

減税政策がブラジルの 自動車販売に与えた影響

吉岡 武臣 *Takeomi Yoshioka*

(財)国際貿易投資研究所 研究員

要約

2009 年上半期のブラジルの自動車販売は好調だった昨年を上回った。特にその要因として大きいとされるのが IPI (工業製品税) の減税である。減税の終了間近には駆け込み需要によって大幅な販売増をもたらし、2009 年末までの延長が決定された。輸出が不振を続ける半面、輸入は国内市場の好調さに支えられ、落ち込みは比較的少ない。

IPI の減税は乗用車および軽商用車の販売増に寄与し、乗用車では特に 1000cc クラスの小型車のシェアが上昇した。一方、トラックは減税対象にもかかわらず販売は落ち込んだままである。

減税以外の要因として、雇用や融資環境が経済危機の影響から徐々に回復の兆しを見せており、減税の効果を高めたと考えられる。メーカーはブラジル国内での生産能力の増強を打ち出しているが、減税措置が終了した後の販売動向は今後の国内経済の回復にかかっている。

ブラジルは南米最大の自動車市場であり、メルコスール 4 カ国の自動車販売の約 8 割を占める (2007 年時点)。販売台数は年々増加しつづけ、2003 年の 143 万台から 2008 年には

過去最高の 282 万台を記録した。普及の割合も、2003 年の人口 8.4 人あたり自動車 1 台から 2008 年には 7.4 人に 1 台にまで増加している (注¹)。また、自動車産業は GDP ベースで製

造業の 23.3%を占め、輸出では航空機と並び主要な工業製品となっている。

＜国内販売は前年同期を上回るが、輸出は4割減＞

ブラジルの 2009 年上半期の自動車販売台数は前年同期比で 3.0%増の 144 万 9787 台であった^(注2)。世界経済危機の影響が残るさなかでの販

売増の要因として、工業製品の製造施設からの搬出時に課せられる IPI の減税が挙げられる。ブラジルでは自動車にかかる税率が高く、中でも IPI は政策により度々変更され販売動向に影響を与えてきた。

2008 年 12 月に実施された IPI 減税は乗用車の排気量別およびカテゴリー（乗用車またはトラック）、燃料別に以下のようになっている（表 1）。

表 1 自動車に対する IPI 減税の内容

乗用車				
排気量	ガソリン車		エタノール・フレックス車	
	減税前	減税後	減税前	減税後
1000cc	7%	ゼロ	7%	ゼロ
1000～2000cc	13%	6.5%	11%	5.5%
2000cc～	25%	変化なし	18%	変化なし

その他		
	減税前	減税後
トラック	5%	ゼロ
小型トラック	8%	1%

(出所) 財務省

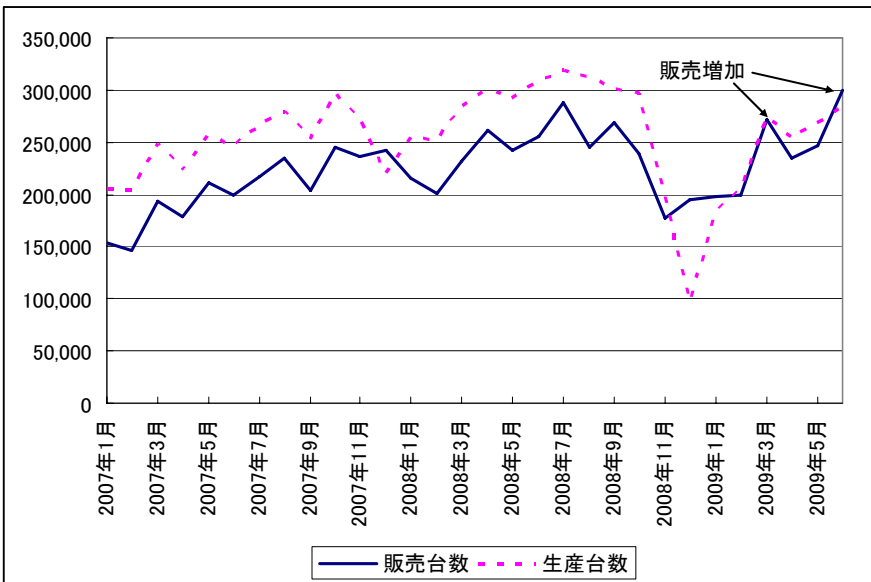
月次別の販売台数（図 1）を見ると、2008 年 9 月頃まで販売は増加傾向を辿っていた。しかし、世界経済危機の影響による景気の悪化により 10 月以降に販売は急落した。自動車産業の低迷に危機感を抱いた政府は 12 月に自動車に対する IPI の減税を決定した。この減税は 2009 年 3 月末までの時限措置であったが、3 月は駆け込み需要により 27 万台を販売、

