

平成 27 年度エネルギー使用合理化委託促進基盤整備委託費  
新興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業  
報告書

平成 28 年 3 月



三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社



## 目次

|                                                |            |
|------------------------------------------------|------------|
| <b>第 1 章 調査の概要</b> .....                       | <b>1</b>   |
| 1 . 調査の目的 .....                                | 1          |
| 2 . 調査内容 .....                                 | 1          |
| <b>第 2 章 各国における環境規制やインセンティブ税制</b> .....        | <b>3</b>   |
| 1 . インドネシア .....                               | 3          |
| 2 . タイ .....                                   | 9          |
| 3 . マレーシア .....                                | 15         |
| 4 . フィリピン .....                                | 22         |
| 5 . ベトナム .....                                 | 26         |
| 6 . インド .....                                  | 33         |
| 7 . まとめ .....                                  | 36         |
| <b>第 3 章 各国における販売車種構成、消費者が車を選択する際の要素</b> ..... | <b>39</b>  |
| 1 . インドネシア .....                               | 39         |
| 2 . タイ .....                                   | 51         |
| 3 . マレーシア .....                                | 61         |
| 4 . フィリピン .....                                | 74         |
| 5 . ベトナム .....                                 | 84         |
| 6 . インド .....                                  | 92         |
| 7 . まとめ .....                                  | 101        |
| <b>第 4 章 最適なパワートレイン等</b> .....                 | <b>107</b> |
| 1 . 各国における自動車需要の総括と展望 .....                    | 107        |
| 2 . 各国における最適なパワートレイン等のあり方 .....                | 119        |



## 第 1 章 調査の概要

### 1 . 調査の目的

今後、新興アジア諸国において環境規制が強まっていくことが想定されるが、我が国自動車産業の有するエコカーの強みを新興アジア諸国において最大限発揮していくため、今後こういった規制がどの段階で導入されようとしているのか、あるいはそうした規制の下で我が国自動車産業が競争力を発揮するため、政府としてこういった対応が必要になるのかを検討する際の基礎的な情報を得るため、本調査では、新興アジア諸国における自動車の環境規制（主に燃費規制）の現状及び今後の動向、インセンティブ税制の現状及び今後の動向、各国において実際に販売されている自動車の特徴（どのような燃費、排ガス性能、排気量、重量、パワートレインのものが多いか等）及び今後所得水準の変化に伴い、各国における自動車の需要がどのように変化していくと見込まれるのか等について調査を行った。

### 2 . 調査内容

#### (1) 各国における環境規制やインセンティブ税制に関する調査

各国における環境規制及びインセンティブ税制の現状及び今後の動向を把握した。

#### 【調査項目】

各国における環境規制の現状及び今後の動向

自動車に関する環境規制は、大気汚染・騒音・振動等の公害防止を主目的とするものと、燃費規制等の省エネルギー・地球温暖化ガス削減を主目的とするものに大別される。今後の環境規制の強化においては後者が注目されるが、本調査の対象国では、経済発展や自動車普及等の事情に応じて、前者（特に大気汚染）も引き続き重要な課題である場合があることから、本調査ではそれぞれについて把握した。

各国におけるインセンティブ税制の現状及び今後の動向

税制については、各国におけるエコカー等の普及に向けたインセンティブ税制のみならず、自動車関連諸税全体の体系及び税率等が、当該国の自動車のパワートレイン等に大きな影響を及ぼすことから、各国の取得・保有・利用の各段階における自動車関連諸税の体系及び税率等についても把握した。

#### (2) 各国における販売車種構成、消費者が車を選択する際の要素に関する実態調査

現在の車種構成別の販売状況・保有状況

新興アジア各国における、現在の車種構成（排気量、パワートレイン、重量等）別の

販売状況・保有状況について実態を調査した。

#### 消費者が車を選択する際に考慮される要素

消費者が車を選択する際に考慮される要素として、所得水準の今後の変化、道路環境（舗装の程度）国民の嗜好傾向に加え、(1)で把握した自動車関連諸税・インセンティブ税制や、自動車取得資金のファイナンス、自動車利用形態、車検制度・燃料価格等のランニングコスト、買替え時の下取り価格に影響する中古車市場の動向等も重要な要因となっている可能性があることから、これらについても把握した。

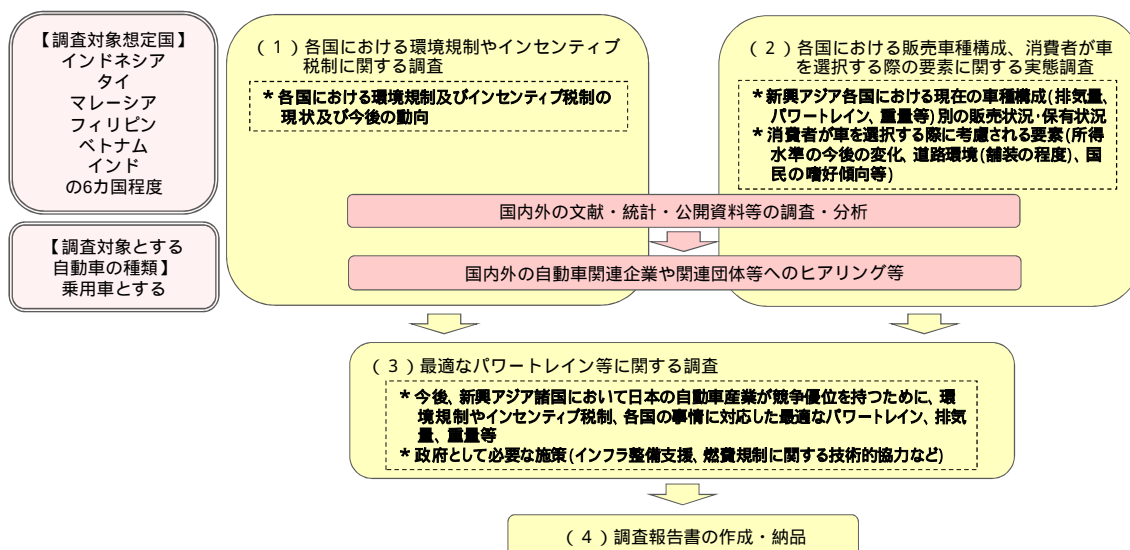
#### (3)最適なパワートレイン等に関する調査

上記(1)及び(2)を踏まえ、今後、新興アジア諸国において日本の自動車産業が競争優位を持つために、環境規制やインセンティブ税制、各国の事情に対応した最適なパワートレイン、排気量、重量等とはどのようなものか、またそれに対応した政府として必要な施策（インフラ整備支援、燃費規制に関する技術的協力など）について検討し、一定の結論を導いた。

#### (4)調査の対象国及び対象とする自動車の種類

調査対象想定国は、インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、ベトナム、インドの6カ国程度とした。調査対象とする自動車の種類は、原則として乗用車とした。

図表 1-1 調査のフロー



## 第 2 章 各国における環境規制やインセンティブ税制

### 1. インドネシア

#### (1) 環境規制の現状及び今後の動向

##### 排出ガス規制

インドネシアにおける排出ガス規制は環境省が管轄している。車種ごとに規制値が異なり、乗用車・小型トラック・大型車は Euro2 相当、バイクに関しては Euro3 相当の規制が適用されている。

##### 1) 乗用車・小型トラック・大型車

2005 年 1 月 1 日より、新型車の認証に Euro2 規制の適用が開始され（環境省令 No.141/Men-LH, 2003）その後、2007 年 1 月 1 日より全ての継続生産車両に対し、Euro2 規制が適用されることとなった。環境省は 2009 年、これまでの基準から Euro4 への移行する計画を発表。2012 年までの移行を目標とした<sup>1</sup>。しかしながら、現時点では Euro4 への移行は進んでいない状況であり、今後いつ移行されるかは明確になっていない模様。

図表 2-1 乗用車・小型トラック・大型車に対する Euro2 排出規制

単位：g/km

| 基準重量 |                 | CO   |       | HC+NO <sub>x</sub> |       | PM    |
|------|-----------------|------|-------|--------------------|-------|-------|
|      |                 | ガソリン | ディーゼル | ガソリン               | ディーゼル | ディーゼル |
| 1    | 1,250kg 以下      | 2.20 | 1.00  | 0.50               | 0.70  | 0.08  |
| 2    | 1,250 ~ 1,700kg | 4.00 | 1.25  | 0.60               | 1.00  | 0.12  |
| 3    | 1,700kg 超       | 5.00 | 1.50  | 0.70               | 1.20  | 0.17  |

資料) The Council of the European Communities, “Official Journal of the European Communities, No.L 295/1”

ジャカルタ市においては、独自の排出ガス規制を定めており、個人所有の使用車両に年 1 回のテストを義務付けている。また、1996 年以降に登録された乗用車に対してはガソリンエンジンの種類によって、排出規制を個別に設定している。

<sup>1</sup> Asian Clean Fuels Association, “ACFA News: Indonesia Gears Up for Better Fuel and Air Quality”, November 2009

図表 2-2 ジャカルタ市における乗用車の排出ガス規制

|            | CO     | HC        |
|------------|--------|-----------|
| ガソリン気化器利用  | 3.0%以下 | 700ppm 以下 |
| ガソリン燃料噴射利用 | 2.5%以下 | 500ppm 以下 |

資料) Energy and Environment Research, “Exploring Variation of Maintenance Action and Its Impacts on Emission and Cost in Jakarta City”, December 2011

## 2)バイク

バイクにかかる排出ガス規制は四輪車と異なり、Euro3 と同等の規制が敷かれている（環境省令 No.10/2012）。環境省では、同時に Euro3 の代替として国連の WMTC(World Motorcycle Test Cycle)での基準も設けており、ECE R.40 の基準を満たせばよいとしている。

図表 2-3 バイクに関する排出ガス規制

単位：g/km

| カテゴリ |                          | CO   | HC   | NOx  | WMTC    |
|------|--------------------------|------|------|------|---------|
| 1    | L1                       | 1.00 | 1.20 |      | ECE R47 |
| 2    | L2                       | 3.50 | 1.20 |      | ECE R47 |
| 3    | L3(150cc 未満)             | 5.50 | 1.20 | 0.30 | ECE R40 |
| 4    | L3(150cc 以上)             | 5.50 | 1.00 | 0.30 | ECE R40 |
| 5    | L4/L5(Ignition System)   | 7.00 | 1.50 | 0.40 | ECE R40 |
| 6    | L4/L5(Compressed System) | 2.00 | 1.00 | 0.65 | ECE R40 |

注) L1：シリンダー容量50cc未満の二輪、かつ、エンジンタイプによらず最大時速50km未満  
 L2：シリンダー容量50cc未満の三輪、かつ、エンジンタイプによらず最大時速50km未満  
 L3：シリンダー容量50cc以上またはエンジンタイプによらず最大時速50km以上の二輪  
 L4：非対称ホイールでシリンダー容量が50cc以上、最大時速50km以上の三輪  
 L5：対称ホイールでシリンダー容量が50cc以上、最大時速50km以上の三輪

資料) 環境省令No.4/2009, "Standard Limitation of Exhaust Gas Emission for New Type of Motored Vehicle", "Standard Limitation of Exhaust Gas Emission for L Category (Motorcycle)

## 燃費規制

インドネシアにおいては十分な燃費規制が整備されておらず、後述する LCGC (Low Cost Green Car) にかかる燃費規制があるに留まっている (LCGC 適合車とみなされるための条件)。LCGC における燃費効率条件ならびに優遇措置は以下のとおり (詳細は、(2) - エコカー普及に向けたインセンティブ税制を参照)。

- 燃費効率：20km /ℓ以上走行可能
- 優遇措置：奢侈販売税 10%減免

## (2) インセンティブ税制の現状及び今後の動向

### 自動車関連の税体系

インドネシアにおける自動車に関する税制は、国税として取得段階でかかる「奢侈品販売税」、地方税として取得段階でかかる「自動車名義変更税」、地方税として保有時に発生する「自動車税」、地方税としてかかる「自動車燃料税」の大きく4つに分類される。

#### 1) 奢侈品販売税(取得段階・国税)

インドネシアでは、政府が贅沢品と定めた物品・サービスの引渡しに際し、奢侈品販売税がかかる。奢侈品販売税は贅沢品に対する税金であるため、その物品・サービスにより税率が異なり、自動車では10%～125%まで税金が課せられる。税率は定員、排気量、パワートレイン、駆動方式等に応じて適用される。1,500cc以下の四輪車の場合、税率は10～30%となる。

取得時における課税であり、一度のみの支払となる。

図表 2-4 奢侈品販売税

| 税率   | 区分  | 対象               | ガソリン | ディーゼル | 排気量                  |
|------|-----|------------------|------|-------|----------------------|
| 10%  | 四輪  | 定員 10～15 名       | ○    | ○     | 制限なし                 |
|      | 四輪  | 定員 10 名未満、4×2 駆動 | ○    | ○     | 1,500cc 以下           |
| 20%  | 四輪  | 定員 10 名未満        | ○    | ○     | 1,500cc 超～2,500cc 以下 |
|      | 四輪  | 定員 3 名超、5t 以下    | ○    | ○     | 制限なし                 |
| 30%  | 四輪  | セダン・ステーションワゴン    | ○    | ○     | 1,500cc 以下           |
|      | 四輪  | 上記以外、4×4 駆動      | ○    | ○     | 1,500cc 以下           |
| 40%  | 四輪  | 定員 10 名未満、4×2 駆動 | ○    | ○     | 2,500cc 超～3,000cc 以下 |
|      | 四輪  | 定員 10 名未満、上記以外   | ○    | -     | 1,500cc 超～3,000cc 以下 |
|      | 四輪  | 定員 10 名未満、上記以外   | -    | ○     | 1,500cc 超～2,500cc 以下 |
| 50%  | カート | ゴルフカート等、仕様問わず    | -    | -     | -                    |
| 60%  | 二輪  | -                | -    | -     | 250cc 超～500cc 以下     |
|      | 特殊  | 特殊車両(雪上車・山岳車両等)  | -    | -     | -                    |
| 125% | 四輪  | 定員 10 名未満        | ○    | -     | 3,000cc 超            |
|      | 二輪  | -                | -    | -     | 500cc 超              |

資料) JETRO「インドネシア投資制度」

## 2)自動車名義変更税(取得段階・地方税)

個人、または、法人にて自動車を購入・所有する場合、自動車名義変更税（BBN：Bea Balik Nama）を納める必要がある。ジャカルタ特別州令 No.9/2010 によると、ジャカルタ特別州における自動車名義変更税は以下のとおりとなっている。

- 初回取得時：購入金額の 10%
- 2 回目登録以降（持ち主が変更する際）：購入金額の 1%

名義変更が完了した際には、車両所有証明書（BPKB：Buku Pemilik Kendaraan Bermotor）、自動車番号票証書（STNK：Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor）を取得し、その番号に基づき自動車税を納付する。

## 3)自動車税(保有段階・地方税)

個人、または、法人にて自動車を所有した際には、毎年自動車税（PKB：Pajak Kendaraan Bermotor）を支払う義務がある。ジャカルタ特別州令 No.2/2015 によると、ジャカルタ特別州における自動車税は以下のとおり。

図表 2-5 ジャカルタ特別州における自動車税

| 条件(所有台数) | 税率(%) |
|----------|-------|
| 1 台目     | 2.0%  |
| 2 台目     | 2.5%  |
| 3 台目     | 3.0%  |
| 4 台目     | 3.5%  |
| 5 台目     | 4.0%  |
| 6 台目     | 4.5%  |
| 7 台目     | 5.0%  |
| 8 台目     | 5.5%  |
| 9 台目     | 6.0%  |
| 10 台目    | 6.5%  |
| 11 台目    | 7.0%  |
| 12 台目    | 7.5%  |
| 13 台目    | 8.0%  |
| 14 台目    | 8.5%  |
| 15 台目    | 9.0%  |
| 16 台目    | 9.5%  |
| 17 台目以降  | 10.0% |

資料) ジャカルタ特別州令No.2/2015

#### 4)自動車燃料税(利用段階・地方税)

消費者が支払うガソリン燃料価格は、基本価格 + 付加価値税(VAT) + 自動車燃料税(PBBKB) + 企業マージンによって算出される。その中で、自動車燃料税は地方税であり、各州によって異なる税率が設定されている。たとえば、ジャワ島やマドゥラ島では5%と設定されているものの、バリ島では10%と決められている。

#### エコカー普及に向けたインセンティブ税制

##### 1)LCGC(Low Cost Green Car)への減税措置

2013年5月、インドネシア政府は低価格かつ低燃費のLCGC車両(低価格エコカー: Low Cost Green Car)に対し、優遇策の導入を開始している。以下の条件を満たすことで、LCGC適合車として認められる。

- 排気量: ガソリン車 1,200cc 以下、ディーゼル車 1,500cc 以下
- 燃費効率: 20km /ℓ以上走行可能
- 機動性: 4.6m未満の最小回転半径
- 現地調達率: 部品の現地調達率は80%以上
- その他: エアバックなど安全装置抜きの場合、9,500万ルピア以下に抑える

LCGCとして認可された場合、奢侈販売税10%が減免されることとなる。その結果、これまで車の購入に一步届かなかった消費者が購入できるようになり、裾野が広がっていくことが期待される。従来であれば、最低価格で約100万円を超えていたものが、LCGCでは75万円で購入することができるようになる。

## 2. タイ

### (1) 環境規制の現状及び今後の動向

#### 排出ガス規制

タイは他のアジア諸国に先駆けて、厳しい排出ガス規制を取り入れている。現状のタイのエミッション規制法規は、新車に対しては科学・技術・環境省の汚染管理局が管轄している。国としては、EU の車両エミッション基準を採用し、乗用車と小型トラック(LDT)に対しては Euro4 レベルの規制が 2012 年から適用されている。内容は下記のとおり。

#### 1) 新型の小型車

タイでは 2012 年からガソリンエンジン車に対してはレベル 8 の、ディーゼルエンジン車に対してはレベル 7 のエミッション規制値が適用されている。これらは、Euro4 の規制値およびテスト法と同等である。天然ガスや LPG を燃料に使用する火花着火(SI)エンジン車もタイではレベル 1 の規制である Euro4 と同等の規制値に適合しなければならない。2012 年 1 月の時点で、タイ国内の 6 つの石油精製所の中の 5 つが Euro4(硫黄濃度 50ppm)のガソリンおよび軽油を製造し供給している。

図表 2-6 Euro4 エミッション規制値

| 車両<br>カテゴリ         | CO (g/km) |      | HC (g/km) |      | HC + NOx (g/km) |      | NOx (g/km) |      | PM    |
|--------------------|-----------|------|-----------|------|-----------------|------|------------|------|-------|
|                    | Gas.      | Dsl. | Gas.      | Dsl. | Gas.            | Dsl. | Gas.       | Dsl. |       |
| M                  | 1.0       | 0.5  | 0.1       | -    | -               | 0.3  | 0.08       | 0.25 | 0.025 |
| N <sub>I</sub> I   | 1.0       | 0.5  | 0.1       | -    | -               | 0.3  | 0.08       | 0.25 | 0.025 |
| N <sub>I</sub> II  | 1.81      | 0.63 | 0.13      | -    | -               | 0.39 | 0.10       | 0.33 | 0.04  |
| N <sub>I</sub> III | 2.27      | 0.74 | 0.16      | -    | -               | 0.46 | 0.11       | 0.39 | 0.06  |

Gas.=ガソリン車、Dsl.=ディーゼル車

#### 2) 使用過程の小型車

図表 2-7 使用過程ガソリン車のエミッション規制値

| タイプ                                                   | 汚染物質 | 規制値    | 測定装置          | 方法                 |
|-------------------------------------------------------|------|--------|---------------|--------------------|
| 1993 年 11 月 1 日<br>以降 2007 年 1 月 1<br>日以前に登録され<br>た車両 | CO   | 1.5%   | 非分散型赤外線<br>検知 | 駐車中のアイドリン<br>グ時に測定 |
|                                                       | HC   | 200ppm |               |                    |
| 2007 年 1 月 1 日<br>以降に登録された車<br>両                      | CO   | 0.5%   |               |                    |
|                                                       | HC   | 100ppm |               |                    |

図表 2-8 使用過程ディーゼル車のエミッション規制値

| タイプ    | 汚染物質 | 規制値 | 測定装置      | 方法                            |
|--------|------|-----|-----------|-------------------------------|
| 全ディーゼル | 黒煙   | 50% | フィルターシステム | 無負荷で最高回転まで加速                  |
|        |      | 45% | 不透過率システム  |                               |
|        |      | 40% | フィルターシステム | 最高出力回転の60%の回転で、ダイナモメータ上で一定速走行 |

### 燃費規制

タイには自動車の燃費規制はない。しかし、エコカー政策の対象車については、先進国なみの厳しい燃費や排出ガス基準が課されており、タイを世界におけるエコカー生産拠点として輸出拡大する狙いがある。

今後の動向として、2013 年 11 月、エネルギー省代替エネルギー開発効率局は乗用車の燃費基準の修正提案を行った。初期の基準案は 2009 年に公布されたが 2012 年に断念された。本提案では、EU-NEDC の走行時に測定される HC、CO、および CO<sub>2</sub> エミッションから計算される燃費を用いる。また、燃費規制値は車両の重量バンド毎に規定される。最少エネルギー性能基準(MEPS<sup>2</sup>)および高エネルギー性能基準(HEPS<sup>3</sup>)に述べられているように 2 つのタイプの規制値がある。HEPS は更に低 HEPS と高 HEPS の 2 つのレベルに分かれている。MEPS は最低限の守るべき基準であり、HEPS は基本的には任意であるが、特別の「省エネ」ラベル取得の機会が得られる。

図表 2-9 提案中の MEPS 基準案

|            |                                                           |
|------------|-----------------------------------------------------------|
| ガソリンエンジン車  | 13.49km/ℓ(空車重量 865-980kg)から 3.05km/ℓ(空車重量 2,510kg 以上)     |
| ディーゼルエンジン車 | 11.62km/ℓ(空車重量 1,540-1,660kg)から 7.27km/ℓ(空車重量 2,510kg 以上) |

<sup>2</sup> Minimum Energy Performance Standard

<sup>3</sup> High Energy Performance Standard

## (2) インセンティブ税制の現状及び今後の動向

### 物品税体系の変更<sup>4</sup>

2016年1月1日より、自動車に対する物品税体系が排気量ベースからCO<sub>2</sub>排出ベースに変更された。本税制改定は、税収効果のみならず、環境に配慮したエコカーの普及推進も目的となっている。また、税率の優遇を受けるためにアクティブセーフティの標準装備が求められるようになった。

自動車物品税は、日本と同様に排気量によって税率が変わるが、パワートレインや車種によっても税率が違うのが特徴である。ハイブリッド車、EV、燃料電池車が税制優遇の対象となり、10～30%の税率が適用されるほか、ディーゼル車、天然ガス車等がエコカーと位置づけられ、12～17%の低税率が適用される。これ以外の乗用車の税率は30～50%である。また、業務用として使われることが多いピックアップトラックは税率が低く設定されており、排気量3,250cc以下であれば3～15%となる。また、PPV（Pickup-based Passenger Vehicle）も乗用車よりやや低率となっている。

図表 2-10 2016年1月1日発効の新物品税概要

| 車種                         | 旧税制           |       |      | 新税制                 |          |      |
|----------------------------|---------------|-------|------|---------------------|----------|------|
|                            | 排気量           | 燃料タイプ | 物品税率 | CO <sub>2</sub> 排出量 | 燃料タイプ    | 物品税率 |
| 乗用車                        | 2,000cc以下     | E10   | 30   | 100g/km以下           | E10      | 30   |
|                            |               | E20   | 25   |                     | E20      | 30   |
|                            |               | E85   | 22   |                     | E85/天然ガス | 25   |
|                            | 2,001-2,500cc | E10   | 35   | 101-200g/km以下       | E10      | 35   |
|                            |               | E20   | 30   |                     | E20      | 35   |
|                            |               | E85   | 27   |                     | E85/天然ガス | 30   |
|                            | 2,501-3,000cc | E10   | 40   | 200g/km以上           | E10      | 40   |
|                            |               | E20   | 35   |                     | E20      | 35   |
|                            |               | E85   | 32   |                     | E85/天然ガス | 35   |
| エコカー                       | ディーゼル         | E85   | 17   | 100g/km以下           | ディーゼル    | 14   |
|                            |               |       |      | 101g/km以上           | ディーゼル    | 17   |
|                            |               |       |      | 100g/km以下           | E85/天然ガス | 12   |
|                            |               |       |      | 101g/km以上           | E85/天然ガス | 17   |
| ハイブリッド車                    | 3,000cc以下     |       | 10   | 100g/km以下           |          | 10   |
|                            |               |       |      | 101-150g/km         |          | 20   |
|                            |               |       |      | 151-200g/km         |          | 25   |
|                            |               |       |      | 201g/km以上           |          | 30   |
| EV/燃料電池車                   | 3,000cc以下     |       | 10   |                     |          | 10   |
| 乗用車<br>(全車種)               | 3,001cc以上     |       | 50   |                     |          | 50   |
| ピックアップトラック<br>(No Cab)     | 3,250cc以下     |       | 3    | 200g/km以下           |          | 3    |
| ピックアップトラック<br>(Single Cab) | 3,250cc以下     |       | 3    | 201g/km以上           |          | 5    |
|                            |               |       |      | 200g/km以下           |          | 5    |
| ピックアップトラック<br>(Double Cab) | 3,250cc以下     |       | 12   | 201g/km以上           |          | 7    |
|                            |               |       |      | 200g/km以下           |          | 12   |
| PPV                        | 3,250cc以下     |       | 20   | 200g/km以下           |          | 15   |
|                            |               |       |      | 201g/km以上           |          | 25   |
| ピックアップトラック/PPV<br>(全車種)    | 3,251cc以上     |       | 50   | 3,251cc以上           |          | 30   |
|                            |               |       |      |                     |          | 50   |

注：新物品税率が旧税制に対し、確実に上昇する車種をピンク、確実に低下する車種を水色でハイライト。

出所：タイ王国財務省物品税局(Excise Department)の資料を基に浜銀総合研究所が作成

<sup>4</sup> 浜銀総合研究所

# 「Eco Car 計画第二弾」の発布

2013 年 10 月、タイ政府はインラック政権の下で、環境に配慮した自動車を生産するメーカーに対する優遇措置「Eco Car 計画第二弾(第二期エコカープロジェクト)」を策定した。本プロジェクトは、最低投資額 65 億バーツや 1ℓ当たりの走行距離 23km 以上など、一定の要件を満たしたメーカーに対し 6 年間の法人税免除の他、設備・機械の輸入関税免除などの優遇措置を講じることを定めた。既存の日系 5 社に加え、マツダ、フォード、GM、上海汽車(SAIC)、VW が投資申請し、2015 年 2 月までに全社認可された。

しかし、その後、プラユット暫定政権に交代し、実施は先送りとされている。プラユット首相は、国内自動車市場の販売不振が続いていると指摘し、本プロジェクトの実施が生産能力の余剰拡大など自動車産業の状況悪化につながる懸念から、慎重な姿勢を見せている。これに対し、工業省は本計画により生産される車両は主に輸出に回り、国内市場への影響はないとの見解を示し、議論が起きている。なお、タイ政府はいずれにしても、エコカープロジェクトは第二期で終了する見通しを示しており、今後はエコカーに代わり電気自動車(EV)やハイブリッド車の推進に注目している<sup>5</sup>。エネルギー省では、2036 年までに EV を 120 万台に増加させる目標を掲げている。

なお、タイのエコカー政策では、燃費、排出ガスともに環境規制の厳しい先進国なみの規格要件を課している。また、完成車メーカーに対しては、投資額と生産台数でクリアすべき水準を設ける半面、法人税減免の優遇措置を与えている<sup>6</sup>。

図表 2-11 タイのエコカー政策の基準

| 項目     | 第一期                   | 第二期                                    |
|--------|-----------------------|----------------------------------------|
| 燃費     | 120g/km 以下(20km/ℓ 以上) | 100g/km 以下(23.3km/ℓ 以上)                |
| 排出ガス規制 | Euro4                 | Euro5                                  |
| 排気量    | 1300cc 以下のガソリン車       | 1,300cc 以下のガソリン車/<br>1,500cc 以下のディーゼル車 |
| 導入時期   | 2007 年                | 2014 年 3 月末までに申請、2019 年末までに生産開始        |
| その他条件  | 5 年目以降の生産台数を 10 万台以上  | 生産開始から 4 年目以降は年間 10 万台以上生産             |

<sup>5</sup> 日本政策投資銀行

<sup>6</sup> 日本政策投資銀行

## 自動車部品製造業に対する投資奨励事業

タイ投資委員会(BOI)は 2015 年 10 月 27 日付の布告「No.Sor.1 / 2558」において、投資奨励事業の見直し結果を発表した。これまで「その他の自動車部品の製造」として免税恩典が与えられない区分とされていたものを、部品ごとに細分化して恩典を追加した。細分化された部品の製造に対しては、免税恩典が新たに付与される形で変更されている。より広範囲且つ高度な自動車部品製造業を誘致することで、自国の自動車産業競争力を向上する狙いがある。

BOI の布告「No.Sor.1 / 2558」で発表された投資奨励事業の追加・一部変更では、これまで「その他の自動車部品の製造」とまとめられ、免税恩典の対象外とされてきた自動車部品製造について、事業区分を細分化し、付与する恩典を見直した。本変更はさかのぼって 2015 年 9 月 16 日から有効となっている。追加・変更された事業と恩典の詳細は以下のとおり。

図表 2-12 自動車部品に関連する追加された事業

| 自動車部品に関連する追加された事業(数字は BOI の投資奨励事業番号)                                              |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.8.6 変速機システム部品の製造<br>サンギアー、リングギアー、シフトギアー、動力配分装置等                                 | 5 年間法人税免税 |
| 4.8.5 燃料システム部品の製造<br>熱料ポンプ、インジェクションポンプ、インジェクター等                                   | 5 年間法人税免税 |
| 4.8.6 変速機システム部品の製造<br>サンギアー、リングギアー、シフトギアー等                                        | 5 年間法人税免税 |
| 4.8.7 エンジン・システム部品の製造<br>ターボチャージャー等                                                | 5 年間法人税免税 |
| 4.8.7.2 ターボチャージャー部品<br>シリンダーヘッド、リンダーブロック、クランクシャフト、カムシャフト、コネクティングロッド、エンジンバルブ、ピストン等 | 3 年間法人税免税 |
| 4.8.8 安全部品の製造<br>エアバッグ等                                                           | 3 年間法人税免税 |
| 4.8.9 ブレーキ・システム部品の製造〔A4〕<br>ブレーキブースター、ブレーキキャリパー、ブレーキマスターシリンダー等                    | 3 年間法人税免税 |

## 電気自動車（EV）普及策

タイ国家エネルギー政策委員会(NEPC)は 2016 年 3 月 11 日、電気自動車(EV)を本格的に普及させるためのロードマップを承認した。2036 年までに、タイ国内の EV 台数を 120 万台にする計画で、充電ステーションを少なくとも 700～800 カ所、最大で 1,000 カ所整備する予定としている。

図表 2-13 ロードマップの概要

| 段階   | 概要                                                                                                                                                         |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 第一段階 | 関連するインフラ、税制、法律、規制、サービスの料金を検討し、準備を進める。年内に、バンコク大量輸送公団 (BMTA)が、EV バス 200 台を導入することから開始する。スワンナプーム (Suvarnabhumi)国際空港とパタヤ(Pattaya)間の EV バス運行は、地方電力公社 (PEA)が行う予定。 |
| 第二段階 | 2017～2019 年に EV の配備を拡大するほか、民間企業が公共交通事業へ参入することを許可する。                                                                                                        |
| 第三段階 | 個人向け EV の促進を行い、政府が基本インフラ、スマートグリッドの支援を行う予定。                                                                                                                 |

資料) MarkLines

なお、こうした電気自動車（EV）やハイブリッド車（HV）等の次世代自動車普及策の一環として、2016 年 3 月 16 日には、日本の駐タイ大使とタイ外務省国際協力機構局長の間で、無償資金協力（供与額 5 億円）に関する書簡の交換が行われた。環境性能に優れた日本製次世代自動車（EV や HV）等を供与することで、タイの経済社会開発を支援するのみならず、当該次世代自動車に対する認知度の向上を図り、継続的な需要を創出するとともに、日本方式の普及を促進し我が国企業の海外展開を力強く支援する<sup>7</sup>。

具体的な車種や台数は、両国政府が協議して決め、タイの政府機関や学校等の公共施設で使用される予定である。

<sup>7</sup> 外務省プレスリリース（2016 年 3 月 16 日）  
（[http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press4\\_003110.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press4_003110.html)）

### 3 . マレーシア

#### ( 1 )環境規制の現状及び今後の動向

##### 排出ガス規制

マレーシアでは自動車の排出ガス規制について、以下のようなステップで導入が進められてきている。

- 1996 年：ディーゼル商用車、ディーゼル乗用車に対し Euro1 を導入
- 2000 年：ガソリン商用車、ガソリン乗用車に対し Euro2 を導入
- 2012 年：ディーゼル商用車、ディーゼル乗用車に対し Euro2 を導入  
ガソリン商用車、ガソリン乗用車に対し Euro3 を導入
- 2016 年：ディーゼル車、ガソリン車に対し Euro4 を導入予定
- 2018 年：ディーゼル車、ガソリン車に対し Euro5 を導入予定

##### 燃費規制

#### 1)EEV への燃費規制

世界標準に照らし合わせ、省エネルギー自動車として二酸化炭素排出レベル(CO<sub>2</sub>/km)、ならびに、燃費効率(ℓ/km)に関する基準を設けている。国家自動車政策 ( NAP : National Automotive Policy )2014 にて明記している EEV( 省エネルギー自動車:Energy Efficient Vehicles ) を満たすための燃費規制は以下のとおり。

図表 2-14 乗用車・商用車に対する燃費基準

| カテゴリ |                       | 車体重量<br>(kg) | 燃費効率<br>(ℓ/100km) |
|------|-----------------------|--------------|-------------------|
| A    | Micro Car             | 800 以下       | 4.5               |
|      | City Car              | 801~1,000    | 5.0               |
| B    | Super Mini Car        | 1,001~1,250  | 6.0               |
| C    | Mall Family Car       | 1,251~1,400  | 6.5               |
| D    | Large Family Car      | 1,401~1,550  | 7.0               |
|      | Compact Executive Car |              |                   |
| E    | Executive Car         | 1,551~1,800  | 9.5               |
| F    | Luxury Car            | 1,801~2,050  | 11.0              |
| G    | Large 4X4             | 2,051~2,350  | 11.5              |
| -    | Others                | 2,351~2,500  | 12.0              |

資料) マレーシア通産省(MITI)「2014年国家自動車政策(National Automotive Policy 2014 : NAP2014)」

図表 2-15 二輪車に対する燃費基準

| エンジンサイズ(cc) | 燃費効率(ℓ/100km) |
|-------------|---------------|
| 50 ~ 100    | 2.0           |
| 101 ~ 150   | 2.2           |
| 151 ~ 200   | 2.5           |
| 201 ~ 250   | 3.0           |

資料) マレーシア通産省(MITI)「2014年国家自動車政策(National Automotive Policy 2014 : NAP2014)」

## (2) インセンティブ税制の現状及び今後の動向

### 自動車関連の税体系

#### 1) 物品税(取得段階) : Excise Duty

マレーシアでは、自動車、ビール、スタウト・ビール、その他の酒、葉巻たばこ、ランプなどの特定品目には物品税が課せられることとなっている。物品税の税率は課税対象品目によって異なり、自動車の場合、車種と排気量に応じて異なる税率が適用され、税率は最低でも 60% と比較的高く、最高税率で 105% になるケースもある。排気量は大きくなるほど税率が高くなり、車種別ではステーションワゴンやスポーツカーがやや高い税率となるほか、MPV、VAN は排気量 1,500cc 未満の場合に最も低い 60% の税率が適用される。

一般的に物品税は製造地を離れた時点で支払われることになるが、自動車の場合、当該車両が道路交通局に登録された時点で支払われることとなる。

なお、物品税は輸出車にはかからない。

図表 2-16 自動車にかかる物品税

| Station Wagon<br>Sports, Racing Car |      | Four Wheel Drive Vehicle |      | MPV, VAN    |      |
|-------------------------------------|------|--------------------------|------|-------------|------|
| 排気量                                 | 税率%  | 排気量                      | 税率%  | 排気量         | 税率%  |
| 1,800 未満                            | 75%  | 1,800 未満                 | 65%  | 1,500 未満    | 60%  |
| 1,800-2,000                         | 80%  | 1,800-2,000              | 75%  | 1,500-1800  | 65%  |
| 2,000-2,500                         | 90%  | 2,000-2,500              | 90%  | 1,800-2,000 | 75%  |
| 2,500 以上                            | 105% | 2,500 以上                 | 105% | 2,000-2,500 | 90%  |
| -                                   | -    |                          |      | 2,500 以上    | 105% |

資料) マレーシア自動車協会(MAA)「Duty and Taxes on Motor Vehicles」

#### 2) 道路税(保有段階) : Road Tax

日本における自動車税に類したものであり、保有期間中、道路税(Road Tax)は毎年課税される。道路税はエンジン排気量に基準に設定されており、排気量が大きくなるごとに道路税も高くなる設計となっている。

- 排気量 1,000cc : RM20
- 排気量 1,300cc : RM70
- 排気量 1,500cc : RM90
- 排気量 1,800cc : RM280

- 排気量 2,500cc : RM880
- 排気量 3,000cc : RM2,130

### 3)物品・サービス税(利用段階) : Goods and Service Tax

マレーシア政府では、従来の売上税(Sales Tax)ならびにサービス税(Service Tax)を2015年4月より物品・サービス税(GST:Goods and Service Tax)に置き換えを実施した。物品・サービス税はより包括的な消費税の位置付けであり、これまでの売上税 10%から6%に引き下げられた。

自動車を購入時には、自動車など奢侈品にかかる物品税に加え、物品・サービス税が課されることとなる。

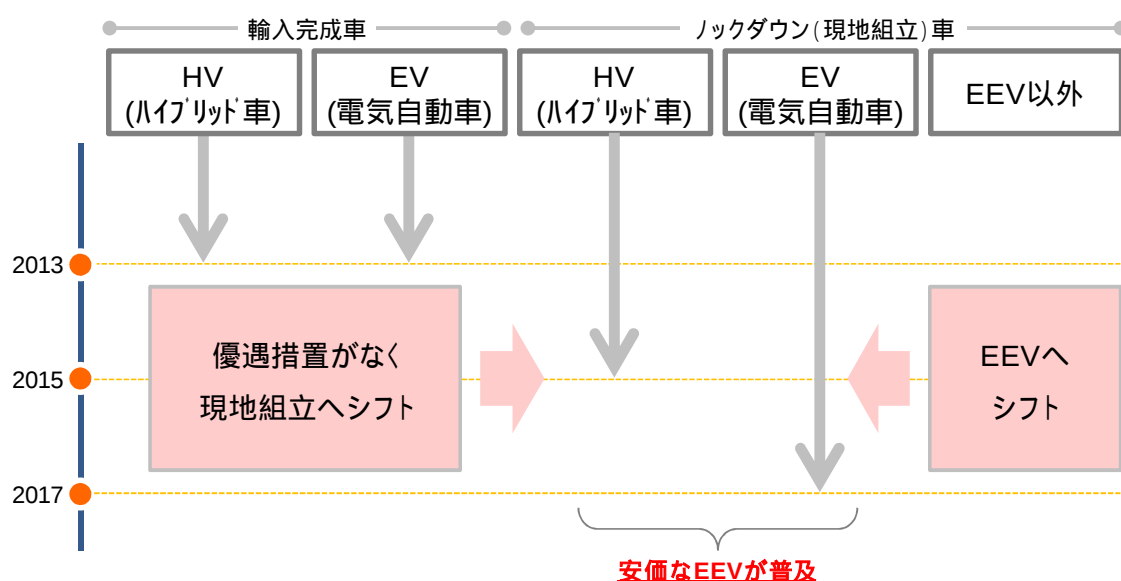
一方、米、パン、果物等、食料品の一部については日常生活に支障をきたさぬよう税率は 0%となっている。ガソリンもその対象であり、一般消費者や一部の対象者は GST 税は課されない。

## 1)マレーシア国家自動車政策での位置付け

マレーシア国内における EEV の現地組み立てを推進する政策として、2013 年末で終了していたハイブリッドカー (HV: Hybrid Vehicles) ならびに電気自動車 (EV: Electric Vehicles) に対する輸入関税 (最高税率 10%)、物品税 (最高税率 105%) の減免を延長する。マレーシア国内で組み立てた HV は 2015 年末、EV は 2017 年末まで延長される。

これまでは国内で組立られている（完全ノックダウン）だけでなく、完全輸入車に対しても EEV ということで減免対象であった。しかし NAP2014 では、優遇税制の対象が完全ノックダウンのものに絞られており、国内での組立を促す狙いが見てとれる。

図表 2-17 物品税の減免措置期間



資料) マレーシア通産省(MITI)「2014年国家自動車政策(National Automotive Policy 2014 : NAP2014)」

東南アジアにおける EEV の生産拠点としての位置付けを確立すべく、マレーシア政府は「EEV の現地組立・製造促進」「現地組立・製造した EEV の購入促進」「EEV 向けの関連部品の製造促進」とポイントを明確にし、優遇税制を設けている。

ア)EEV の現地組立・製造を促進するインセンティブ

マレーシア国内にて EEV の組立および製造を促進するため、設備投資が行いやすく、かつ、内部留保・再投資が行いやすい環境を整えている。

【対象車種】

- ハイブリッド車ならびに電気自動車

【インセンティブの内容】

- 資本支出に対し、10 年間 100%免税
- 法人所得税の 10 年間 100%免税
- 独自の職業訓練や R&D に対する補助金の付与
- 輸入関税（最高税率 10%）の免除
- 物品税（最高税率 10%）の免除

イ)現地組立・製造した EEV の購入を促進するインセンティブ

マレーシア国内で組立・製造した EEV の購入を促すためのインセンティブも準備されている。

【対象車種】

- マレーシア国内で組立・製造した EEV

【インセンティブの内容】

- 物品税 50%の減免
- 産業調整基金(Industrial Adjustment Fund)からの補助金提供

ウ)EEV 向けの関連部品の製造促進に向けたインセンティブ

EEV 用部品の国内製造を促進するためのインセンティブも準備されている。

【対象部品(以下、6 品目)】

- 電気モーター
- HV/EV 用電池
- バッテリーマネジメントシステム
- インバーター
- エアコン
- エアコンプレッサー

【インセンティブの内容】

- 5 年間の法人所得税 100%免税、または、10 年間の資本支出に対する 100%の免税

マレーシアでは車両購入時にかかる税金（物品サービス税および物品税）のうち、物品税が大きな割合を占める。そのため、物品税の減免 ▲50%は大きなインパクトであり、

安価な EEV の普及に繋がっている。元々物品税は 60 ~ 105%であるため、減免後では 10 ~ 55%となり、車両販売価格も 25 ~ 30%程度低減されることとなる。(車両販売価格 = 車体価格 + 物品サービス税 6% + 物品税 10 ~ 55%。車体価格を 100 とした場合、減税前 : 車体 100 + 物品サービス税 6 + 物品税 60 ~ 105 = 166 ~ 211。減税後 : 車体 100 + 物品サービス税 6 + 物品税 10 ~ 55 = 116 ~ 161。減税後 ÷ 減税前 = 車両販売価格は 69.9% ~ 76.3% へ)

## 4. フィリピン

### (1) 環境規制の現状及び今後の動向

#### 排出ガス規制

フィリピンにおける自動車排出ガス規制は、1999 年制定の Republic Act 8749 もしくは大気浄化法（Clean Air Act：CAA）の排気ガス基準への適合が義務付けられている。大気汚染防止法は、大気汚染の原因となる車両や工場から排出されるガスや煙の排出量を削減することを目的とした、当時としてはアジアで最も厳格な規制条項を盛り込んだ法律とされている<sup>8</sup>。

同法における自動車車種別排出基準（上限）は以下のとおりである。各数値はいずれも概ね Euro 1 に相当するレベルであり、更新がないとすれば、既に有効性を失っていると思われる。

図表 2-18 自動車に対する排出ガス基準

| 軽量車<br>(Light Vehicles)              | CO (g/km)  |             | HC+NO <sub>x</sub> (g/k,) |                           | PM (g/km)  |
|--------------------------------------|------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------|
|                                      | 2.72       |             | 0.97                      |                           | 0.14       |
| 軽量商用車<br>(Light Commercial Vehicles) | 重量 (kg)    |             | CO (g/km)                 | HC+NO <sub>x</sub> (g/km) | PM (g.km)  |
|                                      | カテゴリ 1     | 1250 以下     | 2.72                      | 0.97                      | 0.14       |
|                                      | カテゴリ 2     | 1250 ~ 1700 | 5.17                      | 1.4                       | 0.19       |
|                                      | カテゴリ 3     | 1700 以上     | 6.9                       | 1.7                       | 0.25       |
| 重量車<br>(Heavy Duty Vehicles)         | CO (g/kWh) |             | HC (g/kWh)                | NO <sub>x</sub> (g/kWh)   | PM (g/kWh) |
|                                      | 4.5        |             | 1.1                       | 8                         | 0.36       |

資料) Crispin Emmanuel D. Diaz, “Environmental Policy in the Philippines Related to Road Transportation”,

Euro 排出ガス基準への適合は、2003 年 Euro1、2005 年 Euro2、2008 年 Euro3 の導入を経て、2016 年より販売・登録される全ての新車について、Euro 4 適合が義務付けられている模様である。

#### 燃費規制

フィリピンにおいては、いわゆる燃費規制は存在せず、以下のような政府によるキャンペーン等が行われているのみである。

- ・国家エネルギー効率管理プログラム(National Energy and Efficiency and Conservation Program: NEECP)：各種メディアを通じたキャンペーン、セミナー、ワークショップ、及び交通機関、商業設備、学校、バランガイ等による自発的プログラムにより、燃料及

<sup>8</sup> 三菱 UFJ 証券「平成 19 年度 CDM/J1 事業調査 フィリピン・マニラ首都圏における公共交通機関の燃料効率向上及び大気汚染緩和事業調査報告書」2008 年 3 月。

びエネルギーの節約を推進。同プログラムにより 2010 年までに 60%のエネルギー自給と、2005～14 年にかけて 5 千万トン超の CO2 排出削減を実現した。

- ・政府エネルギー管理プログラム(Government Energy Management Program: GEMP) : 全ての政府機関において公用車の燃料利用を 10%削減させるため、調達する公用車の排気量上限を、ガソリン車 1,600cc、ディーゼル車 2,500cc に規定。

なお、フィリピン政府は、2006 年に東南アジアで初のバイオ燃料法( Republic Act 9367, Bio-Fuels Law )を制定し、2009 年までに、販売される全てのディーゼル燃料に 2%のバイオディーゼルを混合することを義務付けた。また、ガソリンについては、2009 年に 5%、2010 年に 10%のバイオエタノール混合ガソリンを販売することを義務付けている。フィリピンはココナツ生産が盛んであることから、ココナツオイルを原料としたバイオディーゼルのココメチルエステル( CME )の生産を進めており、同法は CME の量産を後押しするものとして期待されたものである<sup>9</sup>。

また、直近の国家バイオ燃料計画( Natinal Biofuels Plan (NBP) 2013-2030 )では、2025 年にはバイオディーゼル 20%混合( B20 )ディーゼル燃料と、バイオエタノール 20%混合( E20 )ガソリンの義務化を計画している。

図表 2-19 バイオ燃料導入目標

|          | 2013-2015 | 2016 | 2020 | 2025 | 2030    |
|----------|-----------|------|------|------|---------|
| バイオエタノール | E10       | E10  | E10  | E20  | E20/E85 |
| バイオディーゼル | B5        | B5   | B10  | B20  | B20     |

資料) USDA Foreign Agricultural Service, A"Philippines Biofuels Annual : Philippine Biofuels Situation and Outlook", Octover 2013.

