

ブラジル日本商工会議所 業種別部会長シンポジウム 「自動車部会」レポート

2019年2月28日

< 2018年の回顧と2019年の展望 >

成長への期待、変化への対応

➤ 四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

➤ 二輪業界動向

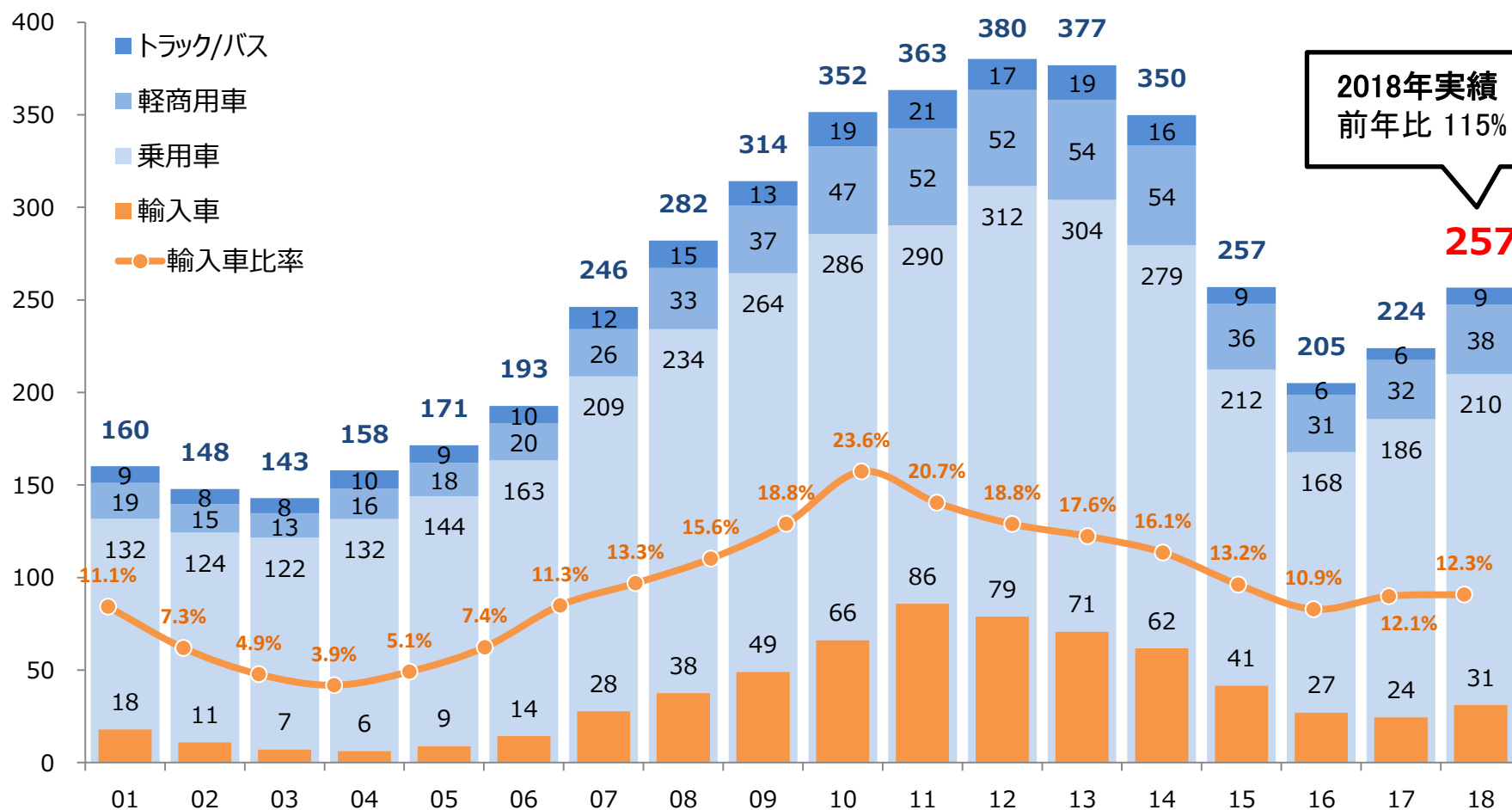
四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

1. 2018年 振り返り – 販売台数 推移

(万台)

