

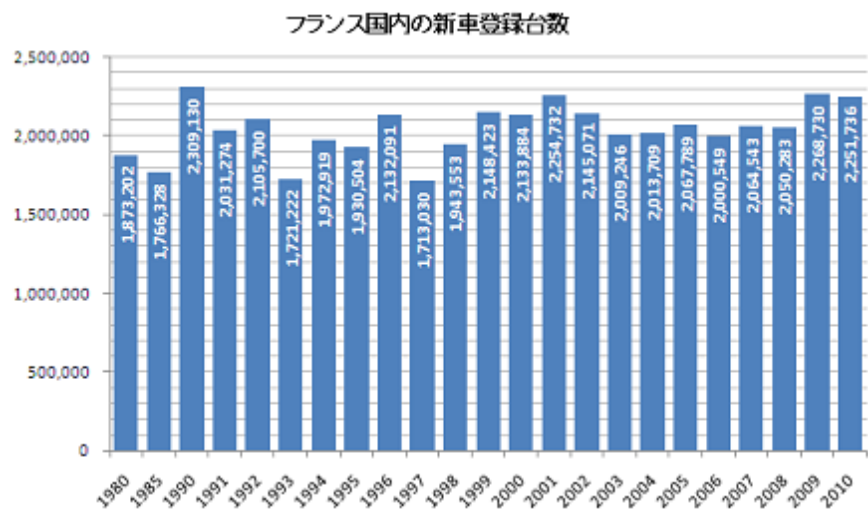
一般調査報告書

フランスにおける2010年の乗用車の新車登録台数、前年比微減で踏み止まる

新年が明けて早々に、フランスにおける2010年の新車登録台数が発表されました。

これによると、2010年中にフランスで登録された新車台数は225万台で、前年比マイナス2.2%と減少してはいるものの、2010年の年頭に予想されていたよりも大幅に好調な結果でした。

もともとフランスでは、2009年は環境対策を兼ねた買換促進制度(スクラップ・インセンティブ制度)やCO₂排出量に基づく報奨金・罰則金制度(ボーナス・マリユス制度)のおかげで約20年振りという記録的な販売台数を記録していました。しかし、2010年においては、この好成績



の反動が見込まれるとともに、上記2つの制度による補助金額が減額されるために、新車登録台数は、大きく落ち込むものと予想されていました。

しかし、ふたを開けてみれば、過去20年間で最大の登録台数を記録した昨年に比べてマイナス2.2%とわずかな減少で踏み止まったのです。あまつさえ、フランスの2大自動車メーカーであるPSAグループとルノーグループは、ともに世界販売台数において過去最大を記録したと発表しています。

今回のレポートでは、この2010年の販売実績の健闘の理由と実態について考えてみたいと思います。

1 健闘の背景にあるもの

(1) 補助制度への駆け込み需要

この健闘の背景にはいくつかの要因がありますが、その最たるものは補助金が打ち切られる前の最後の駆け込み需要があったものと見られています。スクラップ・インセンティブは、2009年末の時点では最大1000ユーロであったのが、2010年中に700ユーロ、500ユーロと段階的に引き下げられ、ついに同年12月末までの購入で打ち切られました。この恩恵を受けられる最後のチャンスに需要が殺到し

たのです。実際、12月末の購入実績は約37万台で、これだけで1年の売上台数の約16%を占めています。これは昨年同月比で約30%も多い数字になっています。ルノー社だけでも12万台の売り上げがあり、これは昨年同月比で46%の増にあたります。さらにPSAグループの一角であるシトロエンに至っては、まさにギリギリの最終日である12月31日の1日だけで1万台の売り上げがあったそうです。

また、フランスは、インセンティブ制度について期限限定としたことは他の欧州諸国と同じでも、一定の期限で打ち切るのではなく、段階的に引き下げながら終了させました。このことも販売台数の急激な落ち込みの防止に寄与したとして、フランス国内では肯定的に評価されています。(ドイツ、スペイン、イタリア、英国では段階を踏まず、一定の期限あるいは補助金総額で補助制度を打ち切ったため、その後の自動車販売台数に大きな影響が出た、とされています。)

とはいえ、フランスにおけるスクラップ・インセンティブ制度は当初の1年間の予定を延長して2年間に分かって実施されることになったため、補助金総額は10億ユーロにもものぼることになりました。フランス政府が当初予定していた額の5倍を超えているそうです。

(2) 好調な販売の「内訳」

今回の駆け込み需要を促したスクラップ・インセンティブ制度は環境性能の良い車への買い替えを促すものです。また、もう一つの補助制度であり、基準が強化されつつ減額されながらも今後も継続されるボーナス・マリュス制度も、CO₂の排出量の少なさに応じて補助金が支給されるものです。これら2つの補助制度によって環境性能の良い車として、特に小型車の販売が促進されることになりました。

そして、もともと低価格を特徴・特長として購入されることが多い小型車なので、いわゆる「ローコスト車」と呼ばれるカテゴリーの車の需要が大きく伸びたことも特筆すべき事象です。例えば、ルノーグループの一角で、主にルーマニアで生産される「ダチア」ブランドの車は昨年比で70.9%という大幅な販売増を記録しました。

