

一般調査報告書

2010年－2011年の欧州自動車市場は微減から横ばいか？

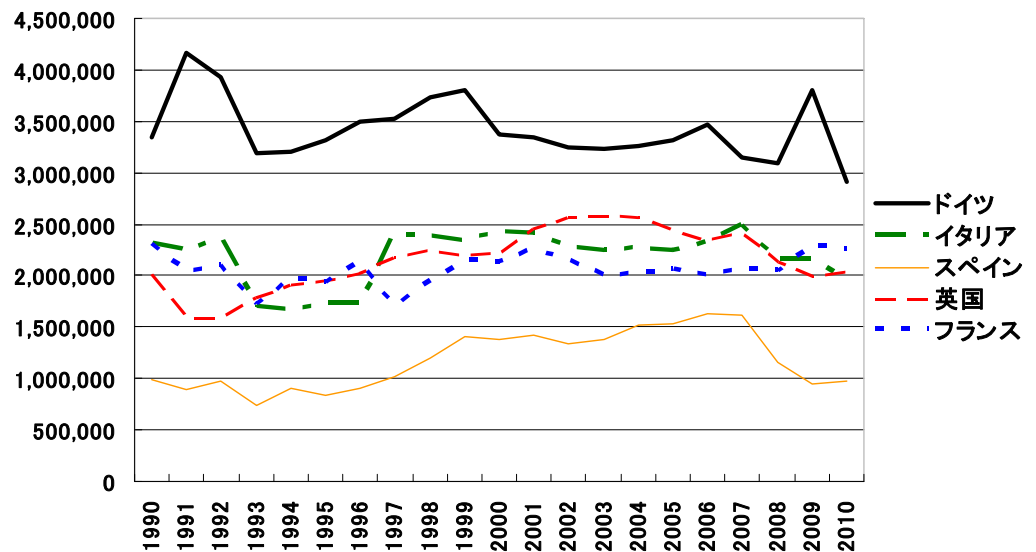
2011年1月14日、欧州自動車工業会（ACEA）は、2010年にEU各国内で登録された新車台数は前年比マイナス5.5%の1336万台であったと発表しました。この登録台数減少についての最大の共通要因は、2009年から多くの国々で実施されていた自動車の買換促進制度が2010年中に廃止されたことにあると見られています。しかし、各国ごとに登録台数を見ていくと、減少しているということではほぼ一致しているものの、その減少率については大きく異なっています。それは、その減少の背景にある理由の違いでもあります。買換促進制度の取り扱いの違いもその一つで、フランスのように補助金を段階的に引き下げつつ補助制度そのものを終了したケースもあれば、アイルランドのように2011

年まで補助金制度を延長した例もあります。また別の要因として、EUの多くの政権が緊縮財政政策を導入したことについて国によって「緊縮度」が異なること、そもそもEU内でも国によって経済情勢が大きく異なっていることから、

消費マインドの寒暖にも国によって大きな差があり、それが新車登録台数の差となって表れたとする指摘もあります。

今回のレポートでは、2010年のEU主要各国の新車登録台数動向とその背景にある理由、さらに各国別の2011年の登録台数予測を紹介するとともに、EUにおける自動車市場の最近の動向について紹介したいと思います。

欧州主要市場における新車登録台数の推移



1 EU主要各国の2010年新車登録台数と2011年の予測

(1) ドイツ

① 2010年の新車登録台数実績

EU内では最も大きい自動車市場であるドイツですが、2010年の登録台数は前年比23.4%減の292万台という一見「残念な」結果でした。強力な買換促進制度の効果により、2009年の登録台数が例外的に大きかったため、続く2010年の登録台数が大きく減少した

ものと見られています。この買換促進制度は2009年1月から2009年9月まで実施されており、1台当たり2500ユーロというかなり手厚いものでした。この手厚さを反映した効果もパワフルで、2009年は380万台もの新車が登録されました。これはここ10年間の平均登録台数を約50万台も上回る記録的な数字です。

さらに、2010年12月の登録台数は前年同月比で6.9%の増、さらに注文台数は前年同月比の19%増を記録しており、ドイツ経済全体とともにドイツの乗用車市場が回復に向かっていることがうかがわれる結果になっており、悲観論を打ち消す材料になっています。