出所：ANFAVEA（ブラジル自動車工業会） 大型バス、トラックを含む四輪合計

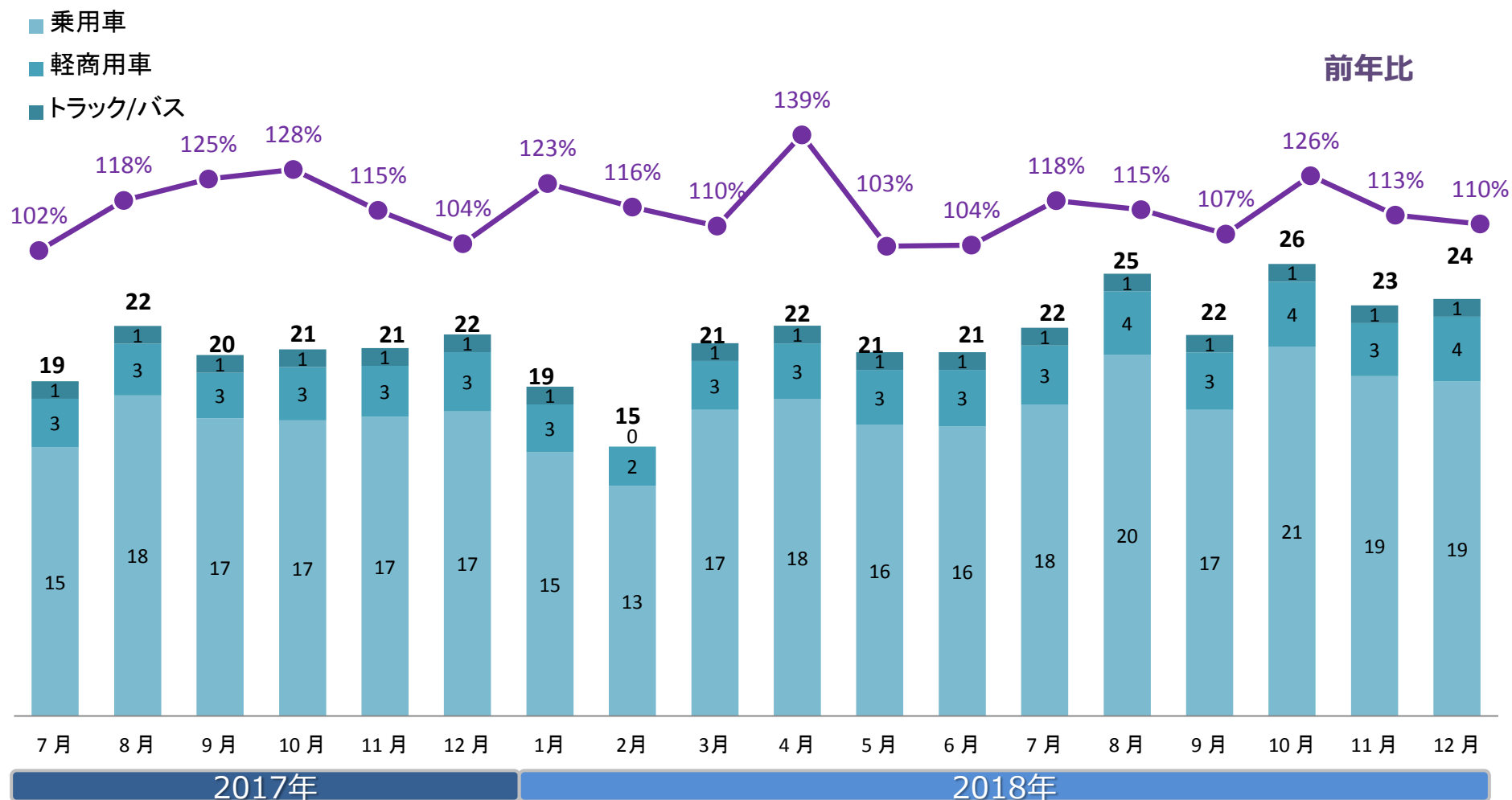


- 18年の四輪総市場は257万台（前年同期比115%）と、2年連続で前年越え
- 輸入車比率は12.3%と市場の伸びと輸入車制限の解除により、上昇傾向

1. 2018年 振り返り 一月別販売台数 推移

(万台)

