



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

2024 年 7 月

2024 年 10 月追記

2024 年 12 月追記

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 2023年の世界の自動車市場》	2
<アジア・大洋州>	7
中国（生産・販売）：中国、2023年の自動車販売台数は初の3,000万台超えも、内需に弱さ	7
台湾（生産・販売）：2023年のEV販売台数は過去最高、ブランド参入企業も増加.....	13
韓国（生産・販売）：2023年の韓国の自動車生産・販売台数が好調、輸出額は過去最高	19
タイ（生産・販売）：2023年の自動車生産は184万台に微減	27
マレーシア（生産・販売）：2023年の自動車販売80万台に迫る、2年連続で過去最高更新	34
インドネシア（生産・販売）：2023年の自動車販売台数100万台到達も、前年比で減少	40
ベトナム（生産・販売）：新車販売は前年比2割減の約40万台、経済減速で低迷	47
インド（生産・販売）：成長するインド乗用車市場、2023年度は過去最多	54
オーストラリア（販売）：2023年の新車販売台数は120万台突破、EVは2.5倍に	60
<北米・中南米>	65
米国（生産・販売）：2023年の米自動車販売、前年比12.3%増の1,562万台.....	65
カナダ（生産・販売）：カナダの2023年新車販売は前年比11.8%増、生産は22.8%増	74
コロンビア（販売）：2023年の新車販売、前年比28.9%の大幅減.....	81
ブラジル（生産・販売）：新自動車政策とEV関税減免撤廃でEV生産投資が加速	88
ペルー（生産・販売）：2023年の新車販売台数は前年比0.8%増	95
メキシコ（生産・販売）：新型コロナ禍前の水準まで回復	106
メキシコ（生産・販売）：成長を続ける自動車部品産業	116
チリ（販売）：2023年の新車販売26.5%減、電動車は35.2%増で過去最高	126
アルゼンチン（生産・販売）：厳しい経済情勢下でも、自動車生産・販売が好調.....	131
<欧州・ロシア・CIS>	138
EU（生産・販売）：自動車市場が回復軌道に、販売台数は4年ぶり前年比増.....	138
英国（生産・販売）：2023年の新車登録と生産台数は堅調	144
ドイツ（生産・販売）：ドイツ国内乗用車生産・新規登録台数が好調	149
ドイツ（生産・販売）：ドイツ自動車メーカー3社のBEV販売が増加	155
フランス（生産・販売）：2023年の乗用車新規登録台数、BEVが急伸	160
イタリア（生産・販売）：2023年新規登録台数19%増、BEVは販売低迷	173
スペイン（生産・販売）：2023年は新車登録・生産ともに10%台増の回復.....	181
オランダ（販売）：2023年の新車登録台数は前年比約19%増、EVが好調.....	190
ベルギー（販売）：2023年新車登録台数、前年比30.1%増のV字回復.....	198
イスラエル（販売）：EVの普及が進むが、自動車税免除措置廃止の影響が懸念	202

オーストリア（販売）：新車登録台数は緩やかに回復	210
ポーランド（生産・販売）：2023年の乗用車新規登録台数、生産台数ともに回復	219
チェコ（生産・販売）：2023年の乗用車生産・新規登録台数ともに約15%増	224
ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録台数は減少傾向続くも、生産台数は増加	231
ルーマニア（生産・販売）：新車登録はEV含め増加、自動車生産は過去最多を記録...	237
ロシア（生産・販売）：ロシア市場、中国車が躍進、中古は日本車も健闘.....	240
カザフスタン（販売・生産）：販売・生産とともに中国の存在感が増す.....	245
<中東・アフリカ>	249
イラン（生産・販売）：2023年のイランの自動車生産台数は前年比11.7%増.....	249
トルコ（生産・販売）：2023年は、自動車生産・販売・輸出ともに好調.....	255
イスラエル（販売）：2023年の新車登録は27万台、EVが4割.....	263
サウジアラビア（生産・販売）：電気自動車（EV）関連企業の誘致や提携が加速	268
UAE（販売）：UAEの自動車販売台数はコロナ禍前を超え、モビリティの脱炭素化加速	273
南ア（販売）：新車販売台数は微増で予測値に届かず、製造は好調.....	275
ケニア（販売）：ガソリン高騰や高金利で新車販売低迷、EVは積極投資続く	281
モロッコ（生産・販売）：2023年の新車販売は微増、生産は増加軌道に乗る	285
エジプト（生産・販売）：新車販売台数が半減.....	288

※ブラジル、ドイツ（後編）、イタリア、スペイン、イス、オーストリア、ポーランド
は2024年10月、カナダは12月に追記。

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、2023年の自動車生産、販売等の動向を取りまとめたものである。国際自動車工業会（OICA）によれば、2023年の新車販売台数は前年比11%増の9,272万台、生産台数は10%増の9,354万台であった。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2024年7月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
調査部

《総論 2023 年の世界の自動車市場》

本レポートは、2023 年の世界の自動車の販売や生産に関する情報について、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、2023 年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰する。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＞

OICA によると、2023 年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は 11.9% 増の 9,272 万台、自動車生産台数は 10.3% 増の 9,355 万台となった。新型コロナ禍前の 2019 年比でみると自動車販売台数が 0.7% 増、自動車生産台数が 1.8% 増となり、ようやく新型コロナ禍前の水準に回復した（表 1）。回復の背景には、半導体不足の解消がある。米国調査会社 S&P グローバル・モビリティは 2023 年 7 月、世界の自動車産業における半導体不足の問題は 2023 年半ば時点で概ね解消したと発表した。半導体不足の影響で生産できなかった自動車は、2021 年は 950 万台、2022 年は 350 万台に及んだが、2023 年上半期は 52 万台にとどまったとしている。

表1：世界の自動車生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

		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	2023年
販売	台数	89,684,608	93,856,388	95,892,819	95,649,543	92,065,258	79,668,562	83,638,420	82,871,094	92,724,668
	伸び率	1.5	4.7	2.2	△0.3	△4.6	△ 13.5	5.0	△ 0.9	11.9
生産	台数	90,954,850	95,057,929	96,746,802	96,869,020	91,858,165	77,438,570	80,004,575	84,830,376	93,546,599
	伸び率	1.3	4.5	1.8	0.1	△ 5.2	△ 15.7	3.3	6.0	10.3

(出所) 国際自動車工業連合会（OICA）

＜主要国の動向＞

2023 年の販売台数の国別順位をみると（表 2）、前年同様、中国、米国が上位 2 力国である。インドは 2022 年に日本を抜き販売 3 位となり、2023 年もその地位を保った。2023 年は日本（4 位）の販売の伸びがインドよりも大きかったが、前年までの落ち込みが響いた。販売台数 5 位はドイツ。生産台数（表 3）では中国が 1 位、米国が 2 位、日本が 3 位、インドが 4 位、韓国が 5 位であり、過去 3 年間でこの順位に変動はない。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は 12.0% 増の 3,009 万台と初めて 3,000 万台を超える、生産も 11.6% 増の 3,016 万台に達した。引き続き新エネルギー車（NEV）の販売が好調で、37.9% 増の 950 万台を記録した。前年同様、生産増加には輸出増が寄与している。

る。輸出台数は 57.4% 増の 522 万台、3 年連続で過去最高を更新し、日本（約 442 万台）を上回り世界最大の自動車輸出国となった。

第 2 位の米国の販売台数は 12.5% 増の 1,601 万台となった。半導体不足の解消で漸く大幅な増加に転じたが、新型コロナ禍前の 2019 年の 1,749 万台の水準には達していない。生産台数も 5.6% 増の 1,061 万台まで回復したものの、新型コロナ禍前の 2019 年の水準（1,089 万台）には 2.6% 及ばない。

インドの販売台数は、7.5% 増の 508 万台と過去最高を更新した。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が販売増の要因と見られている。UV の販売は 25.8% も伸びた。生産台数も 7.2% 増の 585 万台と好調、3 年連続の増加となる。

日本の自動車販売台数は 13.8% 増の 478 万台と 5 年ぶりの増加に転じたが、新型コロナ禍前の 2019 年の 519 万台の水準と比べると依然として 8.0% 少ない。生産台数は 14.8% 増の 900 万台となり、こちらも 2 枝の伸びを見せた。半導体不足が漸く解消し、各社とも生産を伸ばすことができた。輸出台数は 16.0% 増の 442 万台と国内生産をけん引、日系メーカーの海外生産も 3.2% 増の 1,751 万台となったが、新型コロナ禍前の 2019 年の水準（輸出 482 万台、海外生産 1,885 万台）には及ばなかった。

販売台数第 5 位のドイツの販売台数は 8.1% 増の 320 万台、生産台数は 18.1% 増の 411 万台であった。新型コロナ禍前の 2019 年と比べると、販売は 20.3%、生産は 11.9% 少なく、回復が遅れている。電気自動車（EV）の生産は 43.2% も増加し、126 万 6,780 台に達した。ドイツの自動車（乗用車）の輸出比率（生産台数に占める輸出台数の割合）は 73.2%（2023 年）に及ぶ。

欧州主要国（EU+EFTA+英国）の販売台数は 13.8% 増の 1,513 万台となったが、新型コロナ禍前の 2019 年の水準（1,842 万台）には及ばない。販売台数が 100 万台を超える国は、前述のドイツ（320 万台）の他、英国（226 万台）、フランス（221 万台）、イタリア（179 万台）、スペイン（113 万台）の 5 カ国で、ドイツ（8.1% 増）を除き、いずれも 2 枝増を記録した。

ASEAN 全体の販売台数は 0.1% 減の 327 万台と横ばい。インドネシア（101 万台、4.0% 減）、タイ（78 万台、8.7% 減）が減少、マレーシア（66 万台、9.2% 増）、フィリピン（42 万台、16.4% 増）、ベトナム（34 万台、2.6% 増）が増加と明暗が分かれた。新型コロナ禍前（2019 年）と比べると ASEAN 全体の販売台数は 6.0% 減となっている。生産台数は 1.8% 減の 430 万台へと減少、マレーシアは 10.3% 増と二桁増を記録したが、タイ（2.2% 減）、インドネシア（5.1% 減）の減少が響いた。

販売台数第 6 位のブラジルは 9.7% 増の 231 万台へと回復したものの、新型コロナ禍前の 2019 年の実績（294 万台）に比べると 17.2% も少ない。生産台数は 232 万台（1.9% 減）と増えていないため、輸入車の販売が増加したかたちだ。生産台数はコロナ禍前と比べると 21.1% も少ない。

2021 年に販売台数第 9 位だったロシアは、2022 年 2 月以降のウクライナ侵攻の影響により、同年の販売台数が 53.6% 減、81 万台（第 18 位）へと大きく落ち込んだ。2023 年は反動増（62.9% 増）で 132 万台まで回復、順位を 13 位まで戻した。生産台数も 19.8% 増の 73 万台まで回復した。

世界第 5 位の自動車生産国である韓国の 2023 年の生産台数は 13.0% 増の 424 万台、2 年連続の増加となった。国内販売は 3.9% 増の 175 万台と低い伸びにとどまったが、輸出の好調（277 万台、20.3% 増）が寄与した。

米国、EU 向けの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 2023 年の自動車生産台数はそれぞれ 14.0% 増（400 万台）、8.6% 増（147 万台）となった。半導体不足の問題がほぼ解消し、メキシコはほぼコロナ禍前の 2019 年の水準（401 万台）に回復した。メキシコの自動車産業は輸出比率が 87% に及び、中国、日本に次ぐ世界第 3 位の自動車輸出国だが、2023 年は国内販売も 24.6% 増（141 万台）と好調だった。トルコは、乗用車の生産が 17.5% 増と好調、商用車は 4.8% 減少した。国内販売も SUV を中心に 55.0% 増（129 万台）と好調、EV の販売が 2023 年に本格化し、前年比 8 倍に拡大した。

表2:国別新車登録・販売台数（上位30カ国）

(単位：台、%)(△はマイナス値)

順位	2021年		2022年		2023年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	26,314,263	中国	26,863,745	中国	30,093,698	12.0
2	米国	15,408,565	米国	14,230,324	米国	16,009,268	12.5
3	日本	4,448,340	インド	4,725,472	インド	5,079,985	7.5
4	インド	3,759,398	日本	4,201,320	日本	4,779,086	13.8
5	ドイツ	2,973,319	ドイツ	2,963,748	ドイツ	3,204,298	8.1
6	フランス	2,142,284	ブラジル	2,104,461	ブラジル	2,308,689	9.7
7	ブラジル	2,119,851	英国	1,943,572	英国	2,263,666	16.5
8	英国	2,049,005	フランス	1,926,554	フランス	2,209,102	14.7
9	ロシア	1,741,965	韓国	1,683,657	イタリア	1,794,655	19.2
10	韓国	1,734,581	カナダ	1,562,965	カナダ	1,764,516	12.9
11	カナダ	1,704,850	イタリア	1,505,978	韓国	1,749,729	3.9
12	イタリア	1,669,855	メキシコ	1,134,442	メキシコ	1,413,921	24.6
13	オーストラリア	1,049,831	オーストラリア	1,081,429	ロシア	1,317,438	62.9
14	メキシコ	1,046,732	インドネシア	1,048,040	トルコ	1,288,678	55.0
15	スペイン	1,034,064	スペイン	958,813	オーストラリア	1,216,780	12.5
16	インドネシア	887,205	タイ	849,388	スペイン	1,127,868	17.6
17	トルコ	772,850	トルコ	831,220	インドネシア	1,005,802	△ 4.0
18	タイ	748,580	ロシア	808,604	タイ	775,780	△ 8.7
19	サウジアラビア	556,559	サウジアラビア	616,491	サウジアラビア	758,791	23.1
20	ポーランド	554,619	マレーシア	607,000	マレーシア	663,000	9.2
21	マレーシア	508,911	南ア	529,562	ポーランド	576,850	11.4
22	ベルギー	463,811	ポーランド	518,048	ベルギー	555,002	28.6
23	南ア	450,674	ベルギー	431,594	南ア	531,787	0.4
24	台湾	422,000	チリ	426,781	オランダ	457,984	18.9
25	チリ	415,582	台湾	415,195	アルゼンチン	439,173	11.0
26	オランダ	402,823	アルゼンチン	395,562	台湾	434,000	4.5
27	アルゼンチン	381,436	オランダ	385,198	フィリピン	418,249	16.4
28	スウェーデン	343,880	フィリピン	359,370	イスラエル	359,337	0.2
29	イスラエル	311,291	ベトナム	330,280	スウェーデン	341,842	3.6
30	オーストリア	306,176	スウェーデン	329,868	ベトナム	338,854	2.6
	EU+EFTA+英國	14,141,084	EU+EFTA+英國	13,295,670	EU+EFTA+英國	15,128,471	13.8
	ASEAN	2,779,838	ASEAN	3,269,405	ASEAN	3,266,588	△ 0.1
	世界計	83,638,420	世界計	82,871,094	世界計	92,724,668	11.9

(注) 中国の販売台数には、輸出向け販売台数を含む。

(出所) 表1と同じ

表3 国別自動車生産台数（上位30カ国）

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	2021年		2022年		2023年		前年比
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	
1	中国	26,121,712	中国	27,020,615	中国	30,160,966	11.6
2	米国	9,157,205	米国	10,052,958	米国	10,611,555	5.6
3	日本	7,836,908	日本	7,835,539	日本	8,997,440	14.8
4	インド	4,399,112	インド	5,457,242	インド	5,851,507	7.2
5	韓国	3,462,404	韓国	3,757,049	韓国	4,243,597	13.0
6	ドイツ	3,308,692	ドイツ	3,480,357	ドイツ	4,109,371	18.1
7	メキシコ	3,194,858	メキシコ	3,509,072	メキシコ	4,002,047	14.0
8	ブラジル	2,248,253	ブラジル	2,369,769	スペイン	2,451,221	10.4
9	スペイン	2,098,133	スペイン	2,219,462	ブラジル	2,324,838	△ 1.9
10	タイ	1,685,705	タイ	1,883,515	タイ	1,841,663	△ 2.2
11	ロシア	1,567,007	インドネシア	1,470,146	カナダ	1,553,026	25.9
12	フランス	1,352,226	フランス	1,383,173	フランス	1,505,076	8.8
13	トルコ	1,276,140	トルコ	1,352,648	トルコ	1,468,393	8.6
14	インドネシア	1,121,967	カナダ	1,233,360	チェコ	1,404,501	14.7
15	カナダ	1,115,002	チェコ	1,224,456	インドネシア	1,395,717	△ 5.1
16	チェコ	1,111,432	イラン	1,064,215	イラン	1,188,471	11.7
17	スロバキア	1,030,000	スロバキア	982,194	スロバキア	1,080,000	10.0
18	英国	932,488	英国	876,614	英国	1,025,474	17.0
19	イラン	894,298	イタリア	796,394	イタリア	880,085	10.5
20	イタリア	797,243	マレーシア	702,275	マレーシア	774,600	10.3
21	南ア	499,087	ロシア	609,082	ロシア	729,864	19.8
22	マレーシア	481,651	南ア	555,889	南ア	633,337	13.9
23	ポーランド	439,421	アルゼンチン	536,893	ポーランド	612,882	26.7
24	アルゼンチン	434,753	ルーマニア	509,465	アルゼンチン	610,725	13.8
25	ルーマニア	420,755	ポーランド	483,840	モロッコ	535,825	15.3
26	ハンガリー	416,725	モロッコ	464,864	ルーマニア	513,050	0.7
27	モロッコ	403,007	ハンガリー	441,729	ハンガリー	507,225	14.8
28	ポルトガル	289,954	ウズベキスタン	341,167	ウズベキスタン	425,876	24.8
29	台湾	265,320	ポルトガル	322,404	ベルギー	332,103	16.3
30	ベルギー	261,038	ベルギー	285,473	ポルトガル	318,231	△ 1.3
	EU+英國	12,929,056	EU+英國	13,608,762	EU+英國	15,344,611	12.8
	ASEAN	3,542,995	ASEAN	4,380,569	ASEAN	4,299,765	△ 1.8
	世界計	80,004,575	世界計	84,830,376	世界計	93,546,599	10.3

(出所) 表1に同じ

(調査部 主任調査研究員 中畠貴雄)

<アジア・大洋州>

中国（生産・販売）：中国、2023年の自動車販売台数は初の3,000万台超えも、内需に弱さ

NEVが牽引、輸出は過去最高

2024年7月4日 北京事務所（河野 円洋）

中国自動車工業協会（CAAM）の発表によると、2023年の中国の自動車販売台数は前年比12.0%増の3,009万台と、3年連続で増加し、初めて3,000万台を超えた（図1参照）。内訳をみると、乗用車は10.6%増の2,606万台、商用車は22.1%増の403万台だった。2023年の自動車生産台数は11.6%増の3,016万台だった。

図1：中国の自動車販売台数の推移



出所：中国自動車工業協会、CEIC

<シェア拡大する新エネ車、PHEVが大幅増>

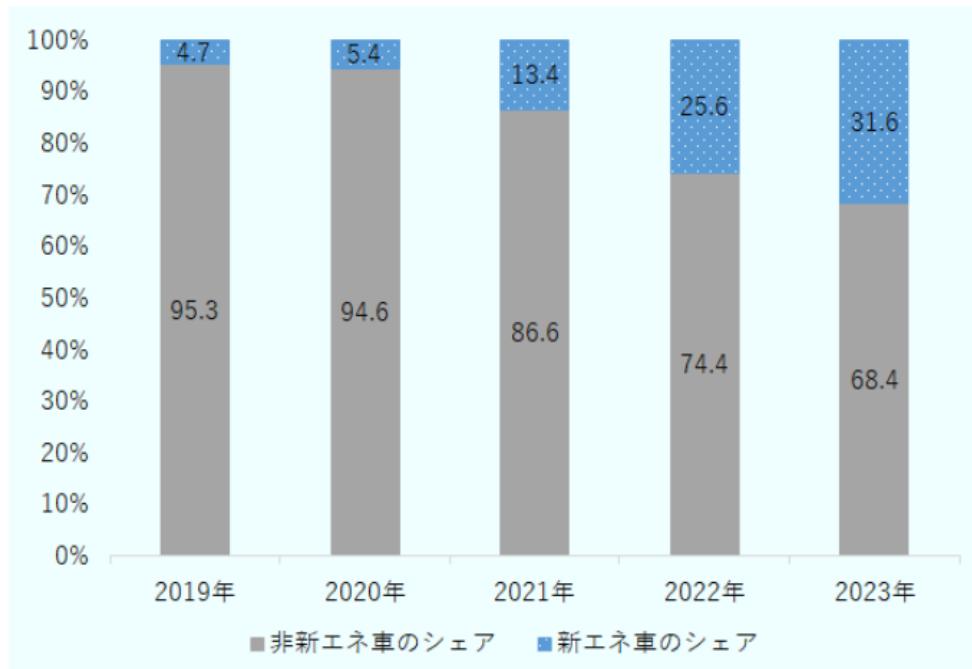
2023年も新エネルギー車（NEV、注1）が全体を牽引した。NEVの販売台数は前年比37.9%増の949万台と、前年（93.4%増）から減速したものの、高い伸びを維持し、販売台数全体の31.6%を占めた（図2参照）。

NEVのうち、バッテリー式電気自動車（BEV）が24.6%増の668万台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が84.7%増の280万台だった。2022年までは電気自動車（BEV）の増加がNEV全体の伸びを牽引してきたが、2023年はBEVとPHEVの増加台数がそれぞれ132万台、128万台で、ほぼ同水準となった。2024年1～4月でもBEVは前年同期比12.4%増の294万台と、伸び幅の縮小が続く一方、PHEVは86.5%増の111万台と、伸び幅が拡大している。

中国自動車流通協会乗用車市場情報聯席分会(CPCA)によると、2023年のメーカー別のNEV乗用車販売台数では、1位が比亜迪（BYD）で前年比50.3%増の270万6,000台、2位がテスラで37.3%増の60万4,000台、3位が広汽埃安新能源汽車（AION、以下、広汽AION）で76.7%増の48万4,000台、4位が吉利汽車で54.0%増の46万9,000台、5位が上海通用五菱汽車（上海汽車、米ゼネラルモーターズ、柳州五菱汽車の合弁企業）で3.6%増の45万8,000台だった。

NEVが大幅増となった一方で、ガソリン車などの非新エネルギー車は3.1%増の2,059万9,000台だった。6年ぶりの増加となったものの、全体を大きく下回る伸びにとどまっている。

図2：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

＜輸出は世界一も力強さを欠く内需＞

CAAMによると、2023年の自動車輸出台数（中古車を含まず）は前年比57.9%増の491万台で、日本（約442万台）を上回り、世界最大の自動車輸出国となった（注2）。また、中国税関統計によると、NEV輸出も大幅に増加し、BEVは64.1%増の154万5,832台、PHEVは46.4%増の13万8,314台だった（いずれも乗用車）。

CAAMが中国税関統計を基に分析したところでは、完成車輸出先は1位がロシアで90万9,000台、2位がメキシコで41万5,000台、3位がベルギーで21万7,000台。オーストラリアと英国とともに4位で21万4,000台だった。ロシア向けは前年の16万2,000台から5倍以上の増加となった。CAAMは自動車輸出増加の主な要因として、（1）新型コロナウイルス感染拡大の収束による国外需要の回復、（2）ウクライナ問題などの影響を受け

た世界的な供給不足、(3) 中国ブランドの品質・競争力の向上、(4) 政府による国外投資の促進に応じて、中国系自動車メーカーが中国外への展開を加速し、市場を開拓したことを見挙げている。

中国税関統計（注3）では、2023年のBEV乗用車（HS870380）の輸出先は、1位がベルギーで前年比19.1%増の17万5,437台、2位がタイで約2倍の15万6,670台、3位が英国で31.3%増の12万5,314台、4位がフィリピンで68.6%増の11万5,666台、5位がスペインで約2.3倍の9万2,399台だった。米国は16.5%減の1万2,401台で25位、日本は53.9%増の1万1,968台で27位にとどまっている。

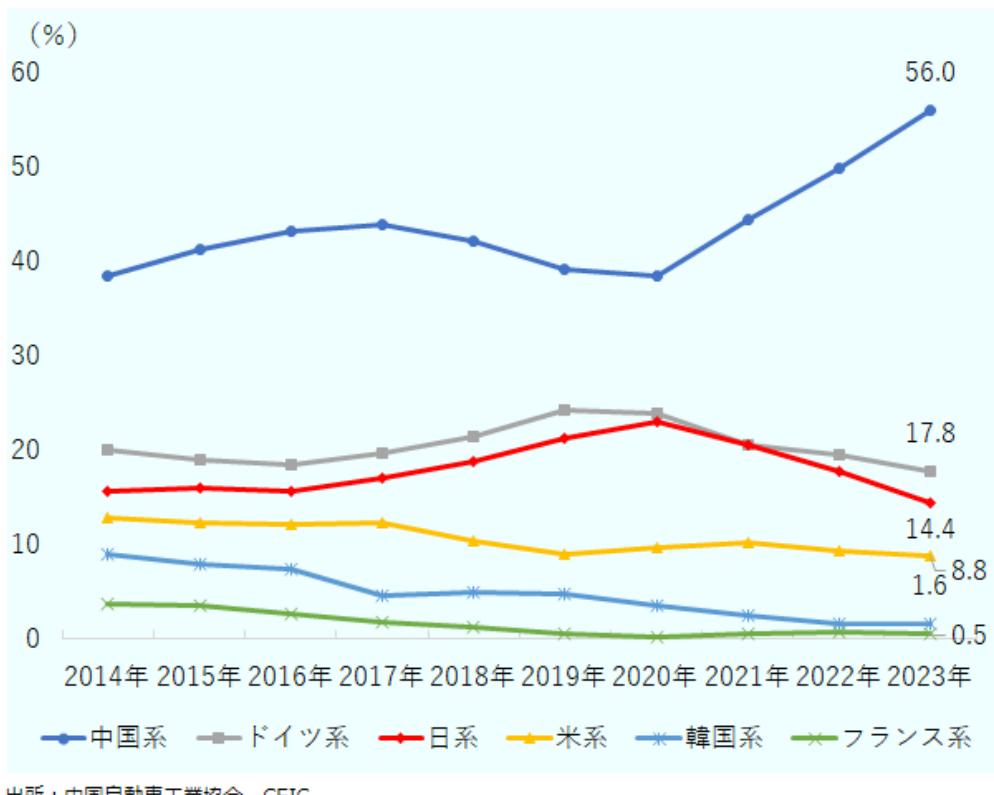
輸出は好調な一方で、2023年の中国内の自動車販売台数（注4）は前年比6.0%増の2,518万台と、6年ぶりに増加に転じたものの、需要回復は限定的なものにとどまっている。国内販売はピークとなった2017年（2,799万台）から約280万台減少している。2023年の自動車販売台数の前年からの増加分（323万台）のうち、55.7%（180万台）が外需の増加による。

＜苦戦続く外資系メーカー＞

CAAMの統計で2023年の乗用車販売台数のメーカー国別シェアを見ると（図3参照）、中国系が前年比6.1ポイント増の56.0%となり、3年連続でシェアを拡大して5割を上回った。

外資系では、ドイツ系が17.8%（前年比1.8ポイント減）、日系が14.4%（3.4ポイント減）、米国系が8.8%（0.6ポイント減）、韓国系が1.6%（横ばい）、フランス系が0.5%（0.3ポイント減）だった。韓国系を除いていずれもシェアを落とした中で、日系が最大の落ち込みとなった。

図3：中国の乗用車販売台数メーカー別シェア



出所：中国自動車工業協会、CEIC

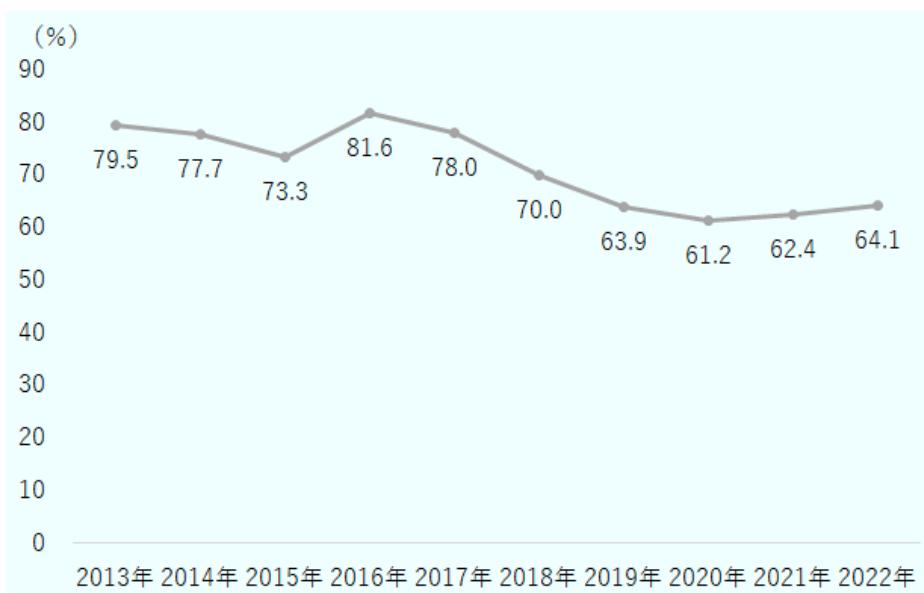
外資系メーカーの苦戦の大きな原因として、NEV シフトへの遅れが挙げられる。CAAM によると、NEV 乗用車の販売台数に占める中国ブランドの比率は 80.6% に達するという。

<自動車生産設備の稼働率は低下傾向>

中国の自動車生産設備の稼働率（注 5）を見ると、直近でデータ取得可能な 2022 年は 64.1% となっている。過去 10 年では 2013～2018 年は 70～80% を維持し、2016 年には 81.6% に達した。しかし、2019 年に 63.9% となり、その後は 60% 台前半にとどまっている（図 4 参照）。

また、報道（「上観」2024 年 3 月 5 日）では、2023 年の NEV 乗用車の生産能力は 1,346 万台に達しており、稼働率 57.47% にとどまるとの見方もある。2023 年の企業別の NEV 乗用車生産設備稼働率を見ると、BYD は 159.7%、広汽 AION は 138.9% といずれも 100% を超える一方で、長安汽車は 37.5% で、メーカーによって大きな差が生じている。

図4：中国の自動車生産設備稼働率



出所：国家統計局、CEICからJETRO作成

<国外での生産は拡大>

2022年に引き続き、2023年も中国メーカーは中国外での生産を拡大している。BYDは3月には初の乗用車国外生産拠点となるタイ工場を起工した。同工場は生産能力15万台で、2024年に生産開始の予定。また、同社は7月にはブラジルでの大型生産拠点の建設を（[2023年7月6日付ビジネス短信参照](#)）、12月にはハンガリーでの欧州初のBEV組立工場建設を発表した（[2024年1月4日付ビジネス短信参照](#)）。

広州汽車集団は5月にマレーシアでのコンプリートノックダウン（CKD）生産プロジェクトの開始を発表、最大で5万台を生産する。また、7月にはタイでの工場建設を発表した。

上海汽車は5月にタイでチャロンポカパン（CP）グループと新エネルギー自動車産業園区の建設を開始。BEVのコア部品の生産現地化を進める。

長安汽車は11月9日にタイで同社初となる中国外工場の定礎式を行った。第1期工場は年間10万台の生産能力を持ち、2025年に稼働を始める見込み。第2期工場が完成すると、年間生産能力が合計で20万台となる予定だ（[2023年11月20日付ビジネス短信参照](#)）。

<2024年の自動車販売台数、3%増以上を予測>

CAAMは中国の自動車業界の課題として、(1) 利益率が低い、(2) 国際市場の不確実性のもたらす経営リスクがある、(3) 認証、標準、金融面で問題を抱えているという3点を挙げる。(1)では、国内市場の需給ギャップにより、非理性的な価格競争が発生しており（注6）、一定規模以上（注7）の自動車製造業の利益率が5%と、全業種平均の5.8%を下回っているとした。(2)では、EUの政策の不確実性などを挙げた（注8）。(3)では、

中国と他の国の認証や標準が異なるため、輸出に当たって認証に時間がかかり、コストが増加していることや、グローバルな流動性減少によって新興国からの資本流出圧力が高まっており、為替市場の変化が大きいことを挙げた。

CAAM は、2024 年の自動車販売台数は前年比 3%以上増加して 3,100 万台超となり、そのうち NEV は 1,150 万台と予測した。また、自動車輸出台数は 550 万台になるとし た。

注 1：BEV、PHEV、燃料電池車（FCV）を含む。

注 2：CAAM の発表した輸出台数は中古車を含まず、中国税関統計の輸出台数には中古車も含まれる。なお、中国税関統計によると、2023 年の自動車輸出台数は約 522 万台となっている。

注 3：貿易統計データベースのグローバル・トレード・アトラス（GTA、原典は中国税関）による。

注 4：自動車販売台数から輸出台数を引いたもの。

注 5：自動車生産台数/自動車生産能力×100

注 6：中国内では「価格戦」と呼ばれる激しい値下げ競争が行われていると報じられている。

注 7：主要業務の年間売上高が 1,000 万元（約 2 億 2,000 万円、1 元=約 22 円）以上の企業。

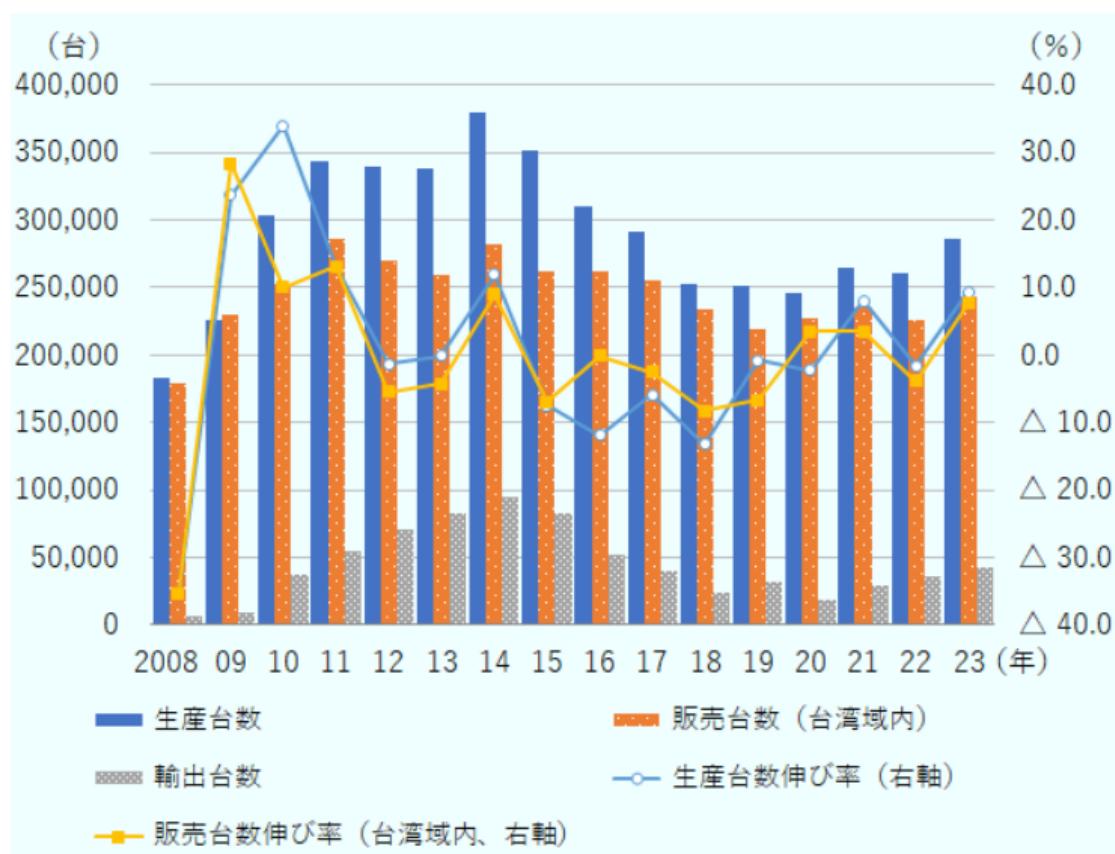
注 8：欧州委員会は 2024 年 6 月 12 日、2023 年 10 月に開始した中国製 BEV に関する反補助金調査の暫定的な調査結果を踏まえて、中国製 BEV に課す暫定的な相殺関税措置を関係者に事前開示したとして、内容を公表した。欧州委は 11 月 2 日までに最終措置について結論を出す予定としている（[2024 年 6 月 14 日付ビジネス短信参考](#)）。

台湾（生産・販売）：2023年のEV販売台数は過去最高、ブランド参入企業も増加

2024年4月16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、2023年の台湾域内での自動車生産台数は前年比9.5%増の28万5,962台となり、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7.6%増の24万3,036台となった。生産台数は2014年以降減少傾向にあり、2021年に7年ぶりに増加したが2022年は再び減少していた（図参照）。輸出台数は4万2,120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、2023年は再び増加へ>

メーカー別に2023年の生産台数をみると、シェア1位でトヨタ自動車や日野自動車のブランド車を製造する国瑞汽車（構成比：50.0%）は、前年比8.6%増の14万3,102台と3年連続で増加した。2位の三菱自動車工業などのブランド車を製造する中華汽車工業（17.1%）は、22.0%増の4万8,863台となり、前年のマイナス（8.7%減）からプラスに転じた。3位の台湾本田汽車（10.4%）も、11.2%増の2万9,773台で、2年連続で増加した。5位で韓国現代ブランド車を製造する三陽工業（7.3%）は、59.4%増の2万1,010台と大幅

に増加した。一方、4位の日産ブランド車などを製造する裕隆汽車製造(8.4%、注1)は4.3%減の2万3,885台、6位のフォードブランド車を製造する福特六和汽車(6.5%)は19.5%減の1万8,702台と、いずれも前年に引き続き減少した(表1参照)。

表1：台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー名	2021年	2022年	2023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	124,815	131,814	143,102	50.0	8.6	4.3
中華汽車工業	43,848	40,044	48,863	17.1	22.0	3.4
台灣本田汽車	25,350	26,778	29,773	10.4	11.2	1.1
裕隆汽車製造	30,460	24,962	23,885	8.4	△ 4.3	△ 0.4
三陽工業	12,072	13,181	21,010	7.3	59.4	3.0
福特六和汽車	27,417	23,246	18,702	6.5	△ 19.5	△ 1.7
台塑汽車	1,358	1,238	627	0.2	△ 49.4	△ 0.2
合計	265,320	261,263	285,962	100.0	9.5	9.5

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

メーカー別に2023年の台湾域内の販売台数をみると、シェア1位の国瑞汽車(前年比6.0%増)、2位の中華汽車工業(22.2%増)、3位の台灣本田汽車(10.6%増)、5位の三陽工業(54.8%増)がそれぞれ増加した。一方、4位の裕隆汽車製造(10.9%減)、6位の福特六和汽車(15.8%減)は前年に引き続き減少した(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、%) (△はマイナス値)

メーカー名	2021年	2022年	2023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	97,516	96,982	102,806	42.3	6.0	2.6
中華汽車工業	41,898	39,422	48,157	19.8	22.2	3.9
台灣本田汽車	25,274	26,748	29,571	12.2	10.6	1.3
裕隆汽車製造	30,079	25,805	22,982	9.5	△ 10.9	△ 1.3
三陽工業	11,921	13,115	20,297	8.4	54.8	3.2
福特六和汽車	26,652	22,444	18,906	7.8	△ 15.8	△ 1.6
台塑汽車	1,440	1,285	317	0.1	△ 75.3	△ 0.4
合計	234,780	225,801	243,036	100.0	7.6	7.6

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

<生産能力の回復により輸入車のシェアは微増>

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」が2024年1月2日に発表した「[2023年12月台湾自動車市場販売報告\(中国語\)](#)」によると、表2に含まれない2023年の輸入車の販売台数は前年比18.9%増の22万4,489台となった。台湾域内の新車販売台数全体に占める輸入車の割合は47.1%で、前年の44.0%からやや増加した(注2)。増加の背景として、新

型コロナの収束に伴う生産能力回復により受注残の消化が積極的に進み、新車販売市場が活性化したことなどを挙げた。

ブランド別のシェアをみると、1位は2022年に引き続きトヨタ（構成比15.0%）で前年比5.8%増の3万3,724台、2位と3位の順位は前年から逆転し、2位がレクサス（13.4%）で55.6%増の3万65台、3位がメルセデス・ベンツ（10.9%）で4.5%増の2万4,439台となった。4位のBMW（7.9%）は6.0%増の1万7,725台で前年から順位は変わらなかつたが、5位のフォルクスワーゲン（7.4%）は36.2%増の1万6,567台と前年より1つ順位を上げた。

＜2023年EV販売台数は2万台を突破＞

また、U-CARが2024年1月12日に発表した「[2023年度台湾自動車市場販売報告：電気自動車トップ10（中国語）](#)」によると、2023年に域内での電気自動車（EV）販売台数は前年比53.7%増の2万4,778台となり、初めて2万台の大台を突破した（注3）。EVブランドもますます増え、2021年（10社）、2022年（16社）、2023年（20社）と右肩上がりに増加している。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3.7%から5.2%に上昇した。ブランド別（上位10位）のEV販売台数をみると、1位は2022年に引き続きテスラ（構成比53.1%）だったが、シェアはテスラ以外のブランド参入が増えたことで前年（72.0%）に比べ低下した。2位はBMW（13.7%）、3位はメルセデスEQ（7.8%）、4位はボルボ（7.0%）、5位は起亜（Kia）（3.6%）だった。トヨタ（2.9%）は前年より2つ順位を上げて7位にランクインした一方で、2022年に10位だった日産はトップ10から外れ、中華汽車工業（CMC、1.0%）がランクインした。

U-CARは「2023年も電気自動車（EV）は力強い成長を遂げた。しかし、電気自動車の生産はまだ一部の車種に限られている。現在注目されている、台湾自動車大手の裕隆汽車傘下の納智捷汽車が展開する電気自動車「LUXGEN（ラクスジェン）n7」（注4）も多くの台数が正式に消費者に引き渡されておらず、電気自動車全体を牽引するにはまだ時間がかかるだろう」と分析している。

＜電気自動車業界で加速する協業・連携、他業種からの参入相次ぐ＞

電子機器受託生産（EMS）で世界最大手の台湾の鴻海科技集團（以下、鴻海）は2023年10月、台北市で「2023鴻海科技日（ホンハイ・テック・ディ23）」を開催。同イベント内で対談した鴻海の会長兼最高経営責任者（CEO）の劉揚偉氏と、米国半導体大手エヌビディアの創業者でCEOのジェンスン・ファン氏は、鴻海とエヌビディアとの協業を発表した（「鴻海科技集團 新聞中心」2023年10月18日）。エヌビディアのテクノロジーを統合し、製造と検査のワークフローのデジタル化、AI（人工知能）を搭載した電気自動車やロボティクスプラットフォームの開発、増加する言語ベースの生成AIサービスなど、幅広いアプリケーションに対応する新たなデータセンターを開発するという（「NVIDIA プレスリリース」2023年10月17日）。

鴻海はまた、ドイツの自動車部品大手 ZF フリードリヒスハーフェン（以下、ZF）との協業も進めている。鴻海と ZF は 2023 年 7 月、自動車シャシーシステムの提携を発表し、ZF の子会社（ZF Chassis Modules）に対してそれぞれ 50% の株式を取得した（「鴻海科技集團 新聞中心」2023 年 7 月 24 日）。これを機に、高級自動車メーカーをはじめ自動車分野でのビジネスチャンス拡大を加速するとしている。

台湾液晶パネル大手の友達光電（AUO）は 2023 年 10 月、ドイツの車載空調制御機器メーカーのベア・ヘラ・サーモコントロール（BHTC）の全株式を 6 億ユーロで取得すると発表した（「AUO 媒体中心」2023 年 10 月 2 日）。BHTC は、完成車メーカーと直接取引を行う Tier1 メーカーだ。BHTC の買収により、車載電子分野での「Tier1」を目指すとみられる（「トレンドフォース」2023 年 10 月 3 日）。

組み込みプロセッサのサプライヤーである、台湾の晶心科技（ANDES Technology）は 2023 年 12 月に入り、車載用 RISC-V（注 5）関連での提携を強化している。組み込みソフトウェア開発を手掛けるドイツの TASKING および MachineWare と、車載半導体分野で提携すると発表した（「ANDES Technology 晶心新聞」2023 年 12 月 19 日）。また、晶心科技は同月、車載用 RISC-V 向けソフトウェアの開発でドイツのソフトウェア開発会社ベクター・インフォマティック（以下、ベクター）との提携も発表している。ベクターの関係者は「今回の協力により、当社の MICROSAR 製品（AUTOSAR Classic ECU 用の組み込みソフトウェア）を RISC-V をベースとしたプロセッサ上で実行し、自動車分野で発展できる、最先端で安全で効率的なシステムの構築を可能にする」と述べた（「ANDES Technology 晶心新聞」2023 年 12 月 28 日）。

<EV 産業を 1 兆元産業へ、ネットゼロの動きも加速>

台湾行政院の陳建仁院長は 2023 年 12 月 4 日、「電気自動車産業サミットフォーラム」に参加した。陳氏は「2023 年の EV 生産額は 4,000 億台湾元（約 1 兆 8,800 億円、1 台湾元 = 約 4.7 元）を超えるとみられ、2025 年には約 6,000 億台湾元まで成長する可能性がある」と述べたほか、「域内に、EV のグリーンで強靭（きょうじん）なサプライチェーンを構築し、EV 産業を 1 兆台灣元産業にしていきたい」と強調した。

台湾環境部は 2024 年 1 月 24 日、大気汚染防止の取り組みについて今後 4 年間（2024～2027 年）で 766 億台湾元を投じることを明らかにした。空気汚染防止法案第 1 期（2020～2023 年）に続き、第 2 期（2024～2027 年）となる。第 2 期（注 6）では、第 1 期（主に公営事業やボイラー、老朽車両などから排出される汚染物質に重点）とは異なり、「2050 年ネットゼロ排出ロードマップ」（以下、ロードマップ、注 7）に合わせ、大気汚染物質や炭素の排出量削減に加え、大気の質の改善を目指す。

また、台湾環境部は、予算のうち 79 億台湾元で、引き続き工場に対する汚染物質の排出

管理基準の厳格化や車両から排出される汚染物質低減のほか、公共バスへの EV 導入や充電設備の増設、公共バスの道路網の最適化により、EV フレンドリーな環境を創造する。台湾経済部は、EV 物流車両や電動二輪車向けの充電設備の拡充などに約 18 億台湾元を投じるという。

<2024 年の自動車販売も引き続き拡大>

台湾行政院主計総処は、2024 年の実質 GDP 成長率を前年比 3.43% と予測した（2024 年 3 月 6 日付ビジネス短信参照）。内需については、所得増による可処分所得の増加が見込まれるうえ、株高や旺盛な旅行需要などが牽引すると予測。その一方で、民間投資については、デジタル化やネットゼロ対応のための研究開発や製造プロセス改善などを中心に民間企業の投資は行われるもの、大規模な投資には引き続き慎重になるとした。外需は、世界的に消費者製品の需要が徐々に回復していることに加え、AI や車載電子などの商機も引き続き拡大していることから、輸出の回復が続くと予測した。

台湾経済部が 2024 年 2 月 29 日に発表した 1 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、ディーラーが春節前（注 8）の販売を強化したことなどを受けて、前年同月比 36.1% 増の 854 億台湾元だった。小売業は、一部の輸入車の供給が増加したことに加え、春節前に購入需要増や販促拡大より単月で過去最高を記録し、36.5% 増の 764 億台湾元となった。卸・小売業ともに 2 柄成長となった。2024 年は経済成長率が前年より好転することが見込まれ、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、自動車販売は引き続き拡大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汽車なども含む。

注 2：U-CAR が発表する台湾域内の新車販売台数（47 万 6,987 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（22 万 4,498 台）」と、台灣区車両工業同業公会が発表する「域内で生産の自動車のうち、域内で販売された台数（24 万 3,036 台）」を足し上げた合計（46 万 7,534 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：「LUXGEN n⁷」とは台湾自動車大手、裕隆汽車傘下の納智捷汽車が展開する「LUXGEN」ブランド初の電気自動車（EV）のこと。鴻海と裕隆集団の EV 事業合弁会社で EV 開発を手掛ける鴻華先進科技（フォックストロン）などが開発した EV プラットフォームをベースに設計した。

注 5：RISC-V（リスクファイブ）とは、オープンソースで提供されている、RISC プロセッサの命令セットアーキテクチャを指す。

注 6：2027 年までに達成する目標として、「微小粒子状物質 PM2.5 の平均濃度（1 立方メートル当たり）を 13 マイクログラム以下に引き下げる」「オゾン（O₃）濃度警報で

「赤色」となる日数を2019年比で8割減らす」などが掲げられた。

注7:「2050年ネットゼロ排出ロードマップ」は、2022年3月に台湾の国家発展委員会が発表した政策（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、2023年7月13日付地域・分析レポート参照）。

注8:2024年の春節（旧正月）休みは2月8～14日、2023年は1月20～29日だった。

韓国（生産・販売）：2023年の韓国の自動車生産・販売台数が好調、輸出額は過去最高

2024年3月18日 ソウル事務所（橋爪 直輝）

韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）が発表した自動車産業統計によると、2023年の国内生産台数は前年比13.0%増の約424万台となり、5年ぶりに400万台を超えた。輸出は前年比20.3%増の約277万台となり、輸出額ベースでは過去最高額を記録した。国内販売も好調に推移し、前年比4.5%増の約146万台と、3年ぶりに増加に転じた。

＜2023年の自動車産業は好調に推移、生産・販売・輸出ともに増加＞

国内生産は、自動車向け半導体の供給不足などサプライチェーンの問題が解消し、年間を通じて好調に推移した。2023年の生産台数は424万3,597台と、2018年（402万8,705台）以来、5年ぶりに400万台を超えた（表1参照）。新型コロナウイルスの影響を受けて世界市場で蓄積していた潜在需要が顕在化し、輸出が増加したことが大きかった。後述のとおり、国内生産の約65%に当たる276万6,271台が輸出された。

メーカー別にみると、いずれも現代自動車グループに属する現代自動車と起亜はそれぞれ、前年比12.4%増、9.0%増と生産台数を伸ばした。国内生産台数に占める両社のシェアは83.7%と、高い水準が続いた。

表1：メーカー別・部門別国内生産台数の推移 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー別

項目	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
現代自動車	1,620,231	1,732,317	1,946,447	12.4
起亜	1,398,966	1,472,963	1,606,253	9.0
韓国GM	223,623	258,260	464,648	79.9
KGモビリティ	82,009	115,329	119,980	4.0
ルノーコリア	128,328	168,478	97,756	△ 42.0
その他	9,342	9,702	8,513	△ 12.3
合計	3,462,499	3,757,049	4,243,597	13.0

部門別

項目	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
乗用車	3,162,850	3,438,355	3,908,747	13.7
トラック	222,118	235,030	237,660	1.1
バス	61,722	66,886	80,009	19.6
特装車	15,809	16,778	17,181	2.4
合計	3,462,499	3,757,049	4,243,597	13.0

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

国内販売台数は、前年比 4.5% 増の 145 万 7,782 台となり、2020 年以来 3 年ぶりに増加に転じた（表 2 参照）。新型コロナウイルスの影響を受け自動車購入を控えていた消費者が自動車購入に動き始めたことや、ハイブリッド車を中心としたエコカー市場で相次いで新車が投入されたことも販売増加の理由として挙げられる。ただし、世界的な原材料費やエネルギー価格の高騰に起因して物価が上昇したこと（注 1）、自動車向け個別消費税が 6 月 30 日で終了したこと（注 2）、金利が高止まりになったことなどにより、消費マインドが冷え、下半期の販売環境が悪化した。

メーカー別にみると、2023 年の国内販売台数トップの「グレンジャー」を有する現代自動車は、前年比 10.6% 増と販売台数を大きく伸ばした。なお、現代自動車の 2023 年の業績は、売上高、営業利益ともに過去最高を記録している（[2024 年 1 月 31 日付ビジネス短信参照](#)）。

表2：メーカー別・部門別国内販売台数の推移（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー別

項目	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
現代自動車	726,838	688,743	762,073	10.6
起亜	535,016	541,068	565,826	4.6
KGモビリティ	56,363	68,666	63,345	△ 7.7
韓国GM	54,292	37,239	38,755	4.1
ルノーコリア	61,096	52,621	22,048	△ 58.1
その他	7,181	6,774	5,735	△ 15.3
合計	1,440,786	1,395,111	1,457,782	4.5

部門別

項目	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
乗用車	1,212,216	1,164,925	1,222,988	5.0
トラック	170,716	171,446	165,405	△ 3.5
バス	41,901	40,513	48,601	20.0
特装車	15,953	18,227	20,788	14.1
合計	1,440,786	1,395,111	1,457,782	4.5

注：輸入車は含まない。

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

輸出台数は、世界的な供給力不足が解消され、多くのメーカーで前年比増となった結果、276 万 6,271 台と 3 年連続増加し、2015 年（297 万 4,114 台）以降で最高を記録した（表 3 参照）。地域別では、輸出規模が最も大きい北米向けが急伸し前年比 39.5% 増、欧州市場も前年比 5.0% 増となり、輸出を牽引した。特に、米国向け自動車輸出が好調で、これは韓国の輸出構造全体に対して大きな影響を及ぼした。2023 年は、韓国の最大の貿易黒字相手国がベトナムから米国に代わり、米国向け輸出総額（1,157 億ドル）が中国向け輸出総額（約 1,248 億ドル）に肉薄するに至った（[2024 年 2 月 20 日付地域・分析レポート参照](#)）。

さらに、輸出額ベースでは、欧米市場向けにエコカー や SUV (スポーツ用多目的車) など高価格帯のタイプの輸出が拡大し、従来の最高額 541 億ドル (2022 年) をはるかに上回る 709 億ドルを記録し、過去最高額を更新した。輸出単価も 2 万 3,000 ドルと、過去最高額を記録している。

表3：メーカー別・地域別輸出の推移 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー別

メーカー	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
現代自動車	917,979	1,009,025	1,150,268	14.0
起亜	838,826	899,048	1,046,850	16.4
韓国GM	182,748	227,637	430,881	89.3
ルノーコリア	71,673	117,020	82,228	△ 29.7
KGモビリティ	27,743	44,994	52,574	16.8
その他	1,603	2,609	3,470	33.0
合計	2,040,572	2,300,333	2,766,271	20.3

地域別

地域	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
北米	930,876	1,110,756	1,549,164	39.5
欧州	580,157	573,614	602,106	5.0
中東	186,063	213,269	219,933	3.1
大洋州	160,250	187,603	187,188	△ 0.2
中南米	107,641	129,062	124,080	△ 3.9
アジア	28,508	35,241	42,576	20.8
アフリカ	47,077	50,788	41,224	△ 18.8
合計	2,040,572	2,300,333	2,766,271	20.3

出所：韓国自動車モビリティ産業協会 (KAMA)

<現代自動車、起亜ともに米国での生産が好調>

海外生産は、前年比 2.9% 増の 367 万 9,426 台となった (表 4 参照)。国内生産と同様に、半導体不足によるサプライチェーン不安の解消や、新型コロナウイルスの影響解消による需要の回復などを受け、全体的に海外生産を押し上げた。

現代自動車は、2022 年に稼働を中止したロシア工場の生産がなくなったこと、中国の景気減退や韓国車の販売不振により中国工場の生産台数が減少したことなど、マイナス要因があったものの、米国工場を中心に、その他の海外工場での生産が増加した。インドやトルコといった新興市場の経済成長も、生産増加の追い風となった。特にインドについては、現代自動車が 2023 年 3 月に、マハーラーシュトラ州所在の GM タレガオン工場を買収する計画を公表している。インド市場では、マルチ・スズキに次ぐ 2 位のシェアを維持している

現代自動車は、生産においても存在感を増している。さらに、比較的堅調に推移した米国の個人消費（注3）が米国工場の生産を底上げした。

起亜は、米国とスロバキアで生産を拡大した半面で、インドやメキシコ、中国での生産は前年割れとなったため、年間生産台数はほぼ前年並みにとどまった。2022年はインドの生産台数が最も多かったが、2023年は堅調な米国市場向けの現地生産増加を受け、米国が最も多かった。

表4：2大メーカーの海外生産台数の推移

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー・国名	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
現代自動車	2,123,990	2,160,429	2,243,664	3.9
インド	636,000	706,000	765,000	8.4
米国	291,500	332,900	369,000	10.8
チェコ	275,000	322,500	340,500	5.6
中国	337,900	256,563	242,589	△ 5.4
トルコ	162,140	208,100	242,100	16.3
ブラジル	187,300	209,045	204,300	△ 2.3
インドネシア	—	82,500	79,580	△ 3.5
シンガポール	—	—	595	—
ロシア	234,150	42,821	—	—
起亜	1,158,315	1,414,367	1,435,762	1.5
米国	255,100	340,000	358,000	5.3
スロバキア	307,600	311,000	350,224	12.6
インド	225,245	342,597	319,878	△ 6.6
メキシコ	219,400	265,000	256,000	△ 3.4
中国	150,970	155,770	151,660	△ 2.6
合計	3,282,305	3,574,796	3,679,426	2.9

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

＜輸入販売台数はほぼ前年並みの中、日本車の輸入が回復基調へ＞

韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2023年の輸入販売台数（同協会会員企業の新規登録ベース）は、前年比4.6%減の27万5,538台だった（表5参照）。輸入乗用車の内訳は、欧州ブランド車が23万972台（シェア85.2%）、日本ブランド車が2万3,441台（8.6%）、米国ブランド車が1万6,621台（6.1%）の順だった。2019年以降毎年減少してきた日本ブランド車の販売台数は、2023年に増加に転じ（注4）、米国ブランド車を上回った。2019年に活発化した日本製品不買運動「No Japan」の影響が2022年まで残っていたが、2023年5月に日韓首脳によるシャトル外交が再開されるなどの2国間関係改善の動きを受け、韓国国民の日本製品への消費マインドが改善したことが寄与した。特に、レクサスは、多様な新車を市場に投入したこともあり、前年比78.6%増と、全ブランドの中で増加率が最も高かった。

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、－はなし)

メーカー・ブランド (輸入乗用車)	2021年 台数	2022年 台数	2023年	
			台数	前年比
BMW (ドイツ)	65,669	78,545	77,395	△ 1.5
メルセデス・ベンツ (ドイツ)	76,152	80,976	76,697	△ 5.3
アウディ (ドイツ)	25,615	21,402	17,868	△ 16.5
ボルボ (スウェーデン)	15,053	14,431	17,018	17.9
レクサス (日本)	9,752	7,592	13,561	78.6
ボルシェ (ドイツ)	8,431	8,963	11,355	26.7
フォルクスワーゲン (ドイツ)	14,364	15,791	10,247	△ 35.1
MINI (英国)	11,148	11,213	9,535	△ 15.0
トヨタ (日本)	6,441	6,259	8,495	35.7
シボレー (米国)	8,975	9,004	5,589	△ 37.9
ランドローバー (英国)	3,220	3,113	5,019	61.2
ジープ (米国)	—	7,166	4,512	—
フォード (米国)	6,721	5,300	3,450	△ 34.9
ブジョー (フランス)	2,320	1,965	2,026	3.1
リンカーン (米国)	3,627	2,548	1,658	△ 34.9
ボールスター (スウェーデン)	—	2,794	1,654	—
ホンダ (日本)	4,355	3,140	1,385	△ 55.9
キャデラック (米国)	987	977	975	△ 0.2
ペントレー (英国)	506	775	810	4.5
GMC (米国)	—	—	437	—
マセラティ (伊)	842	554	434	△ 21.7
ランボルギーニ (伊)	353	403	431	6.9
ロールスロイス (英国)	225	234	276	17.9
DS (フランス)	—	88	153	73.9
ジャガー (英国)	338	163	54	54.0
シトロエン (フランス)	603	39	—	—
クライスラー (米国)	10,449	—	—	—
日産 (日本)	—	—	—	—
インフィニティ (日本)	—	—	—	—
輸入乗用車 (小計)	276,146	283,435	271,034	△ 4.4
輸入商用車	4,905	5,371	4,504	△ 16.1
輸入車 (合計)	281,051	288,806	275,538	△ 4.6

注：韓国輸入自動車協会（KAIDA）会員企業の新規登録ベース。

出所：韓国輸入自動車協会（KAIDA）

<エコカーは国内販売で HEV、輸出で EV が好調>

KAMA によると、2023 年のエコカーの国内販売台数（輸入車・商用車含む）は前年比 24.9% 増の 55 万 39 台となった（表 6 参照）。特に、HEV（ハイブリッド車）の販売が前年比 45.4% 増の 37 万 6,603 台と大幅に増加した。反対に、EV（電気自動車）は 0.1% 増と、前年並みにとどまった。2022 年まで拡大が続いていた EV の勢いに陰りがみられたが、その原因として、高い EV 価格が挙げられる。補助金による価格引き下げ効果があつても、EV は HEV やガソリン車などに比べ、価格が高く、高金利や物価上昇が続く韓国では買い控えの傾向にあると言える。また、米国や中国の EV メーカーとの価格競争も激化しており、EV 販売価格に敏感になった消費者の慎重姿勢もみられる。このような中、韓国政府としても EV 購入時の補助金を 2024 年も継続していくことを 2024 年 2 月に発表しているが、補助

金の水準は 2023 年までと大きな変化がないことや、物価と金利が高い状況が変わる可能性が低いことなどを考えると、コストパフォーマンスが高い HEV 優勢の構図は 2024 年も変わらないだろう。

国内販売のうち、輸入エコカーについても、HEV が前年比 23.5% 増の 9 万 1,680 台と、EV の伸びを上回っている。韓国政府による EV の購入補助金は輸入車にも適用されるが、そもそも国内車に比べて販売価格が高い輸入 EV に対して、消費者の慎重姿勢がさらに強まっていると言える。ちなみに、2022 年は、EV が前年比 3.7 倍、HEV が前年比 1.1% 増と、EV が大きな伸びを見せていた。

表6：エコカーの種類別国内販売

国内販売台数 (単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

種類	2021年 台数	2022年 台数	2023年 台数	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	149,489	259,053	376,603	45.4
電気自動車 (EV)	73,535	157,906	158,009	0.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	—	13,114	10,796	△ 17.7
燃料電池自動車 (FCEV)	8,502	10,336	4,631	△ 55.2
合計	231,526	440,409	550,039	24.9

注：2021 年は国内生産分のみのため参考値、2022 年以降は輸入車・商用車を含む国内販売台数。

うち輸入車販売台数

(単位：台、%)

種類	2021年 台数	2022年 台数	2023年 台数	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	73,380	74,207	91,680	23.5
電気自動車 (EV)	6,340	23,202	26,572	14.5
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	19,701	13,114	10,796	△ 17.7
合計	99,421	110,523	129,048	16.8

出所：韓国自動車モビリティ産業協会 (KAMA)、韓国輸入自動車協会 (KAIDA)

2023 年のエコカーの輸出台数は 72 万 5,291 台で、前年比 30.7% 増となった(表 7 参照)。内訳を見ると、HEV が 31 万 3,072 台で前年比 8.7% 増、EV が 34 万 6,880 台で前年比 57.3% 増となり、EV が HEV を上回った。世界市場全体で EV を中心にエコカーへのシフトが進んでいることが大きな要因だ。特に、当初、苦戦も予想されていた米国向けの EV 輸出の好調さが際立った。後者について、産業通商資源部では「北米での EV 組み立てをはじめとしたインフレ削減法 (IRA) の要件に関係なく、レンタルやリースなどに使われる商用 EV が補助金を受けられるようになり、韓国メーカーが商用 EV の対米輸出に積極的に取り組んだ結果だ」と評価している。

表7：エコカーの種類別輸出

(単位：台、%) (△はマイナス値)

種類	2021年 台数	2022年 台数	2023年 台数	
			台数	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	211,807	287,956	313,072	8.7
電気自動車 (EV)	154,014	220,507	346,880	57.3
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	37,957	46,173	65,043	40.9
燃料電池自動車 (FCEV)	1,119	398	296	△ 25.6
合計	404,897	555,034	725,291	30.7

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）、韓国輸入自動車協会（KAIDA）

<2024年の自動車業界は横ばいの見通し、不確定要素の動向に注意>

2024年の自動車産業について、KAMAは国内販売、生産、輸出それぞれについて以下のように見込んでいる。

1. 国内販売

- 緩やかな景気回復やEVの新モデル販売が想定されるものの、好調だった2023年の反動に加えて、高金利・高物価が新規購入マインドを抑えることから、前年比1.7%減と見込む。
- EVについては、充電インフラや安全上の問題が解消された後に購入しようとする傾向が強まり、国内販売は振るわない。

2. 生産

- 国内市場の縮小が予想されるものの、堅調な海外需要を受け、国内生産は前年比0.7%増の微増を見込む。
- サプライチェーンへの不安は解消され、生産体制は正常化することが想定されるが、米国のインフラ削減法やフランスの電気自動車補助金改正などにみられる自国・域内生産に有利な政策の強化により、韓国企業の海外生産比率が増える。

3. 輸出

- 米国や欧州の需要が堅調に推移するとともに、下半期には金利引き下げも期待されることから消費者心理が回復し、前年比1.9%増と見込む。
- 中国企業の低価格帯EVや日本産HEVの販売拡大が見込まれること、国内企業の海外生産が増加することなどが不安要因として挙げられる。

ロシアのウクライナ軍事侵攻、イスラエル・ハマスの衝突などの地政学的問題が引き続き懸念される中で、高金利・物価高に伴う国内・海外市場の不透明性や、各国のEV補助金の縮小傾向など、2024年は懸念材料が多い。さらに、インフラ削減法を施行する米国では2024年秋に大統領選挙を控えており、これまでの経済政策の継続性にどの程度影響が出るのか想定が難しい状況だ。国内外の複合的な動向を注意深く観察する必要がありそうだ。

注1：2023年の消費者物価指数は前年比3.6%の上昇（[2024年1月10日付ビジネス短信](#)

参照) だった。

注 2 : 韓国政府は、新型コロナウイルスの拡大による消費低迷を受け、消費喚起策として 2018 年 7 月から自動車購入時に課される個別消費税の引き下げ措置を行ってきたが、同措置は 2023 年 6 月末に終了した。

注 3 : 2023 年の米国の実質 GDP 成長率は前年比 2.5%。個人消費は前年比 2.2% 増、寄与度 1.5 ポイントと経済成長を牽引した ([2024 年 1 月 26 日付ビジネス短信参照](#))。

注 4 : 2019 年 : 3 万 6,661 台、2020 年 : 2 万 564 台、2021 年 : 2 万 548 台、2022 年 : 1 万 6,991 台。

タイ（生産・販売）：2023年の自動車生産は184万台に微減

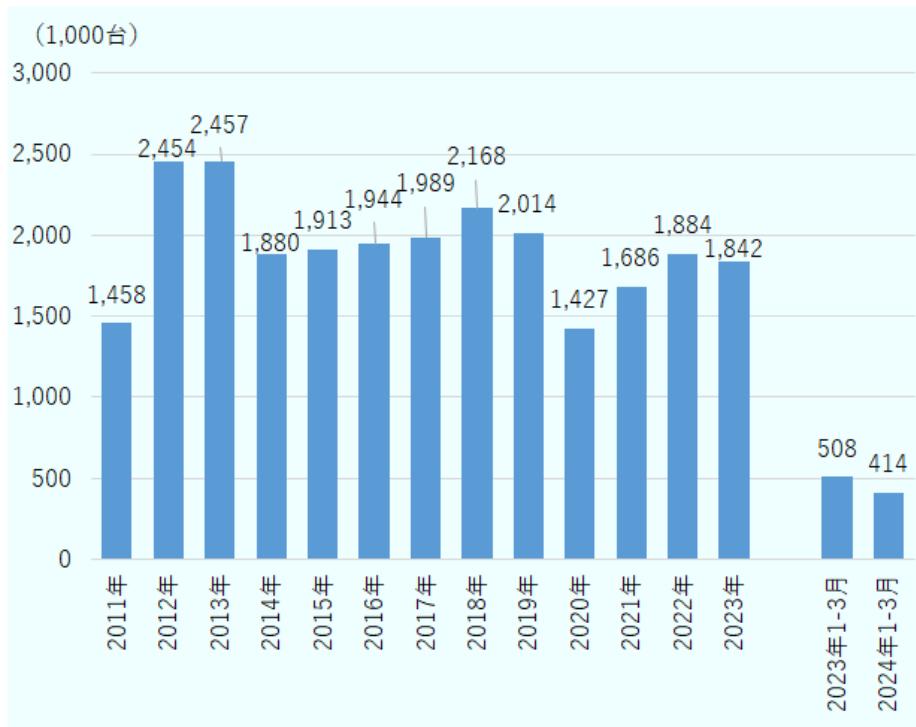
2024年7月4日 バンコク事務所（北見 創）

2023年のタイの自動車生産台数は184万1,700台で、前年から微減した。また、2024年第1四半期（1～3月）は前年同期比18.4%減と縮小傾向が鮮明になっている。タイ工業連盟（FTI）は、2024年通年の生産台数を190万台と予測しているが、1～3月の実績からみると楽観視できない状況だ。本稿では、FTIの発表を基に、2023年の自動車の生産台数や販売台数の動向について分析する。

＜2023年の生産台数は2.2%減＞

FTIによると、2023年のタイの自動車生産台数は前年比2.2%減の184万1,686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250万台まで拡大した。その後、2014～2019年の6年間は200万台前後で推移した（図1参照）が、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（188万台）。しかし、2023年後半から生産に陰りがみられ、2023年通年では前年比微減の184万台を確保したが、2024年第1四半期は前年同期比18.4%減の41万4,123台と低迷した。

図1：タイの自動車生産台数（年次）

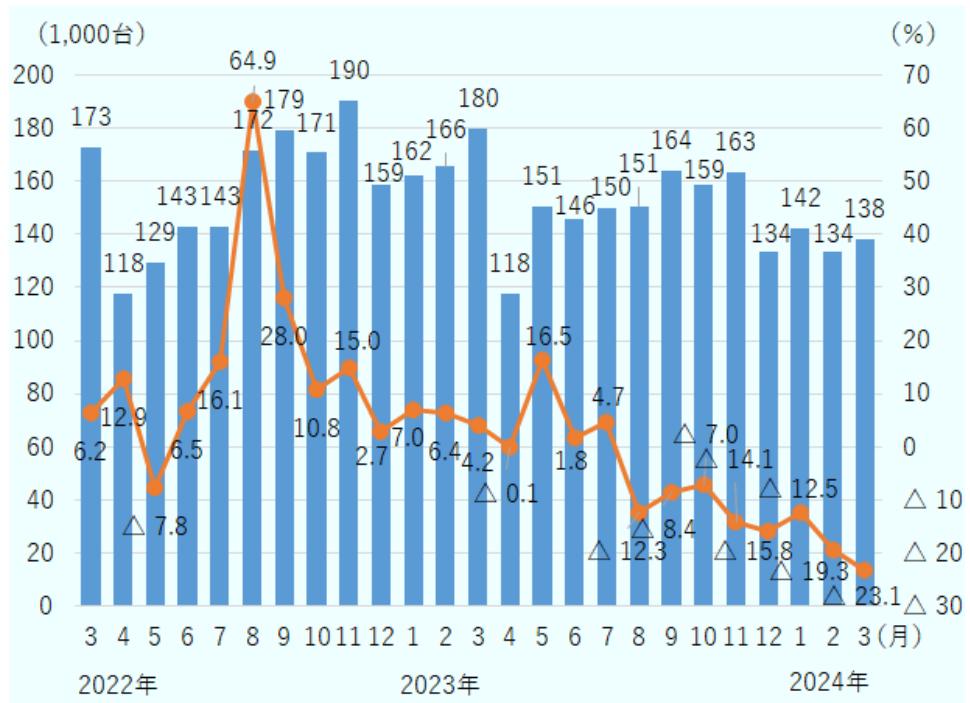


出所：FTI資料に基づきジェトロ作成

自動車生産台数を月次でみると、2023年8月以降、8カ月連続で前年同月比マイナスとなっている（2024年3月時点）。実際の生産台数でみると、2023年5月から2023年11

月にかけては月間 14 万～16 万台で推移しており、生産自体は低調でなかった。しかし、2023 年 12 月から 2024 年 3 月にかけては、生産台数が月間 13 万～14 万台と低調なペースが続いている点に留意が必要だ（図 2 参照）。

図2：タイの自動車生産台数と伸び率（月次、単位：1,000台・前年同月比%）



出所：FTI資料に基づきジェトロ作成

2023 年の自動車生産をセグメント別にみると、乗用車は前年比 7.8% 増の 64 万 153 台と拡大した。一方で、商用車は 6.8% 減の 120 万 1,533 台へと縮小した（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	2021年	2022年	2023年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
乗用車	594,690	594,057	640,153	34.8	7.8
1,500cc以下	437,211	444,809	439,461	23.9	△ 1.2
1,501cc～1,800cc	85,382	69,692	59,629	3.2	△ 14.4
1,801cc～2,000cc	20,017	38,220	57,416	3.1	50.2
2,000cc超	12,585	15,586	11,995	0.7	△ 23.0
不明	39,495	25,750	71,652	3.9	178.3
商用車	1,091,015	1,289,458	1,201,533	65.2	△ 6.8
ピックアップ	1,050,202	1,242,658	1,155,290	62.7	△ 7.0
その他トラック	35,630	39,970	37,475	2.0	△ 6.2
小型・大型バス	5,183	6,830	8,768	0.5	28.4
合計	1,685,705	1,883,515	1,841,686	100.0	△ 2.2

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 1,801cc～2,000cc が前年比 50.2% 増加したが、1,501cc～1,800cc は 14.4% 減、2,000cc 超は 23.0% 減と 2 衍の縮小となった。また、電気自動車

(EV) を含む、排気量が不明のセグメントは 2.8 倍に拡大した。

商用車部門の中でも、自動車生産台数全体の 6 割を占めるピックアップトラックは、前年比 7.0% 減の 115 万 5,290 万台となった。また、その他トラックも 6.2% 減の 3 万 7,475 台と減少した。

<ローン厳格化などで自動車販売台数が低迷>

FTI によると、2023 年のタイの自動車国内販売台数は 8.7% 減の 77 万 5,780 台だった。長期でみた場合、タイでは 2012~2013 年に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 3 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が、新型コロナの経済への影響から、2020 年と 2021 年は 80 万台を割りこんだ。2022 年は 85 万台程度に回復したが、2023 年は再度低迷し、80 万台を下回った。なお、直近の 2024 年第 1 四半期は、前年同期比 24.6% 減の 16 万 3,756 台と、大幅に落ち込んでいる。

図3：タイの国内自動車販売台数



出所：FTI資料に基づきジェトロ作成

2023 年に国内自動車販売が減少した要因として、同年の国内景気が予想よりも低調であった点が挙げられる。タイ国家経済社会開発委員会 (NESDC) によれば、タイの同年の実質 GDP 成長率は 1.9% だ。これは、近隣の ASEAN 加国に比べても低い値だ。同年は 5 月に総選挙が実施されたが、新政権発足が 9 月までずれ込み、政府予算の立案に遅れが生じた。結果、政府支出が低調であったことも経済成長にブレーキをかける要因となった。

セグメント別に自動車の国内販売台数をみると、生産台数と同様の傾向が見られる。乗用車については前年比 10.3% 増と比較的好調であったが、全体の 6 割強を占める商用車の販売が 17.3% 減と縮小した。これが、同年の自動車生産台数の全体的な低迷に影響している。特に、国内市場の 4 割強を占める 1 トンピックアップは 28.5% 減と縮小幅が特に大きかった（表 2 参照）。背景には、国内で主にピックアップトラックを購入する農家などが自動車ローンを借りづらくなったことがある。現在（2024 年 5 月）、タイの金融政策は引き締め傾向にあり、タイ中央銀行は、コロナ禍で 0.5% に維持していた政策金利を 2022 年 8 月以降、段階的に引き上げ、2023 年 9 月には 2.5% とした。加えて、タイ国内では、家計債務の対 GDP 比が拡大傾向にあり、自動車ローンや住宅ローンを中心に不良債権が増加しているため、金融機関のローン審査も厳しくなっている。

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

セグメント	2021年	2022年	2023年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
乗用車	230,794	265,123	292,384	37.7	10.3
商用車	507,319	584,265	483,396	62.3	△ 17.3
1トンピックアップ	393,476	454,875	325,024	41.9	△ 28.5
2~4トントラック	14,947	15,040	13,509	1.7	△ 10.2
4トン超トラック・バス	16,196	16,190	14,173	1.8	△ 12.5
四輪駆動車	70,939	82,921	114,608	14.8	38.2
その他	11,761	15,239	16,082	2.1	5.5
合計	759,119(注)	849,388	775,780	100.0	△ 8.7

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。

出所：FTI 資料に基づき JETRO 作成

他方で、乗用車については、BEV などの販売が拡大したため、前年比 10.3% と拡大した。BEV の買い手は主に富裕層となっており、自動車ローンなしでも購入可能である。また、ローン審査も通りやすい。そのため、金融引き締めの影響は限定的となっている。

＜国内販売市場では日系がシェアを 1 割失う結果に＞

トヨタ・モーター・タイランド（TMT）の発表データに基づき、2023 年のメーカー別の自動車市場シェア（販売台数）をみると、首位はトヨタで 26 万 5,949 台（構成比 34.3%）、2 位のいすゞが 15 万 1,935 台（同 19.6%）、3 位のホンダが 9 万 4,336 台（同 12.2%）と続く。日系メーカーが上位 3 位を占めており、日系ブランドが市場全体に占める構成比は 77.8% となった（表 3 参照）。依然として高い水準ではあるものの、2019～2021 年では 87～88% と 9 割近くを占めていたことと比べると、2 年で 10 ポイント強のシェアを失ったとも言える。

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	2021年	2022年	2023年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
トヨタ	239,723	288,809	265,949	34.3	△ 7.9
いすゞ	184,160	212,491	151,935	19.6	△ 28.5
ホンダ	88,692	82,842	94,336	12.2	13.9
三菱自動車	47,188	50,385	32,668	4.2	△ 35.2
マツダ	35,384	31,638	16,544	2.1	△ 47.7
日産	29,696	22,521	16,423	2.1	△ 27.1
スズキ	22,378	20,083	12,151	1.6	△ 39.5
日野自動車	13,840	14,339	11,763	1.5	△ 18.0
スバル	2,953	2,282	1,682	0.2	△ 26.3
日系ブランド計	664,014	725,390	603,451	77.8	△ 16.8
フォード	32,388	43,628	36,483	4.7	△ 16.4
BYD	—	312	30,432	3.9	9,653.8
MG	31,005	27,293	27,311	3.5	0.1
NETA	—	1,019	13,836	1.8	1,257.8
GWM	3,702	11,616	13,039	1.7	12.3
現代自動車	3,096	4,686	5,550	0.7	18.4
合計（その他含む）	759,119	849,388	775,780	100.0	△ 8.7

注：FTI発表のデータと数字が異なる。

出所：トヨタ・モーター・タイランド（TMT）

日系がシェアを落とした理由は、1つには、主力とするピックアップトラック市場が冷え込み、同セグメントで高いシェアを持つトヨタ、いすゞ、三菱自動車が影響を受けたことが挙げられる。

もう1つは、タイにおけるバッテリー式電気自動車（BEV）への補助金政策の導入により、中国製BEVの販売が拡大したことがある（[2023年12月15日付地域・分析レポート参照](#)）。タイ政府は国内BEV市場の形成のため、2022～2023年にBEV1台当たり7万～15万バーツ（約30万～65万円、1バーツ＝約4.3円）の販売補助金を支給した。同補助金は、将来的なタイでのBEV現地生産を条件として支給されるもので、これに応じた複数の中国自動車メーカーは、中国から輸入したBEVを低価格で販売することができ、国内市場での販売増と、急激なシェア拡大に成功した。

結果、BYDの自動車販売台数は、前年比97.5倍の3万432台（構成比3.9%）で6位、MG（上海汽車のブランド）は2万7,311台（同3.5%）で7位とそれぞれ躍進し、マツダ、日産を上回った。また、NETA（哪吒汽車のブランド）やGWM（長城汽車のブランド）もそれぞれ1万3,000台を超えており、スズキのシェアを上回る格好となった。

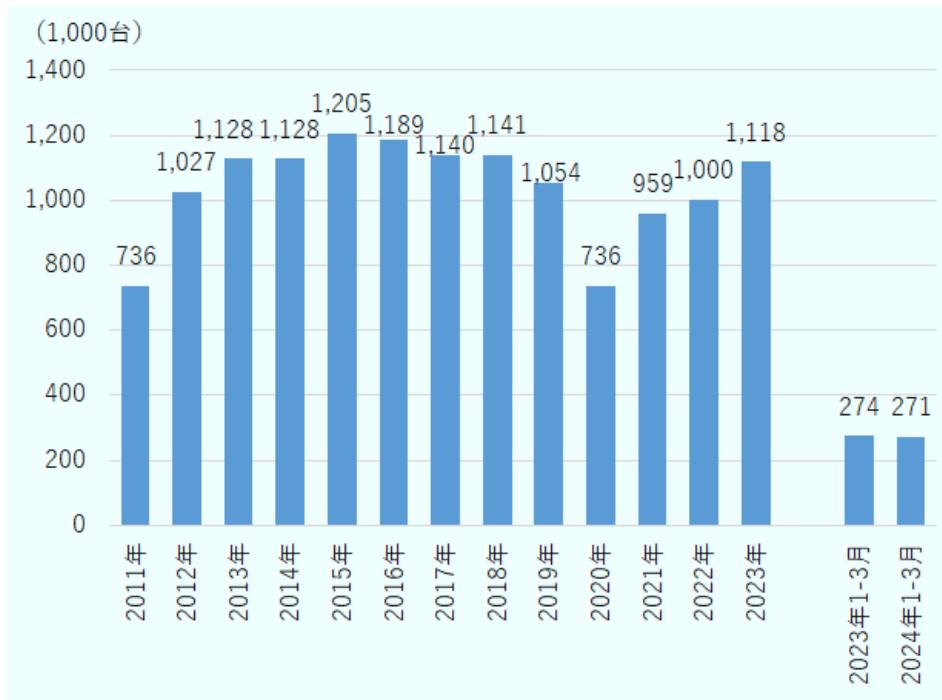
＜輸出台数は堅調な伸びが継続＞

2023年の自動車輸出台数は、前年比11.7%増の111万7,539台と堅調に増加した。長期でみると、2015～2016年にピーク（約120万台）を迎えた後、2018年ごろまで好調が続いた。その後は減少し、新型コロナ禍の2020年には約74万台と底を打った。そして、V字

回復し、2023年はコロナ前の水準に戻っている（図4参照）。また、直近の2024年第1四半期は、前年同期比1.2%減（27万525台）と横ばいであり、2024年も前年並みの輸出台数が期待されている。

タイからの自動車輸出の仕向け地としては、アジア（29%）やオセアニア（27%）、中東（19%）で全体の75%を占める。2023年は、オセアニア、中東への輸出が好調だった。

図4：タイの完成車輸出台数



出所：タイ工業連盟

<2024年の生産台数は増加を見込む>

現地経済紙の「ネーション」（2024年4月25日付）によると、FTIは2024年の自動車生産台数の見通しについて、約190万台と予測している。タイ国内でBEVの現地生産が開始されるため、2023年実績から6万台増加すると見込む。また、バンコク日本人商工会議所（JCC）が2024年2月15日に開催した新年景気討論会では、JCC自動車部会が2024年の国内販売台数を前年比3%減～3%増の75万台～80万台、輸出台数を3%増の115万台と予測している。

他方、2024年1～3月の生産台数は18.4%減と大幅に減少しており、FTIの見通し達成を楽観視できない状況が続いている。厳しい与信管理による自動車ローンの縮小、ピックアップトラックを中心とした国内市場の販売減といった状況が好転していないのが現状だ。また、BEV販売についても、2024年から多くの中国メーカーによる現地生産が本格化するとはいえ、政府によるBEV購入に対する補助金は、同年以降、従来の1台あたり

7万～15万バーツから、5万～10万バーツへと減額されている（[2023年12月27日付ビジネス短信参照](#)、注）。各社が現地生産に踏み切ったとしても、消費者が期待するほど販売価格が下がるかは不明だ。タイ地場大手自動車部品メーカーの幹部によると、「今後数年は、BEVやガソリン車を含め、厳しい市場環境が続くと思わざるを得ない」という。

タイの自動車輸出は、ピックアップトラックの高い競争力に支えられている面がある。自動車業界の関係者からは、ピックアップトラックの国内販売が低迷し続ければ、生産のスケールメリットを得られず、輸出競争力も落ちていく、という指摘もある。こうした中、セター・タビシン政権は、金融機関に対して、個人や中小企業向けの融資については利下げを求めるなどの対応を行っている。また、タイ政府によれば、政権の目玉政策である国民へのデジタル通貨「デジタルウォレット」の支給は、2024年中に行われる予定だ（[2024年4月24日付地域・分析レポート参照](#)）。その他、外国人観光客誘致の推進策を通じた景気浮揚策により、年後半の景況感の回復と自動車市場の拡大が期待される。

注：ただし、2022年に発表された「EV 3.0」恩典での認定を取得していた場合は、2024年、2025年に国内生産したBEVは7万～15万バーツの補助金が受けられる（[2022年6月22日付ビジネス短信参照](#)）

マレーシア（生産・販売）：2023年の自動車販売80万台に迫る、2年連続で過去最高更新

2024年6月7日 クアラルンプール事務所（エスター頬敏寧）

マレーシア自動車市場は、2022年以降も好調を維持し、2023年に2年連続で過去最高を更新した。販売台数、生産台数がそれぞれ前年比1割増だった。メーカー別にみると、主に国民車メーカー2社（プロトン、プロドゥア）の好調な販売実績が全体を押し上げた。

＜新車販売台数は2年連続の過去最高、80万台に迫る＞

マレーシアにおける2023年の新車販売台数は、前年比10.9%増の79万9,731台だった。2年連続で70万台を超える、前年に記録した過去最高水準も上回った。マレーシア自動車協会（MAA）はその要因として、(1) 自動車の売上税免税措置が2023年3月31日までの登録車を対象としていたこと、(2) 2022年11月中旬の総選挙後、社会・政治が安定していること、(3) 回復力のある国内経済、(4) 電気自動車（EV）を含む数多くの新車モデルが価格競争力のある価格帯で市場に投入されたこと、(5) サプライチェーンの改善などを挙げた。

新車販売台数の内訳をみると、全体の9割を占める乗用車は前年比12.0%増の71万9,160台、1割を占める商用車は2.0%増の8万571台といずれも前年を上回った。MAAによると、乗用車が伸びた背景には、主に国民車メーカー2社（プロトン、プロドゥア）による好調な販売がある。また、商用車が微増したのは、現アンワル・イブラヒム政権の樹立後、より安定した環境を見込んだ企業が投資を始めたためとみられる。

乗用車のタイプ別では、普通乗用車が11.2%増の44万305台、スポーツ用多目的車（SUV、注1）が9.7%増の21万3,128台、多目的車（MPV、注2）が27.6%増の6万4,937台、窓付きバンが8.5%減の790台だった（表1参照）。商用車のタイプ別では、ピックアップトラックが1.5%増の5万8,600台、トラックが4.0%増の1万5,294台、パネルバンが2.6%減の4,735台、プライムムーバ（牽引車）が8.2%増の1,739台、バスが42.0%増の203台だった。乗用車では窓付きバン、商用車ではパネルバンだけが、前年割れとなった。

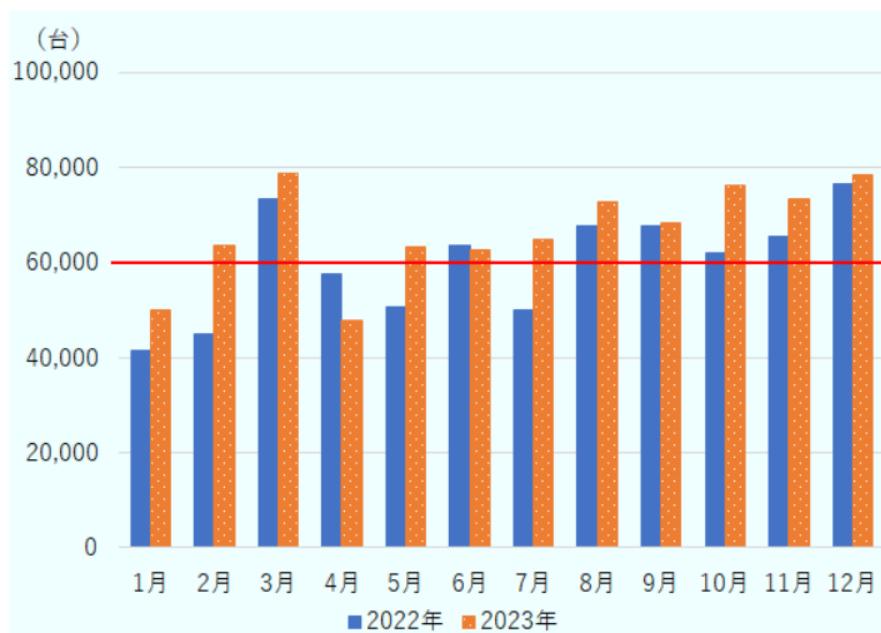
表1：マレーシアにおける車種別の新車販売台数の内訳 (△はマイナス値)