以上の結果、フランスにおける小型・低価格車の占める販売比率は、2008年に50%だったのが2010年の57%まで上昇したとのこと。

2 好調さの陰で

一方で、この好調さの陰に忍び寄っている「不透明感」も指摘されています。

(1) 2010年の好結果の裏返しとして2011年の販売台数低下が予想されること

2010年の販売台数の好成績が新車購入に関する補助金の減あるいは廃止に伴う駆け込み需要によるものであるとすれば、それは2011年以降の需要を先食いしたものであると言えます。

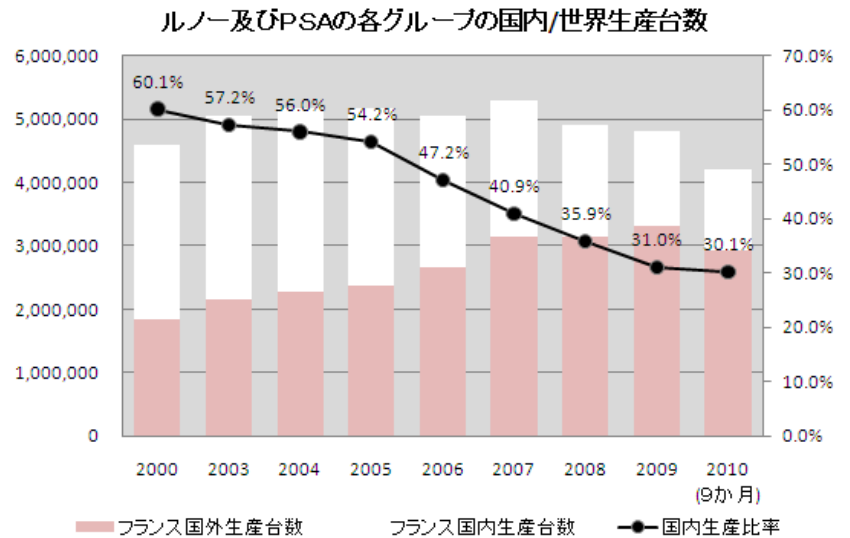
この観点に立って、ルノーグループは、2011年の販売台数について、2010年比で11~13%減を見込んでいます。この傾向はフランス政府も認めており、政府としては最大で10%減を見込んでいるそうです。

もう一方のPSAグループは、2011年の販売台数自体については減少を予測しているものの(数字は挙げていません)、高機能・高品質の中型車・高級車の需要が回復するとみているそうです。

フランス政府は、苦境が見込まれる自動車業界に対する支援として、EVについての1台当たり5000ユーロの補助金制度を、当初計画の2012年末よりも延長する準備を進めていると発表しています。

(2) 国内生産比率の低下と国内生産拠点の操業率の低下

もともと近年のフランスでは自動車の国内生産比率が下がっていました。過去20年間で最高の販売台数を記録した2009年には、ルノー、PSAによる国内生産比率は約31%まで下がっていました。(生産台数についても、2009年は1993年の約50%に留まっています。)このこと



背景には、両グループが自動車生産を人件費等の安価な東欧・北アフリカ・トルコなどに移管しつつあることがあります。この傾向は、販売価格が比較的安く、人件費等のコストを吸収する余地が低い小型車で特に顕著です。もちろん、これら小型車が最も売れる価格帯にあって大量に輸入されることから、「逆輸入」比率を押し上げることとなります。結果として、2008年以降、フランスは自動車の「純輸入国」になっています。

このような状況のなか、スクラップ・インセンティブが環境性能の高い小型車を対象にしたものであったことから、2010年のフランス国内販売においても引き続き小型車の販売比率を高止まりさせることになり、逆輸入傾向＝国内生産比率の低下傾向＝つまり自動車産業の空洞化傾向が続くことになりました。

結果として、自動車販売は好調でありながらも、国内生産拠点の操業率はそれほど上がらず、特に大型車・高級車の生産を割り当てられている工場においては、一時帰休すら見込まれている事態になっています。この国内生産の減少傾向は完成車メーカーだけでなく、むしろ部品メーカーにさらに大きな影響を与え得るため、フランスでも大きな問題として認識されています。

3 おわりに

日本でも「エコカー補助金」としてスクラップ・インセンティブ制度が実施されたほか、エコカー減税制度も併せて実施されていることにより、2010年の新車販売台数は前年比プラス7.5%と、4年振りに前年度を上回りました。

ただし、この補助制度が2010年9月に終了した後は新車登録台数が大きく減っており、2010年9月以降、4か月連続の前年同月比マイナスを記録しています。この傾向はしばらく続くものと予想されており、2011年の新車販売台数は2010年の約1割減になるものと予想する声もあります。

同時に、日本の自動車産業も空洞化の危険にもさらされています。同時に、その空洞

化を防ぐべく、必死の努力が行われています。

ここフランスで起きていることは、そのまま日本でも起き得ることであり、さらに言えば、経済のグローバル化のなかで必然的に起きることなのかもしれません。

一方で、この報告書を書いている時点で、日本では年間販売記録においてトヨタのプリウスが同社のカローラの販売記録を20年振りに塗り替えて第1位になったとする報道がありました。このプリウスは輸出分も含めて大部分が日本国内で生産されています。絶え間なくイノベーションを続けることで海外製造業の進化・発展に常に先行すること、高付加価値を実現することが、空洞化をくい止めるための手段の一つになり得る一つの証左であるように思われます。