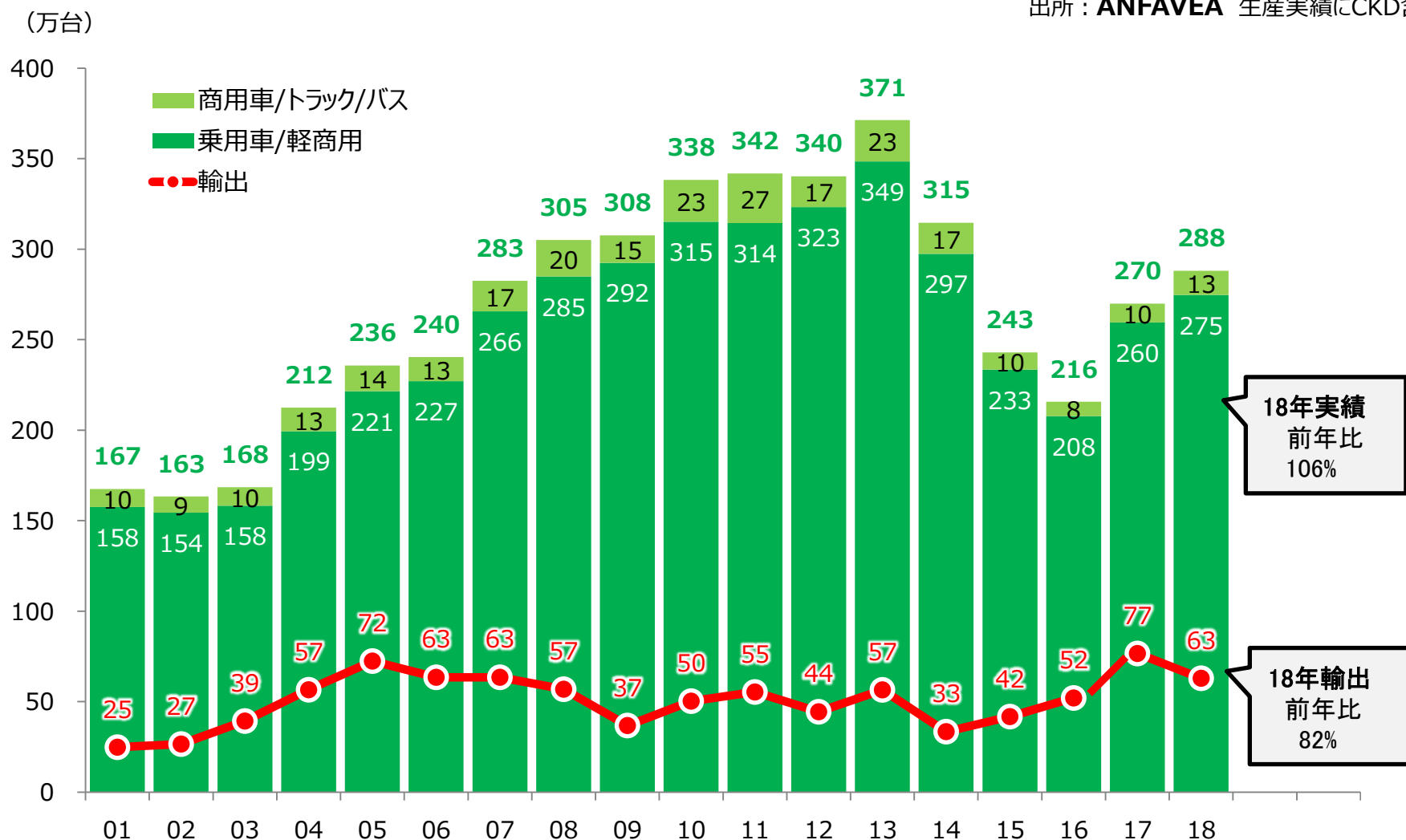
出典：ANFAVEA 大型バス、トラックを含む四輪合計



- 昨年前半はトラックストの影響を受けつつも、前年同期比114%増で好調
- 後半は大統領選挙等、市場への懸念要素もあったが、前年同期比115%増

1. 2018年 振り返り – 生産・輸出台数 推移

出所：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず



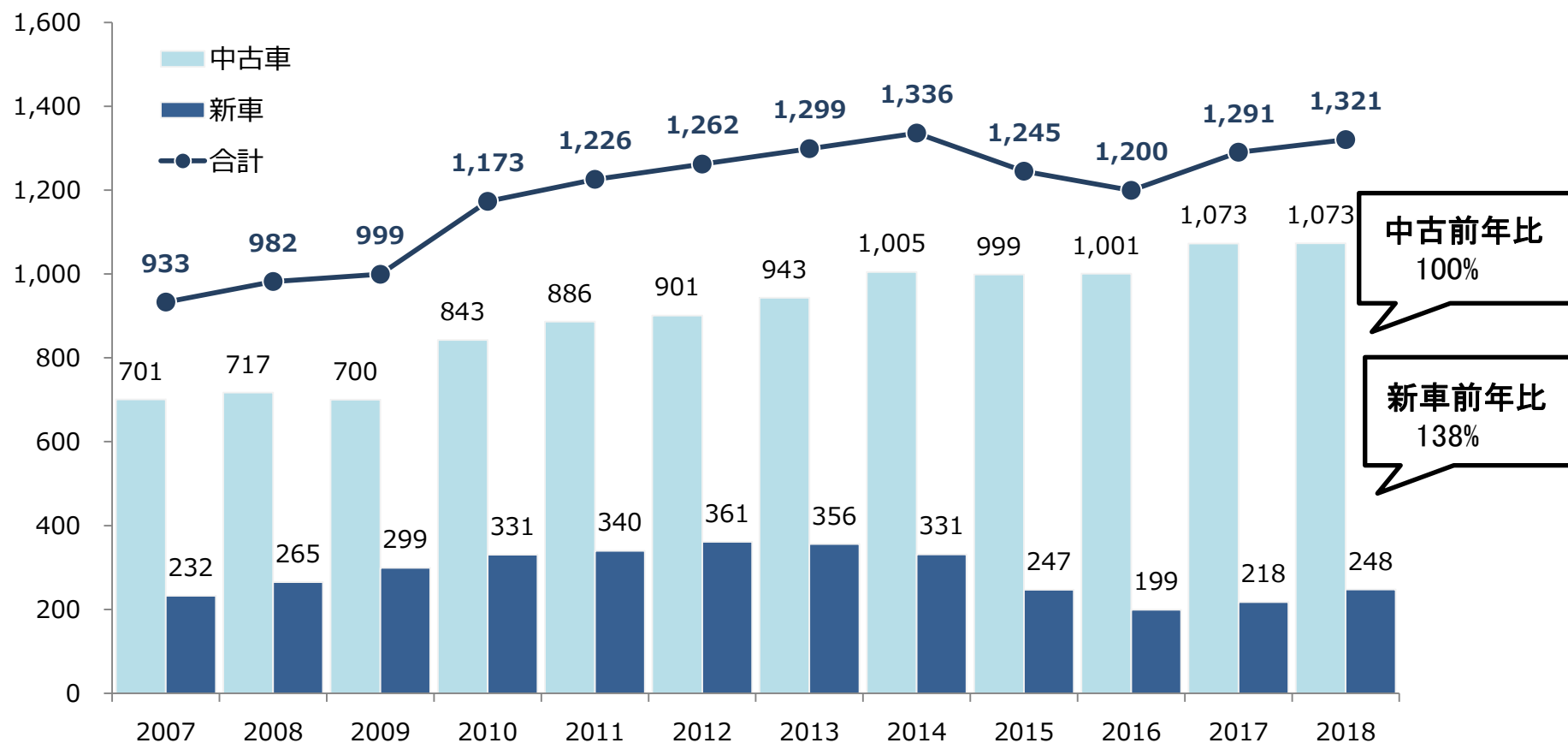
- 18年の総生産台数は288万台(前年比:106%)
- 輸出は主要輸出国アルゼンチンの市場縮小を受け、前年比82%

