

# ブラジル日本商工会議所 業種別部会長シンポジウム 「自動車部会」レポート

2016年2月25日

## <2015年の回顧と2016年の展望>

景気低迷期だから見えてくるビジネス機会  
～経済回復期はいつか？ 日系企業はどう備えるか？～

- 四輪業界動向
  1. 2015年 振り返り
  2. 2016年 展望
  3. 自動車市場低迷による影響
  4. 中長期展望
  5. 日系ブランドの課題
  6. 総括（政府への提言）
- 二輪業界動向

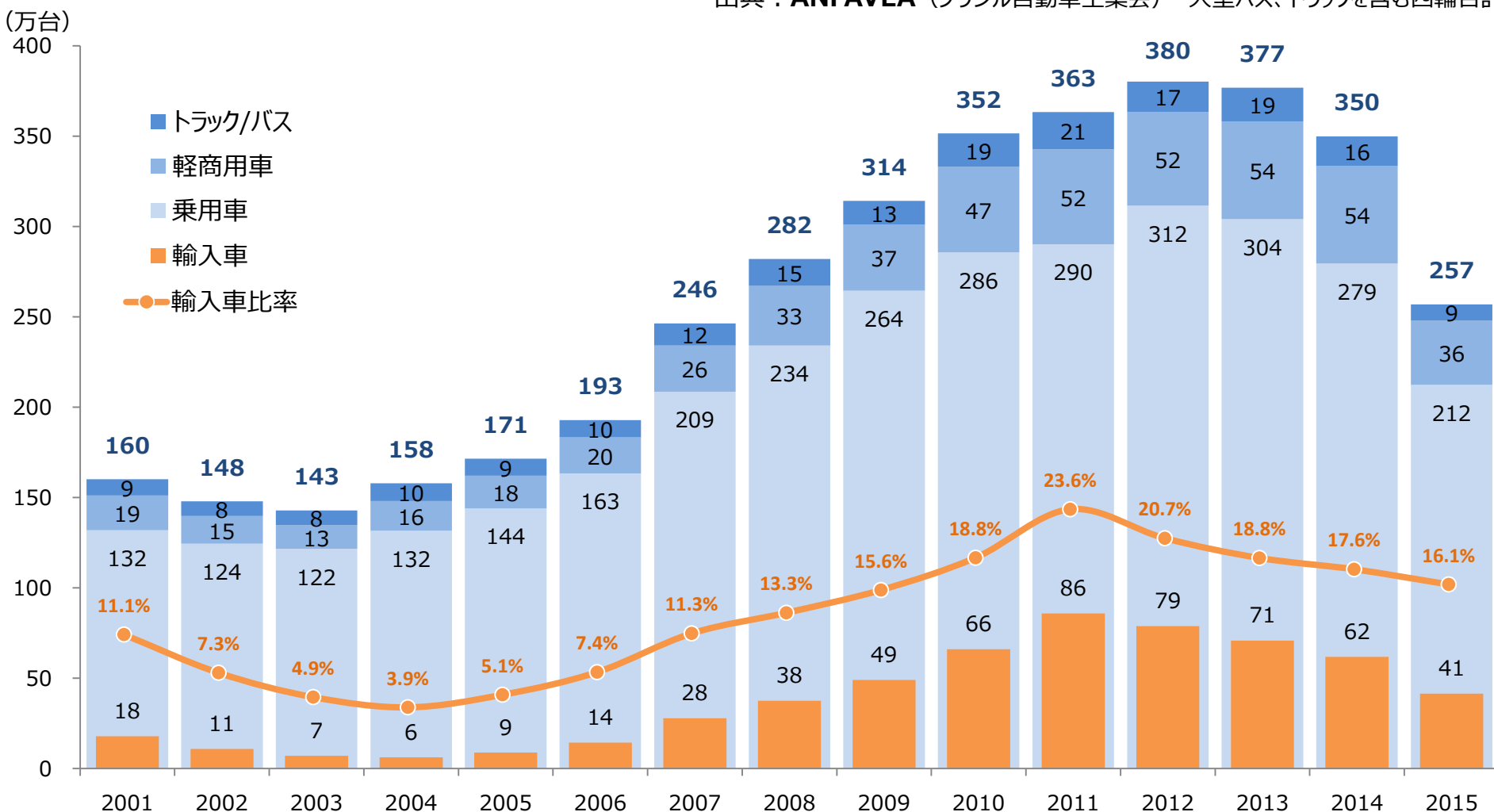
# 四輪業界動向

2016年2月25日

1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

# 1. 2015年振り返り – 販売台数 推移

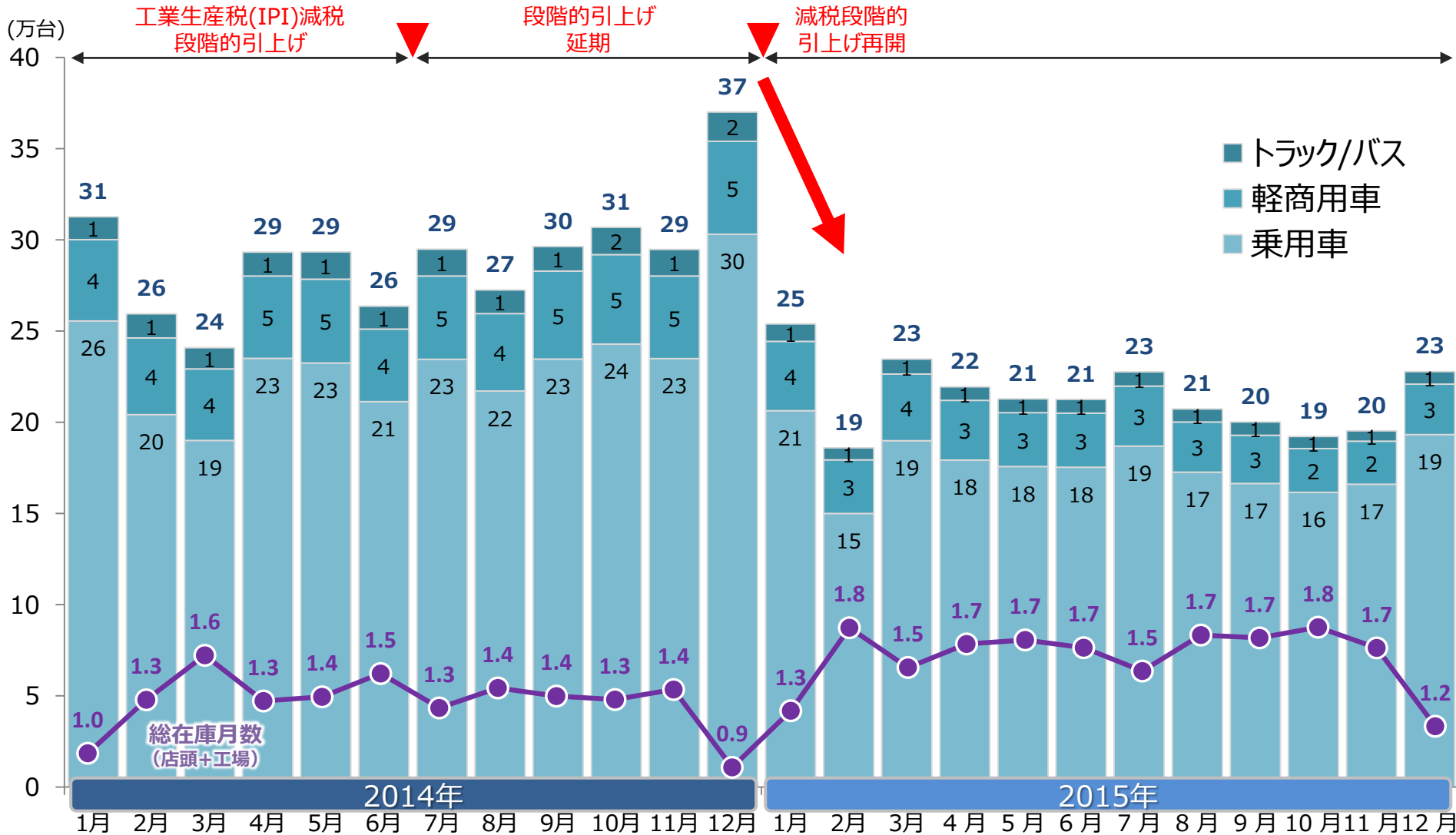
出典：ANFAVEA（ブラジル自動車工業会） 大型バス、トラックを含む四輪合計



- 2015年の販売実績は約257万台（前年比：73.4%）と3年連続で前年を下回る結果となった
- インフレ抑制政策による金利引き上げや失業率の上昇で景況感悪化
- 輸入車比率は16.1%と4年連続で低下