② 2011年の見込み

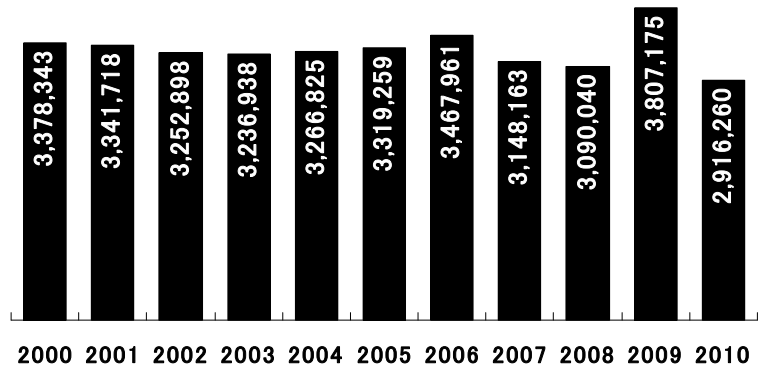
好調な輸出が経済全体のけん引役となったことで、ドイツは欧州諸国の中で最も早く経済危機から脱出したと見なされています。実際、2010年の経済成長はプラス3.6%に達するものと見込まれており、2011年も2%の成長が予測されています。これに伴って2011年の自動車国内需要も着実に回復するものと予測されており、特に先般の経済危機の影響で商用車の購入を遅らせたドイツ企業による大きな需要が見込まれているところです。具体的な2011年の販売予測台数については、ドイツ自動車工業会が2010年の実績を約6%上回る310万台と発表している一方で、別の予測で最大10%もの拡大を見込むものもあります。いずれにしても、拡大傾向にあることは間違いないようです。

(2) イタリア

① 2010年の新車登録台数実績

イタリアでは2009年2月から同12月まで増額された買換促進制度が実施されていました。この制度終了による反動的な影響もあり、2010年のイタリアにおける新車登録台数は前年比9.2%減の196万台でした。特に12月の実績は前年同月比21.7%減と大きく落ち込んでいますが、その原因には買換促進制度終了間際の駆け込み需要で昨年末の登録台数が一時的に増大していることなどが考えられ、落ち込み幅のこれほどの大きさは一時的なものと考えられています。

ドイツにおける新車登録台数の推移



② 2011年の見込み

しかしながら、2010年12月の新車注文台数（登録台数ではありません）が前年同月比の40%減を記録するなど、本格的な経済回復には至っていません。2011年の自動車の販売台数予測についても微妙に意見が分かれるところとなっています。イタリア輸入自動車連合会はどちらかと言え

れば悲観的な見方をしており、前年比5.6%減の185万台との見込みを発表しています。一方で、イタリア自動車工業会は、2011年後半には消費者信頼感指数が改善するとの見込みに基づき、2010年とほぼ同じ販売台数を予測しています。

(3) スペイン

① 2010年の新車登録台数実績

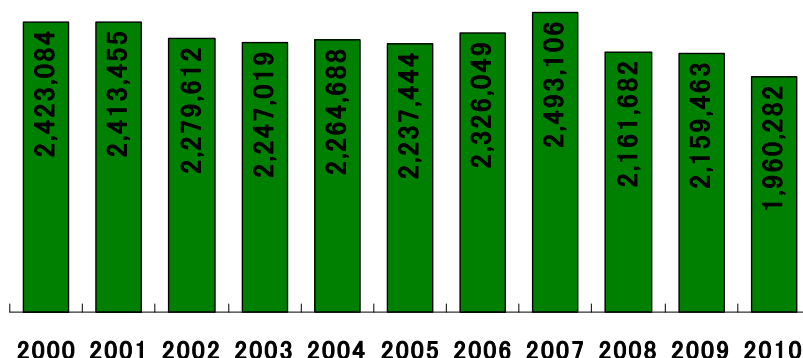
現在、深刻な景気状態にあるスペインの2010年新車登録台数は98万台で、近年の平均レベルである年間150万台から大きく落ち込んだままです。それでもこの数字は深刻さを極めていた2009年よりも3.3%の増にあたります。スペインでは2009年半ばから2010年7月まで買

換促進制度が実施されており、それなりの効果を上げているものと見られていましたが、20万台を上限に設定した制度であったために2010年7月には早くも制度が終了してしまいました。さらに政府の財政危機を反映して2010年7月から付加価値税が2ポイント引き上げられた影響もあり、特に後半期において乗用車の販売台数は大きく低下しました。

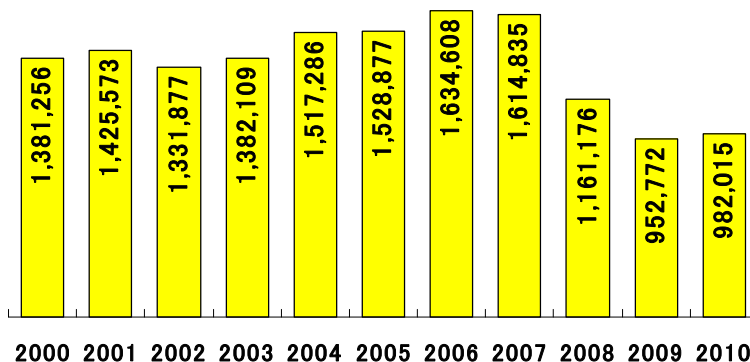
② 2011年の見込み

スペインでは景況がなかなか好転せず、消費者信頼感指数も低迷したままであることに加え、19%にも達する高い失業率がなかなか下がらないことから、2011年の販売台数は楽観的な予測でも横ばい状態、大半の見方では引き続き減少する傾向にあると予測されています。