1. 2018年 振り返り – 自動車業界(中古・新車)

出典：FENABRAVE/ ANFAVEA

※乗用車/軽商用車のみ

(万台)



➤ 中古車市場、新車市場ともに前年超え。トータルで1,300万台超え。

1. 2018年 振り返り – ブランド別シェア

単位：千台、トラック・バス除

'11	台数	シェア
1 	759	20.9%
2 	754	20.8%
3 	632	17.4%
4 	344	9.5%
5 	194	5.3%
6 	115	3.2%
7 	99	2.7%
8 	93	2.6%
9 	90	2.5%
10 	86	2.4%



'17	台数	シェア
1 	394	17.6%
2 	291	13.0%
3 	287	12.8%
4 	215	9.6%
5 	202	9.0%
6 	191	8.5%
7 	167	7.5%
8 	131	5.9%
9 Jeep	88	3.9%
10 	78	3.5%



'18	台数	シェア
1 	434	16.9%
2 	392	15.3%
3 	326	12.7%
4 	236	9.2%
5 	215	8.4%
6 	207	8.1%
7 	201	7.8%
8 	132	5.1%
9 Jeep	107	4.1%
10 	98	3.8%

- VWが新型Poloが好調で2%以上シェア伸長。市場平均を上回る前年比29%の成長。
- 日系ブランドは販売台数を伸ばしながらも、生産制約等によりシェア減。

四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

2. 2019年展望 – 自動車業界

出典：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず

◆ ブラジル市場・輸出・生産の2019年予測

単位：万台

	2018年 最終結果	2019年 年初予測	
		ANFAVEA (1月発表)	自動車部会
国内 市場	トラック・バス 含む総合計	257 前年比：15%	286 前年比：+12%
	トラック・バス 除く合計	275 前年比：+7%	265 前年比：+7%
輸出台数		276 前年比：+11%	265 前年比：+7%
輸出台数		59 前年比：-6%	59 前年比：-6%
生産台数		314 前年比：+9%	314 前年比：+9%

- 自動車部会はANFAVEA同様、国内市場を前年超え
- アルゼンチンへの市場縮小を背景に、生産・輸出台数は2年連続で前年割

四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

3. 長期展望

<重要テーマ>

■ 自動車政策 Rota 2030

■ 排ガス規制 Proconve

■ モビリティサービス

■ EPA / FTA

■ 税体系(ICMS州税等)

本日はこちらをご説明

3. 長期展望 – Rota 2030

	Inovar Auto (2013-2017)	Rota 2030 (2018-2032)
プログラム特典	30% IPI減免	-
生産工程	義務要件	×(撤廃)
R&D投資	義務要件(選択)	選択要件 *R&D投資相当額の30%を上限に、 法人税、社会負担金控除。
エンジニアリング投資	義務要件(選択)	
燃費ラベリング	義務要件(選択)	義務要件
燃費(CAFÉ)	義務要件 *基準可達によりIPIボーナス△1-2%	
セーフティラベリング	-	義務要件
安全装備	-	基準可達によりIPIボーナス△1%
サプライヤー育成	-	・ 1次サプライヤー向けR&Dインセンティブ ・ Ex-Tariffによるサプライヤー育成

- 義務要件として、燃費・セーフティラベリング、CAFÉ(基準の強化)。
生産工程の現地化は撤廃
- 新技術導入促進のため、R&D投資、安全装備、CAFÉ基準の要件可達
状況に応じインセンティブが付与
- 新たにサプライヤー育成プログラムも追加