前月比で 36.1% 増、前年同月比でも 16.9% 増と大きな効果を挙げた。そのため政府は減税の期限を 6 月末に延長したところ、6 月の販売台数は 30 万台を突破するに至った。

こうした販売の増加により、生産台数も 10 万台を切っていた 2008 年 12 月から 2009 年 6 月には 28 万台超にまで回復することとなった。

図 1 月次別自動車販売および生産台数

(単位：台)



(出所) ANFAVEA

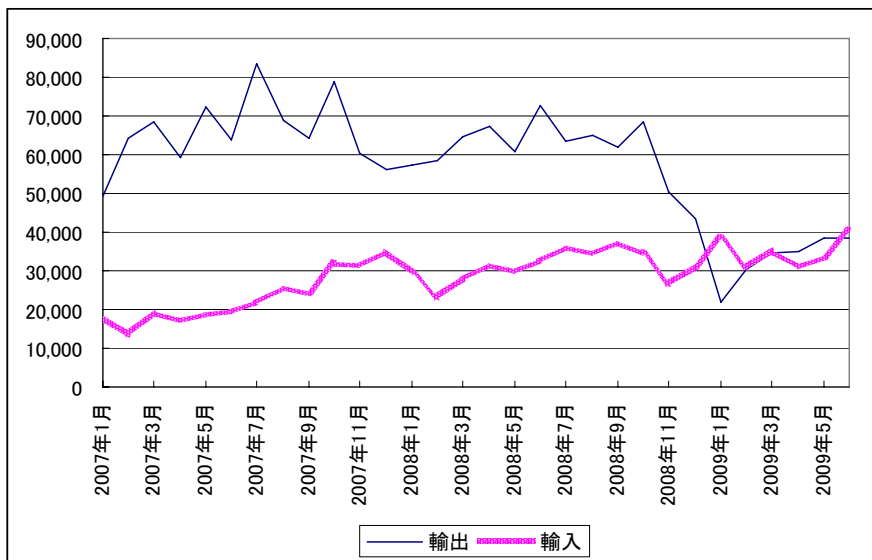
(注) 乗用車、軽商用車、トラック、バスの合計。販売は登録ベースで輸入車も含まれる。

だが、国内販売が増加したのに対し、輸出は未だ不振が続いている。従来は大幅な輸出超だったが、2009年には輸入台数が輸出台数を上回る月も出始めている（図2）。輸出は2008年10月の6.9万台から急減し、2009年1月には2.2万台にまで低下した。その後も6月時点で3.9万台

と未だ2007年の水準に回復していない。輸入は輸出ほどの落ち込みが見られず、全体として漸増傾向にあり2009年6月は4万台超となった。2008年後半に下がったレアルの為替レートが再び高値傾向に進んでいることも輸入を支えていると考えられる。

図2 月次別輸出入台数

（単位：台）



（出所）ANFAVEA

（注）乗用車、軽商用車、バス、トラックを含む。輸入は輸入車の新車登録台数。

貿易統計で相手国を見ると、輸出台数ともに過半数以上をアルゼンチンが占めているが、前年同期と比べ輸出が約5割減少している一方、輸入は10%の減少に留まっている(表1)。ADEFA(アルゼンチン自動車製造業者協会)によれば、2009年1~6月時点でアルゼンチンは生産台数の6割を輸出し、そのうち約9割がブラジル向けである。その結果、

