

ブラジル日本商工会議所 業種別フォーラム 「自動車部会」レポート

2022年2月24日

< 2021年振り返りと今後の展望 >

➤ 四輪業界動向

1. 2021年振り返りと2022年の展望
2. 長期展望 重要テーマ・日系ブランドの対応
3. 総括

➤ 二輪業界動向

四輪業界動向

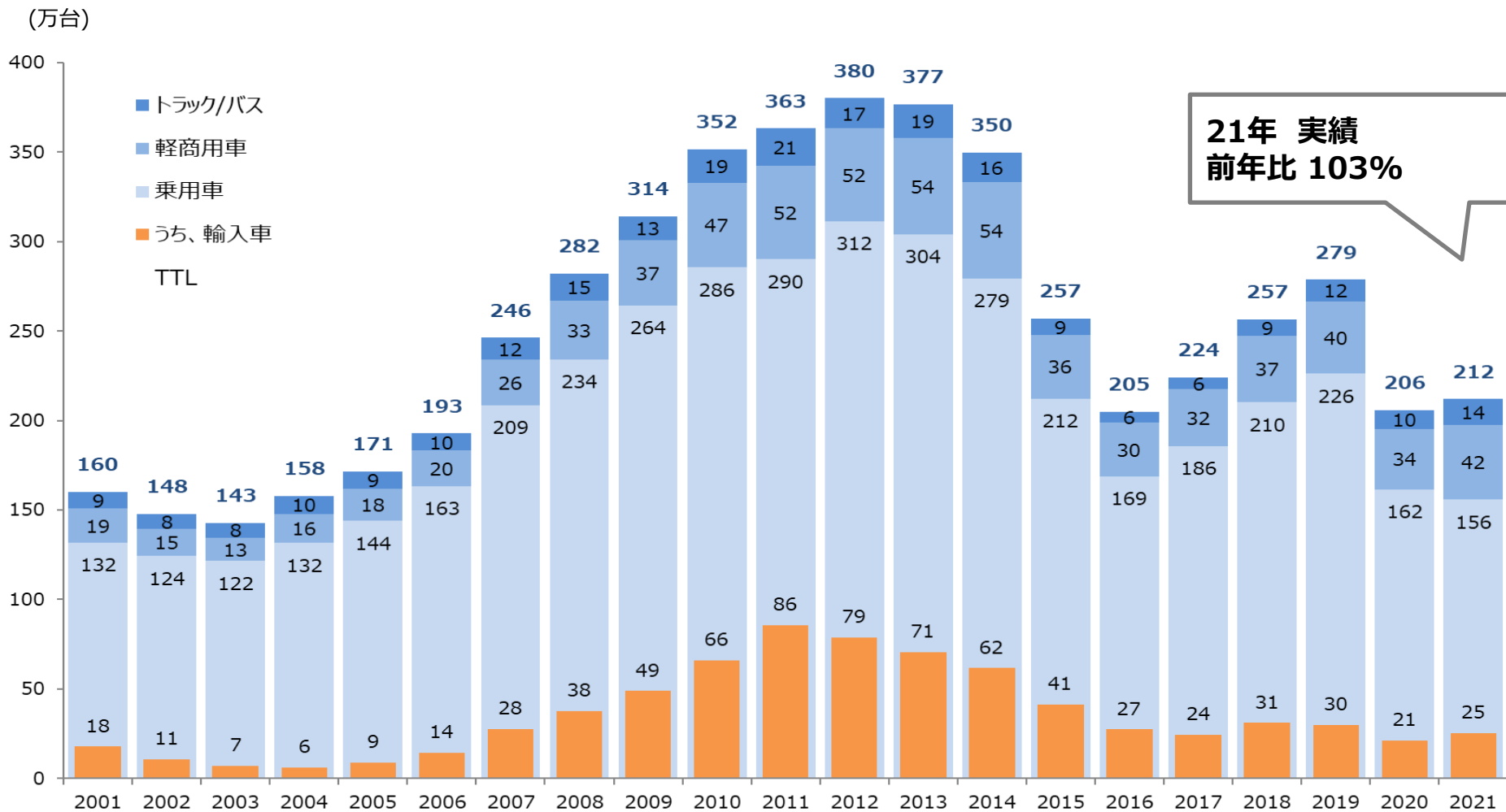
1. 2021年振り返りと2022年の展望
2. 長期展望 重要テーマ・日系ブランドの対応
3. 総括