## (2)インセンティブ税制の現状及び今後の動向

### 自動車関連諸税の体系及び税率等

フィリピンにおける自動車取得・保有・使用の各段階における税は以下のとおりである。

#### 【取得段階】

##### ・物品税(従価税)

|               |                                    |
|---------------|------------------------------------|
| 0～60 万ペソ      | 2%                                 |
| 60 万～110 万ペソ  | 12,000 ペソ + 60 万ペソを超える金額について 20%   |
| 110 万～210 万ペソ | 112,000 ペソ + 110 万ペソを超える金額について 40% |
| 210 万ペソ超      | 512,000 ペソ + 210 万ペソを超える金額について 60% |

##### ・付加価値税 12%

<sup>9</sup> 三菱 UFJ 証券「平成 19 年度 CDM/J1 事業調査 フィリピン・マニラ首都圏における公共交通機関の燃料効率向上及び大気汚染緩和事業調査報告書」2008 年 3 月

- ・関税 40%

#### 【保有段階】

- ・自動車利用者課金(Motor Vehicle User ' s Charge : MVUC)

自動車税、道路税、登録手数料等の諸費用を含むもの。登録年数(5 年以下、5 年超)、車重(乗用車 : 1.6t 以下、1.6 ~ 2.3t、2.3t 超 ; ユーティリティ車 : 2.7t 以下、2.7t ~ 4.5t 等)に応じて、1,400 ~ 12,000 ペソを毎年支払い。

#### 【使用段階(燃料税)】

- ・物品税 : ガソリン 4.35 ペソ / ℓ      ディーゼル燃料 0 ペソ / ℓ

#### インセンティブ税制

ハイブリッド、電気、フレックス燃料及び天然圧縮ガス車、排気量 1,000cc 以下のガソリン車の組立てに係るコンポーネント、パーツ及びアクセサリーの輸入関税が免除される。

また、代替燃料自動車優遇法( Alternative Fuel Vehicle Incentive Act: AFVI )により、2014 年から 9 年間の時限措置として、電気、ハイブリッド、再生可能エネルギー、天然圧縮ガス・液体天然ガス及び LNG 車等の製造・組立て・輸入・販売に係る輸入関税・物品税及び付加価値税が免除される。また、上記自動車のユーザーについても MVUC 支払いが免除される。

#### 包括的自動車産業再生プログラム<sup>10</sup>

2015 年 6 月 2 日、フィリピン政府は「包括的自動車産業再生プログラム」( Comprehensive Autobotive Resurgence Strategy Program: CARS Program ) に関する大統領令 ( EO 第 182 号 ) を公布した。CARS プログラムは、6 年間に 20 万台の生産を計画する四輪自動車 3 モデルを対象に、車体組み立て、大型プラスチック部品組み立てや部品製造、車両・部品の検査施設への投資に、2016 年より、1 モデル当り最大 90 億ペソ ( 約 218 億円 ) 3 モデル合計で最大 270 億ペソ ( 約 654 億円 ) のインセンティブを付与するものである。

プログラムの対象範囲は以下のとおりである。

- ・販売実績のあるモデルの製造
- ・当該モデルの車体組立は大型プラスチック部品組立
- ・共通部品及び戦略部品製造。ただし、現在フィリピン国内で OEM 基準で製造していない場合に限る

<sup>10</sup> 三菱東京 UFJ 銀行国際業務部「AREA Report 400」2015 年 6 月 11 日及び「AREA Report 419」2016 年 1 月 15 日に基づく。ただし、ペソ価額の円換算値は直近 ( 2016 年 3 月 4 日 ) の為替レートを用いた。

- ・車両及び、または、部品の共用検査施設。

共通部品とは、フィリピン国内で OEM 基準で現在は生産されていない四輪自動車部品を指す。部品供給メーカー 1 社から供給を受けることに同意した登録済み参画自動車メーカー（PCM）が使用する部品のことで、例えばウィンドウガラスや座席用の生地などであるがこれに限定しない。また、戦略部品とは、現在フィリピン国内で OEM 基準で生産されていない、ある流通モデルに特化した四輪自動車部品を指す。サスペンションとショックアブソーバー、プラスチック製燃料タンク、ヘッドライト、コンビネーションテールランプ、ハンドル、アルミニウム製ラジエーターなどであるが、これに限定しない。

登録 PCM は最長で 6 年の流通モデルライフ（モデルの全体デザインと外観に大きな変更がない年数）期間中に、モデルライフ予算の範囲内で 2 種類の財政支援を受ける権利が与えられる。具体的には、固定投資支援及び生産台数インセンティブである。

モデルライフ予算は、90 億ペソを上限とし、1 台当りの財政支援の総額は、セグメント加重平均価格（SWAP、登録モデル 1 台当りの価格から製造メーカーの利益として 5% を引いたもの）の 8% とし、45,000 ペソ（約 11 万円）を上回らないものとする。

固定投資支援は、生産立ち上げ時の設備購入や、トレーニングのための費用をまかなうために付与され、モデル生産をサポートするために用いられる。固定投資支援は、以下のように割り当てられる。

車体組立および大型プラスチック部品組立については、モデルライフ予算の最小 12.5% から最大 30%。

共通部品と共通検査施設については、モデルライフ予算の 5%。

戦略部品の製造については、モデルライフ予算の最小 5% から最大 22.5%。

上記、  
、  
のカテゴリに割り当てられる固定投資支援の合計は、投資プロジェクトの総投資支出の 40% を超えないものとする。

生産台数インセンティブ（Production Volume Incentive:PVI）は、生産台数と物流の効率性により、以下の算式で与えられる。

$$PVI = SPS \times \text{実際の年間生産台数} \times LEI$$

$$\text{ただし、} SPS = (60\% \times \text{モデルライフ予算}) \div (\text{計画総生産台数} - 100,000)$$

$$LEI \text{ は物流の効率性に係る指標 (0 \sim 1)}$$

## 5. ベトナム

### (1) 環境規制の現状及び今後の動向

#### 排出ガス規制

##### 1) 現状

近年、ベトナムでは経済発展に伴う都市部におけるバイクや自動車の排気ガスが深刻化している。

ズン首相は 2011 年に、国産及び輸入の自動車と二輪車に対して適用される「排出ガス規制基準の導入スケジュール」について規定した第 49 号決定を公布した。ベトナムでは、国産及び輸入の二輪車に対して、排出ガス規制基準「Euro3」が適用されることになっているほか、自動車には同じく 2017 年 1 月 1 日から同「Euro4」が、2022 年 1 月 1 日までは「Euro5」が適用される計画となっている。現在は、自動車及び二輪車ともに「Euro2」基準しか適用されていない。

ズン首相は、運輸省に対してスケジュールどおりに Euro3、4、5 の排出ガス規制に関する国家基準を作成・公布するよう指示、さらに、科学技術省にはガソリン、ディーゼル燃料、バイオ燃料に関する「Euro3」相応の国家技術基準の作成・公布するとともに 2016 年 1 月 1 日には排出ガス規制基準「Euro4」の導入と 2021 年 1 月 1 日には「Euro5」の導入を目指すとしている。

また、2012 年 11 月には、ベトナム登録検査局により、バイクの車検制度導入が盛り込まれたバイクの排気ガス規制案を交通運輸省に提出した。

バイクの運転者には排気ガス検査の基準達成証明書の携帯を義務付け、携帯していない場合は政令に従って罰則を科す。

草案によると、規制の対象になるのは使用期間が 5 年以上のバイクで、当面 5 つの中央直轄市（ハノイ市・ホーチミン市・北部ハイフォン市・中部ダナン市・メコンデルタ地方カンター市）で検査を実施する。同局のチン・ゴック・ザオ局長によると、今回は排気ガスの検査のみだが、将来的には全てのバイクの技術安全検査を行い、基準に達しないバイクは修理または廃棄を義務付ける方針を示している。

交通運輸省は草案が政府に承認された後、バイクメーカー 5 社に排気ガス検査を委任し、全国に展開する各社の約 500 の代理店で検査を実施する予定である。

草案には、排気ガス検査で複数回にわたって基準に達しなかった場合の措置が盛り込まれていない。ただし、運転時に排気ガス基準達成証明書を携帯していない場合は、道路交通上の行政違反行為に対する処罰を規定した政令に従って処分を受けることになる。

##### 2) 今後の動向

ベトナムの登録検査局が提案している「バイク排出ガス規制実施ロードマップ」によると、2017 年から、ハノイ市、ホーチミン市、紅河デルタ地方ハイフォン市、南中部沿

岸地方ダナン市、メコンデルタ地方カントー市の各中央直轄市で、使用開始から 10 年以上のバイク(初回登録が 2007 年 7 月 1 日以前)の排出ガス検査が義務付けられる。この条件に当てはまるバイクは約 610 万台に上ると試算されている。

「バイク排出ガス規制実施ロードマップ」によると、2018 年 7 月 1 日からは 5 年以上のバイク約 520 万台が、2019 年 7 月 1 日からは残りの約 380 万台が排出ガス検査を受けなければならない。また、バイクメーカー・輸入業者は 2017 年から、ヨーロッパの排出ガス規制基準である Euro4 基準を満たしていることを示すシールを車体に貼付しなければならない。

なお、全国の 1 類・2 類都市でバイクの排出ガス検査を実施することを定めた首相決定によると、2010～2013 年にハノイ市とホーチミン市の 20%のバイクを、2013～2015 年には 80～90%のバイクを検査するほか、全国の 1 類・2 類都市でも同様に 60%のバイクを検査するとしている。しかし、同規定が適用されているのは新車に対してのみである上、検査所や人材の不足、貧困層からの反発などにより、年数の経ったバイクの排出ガス検査は現在に至るまで延期されている。

#### 燃費規制

ベトナムにおいては、まだ燃費規制は定められていない。政府は自動車の整備不足による燃費の悪化が環境汚染に繋がると認識しており、都市部を中心に検査体制構築を進めようとしている。

### (2) インセンティブ税制の現状及び今後の動向

#### 税制度の現状

ベトナムでは自動車の取得・保有に対し、自動車保有税や付加価値税 (VAT)、特別消費税 (SCT)、自動車登録料、ナンバー交付手数料、登録証発行費用及びナンバープレート発行費、車検費用及び技術安全確認書発行費、道路使用税等が課される<sup>11</sup>。

#### 1) 自動車保有税 (取得段階)

乗用車の購入時にかかる税金は自動車価格の 10～15%である。

#### 2) 付加価値税 (VAT) (取得段階)

付加価値税とは、事業者が事業の過程で創出する付加価値に課される税金であり、製品価格およびサービス料に上乗せして最終的に消費者負担にすることができる VAT の納税義務者は、VAT 課税対象の物品およびサービスをベトナム国内で製造、販売、輸入す

<sup>11</sup> 三菱総合研究所「平成 25 年度経済連携促進のための産業高度化推進事業 (ベトナム社会主義共和国の自動車市場の成長可能性調査事業) 報告書」

る組織および個人である。乗用車、商用車、貨物自動車、二輪車、二輪車部品等の自動車関連の VAT 税率は 10% が適用される。

### 3) 特別消費税 (SCT) (取得段階)

24 席以下の乗用車に課される特別税で、課税標準は通関時の輸入品の価格に輸入関税を加えた価額となる。納税義務者は、該当商品の生産者、輸入者（輸出者）又は販売者である。

ベトナム政府は 2015 年 11 月、24 人乗り以下の自動車に課す SCT について、2016 年 1 月 1 日から輸入完成車 (CBU) と完全ノックダウン (CKD) 完成車に対する算定基準を統一する政令 (108/2015/ND-CP) を公布した。CBU と CKD とともに、付加価値税 (VAT) 抜きの販売価格が課税対象となる。

また、2015 年 10 月に政府は 9 人乗り以下の乗用車に課す特別消費税 (SCT) の改定案を国会に提出した。国会で承認が得られれば、2016 年 7 月 1 日より新税率が適用される。同提案によると、排気量 2000cc 未満の乗用車に対する SCT 税率は、現行の 45% から 20 ~ 25% に引き下げられる。一方、排気量 2000 ~ 3000cc 未満の乗用車に対する SCT 税率は現行の 50% から 60% に引き上げられる。また、排気量 3000cc を超える乗用車に対する SCT 税率は現行の 60% から最大 2.5 倍の 150% に引き上げられることになる<sup>12</sup>。

政府は、排気量の多い自動車は大量の燃料を消費し、環境汚染にも繋がるとの見方を示し、排気量の小さい自動車の普及促進を図る狙いを示した。

図表 2-20 自動車に対する特別消費税の税率

| 自動車の特別消費税      |     |             |
|----------------|-----|-------------|
| 車両の種類(排気量)     | 現行  | 2016年7月1日から |
| 2000cc未満       | 45% | 20~25%      |
| 2000~3000cc未満  | 50% | 60% (*)     |
| 3000~4000 cc未満 | 60% | 90%         |
| 4000~5000 cc未満 | 60% | 110%        |
| 5000~6000 cc未満 | 60% | 130%        |
| 6000 cc以上      | 60% | 150%        |

\*2018年から55%

### 4) 自動車登録料 (取得段階)

ベトナム政府は、自動車登録料について規定した 2011 年 6 月 17 日付第 45 号政府議定に代わる第 23 号政府議定を公布した。これによれば、2013 年 4 月 1 日から、10 席

<sup>12</sup> VETO JO betonamu ニュース (<http://www.viet-jo.com/news/economy/151013083136.html>)

未満の乗用車の新規登録料を車両価格の 10%としている。各省・都市には地域の実状に合わせて、より高い手数料を設定することができるとしているが、規定の 50%以内（つまり最大で車両価格の 15%）としている。譲渡に伴う 2 回目以降の登録料については 2%で全国统一される。

なお、ハノイやホーチミン等の大都市では、自動車登録税の引き下げを行い、自動車の販売台数増加に大きく寄与した。ハノイ市では 2013 年 7 月に 15%から 12%に、ホーチミン市では 2014 年 1 月に 15%から 10%に引き下げられた。なお、Dong Nai、Binh Duong、Tay Ninh、Long An など他の大都市においても 2013 年内に引き下げられている。

#### 5)ナンバープレート発行費

ナンバープレート発行費は市により異なる。都市部では渋滞の深刻化を受け、金額を値上げする傾向にある。2011 年にはハノイ市が手数料を増額した。2015 年 9 月 1 日より、ホーチミン市人民委員会は、自動車や二輪車の新規登録・ナンバープレート交付手数料を引き上げ、新手数料が適用されている 9 人乗り以下の自家用自動車の手数料は従来の 200 万 VND から 5 倍以上の 1,100 万 VND へと引き上げられた。また、9 人乗り以下の自家用自動車を除く自動車は 15 万 VND を維持する。バイクは販売価格別に手数料が異なる。

#### 6)道路使用税（保有段階）

2013 年 1 月 1 日より、道路使用税が導入された。10 席未満の車両で、個人所有の場合、年間 156 万ドン、会社所有の場合 216 万ドンが課される。

#### インセンティブ

ベトナム政府は 2014 年 7 月に自動車産業発展の道筋を提示するマスタープランを承認し、2015 年 1 月時点では具体的な方策を示す行動計画（アクションプラン）を策定している段階にある。ただベトナム政府は構造的な財政問題など解決すべき課題を多く抱えており、四輪車メーカーが期待する支援策については不透明な状況となっている。

#### 1)2035 年までのロードマップ(マスタープラン)の策定

2014 年 7 月に、ベトナム政府は「1168/QD TTg 2025 年までのベトナム自動車産業発展戦略及び 2035 年までのビジョン」を承認した。本ビジョンの中で、交通インフラ開発と整合的に自動車産業を発展させること、環境保護・省エネに関する要請に適した競争優位を持つ車両に関する需要を満たすために、世界の大手自動車生産グループとの連携・協力する方針を示している。また、乗用車については、「小型で燃費の良い車種に集

中する」としている。

図表 2-21 「1168/QDTTg 2025 年までのベトナム自動車産業発展戦略  
及び 2035 年までのビジョン」(抜粋)<sup>13</sup>

#### 1. 観点

- ア. 自動車産業は工業化 = 近代化事業の促進における重要な動力を創出する業種であり、安定的で一貫し、長期的な政策により発展を促進する必要がある。
- イ. 国内需要及び国の安全保障・国防上の需要を段階的に満たすため、全ての経済セクターに属する企業のポテンシャルを発揮し、自動車産業を発展させる。
- ウ. 2035 年までに自動車産業は経済社会に関する総合的效果、並びに環境に関する要請及び省エネの方向性を確保し、国内需要を満たし、世界の自動車生産ネットワークに参入し、多くの輸出額を得る。

#### 2. 戦略

交通インフラ開発と整合的に自動車産業を発展させる。消費政策及び環境保護・省エネに関する要請に適した、競争優位を持つ各車両に関する国内需要を基本的に満たすため、国内のすべての経済セクターの力を発揮し、世界の大手自動車生産グループとの連携・協力を重視する。世界の自動車生産ネットワークにおいて部品・付属品のサプライヤーになるための競争力を高める。国全体の経済構造を近代的な方向に転換させる動力を創出する。

#### 3. 優先製品群について(乗用車に関連する部分を抜粋)

##### (b) 9人乗りまでの乗用車に対して

交通インフラ及び国民の収入に適した小型で燃費の良い車種に集中する。

##### (d) 裾野産業に対して

いくつかの車種向けのトランスミッション、ギアボックス、エンジン、ボディといった重要部品が製造できるような技術を導入する。大手自動車メーカーとの協力を強化して、国際的な生産・サプライチェーン内での役割を果たすために、ベトナムが生産可能な部品・付属品の種類を選定し、これに基づいて先進的技術や輸出向け生産に投資する。

#### 4. 目標

##### (a) 総括的目標

ベトナム自動車産業を重要産業へと構築し、競争優位のある車種に関する国内市場需要を満たし、輸出に参入し、他の産業の発展を促進する動力を創出し、世界の自動車生産ネットワークにおける部品・付属品のサプライヤーとなるために競争力を高める。

<sup>13</sup> JETRO 仮訳([https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/world/asia/vn/business/pdf/1168QD-TTg.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/vn/business/pdf/1168QD-TTg.pdf))

(b) 具体的目標

国内生産台数は下記のとおり。

| 目標          | 2025 年まで    | 2035 年まで      |
|-------------|-------------|---------------|
| 生産台数合計      | 約 227,500 台 | 約 1,531,400 台 |
| 9 人乗りまでの乗用車 | 約 114,000 台 | 約 852,600 台   |
| 10人乗り以上のバス  | 約 14,200 台  | 約 84,400 台    |
| トラック        | 約 97,960 台  | 約 587,900 台   |
| 特殊車両        | 約 1,340 台   | 約 6,500 台     |

資料) JETRO 仮訳

自動車の優先車種に対する金融支援や優遇税制

ベトナム政府は 2016 年 2 月 4 日、首相決定 229 号 (229/QD-TTg) を公布・施行し、国内生産される自動車の優先車種に金融支援や優遇税制などを供与することを定めた。首相決定 229 号は、2014 年の首相決定 1168 号 (1168/2014/QD-TTg) による「2035 年を見据えた 2025 年までの自動車産業マスタープラン」や、2013 年の「2030 年を見据えた 2020 年までの自動車産業発展戦略」を補完するもの。

金融支援策として、自動車部品の生産や自動車組立への投資に対して、政府系金融機関であるベトナム開発銀行から融資を受けられるようにする。また、工業団地、経済特区、ハイテクパークでの固定資産を創出する自動車・自動車部品の生産向け輸入品目に対しては優遇税率が適用される。生産能力が年間 5 万台以上の案件や自動車部品の一部の生産案件については、自由貿易協定要件を尊重しつつ、最恵国優遇税率の適用が検討される。自動車部品生産への投資に対しては、用地確保でも優遇されるほか、大規模案件に対しては土地使用料の減免も検討される。上記の支援策とは別に、大規模案件には個別の支援措置も供与される<sup>14</sup>。

関税の引き下げ

ベトナムでは 9,000 万人を超える人口を背景に自動車市場への期待が高まっているが、2018 年の ASEAN 域内からの完成車輸入関税撤廃を前に、四輪車組み立て産業の存続が危ぶまれている。ベトナムは AFTA により ASEAN 域内からの完成車輸入関税には 2014 年の時点の 50%から 2018 年に 0%に引き下げられる予定となっている。

関税撤廃が実現すれば、内需の小さなベトナムで製造するよりも、タイやインドネシアからの輸入車の方が安く販売できると見込まれている。

<sup>14</sup> マークラインズ(2016 年 2 月)

図表 2-22 ASEAN 域内完成車輸入関税の引き下げ予定

| 年      | 関税率 |
|--------|-----|
| 2013 年 | 60% |
| 2014 年 | 50% |
| 2016 年 | 40% |
| 2017 年 | 30% |
| 2018 年 | 0%  |

## 6 . インド

### (1)環境規制の現状及び今後の動向

#### 排出ガス規制

インドの排出ガス規制は、適合する燃料品質の導入時期に関するロードマップが策定されており、ヒンディー語のインドを意味するバーラト（Bharat）を付けて呼ばれ、欧州の排出ガス規制とほとんど同等であるが、その適用時期は大幅に遅れている。

2010 年より、大都市においては Bharat Stage 4（Euro 4 相当）、全国では Bharat Stage 3（Euro 3 相当）が適用されている。

2017 年 4 月からはインド全国で Stage 4 が適用され、乗用車については、2019 年から Stage 5、2023 年から Stage 6 が適用される。現在のインドの環境規制は、最新のグローバル基準から 7～8 年遅れているが、段階的な排出ガス規制の強化により、その差を解消していく方針とされる。

#### 燃費規制

インドの燃費規制はエネルギー効率局（BEE：Bureau of Energy Efficiency）が管轄しており、小型車(車両総重量 3,500kg 以下、乗車定員 9 人以下のガソリン、ディーゼル、LPG /CNG を燃料とする乗用車)に対する燃費規制が 2016 年 4 月 1 日から適用される。

適用される規制内容は、「企業平均燃費」(CAFÉ：Corporate Average Fuel Economy)であり、各メーカーや輸入業者ごとに、販売した車両の加重平均重量をもとに、100km 走行するのに必要となる燃料をガソリン換算のリッター数として表す燃費規制値が設定される。算出式は以下のとおりである。

$$\text{燃費規制値} = ax(w-b)+c$$

ここで、w=加重平均の空車重量 (kg)、a、b 及び c は定数

定数 a：2016.4.1 から 0.0024、2021.4.1 から 0.002

定数 b：2016.4.1 から 1,037、2021.4.1 から 1,145

定数 c：2016.4.1 から 5.4922、2021.4.1 から 4.7694

上式に基づき、2017 年 4 月までに 5.49ℓ/100km（18.2km/ℓ：重量 1,037kg の場合）、2022 年 4 月までに 4.77ℓ/100km（21.0km/ℓ：重量 1,145kg の場合）の平均燃費を実現することを期待されている。法規の要件は、どの会計年度においても、平均燃費が各メーカーや輸入業者に対する燃費規制値を超えてはならないというものである。

なお、大型車に対する法規は検討段階である。

## (2) インセンティブ税制の現状及び今後の動向

インドにおける自動車に対する国内税としては、物品税と付加価値税があり、いずれも取得段階で一括して支払う方法となっているため、保有税は存在しない。また、使用段階では、燃料に対して物品税・付加価値税が課税される。

### 物品税

物品税は 2000 年以降引き下げられてきたが、特に小型車に対する税制優遇がなされている。具体的には、全長 4m 以下、エンジン排気量 1.5ℓ未満の場合は 12.5%であるのに対し、全長 4m を超えると 24%、エンジン排気量 1.5ℓ以上になると 27%に上昇する。また、ハイブリッド車は小型車と同率の 12.5%、電気自動車は 6%に税率が優遇されている。

図表 2-23 インドにおける自動車に対する物品税率

| 分類                                          | 税率    |
|---------------------------------------------|-------|
| 乗用車：全長 4m 以下、エンジン 1.5ℓ 未満                   | 12.5% |
| 乗用車：全長 4m 超、エンジン 1.5ℓ 未満                    | 24%   |
| 乗用車：全長 4m 超、エンジン 1.5ℓ 以上                    | 27%   |
| SUVs/MUVs：全長 4m 超、エンジン 1.5ℓ 超、最低地上高 170mm 超 | 30%   |
| ハイブリッド車                                     | 12.5% |
| 電気自動車(二輪/三輪車を含む)                            | 6%    |
| HV/EV 用の特定部品                                | 6%    |
| バス                                          | 12.5% |
| トラック                                        | 12.5% |
| 二輪車                                         | 12.5% |
| 三輪車                                         | 12.5% |

資料) SIAM(Society of Indian Automobile Manufacturers)資料

### 付加価値税

2005 年 4 月 1 日より、従来の州販売税(州内の取引に課税)に代わり、VAT(付加価値税)が導入された。これは、従来、各州で異なっていた州販売税の税率や仕組みを統一し、全国一律税率にするというものである。これまで州をまたいだ在庫の移動や他州業者への委託販売にも販売税が課されていたため二重三重に膨らんでいた課税負担を軽減する狙いもあった。

物品の製造及び販売における複数段階での付加価値が課税対象となる(サービスは非課税)。また、州内の販売のみに課税され、州を越える物品販売には中央売上税(CST、国税)が課せられる。基本税率は 12.5%から 14.5%だが、物品により異なる税率が適用される場合もあり、適用される税率は各州によっても異なる。中央売上税の税率は 2%である。

燃料課税については、石油製品に係る付加価値税は税率 20%が適用されるが、州によって異なる<sup>15</sup>。

GST (Goods and Services Tax)

インドでは VAT 導入後も、依然として中央政府と各州政府がさまざまな間接税を課税し、納税義務を負う企業の多大な負担、複数の間接税が累積課税されることによる価格形成の歪み、州間取引の阻害といった弊害が生じている。こうしたことから、インド政府は、Goods and Services Tax (以下「GST」という。)を導入し、インド国内において物品及びサービスに対して課される間接税の税率、手続等を統合することを目指している。

現モディ政権は、2016 年 4 月 1 日の GST 導入を目標に掲げているが、導入には憲法改正が必要で、州の権限に関する憲法改正は、連邦議会の上院・下院における各 3 分の 2 以上の賛成に加え、半数以上の州の州議会の批准が必要となる。GST 導入で各州政府は間接税収を失うため、間接税収への依存度が高い州ほど反対しており、憲法改正案は 2015 年 5 月 6 日に下院において 3 分の 2 以上の賛成を得たものの、現在、政権党であるインド人民党が過半数を占めていない上院における審議が難航している。このため、2016 年 4 月 1 日の GST 導入は困難な状況である。インド自動車工業会 (SIAM) は、自動車諸税を含めたすべての間接税を GST に統合すること、GST 導入後にいかなる新税も導入しないこと等を条件に、GST 導入に期待の意を示している。

---

<sup>15</sup> ジェトロ ([https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/invest\\_04.html#block3](https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/invest_04.html#block3))

## 7. まとめ

### (1) 各国における環境規制の現状及び今後の動向

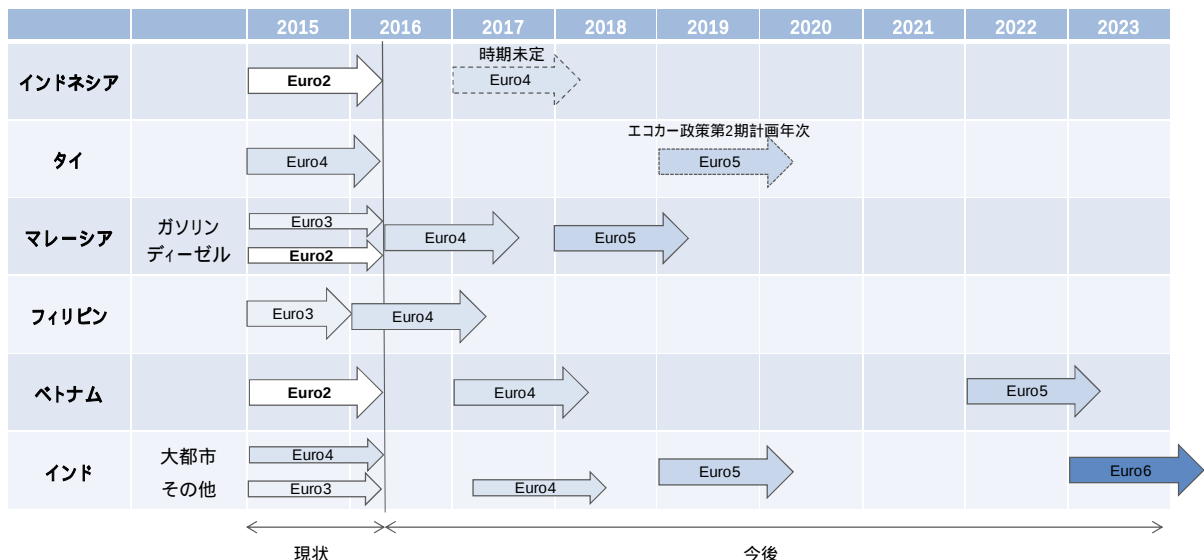
各国における環境規制の現状及び今後をまとめたものが図表 2-24、図表 2-25 である。排出ガス規制はタイ、マレーシア、フィリピンがやや先行しており、Euro4 が導入済みもしくは近日中に導入予定である。Euro5 については、マレーシアが最も早く 2018 年に導入予定である。一方、ベトナム、インドでは 2017 年に Euro4 が導入予定である。

燃費規制については、マレーシアとインドが導入済み、もしくは近日中に導入予定であるが、それ以外の各国では現時点で導入時期が具体化していない。

図表 2-24 各国における環境規制の現状及び今後の動向

|        | インドネシア                                                                                                                                                  | タイ                                                                                                                                            | マレーシア                                                                                                                                                                                                                      | フィリピン                                                                                                              | ベトナム                                                                                                                                               | インド                                                                                                                                                            |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 排出ガス規制 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■乗用車・小型トラック・大型車</li> <li>・現状: Euro2相当</li> <li>・Euro4への移行計画(当初予定2012年)は現時点で未実施</li> <li>ジャカルタ市は独自規制あり</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■新型の小型車</li> <li>・現状: Euro4相当</li> <li>■使用過程の小型車</li> <li>・ガソリン車とディーゼル車それぞれに独自のエミッション規制値あり。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ガソリン商用車、ガソリン乗用車</li> <li>・現状: Euro3相当</li> <li>・2016年: Euro4、2018年: Euro5導入予定</li> <li>■ディーゼル商用車、ディーゼル乗用車</li> <li>・現状: Euro2相当</li> <li>・2016年: Euro4、2018年: Euro5導入予定</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車</li> <li>・現状: Euro3相当</li> <li>・2016年よりEuro 4 適合車のみ販売及び登録可能</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車</li> <li>・現状: Euro2相当</li> <li>・2017.1.1までにEuro4相当、2022.1.1までにEuro5相当を適用(首相はそれぞれ一年前倒し目標を提示)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車</li> <li>・現状: 大都市ではEuro4相当、全国ではEuro3相当</li> <li>・2017.4から全国でEuro4、乗用車については2019年からEuro5、2023年からEuro6適用予定</li> </ul> |
| 燃費規制   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制なし</li> <li>・LCGCへの適合条件として設定</li> </ul>                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制なし</li> <li>・第2期エコカー政策の適用条件として設定</li> <li>・エネルギー省が燃費基準を提案中</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制あり</li> <li>・車体重量に応じて基準を設定(例: 800kg以下 = 4.5ℓ/100km、801~1,000kg = 5.0ℓ/100km)</li> </ul>                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制なし</li> <li>・公用車には排気量上限規制あり</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制なし</li> </ul>                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>■燃費規制あり(導入予定)</li> <li>・小型車(車両総重量3,500kg以下、乗車定員9人以下の乗用車)に対して2016.4.1から「企業平均燃費」規制を導入(2017.4、2022.4までに段階的強化)</li> </ul>   |

図表 2-25 各国における排出ガス規制の導入時期



図表 2-26 （参考）欧州における乗用車の排出規制の基準値

単位：g/km

| 段階    | 時期   | CO             |                | THC  | NMHC | NOx  |       | HC + NOx        |                | PM     |                |
|-------|------|----------------|----------------|------|------|------|-------|-----------------|----------------|--------|----------------|
|       |      | ガソリン           | ディーゼル          | ガソリン | ガソリン | ガソリン | ディーゼル | ガソリン            | ディーゼル          | ガソリン   | ディーゼル          |
| Euro1 | 1992 | 2.72<br>(3.16) | 2.72<br>(3.16) | -    | -    | -    | -     | 0.97<br>(1.13)- | 0.97<br>(1.13) | -      | 0.14<br>(0.18) |
| Euro2 | 1996 | 2.2            | 1.0            | -    | -    | -    | -     | 0.5             | 0.7            | -      | 0.08           |
| Euro3 | 2000 | 2.3            | 0.64           | 0.2  | -    | 0.15 | 0.5   | -               | 0.56           | -      | 0.05           |
| Euro4 | 2005 | 1.0            | 0.5            | 0.1  | -    | 0.08 | 0.25  | -               | 0.30           | -      | 0.025          |
| Euro5 | 2009 | 1.0            | 0.5            | 0.1  | 0.68 | 0.06 | 0.18  | -               | 0.230          | 0.005* | 0.005          |
|       | 2011 | -              | 0.5            | -    | -    | -    | 0.18  | -               | 0.230          | -      | 0.005          |
| Euro6 | 2014 | 1.0            | 0.5            | 0.1  | 0.68 | 0.06 | 0.08  | -               | 0.170          | 0.005* | 0.005          |

注）＊：直噴エンジン車のみ適用

CO：一酸化炭素      THC：全炭化水素      NMHC：非メタン炭化水素

NOx：窒素酸化物      HC：炭化水素      PM：粒子状物質

資料）THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “REGULATION (EC) No 715/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 June 2007”ほかより三菱UFJリサーチ＆コンサルティング作成

## (2) 各国におけるインセンティブ税制の現状及び今後の動向

各国におけるインセンティブ税制の現状及び今後をまとめたものが図表 2-27 である。

自動車取得時には各国とも価格の数十%程度の物品税等が課税されるが、その税率決定の基準は国ごとに特徴が見られる。フィリピンを除く各国は、いずれも車種と排気量が基準になっている。これに加え、タイでは2016年1月1日より燃費が基準の要素に加えられており、低燃費化の促進を強く意識した税体系に変更された。また、インドでは全長によって税率が大きく異なり、タイではピックアップトラックの税率が低く抑制されている。フィリピンは価格に応じて税率が変わる税体系となっている。

消費者が自動車を取得・保有する際のインセンティブ税制として、インドネシアでは一定の基準を満たす低価格エコカー（ガソリン車、ディーゼル車）の優遇措置が導入されている。これに対し、マレーシアやインド、フィリピンでは、ハイブリッド車・電気自動車が優遇措置の対象となっている。タイでは、ハイブリッド車・電気自動車に加え、ディーゼル車・天然ガス車が優遇対象となっている。

図表 2-27 各国におけるインセンティブ税制の現状及び今後の動向

|               | インドネシア                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | タイ                                                                                                                                                                                                                                                                                          | マレーシア                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | フィリピン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ベトナム                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | インド                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車関連諸税体系・税率等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・奢侈品販売税【国】10～125%（排気量、定員等別：1.5ℓ以下は10～30%）</li> <li>・自動車名義変更税【地】ジャカルタ州の場合、初回取得時10%</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税【地】ジャカルタ州の場合2～10%（台数累進）</li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車燃料税【地】例：5%、10%</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品税【国】乗用車10～50%、ピックアップ3～50%（排気量、車種、燃費別）</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul> </li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品税【国】60～105%（排気量、車種別）</li> <li>・物品・サービス税【国】（6%）</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路税【地】RM20～2,130（排気量別）</li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品・サービス税（ただし、ガソリンは0%）</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品税（従価税）：2～60%（価格別）</li> <li>・付加価値税：12%</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用者課金：1,400～12,000ペソ/年（登録年数、車重別）</li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品税（ガソリン4.35ペソ/ℓ、ディーゼル0ペソ/ℓ）</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・特別消費税（ET）【国】：24席以下の車種のみ45～60%（排気量別）</li> <li>・自動車登録料：車両価格の10-15%</li> <li>・VAT【国】：10%</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路使用税：10席未満の車両のみ。年156～216万VDN</li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■取得段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物品税【国】6～30%（排気量、車種、全長等別）</li> <li>・VAT（付加価値税）【地】州内の販売に対し基本税率12.5～14.5%（州を越える販売には中央売上税（CST）【国】）</li> <li>■保有段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> </li> <li>■使用段階 <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料課税：物品税・付加価値税（20%）</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> |
| インセンティブ税制     | <ul style="list-style-type: none"> <li>■LCGC車両（Low Cost Green Car）への優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・奢侈品販売税10%減免（要件）</li> <li>□排気量：ガソリン車1.2ℓ以下、ディーゼル車1.5ℓ以下</li> <li>□燃費効率：20km/ℓ以上走行可能</li> <li>□その他（最小回転半径、現地調達率、価格）</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■物品税における優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車に対する物品税体系が排気量ベースからCO<sub>2</sub>排出ベースに変更</li> <li>・3,000CC以下の乗用車は25～40%に対し、エコカー12～17%、ハイブリッド10～30%に減免</li> <li>・アクティブセーフティの標準装備を税率優遇の条件化</li> </ul> </li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■国内組立のハイブリッドカー、電気自動車への優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・EEVの現地組立・製造促進（事業者向け）</li> <li>・現地組立・製造したEEVの購入促進（消費者向け：物品税50%の減免等）</li> <li>・EEV向けの関連部品の製造促進（事業者向け）</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■電気、ハイブリッド、再生可能エネルギー、天然圧縮ガス・液体天然ガス及びLNG車等の優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・製造・組立て・輸入・販売に係る輸入関税・物品税・付加価値税が免除</li> <li>・ユーザーの自動車利用者課金が免除（2014年から9年間の時限措置）</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>■国内生産される優先車種への金融支援や優遇税制 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車・自動車部品の生産向け輸入品目への優遇税率等</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■物品税の優遇措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型車：全長4m以下、排気量1.5ℓ未満は12.5%に対し、全長4m超は24%、排気量1.5ℓ以上は27%に上昇</li> <li>・ハイブリッド車は12.5%、電気自動車は6%に優遇</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                            |