3. 長期展望 – Rota 2030(12月発表)

【主な追加事項】

1) 税制優遇措置の対象

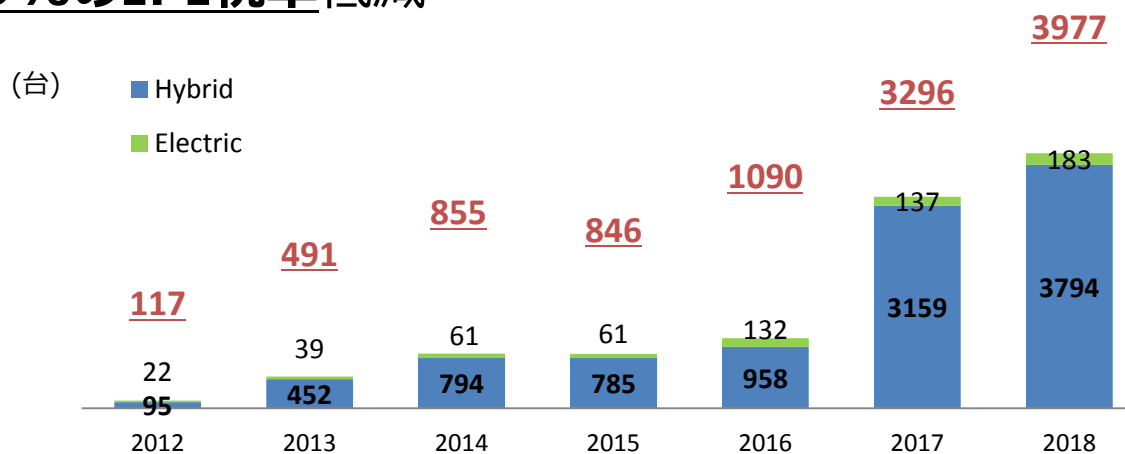
- 国内に生産拠点を持つ企業のみを対象。*輸入事業者は対象外

2) 北部・北東部地域奨励措置

- 当該地域に拠点を持つメーカー(FCA, Ford等)は、**社会負担金**の還付を受けられる優遇制度が規模は縮小する形で21年から**25年**まで延長

3) フレックスハイブリッド車に対するIPI減税

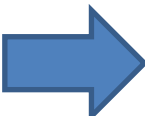
- **フレックスハイブリッド車**は、同クラス、同カテゴリのコンベンション車に比べ、**3%のIPI税率**低減



ブラジルにおける電動車販売の推移

3. 長期展望 –Procove(自動車大気汚染防止プログラム)

- 昨年11月、環境省直下のCONAMA(連邦環境審議会)にて、**2022年、2025年**以降に適用される**排出ガス規制の骨子**が採択
- 大気中へ排出されるガソリンの蒸気を車体内で回収し、燃料へ再利用する装置(**ORVR**)や、燃料漏れの自己診断装置(**OBD**)等の義務付けが定義

 規制導入のタイミングが早いため適応が難しく、販売できない車種が出る可能性有

<排ガス規制スケジュール(仮)>

	19	20	21	22	23	24	25
規制	L6			L7			L8
OBD		*20年6月決定?		全車規制(TBD)			
ORVR					販売20%	販売60%	販売100%
RDE				モニタリング(TBD)			全車規制(TBD)

*OBD: 車載式故障診断装置, ORVR:車搭載型燃料供給時蒸気回収装置, RDE:実走行条件下排出ガス規制

3. 長期展望 -モビリティサービス



ベンツ: Truckpad appを活用した
トラック輸送の効率化

Conected
(コネクティッド)
Autonomous
(自動運転)

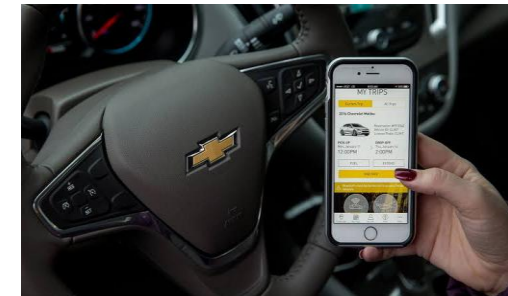


VW & Ford: 自動運転、モビリティサービス、
EV分野の連携で覚書を締結



トヨタ: シェアリングサービス(試験運用)

Shared
(シェアリング)



GM: シェアリングサービスMAVEN



Electric
(電動化)

Renault: 電気自動車Zoeの実証実験
於 ペロリゾンテ

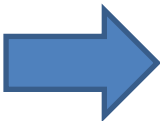


日産: バッテリーの再利用に関する
パラナ州大学との連携

3. 長期展望 – FTA/EPA

<ブラジルに関連するFTA交渉>

協定	ステータス	内容	GDP・人口
EU・メルコスール	交渉中	・2000年に交渉開始。	20.2兆ドル 8.0億人
カナダ・メルコスール	交渉中	・18年3月に交渉第1回会合実施	4.6兆ドル 3.2億人
韓国・メルコスール	研究終了	・17年12月、交渉開始を政府間合意 ・18年3月の首脳会議で、韓国側が 早期の交渉開始を約束	4.5兆ドル 3.4億人
日・メルコスール	-	・18年10月経団連より、交渉の早期 開始を官房長官に建議	7.9兆ドル 4.2億人