車種	2022年		2023年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
乗用車	642,157	89.0	719,160	89.9	12.0
普通乗用車	396,098	54.9	440,305	55.1	11.2
スポーツ用多目的車 (SUV)	194,291	26.9	213,128	26.6	9.7
多目的車 (MPV)	50,905	7.1	64,937	8.1	27.6
窓付きバン	863	0.1	790	0.1	△ 8.5
商用車	79,020	11.0	80,571	10.1	2.0
ピックアップトラック	57,710	8.0	58,600	7.3	1.5
トラック	14,701	2.0	15,294	1.9	4.0
パネルバン	4,859	0.7	4,735	0.6	△ 2.6
プライムムーバ	1,607	0.2	1,739	0.2	8.2
バス	143	0.0	203	0.0	42.0
新車販売台数合計	721,177	100.0	799,731	100.0	10.9

出所：マレーシア自動車協会 (MAA)

なお、2023年の新車販売台数を月別にみると、4月と6月を除く全ての月で、月間販売台数が2022年同月を上回った（図1参照）。売上税減免措置の終了直前に自動車購入が増え、3月の販売台数を大きく押し上げた一方、4月の販売台数はその反動で前年割れしたとみられる。ただ、その後5月以降の月間販売台数は毎月6万台を超える、売上税減免措置の終了にもかかわらず堅調な売れ行きとなった。なお一般的には、自動車メーカーが年末に在庫一掃セールを開催するため、特に年末にかけて新車販売が伸びる傾向にある。

図1：月別新車販売台数（2022～2023年）



出所：表1と同じ

＜国民車メーカーと非国民車メーカーで明暗分かれる＞

2023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60.2%を占めた（表2参照）。商用車を販売しないこれら2社は、乗

用車の市場シェアでは 66.9%を占める。

日本のダイハツ工業が 25%、三井物産が 7%を出資しているマレーシア第 2 国民車であるプロドゥアは、33 万 325 台（前年比 17.1%増）で市場シェアの 4 割強を占め、引き続き首位を独走した。プロドゥアは、当初 2023 年の販売目標台数を 31 万 4,000 万台としており、同年 11 月に 32 万 5,000 台へと目標を上方修正していた。修正後の目標も達成した同社は、モデル別の販売台数内訳は公開していないが、総販売台数は過去最高を記録した。また、2023 年 10 月 27 日付の同社プレスリリースによると、2023 年 1~9 月の販売実績では、最も売り上げたモデルは小型セダン「ベザ」で、次いで「アジア」、ロングセラーのコンパクトカー「マイヴィ」が続いた。「ベザ」の価格帯は「マイヴィ」より手頃で、ライバルのプロトンの「サガ」と同水準である。

2017 年に中国の吉利汽車が 49.9%を出資した第 1 国民車プロトンは、15 万 975 台（前年比 11.0%増）に増加し、シェアは 18.9%と前年と横ばいだった。同社によると、ベストセラーモデルである小型セダン「サガ」が引き続き好調で、7 万 184 台と、2012 年以降で過去最高を売り上げた。SUV も好調で、「X50」が 3 万 1,829 台、「X70」が 1 万 1,200 台、2023 年 5 月に投入した「X90」が 4,815 台販売された。また、2023 年 11 月末に発表した新型 C セグメント・セダン「S70」が、2024 年以降に納車予定だ。

日系を含む外資系メーカーの販売台数では、市場シェアの 13.3%を占めるトヨタが前年比 6.2%増の 10 万 6,206 台で、外資系メーカーでは 3 年連続で首位に立った。同社は乗用車と商用車を販売しているが、モデル別の販売台数内訳は公開されていない。

ホンダは前年比 0.3%減の 8 万 27 台で 4 位だった。2023 年に 4 つの新モデルを投入した同社は、最も売れた上位 3 モデルとして、「シティ（セダン）」（同社売り上げシェア 30%）、「HR-V」（同 25%）、「シティ・ハッチバック」（同 13%）を挙げた。なお、商用車を販売しないホンダは、乗用車カテゴリーでは、トヨタを抜き、外資系メーカーとしては 10 年連続で首位を維持している。

三菱自動車は 2 万 1,719 台で、前年に続き 5 位を維持したが、前年比で 9.6%減少した。モデル別の販売台数内訳は不明だ。

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)

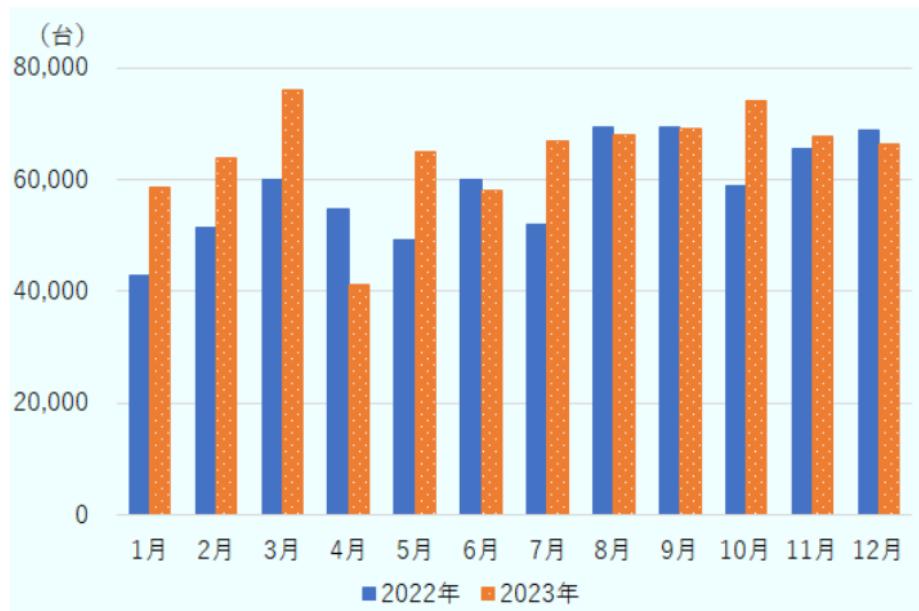
項目	2022年		2023年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
乗用車	642,157	89.0	719,160	89.9	12.0
商用車	79,020	11.0	80,571	10.1	2.0
国民車（乗用車のみ）	418,045	58.0	481,300	60.2	15.1
プロドゥア	282,019	39.1	330,325	41.3	17.1
プロトン	136,026	18.9	150,975	18.9	11.0
国民車以外（乗用車+商用車）	303,132	42.0	318,431	39.8	5.0
トヨタ	100,041	13.9	106,206	13.3	6.2
ホンダ	80,290	11.1	80,027	10.0	△ 0.3
三菱自動車	24,017	3.3	21,719	2.7	△ 9.6
新車販売台数合計	721,177	100.0	799,731	100.0	10.9

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

出所：表1と同じ

新車への需要拡大を反映し、2023年の生産台数は、前年比10.3%増の77万4,600台だった。乗用車が11.5%増の72万4,891台、商用車が4.6%減の4万9,709台だった。月別では、販売台数とほぼ同じ傾向がみられ、3月末の自動車売上税減免措置の終了に伴い、4月に生産台数が激減したが、5月以降は高水準を維持した（図2参照）。

図2：月別新車生産台数（2022～2023年）



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18.2%増の33万4,482台、プロトンが7.4%増の15万4,866台だった（表3参照）。一方、国民車以外では、トヨタが1.1%増の9万8,094台、ホンダが6.1%増の8万3,111台、三菱自動車が12.9%減の1万2,454台だった。

表3：マレーシアの自動車生産台数の内訳

項目	2022年		2023年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)
乗用車	650,190	92.6	724,891	93.6	11.5
商用車	52,085	7.4	49,709	6.4	△ 4.6
国民車（乗用車のみ）	427,143	60.8	489,348	63.2	14.6
プロドゥア	282,884	40.3	334,482	43.2	18.2
プロトン	144,259	20.5	154,866	20.0	7.4
国民車以外（乗用車+商用車）	275,132	39.2	285,252	36.8	3.7
トヨタ	97,051	13.8	98,094	12.7	1.1
ホンダ	78,299	11.1	83,111	10.7	6.1
三菱自動車	14,300	2.0	12,454	1.6	△ 12.9
新車生産台数合計	702,275	100.0	774,600	100.0	10.3

注：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。

出所：表1に同じ

＜世界経済の減速受け、2024年は前年を下回る見込み＞

2024年通年の新車販売台数見通しについて、MAAは1月16日、前年比7.5%減の74万台（うち、乗用車が66万6,000台、商用車が7万4,000台）と予測した。その背景には、マイナス面とプラス面の要因が存在する、とMAAは分析する。マイナス面として、(1)イスラエル・ハマスの軍事衝突やロシア・ウクライナ情勢といった地政学的緊張による世界経済見通しの不確実性、(2)国際通貨基金(IMF)の予測で、2024年世界経済成長率は2.9%と、前年の3.0%からわずかに減速する見込みであること、(3)生活費の上昇、サービス税率の引き上げ（[2024年2月29日付ビジネス短信参照](#)）やガソリン「RON95」への一律補助金制度の廃止計画などに対する懸念により、消費支出の減速可能性がある。他方で、プラス面としては、(1)堅調な国内消費に引き続き下支えされ、マレーシア経済が4~5%成長する見込みであること、(2)中央銀行による政策金利の据え置き、(3)大幅に改善されたサプライチェーンと、手頃な電動自動車(xEV、注3)を含む新モデルが消費者の購買意欲を高めることなどを挙げた。

その後、民間調査会社ケナンガ・リサーチは3月15日、2024年の予測販売台数を71万台と、MAAの予測を下回る見通しを発表した。政府が2024年内にガソリンへの一律補助金を廃止する予定であることが、主に中所得世帯を対象としたモデル車両への需要に悪影響を及ぼす可能性がある。一方、さらに手頃な価格の車両への需要については、同社もMAA同様に、引き続き高水準を維持するとの楽観的な見方も示した。

なお、電動自動車(xEV)の2023年の販売台数は3万8,214台で前年比69.2%増と急増し、消費者の関心が高まっている。うち、バッテリー式電気自動車(BEV)が1万159台、ハイブリッド電気自動車(HEV)が2万8,055台だった。2023年における新車販売台数に占めるシェアは4.8%だったが、政府によるEVの利用促進策およびメーカー各社の新モデルの投入から、xEVに対する需要が引き続き増大する、とMAAは見込んでいる。

注 1 : Sports Utility Vehicle の略。

注 2 : 日本で「ミニバン」と呼ばれる Multi-Purpose Vehicle の略。

注 3 : xEV とは、バッテリー式電気自動車 (BEV)、ハイブリッド電気自動車 (HEV)、プラグインハイブリッド電気自動車 (PHEV)、燃料電池電気自動車 (FCEV) を含むさまざまな電動自動車の総称である。

インドネシア（生産・販売）：2023 年の自動車販売台数 100 万台到達も、前年比で減少

輸出は堅調に推移

2024 年 7 月 3 日 ジャカルタ事務所（大滝 泰史）

インドネシアの自動車産業は、新型コロナウイルス禍明けの消費意欲の増加や、政府による優遇措置を背景に、2022 年は新車販売台数が 100 万台超に回復したが、2023 年は前年比 4.0% 減の 100 万 5,802 台となり、目標としていた 105 万台に到達しなかった。工業省が 2019 年 1 月に発表した「自動車産業ロードマップ」では、2025 年時点の国内販売台数目標を 169 万台としており、目標達成には陰りも見え始めている。一方で、2023 年は生産台数に占める輸出台数の割合が半数を超える企業もみられた。また、政府が推進するバッテリー式電気自動車（BEV）に対する税制優遇策により、BEV の新車販売台数は過去最高の 1 万 7,062 台を記録した。本稿では、2023 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。

<2023 年の自動車生産台数は前年比で減少>

インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）の発表によると、2023 年の新車生産台数は前年比 5.1% 減の 139 万 5,717 台だった。ブランド別では、トヨタ自動車が 58 万 9,262 台（シェア 42.2%）、次いでダイハツが 18 万 7,177 台（同 13.4%）、三菱自動車が 15 万 4,359 台（同 11.1%）だった。2022 年からインドネシアで現地生産をしている韓国の現代自動車は、日系メーカー以外では最も多い 8 万 1,600 台（同 5.8%）だった。中国メーカーでは、上汽通用五菱汽車（ウーリン）が 2 万 4,456 台を生産したほか、2023 年から現地生産を開始した奇瑞汽車（チエリー）は 5,705 台だった。生産台数上位 10 社のうち、前年比で生産台数が増加したのは三菱自動車と本田技研工業だけだった（表 1 参照）。

カテゴリー別に見ると、乗用車が 118 万 355 台（前年比 2.8% 減）、商用車が 21 万 5,362 台（同 15.8% 減）だった。4×2 タイプの乗用車が 92 万 8,620 台で前年比 1.8% 減だった一方で、低価格・省エネ車の「ローコスト・グリーンカー」（LCGC）が前年比 8.0% 増の 23 万 1,590 台だった（表 2 参照）。

表1：ブランド別生産台数 (出所：台数、%) (-は値なし)

ブランド	国名	2021年	2022年	2023年	
		生産台数	生産台数	生産台数	割合
トヨタ自動車	日本	465,434	602,419	589,262	42.2
ダイハツ	日本	163,819	201,958	187,177	13.4
三菱自動車	日本	146,594	153,102	154,359	11.1
本田技研工業	日本	90,075	131,098	133,762	9.6
スズキ自動車	日本	127,732	141,235	110,126	7.9
現代自動車	韓国	770	83,132	81,600	5.8
いすゞ	日本	32,819	44,694	38,456	2.8
三菱ふそう	日本	36,113	38,314	32,159	2.3
日野自動車	日本	22,450	32,570	27,545	2.0
上汽通用五菱汽車	中国	26,277	30,441	24,456	1.8
奇瑞汽車	中国	—	—	5,705	0.4
メルセデス・ベンツ	ドイツ	1,961	3,931	4,522	0.3
BMW	ドイツ	1,786	2,462	2,803	0.2
UD TRUCK	日本	438	1,543	1,819	0.1
DFSK	中国	5,263	2,899	1,384	0.1
MINI	ドイツ	154	348	447	0.0
SERES	中国	—	—	135	0.0
第一汽車	中国	—	—	—	—
ダットサン	日本	282	—	—	—
合計	—	1,121,967	1,470,146	1,395,717	100.0

出所 : GAIKINDO

表2：カテゴリー別生産台数 (単位：台数、%) (△はマイナス値)

カテゴリー	2021年	2022年	2023年		
	生産台数	生産台数	生産台数	割合	前年比増加率
乗用車	889,756	1,214,250	1,180,355	84.6	△ 2.8
4X2	668,452	945,783	928,620	66.5	△ 1.8
LCGC	177,514	214,530	231,590	16.6	8.0
4X4	9,853	32,440	17,019	1.2	△ 47.5
セダン	33,937	21,497	3,126	0.2	△ 85.5
商用車	232,211	255,896	215,362	15.4	△ 15.8
ピックアップ	157,890	160,171	132,601	9.5	△ 17.2
トラック	72,983	93,679	76,031	5.4	△ 18.8
バス	1,338	2,046	6,730	0.5	228.9
合計	1,121,967	1,470,146	1,395,717	100.0	△ 5.1

出所 : GAIKINDO

<2023年の自動車販売台数は前年比で減少も、ハイブリッド車（HV）の販売増加>

次に、2023年の新車販売台数（卸売り）を見ると、前年比4.0%減の100万5,802台だった。GAIKINDOの2023年の新車販売目標台数105万台を約4万4,000台下回った。販売台数が目標に到達しなかった背景について、GAIKINDOは米国連邦準備制度理事会(FRB)による利上げで、インドネシア国内の銀行の貸し出し抑制につながったと指摘した

(2024年1月29日付ビジネス短信参照)。

ブランド別では、トヨタ自動車が33万6,777台で最も高いシェア(33.5%)を占め、次いでダイハツの18万8,000台(シェア18.7%)、本田技研工業の13万8,967台(同13.8%)と続いた(表3参照)。日系企業以外では、韓国の現代自動車が3万5,500台(同3.5%)、中国の上汽通用五菱汽車(ウーリン)が2万3,540台(同2.3%)と上位10位以内に入った。インドネシアでは日系自動車メーカーが1970年代から投資を進めており、大きな市場シェアを占めるところから「日系自動車メーカーの牙城」と表現されることもある。2023年も新車販売台数のうち9割を日系メーカーが占めた。

表3: ブランド別販売台数 (単位: 台、%) (△はマイナス値、-は値なし)

順位	ブランド	国名	2021年	2022年	2023年		
			販売台数	販売台数	販売台数	割合	前年比増加率
1	トヨタ自動車	日本	295,768	331,410	336,777	33.5	1.6
2	ダイハツ	日本	164,908	202,665	188,000	18.7	△ 7.2
3	本田技研工業	日本	91,122	131,280	138,967	13.8	5.9
4	スズキ自動車	日本	91,793	90,408	81,057	8.1	△ 10.3
5	三菱自動車	日本	107,605	99,051	77,416	7.7	△ 21.8
6	現代自動車	韓国	3,164	31,966	35,500	3.5	11.1
7	三菱ふそう	日本	36,518	37,687	31,644	3.1	△ 16.0
8	いすゞ	日本	26,636	36,545	31,336	3.1	△ 14.3
9	日野自動車	日本	20,683	30,853	28,449	2.8	△ 7.8
10	上汽通用五菱汽車	中国	25,564	29,989	23,540	2.3	△ 21.5
11	メルセデス・ベンツ	ドイツ	3,906	6,277	5,498	0.5	△ 12.4
12	マツダ	日本	3,392	3,888	5,320	0.5	36.8
13	BMW	ドイツ	2,389	2,892	4,362	0.4	50.8
14	奇瑞汽車	中国	-	-	4,099	0.4	-
15	レクサス	日本	972	1,033	2,515	0.3	143.5
16	UD TRUCKS	日本	660	1,993	1,799	0.2	△ 9.7
17	日産自動車	日本	3,177	2,413	1,639	0.2	△ 32.1
18	起亜自動車	韓国	2,895	2,086	1,378	0.1	△ 33.9
19	DFSK	中国	3,242	2,413	1,360	0.1	△ 43.6
20	MG	中国	1,075	974	1,183	0.1	21.5
-	その他	-	1,733	2,217	3,963	0.4	78.8
合計			887,202	1,048,040	1,005,802	100.0	△ 4.0

出所: GAIKINDO

カテゴリー別に見ると、乗用車は前年比0.5%減の77万9,326台、商用車は前年比14.4%減の22万6,476台だった(表4参照)。LCGCを対象とした「新車購入時の奢侈(しゃし)品販売税の減免措置(財務大臣規定2021年第20号)」は2022年9月で打ち切られたが、LCGCの販売台数は前年比9.7%増の20万4,705台と堅調に増加した。

表4：カテゴリー別販売台数 (単位：台数、%) (△はマイナス値)

項目	2021年	2022年	2023年	
	販売台数	販売台数	販売台数	前年比増加率
乗用車計	659,806	783,563	779,326	△ 0.5
4X2	503,520	580,544	554,009	△ 4.6
LCGC	146,520	186,649	204,705	9.7
4X4	4,119	8,293	11,021	32.9
セダン	5,647	8,077	9,591	18.7
商用車計	227,396	264,477	226,476	△ 14.4
ピックアップ	139,720	149,726	116,986	△ 21.9
トラック	72,900	92,634	77,581	△ 16.2
ダブルキャビン	13,476	19,521	25,682	31.6
バス	1,300	2,596	6,227	139.9
合計	887,202	1,048,040	1,005,802	△ 4.0

出所：GAIKINDO

燃料別では、ハイブリッド車（HV）の販売台数が5万2,434台と、前年の10倍超に増加した（表5参照）。在インドネシア日系自動車メーカーの担当者はその背景について、「2022年からトヨタ自動車や三菱自動車がHVの現地生産を開始したことで、高価格帯のBEVと価格面で差別化ができ、より多くの消費者にとって選択肢が広がった」と指摘した。財務大臣規則2023年第38号による付加価値税の減免措置（[2023年4月6日付ビジネス短信](#)参照）の後押しもあり、BEVが前年比65.2%増の1万7,062台だった。

表5：燃料別販売台数 (単位：台数、%) (△はマイナス値、－は値なし)

項目	2021年	2022年	2023年	
	販売台数	販売台数	販売台数	前年比増加率
ガソリン車	688,924	803,021	741,934	△ 7.6
ディーゼル車	195,083	229,582	194,296	△ 15.4
ハイブリッド車	2,475	5,100	52,434	928.1
バッテリー式電気自動車	685	10,327	17,062	65.2
プラグイン・ハイブリッド車	35	10	70	600.0
圧縮天然ガス（CNG）車	—	—	6	—
合計	887,202	1,048,040	1,005,802	△ 4.0

出所：GAIKINDO

<2023年の自動車輸出台数は微増、生産に占める輸出割合が半数を超える企業も>

2023年の輸出台数は57万915台で、前年から横ばいだった（前年比0.1%増、表6参照）。国・地域別では、フィリピン向けが18万8,495台と最も多く、次いでメキシコ向けが5万6,483台、ベトナム向けが5万1,837台と続いた。メキシコ向けは前年比89.2%増だった。トヨタ自動車によるメキシコ向け輸出が2万533台と、前年実績（1万7,240台）から19.1%増加したことに加え、新たに現代自動車が1万2,603台（2022年は輸出実績なし）を輸出したことが牽引したとみられる。

表6：完成車（CKD含む）の輸出台数（国・地域別）

(単位：台数、%) (△はマイナス値)

国名	2022年		2023年	
	輸出台数	輸出台数	割合	前年比増加率
フィリピン	170,634	188,495	33.0	10.5
メキシコ	29,859	56,483	9.9	89.2
ベトナム	88,221	51,837	9.1	△ 41.2
サウジアラビア	49,530	40,289	7.1	△ 18.7
タイ	33,136	39,676	6.9	19.7
中東・アフリカ（注）	19,666	24,018	4.2	22.1
日本	18,226	23,260	4.1	27.6
マレーシア	17,785	20,416	3.6	14.8
ペルー	16,614	14,501	2.5	△ 12.7
UAE	13,239	13,951	2.4	5.4
その他	113,233	97,989	17.2	△ 13.5
合計	570,143	570,915	100	0.1

注：中東・アフリカへの輸出台数には、サウジアラビア、UAEへの輸出台数は含まれない。

出所：GAIKINDO

従来、インドネシアは ASEAN 域内随一の人口の多さや、平均年齢の若さを背景とした「内需主導型」の経済モデルで成長を遂げてきた。一方、2018 年に発表された「Making Indonesia 4.0」では、国内製造業の競争力強化を打ち出し、2030 年までに GDP に占める純輸出の割合を 10%まで引き上げる目標を掲げている。前述の「自動車産業ロードマップ」でも、2030 年までに 90 万台、2035 年までに 150 万台と野心的な目標を掲げる。近年の自動車輸出の動向を見ると、2022 年、2023 年ともに、トヨタ自動車や三菱自動車、現代自動車は生産台数に占める輸出台数の割合が 50%を超えた（表 7 参照）。販売台数との比較でも、2023 年は三菱自動車と現代自動車による輸出台数がそれぞれの国内販売台数を上回った。国内の自動車販売が伸び悩む中、今後も輸出増加のトレンドは継続するとみられる。

表7：ブランド別生産台数に占める輸出台数の割合

(単位：台、%)

ブランド	国名	生産台数	販売台数	2022年		生産台数	販売台数	2023年	
				台数	生産台数に占める輸出台数の割合			台数	生産台数に占める輸出台数の割合
トヨタ自動車	日本	602,419	331,410	332,755	55.2	589,262	336,777	321,032	54.5
ダイハツ	日本	201,958	202,665	1,778	0.9	187,177	188,000	2,358	1.3
三菱自動車	日本	153,102	99,051	105,013	68.6	154,359	77,416	113,823	73.7
本田技研工業	日本	131,098	131,280	9,030	6.9	133,762	138,967	25,309	18.9
スズキ自動車	日本	141,235	90,408	66,310	47.0	110,126	81,057	40,765	37.0
現代自動車	韓国	83,132	31,966	43,108	51.9	81,600	35,500	56,538	69.3
いすゞ	日本	44,694	36,545	8,254	18.5	38,456	31,336	7,058	18.4
日野自動車	日本	32,570	30,853	939	2.9	27,545	28,449	230	0.8
上汽通用五菱汽車	中国	30,441	29,989	48	0.2	24,456	23,540	1,525	6.2
DFSK	中国	2,899	2,413	813	28.0	1,384	1,360	235	17.0

出所：GAIKINDO

<2024 年の販売は減少傾向、BEV に対する税制優遇は継続>

2024 年第 1 四半期（1～3 月）の新車販売台数は前年同期比 23.9% 減の 21 万 5,069 台だった（[2024 年 5 月 7 日付ビジネス短信参照](#)）。2023 年から自動車ローン金利の上昇が続いていることや、2024 年 10 月に発足する新政権による景気刺激策への期待などから、消費

者の買い控えが続いているとみられる。当地の自動車業界に詳しい専門家は、自動車市場の回復には各自動車メーカーの経営努力も重要だとし、「自動車ローンの金利上昇等による一時的な購入減退は存在する一方で、長期的には各自動車メーカーがインドネシアの消費者の手の届く価格の自動車を販売できるかがカギになる」と指摘した。在インドネシア日系自動車メーカーの担当者は「[2億ルピア（約200万円、1ルピア=約0.01円）以下の]比較的安価なモデルの販売が思うように伸びておらず、購買力の高いジャカルタだけでなく、地方都市の所得が増えることが重要」との見方を示した。

インドネシアは世界最大のニッケル埋蔵量を誇ることから、ニッケルを活用した産業の高付加価値化政策を推進している。BEVについては2024年2月、付加価値税の減免、奢侈（しゃし）品販売税（通常15%）の免除、輸入関税の免除という3つの優遇措置（表8参照）を発表し、普及を促進している（[2024年3月5日付ビジネス短信参照](#)）。表5のとおり、BEVの販売台数は増加基調にあるものの、価格がガソリン車などと比較すると高価である点や充電ステーションの整備状況が十分でないことから購入に至らないという指摘もある。

一方、コンサルティング会社PwC Indonesiaがインドネシアの消費者を対象に実施したアンケート調査「[Indonesia Electric Vehicle Consumer Survey 2023](#)」（4.17MB）によれば、「次に購入する自動車として、化石燃料車とHV、BEVのどれを購入するか」との問い合わせに対して、BEVと回答した人の割合は、「今後1年先では」が21%であったのに対して、「長期的には」が45%に達した。BEVに関する前述の課題がクリアできれば急速に普及する可能性もある。

表8：BEVの購入や輸入に係る2024年の税制優遇策

内容	期間	条件	根拠法令
四輪のBEVと電動バスに係る付加価値税を10ポイント減	2024年 未まで	国産化率（TKDN、注1）が40%以上の特定四輪と特定電動バス（運転者を含む10人以上を輸送するBEV）	財務大臣規則2024年第8号（インドネシア語） （503KB）
四輪のBEVと電動バスに係る付加価値税を5ポイント減	2024年 未まで	TKDNが20%以上40%未満の特定電動バス	財務大臣規則2024年第9号（インドネシア語） （503KB）
BEVの購入に対する奢侈（しゃし）品販売税（通常15%）を免除	2024年 未まで	BEVの輸入完成車（CBU）と完全ノックダウン（CKD）方式によって国内生産されたBEVの購入（注2）	財務大臣規則2024年第10号（インドネシア語） （425KB）
一部の電気自動車（EV、注3）の輸入関税を免除	2025年 12月31日まで	投資大臣／投資調整庁（BKPM）長官規則2023年第96号で定めた事業者（注4）による輸入であることや、輸入や引き渡しに関する投資大臣の承認書を付する必要がある。	財務大臣規則2024年第10号（インドネシア語） （547KB）

注1：TKDNの概要是[2023年12月27日付地域・分析レポート](#)参照。

注2：事業者が輸入や生産の形態に応じて規定された書類を作成の上、投資省に提出する必要あり。書類は「政府負担奢侈税の実

現に関する報告書」に加え、CBU の場合は輸入申告書、CKD の場合は請求書（タックスインボイス）の提出が求められる。

注 3 : HS コード 8703.80.17、8703.80.18、8703.80.19、8703.80.97、8703.80.98、8703.80.99 に該当する EV。

注 4 : インドネシアで法人化され、独立または他の自動車組み立て事業者と共同して、バッテリー駆動の四輪 BEV を生産する企業。

出所：財務大臣規則 2024 年第 8 号、9 号、10 号から JETRO 作成

中国の EV 最大手メーカー BYD が 2024 年 5 月、インドネシアで BEV 生産開始に向けた工場の土地取得に係る協力協定の締結を発表（[2024 年 5 月 8 日付ビジネス短信参照](#)）するなど、BEV の現地生産・販売がますます加速することが見込まれており、インドネシアの自動車市場に引き続き注目が集まる。

ベトナム（生産・販売）：新車販売は前年比 2 割減の約 40 万台、経済減速で低迷

2024 年 7 月 1 日 ハノイ事務所（萩原 遼太朗）

2023 年のベトナム国内の新車販売は、前年比約 2 割減の 40 万台前後にとどまった。初めて 50 万台を突破した 2022 年から反転し、低調な 1 年に終わった。景況感の悪化や金利の高止まりなど、経済の不透明感が続いたことで、高額な支出を控える動きが強まつたとみられる。

本レポートでは、2023 年の新車販売実績を振り返り、車種部門別やボディータイプ別などで分析する。併せて、2024 年についても展望する。

＜新車販売台数は前年比 2 割減＞

ベトナム自動車工業会（VAMA）の発表によると、2023 年の新車販売台数は、30 万 1,989 台（前年比 25.4% 減）。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 40 万台と推計される。50 万台を突破した前年（2022 年）から 2 割の減少だ。景況感の悪化や金利上昇など経済の不透明感が続いたことで、販売が伸び悩んだ。

当地の新車販売は、2016 年に 30 万台。2019 年に 40 万台を超える、2022 年に 50 万台を突破した。2016 年から 2022 年までの 6 年の間に、年間販売台数が 7 割近く増加したことになる。2022 年の販売が好調だったのは、新型コロナ禍の需要減からの反発や、国内生産車（国産車）を対象にした政府による優遇措置（2021 年 12 月～2022 年 5 月）に伴う販売の後押しなどの要因が重なった結果といえるだろう。

なお、VAMA 発表の新車販売台数（2023 年）のうち、国産車（海外ブランドを含む）は前年比 18 万 1,380 台（19.9% 減）。対して輸入車は、12 万 609 台（32.3% 減）だった（図 1 参照）。

図1：2018年から2023年のベトナム新車販売台数の推移（単位：台）



注1：点線はVAMA公表外の販売台数。2018年はヒュンダイ・タインコン発表の販売台数。2019年以降はビンファストの販売台数も含まれる。

注2：2023年のビンファストは報道における推定値を計上している。

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

国産車の販売は、減少幅が比較的小さかった。これは、前年に続き、政府支援策の効果と考えられる。具体的には、2023年7月1日～12月31日の6ヶ月間、国産車の自動車登録料を半減する措置を適用した（[2023年7月10日付ビジネス短信参照](#)）。政府は、過去2回（2020年6～12月、2021年12月～2022年5月）にわたり、新型コロナ禍の影響で生産・販売が落ち込んだ国内自動車メーカー（外資を含む）を支援する目的で、同様の支援を実施。今回で3回目になった。仮に本体価格が300万円の国産車を新たに購入する場合、自動車登録料は通常30万～36万円ほどかかる。同措置は、これを半減するものだ。

国産車は、支援策が始まった当初の7月と8月こそ、月間1万3,000台の販売にとどまった。しかし、徐々に販売台数が増加。9月以降は、すべての月で1万6,000台以上を販売した（図2参照）。これに対して輸入車は、7月に1万1,100台を販売したものの、8～11月は1万台を割り低迷が続いた。

図2：2023年の国産車と輸入車の月別販売台数と前年同月比（単位：台、%）



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

12月の販売は、国産車が2万4,044台、輸入車1万4,696台。いずれも年間最多になった。国産車については、支援策終了前の駆け込み需要があったと考えられる。加えて、国産・輸入双方を含め、各社が旧正月（テト）商戦を控えて値引きキャンペーンを進めた効果などが表れたとみられる。しかし、政府の支援も、通年の販売台数を前年比プラスに転じる程の効果には至らなかった。

VAMAが発表する新車販売台数を車種部門別にみると、2023年は(1)乗用車が前年比27.2%減（23万706台）、(2)商用車16.5%減（6万9,078台）、(3)特別目的車（ダンプトラックなど）55.7%減（2,205台）になった（図3参照）。

図3：2018年から2023年の車種別新車販売台数（単位：台）



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

VAMAが発表した販売台数（合計30万1,989台）のうち、加盟企業に限ったデータ（合計27万6,377台）を地域別にみると、(1)ベトナム北部は12万1,849台（前年比19.8%減）、(2)南部10万6,835台（28.5%減）、(3)中部4万7,693台（15.9%減）だった。南部は、不動産市場も北部に比べ低迷しており、高額な支出を控える影響が強く表れたとみられる。

<セダンからの需要の移行が鮮明に>

主要メーカー・ブランド別（輸入車を含む）にみると、ヒュンダイ・タインコンが6万7,450台で首位（表1参照）。以下、トヨタ、タコ・起亜などが続いた。

トップ10の中では唯一、フォード（ブランド・メーカー別第4位）が、前年比増になつた。ピックアップトラック「レンジャー」をはじめとして、好調な販売を保った結果と考えられる。

表1：主要ブランド・メーカー別の販売台数（2023年）

(単位：台、%) (△はマイナス値)

ブランド・メーカー	2022年	販売台数	シェア	前年比
ヒュンダイ・タインコン（注1）	81,582	67,450	19.6	△ 17.3
トヨタ	91,115	57,414	16.7	△ 37.0
タコ・起亜	60,729	40,773	11.9	△ 32.9
フォード	28,847	38,322	11.1	32.8
タコ・マツダ	36,052	35,632	10.4	△ 1.2
三菱	39,861	30,894	9.0	△ 22.5
ホンダ	30,645	23,802	6.9	△ 22.3
タコ・トラック	21,107	14,535	4.2	△ 31.1
スズキ（ビスコ）	16,209	13,317	3.9	△ 17.8
いすゞ（注2）	11,108	8,671	2.5	△ 21.9
ブジョー	10,175	3,038	0.9	△ 70.1
日野（注2）	5,613	2,555	0.7	△ 54.5
タコ・プレミアム（BMW、MINI）	1,298	2,110	0.6	62.6
レクサス	1,510	1,793	0.5	18.7
タコ・バス	939	1,630	0.5	73.6
ドータイン	1,581	949	0.3	△ 40.0
ビナモーター（注2）	384	285	0.1	△ 25.8
サムコ	289	239	0.1	△ 17.3
ビエム	491	216	0.1	△ 56.0
大宇バス	110	202	0.1	83.6
合計（注3）	439,645	343,827	100.0	△ 21.8

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：いすゞ、日野、ビナモーターは、バスシャーシを含まない。

注3：VAMAに加盟していない輸入ブランドやビンファスト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

なお、表1で示したほか、当地ではビンファスト（地場複合企業ビングループ傘下）が製造する自動車も販売されている。同社は、国内販売実績を公表していないが、当地メディアは、2023年の全世界での納車台数を3万4,855台とする同社の発表や輸出実績などを基に、国内納車台数を約3万2,000台前後と推計している。ただし、タクシー事業を運営するグループ企業（[2023年3月30日付ビジネス短信参照](#)）への納品が多数を占めているとみられ、一般消費者向けの販売などには不明な点が多い。なお、同社は2022年半ばにガソリン車生産を終了し、以降は電気自動車（EV）だけを生産しているため、2023年の納車実績は全てEVだ。

乗用車をモデル別にみると、(1)三菱自動車の「エクスパンダー（Xpander）」が1万9,740台で首位で、(2)ヒュンダイ・タインコン「アクセント（Accent）」、(3)タコ・マツダ「CX-5」などが続いた（表2参照）。トップ10の中では、「CX-5」やタコ・起亜「ソネット（Sonet）」、フォード「エベレスト（Everest）」だけが、前年比2～4割増と躍進した。

表2：乗用車の販売台数上位10モデル（2023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	エクスパンダー (Xpander)	三菱	MPV	19,740	6,562	4,008	9,170	△ 10.2
2	アクセント (Accent)	ヒュンダイ・タインコン（注）	セダン	17,452	—	—	—	△ 22.9
3	CX-5	タコ・マツダ	クロスオーバー	16,808	9,261	2,594	4,953	32.3
4	レンジャー (Ranger)	フォード	ピックアップ	16,085	6,485	3,662	5,938	△ 2.2
5	ヴィオス (Vios)	トヨタ	セダン	13,521	6,277	2,748	4,496	△ 42.5
6	ソネット (Sonet)	タコ・起亜	クロスオーバー	11,366	5,902	2,343	3,121	20.3
7	クレタ (Creta)	ヒュンダイ・タインコン（注）	SUV	10,719	—	—	—	△ 11.4
8	カローラクロス (Corolla Cross)	トヨタ	SUV	10,485	4,961	2,622	2,902	△ 51.2
9	エベレスト (Everest)	フォード	SUV	9,960	4,303	1,696	3,961	42.7
10	シティ (City)	ホンダ	セダン	9,894	4,531	2,504	2,859	△ 32.7

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

VAMA 加盟企業に限ったボディータイプ（車両形態）別の販売台数は、SUV が 6 万 2,234 台、MPV が 5 万 3,062 台で、セダンの 5 万 2,658 台を上回った（表 3 参照）。SUV や MPV の販売台数がセダンを上回ったのは、データが取れる 2015 年以降で初めてだ。2018 年と 2023 年を比較すると、セダンの販売台数はほぼ半減。その減少分を補うかたちで、SUV、MPV、クロスオーバーの台数が大きく増加した。2023 年は、その傾向がより鮮明に表れ、消費者嗜好（しこう）の変化を読み取れる。

表3：主な車両形態別販売台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

形態	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2018～2023年の増減率
SUV	35,558	56,885	60,880	64,091	85,903	62,234	75.0
MPV	20,305	39,533	28,560	22,051	55,288	53,062	161.3
セダン	98,891	101,542	93,905	75,588	90,984	52,658	△ 46.8
クロスオーバー	12,243	10,231	17,868	28,094	34,544	37,837	209.1
ピックアップトラック	18,491	22,767	19,697	25,325	22,762	20,122	8.8

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

<2024 年も出足不調>

2024 年に入ってからも、販売不振は深刻だ。VAMA が発表した 2024 年 1～4 月の新車販売台数は 8 万 2,515 台（前年同期比 11.1% 減）で、2023 年からさらに落ち込んでいる。車種部門別にみると、乗用車が 5 万 9,116 台（13.6% 減）、商用車 2 万 2,730 台（2.9% 減）、

特別目的車 669 台（28.1% 減）だった。また、国産車 4 万 2,902 台（17.5% 減）に対し、輸入車は 3 万 9,613 台（3.0% 減）だ。車種、国産車・輸入車を問わず、前年同期を下回る販売台数で低迷しているが、2023 年 12 月で登録料半減の優遇措置が終わった国産車の落ち込みが特に深刻だ。

新車販売が引き続き伸び悩む状況を踏まえ、政府は 4 度目となる国産車に対する優遇措置の実施を検討しているが、その効果の程度は不明だ。また、足元で通貨のベトナム・ドン安ドル高が進行していることも不安材料になる。その影響を受けるのは輸入車だけではなく、多くの部材を輸入に頼る国内生産にとっても、ドン安は逆風だ。

ただし、この 4~5 年見られる SUV や MPV の増加傾向は、乗車人数や目的に応じた購入車両の多様化を示している。消費市場の成長に伴い、運転を趣味にする消費者や、アウトドア用途の購入の増加も期待できそうだ。

インド（生産・販売）：成長するインド乗用車市場、2023年度は過去最多 多目的車とEV政策がカギ

2024年5月21日 ベンガルール事務所（岩井 淳佳）

人口世界一、GDP世界5位と経済成長を続けるインド。国内の自動車市場も拡大傾向にあり、2023年度（2023年4月～2024年3月）の自動車販売台数（二輪、三輪を含む）は前年度比12.5%増加した。中でも乗用車販売は多目的自動車（UV）が好調で、421万8,746台と過去最高を記録した。今後の市場シェア争奪は、UVの市場戦略がカギとなるだろう。日系自動車メーカーのマルチ・スズキ、トヨタ・キルロスカは増産計画を発表しており、さらなるシェア拡大が期待される。国民の所得向上や政府による電気自動車（EV）支援策などによって、自動車市場の成長が今後も続くことは間違いない。

＜ポストコロナで順調に成長する自動車業界＞

インド自動車工業会（SIAM）によると、2023年の自動車国内販売台数（二輪、三輪を含む）は2,385万3,463台で、前年度比12.5%増加した。部門別にみると、乗用車が421万8,746台で同8.4%増、商用車が96万7,878台で同0.6%増、二輪車が1,797万4,365台で同13.3%増、三輪車が69万1,749台で同41.5%増となった（表1参照）。

表1：部門別自動車の生産・販売・輸出台数（2023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	4,901,844	6.9	4,218,746	8.4	672,105	1.4
一般乗用車	1,979,911	△ 9.4	1,548,943	△ 11.4	429,677	3.8
多目的自動車（UV）	2,777,051	22.8	2,520,691	25.8	234,720	△ 5.1
バン	144,882	3.1	149,112	7.3	7,708	378.5
商用車	1,066,429	3.0	967,878	0.6	65,816	△ 16.3
小型商用車	673,955	2.7	594,684	△ 1.5	47,591	△ 15.9
中・大型商用車	392,474	3.5	373,194	4.0	18,225	△ 17.4
二輪車	21,468,527	10.3	17,974,365	13.3	3,458,416	△ 5.3
スクーター	6,391,272	14.1	5,839,325	12.5	512,347	22.9
オートバイ	14,589,393	8.7	11,653,237	13.9	2,943,341	△ 8.9
モペッド	487,862	11.8	481,803	9.1	2,728	△ 35.1
三輪車	992,936	16.0	691,749	41.5	299,977	△ 17.9
乗客輸送三輪	843,162	16.5	545,038	50.9	296,080	△ 18.0
貨物輸送三輪	116,141	15.9	111,519	14.3	3,897	△ 12.9
電動リキシャ	29,830	5.8	31,290	17.4	—	—
電動カート	3,803	1.0	3,902	12.1	—	—
合計（その他を含む）	28,434,742	9.6	23,853,463	12.5	4,500,492	△ 5.5

注1：BMW、メルセデス、ジャガー、ボルボ・オート、ダイムラー、JBMオート＆スキヤニアのデータは含まれない。

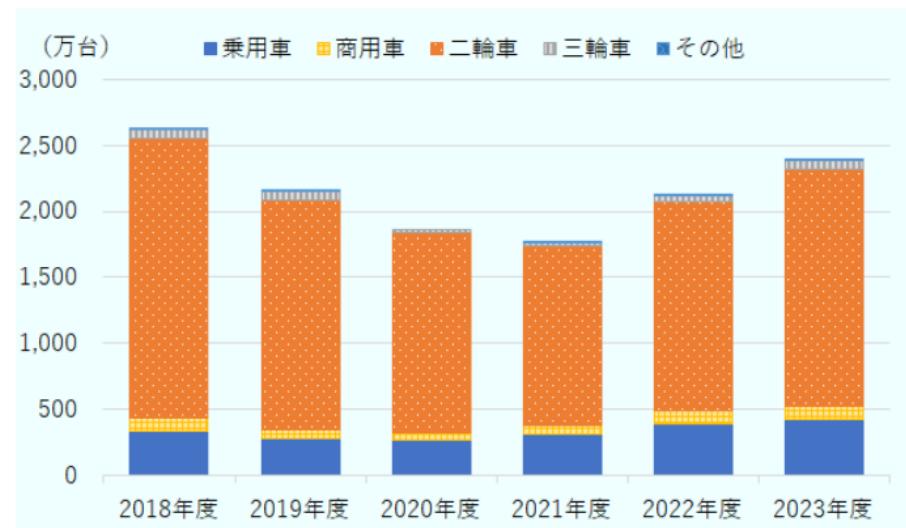
注2：電動リキシャは主に乗客輸送、電動カートは主に貨物輸送に使われる。

出所：インド自動車工業会（SIAM）

年度別の国内販売台数の推移をみると、新型コロナウイルス禍などによる影響で、2021年度には1,761万7,606台まで落ち込んだものの、2022年度から回復傾向にある。販売台

数の大部分は変わらずに二輪車で、2023年度は全体の75.4%を占めた。2023年度の販売台数は、各部門が2019年度の販売台数を超えて、新型コロナ禍前の水準まで回復を見せた（図1参照）。特に乗用車は過去最高の420万台超で、背景には多目的自動車（UV）の好調（前年度比25.8%増）があると思われる。

図1：国内販売台数推移



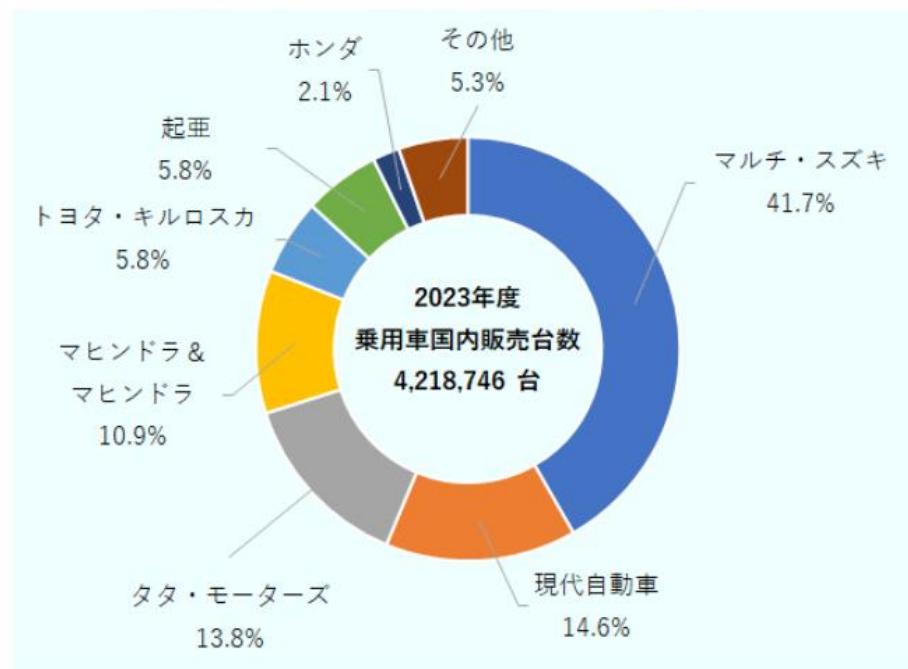
出所：インド自動車工業会（SIAM）を基にジェトロ作成

＜乗用車のシェアトップはスズキ＞

乗用車の主要メーカー別販売台数は、上位3社が安定感を見せた。市場シェアはマルチ・スズキがトップで41.7%、韓国の現代自動車が14.6%、地場のタタ・モーターズが13.8%と続く（図2参照）。3社とも前年度から1桁の増加で順位を守ったかたちだ。地場のマヒンドラ&マヒンドラは前年度比28.0%増、トヨタ・キルロスカは同41.8%増加で販売台数を伸ばし、2022年度に続いて好調を維持した（表2参照）。

一方、2022年度は2桁成長と好調だった韓国の起亜は前年度比8.8%減、ホンダは同5.3%減、日産は同10.3%減と落ち込んだ。日系5社（マルチ・スズキ、トヨタ・キルロスカ、ホンダ、日産、いすゞ）の合計は212万2,802台で、市場シェアは50.3%。前年度の49.0%から1.3ポイント上昇した。

図2：主要メーカーの乗用車市場シェア（2023年度）



出所：インド自動車工業会（SIAM）を基にジェトロ作成

表2：主要メーカー別乗用車国内販売台数（2023年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

メーカー	2022年度 (2022年4月～ 2023年3月)	2023年度 (2023年4月～ 2024年3月)	増減率	シェア (2023年 度)
マルチ・スズキ	1,606,870	1,759,881	9.5	41.7
現代自動車	567,546	614,717	8.3	14.6
タタ・モーターズ	544,391	582,915	7.1	13.8
マヒンドラ&マヒンドラ	359,253	459,877	28.0	10.9
トヨタ・キルロスカ	173,245	245,676	41.8	5.8
起亜	269,229	245,634	△ 8.8	5.8
ホンダ	91,418	86,584	△ 5.3	2.1
ルノー	78,926	45,439	△ 42.4	1.1
シュコダ・オート	52,269	44,522	△ 14.8	1.1
MGモーター	48,866	44,115	△ 9.7	1.0
フォルクスワーゲン	41,326	43,197	4.5	1.0
日産	33,611	30,146	△ 10.3	0.7
PCAモーターズ	9,062	8,367	△ 7.7	0.2
FCAインディア・オートモービルズ	12,445	5,406	△ 56.6	0.1
フォース・モーターズ	679	1,755	158.5	0.0
いすゞモーターズインディア	978	515	△ 47.3	0.0
合計（その他を含む）	3,890,114	4,218,746	8.4	100.0

出所：インド自動車工業会（SIAM）

<乗用車の成長トレンドは変わらず UV>

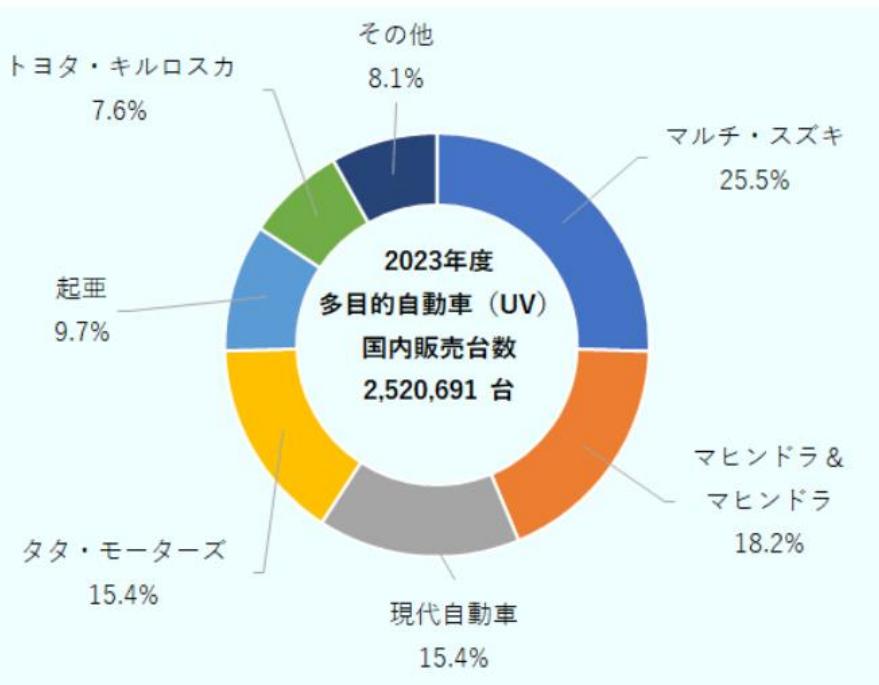
乗用車をさらにセグメント別にみると、一般乗用車は 154 万 8,943 台で前年度比 11.4% 減、UV は 252 万 691 台で同 25.8% 増、バンは 14 万 9,112 台で同 7.3% 増だった。小型車

をはじめとした一般乗用車が前年度の2桁増から2桁減に転じた一方、UVが4年連続の2桁増と好調だった。車種別データにもそのトレンドが表れている。

一般乗用車の車種別ランキングを見ると、首位はマルチ・スズキのコンパクトモデル（「スマート、ワゴンR」など計82万8,015台）で、2位以下に大差をつけたものの、前年度比4.1%減だった。他方、同社のコンパクトモデルは車種別1位を長年維持しており、根強い人気がうかがえる。この人気がマルチ・スズキの一般乗用車シェア第1位（63.3%）に大きく貢献していると考えられる。

乗用車の車種別2位～7位は各社のUVが占め、いずれも前年度から販売台数を2桁以上増やした。2位はタタ・モーターズのコンパクトUV（「ネクソン」など計34万1,773台）で前年度比11.7%増だった。3位はマルチ・スズキのコンパクトUV（「ブレッツア」など計32万1,641台）で前年度の2.2倍、4位は同社UV（「グランド・ヴィターラ」など計27万926台）で同47.2%増と、同社UVの好調ぶりがうかがえる。5位、6位はマヒンドラ&マヒンドラ、7位は現代自動車のUVモデルがランクインした。また、トヨタ・キルロスカのミニバン（「イノーバ・クリスタ、イノーバ・ハイクロス」計9万8,180台）は、台数は10万台には届かなかったが、同76.7%増と好調だった。こうした車種の人気により、UV市場シェアは、マルチ・スズキが25.5%、マヒンドラ&マヒンドラが18.2%を占めた（図3参照）。

図3：多目的自動車（UV）メーカー別市場シェア（2023年度）



出所：インド自動車工業会（SIAM）を基にジェトロ作成

＜二輪車は順調に成長、上位4社は安定＞

2023年度の二輪車の国内販売台数（前年度比13.3%増の1,797万4,365台）は、新型コ

コロナ前 2019 年度の 1,741 万 6,432 台を超えた。過去最高だった 2018 年度の 2,117 万 9,847 台には遠いものの、直近 10 年で 3 番目の数値となった。セグメント別にみても、スクーターが 583 万 9,325 台で前年度比 12.5% 増、オートバイが 1,165 万 3,237 台で同 13.9% 増、モペッドが 48 万 1,803 台で同 9.1% 増と、いずれも順調な回復を見せている（表 1 参照）。

主要メーカー別シェアは、首位がヒーローでシェア 30.2%、2 位はホンダで 25.2%、3 位は TVS モーターで 17.6%、4 位はバジャジ・オートで 12.4% だった。上位 4 社は 2022 年度と同じ順位を守った一方、スズキがロイヤルエンフィールドを抜いて 5 位に浮上し、販売台数は 92 万 1,009 台（前年度比 26.0% 増）だった（表 3 参照）。日系 4 社（ホンダ、スズキ、ヤマハ、カワサキ）の合計は 615 万 649 台、市場シェアは 34.2% で、2022 年度の 33.6% とほぼ同じ水準になっている。

表3：主要メーカー別二輪車国内販売台数（2023年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

メーカー	2022年度 (2022年4月～ 2023年3月)	2023年度 (2023年4月～ 2024年3月)	増減率	シェア (2023年 度)
ヒーロー	5,155,793	5,420,370	5.1	30.2
ホンダ	4,025,527	4,530,196	12.5	25.2
TVSモーター	2,597,936	3,157,050	21.5	17.6
バジャジ・オート	1,801,010	2,237,118	24.2	12.4
スズキ	730,756	921,009	26.0	5.1
ロイヤルエンフィールド	734,840	834,795	13.6	4.6
ヤマハ	568,534	694,853	22.2	3.9
エイサー・エナジー	93,212	107,894	15.8	0.6
ピアシオ	44,382	38,163	△ 14.0	0.2
オキナワ	100,702	13,841	△ 86.3	0.1
チェタク	4,873	13,467	176.4	0.1
カワサキ	4,028	4,591	14.0	0.0
その他	1,178	1,018	△ 13.6	0.0
合計	15,862,771	17,974,365	13.3	100.0

<有望なインド市場、多目的車と EV がカギに>

インドの自動車業界は新型コロナ禍の落ち込みから回復し、成長傾向にある。背景には、近年の高い経済成長に伴って中間層の所得が向上、需要が拡大していることが挙げられる。また、インド政府の製造業振興政策「生産運動型インセンティブ（PLI）スキーム」もこの成長を後押ししている。同スキームは自動車と自動車部品分野も補助金支給対象に含んでおり、2026 年度まで継続する予定だ。今後も自動車業界が成長することは間違いない。

有望なインド市場で、各メーカーは 2 つの観点についてかじ取りを迫られている。1 つは UV 市場戦略だ。現在は人気の高い UV 車種を出したメーカーが乗用車全体のシェアを伸ばす傾向にある。消費者心理に「刺さる」UV の開発が求められている。

もう 1 つは電気自動車（EV）の開発だ。インド政府は 2030 年までに EV の販売を乗用

車の 3 割、二輪車の 8 割にまで引き上げる目標を掲げる。6 月 4 日に開票される総選挙の結果を控えた現在は、二輪車、三輪車を対象にした電動モビリティ促進スキーム (Electronic Mobility Promotion Scheme 2024) を展開中だ ([2024 年 3 月 21 日付ビジネス短信参照](#))。同スキームの適用は 2024 年 7 月末までの予定だが、8 月以降も新政権による同様の振興策が予想されており、政府の EV 奨励策は続くとみられる。こうした動きに伴い、外資系メーカーの EV 工場投資が相次いでおり ([2023 年 5 月 23 日付](#)、[2024 年 3 月 1 日付ビジネス短信参照](#))、各社はシェア拡大に向けて、UV の市場戦略と EV 振興策の活用が求められている。

自動車業界の伸びが期待される中、トヨタ・キルロスカは 2023 年に新工場建設を発表 ([2023 年 11 月 28 日付ビジネス短信参照](#)) したほか、マルチ・スズキは 2023 年度の総販売台数（輸出を含む）が過去最高の 200 万台超を記録し、2030 年までに年間 400 万台まで増産する目標を掲げる ([2024 年 4 月 8 日付ビジネス短信参照](#))。両グループは開発・生産分野で協業するほか、2022 年 3 月に自動車部品分野で PLI を承認されている。また、ホンダは二輪 EV の開発促進に向けて、新たに研究開発拠点の設立を発表した。今後、インド国内での日系メーカーのさらなるシェア拡大が期待される。

オーストラリア（販売）：2023 年の新車販売台数は 120 万台突破、EV は 2.5 倍に

2024 年 6 月 19 日 シドニー事務所（青島 春枝）

オーストラリアの 2023 年の新車販売台数は、前年の 100 万台超えからさらに増加して 120 万台に到達し、過去最高を記録した。電気自動車（EV）も前年から 2.5 倍に急増し、9 万台を超えた。新車販売台数に占める EV の割合は前年の 3.6% から 8.1% まで上がった。連邦政府は 2024 年 3 月、EV を含む低排出車を国内に普及させるため、新車自動車の二酸化炭素（CO₂）排出基準案を議会に提出し、5 月 16 日に可決された。2025 年 1 月から施行を予定している。

<2023 年の新車販売台数は過去最高を記録>

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）によると、2023 年の新車販売台数は前年比 12.5% 増の 121 万 6,780 台となり、過去最高記録を達成した（表 1 参照）。海外での自動車生産が回復し、好調な国内需要に供給が追いついた形となった。タイプ別にみると、乗用車は 4.1% 増の 21 万 1,361 台、国内で人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）は 18.2% 増の 67 万 9,462 台とさらに好調だった。総販売台数に占める SUV の割合は 55.8% と過半数を占め、2022 年（53.1%）から 2.7 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、%)

タイプ	2021年	2022年	2023年	前年比	
				増減	伸び率
乗用車	221,556	203,056	211,361	8,305	4.1
SUV	531,700	574,632	679,462	104,830	18.2
その他自動車	296,575	303,741	325,957	22,216	7.3
合計	1,049,831	1,081,429	1,216,780	135,351	12.5

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

新車販売台数をメーカー別にみると、トヨタ自動車が 21 万 5,240 台と引き続き首位だったが、前年比では 6.8% 減少したことから、新車販売台数に占める同社のシェアは前年の 21.4% から 17.7% に低下した（表 2 参照）。2 位のマツダは 4.5% 増の 10 万 8 台で、順調に販売台数を伸ばしたが、シェアは 8.2% と前年（8.9%）からやや縮小した。フォードは 31.8% 増の 8 万 7,800 台と大きく伸び、シェアが 7.2% と前年（6.2%）から拡大するとともに、順位も前年の 6 位から 3 位に上昇した。また、2023 年に販売台数を最も伸ばしたのはテスラで、2.4 倍の 4 万 6,116 台（シェア 3.8%）となり、初めてトップ 10 位圏内に躍り出た。

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	メーカー	2021年	2022年	2023年	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ	223,642	231,050	215,240	△ 15,810	△ 6.8
2	マツダ	101,119	95,718	100,008	4,290	4.5
3	フォード	71,380	66,628	87,800	21,172	31.8
4	起亜	67,964	78,330	76,120	△ 2,210	△ 2.8
5	現代自動車	72,872	73,345	75,183	1,838	2.5
6	三菱自動車	67,732	76,991	63,511	△ 13,480	△ 17.5
7	MGモーター	39,025	49,582	58,346	8,764	17.7
8	テスラ	—	19,594	46,116	26,522	135.4
9	スバル	37,015	36,036	46,114	10,078	28.0
10	いすゞUTE	35,735	35,323	45,341	10,018	28.4

出所：FCAIおよびオーストラリア電気自動車協会（EVC）発表資料からジェトロ作成

モデル別では、前年に2位だったフォードの「レンジャー」が前年比33.4%の6万3,356台で、2023年の最も売れた車種となった（表3参照）。直近3年間首位を維持していたトヨタ自動車の「ハイラックス」は5.1%減の6万1,111台で2位となった。また、販売台数の伸びが最も大きかったのは、テスラの「モデルY」で3.3倍の2万8,769台に急増した。また、上海汽車傘下MGモーターの「ZS」（30.2%増、2万9,258台）、いすゞUTEの「ディーマックス」（28.2%増、3万1,202台）も好調だった。なお、上位10モデルのうち6モデルが日本のメーカーで、メーカー別（表2参照）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、－は値なし)

順位	モデル（メーカー）	車種	2021年	2022年	2023年	前年比	
						台数	増減率
1	レンジャー（フォード）	ピックアップトラック	50,279	47,479	63,356	15,877	33.4
2	ハイラックス（トヨタ）	ピックアップトラック	52,801	64,391	61,111	△ 3,280	△ 5.1
3	ディーマックス（いすゞUTE）	ピックアップトラック	25,117	24,336	31,202	6,866	28.2
4	RAV4（トヨタ）	SUV	35,751	34,845	29,627	△ 5,218	△ 15.0
5	ZS（MGモーター）	SUV	18,423	22,466	29,258	6,792	30.2
6	モデルY（テスラ）	SUV	—	8,717	28,769	20,052	230.0
7	ランドクルーザー（トヨタ）	SUV	26,633	24,542	26,449	1,907	7.8
8	アウトランダー（三菱自動車）	SUV	8,051	19,546	24,263	4,717	24.1
9	CX-5（マツダ）	SUV	24,968	27,062	23,083	△ 3,979	△ 14.7
10	ツーソン（現代自動車）	SUV	11,469	17,870	21,224	3,354	18.8

出所：FCAIおよびオーストラリア電気自動車協会（EVC）発表資料からジェトロ作成

<2023年のEV販売台数は前年から2.5倍に急増>

オーストラリア電気自動車協会（EVC）が 2024 年 3 月に発表した年次報告書 ([5.38MB](#)) によると、2023 年の EV（注 1）の新車販売台数は前年比 2.5 倍の 9 万 8,436 台となった（表 4 参照）。2019 年の 6,718 台から 5 年間で 14.7 倍に拡大している。2021 年以降、バッテリー式電気自動車（BEV）の販売台数が急増しており、2023 年は前年比 2.6 倍の 8 万 7,217 台となった。プラグインハイブリッド車（PHEV）も前年比 89.0% 増の 1 万 1,219 台で、BEV より緩やかだが大きく伸びている。内燃機関搭載車を含む全新車販売台数に占める EV の割合を計算すると、2021 年は 2.0%、2022 年は 3.6%、2023 年は 8.1% と年々拡大している。

表4：オーストラリアにおけるEV販売台数（新車）
(単位：台、%)

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	前年比	
						台数	増減率
BEV	5,292	5,215	17,293	33,416	87,217	53,801	161.0
PHEV	1,426	1,685	3,372	5,937	11,219	5,282	89.0
合計	6,718	6,900	20,665	39,353	98,436	59,083	150.1

出所：オーストラリア電気自動車協会（EVC）、オーストラリア自動車協会（AAA）発表資料からジェトロ作成

2023 年の 1 年間で最も販売台数が多かった EV のモデルのトップ 3 は、1 位がテスラの「モデル Y」（BEV、2 万 8,769 台）、2 位が同「モデル 3」（BEV、1 万 7,347 台）、3 位が BYD 「ATTO 3」（BEV、1 万 1,042 台）で、これら 3 モデルで EV 販売台数の 58.1% を占めた。EV の販売台数トップ 20 のうち、日本のメーカーは三菱自動車「アウトランダー」（PHEV）が 8 位、同「エクリプス クロス」（PHEV）が 11 位、マツダの「CX-60」（PHEV）が 13 位の 3 モデルにとどまった。

＜低排出車の国内供給を増やすため、政府は CO2 排出基準を策定へ＞

連邦政府は、オーストラリアの GHG（温室効果ガス）排出量（CO2 換算）の約 2 割を占める運輸部門の排出削減を進めるため、2023 年 4 月に「EV 戦略」を発表した（[2023 年 5 月 10 日付ビジネス短信参照](#)）。戦略で定めた政府目標（EV 普及）実現のため、新車（乗用車、小・中型貨物車）を対象とする「新車効率性基準」（New Vehicle Efficiency Standard : NVES）を新たに設け、CO2 排出量の上限値を定める方針を示した。この背景には、オーストラリアでは、自動車をすべて輸入に依存しているが、燃費基準がないため、自動車メーカーから EV など低排出車の供給が後回しされている状況がある。排出規制の導入により、EV や低排出車の供給を増やしたい考えだ。

NVES は、2 回にわたるパブリック・コンサルテーションを経て国会に提出された。2024 年 2~3 月に行われた第 2 回パブリック・コンサルテーションでは、新車の乗用車と小・中型貨物車（車両総重量 4.5 トンまで）を対象とし、自動車サプライヤーに対し、車種別に 1 キロメートル当たりの CO2 排出上限値を設定し、一定期間を経ても上限値を達成できない場合、サプライヤーに罰金を科すとする政府案が示された（[2024 年 2 月 20 日付ビジネス短信参照](#)）。これに対して、FCAI は、排出上限値や NVES の導入時期など内容の再検討を

求める意見書を提出するなど、9,000 件を超える意見書が集まった ([2024 年 3 月 22 日付ビジネス短信参照](#))。

これらの業界関係者などから寄せられた意見も踏まえて、連邦政府は一部の要件を緩和した基準法案 (New Vehicle Efficiency Standard Bill 2024) を策定、国会審議を経て 2024 年 5 月 16 日に成立した。2029 年までの段階的な CO₂ 排出上限値の引き上げや、乗用車 (注 2) の排出上限値は当初案から変更しなかったが、小・中型貨物車の CO₂ 排出上限値を緩和した (表 5 参照)。また、四輪駆動車 (4WD) について、一部の車種 (はしご型のラダーフレームで作られているもので 3 トン以上の牽引能力があるもの) については、より基準の緩い小・中型貨物車 (LCV : Light commercial vehicle) に区分した (注 3)。また、NVES の導入開始時期は 2025 年 1 月で変わらないが、クレジットの売買や罰則の適用開始 (注 4) は、2025 年 7 月に延期した。

表5：車種別のCO₂排出上限値

(単位：グラム／1kmあたり)

年	当初案 (2024年2月時点)		修正案 (2024年5月)	
	乗用車	小・中型貨物車	乗用車	小・中型貨物車
2025	141	199	141	210
2026	117	164	117	180
2027	92	129	92	150
2028	68	94	68	122
2029	58	81	58	110

注：当初案は、オプションA、B、Cがあり、政府が推奨するオプションBを抜粋。政府はB案をもとに検討を進め、最終的にはB案の小・中型貨物車に適用される排出上限値が修正された。

出所：インフラ・交通・地方開発・通信・芸術省「February 2024 Consultation Impact Analysis」、New Vehicle Efficiency Standard Bill 2024

政策面でも EV を含めた低排出車を国内に普及していくための制度整備が始まったところだが、NVES が 2025 年 1 月から施行し、その後 EV の普及が進めば、EV の整備士が不足するとされており、どのように新しい職種の人手不足を解消していくのかも課題となる。クリーンエネルギー分野の技術者を増やすため、連邦政府は、2023 年から実施している「新エネルギー実習プログラム (New Energy Apprenticeships Program)」について、2024 年 6 月 1 日から、プログラムの対象分野の範囲を拡大する予定だ。同プログラムは、見習い中の実習生に対して、最大 1 万オーストラリア・ドル (約 104 万円、豪ドル、1 豪ドル=約 104 円) の生活費などの支援を提供するもの。拡大される分野は、クリーンエネルギー先端産業、住宅建設、再生エネルギーのほか、EV も含まれており、EV の取り扱いを学ぶ見習いの EV 整備士の育成が進むことが期待される。

注 1：EVC は、プラグインにより充電できるあらゆる自動車を電気自動車 (EV) と定義しており、バッテリー式電気自動車 (BEV) とプラグインハイブリッド電気自動車

(PHEV) が含まれる。

注 2 : 政府ウェブサイトで公表されている「New Vehicle Efficiency Standard Bill 2024」によると、車種別の定義として「Type 1 vehicle」は、連邦政府が規定するオーストラリア・デザイン・ルール (Australian Design Rules: AD) にある M カテゴリー (乗用車: Passenger vehicles) の一部に該当するもの。具体的には、M カテゴリーは、MA (乗用車)、MB (フォーワードコントロール乗用車)、小型オフロード車 (light off-road passenger vehicle)。「Type 2 vehicle」は、N カテゴリー (貨物車) の一部に該当するもの。N カテゴリーは、NA (車両総重量が 3.5 トンを超えない小型貨物車)、NB1 (車両総重量が 3.5 トンを超え、4.5 トンまでの中型貨物車)、大型オフロード車 (heavy off-road passenger vehicle)。大型オフロード車の定義など詳細は、[New Vehicle Efficiency Standard Bill 2024](#) (769KB) の Section15 を参照。

注 3 : 4WD のカテゴリー分けについては、インフラ・交通・地方開発・通信・芸術省の「New Vehicle Efficiency Standard Fact Sheet」(March 2024) を参照。

注 4 : ペナルティーは、最終的に 1 キロ当たり 1 グラムを超えるごとに 100 豪ドルを課す案が採用されている。

<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2023年の米自動車販売、前年比12.3%増の1,562万台

クリーンビークルは5割増と好調も、成長のスピードに注視

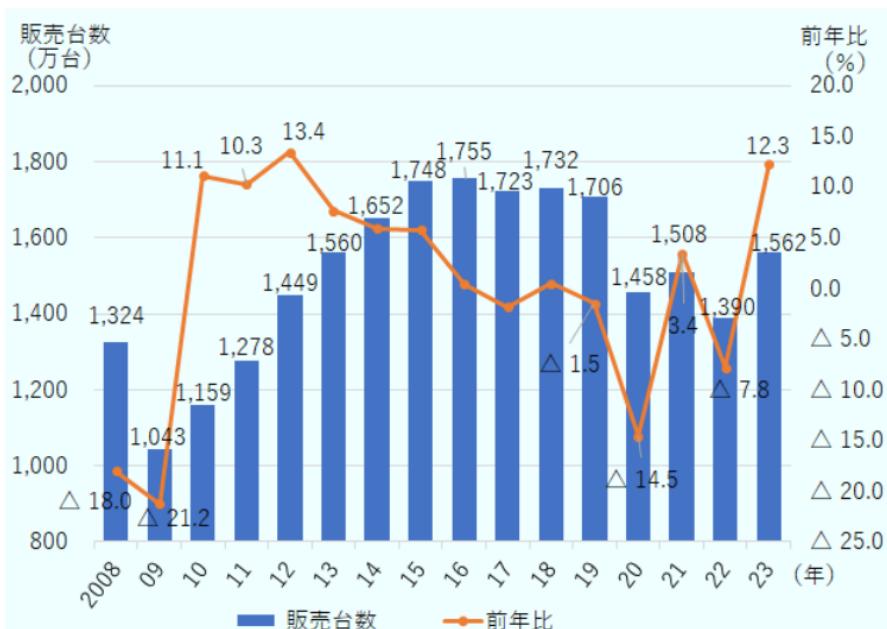
2024年4月3日 ニューヨーク事務所（大原 典子）

米国における2023年の新車販売は、在庫の回復や価格低下、インセンティブ増加などが後押しし、前年比12.3%増の1,561万台6,878台となった。2024年の予測販売台数は1,600万台前後。クリーンビークルは前年比47.5%増、全車シェア9.3%の145万台4,058台と好調に伸びたが、年後半にかけて伸びが鈍化した。連邦政府が税額控除や充電器設置への補助金、厳しい環境規制で電気自動車（EV）の普及政策を進める中、中国車の市場参入に対する懸念も高まっており、関税の再引き上げなども求められている。

<2023年は予測を超える1,562万台>

モーターインテリジェンスの発表（2024年1月10日）によると、米国の2023年の新車販売台数は、前年比12.3%増の1,561万台6,878台となった（図1参照）。生産台数の増加による在庫の回復やメーカーが提供するインセンティブ（販売促進のための割引）の増加、販売価格の低下などが後押しした。年初には、米国経済が不況に陥るとの懸念から、自動車メーカーによる在庫の積み上げや、インセンティブを引き上げての販売促進の可能性が低く、1,400万台前半から1,500万台前半に収まると予測されていたが、これを上回る結果となった（[2023年4月12日付地域・分析レポート参照](#)）。ただし、2019年比では8.5%減となり、新型コロナ禍前の水準には及ばなかった。

図1：新車販売台数と前年比の推移（2008～2023年）



出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

- [表1：メーカー別の販売・生産台数（2023年販売台数が多い順）](#) (702KB)

<生産増により在庫が順調に回復>

2023年の生産台数は1,044万4,870台で、半導体不足等など影響で落ち込んだ前年に比べ2.3%増加した(表1参照)。パンデミック前の2019年比でも2.3%減まで回復した(同じく2019年比で2020年は17.5%減、2021年15.1%減、2022年4.5%減)。2023年の生産台数をメーカー別にみると、9月中旬から10月下旬まで行われた全米自動車労働組合(UAW)によるストライキの影響などもあって、ゼネラルモーターズ(GM)とステランティスがそれぞれ前年比6.6%減、22.1%減と減少し、フォードは0.2%増と微増にとどまった。一方、日系のホンダ(22.4%増)、日産(12.5%増)、トヨタ(8.8%増)などが増加し、全体の伸びを押し上げた。

生産の回復に伴い、在庫も増加した。2023年の平均売り上げ在庫比率(販売台数に対する在庫台数の比率)は前年より41ポイント上昇して146%、第4四半期には171%にまで回復した。また、コックスオートモーティブによると、2023年12月時点の平均在庫日数は、前年同月より17日増えて71日分となった。在庫の回復に伴い、メーカーによるインセンティブも増加する傾向にある。ケリーブルーブックによると、2023年12月時点のインセンティブが平均車両販売価格に占める割合は、前年同月の2.7%から5.5%に増加し、1,300ドル以上高い2,682ドルとなった。平均車両販売価格に関しては、2023年12月時点で前年同月比1.5%減の4万8,759ドルだった。依然として高水準が続くものの、2022年12月の4万9,507ドルをピークに下落傾向にある。

<販売の約6割がSUV、プレミアムクラスも好調>

部門別に販売台数をみると、乗用車が前年比8.2%増、小型トラックが13.5%増といずれも増加した(表2参照)。

表2：2023年の新車販売台数の内訳

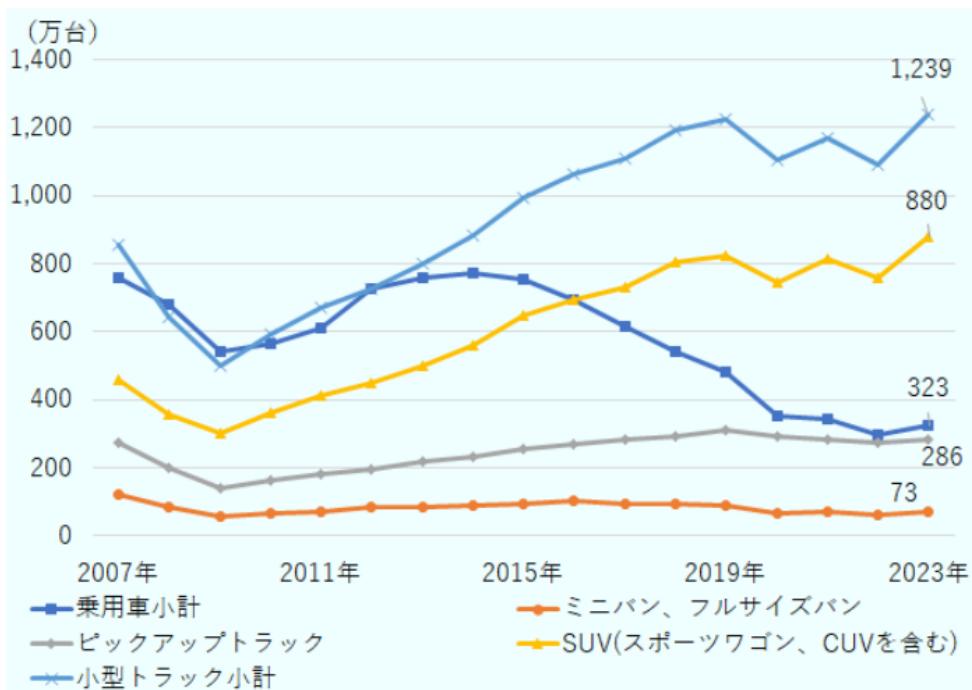
(単位：台、%)

	2022年	2023年		
	販売台数	販売台数	前年比	構成比
乗用車小計	2,985,388	3,229,010	8.2	20.7
ミニバン、フルサイズバン	614,400	730,807	18.9	4.7
ピックアップトラック	2,733,760	2,855,777	4.5	18.3
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	7,569,881	8,801,284	16.3	56.4
小型トラック小計	10,918,041	12,387,868	13.5	79.3
合計	13,903,429	15,616,878	12.3	100.0

出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

全販売台数に対する小型トラックの構成比(シェア)は、データの確認できる1980年以来最多のそれに伴い9.3%となった(表2、図2参照)。中でも、スポーツ用多目的車(SUV)は前年より2ポイント増加し、過去最高の56.4%にまで伸びた。また、全車を仕様に応じ5段階に分けると、いずれのクラスも前年比増となったが、バッテリー式電気自動車(BEV)の特斯拉「モデルY」やレクサス「NX」などが好調なクラス3、ベントレーやフェラーリなどが伸びた最高級クラス5がいずれも2019年の水準を超える勢いとなった。

図2：部門別新車販売台数の推移

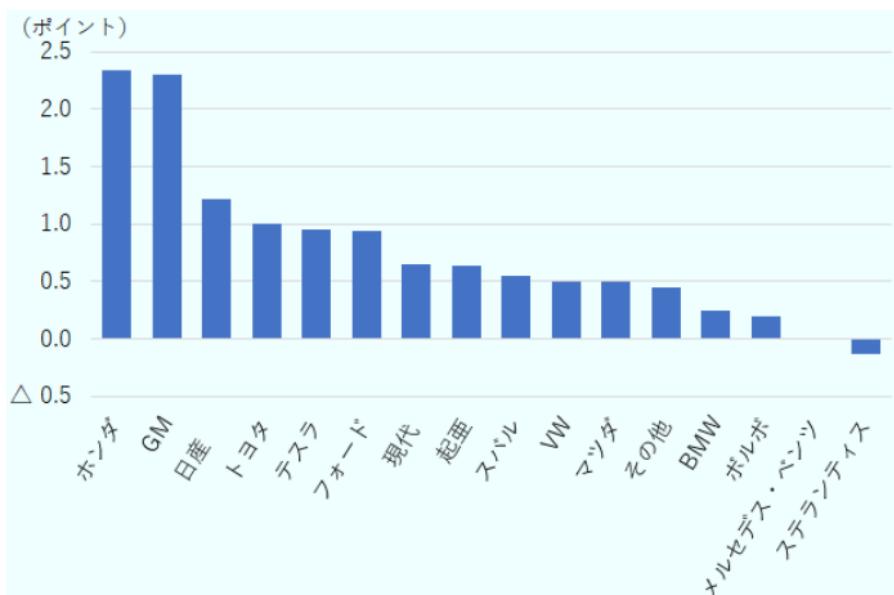


出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

<増加台数最多は特斯拉「モデルY」>

主要メーカー別の販売台数では、ステランティス以外の全社で前年より増加した。ホンダ、GM、日産、トヨタ、特斯拉の順で全体の伸びに寄与した（図3参照）。中でもホンダは、前年の大幅減の要因となったサプライチェーンの混乱が回復したことが後押しし、前年比33.0%増の大幅増となった。またモデル別でみると、台数の増加数では特斯拉のBEV「モデルY」が前年比14万2,497台増で最多、次いでホンダ「CR-V」が12万3,302台増、フォードのピックアップトラック「Fシリーズ」が9万6,832台増と市場全体の販売を押し上げた。

図3：全新車販売台数の増加に対するメーカー別寄与度



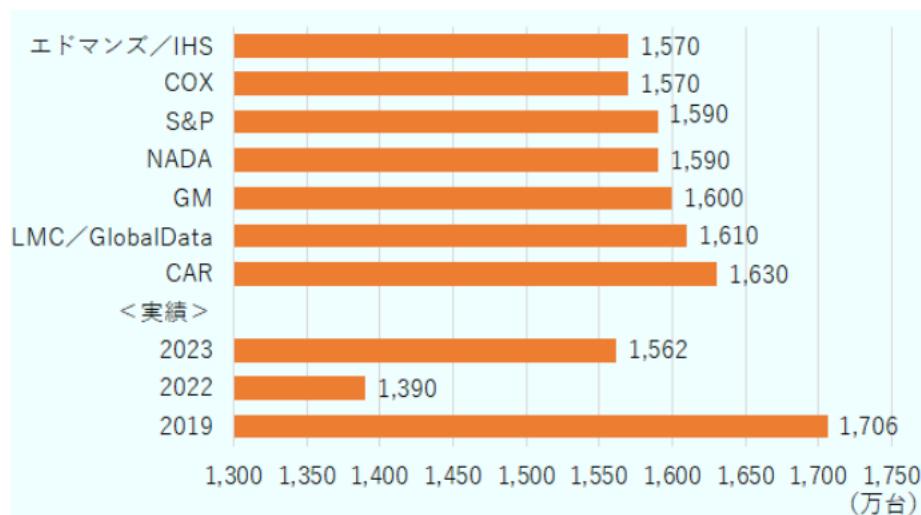
出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

メーカー別の販売動向を詳しくみると、GMはSUV「トラックス」、ピックアップトラック「シエラ」が伸びて14.1%増となった。トヨタはSUV「グランドハイランダー」「RAV4」が伸びて6.6%増、フォードはピックアップトラック「Fシリーズ」、SUV「ブロンコスポーツ」が伸びて7.0%増、ステランティスはピックアップトラック「ラム」、ジープのSUV「ラングラー」が押し下げて1.2%減となった。ホンダはSUV「CR-V」、乗用車「シビック」が押し上げて33.0%増、日産はSUV「ローグ」、乗用車「セントラ」が伸びて23.2%増、現代はSUV「ツーソン」、乗用車「エラントラ」が伸びて11.5%増、起亜はミニバン「カーニバル」、SUV「スポーテージ」が増加し12.8%増、テスラはSUV「モデルY」、乗用車「モデル3」が伸びて25.4%増となった。またスバルはSUV「フォレスター」、乗用車「アウトバックスワゴン」が伸びて13.6%増、VWはBEVのSUV「ID.4」、SUV「Q8」が好調で14.1%増となった（表1参照）。

<2024年はさらに需要が増加するとの見通し>

2024年の新車販売台数に関し、主な調査会社は、在庫の回復とインセンティブの増加、繰り越し需要の残存により、健全な自動車市場への回復が見込まれることから、2023年の実績を上回る1,600万台前後まで増加すると予測している（図4参照）。しかしながら、高水準が続く自動車ローン金利と家計のクレジット状況の悪化、販売価格下落の鈍化などが押し下げ要因となり、伸び率では、2023年を下回る0.5～4.4%増にとどまる見込みだ（図5参照）。セントルイス連銀によると、2023年11月時点での市中銀行自動車ローン（48カ月）は、2001年5月（8.67%）に次ぐ高水準の8.51%まで上昇した（図5参照）。また、自動車ローン債務残高のうち、新たに30日以上の滞納に陥った残高の割合は、2023年第4四半期時点で、2011年第1四半期以降最高の7.69%となった。また、90日以上の重大な遅延に関しても、2022年第1四半期以降、増加する傾向にある。

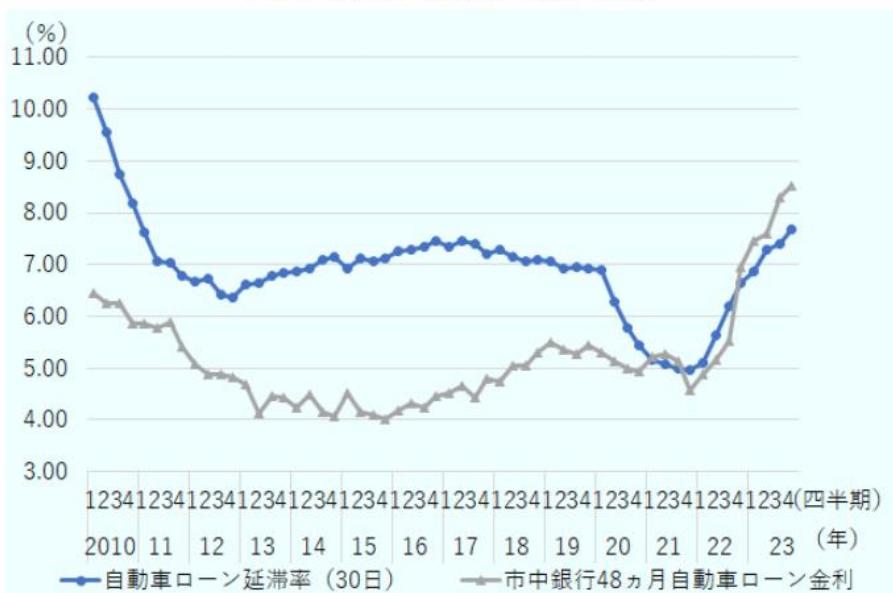
図4：主な調査会社の2024年の新車販売台数の予測



注：CAR: センターフォートモーティブリサーチ、LMC: LMCオートモーティブ、IHS:IHS マークイット、NADA:全米ディーラー協会、COX: COXオートモーティブの略。2023年12月～2024年1月に各社が発表した予測値。

出所：各社発表データなどを基にジェトロ作成

図5：自動車ローン金利と延滞率の推移



注：当該四半期に30日以上の延滞が始まったローン残高の全体に占める割合。

出所：ニューヨーク連邦準備銀行、セントラル銀行連邦準備銀行

<クリーンビークルは145万台超>

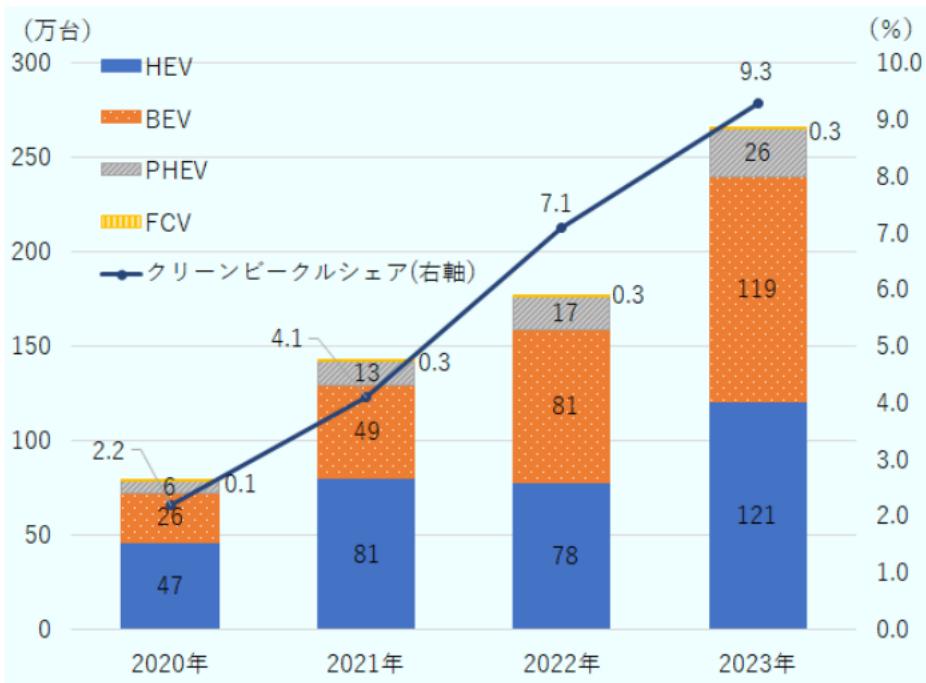
2023年のクリーンビークル（注1）の販売台数は、前年比47.5%増の145万4,058台と大幅に伸びた。ガソリン車を含む全販売台数に占める割合は9.3%となり、前年より2.2ポイント増加した（表3、図6参照）。燃料電池車（FCV）は10.0%増の2,978台にとどまつものの、BEVは47.1%増の119万2,318台、プラグインハイブリッド車（PHEV）は49.7%増の25万8,762台と好調であった。

