務総局、工業・情報化部	NEVの自動車取得税免税政策の継続に関する公告	財政部、税務総局、工業・情報化部公告2022年第27号	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年1月1日から2023年12月31日までNEVの自動車取得税を免除する。</li> </ul>
2022/10/15	国务院弁公庁	第10回全国「放管服」深化テレビ電話会議重点任務分担保案に関する通知	国弁発〔2022〕37号	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車の自動車取得税の減税実施、NEVの自動車取得税免税の延長。</li> <li>NEVの農村部などでの普及推進、NEV産業発展支援、自動車消費の促進。</li> <li>NEVの配達トラックの通行範囲の拡大、通行時間の延長。</li> </ul>
2022/11/21	工業・情報化部、国家発展改革委員会、国有資産管理委員会	回復の勢いを固め、工業経済振興に力を入れる通知	工信部聯運行〔2022〕160号	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量2.0リットル以下の乗用車の自動車取得税半減、NEVの自動車取得税優遇政策の延長、公共分野の全面的電動化試験都市の起動。</li> <li>中欧班列のNEV、電池輸送の推進。</li> <li>NEV産業発展に向けた部門間の協調、コア技術の工場やインフラの整備。</li> <li>NEV産業への金融支援の促進。</li> </ul>

出所：中国政府ウェブサイト

<NEV が伸びを牽引、ガソリン車などは減少>

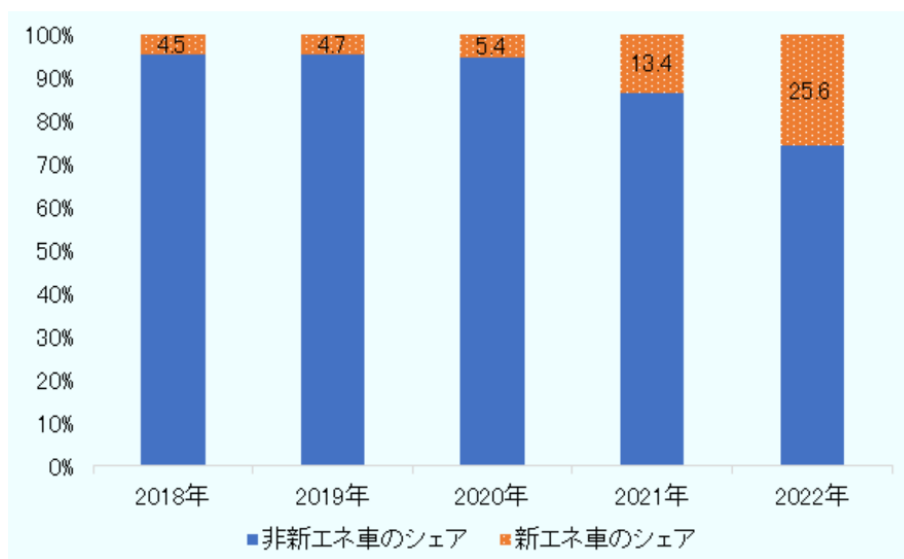
2022年の自動車販売台数の増加は、新エネルギー車（NEV）が好調だったことによる。NEVの販売台数は前年比93.4%増の688万7,000台と、2021年（約2.6倍）に続いて大幅に増加した。自動車販売台数に占めるシェアは25.6%に達した（図3参照）。

NEVのうち、バッテリー式電気自動車（BEV）が81.6%増の536万5,000台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が約2.5倍の151万8,000台だった。一方、ガソリン車など非NEVの販売台数は12.2%減だった。非NEVは2018年以降、一貫して前年比で減少している。

NEVの企業グループ別販売台数は、1位がBYDで186万2,000台（前年比約3.1倍）、2位が上海汽車で105万9,000台（45.5%増）、3位がテスラで71万1,000台（46.8%増）、4位が東風汽車で50万2,000台（約2.5倍）、5位が吉利汽車で32万9,000台（約4倍）だった。

中国企業はNEVへのシフトを強めている。BYDは、2022年3月に化石燃料の完成車の生産を終了し、現在はNEV生産に特化している。また、上海汽車は2022年12月18日、2025年には販売台数の40%をNEVにすると発表した。

図3：自動車販売台数に占める新エネルギー車のシェア



出所：中国自動車工業協会

#### <日系は引き続き外資系2位>

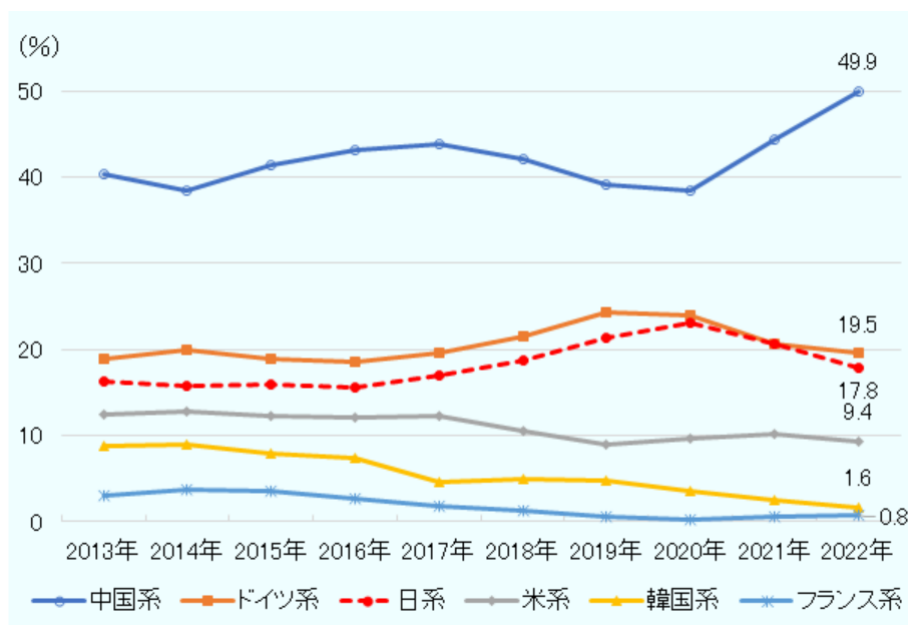
2022年の乗用車販売台数について国別（注2）シェアを見ると、中国系が前年比5.5ポイント増の49.9%で、2年連続でシェアを拡大した。外資系ではドイツ系が19.5%（前年比1.1ポイント減）、日系が17.8%（2.8ポイント減）、米国系が9.4%（0.8ポイント減）、韓国系が1.6%（0.8ポイント減）、フランス系が0.8%（0.2ポイント増）だった（図4参照）。

日系は2012年にドイツ系に外資系1位を奪われて以降、一貫して2位にとどまっている。2021年はドイツ系とほぼ同シェアにまで回復したものの、2022年には再度差が拡大した。

2022年は、フランス系を除いて主な外資系はいずれもシェアを落とした。原因としては、NEVの販売台数が中国系に後れを取っていることが大きい。乗用車市場情報联席会（CPCA）のNEV乗用車の企業別販売台数ランキング上位15社を見ると、3位のテスラのほかは、一汽大衆が14位、上汽大衆が15位〔いずれもフォルクスワーゲン（VW）の合弁会社〕に入っているにとどまる。NEV市場が

急激に拡大する中で、ガソリン車を中心とするラインナップで販売を拡大するのは難しくなっている。なお、CAAMによると、NEVに占める中国系のシェアは79.9%に達している。

図4：中国で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

#### <中国が世界2位の自動車輸出国に>

2022年の中国の自動車輸出台数は前年比54.4%増の311万1,000台で、2年連続で過去最高を更新した(図5参照)。自動車輸出台数は2021年に前年比で倍増し200万台を超え(2022年9月22日付地域・分析レポート参照)、2022年も引き続き大幅増となった。輸出台数のうち、NEVは2.2倍の67万9,000台と全体の伸びを押し上げた。現地メディアでは自動車輸出台数はドイツを上回り日本に次いで世界2位となったと報じられている(2023年3月16日付地域・分析レポート参照)。

CAAMによると、2022年の中国からの完成車輸出先は、1位がメキシコ(25万4,000台)。2位サウジアラビア(22万2,000台)、3位チリ(21万2,000台)、4位ベルギー(20万7,000台)、5位ロシア(16万2,000台)と続く。欧州自動車工業会(ACEA)によると、ロシアはウクライナ侵攻の影響で国内の自動車生産が67.4%減となり、さらに日米欧韓などの主要自動車生産国がロシア向け輸出を停止している。このような状況の中、中国メーカーはロシアへの輸出を継続していることもあり、現地で急激にシェアを伸ばしているとされる(2022年8月17日付地域・分析レポート参照)。

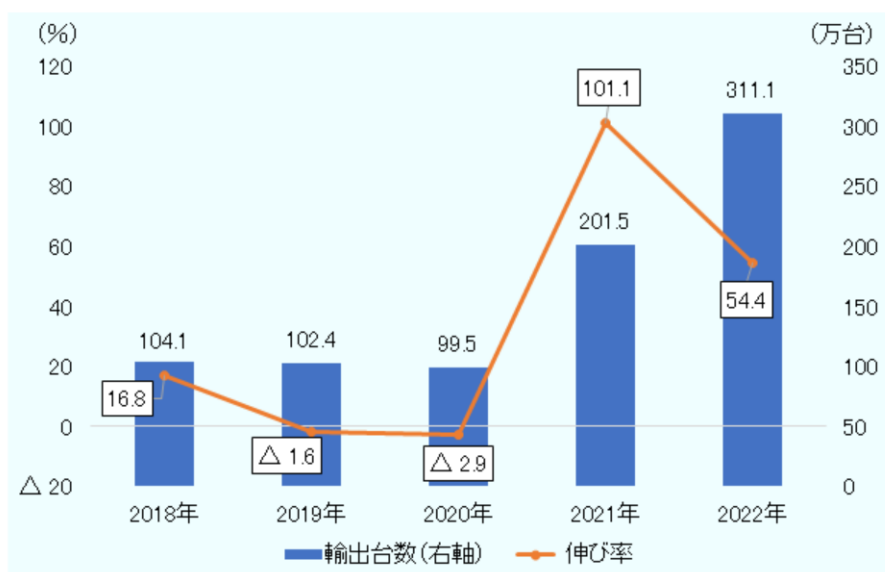
2022年の中国からのNEV輸出先は、1位がベルギー、2位が英国、3位がフィリピンとなっている。ベルギーが最大になった理由としては、港湾での完成車取扱台数が世界最大のアントワープ・ブルージュ港を擁するというの大きい。同国に輸出されたのち、欧州各国に再輸出されていると考えられる。

中国系メーカーは引き続き国外販売に力を入れている。東風汽車集団傘下のNEVメーカー嵐図汽車(VOYAH)は2022年6月12日、ノルウェーのオスロに販売拠点を開設した。中国国有NEV企業に

よる国外販売拠点設置はこれが初とされる。なおノルウェーでは、中国からの NEV 輸入が大幅に増加しているとされる（[2022年10月12日付地域・分析レポート参照](#)）。

中国系メーカーが消費地で生産を進める動きも進んでいる。BYD は 2022 年 9 月 8 日、タイの WHA グループ（注 3）と契約を締結し、現地で国外初の乗用車工場を建設すると発表した。2024 年に生産開始予定で、年間生産能力は 15 万台を予定している。タイ国内での販売に加えて、ASEAN 加盟国などへの輸出も目指す。また、SAIC モーターCP（上海汽車とタイのチャロン・ポカパングループの合弁）は、現地で充電ステーションを整備するなど、EV 普及に向けた環境整備を進めている（[2022年2月25日付地域・分析レポート参照](#)）。

図5：中国の自動車輸出台数の推移



出所：中国自動車工業協会

<中古車販売台数は前年比減、日系は化石燃料残価率でトップ>

中国自動車流通協会（CADA）によると、2022 年の中古車販売台数は 8.9%減の 1,602 万 7,800 台だった。2022 年は 1 月、2 月を除くすべての月で前年同月比減となった。

中古車平均価格は、12 月時点で 5 万 9,300 万元（約 118 万 6,000 円、1 元＝約 20 円）、前年比で 1 万 2,500 万元低下した。

調査会社の J.D.Power は、中古車の国別（注 2）残価率（注 4）について発表している。その結果によると、化石燃料車では 1 位が日系（57.5%）、2 位はドイツ系（53.2%）、3 位は韓国系（48.3%）だった。ブランド別ではレクサス（68.5%）、東風本田（63.9%）、ポルシェ（63.5%）、广汽本田（60.8%）、广汽トヨタ（59.7%）と日系が上位を占めた。

一方で、EV 残価率の国別（注 2）1 位は米国系（65.4%）、2 位ドイツ系（47.5%）、3 位中国系（42.4%）。日系は、4 位（34.7%）だった。

<2023 年 1～4 月も NEV は大幅増>

CAAMによると、2023年1～4月の自動車販売台数は、前年同期比7.1%増の823万5,000台となった。その中で、NEVは42.8%増の222万2,000台だった。伸び率がやや減速したとは言え、大幅増を維持している。自動車輸出台数は89.2%増の137万台、NEVだけに限ると2.7倍の34万8,000台となっている。

CAAMは、2023年も自動車販売台数は引き続き安定を維持するとした。伸び率としては、3%前後の増加を予想している。

注1：自動車取得税の減税については、[2022年6月6日付](#)、[2022年9月28日付ビジネス短信](#)を参照。

注2：完成車メーカーの本拠地所在国別。

注3：WHAグループは、工業団地運営などを事業種目とする。

注4：残価率＝取引価格÷希望小売価格×100。

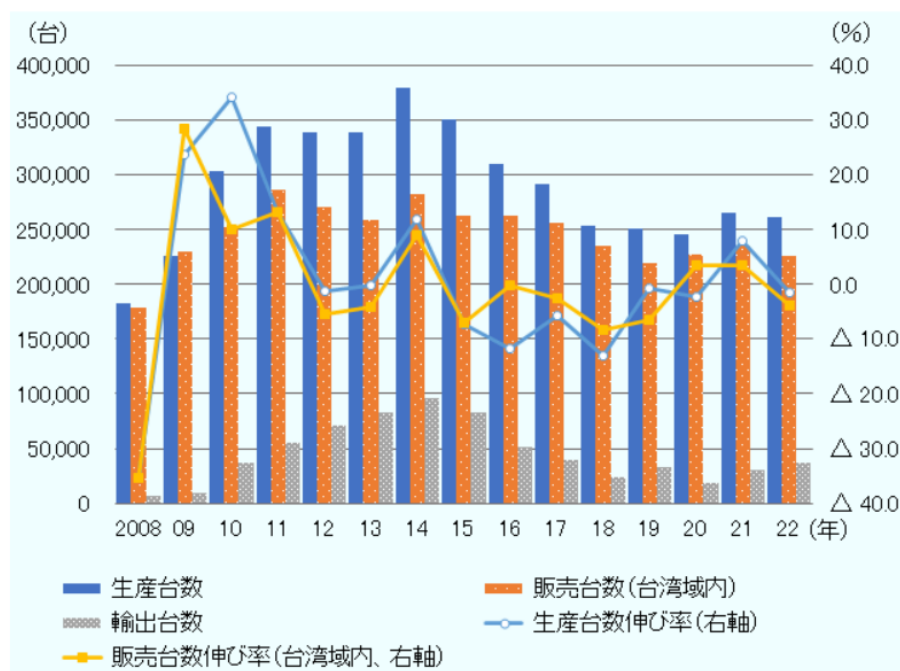
ここで言う「取引価格」は、CtoBのオークション価格。化石燃料車は購入後3年、EVは購入後1年の価格が適用される。

## 台湾（生産・販売）2022年のEV販売台数が過去最高を更新

2023年7月13日 中国北アジア課（嶋 亜弥子）

業界団体の台湾区車両工業同業公会によると、2022年の台湾域内での自動車生産台数は前年比1.5%減の26万1,263台、このうち台湾域内で販売された台数（輸入車は含まず、輸出向けを含む）は3.8%減の22万5,801台となった。生産台数は2021年に7年ぶりに増加したが、2022年は再び減少した（図参照）。輸出台数は3万6,592台だった。

図：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：台湾区車両工業同業公会

<自動車生産台数は増加から一転、2022年は再び減少へ>

メーカー別に2022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（構成比50.5%）は前年比5.6%増の13万1,814台と2年連続で増加した。3位の台湾本田汽車(10.2%)も5.6%増の2万6,778台で、前年（7.6%減）からプラスに転じた。一方、2位の中華汽車(15.3%)は前年（1.7%減）より減少幅が拡大、8.7%減と引き続きマイナスで推移している。そのほか、4位の裕隆汽車製造(9.6%、注1)が18.0%減の2万4,962台、5位の福特六和汽車（8.9%）が15.2%減の2万3,246台となった（表1参照）。



**表1：台湾のメーカー別自動車生産台数**

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

メーカー名	2020年	2021年	2022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	99,567	124,815	131,814	50.5	5.6	2.6
中華汽車	44,620	43,848	40,044	15.3	△ 8.7	△ 1.4
台湾本田汽車	27,423	25,350	26,778	10.2	5.6	0.5
裕隆汽車製造	37,929	30,460	24,962	9.6	△ 18.0	△ 2.1
福特六和汽車	24,568	27,417	23,246	8.9	△ 15.2	△ 1.6
三陽工業	10,541	12,072	13,181	5.0	9.2	0.4
台塑汽車	967	1,358	1,238	0.5	△ 8.8	△ 0.0
合計	245,615	265,320	261,263	100.0	△ 1.5	△ 1.5

出所：台湾区車両工業同業公会資料を基に作成

メーカー別に2022年の台湾域内の販売台数をみると、シェア3位の台湾本田汽車（前年比5.8%増）を除き、シェア1位の国瑞汽車（0.5%減）、2位の中華汽車（5.9%減）、4位の裕隆汽車製造（14.2%減）、5位の福特六和汽車（15.8%減）はいずれも減少した（表2参照）。

**表2：台湾のメーカー別自動車域内販売台数**

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

メーカー名	2020年	2021年	2022年			
	販売台数	販売台数	販売台数	シェア	伸び率	寄与度
国瑞汽車	78,012	97,516	96,982	43.0	△ 0.5	△ 0.2
中華汽車	46,731	41,898	39,422	17.5	△ 5.9	△ 1.1
台湾本田汽車	27,576	25,274	26,748	11.8	5.8	0.6
裕隆汽車製造	37,282	30,079	25,805	11.4	△ 14.2	△ 1.8
福特六和汽車	25,243	26,652	22,444	9.9	△ 15.8	△ 1.8
三陽工業	10,889	11,921	13,115	5.8	10.0	0.5
台塑汽車	1,137	1,440	1,285	0.6	△ 10.8	△ 0.1
合計	226,870	234,780	225,801	100.0	△ 3.8	△ 3.8

注：販売台数は輸入車を含まず、輸出向けを含む。

出所：台湾区車両工業同業公会資料を基に作成

<世界的な自動車不足などの影響で、輸入車のシェアさらに低下>

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」が2023年1月3日に発表した「[2022年12月台湾自動車市場販売報告](#)」によると、表2に含まれない2022年の輸入車の販売台数は前年比6.0%減の18万9,141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44.0%で、前年の44.7%から微減となった（注2）。減少の背景には、車載半導体の不足などによる世界的な自動車不足の影響などがあるとしている。

ブランド別のシェアをみると、1位のトヨタ（構成比16.9%）は、前年比23.1%減の3万1,878台、2位のメルセデス・ベンツ（12.4%）は16.1%減の2万3,383台、3位のレクサス（10.2%）は6.1%減の1万9,327台、4位のBMW（8.8%）は9.6%減の1万6,718台、5位のマツダ（8.1%）は5.9%増の1万5,389台だった。2021年から順位の変動はなかった。

### <2022年EV販売台数が1万台突破>

また、U-CARが1月17日に発表した「[2022年度台湾自動車市場販売報告：電気自動車トップ10](#)」によると、2022年に域内での電気自動車（EV）販売台数は前年比2.3倍の1万6,120台となり、初めて1万台を突破した（注3）。EVブランドも2021年の10社から16社まで増加し、域内で販売される域内生産車と輸入車に占めるEVの比率は前年の1.5%から3.7%に上昇した。ブランド別（上位10位）の販売台数をみると、1位はテスラ（構成比72.0%）、2位はBMW（6.0%）、3位ボルボ（4.3%）だった。トヨタ（0.8%）は9位、日産（0.7%）は10位にランクインした。

「U-CAR」によると、「2022年もEV販売は過去最高を更新した。台湾は今まさにEV化の転換期にあり、今後も市場には多くのEVが投入されるだろう」と分析している。

### <ロードマップに対応、域内でEV化推進>

2022年3月に台湾の国家発展委員会が発表した「2050年ネットゼロ排出ロードマップ」「2050年ネットゼロ排出ロードマップ」（以下、ロードマップ）に対応し（[2022年4月4日付ビジネス短信](#)、[2022年5月2日付](#)、[2022年5月19日付地域・分析レポート参照](#)）、域内でEV化を促進するための諸制度や社会基盤を整備する動きが加速している。

2022年5月、公営電力会社の台湾電力は同月30日からEV向けなどに新たな電気料金の適用を開始すると発表した。今回の電気料金の特徴は、一般の電気料金と比べて基本料金を抑えつつ、ピーク時間とオフピーク時間の価格差を拡大し、割安なオフピーク時間帯を長く設定したことなどが挙げられる。オフピーク時間での電気利用を促し、電力の安定供給に加え、EVシフト促進を図ることが狙いだ。

2022年8月、台湾交通部はロードマップの「12のキー戦略」に基づき、「12のキー戦略」うちの1つの「輸送機器の電動化とゼロカーボン化」（注4）を積極的に推進していくことを明らかにしている。その3大戦略〔(1)「電動輸送機器の数量増加」、(2)「使用環境の完備」、(3)「産業技術の高度化・転換」〕のうち、(1)では、路線バス電動化推進計画の採用や、2023年からディーゼルバスへの補助金取りやめ、2030年までに市街地の1万1,700台を電気バスに切り替え、タクシーの電動化なども進める方針だ。

なお、交通部が作成し、国家発展委員会が2023年4月に採択した「路線バス電動化推進計画（2024年～2030年）」では、2030年までにディーゼルエンジン車両を淘汰（とうた）し、路線バスの全面電動化を目指すとしている。

路線バスの全面電動化については、域内でも台北市が先行して取り組み、2018年から電動化を押し進めている。

### <台湾をEV開発の中核担う存在に>

電子機器受託生産（EMS）で世界最大手の台湾の鴻海（ホンハイ）精密工業は、2022年6月に高雄市でのEV向け電池セルの研究開発拠点の建設を、同年10月には同社が開発したEVの新しいモデル

「モデル B」「モデル V」を発表するなど（[2022年6月17日付](#)、[2022年10月24日付ビジネス短信参照](#)）、EV 開発を積極化している。

同年 11 月にインドネシアのバリ島で開催された G20 ビジネスサミット（B20 サミット）で講演を行った同社の劉揚偉董事長は「EV のエコシステム構築には、産業の転換と高度化が 1 つのカギとなるが、その点で台湾は信頼できるパートナーになるだろう」と語った（中央通訊社 2022 年 11 月 14 日）。

2023 年 6 月時点では、同社主導で 2020 年 10 月に立ち上げた EV 向けハードウェアとソフトウェアのオープンプラットフォーム「MIH (Mobility In Harmony)」(注 5) がますます規模を拡大している。MIH は、開発者が MIH 上で EV に関連するキー技術やツールにアクセスできるようにすることで、EV 産業の参入障壁を排除し、多くの企業の参入を奨励、産業全体の発展を狙う。MIH を運営する MIH コンソーシアムの公式ウェブサイトによると、2023 年 6 月 14 日時点で参画メンバーは 2,657 社になった。

MIH コンソーシアムの鄭顕聡執行長は 2023 年 4 月 26 日、MIH の今後の海外展開について「まずは台湾によい基盤を作り、台湾を EV の研究開発拠点にしていきたい」として、域内での事業展開の強化を強調するとともに、将来的に中国との協力機会があることにも触れた（中央通訊社 2022 年 4 月 26 日）。

なお、台湾經濟部技術処は 2023 年 4 月 12 日、企業などによる EV と新エネルギー車（NEV）の研究開発（R&D）強化のため、関連企業などに今後 4 年間で 50 億台湾元(約 230 億円、1 台湾元＝約 4.6 円)を補助する計画を明らかにしている。

#### <2023 年の自動車販売、回復を期待>

台湾行政院主計総処は、2023 年の実質 GDP 成長率を前年比 2.04%と予測した（[2023年6月1日付ビジネス短信参照](#)）。とくに内需では、新型コロナウイルス対策に伴う各国の水際規制の緩和による海外旅行の需要増をはじめ、外食、ショッピング、レジャーなどの需要回復、当局による域内と訪台個人観光客向けに消費刺激策（現金給付）の実施などにより、民間消費が内需を牽引すると予測している。

また、台湾經濟部が 6 月 26 日に発表した 5 月の自動車・二輪車業の卸売・小売業営業額統計によると、卸売業は、車載用半導体不足の緩和によって納車率が上昇し、前年同月比 37.9%増の 810 億台湾元だった。小売業は、新車の供給増や納車率の上昇、一部新モデルの需要増により、37.2%増の 701 億台湾元だった。卸・小売業ともに、これで 4 カ月連続のプラスとなった。なお、2023 年 1 月～5 月累計では、卸売業が前年同期比 14.2%増の 3,731 億台湾元、小売業が 16.5%増の 3,206 億台湾元と、それぞれ 2 桁増だった。2023 年は経済成長率が前年より鈍化傾向にあるものの、車載用半導体不足の緩和や、EV 普及、足元の自動車関連卸・小売業の好調などのプラス要因により、自動車販売が回復することが期待される。

- 注1：生産台数には、日産との合弁の裕隆日産自動車なども含む。
- 注2：U-CAR が発表する台湾域内の新車販売台数（42万9,731台）に基づく割合。なお、U-CAR が発表する「域内での輸入車販売台数（18万9,141台）」と、台湾区車両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（22万5,801台）」を足しあげた合計（41万4,942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3：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4：「12のキー戦略」は「1.風力発電、太陽光発電」「2.水素エネルギー」「3.将来的なエネルギー（地熱発電・海洋発電・バイオマス発電）」「4.送電・蓄電システム」「5.省エネルギー」「6.二酸化炭素回収・利用・貯留（CCUS）」「7.輸送機器の電動化とゼロカーボン化」「8.資源循環と廃棄ゼロ」「9.自然の二酸化炭素吸収源」「10.ネットゼロ排出のグリーンな生活」「11.グリーン金融」「12.公正な社会への転換」。そのうち「7.輸送機器の電動化とゼロカーボン化」の概要については以下のとおり。電気自動車の上流と下流関連産業を発展させ、技術の成熟度に応じてバイク、乗用車、バスの将来の市場シェア目標を設定する。蓄電、充電機器などのインフラの設置と技術の研究開発を調整して組み合わせる。
- 注5：2021年7月にMIHコンソーシアムを発足、現在MIHコンソーシアムが「MIH」を運営している。

## 韓国（生産・販売）2022年の韓国の自動車生産・輸出はいずれも増加

2023年4月18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、2022年の国内生産台数は前年比8.5%増で、2015年以来の増加に転じた。輸出は12.7%増と好調で、エコカーの輸出も増加した。一方で、国産車の国内販売台数は3.2%減となった。

<国内生産・輸出ともに増加、国内販売は減少>

国内生産は、上半期はロシアのウクライナ軍事侵攻、中国の新型コロナウイルス対策に伴う都市封鎖などによるサプライチェーンの混乱、自動車向け半導体の供給不足などの影響を受けた。しかし、下半期に入り、半導体の供給状況が好転したことで生産が増加した。その結果、通年では前年比8.5%増の375万7,049台と、2015年以來7年ぶりに増加に転じた（表1参照）。その結果、韓国は中国、米国、日本、インドに次ぐ、2022年自動車生産台数世界5位の座を維持した。

なお、生産統計のうち、電気自動車（EV）[燃料電池自動車（FCEV）を含む]をみると、2020年に14万2,483台、2021年に21万2,980台、2022年に32万785台と右肩上がり増加した。

表1：メーカー別・部門別国内生産台数の推移（単位：台、%）

### メーカー別

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
現代	1,618,411	1,620,231	1,732,317	6.9
起亜	1,307,265	1,398,966	1,472,963	5.3
韓国GM	354,800	223,623	258,260	15.5
ルノーコリア	114,630	128,328	168,478	31.3
双龍	106,840	82,009	115,329	40.6
その他	4,828	9,342	9,702	3.9
合計	3,506,774	3,462,499	3,757,049	8.5

### 部門別

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
乗用車	3,211,706	3,162,850	3,438,355	8.7
トラック	206,823	222,118	235,030	5.8
バス	72,305	61,722	66,886	8.4
特装車	15,940	15,809	16,778	6.1
合計	3,506,774	3,462,499	3,757,049	8.5

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

国産車の国内販売台数は、上半期に生産遅延により納車までの期間が大幅に長引いたため、通年で前年比3.2%減の139万5,111台となった（表2参照）。そのような中、韓国2大メーカーの現代自動

車と起亜（注1）の2022年の市場シェアは過去最高の88.2%（輸入車を除く）となった。ちなみに、輸入車を含めた市場シェアは73.0%だった。

**表2：メーカー別・部門別国内販売台数の推移（単位：台、%）**

**メーカー別** (△はマイナス値)

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
現代	787,854	726,838	688,743	△ 5.2
起亜	552,400	535,016	541,068	1.1
双龍	87,889	56,363	68,666	21.8
ルノーコリア	95,939	61,096	52,621	△ 13.9
韓国GM	82,955	54,292	37,239	△ 31.4
その他	4,181	7,181	6,774	△ 5.7
合計	1,611,218	1,440,786	1,395,111	△ 3.2

**部門別** (△はマイナス値)

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
現代	787,854	726,838	688,743	△ 5.2
起亜	552,400	535,016	541,068	1.1
双龍	87,889	56,363	68,666	21.8
ルノーコリア	95,939	61,096	52,621	△ 13.9
韓国GM	82,955	54,292	37,239	△ 31.4
その他	4,181	7,181	6,774	△ 5.7
合計	1,611,218	1,440,786	1,395,111	△ 3.2

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、ウォン安ドル高と市場拡大により売り手市場となったため、前年比12.7%増の230万333台となった（表3参照）。地域別には、欧州以外の全地域で増加した。また、輸出金額は前年比16.4%増の約541億ドルと、2014年に記録した過去最高額（約484億ドル）を上回った。現代自動車の高級車ブランドのジェネシス（GENESIS）をはじめとする高級車の輸出が大幅に増加したことが寄与した。

**表3：メーカー別・地域別輸出の推移（単位：台、%）**

**メーカー別**

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
現代	838,838	917,979	1,009,025	9.9
起亜	721,625	838,826	899,048	7.2
韓国GM	285,490	182,748	227,637	24.6
ルノーサムスン	20,227	71,673	117,020	63.3
双龍	19,436	27,743	44,994	62.2
その他	1,067	1,603	2,609	62.8
合計	1,886,683	2,040,572	2,300,333	12.7

## 地域別

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
北米	1,002,122	930,876	1,110,756	19.3
欧州	444,162	580,157	573,614	△ 1.1
中東	196,976	186,063	213,269	14.6
大洋州	131,483	160,250	187,603	17.1
中南米	62,630	107,641	129,062	19.9
アフリカ	25,334	47,077	50,788	7.9
アジア	23,976	28,508	35,241	23.6
合計	1,886,683	2,040,572	2,300,333	12.7

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

8

＜インドでの生産台数が年間 100 万台を超える規模に＞

海外生産は、前年比 8.9%増の 357 万 4,796 台だった（表 4 参照）。

韓国 2 大メーカーの海外生産台数をみると、現代自動車は前年比 1.7%増の 216 万 429 台だった。ロシアのウクライナ侵攻によるロシア工場の稼働中止、中国における販売減少の影響を受け、ロシアと中国での生産台数が大幅に減少した。他方、ロシア、中国以外は 2 桁成長を記録した。さらに、インドネシアでは、ASEAN 地域における初の生産工場が 2022 年に竣工（しゅんこう）した。同社は、ASEAN 市場攻略に向けて同工場を戦略的橋頭保として活用し、今後、生産規模を年産 25 万台規模に拡大する計画だ。

起亜は、インド、米国、メキシコで生産が大幅に増加し、前年比 22.1%増の 141 万 4,367 台だった。

現代自動車、起亜のいずれも、インドの海外生産台数が最も多かった。現代自動車は、インド乗用車市場でマルチ・スズキに次ぐシェア 2 位の地位を長年にわたり固めている。起亜は、2019 年にインドで生産を開始して以来、存在感を急速に高めている。なお、両社は、インドの生産拠点を内需市場向けのみならず、輸出向け拠点としても活用していることから、インドの重要度はますます高まると見込まれる。

**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、－は値なし)

メーカー・国名	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
<b>現代</b>	2,003,157	2,123,990	2,160,429	1.7
インド	521,282	636,000	706,000	11.0
米国	268,700	291,500	332,900	14.2
チェコ	240,977	275,000	322,500	17.3
中国	465,388	337,900	256,563	△ 24.1
ブラジル	150,610	187,300	209,045	11.6
トルコ	137,100	162,140	208,100	28.3
インドネシア	－	－	82,500	－
ロシア	219,100	234,150	42,821	△ 81.7
<b>起亜</b>	1,108,738	1,158,315	1,414,367	22.1
インド	177,538	225,245	342,597	52.1
米国	224,200	255,100	340,000	33.3
スロバキア	268,200	307,600	311,000	1.1
メキシコ	206,800	219,400	265,000	20.8
中国	232,000	150,970	155,770	3.2
<b>合計</b>	3,111,895	3,282,305	3,574,796	8.9

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

<輸入車が増加する一方で日本ブランドは減少傾向>

韓国輸入自動車協会 (KAIDA) (注 2) によると、2022年の輸入車販売台数 (同協会会員企業の登録ベース) は、前年比 2.8%増の 28 万 8,806 台だった (表 5 参照)。輸入乗用車市場におけるシェアは、欧州ブランドが 24 万 1,449 台 (85.2%)、米国ブランドが 2 万 4,995 台 (8.8%)、日本ブランドが 1 万 6,991 台 (6.0%) だった。日本ブランド車の販売台数は、2018年に 4 万 5,253 台と過去最高を記録して以降、毎年減少している (2019年：3 万 6,661 台、2020年：2 万 564 台、2021年：2 万 548 台)

輸入乗用車の燃料別台数とシェアは、ガソリン車が 13 万 9,821 台 (49.3%)、HEV (ハイブリッド車) が 7 万 4,207 台 (26.2%)、ディーゼル車が 3 万 3,091 台 (11.7%)、EV が 2 万 3,202 台 (8.2%)、PHEV (プラグインハイブリッド車) が 1 万 3,114 台 (4.6%) だった。



表5：輸入乗用車（メーカー・ブランド別）および輸入商用車販売台数

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー・ブランド (輸入乗用車)	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
メルセデス・ベンツ（ドイツ）	76,879	76,152	80,976	6.3
BMW（ドイツ）	58,393	65,669	78,545	19.6
アウディ（ドイツ）	25,513	25,615	21,402	△ 16.4
フォルクスワーゲン（ドイツ）	17,615	14,364	15,791	9.9
ボルボ（スウェーデン）	12,798	15,053	14,431	△ 4.1
MINI（英国）	11,245	11,148	11,213	0.6
シボレー（米国）	12,455	8,975	9,004	0.3
ボルシェ（ドイツ）	7,779	8,431	8,963	6.3
レクサス（日本）	8,911	9,752	7,592	△ 22.1
ジープ（米国）	－	－	7,166	－
トヨタ（日本）	6,154	6,441	6,259	△ 2.8
フォード（米国）	7,069	6,721	5,300	△ 21.1
ホンダ（日本）	3,056	4,355	3,140	△ 27.9
ランドローバー（英国）	4,801	3,220	3,113	△ 3.3
ポールスター（スウェーデン）	－	－	2,794	－
リンカーン（米国）	3,378	3,627	2,548	△ 29.7
プジョー（フランス）	2,611	2,320	1,965	△ 15.3
キャデラック（米国）	1,499	987	977	△ 1.0
ベントレー（英国）	296	506	775	53.2
マセラティ（イタリア）	932	842	554	△ 34.2
ランボルギーニ（イタリア）	303	353	403	14.2
ロールスロイス（英国）	171	225	234	4.0
ジャガー（英国）	875	338	163	△ 51.8
DS（フランス）	－	－	88	－
シトロエン（フランス）	930	603	39	△ 93.5
クライスラー（米国）	8,753	10,449	－	－
日産（日本）	1,865	－	－	－
インフィニティ（日本）	578	－	－	－
輸入乗用車（小計）	274,859	276,146	283,435	2.6
輸入商用車	4,482	4,905	5,371	9.5
輸入車（合計）	279,341	281,051	288,806	2.8

注：韓国輸入自動車協会（KAIDA）会員社の登録ベース。

出所：韓国輸入自動車協会（KAIDA）

<エコカーは国内販売・輸出とのに2桁増>

KAMAによると、国内メーカーの2022年のエコカーの国内販売台数は前年比37.5%増の31万8,401台だった（表6参照）。とりわけEVの販売が66.0%増の12万2,103台と、大幅に増加した。EVのモデル別販売台数は多い順に、現代自動車の「アイオニック（IONIQ）5」（2万7,399台）、起亜の「EV6」（2万4,852台）、現代自動車の「ポーター（PORTER）EV」（2万418台）となった。

KAIDAによると、輸入されたエコカーの国内販売は前年比11.2%増の11万523台だった。とりわけ、EVの販売が前年比3.7倍の2万3,202台と好調だった。既存の輸入車販売企業がEVの新モデルを続々と販売開始したほか、EVメーカーのポールスター（POLESTAR）（スウェーデン）が韓国市場に参入した。

**表6：エコカーの種類別国内販売**

**国内生産車**

(単位：台、%) (-は値なし)

車種	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	127,996	149,489	186,134	24.5
電気自動車 (EV)	31,016	73,535	122,103	66.0
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	235	0	0	—
燃料電池自動車 (FCEV)	5,786	8,502	10,164	19.5
合計	165,033	231,526	318,401	37.5

**輸入車**

(単位：台、%) (-は値なし)

車種	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	35,988	73,380	74,207	1.1
電気自動車 (EV)	3,357	6,340	23,202	266.0
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	10,467	19,701	13,114	△ 33.4
合計	49,812	99,421	110,523	11.2

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)、韓国輸入自動車協会 (KAIDA)

他方、2022年のエコカーの輸出台数は前年比 36.5%増の 55万 2,487台だった (表7参照)。

これについて、産業通商資源部 (「部」は日本の「省」に相当) は報道資料を通じて、現代自動車「アイオニック 6」(EV)、起亜「スポーテージ (SPORTAGE)」(HEV)、起亜「ニロ (NIRO)」新型モデル (HEV、EV) の輸出開始と、既存の輸出モデルの現代自動車「アイオニック 5」(EV) と起亜「EV6」(EV)の海外での販売好調が輸出を後押しした、と分析した。

**表7：エコカーの種類別輸出**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

車種	2020年 台数	2021年 台数	2022年	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	124,503	211,807	284,871	34.5
電気自動車 (EV)	119,718	154,014	222,237	44.3
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	26,065	37,957	45,018	18.6
燃料電池自動車 (FCEV)	1,041	1,119	361	△ 67.7
合計	271,327	404,897	552,487	36.5

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

<2023年は、輸出・国内販売ともに増加の見通し>

2023年の自動車産業について、KAMAでは、生産台数は原材料および半導体の供給が円滑に行われれば、堅調な国内外の需要を背景に前年水準を維持すると見込んでいる。輸出は、世界経済の停滞、米国のインフレ削減法 (IRA) 発効(注3)によるEV輸出への影響、ウクライナ情勢によるロシア向け輸出への影響などの懸念材料が存在するものの、韓国自動車メーカーの優れた商品力、有利な為替相場による価格競争力の確保などが好材料に働き、増加すると見込んでいる。国内販売については、景気の冷え込みによる可処分所得の減少が新規需要を制限するものの、納車期間の短縮や、2022年が前年比減となったことによる反動などで、増加すると見込んでいる。

注1：現代自動車と起亜は「現代自動車グループ」の傘下企業。

注2：テスラ（Tesla）は非会員であり、韓国内の販売台数を公式発表していない。韓国自動車調査企業の CarisYou のデータを引用した朝鮮日報（2023年1月6日付）によると、テスラの2022年の韓国内の販売台数は、前年比18.3%減の1万4,571台だった。

注3：EV車両の購入に際し、1台あたり最大で7,500ドルの税額控除が受けられるとしており、対象となる車両の最終組み立ては北米（米国、カナダ、メキシコ）で行われていることが要件となった（2022年8月17日以降有効）。

## タイ（生産・販売）：2022年の自動車生産は約190万台

コロナ前の水準に確実に近づく

2023年7月4日 バンコク事務所（藤田 豊）

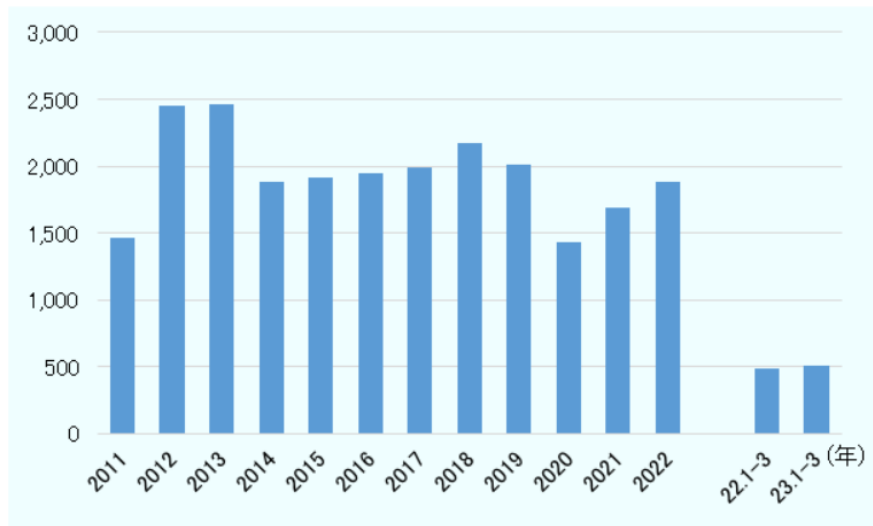
タイの自動車生産台数は2022年、約190万台。前年に比べて1割強増加した。2023年第1四半期（1～3月）についても前年同期比5.8%増になった。通年では200万台を見込む。輸出台数も、2022年、2023年第1四半期（1～3月）ともに増加した。

一方、国内販売台数は、2022年に拡大しながらも、2023年第1四半期に入って微減にとどまった。当地市場では、日系ブランドのシェアが85%以上と依然として高い。そうした中で、2022年は非日系ブランドがシェアを伸ばした。

<2022年の生産台数は11.7%増>

タイ工業連盟（FTI）によると、2022年のタイの自動車生産台数は前年比11.7%増。188万3,515台だった。タイでは2012～2013年の2年間、国内の自動車需要の拡大を受けて自動車生産台数が約250万台に拡大した。その後、2014～2019年の6年間は200万台前後で推移（図1参照）。2020年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、150万台を下回る水準に落ち込んだ。それが2021年には、約170万台まで回復。2022年には、前年からさらに約20万台増加した。2023年以降も生産は回復している、第1四半期は、前年同期比5.8%増の50万7,787台となっている。

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

2022年の自動車生産台数は、5月を除き全ての月で、前年同月を上回って推移した。この年は、新型コロナの沈静化に伴い入国規制が緩和され経済が回復していた。(1)そうした中で国内消費が徐々に改善したこと、(2)半導体不足が（企業により状況に差があったとは言え）全体として緩和傾向にあったこと、が自動車生産の拡大につながった。

ただし、世界的なインフレの進行や金融政策の引き締めによる影響を受け、国内外の消費マインドが冷え込みはじめた時期にも当たる。その結果として第3四半期（7～9月）から年末にかけて減産したという声も、在タイ日系自動車メーカーの一部から聞かれた。

2022年の自動車生産をセグメント別にみると、乗用車は59万4,057台。0.1%減の微減だった。一方で、商用車は128万9,458台。前年比18.2%増と拡大。その結果、乗用車と商用車の構成比は31.5：68.5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）

セグメント	2020年	2021年	2022年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
<b>乗用車</b>	537,633	594,690	594,057	31.5	△ 0.1
1,500cc以下	387,371	437,211	444,809	23.6	1.7
1,501cc～1,800cc	78,848	85,382	69,692	3.7	△ 18.4
1,801cc～2,000cc	25,776	20,017	38,220	2.0	90.9
2,000cc超	14,815	12,585	15,586	0.8	23.8
不明	30,823	39,495	25,750	1.4	△ 34.8
<b>商用車</b>	889,337	1,091,015	1,289,458	68.5	18.2
ピックアップ	861,449	1,050,202	1,242,658	66.0	18.3
その他トラック	22,847	35,630	39,970	2.1	12.2
小型・大型バス	5,041	5,183	6,830	0.4	31.8
<b>合計</b>	1,426,970	1,685,705	1,883,515	100.0	11.7

出所：タイ工業連盟（FTI）の資料に基づきジェトロ作成

乗用車部門では、排気量2,000cc超が前年比23.8%増。さらに1,801cc～2,000ccは90.9%増と、2倍近くに伸びた。他方1,501cc～1,800ccは、18.4%減と縮小した。

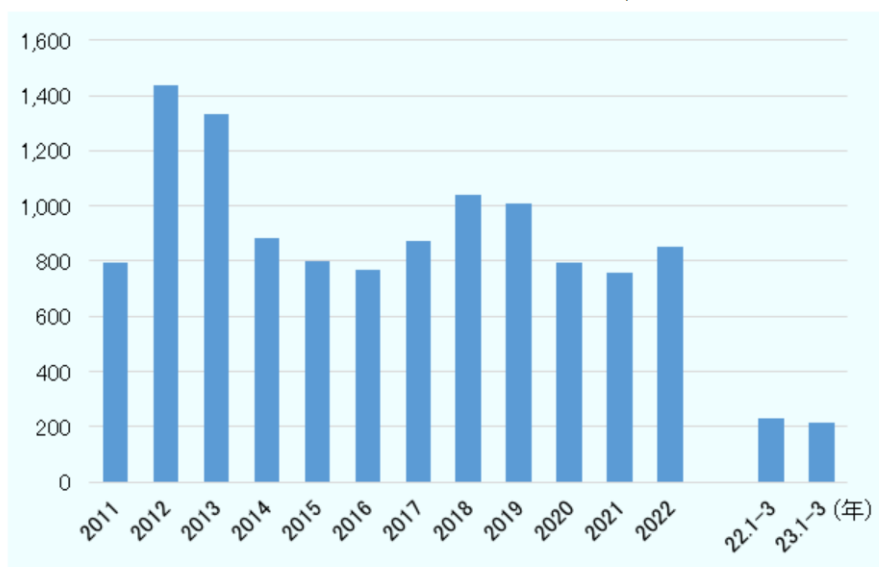
商用車部門の中でもピックアップトラックは、タイでの自動車生産の主力と言える。これが前年比18.3%増と前年に引き続き好調だった。また、その他トラックも12.2%増の3万9,970台と伸びた。

#### <国内販売市場も好調>

FTIによると、2022年の国内販売台数は84万9,388台だった。前年比11.9%増と、やはり伸びたことになる。

長期でみた場合、タイでは2012～2013年にかけてファーストカー減税制度により、一時的に年間約130万～140万台まで国内販売台数が拡大した（図2参照）。しかし、同制度は結果的に需要の先食いとなり、2014～2017年は約80万台前後で低迷した。2018～2019年は100万台程度まで回復した。しかし、新型コロナ禍から、2020年と2021年は80万台を割りこんだ。その後、2022年は85万台程度まで回復したかたちだ。なお、直近の2023年第1四半期は、21万7,073台。前年同期比6.1%減だった。

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

2022年に国内自動車販売が好調だった要因としては、既述のとおり、コロナ関連規制が段階的に緩和される中で、国内経済が回復を続けたことが挙げられよう。タイの実質GDP成長率をみても、2022年は2.6%と前年（1.5%）より回復。その中で個人消費は、前年比6.3%増と力強く伸びた。

セグメント別に自動車の国内販売台数をみると、乗用車が構成比で約3割を占める。また商用車では、1トンピックアップが総販売台数の5割強を占めた。この両者とも2022年に2桁の伸び率を示したものと見られ、好調だった（表2参照）。

表2：タイの国内自動車販売台数（セグメント別）（単位：台、%）

セグメント	2020年	2021年	2022年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
乗用車	274,789	230,794	265,123	31.2	(注)
商用車	517,357	507,319	584,265	68.8	(注)
1トンピックアップ	409,463	393,476	454,875	53.6	(注)
2～4トントラック	12,467	14,947	15,040	1.8	(注)
4トン超トラック・バス	10,730	16,196	16,190	1.9	(注)
四輪駆動車	68,705	70,939	82,921	9.8	(注)
その他	15,992	11,761	15,239	1.8	(注)
合計	792,146	759,119(注)	849,388	100.0	11.9

注：2021年には、セグメント不明の販売が2万1,006台分あった。合計には、これが含まれている。一方でセグメント別には、分類が判明している台数だけしか計上できない。そのため、伸び率算出は差し控えた。

出所：タイ工業連盟（FTI）の資料に基づきジェトロ作成

トヨタ・モーター・タイランド（TMT）の発表データに基づきメーカー別の市場シェア（販売台数）をみると、(1)シェア首位はトヨタで28万8,261台（構成比33.9%）。(2)いすゞ21万2,491台（同25.0%）、(3)ホンダ8万2,842台（同9.8%）、(4)三菱自動車5万385台（同5.9%）と続く。日系メーカーが上位4位を占めたかたちで、その構成比は85.3%と依然として高い（表3参照）。

しかし、フォードが前年比 23.6%増の 4 万 17 台（構成比 4.7%）の 5 位となり、前年 5 位のマツダを抜いた。このように非日系メーカーが販売台数を伸ばし、日系のシェアを奪っている。特に電気自動車（EV）では、MG（上海汽車）のほかに、GWM（長城汽車）や BYD（比亞迪）などもタイで販売を開始。中国系メーカーの存在感が大きくなってきている。EV の現地生産を条件にする補助金支給に関する MOU（覚書）をタイ政府と締結している企業は、大半が中国系だ（日系メーカーでは、トヨタ 1 社に限られる）。こうしたことから、中国系が EV 分野でさらに進出を加速すると見込まれる。

**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、－は値なし）

ブランド	2019年	2020年	2021年	2022年		
	台数	台数	台数	台数	構成比	伸び率
トヨタ	331,878	243,763	239,328	288,261	33.9	20.4
いすゞ	168,215	181,194	184,160	212,491	25.0	15.4
ホンダ	125,833	93,041	88,692	82,842	9.8	△ 6.6
三菱自動車	88,244	57,409	47,188	50,385	5.9	6.8
フォード	50,006	29,900	32,388	40,017	4.7	23.6
マツダ	58,129	39,266	35,384	31,638	3.7	△ 10.6
MG	26,516	28,316	31,005	27,293	3.2	△ 12.0
日産	64,414	44,558	29,696	22,521	2.7	△ 24.2
スズキ	23,908	25,528	22,378	20,083	2.4	△ 10.3
日野自動車	12,359	10,309	13,840	14,339	1.7	3.6
GWM	—	—	3,702	11,616	1.4	213.8
現代自動車	5,050	2,984	3,096	4,686	0.6	51.4
スバル	3,649	1,715	2,953	2,282	0.3	△ 22.7
起亜自動車	2,470	1,202	1,612	1,455	0.2	△ 9.7
ボルシェ	931	671	1,382	1,025	0.1	△ 25.8
BYD	—	—	—	312	0.0	—
合計	1,007,552	792,146	759,119	849,388	100.0	11.9
（参考）日系ブランド	876,629	696,783	663,619	724,842	85.3	9.2

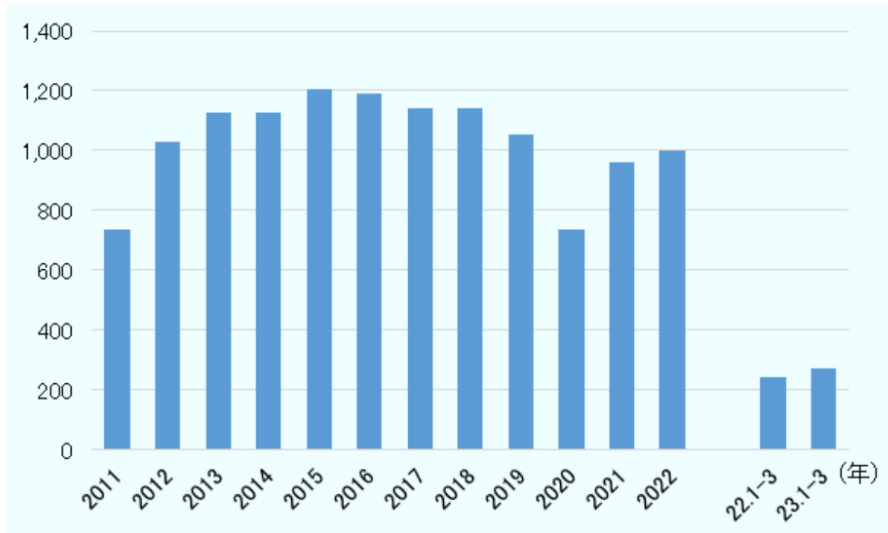
注：FTI発表のデータと数字が異なる。

出所：トヨタ・モーター・タイランド（TMT）

#### <輸出台数は堅調な伸び>

2022年の自動車輸出台数は、100万256台。前年比4.3%増と堅調に増加した。長期で見ると、2015～2016年にピークを迎え、2018年まで好調が続いた。しかし、2019年から下降基調。2021年にV字回復した（図3参照）。直近の2023年第1四半期は前年同期比12.6%増（27万3,692台）と、伸びが続いている。

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

タイからの自動車輸出の仕向け地としては、ASEAN やオセアニアが多い。欧州、中東が続く。2022年は、オーストラリア、ベトナム、フィリピン、サウジアラビアなどへの輸出が好調だった。また、東南アジアではカンボジア、インドネシアへの輸出が大きく伸びた。

#### <2023年の生産台数見込みを情報修正>

当地経済紙の「バンコクポスト」（2023年4月26日付）によると、FTIは2023年の自動車生産台数の見通しについて、新型コロナ禍前の水準に近い200万台と予想している。この見通しは年初の予測（195万台）から上方修正された。2022年の実績から11万台強の増加（前年比6.2%増）を見込んでいる計算になる。

一方で、FTIによると、タイでは2023年以降、(1)電気代の高騰による生産コストの増加や、(2)米国、スイス、ドイツでの銀行不安などによる輸出鈍化への懸念が、当地自動車産業にとって逆風になっている。もっとも、自動車輸出は引き続き成長。好調な観光業に牽引され国内販売も回復していることが、生産増に向け良い兆しと見ている。なお、自動車生産が増加しているのは、自動車メーカーへの半導体供給が増加していることも反映した結果とした。

このように、タイの自動車産業にはプラス、マイナス両面の材料がある。総じては、コロナ前の水準に着実に近づいていると理解して良いだろう。



## マレーシア（生産・販売）：2022年の自動車販売台数、過去最高の72万台

売上税減免措置が大きく寄与

2023年9月13日 クアラルンプール事務所（エスター頼敏寧）

2022年のマレーシア自動車市場は、新型コロナウイルス感染症の沈静化に伴う経済活動再開と、人の移動活発化により、新車への需要も約3年ぶりに盛り返し、記録的な販売台数となった。販売台数、生産台数のいずれも前年比で4割以上増加した。主要メーカーによる販売台数も軒並み2桁増となり、マレーシアの自動車市場としては歴史的な一年となった。

<新車販売台数は過去最高>

マレーシアの2022年の新車販売台数は、前年比41.6%増の72万658台だった。2年連続の前年割れから一転し、新型コロナウイルス以前の水準を超えただけでなく、前年にマレーシア自動車協会（MAA）が予測した60万台をも大きく上回り、過去最高を記録した（[2023年3月2日付ビジネス短信参照](#)）。MAAはこの要因として、売上税の免税措置による販売促進効果を挙げた。この措置は、新型コロナウイルス感染拡大に対応した景気刺激策の一環として、2020年6月に導入された。新車購入時の売上税（10%）について、現地組み立て車（CKD）を対象に無税、完成車（CBU）を対象に5%に減免するものだった。2022年6月30日まで繰り返し延長され、同日までに購入予約を行い、2023年3月31日までに道路交通局（JPJ）に車両登録を行うことを条件に減免措置の対象とした。

新車販売台数の内訳をみると、全体の9割弱を占める乗用車は前年比41.8%増の64万1,773台、商用車は39.9%増の7万8,885台といずれも約4割増だった（表1参照）。さらに、乗用車の種類をみると、普通乗用車が41.8%増の39万7,294台、窓付きバンが4.3%減の862台、多目的車（MPV、注1）が37.9%増の4万9,579台、スポーツ用多目的車（SUV、注2）が43.2%増の19万4,038台だった。商用車の種類別では、パネルバンが47.2%増の4,859台、ピックアップトラックが41.7%増の5万7,710台、トラックが30.9%増の1万4,704台、プライムムーバ（牽引車）が53.0%増の1,490台、バスが22.3%減の122台だった。

表1：マレーシアにおける種類別の新車販売台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2021年		2022年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
<b>乗用車</b>	452,486	88.9	641,773	89.1	41.8
普通乗用車	280,089	55.0	397,294	55.1	41.8
窓付きバン	901	0.2	862	0.1	△ 4.3
多目的車 (MPV)	35,952	7.1	49,579	6.9	37.9
スポーツ用多目的車 (SUV)	135,544	26.6	194,038	26.9	43.2
<b>商用車</b>	56,397	11.1	78,885	10.9	39.9
パネルバン	3,301	0.6	4,859	0.7	47.2
ピックアップトラック	40,736	8.0	57,710	8.0	41.7
トラック	11,229	2.2	14,704	2.0	30.9
プライムムーバ	974	0.2	1,490	0.2	53.0
バス	157	0.0	122	0.0	△ 22.3
<b>新車販売台数合計</b>	<b>508,883</b>	<b>100.0</b>	<b>720,658</b>	<b>100.0</b>	<b>41.6</b>

注：シェアの母数は、新車販売台数合計。

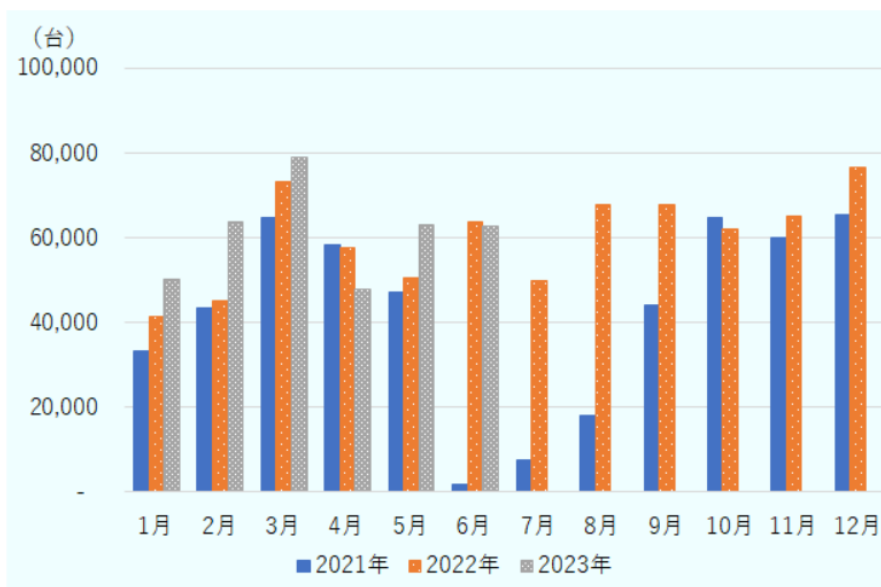
出所：マレーシア自動車連盟 (MAA)

月別の新車販売台数推移（図1参照）について順を追ってみると、まず2022年では1月の販売が最も振るわなかった。これは、2021年12月中旬にマレー半島で発生した大規模水害の影響を受け、自動車メーカーは一時的に稼働を停止したほか、サプライヤーからの部品供給も混乱に陥ったことが影響した。2022年上半期は、半導体不足によるサプライチェーン混乱や原材料費高騰の影響で新車納入に遅れが生じた。その後、12月（決算月）の受注残を解消するために自動車メーカー各社が納入を増やしたことにより、2022年8月以降の販売台数は高止まりした。

なお、3月、6月、9月、12月の販売台数が比較的多い背景には、BMWやメルセデスベンツなど一部の自動車メーカーが、MAAへの新車販売台数の報告を、従来の毎月から四半期ごとに変更したことがある。同じ理由で、通年では売れ行きは良かったものの、4月と10月の販売台数がそれぞれ前年同月割れとなった。

なお、2021年6月以降の新車販売台数が急減した理由は、マレーシア全土で新型コロナ対策としての厳格化した移動制限と操業制限を導入したためだった。

図1：月別新車販売台数（2021年1月～2023年6月）



出所：表1に同じ

#### <上位5メーカーの順位は前年並み>

2022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）が市場シェアの58.0%を占めた（表2参照）。ダイハツ工業と三井物産が一部出資するプロドゥアの販売台数は、28万2,019台（前年比48.2%増）に増加した。同社はモデル別の販売台数内訳を公開していないものの、市場シェアは39.1%となり、引き続き首位に立った。

2017年に中国の吉利汽車が49.9%を出資したプロトンは、13万6,026台（前年比21.8%増）に増加し、シェアは18.9%となった。同社によると、代表的なモデルである小型セダン「サガ」が引き続き好調で、前年比3割増の5万5,878台を販売した。また、2020年10月に発売されたSUVの「X50」が年間4万681台と、国内で最も売れたSUVとなった。

日系を含む外資系メーカーの販売台数では、トヨタが前年比39.8%増の10万41台だった。全体の13.9%を占め、外資系メーカーでは前年に続き最大シェアを維持した。乗用車では、SUVの「カローラ・クロス」が1万7,208台、商用車では、ピックアップトラックの「ハイラックス」が2万7,198台と好調な販売台数だった。

また、ホンダが前年比51.4%増の8万290台で4位に続いた。セダンの「シティ」が同社の売上高の36%を占め、最も売れたモデルだった。なお、商用車を含まない乗用車のみの販売台数でみると、ホンダがトヨタを抜き、外資系メーカーとしては首位を維持している。

三菱自動車は2万4,017台（前年比37.3%増）で、前年に続き5位を維持した。同社によると、最も販売台数の増加に寄与した車両モデルは2020年11月に販売されたクロスオーバー多目的車「エクスペンダー」で、前年比93.5%増の1万4,316台と、同社による年間販売台数の6割弱を占めた。これら上位5メーカーが市場シェアの86.4%を占めた。

表2：マレーシアにおける主要メーカー別の新車販売台数の内訳 (△はマイナス値)

項目	2021年		2022年			2023年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	1~6月 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	452,486	88.9	641,773	89.1	41.8	326,661	89.2	11.2
商用車	56,397	11.1	78,885	10.9	39.9	39,376	10.8	3.6
国民車 (乗用車+商用車)	301,986	59.3	418,045	58.0	38.4	220,702	60.3	19.5
プロドゥア	190,291	37.4	282,019	39.1	48.2	144,690	39.5	13.6
プロトン	111,695	21.9	136,026	18.9	21.8	76,012	20.8	32.4
国民車以外 (乗用車+商用車)	206,897	40.7	302,613	42.0	46.3	145,335	39.7	△ 1.1
トヨタ	71,585	14.1	100,041	13.9	39.8	48,145	13.2	5.9
ホンダ	53,031	10.4	80,290	11.1	51.4	33,727	9.2	△ 15.0
三菱自動車	17,489	3.4	24,017	3.3	37.3	11,811	3.2	△ 6.4
新車販売台数合計	508,883	100.0	720,658	100.0	41.6	366,037	100.0	10.3

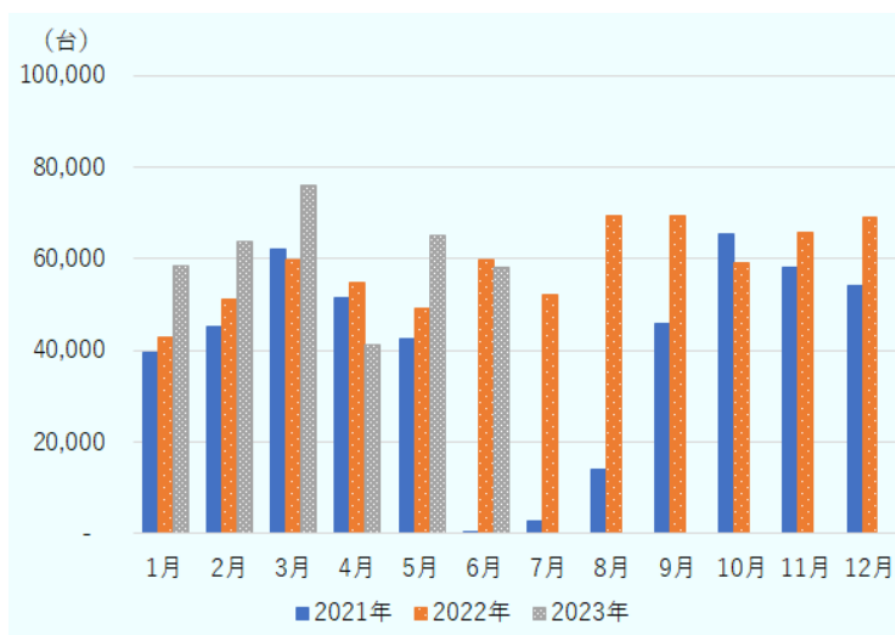
注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは乗用車のみ。トヨタ（レクサスを含まず）と三菱自動車（三菱ふそうを含まず）は、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアの母数は、新車販売台数合計。

出所：表1と同じ

一方、2022年の生産台数は、前年比45.8%増の70万2,275台だった。乗用車が前年比45.6%増の65万190台、商用車が47.9%増の5万2,085台、といずれも4割以上拡大した。月別では、販売台数と同様の傾向がみられた（図2参照）。

図2：月別新車生産台数（2021年1月～2023年6月）



出所：表1と同じ

メーカー別の生産台数をみると、国民車では、プロドゥアが前年比48.0%増の28万2,884台、プロトンが34.1%増の14万4,259台とそれぞれ2桁増だった（表3参照）。一方、国民車以外の生産が約5割増加した。うち、トヨタが55.8%増の9万881台、ホンダが45.2%増の7万8,299台、三菱自動車が66.7%増の1万4,300台といずれも大幅な伸びを示した。

表3：マレーシアの生産台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2021年		2022年			2023年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	1～6月 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	446,431	92.7	650,190	92.6	45.6	339,846	93.7	15.5
商用車	35,220	7.3	52,085	7.4	47.9	22,689	6.3	△ 4.7
国民車 (乗用車+商用車)	298,670	62.0	427,143	60.8	43.0	228,642	63.1	22.0
プロドゥア	191,126	39.7	282,884	40.3	48.0	148,893	41.1	14.6
プロトン	107,544	22.3	144,259	20.5	34.1	79,749	22.0	38.8
国民車以外 (乗用車+商用車)	182,981	38.0	275,132	39.2	50.4	133,893	36.9	2.5
トヨタ	58,325	12.1	90,881	12.9	55.8	45,257	12.5	8.1
ホンダ	53,913	11.2	78,299	11.1	45.2	36,549	10.1	△ 8.0
三菱自動車	8,577	1.8	14,300	2.0	66.7	6,139	1.7	△ 22.1
新車生産台数合計	481,651	100.0	702,275	100.0	45.8	362,535	100.0	14.0

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダ、三菱自動車は乗用車のみ。トヨタ（レクサスを含まず）は、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアの母数は、生産台数合計。

出所：表1に同じ

<2023年度上半期も売上税減免効果などで特に国民車が好調>

2023年上半期（1～6月）の新車販売台数は36万6,037台と、前年同期比10.3%増に増加した。月別では、4月を除くすべての月で前年同月を上回った。前述した売上税減免措置が、2023年3月末までに登録される車両を対象としていたため、1～3月の販売台数を大きく押し上げたとみられる。このため4月に入ると、前年同月比17.1%減の4万7,765台と、落ち込みが顕著に表れた。しかし、5月は24.6%増の6万3,103台に好転した。MAAは、5月の増加要因として、未納入車両の手配と新モデル発売の予約増を挙げ、特に国民車メーカー2社が大きく寄与したとしている。6月の販売台数が前年同月比1.6%減と微減したが、6万台水準を維持し、好調を続けた。

メーカー別にみると、プロドゥアは2023年上半期、前年同期比13.6%増の14万4,690台に増加した。同社のザイナル・アビディン最高経営責任者によると、タクトタイム（車両1台の生産にかかる時間）が、従来の1.35分から1.25分に短縮されたという。こうした生産効率向上により、2023年下半期には生産・販売がさらに伸長し、年間31万4,000万台の販売台数目標を達成できる、と見通す。また、これに先立つ2023年2月にプロドゥアは、2014年9月に発売を開始した小型車「アジア」をフルモデルチェンジし、新発売したことを発表。さらに6月には、2017年の「アジア」モデルをベースにした廉価なマニュアル車「アジアE」を発売し、主に低所得層を対象に販売を伸ばしつつある。

プロトンも、上半期の新車販売台数が前年同期比32.4%増加し、特に4月に前年同月の実績を超えたのは同社だけだった。販売が好調な「X50」「X70」に続き、2023年5月にはSUV「X90」を発売。この新車モデルで、同社は初めて新エネルギー車（NEV、注3）市場に参入することとなった。

日系メーカーでは、トヨタが前年同期比5.9%増だったのに対し、ホンダが15.0%減、三菱自動車が6.4%減と明暗が分かれた。それぞれのメーカーが新型モデルを投入しているが、特にホンダは、4つの新モデルを2023年内に投入することで巻き返しを図る考えだ。

<2023 年上半期の販売好調を受け、通年予測を上方修正>

2023 年通年の新車販売台数について、MAA は当初 1 月 17 日に示していた予測では、65 万台（前年比 9.8%減）と、例年並みの水準を見込んでいた。世界的な経済減速や、マレーシア中央銀行による政策金利の引き上げによる消費の落ち込みなどを、当初予測の要因として挙げていた。

他方で 7 月 20 日には、通年の販売台数予測を 72 万 5,000 台へと大幅に上方修正した。減税効果が 3 月まで持続したことのほか、内需主導による安定した経済見通しが示されていること、新車モデルおよび国民車メーカーによる手頃な価格のモデルが好評であることなどが、上方修正の理由として挙げられた。

民間調査会社ケナンガ・リサーチは 3 月時点で、2023 年通年予測を 2022 年並みの 72 万台と、MAA の当初予測を大きく上回る楽観的な見通しを示していた。(1) 中銀による政策金利の据え置き（注 4）、(2) CKD 車両に対する物品税の新たな算定方法導入の再延期による車両価格の安定、(3) 2023 年 1 月末時点で未納入車が 35 万台あったことがその理由だ。

なお、電気自動車（BEV）については、2021 年のわずか 274 台に対し、2022 年には 2,631 台を販売した。2023 年の詳細な予測値を MAA は発表していないが、2022 年の実績を上回ると見込まれている。MAA は EV 普及促進に向け、EV の輸入関税、物品税、付加価値税の全面的免除を 2030 年まで（注 5）実施するよう政府に求めている。また、米国の EV 大手テスラが 7 月 20 日に正式進出したことで、マレーシアの EV 市場は活性化すると、サンウェイ大学のヤー・キム・レン経済学部教授は期待を示した。このほか 2022 年以降、韓国のサムスン SDI や中国の EVE エナジーなどが、EV 電池関連の投資案件を相次ぎ発表している。



テスラのローンチイベント（ジェットロ撮影）

注 1：日本で「ミニバン」と呼ばれる Multi-Purpose Vehicle の略。

注 2：Sports Utility Vehicle の略。

- 注 3 : **New Energy Vehicle** の略。中国政府が公的補助金の対象となるプラグイン電気自動車を指定するために創出した用語。バッテリー電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド電気自動車 (PHEV)、および燃料電池電気自動車 (FCEV) のみが含まれる。
- 注 4 : ケナンガの発表時点 (2023 年 3 月) では、中銀は政策金利を 2022 年 11 月以降据え置いていたが、その後 2023 年 5 月 3 日に 0.25 ポイント引き上げ、3.0%とした。
- 注 5 : 2023 年 2 月に発表され、同 4 月に可決された 2023 年修正予算で、EV の完成車 (CBU) に対する輸入関税、物品税の全額免除措置実施期間を 2023 年末から 2025 年 12 月 31 日までに延長した。また、すべての部品を輸入し現地で組み立て・溶接・塗装・仕上げなどを行う EV (CKD) に対する売上税、物品税の全額免除措置も、実施期間を 2025 年末から 2027 年 12 月 31 日まで延長した。現地組み立て EV 用部品の輸入関税の全額免除措置も同 2027 年末まで延長した。

## インドネシア（生産・販売）：2022年の新車販売台数が100万台に回復、輸出も大幅増 今後も好調続くか注視

2023年10月19日 ジャカルタ事務所（尾崎 航）

新型コロナウイルス禍が収束した後のインドネシアの自動車業界は、生産台数、新車販売台数とも、堅調な伸びを示している。この背景には、政府による活動制限の緩和や、需要を喚起するための新車購入時の税減免などがある。本稿では、2022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。

### <2022年は生産・販売ともに新型コロナ前の水準に回復>

インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）の発表によると、2022年の自動車生産台数は前年比31.0%増の147万146台だった。月次推移（図1参照）をみると、2022年3月に13万6,988台と、新型コロナ禍前の水準を上回ったほか、8月から12月まで13万台を超える時期が続いた。

2023年に入ってから、3月に13万6,086台を記録してからは、断食月や断食明け大祭の影響により落ち込んだ4月を除き、月当たり12万台前後の生産台数で推移している。

図1：月別自動車生産台数



出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）から作成

次に、2022年の新車販売台数（卸売り）をみると、前年比18.1%増の104万8,040台だった（表1参照）。乗用車が18.8%増、商用車が16.3%増だった。カテゴリー別では、乗用車の四輪駆動車（4×4）、商用車のバスが倍増したほか、乗用車で販売台数の多い二輪駆動車（4×2）は15.3%増、商用車で販売台数の多いピックアップも7.2%増となった。2021年に続き、販売台数は回復し、新型コロナ禍前の水準の100万台を超えた。



販売が伸びた理由の1つとして、政府が実施した新車購入時の奢侈（しゃし）税の減免（財務大臣規定2021年第20号）も需要を喚起した。政府は新型コロナ禍に対する需要刺激策として2021年に導入した同政策について、2022年9月まで低価格・省エネ車の「ローコスト・グリーンカー」

（LCGC）を対象を絞って延長実施した。減免税の対象となったのは、原材料部品の国内調達率が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。トヨタ「アギラ」やダイハツ「アイラ」などが対象車種に含まれた。

2023年1～8月の販売台数は67万5,287台で、2023年も100万台を超えるペースで推移している。

表1：カテゴリー別新車販売台数 (単位：台、%)

項目	2020年 販売台数	2021年 販売台数	2022年		2023年1～8月 販売台数
			販売台数	前年比	
乗用車計	388,886	659,806	783,563	18.8%	516,700
セダン	4,749	5,647	8,077	43.0%	6,627
4×2	275,860	503,520	580,544	15.3%	363,953
4×4	3,627	4,119	8,293	101.3%	7,041
LCGC	104,650	146,520	186,649	27.4%	139,079
商用車計	143,141	227,396	264,477	16.3%	158,587
バス	1,971	1,300	2,596	99.7%	2,369
ピックアップ	90,733	139,720	149,726	7.2%	84,026
トラック	42,680	72,900	92,634	27.1%	53,301
ダブルキャビン	7,757	13,476	19,521	44.9%	18,891
合計	532,027	887,202	1,048,040	18.1%	675,287

出所：図1と同じ

新車販売台数をブランド別にみると、2022年の首位はトヨタの33万1,410台（前年比12.1%増）だった。ダイハツの20万2,665台（前年比22.9%増）、ホンダの13万1,280台（44.1%増）が続いた（表2参照）。日系ブランドが上位7社で市場全体の88.6%を占める結果となった。日系ブランド優位の市場状況に大きな変化はないが、シェアは2022年の94.1%から低下している。日系ブランド以外では、韓国の現代自動車が前年から10.6倍の3万1,965台と販売台数を大幅に伸ばした。

表2：主要ブランド別新車販売台数（卸売り）

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

順位	ブランド	2019年	2020年	2021年	2022年	前年比増減	シェア (2022年)
1	トヨタ	331,797	161,256	295,768	331,410	12.1%	31.6%
2	ダイハツ	177,284	90,724	164,908	202,665	22.9%	19.3%
3	ホンダ	137,339	73,315	91,122	131,280	44.1%	12.5%
4	三菱自動車	119,011	57,906	107,605	99,051	△7.9%	9.5%
5	スズキ	100,383	66,130	91,793	90,408	△1.5%	8.6%
6	三菱ふそう	42,754	21,359	36,518	37,586	2.9%	3.6%
7	いすゞ	25,270	16,422	26,636	36,646	37.6%	3.5%
8	現代自動車	—	215	3,005	31,965	963.7%	3.0%
9	日野	31,068	12,621	20,683	30,853	49.2%	2.9%
10	上汽通用五菱汽車 (ウーリン)	22,343	6,581	25,564	29,989	17.3%	2.9%
合計		987,249	506,529	863,602	1,048,040	—	—

出所：図1と同じ

<完成車の輸出が大幅増、2023年は50万台輸出を目標>

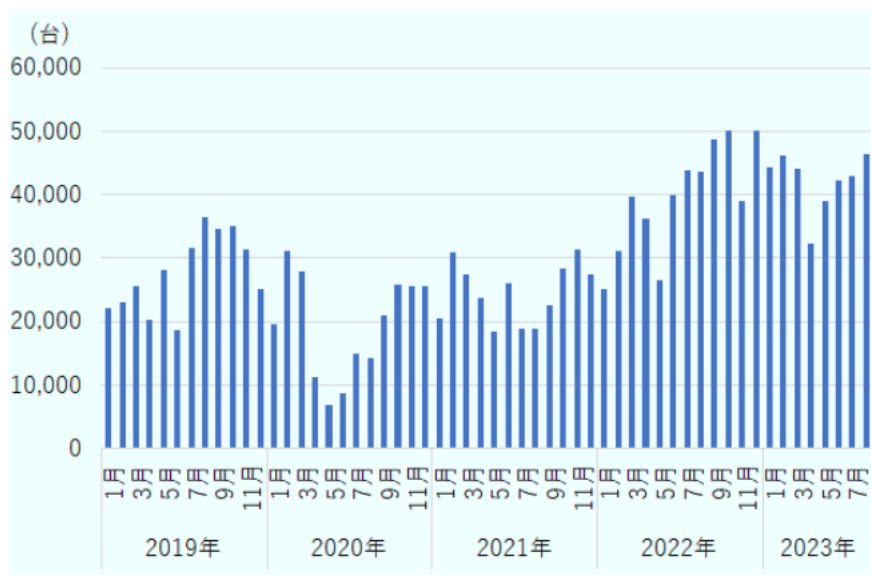
2022年の自動車輸出台数は前年比60.7%増の47万3,602台だった。月次で見ると(図2参照)、1月と5月は2万台に落ち込んだものの、7月以降は4万台以上に伸び、10月に5万62台と2022年では最多となった。同年の輸出台数は新型コロナ禍前の2019年の水準(33万2,023台)を大幅に超過した。なお、工業省は2019年1月に「自動車産業ロードマップ」(2020年9月に同大臣規定として公布)を発表し、自動車の輸出台数の目標を2025年に31万台と設定していた。しかし、2019年に既に目標値を達成しており、新型コロナを経て2022年に再び目標値を超えた。

輸出台数の伸びの背景には、輸出先国での需要拡大があるとみられる。輸出を牽引するのはフィリピン、ベトナム、タイなどのASEAN諸国だが、メキシコやサウジアラビアなどにも輸出している。中でもトヨタは2022年3月からオーストラリアへの「フォーチュナー」の輸出も開始した。ジョコ・ウィドド大統領はオーストラリア市場への輸出開始について「この成功は、輸出製品、特に自動車の生産に関して非常に優れた資質を持つインドネシアの人材によっても支えられている」と評価した(2023年3月10日インドネシア情報ポータル)。

自動車輸出拡大への貢献が期待されるパティンバン港は、2021年末から本格稼働している。同港を所管する運輸省海上交通総局長のアリフ・トーハ氏によると、2022年の同港からの輸出台数は10万3,774台で、輸出全体の約2割にとどまった(2023年1月27日Bisnis.com)。政府は2022年の同港からの輸出目標を16万台と設定していたが、政府目標には達しなかった。

2023年1~8月の実績は、前年同期(28万5,933台)比18%増の33万7,312台と好調に推移した。アイルランガ・ハルタルト経済担当調整相は2023年の完成車輸出の目標について、50万台と説明している(9月19日detik.com)。政府の自動車産業ロードマップでは、2030年の輸出台数目標を90万台と設定しており、今後の輸出動向が注目される。

図2：完成車(CBU)の輸出台数



出所：図1と同じ

<低炭素排出車（LCEV）の販売拡大、国内生産も開始>

インドネシアの電気自動車（EV）販売市場も拡大を続けている。ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、バッテリー式電気自動車（BEV）を合わせた低炭素排出車（Low Carbon Emission Vehicle : LCEV）の販売台数（卸売り）は、2022年に前年比約4.9倍の1万5,437台だった。自動車全体の販売台数に占める割合は1.5%まで拡大した。ブランド別にみると、上汽通用五菱汽車（ウーリン）の8,390台が首位で、トヨタの4,122台が続いた（表3参照）。

2023年1～8月のEV販売台数は3万8,165台と好調で、既に2022年（通年）の販売台数の2.5倍に達した。このうちトヨタが2万926台で最も多く、スズキ（8,334台）、現代自動車（4,470台）と続いた。

なお、車種別販売台数をみると、トヨタが2022年11月から現地生産・販売を進める「キジャン・イノーバ・ゼニックス Q（All New Kijang Innova Zenix Q Modellista）」（HEV）が7,767台で首位、現代自動車の「アイオニック 5（Ioniq5 Signature Extended）」（BEV）が3,877台で続いた。

生産面をみると、2022年はLCEVの現地生産を開始するメーカーが増加した。GAIKINDOのデータによると、2022年3月の現代自動車のLCEV国内生産を皮切りに、ウーリン、東風小康汽車（DFSK）、スズキ、トヨタなどが生産を開始した。今後は三菱自動車やダイハツなどの日系企業による生産開始のほか、中国、韓国の企業の生産拡張、地場企業の参入も進むとみられる。ウーリンとともにBEV市場を牽引する現代自動車は、2024年に多目的モデル（MPV）のEV生産・販売を開始すると発表した（[2023年7月24日付ビジネス短信参照](#)）。多様な消費者需要に応えるため、BEVのラインアップ拡張をしたい構えだ。地場企業では、資源や建設業に強みを持つ財閥のバクリーグループが2027年にEVバスの本格生産開始をもくろむ。エスエムカー（Esemka）のブランドで知られる中部ジャワ州のソロ・マヌファクトゥール・クレアシ（Solo Manufaktur Kreasi: SMK）は、2023年2月に開催されたインドネシア国際オートショー（IIMS）で、自社製EVの試作品を展示するなど、商用生産・販売開始の準備を進めている。

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	タイプ	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 1月～8月
トヨタ	BEV	—	1	27	13	451
	PHEV	—	—	—	—	1
	HEV	331	949	1,835	4,109	20,474
スズキ	HEV	—	—	—	—	8,334
現代 (韓国)	BEV	—	119	588	2,028	4,470
ウーリン (中国)	BEV	—	—	—	8,053	2,427
	HEV	—	—	—	337	147
レクサス	BEV	—	—	26	127	110
	PHEV	—	—	—	—	48
	HEV	—	—	44	187	788
BMW (ドイツ)	BEV	—	—	—	—	360
	PHEV	—	—	—	—	9
	HEV	—	6	2	—	—
日産	BEV	—	—	42	63	73
	HEV	—	153	592	467	103
DFSK (中国)	BEV	—	—	2	11	89
メルセデス・ベンツ (ドイツ)	BEV	—	—	—	—	95
MINI (ドイツ)	BEV	—	—	—	32	82
MG(中国)	BEV	—	—	—	—	55
KIA (韓国)	BEV	—	—	—	—	42
三菱	BEV	—	—	—	—	6
	PHEV	20	6	35	10	1
合計販売台数		351	1,234	3,193	15,437	38,165
(自動車売り上げ全体に占める割合)		0.0%	0.2%	0.4%	1.5%	5.7%
(参考) 自動車全体の販売台数		1,030,126	532,407	887,202	1,048,040	675,287

出所：図1と同じ

インドネシアの政策も LCEV 市場の拡大に貢献している。政府はインドネシアを東南アジアの「EV ハブ」にするべく、LCEV の普及、市場拡大を生産と販売の両面から後押している。

工業省は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、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。特に力を入れるのが BEV の開発だ。2019 年 8 月に BEV 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 BEV にする方針を示した。

具体的な政策をみていく。国内生産奨励を目的とする優遇政策として、国内で EV 車両やその部品を製造する事業者に対する法人税減免の措置がある。2021 年 2 月に施行した投資事業分野に関する大統領規定 2021 年第 10 号では、EV の車両やバッテリー、モーター製造など EV 関連産業を法人税減免の対象業種とした。1,000 億ルピア以上の投資を行うプロジェクトに対し、投資金額に応じた期間 (5 年～20 年) と割合 (50%～100%) で法人税を減免する。販売面では、奢侈税と付加価値税の減免がある。財務省は 2021 年 7 月、自動車の購入時に自動車の排気量に応じて課される奢侈税について、所定の国産化率 (TKDN) を達成する BEV と燃料電池車 (FCV) の課税率を実質 0% (奢侈税は 15%だが、課税基礎を販売額の 0%と設定) とした。さらに、財務大臣規定 2023 年第 6 号を発出し、BEV 購入時の付加価値税の税率を通常の 11%から 1%に引き下げることを決定した。対象は TKDN

が 40%超の車種とし、減税期間は 2023 年末までとした ([2023 年 4 月 25 日付地域・分析レポート参照](#))。

<自動車産業全体で今後も好調維持できるか注目>

インドネシアの自動車市場は、販売台数が再び 100 万台を超え、新型コロナ禍の影響から脱したように映る。一方で、長期的にみると、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。2023 年については、新型コロナ期に消費刺激策として導入されたガソリン車購入時の奢侈税減免などの政策が終了したが、8 月までの販売台数では堅調を維持している。今後も好調が続くか注目される。

また、自動車市場でのシェアを徐々に拡大しつつある LCEV が順調に成長を続けるのかどうかも注目点だ。BEV の現地生産を拡大しようとする動きが目立つ中国と韓国の企業や、本格参入をもくろむ地場企業、HEV の売れ行きが好調な日本企業など各国企業の動きに注視が必要だ。

## フィリピン（生産・販売）：内需や物流の改善で、自動車販売・生産ともに前年比増 EV 普及の機運が急速に高まる

2023年10月5日 マニラ事務所（吉田 暁彦）

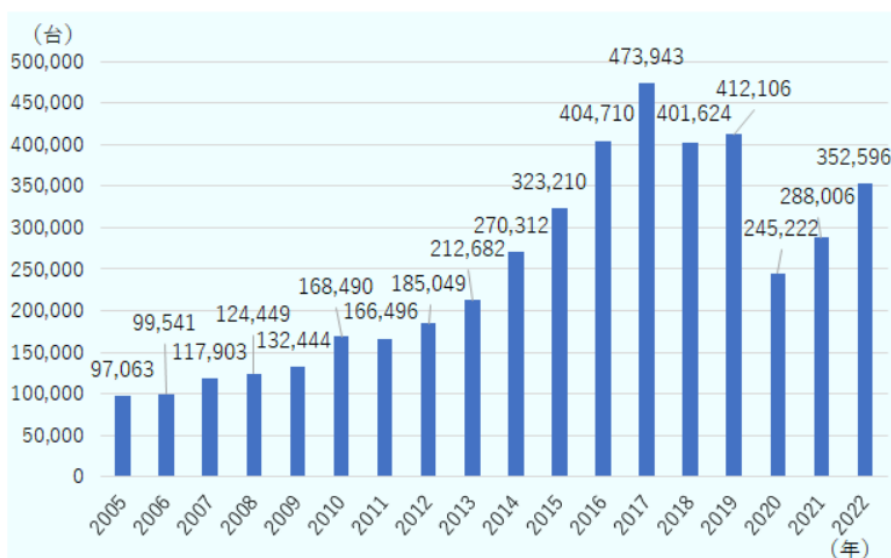
2022年のフィリピンにおける自動車の販売・生産台数は、いずれも前年から増加し、新型コロナ禍からの確実な回復を見せた。新車販売台数は、底堅い需要が見られ、2023年も増加が見込まれる。一方、自動車の生産環境については、2022年前半はロシアのウクライナ軍事侵攻に起因した燃料価格の高騰が物流コストの上昇など、供給サイドに負の影響が生じたが、2022年後半になると物流事情は改善し、船舶などの運賃の値動きも安定している。電気自動車（EV、注1）については、2022年に「EV産業育成法」[\(864KB\)](#)が成立した。加えて、フェルディナンド・マルコス大統領がEV完成車の輸入関税を撤廃する「大統領令」に署名するなど、政府としてEV産業を強く後押しする姿勢を明確にしている。

<2022年の新車販売台数は前年比で増加>

2022年の新車需要は、新型コロナの影響から大幅に回復した。フィリピン自動車工業会（CAMPI）の発表では、2022年の新車販売台数は35万2,596台であり、前年比22.4%の増加となった（図1参照、注2）。特に2022年12月は3万7,259台と、月間の販売台数で過去最高値を記録した（「ビジネス・ワールド」紙2023年1月12日）。

CAMPIは2023年1月12日、2022年の新車販売台数が同工業会の予想値（33万6,000台）を上回ったことについて、「自動車業界が新型コロナ禍やその他の外部ショックの影響から回復したことを示す強力な証しである」とコメントした。CAMPIは2023年も、底堅い需要の増加が販売台数を押し上げると見込んでいる。

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）、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作成

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、2022年のブランド別の販売台数では、トヨタが首位で17万3,245台であった（市場シェア46.6%）。第2位は三菱自