四輪業界動向

1. 2021年振り返りと2022年の展望
2. 長期展望 重要テーマ・日系ブランドの対応
3. 総括

1. 2021年 振り返り – 販売台数 推移

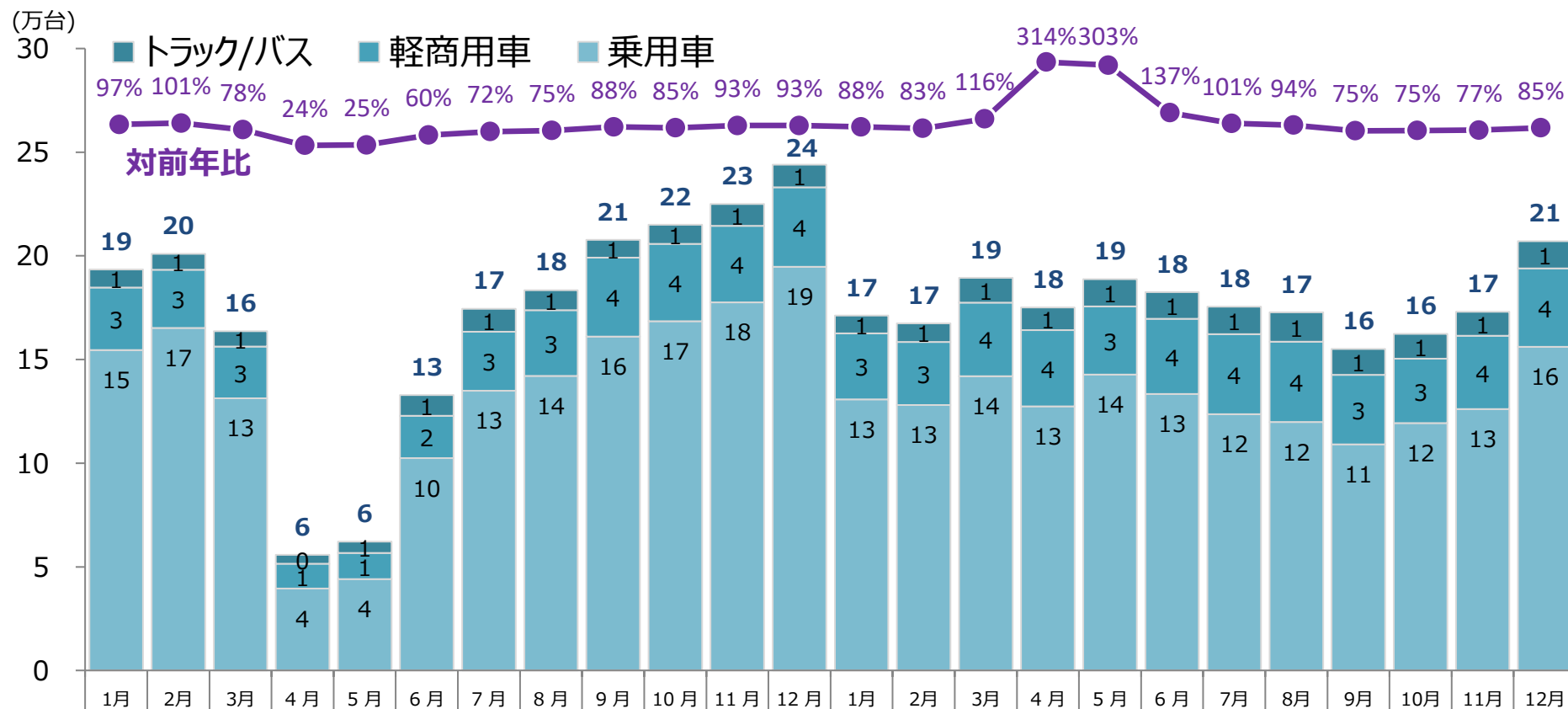
出所：ANFAVEA（ブラジル自動車工業会） 大型バス、トラックを含む四輪合計



- 21年はコロナの影響を受けた20年に対し、回復が期待されていたものの半導体の影響が大きく結果、販売数は横ばい（前年比103%）にとどまる。