表3：動力別販売台数

項目	2022年		2023年	
	販売台数	販売台数	前年比	全車に占める割合
BEV	810,466	1,192,318	47.1	7.6
PHEV	172,910	258,762	49.7	1.7
燃料電池車	2,707	2,978	10.0	0.0
クリーンビークル合計	986,083	1,454,058	47.5	9.3
ハイブリッド車（HEV）	783,177	1,206,087	54.0	7.7
電動車合計	1,769,260	2,660,145	50.4	17.0
ガソリン車	12,134,169	12,956,733	6.8	83.0
全米新車販売台数	13,903,429	15,616,878	12.3	100.0

出所：モーターインテリジェンス発表データから杰トロ作成

図6：電動車販売台数の推移



出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

クリーンビークルの8割以上を占めるBEVの足元の販売動向をみると、2023年第1四半期から第3四半期まで前年同期比5割増程度で推移していたものの、第4四半期は38.4%増にとどまった。こうした中、GMが2022年から2024年までに計画していた40万台のBEVの生産計画を見直したほか、フォードがバッテリー工場の縮小を発表したことなどから、BEV市場の伸びの鈍化を指摘する声も聞かれており、今後の動向が注目される。

2023年のBEV販売をメーカー別にみると、特斯拉の首位が続くものの、2020年に約8割に達して以降、シェアは減少する傾向にあり、2023年は前年より約10ポイント低い54.9%となった。市場に投入されたモデル数が前年の52から62に増えるなど、特斯拉以外の選択肢が拡大したことによる。PHEVの伸びに関しては、2022年末に「グランチエロキー4xe」を投入したステランティスが前年比2.4倍で首位、マツダや起亜などが続いた。

ハイブリッド車(HEV)は、第2四半期以降、BEVを若干上回る傾向が続いており、年間販売台数では120万6,087台となった。ホンダSUV「CR-V」や乗用車「アコード」など人気車種のハイブリッド版が大幅に伸びたことによる。また日系メーカーでは、トヨタの「カローラクロス」「グランドハイランダー」といったSUVもHEVの増加に寄与した。

<2023年、EV普及の課題改善に向けた取り組み>

EV普及においては、航続距離への不安、車両価格の高さ、充電器不足が主な課題といわれる。これらについて2023年の動向を見てみよう。

- (1) 航続距離：エネルギー省によると、2023年末時点の BEV における 1 回の充電当たりの走行距離の中央値は 270 マイル（約 432 キロ）となった。2021 年の 234 マイル、2022 年の 257 マイルから伸長したが、ブルームバーグの調べによると、米国では「心理的なバリアとして」一般的に 300 マイル以上が求められており、各社の指標となっているようだ。最長ではルシードエアが 516 マイルに到達しており、大型車を含め各社バッテリー技術の開発などで航続距離を伸ばしつつある。
- (2) 車両価格：ケリーブルーブックなどによると、BEV の平均車両価格は、2022 年 6 月の 6 万 6,997 ドルをピークに下落傾向にあり、2023 年 12 月時点には、前年同月比 12.8% 減の 5 万 3,611 ドルまで下落した。合計で BEV の約 5 割を占める特斯拉「モデル Y」と「モデル 3」の値引きが影響したとみられるが、そのほかにも特斯拉に追随するかたちで、フォードが人気車種の「マッハ E」の価格を下げて対応。現代、起亜もそれぞれ「アイオニック 6」「EV6」にインセンティブを乗せて 3 万ドル台に抑えた。車両価格の多くの割合を占めるバッテリー価格の低下も後押ししており、ブルームバーグ NEF によると、技術革新や供給量の増加で、11 月時点のリチウムイオンバッテリーの平均価格は、1 キロワット時当たり前年比で 14% 減の 139 ドルにまで低下。特斯拉「モデル S」の販売年である 2013 年比では 8 割以上下がった。ブルームバーグでは、2025 年に 113 ドル、2030 年には 80 ドルまで下落するとみており、それに伴う車両価格の低下が期待されている。
- (3) EV 用充電器：バイデン政権の目標設置台数である全米における 50 万基の設置に向け、インフラ投資雇用法 (IIJA)、インフレ削減法 (IRA) のもとで充電器設置プロジェクトが進んでいる。2023 年には、IIJA の国家 EV インフラ (NEVI) ・フォーミュラプログラムに基づき、オハイオ州、ニューヨーク州で充電施設が稼働したほか、ペンシルベニア州、メイン州でも設置工事が始まった。2023 年 12 月時点での全米における充電ポート数（レベル 2、直流急速充電）は 16 万 5,000 個と 2022 年の 14 万 4,000 個から伸びたが、エネルギー省は、政府が目標とする 2030 年までに新車販売台数の半数をクリーンビークルとする場合、120 万個（注 2）以上のポートが必要だと試算しており、達成には程遠い。既に設置されている充電器には不具合も多く、政府は補助金を充てて強化を進める。一方、2023 年 5 月のフォードを皮切りに、主要メーカー各社は、特斯拉のスーパーチャージャーが利用できるよう、同社との利用契約を結んだ。充電器の中では安定したサービスを行うスーパーチャージャーの利用拡大と増設が、充電器不足の短期的な解決策の 1 つとして注目される。

<政府による推進策と規制>

2023 年 1 月 1 日から、インフレ削減法 (IRA) の下でクリーンビークル購入者に対し、ライトビークルは 1 台当たり最大 7,500 ドル、中古車、商用車は最大でそれぞれ 4,000 ドル、4 万ドルの税額控除の適用が開始した。一方で同年 4 月には、対象車両に課す控除の条

件として定められた「バッテリー調達価格割合要件」の適用も始まった（[2023年4月18日付ビジネス短信参照](#)）。2022年8月から適用を開始している「北米での車両の最終組み立て要件」と合わせ、2023年末時点で全額、あるいは一部が控除対象となった車両は、全クリーンビークルの2割に満たない19モデルに限られるという結果になった。メーカーは購入者が控除を得られるよう、これら要件の対象外となるリース販売に注目しており、2023年10月時点のEVのリース販売は1月の10%から24%に増加した（フォーブス2024年1月26日）。

また、環境規制に関しては、2027年～2032年モデルに対し、環境保護庁（EPA）が2023年4月に温室効果ガス（GHG）排出規制案を（[2023年4月21日付ビジネス短信参照](#)）、運輸省道路交通安全局（NHTSA）が同7月に燃費規制の規制案を発表した（[2023年8月1日付ビジネス短信参照](#)）。いずれも、これまでで最も厳しい規則値が提案されたため、実質的にはBEVの販売を義務化するものだ、として自動車業界や議会など各所から見直しを求める声が上がっていた（注3）。

＜中国製EVの参入が脅威に＞

2023年末ごろからは、中国製の低価格帯EVの米国市場参入を懸念し、中国製車への関税引き上げを求める声が大きくなってきた。EVを含む中国の自動車輸出は、中国国内での需要鈍化もあり大幅に増加している（[2023年12月4日付地域・分析レポート参照](#)）。さらに中国は、並行して国外での生産拠点設立も加速させており、2024年2月には、EV世界最大手の比亜迪（BYD）がメキシコでの生産を検討していることが報じられ、話題となつた。BYD製EVは比較的低価格な上、メキシコからの輸入車は、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の原産地規則を満たせば関税なしとなり、またメキシコ製車は、IRA税額控除の条件の1つである「北米での最終組み立て要件」を満たすため、米国にとって大きな脅威となる。現在、中国製車には一般税率2.5%に加え、通商法301条による追加関税として25%の輸入関税が課されているが、議会や産業界からは、関税率の再引き上げを含むかたちでの速やかな通商法301条の見直しや、中国企業が生産するEVに対する一定額の追加関税を求める声が上がっている（[2024年3月11日付ビジネス短信参照](#)）。また政府においても、中国製EVの流入が国家安全保障上の重大なリスクになるとみて、IRAなどを通じてサプライチェーンにおける中国依存を回避するとともに、中国の情報通信技術を利用した自動車のリスク調査と対応により、中国メーカー製EVの締め出しを狙う（[2024年3月1日付ビジネス短信参照](#)）。中国メーカー製EVの参入阻止という点では、政府、議会与野党ともに大筋で立場を同じくしており、今後の動向が注視される。

＜見通しが難しい2024年以降のEV市場＞

2024年のBEV販売見通しに関し、専門家の多くが引き続き一定の伸びを予測しているが、その「程度」についての見方は様々だ。コックスオートモーティブは2023年比32%増、S&Pグローバルモビリティは47%増で、全車に占める割合は、2023年の7.6%から、それぞれ10%、11%にまで伸びるとみている。一方で、自動車コンサルティングのオートパシ

フィックは、今後、需要が集中すると思われる 3 万 5,000 ドル以下の車両が限定的であることなどから、前年比は 22% 増にとどまり、BEV のシェアは 9% と 2023 年の伸び（前年比 1.8 ポイント増）を下回るとの見方もある。またブルームバーグは、PHEV を含めた EV のシェアを、2023 年の 9.3% から 13% に増加すると予測する。ただし、政治の二極化が加速することで、予想外の押し下げ要因が発生する可能性を指摘している。11 月の大統領選の結果次第では、環境規制や IRA といった EV 普及政策の見直しの可能性も想定されるため、EV 市場の見通しは立てにくい状況だ。車両の電動化が政治的な争点にもなる中、急速な BEV 化に難色を示す議員などからは、PHEV や HEV は短期的な落としどころだ、との声も上がっている。

こうした中で、GM は、新たなプラットフォームの立ち上げではなく、2023 年に初代モデルの製造を中止していた「ボルト」を 2025 年に復活させることでコストカットを見込む。またフォードは、中国製 EV の米国市場参入を視野に入れ、小型で安価な EV の投入に力を入れる、と述べる。北米トヨタの小川哲男取締役社長兼最高経営責任者（CEO）は自動車専門誌のインタビューの中で、BEV の需要は増加する、としながらも、現状では政府規制と実需が乖離しているとし、2030 年時点での全車に対するシェアを約 30% と見込む。「トヨタは消費者の求めるものを見据えつつ、製品とエコシステムの双方で（EV 化を）キャッチアップしていく」とし、2024 年は、消費者のライフスタイルに合わせてさまざまなレベルの電動化を提供する「マルチパス」戦略を追求しつつ、EV のラインアップを拡大する同社の計画の「始まりの年」である、と述べた（オートモーティブニュース 2024 年 3 月 1 日）。

注 1：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）、燃料電池車（FCV）の総称。

注 2：政府発表資料では、充電ポート数を指す場合と、充電器数を指す場合があるので注意が必要。

注 3：2024 年 3 月 20 日に EPA が最終規則を発表（[2024 年 3 月 26 日付ビジネス短信参照](#)）。

カナダ(生産・販売) : カナダの 2023 年新車販売は前年比 11.8% 増、生産は 22.8% 増

2024 年 10 月 8 日 トロント事務所 (井口 まゆ子)

カナダの 2023 年の新車販売台数は、第 4 四半期（10～12 月）の在庫改善と、ここ数年の繰り延べ需要により、前年比 11.8% 増と、厳しい経済状況を切り抜ける形となった。メーカー別では、ゼネラルモーターズ (GM) が浮上して首位に、フォードが 2 位に後退したもの、引き続き米国系 2 社がトップを維持した。タイプ別で見ると、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) の合計であるゼロエミッション車 (ZEV) の新車登録台数が前年比で 49.4% 増加し、市場シェアも 10.8% と引き続き拡張基調を見せている。生産台数はほとんどのメーカーで増加し、全体では前年比 22.8% 増と大きく伸びた。日系がトップ 2 位を占め、そのシェアも上昇した。ZEV 生産では、稼働開始や大規模投資計画を発表するなど、各社の動向が注目される。

＜販売台数は記録的な増加率で回復傾向に＞

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 2024 年 1 月 15 日に発表した統計によると、カナダの 2023 年の新車販売台数は前年比 11.8% 増加の 166 万 4,085 台で、1997 年以来では最大の伸び率となり、ここ数年の落ち込みから回復を成し得た年となった（表 1 参照）。2023 年第 4 四半期（10～12 月）には、在庫レベルの改善と、過去数年間の逆風の経済を克服したことによる繰り延べ需要が見られた。

メーカー別にみると、GM が前年比 15.4% 増の 26 万 3,084 台で、1 位に浮上。フォードは前年比 0.2% 減の 23 万 9,790 台で、2 位に後退した。トヨタは 13.6% 増の 22 万 7,460 台で、前年と変わらず 3 位。ステランティスは前年比 6.3% 減の 15 万 9,152 台で、4 位を維持した。前年 6 位だったホンダは前年比 20.7% 増の 12 万 4,628 台、前年 5 位だった現代が 12 万 2,285 台で、前年比の 3.4% 増にとどまったことにより、順位が逆転して 5 位に浮上した。日系メーカーの販売台数が一様に増大した中で、特に三菱は前年比 61.6% 増と、際立って好調だった。

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 (注1)	メーカー	2022年	2023年	前年比
1 (2)	GM	228,003	263,084	15.4
2 (1)	フォード	240,325	239,790	△0.2
3 (3)	トヨタ	200,204	227,460	13.6
4 (4)	ステランティス	169,799	159,152	△6.3
5 (6)	ホンダ	103,294	124,628	20.7
6 (5)	現代	118,308	122,285	3.4
7 (7)	日産	76,411	91,378	19.6
8 (8)	起亜	68,258	84,768	24.2
9 (10)	VW	46,951	63,757	35.8
10 (9)	マツダ	49,874	58,637	17.6
11 (11)	スバル	44,009	54,966	24.9
12 (12)	メルセデス・ベンツ	34,316	35,948	4.8
13 (15)	三菱	22,101	35,708	61.6
14 (13)	アウディ	29,137	35,076	20.4
15 (14)	BMW	27,866	31,021	11.3
—	その他 (注2)	30,408	37,342	22.8
米系・日系	米系自動車メーカー	638,127	662,026	3.7
	日系自動車メーカー	495,893	592,777	19.5
	その他メーカー	355,244	410,197	15.5
セグメント	乗用車	240,128	236,192	△1.6
	小型トラック	1,248,516	1,427,893	14.4
合計		1,488,644	1,664,085	11.8

注1：かつて内は2022年。

注2：そのほかはジャガー、ランドローバー、マセラティ、ミニ、ポルシェ、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トロ作成

米系メーカーの販売台数合計は前年比 3.7% 増の 66 万 2,026 台だった。一方、カナダで販売を行う日系自動車メーカー6社（トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、スバル、三菱）の合計は同 19.5% 増の 59 万 2,777 台となったことから、販売シェアは前年の 33.3% から 35.6% に拡大した。

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 1.6% 減の 23 万 6,192 台と落ち込み、小型トラック[ピックアップトラック、スポーツ多目的車 (SUV)、クロスオーバーSUV]は前年比 14.4% 増の 142 万 7,893 台だった。全車種に対する小型トラックのシェアが新車販売台数全体の 85.8% と、前年の 83.9% から増えた一方、乗用車は前年の 16.1% から 14.2% に減少し、小型トラックへのシフト傾向が続いている。

なお、オートモーティブ・ニュース・カナダは2024年1月5日、DACの発表には含まれないテスラのカナダでの販売台数を発表した。それによると、2023年は前年比51.2%増の3万6,900台で、DACが発表した各メーカーの前年比と比較しても、三菱と並んで目立って高い伸びを記録した。

<ZEVシェアは2桁に移行し、拡大基調>

ZEVが2023年の新車登録台数に占める割合は10.8%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普及に向けた支援策や規制などの政策を打ち出している。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年までに新車の乗用車・ピックアップトラック販売の100%をZEVとすることを義務付けると発表した([2021年7月8日付ビジネス短信参照](#))。2023年12月には、環境・気候変動省が小型車の新車販売での割合の義務付けも発表した([2023年12月20日付ビジネス短信参照](#))。2026年のモデルから少なくとも20%をZEVとし、10年を経て2035年には100%を達成する計画だ。さらに、2019年に天然資源省が開始した電気自動車(EV)充電器設置に対する助成金制度「電気自動車インフラ整備プログラム(ZEVIP)」が2027年3月31日まで延長され、9億カナダ・ドル(約945億円、Cドル、1Cドル=約105円)の追加資金をかけ、2029年までに8万4,500基の設置を目標としている。こうした政策の後押しもあり、カナダ統計局が2024年4月に発表した2023年の新車登録台数統計では、BEVが前年比41.5%増の13万9,501台、PHEVは同80.5%増の4万5,077台と大きく増大した(表2参照)。ZEV(BEVとPHEV)の合計は前年比49.4%増加して18万4,578台と、市場シェアも同10.8%と2桁に達し、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)

項目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	対前年比
ガソリン車	1,834,883	1,776,571	1,384,928	1,415,361	1,232,425	1,320,139	7.1
ディーゼル車	70,600	59,089	64,769	65,881	75,244	73,938	△1.7
バッテリー式電気自動車(BEV)	22,570	35,523	39,036	58,726	98,589	139,501	41.5
ハイブリッド車(HEV)	25,837	38,390	41,453	79,330	81,150	135,659	67.2
プラグインハイブリッド車(PHEV)	21,713	20,642	15,317	27,306	24,973	45,077	80.5
その他燃料車(注1)	257	230	58	5	18	16	△11.1
全車種合計	1,975,860	1,930,445	1,545,561	1,646,609	1,512,399	1,714,330	13.4
ZEV (BEV + PHEV) 台数(注2)	44,283	56,165	54,353	86,032	123,562	184,578	49.4
ZEV (BEV + PHEV) シエア	2.2	2.9	3.5	5.2	8.2	10.8	31.8

注1：液体プロパン、天然ガス、水素などを含む。

注2：FCEV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および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

<テスラ、現代、トヨタの3社で補助金受けた車両が半数以上>

前述のZEV購入補助金支給制度「iZEVプログラム」では、政府の指定するメーカー希望小売価格の対象車種に対して、最大5,000カナダ・ドルの補助金が支給される。運輸省が発表した2023年の補助金支給台数は前年比約2.5倍の14万3,168台と大幅に増加、前述のカナダ統計局による新車登録台数統計で示されたZEV台数(18万4,578台)の8割弱が補助金を受けた計算となる。メーカー別では、テスラ4万2,481台(シェア29.7%)、現代1万6,582台(同11.6%)、トヨタ1万5,425台(同10.8%)で、3社で半数以上(52.0%)を占めた(表3参照)。

表3：iZEVプログラム補助金支給台数（2023年）

(単位：台、%) (-は値なし)

メーカー	BEV	PHEV	FCEV	合計	シェア
テスラ	42,481	—	—	42,481	29.7
現代	13,208	3,374	—	16,582	11.6
トヨタ	4,208	11,209	8	15,425	10.8
GM	13,211	—	—	13,211	9.2
起亜	7,061	2,116	—	9,177	6.4
三菱	—	9,098	—	9,098	6.4
フォード	4,250	3,420	—	7,670	5.4
VW	6,365	—	—	6,365	4.4
ステンランティス	—	5,205	—	5,205	3.6
日産	3,525	—	—	3,525	2.5
アウディ	3,366	—	—	3,366	2.4
ボルボ	2,151	48	—	2,199	1.5
ポールスター	2,167	—	—	2,167	1.5
マツダ	598	1,223	—	1,821	1.3
スバル	1,769	34	—	1,803	1.3
BMW	1,243	465	—	1,708	1.2
ミニ	582	287	—	869	0.6
ピンファスト	480	—	—	480	0.3
メルセデス・ベンツ	16	—	—	16	0.0
ホンダ	—	—	—	—	0.0
合計	106,681	36,479	8	143,168	100.0
シェア	74.5	25.5	0.0	100.0	—

出所：カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

<カナダでの生産台数、北米内の生産シェア、とともに増大>

2023年の生産台数は引き続き増加した。DACが1月31日に発表した統計によると、前年比22.8%増の152万6,241台（表4参照）となった。生産台数順にみると、トヨタは前年比21.4%増の52万5,811台で、首位を維持した。2位に浮上したホンダは、「シビック」「CR-V」の両方で大幅に増産し、37万4,467台で、前年比55.7%増を記録した。ステンランティスは前年比4.6%減の30万5,838台で、3位へ順位を下げた。他方、4位、5位のフォードとGMはそれぞれ前年比23.9%増、33.7%増だった。

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(注)	メーカー	2022年	2023年	前年比
1 (1)	トヨタ	432,984	525,811	21.4
2 (3)	ホンダ	240,536	374,467	55.7
3 (2)	ステンランティス	320,536	305,838	△4.6
4 (4)	フォード	130,197	161,300	23.9
5 (5)	GM	118,769	158,825	33.7
セグメント	乗用車	296,319	341,472	15.2
	小型トラック	946,703	1,184,769	25.1
合計		1,243,022	1,526,241	22.8

注：かっこ内は2022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やフォード、GM に比べ、上位 2 位を占めた日系メーカーの前年からの伸び率が高かったため、カナダでの日系メーカーの生産シェアは前年の 54.2%から 59.0%へと上昇した。セグメント別では、乗用車の生産台数の前年比 15.2%増に対し、小型トラックは 25.1%増だったことから、全生産台数に対する小型トラックのシェアは前年の 76.2%から 77.6%へと拡大する結果となった。

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おり、2023 年はその 7 割半ばまで回復したことになる。北米 3 カ国の生産台数シェアでは、2019 年当時のカナダ 12.3%、米国 63.9%、メキシコ 23.7%に対し、2023 年にはカナダ 9.7%、米国 66.3%、メキシコ 24.0%と、一見すると落ちている。しかし、2023 年の北米生産成長率でみると、米国は前年比 2.5%増、メキシコは前年比 14.9%増に対し、カナダは 22.8%増と大きく伸びた。

GM カナダはカナダで初となる商用の EV 生産工場を 2020 年からカナダ・オンタリオ州インガソールで稼働させている。DAC の発表した 2023 年の統計によると、同工場で商用車「ブライト・ドロップ・ゼボ 600」が 5,775 台生産された。

<EV 生産体制に向けた投資計画>

こうした中、各社による EV 組み立てや EV 用バッテリー生産の大規模な投資計画の発表があり、カナダの EV エコシステムは活気を帯びている。ドイツのフォルクスワーゲン (VW) は 2023 年 3 月の発表で、同社初の海外ギガファクトリー（生産を集約した大きな施設）となる EV バッテリー工場をオンタリオ州セント・トーマスに新設中で、2027 年に稼働開始予定としている ([2023 年 4 月 24 日付ビジネス短信参照](#))。VW カナダの社長兼最高経営責任者 (CEO) ビト・パラディノ氏によると、いずれは同工場で EV 向けの全固体電池を生産するとの意向だ。過去数十年間、自動車メーカーは米国南部やメキシコなど、より安価な地域に設備を移転し、カナダ離れが続いていた。それが最近、新たに VW を誘致し、サプライチェーンが構築されたことが大きな話題となり、その後も各メーカーによる投資が相次いだ。2023 年 4 月にフォードはオンタリオ州のオークビル工場を改装、北米市場向けにカナダで初の EV 量産拠点に刷新すると発表した ([2023 年 4 月 18 日付ビジネス短信参照](#))。2023 年 7 月にはステランティスの EV バッテリー工場の再編と自動車研究開発施設の設立計画の発表があり、オンタリオ州の 2 工場で 36 億カナダ・ドルを投資し、2025 年の生産開始を予定している。白紙撤回のおそれが報じられたが、後にカナダ政府とオンタリオ州政府が補助金の拠出を明らかにし、同社の計画は実現する見通しが立った ([2023 年 7 月 10 日付ビジネス短信参照](#))。さらには、ホンダも 2024 年 4 月に、EV と EV バッテリー工場をオンタリオ州アリストンに建設する計画を発表した ([2024 年 4 月 30 日付ビジネス短信参照](#))。工場建設に加え、旭化成などのパートナー企業との合併会社設立によってサプライチェーンを強化し ([2024 年 5 月 21 日付ビジネス短信参照](#))、北米での将来的な EV の需要増加に向けた供給体制の強化を図り、包括的バリューチェーンを構築する計画だ。このように、既存工場の改裝や新設を経て、今後数年間にわたり各

社のEV関連工場の稼働開始が予定されており、カナダのEV関連サプライチェーンやエコシステムは発展拡大が進んでいる。

コロンビア（販売）：2023年の新車販売、前年比28.9%の大幅減

電動車がシェア拡大

2024年6月17日 ボゴタ事務所（豊田 哲也）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）の新車販売統計（登録ベース）によると、2023年の総販売台数は前年比28.9%減（18万6,826台）と大きく落ち込んだ。

当年は、前年からの急速な物価高騰が継続。消費者物価指数上昇率が年率で10%を超える状況が、年央まで続いた。そのため、前年に急激に引き上げられていた政策金利が高止まり（5月から年末まで、年率13.25%に設定された）。経済が好転する気配がなく不透明感に覆われたことで、全般に大きく消費が停滞した。事実、研究機関Fedesarrolloが毎月発表する消費者信頼感指数（ICC）は1～4月、マイナス28%前後と低迷した。その後、徐々に改善した（12月はマイナス17.3%）とは言え、終始マイナス圏を脱することはなかった。

年間のGDP成長率は0.6%と、プラスを維持した。ただし、新型コロナのパンデミックの影響を受けた2020年以来の低水準とも評価できる。

なお、2023年後半は物価高騰が落ち着いた。そのため、金利は同年末、引き下げに転じた。2024年の販売を見通す上で、どの程度まで金利低下が実現するかに注目が集まっている。

＜トヨタやマツダの販売は堅調＞

まず、2023年の年間販売台数をブランド別にみる。

ルノー

シェア14.1%（2万6,417台）で、首位を維持した。ただし、前年比46.6%減と実績がほぼ半減。ブレーキがかかったかたちだ。

車種としては、スポーツ用多目的車（SUV）の「ダスター（Duster）」が7,014台で目立つ。当車種は、ルノーグループ傘下のソファサ（Sofasa／エンビガド市）が製造する。全メーカーを通じ、単一車種として販売数最多だった。

次いで、乗用車の「クウィッド（Kwid）」（4,710台）、「ステップウェイ（Stepway）」（3,344台）などが続いた（表1参照）。

トヨタ

シェア13.9%（2万5,940台）。

上位メーカーで唯一、販売台数を増やした（前年比1.1%増）。その結果、首位ルノーと僅

差に迫った。

販売最多車種は、SUV「カローラ・クロス (Corolla Cross)」(5,798台)。次いで、やはりSUVの「ハイラックス (Hilux)」(5,423台)だ。このいずれも、前年を上回った。SUV「ヤリス・クロス (Yaris Cross)」が55.7%増と急伸したこと、目を引く(ただし実績そのものは比較的少なく、2,194台)。その他の主要車種は、横ばい。

シボレー (Chevrolet)／ゼネラルモーターズ (GM)

シェア12.8%(2万3,838台)で、3位に付けた。前年比42.0%減と、大幅減少。

車種別には、乗用車「オニキス (ONIX)」が最多(5,771台)、次いでSUV「トラッカー (Tracker)」(4,211台)、乗用車「ジョイ (Joy)」(2,855台)、などとなっている。いずれも、大幅な販売減になった。

なお同社は、GMコルモトーレス(GM Colmotores／ボゴタ市)で乗用車「ビート(Beat)」「スパーク (Spark)」を製造していた。2023年からはジョイの製造も開始した。それら製造台数も、大幅に減少した模様だ。そうしたこともあり、GMは2024年4月、当地での車両製造を終了する旨を発表した([2024年4月30日付ビジネス短信参照](#))。

マツダ

シェア9.4%(1万7,583台)。前年割れとは言え、1.5%減に踏みとどまった。

最多販売車種は、SUV「CX-30」(5,748台)。一方で、乗用車「2」も健闘。ハッチバックが2,752台、セダン2,450台と、いずれも前年比増だった。このほか、SUV「CX-5」が39.5%減(2,700台)したものの、「CX-50」が前年の8.5倍に増加した(1,775台)。

シェア5位以下

起亜が前年比17.4%減(1万5,746台)、スズキ51.9%減(1万389台)、日産が6.3%減(9,741台)など。

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	2022年 台数	2023年		
				台数	シェア	前年比
1	ルノー	フランス	49,427	26,417	14.1	△ 46.6
2	トヨタ	日本	25,659	25,940	13.9	1.1
3	GM(シボレー)	米国	41,079	23,838	12.8	△ 42.0
4	マツダ	日本	17,851	17,583	9.4	△ 1.5
5	起亜	韓国	19,065	15,746	8.4	△ 17.4
6	スズキ	日本	21,589	10,389	5.6	△ 51.9
7	日産	日本	10,396	9,741	5.2	△ 6.3
8	フォルクスワーゲン	ドイツ	15,159	6,735	3.6	△ 55.6
9	フォード	米国	6,197	6,476	3.5	4.5
10	現代	韓国	6,787	5,185	2.8	△ 23.6
11	福田汽車 (FOTON)	中国	5,815	5,019	2.7	△ 13.7
12	メルセデス・ベンツ	ドイツ	3,935	2,647	1.4	△ 32.7
13	BMW	ドイツ	2,638	2,563	1.4	△ 2.8
14	安徽江淮汽車 (JAC)	中国	3,760	2,342	1.3	△ 37.7
15	シトロエン	フランス	1,974	1,901	1.0	△ 3.7
16	ホンダ	日本	2,765	1,476	0.8	△ 46.6
17	スバル	日本	1,014	1,472	0.8	45.2
18	BYD	中国	2,072	1,437	0.8	△ 30.6
19	アウディ	ドイツ	1,421	1,413	0.8	△ 0.6
20	プジョー	フランス	1,696	1,401	0.7	△ 17.4
—	その他	—	22,296	17,105	9.2	△ 23.3
合計			262,595	186,826	100.0	△ 28.9

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

<SUV 人気が続き、乗用車との差が開く>

車種別に 2023 年の販売台数上位を確認すると、(1)ルノー「ダスター」(注 1)、(2)トヨタ「カローラ・クロス」、(3)シボレー「オニキス」の順(表 2 参照)。上位 10 のうち 7 車種が SUV(注 2) ということになる。ここからも、その人気の高さがうかがえる。全車種をセグメント別に見ると、2023 年は SUV が 10 万 5,203 台に上った。乗用車(5 万 6,793 台)との差が大きく開いたかたちだ(表 3 参照)。

表2：モデル別新車販売（登録）台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、-は値なし)

順位	モデル	2022年 台数	2023年		
			台数	シェア	前年比
1	Renault Duster	10,678	7,014	3.8	△ 34.3
2	Toyota Corolla Cross	5,383	5,798	3.1	7.7
3	Chevrolet Onix	10,122	5,771	3.1	△ 43.0
4	Mazda Cx-30	6,574	5,748	3.1	△ 12.6
5	Kia Picanto	7,746	5,604	3.0	△ 27.7
6	Toyota Hilux	4,865	5,423	2.9	11.5
7	Renault Kwid	8,335	4,710	2.5	△ 43.5
8	Chevrolet Tracker	5,542	4,211	2.3	△ 24.0
9	Toyota Fortuner	3,935	3,797	2.0	△ 3.5
10	Suzuki Swift	2,971	3,415	1.8	14.9
11	Renault Stepway	8,204	3,344	1.8	△ 59.2
12	Renault Sandero	7,440	3,088	1.7	△ 58.5
13	Renault Logan	6,890	2,967	1.6	△ 56.9
14	Chevrolet Joy	9,341	2,855	1.5	△ 69.4
15	Toyota Prado	3,006	2,792	1.5	△ 7.1
16	Mazda 2 hatchback	2,543	2,752	1.5	8.2
17	Mazda Cx-5	4,465	2,700	1.4	△ 39.5
18	Mazda 2 sedan	2,286	2,450	1.3	7.2
19	Toyota Yaris cross	1,409	2,194	1.2	55.7
20	Toyota Corolla	2,040	2,171	1.2	6.4
合計（その他含む）		262,595	186,826	100.0	△ 28.9

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

表3：セグメント別新車販売（登録）台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

セグメント	2022年 台数	2023年		
		台数	シェア	前年比
SUV	123,384	105,203	56.3	△ 14.7
乗用車	105,646	56,793	30.4	△ 46.2
ピックアップ	7,051	6,261	3.4	△ 11.2
商用車（10.5トン未満）	7,216	4,975	2.7	△ 31.1
タクシー	6,014	4,894	2.6	△ 18.6
トレーラーヘッド	4,619	2,581	1.4	△ 44.1
商用車（10.5トン以上）	3,935	2,501	1.3	△ 36.4
バス	2,361	1,227	0.7	△ 48.0
ダンプカー	1,067	855	0.5	△ 19.9
マイクロバス	663	808	0.4	21.9
四輪バギー	247	472	0.3	91.1
小型バス	392	256	0.1	△ 34.7
合計	262,595	186,826	100.0	△ 28.9

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

<優遇策とガソリン価格上昇が電動車販売を後押し>

2023年は総販売台数が全体で3割近く落ち込んだ。一方で、電動車(xEV、注3)は前年比13.1%増(3万1,500台)と、急加速。その結果、自動車総販売台数に占める電動車の割合も16.9%に增加了(前年は10.6%)。うち、台数で最多だったのはHEVだ。なお、当年中、燃料電池車(FCEV)の登録はなかった。(表4参照)

電動車には現在、様々な優遇が講じられている。これらが販売促進に寄与したと考えて良いだろう。例えば、輸入に当たりBEVは無関税、その他も年間3,000台まで5%の低減関税が適用されている。さらに、購入者には、自動車税、強制保険料、車検について料金が低く設定されている。さらに、都市通行規制(注4)の対象外にもなる。

このほかガソリン価格の上昇も、電動車人気の理由だろう。政府は2022年末から、燃料価格安定化基金の赤字解消のため補助金を削減し始めた。その結果、2023年は年間を通じてガソリン価格が徐々に上昇を続けた(ディーゼル価格は据え置き)。鉱山エネルギー庁によると、例えばボゴタ市のガソリン価格は2023年12月時点で1ガロン当たり1万4,973ペソ(約600円、1ペソ=約0.04円)。前年同期比で実に48%の値上がりになった。

表4：動力タイプ別新車販売(登録)台数

(単位:台、%) (△はマイナス値)

モデル	2022年 台数	2023年		
		台数	シェア	前年比
ガソリン	187,146	117,639	63.0	△ 37.1
ディーゼル	46,553	37,097	19.9	△ 20.3
ハイブリッド(HEV)	23,093	25,983	13.9	12.5
電気(BEV)	3,274	3,718	2.0	13.6
プラグインハイブリッド(PHEV)	1,478	1,799	1.0	21.7
天然ガス	786	342	0.2	△ 56.5
天然ガス(ガス転換改造済み)	264	248	0.1	△ 6.1
合計	262,595	186,826	100.0	△ 28.9

出所:コロンビア自動車協会(ANDEMOS)

<HEVで日本メーカー快走、BEV普及には充電施設整備が課題>

電動車販売をブランド別に見ると、トヨタが最多の9,772台だった(シェア31.0%)。続くのが、マツダ(17.6%)、スズキ(13.1%)。この日系3社で、全体の6割を超えたことになる(注5)。いずれも、電動車を展開するに当たってHEVに軸足を置いているのが特徴だ。対照的に、BEV中心のメルセデス・ベンツやBYDは、苦戦した。

なお電動車上位10ブランドのシェアを合計すると、87.5%に上る。一方で、そのほかの

登録が、計 56 ブランドもあった。すなわち当地電動車市場は、大手を除いて乱立状態にあることがうかがえる。

ここで、動力タイプ別に主要モデルを確認してみる。

HEV

トヨタ「カローラ・クロス」(4,963 台)、マツダ「CX-30」(3,693 台)、スズキ「スイフト」(Swift) (3,415 台) などが主力。上位 10 モデル中 9 モデルが、日本メーカー由来だった。

BEV

大幅に販売台数を増やした前年に続き、前年比 13.6% 増の伸びを示した (3,718 台)。ただし、電動車全体に占める割合は前年から変わらない (11.8%)。

モデル別にみると、最多販売モデルは「D2S」だった (420 台)。中国メーカー知豆 (Zhidou) が製造する 2 人乗り乗用車だ。販売価格が 6,200 万ペソと安価なことから、手軽な自家用車として販売数が前年から倍増した。これに、中国 BYD のコンパクト SUV「元プラス (Yuan Plus)」(306 台)、同じく BYD の乗用車「i ドルフィン (iDolphin)」(246 台) などが続く。元プラスと i ドルフィンは販売台数で前年の 3 倍以上を記録した。普及自体がまだそれほど進んでいないとはいえ、中国メーカーが圧倒的な存在感を示したかたちだ。なお BYD のコロンビア支社は、当地 BEV 市場は「今後 5 年で 30% 拡大する」と予測した。同社はまた、国内に BEV 製造工場を建設し輸出することも検討しているという (2023 年 7 月 31 日「エル・ティエンポ」紙)。

なお、当地での BEV 普及は、引き続き充電ステーションの拡充にかかっているといえるだろう。エレクトロマップス (Electromaps／ウェブサイトでステーションマップを提供する事業者) によると、2024 年 5 月末時点では設置済みのは、全国の都市部を中心とする 218 カ所にとどまる。この状況に、グスタボ・ペトロ大統領は 2023 年 10 月、「一定規模以上のガソリンスタンドに充電設備の設置を義務付けることを検討中」と表明した。

PHEV

当年の販売実績は 1,799 台。最多販売車種は、BYD の SUV「宋プラス (Song Plus)」(648 台) で、前年比 70.5% 増だった。これに続いたのがボルボの SUV「XC-60」(289 台) で、87.7% 増。以下、BMW などの各モデルが続いた。

表5：ブランド別電動車販売台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	ブランド	2020年	2021年	2022年	2023年	構成比
1	トヨタ	1917	6,960	9,351	9,772	31.0
2	マツダ	0	2	4,848	5,542	17.6
3	スズキ	0	2,314	2,969	4,120	13.1
4	メルセデス・ベンツ	528	1,390	1,815	1,462	4.6
5	BYD	467	370	2,069	1,437	4.6
6	日産	70	57	26	1,434	4.6
7	フォード	713	1,584	1,383	1,292	4.1
8	ボルボ	77	481	837	919	2.9
9	スバル	45	677	494	820	2.6
10	BMW	290	521	512	777	2.5
—	その他	1,904	3,346	3,541	3,925	12.5
合計		6,011	17,702	27,845	31,500	100.0

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

注 1：ルノー「ダスター」は、国内生産されている。

注 2：当地で、SUV は「カミオネッタ (camioneta)」と称される。

注 3：当地で言う電動車 (xEV) は、(1)バッテリー式電気自動車 (BEV)、(2)プラグインハイブリッド車 (PHEV)、(3)ハイブリッド車 (HEV) または(4)マイルドハイブリッド車 (MHEV) のいずれか。

注 4：ボゴタなど都市部では、ナンバーに基づいて車両乗り入れが規制されている。この制度は、ピコ・イ・プラカ (pico y placa) と呼ばれる。

注 5：このほかの日系企業としては、SUV 「エクストレイル (X-Trail) T-33」を投入した日産が 6 位に急浮上した。

ブラジル（生産・販売）新自動車政策とEV関税減免撤廃でEV生産投資が加速

2023~2024年のブラジル自動車産業の動向

2024年9月2日 サンパウロ事務所 （中山 貴弘）

ブラジルの自動車産業は、2023年から2024年にかけて、新自動車政策「MOVER」の発表と、中国企業の積極的な進出により、大きな変革期を迎えており、本レポートでは、全国自動車製造業者協会（ANFAVEA）の最新年次報告に基づく生産台数、販売台数、輸出台数の動向や、主要自動車メーカーの投資動向、新自動車政策、電気自動車（EV）輸入関税減免措置の段階的廃止、中国企業の進出動向について詳述する。

＜排ガス規制厳格化でトラック・バスは大きく減産＞

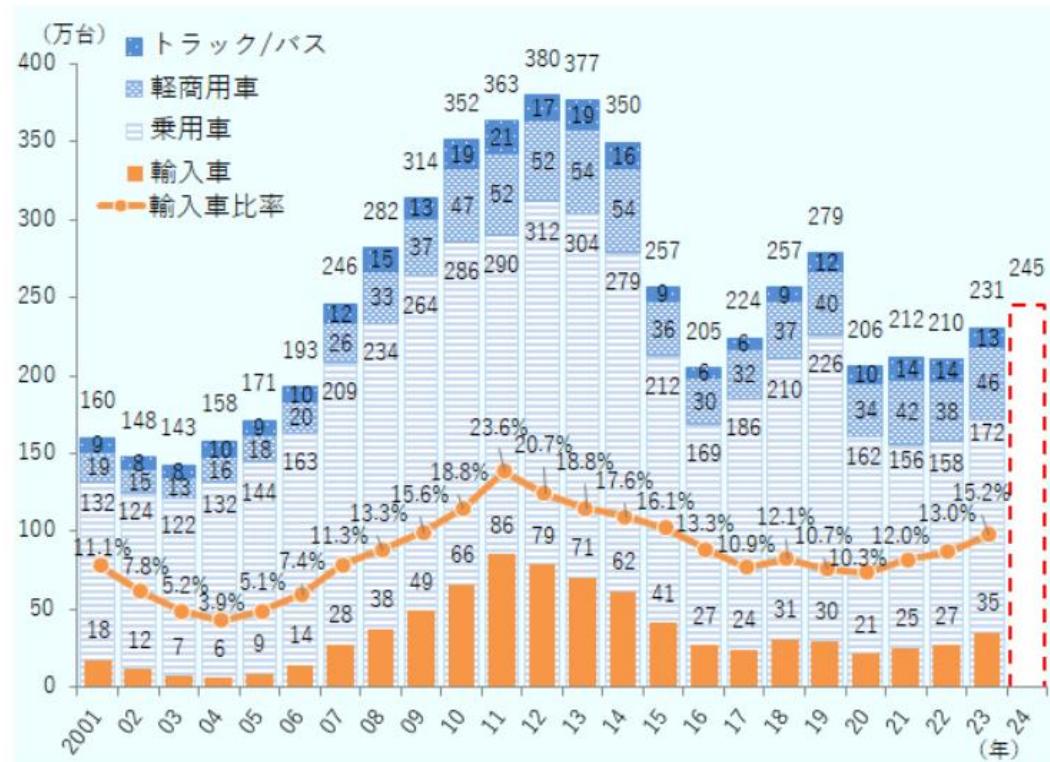
全国自動車製造業者協会（ANFAVEA）が2024年2月に発表した年次報告によると、2023年の自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）生産台数は前年比1.9%減の232万4,838台だった。内訳をみると、乗用車と商用車だけの生産台数統計（220万3,705台）は前年比1.3%増加し、トラック・バスの生産量は12万1,133台と、37.5%も減少している。ANFAVEAはトラック・バスの生産量の減少について、2023年1月から大型車両に対する排ガス規制が厳格化されたことで、新規制に対応するためトラックやバスの生産コストが上昇したためと説明している。

一方、国内販売台数（新車登録ベース）は9.7%増の230万8,689台と好調で、輸出台数は、アルゼンチンやチリ、コロンビア向け輸出が減少し、16.0%減の40万3,919台となつた（図1、図2参照）。

パワートレイン別の新車登録台数を見ると、フレックス燃料車180万9,830台（シェア78.4%）、ディーゼル車34万3,698台（同14.9%）、ガソリン車6万602台（同2.6%）と、内燃機関を持つ車両が国内販売の約96%を占めている。電気自動車（EV）は9万4,376台（同4.1%）で、25台に1台はEVがシェアを握っている（表参照）。

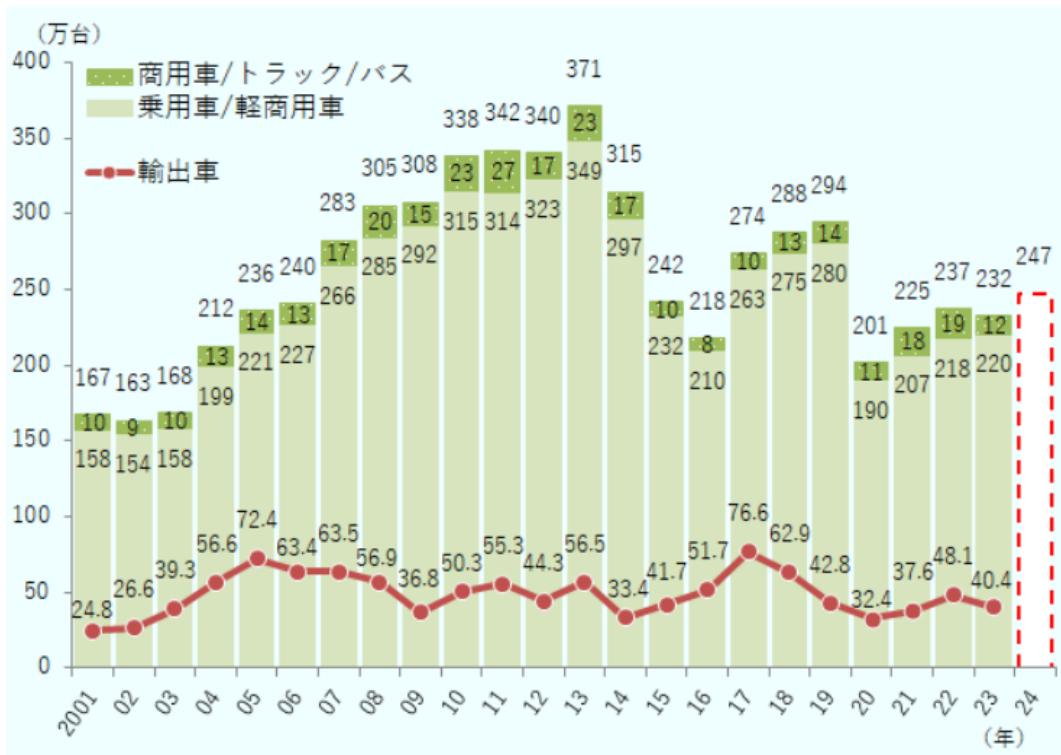
ANFAVEAは2024年の生産台数を247万台（前年比6.5%増）、国内販売台数を245万台（6.1%増）、輸出台数を40万7,000台（0.7%増）と予測している。

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



出所：ANFAVEA資料から作成

図2：ブラジル自動車生産・輸出台数の推移



出所：ANFAVEA資料から作成

表：ブラジルのパワートレイン別2023年新車登録台数（乗用車、商用車） （単位：台）

項目	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	60,602	34	1,809,830	94,376	149	343,698	2,308,689
シェア	2.62%	0.001%	78.39%	4.09%	0.01%	14.89%	100%

出所：ANFAVEA 2024年ブラジル自動車産業年次報告

＜歴代2番目の売り上げ達成した中古車市場＞

全国中古自動車販売協会連合会（FENAUTO）によると、2023年の中古車市場は活況を呈し、過去2番目の高水準となる1,444万8,434台の販売台数を記録して、前年比9.5%増となった。特徴的だったのは、13年以上前の年式の中古車の販売が最も伸びた点で、同カテゴリーの販売台数は前年比13.5%増の503万3,345台に達し、全体の3分の1以上を占める。

＜新自動車政策「MOVER」発表＞

2023年12月30日に開発商工サービス省（MDIC）は暫定措置令1205号として、新自動車政策（Mobilidade Verde：通称「MOVER」）を発表した。これはブラジル自動車市場の持続可能な成長を目指すもので、車両の脱炭素化や、技術開発、国際競争力強化、自動車・部品のイノベーションを支援するプログラムとなっている。エネルギー効率向上のための投資を拡大し、車両製造で環境負荷を少なくした企業や、エネルギー効率の高い車両を製造・輸入する企業に対して、「グリーンIPI（工業製品税）」（注1）の減税恩典が適用される。具体的には、使用燃料、燃費、エンジン出力、リサイクルのしやすさ、運転の補助技術などによって税率が定められる予定だ。

ほかにも、税制優遇措置、輸入関税の見直し、環境規制強化などが盛り込まれている。6月27日時点で89社がプログラムに登録されている。税制上の優遇措置を受けるには、企業はR&D（研究開発）や生産プロジェクトへの総売り上げに対する一定額以上の投資が必要となり、投資金額に応じて1レアル（1レアル=約30円）当たり0.5～3.2レアルの連邦税控除を受けることができる。

この優遇措置の枠として設けられている金額は、2024年35億レアル、2025年38億レアル、2026年39億レアル、2027年40億レアル、2028年41億レアルで、総額193億レアルに達する。（[2024年1月15日付](#)、[2024年4月16日付](#)ビジネス短信参照）。

＜主要自動車メーカーの相次ぐ投資発表＞

MOVERの発表を受け、ホンダ、三菱自動車、ステランティス、トヨタ、現代自動車、フォルクスワーゲン（VW）、ゼネラルモーターズ（GM）、ルノー（Renault）、日産などの主要メーカーが相次いでブラジル国内への投資計画を発表した。総額1,300億レアル（約3兆9,000億円、1レアル=約30円、注2）を超える自動車業界への投資は、フレックスハイブ

リッドエンジン（注3）やEV生産など、脱炭素化に向けたものが中心となっている。主要な各社の投資計画は発表順に次のとおり。

- 日産は、2023年11月7日に2025年までにブラジルでの生産ライン強化と新技術導入のため、約28億レアルの追加投資を決定した。新型「Kicks」を含む2つの新型スポーツ用多目的車（SUV）生産と、ターボエンジン組み立てのための設備投資を実施する。（[2023年11月15日付、2023年11月13日付ビジネス短信参照](#)）。
- Renaultは、2023年12月4日に2024年から2027年にかけてブラジル市場向け新型SUVの開発と生産に向け、約20億レアルの投資を発表した（[2023年12月8日付ビジネス短信参照](#)）。
- GMは、2024年1月24日に2024年から2028年にかけてブラジルでの新型車生産を目的とした約70億レアルの追加投資を発表した。同計画には工場の改善や、現地市場に適合した新技術の開発、車種ポートフォリオの刷新などが含まれている（[2024年2月20日付ビジネス短信参照](#)）。
- VWは、2月2日に2022年から2028年までブラジルでの生産能力向上と新型車開発のために追加投資を行い、同期間の投資総額が約160億レアルに達すると発表した。この投資は、2028年までにバッテリー式電気自動車（BEV）やハイブリッド車（HEV）などを含め、16の新車種を導入する計画に向けられている（[2024年2月21日付ビジネス短信参照](#)）。
- 現代自動車は2月22日、2024年から2032年までに11億ドルをブラジル国内に投資することを発表した。BEVやHEV、グリーン水素自動車の開発によって脱炭素化を目指すとしている。この投資により、電動車両の生産ラインが増強される（[2024年3月8日付ビジネス短信参照](#)）。
- トヨタは、3月5日に2024年から2030年にかけてブラジルでの生産能力拡大と新技術導入のために、110億レアルの追加投資を発表した。この投資には、フレックスハイブリッド車の新車種製造やHEVのエンジン製造、バッテリー組み立てなどが含まれ、ハイブリッド車両の生産ラインを強化する予定だ（[2024年3月18日付ビジネス短信参照](#)）。
- ステランティスは、3月6日に2025年から2030年にかけてブラジル国内の工場に300億レアルの投資を行い、新型車生産や脱炭素化技術の開発計画を発表した。フレックスハイブリッド技術の「バイオハイブリッド」技術への投資なども含まれる（[2024年3月18日付ビジネス短信参照](#)）。

- ブラジルでの三菱自動車の車両組み立て委託先の HPE Automotores が、4月4日にゴイアス州カタロン工場に2032年までの期間で40億レアルを投資する計画を発表した。この投資は、三菱自動車ブランドの新製品の製造や、フレックスハイブリッド技術の高度化に向けた工場の整備などに活用する予定。
- ホンダは、4月19日に2024年から2030年にかけてブラジルに42億レアルの追加投資を行うことを発表した。この投資は、生産効率の向上、革新的な技術の導入、そして電動化に向けた取り組みを加速させることを目的としていて、4月30日付の現地紙「グローボ」に掲載された、ホンダ・サウスアメリカのロベルト・アキヤマ商業副社長へのインタビューによれば、同社は2028年までにブラジル市場に、初となるフレックスハイブリッド車を投入する。

<2023年のEVの主な動向>

ブラジル電気自動車協会(ABVE)の2024年1月の発表によると、2023年の国内のEV(注4)新車登録台数は9万3,927台と、前年比91%増という過去最高記録を更新した。2022年まではEVの中でも、トヨタ車をはじめとするHEVが依然として主流だったが、2023年は都市部を中心に、プラグインハイブリッド車(PHEV)とBEVが販売台数を伸ばし、5万2,359台を記録した。PHEVとBEVの販売台数はEVの56%を占め、HEVを上回った。これはブラジルのEV市場がHEVからPHEVやBEVへ大きく転換していることを示している。

この転換の要因として、中国企業のブラジル進出が加速していることが挙げられ、自動車産業でもその影響は顕著だ。特に比亜迪(BYD)や長城汽車(GWM)、カオア・チエリー(注5)などの企業が積極的に動いており、ブラジル国内でのEV販売を牽引している。中国企業の動向は次のとおりだ。

<中国企業のブラジル進出>

- BYDは、2024年3月18日にバイア州カマサリ市でブラジル市場向けの電動車両生産をするため、総投資額を約30億レアルから約55億レアルの投資を発表した。新生産拠点はEVとHEV生産工場、電動バス、電動トラックシャーシの生産工場、リン酸鉄リチウムイオンバッテリーの材料加工工場で構成する。2024年末には組み立てでの生産開始を予定しており、2025年には製造を開始する予定だ([2024年3月26日付ビジネス短信参照](#))。
- 長城汽車は2021年8月19日にドイツのメルセデス・ベンツ(当時のダイムラー)からイラセマポリス工場を買収する契約を締結したことを発表した([2021年10月8日付ビジネス短信参照](#))。2022年2月にはブラジル市場への参入計画と、今後10年間で100億レアルを投資する計画を発表している。その後も同工場での生産開始時期や生産車種についても発表している(注6)。

- カオア・チエリーは2023年8月29日、今後5年間でゴイアニア州アナポリスの工場を拡張し、Tiggo5X、Tiggo7、Tiggo8の増産に約30億レアルの追加投資をすると発表した。同社は2023年末までにブラジルで販売する全ての自社製品をハイブリッド、もしくはEVにすることを目指すと発表していた（[2022年6月9日付ビジネス短信参照](#)）

<輸入時のEV関税免除の段階的廃止が開始>

ブラジル国内でのEV販売を左右する要因として、これまで適用されてきたEVに対する輸入関税減免措置があったが、政府は2023年11月23日に、EVの輸入関税減免措置を段階的に廃止する計画を発表した。2024年1月から輸入枠を超過するEVについては、輸入関税が課されている。この措置により、国内でのEV生産が奨励される見込みだ（[2023年12月5日付ビジネス短信参照](#)）。

この措置を受けたためか、2023年12月のEV全体の販売台数は1万6,279台を記録し、前月比（1万601台）で53.6%増、前年同期比（5,587台）で約3倍となっている。このうちPHEVとBEVが販売の70%を占めるなど、BYDやGWMといった新モデルを発売したメーカーが優れたパフォーマンスを發揮した。

このPHEVとBEVへのシフトは2024年も続いているおり、7月末までのEV全体の累計売上台数は既に2023年全体の合計を超える9万4,616台を記録しており、その内訳としてBEVが3万5,907台（38.0%）、PHEVが2万9,955台（31.7%）と、合わせて約70%を占めている。

2023年から2024年にかけてのブラジル自動車市場は、EVの躍進、中国企業の進出、新自動車政策の影響を受けて各企業が脱炭素化に向けた開発投資を発表するなど、大きな変革期を迎えており。新自動車政策の詳細規定などは今後策定される。2025年にはブラジルのペレグリノ、国連気候変動枠組み条約第30回締約国会議（COP30）が開催される予定で、脱炭素化に向けた各社の取り組みに今後も注目していく必要がある。

注1：グリーンIPIは使用燃料、燃費、エンジン出力、リサイクルのしやすさ、運転の補助技術の優劣によって、一部の企業は通常の税率より低い税金を支払う一方で、他の企業はより高い税金を支払うことになっており、財政上の負担を伴わない制度となっている。税率の詳細については、今後大統領令で決定される。

注2：発表時期に差があるため、ここでは一律に1レアル=約30円とする。

注3：フレックスハイブリッド車の場合、内燃機関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。

注4：BEV、HEV、PHEVを含む。

注5：中国自動車メーカー奇瑞汽車と、韓国の現代自動車の販売権などを有するCAOAの合弁会社。

注 6 : 2023 年 4 月 : イラセマポリス工場での生産開始時期（2024 年 5 月）や、生産車種（ハイブリッドピックアップトラックと SUV）などを発表。

2023 年 11 月 : リオデジャネイロで GWM ブランド発表イベントを開催し、「哈弗(Haval) H6 PHEV」四輪駆動バージョンを世界初披露。

2024 年 6 月にブラジルで生産される最初の車種は哈弗(Haval) H6 で、2025 年前半には最終消費者向けの生産を開始する予定と発表。

ペルー（生産・販売）：2023年の新車販売台数は前年比0.8%増

不況下でもハイブリッド、EV市場は拡大

2024年6月25日 リマ事務所（設楽 隆裕）

2023年のペルー経済は、実質GDP成長率が前年比でマイナス0.55%と、新型コロナウイルスのパンデミック（2020年）以来のマイナス成長を記録した。背景には、2022年12月の大統領罷免による政情不安に加えて、6年ぶりの強いエルニーニョ現象が発生したことによる国内経済への影響がある（[2024年2月19日付ビジネス短信参照](#)）。そのような中、ペルー自動車協会（AAP）の発表によると、2023年のペルーの新車販売台数（注1）は前年比0.8%増の17万3,620台だった（表1参照）。パンデミック以前の2019年比でも2.3%増加している。

表1：車種別新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023 年、%)	23/22比 (%)	23/19比 (%)
普通車	119,616	81,957	115,818	121,681	121,806	70.2	0.1	1.8
商用車	35,724	27,071	37,491	40,385	42,087	24.2	4.2	17.8
トラック	12,204	8,688	10,810	9,540	8,946	5.2	△ 6.2	△ 26.7
バス	2,177	787	650	681	781	0.4	14.7	△ 64.1
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	173,620	100.0	0.8	2.3

出所：ペルー自動車協会（AAP）

車種別では、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〕の販売台数が前年比0.1%の微増ながら、12万1,806台で、市場全体の70.2%を占めた。商用車（バン、ピックアップトラックなど）は同4.2%増で、市場の24.2%のシェアとなっている。トラックは全体の5.2%を占めているが、前年の減少に続き、2023年も前年比6.2%減の8,946台と後退した。内需の冷え込みによる製造業や建設分野の成長鈍化のあおりを受け、伸び悩んでいる。一方、バス部門は前年比14.7%増の781台で、近年で最大の伸びを記録した。

AAPによると、2023年前半は、前年までの新車供給不足問題が解決に向かったことで、普通車を中心に全体の販売台数が回復したが、後半に入ってからは、不景気による内需の減退と雇用の悪化などにより、新車市場も低迷した。また、トラックは、不景気の中でも鉱物資源の国際価格の高騰などによって好調を維持した鉱業分野による需要増加があったが、他の産業分野の低迷が影響し、通年での減少につながったと分析している。さらに、バスの販売台数については、増加傾向にはあるものの、公共交通市場での非正規車両（乗合バスや白タクなど）の存在がビジネスや設備投資意欲の妨げとなっている。

＜日系メーカー11社で市場の4割弱を獲得、中国メーカー躍進は価格面以外の評価も＞

メーカー別では、2023年の販売実績が登録されたメーカー数は前年比5社減の72社だ

った。そのうち日系メーカーは 11 社登録されており、全体で 2023 年のペルー新車市場の 37.6%を占め、前年比で 1.6%増加している（表 2 参照）。トヨタ自動車は普通車（前年比 5.2%増、2 万 2,923 台）と商用車（2.1%減、1 万 3,408 台）の両部門で、伸び幅こそ縮小したものの、32 年連続でシェアトップを堅守した。また、同社の高級車ブランドの LEXUS（レクサス）も、前年比 32.6%増の 191 台で、着実にパンデミック以前の水準に戻りつつある。その他の日系メーカーでは、日産（前年比 12.4%増、6,688 台）、マツダ（同 31.5%増、3,311 台）、いすゞ（同 16.3%増、2,418 台）、スバル（同 60.8%増、2,271 台）、三菱ふそう（同 38.8%増、1,582 台）が前年からプラス成長となった。対して、スズキ（前年比 27.9%減、4,575 台）、三菱（同 9.1%減、3,924 台）、ホンダ（同 21.5%減、2,704 台）などが前年実績を下回った。

韓国メーカーでは、起亜（前年比 2.4%増、1 万 5,885 台）が現代（同 5.9%減、1 万 5,078 台）を上回り、トヨタに次ぐ 2 位に浮上している。中国主要メーカー 8 社（CHANGAN、DFSK、JAC、CHERY、GEELY、FOTON、JETOUR、GREAT WALL）では、うち 6 社が前年実績を上回った。同国メーカーは全体として市場の 25.5%を占めており、販売実績も前年比で 4.1%増加している。

AAP は中国メーカー躍進の要因として、コストパフォーマンスの向上を挙げている。かつては価格面のみに特化していたのに対して、近年の中国メーカーは品質の向上に加えて、先進的かつモダンなデザイン、機能の多様化、有名メーカーとの協業などで、徐々にペルuvian 消費者の信頼を勝ち取りつつある。また、供給不足が生じている他国メーカーとは対照的に、安定した供給実績も強みとして挙げている。

表2：主要メーカー別新車販売実績

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023 年、%)	23/22比 (%)	23/19比 (%)
トヨタ自動車	30,019	21,450	31,509	35,489	36,331	20.9	2.4	21
起亜	13,894	8,721	10,840	15,519	15,885	9.1	2.4	14.3
現代	20,324	13,590	16,922	16,028	15,078	8.7	△ 5.9	△ 25.8
シボレー	8,883	7,791	11,372	11,602	12,066	6.9	4	35.8
CHANGAN	5,371	4,187	7,206	7,620	8,785	5.1	15.3	63.6
DFSK	4,501	2,767	5,218	7,016	7,294	4.2	4	62.1
日産自動車	7,566	4,924	8,618	5,950	6,688	3.9	12.4	△ 11.6
JAC	4,262	3,694	7,102	5,681	5,777	3.3	1.7	35.5
スズキ	6,806	5,381	6,322	6,343	4,575	2.6	△ 27.9	△ 32.8
フォルクスワーゲン	5,924	4,533	7,161	5,791	4,539	2.6	△ 21.6	△ 23.4
フォード	3,476	2,546	3,797	3,869	4,205	2.4	8.7	21
三菱自動車	5,440	3,525	4,332	4,315	3,924	2.3	△ 9.1	△ 27.9
CHERY	2,439	1,844	4,287	5,280	3,365	1.9	△ 36.3	38
マツダ	4,586	3,088	3,132	2,517	3,311	1.9	31.5	△ 27.8
GEELY	631	649	1,779	3,050	3,083	1.8	1.1	388.6
FOTON	1,599	1,754	2,395	2,723	3,021	1.7	10.9	88.9
JETOUR	0	0	616	1,994	2,943	1.7	47.6	全増
本田技研工業	2,277	1,397	2,599	3,444	2,704	1.6	△ 21.5	18.8
いすゞ自動車	1,446	1,527	2,039	2,080	2,418	1.4	16.3	67.2
スバル	2,765	1,648	1,633	1,412	2,271	1.3	60.8	△ 17.9
RENAULT	5,952	2,766	2,952	2,505	2,085	1.2	△ 16.8	△ 65.0
MG	928	859	1,318	1,780	1,801	1	1.2	94.1
三菱ふそうトラック	1,535	810	1,395	1,140	1,582	0.9	38.8	3.1
GREAT WALL	3,059	2,112	2,415	1,678	1,508	0.9	△ 10.1	△ 50.7
日野自動車	1,476	1,265	1,686	1,371	1,267	0.7	△ 7.6	△ 14.2
メルセデスベンツ	3,189	1,596	1,228	1,486	1,257	0.7	△ 15.4	△ 60.6
ブジョー	912	855	1,129	1,328	1,218	0.7	△ 8.3	33.6
SHINERAY	565	473	767	971	1,152	0.7	18.6	103.9
BMW	1,560	931	1,045	821	1,079	0.6	31.4	△ 30.8
LEXUS	218	108	126	144	191	0.1	32.6	△ 12.4
その他	18,118	11,712	11,829	11,340	12,217	7	7.7	△ 32.6
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	173,620	100	0.8	2.3

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）

自動車ローンの市場規模については、2023年は前年比8.7%増の41億6,615万ソル（約1,749億7,834万円、1ソル=約42.0円）を記録した（表3参照）。成長の背景について、AAPのカルステン・クンケル会長は、銀行と自動車ローン会社間の競争や、ドル建てローンの減少、貸付金利の低下などを挙げている。特に2015年時点では銀行の割合が73.1%を占めていたのに対して、2023年には銀行53.4%、販売金融会社（ローン会社）24.2%、小規模零細企業開発会社（EDPYMES）が21.8%と、市場での競争と選択肢の多様化が進んだという。さらに、中央準備銀行（BCR）が奨励するソル建て決済やドル高などの影響も加わり、ドル建て決済の割合は2022年の8.8%から2023年には8.2%に減少している（図参照）。また、BCRが2023年9月から政策金利の引き下げを開始したこと（注2）に同調して、自動車ローンの金利も低下傾向にある。

このように活性化する自動車ローン市場だが、ペルーでの普通車購入時のローン利用割

合は 25%にすぎず、チリ（80%）やメキシコ（60%）と比較しても、低い水準にある。これにその他の消費者金融やパンデーロ（PANDERO、日本の頼母子講に類似する仕組み）を含めても、利用割合は 35～40%程度の状況にあるという。クンケル会長は、自動車ローンをさらに浸透させるためにも、「メーカーと関連企業が準じるべき規定の確立」や「ファイナンス教育の促進」「インフォーマル産業の排除」などの施策の必要性を指摘している。

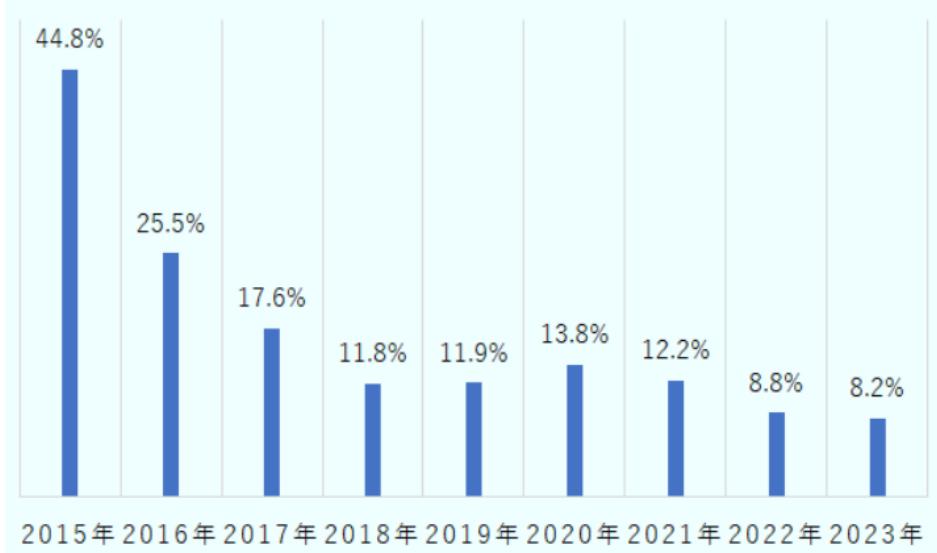
表3：金融市場における自動車ローン (単位：1,000ソル、%) (△はマイナス値)

貸付機関	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア	23/22比 (%)
						(2023 年、%)	
普通銀行	1,867,668	1,706,097	1,760,284	2,001,532	2,224,099	53.4	11.1
販売金融会社	494,170	608,233	740,975	900,513	1,010,277	24.2	12.2
市営貯蓄信用金庫 (CMAC)	34,729	26,787	10,856	13,173	17,689	0.4	34.3
農村貯蓄信用金庫 (CRAC)	2,284	3,840	8,712	7,153	4,458	0.1	△ 37.7
小規模零細企業開 発会社 (EDPYMES)	1,191,556	1,153,531	810,881	909,101	909,628	21.8	0.1
合計	3,590,407	3,498,488	3,331,708	3,831,472	4,166,151	100	8.7

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）

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）

＜新車供給量の正常化と中国メーカーの台頭が中古車市場に影響＞

2023 年の中古車市場では、乗用車と商用車の販売台数は、前年比 2.5%減の 49 万 6,701 台だった（表 4 参照）。同じくトラック、バスも、前年比 6.6%減の 5 万 7,710 台と減少し

たが、いずれもパンデミック前の 2019 年の実績は上回っている。

これらの背景には、経済全体の低迷に伴う内需の低下や、失業率の増加、上半期の高インフレなどがあるが、AAP はこれらに加えて、世界的に自動車の供給体制が回復し、新車の納期が安定したことによる影響も指摘している。加えて、EC サイトを通じて中古車の仲介販売を手掛ける NEOAUTO は、中国メーカーの新車価格が他国メーカーの平均的な中古車価格（1 万 3,000～1 万 5,000 ドル）とさほど乖離していないため、新車を購入する消費者が増えていることも挙げている。さらに、同じ南米のブラジルやチリでは中古車取引全体の約半数がディーラーを介して行われるのに対して、ペルーでの取引は、いまだに個人対個人が中心となっているという。そのため、取引のファイナンスはおろか、保証もないのが現状だ。

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

車種	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023年、%)	23/22比 (%)
乗用車・商用車	470,327	376,187	602,919	509,460	496,701	89.6	△ 2.5
トラック・バス	49,651	49,105	65,112	61,801	57,710	10.4	△ 6.6
合計	519,978	425,292	668,031	571,261	554,411	100.0	△ 2.9

出所：国家登記庁（SUNARP）

メーカー別では、トヨタ自動車が前年比マイナス 10.0% の 13 万 9,880 台と減少したものの、全体の 25.2% を占めており、新車市場同様に、シェアトップを維持している（表 5 参照）。同社は、2022 年から導入した保証付き中古車販売サービスにも継続して注力している（[2023 年 8 月 8 日付地域・分析レポート参照](#)）。日系メーカーの中古車市場全体でのシェアは 47.7% と、前年からはわずかに低下したが、引き続き半数近くを占めている。

AAP は、2024 年の中古車市場については、不況からのリバウンド需要に期待している。また、中古車の取引に関連したアプリケーションやウェブサイトなどの増加によって、市場の活性化がより進行するととも分析している。

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)

メーカー名	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア	23/22比 (%)
						(2023年、%)	
トヨタ自動車	143,871	113,608	171,919	155,467	139,880	25.2	△ 10.0
現代	56,978	46,841	77,757	63,087	62,711	11.3	△ 0.6
日産自動車	51,524	40,108	58,587	52,190	48,377	8.7	△ 7.3
起亜	37,772	30,774	52,926	42,206	44,176	8	4.7
シボレー	22,750	17,919	31,233	25,313	26,475	4.8	4.6
スズキ	20,411	16,719	28,435	23,401	22,722	4.1	△ 2.9
フォルクスワーゲン	19,088	16,167	24,361	20,804	20,108	3.6	△ 3.3
DAEWOO	15,997	11,772	15,661	14,380	11,848	2.1	△ 17.6
三菱自動車	11,687	10,019	15,417	13,729	12,928	2.3	△ 5.8
ボルボ	10,580	9,973	12,061	11,925	9,830	1.8	△ 17.6
三菱ふそう	0	8,399	10,208	10,169	8,415	1.5	△ 17.2
マツダ自動車	8,499	7,378	12,784	10,165	10,597	1.9	4.2
本田技研工業	7,693	6,746	9,828	8,814	8,319	1.5	△ 5.6
ルノー	6,985	5,398	10,564	8,053	9,076	1.6	12.7
フォード	6,172	5,285	8,459	7,479	7,118	1.3	△ 4.8
メルセデスベンツ	7,489	6,426	9,142	7,445	7,845	1.4	5.4
JAC	4,214	3,518	7,510	5,486	6,834	1.2	24.6
スバル	4,722	4,285	6,434	5,427	5,551	1	2.3
CHANGAN	3,146	2,990	7,481	5,091	7,119	1.3	39.8
BMW	4,150	3,686	5,533	4,419	4,512	0.8	2.1
JEEP	3,777	3,249	4,752	4,146	3,779	0.7	△ 8.9
日野自動車	3,156	3,259	4,023	3,625	3,644	0.7	0.5
CHERY	2,726	2,342	4,874	3,600	4,386	0.8	21.8
GREAT WALL	2,709	2,427	4,710	3,584	4,099	0.7	14.4
プジョー	2,956	2,284	4,013	3,236	3,230	0.6	△ 0.2
いすゞ自動車	2,300	2,350	3,218	2,988	2,974	0.5	△ 0.5
ダイハツ工業	1,269	965	1,395	1,301	1,046	0.2	△ 19.6
レクサス	302	234	431	353	384	0.1	8.8
その他	57,055	40,171	64,315	53,378	56,428	10.2	5.7
合計	519,978	425,292	668,031	571,261	554,411	100	△ 2.9

注：日本メーカーのみ太字にしている。

出所：国家登記庁 (SUNARP)

<政情不安が地方都市の販促に作用>

国内の州別販売動向としては、乗用車を中心に、首都リマ市を含むリマ州での販売台数が全体の 65.3%を占めており、前年比 4.0%増の 11 万 3,395 台の売り上げを記録した（表 6 参照）。その他の多くの州では、2022 年 12 月から 2023 年 3 月にかけて発生したペドロ・カスティージョ大統領（当時）の罷免を発端とした抗議活動による人と物の移動制限の影響がみられ、販売台数が減少した。AAP は、鉱山地域での社会争議や、国道封鎖を伴う抗議活動によって、トラックや観光バスなどの売れ行きに影響が及んだとみている。

表6：州別新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、一はなし)

州	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023 年、%)	23/22比 (%)	23/19比 (%)
							23/22比 (%)	23/19比 (%)
リマ州	114,353	75,925	99,432	109,066	113,395	65.3	4	△ 0.8
アレキパ州	13,529	10,067	15,250	15,328	15,297	8.8	△ 0.2	13.1
ラ・リベルタッド州	8,597	6,453	10,126	9,574	8,819	5.1	△ 7.9	2.6
クスコ州	5,889	3,757	5,649	6,194	5,884	3.4	△ 5.0	△ 0.1
ピウラ州	4,902	4,065	5,836	5,931	4,509	2.6	△ 24.0	△ 8.0
フニン州	4,457	2,774	4,109	4,184	4,358	2.5	4.2	△ 2.2
ランバジエーケ州	3,793	3,267	6,111	4,653	4,248	2.4	△ 8.7	12
カハマルカ州	1,844	1,828	3,215	3,692	3,278	1.9	△ 11.2	77.8
アンカッシュ州	2,537	1,862	2,850	2,946	3,078	1.8	4.5	21.3
プーノ州	2,144	1,742	2,668	2,167	2,568	1.5	18.5	19.8
タクナ州	2,208	1,790	2,584	2,412	2,431	1.4	0.8	10.1
イカ州	2,461	2,018	2,959	2,245	2,098	1.2	△ 6.5	△ 14.8
ウアヌコ州	737	643	1,045	1,080	950	0.5	△ 12.0	28.9
アジャクーチョ州	361	343	377	362	907	0.5	150.6	151.2
サンマルティン州	852	926	1,145	1,116	809	0.5	△ 27.5	△ 5.0
ウカヤリ州	685	587	805	715	521	0.3	△ 27.1	△ 23.9
パスコ州	40	168	257	322	176	0.1	△ 45.3	340
アマゾナス州	1	4	0	64	151	0.1	135.9	15,000
モケグア州	113	120	202	149	79	0	△ 47.0	△ 30.1
ロレート州	113	88	116	77	48	0	△ 37.7	△ 57.5
トゥンペス州	7	0	0	5	11	0	120	57.1
マドレ・デ・ディオス州	91	76	33	5	5	0	0	△ 94.5
ウアンカベリカ州	3	0	0	0	0	—	—	△ 100.0
アブリマック州	4	0	0	0	0	—	—	△ 100.0
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	173,620	100	0.8	2.3

出所：ペルー自動車協会（AAP）

<不景気と新型コロナ特需の正常化によって伸び悩む自動二輪・三輪車市場>

2023年の自動二輪・三輪車の新車市場は、全体の販売台数が前年比9.2%減の32万7,623台で、2年連続の落ち込みとなった（表7参照）。自動二輪車は前年比9.2%減の22万7,976台、自動三輪車は同9.3%減の9万9,647台と、双方ともに減少した。これに対して、AAPは、パンデミック前の2015年から2019年にかけての自動二輪・三輪車市場の年間平均販売台数が27万6,280台だったことから、依然として新型コロナ特需（注3）の余波が存在しており、直近2年間の減少は、ペルー経済の低迷に加えて、この余波が正常化する流れにすぎないとしている。

メーカー別では、ペルーでの創業48年を迎えた本田技研工業が前年比9.7%減の7万6,817台で、減少に転じたものの、引き続き市場シェア23.4%で、自動二輪・三輪車市場の首位を維持している。同社は2023年2月にペルーでの累計販売台数100万台、累計生産台数70万台を達成した。ヤマハは前年比7.3%減の8,862台、スズキは同1.4%減の828台、カワサキは同24.4%減の99台と、全ての日系メーカーが前年比減となった（表7参照）。

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	2023年	シェア (2023年、%)	23/22比 (%)
ホンダ	81,749	85,053	76,817	23.4	△ 9.7
WANXIN	57,057	45,123	42,695	13.0	△ 5.4
BAJAJ	36,568	32,590	33,351	10.2	2.3
RONCO	28,591	20,681	20,800	6.3	0.6
ZONGSHEN	30,082	20,903	14,002	4.3	△ 33.0
SSENDA	13,831	10,875	10,197	3.1	△ 6.2
ヤマハ	8,313	9,557	8,862	2.7	△ 7.3
NEXUS	11,743	10,556	8,508	2.6	△ 19.4
LIFAN	12,665	8,281	7,536	2.3	△ 9.0
JETTOR	8,092	7,873	5,698	1.7	△ 27.6
スズキ	537	840	828	0.3	△ 1.4
カワサキ	98	131	99	0.0	△ 24.4
その他	136,286	108,329	98,230	30.0	△ 9.3
合計	425,612	360,792	327,623	100.0	△ 9.2

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）

さらに、排気量 450 CC 以上の高級クラスの販売台数でも、本田技研工業は前年比 30.7% 減の 237 台、ヤマハは同 9.0% 減の 61 台、カワサキは同 1.8% 減の 55 台、スズキは同 66.7% 減の 1 台で、いずれの日系メーカーも減少した（表 8 参照）。

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	2023年	シェア (2023年、%)	23/22比 (%)
ホンダ	165	342	237	37.9	△ 30.7
BMW	113	130	123	19.7	△ 5.4
ヤマハ	20	67	61	9.8	△ 9.0
カワサキ	20	56	55	8.8	△ 1.8
KTM	31	41	52	8.3	26.8
DUCATI	64	43	34	5.4	△ 20.9
TRIUMPH	20	32	30	4.8	△ 6.3
BENELLI	66	62	30	4.8	△ 51.6
HARLEY DAVIDSON	7	2	2	0.3	0.0
スズキ	2	3	1	0.2	△ 66.7
合計	508	778	625	100.0	△ 19.7

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）

<ハイブリッド車、EV の普及を後押しする政府支援策は不在のまま>

使用燃料別の販売実績では、2023 年のペルーのガソリン車販売台数は前年比 2.7% 減の 10 万 6,466 台（全体の 61.3%）で、2 年連続で減少した（表 9 参照）。次いで販売実績の多いディーゼル車（シェア 24.4%）も、前年比 0.1% 減の 4 万 2,310 台でわずかに減少した。

その一方で、前年に引き続き販売台数を伸ばしているのが、その他の燃料を使用する自動車だ。液化石油ガス車（LPG 車）は前年の急成長からさらに 10.9% 増の 1 万 874 台を記録し、市場シェアも前年の 5.7% から 6.3% に増加した。そのほか、天然ガス車が前年比 41.5% 増の 3,452 台、バイオ燃料車（ガソリン、LPG）は同 4.9% 増の 3,200 台、デュアル燃料車（ディーゼル、天然ガス）は同 4 倍の 1,669 台となった。加えて、ガソリンと電気のハイブリッド車は前年比 78.7% 増の 3,397 台、電気自動車（EV）は同 19.5% 増の 147 台と、いずれも増加した。

ハイブリッド車（ガソリン、電気）のメーカー別販売実績では、トヨタ自動車が前年比 1.5% 増の 990 台で首位を維持したが、他社の追随により、同部門の市場シェアを前年の 51.3% から 29.1% へ落としている（表 10 参照）。追随他社の中でスズキは、前年比 8.1 倍の 729 台を販売し、市場シェアを前年の 4.7% から 21.5% へと大幅に伸ばした。スズキは、ペルー市場にハイブリッド部門で 4 モデル（ERTIGA、FRONX、GRAND VITARA、SWIFT）を投入しているが、その中でも特に ERTIGA のスマートハイブリッド SUV（スポーツ用多目的車）は、販売を開始した 2022 年には 10 台だった販売台数が 2023 年には 264 台まで増加した。スバルについても、2023 年に同社のモデル e-BOX を初めてペルー市場へ投入し、46 台の販売実績を上げている。他国メーカーでは、中国の GEELY が AZKARRA モデルの SUV を前年比 2.7 倍の 224 台販売し、韓国の現代や起亜を抜いてメーカー別販売実績トップ 5 に食い込んだ。

ペルーでは、普通ガソリン車と LPG 車を天然ガス車に改造する際に、政府による無利子融資制度「天然ガスによる節約計画」を利用することができる。同制度は、最高で 4,300 ソルの融資を無利子、頭金なしで受けられる上に、3 年の返済猶予が与えられる。「天然ガスによる節約計画」は 2025 年 10 月までを期限としているが、制度を開始した 2005 年から現在までに 2 度延長されているため、今回も同様の延長が行われると予測される。

表9：燃料別自動車販売統計 (単位：台、%) (△はマイナス値、ーは値なし)

燃料種類	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023 年、%)	23/22比 (%)
ガソリン	124,992	85,138	113,637	109,427	106,466	61.3	△ 2.7
ディーゼル	40,952	30,074	39,539	42,355	42,310	24.4	△ 0.1
液化石油ガス (LPG)	409	661	5,697	9,803	10,874	6.3	10.9
天然ガス	625	308	1,030	2,440	3,452	2.0	41.5
ハイブリッド (ガソリン、電気)	235	364	1,171	1,901	3,397	2.0	78.7
バイオ燃料 (ガソリン、LPG)	0	0	661	3,050	3,200	1.8	4.9
表示なし	2,497	1,948	2,999	1,871	2,105	1.2	12.5
デュアル燃料 (ディーゼル、天然ガス)	1	0	0	417	1,669	1.0	300.2
電気	4	10	17	123	147	0.1	19.5
ハイブリッド (ディーゼル、電気)	0	0	1	0	0	—	—
バイオ燃料 (ガソリン、天然ガス)	6	0	17	900	0	—	△ 100.0
合計	169,721	118,503	164,769	172,287	173,620	100.0	0.8

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、ーは値なし)

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023年、%)	23/22比 (%)
トヨタ自動車	231	355	642	975	990	29.1	1.5
スズキ	0	0	29	90	729	21.5	710.0
ボルボ	0	6	142	352	404	11.9	14.8
アウディ	0	2	262	197	325	9.6	65.0
GEELY	0	0	0	82	224	6.6	173.2
BMW	0	0	0	0	173	5.1	全増
現代	0	0	0	0	101	3.0	全増
トヨタ自動車 (レクサス)	2	0	0	15	86	2.5	473.3
起亜	0	0	32	107	79	2.3	△ 26.2
CHERY	0	0	0	0	72	2.1	全増
フォード	0	0	53	46	70	2.1	52.2
スバル	0	0	0	0	46	1.4	全増
ランドローバー	0	0	10	18	44	1.3	144.4
HAVAL	0	0	0	13	37	1.1	184.6
MINI	0	0	0	0	15	0.4	全増
ポルシェ	2	1	0	0	2	0.1	全増
ジャガー	0	0	1	6	0	—	全減
合計	235	364	1,171	1,901	3,397	100.0	78.7

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)

2023年のメーカー別EV市場では、韓国の現代自動車の販売台数が前年比38.3%減の29台と後退したが、市場シェアは19.7%で、前年に続いて首位を維持した（表11参照）。一方、前年シェア2位のアウディは前年比35.7%減の18台と振るわず、前年比90.9%増で21台を販売したドイツのMINIと順位を入れ替わっている。また、日系メーカーでは、日産自動車が初めてEVを市場へ投入し、アウディと並ぶ12.2%のシェアを達成している。

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

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	シェア (2023年、%)	23/22比 (%)
現代	0	9	7	47	29	19.7	△ 38.3
MINI	0	0	0	11	21	14.3	90.9
アウディ	0	0	0	28	18	12.2	△ 35.7
日産	0	0	0	0	18	12.2	全増
BMW	0	0	0	0	17	11.6	全増
起亜	0	0	0	2	17	11.6	750.0
ボルボ	0	0	2	6	10	6.8	66.7
MAXUS	0	0	0	8	7	4.8	△ 12.5
JMC	0	0	0	4	6	4.1	50.0
ポルシェ	0	0	5	4	4	2.7	0.0
FARIZON	0	0	0	3	0	—	全減
MAPLE	0	0	0	7	0	—	全減
SKYWELL	0	0	3	3	0	—	全減
JOYLONG	0	1	0	0	0	—	—
LIANKE	3	0	0	0	0	—	—
BORGWARD	1	0	0	0	0	—	—
合計	4	10	17	123	147	100.0	19.5

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）

ペルー市場でハイブリッド自動車とEVの販売台数は近年拡大しているものの、自動車市場全体に占めるシェアはいまだ2%前後にとどまっている。AAPはその理由として、政府による税制面での支援策の不在を指摘しており、ペルー議会ではこの主張に呼応するかたちで、一般売上税(IGV)や車両税(IPV、購入後3年間課税)の免除などの支援策についての議論が行われている。しかし、経済財政省(MEF)は、支援策の実行に必要な財政負担に対し、見込まれる効果や恩恵が少な過ぎるという観点から、疑問を呈しており、優遇措置などが定まらない状況が続いている。

注1：各社の販売代理店がAAPに報告する全部門の販売台数。

注2：ジェトロ・ビジネス短信（[2023年9月19日付](#)、[2024年1月22日付](#)、[2024年2月15日付](#)、[2024年4月15日付ビジネス短信参照](#)）参照。

注3：新型コロナ禍での外出規制や公共交通機関の利用制限に伴い、自動車と比して安価な自動二輪車、自動三輪車の購入需要が急激に高まった現象を指す。

メキシコ（生産・販売）：新型コロナ禍前の水準まで回復

2023年のメキシコ自動車産業（1）

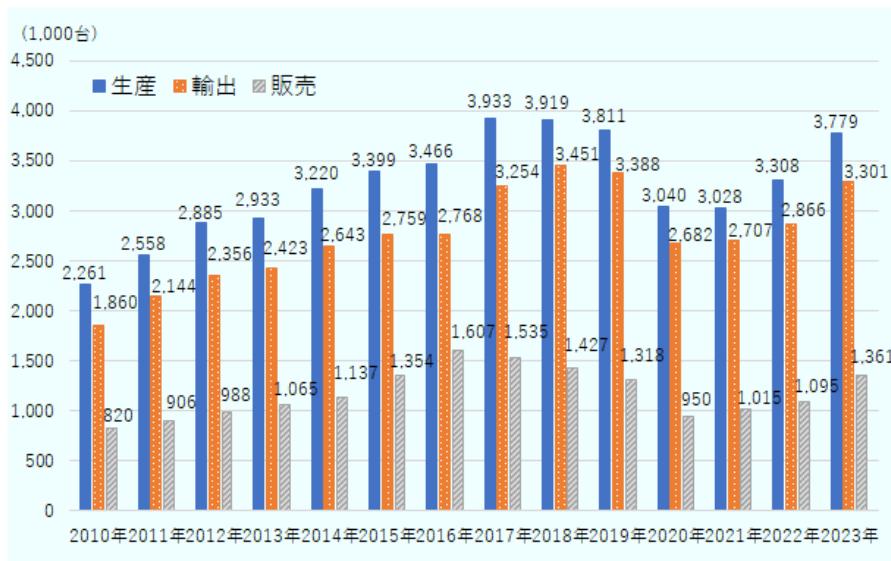
2024年7月3日 メキシコ事務所（阿部 真弘）

＜半導体不足の解消に伴い、2023年の自動車生産は回復＞

2023年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数は、前年比14.2%増の377万9,234台だった。過去からのメキシコにおける生産台数の推移を見ると、2017年に過去最高の393万台に達した後、2019年には381万台となった。2020年は新型コロナの影響で304万台まで減少し、2021年はその影響に加え、半導体不足の問題が生じ、302万台まで減少した。2022年も、半導体不足の影響が長引いたことで330万台にとどまった。2023年は半導体不足が本格的に解消されたことで、新型コロナ禍前の水準に戻ったと言える（図1参照）。