# 1. 2015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

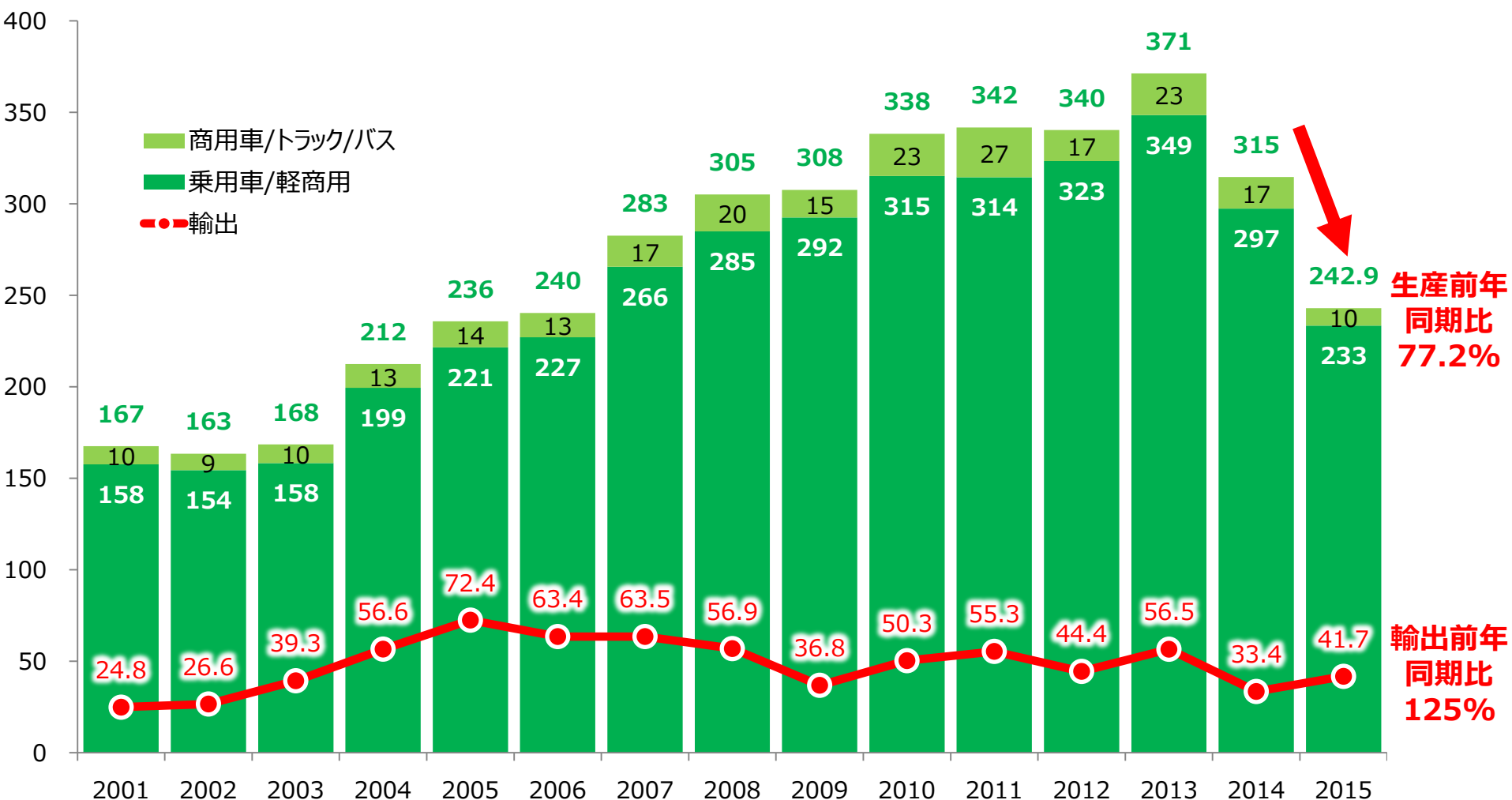


- 2015年1月以降はIPI税率引上げ、及び景況感の悪化により販売の落ち込みが続く
- 販売不調により在庫月数が高レベルで推移

# 1. 2015年振り返り – 生産・輸出台数 推移

(万台)

出典：ANFAVEA 生産実績にCKD含まず



- 2015年の総生産台数は約243万台（前年同期比：77.2%）
- 在庫調整の為、一部メーカーは集団休暇、レイオフ、希望退職、解雇などで生産調整を実施
- レアル安の影響で輸出は増加（前年同期比：125%）

## 1. 2015年振り返り – 輸出台数 カテゴリー別

出典：ANFAVEA/MDIC

## ◆ カテゴリー別 輸出概要 (単位：台)

カテゴリー	'14年	'15年	前年同期比
乗用車	263,604	<b>316,531</b>	120.1%
ライトトラック	46,270	<b>72,230</b>	156.1%
トラック	17,737	<b>20,869</b>	117.7%
バス	6,608	<b>7,325</b>	110.9%
<b>合計</b>	<b>334,219</b>	<b>416,955</b>	<b>124.8%</b>