1. 2021年 振り返り 一月別販売台数 推移

出典：ANFAVEA 大型バス、トラックを含む四輪合計



2020年

206万台

前年比74%

ダイレクトセールス比率 **44%**

2021年

212万台

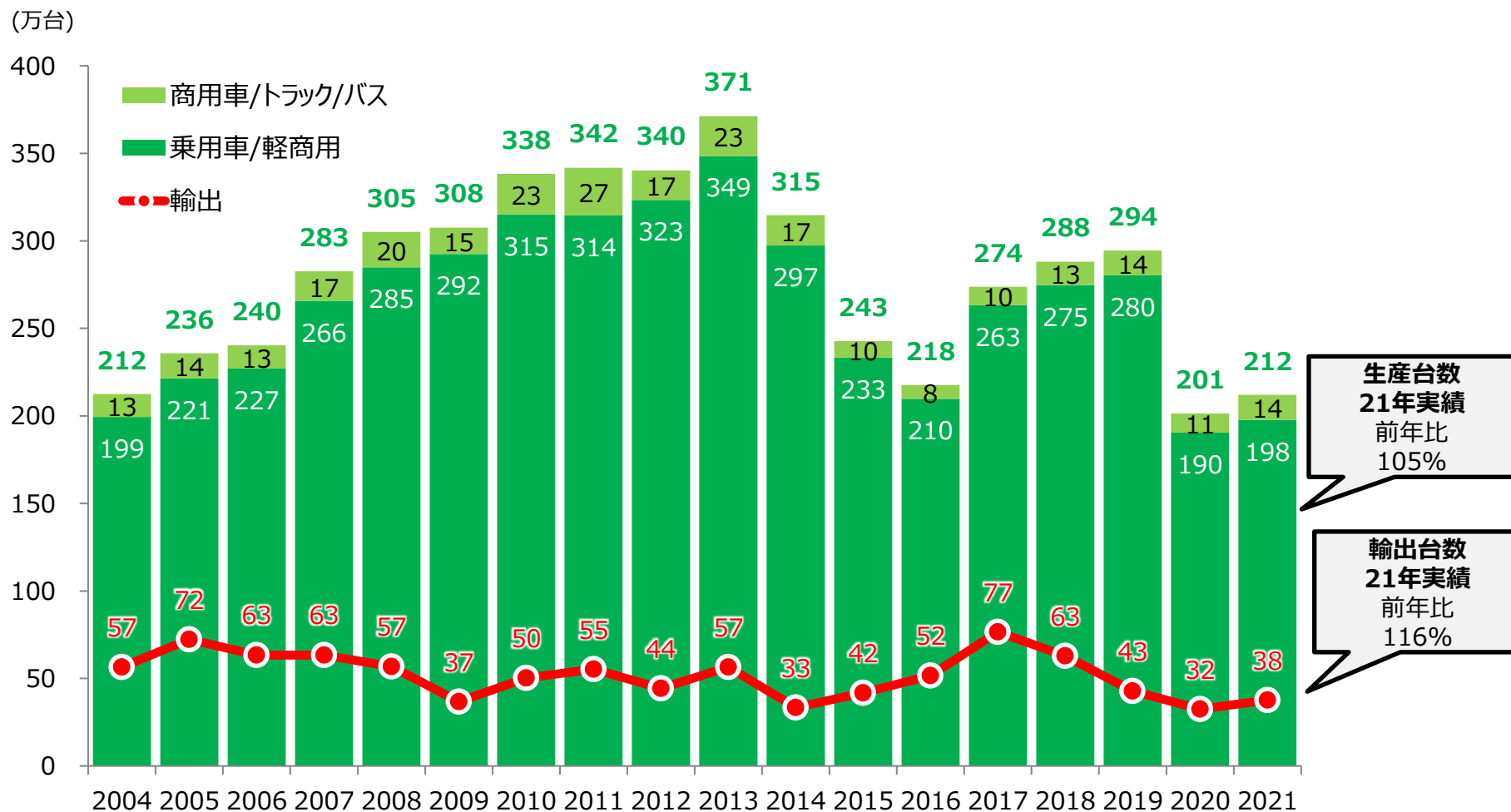
前年比103%

ダイレクトセールス比率 **43%**

➤ 供給に応じた販売が続く