アルゼンチンの自動車生産におけるブラジル向け輸出の割合は2008年6月の約4割から上昇、5割以上を占めることとなった。メキシコも輸出の減少は36%減と大きいのが、輸入の減少率はアルゼンチンを上回っている。また、全体的に輸出台数が減少している中で、韓国は前年から輸出台数を増加させ、国別のシェアが上昇している。

表2 輸出入における主要相手国別の推移

(単位: 台、%)

輸出

	2008年(1~6月)		2009年(1~6月)		2008/2009
	台数	構成比	台数	構成比	増減率
世界合計	301,744	100.0	168,950	100.0	-44.0
アルゼンチン	169,282	56.1	88,996	52.7	-47.4
メキシコ	43,519	14.4	27,842	16.5	-36.0
ドイツ	24,343	8.1	21,867	12.9	-10.2

輸入

	2008年 (1~6月)		2009年 (1~6月)		2008/2009
	台数	構成比	台数	構成比	増減率
世界合計	193,347	100.0	172,623	100.0	-10.7
アルゼンチン	109,151	56.5	98,335	57.0	-9.9
韓国	32,498	16.8	33,229	19.2	2.2
メキシコ	22,999	11.9	19,422	11.3	-15.6

(出所) 開発商工省

(注) 台数はHSコード8702、8703、8704を合計して算出した。

＜減税後は小型車のシェアが上昇＞

上記のようにブラジルの自動車産業は、輸出が未だ停滞している一方で国内販売は前年並みの台数を記録した。図1における3月と6月の国内販売の急増から、IPI減税が需要を刺激した主な要因として考えられる。

2007年以降の自動車販売台数のデータを「販売増加（～2008年3Q）」「販売減少（2008年4Q）」「IPI減税（2009年1Q～）」の期間に分け、①排気量別、②カテゴリー別、③メーカー別のそれぞれにおける変化を見ると、減税後は乗用車および軽商用車の販売が増加し、乗用車では特に1000ccクラスの小型車のシェアが上昇したことが分かる。

①排気量別

2008年第3四半期までの販売増加期には1000ccから2000ccまでの中型車のシェアが増加する一方で、1000ccクラスの小型車のシェアが減少傾向にあった。経済危機により自動車販売が激減した2008年第4四半期では、小型車のシェアがさらに大きく落ち込み、中型車のシェアが増加した。これは第3四半期に比べ、小型車の販売台数が31.8%減と中型車の18.3%減に比べ販売が大きく減少したためである。経済危機が小型車の購買層により大きく影響したと考えられる。その後のIPI減税期には1000ccクラスの小型車のシェアが再び増加している。2000cc以上の乗用車についてはIPI減税の対象外だが、購買層が景気の変動に左右され難いと見られ、シェアの変動は少ない。

表3 排気量別の乗用車販売台数の構成比

(単位：%)

	販売増加期								IPI減税期	
	07/1Q	07/2Q	07/3Q	07/4Q	08/1Q	08/2Q	08/3Q	08/4Q	09/1Q	09/2Q
1000CC	56.4	55.5	54.2	50.9	52.0	51.0	51.5	47.1	51.1	53.1
1000～2000CC	42.2	43.0	44.7	47.6	46.7	47.4	47.0	51.3	47.3	45.6
2000CC	1.4	1.5	1.1	1.5	1.3	1.6	1.5	1.6	1.6	1.2

(出所) ANFAVEA

(注) 登録ベース。輸入車も含む。

販売減少期 ↑

②カテゴリー別

いずれのカテゴリーも 2008 年第 3 四半期までは前年同期比で概ね 2 桁台の成長を続けていた。特に軽商用車は 40%程度、トラックは 30%程度と非常に高い増加率であった。乗用車の増加率のピークは 2007 年第 2 四半期で、あとは徐々に増加率は減少していった。

経済危機の影響を受けて販売減少期に入ると、乗用車が約 20%減と大きく落ち込み、軽商用車は 2.5%の減となった。トラック、バスはこの時期にはまだ前年に比べ販売を伸ばしていたが、2009 年に入ってから販売の減少が顕著に表れた。