動車の5万3,211台（同14.3%）、第3位はフォードの2万4,710台（同6.6%）と続く（表参照）。また、前年比でみると、上位3社を中心に各社とも大幅に販売を伸ばした。中でも、中国の吉利汽車（ジーリー）は52.4%増と販売台数の伸びで群を抜いている。吉利汽車については、2019年7月に双日がフィリピンにおける販売代理店権を取得した。双日100%出資の双日ジーオートフィリピンが同ブランドを輸入販売する形で展開している。

表：フィリピンの新車販売台数（ブランド別）

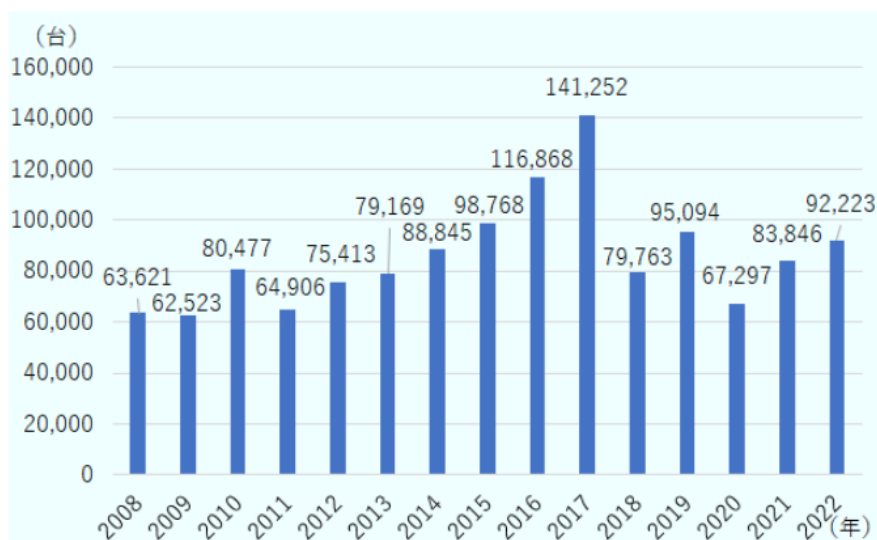
順位	ブランド	販売台数	市場シェア	対前年比
1	トヨタ	173,245	46.6%	34.2%
2	三菱自動車	53,211	14.3%	41.7%
3	フォード	24,710	6.6%	23.5%
4	日産自動車	21,222	5.7%	8.3%
5	スズキ	19,942	5.4%	2.8%
6	いすゞ	17,639	4.7%	22.3%
7	ホンダ	13,923	3.7%	9.8%
8	ジーリー	9,302	2.5%	52.4%
9	エム・ジー	8,858	2.4%	39.7%
10	起亜	5,012	1.4%	33.7%

出所：「オートインダストリア・ドット・コム」2023年2月16日付を基にジェトロ作成

#### <生産環境も改善傾向に>

2022年のフィリピンでの生産台数は、前年比10.0%増の9万2,223台となった。新型コロナ禍前の2019年の9万5,094台に迫る水準に改善しつつある。

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

2022年前半は、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物流コストの上昇をもたらし、物流事情を悪化させた（「フィルスター」紙2022年6月14日）。

ジェトロが2022年6月に在フィリピンの自動車関連メーカーにヒアリングしたところ、物流費上昇の勢いが増しており、他国からフィリピンに部品を調達する際、調達先から値上げ申請が多く発生し


ている、とのコメントがあった。また、2022年3月以降、中国が厳しい新型コロナ対策を実施したことによって、中国での経済活動は大きく下押しされ、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。

こうした物流事情の悪化も、2022年後半には徐々に改善されていった。ジェットロが2022年12月にフィリピンの自動車関連メーカーにヒアリングしたところ、「船便の遅れ状況もかなり落ち着いてきた」「輸送費の高騰が穏やかになっている」とのコメントがあった。さらに、2023年8月にヒアリングを再度行くと、「物流面で特段の問題は発生していない」との回答があった。物流事情は既に平時へと戻りつつあると推察できる。

#### <EV普及の機運が高まる>

ロドリゴ・ドゥテルテ大統領（当時）は2022年4月15日、EVの生産・導入を促進するための制度的なフレームワークとなる「EV産業育成法」（共和国法第11697号）に署名した（[2022年5月11日付ビジネス短信参照](#)）。同法は、EVを「化石燃料への依存を低減させる適切な輸送手段」と位置付け、EV産業を振興させることを趣旨としている（[2022年4月22日付地域・分析レポート参照](#)）。2022年5月11日に成立した同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である「包括的なEV産業ロードマップ（CREVI）」を策定する。
- 貨物物流会社、食品宅配会社、旅行業者、ホテル、電気事業者、水道事業者などは、保有もしくはリースする車両のうち最低5%をEVとする必要がある。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においても、保有もしくはリースする車両のうち最低5%をEVとする必要がある。
- 本法の成立以降に建設される建物、施設は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%はEV専用とする必要がある。
- 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）」における各種優遇措置の対象となり得るのか、今後評価する（2022年6月にEV関連事業は優遇措置の対象となった、注3）。

フィリピン政府はEVの普及加速へ向けて、追加的な施策を打ち出している。例えば、マルコス大統領は2023年1月13日、暫定的に2023年から5年間、EVの輸入関税を撤廃する「[大統領令第12号](#)  (395KB)」に署名した。同令では、乗用車やバス、ミニバス、バン、トラック、オートバイ、三輪車、スクーター、二輪車のうち、EVは5年間、輸入関税率が0%となる（政府通信社2023年1月19日付）。ただし、ハイブリッド車は関税撤廃の対象となっていない。また、いくつかのEV生産に必要な部品についても、関税率の引き下げを定めている。

民間企業でもEV導入が進展しつつある。フィリピンの大手財閥、アヤラコーポレーションは2023年9月1日、中国EV大手の比亞迪（BYD）のフィリピンでのディストリビューターとなることを正



式に発表した（「ビジネス・ミラー」紙 2023 年 9 月 1 日）。フィリピン財界の中で大きなプレゼンスを有するアヤラコーポレーションが BYD と連携することで、EV をビジネス戦略に取り入れる動きがフィリピン国内で大きく広がる可能性がある。

また、フィリピンの主要財閥企業の 1 つであるアボイティス・パワーは 2023 年 9 月 1 日、社用車を EV へと切り替えていくと発表した（「ビジネス・ミラー」紙 2023 年 9 月 1 日）。EV 産業育成法において指定された業種については、保有車もしくはリースする車両の最低 5% を EV とすることが規定されており、今後、社用車の EV 化を進める企業が増えていくと推測できる。

注 1：本稿では、電気トライシクルや電動バイク、電気ジプニーなどを含めた広義の「電気自動車」を「EV」と表記する。

注 2：2021 年までの新車販売台数は、自動車輸入流通業者協会（AVID）に加盟しているブランドの台数を加算した推計値。2022 年は AVID より情報公開がなかったため、CAMPI で発表された台数のみを計上している。

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ついて、一定期間の法人所得税免税などの各種優遇措置を受けることを定めている。その後、SIPP が発表され、EV 関連の事業は優遇措置対象となった（[2022 年 6 月 10 日付ビジネス短信参照](#)）。

## ベトナム（生産・販売）：2022年の新車販売は初の50万台超え、2023年は鈍い出足に

2023年9月26日 アジア大洋州課（庄 浩充）

2022年のベトナム新車販売市場は、初めて50万台に到達した。新型コロナウイルス流行の影響で販売が停滞していた2020年と2021年の反動もあり、伸び率が高まった。また、政府による国内生産車を対象にした優遇措置も、販売促進の後押しになったとみられる。

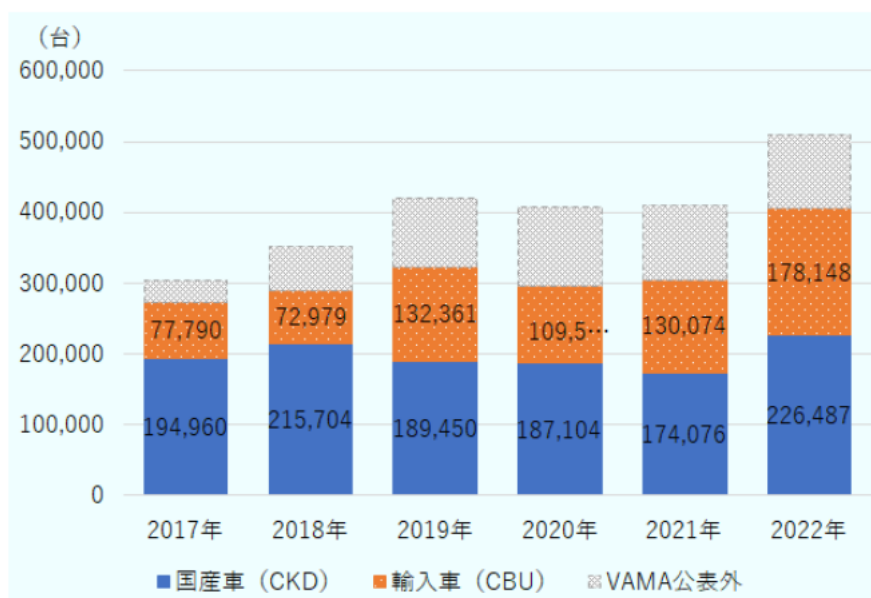
本レポートでは、2022年の新車販売実績を車種別や形態別などに振り返る。あわせて、2023年の動向についても探る。

### <乗用車販売が大幅増>

ベトナム自動車工業会（VAMA）発表によると、2022年の新車販売台数は、前年比33.0%増の40万4,635台。このVAMA発表値に計上されていない2社（ヒュンダイ・タインコン、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51万台と推計される。実際、計画投資省の自動車産業担当者が把握している自動車販売台数も50万9,141台で、市場規模は前年から24%ほど増加したとみられる。

VAMA発表の新車販売台数のうち、国内生産車（国産車、海外ブランドを含む）は前年比30.1%増の22万6,487台で、輸入車は37.0%増の17万8,148台だった（図1参照）。国産車と輸入車はともに3割以上伸び、過去最多の販売台数を記録した。

図1：2017年から2022年のベトナム新車販売台数の推移

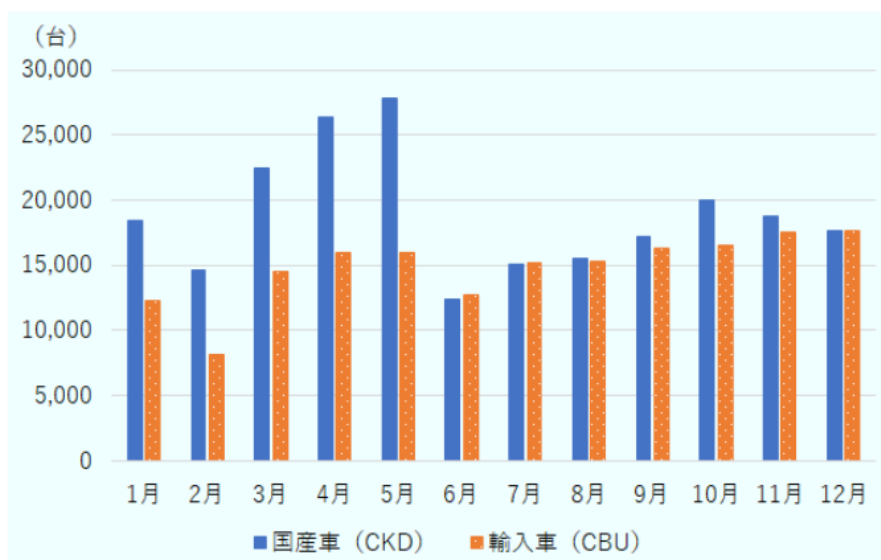


注：ヒュンダイ・タインコンとビンファストの販売台数は、VAMAの発表値に含まれない。  
ただし、2017年と2018年は、ヒュンダイ・タインコン発表の台数をVAMA公表外（点線）として追加。2019年以降は、さらにビンファストの台数もあわせて、VAMA公表外（点線）として追加。  
出所：VAMA公表資料、関連企業の発表および報道に基づきジェトロ作成

特に国産車の販売では、ベトナム政府の支援策の影響がみられた。政府は新型コロナウイルス流行下で影響を受けた自動車産業を支援するため、2021年12月1日から2022年5月31日までの6カ月

間、国産車の自動車登録料を半減する措置を適用した（[2021年12月3日付ビジネス短信参照](#)）。自動車登録料は、仮に本体価格が300万円の国産乗用車を新たに購入する場合、通常30～36万円ほどかかる。この場合、優遇措置によって購入価格は実質15～18万円ほど値引きされることになり、国産車の価格競争力が高まった。実際、2022年はこの優遇措置が適用された1月から5月の間、国産車の販売が輸入車を大幅に上回った（図2参照）。一方、同措置終了後の6月以降は国産車の価格面での魅力が相対的に低下し、販売が伸び悩んだ。結果として、通年の伸び率は輸入車が国産車を上回ったかたちだ。

図2：2022年の国産車と輸入車の月別販売台数

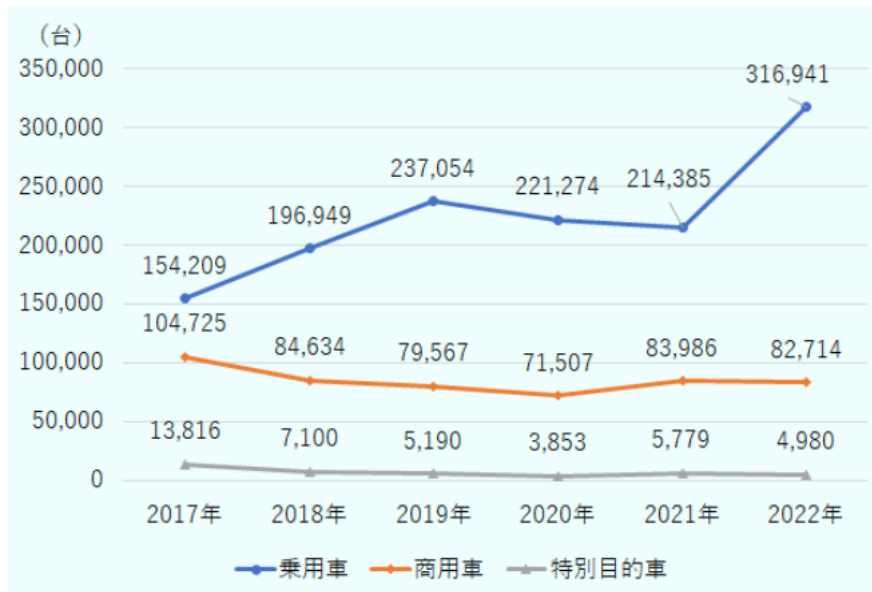


注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タインコン、ピンファスト）の販売台数は含まれない。  
出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

VAMA 発表による新車販売台数を車種別にみると、2022年は乗用車が31万6,941台（前年比47.8%増）、商用車8万2,714台（1.5%減）、特別目的車（ダンプトラックなど）4,980台（13.8%減）になった（図3参照）。

乗用車は2022年、急激な伸びを示した。これは、新型コロナウイルス流行下の2020年と2021年に販売が低迷していた反動も受けた結果と見られる。一方、商用車と特別目的車は2016年がピークで、それ以降は同年実績を下回る水準で推移し続けている。

図3：2017年から2022年の車種別新車販売台数



注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タインコン、ビンファスト）の販売台数は含まれない。  
出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

ここで、VAMA 加盟企業に限ったデータ（合計 35 万 8,063 台）を地域別にみると、ベトナム北部は 15 万 1,897 台（前年比 24.7%増）、南部は 14 万 9,424 台（36.9%増）、中部は 5 万 6,742 台（22.6%増）だった。南部はホーチミン市近郊で、2021 年に新型コロナウイルス流行に伴う外出制限の影響が大きかった。当該地域で 2022 年の伸び率が高まったのは、その反動を受けた結果と推察される。

#### <日系ブランドが販売伸ばし、シェア 5 割に>

主要ブランド・メーカー別にみると、トヨタが前年比 34.9%増の 9 万 1,115 台で首位になった（表 1 参照）。次いで、ヒュンダイ・タインコンが 15.7%増の 8 万 1,582 台、タコ・起亜が 33.4%増の 6 万 729 台と、韓国系 2 社が連なった。さらに、三菱、タコ・マツダ、ホンダの日系勢が続いた。総じて、日系ブランドの市場シェアは 5 割、韓国系ブランドが 3 割を占めている。

ビンファスト（地場複合企業ビンググループ傘下）は、2022 年半ばにガソリン車の生産を終了し、電気自動車（EV）生産に一本化した。これに併せて、毎月の販売台数公表が途切れたが、各種報道を踏まえると、前年よりも販売台数が落ち込んだとみられる。

表1：主要ブランド・メーカー別の販売台数（2022年）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

ブランド・メーカー	販売台数	シェア	前年比
トヨタ	91,115	19.7	34.9
ヒュンダイ・タインコン（注1）	81,582	17.6	15.7
タコ・起亜	60,729	13.1	33.4
三菱	39,861	8.6	46.3
タコ・マツダ	36,052	7.8	32.1
ホンダ	30,645	6.6	41.2
フォード	28,847	6.2	21.7
ピンファスト（注2）	22,924	5.0	△ 35.8
タコ・トラック	21,107	4.6	△ 7.6
スズキ（ビスコ）	16,209	3.5	18.0
いすゞ（注3）	11,108	2.4	25.4
プジョー	10,175	2.2	50.7
日野（注3）	5,613	1.2	16.6
ドーティン	1,581	0.3	△ 32.6
レクサス	1,510	0.3	2.8
タコ・プレミアム（BMW、MINI）	1,298	0.3	2.9
タコ・バス	939	0.2	61.3
ビエム	491	0.1	△ 8.9
ピナモーター（注3）	384	0.1	△ 42.9
サムコ	289	0.1	29.0
大宇バス	110	0.0	7.8
合計（注4）	462,569	100.0	20.6

注1：ヒュンダイ・タインコンの販売台数は自社基準に基づく。

注2：ピンファストの販売台数は報道を基にした参考値。

注3：いすゞ、日野、ピナモーターは、バスシャーシを含まない。

注4：VAMAに加盟していない輸入ブランドの台数が反映されていないため、合計の台数は図1と一致しない。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンの発表、各種報道を基にジェトロ作成

モデル別にみると、(1)トヨタのヴィオス（Vios）と(2)カローラクロス（Corolla Cross）、(3)ヒュンダイ・タインコンのアクセント（Accent）、(4)三菱のエクスペンダー（Xpander）の4モデルが、2万台超になった（表2参照）。

形態別では、2022年は多目的乗用車（MPV）の伸びが顕著だった。具体的には、三菱のエクスペンダーが前年から61.4%伸びたほか、2022年からベトナムでの生産・販売が始まったトヨタのヴェロズ（Veloz）がMPVを牽引した。

表2：乗用車の販売台数上位10モデル（2022年）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル	メーカー	形態	台数	北部	中部	南部	前年比
1	ヴィオス (Vios)	トヨタ	セダン	23,529	10,716	4,475	8,338	18.1
2	アクセント (Accent)	ヒュンダイ・タ インコン（注）	セダン	22,645	—	—	—	13.5
3	エクスパンダー (Xpander)	三菱	MPV	21,983	6,675	4,273	11,035	61.4
4	カローラクロス (Corolla Cross)	トヨタ	SUV	21,473	9,650	4,774	7,049	16.6
5	レンジャー (Ranger)	フォード	ピックアップ	16,447	5,845	4,085	6,517	5.1
6	シティ (City)	ホンダ	セダン	14,696	6,222	3,821	4,653	50.8
7	ヴェロズ (Veloz)	トヨタ	MPV	14,104	4,456	2,457	7,191	全増
8	CX-5	タコ・マツダ	クロスオーバー	12,700	6,996	1,533	4,171	24.1
9	セルトス (Seltos)	タコ・起亜	クロスオーバー	12,398	7,004	1,744	3,650	△ 23.1
10	クレタ (Creta)	ヒュンダイ・タ インコン（注）	SUV	12,096	—	—	—	全増

注：ヒュンダイ・タインコンはVAMAに加盟しておらず、同社の販売台数は独自の基準に基づく。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンの発表に基づきジェトロ作成

### <生産台数が30万超え>

ベトナム統計総局によると、国内の2022年の自動車生産台数は33万4,400台だった（図4参照）。前年比14.8%増で、初めて30万台を超えた。国内の新車販売市場の拡大に合わせて、自動車生産台数も伸びた。

図4：2017年から2022年のベトナム自動車生産台数の推移



注：2022年は速報値。

出所：ベトナム統計総局

ベトナム国内では、さらに自動車生産を拡大していく動きが見られる。韓国系の合弁会社ヒュンダイ・タインコンは、2022年11月に北部ニンビン省で第2工場を稼働。年間生産台数を最大18万台まで引き上げた。2023年7月には同工場でもEVも製造する計画を発表した（[2023年8月9日付ビジネス](#)

[ス短信参照](#))。また、チェコのシュコダ・オートは2022年10月、地場のタインコングループと提携。北部クアンニン省で東南アジア初の自社自動車工場を建設する計画を明らかにした。2024年からスポーツ用多目的車(SUV)などの生産を開始する予定だ。生産能力は年間12万台を計画し、周辺国への輸出も視野に入れているという。

そのほか、ビンファストは輸出向け生産を開始した。2022年11月、北部ハイフオンの工場で生産した自社ブランドのEV999台を初めて米国向けに輸出した([2022年12月6日付ビジネス短信参照](#))。加えて2023年4月には、米国とカナダ向けに1,879台を輸出したと発表している。

ベトナムの自動車政策は、EVシフトや裾野産業育成に向けた具体的な方針が見えづらいのが実情だ。それでも、経済成長に合わせたさらなる自動車市場の拡大が見込まれるため、外資自動車メーカーからの注目度は高まっていると言えるだろう([2023年4月25日付地域・分析レポート参照](#))。

#### <2023年の新車販売は出足不調>

ここまでみたとおり、2022年は過去最高の新車販売台数を記録した。しかし、後半にかけて販売実績が鈍化した。2022年6月に前述の国産車への優遇措置が終了したのに加え、景況感の悪化や金利の上昇などが影響したものとみられる。

この傾向は、2023年に入ってからも続いている。VAMA発表の新車販売台数は、2023年1~7月が前年同期比30.2%減の16万2,014台だった。月別の販売台数は2022年11月以降、テト(旧正月)休暇時期の影響で微増となった2月を除き、2023年7月まで前年割れが続いている。車種別にみると、1~7月は乗用車が前年同期比34.0%減の11万9,498台、商用車が13.2%減の4万1,169台、特別目的車が62.9%減の1,347台。車種を問わず、全体的に低迷していることも確認できる。また、国産車は前年同期比29.8%減の9万1,159台で、輸入車は30.7%減の7万855台と、ともに前年より3割程落ち込んでいる状況だ。

この状況を受け、ベトナム政府も動く。景気刺激策の一環として、2023年7月1日から12月31日まで国産車の自動車登録料を半減する優遇措置を再び実施すると決めた。7月の販売台数を見る限りでは、国産車の大幅な伸びには至っていないが、今後の景気回復に合わせ、下半期の巻き返しが期待される。

## インド（販売）：自動車販売市場が大きく拡大

地場系に一部外資のシェアを奪う勢い

2023年6月26日 ベンガルール事務所（松田 かなえ）

2022年度（2022年4月～2023年3月）、インドでは自動車の国内販売が好調だった。乗用車の当期販売台数は、前年度比26.7%増の389万114台。自動車全体（二輪車、三輪車、商用車を含む）も、20.4%増の2,120万4,162台だった。いずれも大きく伸びたかたちだ。日系メーカーのシェアが伸び悩んだ一方、地場が伸長、韓国系はほぼ横ばいだった。

インドはこの分野で有望市場だ。政府の優遇策や環境規制に対応して、拡大する市場を取り込んでいくことが求められる。

<乗用車国内販売が過去最高>

インド自動車工業会（SIAM）によると、乗用車〔多目的自動車（UV）、バンを含む〕の国内販売台数は2022年度、389万114台。前年度比で26.7%増加し、過去最高を記録した（表1参照）。その背景には、新型コロナ禍の沈静化に加え、終盤に半導体不足が緩和し供給が増えたことがある。さらに、2023年2月には、連邦予算案で個人所得税率の軽減が発表されていた（[2023年2月14日付ビジネス短信参照](#)）。このように、供給・消費の両面で好材料があったわけだ。

今後に向けては、心配の余地もある。例えば、依然として物価上昇にともなって金利が上昇する、保険料が上昇する、といったことなどが懸念材料として残る。しかし、SIAMのビノド・アガルワル会長は「個人消費の追い風になる予算案の発表や、前向きな物流・貿易政策、最近発表されたガス価格ガイドライン（注1）などが、業界の成長を支えるだろう」とコメントした。

表1：部門別自動車の生産・販売・輸出台数（2022年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

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	4,578,639	25.4	3,890,114	26.7	662,891	14.7
一般乗用車	2,184,844	18.4	1,747,376	19.1	413,787	10.3
多目的自動車（UV）	2,253,272	33.2	2,003,718	34.5	247,493	23.1
バン	140,523	22.6	139,020	22.7	1,611	△ 13.1
二輪車	19,459,009	9.2	15,862,087	16.9	3,652,122	△ 17.8
スクーター	5,601,501	25.7	5,190,018	26.2	416,935	19.0
オートバイ	13,421,208	4.1	10,230,502	13.9	3,230,981	△ 20.9
モペッド	436,300	△ 7.8	441,567	△ 6.7	4,206	△ 58.9
三輪車	855,696	12.8	488,768	87.0	365,549	△ 26.9
電動三輪	28,185	165.3	26,654	151.9	-	-
商用車	1,035,626	28.6	962,468	34.3	78,645	△ 14.8
合計	25,931,867	12.6	21,204,162	20.4	4,761,487	△ 15.2

注1：BMW、メルセデス、ボルボ・オートのデータは含まれない。

注2：ダイムラーおよびBMオート&スカニアのデータは含まれない。

出所：インド自動車工業会（SIAM）

<シェアトップは、引き続きマルチ・スズキ>

ここで、乗用車の主要メーカー別販売台数を確認してみる。



トップは、引き続きマルチ・スズキ。160万6,870台で、前年度比20.7%増だった。シェアは41.3%で、2.1ポイント低下した（表2、図1参照）。続くのが、韓国の現代、地場のタタ・モーターズ、マヒンドラ&マヒンドラ。いずれも前年度より販売台数を伸ばした。

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）は、合計で190万6,122台を販売。シェアは49%と、前年度から2.5ポイント減少した。日系以外のシェアは、韓国系の現代が1.1ポイント減、起亜0.8ポイント増。また、地場のタタ・モーターズが1.8ポイント増、マヒンドラ&マヒンドラ1.8ポイント増などとなった。

#### <UV販売が好調>

経済成長に伴い中間所得層が増加している中、多目的自動車（UV）購入者が増加してきている。2022年度は、UVの国内販売台数が200万3,718台、前年度比34.5%増。2021年度に引き続き、伸びを見せた。中でも低価格帯のコンパクトモデルの優勢が続く。タタ・モーターズの「ネクソン」、マヒンドラ&マヒンドラの「ボレロ」、マルチ・スズキの「グランドビターラ」などの売上げが上位を占めた。特に、マヒンドラ&マヒンドラの「スコーピオ」など、スポーツ用多目的車（SUV）が前年度比2.1倍と大きく販売を伸ばした。UVのセグメントでは、地場のタタ・モーターズとマヒンドラ&マヒンドラがそれぞれ2.6ポイント、2.8ポイントと販売シェアを伸ばし、現代を抜いたかたちだ（図3参照）。

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」、同ミニモデル「アルト」、現代の「i20」、タタ・モーターズの「ティアゴ」などが上位を占めた。コンパクトモデルが引き続き売れ筋傾向にあることもうかがえる（図2参照）。

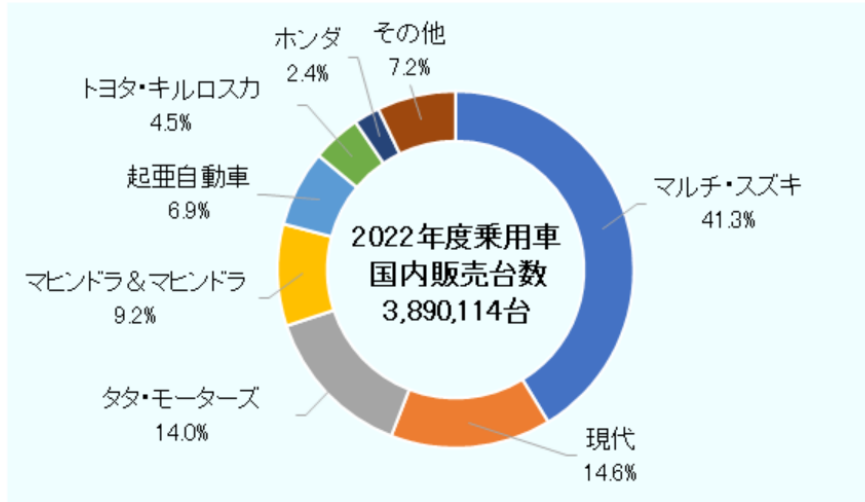
**表2：主要メーカー別乗用車国内販売台数（2022年度）**

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

メーカー	2021年度 (21年4月～22年3月)	2022年度 (22年4月～23年3月)	増減率
マルチ・スズキ	1,331,558	1,606,870	20.7
現代	481,500	567,546	17.9
タタ・モーターズ	373,138	544,391	45.9
マヒンドラ&マヒンドラ	225,895	359,253	59.0
起亜自動車	186,787	269,229	44.1
トヨタ・キルロスカ	123,717	173,245	40.0
ホンダ	85,609	91,418	6.8
ルノー	87,475	78,926	△9.8
シュコダ・オート	34,004	52,269	53.7
MGモーター	40,369	48,866	21.0
フォルクスワーゲン	31,883	41,326	29.6
日産	37,678	33,611	△10.8
フォード	15,818	-	-
いすゞモーターズインディア	851	978	14.9
合計（その他を含む）	3,069,523	3,890,114	26.7

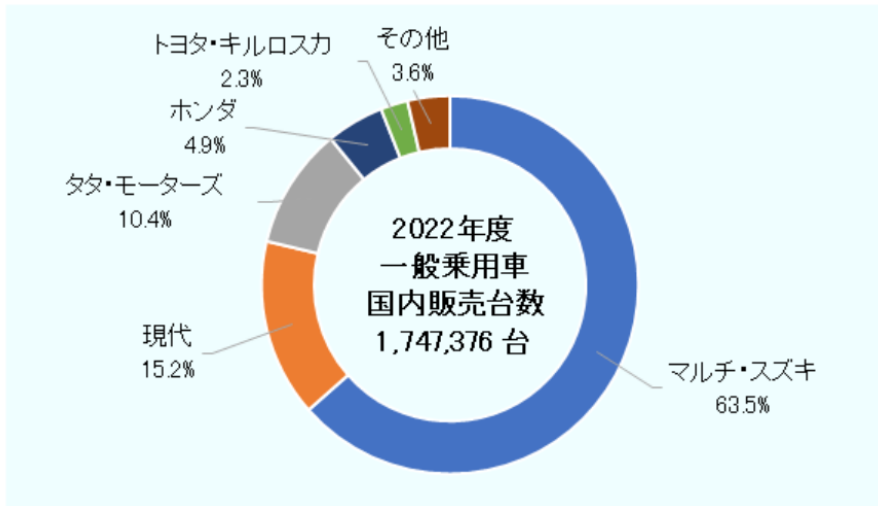
出所：インド自動車工業会（SIAM）

図1：乗用車メーカー別市場シェア（2022年度）



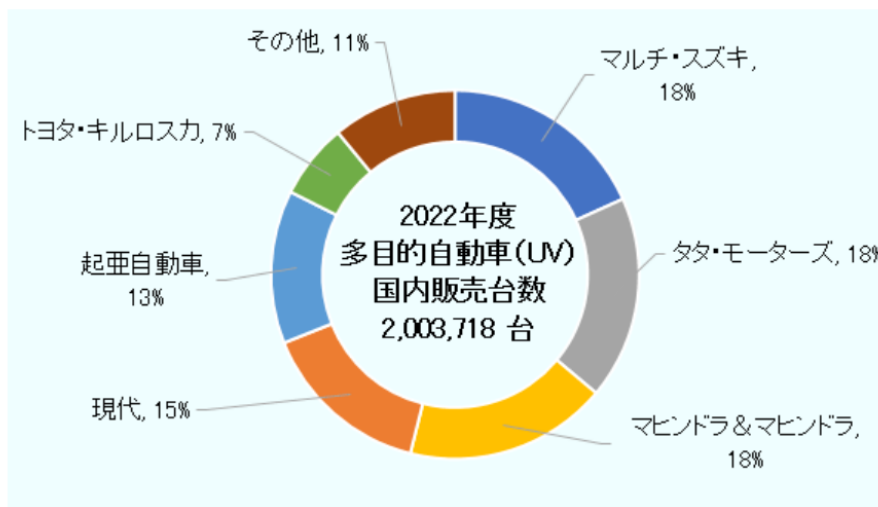
出所：インド自動車工業会（SIAM）

図2：セグメント別乗用車販売台数シェア（一般乗用車）（2022年度）



出所：インド自動車工業会（SIAM）

図3：セグメント別乗用車販売台数シェア（UV）（2022年度）



出所：インド自動車工業会（SIAM）

<二輪車は各社とも旺盛な伸び>

2022年度の二輪車販売台数は1,586万2,087台、前年度比16.9%増だった（表1、3参照）。セグメント別には、オートバイが前年度比13.9%増の1,023万502台。1,000万の大台を突破した。また、スクーターは519万18台。26.2%増とさらに大きく販売を伸ばした。

主要メーカーの多くが2桁増を記録した。首位のヒーローは515万5,793台を売り上げ、シェア32.5%。販売台数は前年度比11%増だった。ホンダが402万5,527台で続き、同16%増だった。

表3：主要メーカー別二輪自動車国内販売台数（2022年度）

メーカー	2021年度 (21年4月～22年3月)	2022年度 (22年4月～23年3月)	増減率	シェア (2022年度)
ヒーロー	4,643,526	5,155,793	11.0	32.5
ホンダ	3,468,851	4,025,527	16.0	25.4
TVSモーター	2,047,564	2,597,936	26.9	16.4
バジャジオート	1,641,084	1,801,010	9.7	11.4
ロイヤルエンフィールド	521,243	734,840	41.0	4.6
スズキ	609,828	730,756	19.8	4.6
ヤマハ	475,588	568,534	19.5	3.6
その他	162,324	247,691	52.6	1.6
合計	13,570,008	15,862,087	16.9	100.0

出所：インド自動車工業会（SIAM）

<成長市場を取り込むためには>

自動車産業は、インド政府が掲げる重点分野の1つだ。2020年に打ち出された製造業振興政策「生産連動型優遇（PLI）スキーム」では、現在、自動車・自動車部品を含む14分野が補助金支給の対象になっている。このスキームでは、インドで製造された対象セグメント製品の売上高の増加分に対して、補助金が支払われる。自動車関連では、申請して年間売上高などの基準をクリアできた場合、(1)完成車（OEM）メーカーは基準年（2019年度）からの売上増加額の13～16%、(2)部品メーカーは同8～11%の補助金が受領可能になっている（注2）。

また、大気汚染が進むインドでは、電気自動車（EV）の普及推進も課題だ。インド政府は、2030年までに乗用車新車販売の30%以上を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](#)）。政府が進めるEV生産早期普及策FAME IIスキームに基づき、2022年12月時点で4,453カ所のEV充電所が認可された。

日系企業で他者に先駆けてEV事業に取り組むのがホンダだ。同社は実証実験を経て、2022年10月から三輪車（オートリキシャ）向けバッテリー交換サービス事業を開始した。設置が完了した充電所は2023年5月時点で、南部カルナータカ州・ベンガルール市内に26カ所。順調に拡大してきたと言える、2023年度中に70カ所以上を目指す計画だ。あわせて、他の大都市への展開も検討しているという（2023年5月25日、ジェトロによるヒアリング）。

環境関連で、EV促進以外の動きもある。自動車排出ガス規制「バーラト・ステージ」の順次導入などは、その一例だ。既に見てきたとおりインドの自動車市場は目下好調で、将来性もある。これを取

り込んでいくためには、消費者の動きを見計らいつつ、規制や優遇措置にも対応していくことが大切だろう。

注1：インド政府は2023年4月6日、「ガス価格ガイドライン2014」の改定を通知した。当該ガイドラインは、天然ガス価格についての政策的な対処指針を示すもの。新ガイドラインにより、パイプ式天然ガス（PNG）や圧縮天然ガス（CNG）のコストが下がると期待されている。

注2：完成車メーカー向け優遇スキームは、バッテリーEV、水素燃料電池車やその他先進的な技術を持つ自動車に適用される。要件などは[重工業省のプレスリリース](#)を参照。PLI概要については[2021年12月1日付記事](#)も参照されたい。

## オーストラリア（販売）：2022年の新車販売台数は前年比3%増、EVは90.4%増

2023年9月29日 シドニー事務所（青島 春枝）

オーストラリアの2022年の新車販売台数は、新型コロナウイルスの影響によるサプライチェーンの途絶や配送の遅れの発生にもかかわらず、2021年同様、100万台を超えた。電気自動車（EV）も前年比で約90%増加した。新車販売台数に占めるEVの割合は、2021年の1.95%から2022年は3.81%となり、2023年6月時点では8.4%まで上がった。2022年後半には、新型コロナウイルス禍からの経済回復により消費が活発化する中、連邦政府、州政府とも、EV化推進の独自の戦略と支援策を発表し、実行に移している。

### <2022年の新車販売台数は前年比3%増>

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）によると、2022年の新車販売台数は、前年比3.0%増の108万1,429台だった（表1参照）。タイプ別にみると、乗用車は前年比8.4%減と落ち込んだが、近年人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）は8.1%増と好調だった。総販売台数に占めるSUVの割合は53.1%と半数を占め、2021年（50.6%）から2.5ポイント上昇した。

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	2020年	2021年	2022年	前年比	
				台数	増減率
乗用車	222,103	221,556	203,056	△ 18,500	△ 8.4
SUV	454,701	531,700	574,632	42,932	8.1
その他自動車	240,164	296,575	303,741	7,166	2.4
合計	916,968	1,049,831	1,081,429	31,598	3.0

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、トヨタが前年比3.3%増の23万1,050台で、過去3年で最高となった。新車販売台数に占める同社の割合は21.4%と、引き続き1位だった（表2参照）。2位のマツダは販売台数を落としたが（前年比5.3%減、9万5,718台、シェア8.9%）、3位の韓国の起亜（15.3%増、7万8,330台、7.2%）、4位の三菱自動車（13.7%増、7万6,991台、7.1%）が大きく販売台数を伸ばし、前年3位だった韓国の現代自動車（0.6%増、7万3,345台、6.8%）を追い抜いた。販売台数を最も伸ばしたのは、中国の上海汽車傘下のMGモーター（27.1%増、4万9,582台）で、スバル、いすゞUTEを抜き、7位に躍り出た。

表2：メーカー別新車販売台数（上位10社）

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	企業名	2020年	2021年	2022年	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ	204,801	223,642	231,050	7,408	3.3
2	マツダ	85,640	101,119	95,718	△ 5,401	△ 5.3
3	起亜	56,076	67,964	78,330	10,366	15.3
4	三菱自動車	58,335	67,732	76,991	9,259	13.7
5	現代自動車	64,807	72,872	73,345	473	0.6
6	フォード	59,601	71,380	66,628	△ 4,752	△ 6.7
7	MGモーター	15,253	39,025	49,582	10,557	27.1
8	スバル	31,501	37,015	36,036	△ 979	△ 2.6
9	いすゞUTE	－	35,735	35,323	△ 412	△ 1.2
10	フォルクスワーゲン	39,266	40,770	30,946	△ 9,824	△ 24.1

出所：FCAI

モデル別では、トヨタのピックアップトラック「ハイラックス」が6万4,391台（前年比22.0%増）で、前年に続き最多だった（表3参照）。トヨタではこのほか「RAV4」「カローラ」「ランドクルーザー」がいずれも前年実績を割り込んだ。RAV4は3位を維持したが、カローラは前年の4位から6位に、ランドクルーザーは5位から7位に順位を下げた。三菱自動車の「トライトン」（ピックアップトラック）は前年比42.7%増（2万7,436台）と大きく販売台数を伸ばし、前年の9位から4位にランクを上げた。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（表2）でも10社中5社が日本企業だった。


表3：モデル別新車販売台数（上位10モデル）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

順位	モデル名	2020年	2021年	2022年	前年比	
					台数	増減率
1	ハイラックス（トヨタ）	45,176	52,801	64,391	11,590	22.0
2	レンジャー（フォード）	40,973	50,279	47,479	△ 2,800	△ 5.6
3	RAV4（トヨタ）	38,537	35,751	34,845	△ 906	△ 2.5
4	トライトン（三菱）	18,136	19,232	27,436	8,204	42.7
5	CX-5（マツダ）	21,979	24,968	27,062	2,094	8.4
6	カローラ（トヨタ）	25,882	28,768	25,284	△ 3,484	△ 12.1
7	ランドクルーザー（トヨタ）	25,142	26,633	24,542	△ 2,091	△ 7.9
8	ディーマックス（いすゞ）	15,062	25,117	24,336	△ 781	△ 3.1
9	ZS（MG）	5,494	18,423	22,466	4,043	21.9
10	i30（現代）	20,734	25,575	21,166	△ 4,409	△ 17.2

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

<2022年のEV販売台数は過去最高を記録>

オーストラリア電気自動車販売協会（EVC）が2023年7月に発表した[年次報告書](#) [\(6.97MB\)](#)によると、2022年のEV販売台数（新車）は前年比90.4%増の3万9,353台だった（表4参照）。過去2年間（2020～2022年）で5.7倍に急増した。EVの販売急増を牽引するのがバッテリー式電気自動車（BEV）だ。2022年のBEV販売台数は前年比93.2%増の3万3,416台と全体の84.9%を占め、前年に続いて大きく伸びた（2021年は3.3倍）。プラグインハイブリッド車（PHEV）は前年比76.1%増の5,937台だった。2023年もEV販売台数は勢いを増しており、6月末までの半年間で4万6,624台と、2022年の実績を既に超えた。このうち、BEVは4万3,092台で、EV販売台数に占める割合は9割を超えた（92.4%）。PHEVは3,532台だった。内燃機関搭載車を含

む全新車販売台数に占める EV の割合は、2021 年の 1.95%から 2022 年は 3.81%に拡大し、2023 年（6 月末時点）は 8.4%を占めた。

表4：オーストラリアにおけるEV販売台数

（単位：台、%）

項目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 (6月末まで)	2022年の対2021年比	
							台数	増減率
BEV	1,053	5,292	5,215	17,293	33,416	43,092	16,123	93.2
PHEV	1,163	1,426	1,685	3,372	5,937	3,532	2,565	76.1
合計	2,216	6,718	6,900	20,665	39,353	46,624	18,688	90.4

出所：EVC

EVC によると、2022 年の 1 年間で最も販売台数が多かったモデルトップ 3 は、1 位が米国・テスラの「モデル 3」（1 万 877 台）、2 位が同社「モデル Y」（8,717 台）、3 位が中国・BYD の「ATTO 3」（2,113 台）で、これら 3 モデルだけで EV 全販売台数の 55.1%を占めた。日本メーカーでトップ 20 入りしたのは、9 位の三菱自動車「エクリプス クロス」（926 台、シェア 2.3%）のみだった。



また、2023 年 6 月末時点で、オーストラリア国内で販売されている EV は 27 メーカーで、91 モデルが投入されている。そのうち、59 モデルが BEV、32 モデルが PHEV となっている。日本のメーカーでは、レクサス「ux300e」（BEV）、マツダ「MX-30 Electric」（BEV）、三菱自動車「アウトランダー」（PHEV）、日産自動車「リーフ」（BEV）などが販売されている。今後は、トヨタ「bZ4X」（BEV）、スバル「ソルテラ」（BEV）も販売される見込みだ。価格は前述の 59 モデルのうち、人気の車種（モデルトップ 5）は 4 万オーストラリア・ドル（約 376 万円、豪ドル、1 豪ドル＝約 94 円）から 7 万豪ドルとなっており、メーカー販売価格が 4 万豪ドル以下のモデルは BYD の「Dynamic」と MG の「51 Excite」の 2 つしかない。

EV 普及のためには、充電インフラを各地域に整備することが不可欠だ。国内では公共充電設備や設置場所の数が増加している。2022 年末時点で全国 2,392 カ所に 4,943 基が設置されており、過去 3 年間で約 2 倍に増加した。設置場所のうち約 80%が普通充電用、約 15%が急速充電用、約 4%が超急速充電用だ。EVC によると、EV の需要増加に向けて、今後さらなる整備が必要とされる。特に地方では、長距離走行に備えた充電ができるよう整備することや、都市では、家に充電器を設置できない住民向けの充電用設備などが必要とされている。

#### <連邦政府、EV 普及に向け燃費基準の策定目指す>

前述のとおり、オーストラリアの新車販売台数に占める EV の割合は年々増加しているものの、欧州や中国と比較するとまだ低い。また、国内排出の 19%を占める運輸部門の温室効果ガス（GHG）排出量を削減するため、連邦政府はより環境に優しい EV の普及を目指し、2023 年 4 月に同国初の「国家 EV 戦略」を発表した（[2023 年 5 月 10 日付ビジネス短信参照](#)）。連邦政府は同戦略の下、普通自動車（新車）の燃費基準（注 1）を新たに策定し、2023 年末までに公表する予定だ。2023 年 4 月から 5 月にかけて実施された燃費基準のパブリックコメント募集には、個人や団体から約 1,200 件のコメントが提出された。連邦政府は、大多数が燃費基準の導入を支持するものだったと発表した。

### <EV 購入支援策の導入>


連邦政府は EV 購入を促進するために、支援策を次々と打ち出している。税制面では、2022 年 7 月から EV に関わる免税措置を導入している。具体的には、EV [新車かつ高級車にかかる奢侈（しゃし）自動車税（Luxury Car Tax）の課税対象外の車種] を対象に、FRINGE BENEFIT TAX（FBT、注 2）の免税制度を導入した。企業や団体などの社用車の EV への切り替えを促進する狙いだ。EVC によると、企業は一般的に社用車を購入後 3~4 年で売却するため、中古市場に比較的新しい手頃な価格の中古 EV が数年後に出回る可能性があり一般消費者にも今後メリットがあると分析している。さらに、連邦政府は EV に対する輸入関税 5%についても撤廃した（詳細は[オーストラリア国境警備隊資料参照](#) (1.37MB)）。これにより、EU や英国など、オーストラリアが自由貿易協定（FTA）を締結していない国からでも奢侈自動車税の対象車以外の EV の輸入関税はゼロとなった。また、連邦政府機関のクリーンエネルギー金融公社（CEFC）はノンバンクを通じて、9 万豪ドル以下の新車 EV の購入者に対して、金利を 1% 引き下げる「[グリーンカー・ローン](#)

### <州政府の普及策は首都特別地域がリード>

州政府も独自に EV 普及の政策を打ち出している。EVC によると、普通自動車に関する EV 普及の取り組みが最も進んでいるのが、首都特別地域、ニュー・サウスウェールズ州で、次いでクイーンズランド州、南オーストラリア州の順と分析している。中でも首都特別地域は、2022 年 7 月に打ち出した「ゼロエミッション車戦略 2022-2030」で、2030 年までに普通自動車（light vehicles）の新車販売のうち 80%をゼロエミッション車にしたり、2035 年から内燃機関搭載車を段階的に廃止するとの目標を掲げている。この目標は、EU や米国などの政策と肩を並べるものとなっている。ほかにも、公共充電施設を 2022 年時点の 38 基から、2025 年までに少なくとも 180 基まで拡大することや、2030 年までにタクシーやライドシェア車といった商用車の内燃機関搭載車の導入を禁止するとしている。

クイーンズランド州は、2022 年 3 月に「ゼロエミッション車戦略 2022-2032」を打ち出し、2030 年までに乗用車（passenger vehicles）の新車販売の 50%をゼロエミッション車に、2036 年までに 100%まで引き上げる目標を掲げている。2023 年に入って購入支援策を拡充し、年間所得が 18 万豪ドル以下の購入者に対して、これまでは 3,000 豪ドルの還付を行っていたが、7 月から 6,000 豪ドルへと 2 倍に引き上げた。

注 1：燃費基準の適用対象は、普通自動車（車両総重量 3.5 トンまでの乗用車と貨物車）の新車とされ、1 キロメートル当たり二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量について、ある一定の基準を満たさない自動車の国内販売はできなくなる。

注 2：雇用主が従業員に支給するベネフィットに対して、雇用主が支払う税金（詳細はジェトロの調査レポート「[オーストラリアにおける企業設立および税務等に関するガイド【2023 年改訂版】](#)」参照）。EV の免税対象は、BEV、水素燃料電池車、プラグインハイブリッド車。詳細は[オーストラリア国税局（ATO）](#) ウェブサイトを参照。



<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2012年以來最低水準の新車販売

2022年米新車市場と2023年見通し（前編）

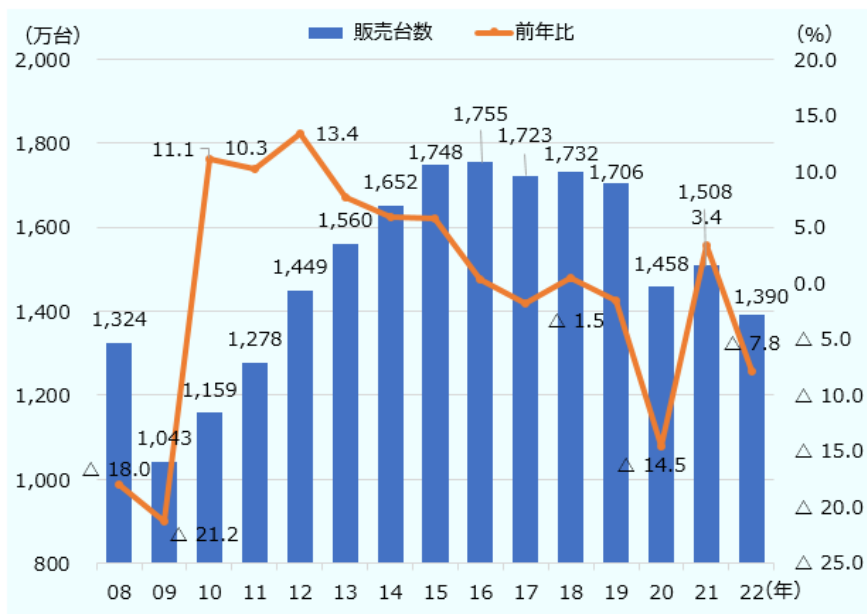
2023年4月12日 ニューヨーク事務所（大原 典子）

米国の2022年の新車販売台数は、年初の予測を大幅に下回り、2012年以降最も少ない1,390万台だった。半導体不足による在庫不足や、車両価格の高騰、金利の上昇、広範なインフレによる需要の低迷などが影響した。2023年の販売に関して、専門機関は2022年を超える1,410万台から1,520万台を見込むが、新型コロナウイルス感染のパンデミック前への水準には遠い。

<需給回復に遅れ、予想下回る結果に>

モーターインテリジェンスの発表（2023年1月4日）によると、米国の2022年の新車販売台数は前年比7.8%減の1,390万3,429台で、2012年以降で最低となった。（図1参照）。専門家による2022年初めの予測では、下半期に在庫問題が改善するとして、1,540万~1,600万台まで回復すると見込まれていた。しかし、供給不足が長引いたことや、インフレや金利上昇などによって需要が低迷したことで、予測を大幅に下回る結果となった。新型コロナ禍により販売台数が大幅に落ち込んだ2020年比で4.6%減、新型コロナ禍前の2019年比で18.5%減だった。また、2022年の生産台数は前年比12.5%増の1,020万3,038台と回復基調にあるものの、2019年と比べれば4.5%減になった（図1参照）。

図1：新車販売台数と前年比の推移（2008～2022年）



注：対象は乗用車と小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV（スポーツ用多目的車）。大型トラックは含まず。  
出所：モーターインテリジェンスを基にジェトロ作成

- [表1: メーカー別の販売・生産台数（2022年販売台数が多い順）](#)  (683KB)

<半導体不足が長引く供給停滞に影響>

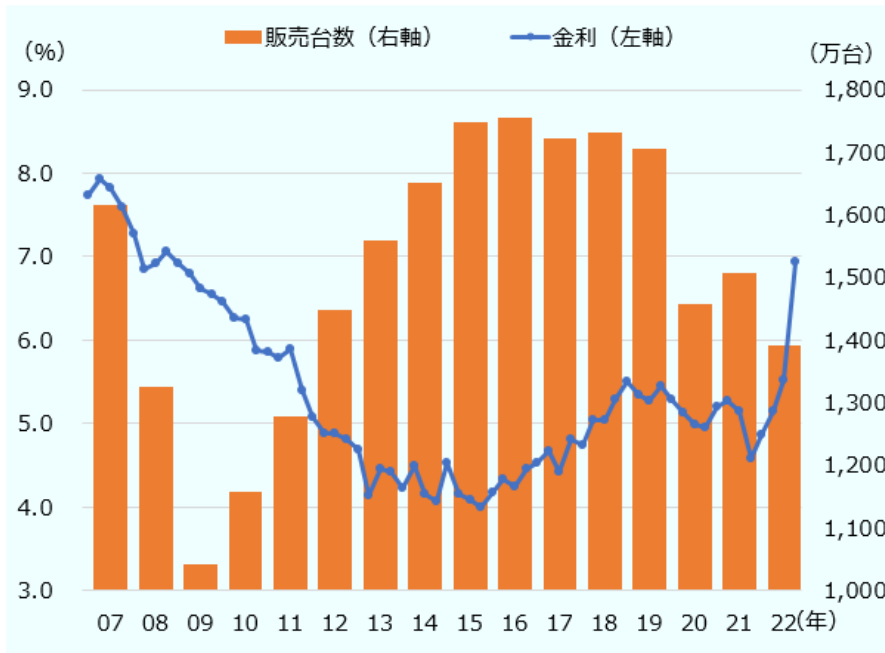
新車の在庫状況は2022年後半にかけて徐々に好転しているものの、新型コロナ禍前の水準には至っていない。販売台数に対する在庫台数の比率（売り上げ在庫比率）を見ると、第1四半期（1～3月）に93%だったが、第4四半期（10～12月）には127%にまで回復した。しかし、年平均では104%で、2019年（267%）の半分以下にとどまっている。また、メーカー別の在庫日数を見ると、2022年12月時点でスバル9日、現代14日、トヨタ21日、ホンダ30日となっており、それぞれ2019年同月の24日、52日、59日、74日を下回った（注1）。フォードは63日まで回復したが、同社の在庫日数はもともと長い傾向にあり、2019年（93日）と比較すると大きく下回ったままだ。ただし、いずれのメーカーも年初より在庫日数を増やしており、2023年以降の改善が期待される。

大方の見方として、こうした在庫不足には、自動車メーカーやサプライヤーが半導体を十分に調達できていないことが要因となっている。自動車メーカーは新型コロナ禍で組み立て工場を一時閉鎖するなどしたため、生産台数が減少した。そうした中、半導体メーカーが携帯電話など比較的高性能な製品に生産ラインを振り向けたという経緯がある。車両の生産は回復してきているものの、半導体メーカーにとって付加価値の低い車載用に再び生産ラインを戻すインセンティブは低い。また、車載用は安全基準などが厳しいため、自動車メーカーにとっても新たな製品への変更が難しく、調達をより複雑にしている。自動車業界へ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、2022年の初めから12月中旬にかけて、半導体不足によって生産計画から消失した車両数は、北米（米国、カナダ、メキシコ）で合計165万台に上った（オートモーティブニュース2022年12月18日）。消失した車両数は2021年（216万台）に比べて改善したが、依然として業界に与える影響は大きく、2023年末までに新たに91万台が消失すると予測されている（オートモーティブニュース2023年2月26日）。

一方、需要サイドでも、車両価格や自動車ローンの金利上昇が販売台数を押し下げたとみられている。トゥルーカー・ドット・コムによると、2022年の平均車両価格は、データが確認できる2014年以降で最高水準の4万4,678ドルとなり、前年（約4万545ドル）を10.2%上回った。半導体不足に加え、電子機器など高付加価値な部品の増加や、アルミニウムを含む金属など資源価格の高騰などが影響したとみられる。さらに、供給台数が限られる中、メーカーが提供する販売促進のための割引が限定的だったことも、価格の高止まり要因となった。割引額は1台あたり平均1,274ドルで、2021年比で5割以下、2019年比で約3分の1だった（注2）。メルセデス・ベンツやレクサスなどのプレミアムクラスの販売台数が2019年を超え、高級車の販売が好調だったことも、平均車両価格が高騰する要因になった。

価格上昇に加え、政策金利の引き上げに伴う自動車ローンの高騰も、販売台数の減少に影響した。セントルイス連邦準備銀行によると、市中銀行の48カ月自動車ローンの金利は2022年11月時点で、2008年11月（7.06%）以来の高水準となる6.94%まで上昇し、年平均では2012年以降最高の5.62%となった（図2参照）。さらに、1ガロン（約3.8リットル）5ドル超まで一時高騰したガソリン価格や、広範囲にわたるインフレが家計を圧迫した。

図2：市中銀行48カ月自動車ローンの金利と販売台数の推移（2007～2022年）



出所：モーターインテリジェンス、セントルイス連邦準備銀行データからジェトロ作成

<SUV シェアが過去最高>

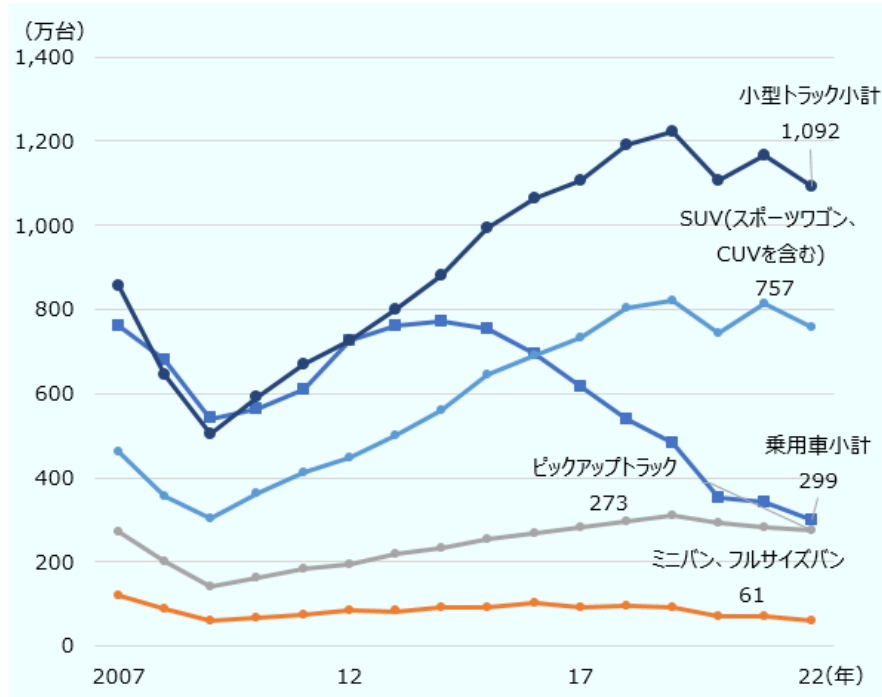
2022年の年間販売台数を車種別に見ると、乗用車は前年比12.6%減、小型トラックは6.4%減だった（表2参照）。他方、小型トラックが全販売台数に占める割合は、データの確認できる1980年以来最高の78.5%となった。中でも、スポーツ用多目的車（SUV）は全体の54.4%を占め、車両の大型化が進んでいることが分かる（表2、図3参照）。

表2：2022年の新車販売台数の内訳

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2021年	2022年		
	販売台数	販売台数	前年比	構成比
乗用車小計	3,417,072	2,985,388	△ 12.6	21.5
ミニバン、フルサイズバン	695,863	614,400	△ 11.7	4.4
ピックアップトラック	2,833,500	2,733,760	△ 3.5	19.7
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	8,134,682	7,569,881	△ 6.9	54.4
小型トラック小計	11,664,045	10,918,041	△ 6.4	78.5
合計	15,081,117	13,903,429	△ 7.8	100.0

図3：車種別新車販売台数の推移（2007～2022年）



出所：モーターインテリジェンスを基にジェットロ作成

<個人向け販売、テスラと韓国メーカーが好調>

表1の主要メーカー別販売台数を見ると、ゼネラルモーターズ（GM）と、電気自動車（EV）専門のテスラ以外は軒並み減少した。シェア首位のGMは乗用車「マリブ」やSUV「エクイノックス」の販売が好調で、前年比2.5%増だった。2位のトヨタはSUV「ハイランダー」やミニバン「シエナ」が減少して9.6%減、フォードはピックアップトラック「Fシリーズ」や「レンジャー」が落ち込んで2.2%減、ステランティスはピックアップトラック「ラム」やSUV「チェロキー」が減少して13.0%減だった。いずれも人気モデルで販売台数が減少した。5位のホンダは乗用車「シビック」やSUV「CR-V」が落ち込み、前年比の減少率は全メーカーの中で最大の32.9%減だった。半導体不足やサプライチェーンの混乱が大きく影響したとみられる。現代は0.9%減、日産はSUV「ローグ」や乗用車「セントラ」が減少し、25.4%減となった。起亜は1.1%減、スバルはSUV「フォレスタ」や乗用車「インプレッサ」が落ち込んで4.7%減となった。テスラは乗用車「モデル3」やSUV「モデルY」が押し上げ要因となって48.2%増加し、メーカー別シェアは2021年の12位から10位に浮上した。11位のフォルクスワーゲン（VW）は乗用車「ジェッタ」や「パサート」が不調で、14.3%減だった。

GMの販売台数が増加した背景として、2021年の大幅な落ち込みからの反動に加え、レンタカーや政府調達用を含むフリート向けの販売強化がある。トゥルーカー・ドット・コムによると、GMのフリート向けの販売台数は前年比44.0%増の11万4,496台に上った（注3）。新型コロナ禍以後に車両の供給が滞る中、業界全体として採算性の低いフリート販売を縮小する傾向にあったが、GMなどの米系メーカーは個人向け需要の減速に伴い、2022年後半にかけてフリート販売を積み増した。これにより、業界全体のフリート向け販売台数は前年比1.8%増となった。

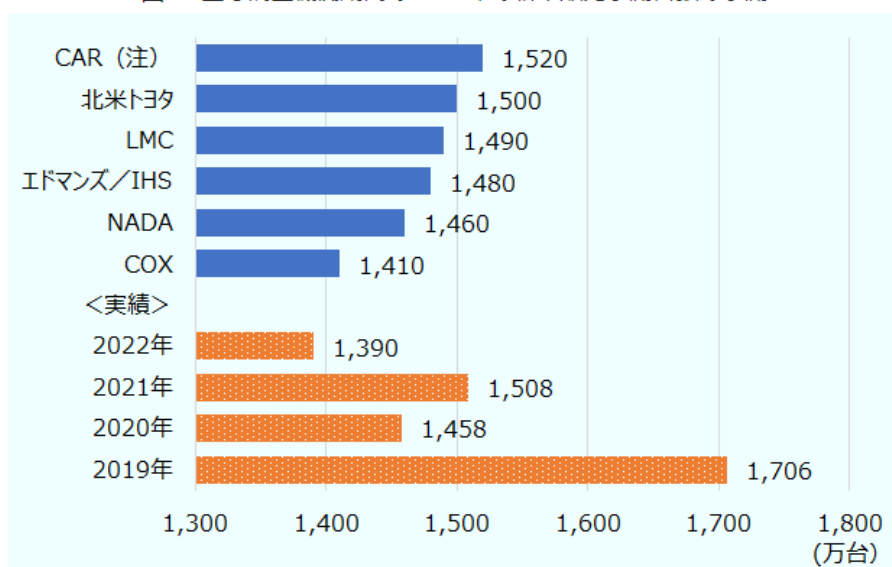
一方、フリートを除く個人向けの販売では、テスラが54.4%増、韓国メーカーの現代と起亜がそれぞれ前年比4.4%増、3.7%増と伸びた。現代はピックアップトラック「サンタクルス」やバッテリー式電気自動車（BEV）の「イオニック5」、起亜はSUV「スポーテージ」やBEV「EV6」が好調で、大型車両やEV市場への参入が顕著だった。両社が全車の販売台数に占める割合は、2019年比でそれぞれ1.5ポイント、1.4ポイント増加しており、米国市場で存在感を高めていることが分かる。

モデル別に見ると、データが確認できる1978年以降、フォード「F-150」の首位が続いているが、2022年はテスラのSUV「モデルY」が6位に浮上。前年比32.4%増と大きく伸びている。

#### <2023年の販売予測は新型コロナ禍以前には届かず>

2023年の新車販売台数に関する主な調査機関の発表を見ると、2022年をやや上回る1,400万台前半から1,500万台前半と予測しているところが多く、新型コロナ禍前の水準に回復するとの見方は少ない（図4参照）。保守的な予測（1,410万台）を公表したコックスオートモーティブは、米国経済が不況に陥るとの懸念から、自動車メーカーが在庫を積み上げたり、インセンティブを過剰支出したりする可能性は低いとみている。同社のチーフ・エコノミストのジョナサン・スモーク氏は「われわれは自動車メーカーが保守的になると想定している。彼らは大幅に値引きして1,500万台販売するよりも、利益を上げて1,300万台売りたいと考えている」と述べ、2022年とほぼ同水準にとどまるとの見方を示した。また同氏は、増加分の大半はフリート向けの販売によるもので、個人向けの販売は横ばいで推移するとみている（ワーズオート1月19日）。一方、北米トヨタのエグゼクティブ・バイス・プレジデントのジャック・ホリス氏は「われわれは将来について慎重でありながら楽観的だ。2023年はわれわれが望むほど高水準ではないが、正しい方向に進んでいる。需要はまだ供給を上回っている」として、需要増加への期待感から1,500万台を予測している（CNBC1月6日）。

図4：主な調査機関期間の2023年の新車販売予測台数の予測



注：CAR: センターフォーオートモーティブリサーチ、LMC: LMCオートモーティブ、IHS: IHS マーケット、NADA: 全米ディーラー協会、COX: COXオートモーティブの略。いずれも2023年1月上旬に発表された予測値。出所：各社発表を基にジェトロ作成

注1：適正在庫日数は60日程度といわれる。GMなど一部のメーカーは発表していない。

注2：データが確認できない2022年9月、2021年10月を除いた月の平均。

注3：2022年12月のデータは暫定値。

## 米国（生産・販売）：EVは前年から大幅に増加

2022年米新車市場と2023年見通し（後編）

2022年4月12日 ニューヨーク事務所（大原 典子）

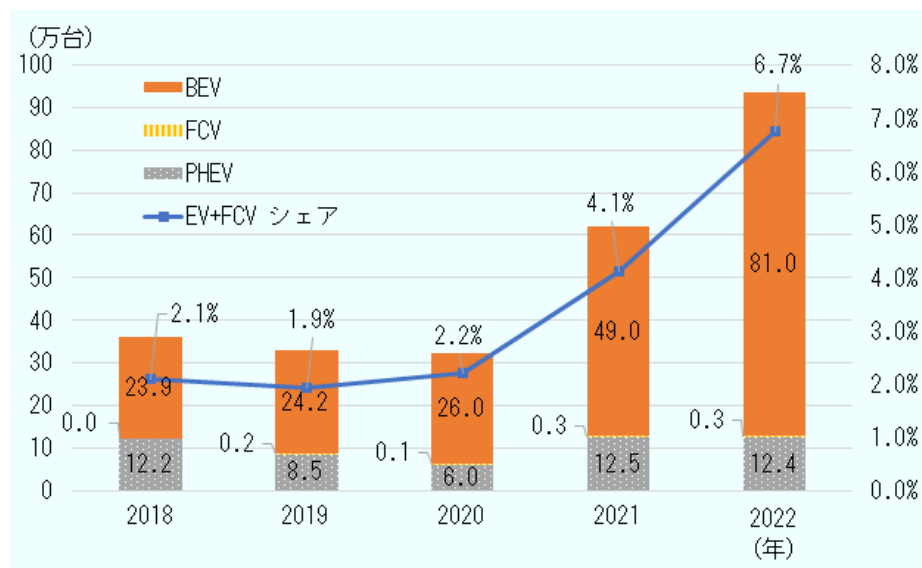
米国の2022年のEV（BEV、PHEV）と燃料電池車（FCV）の合計販売台数は、前年比51.8%増の94万台で、全販売台数に占める割合は前年比2.6ポイント増の6.7%となった。テスラの販売増や、市場に出回るモデル数の増加、バイデン政権によるEV普及政策などが後押ししたとみられる。2023年のEV販売台数については、100万台を超えるとの見方もある。

### <EVシェアは前年を上回る6.7%>

EVとFCVの合計販売台数は、前年比51.4%増の93万7,094台となり、全販売台数に占める割合は2021年の4.1%を上回る6.7%に増加した（図参照）。内訳をみると、バッテリー式電気自動車（BEV）が前年比65.3%増の81万466台と伸びを牽引した。一方、プラグインハイブリッド車（PHEV）は1.2%減の12万3,921台、FCVは19.0%減の2,707台と落ち込んだ。なお、ハイブリッド車（HEV）も4.3%減の77万751台と減少している。

BEVをメーカー別にみると、テスラが前年比48.2%増の52万2,444台で、全BEVの6割以上を占めている。ただし、フォード「マック E」、ゼネラルモーターズ（GM）「ボルト」、現代「アイオニック 5」、起亜「EV6」など、各社がBEVを本格的に投入しており、2022年に販売されたモデル数は、2021年（40モデル）を大きく上回る54モデルとなった。消費者にとって選択肢が広がったこともBEVの普及を後押しした。自動車関連サービス企業のコックスオートモーティブは、2023年のEV販売台数は100万台を超えるとの予測を発表している。

図：EV及びFCVの販売台数の全車に占めるシェア



出所：2019年までエネルギー省、2020年～2022年はモーターインテリジェンスを基にジェトロ作成

### <EV普及を加速させる3つの法律>

EV市場が徐々に拡大する背景として、連邦政府による積極的な取り組みが奏功しているとみられる。2022年9月に、2021年11月に成立したインフラ投資雇用法に基づき、連邦政府が5年間で合計

50 億ドルを全州に出資する、充電器設置プログラム (NEVI プログラム) が事実上始動した ([2022 年 9 月 29 日付ビジネス短信参照](#))。また、合計 31 億ドルのバッテリー材料および製造のための助成プログラムも動き出している ([2022 年 5 月 10 日付ビジネス短信参照](#))。2022 年 8 月に成立した CHIPS および科学法では、自動車向けレガシー半導体の生産に 5 年間で 20 億ドルの助成金が盛り込まれたほか、同月成立したインフレ削減法では、EV と FCV の購入者に対する最大 7,500 ドルの税額控除が含まれており、既に運用が開始されている。

こうした中、自動車メーカーは 2022 年に入り、続々と EV 関連投資計画を発表してきた。GM は 2035 年までに全ての新車を BEV と FCV とする目標の下、2022 年 1 月にミシガン州デトロイトにおける生産拠点の建設などに 70 億ドルを投資すると発表。BEV「ボルト」をはじめ、3 万ドル台の価格帯の車種の展開を視野に入れている。またフォードは、2030 年までに 40%を EV 化することを目標に、2022 年 6 月には中西部 3 州で EV 増産に向けた 37 億ドルの投資計画を発表した。同社は 2023 年末までに、北米での「ライトニング」15 万台を含む、世界で 60 万台の BEV 販売を見込む。

韓国メーカーの現代も、ジョージア州に設立する EV 専用工場に 55 億ドルを投資すると発表し、2025 年上半期の操業開始を目指している。欧州メーカーに関しては、フォルクスワーゲン (VW) が 2022 年 7 月、メルセデスベンツが翌 8 月から、それぞれ EV の生産を既に開始している。BMW も 10 月に 17 億ドルをかけて BEV とバッテリーの生産工場を設立すると発表するなど、目まぐるしい展開が続いている。日系メーカーについては、日産が 2022 年 2 月に、ミシシッピ州で EV 生産に 5 億ドルを投資、ホンダが 10 月に、7 億ドルをかけてオハイオ州の 3 工場を EV 生産のハブ拠点にするため設備を更新すると発表している。

また、バッテリーの生産拠点の設立についても勢いづいている。GM は 2022 年 2 月、ミシガン州に全固体電池であるアルティウムバッテリーの第 3 工場設立を発表した。同社が 2021 年に発表した、テネシー州やオハイオ州における LG エナジーソリューション (LGES)との合弁会社の設立や、フォードが発表したテネシー州、ケンタッキー州、ジョージア州などにおける SK イノベーションとの新工場設立など、韓国メーカーとの提携も進んでいる。欧州メーカーではメルセデスベンツがアラバマ州でバッテリーの生産を開始。日系メーカーについては、ホンダが 2022 年 10 月に、LGES との合弁でオハイオ州に生産拠点を設立すると発表した。ノルウェーのプレイヤーやギリシャのコントロールマティック・テクノロジーズといった、新たな外国メーカーが拠点の設立を発表するなど、米国のバッテリー市場はここ数年間で大きく変化することが予測される。トヨタが 2021 年に発表したノースカロライナ州の新拠点を含め、各社の発表通りに稼働すれば、米国におけるバッテリーの生産能力は、2025 年までに現在の数倍に達する可能性がある。



## カナダ（生産・販売）：2022年の新車販売は前年比9.1%減、生産は11.9%増

2023年7月7日 トロント事務所（飯田 洋子）

カナダの2022年の新車販売台数は前年比9.1%減となった。メーカー別では、フォードが首位を維持し、ゼネラルモーターズ（GM）が2位に浮上するなど、米国系の存在感が高まった。一方、日系の販売台数は軒並み減少した。新型コロナウイルス禍の影響はいまだに続いているが、ゼロエミッション車（ZEV）は拡大基調を見せている。バッテリー式電気自動車（BEV）の新車登録台数が前年比67.9%増となり、ZEVは全体の8.2%を占めた。

生産台数は前年比11.9%増で、GMなどが大きく伸びた。一方、日系メーカーのシェアは生産台数ベースでも減少した。ZEVの生産に目を向けると、稼働開始や工場建設などの発表が相次いでいる。しかし、計画を中止するメーカーも出ており、各社の動向が注目される。

<販売台数は前年に続き減少、半導体不足が続く>

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント（DAC）が2023年1月15日に発表した統計によると、カナダの2022年の新車販売台数は前年比9.1%減の148万8,645台だった（表1、注1）。新型コロナ禍によって生じた半導体不足などで在庫が不足し、2009年以来の低水準となった。

メーカー別に見ると、フォードが前年比1.3%減の24万325台で、前年に続いて首位を維持した。GMは前年比4.8%増の22万8,003台で、前年の3位から2位に返り咲いた。トヨタは前年比11.1%減の20万204台で3位に後退し、ステランティスは前年比4.8%増の16万9,179台で4位を維持した。現代は前年比9.8%減で11万8,308台だったが、前年5位のホンダが前年比30.0%減の10万3,294台だったため、5位に浮上した。

**表1：メーカー別新車販売台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

順位(表注1)	メーカー	2021年	2022年	前年比
1(1)	フォード	243,447	240,325	△1.3
2(3)	GM	217,475	228,003	4.8
3(2)	トヨタ	225,215	200,204	△11.1
4(4)	ステランティス	161,482	169,179	4.8
5(6)	現代	131,179	118,308	△9.8
6(5)	ホンダ	147,658	103,294	△30.0
7(7)	日産	98,405	76,411	△22.4
8(8)	起亜	79,198	68,258	△13.8
9(9)	マツダ	62,201	49,874	△19.8
10(10)	VW	60,299	46,951	△22.1
11(11)	スバル	56,870	44,009	△22.6
12(12)	メルセデス・ベンツ	36,240	34,317	△5.3
13(14)	アウディ	28,790	29,137	1.2
14(13)	BMW	30,651	27,866	△9.1
15(15)	三菱自動車	23,644	22,101	△6.5
—	その他(表注2)	35,644	30,408	△14.7
米系・日系	米系自動車メーカー	622,404	637,507	2.4
	日系自動車メーカー	613,993	495,893	△19.2
	その他メーカー	402,001	355,245	△11.6
セグメント	乗用車	308,169	240,290	△22.0
	小型トラック	1,330,229	1,248,355	△6.2
合計		1,638,398	1,488,645	△9.1

表注1：カッコ内は2021年の順位。

表注2：その他はジャガー、ランドローバー、マセラティ、ミニ、ボルシェ、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

米系メーカーの新車販売台数は、合わせて前年比2.4%増の63万7,507台だった。一方、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)の合計は19.2%減の49万5,893台で、シェアは前年の37.5%から33.3%に低下した。

セグメント別では、乗用車(セダン、クーペ、ハッチバック)が前年比22.0%減の24万290台と大きく落ち込んだ。一方、小型トラック[ピックアップトラック、スポーツ用多目的車(SUV)、クロスオーバーSUV]は124万8,355台で、前年比6.2%減にとどまった。この結果、全車種の販売台数に占める乗用車のシェアは16.1%に低下したのに対し、小型トラックのシェアは83.9%に増加した。

DACとは別に、オートモーティブニュース・カナダが1月4日、テスラの新車販売台数を発表した。テスラは前年比17.3%増の2万4,400台で、DACが発表した各メーカーの前年比と比較しても、最も高い伸び率を記録した。

<ZEVのシェアは8.2%まで拡大>

ZEV が 2022 年の新車登録台数に占める割合は 8.2% だった。カナダ政府は 2050 年までに温室効果ガス (GHG) 排出量を実質ゼロにするという目標を掲げており、ZEV の普及に向けた支援策や規制を打ち出している。カナダ運輸省は BEV、プラグインハイブリッド車(PHEV)、燃料電池車 (FCV) を ZEV と定義しており、2019 年 5 月から購入補助金制度「iZEV プログラム」を開始した。また、2021 年 6 月には、2035 年までに販売される全ての新車 (乗用車・ピックアップトラック) の ZEV 化を義務づけると発表した。こうした政策も後押しし、2022 年の新車登録統計では、BEV が前年比 67.9% 増の 9 万 8,589 台となった (表 2)。PHEV は同 8.5% 減の 2 万 4,973 台にとどまり、ZEV (BEV と PHEV) の合計は 12 万 3,562 台だった。2022F 年の全登録台数 (151 万 2,399 台) に占める ZEV の割合は 8.2% で、4 年をかけて 6.0 ポイント上昇と、着実に拡大し続けている。

表 2 : タイプ別新車登録台数 (単位 : 台、%) (△はマイナス値)

タイプ	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	
	台数	台数	台数	台数	台数	対前年比
ガソリン車	1,834,883	1,776,571	1,384,928	1,415,361	1,232,425	△12.9
ディーゼル車	70,600	59,089	64,769	65,881	75,244	14.2
バッテリー式電気自動車 (BEV)	22,570	35,523	39,036	58,726	98,589	67.9
ハイブリッド車 (HEV)	25,837	38,390	41,453	79,330	81,150	2.3
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	21,713	20,642	15,317	27,306	24,973	△8.5
その他燃料車 (表注1)	257	230	58	5	18	260.0
全車種合計	1,975,860	1,930,445	1,545,561	1,646,609	1,512,399	△8.2
ZEV (BEV+PHEV) (表注2)	44,283	56,165	54,353	86,032	123,562	43.6
ZEV (BEV+PHEV) シェア	2.2	2.9	3.5	5.2	8.2	34.3

表注1 : 液体プロパン、天然ガス、水素などを含む。

表注2 : FCVは登録台数が少ないことから「その他燃料車」の中にまとめられており、統計上のZEVはBEV、PHEVと定義されている。

出所 : カナダ統計局、カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

#### < 現代、テスラ、GM の 3 社で補助金を受けた車両の約半数 >

前述の ZEV 購入補助金制度「iZEV プログラム」では、対象車種 (注 2) に最大 5,000 カナダ・ドル (約 54 万 5,000 円、C ドル、1C ドル=約 109 円) が支給される。カナダ運輸省によると、2022 年に補助金を受けた車両は、前年比 5.8% 増の 5 万 7,672 台に上った。前述のカナダ統計局による新車登録統計で示された ZEV 台数 (12 万 3,562 台) の半数近く (46.7%) が補助金を受けた計算になる。メーカー別では、現代が 1 万 2,756 台 (シェア 22.1%)、テスラが 1 万 922 台 (同 18.9%)、GM が 5,674 台 (同 9.8%) で、3 社が補助金を受けた車両の約半数 (50.9%) を占めた (表 3)。

表3：iZEVプログラム補助金支給台数（2022年）

（単位：台、％）（-は値なし）

メーカー	BEV	PHEV	FCEV	合計	シェア
現代	10,193	2,563	—	12,756	22.1
テスラ	10,922	—	—	10,922	18.9
GM	5,674	—	—	5,674	9.8
フォード	1,888	3,191	—	5,079	8.8
トヨタ	397	4,441	10	4,848	8.4
ステランティス	—	4,584	—	4,584	7.9
起亜	2,437	851	—	3,288	5.7
VW	1,826	—	—	1,826	3.2
ポールスター	1,316	—	—	1,316	2.3
三菱自動車	—	1,573	—	1,573	2.7
日産	1,469	—	—	1,469	2.5
BMW	279	1,063	—	1,342	2.3
ミニ	833	182	—	1,015	1.8
マツダ	782	—	—	782	1.4
アウディ	448	—	—	448	0.8
ボルボ	380	10	—	390	0.7
スバル	76	265	—	341	0.6
ホンダ	—	19	—	19	0.0
合計	38,920	16,179	10	57,672	100.0
シェア	67.5	28.1	0.0	100.0	—

出所：カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

<生産台数は増加も、各社でバラつき>

生産に目を向けると、DACの1月31日発表統計では、2022年の生産台数は前年比11.9%増の124万3,022台（表4）だった。ただし、全メーカーの生産が一様に増加したわけではない。トヨタは「レクサスRX」や「RAV4」を減産する一方、「レクサスNX」の生産開始で相殺し、前年比1.4%増の43万2,984台となった。続くステランティスは「クライスラー300」を除くほぼ全ての車種を増産し、前年比35.9%増の32万536台だった。ホンダは「シビック」「CR-V」ともに減産し、前年比17.7%減の24万536台で3位に後退した。他方、フォードとGMはそれぞれ、前年比25.0%増、2.3倍を記録する大幅な生産拡大となった。

**表4：メーカー別自動車生産台数** （単位：台、%）（△はマイナス値）

順位（表注）	メーカー	2021年	2022年	前年比
1（1）	トヨタ	427,058	432,984	1.4
2（3）	ステランティス	235,875	320,536	35.9
3（2）	ホンダ	292,189	240,536	△17.7
4（4）	フォード	104,196	130,197	25.0
5（5）	GM	51,763	118,769	129.4
セグメント	乗用車	301,062	296,319	△1.6
	小型トラック	810,019	946,703	16.9
合計		1,111,081	1,243,022	11.9

表注：かっこ内は2021年の順位。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

非日系のステランティス、フォード、GMは、日系メーカー2社に比べて前年からの伸び率が高かった。これにより、日系メーカーの生産シェアは前年比10.5ポイント減の54.2%に低下した。セグメント別では、乗用車の生産台数が前年比1.6%減だったのに対し、小型トラックは16.9%増で、全生産台数に占める小型トラックの割合は前年の72.9%から76.2%にまで拡大している。

なお、カナダの自動車生産台数は、新型コロナ禍前の2017～2019年には200万台程度で推移していた。2022年の生産台数はその6割程度にとどまり、北米全体での生産台数に占めるカナダの割合は低下している。2019年の北米各国の割合は、カナダが12.3%、米国が63.9%、メキシコが23.7%だったのに対し、2022年にはカナダが8.4%、米国が69.2%、メキシコが22.3%となった。

#### <EV関連投資計画の進展はさまざま>

こうした中でも、各社は電気自動車（EV）やEV用バッテリーの生産計画を相次いで発表している。ホンダは2022年3月、ハイブリッド車（HEV）の生産に向けた工場再編を発表し、GMは同年12月にカナダ初の本格的EV生産工場の稼働を開始した（[2022年12月7日付ビジネス短信参照](#)）。フォードは2023年4月、次世代EVの2025年生産開始に向け、2024年に工場を改修すると表明した（[2023年4月18日付ビジネス短信参照](#)）。フォルクスワーゲン（VW）も同月、EV用バッテリーの生産工場建設に関する詳細を発表し、2027年の稼働を目指すことを明らかにした（[2023年4月24日付ビジネス短信参照](#)）。

他方で、予定どおりに進んでいない計画もある。ステランティスは2022年5月、EV生産に向けてオンタリオ州の2工場の再編を発表していた（[2022年5月10日付ビジネス短信参照](#)）。しかし、2023年5月に入り、連邦政府と州政府がVWに支払った多額の補助金と同額の支援をステランティスが受けられなければ、同社が工場建設の契約を白紙撤回する恐れがあると報道された（注3）。2023年6月時点でカナダ政府は同社と再交渉に入っているという（注4）。また、テスラは2022年8月、バッテリーの製造、組み立て、リサイクルを一貫して行うギガファクトリーの設立許可に向けて、オンタリオ州でロビー活動を開始した（[2022年8月16日付ビジネス短信参照](#)）。2023年5月に入ると、同社上海工場で作られた2車種がカナダに輸出されると報じられた（注5）。カナダは米国と異なり、ZEVの補助対象として北米での最終組み立て要件を課していないため、中国製の両車種も補助金の対

象となる。このため、同社は上海工場で製造した車両をカナダに輸出し、当初はカナダ輸出を想定して米国の工場で製造していた車両を米国内販売に切り替えることで、カナダ政府の補助金を受けつつ、米国の補助金の対象車両の生産も増やそうという算段とみられる。こうした状況がカナダでのギガファクトリー設立へ影響するのか、今後の動向が注目される。

注 1：DAC の調査結果にテスラの販売・生産台数は含まれていない。同社の販売台数は、後述のオートモーティブニュース・カナダの発表を参照。

注 2：乗用車の場合、ベースモデルのメーカー希望小売価格が 5 万 5,000C ドル未満の車種。高価格モデルがある場合も、最大 6 万 5,000C ドルまで対象。小型トラックの場合、ベースモデルのメーカー希望小売価格が 6 万 C ドル未満の車種。高価格モデルがある場合も、最大 7 万 C ドルまで対象。

注 3：2023 年 5 月 12 日付「トロント・スター」紙の報道に基づく。

注 4：2023 年 6 月 6 日付「グローブ・アンド・メール」紙の報道に基づく。

注 5：2023 年 5 月 23 日付ロイターの報道に基づく。

## メキシコ（生産・販売）：生産などが新型コロナ前に届かず

2022年のメキシコ自動車産業（1）

2023年5月29日 メキシコ事務所（中畑 貴雄）

メキシコで、2022年の自動車生産台数が前年比9.2%増の330万8,346台に達した。新型コロナ前の380万台の水準には、まだ程遠い。しかし、2023年に入り半導体調達が改善傾向にあるため、2023年はさらに回復しそうだ。

北米の自動車産業には、電動化の動きがある。メキシコでも欧米系メーカーを中心に電気自動車（EV）生産計画が相次いでいる。メキシコ政府も、2030年に自動車生産の50%以上をゼロエミッション車（ZEV）に転換する計画を発表済みだ。しかし、米国とは異なり、企業に対する税制インセンティブや補助金などは存在しない。企業側の投資判断に任せているのが現状だ。

2022年の国内販売は、前年比7.9%増の109万4,728台だった。2016年に実現した160万台の水準には程遠い。メキシコ連邦政府は、車検制度の創設に向けたメキシコ公式規格（NOM）を突如キャンセルした。それだけでなく、自動車業界の度重なる反対にもかかわらず、違法輸入中古車の合法化に向けた政令を乱発。業界の発展よりも、貧困層の支持を得るためにポピュリスト的政策に終始する印象を受ける。

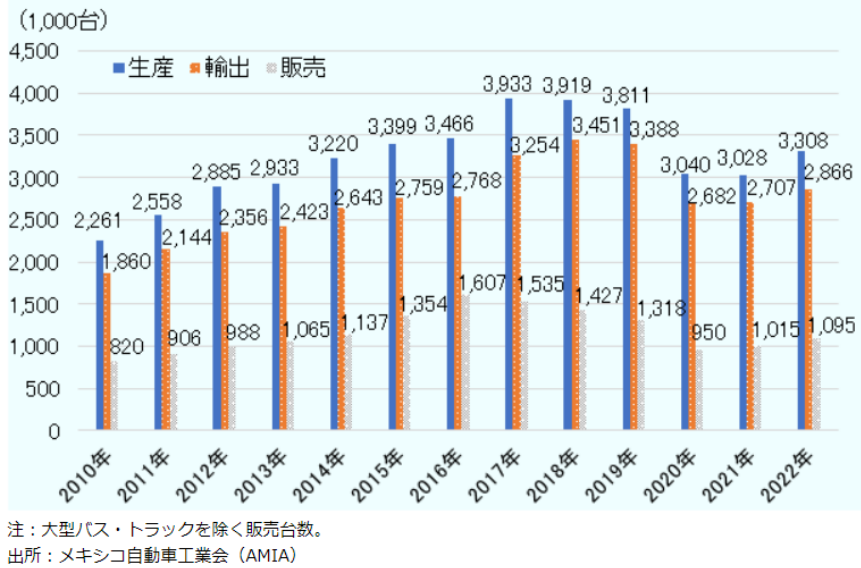
<2022年は米系メーカーの生産が好調>

2022年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数は、前年比9.2%増の330万8,346台だった（図1参照）。

メキシコの過去10年間の生産台数の推移をみると、2017年に過去最高の393万台に達した。その後、頭打ちとなり、新型コロナ前の2019年は381万台だった。2020年は、新型コロナの影響で3月末から2カ月ほど工場が停止したことを受けて304万台まで減少。2021年は、半導体不足の影響でさらに1万台ほど生産台数が減少した。2022年4月以降は回復基調に転じた。しかし、半導体調達難の問題が長期化。回復速度は緩慢だった。

一方で、メキシコにおける大型バス・トラックの生産台数は、相対的に好調に推移した。2022年は、前年比20.6%増の20万726台。20万台超えの水準を記録している（[2023年1月19日付ビジネス短信参照](#)）。