## ◆ 輸出相手国別 輸出金額 (CKD含む)

輸出相手国	FOB百万ドル	前年同期比
アルゼンチン	2,541.11	-3.15%
メキシコ	280.74	+23.01%
インドネシア	219.06	+1106.75%
ウルグアイ	106.07	+18.86%
コロンビア	63.64	-39.33%

➤ レアル安を受け、前年同期比でプラスとなるも、国内販売の落ち込みをカバーするには不十分

# 四輪業界動向

2016年2月25日

1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

## 2. 2016年展望 – 経済

出典：BR中央銀行  
(1月22日付)

## ◆ブラジル経済指数推移

	2011	2012	2013	2014	2015	2016 予測
実質経済成長率 GDP (%)	2.7	1.0	2.5	0.1	-3.8	-3.0
為替 年末予想 (BRL/USD)	1.87	2.05	2.36	2.66	3.90	4.30
インフレ (IPCA - %)	6.5	5.8	5.9	6.4	10.67	7.03
金利 (SELIC) 年末予想 (%)	11.00	7.25	10.00	11.75	14.25	14.50

- GDPの成長見通し悪化、公共料金の値上げによるインフレの進行、金利の上昇
- レアル安の進行による輸入部品の価格上昇、コスト圧迫の懸念



## 2. 2016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15年予測&amp;実績 16年予測

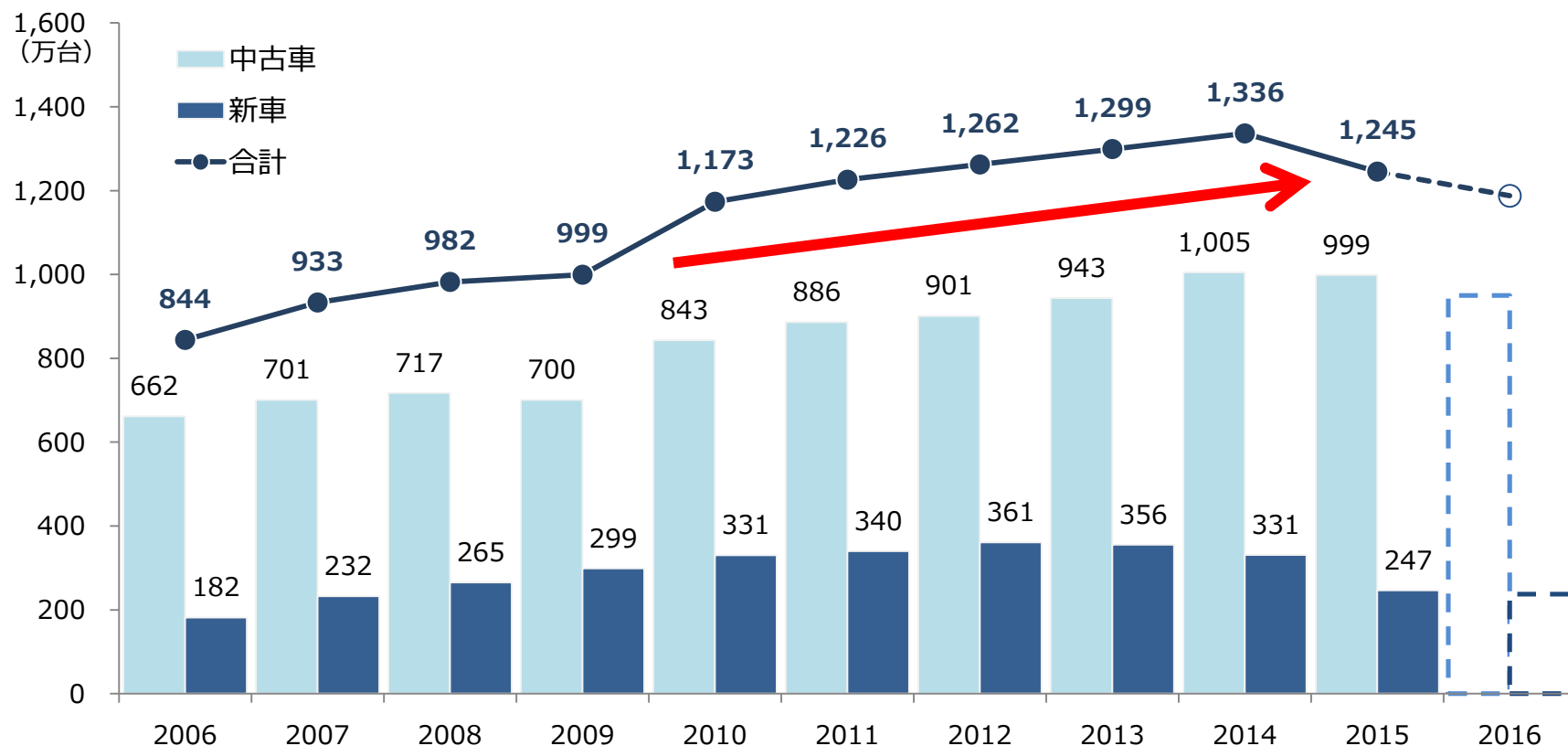
単位：万台

	2015年 中間修正予測		2015年 最終結果	2016年予測	
	ANFAVEA (6月8日発表)	自動車部会		ANFAVEA (1月7日発表)	自動車部会
国内市場	277.9 前年比：-22%	260 前年比：-26%	256.9 前年比：-26.6%	237.6 前年比：-7.5%	200~210 前年比：-22~-18%
輸出台数	33.8 前年比：+1%	-	41.7 前年比：+24.8%	45.1 前年比：+8.1%	-
生産台数	258.5 前年比：-21%	258.5 前年比：-21%	242.9 前年比：-22.8%	244 前年比：+0.5%	244 前年比：+0.5%

- ANFAVEAは16年販売台数を約238万台（前年比：-7.5%）と予測  
※ 一部 FENABRAVE等の予測は190万台レベルまで落ち込むという見方も。
- 政治経済の混乱から起因する、景況感の悪化により更に購買意欲減少
- 在庫・要員調整も一服し、生産台数は輸出増の影響もあり横這い・微増の見込み

## 2. 2016年展望 – 自動車業界(中古・新車)

出典：FENABRAVE/ ANFAVEA/FENAUTO  
※乗用車/軽商用車のみ



- 中古車市場は年々拡大傾向にあり、14年には過去最高の1,000万台超えを記録
- 15年はここ数年の新車販売減速の影響も受け始め、微減。
- 16年は新車は更なる落込みが予想されるも、中古車市場は引き続き約1,000万台前後を予想。