### 第 3 章 各国における販売車種構成、消費者が車を選択する際の要素

#### 1. インドネシア

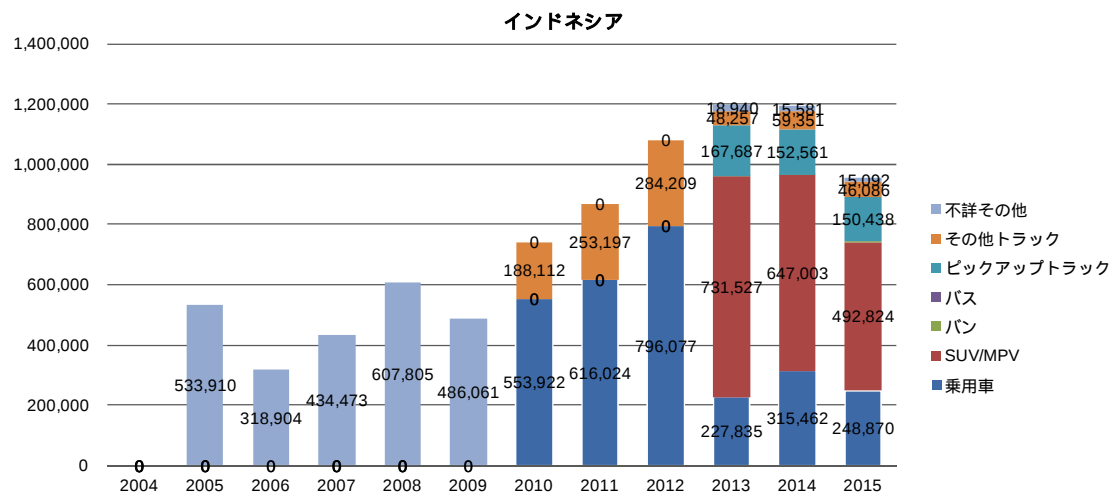
##### (1) 車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

###### 車種別販売台数の推移

インドネシアでは、2014 年の自動車販売台数は約 120 万台で、2008 年と比較して約 2 倍に増加したが、2015 年には約 100 万台に減少した。

このうち、乗用車と SUV/MPV が 8 割を占めており、その増加が自動車全体の増加を牽引している。中でも SUV/MPV の比率が高く、全体の 5 割強を占めている。また、商用車ではピックアップトラックの比率が高い。

図表 3-1 インドネシアにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) 2008年までは輸入販売台数を含まず。2009年以降は登録台数で、輸入販売台数を含む。

出典が異なるため、各国自工会などの発表とは台数が異なる場合がある。

車種区分は以下のとおり。(以下同様)

SUV: Sport Utility Vehicle (スポーツ用多用途車)、一般に悪路走破性が高い。

MPV: Multi Purpose Vehicle (多目的車、ミニバン)、車高の高い1.5~2BOXワゴン。

バン: 屋根付き貨物用車両。1BOX (キャブオーバー型)、2BOX (ボンネット型) を問わない。

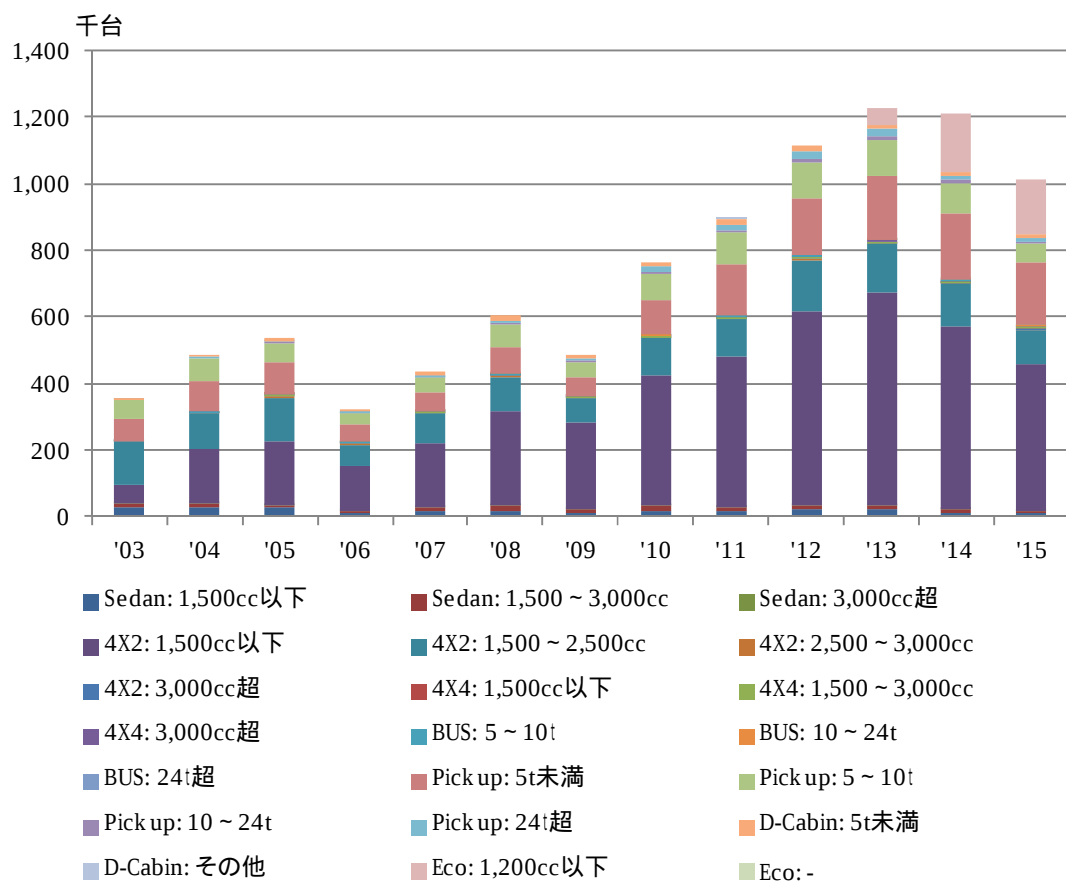
ピックアップトラック: 開放式の荷台を有するボンネット型の小型トラック。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

###### 排気量・重量別販売実績推移

排気量・重量別で販売台数を見てみると、4X2 タイプ(乗用車)の1,500cc 以下が最も販売数量が大きく、全体の 43.3%を占める。次いで、ピックアップトラックタイプ(商用車)の 5t 未満のカテゴリの車両が 18.4%を占める。2013 年度より新しくカテゴリとして加わったエコカータイプ(LCGC)が市場を大きく伸ばしており、16.3%のシェアを獲得するまでに至っている。

図表 3-2 インドネシアにおける自動車販売台数(排気量・重量別)の推移



| カテゴリ          | ガソリン車           | ディーゼル車          | '03     | '04     | '05     | '06     | '07     | '08     | '09     | '10     | '11     | '12       | '13       | '14       | '15       | '15シェア |
|---------------|-----------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Sedan Type    | 1,500cc以下       | 1,500cc以下       | 26,139  | 27,299  | 25,006  | 10,241  | 16,207  | 18,753  | 11,779  | 18,355  | 14,236  | 18,998    | 18,982    | 11,126    | 8,530     | 0.8%   |
|               | 1,500 ~ 3,000cc | 1,500 ~ 2,500cc | 12,609  | 12,892  | 10,164  | 7,188   | 10,974  | 15,284  | 10,068  | 14,080  | 11,013  | 14,754    | 14,826    | 10,113    | 8,312     | 0.8%   |
|               | 3,000cc超        | 2,500cc超        | 177     | 290     | 199     | 136     | 200     | 263     | 253     | 693     | 492     | 469       | 391       | 375       | 580       | 0.1%   |
| 4X2 Type      | 1,500cc以下       | 1,500cc以下       | 55,818  | 160,991 | 189,845 | 136,793 | 194,422 | 279,051 | 257,507 | 389,712 | 452,669 | 583,107   | 637,675   | 551,175   | 438,832   | 43.3%  |
|               | 1,500 ~ 2,500cc | 1,500 ~ 2,500cc | 128,683 | 108,858 | 132,842 | 62,205  | 87,527  | 105,822 | 74,652  | 111,874 | 113,252 | 152,282   | 147,384   | 126,339   | 104,887   | 10.4%  |
|               | 2,500 ~ 3,000cc | -               | 1,530   | 319     | 3,110   | 3,489   | 2,359   | 2,702   | 2,214   | 2,801   | 3,478   | 3,130     | 2,346     | 1,739     | 886       | 0.1%   |
|               | 3,000cc超        | 2,500cc超        | 2       | 974     | 1,358   | 1,147   | 1,425   | 1,215   | 680     | 123     | 369     | 649       | 307       | 603       | 450       | 0.0%   |
| 4X4 Type      | 1,500cc以下       | 1,500cc以下       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 0         | 15        | 45        | 0.0%   |
|               | 1,500 ~ 3,000cc | 1,500 ~ 2,500cc | 905     | 982     | 1,663   | 1,029   | 1,479   | 1,707   | 1,653   | 3,070   | 3,847   | 5,653     | 4,914     | 4,226     | 7,735     | 0.8%   |
|               | 3,000cc超        | 2,500cc超        | 205     | 260     | 132     | 159     | 176     | 470     | 531     | 767     | 1,674   | 1,743     | 1,502     | 1,633     | 973       | 0.1%   |
| BUS           | 5 ~ 10t         | 5 ~ 10t         | 1,529   | 2,153   | 1,264   | 1,009   | 896     | 1,651   | 1,167   | 2,058   | 2,468   | 2,191     | 1,644     | 2,268     | 1,732     | 0.2%   |
|               | 10 ~ 24t        | 10 ~ 24t        | 0       | 0       | 1,028   | 552     | 804     | 1,210   | 1,302   | 2,119   | 1,385   | 2,281     | 2,410     | 1,566     | 2,011     | 0.2%   |
|               | 24t超            | 24t超            | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 0         | 0         | 0         | 0.0%   |
| Pick up Truck | 5t未満            | 5t未満            | 65,771  | 92,899  | 97,815  | 51,583  | 55,706  | 80,099  | 55,373  | 104,263 | 150,254 | 168,354   | 191,392   | 197,147   | 186,081   | 18.4%  |
|               | 5 ~ 10t         | 5 ~ 10t         | 56,299  | 67,940  | 55,601  | 32,183  | 43,651  | 66,258  | 45,760  | 80,933  | 96,434  | 109,733   | 109,447   | 94,187    | 59,512    | 5.9%   |
|               | 10 ~ 24t        | 10 ~ 24t        |         |         | 3,887   | 3,160   | 3,427   | 5,302   | 4,582   | 6,632   | 7,890   | 12,756    | 10,125    | 8,575     | 5,815     | 0.6%   |
|               | 24t超            | 24t超            | 1,064   | 3,162   | 3,946   | 2,614   | 5,774   | 10,088  | 6,028   | 12,826  | 15,627  | 20,766    | 19,943    | 13,334    | 9,442     | 0.9%   |
| Double Cabin  | 5t未満            | 5t未満            | 3,898   | 4,129   | 6,057   | 5,416   | 8,314   | 13,899  | 9,969   | 14,404  | 17,815  | 19,364    | 15,433    | 11,487    | 12,034    | 1.2%   |
|               | その他             | その他             | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 1,261   | 0         | 0         | 0         | 0         | 0.0%   |
| エコカー          | 1,200cc以下       | -               | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 51,180    | 172,120   | 165,434   | 16.3%  |
|               | -               | 1,500cc以下       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 0         | 0         | 0         | 0.0%   |
| 合計            |                 |                 | 354,629 | 483,148 | 533,917 | 318,904 | 433,341 | 603,774 | 483,518 | 764,710 | 894,164 | 1,116,230 | 1,229,901 | 1,208,028 | 1,013,291 | 100.0% |

資料 )GAKINDO(インドネシア自動車協会)資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

### 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、最も販売数量の多い 4X2 タイプ(乗用車)では、トヨタ Avanza / ダイハツ Xenia、ホンダ Mobilio、トヨタ Innova、スズキ Ertiga といったミニバンタイプが上位を占めている。続いて、エコカータイプ(LCGC)に分類されるトヨタ Agya / ダイハツ AYLA、ホンダ Brio といった小型ハッチバック車があげられる。また、商用車タイプでは、小型トラックのダイハツ Gran Max、スズキ Carry、三菱 Colt T120 SS 等が上位となっている。

上位 20 位までの全モデルとも日本車であり、特にトヨタグループのトヨタ、ダイハツ 2 社が 9 モデル、ホンダが 4 モデル、スズキも 3 モデルがランクインしている。

図表 3-3 インドネシアにおける車名別自動車販売台数(2015 年)

| 順位 | メーカー   | 車名                  | 車種・セグメント | ボディタイプ             | 排気量      | 販売台数    |
|----|--------|---------------------|----------|--------------------|----------|---------|
| 1  | トヨタ    | Avanza              | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.5, 1.3 | 134,374 |
| 2  | ダイハツ   | Gran Max            | 小型トラック   | キャブ オーバートラック       | 1.5, 1.3 | 59,306  |
| 3  | トヨタ    | Agya                | 乗用車A     | 5ドアハッチバック          | 1.0      | 56,404  |
| 4  | スズキ    | Carry               | 小型トラック   | キャブ オーバートラック/7-9人乗 | 1.5      | 47,311  |
| 5  | ホンダ    | Mobilio             | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.5      | 45,524  |
| 6  | トヨタ    | Innova              | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 2.4DT    | 41,576  |
| 7  | ホンダ    | Brio                | 乗用車A     | 5ドアハッチバック          | 1.2      | 39,999  |
| 8  | ダイハツ   | Xenia               | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.3, 1.0 | 37,568  |
| 9  | ホンダ    | HR-V                | SUV      | 5ドアハッチバック          | 1.8, 1.5 | 35,352  |
| 10 | ダイハツ   | AYLA                | 乗用車A     | 5ドアハッチバック          | 1.0      | 34,540  |
| 11 | スズキ    | Ertiga              | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.4      | 30,839  |
| 12 | 三菱     | Colt T120 SS        | 小型トラック   | キャブ オーバートラック       | 1.5      | 26,879  |
| 13 | トヨタ    | Rush                | SUV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.5      | 26,064  |
| 14 | 三菱     | L300                | 小型トラック   | キャブ オーバートラック       | 2.5DT    | 22,679  |
| 15 | Datsun | Go/Go+              | 乗用車B     | 5ドアハッチバック/7人乗ミニバン  | 1.2      | 19,664  |
| 16 | 日産     | Livina/Grand Livina | MPV      | 5ドア7人乗ミニバン         | 1.5      | 19,547  |
| 17 | トヨタ    | Vitz (Yaris)        | 乗用車B     | 4ドアセダン             | 1.5, 1.3 | 19,202  |
| 18 | スズキ    | APV                 | MPV      | 5ドア7/8人乗ミニバン       | 1.5      | 17,522  |
| 19 | ホンダ    | Fit (Jazz)          | 乗用車B     | 5ドアハッチバック          | 1.5      | 17,475  |
| 20 | トヨタ    | Vios                | 乗用車B     | 4ドアセダン             | 1.5      | 17,420  |

注) セグメントの分類基準は、欧州の基準を踏まえ、概ね以下のとおりとした。ただし、各モデルの特性等に応じ、必ずしも下記基準によらない場合がある。(以下同様)

- A : 概ね全長3,750mm以下、排気量0.6 ~ 1.3ℓ
- B : 概ね全長3,750 ~ 4,200mm、排気量1.0 ~ 1.5ℓ
- C : 概ね全長4,200 ~ 4,600mm、排気量1.5 ~ 2.05ℓ
- D : 概ね全長4,600 ~ 4,800mm、排気量2.0 ~ 3.0ℓ
- E : 概ね全長4,800 ~ 5,000mm、排気量3.0ℓ以上
- F : 概ね全長5,000mm以上、排気量4.0ℓ以上

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### メーカー別販売台数の推移

メーカー別に見ると、2015 年時点でトヨタ（35.0％）及びダイハツ（16.9％）のトヨタグループが1位、2位を占め、合わせて5割超のシェアを持っている。次いで、ホンダ、スズキ、三菱、日産、いすゞ、マツダと8位までを日系メーカーが独占しており、全体でも95%のシェアを占めている。

図表 3-4 インドネシアにおける自動車販売台数(メーカー別上位 15 位)の推移

|              | 2010    | 2011    | 2012      | 2013      | 2014      | 2015    | 2015シェア |
|--------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| トヨタ          | 280,989 | 311,136 | 401,231   | 442,202   | 401,632   | 333,709 | 35.0%   |
| ダイハツ         | 118,591 | 139,544 | 163,582   | 186,358   | 176,028   | 161,382 | 16.9%   |
| ホンダ          | 61,336  | 45,416  | 67,843    | 98,368    | 160,417   | 153,621 | 16.1%   |
| スズキ          | 71,210  | 94,569  | 126,808   | 163,365   | 165,405   | 117,457 | 12.3%   |
| 三菱           | 55,652  | 74,390  | 85,823    | 93,880    | 84,731    | 60,928  | 6.4%    |
| 日産           | 37,542  | 56,193  | 70,991    | 82,367    | 80,391    | 57,341  | 6.0%    |
| いすゞ          | 23,923  | 27,924  | 31,237    | 14,896    | 11,561    | 13,187  | 1.4%    |
| マツダ          | 4,503   | 8,933   | 12,137    | 17,525    | 19,235    | 12,543  | 1.3%    |
| Daimler グループ | 3,952   | 4,405   | 4,442     | 6,451     | 8,754     | 6,627   | 0.7%    |
| Ford グループ    | 8,877   | 15,670  | 13,038    | 20,652    | 20,686    | 6,057   | 0.6%    |
| 現代-起亜自動車グループ | 11,591  | 14,632  | 19,218    | 13,549    | 10,636    | 4,880   | 0.5%    |
| GM グループ      | 4,508   | 4,658   | 5,398     | 29,701    | 28,111    | 4,363   | 0.5%    |
| BMW グループ     | 1,240   | 1,588   | 2,528     | 3,448     | 5,600     | 3,680   | 0.4%    |
| VWグループ       | 534     | 1,030   | 1,472     | 2,013     | 2,852     | 1,461   | 0.2%    |
| スバル          | 0       | 252     | 296       | 434       | 547       | 741     | 0.1%    |
| その他          | 57,586  | 68,881  | 74,242    | 21,166    | 15,256    | 16,341  | 1.7%    |
| 日系メーカー計      | 708,318 | 822,905 | 1,029,233 | 1,099,395 | 1,099,947 | 910,909 | 95.5%   |
| 日系メーカーシェア    | 95.5%   | 94.7%   | 95.3%     | 91.9%     | 92.3%     | 95.5%   | 95.5%   |
| 合計           | 742,034 | 869,221 | 1,080,286 | 1,196,375 | 1,191,842 | 954,318 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

図表 3-5 インドネシアにおける自動車販売台数の推移(メーカー別)

| メーカー別     | 2010    | 2011    | 2012      | 2013      | 2014      | 2014<br>シェア |
|-----------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| トヨタ自動車    | 280,989 | 311,136 | 406,026   | 434,854   | 399,746   | 33.1%       |
| ダイハツ      | 118,591 | 139,544 | 162,742   | 185,942   | 185,226   | 15.3%       |
| ホンダ       | 61,336  | 45,416  | 69,320    | 91,493    | 159,147   | 13.2%       |
| スズキ       | 71,210  | 94,569  | 126,577   | 164,004   | 154,923   | 12.8%       |
| 三菱自動車     | 106,483 | 134,416 | 148,918   | 157,352   | 141,968   | 11.8%       |
| 日野自動車     | 21,297  | 24,652  | 34,472    | 34,207    | 49,013    | 4.1%        |
| 日産        | 37,542  | 56,193  | 67,179    | 61,128    | 33,806    | 2.8%        |
| いすゞ       | 24,012  | 28,746  | 33,165    | 31,527    | 28,278    | 2.3%        |
| フォード      | 8,871   | 15,670  | 11,958    | 9,907     | 12,008    | 1.0%        |
| GM        | 4,508   | 4,658   | 5,643     | 15,649    | 10,018    | 0.8%        |
| マツダ       | 6,012   | 8,933   | 12,391    | 11,239    | 9,230     | 0.8%        |
| 起亜自動車     | 6,550   | 9,081   | 13,651    | 12,121    | 8,936     | 0.7%        |
| メルセデス・ベンツ | 4,618   | 4,809   | 4,608     | 4,973     | 3,612     | 0.3%        |
| BMW       | 1,240   | 1,588   | 2,530     | 2,920     | 3,057     | 0.3%        |
| 現代自動車     | 5,041   | 5,551   | 6,384     | 3,869     | 2,287     | 0.2%        |
| タタ自動車     | 93      | 104     | 106       | 249       | 1,222     | 0.1%        |
| フィアット     | 120     | 882     | 485       | 819       | 1,172     | 0.1%        |
| フォルクスワーゲン | 388     | 696     | 1,146     | 1,377     | 1,082     | 0.1%        |
| ボルボ       | 2,741   | 3,059   | 2,948     | 1,984     | 1,047     | 0.1%        |
| 富士重工業     | 0       | 252     | 321       | 1,210     | 828       | 0.1%        |
| プロトン      | 2,126   | 1,926   | 2,263     | 1,088     | 523       | 0.0%        |
| アウディ      | 146     | 334     | 432       | 410       | 346       | 0.0%        |
| ルノー       | 0       | 0       | 0         | 37        | 234       | 0.0%        |
| 第一汽車      | 0       | 0       | 678       | 428       | 204       | 0.0%        |
| マン トラック   | 0       | 378     | 329       | 185       | 109       | 0.0%        |
| ブジョー      | 110     | 188     | 333       | 270       | 65        | 0.0%        |
| 北京汽車      | 158     | 176     | 178       | 71        | 0         | 0.0%        |
| 吉利汽車      | 0       | 1,022   | 1,232     | 498       | 0         | 0.0%        |
| 奇瑞汽車      | 528     | 185     | 215       | 0         | 0         | 0.0%        |
| 合計販売台数    | 764,710 | 894,164 | 1,116,230 | 1,229,811 | 1,208,087 | 100.0%      |

資料) GAIKINDO(インドネシア自動車協会)資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング  
作成

\*2013年および2014年の販売台数合計値が図表 3-2と異なるが原文のまま記載

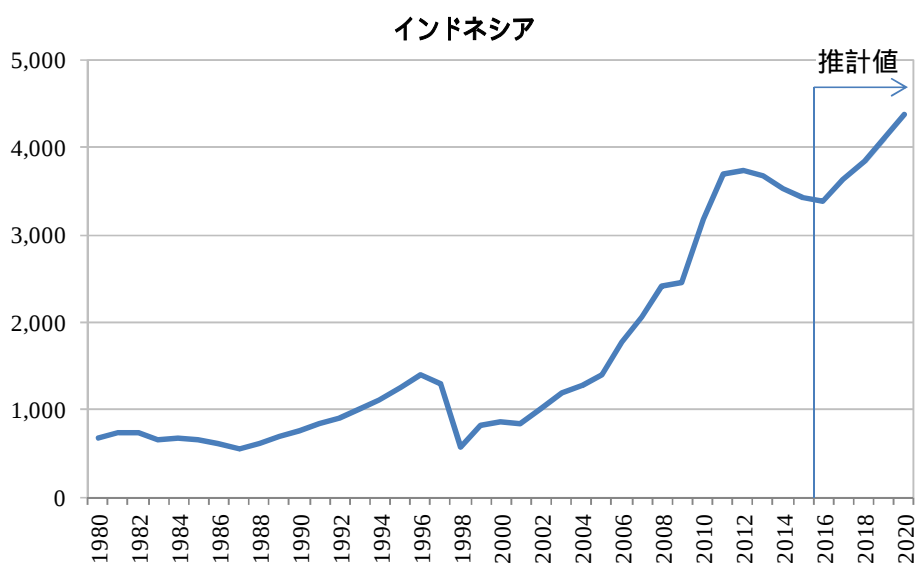
## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

### 所得水準の変化

インドネシアにおける昨今の景気不安を背景に、直近では一人当たり GDP は落ち込んでいるものの、中長期的には上昇していく見込み。

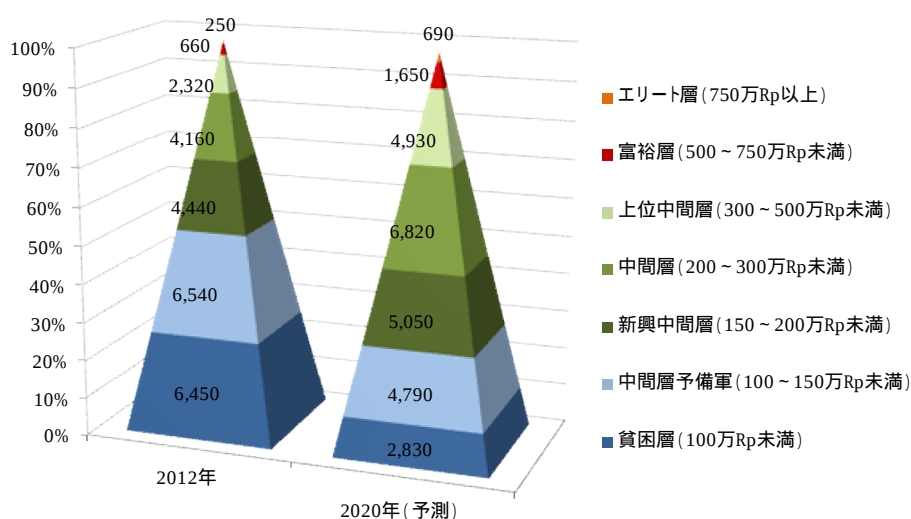
バイクから自動車の購入ヘシフトすると言われている一人当たり GDP の目安である 3,000US\$を 2010 年には超え、直近で 3,500US\$程度に達している。前項の販売台数との比較でも分かるとおり、3,000US\$を超えた頃を境に販売台数は急速に伸長している。

図表 3-6 1人当たり GDP の推移(US\$ベース)



資料) IMF 「World Economic Outlook Database, October 2015」

図表 3-7 インドネシアにおける所得層別人口構成の推移(万人、%)



資料) ポストンコンサルティング「インドネシアの中間・富裕層は急増」より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

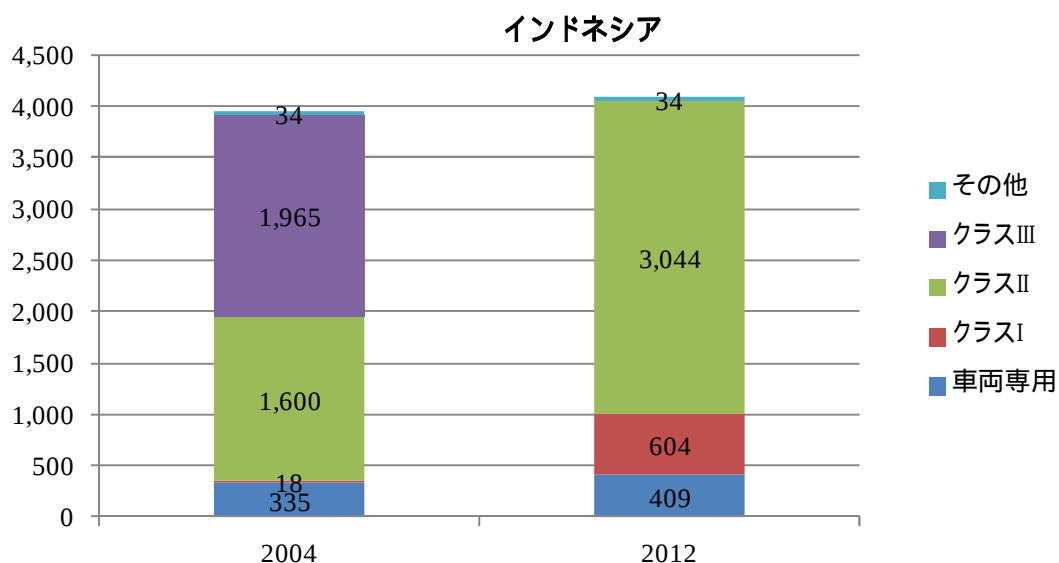
## 道路環境

インドネシアの道路延長は 496,607km(2010 年)、1km<sup>2</sup> 当たり道路延長は 0.26km で、これは日本の 1km<sup>2</sup> 当たり道路延長 0.90km よりかなり少ない。

道路舗装率は 57.00%(2010 年)であり、インドとほぼ同水準である。

ADB によるクラス区別の道路延長の推移をみると、2004 年には最低限の基準を満たす「クラスⅢ」が約半数を占めていたが、2012 年には「クラスⅢ」がほとんどなくなり、「クラスⅡ」もしくは「クラスⅠ」に変わっており、道路整備が急速に進展していることがうかがえる。

図表 3-8 道路延長(クラス区別)の推移(km)



注) クラスⅠ: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスⅡ: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスⅢ: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB 「Key Indicators 2015」

## 自動車取得資金のファイナンス事情

主要な販売金融会社におけるローンの頭金ならびに貸出金利は以下のとおり。頭金は 25%と設定している会社が多く、金利は 11～19%前後と各社により違いが大きい。

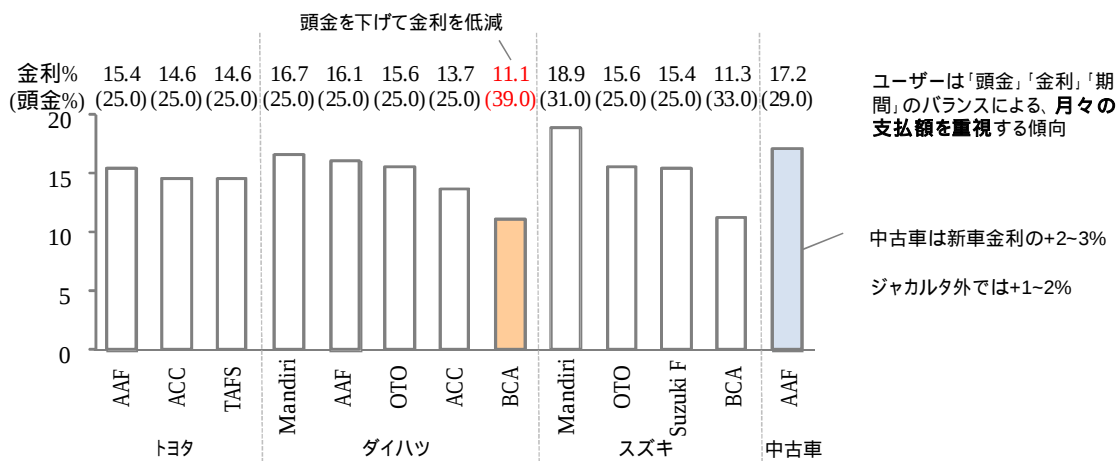
インドネシア金融サービス庁(OJK: Otoritas Jasa Keuangan)による指導により、頭金は 25%を下限として設定されている。ユーザーは金利の低さを見て選択するというよりも、月間の支払金額を重視する傾向が高い。そのため、販売金融会社はユーザーの支払能力を審査しつつ、頭金の割合、金利、貸出期間などを調整していることがその背景にあると考えられる。

一方、ジャカルタ郊外においてはジャカルタ市内と比較し、競争が緩やかであること(金利競争が不要)、回収リスクが高まる(所得、物理的回収の困難さ)ことから貸出金利はジ

ジャカルタと比較し1~2%高くなっている。

また、中古車市場では新車の貸出金利と比べ、2~3%高い金利設定となっている。

図表 3-9 主要販売金融会社の頭金と金利



資料) 各社ホームページより三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## 中古車市場

### 1) インドネシアの中古車市場規模概観

インドネシアにおける中古車市場に関する統計データは把握されておらず、正確な数字の確認は困難である。GAIKINDO(インドネシア自動車協会)によると2015年時点における自動車保有台数は約2,100万台と言われているため、先述のとおり平均約10年間利用されたとした場合、年間で中古車が約210万台市場に供給または廃棄される計算となる。

### 2) 中古車価格の下落

毎年多くの台数が中古車市場または廃棄に回ることが考えられる一方、中古車価格は高値で安定していたと言われている<sup>16</sup>。すなわち、中古車の需要に対し、供給が不足していたと考えられる。

2013年より販売が開始されたLCGCにより、中古車の価格は低下傾向にある。新車の購入は難しく中古車を購入していた層がLCGCに流れていることが大きな要因の一つと言われている。

### 3) 地方への流入

インドネシア政府は車齢10年を超えた中古車の乗り入れ規制を2017年に導入する見

<sup>16</sup> エマージングマーケット 2015年2月24日付「インドネシアの中古車乗り入れ規制での影響」

込みである。先述のとおり、本規制は環境対策ならびに渋滞緩和を目的としたものであるが、この規制が導入されると10年を超えた中古車の行き場がなくなる。その結果、中古車市場が活性化すると同時に、都市圏に滞留できない中古車が地方への流入が加速するものと考えられる。

#### 車検制度

インドネシアでは商用車(バス、公共交通機関として使用される車両、商用トラック)にのみ車検義務が適用されており、乗用車には車検義務がない。そのため、老朽化した乗用車が継続的に利用されるケースも多く、燃費効率の悪化を招いている。(乗用車に対しては、ジャカルタ特別州のみ6ヶ月ごとに排出ガスチェックを行う義務有)

図表 3-10 車検制度の概要

|      | 商用車                                                                                                             | 乗用車                                                                                   |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 車検義務 | ・ 6ヶ月ごと                                                                                                         | ・ 車検義務なし(ただし、ジャカルタ特別州のみ、6ヶ月ごとに以下の排出ガスチェックを実施)                                         |
| 手 順  | 1) Vehicle Inspection Office に車検申請<br>2) 必要書類の確認<br>3) 車両識別(エンジン番号、プレート番号、車検番号、フレーム番号)<br>4) 洗車後、各項目を検査         | ・ BPLHD DKI Jakarta(ジャカルタ首都特別州環境管理局)認定のディーラーにより実施<br>・ 有効期間は6カ月<br>・ 合格した場合は車両にシールを添付 |
| 車検項目 | 1) ブレーキテスト<br>2) サイドスリップ検査<br>3) 警笛<br>4) ヘッドライト検査<br>5) スピードメーター検査<br>6) 排出ガス検査<br>7) 騒音<br>8) 舵取り装置<br>9) タイヤ | ・ 大気汚染物質の計測<br>(計測されたデータはオンラインでBPLHDに蓄積)                                              |
| 罰則規定 | ・ 検査証明書を取得していない自動車を運転した場合、6カ月以下の禁固刑または600万ルピア以下の罰金<br>・ 検査証明書を取得していても、それを携帯せずに運転をした場合は2ヶ月以下の禁固刑または200万ルピア以下の罰金  | ・ シール添付がない場合は罰金                                                                       |
| 備 考  | ・ バス、公共交通機関として使用される車両、商用トラックを対象                                                                                 | ・ 形骸化の懸念有                                                                             |

資料)財団法人自動車研究所「道路交通セクターにおけるCO2排出量削減のための調査報告書」  
(平成23年3月)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 自動車利用形態

### 1)自動車利用率

#### ア)走行距離の長さで車両の老朽化

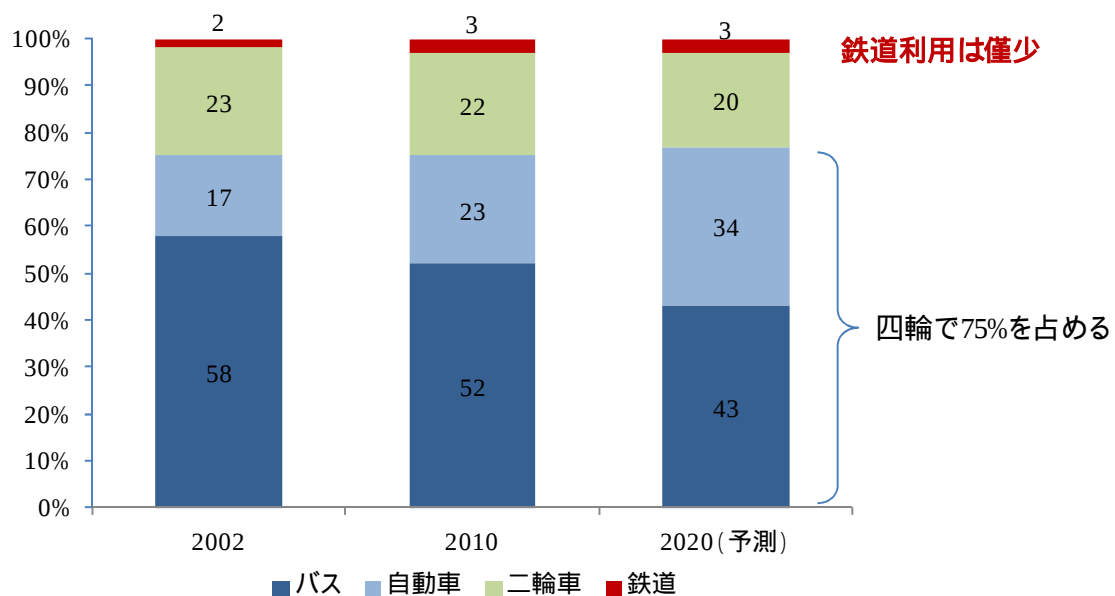
財団法人自動車研究所「道路交通セクターにおけるCO<sub>2</sub>排出量削減のための調査報告書」(平成23年3月)によると、ジャカルタにおける年間走行距離は約20,000～30,000km/年であり、日本における年間平均走行距離約9,000km/年と比べ数倍に上るといふ。その上、生涯走行距離は200,000～300,000km/年に上ると言われており、平均10年は利用される計算となる。

その結果、走行距離が長い上に、利用年数も長くなり、利用距離に応じ老朽化の進んだ燃費効率の悪い車両が走行している状況となっている。裏を返すと、仮に今後新車に対する燃費規制の強化を図った場合でも、規制に適合した車両にとって代わるまでには約10年間はかかる計算となる。

### イ)自動車依存型の都市生活

上記の背景には鉄道インフラの未発達による自動車依存型の都市生活がある。やや古い資料ではあるが、ジャカルタ首都圏において鉄道を利用する市民はごく僅かであり、多くの人が四輪または二輪による移動を行っている。そのため、後述するとおり、自動車の燃費効率への志向性が高い結果となっている。

図表 3-11 ジャカルタ首都圏における利用交通機関



資料) JICA「ジャカルタ首都圏総合交通計画調査フェーズ2」2004

## 2) 慢性的な渋滞の発生と渋滞緩和策

インドネシア・ジャカルタにおける渋滞は世界でも名を馳せているほど酷く、慢性的に発生している。他のアジアの中心都市と比較しても、MRTなどの公共交通機関が少なく、殆どの場合、自動車交通となっている。

渋滞解消の施策として、1992年より「3 in 1 制度(指定の幹線道路ではタクシー・バスを除く乗用車で3人以上乗っていないといけない制度。朝 7:00～10:00、夕方 16:00～18:00 に適用)」が導入された。幹線道路における渋滞は多少解消したものの、幹線道路の周辺の混雑悪化を招いている。さらにジョッキーと呼ばれるアルバイトが幹線道路脇の道に立ち並び、規制の抜け道をつき 3 名以上となるように車両に乗り込む仕事が発生している。

2012 年 12 月、当時ジャカルタ特別州の州知事であったジョコ・ウィドド現大統領が 2013 年 3 月までに 3 in 1 制度を廃止すると宣言。代替策としてナンバープレート規制案を提示した。本代替案は平日 6:00～8:00 までの間、指定幹線道路において奇数日には奇数のナンバープレートの車両のみが利用でき、偶数日には偶数のナンバープレートの車両が利用できる規制である。しかしながら、ジョッキーの仕事は低所得者層を中心に行われていることから大反発があり、導入を断念。現時点においても、3 in 1 制度は継続している。

Bisnis Indonesia(2015 年 1 月 15 日付)によると、車齢 10 年を超えた中古車の乗り入れ規制が 2017 年に実施される見込みとなっている。本規制は車体の老朽化に伴う排出ガス・燃費効率の悪化を是正すると同時に、ジャカルタにおける渋滞緩和を目的としている。中古車の購買層は LCGC の購買層と一致してくることから、LCGC の普及を図りたい狙いもある。

図表 3-12 ジャカルタ特別州における主な渋滞緩和策概要

| 年            | 主な渋滞緩和策                                                                |
|--------------|------------------------------------------------------------------------|
| 1992         | ● 3 in 1 制度の導入<br>(指定の幹線道路ではタクシー・バスを除く乗用車で 3 人以上乗っていないといけない制度)         |
| 2012         | ● ナンバープレート規制案の導入発表 後日撤回<br>(奇数日には奇数のナンバープレート、偶数日には偶数ナンバープレートの車両のみ利用可へ) |
| 2017<br>(予定) | ● 車齢 10 年超の中古車乗り入れ規制<br>(排出ガス、平均燃費率の向上など環境面での配慮を示すと同時に、ジャカルタ市内の交通量低減へ) |