なお、メキシコにおける大型バス・トラックの生産台数は前年比11.0%増の22万2,813台となり、過去最高を記録し、2022年に続き好調に推移している（[2024年1月16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



注：大型バス・トラックを除く台数。

出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）

2023年の輸出台数は330万876台となり、前年比で15.2%増加し、2022年の286万台から大きく增加了。新型コロナの影響下から諸外国の需要が回復し、半導体不足などの供給面での課題解消も重なったことで、生産台数と同様に增加了。輸出台数は生産台数の87.3%に及ぶが、輸出全体の77.4%が米国向けである。加えて、カナダ向けが8.0%を占めるため、北米向けが全体の85.4%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7.0%、コロンビア、チリ、ブラジルなど中南米向けが4.7%、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2.5%となった。

企業別に2023年の生産台数をみると、ゼネラルモーターズ(GM)が72万2,631台で前年比2.8%の減少とはなったものの、日産が57.5%増の61万5,751台へと大きく増加し、フォルクスワーゲン(VW)グループ(アウディを含む)が9.3%増の52万4,348台、ステランティスが12.7%増の46万7,542台、フォードが20.4%増の36万5,365台と好調だった。他の日系メーカーは、トヨタ自動車が6.8%減の25万15台と減少した一方で、マツダが36.7%増の20万2,506台、本田技研工業は前年の生産車種のモデルチェンジも影響がなくなり、32.4%増となる16万7,249台まで回復した(表1参照)。

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			
	2022年		2023年		2022年		2023年	
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
GM	743,246	722,631	19.1	△ 2.8	165,117	184,051	13.5	11.5
日産	391,002	615,751	16.3	57.5	169,787	242,044	17.8	42.6
フォルクスワーゲン	479,865	524,348	13.9	9.3	109,120	149,916	11	37.4
ステランティス	414,952	467,542	12.4	12.7	74,417	96,795	7.1	30.1
フォード	303,419	365,365	9.7	20.4	42,690	49,242	3.6	15.3
トヨタ自動車	268,344	250,015	6.6	△ 6.8	98,087	106,794	7.8	8.9
ヒュンダイ・キア	265,000	256,000	6.8	△ 3.4	130,497	143,247	10.5	9.8
起亜自動車	265,000	256,000	6.8	△ 3.4	89,140	93,490	6.9	4.9
ヒュンダイ自動車	-	-	-	-	41,357	49,757	3.7	20.3
マツダ	148,098	202,506	5.4	36.7	48,275	76,017	5.6	57.5
本田技研工業	126,319	167,249	4.4	32.4	39,095	37,791	2.8	△ 3.3
BMW	63,465	117,462	3.1	85.1	16,139	17,703	1.3	9.7
メルセデス・ベンツ	87,562	67,846	1.8	△ 22.5	15,515	14,386	1.1	△ 7.3
JAC	17,074	22,519	0.6	31.9	16,357	21,067	1.5	28.8
MG Motor	-	-	-	-	48,112	60,128	4.4	25
ルノー	-	-	-	-	36,598	43,779	3.2	19.6
奇瑞汽車 (Chirey/Omoda)	-	-	-	-	8,670	38,484	2.8	343.9
スズキ	-	-	-	-	40,366	37,372	2.7	△ 7.4
三菱自動車	-	-	-	-	19,622	19,183	1.4	△ 2.2
モーターネーション (BAIC、Changan等)	-	-	-	-	6,314	9,650	0.7	52.8
スバル	-	-	-	-	2,258	4,001	0.3	77.2
いすゞ	-	-	-	-	1,585	1,468	0.1	△ 7.4
その他	-	-	-	-	6,107	8,315	0.6	36.2
日系企業合計	933,763	1,235,521	32.7	32.3	419,075	524,670	38.5	25.2
合計	3,308,346	3,779,234	100	14.2	1,094,728	1,361,433	100	24.4

注：系列ブランド(例えはフォルクスワーゲンはSEAT、AUDI、PORSCHE)を含む。

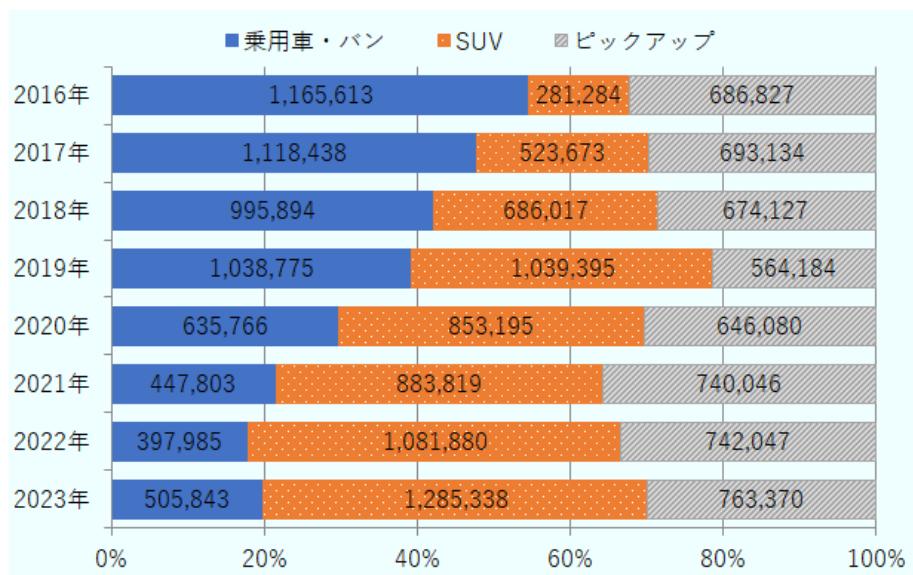
いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数のみが報告されている。

出所：国立統計地理情報院(INEGI)

＜対米輸出台数に占めるSUVとピックアップの割合が拡大＞

2023年の輸出全体の77.4%が向けられた米国市場は、メキシコの自動車生産を牽引している。同年の対米自動車輸出の車種タイプ別構成を見ると、SUV(スポーツ用多目的車)が50%を超えており、2016年の台数と比較しても約4.5倍に増えている。また、ピックアップも全体の約30%を占めている一方で、乗用車・バンは19.8%となり、2022年比で台数は増えたものの、2016年と比べ4割ほどの台数となっている(図2参照)。

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

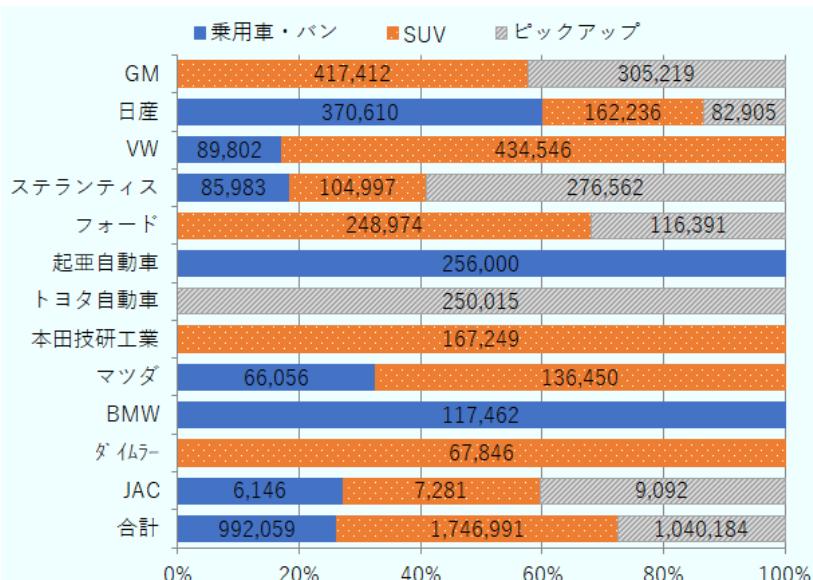


注：データラベルは輸出台数。

出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

メーカー別車種タイプ別の生産台数を見ると、GM、フォード、ステランティスの米系3社（注1）の中では、ステランティスのみが乗用車・バンを生産している。これらのメーカーの生産は、主に北米市場向けとなるため、同市場で人気がある車種であるSUVとピックアップが集中して生産されている。トヨタも北米向けの生産に注力しているため、メキシコの2工場の生産は、全量ピックアップであり、本田技研工業もSUV生産が100%となっている。マツダは、米国向けのSUV生産の比重が大きくなっているため、生産全体の67.4%を占めた。他方で日産は、メキシコ国内や中南米市場向けの小型車を多く生産しているため、乗用車・バンの比率は60.2%となっている。韓国の起亜については、乗用車・バンが100%となっている（図3参照）。

図3：企業別車種別自動車（大型バス・トラック除く）生産（2023年）

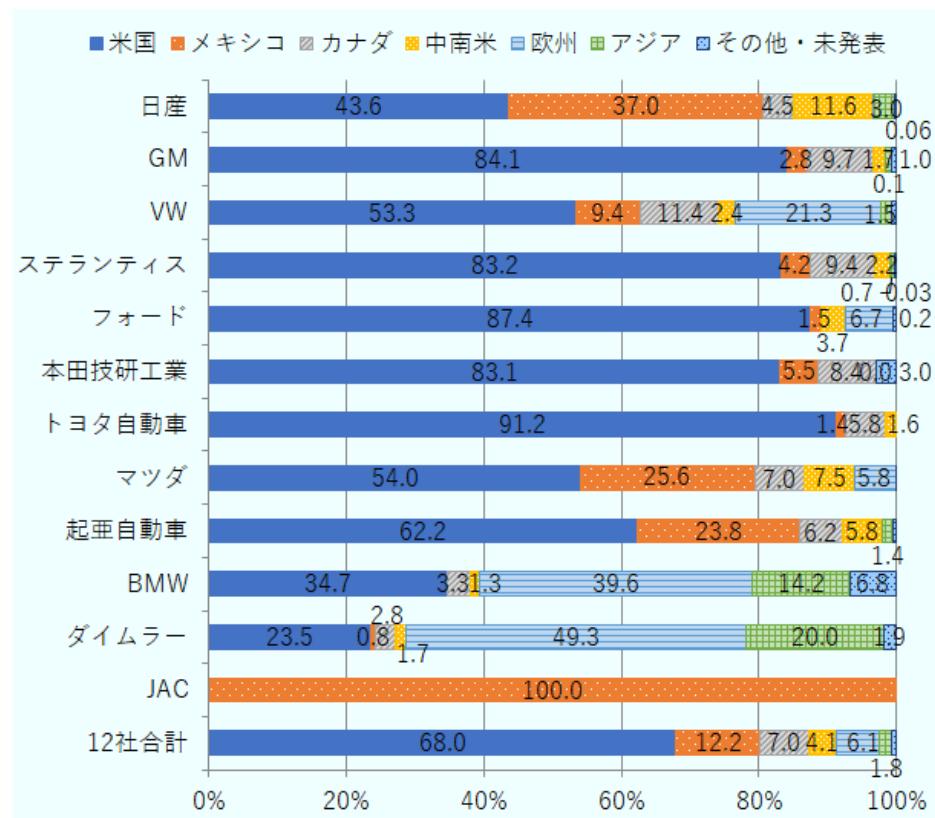


注：データラベルは生産台数。

出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

全体では北米向けの生産に依存しているメキシコの自動車産業だが、先述したように各社の戦略の違いにより、生産車種に加えてその仕向け地にも各メーカーの特色が出る。VW、BMW、ダイムラー（メルセデス・ベンツ）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。特にダイムラーは、欧州向けの生産比率が最も高い。マツダは、メキシコ国内での販売に加えて、北米、中南米、欧州と様々な地域に一定程度を輸出している。中国の安徽江淮汽車（JAC）は、乗用車・バン・ピックアップの比率の偏りが少ない一方で、全量メキシコ向けとなっているのが特徴だ（図4参照）。

図4：企業別仕向け地別自動車生産比率
(2023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

<国内販売台数はコロナ禍前の水準まで回復>

2023年の国内販売台数は、前年比24.4%増の136万1,433台で、コロナ前の2019年の131万7,931台を超えた。増加の要因としては、輸出台数と同様に、半導体不足が解消し、生産が安定したことに加え、メキシコ国内の需要が堅調に推移したことが挙げられる。

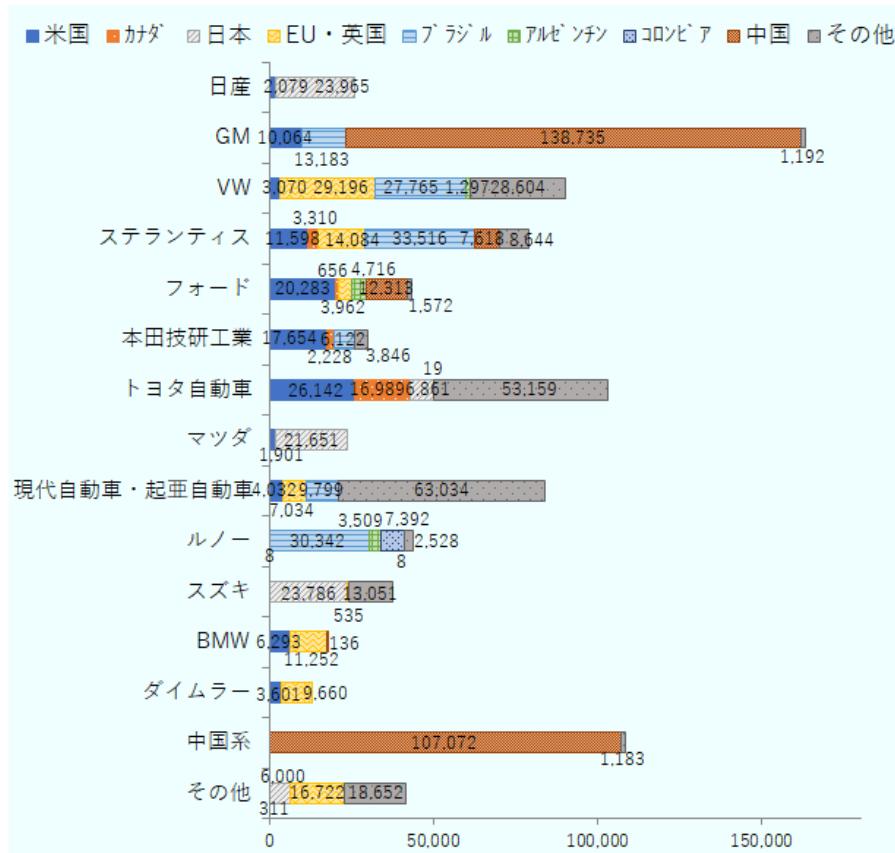
企業別に国内販売台数（表1参照）を見ると、日産が前年比42.6%増の24万2,044台と大きく増加し、15年連続で国内販売1位となった。続くGMも、18万4,051台で、11.5%増となった。3位はVW（系列ブランドを含む）で、37.4%増の14万9,916台と前年から順位を1つ上げた。ヒュンダイ・起亜は、9.8%増の14万3,247台で4位となった。日産以外の日系メーカーは、トヨタが8.9%増の10万6,794台で、マツダは57.5%増の7万

6,017 台、スバルは 77.2% 増の 4,001 台と大きく増加した。一方で、本田技研工業が 3.3% 減の 3 万 7,791 台、スズキが 7.4% 減の 3 万 7,372 台、三菱自動車が 2.2% 減の 1 万 9,183 台、いすゞが 7.4% 減の 1,468 台となった。

2023 年は、2022 年に続き、中国系メーカーの躍進が目立った。MG モーターは前年比 25.0% 増の 6 万 128 台、JAC は 28.8% 増の 2 万 1,067 台、奇瑞汽車（Chirey/Omoda）は 4.4 倍の 3 万 8,484 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）は同 52.8% 増の 9,650 台と、それぞれ販売台数を増やした。

中国系メーカーのほとんどはメキシコ国内で生産していないため、販売するのは輸入車となっている。それに加え、GM、フォード、ステランティスなどの米系企業も中国から輸入しているため、2023 年の中国製自動車の輸入販売台数は 26 万 5,882 台に達し、国別で中国が最大の輸入元となった。中国系以外のメーカーで、中国からの輸入が最も多かったのは GM で、全体の 85% を占める 13 万 8,735 台に達した（図 5 参照）。中国からの自動車輸入の増加により、前年同様に各港での輸入通関に遅れが生じている。また、自動車専用ターミナルの飽和状態だけでなく、治安の悪化による盗難被害の増加や、それに伴うトラック運転手のなり手不足も叫ばれており、港の整備だけでなく、複合的な対応が政府に求められている。

図5：企業別・原産国別輸入車販売台数（2023年）

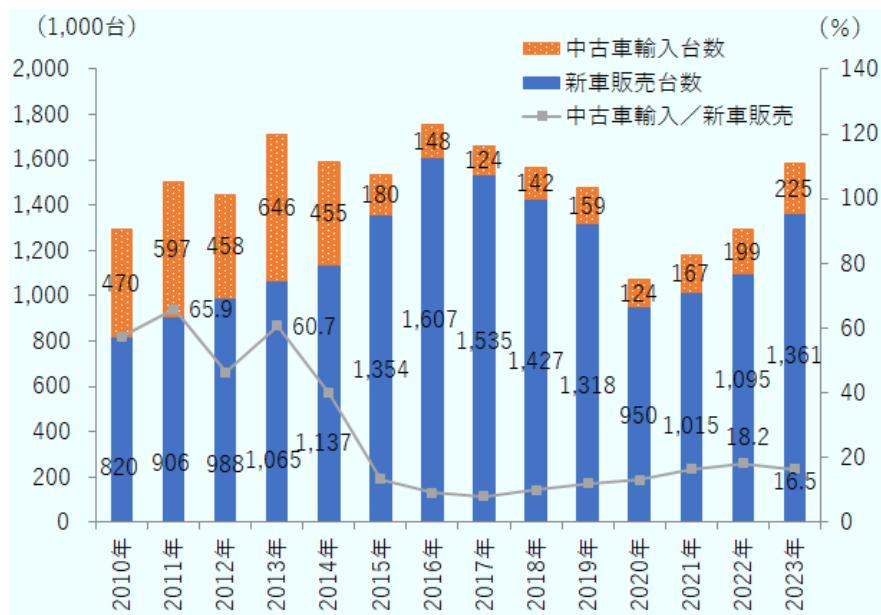


出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<中古車輸入台数は前年に続き増加傾向に>

2023年のメキシコの中古車輸入台数は、前年比12.9%増の22万5,123台に達し、同年の新車販売台数の16.5%に相当する規模となった（図6参照）。2022年は半導体不足により新車が供給できない状況に陥ったため、中古車需要が高まったが、2023年に生産台数は回復し、供給増となったにもかかわらず、中古車輸入台数も増加した。これには、アンドレス・マヌエル・ロペス・オブラドール（AMLO）政権が行った違法中古車に寛容な政策や、車検制度の創設に向けたメキシコ公式規格（NOM）の廃止などが影響していると考えられる（[2023年5月29日付地域・分析レポート参照](#)）。

図6：新車販売と中古車輸入の推移

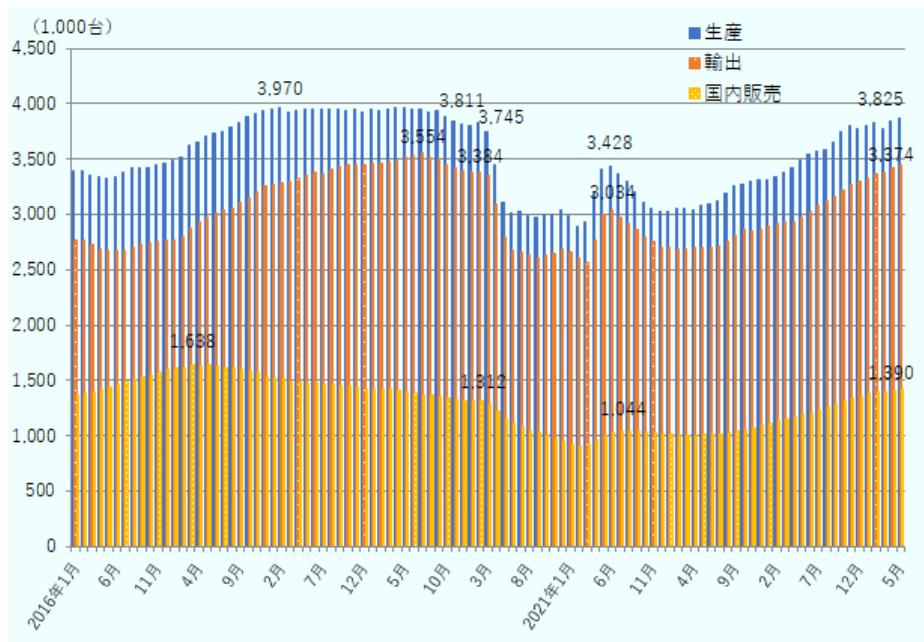


出所：メキシコ自動車販売ディーラー協会（AMDA）

<2024年1~5月は2019年の水準まで回復、年間生産380万台が視野に>

2024年1~5月の期間の自動車生産台数は、前年同期比5.8%増の165万1,929台、輸出台数は同11.7%増の142万3,388台、国内販売は同11.9%増の58万1,785台と、それぞれ好調に推移している（図7参照）。新型コロナ禍前の2019年1~5月時点では生産が165万8,418台であったことから、このままの水準を維持できれば、年間380万台まで回復する可能性が見えてきた。また、国内販売は2019年の53万3,840台を超えており、当時からの国内需要の伸びが見てとれる。

図7：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：メキシコ国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<EV 生産台数は 10 万台越え、国内需要増も後押し>

メキシコでの電気自動車（EV）生産状況は、フォードが 1 車種、JAC が 8 車種、GM が 2 車種となっており、3 社の 2023 年の合計生産台数は、10 万 9,695 台であった（表 2 参照）。また GM は、2023 年中に本田技研工業の Prologue を自社のラモスアリスペ工場で生産することを公表しており、2024 年に入り既に生産が開始されている。一方で、日系メーカーや韓国メーカーのメキシコにおける EV 生産計画は、2024 年 6 月時点でも発表されていない。

表2：メキシコにおけるEV生産

車両メーカー	モデル名	2020年	2021年	2022年	2023年
フォード	Mustang Mach-E	6,717	58,292	77,897	94,436
JAC	E 10X	0	36	911	2,264
	E J7	0	113	206	236
	E Sei 4	0	0	155	0
	E Sei4 Pro	0	0	248	214
	E SUNRAY	0	10	30	389
	E Sunray City	0	0	0	39
	E X350	0	2	24	12
	E X450	0	0	0	14
GM	Equinox EV	0	0	0	347
	Blazer EV	0	0	0	11,744
合計		6,717	58,453	79,471	109,695

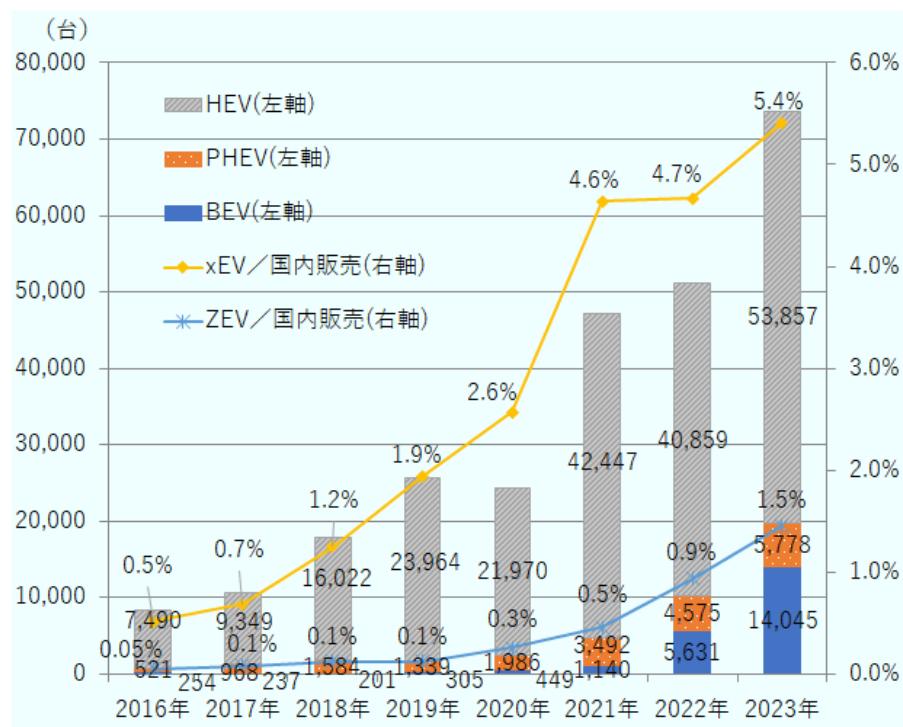
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

AMLO 政権は、2018 年からの 6 年間で具体的な EV 政策を発表していない。国営電力庁（CFE）の役割を過度に重視しており、電力産業法（LIE）の改正を行ったが、民間事業者

からのアンパロ訴訟（注2）により、適用が差し止められていた。2024年2月には、メキシコ最高裁によって、国営企業を強化するという同法改正の目的は、憲法に定められた自由競争の原則を阻害するという違憲裁判が下された（[2024年2月6日付ビジネス短信参照](#)）。AMLO政権下では、再生可能エネルギー関連でも民間投資を推進するような政策は実行されなかった。それどころか、CFEにのみ認められている送配電網への投資も滞っており、既に一部の工業団地では電力供給が不安定となった事例もある。入居企業自らが変電所を整備せざるを得ない事態も発生しており、これからメキシコへ進出する企業にも影響が出ることが懸念される。

そのような中でも、メキシコ国内でのEV需要は徐々に高まってきており、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）を合計した「xEV」が2023年の国内販売全体において5.4%を占め、台数は7万3,680台となった。BEV単体では、2022年には5,631台だったが、2023年は1万4,045台となり、約2.5倍の成長になった（図8参照）。

図8：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：テスラとBYD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、BEV：バッテリー式EV、xEVはHEV、PHEV、BEVの合計、ZEVはPHEVとBEVの合計。

出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<中国のEV生産投資計画は依然として具体化せず>

メキシコの対内直接投資は、2022年に続き、ニアショアリングの影響もあり、過去最高水準となった。米国のジョー・バイデン大統領が発令したインフレ削減法（[2022年12月14日付、2023年4月3日付ビジネス短信参照](#)）の影響もあり、EV関連の企業の進出が注

目を集めていたが、2023年5月に進出を発表した起亜の後は、プレスリリースを通じた進出発表などは確認できていない（表3参照）。さらには、ヌエボレオン州知事が同州への中国企業BYDの工場建設を発表したもの、BYD自体がそれを否定する騒動が起きるなど、情報の錯綜（さくそう）もみられる状況だ。

表3：メキシコにおける電気自動車（EV）に関する投資動向

発表時期	車両メーカー	本社所在	工場所在地	投資額	投資内容
2019年11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EV車の製造。
2021年4月	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月以降、段階的に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	ブエブラ州	7億6,350万ドル	EVの塗装工場建設。2024年末の新型SUVの製造開始。2026年以降にEVの組み立て。
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」の2023年末の生産開始。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	北米輸出向けのEV車両工場の建設。
2023年5月	起亜自動車	韓国	ヌエボレオン州	非公表	EV9と噂されているが、生産車種は不明。

出所：各社プレスリリースなどからJETRO作成

＜次期大統領の政策に自動車業界が注目＞

2024年6月2日に行われた大統領選挙で、与党・国家再生運動（MORENA）のクラウディア・シェインバウム前メキシコ市長が勝利した（[2024年6月4日付ビジネス短信参照](#)）。シェインバウム氏は、AMLO大統領と近い存在ではあるが、環境工学博士を取得しており、自身の公約の中で再生可能エネルギーについても言及している。具体的な政策の提言はこれからとなるが、公約の中で「持続的なエネルギー政策」と題し、エネルギー政策転換を加速させ、太陽光・風力・水力・グリーン水素などの推進を目指すとしている。また、重点分野についても、EVやエネルギーについて言及している。一方で、AMLO政権が目指していた国営の発電能力を54%、民間の発電能力を46%とするルールを明文化するとも発言しており、真に民間企業の再生可能エネルギー事業の後押しとなるのかが懸念される。

さらに、同日に行われた知事選挙および上下両院選挙で、MORENAを含む与党連合が大勝し、特に上下両院では、同連合のみで3分の2近くの議席を獲得した（[2024年6月5日付ビジネス短信参照](#)）。今回の選挙結果を踏まえた議席の再編は9月に行われるが、メキシコ議会では法案可決には過半数、憲法改正には3分の2以上の賛成票が必要となる。こういった状況下において、AMLO政権および9月末の政権交代をもってその後を引き継ぐシェインバウム氏が、今後どのような政策を推進するのか、多くの注目が集まっている。

一方で、2024年は米国の大統領選挙も控えているが、鉄鋼・アルミニウム分野に関しては、米国からメキシコへの「圧力」が存在する。4月15日に公布した輸入自動通知の改正

における輸入時の製鋼所の登録義務付け（[2024年4月17日付ビジネス短信参照](#)）や、4月22日に公布した鉄鋼・アルミニウムを含む544品目の関税率の引き上げ（[2024年4月25日付ビジネス短信参照](#)）などの政令がそれに該当する。これらの措置により、原材料・部材のサプライヤーの供給プロセスにおいて、時間や追加の関税コストなどの様々な負担が課されており、自動車メーカーの生産にも影響が出かねない事態となっている。自動車生産が好調に推移している中で、その好況に水を差しかねない事態であり、現・次期政権がこれらの事態をどのように収束させるのか、についても注目される。

注1：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）の合併後オランダに置かれているが、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であるため、本レポートでは米系とする。

注2：行政府や立法府、司法府などの行為により、憲法が保障する国民や企業の基本的権利が侵害された場合、当該行為の差し止めと無効を求める裁判制度。原則として、提訴した企業に対してのみ差し止めや無効の効果が及ぶ。

メキシコ（生産・販売）：成長を続ける自動車部品産業

2023年のメキシコ自動車産業（2）

2024年7月3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、2023年と2年連続で過去最高額を記録し、2024年も継続した成長が見込まれている。電気自動車（EV）の生産台数も10万台を達成し、今後もさらなる伸びが予想される中、関連部品サプライヤーの集積も順調に進んでおり、現在EVを生産しているフォード、ゼネラルモーターズ（GM）、JAC以外の完成車メーカーによるEV生産開始の発表が待たれる状況だ。一方で、メキシコにとって切っても切れない関係の米国では、保護貿易政策や対中強硬姿勢が強まり、在メキシコ自動車部品サプライヤーにも少なからず影響を及ぼしている。2024年内にメキシコ・米国の両国で行われる大統領選挙やその後の産業政策、外交政策にも注目が集まる。

＜自動車部品生産は2年連続で過去最高額を更新＞

メキシコ自動車部品工業会（INA）の発表によると、2023年のメキシコの自動車部品生産額は1,211億5,700万ドルで、2022年の1,039億7,900万ドルから16%の成長を見せた。2024年の推定値は1,256億8,700万ドルで、2023年からさらに3%の伸びを見込んでいる。製品分野別に見ると、生産額の大きい順に（1）電子部品、（2）トランスマッション・クラッチ関連部品、（3）座席・カーペット関連、（4）エンジン関連部品となった（注1）。

自動車部品産業はメキシコ国内の雇用創出にも大きく貢献しており、2023年の従事者数は88万3,000人となった。この数値も2022年の87万7,000人からさらなる伸びを見せ、過去最高である2018年の88万6,000人に迫る勢いだ（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：2024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

次に、メキシコ国内の地域別および州別の自動車部品生産額を見ていく。地域別の生産額は、大きい順に北部（523 億 200 万ドル）、中央高原地帯（通称バヒオ、427 億 9,400 万ドル）、中部（194 億 9,100 万ドル）となった。この 3 地域に含まれる 15 州でメキシコ国内全体の自動車部品生産額の 94.6%を占める。州別にみると、生産額は上から順に北部国境コアウイラ州（184 億 5,200 万ドル）、中央高原地帯グアナファト州（159 億 1,800 万ドル）、北東部ヌエボレオン州（148 億ドル）、北部国境チワワ州（106 億 4,800 万ドル）、中央高原地帯ケレタロ州（95 億 5,100 万ドル）で、これら上位 5 州がメキシコ全体の生産額の 5 割強を占めている（表 1 参照）。

表1：メキシコの地域・州別の自動車部品生産額とその構成比（100万ドル）

地域・州名	生産額（2023年）	構成比（2023年）	構成比（2022年*）
北部	52,302	43.2%	49.0%
コアウイラ州	18,452	15.2%	16.3%
ヌエボレオン州	14,800	12.2%	11.6%
チワワ州	10,648	8.8%	12.2%
タマウリパス州	5,094	4.2%	6.0%
ソノラ州	3,307	2.7%	2.9%
中央高原地帯（バヒオ）	42,794	35.3%	30.2%
グアナファト州	15,918	13.1%	10.8%
ケレタロ州	9,551	7.9%	6.9%
サンルイスポトシ州	8,245	6.8%	5.7%
アグアスカリエンテス州	5,350	4.4%	3.8%
ハリスコ州	3,730	3.1%	3.0%
中部	19,491	16.1%	15.4%
プエブラ州	8,046	6.6%	6.1%
メキシコ州	7,821	6.5%	6.4%
モレlos州	1,717	1.4%	1.4%
トラスカラ州	993	0.8%	0.7%
メキシコ市	913	0.8%	0.8%

注：2022年の構成比は1月から11月までの生産額を基に算出。

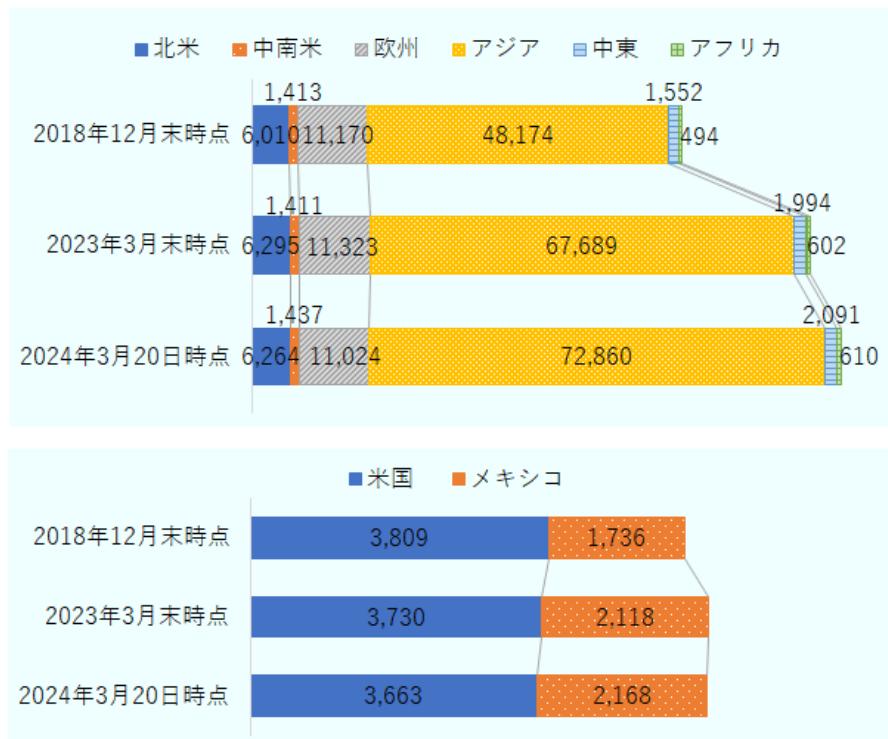
出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータから作成

先述の州別生産額の数値にはまだ反映されていないようだが、2023 年はメキシコ北部での生産拠点の設立を発表した自動車部品メーカーが多かった。北東部ヌエボレオン州に組立工場を持つ韓国系自動車メーカーの起亜自動車（KIA）は、ペスケリア工場の拡張を発表した。同様に、建設に遅れが生じているものの、2023 年最大級の投資発表となった米国系 EV メーカーである特斯拉のギガファクトリー建設に伴い、主に中国系の自動車部品メーカーが北部での生産拠点設立を進めている。これらの自動車生産拠点設置により、今後の地域別・州別生産額の構成比が変わってくることは十分に考えられるだろう。いずれにせよ、バヒオと北部がメキシコ自動車産業にとって重要な地域であることには変わりない。南東部でも工業団地の開発が進んでおり、企業誘致がなされているが、自動車産業のサプライチェーンが充実するには相当の時間を要するだろう。

米国、メキシコといった北米での自動車部品産業の動向について確認するべく、2023 年の地域・分析レポート（[2023 年 6 月 15 日付地域・分析レポート参照](#)）でも触れた、品質

マネジメントシステムに関する国際規格である IATF16949（注 2）の取得状況についても再度触れておく。この規格の監督機関である国際自動車産業監督機関（IAOB）によると、2024年3月20日時点でのメキシコにおけるIATF取得拠点数は2,168拠点で、2023年の同時期よりも50拠点増加している。逆に米国における取得拠点数は3,663拠点で、こちらは2023年の同時期と比較して約70拠点の減少となった（図2参照）。世界的に取得拠点数が増加する中での米国の拠点数減少の背景には、在米の自動車部品メーカーが、高付加価値の生産ラインを米国に残しつつも、メキシコのような人件費が比較的安価な国・地域へその他の生産ラインを移管するといった動きもあると考えてよいだろう。

図2：地域別IATF16949取得拠点数



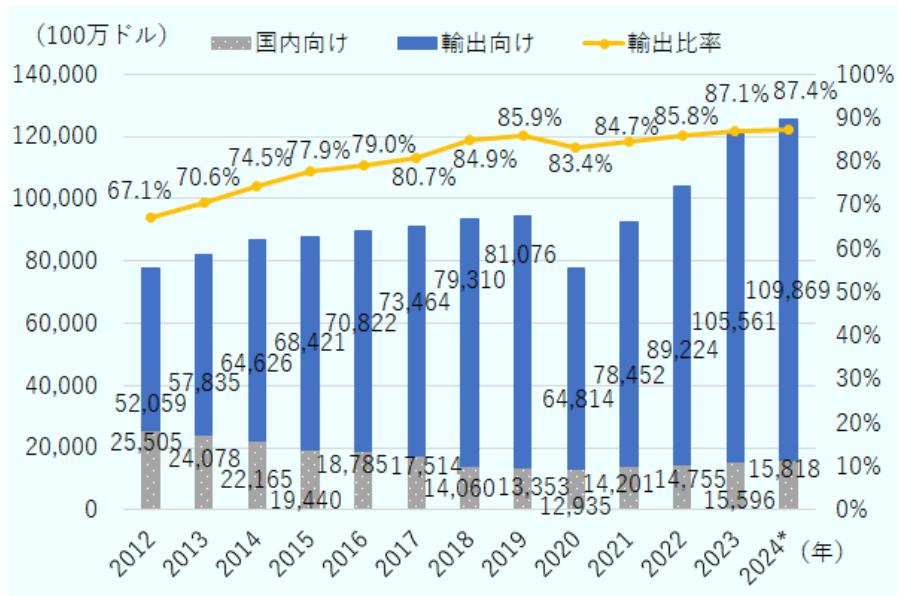
注：メキシコは「北米」に含まれる。

出所：国際自動車産業監督機関（IAOB）データから作成

<輸出額も堅調な伸び、米国にとっての自動車部品供給国としての重要性強める>

2023年の自動車部品の輸出額は1,055億6,100万ドルで、生産額と同様に過去最高額を記録した。国内の生産額に占める輸出額の割合は約87%で、2022年よりも1ポイントほど増加しており、着々と輸出比率を伸ばしている（図3参照）。

図3：メキシコの自動車部品生産内訳と輸出比率の推移



注：2024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

一方の輸入額も過去最高となり、682億3,600万ドルと2022年から80億ドル近く伸びている。メキシコでは貿易赤字が恒常化しているが、自動車部品分野に限れば、2023年はおよそ400億ドルの黒字となっており、同分野がメキシコの貿易収支を支える重要な役割を果たしていることがわかる。

自動車部品の輸出入の相手国別の統計は、ほぼ例年同様の構成比となった。輸出においてはブラジル向け、中国向けの構成比率が若干増加した。また輸入においては、中国からの輸入が前年より20億ドルほど増加し、それに伴って構成比率も上昇した（表2参照）。

表2：メキシコの自動車部品国別貿易額（100万ドル）

輸出

国名	2021年	2022年	2023年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	70,265	78,428	91,670	86.8%	16.9
カナダ	2,513	3,480	4,117	3.9%	18.3
ブラジル	1,178	1,338	1,900	1.8%	42.0
中国	943	1,071	1,478	1.4%	38.0
日本	707	892	1,077	1.0%	20.7
ドイツ	550	714	855	0.8%	19.7
その他	2,356	3,301	4,465	4.2%	35.3
合計	78,543	89,224	105,561	100.0%	18.3

輸入

国名	2021年	2022年	2023年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	28,171	33,000	36,309	53.2%	10.0
中国	7,486	7,893	9,894	14.5%	25.4
日本	3,476	3,764	4,251	6.2%	12.9
韓国	3,315	3,522	3,821	5.6%	8.5
ドイツ	2,674	3,036	3,685	5.4%	21.4
カナダ	2,032	2,186	2,470	3.6%	13.0
その他	6,310	7,316	7,806	11.4%	6.7
合計	53,474	60,717	68,236	100.0%	12.4

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

注目すべきは、メキシコが米国にとっての自動車部品供給国としての重要性を年々高めている点だ。INA が発表したデータによると、米国の自動車部品輸入相手国のうち、2023 年はメキシコが全体の 42.6% を占めた。その割合は年々拡大しており、2007 年には 30% に満たなかったものが、2013 年には 33.9%、2018 年には 38.2%、2022 年には 39.3% と推移し、2023 年について 4 割を超えたかたちだ。一方で、中国の占める割合は、2007 年の 10.3% から、2018 年に 12.6% まで上昇したが、2023 年には 7.7% まで低下している。

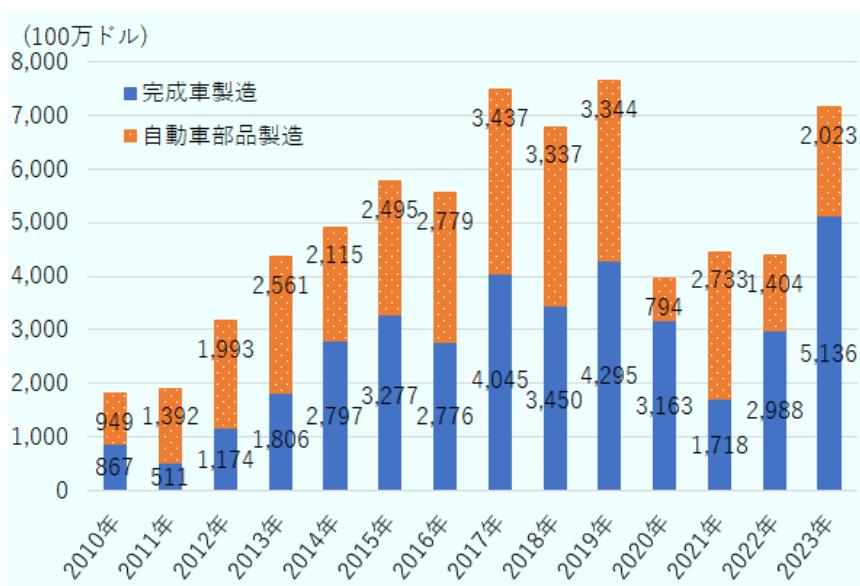
米国の自動車部品輸入相手国の中でメキシコが占める割合は、ニアショアリングの動きが顕著になった 2021～2022 年より前から拡大傾向にあった。2010 年代の欧米系や日系完成車メーカーのメキシコ進出に伴い、自動車部品サプライヤーのメキシコ進出が進んだこともその一因であると考えられよう。ここ数年間でメキシコがシェアを拡大した背景には、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の発効や、新型コロナ禍におけるサプライチェーンの混乱に起因するメキシコへの生産移管、米中貿易摩擦などがあることは間違いないだろう。

＜自動車部品分野はメキシコ全体の対内直接投資拡大に貢献＞

2023 年の自動車部品分野は、メキシコの対内直接投資拡大にも重要な役割を果たした。メキシコ経済省の発表によると、メキシコ国内全体の 2023 年の対内直接投資額（フロー）は 360 億 5,800 万ドルで、記録が残る中で最高額となった。分野別に見ると、輸送機器分野（完成車・自動車部品製造を含む）、飲料・たばこ分野を含む製造業が約 50% を占める。投資タイプ別に見ると、新規投資が 48 億 1,700 万ドル、追加投資が 266 億 3,100 万ドル、親子間勘定が 46 億 1,000 万ドルと、追加投資の伸びが成長を牽引した。

2022 年はあまり振るわなかつた自動車分野の対内直接投資だが、2023 年は相次ぐ投資発表により大きく数字を伸ばし、71 億 5,900 万ドルを記録した（図 4 参照）。うち、自動車部品は 20 億 2,300 万ドルを占め、州別で多額の投資を受け入れたのは（1）北部国境チワワ州（5 億 5,350 万ドル）、（2）メキシコ市（3 億 830 万ドル）、（3）北部コアウイラ州（2 億 7,150 万ドル）の順であった。

図4：自動車分野における対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



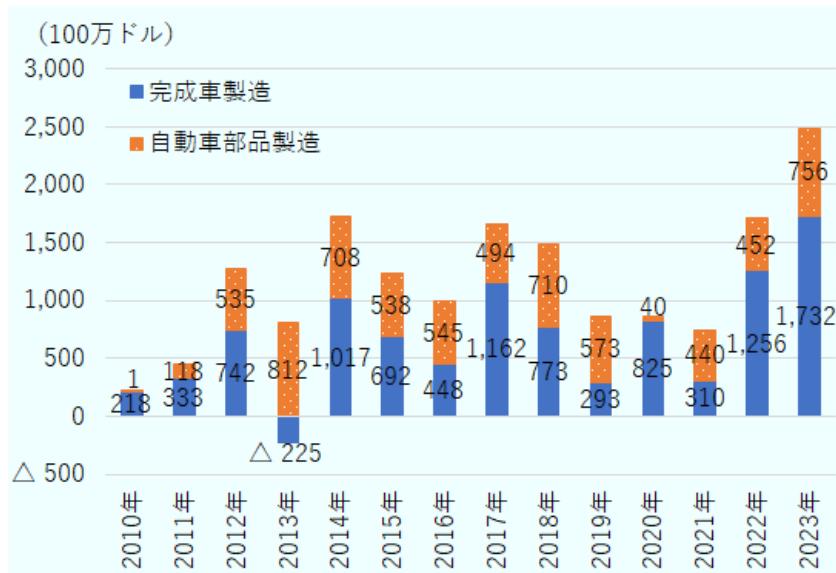
注：2023年12月31日確認分。

出所：メキシコ経済省外資局のデータから作成

＜日系企業による自動車分野の投資は過去最高額を記録＞

次に、完成車・自動車部品を製造する日系企業のメキシコにおける対内直接投資の推移について振り返る。2023年は進出済み企業の追加投資を中心に、過去最高の対内直接投資額を記録した（図5参照）。

図5：自動車分野における日系企業の対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



注：2023年12月31日確認分。

出所：メキシコ経済省外資局のデータから作成

日系企業の主要な投資発表を振り返ると、2023年には（1）1月に住江織物が約30億円を投じて合成皮革製造ライン新設のための用地取得と新建屋の建設を発表、（2）3月に日鉄

物産が電磁鋼板の精整・スリット加工を担う拠点となるコイルセンターを新設、(3) 5月に三井ハイテックがモーターコアの製造と販売を行う子会社の設立を発表、(4) 10月に住友電気工業が自動車向けのリチウムイオン電池用のタブリードなどの製造会社設立を発表、

(5) 11月に日本発条がモーターコアの生産設備増強に伴う新工場の設立を発表、(6) 12月に豊田合成が自動車用外装部品の生産能力増強を発表、などの案件が挙げられる。また、2024年に入ってからは、3月に横浜ゴムが乗用車用タイヤの新工場建設を発表している。自動車分野以外にも、工作機械の販売・保守を担う会社やスマートファクトリー向けのソリューションを提供する会社をはじめ、物流やその関連サービスを提供する会社の新規進出や、追加拠点設立の発表も相次いだ。

プレスリリースが出されない案件も含め、ジェトロにも日々拡張投資や新規投資の相談が寄せられている。その内容は、拡張先・新規進出先のサイトセレクションにかかる相談や、メキシコ国内におけるサプライヤーの集積状況の調査、米国・メキシコ両国で行われる大統領選挙による影響、地域別の人材確保の難易度、州別・地域別の治安状況などさまざまだ。

<EV 関連部品メーカーの集積も進む>

メキシコ自動車工業会（AMIA）によれば、メキシコ国内でのバッテリー式電気自動車（BEV）生産台数は順調に伸びており、2023年はついに10万台を超え、10万9,695台を記録した（注3）。最も生産台数が多かったのはフォードの「ムスタング・マッハE」の9万4,434台で、メキシコ国内のBEV生産の大部分を占めた。また、2023年10月からはGMの「ブレイザーEV」および「エキノックスEV」も生産が開始され、2023年の生産台数は「ブレイザーEV」が1万1,744台、「エキノックスEV」が347台となった。

メキシコ国内でのEV生産の伸びに伴い、EV関連部品メーカーも増加の一途をたどっている。業界メディア運営会社のコネクション・B2B（Conexión B2B）が発行する「[エレクトロモビリティ・マッピング（2024年第1四半期）（スペイン語）](#)」によると、メキシコ国内には既に191のEV関連部品サプライヤー（Tier1, Tier2）が存在するという。2023年第1四半期に発表された同レポートでは、サプライヤー数は83とされていたことから、1年で2倍以上に増えている。特に数が多いのは（1）バッテリー・ハーネス関連（67社）、（2）駆動系部品（32社）、（3）冷却・温度管理系統部品（25社）のサプライヤーだ。いずれもグアナファト州を中心とする中央高原地帯や、ヌエボレオン州を含む北部など、既存の自動車産業集積地に集中している。テスラのギガファクトリー新設発表に伴って、多くの中国系サプライヤーが進出していることに注目が集まっているが、主要な投資発表を見ると、欧州、米国、アジアといったあらゆる地域から関連サプライヤーが集まっていることがわかる（表3参照）。

表3：2023年に発表、または報道されたメキシコにおけるEV関連主要投資

発表月 または報道月	社名	国籍	生産部品・投資内容	投資先	出所
4月	Lear Corporation	米国	EV用ハーネス新工場	コアウイラ州	報道
5月	BorgWarner	米国	EV用バッテリー冷却ブレート新規生産	コアウイラ州	公式ウェブサイト
5月	Valeo	フランス	EV用冷却システム新工場	メキシコ州	報道、メキシコ州知事Xアカウント
5月	Ningbo Xusheng Group	中国	EV用部品進出・新工場	コアウイラ州	報道
6月	Aptiv	アイルランド	EV用低電圧ハーネス新工場	ハリスコ州	公式ウェブサイト
7月	BorgWarner	米国	EVモーター用設備導入	サンルイスポトシ州	公式ウェブサイト
7月	Linamar	カナダ	EV用部品設備導入	ドゥランゴ州	報道
8月	De Luna Lithium Battery	メキシコ	リチウムイオン電池アップセンブリ新工場	メキシコ州	報道
9月	Endurance Motive	スペイン	リチウムイオン電池アップセンブリ新工場	ブエブラ州	公式ウェブサイト
10月	Yura Corporation	韓国	EV用ハーネス新工場	ドゥランゴ州	報道
10月	SKF	スウェーデン	深溝玉軸受新工場	ヌエボレオン州	公式ウェブサイト
10月	JL Mag	中国	EV用磁石新工場	ヌエボレオン州	報道、ヌエボレオン州知事Facebookアカウント
10月	住友電気工業	日本	リチウムイオン電池用タブリード製造会社	アグアスカリエンテス州	公式ウェブサイト
11月	日本発条	日本	モーターコア新工場	グアナファト州	公式ウェブサイト
11月	三井ハイテック	日本	モーターコア新工場	グアナファト州	公式ウェブサイト

出所：各社公式ウェブサイト、SNS、各種報道からジェトロ作成

<メキシコへの生産移管の盛り上がりに影を落とす課題と今後>

メキシコでの自動車部品生産に必要な材料、特に鉄鋼・アルミニウムはメキシコ国内での供給が限られており、関連製品も含め海外から輸入されることも多いが、昨今メキシコに輸入される鉄鋼と同製品に対する監視強化の動きが強まっている。メキシコ政府は2023年8月と2024年4月に、500品目以上の一般関税率を最大50%まで一時的に引き上げた([2023年8月18日付](#)、[2024年4月25日付ビジネス短信参照](#))。最も対象品目が多かったのは鉄鋼(HS72類)と同製品(HS73類)のカテゴリーで、多くの品目の関税が25~35%に引き上げられている。在メキシコ日系自動車部品メーカーも他国の企業と同様、海外から部品・材料を輸入しており、本措置の影響を受けることになる。今回の引き上げは一般関税率が対象のため、日本メキシコ経済連携協定(日墨EPA)や、環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定(CPTPP)など、メキシコと締結している自由貿易協定(FTA)を活用できる輸入には影響が出ない。産業分野別生産促進プログラム(PROSEC、注4)や、レグラ・オクターバ(注5)を利用した優遇関税率も適用可能だ。一方で、FTA非締結国である中国や韓国、タイなどから該当製品を輸入している企業は、PROSEC税率の適用可否の確認やレグラ・オクターバの申請、あるいは調達先国変更の判断を迫られている。

さらに 2024 年 4 月には、鉄鋼や同製品の輸入に先立って経済省に行う輸入自動通知制度を変更し、2022 年に一度撤廃した鉄鋼の溶解、鋳造を行った国に関する情報を含むミルシートや、品質証明書の提出を再度義務化した（[2024 年 4 月 17 日付ビジネス短信参照](#)）。本制度変更に伴い、メキシコ経済省は制度について解説した公式ページを開設したが、制度変更に起因するものと思われる通関手続きの遅延や関連トラブルが多発しており、在メキシコ日系企業にも混乱が生じている。

一連の動きの背景には、米国議会や米国政府の圧力もあるといわれている。特に鉄鋼に関しては韓国、ブラジル、ロシアなど第三国からメキシコを経由した迂回輸入を懸念した米国鉄鋼議員連盟からの要請により、米国政府からメキシコ政府に対し、早急な対策を講じることが求められていた。2023 年 8 月の一般関税率の引き上げは、この申し入れに起因するものといわれている。2024 年 2 月にメキシコ経済省と米国通商代表部（USTR）の間で行われた北米鉄鋼産業強化に向けた会合で、鉄鋼・アルミニウム製品の輸出入の監視強化と関税率変更について正式に合意がなされ（[2024 年 3 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）、未対応であった輸入自動通知制度については、4 月に対策が講じられたかたちだ。

また、米国による保護貿易政策や米中貿易摩擦についても、注意深く観察しておく必要がある。米国の対メキシコ輸入品目のうち、鉄鋼・アルミニウム関連以外に、中国系メーカーの自動車のメキシコ経由での米国流入が懸念されている。中国の比亜迪（BYD）はメキシコに完成車組立工場の新設を予定していたが、各種報道によれば、米国からの圧力により、メキシコ政府は新工場を建設する BYD に対し付与する予定だったインセンティブを取りやめることにしたという。もっとも、連邦政府や管轄省庁に加え、BYD 側もこの報道やメディアからのインタビューに対して公式なコメントを出しておらず、実際にインセンティブ付与が中止されるのか、あるいはそれが米国の影響を受けているのかは定かではない。一方で、かねて USTR が主張する「USMCA は、中国やその他の国が関税を払わずに米国に輸出できる『バックドア』を用意するために締結されたものではない」という観点から、報道されたような事態が起こることは十分に予想できる。

バイデン政権は、2024 年 5 月に一部製品に関する対中追加関税の引き上げ案を発表した。その中には、中国製 EV に対し 100% の関税をかけるという案も含まれており、そういった政策により、さらに中国系企業のメキシコへの生産移管が進むことが見込まれる。メキシコの対内直接投資の伸びや対米輸出額の伸びには好影響を与える可能性がある一方、米国とのメキシコに対する監視の目が強くなる可能性は否定できない。2024 年は米国での大統領選挙が控えているが、有力候補のバイデン氏、トランプ氏のいずれが当選しても、対中強硬姿勢などの方向性には大きな変化はなさそうだ。米国の保護貿易主義や米中貿易摩擦といった流れの中で、メキシコが今後どのように立ち回るのかが注目される。

メキシコには、米国への近接性という不変の事実や、50 カ国以上の FTA とそれを基に築いてきた良好な通商関係、再生可能エネルギー源の豊富さや、若くて豊富な労働人口とい

った、外国企業が投資判断をする上でプラスにはたらく点が数多く存在する。これらを最大限に活用するためのさまざまな取り組みや外交政策が、メキシコの次期政権には求められている。

注 1 : INA が 2023 年 3 月に発行した資料では、2021 年、2022 年の製品分野別生産額は（1）電子部品、（2）エンジン関連部品、（3）トランスマッショントラック関連部品となっていた。2024 年 3 月の発表統計では、2022 年、2023 年ともに本文中の順位となっており、2023 年の統計との相違がみられた。この相違について INA に問い合わせたところ、統計の抽出方法に変更はないとのことであったため、本文中では 2024 年 3 月発表の数字を最新版データとして扱う。

注 2 : 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 3 : AMIA に加盟する完成車メーカーおよびメキシコ資本のジャイアント・モーターズが集計対象のため、本統計に比亞迪（BYD）やテスラの生産台数は含まれない。

注 4 : メキシコ政府が国内生産を促進する 24 の業種で生産活動を行う企業が登録を行い、特定の部品・原材料、機械設備を優遇関税で輸入できるプログラム。

注 5 : PROSEC の優遇関税の対象になっていない品目について、国内生産がない、あるいは不十分などを理由に、PROSEC 登録企業が経済省から特別輸入許可を個別に取得し、承認された数量枠内に限り、原則無関税で輸入を認める制度。

チリ（販売）：2023年の新車販売 26.5%減、電動車は 35.2%増で過去最高

2024年6月11日 サンティアゴ事務所（大塚 優希）

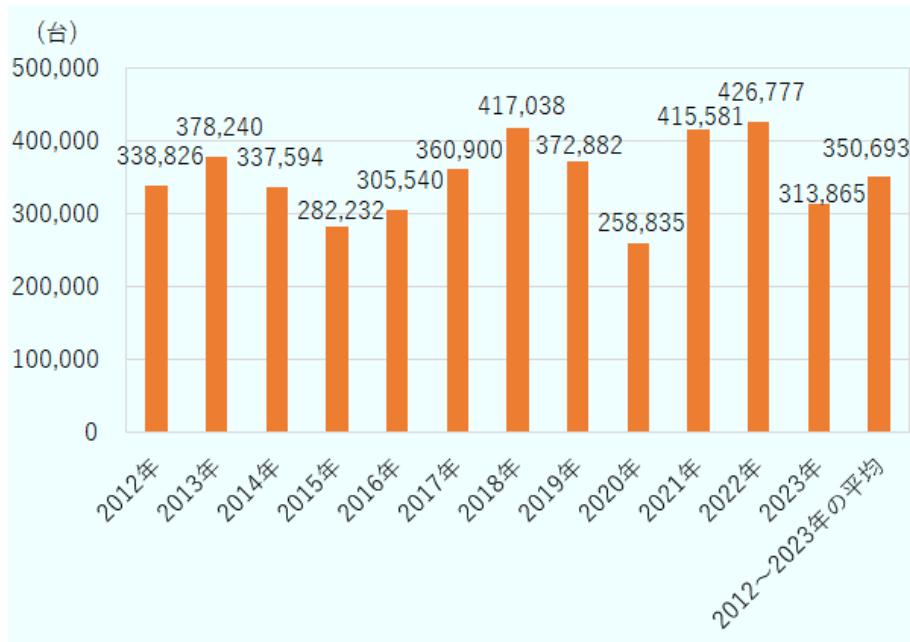
チリでは2023年、経済が停滞し民間消費が落ち込んだ。その結果、新車販売台数が前年比26.5%減を記録した。なお2022年の実績は、過去最高を記録していた。そんな中でも、電動車は前年比35.2%増。販売台数全体の3.0%を占めるに至った。

本レポートでは、チリ全国自動車産業協会（ANAC）のデータなどから実績を示し、展望する。

<2023年の新車販売、前年比26.5%減>

チリ全国自動車産業協会（ANAC）によると、2023年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は前年比26.5%減の31万3,865台だった（図参照）。

図：年間新車販売台数の推移



出所：チリ全国自動車産業協会（ANAC）

ANACは販売台数が減少した要因として、主に国内経済の減速を挙げている。民間最終消費支出は前年比5.2%減で、自動車を含む耐久消費財への支出も減少した。チリは新車を輸入に頼っているが、チリ中央銀行によると、2023年の自動車の輸入額についても36.3%減で、全体的に自動車業界には厳しい1年となった。

新車販売台数をブランド別にみると、トップ5はトヨタ（シェア：8.3%）、シボレー（6.8%）、現代（6.6%）、起亜（5.8%）、スズキ（5.6%）の順だった（表1参照）。トップ15の中でも前年比増だったのは、フォードとマツダのみで、マツダはSUV（スポーツ用多目的車）の

「ALL NEW MAZDA CX-5」(4,169台)の販売が好調で、SUVの中ではシボレーの「GROOVE」(6,009台)、MGの「MG ZS」(4,427台)に続く3位の販売モデルだった。トヨタは前年比21.8%減だったが、ANACのデータが確認できる2008年からの16年間で初めてブランド別販売台数で首位となった。なお、チリには74以上のブランドが参入している(大型車を除く)。

表1：2023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)

ブランド	合計台数	2023年										前年比	
		乗用車		SUV		ピックアップ		商用車		合計			
		台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア		
1 トヨタ	33,186	4,065	6.1	12,708	8.8	9,114	12.9	60	0.2	25,947	8.3	△ 21.8	
2 シボレー	37,499	3,061	4.6	11,074	7.7	5,405	7.6	1,779	5.4	21,319	6.8	△ 43.1	
3 現代	23,802	8,571	12.9	9,367	6.5	1	0	2,892	8.8	20,831	6.6	△ 12.5	
4 起亜	20,511	10,002	15	7,520	5.2	0	0	812	2.5	18,334	5.8	△ 10.6	
5 スズキ	22,294	15,184	22.8	2,240	1.6	0	0	281	0.9	17,705	5.6	△ 20.6	
6 プジョー	21,075	4,424	6.6	5,263	3.7	1,734	2.5	5,397	16.4	16,818	5.4	△ 20.2	
7 日産	16,131	3,794	5.7	6,176	4.3	4,686	6.6	80	0.2	14,736	4.7	△ 8.6	
8 フォード	13,270	161	0.2	5,314	3.7	6,988	9.9	825	2.5	13,288	4.2	0.1	
9 MG	21,118	3,580	5.4	8,077	5.6	0	0	0	0	11,657	3.7	△ 44.8	
10 三菱自動車	15,370	0	0	2,845	2	7,921	11.2	0	0	10,766	3.4	△ 30.0	
11 マクサス	15,737	1	0	55	0	7,919	11.2	2,568	7.8	10,543	3.4	△ 33.0	
12 奇瑞汽車	24,953	5	0	9,655	6.7	0	0	0	0	9,660	3.1	△ 61.3	
13 マツダ	7,258	1,217	1.8	6,808	4.7	1,546	2.2	2	0	9,573	3.1	31.9	
14 長安汽車	18,491	891	1.3	4,939	3.4	1,724	2.4	1,492	4.5	9,046	2.9	△ 51.1	
15 ジャック	12,483	2	0	4,561	3.2	2,193	3.1	1,523	4.6	8,279	2.6	△ 33.7	
— その他	123,599	11,672	17.5	47,094	32.8	21,449	30.3	15,148	46.1	95,363	30.4	△ 22.8	
合計	426,777	66,630	100	143,696	100	70,680	100	32,859	100	313,865	100	△ 26.5	

注：奇瑞汽車は従前、チリとして表記されていた。

出所：チリ自動車産業協会(ANAC)

タイプ別にみると、乗用車は前年比36.7%減の6万6,630台だった(表2参照)。スズキは乗用車販売台数の22.8%を占め、「SWIFT」や「BALENO HB」などのモデルが多く販売された。SUVは24.2%減となる14万3,696台で、新車販売全体の45.8%を占めた。ピックアップ、商用車も前年比減となった。ピックアップでは、トヨタの「HILUX」が9,100台とモデル販売トップになり、三菱自動車の「L-200」(7,923台)、マクサスの「T60」(7,280台)が後に続いた。

表2：タイプ別新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

タイプ	2022年		2023年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
乗用車	105,186	24.6	66,630	21.2	△ 36.7
SUV	189,473	44.4	143,696	45.8	△ 24.2
ピックアップ	87,558	20.5	70,680	22.5	△ 19.3
商用車	44,560	10.4	32,859	10.5	△ 26.3
合計	426,777	100.0	313,865	100.0	△ 26.5

出所：チリ自動車産業協会(ANAC)

<電動車販売は堅調に推移>

ANACによると、2023年の電動車(注)販売台数は、前年比35.2%増(9,333台)。過去

最高を記録したかたちだ(表3参照)。この結果、新車販売台数に占める電動車のシェアも、3.0%に伸びた(前年は1.6%)。

表3：電動車販売台数の推移 (単位：台) (-は値なし)

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	3,766	6,026	9,942
バッテリー式電気自動車(BEV)	125	129	217	157	556	1,295	1,588	4,129	8,670
プラグインハイブリッド車(PHEV)	15	68	85	79	300	474	506	860	1,204
マイルドハイブリッド車(MHEV)	0	0	38	80	696	2,583	3,197	5,755	8,056
レンジエクステンダーEV(EREV)	—	—	—	—	—	—	276	511	715
合計	540	1,063	1,190	1,012	3,348	6,904	9,333	17,281	28,587

注：2024～2025年は予想値。

出所：ANAC

電動車をカテゴリー別にみると、次に示す通り。

- ハイブリッド車(HEV)

前年比約5割増(3,766台)と大きく伸びた。その結果、前年に最も売れていたマイルドハイブリッド車(MHEV)を抜き、カテゴリー別で最大になった。ブランド別には、トヨタが約6割を占めた。特に「Corolla Cross」(1,826台)の売れ行きが顕著だった。大幅に伸びた車種・ブランド例としては、長城汽車傘下のSUVブランド「ハバル(Haval)」(約40倍、807台)や、現代自動車(9.2倍、212台)などがある。それらの伸びも、HEVの販売台数増に寄与した。

- マイルドハイブリッド車(MHEV)

前年比23.8%増(3,197台)だった。ブランド別には、スズキが3.7倍(1,429台)。このカテゴリーで、シェア4割以上を占め、首位に躍り出たかたちだ。特に「GRAND VITARA」(614台)と「FRONX」(522台)の販売が多かった。続いて、ボルボ、ラムの順だった。

- バッテリー式電気自動車(BEV)

前年比22.6%増(1,588台)。当地で販売されるブランドは、25を超える。そのうちマクサスやBYDなどの中国ブランドが、半数以上を占めた。

- プラグインハイブリッド車(PHEV)

当年の販売は506台。ブランド別にはボルボが最も多く、BMW、BYDと続いた。

- レンジエクステンダーEV (EREV)

2023 年から、このカテゴリーが新設された。EREV とは、発電機として小さなエンジンが搭載され、航続距離を伸ばす仕組みが施された EV のことだ。当年の販売は、276 台。

また、タイプ別に最大を占めるのが SUV (シェア 80.6%) だ。続いて、乗用車 (10.5%)、ピックアップ (5.5%)、商用車 (3.4%) の順。チリの SUV 人気は変わらない。電動車でも、前年より比重が増した。

充電インフラ整備も進みつつある。ANAC によると当年は、公共充電施設を 104 カ所設置。その結果、施設数が前年比で 3 割増になった。また、公共利用できる充電用コンセント数も伸びている。ANAC の発表時点では、全国 1,184 口が利用可能に。前年から 60% 増加した。

＜国内外に不確実要因、それでも電動車は増加予想＞

ANAC は、2024 年の新車販売台数について、世界経済の停滞、国内経済の伸び悩み、国内要因の不確実性を考慮に入れて、32 万～34 万台と予想している。加えて、世界的なインフレは 2024 年に正常化へ向かうものの、ロシアのウクライナ侵攻や中東での紛争は引き続き世界のサプライチェーンに圧力をかけ、海上運賃が変動しやすい状況にあり、自動車などの輸入製品に影響を与える可能性があると分析した。また、ドル高と中国経済の減速に加えて、国内で議論が進む年金制度改革、税制改革などの社会的・政治的な要因が、チリ国内の自動車販売台数に影響を与える可能性も指摘している。

なお、2024 年 9 月末から予定していた排ガス規制「ユーロ 6C」の適用は、1 年間延期になった。新車販売台数減や価格上昇などの懸念が、その理由だ。

一方で電動車について示す展望は、かなり強気だ。2024 年も、1 万 7,000 台以上の販売を見込んでいる。その背景には、次に示す目標がありそうだ。

- ANAC は、PHEV と BEV の販売目標を打ち出している。具体的には、両カテゴリー合計の新車販売台数全体に占める構成比が 5% 以上を、2025 年時点で達成するという。
- 一方でチリ政府は、「国家エレクトロモビリティ戦略」を発表済みだ。当該戦略では、2035 年までに国内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た。

また 2024 年には、企業による活発な動きも見通される。例えばテスラは、当地に南米初のショールーム開設する予定だ。また BYD には、地方都市を含め、新たに 11 店舗をオープンする計画がある。

プランする計画がある。

注：この記事で言う「電動車」は、(1)ハイブリッド車(HEV)、(2)バッテリー式電気自動車(BEV)、(3)プラグインハイブリッド車(PHEV)、(4)マイルドハイブリッド車(MHEV)、(5)レンジエクステンダーEV(EREV)のいずれかを指す。

アルゼンチン（生産・販売）：厳しい経済情勢下でも、自動車生産・販売が好調

2024年3月29日 ブエノスアイレス事務所（西澤 裕介）

アルゼンチンでの自動車（トラック・バスを除く）生産は2023年、61万715台。2021年以来、大きく伸び続けている。一方で、ハビエル・ミレイ新政権の自動車産業政策は、依然として判然としない。今後、新政権がどう動くのか、注目が集まる。

＜当地では、乗用車、トラック、多目的車を生産＞

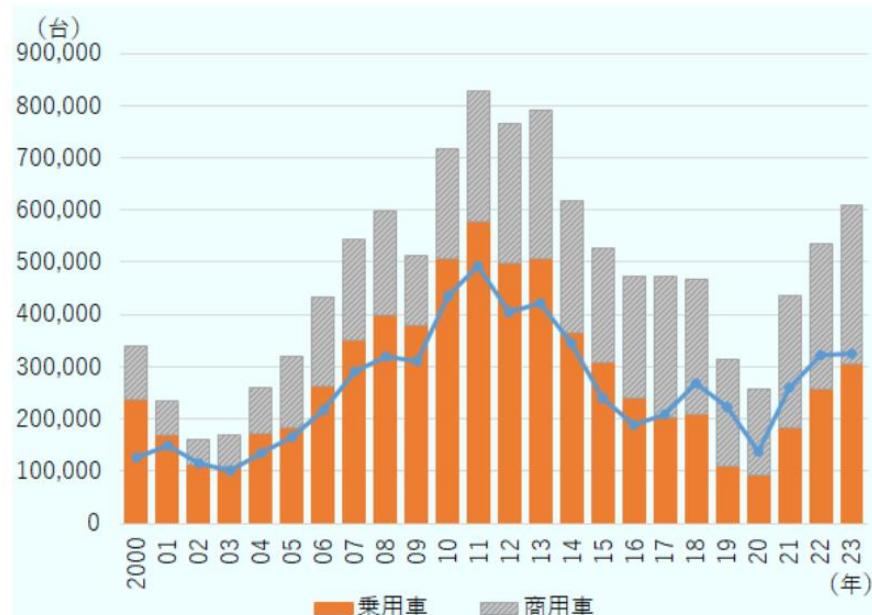
当地では、完成車メーカー10社が自動車を生産している。生産しているのは、(1)乗用車、(2)ピックアップトラック、(3)多目的車だ。(2)と(3)は、国内の農業部門で一定の需要がある。完成車工場は、ブエノスアイレス州、コルドバ州、サンタ・フェ州の3州に集積している。

日本企業で生産歴があるのは、トヨタ、ホンダ、日産の3社だ。トヨタは1997年、ブエノスアイレス州にサラテ工場を建設。ピックアップトラック「ハイラックス」の生産を開始した。ホンダも2011年から、同州カンパナ工場で四輪車を生産していた。ただし、2020年に四輪車製造から撤退。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・イサベル工場を活用。ピックアップトラック「フロンティア」を2018年から生産している。

＜自動車生産台数は好調を維持＞

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、2023年のトラック・バスを除く自動車の生産台数は61万715台で、前年比13.7%増と大きく伸びた（図1）。3年連続で前年比増を記録したことになる。また、60万台を超えたのは2014年以来だ。

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）

もっとも 2023 年も、これまで同様、外貨不足に起因する輸入規制が生産拡大の足かせになった。特に原材料などの輸入代金支払いが、2023 年 8 月以降、困難を極めた。アルゼンチン共和国輸入システム（SIRA）上で提示される輸入代金の支払い可能日が到来したにもかかわらず、取引銀行で送金を拒否される問題が続発したのだ。

2023 年 12 月 10 日にハビエル・ミレイ政権が発足すると、輸入規制が緩和された。同政権は、輸入ライセンス制度と SIRA を廃止。輸入統計システム（SEDI）を導入することで、輸入を自由化した。輸入代金の支払いについても、2023 年 12 月 13 日以降に輸入通関された財に関しては、輸入代金を 4 分割して支払うことができるようになった。より具体的には、通関から 30 曆日、60 曆日、90 曆日、120 曆日ごとに、25% ずつ支払えるようにした。それまでは、申告した輸入が承認されるまで、輸入代金の支払い可能時期を知ることができなかった。

ただし、12 月 12 日以前に輸入通関されながら未払いの滞留輸入債務については、支払いが事実上凍結されてしまった。このことは、アルゼンチン企業と取引のある国外の企業にとって、与信を管理する上で悩ましい問題となっている。

このように厳しい輸入規制が続いているにもかかわらず、投資に動く企業もある。

- フォード・アルゼンチン

2024 年 3 月、8,000 万ドルを投資。エンジンの生産を新たに開始すると発表した。当該エンジンは、国内生産するピックアップトラック「レンジャー」に向けたものだ。

- トヨタ・アルゼンチン

2023 年 6 月、5,000 万ドルを新規投資。商用車「ハイエース」の生産を 2024 年 1 月から開始すると発表した。製品は、国内とブラジル市場に向けられる予定だ。生産車種は、「ハイエース L2H2」「ハイエースコミューター」の 2 種類。当初の生産台数は年間 4,000 台、中期的に 1 万台を目指すとしている。

また政府は 2023 年 6 月、政令 310/2023 号を公布。分解された未完成の自動車（不完全現地組み立て車：IKD）の輸入に関して、新制度を導入した。IKD を輸入して国産自動車部品を組み付けて完成車を生産する場合、メルコスール域外からの IKD に課す輸入税を 14% に低減する（一定の条件を満たす必要がある）。新制度で目指すのは、(1)自動車産業の振興（新規生産車種を導入することや、現時点では生産規模が小さく原産地比率が低い自動車セグメントの成長を促す）と(2)輸出拡大だ。先述したトヨタのハイエースは、この新制度の適用を受けて生産される。

自動車生産を後押しする動きは、ほかにもある。政府は 2023 年 5 月、2022 年 9 月に公

布していた「自動車・自動車部品およびバリューチェーン投資促進法」(法律 27686 号) の施行規則を公布した。同法では、新規投資強化プログラムの創設を規定。これにより、自動車や自動車部品メーカーは新たな生産プロジェクトに優遇措置を受けられることになった。

<ブラジル向けが輸出を牽引>

ADEFA によると、2023 年のトラック・バスを除く輸出台数は 32 万 5,894 台。前年比 1.1% 増と、微増にとどまった。

輸出台数の約 6 割はブラジル向け。それ以外も中米諸国、チリ、ペルー、コロンビアと、中南米域内が中心になっている（表 1）。この点は、前年から変わらない。また当年は、ブラジルと中米、チリ、ペルー向けの増加が輸出台数全体を押し上げた。

表1：仕向け地別輸出台数（2023年） （△はマイナス値）

国・地域名	輸出台数 (台)	シェア (%)	前年比 (台)	伸び率 (%)	寄与度 (%)
ブラジル	207,744	63.7	5,338	2.6	1.7
メキシコ	5,753	1.8	△ 2,136	△ 27.1	△ 0.7
ウルグアイ	4,783	1.5	△ 236	△ 4.7	△ 0.1
コロンビア	18,817	5.8	△ 1,363	△ 6.8	△ 0.4
その他米州	1,815	0.6	△ 229	△ 11.2	△ 0.1
欧州	2	0.0	△ 1	△ 33.3	△ 0.0
チリ	22,299	6.8	2,159	10.7	0.7
アジア	15	0.0	13	650.0	0.0
アフリカ	1,718	0.5	△ 299	△ 14.8	△ 0.1
中米	34,690	10.6	2,228	6.9	0.7
オセアニア	27	0.0	△ 3,789	△ 99.3	△ 1.2
ペルー	19,526	6.0	1,909	10.8	0.6
エクアドル	3,169	1.0	48	1.5	0.0
ベネズエラ	1,231	0.4	625	103.1	0.2
パラグアイ	4,305	1.3	△ 659	△ 13.3	△ 0.2
合計	325,894	100.0	3,608	1.1	1.1

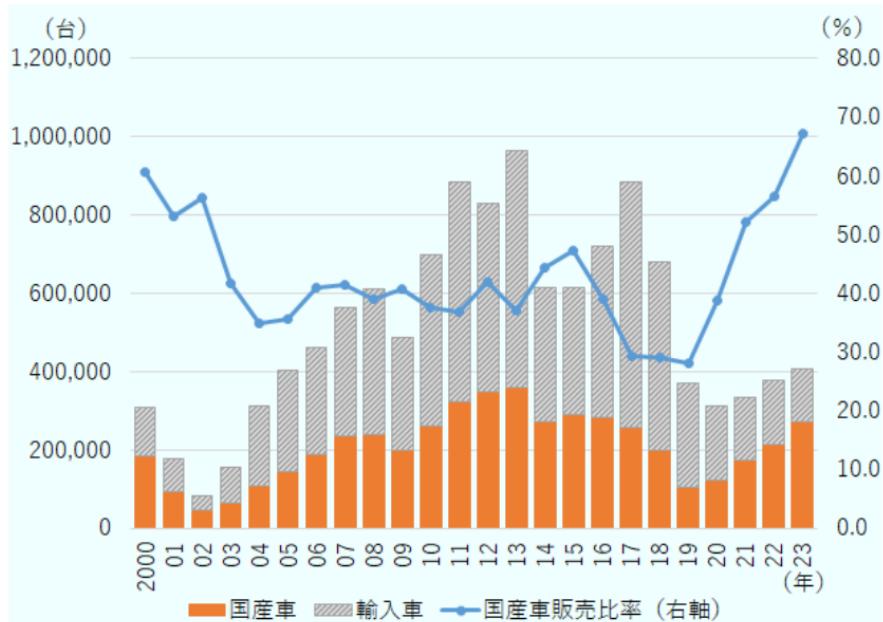
出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）

<自動車販売は前年比 8.2% 増、国産車が上位独占>

ADEFA によると、2023 年の国内自動車販売（自動車販売代理店への卸売台数）は 40 万 6,940 台。前年比 8.2% 増と伸びた（図 2）。なお、この台数にトラック・バスは含まれていない。

一方、アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2023 年の新車登録台数（速報値）は、前年比 11.0% 増の 43 万 9,112 台だった。ちなみに、トラック・バスも計上されている。

図2：国内自動車販売台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）

前年同様、国産車が販売台数実績の上位を占めた。これは、外貨不足によって完成車の輸入が制限されたことが大きい。国内自動車販売全体に占める国産車の割合は、67.0%に達した。前年と比べて、9.0 ポイントも増えたかたちだ。

国内自動車販売が伸びたのは、物価が引き続き高進した結果とも考えられる。2023年のインフレ率は年率 211.4%に達した。高インフレは、換物需要を呼ぶのだ。もっとも、そうした需要は、景気の後退とも相まって、年後半から落ち着きを見せたという声も聞かれる。事実、ACARA は、2024 年の新車登録台数（トラック・バス込み）を、34 万台と予測した（2024 年 1 月時点）。これは、足元の経済情勢を反映した結果で、前年を大きく下回る水準になる。

なお、ACARA によると、2023 年のブランド別登録台数は、トヨタが最大（9 万 3,571 台）。日系では、日産が第 8 位で続いた。一方で車名別には、フィアット「クロノス」が最も多かった（4 万 7,580 台／表 2、3）。

表2：ブランド別登録台数 (単位：台)

順位	ブランド	2022年	2023年
1	トヨタ	85,380	93,571
2	フォルクスワーゲン	47,718	56,589
3	フィアット	55,680	55,552
4	ルノー	44,689	51,757
5	ブジョー	35,659	41,891
6	フォード	27,729	37,543
7	シボレー	29,198	30,617
8	日産	15,237	19,465
9	シトロエン	13,837	12,251
10	ジープ	9,940	8,965
14	ホンダ	1,120	1,067
21	レクサス	159	298
32	三菱	94	110
33	スバル	122	101

注：2023年の登録台数上位10ブランドに加え、上位40位内にランクインしている日本ブランドを表示。

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 (単位：台) (-は値なし)

順位	ブランド	車名	2022年	2023年
1	フィアット	クロノス	38,774	47,580
2	ブジョー	208	25,651	36,454
3	トヨタ	ハイラックス	24,639	30,694
4	フォルクスワーゲン	アマロック	21,253	29,782
5	フォード	レンジャー	13,200	24,241
6	トヨタ	エティオス	18,149	23,784
7	フォード	カングーII	14,158	18,072
8	日産	フロンティア	7,518	12,714
9	シボレー	トラッカー	4,231	12,363
10	フォルクスワーゲン	タオス	8,450	11,451
11	トヨタ	カローラクロス	12,691	11,350
12	トヨタ	ヤリス	14,317	11,152
15	トヨタ	カローラ	10,462	9,149
19	トヨタ	SW4	3,727	6,090
23	日産	キックス	4,505	4,700
41	トヨタ	ハイエース	844	1,066
43	日産	ヴァーサ	1,883	996
44	ホンダ	HR-V	957	705
50	ホンダ	ZR-V	—	94

注：2023年の登録台数上位10車名に加え、上位50位内にランクインしている日本ブランドの車名を表示。

出所：表2に同じ

<電動車販売に伸び>

ACARAによると、電動車の新車登録台数は2023年、9,601台。前年比21.3%増と、伸びが大きかった。

ここで言う「電動車」には、(1)バッテリー式電気自動車(BEV)、(2)プラグイン・ハイブリッド自動車(PHEV)、(3)ハイブリッド自動車(HEV)、(4)マイルドハイブリッド自動車(MHEV)が含まれる。その85.4%が、(3)で占められる。これに、(4)8.3%、(1)3.9%、(2)2.4%が続く。前年に比べて、(4)のシェアが急増した。

また、電動車の登録をブランド別にみると、78.0%がトヨタ。次いでフォードの販売シェアが大きく、6.0%を占めた。なお、2022年に販売台数を大きく伸ばした国産 BEV メーカーのコラディルは、5 位。前年の 3 位から順位を落としたとは言え、シェア（3.0%）は伸びた。

車種別には「カローラクロス」「カローラ」のハイブリッド仕様車（いずれも HEV）が、2 車種合わせて電動車全体の 75.0%を占めた。これら 2 車種に次いで、フォード「マーベリック（HEV）」、コラディル「ティト（BEV）」がそれぞれ新車登録台数 403 台、218 台となっている。

政府は 2023 年 6 月 12 日「2030 年に向けたエネルギー転換国家計画」を公表した。この計画によると、2018 年時点で、国内の温室効果ガス（GHG）排出量の 13.9%を運輸部門が占めている。その事実を踏まえ、脱炭素には持続可能なモビリティーの発展と化石燃料の段階的な代替が不可欠と結論づけた。しかし、持続可能なモビリティーへの移行にはインフラ整備が必要になる。そのため、乗用車について、(1)短期的には低炭素排出の天然ガス自動車へ、(2)中長期的に電気自動車やハイブリッド自動車へ、移行していくことを目指すとした。

また、持続可能なモビリティーの推進に向け、政府は 2021 年 10 月「持続可能なモビリティー促進法」案の草稿を公表。その後、名称を「電動モビリティー推進法」に変更して、2022 年 1 月に国会に提出した。この法案は、(1)持続可能なモビリティーを除いて、2041 年以降、自動車の国内販売を禁じる、(2)持続可能なモビリティーの国内生産、新市場への輸出拡大、国内で産出されるリチウムの用途拡大を視野に入れる、ことを骨子にしていた。しかし、法案審議は進展しなかった。そこで、政府は 2023 年 4 月、改めて「ハイブリッド自動車・電気自動車生産推進法」案を準備していると発表。しかし結局、法案が国会に提出されることとはなかった。そのまま、2023 年 12 月に政権交代を迎えていた。

＜新政権の自動車産業政策に注目＞

ミレイ政権は、発足間もない 12 月 27 日「アルゼンチン人の自由に向けた基盤および出発点に関する法律」（通称オムニバス法）案を国会に提出した。全 664 条、183 ページからなる大型法案だ。その中で、新たな輸出促進策として、「大型投資奨励制度（RIGI）」の導入を掲げた。RIGI は、アルゼンチンへの投資促進を期した新たなインセンティブだ。(1)大規模な投資に税制・為替規制上の優遇を与える、(2)法的安定性を保証する、ことなどが盛り込まれている。また恩典の有効期間は、鉱業法と同じく 30 年と設定した。業種・分野としては、石油・ガス、鉱物の開発を念頭に置いたものとみられる。当地では目下、不安定な政治・経済情勢が長期的な投資を難しくしているところがある。法案は、それを解消することを狙ったと言えるだろう。所得税率の削減、輸入税の免除、輸出税の一時的な免除のほか、為替取引も一部自由化する。

投資を後押しする優遇措置として示されているのは、今のところ、このオムニバス法案だけだ。この大型法案は、原案の 664 条から 386 条に縮小された上で下院の審議に付されたが、下院の承認を得ることができず、大統領は法案を一旦取り下げた。大統領は、法案を再度修正した上で、国会での審議を行いたい意向だ。新たな法案に RIGI は含まれている模様だ。

前政権は、国産化をキーワードに、製造業への優遇措置を設けてきた。新政権の産業政策は、まだ見えてこない。どのような政策を打ち出してくるのか、今後に注目したい。

<欧洲・ロシア・CIS>

EU（生産・販売）：自動車市場が回復軌道に、販売台数は4年ぶり前年比増

2024年6月3日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

EUでは2023年、新車登録台数が4年ぶりに前年比プラスに転じた。新車登録台数の約22%を占める電気自動車（EV、注1）は、域内生産支援や充電インフラ整備関連法案の成立により、一層の普及が期待される。また、最大のEV輸入相手国・中国との摩擦が深まる1年にもなった。