# 四輪業界動向

2016年2月25日

1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

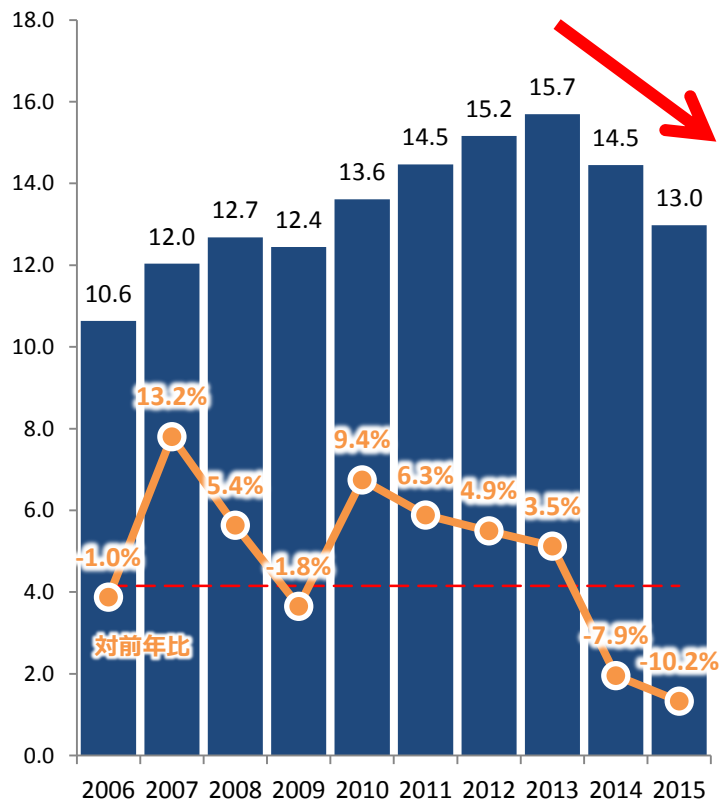
# 3.自動車市場の低迷 –メーカー・販売店への影響

出典：ANFAVEA

出典：Fenabrave

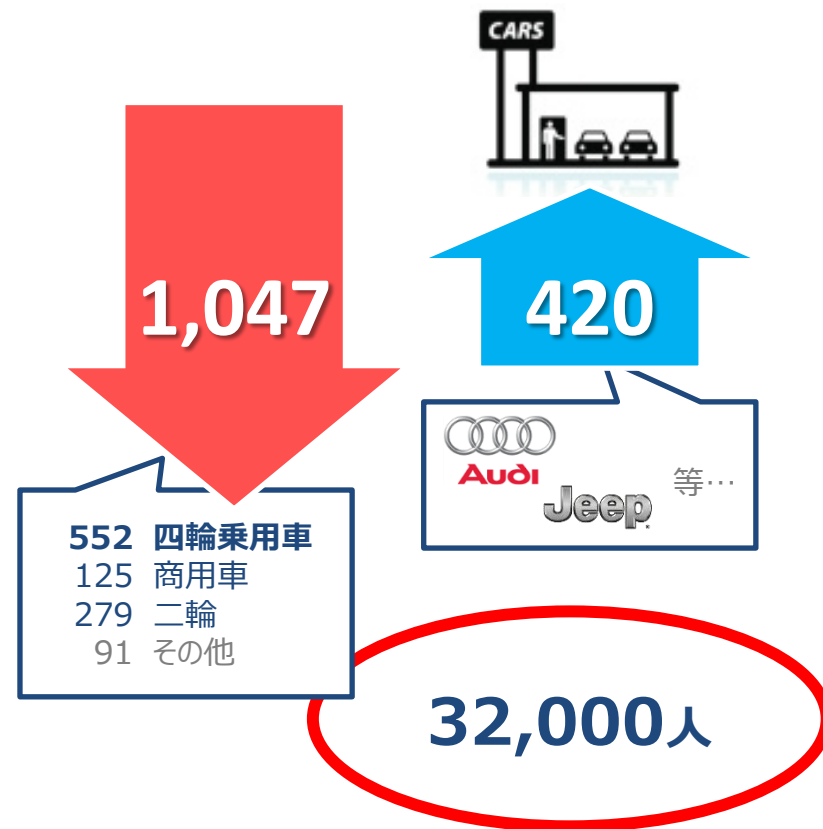
## ◆メーカーへの影響

▽雇用者数推移 (万人)



- 政府はPPE (Employment Protection Program) を公表 → 労働時間の短縮に伴う賃金カット(max 30%)が16年一杯まで可能
- レイオフ・休暇・集団休暇は続く。(35千人に影響)

## ◆販売店への影響






























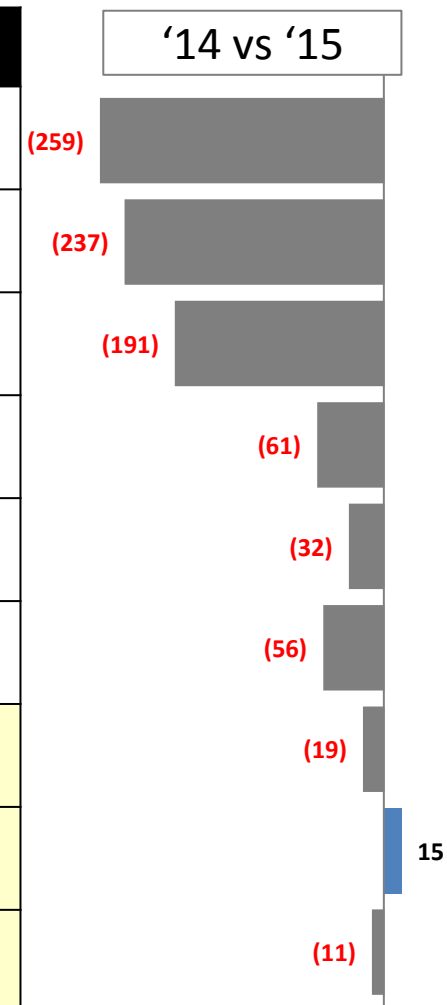
- 国内で四輪販売店が552店舗閉鎖(420店が新規開業)
- 商用車販売等含めると、1,000店を超えその雇用影響は32千人にも及ぶと推定

## 3.自動車市場の低迷 -日系ブランドの健闘

単位：千台

出典：ANFAVEA

2013	台数	シェア	2014	台数	シェア	2015	台数	シェア
1st 	763	20%	1st 	698	20%	1st 	439	17.1%
2nd 	715	19%	2nd 	619	17.7%	2nd 	383	14.9%
3rd 	650	17%	3rd 	579	16.5%	3rd 	388	15.1%
4th 	355	9%	4th 	328	9.4%	4th 	267	10.4%
5th 	236	6.3%	5th 	238	6.8%	5th 	206	8%
6th 	213	5.7%	6th 	237	6.7%	6th 	181	7.1%
7th 	176	4.7%	7th 	196	5.6%	7th 	176	6.9%
8th 	139	3.7%	8th 	138	3.9%	8th 	153	6.0%
9th 	78	2.1%	9th 	72	2.1%	9th 	61	2.4%