図1：メキシコの自動車生産・輸出・販売台数



2022年の輸出台数は、286万5,641台。前年比5.9%増だった。もっとも、コロナ前2019年の339万台の水準からは程遠い。需要面の問題よりも、半導体不足など供給面の制約が大きかった。輸出台数は生産の86.6%に及ぶ。中でも、米国の存在が大きい。輸出全体の77.5%が米国向けだ。また、カナダ向けが7.6%を占め、あわせて北米向けが85.1%を占める。その他、ドイツ、英国、イタリア、スペインなど欧州向けが7.9%、コロンビア、チリ、ブラジルなど中南米向けが4.4%、日本、オーストラリア、サウジアラビア、韓国、中国などアジア・大洋州向けが2.2%だった。

企業別に2022年の生産台数をみると、前年に不振だったゼネラルモーターズ（GM）が31.0%増の74万3,246台、ステランティスが2.0%増の41万4,952台、フォードが39.0%増の30万3,419台と好調だった。一方、日産は27.1%減の39万1,002台。大幅減で、前年の国内生産2位から4位に陥落した。フォルクスワーゲン（VW）グループ（アウディを含む、11.1%増の47万9,865台）とステランティスに抜かれたかたちだ（表1参照）。他の日系メーカーは、トヨタが20.7%増の26万8,344台と好調。マツダも、年後半に回復をみせて16.3%増加した。対照的に、本田は生産車種のモデルチェンジも影響して17.0%減少した。韓国の起亜は20.8%増の26万5,000台と好調だった。



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・販売台数

（単位：台，％）（△はマイナス値、－は値なし）

企業名	生産				販売			
	2021年	2022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
GM	567,380	743,246	22.5	31.0	127,300	165,117	15.2	29.7
フォルクスワーゲン	431,908	479,865	14.5	11.1	130,096	109,120	10.0	△ 16.1
ステランティス	406,973	414,952	12.5	2.0	65,909	74,417	6.9	12.9
日産	536,323	391,002	11.8	△ 27.1	204,569	169,787	15.6	△ 17.0
フォード	218,289	303,419	9.2	39.0	41,735	42,690	3.9	2.3
トヨタ	222,346	268,344	8.1	20.7	91,145	98,087	9.0	7.6
ヒュンダイ・キア	219,400	265,000	8.0	20.8	119,249	130,497	12.0	9.4
起亜	219,400	265,000	8.0	20.8	82,040	89,140	8.2	8.7
ヒュンダイ	－	－	－	－	37,209	41,357	3.8	11.1
マツダ	127,293	148,098	4.5	16.3	46,901	48,275	4.4	2.9
ホンダ	152,187	126,319	3.8	△ 17.0	43,790	39,960	3.7	△ 8.7
メルセデス・ベンツ	74,337	87,562	2.6	17.8	13,751	15,515	1.4	12.8
BMW	68,919	63,465	1.9	△ 7.9	16,912	16,139	1.5	△ 4.6
JAC	3,126	17,074	0.5	446.2	8,203	16,357	1.5	99.4
MG Motor	－	－	－	－	16,358	48,112	4.4	194.1
スズキ	－	－	－	－	33,044	40,366	3.7	22.2
ルノー	－	－	－	－	28,218	36,598	3.4	29.7
三菱自動車	－	－	－	－	17,872	19,622	1.8	9.8
モーターネーション(BAIC等)	－	－	－	－	2,032	6,314	0.6	210.7
スバル	－	－	－	－	2,119	2,258	0.2	6.6
いすゞ	－	－	－	－	1,045	1,585	0.1	51.7
その他	－	－	－	－	4,487	5,242	0.5	16.8
日系企業合計	1,038,149	933,763	28.2	△ 10.1	440,485	419,940	38.7	△ 4.7
合計	3,028,481	3,308,346	100.0	9.2	1,014,735	1,086,058	100.0	7.0

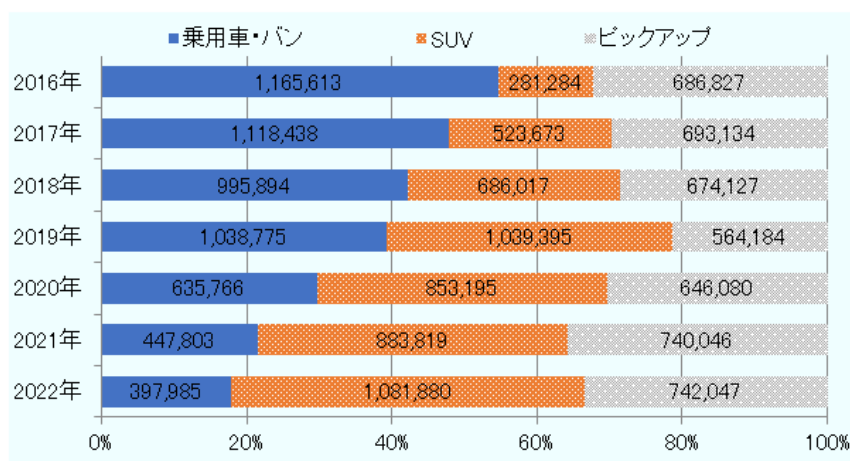
注：系列ブランド（例えばフォルクスワーゲンはSEAT, AUDI, PORSCHE）を含む。  
 いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数のみがAMIAに報告されている。  
 出所：国立統計地理情報院（INEGI）

<米系を中心に、北米向け車種に生産をシフト>

改めて米国は、メキシコの自動車生産を牽引する最重要市場だ。2022年の輸出全体の77.5%、国内生産の69.3%を対米輸出向けが占める。

2022年の対米輸出は、約半数がSUV（スポーツ用多目的車）、3分の1がピックアップ・トラックになっている。乗用車は対米輸出全体の2割にも満たない（図2参照）。ピックアップの比率は毎年、対米輸出の3割前後を占め安定している。対照的に、乗用車の輸出比率が年々低下。逆にSUVの比率が上昇してきた。

図2：対米自動車（大型バス・トラック除く）輸出の車種別構成の推移



注：データレベルは輸出台数。  
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

メキシコは、100カ国以上に自動車を輸出する自動車輸出大国だ。一方で近年は、米系を中心に、米国で売れる車種への生産転換が進んでいる。

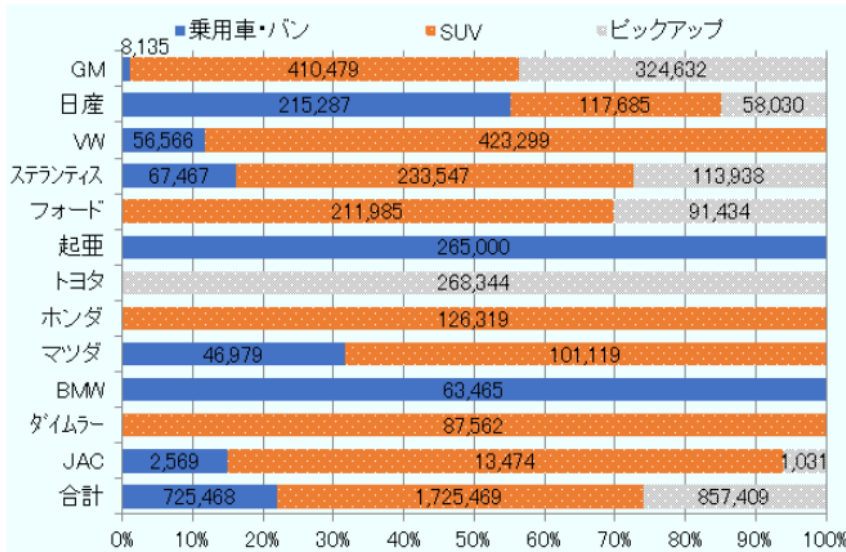
メーカー別車種別の生産台数をみると（図3参照）、GMとフォードは、現時点で乗用車をメキシコでほとんど生産していない。両社とも、以前は国内販売向けに小型車を生産していた（GMはアベオ、フォードはフィエスタなど）。ステランティスも2022年に乗用車の生産は無くなっており、商用バンのプロマスターを生産しているものの、現在はSUVとピックアップを中心に生産にしている。米系3社（注1）は、メキシコ国内工場の生産をSUVとピックアップに集約していることになる。すなわちメキシコは、北米向けに両車種を生産する拠点として位置付けられているわけだ。

この傾向がみられるのは、米系だけではない。例えば、次に示すような例がある。

- トヨタ：メキシコ2工場の生産は全量ピックアップ。
- ホンダ：SUVの生産で100%。
- マツダ：、欧州や中南米向けに、小型車の生産が今なおある。しかし、以前はもっと大きな比重を占めていた。現在は、米国向けのSUV生産が大きくなっている。
- VW：以前はセダントタイプの生産が多かった。しかし現在は、SUVがほぼ9割を占める。

一方で、日産と起亜については、2022年時点でも国内や中南米市場向けの小型車を多く生産している。なお日産は、SUVやピックアップの生産もある。ただし、米国で主流のサイズより小さいタイプを生産している。

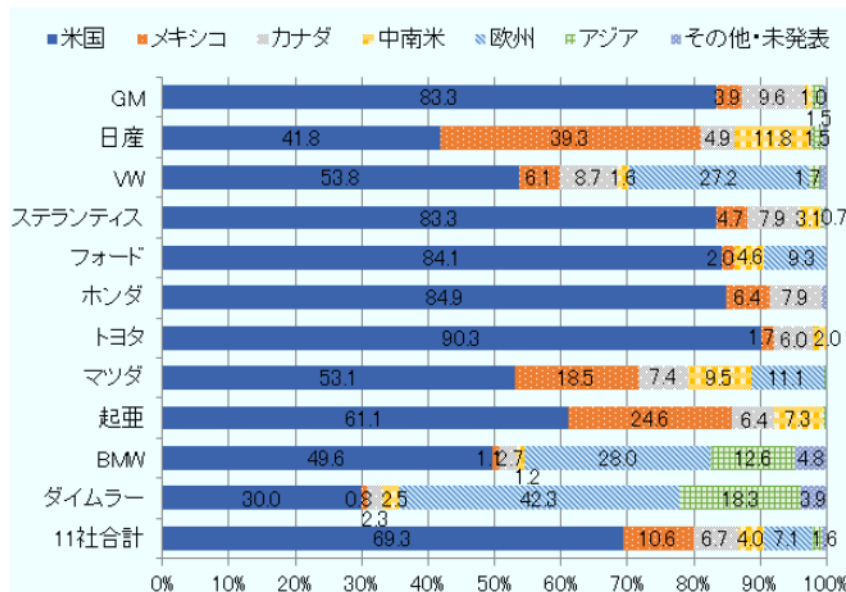
図3：企業別車種別自動車（大型バス・トラック除く）生産（2022年）



注：データレベルは生産台数。  
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

メキシコの自動車産業は、全体的に北米向けの生産に依存する傾向がある。しかし、各社の戦略の違いにより、仕向け地にメーカー別の特色が出る（図4参照）。GM、フォード、ステランティスの米系3社、トヨタ、ホンダは北米向けが8割台から9割前後を占める。これに対し、日産や起亜は国内向けの生産比率が比較的高い。VW、BMW、ダイムラーといった欧州メーカーは、米国向け比率が高いものの、欧州にも一定割合を仕向けている。特にダイムラー（メルセデス・ベンツ）は、欧州向け生産比率が最も高いという特徴がある。マツダは、北米、メキシコ国内、中南米、欧州と様々な地域に一定程度を輸出。仕向け地の偏りが小さい。

図4：企業別仕向け地別自動車生産比率（2022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

<米国のEV税額控除制度がメキシコでのEV生産を後押し>

米国のジョー・バイデン大統領は2021年8月、環境配慮車に関する大統領令を発令した。2030年までに、販売される新車（乗用車と小型トラック）の50%以上を、電気自動車（EV、注2）または燃料電池車（FCV）にするという。また、2022年8月には、インフレ削減法（IRA）に署名した。IRAには、EVやFCVなどZEVを購入する消費者に対し、最大7,500ドルの税額控除（EV税額控除）が盛り込まれた。このEV税額控除は、EV普及が中国や欧州と比べると遅れていた米国で、普及促進に向けた大きなインセンティブになっている。EV税額控除は、北米で最終組み立てしたEVの購入が条件になる。さらに最大限の控除を享受するためには、バッテリー構成部品が北米産という要件も加わる（[2022年12月14日付](#)、[2023年4月3日付ビジネス短信参照](#)）。メキシコは北米と見なされるため、米国のEV税額控除は、メキシコでのEVの最終組み立てやバッテリー構成部品の生産・調達に向けたインセンティブとして機能する。

メキシコを北米向け車両生産拠点として強く位置付ける米系完成車メーカーは、IRAの成立に先立ち、EVの生産計画を発表。例えばフォードは、既にメキシコでEVを生産済みだ（表2参照）。また、VWやBMWなど欧州系メーカーも、メキシコでのEV生産に向け、投資を相次いで発表している。2023年3月には、EV専門メーカーのテスラも、北東部ヌエボレオン州にEV工場を設立することを発表した。さらに、北部や北東部を中心に、EV用自動車部品メーカーの投資も相次いでいる（GMとステランティスに納入するサプライヤーや、テスラのサプライヤーなど）。

表2：メキシコでの電気自動車（EV）生産に関する投資

発表時期	車両メーカー	本社所在国	工場所在地	投資額	投資内容
2020年7月	フォード	米国	メキシコ州	11億ドル	スポーツ用多目的車（SUV）タイプの「マスタング・マッハE」の製造。
2021年7月	ゼネラルモーターズ（GM）	米国	コアウイラ州	10億ドル	ラモス・アリスベ工場を2023年3月からEV生産工場に変更。
2022年10月	フォルクスワーゲン（VW）	ドイツ	プエブラ州	7億6,350万ドル	新塗装工場建設。2024年末に新型SUVの製造開始。2026年以降にEVの組み立て開始。
2023年2月	BMW	ドイツ	サンルイスポトシ州	8億ユーロ	EV生産とメキシコ初の高電圧バッテリー製造工場の新設。
2023年2月	ステランティス	オランダ	コアウイラ州	2億ドル	EVバン「RAM ProMaster EV」を、2023年末に生産開始。EVピックアップ・トラック「RAM1500 REV」の生産も検討。
2023年3月	テスラ	米国	ヌエボレオン州	非公表	北米輸出向けに、EV車両組立工場を建設。

出所：各社プレスリリースなどからジェトロ作成

中国メーカーの安徽江淮汽車（JAC）も、EV生産に取り組んでいる。同社は現在、イダルゴ州でメキシコ資本のジャイアント・モーターズと提携して、車両をセミノックダウン（SKD）生産。その生産車両14車種のうち、4車種がEVなのだ。中国メーカーのEV生産は、さらに増える可能性がある。ジェトロ・メキシコ事務所が2023年4月11日にメキシコ自動車工業会（AMIA）のホセ・ソサヤ会長から聴取したところ、JAC以外に中国メーカー1社がメキシコにおけるEV生産を検討し、AMIAへの加入プロセスを進めている。

一方、日系メーカーや韓国メーカーからは、2023年4月末時点で、メキシコでのEV生産計画が発表されていない。

メキシコのアンドレス・マヌエル・ロペス・オブラドール（AMLO）大統領は2022年6月17日、「エネルギーと気候に関する主要経済国フォーラム」（注3）に参加。そこで、メキシコの気候変動対策10カ条を発表した。この中で、2030年までに自動車生産の50%をZEVにするという目標を掲げた。「新車販売の50%以上」ではなく「生産の50%」のため、米系メーカーを中心に対米輸出向け生産車種のEV化が進むと、達成は不可能でない。ただし、連邦政府は、目標達成に向けインセンティブや投資誘致策を一切講じていない。そうした中で、マルセロ・エブラル外相は2023年2月1日、「自動車産業の転換に向けた現状と提言」と題した報告書を発表。産業界全体で環境に優しい自動車を生産していくため、メキシコが取り組むべきステップを示した。同報告書は、外務省が米国カリフォルニア大学の支援を受けて作成したもので、合計で28の提言から成る。このように提言はあっても、それを今後どのように実行に移すのか、具体的な計画がない。こうしてみると、最大の仕向け地・米国市場のEV化が進むのに伴い、当地自動車生産のEVシフトは政策と直接関係ないかたちで進んでいくことになりそうだ。

#### <国内市場でEV販売は伸びるのか>

一方で、国内販売市場のEV化を進むためには、メキシコ政府による何らかの推進策が必要不可欠になるだろう。メキシコに現存するEV向けインセンティブとしては、以下のものがある。米国など他国と比べて、メキシコの消費者向けインセンティブは乏しいのが実情だ。

- 消費者を対象にしたもの：連邦が課する新車税（ISAN、注4）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）に限って無税化。

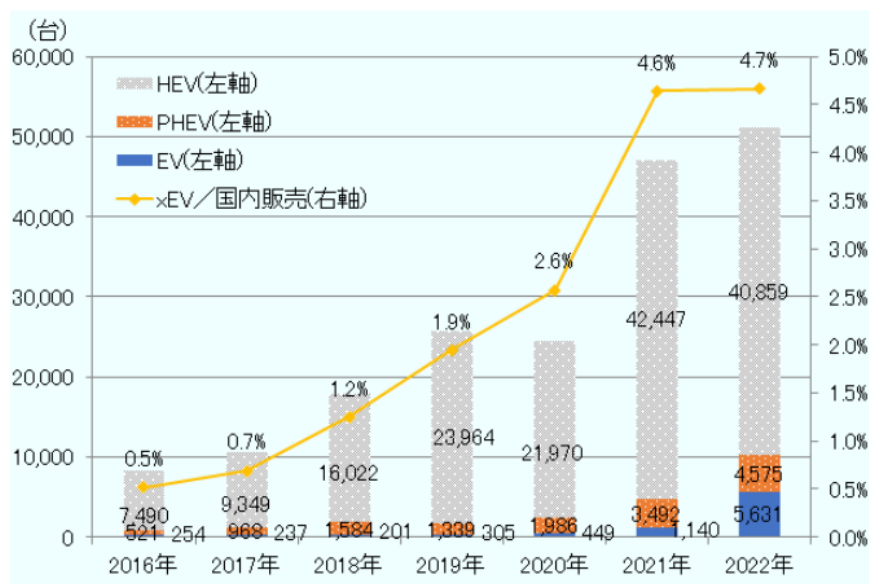
いずれにせよ、現行のEV車種は、販売価格が内燃機関エンジン（ICE）自動車に比べるとかなり高い。所得水準が低く、自動車の世帯保有率が4割程度というメキシコ国民にとっては、なおさら高い買い物になる。

また、充電スタンドの設置を、民間事業者による投資に依存している。連邦政府や州政府が積極的に充電スタンドを設置するような動きもない。

さらに、EVの普及は電力需要を増加させることになる。しかし、AMLO政権は、電力市場の中で国営電力庁（CFE）の役割を過度に重視。換言すると、民間投資を阻害するような政策を推進している。そのため、過去に民間事業者を中心に進められてきた再生可能エネルギーを中心とした発電能力の増強は、今後は短期的に望めない。現政権下、送配電網への投資はCFEにだけ認められ、しかも滞っている。中長期的に全国で安定した電力を利用できるインフラが確保できるか、疑わしい状況だ。

確かに、メキシコのEV販売台数は年々、増加傾向にはある。しかし、2022年時点で、ハイブリッド（HEV）まで含めても国内新車販売台数の4.7%に過ぎない（図5参照）。当面のところ、飛躍的な伸びは期待しにくいだろう。

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：テスラを除く販売台数。  
 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

<中国からの輸入が急増、太平洋岸の港が飽和状態に>

2022年の国内販売台数は、前年比7.9%増の109万4,728台にとどまった。過去最高を記録した2016年（160万7,165台）やコロナ前の2019年（131万7,931台）と比べると、依然として低い水準だ。低迷した根本的な要因としては、半導体不足の問題が長期化したことが大きい。その結果、ディーラーへの新車供給が滞り、十分に販売できない状況が続いた。

企業別に国内販売台数（表1参照）をみると、日産が14年連続で、国内販売1位の座を保った。もともと、前年比17.0%減の16万9,787台と、販売実績は大きく減った。GMの16万5,117台（前年比29.7%増）をかわり上回ったからだ。

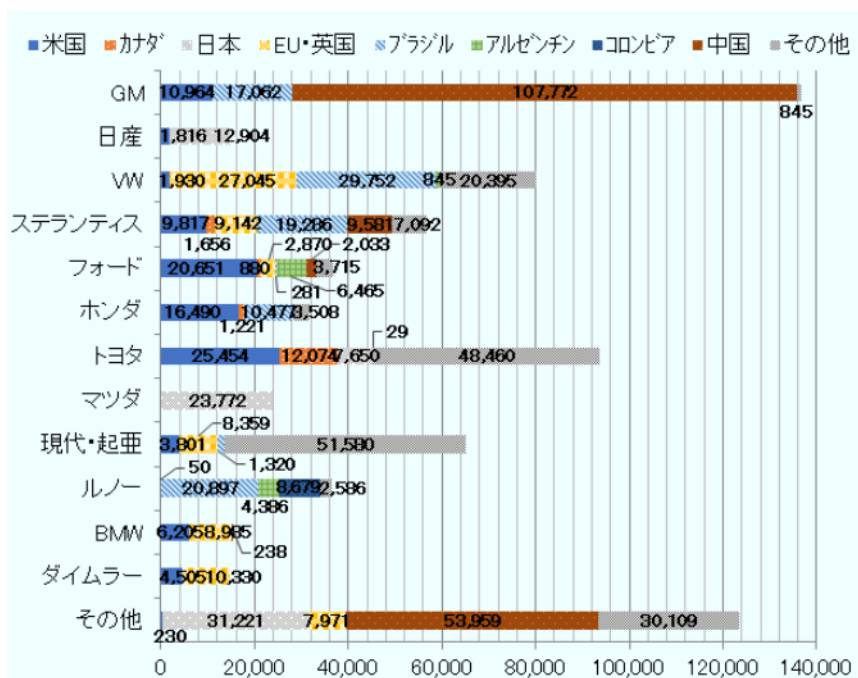
また、2022年はVW（系列ブランド含む）が16.1%減の10万9,120台と販売を落とした。その結果、12.0%販売を伸ばしたヒュンダイ・起亜（13万497台）の後塵を拝した。

日産以外の日系メーカーは、トヨタが7.6%増の9万8,087台と堅調。マツダが2.9%増の4万8,275台、ホンダが8.7%減の3万9,960台、スズキが22.2%増の4万366台、三菱自動車が9.8%増の1万9,622台、スバルが6.6%増の2,258台、いすゞが51.7%増の1,585台になった。前年同様、スズキの販売好調が目立った。

2022年に躍進が目立ったのは、中国系ブランドだ。MG モーターは前年比 2.9 倍の 4 万 8,112 台、JAC が 99.4%増の 1 万 6,357 台、モーターネーション（重慶長安汽車と北京汽車の輸入販売会社）が 3.1 倍の 6,314 台。いずれも販売が急増している。

中国ブランドに加え、GM、フォード、ステランティスなどの米系企業も、中国からの輸入を増やした（主に小型車）。その結果、2022年の中国製自動車輸入販売台数は、前年比約 2.2 倍の 17 万 3,583 台に達した。米国、ブラジル、日本、インドなど他の主要国を上回り、輸入車販売全体の 23.8%、国内販売全体の 16.0%を占めた。なお、中国から最も多く輸入したのは GM だった（10 万 7,772 台、前年比 83.6%増、図 6 参照）。

図6：企業別・原産国別輸入車販売台数（2022年）



注：「その他」はインドやタイ、韓国など。  
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

中国から自動車輸入が急増したことで、物流上の問題も出ている。ミチョアカン州ラサロカルデナス港（太平洋岸最大の自動車貿易港）では、自動車専用ターミナルとヤードが飽和。日本からの輸入を含め、同港に到着する完成車の輸入通関が大きく遅延している。日系船会社へのヒアリングによると、この状況は 2022 年後半に深刻化した。以前は長くても 2 日程度の滞船だったのが、2022 年 8 月には最長 7 日、9 月には同 30 日に達したという。その後、混雑を避ける目的で船会社が同港への寄港を減らし、滞船日数はやや改善した。しかし、2023 年 1 月には最長 11 日、2 月には、同 21 日と再び悪化した。遅延の原因としては、(1)急速な取扱量増加により、自動車専用ヤードが逼迫したことに加え、(2)税関の処理能力、(3)鉄道の貨車および便数、(4)車両運搬用トレーラーおよびトラック運転手、それぞれの不足など、さまざま考えられる。それ以前の実体的要因として、中国から自動車輸入が急増したことがあるのは間違いない。もちろん、太平洋岸の港湾ならほかにもある。しかし、その中で最大のコリマ州マンサニージョ港は、総敷地面積ではラサロカルデナス港よりむしろ狭い。そのことから、コンテナの取り扱いだけで既に飽和状態にあり、自動車の取扱量を増やすことはできない。シナロア州マサトラン港などの代替港の活用も進んではいる。それでも、メキシコにおける中国製メー

カーの販売拡大のスピードに、太平洋岸の処理能力が追い付いていないというのが、現状だ。今後、アジアからの自動車輸入通関の遅延が続く見通しと考えざるを得ない。

もちろん、ラサロカルデナス港当局も無策ではない。この状況を受け、(1)自動車に関して、特別な場合には(注5)週7日・24時間の通関を認める特例措置や、(2)臨時自動車ヤードの設置など、対策を講じている。また、(3)16.7ヘクタールにおよぶ新自動車ヤードの開発運営入札プロセスを、2023年3月6日に開始した。

<違法中古車合法化や車検制度廃止に、業界が強い懸念>

当地では、違法に輸入された中古自動車の扱いも問題になっている。

AMLO大統領は2021年10月、行政命令に署名。国境地帯で違法輸入の状態にある中古車を合法化する措置を適用するよう、関連省庁に命じた。2022年1月19日には、当日付官報で具体的手続き事項を定める政令を公布した。より具体的には、手数料を支払うことで、違法状態の輸入中古車を合法化させるというものだ。その狙いは、(1)合法的なナンバープレートを付し、車両に公式登録

(REPUVE)することにより、違法車両を利用した犯罪を防止すること、加えて(2)非合法車両を所有する貧困層に、法的安心感を与えること、とされている。大統領はさらに、2022年2月27日付政令でこの手続きを大幅に簡素化した(2022年3月2日付ビジネス短信参照)。これにより、車両所有者は確定輸入申告をする必要がなくなった。また、税関当局が対象車両を検認する必要もなくなった。違法車両所有者は2,500ペソ(約1万8,900円、1ペソ=約7.56円)の手数料を支払い、定型宣誓文書に所定事項を入力して送付する。それだけで、同文書が税関に対しても車両の輸入ステータスと合法的な所有を示す文書として認められることになる。

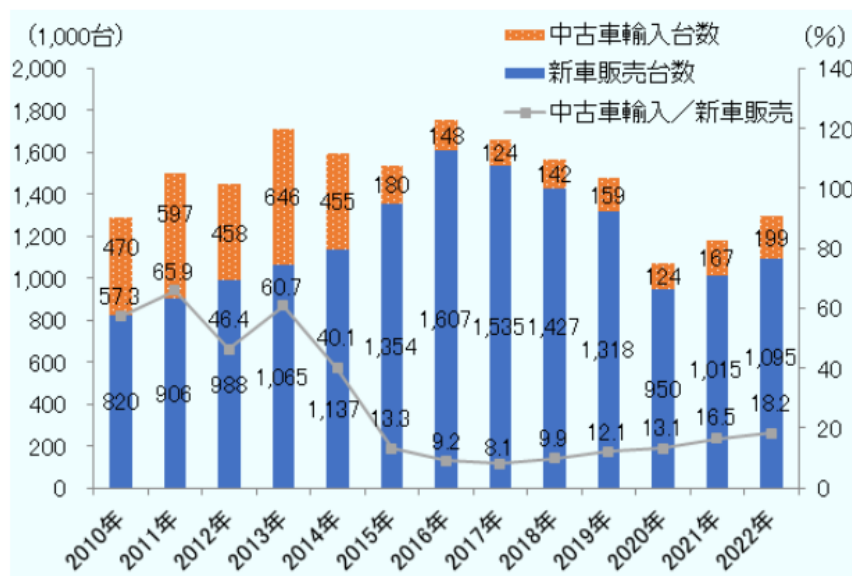
この措置に、メキシコ自動車工業会(AMIA)やメキシコ自動車ディーラー協会(AMDA)は強く批判的だ。新車市場と正規中古車市場に大きな悪影響を及ぼすと警鐘を鳴らしている。特に、輸入申告を不要にし、車両所有者の宣誓だけで合法化が認められるということは、申告文書を審査する主体(税関)がなくなることを意味する。本来なら輸入が認められるはずもない車両(注6)まで合法化されてしまう可能性が高いという。また、この措置は元々、2021年10月19日以前に対象州内に存在した車両だけを対象にするものとして設計されていた。ところが、チェック機能が働かないため、それ以降に違法輸入された車両でも合法化対象になり得てしまう。この手続きの簡素化は、メキシコで走行する車両の老朽化につながる。さらに、合法的なナンバープレートが一度取り付けられることで、対象州以外で走行したり、販売されたりされ得る。AMDAは、この措置によって、類似の新車や正規中古車の販売を20%減少させる可能性があるかと懸念している。

当該政令は制定時点で、2022年7月20日が期限とされていた。しかし、実際にはその後何度も延長された。現時点では、2023年6月末の期限で実施されている。また、対象となる州も拡大されてきた。4月末時点では、15州(バハカリフォルニア、南バハカリフォルニア、チワワ、コアウイラ、ドゥランゴ、ハリスコ、ミチョアカン、ナヤリ、ヌエボレオン、サンルイスポトシ、シナロア、ソノラ、タマウリパス、トラスカラ、サカテカス)まで広がった。



半導体不足などの影響を受けて新車が供給不足ということもあり、2022年のメキシコの中古車輸入台数は前年比19.3%増の19万9,224台に達した。これは、同年の新車販売台数の18.2%に相当する規模ということになる（図7参照）。AMLO政権の違法中古車に寛容な政策によって、犯罪組織などによる中古車の違法輸入がさらに増加してしまい、新車市場・正規中古車市場にも悪影響を与えかねない。

図7：新車販売と中古車輸入の推移



出所：メキシコ自動車販売ディーラー協会（AMDA）

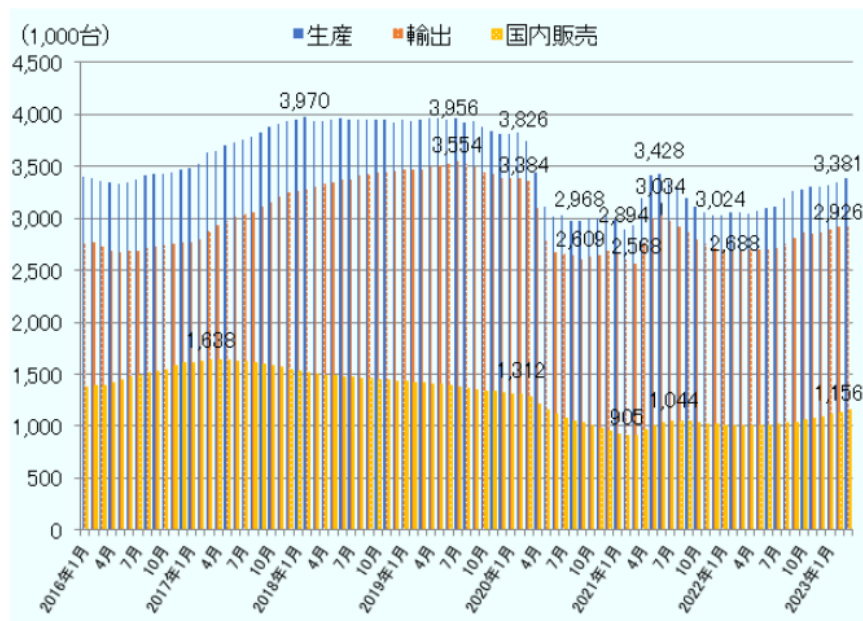
なお、当地では2022年5月、メキシコ公式規格（NOM-236-SE-2021）が公布されていた。この規格は、全国的な車検制度を導入することを狙いにするものだった。しかし、「貧困層の家計に悪影響を与える」というAMLO大統領の考えに基づき、2022年11月、突如廃止されてしまった（[2022年11月9日付ビジネス短信参照](#)）メキシコ公式規格には、自動車業界・政府間で15年以上にわたる議論を経てようやく策定されたという経緯がある。それだけに、自動車業界の強い失望を招いた。

その結果、AMDAは2022年11月7日、AMIA、自動車部品工業会（INA）とともに共同記者会見。(1) NOM-236-SE-2021の廃止は交通事故防止の観点から、完全な後退を意味する、(2)車両の買い替えを遅らせる、(3)それだけでなく、交通安全という国民の基本的権利を阻害する、と表明。そうしたことから、アンパロ（注7）の提訴を検討することを明らかにした（AMDAプレスリリース2022年11月7日付）。

<国内販売は、今後減速の可能性も>

2023年第1四半期（1～3月）は、(1)自動車生産、(2)輸出、(3)国内販売とも、好調だった。(1)は前年同期比8.6%増の92万2,177台、(2)は8.9%増の74万1,306台、(3)は24.4%増の31万5,126台だ。2023年3月末時点で過去12カ月を累計すると、(1)が338万1,479台、(2)が292万5,955台、(3)が115万6,472台の水準に達したことになる（図8参照）。生産の回復は、半導体の調達改善が大きいことが大きく影響した。この問題の余波を受けて、前年不振だった日産も、前年同期比43.4%増の14万9,908台と大きな回復をみせた。

図8：自動車生産・輸出・販売台数の推移（過去12カ月の累計）



注：過去12カ月の累計台数。例えば、「2018年1月」は2017年2月～2018年1月の累計。出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）データから作成

特に好調だったのが、(3)の国内販売だ。これには、ディーラーに対する新車供給の回復が寄与している。ジェトロ・メキシコ事務所が2023年4月19日にAMDAのギジェルモ・ロサレス会長から聴取したところ、2022年は半導体調達難などの影響で自動車メーカーからディーラーへの供給が滞った。この時期、新車の購入契約から車両の引き渡しまでに平均4カ月を要していた。しかし、現在は2カ月程度に短縮しているという。

では、こうした好調は今後も続くのかという、疑問符も付く。その要因を列挙すると、次の通りだ。

- 2023年第1四半期に販売された車両には、前年の秋ごろに契約されたものが多く含まれている。すなわち、引き渡しができずにたまっていた分が積み重なるかたちで販売台数が多くなったという側面もあるようだ。  
しかし、2023年後半には、ディーラーの新車在庫が落ち着きをみせると考えられる。そうなる  
と、販売台数の伸びが緩慢になると想定できる。
- 国民の購買力にも、余裕がない。国民の所得水準が大きく改善していない一方で、車両販売単価は上昇傾向だからだ。
- インフレ抑制のために政策金利が11.25%まで引き上げられた影響で、自動車ローンの金利も上昇傾向にある。2022年の国内販売では、全体の59.2%が自動車ローンを利用して販売していた。このことを考慮すると、金利の上昇も今後の国内販売を減速させる要因になり得る。

注1：ステランティスの本社は、フィアット・クライスラー（FCA）とプジョー・シトロエン（PSA）の合弁を経てオランダに置かれている。ただし、メキシコで生産されている車種は、旧クライスラーのブランドによる。そのため、本レポートでは米系として扱う。

注2：ここで言うEVには、プラグインハイブリッド車（PHEV）を含む。

注 3：「エネルギーと気候に関する主要経済国フォーラム」は、米国のバイデン大統領がオンライン開催した。

注 4：新車の販売価格に応じて、2～17%が課税される。

注 5：完成車メーカーまたは正規販売会社が税関の特別許可を取得した場合。

注 6：例えば、(1)メキシコや北米で合法的に走行できない、(2)安全基準や排ガス基準などを満たさない、(3)盗難された、(4)犯罪に使われた、などの事情のある車両。

注 7：行政府や立法府、司法府による行為が憲法の定める基本的権利を侵害すると判断される場合、当該行為の差し止めと無効を求める裁判制度。

## メキシコ（生産）：部品産業好調の要因と課題を探る

### 2022年のメキシコ自動車産業（2）

2022年6月15日 メキシコ事務所（渡邊 千尋）

メキシコの自動車部品生産額は2022年、前年比で13.7%増加。過去最高額を記録した。輸出も好調で、前年比13.7%増。やはり過去最高だった。2023年もその余波を受け、伸び率が鈍化するにせよ順調な成長を見込めそうだ。

一方、BMWやテスラなどの完成車メーカーは、メキシコで電気自動車（EV）の生産開始を発表していた。そのほかにも、2020年7月のUSMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）発効に伴い、原産地規則が厳格化された。それらの結果として、主に東アジア各国などから、メキシコへ生産移管が進んだ（いわゆるニアショアリング）。これに伴い、大手自動車部品メーカーの新規・拡張投資が続いている。

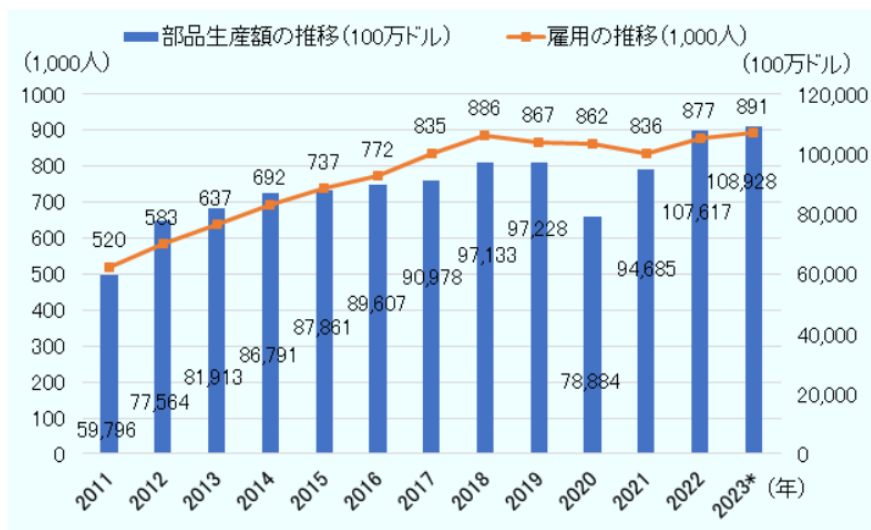
こうした動きは、とくに欧州・中国・韓国資本で顕著だ。その投資は、メキシコ北部に集中している。一方で、投資の受け地では、インフラ投資停滞や地価の高騰などの課題も生じている。

<コロナ禍を乗り越えた部品生産、雇用創出にも貢献>

メキシコ自動車部品工業会（INA）の発表によると、2022年のメキシコの自動車部品生産額は1,076億1,700万ドル。新型コロナ禍を乗り越え、過去最高額を記録した。2023年の推定値は1,089億2,800万ドルで、順調な生産増が見込まれる。

自動車部品関連産業は、メキシコ国内での雇用創出にも大きく貢献している。2022年は87万7,000人と、過去2番目に多い雇用を生み出した。メキシコ国内の経済活動人口約6,000万人のうち、約70人に1人が同産業で働く計算になる（図1参照）。

図1：メキシコの自動車部品生産額、雇用の推移



注：2023年の数値は推定値。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

製品分野別にみると、生産額の大きい順に(1)電子部品、(2)エンジン関連部品、(3)トランスミッション・クラッチ関連部品になる。いずれも、前年の構成比とさほど変わらない。(1)～(3)とも、順調に生産を伸ばしたと理解できる。

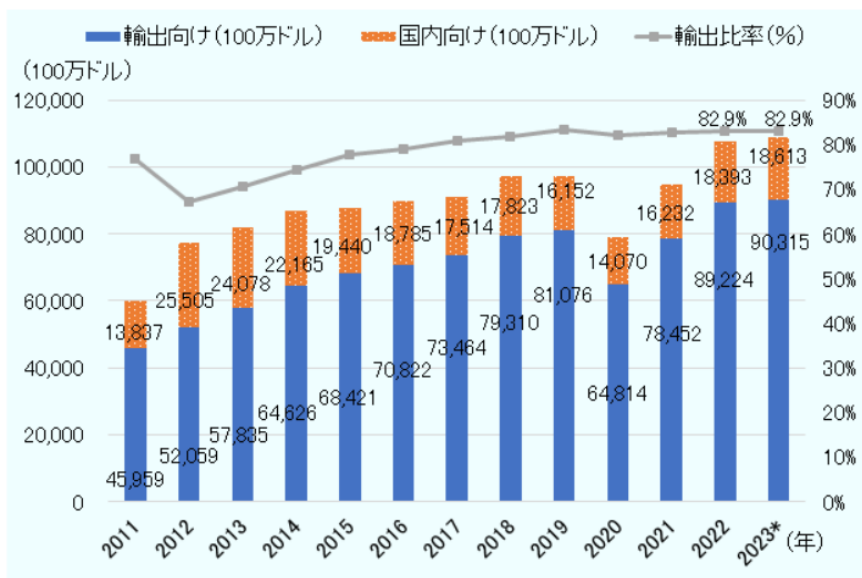
乗用車・SUV・ピックアップ（完成車）に関する USMCA の原産地規則上、特定コンポーネント（コアシステム、注 1）は原則、北米原産でなければならない。加えて、ネットコストで 75%の域内付加価値率（RVC）を満たす必要がある。このコアシステムのうち、車体、エンジン部品、ガソリンエンジン、ディーゼルエンジン、サスペンション・ステアリング部品は、いずれも 2021 年に比べて 10%以上も生産額を伸ばした。

もっとも、その他の部品も同様に生産額を伸ばしている。このことからすると、コアシステムの原産地規則厳格化だけが影響した結果とは明言しがたい。USMCA では、車両全体の RVC も引き上げられた〔75.0%へ／従前の北米自由貿易協定（NAFTA）下では 62.5%だった〕。部品全般にわたって、域内調達を拡大させる方向に作用したと考えてよいだろう。

#### <輸出も好調で貿易黒字が継続>

自動車部品の輸出も、順調に伸びている。2022 年は 892 億 2,400 万ドルと過去最高額を達成した。自動車部品生産全体に占める輸出比率は、2017 年から継続して 80%以上を維持している。当年も、前年と同じ 82.9%だった（図 2 参照）。

図2：メキシコの自動車部品生産内訳と輸出比率の推移



注：2023年の数値は推定値。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

一方の輸入額は、前年比 13.5%増の 607 億 1,700 万ドル。こちらも、過去最高額を記録した。自動車部品分野の貿易収支は、285 億 600 万ドルの黒字になった。なお黒字幅は、前年に比べて約 35 億ドル拡大した。

自動車部品の輸出入を相手国別に見ると、ここ数年で構成比にほとんど変化がない。輸出は、引き続き米国向けが9割弱を占める（表1参照）。前年比で輸出額の伸び率が最も大きいのはカナダ向けだ。IHS マークイットの統計によると、(1)電気音響信号装置、(2)車体、(3)ガソリンエンジン（シリンダー容量250cc以上1,000cc以下）の順で大きく伸びた。メキシコ全体として輸出額が大きいのは上から順に、(1)ワイヤーハーネスや電線類が104億ドル、(2)プレス部品やボディ部品が60億4,700万ドル、(3)座席および関連部品が60億4,400万ドル、輸入額が大きいのは上から順に、(1)プレス部品やボディ部品が37億4,600万ドル、(2)トランスミッション部品が36億9,900万ドル、(3)音響・映像機器関連部品が29億7,000万ドルだ。

**表1：メキシコの自動車部品国別貿易額（100万ドル）**

**輸出**

国名	2020年 金額	2021年 金額	2022年		
			金額	構成比	伸び率
米国	55,898	70,265	78,428	87.9%	11.6%
カナダ	2,528	2,513	3,480	3.9%	38.5%
ブラジル	1,101	1,178	1,338	1.5%	13.6%
中国	972	943	1,071	1.2%	13.6%
日本	648	707	892	1.0%	26.2%
ドイツ	519	550	714	0.8%	29.8%
その他	3,148	2,356	3,301	3.7%	40.1%
合計	64,814	78,543	89,224	100.0%	13.6%

**輸入**

国名	2020年 金額	2021年 金額	2022年		
			金額	構成比	伸び率
米国	21,822	28,171	33,000	54.4%	17.1%
中国	6,417	7,486	7,893	13.0%	5.4%
日本	2,744	3,476	3,764	6.2%	8.3%
韓国	2,478	3,315	3,522	5.8%	6.2%
ドイツ	2,390	2,674	3,036	5.0%	13.5%
カナダ	1,593	2,032	2,186	3.6%	7.6%
その他	6,808	6,310	7,316	12.0%	15.9%
合計	44,252	53,474	60,717	100.0%	13.5%

注：金額の単位は100万ドル。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

<完成車メーカーが追加投資>

メキシコ経済省による2023年2月時点の発表によると、2022年、メキシコへの対内直接投資額（フロー）は前年比で12%増加。352億9,200万ドルだった。この実績は、2013年、2015年に続き過去3番目に大きい。2013年は、ビール業界で世界最大手のABインベブが、メキシコのビール最大手モデログループを完全買収した年だった。484億ドルという投資額を記録したのは、この大規模投資が影響した結果だ。また2015年には、製造業を中心に359億ドルの投資を記録していた。

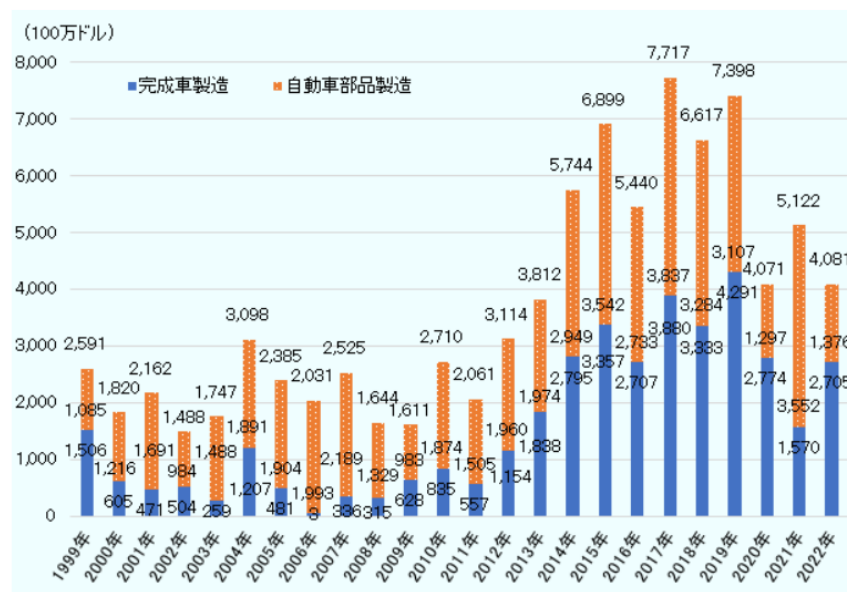
改めて2022年の対内直接投資額（フロー）を形態別にみると、新規投資が48%、追加投資45%、親子間勘定7%だった。

業種別に最大だったのが製造業で、36%を占めた。その製造業投資の中で約3分の1（40億8,100万ドル）を占めたのが、自動車・同部品だ。前年比では20.3%減になり、やや低迷したようにも思える（図3参照）。

ただし、完成車製造だけに限ると72.3%の増加だった。これを牽引したのが、外資工場での追加投資だ。日産のアグアスカリエンテス工場、起亜（韓国系）のペステリア工場、フォルクスワーゲン（VW、ドイツ系）のプエブラ工場で、そうした例があった。

不調だったのが自動車部品製造で、61.3%減少した。2021年には、米国ゼネラルモーターズ（GM）や台湾の電子製品設計・製造受託企業の大規模投資を受けて、過去最高に近い実績を記録していた。しかし、当年は遠く及ばずに終わったかたちだ。もっとも自動車部品分野でも、ニアショアリングを背景に、2022年後半から2023年第1四半期にかけて関連メーカーの投資発表が続いている。これらの投資実行額は、統計上、2023年以降に反映されることになるだろう。

図3：自動車産業への対内直接投資額の推移



注：2023年4月時点確認分。  
出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

### <自動車部品メーカーは中央高原と北部に集積>

当地自動車産業（注2）に関する企業録「[ディレトリオ・アウトモトリス](#)（スペイン語）」を発行するコネクション・B2B（Conexión B2B）の発表によると、2022年に当該産業の投資プロジェクトは全部で196件。出資国数は19カ国に上った。2021年は114件、15カ国だったので、大きく伸びたと評価できる（注3）。2022年に新規投資が発表された州のうち、最も大きな投資額を集めたのは、金額が大きい順に(1)ヌエボレオン州（24億3,400万ドル）、(2)ハリスコ州（17億3,200万ドル）、(3)ケレタロ州（15億6,584万ドル）になる。また、件数順には、(1)グアナファト州（52件）、(2)コアウイラ州（31件）、(3)ヌエボレオン州（28件）だ。投資国別には、(1)ドイツ（17.9%）、(2)日本（15.3%）、(3)米国（14.8%）が大きい。以下、メキシコ、中国、韓国、カナダ、イタリア、その他の

国々と続く。日産、起亜、フォルクスワーゲンなどの完成車メーカーの投資に加えて、日系を含むアジア系、欧米系など多くの自動車部品メーカーや、工業団地の新設を目的としたディベロッパーなどによる投資計画の発表が相次いだ。

メキシコの自動車部品産業は、完成車メーカーを取り巻くように中央高原地帯と北部に集積している。国立統計地理情報院（INEGI）が発行する全国事業所ダイレクトリー（DENUE）によると、2022年11月時点で、自動車部品関連の企業数は2021年から2022年にかけて24社増加した。地域別には、従来からの集積地で増加件数が多いことが確認できる。具体的には、中央高原地帯（グアナファト州8件、ケレタロ州4件、ハリスコ州4件）および北部（コアウイラ州4件、ヌエボレオン州4件）だった（表2参照）。製品分野別には、座席・内装関連やエンジン系統のサプライヤーの事業所が特に増加した（表3参照）。

主要完成車メーカーによるEV生産計画の発表に応じ、あるいはニアショアリングの必要などから、新規または追加投資の勢いが顕著になっている。2023年末に事業所数がさらに伸びるものと期待される。

**表2：自動車部品製造業の州別事業所数の推移** (△はマイナス値)

州名	2022年11月 (全2,638カ所)	2021年11月 (全2,614カ所)	2009年末 (全956カ所)	2021年⇒2022年 増減
グアナファト	277	269	39	8
メキシコ州	262	261	88	1
コアウイラ	247	243	91	4
ヌエボレオン	236	232	70	4
ケレタロ	209	205	55	4
チワワ	200	197	113	3
プエブラ	161	163	59	△2
メキシコ市	157	158	88	△1
サンルイスポトシ	135	133	31	2
ハリスコ	130	126	68	4
タマウリパス	114	114	64	0
アグアスカリエンテス	105	103	24	2
ソノラ	72	74	41	△2
バハカリフォルニア	73	72	21	1
その他	271	264	104	7
合計	2,638	2,614	956	24

出所：国立統計地理情報院（INEGI）「全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）」から作成



表3：自動車部品製造業の製品別事業所数の推移 (△はマイナス値)

製品分野	2022年11月 (全2,638カ所)	2021年11月 (全2,614カ所)	2009年末 (全956カ所)	2021年⇒2022年 増減
電気電子系統	479	478	217	1
プラスチック部品	462	463	122	△1
座席・内装	379	372	101	7
金属プレス部品	290	286	88	4
エンジン系統	171	165	65	6
サスペンション・ステアリング系統	156	155	44	1
ブレーキ系統	126	125	65	1
トランスミッション系統	99	97	33	2
その他の部品	476	473	221	3
合計	2,638	2,614	956	24

出所：国立統計地理情報院 (INEGI) 「全国事業所統計ダイレクトリー (DENUE)」から作成

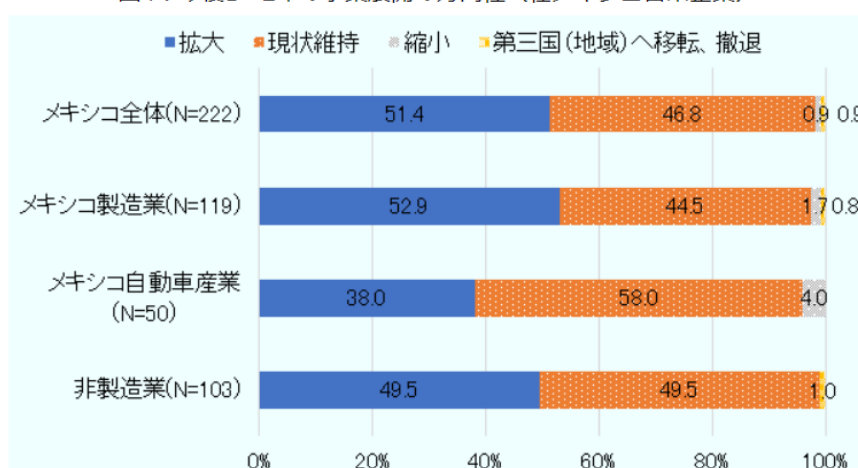
<日系企業でサプライチェーンの見直し検討が進む>

次に、日系企業の経営や投資に目を向けてみる。

ジェトロが2022年8～9月に実施した「[2022年度海外進出日系企業実態調査 \(中南米編\)](#)」(以下、当調査)によると、在メキシコ日系企業(調査回答222社)の約半数が「今後1～2年の事業展開の方向性」について「拡大」の意向を示している(図4参)。自動車産業関連企業に限定すると、「現状維持」と回答した割合が「拡大」よりも大きい。一方、「縮小」や「第三国(地域)へ移転、撤退」は、ごくわずかだ。

拡大する理由としては「成長性、潜在力の高さ」(39.5%)、「現地市場での購買力増加に伴う売り上げ増加」(37.7%)、「競合他社と比較した際の優位性の確立」(28.1%)、「輸出先が増えること(販路拡大)による売り上げ増加」(24.6%)が上位に挙がった。また、具体的に拡大する機能(回答数=113)については、トップを占める「販売機能」(58.4%)に続いて、「高付加価値品の生産」(33.6%)、「汎用品の生産」(31.0%)と、生産機能の強化を検討する企業の割合が他の中南米各国に比べて大きいことが分かった。

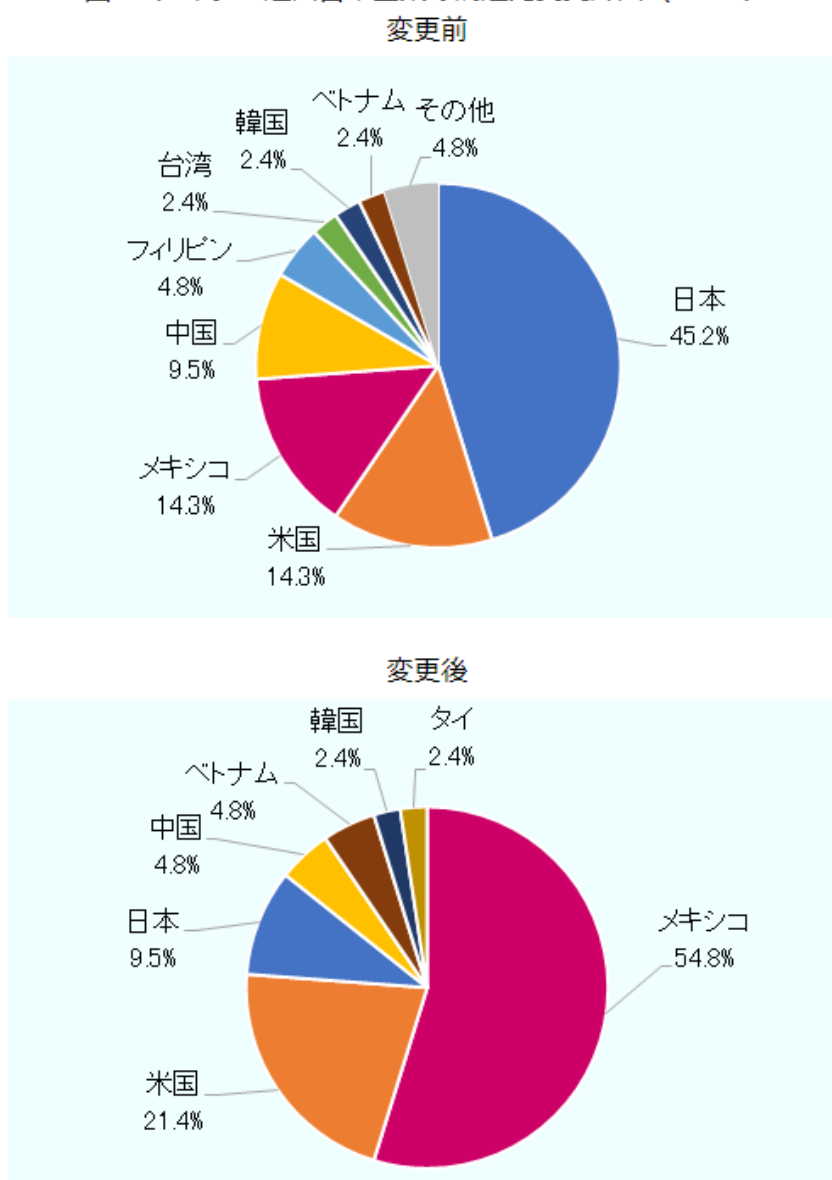
図4：今後1～2年の事業展開の方向性 (在メキシコ日系企業)



出所：ジェトロ「2022年度進出日系企業実態調査」データから作成

また、メキシコ進出日系企業の今後の調達先の見直し計画にも注目したい。当調査で「調達の見直しを行う計画がある」と回答した42社の具体的な調達先変更計画を確認すると、「変更前」の調達先は日本が45.2%で最多だった。米国とメキシコが14.3%が続く。「変更後」の調達先はメキシコの54.8%が最多。米国が21.4%と続いた（図5参照）。さらに、自動車関連企業からの回答に限ると、「変更後」の調達先としてメキシコを検討している割合は61.9%に増加する。具体的には、(1) USMCAの発効による原産地規則の厳格化を受けて、日本などの東アジアからメキシコに調達先変更を余儀なくされた例、(2)コスト削減を目指し、米国からメキシコへの調達先を変更した例が、相当数を占めるとみられる。

図5：メキシコ進出日系企業の調達先変更計画（n=42）



出所：ジェトロ「2022年度進出日系企業実態調査」データから作成

実際、ジェトロに寄せられる調達の現地化や非日系の現地サプライヤーの発掘に関する問い合わせ、プレス、アルミダイキャスト、プラスチック射出成型などの非日系現地サプライヤーの調査依頼は、2022年後半から特に増加している。ジェトロ・メキシコ事務所が運営する「[メキシコの現地自動](#)

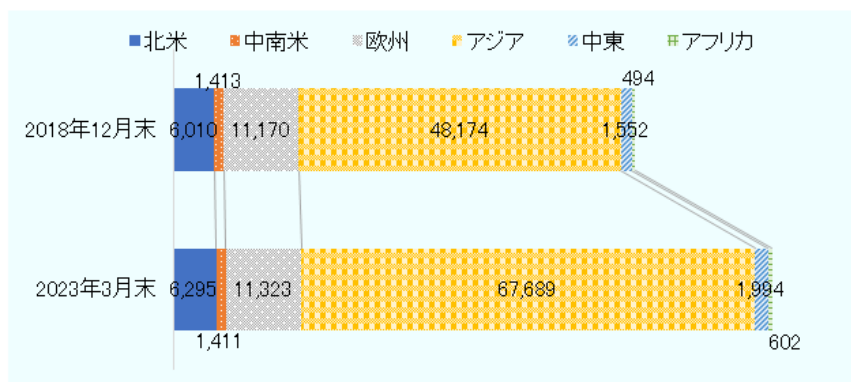
[車部品サプライヤー情報](#) データベースの新規ユーザー登録者数も、2021年実績の約2倍になった。ここからも、「北米向け生産・調達拠点」として、日系企業がメキシコに関心を高めていることがうかがえる。

現地サプライヤーを開拓し、取引の可否を判断するために生産体制や品質を計る上では、国際規格「IATF16949」（注4）の取得有無が1つの指標になる。この規格の監督機関、国際自動車産業監督機関（IAOB）によると、在メキシコ拠点でIATFを取得済みなのは2023年3月末時点で2,118。欧州で最大のドイツ2,911拠点に迫る勢いだ。アジアでの自動車部品製造拠点タイでは1,797拠点、日本で1,780拠点だ。

2018年12月末時点のデータと比較すると、拠点数の伸びが最も大きいのはアジアだった。中国とインドが主に牽引した。一見すると、北米は比較的伸びが小さいように見える（図6参照）。しかし、内訳を見てみると、米国で縮小する一方で、メキシコでは400拠点近く増加した（図7参照）。米国の自動車産業は、人件費高騰や人手不足に伴う赤字傾向に悩まされている。それに引き換え、メキシコでは、人件費を安価に抑えることができ、働き手も豊富だ。そうした当地での自動車部品生産が増えていることが、認証取得状況からも読み取れる。

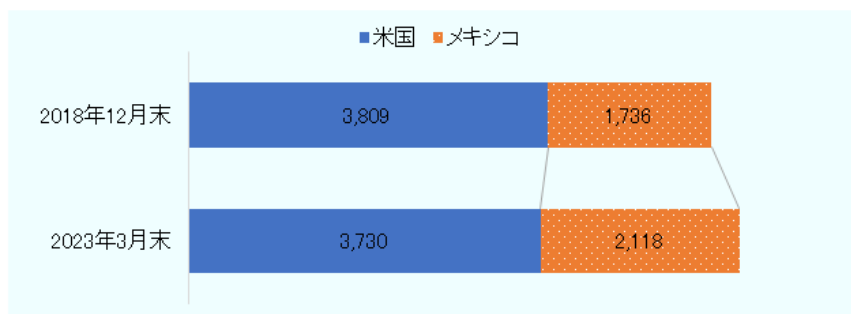
ジェットロによる現地サプライヤーへの日々のヒアリングからも、ISO9001取得済みであっても、数年以内にIATFの認証取得を視野に入れているサプライヤーの声が多く聞かれた。こうしてみると、今後も拠点数は増加すると考えられる。

図6：地域別IATF16949取得拠点数（力所数）



注：メキシコは「北米」に含まれる。  
出所：国際自動車産業監督機関（IAOB）データから作成

図7：米国とメキシコにおけるIATF16949取得拠点数（力所数）



出所：国際自動車産業監督機関（IAOB）データから作成

<本格的な EV 生産拠点に成長するには課題含み>

今後のメキシコの自動車部品産業を考えるうえで、電気自動車（EV）生産の動きは欠かせない要素だ。

2022年～2023年初頭、アウディ、フォルクスワーゲン、BMW、テスラは、立て続けにメキシコでのEV生産開始や関連する追加投資を発表した。ゼネラルモーターズも、ラモスアリスぺ工場における2024年からの完成車生産をEVに集約すると発表。すでにメキシコでは、フォードと地場系サクラア（注5）がEVを生産していたところ、これらの大手完成車メーカーが加わったかたちだ。こうした動きの背景には、米国のインフレ削減法（IRA）によるEV税額控除や、一大消費地・米国との近接性を生かした生産移管の波がある。メキシコでのEV生産は、台数が今後も継続的な伸びると見込める。これに並行して、当地でEV向けの自動車部品生産サプライチェーンがさらに拡大していくものと期待される。

すでに、メキシコからテスラの在米工場向けにEV関連の自動車部品を供給しているサプライヤーは日系企業、非日系企業に限らずいくつが存在する。直近の日系企業のEV関連の動きを追うと、エフテックの子会社が2021年末、4車種（うち3車種がEV）の新規受注を受けてグアナファト州の工場の生産設備増強を発表した。また日鉄物産も、EV用モーターのサプライチェーンの集積による安定需要を見込み、2023年3月に電磁鋼板を主に取り扱うコイルセンターの新設を発表した。非日系企業では、ポスコ（韓国系）が2022年7月からコアウイラ州で駆動モーターコアの生産工場新設に着手した。欧州系では、ボッシュ（ドイツ系）が2022年11月、ZF（ドイツ系）が2023年3月、それぞれEV向け自動車部品生産のための投資を発表した。ZFメキシコ法人の行政案件担当ディレクターは、業界メディア「クラスター・インドゥストリアル」のインタビューで、「ZFグループがメキシコにおいて進めている投資は、ブレーキやコアシステム、運転支援システムをEVの新たなプラットフォームや自動運転向けに転換していくための投資だ。そのために、ソフトウェア開発やイノベーションにも力を入れている」と説明。当地でのEV生産サプライチェーンを牽引していく意向を示した。

このように、メキシコでは北部を中心に投資が集まっている。一方で、受け入れ側の体制はどうか。

目下、国内では、大きく2つの課題が顕在化している。具体的には、(1)工業用不動産の占有率・賃料の高騰、(2)送配電網整備を含むインフラ投資の停滞だ。(1)については、新たな工業団地の開発が進み、解決・改善の余地が見られる。これに対し、(2)は深刻だ。

メキシコの民間工業団地協会（AMPIP）によると、工業用不動産の占有率は直近で上昇している。2019年には5.5%、コロナ禍さなかの2020年には6.3%の空きがあった。しかし、2021年3.8%、2022年にはわずか2.2%に落ち込んだ。北部国境都市を中心に賃料の高騰も続く。もっとも、近隣州政府やディベロッパがこの状況をチャンスと捉えた。ドゥランゴ州ゴメス・パラシオ市やコアウイラ州南西部トレオン市を中心とする都市圏（ラゲーナ地域）や北部太平洋岸シナロア州の複数都市など、北部国境から離れた地域で新規工業団地の開発を進めている。今後数年間で運営開始を見込むこれらの工業団地が、占有率の高止まりや賃料高騰の抑制に一役買ってくれることが期待できる。

一方、既述のとおり、(2)ははるかに深刻な課題だ。新たに工業団地開発や工場建設が進むと、当然、工業団地や工場に電力を届ける送配電網が必要になる。しかし、2018年から続くアンドレス・マヌエル・ロペス・オブラドール (AMLO) 現政権下では、電力・通信分野での投資停滞が目立っている。電力・通信分野における建設業の実質総生産額は2022年、2016年の3分の1以下の水準まで低下した。メキシコ電力庁 (CFE) の送配電網は、エンリケ・ペニャ・ニエト前政権下の6年間で約9,000キロメートル (km) 延びた。対照的に AMLO 政権下の前半3年間では、2,500km ほどしか延びていない。

電力コスト削減や環境配慮のため、太陽光パネルを導入した小規模自家発電に取り組む企業や、設備導入を支援する企業も増えている。しかし、メキシコでは0.5メガワット (MW) 以上の発電には、エネルギー規制委員会 (CRE) による許認可が必要になる。一方で、一般的な工業団地で入居企業全体向けに備えているキャパシティは20MVA (注6) やそれ以上であることが多い。許認可なしで発電できる0.5MW (注6) では、工場たった1つで必要と想定されている電力を賄うのも困難なことがほとんどだ。しかも、近年は CRE による発電許認可が下りないことも多い。これでは、系統への接続や販売を目的としない自家消費分の電力を発電することさえ容易でなくなってしまう。

その結果、各企業や工業団地は、CFE や大手電力会社による送配電網を通じた電力の供給に頼らざるをえないのが現状だ。投資の受け入れに伴ってインフラ整備のペースを上げていかなければ、各地で電力不足に陥ることが予想される。この要素が障壁になって、メキシコがニアショアリングの恩恵を十分に受けられない恐れが十分ありうるのだ。

それでもメキシコ側の投資受け入れ態勢整備を待つことなく、外資企業は次々と投資を発表している。次期政権に向けた期待があつてのことなのかもしれない。

持続的な工場稼働や営業活動のためには、インフラ整備や人材確保の難度なども考慮したサイトセレクションが重要な要素になるだろう。

注1：特定コンポーネント (コアシステム) は、(1)エンジン、(2)トランスミッション、(3)車体・シャーシ、(4)駆動軸・非駆動軸、(5)サスペンション、(6)ステアリング、(7)先端バッテリーの7種類。

注2：ディレクトリオ・アウトモトリスの集計データには、完成車、自動車部品に加え、関連製品・サービス、原材料、工業団地、研究拠点に関する投資が含まれる。

注3：この件数には、完成車メーカーや自動車部品メーカーによる投資に加えて工業団地や研究開発拠点にかかる投資も含まれる。メキシコ経済省発表の分野別投資額とは集計方法が異なる点には、注意が必要。

注4：IATF16949は、品質マネジメントシステムに関する国際規格。ISO9001をベースに、自動車部品および自動車用材料メーカーに必要な要求事項が加えられている。

注5：サクーア (Zacua) は、メキシコ資本100%のEVメーカー。設立は、2017年。2018年から、プエブラ州の工場生産を開始した。現在は「Zacua MXR2」と「Zacua MXR3」、2モデルのEVを生産中。

注 6 : VA (ボルトアンペア) は「皮相電力 (電圧 V と電流 A の積)」を表わす。紛らわしいのが W (ワット) で、これは「有効電力 (実際に消費される電気エネルギー)」のことだ。いずれも、電力を示す単位ということでは共通している。

なお、中部電力によると、皮相電力 (VA) に力率をかけると、有効電力 (W) になる。ちなみに、力率とは、電力をどれだけ有効に使用できるかを示す値。結局、「力率 =  $W \div VA$ 」で算出されることになる。

## ブラジル（生産・販売）：自動車市況は回復途上、エタノールを活用して脱炭素追求

EV 関税政策にも注目

2023年8月8日 サンパウロ事務所（古木 勇生）

ブラジルの全国自動車製造業者協会（Anfavea）が2023年2月に発表した年次報告によると、2022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5.4%増の236万9,769台。また、国内販売台数（新車登録ベース）は0.7%減の210万4,461台、輸出台数は27.8%増の48万913台だった（図1、図2参照）。

国内の自動車業界は2020年、新型コロナウイルス感染拡大の影響で打撃を受けた。それ以降、生産は徐々に回復してきたかたちだ。

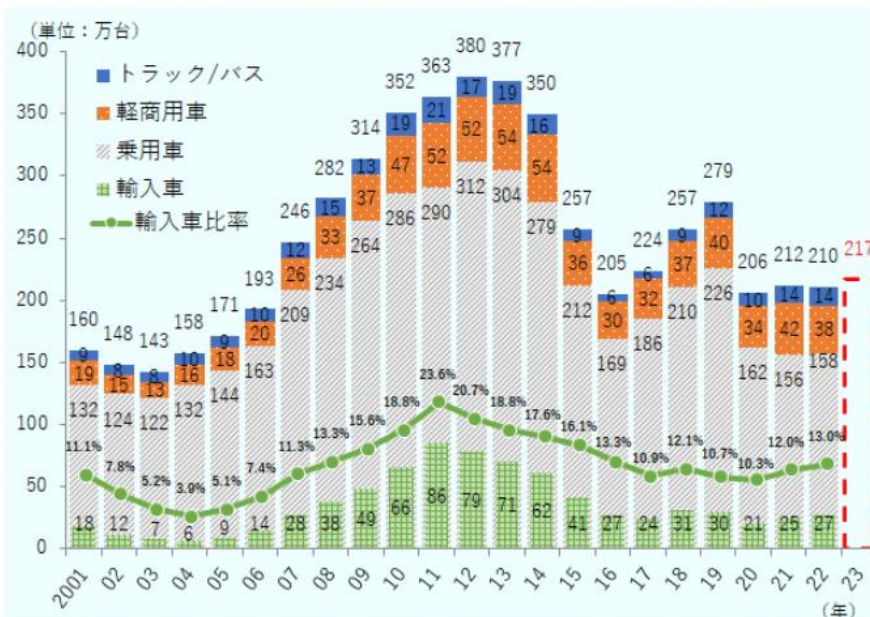
<世界的な半導体不足などから徐々に回復>

Anfaveaは2022年8月時点で、当地での自動車生産について、半導体不足が継続していることを指摘していた。もっとも、半導体の調達状況は、2021年や2022年〔第1四半期（1～3月）〕よりも改善してきた。その上で、1年半ぶりに国内自動車工場が9月に完全にストップする事態は避けられたと説明した。

一方、販売については、消費者物価上昇率の上昇に伴って金利が引き上げられたのが響いた。消費者が融資を活用して自動車を購入する機会が限られたことで、主にエントリーモデルの販売に打撃を与えていると、Anfaveaは分析した。2022年12月に至っても、状況は大きく変わっていない。ただし、とりわけレンタカー会社を取り扱う車両の若返りを図ったことなどが下支えした。ブラジルレンタカー協会（Abla）によると、2022年のレンタカー登録台数は59万520台（前年比33.6%増）。乗用車と軽商用車を合わせた新車登録台数196万461台の30.1%を占めている。2022年に生産台数が増加したのは、旅行件数の回復などでレンタカー需要が増したことも寄与したと考えられる。また、ウーバーなど、モバイルアプリ企業の業況が持ち直したことも相まっての結果といえそうだ。

Anfaveaのプレスリリース（7月7日付）によると、2023年上半期の生産台数は、前年比3.7%増（113万2,000台）。国内販売台数も8.8%増（99万8,600台）と回復した。一方で輸出台数は7.7%減少した（22万7,200台）。これは、主要輸出先（アルゼンチン、チリ、コロンビア）の経済情勢が影響した結果と説明された。

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

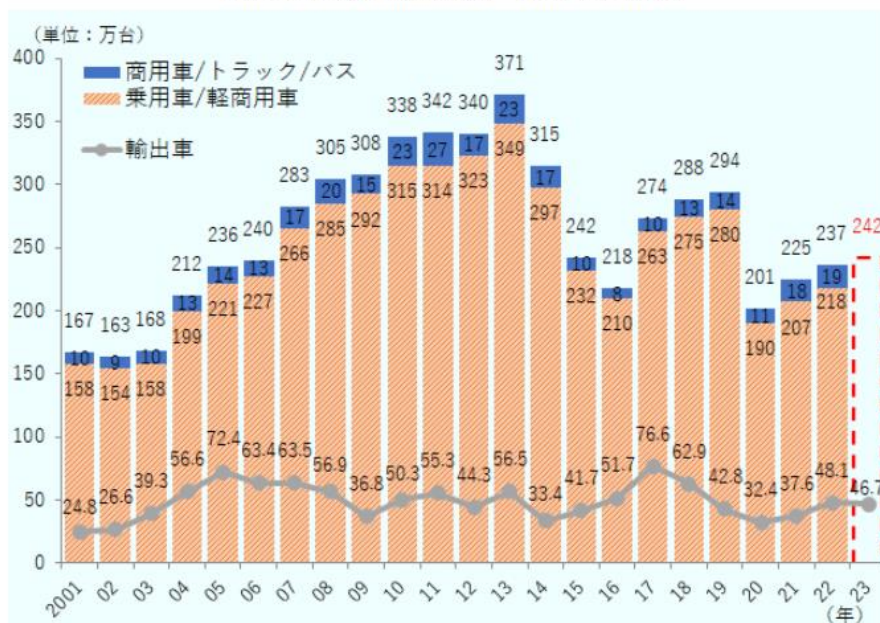


注：軽商用車は、総重量3.5トン以下の小中型車で、人と荷物を同時に運ぶことができるもの。ピックアップやバン、救急車などの特殊車両などが該当する。

一方で、スポーツ用多目的車などは乗用車に分類される。

出所：Anfaveaからジェトロ作成

図2：ブラジル自動車生産・輸出台数の推移



出所：Anfaveaからジェトロ作成

<企業は脱炭素化に向けてどう動く>

ここで、Anfaveaの年次統計から、新車登録台数（乗用車、商用車）の変動を動力別に確認してみる。「ガソリン」と「ディーゼル」がわずかに減少した（それぞれ、前年比0.21%減、0.15%減）。一方、「フレックス燃料」は微増（同0.99%増）。「電気」[いわゆる電気自動車（EV）やハイブリッド車（HEV）を含む]は5万11台。登録された新車全体に占める構成比は2.38%だった（表1参照）。2020年に0.96%、2021年1.67%にとどまっていたことを踏まえると、2022年も僅かに伸びている。



**表1：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	48,840	36	1,633,245	50,011	356	371,973	2,104,461
シェア	2.32%	0.002%	77.61%	2.38%	0.02%	17.68%	100%

注：フレックス燃料車とは、ガソリンとバイオエタノールを混合・燃焼して走行する。ブラジルではサトウキビ由来のバイオエタノール燃料が普及している。

出所：Anfavea 2022年ブラジル自動車産業年次報告

とはいえ、大きく捉えると、エネルギー別の新車登録台数の構成には大きな変化が見られない。かつ、政府がEVを大きく普及させる政策が見られるわけでもない。このことを踏まえると、現状では、従来どおり各社によるブラジル市場に対する戦略を見ていくと良いだろう。最近の報道や発表からは、以下のような考え方を読み取ることができる。

- 5月10日付の現地紙「エスタード」は、(1)ブラジル市場では、企業がさまざまな選択肢を取り得ること、(2)多くの完成車メーカーが、フレックス燃料ハイブリッド車の導入を見据えていること、に触れた。(2)の一例としては、トヨタのブラジル法人が挙げられるという ([2023年4月27日付ビジネス短信参照](#))。
- ステランティスは2023年3月、ブラジル市場での動力は、バイオエタノールの活用を戦略として位置付けるとした(公式サイトで発表)。その製造に国際的な優位性を持ち、環境負荷も軽減できるためだ ([2023年3月1日付ビジネス短信参照](#))。
- 3月14日付当地紙「バロール」は、フォルクスワーゲン(VW)のオリバー・ブルーム最高経営責任者(CEO)のコメントを紹介。ブルームCEOは、ブラジルの脱炭素化計画について、「制度面などを考慮すると、電化へ傾倒するタイミングではない」「南アフリカ共和国やインドなどと同様、ブラジルでは異なる解決策が必要」と言明したことを報じた。当地の業界サイト「Autopapo」によると、ここで言う「ブラジルでの異なる解決策」とはエタノールの活用だ。その裏付けとして、VWブラジル法人が当地の大学との研究でエタノール活用に着目して動いた事実を挙げている。
- ゼネラルモーターズ(GM)は5月29日、公式サイトで見解を表明。ブラジルでは、(1)交通セクターでエタノール燃料を活用することで、温室効果ガス(GHG)排出量を抑えられること、(2)フレックス車を運転する人の約30%が、給油で植物由来の資源から作られるバイオエタノールを選択していること、に触れた。こうした点で、状況が他国と異なると認識しているという。その上、ブラジルでは発電構成の86%が再生可能エネルギー(再エネ)由来になっている。このことを踏まえ、発電構成に占める化石燃料比率の高い国と比較して、走行中のGHG排出量を抑えられるEV導入を検討する価値があるとした。

中国メーカーからも、当地での取り組みに向けた動きが見られる。また、ブラジル日本商工会議所自動車部会(2023年3月開催)でも、中国企業の躍進に備えることが中長期的に将来を展望する上で重要なポイントの1つになりうるということが発表された(注1)。

- 長城汽車は、サンパウロ市内に充電ステーションを設置する計画を公表した ([2022年3月28日付ビジネス短信参照](#))。

4月23日付当地紙「フォーリャ・デ・サンパウロ」のインタビュー記事では、長城汽車ブラジル法人のオズワルド・ラモス最高執行責任者(COO)が(1)バイオ燃料を活用したプラグインハイブリッド車(PHEV)は(いわゆるEVと比較して)価格を抑えられるため、実現性が高い、(2)(製造に)大規模なインフラも必要としない、と言及。もっとも、(3)市場の潮流が変わる可能性があるため、2~3の代替プランを用意する必要がある、とも付言した。同社が、当地でさまざまな可能性を模索している様子が見えてくる。

- 比亞迪(BYD)は7月4日、公式サイトで、北東部バイーア州カマサリ市に30億レアル(約870億円、1レアル=約29円)を投資する旨を発表した。3工場を新設。それぞれ、(1)中型・大型電気バスとトラックのシャーシを生産、(2)新エネルギー車(EVとPHEV)を生産、(3)リン酸鉄リチウムイオンバッテリーの材料を加工する予定。生産は、2024年下半期に開始し、合わせて5,000人を超える現地の雇用創出を見込んでいるという。

#### <輸入時のEV関税免除は継続するか>


ブラジルのEV輸入は、近年、伸びが大きい。経済省貿易統計(COMEXSTAT)によると、EV [NCMコード(注2): 8703.80.00]の輸入金額は、2017年時点で148万ドル。それが、2022年には2億5,085万ドルに増加した。

とは言え、今後、その輸入がさらに増えEVが普及するかどうかはまだ何とも言えない。その成否には、各社の戦略やブラジル政府の自動車政策の展開、充電インフラの整備や消費者向けの補助金、政府や各自治体エネルギー政策、環境政策などが影響するはずだ。それらに加え、EVに対する輸入税の扱いも1つの要因になるだろう。


ブラジルは、南米南部共同市場(メルコスール)に加盟している。メルコスールは関税同盟のため、原則として共同市場の対外共通関税率表に縛られる(上げることも下げることもできない)。しかし例外的に、国ごとに特別関税(注3)を設けることもできる。その1つ「例外品目リスト(LETEC)」(注4)に、ブラジルはEVを含めている。LETECは、加盟国が入れ替えることもできる。仮にそうした措置が取られることになると、ブラジルの貿易政策上、輸入EVに対するスタンスを示す1つの動きと捉えることができる。

当地では2023年下半期、LETECを改訂し、EV輸入時の免税措置が失われる可能性があるという指摘する報道があった。しかし、2023年7月1日に更新された最新のLETECを見ると、依然として一定の条件を設けた上で、品目8703.80.00を無税に据え置いている。なお一部の中国企業は、EV生産を見据えて投資していることを理由に、それまでの準備期間として輸入免税が維持されるべきと主張しているという。

#### <「大衆車プログラム」で脱炭素に向けて消費喚起>

開発商工サービス省は6月5日、通称「大衆車プログラム（カッホ・ポプラール）」を、[大統領暫定措置令 1.175 号/2023 年（ポルトガル語）](#) として発表した。

カッホ・ポプラールは、持続可能な車両の購入金額を割り引くというのが目だ。自動車向けに5億レアル、トラック・バスを対象に10億レアルの予算が確保済みだ。4つの基準（(1)エネルギー源、(2)車両の価格、(3)燃費効率、(4)地域に根差した産業の比重の大きさ）に基づいて個別車両を数値化し、その合計値（ポイント）によって割引額を規定する（表2）。

政府が承認する割引額合計と各自動車に定められた具体的なポイントは、担当当局の公式サイトで公開されている [[開発商工サービス省ウェブサイト参照（ポルトガル語）](#) ]。例えばGM「オニキス」（注5）の場合、モデルやスペックの違いによって4,000～7,000レアル割り引かれることが確認できる。

**表2：割引の基準要件**

基準	指数	ポイント
エネルギー源	エタノール	25
	電気/ハイブリッド	25
	フレックス燃料（エタノール/ガソリン）	20
燃費効率(MJ/km)	1.40 MJ/km以下	25
	1.41～1.50 MJ/km	20
	1.51～1.60 MJ/km	18
	1.61～2.00 MJ/km	15
価格	70,000.00レアル以下	25
	70,000.01レアル～ 80,000.00レアル	20
	80,000.01レアル～ 90,000.00レアル	18
	90,000.01レアル～ 120,000.00レアル	15
産業効率 (域内原産割合を用いた 計算方法で算出)	75%以下	25
	65%以上75%未満	20
	60%以上65%未満	15

出所：大統領暫定措置令1.175号/2023年からジェットロ作成

また開発商工サービス省は完成車メーカー別に、同プログラムで承認された金額を公開している。

それによると、ステランティスが全体の25%を占め、最多だ。ブラジルの乗用車・軽商用車市場で、同グループが最大のシェア（注6）を有することを反映した結果とも言える。一方で、一部の自動車完成車メーカーからは「政府による自動車産業向けの政策としてメリットを享受できる企業に偏りがあるべきではない。産業全体に波及効果のある政策が求められる」との声もある。

またこの政策は、(1)消費者の購買行動喚起が需要の先食いにならないか、(2)財務省が主導しているブラジルの財政緊縮を阻む動きにならないか、という点からも見る必要がある。5月25日付当地紙「グローボ」は、「ブラジルの財政状況に鑑みて、同プログラムによる歳出額をどのように補填（ほてん）するかという点が不透明」と指摘した。

### <エタノール活用で脱炭素を>

鉱山・エネルギー省は4月28日、ガソリンへのエタノール混合を27.5%から30%に引き上げるアイデアを提案した。もって、二酸化炭素（CO2）排出量削減に貢献する考えを示したかたちだ。アレシヤンドレ・シルベイラ鉱山・エネルギー相は、ヘノバビオ（RenovaBio、注7）制度が、バイオ燃料（エタノール、バイオディーゼル、バイオメタンなど）を戦略的に生かそうとする政策に基づくことを指摘。投資家向けの予測可能性と安全性を高める存在になっている点を強調した。

これを受け、Anfaveaは5月8日の定例共同記者会見で、エタノールは脱炭素を進める上で極めて重要な燃料ということを指摘した上で、その使用拡大を歓迎。あわせて、エタノールの利用が脱炭素に貢献するという認識を消費者に広める余地があることにも言及した。

5月10日付当地紙「エスタード」によると、ブラジルでは企業が走行時の燃費やCO2排出量だけを問題視するのは、それほど一般的ではない。むしろ、ガソリンや電力のエネルギー源の採掘から供給までを含めて考える企業が見られると指摘。燃料を種別ごとに比較した上で、エタノールを活用したフレックス・ハイブリッド車が最もCO2排出量が少ないとする計算結果を示した（表3）。

またAnfaveaも2021年時点の調査で、「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、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た。

表3：燃料タイプ別のCO2排出量の比較

燃料タイプ	二酸化炭素 排出量 (グラム/km)
100%ガソリン	155
ブラジルで供給されるガソリン(27%のエタノールを含む)	131
ガソリンとのハイブリッド	94
ブラジルで供給されるガソリン(27%のエタノールを含む)とのハイブリッド	80
欧州のエネルギーマトリクスでの電気自動車	54
エタノールとのフレックス	37
ブラジルのエネルギーマトリクスでの電気自動車	35
エタノールのフレックス燃料ハイブリッド	29

出所：5月10日付現地紙「エスタード」

### <当地自動車産業にさまざまなポテンシャル>


ブラジルの自動車産業は、新型コロナ禍などによる2020年以降の打撃から、徐々に回復を見せている。ただし、ブラジル市場に対する企業ごとの捉え方は異なっている。例えば、フォードの現地生産終了（[2021年1月15日付ビジネス短信参照](#)）や、中国系完成車メーカーによる生産計画発表など、動きは一様でない。

ブラジル政府としては、自動車産業を含めて各ビジネスが脱炭素化を進める重要性は認識している。同時に、現政権は財政健全化を重視。そのため、政府主導でインフラ（充電ステーションなど）整備に向けて大型投資を打つとは見通しづらい。

一方で、鉱山エネルギー省は、バッテリー生産に必要な鉱物（リチウムなど）のサプライチェーン構築の重要性を認識している。その構築は、車両の電動化に向けて大切な意味を持つという認識を含めてだ。

また同省は、ブラジルでエタノールの供給量が増えていく見通しも示した。今後10年で、サトウキビ由来だけでなく、トウモロコシ由来のエタノールも生産量が増加していくためだ。これは、エタノールを燃料とするフレックス・ハイブリッド車の競争力を維持する条件になる。そうしたことから、ブラジルがフレックス・ハイブリッド車の輸出ハブになり得ると指摘した。

ブラジルは、市場規模が大きく、豊富な燃料資源、発電構成での高い再エネ比率をあわせ持つ。それだけに、議論をEVに絞ることなく、さまざまな可能性を追求できるとも言えそうだ。

注1：記事で取り上げた「[ブラジル日本商工会議所 業種別フォーラム「自動車部会」レポート](#)」  
 (1.93MB) は、リンク先から参照可能。

注2：NCMコードは、メルコスール加盟国（ブラジルを含む）で利用される関税分類。上6桁は、HSに一致している。

注3：ブラジルの場合、現時点では、NCMコード100品目を上限に設定できることになっている。

注4：2022年6月20日現在、資本財など230品目がLETECの対象。

またブラジルは、国産類似品がないことを条件として、毎年1月と7月に20品目までの入れ替えが可能としている。

注5：GMのオニキスは、全国自動車販売業者連盟（FENABRAVE）（新車登録数）が発表するデータ（2023年1～5月累計）で、乗用車部門で最多の車種になる。

注6：2023年1～5月累計で、30.4%を占める（フィアット、ジープ、シトロエンの合計）。

注7：ヘノバビオとは、化石燃料を供給する企業に対し、バイオ燃料を生産・輸入・販売する企業が発行したカーボンプレジットを購入する義務を与えるプログラム。当該制度は2017年に規定。2019年から実施されている。

## ペルー（販売）：2022年の新車販売台数は前年比4.6%増

EV市場は小さいものの急拡大、中国メーカーも参入

2023年8月8日 リマ事務所（設楽 隆裕）

2022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4.6%増の17万2,287台に上った（表1参照）。また、新型コロナ感染拡大前の2019年比でも1.5%増加し、3年ぶりに新型コロナ前の販売台数を上回った。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〕の販売台数が市場全体の70.6%を占め、前年比5.1%増の12万1,681台だった。また、2019年比でも1.7%増加した。商用車〔バン、ピックアップトラックなど〕も前年比7.7%増の4万385台で、最も高い伸び率を記録した。新型コロナ禍前と比較しても13.0%と躍進した。トラックは、鉱業分野で停滞する機械設備投資の影響から、前年比、2019年比ともに11.7%減、21.8%減の9,540台と後退した。バスは、前年比で4.8%増加したものの、依然として新型コロナ禍前の実績からは68.7%減と程遠い。

表1：車種別新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

部門	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	22/21比	22/19比
普通車	119,616	81,957	115,818	121,681	70.6%	5.1%	1.7%
商用車	35,724	27,071	37,491	40,385	23.4%	7.7%	13.0%
トラック	12,204	8,688	10,810	9,540	5.5%	△11.7%	△21.8%
バス	2,177	787	650	681	0.4%	4.8%	△68.7%
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	100.0%	4.6%	1.5%

出所：ペルー自動車協会（AAP）

AAPによれば、2022年の自動車販売では、上半期におけるサービス分野（ホテル、レストラン、観光など）の回復と職場や教育現場における対面活動の再開などが、増加に大きく寄与した。特にバスなどは、対面活動の再開で人の移動が回復し、販売増加につながった。一方で、下半期には、大統領が罷免されるといった内政の混乱や、暴動による空港封鎖など社会争議の発生などで民間需要と公共投資が後退したことが、年末に向けての消費に大きく影響を及ぼした、とAAPは分析している。さらに、新型コロナ禍で高騰した海上運賃は2022年を通して安定してきたものの、世界的な半導体不足による完成車の供給不足やドル高など為替の影響もあり、2022年におけるリマ都市部の自動車の消費者物価指数は前年比7.4%増[ペルー国家統計情報庁（INEI）]と上昇した。これにより、自動車の購入を先延ばしする消費者が多くいる、とAAPはみている。