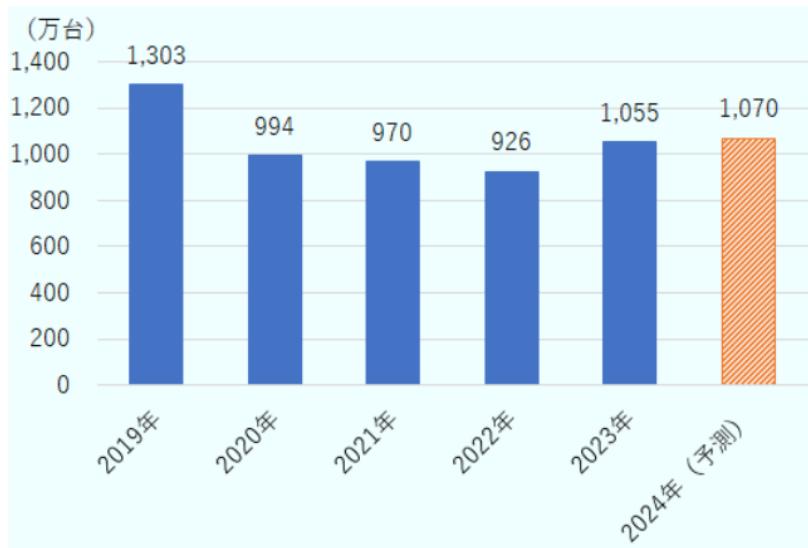
<販売、生産とも回復基調が鮮明に>

欧洲自動車工業会（ACEA）の経済・市場報告書2023年版（680KB）（2024年3月発表）によると、EUの2023年の乗用車新車登録台数は、前年比13.9%増の1,054万7,716台だった。4年ぶりに前年比プラスになり、1,000万台を超えた。ただし、2019年（新型コロナウィルス危機以前）比では、約19%少なかった。

国別では、最大市場のドイツで前年比7.3%増にとどまった。一方、イタリア（18.9%増）やスペイン（16.7%増）、フランス（16.1%増）など多くの国で、2桁増となった（国別、メカニカル別の登録台数については、2024年1月24日付ビジネス短信参照）。

ACEAは2024年2月時点での2024年の登録台数を前年比2.5%増の約1,070万台と予測している（図1参照）。

図1：EUの2019～2024年の乗用車の新車登録台数



注：2024年はACEAの2月時点での予測。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

EUの2023年の乗用車生産台数は、前年比11.3%増の1,212万6,604台だった。供給制約の解消が進んだことを受けた結果とみられる。最大生産国ドイツ（18.7%増）をはじめ、

上位 10 カ国中、ルーマニアを除く 9 カ国で前年比プラスだった（表 1 参照）。

表1：2023年のEU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	2022年	2023年	伸び率
ドイツ	3,336,546	3,959,322	18.7
スペイン	1,741,084	1,869,988	7.4
チェコ	1,214,746	1,395,211	14.9
スロバキア	970,275	1,062,058	9.5
フランス	948,341	959,404	1.2
イタリア	484,345	542,218	11.9
ハンガリー	452,551	504,907	11.6
ルーマニア	509,465	501,337	△ 1.6
ベルギー	243,293	287,211	18.1
スウェーデン	251,446	276,070	9.8
EU合計	10,896,821	12,126,604	11.3

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

<BEV 登録台数、初めてディーゼル車上回る>

新車登録台数を燃料タイプ別にみると、ガソリン車（構成比 35.3%）、ハイブリッド式電気自動車（HEV、25.8%）に次いで、バッテリー式電気自動車（BEV）が 3 位（14.6%）に入った。EU 市場で初めて BEV がディーゼル車を上回った（表 2 参照）。

なお ACEA の予測では、2024 年は、BEV のシェアは約 20%、販売台数が 200 万台を超えるという。

表2：2023年のEUの乗用車の燃料タイプ別新車登録台数と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	2022年	2023年	伸び率	構成比
ガソリン	3,368,726	3,724,646	10.6	35.3
ハイブリッド式電気自動車（HEV）	2,098,608	2,716,963	29.5	25.8
バッテリー式電気自動車（BEV）	1,123,444	1,538,621	37.0	14.6
ディーゼル	1,520,940	1,433,368	△ 5.8	13.6
プラグインハイブリッド車（PHEV）	874,777	813,480	△ 7.0	7.7
その他	277,014	320,638	15.7	3.0

注：「その他」は、燃料電池車（FCEV）、天然ガス車（NGV）、液化石油ガス（LPG）車、E85またはエタノール燃料車や、他の代替燃料車を指す。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

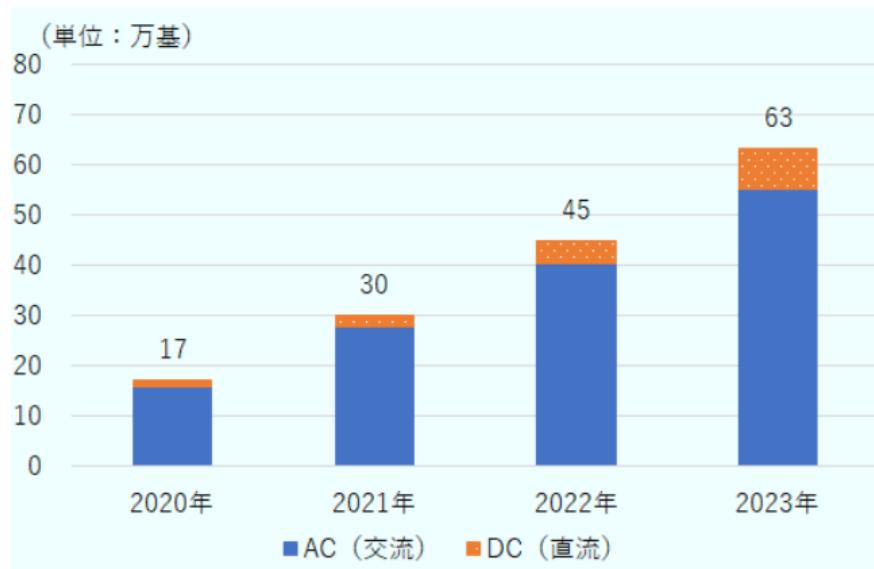
EU は 2025 年から、乗用車（新車）の二酸化炭素（CO2）排出量について「2021 年比で 15% 削減」する目標を課す。あわせて、CO2 排出上限値も 1 キロ当たり 93.6 グラムに引き下げる（現行では 95 グラム）（注 2）。この実現可能性を探るため、欧州の環境団体 Transport & Environment (T&E) は、主要メーカー 10 社（注 3）の 2023 年の乗用車販売台数を基

に状況を分析した([T&E ウェブサイト参照](#))。ボルボは、既に基準値を下回っているとみられる。基準値超過が5グラム未満の起亜やステランティスも、達成可能と予測。一方、基準値15グラム超のメーカーもある。2025年時点での状況を予測することは困難としつつも、(1)各メーカーには基準順守に向け、2017年から十分な準備期間があったこと、(2)BEVやHEVの販売を強化したり、複数のメーカーが連合(pool)を組んだりする方法が考えられること、を指摘する。

2023年から2024年にかけては、EVに関連する法令が次々と成立した。域内生産を支援する「グリーン・ディール産業計画」([2023年12月15日付地域・分析レポート参照](#))関連法や、2023年8月に成立し、2024年4月から適用開始した[代替燃料インフラ規則](#) ([2023年8月2日付ビジネス短信参照](#))が一例だ。同規則は、加盟国に対し毎年末時点のEV登録台数に応じた充電器の整備(注4)と、「汎(はん)欧洲運輸ネットワーク(TENT-T)」沿いの充電インフラ整備を義務付ける。

欧洲委員会の[欧洲代替燃料観測所](#) (European Alternative Fuels Observatory, EAFO)によると、EU域内には2023年末時点で充電器は約63万基ある(図2参照)。代替燃料インフラ規則に基づき、2030年までに約350万基に増加すると想定されている。しかし、ACEAは、同年までに2.5倍以上に当たる約880万基が必要とし、投資拡充の必要性を訴えている。

図2：EU域内の2020～2023年のEV充電器数



出所：EAFO資料を基にジェトロ作成

<中国が2年連続で最大の輸入相手国に>

ACEAの経済・市場報告書2023年版によると、2023年のEUの乗用車輸出台数は473万341台(前年比12.4%増)、輸入台数は334万6,529台(23.7%増)だった。金額では、輸出が1,627億8,800万ユーロ(12.7%増)、輸入は721億9,900万ユーロ(34.6%増)。

貿易収支は、905 億 8,900 万ユーロ（0.3%減）の黒字だった（主要輸出入相手国は、表 3 参照）。

表3：2023年のEUの乗用車の輸出入金額（単位：100万ユーロ、%）（△はマイナス値）

輸出

順位	相手国	2022年	2023年	伸び率
1	米国	36,033	40,281	11.8
2	英国	24,834	31,173	25.5
3	中国	24,159	19,289	△ 20.2
4	トルコ	5,817	12,543	115.6
5	スイス	5,894	7,475	26.8
世界全体		144,489	162,788	12.7

輸入

順位	相手国	2022年	2023年	伸び率
1	中国	9,349	12,812	37.1
2	英国	7,768	10,265	32.1
3	日本	7,340	10,201	39.0
4	韓国	7,919	9,923	25.3
5	米国	5,151	7,798	51.4
世界全体		53,633	72,199	34.6

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

＜中国製 BEV の反補助金調査、夏までに結果発表予定＞

2 年連続で最大の輸入相手国だった中国について、欧州委は 2023 年 10 月、同国製 BEV に対する反補助金調査を開始した（[2023 年 12 月 4 日付地域・分析レポート参照](#)）。

調査は、相殺関税賦課を視野に入れている。比亜迪汽車（BYD）、吉利汽車（Geely）、上海汽車（SAIC）の 3 社に現地視察に入るなど、中国メーカーを集中的に調査している。2024 年 3 月には、[委任規則（EU）2024/785](#) を施行し、中国製 BEV を輸入する際に税關への登録が義務づけられた。調査で EU の産業に重大な損害があったことを確認した場合、さかのぼって関税を賦課することになる。

欧州委は同委任規則の前文で、中国製 BEV が相殺可能な補助金を享受していることを示す証拠を得ているとした。また、2023 年 10 月～2024 年 1 月にかけて中国から EU へ輸入された BEV は、1 カ月当たり平均 4 万 4,460 台。調査対象期間（2022 年 10 月～2023 年 9 月）より 11% 多かった。さらに 2023 年 10 月～2024 年 1 月の中国からの輸入台数合計（17 万 7,839 台）は前年同期比 14% 増と、短期間で急速な輸入増加が認められたとした。

米国調査会社ロジウム・グループは、相殺関税率を 15～30% と予測しているが、仮に 30% でも、中国メーカーには大した打撃にならないという。欧州委がこれより高く課税する可能性は低く、域内産業を保護するには、環境や経済安全保障などに関連して近年導入された手段を模索する可能性を指摘する。しかし、現地報道によると、欧州委は中国側 3 社が調査に

非協力的と見なしており、さらに高税率を課す可能性もある。

中国に対する欧州委の立場は基本的に、対話を維持する一方で、過度な依存を避けるというものだ。こうした「デリスキング」([2023年7月4日付ビジネス短信参照](#))を方針にしつつも、中国企業に対する目は厳しい。実際、BEV以外にも調査案件がある。例えば、電気鉄道車両などの域内公共調達に中国企業が応札した件で、外国補助金規則に基づいて調査を発動した(その後、同中国企業は応札撤回、[2024年4月30日付ビジネス短信参照](#))。

欧州委のウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長は5月6日、フランスのエマニュエル・マクロン大統領とともに、欧州3カ国を歴訪中の中国の習主席と会談。会談後の記者会見でフォン・デア・ライエン委員長は、「中国に対し、補助金政策と過剰生産の是正、相互主義に基づく市場アクセスの改善などを求めた」とした。さらに、EUと中国は「複雑な関係」と発言。欧州の経済と安全保障を守るために、厳しい決断も必要なことに言及した。

一方、加盟国によっては、対中姿勢で欧州委と温度差がある。習主席がフランス、セルビアに続いて3番目に訪問したハンガリーには中国企業の大規模投資が相次ぎ(注5)、関係が深化している。

また、自動車業界から、欧州委の姿勢に疑義を呈する声も上がっている。現地報道によると、BMWやフォルクスワーゲンなどドイツメーカーは、中国市場を重視する立場だ([2024年5月9日付ビジネス短信参照](#))。そのため、グローバル市場での競争力低下や中国の報復措置を警戒し、関税賦課に明確に反対している。ルノーのルカ・デメオ最高経営責任者(CEO)も2024年3月、EUに向けた政策提言書を発表。その中で、中国企業のソフトウエアや新車開発スピードなどの先進性を認め、中国とうまく付き合う必要があることに言及。同国を欧州市場から排除するのは、「最悪の対応」と述べた([ルノーのプレスリリース](#))。自動車以外にも、産業への影響に注視する必要がある。例えば中国は2024年1月、EU産ブランドに対してアンチダンピング調査を開始した([2024年4月11日付ビジネス短信参照](#))。この調査は、EUの中国製BEV反補助金調査に積極的だったフランスへの対抗措置とみられている(注6)。ただし、習主席は5月のフランス訪問に当たり、暫定措置の発動を見送る方針を示した。

欧州委は反補助金調査に係る事前情報を開示した上で、7月4日までに暫定措置の発動の有無を決定する。調査結果や中国側の反応が注目される。

注1:本稿でEVとは、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)。ハイブリッド式電気自動車(HEV)は含まない。

注2:2025年の排出削減目標は、2019年に乗用車・小型商用車(バン)のCO2排出基準

に関する規則^①を改正した時に導入。さらに同規則が 2023 年に改正された際、2030 年と 2035 年の削減目標が新たに設定された（[2022 年 10 月 31 日付ビジネス短信参照](#)）。

注 3：ボルボ、起亜、ステランティス、現代自動車、ルノー、BMW、トヨタ自動車、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン、フォードの 10 社。

注 4：BEV と PHEV に求められる充電設備の最低出力をそれぞれ、1 台当たり 1.3 キロワット (kW)、0.8 kW に設定。その上で、目標値を算出。

注 5：サンオーダ（欣旺達電子／リチウムイオン電池メーカー）や BYD は 2023 年、欧州初の生産拠点をハンガリーに設けると発表した（[2023 年 8 月 1 日付、2024 年 1 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）。ロジウム・グループが 2024 年 2 月時点で集計したところ、2022 年と 2023 年に発表された欧州での中国企業による EV 関連投資の約 53%（金額ベース）が対ハンガリーだった。

注 6：フランス産ブランデーは、中国市場に依存する比重が大きい。例えばコニャックは、約 23% を中国に輸出している。そのため、中国が最終的に追加関税を導入し対中輸出が減少する場合には、生産地経済や雇用に影響が及ぶ懸念がある〔[BNIC（コニャック生産者団体）のプレスリリース](#)^②〕。

英国（生産・販売）：2023年の新車登録と生産台数は堅調

EV 生産・研究開発へ官民大規模投資

2024年6月4日 ロンドン事務所（チャウジュリー・クリシュナ）

英国自動車製造者販売者協会（SMMT）によれば、2023年の英国の新車登録台数と生産台数は堅調だった。電気自動車（EV）も登録、生産の双方で記録を更新した。一方、新車登録台数および生産台数は新型コロナウイルス感染拡大前の水準に依然戻っていない。

＜新車登録台数は前年比増、供給制約の解消が要因＞

2023年の新車登録台数は前年比17.9%増の190万3,054台だった。新型コロナウイルス禍などによる半導体の供給制約が徐々に解消していることによって、全体の登録台数が増加したとみられている（表1参照）。2023年はコロナ禍の影響を受けた2020年以降で最高となったが、2019年と比べると17.7%減少している。

表1：形態別の新車登録台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

形態	2022年		2023年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
自家用車	818,510	50.7	817,673	43.0	△0.1
フリート	750,838	46.5	1,041,350	54.7	38.7
商用車	44,715	2.8	44,031	2.3	△1.5
合計	1,614,063	100.0	1,903,054	100.0	17.9

出所：SMMT

今回の増加の要因はフリート（社用車など）によるものだ。フリートの新車登録台数は前年比38.7%増の104万1,350台だったのに対し、自家用車は0.1%減の81万7,673台、商用車は1.5%減の4万4,031台だった。政府は2022年6月、約11年間にわたりEVの販売を支援してきたEV新車購入補助金を終了した（[2022年6月22日付ビジネス短信参照](#)）。それ以降は、資金を公共充電インフラの拡大や、電動のタクシー、二輪車、小型商用車、トラックなどの販売促進に集中させるとした。補助金終了の影響を受けた自家用EV購入が明らかに減速していることに対し、SMMTのマイク・ホーズ会長は2024年1月24日、SMMT主催の「自動車産業優先事項」と題するウェビナーで、自家用EVの購入を促進するため、EVの新車購入にかかる付加価値税（VAT）の半減を働きかけるとコメントした。

表2：燃料車種別的新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料車種	2022年		2023年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比 (台数)
ディーゼル車	82,981	5.1	71,501	3.8	△13.8%
ガソリン車	682,472	42.3	774,484	40.7	13.5%
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注) ディーゼル	72,343	4.5	70,933	3.7	△1.9%
マイルドハイブリッド車 (MHEV、注) ガソリン	219,701	13.6	291,196	15.3	32.5%
バッテリー電気自動車 (BEV)	267,204	16.6	314,687	16.5	17.8%
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	101,414	6.3	141,311	7.4	39.3%
ハイブリッド車 (HEV、注)	187,948	11.6	238,942	12.6	27.1%
合計	1,614,063	100.0	1,903,054	100.0	17.9%

注：SMMTは、電力単体で駆動可能なPHEVに対して、MHEVを電力単体では駆動できないが、電力によるアシストにより燃料効率を上げCO2排出量を抑制した自動車、HEVをPHEVよりも電力で駆動する距離が短く、ブレーキ時に発生する電気を使用する自動車としている。

出所：SMMT

燃料車種別（表2参照）にみると、プラグインハイブリッド車（PHEV）の新車登録台数は前年比39.3%増の14万1,311台で、マイルドハイブリッド車（MHEV）ガソリンが32.5%増の29万1,196台だったほか、ハイブリッド車（HEV）は27.1%増の23万8,942台だった。一方、バッテリー電気自動車（BEV）は17.8%増の31万4,687台で過去最高となったが、全新車登録台数に占める割合は16.5%と前年より0.1ポイント減少した。また、ガソリン車の新車登録台数は13.5%増の77万4,484台で最大だったが、全新車登録台数に占めるシェアは前年比1.6ポイント低下し40.7%と、依然低下傾向にある。

表3：新車登録の上位10車種

(2023年)

(単位：台)

順位	車種名	台数
1	フォード「プーマ」	49,591
2	日産「キャシュカイ」	43,321
3	ボクソール「コルサ」	40,816
4	キア「スポーテージ」	36,135
5	特斯拉「モデルY」	35,899
6	現代「ツーソン」	34,469
7	ミニ	33,385
8	日産「ジューク」	31,745
9	アウディ「A3」	30,159
10	ボクソール「モッカ」	29,984

出所：SMMT

表4：BEV新車登録の上位10車種

(2023年)

(単位：台)

順位	車種名	台数
1	特斯拉「モデルY」	35,899
2	MGモーター「MG4」	21,715
3	アウディ「Q4 e-トロン」	16,757
4	特斯拉「モデル3」	13,536
5	ポールスター2	12,542
6	VW「ID.3」	10,295
7	キア「e-ニロ」	10,084
8	BMW「i4」	8,940
9	VW「ID.4」	8,495
10	シュコダ「エンヤックiV」	8,136

出所：SMMT

新車登録の上位車種（表3、4参照）をみると、米国フォード「プーマ」が4万9,591台で1位となり、前年1位だった日産「キャッシュカイ」が4万3,321台で2位に下がった。BEV部門では、米国特斯拉「モデルY」が3万5,899台で前年に続き1位になった。次いで、中国上海汽車傘下のMGモーター「MG4」が2万1,715台で2位となった。

SMMT は 2024 年の市場拡大を期待しており、2023 年 10 月に発表した 2024 年の見通しでは約 200 万台の新車登録を予測している。

<生産も前年比増、EV は総生産台数の 38%を占める>

SMMT によれば、2023 年の英国の自動車生産台数は前年比 16.8% 増の 90 万 5,117 台だった（表 5 参照）。半導体不足やロックダウンなどコロナ禍による影響が徐々に解消していることや、EV の需要増加によって、全体の生産台数が増加したとしている。また同年には、自動車生産に 237 億ポンド（約 4 兆 6,452 億円、1 ポンド=約 196 円）規模の官民投資が発表されたほか、8 車種の新モデルの生産も開始されたとした。

BEV、PHEV、HEV の生産台数は前年比 48.0% 増の 34 万 6,451 台で、過去最高を記録した 2022 年を大きく上回った。総生産台数に占める割合は前年比 8.1 ポイント増の 38.3% となった。

表5：乗用車生産台数 (単位：台、%)

対象市場	2022年	2023年	前年比
国内向け	168,176	191,247	13.7
輸出向け	606,838	713,870	17.6
合計	775,014	905,117	16.8

出所 : SMMT

表6：輸出先上位10カ国・地域 (単位: %)

順位	国・地域名	シェア
1	EU	60.3
2	米国	10.3
3	中国	7.2
4	トルコ	3.8
5	日本	2.8
6	オーストラリア	2.6
7	韓国	1.5
8	カナダ	1.3
9	アラブ首長国連邦	0.9
10	スイス	0.7

出所 : SMMT

国内市場向け生産台数は前年比 13.7% 増の 19 万 1,247 台。輸出向けは 17.6% 増の 71 万 3,870 台で、総生産台数の 78.9% を占めた（表 5 参照）。輸出先上位 10 カ国・地域については、表 6 を参照。

表7：各メーカーの生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2022年	2023年	前年比
日産	238,329	324,893	36.3
ジャガーランドローバー	202,788	238,422	17.6
ミニ	186,222	184,996	△0.7
トヨタ	105,590	122,193	15.7
ペントレー	15,639	12,859	△17.8
その他	16,936	21,754	28.4
合計	775,014(注)	905,117	16.8

注 : ボクスホール、シトロエン、プジョーを含む。

出所 : SMMT

メーカー別の生産台数は、日産が前年比 36.3% 増の 32 万 4,893 台で、前年に続き 1 位。トヨタが 15.7% 増の 12 万 2,193 台で前年同様、4 位だった（表 7 参照）。

＜政府の支援は EV の生産・研究開発へ＞

政策面では、生産への支援が集中している。政府は 2023 年 11 月、製造業を支援する先端製造業計画（Advanced Manufacturing Plan、AMP）を発表した。AMP は、製造業の将来に向けた長期的投資、国際協力とサプライチェーンの強靭（きょうじん）性の構築、競争力強化のためのコスト削減と障壁の解消を優先事項として掲げる。政府はまた同月、AMP の対象セクター向けの投資計画を発表した。総額は約 45 億ポンド、うち 20 億ポンドを自動車産業に投じるとしている。2025 年から 5 年間にわたり適用する予定。自動車産業に対してはゼロエミッション車の製造、サプライチェーン強化や研究開発などへの投資を支援する（[2023 年 11 月 24 日付ビジネス短信参照](#)）。

さらに、2023 年 11 月、英国初の EV に特化したバッテリー戦略も発表。2030 年までに世界的に競争力のあるバッテリーサプライチェーンを実現し、経済成長とネットゼロへの移行を支援するための政府活動をまとめている（[2023 年 12 月 8 日付ビジネス短信参照](#)）。また、バッテリー製造に必要な重要鉱物に関する戦略は 2022 年 7 月に発表されている（[2022 年 8 月 3 日付ビジネス短信参照](#)）。

研究開発に対する資金援助も発表されている。政府は 2023 年 10 月、最先端のネットゼロ技術の研究開発に関する 20 のプロジェクトに対して、先端推進システム技術センター（APC）を通じ、政府および自動車業界から合計で 8,900 万ポンドを出資すると発表した。対象となるのは、オフロード車用向けの水素を使った統合パワーシステムを開発している「パーキンス」や高級 BEV 開発を進める大手高級自動車メーカーの「アストンマーティン」などで、EV 開発に力を入れている企業のほか、サプライチェーン構築や製造分野の企業も支援の対象となった。政府はまた、半導体分野の研究者や企業が半導体の試験や製造で使用する最新設備へのアクセスを支援するため、1,660 万ポンドを出資している。

EV 分野での EU との関係性でも動きがみられた。政府は、EU との通商・協力協定（TCA）で導入される、EV および EV 用バッテリーに適用される原産地規則の緩和措置を延長することで EU と合意した（[2023 年 12 月 22 日付ビジネス短信参照](#)）。これにより、2023 年末までとされていた現行の緩和措置を 2026 年末まで継続し、2027 年以降は TCA で定める原産地規則が適用される。

EV 充電設備インフラは、多くの政府支援も受け、急増している。EV 充電ステーションのプラットフォームであるザップマップによれば、2023 年の EV の公共充電設備設置総台数は前年比 45% 増で 5 万 3,906 台となった。この 1 年での急増は 4 億 5,000 万ポンド規模の地域 EV インフラ（LEVI）基金（[2022 年 3 月 28 日付ビジネス短信参照](#)）の運用開始によるものだとみている。

<政権交代が見込まれる労働党も自動車計画を発表>

調査会社ユーガブ (YouGov) の世論調査（2024年5月6日時点）によれば、次回の英国の総選挙では労働党への政権交代が見込まれる。労働党は2023年10月、「経済成長の牽引」を目標とする自動車産業に特化した計画を発表した。計画では、サプライチェーン強化や国内バッテリー生産能力の強化、ギガファクトリー建設への投資および行政手続きの簡略化などへのコミットが示された。そのほか、消費者の信頼感や需要を高めるため、充電設備の改善と明確なバッテリーの基準を策定するとしている。なお、政権交代による大きな政策変更は予測されていない。

<メーカーもEV生産に注目、日産は20億ポンドの追加投資を発表>

2023年は、製造業に対する政府による大型支援に伴い、メーカーによる投資も多い年となった。日系企業では、日産自動車が11月、イングランド北部サンダーランドの同社EV生産ハブへの大規模投資を発表（[2023年12月8日付ビジネス短信参照](#)）。EV新型車2車種の生産とバッテリーのギガファクトリー増設に約20億ポンドを追加投資するとした。政府がイングランド東北地域を優先投資地域として指定したことに伴う投資である。

日産は2021年7月には、中国の再生可能エネルギー開発大手傘下エンビジョングループのバッテリー企業AESCグループと、10億ポンドの投資によるギガファクトリー建設計画を発表しており（[2021年7月2日付ビジネス短信参照](#)）、今回の発表はそれに続くもの。政府によると、日産による英国への投資は今回の発表で総額60億ポンドを超える。

インドの大手製鉄タタ・グループは、2023年7月に英国でのギガファクトリーの建設を発表（[2023年7月27日付ビジネス短信参照](#)）。また、同社と英国政府は9月、政府による同社への資金提供について合意した（[2023年9月22日付ビジネス短信参照](#)）。政府は約5億ポンドの補助金を同社に提供する。同社による投資と合わせて、投資規模は総額約12億5,000万ポンドとなる。資金提供の対象は、ウェールズ南部ポートタルボットの同社製鉄所高炉。二酸化炭素(CO₂)の排出が少ない電炉への転換のために資金が投じられる。同グループの企業であるジャガーランドローバー(JLR)も2023年10月、EV製造事業拡大に向け、コベントリー工場にEVの試験施設を建設することを発表、約2億5,000万ポンドを投じるとした。これは、2023年4月に発表したJLRのEV生産能力向上に向けた、今後5年間での150億ポンドの投資から割り当てられる。

その他、ドイツの自動車大手BMWは2023年9月、英国工場におけるEV製造への完全転換に向け、計6億ポンド投資することを発表した（[2023年9月22日付ビジネス短信参照](#)）。対象は、小型車「ミニ」を製造するオックスフォードの車体製造工場とスウィンドンの車体プレス工場。今回の投資により、2026年から新型EVが製造開始される予定。その後、2030年には全ての製造車両がEVとなる見込みとしている。さらに、自動車大手ステランティスは2023年9月、1億ポンドを投じ、エルズミアポート工場をEV専用工場に転換し、EV生産を開始した。これが英国初のEV専用工場となった。

ドイツ（生産・販売）：ドイツ国内乗用車生産・新規登録台数が好調

2023年の乗用車市場（前編）

2024年6月3日 ミュンヘン事務所（クラウディア・トーディ）

2023年のドイツ国内の乗用車生産、新規登録台数はともに前年比で増加した。ドイツ大手自動車メーカー3社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMWグループ、メルセデス・ベンツグループ〕の世界生産・販売台数は、新型コロナ禍以前の2019年の水準に達したものもあった。

<2023年の国内乗用車生産台数が好調>

ドイツ自動車産業連合会（VDA）によると、2023年のドイツ国内乗用車生産台数は410万9,371台（前年比18.1%増）だった。そのうち、電気自動車（EV）は合計126万6,780台（43.2%増）を占めた。2023年の国内乗用車生産台数は前年比で増加したもの、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年比では11.9%減となった。また、2023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999万7,899台（前年比4.1%増）と増加した。

<ドイツ自動車大手3社の中で、世界生産台数に明暗>

2023年の世界生産台数では、VWグループおよびBMWグループが前年比で増加した。対照的に、メルセデス・ベンツグループは減少した。

VWグループ

VWグループ（中国の合弁会社分を含む）の2023年の世界の乗用車生産台数（乗用車以外の小型商用車も含む）は930万9,273台（前年比6.8%増）となった。同グループは、部品不足が2023年の世界生産台数に影響を及ぼしたにもかかわらず、前年比増になった要因として、2022年はウクライナ情勢と新型コロナ禍で生じたサプライチェーン断絶や生産停止などにより深刻な影響を受けたことを挙げた。また、2023年のドイツ国内生産台数は191万4,368台（16.2%増）だった。ドイツ国内生産台数のグループ全体でのシェアは20.6%となり、2022年の18.9%から1.7ポイント拡大した。

BMWグループ

BMWグループの2023年の世界の乗用車生産台数は266万1,922台（前年比11.7%増）だった〔中国の華晨汽車集団（Brilliance）による生産を含む〕。新型コロナ禍以前の2019年の世界生産台数を3.8%上回った。ブランド別にみると、BMWが234万547台（12.0%増）、MINIが31万5,196台（10.1%増）で、高級ブランドのロールスロイスは6,179台（1.0%減）にとどまった。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）は61万3,640台（32.7%増）となり、過去最高を記録した。うち、BEVが64.9%増の41万5,692台と大きく伸びた。

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では、メルセデス・ベンツ・カーズ（スマートを含む）の2023年の世界乗用車生産台数は203万9,462台（前年比2.2%減）だった。そのうち、中国で生産された車両の台数は59万590台（0.2%減）となり、全体の29.0%のシェアを占めた。メルセデス・ベンツによると、2023年末の受注は2022年と同様の水準となり、特に「新型Eクラス」モデルがこれに貢献した。

<2023年のドイツ国内乗用車新規登録台数は回復傾向>

ドイツ連邦自動車局（KBA）は2024年1月4日、2023年のドイツ国内の乗用車新規登録台数（注）が284万4,609台（前年比7.3%増）と発表した（[2024年1月15日付ビジネス短信参照](#)）。2022年からの増加傾向が続いたが、新型コロナ禍以前の2019年の水準をまだ21.1%下回っている。

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51万9,089台（前年比7.9%増）と増加し、シェアは18.2%で最大だった。メルセデス・ベンツは27万7,352台（13.7%増）となり、シェアは9.8%になった。VW傘下のアウディは24万6,880台（15.7%増）と増加し、8.7%のシェアを占めた。これに、BMWが23万3,160台（11.2%増、シェア8.2%）、VW傘下シュコダが16万8,561台（17.1%増、5.9%）と続いた。

表1：ドイツの乗用車新規登録台数（2023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	519,089	18.2	7.9
	メルセデス・ベンツ	277,352	9.8	13.7
	アウディ	246,880	8.7	15.7
	BMW	233,160	8.2	11.2
	シュコダ	168,561	5.9	17.1
	オペル	144,901	5.1	0.2
	セアト	132,624	4.7	18.8
	フォード	116,578	4.1	△11.2
	現代	106,381	3.7	1.2
	フィアット	76,535	2.7	△1.6
日系 メーカー ・ ブランド	トヨタ	75,199	2.6	△4.0
	マツダ	46,413	1.6	32.6
	日産	31,856	1.1	22.2
	スズキ	25,121	0.9	61.2
	三菱自動車	19,020	0.7	△44.8
	ホンダ	6,519	0.2	△15.4
	スバル	4,596	0.2	23.4
	レクサス	3,259	0.1	18.7
合計（その他を含む）		2,844,609	100.0	7.3

出所：ドイツ連邦自動車局（KBA）の発表に基づきジェトロ作成

日系メーカー・ブランドでは、トヨタ自動車（レクサスを除く）が7万5,199台（前年比4.0%減）とやや減少したものの、シェアは2.6%で最大だった。他方、同社が展開する高級車ブランドのレクサスが伸びをみせ、3,259台（18.7%増）となった。マツダと日産もそれぞれ4万6,413台（32.6%増）と3万1,856台（22.2%増）と増加傾向にあり、シェアは1.6%、1.1%だった。スズキは2万5,121台（61.2%増）と大幅に増加した。他方、三菱自動車が1万9,020台（44.8%減）と落ち込んだ。ホンダも減少し、6,519台（15.4%減）となつた。スバルは4,596台（23.4%増）と増加した。

2023年の国内乗用車新規登録台数を燃料別にみると、PHEVが大幅に落ち込んだ一方、BEVが増加傾向にあった（表2参照）。BEVは52万4,219台（前年比11.4%増）、PHEVは17万5,724台（51.5%減）となった。それぞれが全体に占めるシェアは18.4%、6.2%だった。ハイブリッド車（PHEVを含まない）が66万4,580台（42.9%増）と好調で、シェアは23.4%だった。

表2：ドイツの乗用車新規登録台数（2023年／燃料別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料	2023年		
	台数	シェア	前年比
ガソリン	978,660	34.4	13.3
ハイブリッド（HEV、注）	664,580	23.4	42.9
電気自動車（BEV）	524,219	18.4	11.4
ディーゼル	486,581	17.1	3.0
プラグインハイブリッド（PHEV）	175,724	6.2	△51.5
液化石油ガス（LPG）	13,147	0.5	△12.4
圧縮天然ガス（CNG）	1,327	0.0	△28.1
合計（その他を含む）	2,844,609	100.0	7.3

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：ドイツ連邦自動車局（KBA）

ガソリン車が97万8,660台（前年比13.3%増）となり、34.4%で最大のシェアを占めた。ディーゼル車は48万6,581台（3.0%増）で、シェアは17.1%だった。

VDAは、PHEVの新規登録台数が2023年に大きく減少した要因として、電気自動車などの購入時の助成制度「環境ボーナス（Umwelt bonus）」によるPHEV向け助成の2022年末の終了を挙げた。また、連邦経済・気候保護省が2023年12月に発表した12月17日での「環境ボーナス」の突然の終了（[2023年12月25日付ビジネス短信参照](#)）は、2024年のドイツ国内の乗用車新規登録台数に影響を及ぼすとの予測を示した。

<ドイツ自動車大手3社の2023年の世界販売台数が増加傾向に>

ドイツ自動車大手3社は、いずれも2023年の世界販売台数を前年比で伸ばした。新型コロナ禍以前の2019年比では、VWグループおよびメルセデス・ベンツグループは2019年の水準にまで回復していないが、BMWグループが過去最高の世界販売台数を記録し、2019

年を上回った。

VW グループ

VW グループの 2023 年の世界販売台数(乗用車以外の小型商用車も含む)は 890 万 1,338 台(前年比 11.9% 増)だった(表 3 参照)。新型コロナ禍前の 2019 年と比較すると 17.1% 減と、いまだに大きく下回っている。国・地域別にみると、アジア大洋州が 358 万 2,447 台(2.3% 増)だった[中国の合弁会社分を含む]。うち中国が 323 万 3,933 台(1.6% 増)、インドが 10 万 1,553 台(4.0% 増)、日本が 6 万 5,635 台(7.4% 増)だった。また、ドイツでの販売台数は 114 万 1,418 台(14.4% 増)、米国は 63 万 9,622 台(13.3% 増)となった。

表3: VW グループの2023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	3,953,397	19.9	△16.1
西欧	3,141,434	20.1	△13.4
ドイツ	1,141,418	14.4	△13.9
英国	489,088	29.6	△10.1
イタリア	269,479	20.4	△13.3
フランス	263,643	24.7	△14.4
スペイン	232,483	20.9	△23.9
中・東欧	474,357	13.3	△38.1
その他地域	337,606	28.4	6.3
北米	899,652	18.4	△5.1
米国	639,622	13.3	△2.2
南米	465,842	17.2	△15.6
アジア大洋州	3,582,447	2.3	△20.7
中国	3,233,933	1.6	△23.5
インド	101,553	4.0	97.0
日本	65,635	7.4	△17.2
合計	8,901,338	11.9	△17.1

注:中国の合弁会社分を含む。

出所:VW グループ「2023 年年次報告書(2024 年 3 月 13 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、高級ブランドのベントレー以外のすべてのブランドが前年比で増加した(表 4 参照)

表4：VWグループの2023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	2023年	前年比	2019年比
VW乗用車	4,866,803	6.7	△22.5
アウディ	1,895,240	17.4	2.7
シュコダ	866,820	18.5	△30.3
セアト	519,176	34.6	△9.6
VWブランド商用車	409,406	24.6	△16.7
ポルシェ	320,221	3.3	14.0
ベントレー	13,560	△10.6	23.2
ランボルギーニ	10,112	9.5	23.2
合計	8,901,338	11.9	△17.1

注：中国の合弁会社分を含む。

出所：VWグループ「2023年年次報告書（2024年3月13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 グループの 2023 年の世界販売台数は 255 万 4,183 台（前年比 6.4% 増）だった（表 5 参照）。同グループは、2023 年に過去最高の世界販売台数を更新し、新型コロナ禍以前の 2019 年の水準も 0.7% 上回った。

表5：BMWグループの2023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	942,958	7.3	△12.8
ドイツ	272,589	7.2	△17.5
英国	159,202	1.2	△31.9
米州	482,048	9.2	1.9
米国	397,325	9.3	5.7
アジア（注）	1,073,115	4.1	15.3
中国	826,257	4.1	14.0
その他	56,062	15.2	7.4
合計	2,554,183	6.4	0.7

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

出所：BMW「2023年報告（2024年3月21日）」「2020年報告（2021年3月17日）」を基にジェトロ作成

国・地域別では、販売台数が全ての主要市場で伸びをみせた。アジアが 107 万 3,115 台（前年比 4.1% 増）となり、うち中国は 82 万 6,257 台（4.1% 増）と増加した〔中国の華晨汽車集団（Brilliance）との合弁会社分を含む〕。欧州は 94 万 2,958 台（7.3% 増）で、うちドイツが 27 万 2,589 台（7.2% 増）となった。米国が 39 万 7,325 台（9.3% 増）と増加した。

ブランド別にみると、MINI および高級車のロールスロイスは微増にとどまった一方、BMW ブランドは好調だった（表 6 参照）。

表6：BMWグループの2023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	2,252,793	7.2	3.1
MINI	295,358	0.8	△15.0
ロールスロイス	6,032	0.2	18.3
合計	2,554,183	6.4	0.7

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

出所：BMW「2023年報告（2024年3月21日）」「2020年報告（2021年3月17日）」からジェトロ作成

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、メルセデス・ベンツ・カーズの世界販売台数（スマートを含む）は204万4,051台（前年比0.2%増）だった（表7参照）。国・地域別にみると、実績に顕著な差があった。アジア大洋州が96万3,789台（2.5%減）と減少し、うち中国も73万7,226台（2.2%減）にとどまった。他方、欧州は65万9,627台（6.6%増）と増加した。うち、ドイツも23万4,274台（8.7%増）と好調だった。米国は振るわず、29万8,013台（0.9%減）となった。

表7：メルセデス・ベンツグループ（注1）の2023年の乗用車販売台数（国・地域別）

国・地域名	2023年	前年比	2019年比
欧州（注2）	659,627	6.6	△33.5
ドイツ	234,274	8.7	△30.1
アジア大洋州	963,789	△2.5	2.6
中国	737,226	△2.2	6.2
北米（注3）	339,493	△1.4	△8.0
米国	298,013	△0.9	△4.8
その他	81,142	△9.2	△4.1
合計	2,044,051	0.2	△14.3

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を含む。

注3：北米は米国、カナダおよびメキシコを含む。

出所：メルセデス・ベンツグループ「2024年報告書（2024年2月22日）」「2020年報告書（2021年2月18日）」からジェトロ作成

注：新車登録台数は、KBAが発表するドイツ国内の車両登録台数。一方、販売台数は、各メーカーが発表する各社の販売台数。

ドイツ（生産・販売）：ドイツ自動車メーカー3社のBEV販売が増加

2023年乗用車市場（後編）

2024年9月2日 ミュンヘン事務所（クラウディア・トーディ）

ドイツ自動車大手3社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMWグループ、メルセデス・ベンツグループ〕の2023年の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）の合計世界販売台数が増加した。3社のBEVの世界販売台数が増加した一方、BMWグループとメルセデス・ベンツグループのPHEVの世界販売台数は減少した。各社とも二酸化炭素（CO₂）排出量の削減への取り組みを重視しており、2023年の各社の欧州でのCO₂平均排出量目標を達成した。

2024年については、ドイツ国内で乗用車の新規登録台数は減少し、生産台数は横ばいになる予想だ。

＜BEVのシェア拡大、各社が2023年の新車CO₂排出量目標を達成＞

3社とも電動化を進めており、特にBEVの世界販売が好調だった。また、各社は欧州委員会の基準に基づく2023年の欧州（注1）でのCO₂平均排出量目標を達成した。

VWグループ

VWグループは、2023年の全世界でのBEVとPHEVの販売台数が102万7,511台（前年比25.6%増）だった（注2、表1参照）。グループ全体の大型商用車と中国の合弁会社を含む新車販売台数（923万9,512台）に占める割合は11.1%で、2022年の9.9%を1.2ポイント上回った。そのうちBEVは77万1,062台（34.7%増）だった。全体に占める割合は8.3%となり、前年比で1.4ポイント拡大した。PHEVは25万6,449台（4.4%増）で、全体に占めるシェアは2.8%だった。同グループによると、特にVWブランドの「ID.4」と「ID.3」のBEVモデルの販売が好調だった。

表1：VWグループの2023年のBEVとPHEVの世界販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2022年	2023年	前年比
BEV	572,472	771,062	34.7
PHEV	245,641	256,449	4.4
合計	818,113	1,027,511	25.6

注：中国の合弁会社分を含む。

出所：VWグループ「2023年年次報告書（2024年3月13日）」からジェトロ作成

同社はグループ傘下のコア・セグメントブランドのVW、シュコダ、セアト、クプラ、VW商用車部門を合わせた世界販売台数におけるBEVのシェアを2027年までに35%、2030

年までに 50% に拡大させる目標を掲げた（中国合弁会社は含まず）。また、上記ブランドが 2050 年にカーボンニュートラルを達成することを目指している。プログレッシブ・セグメントのアウディ、ベントレー、ランボルギーニ、ドゥカティでは、BEV のシェアを 2027 年までに 40%、2030 年までに 75% とする目標を掲げた（中国を除く）。そのうちベントレーが 2030 年に、それ以外のブランドが 2050 年にカーボンニュートラルを達成する計画だ。スポーツ・ラグジュアリー・セグメントのポルシェは、BEV と PHEV 合わせたシェアを 2025 年までに 50%、2030 年までに 80% に拡大させる目標（中国での販売を含む）。

なお、VW グループは 2024 年に高級車向けの新型プラットフォーム「プレミアム・プラットフォーム・エレクトリック（PPE）」をベースにした BEV モデル「Audi Q6 e-tron」「Porsche Macan」を市場投入する。また、「VW ID.7 Tourer」「CUPRA Tavascan SUV」「Škoda Elroq」などの BEV モデルを 2024 年に市場投入する。VW ブランドの最高経営責任者のトマス・シェーファー氏は 6 月 3 日に開催されたイベントで、次世代 BEV 向けアーキテクチャ「スケーラブル・システム・プラットフォーム（SSP）」を 2028 年に導入する予定を明らかにした（ドイツ経済紙「ハンデルスブラット」紙 2024 年 6 月 4 日）。

同グループの 2023 年の研究開発費は 217 億 7,900 万ユーロ（前年比 15.2% 増）となつた。新モデルのほか、特に製品ポートフォリオの電動化、デジタル化、新技術、BEV 向けツールキットやプラットフォームなどに投資した。「ハンデルスブラット」によると、VW ブランドは 2028 年末までに合計で約 1,800 億ユーロの投資を行う予定で、同ブランドが 2023～2027 年の 5 年間に予定していた投資額と同じ水準となっている。（「ハンデルスブラット」紙 2024 年 2 月 9 日）

VW グループは、同社の 2023 年の欧州における新車 CO₂ 平均排出量目標を達成した。同社目標値の 1 キロメートル（km）当たり 122 グラムに対して、119 グラムだった。今後、2025 年の CO₂ 平均排出量目標を達成し、2030 年の目標は大きく上回って達成すると同グループは予測している。

BMW グループ

BMW グループは、2023 年の全世界での BEV と PHEV の販売台数が 56 万 5,875 台（前年比 30.4% 増）だった（表 2 参照、注 3）。グループ全体の販売台数（255 万 4,183 台）に占める割合は 22.2% となり、前年比で 4.1 ポイント上昇した。そのうち、BEV は 37 万 5,716 台（74.1% 増）、全体に占めるシェアは 14.7% だった。PHEV は 19 万 159 台（12.8% 減）で、7.4% のシェアを占めた。同グループによると、BEV モデルでは、特に「BMW i4」「BMW iX1」「BMW iX3」「BMW iX」などが販売台数増に貢献した。

表2：BMWグループの2023年のBEVとPHEVの世界販売台数
 (単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

項目	2022年	2023年	前年比
BEV	215,752	375,716	74.1
BMW	172,008	330,197	92.0
ミニ	43,744	45,193	3.3
ロールスロイス	—	326	—
PHEV	218,040	190,159	△12.8
BMW	200,945	173,878	△13.5
ミニ	17,095	16,281	△4.8
合計	433,792	565,875	30.4

注：華晨汽車集団（Brilliance）との合弁会社分を含む。

出所：BMW「2023年報告（2024年3月21日）」からJETRO作成

同グループは2030年までに世界販売台数の50%以上をBEVとする目標を掲げている。また、グループ傘下ブランドのロールスロイスを2030年、ミニを2030年前半までにBEVのみとするとした。

BMWグループは2024年春に新しいBEVモデルの「BMW iX2」を市場投入した。また、2024年に「BMW i5 Touring」をPHEVとBEVモデルとして市場投入する。グループ傘下ブランドのミニはBEVモデルの「MINI Aceman」の販売開始を予定している。BMWグループは2024年末までに、全ブランドにわたって15以上のBEVモデルを提供する計画だ。

同グループの2023年の研究開発費は75億3,800万ユーロ（前年比13.8%増）だった。主にデジタル化、電動化、自動運転技術の開発などに投資した。BEVモデルの「BMW i5」「BMW X3」「BMW X5」「Rolls-Royce Spectre」の開発も投資の対象になった。また、2025年に導入予定の次世代BEVモデル「ノイエ・クラッセ（Neue Klasse）」への投資を行った。

BMWグループは、2023年の同社の欧州での新車CO2平均排出量目標を大きく上回った。同社目標値の1km当たり128.6グラムに対して、102.1グラムだった。2024年は新車のCO2平均排出量をさらに若干減少できるとした。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、メルセデス・ベンツ・カーズの2023年の全世界での販売台数（204万4,051台、注4）のうち、BEVとPHEVは40万1,943台（20.5%増）だった（表3参照）。販売台数に占めるシェアは19.7%となり、前年比で3.4ポイント上昇し

た。BEV は 24 万 668 台 (61.3% 増) で、シェアは 2022 年の 7.3% から 11.8% に拡大した。他方、PHEV が 16 万 1,275 台 (12.5% 減) と減少し、シェアが 9.0% から 7.9% に減少した。BEV モデルでは「Mercedes-Benz EQA」「Mercedes-Benz EQB」「Mercedes-Benz EQE Saloon」「Mercedes-Benz EQE SUV」などの販売が好調だった。同社は既に全セグメントで BEV を販売している。

**表3：メルセデス・ベンツグループの2023年
年のBEVとPHEVの世界販売台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2022年	2023年	前年比
BEV	149,227	240,668	61.3
PHEV	184,263	161,275	△12.5
合計	333,490	401,943	20.5

出所：メルセデス・ベンツグループ「2023年年次報告書（2024年3月15日）」からジェトロ作成

メルセデス・ベンツグループは 2024 年に新型「G クラス」の BEV モデルを市場投入した。また、メルセデス・マイバッハ初の BEV モデル「Mercedes-Maybach EQS SUV」を 2024 年に販売開始した。「ハンデルスプラット」によると、メルセデス・ベンツは 2023 年に販売台数に占める BEV のシェアを 20% 以上に拡大させる目標を達成できなかったため、電動化戦略を見直す。同社は以前、市場動向によって 2030 年までに全新車販売を BEV のみにする可能性があるとしていたものの、2023 年の BEV 販売台数を背景に、2030 年までの BEV と PHEV の全体におけるシェアの見込みは多くても 50% とした。（「ハンデルスプラット」紙 2024 年 2 月 23 日）

メルセデス・ベンツグループの 2023 年の研究開発費は 99 億 9,600 万ユーロ（前年比 17.0% 増）だった。そのうちグループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズによる研究開発費は 90 億 9,900 万ユーロ（14.0% 増）だった。特に電気自動車（EV）向け新プラットフォームの開発、デジタル化、自動運転技術の開発に対する投資を行った。

メルセデス・ベンツグループは、同社の 2023 年の欧州での新車（注 5）CO2 平均排出量目標を達成した。同社目標値の 1km 当たり 129 グラムに対して、109 グラムだった。2024 年に新車の CO2 平均排出量はさらに減少すると予測している。

＜VDA、2024 年はドイツ国内乗用車市場の縮小、生産水準の維持を予測＞

ドイツ自動車産業連合会（VDA）は 2024 年 1 月、同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 282 万台（前年比 1% 減）と予測。そのうち BEV は 45 万 1,000 台（14% 減）、PHEV は 18 万 5,000 台（5% 増）とした。ドイツを含む欧州の乗用車市場（注 6）は 1,330 万台（4% 増）とした。

2024 年の国内乗用車生産台数は 410 万台と、前年からほぼ横ばいと予測している。

<2024 年の 3 社は世界販売台数の維持・増加を見込む>

ドイツ自動車大手 3 社の 2024 年の販売や生産の見通しは次のとおりだ。

VW グループ

VW グループは、2024 年の世界販売台数を前年比 3% 増と予測する。また、2024 年は通常で、特に（1）経済情勢、（2）競争激化、（3）材料の供給不安、（4）エネルギー市場や為替環境の変化、（5）CO₂ 排出量削減への一層の要求などの課題に直面すると見込む。

BMW グループ

BMW グループは、同社傘下ブランドの BMW、ミニ、ロールスロイスの 2024 年の世界販売台数は、需要のわずかな増加と新モデルの販売開始の影響を受け、前年比で微増とした。そのうち BEV のシェアが大幅に増加すると見込んでいる。また、2025 年の「ノイエ・クラッセ」の導入に向けて、2024 年に生産ネットワークのさらなる拡大を計画している。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの 2024 年の世界販売台数が 2023 年と同様の水準になる見込みとした。また、「GLC」と「E クラス」の供給不足の問題が 2024 年には改善されたとしている。メルセデス・ベンツ・カーズの 2024 年の世界新車販売台数における BEV と PHEV のシェアは 19~21% を占めると予測している。

注 1 : EU 加盟国とノルウェー、アイスランド。VW グループは EU 加盟国マルタを含まない。

注 2 : 2022 年の VW グループの BEV と PHEV の世界販売台数は、VW グループ「2022 年年次報告書（2023 年 3 月 14 日）」に基づく。

注 3 : BMW グループ傘下ブランドである BMW、ミニ、ロールスロイスの合計。

注 4 : メルセデス・ベンツ・カーズ（Cars）とスマートの合計。メルセデス・ベンツ・バンズ（Vans）を含まない。

注 5 : 合弁会社のスマートの乗用車と、乗用車として登録された小型商用車を含む。

注 6 : 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）と英国。

フランス（生産・販売）：2023年の乗用車新規登録台数、BEVが急伸

2024年6月3日 パリ事務所（山崎 あき）

2023年のフランスの乗用車新規登録台数は前年比16.1%増の177万4,723台だった。うち、バッテリー式電気自動車（BEV）の新規登録台数は47.0%増の29万8,219台、プラグインハイブリッド車（PHEV）は28.8%増の16万2,950台と大幅に増加した。

＜新規登録台数は増加するも、新型コロナウイルス危機前の水準には戻らず＞

[フランス自動車工業会の発表資料](#)（99KB）（フランス語）によると、2023年の乗用車新規登録台数は前年比16.1%増の177万4,723台となり、1974年以降で最低の水準だった2022年の152万9,035台から持ち直した。新型コロナウイルス危機後の急激な景気回復で深刻化した半導体や電子部品などの部素材不足が解消に向かい新車供給の遅れが改善した。ただし、200万台を超えた新型コロナウイルス危機前の水準には届かなかった（2019年は221万4,279台）。中古車販売市場は前年比0.2%減の519万5,565台と伸び悩んだ。中古車の在庫増加で、価格上昇は穏やかになり安定したが、価格は依然高い水準で推移しており、中古車の購入を控える動きが続いた。

小型商用車（車載量5.1トン未満）の新規登録台数は前年比9.0%増の37万9,230台、大型トラック（車載量5.1トン以上）は4万8,853台となり前年から11%増加した。

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17.6%増の27万7,914台、グループ傘下のルーマニア・ダチアは19.5%増の15万6,390台と増加した。日産は3万6,450台で34.2%増となった。

ステランティスは、プジョーが前年比1.7%減の24万1,512台、シトロエンが3.0%減の12万5,932台で前年に続き減少した一方、フィアットは10.5%増の4万336台と伸びた。

外国勢では、ドイツのフォルクスワーゲン（VW）が前年比23.6%増の12万225台となり、前年はトップだったトヨタを抜いて最大シェアを取り戻した。トヨタは7.7%増の10万7,950台と前年の伸びを上回った。高級車ブランドは、メルセデス・ベンツが8.0%増の5万1,836台、BMWが31.2%増の5万9,601台、アウディが13.1%増の4万9,417台といずれも減少した前年から持ち直した。

韓国勢は、起亜が前年比6.4%増の4万9,192台、現代が4.9%増の4万9,400台と前年並みの伸びを示した。米国製は、フォードが9.7%増の5万1,649台となったほか、BEV市場の拡大を受け、特斯拉は6万3,041台と前年の2万9,199台から倍増した。中国MGモーターは、2022年10月に市場投入したコンパクトBEVモデル「MG4」の売れ行きが好調で、通年の新規登録台数は3万3,374台と前年の1万3,170台から急増した。

**表1：2023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
ルノー	277,914	17.6
プジョー	241,512	△ 1.7
ダチア	156,390	19.5
シトロエン	125,932	△ 3.0
フォルクスワーゲン	120,225	23.6
トヨタ	107,950	7.7
テスラ	63,041	115.9
BMW	59,601	31.2
メルセデス・ベンツ	51,836	8.0
フォード	51,649	9.7
アウディ	49,417	13.1
現代	49,400	4.9
起亜	49,192	6.4
オペル	43,237	19.9
フィアット	40,336	10.5
日産	36,450	34.2
MG	33,374	253.4
合計（その他を含む）	1,774,723	16.1

出所：フランス自動車工業会（CCFA）資料、MGプレスリリースを基にジェトロ作成

モデル別にみると、ルノー「クリオ V」が9万7,471台と最多だった。これに、前年トップだったプジョーの「208 II」の8万6,263台、ダチア「サンデロ 3」の6万9,106台が続いた。ステランティス、ルノー・グループのモデルがトップ10を占める中、外国勢では唯一、テスラの「モデル Y」が8位に入った。トヨタの「ヤリスクロス」は3万1,073台で11位だった。

<乗用車と小型商用車で電動化が加速>

乗用車新規登録台数を燃料タイプ別にみると、BEVが前年比47.0%増の29万8,219台で、全体に占める割合は前年の13.3%から16.8%に拡大した。PHEVの新規登録台数は前年比28.8%増の16万2,950台だった。BEVとPHEVを合わせると、新規登録台数全体に占める割合は26.0%となった。PHEVを除くハイブリッド車(HEV)の登録台数は29.9%増の43万2,299台と大きな伸びを示した。乗用車新規登録台数に占めるHEVの割合は24.4%となった（表2参照）。

HEVは、フランスの2019年モビリティ・オリエンテーション法が規定する2040年での新車ガソリン・ディーゼル車販売禁止までの移行期におけるBEVの代替車として購入されている。同じセグメントのBEVと比べるとHEVは相対的に価格が低く、航続距離や充電に不安がない。環境報奨金（エコカー購入補助金）制度の適用対象にはならないが、ガソリン車に比べると燃費が良く、低所得者層向け新車買い換え補助金の対象となるのも魅力のようだ。

他方、前年は減少したガソリン車は 12.8% 増の 64 万 1,582 台と増加に転じた。HEV や BEV に比べると安い価格で購入でき、特に都市部で需要が高いコンパクトカーの新車を 2 万ユーロ未満で購入できるガソリン車の人気は依然根強い。全体に占める割合は 36.2% と燃料別の登録台数で最大シェアを占めた。

ディーゼル車は 28.2% 減の 17 万 1,728 台と減少が続き、初めて 20 万台を切った。ディーゼル車の占める割合は全体の 1 割を下回った。

表2：燃料タイプ別乗用車新規登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料タイプ	2022年		2023年	
	登録台数	登録台数	構成比	前年比
ガソリン	568,881	641,582	36.2	12.8
ディーゼル	239,105	171,728	9.7	△ 28.2
ハイブリッド車 (HEV)	332,669	432,299	24.4	29.9
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	126,547	162,950	9.2	28.8
バッテリー式電気自動車 (BEV)	202,929	298,219	16.8	47.0
その他 (注)	58,904	67,945	3.8	15.3
合計	1,529,035	1,774,723	100.0	16.1

注：燃料電池、液化天然ガス、バイオエタノールなど。

出所：フランス自動車工業会 (CCFA) 資料を基にジェトロ作成

BEV の乗用車新規登録台数をモデル別にみると、テスラ「モデル Y」が最大で 3 万 7,127 台だった。これに、ダチア「スプリング」の 2 万 9,761 台、テスラ「モデル 3」の 2 万 4,539 台、フィアット「500」の 2 万 4,120 台が続いた。MG モーターの「MG4」は 2 万 72 台で 6 位となり、5 位プジョー「e208」の 2 万 2,700 台に迫った。ルノーは「メガーヌ」が 1 万 7,623 台で 7 位、「トウイング」が 8,503 台、「ゾエ」が 5,990 台と振るわなかつた。

車両重量 3.5 トン以下の小型商用車の新規登録台数を燃料別にみると、ディーゼル車が 29 万 1,408 台で前年に比べ 1.6% 減となったものの、構成比では 77.1% と最大だった。ガソリン車は 78.7% 増の 4 万 2,570 台（構成比 11.3%）と前年から大幅に増加した。BEV および PHEV は前年から 76.7% 増の 3 万 277 台となった（構成比 8.0%）（表 3 参照）。

表3：燃料タイプ別小型商用車新規登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料タイプ	2022年		2023年	
	登録台数	登録台数	構成比	前年比
ガソリン	23,824	42,570	11.3	78.7
ディーゼル	296,136	291,408	77.1	△ 1.6
ハイブリッド車 (HEV)	7,095	9,539	2.5	34.4
バッテリー式電気自動車 (BEV) ・ ブラグインハイブリッド車 (PHEV)	17,131	30,277	8.0	76.7
その他（注）	2,883	4,246	1.1	47.3
合計	347,069	378,040	100.0	8.9

注：燃料電池、液化天然ガス、バイオエタノールなど。

出所：フランス自動車工業会（CCFA）資料を基にジェトロ作成

トラックの新規登録台数は車両重量 3.5 トン超 16 トン未満のトラックおよび 16 トン以上の大型トラックとともにディーゼル車が増加し（前者は 19% 増の 5,442 台、後者は 8.3% 増の 4 万 329 台）、新規登録台数全体に占める割合は両者ともに 9 割超（前者 90.7%、後者 92.4%）となった。16 トン以上の大型トラックでは BEV および PHEV の新規登録台数が 551 台となり、前年の 118 台から急増した。

なお、欧州電気自動車協会フランス支部 AVERE France によると、公共用充電スタンドの数は 2023 年 12 月末時点で 11 万 8,009 カ所と前年より 44% 増加した。充電器全体の総出力も 430 万 9,255 キロワット (kW) と前年の 221 万 2,391kW から大幅増となった。政府は、2023 年 5 月に 10 万カ所の設置目標が達成されたことを受けて、2030 年までに充電スタンドの数を 40 万カ所に増やす新たな目標を設定した。

欧州自動車工業会（ACEA）の発表によると、2023 年のフランスの国内乗用車生産台数は 95 万 9,404 台と前年から 1.2% 増加したが、新型コロナウイルス危機前の水準（2019 年は 167 万 5,198 台）の 6 割弱にとどまった。

フランス政府は、2030 年までに年間 200 万台の EV およびゼロエミッションカーの国内生産と 2027 年までのバッテリーの自給自足を目標に掲げる。総額 540 億ユーロの国家投資計画「フランス 2030」の枠内で低炭素モビリティ関連のプロジェクト 293 件に 17 億ユーロの補助金を支給した（[2023 年 12 月 11 日付政府発表報告書](#)  (1.61MB) (フランス語)）。同プロジェクトの実現により、2027 年までに年間 100 万台の EV の国内生産が確実になった。

バッテリーについては、2023 年 5 月に発表したバッテリー国家戦略の中で 2030 年までに国内生産規模を 100～120 ギガワット時 (GWh) に拡大する方針を示した。これに向けて政府は「フランス 2030」の中で、中国系エンビジョン AESC、台湾プロロジウム・テクノロジー、ACC（ステランティス、メルセデス・ベンツ、トタルエナジーズのバッテリー製造合弁会社）、フランス・スタートアップ企業ベルコールによる国内 4 カ所のメガファクト

リーの建設を支援することを決めた。いずれも北部オー・ド・フランス地域圏に建設される計画で、このうち、ACCは2023年5月に工場を開所（2030年の年間生産規模40GWh）し、ベルコールは2023年11月に工場建設に着工した（2025年までに稼働予定、2030年の年間生産規模50GWh）。

＜中国車の輸入が前年から倍増＞

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 4.5%減の 133 万 4,397 台となった。輸出相手国 1 位はベルギーで 1.1% 増の 19 万 3,288 台、3 位のイタリアは 3.8% 増の 13 万 8,438 台と堅調な伸びになったが、2 位のドイツは 21.2% 減の 15 万 7,399 台と前年に続き減少した。ポルトガル（22.3% 増、9 万 6,736 台）と英国（26.0% 増、9 万 4,817 台）が 2 年連続で大幅増となる一方、スペインは 10.8% 減の 8 万 7,721 台と減少が続いた。トルコは 8 万 886 台と前年から 3 倍以上の増加を示した。ポーランドは 5 万 9,012 台で 71.3% 減少した。日本は 8,150 台で 42.8% 増加した。

輸入台数は前年比 11.0% 増の 204 万 254 台だった。最大輸入相手国のスペインは 36 万 1,106 台と前年より 8.4% 減になった。2 位のドイツは 21.9% 増の 26 万 6,270 台と伸びたが、新型コロナウイルス危機前の水準（2019 年は 27 万 4,905 台）には届かなかった。3 位のルーマニアは 12.0% 増の 16 万 9,715 台となった。中国は 13 万 4,864 台と前年の 6 万 8,574 台からほぼ倍増し、韓国（3.1% 増、7 万 9,149 台）を抜き 6 位に躍進した。英国からの輸入も 6 万 439 台と 83.6% 増になった。日本からの輸入は 53.0% 増の 4 万 1,536 台と前年の減少から増加に転じたが、新型コロナウイルス危機前の水準を大きく下回った（2019 年は 6 万 6,538 台）。

イタリア（生産・販売）：2023年新規登録台数19%増、BEVは販売低迷

政府は国産回帰に意欲

2024年8月20日 ミラノ事務所（平川 容子）

イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）が2024年1月18日に発表した報告書「[UNRAE Pocket 2023（イタリア語）](#)」によると、イタリアの2023年の乗用車の新規登録台数は156万6,448台で、前年比約25万台増の19.0%増となった。2022年の上半期（1～6月）は、前年同期比減が続いていたが、2023年上半年は反動もあり前年同期比23.0%増だった。ただし、新型コロナウイルス禍前の2019年と比較すると、18.3%減で35万台以上の差がついている。

＜ハイブリッドで日本メーカーが存在感＞

自動車メーカー・ブランド別にみると、前年から引き続きフィアットが首位を守ったが、17万3,066台で、前年の17万6,988台と比べると2.2%減。シェアも2.4ポイント減の11.0%となった（表1参照）。2位のフォルクスワーゲン（VW）は、12万2,787台で16.9%増と販売台数は伸びたものの、シェアは0.2ポイント減の7.8%。3位のトヨタも、台数は9万8,711台と7.1%伸びたが、シェアは0.7ポイント減の6.3%だった。

自動車メーカー・ブランド別にみると、前年から引き続きフィアットが首位を守ったが、17万3,066台で、前年の17万6,988台と比べると2.2%減。シェアも2.4ポイント減の11.0%となった（表1参照）。2位のフォルクスワーゲン（VW）は、12万2,787台で16.9%増と販売台数は伸びたものの、シェアは0.2ポイント減の7.8%。3位のトヨタも、台数は9万8,711台と7.1%伸びたが、シェアは0.7ポイント減の6.3%だった。

アジア勢以外では、テスラが順位を上げ前年の32位から26位、シェアも0.7ポイント上昇し1.1%だった

表1：2023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	2022年 台数	2023年 台数	前年比	シェア
1(一)	フィアット	176,988	173,066	△ 2.2	11.0
2(一)	フォルクスワーゲン	105,060	122,787	16.9	7.8
3(一)	トヨタ	92,157	98,711	7.1	6.3
4(↑)	ダチア	67,385	85,568	27.0	5.5
5(↓)	フォード	74,137	81,747	10.3	5.2
6(↑)	ルノー	59,729	80,963	35.6	5.2
7(↓)	ブジョー	69,311	79,835	15.2	5.1
8(↑)	シープ	51,495	71,454	38.8	4.6
9(一)	アウディ	55,793	66,932	20.0	4.3
10(↑)	BMW	47,440	60,529	27.6	3.9
13(↑)	現代自動車	41,018	48,890	19.2	3.1
14(一)	起亜	43,375	46,876	8.1	3.0
17(一)	日産	25,515	37,827	48.3	2.4
18(↑)	スズキ	21,556	34,793	61.4	2.2
20(↑)	MG	7,373	30,266	310.5	1.9
26(↑)	テスラ	5,605	16,633	196.8	1.1
27(↓)	マツダ	9,207	15,129	64.3	1.0
33(↓)	ホンダ	7,515	6,943	△ 7.6	0.4
36(一)	レクサス	3,246	3,763	15.9	0.2
38(↑)	スバル	1,748	2,639	51.0	0.2
41(↓)	三菱自動車	2,234	1,044	△ 53.3	0.1
合計（その他の自動車メーカー・ブランドを含む）		1,316,753	1,566,413	19.0	100

注1：1～10位および日系およびアジアメーカー・ブランドなどを記載。

注2：(一)(↑)(↓)は2022年の順位からの変動。

出所：UNRAE資料から作成

モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が台数は前年比2.6%減も首位を維持、ダチア「サンデロ」が42.7%増で2位となった（表2参照）。前年2位だったランチアの「イプシロン」は9.6%増とやや伸び悩んで3位。トヨタ「ヤリスクロス」は34.4%増で9位から4位に上昇した。フィアット「チンクエチェント（500）」は3位から5位に順位を落とし台数も3.0%減。フォルクスワーゲン「T-Roc」は13位から6位と順位を上げた。

表2：2023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	102,625	△ 2.6
2	サンデロ	ダチア	48,398	42.7
3	イブシロン	ランチア	44,891	9.6
4	ヤリス クロス	トヨタ	34,981	34.4
5	500	フィアット	32,981	△ 3.0
6	T-Roc	フォルクスワーゲン	32,969	31.6
7	キャプチャー	ルノー	31,128	22.3
8	C3	シトロエン	31,059	△ 2.6
9	スマート	フォード	30,804	4.5
10	ダスター	ダチア	30,155	19.4

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

燃料別では、ガソリン車のシェアは全体の 28.6%と前年の 27.7%から 0.9 ポイント増となった（表 3 参照）。台数ベースでは 2019 年の 85 万 1,995 台をピークに、2022 年は 36 万 5,396 台まで減少していたが、2023 年は前年比 22.5% 増の 44 万 7,685 台となった。ディーゼル車のシェアは、前年の 19.6% より 2.1 ポイント減の 17.5%。ただし、台数は 6.1% 増の 27 万 3,589 台だった。

表3：乗用車新規登録台数の燃料別シェアの推移 (単位：%)

燃料別	2020年	2021年	2022年	2023年
ガソリン	37.8	29.9	27.7	28.6
ハイブリッド（注）	16.1	29.0	34.0	36.1
ディーゼル	32.7	22.1	19.6	17.5
液化石油ガス（LPG）	6.8	7.3	9.0	9.1
バッテリー式電気自動車（BEV）	2.4	4.6	3.7	4.2
プラグインハイブリッド（PHEV）	2.0	4.8	5.1	4.4
メタンガス	2.3	2.2	0.8	0.1

注：ハイブリッド車には、プラグインハイブリッド車（PHEV）を含まない。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

ハイブリッド車のシェアは、前年の 34.0% から 2.1 ポイント上昇し 36.1%。台数は 56 万 5,922 台で前年比 26.3% 増となっている。ハイブリッド車に限定したモデル別登録数（表 4 参照）では、3 位のトヨタ「ヤリスクロス」が 34.4% 増の 3 万 4,981 台、6 位の日産「キャシュカイ」が 73.3% 増の 2 万 1,639 台となったほか、スズキ「イグニス」が 88.4% 増の 1 万 751 台（11 位）など、日本メーカーが好調だ。

表4：2023年のモデル別ハイブリッド車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	93,861	2.4
2	イブシロン	ランチア	39,838	12.0
3	ヤリス クロス	トヨタ	34,981	34.4
4	ブーマ	フォード	30,543	12.9
5	500	フィアット	27,099	3.6
6	キャシュカイ	日産	21,639	73.3
7	ヤリス	トヨタ	19,943	△ 9.5
8	スポーテージ	キア	16,425	34.4
9	ツーソン	ヒュンダイ	12,331	18.8
10	フォーカス	フォード	11,535	143.2

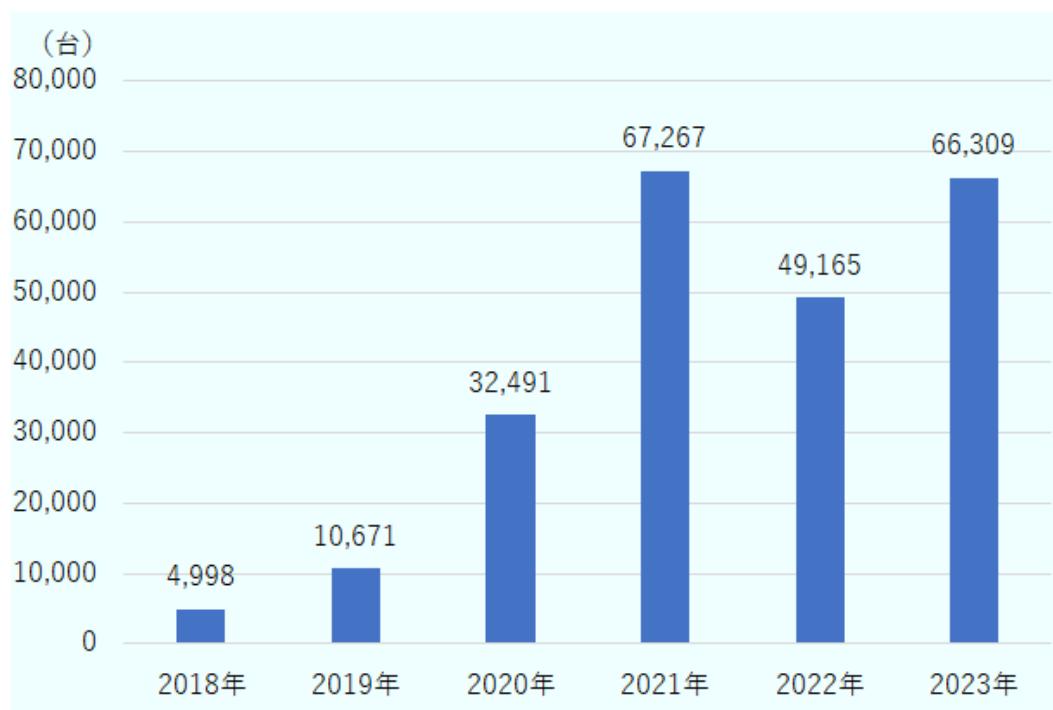
注：新規登録台数のうち、ハイブリッド車に限定して集計した内数。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

プラグインハイブリッド車（PHEV）のシェアは、前年の5.1%から0.7ポイント下がり4.4%となったが、台数は6万9,114台で前年比2.6%増だった。

バッテリー式電気自動車（BEV）のシェアは、2018年から伸び続け2021年には4.6%を記録したが、2022年は振るわず3.7%に減少。2023年は持ち直し、4.2%まで回復した（図参照）。モデル別登録数では、特斯拉が1位と2位を占め、「モデルY」が8,587台、「モデル3」が7,385台（表5参照）。いずれも、前年比で2倍、5.6倍と好調だ。次にフィアット「500」、スマート「フォーツー」と続く。上海汽車のMGブランドの「MG4」が9位と、上位に食い込んだことも注目される。

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資料からジェトロ作成

表5：2023年のモデル別BEV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	モデルY	テスラ	8,587	100.8
2	モデル3	テスラ	7,385	462.9
3	500	フィアット	4,749	△ 24.4
4	フォーツー	スマート	4,639	2.1
5	スプリング	ダチア	2,267	△ 19.8
6	Q4	アウディ	2,147	86.5
7	メガーヌ	ルノー	2,109	122
8	208	プジョー	2,045	△ 3.6
9	MG4	MG	2,033	1552.8
10	トウイング	ルノー	1,697	△ 38.1

注：新規登録台数のうち、BEV車に限定して集計した内数。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

<BEV販売の低迷がより顕著に>

UNRAEは、2023年の新規登録車数の発表において、エネルギー転換について「2023年は失われた年」とし、BEVやPHEVの販売不振を指摘した。欧州主要国はもとより、イタリアに比べて1人当たりGDPが低い国よりも後れをとっていることに警鐘を鳴らしている。イタリア自動車工業会(ANFIA)も同様の懸念を示し、新たな補助金の導入を要望し

ている。

また、Motus-E（注1）も、2023年1~9月のBEV販売において、ドイツが47万272台でシェア18.1%、フランスが26万1,259台でシェア16.4%、スペインが4万8,799台でシェア5.6%などに對し、イタリアは5万9,478台でシェア4.1%と、各国に比べ低いシェアであることを指摘していた。

各団体から対応が求められるなか、イタリア政府は2024年5月25日に新たな補助金政策「エコボーナス」を官報に掲載した。新しくBEVを購入する場合の最大支給額は、二酸化炭素(CO₂)排出量0~20グラム/キロメートル(km)の車両に対し、所得証明が3万ユーロ以下で、かつEUの過去の排出ガス規制であるユーロ2以下の基準しか満たさない環境汚染車をスクラップするという条件で1万3,750ユーロが支給される。スクラップによる補助金上乗せの対象もユーロ5基準まで引き上げて買い替えを促すほか、一定の条件下で中古車購入者も対象となった。予算は約10億ユーロ。詳細は表6の通り。

表6：エコボーナスによる補助額の例：M1（注1）の場合 (単位：ユーロ)

1kmあたりのCO ₂ 排出量	0~20グラム (電気自動車) ※注2		~60グラム (ハイブリッドプラグイン) ※注3		~135グラム (低排出車)
スクラップ	一般	所得証明 30,000ユーロ以下	一般	所得証明 30,000ユーロ以下	一般
なし	6,000	7,500	4,000	5,000	0
ユーロ0~2	11,000	13,750	8,000	10,000	3,000
ユーロ3	10,000	12,500	6,000	7,500	2,000
ユーロ4	9,000	11,250	5,500	6,875	1,500
ユーロ5	0	8,000	0	5,000	0

注1：乗客の輸送を目的とし、座席は運転席のほかに8席を超えない車両。

注2：0~20グラム、および61~135グラムは定価3万5,000ユーロ(税抜き)が上限。

注3：21~60グラムは定価4万5,000ユーロ(税抜き)が上限。

出所：政府資料を基にJETRO作成

申請開始後、排出量0~20グラム/kmのカテゴリについて、たった数時間で予定していた補助金額がほぼ終了するという事態となり、利用者および関係者に一時混乱が生じたが、企業・メードインイタリー省(企業省)はシステムには問題がなかったことを発表。6月4日には、ジャンカルロ・ジョルジェッティ経済・財務相が追加資金投入の可能性も示唆した。

<中国製がガソリン車で顕著>

近年、イタリアにおいても中国製自動車の販売増加が際立つ。ルイス・ビジネススクールの中国製自動車に関するレポートによると、イタリアにおける中国製自動車の登録台数は、2022年は3万9,000台でシェア3%。2023年1~9月時点では5万9,400台に増え、シェアは5%となった。欧州(注2)では2022年は45万5,400台でシェア4%。2023年1~9月は46万2,600台でシェア4.8%となっており、イタリアでのシェアは欧州平均をや

や上回っている。

また、2023年1~9月で、欧州において新規登録された中国製自動車のうち、70.8%がBEVであるのに対して、イタリアでは77%がエンジン車と対照的である。また、欧州において新規登録されたBEVのうち、中国製自動車の割合は、欧州が22.9%、イタリアは20.4%となっている。

2024年6月12日、欧州委員会の中国製BEVに対する追加関税の発表（[2024年6月14日付ビジネス短信参照](#)）を受け、アドルフォ・ウルソ企業相は「欧州委の決定に満足している。われわれも自動車産業が国の基幹産業であることをあらためて見直すとともに、手放すことは決して望まない」と力を込めた。

同相は発表前の5月31日にも、追加課税の迅速な導入を要望していた、と報じられていた。同時に、「エネルギー転換において最先端の技術を持つ中国車メーカーが、イタリアで生産することに対しては門戸を開いている」と明言。ただし、「イタリア製部品で生産し、イタリアで（中国から輸入した部品で）組み立てだけをしないこと」、そして「ソフトウェアに関する部品は、ゴールデンパワー（注3）の管理のもと、イタリアで製造すること」という2つの条件を強調していた。

＜イタリア政府は国産回帰に意欲＞

前述の通り、イタリア政府は自動車の国産回帰に積極的な姿勢を見せており、ステラントゥイスに対しても、フランスにおける生産台数との不均衡を是正し、イタリア国内での増産を継続的に要請している。2023年12月に開催された、ウルソ企業相が議長となった自動車開発協議会では、ステラントゥイスやANFIA、ステラントゥイスの拠点を擁する州の代表などが参加し、最低でも年間100万台をイタリアで生産する目標で合意した。前年に新規登録された同社の自動車140万台に対して、イタリア製は45万台だったとされている。

ただし、具体策については交渉が継続している。報道によると、2024年2月、ステラントゥイスのカルロス・タバレス最高経営責任者（CEO）が「自動車業界の雇用は政府が守るべきで、イタリアでの生産台数が少ないと理由だけでステラントゥイスを攻撃するべきではない」と発言。BEV購入への補助金がない限り、イタリアの生産拠点はリスクにさらされる、と述べた。これに対し、ウルソ企業相は、同社への出資比率を上げたフランス政府と同じことを求めるのであれば、そのように要望するべきだとして、イタリア政府による同社の株式取得の可能性を示唆。民主党や5つ星運動などの野党の党首までも、同相を後押ししている（2024年2月2日ANSA通信、2月2日ロイター通信）。

また4月には、ウルソ企業相は、ステラントゥイスが発表した、ポーランドで製造するEVの新車種アルファロメオ・ミラノに対し、ポーランド製をイタリアの都市である「ミラノ」と名付けることは違法だと批判した、と報じられた。これを受けてステラントゥイスは、「ジ

ュニア」と名前を変更。「ミラノ」は一般公募で名付けられ、違法性はないとしながらも、論争を避けたい、との見解を明らかにした。また、同社は9月から、中国リープモーターと組み、欧州でBEVなどの販売に着手するが、生産工場をイタリアに設けるのではとささやかれたものの、報道によれば、ポーランドで生産を開始した。

BEV購入を伸ばしつつ、国産車への回帰を図る、という二兎（にと）追う政府の思惑が実現するのか。今後の動向が注目される。

注1：電動モビリティに特化した調査、市場分析などを行う団体。

注2：ルイス・ビジネススクールのレポート「L'auto cinese in Europa e in Italia」では、EU加盟国とEFTA（スイス、アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー）および英國を指す。

注3：戦略的重要産業を外資から守るためのイタリア政府の介入権。

イタリア（生産・販売）：2023年新規登録台数19%増、BEVは販売低迷

政府は国産回帰に意欲

2024年8月20日 ミラノ事務所（平川 容子）

イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）が2024年1月18日に発表した報告書「[UNRAE Pocket 2023（イタリア語）](#)」によると、イタリアの2023年の乗用車の新規登録台数は156万6,413台で、前年比約25万台増の19.0%増となった。2022年の上半期（1～6月）は、前年同期比減が続いていたが、2023年上半年は反動もあり前年同期比23.0%増だった。ただし、新型コロナウイルス禍前の2019年と比較すると、18.3%減で35万台以上の差がついている。

＜ハイブリッドで日本メーカーが存在感＞

自動車メーカー・ブランド別にみると、前年から引き続きフィアットが首位を守ったが、17万3,066台で、前年の17万6,988台と比べると2.2%減。シェアも2.4ポイント減の11.0%となった（表1参照）。2位のフォルクスワーゲン（VW）は、12万2,787台で16.9%増と販売台数は伸びしたもの、シェアは0.2ポイント減の7.8%。3位のトヨタも、台数は9万8,711台と7.1%伸びたが、シェアは0.7ポイント減の6.3%だった。

他のアジア勢では、現代自動車グループの現代自動車が13位、起亜が14位でシェアはそれぞれ3.1%、3.0%。日産は前年と同様17位でシェア2.4%、スズキは18位で2.2%だった。また、マツダが26位から27位、ホンダが28位から33位とやや順位を落としたが、スバルは41位から38位と順位を上げた。上海汽車傘下の英国発祥のブランド「MG」は20位と、前年の30位から大幅に順位を上げ、シェアは1.9%。

アジア勢以外では、テスラが順位を上げ前年の32位から26位、シェアも0.7ポイント上昇し1.1%だった。

表1：2023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	2022年 台数	2023年 台数	前年比	シェア
1(一)	フィアット	176,988	173,066	△ 2.2	11.0
2(一)	フォルクスワーゲン	105,060	122,787	16.9	7.8
3(一)	トヨタ	92,157	98,711	7.1	6.3
4(↑)	ダチア	67,385	85,568	27.0	5.5
5(↓)	フォード	74,137	81,747	10.3	5.2
6(↑)	ルノー	59,729	80,963	35.6	5.2
7(↓)	ブジョー	69,311	79,835	15.2	5.1
8(↑)	ジープ	51,495	71,454	38.8	4.6
9(一)	アウディ	55,793	66,932	20.0	4.3
10(↑)	BMW	47,440	60,529	27.6	3.9
13(↑)	現代自動車	41,018	48,890	19.2	3.1
14(一)	起亜	43,375	46,876	8.1	3.0
17(一)	日産	25,515	37,827	48.3	2.4
18(↑)	スズキ	21,556	34,793	61.4	2.2
20(↑)	MG	7,373	30,266	310.5	1.9
26(↑)	テスラ	5,605	16,633	196.8	1.1
27(↓)	マツダ	9,207	15,129	64.3	1.0
33(↓)	ホンダ	7,515	6,943	△ 7.6	0.4
36(一)	レクサス	3,246	3,763	15.9	0.2
38(↑)	スバル	1,748	2,639	51.0	0.2
41(↓)	三菱自動車	2,234	1,044	△ 53.3	0.1
合計（その他の自動車メーカー・ブランドを含む）		1,316,753	1,566,413	19.0	100

注1：1～10位および日系およびアジアメーカー・ブランドなどを記載。

注2：(一)(↑)(↓)は2022年の順位からの変動。

出所：UNRAE資料から作成

モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が台数は前年比2.6%減も首位を維持、ダチア「サンデロ」が42.7%増で2位となった（表2参照）。前年2位だったランチアの「イプシロン」は9.6%増とやや伸び悩んで3位。トヨタ「ヤリスクロス」は34.4%増で9位から4位に上昇した。フィアット「チンクエチェント（500）」は3位から5位に順位を落とし台数も3.0%減。フォルクスワーゲン「T-Roc」は13位から6位と順位を上げた。

表2：2023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	102,625	△ 2.6
2	サンデロ	ダチア	48,398	42.7
3	イブシロン	ランチア	44,891	9.6
4	ヤリス クロス	トヨタ	34,981	34.4
5	500	フィアット	32,981	△ 3.0
6	T-Roc	フォルクスワーゲン	32,969	31.6
7	キャプチャー	ルノー	31,128	22.3
8	C3	シトロエン	31,059	△ 2.6
9	スマート	フォード	30,804	4.5
10	ダスター	ダチア	30,155	19.4

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

燃料別では、ガソリン車のシェアは全体の 28.6%と前年の 27.7%から 0.9 ポイント増となった（表 3 参照）。台数ベースでは 2019 年の 85 万 1,995 台をピークに、2022 年は 36 万 5,396 台まで減少していたが、2023 年は前年比 22.5% 増の 44 万 7,685 台となった。ディーゼル車のシェアは、前年の 19.6% より 2.1 ポイント減の 17.5%。ただし、台数は 6.1% 増の 27 万 3,589 台だった。

表3：乗用車新規登録台数の燃料別シェアの推移 (単位：%)

燃料別	2020年	2021年	2022年	2023年
ガソリン	37.8	29.9	27.7	28.6
ハイブリッド（注）	16.1	29.0	34.0	36.1
ディーゼル	32.7	22.1	19.6	17.5
液化石油ガス（LPG）	6.8	7.3	9.0	9.1
バッテリー式電気自動車（BEV）	2.4	4.6	3.7	4.2
プラグインハイブリッド（PHEV）	2.0	4.8	5.1	4.4
メタンガス	2.3	2.2	0.8	0.1

注：ハイブリッド車には、プラグインハイブリッド車（PHEV）を含まない。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

ハイブリッド車のシェアは、前年の 34.0% から 2.1 ポイント上昇し 36.1%。台数は 56 万 5,922 台で前年比 26.3% 増となっている。ハイブリッド車に限定したモデル別登録数（表 4 参照）では、3 位のトヨタ「ヤリスクロス」が 34.4% 増の 3 万 4,981 台、6 位の日産「キャシュカイ」が 73.3% 増の 2 万 1,639 台となったほか、スズキ「イグニス」が 88.4% 増の 1 万 751 台（11 位）など、日本メーカーが好調だ。

表4：2023年のモデル別ハイブリッド車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	93,861	2.4
2	イブシロン	ランチア	39,838	12.0
3	ヤリス クロス	トヨタ	34,981	34.4
4	プーマ	フォード	30,543	12.9
5	500	フィアット	27,099	3.6
6	キャシュカイ	日産	21,639	73.3
7	ヤリス	トヨタ	19,943	△ 9.5
8	スポーテージ	キア	16,425	34.4
9	ツーソン	ヒュンダイ	12,331	18.8
10	フォーカス	フォード	11,535	143.2

注：新規登録台数のうち、ハイブリッド車に限定して集計した内数。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

プラグインハイブリッド車（PHEV）のシェアは、前年の5.1%から0.7ポイント下がり4.4%となったが、台数は6万9,114台で前年比2.6%増だった。

バッテリー式電気自動車（BEV）のシェアは、2018年から伸び続け2021年には4.6%を記録したが、2022年は振るわず3.7%に減少。2023年は持ち直し、4.2%まで回復した（表3参照）。モデル別登録数では、特斯拉が1位と2位を占め、「モデルY」が8,587台、「モデル3」が7,385台（表5参照）。いずれも、前年比で2倍、5.6倍と好調だ。次にフィアット「500」、スマート「フォーツー」と続く。上海汽車のMGブランドの「MG4」が9位と、上位に食い込んだことも注目される。