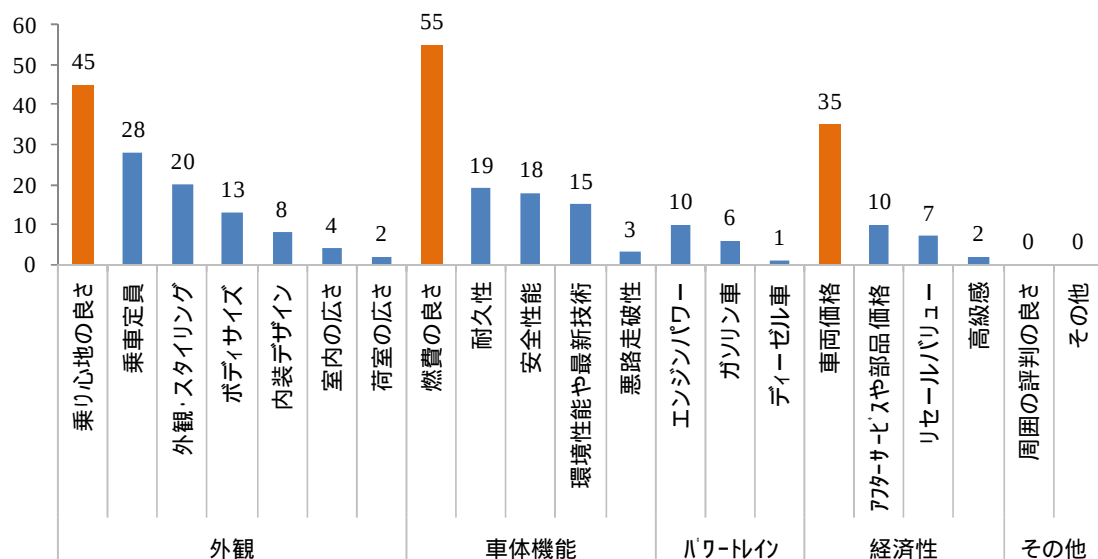
資料) 各種資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング

## 消費者の志向性

自動車を購入する際のポイントを見てみると、上位3位に「燃費の良さ」「乗り心地の良さ」「車両価格」が入っている。これまで議論してきたとおり、インドネシア、特にジャカルタにおいては電車などの公共交通機関の発達が不十分であることから、自動車の走行距離が長く、さらに長期間に亘って利用されている。さらに、慢性的な渋滞に見舞われていること、十分な車検制度が整っておらずメンテナンスが行き届いていないこと、燃費規制も緩やかであることから、低燃費自動車を利用している実態があり、燃費に対する志向性が高まっているものと考えられる。

また、長時間車内にいることになるため、乗り心地の良さを重視する傾向が強いものと考えられる。

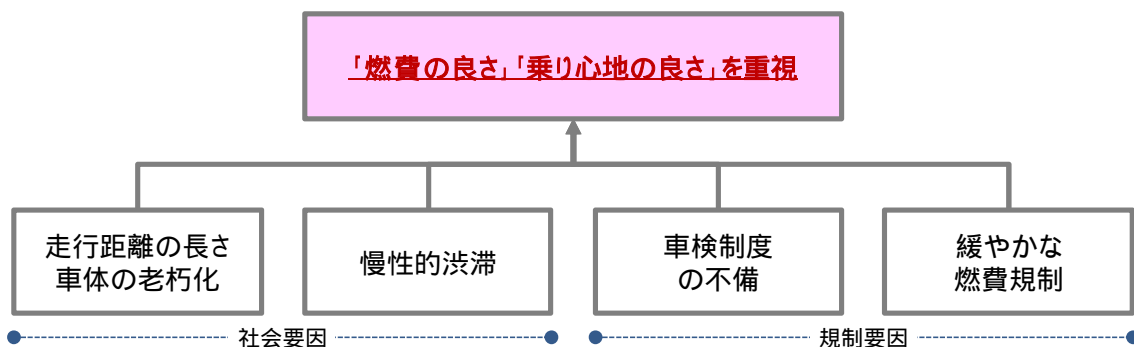
図表 3-13 自動車を購入する際のポイント(n=300,単位：%)



注) 購入時に注意する点を3つ選択。上位3位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア6カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド)自動車に関する海外調査」2015年

図表 3-14 「燃費の良さ」「乗り心地の良さ」を重視する背景



資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング

## 2. タイ

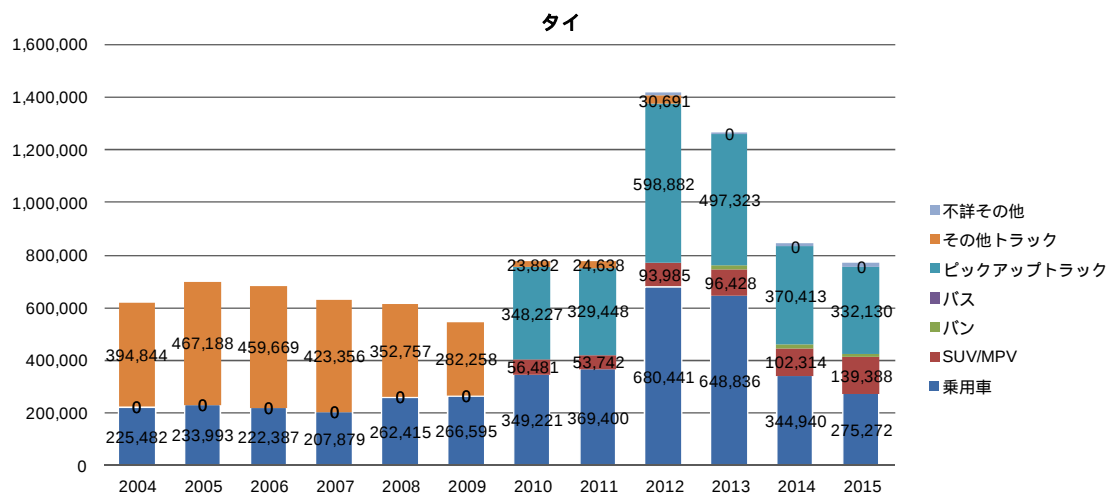
### (1) 車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

#### 車種別販売台数の推移

タイでは、2015 年の自動車販売台数は約 80 万台である。2012 年には対 2011 年比 8 割以上増加し、約 140 万台に達したが、その後は減少傾向にある。2015 年は 2014 年と比較してほぼ下げ止まっており、2010～11 年とほぼ同水準にある。

このうち、乗用車と SUV/MPV が 5 割強を占めているが、インドネシアと異なり SUV/MPV より狭義の乗用車の比率が高い。また、商用車ではピックアップトラックの比率が極めて高く、全体の 4 割を占めている。

図表 3-15 タイにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) 2012年までは販売台数、2013年以降は登録台数で、いずれも輸入販売台数を含む。

出典が異なるため、各国自工会などの発表とは台数が異なる場合がある。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

### 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、ピックアップトラックが多いことが特徴であり、トヨタHilux、いすゞD-Max、三菱Triton (L200/Strada)、Ford Ranger、日産Frontier (Navara)、Chevrolet Colorado と 6 車種を占めている。

また、乗用車では、トヨタVitz (Yaris)、トヨタVios、ホンダCity、ホンダFit (Jazz)、マツダ Demio(Mazda2)といった小型車が中心である。また、SUV もホンダ HR-V、トヨタFortuner、三菱 Pajero Sport、いすゞMU-X の 4 モデルがランクインしているが、インドネシアと異なり、MPV は上位に入っていない。

メーカー別にみると、日本の各メーカーが多数を占めているが、ピックアップトラックが多いことから、日本国内ではトラック専業となった日系のいすゞのほか、ピックアップトラックに強い米国大手 2 社のモデル ( Ford Ranger、GM Chevrolet Colorado ) がランクインしている。

図表 3-16 タイにおける車名別自動車販売台数 ( 2015 年 )

| 順位 | メーカー      | 車名                   | 車種・セグメント   | ボディタイプ           | 排気量             | 販売台数    |
|----|-----------|----------------------|------------|------------------|-----------------|---------|
| 1  | トヨタ       | Hilux                | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 2.7,2.8DT,2.4DT | 121,468 |
| 2  | いすゞ       | D-Max                | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 3.0DT,2.5DT     | 118,708 |
| 3  | トヨタ       | Vitz (Yaris)         | 乗用車B       | 5ドアハッチバック        | 1.2             | 35,395  |
| 4  | トヨタ       | Vios                 | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5             | 34,262  |
| 5  | ホンダ       | Honda City           | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5             | 31,930  |
| 6  | ホンダ       | HR-V                 | SUV        | 5ドアハッチバック        | 1.8             | 29,243  |
| 7  | トヨタ       | Fortuner             | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.7,2.8DT,2.4DT | 29,222  |
| 8  | 三菱        | Triton (L200/Strada) | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 2.5DT           | 24,754  |
| 9  | Ford      | Ford Ranger          | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 3.2DT,2.2DT     | 23,662  |
| 10 | ホンダ       | Fit (Jazz)           | 乗用車B       | 5ドアハッチバック        | 1.5             | 21,231  |
| 11 | トヨタ       | Corolla              | 乗用車C       | 4ドアセダン           | 1.8,1.6         | 20,659  |
| 12 | 日産        | Frontier (Navara)    | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 2.5,2.5D        | 19,090  |
| 13 | マツダ       | Demio (Mazda 2)      | 乗用車B       | 4ドアセダン/5ドアハッチバック | 1.3,1.5D        | 18,698  |
| 14 | 三菱        | Pajero Sport         | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.4DT           | 17,989  |
| 15 | いすゞ       | MU-X                 | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 3.0DT,2.5DT     | 11,884  |
| 16 | Chevrolet | Chevrolet Colorado   | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 2.8D            | 11,280  |
| 17 | 日産        | Almera               | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.2             | 11,032  |
| 18 | スズキ       | Swift                | 乗用車B       | 5ドアハッチバック        | 1.2             | 10,904  |
| 19 | 三菱        | Attrage              | 乗用車A       | 4ドアセダン           | 1.2,1.0         | 10,553  |
| 20 | トヨタ       | Camry                | 乗用車D       | 4ドアセダン           | 2.5HV,2.5       | 7,968   |

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### メーカー別販売台数の推移

メーカー別販売台数を見ると、2015 年時点で 1 位のトヨタ（33.8％）に次ぎ、いすゞ（16.9％）が 2 位に入っていることが特徴的である。同社は前述のように日本国内ではトラック専業となったが、タイでは前述のようにピックアップトラックの市場が大きいことから高いシェアを握っている。次いで、ホンダ、三菱、日産、マツダと 6 位までを日系メーカーが占め、全体でも 87％のシェアを占めている。日系以外では、いすゞと同様にピックアップトラックに強い米国大手 2 社（Ford、GM）が続いている。

図表 3-17 タイにおける自動車販売台数(メーカー別上位 15 位)の推移

|              | 2010    | 2011    | 2012      | 2013      | 2014    | 2015    | 2015シェア |
|--------------|---------|---------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| トヨタ          | 326,009 | 290,064 | 530,267   | 426,348   | 321,115 | 260,803 | 33.8%   |
| いすゞ          | 141,803 | 120,442 | 191,583   | 185,198   | 144,164 | 130,608 | 16.9%   |
| ホンダ          | 114,317 | 87,852  | 172,985   | 195,452   | 99,685  | 113,234 | 14.7%   |
| 三菱           | 39,373  | 65,270  | 128,040   | 100,142   | 61,251  | 57,855  | 7.5%    |
| 日産           | 54,389  | 69,521  | 127,819   | 100,871   | 56,574  | 49,957  | 6.5%    |
| マツダ          | 35,143  | 41,870  | 73,998    | 56,409    | 33,237  | 37,980  | 4.9%    |
| Ford グループ    | 14,474  | 29,585  | 55,592    | 49,798    | 37,537  | 35,426  | 4.6%    |
| スズキ          | 5,488   | 9,688   | 23,982    | 45,883    | 20,421  | 20,658  | 2.7%    |
| GM グループ      | 20,046  | 31,575  | 77,842    | 61,065    | 24,644  | 16,777  | 2.2%    |
| Daimler グループ | 4,954   | 4,850   | 7,061     | 12,796    | 11,341  | 11,363  | 1.5%    |
| BMW グループ     | 3,423   | 4,186   | 6,121     | 8,788     | 8,774   | 9,045   | 1.2%    |
| 現代-起亜自動車グループ | 3,700   | 5,423   | 5,535     | 3,895     | 3,703   | 3,600   | 0.5%    |
| スバル          | 97      | 135     | 100       | 2,464     | 1,827   | 2,348   | 0.3%    |
| VWグループ       | 898     | 852     | 807       | 2,223     | 1,684   | 1,651   | 0.2%    |
| Tata         | 5,321   | 5,230   | 4,966     | 3,008     | 1,627   | 1,405   | 0.2%    |
| その他          | 8,386   | 10,685  | 8,489     | 9,933     | 15,869  | 18,123  | 2.4%    |
| (日系メーカー計)    | 716,619 | 684,842 | 1,248,774 | 1,112,775 | 738,274 | 673,443 | 87.4%   |
| (日系メーカーシェア)  | 92.1%   | 88.1%   | 88.2%     | 88.0%     | 87.5%   | 87.4%   | 87.4%   |
| 合計           | 777,821 | 777,228 | 1,415,187 | 1,264,273 | 843,453 | 770,833 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## 自動車の生産状況

タイ工業連盟自動車部会の発表によると、2015 年 11 月のタイ国内自動車生産は 5 カ月連続のプラスとなった。輸出向け新型ピックアップトラックや国内向け PPV の生産が好調に拡大した。PPV は 2016 年 1 月から導入される自動車新税制で増税となるため、駆け込み需要の側面もある。

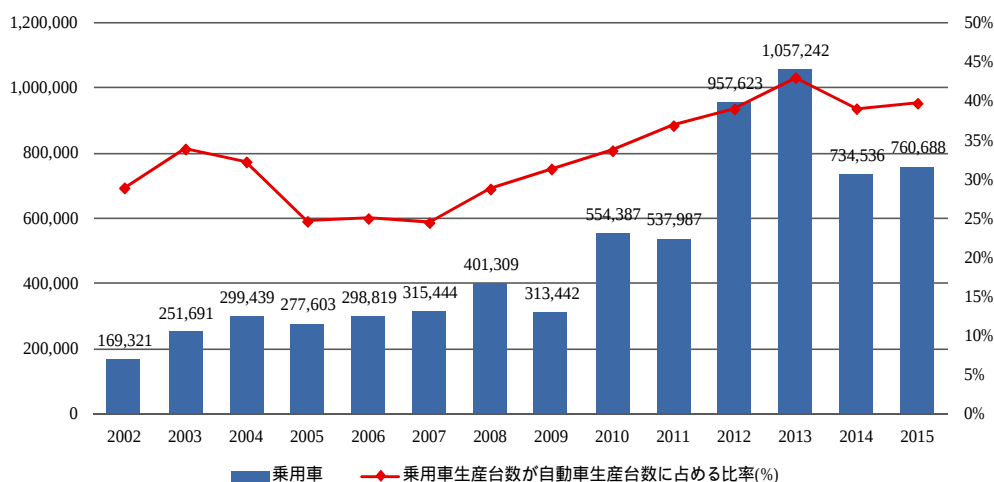
なお、生産台数全体で見ると、乗用車が占める台数は 2012 年以降 40% 近くに達している。

図表 3-18 タイの自動車生産・販売台数

|         | 2013      | 2014      | 2015      |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| 生産      | 2,457,057 | 1,880,007 | 1,913,002 |
| 国内販売    | 1,330,672 | 881,832   | 799,594   |
| 輸出(CBU) | 1,128,152 | 1,128,102 | 1,204,895 |

資料) FTI (Federation of Thai Industries)

図表 3-19 タイの国内自動車販売台数及び乗用車は占める割合



タイでは、古くから 1 トンピックアップトラックが普及しており、生産台数においても 4 割以上を占める。その主な理由は、乗用（私用）にも商用にも使用できるという利便性に加え、乗用車に比べ自動車物品税が大幅に安く設定されていることが原因である。タイの自動車物品税は、一般の乗用車の税率は排気量 2,000cc 以下で 30%、2,000 ~ 3,000cc で 35% ~ 40%が課されることに對し、ピックアップトラックは 3% ~ 12%と大幅に低い。しかし、2016 年に排気量ベースから CO<sub>2</sub> 排出量ベースに切り替わるため、今後は変化が見られると予想されている。

これらの多くが日系の自動車メーカーにより生産されており、タイ国内だけではなく、周辺国にも輸出されている。

図表 3-20 タイにおける自動車生産台数上位 10 車種

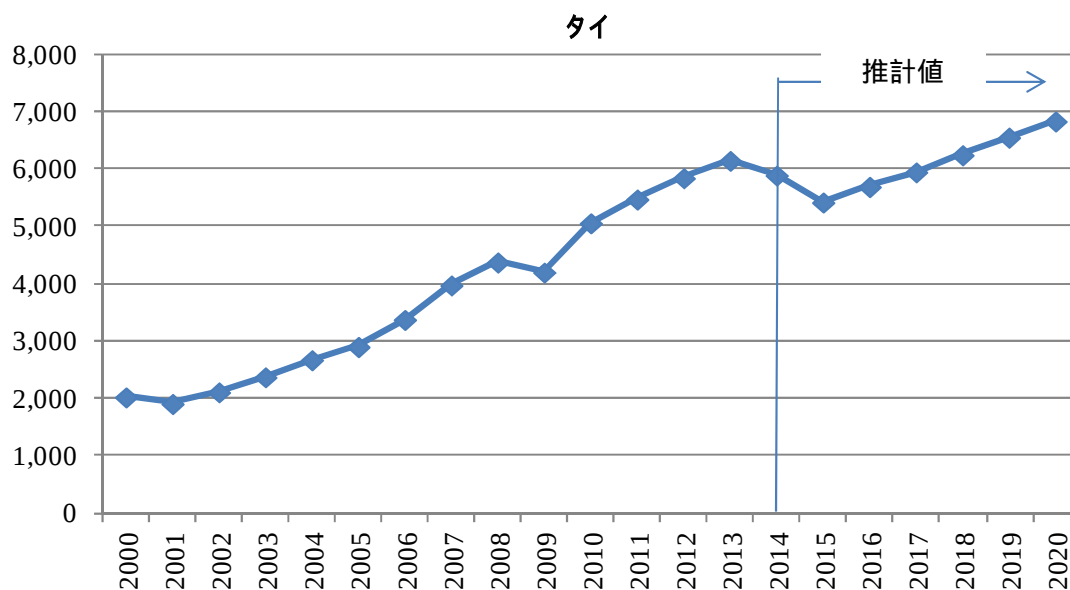
| No | メーカー名 | 車種                       | Total   |
|----|-------|--------------------------|---------|
| 1  | トヨタ   | Hilux Revo               | 263,893 |
| 2  | いすゞ   | D-Max                    | 190,821 |
| 3  | 三菱    | Triton (L200/Strada)     | 143,911 |
| 4  | トヨタ   | Hilux Vigo               | 142,787 |
| 5  | 三菱    | Mirage/Attrage           | 136,052 |
| 6  | トヨタ   | Vios/Yaris               | 120,875 |
| 7  | Ford  | Ford Ranger              | 92,908  |
| 8  | マツダ   | Demio (Mazda 2)          | 74,287  |
| 9  | 日産    | Nissan Frontier (Navara) | 59,392  |
| 10 | トヨタ   | Corolla                  | 52,569  |

## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

### 所得水準の変化

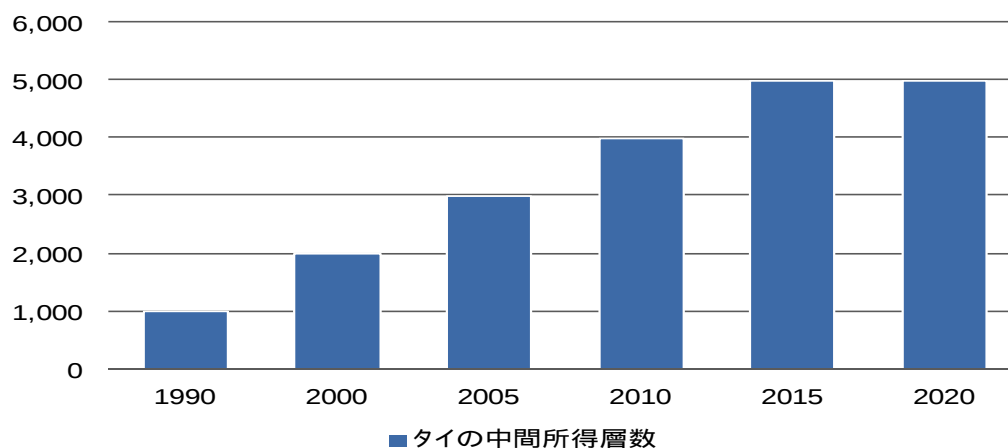
タイの直近における1人当たりGDPは6,000 US\$前後であり、対象6か国ではマレーシアに次ぐ水準である。2014～15年には対前年比減少が見られたが、今後2020年までは順調な増加が見込まれている。

図表 3-21 1人当たりGDPの推移(US\$ベース)



資料) IMF「World Economic Outlook Database, October 2015」

図表 3-22 中間所得層人数の推移(万人)



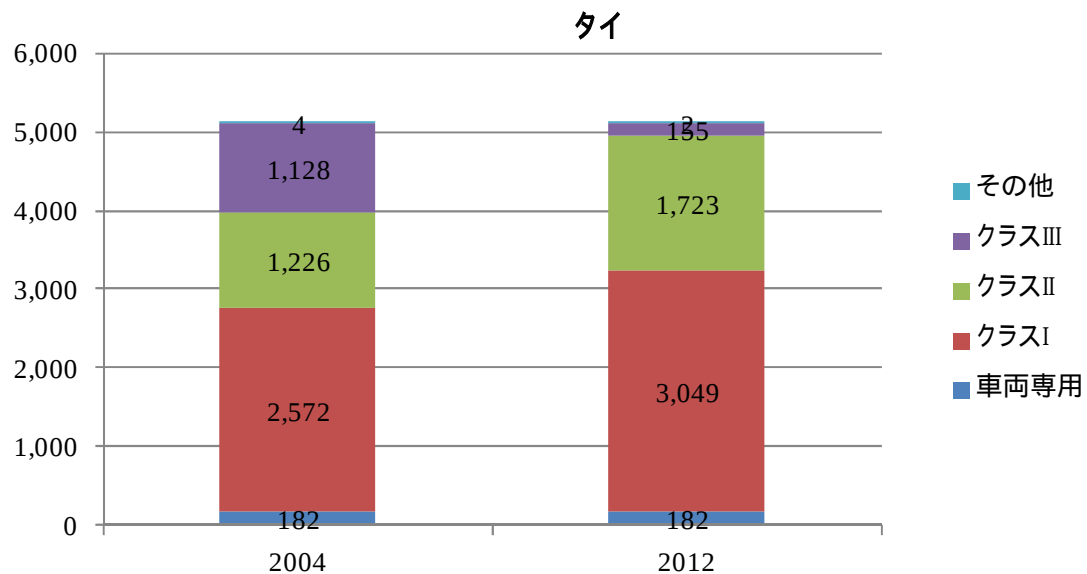
注) 中間所得層は年間の世帯所得15,000 US\$から35,000 US\$の層より、人口で割り出している。

資料) 経済産業白書、元データEuromonitor International

## 道路環境

ADB によるクラス区別の道路延長の推移をみると、2004 年時点で「クラスⅠ」が過半を占め、対象 6 か国の中では比較的高い水準にあったが、一方で、「クラスⅢ」も 2 割程度存在していた。2012 年には「クラスⅠ」がほとんどなくなっており、道路整備がさらに進展していることがうかがえる。

図表 3-23 道路延長(クラス区別)の推移(km)



注) クラスⅠ: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスⅡ: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスⅢ: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB 「Key Indicators 2015」

## 自動車取得資金のファイナンス事情

タイにおける自動車ローンの利用率は 80%と推計されており、ASEAN の中でも高い比率とされている<sup>17</sup>。2011 年の「ファーストカープログラム<sup>18</sup>」による優遇制度もあり、自動車需要が急速に拡大したことで、ローンの利用者也急増した。

タイの自動車ローンは、「ハイヤーパーチェス(Hire-Purchase)」と呼ばれ、自動車・二輪の販売における重要な要素となっている。「ハイヤーパーチェス」とは、割賦販売の方式を採用しており、商品は「借りて(購入者)」が完済するまで「売り手(または金融・クレジット事業者)」の所有権に属し、完済前までは「売り手」が「借り手」に賃貸する形

<sup>17</sup> 川崎大輔「変換期にいるタイ自動車ローン市場」2015 年 2 月掲載  
(<http://response.jp/article/2015/02/12/244092.html>)

<sup>18</sup> 初めて 100 万バーツ以下のマイカー(排気量 1500cc 以下の乗用車、ピックアップトラック、ダブルキャブ)を購入する場合、10 万バーツを上限として自動車物品税を還付するというもの。2011 年 9 月 16 日から 12 年 12 月 31 日までの購入者が対象となった。また、転売目的の購入を防ぐため、購入時から 5 年間は名義変更を禁止した。

式を採用している。「借り手」は最終返済を行うことによって、当該商品を買取る権利を与えられる。「借り手」は買い取りたくなければ権利の放棄も可能。ただし、返済期間中、一回でも支払いが行われなければ、それまでの支払い金額に関わらず「売り手」は当該商品を取り戻すことが法的には認められている。これに対し、日本の場合は、商品(目的物)の売主または信販会社・クレジットカード会社が「所有権留保」の形を採っている<sup>19</sup>。

なお、こうしたローンは中古車取引においても利用されている。

#### 中古車市場

報道情報によると<sup>20</sup>、タイ国内の中古車市場は年間 120 万台~130 万台で、2016 年は市場回復と供給不足により、中古車の販売価格が上昇した。市場の回復に加え、メーカーの生産縮小で新車の納車期間が延びる傾向にあり、買い換えを計画する一般消費者の車両売却が遅れている。中古車の主な供給元であるレンタカー・ハイヤー事業者も同様の理由で売却を遅らせているため、供給が不足しているという。供給不足の傾向は、2012 年の新車を購入する人に対する減税「ファーストカープログラム」による転売禁止期間(5 年)が満了となる 2017 年まで続く見通しである。ソムチャイ氏は、今年の中古車市場が昨年の 120 万~130 万台から 10%増加すると予測している。

なお、中古車の輸入においては、国内産業保護育成と環境汚染抑制の観点から中古車は「輸入許可取得必要品目」(全 19 品目)の一つとされ、かつ新車と同様、規格基準への適合(車両重量 3,500kg 以下)が求められる。関税を含め厳しい輸入条件が課せられており、輸入許可の条件は原則禁止(個人用、政府関係、再輸出目的等に限られる)となっている<sup>21</sup>。

#### 車検制度

タイにおける車検制度、自動車登録制度は陸運局の管轄となっており、「車両法」及び「陸運法」により規定されている。乗用車や商用車は「車両法」により、バス屋トラック等の大型ディーゼル車両は「陸運法」により規定されている。

乗用車は新車登録後 7 年経過した車両から年に 1 回の車検が義務付けられている。7 年に満たない乗用車については、メーカー傘下のディーラーが定期的なメンテナンスを呼び掛けているが、車検は義務付けられていない。

検査は、乗用車/商用車については、陸運局が認可した民間車検場、バスやトラックは陸運局の検査場で行われる。検査は車種にもよるが、乗用車は 200 パーツとなっている。毎年の自動車登録の更新手続きの際に車検証の提示が求められ、自動車登録制度と連携

<sup>19</sup> タイ自動車産業 2014<ビジネスモデル編> エーアイ・アールアイ

<sup>20</sup> NNA(2016 年 2 月 15 日報道)、元データは現地メディア「クルンテープ・トゥラキット」。中古車販売を手掛けるマスター・サーティファイド・ユーズドカーのソムチャイ・ゼネラルマネジャーら事業者の話による。

<sup>21</sup> JETRO「中古車の輸入が制度上困難な国々」(<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>)

している。このように制度は整っているが、運用実態は不明である<sup>22</sup>。

なお、商用車については、新車登録を行った初年度から 1 年に 1 回の車検が義務付けられている。なかでもタクシーは車検の頻度が半年に一度となっており、車齢 10 年を経過するとタクシーとしての利用が認められなくなるなど、他の車種に比べ厳しい規程が設定されている。

#### 自動車の利用形態

タイでは自動車の普及拡大にインフラ整備が追い付かず、特に首都バンコク周辺では慢性的な渋滞が深刻な課題となっている<sup>23</sup>。MRT や BTS 等の公共交通が導入され、利用者も増えつつあるが、一部の主要都市部を除き路線整備が行き届いていないこと、駅周辺の駐車場の供給不足により、利便性は低く、依然中間所得以上の層は自動車による移動が中心となっている。道路整備も進められているが、一方通行や河川が多いことから渋滞解消が進みづらいとされる。

自動車メーカーにとっても、こうした渋滞の社会問題化を懸念しており、2015 年 9 月には、トヨタ自動車とタイで駐車場運営を手掛ける日本駐車場開発と共同で「パーク & ライド（駐車と乗車）」という渋滞解消プログラムに取り組んでいる。

商業施設との契約により、昼間は利用が少ない駐車場 2,500 台分を確保し、都市部に車で通勤している人に月間最大 2 千バーツで貸し出している。駐車場はバンコクの中心部サイアム駅から 10 駅前後離れた区域で確保する。利用者にもメリットがあるよう、500 バーツの商品券提供も行っている<sup>24</sup>。市中心に入る自動車数の減少が、今後の渋滞緩和に繋がると期待されている<sup>25</sup>。

#### 消費者の志向性

タイの消費者が自動車を購入する時のポイントを見てみると、「外観・スタイリング」が突出して高く、外観の良い自動車を持つことがステータスのひとつとされている様子がうかがえる。その後は「燃費の良さ」「車両価格」といった経済的な関心が高い。タイの自動車普及率は今回の 6 カ国中ではマレーシアに次いで高く、自動車ローンの利用も浸透している。自動車に対しては実用面のみならず、自分が支出可能な予算の範囲内で、嗜好に合うスタイリッシュな車種を持とうとする消費者の意向がうかがえる。

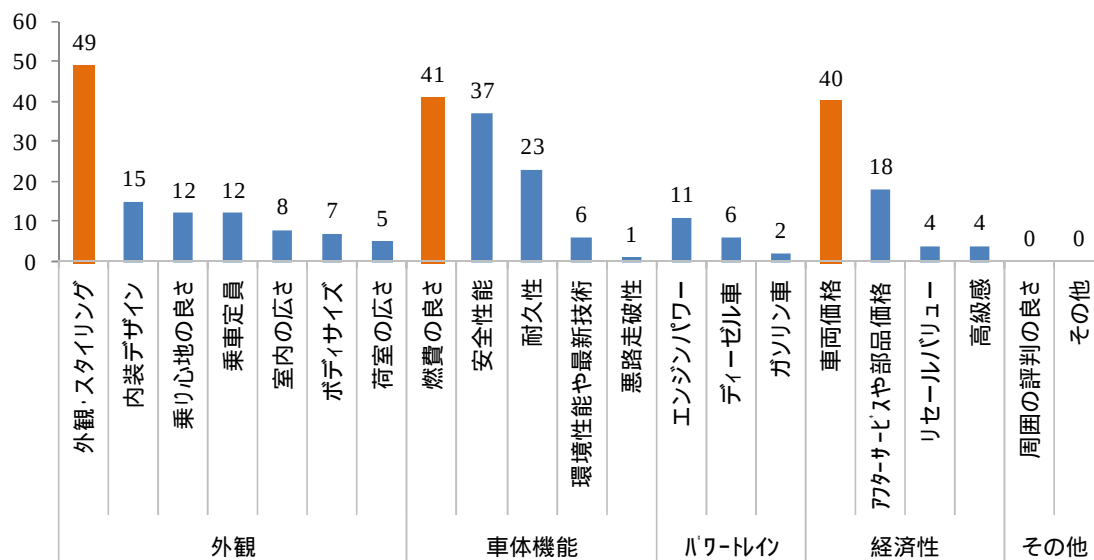
<sup>22</sup> 環境省委託事業「タイにおける自動車排出 CO2 を削減するための日本製中古エンジン導入促進事業報告書」（2015 年 3 月）より

<sup>23</sup> ブリティッシュ・モーターオイル社から発表された「世界の交通渋滞がひどい都市ランキング」によると、ワースト 8 位となっている。

<sup>24</sup> 報道資料より

<sup>25</sup> 滋賀銀行「バンコク駐車場革命」

図表 3-24 タイの消費者が自動車購入する時に重視するポイント



注) 購入時に注意する点を3つ選択。上位3位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア6カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド) 自動車に関する海外調査」2015年

### 3. マレーシア

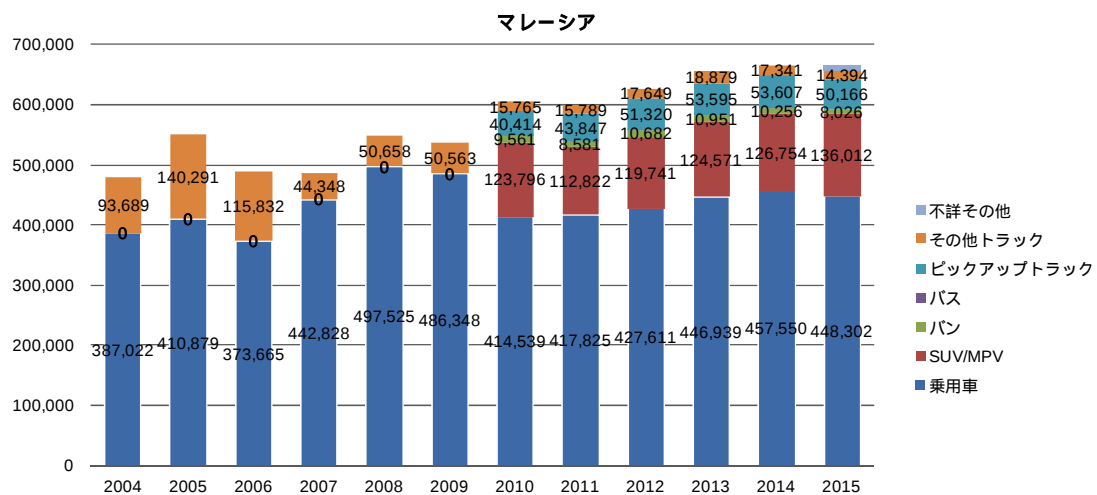
#### (1) 車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

##### 車種別販売台数の推移

マレーシアでは、2015 年の自動車販売台数は約 67 万台で、過去 10 年間は緩やかな増加基調にある。

インドネシアと同様に、乗用車と SUV/MPV が 9 割近くを占めており、その増加が自動車全体の増加を牽引している。一方で、乗用車と SUV/MPV の内訳をみると、タイと同様に SUV/MPV より狭義の乗用車の比率が高い。また、商用車ではピックアップトラックの比率が高い。

図表 3-25 マレーシアにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) 2014年までは販売台数、2015年は登録台数で、いずれも輸入販売台数を含む。

出典が異なるため、各国自工会などの発表とは台数が異なる場合がある。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、A もしくは B セグメントの小型乗用車が上位を占めており、具体的には、国内メーカーの Perodua では Axia、Myvi、Proton では Saga、IRIZ、日本メーカーではホンダ City、Fit(Jazz)、トヨタ Vios、日産 Almera といったモデルが上位にランクインしている。乗用車でもこれらより上位の C セグメントではトヨタ Corolla、D セグメントではホンダ Accord 等がランクインしているほか、MPV や SUV、ピックアップトラックもそれぞれ 2～3 モデルが 20 位までにランクされており、車種構成が多様化している。

Perodua は 3 モデル、Proton は 5 モデルがランクインし、国内メーカー 2 社の存在感が大きい。

図表 3-26 マレーシアにおける車名別自動車販売台数（2015 年）

| 順位 | メーカー    | 車名                  | 車種・セグメント   | ボディタイプ      | 排気量         | 販売台数    |
|----|---------|---------------------|------------|-------------|-------------|---------|
| 1  | Perodua | Axia                | 乗用車A       | 5ドアハッチバック   | 1.0         | 101,879 |
| 2  | Perodua | Myvi                | 乗用車A       | 5ドアハッチバック   | 1.5,1.3     | 54,166  |
| 3  | Proton  | Saga                | 乗用車B       | 4ドアセダン      | 1.6,1.3     | 53,825  |
| 4  | Perodua | Alza                | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン  | 1.5         | 50,483  |
| 5  | ホンダ     | Honda City          | 乗用車B       | 4ドアセダン      | 1.5         | 41,377  |
| 6  | トヨタ     | Vios                | 乗用車B       | 4ドアセダン      | 1.5         | 39,430  |
| 7  | 日産      | Almera              | 乗用車B       | 4ドアセダン      | 1.5         | 25,134  |
| 8  | トヨタ     | Hilux               | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ | 2.8DT,2.4DT | 23,107  |
| 9  | ホンダ     | HR-V                | SUV        | 5ドアハッチバック   | 1.8         | 21,117  |
| 10 | Proton  | IRIZ                | 乗用車B       | 5ドアハッチバック   | 1.6,1.3     | 17,048  |
| 11 | ホンダ     | Fit (Jazz)          | 乗用車B       | 5ドアハッチバック   | 1.5         | 12,371  |
| 12 | Proton  | Persona             | 乗用車C       | 4ドアセダン      | 1.6         | 11,143  |
| 13 | トヨタ     | Corolla             | 乗用車C       | 4ドアセダン      | 2.0,1.8     | 9,892   |
| 14 | Ford    | Ford Ranger         | ピックアップトラック | ダブルキャブ      | 3.2DT,2.2DT | 9,233   |
| 15 | ホンダ     | Accord              | 乗用車D       | 4ドアセダン      | 2.4,2.0     | 8,366   |
| 16 | Proton  | Preve               | 乗用車C       | 4ドアセダン      | 1.6T,1.6    | 7,750   |
| 17 | Proton  | Exora               | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン  | 1.6         | 7,707   |
| 18 | 日産      | Livina/Grand Livina | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン  | 1.8,1.6     | 7,270   |
| 19 | マツダ     | CX-5                | SUV        | 5ドアハッチバック   | 2.0         | 6,864   |
| 20 | いすゞ     | D-Max               | ピックアップトラック | ダブルキャブ      | 2.5DT       | 6,573   |

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## メーカー別販売実績推移

マレーシアにおける自動車市場は2大国内メーカーである Perodua・Proton ならびにホンダ・トヨタ・日産の日本メーカーの上位5社で市場の約8割を占める寡占状態となっている。

特に、Perodua は2005年頃まで Proton に後塵を拝していたが、2006年以降の Proton の経営不振に伴い首位を勝ち取り、その後現在に至るまでトップ企業として市場の3割を確保し続けている。Proton はその後新車攻勢をかけるも業績は伸び悩んでおり、直近5ヶ年での年平均成長率▲8.3%と上位5社のうちで唯一マイナス成長となっている（図表3-28）。上位5社の中ではホンダが年平均成長率16.4%とシェアを奪っている状況である。

全体に目を通してみると、成長著しい企業としてスバル（年平均成長率154.0%）、レクサス（37.3%）、KIA（37.0%）、Porsche（35.1%）、Ford（33.5%）と日系企業の成長に混ざり、外国勢の勢いが増していることがうかがえる。

図表 3-27 マレーシアにおける自動車販売台数(メーカー別上位15位)の推移

|              | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2015シェア |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Perodua      | 188,641 | 179,989 | 189,137 | 196,071 | 195,579 | 206,578 | 31.1%   |
| トヨタ          | 91,990  | 88,662  | 106,622 | 92,521  | 103,636 | 100,450 | 15.1%   |
| Proton       | 157,274 | 158,657 | 141,121 | 138,753 | 115,783 | 99,370  | 14.9%   |
| ホンダ          | 44,483  | 32,480  | 34,950  | 51,544  | 77,495  | 92,827  | 14.0%   |
| 日産           | 32,998  | 30,745  | 34,966  | 51,875  | 45,058  | 46,657  | 7.0%    |
| マツダ          | 4,325   | 6,028   | 6,332   | 9,197   | 11,382  | 14,038  | 2.1%    |
| いすゞ          | 6,144   | 9,299   | 10,673  | 12,061  | 12,366  | 12,306  | 1.8%    |
| Ford グループ    | 3,530   | 7,188   | 7,108   | 10,660  | 13,938  | 12,261  | 1.8%    |
| 三菱           | 11,899  | 12,053  | 11,652  | 12,348  | 14,322  | 11,601  | 1.7%    |
| 現代-起亜自動車グループ | 5,899   | 8,210   | 8,906   | 10,943  | 13,423  | 10,860  | 1.6%    |
| Daimler グループ | 5,145   | 5,710   | 5,904   | 5,550   | 7,131   | 10,175  | 1.5%    |
| BMW グループ     | 4,228   | 5,301   | 6,659   | 7,494   | 8,463   | 8,813   | 1.3%    |
| VWグループ       | 3,677   | 8,692   | 14,812  | 12,915  | 10,884  | 7,572   | 1.1%    |
| 日野           | 4,590   | 5,829   | 6,433   | 7,002   | 6,380   | 4,399   | 0.7%    |
| スズキ          | 6,748   | 7,308   | 8,087   | 4,962   | 4,273   | 3,389   | 0.5%    |
| その他          | 33,585  | 33,971  | 34,391  | 31,897  | 26,352  | 23,999  | 3.6%    |
| (日系メーカー計)    | 209,688 | 197,826 | 224,705 | 247,563 | 281,345 | 292,149 | 43.9%   |
| (日系メーカーシェア)  | 34.7%   | 33.0%   | 35.8%   | 37.8%   | 42.2%   | 43.9%   | 43.9%   |
| 合計           | 605,156 | 600,122 | 627,753 | 655,793 | 666,465 | 665,295 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表 3-28 マレーシアにおける自動車販売台数(メーカー別)の推移