イタリアにおける新車登録台数の推移



スペインにおける新車登録台数の推移



(4) 英国

① 2010年の新車登録台数実績

2009年5月から2010年5月まで実施された最大2000ポンドの買換促進制度のおかげで、2010年の英国での新車登録台数は203万台に達し、前年比で1.8%増加しました。この成績を月別にみると、制度の実施期間中であった2010年前半に約20%増を記録する一方で、同年後半は13.8%減の落ち込みを記録しており、スクラップ・インセンティブ制度の効果が明らかになっています。

一方、2011年1月から付加価値税を17.5%から20%に引き上げたため、2010年末には駆け込み需要の発生が期待されましたが、実際には2010年12月の新車登録台数は前年同月比18%減の12万台と低迷したままでした。

② 2011年の見込み

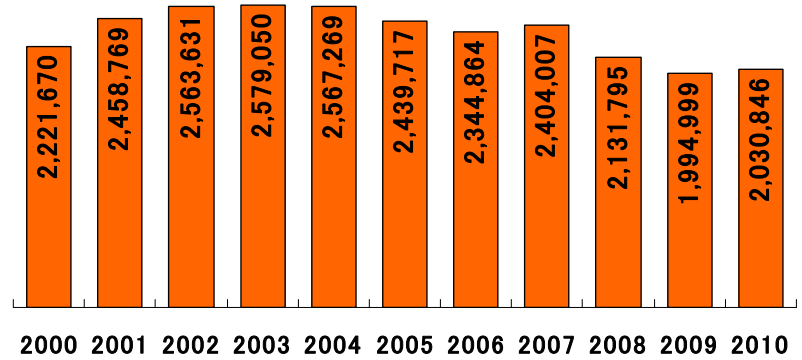
英国においても膨大な財政赤字が問題となっており、政府も緊縮財政政策を余儀なくされています。このため、2011年から付加価値税の増税や様々な手当の削減などが実施されているため、英国家庭の家計も大きな打撃を受けるものと予測されています。自動車の新車登録台数にもそれなりの影響があるものと見られており、英国自動車工業会は2011年には5%減少するものと予想しています。

(5) フランス

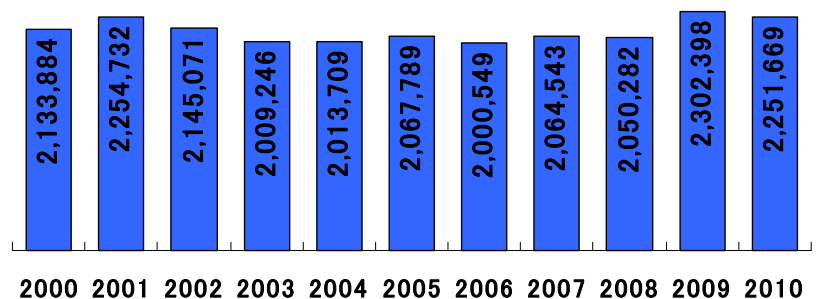
① 2010年の新車登録台数実績

2010年のフランスの新車登録台数は225万台で、前年比マイナス2.2%と減少してはいるものの、前年が過去20年間で最大の登録台数を記録していることを考えるとまずまずの結果であったと言えます。フランス国内では、スクラップ・インセンティブ制度を段階的に引き下げながら終了させたことで販売台数の急激な落ち込みを防止できたとして、政府を評価する声も聞こえています。

英国における新車登録台数の推移



フランスにおける新車登録台数の推移



② 2011年の見込み

2009・2010年の好結果の裏返しとして2011年の販売台数については、ある程度の低下が予想されています。これは、過去2年間の「素晴らしい」販売実績が2011年以降の需要を先食いしたものである、という推測に基づく予測です。

その減少率については自動車メーカーによって見通しが異なりますが、5～10%程度の減少が見込まれています。(フランスにおける新車登録台数に係る2010年の結果と2011年の予測についての詳細は、本稿と並行して作成したもう一つの報告書を参照してください。)

