

特集：バイオ燃料

ブラジルの最新自動車産業動向 —好調な国内市場とフレックス自動車の普及—

二宮 康史

1. 過去最高を記録する国内自動車販売

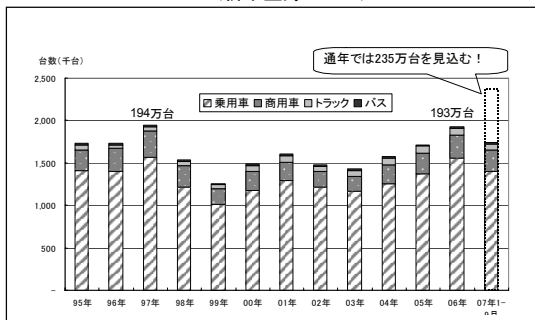
ブラジル自動車製造業者協会(Anfavea)によれば、2007年1～10月における自動車販売台数は前年比29.4%増の203万6,060台を記録した。かつての年間国内販売最高記録が1997年の194万3,458台であったことを考えると、2007年は10ヶ月で既に過去最高を上回ったことになる。一方、輸出台数をみるとブラジルの通貨レアルの対ドルレート高騰で、同期間に6.4%減の67万967台であった。これまでブラジルの自動車生産は輸出が牽引してきたが、2006年以降、国内市場がとってかわる構図となった。一方、自動車生産台数は2007年1～10月に12.8%増の248万713台であった。2006年通年における自動車生産台数は261万1,034台であったが、2007年は287万台の生産が見込まれ、ブラジルの自動車生産台数は4年連続で過去最高を更新することになる。

国内市場が好調な要因は第1にマクロ経済がここ数年安定している点が挙げられよう。インフレ率は3～4%台と低い水準を維持し、金利も継続して低下している。また雇用の増加により失業率も9.6%（2007年1～10月、主要都市平均）と、若干ではあるが改善傾向にある。その結果、消費者の購買力と同時に

購買意欲が増しており、それが国内市場の活況に結びついているといえよう。

一方、ブラジルの所得分布をみると、高所得者層の拡大は統計上見られない。月あたり所得が20最低賃金超の世帯の割合は2001年に4.9%であったが、2006年に3.0%に縮小している。その一方で、1～3最低賃金の世帯の割合は33.2%から39.7%へと拡大している。つまり、所得構成の推移を見る限りではその他の新興国でみられるような中間層や富裕者層の拡大が見られるわけではない。では、なぜ自動車のような価格の高い耐久消費財の売れ行きが好調であるのか？それにはローン販売の拡大が大きく作用しているのではと考えられる。ブラジルの自動車ローン残高の推移をみると、2007年9月時点で761億2,600万レアルとこの3年間で115%も増加している。特に2007年に入り自動車ローンの金利の低下傾向が顕著になり、さらにローン期間もより長くなる傾向がある。特にローン期間についてはこれまで24カ月～48カ月が標準ケースであったが、2007年に入り72カ月、84カ月ローンも見られるようになった。その結果、比較的所得の低い層でも新車を購入できるようになり、今の自動車市場の活況につながっていると考えられる。

図1:ブラジルの自動車販売台数推移
(新車登録ベース)



出所:Anfavea

表1:ブラジルの世帯あたり所得分布推移(%)

	2001	2003	2005	2006
1 最低賃金 (160ドル未満)	11.7	12.9	13.1	12.7
1~2 最低賃金 (160~320ドル)	18.5	19.8	21.6	22.4
2~3 最低賃金 (320~480ドル)	14.7	16.2	16.3	17.3
3~5 最低賃金 (480~800ドル)	19.1	19.4	19.6	19.0
5~10 最低賃金 (800~1,600ドル)	18.1	16.3	16.5	16.0
10~20 最低賃金 (1,600~3,200ドル)	9.0	8.0	7.0	6.6
20 最低賃金 (3,200ドル以上)	4.9	3.9	3.3	3.0
所得なし	1.8	1.4	1.0	0.9
申告なし	2.2	2.1	1.8	2.1