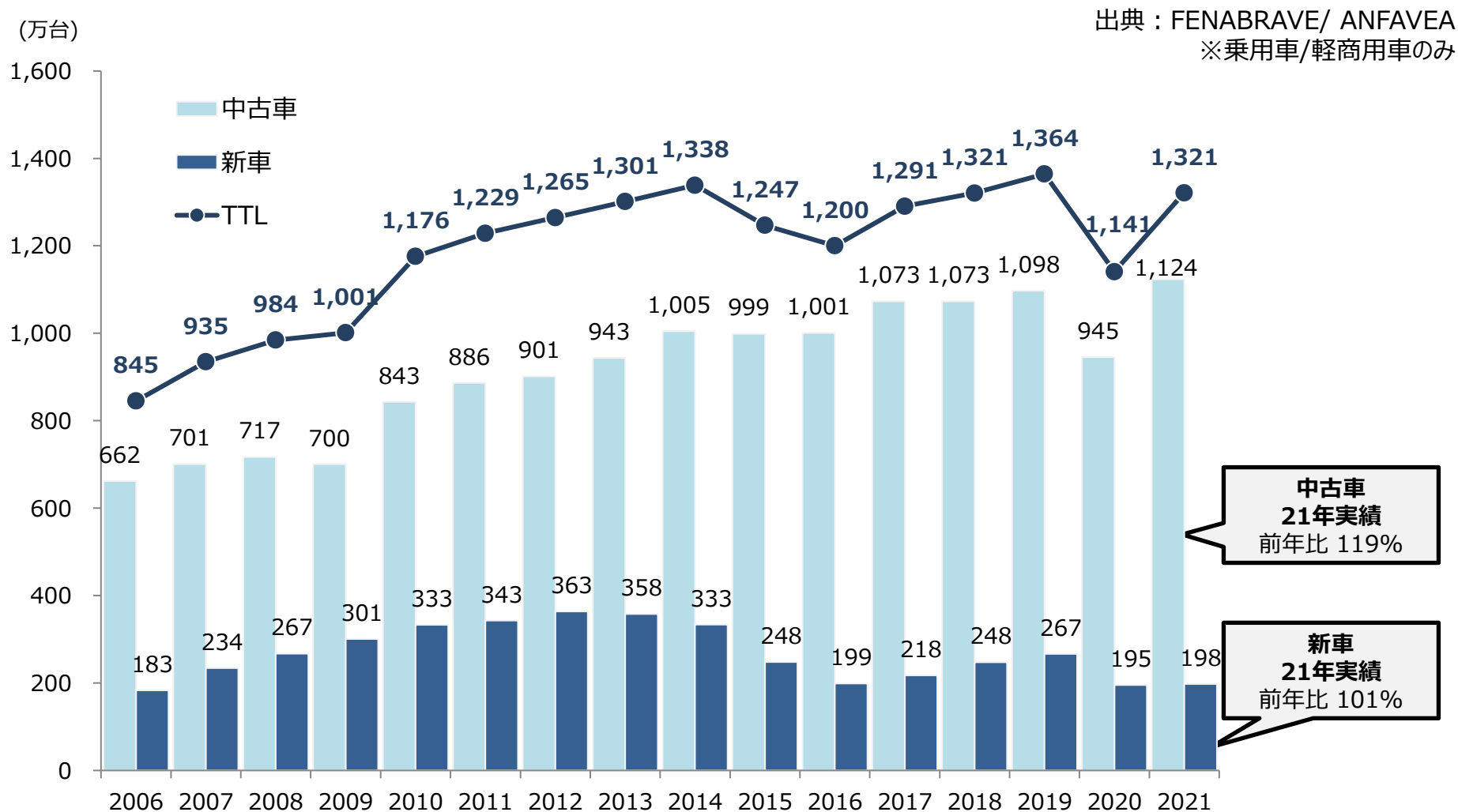
1. 2021年 振り返り — 生産・輸出台数 推移

出所：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず



➤ 半導体の影響で生産も横ばいにとどまる

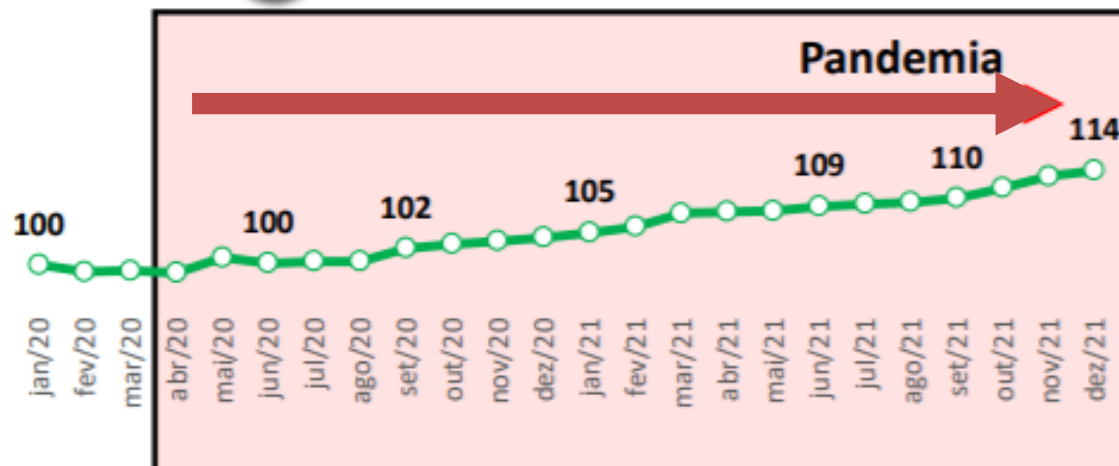
1. 2021年 振り返り – 自動車業界(中古・新車)