単位:台、%

| No.   | メーカー                  | '10     | '11     | '12     | '13     | '14     | '15     | '15シェア | CAGR    |
|-------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|
| 1     | Perodua               | 188,641 | 179,989 | 189,137 | 196,071 | 195,579 | 213,307 | 32.0%  | 2.5%    |
| 2     | Proton                | 157,274 | 158,657 | 141,121 | 138,753 | 115,783 | 102,175 | 15.3%  | -8.3%   |
| 3     | Honda                 | 44,483  | 32,480  | 34,950  | 51,544  | 77,495  | 94,902  | 14.2%  | 16.4%   |
| 4     | Toyota                | 89,666  | 85,014  | 105,151 | 91,185  | 102,035 | 93,760  | 14.1%  | 0.9%    |
| 5     | Nissan                | 30,374  | 30,074  | 36,271  | 53,156  | 39,932  | 47,235  | 7.1%   | 9.2%    |
| 6     | Mazda                 | 4,325   | 6,028   | 6,332   | 9,197   | 11,382  | 14,325  | 2.1%   | 27.1%   |
| 7     | Isuzu                 | 6,018   | 5,961   | 10,673  | 12,061  | 12,366  | 12,655  | 1.9%   | 16.0%   |
| 8     | Ford                  | 2,857   | 7,188   | 7,108   | 10,660  | 13,938  | 12,130  | 1.8%   | 33.5%   |
| 9     | Mitsubishi            | 11,899  | 12,053  | 11,652  | 12,348  | 16,610  | 11,076  | 1.7%   | -1.4%   |
| 10    | Mercedes              | 5,028   | 5,439   | 5,905   | 5,550   | 6,952   | 10,859  | 1.6%   | 16.6%   |
| 11    | BMW                   | 4,006   | 5,000   | 6,318   | 7,057   | 7,808   | 7,515   | 1.1%   | 13.4%   |
| 12    | Volkswagen            | 2,810   | 7,350   | 13,003  | 9,538   | 8,916   | 6,405   | 1.0%   | 17.9%   |
| 13    | Hyundai-Inokom        | 9,183   | 10,287  | 11,938  | 12,217  | 10,271  | 6,286   | 0.9%   | -7.3%   |
| 14    | Hino                  |         |         | 6,433   | 7,002   | 6,380   | 4,929   | 0.7%   | -       |
| 15    | Kia                   | 968     | 1,741   | 4,374   | 7,184   | 9,926   | 4,674   | 0.7%   | 37.0%   |
| 16    | Suzuki                | 6,748   | 7,308   | 8,087   | 4,962   | 4,273   | 3,351   | 0.5%   | -13.1%  |
| 17    | Peugeot               | 2,562   | 5,345   | 6,114   | 6,505   | 5,498   | 2,986   | 0.4%   | 3.1%    |
| 18    | Subaru                | 24      | 17      | 53      | 1,084   | 1,644   | 2,539   | 0.4%   | 154.0%  |
| 19    | Mitsuishi Fuso        |         |         | 2,180   | 2,532   | 2,288   | 2,430   | 0.4%   | -       |
| 20    | Lexus                 | 431     | 1,711   | 1,471   | 1,336   | 1,601   | 2,101   | 0.3%   | 37.3%   |
| 21    | Audi                  | 741     | 927     | 1,414   | 3,102   | 1,619   | 1,592   | 0.2%   | 16.5%   |
| 22    | UD Trucks             |         |         |         |         | 6,420   | 1,037   | 0.2%   | -       |
| 23    | Daihatsu              |         |         | 1,452   | 1,156   | 1,207   | 967     | 0.1%   | -       |
| 24    | Chevrolet             | 540     | 1,272   | 2,026   | 1,673   | 1,792   | 952     | 0.1%   | 12.0%   |
| 25    | MINI                  | 222     | 301     | 341     | 437     | 655     | 756     | 0.1%   | 27.8%   |
| 26    | Land Rover            | 189     | 220     | 643     | 1,003   | 844     | 659     | 0.1%   | 28.4%   |
| 27    | Volvo                 | 673     | 801     | 937     | 861     | 788     | 619     | 0.1%   | -1.7%   |
| 28    | Porsche               | 126     | 415     | 395     | 275     | 349     | 567     | 0.1%   | 35.1%   |
| 29    | Chana                 |         |         | 0       | 226     | 341     | 529     | 0.1%   | -       |
| 30    | Scania                |         |         | 466     | 577     | 712     | 493     | 0.1%   | -       |
| 31    | Renault               | 189     | 97      | 90      | 44      | 228     | 472     | 0.1%   | 20.1%   |
| 32    | CAMC                  |         |         | 253     | 372     | 558     | 396     | 0.1%   | -       |
| 33    | Volvo Trucks          |         |         |         |         | 422     | 356     | 0.1%   | -       |
| 34    | Chery                 | 3,041   | 2,997   | 1,636   | 740     | 350     | 296     | 0.0%   | -37.2%  |
| 35    | MAN                   |         |         | 168     | 234     | 132     | 221     | 0.0%   | -       |
| 36    | Mercedes Bentz Trucks |         |         |         |         | 179     | 175     | 0.0%   | -       |
| 37    | Auman                 |         |         | 51      | 151     | 119     | 163     | 0.0%   | -       |
| 38    | JAC                   |         |         | 134     | 200     | 280     | 147     | 0.0%   | -       |
| 39    | Sinotruk              |         |         | 285     | 483     | 282     | 134     | 0.0%   | -       |
| 40    | Bison                 |         |         | 305     | 191     | 210     | 111     | 0.0%   | -       |
| 41    | Ssangyong             | 281     | 257     | 238     | 292     | 207     | 109     | 0.0%   | -17.3%  |
| 42    | Jaguar                |         |         |         |         | 36      | 90      | 0.0%   | -       |
| 43    | JBC                   |         |         | 181     | 157     | 88      | 55      | 0.0%   | -       |
| 44    | Yutong                |         |         | 0       | 16      | 41      | 44      | 0.0%   | -       |
| 45    | Bei Ben               |         |         |         |         | 49      | 36      | 0.0%   | -       |
| 46    | Grand Tiger           |         |         | 51      | 20      | 26      | 21      | 0.0%   | -       |
| 47    | BAW                   |         |         | 27      | 29      | 16      | 17      | 0.0%   | -       |
| 48    | TATA                  |         |         |         |         | 0       | 16      | 0.0%   | -       |
| 49    | Naza                  | 9,362   | 9,347   | 7,953   | 3,236   | 12      | 2       | 0.0%   | -81.6%  |
| 50    | Renault Trucks        |         |         |         |         | 29      | 2       | 0.0%   | -       |
| 51    | GWM                   |         |         | 173     | 281     |         |         | 0.0%   | -       |
| 52    | HICOM Perkasa         |         |         | 129     | 16      |         |         | 0.0%   | -       |
| 53    | Mahindra              | 52      | 10      | 1       | 9       |         |         | 0.0%   | -100.0% |
| 54    | Changan               |         |         | 100     | 0       |         |         | 0.0%   | -       |
| 55    | その他                   |         |         | 33      | 70      |         |         | 0.0%   | -       |
| Total |                       | 582,713 | 578,286 | 627,753 | 655,793 | 668,668 | 666,674 | 100.0% | 2.7%    |

注) CAGR: 年平均成長率 (Compound Average Growth Rate)

資料) Malaysia Automotive Association資料より三菱UFJリサーチ &amp; コンサルティング作成

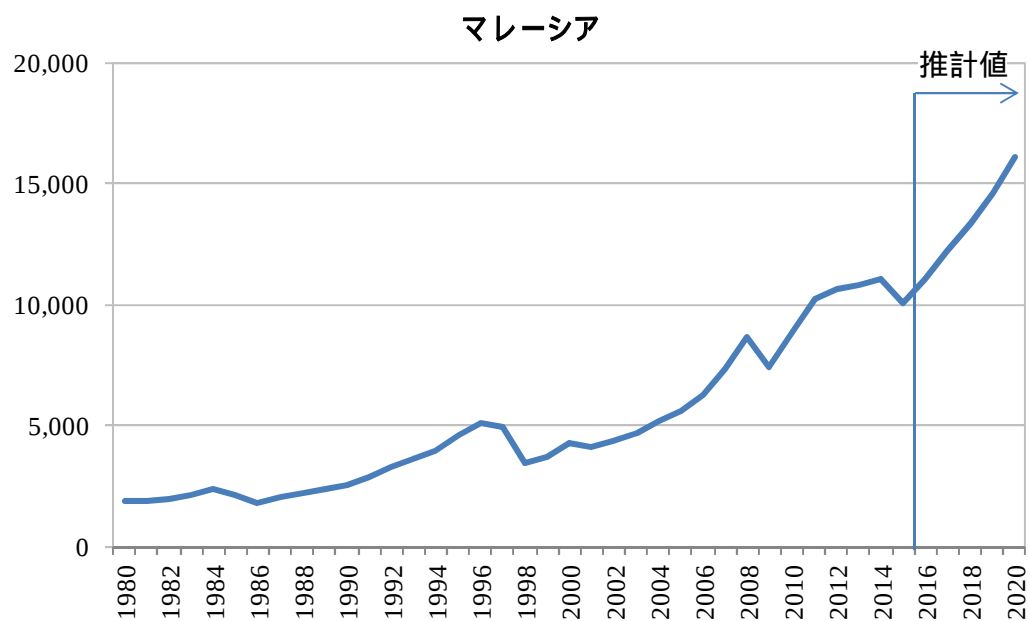
## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

### 所得水準の変化

マレーシアの一人当たり GDP は既に 10,000USD を超え、今後も成長していくものと考えられる。一方、一人当たり GDP の成長スピードと比較し、販売台数の伸び率は逡減してきており、一定の保有率に達してきていることが分かる。

そのため、マレーシアにおいては他の調査対象国と比べ、所得水準の変化に伴う自動車市場の大きな拡大は見込みにくいものと想定される。

図表 3-29 1 人当たり GDP の推移(US\$ベース)



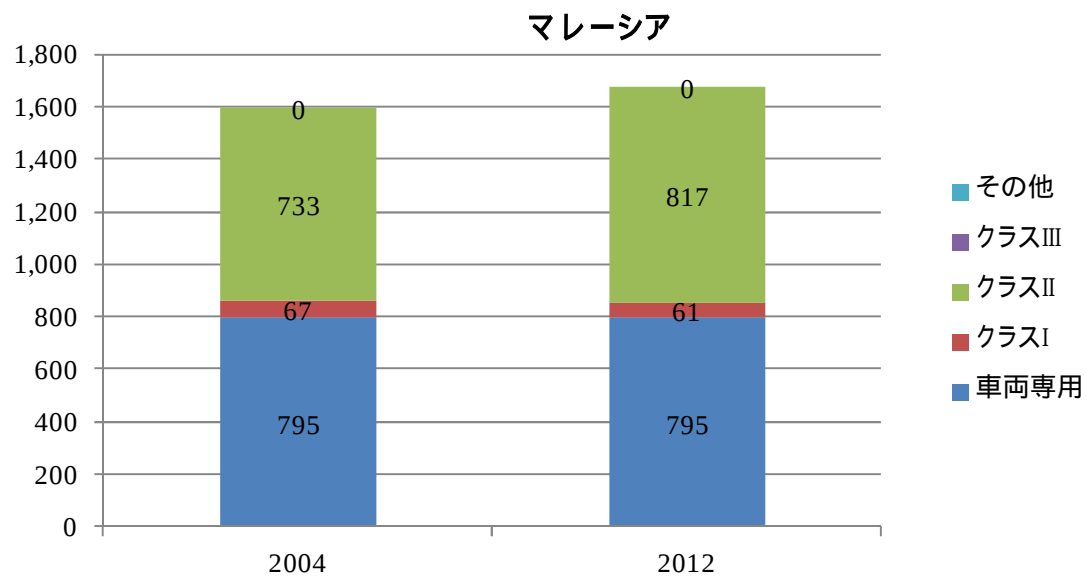
資料) IMF 「World Economic Outlook Database, October 2015」

## 道路環境

マレーシアの道路延長は 155,427km(2011 年)、1km<sup>2</sup> 当たり道路延長は 0.47km で、これは日本の 1km<sup>2</sup> 当たり道路延長 0.90km よりかなり少ないが、道路舗装率は 80.92% (2011 年)であり、比較的高い水準にある。

ADB によるクラス区別の道路延長の推移をみると、2004 年時点で自動車専用道路である「車両専用」が半数を占め、「クラスⅢ」もまったく存在しないなど、対象 6 カ国の中で最も高い整備水準にあった。2012 年にもほとんど変化はみられない。

図表 3-30 道路延長(クラス区別)の推移(km)



注) クラスI: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスII: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスIII: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB「Key Indicators 2015」

## 自動車取得資金のファイナンス事情

### 1)自動車ローン比較

マレーシアにおける自動車向けローンの利率などを整理した。金利は 2.5～5.8%の範囲であり、貸出期間は最大 9 年と利用者にとっては比較的に利用しやすい状況となっている。

図表 3-31 各社の自動車向けローン比較

| 銀行名           | 金利           | 貸出期間 | 年齢制限    | 最低年収     | 保証人 |
|---------------|--------------|------|---------|----------|-----|
| AmBank        | 3.28%        | 9 年  | 18～55 歳 | RM24,000 | 必要  |
| May Bank      | 3.23%        | 9 年  | 18～70 歳 | RM24,000 | 必要  |
| Public Bank   | 3.3%         | 9 年  | 18～65 歳 | RM18,000 | 必要  |
| CIMB Bank     | 2.95% -5.80% | 9 年  | 18～70 歳 | RM12,500 | 必要  |
| RHB Bank      | 3.01%        | 9 年  | 18～65 歳 | RM24,000 | 不要  |
| Affin Bank    | 3.18%        | 9 年  | 18～70 歳 | RM24,000 | 必要  |
| HongLeongBank | 3.3%         | 9 年  | 21～65 歳 | RM24,000 | 不明  |
| Bank Islam    | 2.50 %       | 9 年  | 18～60 歳 | RM24,000 | 必要  |
| Bank Rakyat   | 2.70%-3.20%  | 9 年  | 18～70 歳 | RM24,000 | 必要  |
| MBSB          | 3.20%        | 9 年  | 18～70 歳 | RM24,000 | 必要  |

資料) 各社ホームページより三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 2)頭金など借入条件

マレーシアの自動車ローンにおいては、頭金は通例として 10%以上となっている。借入時は収入証明、銀行残高証明、住居証明など各社の規定に基づいて必要書類を準備する必要がある。一般的に月収は月額返済額の 3～5 倍必要といわれている。

図表 3-32 借入条件の整理

| 項目   | 概要                                                                                                                             |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 頭 金  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通常 10%以上の頭金が必要(借入は自動車金額の最大 90%まで)</li> <li>● 国民・外国人問わず頭金は同様の設定</li> </ul>             |
| 収入制限 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 最低収入は各社異なるものの、年収 RM24,000 以上の銀行が多い</li> <li>● 一般的には月返済額の 3～5 倍の収入が求められる</li> </ul>    |
| 労働証明 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 銀行の判断によるものの、安定的に雇用されていることが求められる</li> <li>● 個人経営者の場合、各銀行が規定する条件を個別に満たす必要がある</li> </ul> |
| 年齢制限 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 基本的には 18 歳以上のマレーシア国民であることが求められる。ただし、銀行により外国人の借入も認めている</li> </ul>                      |

資料) 各種資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング

## 中古車市場

マレーシアの中古車市場は今後、縮小傾向に進み 2014 年時点における取引台数 394 千台から 2020 年には 301 千台数へ減少すると見込まれている。

それは主に 4 つの要因により引き起こされる。

### 1)新車価格の低減方針

国家自動車政策方針 ( National Automotive Policy 2014 ) によると、向こう 5 年以内に新車販売価格を 20 ~ 30%低減する方針がとられている。新車販売価格の低下により、これまで中古車を購入していた層が新車購入へとシフトする結果となり、中古車市場の縮小を招くこととなる。

### 2)税金の縮小

2015 年 4 月に導入された物品・サービス税(GST : Goods and Service Tax)により、これまでの売上税(Sales Tax)と比較して課税が縮小した。その結果、新車の購入価格も低下し、購入しやすくなったことで中古車市場の縮小を招くこととなる。

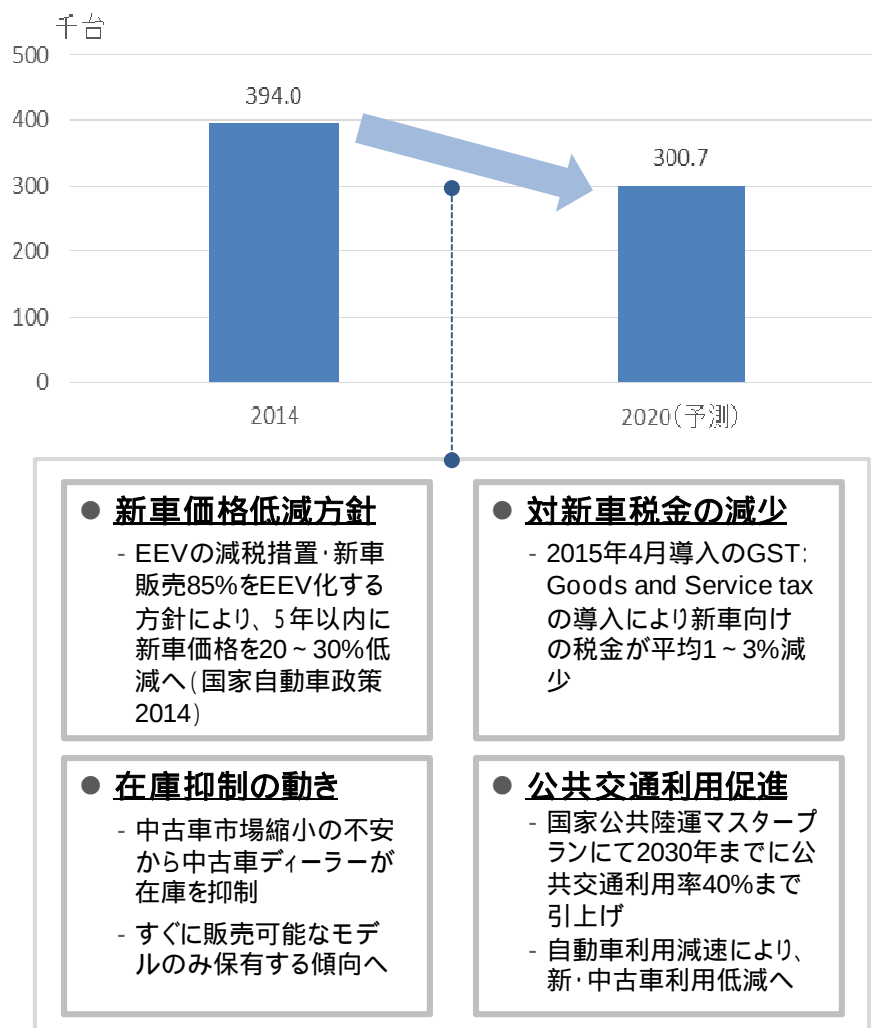
### 3)ディーラーによる在庫抑制の動き

中古車市場の縮小トレンドが見え始めた結果、中古車ディーラーが在庫を抑制する動きが出てきている。これまでは売れていたものが新車販売に浸食され、売れ残るリスクが発生してしまうため、売りやすいモデル以外は在庫を持たなくなっている。そのため、流通量が低減し、中古車市場縮小に拍車がかかる構図となっている。

### 4)公共交通の利用促進による自動車ニーズの減退

先述したとおり、国家公共陸運マスタープラン( Land Public Transport Master Plan ) 2013 において 2030 年までに公共交通機関の利用率を 40%まで引き上げる方針がとられている。公共交通機関の利用率向上は新車販売だけでなく、中古車販売にもマイナス影響となり、中古車市場の縮小につながる。

図表 3-33 中古車市場の将来予測



資料) Frost & Sullivan, “Strategic Insight into Used Car Market in Malaysia” 2014および各種資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 車検制度

マレーシア環境局 (Jabatan Alam Sekitar) によると、マレーシアの車検制度は大きく「承認審査 (Approval Inspection)」「期間審査 (Periodical Inspection)」「ロードサイド審査 (Roadside Inspection)」の3つに大別される。承認審査は新車開発時、期間審査・ロードサイド審査は利用時に実施されるものである。

#### 1) 承認審査

承認審査は新車開発時に実施されるもので、国際的に認められる審査機関において実施される。審査後、そのほかの必要書類とともに環境局に提出され承認を得ることができる。

## 2)期間審査

1970 年代以降、自動車における安全性と排気ガスの確認を行うために実施されていた車検制度である。しかし、1994 年以降の民営化の推進にともない、PUSPAKOM ( Pusat Pemeriksaan Kendaraan Berkomputer : Computerized Vehicle Inspection Centre ) が本車検を実施する機関として国から指名され、現在でも PUSPAKOM が独占的に実施している。

マレーシアでは商用車にのみ車検義務があり、乗用車に対しては定期的な車検義務はない。乗用車に対しては半年に 1 回車検を行うことが推奨されている。

図表 3-34 車検制度の概要

|      | 商用車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 乗用車                                                                                                                                                                                                                                |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 車検種類 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車検の種類は以下の全 11 種類。商用・乗用で必要な車検を其々実施</li> <li>01) Routine Inspection</li> <li>02) Special Inspection</li> <li>03) Re-Inspection</li> <li>04) Voluntary Inspection</li> <li>05) Hire-Purchase Inspection</li> <li>06) Imported Vehicle Inspection for Customs</li> <li>07) Transfer of Ownership Inspection</li> <li>08) Auction Inspection</li> <li>09) Insurance Inspection</li> <li>10) Valuation Inspection</li> <li>11) Government Vehicle Inspection</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                    |
| 車検義務 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 0～2 年：1 年ごと</li> <li>・ 2 年以降：半年ごと</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期的な車検の義務なし（半年ごとの点検を推奨）</li> <li>● 保険会社の要望に基づき、年に 1 回程度 Insurance Inspection が実施される（実際は行わない保険会社有）</li> <li>● 所有者が変更される場合、引き渡し前に車検実施しなければならない（Transfer of Ownership Inspection）</li> </ul> |
| 手 順  | 1) Vehicle Inspection Office に車検申請<br>2) 必要書類の確認<br>3) 車両識別(エンジン番号、プレート番号、車検番号、フレーム番号)<br>4) 洗車後、各項目を検査                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ BPLHD DKI Jakarta(ジャカルタ首都特別州環境管理局)認定のディーラーにより実施</li> <li>・ 有効期間は 6 カ月</li> <li>・ 合格した場合は車両にシールを添付</li> </ul>                                                                              |
| 車検項目 | 1) ID 確認<br>2) 超過積載<br>3) 排出ガス<br>4) ブレーキ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ N/A</li> </ul>                                                                                                                                                                            |

|      |                                                                 |                                                            |
|------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
|      | 5) 横滑りの是非<br>6) 計測機器類<br>7) ヘッドライト<br>8) 車体・荷台<br>9) サスペンション など |                                                            |
| 罰則規定 | ・ 不明                                                            | ・ なし                                                       |
| 備 考  | ・ 貨物配送車両、公共交通車両、自動車学校用車両、その他商用車両が対象                             | ・ 個人所有の車両が対象<br>・ 今後 5 年以上の車両を対象に 1 ~ 2 年に一度の車検の義務化が進む可能性有 |

資料)財団法人自動車研究所「道路交通セクターにおけるCO2排出量削減のための調査報告書」  
(平成23年3月)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3)ロードサイド審査

ロードサイド審査とは、スポットでランダムに車両チェックを行うものである。1977年には既に初期の審査体系が出来上がっていたが、1995年以降 AWASI( Area Watch and Sanction Inspection Program ) の導入により、より厳しく審査が行われている。

#### 自動車の利用形態

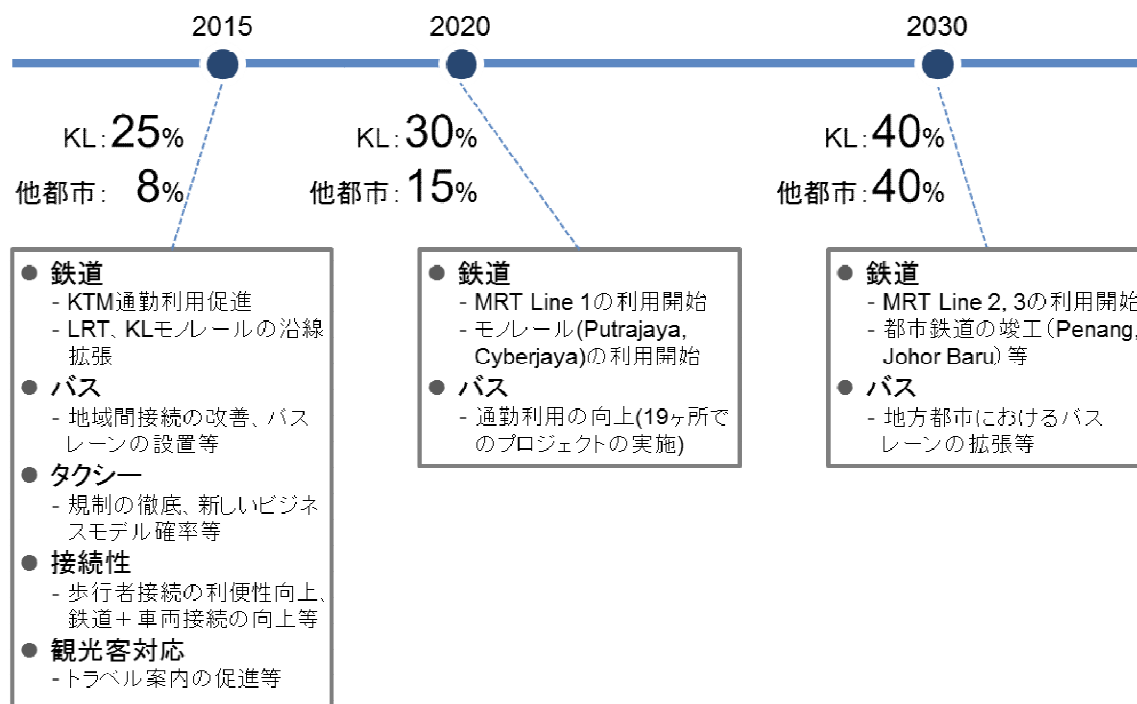
##### 1)交通機関の利用状況

公共陸運局 ( SPAD : Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat ) により 2013 年 10 月に策定された「国家公共陸運マスタープラン ( Land Public Transport Master Plan ) 」によると、クアラルンプール都市圏においても公共交通機関の利用は未だ限定的であり、朝夕の通勤ラッシュ時でも利用率は 5 %。整備が進んでいる首都圏に限っても 20%程度となっている。そのため本マスタープランでは、2030 年までに公共交通機関の利用率を首都圏・地方都市含め 40%まで引き上げる計画としている。

電車・バス・タクシー・乗用車・二輪車など、乗り物別の利用率の詳細データは把握されていないものの、公共交通機関の利用が限定的であること、マレーシアでは他のアジア地域と異なり、バイクが道路を埋め尽くすような状態ではないこと、から乗用車の利用率はかなりの割合を占めるものと考えられる ( 首都圏であっても、公共交通機関以外の乗用車・商用車・二輪車で最大 75% )。

乗用車の利用率が現時点では高いと考えられるものの、本マスタープランのとおり公共交通機関の利用促進が進んだ場合、今後、マレーシアにおいては乗用車の利用は低減していく方向にあり、乗用車の需要拡大は見込みにくい状況である。

図表 3-35 国家公共陸運マスタープランにおける公共交通機関の利用目標



注) KTM : Keretapi Tanah Melayu (マレー鉄道)、LRT : Light Rail Transit (次世代型路面電車システム)、MRT : Mass Rapid Transit (大量高速輸送)

資料) 公共陸運局 (SPAD : Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat) 「国家公共陸運マスタープラン (Land Public Transport Master Plan)」2013より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 老朽化した車両の蔓延

マレーシアでは後述するとおり、商用車に対する車検義務はあるものの、乗用車に対して車検義務はない。そのため、ローンを組んで購入した高価な車両を継続して利用する人が多いのが実態。車検がないため、故障・修理も自己責任となっており、一部故障しているもの、老朽化が進んでいる車両が蔓延している。

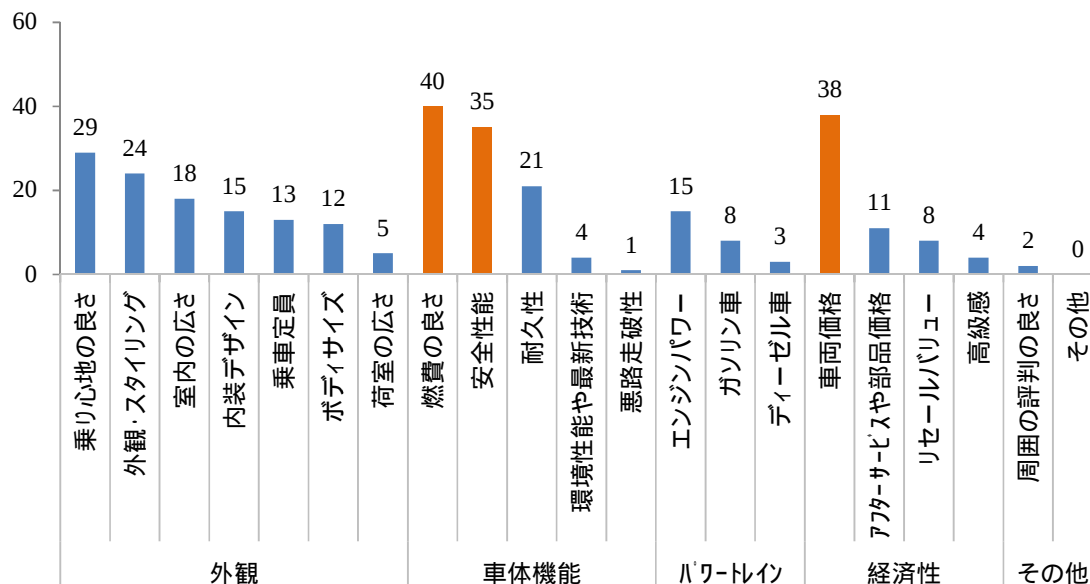
### 消費者の志向性

自動車を購入する際のポイントを見てみると、上位3位に「燃費の良さ」「車両価格」「安全性能」が入っている。これまでの議論のとおり、マレーシアにおいては特に乗用車に対して車検制度の義務化が遅れていることから、車体の老朽化が進んでおり「燃費の良さ」「安全性」に対して志向が向いているものと考えられる。

また、既に成熟した市場にある中で公共交通機関の利用率を大きく向上させていくことは、市場縮小要因となる。一方、それを抑えるかのように新車価格の低減を図る構造となっており、マレーシアの自動車市場は大きな転換期を迎えているといえる。その

ため、高額な自動車が手に届く可能性が高まり、その期待感から車両価格に目が向いていることも価格重視の一因になっていると想定される。

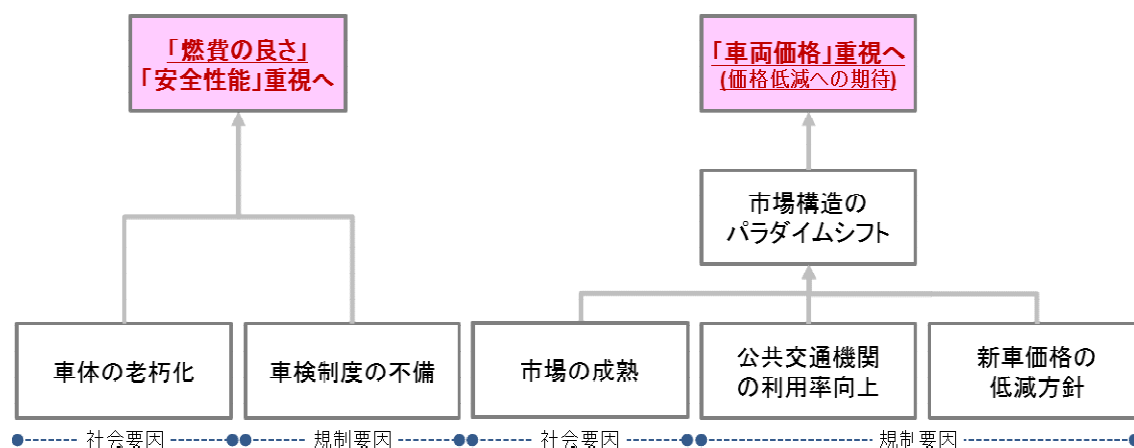
図表 3-36 自動車を購入する際のポイント(n=300,単位：%)



注) 購入時に注意する点を3つ選択。上位3位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア6カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド)自動車に関する海外調査」2015年

図表 3-37 「燃費の良さ」「安全性」「車両価格」を重視する背景



資料) 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング

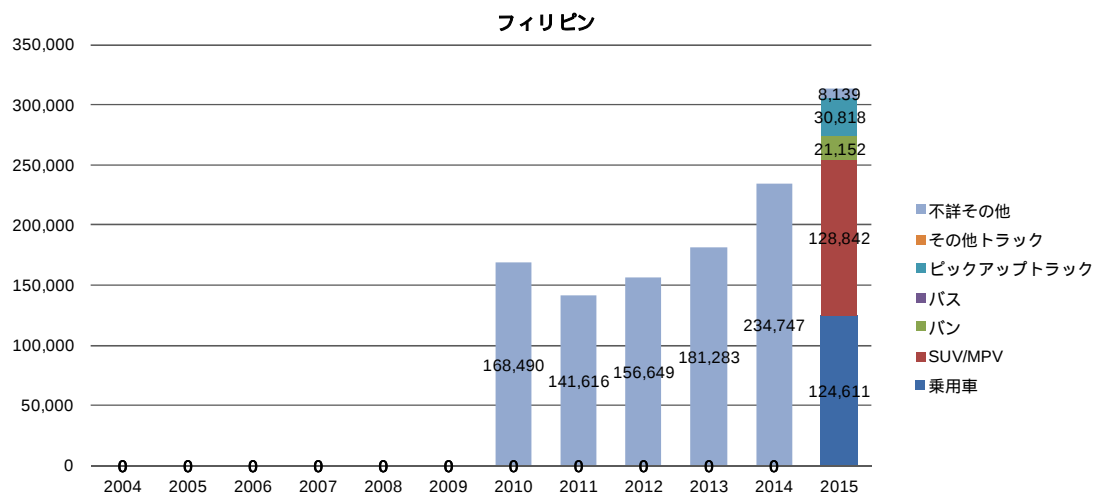
#### 4 . フィリピン

##### (1)車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

###### 車種別販売台数の推移

フィリピンでは、2015 年の自動車販売台数は約 31 万台で、2011 年と比較してほぼ 2 倍の増加を示している。車種別区分は 2015 年しか確認できないが、全体の 8 割が乗用車であり、その内訳は（狭義の）乗用車と SUV/MPV がほぼ半々である。

図表 3-38 フィリピンにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) CAMPI (Chamber of Automotive Manufacturers of the Philippines) 加盟メーカーのみの販売台数。出典が異なるため、各国自工会などの発表とは台数が異なる場合がある。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

他方、陸運局（Land Transportation Office: LTO）に対する登録車数では、2013 年には 140 万台余の自動車（二輪車、三輪車を含む）が新規登録されている。新規登録総数の 8 割以上を占める二輪車及び三輪車を除くと、同年の新規登録車数は 26.5 万台であり、その 43% を UV が、また、28% を乗用車（セダンタイプと推測される）が占めている。

図表 3-39 フィリピンにおける車種別登録台数の推移

| タイプ    | 登録種別 | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      |
|--------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 乗用車    | 新規   | 46,066    | 61,743    | 70,344    | 73,651    |
|        | 更新   | 659,297   | 766,844   | 781,911   | 794,497   |
|        | 計    | 705,363   | 828,587   | 852,255   | 868,148   |
| UV     | 新規   | 77,011    | 96,102    | 104,689   | 113,872   |
|        | 更新   | 1,402,119 | 1,652,300 | 1,666,621 | 1,680,700 |
|        | 計    | 1,479,130 | 1,748,402 | 1,771,310 | 1,794,572 |
| SUV    | 新規   | 32,200    | 39,999    | 42,165    | 46,535    |
|        | 更新   | 194,431   | 244,100   | 268,356   | 299,861   |
|        | 計    | 226,631   | 284,099   | 310,521   | 346,396   |
| トラック   | 新規   | 15,461    | 20,643    | 19,834    | 23,702    |
|        | 更新   | 259,457   | 308,742   | 321,738   | 334,743   |
|        | 計    | 274,918   | 329,385   | 341,572   | 358,445   |
| バス     | 新規   | 1,973     | 3,474     | 1,930     | 2,946     |
|        | 更新   | 28,701    | 31,004    | 31,656    | 28,719    |
|        | 計    | 30,674    | 34,478    | 33,586    | 31,665    |
| MC/TC* | 新規   | 681,196   | 1,052,863 | 1,046,228 | 1,140,329 |
|        | 更新   | 2,194,144 | 2,828,597 | 3,070,462 | 3,110,338 |
|        | 計    | 2,875,340 | 3,881,460 | 4,116,690 | 4,250,667 |
| トレーラー  | 新規   | 2,608     | 3,071     | 4,378     | 4,765     |
|        | 更新   | 22,897    | 29,460    | 33,081    | 35,380    |
|        | 計    | 22,505    | 32,531    | 37,459    | 40,145    |
| 合計     | 新規   | 856,515   | 1,277,895 | 1,289,568 | 1,405,800 |
|        | 更新   | 4,761,046 | 5,861,047 | 6,173,825 | 6,284,238 |
|        | 計    | 5,617,561 | 7,138,942 | 7,463,393 | 7,690,038 |

\*オートバイ、オート三輪

出所：Department of Transportation & Communications, Land Transportation Office

### 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、乗用車では、トヨタVios、トヨタWigo、三菱Mirage G4、ホンダCity、現代 Eon、現代 Accent(Verna)、三菱Mirage といった小型車が中心であるが、SUV もトヨタFortuner、三菱Pajero(Montero)、いすゞMU-X、日産X-Trail、三菱Adventure といった多くの車種がランクインしている。さらに、MPV のトヨタInnova、トヨタAvanza、バン型のトヨタHiace 等、多様な車種のモデルが上位に入っていることが特徴である。

特にトヨタは、IMV シリーズとして開発した SUV の Fortuner、MPV のInnova、ピックアップトラックの Hilux がいずれもランクインしており、SUV や MPV も乗用車ベースではなく、ピックアップトラックと基本設計を共有するものが多い。

メーカー別にみると、タイと同様に、日本の各メーカーが多数を占める中で、ピックアップトラックや SUV でいすゞや米国の Ford がランクインしている。

図表 3-40 フィリピンにおける車名別自動車販売台数（2015 年）

| 順位 | メーカー | 車名               | 車種・セグメント   | ボディタイプ           | 排気量             | 販売台数   |
|----|------|------------------|------------|------------------|-----------------|--------|
| 1  | トヨタ  | Vios             | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5,1.3         | 36,493 |
| 2  | トヨタ  | Fortuner         | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.7,3.0DT,2.5DT | 19,493 |
| 3  | トヨタ  | Innova           | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.0,2.5DT       | 16,791 |
| 4  | 三菱   | Pajero (Montero) | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 3.8,3.2DT       | 15,776 |
| 5  | トヨタ  | Wigo             | 乗用車A       | 5ドアハッチバック        | 1.0             | 12,265 |
| 6  | トヨタ  | Hiace            | 小型バン       | 5ドア/4ドアキャブオーバーバン | 3.0D            | 11,029 |
| 7  | いすゞ  | MU-X             | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 3.0DT,2.5DT     | 8,303  |
| 8  | Ford | Ford Ranger      | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 3.2DT,2.2DT     | 8,221  |
| 9  | 三菱   | Mirage G4        | 乗用車A       | 4ドアセダン           | 1.2             | 8,192  |
| 10 | トヨタ  | Hilux            | ピックアップトラック | ダブルキャブ           | 2.8DT,2.4DT     | 7,969  |
| 11 | ホンダ  | Honda City       | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5             | 7,905  |
| 12 | トヨタ  | Avanza           | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 1.5,1.3         | 7,521  |
| 13 | 現代   | Eon              | 乗用車A       | 5ドアハッチバック        | 0.8             | 6,658  |
| 14 | 日産   | X-Trail          | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.5,2.0         | 6,620  |
| 15 | 現代   | Accent (Verna)   | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.4,1.6D        | 6,563  |
| 16 | 三菱   | Adventure        | SUV        | 5ドア7-9人乗ミニバン     | 2.5DT           | 6,326  |
| 17 | 三菱   | L-Series         | 小型トラック     | キャブオーバートラック      | 2.5DT           | 5,974  |
| 18 | Ford | EcoSport         | SUV        | 5ドアワゴン           | 1.5             | 5,773  |
| 19 | トヨタ  | Corolla          | 乗用車C       | 4ドアセダン           | 2.0,1.6         | 5,174  |
| 20 | 三菱   | Mirage           | 乗用車A       | 5ドアハッチバック        | 1.2             | 5,106  |

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### メーカー別販売台数の推移

メーカー別販売台数を見ると、2015 年時点で 1 位のトヨタが 4 割（39.0％）のシェアを持っており、次いで三菱自動車（14.8％）が 2 位となっている。また、3 位に韓国の現代・起亜グループ（9.5％）、4 位に米国の Ford グループ（6.5％）が続いており、日系が上位を占めるインドネシア、タイや現地資本が 2 社上位を占めるマレーシアとは異なる様相を見せている。これらに続くいすゞ、ホンダ、日産の各社のシェアは 5％前後で、日系メーカー全体のシェアは 76％である。

図表 3-41 フィリピンにおける自動車販売台数(メーカー別上位 15 位)の推移

|              | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2015シェア |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| トヨタ          | 56,855  | 54,593  | 65,396  | 75,161  | 106,110 | 122,257 | 39.0%   |
| 三菱           | 32,422  | 32,603  | 34,915  | 43,176  | 50,085  | 46,521  | 14.8%   |
| 現代-起亜自動車グループ | 25,738  | 4,782   | 7,527   | 5,950   | 8,176   | 29,643  | 9.5%    |
| Ford グループ    | 9,751   | 12,916  | 10,902  | 13,286  | 20,341  | 20,477  | 6.5%    |
| いすゞ          | 10,695  | 9,820   | 11,759  | 11,793  | 14,134  | 18,157  | 5.8%    |
| ホンダ          | 16,604  | 11,611  | 12,653  | 13,356  | 13,378  | 16,601  | 5.3%    |
| 日産           | 8,691   | 8,221   | 6,404   | 7,893   | 7,473   | 15,814  | 5.0%    |
| スズキ          | 3,735   | 3,968   | 4,501   | 4,978   | 6,884   | 10,522  | 3.4%    |
| GM グループ      | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 9,016   | 2.9%    |
| マツダ          | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 4,591   | 1.5%    |
| Daimler グループ | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 3,757   | 1.2%    |
| スバル          | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 3,251   | 1.0%    |
| BMW グループ     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 1,764   | 0.6%    |
| VWグループ       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 1,353   | 0.4%    |
| FCA          | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 429     | 0.1%    |
| その他          | 3,999   | 3,102   | 2,592   | 5,690   | 8,166   | 9,409   | 3.0%    |
| (日系メーカー計)    | 129,002 | 120,816 | 135,628 | 156,357 | 198,064 | 237,714 | 75.8%   |
| (日系メーカーシェア)  | 76.6%   | 85.3%   | 86.6%   | 86.3%   | 84.4%   | 75.8%   | 75.8%   |
| 合計           | 168,490 | 141,616 | 156,649 | 181,283 | 234,747 | 313,562 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