注:ドル表記は 2006 年の最低賃金 350 レアルを 2006 年の期中平均為替レート 1ドル=2.18 レアルで概算した。

出所:IBGE

一方、自動車ローンの貸し倒れの割合は 2007 年 10 月に 3.1% (90 日以上未払い、ローン残高に対する割合) であった。2005 年の平均が 2.0% であったことを考えると、若干増加していることになる。現時点で可能性は低いものの、今後、急激な金利上昇があった場合は自動車販売が急減するリスクはある。

ブラジル市場における主要メーカーは、フ

ォルクスワーゲン、GM、フィアットで、この 3 社を合計すると市場の 7 割を占める。乗用車部門では各社とも 1000CC クラスの安価な小型車が生産台数のおよそ半分を占め、同クラスにおける販売競争は激しい。2006 年の企業別国内販売台数 (乗用車・商用車・バス・トラック合計) ¹みると、1 位はフィアットで 46 万 4,734 台、2 位はフォルクスワーゲンで 44 万 4,202 台、3 位は GM で 40 万 2,624 台と続いている。日系メーカーの国内販売台数は、トヨタ自動車 が 7 万 521 台 (11.6% 増)、ホンダ自動車 が 6 万 6,657 台 (15.9% 増) となっている。国内市場における日系メーカー (日産、三菱を含めた日系現地生産メーカー 4 社) のシェアは 8.6% という状況だ。世界的に見ればブラジルでは日系メーカーのシェアはまだ低い が、2002 年時点のシェア 3.7% と比較すれば着実に増加している。

特にトヨタ自動車では 2002 年に新型カローラを、2004 年にカローラをベースとしたハッチバックのフィールダーの生産を開始。さらに同社はアルゼンチンでピックアップ車ハイラックスを生産しており、ブラジル国内の同社の販売実績には、輸入されたハイラックスも含まれている。一方、ホンダ自動車も 2003 年にフィットを、2006 年にモデルチェンジした新型シビックの現地生産を開始し売れ行き好調だ。

ブラジルの乗用車市場では小型車が市場の 4 分の 3 を占めるが、最近は同じ小型車でも価格帯の高い車種の販売シェアが増加している。ブラジル自動車流通連合 (FENABRAVE) では、小型車を価格帯の低い方から順に「ファーストライドカー」、「小型

表 2: 2006 年企業別国内販売台数
(卸売りベース、乗用車・商用車・バス・トラック合計)

企業名	2005 年	2006 年	05/06 増減(%)	06 年 シェア(%)
フィアット	405,987	464,734	14.5	24.0
フォルクスワーゲン	381,575	444,202	16.4	23.0
GM	360,934	402,624	11.6	20.8
フォード	211,503	226,717	7.2	11.7
プジョー・シトロエン	81,495	101,238	24.2	5.2
トヨタ	63,212	70,521	11.6	3.6
ホンダ	57,522	66,657	15.9	3.4
ルノー	46,496	49,665	6.8	2.6
ダイムラー・クライスラー	42,144	43,590	3.4	2.3
MMC(三菱)	24,409	23,682	(3.0)	1.2
ボルボ	6,063	6,347	4.7	0.3
日産	7,195	5,858	(18.6)	0.3
その他	23,437	27,471	17.2	1.4
合計	1,711,972	1,933,306	12.9	100.0

出所: Anfavea

ハッチバック」、「小型セダン」と分類している。「ファーストライドカー」とは顧客が初めて購入する車種で、具体的にはフォルクスワーゲン(VW)のゴル、GM のセウタ、フォードの Ka、フィアットのパリオ、ウノがそれに