2 EU市場における各自動車メーカーの販売実績について

前章ではEU主要国別の自動車の登録台数を紹介しましたが、本章ではEU市場における各自動車メーカーの2010年の販売実績を紹介します。

(1) 堅調だった欧州自動車メーカー

欧州自動車メーカーのほとんどが前年比微増・若しくは微減という堅調な販売実績を収めました。(VW: -4.9%、PSA: -2.8%、ダイムラー: -2.2%、ルノー: +4.4%、BMW: +5.7%など)。この健闘の背景には、続く(3)で紹介するとおり、買換促進制度が小型・低価格車の分野で最も大きな効果を発揮しやすかったために小型車が得意な欧州勢に有利だったこと、反面、経済の回復に伴って高級車市場も速やかに回復できたことなどあるものと考えられます。

唯一例外だったのはフィアットグループで、2ケタ減(-17.4%)という厳しい結果でした。

(2) 苦戦が目立った欧州外の自動車メーカー

堅調だった欧州メーカーに対し、欧州外の各メーカーにとっての2010年のEU自動車市場は苦戦が目立つものになりました。これはアメリカ系メーカーであるGM(-7.6%)、フォード(-13.9%)、クライスラー(-27.9%)だけでなく、日本のトヨタ(-17.4%)、スズキ(-23.1%)、ホンダ(-23.9%)やマツダ(-13.9%)なども含まれています。特にこれら苦戦した日本の各メーカーは軒並み2ケタという大きな販売減となっており、それに伴って欧州でのシェアも大きく落としています。一方、この困難な状況下で日産(+9.2%)と三菱(+6.2%)は好調な結果を収めたほか、次項で紹介するように韓国メーカーの順調な伸び率が目立ちました。

(3) 小型・低価格車の台頭と高級車の復活

買換促進制度が小型・低価格車の販売を促進したことで、2010年は欧州の自動車市場に「新たな傾向」が生まれた年だったといえます。つまり、自動車についてもローコストブランドが台頭しつつある傾向です。例えば、ルノーグループの「ダチア」というローコストブランドは前年比9.1%の増を記録しています。(フランス国内だけを見ると、前年比70%!の増です。)その他、アグレッシブと表現されるような低価格さを武器にする韓国メーカーも同じ流れに乗ったため、ヒュンダイ(+4.4%)やKIA(+3.9%)も好調な成績を収めました。

一方、特に2010年の後半になって景気の回復が明らかになるに従って、高級ブランドのセダンやプレミアムカーやSUVに対する需要も復活しつつあり、この波に乗ったアウディ（+1.6%）、BMW（+5.7%）、ボルボ（+12%）、ランドローバー（+18.2%増）などが好成績を収めています。

※ 3つのポイントで説明する欧州のローコスト車の特徴

- ① 低価格。ローコストではない同クラス車より50%も安いケースがあります。この価格の実現のため、次の二項のほか、人件費の低い国で開発・生産されることが多いのも特徴です。
- ② オプションの少なさ。ローコストを実現するために、オプションの数がとても限られています。デザイン、快適さも「多少」犠牲にされています。
- ③ 部品の共通化。シャシを含むプラットフォームを他の車と共有しています。使われる部品も既存部品が多く、新規の開発はできるだけ抑えられています。また、これら部品をさまざまな車種に共通で利用でさらに低コスト化が図られています。一方、新規開発部品の利用抑制と部品の共通利用で、完成車の信頼性が高められる効果もあるようです。

3 終わりに

2008年の経済危機以降の新車販売台数の大きな落ち込みから始まって、2009年以降に各国で導入・強化されたスクラップ・インセンティブによる「強力な」自動車販売のテコ入れ、そして2010年中のスクラップ・インセンティブの終了により、欧州における自動車市場は、また一つ新しい段階に入ったと言えます。このことについて、「自動車市場が普通状態に戻った」とする意見もありますし、大きなインセンティブによる先食いの影響が長引くことを心配する声もあります。このそれぞれの意見を反映した結果、景気の回復が予測されるドイツを除き、2011年の欧州における自動車販売台数は良くて横ばい、悪くすると数%程度の減少という予測につながっています。いずれにしても、欧州内の自動車販売台数に大きな伸びを予測するのは困難です。

このような状況の中、世界の自動車メーカーがめざすのはBRICsやASEAN諸国といった自動車にとっての新興市場です。

2010年の世界自動車販売台数は過去最高の7230万台でした。2011年にはさらにこの記録を塗り替え、7,800万台に達するものと見られています。この販売台数の大幅な伸びのけん引役となっているのが、自動車にとっての新興市場となっているこれらBRICsやASEAN諸国なのです。

特に2011年のBRICs諸国における新車販売台数はEUと日本市場を合わせた販売台数を超え、世界全体の販売台数の3割を占めるものと見込まれています。欧州の自動車メーカーはこのBRICsを制するため、専用の新車を開発し、そのための新たな工場を建設するなど、莫大な投資を始めています。

HV、PHV、電気自動車といった次世代パワートレインをめぐる開発競争の一方で、これらBRICs諸国で売れる車の開発・生産・販売についても熱い競争が予想されているのです。