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資料からジェトロ作成

表5：2023年のモデル別BEV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	モデルY	特斯拉	8,587	100.8
2	モデル3	特斯拉	7,385	462.9
3	500	フィアット	4,749	△ 24.4
4	フォーツー	スマート	4,639	2.1
5	スプリング	ダチア	2,267	△ 19.8
6	Q4	アウディ	2,147	86.5
7	メガーヌ	ルノー	2,109	122
8	208	プジョー	2,045	△ 3.6
9	MG4	MG	2,033	1552.8
10	トワインゴ	ルノー	1,697	△ 38.1

注：新規登録台数のうち、BEV車に限定して集計した内数。

出所：UNRAE資料からジェトロ作成

<BEV販売の低迷がより顕著に>

UNRAEは、2023年の新規登録車数の発表において、エネルギー転換について「2023年は失われた年」とし、BEVやPHEVの販売不振を指摘した。欧州主要国はもとより、イタリアに比べて1人当たりGDPが低い国よりも後れを取っていることに警鐘を鳴らしている。イタリア自動車工業会(ANFIA)も同様の懸念を示し、新たな補助金の導入を要望している。

また、Motus-E（注 1）も、2023 年 1~9 月の BEV 販売において、ドイツが 47 万 272 台でシェア 18.1%、フランスが 26 万 1,259 台でシェア 16.4%、スペインが 4 万 8,799 台でシェア 5.6% なのに対し、イタリアは 5 万 9,478 台でシェア 4.1% と、各国に比べ低いシェアであることを指摘していた。

各団体から対応が求められるなか、イタリア政府は 2024 年 5 月 25 日に新たな補助金政策「エコボーナス」を官報に掲載した。新しく BEV を購入する場合の最大支給額は、二酸化炭素 (CO₂) 排出量 0~20 グラム/キロメートル (km) の車両に対し、所得証明が 3 万ユーロ以下で、かつ EU の過去の排出ガス規制であるユーロ 2 以下の基準しか満たさない環境汚染車をスクラップするという条件で 1 万 3,750 ユーロが支給される。スクラップによる補助金上乗せの対象もユーロ 5 基準まで引き上げて買い替えを促すほか、一定の条件下で中古車購入者も対象となった。予算は約 10 億ユーロ。詳細は表 6 の通り。

表6：エコボーナスによる補助額の例：M1（注1）の場合 （単位：ユーロ）

1kmあたりの CO ₂ 排出量	0~20グラム (電気自動車) ※注2		~60グラム (ハイブリッドプラグイン) ※注3		~135グラム (低排出車)
スクラップ	一般	所得証明 30,000ユーロ以下	一般	所得証明 30,000ユーロ以下	一般
なし	6,000	7,500	4,000	5,000	0
ユーロ0~2	11,000	13,750	8,000	10,000	3,000
ユーロ3	10,000	12,500	6,000	7,500	2,000
ユーロ4	9,000	11,250	5,500	6,875	1,500
ユーロ5	0	8,000	0	5,000	0

注1：乗客の輸送を目的とし、座席は運転席のほかに8席を超えない車両。

注2：0~20グラム、および61~135グラムは定価3万5,000ユーロ（税抜き）が上限。

注3：21~60グラムは定価4万5,000ユーロ（税抜き）が上限。

出所：政府資料を基にジェトロ作成

申請開始後、排出量 0~20 グラム/km のカテゴリについて、たった数時間で予定していた補助金額がほぼ終了するという事態となり、利用者および関係者に一時混乱が生じたが、企業・メードインイタリー省（企業省）はシステムには問題がなかったことを発表。6 月 4 日には、ジャンカルロ・ジョルジェッティ経済・財務相が追加資金投入の可能性も示唆した。

<中国製がガソリン車で顕著>

近年、イタリアにおいても中国製自動車の販売増加が際立つ。ルイス・ビジネススクールの中国製自動車に関するレポートによると、イタリアにおける中国製自動車の登録台数は、2022 年は 3 万 9,000 台でシェア 3%。2023 年 1~9 月時点では 5 万 9,400 台に増え、シェアは 5% となった。欧州（注 2）では 2022 年は 45 万 5,400 台でシェア 4%。2023 年 1~9 月は 46 万 2,600 台でシェア 4.8% となっており、イタリアでのシェアは欧州平均をやや上回っている。

また、2023年1~9月で、欧州において新規登録された中国製自動車のうち、70.8%がBEVであるのに対して、イタリアでは77%がエンジン車と対照的である。また、欧州において新規登録されたBEVのうち、中国製自動車の割合は、欧州が22.9%、イタリアは20.4%となっている。

2024年6月12日、欧州委員会の中国製BEVに対する追加関税の発表（[2024年6月14日付ビジネス短信参照](#)）を受け、アドルフォ・ウルソ企業相は「欧州委の決定に満足している。われわれも自動車産業が国の基幹産業であることを改めて見直すとともに、手放すことには決して望まない」と力を込めた。

同相は発表前の5月31日にも、追加課税の迅速な導入を要望していた、と報じられていた。同時に、「エネルギー転換において最先端の技術を持つ中国車メーカーが、イタリアで生産することについては門戸を開いている」と明言。ただし、「イタリア製部品で生産し、イタリアで（中国から輸入した部品で）組み立てだけをしないこと」、そして「ソフトウェアに関する部品は、ゴールデンパワー（注3）の管理の下、イタリアで製造すること」という2つの条件を強調していた。

<イタリア政府は国産回帰に意欲>

前述の通り、イタリア政府は自動車の国産回帰に積極的な姿勢を見せており、ステラントゥイスに対しても、フランスにおける生産台数との不均衡を是正し、イタリア国内での増産を継続的に要請している。2023年12月に開催された、ウルソ企業相が議長となった自動車開発協議会では、ステラントゥイスやANFIA、ステラントゥイスの拠点を擁する州の代表などが参加し、最低でも年間100万台をイタリアで生産する目標で合意した。前年に新規登録された同社の自動車140万台に対して、イタリア製は45万台だったとされている。

ただし、具体策については交渉が継続している。報道によると、2024年2月、ステラントゥイスのカルロス・タバレス最高経営責任者（CEO）が「自動車業界の雇用は政府が守るべきで、イタリアでの生産台数が少ないという理由だけでステラントゥイスを攻撃するべきではない」と発言。BEV購入への補助金がない限り、イタリアの生産拠点はリスクにさらされる、と述べた。これに対し、ウルソ企業相は、同社への出資比率を上げたフランス政府と同じことを求めるのであれば、そのように要望するべきだとして、イタリア政府による同社の株式取得の可能性を示唆。民主党や5つ星運動などの野党の党首までも、同相を後押ししている（2024年2月2日ANSA通信、2月2日ロイター通信）。

また4月には、ウルソ企業相は、ステラントゥイスが発表した、ポーランドで製造するEVの新車種アルファロメオ・ミラノに対し、ポーランド製をイタリアの都市である「ミラノ」と名付けることは違法だと批判した、と報じられた。これを受けてステラントゥイスは、「ジュニア」と名前を変更。「ミラノ」は一般公募で名付けられ、違法性はないしながらも、論争を避けたい、との見解を明らかにした。また、同社は9月から、中国リープモーターと

組み、欧州で BEV などの販売に着手するが、生産工場をイタリアに設けるのではとささやかれたものの、報道によれば、ポーランドで生産を開始した。

BEV 購入を伸ばしつつ、国産車への回帰を図る、という二兎（にと）を追う政府の思惑が実現するのか、今後の動向が注目される。

注 1：電動モビリティに特化した調査、市場分析などを行う団体。

注 2：ルイス・ビジネススクールのレポート「L'auto cinese in Europa e in Italia」では、EU 加盟国と EFTA（スイス、アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー）および英國を指す。

注 3：戦略的重要産業を外資から守るためのイタリア政府の介入権。

スペイン（生産・販売）：2023年は新車登録・生産ともに10%台増の回復

ハイブリッド車増産とギガファクトリー計画が並行

2024年8月6日 マドリード事務所（伊藤 裕規子）

2023年のスペインの自動車の新車登録台数は前年比17.6%増の112万7,873台、生産台数は前年比10.4%増の245万1,243台と、力強く回復した。電動化の面では、販売・生産とともにハイブリッド車（HV）のプレゼンスが高まったが、多くのメーカーは並行して、電気自動車（EV）のサプライチェーン構築をスペインで進めている。

＜新車登録は引き続き日韓メーカーがトップ3入り＞

スペイン自動車工業会（ANFAC）によると、2023年の自動車の新車登録台数は前年比17.6%増の112万7,873台だった。内訳は、乗用車が94万9,362台（16.7%増）、小型商用車が14万6,054台（22.1%増）、トラック・バスが3万2,457台（25.2%増）で、いずれも増加した。半導体や部品の供給逼迫、輸送混乱による納車遅れは改善に向かったものの、需要は新型コロナウイルス感染拡大以前の2019年を依然として25%下回る水準だ。

主要メーカー・ブランド別の新車登録台数（表1参照）は、1位が2年連続でトヨタ（レクサスを含め8万7,059台、11.3%増）、2位はフォルクスワーゲン（VW）傘下のセアト（クプラを含め7万7,533台、23.7%増）、3位は起亜（6万6,245台、4.6%増）だった。メーカー全般で回復が見られたものの、欧州勢を抑えてトヨタや起亜、現代といった日本や韓国のブランドが上位に食い込む「異常事態」が続いた。スペインでのトヨタ、起亜、現代のシェアは、EU平均シェアよりも2.1～2.7ポイント高い。なお、上海汽車傘下のMGは、登録台数を前年比4.2倍の2万9,048台に伸ばし、中国車としては初めて上位20ブランドにランクインした。同社はスペインで新車登録される中国車の8割近くを占める。

乗用車の新車登録台数上位5モデルは、ダチア「サンデロ」（2万7,951台）、セアト「アロナ」（2万1,639台）、トヨタ「カローラ」（1万9,845台）、MG「ZS」（1万9,818台）、プジョー「2008」（1万9,433台）。

表1：スペインの主要メーカー・ブランド別乗用車販売台数とシェア（2023年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

メーカー・ブランド	販売台数	前年比伸び率	シェア	シェア（前年比）
トヨタ/レクサス	87,059	11.3	9.2	△ 0.4
セアト/クプラ	77,533	23.7	8.2	0.5
起亜	66,245	4.6	7.0	△ 0.8
フォルクスワーゲン	63,871	8.5	6.7	△ 0.5
現代	58,874	△ 1.1	6.2	△ 1.1
プジョー	58,488	6.9	6.2	△ 0.6
ルノー	56,176	23.4	5.9	0.3
ダチア	48,844	29.6	5.1	0.5
メルセデス	42,972	17.8	4.5	0.0
シトロエン	42,213	△ 2.2	4.4	△ 0.9
アウディ	40,663	15.7	4.3	△ 0.0
BMW	34,970	14.0	3.7	△ 0.1
シュコダ	31,778	36.7	3.3	0.5
フォード	30,686	5.9	3.2	△ 0.3
MG	29,048	320.9	3.1	2.2
オペル	27,522	3.5	2.9	△ 0.4
日産	24,926	37.5	2.6	0.4
その他	127,494	23.1	13.4	0.7
合計	949,362	16.7	100.0	—

注：トヨタはレクサスを含む、セアトはクプラを含む。

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）のデータを基にジェトロ作成

＜新車の3台に1台はハイブリッド車＞

乗用車の新車登録台数を燃料別にみると、ガソリン車、ディーゼル車以外の代替燃料車のシェアは前年から5.8ポイント上昇し、46.7%と最多を占めた。代替燃料車の台数は、前年比33.1%増の44万2,959台で、初めてガソリン車（前年比13.8%増、38万7,748台）を上回った（図1参照、注に代替燃料車の定義を記載）。代替燃料車の7割を占めたのは、購入補助対象外ながら人気の高いハイブリッド車（HV）で、前年比26.4%増の30万2,847台（シェア31.9%）と引き続き好調ぶりを見せた。一方、EUが普及を促進するプラグイン車、つまり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）は、EU加盟国の中でも普及が遅れている。具体的には、BEVが前年比69.1%増の5万1,612台（同5.4%）、PHEVが30.1%増の6万2,165台（同6.6%）と伸び率は高いものの、BEV

と PHEV の合計で新車登録台数全体の 12.0%（前年比 2.4 ポイント増）にすぎず、EU 平均の 22.3%を大きく下回った。

図1：スペインの乗用車新車登録における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

HV の新車登録台数の内訳は、フル HV とマイルドハイブリッド（MHEV、文末注）がおむね半々となっている。近年、消費者は車の購入に当たって車両価格や燃費、購入補助金、都市部乗り入れ規制といったさまざまな要素を検討するようになり、燃料タイプの選択肢も多様化している。自動車メーカー側の戦略もさまざまだ。トヨタは新車登録台数の 9 割近くがフル HV で、スペインの HV 登録台数の 23.5%を占め、需要を牽引する。他メーカーでは、HV はあくまでも代替燃料車の幅広いラインナップの 1 つだ。韓国勢やルノーはプラグイン車（BEV/PHEV）に加えて、フル HV と MHEV を打ち出し、メルセデス・ベンツやアウディ、BMW の 3 大プレミアムブランドも、プラグイン車に MHEV を加えた展開となっている。

HV の上位登録車種は、トヨタ「C-HR」、日産「キャシュカイ」、トヨタ「ヤリス・クロス」、フィアット「500」、起亜「スポーテージ」。プラグイン車の上位登録車種は、BEV が特斯拉の「モデル Y」と「モデル 3」、MG 「MG4」、フィアット「500」、ダチア「スプリング」。PHEV はフォード「クーラ」、LYNK&CO 「LYNK&CO 01」、起亜「スポーテージ」、プジョー「3008」、メルセデス・ベンツ「GLC 300」となった。いずれもディーラーの自社

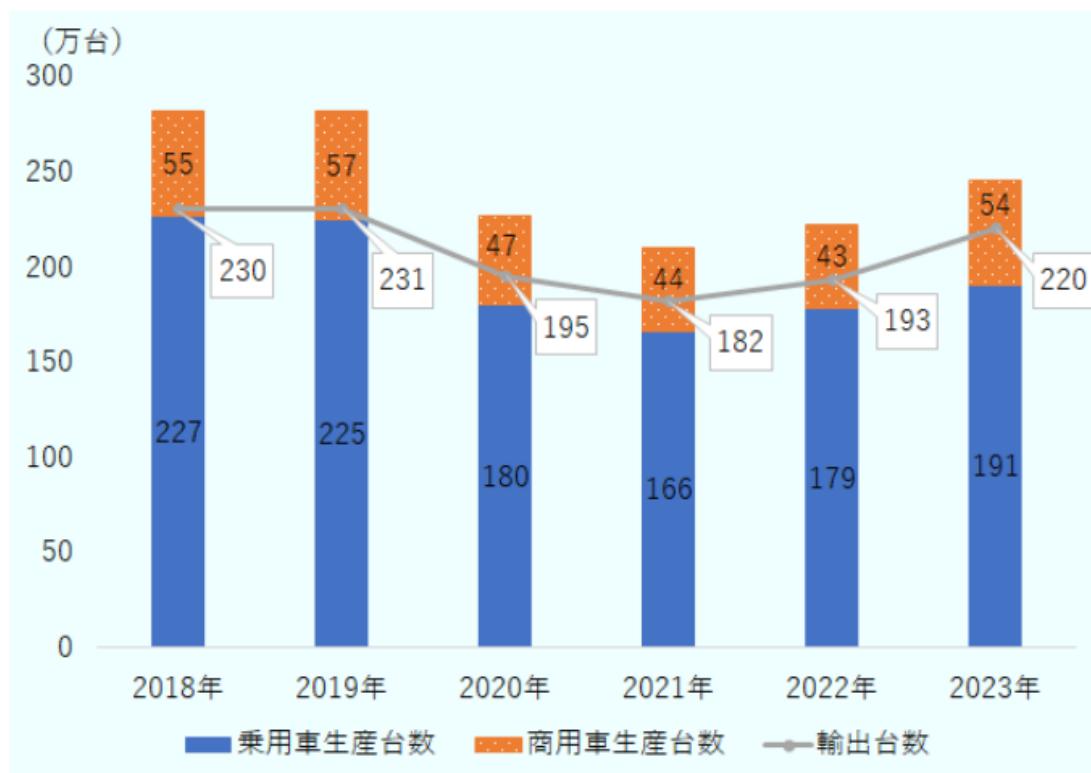
登録を含む。

プラグイン車については、2024 年も購入支援が継続されているが、2024 年 1~5 月の BEV の乗用車新車登録台数は前年同期比 6.5% 増にとどまった。ANFAC によると、2024 年第 1 四半期（1~3 月）時点のスペインの公共充電器数は 4 万 1,067 基だが、うち 2 割は故障や送電網に未接続の状態で、実質的に稼働しているのは 3 万 2,422 基と、政府設置目標の半分程度にすぎない。高速充電器の設置数は目標の 4 分の 1 にとどまる。政府は 2030 年までにプラグイン車の国内保有台数を 500 万台に拡大することを目標としているが、現実には 2022 年時点で 24 万台にとどまっている。供給はあるが、引き続き需要とインフラが伴っていない。効果的な政策的後押しがなければ、中長期的な目標達成は極めて難しい状況だ。

<HV 生産が大幅増、メーカー戦略変更で BEV 受注にブレーキ>

スペインは世界 8 位、欧州ではドイツに次いで 2 位の自動車生産国で、欧米の主要メーカーが 11 の完成車工場を置いている。ANFAC によると、商用車を含む 2023 年の自動車生産台数は前年比 10.4% 増の 245 万 1,221 台と、新型コロナウイルス流行前の 2019 年比で 13.2% 減までに回復した（図 2 参照）。半導体などの部品・材料の逼迫やサプライチェーン問題が改善し、主力輸出先の欧州市場も好調だったことで、生産台数の 89.8% を占める輸出台数は前年比 13.9% 増の 220 万 1,802 台と伸び、2019 年比 4.7% 減まで戻した。輸出の 9 割は欧州・トルコ向けで、輸出先上位 5 カ国はドイツ、フランス、英国、イタリア、トルコだ。それ以外の地域では、米国（5 万 1,703 台）、メキシコ（3 万 4,967 台）、日本（1 万 7,814 台）が主な輸出市場となっている。

図2：スペインの自動車生産台数と輸出台数の推移（2018～2023年）



注：商用車は、商用バン、トラック、バスを含む。

出所：ANFACのデータを基にジェトロ作成

2023年の乗用車生産台数（約191万台）を燃料別にみると、ガソリン車（約126万台）は前年比7.1%増で、依然として生産台数の3分の2を占めた一方、ディーゼル車（約20万台）は32.2%の大幅減となった。プラグイン車はBEVが8.7%増の約10万台、PHEVが18.7%増の約17万台。BEVは2022年には前年比35.7%増の約9万台が生産されており、BEV生産の減速が鮮明となった。一方、HVは前年の2.5倍に急増。2024年に入っても1～4月の乗用車生産台数は、プラグイン車が前年同期比8.2%増にとどまったが、HVは64.2%の大幅増となっている。これは、ルノーによるHV新車種（共通プラットフォームを使った三菱「ASX」を含む）の生産が開始・本格化したことが大きい。

フランスのルノーグループはネットゼロ移行戦略の一環として、中国自動車大手の吉利グループと2024年5月に合弁会社「ホース・パワートレーン」（本社・ロンドン）を設立。ルノーは合弁会社設立に先駆けて、エンジンとハイブリッド駆動システム・部品の開発・生産事業を分割し、2023年7月にマドリードに新会社「ホース」を設立した。スペインと歴史的関係が深く、また、欧洲ほど電動化が進んでいない中南米地域にも拠点を持つ。ルノーがスペインの工場で生産するHVは2024年内に計5モデルとなり、報道によると、同工場は生産台数を現在の約30万台から50万台まで回復させる目標だ。なお、ルノーのスペイン工場では現在、BEVの受注ではなく、HVとPHEVのみを生産している。

他のメーカーでも、欧洲でのプラグイン車需要の伸び悩みを受け、EV生産に対応する工

場の電動化を延期する動きがある。フォードのバレンシア工場は2022年6月に次世代EVの受注が決定していたが、2023年11月に生産延期が決定し、代わりに2024年3月に新型ハイブリッド車(HVかPHEVのいずれかは不明)の受注が内定した。同工場はこれを受け、スペイン政府によるEU復興基金を財源とする官民連携助成「EV・コネクテッドカーフィールドの戦略的復興・変革プロジェクト(PERTE-VEC)」で正式決定していたバッテリー組立工場への支援を辞退した。

一方で、メルセデス・ベンツは2024年2月に、2030年までに新車販売を100%EV化するという目標について、2020年代後半に50%EV化まで引き下げると発表したものの、PERTE-VECの支援を受けて10億ユーロを投じるスペイン北部のビトリア工場の電動化は順調に進んでいる。スペイン国内で最も生産台数の多いステランティス(3工場)とVWグループ(セアトとVWの2工場)でも、HVモデル生産の動きはあるものの、いずれも積極的に電動化に向けて動いている。ただし、現時点では既にBEVを生産しているのはステランティスとメルセデス・ベンツの2社のみ(表2参照)。特にステランティスは2023年の段階で既に10車種のBEVモデルを生産しているほか、新規モデルの生産も控えている。

表2：スペインにおけるメーカー別の生産台数(2023年)

(単位：万台) (△はマイナス値)

メーカー	2018年	2023年	増減	主な生産車種 (2024年5月現在)
ステランティス(注)	92	100	9	ビゴ工場(ブジョー「2008」、シトロエン「ベルランゴ」、トヨタ「プロエース・シティ」など同OEM車、その他)、サラゴサ工場(オペル「クロスランド」、「コルサ」など)、マドリード工場(シトロエン「C4」)。 BEV/PHEVモデルは10車種で生産。
セアト	50	44	△6	バルセロナ工場(セアト「レオン」など、クプラ「フォルメントール」その他、アウディ「A1」)。BEV/PHEVモデルは3車種で生産。
ルノー	49	31	△19	バリヤドリード工場(ルノー「メガーヌ」、「オーストラル」その他)、バレンシア工場(ルノー「キャブチャー」、三菱「ASX」)。BEV/PHEVモデルは3車種で生産。
フォルクスワーゲン(VW)	27	27	0	ナバラ工場(「Tクロス」「タイゴ」「ポロ」)。 BEV/PHEVモデルはなし。
フォード	38	22	△16	バレンシア工場(「クーガ」)。BEV/PHEVモデルは1車種で生産。
メルセデス・ベンツ	15	16	1	バスク工場(「Vクラス」「ヴィトー」)。BEV/PHEVモデルは2車種で生産。
イベコ	5	6	2	マドリード工場(「X-WAY」「T-WAY」)、バリヤドリード工場(「ディラー(キャブ付きシャシー)」)。 BEV/PHEVモデルはなし。

注：2024年年始発表/報道時の各社暫定値のため、合計はANFAC発表の生産台数とは一致しない。

ステランティスの2018年はグループPSA(当時)としての数値。

出所：各社プレスリリース、ANFAC、報道を基に作成

<EU復興基金が後押しするサプライチェーン構築>

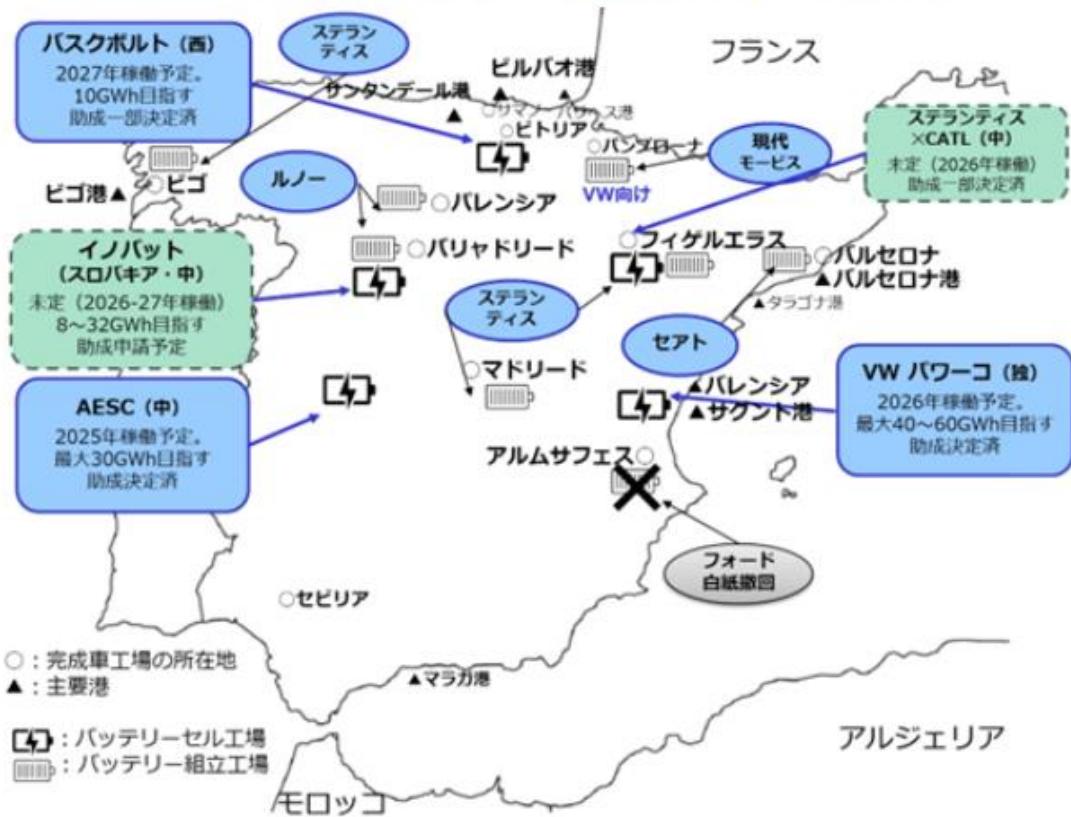
2023年はPERTE-VECの公募第2弾が(1)車載用バッテリーアンパワーチェーン支援と(2)EV生産バリューチェーン支援の2本立てで実施され、それぞれ(1)は6億900万ユーロ(24件)、(2)は4億1,340万ユーロ(29件)の支援が決定した。

特に目玉だったバッテリーアンパワーチェーン支援は大幅に前進し、バッテリーセル工場、組立工場、部品・材料工場関連のプロジェクトへの補助金とソフトローンの供与が決まった。バッテリーセル工場については、中国の再生可能エネルギー開発大手エンビジョングループ傘下のバッテリーメーカーAESCが西部カセレス県に建設するギガファクトリー計画に3億ユーロの大規模助成を受けるほか、北部バスク州で自社開発による固体電池の量産を目指すバスクボルトがプロトタイプ生産に1,470万ユーロの補助金を獲得した。また、正式決定はまだだが、ステランティスは2023年11月に中国の寧徳時代新能源科技(CATL)と欧州でのリチウム酸鉄リチウムイオン(LFP)電池の供給・合弁生産の可能性を交渉中と発表し、北東部サラゴサ県の工場付近に自社のバッテリーセル工場を設置することを検討中だ。スロバキアのバッテリーメーカーイノバットも、北部バリヤドリード県での生産を予定している。

前述のプロジェクトが全て実現すれば、2023年に支援が決定したVWの東部バレンシア県のバッテリーセル工場も含め、スペインに合計5カ所のギガファクトリーが集積することとなる(図3参照)。一方、西部エストレマドゥーラ州でリチウム採掘とバッテリーアンパワーチェーン事業を進めているスペインのファイフォーテック(Phi4Tech)は、2024年6月に中国のバッテリーメーカー国軒高科とアラブ首長国連邦(UAE)の投資会社との間で、エネルギー貯蔵とバッテリーマテリアル開発に関する協業契約を締結しており、今後の具体的な進展が待たれる。

2024年5月下旬にはPERTE-VECの公募第3弾が発表され、バッテリーアンパワーチェーン支援に3億ユーロの予算が充てられる。2024年後半には第4弾(予算12億5,000万ユーロ)が控えており、投資実現の可否はこれらの支援にかかっているといえる。

図3：スペインにおけるバッテリー生産計画（2024年5月末現在）



注：青色は実施決定済みのプロジェクト。緑は決定間近とされるプロジェクト。

出所：各社ウェブサイト、各種報道からJETRO作成

<EVの低コスト化で需要掘り起こす>

欧州議会の中道右派・欧州人民党（EPP）グループに所属するスペインの最大野党・民衆党（PP）は、2024年6月の欧州選挙のマニフェストで「スペインでプラグイン車が十分普及し、一般家庭で購入できるようになるまで、2035年の内燃機関車の新車販売禁止措置を先送りするようEUに働きかける」ことを公約した。

この背景には、スペインでは車両価格や充電コストの不安、充電インフラ不足などから、プラグイン車はまだ現実的な選択肢ではないとみる消費者が多いことがある。そして、普及が遅れているため、工場電動化や充電スタンドへの投資も遅れるという悪循環が起こっている。2035年までに全ての新車をゼロエミッション化するのは極めて難しいとみられるが、HVの人気や増産が目立つ傍らで、主要メーカーの多くはEU復興基金を活用し、バッテリーセル工場をはじめ、中期的な工場電動化への布石を打っている。現在のトレンドは、HVへの移行というよりは、ゼロエミッション化への移行のペースダウンを反映したものと考えられる。

他方、EUが中国製BEVへの追加関税措置の方針を強める中（[2024年7月8日付ビジネス短信参照](#)）、2024年4月には中国の奇瑞汽車が現地EVメーカーとバルセロナでEV共

同生産の合弁契約を締結した（[2024年4月26日付ビジネス短信参照](#)）。こうした中国車の現地生産の動きはプラグイン車の低価格化に寄与するだろう。現地メーカーも、プラットフォームの効率化や、リン酸鉄系や固体電池などの低コストバッテリーの採用・開発を通じた低価格化を進める中で、スペイン拠点に改めて注目するようになっている。VW グループは2024年5月末、販売価格を2万ユーロに抑えた「欧州発の欧州向けエントリーレベルのEV」を2027年に公開するプロジェクトを発表した。まずは2025年までにコンパクトカー やスポーツ用多目的車（SUV）を含む4車種を2万5,000ユーロ以下で販売するが、これらはいずれもスペインで生産される予定だ。

スペインの自動車業界は「需要のないところでEVを作っても意味がない」として、政府に充電インフラの設置促進や効果的な購入喚起策を再三要求してきたが、現在のEV逆風下で、低価格モデルを通じた需要の掘り起こしに本気で取り組むようだ。EU第4の市場規模を持つ自動車生産大国で、それに釣り合うEV普及の進展が待たれる。

注：フルハイブリッドは、マイルドハイブリッドよりも高出力のモーターを積む車を指す。一般的に、燃費性能がより優れる一方、価格は高くなる。

オランダ（販売）：2023年の新車登録台数は前年比約19%増、EVが好調

2024年6月19日 アムステルダム事務所（下笠 哲太郎）

オランダの2023年の乗用車新車登録台数は前年比18.5%増の36万9,791台と4年ぶりの増加となった。前年に半導体などの部品不足により延期されていた新車分が納入されたことが増加の主因だ。また、電気自動車（EV）の新車販売は前年以上に好調で、バッテリ一式電気自動車（BEV）は55.6%増の11万3,981台、ハイブリッド車（注1）も22.0%増の13万7,152台となった。

＜2023年の乗用車新車販売は3年ぶりに回復＞

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）によると、2023年のオランダの乗用車新車登録台数は、前年比18.5%増の36万9,791台だった（図1参照）。新型コロナウイルス禍以降、半導体などの部品不足による供給難から、受注は堅調だったにもかかわらず、新車登録台数が2019年の44万5,218台をピークに、3年連続の減少を続けた。2023年初からは納品が再開し、増加に転じた。

図1：オランダの乗用車新車登録台数の推移



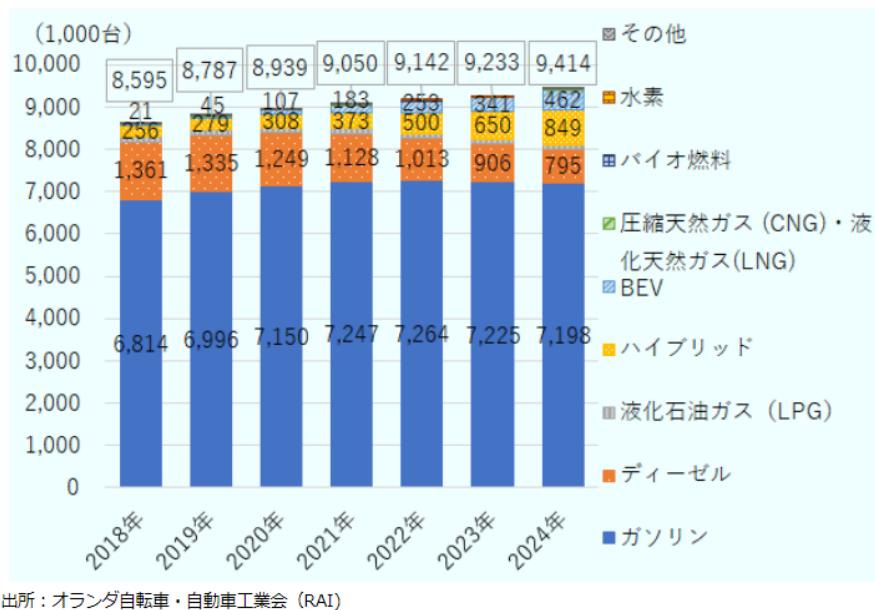
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2024年の自動車市場について、RAIとオランダ自転車・自動車商業組合（BOVAG）は2023年同様、約36万台の新車（乗用車）が登録されると予測する（2024年1月時点）。オランダの経済成長とゼロエミッション車に対する補助金などのインセンティブが大きな鍵を握るとみている。BOVAGのベルト・デ・クローン会長は、「現在の景気低迷や高金利、賃金コストの上昇を懸念材料だと指摘し、「市場は正常化しつつあるが、その数は依然として36万台と伸び悩んでいる。コスト高もあり、近年とは違う時代を迎えている」と述べている。

政府は、2030年までに新車乗用車をゼロエミッションにする目標を掲げ、EVなど温室効果ガス（GHG）排出量が少ない自動車に対して、自動車税を減免している。減免は漸次

削減の方向だが、買い替えの際にガソリン車やディーゼル車に替えて、BEV またはハイブリッド車を選択する人が増えている。この結果、燃料別乗用車保有台数でディーゼル車のシェアは年々低下が続いている（図 2 参照）。

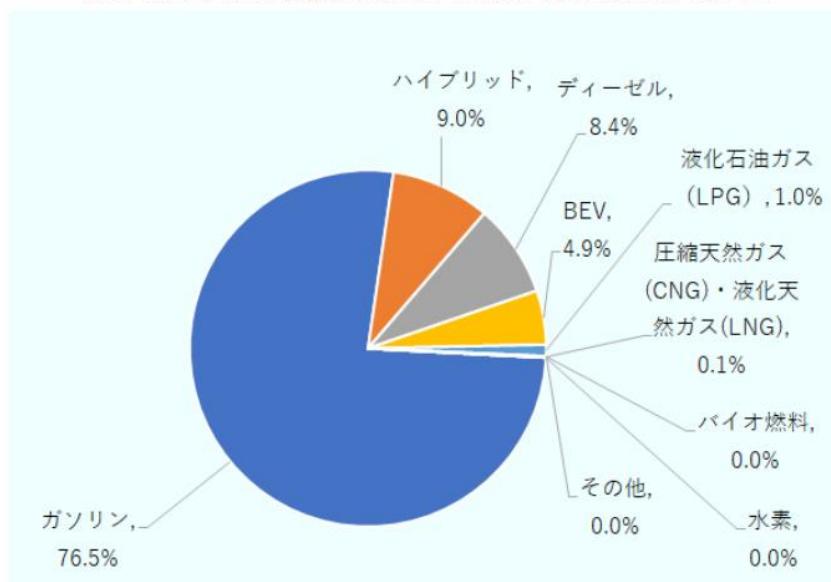
図2：オランダの燃料別乗用車保有台数の推移（各年1月1日時点）



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2024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76.5%、ディーゼル車8.4%、ハイブリッド車9.0%、BEV4.9%の順になっている（図3参照）。

図3：2023年1月1日時点のオランダの自動車保有台数の燃料別シェア

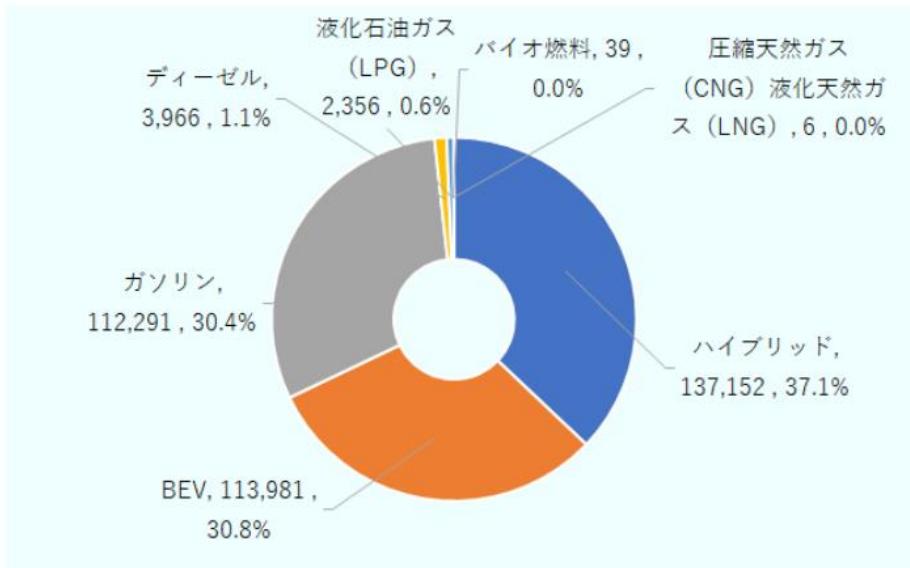


出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2023年の乗用車新車登録台数の燃料別内訳をみると、ハイブリッド車のシェアが37.1%と最も多く、次いでBEVが30.8%、ガソリン車30.4%だった（図4参照）。過去6年間の

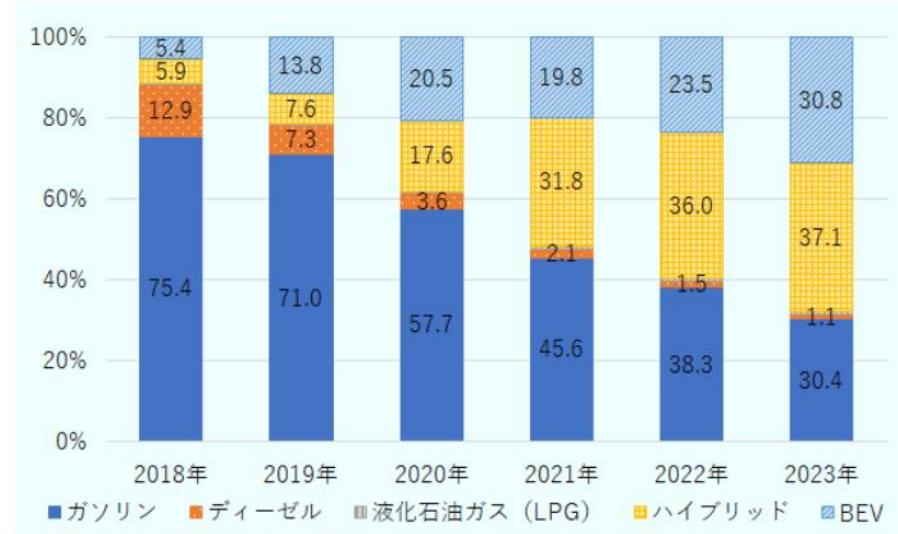
新車登録の推移をみても、ガソリン車とディーゼル車は顕著にシェアを減らしている（図5参照）。

図4：新規に登録された乗用車の燃料別登録台数とシェア



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

図5：新規に登録された乗用車の燃料別シェアの推移 (%)



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2023 年の商用車（車両総重量が 3,500 キロ未満のバン）の新車登録台数は前年比 17.1% 増の 6 万 9,297 台だった。車両総重量が 3,500 キロ以上の大型車両は 22.2% 増の 1 万 6,531 台だった。2024 年の商用車の新車登録台数について、RAI と BOVAG は 7 万 8,000 台と予測している。2025 年から配達用商用車に対する BPM（購入税）免除が打ち切られることと、ゼロエミッション・ゾーン（注 2）が導入され、排出量の多いバンやトラックの通行に制限がかけられることから、2024 年はゼロエミッション車の購入が増えるとみている。

中古車の取引も不調だった前年に比べて回復し、前年の 177 万 7,260 台から 2023 年は 187 万 5,790 台に増加した。2022 年は新車の供給難により中古車への需要が増えた結果、中古車不足となり、価格が高騰したが、2023 年になって新車が入手しやすくなると、中古車市場にも供給が増え、取引が回復した。

＜新車登録はフォルクスワーゲンが首位奪還＞

2023 年の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、前年、韓国の起亜に首位を奪われたフォルクスワーゲン（3 万 4,958 台、市場シェア：9.5%）が首位を奪還した。2 位は起亜（3 万 3,504 台、9.1%）、3 位は前年と同じくトヨタ（2 万 5,576 台、6.9%）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、-は値なし)

順位	メーカー・ブランド	2022年	2023年	シェア	前年比
1	フォルクスワーゲン	25,967	34,958	9.5	34.6
2	起亜	30,026	33,504	9.1	11.6
3	トヨタ	25,359	25,576	6.9	0.9
4	BMW	17,219	20,529	5.6	19.2
5	シユコダ	14,931	20,498	5.5	37.3
6	ルノー	16,573	20,399	5.5	23.1
7	プジョー	21,237	19,395	5.2	△ 8.7
8	テスラ	4,855	19,388	5.2	299.3
9	現代自動車	17,027	18,762	5.1	10.2
10	ボルボ	12,888	16,352	4.4	26.9
合計(その他含む)		312,075	369,791	100.0	18.5

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

モデル別では、テスラ「モデル Y」（1 万 3,758 台、市場シェア：3.7%）が起亜「ピカント」（1 万 530 台、2.8%）、プジョー「208」（9,007 台、2.4%）を超えて、首位となった（表 2 参照）。

表2：2023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
テスラ	モデルY	13,758	3.7
起亜	ピカント	10,530	2.8
プジョー	208	9,007	2.4
ボルボ	XC40	8,323	2.3
起亜	ニロ	7,412	2.0
合計(その他含む)		369,791	100.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）1月1日発表

日本ブランドの新車登録台数は前年比 12.2% 増の 5 万 2,854 台で、新車登録台数全体に占めるシェアは 14.3% と、前年から 0.8 ポイント下落した（表 3 参照）。

表3：日本ブランド新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

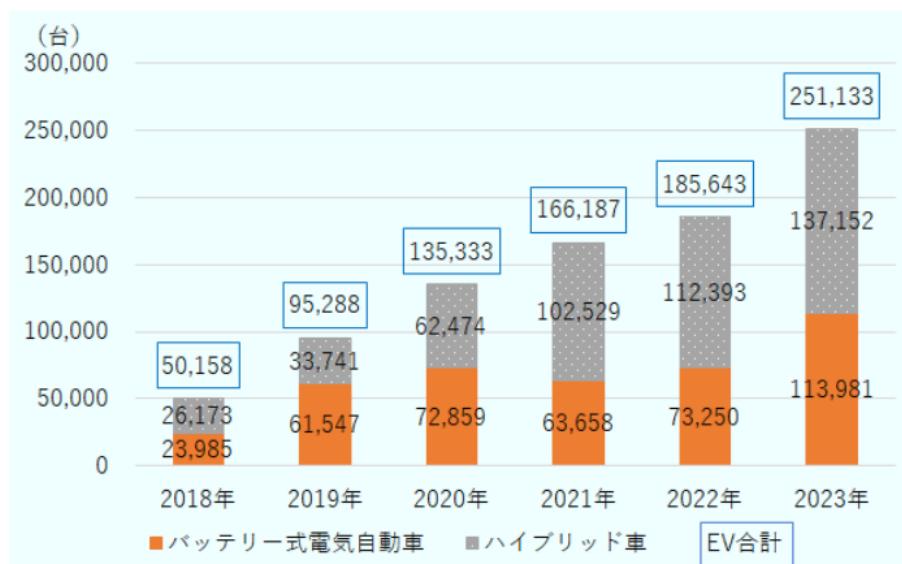
順位	メーカー名	2022年	2023年	シェア	前年比
3	トヨタ	25,359	25,576	6.9	0.9
15	マツダ	5,736	8,564	2.3	49.3
16	日産	7,301	7,256	2.0	△ 0.6
18	スズキ	4,708	6,882	1.9	46.2
25	三菱	2,450	3,081	0.8	25.8
33	ホンダ	1,065	872	0.2	△ 18.1
36	レクサス	411	532	0.1	29.4
43	スバル	74	91	0.0	23.0
合計		47,104	52,854	14.3	12.2

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

<BEV 新車販売が拡大>

EVの新車販売は前年以上に好調で、BEVの新車登録台数は前年比55.6%増の11万3,981台、ハイブリッド車は22.0%増の13万7,152台だった（図6参照）。この結果、EVの保有台数も増加して100万台に迫る勢いだ（図7参照）。新規登録されたハイブリッド車の内訳をみると、MEVが16.3%増で4万9,937台、HEVが15.6%増の4万119台、PHEVが35.6%増で4万7,095台と続く。

図6：オランダのEV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）

図7：オランダの保有台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

RAIによると、2023年に最も販売されたBEVは特斯拉の「モデルY」で、1万3,758台が登録された(表4参照)。

表4：2023年のモデル別BEV新車登録台数

メーカー・モデル	台数	BEV市場でのシェア
特斯拉 モデルY	13,758	12.1
ボルボ XC40	6,342	5.6
ブジョー e-208	5,584	4.9
特斯拉 モデル3	5,058	4.4
シユコダ エニアック	4,715	4.1

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

充電インフラについては、国内のEV充電器数が2023年末に63万2,221基、2024年4月時点では9万4,684基となった(図8参照)。急速充電器数も2023年末で5,093基、2024年4月時点では5,690基となっている。

図8：オランダの充電器数の推移（各年末、および2024年4月時点）



出所：オランダ企業庁

<新車は2030年以降、全てゼロエミッションへ>

オランダ政府は温室効果ガス（GHG）排出量を2030年までに1990年比で49%削減、2050年には95%削減することを目指す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た。その中で、モビリティ一分野では、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、太陽発電）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使用としている。政府は目標達成に向けて、地方自治体と協力の上、2030年までに充電器を180万基設置する。

また、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し、2030年までに内陸輸送と大陸輸送による二酸化炭素（CO₂）排出量を30%削減することを目指す。

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50%に電気パワートレインとプラグが搭載されること、少なくとも30%（全体の15%）がゼロエミッション車となること、(2)2030年時点で新車販売される乗用車の100%がゼロエミッションとなることを目指す。つまり、BEV、水素、太陽光発電を利用したEVとする。

政府はEV普及に向けて、優遇措置を導入し、高い効果を上げている。前述のとおり、2023年の乗用車新車登録台数に占めるBEVは30.8%、ハイブリッド車は37.1%と、新規に販売された乗用車の約7割近くが優遇措置対象車となっている。このような状況を踏まえて、政府はEVへの移行が進むにつれ、段階的に自動車税(MRB)と自動車登録税(BPM)の減免制度、個人用EVに対する補助金制度(SEPP)などの優遇措置を縮小する方針を明らかにしていた（[2023年10月2日付地域・分析レポート参照](#)）。

<新たな連立政権の方針に注目>

2023年11月の総選挙の結果を受けて、自由党（PVV）、自由民主国民党（VVD）、新社会契約（NSC）、農民市民運動（BBB）の4党が連立を組むことで、2024年5月16日未明に大筋合意。同日に連立政権の基本合意の概要を示す文書を国会に提出した。この基本合意をベースに、閣僚選出を経て、今後4年間の連立政権の政策方針となる連立合意書が発表されることになる。基本合意では、自動車に関連する次の方針を明らかにしている。

- SEPPは2024年で全て終了。
- BEVに対するMRBの減免は2025年も継続。MRBは自動車の重量に応じて負荷するが、BEVはバッテリーの重量が重いことから、加重補正は継続する。
- 燃料税については、燃料価格高騰により導入したガソリン、ディーゼルに対する物品税引き下げは2025年までは継続する。
- ゼロエミッション・ゾーンの設置は義務ではなく、自治体の判断に任す。

今後、連立政権の正式発足後、EV関連の優遇措置について、より具体的な方針が示されるとみられる。

注1：本稿でハイブリッド車とは、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：オランダの地方自治体は2025年1月1日から、市内にトラックとバンを対象としたゼロエミッション・ゾーンを導入することができる。同ゾーン内ではゼロエミッションのトラックとバン以外の通行を禁止することができる。ただし、一部の車種については2030年までの経過措置や免除がある。

ベルギー（販売）：2023年新車登録台数、前年比30.1%増のV字回復

税制改革による駆け込み需要も後押し

2024年5月21日 ブリュッセル事務所(大中 登紀子)

ベルギー自動車工業会(FEBIAC)の発表によると、2023年の新車登録台数は47万6,675台となり、前年比30.1%増になった。1995年以降で最少の販売台数を記録した2022年の実績からV字回復を示し、過去10年の平均に近い水準まで回復した([ベルギー自動車工業会プレスリリース「2023年のベルギー自動車市場の分析」参照（フランス語）](#))（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

2023年のベルギーの自動車市場は、7月1日以降に購入またはリースされる内燃機関搭載車の税制変更に伴う駆け込み需要を背景に、1~6月に大きく伸び、6月には前年同月比48.7%増を記録した。7~12月も全ての月で前年同月を上回ったが、6月をピークに登録台数は減少し、12月は4.6%増にとどまった([2024年2月2日付ビジネス短信参照](#))。

市場傾向としては、前年以上に法人需要に支えられ、新車登録台数に占める社用車の割合は67%（前年61.9%）と、過去最大になった。社用車の内訳は、全体の37%がオペレーティングリースまたはレンタカー向けで、30%は自社購入またはファイナンスリース（注1）だった。

新車登録台数を燃料タイプ別にみると、電気自動車(EV、注2)のシェアは前年の34%から、2023年には48.4%に上昇し、新車登録台数の半数弱となった。中でも、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) のシェアが拡大した（表 1 参照）。

表1：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	2022年 シェア	2023年	
		シェア	前年との差
ガソリン	48.9%	42.2%	△ 6.7
ディーゼル	16.4%	8.8%	△ 7.6
プラグインハイブリッド (PHEV)	16.2%	21.1%	4.9
ハイブリッド式電気自動車 (HEV)	7.5%	7.7%	0.2
バッテリー式電気自動車 (BEV)	10.3%	19.6%	9.3
その他	0.8%	0.7%	△ 0.1

注：発表に準じているため、合計が100%とならない場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会「2023年のベルギー自動車市場の分析」を基にジェトロ作成

<税制改革による駆け込み需要>

前述のように、ベルギーの新車市場は、その 67%を占める法人需要に支えられている。法人需要が堅調なのは、燃料費や保険代、保守費などの車両費を、経費として控除できる税制優遇によるところが大きい。従来の制度では、社用車に係る経費の税控除の割合は、ゼロエミッション車（注 3）は 100%、その他の自動車は、燃料の種類と走行 1 キロメートル当たりの車両の二酸化炭素 (CO2) 排出量に基づいて計算され、40~50%の最低控除率が保証されていた。社用車市場の脱炭素化をさらに推し進めたい連邦政府は、税制改革に着手することを決定。ディーゼル車とガソリン車、ハイブリッド式電気自動車 (HEV)、PHEV を含む非ゼロエミッション車に対する税制優遇措置を、2026 年までに段階的に廃止する政策を 2023 年から実施している（表 2 参照）。まず、2023 年 1 月 1 日以降に購入（リース、レンタルも含む）された PHEV の燃料費（ガソリンまたはディーゼル）に対する税控除率が 50%に制限された。

次に、2023 年 7 月 1 日～2025 年 12 月 31 日の間に購入される、非ゼロエミッション車に対する税控除率を、2025 年分（申請年度 2026 年）から 75%に削減する。以降 1 年ごとに 25%ずつ縮小し、2028 年分以降は廃止する。また、従前に保証されていた最低控除率は、2025 年をもって廃止し、CO2 排出量が不明な車両については、税控除を認めないことになる。2026 年 1 月 1 日以降に購入される非ゼロエミッション車への税控除は廃止する。

ゼロエミッション車については、2026 年末までに購入された車両は、100%の税控除が車両の使用期間中に維持されるが、2027 年以降の購入からは控除率を段階的に削減する。2031 年に購入された車両の控除率は 67.5%とし、ゼロエミッション車への買い替えを後押しする。

このように、非ゼロエミッション車に対するこれまでの税制優遇措置が、2023年7月1日以降に購入された車両に対し適用されなくなったため、6月までに企業による駆け込み需要が発生したとみられる。また、非ゼロエミッション車に対する税制優遇措置が、今後、段階的に縮小していくに伴い、社用車市場におけるゼロエミッション車の割合は拡大していくことが見込まれる。

表2：社用車の車両購入時期と関連費用の税控除率

対象車（新車）	車両の購入日			
	2023年1月1日～ 2023年6月30日	2023年7月1日～ 2025年12月31日	2026年1月1日～ 2026年12月31日	2027年1月1日以降
プラグインハイブリッド車（PHEV）	燃料（ガソリンまたはディーゼル）代の税控除率を50%に制限	燃料（ガソリンまたはディーゼル）代の税控除率を50%に制限	控除なし	控除なし
非ゼロエミッション車 (ガソリン、ディーゼル、ハイブリット、PHEVなど)	既存の制度を適用 ※燃料の種類と走行1キロメートル当たりの車両のCO2排出量に基づいて計算 ※最低控除率(40～50%)	段階的に縮小 2025年分：75% 2026年分：50% 2027年分：25% 2028年分以降：0%	控除なし	控除なし
ゼロエミッション車(BEVなど)	100%	100%	100%	購入年度によって段階的に縮小（使用期間中は購入年度の控除率が継続適用） 2027年：95.0% 2028年：90.0% 2029年：82.5 % 2030年：75.0% 2031年：67.5%

出所：各種報道記事を基にジェトロが作成

<個人のEVへの乗り換えが普及のカギ>

連邦政府の政策により、社用車のEVへの乗り換えが進む中、現地報道などによると、個人のEVへの乗り換えは一巡し、足元では減退傾向にある。

BNPパリバ・フォルティス銀行が2024年1月に発表した「持続可能なモビリティ調査」(2022年)によれば、ベルギー人の64%は、EVは内燃機関搭載車に代わる未来の解決策ではないと考えている。ベルギーの世帯の76%は内燃機関搭載車を所有しており、EVや燃料電池車などの持続可能な車両を所有している世帯は16%。2022年の10%からは6ポイント増となり、ベルギーの自動車所有者の6人に1人が既にEVを所有している一方で、2029年までにEVへの乗り換えを考えている世帯は37%にとどまり、前年の47%から減少した。また、42%の世帯はEVへの乗り換え意向はない回答し、前年の35%から増加した。買い替えが進まない理由として、充電インフラが限られていることや、走行距離への不安、車両価格の高さなどが挙げられた。また、同調査では、利用可能な補助金について知らないと答えた人の割合が、前年の59%から70%に増加していることも分かった。消費者は、保険料の引き下げや魅力的なローン商品などの具体的な提案によって、銀行が持続可能

なモビリティへの乗り換えを奨励することを期待しているという。

EVへの乗り換えを行った人の85%は満足していると回答した。うち、満足度が最も高かった項目は「運転のしやすさ」で83%、続いて「航続距離」は62%だった。「充電インフラ数」については38%にとどまり、改善すべき課題となっている。

連邦政府は、2021年9月1日から2024年8月31日までの間にEV向けの固定式充電器（仕様については各種条件あり）を自宅に設置する場合に、その購入や設置にかかる費用に対する減税措置を設けている。対象となる支出上限額や減税率は、年度によって異なる（表3参照）。

表3：EV充電器に対する減税措置の対象期間と減税率

対象期間	最大対象額（納税者・充電器当たり）	減税率
2021年9~12月	1,500ユーロ	45%
2022年1~12月	1,750ユーロ	30%
2023年1月~2024年8月	一方向充電器：1,750ユーロ 双向充電器（注）：8,000ユーロ	15%

注：車を充電するだけでなく、電力需要が急増した際などに、車のバッテリーからエネルギーを電力網に送ることも可能な設備。

出所：連邦政府資料を基にジェトロ作成

個人のゼロエミッション車の購入に関して、フランダース政府（注4）は、4万ユーロ以下の車両（中古車の場合は6万ユーロ以下、PHEVは対象外）の購入を対象に、最大5,000ユーロ、中古車には3,000ユーロを補助している（対象年度：2024年）。一方で、ワロン地域政府とブリュッセル首都圏政府は、車両の購入に対する補助制度を設けていない。

企業やレンタカーカー会社は、前述の連邦政府の税制優遇措置の恩恵を受け続けるために、徐々に内燃機関搭載車からゼロエミッション車への買い替えを行っていくとみられる。ベルギーの中古車市場は、社用車が主な供給源となっており、自家用車市場は数年のギャップにおいて社用車市場に追随する傾向にあるため、中長期的にはEV販売の将来は有望と言えそうだ。

注1：ファイナンスリースは、中途解約不可で、その代金をリース期間にわたって支払う。一方、オペレーティングリースは、賃貸となる。

注2：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(EV)」と呼ぶ。

注3：BEVや燃料電池車(FCEV)などの化石燃料を使用しない車両。

注4：ベルギーは連邦制を採用しており、各政府で管轄が異なる。

スイス（販売）：EVの普及が進むが、自動車税免除措置廃止の影響が懸念

2024年8月15日 ジュネーブ事務所（田中 晋）

<2023年の乗用車新規登録台数は前年比11.6%増、25万2,214台>

スイスの自動車産業団体オートスイス（Auto-Schweiz）の発表（フランス語）[↗](#)（2024年1月3日）によると、2023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11.6%増の25万2,214台となった（表1参照）。2022年当時の半導体不足や部品不足を克服し25万台を突破したとは言え、2011年以降新型コロナ危機前までの長年の水準であった約30万台以上（2018年のみ29万9,716台と30万台にぎりぎり届かなかった。2019年には34万1,466台を記録）を大幅に下回ったままで、経済状況に基づく需要の脆弱（ぜいじやく）さを裏付けている。オートスイスの広報担当者は、「過去12カ月間、特に個人客が車の購入に消極的だった」と結論づけた。経済見通しの陰りと生活費の上昇がこの状況の一因になっているのは間違いない、とした。一般家庭にとって、自動車購入は住宅に次いで2番目に大きな投資となる点を指摘している。2024年にはさらに多くの新車購入が期待できるが、現状では30万台の大台には届かないとの見方を示した。

<メーカー別ではVWが引き続き首位、シュコダが3位に浮上>

メーカー・ブランド別にみると、首位から5位までは引き続きドイツメーカー・グループ傘下のブランドが名を連ね、全体の44%を占めた。首位と2位は前年に引き続きフォルクスワーゲン（VW）とBMWで、シュコダが前年の5位から3位に浮上した。4位が前年同様にアウディで、メルセデス・ベンツは前年の3位から5位に後退した。次いで日本勢トップのトヨタが前年に引き続き6位に入り、セアト／クブラ、フォード、テスラ、ルノーと続いた。そのほか、日本ブランドでは、マツダが18位、スズキが19位、日産が22位、ホンダが25位、三菱自動車が26位、スバルが28位、レクサスが31位となった（表1参照）。

表1：スイスの乗用車新車登録台数（メーカー・ブランド別、2023年）
 (△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	フォルクスワーゲン	28,350	11.2	11.5
2	BMW	21,290	8.4	8.2
3	シュコダ	21,160	8.4	21.6
4	アウディ	20,313	8.1	12.5
5	メルセデス・ベンツ	19,971	7.9	3.4
6	トヨタ	13,291	5.3	9.3
7	セアト／クブラ	11,958	4.7	12.4
8	フォード	10,029	4.0	13.0
9	テスラ	8,757	3.5	0.4
10	ルノー	8,584	3.4	14.3
11	現代	8,452	3.4	11.5
12	ダチア	7,961	3.2	9.0
13	ボルボ	7,827	3.1	36.6
14	起亜	6,859	2.7	18.6
15	ブジョー	5,381	2.1	△16.3
16	オペル	4,784	1.9	7.4
17	ボルシェ	4,564	1.8	5.3
18	マツダ	4,493	1.8	5.6
19	スズキ	4,321	1.7	14.0
20	フィアット	4,302	1.7	7.7
21	ミニ	3,891	1.5	2.0
22	日産	2,998	1.2	75.9
23	シトロエン	2,924	1.2	△15.3
24	シーブ	2,427	1.0	47.0
25	ホンダ	2,343	0.9	△1.8
26	三菱自動車	2,172	0.9	17.6
27	ランドローバー	1,977	0.8	29.7
28	スバル	1,849	0.7	27.5
29	アルファロメオ	1,487	0.6	16.9
30	ポールスター	901	0.4	10.7
31	レクサス	856	0.3	58.8
32	スマート	826	0.3	225.2
33	ジェネシス	717	0.3	47.2
34	DSオートモビル	677	0.3	14.0
35	マセラティ	531	0.2	37.2
36	ジャガー	414	0.2	△25.0
37	双竜	309	0.1	141.4
38	アストン・マーチン	151	0.1	18.0
39	アルピーヌ	129	0.1	4.9
40	BMWアルピナ	70	0.0	22.8
合計（その他を含む）		252,214	100.0	11.6

出所：オーストスイスの発表データを基にジェトロ作成

<代替燃料車の市場シェアが 57.4%に拡大、BEV は 20.9%>

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）、プラグインハイブリッド車（PHEV、注 2）、圧縮天然ガス車（CNG）、水素自動車（FCEV）などで構成〕の新

規登録台数が前年比 26.1% 増の 14 万 4,849 台と大きく伸び、市場シェアは 57.4% となり、50% を大きく超えた（表 2 参照）。

内訳をみると、中でも BEV は前年比 31.3% 増と一番大きな伸びを示し、5 万 2,728 台と 5 万台を超えた。これに、2 万 3,220 台を記録した PHEV を加えた BEV・PHEV の合計シェアは、新規登録台数の 30.1% を占めた。スイス連邦政府が掲げる「E モビリティ・ロードマップ 2025」では、2025 年までに BEV・PHEV のシェアを 50% まで引き上げる目標を設定しており、これを達成するには残り 2 年でさらに 20 ポイント、シェアを引き上げる必要がある。かなり挑戦的な目標となっている（図 1 参照）。

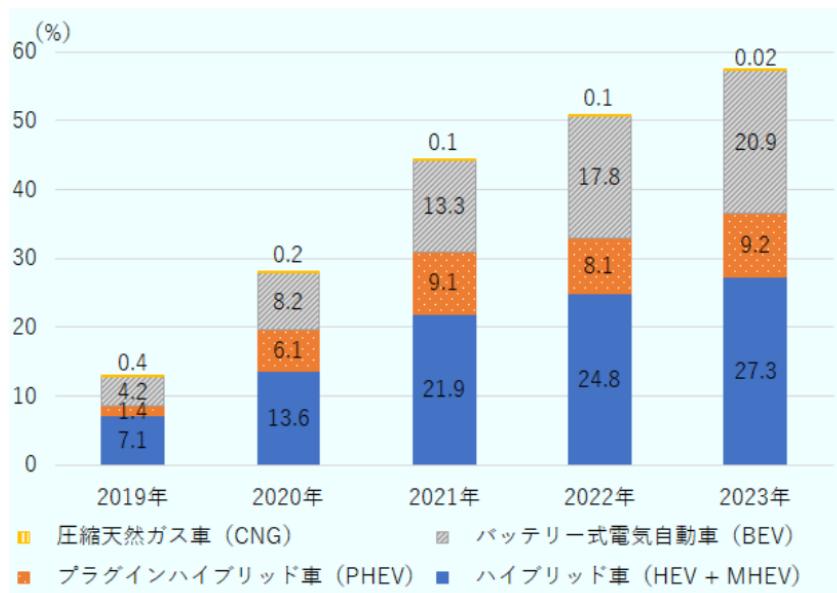
表2：スイスの乗用車新車登録台数（カテゴリー別、2023年）
(△はマイナス値)

カテゴリー	台数	シェア (%)	前年比 (%)
ガソリン車	83,866	33.3	△1.1
ディーゼル車	23,499	9.3	△10.6
代替燃料車	144,849	57.4	26.1
ハイブリッド車 (HEV) (注)	68,830	27.3	22.7
バッテリー式自動車 (BEV)	52,728	20.9	31.3
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	23,220	9.2	26.5
圧縮天然ガス車 (CNG)	39	0.0	△68.0
水素自動車 (FCEV)	27	0.0	△62.5
その他	5	0.0	25.0

注：マイルドハイブリッド車 (MHEV) を含む。

出所：オース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の推移



出所：オーストスイス発表データを基にジェトロ作成

<BEVへの自動車税免除措置廃止で、2024年上半期の新規登録台数が減速>

また、スイスでは、人や商品の輸送に使用される自動車に対する4%の課税について、電気自動車(EV)については1997年から課税を免除してきたが、この措置を2023年末で廃止した([プレスリリース\(フランス語\)](#))。連邦参事会(内閣)が2023年1月25日に承認した政府財政を健全化するプログラムの一環で、電気自動車の輸入増に伴い、自動車税収入が大幅に減少していたことに対する措置。2022年の税収減は7,800万スイス・フラン(約137億2,800万円、1スイス・フラン=約176円)に達し、2023年には1億~1億5,000万スイス・フラン(約176億~264億円)の税収減が見込まれていた。電気自動車に付与されている免税措置が2024年1月1日以降廃止されたため、4%の課税が輸入価格に課されることになった。

[オートスイスの2024年7月4日の発表\(フランス語\)](#)では、電気自動車に対する4%の自動車税の適用により、2024年初以来、電気自動車の需要が大幅に減少したと発表。実際に、2024年上半期(1~6月)のBEVの新規登録台数をみると、2万1,387台で前年同期比7.7%減となった。市場シェアでみても17.6%となり、2023年の20.9%から後退した。PHEVを加えたBEV・PHEVの合計シェアは26.4%となり、政府が掲げる「Eモビリティ・ロードマップ2025」の目標50%からも後退した。他方、同時期のHEVは13.6%増となり、市場シェアが31.8%に拡大した。このことは、自動車分野での二酸化炭素(CO₂)削減の軌道にも影響を与えることから、オートスイスは電気自動車に対する自動車税の5年間の停止を求めている。

<車種別では、BEVのテスラ・モデルYが6,173台で首位>

車種別の乗用車新規登録台数の上位をみると、首位は前年に引き続きテスラのモデルY(6,173台)だった。前年の4,928台から25.3%増となった。シュコダのエンヤック(5,159台)が前年の7位から大きく伸び、2位に浮上した。シュコダのオクタビア(4,943台)は前年に続き3位だったが、台数は20.9%増加した。これに、アウディのQ3(4,083台)、VWのティグアン(4,023台)が続いた(表3参照)。

表3：乗用車の新規登録台数の上位10車種（2023年）

順位	車種	台数
1	テスラ「モデルY」	6,173
2	シュコダ「エンヤック」	5,159
3	シュコダ「オクタビア」	4,943
4	アウディ「Q3」	4,083
5	VW「ティグアン」	4,023
6	VW「ポロ」	3,783
7	アウディ「Q4」	3,666
8	メルセデス・ベンツ「GLC」クラス	3,659
9	BMW「X1」	3,586
10	VW「ゴルフ」	3,526

注：2024年1月3日時点データ。

出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

BEV の上位 10 車種をみると、テスラのモデル Y が首位だが、モデル 3 は 1,673 台となり、前年の 3,525 台より減少した。シュコダのエンヤック、アウディの Q4、VW の ID.3、セアト／クプラのボーンが続いた（表 4 参照）。

表4：バッテリー式電気自動車（BEV）の新規登録台数上位10車種（2023年）

順位	車種	台数
1	テスラ「モデルY」（注）	6,154
2	シュコダ「エンヤック」（注）	5,147
3	アウディ「Q4」（注）	3,664
4	VW「ID.3」	2,556
5	セアト／クプラ「ボーン」	2,284
6	ボルボ「XC40」	1,944
7	VW「ID.4」	1,836
8	フィアット「500」	1,676
9	テスラ「モデル3」	1,673
10	メルセデス・ベンツ「EQA」	1,484

注：2023年12月31日時点データ。

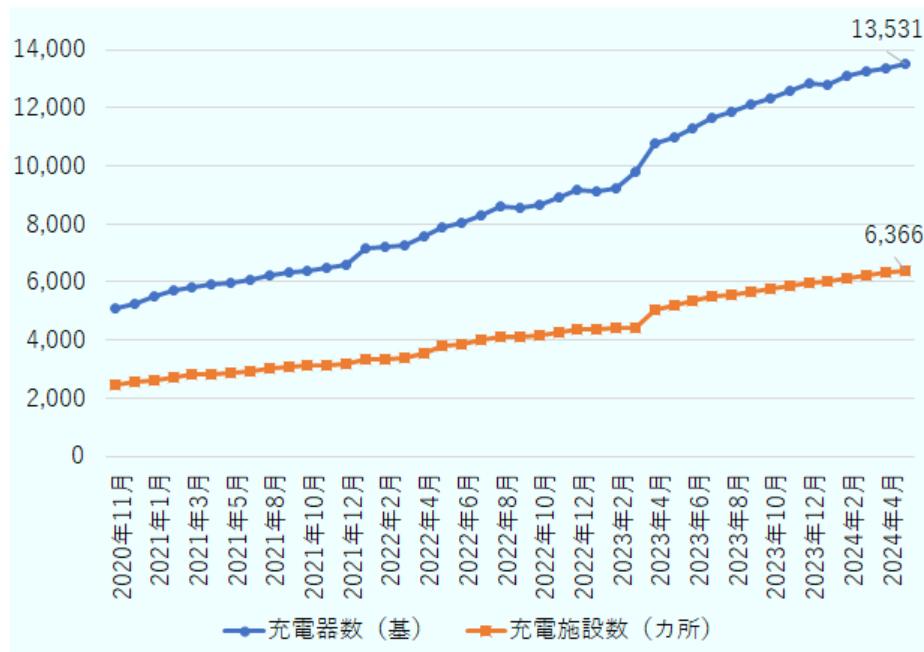
出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

<公共充電施設は 6,366 カ所、充電器数は 1 万 3,531 基まで増加>

一方、BEV や PHEV の普及には欠かせない、スイスにおける公共充電施設数と充電器数の推移を連邦エネルギー局のウェブサイト[□](#)でみると、2024 年 5 月時点でそれぞれ 6,366 カ所、1 万 3,531 基まで増えた（図 2 参照）。スイス連邦政府による「E モビリティ・ロー

「ドマップ 2025」では、2025 年までに公共充電器数を 2 万基に拡充する目標を掲げており、この 1 年間で 2,568 基増えたが、このペースでは 2025 年に 2 万基に達しないため、目標達成には設置の取り組みを加速する必要がある。

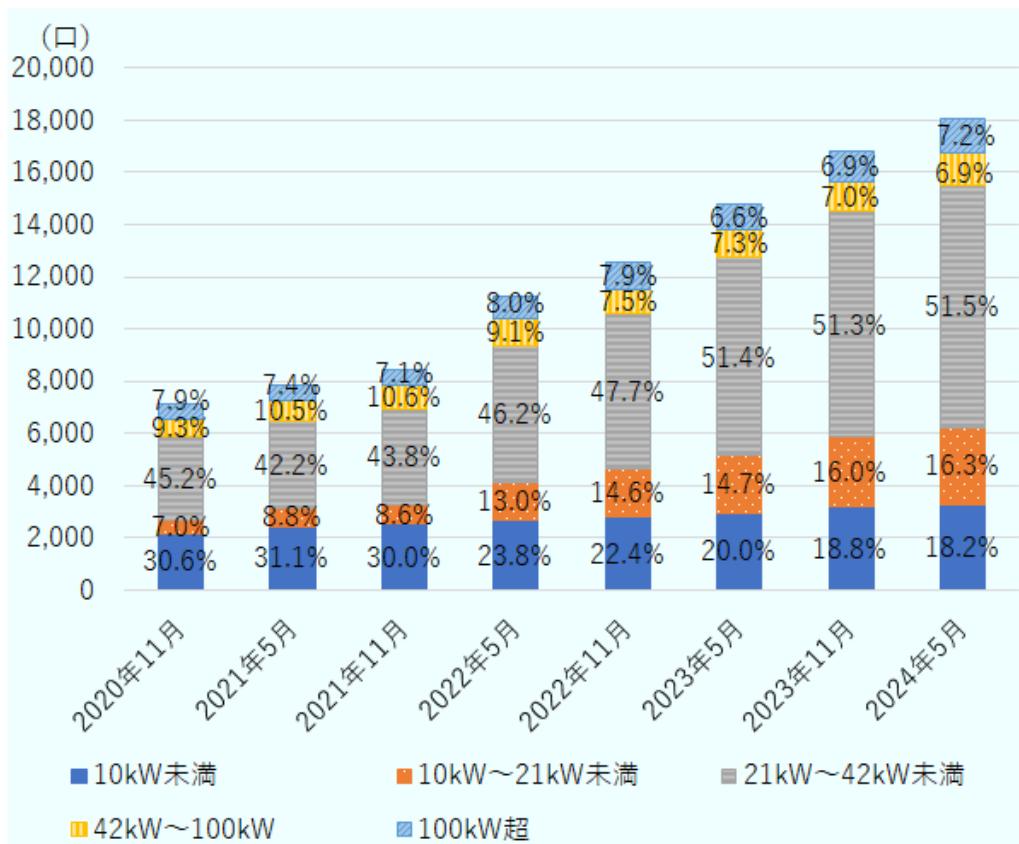
図2：イスにおける公共充電施設数と充電器数の推移
(2020年11月～2024年5月)



注:ひとつの充電器が複数のプラグを有する場合がある。
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プラグが 2022 年に入ってから大幅に増加し、2024 年 5 月時点で全体の 51.5% を占めた(図 3 参照)。10kW 未満の普通充電プラグが 18.2% で続くが伸びはほぼ横ばいで、次の 10～21kW 未満が 16.3% で増加傾向にある。100kW 超および 42～100kW の急速充電プラグは微増にとどまり、それぞれ 7.2%、6.9% だった。

図3：スイスにおける公共の充電能力別充電プラグ数の推移
(2020年11月～2024年5月)

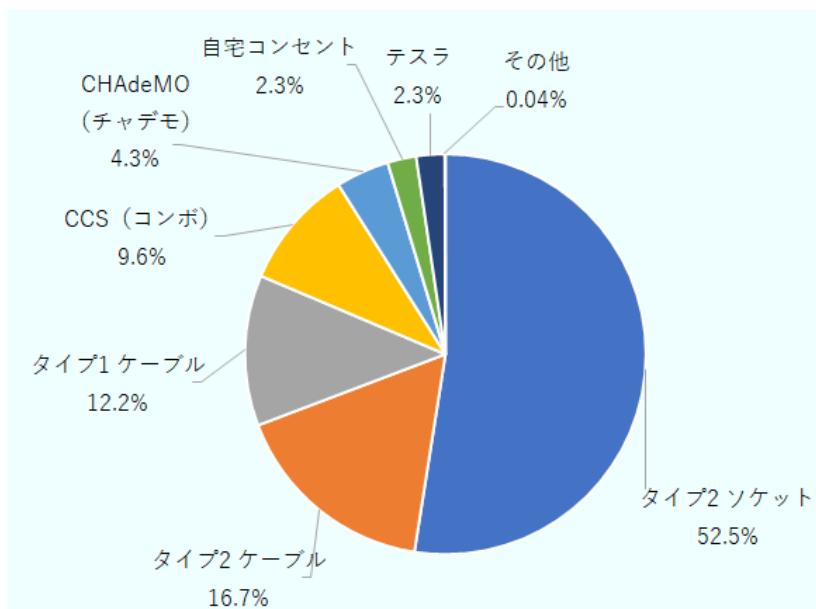


出所：連邦エネルギー局の発表データを基にジェトロ作成

<充電方式では、タイプ2ソケットが市場シェアの半分超に>

スイス連邦エネルギー局の2024年5月時点のデータによると、充電方式の分布は、22kWまでの普通充電ができる欧州規格タイプ2ソケットが52.5%で増加傾向にある。タイプ2ケーブルが16.7%、タイプ1ケーブルが12.2%と続いている。50kW以上の急速充電可能な欧州規格CCS(コンボ)が9.6%、日本発の規格CHAdeMOが4.3%、自宅コンセントが2.3%、テスラが2.3%だった(図4参照)。

図4：スイスにおける充電方式の分布（2024年5月現在）



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

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：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。

オーストリア（販売）：新車登録台数は緩やかに回復

EV やハイブリッド車が大幅に拡大

2024 年 7 月 11 日 ウィーン事務所（エーカット・デアシュミット）

オーストリアの自動車市場は 2023 年、新車登録台数が前年比 11.8% 増で拡大したが、34 万 1,409 台は 2000 年以降で 2022 年に続いて 2 番目に低い数値である。乗用車は 11.2% 増の 23 万 9,150 台でほぼ 2021 年のレベルまで回復した。内燃機関車（ガソリン、ディーゼル）の登録が 2.2% 減となった一方、ガソリンおよびディーゼル車以外（本稿では「代替燃料車」（注）と呼称）は 30.4% 増でシェアを 48.2% に拡大した。日本メーカーの新車登録台数は 16.0% 増だった。

オーストリア統計局は 2024 年 1 月 11 日、2023 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 11.2% 増の 23 万 9,150 台で、23 万 9,803 台だった 2021 年のレベルまで回復したが、過去 20 年の登録台数推移を見ると、依然として低い水準だ。二輪車は 5.9% 増、トラックは 36.8% 増になった。トラックの増加は 2021 年の増税前の駆け込み需要に続く 2022 年の大幅な減少（59.7% 減）の後、市場が正常化したことが原因だと考えられる（表 1 参照）。

表1：主な車種別新車登録台数（2023年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	239,150	70.0	11.2
二輪車	46,220	13.5	5.9
トラック	34,474	10.1	36.8
トラクター	6,974	2.0	△ 4.5
トラクター（トレーラ用）	4,236	1.2	31.1
バス	1,166	0.3	24.8
合計（その他を含む）	341,409	100	11.8

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みると、内燃機関車と代替燃料車のシェアはそれぞれ 51.8%、48.2% と、ほぼ拮抗（きっこう）している。内燃機関車（ディーゼル車は前年比 3.2% 減の 4 万 6,568 台、ガソリン車は 1.5% 減の 7 万 7,354 台）が 2022 年に続いてさらに減少した一方、電気自動車（EV、本稿ではバッテリー式電気自動車を指す）（39.4% 増の 4 万 7,621 台）とハイブリッド車（本稿では、プラグインハイブリッド車もハイブリッド車に含める）（24.9% 増の 6 万 7,586 台）は大幅に増加し、シェアも拡大した（表 2 参照）。

表2：動力別新車（乗用車のみ）登録台数（2023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	46,568	19.5	△ 3.2
ガソリン	77,354	32.3	△ 1.5
代替燃料車	115,228	48.2	30.4
ハイブリッド（注）	67,586	28.3	24.9
電気	47,621	19.9	39.4
天然ガス・ガソリン併用	5	0	25.0
天然ガス	6	0	△ 88.2
燃料電池	10	0	△ 28.6
合計	239,150	100	11.2

注：プラグインハイブリッドを含む。

出所：オーストリア統計局

ただし、2023年末にオーストリアで登録されている乗用車519万台（前年比0.7%増）のうち、EVのシェアは3.0%（15万5,490台）、ハイブリッド車は4.9%（25万982台）に過ぎない。EUの2035年以降の内燃機関車の新車販売禁止に向けて、EVの普及拡大のためにはさらなる努力が必要だ。オーストリア政府は個人のEV購入にあたり、5,000ユーロの支援金を提供しているが、個人の購買意欲は高くなく、2024年第1四半期のEVの新車登録台数は3.9%減となった。

<VWグループが新車登録台数の4割を占める>

乗用車の新車登録台数をメーカー・ブランド別でみると、フォルクスワーゲン（VW）グループは、VW（シェア14.1%）、シュコダ（9.9%）、アウディ（6.4%）、セアト（5.0%）とトップ10のうち1、2、4、7位を占める。グループ全体のシェアは1.8ポイント増の39.0%となり、台数も前年比16.7%増の9万3,344台と大幅に増加した。高級ブランドのベントレーとランボルギーニを除いて、VWグループのほとんどのブランドは登録台数を2桁で拡大し、特にシュコダ（26.5%増）とアウディ（24.8%増）は好調だった。VWグループ以外の上位10社では、9位のルノーグループの低価格帯ブランドであるダチアの24.7%増が目立つ。上位50社のうちEV生産に特化した純EVメーカー（欧洲向けにEVのみを開拓するMGを含む）は6社で、テスラが55.6%も急増して8,417台となり、前年の15位から13位に順位を上げた（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（2023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	33,602	5.2	14.1	△ 0.8
2	シュコダ	23,684	26.5	9.9	1.2
3	BMW	17,922	9.8	7.5	△ 0.1
4	アウディ	15,239	24.8	6.4	0.7
5	現代	12,462	12.3	5.2	0.0
6	メルセデス・ベンツ	12,157	5.6	5.1	△ 0.3
7	セアト	11,996	15.3	5.0	0.2
8	トヨタ	9,818	7.6	4.1	△ 0.1
9	ダチア	9,576	24.7	4.0	0.4
10	起亜	9,065	4.1	3.8	△ 0.3
11	ルノー	8,706	12.3	3.6	0.0
12	フォード	8,579	△ 21.9	3.6	△ 1.5
13	テスラ	8,417	55.6	3.5	1.0
14	クプラ	7,223	36.3	3.0	0.5
15	マツダ	6,685	16.6	2.8	0.1
16	オペル	5,205	△ 1.3	2.2	△ 0.3
17	ブジョー	4,747	△ 32.4	2.0	△ 1.3
18	スズキ	4,269	30.5	1.8	0.3
19	フィアット	3,746	△ 19.0	1.6	△ 0.6
20	シトロエン	3,417	△ 15.0	1.4	△ 0.5
合計（その他を含む）		239,150	11.2	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前年比 16.0% 増の 2 万 7,338 台となり、シェアも 0.6 ポイント増の 11.5% に上昇した。ホンダ（14.6% 減の 955 台）を除く、全ての日本メーカー・ブランドの登録台数が増加した（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（2023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)
8	トヨタ	9,818	7.6	4.1	△ 0.1
15	マツダ	6,685	16.6	2.8	0.1
18	スズキ	4,269	30.5	1.8	0.3
23	日産	2,525	30.4	1.1	0.2
24	三菱	2,389	28.4	1.0	0.1
28	ホンダ	955	△ 14.6	0.4	△ 0.1
33	スバル	423	36.9	0.2	0.1
35	レクサス	274	22.9	0.1	0.0
合計		27,338	16.0	11.5	0.6

出所：オーストリア統計局

モデル別でみると、ここ数年 1 位のシュコダ「オクタビア」は前年比 52.6%増の 6,877 台となった。前年 2 位だったトヨタ「ヤリス」は 1.6%減の 4,327 台で 4 位に落ちたが、日本メーカーでは唯一上位 40 モデルに入っており、最も人気の高い日本のモデルだ。テスラの「Y モデル」は 38.6%増の 6,039 台となり、2 位に上がった。上位 40 位にはほかに、シュコダ「エンヤク」(8 位、87.2%増の 3,743 台) など、7 つの EV モデルが入っている（表 5 参照）。

表5：モデル別新車登録台数とシェア上位20位 (2023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	シュコダ「オクタビア」	6,877	52.6	2.9	0.8
2	テスラ「Yモデル」	6,039	38.6	2.5	0.5
3	VW「ゴルフ」	5,380	29.8	2.2	0.3
4	トヨタ「ヤリス」	4,327	△ 1.6	1.8	△ 0.2
5	BMW「X1」	4,019	123.5	1.7	0.9
6	ダチア「サンデロ」	3,948	△ 2.3	1.7	△ 0.2
7	VW「ティグアン」	3,748	4.1	1.6	△ 0.1
8	シュコダ「エンヤク」	3,743	87.2	1.6	0.7
9	セアト「アテカ」	3,268	53.1	1.4	0.4
10	シュコダ「カロク」	3,079	34.0	1.3	0.2
11	現代「テュソン」	3,055	23.0	1.3	0.1
12	セアト「イビザ」	3,032	23.4	1.3	0.2
13	VW「キャディー」	3,022	35.1	1.3	0.3
14	VW「バス」	2,988	△ 19.2	1.2	△ 0.5
15	VW「Tロク」	2,826	0.2	1.2	△ 0.1
16	シュコダ「ファビア」	2,806	△ 28.1	1.2	△ 0.6
17	ダチア「ダスター」	2,785	11.0	1.2	0.0
18	BMW「X3」	2,757	3.3	1.2	0.0
19	VW「ポロ」	2,751	△ 18.1	1.2	△ 0.4
20	セアト「アロナ」	2,723	24.0	1.1	0.1
合計 (その他を含む)		239,150	11.2	100	—

出所：オーストリア統計局

<EV 普及が 2024 年に入り減速>

2023 年には、前年比 39.4% 増の 4 万 7,621 台の EV 新車が登録され、2 年連続の拡大を記録した。一方、2024 年に入り、EV の新車登録台数は緩やかに減少し、2024 年第 1 四半期には前年同期比 3.9% 減の 1 万 802 台となった (ハイブリッド車は 2.7% 増の 1 万 9,240 台)。デア・スタンダード紙 (6 月 2 日) によると、EV の減少にはいくつかの要因が考えられる。1 つは、国民党と自由党が欧州議会選挙のための選挙戦で、EU の 2035 年からの内燃機関車の登録禁止への反対を声高に宣伝し、それが購入者を不安にさせ、購買決定を左右したこと。もう 1 つは、予算面の要因だ。EV は、政府が支援金を提供しても内燃機関車より高い。2023 年には個人への支援金は 5,000 ヨーロ、法人へは 2,000 ヨーロだったが、2024 年には個人向け支援金は継続しているものの、企業への支援金は停止された。EV の購入者の 70%ほどは法人であるため、その影響は大きい。リース料の月額も内燃機関車より高いので、EV の購入は予算的に不利になる。また、技術的な進展により EV はバッテリーの容

量、充電時間の短縮が次第に進み、購入価格も安くなることから、購入者が様子を見ながら購入を先延ばしにしていることも要因として考えられる。エントリーレベルの EV が安くなることも期待されており、フォルクスワーゲン (VW) は 2027 年から 2 万ユーロ前後の EV を生産すると発表、中国メーカーからは 1 万ユーロ以下の EV が近いうちに販売される、と報じられている（「デア・スタンダード」紙 5 月 24 日）。

EV の新車登録台数をメーカー別でみると、テスラは前年比 55.6% 増の 8,417 台で 1 位、BMW は 84.9% 増の 5,846 台で 2 位、VW、シュコダ、アウディ、クプラで 3~6 位を占める VW グループは 24.1% 増の 1 万 4,557 台で EV 市場の約 3 分の 1 (30.6%) を占めている。国別でみると、上位 10 社にドイツ系メーカー 6 社、韓国メーカー 2 社、米国メーカー 1 社のほか、MG ブランドで中国メーカー 1 社が初めて入っている（表 6 参照）。モデル別でみると、テスラの「Y モデル」は大差で 1 位、「3 モデル」の新車登録も倍増した（前年比 2.1 倍の 1,946 台で 5 位）。シュコダの電動 SUV(スポーツ用多目的車)「エンヤク」は 87.2% 増の 3,743 台で 2 位になった。BMW は「I4」「X1」「X3」がそれぞれ大幅に増加し、モデル別上位 10 位に入っている。韓国メーカーは、11 位の現代「イオニック 5」(38.1% 増の 1,240 台)、起亜「EV6」(12 位) と「ニーロ」(23 位) など上位 40 位のうち 5 つのモデルが含まれている。中国メーカーも MG の「4」モデル(15 位) など上位 40 位のうち 4 つのモデルが入り存在感を増している一方、日本メーカーのモデルは上位 40 位に入っていない。特に MG の中型車の増加率が、手頃な価格とデザイン性により著しかった（表 7 参照）。

**表6：メーカー・ブランド別のEV新車登録台数とシェア上位10位
(2023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	テスラ	8,417	55.6	17.7	1.9
2	BMW	5,846	84.9	12.3	3.0
3	VW	5,127	△ 4.9	10.8	△ 5.0
4	シュコダ	3,743	87.2	7.9	2.0
5	アウディ	3,038	52.2	6.4	0.6
6	クプラ	2,649	12.9	5.6	△ 1.3
7	現代	2,336	39.0	4.9	△ 0.0
8	メルセデスベンツ	2,099	41.6	4.4	0.1
9	MG	2,039	119.0	4.3	1.6
10	起亜	1,737	14.4	3.6	△ 0.8
合計 (その他を含む)		47,621	39.4	100	-