当たる。

「ファーストライドカー」が乗用車市場で占めるシェアは 2003 年の 45.8%から 2006 年には 39.5%に減少している。それに対し「小型ハッチバック」は 15.9%から 18.7%へ、「小型セダン」は 12.2%から 14.6%へとシェアを高めた。2006 年に最も販売台数の多かった車種の販売価格をみると、「ファーストライドカー」では VW のゴルの最低販売価格が 2 万 5,070 レアルであるのに対して、「小型ハッチバック」では VW のフォックスが 2 万 9,110 レアル、「小型セダン」では GM のコルサ・セダンが 3 万 2,192 レアルとなっている(2007 年 4 月 8 日付「フォーリャ・デ・サンパウロ紙」)。乗用車市場における小型車のシェアに大きな変化はないが、小型車の中ではより高価格帯にボリュームゾーンが移りつつあることが分かる。日系自動車企業関係者からは、「いままで中古車の購入者であった層が新車を買いはじめている」との声も聞かれる。

表 3: ブラジル市場におけるカテゴリ別乗用車販売(新車登録ベース)の推移

カテゴリ	2003 年		2004 年		2005 年		2006 年	
	販売台数	シェア	販売台数	シェア	販売台数	シェア	販売台数	シェア
ファースト・ライド・カー	535,969	45.8%	545,561	43.0%	562,190	43.3%	613,086	39.5%
小型ハッチバック	186,451	15.9%	235,406	18.6%	264,139	20.3%	290,515	18.7%
小型セダン	142,717	12.2%	166,449	13.1%	129,147	9.9%	227,334	14.6%
コンパクトセダン	34,113	2.9%	39,450	3.1%	30,889	2.4%	31,988	2.1%
中型セダン	78,593	6.7%	69,661	5.5%	74,280	5.7%	108,290	7.0%
大型セダン	4,245	0.4%	4,925	0.4%	6,543	0.5%	17,820	1.1%
中型スポーツワゴン	34,884	3.0%	38,358	3.0%	49,990	3.8%	66,141	4.3%
大型スポーツワゴン	887	0.1%	5,105	0.4%	7,861	0.6%	9,024	0.6%
モノキャブ	44,336	3.8%	57,406	4.5%	73,786	5.7%	95,345	6.1%
グランドキャブ	37,482	3.2%	40,199	3.2%	35,315	2.7%	24,167	1.6%
中型ハッチバック	69,317	5.9%	65,313	5.2%	65,515	5.0%	69,612	4.5%
合計	1,168,994	100.0%	1,267,833	100.0%	1,299,655	100.0%	1,553,322	100.0%

注: 網掛けの部分はシェアが増加しているカテゴリ

出所: Anfavea

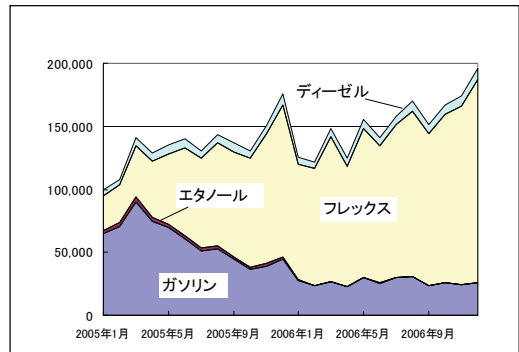
なお、トヨタ、ホンダの主力車種、カローラ、シビックは中型セダン市場に区分されているが、このカテゴリーでは両社でシェアのおよそ半分を占めている。日系メーカーは欧米勢の手薄なカテゴリーを開拓し、販売実績を大きく伸ばすことに成功している。

2. ブラジル発の自動車技術、フレックスカー

ブラジルの通常のガソリンには 25%のエタノールが混合されているE25 であるが、エタノール 100% (E100) の燃料も販売されている²。ブラジルでは 1970 年代の石油危機を契機にエタノール燃料の普及に取り組んでおり、1970 年代の石油ショックを契機に政府が「アルコール計画」を策定（1975 年）、輸入依存度の高いガソリン消費を減らすためにエタノール燃料の普及を図った。しかし、アルコール計画は 1980 年代後半に国際的な石油価格低下、さらにエタノールの供給不足などで頓挫し、1985 年の乗用車販売台数の 92%を占めたエタノール車（E100 で走る自動車）は、1995 年には 2.5%のシェアに低下、市場から消えようとしていた。