 日本とのEPA早期交渉を推進しつつ、EUや韓国等に劣後しない内容(自由化スケジュール・原産地規則等)を要望

四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

4. 日系ブランドの対応

【Rota 2030】

- ・公的機関との共同研究開発による自動車部品の輸入関税免除等、
税恩典を最大限活用すべく、運用ルールが定義される細則発行を要注視

【Proconve(排ガス規制)】

- ・規制導入のタイミングを**現実に即したものに**すべく、ブラジル政府当局
への**理解活動が必要**。

【モビリティサービス】

- ・今後、拡大するコネクティッド、シェアリング、電動化等の領域に、
業界を越えた積極的な取り組みを展開していく必要。

【税体系(ICMS州税等)】

- ・政権が掲げる複雑な税制の簡素化の後押し
例) サンパウロ州のICMS**滞留クレジットの解消と再発防止**等、
他メークと連携し、自工会を通じた州政府への働きかけが必要。

【日-メルコスールEPA】

- ・ブラジルにおける日系メークの競争力強化のため、税制改革などの構造改革
とともにEPA早期交渉開始の必要性を政府に働きかけ

四輪業界動向

1. 2018年 振り返り
2. 2019年 展望
3. 長期展望
4. 日系ブランドの対応
5. 総括

5. 総括 ー 本日のまとめ

2018年実績

- **18年の市場は257万台**（前年同期比115%）と、**2年連続で前年越え**。
今年も7%増の275万台程度を見込む。
- **生産**は、国内市場の好調により前年比106%増。輸出は、主要輸出国アルゼンチンの市場縮小を受け、前年比18%減。今年も同様の傾向を予想。
- **Rota 2030が法令として正式に発行。2022年、25年以降の排ガス規制の骨子決定。**