- 上位3ブランドが大幅に台数、シェア共に落とす中、日系メーカーは健闘  
 ※ 全体の落込みの約75%が上位3ブランドによるもの




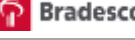
# 四輪業界動向

2016年2月25日




1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

# 4. 中長期展望 – 経済指標





## ◆ GDP

Bank	2015*	2016	2017	2018	2019	2020
 BANCO CENTRAL DO BRASIL	-3.9	-3.0	0.7			
 Santander	-3.8	-3.7	1.2	2.0	2.0	2.0
 Itaú	-3.9	-2.8	0.0	1.5	1.6	1.8
 Bradesco	-3.9	-3.5	1.5	3.0	3.5	3.5
平均	-3.9	-3.3	0.9	2.2	2.4	2.4


## ◆ Inflation

Bank	2015*	2016	2017	2018	2019	2020
 BANCO CENTRAL DO BRASIL	10.70	7.30	5.80			
 Santander	10.67	7.00	6.00	5.00	5.00	5.00
 Itaú	10.67	7.03	5.00	4.75	4.50	4.25
 Bradesco	10.67	6.90	5.40	5.00	4.50	4.50
平均	10.67	7.06	5.55	4.92	4.67	4.58

## ◆ 為替 (BRL/USD)

Bank	2015*	2016	2017	2018	2019	2020
 BANCO CENTRAL DO BRASIL	3.9	4.4	4.4			
 Santander	3.9	4.1	4.2	4.3	4.5	4.6
 Itaú	3.9	4.5	4.8	4.9	5.2	5.2
 Bradesco	3.9	4.0	4.2	4.3	4.4	4.5
平均	3.9	4.3	4.4	4.5	4.7	4.8

## ◆ 金利 (SELIC)

Bank	2015*	2016	2017	2018	2019	2020
 BANCO CENTRAL DO BRASIL	14.25	14.25	13.00			
 Santander	14.25	13.00	11.50	9.00	9.00	9.00
 Itaú	14.25	14.25	12.00	12.00	12.00	10.50
 Bradesco	14.25	13.25	12.25	11.25	10.00	9.50
平均	14.25	13.69	12.19	10.75	10.33	9.67

➤ 各行、2016年～2017年を底に緩やかな回復傾向を予測

## 4. 中長期展望 – ブラジル自動車市場

長期経済指標や大統領選時期などを総合的に見た場合

ブラジル自動車市場の回復時期は2018年以降と予想



# 四輪業界動向

2016年2月25日

1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

## 5. 日系ブランド-課題への対応

### 中長期展望を踏まえた日系ブランドの課題

- **＜中期課題＞ 厳しい状況に対する事業体質の強化**
  - － 為替対応を踏まえた部品現調化と輸出の促進
  - － 生産弾力性向上 と人材育成
- **＜長期課題＞ 市場回復時の飛躍につながるブランド強化**
  - － 環境安全規制強化とその対応

## 5. 日系ブランド-課題への対応

### 中長期展望を踏まえた日系ブランドの課題

- **＜中期課題＞ 厳しい状況に対する事業体質の強化**
  - 為替対応を踏まえた部品現調化と輸出の促進
  - 生産弾力性向上 と人材育成
- **＜長期課題＞ 市場回復時の飛躍につながるブランド強化**
  - 環境安全規制強化とその対応

# 5. 日系ブランド-課題への対応

## <中期課題> 事業体質の強化： 部品現調化と輸出の促進（トヨタ）

### (1) エンジンベンチ&エンジン工場の新設

- ①エンジンベンチの新設(São Bernardo do Campo 工場)
- ②エンジン工場の建設(Porto Feliz市)



#### 背景：

- 部品の現調率を向上するためにサプライヤーの技術力の育成が課題
- エンジンの現地生産は現調率向上への重要案件

#### 期待される効果：

- エンジンベンチ新設による現調化のスピードアップ
- エンジンベンチを利用したローカル・サプライヤーの育成と技術力向上
- エンジン部品の現調率向上による為替の影響とコストの低減

### (2) エティオスのウルグアイ・パラグアイへの輸出(2014年11月～)

- ブラジル・ソロカバ工場生産するエティオスをこれまでのアルゼンチン向けに加え、新たにウルグアイとパラグアイへ輸出

# 5. 日系ブランド-課題への対応

## ＜中期課題＞ 事業体質の強化： 部品現調化の促進（ホンダ）



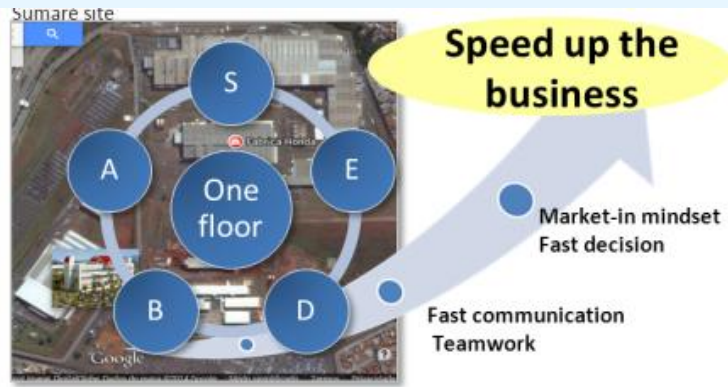
HRB-S 新建屋 [スマレ]

2013年10月、四輪研究所を  
サンパウロ市内からスマレ工場敷地内へ移転



HSA 新建屋 [スマレ]

2014年10月、本社機能(営業/管理部門)を  
サンパウロ市内からスマレ工場敷地内へ移転



- スマレ工場内にSEDBAの機能を集約
- お客様が求める商品をよりスピーディに開発・生産
- 現調化含めた事業体質の強化を促進

## 5. 日系ブランド-課題への対応

### <中期課題> 事業体質の強化： **部品現調化と輸出の促進（日産）**

#### ■ 日産 Kicks



日産はKicksを年内を目処に投入し、国内市場以外に他車種と共に近隣諸国向け輸出する。

レゼンデ工場は2015年生産は35千台に留まっている為（年間200千台の生産能力）、遊休率軽減と更に生産能力が限界にあるメキシコ工場を補完する狙いもある。

伯NissanのFrançois Dossa社長は、輸出によって雇用拡大を見込んでおり、年内の人員削減計画はないと語った。国際競争力強化を目的として、部品国産化率を工場スタート時点の60%から2016年末を目処に80%に引き上げることで為替変動リスクの回避を試みる。（VE/OESP紙より）