<トヨタ自動車シェアでトップを維持するも、中国車も躍進>

メーカー別では、2021年に引き続き、トヨタ自動車が普通車（前年比10.8%増、2万1,799台）、商用車（15.8%増、1万3,690台）でいずれも首位を維持し、31年連続でのシェアトップを守った。一方で、同社グループ傘下の日野自動車は、バス部門では前年比28.6%増の99台を販売したものの、トラック部門が振るわず、前年比18.7%減にとどまった（表2参照）。その他日系メーカーでは、本田技研工業（ホンダ）が前年比32.5%増の3,444台と大きく躍進した。国別2位の中国が主要上位メーカー8社（CAHNGAN、DFSK、JAC、CHERY、GEELY、FOTON、JETOUR、GREAT WALL）でシェア20.3%、3位の韓国が2社（現代、KIA）でシェア18.3%となっている。

AAPによると、2022年の全中国系メーカーの販売台数実績は、前年比23.4%増（登記庁ベース）と大きく躍進した。車種別では、普通車が前年比3.8%増、トラックが25.9%増、ミニバンが39.6%増、バスが17.0%増、ピックアップトラック・バンが23.1%増、SUV・四輪駆動車が29.1%増と、軒並み増加している。AAPは、ペルーの消費者の間では依然として中国車の品質面を不安視する声はあるものの、継続して市場にハイブリッドやEVなどのコストパフォーマンスが高い新モデルを投入し続けていることで、徐々に消費者の信頼を勝ち得ているとみている。

表2：主要25メーカー新車販売実績（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	22/21比	22/19比
<b>トヨタ自動車</b>	<b>30,019</b>	<b>21,450</b>	<b>31,509</b>	<b>35,489</b>	<b>20.6%</b>	<b>12.6%</b>	<b>18.2%</b>
現代	20,324	13,590	16,922	16,028	9.3%	△5.3%	△21.1%
KIA	13,894	8,721	10,840	15,519	9.0%	43.2%	11.7%
シボレー	8,883	7,791	11,372	11,602	6.7%	2.0%	30.6%
CHANGAN	5,371	4,187	7,206	7,620	4.4%	5.7%	41.9%
DFSK	4,501	2,767	5,218	7,016	4.1%	34.5%	55.9%
<b>スズキ</b>	<b>6,806</b>	<b>5,381</b>	<b>6,322</b>	<b>6,343</b>	<b>3.7%</b>	<b>0.3%</b>	<b>△6.8%</b>
<b>日産自動車</b>	<b>7,566</b>	<b>4,924</b>	<b>8,618</b>	<b>5,950</b>	<b>3.5%</b>	<b>△31.0%</b>	<b>△21.4%</b>
フォルクスワーゲン	5,924	4,533	7,161	5,791	3.4%	△19.1%	△2.2%
JAC	4,262	3,694	7,102	5,681	3.3%	△20.0%	33.3%
CHERY	2,439	1,844	4,287	5,280	3.1%	23.2%	116.5%
<b>三菱自動車</b>	<b>5,440</b>	<b>3,525</b>	<b>4,332</b>	<b>4,315</b>	<b>2.5%</b>	<b>△0.4%</b>	<b>△20.7%</b>
フォード	3,476	2,546	3,797	3,869	2.2%	1.9%	11.3%
<b>本田技研工業</b>	<b>2,277</b>	<b>1,397</b>	<b>2,599</b>	<b>3,444</b>	<b>2.0%</b>	<b>32.5%</b>	<b>51.3%</b>
GEELY	631	649	1,779	3,050	1.8%	71.4%	383.4%
FOTON	1,599	1,754	2,395	2,723	1.6%	13.7%	70.3%
<b>マツダ</b>	<b>4,586</b>	<b>3,088</b>	<b>3,132</b>	<b>2,517</b>	<b>1.5%</b>	<b>△19.6%</b>	<b>△45.1%</b>
RENAULT	5,952	2,766	2,952	2,505	1.5%	△15.1%	△57.9%
<b>いすゞ自動車</b>	<b>1,446</b>	<b>1,527</b>	<b>2,039</b>	<b>2,080</b>	<b>1.2%</b>	<b>2.0%</b>	<b>43.8%</b>
JETOUR	0	0	616	1,994	1.2%	223.7%	－
MG	928	859	1,318	1,780	1.0%	35.1%	91.8%
GREAT WALL	3,059	2,112	2,415	1,678	1.0%	△30.5%	△45.1%
メルセデス・ベンツ	3,189	1,596	1,228	1,486	0.9%	21.0%	△53.4%
<b>スバル</b>	<b>2,765</b>	<b>1,648</b>	<b>1,633</b>	<b>1,412</b>	<b>0.8%</b>	<b>△13.5%</b>	<b>△48.9%</b>
<b>日野自動車</b>	<b>1,476</b>	<b>1,265</b>	<b>1,686</b>	<b>1,371</b>	<b>0.8%</b>	<b>△18.7%</b>	<b>△7.1%</b>
その他	22,908	14,889	16,291	15,744	9.1%	△3.4%	△31.3%
<b>合計</b>	<b>169,721</b>	<b>118,503</b>	<b>164,769</b>	<b>172,287</b>	<b>100.0%</b>	<b>4.6%</b>	<b>1.5%</b>

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）

自動車ローン市場については、2022年は前年比15.0%増の38億1,491万ソル（約1,487億8,149万円、1ソル＝約39.0円）となり、新型コロナ禍前の2019年比でも7.4%増と3年ぶりに下げ止まった（表3参照）。国民は、依然として現政権に対する不信感をもっているものの、雇用の改善（前年比7.8%増）や収入の改善（前年比11.5%増）に後押しされ、民間消費も前年比で3.6%増加した。

ローンの主な貸付機関は、銀行が全体の52.4%で最も多く、次いで小規模零細企業開発会社（EDPYMES）が23.8%、販売金融会社（ローン会社）が23.6%、市営貯蓄信用金庫（CMAC）が0.2%、農村貯蓄信用金庫（CRAC）が0.0%、となっている。また、支払い通貨については中央準備銀行（BCR）のソル建て決済が奨励されている。近年はドル高の影響もあり、ドル建て決済は年々、減少傾向にある（図参照）。

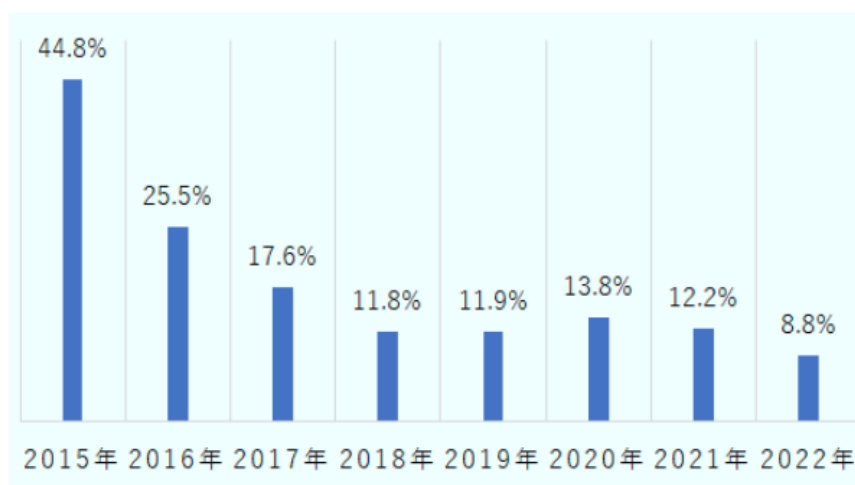
表3：金融市場における自動車ローン (単位：1,000ソル、%) (△はマイナス値)

貸付機関	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア	22/21比
普通銀行	1,865,014	1,703,793	1,758,539	1,999,833	52.4%	13.7%
販売金融会社	492,727	606,011	738,993	898,923	23.6%	21.6%
市営貯蓄信用金庫 (CMAC)	2,281	3,835	8,708	7,151	0.2%	△17.9%
農村貯蓄信用金庫 (CRAC)	74	137	114	56	0.0%	△50.9%
小零細企業開発会社 (Edpymes)	1,190,700	1,152,892	810,603	908,949	23.8%	12.1%
合計	3,550,796	3,466,668	3,316,957	3,814,912	100.0%	15.0%

注：CMAC、CRAC、Edpymesなどはノンバンク系のマイクロファイナンス機関。

出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁 (SBS)のデータを基にジェトロ作成

図：自動車ローン市場におけるドル決済比率



注：全ての貸付機関のクレジットポートフォリオを対象としている。

出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁 (SBS)

<中古車市場は14.5%の減少に転じる>

中古車市場では、2022年の乗用車および商用車の販売台数は前年比15.5%減の50万9,460台と縮小した(表4参照)。トラック・バスも前年比5.1%減の6万1,801台と減少傾向にあるものの、全体としては新型コロナ前のそれを9.8%上回っている。

表4：部門別中古車販売台数(所有者登録変更届数) (単位：台、%) (△はマイナス値)

部門	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	22/21比
乗用車・商用車	470,327	376,187	602,919	509,460	89.2%	△15.5%
トラック・バス	49,651	49,105	65,112	61,801	10.8%	△5.1%
合計	519,978	425,292	668,031	571,261	100.0%	△14.5%

出所：国家登記庁 (SUNARP)

メーカー・ブランド別では、トヨタ自動車全体の27.2%を占め、新車市場と同様に首位だ。販売台数は15万5,467台(前年比9.6%減)だった(表5参照)。日系メーカー全体では、中古市場の50.3%を占めている。特にトヨタ自動車のペルー法人では、2022年下半期に、同社による保証付きの中古車販売サービス「SEMINUEVOS CERTIFICADOS TOYOTA」を開始したことが販売を後押しした。同サービスは、発売後6年以内または走行距離10万キロ以下で、かつ、同社による145項目に



わたる綿密な整備点検を通った車両に対して、お客様の購入後 12 カ月または走行 2 万キロ内の保証を付与するもの。

表5：中古車の販売台数（所有者登録変更届数）（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	22/21比
トヨタ自動車	143,871	113,608	171,919	155,467	27.2%	△9.6%
現代	56,978	46,841	77,757	63,087	11.0%	△18.9%
日産自動車	51,524	40,108	58,587	52,190	9.1%	△10.9%
KIA	37,772	30,774	52,926	42,206	7.4%	△20.3%
シボレー	22,750	17,919	31,233	25,313	4.4%	△19.0%
スズキ	20,411	16,719	28,435	23,401	4.1%	△17.7%
フォルクスワーゲン	19,088	16,167	24,361	20,804	3.6%	△14.6%
DAEWOO	15,997	11,772	15,661	14,380	2.5%	△8.2%
三菱自動車	11,687	10,019	15,417	13,729	2.4%	△10.9%
ボルボ	10,580	9,973	12,061	11,925	2.1%	△1.1%
三菱ふそう	0	8,399	10,208	10,169	1.8%	△0.4%
マツダ	8,499	7,378	12,784	10,165	1.8%	△20.5%
本田技研工業	7,693	6,746	9,828	8,814	1.5%	△10.3%
ルノー	6,985	5,398	10,564	8,053	1.4%	△23.8%
フォード	6,172	5,285	8,459	7,479	1.3%	△11.6%
メルセデス・ベンツ	7,489	6,426	9,142	7,445	1.3%	△18.6%
JAC	4,214	3,518	7,510	5,486	1.0%	△27.0%
スバル	4,722	4,285	6,434	5,427	1.0%	△15.7%
CHANGAN	3,146	2,990	7,481	5,091	0.9%	△31.9%
BMW	4,150	3,686	5,533	4,419	0.8%	△20.1%
JEEP	3,777	3,249	4,752	4,146	0.7%	△12.8%
日野自動車	3,156	3,259	4,023	3,625	0.6%	△9.9%
CHERY	2,726	2,342	4,874	3,600	0.6%	△26.1%
GREAT WALL	2,709	2,427	4,710	3,584	0.6%	△23.9%
ブジョー	2,956	2,284	4,013	3,236	0.6%	△19.4%
いすゞ自動車	2,300	2,350	3,218	2,988	0.5%	△7.1%
タイハツ工業	1,269	965	1,395	1,301	0.2%	△6.7%
トヨタ自動車（レクサス）	302	234	431	353	0.1%	△18.1%
その他	57,055	40,171	64,315	53,378	9.3%	△17.0%
合計	519,978	425,292	668,031	571,261	100.0%	△14.5%

出所：国家登記庁（SUNARP）

#### <政治危機による社会争議が地方での販売に影響>

地域別で見ると、首都リマ都市部を含むリマ州での販売が全体の 63.3%を占めている。2022 年は、前年比 9.7%増の 10 万 9,066 台の売り上げを記録した。その他では、市場シェアの 18.5%を占める南部（注 2）で、年末に大統領が罷免されたことで暴動や道路封鎖が発生した影響で配車物流が滞り、販売に影響が出た地域があった（表 6 参照）。

表6：地域別新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

州	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022 年)	22/21比	22/19比
リマ州	114,353	75,925	99,432	109,066	63.3%	9.7%	△4.6%
アレキパ州	13,529	10,067	15,250	15,328	8.9%	0.5%	13.3%
ラ・リベルタッド州	8,597	6,453	10,126	9,574	5.6%	△5.5%	11.4%
クスコ州	5,889	3,757	5,649	6,194	3.6%	9.6%	5.2%
ピウラ州	4,902	4,065	5,836	5,931	3.4%	1.6%	21.0%
ランパジェーケ州	3,793	3,267	6,111	4,653	2.7%	△23.9%	22.7%
フニン州	4,457	2,774	4,109	4,184	2.4%	1.8%	△6.1%
カハマルカ州	1,844	1,828	3,215	3,692	2.1%	14.8%	100.2%
アンカッシュ州	2,537	1,862	2,850	2,946	1.7%	3.4%	16.1%
タクナ州	2,208	1,790	2,584	2,412	1.4%	△6.7%	9.2%
イカ州	2,461	2,018	2,959	2,245	1.3%	△24.1%	△8.8%
プーノ州	2,144	1,742	2,668	2,167	1.3%	△18.8%	1.1%
サンマルティン州	852	926	1,145	1,116	0.6%	△2.5%	31.0%
ウアヌコ州	737	643	1,045	1,080	0.6%	3.3%	46.5%
ウカヤリ州	685	587	805	715	0.4%	△11.2%	4.4%
アジャクーチョ州	361	343	377	362	0.2%	△4.0%	0.3%
バスコ州	40	168	257	322	0.2%	25.3%	705.0%
モケグア州	113	120	202	149	0.1%	△26.2%	31.9%
ロレート州	113	88	116	77	0.0%	△33.6%	△31.9%
アマソナス州	1	4	0	64	0.0%	－	6300.0%
マドレ・デ・ディオス 州	91	76	33	5	0.0%	△84.8%	△94.5%
トゥンベス州	7	0	0	5	0.0%	－	△28.6%
ウアンカベリカ州	3	0	0	0	0.0%	－	△100.0%
アプリマック州	4	0	0	0	0.0%	－	△100.0%
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	100.0%	4.6%	1.5%

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

## ＜コロナ禍特需が去った二輪車、三輪車市場＞

2022年の自動二輪車および自動三輪車市場は、全体で前年比15.2%減と後退した(表7参照)。部門別では、自動二輪車が前年比13.9%減の25万961台、自動三輪車が同18.1%減の10万9,831台といずれも減少に転じた。この結果についてAAPは、2021年の新型コロナ特需が落ち着きを見せた結果として分析している。具体的には、新型コロナ規制の段階的自由化や公共交通機関内での規制緩和に伴い、外出や外食需要が増加したため、新型コロナ禍で急増したデリバリー需要が減少し、結果的にデリバリーに使用されていた自動二輪の売り上げが減少した。さらに、自動三輪車の販売減少については、主に低所得者層のタクシーとしての利用が多いため、新型コロナ感染予防の意識が低下したことで、相乗りバスなどより安価な公共交通機関の需要が復活したためとみられる。また、年間累計消費者物価指数が8.56%まで上昇したことも、この分野の消費者層の購買意欲を低下させたと考えられる。

本部門で現地生産を行っている本田技研工業は、2022年の販売台数が前年比4.0%増加した(表7参照)。全体市場占有率も23.6%(8万5,053台)とトップを維持している。部門別では、自動二輪車が前年比3.8%増の5万9,213台、自動三輪車が同4.6%増の2万5,840台と健闘した。その他、ヤマハ、スズキ、カワサキなどの日系メーカーも軒並みプラス成長を達成している。

さらに日系各社は、排気量 450 CC 以上の高級クラスの自動二輪車においても 2022 年はいずれも前年比プラス成長を遂げている。本田技研工業は、このクラスでも前年比 107.3%増の 342 台でシェア (44.0%) トップだった (表 8 参照)。

**表7：自動二輪・三輪車新車販売台数**

(単位：台／%) (△はマイナス値)

メーカー	2021年	2022年	前年比	シェア (2022年)
<b>本田技研工業</b>	<b>81,749</b>	<b>85,053</b>	<b>4.0%</b>	<b>23.6%</b>
WANXIN	57,057	45,123	△20.9%	12.5%
BAJAJ	36,568	32,590	△10.9%	9.0%
ZONGSHEN	30,082	20,903	△30.5%	5.8%
RONCO	28,591	20,681	△27.7%	5.7%
SSENDATA	13,831	10,875	△21.4%	3.0%
NEXUS	11,743	10,556	△10.1%	2.9%
<b>ヤマハ発動機</b>	<b>8,313</b>	<b>9,557</b>	<b>15.0%</b>	<b>2.6%</b>
LIFAN	12,665	8,281	△34.6%	2.3%
JETTOR	8,092	7,873	△2.7%	2.2%
<b>スズキ</b>	<b>537</b>	<b>840</b>	<b>56.4%</b>	<b>0.2%</b>
<b>カワサキ</b>	<b>98</b>	<b>131</b>	<b>33.7%</b>	<b>0.0%</b>
その他	136,286	108,329	△20.5%	30.0%
合計	425,612	360,792	△15.2%	100.0%

注：日本メーカーのみ黒字にしている。

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

**表8：450CC以上自動二輪車（高級クラス）新車販売台数**

(単位：台／%) (△はマイナス値)

メーカー	2021年	2022年	前年比	シェア (2022年)
<b>本田技研工業</b>	<b>165</b>	<b>342</b>	<b>107.3</b>	<b>44.0%</b>
BMW	113	130	15.0	16.7%
<b>ヤマハ発動機</b>	<b>20</b>	<b>67</b>	<b>235.0</b>	<b>8.6%</b>
BENELLI	66	62	△ 6.1	8.0%
<b>カワサキ</b>	<b>20</b>	<b>56</b>	<b>180.0</b>	<b>7.2%</b>
KTM	31	43	38.7	5.5%
DUCATI	64	41	△ 35.9	5.3%
TRIUMPH	20	32	60.0	4.1%
<b>スズキ</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>50.0</b>	<b>0.4%</b>
HARLEY DAVIDSON	7	2	△ 71.4	0.3%
合計	508	778	53.1	100.0%

注：日本メーカーのみ黒字にしている。

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

### <急速に拡大する ZEV 市場>

使用燃料の種類別では、ガソリン車が 2021 年から 3.7%減の 10 万 9,427 台（全体の 63.5%）と後退した（表 9 参照）。背景には、2022 年上半期に発生したウクライナ紛争の影響による燃料費の一時的高騰（最大で 5.37%増）や、中国のゼロコロナ政策による車両供給不足などがあるとみられる。次いでシェアが多いディーゼル車（24.6%）は 7.1%増加し 4 万 2,355 台となり、新型コロナ禍前の 2019 年実績を 3.4%上回っている。一方で、急速に販売を伸ばしたのが、その他の燃料を使用する車両だ。液化石油ガス車（LPG）は、2021 年に引き続き、72.1%増の 9,803 台と急増し、シェアを 5.7%まで拡大しているほか、バイオ燃料車(ガソリン・LPG)が前年比 4 倍超の 3,050 台、バイオ燃料車(ガソリン、天然ガス)が前年比 50 倍超の 900 台、天然ガス車（NSV）も約 2.4 倍の 2,440 台、ディーゼルと天然ガスを用いたデュアル燃料車は 2021 年に実績がなかったものの、2022 年は 417 台を売り上げている。また、ハイブリッド車や電気自動車（EV）などの ZEV 部門でも、ガソリンと電気を使用するハイブリッド車が前年比 62.3%増の 1,901 台、EV が約 7.2 倍の 123 台と販売を拡大している。

ハイブリッド車（ガソリン・電気）の、メーカー・ブランド別の販売状況では、トヨタ自動車が前年比 51.9%増の 975 台と、この分野の市場シェアの半分を占めている（表 10 参照）。日本車では、スズキ自動車と同じく前年比 3.1 倍の 90 台で市場シェアを 4.7%に広げている。その他、ボルボ（シェア 18.5%）、アウディ（同 10.4%）の欧米勢のほか、韓国の KIA（同 5.6%）などが上位に名を連ねている。

**表9：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	2022年	シェア (2022年)	22/21比
ガソリン	124,992	85,138	113,637	109,427	63.5%	△3.7%
ディーゼル	40,952	30,074	39,539	42,355	24.6%	7.1%
液化石油ガス (LPG)	409	661	5,697	9,803	5.7%	72.1%
バイオ燃料 (ガソリン、LPG)	0	0	661	3,050	1.8%	361.4%
天然ガス (NSV)	625	308	1,030	2,440	1.4%	136.9%
ハイブリッド (ガソリン、電気)	235	364	1,171	1,901	1.1%	62.3%
表示なし	2,497	1,948	2,999	1,871	1.1%	△37.6%
バイオ燃料 (ガソリン、天然ガス)	6	0	17	900	0.5%	5194.1%
デュアル燃料 (ディーゼル、天然ガス)	1	0	0	417	0.2%	—
電気	4	10	17	123	0.1%	623.5%
ハイブリッド (ディーゼル、電気)	0	0	1	0	0.0%	△100.0%
<b>合計</b>	<b>169,721</b>	<b>118,503</b>	<b>164,769</b>	<b>172,287</b>	<b>100.0%</b>	<b>4.6%</b>

出所：ペルー自動車協会（AAP）

表10：メーカー別ハイブリッド車（ガソリン／電気）新車販売統計

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	21/22比
トヨタ自動車	231	355	642	975	51.3%	51.9%
ボルボ	0	6	142	352	18.5%	147.9%
アウディ	0	2	262	197	10.4%	△24.8%
KIA	0	0	32	107	5.6%	234.4%
スズキ	0	0	29	90	4.7%	210.3%
GEELY	0	0	0	82	4.3%	－
フォード	0	0	53	46	2.4%	△13.2%
ランドローバー	0	0	10	18	0.9%	80.0%
トヨタ自動車（レクサス）	2	0	0	15	0.8%	－
HAVAL	0	0	0	13	0.7%	－
ジャガー	0	0	1	6	0.3%	500.0%
ボルシェ	2	1	0	0	0.0%	－
合計	235	364	1,171	1,901	100.0%	62.3%

注：日本メーカーのみ黒字にしている。

出所：ペルー自動車協会（AAP）

なお、ペルー政府による、普通ガソリン車やLPG車を天然ガス車に改造するための無利子融資制度「天然ガスによる節約計画」は、引き続き継続中だ。同融資は、最高で4,300ソル（約16万7,700円、1ソル＝約39円）を無利子、頭金なしで融資するとともに、3年間の返済猶予が与えられる。エネルギー鉱山省（MINEM）によると、2022年は前年比3.9倍の7万3,563台が改造されており、2023年も6月現在で既に2万7,375台の実績が報告されている。

メーカー別の電気自動車（EV）市場では、韓国の現代自動車が、前年比6.7倍の47台でEV市場全体の38.2%となる最大のシェアだった（表11参照）。同社は、2022年後半に生産を終了した、自社初のEV「ヒュンダイ・イオニク（HYUNDAI IONIQ）」の初代モデルの後継車として「KONA」シリーズや、「KONA ELECTRIC」を2022年に新たに投入したほか、2023年にはイオニクシリーズの新型EV「IONIQ 5」を投入し、その他の2モデルのハイブリッド車と合わせて、自社全体の販売のうち3%をZEV部門で目指す目標をたてている。

ペルーにおけるEV市場はまだ小さく、また、2021年までは欧米メーカーがわずかに販売していたのみだが、2022年に入り中国勢の台頭が目立っている。中国EVメーカーのMINI、MAXUS、MAPLEを筆頭に、JMC、SKYWELL、FARIZONも存在感を増している。

**表11：メーカー別EV車新車販売統計** (単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	シェア (2022年)	前年比
現代	0	9	7	47	38.2%	571.4%
アウディ	0	0	0	28	22.8%	－
MINI	0	0	0	11	8.9%	－
MAXUS	0	0	0	8	6.5%	－
MAPLE	0	0	0	7	5.7%	－
ボルボ	0	0	2	6	4.9%	200.0%
ボルシェ	0	0	5	4	3.3%	△20.0%
JMC	0	0	0	4	3.3%	－
SKYWELL	0	0	3	3	2.4%	0.0%
FARIZON	0	0	0	3	2.4%	－
KIA	0	0	0	2	1.6%	－
JOYLONG	0	1	0	0	0.0%	－
LIANKE	3	0	0	0	0.0%	－
BORGWARD	1	0	0	0	0.0%	－
合計	4	10	17	123	100.0%	623.5%

出所：ペルー自動車協会 (AAP)

#### <業界団体と政府はEV政策で対立>

AAPは、ペルーにおけるEV市場のポテンシャルは高いとみている。スイスに本社を置き、世界の大気汚染情報プラットフォーム「AIR VISUAL」を運営するIQAir社によると、首都リマは南米域内で最も汚染度が高い都市だ。こうした環境汚染対策の観点から、AAPは、2021年から継続して同協会作成の「電動モビリティ普及のための国家計画」を、議会および政権側に提案している。さらに2023年5月には、議会の生産委員会においてEVの普及を促進する法案について議論を行い、EV市場の拡大には、コロンビアやメキシコのような政府による税制面での支援策が不可欠だと強調している。

一方で、経済財政省 (MEF) などは、支援策による過剰な財政負担を懸念している。支援策による財政負担は、約200億ソル (約7,800億円) に上るとみられる。また、環境汚染問題は交通量の多さにあるとして、AAPの主張と対立している。

議会では、AAPの主張に賛同する形で経済委員会の中で、グリーン交通とそのための開発を促進するための14の法案が議論されており、これもまた政権とは対立関係にある。議会では、EV産業促進のため「EV販売会社に対する法人所得税 (29.5%) の一時的免除」「EV販売会社に対する一般売上税 (IGV) (18%) の一時的免除」「EV販売会社に対する選択消費税 (ISC) (5~40%) の一時的免除 (注3)」などを提案しているほか、EV所有者に対する車両税 (IPV) (販売価格の1%相当、最初の3年間のみ徴収) の免除なども議論されている。

ペドロ・カスティージョ前大統領は2022年7月の建国記念日の演説で、EV輸入に対する優遇税制の策定を約束していたが、同氏は同年12月に議会によって罷免されており、EVの税制優遇については、全て白紙の状態にある。

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 : 南部は全 10 州。アレキパ州、クスコ州、アンカッシュ州、タクナ州、イカ州、プーノ州、アジヤケーチョ州、モケグア州、マドレ・デ・ディオス州、アプリマック州から構成される。

注 3 : 新車 (5~10%) と中古車 (40%) で税率が異なる。

## チリ（生産・販売）：2022年の新車販売台数、調査開始以来最多を記録

エコカー購入に優遇措置を導入へ

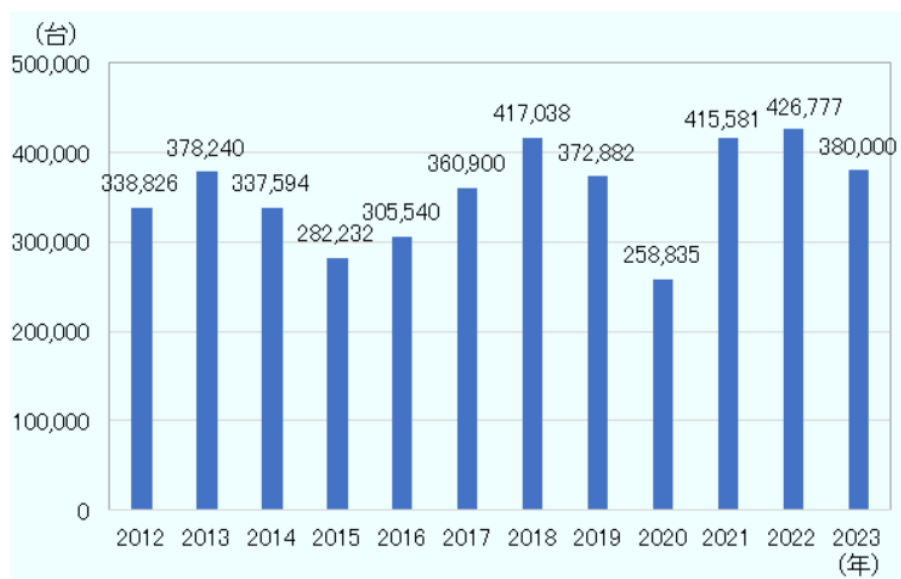
2023年7月19日 サンティアゴ事務所（岡戸 美濤）

チリの2022年の新車販売台数に占める電動車（注1）のシェアは、2021年の0.8%から1.6%まで増加した。2022年は新型コロナ禍の収束に伴い、国内経済に回復の兆しが見られ、快適な移動手段としての自動車利用が促進された。多種多様な電動車モデルが国内市場に供給され、新車販売台数が過去最高となった。2023年2月から導入されたエコカー購入に対する優遇措置も今後の追い風となることが予想される。本レポートでは、チリ全国自動車産業協会（ANAC）が公表するデータを基に、チリの新車販売市場の動向と今後の課題をまとめた。

<調査開始以来最多を記録した2022年>

2022年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は、年末の国内経済の減速にもかかわらず、ANACの調査開始以来最多となる前年比2.7%増の42万6,777台だった（図参照）。ANACは販売台数増加の要因として、ポストコロナの中で人々や企業が快適な移動手段として自動車を利用する機会が増加したことを挙げている。

図：年間新車販売台数の推移



注：2023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：8.8%）、トヨタ（7.8%）、奇瑞汽車（5.8%）、現代（5.6%）、スズキ（5.2%）の順で、シボレー、現代、スズキは前年比で減少に転じた（表1参照）。一方で、トヨタはSUV（スポーツ用多目的車）の販売台数を前年比で1.9倍に増加させ、順位を2021年の6位から2位まで上げている。これは、同社の乗用車「YARIS」やSUV「RAV4」などのモデルの販売増加に加えて、ハイブリッド車（HEV）の好調な販売台数に起因している。



**表1：2022年主要ブランド別新車販売台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

順位	ブランド	2021年		2022年					
		合計	乗用車	SUV	ピックアップ	商用車	合計		
		台数	台数	台数	台数	台数	台数	シェア	前年比
1	シボレー	38,657	11,739	17,068	5,487	3,205	37,499	8.8	△ 3.0
2	トヨタ	23,606	6,752	17,148	9,222	64	33,186	7.8	40.6
3	奇瑞汽車	24,698	982	23,971	0	0	24,953	5.8	1.0
4	現代	28,008	10,142	8,789	0	4,871	23,802	5.6	△ 15.0
5	スズキ	28,943	18,989	2,953	0	352	22,294	5.2	△ 23.0
6	MG	20,846	5,938	15,180	0	0	21,118	4.9	1.3
7	ブジョー	18,096	5,405	6,689	2,535	6,446	21,075	4.9	16.5
8	起亜	21,414	12,493	7,162	0	856	20,511	4.8	△ 4.2
9	長安汽車	15,846	2,034	11,848	2,382	2,227	18,491	4.3	16.7
10	VW	16,783	9,878	4,278	3,067	0	17,223	4.0	2.6
11	日産	25,020	5,258	6,142	4,546	185	16,131	3.8	△ 35.5
12	マクス	10,648	0	66	12,576	3,095	15,737	3.7	47.8
13	三菱自動車	12,464	0	2,831	12,539	0	15,370	3.6	23.3
14	フォード	12,744	214	7,105	5,065	886	13,270	3.1	4.1
15	ジャック	12,802	2	6,771	4,041	1,669	12,483	2.9	△ 2.5
—	その他	105,006	15,360	51,472	26,098	20,704	113,634	26.6	8.2
合計		415,581	105,186	189,473	87,558	44,560	426,777	100.0	2.7

注1：SUV：スポーツ用多目的車。

注2：順位は、2022年新車販売台数（合計）の順位。

出所：ANAC

タイプ別では、国内で人気の高いSUVは前年比8.7%増の18万9,473台で、新車販売全体の44.4%を占めた（表2参照）。SUVのモデル別販売台数トップ5は、奇瑞汽車の「TIGGO 2」（8,991台）、MGの「MG ZS」（7,665台）、シボレーの「TRACKER」（7,284台）、トヨタの「RAV4」（6,223台）、MGの「MG ZX」（5,785台）の順だった。比較的安価な他モデルとの競争の中で、第4位にランクインしたトヨタが存在感を示した。乗用車は前年比13.3%減の10万5,186台だったが、スズキが販売全体の18.1%を占めた。ピックアップは前年比19.3%増の8万7,558台で、中でも三菱自動車の「L-200（1万2,539台）」が前年比で3,510台の販売増を記録し、乗用車、SUV、ピックアップ、商用車全てのモデルの中で販売台数がトップとなった。

**表2：タイプ別新車販売台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

タイプ	2021年		2022年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
乗用車	121,372	29.2	105,186	24.6	△ 13.3
SUV	174,278	41.9	189,473	44.4	8.7
ピックアップ	73,370	17.7	87,558	20.5	19.3
商用車	46,561	11.2	44,560	10.4	△ 4.3
合計	415,581	100.0	426,777	100.0	2.7

注：SUV：スポーツ用多目的車。

出所：ANAC

<電動車の販売台数、前年比2.1倍に>

ANAC の発表によると、2022 年の電動車販売台数は前年比 2.1 倍の 6,904 台と、過去最高を記録した（表 3 参照）。ANAC は、国内で取り扱われる電動車モデルの増加や、消費者の省エネ志向の高まりを販売増の要因として分析している。

電動車の販売台数を種類別にみると、2022 年に最も販売されたのはマイルドハイブリッド車（MHEV）（2,583 台）で、前年比 3.7 倍となった。前年にはなかった吉利汽車の SUV「AZKARRA（631 台）」、ラムのピックアップ「RAM 1500（417 台）」の販売開始が MHEV 全体の販売台数増加に直結したとみられている。ハイブリッド車（HEV）の販売台数は前年比 42.1%増の 2,552 台で、ブランド別ではトヨタがシェアの 8 割を占め、「CAROLLA CROSS（1,553 台）」や「RAV4（301 台）」など、SUV モデルが人気を集めた。バッテリー式電気自動車（BEV）は前年比 2.3 倍の 1,295 台で、ブランド別ではマクス、プジョー、DS の順で、これら 3 ブランドだけで BEV 市場シェアの約 5 割を占めた。プラグインハイブリッド車（PHEV）は前年比 58.0%増の 474 台で、ボルボ、BMW、プジョーなど欧州ブランドがほとんどを占めた。

表3：電動車販売台数

（単位：台）

種類	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
ハイブリッド車（HEV）	400	866	850	696	1,796	2,552	2,640	3,219	4,298
バッテリー式電気自動車（BEV）	125	129	217	157	556	1,295	3,756	9,764	20,505
プラグインハイブリッド車（PHEV）	15	68	85	79	300	474	1,161	2,555	4,854
マイルドハイブリッド車（MHEV）	0	0	38	80	696	2,583	5,166	9,299	13,018
合計	540	1,063	1,190	1,012	3,348	6,904	12,723	24,837	42,675

注：2023～2025年は予想値。

出所：ANAC

タイプ別でみると、電動車販売台数全体のうち 73.1%が SUV、続いて乗用車（シェア：13.6%）、ピックアップ（7.3%）、商用車（6.0%）の順だった。チリの新車販売の傾向として SUV 人気が挙げられるが、電動車の場合、その傾向がさらに顕著に見られた。新車販売台数に占める電動車のシェアは、2021 年に 0.8%だったが、2022 年は 2 倍の 1.6%に増加している。

#### <エコカー購入に優遇措置導入>

セバステイアン・ピニェラ前大統領が主導した「電気エネルギーの貯蔵とエレクトロモビリティの推進法（法 21505 号）」が 2022 年 11 月に施行された。これにより、エネルギー貯蔵システムの開発促進とエレクトロモビリティの促進のため、電気事業一般法に修正が加えられた。チリ政府は、国家エレクトロモビリティ戦略として、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にするという目標を掲げている。2023 年 2 月には、BEV やエネルギー省がゼロエミッション車と認定した自動車に加え、外部充電を備えた PHEV に対し、2 年間の通行許可（Permiso de Circulación、注 2）の支払い免除と、その後 6 年間の支払い額減額を行う仕組みが導入された。3、4 年目の支払いは正規金額の 25%、5、6 年目が 50%、7、8 年目が 75%で、対象車を購入した場合、支払い免除期間と合わせて、計 8 年間の優遇措置が受けられることとなった。今回、HEV や MHEV な

どは優遇措置の対象外とされているが、対象範囲拡大を大統領へ要請する決議案が下院で既に可決されている。

#### < 電動車普及の課題と今後の新車販売台数の展望 >

ANACは電動車を普及させる課題として、住宅や公共の充電インフラの開発や、発電・送電・配電の主要プレイヤーとの連携強化、高価な電動車に課されている奢侈（しゃし）税の廃止、購入者へのインセンティブの付与、市場アクセスの弊害となっている電動車製造国を対象とする輸入関税の撤廃（特に原産地規制の見直しにより、関税撤廃対象から現在外れている電動車が恩恵を受けられるようにする）、輸入電動車を国際的な共通コードで一括管理することで、自動車のトレーサビリティを向上させ、自動車ごとにインセンティブを正しく適用できるような仕組みを構築することなどが必要と指摘している。

電動車を含む新車販売台数の今後の展望について、世界的なインフレ加速によるサプライチェーンやコンテナ価格の上昇、中国の新型コロナウイルス感染拡大による影響、ロシアのウクライナ侵攻による影響などの外部要因に加え、国内経済の失速や、年金制度改革、税制改革、新憲法制定プロセスなどの国内の政治的要因を考慮した上で、2023年は38万台程度にとどまるとの見通しを発表している。

注1：ハイブリッド車（HEV）、バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、マイルドハイブリッド（MHEV）のことを指す。

注2：チリの路上や高速道路を走行するために、全ての車両保有者が年に1度、有料で更新する許可証のこと。支払金額は車両の種類や製造年、車両価値によって異なり、居住している自治体に対して支払う。

## アルゼンチン（生産・販売）：自動車生産、輸出、国内販売とも好調

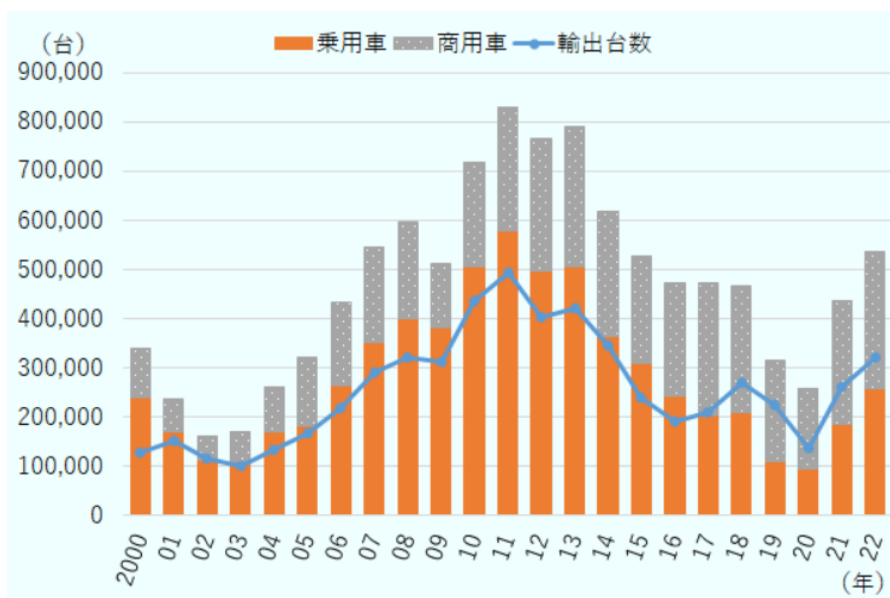
2023年8月23日 ブエノスアイレス事務所（西澤 裕介）

アルゼンチンは目下、IMFの支援を受けて財政再建中だ。

にもかかわらず、2022年、自動車産業は好調だった。(1)生産の足かせになっていた半導体不足が解消したこと、(2)輸出需要が好調なことだけではない。加えて、(3)ハイパーインフレによる換物需要高や、(4)自動車輸入規制で国産車販売が好調だったことも追い風になった。

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、自動車生産（トラック・バスを除く）が前年比23.5%増。輸出は24.3%増、国内販売12.5%増といずれも増加した。2022年の生産台数は53万6,893台で、50万台を超えたのは2015年以来になる（図1）。

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）

アルゼンチンでは、完成車メーカー10社が自動車を生産している。その対象は乗用車だけではなく、ピックアップトラックや多目的車を生産している（両者とも、国内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。日本企業では、トヨタが1997年、ブエノスアイレス州のサラテ工場で「ハイラックス」の生産を開始した。ホンダも、2011年に同州カンパナ工場で四輪車の生産を開始していた。ただし、2020年に四輪車から撤退し、現在は二輪車の製造に専念している。日産は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2018年から生産している。

<生産：半導体不足解消も、原材料の輸入環境悪化>

ADEFAによると、2022年の自動車生産台数（トラック・バスを除く）が前年比23.5%増になった最大の要因は、半導体不足の影響が後退したことだ。もっとも、外貨不足に起因する輸入規制が、引き続き生産拡大の足かせになっている。輸入代金を決済する外貨が不足しているため、輸入許可その

ものが下りにくい。仮に許可が下りても、輸入代金の支払いまでに相当な時間を要することも問題になっている。

外貨準備高の減少とともに、原材料の輸入代金支払いに要する時間も延びている。2022年時点では、輸入通関後30～180暦日の時間を要していた（注）。2023年以降も外貨準備高の減少とともに、支払いに要する日数が延びており、自動車原材料の輸入を取り巻く状況は悪化している。

一方で、2023年上半期の累計生産台数は、前年同期比21.4%増の29万5,777台と、好調を維持している。

<輸出：ブラジル、中米向けが牽引>

ADEFAによると、2022年の自動車輸出台数（トラック・バスを除く）は前年比24.3%増の32万2,286台。生産と同様に好調だった。輸出台数の約6割はブラジル向け。その他の主な輸出先も、中米諸国、チリ、コロンビア、ペルーなどだ。中南米域内への輸出が中心になっていることがわかる（表1）。

2023年上半期の累計輸出台数は、前年同期比8.6%増の15万2,044台。生産台数に比べて伸び率が低いのは、2023年6月に前年同月比27.0%減と、大幅に減少したことによる。ただしその主因は、海上物流上の一時的な問題（ブエノスアイレス港でのストライキなど）と考えられる。そうしてみると今後は、輸出台数も生産台数に比例して伸びていくとみられる。

表1：仕向け地別輸出台数（2022年）（△はマイナス値、－は値なし）

国・地域名	輸出台数 (台)	シェア (%)	前年実績との 差(台)	伸び率 (%)	寄与度 (ポイント)
ブラジル	202,406	62.8	30,417	17.7	11.7
メキシコ	7,889	2.4	2,731	52.9	1.1
ウルグアイ	5,019	1.6	1,625	47.9	0.6
コロンビア	20,180	6.3	6,980	52.9	2.7
その他米州	2,044	0.6	375	22.5	0.1
欧州	3	0.0	0	－	0.0
チリ	20,140	6.2	3,152	18.6	1.2
アジア	2	0.0	1	－	0.0
アフリカ	2,017	0.6	208	11.5	0.1
中米	32,462	10.1	14,014	76.0	5.4
オセアニア	3,816	1.2	△ 2,669	△ 41.2	△ 1.0
ペルー	17,617	5.5	3,535	25.1	1.4
エクアドル	3,121	1.0	819	35.6	0.3
ベネズエラ	606	0.2	137	29.2	0.1
パラグアイ	4,964	1.5	1,683	51.3	0.6
合計	322,286	100.0	62,999	24.3	24.3

注：この表の表記は、原典に準じた（「前年実績との差」を足し上げても合計と一致していない点や、国名の並び順を含めて、原典のまま）。

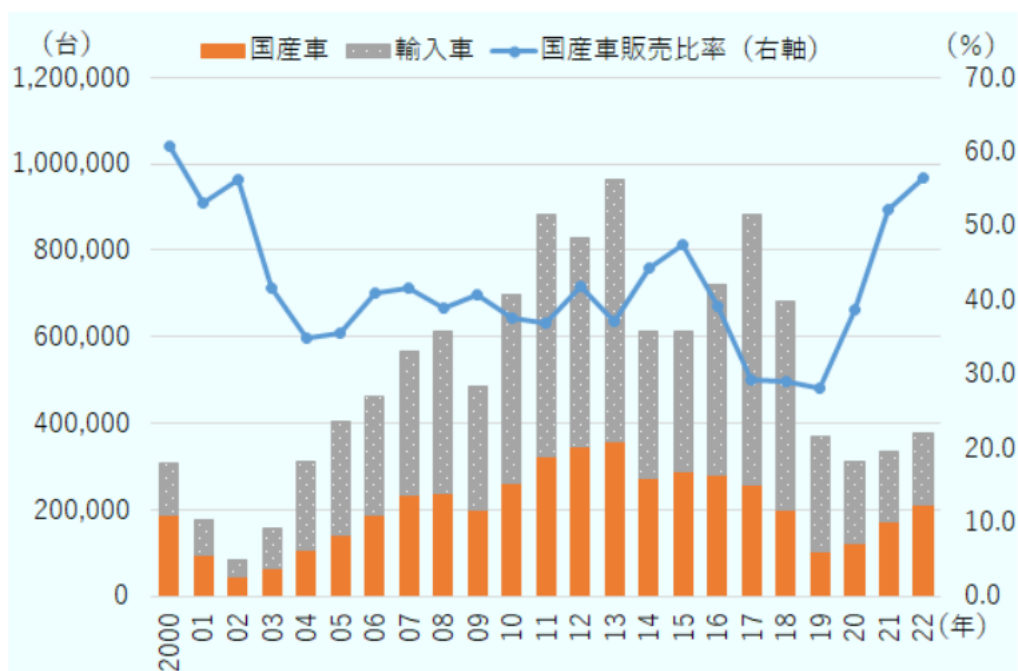
出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

<国内販売：国産車割合が前年比8.0ポイント増>

ADEFAによると、2022年の自動車販売台数（自動車販売代理店への卸売り台数、トラック・バスは含まない）は前年比12.5%増の37万6,257台だった（図2）。また、アルゼンチン自動車販売代理

店協会（ACARA）によると、2022年の新車登録台数（速報値、トラック・バスを含む）は、前年比6.8%増の39万5,540台だった。

図2：自動車販売台数の推移



出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

2022年はインフレ率が前年の50.9%からさらに加速し、94.8%に達した。その結果、換物需要が高まって、自動車販売台数が増加した。この流れは前年同様と言える。他方、外貨不足により完成車輸入が制限された。そのため、やはり前年同様、国産車が販売台数実績の上位を占めた。2022年の自動車の販売台数に占める国産車の割合は、前年比8.0ポイント増の58.0%だった。

ACARAによると、登録台数のブランド別ではトヨタ（8万5,357台）、車名別ではフィアット・クロノス（3万8,769台）の登録台数が最も多かった（表2、3）。その他の日本メーカーでは、ブランド別で日産が第8位に入っている。

また、2023年上半期の自動車卸売り台数は、前年同期比14.1%増の18万1,233台。新車登録台数も12.7%増の22万9,525台と、好調を維持している。

**表2：ブランド別登録台数（上位40ブランド中・日本車）**

（単位：台）

順位	ブランド	2021年	2022年
1	トヨタ	73,572	85,357
2	フィアット	50,379	55,675
3	フォルクスワーゲン	55,466	47,713
4	ルノー	35,356	44,669
5	プジョー	27,186	35,658
6	シボレー	27,306	29,197
7	フォード	29,224	27,715
8	日産	15,783	15,232
9	シトロエン	12,436	13,836
10	ジープ	11,287	9,940
13	ホンダ	1,811	1,120
26	レクサス	220	159
31	スバル	137	122
34	三菱	109	94

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

**表3：車名別登録台数（上位50車名中・日本車）**（単位：台）

順位	ブランド	車名	2021年	2022年
1	フィアット	クロノス	37,449	38,769
2	プジョー	208	15,812	25,649
3	トヨタ	ハイラックス	27,129	24,628
4	フォルクスワーゲン	アマロック	18,686	21,249
5	トヨタ	エティオス	14,066	18,141
6	シボレー	クルーズ	8,486	15,221
7	トヨタ	ヤリス	11,796	14,316
8	ルノー	カンゲーII	8,492	14,155
9	フォード	レンジャー	14,927	13,189
10	トヨタ	カローラクロス	4,637	12,690
11	トヨタ	カローラ	9,134	10,461
15	日産	フロンティア	5,773	7,516
24	日産	キックス	5,529	4,502
31	トヨタ	SW4	4,888	3,726
39	日産	ヴァーサ	3,200	1,883
44	ホンダ	HR-V	1,068	957

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

＜電動車販売：地場企業の超コンパクト BEV がブランド別シェア第3位に＞

ACARAによると、2022年の電動車の新車登録は前年比33.0%増の7,849台。うち7,588台がハイブリッド自動車（HEV）、260台が電気自動車（EV）だった。新車登録台数全体に占める割合は2.0%と非常に小さい。ただし、販売台数は年々増えている。ブランド別では、その85.7%をトヨタ。次いで販売シェアが大きいのはフォードで、全体の6.1%を占めた。

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ている。技術別では、HEVが全体の94%。バッテリー式電気自動車（BEV）が3%、マイルドハイブリッド自動車（MHEV）が1%になっている。

電動車市場は、トヨタ（輸入車）の独壇場になっている。一方で2022年は、国産BEVの販売台数が大きく伸びた（234台、前年は21台）。製造するのは、サン・ルイス州で1995年に創業した電気機器製造業のコラディル。航続距離が100キロと短いものの、街乗り用の超コンパクトBEV「Tito」（ティト）を製造販売している。ブランド別で、トヨタ、フォードに次ぐ販売シェア（2.5%）を占めた形だ。

＜将来的なガソリン新車販売禁止を規定する法案はどうか＞

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低関税枠が設けられている。マウリシオ・マクリ前政権下で導入され、2017年5月から2020年5月までの3年間で、6,000台の枠を設定。2021年も政令617/2021号により、同年9月14日から18カ月間を対象に、4,500台の低関税輸入枠が設定された（ただし、2023年3月いっぱいまで失効）。2023年7月25日付の現地紙「ラ・ナシオン」（電子版）によると、政府は8月下旬に新たな低関税枠を設ける方針という。しかし、対象期間は12カ月間で、低関税枠は2,500台まで縮小するとした。

政府は2022年1月、「電動モビリティ推進法案」を下院に提出。この法案は(1)2041年1月1日以降、ガソリン車の新車販売を原則として禁止する、(2)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ため、税制優遇措置を設ける、ことなどが盛り込まれた。ただし、2023年8月時点で成立していない。電動モビリティの推進は中国のEVメーカーに有利に働くため、自動車産業の支持を得られていない。同法案は、車両本体および充電器など補助機器を購入した場合に法人税などから一定額を税額控除できるようにする「特別グリーン税額控除」などの優遇措置を設けるとしている。現状、内燃機関車の生産メーカーは、自動車部品の現地調達などの厳しい条件を満たした上で優遇措置を受けて国内で自動車を生産、販売している。そのため、中国からの輸入EVの販売が優遇されかねない同法案に、自動車産業が賛同していないとみられる。

また、EV生産を推進するべく、政府はリチウム電池の国内生産を促す新法を準備しているとも言われる。しかし、自動車産業の関係者は、国土が広大なアルゼンチンなど南米諸国では、都市部の公共交通機関を除いて、そもそもEVが普及しにくいとの見方を示している。

注：それでも、自動車産業は他産業に比べ、原材料を輸入しやすいと言われる。アルゼンチンの輸出額の約1割を稼ぐことなどから、政府が重要産業と位置付けているためだ。



## コロンビア（販売）：2022年の新車販売台数は前年比4.8%増、エコカーは57.3%増

2023年8月14日 ポゴタ事務所（豊田 哲也）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）によると、2022年の新車販売（登録）台数は26万2,595台で、前年比4.8%増加した。

2022年は選挙やそれに伴う先行き不透明感、食品やエネルギー価格の高騰、高金利、年後半の急激な通貨下落など、自動車販売の足を引っ張る要因は多かったものの、失業率の改善や消費クレジットの増加により、最終的な販売台数は前年比でプラスとなった。

2022年の年間販売台数をブランド別にみると、首位は2021年に続いてルノーで、4万9,427台（シェア18.8%）だった。次いで、GM（シボレー）が4万1,079台（15.6%）を記録した。この2社はコロンビア国内で乗用車生産を行っている。3位と4位には、2万5,659台（9.8%）でトヨタ、2万1,589台（8.2%）でスズキが続いた。そのほかの日系メーカーでは、6位にマツダ（前年3位）、8位に日産（4位）、14位にホンダ（16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、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	ブランド	国名	2021年 台数	2022年		
				台数	シェア	前年比
1	ルノー	フランス	48,032	49,427	18.8	2.9
2	GM（シボレー）	米国	34,624	41,079	15.6	18.6
3	トヨタ	日本	19,131	25,659	9.8	34.1
4	スズキ	日本	15,062	21,589	8.2	43.3
5	起亜	韓国	17,731	19,065	7.3	7.5
6	マツダ	日本	23,947	17,858	6.8	△ 25.4
7	フォルクスワーゲン	ドイツ	14,019	15,159	5.8	8.1
8	日産	日本	20,179	10,396	4.0	△ 48.5
9	現代	韓国	7,194	6,787	2.6	△ 5.7
10	フォード	米国	7,667	6,197	2.4	△ 19.2
11	福田汽車（FOTON）	中国	3,770	5,815	2.2	54.2
12	メルセデス・ベンツ	ドイツ	3,673	3,933	1.5	7.1
13	安徽江淮汽車（JAC）	中国	2,910	3,760	1.4	29.2
14	ホンダ	日本	2,081	2,765	1.1	32.9
15	BMW	ドイツ	3,301	2,638	1.0	△ 20.1
16	BYD	中国	370	2,072	0.8	460.0
17	日野自動車	日本	2,513	2,060	0.8	△ 18.0
18	シトロエン	フランス	1,678	1,974	0.8	17.6
19	江鈴汽車（JMC）	中国	1,469	1,827	0.7	24.4
20	プジョー	フランス	1,877	1,696	0.6	△ 9.6
—	その他	—	19,269	20,839	7.9	8.1
合計			250,497	262,595	100.0	4.8

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

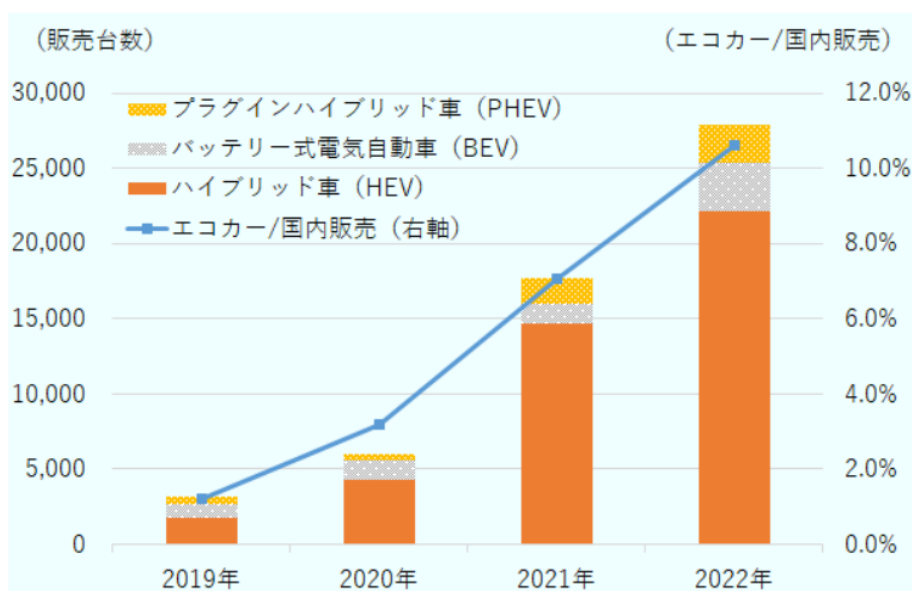
<エコカーは前年比57.3%増、域内でシェアトップのコロンビア>

エコカーの販売は2万7,845台で、前年比57.3%増と大幅に伸びた。内訳は、ハイブリッド車（HEV）が50.7%増の2万2,141台、バッテリー式電気自動車（BEV）が3,274台（2.5倍）、プラグインハイブリッド車（PHEV）は2,430台（41.9%増）だった（図参照）。コロンビアでは2019年7月に法律（2019年1964号）が公布され、公共部門の大型車両の電動化目標、15都市の電気自動車

(EV) 充電インフラ目標、EV 所有者を対象とした財政的インセンティブを定めた。一部の都市では、法律により、2035 年までに公共サービス用車両の EV の最低調達割り当てを 30%と定めている。公共交通システムを備えた都市では、2035 年までに都市バス車両を完全に電動化することを目標に、電気バスの年間調達目標を段階的に設定している。

乗用車については、BEV と PHEV を対象に税制優遇措置を適用しており、(1) 自動車税を車両価格の最大 1%とする (通常は最大 3.5%)、(2) 自動車強制保険料を 10%割引、(3) 走行規制 (注) の対象外とする、(4) EV は有害な汚染物質の排出が少ないことを考慮して、車両の排ガス検査の価格を割引、(5) EV の優先駐車スペースの創設 (公共駐車スペースを提供する公共団体や商業施設は駐車スペースの少なくとも 2%を EV の優先使用に割り当てることを義務付け) を規定している。HEV については、税制優遇はないが、走行規制の対象外となっている。これらの優遇措置の効果もあり、エコカーの販売台数は 2019 年から 2022 年までに約 9 倍にまで拡大している。新車販売台数総数に占めるエコカー販売数の割合も、2019 年には 1.2%だったが、その後 3.2%、7.1%、10.6%と年々増えている (図参照)。

図：エコカー販売台数と新車販売台数総数に占めるエコカー販売数の割合



出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

エコカー販売台数のブランド別にみると、トヨタが 9,351 台でトップ (シェア 33.6%)。次いでマツダ (17.4%)、スズキ (10.7%) と、日系メーカーがシェア 6 割以上を占めた (表 2 参照)。なお、日系メーカーのエコカーはほぼ全数が HEV となっている。BEV の輸入は関税が免除されているものの、ハイブリッド車 (HEV、PHEV) については、2027 年までは年間 3,000 台まで 5%の低減関税 (通常は 35%) が適用される。自動車関連団体は、この HEV に対する関税のさらなる低減または撤廃することを求めている。

表2：ブランド別エコカー販売台数

(単位：台、%) (-は値なし)

順位	ブランド	2019年	2020年	2021年	2022年	構成比
1	トヨタ	480	1917	6,960	9,351	33.6
2	マツダ	0	0	2	4,847	17.4
3	スズキ	0	0	2,314	2,971	10.7
4	BYD	86	467	370	2,072	7.4
5	メルセデス・ベンツ	339	528	1,390	1,815	6.5
6	フォード	15	713	1,584	1,382	5.0
7	ボルボ	43	77	481	830	3.0
8	アウディ	137	54	615	710	2.5
9	起亜	792	955	1,431	685	2.5
10	現代	92	107	110	536	1.9
-	その他	1,150	1,193	2,445	2,646	9.5
合計		3,134	6,011	17,702	27,845	100.0

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

EV 世界販売データベースの EV Volumes によると、コロンビアは小型乗用車の販売台数総数に占めるエコカーのシェアが中南米域内で最も高い。2022 年を見ると、小型乗用車販売台数が約 200 万台のブラジルのエコカーのシェアが 2.6%なのに対し、市場規模が約半分のコロンビアでは 11.3%に達している (表 3 参照)。

表3：小型乗用車販売台数に占めるエコカーの割合

(単位：台、%)

国名	エコカー販売台数	小型乗用車販売台数	シェア
ブラジル	51,681	1,957,620	2.6
メキシコ	49,959	1,086,060	4.6
コロンビア	26,949	239,125	11.3
チリ	9,261	426,777	2.2

出所：EV Volumes

グスタボ・ペトロ大統領はクリーンエネルギーと脱炭素化への投資拡大をエネルギー政策の柱に掲げていると同時に、同分野の国内産業の工業化を産業政策の要としている。2023 年 2 月 17 日に同大統領は「EV を輸入しようとするメーカーは国内の部品を使用して、コロンビアでの EV 生産を後押ししてほしい」とツイッターで発言し、政府は国内のタクシー車両の EV 化を支援すると付け加えた。

2023 年の自動車販売見通しについて、ANDEMOS のオリベリオ・ガルシア代表は、年明け以降の内需の弱まりを受け、新車販売台数は前年比 8%減の 24 万 1,762 台にとどまるだろうとみている。

注：渋滞緩和や大気汚染防止のため、主要都市でナンバープレート末尾の番号によって、走行できない曜日や時間帯を定める措置。



## <欧州・ロシア・CIS>

### EU（生産・販売）：市場と規制の動きを概観

#### EU 乗用車販売減に底打ち感、EV が好調（1）

2023年9月7日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

EUの乗用車市場は、新型コロナウイルス感染拡大後、伸び悩んだ。しかし2022年には、販売、生産台数ともに、底打ち感が出てきた。支えているのは2020年以降、好調な電気自動車（EV）市場だ。

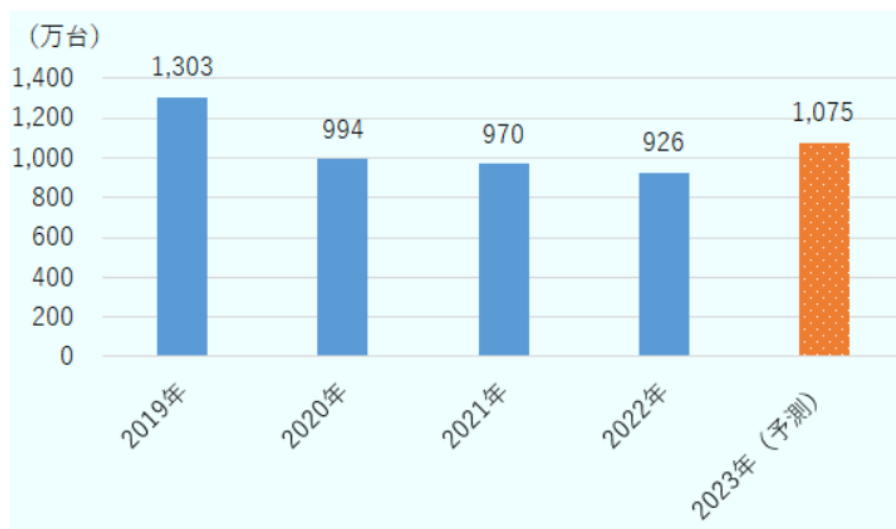
本レポートは2回シリーズで構成する。第1回は、欧州自動車工業会（ACEA）の[経済・市場報告書 2022年版](#)   (579KB) (2023年2月発表) などから、市場概観と関連規制の動向を紹介する。また第2回は、EV市場を深掘りしていく。

#### <2023年は新車登録台数が緩やかな回復へ>

まず、EU市場の新車登録台数を見ていく。ACEAによると、2022年のEU26カ国（マルタを除く、注1）の乗用車の新車登録台数は、前年比4.6%減の約926万台だった（図1参照、注2）。

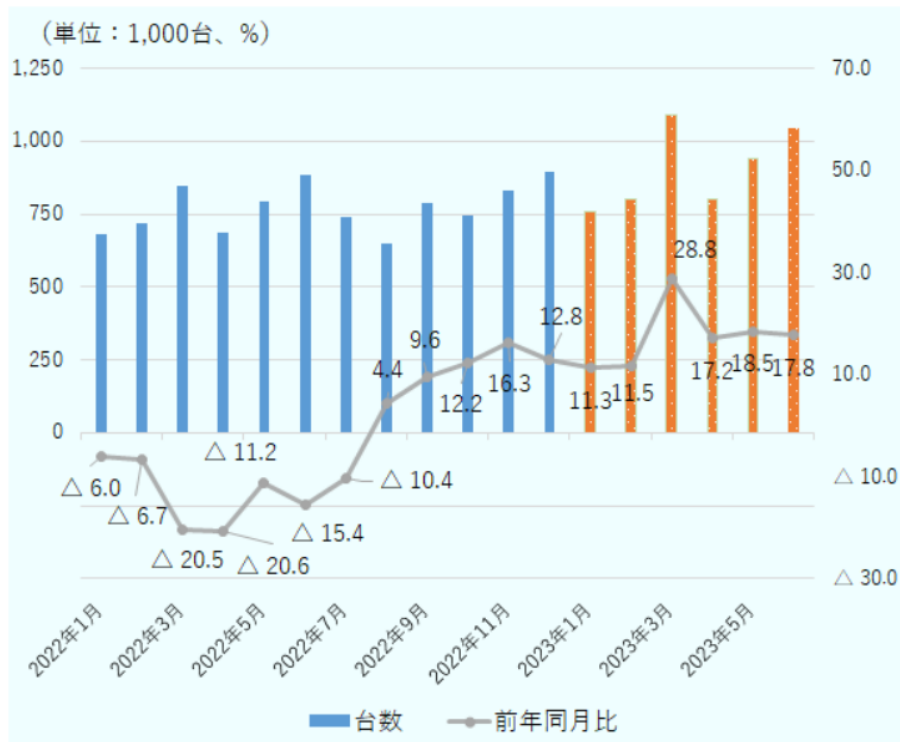
月別に見ると、2022年8～12月は前年同月比増だった。しかし上半期は、部品不足によって供給不足が続いた。これが響き、通年では3年連続で前年を下回ったかたちだ。一方で2023年上半期は、登録台数が前年同期比18.0%増。約540万台に達した（図2参照）。ACEAは2023年5月時点の予測で、2023年の登録台数は4年ぶりに1,000万台を超えると見込んでいる。

図1：EU26カ国における2019～2023年の乗用車の新車登録台数



注：2023年5月発表データに基づく。  
出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

図2：EU26カ国における2022年1月～2023年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：2023年1、7月発表データに基づく。  
出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

国別では、欧州の4大自動車市場のうち、ドイツは前年比微増（1.1%増）だったが、フランスは7.8%減、イタリア9.7%減、スペイン5.4%減だった（表1参照）。

**表1：2022年のEU26カ国の国別乗用車の新車登録台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

国名	2021年	2022年	前年比
ドイツ	2,622,132	2,651,357	1.1
フランス	1,659,003	1,529,035	△ 7.8
イタリア	1,458,032	1,316,702	△ 9.7
スペイン	859,477	813,396	△ 5.4
ポーランド	446,647	419,749	△ 6.0
ベルギー	383,123	366,303	△ 4.4
オランダ	322,318	312,129	△ 3.2
スウェーデン	301,006	288,087	△ 4.3
オーストリア	239,803	215,050	△ 10.3
チェコ	206,876	192,087	△ 7.1
ポルトガル	146,637	156,304	6.6
デンマーク	185,312	148,293	△ 20.0
ルーマニア	121,208	129,328	6.7
ハンガリー	121,920	111,524	△ 8.5
ギリシャ	100,911	105,283	4.3
アイルランド	104,932	105,253	0.3
フィンランド	98,484	81,698	△ 17.0
スロバキア	75,700	78,841	4.1
スロベニア	53,988	46,339	△ 14.2
クロアチア	44,915	42,939	△ 4.4
ルクセンブルク	44,372	42,094	△ 5.1
ブルガリア	24,537	28,684	16.9
リトアニア	31,454	25,544	△ 18.8
エストニア	22,336	21,571	△ 3.4
ラトビア	14,348	16,713	16.5
キプロス	10,624	11,627	9.4
<b>EU合計</b>	<b>9,700,095</b>	<b>9,255,930</b>	<b>△ 4.6</b>

注：2023年1月発表データに基づく。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

燃料タイプ別では、ガソリン車（構成比 36.4%）とディーゼル車（16.4%）のシェアが合計で過半に及ぶ。しかし、登録台数はいずれも減少した（それぞれ、前年比 12.8%減、19.7%減）。

一方、好調だったのはハイブリッド式 EV（HEV）とバッテリー式 EV（BEV）だ。HEV は前年比 8.6%増。構成比が初めて 2 割を超えた。2021 年はディーゼル車の登録台数とほぼ同じだったのに対し、2022 年は HEV が約 57 万台も上回った。BEV は前年比 28.0%増。EU 市場で初めて、100 万台を超えた。BEV のシェアは 12.1%を占めた（表 2 参照）。

**表2：2022年のEU26カ国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	2021年	2022年	前年比	構成比
ガソリン	3,867,378	3,371,153	△ 12.8	36.4
ハイブリッド式電気自動車 (HEV)	1,924,732	2,089,653	8.6	22.6
ディーゼル	1,897,206	1,522,686	△ 19.7	16.4
バッテリー式電気自動車 (BEV)	877,985	1,123,778	28.0	12.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	864,103	874,182	1.2	9.4
天然ガス自動車 (NGV)	43,120	18,298	△ 57.6	0.2
その他	226,361	257,458	13.7	2.8

注1：BEVには燃料電池車 (FCEV) が、PHEVにはエクステンデッド・レンジ電気自動車 (EREV) も含まれる。

「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2：2023年2月に発表されたデータに基づく。

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%) が最多。これに、ステランティス (19.7%)、ルノーグループ (10.6%) が続いた。日系メーカーでは、トヨタグループが BMW を抜いて域内 5 位 (7.2%) になった。前年比 7.7% 増と、主要メーカーで最大の伸びを記録した (表 3 参照)。

**表3：主要メーカーグループの2022年のEU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	2021年	2022年	伸び率	市場シェア
フォルクスワーゲン (VW)	2,447,943	2,321,030	△ 5.2	25.1
ステランティス	2,122,729	1,823,725	△ 14.1	19.7
ルノー	1,028,884	984,558	△ 4.3	10.6
現代	828,411	849,580	2.6	9.2
トヨタ	615,083	662,280	7.7	7.2
BMW	658,788	624,940	△ 5.1	6.8
メルセデス・ベンツ	548,965	549,023	0.01	5.9
フォード	389,421	380,380	△ 2.3	4.1
ボルボ	212,084	191,445	△ 9.7	2.1
日産	172,591	155,012	△ 10.2	1.7
マツダ	121,821	108,213	△ 11.2	1.2
ジャガー・ランドローバー	69,692	58,492	△ 16.1	0.6
三菱自動車	63,122	54,057	△ 14.4	0.6
ホンダ	38,248	39,923	4.4	0.4

注：2023年1月発表データに基づく。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

なお、2022年3月にドイツ工場が開所した米国のテスラは ACEA の統計 (表 3) には含まれていない。ドイツのシュミット自動車リサーチによると、欧州 18 カ国 (注 3) での 2022 年のテスラの販売台数は前年比 37.1% 増の 22 万 8,229 台だった。

< 中欧諸国の後押しで生産台数が増加 >

ACEA によると、生産台数は 5 年ぶりに前年比増になった。2022 年の EU の乗用車生産台数は、前年比 8.3% 増の 1,089 万 123 台。上半期は、半導体不足の影響を受けた。下半期は勢いを取り戻し、通年で上向いた。しかし、新型コロナ前の 2019 年と比較するとまだ 23% 少ない。

最大生産国はドイツ（13.1%増）で、スペイン（8.5%増）、チェコ（10.9%増）が続いた。ACEAはチェコのほか、ルーマニア（21.1%増）やハンガリー（8.6%増）など中欧諸国で生産が増え、EU全体の生産台数の増加につながったとした（表4参照）。

**表4：2022年の域内上位10カ国の乗用車生産台数**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国名	2021年	2022年	伸び率
ドイツ	2,946,320	3,332,609	13.1
スペイン	1,598,986	1,734,272	8.5
チェコ	1,095,096	1,214,746	10.9
スロバキア	976,947	970,275	△ 0.7
フランス	852,812	950,188	11.4
ルーマニア	420,755	509,465	21.1
イタリア	447,673	486,111	8.6
ハンガリー	416,843	452,551	8.6
スウェーデン	253,488	251,446	△ 0.8
ベルギー	222,105	243,293	9.5
<b>EU合計</b>	<b>10,055,833</b>	<b>10,890,123</b>	<b>8.3</b>

注：2021年は経済・市場報告書2022年版、2022年は2023年5月発表データに基づく。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

<EU域外への輸出額は過去最高、域外最大の輸入相手国は中国>

ACEAによると、2022年のEUの乗用車輸出台数は555万2,244台（前年比10.2%増）、輸入台数は324万3,811台（4.2%増）だった。輸出額は1,573億1,500万ユーロ（24.4%増）、輸入額は616億2,600万ユーロ（15.4%増）で、貿易収支は956億8,900万ユーロ（31.0%増）の黒字だった。EU統計局（ユーロスタット）によると、輸出額は過去最高となった。

2022年のEUの輸出相手国を金額ベースで見ると、米国（前年比43.5%増）、英国（21.9%増）、中国（15.1%増）の順で、日本は7位だった。輸入相手国を金額ベースで見ると、首位は前年6位だった中国（58.9%増）。これに、英国、米国が続いた。日本は5位（7.9%増）だった（表5参照）。

**表5：2022年のEUの乗用車の輸出入額**

輸出（単位：100万ユーロ、%）（―は値なし）

順位	相手国	2021年	2022年	伸び率
1	米国	25,375	36,424	43.5
2	英国	21,717	26,480	21.9
3	中国	21,071	24,256	15.1
4	韓国	6,333	8,441	33.3
5	スイス	6,402	7,460	16.5
6	トルコ	4,650	6,088	30.9
7	日本	6,083	6,085	0.0
―	世界全体	126,475	157,315	24.4



## 輸入 (単位：100万ユーロ、%) (一は値なし)

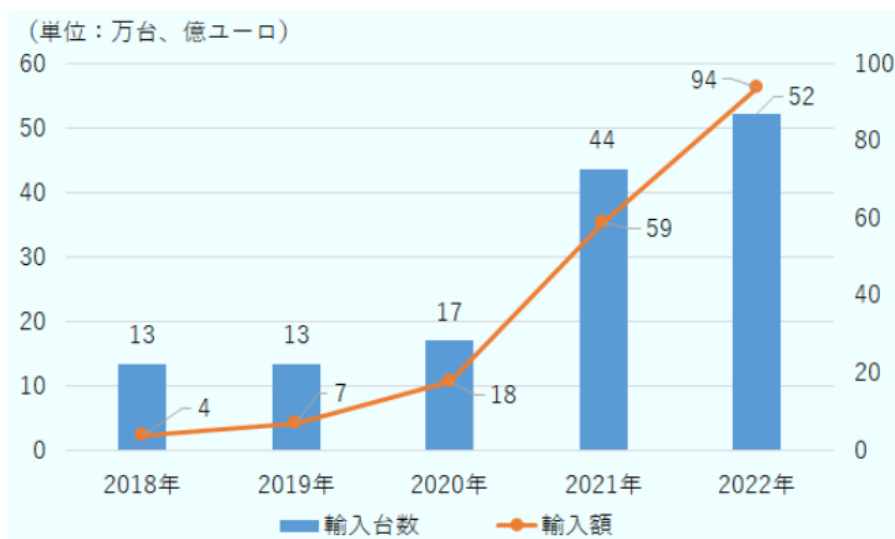
順位	相手国	2021年	2022年	伸び率
1	中国	5,896	9,369	58.9
2	英国	8,278	9,103	10.0
3	米国	8,140	8,624	5.9
4	韓国	7,111	7,871	10.7
5	日本	7,049	7,606	7.9
6	トルコ	6,139	6,304	2.7
7	メキシコ	4,588	5,081	10.7
—	世界全体	53,413	61,626	15.4

注：2023年5月発表データに基づく。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

中国は、2022年にEUにとって最大の輸入相手国になった。その輸入は2021年以降、急増した。2018年と比較すると、2022年の輸入金額は約24倍、台数は約4倍に伸びている（図3参照）。

図3：2018～2022年のEUの中国からの乗用車の輸入台数および輸入額



注：2023年5月発表データに基づく。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

その理由はEVにある。ドイツのメルカトル中国研究所（MERICS）と米民間調査会社ロジウム・グループ（ロジウム）の共同調査によると、2022年に中国からEUへ輸出されたEVは約37万1,000台。2020年の約4.6倍になり、輸出金額は約83億ユーロに達した。その多くは上海工場生産されたテスラ車や、中国企業傘下の欧州メーカー車だ。ただし近年は、比亞迪（BYD）や上海蔚来汽車（NIO）など新興メーカーも相次いで欧州に進出している（[2022年10月12日付地域・分析レポート参照](#)）。

MERICS とロジウムは、その動きについて、以下の点を指摘した。

- 中国の対欧州（EU27カ国と英国）直接投資は、2017年まではエネルギーやインフラ、不動産、金融分野が中心だった。

- しかし、欧州の資本規制や投資スクリーニング（審査）の厳格化などを受け、こうした分野への投資は大きく減少。代わって伸びたのが最終消費者向け製品や自動車分野への投資だった。自動車関連投資は、2022年に全体の53.3%を占めた。

- 自動車関連投資は従来、企業買収が主だった。吉利汽車（ジーリー）によるボルボの子会社化の例が象徴的だ。

対して近年は、拡大する欧州EV市場を重要市場と位置付け、EVバリューチェーン全体で積極的に展開している。米国での事業拡大の難しさからも、今後は中国から欧州へのEV関連投資が増加するとみられる。

- バッテリー企業の案件としては、寧徳時代新能源科技（CATL）や蜂巢能源科技（SVOLT）などの欧州進出例がある。2018年以降に発表された中国のバッテリー企業による対欧投資は約175億ドル規模に上る。2030年までに、欧州の生産能力の約20%を占めると予測される。

また、現地生産の開始・強化を視野に入れる自動車メーカーもある。例えば、ジーリー傘下のボルボは、スロバキアにEV専用の新工場建設を発表している（[2022年7月15日付ビジネス短信参照](#)）。そのほか、BYDがEU域内に工場の建設を検討しているとの報道もある。

経済安全保障の観点から、EUが中国への依存低減へとかじを切る中（[2023年7月4日付ビジネス短信参照](#)）、EV分野で中国との関係が今後どのように変化していくか注目だ。

<新CO2排出基準規則が発効、次期排ガス規制案の審議も始まる>

EUの環境規制面では、欧州委員会がゼロエミッション車の普及促進の両輪と位置づける2つの法案で動きがあった。(1)乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出基準に関する規則の改正案と、(2)自動車からの大気汚染物質の新たな排出基準を定める規則案（Euro7）だ。

(1)のCO2排出基準規則改正案については、EU理事会（閣僚理事会）と欧州議会が2022年10月に暫定合意。欧州議会とEU理事会は、それぞれ2023年2月、3月に採択。5月15日に同規則（注4）が発効した（[2022年10月31日付](#)、[2023年3月30日付ビジネス短信参照](#)）。

同規則では、2035年以降、内燃機関搭載車生産の実質禁止が規定された。ただしドイツは、炭素中立とされる合成燃料（e-fuel）を使用する内燃機関搭載車について、例外扱いを求めている。欧州委との協議で、炭素中立な燃料だけを使う車両の2035年以降の販売について積極的に検討することで合意を取り付けたという。片や欧州委は、

- 非バイオ由来の再生可能燃料（RFNBO）を使用する車両の型式認証に関して、実施規則案を早期提案すること、
- 合成燃料だけを使用する車両がCO2排出削減に寄与することに関して、委任規則案を2023年秋に提案すること、

を表明した。また、欧州委は同規則の運用について、2026年までに進捗状況評価を公表する。

(2)の Euro7 は、窒素酸化物 (NOx) の排出量の基準値を現行規制より厳格化し、規制対象とする汚染物質の追加を提案したもので、欧州委が 2022 年 11 月に発表。乗用車については、2025 年 7 月 1 日の適用開始を目指すとした。Euro7 からは EV も規制対象に含め、バッテリーの耐久性基準の策定を進める。対象物質については、ブレーキやタイヤの摩耗による汚染物質 (マイクロプラスチック) も追加した ([2022 年 11 月 11 日付ビジネス短信参照](#))。

この案に対し、自動車関連業界からは「電動化を推進するはずの EU が、内燃機関連搭載車の改良を求めている」「リードタイムが不十分」といった不満が噴出している。やや立ち位置が違うのが、欧州タイヤ・ゴム製造協会 (ETRMA) で、汚染物質の排出基準を設けることは適切とした。その一方で、規制は国連の自動車基準調和世界フォーラム (WP29) の騒音・タイヤ関連分科会 (GRBP) で策定される基準や検査方法に沿ったものにすべきなどと提言した。

現地報道によると、チェコなど複数の加盟国も自動車業界に追加負担を求めるものと批判している。EU 理事会と欧州議会で Euro7 の審議がどう着地するか注目される。

注 1 : ACEA は、マルタを統計に含めていない。その理由としては、データ入手が不能なことを挙げた。

注 2 : ACEA は、台数データを随時更新することがある。

注 3 : EU14 カ国 (ベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、デンマーク、アイルランド、ギリシャ、スペイン、ポルトガル、オーストリア、フィンランド、スウェーデン) と、ノルウェー、アイスランド、スイス、英国の計 18 カ国。

注 4 : [規則\(EU\) 2023/851](#)。

## EU（生産・販売）：EV普及支援に本腰

### EU 乗用車販売減に底打ち感、EV が好調（2）

2023年9月7日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

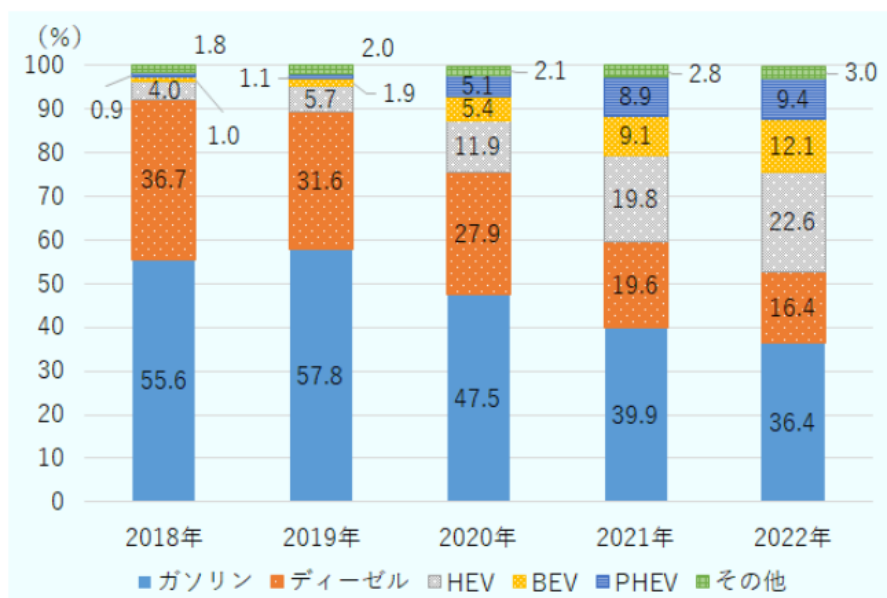
欧州の電気自動車（EV）販売台数は、2022年時点で世界の約25%を占める。中国に次ぐ市場規模を維持しているかたちだ。本レポートの1回目では、2022年にバッテリー式EV（BEV）の新車登録台数がEU市場で初めて100万台を突破し、新車の2割をBEVとプラグインハイブリッド車（PHEV）が占めたことなどを紹介した。2回目の本稿では、EUのEV市場についてあらためて新車登録の動向を確認。EUや加盟国がEV普及に向けて取り組んでいる政策について報告する。

#### <新車登録に占めるEV構成比が急増>

欧州自動車工業会（ACEA）によると、EU26カ国（マルタを除く、注1）で、新車登録台数に占めるEVの割合が近年、高まっている。BEV、PHEVの構成比は、2018年時点でそれぞれ1.0%、0.9%にすぎなかった。これが、2020年以降急増しているのだ（図参照）。

背景には、新型コロナウイルス感染拡大によって打撃を受けた自動車業界の救済策として、ドイツやフランスなどでEV購入支援策が拡充されたことがある。EU全体の動きとしても、欧州委員会が2021年、乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出基準に関して、規則改正案を提案していた（注2）。この規則により、2035年以降、内燃機関搭載車の生産は、実質禁止になる。自動車の電動化を推進する姿勢がより鮮明になったと言える。

図：2018～2022年にEUで新車登録された乗用車の燃料タイプ別割合



注1：マルタを除くEU26カ国。

注2：HEVはハイブリッド式電気自動車、「その他」は、液化石油ガス（LPG）車などの代替燃料車を指す。

注3：BEV（バッテリー式電気自動車）には燃料電池車（FCEV）が、PHEV（プラグインハイブリッド車）にはエクステンデッド・レンジEV（EREV）が、それぞれ含まれる。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

ここで、欧州 30 カ国（注 3）の BEV 新車登録台数を確認してみる。EU とそれ以外の別に、新車登録全体に占める BEV 構成比の高い順に列挙すると、表 1 のとおりになる。

**表1：2022年の欧州30カ国のBEV新車登録台数と、当該国での新車登録台数に占めるBEVの割合**  
(単位：台、%) (△はマイナス値)

国名	2021年		2022年		
	台数	新車登録 BEV比率	台数	前年比	新車登録 BEV比率
スウェーデン	57,473	19.1	95,035	65.4	33.0
オランダ	63,780	19.8	73,394	15.1	23.5
デンマーク	24,998	13.5	30,855	23.4	20.8
フィンランド	10,153	10.3	14,530	43.1	17.8
ドイツ	356,425	13.6	471,394	32.3	17.8
オーストリア	33,380	13.9	34,179	2.4	15.9
ルクセンブルク	4,650	10.5	6,393	37.5	15.2
アイルランド	8,646	8.2	15,678	81.3	14.9
フランス	162,167	9.8	203,122	25.3	13.3
ポルトガル	13,260	9.0	17,817	34.4	11.4
ベルギー	22,677	5.9	37,638	66.0	10.3
ルーマニア	6,342	5.2	11,638	83.5	9.0
ラトビア	414	2.9	1,068	158.0	6.4
リトアニア	1,158	3.7	1,358	17.3	5.3
スロベニア	1,723	3.2	2,293	33.1	4.9
ハンガリー	4,312	3.5	4,710	9.2	4.2
スペイン	23,689	2.8	30,545	28.9	3.8
イタリア	67,284	4.6	49,179	△ 26.9	3.7
ブルガリア	433	1.8	1,002	131.4	3.5
キプロス	84	0.8	403	379.8	3.5
エストニア	484	2.2	731	51.0	3.4
クロアチア	1,351	2.9	1,369	1.3	3.1
ポーランド	7,166	1.6	11,334	58.2	2.7
ギリシャ	2,176	2.2	2,827	29.9	2.7
チェコ	2,655	1.3	3,895	46.7	2.0
スロバキア	1,105	1.5	1,391	25.9	1.8
<b>EU合計</b>	<b>877,985</b>	<b>9.1</b>	<b>1,123,778</b>	<b>28.0</b>	<b>12.1</b>
ノルウェー	113,751	64.5	138,287	21.6	79.3
アイスランド	3,565	27.9	5,566	56.1	33.4
スイス	31,889	13.4	40,245	26.2	17.8
英国	190,727	11.6	267,203	40.1	16.6
<b>30カ国合計</b>	<b>1,217,917</b>	<b>10.3</b>	<b>1,575,079</b>	<b>29.3</b>	<b>16.2</b>

注1：2022年11月発表データに基づく。EUはマルタを除く26カ国。

注2：ACEAの統計では、BEVにFCEVも含まれる。ただし、FCEVが新車登録全体に占める割合は各国とも小さい。すなわち、ほぼBEV台数を表していると考えられる。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

ドイツのシュミット自動車リサーチ（シュミット）は、欧州の自動車市場を分析することで知られる調査会社だ。2022年の市場についてまとめたそのレポートによると、西欧 18 カ国（注 4）の BEV 市場におけるシェアを最も多く占めたメーカーはフォルクスワーゲン（VW）グループ（22.4%）だった。これに、テスラ（14.9%）、ステランティス（14.5%）が続く。モデル別では、テスラの「モデル Y」が首位（8.9%）。同社の「モデル 3」（5.8%）、VW の「ID.4」（4.7%）が続いた。

日本、韓国、中国のアジア3カ国のメーカーは計19.3%を占めた。このうちシェア最大だったのが、韓国の現代（10.0%）。トヨタ、日産など日系メーカーの販売台数は、計約4万7,600台（3.1%）だった。

一方で、存在感を増しているのが中国メーカーだ。2022年の市場シェアは6.2%。前年から2.3ポイントも増加した。2022年末には、中国メーカー10社以上が西欧市場にBEVモデルを投入し、登録台数は計約9万4,900台に上った。なお、このうち約9割はジーリーホールディングス（浙江吉利控股集团）とボルボが出資して設立したEVメーカーのポールスターと、上海汽車（SAIC）傘下のMGモーターだった。2023年は、パリ・モーターショー（2022年10月開催）で、比亞迪（BYD）や長城汽車（「ORA」や「WEY」などのブランドを展開）なども関心を集めた。こうした企業がシェアを伸ばすかにも、注目だ。

#### <普及拡大には価格動向が焦点>

これまで見てきたように、新車販売に占めるEVの割合は年々拡大している。

一方で、普及は始まったばかりという面もある。欧州委によると、2022年にEUで保有される乗用車台数全体に占めるBEVの割合は1.2%、PHEVは1.1%にとどまる。現時点では、平均年収が高い国ほどEVの市場シェアが高い傾向も読み取れる。

そこからも推測される通り、欧州全体での普及促進に向けた課題の1つがEVの価格だ。国際エネルギー機関（IEA）は、

- 内燃機関搭載車に比べ、EVはラインナップがまだ少ない、
- 欧州市場では小型車より車体の大きいスポーツ用多目的車（SUV）が好まれるところ、EVのSUVは高価格、