出所：オーストリア統計局

表7：モデル別新車登録台数とシェア上位20位（2023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	テスラ「Yモデル」	6,039	38.6	12.7	0.0
2	シュコダ「エンヤク」	3,743	87.2	7.9	2.0
3	クプラ「ボーン」	2,649	12.9	5.6	△ 1.3
4	VW「ID.4」	2,302	△ 30.5	4.8	△ 4.9
5	テスラ「3モデル」	1,946	117.2	4.1	1.5
6	BMW「I4」	1,927	242.9	4.0	△ 2.4
7	アディ「Q4」	1,873	74.6	3.9	0.8
8	BMW「X1」	1,812	2223.1	3.8	3.6
9	VW「ID.3」	1,761	13.9	3.7	△ 0.8
10	BMW「X3」	1,246	34.7	2.6	△ 0.1
11	現代「イオニック5」	1,240	38.1	2.6	0.0
12	起亜「EV6」	1,017	26.7	2.1	△ 0.3
13	フィアット「500」	962	41.3	2.0	0.0
14	ルノー「メガーヌ」	946	105.7	2.0	0.7
15	MG「4」	798	1023.9	1.7	1.5
16	BYD「アット」	734	—	1.5	—
17	アウディ「Q8」	717	—	1.5	—
18	ポールスター「4」	717	23.4	1.5	△ 0.2
19	ボルボ「XC40」	660	99.4	1.4	0.4
20	BMW「IX」	613	△ 16.5	1.3	△ 0.8
合計（その他を含む）		47,621	39.4	100	—

出所：オーストリア統計局

<自動車産業の動向>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2023年にオーストリアでは前年比5.1%減の10万2,291台の乗用車が生産された。その全てはオーストリア南部、グラーツ市にあるマグナ・シュタイヤーで生産された。同社はオーストリア唯一の完成車メーカーで、同社工場で委託生産されたモデルにはジャガーの「E-Pace」と「I-Pace」のほか、BMWの「5シリーズ」やBMW「Z4」、トヨタ「スープラ」などがある。2023年から主要な生産モデルになると期待された米国フィスカーの電動SUV「オーシャン」は、販売不振のために生産台数が減らされた後、2024年3月に生産停止されたため、マグナ・シュタイヤーに大きな影響を与えた。従業員450人に影響を与えた生産ラインの整理のほか、3億ユーロの損害を与えた、と報じられている（「クライネ・ツァイトウング」紙5月3日）。報道によると、現在マグナ・シュタイヤーはBYDなどの中国EVメーカーと委託生産についての交渉を行っている。中国メーカーは、これによりEUが導入を考えている中国製EVに対する追加関税を回

避できる、と期待している（「デア・スタンダード」紙 5月 28 日）。

オーストリア連邦産業院（WKO）の輸出促進機関「アドバンテージ・オーストリア」作成のオーストリアの自動車産業パンフレットには、関連企業 133 社がリストアップされている。中でも、大手となるのは完成車メーカーのマグナ・シュタイヤーのほか、BMW グループ、AVL リストなどである。WKO の下部組織である自動車部品工業連合会によると、当連合会の加盟企業は合計 8 万 1,000 人を雇用し、年間 285 億ユーロの売り上げを計上する。

2023 年には、「道路輸送機器」（SITC78）の輸出額は前年比 7.3% 増の 189 億ユーロとなり、SITC2 枝でオーストリアにとって最大の輸出品目であった（表 8 参照）。ドイツへの依存度が高く、道路輸送機器の 30% 弱、自動車部品（SITC784）の 50% 弱はドイツに輸出される（表 9 参照）。隣国のチェコ、ハンガリー、スロバキアなどもそれぞれ上位 10 位に入り、オーストリアの自動車産業の中・東欧との関係の強さを表している。

表8：道路輸送機器の輸出先上位10か国

（単位：ユーロ、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	国名	2022年	2023年	シェア	前年比
1	ドイツ	5,521,366,700	5,591,528,189	29.6	1.3
2	米国	1,382,077,241	1,874,176,107	9.9	35.6
3	英国	813,682,651	986,402,822	5.2	21.2
4	チェコ	775,716,713	936,795,700	5.0	20.8
5	ハンガリー	724,835,865	885,232,174	4.7	22.1
6	スロバキア	626,838,182	695,737,695	3.7	11.0
7	ルーマニア	580,780,794	647,811,827	3.4	11.5
8	イタリア	578,296,193	613,089,278	3.2	6.0
9	中国	758,128,847	538,382,542	2.8	△ 29.0
10	韓国	642,905,129	386,109,297	2.0	△ 39.9
合計		17,604,074,429	18,892,629,169	100.0	7.3
EU		11,680,793,690	12,494,851,198	66.1	7.0
EU以外		5,923,280,739	6,397,777,971	33.9	8.0

出所：オーストリア統計局

表9：自動車部品の輸出先上位10か国 (単位：ユーロ、%) (△はマイナス値、-は値なし)

順位	国名	2022年	2023年	シェア	前年比
1	ドイツ	2,259,160,234	2,422,455,277	49.1	7.2
2	ハンガリー	266,189,977	313,301,729	6.4	17.7
3	スロバキア	311,584,447	301,019,561	6.1	△ 3.4
4	チェコ	152,090,792	200,664,856	4.1	31.9
5	米国	157,820,286	181,432,491	3.7	15.0
6	ルーマニア	169,347,272	175,493,622	3.6	3.6
7	ポーランド	129,279,119	170,276,808	3.5	31.7
8	イタリア	159,980,368	169,027,418	3.4	5.7
9	スペイン	110,809,157	132,400,180	2.7	19.5
10	英国	132,299,069	131,649,431	2.7	△ 0.5
合計		4,467,906,516	4,929,922,682	100.0	10.3
EU		3,902,746,099	4,290,990,388	87.0	9.9
EU以外		565,160,417	638,932,294	13.0	13.1

出所：オーストリア統計局

注：代替燃料車は、BEV、PHEV、FCV、およびハイブリッド車（HV）、天然ガス自動車（NGV）、液化石油ガス（LPG）自動車を含む。

ポーランド（生産・販売）：2023年の乗用車新規登録台数、生産台数ともに回復 電動車登録が大幅加速、生産も前年比増に

2024年7月30日 ポーランド事務所（ニーナ・ルッペ、柴田 紗英）

ポーランド国内の2023年の乗用車生産台数は29万9,930台だった。2016年の約55万4,600台をピークに、6年連続で減少していたが、新型コロナウイルスの感染拡大やウクライナ戦争、半導体不足などによる低迷から脱し、前年比で17.3%増加した。

<2023年の国内乗用車生産台数、7年ぶりに前年比プラスに>

同国の自動車生産の中心は、ポズナン市に工場を置くフォルクスワーゲン（VW）だ。同社の2023年の生産台数は前年比約10%増の約25万台で、新型コロナ禍前のレベルに回復した。

ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、2023年のポーランドの乗用車新規登録台数は前年比13.2%増の47万5,032台だった。新規登録台数は過去最高だった2019年の55万5,598台の水準に及ばなかったものの、2020年以降で最高値を記録した。2022年に注文された自動車の納品が進むなどして、全ての月で、前年同月比で増加した。

<乗用車新規登録台数も回復>

乗用車新規登録の内訳をみると、新車登録台数の72.5%を占める法人向けは34万4,417台で、前年比15.5%の伸びを示した。これに対し、個人向けは前年比7.4%増の13万615台だった。ポーランドでは中古自動車の輸入を背景に、車齢の長い乗用車が多く、2023年時点での10年以上が60.5%を占め、4年以上10年未満が30.8%、4年未満が8.7%となっている。一方で、法人による保有車両の入れ替えが新車の登録台数の増加につながった。また、自動車市場調査会社サマルの2023年12月の発表によると、新車乗用車価格は5年間で70%上昇した。新車の購買価格は、ポーランド中央統計局（GUS）による月額平均賃金の約32倍に相当し、ポーランド人の購買力は過去5年間で変わっていない。

<上位5メーカーの順位は前年と同じ>

メーカー・ブランド別にみると（表1参照）、上位2社（トヨタ、シュコダ）の合計が市場の30%を占めたのに対し、3位以下の市場シェアはいずれも1桁だった。トヨタは前年比23.5%増の9万1,195台と、4年連続で首位を維持した。シュコダは2020年にトヨタに1位を奪われて以降、一貫して2位にとどまっており、前年比22.4%増の堅調な伸び率を示したが、5万1,478台で市場シェアの差は拡大する一方だ。それに続くのが起亜、フォルクスワーゲン（VW）、現代で、いずれも前年から新規登録台数が増加し、順位を維持した。なお、VW傘下のクプラが前年比2.9倍と大幅な伸びを記録し、初めてトップ20位入りを果たした。その一方で、前年比減のメーカー・ブランドもあり、フォードは26.3%減、ダチアは13.9%減、プジョーは10.2%減となった。

日系メーカー・ブランドの5社（トヨタ、マツダ、レクサス、スズキ、日産）はいずれも、前年比プラス成長を遂げている。合計で12万7,799台を販売し、シェアは26.9%と前年比3.6ポイント拡大した。トヨタ以外の日系メーカー・ブランドの市場シェアは小さいが、マツダは前年比52.4%増の1万1,055台で、順位を2022年の15位から13位に上げている。レクサスは前年比85.5%増の1万496台と販売台数を大幅に伸ばし、マツダに僅差で迫った。

<モデル別でもトヨタ人気が圧倒的>

メーカー・モデル別（表2参照）にみると、トヨタ・カローラが販売台数2万6,850台（前年比25.6%増）で、首位を維持した（注1）。続いてシュコダ・オクタビアが1万5,800台で、前年の5位から2位へ順位を上げた。近年人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）は引き続き好調だった。トヨタのカローラ・シリーズ初のSUVのカローラクロスは前年比8.7倍と販売台数を伸ばし、クプラ・フォーメンターのクーペSUVは前年比2.5倍と大幅な伸びを示した。順位を落としたのは現代i30で、前年の8位から18位となり、前年比39.6%減だった。

表2：2022年の乗用車新規登録台数上位20モデル

(単位：台、%) (△はマイナス値、ーは値なし)

順位	メーカー・モデル	2022年	2023年		
		台数	台数	シェア	前年比
1	トヨタ・カローラ	21,371	26,850	5.7	25.6
2	シュコダ・オクタビア	10,893	15,800	3.3	45.0
3	トヨタ・ヤリス	12,478	13,459	2.8	7.9
4	トヨタ・ヤリスクロス	9,033	13,402	2.8	48.4
5	起亜スポーテージ	11,176	12,453	2.6	11.4
6	現代・ツーソン	9,197	10,699	2.3	16.3
7	トヨタC-HR	8,018	10,629	2.2	32.6
8	ダチア・ダスター	10,958	9,100	1.9	△ 17.0
9	トヨタRAV4	10,580	8,366	1.8	△ 20.9
10	フォルクスワーゲンT-Roc	7,755	7,502	1.6	△ 3.3
11	起亜シード	7,177	7,146	1.5	△ 0.4
12	シュコダ・ファビア	7,670	7,010	1.5	△ 8.6
13	クプラ・フォーメンター	2,667	6,710	1.4	151.6
14	シュコダ・カミック	5,675	6,677	1.4	17.7
15	シュコダ・スペルブ	5,403	6,161	1.3	14.0
16	トヨタ・カローラクロス	705	6,151	1.3	772.5
17	ポルボXC60	5,365	6,133	1.3	14.3
18	現代i30	9,142	5,521	1.2	△ 39.6
19	シュコダ・コディアック	4,365	5,297	1.1	21.4
20	シュコダ・カロック	3,828	5,283	1.1	38.0
-	その他	256,293	284,683	59.9	11.1
合計		419,749	475,032	100.0	13.2

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

<高級車の販売台数が増加>

高級車と言われるプレミアムブランドの販売台数が相対的に増加し、2023年は11万8,246台で、前年比23.1%増、初めて10万台を超えた。それに対し、その他的一般乗用車の登録台数は約3倍の35万6,786台（前年比10.2%増）だった。PZPMは、高級車の好調には法人向け乗用車とゼロエミッション車の販売増加が貢献していると指摘している。ポーランド経済が安定するとともに、企業幹部による社用車の買い替えが進んでいる。また、近年、環境に対する企業の責任感が高まっていることで、企業はガソリン・ディーゼル車以外（以下、代替燃料自動車）の購入に積極的だとしている。

2023年の高級車の販売台数をメーカー・ブランド別に見ると、アウディは前年1位だったBMWを抜き返して1位となった。2位はBMW、3位は前年と同じくメルセデス・ベン

ツだった。なお、ボルボは4位だが、同社のXC60はプレミアムブランドの人気モデルとして、15年連続で首位となった。

<代替燃料自動車の普及率は5割弱に>

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1.3%減の19万8,100台、1.7%増の4万6,800台だった。市場シェアの合計は数年間、低下傾向で推移しており、2020年の81.5%から2023年の51.6%まで下がった。代替燃料自動車は33%増の23万100台で、シェアは48.4%まで増加した。内訳をみると、マイクロハイブリッド車（MHEV）は9万4,400台（29.0%増）、ハイブリッド車（HEV）は9万2,900台（41.2%増）、液化石油ガス車（LPG）は1万2,500台（2.5%増）、バッテリー式電気自動車（BEV）は1万7,100台（51.3%増）、プラグインハイブリッド車（PHEV）は1万3,200台（26.9%増）、水素を使用する燃料電池車（FCEV）は83台（前年比2.0倍）と軒並み増加した。

表3：燃料種別の乗用車登録台数 （単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2022年		2023年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
ガソリン車	200,800	47.8	198,100	41.7	△ 1.3
ディーゼル	46,000	11.0	46,800	9.9	1.7
代替燃料	173,000	41.2	230,100	48.4	33.0
MHEV	73,200	17.4	94,400	19.9	29.0
HEV	65,800	15.7	92,900	19.6	41.2
LPG	12,200	2.9	12,500	2.6	2.5
BEV	11,300	2.7	17,100	3.6	51.3
PHEV	10,400	2.5	13,200	2.8	26.9
FCEV	41	0.0	83	0.0	102.4

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50%以上成長したBEVは、市場に参入するモデル数も増えている。ポーランド・ニューモビリティ協会（PSNM、注2）によると、2023年には137車種（乗用車104車種、バン33車種）を記録した。メーカー・ブランド別にみると、特斯拉、日産、BMWの順に人気だった。BEVの市場拡大には、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）が貢献している。しかし、輸送コストの上昇やインフレ、部品調達の問題などにより電気自動車（EV）の平均価格が上昇しているにもかかわらず、補助対象となる車両価格の上限は同プログラム開始時の22万5,000ズロチ（約900万円、1ズロチ=約40円）のままのため、対象車種が減少し、同プログラムの貢献度が減少しているとPSNMは指摘する。2023年の乗用車新規登録台数におけるBEVのシェアを見ると、ポーランドは3.6%でEU平均

(14.6%) の約 4 分の 1 と低く、購入支援策の拡充が求められている。

＜充電インフラのさらなる拡充が課題＞

ポーランド・ニューモビリティ協会（PSNM）によると、2023 年末時点では国内 3,282 カ所の公共充電ステーションに 5,933 基の充電器があった。公共ステーション数は前年比で 37% 増加した。充電器のうち 74% が交流（AC）普通充電器、26% が直流（DC）急速充電器だった。特に DC 快速充電器は新たに 528 カ所設置され、増加率は前年比 92% と顕著だった。しかし、PSNM は、EU の代替燃料インフラ規則（[2023 年 8 月 2 日付ビジネス短信参照](#)）と、ポーランドの EV 市場の成長を考慮すると、2030 年までに国内で利用可能な公共充電インフラの電力を 6.5 倍まで拡大する必要があると分析する。また、充電インフラ拡大への課題として、充電ステーションと配電システムとの接続にかかる手続きや工事に要する時間の長さ、自動車道・高速道路近くのエネルギー・インフラの整備不足などを指摘している。公共充電設備の 47.6% が首都ワルシャワのあるマゾフシェ県を含む 4 つの県に集中していることも課題だ。PSNM は、充電インフラの拡大には、包括的な法整備や充電設備・電力インフラ双方への公的資金の補助、1 回の充電による走行距離を伸ばす技術開発などが必要と訴える。

注 1：ただし、個人向けでみると、トヨタはカローラが 4,780 台に対し、ヤリスクロスが 6,917 台と人気を集めた。

注 2：ポーランド代替燃料自動車協会（PSPA）は 2024 年 4 月、ポーランド・ニューモビリティ協会（PSNM）に改名した。ポーランドおよび中・東欧地域で、持続可能な輸送の分野で活動する自動車メーカー、インフラ関連企業、エネルギー関連企業などの業界団体で、200 社以上の企業が加盟している。

チェコ（生産・販売）：2023年の乗用車生産・新規登録台数ともに約15%増

電動車登録が大幅加速、生産も前年比増に

2024年6月24日 プラハ事務所（中川 圭子）

チェコの2023年の乗用車新車登録台数は前年比15.3%増加した。ハイブリッド車(HV)と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)の増加が大きく寄与した。BEV、PHEV用公共充電施設の整備も進んでいる。

乗用車生産台数は前年を14.8%上回った。うちBEVとPHEVの占める割合は12.9%で、前年の11.1%からわずかに増加した。

<2023年の新車登録台数は前年比15.3%増>

[2024年2月6日付チェコ自動車輸入者連盟\(SDA\)の発表（チェコ語）!\[\]\(37239e40d8376ba31e9c79af6a892821_img.jpg\) \(3.18MB\)](#)によると、2023年の乗用車の新車登録台数は22万1,422台で、前年の19万2,087台から15.3%増加した。登録台数を月別にみると、いずれの月でも前年の実績を上回ったほか、1月、6月、12月を除く月で2桁増を記録した（表1参照）。

表1：2023年月間乗用車登録台数の推移（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
2022年	16,263	14,225	16,903	14,714	18,073	18,738	
2023年	17,137	16,826	22,378	18,429	20,298	20,480	
前年(同月)比	5.4	18.3	32.4	25.2	12.3	9.3	
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
	13,448	16,581	14,898	16,283	17,408	14,553	192,087
	16,090	18,718	17,208	19,322	19,411	15,125	221,422
	19.6	12.9	15.5	18.7	11.5	3.9	15.3

注：合計のみ前年比。

出所：チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

登録台数増加の要因について、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[2024年1月5日付資料（チェコ語）!\[\]\(d010d8128ed26577b0d5817e0cee3ca9_img.jpg\) \(989KB\)](#)で、サプライチェーンの状況が改善し、納期も短縮され、前年からの受注残の解消につながったことにあると指摘している。

2023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35.0%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42.1%増と大幅に増加した。順位は4位で変わりないが、構成比は前年の6.4%から7.9%に増大した。また、同社のレクサス・ブランドが70.5%増と急増し、構成比も前年の0.5%から0.7%に微増した。

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	2022年	2023年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	62,905	77,490	35.0	23.2
現代	18,604	20,068	9.1	7.9
フォルクスワーゲン	16,020	18,938	8.6	18.2
トヨタ	12,267	17,435	7.9	42.1
起亜	10,208	11,424	5.2	11.9
メルセデス・ベンツ	7,329	8,642	3.9	17.9
ダチア	9,203	7,830	3.5	△ 14.9
BMW	4,624	6,037	2.7	30.6
フォード	7,399	5,655	2.6	△ 23.6
ブジョー	4,891	4,360	2.0	△ 10.9
アウディ	3,429	4,060	1.8	18.4
ルノー	3,856	4,010	1.8	4.0
KGモビリティ（旧双竜）	2,345	3,170	1.4	35.2
ボルボ	2,267	3,020	1.4	33.2
スズキ	1,932	2,960	1.3	53.2
セアト	3,771	2,819	1.3	△ 25.3
オペル	4,109	2,723	1.2	△ 33.7
MG	410	2,609	1.2	536.3
マツダ	2,264	2,133	1.0	△ 5.8
シトロエン	2,764	2,100	1.0	△ 24.0
クプラ	2,175	1,784	0.8	△ 18.0
テスラ	298	1,618	0.7	443.0
レクサス	897	1,529	0.7	70.5
スバル	644	999	0.5	55.1
ランドローバー	653	922	0.4	41.2
日産	651	814	0.4	25.0
ボルシェ	560	814	0.4	45.4
ホンダ	983	812	0.4	△ 17.4
フィアット	611	607	0.3	△ 0.7
ジープ	615	470	0.2	△ 23.6
合計（その他含む）	192,087	221,422	100	15.3

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

<ハイブリッド車、BEV の登録台数が大幅増>

2023 年の乗用車新車登録台数の拡大には、ハイブリッド車を含む電動車の増加が大きく貢献した。ハイブリッド車部門 (HV と PHEV) の登録数は 4 万 804 台で、前年の 2 万 8,229 台から 44.5% 増となっている（表 3 参照）。新車登録台数全体に占める割合は 14.7% から 18.4% に增加了。トップは依然としてトヨタで、前年比 56.8% 増と大幅増の 9,950 台だった。また、シュコダが前年比 2.5 倍の 3,741 台で、前年の 7 位から急上昇し、BMW (4,280 台) に次ぐ 3 位となった。車種別では、シュコダの「オクタビア」がトップで、これにトヨタの「カローラ」「ヤリスクロス」が続いている。

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	2022年		2023年	
	台数	台数	構成比	前年との差 (台数)
トヨタ	6,344	9,950	24.4	3,606
BMW	2,907	4,280	10.5	1,373
シュコダ	1,486	3,741	9.2	2,255
フォード	4,118	3,508	8.6	△ 610
メルセデス・ベンツ	1,886	3,142	7.7	1,256
スズキ	1,771	2,914	7.1	1,143
ボルボ	2,000	2,827	6.9	827
マツダ	1,188	1,507	3.7	319
ルノー	1,169	1,461	3.6	292
レクサス	678	1,389	3.4	711
現代	983	1,033	2.5	50
ホンダ	906	792	1.9	△ 114
日産	421	665	1.6	244
起亜	490	582	1.4	92
フォルクスワーゲン	182	572	1.4	390
合計（その他含む）	28,229	40,804	100.0	12,575

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

2023 年の BEV の新車登録台数は 6,640 台で、前年比で 70.6% 増加した（表 4 参照）。新車登録台数全体に占める割合は前年の 2.0% から 3.0% に上昇した。メーカー、ブランド別では、テスラが前年の 298 台から 1,618 台に急増し、シュコダ（1,442 台）を抜いてトップとなった。車種別では、シュコダの「エニヤック iV」が首位を維持した。

国内の充電インフラ整備も進んでおり、産業貿易省発表のデータによると、2023 年 12 月 31 日現在の BEV、PHEV 用公共充電施設数は 2,287（充電器数 4,187）で、2022 年末の 1,364（同 2,643）から大幅に増大した。

一方、燃料電池車（FCV）の新規登録台数は 12 台（いずれもトヨタの「ミライ」）で、前年の 3 台から増加したものの、大幅な普及の進展には至っていない。水素ステーションも、2023 年にプラハ市内で 1 カ所設置されたものの、いまだ整備が進んでいない状態だ。

表4：メーカー、ブランド別バッテリー式電気自動車（BEV）登録台数
 (単位：台、%) (△はマイナス値、—はデータなし)

メーカー、ブランド	2022年	2023年		
	台数	台数	構成比	前年との差 (台数)
テスラ	298	1,618	24.4	1,320
シュコダ	1,293	1,442	21.7	149
フォルクスワーゲン	448	607	9.1	159
現代	298	539	8.1	241
メルセデス・ベンツ	280	451	6.8	171
BMW	207	394	5.9	187
起亜	208	260	3.9	52
プジョー	107	183	2.8	76
トヨタ	45	117	1.8	72
ボルボ	103	112	1.7	9
アウディ	88	112	1.7	24
ダチア	100	101	1.5	1
シトロエン	44	96	1.4	52
オペル	49	91	1.4	42
クブラ	26	87	1.3	61
ルノー	57	73	1.1	16
フォード	61	69	1.0	8
MG	0	61	0.9	61
ポルシェ	65	46	0.7	△ 19
フィアット	16	45	0.7	29
ミニ	28	30	0.5	2
ジープ	0	21	0.3	21
日産	17	17	0.3	0
スバル	3	17	0.3	14
マツダ	14	13	0.2	△ 1
東風小康汽車 (DFSK)	18	9	0.1	△ 9
レクサス	2	9	0.1	7
DS	9	8	0.1	△ 1
ロールスロイス	0	4	0.1	4
東風風行 (フォーシング)	—	3	0.0	—
ジャガー	6	2	0.0	△ 4
ホンダ	2	2	0.0	0
スマート	0	1	0.0	1
合計	3,892	6,640	100.0	2,748

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<2023年の生産台数は前年比14.8%増>

1月17日付チェコ自動車工業会(AutoSAP)の発表[□]によると、2023年の国内乗用車生産台数は前年比14.8%増加し、139万7,816台に達した(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年以降の4年間で最高を記録した。さらに、単月では年間5度(3月、6月、7月、10月、12月)、2019年の記録も上回った(図2参照)。

図1：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)

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)

AutoSAP は、数々の逆境の中、前年比約 15% 増を達成したことを評価している。同工業会のマルチン・ヤーン会長は「グローバルに密接に連結している自動車産業では、2023 年もロシアのウクライナ侵攻や、イスラエルとハマスの軍事衝突、エネルギー価格高騰、長期的に逼迫した労働市場、春から夏にかけて発生したサプライチェーンの混乱など、諸課題の影響が表れた。アジアの競合企業による圧力も高まっている。このような状況にかかわらず、約 140 万台の乗用車生産を達成し、2017~2019 年の水準まで回復した」と述べた。

2023 年の実績をメーカー別にみると、最大メーカーのシュコダ・オートの生産台数は 86 万 4,889 台で、前年比 24.8% 増と大幅な伸びを示した（表 5 参照）。トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・チェコ（TMMCZ）は 19 万 2,427 台で、4.9% 減だった。同社は、チェコ国内のサプライヤーで発生した火災のため、プラスチック部品の調達が滞り、8~9 月に長期生産停止を余儀なくされた。そのために月間生産台数が、8 月は前年同月比 66.9% 減、9 月は 77.3% 減と大幅に減少した。現代チェコの生産台数は 34 万 500 台で、前年比 5.6% 増と堅調な伸びを示した。

表5：乗用車の国内生産、販売、輸出台数 （単位：台、%）（△はマイナス値）

2022年

メーカー	生産	前年比	国内販売	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
合計	1,217,787	10.2	87,736	△ 9.7	1,130,051	12

2023年

メーカー	生産	前年比	国内販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	864,889	24.8	87,784	23.4	777,105	25
TMMCZ	192,427	△ 4.9	3,279	40.9	189,148	△ 5.4
現代チェコ	340,500	5.6	14,554	2.1	325,946	5.7
合計	1,397,816	14.8	105,617	20.4	1,292,199	14.3

出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

<BEV、PHEV 生産台数は全体の 12.9%に>

2023 年の乗用車の BEV と PHEV 生産台数は 18 万 887 台（うち BEV は 13 万 571 台、PHEV は 5 万 316 台）で、前年比 34.0% と大幅に増加した（表 6 参照）。全生産台数に占める電動車の割合は 12.9% で、前年の 11.1% から拡大した。

メーカー別では、シュコダ・オートが 10 万 8,835 台（BEV 8 万 6,732 台、PHEV 2 万 2,103 台）、現代チェコが 7 万 2,052 台（BEV 4 万 3,839 台、PHEV 2 万 8,213 台）となっている。TMMCZ はハイブリッド車（HV）を生産しているが、AutoSAP では HV の統計は公表していない。

表6：乗用車におけるBEV、PHEVの国内生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

2022年

メーカー	BEV	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)	PHEV	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)	計	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)
シュコダ・オート	57,213	15.1	8.3	14,681	△ 47.4	2.1	71,894	△ 7.4	10.4
現代チエコ	29,873	33	9.3	33,177	56.7	10.3	63,050	44.5	19.6
合計	87,086	20.7	7.2	47,858	△ 2.5	3.9	134,944	11.3	11.1

2023年

メーカー	BEV	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)	PHEV	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)	計	前年比	全生産台数 に占める割 合(注)
シュコダ・オート	86,732	51.6	10	22,103	50.6	2.6	108,835	51.4	12.6
現代チエコ	43,839	46.8	12.9	28,213	△ 15.0	8.3	72,052	14.3	21.2
合計	130,571	49.9	9.3	50,316	5.1	3.6	180,887	34.0	12.9

注：「全生産台数に占める割合」は各社の生産台数、また「合計」はTMMCZの生産台数を含む国内全乗用車生産台数に対する割合。

出所：チエコ自動車工業会（Auto SAP）

ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録台数は減少傾向続くも、生産台数は増加

2024年7月2日ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

ハンガリーの2023年の乗用車（新車）新規登録台数は前年比で3.4%減少、中古乗用車の新規登録台数も16.2%減少した。電気自動車（EV、本稿ではハイブリッド車を含む）の新規登録台数は8.2%増となった。また、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、マジーラルスズキ）による生産台数は引き続き増加し、前年より13.3%増となった。

＜新車登録台数は減少＞

ハンガリーの民間調査会社データハウスによると、2023年の乗用車新車登録台数は10万7,720台にとどまり、2022年の11万1,540台を3.4%下回った。ハンガリー自動車輸入業者協会（MGE）によると、2023年のハンガリー乗用車市場の縮小は、2023年前半のサプライチェーンの混乱による納期の遅れや高インフレに伴う価格上昇、金利の高さという環境が主な原因になったという。

＜日系メーカーが存在感示す＞

乗用車の新車登録台数をブランド別にみると（表1参照）、トヨタが首位で1万4,223台（前年比7.2%増）、7年間連続で首位だったスズキが2位に後退して1万2,167台（12.2%減）と、日系メーカー2社が牽引したが、2022年は6位だったシュコダが1万916台（57.8%増）と猛追し、3位になった。2022年9月からハンガリーで販売を開始した中国系ブランドのMGがコストパフォーマンスの高さを生かし、1,528台（5.2倍）と大きく躍進した。

表1：ハンガリーでの新車登録台数（メーカー・ブランド別、2023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	トヨタ自動車	14,223	13.2	7.2
2	スズキ	12,167	11.3	△12.2
3	シュコダ	10,916	10.1	57.8
4	フォルクスワーゲン（VW）	8,803	8.2	△14.6
5	起亜自動車	6,590	6.1	△19.0
6	フォード	5,950	5.5	△30.1
7	BMW	5,244	4.9	9.6
8	メルセデス・ベンツ	4,626	4.3	△19.6
9	ダチア	4,186	3.9	△31.6
10	オペル	3,799	3.5	△10.2
合計（その他含む）		107,720	100.0	△3.4

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

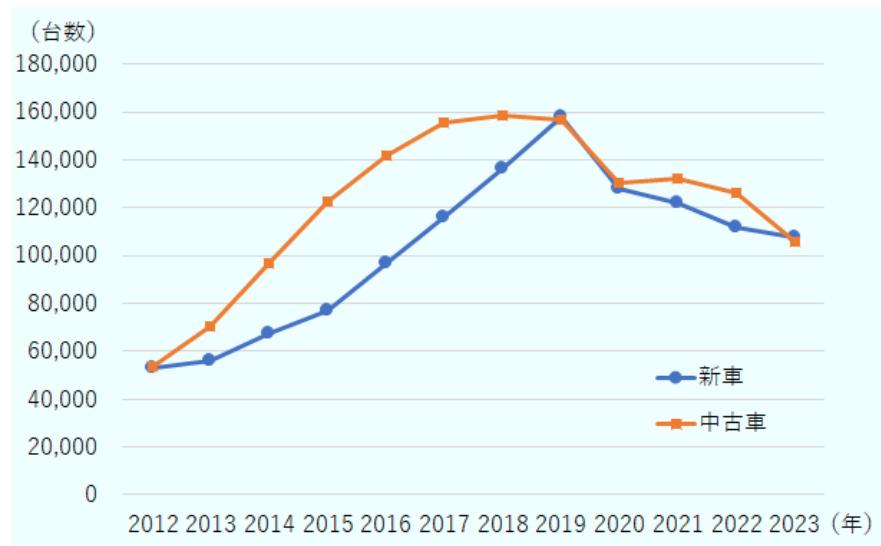
新車登録台数をモデル別にみると、スズキ「S-Cross」が5,936台で、依然として首位を

守り、2位はシュコダ「オクタビア」の5,608台、3位はスズキ「ビターラ」の4,979台だった。トヨタ自動車の人気の2モデルでは、「カローラ」が4位の3,238台、「ヤリス クロス」が7位の2,139台だった。トップ10にはトヨタの「C-HR」と「ヤリス」もランクインし、上位10モデルのうち4モデルがトヨタ車だったことからも、その人気ぶりがうかがえる。

<乗用車新車登録台数が4年ぶりに中古車登録数を上回る>

2023年の乗用車の中古車登録台数は10万5,662台で、2022年の12万6,094台（[2023年10月11日付地域・分析レポート参照](#)）から16.2%減少した。新車登録台数が中古車登録台数を上回ったのは、新型コロナウイルス感染拡大の影響で乗用車市場が縮小し始めた2020年以降で初めて（図参照）。

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

新車の新規登録台数の減少幅が縮小したことで、新車が中古車を上回ったという2023年のトレンドの変化について、中古車オンラインポータル「ヨーアウトーク」（joautok.hu、2024年1月4日）のハラース・ベルタラン最高経営責任者（CEO）は「さまざまな要因が重なった結果だと考えている。経済的に困難な状況が西欧の乗用車市場での中古車への関心を高め、中古車の価格を押し上げた」とコメントした。

中古乗用車の新規登録台数をブランド別にみると、2023年もフォルクスワーゲン（VW、1万3,703台、前年比9.6%減）が首位を堅持した（表2参照）。2022年は3位だったフォード（9,496台、12.6%減）はオペル（9,283台、25.8%減）を抜いて2位に浮上した。

表2：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、2023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)	13,703	13.0	△9.6
2	フォード	9,496	9.0	△12.6
3	オペル	9,283	8.8	△25.8
4	アウディ	7,293	6.9	△1.0
5	メルセデス・ベンツ	6,326	6.0	△1.5
6	BMW	5,937	5.6	△13.3
7	トヨタ自動車	5,343	5.1	△26.8
8	現代自動車	4,699	4.5	△28.1
9	起亜自動車	3,819	3.6	△26.5
10	本田技研工業	3,525	3.3	△22.3
合計 (その他含む)		105,662	100.0	△16.2

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

<EVの販売は好調>

欧洲自動車工業会(ACEA)のデータによると、EVの勢いは止まらず、2023年のバッテリー式電気自動車(BEV)の乗用車新車登録台数は前年比23.1%増の5,799台、プラグインハイブリッド車(PHEV)は13.7%増の5,542台となった(表3参照)。MGEは、BEVとPHEVを合わせると乗用車新車登録台数の10.5%を占め、EU加盟国の中ではいまだに低いものの、中・東欧地域としては十分な数字を達成したと評価した。またMGEは、ハンガリーのEV市場は1月に発表された国の補助金によって2024年にさらに大きく成長すると予測している([2024年1月16日付ビジネス短信参照](#))。

表3：ハンガリーでのEVの新車登録台数の推移（2020～2023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	2023年	前年比
充電可能なEVの合計	6,042	105.6	8,548	41.5	9,585	12.1	11,341	18.3
バッテリー式電気自動車(BEV)	3,046	66.2	4,312	41.6	4,709	9.2	5,799	23.1
プラグインハイブリッド車(PHEV、注1)	2,996	170.9	4,236	41.4	4,876	15.1	5,542	13.7
ハイブリッド車(HEV、注2)	31,772	246.5	48,145	51.5	42,498	△11.7	45,022	5.9
EV合計	37,814	212.3	56,693	49.9	52,083	△8.1	56,363	8.2

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

EV の新車登録台数をモデル別にみると、テスラの「モデル Y」が首位、「モデル 3」が 2 位と、同社のモデルが人気を博した（表 4 参照）。

表4：モデル別EV新車登録台数（上位10モデル、2023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Y	839	358.5
2	テスラ・モデル3	379	△4.5
3	起亜 ニロEV	244	△36.8
4	BMW iX3	231	97.4
5	フォルクスワーゲンID.3	227	254.7
6	BMW i4	215	144.3
7	BMW iX	208	24.6
8	シュコダ・エニヤック	163	△20.1
9	フォルクスワーゲンID.4	163	61.4
10	ダチア・スプリング	160	△58.5

出所：「ベゼシュ」ニュース（vezess.hu）の2024年1月6日付記事“[Nem vásárol új villanyautót a vidéki Magyarország](#)”を基にジェトロ作成

＜乗用車生産台数は 2 年連続で増加＞

自動車生産はハンガリー産業の重要な柱である。ハンガリーの製造業生産額に占める輸送機器の金額の割合は過去 10 年間、新型コロナ危機後の 2 年間（2021 年および 2022 年）を除いて、常に製造業生産額の 4 分の 1 を上回ってきた（2023 年には 26.3%）。

ACEA によると、2023 年のハンガリーでの乗用車生産台数は 50 万 4,907 台で、2022 年の 45 万 2,551 台を 11.6% 上回ったが、依然として新型コロナ禍前の水準（2019 年：52 万 4,348 台）を下回っている。

メーカー・ブランド別では、アウディが 17 万 7,775 台（前年比 3.9% 増）で前年に続き首位、メルセデス・ベンツが 2 位、マジーラルスズキが 3 位と続き（それぞれ 14.5% 増、24.3% 増）、3 メーカーともに前年を上回った（表 5 参照）。

表5：メーカー・ブランド・モデル別生産台数（2019～2023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	2023年	前年比
アウディ・ハンガリア	164,817	155,157	171,015	171,134	177,775	3.9
Q3	120,230	94,659	102,833	98,665	94,283	△4.4
Q3 スポーツバック	15,300	47,232	59,693	64,343	73,806	14.7
TT クーペ	11,791	6,793	6,534	6,291	6,850	8.9
TT ロードスター	3,208	1,853	1,955	1,835	2,681	46.1
A3 カブリオレ	7,302	4,620	(生産なし)	(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)	(生産なし)	—
メルセデス・ベンツ (CLAクーペ、CLAシャーティングブレーク、Aクラス、EQB) (注1)	190,000	160,000	138,000	152,000	174,000	14.5
マジャールスズキ (ピターラ、S-Cross)	168,774	112,475	107,974	129,022	160,338	24.3
合計 (注2)	523,591	427,632	416,989	452,156	512,113	13.3

注1：メルセデス・ベンツの生産台数は概数。

注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計であるため、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

<大手メーカーによる新たな投資で進むEVシフト>

世界的にEV生産への移行が進む中、ハンガリーには継続的に同分野への投資が行われており、ますます重要な役割を果たすことが予想される。

ハンガリーに生産拠点を持つ主要メーカーのうち、マジャールスズキは、2020年から欧州市場向けにはハイブリッド車のみを生産している。スズキグループは、各国・地域が掲げる政策目標に基づき、工場と製品ポートフォリオをカーボン・ニュートラルにするとし、欧洲では2050年までに達成することを目指している。

ドイツメーカーは、徐々にEVシフトを進めている。アウディ・ハンガリアのジェール工場はVWグループ最大の駆動装置・エンジン生産拠点で、2023年には166万425基の駆動装置・エンジンを生産し、そのうち11万4,058基が電動車用駆動装置で、前年の10万8,097基に比べ5.5%の増加であった。完成車については、2023年の全生産台数17万7,775台のうち、電気自動車(PHEVおよびMHEVの「Q3」「Q3スポーツバック」)が2万9,972台で全体の約17%を占めた。オール・エレクトリック(完全電動式)・モデルは2029年に生産開始の予定である。

メルセデス・ベンツの2023年の生産台数は17万4,000台超となり、前年の15万2,000台から14.5%増加した。同生産においては、2020年からPHEVが、2021年から初の完全電動式モデルが加わっている([2020年8月6日付ビジネス短信参照](#))。同モデルに必要な高電圧バッテリーを生産するための組立工場も設置される予定で、2020年代半ばに準備が整う予定である。

BMW は現在、ハンガリー東部のデブレツェン市に新工場を建設中で、2025 年から、完全電動式の新モデル（ノイエ・クラッセ）を生産予定である。年間 15 万台の自動車生産能力に加え、敷地内にバッテリー組立工場を持つことになる。

ハンガリーは、上述のドイツメーカー3 社の e-モビリティ戦略において重要な位置を占めており、同 3 社がそろって生産拠点を置く国は、ドイツのほか、中国とハンガリーのみとなっている。

さらに、中国の EV 大手の比亜迪（BYD）は、2023 年 12 月にハンガリー南東部の都市セゲドに欧州初の EV 組立工場を建設すると発表した（[2024 年 1 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）。世界の EV 産業の転換期におけるハンガリーの役割は、さらに高まることが予想される。

＜バッテリー生産における役割も増大＞

ハンガリー政府は、[国家バッテリー産業戦略](#)  (3.0MB) の中で、ハンガリーを欧州のバッテリー・バリューチェーンの中核にすることを主な目標としている。積極的な外資誘致策が奏功し、EV のサプライチェーンは継続的に構築されている。

近年では、韓国の SK イノベーションやサムスン SDI など、複数の大手バッテリーメーカーがハンガリーでの生産能力増強・拡張計画を発表している。注目すべきは、2022 年 8 月に中国の寧徳時代新能源科技（CATL）が、BMW のデブレツェン工場の隣接地に 73 億 4,000 万ユーロという記録的な投資を行うことを発表したことである。

政府は、2030 年までにハンガリーが世界第 4 位、EU ではドイツに次ぐ第 2 位のバッテリー生産国になることを期待している。

ルーマニア（生産・販売）：新車登録はEV含め増加、自動車生産は過去最多を記録

2024年5月7日 ブカレスト事務所（高崎 早和香）

ルーマニアにおける2023年の新車登録台数は、前年比11.6%増の14万2,791台だった。エコカーの登録が前年比25.9%増と好調だった。

自動車生産台数は、過去最多の51万3,050台を記録した。地場の自動車メーカー、ダチアが生産を伸ばした。

＜新車登録台数では国産車ダチアが伸びを牽引＞

[自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）の発表](#)（2024年1月18日付発表）によると、ルーマニア国内の2023年乗用車新規登録台数は前年比11.6%増の14万2,791台と好調で、うち58.0%が法人、42.0%が個人の購入だった。

新車登録台数をメーカーまたはブランド別にみると、首位はルノー傘下のルーマニア国産メーカー、ダチアで4万5,947台だった。次いでトヨタの1万574台、フォルクスワーゲン（VW）傘下のシュコダの1万557台、ルノーの1万301台、VWの9,696台と続く。トップ5のメーカー・ブランドは、トヨタを除きいずれも前年から2桁台の伸びを示した（表1参照）。

車種別の新車登録台数では、ダチアが「ロガン」を筆頭に、「ダスター」「サンデロ」「スプリング」「ジョガー」と上位5車種を独占した。シュコダ「オクタビア」、現代「ツーソン」が続いた。

表1：メーカー・ブランド別新車乗用車登録台数（2023年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー、ブランド	台数	構成比	前年比
1	ダチア	45,947	32.2	14.8
2	トヨタ	10,574	7.4	6.1
3	シュコダ	10,557	7.4	21.8
4	ルノー	10,301	7.2	28.6
5	フォルクスワーゲン	9,696	6.8	20.3
6	現代	8,978	6.3	△ 6.0
7	フォード	6,159	4.3	△ 26.5
8	BMW	4,689	3.3	57.1
9	スズキ	4,622	3.2	75.4
10	メルセデス・ベンツ	4,188	2.9	25.4
合計（その他含む）		142,791	100.0	11.6

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

なお、内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）が発表しているメーカー・ブランド別の統計によると、日系メーカー・ブランド全体の新車登録台数は、前年比 17.1% 増の 2 万 462 台だった（表 2 参照）。トヨタ、スズキ、マツダのトップ 3 のうち、スズキが前年比 73.5% 増と大幅に増加した。

表2：日系メーカー・ブランド別新車登録台数（2023年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2022年	2023年	
		台数	前年比
トヨタ	10,110	10,531	4.2
スズキ	2,635	4,572	73.5
マツダ	2,298	2,770	20.5
日産	871	994	14.1
ホンダ	1,074	802	△ 25.3
三菱自動車	232	413	78.0
レクサス	201	330	64.2
スバル	47	50	6.4
合計	17,468	20,462	17.1

注：DRPCIVとAPIAは一部の車種で車両分類が異なるため、表1のデータと一致しない。

出所：DRPCIVの資料を基にジェトロ作成

<EV 市場も堅調に拡大>

新車登録台数の動力別の割合をみると、ガソリン車が 62.6%（前年は 64.5%）、ディーゼル車が 12.9%（同 13.8%）、エコカーが 24.4%（同 21.7%）だった。エコカーでは、バッテリー式電気自動車（BEV）が前年比 31.9% 増の 1 万 5,318 台、プラグインハイブリッド車（PHEV）が同 45.2% 増の 5,560 台、ハイブリッド車（HEV）が同 14.2% 増の 1 万 4,017 台となった。

BEV のメーカー別の首位はダチアの「スプリング」で 6,875 台、テスラの「モデル Y」が 2,079 台、テスラの「モデル 3」が 1,022 台と続いた。PHEV はフォードの「クーガ」が首位で 735 台、現代の「ツーソン」が 379 台、トヨタの「RAV4」が 371 台と続いた。HEV はトヨタの「カローラ」が首位で 2,283 台、次いでトヨタの「C-HR」が 2,082 台、トヨタの「ヤリスクロス」が 1,559 台となり、上位 3 位をトヨタが占めた。

エコカー増加の背景には、環境省が提供する新車買い替えを促進するための補助金「ラブラ・プログラム（Programul Rabla）」がある。同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。この補助金制度は「ラブラ・クラシック」と「ラブラ・プラス」の 2 本立てになっており、併用可能だ。2024 年版の「ラブラ・クラシック」では、車齢 6 年以上の中古車を新車に買い替える際、7,000 レイ（約 23 万円、レイはレウの

複数形、1 レウ=約 33 円) が補助されることに加えて、(1) 二酸化炭素 (CO₂) 排出量が WLTP (国際調和排出ガス・燃費試験法) 基準で 120 g CO₂ / km 以下の新車の場合 1,500 レイ、(2) LP ガス (LPG、液化石油ガス) 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。さらに、代替燃料車を対象にした「ラブ・プラス」では、中古車の廃棄に加えて新車購入時に、BEV または水素燃料電池車 (FCEV) の場合 2 万 5,500 レイが、HEV の場合は最大 1 万 3,000 レイが、追加補助される。

また、自動車製造者協会 (ACAROM) によると、2023 年の中古車登録台数は 31 万 6,695 台で、2022 年の 31 万 6,332 台から横ばいとなった。

<生産台数は過去最多を記録>

[自動車製造者協会 \(ACAROM\) の発表](#) (2024 年 1 月 22 日付発表) によると、2023 年の国産新車生産台数は前年比 0.7% 増の 51 万 3,050 台で過去最多を記録した。当地での自動車生産は、地場自動車メーカーのダチアと、フォードとトルコ企業との合弁会社であるフォードオトサンの 2 社体制だ。2023 年は、前者が 2.5% 増の 32 万 2,086 台、後者が 2.2% 減の 19 万 964 台の生産となった (表 3 参照)。

表3：国内完成車メーカー別生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	
					台数	前年比
ダチア	349,528	259,099	257,405	314,228	322,086	2.5
フォード	140,884	179,008	163,350	195,237	190,964	△ 2.2
合計	490,412	438,107	420,755	509,465	513,050	0.7

出所：ACAROMのデータを基にジェトロ作成

ダチアのミオベニ工場では現在、「ダスター」「サンデロ・ステップウェイ」「ロガン」「ジョガー」の 4 車種が生産されている。同社は 2023 年 3 月、新型ダスターの生産を 2024 年に、ビッグスター・コンセプトをベースとした新しい中型 SUV (スポーツ用多目的車) の生産を 2025 年にそれぞれ開始する予定だと発表した。フォードオトサンは 2024 年 3 月、クライオバ工場の生産設備や車両、エンジニアリング関連の投資プロジェクト実施のために複数の金融機関から 4 億 3,500 万ユーロの融資を受けたと発表した。

ロシア（生産・販売）：ロシア市場、中国車が躍進、中古は日本車も健闘

2024年5月27日 欧州課（後藤 大輝）

ロシアによるウクライナ侵攻開始から2年以上が経過した。日本をはじめ西側企業が軒並み撤退したロシア市場では、撤退した外国企業の旧工場を再稼働させてロシア国産車を生産する動きがみられるほか、中国車販売がさらに勢いづいている。その一方で、中古車販売では依然として西側ブランド車が多く買われている。

<生産台数は前年比で増加も、侵攻前水準に遠く及ばず>

2023年のロシアにおける自動車生産台数（商用車を含む）は、前年比19.5%増の73万台となった。しかしながら、ウクライナ侵攻前の2021年と比較すると半数ほどにとどまり、完全に回復したわけではない。その理由としては、特に、自動車生産台数のうち大部分を占める乗用車部門において生産活動を行っていた西側企業が撤退し、「西側ブランド」の乗用車生産が停止したためだ。ウクライナ侵攻前の2021年の乗用車生産台数は135万台だった（表1参照）。うち、韓国の現代自動車が23万4,000台、フォルクスワーゲン（VW）が12万1,000台、ルノーが9万3,000台、トヨタ自動車が8万1,000台など、西側企業による生産台数がかなりの比率を占めていたが、これらの企業は現状いずれもロシアでの生産を停止し、撤退済み。

表1：2021年（ウクライナ侵攻前）と2023年の乗用車生産台数の比較

2021年（ウクライナ侵攻前）

順位	社名	台数
1	アフトワズ	260,034
2	現代自動車	234,150
3	アフトトル	175,785
4	ラーダ（エジエスク）	125,658
5	フォルクスワーゲン	120,640
6	ルノー	92,955
7	トヨタ自動車	80,813
8	日産自動車	53,744
9	ガズ	52,282
10	ハゼレモータース	39,663
合計（その他含む）		1,349,743

2023年

順位	社名	台数
1	アフトワズ	350,345
2	ハゼレモータース	98,981
3	アフトトル	27,607
4	マズモスクピッチ	24,169
5	ウАЗ	9,641
6	チエチェンアフト	7,730
7	ラーダ スポルト	4,527
8	モトルインベスト	2,140
9	自動車産業技術（AIT）	674
10	ラーダ（エジエスク）	240
合計（その他含む）		526,435

出所：アフトスタット「ロシアの自動車市場 - 2023」「ロシアの自動車市場 - 2024」のデータを基にジェトロ作成

トラック部門では、2021年が19万1,000台であったのに対して2023年は16万6,000台と約13%減にとどまり、ウクライナ侵攻後にも乗用車部門ほどの大幅な減少は見受けられない。理由としては、もともと地場ブランドが生産台数上位を占めていた点が考えられる。2021年はガズ、カマズ、ウАЗが生産台数上位3位を占め、2023年も生産台数上位のブランドはガズ、カマズ、ウАЗと変わらなかった。他方、輸出についてみると、確認可能なウАЗの2021年の自動車輸出台数は5,703台（アフトスタット2022年1月20日）

であったのに対し、2023年は1,840台（アフトスタト2024年1月12日）となり、2021年比で67.7%減少した。また、大手のカマズの公式発表によると、2023年の輸出台数は4,465台だった。ロシア自動車メーカー協会の顧問であるユーリー・クラフツォフ氏によると、2023年1~10月のカマズの輸出台数は約3,600台で、前年同期より約200台減少したという。また同氏は、西側諸国による制裁措置が発動される前からカマズ製品の主な輸出先は、CIS諸国、中東、アフリカ諸国であった、と語る。現在も輸出先は同様であるものの、物流の問題によりコストを価格に転嫁せざるを得ず、販売台数にはマイナスの影響を与えている、と分析した（RBK2023年12月12日）。

2024年の自動車生産台数は、2023年と比べて増加することが見込まれている。ロシアから撤退した西側企業の旧自動車工場で新ブランド車の生産開始が始まっていることがその一因だ（[2024年3月26日付ビジネス短信参照](#)）。「自動車工場AGR」は2024年3月11日、現代自動車の旧サンクトペテルブルク工場を活用して生産された新ブランド「ソラリス」の出荷を開始した。また、ロシアの乗用車最大手アフトワズは3月13日、サンクトペテルブルクにある日産自動車の旧工場で生産する新ブランドXcite X-Cross 7を発表した（ベドモスチ2024年3月13日）（[2024年3月26日付ビジネス短信参照](#)）。デニス・マントウロフ副首相兼産業商務相からは、2024年新車生産台数は少なくとも2023年の生産台数を下回ることはない、という発言もあった（「オートニュース」2024年2月5日）。ただし、西側企業が撤退した今、生産台数がウクライナ侵攻以前の水準に戻るかどうかについては未知数だ。

＜乗用車新車販売台数は前年比約7割増加、中国車が急伸＞

自動車市場調査会社アフトスタトによると、ロシアの2023年の乗用車新車販売台数は前年比69.0%増の105万9,000台だった。ロシアによるウクライナ侵攻を受け、ロシア国内の自動車工場の停止の影響を受けた2022年と比較すると販売台数は伸びたものの、ウクライナ侵攻以前の水準には達しなかった。

中でも、ロシア国産車および中国車の販売台数の伸びが販売台数増加に寄与した。ブランド別でみると、新車販売台数首位はロシア地場のラーダ（アフトワズ）で、32万4,000台だった（前年比85.7%増）。象徴的であったのは新車販売台数2~7位を中国勢が席巻したことだ。チエリー（11万9,000台、前年比3.0倍）、ハバル（11万2,000台、前年比3.3倍）、ジーリー（9万4,000台、前年比3.5倍）などが続いた。8位以下は韓国の起亜（3万4,000台、前年比48.9%減）と現代（2万5,000台、前年比54.4%減）、その次にトヨタ（2万3,000台、前年比18.5%減）が続いた。日本・韓国勢も10位内に食い込むなど一定の存在感を示したものの、ロシア国産車および中国車が大きく伸びた。

表2：2023年の乗用車新車販売台数（ブランド別）

(△はマイナス値、ーは値なし)

順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減
1	ロシア	ラーダ	324,446	85.7
2	中国	チェリー	118,950	3倍
3	中国	ハバル	111,720	3.3倍
4	中国	ジーリー	93,553	3.5倍
5	中国	チャンガン	47,765	ー
6	中国	エクシード	42,152	3.5倍
7	中国	オモダ	41,983	ー
8	韓国	起亜	33,580	△48.9%
9	韓国	現代	24,658	△54.4%
10	日本	トヨタ	23,318	△18.5%
合計（その他含む）			1,058,708	69.0%

出所：アフトスタート「ロシアの乗用車新車市場 - 2023」を基にジェトロ作成

ロシア市場における中国車の存在感は年々高まりつつある。グローバル・トレード・アトラス（GTA）によれば、2023年に中国からロシアに輸出された乗用車の台数は前年比5.3倍の81万4,000台（注）となるなど、中国からロシアに対する自動車の輸出台数の増加が際立っている。また、中国車の技術がロシア国産車に利用されるケースもみられる。例えば、旧ルノー工場で生産されているロシア車「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ている（[2022年11月25日付ビジネス短信参照](#)）。日産自動車の旧工場で生産する新ブランドXcite X-Cross 7は、外観および技術面においてミドルサイズのクロスオーバー、チェリー（奇瑞汽車）のTiggo 7 Proを完全にコピーしたものだという（ベドモスチ2024年3月13日）（[2024年3月26日付ビジネス短信参照](#)）。

2024年の自動車販売台数について専門家は、2024年も販売台数は伸びるもの、2023年ほどの伸びは見られないだろうと予測している。アフトスタート分析部長のビクトル・ブシカレフ氏は、2023年にロシア市場は前年比で70%近く増加するなど記録的なペースで回復したことから、2024年の販売台数の伸びは2023年に比べて大幅に低下することが予想される、という見方を示した。同氏によると、基本シナリオでは、ロシアの自動車販売台数は約125万台に達する可能性がある。経済的な条件が最も良好な場合、販売台数は138万台から140万台に増加する可能性があるが、幅広いブランドとモデル、そして国民の購買力を確保する必要があるとした（アフトスタート2023年12月21日）。ディーラーネットワーク「プラグマチカ」のアレクサンドル・シャプリンスキイ・ディレクターも同様に、2024年のロシアにおける販売台数は約125万台を見込むしつつも、2021年の数字に回復させるためには、自動車部品の現地生産化と既存の生産施設の再稼働が必要であるとした（アフトスタート2023年12月21日）。

<西側ブランド中古車に人気、極東ロシアで日本車が存在感>

2023年の中古車販売台数も569万3,000台となり、前年比17.0%増と高い伸びを示した。ただ、乗用車新車販売とは対照的に、西側ブランドをはじめとする外国車が多く買われた。ブランド別でみると、トップ3は順にラーダ（アフトワズ）（125万8,000台、前年比7.7%増）、トヨタ（67万台、前年比23.7%増）、起亜（31万9,000台、前年比22.8%増）だった。1位のラーダを除き、トップ10ブランドはすべて西側ブランドが占め、外国ブランドの中古車の人気ぶりがうかがえた。トヨタ以外の日系ブランドでは日産が5位（29万7,000台、前年比18.2%増）に、ホンダが10位（19万5,000台、前年比32.3%増）にランクインするなど、上位に食い込んだ。

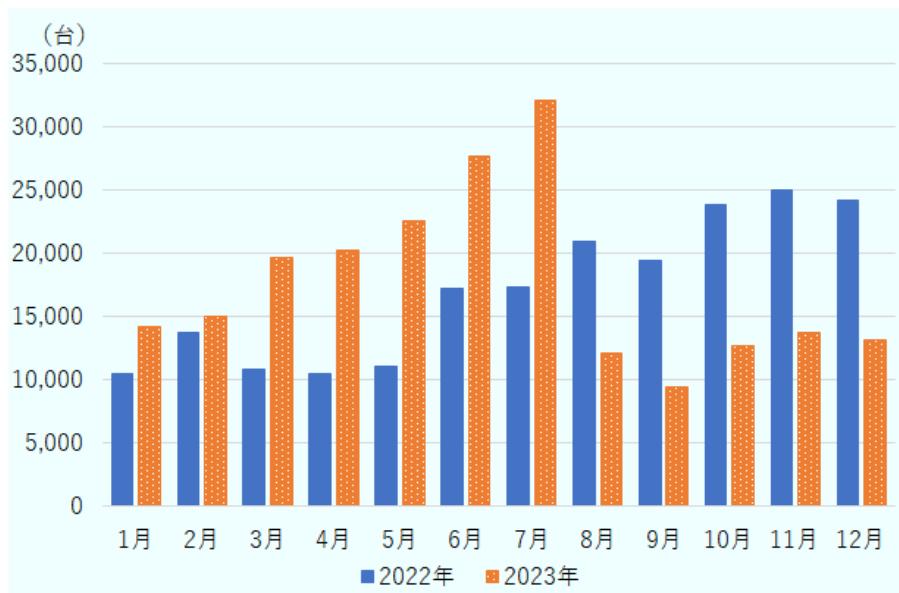
表3：2023年の中古自動車販売台数（ブランド別）

順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減
1	ロシア	ラーダ	1,258,034	7.7%
2	日本	トヨタ	670,444	23.7%
3	韓国	起亜	318,970	22.8%
4	韓国	現代	315,137	17.1%
5	日本	日産	296,835	18.2%
6	ドイツ	フォルクスワーゲン	249,107	20.0%
7	米国	シボレー	213,750	12.3%
8	米国	フォード	199,121	18.3%
9	フランス	ルノー	197,747	8.4%
10	日本	ホンダ	195,008	32.3%
合計（その他含む）			5,692,955	17.0%

出所：アフトストラ「2024年のロシアの中古自動車市場予測」を基にジェトロ作成

日本の財務省貿易統計によると、2023年の日本の対ロシア中古乗用車輸出は21万2,000台で、前年比3.8%増加した。日本政府は2023年8月9日、ロシアに対する輸出禁止措置を拡大し、新たに排気量1,900cc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に追加した（[2023年8月14日付ビジネス短信参照](#)）。日本ブランドの中古車販売台数の減少が見込まれた中での増加だった。中古乗用車輸出台数を月別に見てみると、2023年初めから、日本政府が輸出禁止措置を拡大する前の2023年7月まではすべての月で前年同月の水準を上回る台数を輸出した（図参照）。輸出禁止措置が拡大した8月以降は前年同月比で輸出台数は減少したものの、一定台数の輸出が続いた。

図：日本からロシアへの中古乗用車輸出台数



出所：財務省貿易統計を基にジェトロ作成

2023年の輸出台数が前年比で伸びた理由としては、根強い日本車人気がある。輸出禁止措置拡大後は1,900cc超の自動車の輸出が不可能となった。代わって、制裁対象とならず、輸出可能なコンパクトカーといった比較的排気量の少ない車種に注目が集まっている。自動車市場調査会社アフトスタートのイーゴリ・モルジャレット氏は、日本のコンパクトカーはロシアで小さいながらも安定した需要を享受してきた、と前置きしつつ、コンパクトカーへの関心は高まる一方だ、という見解を明らかにした（イズベスチヤ2023年11月14日）。

実際に、ロシアへのコンパクトカーの輸出台数は増加している。日本の財務省貿易統計で確認可能な、排気量1,500cc以下全ての中古乗用車の2023年の輸出台数は前年比で24.2%増加した。また、ロシア極東の港湾では、2023年に輸入された乗用車の中で日本車が大きな割合を占めた。アフトスタートによると、ウラジオストク税関管轄内における2023年の乗用車輸入台数は前年比5割増の22万6,000台となり、その大部分は日本もしくは韓国から輸入された排気量1,800cc未満の乗用車だった。サハリン税関管轄内における輸入台数は3,956台となり、前年比で215台増加した。数台の例外を除き、そのほとんどは日本からの輸入であったという。サハリン税関コルサコフ税関支署のアレクセイ・アントノフ支署長は、制裁発動後は取り扱われる車種がより安価なモデルになっただけで、一般消費者にとっては制裁の影響はなく、需給に及ぼす影響は為替レートによるものの方が大きいとした（「アフトスタート」2024年1月31日）。

注1：HSコード8703に分類される「乗用自動車その他の自動車（ステーションワゴンおよびレーシングカーを含み、主として人員の輸送用に設計したものに限るものとし、第87.02項のものを除く）」の台数。

カザフスタン（販売・生産）：販売・生産ともに中国の存在感が増す

新車販売台数は前年比 60.2% 増、乗用車生産台数は前年比 29.2% 増

2024 年 05 月 31 日、06 月 04 日 タシケント事務所（ウラジミル・スタノフォフ）

<カザフスタンの自動車販売市場、中国ブランドの新規参入が相次ぐ>

カザフスタン自動車ビジネス協会が発表した同国の自動車市場調査結果によると、カザフスタンでの 2023 年の自動車新車販売台数は前年比 60.2% 増の 19 万 8,699 台となった。内訳は、乗用車 18 万 7,072 台（前年比 62.7% 増）、貨物車両 9,078 台（10.7% 増）、バス 2,549 台（3.2 倍）だった。ブランド別販売台数の上位 3 位は 2022 年に引き続き現代、シボレー（注）、起亜が占め、伸び率もそれぞれ 61.9% 増、33.6% 増、76.8% 増と高かった（下記表 1 参照）。

表1 主要ブランド別自動車新車販売台数
(単位:台、%)

順位	ブランド	2022年	2023年	前年比
1	現代	28,864	46,725	61.9
2	シボレー	34,289	45,807	33.6
3	起亜	14,421	25,495	76.8
4	チエリー	4,464	12,229	173.9
5	トヨタ	9,622	10,756	11.8
6	ハバル	1,500	7,558	403.9
7	JAC	3,371	7,514	122.9
8	長安	245	6,087	2,384.5
9	ジェトワール	-	3,930	全増
10	エクシード	1,876	3,884	107.0
11	ジーリー	163	3,643	2,135.0
12	レクサス	2,540	3,569	40.5
13	ガズ	2,319	3,497	50.8
14	ユートン	201	1,608	700.0
15	スバル	654	1,521	132.6
16	ラーダ	7,386	1,477	△ 80.0
17	オモダ	-	1,385	全増
18	JAC トラック	894	1,232	37.8
19	BMW	899	1,207	34.3
20	カマズ	1,406	1,194	△ 15.1
21	タンク	-	1,015	全増
22	三菱自動車	498	794	59.4
	合計（他ブランドを含む）	124,010	198,699	60.2

（出所）カザフスタン自動車ビジネス協会

「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2023年1~12月」

日本ブランドでは、トヨタが販売台数で 5 位（前年比 11.8% 増）、レクサスが 12 位（40.5% 増）に入った。スバルと三菱自動車も販売台数を伸ばしたが、市場シェアは 1% に満たなかった。

中国ブランド車の販売増や新規参入がみられた。ブランド別では、チェリー（奇瑞汽車、前年比 2.7 倍）、ハバル（長城汽車、5 倍）、JAC（安徽江淮汽車、2.2 倍）、チャンガン（長安汽車、25 倍）、エクシード（奇瑞汽車高級車、2.1 倍）などが大きな伸びを見せた。ジェトウール（奇瑞汽車）、オモダ（奇瑞汽車クロスオーバー）、タンク（長城汽車ハイブリッド SUV）、GAC（広州汽車）、紅旗（第一汽車高級車）、ジーカー（吉利汽車の高級 EV）などのブランドが新たに登場している。販売台数をモデル別にみると、上位 20 位までに中国車 5 モデルが入り、韓国車の 11 モデルに次いで多かった（下記表 2 参照）。

表2 自動車販売店における主要ブランド・モデル別販売台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

	ブランド/モデル	2022年	2023年	前年比
1	シボレー コバルト	23,178	30,425	31.3
2	現代 ツーソン	8,862	14,409	62.6
3	起亜 スポーテージ	3,321	10,503	216.3
4	現代 サンタフェ	2,969	7,433	150.4
5	シボレー オニキス	-	6,000	全増
6	現代 エラントラ	4,981	5,975	20.0
7	現代 ソナタ	4,563	4,770	4.5
8	現代 バイヨン	546	4,740	768.1
9	チェリー ティゴ 7プロ	2,324	4,309	85.4
10	シボレー ネクシア	7,145	3,958	△ 44.6
11	JAC J7	1,409	3,844	172.8
12	トヨタ カムリ	991	3,724	275.8
13	チェリー ティゴ2	-	3,678	全増
14	長安 CS55PLUS	109	3,255	2,886.2
15	起亜 セラトー	1,220	3,050	150.0
16	起亜 ソレント	2,132	3,043	42.7
17	起亜 シード	1,571	2,856	81.8
18	現代 アクセント	2,970	2,696	△ 9.2
19	現代 i20	-	2,683	全増
20	ハバル M6	-	2,390	全増

（出所）カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2023年1~12月」

カザフスタンの調査会社である自動車市場モニタリング分析エージェンシーは、2024 年 3 月に公表したレポートの中で、中国ブランドのカザフスタン市場での販売拡大の要因について、欧州や日本ブランド車のロシアでの製造・販売停止により、カザフスタンへ自動車が供給されなくなったことが主たる原因、と分析している。

<カザフスタンの乗用車生産、韓国・中国車の伸びで過去最高を記録>

カザフスタン自動車ビジネス協会が取りまとめた同国の自動車市場調査結果によると、同国での 2023 年の乗用車生産台数は前年比 29.2% 増の 13 万 6,459 台と、2 年連続で 10 万台超となり、過去最高を記録した。

台数増に大きく貢献したのは、中国ブランドの JAC（安徽江淮汽車）「J7」、韓国ブランドの起亜「スポーテージ」、現代「ツーソン」「バイヨン」、シボレー「オニキス」など（下

記表 3 参照)。シボレー「コバルト」は、生産台数では依然として首位だが、2022 年比で 16.7% 減少した。なお、同車種はウズベキスタンから完成車が多数輸入されている。

表3 主要ブランド・モデル別組み立て台数 (単位: 台、%) (△はマイナス値)

ブランド/モデル	2022年	2023年	前年比	
			伸び率	台数
現代	37,205	48,857	31.3	11,652
ツーソン	11,557	15,765	36.4	4,208
サンタフェ	4,876	7,632	56.5	2,756
エラントラ	6,134	6,048	△ 1.4	△ 86
ソナタ	5,857	4,896	△ 16.4	△ 961
バイヨン	756	4,751	528.4	3,995
シボレー	40,019	38,089	△ 4.8	△ 1,930
コバルト	28,464	23,707	△ 16.7	△ 4,757
オニキス	-	6,868	全増	6,868
ネクシア	7,192	3,482	△ 51.6	△ 3,710
ラセッティ	10	1,962	19520.0	1,952
起亜	15,262	24,825	62.7	9,563
スポーテージ	3,583	11,344	216.6	7,761
ソレント	2,015	2,960	46.9	945
セラート	1,222	2,483	103.2	1,261
シード	1,914	2,247	17.4	333
K5	2,442	1,954	△ 20.0	△ 488
セルトス	1,525	1,152	△ 24.5	△ 373
JAC	7,652	17,465	128.2	9,813
J7	3,421	11,967	249.8	8,546
T6	1,927	1,962	1.8	35
S4	750	1,396	86.1	646
S6	280	1,115	298.2	835
ジェトワール	-	5,230	全増	5,230
X70+	-	1,746	全増	1,746
X70	-	1,376	全増	1,376
X1	-	1,182	全増	1,182
合計(他ブランドを含む)	105,629	136,459	29.2	30,830

(注) 各ブランドの合計台数には、表にある車種以外の台数も含む。

(出所) カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2023年1~12月」

カザフスタン自動車産業最大の生産拠点であるカザフスタン北部コスタナイ市にあるサリアルカアフトプロム工場では、起亜、シボレー、JAC、ジェトワールなどを組み立てている。特に JAC は、カザフスタンの乗用車総生産台数に占めるシェアが 2022 年の 7.2% から 2023 年は 12.8% に拡大している。

現代自動車と協業する地場の自動車販売大手アスタナ・モータースは、中国の奇瑞汽車(ブランド名 チェリー)、長安汽車、長城汽車(同ハバル、タンク)の乗用車を年間 9 万台生産するマルチブランド工場を、2025 年にアルマトイ北西部の工業地区で立ち上げる準備を進めている(2022 年 11 月 28 日付ビジネス短信参照)。同工場の完成でカザフスタン自動車市場での中国ブランドの存在感が一層増すこととなる。

なお、2023年のトラック生産台数は8,033台（前年比30.2%増）、バス生産台数は3,089台（同2.5倍）だった。

注：シボレー・ブランドのカザフスタンでの販売は、ウズベキスタンのウズオートが行っている。

＜中東・アフリカ＞

イラン（生産・販売）：2023年のイランの自動車生産台数は前年比11.7%増

中国との連携でEVへの関心も高まる

2024年6月20日 テヘラン事務所（マティン・バリネジャド、鈴木 隆之）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2023年のイランの自動車生産台数は118万8,471台と、2022年の106万4,216台から11.7%増となった。内訳は、乗用車が108万7,295台（2022年は99万7,519台）、バスなどが1,233台（同862台）だった（図、表1参照）。

図：イランの自動車生産台数推移（2016～2023年）



出所：OICAの統計を基にジェトロ作成

表1：イランの自動車生産台数

（単位：台数、%）（-は値なし）

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
2023年	1,087,295	—	—	1,233	1,188,471
増減（台数） 2023/2022年	89,776	—	—	371	124,255
増減（%） 2023/2022年	9.0%	—	—	43.0%	11.7%

注：2023年の合計値については、小型商業車やトラックの値は発表されていないが、合計値に含まれると考えられる。

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）などの業界団体は、2023年年のイランの自動車生産と販売についての統計は公表していないが、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 1402 年（西暦 2023 年 3 月 21 日～2024 年 3 月 19 日）の乗用車の生産台数、販売総額はそれぞれ、イランホドロが 53 万 5,636 台（1401 年は 58 万 3,230 台）、1,766 兆 3,500 億リアル〔約 29 億 3,170 万ドル、1 ドル=約 60 万 2,500 リアル（注）〕（同 1,351 兆 8,957 億リアル）、パールスホドロが 10 万 1,895 台（同 13 万 1,895 台）、225 兆 8,105 億リアル（同 217 兆 390 億リアル）、サイパが 34 万 5,946 台（同 34 万 9,447 台）、857 兆 9,411 億リアル（同 594 兆 9,103 億リアル）となっており、1401 年と異なり、各社ともに乗用車の生産台数が減少している（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）（△はマイナス値）

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)	1402年 (2023/3/21～ 2024/3/19)	増減 (1402/1401 年)
生産台数	480,338	450,770	583,230	535,636	△ 47,594
販売台数	464,646	451,560	607,004	537,600	△ 69,404
販売額	440,035,436	721,833,220	1,351,895,726	1,766,350,001	414,454,275

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)	1402年 (2023/3/21～ 2024/3/19)	増減 (1402/1401 年)
生産台数	103,055	85,158	131,895	101,895	△ 30,000
販売台数	89,539	91,360	137,721	101,558	△ 36,163
販売額	38,240,147	73,508,742	217,039,032	225,810,487	8,771,455

サイパ

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)	1402年 (2023/3/21～ 2024/3/19)	増減 (1402/1401 年)
生産台数	316,959	304,533	349,447	345,946	△ 3,501
販売台数	296,278	310,198	386,855	346,732	△ 40,123
販売額	162,100,813	329,446,911	594,910,303	857,941,135	263,030,832

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

国内の報道では、大手 3 社以外の中小企業を含めた他の自動車企業の生産が増加していると伝えられており、大手 3 社の減少分をその他の企業の増加分が上回ったと考えられる。

ブランド別にみると、イラン暦 1402 年に生産台数が最も多かったのがイランホドロの「プロジェー」で、26 万 8,992 台（販売台数 27 万 5,059 台、販売総額 740 兆 8,842 億リアル）

ル)、次にサイパの「X200 グループ (TIBA)」で、23 万 2,777 台 (同 23 万 3,383 台、同 524 兆 6,508 億リアル)、3 位がイランホドロの「Dena」で、8 万 6,694 台 (同 8 万 6,582 台、同 325 兆 8,471 億リアル) となっている (表 3~5 参照)。

- PDF で見る ([表 3 \(389KB\)](#)、[表 4 \(406KB\)](#)、[表 5 \(402KB\)](#))

表3-1：イランホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1399年 (2020/3/20~2021/3/20)				1400年 (2021/3/21~2022/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格	販売総額	生産台数	販売台数	価格	販売総額
			(リアル)	(100万リアル)			(リアル)	(100万リアル)
Peugeot	346,575	336,233	871,241,951	292,940,295	297,731	300,041	1,334,898,394	400,524,249
DENA	55,320	50,783	1,411,044,090	71,657,052	50,248	55,753	2,564,437,806	142,975,101
Samand	55,220	55,006	840,025,943	46,206,467	49,805	50,065	1,397,125,477	69,947,087
RUNNA	13,030	12,367	1,298,489,205	16,058,416	35,629	28,379	1,626,333,451	46,153,717
Pick up	4,794	4,730	880,140,169	4,163,063	—	—	—	—
HAYMA	4,971	4,793	1,761,554,559	8,443,131	8,647	8,813	4,293,150,800	37,835,538
Peugeot 2008	181	175	1,117,594,286	195,579	—	—	—	—
TARA	153	54	2,414,833,333	130,401	8,536	8,379	2,784,848,073	23,334,242
Dong -Feng	94	172	556,523,256	95,722	—	—	—	—
Suzuki Vitara	0	1	5,941,000,000	5,941	—	—	—	—
TONDAR L90	0	332	419,786,145	139,369	—	—	—	—
その他	—	—	—	—	174	130	—	1,063,286
合計	480,338	464,646	—	440,035,436	450,770	451,560	—	721,833,220

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表3-2：イランホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1401年 (2022/3/21~2023/3/20)				1402年 (2023/3/19~2024/3/20)				生産台数増減 (1402/1401年)
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Peugeot	353,171	364,015	1,755,525,248	639,037,523	268,992	275,059	2,693,546,534	740,884,216	△ 84,179
DENA	81,910	84,915	3,317,203,509	281,680,336	86,694	86,582	3,763,451,098	325,847,123	4,784
Samand	71,334	71,993	2,120,878,474	152,688,404	62,828	62,295	2,935,782,230	182,884,554	△ 8,506
RUNNA	28,418	37,507	1,903,909,777	71,409,944	24,056	24,035	2,417,473,227	58,103,969	△ 4,362
Pick up	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HAYMA	16,459	16,387	6,638,060,170	108,777,892	22,810	22,626	9,240,108,857	209,066,703	6,351
Peugeot 2008	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TARA	26,298	26,081	3,207,891,914	83,665,029	49,751	49,832	3,928,411,583	195,760,606	23,453
Dong -Feng	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suzuki Vitara	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TONDAR L90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
その他	5,640	6,106	2,397,084,507	14,636,598	20,505	17,171	3,133,354,493	53,802,830	14,865
合計	583,230	607,004	—	1,351,895,726	535,636	537,600	—	1,766,350,001	△ 47,594

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4-1：パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1399年 (2020/3/20～2021/3/20)				1400年 (2021/3/21～2022/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
	Quick 200	54,568	42,907	782,063,673	33,556,006	58,440	64,064	1,082,212,413
PRIDE X100	23,703	23,703	32,000,000	758,496	—	—	—	—
Quick	9,747	9,032	32,000,000	289,024	13,688	13,688	—	1,888,944
SAINA S200	8,127	7,306	32,000,000	233,792	12,436	12,436	138,000,000	1,716,168
Renault	2,963	3,056	468,865,183	1,432,852	0	2	471,500,000	943
Brilliance	3,947	3,504	544,915,240	1,909,383	594	1,168	487,740,582	569,681
Sahand	—	—	—	—	—	—	—	—
ZOTYE T300 DL5	—	—	—	—	—	—	—	—
Van	—	31	1,954,645,161	60,594	0	2	1,075,000,000	2,150
合計	103,055	89,539	—	38,240,147	85,158	91,360	—	73,508,742

注：「Quick」には、Quick S、Quick Gear、Quick Automaticが含まれている。

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表4-2：パールスホドロのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1401年 (2022/3/21～2023/3/20)				1402年 (2023/3/19～2024/3/20)				生産台数 増減 (1402/14 01年)	
	(2022/3/21～2023/3/20)				(2023/3/19～2024/3/20)					
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)		
Quick 200	72,262	78,073	1,491,592,522	116,453,103	78,279	78,497	2,275,788,705	178,642,586	6,017	
PRIDE X100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Quick	58,933	58,933	—	99,399,313	21,916	21,915	1,967,403,696	43,115,652	△ 37,017	
SAINA S200	700	700	1,685,585,714	1,179,910	—	—	—	—	—	
Renault	0	10	462,000,000	4,620	—	—	—	—	—	
Brilliance	0	5	417,200,000	2,086	—	—	—	—	—	
Sahand	—	—	—	—	53	0	0	0	—	
ZOTYE T300 DL5	0	—	—	—	0	426	8,856,044,601	3,772,675	0	
Van	0	0	—	0	—	—	—	—	—	
合計	131,895	137,721	—	217,039,032	100,248	100,838	13,099,237,002	225,530,913	△ 31,647	

注：「Quick」には、Quick S、Quick Gear、Quick Automaticが含まれている。

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表5-1：サイバのブランド別生産・販売数

ブランド	1399年 (2020/3/20～2021/3/20)				1400年 (2021/3/21～2022/3/20)			
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)
X200 Group (TIBA)	236,939	212,203	593,102,374	125,858,103	260,258	263,264	949,935,684	250,083,868
X100 Group (PRIDE)	50,413	59,335	301,888,818	17,912,573	0	127	331,031,496	42,041
SAIPA	27,455	23,901	541,580,185	12,944,308	—	—	—	—
Pride151 (SAIPA151 Pic-up)	—	—	—	—	23,279	24,489	976,304,708	23,908,726
SHAHIN	1,728	462	2,365,000,000	1,092,630	20,866	21,950	2,455,558,770	53,899,515
ARIO	124	187	821,133,690	153,552	130	4	924,000,000	3,696
Changan CS 35	290	110	1,492,072,727	164,128	0	363	4,150,000,000	1,506,450
CERATO (KIA)	10	80	2,180,900,000	174,472	0	1	2,616,500,000	2,615
Aria	—	—	—	—	—	—	—	—
その他	0	0	—	3,801,047	0	0	—	0
合計	316,959	296,278	—	162,100,813	304,533	310,198	—	329,446,911

注：ブランドのカッコ内は昨年の車種

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

表5-2：サイバのブランド別生産・販売数

(単位：台数) (△はマイナス値、－は値なし)

ブランド	1401年 (2022/3/21～2023/3/20)				1402年 (2023/3/19～2024/3/20)				生産台数 増減 (1402/14 01年)	
	(2022/3/21～2023/3/20)									
	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 (リアル)	販売総額 (100万リアル)		
X200 Group (TIBA)	271,278	305,906	1,387,059,871	424,309,937	232,777	233,383	2,248,024,959	524,650,809	△ 38,501	
X100 Group (PRIDE)	0	0	—	0	—	—	—	—	—	
SAIPA	—	—	—	—	—	—	—	—	0	
Pride151 (SAIPA151 Pic-up)	43,702	46,600	1,427,847,468	66,537,692	59,999	60,713	2,082,100,539	126,410,570	16,297	
SHAHIN	34,467	34,122	3,043,043,931	103,834,745	50,817	50,699	3,664,877,572	185,805,628	16,350	
ARIO	0	0	—	0	0	0	—	0	—	
Changan CS 35	0	0	—	0	0	0	—	0	—	
CERATO (KIA)	0	0	—	0	0	0	—	0	0	
Aria	—	—	—	—	19	0	—	0	—	
その他	90	227	1,004,092,511	227,929	2,334	1,937	10,879,776,975	21,074,128	2,244	
合計	349,537	386,855	—	594,910,303	345,946	346,732	18,874,780,045	857,941,135	△ 3,591	

注：ブランドのカッコ内は昨年の車種

出所：Codalの発表を基にジェトロ作成

イラン産業・鉱山・貿易省（MIMT）の自動車産業局メヘルダード・ホスラビー局長は、ここ2～3年の自動車生産の増加について「われわれは自動車生産分野における政府の改革を目の当たりにしている」と述べた。また、自動車生産は計画に基づいて管理され、イラン暦1402年（2023年度）もイラン暦1401年（2022年度）に引き続き、完成車の生産数は増加するとし、なかでも乗用車は既に前年同期比で6%増加しているとした〔[2024年3月16日付イスラーム共和国通信（IRNA）参照（ペルシア語）](#)〕。

<車体・部品などの輸入は引き続き増加>

イラン税関が発表したイラン暦 1401 年とイラン暦 1402 年の自動車の車体（HS コード 8707）と部品（HS コード 8708）の輸入額を比較すると、9 億 9,902 万ドルから 12 億 7,071 万ドルと約 30% 増となっており、2022 年度に引き続き、生産台数の伸び率（11.7%）と比して、部品輸入の伸び率の方が高い状態となっている。

<EV などへの関心高まる>

イラン産業・鉱山・貿易省の運輸担当のマヌチエヘル・マンテギ次官は「第 7 次経済開発 5 カ年計画（2024 年度～2028 年度）の戦略は、電気自動車（EV）、ハイブリッド車関連製品の 40% を設計し、生産することにある」と述べるなど（[2024 年 3 月 7 日付 IRNA 参照（ペルシア語）](#)）、ここ数年、イランでもクリーンエネルギー技術の自動車業界への移転について、関心が高まっている。

また、同次官は「中国との 25 カ年の包括協定（[2021 年 3 月 29 日付ビジネス短信参照](#)）では、イランの自動車メーカー 6 社が中国企業と協力し、EV を生産することになっている」として、中国からの EV 関連技術の導入に積極的な姿勢を見せた。

マンテギ次官は、EV 導入について、イランには電気通信分野の知見を持った第一級の専門家がいることや、先進的な原料鉱山があること、安価で質の高い労働力が豊富に存在することという 3 つの大きなアドバンテージがあると強調した（[2023 年 12 月 16 日付 IRNA 参照（ペルシア語）](#)）。

さらに、テヘラン市長のアリーレザー・ザーカーニー氏は 2023 年 10 月 18 日に中国を訪問し、総額 16 億 7,000 万ユーロの自動車関連の契約を結ぶなど、市レベルでも EV 導入に積極的な姿勢を見せている。この契約の内訳は電気バス 2,500 台、電気バン 1 万台、電気タクシー 2 万 7,500 台〔空港路線など向けに 2,500 台のスポーツ用多目的車（SUV）を含む〕の調達や組み立てとなっている（[2024 年 3 月 5 日付ビジネス短信参照](#)）。

注：イラン暦 1402 年末（西暦 2024 年 3 月 17 日）の市中レートで計算（出所：Bonbast）。

トルコ（生産・販売）：2023年は、自動車生産・販売・輸出ともに好調

2024年3月19日 イスタンブール事務所（中島 敏博）

トルコの自動車生産台数は2023年、前年比8.6%増。また、輸出額が12.9%増、国内販売台数57.4%増。いずれも好調だった。

国内販売では、SUV人気が高まっている。燃料タイプ別には、EVやハイブリッド車の伸びが大きい。EVは、さらにシェア拡大の可能性がある。

＜乗用車の生産が好調＞

トルコ自動車工業協会（OSD）によると、2023年の自動車生産台数は前年比8.6%増の146万8,393台と好調だった。そのうち64.9%を占める乗用車の生産は17.5%増、残りの35.1%を占める商用車の生産は4.8%減だった（表1参照）。

表1：車種別生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	構成比	前年比
乗用車	1,026,461	982,642	855,043	782,835	810,889	952,667	64.9	17.5
商用車	523,689	478,602	442,811	493,305	541,759	515,726	35.1	△ 4.8
大型トラック	22,883	17,604	21,169	34,652	41,544	46,812	3.2	12.7
小型トラック	2,654	1,399	2,081	3,922	5,026	5,432	0.4	8.1
ピックアップトラック	429,361	386,245	358,182	400,078	436,611	397,015	27	△ 9.1
大型バス	8,541	9,199	7,896	5,567	8,346	10,862	0.7	30.1
小型バス	56,934	61,629	51,464	46,870	46,897	50,941	3.5	8.6
中型バス	3,316	2,526	2,043	2,216	3,335	4,664	0.3	39.9
自動車計	1,550,150	1,461,244	1,297,854	1,276,140	1,352,648	1,468,393	100	8.6

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6.6%増で、前年に続いて首位だった。オヤク・ルノーは31.7%増で、前年の3位から2位に返り咲き、現代・アッサンは16.3%増で、同5位から3位に上昇した。そのほかにも、メルセデス・ベンツ（10.6%増）、アナドル・いすゞオート（15.8%増）、オトカル（36.5%増）などの商用車と、バスメーカーの生産台数も伸びた。トファシュ・フィアットは9.2%減で、前年の2位から4位に、トヨタも1.8%減で、同4位から5位に後退した（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	2023年	伸び率	構成比
フォード・オトサン	327,936	348,028	374,027	398,794	6.6	26.1
オヤク・ルノー	308,568	248,000	247,100	325,366	31.7	21.3
現代・アッサン	137,034	162,095	208,100	242,016	16.3	15.9
トファシュ・フィアット	250,630	228,544	263,747	239,428	△ 9.2	15.7
トヨタ	219,391	230,421	216,735	212,843	△ 1.8	13.9
デュルク・トラクター	34,337	48,560	44,619	51,423	15.2	3.4
メルセデス・ベンツ	16,959	24,092	28,914	31,988	10.6	2.1
ハッタト・トラクター	3,766	6,943	4,922	6,147	24.9	0.4
アナドル・いすゞオート	2,896	4,066	5,161	5,976	15.8	0.4
オトカル	1,965	2,237	3,677	5,018	36.5	0.3
テムサ	758	1,862	2,457	3,232	31.5	0.2
マン	1,965	1,624	2,044	3,222	57.6	0.2
カルサン	3,106	3,437	686	510	△ 25.7	0.0
合計	1,335,957	1,331,643	1,402,189	1,525,963	8.8	100.0

注：表1の合計台数はデュルク・トラクターとハッタト・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）

トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・ターキー（[TMMT](#)）は2023年11月6日、小型クロスオーバー車の新型トヨタ「C-HR（Toyota C-HR）」の生産を開始した。2023年の生産減は、その準備が影響したとみられる。トヨタは同時に、欧州初になるプラグイン・ハイブリッド・バッテリーの生産も開始した。同バッテリーの製造ラインは、年間7万5,000個の組み立て能力を持っている。

＜完成車・部品を合わせ、対欧輸出が過去最大＞

OSDの統計によると、2023年の自動車関連の輸出総額（完成車と部品の合計）は前年比13.3%増の357億ドル。過去最高を更新した。2021～2022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9.8%増の141億ドルだった（表3参照）。