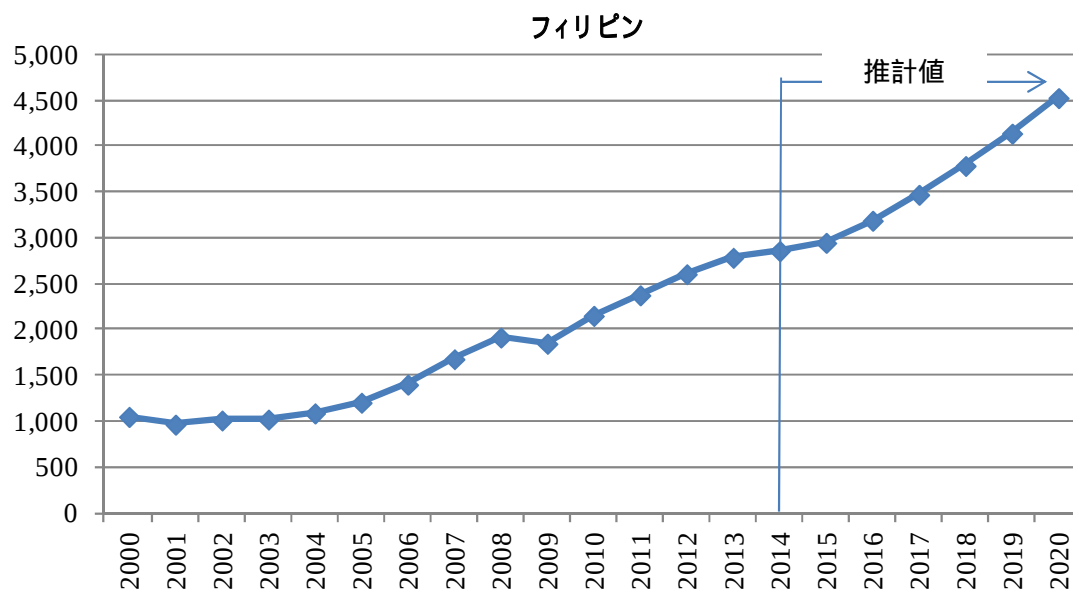
資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

### 所得水準の変化

フィリピンの直近における1人当たりGDPは3,000 US\$前後であり、対象6か国では中位に位置する。今後2020年に向けて順調に増加し、2020年にはインドネシアとほぼ同水準に達することが期待される。

図表 3-42 1人当たりGDPの推移(US\$ベース)

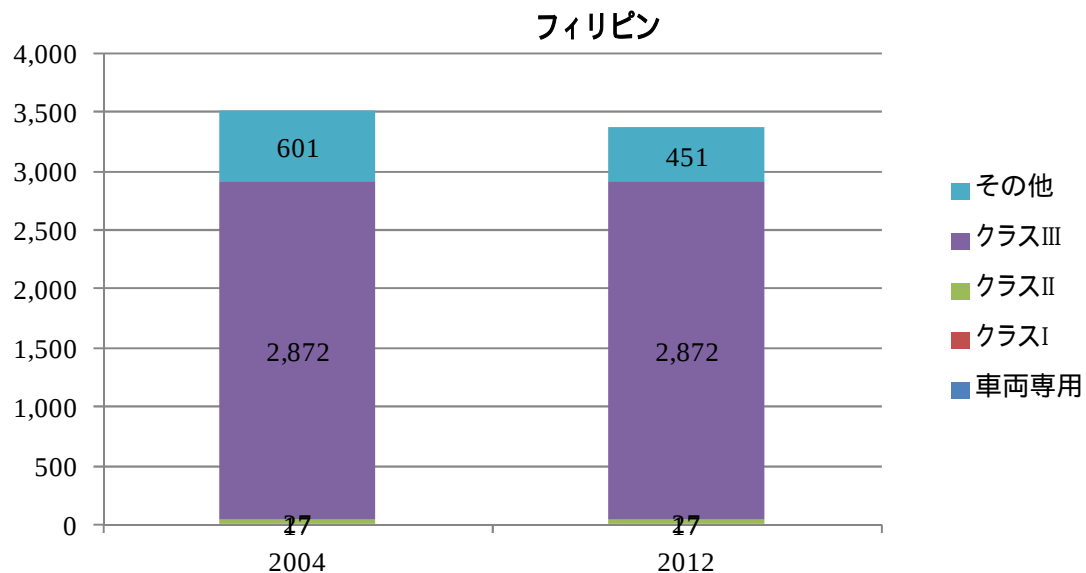


資料) IMF「World Economic Outlook Database, October 2015」

## 道路環境

ADB によるクラス区別の道路延長の推移をみると、2004 年には最低限の基準を満たす「クラスⅢ」が大半を占めていたが、2012 年もほとんど変化が見られず、対象 6 か国の中では整備水準が低い状況にある。

図表 3-43 道路延長(クラス区別)の推移(km)



注) クラスⅠ: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスⅡ: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスⅢ: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB「Key Indicators 2015」

## 自動車取得資金のファイナンス事情

フィリピンの乗用車購入におけるファイナンス利用率は 70～80%と高く、また、与信期間が 5 年と比較的長いこと、乗用車の平均価格が 185 万円程度と高いことから、販売金融市場の規模は約 2,500 億円程度と推計されている<sup>26</sup>。

主要銀行における自動車ローンの貸出条件は以下のとおりである。自動車ローンは地場銀行が市場をおさえており、特に Metrobank、BDO、BPI といった有力銀行グループが大きなシェアを占めている。フィリピンでは財閥が強い力を有しており、参加に銀行やディーラーを抱えることで、販売とファイナンスの両方を抑えているため、ノンバンク事業者は限定的であると指摘されている<sup>27</sup>。

<sup>26</sup> みずほ総合研究所「平成 24 年度商取引適正化・製品安全に係る事業 我が国販売金融事業者の国際展開に関する調査 報告書」2013 年 3 月。

<sup>27</sup> 同上。

図表 3-44 主要銀行の自動車ローン貸出条件

| 銀行                                   | 利率    | 貸出金額          | 貸出期間    |
|--------------------------------------|-------|---------------|---------|
| BPI(Bank of the Philippines Islands) | 5.21% | 上限 20 万ペソ     | NA      |
| BDO (Banco de Oro Universal Bank)    | 5.63% | 上限 (購入金額の)80% | 最大 6 年間 |
| PS Bank (Philippine Saving Bank)     | 6.87% | 下限 10 万ペソ     | 5 年間    |
| PNB (Philippine National Bank)       | 5.35% | 上限 (購入金額の)80% | 5 年間    |
| Metrobank                            | 5.07% | 上限 (購入金額の)80% | 5 年間    |

資料) bankbazaar.ph (<https://www.bankbazaar.ph/car-loan.html>)

各銀行が自動車ローン貸出時に共通してユーザーに求める要件は以下のとおりである

<sup>28</sup>。

- ・年齢 21～65 歳(ローン完済時に 65 歳以下であること)
- ・フィリピン居住者もしくは在外居住者
- ・ユーザーが属する世帯の収入が最低 5 万ペソ
- ・借入(返済)履歴が健全で要注意記録がないこと
- ・定期収入がある事(自営業もしくは最低 2 年以上従業員であること)

乗用車市場を顧客層別に見ると、信用度の高い顧客層(約 6 割)では取引のある銀行でローンを申請し、中・低ランクの顧客層(約 4 割)ではディーラーでローンを申請している。大規模なディーラーには銀行員が駐在し、ディーラーの販売員から顧客の紹介を受けている<sup>29</sup>。

日系の自動車ローン事業者としては、トヨタファイナンスが Metrobank との合併でファイナンスを提供している他、2016 年 2 月に、総合商社の双日が、株式会社ジャックス、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ、及び BDO の子会社と三菱ブランド自動車専門の販売金融会社を合併で設立すると発表したところである<sup>30</sup>。

#### 中古車市場

一部のメーカーによる認定中古車制度の導入や、リース事業者による大企業向けの自動車のオペレーティングリースが開始される等、中古車市場が形成されつつある。フィリピンにおける中古車の価格落ちは限定的であり、人気のトヨタ車の場合では、3 年落ち

<sup>28</sup> bankbazaar.ph (<https://www.bankbazaar.ph/car-loan.html>)

<sup>29</sup> みずほ総合研究所「平成 24 年度商取引適正化・製品安全に係る事業 我が国販売金融事業者の国際展開に関する調査 報告書」2013 年 3 月。

<sup>30</sup> 双実株式会社ニュースリリース 2016 年 2 月 1 日  
(<https://www.sojitz.com/jp/news/2016/02/20160201.php>)

で新車価格の 70%程度、6 年落ちで新車価格の 40～50%程度であると指摘されている。また、中古車を対象としたローンは、頭金が購入価格の 30%程度、ローン期間は 2～3 年が一般的であり、地場の小規模な銀行が積極的に事業を展開している<sup>31</sup>。

### 車検制度

フィリピンにおける車検制度は、陸運局（LTO）による排出ガス測定や車両の外観観察等である。この作業は毎年、車両登録更新の必須条件となっているが、整備された車検場等はなく、検査内容も上記のとおり単純検査の範囲に留まっている<sup>32</sup>。

運輸通信省（Department of Transportation and Communication: DOTC）と LTO は、日本の国際協力機構（JICA）の協力を得て、1983 年に車両検査システム（Motor Vehicle Inspection System: MVIS）の導入に向けた予備調査を実施し、1985 年からは LTO の施設内にパイロット MVIS を設置してマニラ首都圏のタクシーに限定した検査を行っている<sup>33</sup>。MTVS は、当初は使用期間が 5 年以上経過した公共機関要の車両を検査対象として拡大し、さらに、全ての自動車・二輪車を検査対象とする、自動化された検査システムを備えた車両検査センター（MVIC）を全国に設置することが予定されている。この計画は、193 億ペソ（約 500 億円）の投資額を要する PPP プロジェクトとして政府 PPP センターに認可されている<sup>34</sup>。MVIS による車検実施サービスは既に民営化された模様であるが、MVIS 登録料（車検手数料）は、従来水準から大きく上昇する（例えば民間利用の乗用車は 350 ペソから 1,200 ペソ）ため、ユーザーの反対を招いている<sup>35</sup>。

### 自動車の利用形態

マニラ首都圏在住の 300 人の自動車所有者を対象に行った、低公害車（LEV）普及の可能性を調べた調査<sup>36</sup>によれば、これらの自動車オーナーの自動車の利用状況は以下のとおりである。

- 回答者の 1 日の平均走行距離は短く、中位で 18.7km である（非日常的な 100km 以上の遠出を除く）。また、年間平均走行距離は 7,727km である。
- 非日常的な長距離走行（一回で 100km 以上）を過去 1 年間に行った回数は以下のとおりである。回答者の 9 割以上が少なくとも 100km 以上の走行を年に 1 回は行

<sup>31</sup> みずほ総合研究所、同上。

<sup>32</sup> 三菱 UFJ 証券「平成 19 年度 CDM/J1 事業調査 フィリピン・マニラ首都圏における公共交通機関の燃料効率向上及び大気汚染緩和事業調査報告書」2008 年 3 月。

<sup>33</sup> 同上。

<sup>34</sup> Republic of the Philippines Public-Private Partnership Center, Motorvehicle Inspection System, February 24, 2014.

<sup>35</sup> GMA News Online, March 23, 2015.

<sup>36</sup> <http://www.gmanetwork.com/news/story/457457/money/companies/beep-beep-mr-president-please-don-t-privatize-the-mvis>

<sup>36</sup> Hadji Cortez Jalotjot, “Determinants of Vehicle Choice in Metro Manila: Consumer Preference for Low Emission Vehicles (LEVs)”, September 2012.

っており、回数、回答者数とも最も多いのは 100～200km の走行である。

- 自動車の主要な用途は、通勤( 55% )、仕事関係の旅行( 25% )、子供の学校の送迎( 3% )、その他( 17% )である。また、回答者の 80% 近くが、自家用車と共に公共交通機関も日常的な移動手段として利用していると回答している。

図表 3-45 長距離走行の年間実施回数

| 走行距離      | 回数(中位) | 回答者(人) |
|-----------|--------|--------|
| 100～200km | 11.7   | 135    |
| 200～300km | 4.2    | 56     |
| 300～400km | 3.0    | 39     |
| 400km～    | 2.5    | 51     |

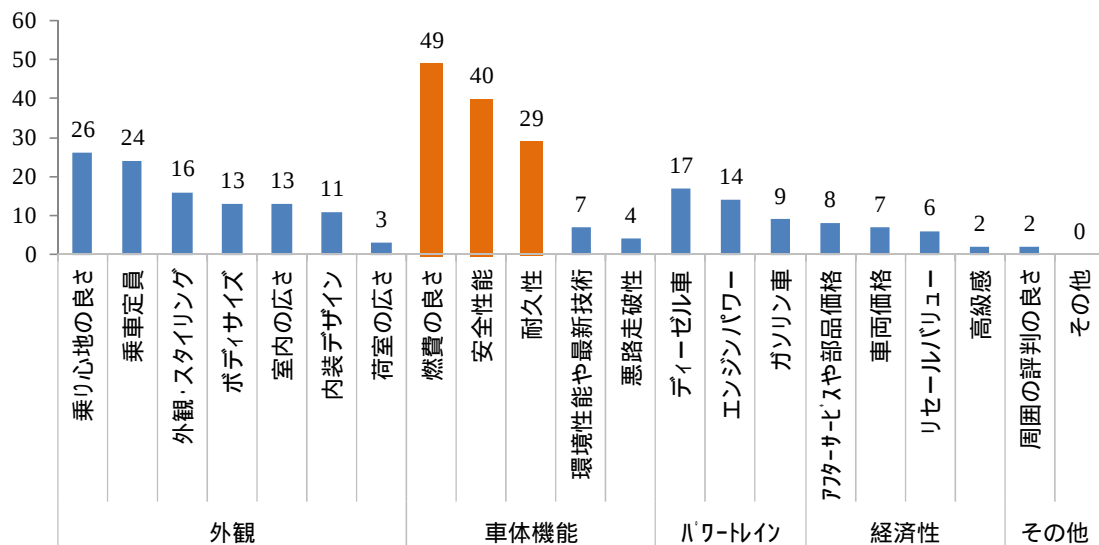
資料) Hadji Cortez Jalotjot, “Determinants of Vehicle Choice in Metro Manila: Consumer Preference for Low Emission Vehicles (LEVs)”, September 2012

以上の結果からは、マニラ首都圏在住の自動車所有者について、約半数が通勤に自家用車を利用し、その距離は 1 日 20km 未満であるが、年に数回、仕事関係の旅行やその他の目的で、100km 以上の遠出を行っている、という平均像が想定される。

#### 消費者の志向性

自動車を購入する際のポイントを見てみると、上位 3 位は「燃費の良さ」「安全性能」及び「耐久性」である。燃費の良さに対する志向性を反映して、パワートレインについては、ガソリン車よりもディーゼル車のポイントが高く、しかし、これとやや矛盾する傾向として、車両価格等の経済性に関するポイントは低い。

図表 3-46 自動車を購入する際のポイント(n=300, 単位: %)



注) 購入時に注意する点を 3 つ選択。上位 3 位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア 6 カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド)自動車に関する海外調査」2015年

次に、前述の、マニラ首都圏在住の 300 人の自動車所有者を対象に行った、低公害車 (LEV)普及の可能性を探った調査によると、以下のような結果が示されている。ディーゼル車やハイブリッド車 (HEV) に対する選好が高いという点で、前述の自動車を購入する際のポイントと符合している。また、おそらく首都圏在住者ゆえの特徴として、LEV に対する選好も平均的な自動車ユーザーより高くなっているものと推察される。

- 回答者の 38%は LEV が何かを知っており、44%は LEV について聞いたことはあるが、何かはよく知らない。
- LEV を知っている人のうち 60%(全回答者の 23%)が向こう 5 ~ 10 年間に LEV を買うつもりであり、34%が購入を検討する、6%が購入しないと回答。
- ガソリン車からディーゼル車への嗜好の変化の傾向が認められる。また、LEV の中でも LPG 車や BEV 車(バッテリー自動車)の人気は低いが、HEV に対する選好は高まっている。これらは燃料価格の上昇に伴い、エコカーの必要性が高まっていることを示している。
- LEV に関する WTP(支払意思額)は、100 キロ移動に係るコストが 1 ペソ減少する毎に 3,120 ペソ、同じ燃料量で移動距離が 1 キロ増える毎に 187 ペソ、排出ガスのレベルが 1%低下する毎に 36,510 ペソ。
- HEV や BEV については車種が少ないことと購入価格が効果であることがネックになっている。しかし、両車の価格が 100 万ペソに低下した場合、潜在的な利用者は回答者の 25%に上昇する(現状は 13%)。

## 5 . ベトナム

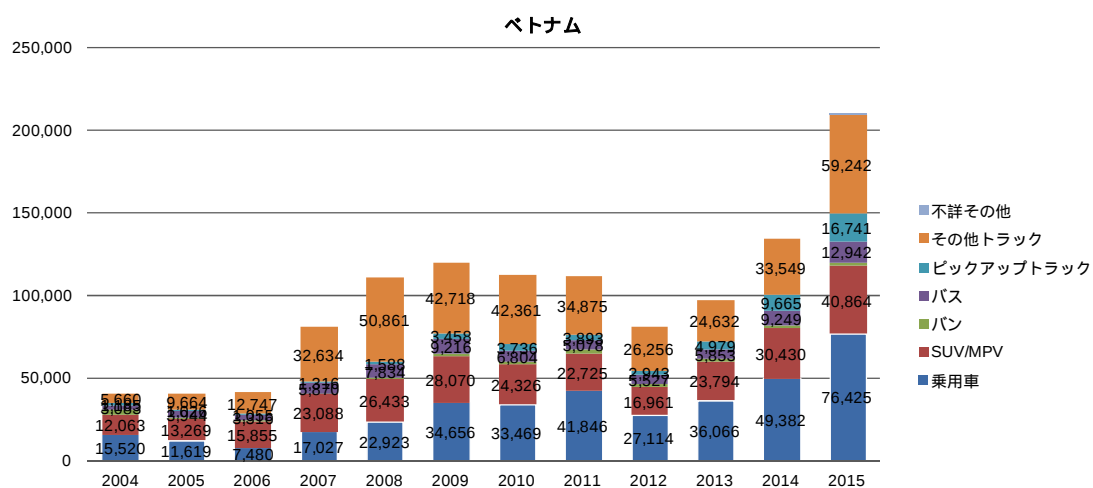
### (1)車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

#### 車種別販売台数の推移

ベトナムでは、2015 年の自動車販売台数は約 21 万台（輸入車を含まず）にとどまるものの、2004 年と比較して約 5 倍に増加しており、特に 2013 年以降は増加ペースが速まっている。

他国と比較して商用車比率が比較的高いが、近年の増加は乗用車と SUV/MPV が牽引している。また、乗用車と SUV/MPV の比率は、概ね 6：4 となっている。商用車におけるピックアップトラックの比率は他国と比較して低い。

図表 3-47 ベトナムにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) 輸入販売台数含まず。2010年以降はバス、シャーシーの台数含まず。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、全般に乗用車タイプのモデルが多く、過半を占めている。トヨタVios、起亜 Morning(Picanto)、起亜 Rio、ホンダCity、トヨタ Vitz (Yaris)といった A 及び B セグメントに加えて、C セグメントのマツダAxela (Mazda3)、トヨタCorolla、D セグメントのトヨタCamry 等もランクインしている。このことから、他の対象国と比較して販売台数は少なく、自動車の大衆化がまだ進まず、高所得者層中心の市場であることがうかがえる。

また、トヨタ Innova 等の MPV、マツダ CX-5 等の SUV、Ford Fortunaer 等のピックアップトラックも 10 位までにランクインしており、多様な車種構成となっている。

メーカー別にみると、日本車ではトヨタに加えてマツダ、日本車以外では韓国の起亜のモデルが多いことが特徴である。また、米国メーカー 2 社 ( Ford、GM(Chevrolet) ) もランクインしている。

図表 3-48 ベトナムにおける車名別自動車販売台数 ( 2015 年 )

| 順位 | メーカー      | 車名                | 車種・セグメント   | ボディタイプ           | 排気量           | 販売台数   |
|----|-----------|-------------------|------------|------------------|---------------|--------|
| 1  | 起亜        | K3000             | 小型トラック     | 不明               | 不明            | 14,201 |
| 2  | トヨタ       | Vios              | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5,1.3       | 13,761 |
| 3  | トヨタ       | Innova            | MPV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.0           | 9,985  |
| 4  | トヨタ       | Fortuner          | SUV        | 5ドア7人乗ミニバン       | 2.7,2.4DT     | 9,780  |
| 5  | Ford      | Ford Ranger       | ピックアップトラック | ダブルキャブ           | 3.2DT,2.2DT   | 8,685  |
| 6  | 起亜        | Morning (Picanto) | 乗用車A       | 5ドアハッチバック        | 1.2           | 8,376  |
| 7  | マツダ       | Axela (Mazda 3)   | 乗用車C       | 4ドアセダン/5ドアハッチバック | 2.0,1.5       | 5,987  |
| 8  | トヨタ       | Corolla           | 乗用車C       | 4ドアセダン           | 2.0,1.8       | 5,926  |
| 9  | Ford      | Transit           | 小型バン       | ウィンドウバン/バネバン     | 2.2DT         | 5,600  |
| 10 | マツダ       | CX-5              | SUV        | 5ドアハッチバック        | 2.5,2.0       | 4,768  |
| 11 | トヨタ       | Camry             | 乗用車D       | 4ドアセダン           | 2.5           | 4,679  |
| 12 | ホンダ       | CR-V              | SUV        | 5ドアハッチバック        | 2.4,2.0       | 4,533  |
| 13 | 起亜        | K3                | 乗用車C       | 4ドアセダン           | 2.0,1.6       | 4,332  |
| 14 | マツダ       | BT-50             | ピックアップトラック | シングル/ダブルキャブ      | 2.5,3.2D,2.2D | 4,328  |
| 15 | Ford      | EcoSport          | SUV        | 5ドアワゴン           | 1.5           | 3,977  |
| 16 | 起亜        | Rio               | 乗用車B       | 4ドアセダン/5ドアハッチバック | 1.4           | 3,951  |
| 17 | スズキ       | Carry             | 小型トラック     | キャブオーバートラック      | 1.5,1.0       | 3,484  |
| 18 | ホンダ       | Honda City        | 乗用車B       | 4ドアセダン           | 1.5           | 3,186  |
| 19 | トヨタ       | Vitz (Yaris)      | 乗用車B       | 5ドアハッチバック        | 1.3           | 2,796  |
| 20 | Chevrolet | Chevrolet Cruze   | 乗用車C       | 4ドアセダン           | 1.8,1.6       | 2,721  |

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### メーカー別販売台数の推移

メーカー別販売台数を見ると、2015 年時点で 1 位のトヨタ（24.6％）と 2 位の韓国の現代・起亜グループ（20.2％）の 2 社で半数近くを占めている。次いで、現地資本の Thaco がこれに続き、米国の Ford グループ、日系のマツダとともに各 1 割のシェアを持っている。起亜と Thaco は合併事業を展開しており、両社を合算するとトヨタを上回る。

上位 5 社以外の各社のシェアはいずれも 4％以下にとどまっている。日系メーカー全体のシェアは約 5 割である。

図表 3-49 ベトナムにおける自動車販売台数(メーカー別上位 15 位)の推移

|                                                  | 2010    | 2011    | 2012   | 2013   | 2014    | 2015    | 2015シェア |
|--------------------------------------------------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| トヨタ                                              | 31,135  | 29,792  | 24,927 | 33,288 | 41,205  | 51,246  | 24.6%   |
| 現代-起亜自動車グループ                                     | 20,169  | 24,656  | 17,640 | 17,503 | 23,394  | 42,222  | 20.2%   |
| Thaco                                            | 9,042   | 8,440   | 7,694  | 6,781  | 10,320  | 21,034  | 10.1%   |
| Ford グループ                                        | 6,475   | 8,697   | 4,790  | 8,166  | 13,988  | 20,740  | 9.9%    |
| マツダ                                              | 0       | 0       | 0      | 4,089  | 9,438   | 20,359  | 9.8%    |
| ホンダ                                              | 3,140   | 2,555   | 1,804  | 4,593  | 6,492   | 8,312   | 4.0%    |
| GM グループ                                          | 9,685   | 10,350  | 5,613  | 5,178  | 5,134   | 7,345   | 3.5%    |
| いすゞ                                              | 1,978   | 1,608   | 1,217  | 2,039  | 3,766   | 7,091   | 3.4%    |
| 日野                                               | 1,230   | 839     | 632    | 1,409  | 2,756   | 5,907   | 2.8%    |
| スズキ                                              | 3,242   | 4,344   | 3,409  | 3,765  | 4,386   | 5,885   | 2.8%    |
| Daimler グループ                                     | 3,596   | 3,450   | 2,383  | 2,486  | 3,106   | 4,361   | 2.1%    |
| 三菱                                               | 1,723   | 1,630   | 1,141  | 1,425  | 2,011   | 4,145   | 2.0%    |
| Vietnam Engine Agriculture Machinery Corporation | 0       | 1,288   | 874    | 1,839  | 2,408   | 3,219   | 1.5%    |
| Vinamotor                                        | 9,259   | 2,780   | 2,278  | 1,754  | 2,054   | 2,757   | 1.3%    |
| 日産                                               | 468     | 986     | 313    | 34     | 1,522   | 1,525   | 0.7%    |
| その他                                              | 11,082  | 9,523   | 5,772  | 2,343  | 1,608   | 2,420   | 1.2%    |
| (日系メーカー計)                                        | 42,916  | 41,754  | 33,456 | 50,650 | 71,579  | 104,470 | 50.1%   |
| (日系メーカーシェア)                                      | 38.2%   | 37.6%   | 41.6%  | 52.4%  | 53.6%   | 50.1%   | 50.1%   |
| 合計                                               | 112,224 | 110,938 | 80,487 | 96,692 | 133,588 | 208,568 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ＆コンサルティング作成

図表 3-50 ベトナムにおける 2015 年自動車販売台数（輸入車を除く）

| メーカー/ブランド                                         | 販売台数    | 市場シェア  |
|---------------------------------------------------|---------|--------|
| チュオンハイ(Thaco)<br>(Thaco Truck/Thaco bus/Thaco 起亜) | 59,518  | 24.3%  |
| トヨタ                                               | 50,285  | 20.5%  |
| フォード                                              | 20,740  | 8.5%   |
| ピナマツダ(Mazda)                                      | 20,359  | 8.3%   |
| ホンダ                                               | 8,312   | 3.4%   |
| GM ベトナム                                           | 7,345   | 3.0%   |
| いすゞ                                               | 7,091   | 2.9%   |
| 日野                                                | 5,907   | 2.4%   |
| スズキ                                               | 5,885   | 2.4%   |
| メルセデス・ベンツ                                         | 4,361   | 1.8%   |
| ピナスター(VinaStar/三菱・プロトン)                           | 4,145   | 1.7%   |
| Dothanh                                           | 3,371   | 1.4%   |
| その他                                               | 11,249  | 19.4%  |
| 合計                                                | 208,568 | 100.0% |

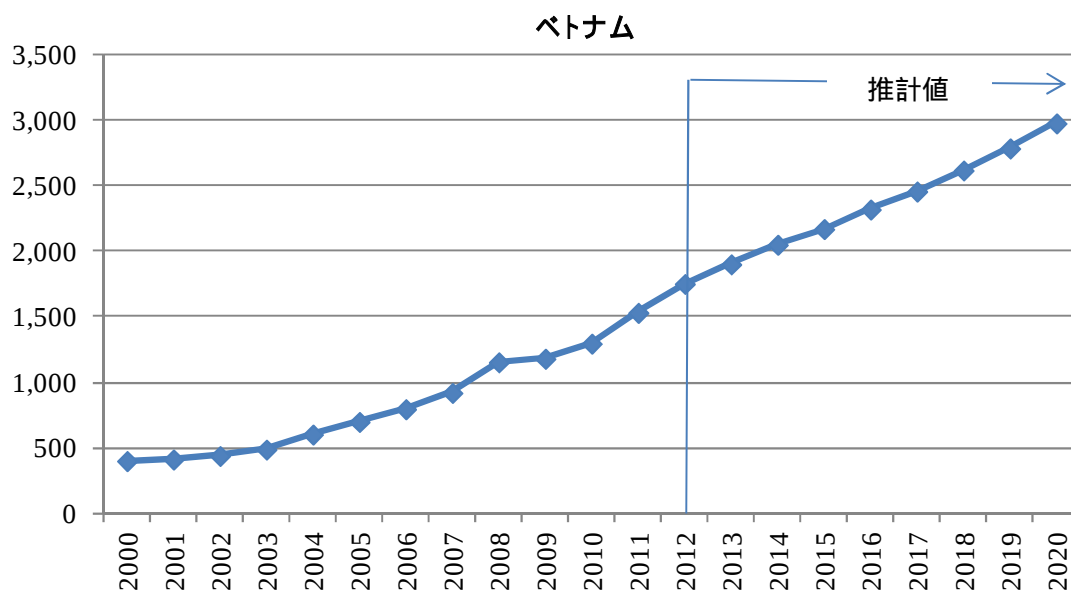
資料) VAMA

(2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

所得水準の変化

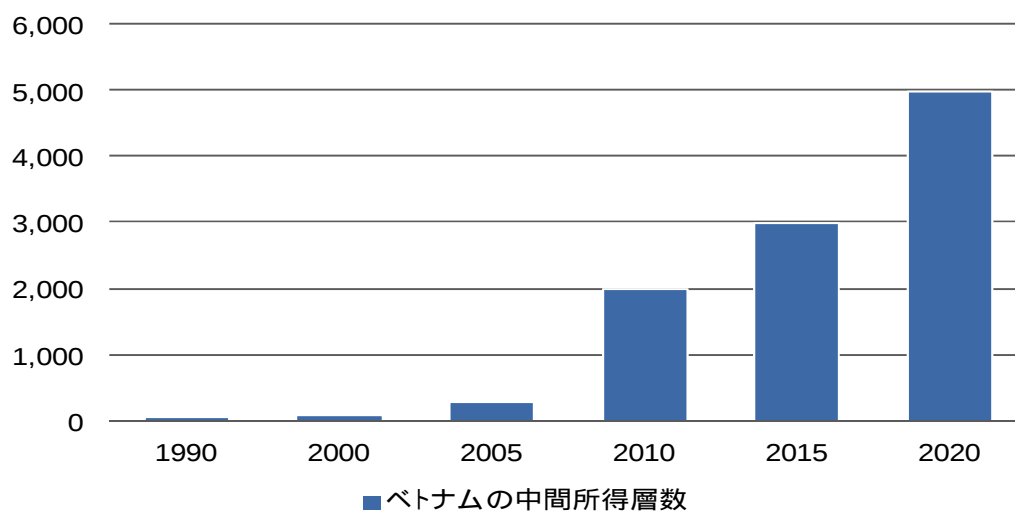
ベトナムの直近における1人当たりGDPは2,000 US\$前後であり、対象6か国ではインドに次いで低い。今後も順調に増加し、2020年には3,000 US\$前後に増加するものと予想されており、これは現在のフィリピンに概ね相当する水準である。

図表 3-51 1人当たりGDPの推移(US\$ベース)



資料) IMF「World Economic Outlook Database, October 2015」

図表 3-52 中間所得層数の推移(万人)



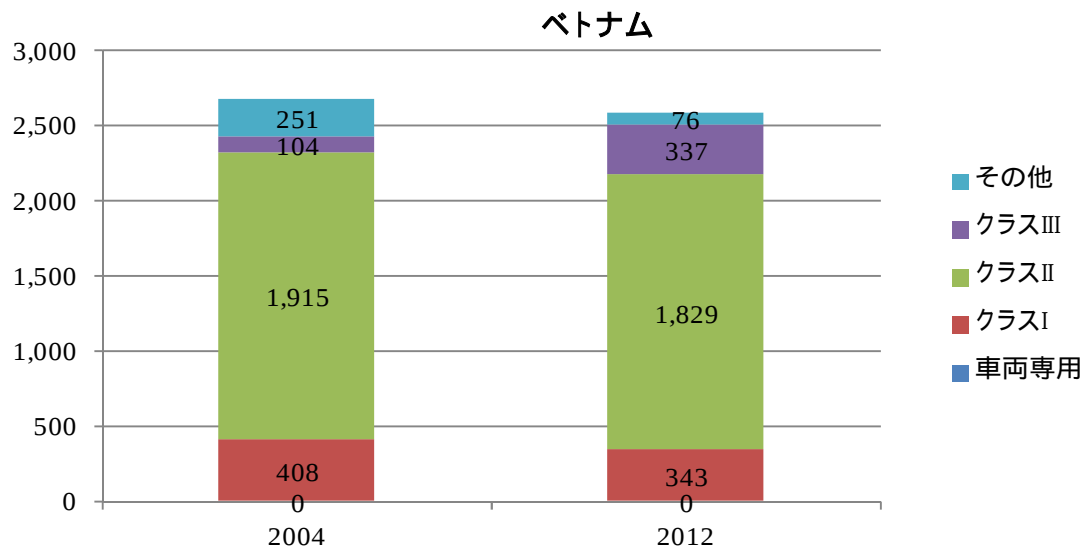
注) 中間所得層は年間の世帯所得15,000 US\$から35,000 US\$の層

資料) 経済産業白書、元データEuromonitor International

## 道路環境

ADB によるクラス区別の道路延長の推移をみると、2004 年には「クラスⅠ」が大半を占めており、フィリピンやインド、インドネシアと比較して相対的に整備状況がよかったものの、2012 年もほとんど変化が見られず、2012 年時点ではインドネシアとほぼ同等の水準となっている。

図表 3-53 道路延長(クラス区別)の推移(km)



注) クラスⅠ: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスⅡ: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスⅢ: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB「Key Indicators 2015」

## 自動車取得資金のファイナンス事情

ベトナムのリースや割賦販売等の利用動向は、国家レベルでの統計が存在せず、業界団体などの網羅的統計もないため、正確な数字は不明であるが、自動車及び自動二輪の支払い方法のうち3割程度と言われている<sup>37</sup>。JETRO が実施した「アジアにおける金融リテール調査(2011年3月)」の消費者アンケートによると、91%の人が自動車ローンを利用したことがないと回答している。利用したことがない理由としては、「必要がない」と答えた人が63%、「借りたくない」と答えた人が30%であった。

クレジットカードについては、2010年の利用額は5兆ドンとなっており、個人向け貸出に比べてさらに市場規模は小さく、個人向け貸出、クレジットカードともにまだまだ未発達な状況にある。しかしながら、経済発展に伴い住宅ローン、耐久消費財購入のためのローン、割賦販売を中心に拡大している。商業銀行がメインプレイヤーとなっているが、近年は簡単な手続きや低金利での個品ローンを取扱う金融会社が顧客数を増やし

<sup>37</sup> JETRO「ベトナムビジネス進出先、消費市場としての魅力と課題を探索」

ており、商業銀行と金融会社との間で激しい競争が起きている。また、WTO 加盟により、外資企業にもリテール金融市場が開放され、外資合併銀行や外国銀行支店が数多く進出している。従来、外資企業は大企業や富裕層向けに営業活動を行っていたが、最近では中間層向けの営業活動にも注目しつつある。

#### 中古車市場

ベトナム市場における中古車の台数に関する統計は見られず、数値については不明である。政府は不正な中古車の輸入を抑制するために、中古車には高い関税を課している。なお、製造後 6 ヶ月超 5 年以下の車両であり、且つ左ハンドルの中古車のみ輸入可能となっている。規格基準への適合と高関税 + 特別消費税の課税などが課されており、事実上輸入台数はあまり多くないと推計される。なお、日本仕様の右ハンドル車は、輸入前に左ハンドル仕様に改造されたものを含めて輸入禁止となっているため、原則輸入不可となっている<sup>38</sup>。

#### 車検制度

ベトナムにおける車両維持には、毎年（新車時は 24 ヶ月目）に実施する車両点検と技術安全確認証の発行手数料の費用が必要となる。10 席未満の個人乗用車の場合は、点検費用として 16 万 VDN、技術安全確認書発行費用として 10 万 VDN が必要である。

#### 自動車の利用形態

2015 年、ベトナムの自動車販売台数は前年比 55%増の 24.5 万台となった（輸入車を含む）が、2016 年は伸びが鈍化すると予想されている。成長鈍化の予測の背景には、2015 年は 74%増と成長をけん引した商用車のトラックの伸びが頭打ちとなったことと、特別消費税(SCT)の算定方法改定がある。

前者については、運輸省によるトラックの過積載取り締まり強化を受け、運送業者はトラック増車を進めてきたが、2015 年末にかけて一段落となった。また、2016 年 1 月から輸入完成車(CBU)に対する特別消費税(SCT)の算定方法が改定され、実質的に増税となり、輸入車販売の減少につながっている。1 月の販売台数は、前年同月比 11%減となった。他方でノックダウン(CKD)生産による国産車は、国会が S C T の改正法案を近く承認すれば、成長が期待できる。9 人乗り以下の小型車について財務省は 7 月にも大幅な SCT 減税に踏み切ることを提案しているが、現時点最終決定には至っていない<sup>39</sup>。

<sup>38</sup> JETRO「中古車の輸入が制度上困難な国々」(<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>)

<sup>39</sup> NNA(2016 年 2 月 23 日報道記事)

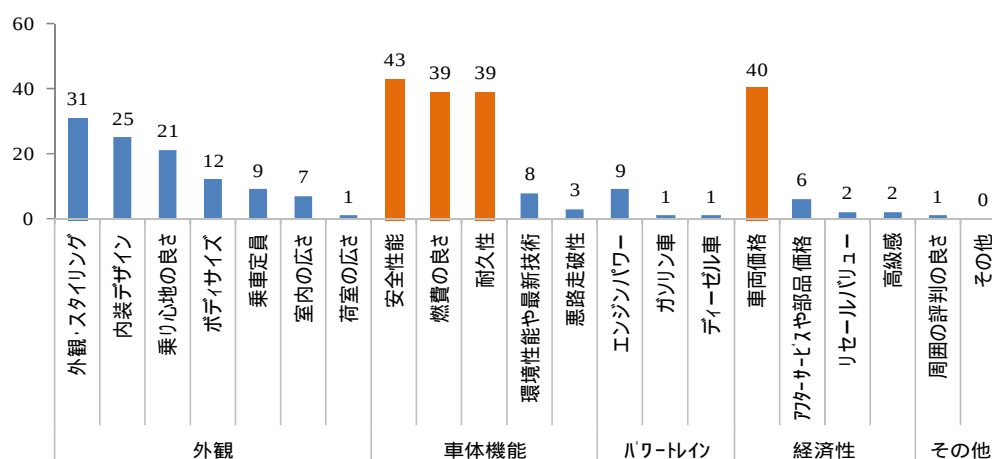
| 車種            | 2015 年  | 2014 年  | 前年同期比  |
|---------------|---------|---------|--------|
| 乗用車           | 117,288 | 79,813  | 47.0%  |
| 商用車           | 81,312  | 48,945  | 66.1%  |
| 特殊車両(SPV)     | 9,968   | 4,807   | 107.4% |
| VAMA 加盟メーカー合計 | 208,568 | 133,565 | 56.20% |
| 総計(輸入車・未加盟含)  | 244,914 | 157,810 | 55.20% |

資料) VAMA: Vietnam Automobile Manufacturers' Association

### 消費者の志向性

ベトナムの消費者が自動車を購入する時のポイントを見てみると、上位3位「安全性」「車両価格」「燃費の良さ」「耐久性」が入っている。ベトナムにおいては、まだ自動車の保有比率が低く、また、自家用車は多くの国民にとってまだ高嶺の花である。「車両価格」をはじめ、「燃費の良さ」「耐久性」等の維持費も含め経済面を重視する消費者が多いことがうかがえる。外観よりも機能と経済性を重視しており、質実剛健な車種への関心が高い。

図表 3-54 自動車購入する時に重視するポイント(n=300,単位: %)



注) 購入時に注意する点を3つ選択。上位3位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア6カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド)自動車に関する海外調査」2015年

## 6 . インド

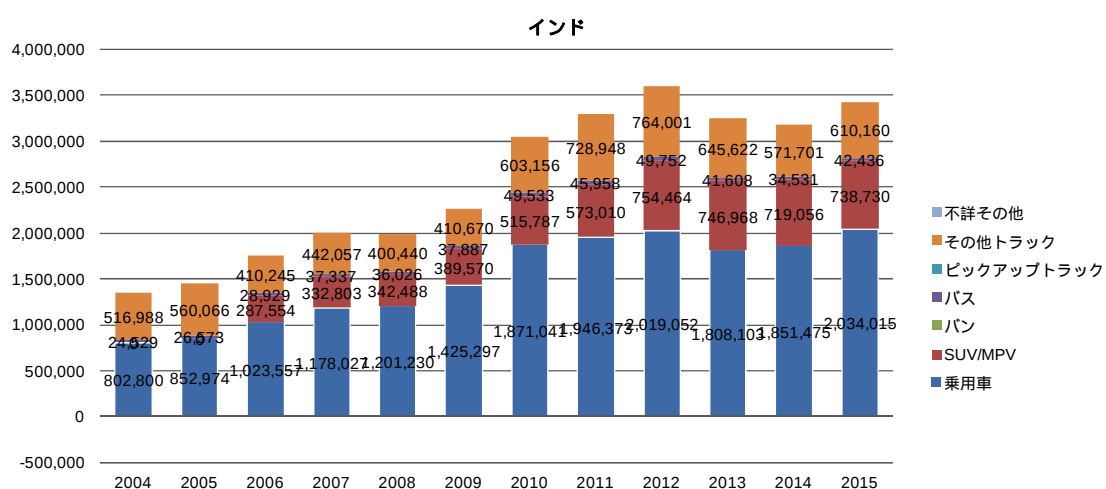
### (1)車種構成(排気量、パワートレイン、重量等)別の販売状況・保有状況

#### 車種別販売台数の推移

インドにおける 2015 年の自動車販売台数は約 340 万台で、2004 年と比較して約 2.5 倍に増加している。

乗用車と SUV/MPV は全体の約 8 割を占めており、その増加が自動車全体の増加を牽引している。乗用車と SUV/MPV の内訳をみると、タイやマレーシアと同様に SUV/MPV より狭義の乗用車の比率が高い。

図表 3-55 インドにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



注) 各年とも、卸売台数で、輸入販売台数含む。年度を暦年に換算したもの。

(2011年7月以前の車種区分)