と、課題を挙げた。

そこで、社用車市場に注目が集まっている。欧州の環境・消費者3団体（Transport & Environment、欧州消費者機構（BEUC）、Climate Group）は、2023年5月に声明を発出（注5）。EUで販売される乗用車の約6割は社用車として購入され、3～5年後には中古車市場に回ると指摘した。その上で、欧州では8割の市民が中古車市場で車を購入していることに着目。2030年以降に新規購入する全ての社用車をゼロエミッション車と義務付けることで、より多くの消費者が手頃な価格のEVを選択できるようになると提言した。欧州委が2023年内に発表する予定の「社用車グリーン化イニシアチブ」にも、期待を示している。

また、各国の税控除など財政的な負担軽減策や、購入支援金の給付といった購入支援策の継続も重要なポイントになる。ACEAによると、EU加盟国のうち26カ国が負担軽減策を講じ、20カ国が購入支援金を給付している（2023年7月時点）。

もともと、EVの市場シェアが高い国では、むしろ支援策の削減が既に始まっている。例えばスウェーデンは2022年11月、「ゼロエミッション車の市場導入という目的は達した」として、2023年以降の購入支援金の給付廃止を発表した。そのほか、ドイツ、オランダなどでも段階的に給付額を減らしている。また、フランス政府は7月28日、2024年以降のEV購入に対する環境報奨金制度の適用条件に、車両のカーボンフットプリントに基づく指標を導入する改正案を発表した（[2023年8月4日付ビジネス短信参照](#)）。

欧州随一のEV先進国ノルウェーも、購入インセンティブの変更に踏み切った。同国は2025年に全新車をゼロエミッション化する目標を掲げる一方、新車EVに対する付加価値税（VAT）25%を免除するなど、さまざまな優遇策を講じてきた。その結果として、EVシフトがいち早く進んだ。しかし、政府にとって財政負担は決して小さなものではなかった。そのため2023年1月から、価格が50万ノルウェー・クローネ（約700万円、NOK、1NOK=約14円）以上の新車には、VATを賦課している（注6）。

<課題の充電インフラ、新規則発効で整備加速となるか>

充電インフラもEV普及に向けた要の1つだ。欧州委が運営する「欧州代替燃料観測所（European Alternative Fuels Observatory）」によると、2022年時点で、EU域内には充電ポイントが44万8,588基（このうち急速充電は4万6,570基）ある。2020年の2倍以上に増えたが、半数以上がオランダ、ドイツ、フランスの3カ国に集中している。なかなか整備が進まない加盟国も多い。

欧州委は2021年7月、充電インフラ整備を加速させるため、加盟国に設置目標を課す代替燃料インフラ規則案を提案。これを、欧州議会とEU理事会（閣僚理事会）が2023年7月に採択した（[2023年8月2日付ビジネス短信参照](#)）。規則案の最終テキストによると、加盟国は毎年末に、国内に登録されているBEV1台当たり1.3キロワット（kW）以上、PHEV1台当たり0.8kW以上の出力が達成されるよう充電器を整備しなければならない。また、域内の主要な都市圏を結ぶ「汎（はん）欧州運輸ネットワーク（TEN-T）」の中核ネットワーク沿いに、60キロ以下の間隔で、2025年末までに合計出力が400kW以上、充電スタンドを整備するものとされた（2027年末までには、600kW以上）。最終テキストでは、欧州委案より目標を引き上げた上で採択に至った（注7）。にもかかわらず、加盟国にインフラ整備を期待する自動車業界は、「ゼロエミッション車への移行に必要な数には程遠い」と不満を表明している。

同規則案を補完するものとして、新築や改修済みの建物への充電器設置の促進を目指すのが建物のエネルギー性能指令（EPBD）の改正案だ（[2021年12月17日付ビジネス短信参照](#)、注8）。EU理事会（閣僚理事会）、欧州議会は既にそれぞれの立場（修正案）を採択し、成立に向けて協議を進めている（2023年7月時点）。

ACEAは同改正案についての政策提言書（2022年6月発表）（注9）で、総じて野心に欠けた目標設定だと批判し、新築、既存の建物のうち改修済みの建物、未改修の建物、それぞれにより明確な目標を設定することや、既存の全ての住宅に充電ポイントを迅速に設置できるよう手続きを簡素化することを提案した。

<生産支援でギガファクトリーが続々誕生>

EV市場の拡大に伴い、自動車メーカー各社は電動化目標を引き上げ、生産と販売強化を急いでいる。また、世界各国がクリーンテック分野で投資誘致を競っている状況だ。

欧州では、特に米国のインフレ削減法への警戒感が強い。そのため、欧州委は2023年2月、対抗策として「グリーン・ディール産業計画」を発表（[2023年2月3日付ビジネス短信参照](#)）。続けて、EUの国家補助規制を緩和した。国家補助規制緩和により、温室効果ガス（GHG）の排出ネットゼロに貢献する産業（ネットゼロ産業）への支援を可能になった（[2023年3月15日付ビジネス短信参照](#)）。またあわせて、ネットゼロ産業規則案（[2023年3月20日付ビジネス短信参照](#)）や、重要原材料規則案（[2023年3月22日付ビジネス短信参照](#)）を発表。生産体制の強化に乗り出した。

自動車関連分野では、バッテリー・蓄電技術や水素製造用の電解槽・燃料電池などが戦略的ネットゼロ技術とされた。こうした技術を巡っては、域内での製造拡大や原材料の安定的な確保を加速させる。例えば、バッテリーについては、欧州で現在、約50のギガファクトリー（大規模工場）事業を展開・計画。域内生産の拡大が急がれている（表2参照）。



表2：EU加盟国での主なギガファクトリー事業

国名	都市	企業		年間生産能力	稼働開始 (予定)
		企業名	国・地域籍		
ドイツ	グリュンハイデ	テスラ	米国	50GWh、将来的には100GWh	2022年
	エアフルト	寧徳時代新能源科技 (CATL)	中国	8GWh、将来的には14GWh	2022年
	ユーバーヘルン	蜂巢能源科技 (SVOLT)	中国	24GWh	2023年
	カイザースラウテルン	オートモーティブ・セルズ・カンパニー (ACC)	フランス	13.4GWh、2030年までに40GWh	2025年
	ザルツギッター	パワーコー (PowerCo)	ドイツ	40GWh	2025年
	ハイデ	ノースポルト	スウェーデン	60GWh	2026年
フランス	ピリー＝ベルクロー	オートモーティブ・セルズ・カンパニー (ACC)	フランス	13.4GWh、2030年までに約40GWh	2023年
	デュエ	エンビジョンAESC	中国	9GWh、2030年までに24GWh	2024年
	ダンケルク	ベルコール	フランス	2025年に16GWh、2030年に50GWh	2025年
	ダンケルク	プロロジウム・テクノロジー	台湾	48GWh	2026年
スウェーデン	シェレフトオ	ノースポルト	スウェーデン	60GWh	2021年
	ボーレンゲ	ノースポルト	スウェーデン	100GWh	2024年
	ヨーテボリ	ノースポルト	スウェーデン	50GWh	2025年
イタリア	テルモリ	オートモーティブ・セルズ・カンパニー (ACC)	フランス	2030年までに40GWh	2026年
スペイン	バレンシア	パワーコー (PowerCo)	ドイツ	40GWh	2026年
ポーランド	プロツワフ	LGエナジーソリューション	韓国	86GWh、2025年までに115GWh	2016年
ハンガリー	デブレツェン	寧徳時代新能源科技 (CATL)	中国	100GWh	発表なし
	イバンチャ	SKオン	韓国	30GWh	2024年

注1：年間生産能力の単位はギガワット時 (GWh)

注2：CATLのハンガリー・デブレツェン工場については、工場建設発表時に稼働開始予定時期について言及がなかった。

注3：ACCは、ステランティス、メルセデス・ベンツ、トタルエナジーズ (フランスのエネルギー大手) のバッテリー製造合弁会社。またPowerCoは、フォルクスワーゲン (VW) のバッテリー事業を担う子会社。

出所：各社の発表、報道情報を基にジェトロ作成

原材料の確保について、供給源の多元化とともに、欧州委が重視するのが資源の循環性の向上だ。

そのため、例えば、バッテリーについては、8月17日に施行されたバッテリー規則で、使用済みバッテリーの回収率目標やリサイクル済み原材料の最低使用割合を定めた。なお同規則の対象は、車載バッテリーを含め、EU域内で販売される全てのバッテリーだ ([2023年8月21日付ビジネス短信参照](#))。

また2023年7月には、自動車設計・廃車 (ELV) 管理の持続可能性要件に関する規則案も提案された。この規則案には、新車生産に必要なプラスチックの25%以上を再生プラスチック (うち25%は廃車由来) にするという規定も盛り込まれた。再生材の利用を促進する動きと捉えてよいだろう。こう

した施策により、車両設計、生産、廃車での資源効率性を高めるようという狙いが読める ([2023年7月20日付ビジネス短信参照](#))。

このように、EUと自動車業界は、「2035年までに全新車をゼロエミッション化」という目標に向けて前進している。そのような中で、2020年以降、経済やエネルギー事情、地政学的な動きなど、自動車業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化してきた。電動化、欧州自動車業界の対外競争力や循環性向上に当たり、EUや業界がどのように課題を克服していくかに注目が集まる。

注1：ACEAは、マルタを統計に含めていない。その理由としては、データ入手が不能なことを挙げた。

注2：2023年5月に発効済み。

注3：EU26カ国に、ノルウェー、アイスランド、スイス、英国を加えた各国。

注4：EU14カ国（ベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、デンマーク、アイルランド、ギリシャ、スペイン、ポルトガル、オーストリア、フィンランド、スウェーデン）と、ノルウェー、アイスランド、スイス、英国の計18カ国。

注5：Transport & Environment「[BEUC, Climate Group and T&E: The EU should set a 100% zero emission target for corporate fleets in 2030](#)」(2023年5月22日)

注6：2022年10月にこの施策変更が発表されたことを受け、駆け込み需要が発生する結果も生んだ。ノルウェー道路交通情報評議会（OFV）によると、12月だけで年間販売台数の22%を売り上げたという。

ちなみに、同国での新車登録に占めるBEV構成比は2022年、79.3%（表1参照）。過去最高だった前年の64.5%を大きく上回る実績だ。ここまで跳ね上がったのは、この駆け込み需要も大きく影響したと考えられる。

なお同年、ガソリン車とディーゼル車の構成比は、合計でわずか6.7%だった。

注7：調査レポート「[『欧州グリーン・ディール』の最新動向（第3回）モビリティ政策の動向](#) (1.18MB)」(2022年2月)参照。

注8：調査レポート「[『欧州グリーン・ディール』の最新動向（第4回）「Fit for 55」第2弾および2021年発表の関連施策](#) (1.43MB)」(2022年3月)参照。

注9：ACEA「[Position Paper: Recast of Energy Performance of Buildings Directive \(EPBD\)](#) (500KB)」(2022年6月)

## 英国（生産・販売）：2022年の自動車販売・生産は低調もEVは堅調

### EVへの移行に向け課題も

2023年10月13日 ロンドン事務所（チャウジュリー・クリシュナ、山田 恭之）

英国自動車製造者販売者協会（SMMT）によれば、2022年の英国の新車登録台数と生産台数は、前年に引き続き伸び悩んだ。一方で、電気自動車（EV）は登録、生産の双方で引き続き堅調だった。

＜新車登録は新型コロナ禍の水準を下回る＞

英国の2022年の新車登録台数は前年比2.0%減の161万4,063台だった。新型コロナウイルス感染拡大前の2019年と比べて約70万台減少し、1992年以来で最低となった2020年を下回った。2022年8月から12月にかけて5カ月連続して前年同月比で増加したが、上半期の減少分を補うまでには至らなかった。SMMTは減少の要因について、世界的な部品の供給不足の影響を受けたとしている。用途別には、自家用が2.0%増の81万8,509台、商用は37.0%増の4万4,715台だった。自家用が新車登録の半分以上を占める一方、商用とフリート（社用車など）はバッテリーEV（BEV）の新車登録の66.7%を占め、台数増加の74.7%を占めた。また、個人消費者のEV購入の促進が大きな課題になっているとした。

表1：燃料種別の新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2020年		2021年		2022年		前年比 (台数)
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	
ガソリン車	903,961	55.4	762,103	46.3	682,473	42.3	△10.4
バッテリー電気自動車 (BEV)	108,205	6.6	190,727	11.6	267,203	16.6	40.1
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注1) ガソリン	119,179	7.3	198,025	12.0	219,701	13.6	10.9
ハイブリッド車 (HEV、注 2)	109,860	6.7	147,246	8.9	187,948	11.6	27.6
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	67,134	4.1	114,554	7.0	101,414	6.3	△11.5
ディーゼル車	261,772	16.0	135,773	8.2	82,981	5.1	△38.9
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注1) ディーゼル	60,953	3.7	98,753	6.0	72,343	4.5	△26.7
合計	1,631,064	100.0	1,647,181	100.0	1,614,063	100.0	△2.0

注1：電力によるアシストで燃費や二酸化炭素（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）

燃料種別にみると、ディーゼル車は前年比38.9%減の8万2,981台で、ガソリン車も10.4%減の68万2,473台だったほか、プラグインハイブリッド車（PHEV）も11.5%減少して10万1,414台だった（表1参照）。一方で、ハイブリッド車（HEV）は27.6%増の18万7,948台、バッテリー電気自動車（BEV）は40.1%増の26万7,203台となった。BEVは新車登録の16.6%を占め、構成比で初めてディーゼル車〔ディーゼル車およびマイルドハイブリッド車（MHEV）〕を上回り、ガソリン車に次ぐ燃料種となった。SMMTは製造業者が、部品供給の制約に対してゼロエミッション車販売を優先したことによるものとしている。その結果、新車の平均CO2排出量は史上最低となった。

登録上位車種をみると、日産「キャシュカイ」が4万2,704台で1位となり、前年1位だった英国ボクソール「コルサ」が3万5,910台で2位に下がった（表2参照）。BEV部門では、米国テスラ「モデルY」と「モデル3」がそれぞれ3万5,551台、1万9,071台で、1位と2位にランクイン。日産「リーフ」は9,178台で5位となった（表3参照）。

表2：新車登録の上位10車種

(2022年) (単位：台)

順位	車種名	台数
1	日産「キャシュカイ」	42,704
2	ボクソール「コルサ」	35,910
3	テスラ「モデルY」	35,551
4	フォード「ブーマ」	35,088
5	ミニ	32,387
6	起亜「スポテージ」	29,655
7	現代「ツーソン」	27,839
8	VW「ゴルフ」	26,558
9	フォード「クガ」	26,549
10	フォード「フィエスタ」	25,070

出所：SMMT

表3：BEV新車登録の上位10車種

(2022年) (単位：台)

順位	車種名	台数
1	テスラ「モデルY」	35,551
2	テスラ「モデル3」	19,071
3	起亜「eニロ」	11,197
4	VW「ID.3」	9,832
5	日産「リーフ」	9,178
6	ミニ	7,425
7	ボルボ「ポールスター2」	7,345
8	MG「5」	7,030
9	BMW「i4」	6,699
10	アウディ「Q4 e-トロン」	6,594

出所：SMMT

<生産でもEV台頭、総生産台数の3割を超える>

SMMTによれば、英国の自動車生産台数は前年比9.8%減の77万5,014台で、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年比で40.5%減となった（表4参照）。SMMTはこの原因を、世界的な半導体不足や、大きな構造変化、中国の長期ロックダウンが及ぼしたサプライチェーンの問題によるものとみている。

表4：自動車生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

対象市場	2020年	2021年	2022年	
	台数	台数	台数	前年比
国内向け	171,890	153,749	168,176	9.4
輸出向け	749,038	705,826	606,838	△14.0
合計	920,928	859,575	775,014	△9.8

出所：SMMT

国内市場向けの生産台数は前年比9.4%増の16万8,176台だったが、輸出向けは14.0%減の60万6,838台となった。全体の57.6%を占めたEU向けは10.0%減の34万9,424台だった。そのほか、米国への輸出は31.6%減、中国は8.3%減となった。一方、日本は5.7%増、韓国は32.8%増、オーストラリアは4.7%増、スイスは2.7%増、南アフリカ共和国は23.0%増だった。2021年には上位市場であったロシア向けは、前年比78.3%減となった。

燃料種別でみると、BEV、PHEV、HEVの生産台数は23万4,066台で過去最高になり、総生産台数の30.2%を占めた。また、BEV、PHEV、HEVの総輸出額は2017年の約13億ポンド(約2,392億円、1ポンド=約184円)から100億ポンド超へと約7倍に増えている。2022年の英国の自動車輸出額全体に占める電気自動車の割合は44.7%だった。

メーカー別の生産台数では、前年 2 位だった日産が 23 万 8,329 台で 1 位になり、トヨタが前年と同じく 4 位だった（表 5 参照）。ホンダは、2021 年にスウィンドン工場での生産を終了したため、2022 年の生産台数は 0 台となった。

表 5：各メーカーの生産台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2021年 台数	2022年 台数	前年比 %
日産	204,522	238,329	16.5
ジャガー・ランドローバー	220,554	202,788	△8.1
ミニ（BMW）	186,762	186,222	△0.3
トヨタ	130,739	105,590	△19.2
ベントレー	14,401	15,639	8.6
ポクソール	31,984	9,510	△70.3
ホンダ	54,465	0	△100
その他	16,148	16,936	4.9
合計	859,575	775,014	△9.8

出所：SMMT

#### <内燃車販売禁止延期、ZEV マンデートは 2024 年より導入>

一方、政策面では大きな変化が見られた。リシ・スナク首相は 9 月 20 日、同国のネットゼロ政策に関し、見直しを発表。そのうちのひとつとして、ガソリン車・ディーゼル車の新車販売禁止の導入時期を 2030 年から 2035 年へと延期（[2023 年 9 月 22 日付ビジネス短信参照](#)）。スナク首相は、今回の見直しについて、インフレにより家計が圧迫される状況下で現状の目標が現実的でないと判断したとしている。

一方で、政府が 2024 年以降に導入する方針を示していた、自動車メーカー各社への国内新車販売に占めるゼロエミッション車（ZEV）の販売割合義務付け（ZEV マンデート）については、9 月 28 日に詳細を発表（[2023 年 9 月 29 日付ビジネス短信参照](#)）。予定通り 2024 年より導入し、2035 年を 100% として段階的に ZEV の販売割合を高めていく。乗用車については 22%、バンについては 10%が当初の割合目標となっている。

毎年、各メーカーの販売台数および当該年の目標割合に応じて、アロウアンス（Allowance）を付与。メーカーは、当該年に販売したゼロエミッションではない乗用車またはバン（非 ZEV）1 台当たりに対して 1 つのアロウアンスを使用する。アロウアンスが非 ZEV の台数を上回った場合、企業はこの余剰分を他社に販売、または貯蓄（bank）することができる。貯蓄した場合、アロウアンスは 3 年間使用できる。反対に不足する場合は他社から購入、または貯蓄分の利用、または将来分から前借り（borrow）することで補填（ほてん）する。前借りについては 2024 年から 2026 年までの期間のみ認められており、目標割合に対する利用上限も設定されている。なお、前借り分については 3.5%の「複利」で返済する必要がある。他社からの購入、貯蓄分の利用、将来からの前借りを行っても不足する場合についてはアロウアンス 1 つにつき、乗用車は 1 万 5,000 ポンド、バンは 1 万 8,000 ポンド（2024 年のみ 9,000 ポンド）を支払わなければならない。

この発表に対して、これまで同制度の明確化を求めてきた SMMT は、導入まで 100 日を切ったタイミングでメーカーは 2024 年から 2030 年までに目標とすべき販売割合が明らかになったとコメント。既にメーカーは様々な ZEV を販売しているが、需要がその供給に合わなければならないとして、政府に対して資金面を含めた支援やインフラ整備目標の設定、ドライバーへの EV への買い替え勧奨などを求めた。

これらの政策に伴う将来の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出の影響について、政府の諮問機関である気候変動委員会（CCC）によれば、ZEV マンデートの実施によりガソリン車・ディーゼル車の新車販売禁止の延期が与える直接的な影響は軽微であると分析。一方で、EV 移行への政府のコミットメント低下とみなされることで、消費者の信頼感が損なわれるリスクや、EV 製造に関連する対内投資を阻害するリスクがあるとし、間接的に影響する可能性を指摘している。

EV 関連では、EU との通商・協力協定（TCA）で導入されている EV および関連部品に対する品目別原産地規則についても、変更が生じる予定。TCA ではこれら製品に関し、2 段階で緩和措置が導入されており、2023 年末をもって第 1 段階が終了することから、2024 年以降厳格化されることになっている（詳細は、[ジェットロ調査レポート参照](#)）。

これについても、産業界から延期を求める声が出ている。欧州自動車工業会（ACEA）は、現在欧州で生産される EV に使用されるバッテリーセルや原材料はアジアからの輸入に依存しており、欧州域内で安定したサプライチェーンを構築するのに必要な生産能力が構築されていないとして、緩和措置の 3 年間の延長を求めている。こうした状況を受け、英国政府、欧州委員会が延長に向けた議論を行っている、と報じられている（「ポリティコ」2023 年 5 月 2 日）。

#### <政府の支援は充電インフラへ>

英国政府による EV 普及に関する支援に目を移すと、インフラの支援に重点が置かれている。2022 年 3 月に発表された EV インフラ戦略では、2030 年までに EV の公共充電設備設置台数を最低限 30 万台に増やすとしており、英国全土に公共充電設備を整備するために 5 億ポンドを投資するとしている。

2023 年 2 月には、インフラ戦略で発表された 4 億 5,000 万ポンド規模の地域 EV インフラ基金（LEVI）につき、追加で 5,600 万ポンドの公的および民間資金を投じることを発表している。同基金を通じて自治体に対する補助金を提供し、EV の充電ハブや路上充電設備の導入加速を支援する。

2023 年 1 月には、EV スマート充電行動計画を発表し、以下の 3 つの分野で取り組むとした。

- 消費者のスマート充電への信頼感を向上し、適切な保護を提供
- 消費者の選択肢の増加や充電市場およびエネルギーの柔軟性拡大に資する、規制や基準、イノベーションの提供
- スマート充電に対応したエネルギーシステムの整備

＜タタグループがギガファクトリー工場建設を発表＞

インド大手財閥のタタグループは 2023 年 7 月 19 日、EV 向け超大型バッテリー工場「ギガファクトリー」を英国に設立することを発表した（[2023 年 7 月 27 日付ビジネス短信参照](#)）。投資規模は約 40 億ポンド超。生産能力は 40 ギガワット時（GWh）とされている。生産開始は 2026 年を予定しており、グループ企業であるジャガー・ランドローバー（JLR）および英国・欧州内の他のメーカーにも供給される予定。

JLR は 2021 年 2 月に、「ジャガー」の世界向け全車種を 2025 年から EV モデルとし、2030 年までに「ランドローバー」の全ての車種で EV モデルを提供する計画を発表している。これに向けて、2023 年 4 月には、EV 生産能力強化に向けて今後 5 年間で 150 億ポンドを投じることを発表している。2023 年 3 月には、タタ・テクノロジーズと提携し、デジタルトランスフォーメーション（DX）を推進することを発表したほか、6 月には、サプライチェーンマッピングおよびリスク分析企業エバーストリーム・アナリティクスとの連携を発表。AI などを活用し、リアルタイムでサプライチェーンをモニタリングし、供給不足を防ぐとしている。そのほか、自動運転車の開発にも注力する。同社は 2023 年 2 月、ドイツ、イタリア、スペインに次世代自動運転車技術を開発するハブの設立を発表。既存の米国、ハンガリー、アイルランド、英国、中国、インドの 6 つのハブとともに、デジタル補助システムや AI の開発を進める。

米国フォードは 2022 年 12 月、英国輸出信用保証局（UKEF）から EV の製造ライン拡大に向けた支援を獲得した。全体の融資額は 7 億 5,000 万ポンドで、UKEF が 6 億ポンドの政府保証を提供する。そのほか、2023 年 4 月には、英国の一部の高速道路でのハンズフリー運転技術の使用に関し、当局から承認を得たことを発表している。

ステランティス傘下のボクソールは 2023 年 6 月、同社のクロスランドの EV モデルを 2024 年に導入することを発表した。これにより、同社の全ての車種につき、EV モデルが提供されるとしている。なお、同社は、2028 年までにすべての販売車種を EV とすることを目標としている。これに先立つ 2022 年 10 月には、英国再エネ事業者オクトパスエナジーと連携し、家庭・公共充電に関するパッケージを提供することを発表。これにより、ボクソールの EV 購入者に対し、自宅へのスマート充電設備の設置や、大手の充電事業者が提供する公共充電設備で利用可能な支払いカードとアプリを提供するとしている。

ドイツの BMW の子会社である BMW UK は 2022 年 10 月、英国の 15 の国立公園の充電インフラ改善に向け、充電設備の設置などを含めたパートナーシップをナショナル・パークス UK と締結することを発表。また、2023 年 1 月には傘下のミニが、EV への移行を支援すべく、2023 年 1 月から 3 月に同社の EV ミニ・エレクトリックを購入した場合に、家庭用の充電設備を無料で提供することを発表している。

日系企業では、トヨタ自動車が 2022 年 12 月に、同社の水素燃料電池ピックアップトラックの開発支援に向けて、政府から 1,130 万ポンドの支援を獲得した（[2022 年 12 月 6 日付ビジネス短信参照](#)）。

また、2023年5月には、同社のダービー工場でのエアレス塗装機の導入に対し、約28万ポンドの政府補助金が割り当てられることが発表されている（[2023年5月16日付ビジネス短信参照](#)）。

日産自動車は2022年9月、サンダーランド工場で生産されているキャッシュカイとジュークの、ハイブリッドモデルの生産を開始することを発表。最新のバッテリーアセンブリ設備を含む新設備でバッテリーパックの生産を行う。

自動車メーカーが様々な視点でEVなどへの移行を模索する中で、課題も残る。英国発のスタートアップ企業で北東部にギガファクトリーを建設する予定であったブリティッシュボルトが2023年1月に破綻した。同年2月に、オーストラリアのバッテリー関連企業リチャージ・インダストリーズが事業・資産の過半数を取得することを発表している。一方で、ブリティッシュボルトの共同管財人を務めるEYパルテノンが8月に発表した進捗報告書では、支払い期限を過ぎているにもかかわらず、完了していないと指摘されており、状況は不透明だ。

SMMTのホーズCEOは7月21日の声明で、30以上のギガファクトリー建設プロジェクトが計画・建設・運用されている大陸欧州や、インフレ削減法を通じたクリーン投資の誘致を行う米国と比較し、英国が遅れを取っていることを指摘した。8月4日の声明では、EVの生産が伸長していることを歓迎しつつ、依然、エネルギーコストが課題であるとして、EVのサプライチェーン全体を通じて協調した取り組みを行う必要性を指摘している。



## ドイツ（生産・販売）：乗用車生産・新規登録台数とも増加

2022年乗用車市場（前編）

2023年9月29日 ミュンヘン事務所（クラウディア・フェンデル）

2022年は、ドイツ国内の乗用車生産・新規登録台数がともにプラスに転じた。一方、ドイツ3大自動車メーカー〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、メルセデス・ベンツグループ、BMWグループ〕の2022年の全世界での生産・販売台数は、ロシアによるウクライナ軍事侵攻や新型コロナウイルス感染拡大による工場の停止、部品不足などが引き続き影響を及ぼしたため、新型コロナ禍前の水準には届かなかった。

<2022年の国内乗用車生産台数は6年ぶりに前年比でプラスに>

ドイツ自動車産業連合会（VDA）によると、2022年のドイツ国内乗用車生産台数は348万357台（前年比12.4%増）となり、6年ぶりにプラスに転じた。そのうち、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）〕が88万4,576台（42.9%増）を占めた。しかし、2022年の国内乗用車生産台数は新型コロナ感染拡大前の2019年比では25.4%減で、新型コロナ感染拡大前の水準を回復していない。また、2022年のドイツ自動車メーカー（VDA会員企業のみ）によるドイツ国外での乗用車生産台数は960万7,381台（前年比1.7%増）と増加した。

<ドイツ自動車大手3社の2022年の世界生産台数、BMWのみ前年比マイナス>

ここからは、ドイツ自動車メーカー大手3社の全世界での生産台数とその増減理由について、各社の発表を基にみていく。

### **VWグループ**

VWグループ（中国の合弁会社を含む）の2022年の世界の生産台数（乗用車以外の小型商用車も含む）は871万6,606台（前年比5.2%増）となった。2022年のドイツ国内生産台数は164万7,611台（11.1%増）だった。同グループがドイツで生産した車両台数のグループ全体でのシェアは18.9%となり、前年比で1.0ポイント上がった。VWグループは、同グループの世界の生産台数は増加したが、新型コロナ禍とロシアによるウクライナ侵攻により生じた半導体不足とサプライチェーンの混乱が生産に影響を及ぼしたとした。なお、ウクライナ情勢を背景に、同社は2022年3月にロシアにおける生産を完全に停止した。

### **BMWグループ**

BMWグループの2022年の世界の乗用車生産台数は238万2,305台（前年比3.2%減）となった〔中国の華晨汽車集団（Brilliance）による生産を含む〕。ブランド別にみると、BMWが208万9,801台（3.5%減）で最も多い。MINIは28万6,265台（0.8%減）にとどまった。他方、高級ブランドのロールス・ロイスが伸びを見せ、6,239台（5.5%増）に増加した。BMWグループによると、2022年に半導体などの部品の供給不足で生産台数が抑制された影響で大きくたまった超過需要は、2023年第1四半期（1～3月）に特に欧州において解消されつつある。なお、ドイツ経済紙の「ハンデルスブラット」紙（2022年3月1日）によると、BMWは同紙に対して、ロシアでの生産とロシアへの輸出を停止することを明らかにした。

## メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループ傘下のメルセデス・ベンツの2022年の世界の乗用車生産台数は208万5,965台（前年比6.8%増）だった。同社によると、乗用車部門は2022年末の需要が好調だった。特にBEVの「EQ」のほか、「GLC」「SL」の3モデルの需要が高かった。なお、メルセデス・ベンツグループは2022年3月、ロシアにおける生産とロシアへの輸出を停止することを決定した。

<2022年の国内乗用車新規登録台数は3年ぶりに前年比プラスに>

連邦自動車局（KBA）は2023年1月4日、2022年のドイツ国内の乗用車新規登録台数を265万1,357台（前年比1.1%増）と発表した（[2023年1月13日付ビジネス短信参照](#)）。国内新規登録台数は新型コロナが感染拡大した2020年以降、初めて前年比でプラスに転じた。なお、2021年の乗用車新規登録台数は262万2,132台で、1990年の東西ドイツ再統一以降最少だった。

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48万967台（前年比1.8%減）と減少したものの、シェアは18.1%で最大だった。続くメルセデス・ベンツは24万3,999台（8.3%増）で、シェアは9.2%だった。VW傘下のアウディは21万3,410台（17.3%増）。BMWは減少し、20万9,722台（5.7%減）にとどまった。

日系メーカー・ブランドでは、トヨタが伸びをみせ、7万8,366台（前年比9.0%増）となった。他方、同社が展開する高級車ブランドのレクサスが減少し、2,746台（11.9%減）だった。マツダは3万5,008台（8.1%減）、三菱自動車は3万4,430台（6.8%減）だった。日産は2万6,069台（0.7%減）にとどまった。スズキは1万5,583台（43.1%減）と、減少幅がかなり大きかった。ホンダも減少し、7,709台（2.5%減）となった。その他、スバルは3,725台（20.3%減）と大きく落ち込んだ。

**表1：ドイツの乗用車新規登録台数（2022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	480,967	18.1	△1.8
	メルセデス・ベンツ	243,999	9.2	8.3
	アウディ	213,410	8.0	17.3
	BMW	209,722	7.9	△5.7
	オペル	144,588	5.5	△10.7
	シュコダ	143,928	5.4	△3.9
	フォード	131,256	5.0	3.9
	セアト	111,646	4.2	2.7
	現代	105,074	4.0	△1.5
	ルノー	79,861	3.0	△24.6
日系 メーカー ・ ブランド	トヨタ	78,366	3.0	9.0
	マツダ	35,008	1.3	△8.1
	三菱自動車	34,430	1.3	△6.8
	日産	26,069	1.0	△0.7
	スズキ	15,583	0.6	△43.1
	ホンダ	7,709	0.3	△2.5
	スバル	3,725	0.1	△20.3
	レクサス	2,746	0.1	△11.9
合計（その他を含む）		2,651,357	100.0	1.1

出所：連邦自動車局（KBA）の発表に基づきジェトロ作成

燃料別にみると、低排出ガス車が好調だった（表2参照）。BEVは47万559台（前年比32.2%増）、PHEVは36万2,093台（11.3%増）になった。BEVとPHEVが全体に占める割合が31.4%となり、前年比で5.4ポイント上がった。ハイブリッド車（PHEVを含まない）は46万5,228台（8.4%増）で、シェアは17.5%だった。

ガソリン車は86万3,445台（前年比11.2%減）となったが、シェアでは32.6%と最大だった。ディーゼル車も減少し、47万2,274台（9.9%減）だった。シェアは17.8%となった。

**表2：ドイツの乗用車新規登録台数（2022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	863,445	32.6	△11.2
ディーゼル	472,274	17.8	△9.9
電気自動車（BEV）	470,559	17.7	32.2
ハイブリッド（HEV、注）	465,228	17.5	8.4
プラグインハイブリッド（PHEV）	362,093	13.7	11.3
液化石油ガス（LPG）	15,006	0.6	48.3
圧縮天然ガス（CNG）	1,846	0.1	△52.9
合計(その他を含む)	2,651,357	100.0	1.1

注：ハイブリッド（HEV）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）の発表に基づきジェトロ作成

<ドイツ自動車大手3社の2022年の世界販売台数、新型コロナ禍前の水準には届かず>

2022年の全世界でのドイツ3大自動車メーカーの販売台数では、メルセデス・ベンツグループが前年比で増加した。他方、VWグループとBMWグループは減少した。新型コロナ禍以前の2019年比では、国・地域によって回復傾向があるものの、3社とも2019年の水準に届いていない。

## VWグループ

VWグループの2022年の全世界の販売台数（乗用車以外の小型商用車も含む）は、795万7,288台（前年比7.6%減）だった（表3参照）。新型コロナ禍前の2019年（1,073万3,077台）と比較すると25.9%減と、いまだ大きく下回っている。国・地域別にみると、アジア大洋州が350万2,556台（前年比2.7%減）だった。そのうちの中国も減少し、318万2,428台（3.6%減）となった。インドは9万7,610台（86.0%増）と急増した。日本は6万1,112台（6.8%減）だった。欧州地域では、自国ドイツが99万8,000台（4.0%増）と増加した。

表3：VWグループの2022年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域名	販売台数	前年比	2019年比
欧州・その他地域	3,297,402	△10.9	△ 30.0
西欧	2,615,864	△5.3	△ 27.9
ドイツ	998,000	4.0	△ 24.7
フランス	211,430	△11.3	△ 31.3
英国	377,449	△10.7	△ 30.6
イタリア	223,864	△9.9	△ 28.0
スペイン	192,311	△12.6	△ 37.0
中・東欧	418,513	△33.0	△ 45.4
その他地域	263,025	△15.8	△ 17.2
北米	759,791	△13.3	△ 19.9
米国	564,705	△12.8	△ 13.7
南米	397,539	△9.0	△ 27.9
アジア大洋州	3,502,556	△2.7	△ 22.5
中国	3,182,428	△3.6	△ 24.7
インド	97,610	86.0	89.4
日本	61,112	△6.8	△ 22.9
合計	7,957,288	△7.6	△ 25.9

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グループ「2022年年次報告書（2023年2月5日）」「2020年年次報告書（2021年3月16日）」に基づきジェトロ作成

ブランド別にみると、高級車のポルシェ、ベントレー、ランボルギーニはいずれも増加した（表4参照）。対照的に大きく落ち込んだのが、シュコダとセアトだ。前者は73万1,262台（前年比16.7%減）、後者は38万5,592台（18.1%減）だった。

表4：VWグループの2022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
VW乗用車	4,563,340	△ 6.8	△ 27.3
アウディ	1,614,231	△ 3.9	△ 12.5
シュコダ	731,262	△ 16.7	△ 41.2
セアト	385,592	△ 18.1	△ 32.8
VWブランド商用車	328,572	△ 8.6	△ 33.2
ポルシェ	309,884	2.6	10.4
ベントレー	15,174	3.5	37.9
ランボルギーニ	9,233	9.9	12.5
合計	7,957,288	△ 7.6	△ 25.9

注：中国の合併会社分を含む。

出所：VWグループ「2022年年次報告書（2023年2月5日）」「2020年年次報告書（2021年3月16日）」に基づきジェトロ作成

## BMW グループ

BMWの2022年の全世界の乗用車販売台数は、239万9,632台（前年比4.8%減）だった（表5参照）。2019年（253万7,504台）と比較すると5.4%減になる。国・地域別にみると、欧州、米州、アジアのいずれの地域でも前年を下回った。アジアは103万987台（前年比3.5%減）だった。うち、中国が同国の新型コロナウイルス感染拡大予防措置の影響を受け、79万3,520台（6.4%減）と減少した。欧州は87万8,515台（7.4%減）だった。ドイツでの販売台数も減少し、25万4,292台（4.7%

減)となった。米州も減少し、44万1,471台(2.3%減)だった。米国は36万3,541台(1.2%減)だった。

**表5 : BMWグループの2022年の乗用車販売台数(国・地域別)**

(単位:台、%) (△はマイナス値)

国・地域名	販売台数	前年比	2019年比
欧州	878,515	△7.4	△18.8
ドイツ	254,292	△4.7	△23.1
英国	157,329	△4.3	△32.7
米州	441,471	△2.3	△6.6
米国	363,541	△1.2	△3.2
アジア(注)	1,030,987	△3.5	10.8
中国	793,520	△6.4	9.5
その他	48,659	△7.7	△6.8
合計	2,399,632	△4.8	△5.4

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「2022年度グループ報告書(2023年3月15日)」「2020年度グループ報告書(2021年3月17日)」からジェトロ作成

ブランド別にみると、高級車のロールス・ロイス(前年比7.8%増)は増加した一方、BMWとMINIは減少した(表6参照)。

**表6 : BMWグループの2022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)	2,100,689	△5.1	△3.9
MINI	292,922	△3.1	△15.7
ロールス・ロイス	6,021	7.8	18.1
合計	2,399,632	△4.8	△5.4

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

出所:BMW「2022年年度グループ報告書(2023年3月15日)」からジェトロ作成

### メルセデス・ベンツグループ

ドイツ自動車大手3社の中で、メルセデス・ベンツグループのみが、全世界の乗用車販売台数が前年比プラスとなり、204万719台(前年比5.0%増)だった(表7参照)。ただし、新型コロナ禍前の2019年(238万5,432台)に比べると14.5%減。国・地域別では、アジア大洋州が98万8,210台(前年比6.1%増)で好調だった。そのうち、中国が75万3,851台(2.6%増)となった。欧州も増加し、61万8,904台(2.7%増)だった。一方、ドイツでの販売が振るわず、21万5,590台(1.3%減)にとどまった。北米が34万4,193台(18.4%増)と大きく増加した。北米の主力市場である米国でも伸びを見せ、30万751台(19.6%増)となった。

**表7：メルセデス・ベンツ（注1）の2022年の乗用車販売台数（国・地域別）**  
 （単位：台、％）（△はマイナス値）

国・地域名	2022年	前年比	2019年比
<b>欧州（注2）</b>	618,904	2.7	△ 37.6
ドイツ	215,590	△1.3	△ 35.7
<b>アジア大洋州</b>	988,210	6.1	5.2
中国	753,851	2.6	8.6
<b>北米（注3）</b>	344,193	18.4	△ 6.7
米国	300,751	19.6	△ 4.0
<b>その他</b>	89,412	△25.0	5.6
<b>合計</b>	2,040,719	5.0	△ 14.5

注1：メルセデス・ベンツおよびスマートの合計。

注2：欧州はEU加盟国、英国、スイスおよびノルウェー。

注3：北米は米国、カナダおよびメキシコ。

出所：メルセデス・ベンツグループ「2022年報告書（2023年3月13日）」「2020年報告書（2021年2月18日）」からジェトロ作成

## ドイツ（販売）：低排出ガス車の販売がさらに加速

2022年乗用車市場（後編）

2023年9月29日 ミュンヘン事務所（クラウディア・フェンデル）

ドイツ3大自動車メーカー〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、メルセデス・ベンツグループ、BMWグループ〕の2022年の低排出ガス車〔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）〕の世界販売台数は増加した。3社とも、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減をさらに推進している。

2023年については、ドイツ国内での乗用車の新規登録台数と生産台数はともに増加の予想だ。3大自動車メーカーともに、2023年の世界販売台数の予測を発表している。

<低排出ガス車の販売は好調、各社が2022年の新車CO<sub>2</sub>排出量目標を達成>

ドイツ自動車大手3社とも、低排出ガス車の拡大を推し進めている。特にBEVの販売台数は好調だった。また、各社とも脱炭素化を目指しており、2022年の欧州（注1）でのCO<sub>2</sub>平均排出量目標を達成した。

### VWグループ

VWグループは、2022年の全世界での低排出ガス車販売台数が81万7,284台（前年比7.2%増）だった。グループ全体の大型商用車も含む新車販売台数（826万2,776台）全体に占める割合は9.9%で、2021年の8.6%を1.3ポイント上回った。低排出ガス車のうち、BEVは57万2,110台（26.3%増）で、全体に占める割合は6.9%。PHEVは24万5,174台（21.2%減）で、全体に占める割合は3.0%だった。

同社は2021年4月発表の「Way to ZERO」で、2050年までのカーボンニュートラル達成に向けた目標の1つとして、2030年までに電気自動車（EV）の販売台数の割合を、欧州で少なくとも70%に、北米と中国で50%以上に増加させることを目指すとした。2023年1月には、短・中期的な目標として、2023年のBEVのグループ全体の販売台数の割合を約11%に拡大させ、2025年には約20%とすることを目指すと発表。さらに、2030年までに、BEVの販売台数の割合を50%に拡大させるとした。同社は2023年に、「ID.3」「ID.7」「ID.Buzz Long Wheel Base」「CUPRA Tavascan」「Audi Q8 e-tron」などのBEVの新モデルを市場投入する。

VWグループの2022年の研究開発費は、189億800万ユーロ（前年比21.3%増）となった。また、2023～2027年の5年間の投資額は合計1,800億ユーロを予定しており、そのうち68%を電動化とデジタル化の分野へ投資するとした。前回の2022～2026年計画では、同比率は56%だった。

VWグループは、2022年の新車（注2）のCO<sub>2</sub>平均排出量目標を達成した。同社目標値の1キロ当たり122グラムに対して、119グラムだった。同グループは2025年、そして2030年のCO<sub>2</sub>平均排出量目標を達成できると予測している。

## BMW グループ

BMW グループの 2022 年の全世界での低排出ガス車販売台数（BMW と MINI の合計）は 43 万 3,792 台（前年比 32.1%増）だった。グループ全体の全販売台数（239 万 9,632 台）に占める割合は、2021 年の 13.0%から 18.1%に拡大した。低排出ガス車のうち、BEV は 21 万 5,752 台で前年比 2.1 倍と急増した。全販売台数に占める割合は 9.0%。2023 年にこの割合を 15%まで伸ばすことを目指している。さらに、2030 年までに世界販売台数の 50%以上を BEV とする目標を挙げている。また、2030 年までに、約 1,000 万台の BEV を販売するとした。一方、PHEV の 2022 年の販売台数は 21 万 8,040 台（2.9%減）にとどまった。PHEV が全販売台数に占めるシェアは 9.1%となった。

BMW グループは 2022 年下半期に、BEV モデル「BMW i7」と「BMW iX1」を市場投入した。2023 年には、BEV モデルの「BMW i5」と「BMW iX2」を市場投入する。また、2023 年 3 月に欧州、日本、中国、韓国、米国といった主要市場において、燃料電池車（FCEV）「BMW iX5 Hydrogen」のパイロット車両を合計 100 台弱導入した。

2022 年の研究開発費は 66 億 2,400 万ユーロ（前年比 5.2%増）だった。今回の研究開発費は、BMW グループが 2025 年に導入予定の「ノイエ・クラッセ（Neue Klasse）」を含む新モデルや次世代電気駆動の開発、デジタル化、自動運転技術向けが中心だった。

なお、BMW グループは、2022 年の欧州における新車の CO2 平均排出量目標を達成した。2022 年の同グループの目標値である 1 キロ当たり 127.5 グラムに対して、105 グラムだった。2023 年は、CO2 平均排出量をさらに削減できる見込みだ。

## 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 2022 年の全世界での低排出ガス車販売台数は 33 万 3,500 台（前年比 22.7%増）だった。グループ全体の販売台数に占める割合は 16.3%となり、前年比で 2.3 ポイント上がった。そのうち、BEV は 14 万 9,200 台（66.7%増）だった。BEV モデルでは、特に「EQA」（3 万 3,500 台、35.1%増）、「EQB」（2 万 6,200 台、29.1 倍）、「EQS Saloon」（2 万 3,400 台、9.4 倍）などの販売が好調だった。一方、PHEV の 2022 年の販売台数は 18 万 4,300 台（1.1%増）にとどまった。同社は既に全セグメントで BEV を提供している。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）は、2025 年から BEV 向けのみとする。具体的には、(1) 中・大型乗用車向けの「MB.EA」、(2) 高級スポーツカー向け「AMG.EA」、(3) 小型商用車とバン向けの「VAN.EA」の BEV 専用アーキテクチャを 2025 年に導入の予定。また、市場動向によっては、2030 年までに全新車販売を BEV にする可能性もあるとしている（[2023 年 1 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）。2022 年後半には、BEV モデルの「EQS SUV」と「EQE」を市場投入した。

メルセデス・ベンツグループでは、2022 年の研究開発費が 85 億 4,100 万ユーロ（前年比 6.2%減）となった。そのうち、グループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズ（乗用車部門）による研究開発費は 79 億 8,600 万ユーロ（10.8%増）だった。研究開発費が振り向けられたのは、主に (1) BEV 向けアーキテクチャの開発、(2) デジタル化、(3) 自動運転技術などの分野。加えて、2022～2026 年の 5



年間に、電動化とソフトウェア開発に総額 600 億ユーロ以上を投資する計画としている。一方で、メルセデス・ベンツ・カーズは固定費を 2025 年までに 2019 年比で 20%削減する目標を掲げた。

メルセデス・ベンツは、欧州における 2022 年の新車の CO2 平均排出量目標を達成した。同社目標値の 1 キロ当たり 127 グラムに対して、115 グラムだった。同社は 2023 年には、CO2 平均排出量目標を大きく上回ると予測している。

<VDA、2023 年はドイツ国内乗用車の市場・生産はさらに回復と予測>

ドイツ自動車産業連合会 (VDA) は 2023 年 7 月、2023 年の乗用車市場の見通しを発表した。ドイツ乗用車市場については 280 万台 (前年比 6%増) と予測、前回予測 (2023 年 5 月) での 4%増を約 5 万 5,000 台上方修正した。しかし、新型コロナ禍以前の 2019 年の水準を 22%下回る。ドイツを含む欧州市場 (注 3) は 1,230 万台 (9%増) とした。前回予測では 1,200 万台 (7%増) だった。

VDA はドイツ国内での乗用車生産台数の見通しも上方修正し、400 万台 (前年比 15%増) と予測した。前回予測 (2023 年 5 月) の 379 万台 (9%増) から 6 ポイント上がった。ただし、2019 年の水準を 14%下回る。

<2023 年は 3 社ともに世界全体で BEV 販売拡大が継続の見通し>

ドイツの自動車大手 3 社は、2023 年の販売や生産についてどのように見通しているのか。

## VW グループ

VW グループは、材料や部品のサプライチェーンの状況が回復に向かうことと物流事情の改善を前提に、2023 年の世界乗用車販売台数を約 950 万台と予測している。同グループによると、例えば西欧だけでも受注残は 180 万台で高水準を維持しており、そのうちの 31 万台が BEV となっている。また、2023 年は通年で、特に (1) 世界乗用車市場における競争激化、(2) 材料やエネルギーの供給不安、(3) エネルギー市場や為替環境の変化、(4) CO2 排出量削減への一層の要求などの課題に直面することを見込む。

## BMW グループ

BMW グループは、2023 年通年で、新型コロナ禍が売上高などに与える影響は少なくなると予測している。他方、中国における新型コロナ感染拡大予防措置による生産・販売台数への影響についてまだ不安があるとした。また、半導体や部品の供給状況が回復に向かうものの、特に BEV 向けバッテリーの生産に必要なリチウム、ニッケル、コバルトなどの原材料の不足が悪化する見込みがある。併せて、人員不足、部品供給への制限、エネルギー価格や原材料価格の高騰などがサプライチェーンに影響を及ぼす可能性があるとした。エネルギー供給については、再生可能エネルギーの利用とエネルギー効率化により、供給を安定化できるとした。

BMW グループは、2023 年の BMW、MINI およびロールス・ロイスの世界販売台数が 2022 年比で微増すると予測している。その理由として、部品供給の安定化と高い水準の受注残を挙げた。ニコラス・ペーター財務担当取締役は「ハンデルスブラット」紙 (2022 年 9 月 26 日) のインタビューで、

「微増する」というのは「1~5%増加する」という意味だと明らかにした。また、同財務担当取締役は、2023年通年のBEVの販売台数が24万~24万5,000台に増加すると予測している。2024年のBEVの販売台数は40万台となる見込みだ。

### メルセデス・ベンツ

メルセデス・ベンツグループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズは、2023年の世界販売台数は2022年と同じ水準にとどまるとしている。同社は、特に「EQS SUV」や「メルセデス・マイバッハEQS SUV」のような高級車の販売がわずかに増加すると予測している。また、2023年のBEV販売台数は、前年比でほぼ倍増すると予測している。

注1：EU加盟国、ノルウェーとアイスランドを含む。

注2：2022年からVWグループ傘下のランボルギーニとベントレーを含む。

注3：EU27カ国、EFTA加盟国（スイス、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン）および英国。


## フランス（生産・販売）：2022年の乗用車新規登録台数、前年比 7.8%減

燃料・車両価格の上昇で購入意欲減退

2023年9月11日 パリ事務所（山崎 あき）

2022年のフランス国内の乗用車新規登録台数は前年比 7.8%減の 152 万 9,035 台だった。うち、バッテリー式電気自動車〔BEV、燃料電池車（FCEV）を含む〕の新車登録台数は、前年比 25.3%増の 20 万 3,121 台と大幅増が続いた。一方、プラグインハイブリッド車（PHEV）は前年比 10.2%減の 12 万 6,549 台と縮小に転じた。

<燃料や新車価格の上昇で購入意欲低下>

フランス自動車工業会によると、2022年の乗用車新規登録台数は、前年比 7.8%減の 152 万 9,035 台と、1974年以降では最低となった〔詳細は[フランス自動車工業会資料参照](#) (98KB) (フランス語)〕。半導体などの素材不足で新車供給が低迷する中、原材料価格の高騰を背景に新車価格が上昇。これにロシアのウクライナ侵攻を受けた燃料価格の高騰が重なり、消費者の購入意欲が減退した。中古車販売市場は 520 万 4,628 台で、前年比 13.5%減少した。

小型商用車（車載量 5 トン未満）の新車登録台数は前年比 19.5%減の 34 万 8,075 台、大型トラック（車載量 5 トン以上）は 4 万 4,012 台で、前年からほぼ横並び（0.3%減）だった。

欧州自動車工業会（ACEA）の発表によると、2022年のフランスの国内乗用車生産台数は 94 万 690 台で、過去最低だった前年の 85 万 2,812 台を 10.3%上回ったが、新型コロナウイルス危機前の水準（2019年：159 万 636 台）のほぼ 6 割にとどまった。

乗用車新規登録台数をメーカー・ブランド別にみると（表 1 参照）、ルノー・グループはルノーが前年比 12.1%減の 23 万 6,405 台と減少する一方、グループ傘下のダチア（ルーマニア）は 4.5%増の 13 万 855 台と前年を上回った。

ステランティスは、プジョーが前年比 14.1%減の 24 万 5,608 台、シトロエンが 19.8%減の 12 万 9,883 台、フィアットが 8.5%減の 3 万 6,508 台と、主要ブランドが軒並み減少した。

外国勢では、トヨタが前年比 4.3%増の 10 万 268 台となり、ドイツのフォルクスワーゲン（VW）を抜いて、外国メーカー最大シェアを獲得した。前年までトップだった VW は前年比 7.6%減の 9 万 7,292 台、グループ傘下のシュコダが 4.9%減の 2 万 8,904 台と低迷した。高級車ブランドはメルセデス・ベンツが 5.5%減の 4 万 7,977 台と縮小が続いたほか、BMW が 1.2%減の 4 万 5,439 台、アウディが 12.8%減の 4 万 3,687 台と前年を下回った。

韓国勢では、起亜が 4.5%増の 4 万 6,224 台、現代は 4.1%増の 4 万 7,106 台と増加幅は縮小したが、前年からのプラスの伸びを維持した。米国勢では、フォードが 7.6%増の 4 万 7,095 台、テスラが 10.4%増の 2 万 9,199 台と急増した。このほか日本勢では、日産が 2.9%増の 2 万 7,169 台で、小幅ながらプラスとなった。

モデル別に見ると、プジョー「208 II」が 8 万 8,812 台と最多だった。これにダチア「サンデロ 3」の 6 万 4,293 台、ルノー「クリオ V」が 6 万 4,012 台と続いた。上位 10 位まではステランティス、ルノー・グループのモデルが並ぶ。外国勢ではトヨタ「ヤリス」が 3 万 1,115 台で 11 位だった。

**表1：2022年の主要メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数** (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	245,608	△ 14.1
ルノー	236,405	△ 12.1
ダチア	130,855	4.5
シトロエン	129,883	△ 19.8
トヨタ	100,268	4.3
フォルクスワーゲン	97,292	△ 7.6
メルセデス・ベンツ	47,977	△ 5.5
現代	47,106	4.1
フォード	47,095	7.6
起亜	46,224	4.5
BMW	45,439	△ 1.2
アウディ	43,687	△ 12.8
フィアット	36,508	△ 8.5
オペル	36,052	△ 3.6
テスラ	29,199	10.4
シュコダ	28,904	△ 4.9
日産	27,169	2.9
合計 (その他を含む)	1,529,035	△ 7.8

出所：フランス自動車工業会

<新車登録台数に占める低公害車の割合上昇>

乗用車新規登録台数を燃料別にみると〔詳細は[ラ・プラットフォーム・オートモビル \(PFA\) 資料参照 !\[\]\(23d9fc146e83b5c3013cfa32c784f8d5\_img.jpg\) \(177KB\)](#) (フランス語)〕、ガソリン車は前年比 14.8%減の 56 万 8,880 台で、全体に占める割合は 37.2%と、前年 (40.2%) から 3 ポイント低下した (表 2 参照)。ディーゼル車は 31.6%減の 23 万 9,111 台と大幅減を示した。ディーゼル車の全体に占める割合も 15.6%と、前年 (21.1%) からさらに 5.5 ポイント低下した。2020 年 (30.6%) からの 2 年間で、全体に占める割合はほぼ半減した。

ハイブリッド車は 45 万 9,212 台で前年を 6.6%上回り、全体に占める割合は前年 (25.8%) より 4.2 ポイント多い 30.0%に達した。このうち PHEV の新車登録台数 (乗用車のみ) は 12 万 6,549 台で、前年 (14 万 1,001 台) を 10.2%下回った。全体に占める割合は 8.3%と、前年 (8.5%) から 0.2 ポイント低下した。

BEV は 20 万 3,121 台 (うち FCEV は 193 台) で、前年比 25.3%増となった。環境報奨金と買い替え補助金制度に加え、都市部でディーゼル車など高排出ガス車の乗り入れを規制する「低排出モビリ

ディーゼーン」設置増加の動きや、同地区に居住する低所得者を対象にした電気自動車（EV）の購入支援措置などが後押しした（[2022年5月24日付ビジネス短信参照](#)）。

乗用車新規登録台数に占める BEV の割合は 13.3% と、前年から 3.5 ポイント増加した。PHEV と合わせた低公害車の割合は 21.6% で、初めてディーゼル車の割合を上回り、新車市場の電動化加速の動きが明らかになった。

表2：燃料別乗用車新規登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料	2021年	2022年	
	登録台数	登録台数	伸び率
ガソリン	667,503	568,880	△ 14.8
ディーゼル	349,479	239,111	△ 31.6
ハイブリッド	430,838	459,212	6.6
〔プラグインハイブリッド (PHEV) 〕	141,001	126,549	△ 10.2
バッテリー式電気自動車(BEV)	162,167	203,121	25.3
〔燃料電池車 (FCEV) 〕	61	193	216.4
スーパーエタノール (e85)	2,424	11,753	384.9
天然ガス	170	109	△ 35.9
合計 (その他を含む)	1,659,003	1,529,035	△ 7.8

出所：ラ・プラットフォーム・オートモビル (PFA) からジェトロ作成

フランスの市場調査会社 AAA Data の集計結果に基づく報道によると、2022 年の BEV 新車登録台数のモデル別内訳では、プジョー「e-208」が最大で 1 万 9,219 台となり、これにダチア「スプリング」の 1 万 8,326 台、テスラ「モデル 3」の 1 万 7,005 台が続いた。ルノー「メガーヌ e-テック」、フィアット「500e」は前者が 1 万 5,580 台、後者が 1 万 5,163 台と好調だった。中国メーカーによる BEV の市場拡大も見られた。2022 年 12 月はテスラ (5,416 台)、ルノー (3,947 台)、ダチア (2,800 台)、VW (2,558 台)、プジョー (1,891 台) に続き、中国の上海汽車集団 (SAIC) 傘下の英国系 MG が 1,486 台と 6 位に躍進した。

EV 購入者の平均年齢は 50.6 歳で、都市部に住む高所得層の男性に多い。42%程度がリース契約を利用している〔[2022年7月・AAA Data 発表資料参照](#) (1.12MB) (フランス語)〕。また、2023 年 1 月に実施された世論調査によると (AAA Data 調べ、報道ベース)、フランス人の 4 人に 1 人は EV 購入を望んでいる。特に 18 歳～34 歳の若年層は回答者の 29% が EV 購入に前向きな姿勢を示した。購入を控える理由としては「価格」を挙げた人の割合が 74% と最も多く、「航続距離」との回答 (67%) を上回った。

#### <EV サプライチェーン構築の動きが本格化>

フランス政府は、2030 年までに年間 200 万台の EV の国内生産を目標に掲げる。総額 540 億ユーロの国家投資計画「フランス 2030」の中で、モビリティの脱炭素化に 36 億ユーロの予算を充て、バッテリーの国内生産プロジェクトなど EV のサプライチェーン構築に公的資金を投入している。

フランスの自動車メーカーによる EV サプライチェーン構築の動きをみると、ルノーは 2021 年に北部オー・ド・フランス地域圏のドゥエ、モブージュ、リュイッツの 3 つの工場を統合して EV の開

発・製造拠点「エレクトリシティ（ElectriCity）」を開設し、2022年に「メガーヌ e-テック」「カンゲー2 ZE」の生産を開始した（同年の年間生産台数は前者が4万6,722台、後者が3,000台）。

ルノーが2015年から「ゾエ」「トゥインゴ」「カンゲー」「マスター」向けに、電動モーターを製造している、ノルマンディー地域圏のクレオン工場では、2022年に生産ラインを増設した。同工場では2024年から年間100万個を超える電動モーター（EV向け50万個、ハイブリッド車向け51万個）が生産される。

バッテリー製造については、同社がバッテリー事業で提携する中国系エンビジョン AESC が2022年にドゥエ工場に隣接する工業用地でギガファクトリーの建設に着手した。ルノーが資本提携するスタートアップ企業ベルコールがオー・ド・フランス地域圏ダンケルク市に建設中のギガファクトリーは2025年に稼働を開始する予定だ（[2022年2月10日付ビジネス短信参照](#)）。

[ステランティス](#)（フランス語）は2022年12月、ニデックルロア・ソマーホールディングと共同で立ち上げた合弁会社「イーモーターズ（Emotors）」が北東部グラン・テスト地域圏のトレムリー工場で新型電動モーターの生産を開始したと発表した。2024年から年間100万個を超える電動モーターの生産を目指す。同工場で製造した電動モーターは2023年から「プジョーe-208」「DS3e-テンス」などに搭載される。同社はフランス国内12カ所の製造拠点のうち、ミュールーズ、レンヌ、ソショーなど5つの工場を合わせて12モデルのEVを製造する計画だ。

バッテリー製造については、同社がドイツのメルセデス・ベンツ、フランスのエネルギー大手トタルエナジーズと共同で設立したオートモーティブ・セルズ・カンパニー（ACC）が2023年5月、オー・ド・フランス地域圏のドゥブラン市郊外に国内初となるギガファクトリーを開所した（[2023年6月5日付ビジネス短信参照](#)）。

なお、欧州電気自動車協会フランス支部 AVERE France によると、充電ステーション数は2022年12月末時点で8万2,107カ所と、前年の5万3,667カ所から53%増加した。政府が掲げた10万カ所の設置目標が2023年5月に達成されたことを受けて、2030年までに充電ステーションを40万カ所に広げる新たな目標が設定された。

<乗用車輸出台数は増加するも、コロナ禍前の水準には戻らず>

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21.7%増の142万1,105台となった。ポーランド向けが2.2倍の20万5,814台と大幅に増加し、ドイツを抜いて最大輸出相手国となった。2位のドイツ向けは2.7%減の19万5,902台、3位のベルギーは27.8%増の19万1,075台とプラスの伸びに転じた。イタリア（3.4%減、13万3,424台）、スペイン（7.2%減、9万8,301台）が減少する一方、英国（74.3%増、9万817台）、ポルトガル（2.1倍、7万9,032台）は急増した。日本向けは50.9%増の8,363台と増加したが、新型コロナ危機以前の水準（2019年は1万5,852台）には届かなかった。

輸入台数は前年比 3.4%減の 183 万 5,002 台だった。最大輸入相手国のスペインは 39 万 4,347 台と前年を 3.6%下回った。2位のドイツは前年比 4.0%増の 21 万 5,077 台と持ち直したが、新型コロナ危機以前の水準（2019 年は 27 万 4,905 台）の 8 割弱にとどまった。前年に急増したモロッコは 1.5%減の 15 万 8,233 台と伸び悩む一方、ルーマニアは 87.5%増の 15 万 1,554 台となり、4 位に躍進した。スロバキア（9.3%減、12 万 9,906 台）、トルコ（20.8%減、11 万 5,357 台）は減少傾向が続いた。アジア勢では韓国が 11.6%増の 7 万 6,770 台、中国が 13.9%増の 6 万 8,574 台と 2 年連続で増加した。日本からの輸入は 57.1%減の 2 万 7,151 台と大幅減となった。

## イタリア（販売）：2022年の新規登録台数は不調

官民一体の取り組みに期待

2023年9月14日 ミラノ事務所（平川 容子）

2022年のイタリアの乗用車の新規登録台数は、前年比9.7%減となった。政府によるエコカーに対する補助金政策の影響もあり、2023年上半期の新規登録台数は順調で、バッテリー式電気自動車（BEV）の売り上げも堅調に伸びている。イタリアは、2035年までに全ての新車をゼロエミッション化するというEUの決定により、大きな産業転換が迫られており、官民一体となった取り組みが期待される。

<2022年の新規登録台数は軒並み落ち込み>

イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）が2023年1月18日に発表した報告書「[UNRAE Pocket 2022（イタリア語）](#)」によると、2022年の乗用車の新規登録台数は131万6,726台で、前年比9.7%減となった。世界的な半導体や原材料の不足、物流の混乱に、ロシアによるウクライナ軍事侵攻の影響によるエネルギー問題も重なり、上半期（1～6月）に特に落ち込み前年同期比22.7%減となった。第4四半期（10～12月）には持ち直し2桁台の成長が続き、12月には前年同月比21.0%増を記録したが、上半期のマイナスを埋め合わせるまでには至らなかった。

新規登録台数を自動車メーカー・ブランド別にみると、前年に引き続きフィアットが首位を守ったが、17万6,981台で、前年の22万420台と比べると、19.7%減となった。シェアも前年の15.1%から縮小し、13.4%となった（表1参照）。次いで、フォルクスワーゲン（VW）が10万5,060台で前年比16.7%減、シェア8.0%となった。一方、前年同様3位につけたトヨタは9万2,155台と、前年の8万4,845台から8.6%増、シェアも前年の5.8%から7.0%に伸ばした。アジア勢では、現代自動車グループの起亜が14位、現代が15位、次いで日産が17位、スズキが19位となった。また、マツダが前年の23位から26位、ホンダが前年同様の28位のほか、レクサス（36位）、三菱自動車（38位）、スバル（41位）がいずれも順位を下げた。



**表1：2022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	176,981	△ 19.7	13.4
2(-)	フォルクスワーゲン	105,060	△ 16.7	8.0
3(-)	トヨタ	92,155	8.6	7.0
4(↑)	フォード	74,135	△ 8.5	5.6
5(↓)	プジョー	69,312	△ 17.8	5.3
6(↑)	ダチア	67,383	9.2	5.1
7(↓)	ルノー	59,730	△ 19.9	4.5
8(↓)	シトロエン	55,880	△ 13.9	4.2
9(↑)	アウディ	55,793	0.2	4.2
10(↓)	ジープ	51,492	△ 19.0	3.9
17(↑)	日産	25,515	△ 6.2	1.9
19(↓)	スズキ	21,555	△ 45.2	1.6
26(↓)	マツダ	9,207	△ 25.7	0.7
28(-)	ホンダ	7,515	17.4	0.6
36(↓)	レクサス	3,246	△ 30.9	0.2
38(↓)	三菱自動車	2,234	△ 43.1	0.2
41(↓)	スバル	1,747	△ 27.4	0.1
合計 (その他の自動車メーカー・ブランドを含む)		1,316,726	△ 9.7	100.0

注：上位10位および日系メーカー・ブランド。

注2：(↑)は前年比で順位が上昇、(↓)は低下、(-)は同順となったメーカー・ブランド。

出所：UNRAE資料からジェットロ作成

モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が前年比6.1%減となるも首位、次いでランチアの「イプシロン」が6.3%減で2位となった(表2参照)。前年の2位から3位に順位を落としたフィアットの「チンクエチェント(500)」は24.1%減だった。上位モデルが軒並み台数減となるなか、4位はダチアの「サンデロ」で16.6%増、5位はシトロエンの「C3」で2.8%増といずれも伸びた。トヨタの「ヤリス」は前年の5位から8位に順位を落としたが、2021年7月に発表されたトヨタの「ヤリスクロス」は9位につけ、前年の7,537台から約3.5倍の2万6,023台へと大きく伸びた。

**表2：2022年のモデル別新規登録台数トップ10**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

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	105,384	△ 6.1
2	イプシロン	ランチア	40,970	△ 6.3
3	500	フィアット	33,996	△ 24.1
4	サンデロ	ダチア	33,922	16.6
5	C3	シトロエン	31,879	2.8
6	レネガーデ	ジープ	29,954	△ 15.3
7	プーマ	フォード	29,479	3.2
8	ヤリス	トヨタ	27,813	△ 14.8
9	ヤリスクロス	トヨタ	26,023	245.3
10	208	プジョー	25,827	9.5

出所：UNRAE資料からジェットロ作成

動力源別では、ガソリン車が全体の27.5%、ディーゼル車が20.0%と、それぞれ前年比2.2ポイント減、2.6ポイント減となり、シェアを縮小させた（表3参照）。台数でも、ガソリン車は2019年の85万2,006台で頭打ちとなり、2022年には36万5,387台まで減少、ディーゼル車は2017年の111万2,741台で頭打ちに、2022年には25万7,863台まで大幅に減少している。

一方で、環境負荷がより小さいハイブリッド車のシェアは34.0%と、前年の29.0%から拡大した。プラグインハイブリッド車（PHEV）は、台数は前年の6万9,529台から6万7,331台に減ったものの、シェアは前年の4.8%から5.1%と伸びた。

表3：乗用車新規登録台数の動力源別シェアの推移（単位：%）

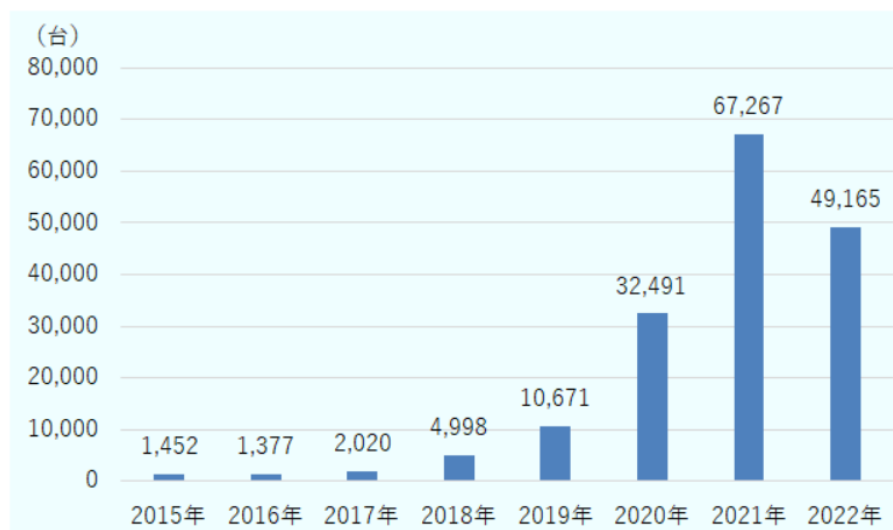
燃料別	2020年	2021年	2022年
ハイブリッド（注）	16.0	29.0	34.0
ガソリン	37.5	29.7	27.5
ディーゼル	33.1	22.6	20.0
液化石油ガス（LPG）	6.8	7.3	8.9
プラグインハイブリッド（PHEV）	2.0	4.8	5.1
バッテリー式電気自動車（BEV）	2.3	4.6	3.7
メタンガス	2.3	2.1	0.8

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

一方で、BEVは2019年の1万671台から2021年には6万7,267台と伸び続けていたが、2022年は4万9,165台と振るわず（図参照）、シェアも前年の4.6%から3.7%に減少した。

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

#### <2023年は好調な滑り出し、補助金も奏功>

イタリアの乗用車の新規登録台数は、2021年7月から2022年7月まで13カ月連続して前年同月比で減少した。政府は、低排出車などエコカーに対する補助金政策「エコボーナス」を2022年5月、同年11月に再始動し、11月には対象にレンタル事業者を拡充した。その効果もあり、乗用車の新規登

録台数は2022年第4四半期（10～12月）に前年同月比で2桁成長が続いた。また、2023年1月に再び「エコボーナス」が導入された。それを受け、2023年上半期は前年同期比23.0%増と持ち直したが、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年比では19%減となっており、回復への道のりはまだ遠い[イタリア自動車工業会（ANFIA）の2023年7月3日付発表]。今後の成長に向け、計画的な補助金の導入や、価格上限の撤廃など、より効果的なインセンティブが求められる。

2023年1月10日に導入された補助金は、合計6億3,000万ユーロに達する。主な内訳としては、以下のとおり。

- 単価3万5,000ユーロ（税抜き）以内のカテゴリM1（注1）の電気自動車〔走行1キロ当たりの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量0～20g/km〕購入に対し、1億9,000万ユーロ
- 4万5,000ユーロ（税抜き）以内のカテゴリM1のプラグインハイブリッド（走行1キロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量21～60g/km）を購入に対し、2億3,500万ユーロ
- 3万5,000ユーロ（税抜き）以内のカテゴリM1の低排出車（走行1キロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量61～135g/km）に対し、1億5,000万ユーロ

#### <EUの方針に一時反発も活路探る>

EU理事会（閣僚理事会）と欧州議会が2022年10月27日に暫定合意した、2035年以降の内燃機関搭載車の生産の実質禁止（[2022年10月31日付ビジネス短信参照](#)）について、イタリア国内では産業界から大きな反発が起こった。すでにイタリアの自動車業界は新型コロナ感染拡大からウクライナ戦争に続く原材料不足や物価上昇によって販売が低迷しているなかで、電気自動車モデルの開発という課題にも直面しており、電動化のデッドラインが引かれたことに不安が広がった。

同暫定合意後、イタリア自動車ディーラー連盟（Federauto）のアドルフォ・デ・ステファニ・コセンティーノ会長は「イタリアだけでなく欧州企業の競争力と雇用を脅かし、中国に代表されるような競合国に有利になる決定だ」と批判。UNRAEのミケーレ・クリシ会長も「イタリアの産業転換にどう対処するかについてのタイムリーな計画が緊急に必要な」と政府の対応を求めた。イタリア産業連盟のカルロ・ボノミ会長は「この決定には納得できない。EUは技術的中立性という当初の精神から逸脱している」と厳しく批判した。

政府は、電動化への流れ自体は容認するものの、国内の反発もありEUの方針に対しては反対の姿勢を示した。2023年3月のEU理事会（閣僚理事会）による採択の決議では、イタリアはブルガリア、ルーマニアとともに棄権（[2023年3月30日付ビジネス短信参照](#)）。決議後、ジルベルト・ピケット環境相は、EUの決定には賛意を示したものの、「今回の決定における合成燃料（e-fuel）の解釈は限定的。炭素中立な燃料としてバイオ燃料も含まれるよう取り組む」と述べた。また同相は、同月の持続可能な複合輸送についてのフォーラムにおいても、バイオ燃料の推進を強調するとともに「すでに水素にはPNRR（復興・回復のための国家計画）で360万ユーロ投資している。イタリアは資源国であるアフリカ諸国に地理的にも近いこともあり、合成燃料でイニシアチブをとれる可能性もある」とコメントし、2035年を見据えた生き残り戦略を模索している。

<2023 年上半期に BEV は堅調に伸び、充電ポイントも大幅増>

BEV 市場については、前述したように新たに投入された補助金の影響もあり、2023 年は堅調に伸びている。Motus-E（注 2）の 7 月 3 日付の発表によると、2023 年上半期（1～6 月）で 3 万 2,684 台が登録され、前年同期比で 31.9%増となった。販売チャンネルの内訳は、個人向けが 48.3%で前年同期比 58.9%増。長期リースが 25.9%、販売代理店が 12.7%、企業向けが 8.7%となった。短期レンタルは 4.5%とシェアは低い、前年同期比で 2 倍以上になった。

2023 年の 6 月のモデル別登録数では、テスラの「モデル Y」が 4,829 台で首位、次にテスラの「モデル 3」、フィアットの「500E」、スマートの「フォーツ」が続く。地域別にみると、2023 年上半期はミラノを抱えるロンバルディア州が 6,110 台で首位。前年同期比 45%増となった。次いで、トレンティーノ・アルト・アディジェ州が 5,733 台で前年同期比 24.5%増。さらに、ローマを抱えるラツィオ州、トスカーナ州と続く。ただし、ダイナミックな成長が続くドイツやフランスなど欧州主要国に比べると、イタリアの市場はまだ小さく、伸び悩んでいるのが現状だ。

また、充電ポイントの設置については、同 Motus-E の発表によると、2023 年上半期は公共スペースに新規に 8,438 カ所設置され、前年同期比で 80.3%増。累計で 4 万 5,210 カ所設置された。私的空間においては、40 万基以上が設置されており、2021 年比では 700%増加している。そのうち、30 万 4,000 基が建築物の省エネ化に対する補助金政策によるものとされている。

地域別では、ロンバルディア州が 7,657 カ所で首位、トリノのあるピエンモンテ州が 4,514 カ所、次いでベネチアのあるベネト州が 4,420 カ所、ラツィオ州が 4,351 カ所という結果だった。

<官民一体で自動車産業の活性化へ>

イタリアにおいて自動車は基幹産業であり、EU が進める電気自動車への移行には大きな産業転換を迫られる。2035 年に備え、政府の適確なロードマップの策定が必須と言えるだろう。現状では、政府と産業界は、両者ともに「電動化は必須」と受け止めている側面もあり、対立だけが目立つという印象はない。

最近の動向では、政府がステランティスに対し、フランスとの生産台数の不均衡を是正し、イタリア国内での増産を要請するなど、官民一体で産業を守る姿勢も示している。2023 年 6 月に、ロベルト・ババソーリ氏が ANFIA の新会長に就任した際に、自動車産業の脱炭素化やデジタル化に向けたサプライチェーンの転換への、政府による協力を歓迎する旨を発言したことなどをみても、政府と産業界との信頼感は健在だ。

また、イタリアにおけるリサイクルの強みを生かし、蓄電池のリサイクルを新たな市場として推進する動きなどもある。難局をどう乗り越えるか、今後の動きもさらに注目される。

注 1：人の輸送を目的とし、少なくとも 4 つの車輪があり、座席は最大 8 席の車両。

注 2：電動モビリティに特化した調査、市場分析などを行うイタリア初の団体。

## スペイン（生産・販売）：新車販売低迷の中で日韓メーカーがシェア拡大

生産は電動化への移行過渡期

2023年10月4日 マドリッド事務所（伊藤 裕規子）

2022年におけるスペインの乗用車販売・生産は、ウクライナ情勢による物流混乱の悪化や先行き不透明により、いずれも引き続き回復が遅れた。乗用車の新車登録台数は81万3,376台で、前年比5.4%減だった。新車登録台数に占める電気自動車（EV）の割合は約4割で、依然としてハイブリッド車（HV）が大半を占める。また、2022年の乗用車生産台数は221万9,436台で、5.8%増。EV比率は1割強と低いものの、復興基金による車載バッテリーや電動車の生産支援を対象とした助成がよいよ本格化しつつある。

<新車登録の上位5位に日韓3メーカー・ブランドがランクイン>

スペイン自動車工業会（ANFAC）によると、2022年の自動車全体の登録台数は前年比7.3%減の95万8,978台となった。ウクライナ情勢や中国のゼロコロナ政策による生産活動の制約により、車載半導体などの部品の供給不足、エネルギー高騰に伴うインフレや金利上昇で景気が減速したことや、海上・道路輸送の混乱などが響いた。2020年の新型コロナ感染拡大以降、3年連続で以前の水準を3割下回る低迷が続いている。新規登録のうち乗用車は81万3,376台（前年比5.4%減）、小型商用車は11万9,672台（21.2%減）と減少したが、産業用車両（トラック、バス）はメーカーによるトラックの大手フリート事業者への直接販売の動きにより2万5,930台と13.9%の増加になった。

乗用車の新車登録台数上位5モデルは、現代「ツーソン」（2万1,985台）、ダチア「サンデロ」（2万782台）、セアト「アロナ」（1万7,462台）、トヨタ「カローラ」（1万6,998台）、フォルクスワーゲン（VW）「T-ROC」（1万6,595台）。

主要メーカー・ブランド別の登録台数は、1位がトヨタ（レクサスを含め7万8,187台、前年比14.2%増）、2位が起亜（6万3,345台、10.7%増）と、いずれも2桁の伸びになった。現代（5万9,503台、3.5%増）もシェアを伸ばし4位になった。一方、セアト、プジョー、ルノーなどは2桁の落ち込みで、現地生産の欧州勢が上位を占める例年とは様相が大きく異なった（表参照）。トヨタと現代・起亜のシェアはそれぞれ9.6%、15.1%で、EU市場全体での平均をそれぞれ2.4ポイント、5.9ポイント上回った。

表：主要メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2022年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス、－は値無し）

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)
トヨタ/レクサス	78,187	14.2	9.6	1.6
起亜	63,345	10.7	7.8	1.1
セアト/クブラ	62,676	△ 23.2	7.7	△ 1.8
現代	59,503	3.5	7.3	0.6
フォルクスワーゲン (VW)	58,853	△ 4.7	7.2	0.1
プジョー	54,737	△ 18.6	6.7	△ 1.1
ルノー	45,515	△ 12.0	5.6	△ 0.4
シトロエン	43,161	△ 8.3	5.3	△ 0.2
ダチア	37,682	2.5	4.6	0.4
メルセデス・ベンツ	36,480	8.3	4.5	0.6
アウディ	35,137	1.2	4.3	0.3
BMW	30,683	△ 12.8	3.8	△ 0.3
フォード	28,963	△ 1.3	3.6	0.2
オペル	26,583	△ 12.4	3.3	△ 0.3
シュコダ	23,254	△ 12.1	2.9	△ 0.2
日産	18,122	△ 30.5	2.2	△ 0.8
マツダ	12,628	△ 9.3	1.6	△ 0.1
その他	97,867	△ 2.5	12.0	0.4
合計	813,376	△ 5.4	100.0	-

注：トヨタはレクサス含む、セアトはクブラ含む。

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）

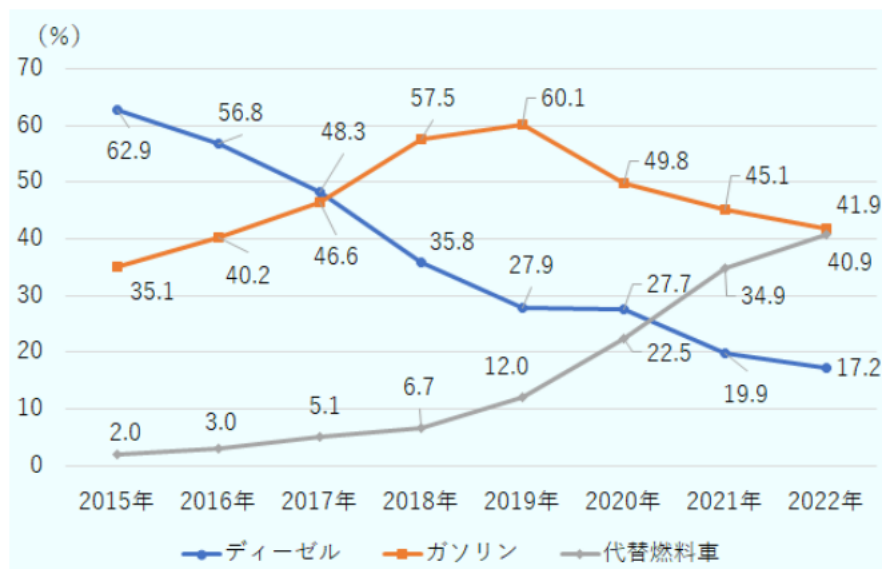
2022年は世界的な部材供給の混乱により納車遅れが顕在化し、半導体などの調達で優位性のある日韓メーカー・ブランドの納車期間が相対的に短くなり、シェアが拡大したとされる。しかし、スペイン独自の要因として、環境税制の適用変更も影響したと考えられる。スペインでは2022年から、新車購入時の自動車登録税[二酸化炭素（CO2）排出量基準課税]の税率を決定する際に、より厳格な燃料測定基準「国際調和排ガス・燃費試験方式（WLTP）」が適用されるようになった。その結果、従来は免税基準内（走行距離1キロ当たりのCO2排出量が120グラム以下）に収まっていた車種の多くが同基準を上回って課税対象となり、実質的な車両価格上昇をもたらした。HVが販売の9割近くを占めるトヨタは、ほとんどの車種が引き続き免税基準内に収まっており、このことも競争優位に寄与したとみられる。現代・起亜は、半導体不足の影響が比較的軽微だったうえ、低・中価格帯のスポーツ用多目的車（SUV）の販売が好調だった。都市部で従来燃料車の乗り入れ規制が広がる中、ガソリン、ディーゼル車の両方に対応したマイルドハイブリッド、HV、プラグインハイブリッド（PHEV）から、100%電動のバッテリー式電気自動車（BEV）まで、幅広い電動車オプションで買い手に訴求した。

なお、上海汽車傘下のMGやリンク・アンド・コー（吉利汽車とボルボの合弁）、奇瑞汽車が欧州でノックダウン生産するDRオートモビルズなどの中国系メーカー・ブランドも、SUVやBEV/PHEVを中心に近年、急速に売り上げを伸ばしており、2022年の合計登録台数は前年の6.6倍の1万520台となった。また、中国からの乗用車輸入額は前年の31.4倍と大きく増加し、日本、韓国を抜いた。うち8割はEVであった。

<EVは登録台数の約4割も、BEV/PHEVはまだ1割弱>

乗用車の新車登録台数を燃料別にみると、代替燃料車のシェアは40.9%（前年比6ポイント増）と過去最高を更新し、ガソリン車（3.2ポイント減の41.9%）に迫った（図1参照）。代替燃料車から天然ガス/液化石油ガス車を除いたEVのシェアは39.1%（前年比5.8ポイント増）で、前年比11.1%増の31万7,988万台。このうち、政府が上限9,000ユーロの購入補助金を支給して導入拡大を図るBEV（3万521台）とPHEV（4万7,791台）、燃料電池車（4台）は、依然として登録台数全体の9.6%にとどまっている。充電ポイントの整備もあまり進まず、欧州代替燃料観測所（EAFO）によると、2022年末時点のスペインにおける設置数は2万8,209基と、国土面積がほぼ同じフランス（10万6,074基）の4分の1程度に過ぎない。

図1：乗用車新車登録台数の燃料別シェアの推移



注：代替燃料車は、バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HV）、燃料電池車（FCV）、天然ガス自動車（NGV）、LPG（液化石油ガス）自動車を含む。  
出所：ANFACのデータを基にジェトロ作成

こうした中、スペインではHVが引き続き現実的な選択肢となっている。HV（23万9,672台）の新車登録台数は前年から9.2%伸び、EVの4分の3、新車登録台数全体の29.5%を占めた。うち6割近くはトヨタ、現代、起亜、ルノーだった。

なお、購入補助対象車（BEV、PHEV、FCV）の上位登録車種は、BEVでは特斯拉「Model 3」（2,676台）、フィアット「500」（1,867台）、特斯拉「Model Y」（1,866台）、起亜「ニロ」（1,517台）、シトロエン「C4」（1,442台）となった。PHEVではプジョー「3008」（2,738台）、リンク・アンド・コー「LYNK & CO 01」（2,701台）、フォード「クーガ」（2,326台）、メルセデス・ベンツ「A250」（2,006台）、現代「ツーソン」（1,944台）。いずれもディーラーの自社登録を含む。

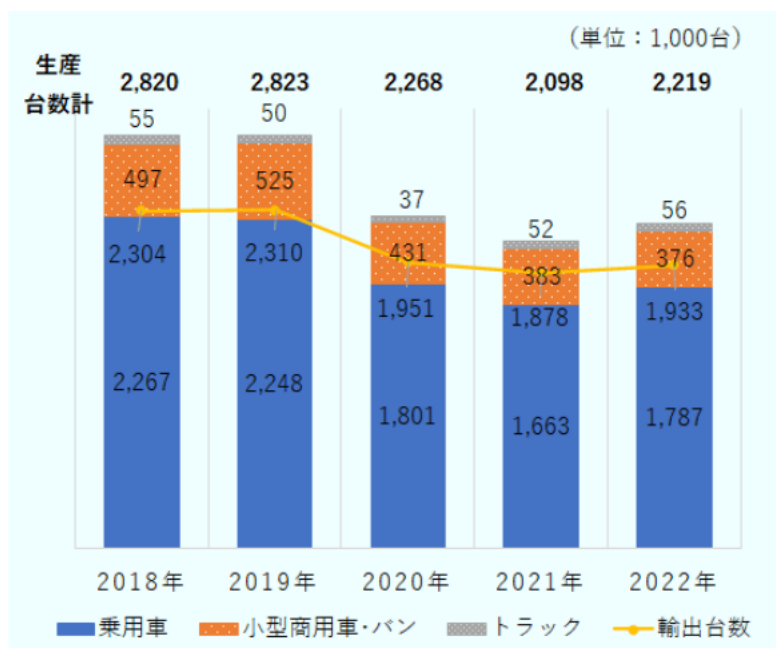
<生産も物流混乱や先行き不透明で回復遅れる>

ANFACによると、2022年の自動車生産台数は世界9位の221万9,436台だった。前年比5.8%増と小幅の回復で、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年を依然2割下回る水準（図2参照）。自動車の輸出額は351億6,400万ユーロと前年から微減になった。前年からの半導体不足に加え、ウクラ

イナ情勢の影響でワイヤーなどの一部部品、アルミニウム、ニッケル、パラジウムなどの原料の供給も逼迫し、各メーカーの生産拠点では断続的な稼働停止が秋まで続いたことが理由とされる。

輸出台数も前述の要因や物流ボトルネックにより、193万2,629台と2.9%の微増にとどまった（生産台数全体に占める輸出比率は87.1%）。輸出の9割は欧州・トルコ向けだが、それ以外では、イスラエル、メキシコ、米国、日本向けが中心。日本は、アジア最大の輸出先（2万1,309台）となった。

図2：スペインの自動車生産・輸出の推移（2018～2022年）



<生産台数に占めるEV比率は12%、OEM生産の日本車も>

スペインは、欧州でドイツに次ぐ自動車生産国だ。欧米の主要メーカーが11の完成車組み立て拠点を置いている。生産の8割は、小型SUVなど小型車を中心とした乗用車で、そのほか小型商用車・バン、トラックも製造されている。アウディ「A1」やシトロエン「C3エアクロス」、オペル「クロスランド」、VW「Tクロス」など、世界向けに全量生産している車種も多い。

2022年の自動車の生産台数全体に占めるEVの割合は、12.0%（26万6,496台）と初めて10%台を上回った。うち、BEVは12万7,028台（66.1%増）、PHEVは13万9,468台（17.8%増）となり、HVも6万3,315台（前年の2.9倍）と大きく伸びた。

スペインで生産されている全46車種のうち、電動モデルは22車種ある。小型車ではフォード、セアト、ルノーなどの既存車種の電動モデルが中心で、ルノーがOEM（相手先ブランド生産）供給する三菱自動車「ASX」も含まれる。商用車・バンではメルセデス・ベンツ「eVito」、プジョー「e-リフター/e-パートナー」（およびステランティスのOEM供給によるトヨタ「プロエース」のBEVモデル）などがある。



<復興基金による電動車・バッテリー生産支援がいよいよ本格化>

直近では、スペイン政府による自動車産業への電動化支援が加速している。EU復興基金を財源とする官民連携事業「電気自動車（EV）・コネクテッドカー分野の戦略的復興・変革プロジェクト

（PERTE-VEC）」は、2022年に公募第1弾が実施され、VWのギガファクトリー建設を含む電動モビリティエコシステム構築計画や、メルセデス・ベンツの生産拠点のEV生産への切り替えなど、10件のプロジェクトに計約9億ユーロの支援が決定した。しかし、複数の企業からなるコンソーシアム形式での応募が必要であったほか、プロジェクト実施期間の制約、厳格な要件、手続きの煩雑さなどの理由により、当初予算の29億7,500万ユーロの3割の消化率となった。

2023年7月に発表された14億ユーロ規模の公募第2弾では、EUが3月に国家補助を暫定的に緩和したことを受け、要件や手続きが大幅に柔軟化、簡素化された。これにより、プロジェクト期間が延長され、単独企業での応募も可能となったほか、前回の競争形式から申請順に個別に審査する形式に変わり、要件を満たしていれば順次採択され、助成金が支給されるようになる。第2弾公募は、車載用バッテリーの生産支援と、EV生産バリューチェーン支援の2つに分け、それぞれ8億5,000万ユーロ、5億5,900万ユーロ（一部はソフトローン）の予算規模で公募が始まっている。また、政府は2024年にも約15億ユーロ規模の第3弾公募を行う方針を明らかにした。