ところがその状況を転換する商品として登場したのが、ガソリン(E25)、エタノール(E100)両方の燃料をどのような混合比率で給油しても走れるフレックス燃料(FF)車だ。FF システムはドイツ系自動車部品メーカーのボッシュやイタリア系のマニエティ・マレーリが開発したものだ。ボッシュによれば FF システムの開発は、過去のアルコール計画が頓挫したことを教訓に、両

図 2: 燃料別乗用車販売台数推移



出所：Anfavea

方の燃料をどのような混合比率でも効率的な走行が実現できる車両の開発に 1992 年より着手したという。実のところ同技術は 94 年に完成していたものだが、当時はシステムを採用するアッセンブラーが現れず、陽の目をみずにおわっていた。しかし 2003 年 4 月にフォルクスワーゲンが同社の代表的なコンパクトカー「ゴル」で採用したことをきっかけに市場に広まり、今では主要アッセンブラーが現地生産する乗用車のほぼ全車種に FF システムが採用されている。その結果、2006 年の国内販売台数に占める FF 車のシェアは 78.1%と、前年の 50.2%から大きく増加。また、日系メーカーではホンダ自動車が初めて 2006 年 12 月に新型シビック、フィットの両社種でフレックス車の販売を開始し、続いてトヨタ自動車がカローラで、三菱自動車がパジェトで FF モデルの販売を開始した。

これまでのところ、ガソリンへのエタノール混入はすでに欧米で開始されているが、どのような比率で燃料を混合しても走

行可能なフレックス自動車は商業化されている国はブラジルだけだ。同技術はエタノール原料となるさとうきびが豊富で、70年代からエタノール燃料の普及に取り組んできた長い経験からもたらされたものだが、注目すべきは同技術がブラジルで開発されたという点だ。これまで自動車技術は欧米、日本がグローバル・スタンダードを生み出してきた。しかし世界でエタノール燃料の利用が進むなか、この FF 技術だ

けはブラジル発のグローバル・スタンダードとなりそうだ。

¹内訳は乗用車が 155 万 9,303 台、商用車が 27 万 8,162 台、トラックが 7 万 6,654 台、バスが 1 万 9,181 台。

² E25 としてガソリンに混合されるエタノールは無水アルコールで、E100 は含水アルコール。ガソリンへのエタノール混合率は需給状況により政府が判断するが、通常は 20%～25%。

(にのみや・やすし 日本貿易振興機構(ジェトロ)
海外調査部中南米課課長代理)

ラテンアメリカ参考図書案内③

『ブラジル経済の基礎知識』

二宮康史 ジェトロ（日本貿易振興機構） 204 頁 2007 年 11 月 1,600 円＋税

JETRO サンパウロ・センターに 2003 年から 4 年余在勤し、BRICs の一員として注目を集めてきたブラジルの経済、産業調査の第一線で活躍してきた著者による、変容著しい最新のブラジル経済解説書。

マクロ経済の変化を読み解き、政治・社会情勢も安定して持続的な安定成長軌道に乗ってきた経済を概観し、高いポテンシャルをもった主要産業動向とその成長可能性を自動車産業、電気・電子産業、大豆、食肉、エタノール、農畜産物、鉱物資源という天然資源を例に取り上げている。また、経済のグローバル化で変貌する企業動向として、欧米企業の投資動向、近年やっとビジネス拡大に動き出した日本企業、想像を超えて国際化が進むブラジル企業を分析し、それらの裏にあるルーラ政権の外交・通商政策、メルコスールと南米統合への険しい課題を解説している。そしてビジネスアプローチに必要な実務知識として、税務・会計、労務、企業設立手続、資金調達と対外送金、貿易システムと知的財産権問題に至るまで、基礎知識を網羅したきわめて有用な解説書。

〔桜井 敏浩〕