- 新車供給の制約もあり、中古車は過去最高の販売記録。
- 新車合わせた総台数は18年レベルに回復

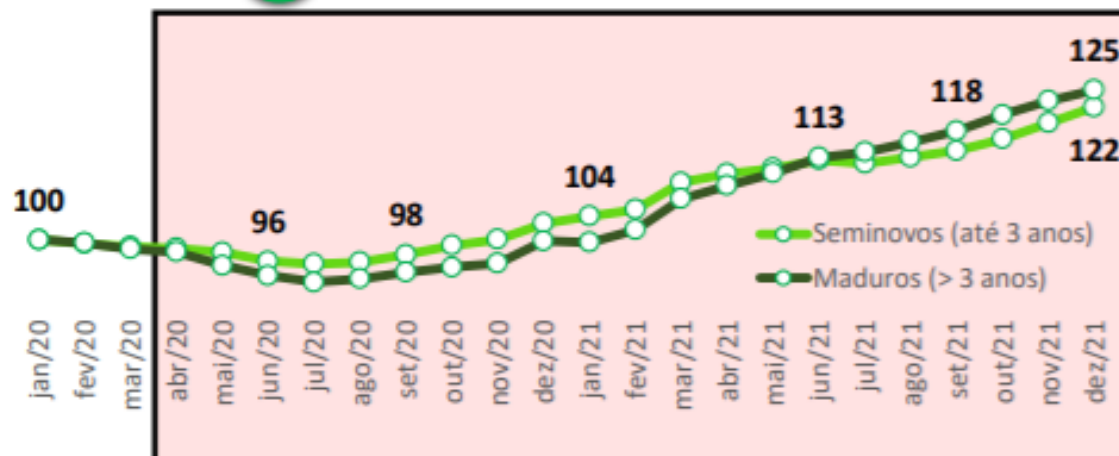
1. 2021年 振り返り – 自動車価格 推移

Variação dos preços BRASIL / NOVOS



新車

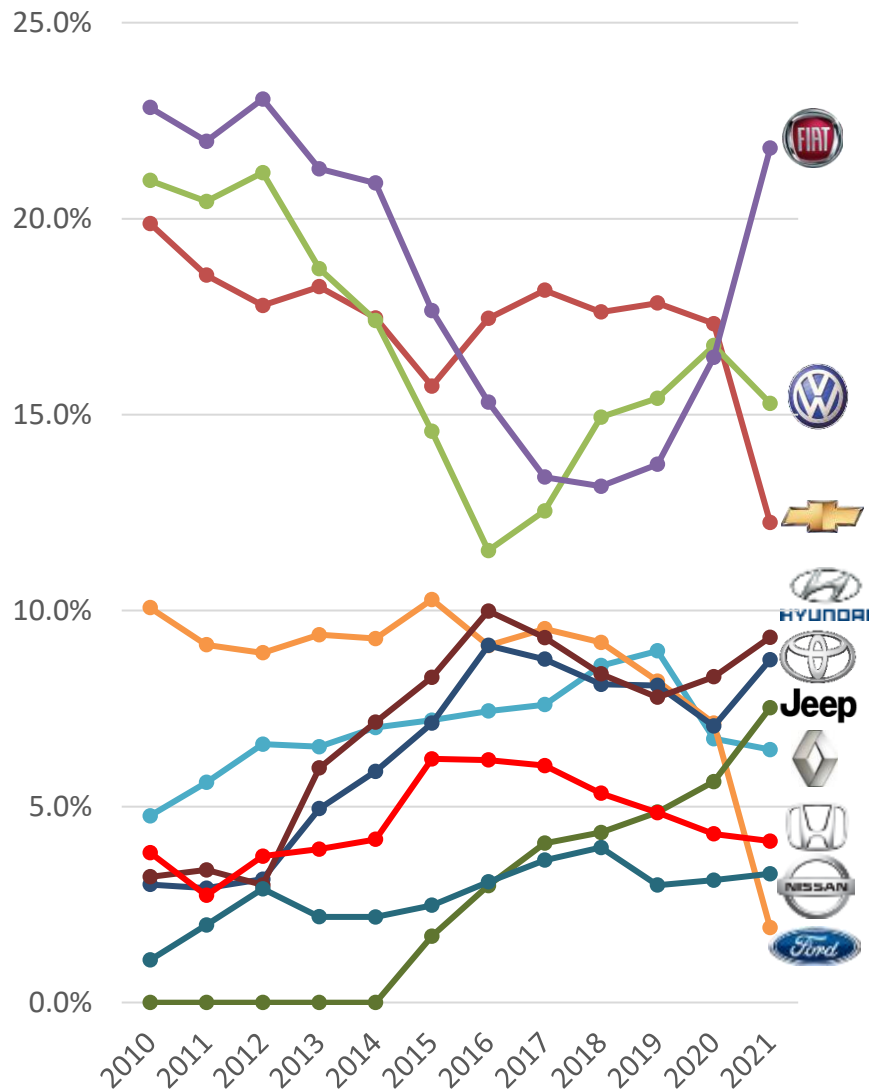
Variação dos preços BRASIL / USADOS



中古車

➤ 新車の供給不足から中古車の需要高まり、価格も高騰

1. 2021年 振り返り – ブランド別シェア



単位：万台、トラック・バス除

'20	台数	シェア	'21	台数	シェア
1	33.8	17.3%	1	43.1	21.8%
2	32.7	16.8%	2	30.2	15.3%
3	32.2	16.5%	3	24.2	12.2%
4	16.2	8.3%	4	18.4	9.3%
5	13.9	7.1%	5	17.3	8.7%
6	13.8	7.1%	6 Jeep	14.9	7.5%
7	13.2	6.7%	7	12.8	6.5%
8 Jeep	11.0	5.6%	8	8.1	4.1%
9	8.4	4.3%	9	6.5	3.3%
10	6.1	3.1%	10	3.8	1.9%

- 業界全体が在庫不足の中、影響が軽微だったFiatがトップへ。Jeepも6位へランクアップ。
- 在庫不足のGMは3位へ。Fordはブラジルでの生産撤退により、シェア急落し10位へ。

1. 2022年展望 – 自動車業界

出典：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず

◆ ブラジル市場・輸出・生産の2022年予測

単位：万台

	2021年 最終結果	2022年 予測
		ANFAVEA (1月発表)
国内市場	トラック・バス 含む総合計 212 前年比：+3%	230 前年比：+8%
	トラック・バス 除く合計 198 前年比：+1%	214 前年比：+8%
輸出台数	38 前年比：+16%	39 前年比：+3.6%
生産台数	212 前年比：+5%	246 前年比：+9.4%