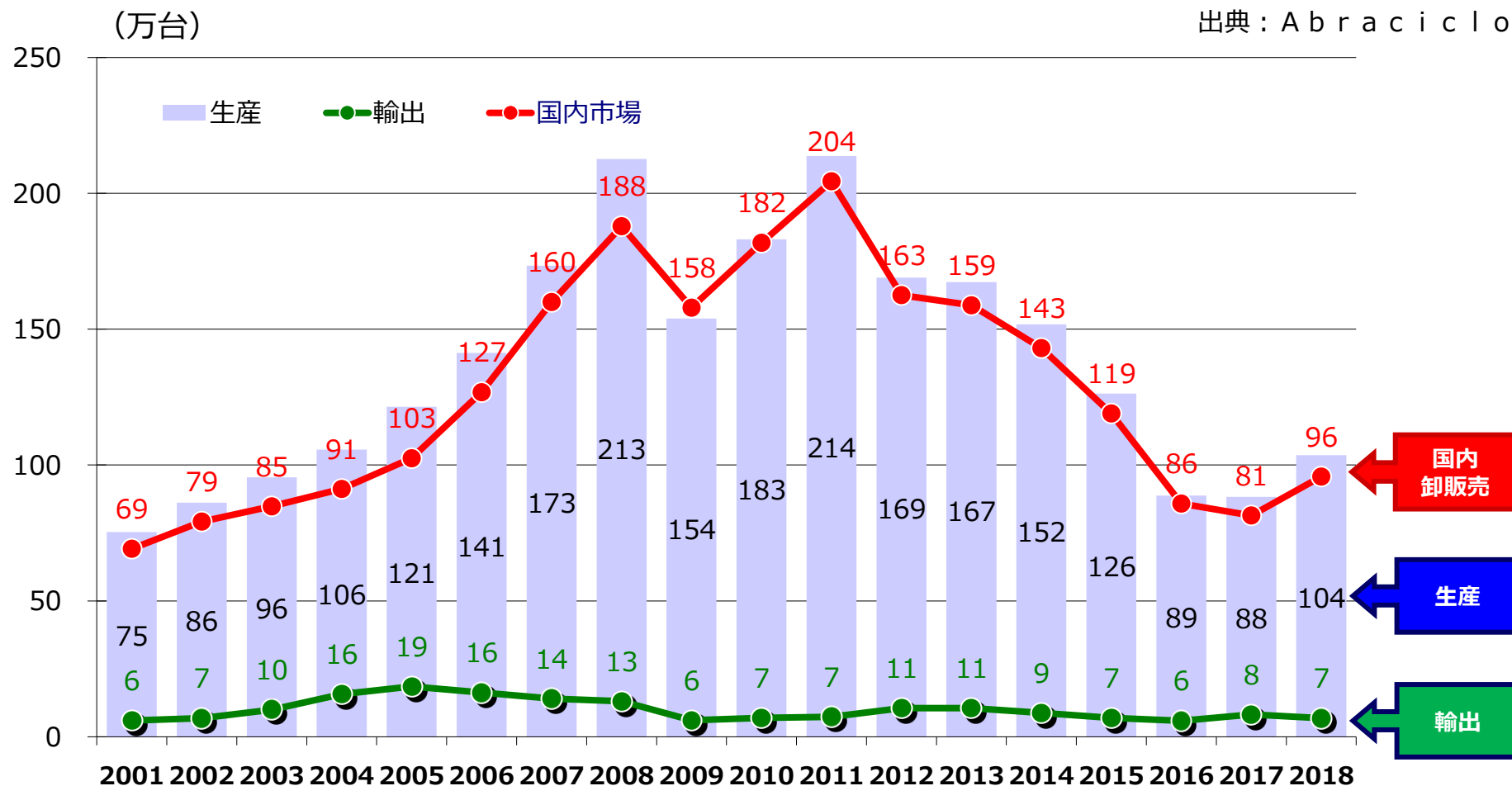
状況を踏まえた対応

- 引き続き長期的視点に立ち、環境変化に負けない事業体質強化を推進
→ **為替対応**を踏まえた**部品現調化**や**生産性向上**などにより、コスト低減、及び輸出促進を図る
- Rota 2030は、**税恩典**を最大限活用すべく、運用ルールが定義される細則発行を要注視
- 排ガス規制は、規制導入のタイミングが**現実に即したもの**にすべく、ブラジル政府当局への**理解活動が必要**。
- 今後、拡大するコネクティッド、シェアリング、電動化等の領域に、業界を越えた積極的な取り組みを展開していく必要。