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	2023年	前年比	構成比
自動車合計	21,350.30	20,613.80	16,491.10	18,050.00	18,677.20	21,611.80	15.7	60.5
乗用車	12,421.00	11,864.80	9,312.10	9,272.10	9,069.50	10,934.40	20.6	30.6
大型・軽商用車	5,376.40	4,945.40	4,254.50	5,420.30	5,633.80	5,647.60	0.2	15.8
大型バス	1,503.20	1,759.40	1,300.70	1,015.40	1,201.70	1,786.30	48.6	5.0
中・小型バス	215.5	222.9	188.4	193.9	163	343.8	110.9	1.0
その他の自動車	1,834.30	1,821.20	1,435.00	2,148.30	2,609.20	2,899.90	11.1	8.1
自動車部品合計	10,881.60	10,616.40	9,451.30	11,828.50	12,831.10	14,085.70	9.8	39.5
スペアパーツ	8,406.40	8,071.30	7,251.50	9,188.80	10,048.40	11,361.50	13.1	31.8
タイヤなどゴム製品	1,353.90	1,479.10	1,248.00	1,630.30	1,767.30	1,724.80	△ 2.4	4.8
エンジン	582	518.1	461.4	296.6	233	253.5	8.8	0.7
バッテリー	388.1	397.3	353	509.4	547.8	482.6	△ 11.9	1.4
セーフティーガラス	151.1	150.6	140.3	203.1	234.4	263.1	12.2	0.7
合計	28,986.50	31,230.10	25,941.90	29,878.50	31,508.00	35,697.50	13.3	100.0

出所：自動車工業協会（OSD）

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12.9%増の350億ドル。輸出総額の68.5%を占めるEU向けは、前年比19.4%増になった。中でも最大の輸出先のドイツ向けが堅調なほか、フランス、スペイン、イタリアなどが2ケタ増だった。EU域外では、ロシア向けの伸びが41.6%増と大きい。一方、米国は29.1%減、イスラエルは14.1%減と減少した（表4参照）。

表4：自動車・同部品の国別輸出額

(単位:1,000ドル、%) (△はマイナス値)

順位	国・地域名	2021年	2022年	2023年	構成比	前年比	寄与度
—	EU	18,961,589.33	20,065,603.20	23,961,355.41	68.5	19.4	12.6
1	ドイツ	4,165,898.69	4,390,621.78	4,854,081.72	13.9	10.6	1.5
2	フランス	3,369,435.52	3,250,300.83	4,307,717.78	12.3	32.5	3.4
3	英国	3,093,046.63	3,270,917.00	3,295,479.58	9.4	0.8	0.1
4	イタリア	2,448,319.50	2,585,400.95	3,138,171.26	9	21.4	1.8
5	スペイン	1,606,383.99	1,816,397.57	2,439,507.62	7	34.3	2
6	ポーランド	1,173,223.80	1,453,490.31	1,763,252.58	5	21.3	1
7	スロベニア	1,171,949.51	1,118,595.97	1,354,810.18	3.9	21.1	0.8
8	ベルギー	1,123,662.80	1,168,041.03	1,324,394.46	3.8	13.4	0.5
9	米国	1,227,328.48	1,435,676.62	1,017,473.51	2.9	△ 29.1	△ 1.3
10	ロシア	705,929.11	701,519.31	993,072.83	2.8	41.6	0.9
11	ルーマニア	598,045.57	680,396.30	871,716.22	2.5	28.1	0.6
12	オランダ	512,542.28	489,356.77	635,264.46	1.8	29.8	0.5
13	イスラエル	585,762.74	648,470.84	557,090.24	1.6	△ 14.1	△ 0.3
14	モロッコ	547,111.02	455,331.55	459,890.48	1.3	1	0
15	チエコ	215,121.48	350,572.73	403,997.08	1.2	15.2	0.2
54	日本	46,379.40	52,850.92	47,581.53	0.1	△ 10.0	△ 0.0
—	総額	29,342,794.83	30,995,808.34	35,004,229.98	100	12.9	12.9
	トルコ輸出総額	206,432,736.17	226,596,265.73	221,731,179.87	15.8	△ 2.1	1.8

注：トルコ輸出総額の構成比は、トルコの輸出額全体に占める自動車・同部品の割合。その他の構成比は、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、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、2023年の国内自動車販売台数（小売り）は全体で前年比57.4%増の123万2,635台。そのうち乗用車が96万7,341台（63.2%増）、軽商用車が26万5,294台（39.2%増）だった。

乗用車販売を車種別にみると、2023年に販売された乗用車のうち、スポーツ用多目的車（SUV）が51.1%（49万3,957台）を占める。2022年に初めて最大シェアを獲得して以降も、順調にシェアを伸ばしている。セダンタイプは26.6%（25万7,469台）で2位、ハッチバックが20.4%（19万6,854台）で3位だった。オートマ車のシェアも年々増加しており、前年の78.3%から2023年は83.1%にまで拡大した。軽商用車の販売シェアでは、バンが75.1%（19万9,305台）で、例年どおり大半のシェアを占めた。軽トラックは11.1%（2万9,343台）、ミニバスは7.4%（1万9,536台）、ピックアップは6.4%（1万6,944台）だった。

燃料タイプ別にみると、ガソリン車が 66.8%、ディーゼル車が 13.8%、ハイブリッド車が 10.8%、電気自動車（EV）が 7.5%、液化石油ガス（LPG）車が 1.1%を占めた。ガソリン車の販売台数は、前年比 58.1%増だった。もっとも、そのシェアは前年の 69.0%から縮小した。逆に伸びたのが、EV だ。前年のシェア 1.3%から 7.5%に急拡大した。ハイブリッド車の販売台数は前年比 62.8%増（10万 4,804 台）、EV の販売台数は 9.3 倍（7万 2,179 台）と急伸している。

メーカー別の販売台数（乗用車と軽商用車の合計）をみると、上位陣は軒並み好調だった。例えば、首位のフィアットは 32.2%増（19万 3,622 台）、2 位ルノーが 36.1%増（13万 5,645 台）、3 位フォードが 32.2%増（10万 2,380 台）だ（表 5 参照）。日系メーカーでは、トヨタ 18.4%増（5万 9,125 台、8 位）、ホンダ 0.5%減（2万 1,322 台、17 位）、日産 2.2 倍（2万 1,278 台、18 位）、スズキ 49.3%増（5,378 台、25 位）、いすゞ 24.0%増（2,350 台、32 位）、スバル 55.3%増（966 台、36 位）、レクサス 50.9%増（507 台、39 位）、三菱自動車 81.6%減（371 台、40 位）、マツダ 12.2%増（203 台、44 位）だった。

表5：販売台数上位15社(2023年) (単位:台、%) (△はマイナス値)

乗用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	124,143	1,205	125,348	13.0	28.8
2	ルノー	93,468	24,023	117,491	12.1	33.2
3	フォルクスワーゲン	0	71,093	71,093	7.3	43.1
4	オペル	0	61,057	61,057	6.3	101.0
5	ブジョー	0	58,549	58,549	6.1	150.8
6	ヒュンダイ	39,768	13,088	52,856	5.5	25.1
7	トヨタ	33,051	12,418	45,469	4.7	18.8
8	シトロエン	0	45,395	45,395	4.7	107.2
9	ダチア	0	41,339	41,339	4.3	14.8
10	チエリー (Chery)	0	40,590	40,590	4.2	純増
11	シュコダ	0	35,041	35,041	3.6	80.0
12	メルセデス・ベンツ	0	24,646	24,646	2.5	32.1
13	BMW	0	23,801	23,801	2.5	31.8
14	アウディ	0	22,878	22,878	2.4	57.2
15	ホンダ	0	21,322	21,322	2.2	△ 0.5
合計(その他を含む)		311,352	655,989	967,341	100.0	63.2

出所：トルコ自動車販売モビリティ協会 (ODMD)

軽商用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フォード	69,176	2,268	71,444	26.9	8.0
2	フィアット	52,386	15,888	68,274	25.7	39.1
3	ブジョー	0	20,083	20,083	7.6	115.5
4	ルノー	0	18,154	18,154	6.8	58.8
5	シトロエン	0	17,758	17,758	6.7	156.7
6	フォルクスワーゲン	0	17,683	17,683	6.7	66.1
7	トヨタ	0	13,656	13,656	5.1	17.1
8	オペル	0	12,808	12,808	4.8	101.8
9	メルセデス・ベンツ	0	9,294	9,294	3.5	46.9
10	ヒュンダイ	0	5,882	5,882	2.2	100.4
11	イヴェコ	0	2,927	2,927	1.1	△ 1.3
12	キア	0	2,710	2,710	1.0	42.3
13	いすゞ	705	1,645	2,350	0.9	24.0
14	サンヨン (KGモビリティ)	0	1,068	1,068	0.4	118.4
15	ランドローバー	0	645	645	0.2	53.9
合計(その他を含む)		122,545	142,749	265,294	100.0	39.2

出所：トルコ自動車販売モビリティ協会（ODMD）

総合

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	176,529	17,093	193,622	15.7	32.2
2	ルノー	93,468	42,177	135,645	11.0	36.1
3	フォード	70,515	31,865	102,380	8.3	32.2
4	フォルクスワーゲン	0	88,776	88,776	7.2	47.1
5	ブジョー	0	78,632	78,632	6.4	140.7
6	オペル	0	73,865	73,865	6.0	101.1
7	シトロエン	0	63,153	63,153	5.1	119.0
8	トヨタ	33,051	26,074	59,125	4.8	18.4
9	ヒュンダイ	39,768	18,970	58,738	4.8	30.0
10	ダチア	0	41,339	41,339	3.4	14.8
11	チェリー (Chery)	0	40,590	40,590	3.3	純増
12	シユコダ	0	35,041	35,041	2.8	80.0
13	メルセデス・ベンツ	0	33,940	33,940	2.8	35.8
14	BMW	0	23,801	23,801	1.9	31.8
15	キア	0	23,339	23,339	1.9	14.6
合計(その他を含む)		433,897	798,738	1,232,635	100.0	57.4

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、2023年は3年ぶりに6位から5位に上昇した。欧州市場全体（EU、EFTA、英国の合計）では2023年、販売台数が前年比14.1%増になった。しかしトルコの伸びはさらに大きく、57.4%増。これは、欧州諸国とトルコを合わせた国別で最大の伸び率だった（表6参照）。

表6：欧州市場とトルコ市場の2023年の自動車販売台数

国・地域名	2023年			2022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	12,847,481	1,872,477	14,719,958	12,903,708	14.1
ドイツ	2,844,609	259,376	3,103,985	2,882,647	7.7
英国	1,903,054	343,361	2,246,415	1,896,202	18.5
フランス	1,774,723	378,040	2,152,763	1,876,104	14.7
イタリア	1,565,331	195,618	1,760,949	1,477,796	19.2
トルコ	967,341	265,294	1,232,635	783,283	57.4
スペイン	949,359	146,142	1,095,501	933,015	17.4
ベルギー	476,675	67,549	544,224	422,405	28.8
ポーランド	475,032	64,522	539,554	481,987	11.9
オランダ	369,791	69,297	439,088	371,315	18.3
スウェーデン	289,827	43,713	333,540	322,603	3.4

出所：欧州自動車工業会（ACEA）、トルコ自動車販売モビリティー協会（ODMD）

2023年のトルコの自動車市場は、2022年に起きた半導体や原料の不足など供給面の問題が収束した。そうしたこともあり、乗用車市場は活況を呈した。さらに、インフレ高騰が続く中、資産防衛と価格上昇前に購入しようとする消費者心理もあり、国内の販売需要が高まった。しかし、将来に向けては不安含みだ。金利の急激な上昇（2024年1月末の政策金利45%）に伴うローン環境の悪化や、2023年に転売目的での新車購入を規制したことなどもあり、金融大手のHSBCは、2024年の自動車販売は前年比20%近い減少を予測している（2024年1月10日付INTELLINEWS PRO）。

<EV販売が本格化>

また、特筆すべき事項として、EV販売の本格化が始まったことが挙げられる。トルコ発の国民EV車メーカーTOGGが量産・抽選販売を始めたことは、その契機になった。テスラをはじめとして輸入EVの販売も好調だった。

トルコ電気自動車・ハイブリッド車協会（TEHAD）によると、2023年に販売（卸売）されたEVは、TOGGが1万9,583台でTEHAD加盟ブランドのEV販売の約30%、テスラが1万2,150台で約19%を占める。2023年に新規参入した両ブランドで、TEHAD加盟ブランド全体の半分近くを占めた（表7参照）。

また、2023年はトルコの自動車市場で中国ブランドの数が前年の3社から10社に増加した。具体的には、Skywell（開沃新能源汽車）、MG（上海汽車傘下）、Chery（奇瑞汽車）、Leapmotor（零跑汽車）、Seres（賽力斯汽車）、Voyah（嵐岡汽車）、Hongqi（紅旗・第一汽車）、DFSK（東風小康汽車）、BYD（比亞迪）、Maxus（上汽大通汽車）が自動車を販売した。DFSKとCheryはガソリン車、MGはガソリン車とEVの両モデルを販売し、他のブランドはEVでトルコ市場に参入している。

もっとも、トルコ政府は、TOGG が定着する前に中国をはじめとする国外勢に EV 市場を席巻される事態を懸念している。そのため、輸入に制約を設ける動きもある。2023 年 3 月に中国から輸入される EV の追加関税率を 20% から 40% に引き上げたのもその表れだ（[トルコ政府資料参照（トルコ語）](#)  [\(83KB\)](#)）。さらに、同年末には、新規規制が発表された。例えば、EU 関税同盟と自由貿易協定（FTA）締結国以外から EV を輸入・販売する場合、正規サービスステーションやコールセンターを設置しなければならなくなつた。それら基準を満たした上で、当局から輸入許可を取得しなければならない（[2023 年 12 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）。中国と日本は、当該新規規制の主な対象国になる。

TEHAD によると、2023 年に販売（卸売り）された TEHAD 加盟ブランドのハイブリッド車の中では、トヨタ、日産、ホンダなどの日系自動車メーカーが好調だった（表 7 参照）。ハイブリッド車は、長時間移動での効率を重視するトルコ人の嗜好（しこう）に合う車種として期待されている。

表7：2023年のモデル名別ハイブリット車・EV車販売台数（単位：台）

EV販売台数

ブランド	2022年	2023年	前年比
TOGG	0	19,583	純増
テスラ	0	12,150	純増
ルノー	1,155	4,785	314.3
MG	102	3,923	3,746.1
メルセデス・ベンツ	1,559	3,622	132.3
BMW	2,122	3,746	76.5
オペル	83	3,534	4,157.8
スカイウェル	1,150	2,541	121.0
シトロエン	81	1,881	2,222.2
ボルボ	519	1,633	214.6
合計	8,021	65,388	715.2

ハイブリット販売台数

ブランド	2022年	2023年	前年比
トヨタ	6,656	17,934	169.4
日産	791	6,617	736.5
ホンダ	1,176	2,414	105.3
フィアット	1,173	1,465	24.9
ヒュンダイ	270	1,044	286.7
ボルボ	125	971	676.8
ルノー	0	775	純増
キア	129	691	435.7
レクサス	37	503	1,259.5
DSオートモビル	33	430	1,203.0
合計	19,126	35,906	87.7

注：合計はその他を含む。TEHAD加盟ブランドのみ。

出所：TEHAD

トルコ政府は 2030 年までに EV100 万台以上の利用を想定し、エネルギー、充電インフラを構築することを目標に掲げている。充電ステーションのライセンスを提供するトルコのエネルギー市場規制庁（EPDK）によると、国内の EV 用充電ステーションは全国で 2023 年初めの 1,719 カ所から 2024 年 1 月末時点では 6,058 カ所に、設置された充電器は 3,038 基から 1 万 3,160 基へ急速に増加している。このうちイスタンブールの充電ステーションが 1,411 カ所（充電器 3,588 基）で最大となっている。日常的な走行では、ガソリン価格が高額〔2024 年 2 月 28 日のレギュラー：1 リットル当たり 40.5 リラ（約 186 円、1 トルコ・リラ=約 4.6 円）〕なこともあります、EV のメリットは大きい。しかし、全国規模の EV 普及には、インフラのさらなる拡充が必要とされ、積極的な投資誘致も行われている。2023 年 8 月にはドバイのオリジン・チャージング・テクノロジーズ（ORIGIN Charging Technologies）がトルコで EV 充電器の製造を開始することを明らかにしている。

英国のフィッチ・ソリューションズ傘下の調査会社 BMI が発表した「トルコの EV プロファイル（Turkey Electric Vehicles Profile）」は、トルコの EV 販売台数は 2032 年まで年平均 60.8% 増加し、乗用車の販売全体に占める EV の割合は 2032 年に 30.4%になると予想している（2023 年 11 月 21 日付「デーリー・サバフ」）。トルコの所得格差や自動車全体に対する高額課税、一般市民の脱炭素化への理解不足などもあり、その実現性は不透明ではあるものの、現在の勢いは侮れないものがある。ルノーは 2027 年までにトルコでの自動車販売の 3 分の 1 を EV、ハイブリッド車にすることを目指していると発表している（2023 年 12 月 7 日付「デーリー・サバフ」）。

イスラエル（販売）：2023年の新車登録は27万台、EVが4割

2024年7月4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2023年の自動車新車登録台数は27万23台。前年比0.7%増になった。

その増減は、10月より前とそれ以後で大きく様子が異なる。2023年1月から9月の累計登録台数は、前年同期比10.3%増だった。しかし、10月7日のイスラム原理主義組織ハマスとイスラエルの軍事衝突（2023年10月10日付ビジネス短信参照）や、イエメンの武装組織フーシ派による紅海を航海中の商船への攻撃（2024年1月10日付ビジネス短信参照）により、10～12月の第4四半期は前年同期比で4割以上減少した。

＜韓国勢が日本勢を逆転、中国勢が急増＞

登録台数をメーカー・ブランド別にみると、韓国勢が前年比で減少したものの上位を独占した。現代は前年比1.8%減の4万1,790台で全体の15.5%を占め、首位を維持した。これに起亜が続き、14.0%減の3万2,873台（同12.2%）となった。韓国全体では7万5,914台（同28.1%）で7.5%減と実績を落としながらも、国別で日本を抜き1位となった。

日本からはトヨタが13.6%減の3万1,865台（同11.8%）で3位だった。日本全体では14.0%減の7万5,589台（同28.0%）だった。日本のシェアは2015年時点での4割に及んでいたが、2023年は3割を切ったことになる。

韓国と日本以外では、中国の躍進が顕著だった。比亜迪（BYD）は4.1倍の1万5,145台（同5.6%）で、順位を14上げて4位となった。奇瑞（Chery）も12.3倍と急増し1万1,162台（同4.1%）で、順位を25上げて7位に付けた。中国全体では2.6倍の3万8,626台（同14.3%）だった。

車種別にみると首位はBYD「ATTO3」で、1万4,241台（同5.3%）だった。

＜EV登録台数は11万台近く、全体の4割＞

2023年のハイブリッド車（HEV）を含む電気自動車（EV）登録台数は前年比20.0%増の10万9,348台（同40.5%）となった。

国別に見ると、日本メーカー・ブランドが3万6,291台（EV全体の33.2%）で首位だった。0.4%増と前年実績を維持したかたちだ。続いて中国が、93.6%増と大きく伸びて2万7,468台（同25.1%）となり、前年2位だった韓国を超えた。韓国は2万5,546台（同23.4%）で、第3位となったが14.6%増と堅調に伸びている。

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 4,961 台（同 22.8%）で、首位ながら 6.1% 減となった。BYD は 4.1 倍の 1 万 5,145 台（同 13.9%）となり 2 位に躍進した。これに、現代が 7.5% 減の 1 万 5,046 台（同 13.8%）で続いた。

EV の種類別にみると、バッテリー式電気自動車 (BEV) が 74.3% 増の 4 万 8,219 台（全登録台数の 17.9%）となり、前年最多の HEV を上回った。プラグインハイブリッド車 (PHEV、注) も 12.3% 増と伸びた [1 万 5,157 台（同 5.6%）]。一方で、HEV は 8.0% 減となり、前年を下回った [4 万 5,972 台（同 17.0%）]。

なおイスラエルでは、通常の自家用車と商用車に、原則として 83% の物品購入税が課せられるが、2023 年時点で BEV には 20%、一定の要件を満たす PHEV に 55% の優遇税率を適用している（現状については後述）。BEV や PHEV の登録台数が増加したことには、この優遇が影響したと考えられる。なお、HEV も 2021 年は物品購入税が 50% だったが、2022 年以降、通常税率（83%）に引き上げられた。

メーカー・ブランド別を併せてみると、BEV では BYD が 1 万 5,145 台、吉利 (Geely) が 7,129 台だった。HEV ではトヨタが 2 万 3,761 台で、現代が 1 万 622 台だった。PHEV では起亜が 8,454 台で、MG が 2,661 台だった。

<中国からの輸入額は 14 億ドル超、生産国 1 位は韓国>

イスラエルには自動車の生産工場がないため、国内販売される自動車は全て輸入車になる。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、首位の中国は 14 億 6,754 万ドルに拡大した（前年比 17.3% 増）。前述のとおり、EV 輸入の拡大が主因と言える。これに、韓国、日本が続いた。ともに、前年から減少したかたちだ。（表 1 参照）。

表1：乗用車（HS8703）の国別輸入額の推移（2021～2023年）

（単位：100万ドル、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	国名	2021年	2022年	2023年		
		金額	金額	金額	前年比	寄与度
1	中国	342	1,251	1,468	17.3	3.3
2	韓国	857	1,214	1,164	△ 4.2	△ 0.8
3	日本	636	756	735	△ 2.8	△ 0.3
4	ドイツ	321	528	617	16.9	1.4
5	チェコ	412	500	542	8.3	0.6
6	トルコ	325	388	328	△ 15.4	△ 0.9
7	米国	432	474	276	△ 41.8	△ 3.0
8	スペイン	198	308	236	△ 23.5	△ 1.1
9	ベルギー	100	121	201	66.3	1.2
10	ハンガリー	128	122	144	17.9	0.3
世界計		4,709	6,575	6,485	△ 1.4	△ 1.4

出所：イスラエル中央統計局（CBS）資料からジェトロ作成

また、I-via の公開データから生産国別の登録台数をみると、韓国、中国、日本の順だった（表 2 参照）。特に韓国メーカー・ブランド分に限って生産国を確認すると、韓国製が 65.2% を占め、トルコ製（16.5%）、チェコ製（7.9%）と続いた。また日本は、日本製が 45.7% で、タイ製（16.6%）、トルコ製（11.8%）、フランス製（11.7%）と続いた。

表2：主要生産国別の新車登録台数（2022～2023年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	台数		前年比	シェア
		2022年	2023年	2023年	2023年
1	韓国	61,126	53,191	△ 13.0	19.2
2	中国	24,783	46,592	88.0	16.8
3	日本	39,205	35,955	△ 8.3	13.0
4	トルコ	24,758	24,428	△ 1.3	8.8
5	チェコ	25,115	24,007	△ 4.4	8.6
6	スペイン	16,645	16,116	△ 3.2	5.8
7	フランス	13,911	15,410	10.8	5.6
8	ドイツ	11,230	14,030	24.9	5.1
9	タイ	15,839	13,044	△ 17.6	4.7
10	スロバキア	8,456	7,583	△ 10.3	2.7
11	ハンガリー	7,151	7,108	△ 0.6	2.6
12	米国	9,201	5,443	△ 40.8	2.0
13	インド	2,311	2,931	26.8	1.1
14	英国	5,233	2,429	△ 53.6	0.9
15	メキシコ	3,971	2,327	△ 41.4	0.8
16	ルーマニア	2,216	1,679	△ 24.2	0.6
17	ポルトガル	2,101	1,475	△ 29.8	0.5
18	イタリア	1,577	1,254	△ 20.5	0.5
19	ベルギー	978	968	△ 1.0	0.3
20	スウェーデン	623	617	△ 1.0	0.2
世界計		377,524	277,562	0.0	100

注：本統計は生産国別に集計されており、合計台数は本文中の新車登録台数合計と異なる数値となっている。

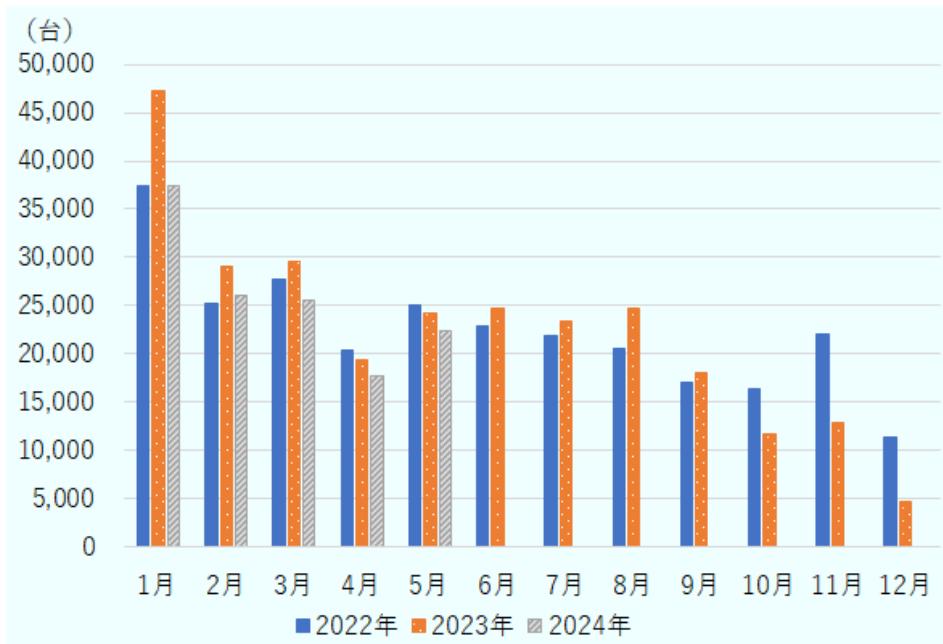
出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）資料からジェトロ作成

<2024年1~5月の新車登録台数、前年同期比13.6%減>

I-viaによると、2024年1~5月の自動車新車登録台数は12万9,203台で、前年同期比13.6%（約2万400台）の減少となった。毎月の登録台数はいずれも前年同月の数字を下回っている（図参照）。フーシ派の攻撃により、東アジアからの自動車運搬船が紅海航路から喜望峰に迂回しており、輸送日数の増加や海上運賃の上昇が影響した結果だ。

登録台数を国別にみると、日本メーカー・ブランドの総登録車数は10.7%減の3万5,489台（シェア27.5%）となった。韓国も32.4%減の2万9,782台（同23.1%）と減少した。対して、中国は1.2%減にとどまり、2万2,442台（同17.4%）となった。イスラエルの現地紙「グローブス」（4月3日）はこの点について、フーシ派が紅海で攻撃を行っていることにより、日本や韓国からイスラエルへの輸出が中断したためと分析した。

図：自動車の月別登録台数の推移（2022年1月～2024年5月）



出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）資料からジェトロ作成

EVの登録台数は、2024年1~5月を合わせて5万8,761台となり、自動車新車登録台数全体の45.5%を占めた。国別では、中国メーカー・ブランドが1万9,195台（EV全体の32.7%）、日本は1万7,600台（同30.0%）、韓国は1万1,210台（同19.1%）だった。

EVの種類別にみると、BEVが3万1,821台で、自動車新車登録台数全体の24.6%を占めた。また、HEVが2万2,557台で17.5%、PHEVが4,383台で3.4%だった。なお、2024年からEVに対する物品購入税減税措置は、BEVだけを対象に35%の優遇税率を適用している。

注：PHEV には内燃機関部分がガソリン仕様のものとディーゼル仕様のものがある。本稿での PHEV はその両者を区別していない。

サウジアラビア（生産・販売）：電気自動車（EV）関連企業の誘致や提携が加速

2024年5月27日 リヤド事務所（林 憲忠）

2023年のサウジアラビアは、原油価格の下落と原油自主減産などが大きく影響し、実質GDP成長率がマイナス0.9%となつたが、自動車市場は活況だった。2023年の自動車販売台数は、乗用車が前年比24.3%増、商用車が16.6%増であった。国内の市場シェアは、トヨタ自動車、韓国の現代自動車の順で上位に変動はなく、長安汽車、上海汽車（MG）などの中国企業がシェアを伸ばしつつある。また、サウジアラビア政府はクリーンモビリティを推進し、EV（電気自動車）の生産・販売・輸出に向けて、積極的に企業誘致・投資を展開している。

＜経済はマイナス成長も、自動車市場は活況＞

2023年のサウジアラビア経済は、原油価格の下落と原油自主減産などが大きく影響し、実質GDPは0.9%のマイナス成長（[2024年2月5日付ビジネス短信参照](#)）となった。国際自動車工業連合会（OICA）によると、2023年のサウジアラビアの自動車販売台数は、乗用車が前年比24.3%増の64万5,723台、商用車が16.6%増の11万3,068台と、乗用車・商用車市場はともに活況で、販売台数は増加している。「ビジョン2030」のもと、二酸化炭素（CO2）の排出量削減と非石油経済への多角化を目指し、持続可能な低炭素経済を実現する「クリーンモビリティ」を推進し、EVの取り組みを強化している。

国家産業開発センター（NIDC）によると、サウジアラビアの自動車産業クラスターの使命は、政府機関やOEM（完成車メーカー）、国内外の自動車産業の主要企業と緊密に提携し、国家産業戦略を通じて自動車産業の発展を支援することである。2030年までに40万台以上の乗用車を生産し、3～4社のOEMを擁して粗付加価値（GVA）40%達成を目標としている。さらに、同国から高付加価値製品を提供し、湾岸協力会議（GCC）諸国および世界における自動車部門の輸出ハブとなる目標も掲げている。NIDCの2023年の統計によれば、自動車販売における市場シェアは、トヨタ自動車が30%を占め、続いて現代自動車14%、起亜自動車6%、長安汽車、上海汽車（MG）、日産自動車、いすゞ自動車、マツダがそれぞれ5%となっており、吉利汽車、シボレーなどの自動車メーカーが残りのシェアを占めている。また、同年の車種別ではセダン車が44%、SUV（スポーツ用多目的車）39%、ピックアップトラック12%、バン4%、MPV（多目的車）1%であった。同年の全セグメントの販売台数の上位2車種は、Cセグメントは現代自動車が過半を占め、エラントラ（ELANTRA）とアクセント（ACCENT）がそれぞれ2万5,913台、1万9,139台であった。Dセグメントはトヨタ自動車のカムリ（CAMRY）4万4,827台、マツダのマツダシックス（MAZDA6）が1万910台と2社合計で7割を占めた。SUV-Cセグメントでは、現代自動車のツーソン（TUCSON）が1万1,530台、トヨタ自動車のRAV4が1万485台。SUV-Dセグメントではトヨタ自動車が上位2車種を占め、フォーチュナー（FORTUNER）とランドクルーザー（RAND CRUSER）がそれぞれ1万2,851台、7,123台であった（表参照）。

表：サウジアラビアでの自動車のセグメント別販売台数（2023年）

Cセグメント

車種	メーカー名	台数
ELANTRA	現代自動車	25,913
ACCENT	現代自動車	19,139
SUNNY	日産自動車	13,055
COROLLA	トヨタ自動車	13,045
MG5	MG（上海汽車）	12,668

Dセグメント

車種	メーカー名	台数
CAMRY	トヨタ自動車	44,827
MAZDA6	マツダ	10,910
SONATA	現代自動車	8,842
ACCORD	ホンダ	7,110
ALTIMA	日産自動車	7,069

SUV-Cセグメント

車種	メーカー名	台数
TUCSON	現代自動車	11,530
RAV4	トヨタ自動車	10,485
RUSH	トヨタ自動車	7,553
CAPTIVA	GM	5,870
COOLR（注）	不明	5,437

SUV-Dセグメント

車種	メーカー名	台数
FORTUNER	トヨタ自動車	12,851
LAND CRUISER70	トヨタ自動車	7,123
CX-90	マツダ	6,389
TUGELLA	吉利汽車	5,243
CX-9	マツダ	5,091

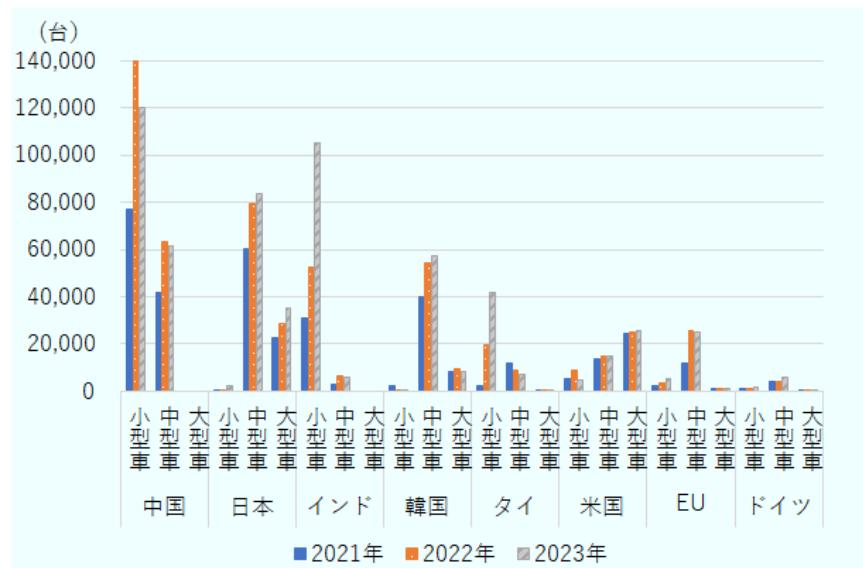
注：メーカー、車種の特定は不明。

出所：国家産業開発センター（NIDC）からジェトロ作成

<サウジアラビア向け小型車・中型車の輸出が好調>

2023年の主要国におけるサウジアラビア向けの乗用車輸出を見ると、日本からの輸出は、排気量1,000cc以上1,500cc未満の小型車は前年比3.9倍の2,402台、排気量1,500cc以上3,000cc未満の中型車が前年比4.8%増の8万3,581台、3,000cc以上の大型車は22.4%増の3万5,078台と好調であった。中国は、小型車が13.9%減の12万376台、中型車が2.9%減の6万1,549台と、小型車、中型車ともに減少した。インドとタイは小型車の輸出が急増しており、インドは2倍の10万5,171台、タイは2.1倍の4万1,657台であった（図1参照）。

図1：主要国の対サウジアラビア乗用車輸出（台数）



注1：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。

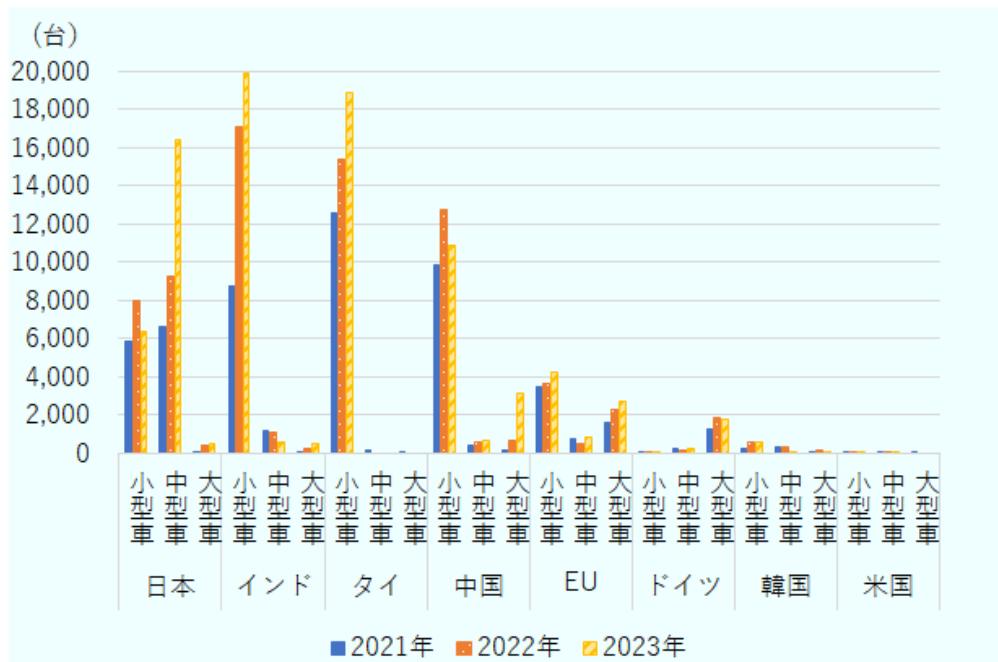
注2：小型車・中型車・大型車の2023年輸出台数が多い国順に列挙。

出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成

<小型商用車は中国、インドからの輸出が増加>

商用車の車種別の販売統計は発表されていないため、2023年の主要国からのサウジアラビア向け商用車の輸出をみると、20トン以上の大型トラックは中国やインド、日本などからの輸出が増加した。特に中国は前年比4.9倍の3,168台、インドは前年比2.3倍の499台となっている。これはメガ、ギガプロジェクトの着工開始により、大型トラックの需要が高まってきたことが要因とみられる。5トン以上20トン未満の中型トラックは、日本からの輸出が最も多く、前年比77.3%増の1万6,383台であった。中型トラックは多岐にわたる産業で運搬用目的に活用されており、国内でも人気が高い。小型トラックはインド、タイからの輸出が多く、インドは16.5%増の1万9,927台。タイは22.3%増の1万8,835台であった（図2参照）。

図2：主要国の対サウジアラビア商用車輸出推移（台数）



注1：便宜的名称として、5トン未満を小型トラック、5トン以上20トン未満を中型トラック、20トン以上を大型トラックとする。

注2：小型トラック・中型トラック・大型トラックの2023年輸出台数が多い国順に列挙。

出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成

<サウジアラビアのEV生産>

サウジアラビア政府は「ビジョン2030」で、ローカルコンテンツの育成と関連し、中核産業の1つとして自動車産業の育成を指針としている。2021年に発足したサウジ・グリーン・イニシアチブ（SGI）（[2022年11月9日付ビジネス短信参照](#)）では、2060年までのカーボンニュートラル達成を目標として掲げており、その取り組みとして、2030年までに首都リヤドの全車両の30%をEVに切り替え、排出量を50%削減している。

米国の新興EVメーカー、ルシード・モータース（Lucid Motors）は、2022年5月にサウジアラビアに工場建設を開始した（[2022年5月27日付ビジネス短信参照](#)）。同年9

月に同国初となる乗用車製造施設を正式にオープン。同工場は、同社にとって米国アリゾナ州内の工場に続く 2 番目の先進製造工場 (AMP-2) となった ([2023 年 10 月 2 日付ビジネス短信参照](#))。

また、サウジアラビア公的投資機関 (PIF) と台湾のフォックスコン・テクノロジー・グループの鴻海精密工業との合弁企業で、サウジアラビア初の EV ブランド「Ceer」が設立された ([2022 年 11 月 7 日付ビジネス短信参照](#))。Ceer は、2023 年 7 月に現代自動車系列会社である現代ケフィコ (KEFICO) と、充電を制御する最上位コントローラーの車両制御ユニット (VCU) と、高圧バッテリー電力を低電圧に変換し、電子部品に電力供給をする DC-DC コンバーターを、2026 年から 2,500 億ウォン (約 275 億円、1 ウォン=約 0.11 円) で供給する契約を締結した。また、2023 年 8 月には、シーメンス・デジタル・インダストリーズ・ソフトウェアとの業務提携を発表した。シーメンスが Ceer に専用の Siemens Xcelerator (注 1) ソフトウェアを提供し、EV 設計に関わるエンジニアリング業務のサポートなどを行うとし、同年 11 月にシーメンス・デジタル・インダストリーズ社が Ceer のエンジニア 100 人を対象に、広範囲なトレーニングプログラムを提供した。シーメンスの先進技術についての専門知識を養い、自動車部門のイノベーションを先導する人材を育成することに合意している。さらに、同年 10 月には、アブドゥッラー国王科学技術大学 (KAUST) とスマートモビリティの画期的な研究・開発・革新のために業務提携することを発表した。Ceer の技術専門家と KAUST の研究者が協力し、技術進歩や EV に応用できる画期的な解決策を見つけることなどを目的としている。

その他、2023 年の EV 関連の動きとして、複数のプロジェクトが発表されている。同年 6 月にサウジアラビア投資省 (MISA) と中国の EV メーカー、ヒューマン・ホライゾンズ (Human Horizons) が、自動車研究の製造・販売のための合弁会社を設立し、56 億ドル規模の投資計画に合意したと発表された。

2023 年 10 月には、PIF がサウジアラビアの自動車およびモビリティ産業の現地サプライチェーンの開発に注力するため、国家自動車・モビリティ投資会社 (Tasaru Mobility Investments) を設立。製造の専門知識と最新の最先端技術のローカリゼーションを通じて、セクターの成長を支援し、同国の電気自動車と自律型モビリティ (注 2) エコシステムの発展を加速させ、長期的な利益をもたらすと期待されている。

また同月、PIF とサウジ電力会社 (SEC) が、EV インフラ会社の設立について発表 ([2023 年 10 月 11 日付ビジネス短信参照](#))。同社は PIF と SEC の合弁会社で、PIF が同社の 75% の株式を保有し、同国で高レベルの EV 急速充電インフラを提供する。自動車エコシステムを活性化させ、EV の普及を加速させることを目的に、2030 年までに同国全土の都市と幹線道路に 1,000 カ所以上、5,000 基以上の急速充電スタンドの設置する予定だ。

さらに同月には、PIF と現代自動車は、高度自動化された自動車生産工場を設立するための合弁契約を締結した。PIF が 70%、現代自動車 30% の株式を保有し、現代自動車は戦略的技術パートナーとして、技術的・商業的支援を提供、新製造工場の開発支援を行うとした。プロジェクトの総投資額は 5 億ドル超で、合弁事業は内燃機関（ICE）と EV の両方を含む。生産台数は年間 5 万台とし、2024 年に工場建設を開始し、2026 年に生産開始としている。

NIDC は、「ビジョン 2030」と、クリーンモビリティの達成と野心的な目標に後押しされ、自動車産業は 2030 年までに 12% の市場成長が見込まれ、同国の戦略的立地と先端技術への投資にも利益をもたらすと期待している。一方で、成熟したサプライチェーンと熟練労働者が不足しているという課題にも直面している。このような課題に対処し、サウジアラビア人の雇用創出と、GDP 成長に貢献するための自動車部門の発展を目的とした国家産業戦略や複数の部門イニシアチブが最重要課題であると指摘している。

注 1 : Siemens Xcelerator : 客がより簡単に、より速く、より大規模にデジタルトランスフォーメーション（DX）を加速するためのオープンデジタルビジネスプラットフォーム。

注 2 : 自律型モビリティ : 様々なセンサー情報などを活用し、ICT（情報通信技術）基盤技術と連携して、自動走行技術、自動制御技術などを活用した高信頼・高精度な移動を実現する車両、電動車いす、ロボット、無人建機、小型無人機など。

UAE（販売）：UAE の自動車販売台数はコロナ禍前を超え、モビリティの脱炭素化加速

2024年5月27日ドバイ事務所（清水 美香）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2023年のアラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数は25万9,139台で、前年比24.9%増となり、世界全体（前年比11.9%増）を上回る増加率だった。また、全体では新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年の水準を上回る結果となった。内訳をみると、乗用車が22万5,386台（同31.5%増）と増加したが、商用車は3万3,753台（同6.6%減）で減少した（表参照）。

表：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	2023年	23/22年比	23/19年比
乗用車	198,520	129,901	156,780	171,414	225,386	31.5%	13.5%
商用車	33,785	28,810	32,064	36,125	33,753	△6.6%	△0.1%
全体	232,305	158,711	188,844	207,539	259,139	24.9%	11.6%

出所：国際自動車工業連合会（OICA）

UAE経済をみると、2023年の実質GDP成長率は石油部門のマイナス成長の影響で3.1%（推計値）の成長にとどまり、前年比4.8ポイント減となった。一方で、非石油部門が5.9%成長と堅調に推移したことを背景に、自動車需要が後押しされたとみられる。2023年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年を上回り、前年比19%増の1,715万人だった（[2024年3月5日付ビジネス短信参照](#)）。観光客の増加により、ドバイでの観光目的の移動需要が増えていることや、新型コロナウイルス禍で減少していたUAE滞在の外国人の増加に伴い、個人での需要も増加しているとみられる。IMFによると、UAEの人口は2022年の964万人から2023年は前年比0.8%増の971万人となり、ドバイ首長国の単体の統計でも、2022年の355万人から2023年には前年比3.0%増の366万人になった。また、2023年は、世界的な半導体不足が解消したことで自動車生産への影響が少なくなり、UAEにおける旺盛な自動車需要に対して、供給体制が回復したことでも販売数の伸びを後押しした。

対日貿易について、日本の財務省貿易統計をみると、2023年の日本からUAEへの輸送用機器の輸出額は5,910億円で、輸出額全体の40.3%を占めている。中でも、自動車が5,120億円と対UAE輸出額全体の34.9%を占めている。湾岸諸国では、日本車の人気が高く、新車に加えて、中古車の輸入も多い。なお、中古車は第三国に再輸出もされている（[2024年2月22日付海外トレンドレポート参照](#)）。

＜モビリティの脱炭素化を推進＞

2023年11月から12月にかけては、国連気候変動枠組み条約第28回締約国会議（COP28）がドバイで開催され、脱炭素化の取り組みがUAE国内でもより一層進んだ。

政府は2023年に、「UAE エネルギー戦略 2050」を改定した。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、国内保有台数に占める割合について、2050年には乗用車を53%、バスを60%まで段階的に増やす計画を打ち出した（[2023年9月22日付地域・分析レポート参照](#)）。また、ドバイ電気水道局（DEWA）によると、2023年12月末までにドバイのEVの台数は2万5,929台に達し、2022年の1万5,100台より1万台以上増加した。それに伴い、EV用グリーン充電ステーションの利用も前年比59%増加している。さらに、水素自動車の普及にも取り組んでおり、アブダビ国営石油会社（ADNOC）がCOP28開催直前の11月下旬、中東初の水素高速供給ステーションをアブダビ首長国のマスダールシティに開設した。トヨタ自動車とアル・フッタイム・モーターズ、BMWが同ステーションのパイロットテスト用に水素自動車を提供している（[2023年12月15日付ビジネス短信参照](#)）。

＜自動運転タクシーの完全商業運行に向け準備＞

UAEは、自動運転の導入にも引き続き積極的に取り組んでいる。ドバイでは、自動運転に関する戦略を掲げ、2030年までにドバイの交通全体の25%を自動運転に移行することを目標としている。ドバイ道路交通局（RTA）はこの一環で、2030年までにドバイだけで4,000台の無人タクシーを段階的に導入する予定だ。2023年10月には、自動運転に必要なデジタルマッピングを終えた地区において、タクシーの自動運転が対象乗客限定で実施された。2024年中の完全商業運行を目指している。

南ア（販売）：新車販売台数は微増で予測値に届かず、製造は好調

2024年7月8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）

南ア自動車製造者協会（NAAMSA、National Association of Automobile Manufacturers of South Africa）は、2023年の南アの新車販売台数（乗用車と商用車の合計）が53万2,067台（前年比0.5%増）だったと発表した。2022年の予測値56万3,000台には届かず、コロナ渦前（2019年）の実績である53万6,612台をも下回った。

新車販売の中で不調だったのが、乗用車で（同4.4%減）、乗用車輸入台数も減少した（同8.1%減）。NAAMSAは、新車販売台数が伸び悩んだ主な要因として、(1)南ア経済の低迷（2023年のGDP成長率は同0.6%増にとどまった）(2)停電の発生(3)物流の混乱を指摘した（[2024年3月15日付ビジネス短信参照](#)）。そのほか、インフレ率の高止まり（年平均6%）や金利の上昇（年末時点8.25%）も相まって、消費活動も減退したと分析した。

対照的に、商用車の販売は好調だった。小型商用車は同11.6%増、中・大型商用車は同9.1%増を記録。特に大型商用車は、2022年に更新した販売台数記録を、さらに大きく上回った（同12.8%増）。その背景には、貨物鉄道の稼働率の低下により、その代替手段として陸上トラック輸送の需要が高まったことが挙げられた。

NAAMSAは、2024年の年間新車販売台数を56万台と予測する（同5.2%増）。しかし、2024年の経済成長見通しは1.2%で、電力不足や物流混乱に対する解決は長期的な課題になっている。そのため、新車販売市場が予測通り拡大するかは暗雲が漂う（表1参照）。

表1：国内新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

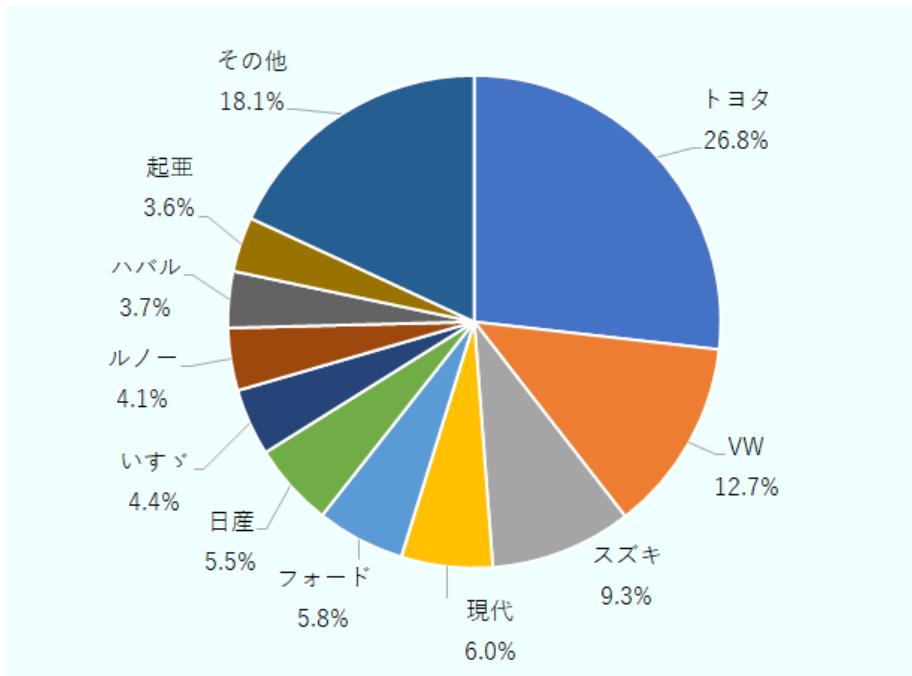
車種	2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年（予測）	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	365,247	△ 0.8	355,379	△ 2.7	246,541	△ 30.6	304,341	23.4	363,689	19.5	347,654	△ 4.4	360,000	3.6
うち、輸入台数	266,545	△ 0.7	267,557	0.4	187,115	△ 30.1	238,848	27.6	292,898	22.6	269,305	△ 8.1	275,000	2.1
小型商用車（LCV）	159,525	△ 2.3	153,221	△ 4.0	110,912	△ 27.6	133,077	20	135,711	2	151,506	11.6	167,000	10.2
うち、輸入台数	26,761	△ 1.5	24,226	△ 9.5	17,163	△ 29.2	24,579	43.2	32,551	32.4	29,384	△ 9.7	30,000	2.1
中・大型商用車（MCV、HCV）	27,455	4.5	28,012	2	22,754	△ 18.8	27,075	19	30,149	11.4	32,907	9.1	33,000	0.3
合計販売台数	552,227	△ 1.0	536,612	△ 2.8	380,206	△ 29.1	464,493	22.2	529,549	14	532,067	0.5	560,000	5.2

出所：NAAMSA

＜トヨタ、全体の新車販売で首位を維持＞

2023年の新車販売台数をメーカー別に見ると、(1)トヨタ（シェア26.8%）、(2)フォルクスワーゲン（VW）（12.7%）、(3)スズキ（9.3%）の順だった（図参照）。トヨタの首位は、44年連続になる。

図：新車販売台数市場シェア（2023年）



出所：NAAMSA

モデル別に販売実績を見ると、上から(1)VW「ポロ・ビボ」2万3,904台（前年比12.7%増）、(2)トヨタ「カローラ・クロス」2万2,592台（同29.9%増）、(3)スズキ「スイフト」1万5,974台（同8.2%減）だった。(1)が最も人気なのは、ここ数年変わらない。(3)は前年に2番手だったところ、当年は順位を落とした。また、(4)トヨタ「スターレット」が、僅差の1万5,713台（同17.8%増）で(3)を追う展開になった。

一方、小型商用車（LCV）の売れ筋は、(1)トヨタ「ハイラックス」3万7,382台（前年比13.9%増）、(2)フォード「レンジャー」2万4,618台（同29.6%増）、(3)いすゞ「D-MAX」1万8,959台（同10.0%増）だった。(1)は、LCVでは8年連続で首位を維持。ダーバンにある工場で生産され、全トヨタ車の中で最も売れ筋のモデルだ。また、(3)は過去6年、順調に販売台数を伸ばしてきた。

NAAMSAによると、南アの消費者は、商用車とレジャー車、双方の用途を併せ持つ小型商用車のタイプを好む傾向が強まっているという。特に「バッキー」と呼ばれるピックアップトラックが人気という。

<中型・大型商用車で、いすゞ好調>

当地の中型商用車（MCV）・大型商用車（HCV）市場には、20を超えるメーカーが参入している。その中で、11年連続首位を維持するのが、いすゞだ。乗用車・商用車を合わせた全体の新車販売台数シェアでは第7位に浮上し、当年、ルノー、起亜、ハバールを抜いた。上述のトラック輸送の需要増も追い風になった。なお、いすゞの部門ごとのシェア（2023禁無断転載 Copyright (C) 2024 JETRO. All rights reserved. 276

年)を見ると MCV で 30.8%、HCV では 21.2%に及ぶ。同社は自動車産業が集積するデエベハ (Gqeberha、旧ポート・エリザベス) に工場を構える。

一方、HCV を超える重量の超大型商用車では、第一汽車集團 (FAW／中国メーカー) が徐々にシェアを拡大しているようだ。同社は 2014 年、当地で生産工場を立ち上げた。



FAW の工場 (ジェトロ撮影)

<中国系メーカーの存在が高まる>

去年と比較し気になる傾向は、中国系メーカーのシェアの拡大だ。この展開に、日系自動車メーカー各社は、年々警戒感を高めている。

FAW については前述の通りだが、2023 年の乗用車では、奇瑞汽車 (チエリー) の成長が顕著だった。その総販売台数は 1 万 6,106 台 (前年比で 2 倍)。乗用車販売のメーカー別順位に占めるシェアも、前年 12 位から 7 位に躍進した。同社の SUV ブランド「Tiggo 4 Pro」が好調 (前年比 2.2 倍の 9,916 台) で、理由として、(1)手頃な価格 (注 1) や(2)10 年間に及ぶ長期保証などが挙げられる。2022 年は長城汽車の「ハバール H6」の好調が目立ったが、当時はハバール (注 2) や VW などの SUV モデルを押さえ、チエリーが SUV 部門の販売実績で 3 位に入った (注 3)。

こうした市場拡大に伴い、チエリーは 2024 年 1 月、ハウテン州に 7,000 平方メートルの部品倉庫を開設し、販売代理店向けの部品供給網を強化していくと発表した。

<新エネルギー車 (NEV) の販売シェア 1%超え>

新エネルギー車 (NEV) の新車販売台数は前年比 65.7% 増の 7,746 台を記録 (表 2 参照)。台数として多くはないが、新車販売台数に占める NEV のシェアが初めて 1% を突破した。

なお、このうち8割以上を占めるのが、ハイブリッド車（HEV）だった。

政府は2023年12月、電気自動車（EV）に関する白書を発表。南アのEV振興に向けたロードマップと産業支援策を示した。具体的には、新規投資や工場の拡張に関する支援が盛り込まれた。

表2：新エネルギー車の新車販売台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年		2020年		2021年		2022年		2023年	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
HEV	181	229.1	155	△ 14.4	627	304.5	4,050	545.9	6,484	60.1
PHEV	72	△ 19.1	77	6.9	51	△ 33.8	122	139.2	333	173.0
BEV	154	165.5	92	△ 40.3	218	137.0	502	130.3	929	85.1
合計	407	101.5	324	△ 20.4	896	176.5	4,674	421.7	7,746	65.7

注：この表で言う「HEV」はハイブリッド車、「PHEV」プラグイン・ハイブリッド車、「BEV」バッテリー式電気自動車。

出所：NAAMSA

＜新車生産台数は、最高記録を更新＞

NAAMSAによると、2023年の国内生産台数（乗用車と商用車の合計）は、63万3,332台（前年比13.9%増）を記録した（表3参照）。当年は、各完成車メーカーが生産能力を改善し、好調に数を伸ばした。結果、2019年（コロナ渦以前）に記録した63万1,921台を上回った。

一方、第4四半期に限っては、各社の工場の平均稼働率は軒並み低迷した。港湾の混雑やコンテナの滞留が深刻化したことが原因だった。この混乱は当時よりは改善しているが、最大の貨物量を誇るダーバン港は今もまだ部品輸入の遅延などが発生し不安定な状況だ。電力不足は各社が設備を投資し対応しているが、南アの物流公社トランステンネットが管理する港湾及び物流については、完全な解決策が現時点では見えていない。

NAAMSAはアルセロール・ミタル南アフリカが2023年11月、国内2工場を閉鎖すると発表したことでも生産に影響を与えたと分析する。同社は当地の鉄鋼大手で、多くのメーカーが鋼材を調達している。そのため、今回の発表は自動車メーカーにも大きな動揺を与え、サプライチェーンの再検討などにより第4四半期の稼働率低下の一因となったとみられる。なお、同社は各産業からの反発を受け、閉鎖を半年間延長する旨決定済みであるが、自動車業界は閉鎖の撤回を交渉しているという。仮に、完成車メーカーが鋼材輸入元を国外から確保せざるを得なくなった場合、今後の生産に大きな影響をもたらす可能性がある。

なお、世界の自動車生産台数ランキングを見ると、南アは22位にとどまる。2023年は、マレーシア（20位／77万4,600台）やロシア（21位／72万9,864台）を下回った。もともと、アフリカ大陸内の自動車生産拠点としては存在感が大きく、大陸で生産される自動車

全台数（117万1,422台）のうち、54.1%を占める。

表3：国内生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

車種	2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年		2024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	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	336,980	8.9	355,000	5.3
うち、輸出台数	220,889	△ 4.0	260,057	17.7	178,299	△ 31.4	173,086	△ 2.9	237,626	37.3	256,541	8	270,000	5.2
小型商用車(LCV)	261,086	7.8	254,417	△ 2.6	185,691	△ 27.0	232,166	25	215,472	△ 7.2	296,352	37.5	287,000	△ 3.2
うち、輸出台数	128,005	20.9	125,079	△ 2.3	91,725	△ 26.7	123,210	34.3	111,659	△ 9.4	139,661	25.1	150,000	7.4
国内生産合計	610,060	1.7	631,921	3.6	446,216	△ 29.4	499,087	11.8	555,885	11.4	633,332	13.9	675,900	6.7

注：中・大型車の生産台数は発表なし。

出所：NAAMSA

<輸出も好調>

南アで2023年に生産された自動車のうち、約63%が輸出された。仕向け先は、主に欧州市場だ。国別には、(1)ドイツ(輸出額830億8,810万ランド)、(2)ベルギー(340億9,580万ランド)、(3)米国(279億4,400万ランド)、(4)スペイン(178億3,960万ランド)、(5)英国(146億8,360万ランド)と続く。この5カ国に向けた輸出は、いずれも前年比増を記録した。

完成車メーカーは、輸出先国の自動車市場の好調がいつまで続くか、トレンドがどのように変わっていくかに敏感になっている。

<投資案件、続々と>

当地の市場環境は依然として厳しいところがあるにもかかわらず、自動車生産に関して新規・追加投資の発表が相次いでいる。主な例を列挙すると、以下の通り。

- **BMW(ドイツ)**
2023年6月、ロスリン工場に42億ランド投資。プラグイン・ハイブリッド車(PHEV)を生産する予定にしている ([2023年7月13日付ビジネス短信参照](#))。
- **ステランティス・グループ(多国籍事業者、注4)**
2023年9月、東ケープ州のクーハ経済特区に30億ランドを投資。新工場を建設する。なお同社は、2030年までに中東・アフリカ地域で100万台以上を販売し、市場シェア22%を獲得することを目標に掲げている。
- **フォード(米国)**
2023年11月、PHEVの製造のため、プレトリアにある組立工場に52億ランド(2億7,200万ドル)を投資すると発表した。
- **フォルクスワーゲン(VW) グループ・アフリカ(ドイツ)**
2024年4月、40億ランドの対南ア投資を発表。ドイツ企業としては最大で、合計投資額は100億ランドを突破。新型SUVを生産予定 ([2024年5月8日付ビジネス短信参照](#))。



Auto Week併設展示会（NAAMSA主催）のステラントイスブース（ジェトロ撮影）

注 1：チェリーのベストセラー「Tiggo 4 Pro」新モデルの価格は、27万9,900 ランド（約249万円、1 ランド=約8.9 円）。

注 2：「ハバル」は中国系メーカー長城汽車の SUV ブランドであるが、南アの自動車産業では、Haval Motors South Africa（通称ハバル）として表記されるのが一般的のため、メーカー名として表記している。

注 3：当地で SUV の販売実績は、トヨタの 2 モデルが圧倒的だ。具体的には、(1)「カローラ・クロス」が 2 万 2,592 台（前年比 29.9% 増）、(2)「フォーチュナー」1 万 384 台（前年比 24.8% 増）だ。チェリーの「Tiggo 4 Pro」は、これに次ぐ位置に付けたことになる。

注 4：ステラントイスは、自動車大手のフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）と、「プジョー」や「シトロエン」のブランドを有するプジョーS.A.（グループ PSA）による統合新会社（[2021 年 1 月 7 日付ビジネス短信参照](#)）。

ケニア（販売）：ガソリン高騰や高金利で新車販売低迷、EVは積極投資続く

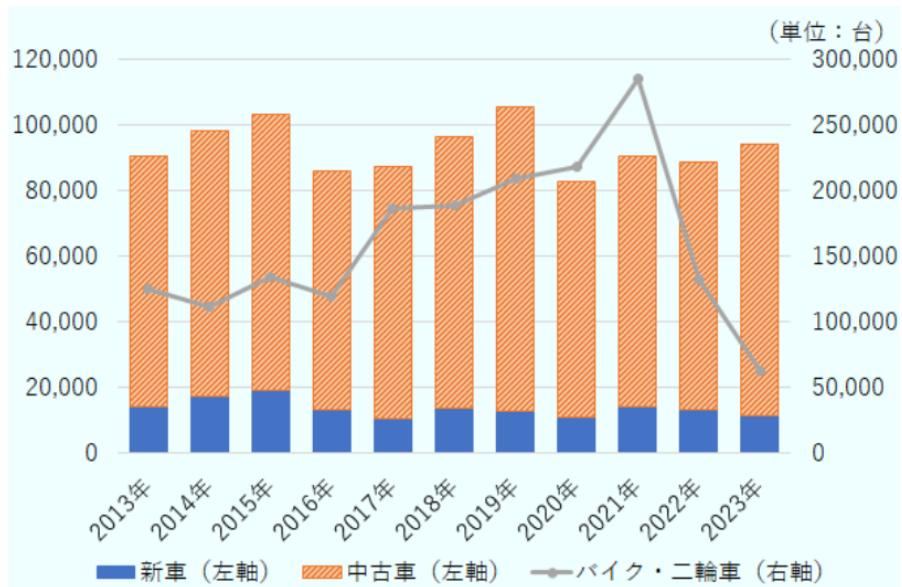
2024年5月20日 ナイロビ事務所（佐藤 丈治）

ケニア国家統計局（KNBS）によると、2023年の自動車新規登録台数（中古車を含む）は前年比5.7%増の9万3,950台だった。2020年以降では最多だが、新型コロナウイルス感染拡大前の水準までには回復していない。一方、ガソリン価格高騰や政府の後押しもあり、電気自動車（EV）の新規登録台数は前年の5.7倍となる2,694台（バイクや三輪を含み、自転車は除く）に拡大した。

＜新規登録台数は5.7%増、中古車販売が拡大＞

5年おきの大統領選挙のサイクル（[2023年9月22日付地域・分析レポート参照](#)）から言えば、2022年の大統領選挙翌年の2023年の自動車市場は大幅な回復が見込まれていた。しかし、2023年の財政法によるガソリンに対する付加価値税の引き上げ（[2023年9月11日付ビジネス短信参照](#)）や、通貨シリングの下落を受けたガソリン価格の高騰や金利上昇が影響し、新規登録台数は5.7%増の9万3,950台にとどまった。

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JETRO作成

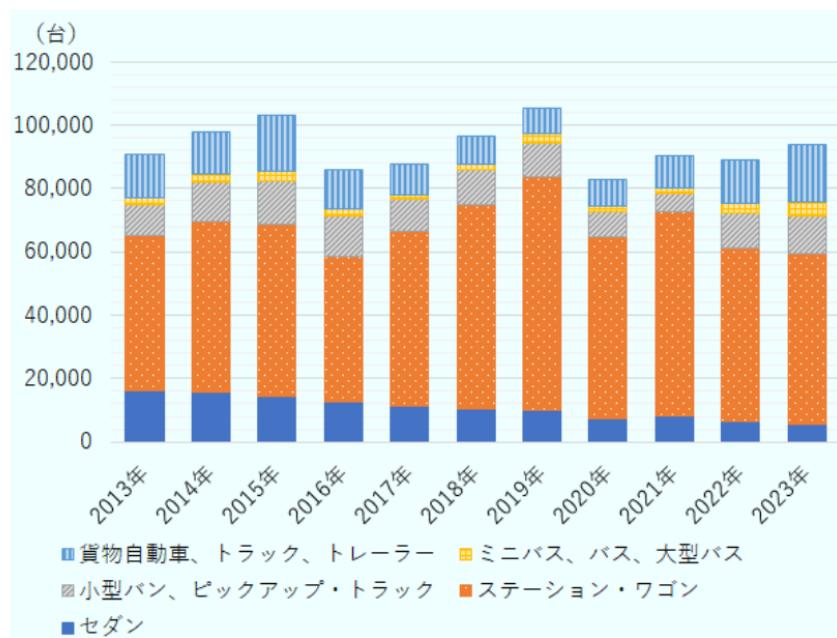
中古車は前年比9.4%増の8万2,580台だった。中古車は新規登録台数の87.9%を占め、前年より3ポイント近く増加した（図1参照）。新規登録台数は増えたが、景気低迷もあって新車販売は縮小し、中古車販売が増加した。

自動車を車種別で見ると、セダン（5,493台、前年比13.5%減）やステーションワゴン（5万3,910台、同2%減）は不調だった。一方、小型バンやピックアップトラック（同8.2%増）、ミニバス、バス、大型バス（同41.5%増）、貨物自動車、トラック、トレーラー（同35.9%増）は大幅に増加した（図2参照）。マツツと呼ばれる乗り合いバスや貨

物運送用車両の需要は好調だが、個人需要は低迷し、セダンは2013年（1万6,343台）と比べると約3分の1まで減少している。

バイク・二輪車の新規登録台数は前年比52.6%減の6万2,338台と、近年で最も少なかった。バイクは主に低所得者層が利用するボダボダと呼ばれるバイクタクシー用の需要が大半を占め、景気低迷の影響を大きく受けたと考えられる。

図2：新規登録台数の車種別内訳



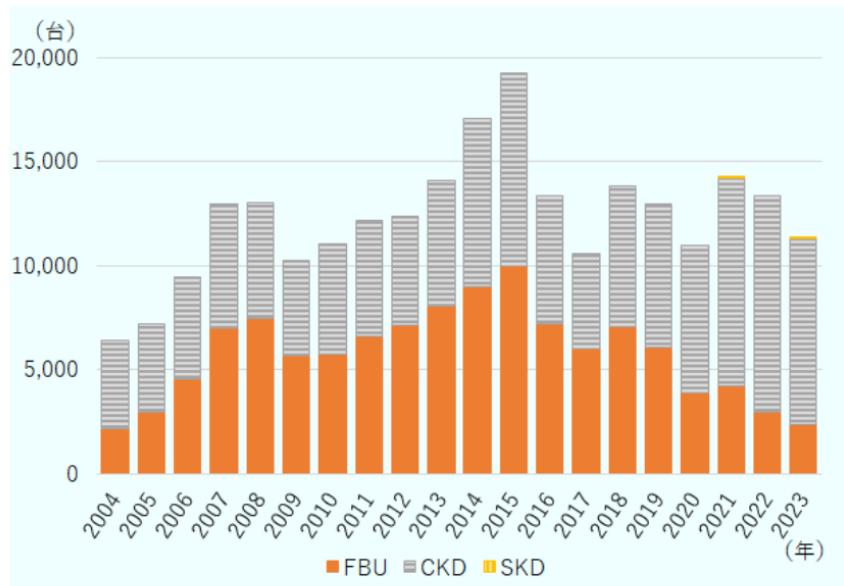
出所：ケニア国家統計局「Leading Economic Indicator」からジェトロ作成

＜新車販売は前年比14.8%減＞

ケニア自動車工業会（KMI）によると、2023年の新車販売台数は前年比14.8%減の1万1,370台だった（図3参照）。前述のとおり、ガソリン価格の高騰や高金利の影響を大きく受けて販売が低迷したと考えられる。

こうした背景もあり、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、SKD、注）は3年ぶりに1万台を下回り9,005台となった。2023年多くのメーカーがケニアでの組み立て生産を発表し、新車販売の79.2%が国内で組み立てられた車両だが、販売低迷の影響を受け、現地化の流れは足踏み状態にある。

図3：完成車と組み立て車の販売台数の推移



出所：ケニア自動車工業会（KMI）統計からジェトロ作成

<EV 関連企業は引き続き強気の拡大>

国家交通安全局（NTSA）によると、2023 年の電気自動車（EV）の新規登録台数は前年の約 5.7 倍の 2,694 台だった。内訳は二輪 2,557 台、三輪 39 台、乗用車 45 台、バス・ミニバス 18 台、その他 35 台となっている。特に電動二輪が前年の約 7 倍、電動バス・ミニバスが 6 倍など大きな伸びを見せた。

ケニアは非産油国で、ガソリンは輸入に頼っている。しかし、ガソリン価格は通貨リシング安を受けて 2023 年を通して値上がりが続き、それが EV 普及を加速させた。ケニア道路・運輸省は e モビリティ政策の草案を発表するなど（[2024 年 4 月 9 日付ビジネス短信参照](#)）、EV 推進に当たっての政策・法制度の整備や、EV の現地生産、充電設備などのインフラ整備などの導入計画を積極的に進めている。前述のとおり、ケニアの新車販売市場は不調期にあるが、特にバイクタクシーや市バスなどでは、首都ナイロビを中心に、徐々にガソリン・ディーゼル車から EV への置き換わりが進みつつある。ケニア E モビリティ協会（EMAK）によると、電動二輪に関する企業は 16 社あり、二輪車の全登録台数のうち、電動二輪の比率は 3.35% にまで拡大したという。

こうした状況を背景に、EV 関連会社の投資は引き続き活発に行われている。2024 年 3 月には EV メーカーのローム（Roam）が米国政府やその他の投資家からケニアでの電動バス、バイクの生産拡大のため、2,400 万ドルを調達したことを発表した。また、電動バス会社のバシゴー（BasiGo）も、電動バスの生産拡大のために、豊田通商傘下の CFAO グループから 300 万ドルを調達したと発表した。その他の現地ディーラーも、次々と EV の生産計画を打ち出している。

注：CKD は Completely Knocked-Down の略で、自動車を構成する全ての部品を海外へ送り、現地で組み立てや溶接、塗装、艤装（ぎそう）、仕上げなどを行い、完成車にすること。SKD は Semi Knocked-Down の略で、部品を海外現地へ送り、現地で組み立てを行うことは CKD と同じだが、SKD はボルトやねじなどの締結だけで完成車になるレベルでの部品を輸出して組み立てを行う。FBU は Fully Built Unit 完成車。

モロッコ（生産・販売）：2023年の新車販売は微増、生産は増加軌道に乗る

2024年5月29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、2023年のモロッコの新車販売台数は、前年の16万1,410台（小型商用車1万8,224台を含む）から0.1%増の16万1,504台（同1万6,212台）だった。AIVAMは微増にとどまった要因について、インフレの影響（車体価格や燃料コスト上昇）や資金調達が一層厳しくなったことと分析している。

AIVAMによると、2023年のメーカー・ブランド別の乗用車販売台数（表1参照）の1位は前年に引き続き、ダチアで3万3,830台を販売した（前年比13.0%減）。2位も前年同様にルノーで、2万2,553台（同4.7%増）だった。3位は現代で1万3,884台（同5.2%増）、4位はプジョー（1万2,026台、同5.2%増）だった。シトロエンとトヨタが販売台数を減らし、シトロエンが前年6位から7位に、トヨタが前年7位から9位にそれぞれ順位を下げた。一方、フォルクスワーゲン（VW）は販売台数を前年から5割増と伸ばし、5位となった。AIVAMは、在庫不足が改善され、通常のメーカー別販売実績の順位に戻ってきたとしている。

表1：メーカー・ブランド別の乗用車（新車）販売台数

（単位：台数、%）（△はマイナス値、－は値なし）

2022年 順位	2023年 順位	メーカー・ブランド	2022年 販売台数	2023年 販売台数	前年比	2023年 シェア
1	1	ダチア	38,885	33,830	△13.0%	23.2%
2	2	ルノー	21,545	22,553	4.7%	15.5%
3	3	現代	13,197	13,884	5.2%	9.5%
4	4	プジョー	11,435	12,026	5.2%	8.3%
8	5	フォルクスワーゲン	5,741	8,699	51.5%	6.0%
5	6	オペル	6,760	7,308	8.1%	5.0%
6	7	シトロエン	6,131	5,923	△3.4%	4.1%
9	8	起亜	4,908	5,328	8.6%	3.7%
7	9	トヨタ	6,004	4,595	△23.5%	3.2%
11	10	アウディ	3,897	4,432	13.7%	3.1%
—	—	その他	24,683	26,714	8.2%	18.4%
合計			143,186	145,292	1.5%	100.0%

出所：AIVAMの統計を基にジェトロ作成

小型商用車の2023年メーカー・ブランド別販売台数の1位はルノーで3,902台（前年比19.4%減）、2位は中国の東風小康汽車（DFSK）で2,525台（同7.9%減）、3位はフォードの1,932台（同5.9%増）と続いた。4位は前年7位だったフィアットが1,860台（同40.6%増）と大きく数字を伸ばし、VWも前年の11位から8位へと順位を上げた。小型商用車全体の販売台数は対前年比で11.0%減となり、景気後退による需要の減少や、インフレによる各種価格の上昇、金融負債リスクを嫌ったことが背景にあるものと考えられる（表2参照）。

2023年のプレミアム市場（注）の乗用車販売に占める割合は10.7%で、1万5,535台（前年比15.0%増）だった。市場全体が停滞する一方、当該分野は堅調な伸びを示した。ブランド別では、ドイツのアウディ、BMW、メルセデス・ベンツのトップ3は前年から変わりなく、トップのアウディは4,432台（同13.7%増）、BMWが3,502台（同23.1%増）の一方、11位のレクサスは2022年から順位を1つ上げ、198台（同51.1%増）と前年比で大きな伸びとなった。

モロッコの自動車市場で圧倒的に支持されている燃料はディーゼルだ。燃料別の販売割合は、ディーゼルが85.8%、ガソリンが14.0%で、残りがハイブリッド、プラグインハイブリッドを含む電気自動車（EV）だ。EVの2023年の販売実績は7,165台（前年比3.0%減）で、販売全体の約5%と依然として小さい。2023年には、中国のBYDが販売拠点を主要都市に設置しており、メーカーと取り扱いモデルは、2022年の6メーカー、14モデルから、2023年は13メーカー、27モデルに拡大。消費者の選択肢が大幅に拡大している。EVの販売は前年の約2.3倍の463台と、台数は少ないが数字を大きく伸ばした。売り上げトップ3は、ダチア、シトロエン、BYDだ。このほか、ハイブリッド車はトヨタ、現代、ルノー、プラグインハイブリッド車（PHEV）はポルシェ、ランド・ローバー、メルセデス・ベンツの順となっている。

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）

2022年 順位	2023年 順位	メーカー・ブランド	2022年 販売台数	2023年 販売台数	前年比	2023年 シェア
1	1	ルノー	4,840	3,902	△19.4%	24.1%
2	2	DFSK	2,741	2,525	△7.9%	15.6%
3	3	フォード	1,824	1,932	5.9%	11.9%
7	4	フィアット	1,323	1,860	40.6%	11.5%
5	5	トヨタ	1,552	1,643	5.9%	10.1%
4	6	三菱自動車	1,773	1,358	△23.4%	8.4%
6	7	現代	1,442	1,094	△24.1%	6.7%
11	8	フォルクスワーゲン	237	534	125.3%	3.3%
9	9	プジョー	784	504	△35.7%	3.1%
10	10	メルセデス・ベンツ	489	490	0.2%	3.0%
—	—	その他	1,219	370	△69.7%	2.3%
合計			18,224	16,212	△11.0%	100.0%

出所：AVIAMの統計を基にジェトロ作成

<自動車生産は前年比15%増>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2023年のモロッコの自動車生産台数は、前年の46万4,864台から15.3%増の53万5,825台（乗用車47万1,950台、小型商用車6万3,875台）だった。対2019年比では33.0%増となり、新型コロナウイルス禍の減産を経て、増産軌道に乗ったとみられる。

タンジェとカサブランカの工場でダチアブランドなどを生産するルノーは、2023年の生産台数は38万2,661台で、前年比9.3%増だった。ルノー・モロッコは、ルノーグループで本国フランスに次ぐ生産拠点となり、世界販売の17.0%をモロッコで生産しているとした。そのうち34万3,652台（前年比14.5%増）を世界68カ国に輸出しており、欧州市場で人気車種のサンデロはモロッコで生産している。部品の現地調達率は2006年の40%から2023年には65.2%へ増加し、2030年には82%まで引き上げるとしており、国内の自動車関連産業強化に意欲的だ。なお、同社では2025年初めには生産能力を50万台に引き上げる予定で、複数のニューモデルの生産も視野に入れている。

他方、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」と、その兄弟車のオペル「Rocks-e」、フィアット「Tipolino」を生産している。生産台数は公表していないものの、工場生産能力は20万台、生産台数の約半分はフランス向けといわれている。

<EVバッテリー含む外資部品メーカーの投資拡大基調続く>

最近の新規投資動向としては、2023年3月に電気電子部品製造の米国アプティブ（Aptiv）がモロッコでは7番目となる雇用者数3,000人の工場を地中海沿岸のウジダ（Oujida）フリーゾーンに完成させた。また、同年11月に中国のアルミニウムパーツ製造の中信ダイカスター（CITIC DICASTAL）はモロッコで3番目の工場をケニトラ地域に完成させた。さらに、ドイツのコスター（KOSTAL）はタンジェにステランティス向けの部品製造工場を完成させている。

モロッコ政府が強力に推進してきたEV用バッテリー生産関連は、中国企業を中心に集積が進みつつある。2023年6月、中国のリチウムイオン電池製造大手の国軒高料（GOTION High-Tech）が電池工場建設の意向を示し（[2023年6月12日付ビジネス短信参照](#)）、その後、韓国のLG化学と中国コバルト大手の浙江華友グループが電池素材製造の合弁工場建設を発表し、中国バッテリー素材生産大手のBTR New Material Groupも2024年3月に進出計画を公表した（[2024年4月9日付ビジネス短信参照](#)）。このほか、複数の中国バッテリー関連企業の新規投資が報道されている。中国企業は、モロッコがEUや英国、米国などと自由貿易協定（FTA）を締結していることに着目し、モロッコを当該地域向けの製品供給拠点として有望視している。

注：プレミアム市場：アルファロメオ、アウディ、BMW、DS、ジャガー、ジープ、ランド・ローバー、レクサス、メルセデス・ベンツ、ミニ、ポルシェ、ボルボ。

エジプト（生産・販売）： 新車販売台数が半減

日本車はシェア首位を維持

2024年3月7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、2023年の新車販売台数は前年比51.1%減の9万359台で、2年連続の大幅減少となった。ロシアによるウクライナ侵攻に端を発する外貨不足の継続が、自動車市場に大きな打撃を与えている。

＜車種、組立車・完成車を問わず大幅減＞

車種別の新車販売数は、乗用車が6万9,175台（前年比48.3%減）、バスが8,461台（前年比51.2%減）、トラックが1万2,723台（前年比62.1%減）といずれも大幅減少となった（図1参照）。内訳をみると、前年比で唯一販売を伸ばしたのは観光用の大型バスで、販売台数は205台（前年比17.1%増）だった。エジプトの観光業は新型コロナウィルスの影響で大きく落ち込んだが、GDPで見ると2022年は45.7%増、2023年は28.0%増〔エジプト中央銀行（CBE）予測値〕と順調に回復している。観光業の盛況が、大型観光バスの需要増加につながった。

図1：新車販売台数推移



出所：AMIC

2023年の新車販売台数のうち、現地組立車は4万8,831台（前年比47.8%減）、輸入完成車は4万1,528台（前年比54.5%減）だった（図2参照）。輸入完成車の方が減少割合が大きいものの、現地組立車も大きく減少していることがわかる。

図2：組み立て車・完成車別販売台数推移

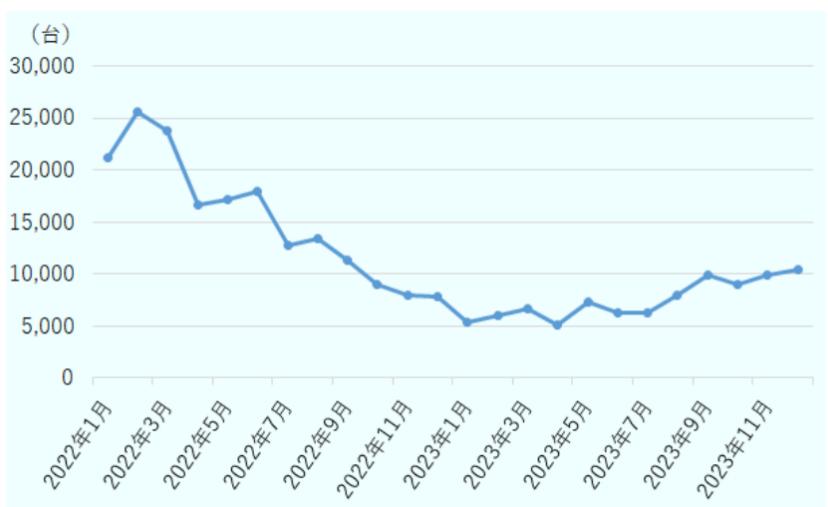


出所：AMIC

<外貨不足と連動して市場縮小、影響は長期化か>

月ごとの新車販売台数の推移をみると、販売台数急減の開始時期がエジプトの外貨準備高の減少開始時期に重なる（図3、4参照）。

図3：月別新車販売台数推移



出所：AMIC

図4：外貨準備高推移



出所：CBE

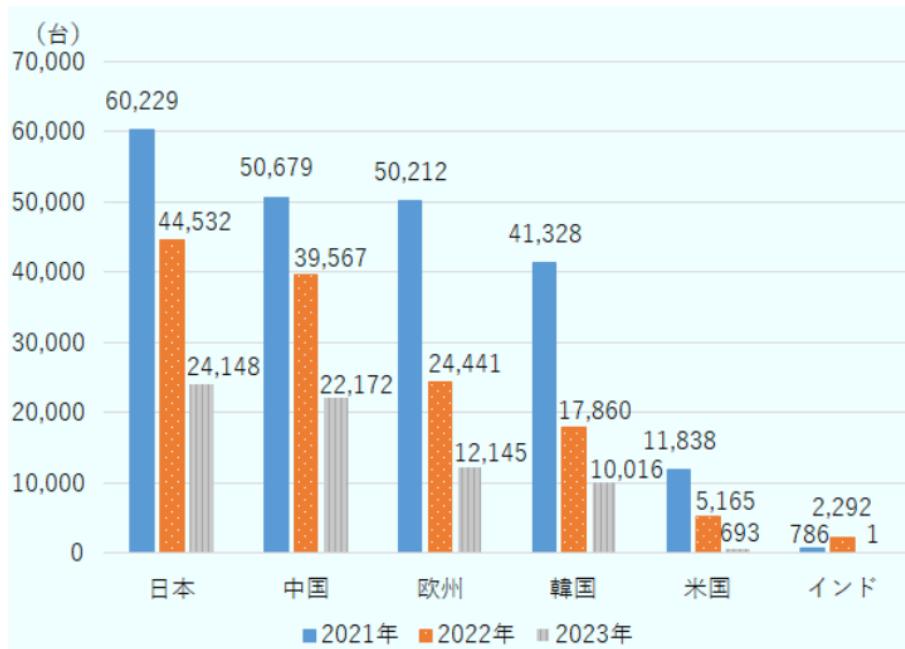
2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻開始以降、エジプトの主要輸入品目である小麦や燃料の価格が高騰し、エジプトは深刻な外貨不足に悩まされている。エジプトの主な外貨収入源は（1）国外で働くエジプト人からの郷里送金、（2）観光収入、（3）スエズ運河の通行料収入の主な3つだが、いずれも先行きは明るくない。CBEによると、2022/23年度（2022年7月～2023年6月）の郷里送金額は前年度比30.8%減少した。通貨エジプト・ポンドの下落（[2024年1月9日付ビジネス短信参照](#)）により、国外で働くエジプト人が送金を控えているとみられる。観光収入はコロナ禍の影響を脱して回復基調にあるが、一方で国境を接するガザ地域の紛争の影響で、外国人観光客のエジプト離れが起こっているという。スエズ運河の通航量は2023年末以降、イエメンのフーシ派による船舶襲撃により激減している（[2024年1月10日付ビジネス短信参照](#)）。2024年1月の通航料収入は推計で前年同月比46%減と報じられた。

長引く外貨不足により、エジプト政府は輸入抑制を続けている。限られた外貨は燃料や食料、医薬品などの必需品の輸入に優先的に割り当てられ、完成車や、現地組立車に使われる自動車部品の輸入代金の外貨支払いは極めて困難である。さらに、ロイター通信によれば2024年中に返済期限が迫る対外債務の額は422億ドルに上る。CBEによれば2024年1月末時点での外貨準備高は約352億ドルで、返済額がエジプトにとって大きな負担であることがわかる。デフォルトを避けるため、政府は対外債務の返済期限に向けてさらに外貨流出に制限をかけることが予測され、自動車市場にとっては厳しい状況が続きそうだ。

<日本車が辛くもシェア1位を維持>

乗用車販売台数のシェアを国・地域ブランド別にみると、日本車が2万4,148台と、前年比45.8%と大幅な減少となりながらもトップシェアを維持した（図5参照）。中国、欧州、韓国勢も軒並み前年比40%を超える大幅減となっており、輸入元国にかかわらず外貨不足の影響を大きく受けていることがわかる。現地組立車のブランドがほとんどない米国、インドは80%を超える減少幅となった。

図5：国・地域ブランド別の乗用車新車販売台数



出所：AMIC

ブランド別でみると、全車種合計でシェア首位は日産であった（図6参照）。2022年はシェア17.6%のシボレーが首位だったが、2023年はシボレーがシェアを11.3%まで落とし、15.1%のシェアを獲得した日産が逆転した。日産は現地組立乗用車では39.4%と、2位の奇瑞汽車（チェリー）を10ポイント以上上回る圧倒的なシェアを持つ。2024年2月にはエジプト市場への新車種の導入も発表しており（[2024年2月13日付ビジネス短信参照](#)）、さらなるビジネス拡大が期待できそうだ。その他日本勢では、4位にトヨタ、6位にスズキ、12位に三菱自動車がついている。

図6：ブランド別マーケットシェア・全車種合計



出所：AMIC

<自動車部品産業でも日本企業が存在感>

自動車部品産業に目を向けると、日本企業が存在感を増している。国内で販売される組立車の部品の多くは輸入されているが、一方で、主に欧州市場への輸出向けにワイヤーハーネスなどの自動車部品を生産している。ワイヤーハーネスなど労働集約型かつ輸出型の産業は、安価で豊富な労働力を擁し、通貨安の状況にあるエジプトが競争力で優位だ。主な市場となるのは欧州であり、EUとエジプトはFTAを締結している。FTAにより関税が免除されることもエジプト製部品の価格競争力を高めている。

この分野で存在感を示しているのが日本の住友電装だ。子会社である住友エレクトリック・ワイヤリングシステム・エジプトは国内に複数工場を持ち、雇用者数は1万人に上る（[2023年6月5日付ビジネス短信参照](#)）。同じくワイヤーハーネスを製造する矢崎総業も、エジプト国内に自社工場の建設を進める（[2024年2月7日付ビジネス短信参照](#)）。こうした企業のビジネス拡大は雇用を創出するだけでなく、外貨不足に悩むエジプトにとって外貨を獲得するための輸出産業育成の機会ともなる。エジプト政府も、集中的に許認可取得などの投資手続きを支援するゴールデンライセンスの発行などを通じて各企業を積極的に後押ししている。

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/ora2/20240012>



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