前述のような改良が奏功し、今回公募は活発な応募状況となっており、「政府内では予算14億ユーロは完全消化される見込み」（9月1日付エクспанション紙）という。少なくとも生産面では、電動モビリティへの移行に弾みがつきそうだ。

## オランダ（販売）：2022年の乗用車新車登録台数は3年連続で減少

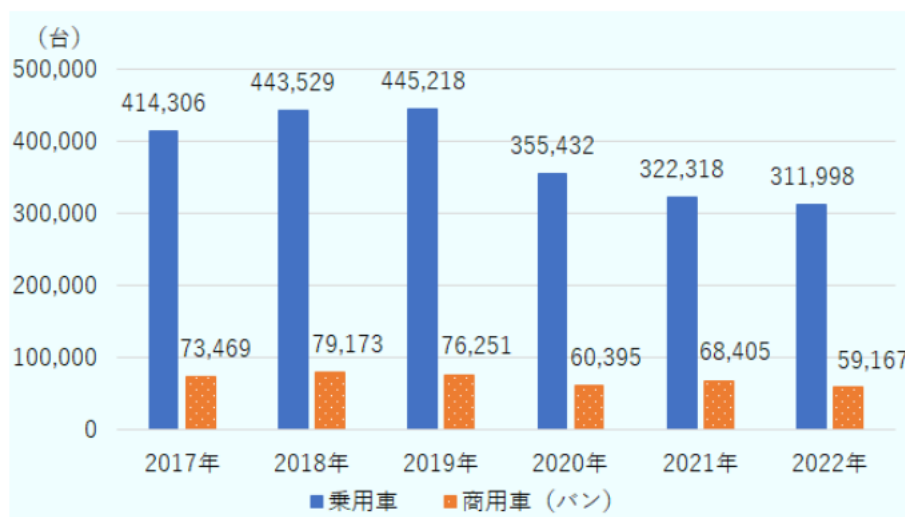
2023年10月2日 アムステルダム事務所（下笠 哲太郎）

2022年のオランダの乗用車新車登録台数は前年比3.2%減の31万1,998台と3年連続の減少となった。半導体などの部品不足による乗用車の供給難がその理由。ただし、バッテリー式電気自動車（BEV）は18.9%増の7万2,455台と増え、プラグインハイブリッド車（PHEV）も12.1%増の3万4,306台と好調だった。

<2022年の乗用車新車登録台数は31万1,998台、3年連続で減少>

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）が2023年4月25日に発表した資料によれば、2022年のオランダの乗用車新車登録台数は前年比3.2%減の31万1,998台だった（図1参照）。2019年に44万5,218台を記録して以降、3年連続で減少している。RAIは2023年1月1日に発表したプレスリリースの中で、2022年の不振の主因として、半導体などの部品不足による供給難を挙げている。納品が再開されて受注残解消の見通しが立ちつつある一方、2023年の乗用車市場はロシアによるウクライナ侵攻などの地政学的リスクの影響に左右されるとみている。

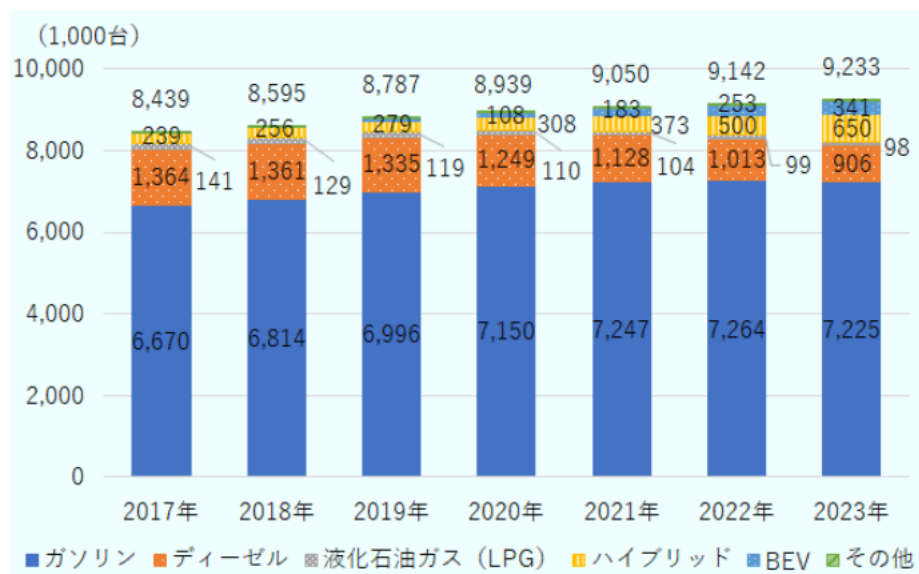
図1：オランダの新車登録台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

オランダ政府は、2030年までに新車の乗用車をゼロ・エミッションにする目標を掲げ、電気自動車（BEV、PHEV、FCEV）に対して、自動車税を減免している。減免措置は漸次削減の方向だが、買い替えの際にBEVもしくはハイブリッド車を選択する人が増えている。この結果、2023年1月1日時点のディーゼル車の保有台数は、データを確認可能な2017年以降で初めて100万台を切った（図2参照）。

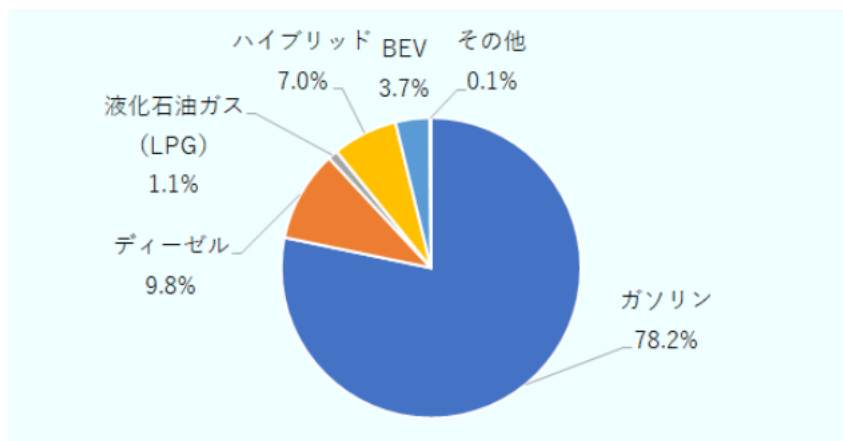
図2：オランダの燃料別乗用車保有台数の推移（各年1月1日時点）



注1：ハイブリッドとは、マイクロハイブリッド (MEV)、ハイブリッド (HEV)、プラグインハイブリッド (PHEV)、レンジエクステンダー (REEV) を指す。  
 注2：「その他」とは、圧縮天然ガス (CNG)、液化天然ガス (LNG)、バイオ燃料、燃料電池車 (FCEV)、その他を指す。  
 出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

また、2023年1月1日時点の保有台数の燃料別シェアをみると、ガソリン車が78.2%、ディーゼル車が9.8%、ハイブリッド車が7.0%、BEVが3.7%と続いた（図3参照）。

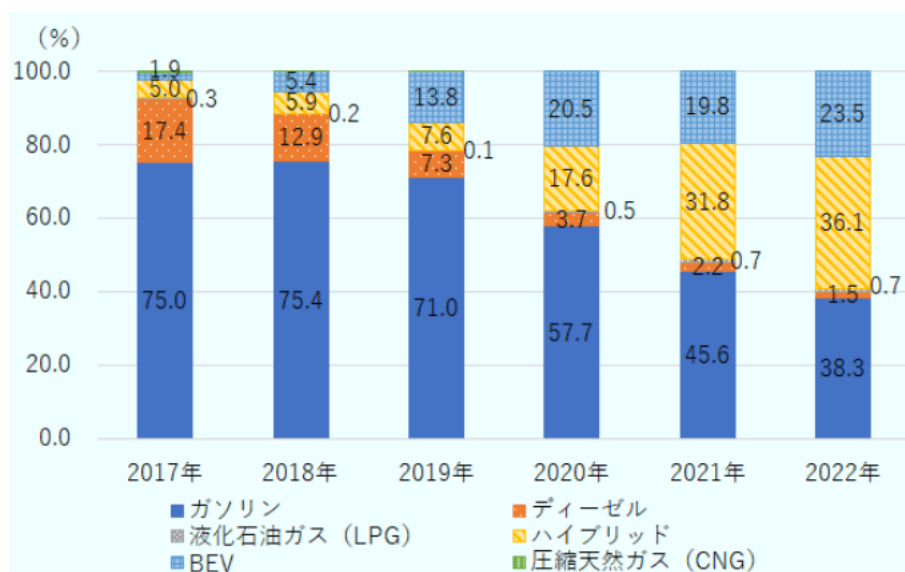
図3：2023年1月1日時点のオランダの乗用車保有台数の燃料別シェア



注1：ハイブリッドとは、マイクロハイブリッド (MEV)、ハイブリッド (HEV)、プラグインハイブリッド (PHEV)、レンジエクステンダー (REEV) を指す。  
 注2：「その他」とは、圧縮天然ガス (CNG)、液化天然ガス (LNG)、バイオ燃料、燃料電池車 (FCEV)、その他を指す。  
 出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

2022年に新規登録された乗用車の燃料別台数は、2023年8月時点で未発表だが、シェアは発表されている。燃料別シェアは、ガソリン車 (38.3%)、ハイブリッド車 (36.1%)、BEV (23.5%)、ディーゼル車 (1.5%) と続いた（図4参照）。ガソリン車とハイブリッド車が拮抗（きっこう）している。

図4：オランダの新車乗用車の燃料別シェアの推移



注：ハイブリッドとは、マイクロハイブリッド (MEV)、ハイブリッド (HEV)、プラグインハイブリッド (PHEV) を指す。

出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

一方、2022年の商用車（バン）の新車登録台数は、前年比13.5%減の5万9,167台だった（図1参照）。車両総重量が3,500キロ以上の大型車両は15.2%増の1万3,526台だった。また、現地報道によると、オランダ自動車・自転車商業組合（BOVAG）の発表では、2022年の個人向け中古自動車の販売台数は前年の130万台から116万台に減少したという。個人間の取引は67万4,000台から61万5,000台に減少した。中古車市場の不調の理由として、新車の納品の遅れから中古車が市場に出にくくなっていることと価格高騰が挙げられている。

＜新車登録は起亜がフォルクスワーゲンを破り初めて首位に＞

2022年の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、起亜（3万26台、市場シェア：9.6%）が初めて首位となり、前年まで17年連続で首位を維持してきたフォルクスワーゲン（VW）が2位（2万5,963台、8.3%）に転落した。3位は前年と同じくトヨタ（2万5,359台、8.1%）だった（表1参照）。

表1：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	2021年		2022年	
	台数	台数	シェア	前年比
起亜	30,005	30,026	9.6	0.1
VW	30,955	25,963	8.3	△ 16.1
トヨタ	23,019	25,359	8.1	10.2
プジョー	20,255	21,228	6.8	4.8
BMW	18,605	17,177	5.5	△ 7.7
現代	13,384	17,022	5.5	27.2
ルノー	16,175	16,578	5.3	2.5
シュコダ	20,170	14,927	4.8	△ 26.0
アウディ	12,557	13,813	4.4	10.0
オペル	15,361	13,500	4.3	△ 12.1
合計(その他含む)	322,318	311,998	100.0	△ 3.2

出所：オランダ自転車・自動車工業会 (RAI)

モデル別では、プジョー「208」（9,640台、市場シェア：3.1%）が、起亜の「ピカント」（7,391台、2.4%）と「ニロ」（7,277台、2.3%）を超えて、首位に立った（表2参照）。

**表2：2022年のモデル別新車登録台数** (単位：台、%)

メーカー	モデル	台数	シェア
プジョー	208	9,640	3.1
起亜	ピカント	7,391	2.4
起亜	ニロ	7,277	2.3
ボルボ	XC40	6,821	2.2
オペル	コルサ	6,669	2.1
合計(その他含む)		311,998	100.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

日本ブランドの新車販売台数は前年比0.2%増の4万7,104台となり、新車登録台数全体に占めるシェアは15.1%で前年から0.5ポイント上昇した（表3参照）。そのうち、トヨタ、日産、ホンダは2桁台の伸びとなった。

**表3：日本ブランド別新車登録台数** (単位：台、%) (△はマイナス値)

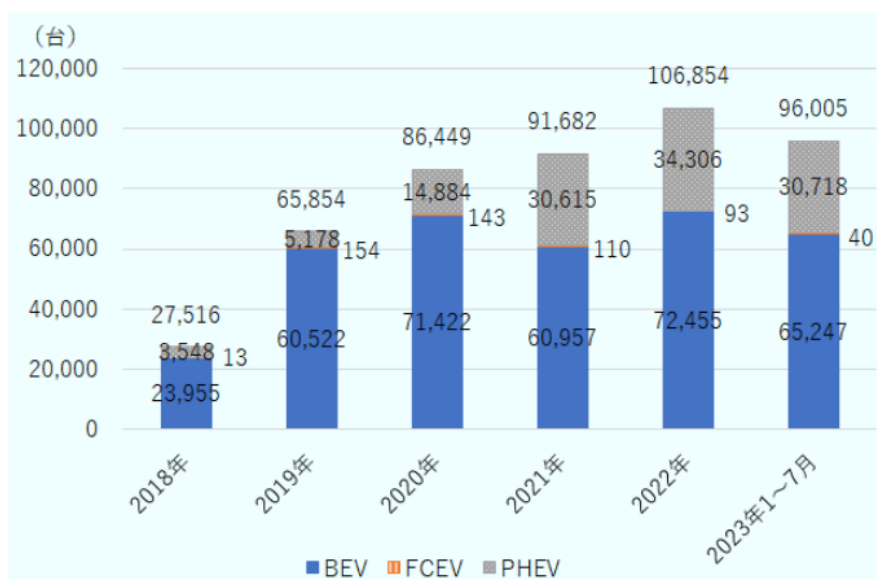
全体 順位	ブランド	2021年	2022年		前年比
		台数	台数	シェア	
3	トヨタ	23,019	25,359	8.1	10.2
15	日産	6,055	7,301	2.3	20.6
16	マツダ	6,780	5,736	1.8	△ 15.4
23	スズキ	5,918	4,708	1.5	△ 20.4
25	三菱	3,732	2,450	0.8	△ 34.4
31	ホンダ	801	1,065	0.3	33.0
34	レクサス	527	411	0.1	△ 22.0
40	スバル	168	74	0.0	△ 56.0
合計		47,000	47,104	15.1	0.2

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

#### <BEVの新車販売が大幅増加>

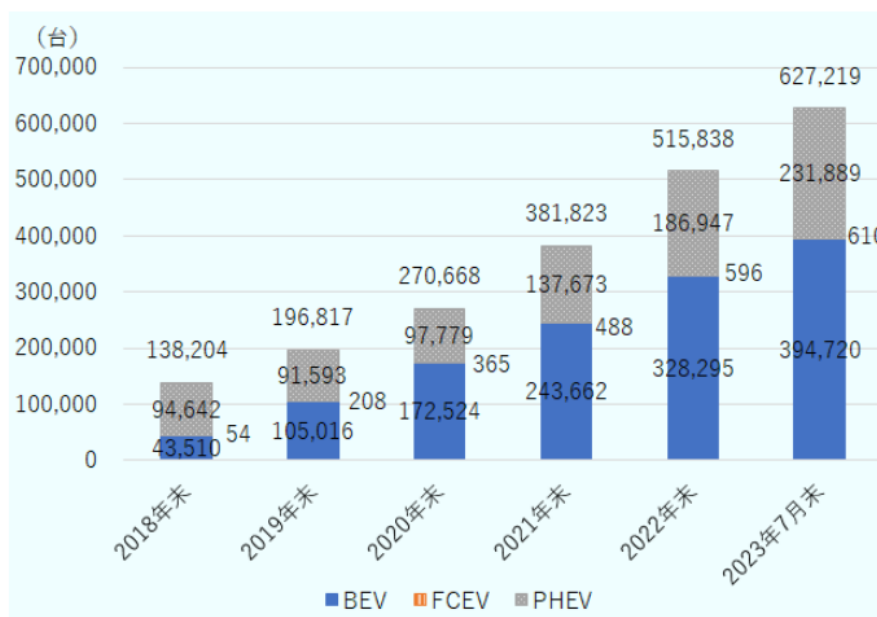
オランダ企業庁（RVO）の2023年8月10日付の資料によると、2022年のBEVの新車販売台数は前年比18.9%増の7万2,455台だった（図5参照）。2022年末のBEVの保有台数は34.7%増の32万8,295台で、2023年7月末には39万4,720台に拡大した（図6参照）。

図5：オランダのEV新車販売台数の推移



出所：オランダ企業庁（RVO）

図6：オランダのEV保有台数の推移



出所：オランダ企業庁（RVO）

オランダのEV充電設備プロバイダーLaaddirectによれば、2022年に最も販売されたBEVは、2021年に発売開始されたシュコダのエニヤックiVで5,467台が登録された(表4参照)。

表4：2022年のモデル別BEV新車登録台数 (単位：台、%)

メーカー	モデル	台数	シェア
シュコダ	エニヤックiV	5,467	7.5
テスラ	モデルY	3,892	5.4
プジョー	e-208	3,635	5.0
起亜	e-ニロ	3,447	4.8
アウディ	Q4 e-tron	3,255	4.5

出所：Laaddirect

#### <2030年以降、新車販売はゼロ・エミッション車に>

オランダ政府は、温室効果ガス排出量を2030年までに1990年比で49%削減、2050年には95%削減することを目標に掲げている。この目標を達成するため、政府は2019年6月に「[国家気候協定 \(National Climate Agreement\)](#)」を政府、企業、市民社会団体との間で締結し、5つのセクター（建築環境、モビリティ、産業、農業と土地利用、電力）における具体的な行動計画を発表した。モビリティ分野では、持続可能なエネルギーキャリアとして電気（バッテリー、水素、太陽電池）を使用することとし、それが不可能な分野ではバイオ燃料を使用としている。また、2030年までに180万基の充電ポイントを設置することを目標にしている。

物流分野では、2030年までに公共交通のバスや建設分野のトラックなどをゼロ・エミッション車両にすること、物流の効率化を図ることで、2030年までに内陸輸送と大陸輸送による二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量を30%削減することを目指すとしている。

乗用車については、(1) 2025年時点で新車販売される乗用車の少なくとも15%がゼロ・エミッション車（BEVまたはFCEV）となること、(2) 2030年時点では新車販売される乗用車の100%がゼロ・エミッション車となることを目標に掲げている。

#### <EVに対する優遇措置は縮小の方針>

オランダ政府はEV普及に向けて、優遇措置を導入し、効果を上げてきた、ただし、政府はEVへの移行が進むにつれ、自動車税の減免措置などを縮小する方針を明確にしている。今後の優遇措置の主な内容は次の通りである。

- 自動車税（MRB）：BEVとFCEVを対象とした100%の免税は2024年まで。2025年は75%が減税される。PHEVは2024年まで50%減税、2025年は25%減税。
- 自動車登録税（BPM）：CO<sub>2</sub>排出量に応じて課税。BEVとFCEVは2024年まで100%免税。なお、PHEVはCO<sub>2</sub>を排出することから課税対象。
- 個人用BEVに対する補助金制度（SEPP）：航続距離120キロ以上のBEVの購入またはリースに対して補助金を支給。2022年の補助額は、新車が3,350ユーロ、中古車が2,000ユーロだったが、申し込みが殺到したため、同年5月30日に受け付けが終了した。2023年の補助額は新車が2,950ユーロ、中古車が2,000ユーロ。2023年の補助金総額は新車分が6,700万ユーロ、中古車が3,240万ユーロ。いずれも補助金申請が上限に達した時点で終了する。

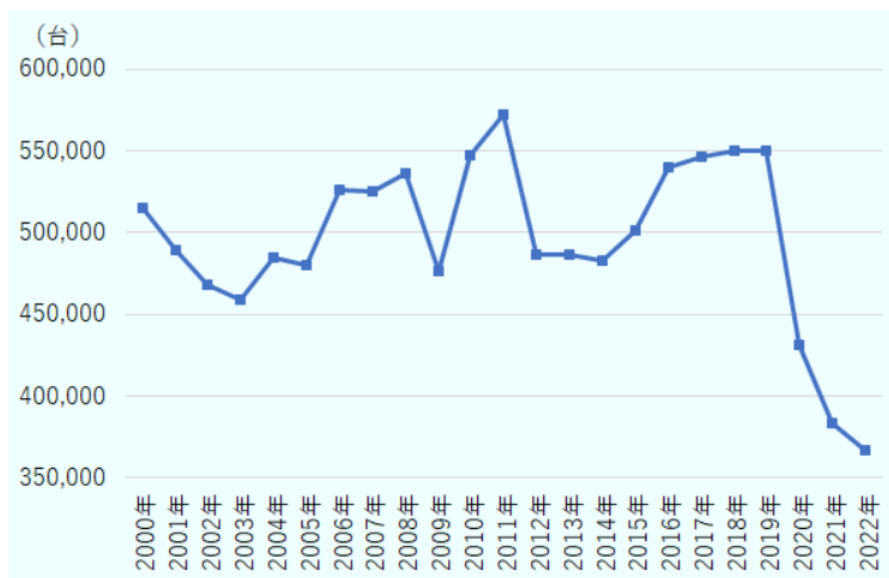
また、オランダでは、会社が乗用車を購入またはリースして従業員に支給する「カンパニーカー」制度が一般的だが、私用で500キロを超えて走行する場合、車両価格の一部は所得とみなされて現物給付税(BiK)の課税対象になる。しかし、EVの場合は同税についても通常車両よりも低い税率が適用されるインセンティブがある。2023年の場合、BEVでは3万ユーロまでは16%、3万ユーロ超の部分は22%の税率で課税されている。FCEVは車両価格にかかわらず、16%の税率が課せられる。しかし、このインセンティブについても2025年までで、2026年以降は廃止される見込みである。

## ベルギー（生産・販売）：新車登録数が1995年以降で最少更新、EV車は3割へ

2023年8月15日 ブリュッセル事務所（大仲 登紀子）

ベルギー自動車工業会（FEBIAC）の発表によると、2022年、新車登録台数は通年で36万6,303台（前年比4.4%減／[プレスリリース（フランス語）](#)）。1995年以降で最少の販売台数を記録し2021年をさらに下回ったかたちだ。新型コロナウイルス感染拡大の影響が市場に表れた2020年から、3年連続で減少した（図参照）。

図：新車登録台数の推移



出所：ベルギー自動車工業会

2022年のベルギーの自動車市場は、8月以降、前年同月比で増加に転じ、特に10月以降は、20%を超える増加を記録し回復基調を示した。一方で、1～7月の販売台数が振るわなかったことから、年間を通じると前年比4.4%の減少に終わった。

市場傾向としては、例年以上に企業による購入に支えられた。そのシェアは、前年の57.7%から61.9%に拡大。企業需要だけに絞ると、前年比2.5%増と微増した。社用車を中心に市場の「グリーン化」が進み（[2023年1月19日付ビジネス短信参照](#)）、新車の3台に1台が電気自動車（注1）になった。

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）

燃料タイプ	2020年 シェア	2021年 シェア	2022年	
			シェア	前年との差
ガソリン	51.8%	52.0%	48.9%	△ 3.1
ディーゼル	32.9%	23.7%	16.4%	△ 7.3
プラグインハイブリッド車（PHEV）	7.3%	12.5%	16.2%	3.7
ハイブリッド式電気自動車（HEV）	3.5%	5.1%	7.5%	1.8
バッテリー式電気自動車（BEV）	3.5%	5.9%	10.3%	4.4
その他	0.9%	0.8%	0.8%	0.0

注：HEVの計上値に齟齬が見られるものの、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



新車登録台数を燃料タイプ別にみると、ガソリン車が48.9%（前年比3.1ポイント減）として、依然として、最大のシェアを占めたものの、市場全体としてみると、2017年以降、初めて50%を下回った。ディーゼル車は2020年時点で新車市場の32.9%を占めていたものの、16.4%（前年比7.3ポイント減）まで落ち込んだ。対照的に、バッテリー式電気自動車（BEV）が前年の5.9%から10.3%に、プラグインハイブリッド車（PHEV）は12.5%から16.2%に、ハイブリッド式電気自動車（HEV）は5.1%から7.5%に、それぞれ拡大。電気自動車が市場に定着しつつあることを印象付けた（表参照）。

2022年の自動車市場は、購入者の属性による選好の違いがより鮮明になった。例えば、2022年に新規登録されたBEVの87.1%は企業による購入。個人による購入は12.9%にとどまった。PHEVについても同様に、91.4%は企業の購入なのに対し、個人の購入は8.6%に過ぎなかった。逆に、HEVについては個人による購入が多い。54.6%と過半を占めた。内燃機関搭載車（ガソリンとディーゼル）は、個人による新車登録台数全体の79.4%を占めた。一方で、企業の新車登録台数では57.2%だった。

メーカー・ブランド別には、以下の通り。

- BMW：3万8,011台。市場全体の10.4%を占め、前年に続き首位だった（ただし、前年比2.4%減）。
- フォルクスワーゲン（VW）：3万2,061台。シェア8.8%で、前年同様2位（同6.7%減）
- メルセデス・ベンツ：2万9,283台。販売台数を伸ばし（同6.4%増）、シェアも8.0%へ。前年5位から3位に浮上した。
- トヨタ自動車：HEVを中心に販売台数を伸ばした（同34.6%増）。2万1,262台になり、シェア5.8%。前年の10位から6位に躍進した。

#### <自動車から新移動手段へ>

社用車が大きなシェアを占めるベルギー市場で、販売台数が減少する傾向が見られるのは、新しい移動手段を促す政策も関連していそうだ。

ベルギー政府は2019年、社用車を従業員に貸与している雇用主を対象に新制度を導入した。当該雇用主が、相当する予算を従業員に付与し、各従業員に自身の移動手段の選択を促す、というのがその趣旨だった。ここで言う新しい「移動手段」としては、より環境に優しい車や、公共交通機関、電動自転車、またはその組み合わせなどが想定されていた。2022年には、同制度が改正され、電動自転車の駐輪場代や同居世帯家族の公共交通機関の定期代など、経費の適用範囲を拡大し、制度の利便性を高めた。また、自動車以外の交通手段を選択に含めることを義務付け、代替モビリティをより推進する内容に変更した。

人事サービスのアセルタがベルギー企業500社を対象として実施したアンケート調査（2023年4月発表）によると、54%が、スマートフォンや自動車、自転車、休暇などを含む給与パッケージを従業員が各自で選択できるようにしている。この比率は2年前の46%から増加しており、労働力不足を背景に、人材確保を狙う企業の戦略とみられる。なお、59%の企業が、依然として社用車を選択オプシ

ョンとして提供している。ただしこの比率は、2年前の62%から低下した。逆に、公共交通機関の定期券などを提供する企業は、2021年の47%から54%に増加。23%の企業が2年以内に同オプションを導入することを検討しているという。

アセルタが4万社の26万人の従業員を対象として実施した別の調査によると、自転車通勤手当を受け取っている従業員の割合は回答者の22.3%に上り、人数で比べると2017年から45%増となり、大きく伸びた。また、新たな労働協約が締結されたことにより、2023年5月以降は、これまで自転車通勤手当を支給してこなかった産業（銀行や観光セクターなど）の従業員も、同手当を請求できるようになった。アセルタの専門家は、より多くの労働者が自転車通勤を選択すると予測している。

国内でカーシェアリングが普及していることも、自動車販売台数の減少に影響を与えていそうだ。非営利団体アウトデーレン（注2）が2023年2月に発表した報告書によると、2022年末時点で、カーシェアリング利用者数は、前年比40%増の12万1,394人になった。普及率が最も高いのはブリュッセル首都圏地域で、同地域の運転免許を持つドライバーの6.3%が同サービスを利用している。ベルギーでカーシェアリングに利用される車両数は現在5,300台以上に上る。2022年に新規導入された台数は670台を超え、過去5年間で最も大きな増加になった。

カーシェアリングが拡大している背景として、主に利便性の高いサービスが拡大していることが考えられる。具体的には、片道（ワンウェイ）利用が可能で、返却場所が自由な「フリーフロー型」システムだ。このシステムの利用者数は、前年比78%増と大幅に増加した。報告書によると、カーシェアリング車1台で、最大10台分の自家用車を削減できる可能性があるという。平均的な利用者は40代前後の都心在住者で、自転車の利用頻度も高い。

カーシェアリングや自転車の利用が都市部以外の自動車利用者にも拡大するかどうか、今後の自動車販売台数の伸びに影響を与えていくことになるだろう。

注1：本稿では、バッテリー式電気自動車（BEV）および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）を総称して「電気自動車」と呼ぶ。


注2：アウトデーレンは、持続可能なモビリティの普及促進を目標に活動する。

## スイス（販売）：EVシフトがさらに進むも、充電インフラ整備が課題

乗用車新規登録台数は減少続く

2023年10月6日 ジュネーブ事務所（竹原 ベナルディス 真紀子）

＜2022年の新規登録台数は前年比5.3%減、22万5,934台＞

スイスの自動車業界団体[オートスイス（Auto-Schweiz）の発表（2023年1月3日）（フランス語）](#)  
 [\(217KB\)](#)によると、2022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5.3%減の22万5,934台となった（表1参照）。

ウクライナでの戦争、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前年に続く多難な1年となり、3年連続して新型コロナ危機前の2019年の30万台前後の水準を大幅に下回った。

＜代替燃料車の市場シェアは50.8%と過去最高、BEVとPHEVは25.9%に拡大＞

メーカー・ブランド別にみると、首位から5位までドイツ勢が並び、全体の44%のシェアを占めた。首位は前年に続きフォルクスワーゲン（VW）、次いでBMW、メルセデス・ベンツ、アウディ、シュコダの順となり、前年と比べるとBMWとメルセデス・ベンツ、アウディとシュコダの順位が入れ替わった。続いて6位のトヨタは前年比14.6%増と躍進、次いでセアト/クブラ、フォード、テスラ、現代が上位10位となった。

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	2022年		
		台数	シェア(%)	前年比(%)
1	フォルクスワーゲン (VW)	25,420	11.3	△ 1.5
2	BMW	19,685	8.7	△ 6.0
3	メルセデス・ベンツ	19,306	8.5	△ 10.6
4	アウディ	18,051	8.0	6.0
5	シュコダ	17,405	7.7	△ 6.9
6	トヨタ	12,157	5.4	14.6
7	セアト/クブラ	10,638	4.7	△ 16.8
8	フォード	8,878	3.9	5.7
9	テスラ	8,725	3.9	34.4
10	現代	7,578	3.4	△ 7.2
11	ルノー	7,512	3.3	△ 14.2
12	ダチア	7,304	3.2	23.3
13	プジョー	6,429	2.8	1.0
14	起亜	5,782	2.6	25.6
15	ボルボ	5,731	2.5	△ 27.2
16	オペル	4,454	2.0	△ 9.2
17	ボルシェ	4,334	1.9	5.9
18	マツダ	4,255	1.9	△ 5.2
19	フィアット	3,993	1.8	△ 30.2
20	ミニ	3,813	1.7	△ 15.2
全体（その他含む）		225,934	100	△ 5.3

出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

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。ハイブリッド車（HEV、注1）、バッテリー式電気自動車（BEV、注2）、プラグインハイブリッド車（PHEV、注3）、天然ガス車（CNG）、水素自動車（FCEV）から構成される]の新規登録台数が伸びた。前年比8.2%増の11万4,833台となり、市場シェアは50.8%まで拡大した（表2、図1参照）。

BEVは過去最高の4万173台を記録し、前年から26.2%伸びた。これに1万8,355台のPHEVを加えたBEV・PHEV合計のシェアは、新規登録台数の25.9%を占めた。連邦環境・運輸・エネルギー・通信省の「Eモビリティ・ロードマップ2022」に掲げられた、BEV・PHEVの比率を2022年までに10%とする目標は、2020年に14.3%（BEV8.2%、PHEV6.1%）と達成され、2021年には22.4%（BEV13.3%、PHEV9.1%）、2022年には25.9%（BEV17.8%、PHEV8.1%）まで拡大した。新車登録の4台に1台の計算だ。「Eモビリティ・ロードマップ2025」では2025年までに50%とする目標が掲げられており、実現すれば、新車登録の2台に1台がBEVまたはPHEVになる。

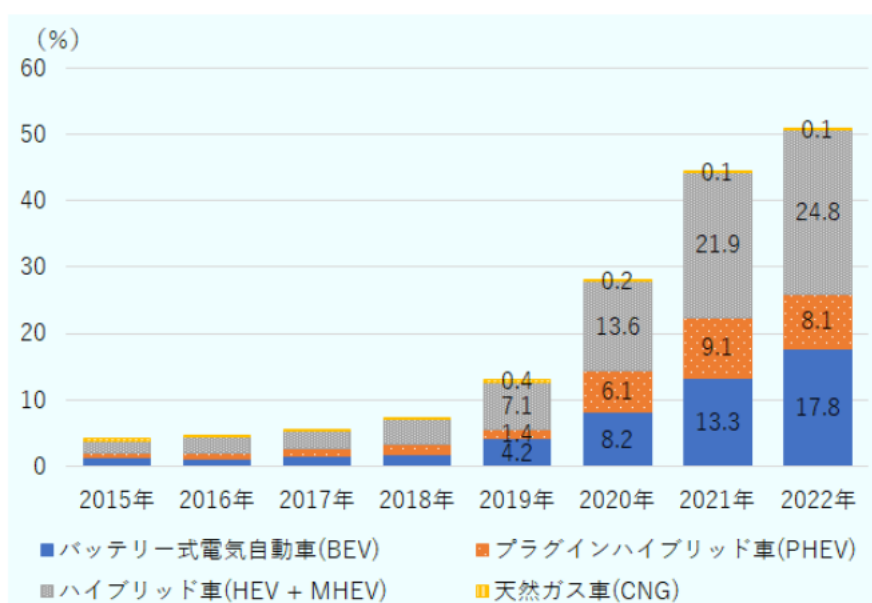
表2：スイスの乗用車新規登録台数（カテゴリー別）

（△はマイナス値）

カテゴリー	2022年		
	台数	シェア(%)	前年比(%)
ガソリン車	84,815	37.5	△ 15.1
ディーゼル車	26,286	11.6	△ 18.9
代替燃料車	114,833	50.8	8.2
ハイブリッド車 (HEV)	56,107	24.8	7.5
バッテリー式電気自動車 (BEV)	40,173	17.8	26.2
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	18,355	8.1	△ 15.8
天然ガス車 (CNG)	122	0.1	△ 56.7
水素自動車 (FCEV)	72	0.1	9.1
その他	4	0.0	△ 42.9

出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

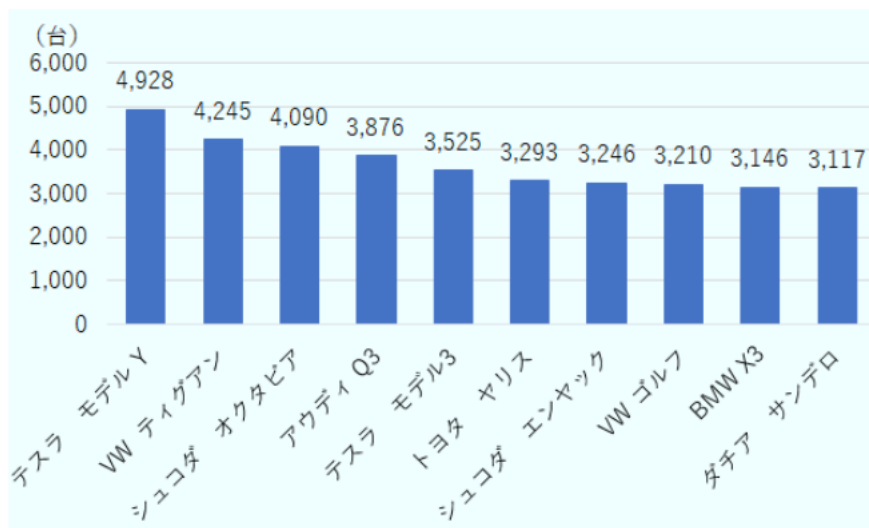
図1：代替燃料車の市場シェア推移



出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

モデル別の乗用車新規登録台数の上位 10 位をみると、首位はテスラのモデル Y（4,928 台）だった。前年の 1,392 台から伸び、前年首位だったモデル 3 を抜いた。これら上位モデル 10 位のうち、テスラのモデル Y とモデル 3、シュコダのエンヤックは BEV だ（図 2 参照）。

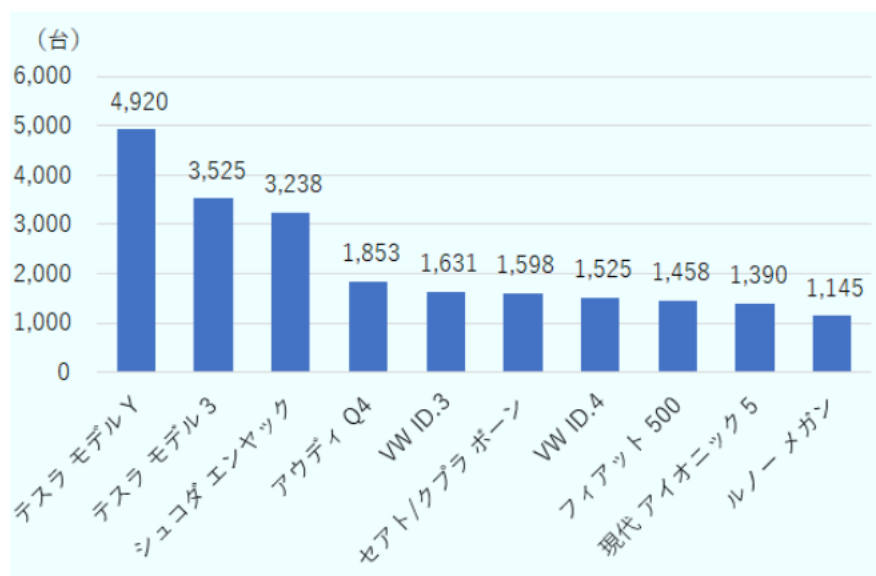
図2：乗用車の新規登録台数の上位10位（モデル別、2022年）



出所：オートスイスの発表データを基にジェットロ作成

BEV の上位 10 位をみると、テスラのモデル Y とモデル 3 が 1 位、2 位に並ぶ。これら 2 つのモデルの合計で 8,445 台であり、他のメーカー・ブランドを引き離している（図 3 参照、注 4）。

図3：バッテリー式電気自動車（BEV）の新規登録台数の上位10位（モデル別、2022年）



出所：オートスイスの発表データを基にジェットロ作成

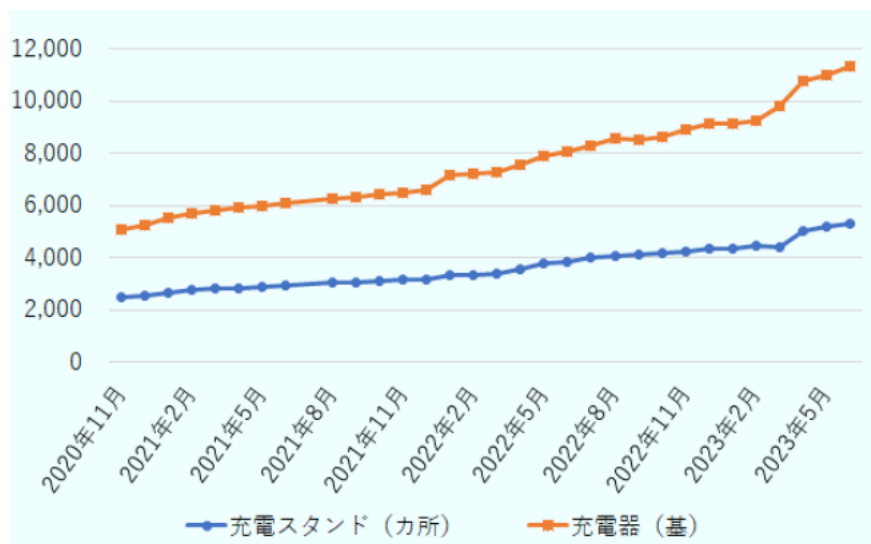
<充電インフラ規模の拡充は EV 普及に欠かせない喫緊の課題>

「E モビリティ・ロードマップ 2025」には、行政（連邦、州、都市、自治体）と民間企業（自動車、リース、電力、不動産）など 59 の企業と団体が参加しており、(1) 2025 年までに BEV・PHEV

のシェアを 50%にすること、(2)公共の充電器を 2 万基に拡充すること、(3)住宅や職場、道路など、全ての場所で使いやすく供給網に適合した充電インフラを整備することが目標として掲げられている。

(2)については、[連邦エネルギー局のウェブサイト](#)に、スイスの地図から公共の充電設備の詳細や使用状況が検索できる[充電インフラマップ \(フランス語\)](#)がある。2023 年 6 月時点で、公共の充電器の数は 1 万 1,311 基まで増えた (図 4 参照)。

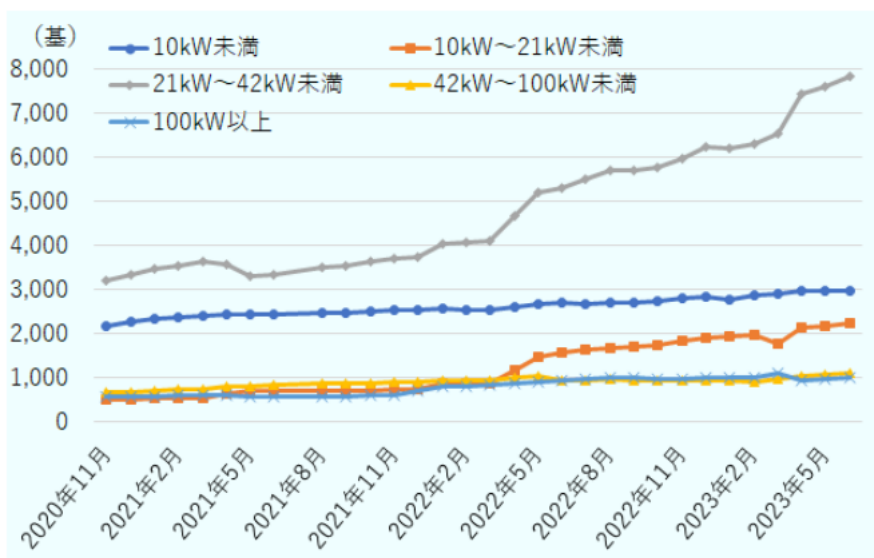
図4：公共の充電器数と充電スタンド数の推移 (2020年11月～2023年6月)



出所：連邦エネルギー局の発表データを基にジェトロ作成

充電能力別にみると、21～42 キロワット (kW) 未満の急速充電が可能な充電器は 2022 年に入ってから大幅に増加し、2023 年 6 月時点で全体の 52%を占めた (図 5 参照)。10kW 未満の普通充電器は 19%だが、伸びは横ばいである。10～21kW 未満は 2 年間で約 3 倍の 15%となった。42～100kW 未満および 100kW 以上の急速充電器は、それぞれ 7%と少なく、伸びは横ばいだ。

図5：充電能力別の公共の充電器数の推移



出所：連邦エネルギー局の発表データを基にジェトロ作成

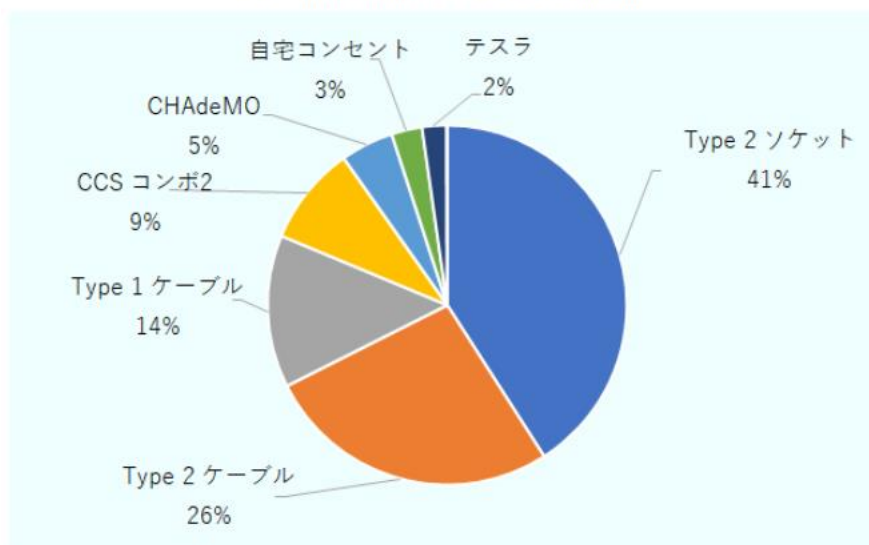
EVの充電インフラについての特集を組んだPME誌によると、3,115基以上の公共の充電器を持つEypassが、スイスの市場の34%を占める。Eypassは2016年に、スイス初の充電器を連邦工科大学ローザンヌ校（EPFL）に設置した充電インフラのパイオニアであるグリーン・モーションにより設立された。続いて、TCSが展開するSwisschargeが市場の19%を占める。アルピック、Ewb、グループE、プリメオエネルギーが設立したMoveが16%である。前述3社のネットワークがスイス市場の7割を占めており、残り3割は15社ほどにより構成される。ジュネーブ周辺の駅やショッピングセンター、スポーツセンター、ホテルなどの駐車場に設置された充電器を確認することができる（写真参照）。100kW以上の充電能力のものは少ないが、ホテルの駐車場では100kWの充電器が設置されていた（写真、一番右）。



ジュネーブの街中の地下駐車場（左）、屋外駐車場に設置された充電器（右）（ジェットロ撮影）

充電器はスタンド型と壁に設置されたもの、ソケット型やケーブルがあるものなどがあり、充電能力や充電口は多様だ。連邦エネルギー局の2023年6月時点のデータによると、充電口別の割合は22kWまでの普通充電ができる欧州規格Type 2（ソケット）が41%、Type 2（ケーブル）が26%、Type 1（ケーブル）が14%、50kW以上の急速充電が可能な欧州規格CCS（Combined Charging System、コンボ）Type 2は9%、日本規格CHAdeMOは5%だ（図6参照）。テスラは2013年以来、欧州の急速充電の先駆者であり、スイスには最大出力150kWのスーパーチャージャーが21カ所に設置されている。

図6：充電口の種類（2023年6月時点）



出所：連邦エネルギー局の発表データを基にジェットロ作成

PME 誌によると、私用の充電器は現在 10 万基以上あるが、集合賃貸住宅などへの設置はまだ少ない。乗用車の電動化が予想以上のペースで進んでいる一方で、スイスツーリングクラブ (TCS) の調査では、EV を購入しない理由として、回答者の約 3 分の 1 が利用可能な充電設備がないことを挙げている。今後、さらに EV が普及していくためには充電インフラ規模の拡充が欠かせず、喫緊の課題だ。

<充電インフラ構築への取り組み、マイルストーンは 2035 年>

連邦エネルギー局は、2035 年までに乗用車の半分以上の 280 万台以上が BEV・PHEV になるシナリオを想定している。そのため、十分な充電インフラを今後数十年で構築する必要があり、複数の充電ソリューション（自宅、職場、近所、目的地での充電、急速充電）を整えるためには関係者の団結した取り組みが欠かせないとした。こうした観点から連邦エネルギー局は、自動車、不動産、エネルギー、充電器プロバイダなど 51 の機関の関係者と、1 年以上にわたって対話や調査を行ってきた。調査結果は 2023 年 5 月、E モビリティ・ロードマップの一環として公表された。

具体的には、(1) 充電はできる限り自宅の既存駐車場で行うことが望ましいため、2035 年までに最大 200 万の私用充電器を設置すべきこと、(2) 集合住宅建物の私用充電インフラ設置は自発的には進まず、インセンティブの導入や設置計画と投資の安全性の確保が重要であること、(3) 2035 年には自宅や職場で充電ができない充電式車両が 40 万~100 万台になると見込まれ、居住地付近の公共充電ソリューションが必要となるため、2035 年には公共充電器を最大 8 万 4,000 基まで増やすこと、(4) 電動化が予想以上の速さで進んでいるため、2035 年の電力需要が 7.3 テラワット時 (TWh) まで増加すると推定されること（「スイス交通見通し 2050」の予測では 4.1TWh であった）、などだ。

住居の充電インフラ設置が重要視されてきた中、スイス e モビリティ協会による賃貸物件の充電設備に関するガイドも公表され、賃貸物件への充電器設置に際する確認事項や法的枠組みなどが示された。私用充電器設置に係る補助金の導入も検討され、連邦政府は改正 CO2 法の中で、年額 3,000 万スイス・フラン（約 49 億 8,000 万円、CHF、1CHF=約 166 円）の補助金予算を見込んでいる。州により異なるが、ジュネーブ州では充電器の購入・設置費用の 50%について（私用の場合の上限は 1,000CHF、共同利用の場合は 2,000CHF）、補助金を活用できる。

将来的には、EV を「蓄電池」として電力網に接続する V2G(Vehicle-to-Grid)に大きな可能性があることなども認識されており、エネルギーの貯蔵や最適化を考慮した建物とモビリティのエネルギーシステム構築も視野に入ってきている。EV 成長のカギを握る次世代電池についても世界中で研究開発が進む中、スイスでも研究開発が活発化している。スイスの電子・ナノテクに関する官民研究開発機関、スイス電子・マイクロテクノロジーセンター (CSEM) は 2023 年 2 月、バッテリーイノベーションハブ(BIH) をヌシャテルに発足させ、化学・物理学・工学分野のアカデミアと地元企業がバッテリー開発に取り組んでいる。次世代電池の本命とされる全固体電池（注 5）のギガファクトリーの設立を、2022 年 4 月に発表したスイス・クリーン・バッテリー (SCB) も注目だ。バッテリー生産ライセンスを新興企業ハイパフォーマンス・バッテリー (HPB) から購入し、早ければ 2024 年から量産を開始するとしている。



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 : BEV はバッテリー式電気自動車とも呼ばれる。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で、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 : 図 3 は個人輸入車の数を含まない。

注 5 : 現在の EV 用電池の主流は、電気を通す電解質が液体のリチウムイオン電池だが、全固体電池はこの電解質を固体にし、エネルギー密度を高めたもの。航続距離が延び、充電時間も短縮できるが、コストがリチウムイオン電池の数倍となる試算もあり、早期実用化の課題となっている。

## オーストリア（生産・販売）：新車登録台数は1979年以降の最低に、電気自動車は拡大 2023年9月26日 ウィーン事務所（エックカート・デアシュミット）

オーストリアの自動車市場は2年連続で縮小した。乗用車の新車登録台数は21万5,050台で1979年の水準まで減少した。内燃機関車（ガソリン、ディーゼル）の減少（前年比15.4%減）が特に著しかった。代替動力車も前年比1.9%減と微減したものの、うち電気自動車（EV）は2.4%増でシェアを16%弱に伸ばした。日本メーカーの新車登録台数は前年比6.4%減だった。

オーストリア統計局は2023年1月12日、2022年の乗用車と商用車の新車登録台数を発表した。乗用車は前年比10.3%減の21万5,050台で、21万4,297台だった1979年の水準まで減少した。自動車市場の不振の主な原因として、オーストリア自動車輸入業者連盟のスポークスマンであるギンター・ケアレ氏は、新型コロナウイルス禍の後遺症や、ロシアのウクライナ侵攻の影響などによる配送の阻害、高インフレとそれによる経済停滞のほか、エネルギー価格が高騰する中で政府が2022年秋に二酸化炭素税を導入したことが影響したと述べた。二輪車は前年比2.4%減となった。一方、トラックは、2021年は増税前の駆け込み需要で好調だった（[2022年1月28日付ビジネス短信参照](#)）が、2022年は前年比59.7%減と落ち込んだ（表1参照）。

**表1：主な部門別新車登録台数とシェア（2022年）**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	215,050	70.4	△ 10.3
二輪車	43,651	14.3	△ 2.4
トラック	25,200	8.2	△ 59.7
トラクター	7,303	2.4	14.4
トラクター（トレーラ用）	3,232	1.1	10.5
バス	934	0.3	5.3
合計（その他を含む）	305,332	100	△ 17.8

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別で見ると、初めて代替動力車のシェアが内燃機関車を上回った。これは内燃機関車の減少によるもので、ディーゼル車は前年比17.4%減の4万8,115台、シェアは前年から1.9ポイント減の22.4%となった。ガソリン車も7万8,567台と14.1%減、シェアは1.6ポイント減の36.5%となった。一方、代替動力車は前年比1.9%減の8万8,368台だったが、シェアは3.5ポイント増の41.1%に拡大した。このうち、ハイブリッド車は4.4%減の5万4,126台となり、シェアは1.5ポイント増の25.1%で、ディーゼル車を上回った。電気自動車（EV）は2.4%増の3万4,165台で、シェアは2.0ポイント増の15.9%となった（表2参照）。

**表2：エンジン種別新車（乗用車のみ）登録台数とシェア  
（2022年）**（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
ディーゼル	48,115	22.4	△ 17.4
ガソリン	78,567	36.5	△ 14.1
代替動力車	88,368	41.1	△ 1.9
ハイブリッド	54,126	25.1	△ 4.4
電気	34,165	15.9	2.4
天然ガス・ガソリン併用	12	0	△ 25.0
天然ガス	51	0	△ 27.1
燃料電池	14	0	0.0
<b>合計</b>	<b>215,050</b>	<b>100</b>	<b>△ 10.3</b>

出所：オーストリア統計局

＜VW グループが新車登録台数の4割近くを占める、日本メーカーのシェアは微増＞

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）グループのシェアは、VW14.9%、シュコダ 8.7%、アウディ 5.7%と、1、2、4位を占め、グループ全体では0.2ポイント増の37.2%だったが、台数は前年比9.8%減の8万台だった。VWグループのほとんどのブランドの登録台数が減少したが、セアトのスポーツカーブランド「クブラ」のみが前年比2.7倍の5,298台で急増した。VWグループ以外の上位20社では、3位のBMWは4.4%増の1万6,316台となったが、5位のメルセデスは8.3%減、6位の現代は7.1%減、7位のフォードは9.2%減など、登録台数が減少したブランドが多くみられた。他方、EVのテスラは、前年比15.1%増の5,410台で15位へと順位を上げた（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（2022年）**（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

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	31,951	△ 11.2	14.9	△ 0.1
2	シュコダ	18,725	△ 14.1	8.7	△ 0.4
3	BMW	16,316	4.4	7.6	1.1
4	アウディ	12,208	△ 1.7	5.7	0.5
5	メルセデス・ベンツ	11,515	△ 8.3	5.4	0.2
6	現代	11,094	△ 7.1	5.2	0.2
7	フォード	10,990	△ 9.2	5.1	0.1
8	セアト	10,406	△ 31.3	4.8	△ 1.5
9	トヨタ	9,124	45.0	4.2	1.6
10	起亜	8,712	5.4	4.1	0.7
11	ルノー	7,753	△ 31.0	3.6	△ 1.1
12	ダチア	7,678	15.4	3.6	0.8
13	プジョー	7,023	△ 8.4	3.3	0.1
14	マツダ	5,732	△ 20.1	2.7	△ 0.3
15	テスラ	5,410	15.1	2.5	0.5
16	クブラ	5,298	167.2	2.5	2.1
17	オペル	5,272	△ 37.2	2.5	△ 1.0
18	フィアット	4,626	△ 52.9	2.2	△ 1.9
19	シトロエン	4,018	△ 20.2	1.9	△ 0.2
20	スズキ	3,271	△ 42.3	1.5	△ 0.9
合計（その他を含む）		215,050	△ 10.3	100	－

出所：オーストリア統計局

日本メーカーの新車登録台数は合計で前年比 6.4%減の 2 万 3,573 台となったが、シェアは 0.4 ポイント増の 10.9%に拡大した。トヨタ（前年比 45.0%増の 9,124 台）とレクサス（同 35.2%増、223 台）は大幅に台数が伸びた一方、マツダ（同 20.1%減、5,732 台）、日産（同 19.7%減、1,936 台）、三菱自動車（同 8.3%減、1,860 台）などは減少した（表 4 参照）。

**表4：日本メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア  
(2022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)
9	トヨタ	9,124	45.0	4.2	1.6
14	マツダ	5,732	△ 20.1	2.7	△ 0.3
20	スズキ	3,271	△ 42.3	1.5	△ 0.9
23	日産	1,936	△ 19.7	0.9	△ 0.1
24	三菱	1,860	△ 8.3	0.9	0.1
28	ホンダ	1,118	8.2	0.5	0.1
33	スバル	309	△ 26.1	0.1	△ 0.1
35	レクサス	223	35.2	0.1	0.0
合計		23,573	△ 6.4	10.9	0.4

出所：オーストリア統計局

モデル別で見ると、1位のシュコダの「オクタビア」は新車登録台数が 2021 年の 6,233 台から 4,506 台に大幅に減少した。トヨタの「ヤリス」は前年比 2.2 倍の 4,397 台で 2 位となった。3 位はテスラの「Y モデル」(3.8 倍、4,356 台) で、初めて EV がトップ 3 にランクインした。2021 年に 1 位だったフィアットの「500」は、2022 年には 56.5%減の 2,818 台となり、12 位に転落した。モデル上位 10 位のうち、7 つは VW グループだった（表 5 参照）。

表5：モデル別新車登録台数とシェア上位20位（2022年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	台数	シェア	前年比
1	シュコダ「オクタビア」	4,506	2.1	△ 27.7
2	トヨタ「ヤリス」	4,397	2.0	115.3
3	テスラ「Yモデル」	4,356	2.0	279.8
4	VW「ゴルフ」	4,145	1.9	△ 13.9
5	ダチア「サンデロ」	4,041	1.9	10.7
6	シュコダ「ファビア」	3,904	1.8	△ 0.3
7	VW「バス」	3,700	1.7	△ 13.6
8	VW「ティグアン」	3,602	1.7	26.0
9	VW「ポロ」	3,359	1.6	△ 13.7
10	VW「ID.4」	3,311	1.5	33.1
11	VW「T-ロック」	2,819	1.3	△ 35.2
12	フィアット「500」	2,818	1.3	△ 56.5
13	BMW「X3」	2,668	1.2	△ 3.5
14	クブラ「フォーメンター」	2,600	1.2	85.2
15	ダチア「ダスター」	2,510	1.2	21.2
16	現代「ツーソン」	2,483	1.2	△ 27.1
17	セアト「イビザ」	2,458	1.1	△ 33.0
18	クブラ「ポーン」	2,346	1.1	846.0
19	シュコダ「カロック」	2,297	1.1	△ 21.0
20	VW「キャディー」	2,237	1.0	△ 4.8

出所：オーストリア統計局

<EVの新車登録台数は順調に拡大>

エンジン種別で見ると、2022年に唯一、新車登録台数を拡大したのはEVだった。前年の3万3,366台から、2022年は2.4%増の3万4,165台と伸び率としては大きくはないが、その他のエンジン種別がすべて大幅に減少したことを勘案すると注目値する。EVの販売実績好調の背景には、政府のeモビリティ施策に基づく、合計1億6,720万ユーロの2022年の購入補助金の存在がある。個人によるEV購入には最大5,000ユーロ、法人・企業・自治体の場合は、乗用車1台当たり最大2,000ユーロ、ミニバンは最大1万2,500ユーロの補助金が提供された。補助金を加味したとしてもEVは高価なため、2022年のEVの購入者の割合のうち法人等が78.8%と依然圧倒的に多いが、個人購入者の割合は2021年の16.5%から2022年には21.2%へと拡大し、登録台数は31.0%増の7,230台となった。

<EVでもVWグループが首位>

EVの新車登録台数をメーカー別（グループごと）で見ると、VWグループが計約1万2,000台でシェア34.3%と1位になり、2位はテスラの5,410台でシェア15.8%、3位はBMWの3,161台でシェアは9.3%だった（表6参照）。モデル別では、1位のテスラ「Yモデル」は前年比3.8倍の4,356台だった。2位から5位にはVWグループのVW「ID.4」（前年比33.1%増、3,311台）、クブラ「ポーン」（同9.5倍、2,346台）、シュコダ「エンヤック」（同13.8%減、2,000台）、VW「ID.3」（同46.7%減、1,546台）が続く。韓国メーカーは、現代「イオニック5」（同46.5%増、898台）が9

位、起亜「EV6」（同 2.8 倍、803 台）が 11 位などに入ったが、日本メーカーのモデルは上位 40 位に入っていない（表 7 参照）。

**表6：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上位10位（2022年）**

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	テスラ	5,410	15.8	15.1
2	VW	5,391	15.8	△ 8.3
3	BMW	3,161	9.3	60.7
4	クブラ	2,346	6.9	846.0
5	シュコダ	2,000	5.9	△ 14.1
6	アウディ	1,996	5.8	△ 6.0
7	現代	1,680	4.9	△ 4.7
8	起亜	1,519	4.4	11.4
9	ルノー	1,516	4.4	△ 37.4
10	メルセデス	1,482	4.3	18.5
－	その他	7,664	22.4	△ 17.8

出所：オーストリア統計局

**表7：電気自動車のモデル別新車登録台数とシェア上位10位（2022年）**

（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル	台数	シェア	前年比
1	テスラ「Yモデル」	4,356	12.7	279.8
2	VW「ID.4」	3,311	9.7	33.1
3	クブラ「ポーン」	2,346	6.9	846.0
4	シュコダ「エンヤック」	2,000	5.9	△ 13.8
5	VW「ID.3」	1,546	4.5	△ 46.7
6	フォード「マスタング」	1,176	3.4	28.9
7	アウディ「Q4」	1,073	3.1	55.1
8	BMW「X3」	925	2.7	5.8
9	現代「イオニック5」	898	2.6	46.5
10	テスラ「3モデル」	896	2.6	△ 74.6
－	その他	15,638	45.8	△ 11.3
合計		34,165	100.0	2.4

出所：オーストリア統計局

### <EV 普及には課題含み>

2023 年上半期には、前年同期比 16.7%増の 12 万 6,690 台の新車が登録された。エンジン種別では、ガソリン車は前年同期比 0.8%増の 4 万 3,136 台（シェア 34.0%）、ディーゼル車は 4.9%増の 2 万 5,278 台（同 20.0%）だった。代替動力車が 39.6%増の 5 万 8,276 台（同 46.0%）で、うち EV は 61.3%増の 2 万 3,372 台だった。新車登録台数の割合は、68.4%が法人・自治体、31.6%が個人で、EV に限るとそれぞれ 78.8%、21.2%と、より偏りが大きい。EV の新車登録台数の高い伸び率（注 1）にもかかわらず自動車の電動化のペースは遅く、EU の 2030 年までに全ての新車をゼロエミッション車にする目標に向けて順調とは言えない、と報じられている。前述のケアレ氏（注 2）は主な原因を、高騰する電気料金と充電スタンドの料金の不透明さだと指摘する。ケアレ氏によると、充電スタンドの料金は 1 キロワット/時（kWh）当たり 45～95 セントで、支払い方法によってはこれに追加料金が課せられる可能性がある。「このような状態は特に個人による購入を遠ざけている」とケアレ氏は語る。「EV の購入は経済的なメリットをもたらさず、それでも EV を買う人は、相当な環境ファンでないと難しいだろう」と指摘する（「デア・スタンダード」紙 7 月 13 日付）。2022 年末時点にオース

トリアで登録されている乗用車 515 万 890 台のうち、EV は 11 万 287 台と 2.1% のシェアに過ぎない。州別で見ると、フォアアールベルクにおける EV のシェアは 3.0% で最も高く、ザルツブルクが 2.8%、ウィーンが 2.5% と続き、1 人当たりの GDP が比較的低いブルゲンランドとケルンテンはそれぞれ 1.7%、1.4% と最も少ない（表 8 参照）。

表8：乗用車登録台数（エンジン別、州別）（2022年）

（単位：台、%）

州/エンジン種別	ガソリン	シェア	ディーゼル	シェア	電気、水素	シェア	ハイブリッド	シェア	天然ガス	シェア	合計
ブルゲンランド	86,360	42.2	109,072	53.3	3,421	1.7	5,570	2.7	140	0.1	204,563
ケルンテン	155,007	41.7	200,820	54	5,388	1.4	10,603	2.9	147	0	371,965
ニーダーエースタライヒ	496,937	44.2	568,561	50.5	21,674	1.9	37,056	3.3	569	0.1	1,124,797
オーバーエースタライヒ	396,381	40.8	522,970	53.8	21,755	2.2	30,551	3.1	949	0.1	972,606
ザルツブルク	135,074	41.8	164,831	51	8,957	2.8	13,892	4.3	440	0.1	323,194
シュタイヤマーク	331,772	42.3	414,070	52.7	14,526	1.9	24,364	3.1	409	0.1	785,141
チロル	172,185	40.8	219,858	52.1	10,214	2.4	18,124	4.3	1,826	0.4	422,207
フォアアールベルク	100,653	45.7	103,604	47	6,530	3	9,167	4.2	338	0.2	220,292
ウィーン	319,756	44	347,494	47.9	17,822	2.5	40,359	5.6	694	0.1	726,125
国全体	2,194,125	42.6	2,651,280	51.5	110,287	2.1	189,686	3.7	5,512	0.1	5,150,890

出所：オーストリア統計局

コンサルタント大手 EY のレポートによると、オーストリア人の 22% は今後 2 年以内に自動車を購入する意思を示している。これは、調査対象 20 カ国の平均の 44% を大幅に下回り、高インフレによる購買力の低下が主な原因だと考えられる。購入意思を示したオーストリア人のうちの 47% は代替動力車を、そのうち約半数（全体の 23%）が EV の購入を検討している。EV 購入の主な動機としては燃料の急騰が挙げられ、環境上の配慮は動機の上位 5 位には入らなかった。購入に対する懸念としては航続距離、高いバッテリー交換コストと充電が挙げられた。2022 年から急騰した電気料金も懸念事項となっている。

#### <自動車産業の動向>

オーストリア自動車産業連盟によると、自動車産業は製造業のうち金属エンジニアリング産業、電気・電子産業、化学産業に次いで、オーストリアで 4 番目に大きい業種である。同連盟のメンバー企業は 2022 年に従業員 3 万 7,600 人を雇用し、合計で 1,710 億ユーロの売り上げをもたらした。そのうち、85% の 1,460 億ユーロ分は輸出された。2022 年の乗用車生産台数は、前年比 13.8% 減の 10 万 7,500 台となった。一方、トラック（同 15.8% 増、1 万 3,900 台）、オートバイ（同 24.1% 増、22 万 2,041 台）と自転車（同 14.9% 増、21 万 8,343 台）の生産はそれぞれ伸びた（表 9 参照）。

表9：オーストリア道路輸送機器生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2020年	2021年	2022年	前年比
乗用車	109,500	124,700	107,500	△ 13.8
トラック	15,500	12,000	13,900	15.8
トラクター	10,700	12,250	13,000	6.1
トレーラ	19,472	19,662	15,585	△ 20.7
オートバイ	140,252	178,992	222,041	24.1
自転車	186,618	189,958	218,343	14.9

出所：オーストリア自動車産業連盟

オーストリアの自動車産業はドイツとの関係が強い。輸出入とも、最大の貿易相手国になっている。2022年には、道路輸送機器〔標準国際貿易分類（SITC）78〕輸出の31.3%（表10参照）、輸入の39.8%をドイツが占めた。自動車部品（SITC784）については、ドイツのシェアはそれぞれ輸出で51.0%（表11参照）、輸入で47.3%だった。

**表10：道路輸送機器の輸出国上位10位**

（単位：ユーロ、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	国名	2021年	2022年	シェア	前年比
1	ドイツ	4,955,833,027	5,479,248,281	31.3	10.6
2	米国	1,438,911,447	1,382,232,789	7.9	△ 3.9
3	英国	919,108,777	813,692,338	4.7	△ 11.5
4	チェコ	607,552,786	774,145,815	4.4	27.4
5	中国	585,605,030	758,128,847	4.3	29.5
6	ハンガリー	602,331,280	708,709,096	4.1	17.7
7	韓国	438,534,585	642,905,129	3.7	46.6
8	スロバキア	552,443,114	612,442,140	3.5	10.9
9	イタリア	593,758,736	584,387,686	3.3	△ 1.6
10	ルーマニア	424,635,408	579,328,519	3.3	36.4
—	合計	16,046,329,440	17,478,487,457	100.0	8.9
—	EU-27	10,310,354,622	11,554,853,855	66.1	12.1
—	EU以外	5,735,974,818	5,923,633,602	33.9	3.3

出所：オーストリア統計局

**表11：自動車部品の輸出国上位10位**

（単位：ユーロ、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	国名	2021年	2022年	シェア	前年比
1	ドイツ	2,086,287,464	2,251,971,360	51.0	7.9
2	スロバキア	297,726,577	298,187,526	6.8	0.2
3	ハンガリー	242,620,965	254,262,178	5.8	4.8
4	ルーマニア	148,046,723	169,393,687	3.8	14.4
5	イタリア	145,708,845	159,880,017	3.6	9.7
6	米国	119,803,232	157,684,842	3.6	31.6
7	チェコ	141,387,168	152,222,281	3.4	7.7
8	英国	181,460,892	132,299,072	3.0	△ 27.1
9	ポーランド	114,540,050	129,048,113	2.9	12.7
10	スペイン	96,930,879	97,820,107	2.2	0.9
—	合計	4,123,652,253	4,416,133,354	100.0	7.1
—	EU-27	3,564,959,847	3,851,082,269	87.2	8.0
—	EU以外	558,692,406	565,051,085	12.8	1.1

出所：オーストリア統計局

フラウンホーファー研究所は2022年、オーストリア自動車産業連盟からの委託調査において、自動車産業が電動化に向かって大幅に変動する中、オーストリアの自動車産業は、ドイツをはじめとしたグローバル企業への依存度が高く、企業的意思決定や戦略的方向性についても大手自動車メーカーに左右されることが課題であると指摘した。また同調査において、オーストリア自動車関連企業は内燃機関に依存し過ぎており、電動化への変化の準備が不十分だと指摘し、オーストリア企業の競争力を保つために自動車産業転換基金の設立を提案した。

2023年6月には、自動車大手ステランティスが、「自動車市場のEV化への転換によって、内燃機関用のギアボックスの製造には将来性がない」ことを理由に、ウィーンにあるオペルのギアボックス



工場を閉鎖すると発表した ([2023年7月3日付ビジネス短信参照](#))。これにより、従業員 300 人が職を失う。自動車業界にとって、市場の変化がもたらす厳しさについて警鐘を鳴らす出来事と言える。

注 1：2023 年上半期、EV の新車登録台数は増加した。しかし、前年にはサプライチェーン問題に起因する納品遅延も発生していた。その反動による増加もあってのことと分析されている。

注 2：ケアレ氏は、連邦産業院（WKO）自動車販売業界団体の副理事長も務める。この発言は、当該団体副理事長としてのもの。

## ポーランド（生産・販売）：2022年の乗用車新規登録台数は前年比6.0%減で低迷

2023年10月4日 ワルシャワ事務所（ニーナ・ルッベ、マルタ・ゴロンカ）

＜乗用車生産台数、新規登録台数ともに低迷＞

ポーランド国内の2022年の乗用車生産台数は前年比で約2.2%減少し、25万5,100台となった。6年連続で前年比減となり、2017年の51万4,700台からほぼ半減した。

また、ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、2022年のポーランドの乗用車新規登録台数は前年比6.0%減の41万9,749台だった。乗用車新規登録台数は2013年以降、前年比で増加傾向が続き、2019年の55万5,598台がピークだった。2020年は新型コロナウイルス感染拡大、2022年はウクライナ戦争の影響や、半導体など自動車部品の不足などを背景に、過去10年間で2回（2020年、2022年）のみ前年比で減少した。また、自動車市場調査会社サマルによると、2022年はポーランドの乗用車価格が前年比で平均14.9%上昇した。それが、同年の新規登録台数の落ち込みにつながったと推測できる。

なお、乗用車の全新規登録台数の71.0%を占める法人向けは前年比9.9%減の29万8,176台となった。これに対し、個人向けは5.1%増の12万1,573台だった。

＜トヨタが首位で、市場シェアを拡大＞

メーカー・ブランド別にみると（表1参照）、トヨタが7万3,862台で、前年比0.9%減となったものの、3年連続で首位を維持した。シュコダは4万2,067台（前年比6.7%減）で2位にとどまったが、トヨタに1位を奪われて以降、市場シェアの差は拡大している。韓国のメーカーは引き続き好調で、3位の起亜は3万3,714台（4.3%増）で、4位のフォルクスワーゲン（VW）（3万814台、10.5%減）を抜き返し、初めてトップ3位入りを果たした。現代は2万6,887台（0.2%増）で5位を維持した。

表1：ポーランドの乗用車新規登録台数（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	2021年	2022年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	74,512	73,862	17.6	△ 0.9
2	シュコダ	45,065	42,067	10.0	△ 6.7
3	起亜	32,323	33,714	8.0	4.3
4	フォルクスワーゲン (VW)	34,420	30,814	7.3	△ 10.5
5	現代	26,838	26,887	6.4	0.2
6	BMW	23,981	23,806	5.7	△ 0.7
7	メルセデス・ベンツ	20,016	21,356	5.1	6.7
8	ダチア	19,897	20,718	4.9	4.1
9	アウディ	18,973	19,323	4.6	1.8
10	フォード	19,109	16,426	3.9	△ 14.0
11	ルノー	16,838	14,559	3.5	△ 13.5
12	ボルボ	11,014	10,947	2.6	△ 0.6
13	プジョー	10,637	9,794	2.3	△ 7.9
14	オペル	14,862	9,343	2.2	△ 37.1
15	マツダ	7,376	7,255	1.7	△ 1.6
16	フィアット	9,079	6,443	1.5	△ 29.0
17	シトロエン	7,678	6,127	1.5	△ 20.2
18	日産	7,709	6,028	1.4	△ 21.8
19	レクサス	6,154	5,657	1.3	△ 8.1
20	スズキ	10,316	5,149	1.2	△ 50.1
—	その他	29,850	29,474	7.0	△ 1.3
合計		446,647	419,749	100.0	△ 6.0

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェットロ作成

トップ 20 位で 10%以上のシェアを持つのはトヨタ（17.6%）とシュコダ（10.0%）のみで、5%以上のシェアを持つメーカー・ブランドは 7 社あるが、市場が細分化されている。

20 位以内の日系メーカーの市場シェアは合計 23.2%だった。1 位のトヨタを除くと、マツダが 20 位から 15 位に順位を上げ、レクサスがトップ 20 位入りを果たすことができた。一方、スズキが 50.1%減と大幅に減少し、15 位から 20 位に順位を下げた。日産は 18 位を維持した。

なお、車のタイプ別にみると、スポーツ用多目的車（SUV）やクロスオーバーの市場シェアが前年比で拡大した一方、セダンのシェアは縮小した。

メーカー・モデル別にみると（表 2 参照）、トヨタの 5 車種がトップ 10 位に入り、合わせて 14.7%の市場シェアとなった。トヨタの「ヤリスクロス」は新型コンパクト SUV として人気上昇しており、前年比の 8 倍と最も販売台数が伸びた。一方、シュコダの「ファビア」（前年比 27.7%減、順位は前年から 6 つ低下）、フォルクスワーゲン（VW）の「ティグアン」（17.0%減、順位は前年から 4 つ低下）の新規登録台数が大きく減少した。

表2：ポーランドの乗用車新規登録台数（メーカー・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	2021年	2022年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ・カローラ	22,095	21,371	5.1	△ 3.3
2	トヨタ・ヤリス	14,479	12,478	3	△ 13.8
3	起亜・スポーテージ	7,658	11,176	2.7	45.9
4	ダチア・ダスター	12,460	10,958	2.6	△ 12.1
5	シュコダ・オクタビア	13,116	10,893	2.6	△ 16.9
6	トヨタ・RAV4	10,992	10,580	2.5	△ 3.7
7	現代・ツーソン	9,589	9,197	2.2	△ 4.1
8	現代・I30	7,793	9,142	2.2	17.3
9	トヨタ・ヤリスクロス	1,117	9,033	2.2	708.7
10	トヨタ・C-HR	9,662	8,018	1.9	△ 17.0
11	フォルクスワーゲン・T-Roc	7,489	7,755	1.8	3.6
12	シュコダ・ファビア	10,605	7,670	1.8	△ 27.7
13	起亜・シード	7,607	7,177	1.7	△ 5.7
14	ダチア・サンデロ	5,209	6,049	1.4	16.1
15	シュコダ・カミック	4,831	5,675	1.4	17.5
16	シュコダ・スベルブ	5,357	5,403	1.3	0.9
17	ボルボ・XC60	4,209	5,365	1.3	27.5
18	フォルクスワーゲン・ティグアン	5,921	4,912	1.2	△ 17.0
19	起亜・Xシード	4,118	4,442	1.1	7.9
20	シュコダ・コディアック	3,281	4,365	1	33
—	その他	279,059	248,090	59.1	△ 11.1
合計		446,647	419,749	100	△ 6.0

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からシエトロ作成

#### <プレミアムブランドが好調>

なお、一般乗用車の登録台数は前年比 8.9%減に転じたものの、高級車と言われるプレミアムブランドは強く、5.2%増となった。KPMG は 2023 年 2 月 6 日付の記事で、プレミアムブランド市場の成長の要因は主に個人客であると分析している。前述のメーカー・ブランド別新規登録台数トップ 20 位のうち、プレミアムブランドは計 5 ブランド（BMW、メルセデス・ベンツ、アウディ、ボルボ、レクサス）で、市場の約 20%弱を占めた。そのうち、7 位のメルセデス・ベンツはトップ 20 位の中で最大の成長を記録し、前年比 6.7%増となった。

#### <代替燃料自動車の普及が進む>

新規登録台数を燃料種別にみると（表 3 参照）、ガソリン車とディーゼル車はそれぞれ前年比 12.5%減の 20 万 3,100 台と、14.7%減の 4 万 6,500 台となった。それらの市場シェアは低下傾向で推移しているものの、前年比では減少ペースがわずかに緩和し、合計で 6 割弱を占めた。

一方、代替燃料自動車は 6.2%増の 17 万 200 台だった。そのうち、マイルドハイブリッド車（MHEV）は 1.3%減の 7 万 1,331 台、LPG（液化石油ガス）自動車は 9.4%減の 1 万 2,246 台、燃料電池車（FCEV）は 44.6%減の 41 台と減少した。他方、ハイブリッド車（HEV）は 12.9%増の 6 万 5,617 台、バッテリー式電気自動車（BEV）は 59.2%増の 1 万 1,293 台、プラグインハイブリッド車（PHEV）は 5.8%増の 9,664 台といずれとも登録台数を伸ばし、代替燃料自動車の増加に貢献した。

表3：燃料車別の登録台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料種別	2021年		2022年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
ガソリン車	232,000	51.9	203,100	48.4	△ 12.5
ディーゼル車	54,500	12.2	46,500	11.1	△ 14.7
代替燃料自動車	160,200	35.9	170,200	40.5	6.2
MHEV	72,257	16.2	71,331	17.0	△ 1.3
HEV	58,097	13.0	65,617	15.6	12.9
LPG	13,522	3.0	12,246	2.9	△ 9.4
BEV	7,092	1.6	11,293	2.7	59.2
PHEV	9,138	2.0	9,664	2.3	5.8
FCEV	74	0.0	41	0.0	△ 44.6

注：ガソリン車、ディーゼル車、代替燃料自動車の台数は概数。  
出所：ポーランド自動車工業会 (PZPM)からジェトロ作成

代替燃料自動車のうち、前年から最大の成長を見せた BEV 市場の拡大には、2021 年にポーランド政府が導入した、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）が一役買っていると考えられる。また、ポーランド代替燃料自動車協会（PSPA）によると、ポーランド市場に参入している BEV のモデル数は急増しており、2022 年には前年比 38% 増の 108 車種を記録したが、そのうち 83 車種が乗用車、25 車種がバンだった。BEV の人気車をモデル別にみると、首位となったテスラ「モデル 3」に次いで、2 位はフォード「マスタング・マッハ E」、3 位は日産「リーフ」、4 位は起亜「EV6」、5 位はシュコダ「エニヤック iV」と続いた。なお、ポーランドの電動モビリティ市場では、法人所有車の存在感が増しており、2022 年の BEV（乗用車）の新規登録台数のうち約 78% が法人による登録で、その割合は 2020～2021 年よりも拡大した。レンタル事業者は約 39% を占めた。

#### <充電インフラ整備の不足が課題>

EV 市場の拡大に伴い、公共 EV 充電インフラ設備も増えている。PSPA によると、2022 年末時点でポーランド国内に 2,565 カ所の公共充電ステーションと 5,016 基の充電器があった。公共充電ステーションは前年比で 633 カ所増加した。公共充電ステーションのうち 41% が公共駐車場、17% がショッピングセンター、16% がホテル、11% がガソリンスタンドに設置されている。また、71% が普通充電器、29% が急速充電器だ。ただし、公共充電ステーションの 44% が国内の主要 15 都市に集中しており、その配置分布の偏りは代替燃料自動車の普及を妨げているとみられる。実際に 2022 年 11 月末時点で、BEV と PHEV の登録台数の約 46% が、人口 30 万人以上の都市に集中している。

PSPA は、2022 年にはポーランドで例年より多くの充電インフラが設置されたものの、2023 年 7 月に成立した、EU の代替燃料インフラ規則（AFIR）（[2023 年 8 月 2 日付ビジネス短信参照](#)）で提示された設置目標を達成するには不十分だと指摘する。PSPA の 2022 年 11 月 15 日付の分析記事によると、同規則によってポーランドの公共 EV 充電インフラの設置容量は、2035 年までに最大 34 倍に増加させる必要がある。PSPA は、ポーランドのインフラ整備は多くの制度的障壁によって制限されており、早急な法改正がなければ実現は不可能であることと、今後数年間のポーランドのインフラ整備は、主に行政の対応にかかっていることを指摘している。また、適切な数の充電ステーションがない限り、ポーランドの自動車市場の電動化が大規模に進むことは不可能だとしている。

## チェコ（生産・販売）：乗用車生産が再び上昇傾向へ

新車登録総数は減少も、電動車は大幅増

2023年8月28日 プラハ事務所（中川 圭子）

チェコの2022年の乗用車新車登録台数は前年比7.1%減少した。一方で、バッテリー式電気自動車（BEV）の登録台数は47.1%増と大幅に増加、ハイブリッド車部門〔ハイブリッド車（HV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）〕も22.3%増と順調な伸びを示した。

乗用車生産台数は、前年を10.2%上回った。サプライチェーンの混乱やロシアのウクライナ侵攻の影響などの逆境にもかかわらず、2019年から続いていた前年比割れに歯止めをかけた。うちBEVとPHEVの占める割合は11.1%で、前年の11.0%から微増した。

<2022年の新車登録台数は前年比7.1%減>


[2023年1月5日付チェコ自動車輸入者連盟（SDA）の発表（チェコ語）](#) によると、2022年の乗用車の新車登録台数は19万2,087台で、前年の20万6,876台より7.1%減少した。月ごとにみると、3月から7月にかけて前年同月比2桁の減少率を記録した（表1参照）。



表1：2022年月間新車登録台数の推移

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
2021年	14,794	14,687	20,053	18,976	21,734	22,561	18,405	16,449	14,165	12,670	16,174	16,208	206,876
2022年	16,263	14,225	16,903	14,714	18,073	18,738	13,448	16,581	14,898	16,283	17,408	14,553	192,087
前年同月比	10	△ 3.1	△ 15.7	△ 22.5	△ 16.8	△ 16.9	△ 26.9	1	5	29	8	△ 10.2	△ 7.1

注：合計のみ前年比

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

特に前半に減少が続いた要因について、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、[2023年1月5日付資料（チェコ語）](#)  （1.79MB）で、半導体などの部品不足による完成車供給の遅れにあると指摘している。

2022年の新車登録台数をメーカー、ブランド別にみると、トップは地場系のシュコダ〔フォルクスワーゲン（VW）グループ〕で、全体の32.8%を占めた。以下、現代、VWと続く（表2参照）。日系ではトヨタが前年比18.7%増と大幅に増加した。順位は4位で前年と変わらないが、構成比は前年の5.0%から6.4%に増大した。また、同社のレクサス・ブランドが60.2%増と急増し、前年の28位から22位に上昇した。

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	2021年	2022年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	70,946	62,905	32.8	△ 11.3
現代	20,200	18,604	9.7	△ 7.9
フォルクスワーゲン	16,813	16,020	8.3	△ 4.7
トヨタ	10,334	12,267	6.4	18.7
起亜	9,787	10,208	5.3	4.3
ダチア	6,821	9,203	4.8	34.9
フォード	7,038	7,399	3.9	5.1
メルセデス・ベンツ	8,226	7,329	3.8	△ 10.9
プジョー	7,652	4,891	2.6	△ 36.1
BMW	4,909	4,624	2.4	△ 5.8
オペル	4,457	4,109	2.1	△ 7.8
ルノー	5,457	3,856	2.0	△ 29.3
セアト	6,337	3,771	2.0	△ 40.5
アウディ	2,910	3,429	1.8	17.8
シトロエン	4,018	2,764	1.4	△ 31.2
KGモビリティ (旧双竜)	1,020	2,345	1.2	129.9
ボルボ	2,480	2,267	1.2	△ 8.6
マツダ	2,492	2,264	1.2	△ 9.1
クブラ	621	2,175	1.1	250.2
スズキ	2,468	1,932	1.0	△ 21.7
ホンダ	1,161	983	0.5	△ 15.3
レクサス	560	897	0.5	60.2
ランドローバー	618	653	0.3	5.7
日産	1,376	651	0.3	△ 52.7
スバル	882	644	0.3	△ 27.0
ジープ	886	615	0.3	△ 30.6
フィアット	902	611	0.3	△ 32.3
ボルシェ	473	560	0.3	18.4
MG	0	410	0.2	—
三菱自動車	1,326	407	0.2	△ 69.3
合計 (その他含む)	206,876	192,087	100	△ 7.1

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

＜ハイブリッド車、BEVの登録台数が2桁増＞

2022年の乗用車新車登録台数は、総数では前年比減となったが、電動車の数は増大した。ハイブリッド車部門 (HVとPHEV) では、前年の2万3,074台から22.3%増の2万8,229台に増えている (表3参照)。新車登録台数全体に占める割合は11.2%から14.7%に増加した。トップは依然としてトヨタで、前年比8.7%増の6,344台だった。以下、フォード、BMWと続く。車種別では、トヨタの「RAV4」「カローラ」が1、2位を占めており、これにフォードの「プーマ」、シュコダの「オクタビア」が続く。

**表3：メーカー、ブランド別ハイブリッド車部門（HVとPHEV）登録台数**  
 （単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー、ブランド	2021年	2022年		
	台数	台数	構成比	前年との差
トヨタ	5,835	6,344	22.5	509
フォード	3,022	4,118	14.6	1,096
BMW	944	2,907	10.3	1,963
ボルボ	2,015	2,000	7.1	△ 15
メルセデス・ベンツ	855	1,886	6.7	1,031
スズキ	2,265	1,771	6.3	△ 494
シュコダ	2,036	1,486	5.3	△ 550
マツダ	1,254	1,188	4.2	△ 66
ルノー	1,215	1,169	4.1	△ 46
現代	649	983	3.5	334
ホンダ	733	906	3.2	173
レクサス	508	678	2.4	170
起亜	182	490	1.7	308
日産	78	421	1.5	343
ランドローバー	4	307	1.1	303
合計（その他含む）	23,074	28,229	100.0	5,155

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

また、BEVの新車登録台数は3,892台で、前年比で47.1%増加した。新車登録台数全体に占める割合は前年の1.3%から2.0%に上昇した。メーカー、ブランド別にみると、シュコダが前年比461台増で首位を維持した（表4参照）。2020年に同社が国内で初めて生産を開始した「エニヤック iV」が車種別登録台数でトップとなった。



表4：メーカー、ブランド別バッテリー式電気自動車登録台数



(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2021年	2022年		
	台数	台数	構成比	前年との差
シュコダ	832	1,293	33.2	461
フォルクスワーゲン	286	448	11.5	162
現代	283	298	7.7	15
テスラ	253	298	7.7	45
メルセデス・ベンツ	154	280	7.2	126
起亜	54	208	5.3	154
BMW	114	207	5.3	93
プジョー	132	107	2.7	△ 25
ボルボ	22	103	2.6	81
ダチア	47	100	2.6	53
アウディ	56	88	2.3	32
ボルシェ	46	65	1.7	19
フォード	26	61	1.6	35
ルノー	76	57	1.5	△ 19
オペル	70	49	1.3	△ 21
トヨタ	0	45	1.2	45
シトロエン	52	44	1.1	△ 8
ミニ	28	28	0.7	0
クブラ	5	26	0.7	21
東風小康汽車 (DFSK)	0	18	0.5	18
日産	16	17	0.4	1
フィアット	42	16	0.4	△ 26
マツダ	33	14	0.4	△ 19
DS	9	9	0.2	0
ジャガー	6	6	0.2	0
スバル	0	3	0.1	3
ホンダ	0	2	0.1	2
レクサス	0	2	0.1	2
合計	2,646	3,892	100.0	1,246