# 5. 日系ブランド-課題への対応

## <中期課題> 事業体質の強化： 生産弾力性向上 と人材育成（トヨタ）

### (1) 労使一丸となった生産弾力性向上による競争力の強化

- ① 労使間における相互信頼、相互責任の確認  
例：サンベルナルド工場における労使宣言の締結  
今後他の工場労使にも横展を推進予定
- ② 柔軟な需要変動への対応  
例：テンポラリー雇用契約の活用



### (2) 製造現場の生産性向上を牽引する人材育成

- ① 製造現場の将来のリーダー候補の日本本社への4ヶ月間の研修派遣  
トヨタの製造現場における強み(生産性向上活動、メンバーの面倒見など)を習得
- ② 製造現場メンバーに対するトヨタウェイ教育

## 5. 日系ブランド-課題への対応

### ＜中期課題＞ 事業体質の強化

#### まとめ

- 市場の低迷やレアル安を背景に、現調化や輸出の重要性がさらに増している
- 現調化や輸出のさらなる加速には、ブラジルの国際的コスト競争力向上が鍵となる
- 税制改革や裾野産業の育成など、低いコスト競争力を打開する恒久的な取組みが官民連携の下で必要
- 生産弾力性向上や人材育成を通じた競争力強化



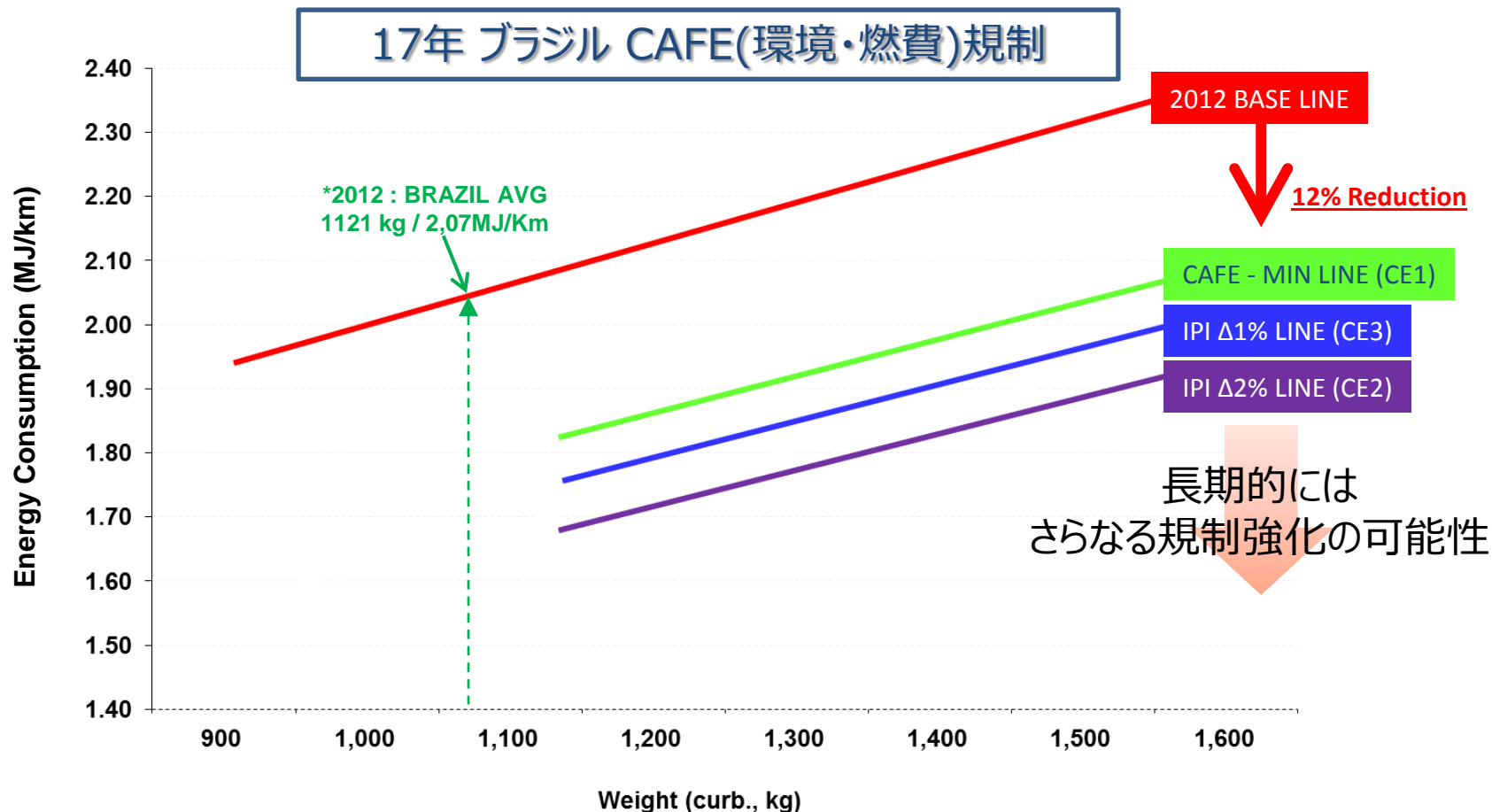
## 5. 日系ブランド-課題への対応

### 中長期展望を踏まえた日系ブランドの課題

- **＜中期課題＞ 厳しい状況に対する事業体質の強化**
  - 為替対応を踏まえた部品現調化と輸出の促進
  - 生産弾力性向上 と人材育成
- **＜長期課題＞ 市場回復時の飛躍につながるブランド強化**
  - 環境安全規制強化とその対応

# 5. 日系ブランド-課題への対応

## <長期課題> 環境安全への対応と規制の強化： ①環境



- 先進国の流れを汲み、今後ブラジルでも燃費・排ガスなど環境規制強化が継続
- 減税ライン設定により優遇もあり

# 5. 日系ブランド-課題への対応

## <長期課題> 環境安全への対応と規制の強化： ②安全

### • 安全規制

2022年、ESC(Electronic Stability Control)の全車適用義務化の見通し  
(その他、側面衝突やバンパーに関する規制強化の可能性)

### • 安全評価

◆ 2010年Latin NCAP発足以来南米での衝突安全向上に向け各モデルのCrash TestとRatingを積極的に推進。

◆ 今後さらにEU NCAPと調和していく予想



Toyota HILUX



Honda HR-V

- WP29など国際的基準との調和に基づき、ブラジルでも安全規制強化が継続
- Latin NCAPなどグローバルレベルの安全評価が南米でも認知を広げつつある

## 5. 日系ブランド-課題への対応

### ＜長期課題＞ 環境安全への対応と規制の強化

#### まとめ

- 環境安全技術導入と規制強化が今後さらに進行する見通し
- 先進技術導入により調達やコスト増など課題がある
- 優遇税制や促進策など、今後も官民連携した環境安全の普及が求められる
- 安全環境技術で優位に立つ日系メーカーにとっては、  
将来の市場回復に向けたブランド強化の切り札の一つになる可能性