- ANFAVEA想定前提。前半は半導体影響が残る。後半に回復を見込む。
- 為替はR\$5.5リアルレベル、GDP 0.5%、
- 懸念：インフレの加速による価格の高騰とその影響

四輪業界動向

1. 2021年 振り返り・2022年展望

2. 長期展望 重要テーマ・日系ブランドの対応

3. 総括

2. 自動車業界としての課題

➤ 短期

- 半導体の回復タイミング、資材の高騰
- 経済・政治動向の不透明さ（インフレの継続・為替の悪化）

➤ 中・長期

税制：

- 税制改革の不透明感
 - コロナによる財政支出の拡大・税負担の拡大等。
- 財政難によるEx-tariff（部品）、LETEC（自動車）の恩典削減

環境・規制

- 燃費規制（自動車政策Rota2030）：Mj→CO₂。
- 排気規制：L8厳格化。計算式の変更・クレジットの短縮。

カーボンニュートラル・電動化

- エネルギー政策(PNE 2050) に紐づく自動車分野のロードマップ不在
- 欧州メーク・中国メークによる政策との綱引きが見受けられる
- EU・メルコFTAを利用した欧州メークの電気自動車輸入増加（特に2030年以降）

2. 長期テーマ・日系企業としての対応

◆ カーボンニュートラル・電動化

1. ブラジル 排気規制・自動車政策Rota 2030 マイルストーン

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Proconve 排気規制	自動車	Fixed Limits L7			L8	→						
	商用車	Fixed Limits L7			50	50	40	40	30	30	30	
Rota 2030 燃費性		Rota 2030 - Phase 2				Rota 2030 - Phase 3						

排気規制 - L8

- L8フェーズ: 2025年から導入され2031年まで徐々に規制値を引き上げ。
- 技術的な制限が認められた場合、2029年、2031年の規制値見直しが可能。

課題

- NMOG計算式が変更された事により、E100エタノールで達成するにはとても厳しい状況に。
- 更に、規制値見直しの可能性は実際には不可能。
- 結果、自動車技術速度・投資の回収等を無視した内容となっている。

CAFÉ - Rota 2030:

- 現在次期フェーズ(2027年以降)を議論中。現在のMj/Kmの目標値から、CO2e/Kmに移行する事を検討中。

課題

- バイオ燃料のメリットを考慮したカーボンニュートラル到達法が必要。

四輪業界動向

1. 2021年 振り返り・2022年展望

2. 長期展望 重要テーマ・日系ブランドの対応

3. 総括

3. 総括 – 本日のまとめ

➤ 短期：

- 当面柔軟な経営のかじ取りが求められる

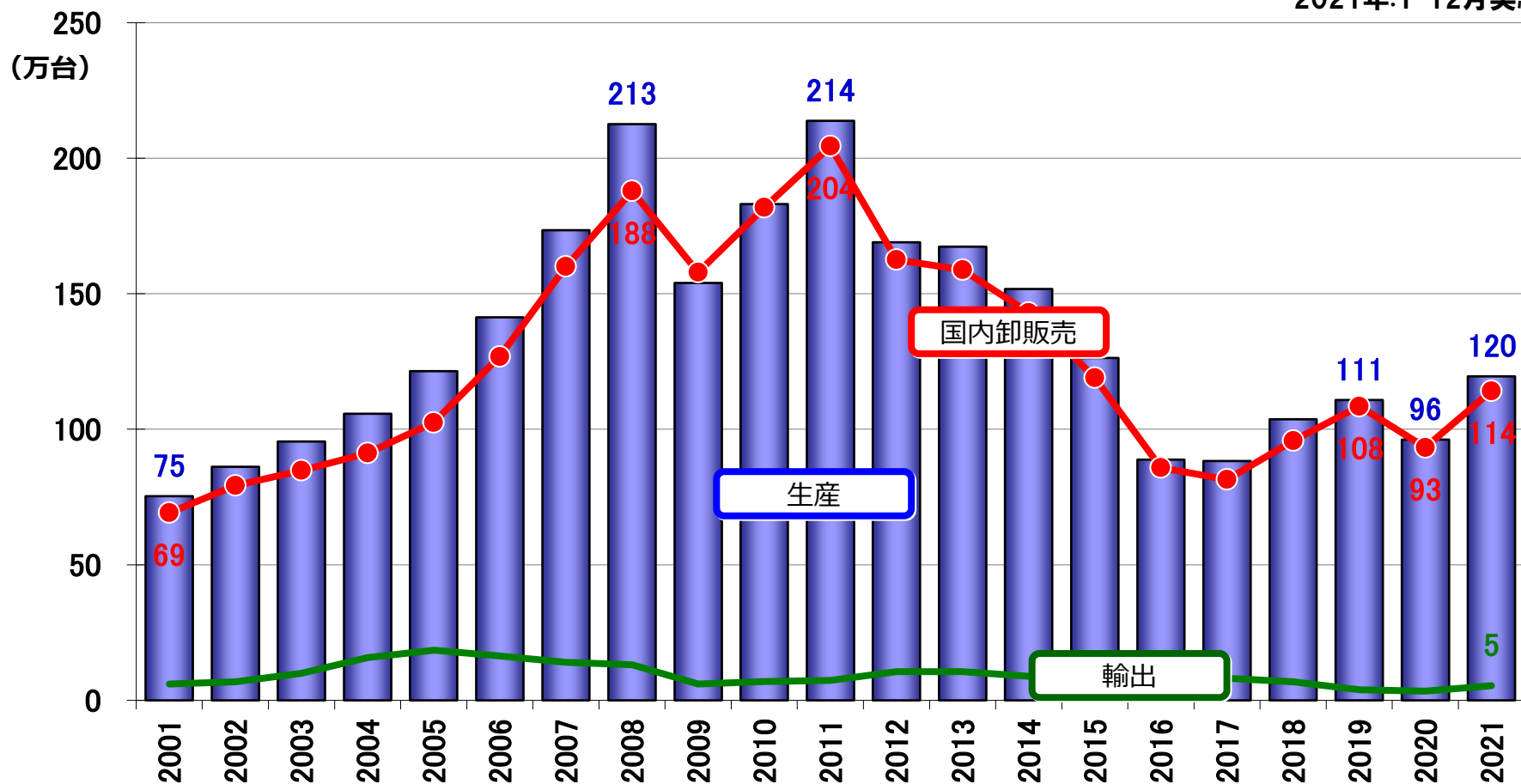
➤ 中・長期：

- カーボンニュートラルを見据えた予見性のある政策への期待・備え
(税制・規制の一致)
- 他地域に劣れを取らないFTAの確保 (日メルコFTA)

二輪業界動向

二輪車 生産・販売 推移

出典: Abraciclo
2021年: 1-12月実績

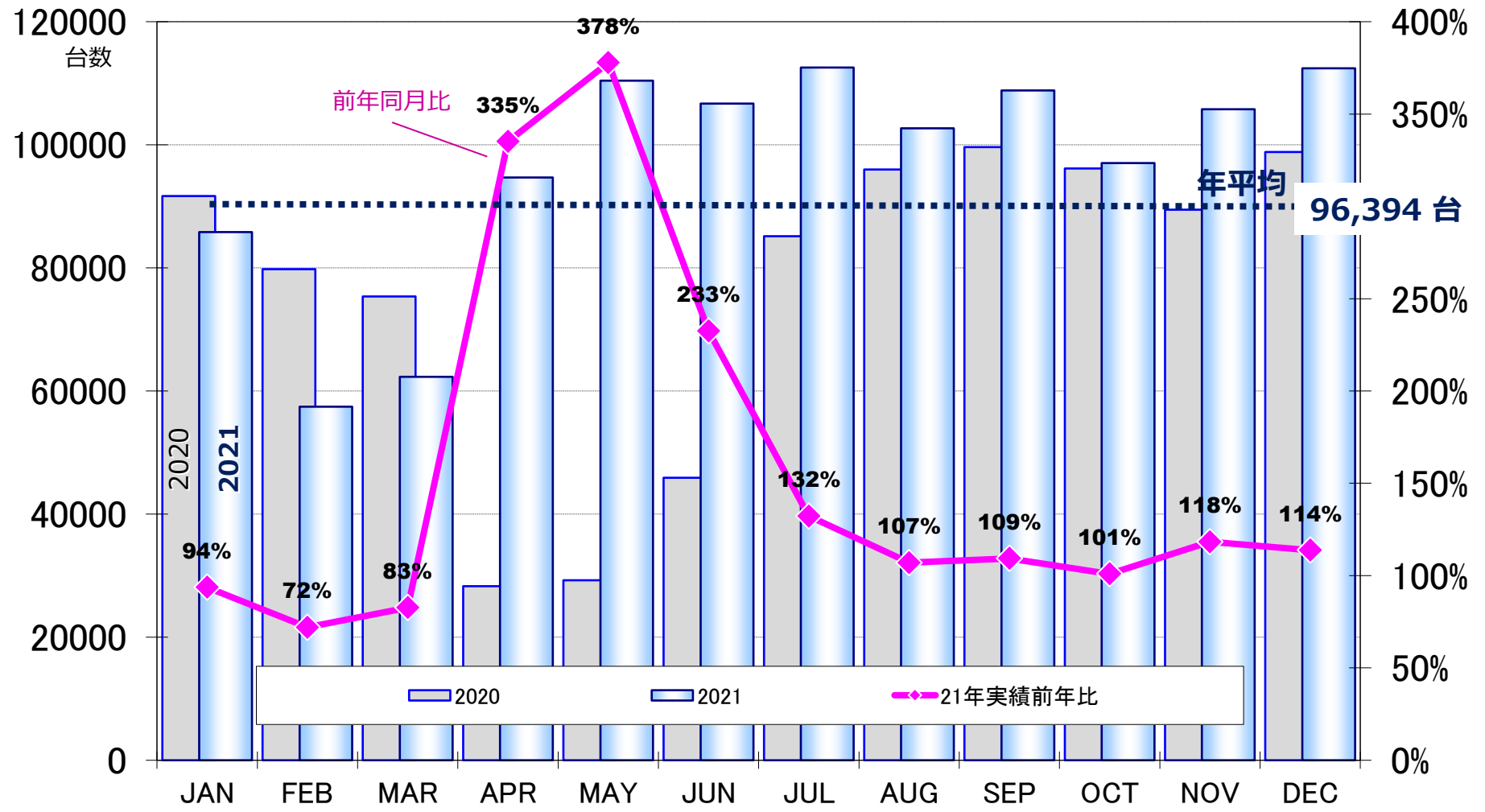


2021年 (1-12月) 実績

卸: 114万台 (前年比 122%)
生産: 120万台 (同 124%)
輸出: 5万台 (同 158%)