乗用車：運転手を含め、定員6人以下

UVs(Utility Vehicles)：運転手を含め、定員7人以上12人以下

MPVs(Multi Purpose Vehicles)：3.5t未満のバン

(2011年7月以降の車種区分)

乗用車：運転手を含め、定員5人以下

UVs(Utility Vehicles)：運転手を含め、定員5人以上10人以下のオフロード車

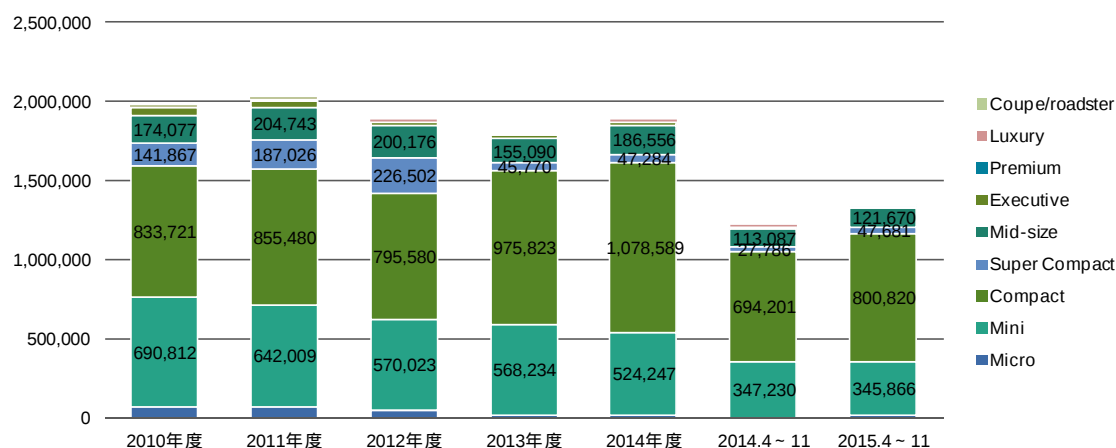
MPVs(Multi Purpose Vehicles)：運転手を含め、定員5人以上10人以下のバン

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## セグメント別販売台数の推移

インドの乗用車(Passenger cars)は、全長に応じてセグメントされている。セグメント別販売台数の推移をみると、全長 4m 以下の「Compact」及び「Mini」セグメント車が、乗用車の 8 割強を占めており、その比率は上昇傾向にある。これは、前述したとおり、全長 4m 以下、排気量 1.5ℓ未満の場合、物品税が大幅に優遇されることと強く関係している。

図表 3-56 インドにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移



| セグメント                    |                 | 2010年度    | 2011年度    | 2012年度    | 2013年度    | 2014年度    | 2014.4～11 | 2015.4～11 |
|--------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Micro                    | 全長3,200mm以下     | 70,432    | 74,527    | 53,848    | 21,129    | 16,901    | 9,919     | 15,884    |
| Mini                     | 全長3,201～3,600mm | 690,812   | 642,009   | 570,023   | 568,234   | 524,247   | 347,230   | 345,866   |
| Compact                  | 全長3,601～4,000mm | 833,721   | 855,480   | 795,580   | 975,823   | 1,078,589 | 694,201   | 800,820   |
| Super Compact            | 全長4,001～4,250mm | 141,867   | 187,026   | 226,502   | 45,770    | 47,284    | 27,786    | 47,681    |
| Mid-size                 | 全長4,251～4,500mm | 174,077   | 204,743   | 200,176   | 155,090   | 186,556   | 113,087   | 121,670   |
| Executive                | 全長4,501～4,700mm | 50,085    | 41,102    | 23,537    | 18,250    | 20,372    | 13,425    | 10,870    |
| Premium                  | 全長4,701～5,000mm | 11,046    | 10,441    | 4,387     | 2,529     | 2,063     | 1,410     | 1,515     |
| Luxury                   | 全長5,001mm以上     | 626       | 601       | 2         | 1         | 5         | 4         | 0         |
| Coupe/roadster           |                 | 179       | 186       | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| 乗用車(Passenger cars)計     |                 | 1,972,845 | 2,016,115 | 1,874,055 | 1,786,826 | 1,876,017 | 1,207,062 | 1,344,306 |
| UV(Utility Vehicles)     |                 | 315,123   | 367,012   | 553,662   | 525,839   | 553,699   | 362,279   | 373,327   |
| バン                       |                 | 213,574   | 234,945   | 237,298   | 190,844   | 171,395   | 116,665   | 117,973   |
| 乗用車(Passenger vehicles)計 |                 | 2,501,542 | 2,618,072 | 2,665,015 | 2,503,509 | 2,601,111 | 1,686,006 | 1,835,606 |
| 商用車計                     |                 | 684,905   | 809,532   | 793,211   | 632,851   | 614,961   | 393,180   | 424,957   |
| 合計                       |                 | 3,186,447 | 3,427,604 | 3,458,226 | 3,136,360 | 3,216,072 | 2,079,186 | 2,260,563 |

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 車名別販売台数

2015 年における車名別販売台数上位 20 をみると、物品税の優遇される全長 4m 以下の乗用車が多く、Mini セグメントが 7 モデル、Compact セグメントが 5 モデルを占めている。メーカー別にみると、日本のスズキ (Maruti Suzuki) が 9 モデル、韓国の現代が 4 モデルを占め、上位 20 モデル中 13 モデルを 2 社が分け合っている。

一方で、Mid-Size セグメントでも、ホンダの Honda City、スズキの Ertiga、Ciaz、トヨタの Etios 等の販売台数も多く、市場の成熟化に伴う上級車需要の拡大がうかがえる。

また、ハイブリッド車には全長 4m 以下の小型車と同様の物品税率が適用されることを踏まえ、スズキでは 2015 年に 2 車種のディーゼルモデルにハイブリッド車を投入している。

図表 3-57 インドにおける車名別自動車販売台数 (2015 年)

| 順位 | メーカー                | 車名               | 車種・セグメント           | ボディタイプ            | 排気量                   | 販売台数    |
|----|---------------------|------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|---------|
| 1  | スズキ                 | Alto             | 乗用車A/Mini          | 5ドアハッチバック         | 1.0,0.8               | 272,096 |
| 2  | スズキ                 | Dzire            | 乗用車B/Compact       | 4ドアセダン            | 1.2,1.3D              | 236,038 |
| 3  | スズキ                 | Swift            | 乗用車B/Compact       | 5ドアハッチバック         | 1.2,1.3D              | 206,924 |
| 4  | スズキ                 | Wagon R          | 乗用車A/Mini          | 5ドアワゴン            | 1.0                   | 170,399 |
| 5  | 現代                  | i20              | 乗用車B/Compact       | 5ドアハッチバック         | 1.2                   | 130,126 |
| 6  | 現代                  | Grand i10        | 乗用車B/Mini          | 5ドアハッチバック         | 1.2,1.1D              | 124,072 |
| 7  | Mahindra & Mahindra | Bolero           | SUV                | 5ドアワゴン            | 2.5DT                 | 87,861  |
| 8  | スズキ                 | Celerio          | 乗用車A/Mini          | 5ドアハッチバック         | 1.0                   | 82,961  |
| 9  | ホンダ                 | Honda City       | 乗用車B/Mid           | 4ドアセダン            | 1.5,1.5D              | 82,922  |
| 10 | スズキ                 | Carry (Omni)     | MPV/Mini           | 5ドア5/8人乗ミニバン      | 0.8                   | 78,927  |
| 11 | 現代                  | Eon              | 乗用車A/Mini          | 5ドアハッチバック         | 0.8                   | 71,834  |
| 12 | ホンダ                 | Amaze            | 乗用車A/Compact       | 4ドアセダン            | 1.2,1.5D              | 63,831  |
| 13 | スズキ                 | Eeco             | MPV/Compact        | 5ドア5/7人乗ミニバン      | 1.2                   | 61,836  |
| 14 | トヨタ                 | Innova           | MPV                | 5ドア7/8人乗ミニバン      | 2.5DT                 | 60,529  |
| 15 | スズキ                 | Ertiga           | MPV/Mid            | 5ドア7人乗ミニバン        | 1.4,1.3D              | 60,194  |
| 16 | トヨタ                 | Etios/Etios Liva | 乗用車B/Mini,Mid      | 4ドアセダン、5ドアハッチバック  | 1.2,1.5,1.4D          | 54,650  |
| 17 | スズキ                 | Ciaz             | 乗用車C/Mid, Exective | 4ドアセダン            | 1.4,1.3D              | 53,826  |
| 18 | Mahindra & Mahindra | Mahindra Scorpio | SUV                | 5ドアワゴン/ピックアップトラック | 2.6DT,2.5DT,2.2D,2.0D | 51,081  |
| 19 | 現代                  | Xcent            | 乗用車B/Compact       | 4ドアセダン            | 1.2,1.1D              | 51,065  |
| 20 | Ford                | EcoSport         | SUV                | 5ドアワゴン            | 1.5,1.0T,1.5D         | 42,317  |

資料) MarkLines資料、各社ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### メーカー別販売台数の推移

メーカー別販売台数を見ると、2015 年時点で 1 位のスズキ（37.6％）が 4 割弱の圧倒的なシェアを持っている。次いで、韓国の現代・起亜グループ（13.9％）、現地資本の Tata（13.1％）、同じく Mahindra&Mahindra（11.2％）の各社がそれぞれ 1 割強で続いている。これに日系のホンダ（5.9％）、トヨタ（4.1％）が続き、日系メーカーのシェアは約 5 割となっている。欧米系は最大でも 2％のシェアにとどまり、日系、韓国系、現地系のアジア系メーカーが大半を占めている。

図表 3-58 インドにおける自動車販売台数(メーカー別上位 15 位)の推移

|                     | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2015シェア |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| スズキ                 | 1,065,732 | 997,281   | 1,063,599 | 1,063,964 | 1,152,128 | 1,289,128 | 37.6%   |
| 現代-起亜自動車グループ        | 356,717   | 373,709   | 391,276   | 380,002   | 411,471   | 476,001   | 13.9%   |
| Tata                | 723,774   | 802,866   | 838,045   | 583,673   | 444,210   | 450,024   | 13.1%   |
| Mahindra & Mahindra | 283,923   | 361,167   | 449,149   | 428,510   | 390,635   | 384,380   | 11.2%   |
| ホンダ                 | 62,872    | 47,548    | 73,134    | 107,661   | 179,816   | 202,403   | 5.9%    |
| トヨタ                 | 74,762    | 136,148   | 172,241   | 145,132   | 132,778   | 139,819   | 4.1%    |
| Ashok Leyland       | 86,545    | 94,198    | 112,446   | 94,621    | 87,674    | 119,334   | 3.5%    |
| Daimler グループ        | 89,954    | 102,083   | 92,826    | 80,431    | 77,140    | 77,715    | 2.3%    |
| VWグループ              | 55,589    | 113,869   | 108,452   | 82,239    | 59,554    | 58,620    | 1.7%    |
| Renault             | 0         | 1,401     | 35,157    | 64,368    | 44,849    | 53,847    | 1.6%    |
| 日産                  | 7,164     | 22,893    | 45,239    | 32,250    | 49,142    | 40,925    | 1.2%    |
| Eicher Motors       | 35,464    | 45,229    | 45,761    | 37,250    | 34,057    | 40,411    | 1.2%    |
| GM グループ             | 110,361   | 111,056   | 92,059    | 86,825    | 57,565    | 36,518    | 1.1%    |
| Force Motors        | 24,088    | 28,336    | 28,041    | 23,329    | 23,031    | 25,404    | 0.7%    |
| いすゞ                 | 0         | 12,783    | 12,169    | 10,127    | 11,025    | 13,997    | 0.4%    |
| その他                 | 62,572    | 43,722    | 27,675    | 21,919    | 21,688    | 16,815    | 0.5%    |
| (日系メーカー計)           | 1,224,267 | 1,219,122 | 1,368,416 | 1,361,081 | 1,526,330 | 1,688,253 | 49.3%   |
| (日系メーカーシェア)         | 40.3%     | 37.0%     | 38.1%     | 42.0%     | 48.0%     | 49.3%     | 49.3%   |
| 合計                  | 3,039,517 | 3,294,289 | 3,587,269 | 3,242,301 | 3,176,763 | 3,425,341 | 100.0%  |

注) 日系メーカーはメーカー別、それ以外はグループ別に集計。

日系メーカー計は表に記載したメーカー以外も含む。

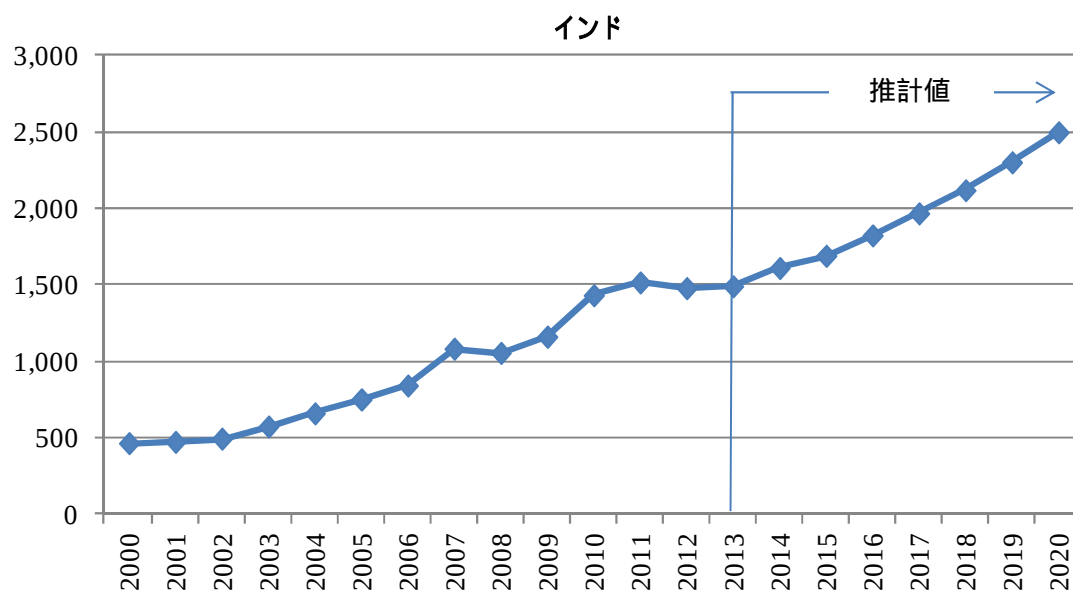
資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素

### 所得水準の変化

インドの直近における1人当たりGDPは1,500 US\$前後であり、対象6か国では最も低い。2020年には2,500 US\$前後に増加するものと予想されており、これはタイの2000年代前半、インドネシアの2000年代後半、フィリピンの2010年代前半に概ね相当することから、今後の自動車市場の急速な拡大が期待される。

図表 3-59 1人当たりGDPの推移(US\$ベース)



資料) IMF 「World Economic Outlook Database, October 2015」

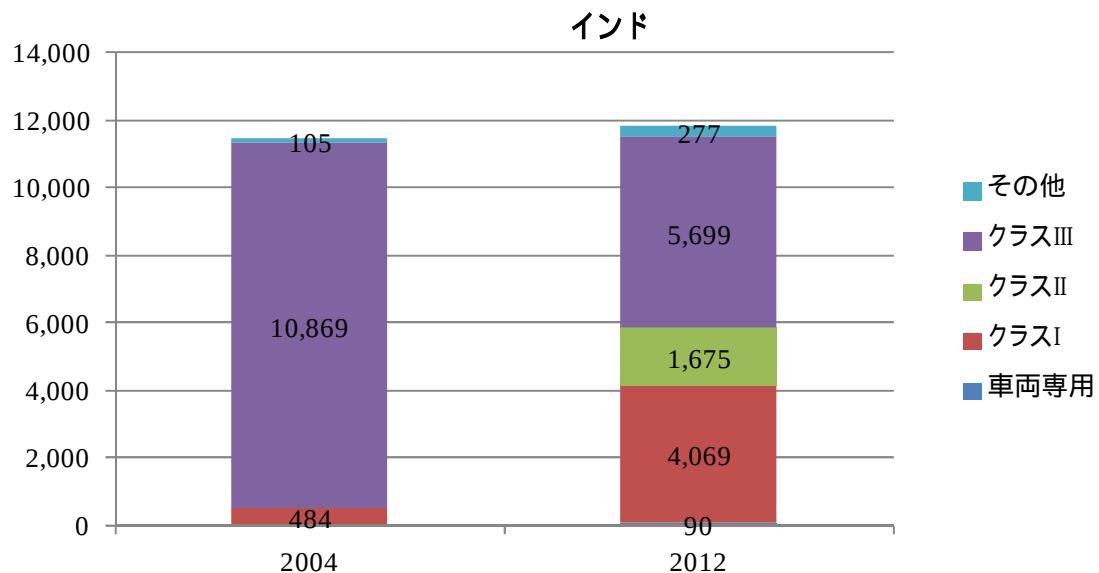
## 道路環境

インドの道路延長は 4,690,342km(2011 年)、1km<sup>2</sup> 当たり道路延長は 1.43km で、これは日本の 1km<sup>2</sup> 当たり道路延長 0.90km より大きい数値である。インドの国土は大河川沿いの大平野や溶岩台地であるデカン高原が支配的であり、日本と比較して可住地面積の割合が高いためと推察される。

道路舗装率は 53.83%(2011 年)であり、インドネシアとほぼ同水準である。これまで、インドの道路は概して整備・維持状態が悪いとされ、雨季になると物流に支障をきたす地域も多いこと等が指摘されてきた。

一方で、ADB によるクラス区分別の道路延長の推移をみると、2004 年には最低限の基準を満たす「クラスⅢ」が大半を占めていたが、2012 年には約半数が「クラスⅡ」もしくは「クラスⅠ」に変わっており、道路整備が急速に進展していることがうかがえる。

図表 3-60 道路延長(クラス区分別)の推移(km)



注) クラスⅠ: アスファルト、セメント、コンクリート舗装による4車線以上の道路

クラスⅡ: DBS(簡易)舗装による2車線道路

クラスⅢ: 最低限の基準を満たす2車線道路

資料) ADB「Key Indicators 2015」

### 自動車取得資金のファイナンス事情

インドにおける乗用車の平均単価は約 70 万円程度と低いものの、乗用車購入時のファイナンスの利用率は 70～80%程度と高い。インドの乗用車ローン市場では、都市部と準都市部、農村部で事業者が異なっており、都市部では、国営銀行を含めた地場銀行が積極的に事業を展開し、信用度の低い顧客層にも地場販売金融事業者が入り込んでおり、競争が激しいのに対し、農村部では販売金融事業者が事業を展開しているが、事業者数が限られているとされる<sup>40</sup>。

乗用車ローンの金利は従来 10～12%程度であったが、近年になって日系、欧州系をはじめ多くのメーカーが自社ノンバンクを通じて市場に参入し、銀行系を最大 2%下回る金利でローンを販売し、銀行に比べて審査期間が短いことや煩雑な書類の記入が少ないこともあり、フォルクスワーゲングループの自動車を購入する人のうち、同社傘下のノンバンクが販売する自動車ローンを利用する人の割合が 8 割に上るとの報告もある<sup>41</sup>。

### 中古車市場

インドでは、新車販売市場と並行して中古車の販売台数も年率 20%程度で急成長しており、初めて自動車を買う人は中古車を購入することが多いとされる。2014 年度のインドの国内新車販売台数が約 320 万台であるのに対し、同時期中古車販売台数は約 310 万台とされ、両者がほぼ同規模となっている<sup>42</sup>。

従来、インドの中古車市場は、個人間もしくは小規模なディーラーやブローカーを通じた売買がほとんどであったが、近年、品質面での信頼性売りに完成車メーカーが中古車販売に次々と参入し、手数料の安さを武器とするインターネット仲介業者も加わり、取引形態が多様化・分散化している。

### 車検制度

インドでは普通乗用車に対する車検制度はなく、商用車にのみ車検（適合検査：fitness checking）が課されている。

商用車の車検制度は、バス、トラック、タクシー、オートリキシャが対象で、有効期間は新車が 2 年間、更新後 1 年間（以降毎年更新が必要）とされている。検査及び車検証発行の権限自体は、州政府が有しており、車検場（testing station）は、登録機関（registering authority）の許可書なく、車検証を発行できないことになっている。検査

<sup>40</sup> みずほ総合研究所「平成 24 年度商取引適正化・製品安全に係る事業 我が国販売金融事業者の国際展開に関する調査 報告書」2013 年 3 月

<sup>41</sup> インド新聞「自動車大手、ローン事業が好調」2012 年 10 月 25 日  
（<http://indonews.jp/2012/10/post-6413.html>）

<sup>42</sup> 中古車の正確な統計はなく、2012 年には新車販売台数に対する中古車販売台数の比率が 1.0 を超えたとの見解もある。

項目は次表に示すとおりである。

図表 3-61 インドの商用車の車検制度における検査項目

| 項目               | 適合性<br>検査 | 型式等<br>の確認 | 状態<br>検査 | 機能<br>検査 | テスト | 備考                                         |
|------------------|-----------|------------|----------|----------|-----|--------------------------------------------|
| スパークプラグ等<br>点火系統 | ○         | ○          | ○        | ×        | ×   |                                            |
| ヘッドランプ           | ○         | ×          | ○        | ○        | ○   | 光軸検査                                       |
| その他ランプ           | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   | 非認定ライトの取り<br>付け不可                          |
| 反射板              | ○         | ×          | ○        | ×        | ×   | 反射板及び反射テ<br>ープの色の確認                        |
| バルブ              | ○         | ○          | ○        | ×        | ×   | バルブのワット数確<br>認                             |
| バックミラー           | ○         | ×          | ○        | ×        | ×   |                                            |
| 窓ガラス             | ○         | ○          | ○        | ×        | ×   | ラミネート加工の窓                                  |
|                  |           |            |          |          |     | は 1996 年以降の車<br>両で使用可能                     |
| ホーン              | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   |                                            |
| サイレンサー           | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   | 排気漏れを確認                                    |
| ダッシュボード設備        | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   |                                            |
| ワイパー             | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   |                                            |
| 排出ガス             | ×         | ×          | ×        | ×        | ○   | PUC(Pollution<br>Under Control)の承<br>認が必要。 |
| ブレーキ             | ○         | ×          | ○        | ○        | ○   |                                            |
| スピードメーター         | ○         | ×          | ○        | ○        | ×   |                                            |
| ステアリング           | ○         | ×          | ○        | ○        | ○   |                                            |

資料) 国土交通省「インド運輸事情(2010年度)」

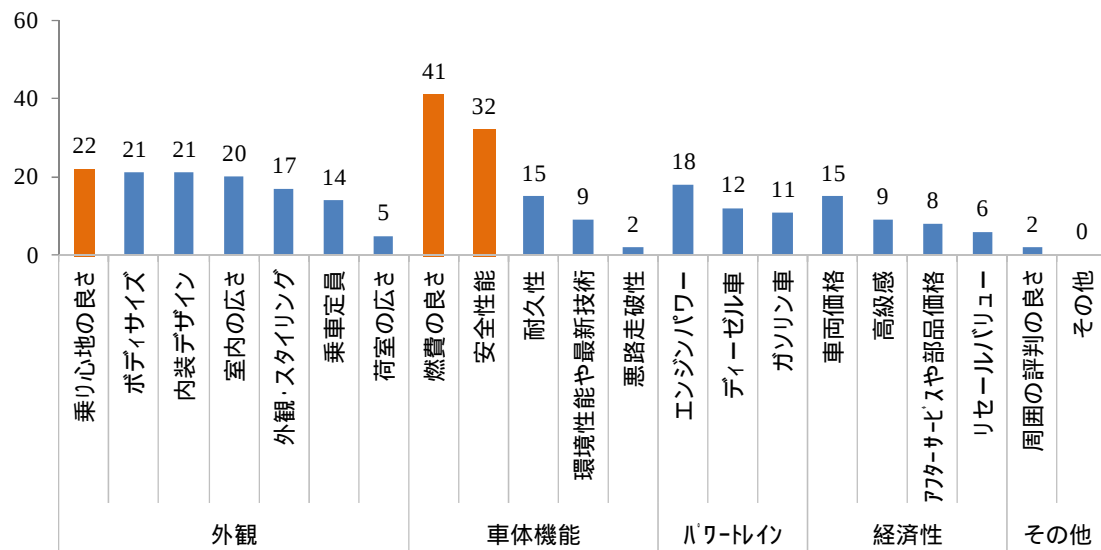
### 自動車の利用形態

インドの都市部ではモータリゼーションの進行に伴い、交通渋滞が深刻化している。道路整備や公共交通機関の整備が進み、例えばデリーではメトロが 6 路線開業済みで、自動車やバスに替わる新たな交通手段として定着しているものの、依然として交通渋滞も深刻な状況にある。

### 消費者の志向性

自動車を購入する際のポイントを見てみると、上位 3 位は「燃費の良さ」「安全性能」及び「乗り心地の良さ」である。他国と比較して、フィリピンとともに「車両価格」の選択率が低いが、インドの場合、全長 4m 以下、エンジン 1.5ℓ未満の小型車の税制が特に優遇され Mini、Compact 両セグメントが販売台数の大半を占めており、比較的価格が安いこと、車種間の価格差が小さいことがその要因と考えられる。また、パワートレインについては、フィリピン以外の各国と異なり、ディーゼル車がガソリン車をわずかが上回っている。

図表 3-62 自動車を購入する際のポイント(n=300,単位：%)



注) 購入時に注意する点を3つ選択。上位3位を赤色で表示

資料) 楽天リサーチ「アジア6カ国(タイ/マレーシア/インドネシア/ベトナム/フィリピン/インド) 自動車に関する海外調査」2015年

## 7. まとめ

### (1) 各国における車種構成別の販売状況

各国における車種構成別の販売状況等をまとめたものが図表 3-63 である。現状の市場規模は、インド、インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、ベトナムの順となる。

乗用車・商用車別にみると、乗用車が8～9割を占める国が多いが、タイとベトナムは商用車が4割を占める。このうちタイは、ピックアップトラックが税制上優遇されていることが大きな要因であるのに対し、ベトナムではモータリゼーションの勃興期であり、乗用車の普及がまだ進んでいないためと考えられる。

乗用車中心の国々のうち、マレーシアでは小型乗用車が中心の市場となっているが、上位モデルやSUV、MPV、ピックアップトラックも含めて車種構成が多様化する傾向も見られる。一方、インドネシアでは、MPVやピックアップトラックが中心であったが、低価格エコカーであるLCGCの普及促進策により小型ハッチバック車が増加している。フィリピンでは、小型乗用車を中心に、SUV、MPVも含め、車種構成が比較的多様である。また、インドでは税制上有利な全長4m以下の小型乗用車が圧倒的に多いものの、上級車需要の拡大傾向も見られる中で、ハイブリッド車の投入も進んでいる。

図表 3-63 各国における販売環境規制の現状及び今後の動向

|               | インドネシア                                                           | タイ                                                             | マレーシア                                                          | フィリピン                                                               | ベトナム                                                                                | インド                                                                                    |
|---------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車販売台数(2015) | ・100万台                                                           | ・80万台                                                          | ・67万台                                                          | ・31万台                                                               | ・21万台                                                                               | ・340万台                                                                                 |
| 車種構成別の販売状況    | ・乗用車で8割、うちSUV/MPVが5割強(特にMPV)、ピックアップトラックも2割。<br>・2013年以降LCGCが拡大中。 | ・税制上有利なピックアップトラックが4割強。<br>・乗用車で5割だがSUV/MPV比率は低く、小型車中心。         | ・乗用車で9割だが、SUV/MPVは2割で、小型車中心。ピックアップトラックも一定のシェア。                 | ・乗用車で8割であり、うち(狭義の)乗用車とSUV/MPVがほぼ半々。                                 | ・商用車が4割を占めるが、うちピックアップトラックの比率は低い。<br>・乗用車では、乗用車(狭義)が4割弱だが、中大型車も比較的多い。SUV/MPVが2割。     | ・乗用車で8割だが、SUV/MPVは2割で、小型車が中心。<br>・税制が優遇される小型車が圧倒的に多いが、上級車需要の拡大傾向も見られる。                 |
| 車名別の販売状況      | ・MPV(ミニバン)、小型ハッチバック車、小型トラックが上位を占める。                              | ・ピックアップトラック、小型乗用車、SUVが上位を占める。                                  | ・小型乗用車が上位を占めるが、上位モデルやMPVやSUV、ピックアップトラックも含め、車種構成が多様化。           | ・小型乗用車が中心であるが、SUV、MPVも含め車種構成は比較的多様。                                 | ・比較的上位車種も含めた乗用車を中心。ピックアップトラックも上位に。                                                  | ・全長4m以下の小型乗用車が上位を占めるも、ハイブリッド車投入も進む。                                                    |
| メーカー別の販売状況    | ・日系メーカーシェアは約9割。<br>・トヨタグループが約半数を占めるほか、8位までを日系が独占。                | ・日系メーカーシェアは約9割。<br>・6位までを日系メーカーが占め、トヨタに次ぎ、いすゞが2位、日系以外では米2社が続く。 | ・日系メーカーシェアは約4割。<br>・地場資本のPerodua・Proton、日系のホンダ・トヨタ・日産の上位5社で8割。 | ・日系メーカーシェアは約8割。<br>・トヨタが4割のシェアを持ち、三菱、現代・起亜グループ(韓国)、Fordグループ(米国)が続く。 | ・日系メーカーシェアは約5割。<br>・トヨタと現代・起亜グループ(韓国)で半数近くのシェア。現地資本のThaco、Fordグループ(米国)、マツダが各1割のシェア。 | ・日系メーカーシェアは約5割。<br>・早くから進出したスズキが4割のシェア。現代・起亜グループ(韓国)、現地資本のTata、Mahindra&Mahindraが各1割強。 |

メーカー別にみると、インドネシア、タイ、フィリピンでは日系メーカーのシェアが 8 ～ 9 割を占め、いずれもトヨタが首位であるが、インドネシアではダイハツが 2 位で、合わせてトヨタグループが過半を占めるのに対し、タイではいすゞが 2 位、フィリピンでは三菱が 2 位となっている。

一方、マレーシア、ベトナム、インドでは日系メーカーのシェアが 5 割程度にとどまるが、このうちマレーシアでは地場資本の 2 社と日系 3 社の 5 社で 8 割を占める。一方、ベトナムとインドでは、日系と現地資本に加え、韓国の現代・起亜グループのシェアも大きいことが特徴である。

ここで、対象 6 か国における日本車のシェアの推移を示したものが下表である。日系メーカーのシェアが 9 割前後を占めるインドネシア、タイ、フィリピンと、4 ～ 6 割にとどまるマレーシア、ベトナム、インドの 2 グループに大別でき、特にマレーシアの乗用車+SUV/MPV では、4 割に達していない。ただし、後者のグループでは、近年日系メーカーのシェアが上昇傾向にある。

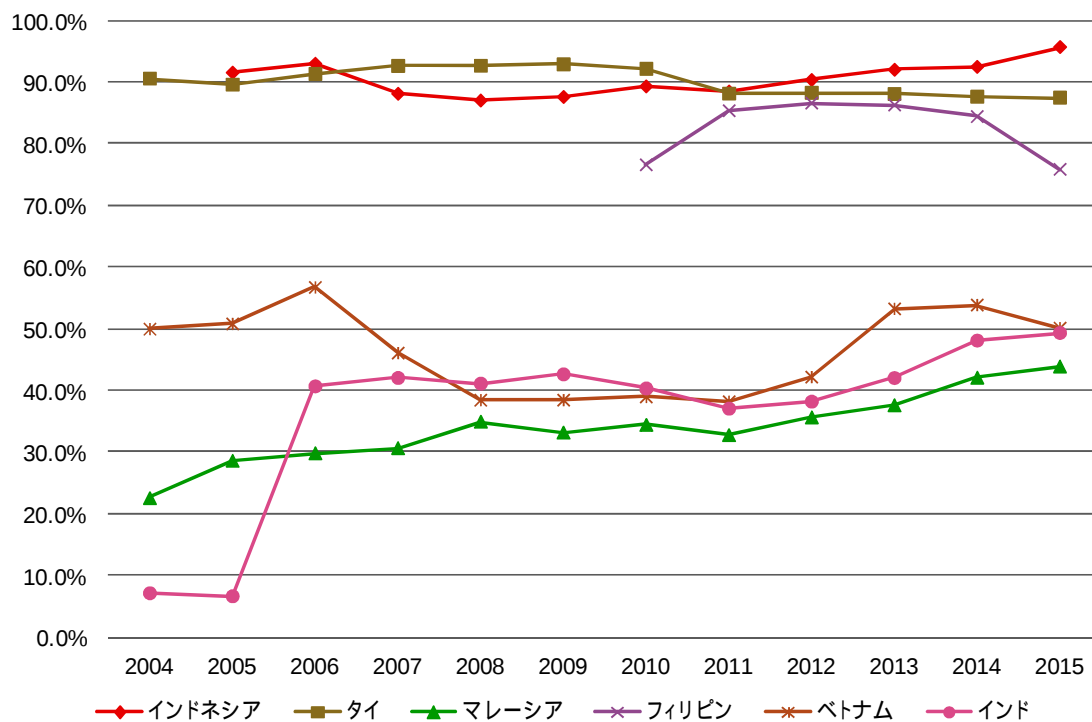
図表 3-64 各国の自動車販売台数に占める日系メーカーのシェアの推移

|        |             | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      |
|--------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| インドネシア | 合計          |           | 533,910   | 318,904   | 434,473   | 607,805   | 486,061   | 742,034   | 869,221   | 1,080,286 | 1,196,375 | 1,191,842 | 954,318   |
|        | うち日本車       |           | 488,588   | 296,492   | 382,661   | 528,609   | 425,665   | 662,350   | 768,839   | 975,935   | 1,100,509 | 1,102,051 | 912,768   |
|        | 日本車シェア      |           | 91.5%     | 93.0%     | 88.1%     | 87.0%     | 87.6%     | 89.3%     | 88.5%     | 90.3%     | 92.0%     | 92.5%     | 95.6%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV |           |           |           |           |           |           | 553,922   | 616,024   | 796,077   | 227,835   | 315,462   | 248,870   |
|        | うち日本車       |           |           |           |           |           |           | 523,485   | 572,038   | 747,841   | 191,539   | 277,464   | 233,807   |
|        | 日本車シェア      |           |           |           |           |           | 94.5%     | 92.9%     | 93.9%     | 84.1%     | 88.0%     | 93.9%     |           |
| タイ     | 合計          | 620,326   | 701,181   | 682,056   | 631,235   | 615,172   | 548,853   | 777,821   | 777,228   | 1,415,187 | 1,264,273 | 843,453   | 770,833   |
|        | うち日本車       | 561,660   | 628,078   | 622,675   | 584,532   | 569,744   | 509,600   | 716,619   | 684,842   | 1,248,774 | 1,113,212 | 738,906   | 674,118   |
|        | 日本車シェア      | 90.5%     | 89.6%     | 91.3%     | 92.6%     | 92.6%     | 92.8%     | 92.1%     | 88.1%     | 88.2%     | 88.1%     | 87.6%     | 87.5%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV | 225,482   | 233,993   | 222,387   | 207,879   | 262,415   | 266,595   | 349,221   | 369,400   | 680,441   | 648,836   | 344,940   | 275,272   |
|        | うち日本車       | 199,002   | 209,845   | 200,743   | 187,193   | 236,066   | 243,260   | 315,488   | 312,565   | 613,749   | 570,561   | 309,412   | 246,452   |
|        | 日本車シェア      | 88.3%     | 89.7%     | 90.3%     | 90.0%     | 90.0%     | 91.2%     | 90.3%     | 84.6%     | 90.2%     | 87.9%     | 89.7%     | 89.5%     |
| マレーシア  | 合計          | 480,711   | 551,170   | 489,497   | 487,176   | 548,183   | 536,911   | 605,156   | 600,122   | 627,753   | 655,793   | 666,465   | 665,295   |
|        | うち日本車       | 108,046   | 157,321   | 145,699   | 149,037   | 191,180   | 177,788   | 207,985   | 196,295   | 223,400   | 246,282   | 280,051   | 291,617   |
|        | 日本車シェア      | 22.5%     | 28.5%     | 29.8%     | 30.6%     | 34.9%     | 33.1%     | 34.4%     | 32.7%     | 35.6%     | 37.6%     | 42.0%     | 43.8%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV | 387,022   | 410,879   | 373,665   | 442,828   | 497,525   | 486,348   | 414,539   | 417,825   | 427,611   | 446,939   | 457,550   | 448,302   |
|        | うち日本車       | 59,366    | 66,385    | 64,871    | 113,495   | 151,407   | 136,311   | 108,437   | 96,748    | 112,073   | 131,264   | 169,067   | 164,183   |
|        | 日本車シェア      | 15.3%     | 16.2%     | 17.4%     | 25.6%     | 30.4%     | 28.0%     | 26.2%     | 23.2%     | 26.2%     | 29.4%     | 37.0%     | 36.6%     |
| フィリピン  | 合計          |           |           |           |           |           |           | 168,490   | 141,616   | 156,649   | 181,283   | 234,747   | 313,562   |
|        | うち日本車       |           |           |           |           |           |           | 129,002   | 120,816   | 135,628   | 156,357   | 198,064   | 237,714   |
|        | 日本車シェア      |           |           |           |           |           |           | 76.6%     | 85.3%     | 86.6%     | 86.3%     | 84.4%     | 75.8%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           | 124,611   |
|        | うち日本車       |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           | 94,073    |
|        | 日本車シェア      |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           | 75.5%     |
| ベトナム   | 合計          | 40,138    | 40,277    | 40,897    | 80,392    | 110,186   | 119,460   | 112,224   | 110,938   | 80,487    | 96,692    | 133,588   | 208,568   |
|        | うち日本車       | 20,027    | 20,446    | 23,177    | 36,992    | 42,273    | 45,856    | 43,685    | 42,308    | 33,910    | 51,411    | 71,870    | 104,470   |
|        | 日本車シェア      | 49.9%     | 50.8%     | 56.7%     | 46.0%     | 38.4%     | 38.4%     | 38.9%     | 38.1%     | 42.1%     | 53.2%     | 53.8%     | 50.1%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV | 15,520    | 11,619    | 7,480     | 17,027    | 22,923    | 34,656    | 33,469    | 41,846    | 27,114    | 36,066    | 49,382    | 76,425    |
|        | うち日本車       | 5,841     | 5,537     | 4,760     | 10,800    | 13,854    | 16,794    | 16,314    | 17,180    | 13,488    | 21,628    | 32,078    | 47,372    |
|        | 日本車シェア      | 37.6%     | 47.7%     | 63.6%     | 63.4%     | 60.4%     | 48.5%     | 48.7%     | 41.1%     | 49.7%     | 60.0%     | 65.0%     | 62.0%     |
| インド    | 合計          | 1,344,317 | 1,439,613 | 1,750,285 | 1,990,224 | 1,980,154 | 2,263,424 | 3,039,517 | 3,294,289 | 3,587,269 | 3,242,301 | 3,176,763 | 3,425,341 |
|        | うち日本車       | 94,970    | 94,696    | 711,043   | 835,621   | 813,124   | 963,507   | 1,224,267 | 1,219,122 | 1,368,416 | 1,361,081 | 1,526,330 | 1,688,253 |
|        | 日本車シェア      | 7.1%      | 6.6%      | 40.6%     | 42.0%     | 41.1%     | 42.6%     | 40.3%     | 37.0%     | 38.1%     | 42.0%     | 48.0%     | 49.3%     |
|        | 乗用車+SUV/MPV | 802,800   | 852,974   | 1,023,557 | 1,178,027 | 1,201,230 | 1,425,297 | 1,871,041 | 1,946,373 | 2,019,052 | 1,808,103 | 1,851,475 | 2,034,015 |
|        | うち日本車       | 44,850    | 48,205    | 578,452   | 681,723   | 670,833   | 812,225   | 988,956   | 987,230   | 1,076,786 | 1,096,448 | 1,201,167 | 1,335,335 |
|        | 日本車シェア      | 5.6%      | 5.7%      | 56.5%     | 57.9%     | 55.8%     | 57.0%     | 52.9%     | 50.7%     | 53.3%     | 60.6%     | 64.9%     | 65.7%     |
|        |             |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |

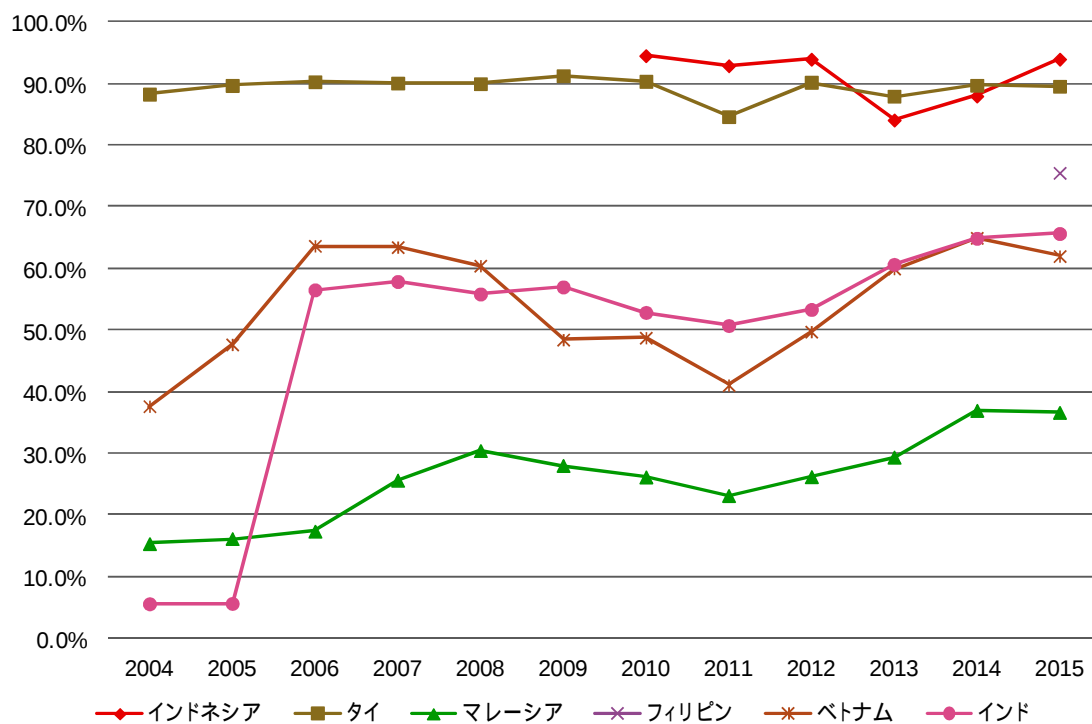
注) 日産自動車、UDトラックス、三菱ふそうを含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表 3-65 各国の自動車販売台数に占める日系メーカーのシェアの推移(自動車全体)