二輪業界動向

二輪車 生産・販売 推移

出典：Abraciclo



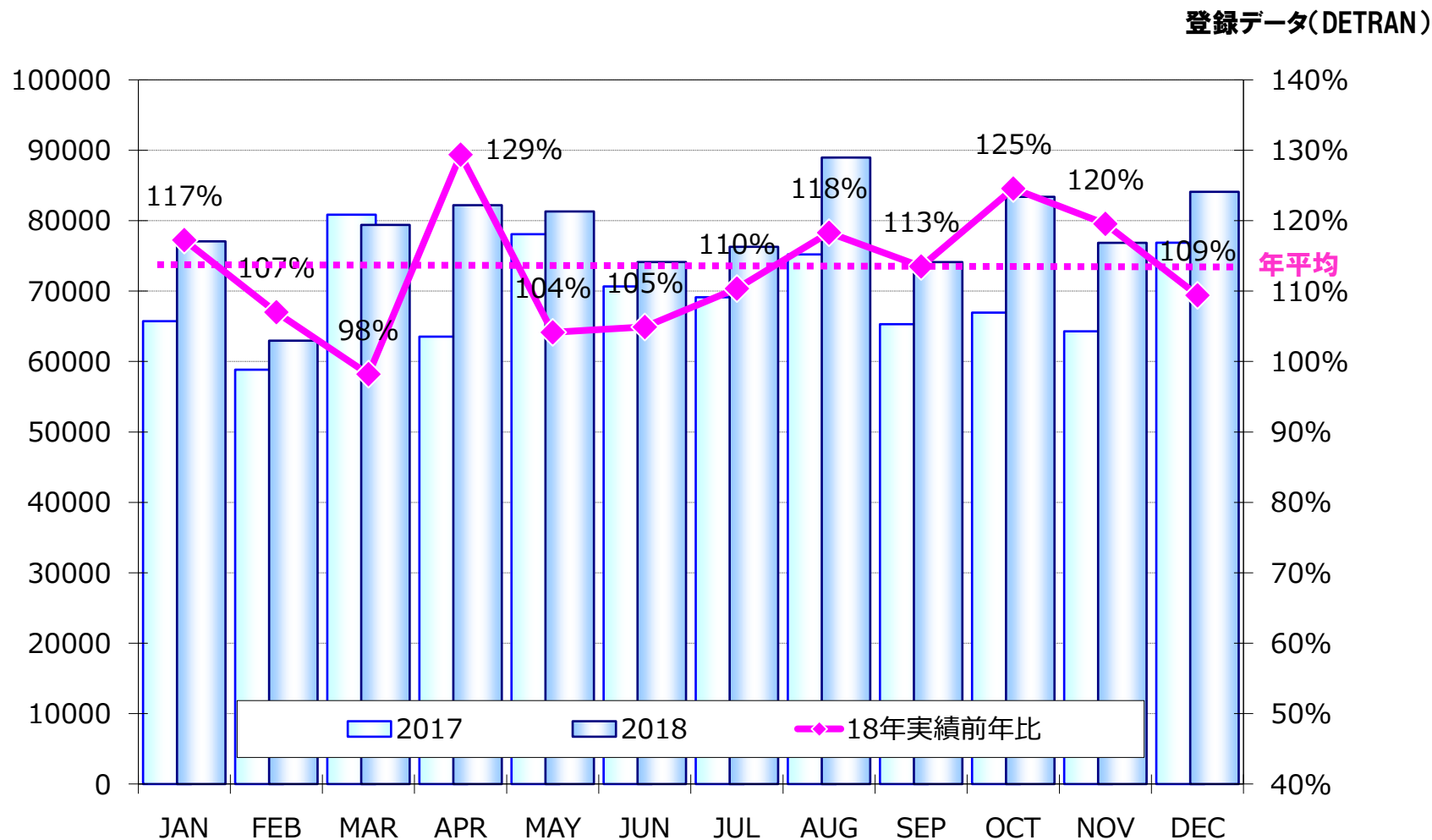
2018年1-12月実績

卸販売 96万台 (前年比118%) クレジット販売の増加が市場拡大に寄与

生産 104万台 (同117%) 国内販売拡大に伴い生産も増加

輸出 7万台 (同83%) アルゼンチン経済の減速により、前年を2割弱下回る

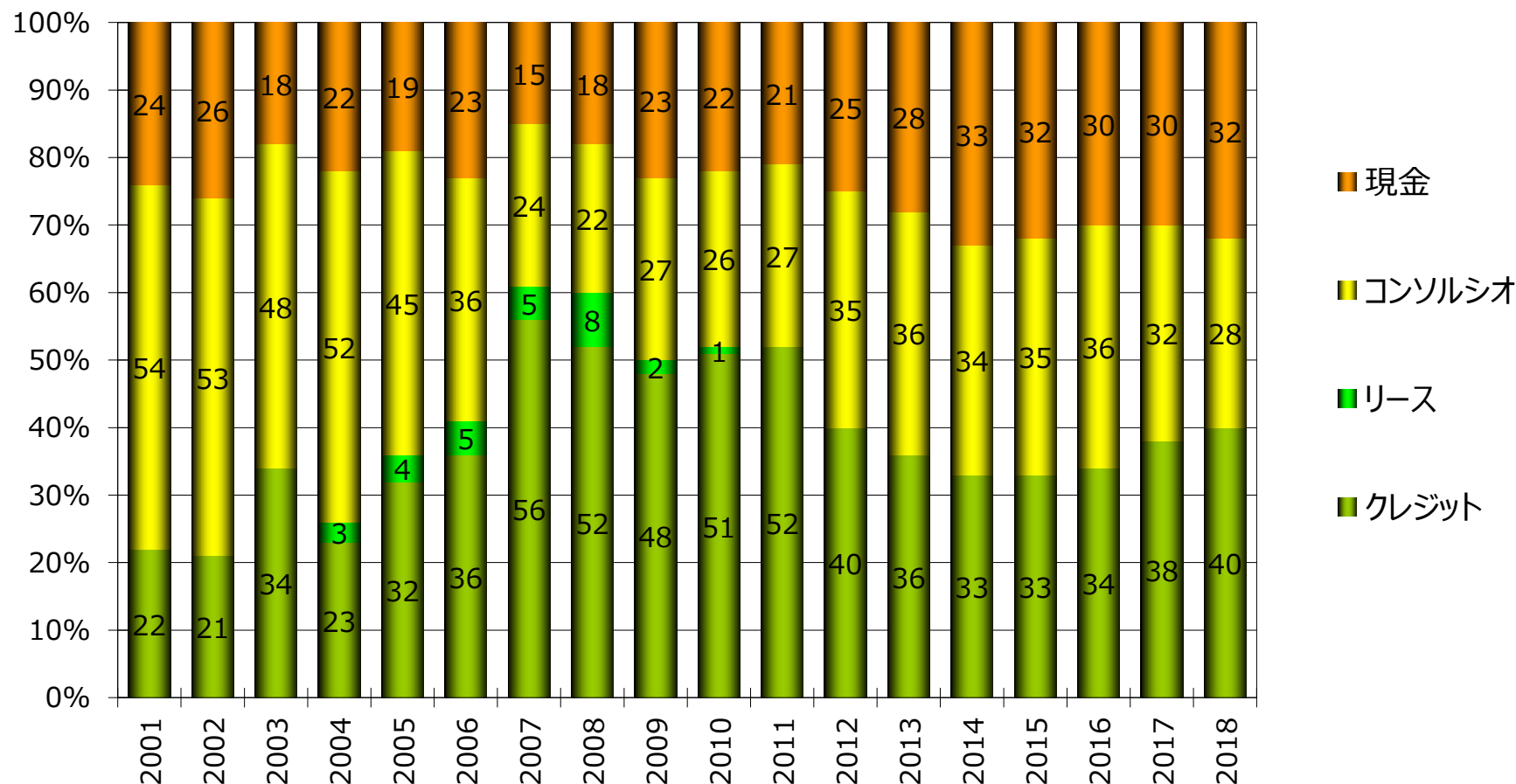
二輪車 月別登録推移 (2017年vs2018年)



新大統領の経済政策への期待やクレジット拡大により、
2018年1-12月の登録は前年比113%となった。

二輪車 支払形態別 販売比率

※出典: ANEF(自動車メーカー系金融会社協会)



金融機関の貸出量増加や記録的な低金利により、クレジット比率が緩やかに増加。