二輪車 月別登録推移 (2020年vs2021年)

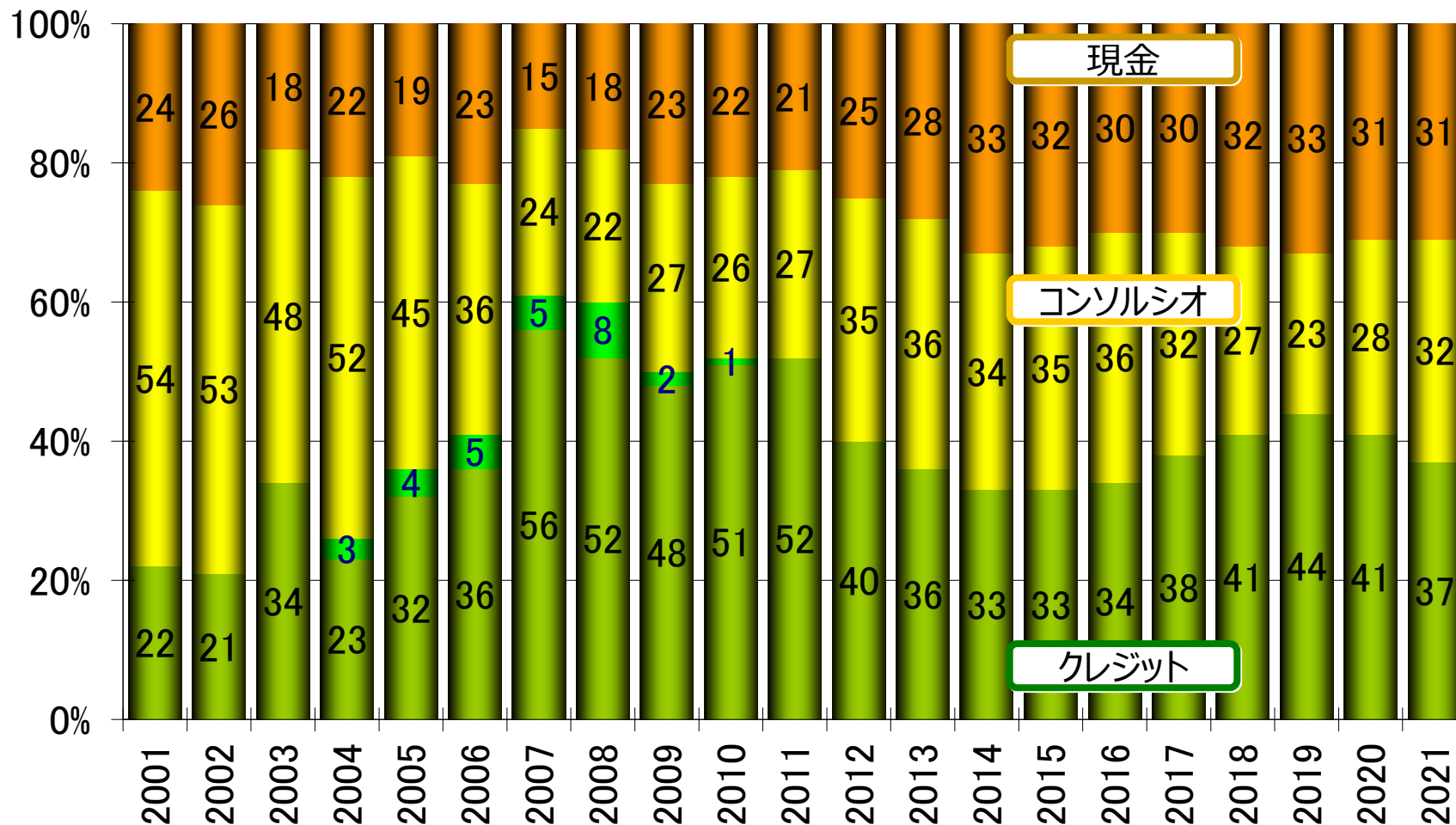
登録データ(DETRAN)



2021年後半はCOVID-19感染数の減少と経済制限の緩和で前年比プラスが継続

二輪車 支払形態別 販売比率

※出典: ANEF(自動車メーカー系金融会社協会)



COVID-19感染拡大後も販売堅調が続いたコンソルシオの比率増加

ご清聴ありがとうございました