# 四輪業界動向

2016年2月25日

1. 2015年振り返り
2. 2016年展望
3. 自動車市場低迷による影響
4. 中長期展望
5. 日系ブランドの課題
6. 総括（政府への提言）

## 5. 総括（政府への提言）

### 政府および自動車業界の取り組みと課題

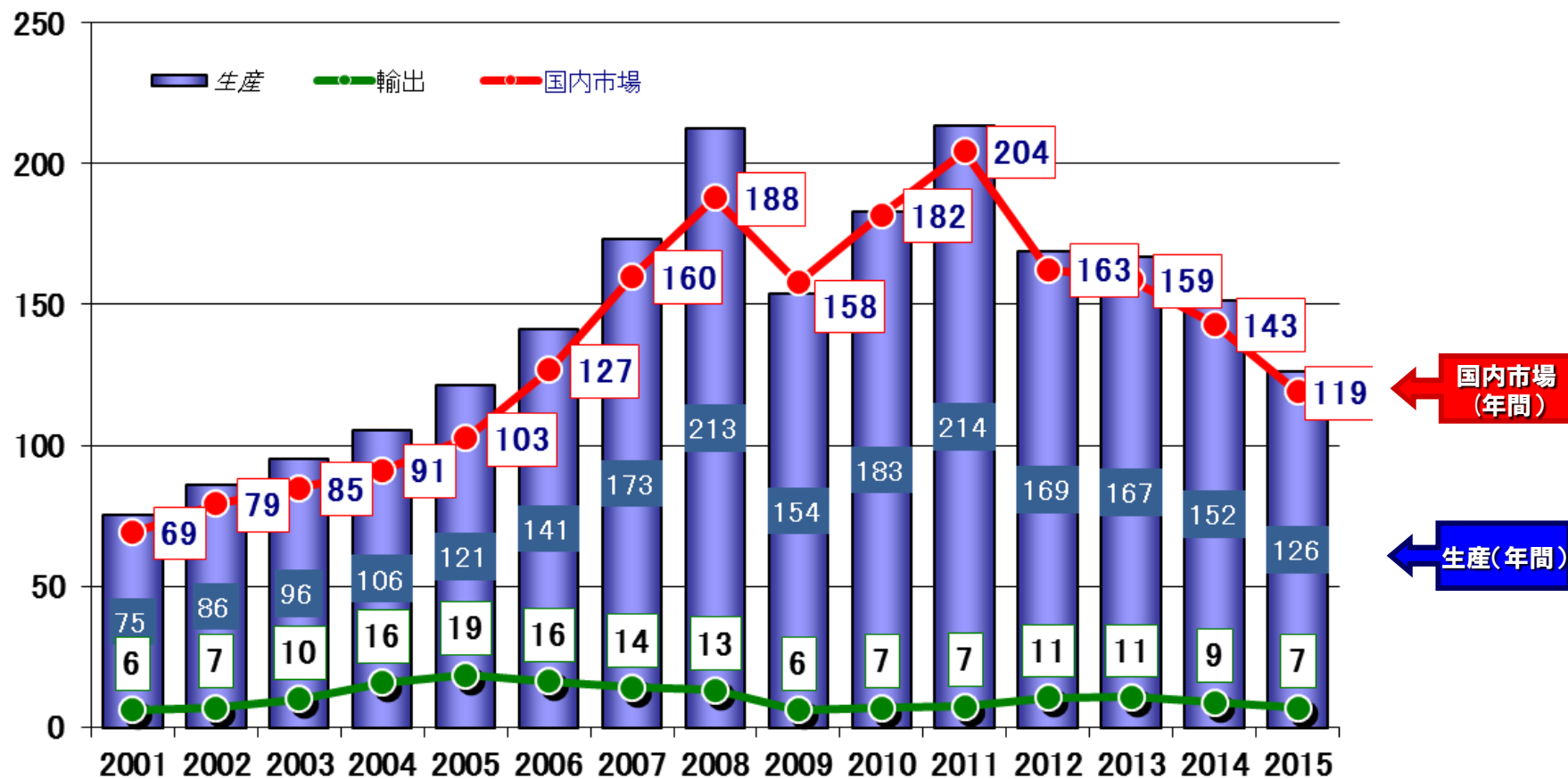
- 1) 新技術導入を促進する適切な自動車政策
  - 新技術を搭載した商品のブラジルのお客様への提供、ブラジルへの新技術集積
- 2) 自由貿易政策／輸出促進政策
  - ブラジル製車両の輸出拡大に向け、短期の経済情勢や貿易収支動向に影響を受けない一貫した政策の継続
- 3) 人材育成
  - エンジニアや熟練労働者等、技術開発やモノづくりの分野でリーダーシップを発揮できる人材育成
- 4) 協調的な労使関係
  - 生産性向上、および持続的成長に向けた労使協力（労働環境の改善、柔軟な生産弾力性の確保）
- 5) 人的交流
  - 日伯関係のベースは人的交流

# 二輪業界動向

# 二輪車 生産・販売 推移

(万台)