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

なお、燃料電池車 (FCV) の普及は進んでおらず、2022年の新規登録台数は3台 (いずれもトヨタの「ミライ」)にとどまり、前年の9台から減少した。

<部品供給状況の改善により、2023年は新車登録数増大の見通し>

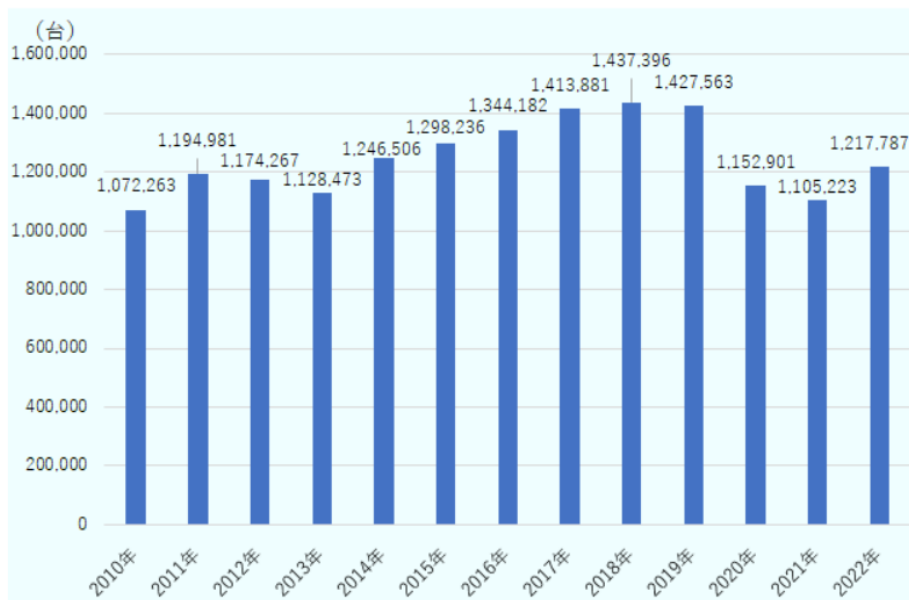
[7月7日付チェコ自動車輸入者連盟 \(SDA\) の発表 \(チェコ語\)](#) によると、2023年上半期の乗用車の新規登録台数は11万5,548台で、前年同期の9万8,916台から16.8%増加した。この状況について、PwCは[7月10日付資料 \(チェコ語\)](#)  (2.21MB) で、サプライチェーンの状況が改善されたことにより、自動車メーカーの納車までの期間が短縮され、前年に滞っていた分も含め、2023年に入ってから納車が進んだと説明している。また2020年以降購入を延期していた企業や消費者の需要の高まりも予想されることから、PwCは2023年の乗用車登録台数について、前年を上回る21万~22万台に達すると見積もっている。一方で、消費者物価上昇率は低下傾向にあるものの、依然として高い水準にあり (2023年7月は前年同月比8.8%)、実質賃金が前年を下回る [2023年第1四半期 (1~3月) は前年同期比6.7%減] 状況が継続することなどから、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年の実績 (24万9,915台) には届かないとみている。

2023年上半期の新車登録台数のうち、ハイブリッド車部門（HVとPHEV）は前年同期比37.4%増の1万9,436台、BEVは56.0%増の2,992台と、ともに大幅に拡大した。BEVの新車登録台数全体に占める割合は上半期で2.6%に達しており、2022年（通年）の2.0%と比べて増加傾向にある。チェコ産業貿易省によると、2023年に入って電気自動車（EV）用充電ステーションの設置も加速しており、前年末の1,364カ所（充電器数2,643台）から2023年4月末には2,051カ所（同3,830台）に増加した。

<2022年の生産台数は前年比10.2%増>

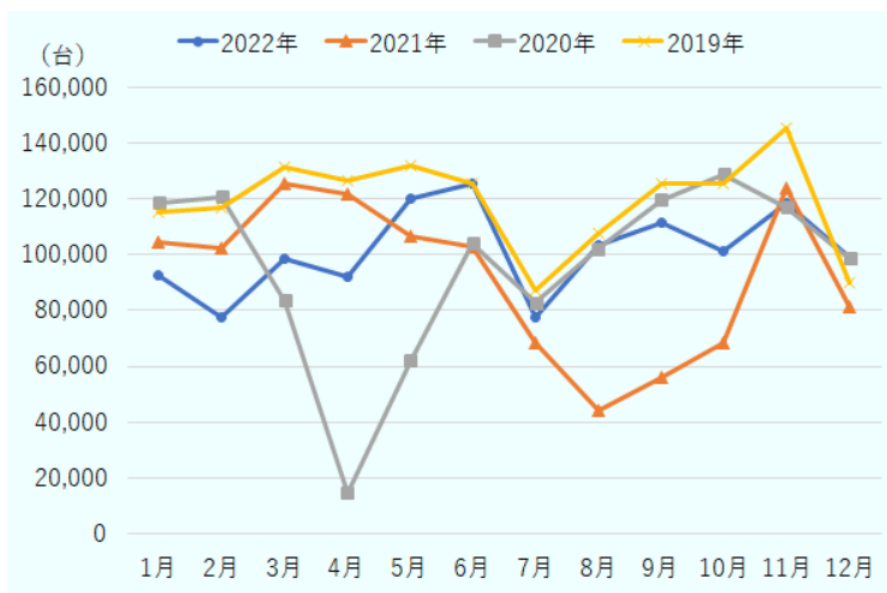
[1月18日付チェコ自動車工業会（Auto SAP）の発表（チェコ語）](#)によると、2022年の国内乗用車生産台数は121万7,787台で、前年比10.2%増加し、3年連続の減少傾向に歯止めをかけた（図1参照）。新型コロナウイルス感染拡大前の2019年（142万7,563台）の水準には及ばなかったものの、2020年（115万2,901台）を上回った。さらに、12月単月では、2019年以降で最高を記録した（図2参照）。

図1：乗用車生産台数の推移（2010年～2022年）



出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

図2：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）

同工業会は、部品不足やロシアのウクライナ侵攻の影響などの逆境の中、前年比プラスに転じた点を評価している。マルチン・ヤーン会長は自動車産業が直面した課題として「半導体不足、サプライチェーンの混乱、中国での新型コロナ感染拡大の余波、エネルギー価格の高騰、高インフレ、EUによる内燃機関搭載車の新車販売終了時期の暫定合意（[2022年10月31日付ビジネス短信参照](#)）、次期排ガス規則案『Euro7（ユーロ7）』発表（[2022年11月11日付ビジネス短信参照](#)）」を挙げ、「チェコの自動車産業がこれほど試練にさらされた年はかつてなかっただろう」と述べた。

2022年の生産台数をメーカー別にみると、シュコダ・オートは69万3,032台で、前年比1.9%増と微増した（表5参照）。輸出台数も前年の10.2%減から3.5%増とプラスに転じた。同社はロシアのウクライナ侵攻以降、ロシアに代わる国外市場の開拓に積極的に取り組んでいる。特に、インドへの輸出台数は2022年に前年の2.3倍に増大し、ドイツに次ぐ第2の国外市場となっている。一方、トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・チェコ（TMMCZ）の生産台数は20万2,255台で、34.9%増の大幅増を記録した。同社は2021年11月に「ヤリス」、2022年3月には「アイゴX」の生産を開始している。また、現代チェコの生産台数は17.3%増の32万2,500台で、堅調な伸びを示した。

表5：乗用車のメーカー別・国内生産、販売、輸出台数

2021年 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	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

2022年 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	生産	前年比	販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	693,032	1.9	71,152	△ 11.0	621,880	3.5
TMMCZ	202,255	34.9	2,327	96.5	199,928	34.4
現代チェコ	322,500	17.3	14,257	△ 10.9	308,243	19.0
合計	1,217,787	10.2	87,736	△ 9.7	1,130,051	12.0

出所：チェコ自動車工業会 (Auto SAP)

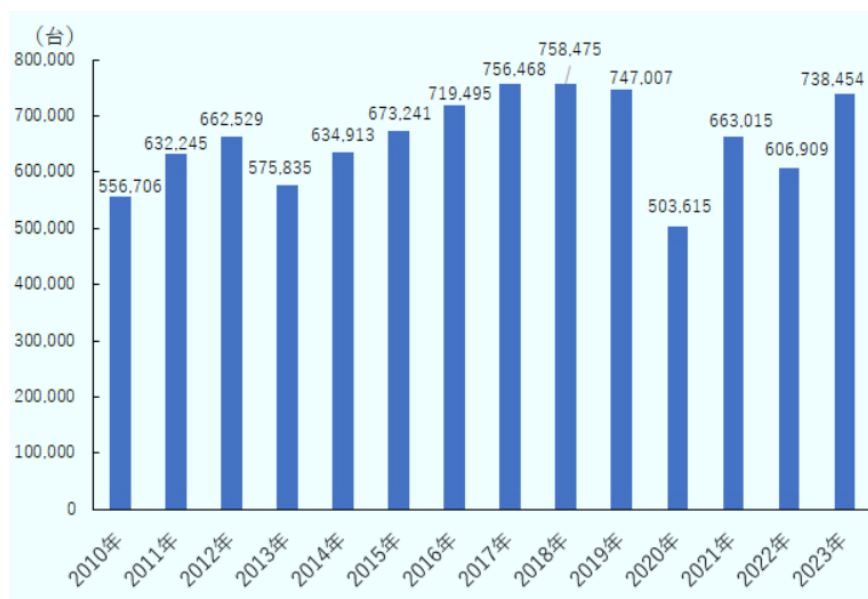
<EV 生産台数は全体の 11.1%>

2022年のEVの生産台数をみると、BEVが8万7,086台、PHEVが4万7,858台で、計13万4,944台だった。生産台数全体に占めるEVの割合は11.1%で、前年の11.0%から微増した。メーカー別にみると、シュコダ・オートが7万1,894台（BEV5万7,213台、PHEV1万4,681台）、現代チェコが6万3,050台（BEV2万9,873台、PHEV3万3,177台）だった。なお、TMMCZはHVを生産しているが、自動車工業会ではHVの統計は公表していない。

<2023年上半期の国内生産は2020年以降最高を記録>

7月17日付チェコ自動車工業会 (Auto SAP) の発表 (チェコ語) [📄](#)によると、2023年上半期の国内乗用車生産台数は前年同期比21.7%増の73万8,454台だった。新型コロナウイルス感染拡大前の2019年上半期の74万7,007台をやや下回ったものの、2020年以降で最高値を記録した (図3参照)。

図3：上半期における乗用車生産台数の推移 (2010年～2023年)



出所：チェコ自動車工業会 (Auto SAP)

これに関して、同工業会のヤーン会長は「自動車産業の事業環境が安定し、(新型コロナ感染拡大による)危機の前の生産量に近付きつつあることは、チェコの自動車産業のみならず、国内経済全体にとって非常にポジティブなニュース」と評した。また、各社の生産量引き上げに伴い、納車までの期間も短縮傾向にある事実については、「チェコ経済の動力としての自動車産業の新たな活力を証明するもの」と述べている。

2023年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46万4,353台で、前年同期比32.3%増と大幅に増加した(表6参照)。輸出台数も33.2%増と好調だ。また、TMMCZの生産台数は8.9%増の9万7,001台と、堅調な伸びをみせた。国内販売台数も74.5%増と、大幅な増加傾向にある。一方、現代チェコの実生産台数は17万7,100台で、6.2%増加したが、国内販売台数は6.7%減少した。

**表6：乗用車の国内生産、販売、輸出台数（上半期）**

**2022年上半期** (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	生産	前年同期比	販売	前年同期比	輸出	前年同期比
シュコダ・オート	351,006	△ 16.6	35,469	△ 19.4	315,537	△ 16.4
TMMCZ	89,103	△ 10.7	1,100	80.9	88,003	△ 11.3
現代チェコ	166,800	17.1	8,083	△ 3.7	158,717	18.4
合計	606,909	△ 8.5	44,652	△ 15.8	562,257	△ 7.9

**2023年上半期** (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	生産	前年同期比	販売	前年同期比	輸出	前年同期比
シュコダ・オート	464,353	32.3	43,922	23.8	420,431	33.2
TMMCZ	97,001	8.9	1,920	74.5	95,081	8.0
現代チェコ	177,100	6.2	7,542	△ 6.7	169,558	6.8
合計	738,454	21.7	53,384	19.6	685,070	21.8

出所：チェコ自動車工業会 (Auto SAP)

2023年上半期のEV生産台数は、BEVが6万6,771台(前年同期比61.0%増)、PHEVが2万4,514台(9.1%増)で、計9万1,285台(42.7%増)だった。生産台数全体に占める割合は12.4%で、前年同期の10.5%、前期(2023年1~3月)の11.7%から増大した。メーカー別では、シュコダ・オートが5万3,400台(BEV4万4,442台、PHEV8,958台)、現代チェコが3万7,885台(BEV2万2,329台、PHEV1万5,556台)となっている。シュコダ・オートは2023年4月にスポーツ用多目的車(SUV)タイプのBEV「エニヤック iV」シリーズに、新たに最安価モデル「iV 50」を追加することを発表した。これを含め、2026年までに同社は6車種のBEVを追加する予定だ。

## ハンガリー（生産・販売）：2022年の新規登録台数が減少、生産台数は増加に転じる

2023年10月11日 ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

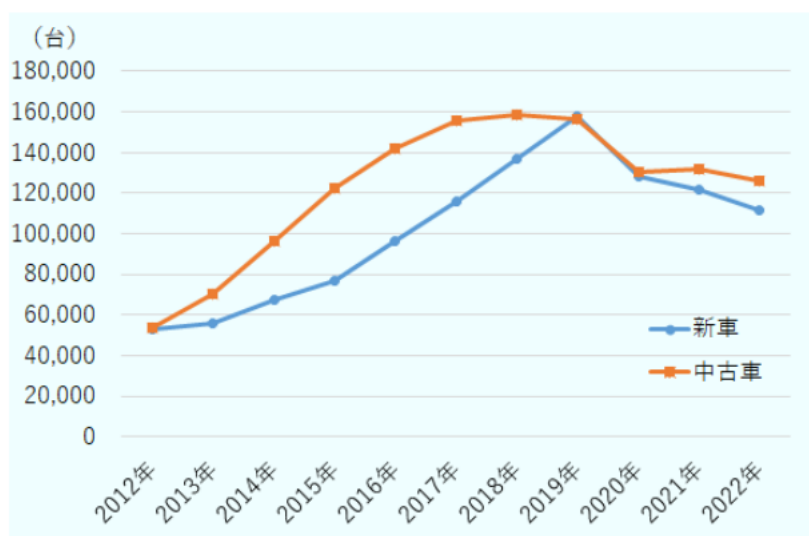
ハンガリーの2022年の乗用車（新車）新規登録台数は減少した。減少は3年連続。また、中古乗用車の新規登録台数も減少した。一方、生産台数は2年間の減少を経て再び増加に転じたが、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年の水準には達していない。電気自動車（EV）の新規登録台数は伸び続けているが、EV購入に対する政府の支援予算を使い切ったことが影響し、伸び幅は大幅に縮小した。

このほか、本稿では、国内大手自動車メーカー3社（アウディ、メルセデス・ベンツ、マジェールズズキ）の2022年の動向と、現在建設中のBMW工場の状況も紹介する。

### <新規登録台数は新車・中古車ともに減少>

ハンガリーの民間調査会社データハウスによると、ハンガリーの乗用車（新車）新規登録台数は、2020年と2021年（[2023年1月24日付地域・分析レポート参照](#)）に続き、2022年も減少した（図参照）。2022年の新車登録台数は11万1,524台で、2021年（12万1,920台）から8.5%減少し、2017年（11万6,265台）以下の水準にまで戻った。中古車登録台数は、2021年は前年比1.4%増と微増だったが、2022年は4.6%減の12万6,094台と減少に転じた。

図：乗用車登録台数の推移（新車、中古車）



出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

ハンガリー自動車輸入協会（MGE）の分析によると、特に2022年上半期の自動車市場に対しては、ロシアによるウクライナ侵攻や、2021年から続く半導体不足によるサプライチェーンの混乱に加え、現地通貨フォリントの対ユーロの急激な減価や、エネルギー価格の大幅な上昇も影響を及ぼしたという。

### <メーカー別では、スズキが7年連続で首位>

新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、スズキが1万3,859台（前年比21.5%減、シェア12.4%）で、7年連続の首位を堅持した（表1参照）。スズキ・ブランドでは、ハンガリー北部のエステルゴム工場で生産する「SX4 S-CROSS」（7,187台）と「ビターラ」（5,509台）が人気だった。

なお、スズキはEU市場でハイブリッド車（HEV）のみを販売しており、輸入車と合わせて同社のHEV全モデルをハンガリーの顧客に提供している。

2位も同じく日系のトヨタで、新車登録台数は1万3,262台（前年比9.8%増、シェア11.9%）だった。ハイブリッド車やスポーツ用多目的車（SUV）を含む「ヤリス」が3,885台と最多、「カローラ」も3,525台と続いた。

3位のフォルクスワーゲン（VW）は1万311台（前年比46.2%増、シェア9.2%）。VWの大幅な伸びは、高級車と販売競争できる新型車「T-Roc」が人気だったことが大きな要因だった。

**表1：ハンガリーでの新車登録台数（メーカー・ブランド別、2022年）**  
（単位：台数、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	スズキ	13,859	12.4	△21.5
2	トヨタ	13,262	11.9	9.8
3	フォルクスワーゲン（VW）	10,311	9.2	46.2
4	フォード	8,516	7.6	△19.7
5	起亜	8,132	7.3	△10.9
6	シュコダ	6,916	6.2	△11.9
7	ダチア	6,117	5.5	△17.0
8	メルセデス・ベンツ	5,752	5.2	1.3
9	BMW	4,785	4.3	17.8
10	オペル	4,230	3.8	1.8
合計（その他含む）		111,524	100.0	△8.5

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

#### <EV新車登録台数の急成長はストップ>

例年、国内乗用車市場の牽引役だったEVは、2021年を大きく下回る増加率だった。

2022年のバッテリー式電気自動車（BEV）の新車登録台数は4,710台（前年比9.2%増）、プラグインハイブリッド車（PHEV）は4,874台（15.1%増）だった（表2参照）。BEVとPHEVの合計は9,584台で、全新車登録台数（11万1,524台）の8.6%を占めた。欧州自動車工業会（ACEA）によると、EU26カ国（マルタを除く）では同割合が21.5%のため、EU域内でみると、ハンガリーでのBEVとPHEVのシェアは低い水準にとどまっている。

表2：ハンガリーでのEVの新車登録台数の推移（2020～2022年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

EVの種類	2020年	前年比	2021年	前年比	2022年	前年比
充電可能なEVの合計	6,042	105.6	8,548	41.5	9,584	12.1
バッテリー式電気自動車（BEV）	3,046	66.2	4,312	41.6	4,710	9.2
プラグインハイブリッド車（PHEV、注1）	2,996	170.9	4,236	41.4	4,874	15.1
ハイブリッド車（HEV、注2）	31,772	246.5	48,145	51.5	42,499	△ 11.7
EV合計	37,814	212.3	56,693	49.9	52,083	△ 8.1

注1：レンジエクステンダー自動車（EREV）を含む。EREVとは、エンジンを走行用ではなく発電用に搭載しているPHEV。走行時には電気モーターを利用する。通常のPHEVより、航続距離が長くなる。

注2：マイルドハイブリッド車（MHEV）を含む。

出所：ACEAの資料を基にジェトロ作成

韓国の起亜のゼネラルマネージャー、ナジ・ノルベルト氏は「ベゼシュ」ニュース（2023年1月16日付）に対して、EVの新規登録減少の背景には、2022年はEV購入に対する政府の補助金予算を使い切ったため補助金給付がなかったことや、エネルギーやバッテリー価格、充電コストの上昇、原材料の供給能力の制約によるEV生産能力の低下など、複数の要因があると話した。この記事は、EV価格が前年比20%上昇したとのポルシェ担当者のコメントも紹介している。

ここで、BEVのモデル別に新車登録台数を追ってみよう。前述の「ベゼシュ」ニュースによると、最も人気があったモデルは、テスラの「モデル3」で397台（前年比2.4倍）、2位と3位は起亜の「ニロEV」とダチアの「スプリング」でどちらも386台（前者は36.0%減、後者は46.8%増）だった（表3参照）。

表3：モデル別EV新車登録台数（上位10モデル、2022年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	台数	前年比
1	テスラ・モデル3	397	137.7
2	起亜 ニロEV	386	△36.0
2	ダチア・スプリング	386	46.8
4	シュコダ・エニヤック	204	10.9
5	日産リーフ	184	△57.8
6	テスラ・モデルY	183	1120.0
7	フィアット500	171	△ 10.0
8	BMW iX	167	496.4
9	現代 アイオニック5	120	57.9
10	メルセデス EQA	118	26.9

出所：「ベゼシュ」ニュース（vezess.hu）の2023年1月16日付記事「A Tesla mindenkit lenyomott Magyarországon Itt vannak a legfrissebb villanyautó-értékesítési toplisták」を基にジェトロ作成

前述の「ベゼシュ」ニュースによると、テスラとダチアの人気は手頃な価格にあるという。ダチアの「スプリング」はハンガリー市場で実質的に最も安い新型EVだ。テスラの場合、大幅下落した株価の回復のために値下げを世界で進めており、ハンガリーにもその影響が及び、値ごろ感が広がっている。



<前年同様、2022年も中古車の登録台数が新車上回る>

前述のデータハウスによると、2022年の中古車の登録台数は12万6,094台（前年比4.6%減）。新車の登録台数の11万1,524台を上回った。

メーカー・ブランド別にみると（表4参照）、VWが前年比5.8%増の1万5,159台だった。VWは2021年に1万4,326台で1位、2020年は1万5,216台で1位と、安定した人気がある。これに、オペルの1万2,509台（6.6%減）、フォードの1万865台（8.1%減）が続いた。中古車で人気があったモデルは、VWのゴルフ（登録台数4,316台）、フォードのフォーカス（3,874台）、VWのパサート（3,416台）の3種だった。

**表4：メーカー・ブランド別の中古車登録台数（上位10メーカー・ブランド、2022年）**  
（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	台数	シェア	前年比
1	フォルクスワーゲン (VW)	15,159	12.0	5.8
2	オペル	12,509	9.9	△ 6.6
3	フォード	10,865	8.6	△ 8.1
4	アウディ	7,370	5.8	4.2
5	トヨタ	7,298	5.8	△ 20.0
6	BMW	6,844	5.4	△ 0.1
7	現代	6,535	5.2	△ 9.0
8	メルセデス・ベンツ	6,422	5.1	1.7
9	起亜	5,196	4.1	△ 10.7
10	ホンダ	4,539	3.6	△ 16.9
合計 (その他含む)		126,094	100.0	△ 4.6

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

なぜ、ハンガリーでは、2022年も中古車登録台数が新車登録台数を上回ったのか。ハンガリー自動車輸入業者協会（MGE）と自動車関連企業大連合（ANK）の両団体で会長を務めるクネジック・イシユトバーン氏は、ハンガリーのニュースサイト「インデックス」（2022年12月30日）に対して、2022年には新車、中古車ともに大幅な値上げがあったが、主に対ユーロでの現地通貨フォリント安によるということや、一方で、半導体不足と供給網の問題により、市場に出回る新車は十分ではなく、あったとしても長い時間待たなければならず、その結果、購入者は中古車に目を向けるようになったことをその理由として説明した。とはいえ、自動車取引ウェブサイト「ヨー・アウトーク」（2023年5月15日）は、ユーロ相場の上昇に加え、家庭用エネルギー価格の上昇とインフレのために、中古車需要も2022年末にかけて急減したと指摘した。

<国内の全自動車メーカーで生産実績上向く>

ハンガリー国内の自動車生産は、2022年まで続いた新型コロナウイルス禍の影響や、エネルギー問題、原材料・部品供給問題といった困難な状況に直面していたにもかかわらず、好調に推移した。ACEAによると、2022年のハンガリーでの乗用車生産台数は45万3,350台。2021年の41万3,750台を9.6%上回った。

メーカー・ブランド別にみると（表5参照）、アウディが17万1,134台で前年に続き首位、メルセデス・ベンツ、マジェールズズキが続いた（それぞれ15万2,000台、12万9,022台）。2022年は3

メーカーがそろって増産に転じた。アウディは0.1%増にとどまったが、その一方で、メルセデス・ベントは10.1%増、マジェールズズキは19.5%増と大きく伸びた。

**表5：メーカー・ブランド・モデル別生産台数（2019～2022年）**

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

車種・モデル	2019年	2020年	2021年	2022年	前年比
アウディ・ハンガリア	164,817	155,157	171,015	171,134	0.1
Q3	120,230	94,659	102,833	98,665	△4.1
Q3 スポーツバック	15,300	47,232	59,693	64,343	7.8
TT クーペ	11,791	6,793	6,534	6,291	△3.7
TT ロードスター	3,208	1,853	1,955	1,835	△6.1
A3 カブリオレ	7,302	4,620	(生産なし)	(生産なし)	-
A3 リムジン	6,986	(生産なし)	(生産なし)	(生産なし)	-
メルセデス・ベント (CLAクーペ、CLAシューティングブレーク、Aクラス、EQB、メルセデスAMG) (注1)	190,000	160,000	138,000	152,000	10.1
マジェールズズキ (ピターラ、S-Cross)	168,774	112,475	107,974	129,022	19.5
合計 (注2)	523,591	427,632	416,989	452,156	8.4

注1：メルセデス・ベントの生産台数は概数。

注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計のため、ACEAの発表とは一致しない。

出所：各社発表からジェトロ作成

#### <大手自動車メーカー・ブランド4社の動向>

ここからは、ハンガリー国内に乗用車の生産拠点を持つアウディ、メルセデス・ベント、マジェールズズキの2022年の動向をまとめる。併せて、BMW 新工場の工事の進捗状況や、新工場の生産で活用するデジタル技術についてもみていく。

#### アウディ (VW グループ)

アウディ・ハンガリアは北西部のジェルに工場を持つ。同工場では、2022年に乗用車17万1,134台（前年比119台増）を生産した。この生産台数は同工場として過去最多だった。また、同工場は世界最大級のエンジン工場も併設している。2022年はガソリンエンジンとディーゼルエンジンを合計156万9,448基（前年比4万5,657基増）生産した。

2022年にアウディはジェル工場に2億2,000万ユーロを投資し、主に電動化（EV用駆動モーターの生産）に充てたが、新世代の4気筒エンジンなどの生産の準備も行った。

ジェル工場では、EV用駆動モーターの生産を2018年に開始し、アウディ全体のEV用駆動モーター生産の中心拠点にもなっている。2022年は10万8,097基（前年比1万1,121基増）を生産した。なお、アウディは既に2021年6月、内燃機関を搭載した車の製造を原則として2033年までに終了する意向を示している（[2021年7月5日付ビジネス短信参照](#)）。

ジェル工場では2024年に、新ブランドモデル「クプラ・テラマール」（クプラはVWグループ傘下セアトの高性能車ブランド）を生産開始の予定だ。新モデルは既存の生産ラインに統合される。

## メルセデス・ベンツ

メルセデス・ベンツは、中部のケチケメートに工場を擁する。2022年は乗用車 15万 2,000台超（前年比 1万 7,000台増）を生産した。

メルセデス・ベンツは、2021年7月に BEV 時代に向けた計画を発表（[2021年8月3日付ビジネス短信参照](#)）、2030年までに市場動向によっては全新車販売を BEV にする可能性も視野に、生産車両の BEV 化を進めている。2022年7月、同社はケチケメート工場での BEV 生産を強化するため、10億ユーロを投資すると発表した。同工場では、新しい BEV 用アーキテクチャー（プラットフォーム）の MMA（メルセデス・モジュラー・アーキテクチャー：小型・中型車用）と MB.EA（メルセデス・ベンツ・エレクトリック・アーキテクチャー：中・大型乗用車用）をベースとした BEV が 2020年代半ばから生産されることになる。これに向けて、新たに工場建屋と生産設備が設置される。

2022年11月には 2万 3,000平方メートルの新しいプレス工場（2020年に計画発表）での生産を開始した。ここから各種金属部品をメルセデス・ベンツの世界的な生産ネットワークに供給する。

将来的には、ケチケメート工場は、バッテリー組み立て工場としても拡張する予定だ。

## マジャールズズキ

マジャールズズキの工場は、首都ブダペストから北西 40キロ余りのエステルゴムに位置する。2022年の生産台数は 12万 9,022台（前年比 2万 1,048台増）だった。うち 76.6%が HEV だった。なお、HEV のシリーズ生産を開始したのは 2019年 12月のことだ。

エステルゴム工場では「ビターラ」と「S-CROSS」の 2つのモデルを生産しており、これらにはマイルドハイブリッドとハイブリッド仕様もある。ハンガリー国外の市場では「ビターラ」が最も人気のあるモデルだったが、国内では「S-CROSS」が最も売れたモデルだった。すなわち、マジャールズズキの発表では、国外では「ビターラ」の販売台数 7万 3,417台に対し、「S-CROSS」が 3万 8,020台だったのに対して、国内では「ビターラ」が 5,786台で、「S-CROSS」が 7,338台という結果だった。

マジャールズズキは、エネルギーや原材料、部品の価格高騰の影響で、新型コロナ禍前の売り上げ水準に達したにもかかわらず、2022年度の利益は半減した。

## BMW

BMW は現在のところ、ハンガリー国内に生産拠点は持っていない。同社は 2018年、東部のデブレツェンに工場を開設予定と発表した。工事が開始されたのは 2022年に入ってからだった（6月に基礎式）。もともとは、2019年末までに着工の予定だった（[2018年8月3日付ビジネス短信参照](#)）。しかし、新型コロナ禍の影響を受け、2020年春に経営陣がスケジュールを見直した。

新工場は、プレスや車体溶接、塗装、組み立てなどの工程を備えた完成車工場になる。また、電動化に向けて BMW が転換する上でも、重要な役割を果たすと見込まれている。例えば、ノイエ・クラスセ（BEV モデル）を二酸化炭素（CO2）排出実質ゼロで生産する予定だ。

加えて、2022 年 11 月末には、同工場内に EV 用高電圧バッテリーの組み立て施設を構築する計画も追加発表した。これで総投資額 20 億ユーロ超、新規に 1,500 人を雇用する予定になった。

新工場での生産には最新のデジタル技術が活用される。新工場では車両のシリーズ生産に先立って、2023 年 3 月、米国の半導体大手エヌビディアの仮想空間内で共同作業を行うためのプラットフォーム（基盤）「オムニバース」を導入し、デジタル ツイン（注）を利用するバーチャル生産方式を稼働した。デブレツェン工場は完全なバーチャル空間での生産を可能にする BMW 初の工場として設計されている。

工場建屋の建設工事は順調に進んでおり、ハンガリーの建設業関連ニュースポータル「マジャー・エーピーテック」（2023 年 4 月 6 日）によると、建設業者は 2023 年 4 月には建屋のフレーム、壁、屋根まで完成させた。

注：デジタル ツインとは、「デジタル上の双子」の意で、物理的なモノと空間をデジタル上に再現し、シミュレーションや管理などを行う技術。

## ルーマニア（生産・販売）：自動車生産と新車登録、ともに増加

EVの登録も好調

2023年7月20日 ブカレスト事務所（西澤 成世）

ルーマニアの2022年の自動車生産台数は、前年比21.1%増の50万9,465台。新型コロナ禍前の2019年の実績を超えた。

新車登録台数も6.7%増加した。中でも、バッテリー式電気自動車（BEV）は83.5%増と大きく伸びた。その結果、BEVのシェアが9.0%まで拡大した。

<2022年の国内生産台数は前年比21.1%増>

[2023年1月16日付ルーマニア自動車製造者協会（ACAROM）発表（ルーマニア語）](#)によると、国内自動車生産台数は2022年、新型コロナ禍前の2019年を超えた。当地での自動車生産は、地場の自動車メーカー・ダチアと米国系フォードの2社体制だ。前者が前年比22.1%増の31万4,228台、フォードが19.5%増の19万5,237台。2社合計で、21.1%増の50万9,465台だった（表1参照）

表1：国内完成車メーカー別生産台数

（単位：台、%）

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	
				台数	伸び率
ダチア	349,528	259,099	257,405	314,228	22.1
フォード	140,884	179,008	163,350	195,237	19.5
合計	490,412	438,107	420,755	509,465	21.1

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トロ作成

なお、ダチアは従来、国内で通常のエンジン車だけを生産してきた。しかし2023年1月からは、ハイブリッド車（HV）「ジョガーハイブリッド140（Jogger HYBRID 140）」の生産を開始した。

<新車登録台数でトヨタがシェア拡大>

内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）のデータによると、2022年の国内乗用車の新車登録台数は前年比6.7%増。12万9,328台だった（表2参照）。

グループ別にみると、首位はダチアを擁するルノー・グループ。12.7%増の4万8,363台（シェア37.4%）だった。以下、2位がフォルクスワーゲン（VW）グループ〔9.6%増、2万632台（16.0%）〕、3位に現代グループ〔0.7%減、1万2,279台（9.5%）〕、4位ステランティス・グループ、5位トヨタ・グループ（レクサスを含む）と続く。現代グループのシェアが減少した一方で、トヨタ・グループは12.7%増の1万311台。シェアが0.5ポイント拡大し8.0%になった。

メーカー別にみると、ダチアが14.8%増の3万9,920台でトップだった。2位はトヨタで13.1%増、1万110台。3位は現代で0.2%増の9,551台だった。

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		2022年		伸び率
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	
<b>ルノーG</b>	<b>63,589</b>	<b>39.8</b>	<b>49,903</b>	<b>39.9</b>	<b>42,913</b>	<b>35.4</b>	<b>48,363</b>	<b>37.4</b>	<b>12.7</b>
ダチア	50,315	31.5	39,940	32.0	34,788	28.7	39,920	30.9	14.8
ルノー	13,274	8.3	9,963	8.0	8,125	6.7	8,443	6.5	3.9
<b>フォルクスワーゲンG</b>	<b>25,855</b>	<b>16.2</b>	<b>21,900</b>	<b>17.5</b>	<b>18,830</b>	<b>15.5</b>	<b>20,632</b>	<b>16.0</b>	<b>9.6</b>
シュコダ	12,372	7.7	10,288	8.2	7,967	6.6	8,669	6.7	8.8
フォルクスワーゲン	10,306	6.5	9,441	7.6	7,914	6.5	8,203	6.3	3.7
アウディ	1,607	1.0	1,154	0.9	1,712	1.4	2,337	1.8	36.5
セアト	1,188	0.7	620	0.5	740	0.6	658	0.5	△ 11.1
ボルシェ	331	0.2	335	0.3	285	0.2	350	0.3	22.8
クブラ	—	—	3	0.0	145	0.1	325	0.3	124.1
ベントレー	24	0.0	26	0.0	38	0.0	58	0.0	52.6
ランボルギーニ	27	0.0	33	0.0	29	0.0	32	0.0	10.3
<b>現代G</b>	<b>10,540</b>	<b>6.6</b>	<b>8,908</b>	<b>7.1</b>	<b>12,360</b>	<b>10.2</b>	<b>12,279</b>	<b>9.5</b>	<b>△ 0.7</b>
現代	8,019	5.0	6,852	5.5	9,532	7.9	9,551	7.4	0.2
起亜	2,521	1.6	2,056	1.6	2,828	2.3	2,728	2.1	△ 3.5
<b>ステランティスG</b>	<b>16,306</b>	<b>10.2</b>	<b>12,561</b>	<b>10.0</b>	<b>10,493</b>	<b>8.7</b>	<b>10,493</b>	<b>8.1</b>	<b>0.0</b>
プジョー	3,655	2.3	3,517	2.8	3,403	2.8	3,532	2.7	3.8
シトロエン	2,609	1.6	2,170	1.7	2,336	1.9	2,058	1.6	△ 11.9
オベル	7,896	4.9	2,766	2.2	2,009	1.7	1,714	1.3	△ 14.7
ジープ	513	0.3	1,476	1.2	1,358	1.1	1,511	1.2	11.3
フィアット	1,490	0.9	2,388	1.9	1,191	1.0	1,255	1.0	5.4
アルファロメオ	105	0.1	186	0.1	88	0.1	142	0.1	61.4
DS	16	0.0	43	0.0	82	0.1	237	0.2	189.0
マセラティ	22	0.0	14	0.0	24	0.0	44	0.0	83.3
<b>トヨタ</b>	<b>7,001</b>	<b>4.4</b>	<b>6,554</b>	<b>5.2</b>	<b>9,147</b>	<b>7.5</b>	<b>10,311</b>	<b>8.0</b>	<b>12.7</b>
トヨタ	6,714	4.2	6,363	5.1	8,942	7.4	10,110	7.8	13.1
レクサス	287	0.2	191	0.2	205	0.2	201	0.2	△ 2.0
<b>フォード</b>	<b>11,908</b>	<b>7.5</b>	<b>6,874</b>	<b>5.5</b>	<b>8,195</b>	<b>6.8</b>	<b>8,665</b>	<b>6.7</b>	<b>5.7</b>
<b>メルセデス・ベンツG</b>	<b>3,785</b>	<b>2.4</b>	<b>3,073</b>	<b>2.5</b>	<b>3,744</b>	<b>3.1</b>	<b>3,855</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>
メルセデス・ベンツ	3,540	2.2	2,972	2.4	3,653	3.0	3,735	2.9	2.2
メルセデス・AMG	—	—	—	—	20	0.0	37	0.0	85.0
スマート	245	0.2	101	0.1	71	0.1	83	0.1	16.9
<b>BMW G</b>	<b>3,930</b>	<b>2.5</b>	<b>3,138</b>	<b>2.5</b>	<b>3,555</b>	<b>2.9</b>	<b>3,243</b>	<b>2.5</b>	<b>△ 8.8</b>
BMW	3,696	2.3	2,861	2.3	3,274	2.7	2,982	2.3	△ 8.9
ミニ	228	0.1	267	0.2	269	0.2	246	0.2	△ 8.6
ロールス・ロイス	6	0.0	10	0.0	12	0.0	15	0.0	25.0
<b>スズキ</b>	<b>4,960</b>	<b>3.1</b>	<b>3,956</b>	<b>3.2</b>	<b>4,381</b>	<b>3.6</b>	<b>2,635</b>	<b>2.0</b>	<b>△ 39.9</b>
<b>マツダ</b>	<b>2,776</b>	<b>1.7</b>	<b>2,121</b>	<b>1.7</b>	<b>2,498</b>	<b>2.1</b>	<b>2,298</b>	<b>1.8</b>	<b>△ 8.0</b>
<b>KGモビリティ (旧サンヨン)</b>	<b>138</b>	<b>0.1</b>	<b>194</b>	<b>0.2</b>	<b>536</b>	<b>0.4</b>	<b>1,690</b>	<b>1.3</b>	<b>215.3</b>
ホンダ	1,510	0.9	1,023	0.8	890	0.7	1,074	0.8	20.7
テスラ	18	0.0	62	0.0	223	0.2	1,020	0.8	357.4
ボルボ	941	0.6	669	0.5	975	0.8	996	0.8	2.2
日産	4,896	3.1	2,700	2.2	1,562	1.3	871	0.7	△ 44.2
ランドローバー	696	0.4	598	0.5	509	0.4	477	0.4	△ 6.3
三菱	575	0.4	560	0.4	187	0.2	232	0.2	24.1
ジャガー	212	0.1	147	0.1	118	0.1	61	0.0	△ 48.3
フェラーリ	19	0.0	20	0.0	31	0.0	49	0.0	58.1
スバル	16	0.0	30	0.0	35	0.0	47	0.0	34.3
<b>合計 (その他含む)</b>	<b>159,696</b>	<b>100.0</b>	<b>125,006</b>	<b>100.0</b>	<b>121,208</b>	<b>100.0</b>	<b>129,328</b>	<b>100.0</b>	<b>6.7</b>

注1：「—」はデータなし。台数15台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。

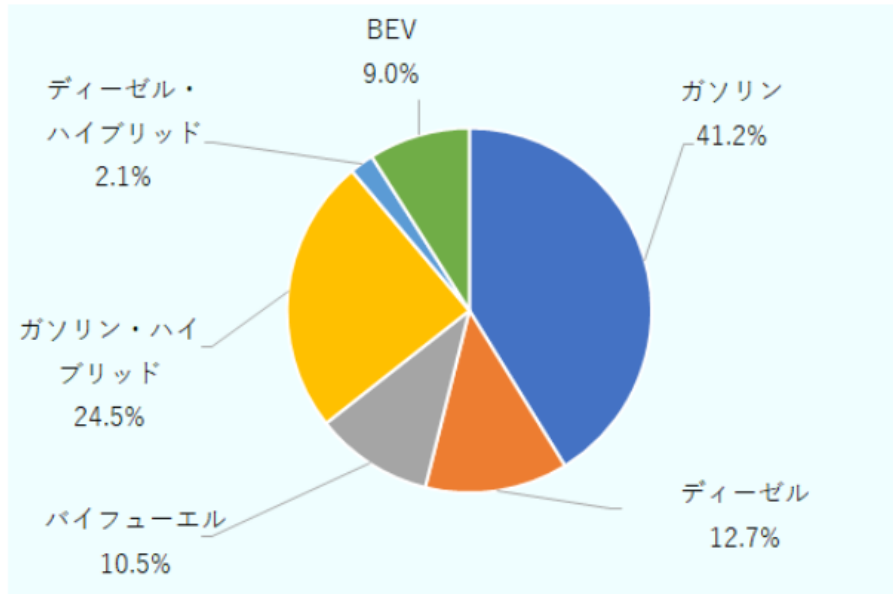
注2：自動車製造業者・輸入業者協会 (APIA) は2022年分からメーカー・ブランド別の新車登録データを公表しなくなった。そのため、本稿では2019年と2020年はAPIA、2021年と2022年は内務省運転免許自動車登録所 (DRPCIV) のデータを利用することにした。

なお、APIAは、一部の車両を乗用車でなく小型商用車として分類する。そのため、DRPCIVの登録台数よりも低めに計上されることに注意。

出所：APIAとDRPCIVのデータを基にジェトロ作成

全国の新車登録台数を動力別にみると、内燃機関だけを動力源にする車、すなわちガソリン・エンジン車、ガソリン・LPガス (LPG) またはガソリン・圧縮天然ガス (CNG) の双方に対応するエンジン車 (バイフューエル)、ディーゼル・エンジン車の合計割合は 64.4%とまだ大半を占めている (図1参照)。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 26.6%と前年の 25.3%から微増、バッテリー式電気自動車 (BEV) は 9.0%と前年の 5.2%から 3.8ポイント拡大した。

図1：動力別新車登録台数の割合（2022年）



出所：DRPCIVのデータを基にジェトロ作成

<BEV 市場ではダチアとテスラが2強>

2022年のBEVの新車登録台数は、1万1,638台。前年比83.5%増と、大幅に増加したかたちだ（表3参照）。

メーカー別にみると、首位はダチア（注）で6,830台。前年比2.2倍と大きく伸び、シェアは58.7%だった。小型BEV「スプリング」が、その販売の主流だ。2位はテスラの1,020台。4.6倍と伸び率はさらに大きかった。シェアは8.8%だった。

表3：BEVのメーカー別新車登録台数（上位10社）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2021年	2022年		
		台数	シェア	伸び率
ダチア	3,066	6,830	58.7	122.8
テスラ	223	1,020	8.8	357.4
フォルクスワーゲン	985	895	7.7	△ 9.1
現代	448	503	4.3	12.3
ルノー	347	423	3.6	21.9
メルセデス・ベンツ	140	350	3.0	150.0
BMW	148	231	2.0	56.1
プジョー	157	226	1.9	43.9
シュコダ	175	183	1.6	4.6
フィアット	83	146	1.3	75.9
合計（その他含む）	6,342	11,638	100.0	83.5

出所：DRPCIVのデータを基にジェトロ作成

HV（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）も伸びた。その新車登録台数は、前年比12.1%増の3万4,410台。このうち、首位はトヨタで8,428台。シェア24.5%を占めた（表4参照）。2位はフォード4,501台、3位に現代3,400台と続いた。

表4：HVのメーカー別新車登録台数（上位10社）

（単位：台、％）（△はマイナス値）

メーカー	2021年	2022年		
		台数	シェア	伸び率
トヨタ	7,031	8,428	24.5	19.9
フォード	3,749	4,501	13.1	20.1
現代	3,204	3,400	9.9	6.1
スズキ	4,380	2,635	7.7	△ 39.8
ルノー	1,521	2,379	6.9	56.4
BMW	1,916	1,762	5.1	△ 8.0
メルセデス・ベンツ	1,347	1,724	5.0	28.0
マツダ	1,702	1,723	5.0	1.2
アウディ	1,276	1,697	4.9	33.0
起亜	980	965	2.8	△ 1.5
合計（その他含む）	30,706	34,410	100.0	12.1

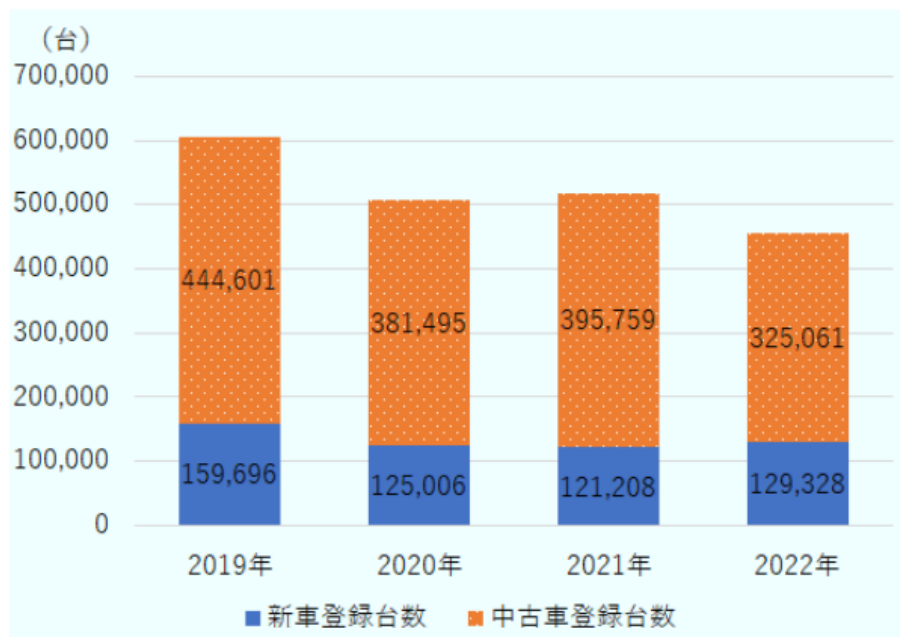
出所：DRPCIVのデータを基にジェットロ作成

<自動車登録台数に占める中古車割合が縮小>

2022年の中古車登録台数は32万5,061台。前年比17.9%減だった（図2参照）。一方で、既に見たとおり、新車登録台数は増加していた。結果、新車・中古車登録台数合計に占める中古車の割合は71.5%に縮小した（前年は76.6%）。

なお、ルーマニアでは登録される中古車は、車齢が高い。2022年時点で、3台に1台が車齢15年以上だった（図3参照）。

図2：新車・中古車登録台数の推移



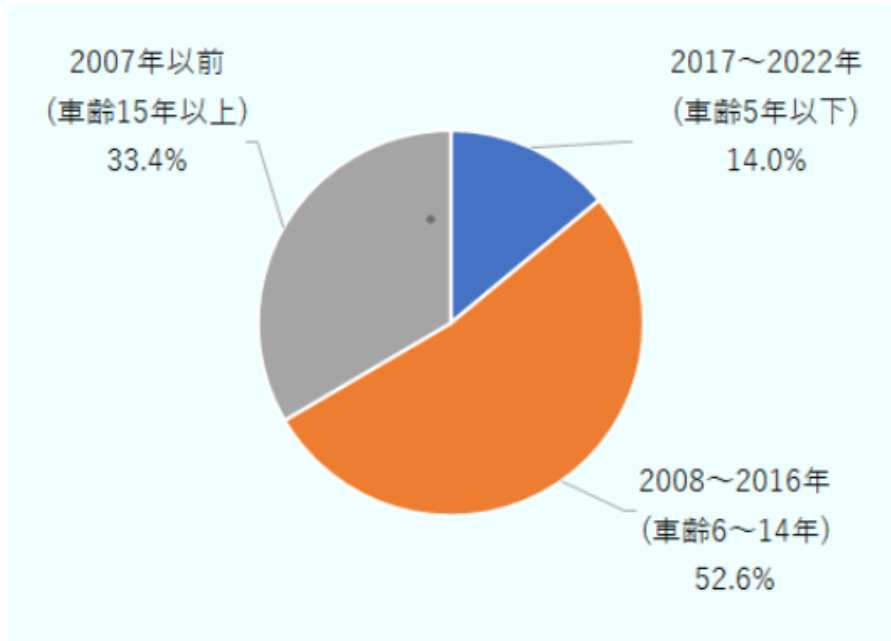
注1：新車に関して、2019年と2020年はAPIA、2021年と2022年はDRPCIVのデータに基づく（表2の注2も参照）。

注2：中古車は、DRPCIVのデータに依拠。

出所：APIAとDRPCIVのデータを基にジェットロ作成



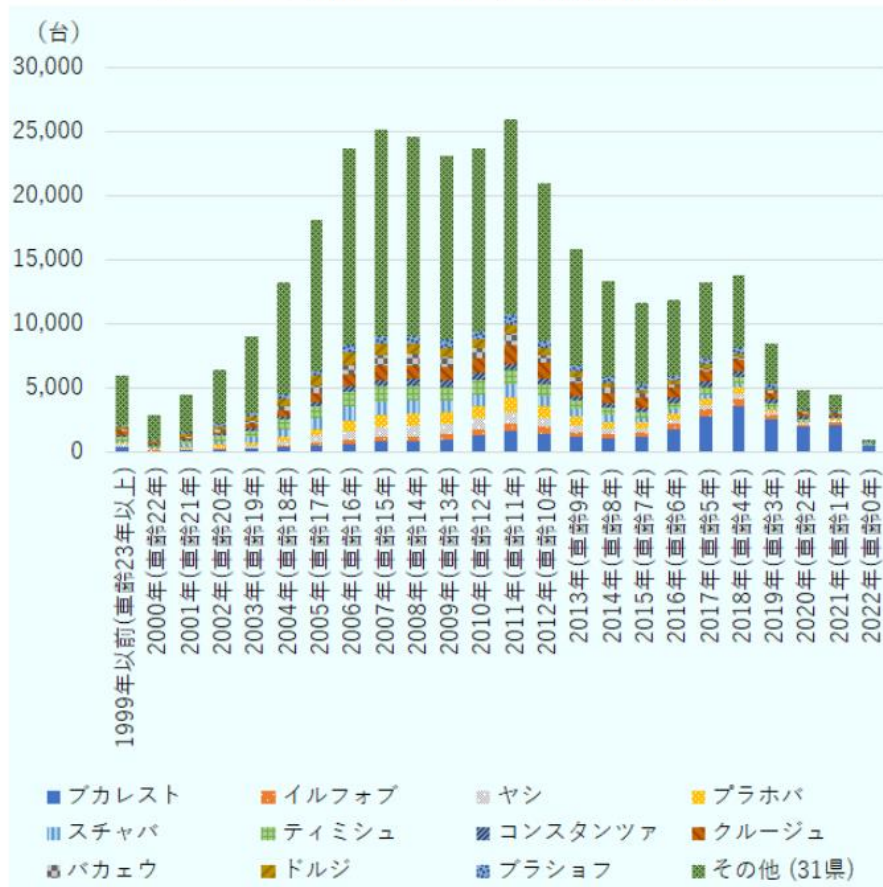
図3：2022年に登録された中古車の生産年（車齢）



出所：DRPCIVのデータを基にジェトロ作成

中古車登録台数を車齢別・県別にみると、首都ブカレストでは車齢5年以下の新しい年式の中古車が多い。対照的に、地方ほど車齢の高い中古車が多い傾向がみられる（図4参照）。

図4：2022年に登録された中古車の車齢別台数（県別）



出所：DRPCIVのデータを基にジェトロ作成

<環境対応車代替を促す「ラブラ・プログラム」を強化>

前述のとおり、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。環境規制対応した新車への代替を進めるため、政府は「ラブラ・プログラム (Programul Rabla)」の強化に取り組んでいる。このプログラムは新車購入時の補助金制度で、2016年6月から施行。「ラブラ・クラシック」「ラブラ・プラス」の2本立てになっていて、併用可能だ。この取り組みは、中古車登録が減少しながら新車が増加した理由の1つと理解して良いだろう。ラブラ・クラシックの補助は、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量が少ない新車を購入し、中古を廃車にする際に申請できる。この新車の排出量は、国際調和排出ガス・燃費試験法 (WLTP) 基準で 155 g CO<sub>2</sub> / km 以下でなければならない。また中古車は、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必要がある。条件を満たして1台廃車にする場合、基本的には7,000 レイ (約22万4,000円、1レイ=約32円、レイは通貨単位レウの複数形) の補助を受けることができる。2台廃車にする場合1万レイになる。これら補助額は、2022年からそれぞれ1,000レイ増額された結果だ。

さらに上積みもある。(1)WLTP基準で120 g CO<sub>2</sub> / 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・プラスは、さらに環境性能の高い自動車を購入する際の補助措置だ。(1)BEVまたは燃料電池車 (FCEV) の新車を購入して、中古車を1台廃棄する場合5万1,000レイ、(2)WLTP基準で80 g CO<sub>2</sub> / km 以下のプラグインハイブリッド (PHEV) 新車を購入して、中古1台廃車の場合2万6,000レイ、というのが基本線になる。ただし(1)は、付加価値税 (VAT) 込みで7万5,000ユーロ未満のBEVを購入する場合に限る。

ラブラ・プラスでも、やはり上積みがある。前段(1)(2)のいずれかで、(3)中古車2台を一度に廃車する場合は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。

注：ダチアのBEV「スプリング」は、外国産 (中国で製造)。

## ロシア（生産・販売）：欧米企業が撤退し市場縮小も、中国車がシェアを伸ばす

2022年の自動車販売・生産動向と2023年の見通し

2023年10月4日 欧州課ロシアCIS班（後藤 大輝）

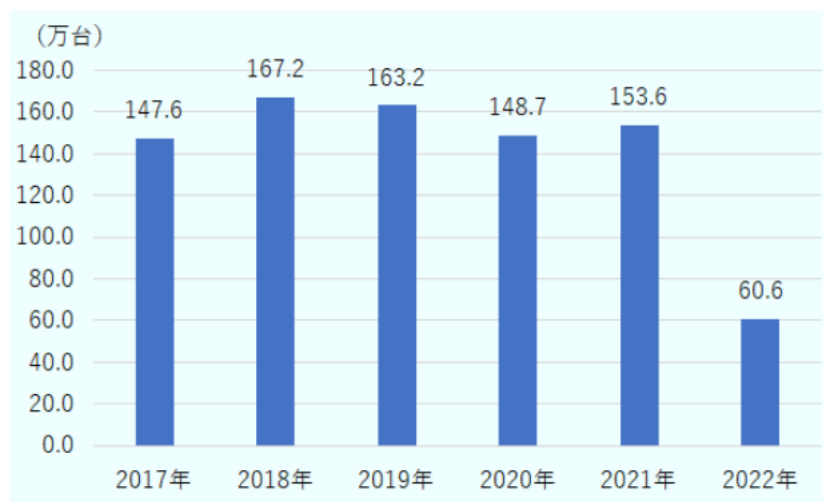
ロシアによるウクライナ侵攻を受け、2022年の自動車産業は販売・生産ともに大幅な落ち込みを記録した。日本や欧州などの西側企業が撤退・事業停止する中で、売却・譲渡された工場や設備を使ってロシア国産車の製造が始まり、ロシア市場における中国メーカーのプレゼンスも高まりつつある。

<販売台数は大幅減、西側企業撤退の一方、中国メーカーが奮闘>

自動車市場調査会社アフタスタトによると、ロシアの2022年の乗用車新車の販売台数は前年比60.5%減で、特に西側企業の販売台数の減少が目立った（図1参照）。一方、中国メーカーの中には前年比で販売台数を伸ばしているメーカーもあり、対照的な結果となった。

2022年の販売台数減少は、ロシアによるウクライナ侵攻の影響を大きく受けた形となった。2021年の販売台数は、新型コロナ禍を受けたロックダウンの影響により販売が急激に落ち込んだ2020年の反動増で、3.3%増加しており、2022年は前年から一転して大幅な減少となった。ロシアによるウクライナ侵攻を契機に、多くの外国自動車メーカーがロシア向け出荷を見合わせたり、物流の混乱などから国内での組み立て生産を停止したりしたことが影響した。2022年の販売台数をブランド別にみると、ロシア国内で1位だったラーダ（アフトロズ）は前年比46.2%減（18万2,000台）、2位の起亜が67.9%減（6万6,000台）、3位の現代は67.4%減（5万4,000台）だった。日系メーカーでは、トヨタが80.0%減（2万台）、日産が71.4%減（1万5,000台）と軒並み大幅減少した。

図1：ロシアにおける乗用車新車の販売台数推移



出所：アフタスタト「ロシアの自動車市場 - 2023」のデータを基にジェトロ作成

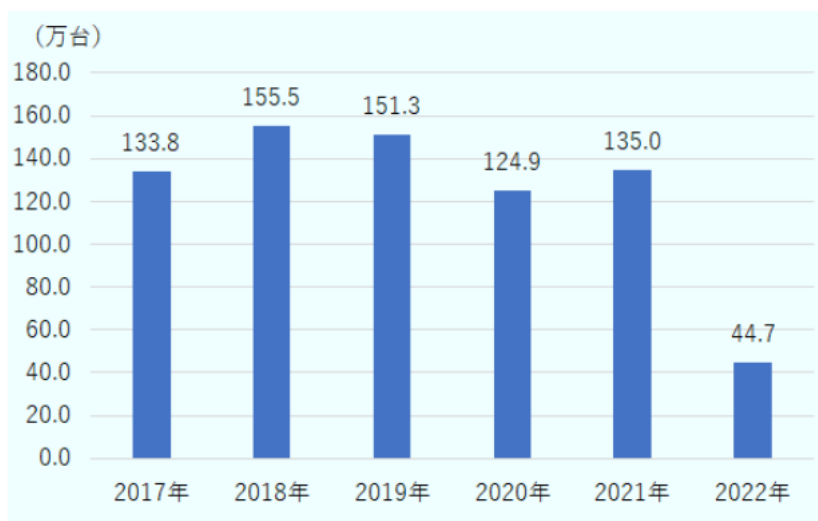
ロシアにおける販売台数の減少が著しかった西側ブランド車と対照的だったのが中国ブランド車だ。ハバル、ジーリーの販売台数はそれぞれ前年比10.9%減（3万4,000台）、0.7%減（2万4,000台）だったものの、チェリー、エクシードはそれぞれ3.7%増（3万8,000台）、3.6倍（1万4,000台）となり、軒並み減少を記録した西側企業とは対照的に、一部中国メーカーが躍進した。アフタスタトによると、ロシアにおける2022年の中国ブランドの乗用車新車販売台数は12万3,000台とな

り、前年比で6.2%増となった。また、中国ブランドの新車販売台数におけるシェアは、2021年にはロシア市場の7.5%を占めるのみであったが、2022年には20.3%まで躍進した。

<生産も大幅減、売却・譲渡された工場でロシア国産車の生産が開始>

2022年は、生産台数についても前年比66.9%減となり、大幅な減少を記録した（図2参照）。ロシアによるウクライナ侵攻直後から、ロシア国内の自動車工場が軒並み生産を停止したほか、同じく侵攻の影響により、西側企業が相次いで撤退や事業停止を表明し、生産台数が極端に減少したことが響いた。また、ロシアの地場企業による生産活動においても、物流の混乱などから国内での組み立て生産に影響が及ぶなどし、生産活動が滞った。

図2：ロシアにおける乗用車の生産台数推移



出所：アフトスタト「ロシアの自動車市場 - 2023」のデータを基にジェトロ作成

ロシアによるウクライナ侵攻直後、ロシア国内にある外国自動車メーカーの工場はそろって生産を停止した。例を挙げると、ドイツの自動車大手フォルクスワーゲン（VW）は侵攻直後の2022年3月3日、ロシアにおける自動車の生産停止を発表した。日系企業では、トヨタ自動車は同年3月4日、部品調達が困難になったとして操業を停止。日産自動車も同じく3月に、サプライチェーンの混乱を理由としてサンクトペテルブルク工場での生産を停止した。その後、ウクライナ侵攻が長期化の様相を呈すと、西側企業は撤退や事業停止を相次いで表明した。フランスの自動車大手ルノーは同年5月16日、ルノーのロシア事業をモスクワ市政府に、また保有していた67.69%のアフトワズ株式を自動車・エンジン中央科学研究所（NAMI）に売却する契約が承認されたと発表した。また、VWも2023年5月19日、カールガ工場を含む全資産を売却したと発表。日系企業では、日産自動車が2022年10月11日にロシア市場からの撤退を発表、サンクトペテルブルク工場をNAMIに譲渡することを決定した。また、トヨタ自動車も2023年3月31日付でサンクトペテルブルク工場をNAMIに売却した。これらの事例のように、侵攻直後に西側企業が相次いで生産を停止したことが、生産台数の大幅な減少に響いた。地場自動車メーカーについても、海外からの部品調達が困難になり、断続的な生産停止を余儀なくされた。

国内での生産台数の減少を受け、ロシア政府も対策を打ち出している。対策の一例としては、安全基準や環境基準の緩い「簡易版」自動車の生産を認めたことが挙げられる。2022年5月12日付政府決定第855号「特定の車両に対する必須要件の適用ならびに適合性評価の実施に関する規則の承認について」によって、エアバッグやアンチロック・ブレーキ・システム（ABS）などが搭載されず、排ガス規制も受けない車両の生産が認められた。当初、この規制緩和は2023年1月末までの措置だったが、延長を重ね、2023年8月現在、この規則は2024年1月31日まで有効である。ウクライナ侵攻後に発生した物流の混乱などによって、国内メーカーは部品調達が難しくなったが、この規則の承認は部品調達難の緩和が狙いとみられ、産業商務省も2023年1月31日付プレスリリースの中で、「ロシアの自動車メーカーから多数の要望を受けて延長を決めた」と言及している（[2023年2月8日付](#)、[2023年6月2日付ビジネス短信参照](#)）。

西側企業が撤退し、残された工場などの施設はどうなったのか。譲渡・売却された工場などは、地場企業などが入り、ロシア・ブランド車の組み立て生産を始めるなどして活用されている。モスクワ市は2022年11月23日、旧ルノー工場においてロシア・ブランド車の組み立て生産が始まったと発表（[2022年11月25日付ビジネス短信参照](#)）。また、日産自動車の旧サントペテルブルク工場も、ロシア乗用車最大手アフトワズによって再稼働されている。旧ルノー工場における生産が開始した折には、モスクワ市のセルゲイ・ソビヤニン市長が「ルノーが撤退した際に人々はこれでロシアの自動車産業は終焉（しゅうえん）を迎えたと思ったが、実際には自動車産業の再生のきっかけとなった。ソ連時代のブランドである「モスクビッチ」の名のもとで、新たなモデルの生産を開始できたのは歴史的な出来事だ」とコメントしており、西側企業が残した施設などを活用することで、ロシアにおける自動車産業の盛り上がりを期待する声もある。

そんな中、販売部門にとどまらず、ロシアの自動車製造分野でも中国の存在感が高まりつつある。例えば、旧ルノー工場で生産されるクロスオーバータイプの自動車「モスクビッチ3」は中国の安徽江淮汽車（JAC）のクロスオーバー車をモデルに設計された。組み立て用部品の多くは中国から輸入される（「ロシア24」2022年11月23日）（[2022年11月25日付ビジネス短信参照](#)）。

#### <2022年の日本からの中古車輸出は好調>

中古車販売台数は前年比で減少するも、下げ幅は新車販売・生産台数に比べ小さかった。日本勢も販売台数で上位に食い込んだが、日本政府の制裁強化により、今後は減少が見込まれる。2022年の中古車販売台数は、486万5,000台で前年比18.8%減にとどまった。ブランド別で見ると、販売台数首位のラーダは17.8%減（116万8,000台）、2位のトヨタは17.3%減（54万2,000台）、3位の現代も19.7%減（26万9,000台）だった。

2022年の全体の販売台数のうち、日系企業ではトヨタが11.1%、日産が5.2%、ホンダが3.0%を占めるなど奮闘をするものの、今後もこの状況が続くとは限らない。2022年の日本のロシア向け中古車輸出は前年比33.5%増（20万4,672台）と好調だったが、日本政府は2023年8月9日にロシアに対する輸出禁止措置を拡大。新たに排気量1900cc超の自動車（ガソリンエンジン車、ディーゼルエンジン車）、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車（EV）なども輸出禁止品目とし

て追加されたことから、2023年以降のロシア中古車市場における日本車のシェアは減少が見込まれる（[2023年8月14日付ビジネス短信参照](#)）。

<2023年の自動車市場は一転し拡大か>

2022年の減少から一転、2023年の乗用車新車販売台数は増加が見込まれている。ロシア自動車販売店協会のアレクセイ・ポドシェコドリン会長は2023年8月、年末までに前年より26万3,000台多い95万台の乗用車新車が販売される予測を発表（「イズベスチヤ」紙2023年8月23日）。アフトスタットによると、直近の1～7月の乗用車新車販売台数も49万7,000台で、前年同期比28.2%増と好調だった。生産面でも、増加が見込まれている。連邦国家統計局によると、2023年1～7月の乗用車生産台数は24万4,000台となり前年同期比で18.6%減少したものの、7月単月の生産台数は前年の大幅減からの反動増となり、前年同月比2.1倍を記録した。また、中国車の影響力も、より一層強くなることが予想される。大手自動車ディーラーであるアフトドム・グループのアンドレイ・オリホフスキー社長は3月、「イズベスチヤ」紙（2023年3月20日）のインタビューに対して、「2023年には、新車販売における中国車のシェアは60%以上になるかもしれない」「ロシア国産車にも、中国からの部品が多く使われている。したがって、（中国の）サプライヤーが提供する自動車のインターフェースやパラメーターに慣れなければならないだろう」との見方を示しており、新車のみならず、部品の面においても中国メーカーの影響力が強まると予測される。

## <中東・アフリカ>

### イラン（生産・販売）：2022年のイランの自動車生産台数は前年比19%増

2023年7月27日 テヘラン事務所（鈴木 隆之）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2022年のイランの自動車生産台数は106万4,216台と、2021年の89万4,298台から19.0%増となった。内訳は、乗用車が99万7,519台（2021年は83万8,251台）、小型商業車が5万3,295台（同4万4,785台）、トラックが1万2,540台（同1万538台）、バスなどが862台（同724台）で、いずれも前年比で2割近い増加となった（表1参照）。なお、OICA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
2022年	997,519	53,295	12,540	862	1,064,216
増減（台数） 2022/2021年	159,268	8,510	2,002	138	169,918
増減（%） 2022/2021年	19.0%	19.0%	19.0%	19.1%	19.0%

出所：OICAの統計を基にジェトロ作成

イラン自動車製造者協会（IVMA）などの現地の業界団体は、2022年のイランの自動車生産および販売について統計を公表していないが、証券市場の透明性や公正性のための監視や各種統計レポートを発行する政府機関 Codal が、国内の主要3社（イランホドロ、パールスホドロ、サイパ）の生産・販売統計を発表している。

Codalによると、主要3社のイラン暦1401年（西暦2022年3月21日～2023年3月20日）の生産台数、販売総額はそれぞれ、イランホドロが58万3,230台（1400年は45万770台）、1,351兆8,957億リアル（約28億2,800万ドル、1ドル＝約47万8,000リアル（注））（同721兆8,332億リアル）、パールスホドロが13万1,895台（同8万5,158台）、217兆390億リアル（同73兆5,087億リアル）、サイパが34万9,447台（同30万4,533台）、594兆9,103億リアル（同329兆4,469億リアル）となっており、各社ともに生産台数、販売総額ともに大幅に増加している（表2参照）。

表2：イラン主要3社の生産・販売台数（単位：台数、100万リアル）

### イランホドロ

項目	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21～ 2022/3/20)	1401年 (2022/3/21～ 2023/3/20)	増減 (1401/1400 年)
生産台数	480,338	450,770	583,230	132,460
販売台数	464,646	451,560	607,004	155,444
販売総額	440,035,436	721,833,220	1,351,895,726	630,062,506

### パールスホドロ

項目	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21～ 2022/3/20)	1401年 (2022/3/21～ 2023/3/20)	増減 (1401/1400 年)
生産台数	103,055	85,158	131,895	46,737
販売台数	89,539	91,360	137,721	46,361
販売総額	38,240,147	73,508,742	217,039,032	143,530,290

### サイバ

項目	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	1400年 (2021/3/21～ 2022/3/20)	1401年 (2022/3/21～ 2023/3/20)	増減 (1401/1400 年)
生産台数	316,959	304,533	349,447	44,914
販売台数	296,278	310,198	386,855	76,657
販売総額	162,100,813	329,446,911	594,910,303	265,463,392

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

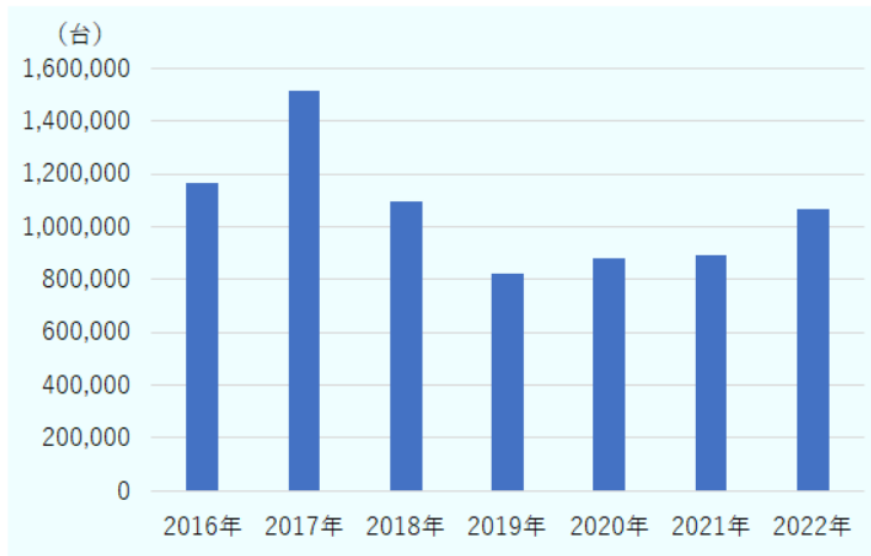
ブランド別にみると、イラン暦 1401 年に生産台数が最も多かったのがイランホドロの「ブジョー」で 35 万 3,171 台（販売台数 36 万 4,015 台、販売総額 639 兆 375 億リアル）、次にサイバの「X200 グループ (TIBA)」で 27 万 1,278 台（同 30 万 5,906 台、同 424 兆 3,099 億リアル）、3 位がイランホドロの「Dena」で 8 万 1,910 台（同 8 万 4,915 台、同 281 兆 6,803 億リアル）となっている。販売価格については、インフレの影響を受け、30～50%程度上昇しているブランドが多かった（表 3～5 参照）。

- [表 3：イランホドロのブランド別生産・販売数 !\[\]\(4f6d8a8b127300a02d56d34d01423d15\_img.jpg\) \(333KB\)](#)
- [表 4：パールスホドロのブランド別生産・販売数 !\[\]\(7e3d1ad67bf2d7a17700a66d1a313f91\_img.jpg\) \(346KB\)](#)
- [表 5：サイバのブランド別生産・販売数 !\[\]\(6aaf22e5a325c32ef2122c2939c64f9c\_img.jpg\) \(345KB\)](#)


OICA の統計で 2016～2022 年の生産台数の推移をみると、米国が核合意「包括的共同行動計画 (JCPOA)」を離脱して、イランに対する経済制裁が再開された 2018 年以降、生産台数は減少していたが、2020 年以降増加に転じている。特に 2022 年は前述の通り前年比 19.0%と大きく増加した（図参照）。





図：イランの自動車生産台数推移（2016～2022年）



出所：OICAの統計を基にジェトロ作成


2020年以降に生産台数が増加した背景について、[2021年2月21日付イスラーム共和国通信\(IRNA\) \(ペルシア語\)](#)  は、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、イラン暦1399年（2020年3月20日～2021年3月20日）に部品の供給が増えたためとしていた（[2022年9月13日付地域・分析レポート参照](#)）。しかし、イラン税関が発表した、イラン暦1399年とイラン暦1401年（西暦2022年3月21日～2023年3月20日）の自動車の車体（HSコード8707）および部品（HSコード8708）の輸入額を比較すると、4億2,308万ドルから9億9,902万ドルと約2.4倍になっており、生産台数の伸び以上に車体・部品の輸入が増えている現状も見て取れる。なお、グローバル・トレード・アトラスで輸入元国をみると、HSコード8707、8708ともに中国からの輸入が圧倒的となっている。

一方で、品質については引き続き問題視されており、2022年3月に続き、同年5月にもアリー・ハーメネイー最高指導者は、国内自動車メーカーに対して製品の品質を高めるよう指示を出している（[2022年5月9日付IRNA \(ペルシア語\)](#) ）。

また、生産台数は増加傾向にあるものの、経済制裁前の水準には回復しておらず、供給不足も問題となっていることから、産業・鉱山・貿易省は、自動車産業発展プログラムに取り組んでいる（[2022年12月15日付IRNA \(ペルシア語\)](#) ）。同プログラムは、以下の3段階のロードマップを軸に、古い製品の排除、競争力のある品質の達成、輸出市場の拡大、設計・技術への共同投資に基づく海外技術協力などに取り組むとしている。

1. イラン暦1400年後半～1401年末（西暦2021年9月23日～2023年3月20日）
  - 既存の生産能力の回復
  - 自動車産業の構造改革
2. 1402年（2023年3月21日～2024年3月19日）
  - 製品の標準化と輸出の拡大

- 古い製品の削除
  - 競争力のある品質の達成
3. 1403～1404 年末（2024 年 3 月 20 日～2026 年 3 月 20 日）
- 海外機会の活用と輸出市場の拡大
  - 地域および国際的な技術協力

[2022 年 12 月 19 日付 IRNA \(ペルシア語\)](#)  は、同プログラムの第 1 段階の効果として、イラン暦 1401 年の自動車生産台数が大幅に増加したことをあげている。また、新車販売を待つ待機者を一元的に管理するシステムを作ることにより需要管理の透明性が実現し、需給バランスが回復、販売価格の安定にもつながっているとした。輸出についても、各社がアルメニア、アゼルバイジャン、ロシア ([2023 年 5 月 10 日付ビジネス短信参照](#)) 市場などに取り組み始めているとしている。

注：イラン暦 1401 年末（西暦 2023 年 3 月 19 日）の市中レートで計算（出所：Bonbast）。

## トルコ（生産・販売）：原料供給問題が続くも、自動車生産は回復傾向、輸出総額は過去最高

2023年5月8日 イスタンブール事務所（エライ・バシュ）

＜商用車の生産が過去最高＞

トルコの自動車工業協会(OSD)によると、2022年の自動車生産台数は前年比6.0%増の135万2,648台で、2019年から続く下落基調から上昇に転じた（表1参照）。そのうち59.9%を占める乗用車の生産が3.6%増、残りの40.1%を占める商用車の生産が9.8%増となった。乗用車の生産台数は新型コロナ感染拡大前の2019年の水準には戻ってはいないが、商用車は2019年比で13.2%増加しており、自動車全体の生産台数を押し上げている。

公表情報からジェトロが集計したところによると、2022年の生産停止期間は、生産台数が多い企業の中で、オヤク・ルノーが約40日間（2021年：約80日間）、トヨタが約25日間だった。半導体不足や部品調達問題によって生産を停止したものの、セクター全体の生産停止期間が2021年に比べて少なかったことが生産台数増加に対してポジティブな影響を与えた。

表1：車種別生産台数

（単位：台、%）

車種	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	構成比	前年比
乗用車	1,026,461	982,642	855,043	782,835	810,889	59.9	3.6
商用車	523,689	478,602	442,811	493,305	541,759	40.1	9.8
大型トラック	22,883	17,604	21,169	34,652	41,544	3.1	19.9
小型トラック	2,654	1,399	2,081	3,922	5,026	0.4	28.1
ピックアップトラック	429,361	386,245	358,182	400,078	436,611	32.3	9.1
大型バス	8,541	9,199	7,896	5,567	8,346	0.6	49.9
小型バス	56,934	61,629	51,464	46,870	46,897	3.5	0.1
中型バス	3,316	2,526	2,043	2,216	3,335	0.2	50.5
自動車計	1,550,150	1,461,244	1,297,854	1,276,140	1,352,648	100.0	6.0

出所：自動車工業協会（OSD）

完成車の生産台数をメーカー別にみると、フォード・オトサンが前年比7.5%増、トファシュ・フィアットが15.4%増、現代・アッサンは28.4%増と好調だった。オヤク・ルノーが0.4%減で前年の2位から3位へ、トヨタは5.9%減で同3位から4位に後退した。他方、メルセデス・ベンツ（20.0%増）、アナドル・いすゞオート（26.9%増）、オトカル（64.4%増）など商用車と、バスメーカーの生産台数が急増した（表2参照）。

**表2：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	2020年	2021年	2022年	伸び率	構成比
フォード・オトサン	327,936	348,029	374,027	7.5	26.7
トファシュ・フィアット	250,630	228,544	263,747	15.4	18.8
オyak・ルノー	308,568	248,000	247,100	△ 0.4	17.6
トヨタ	219,391	230,421	216,735	△ 5.9	15.5
現代・アッサン	137,034	162,095	208,100	28.4	14.8
テュルク・トラクター	34,337	48,560	44,619	△ 8.1	3.2
メルセデス・ベンツ	16,959	24,092	28,914	20.0	2.1
アナドル・いすゞオート	2,920	4,066	5,161	26.9	0.4
ハットト・トラクター	3,766	6,943	4,922	△ 29.1	0.4
オトカル	1,965	2,237	3,677	64.4	0.3
テムサ	758	1,862	2,457	32.0	0.2
マン	2,743	1,624	2,044	25.9	0.1
カルサン	3,106	3,437	686	△ 80.0	0.0
合計	1,310,113	1,309,910	1,402,189	7.0	100.0

注：表1の合計台数はテュルク・トラクターとハットト・トラクターの生産台数を含まないため、表1とは数値が異なる。

出所：自動車工業協会 (OSD)

### <欧州への輸出増加>

OSDの統計によると、2022年の自動車関連全体（完成車と部品の合計）の輸出総額は前年比5.5%増の315億ドルで、過去最高を更新した。2021年と同様に、サプライチェーンの多様化と再編の中で、欧州企業がトルコからの調達に力を入れる動きが続き、自動車部品の輸出総額は前年比8.5%増の128億ドルだった（表3参照）。

一方、トルコ輸出業者会議（TIM）によると、自動車セクターの輸出総額は前年比5.7%増の310億ドルで、輸出総額の約3分の2を占めるEU向けの輸出は前年比5.8%増となった。中でも最大の輸出先のドイツ向けが堅調なほか、ポーランド、スペイン、イタリア、ポルトガル、ルーマニア、チェコ向けの増加が目立つ。EU域外の国では、米国が17.0%増、英国が5.8%増で好調だったが、エジプトやモロッコへの輸出額には減少がみられた（表4参照）。

**表3：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	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	前年比	構成比
<b>自動車合計</b>	21,350.3	20,613.8	16,491.1	18,048.6	18,677.2	3.5	59.3
乗用車	12,421.0	11,864.8	9,312.1	9,272.1	9,069.5	△ 2.2	48.6
大型・軽商用車	5,376.4	4,945.4	4,254.5	5,420.1	5,633.8	3.9	30.2
大型バス	1,503.2	1,759.4	1,300.7	1,014.8	1,201.7	18.4	6.4
中・小型バス	215.5	222.9	188.4	193.9	163.0	△ 15.9	0.9
その他の自動車	1,834.3	1,821.2	1,435.0	2,147.7	2,609.2	21.5	14.0
<b>自動車部品合計</b>	10,881.6	10,616.4	9,451.3	11,824.0	12,831.1	8.5	40.7
スベアパーツ	8,406.4	8,071.3	7,251.5	9,184.6	10,048.4	9.4	78.3
タイヤなどゴム製品	1,353.9	1,479.1	1,248.0	1,630.4	1,767.3	8.4	13.8
エンジン	582.0	518.1	461.4	296.7	233.0	△ 21.5	1.8
バッテリー	388.1	397.3	353.0	509.2	547.9	7.6	4.3
セーフティーガラス	151.1	150.6	140.3	203.2	234.5	15.4	1.8
合計	28,986.5	31,230.1	25,941.9	29,872.7	31,508.4	5.5	100.0

出所：自動車工業協会 (OSD)

表4：自動車・同部品の国別輸出額

(単位：1,000ドル、%、ポイント) (△はマイナス値)

順位	国・地域名	2021年	2022年	構成比	前年比	寄与度
1	ドイツ	4,165,898.69	4,390,621.78	14.2	5.4	0.8
2	英国	3,093,046.63	3,270,917.00	10.6	5.8	0.6
3	フランス	3,369,435.52	3,250,300.83	10.5	△ 3.5	△ 0.4
4	イタリア	2,448,319.50	2,585,400.95	8.3	5.6	0.5
5	スペイン	1,606,383.99	1,816,397.57	5.9	13.1	0.7
6	ポーランド	1,173,223.80	1,453,490.31	4.7	23.9	1.0
7	米国	1,227,328.48	1,435,676.62	4.6	17.0	0.7
8	ベルギー	1,123,662.80	1,168,041.03	3.8	3.9	0.2
9	スロベニア	1,171,949.51	1,118,595.97	3.6	△ 4.6	△ 0.2
10	ロシア	705,929.11	701,519.31	2.3	△ 0.6	△ 0.0
11	ルーマニア	598,045.57	680,396.30	2.2	13.8	0.3
12	イスラエル	585,762.74	648,470.84	2.1	10.7	0.2
13	オランダ	512,542.28	489,356.77	1.6	△ 4.5	△ 0.1
14	モロッコ	547,111.02	455,331.55	1.5	△ 16.8	△ 0.3
15	ポルトガル	260,365.06	404,968.71	1.3	55.5	0.5
16	エジプト	613,743.32	378,726.90	1.2	△ 38.3	△ 0.8
17	ハンガリー	386,783.57	367,051.89	1.2	△ 5.1	△ 0.1
18	チェコ	215,121.48	350,572.73	1.1	63.0	0.5
19	スウェーデン	362,586.85	350,096.93	1.1	△ 3.4	△ 0.0
20	オーストリア	207,945.60	265,714.46	0.9	27.8	0.2
53	日本	46,368.26	52,850.92	0.2	14.0	0.0
—	EU	18,961,589.08	20,065,603.20	64.7	5.8	3.8
—	総額	29,334,554.80	30,995,808.34	100.0	5.7	5.7
トルコ輸出総額		206,432,736.17	226,596,265.73	13.7	9.8	0.8

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

出所：トルコ輸出業者会議 (TIM)

#### <SUV が人気、ハイブリッド車と EV のシェア拡大>

トルコ自動車販売・モビリティ協会 (ODMD) によると、2022 年の国内自動車販売台数 (小売り) は全体で前年比 6.2% 増の 78 万 3,283 台で、そのうち乗用車が 59 万 2,660 台 (5.5% 増)、軽商用車が 19 万 623 台 (8.6% 増) だった。2022 年の販売台数は、過去 10 年の平均販売台数の 79 万 1,689 台 (乗用車 60 万 5,910 台) をわずかに下回った。

乗用車販売を車種別にみると、2022 年に販売された乗用車のうち、スポーツ用多目的車 (SUV) は 41.4% (24 万 5,410 台) のシェアを占め、初めて最も人気のある車種となった。セダンタイプは 36.6% (21 万 7,004 台) で 2 位、ハッチバックが 20.1% (11 万 9,087 台) で 3 位を占めたが、前年比販売台数については、それぞれ 2.6% と 10.9% の減少がみられた。軽商用車の販売シェアでは、バンが 76.6% (14 万 6,093 台) と例年どおり大半のシェアを占めた。軽トラックは 11.8% (2 万 2,483 台)、ピックアップは 6.4% (1 万 2,286 台)、ミニバスは 5.1% (9,761 台) だった。

燃料タイプ別にみると、ガソリン車が 69.0%、ディーゼル車が 17.4%、LPG (液化石油ガス) 車が 1.4% を占めた。また、ハイブリッド車が 10.9%、電気自動車 (EV) は 1.3% を占め、この 2 車種のシェアは近年の拡大傾向が続いている。ハイブリッド車の販売台数は前年比 30.1% 増 (6 万 4,387 台)、EV の販売台数は 2.7 倍 (7,733 台) だった。

メーカー別の販売台数をみると、フィアットが 20.8%増（14 万 6,435 台）、ルノーが 22.6%増（9 万 9,639 台）、フォードが 15.1%増（7 万 7,435 台）と、前年は下落傾向だったが、増加に転じた。日系企業では、トヨタ 5.0%減（4 万 9,937 台、5 位）、ホンダ 23.9%減（2 万 1,429 台、12 位）、日産 31.0%減（9,732 台、17 位）、スズキ 5.9%減（3,601 台、20 位）、三菱自動車 58.9%減（2,020 台、24 位）、いすゞ 71.2%増（1,895 台、25 位）、スバル 21.9%減（622 台、33 位）、レクサス 44.8%増（336 台、35 位）、マツダ 18.3%増（181 台、38 位）だった（表 5 参照）。

**表5：販売台数上位15社(2022年)**

**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	97,078	276	97,354	16.4	33.2
2	ルノー	70,493	17,713	88,206	14.9	16.7
3	フォルクスワーゲン	0	49,695	49,695	8.4	△ 7.2
4	現代	28,043	14,198	42,241	7.1	14.4
5	トヨタ	32,509	5,767	38,276	6.5	△ 16.6
6	ダチア	0	36,000	36,000	6.1	30.1
7	オペル	0	30,378	30,378	5.1	46.4
8	プジョー	0	23,345	23,345	3.9	△ 19.5
9	シトロエン	0	21,913	21,913	3.7	△ 2.8
10	ホンダ	0	21,429	21,429	3.6	△ 23.9
11	シュコダ	0	19,464	19,464	3.3	△ 22.8
12	メルセデス・ベンツ	0	18,661	18,661	3.1	21.2
13	キア	0	18,462	18,462	3.1	21.1
14	BMW	0	18,056	18,056	3.0	16.1
15	アウディ	0	14,554	14,554	2.5	3.7
合計(その他を含む)		231,005	361,655	592,660	100.0	5.5

**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	フォード	64,809	1,323	66,132	34.7	24.3
2	フィアット	46,520	2,561	49,081	25.7	1.9
3	トヨタ	0	11,661	11,661	6.1	74.3
4	ルノー	0	11,433	11,433	6.0	99.9
5	フォルクスワーゲン	0	10,646	10,646	5.6	△ 27.4
6	プジョー	0	9,321	9,321	4.9	△ 6.5
7	シトロエン	0	6,918	6,918	3.6	11.2
8	オペル	0	6,347	6,347	3.3	22.8
9	メルセデス・ベンツ	0	6,327	6,327	3.3	△ 58.9
10	イヴェコ	0	2,966	2,966	1.6	11.8
11	現代	0	2,935	2,935	1.5	84.0
12	キア	0	1,905	1,905	1.0	42.9
13	いすゞ	578	1,317	1,895	1.0	71.2
14	三菱自動車	0	1,437	1,437	0.8	△ 61.9
15	双竜自動車	0	489	489	0.3	16.4
合計(その他を含む)		112,223	78,400	190,623	100.0	8.6

## 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	143,598	2,837	146,435	18.7	20.8
2	ルノー	70,493	29,146	99,639	12.7	22.6
3	フォード	67,691	9,744	77,435	9.9	15.1
4	フォルクスワーゲン	0	60,341	60,341	7.7	△ 11.5
5	トヨタ	32,509	17,428	49,937	6.4	△ 5.0
6	現代	28,043	17,133	45,176	5.8	17.2
7	オペル	0	36,725	36,725	4.7	41.7
8	ダチア	0	36,000	36,000	4.6	3.3
9	プジョー	0	32,666	32,666	4.2	△ 16.2
10	シトロエン	0	28,831	28,831	3.7	0.2
11	メルセデス・ベンツ	0	24,988	24,988	3.2	16.2
12	ホンダ	0	21,429	21,429	2.7	△ 23.9
13	KIA	0	20,367	20,367	2.6	22.8
14	シュコダ	0	19,464	19,464	2.5	△ 22.8
15	BMW	0	18,056	18,056	2.3	16.1
合計(その他を含む)		343,228	440,055	783,283	100.0	6.2

出所：トルコ自動車販売・モビリティ協会 (ODMD)

トルコの自動車販売台数を欧州各国と比較すると、2022年は2020年、2021年と同じく6位だった。トルコは2019年に9位に後退したものの、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。欧州市場全体では2022年に販売台数が減少したものの、トルコは1.4%増と、販売台数上位15カ国の中で前年比販売台数が増加した唯一の国となった（表6参照）。

表6：欧州市場とトルコ市場の2022年の自動車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

国・地域名	2022年			2021年 合計	前年比
	乗用車販売台数	商用車販売台数	合計		
EU + EFTA + 英国	11,286,939	1,616,769	12,903,708	14,133,656	△ 8.7
ドイツ	2,651,357	231,290	2,882,647	2,973,319	△ 3.0
英国	1,614,063	282,139	1,896,202	2,049,030	△ 7.5
フランス	1,529,035	347,069	1,876,104	2,142,275	△ 12.4
イタリア	1,316,702	161,094	1,477,796	1,669,347	△ 11.5
スペイン	813,396	119,619	933,015	1,034,059	△ 9.8
<b>トルコ</b>	<b>592,660</b>	<b>190,623</b>	<b>783,283</b>	<b>772,722</b>	<b>1.4</b>
ポーランド	419,749	62,238	481,987	554,613	△ 13.1
ベルギー	366,303	56,102	422,405	463,809	△ 8.9
オランダ	312,129	59,186	371,315	403,356	△ 7.9
スウェーデン	288,087	34,516	322,603	343,882	△ 6.2
スイス	225,934	25,038	250,972	272,067	△ 7.8
オーストリア	215,050	22,069	237,119	306,176	△ 22.6
チェコ	192,087	16,908	208,995	236,221	△ 11.5
ノルウェー	174,329	29,484	203,813	217,464	△ 6.3
ポルトガル	156,304	23,541	179,845	180,277	△ 0.2
デンマーク	148,293	27,170	175,463	221,937	△ 20.9
ルーマニア	129,328	13,583	142,911	143,980	△ 0.7
ハンガリー	111,524	17,652	129,176	150,387	△ 14.1
アイルランド	105,253	23,653	128,906	136,126	△ 5.3
ギリシャ	105,283	9,664	114,947	112,364	2.3
フィンランド	81,698	11,192	92,890	115,292	△ 19.4
スロバキア	78,841	7,679	86,520	87,349	△ 0.9
スロベニア	46,339	7,139	53,478	65,698	△ 18.6
クロアチア	42,939	6,652	49,591	54,276	△ 8.6
ルクセンブルク	42,094	4,004	46,098	50,153	△ 8.1
ブルガリア	28,684	4,889	33,573	34,472	△ 2.6
リトアニア	25,544	3,321	28,865	42,847	△ 32.6
エストニア	21,571	3,910	25,481	27,519	△ 7.4
ラトビア	16,713	2,407	19,120	18,475	3.5
アイスランド	16,683	1,599	18,282	14,221	28.6
キプロス	11,627	1,962	13,589	12,665	7.3

出所：欧州自動車工業会 (ACEA)、自動車工業協会 (OSD)