図表 3-66 各国の自動車販売台数に占める日系メーカーのシェアの推移(乗用車+SUV/MPV)



注) 日産自動車、UDトラックス、三菱ふそうを含む。

資料) MarkLines資料より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

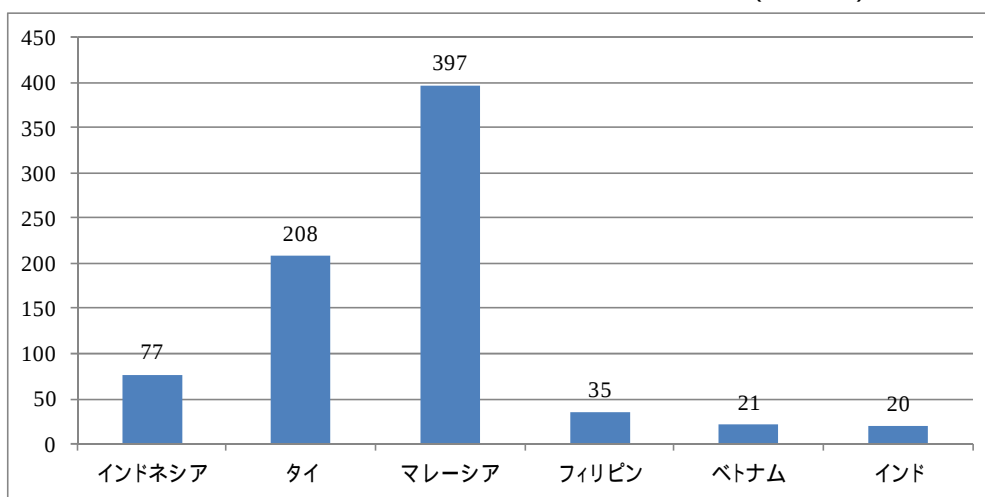


## (2)消費者が車を選択する際に考慮される要素の各国比較

まず、各国における自動車市場の発展段階に関して、人口 1,000 人当たり自動車普及台数をみると、マレーシア 397 台/千人、タイ 208 台/千人、インドネシア 77 台/千人、フィリピン 35 台/千人、ベトナム 21 台/千人、インド 20 台/千人の順となっている。

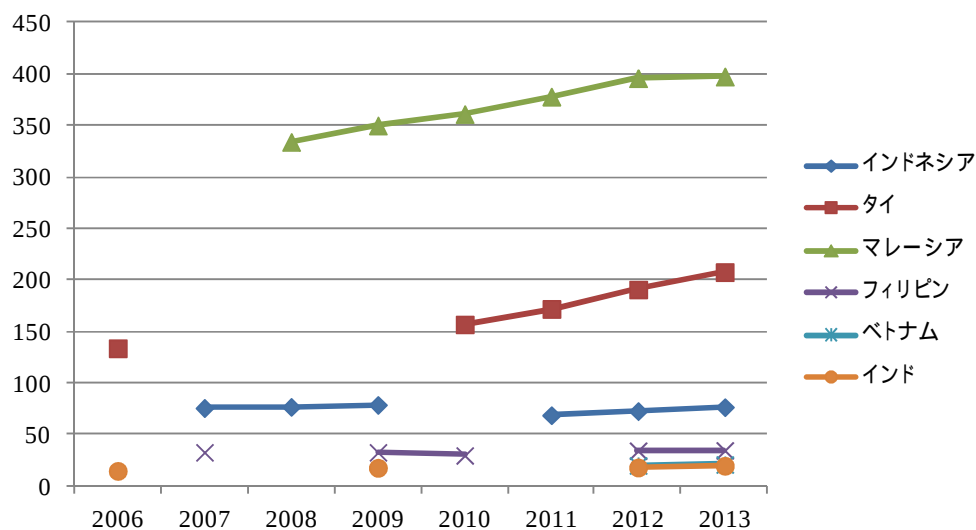
これらの順序は、1 人当たり GDP の順序と一致している。また、インドネシアとフィリピンを比較すると、1 人当たり GDP は約 3,500US\$と約 3,000US\$で大差ないが、自動車普及台数は約 2 倍の開きがあり、さらに 1 人当たり GDP が大きいタイやマレーシアでは、1 人当たり GDP の増加率以上に人口 1,000 人当たり自動車普及台数が増加する傾向がみられ、1 人当たり GDP が約 3,000US\$を超えると自動車市場がブレイクするという通説に合致する結果となっている。

図表 3-67 人口 1,000 人当たり自動車普及台数 (2013 年)



資料) OICA資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表 3-68 人口 1,000 人当たり自動車普及台数の推移



資料) OICA資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

次に、各国において消費者が車を選択する際の要素をまとめたものが図表 3-69 である。

消費者が自動車を購入する時のポイントとして、各国とも「燃費」が1～2位となっており、各国ともモータリゼーションが進展する中で、自動車が通勤をはじめとする日常の足となっていること、新興国においては燃料価格が物価水準に比して割高であり、燃費向上が自動車の保有・維持費用に直結することが要因と考えられる。

また、「価格」も多くの国で、自動車購入時の上位の要素となっている。自動車は多くの消費者にとって高額商品であるため、価格が重視されるのは当然ともいえるが、これに関連して、自動車取得資金の調達におけるローン利用率も、ベトナムを除いて高い。

「燃費」と「価格」以外の要素については、国ごとの相違点も見出せる。インドネシアでは「乗り心地」が重視されており、これは交通渋滞が特に深刻で、車内で長時間を過ごす機会が多いことが背景と考えられる。タイでは「スタイル」の重視度が特徴的であり、自家用車所有がステイタスとなっている状況がうかがえる。フィリピンとベトナムでは「安全性能」と「耐久性」が重視されているが、これは自動車普及率が相対的に低い状況にあって、1台の自動車を長期間にわたって使用することが背景にあると考えられる。

図表 3-69 各国において消費者が車を選択する際の要素

|                  | インドネシア                               | タイ                                       | マレーシア                                      | フィリピン                               | ベトナム                                    | インド                                       |
|------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|
| 自動車普及率           | ・自動車普及率は77台/千人                       | ・自動車普及率は208台/千人                          | ・自動車普及率は397台/千人                            | ・自動車普及率は35台/千人                      | ・自動車普及率は21台/千人                          | ・自動車普及率は20台/千人                            |
| 所得水準             | ・1人当たりGDPは約3,500US\$                 | ・1人当たりGDPは約6,000US\$                     | ・1人当たりGDPは約10,000US\$                      | ・1人当たりGDPは約3,000US\$                | ・1人当たりGDPは約2,000US\$                    | ・1人当たりGDPは約1,500US\$                      |
| 道路環境             | ・未舗装路も多いが、道路整備が急速に進展中。               | ・対象国中では高い整備水準。                           | ・対象国中では高い整備水準。                             | ・依然として低い整備水準。                       | ・所得水準に比して相対的に高い整備水準。                    | ・未舗装路も多いが、道路整備が急速に進展中。                    |
| 自動車取得資金のファイナンス事情 | ・金利は11～19%前後と各社により違いが大きい。            | ・利用率は80%程度と高い。<br>・金利は2.55～3.3%。         | ・金利は2.5～5.8%で、比較的に利用しやすい状況。                | ・金利は5～6%台で利用度は高い。地場銀行が提供。           | ・利用は30%未満と推定され、普及率は低い。                  | ・利用率は70～80%と高い。<br>・金利は10～12%からメーカ系参入で低下。 |
| 中古車市場の動向         | ・LCGC導入で、供給不足による高値安定から価格低下へ。         | ・年間120万-130万台の中古車が流通。品薄により、2017年は市場価格上昇。 | ・新車の税率・価格低下等に伴い、中古車市場は縮小傾向。                | ・中古車市場形成途上。中古車の価格落ちは限定的。            | ・統計無のため不明。輸入車は高い関税と厳しい条件により僅少と推定。       | ・中古車市場が急成長し、新車市場と台数でほぼ拮抗。                 |
| 車検制度             | ・商用車のみ義務づけ。                          | ・7年経過車両は毎年実施(商用車は初年度～)。                  | ・商用車のみ義務づけ(乗用車は推奨のみ)。                      | ・全登録車に義務付け。                         | ・全登録者に義務付け。                             | ・商用車のみ義務づけ。                               |
| 自動車の利用形態         | ・年間走行距離は2～3万km年車に達する一方、都市部では交通渋滞が深刻。 | ・バンコクでは交通渋滞が深刻。                          | ・公共交通利用促進政策を推進中(分担率: 2015年8～25%→2030年40%)。 | ・マニラ首都圏在住の自動車所有者のうち、約半数が通勤に自家用車を利用。 | ・(依然として二輪車を中心であり、自動車利用は富裕層中心)           | ・都市部では公共交通整備が進むものの、依然として交通渋滞が深刻           |
| 消費者の志向性          | ・自動車購入時のポイント<br>燃費<br>乗り心地<br>価格     | ・自動車購入時のポイント<br>スタイル<br>燃費<br>価格         | ・自動車購入時のポイント<br>燃費<br>価格<br>安全性能           | ・自動車購入時のポイント<br>燃費<br>安全性能<br>耐久性   | ・自動車購入時のポイント<br>安全性能<br>価格<br>燃費<br>耐久性 | ・自動車購入時のポイント<br>燃費<br>安全性能<br>乗り心地        |

## 第 4 章 最適なパワートレイン等

### 1. 各国における自動車需要の総括と展望

ここでは、各国における今後の最適なパワートレイン等を検討するための前提として、第 2 ～ 3 章までの調査結果をもとに各国の自動車需要の総括と展望を行う。

#### (1) インドネシア

自動車市場の特性（特に販売車種構成）

自動車普及率は 77 台/千人(2013 年)で対象国中では中間水準であるが、2.5 億人(2014 年)の人口を抱え、年間 120 万台(2014 年)を販売する大きな市場となっている。インドネシアでは今後、富裕層・中間層が増えて行くことが見込まれており、更なる市場拡大が進むことが想定される。

新車販売台数を乗用車・商用車別に見ると、8 割が乗用車を占め、自動車市場を牽引している。乗用車のうち、約 7 割を SUV/MPV が占め、残り 3 割を狭義の乗用車が占める。

カテゴリ別では、4×2 タイプの自動車が過半数を占め、中でも 1,500cc 以下の車両が全体の 43.8%を占めている。その他、5 t 未満のピックアップトラックも依然として人気が高く、市場全体の約 2 割のシェアを誇る。昨今では、エコカー市場が活況を呈しており、2013 年の LCGC 導入以降、既に 2015 年では 16.3%のシェアを占めるまでに至っている。

車名別販売台数上位 20 位(2015 年)では、トヨタの Avanza、ホンダの Mobilio といった MPV が 7 モデルランクインしており、人気を裏付けている。その他、狭義の乗用車が 7 モデル(トヨタ Agya、ダイハツ Ayla など)、小型トラックが 4 モデル(ダイハツ Gran Max、スズキ Mega Carry など)、SUV が 2 モデル(ホンダ HR-V など)となっている。この上位 20 位までのモデルは全て日本車であり、トヨタ 6 モデル、ホンダ 4 モデル、スズキ 3 モデル、ダイハツ 3 モデル、三菱 2 モデル、日産 1 モデルとなっている。

市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

4×2 タイプの 1,500cc 以下の小型サイズの車種が市場を形成している要因として、自動車依存型の都市生活が挙げられる。首都のジャカルタであっても地下鉄などの鉄道網が未発達であることから、鉄道を利用する市民は極僅かであり、多くが自動車・二輪車を利用している。そのため、慢性的な渋滞が発生しているだけでなく、年間走行距離は 2 ～ 3 万 km と日本の 0.9 万 km と比較して 2 ～ 3 倍近く利用するほど自動車に依存している。

また、インドネシアでは車検制度は商用車(バス・公共交通車両・商用トラックなど)

にのみ車検義務が適用されており、乗用車には車検義務がない。そのため、老朽化した乗用車が継続的に利用され、燃費効率の悪い自動車が増えている。

消費者が自動車を購入する際のポイント上位3位は「燃費の良さ」「乗り心地の良さ」「車両価格」となっており、他国と比べ「乗り心地」を重視する傾向がある。この理由は上記のとおり、自動車依存型の生活であり、車体の老朽化が進んでいること、さらに慢性的な渋滞の中で生活をする必要性があることから、少しでも快適に過ごせる車内空間を消費者が求めている結果であると考えられる。また、車検制度が充分ではないため、燃費効率が悪い自動車が多いことが「燃費の良さ」を志向する要因の一つになっていると考えられる。

#### 自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

今後インドネシアは富裕層・中間層の人口が大きく増加していくと考えられている。月収200万ルピア（約1.8万円）以上の中間層～富裕層の人口は2012年時点での7,400万人（全人口の30%）から2020年時点では1億4,100万人（全人口の53%）まで拡大する見込みである。

そんな中、現在インドネシアではEuro2の排出規制を適用しており、今後Euro4まで適用していく予定である（当初2012年導入予定も現在適用されておらず。今後の見込みは不明）。一方、LCGCでは排気量（ガソリン車1,200cc以下・ディーゼル車1,500cc以下）、燃費効率20km/ℓ以上走行可能と言った適合条件が設定されており、それにより奢侈販売税10%が減免される。価格帯もこれまで100万円を超えていたものが、LCGCでは75万円程度に低下するため、消費者にとって購入しやすくなっている。

その結果、2013年の導入後、LCGCは急速に普及しており、既に16.3%（2015年）の市場シェアを占めるに至っている。今後、MRTなど公共交通機関のインフラ整備は進んでいくと考えられるが、当面自動車依存型の都市生活は変わらないと考えられ、購入価格も安く、燃費効率も良いLCGCの普及は引き続き拡大していくと想定される。

## (2) タイ

### 自動車市場の特性（特に販売車種構成）

タイでは1トンピックアップトラックとディーゼルエンジンに優遇措置を与え、自動車産業の育成を図ってきたため、長らくこれらの車種が市場で大きな地位を占めてきた。その後、1997年のアジア通貨危機をきっかけに、日本からの輸出枠を受け継ぐ形で海外輸出を開始、生産台数の維持を図ってきた。完成車輸出が本格化し、トヨタのIMVシリーズの投入などにより輸出を拡大してきたことにより、2008年の金融危機以降においても、インセンティブ政策を導入し、国内販売の拡大をもたらし、これまでにない自動車市場の成長をもたらしてきた。近年の一連の政治的混乱と、2014年の軍事クーデターによって停滞が予測されたが、一時的なものとなっており、成長トレンドは大きく変化しないものと考えられる。

新車販売台数のうち、乗用車とSUV/MPVが5割強を占めているが、SUV/MPVより狭義の乗用車の比率が高く、また、商用車に分類されるピックアップトラックが全体の4割を占めている。車名別販売台数上位20位（2015年）では、ピックアップトラックが多く、6モデル（トヨタHilux、いすゞD-Maxなど）を占めている。また、小型乗用車（トヨタVitz（Yaris）など）、SUV（ホンダHR-Vなど）も上位にランクインする一方、MPVは上位に入っていない。

メーカー別では、トヨタ（33.8%）に次ぎ、タイではピックアップトラックの市場が大きいことから、いすゞ（16.9%）が2位に入っていることが特徴的である。ホンダ、三菱、日産、マツダと6位までを日系メーカーが占め、全体でも87%のシェアを占めている。

### 市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

タイの自動車市場の伸びが鈍化している背景として、所得水準の向上による自動車普及のブレークスルーの時期を過ぎたことに加え、都市人口が年間平均2.3%増で急速に成長しており、渋滞が深刻化し、インフラの整備と自動車の需要のミスマッチも自動車所有を抑制する要因となっている。

ピックアップトラックが全体の4割を占めるというタイの自動車市場の特性は、自動車購入時に課せられる物品税の税率が圧倒的に低いという税制度に起因するところが大い。また、消費者が自動車を購入する際の最重要ポイントとして「スタイル」が挙げられており、所有する自家用車をステイタスシンボルとして捉える傾向が強い。こうした中で、燃費がよくスタイリッシュな外観を持つ小型SUVやクロスオーバー車（トラックベースでなく、乗用車ベースのSUV）の人気も高まっている。

自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

タイの自動車普及率は 208 台/千人（2013 年）で対象国中、マレーシアに次ぐ水準となっており、今後は緩やかな増加基調になることが想定される。

タイ政府は、2022 年までの 8 年間で鉄道関連の輸送インフラ整備を加速させる。同国運輸省は、同年までに合計 3 兆 3800 億バーツの整備事業を実施する方針を示しており、鉄道網整備が中心であるが、うち約 3 割は道路整備に使用される予定となっている。中間所得層の拡大も後押しし、短中期的に自動車需要を促進することが期待されている。さらに、タイは ASEAN における自動車産業の集積地となっており、グローバルのサプライチェーンとの強固な連携により、同市場の自発的な勢いとスケールメリットを生み出している。

タイ政府のエコカー政策や EV（電気自動車）振興策等の積極的な刺激策は、自動車市場減退を緩和し、自動車産業の長期的な成長に向けた投資誘致につながると期待している<sup>43</sup>。2016 年 1 月から CO<sub>2</sub> 排出量基準の新たな物品税体系が導入されたこともあり、今後の自動車市場は、低燃費車や EV 等、環境性能が一層重視されるようになるものと考えられる。その際、ピックアップトラックや PPV（Pickup-based Passenger Vehicle）は依然として税制が優遇されている状況にあり、今後もピックアップトラックや SUV が大きなシェアを占めるタイ特有の市場構造は維持される可能性が高い。

---

<sup>43</sup> フロスト&サリバン ジャパン株式会社(<http://www.frostjapan.com/232/pressrelease01282016/>)

### (3)マレーシア

#### 自動車市場の特性（特に販売車種構成）

マレーシアの自動車普及率は 397 台/千人（2013 年）で対象国中、最も高い水準となっている。一人当たり GDP も約 10,000 US\$であり、自動車は一定程度普及している状況にある。過去 10 年間の新車販売台数を見ても緩やかな増加に留まっている。

新車販売台数を乗用車・商用車別に見ると、乗用車と SUV/MPV が 9 割近くを占めており、市場を牽引している。そのうち、狭義の乗用車の割合が高く、SUV/MPV の割合は小さめとなっている。

メーカー別では、2 大国内メーカーの Perodua（シェア 32.0%）、Proton（同 15.3%）を筆頭に、ホンダ（同 14.2%）・トヨタ（同 14.1%）・日産（同 7.1%）の日本メーカー含む上位 5 社で市場の約 8 割を占めている。中でもホンダは過去 5 年間で年率 16.4%の成長を見せており、市場全体の年平均成長率 2.7%と比較して分かるとおりシェアを伸ばしている。

#### 市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

2013 年に策定された「国家公共陸運マスタープラン」によるとクアラルンプール首都圏でも公共交通の利用は限定的であり、朝夕のラッシュ時でも 20%程度の利用率に留まっている（地方は 5%）。そのため、乗用車の利用率が高く、乗用車の新車販売台数が大きい市場構成となっている。

マレーシアでは商用車に対する車検義務はあるものの、乗用車に対しては車検義務がなく、故障・修理も自己責任で管理されている。そのため、老朽化した車両が蔓延しているのが実態である。

マレーシア政府はの国家自動車政策(NAP:National Automotive Policy)2014 の中で、マレーシアを EEV（省エネルギー自動車：Energy Efficient Vehicles）の生産拠点としていく方針を打ち出しており、2020 年までに自動車の 85%を EEV とする目標を掲げている。その促進のため物品税に減免などの施策を打ち出しており、結果として車両販売価格は 25～30%程度低減する見込みである。

消費者が自動車を購入する際のポイントを見てみると、「燃費の良さ」「車両価格」「安全性能」が上位 3 位に上がっている。乗用車における車検制度が十分に整備されておらず、老朽化した車両が蔓延していること、そして一人当たり GDP も成長したことで「安全性」や「燃費の良さ」が求められていると考えられる。さらに、市場が成熟し、公共交通機関の利用率向上を進められる中、EEV を推進している状況にあり、今後マレーシアでは自動車の市場構造自体がパラダイムシフトしていく。そのため、価格低減の期待も大きくなり「車両価格」を重視する傾向が出ていると考えられる。

#### 自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

マレーシアにおける一人当たり GDP は 2020 年には 15,000USD を超え大きく成長していくことが予想されている。しかしながら、人口は大きく成長する局面にはなく、新車販売台数が大きく成長するポテンシャルは小さいと考えられる。さらに、2030 年にかけて公共交通機関の利用率を首都圏・地方ともに 40%まで高める目標が設定されており、自動車販売にとってはマイナス要因となっている。

そんな中、マレーシア政府は 2016 年に Euro4、2018 年には Euro5 を導入予定であり、今後排出ガス規制を強化する方針をとっている。NAP2014 でも EEV の生産拠点として、国内では 85%を EEV とする目標を掲げていることから、環境対応は益々必要不可欠なものとなっていく。特にマレーシアでは完成車の輸入には優遇措置がなく、ノックダウン（現地組立）車に対して優遇措置が取られていることから、EEV の現地生産の拡大、効率的な部品供給（ならびに現地での部品生産）をいかに進めていくかがポイントとなる。

#### (4) フィリピン

##### 自動車市場の特性（特に販売車種構成）

自動車普及率は 35 台/千人（2013 年）で対象国中、インド、ベトナムに次いで低い水準にあり、乗用車の年間販売台数は近年増加しているとはいえ、2015 年に漸く 30 万台を超えたレベルである。それでも、1 億人超という人口（2014 年）は ASEAN ではインドネシアに次ぐ規模であるため、潜在的な市場としての可能性を有している。

新車販売台数を陸運局に対する新規登録台数から車種別にみると、約 7 割を UV および乗用車（セダンタイプと推測される）が占めている。両者とも 2010 年から 2011 年にかけて 20～30% 台の高い増加率を記録し、その後も順調に台数を伸ばしており、近年の自動車市場の拡大を牽引している。

車名別販売台数上位 20（2015 年）をみると、トヨタが上位 3 位を含む 8 モデルを占める他、三菱が 5 モデル、いすゞ、ホンダ、ニッサンが各 1 モデルずつと、日本メーカーが太宗を占めている。車種としては前述の登録台数が示すように、トヨタ Vios、同 Wigo、三菱 Mirage G4、同 Mirage、ホンダ City、現代 Accent(Verna)、同 Eon といった小型乗用車や、トヨタ Fortuner、三菱 Pajero(Montero)、いすゞ MU-X、日産 X-Trail、三菱 Adventure といった SUV が多くランクインしており、中間層を中心としたモータリゼーションの拡大を想起させる。

##### 市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

自動車普及率がまだ低いにもかかわらず、高所得者向けの中大型車でなく、小型車中心の市場が形成されている要因として、新車購入時に掛かる物品税が全くの従価税であり、例えば 210 万ペソ（約 510 万円）を超える新車については、512,000 ペソ（約 124 万円）以上の高額な税金がかかること、また、自動車ローンが普及しており、手頃な条件でファイナンスを利用することが可能であることが挙げられる。この点では、トップシェアを持つトヨタが系列のトヨタファイナンスと地場銀行の合併により自動車ローンを提供していることも貢献していると考えられる。

自動車を購入する際のポイントの上位 3 位は「燃費の良さ」「安全性能」及び「耐久性」であり、他方で車両価格等の経済性に関するポイントは低い。これは上記の環境のもと、小型車が販売台数の大半を占め、比較的価格が安いこと、車種間の価格差が小さいことがその要因と考えられる。燃費の良さに対する志向性を反映して、パワートレインについては、ガソリン車よりもディーゼル車のポイントが高い点も特徴である。

##### 自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

フィリピンの人口は毎年約 2% のペースで増加しており、平均年齢も 23 歳と周辺国より若い。このため労働力人口が経済成長を牽引する「人口ボーナス」が当面続き、国連

の推計によると、人口は 2028 年に 1 億 2,300 万人に達して日本を追い抜き、さらに 2091 年まで増加を続ける見通しである<sup>44</sup>。1 人当たり GDP も現在の約 3,000US\$前後から 2020 年には 4,500 US\$前後に達し、また、GDP の 1 割以上を占める海外送金に支えられて消費性向も高いことから、中長期的には ASEAN 内でマレーシア、タイ、インドネシアに迫る市場に成長することが期待される。

直近の動向としては、小型乗用車や SUV に加え、バン型のトヨタHiace やピックアップトラックのトヨタ Hilux、Ford Ranger、三菱 L-Series が販売上位にランクインしており、これらの中大型車が拡大する可能性もある。

一方で、排出ガス規制は、2016 年初より Euro4 適合が全ての新車について義務付けられている模様であり、また 2023 年まで続く代替燃料自動車優遇法（AFVI）のもとで、低燃費、低公害車の製造・組立・輸入・販売に係る諸税の免除とユーザーに対する利用者課金（MVUC）の免除というインセンティブが提供される。包括的自動車プログラム（CARS プログラム）では、特にこれらの車種に対する言及はないものの、向こう 6 年間で 60 万台の生産車に対して資金的インセンティブが与えられることから、現行の人気車種や上記の低燃費・低公害車の増産の可能性が高い。

こうしたことから、今後は小型車を中心に HV、EV や代替燃料車（バイオディーゼル、バイオエタノール等）が拡大し、この動きが中・大型車にも及んでいく可能性がある。HV については既にトヨタとホンダがフィリピン市場への導入（輸出）を開始しているが、現状では普及には程遠い状況である。しかし、首都圏の自動車ユーザー（オーナー）は HV 等低公害車に対する関心が比較的高いこと、新たなインフラ整備が不要であることから、特に購入価格面でのインセンティブが与えられれば、需要拡大も期待されるところである。

---

<sup>44</sup> 日本経済新聞 2014 年 7 月 27 日。

## (5)ベトナム

### 自動車市場の特性（特に販売車種構成）

自動車普及率は21台/千人（2013年）で対象国中、インドと並んで最も低い水準にあり、2015年の自動車販売台数は約21万台（輸入車を含まず）にとどまるものの、2004年と比較して約5倍に増加しており、今後の所得水準の向上とモータリゼーションの進展に伴う自動車市場のブレイクスルーが期待される状況にある。

新車販売台数を乗用車・商用車別に見ると、商用車比率が比較的高いものの、近年の増加は乗用車とSUV/MPVが牽引しており、両者の比率は、概ね6:4となっている。

車名別販売台数上位20（2015年）をみると、乗用車タイプのモデルが過半を占めており、A・Bセグメントの小型車（トヨタVios、ホンダCityなど）に加えて、Cセグメント（マツダAxela (Mazda3)、トヨタCorollaなど）、Dセグメント（トヨタCamryなど）もランクインしており、自動車の大衆化がまだ進まず、高所得者層中心の市場であることがうかがえる。

メーカー別にみると、日本車ではトヨタに加えてマツダ、日本車以外では韓国の起亜のモデルが多いことが特徴である。また、米国メーカー2社（Ford、GM(Chevrolet)）もランクインしている。メーカー別販売台数では、1位のトヨタと2位の韓国の現代・起亜グループで半数近くを占めるほか、現地資本のThaco、米国のFordグループ、日系のマツダも各1割のシェアを持っている。

### 市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

ベトナムにおける自動車市場は、現状ではまだ商用車等の業務用か、もしくは富裕層のための乗り物という側面が強い。消費者調査の結果を見ても、安全性や燃費、車両価格が上位にランクインする等、コストパフォーマンスがよく実用的な車種を選定する傾向にある。

ベトナムの自動車市場が発展しづらい要因のひとつとして、複雑な税制と高い税率が指摘されている。自動車を保有するには、幾重もの税金が課せられ、実際に保有するまでに発生するコストは先進国の数割増しになると言われている。自動車の需要喚起策としては、エンドユーザーに対し自動車購入インセンティブを与えるような税制度の設計が重要である。

燃費規制は今のところ明示されていないが、日本車が得意とする低燃費車への需要は十分に期待できる。

### 自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

ベトナムでは、今後は人口増加や所得水準の向上を受け、モータリゼーションが本格化し、乗用車の市場規模は、2023年に293,800台、2025年に482,800台になる予測さ

れている<sup>45</sup>。一方、2018 年の ASEAN 統合による関税撤廃を控え、タイ等の ASEAN 周辺国からの完成車の輸入増加も予測されている。

上述のとおり、ベトナムの自動車販売は税制度により左右されるが、他国のような排気量や燃費、CO<sub>2</sub> 排出量を基準とする税制となっていないため、小型車や低燃費車の普及のインセンティブが存在しない。生産者側からも、ベトナム政府は自動車産業を育成する意向を示しながらも、政策的な方向性が明確でない点が懸念されている。

2015 年 10 月のロードマップ発表により、小型車に注力する方針が示されたものの、具体的な支援策やインセンティブは依然具体化されていない。自動車購入者に対しては、排気量による SCT 税率変更の動きがあり、小型車を推奨しているが、環境に対する明確な規制や税制の方針が見えづらい状況にある。

今後は富裕層のみならず、中間層を対象とした低価格車の普及拡大が期待される状況にあることから、これを促進・誘導する税体系や環境規制の導入が期待される。

---

<sup>45</sup> 経済産業省「平成 25 年度経済連携促進のための産業高度化推進事業（ベトナム社会主義共和国の自動車市場の成長可能性調査事業）報告書」（2014 年 5 月）、三菱総合研究所

## (6)インド

自動車市場の特性（特に販売車種構成）

自動車普及率は20台/千人（2013年）で対象国中、最も低い水準にあるが、12億人超（同前）の巨大な人口を持つことから、年間自動車販売数は340万台（2015年）で、対象国のうち自動車販売の市場規模が大きい。

新車販売台数を乗用車・商用車別に見ると、8割を乗用車が占め、自動車普及率が低い割には乗用車比率が高く、近年の自動車市場の拡大を牽引している。

乗用車のうち、SUV/MPVは2割にとどまり、残る8割を狭義の乗用車が占める。インド独自の分類として、UV（概ねMPVに相当）を除く乗用車（SUV含む）が全長別に区分されており、これを見ると、全長3.2～4.0m、排気量1.5ℓ未満の「Compact」及び「Mini」が8割以上を占め、乗用車タイプの小型車比率が特に高い特徴ある市場を形成している。

車名別販売台数上位20（2015年）をみると、「Mini」（全長3.2～3.6m）が7モデル（スズキ Alto、WagonR等）、「Compact」（全長3.6～4.0m）が6モデル（スズキ Dzire、Swift等）を占めている。一方で、「Mid-Size」（全長4.25～4.5m）も数モデル（ホンダ City、スズキ Ertiga等）が上位20に入っており、市場の成熟化に伴う上級車需要の拡大がうかがえる。

メーカー別にみると、日系メーカーのシェアは全体の6割、乗用車の4割と他の対象国と比較して低く、スズキ(Maruti Suzuki)がトップシェアを持ち、車名別上位20のうち9モデルを占めるものの、同じく4モデルを占める韓国の現代、現地資本のタタがこれに次ぐシェアを持ち、他の日系や欧米系も含め、各社がシェアを分け合っている。

市場特性の形成要因（主に消費者の選択要素からみた分析）

自動車普及率がまだ低いにもかかわらず、高所得者向けの中大型車でなく、小型車中心の市場が形成されている要因として、新車購入時に掛かる物品税（税率6～30%）が、全長4m超は24%、排気量1.5ℓ以上は27%であるのに対し、全長4m以下、排気量1.5ℓ未満の場合12.5%と小型車を優遇していることが挙げられる。

また、トップシェアを持つスズキの進出時期が1980年代前半と早く、現地資本との合併によるMaruti Suzukiとして、軽自動車をベースとする小型車を中心に自動車市場の拡大を牽引してきたことも大きな影響を及ぼしている。

自動車を購入する際のポイントの上位3位は「燃費の良さ」「安全性能」「乗り心地の良さ」であり、他国と比較して「車両価格」の選択率が低い。これは税制優遇のもと、小型車が販売台数の大半を占め、比較的価格が安いこと、車種間の価格差が小さいことがその要因と考えられる。

自動車市場の展望（主に環境規制・インセンティブ税制の変化からみた分析）

今後、インドは中国を上回る世界最大の人口を有する国となり、1人当たりGDPも現在の約1,500US\$強から2020年には2,500US\$前後に増加し、所得水準の向上が見込まれることから、中長期的には中国、ASEANに匹敵する一大市場に成長することが期待される。

直近の動向としては、全長4m以下、排気量1.5ℓ未満の小型車に加え、これよりやや大きい全長4.5m程度も販売台数がやや多くなっており、中大型車の需要も拡大していく可能性がある。

一方で、排出ガス規制は、現在大都市のみ適用されるEuro4が2017年4月からは全国に拡大され、乗用車については2019年からEuro5、2023年からEuro6と強化されていく予定である。また、2016年4月からは新たに燃費規制が導入され、自動車メーカーは「企業平均燃費」を段階的に向上させていく義務を負う。すでに税制面では、ハイブリッド車(HV)には全長4m以下の小型車と同様の物品税率(12.5%)、電気自動車(EV)にはさらに低い税率(6%)が適用されている。また、前述した自動車を購入する際のポイントの調査においては、パワートレインについてディーゼル車がガソリン車をわずかなが上回っており、ディーゼル車が受け入れられやすい環境にある。

こうしたことから、今後は、全長や排気量に関わらず税制が優遇されるHV、EVが中大型車も含めて拡大していく可能性がある。特にHVは新たなインフラ整備が不要であることから、当面の需要拡大が想定され、その際にはガソリン車のみならず、ディーゼル車も対象となりうる。すでに2015年にはスズキが2車種のディーゼルモデルにハイブリッド車を投入している。

同時に、自動車普及率が現時点では低水準であることから、今後の市場拡大もエントリー層が牽引していくことが見込まれ、低価格・低燃費の小型車は引き続き市場において重要な位置を占め続けるものと考えられる。

## 2. 各国における最適なパワートレイン等のあり方

### (1) 日本の自動車産業の環境技術の優位性

#### 燃費性能 + 小型化技術

本調査の対象 6 か国においては、いずれも消費者が自動車を選択する際のポイントとして「燃費」が重視されているが、同時に多くの国では、自動車の普及促進の観点から、排気量や全長を基準として小型車・小排気量車を優遇する促進している。このため、単なる燃費性能だけでなく、軽自動車をはじめとして、日本の自動車産業が得意とする小型車の生産技術が、特に欧米系の自動車メーカーと比較した場合の優位性になると考えられる。現にスズキがインドで高いシェアを獲得した要因として、その進出時期の早さに加え、同社が軽自動車を主力とし、小型車の生産技術に優れていたことも指摘されている。

#### ハイブリッド車

現時点では各国とも通常のカソリン車やディーゼル車が主体であるが、タイ、マレーシア、フィリピン、インドでは、自動車取得時の税制優遇等、ハイブリッド車・電気自動車に対する何らかの優遇策を講じている。特に、ハイブリッド車は新たなインフラ整備が不要であるとともに、欧米系メーカーと比較して日本の自動車メーカーが先行している分野でもあり、日本の自動車産業の優位性になると考えられる。また、各種優遇策は、排気量や全長等を問わずに適用される国が多いことから、エントリーカーとしての小型車市場が成熟し、上級車種への移行が期待されるマレーシアやタイといった国において、その受け皿としても期待される。

なお、電気自動車については、欧米系に対して日系メーカーの明確な優位性があるとまでは言えないものの、大都市を中心に、電力供給のインフラ整備が進展するとともに、車両の低価格化が実現すれば、急速に普及する可能性もあり、今後の動向を注視する必要がある。

#### 排出ガス対策

各国とも Euro3 ~ 5 に相当する規制をこれから導入しようとする段階であり、日本や欧米各国からみれば既存技術であるものの、国によって導入する規制の段階と時期が異なっていることから、そのスケジュールに即した適切な対応が必要となる。

(2)各国において日本の自動車産業が展開していく戦略車の方向性及び日本の自動車産業が競争優位を持つための最適なパワートレイン等のあり方

#### インドネシア

購入価格が安く、燃費効率も良い LCGC の普及は引き続き拡大していくと想定されることから、ガソリン車 1.2ℓ以下、ディーゼル車 1.5ℓ以下の小排気量の小型エコカーが中心になると考えられる。その際、乗用車タイプ（ハッチバック型、セダン型）に加え、MPV（ミニバン）需要の高さに対応していく必要がある。また、乗り心地に対する志向性が高いことから、快適性（空調等）や利便性（モバイル機器の接続環境等）を重視していくことも想定される。

#### タイ

ピックアップトラックや PPV（Pickup-based Passenger Vehicle）の優遇税制が続行していることに加え、CO<sub>2</sub> 排出量基準の新たな物品税体系が導入されたこと、スタイルに対する志向性が高いことから、今後は、燃費性能を一層向上させるとともに、スタイルを重視したピックアップトラックや SUV が引き続き中心的な地位を占めるものと考えられる。同時に、自動車市場の拡大が鈍化する局面にきていることから、日本における軽自動車のように、セカンドカー、サードカーとして市場拡大を図るモデルの投入も期待される。

#### マレーシア

2016 年に Euro4、2018 年には Euro5 を導入予定であり、今後排出ガス規制を強化する方針をとるとともに、EEV の生産拠点として国内では 85%を EEV とする目標を掲げているが、輸入車は優遇措置の対象外であることから、EEV の現地生産の拡大、効率的な部品供給をいかに進めていくかがポイントとなる。また、タイと同様に、自動車市場の拡大が鈍化する局面にきていることから、日本における軽自動車のように、セカンドカー、サードカーとして市場拡大を図るモデルの投入も期待される。

#### フィリピン

2023 年まで続く代替燃料自動車優遇法（AFVI）のもとで、低燃費、低公害車へのインセンティブが提供されることから、今後は小型車を中心に HV、EV や代替燃料車（バイオディーゼル、バイオエタノール等）が拡大し、この動きが中・大型車にも及んでいく可能性がある。その際、HV については、首都圏の自動車ユーザーは低公害車に対する関心が比較的高いこと、新たなインフラ整備が不要であることから、特に購入価格面でのインセンティブが与えられれば、需要拡大も期待される。

## ベトナム

今後は富裕層のみならず、中間層を対象とした低価格車の普及拡大が期待される状況にあることから、モータリゼーションの加速に向け、エントリーカーとして低価格・低燃費を前面に出した新興国向けの戦略車の投入が期待される。

## インド

全長 4m未満の小型車が優遇される税体系となっていることに加え、ベトナムと並んで現時点では自動車普及率が低い状況にあり、エントリーカーとしての需要拡大が引き続き続くと予想されることから、引き続き小型車（特に全長の制約からハッチバック車）が中心的な地位を占めていくものと考えられる。同時に、上級車種への市場拡大の傾向も見られることから、全長や排気量に関わらず税制が優遇される HV、EV が中大型車も含めて拡大していくことが期待される。特に HV は新たなインフラ整備が不要であることから、ガソリン車、ディーゼル車ともに、当面の需要拡大が想定される。

### (3) 各国における日本の自動車産業の競争優位に向けて政府として必要な施策

これまでの検討を踏まえ、各国における日本の自動車産業の競争優位に向けて政府として必要な施策として、以下のものが想定される。

#### ・EV 普及に向けたインフラ整備の促進・支援（タイ、マレーシア、フィリピン、インド）

EV の利用にあたっては、そのインフラとして充電スタンドが必要となることから、EV の普及が特に期待されるタイ、マレーシア、フィリピン、インドにおいては、充電スタンド及びそこへの電力供給網のインフラ整備を促進・支援していく。

#### ・小型車・低燃費車・低公害車の普及促進に向けた税体系の構築支援（ベトナム）

調査対象各国では、小型車・低燃費車・低公害車の普及促進に向けた何らかの税体系が構築されているが、唯一ベトナムにおいてはそうした税体系となっていないが、今後のモータリゼーションの進展と自動車の普及を加速するため、小型車・低燃費車・低公害車の保有に対してインセンティブが働くような税体系の構築を支援していく。

#### ・安全性の向上と新車需要の拡大に向けた車検制度の導入・普及促進（各国）

調査対象各国では、車検制度が未導入であったり、乗用車が対象外であったり、簡易な検査のみで安全性向上への実効性が十分とは言えない可能性があったりすることから、安全性の確保・向上が担保される車検制度の導入・普及を促進し、併せて新車需要の拡大につなげていく。

## 二次利用未承諾リスト

報告書の題名 平成 2 7 年度エネルギー使用合理化委託促進基盤整備委託費（新興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業）報告書

委託事業名 平成 2 7 年度エネルギー使用合理化委託促進基盤整備委託費（新興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業）報告書

受注事業者名 三菱ＵＦＪリサーチ & コンサルティング株式会社

| 頁  | 図表番号   | タイトル                             |
|----|--------|----------------------------------|
| 3  | 図表2-2  | ジャカルタ市における乗用車の排出ガス規制             |
| 5  | 図表2-5  | 奢侈品販売税                           |
| 10 | 図表2-11 | 2016年1月1日発効の新物品税概要               |
| 13 | 図表2-14 | ロードマップの概要                        |
| 21 | 図表2-19 | 自動車に対する排出ガス基準                    |
| 22 | 図表2-20 | バイオ燃料導入目標                        |
| 29 | 図表2-22 | 1168/QDTTg 2025年までのベトナム自動車産業発展戦略 |
| 38 | 図表3-1  | インドネシアにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移      |
| 40 | 図表3-3  | インドネシアにおける車名別自動車販売台数             |
| 41 | 図表3-4  | インドネシアにおける自動車販売台数(メーカー別上位15位)の推移 |
| 43 | 図表3-7  | インドネシアにおける所得層別人口構成の推移            |
| 49 | 図表3-13 | 自動車を購入する際のポイント                   |
| 50 | 図表3-15 | タイにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移          |
| 51 | 図表3-16 | タイにおける車名別自動車販売台数                 |
| 52 | 図表3-17 | タイにおける自動車販売台数(メーカー別上位15位)の推移     |
| 59 | 図表3-24 | タイの消費者が自動車購入する時に重視するポイント         |
| 60 | 図表3-25 | マレーシアにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移       |
| 61 | 図表3-26 | マレーシアにおける車名別自動車販売台数              |
| 62 | 図表3-27 | マレーシアにおける自動車販売台数(メーカー別上位15位)の推移  |
| 68 | 図表3-33 | 中古車市場の将来予測                       |
| 72 | 図表3-36 | 自動車を購入する際のポイント                   |
| 73 | 図表3-38 | フィリピンにおける自動車販売台数(車種区分別)の推移       |
| 75 | 図表3-40 | フィリピンにおける車名別自動車販売台数              |

(様式2)

[illegible]