出典:Abraciclo



## 2015年実績

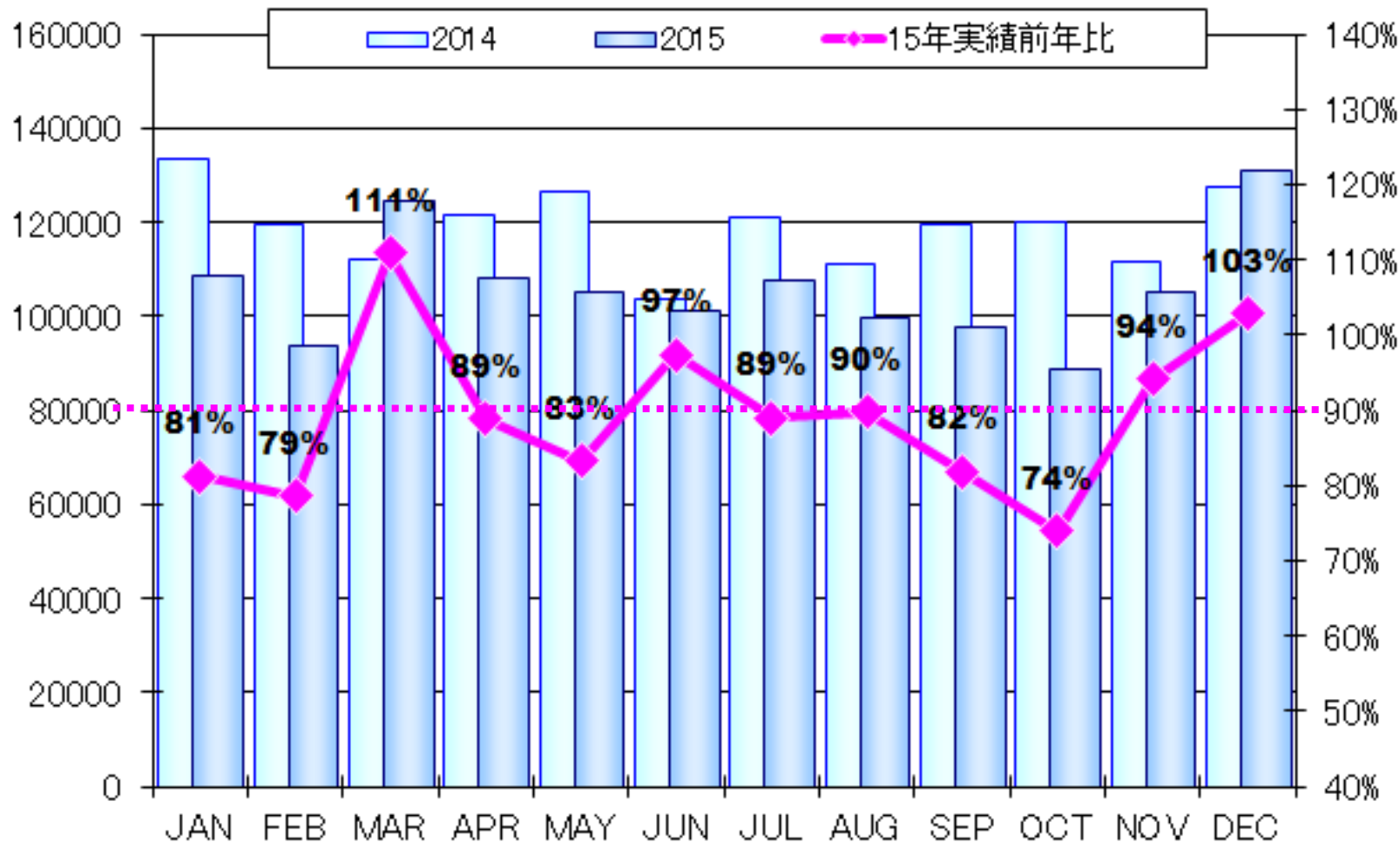
卸 119万台 (前年比83%)  
生産 126万台 (前年比83%)  
輸出 7万台 (前年比79%)

インフレ・リアル安・解雇増等の経済環境悪化により  
厳しい市場環境が続き、卸及び生産は前年比83%となる



# 二輪車 月別販売推移 (2014年vs2015年)

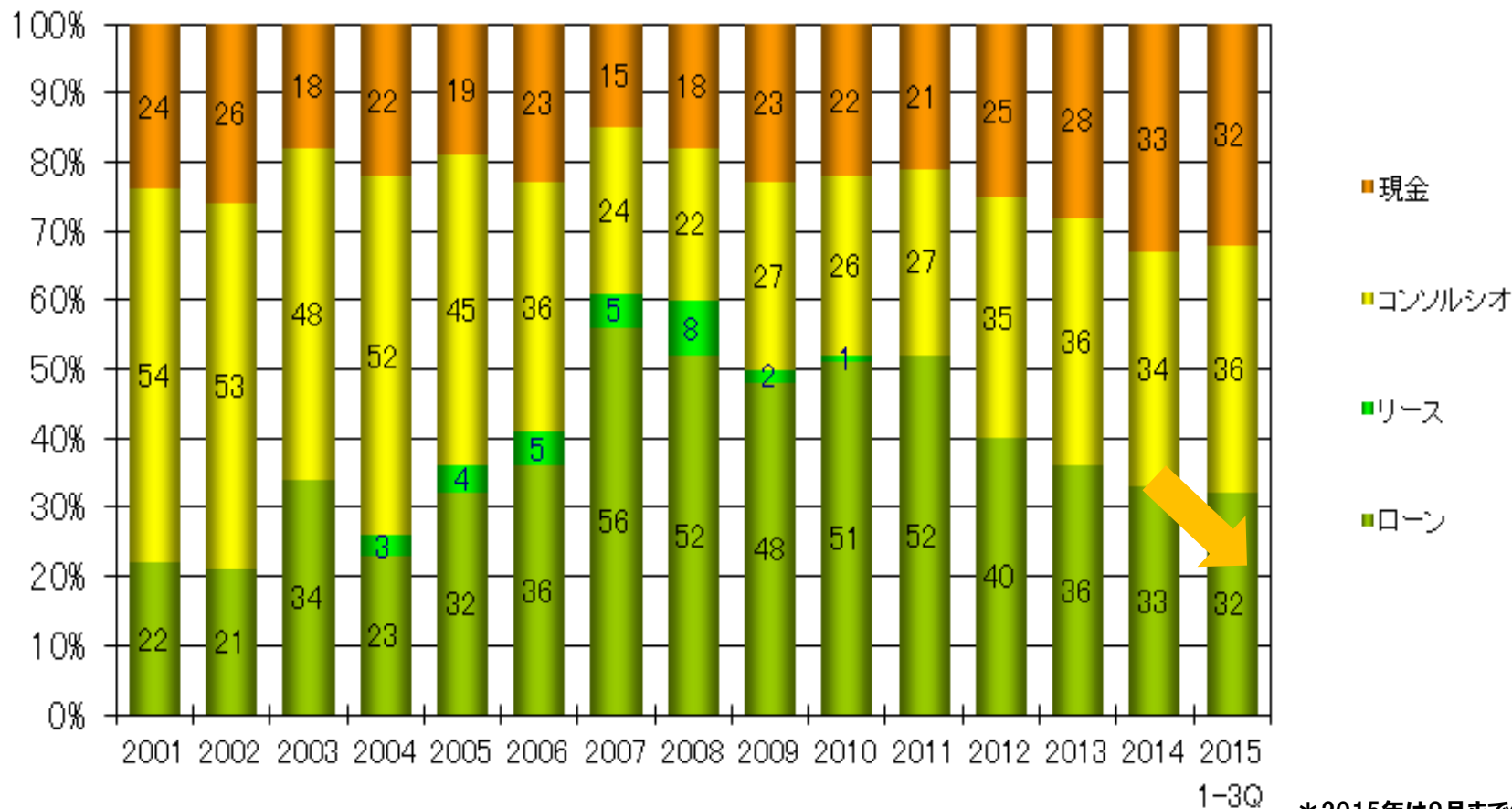
登録データ(DETRAN)



コンソルシオ需要の高まる3月と年末商戦の12月を除いて前年割れが続き、各社によるPromot4対応の新モデルが上市されるも、新車効果で落ち込みを補えず。

## 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)



各種銀行の二輪撤退、ファイナンス与信審査の厳格化によってローン販売比率は更に低下。  
また、可処分所得の低下によってコンソルシオ加入も減少。

**Obrigado!**