2022年のトルコの自動車市場は、半導体や原料の不足、物流の混乱による問題で、自動車の供給が比較的少なく、国内での完成車の在庫状況が各自動車メーカーの販売台数のマイナス要因となったものとみられる。一方で、トルコの消費者物価指数が2021年11月以降に高騰し、激しいインフレに伴い資産価値が目減りする前に自動車を購入したいという消費者心理が需要を高める要因となった。高インフレ下で金利引き下げを行う政府の金利政策の影響により、リラ預金の魅力が低下した結果、投資目的で自動車を購入する人も増えた。2022年のトルコ自動車市場はこれらの理由から、供給面の問題があるものの、需要は底堅いため、今後の供給力の回復次第で自動車販売台数にさらに伸長する余地があるとみられる。

#### <国民車 TOGG が生産開始>

トルコ初の国民EV生産に向けて2017年に設立されたTOGGは2022年10月29日、生産開始セレモニーを行った。TOGGの現在の供給能力は、まだ需要を満たせるレベルではないため、2023年3



月に先行販売のかたちで抽選を行い、17万人以上が申し込みを行った。その結果、当選した2万人に対して2024年6月までに販売が行われる予定となっている。

政府は国民車 TOGG の競争力を高めるため、2023年3月3日から中国から輸入されるEVの追加関税率を20%から40%に引き上げた。CIF 価格に対して10%の関税 (A) と、40%の追加関税 (B) を合わせた金額 (CIF+A+B) に、60%程度の特別消費税がかかることを考慮すると、中国メーカーのトルコへの輸出競争力を引き下げる効果のある措置となっている。

トルコ電気自動車・ハイブリッド車協会 (TEHAD) によると、2022年に販売されたハイブリッド車の中では、トヨタ、ホンダ、日産など日系自動車メーカーの販売が好調だった (表7参照)。一方、2022年に販売実績のある日系自動車メーカーのEVは、スバルのソルテラが唯一のモデルで、販売台数は22台のみだった。

表7：2022年のモデル名別ハイブリッド車・EV車販売台数

ハイブリッド車			EV		
順位	モデル名	販売台数	順位	モデル名	販売台数
1	トヨタ カローラ	9,570	1	BMW iX	1,502
2	ホンダ HR-V	2,132	2	ルノー ソエ	1,155
3	フィアット エーゲ	2,060	3	スカイウェル ET5	1,150
4	トヨタ CH-R	1,561	4	メルセデス・ベンツ EQE	704
5	トヨタ ヤリス	620	5	メルセデス・ベンツ EQS	528
6	日産 エクストレイル	404	6	ボルボ XC40	417
7	日産 キャッシュカイ	387	7	BMW iX3	408
8	現代 サンタフェ	324	8	DFSK セレス 3	352
9	キア ソレント	305	9	現代 コナ	231
10	トヨタ RAV4	292	10	BMW i4	189

出所：トルコ電気自動車・ハイブリッド車協会 (TEHAD)

<全国の充電器設置数が6,500基に>

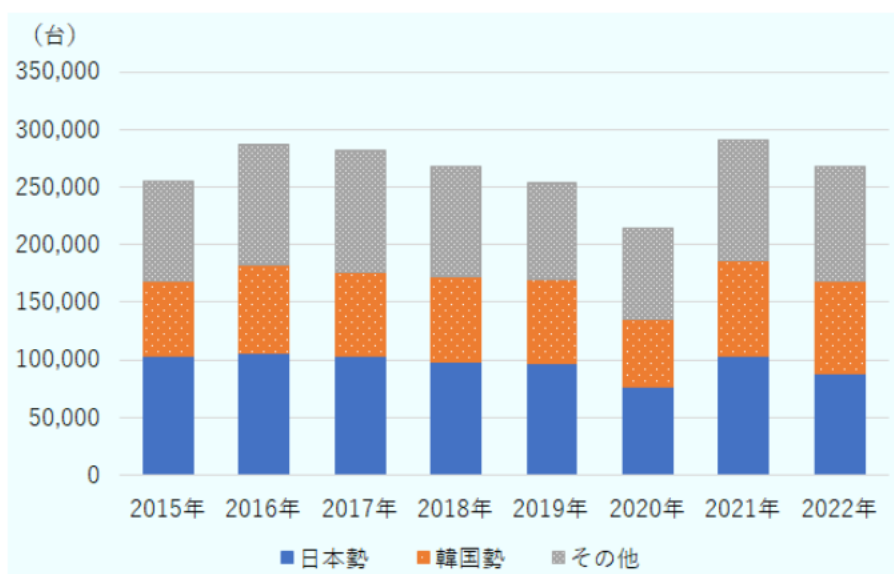
ハイブリッド車 (前年比30.1%増、6万4,387台) と、EV (前年比2.7倍、7,733台) の販売が急増している中、トルコで充電ステーションに対する投資が加速している。充電ステーションのライセンスを提供するトルコエネルギー市場規制庁 (EPDK) の統計によると、2023年3月31日の時点で充電ステーションのライセンスを取得した企業数は123社に達した。TEHADの統計によると、2021年末時点で3,457基だった国内の充電器設置数は、2022年末に4,800基、2023年3月には6,500基に達した。充電ステーション数が多いゾルル・エナジー (ゾルル財閥) 傘下のゾルル・エナジー・ソリューションズ、エネルギーサ (サバングジュ財閥) 傘下のエシャージ (Esarj) のほか、国民車 TOGG の急速充電ステーション企業トルゴ (Trugo) などの投資により、全国の充電ステーション数が急増している。米国のテスラも2023年3月に充電ステーションライセンスを取得し、トルコ各地の大都市を中心にテスラ・スーパーチャージャーの設置準備を進めている。テスラは2022年に4つのモデルでトルコ市場に参入する予定だったが、米国と中国からトルコへ自動車を輸入する際のコストが高いことから、進出戦略を変更し、2023年4月にドイツ工場で生産される「モデルY」で進出するとしている。

## イスラエル（販売）：2022年の自動車新車登録台数は前年比減、EVが3割強を占める

2023年10月13日 テルアビブ事務所（中溝 丘）

イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）によると、イスラエルの2022年の自動車新車登録台数は26万8,145台で、前年比7.8%（約2万2,800台）の減少となった（図1参照）。2016年の28万6,728台をピークに4年連続で減少を続けた後、2021年には2016年の数字を上回る過去最高を記録したが、2022年は再び減少に転じた。半導体不足などによる主要自動車生産国での生産制約が影響したものと考えられる。

図1：自動車新車登録台数および日本勢・韓国勢のシェアの推移



出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）

### <韓国勢が上位独占、日本勢は低迷>

登録台数をメーカー・ブランド別にみると、韓国メーカーは前年比で減少したものの、上位を独占した。一方で、日本勢は前年比2桁減のメーカーが目立ち、低迷した。

韓国メーカーの中では、現代が前年比1.4%減の4万2,540台で、全体の15.9%を占め、首位を維持した。起亜は4.5%減の3万8,224台だったが、シェアを14.3%と前年から0.5ポイント伸ばし、順位を1つ上げて2位となった。日本メーカーでは、トヨタは11.3%減の3万6,881台（シェア13.8%）にとどまり、順位を1つ下げて3位となった。マツダは24.2%増の1万8,770台（同7.0%）と好調で、4位と順位を1つ上げた。三菱自動車は8.9%減の1万1,689台（4.4%）で6位、スズキは17.8%減の8,683台（3.2%）で7位、スバルは20.7%減の4,367台（1.6%）で16位だった。また、日産は68.7%減の3,554台（1.3%）で20位、ホンダは86.7%減の407台（0.2%）の42位と、大きく順位を落とした。日本メーカーの総登録台数は15.0%減の8万7,943台で、シェアは32.8%だった（表1参照）。

韓国と日本以外のメーカーでは、チェコのシュコダ（Skoda）が30.4%減の1万3,559台（5.1%）で、5位と順位を1つ下げた。フランスのシトロエンは10.7%増の8,246台（3.1%）で、順位を5つ上げて8位となった。中国の吉利は前年比41.8倍の6,816台（2.5%）と急伸し、前年の40位から9位へと大きく順位を上げた。米国のテスラは4.0%減の6,047台（2.3%）で10位に入った。

**表1：自動車新車登録台数上位10社(2022年末時点)と日本勢の推移(2020～2022年)**

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

**自動車新車登録台数上位10社および日本メーカー・ブランド**

順位	メーカー /ブランド	2020年	2021年	2022年			
		登録台数	登録台数	登録台数	シェア	前年比	寄与度
1	現代	33,565	43,156	42,540	15.9	△ 1.4	△ 0.2
2	起亜	25,483	40,035	38,224	14.3	△ 4.5	△ 0.6
3	トヨタ	28,756	41,579	36,881	13.8	△ 11.3	△ 1.6
4	マツダ	9,499	15,116	18,770	7.0	24.2	1.3
5	シュコダ	17,908	19,469	13,559	5.1	△ 30.4	△ 2.0
6	三菱自動車	12,895	12,836	11,689	4.4	△ 8.9	△ 0.4
7	スズキ	9,234	10,565	8,683	3.2	△ 17.8	△ 0.6
8	シトロエン	5,901	7,449	8,246	3.1	10.7	0.3
9	吉利	0	163	6,816	2.5	4081.6	2.3
10	テスラ	0	6,299	6,047	2.3	△ 4.0	△ 0.1
16	スバル	3,763	5,504	4,367	1.6	△ 20.7	△ 0.4
20	日産	7,425	11,338	3,554	1.3	△ 68.7	△ 2.7
27	レクサス	1,482	1,854	1,845	0.7	△ 0.5	△ 0.0
29	いすゞ	887	1,557	1,612	0.6	3.5	0.0
42	ホンダ	2,542	3,071	407	0.2	△ 86.7	△ 0.9
47	インフィニティ	182	84	135	0.1	60.7	0.0
総計		214,544	290,952	268,145	100.0	△ 7.8	△ 7.8

**自動車新車登録台数（日本勢・韓国勢・その他）**

国名	2020年	2021年	2022年			
	登録台数	登録台数	登録台数	シェア	前年比	寄与度
日本勢	76,665	103,504	87,943	32.8	△ 15.0	△ 5.3
韓国勢	59,048	83,191	80,764	30.1	△ 2.9	△ 0.8
その他	78,831	104,257	99,438	37.1	△ 4.6	△ 1.7

注：太字は日本勢。

出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）

モデル別の2022年の登録台数をみると、1位が起亜・ピカントで1万2,968台、2位はトヨタ・カローラで1万2,481台、3位は現代・ツーソンで7,649台だった。

<EV登録台数は9万台超で全体の34%>

ハイブリッド車（HEV）を含む2022年の電気自動車（EV）の登録台数は9万1,129台で、全登録台数の34.0%を占めた。EVの登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トヨタが2万6,594台でEV全体の29.2%を占め、現代が1万6,259台（シェア17.8%）、スズキが7,703台（同8.5%）で続いた。

種類別のシェアをみると、HEVでは、トヨタが2万6,130台でHEV全体の52.3%を占めた。BEV（バッテリー車）では、吉利が6,816台で24.6%、テスラが6,047台で21.9%、中国の比亞迪（BYD）が3,710台で13.4%だった（表2参照）。

表2：EV新車登録台数上位10社と日本勢の種類別内訳（2022年）

EV新車登録台数 (単位：台)

順位	メーカー/ブランド	BEV	HEV	PHEV (ガソリン)	PHEV (ディーゼル)	合計
1	トヨタ	85	26,130	379	0	26,594
2	現代	2,642	13,617	0	0	16,259
3	スズキ	0	7,703	0	0	7,703
4	吉利	6,816	0	0	0	6,816
5	テスラ	6,047	0	0	0	6,047
6	起亜	405	962	4,501	0	5,868
7	MG	34	0	5,047	0	5,081
8	BYD	3,710	0	0	0	3,710
9	メルセデス・ベンツ	712	0	713	105	1,530
10	レクサス	83	1,065	377	0	1,525
21	ホンダ	0	272	0	0	272
34	日産	0	42	0	0	42
総計		27,671	49,963	13,390	105	91,129
登録台数に占める割合		10.3	18.6	5.0	0.0	34.0

シェア (単位：%)

順位	メーカー/ブランド	BEV	HEV	PHEV (ガソリン)	PHEV (ディーゼル)	合計
1	トヨタ	0.3	52.3	2.8	0.0	29.2
2	現代	9.5	27.3	0.0	0.0	17.8
3	スズキ	0.0	15.4	0.0	0.0	8.5
4	吉利	24.6	0.0	0.0	0.0	7.5
5	テスラ	21.9	0.0	0.0	0.0	6.6
6	起亜	1.5	1.9	33.6	0.0	6.4
7	MG	0.1	0.0	37.7	0.0	5.6
8	BYD	13.4	0.0	0.0	0.0	4.1
9	メルセデス・ベンツ	2.6	0.0	5.3	100.0	1.7
10	レクサス	0.3	2.1	2.8	0.0	1.7
21	ホンダ	0.0	0.5	0.0	0.0	0.3
34	日産	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
総計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：太字：日本勢。

出所：イスラエル自動車輸入業者協会 (I-via)

<中国からの輸入額は前年比 3.7 倍、生産国の 1 位は韓国>

イスラエルには自動車の生産工場はないため、国内で販売される自動車は全て輸入車となっている。イスラエル中央統計局 (CBS) の輸入統計から乗用車 (HS コード 8703) の輸入額をみると、1 位の中国は前年比 3.7 倍の 12 億 5,093 万ドルと急拡大した。EV 輸入の拡大が主因だ。2 位の韓国は同 41.7% 増の 12 億 1,419 万ドル、3 位の日本は 18.9% 増の 7 億 5,603 万ドルだった (表 3 参照)。

表3：乗用車（HS8703）の国別輸入額の推移（2019～2022年）

（単位：100万ドル、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	国名	2019年	2020年	2021年	2022年		
		金額	金額	金額	金額	前年比	寄与度
1	中国	29	48	342	1,251	265.4	19.3
2	韓国	901	620	857	1,214	41.7	7.6
3	日本	776	802	636	756	18.9	2.5
4	ドイツ	326	197	321	528	64.4	4.4
5	チェコ	480	406	412	500	21.6	1.9
6	米国	198	201	432	474	9.8	0.9
7	トルコ	670	597	325	388	19.5	1.3
8	スペイン	210	254	198	308	55.7	2.3
9	タイ	55	52	65	132	103.2	1.4
10	フランス	169	150	129	129	△ 0.1	0.0
世界計		5,120	4,169	4,709	6,575	39.6	39.6

出所：イスラエル中央統計局（CBS）

I-via が公開しているデータを基に、生産国別の登録台数をみると、1位は韓国の6万1,127台で全体の22.0%を占め、2位は日本の3万9,206台（シェア14.1%）、3位はチェコの2万5,115台（9.1%）と続いた（表4参照）。韓国メーカーに限定してみると、韓国で生産された車が69.2%を占め、トルコ製が11.7%、チェコ製が9.3%で続いた。日本メーカーでは、日本での生産車が43.2%で、タイ製が17.4%、トルコ製が14.1%で続いた。

表4：主要生産国別の新車登録台数

（2022年）

（単位：台、%）

順位	国名	台数	シェア
1	韓国	61,127	22.0
2	日本	39,206	14.1
3	チェコ	25,115	9.1
4	中国	24,782	8.9
5	トルコ	24,684	8.9
6	スペイン	16,629	6.0
7	タイ	15,840	5.7
8	フランス	13,911	5.0
9	ドイツ	11,229	4.0

10	米国	9,166	3.3
11	スロバキア	8,456	3.0
12	ハンガリー	7,148	2.6
13	英国	5,229	1.9
14	メキシコ	3,971	1.4
15	インド	2,311	0.8
16	ルーマニア	2,216	0.8
17	ポルトガル	2,102	0.8
18	イタリア	1,573	0.6
19	ベルギー	1,050	0.4
20	スウェーデン	623	0.2
世界計		277,478	100

出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）からジェトロ作成

日本での生産車では、トヨタのRAV4ハイブリッドやマツダのCX-5、三菱のアウトランダーが上位だった。タイ製では、マツダ2や三菱のスペーススター、トヨタのハイラックス、トルコ製では、トヨタのカローラやC-HRが上位に上がった。

<2023年上半期の新車登録台数、前年同期比9.7%増>

I-viaによると、イスラエルの2023年上半期の自動車新車登録台数は17万4,336台で、前年同期比9.7%（約1万5,500台）の増加となった（表5参照）。登録台数をメーカー・ブランド別にみると、韓国メーカーは前年同期比で減少したものの、引き続き上位を独占した。日本メーカーは前年同期比増のメーカーと前年同期比減のメーカーに二分された。

韓国メーカーでは、現代が前年同期比6.1%減の2万9,385台で全体の16.9%を占め、首位を維持した。起亜は0.1%減の2万1,514台（シェア12.3%）で2位だった。韓国メーカーの総登録車数は同

3.6%減の5万899台で、シェアは29.2%となり、日本メーカーを上回った。日本メーカーでは、トヨタは29.3%減の1万6,845台(9.7%)と減少を続けて3位となり、マツダは3.8%減の1万156台(5.8%)の4位で順位は変わらなかった。三菱は16.0%減の6,426台(3.7%)で8位、スズキは28.2%増の5,423台(3.1%)と増加に転じたものの、9位とそれぞれ順位を下げた。スバルは38.9%増の3,191台(1.8%)で15位だった。日産は31.1%減の1,765台(1.0%)で22位、ホンダは2.1倍の399台(0.2%)だった。日本勢の総登録車数は同14.1%減の4万5,942台で、シェアは26.4%だった。

**表5：自動車新車登録台数上位10社（2023年上半期時点）と日本勢の推移**

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

**自動車新車登録台数上位10社および日本メーカー・ブランド**

順位	メーカー/ブランド	2022年上半期		2023年上半期		
		登録台数	登録台数	シェア	前年同期比	寄与度
1	現代	31,283	29,385	16.9	△ 6.1	△ 1.2
2	起亜	21,531	21,514	12.3	△ 0.1	△ 0.0
3	トヨタ	23,812	16,845	9.7	△ 29.3	△ 4.4
4	マツダ	10,561	10,156	5.8	△ 3.8	△ 0.3
5	BYD	0	9,698	5.6	全増	6.1
6	シュコダ	7,234	8,976	5.1	24.1	1.1
7	奇瑞	0	8,166	4.7	全増	5.1
8	三菱自動車	7,654	6,426	3.7	△ 16.0	△ 0.8
9	スズキ	4,230	5,423	3.1	28.2	0.8
10	プジョー	4,376	5,037	2.9	15.1	0.4
15	スバル	2,298	3,191	1.8	38.9	0.6
22	日産	2,560	1,765	1.0	△ 31.1	△ 0.5
27	レクサス	1,072	963	0.6	△ 10.2	△ 0.1
31	いすゞ	1,076	701	0.4	△ 34.9	△ 0.2
36	ホンダ	194	399	0.2	105.7	0.1
55	インフィニティ	56	73	0.0	30.4	0.0
総計		158,850	174,336	100.0	9.7	9.7

**自動車新車登録台数（日本勢・韓国勢）**

国名	2022年上半期		2023年上半期		
	登録台数	登録台数	シェア	前年同期比	寄与度
韓国勢	52,814	50,899	29.2	△ 3.6	△ 1.2
日本勢	53,513	45,942	26.4	△ 14.1	△ 4.8

注：太字は日本勢。

出所：イスラエル自動車輸入業者協会 (I-via)

韓国と日本以外のメーカーでは、中国のBYDが9,698台(シェア5.6%)で、2022年(通年)から順位を13上げて5位となった。中国の奇瑞(Chery)も8,166台(4.7%)と好調で、前年(通年)の32位から7位へと大きく順位を上げた。

<EV登録台数は6万台超で全体の37%>

2023年上半期のEVの登録台数は6万4,338台で、自動車新車登録台数全体の36.9%を占めた。種別別にみると、BEVが2万8,834台で全体の16.5%、2022年の登録台数を上回った。HEVが2万5,854台で14.8%、PHEV(プラグインハイブリッド車)がガソリン車とディーゼル車を合わせて9,650台で5.5%を占めた。

EVの登録台数をメーカー・ブランド別にみると、トヨタが1万2,618台でEV全体の19.6%を占め、現代が1万1,260台（シェア15.7%）、BYDが9,698台（15.1%）が続いた。種類別のシェアをみると、HEVではトヨタが1万1,904台でHEV全体の46.0%、BEVではBYDが9,698台で33.6%、吉利が4,492台で15.6%、テスラが3,298台で11.4%だった。

表6：EV新車登録台数上位10社と日本勢の種類別内訳（2023年上半期）

EV新車登録台数 (単位：台)

順位	メーカー/ブランド	BEV	HEV	PHEV (ガソリン)	PHEV (ディーゼル)	合計
1	トヨタ	541	11,904	173	0	12,618
2	現代	3,134	6,992	0	0	10,126
3	BYD	9,698	0	0	0	9,698
4	起亜	600	335	4,909	0	5,844
5	スズキ	0	5,028	0	0	5,028
6	吉利	4,492	0	0	0	4,492
7	テスラ	3,298	0	0	0	3,298
8	MG	689	0	1,963	0	2,652
9	メルセデス・ベンツ	773	0	516	71	1,360
10	シュコダ	908	0	46	0	954
11	レクサス	21	605	284	0	910
17	日産	0	476	0	0	476
18	ホンダ	0	385	0	0	385
36	三菱自動車	0	0	61	0	61
総計		28,834	25,854	9,579	71	64,338
登録台数に占める割合		16.5	14.8	5.5	0.0	36.9

シェア (単位：%)

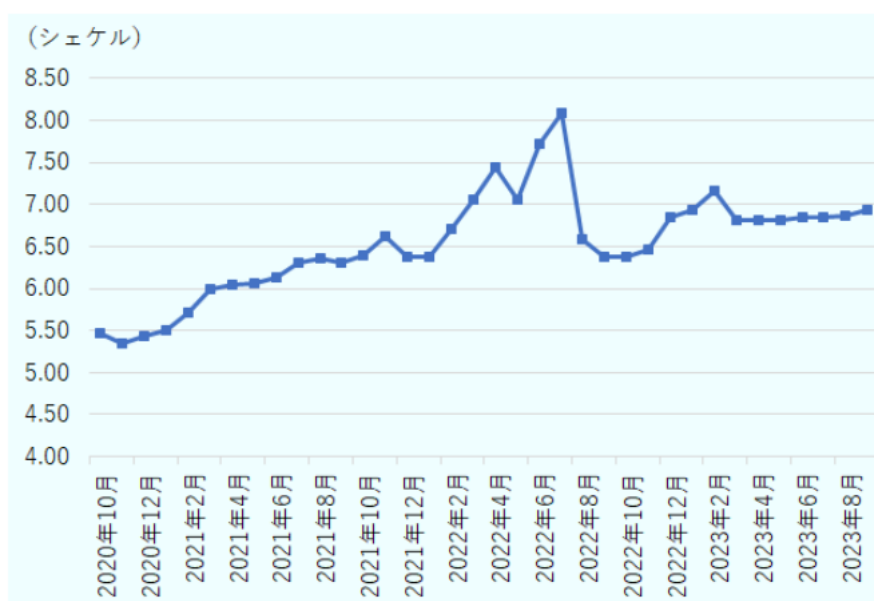
順位	メーカー/ブランド	BEV	HEV	PHEV (ガソリン)	PHEV (ディーゼル)	合計
1	トヨタ	1.9	46.0	1.8	0.0	19.6
2	現代	10.9	27.0	0.0	0.0	15.7
3	BYD	33.6	0.0	0.0	0.0	15.1
4	起亜	2.1	1.3	51.2	0.0	9.1
5	スズキ	0.0	19.4	0.0	0.0	7.8
6	吉利	15.6	0.0	0.0	0.0	7.0
7	テスラ	11.4	0.0	0.0	0.0	5.1
8	MG	2.4	0.0	20.5	0.0	4.1
9	メルセデス・ベンツ	2.7	0.0	5.4	100.0	2.1
10	シュコダ	3.1	0.0	0.5	0.0	1.5
11	レクサス	0.1	2.3	3.0	0.0	1.4
17	日産	0.0	1.8	0.0	0.0	0.7
18	ホンダ	0.0	1.5	0.0	0.0	0.6
36	三菱自動車	0.0	0.0	0.6	0.0	0.1
総計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：太字：日本勢。  
出所：イスラエル自動車輸入業者協会 (I-via)

イスラエル政府は2018年10月に、ガソリン車とディーゼル車の新車販売を2030年までに禁止する目標を発表している（詳細は[イスラエル政府ウェブサイト](#)参照）。エネルギー・インフラストラクチャー省は、BEVの年間販売台数は2025年までに17万7,000台、2028年までに66万5,000台、2030年までに140万台に拡大するとみている。

イスラエルは、面積が約 2 万 2,000 平方キロメートルと、日本の四国程度の大きさのため、1 日当たりの走行距離は比較的短い。また、2022 年の人口は 996 万人と、神奈川県を少し上回る規模で、人口密度が高く、充電インフラを整備しやすい。こうした理由から、イスラエルは EV の普及に適していると言われている。さらに、国内でのガソリン価格高騰が EV 化に拍車をかけている。エネルギー・インフラストラクチャー省によると、2020 年 11 月のオクタン価 95 のガソリン価格（セルフサービス）は 1 リットル当たり 5.34 シェケル（約 208 円、1 シェケル=約 39 円）だったが、2022 年 7 月には 8.08 シェケルまで値上がりした（図 2 参照）。その後、下落に転じたものの、足元の 2023 年 9 月は 6.94 シェケルと、高止まりが続いている。

図2：オクタン価95のガソリン価格の推移（セルフサービス）



出所：エネルギー・インフラストラクチャー省

他方、EV 化推進の課題の 1 つが、電力需要の増加による送電網への潜在的な負担だ。EV の急速な普及に伴い、既存のインフラとその負荷増大への対応能力を総合的に評価する必要があると指摘されている（「タイムズ・オブ・イスラエル」紙 2023 年 6 月 5 日）。また、国内での販売価格が高いことも、EV 普及を妨げる要因の 1 つになり得る。テスラのモデル 3 の日本とイスラエルの販売価格を比較すると、日本では 571 万 3,000 円から（注）となっているのに対し、イスラエルでは 20 万 5,630 シェケルとなっている。そのうち、関税や物品購入税、付加価値税（VAT）が 4 万 5,082 シェケルかかっており、今後の EV 普及に向けて、これら各種税率の低減が不可欠と考えられる。

注：消費税以外の税金や登録諸費用などが別途かかる。



## サウジアラビア（生産・販売）：自動車市場は前年に続き活況、中国の小型車が人気

EVの企業誘致に注力

2023年8月17日 リヤド事務所（林 憲忠）

2022年のサウジアラビア経済は、原油価格の高騰や非石油部門の民間投資増加によって好調に推移し、乗用車・商用車の販売台数はともに増加した。各国のサウジアラビア向け輸出を見ると、中国の小型車が最も多い。国内市場シェアは、トヨタ自動車、現代自動車の順で上位に変動はないが、中国企業が着実にシェアを拡大している。

<過去11年間で経済成長率は最高、自動車市場も活況>

2022年のサウジアラビア経済は、原油価格の高騰や非石油部門での民間企業の投資増により、実質GDP成長率は過去11年間で最高の8.7%に達するなど、大きく回復した。国際自動車工業連合会（OICA）によると、2022年のサウジアラビア自動車販売台数は、乗用車が前年比9.2%増の51万9,485台、商用車が同20.2%増の9万7,006台だった。新型コロナウイルス感染拡大の影響で落ち込んでいた消費が回復し、自動車市場も特に商用車の販売台数が大きく増加した。

一方で、サウジアラビアは国家戦略「ビジョン2030」の計画の下、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減と非石油経済の多角化を目指しており、電気自動車（EV）への取り組みも強化している。

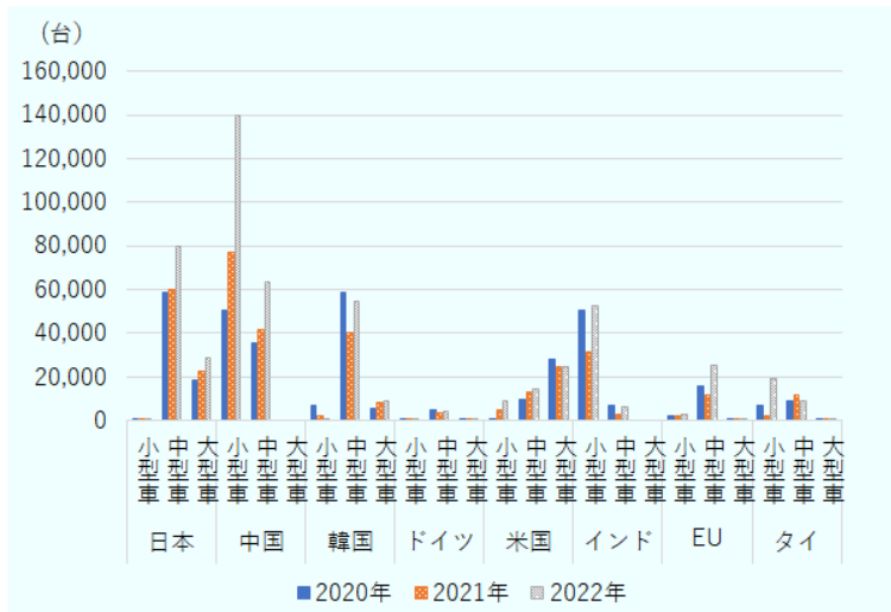
<中国企業が台頭、シェアを拡大>

サウジアラビアの自動車産業開発を主導する国家産業開発センター（NIDC）によると、同国の2022年の自動車市場シェアは、トヨタ自動車は29%を占め、次いで現代自動車（17%）、長安自動車（6%）と続き、ルノー・日産・三菱自動車、起亜、MG（上海自動車傘下）、マツダがそれぞれ5%、いすゞ自動車（4%）、吉利自動車（3%）、シボレー（3%）が残りのシェアを分けている。前年に続いて中国自動車メーカーが着実に市場シェアを伸ばしており、長安自動車、MG、吉利自動車、長城自動車、チェリー（奇瑞自動車）、GAC（広州自動車）などが合計で14%以上の市場シェアを占めた。

2022年の主要輸出国のサウジアラビア向け乗用車輸出を見ると、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32.3%増の7万9,740台、3,000cc以上の大型車は同24.9%増の2万8,661台と堅調だった。中国は、排気量1,000cc以上1,500cc未満の小型車が同82.0%増の13万9,886台、1,500cc以上3,000cc未満の中型車が同50.9%増の6万3,403台で、小型・中型車ともに大きく増加した（図1参照）。

これまでは中国車はセカンドファミリーカー、ショッピング用のタウンカーとしての用途が主流だった。2018年6月の女性の自動車運転の解禁を受け、女性向けのプロモーションや低所得・中所得者層向けプロモーションなど、ニッチな市場を開拓したことが近年、中国車の販売台数が増加している要因の1つとみられる。

図1：主要国の対サウジアラビア乗用車輸出台数の推移



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。ドイツはEUの内数。  
出所：グローバル・トレード・アトラス（GTA）からジェトロ作成

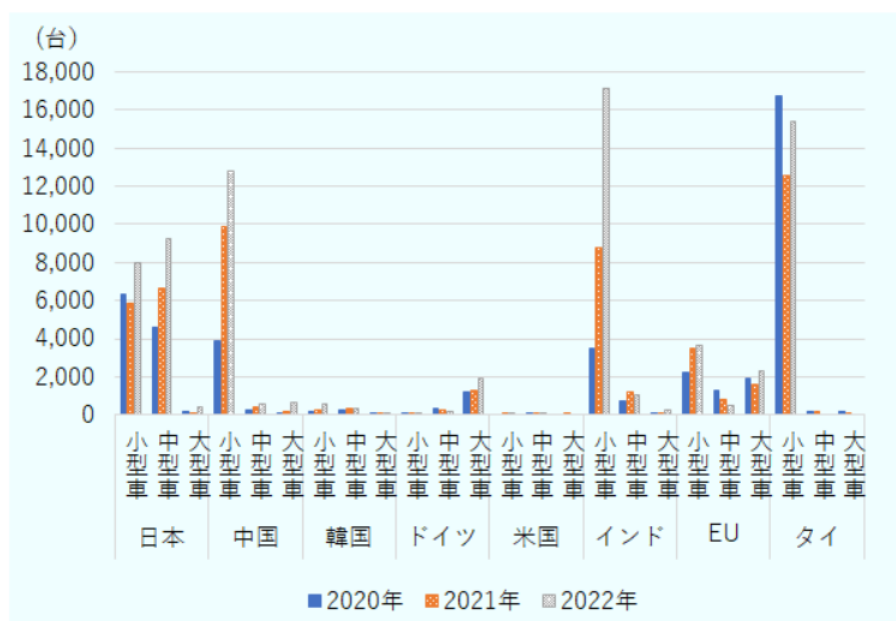
＜小型商用車は中国とインド、タイからの輸入が主流＞

サウジアラビアでは車種別の販売統計は発表されていないため、主要輸出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5トン未満の小型トラックではインドやタイ、中国からの輸出が増加しており、インドは前年比94.8%増の1万7,108台、タイは同22.7%増の1万5,405台、中国は同29.5%増の1万2,771台、日本は同35.8%増の7,989台だった（図2参照）。

2022年12月に三菱ふそうトラック・バスは、小型トラック「キャンター」のノックダウン生産を同社のサウジアラビアの販売会社ジュファリ・コマーシャル・ビークルズが運営する工場を開始すると発表した。商用小型トラックは、食品や日用品の運搬など多岐にわたる産業で活用されており、人気が高い。

5トン以上20トン未満の中型トラックは、日本からの輸出が多く、前年比39.0%増の9,238台だった。中型トラックの 카테고리では、いすゞ自動車がいすゞモーターズ・サウジアラビアを通じ、日本ブランドで唯一、サウジアラビア国内でセミノックダウン方式による中型トラック「Fシリーズ」と小型トラック「Nシリーズ」の生産を行っており、2022年は約9,000台を生産している（[2022年12月16日付ビジネス短信参照](#)）。

図2：主要国の対サウジアラビア商用車輸出推移



注：便宜的名称として、5トン未満を小型、5トン以上20トン未満を中型、20トン以上を大型とした。ドイツはEUの内数。

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

### ＜EV 企業誘致に注力するサウジアラビア＞

サウジアラビアは、サウジ・グリーン・イニシアチブ（SGI）を2021年に発表した。2060年までにカーボンニュートラルの達成を目標としており、2030年までにはCO2排出量を年間2億7,800万トンにまで削減するとしている（[2022年11月9日付地域・分析レポート参照](#)）。従来、国内に製造業の基盤がなく、専門人材の不足などもあり、サウジアラビアへ進出した自動車メーカーの多くはノックダウン方式による生産や、現地仕様へのカスタマイズなどにとどまっていた。政府は、エンジン車と比較して部品数が少なく、加工・組み立ての工程に関して開発・設計時に必要な企業間の調整が少なくてすむEVに着目し、SGIを踏まえてEV関連企業の誘致に取り組んでいる（[2022年11月17日付地域・分析レポート参照](#)）。

2022年2月に米国の新興EVメーカーのルシード・モーターズがサウジアラビア西部のアブドゥッラー国王経済都市（KAEC）内に工場を設立する計画を発表した。同年4月には政府が同社から10年間で最低5万台のEVを購入する契約を発表している。また、同年5月には新工場の定礎式を終え、2023年内の生産開始に向けて工場建設を着々と進めている（[2022年5月27日付ビジネス短信参照](#)）。同社が2023年7月12日に発表した四半期報告書によると、サウジアラビア工場向けに原材料（Materials）の輸出が開始された。

2022年11月にはムハンマド・ビン・サルマン皇太子兼首相がサウジアラビア初のEVブランド「Ceer」の立ち上げを発表した。Ceerはサウジアラビア公的投資基金（PIF）と台湾のフォルクスコン・テクノロジー・グループの鴻海精密工業との合弁会社で、サウジアラビア国内や中東・北アフリカ地域の消費者向けに、セダンやスポーツ用多目的車（SUV）の車両を設計・生産し、2025年に販売を開始する計画を打ち出した（[2022年11月7日付ビジネス短信参照](#)）。2022年8月にはEV充電ソリューションを展開しているスイスのABB・E-モビリティがサウジアラビアのE-モビリティソリ

ューションプロバイダーのエレクトロミン（Electromin）と契約し、サウジアラビア全土の100カ所のガソリンスタンドにEV充電器を供給している。その他、2023年6月にはサウジアラビア投資省と中国のEVメーカー、華人運通（ヒューマンホライズンズ）が自動車の生産研究・販売を行う合弁会社を設立するため、56億ドル規模の投資計画に合意した。

## アラブ首長国連邦（販売）：自動車販売は順調に回復、政府はEV・HV普及の数値目標設定

販売台数は前年比 9.9%増

2023年9月22日 ドバイ事務所（山村 千晴）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2022年のアラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数は20万7,539台で、前年比9.9%増加した。世界全体（前年比1.4%減）と比べて大きな増加となった。内訳をみると、乗用車が17万1,414台（同9.3%増）、商用車が3万6,125台（同12.7%増）といずれも増加している。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年と比べると、回復傾向にはあるが、全体では同じ水準には依然として戻っていない状況だ（表1参照）。

表1：アラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数（単位：台）（△はマイナス値）

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	22/21年比	21/19年比	22/19年比
乗用車	198,520	129,901	156,780	171,414	9.3%	△21.0%	△13.7%
商用車	33,785	28,810	32,064	36,125	12.7%	△5.1%	6.9%
全体	232,305	158,711	188,844	207,539	9.9%	△18.7%	△10.7%

出所：国際自動車工業連合会（OICA）

UAE経済は、2022年に実質GDP成長率7.9%の高成長を記録し、全般的に好景気だったことを背景に、自動車需要は回復している。販売数で前年比減となった欧州や米州と比較すると、好調さが際立つ。2023年上半年（1～6月）の国外からドバイへの宿泊を伴う来訪者数は、過去最多だった2019年を上回るペースで推移しており（[2023年8月10日付ビジネス短信参照](#)）、ドバイでは観光目的の移動需要が増えていると考えられる。また、好景気による雇用の増加や、新型コロナ禍で減少していたUAEの滞在外国人人口が引き続き戻っていることを受け、社用車需要や個人需要も増加しているとみられる。一方で、半導体不足などの要因で供給不足は続いている。メーカーや車種によっては長期間の納車待ちという状況もみられ、潜在的な販売機会を逃している側面もまだありそうだ。

なお、UAEの2022年の貿易統計は2023年9月22日時点で発表されておらず、乗用車などの貿易額について詳細は確認できないが、例年、日本はUAEにとって乗用車の輸入相手国としては第1位だ。実質的には、日本の中古車が多くUAEに輸出されており、それらがドバイ首長国やシャルジャ首長国の自動車ヤードで取引され、中東の近隣国やアフリカに再輸出されるケースが多い。中古の自動車部品についても同様で、ドバイ首長国やシャルジャ首長国が取引のハブになっている。そうした市場でビジネス機会をつかむべく、自動車リサイクル部品のオンライン売買サイトを立ち上げたBANANA（バナナ、本社：大阪府茨木市）は同社初の海外拠点としてドバイを選び、2024年1月をめどに進出予定だ。

対日貿易について、日本の財務省貿易統計をドル換算したものでみると、2022年の日本からUAEへの輸送用機器の輸出額は34億9,200万ドル（前年比5.3%増）で、輸出額全体の41.1%を占めて1位となっている。中でも自動車が29億9,800万ドル（前年比4.9%増）と、対UAE輸出額全体の35.3%を占めて最多となっている。新車と中古車の内訳は不明だが、いずれも中東湾岸諸国で日本ブランドの人気は健在だ。

## <EV・HV車普及への数値目標を設定>

**表2：「UAEエネルギー戦略2050（2023年改訂版）」のEV・HVの普及数値目標  
（国内シェア）**

項目	2023年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年
乗用車台数に占めるEV・ハイブリッド車の割合	4%	5%	13%	22%	23%	43%	53%
バス台数に占めるEV・ハイブリッド車の割合	3.2%	6%	14%	24%	36%	46%	60%

出所：「UAEエネルギー戦略2050（2023年7月改定）」

2023年7月、政府は2017年に発表した「UAEエネルギー戦略2050」の改定を行った。同戦略の中で、電気自動車（EV）とハイブリッド車（HV）の普及の数値目標を設定した。乗用車とバスの国内台数に占めるそれぞれの割合について、2023年の4%と3.2%から、2050年には53%と60%まで段階的に増やす計画だ（表2参照）。

また、充電ステーションも2030年までに879基、2050年までに3万基を増やす。ドバイでは、ドバイ電気水道局（DEWA）がイニシアチブをとり、市内の充電ステーション増加に取り組んでいる。ドバイ市内のタクシーに米国テスラの車両が導入されるなど、一般乗用車に加えて商用車でもEVが既に導入されている。

同時に、政府はEVに関する国家戦略も発表した。充電ステーションのネットワーク構築やEV市場に関するルール作り、温室効果ガス（GHG）排出やエネルギー消費を抑制する産業政策についてまとめ、法整備を進めている。

## <自動運転車も導入に向け準備>

UAEは新しい交通の導入にも引き続き積極的だ。自動運転に関して、2021年4月に提携が発表された米国自動運転車開発スタートアップのクルーズとドバイ交通局（RTA）は、2023年内にドバイでの全電気自動運転車両による配車サービス開始を目指し、ドバイの道路で自動運転実装に必要なデータ収集を行うための「マッピング」を続けている。

2023年7月には、政府は自動運転「レベル4」（注）の路上テスト走行を認めるライセンスを、中国の自動運転技術開発を手掛けるスタートアップ WeRide（文遠知行）に発給した。同社はUAE国内の路上でさまざまなタイプの車両のテスト走行を行う予定だ。

注：特定の走行環境・条件下で、自動運転装置が運転操作の全てを代替して行う状態。

## 南アフリカ共和国（生産・販売）：逆境の中で国内販売、生産台数とも前年比増

トヨタをはじめとする日系が国内シェア上位占める

2023年9月13日 ヨハネスブルク事務所（堀内 千浪、トラスト・ムブトゥンガイ）

2022年はコロナ禍からの経済回復が期待されていたが、南アフリカ共和国（以下「南ア」）では国内の問題により、進出する自動車メーカーにとって厳しい一年だった。洪水（[2022年4月15日付ビジネス短信参照](#)）、ストライキ（[2022年10月19日付ビジネス短信参照](#)）、長期化する計画停電（[2022年11月25日付ビジネス短信参照](#)）により、生産活動の停止、物流の混乱に見舞われた。2022年の南アの実質GDP成長率は2%と前年の4.9%から減速した。そのような中でも、新車販売台数、生産台数はともに前年比増となったが、コロナ禍以前の水準には及ばなかった。

<新車販売台数、トヨタが首位を維持>

南アの自動車製造者協会（NAAMSA）の発表によると、2022年の南ア国内の新車販売台数は、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けた各種制限などが撤廃され、経済活動が再開されたことを受け、前年比14%増の52万9,562台となった（表1参照）。ただ、金利上昇、インフレ、燃料費高騰による生活コストの増加が家計を圧迫したため、2018年の55万台には達しなかった。

新車販売台数市場全体のシェアは、トップのトヨタが24.9%、フォルクスワーゲン（VW）が13.2%で続き、スズキが8.9%で3位だった（図参照）。トヨタ車では小型商用車部門の「ハイラックス」（3万2,203台）、スポーツ用多目的車（SUV）の「フォーチュナー」（7,805台）の人气が高く、ここ数年、部門別でトップを維持している。

表1：国内新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

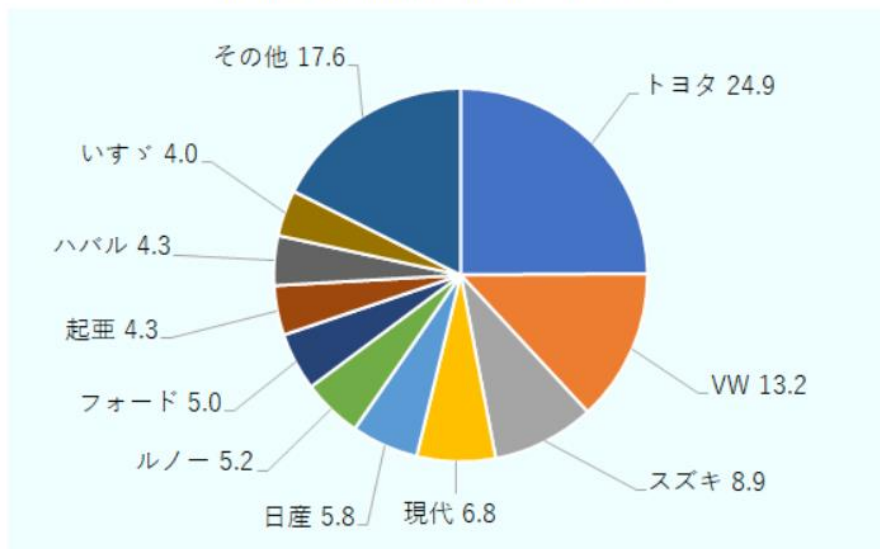
項目	2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年 (予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	365,247	△ 0.8	355,379	△ 2.7	246,541	△ 30.6	304,341	23.4	363,696	19.5	375,000	3.1
輸入台数	266,545	△ 0.7	267,557	0.4	187,115	△ 30.1	238,848	27.6	291,906	22.2	295,000	1.1
小型商用車	159,525	△ 2.3	153,221	△ 4.0	110,912	△ 27.6	133,077	20.0	135,713	2.0	157,000	15.7
輸入台数	26,761	△ 1.5	24,226	△ 9.5	17,163	△ 29.2	24,579	43.2	32,553	32.4	32,000	△ 1.7
中・大型商用車 (輸入台数含む)	27,455	4.5	28,012	2.0	22,754	△ 18.8	27,075	19.0	30,153	11.4	31,000	2.8
合計販売台数	552,227	△ 1.0	536,612	△ 2.8	380,206	△ 29.1	464,493	22.2	529,562	14.0	563,000	6.3

注：輸入台数はNAAMSA非加盟製造者については報告値。

出所：NAAMSA

乗用車に限ってみると、VW「ポロ・ビボ」の2022年の販売台数は2万866台となり過去数年で最も売れているモデルとなった。スズキ「スイフト」は2位で、前年比51.8%増の1万7,282台となった。3位はトヨタ「アーバンクルーザー」の1万6,992台（前年比47.7%増）で、同「カローラ クロス」が1万5,841台（同77.2%増）と続いた。

図：新車販売台数市場シェア（2022年）



出所：NAAMSAを基にジェトロ作成

#### <乗用車でもトヨタがVWを抜いて首位に>

2022年の乗用車の販売台数は36万3,696台で、うち約80%が輸入車だった。乗用車の販売台数をメーカー別にみると、トヨタが前年比31%増の7万6,689台で、VWグループの6万5,960台を抜いて国内シェアで首位に立った。トヨタは2018年に記録した最高販売台数（7万170台）を塗り替え、過去最高記録を更新した。一方、VWは前年比6.8%減で、国内シェア2位に後退した。トヨタが全体の販売台数のみならず、乗用車市場でも首位に立ち、南アにおけるトヨタの人気を反映した。

乗用車の日系自動車メーカーのシェアは、スズキが3位（4万6,004台）、日産が1つランクを落とし9位（1万1,526台、前年比1.8%減）だった。非日系では、現代自動車が4位（3万2,486台）、ルノーが5位（2万7,165台）だった。

中国メーカーでは、ハバル（長城汽車のSUVブランド）が22.2%増の1万3,936台で、前年に引き続き着実にシェアを広げた。南アの自動車販売市場をモニタリングする民間調査会社ライトストーンオート（Lightstone Auto）は、8,013台販売したチェリー（奇瑞汽車）を2022年からモニター対象に追加した。

#### <スズキが好調、存在感増す>

ここ数年で存在感が増しているのはスズキだ。2022年の乗用車の販売台数は前年比72%増（4万6,004台）を記録し、5年前の販売実績（2017年8,532台）から5倍以上に販売台数を伸ばしている。2022年の新車販売台数のメーカー別シェアは、現代自動車を抜いて3位となった。特に「スイフト」や「ジムニー」が人気となっている。スズキによれば、この成長の背景には複合的な要因があり、(1)カー・オブ・ザ・イヤーを2年連続（2017、2018年）受賞するなどブランドの認知向上、(2)経済的な価格帯にラインナップをそろえたこと、(3)半導体不足の中でも在庫の確保・供給ができたことが主な理由という。



＜小型商用車では日産がフォードを抜く＞

小型商用車では、2022年は日産（1万8,961台）がフォード（1万7,824台）を抜きシェア2位となり、首位トヨタ（5万1,498台）に続いた。シェア4位のいすゞも、フォードに僅差で迫る1万7,062台（前年比3.8%増）と過去最高の販売台数を記録した。

＜経済低迷の中、生産台数は拡大＞

世界的な半導体不足、と洪水、ストライキ、電力不足などの南ア国内の問題は生産活動に大きな影響を与えたが、2021年7月1日に開始された「ポスト自動車生産開発プログラム」（ポストAPDPまたはAPDP2、[2021年9月1日付地域・分析レポート参照](#)）が追い風となり、各メーカーは積極的に設備投資を行い、新モデルの生産を開始するなどした結果、2022年の乗用車の生産台数は、前年比29.3%増の30万9,423台となった（表2参照）。NAAMSAによれば、2022年に発表されたOEM（完成車）メーカー7社による南アへの設備投資総額（注）は71億ランド（約565億8,700万円、1ランド=約7.97円）で、2021年の88億ランドから減少したものの高水準を維持した。

表2：国内生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年 (予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	320,383	△ 3.1	348,665	8.8	237,214	△ 32.0	239,267	0.9	309,423	29.3	323,000	4.4
輸出台数	220,889	△ 4.0	260,057	17.7	178,299	△ 31.4	173,086	△ 2.9	237,627	37.3	245,000	3.1
小型商用車	261,086	7.8	254,417	△ 2.6	185,691	△ 27.0	232,166	25	215,472	△ 7.2	260,000	20.7
輸出台数	128,005	20.9	125,079	△ 2.3	91,725	△ 26.7	123,210	34.3	111,659	△ 9.4	135,000	20.9
国内生産合計	610,060	1.7	631,921	3.6	446,216	△ 29.4	499,087	11.8	555,889	11.4	614,900	10.6

注：中・大型車の生産台数は発表なし。

出所：NAAMSA

＜世界自動車生産シェアは22位＞

NAAMSAの「自動車輸出マニュアル2023」によると、世界の自動車生産台数シェアにおいては、南アは2021年の0.62%から2022年は0.65%に拡大した。国別ランキングでは、マレーシアに抜かれ22位だった。好調だった小型商用車の生産では、世界シェア1.1%（16位）にランクインした。南アの自動車産業は、アフリカ大陸での総自動車生産台数（102万2,783台）の54.4%を占める。

＜NEV導入推進に向けたロードマップ法制化に期待＞

2022年の新エネルギー車（NEV）販売台数は4,674台（2021年：896台）となり、中でもハイブリッド車が人気だった。バッテリー電気自動車の販売台数は502台（2021年：218台）にとどまった。

NEVの販売台数は増加傾向にあるものの、マーケット全体では限定的だ。政府の財源不足や足元の電力事情に鑑みると、電気自動車向けの充電インフラ新設などは進みそうにない。購入のための補助金もないため、一般消費者にはまだ手が届かない。

国内OEMメーカーは生産した車の約75%を輸出しているため、南アが今後も生産地として世界的な競争力を高めていくためには、世界のトレンドに合わせた生産が求められる。

政府は NEV 導入推進を目的として、2021 年 5 月にロードマップ案「オート・グリーン・ペーパー」を公開した。その後、進捗がなかったが、2023 年 5 月にエブラヒム・パテル貿易産業競争相は、メディア向けに「今年中に進捗があるだろう」と述べた。また、同ロードマップの策定に携わる NAAMSA 関係者は、ジェトロのインタビューに対し「2024 年早々に法制化される予定と見ている」と回答しており、ロードマップの法制化が自動車市場にどのような変化をもたらすか注目される。

注：総額には複数年度にわたる投資も含まれる。

## ケニア（販売）：2022年は自動車販売に苦戦、EV事業が急拡大

2023年9月22日 ナイロビ事務所（佐藤 丈治）

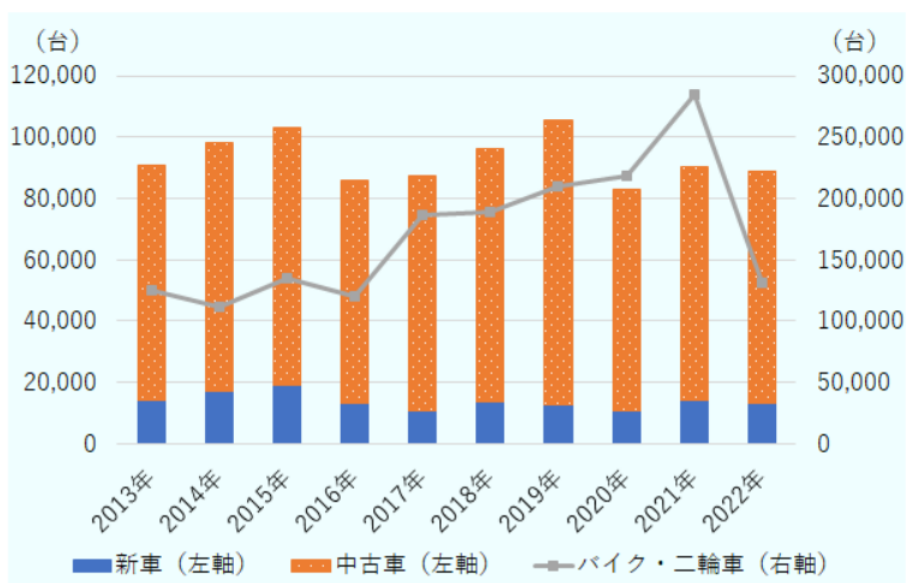
ケニア国家統計局（KNBS）によると、2022年の自動車新規登録台数（中古車を含む）は前年比1.8%減の8万8,867台だった。新型コロナウイルス感染拡大前の2019年、当該台数は10万台を超えていた。しかし、その後は減少し、2022年も前年割れした（図1参照）。

また、前年に30万台に迫る勢いで市場が拡大していた二輪も大きく落ち込んだ。前年比で53.9%減の13万1,513台だった。

<選挙年に伴う政治不安定の余波という側面も>

ケニアでは、5年おきに実施される大統領選挙（近年では2013年、2017年、2022年）の年、しばしば政治が不安定化する。その際、経済に影響を及ぼしがちだ。自動車市場も例外ではない。図1のとおり、選挙の前年から新規登録台数が低迷し、選挙後に増加する傾向にある（2020年は、新型コロナ禍による減少）。2022年は選挙年だったことに加え、ロシアによるウクライナ侵攻の影響を受けた。その結果、年前半の販売が伸びず、当該台数が減少した。

図1：新規登録台数の推移



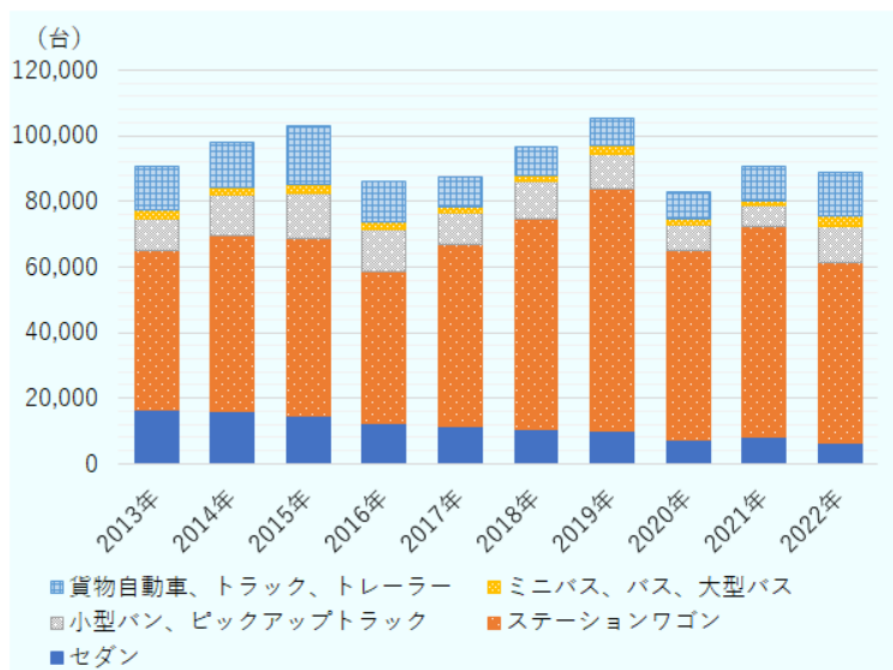
出所：ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator」からジェトロ作成

新規登録台数のうち、中古車は85%を占める。この構成比は、過去10年間であまり変化していない（図1参照）。車種別にみると、セダン（6,350台、22.3%減）やステーションワゴン（5万5,004台、14.5%減）は不調だった。一方、小型バン、ピックアップトラック（82.1%増）やミニバス、バス、大型バス（79.6%増）は大幅に増加した（図2参照）。

2022年特有の事情としては、大統領選の影響のほか、7月からケニア標準局（KEBS）が一部マイクロバスの輸入禁止措置を発表したことも影響した（注1）。これを受け、2022年の前半は中古バス販売が低迷した。しかし、その後、当該禁止措置が高等裁判所で差し止められた。これにより、7月以

降、当該セグメント車の輸入が急増した。なお、2023年8月16日現在、当該措置は依然として審議中になっている。いずれにせよ、中古車の輸入は目下、規制が強化される方向にある。この点には、注意を払っていく必要があるだろう。

図2：新規登録台数の車種別内訳



出所：ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator」からジェトロ作成

#### <新車販売は前年比 6.3%減>

ケニア自動車工業会（KMI）によると、2022年の新車販売台数は前年比 6.3%減の 1万 3,352 台だった（図 3 参照）。

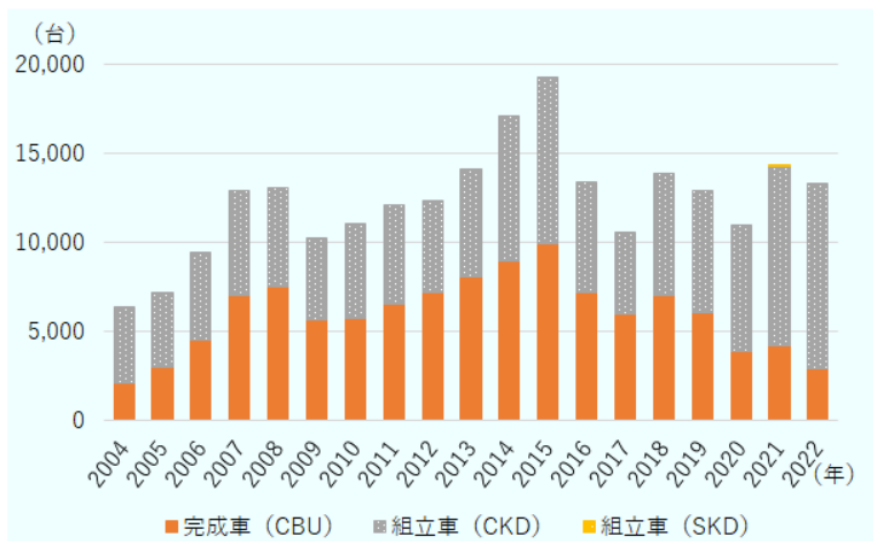
新車販売台数のうち、ケニア国内で組み立てられた車両（CKD）が、2021年、2022年と連続して 1万台を超えた。新車全体の 77.6%に及んだことになる。この背景には、政府が 2022年 7月に施行した財政法上の優遇措置もある（注 2）。その結果、輸入完成車の販売が減少し、CKD が伸びた。

メーカー別の販売台数でトップを走るのが、いすゞ。同社は 2023年 6月、ナイロビの車体組み立て工場に、トラックボディーの電着塗装工場棟を新設した。トヨタも 2023年 7月にスポーツ用多目的車（SUV）「フォーチュナー」の組み立て生産（SKD）を開始した。メーカー別で販売台数 3位の三菱自動車も 2022年 8月、ケニアでピックアップ「L200」の委託組み立て生産を開始した。

国内組み立て生産が活性化する一方で、2022年 5月に議会で承認された「国家自動車産業政策」に対する不満の声も聞かれる。一部の自動車メーカーは、需要を喚起するための施策の多くがまだ実行されていないこと、それが新車市場の低迷から脱しきれないと、声を上げている。

2023年に入っても、(1)ガソリン価格の引き上げ、(2)高インフレ、(3)相次ぐデモの発生、(4)通貨シリングの下落（販売価格を引き上げざるを得ない状況を誘発）など、厳しい状況が続く。目下、新車市場の回復は見込めず、各社は苦戦しているのが実情だ。

図3：完成車と組み立て車の販売台数の推移



注：CBU(Completely Built-Up)、CKD (Completely Knock Down)、SKD (Semi Knock Down)。  
出所：ケニア自動車工業会 (KMI) 統計からジェットロ作成

### <EV 関連企業が急速な事業拡大>

ケニアは非産油国で、ガソリンは輸入に頼っている。ガソリン価格は 2023 年 8 月 14 日現在、1 リットル 194.60 シリング (約 195 円、1 シリング=約 1 円) と高額だ。

そのようなことも追い風に、電気自動車 (EV) 関連企業は急速に事業を拡大させている。国家交通安全局 (NTSA) によると、2023 年 2 月時点の EV 登録台数は約 1,350 台。内訳は二輪 844 台、三輪 153 台、四輪 186 台、その他 150 台と、現時点でまだ多くはない。とはいえ、特に公共交通機関で急速に EV の普及が始まっていることは、注目に値するだろう。関連事業者の動きとしては、以下のよう  
な例がある。

- バシゴー (BasiGo)

バシゴーは 2021 年、ケニアで設立された。

2022 年 3 月から、ナイロビの公共交通機関向けに、25 人乗り電動バスの運行を開始。2023 年 8 月現在、ナイロビ市内の 6 路線で 17 台を運行している。

需要の拡大を受け、2023 年 1 月から、モンバサの工場  
で電動バス車両の組み立て生産も始めている。

2023 年 7 月、ルワンダ進出を発表。現地パートナーの AC Mobility と協業により、首都キガリの交通市場に参入する計画だ。

また 2023 年 8 月に、ケニア市場に新たに 36 人乗りの電動バスを導入すると発表した。

このように、短期間で急速に事業の拡大を進めている。そうしたこともあり、2022 年には、豊田通商グループが 100 万ドルの出資に踏み切っている。

- ローム (ROAM)

ロームは元々、スウェーデン発のスタートアップ企業だ。2017 年に Opibus として創業し、2021 年に社名を変更した。

同社も、ケニアのEV関連事業で頭角を現しつつある。バシゴー (BasiGo) より大型の77人乗りの電動バスを開発し、2022年10月にナイロビ市内で運行を開始した。現時点ではまだ試験運行のため、1路線1台にとどまっている。しかし、今後、中長距離路線で需要が拡大すると見込んでいる。

また、当地独特のバイクタクシー (注3) 向けの電動バイクも開発。2023年3月、ナイロビ市内に組み立て工場を稼働させた。敷地面積1万平方メートルに及び、東アフリカ最大規模だ。2023年8月時点で累計300台以上を販売し、数年のうちに年5万台の生産を目指すとしている。

2023年5月には、「Roam Hub」と称する拠点をナイロビ市内3カ所に設置した。当該拠点では、電動バイクに充電したり、補修などのサービスを受けたりすることができる。

なお、ロームは2023年2月、アフリカでの交通の電動化について、日立ヨーロッパと協業すると発表した。

こうしたEV関連企業の急速な事業拡大は、必ずしも車体などハード面の開発だけに焦点が当てられているわけではない。むしろ、利用を促すソフト面のビジネスモデルがカギになっていると言えうだ。

例えばバシゴーは、交通事業者にバスを販売する際、バス車体の販売価格を低減し、初期投資コストを下げる仕組みを導入した (注4)。また、スマートフォンにダウンロードしたアプリで、乗客がバスの位置確認や乗車予約、乗車賃の支払いができるようにもされている。

ロームも、エムコパ (M-Kopa、注5) と提携。電動バイク販売の際、銀行融資を受けづらい小規模事業者が初期投資を抑えて購入できるようにしている (注6)。

注1: KEBSは、マイクロバス (長さ7メートル以下) について、製造から8年以内のものだけ輸入を認めるとした。

注2: 政府は、国内組み立て車やその生産に使われる投入財について、物品税や付加価値税 (VAT) の課税を免除した。

注3: 「ボダボダ (Bodaboda)」と呼ばれる。

注4: 具体的には、バッテリーを車体とは切り分けて、同社からリースで提供することで車両価格を抑えた。その対価は、走行距離に応じて課金する仕組みだ (ペイ・アズ・ユー・ドライブ)。なお、対価には、充電ステーションでの無料充電やメンテナンスなども含まれている。

注5: エムコパには、住友商事も出資している。

注6: やはり利用距離に応じて課金する「ペイ・アズ・ユー・ゴー」方式を導入。

## モロッコ（生産・販売）2022年の新車販売は減少するも生産は増加

2023年7月18日 ラバト事務所（本田 雅英、ファティマザハラ・ベルビシュ）

モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）によると、2022年のモロッコの新車販売台数は前年の17万5,360台から8.0%減となる16万1,410台（乗用車、小型商用車合計）となった。AIVAMは減少した要因について、(1)半導体不足や世界物流の混乱による輸入車の減少、(2)ロシアのウクライナ侵攻に端を発するインフレ、特に自動車燃料の高騰、(3)国内での2022年下半期の需要減少と分析している。

乗用車の販売台数をメーカー・ブランド別に見ると（表1参照）、2022年の販売台数1位は、前年に続いて3万8,885台（前年比11.7%減）のダチアだった。2位も前年同様にルノーで2万1,545台（5.7%増）だった。3位と4位は順位が入れ替わり、前年4位だった現代が1万3,197台（9.9%増）で2022年は3位に、前年3位だったプジョーが1万1,435台（6.5%減）で4位に後退した。シトロエン、フォルクスワーゲン、フィアットの欧州勢が順位を落とす中、アジア勢が伸びた。現代以外では、トヨタが前年8位から7位へ、起亜が前年10位から9位へ、それぞれ順位を上げた。AIVAMはその理由として、欧州ブランドに比べ、半導体不足の影響が軽微で生産が順調だったことを挙げている。

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）

2021年 順位	2022年 順位	メーカー・ブランド	2021年 販売台数	2022年 販売台数	前年比	2022年 シェア
1	1	ダチア	44,029	38,885	△11.7%	27.2%
2	2	ルノー	20,386	21,545	5.7%	15.0%
4	3	現代	12,008	13,197	9.9%	9.2%
3	4	プジョー	12,230	11,435	△6.5%	8.0%
6	5	オペル	6,964	6,760	△2.9%	4.7%
5	6	シトロエン	7,317	6,131	△16.2%	4.3%
8	7	トヨタ	5,357	6,004	12.1%	4.2%
7	8	フォルクスワーゲン	6,929	5,741	△17.1%	4.0%
10	9	起亜	4,345	4,908	13.0%	3.4%
9	10	フィアット	4,741	4,609	△2.8%	3.2%
-	-	その他	29,817	23,971	△19.6%	16.7%
合計			154,123	143,186	△7.1%	-

出所：AIVAMの統計を基にジェトロ作成

一方、小型商用車は1位がルノーで4,840台（47.1%増）だった（表2参照）。2位は東風小康汽車（DFSK／中国系）の2,741台（32.7%減）、3位フォード1,824台（10.1%減）と続いた。前年1位だったDFSKは約3割の減少となり2位に後退した。日本勢は販売台数では減少したものの、順位を伸ばした。4位に三菱自動車1,773台（3.3%減）、5位にトヨタ1,552台（2.8%減）が入っている。

2022年の小型商用車の販売では、前年比47.1%増を記録しトップに立ったルノーが目立った。躍進の要因は、グループ会社ダチアの小型商用車「ドッカー」に代わって「エクスプレス」の販売を開始したことによる。小型商用車の販売は全体で14.2%減と不調な中、ひとり気を吐いた。商用車販売の低迷は、2022年の国内経済の低迷が影を落とした格好だ。

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、%）（△はマイナス値、－は値なし）

2021年 順位	2022年 順位	メーカー・ブランド	2021年 販売台数	2022年 販売台数	前年比	2022年 シェア
2	1	ルノー	3,291	4,840	47.1%	26.6%
1	2	DFSK	4,074	2,741	△32.7%	15.0%
3	3	フォード	2,029	1,824	△10.1%	10.0%
6	4	三菱自動車	1,834	1,773	△3.3%	9.7%
8	5	トヨタ	1,596	1,552	△2.8%	8.5%
7	6	現代	1,654	1,442	△12.8%	7.9%
5	7	フィアット	1,891	1,323	△30.0%	7.3%
9	8	プジョー	848	784	△7.5%	4.3%
10	9	メルセデス・ベンツ	627	489	△22.0%	2.7%
12	10	シトロエン	301	488	62.1%	2.7%
-	-	その他	3,092	968	△68.7%	5.3%
合計			21,237	18,224	△14.2%	-

出所：AVIAMの統計を基にジェトロ作成

燃料別（ガソリン、ディーゼル）の販売割合は、ディーゼルが85.7%、ガソリンが14.3%だった。2018年時点ではそれぞれ93.9%、6.1%であり、ガソリン車が年々比重を増しているものの、市中ではなおディーゼル車が圧倒的に多い。しかし、新車などでは年式の新しいモデルのハイブリッド車も見られるようになってきている。

ハイブリッド車の2022年の販売台数は5,027台で2018年の1,122台から約5倍に増えた。このほか、プラグインハイブリッド車は516台（2018年は25台）、電気自動車（EV）は171台（2018年は16台）だった。いずれもこの5年間で大きく数字を伸ばしたが、これらを合計しても販売台数全体の3.5%にとどまる。EVの普及には充電スタンドの整備が欠かせないが、現状では十分とは言えない。

<生産に関してはコロナ禍を脱却>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2022年のモロッコの自動車生産台数は、前年の40万3,007台から15%増となる46万4,864台（乗用車40万4,742台、小型商用車6万122台）となった。2019年比でも15%増となり、新型コロナウイルスに伴う生産縮小を脱したと見てよい。

モロッコの自動車生産の中心は、タンジェとカサブランカに工場を置くルノーだ。2022年の生産台数は35万18台、対前年比15.3%増だった。うち30万1,398万台が世界71カ国に輸出された。当地ではベルギーやアイルランド、南欧などで人気の「ダチア・サンデロ」のほか、「ダチア・ロガン」や「ルノー・エクスプレス」などを生産している。2022年からは2人乗り小型EV「DUO」の生産を開始した。今後は、ハイブリッド車の生産にも踏み込むもようだ。

ステランティス（旧PSA）は、プジョー「208」やシトロエンの小型EV「アミ」、オペルの「Rocks-e」などを生産している。同社は、ケニトラ（首都ラバトの北東約55キロ）に工場を持つ。アフリカや中東市場の需要に対応するため、2022年に3億ユーロの追加投資を発表した。生産能力を



倍増させ、新型車「スマートカー」の生産ラインを設けるものとみられる。2030年までに、年間100万台の生産体制と部品現地調達率70%を目指すという。

<国産車やバッテリー生産の動きも>

2023年6月、Neoモーターズ（ラバトに近いアイン・アウダに拠点）は、Neoブランドのスポーツ用多目的車（SUV）を発表した。既に同社のホームページで受注を開始しており、価格は16万5,000ディルハム（約230万円、1ディルハム＝約14円）から19万ディルハムとしている。投資額は1億5,600万ディルハムで生産能力は年間2万7,000台、580人の雇用を創出するとされる。2024年までに3,000台の生産を目指すとしている。筆者が同社担当者に確認したところ、現地調達率はエンジンも含めて65%で、既にスペインで安全基準はクリアしたという。エンジンは、モロッコのステランティスから供給を受ける。



GITEX AFRICAで展示されたNeoブランドのSUV（ジェット口撮影）

また、2022年には、NAMX（本社：フランス・パリ）が生産した水素駆動SUV（水素カートリッジ式）のプロトタイプが発表された。価格は6万5,000ユーロからで既に受注を開始しており、2025年末から市場に出回るとしている。なおNAMXはモロッコ出身の起業家によるスタートアップとしても知られる存在だ。

バッテリーやその原材料の生産でも、動きが出ている。

モロッコ鉱業大手のマナジェムグループ（[Managem](#)（フランス語））は2022年6月、硫酸コバルトの供給についてルノーグループと合意した。硫酸コバルトはリチウムイオン蓄電池の原料になる。この合意に基づき、2025年から7年間、年間5,000トン（EV30万台分）の硫酸コバルトを供給する。そのため、マナジェムグループは、国内に硫酸コバルト精製工場を建設する計画だ。

また 2023 年 6 月には、国軒高料（Gotion High-Tech／中国のリチウムイオン電池製造大手）がモロッコ政府と電池工場建設に向けて覚書（MOU）を締結した（[2023 年 6 月 12 日付ビジネス短信参照](#)）。

モロッコではハイブリッド車や EV の製造を視野に入れつつ、生産体制を着実に整備し、アフリカにおける自動車生産国としての地位を確立しようとしている。

## エジプト（販売）：外貨不足で2022年の新車販売数は減少

日系含む現地生産車がシェア伸ばす

2023年8月24日 カイロ事務所（塩川 裕子）

エジプトの自動車市場情報委員会（AMIC）によると、2022年の新車販売台数は前年比36.5%減の18万4,711台だった。2020年以降、同国の経済成長を背景に新車販売台数は年率25%以上の大幅増加を続け、2021年には29万846台に達したが、2022年は一転大幅減となった。

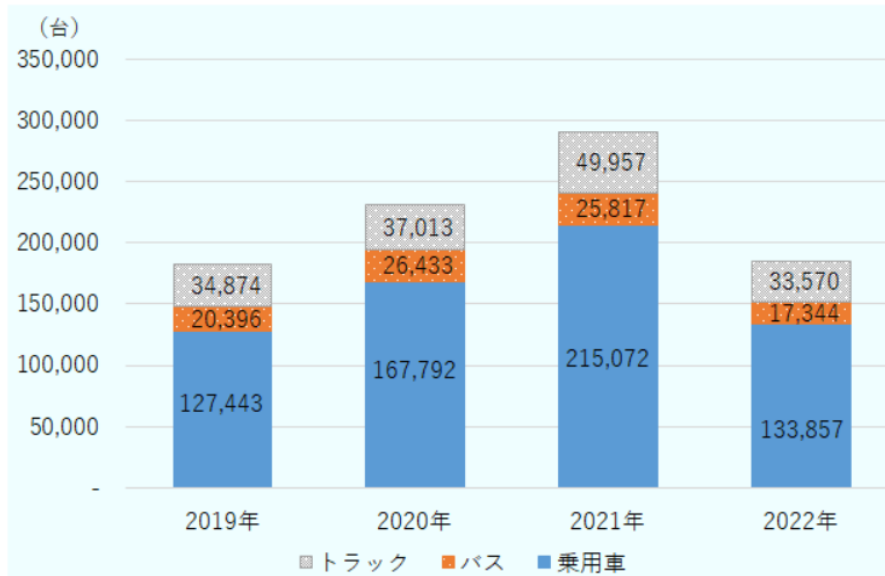
背景にあるのは、エジプトの外貨不足と、それに起因する輸入抑制政策だ。ロシアによるウクライナ侵攻などの影響で、主要輸入品の小麦や原油の価格が高騰したことに加え、エジプト経済の減速を見越して外国資本が逃避したため、深刻な外貨不足に陥っている。エジプト政府は外貨流出を防ぐべく、輸入の抑制に踏み切った。食料や燃料などの生活必需品の輸入に外貨が優先的に割り当てられ、完成車を含む嗜好（しこう）品の輸入は極めて難しい。また、製造業にとって不可欠な部品の輸入も滞る状況が続いている。

### <乗用車、バス、トラックいずれも減少>

車種別にみると、2022年の新車販売台数は、乗用車、バス、トラックいずれも前年比30%超の減少率で、車種を問わずに輸入規制の影響を受けたことがうかがえる。最も販売台数が多いのは乗用車で13万3,857台だが、前年比の減少率も最も大きく、37.8%に達した（図1参照）。乗用車のうち、排気量1.5～1.6リットルの販売台数が最も多い36%を占めるが、前年比で見ると、販売台数は約半数にとどまった。販売数を伸ばしたのは排気量1.0～1.5リットルのもので、約2,000台増加とした。

バスの新車販売台数は前年比32.8%減の1万7,344台だった。内訳をみると、観光用のミニバスと大型バスがいずれも微増となっている。新型コロナウイルス禍によりエジプトの観光業は大打撃を受けたが、2022年に入って回復の兆しが見られ、観光客数も順調に増加している。観光業の回復に伴う需要増が販売台数増加に寄与したといえるだろう。トラックは前年比32.8%減の3万3,570台で、いずれの型も前年比減だった。

図1：エジプト新車販売台数

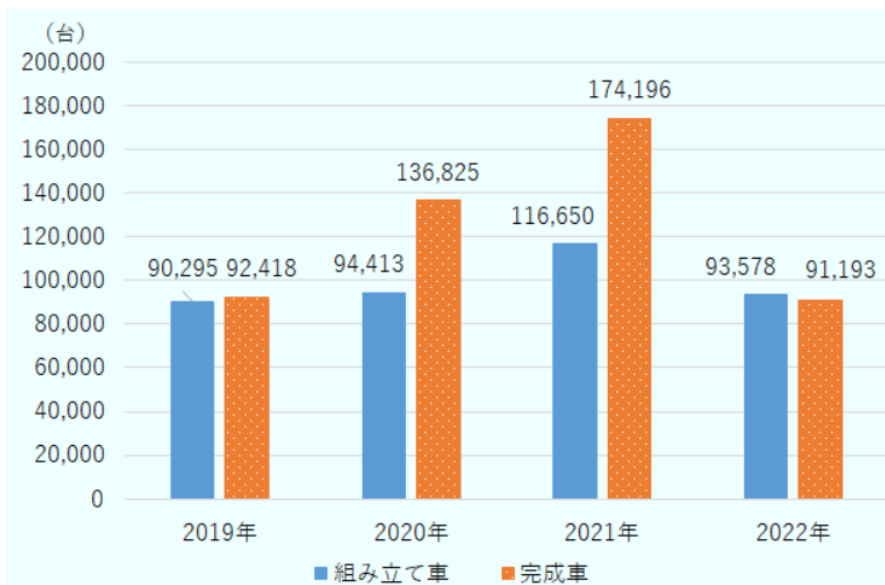


出所：AMIC

<輸入抑制が完成車輸入に打撃、国内組み立て車にも影響>

2022年の新車販売台数のうち、輸入完成車は9万1,193台で、前年と比べ47.6%の大幅減となった(図2参照)。国内で生産される組み立て車についても、完成車ほどの顕著な減少はなかったものの、販売台数は前年比19.8%減の93,578台にとどまった。完成車の販売台数は2021年までは高い増加率を持続しており、組み立て車よりも販売台数が多かった。しかし、前述のとおり、輸入抑制政策の影響で輸入が困難になり、2022年には組み立て車と販売台数が逆転している。組み立て車の販売台数は完成車よりは減少幅が少ないものの、生産に必要な一部部品の輸入が滞ったために生産台数が減少、販売台数の減少につながった。

図2：エジプト組み立て車・完成車販売の推移



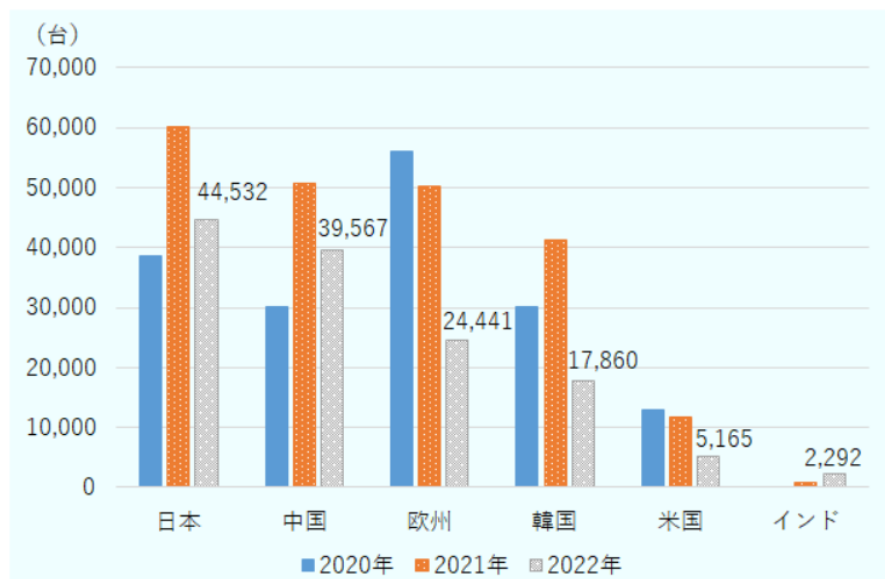
出所：AMIC

＜苦境の中でプレゼンス維持する日系メーカー＞

2022年、エジプト経済は厳しい状況が続いた。前述の外貨不足のほか、政府は2022年1月～2023年1月に3度の通貨切り下げを実施し、エジプト・ポンドの対ドル価値は半減した（[2023年1月12日付ビジネス短信参照](#)）。また、輸入品の価格上昇などによって物価上昇が加速しており、消費者の購買意欲は減退している（[2022年12月27日付ビジネス短信参照](#)）。

乗用車販売台数のシェアを国・地域ブランド別にみると、日本車の2022年の販売台数は4万4,532台で、前年比26.1%減とはなったものの、首位を維持した。欧州、米国、韓国はいずれも前年比50%以上の減少だった。中国、インドはいずれもシェアを伸ばしており、経済情勢が厳しい中で新興国ブランドの人気の相対的に上昇していることがわかる（図3参照）。

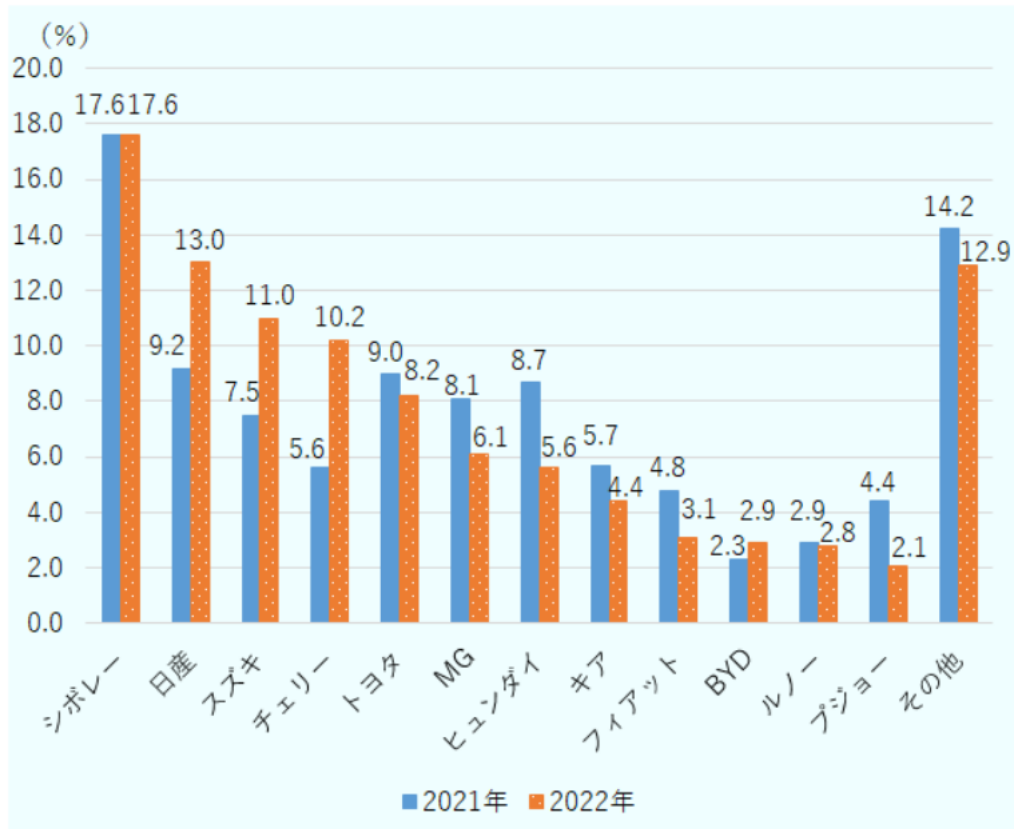
図3：国・地域ブランド別の乗用車新車販売



出所：AMIC

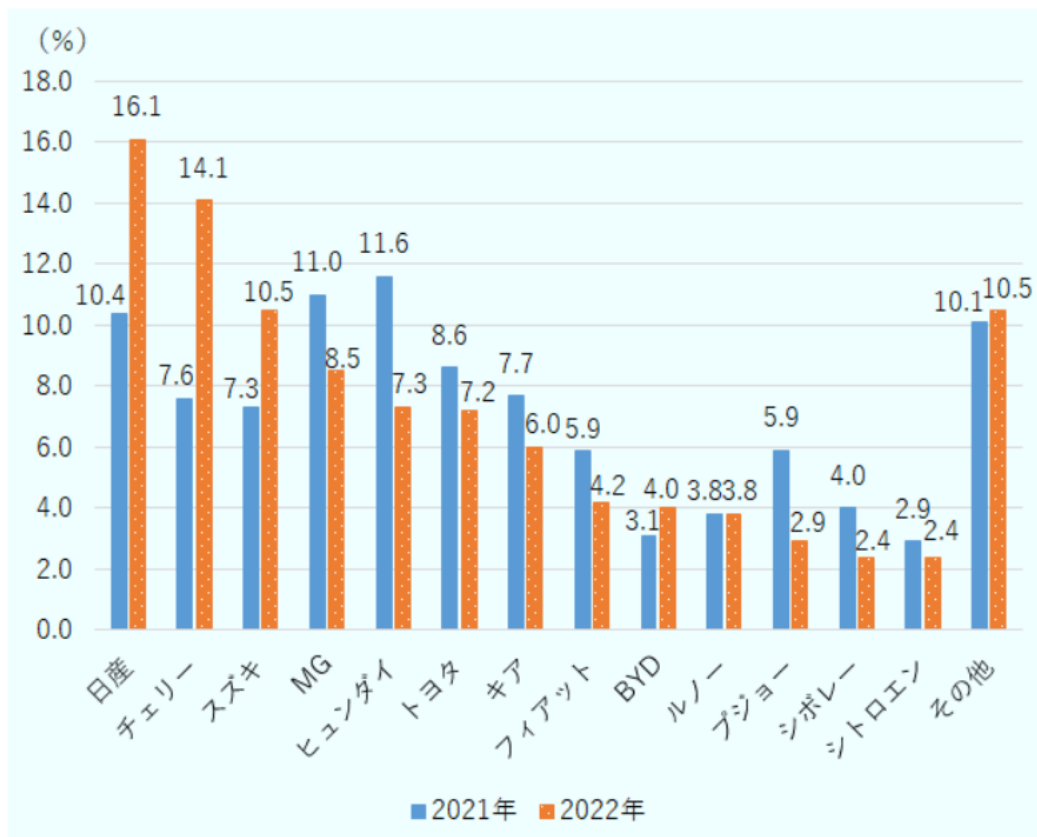
ブランド別の新車販売（乗用車とバス、トラックを含む）をみると、シボレーが17.6%のシェアを占め、前年に引き続き2022年もトップを維持した（図4参照）。日本勢では2位の日産（13.0%）、3位のスズキ（11.0%）がいずれもシェアを伸ばしている。日産はエジプトに自社工場を構えて現地生産を行っており、乗用車全体では16.1%、組み立て車に限れば36.8%で、いずれも首位のシェアを持つ（図5、6参照）。日本勢以外では、中国のチェリー（奇瑞汽車）が大きくシェアを伸ばした。チェリーはエジプトの地場製造業者ガブールグループと提携して現地生産を行っている。経済情勢が厳しく、完成車の輸入が困難な中、比較的安価な現地生産車のシェアが伸びていることがうかがえる。

図4：ブランド別マーケットシェア・全車種合計



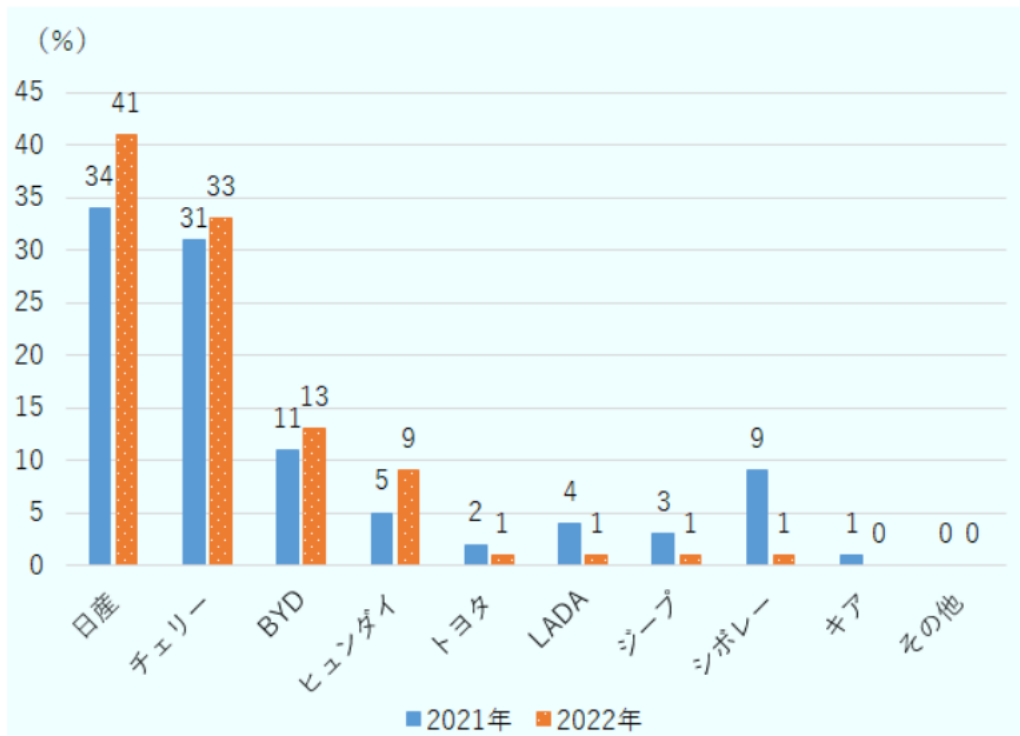
出所：AMIC

図5：ブランド別マーケットシェア・乗用車



出所：AMIC

図6：ブランド別マーケットシェア・現地組み立て乗用車



出所：AMIC

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/ora2/20230020>



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）  
調査部 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