減税後は乗用車・軽商用車は増加率は低いものの前年比でプラス成長

に回復しているが、トラック・バスの販売は落ち込んでいる。トラックは減税対象に含まれているが、販売が企業活動に密接に関わっているため、減税だけでは販売増加には繋がりにくいと考えられる。

③メーカー別

全体的にあまり大きな変動は見られないが、乗用車では販売シェアのトップがフィアットからフォルクスワーゲンに入れ替わり、軽商用車では GM のシェアが増加した。IPI 減税期の販売を前年と比較すると、乗用車では日産・トヨタ、軽商用車ではホンダなど日系メーカーの販売が増加したほか、ヒュンダイの乗用車の販売も急増している。

表 4 カテゴリー別の自動車販売台数の前年同期比増減率

	販売増加期								IPI 減税期	
	07/1Q	07/2Q	07/3Q	07/4Q	08/1Q	08/2Q	08/3Q	08/4Q	09/1Q	09/2Q
乗用車	18.4	34.3	29.1	25.5	28.4	25.6	18.0	-19.4	3.3	4.1
軽商用車	19.3	24.8	36.9	45.7	50.3	48.4	40.1	-2.5	7.1	5.3
トラック	13.5	36.4	32.4	33.1	27.3	30.4	35.9	5.7	-15.8	-22.2
バス	-2.8	18.9	28.7	22.9	12.6	12.9	25.5	13.2	-5.1	-22.0
合計	18.1	32.8	30.4	28.6	31.4	28.9	22.1	-15.5	3.1	2.9

(出所) ANFAVEA

(注) 登録ベース。輸入車も含む。

販売減少期 ↑

表5 メーカー別の乗用車・軽商用車販売台数の構成比

(単位：%)

・乗用車

	販売増加期		IPI 減税期		※増減率 2009 (1Q-2Q)
	2007 (1Q-4Q)	2008 (1Q-3Q)	2008 4Q	2009 (1Q-2Q)	
乗用車計	100.0	100.0	100.0	100.0	3.7
フィアット	26.5	25.8	24.1	25.1	-0.1
フォード	8.9	8.4	10.1	10.1	28.0
GM	22.5	22.2	18.2	19.8	-8.7
ホンダ	4.2	4.6	6.4	4.7	1.6
ヒュンダイ	n.a.	n.a.	n.a.	0.4	116.8
メルセデスベンツ	0.1	0.1	0.2	0.2	36.8
日産	0.3	0.5	0.4	0.6	33.8
プジョー・シトロエン	6.3	6.6	7.0	5.9	-6.8
ルノー	3.5	5.0	4.8	4.2	-12.4
トヨタ	2.2	2.0	3.3	2.2	26.6
VW	24.9	23.9	24.7	26.2	15.1
その他	0.5	0.9	0.9	0.6	-8.8

・軽商用車

	販売増加期		IPI 減税期		※増減率 2009 (1Q-2Q)
	2007 (1Q-4Q)	2008 (1Q-3Q)	2008 4Q	2009 (1Q-2Q)	
軽商用車計	100.0	100.0	100.0	100.0	6.1
フィアット	23.1	20.6	22.3	22.2	13.7
フォード	19.7	14.8	13.0	13.8	-5.8
GM	14.7	16.8	16.9	17.5	12.3
ホンダ	0.5	1.4	2.5	2.9	257.2
ヒュンダイ	n.a.	n.a.	n.a.	8.0	1.1
メルセデスベンツ	0.9	0.9	0.9	1.0	14.9
三菱	8.0	8.5	8.9	7.3	-6.0
日産	1.4	1.5	1.5	1.4	-18.5
プジョーシトロエン	1.1	1.0	1.0	0.8	-18.6
ルノー	1.3	1.2	1.1	1.0	-22.7
トヨタ	7.8	6.3	7.6	6.9	11.5
VW	13.3	12.7	11.3	11.0	-9.3
その他	8.4	14.2	13.0	6.1	28.4

(出所) ANFAVEA

(注) 登録ベース。輸入車も含む。増減率は対前年同期比。

＜雇用、融資にも改善の兆し＞

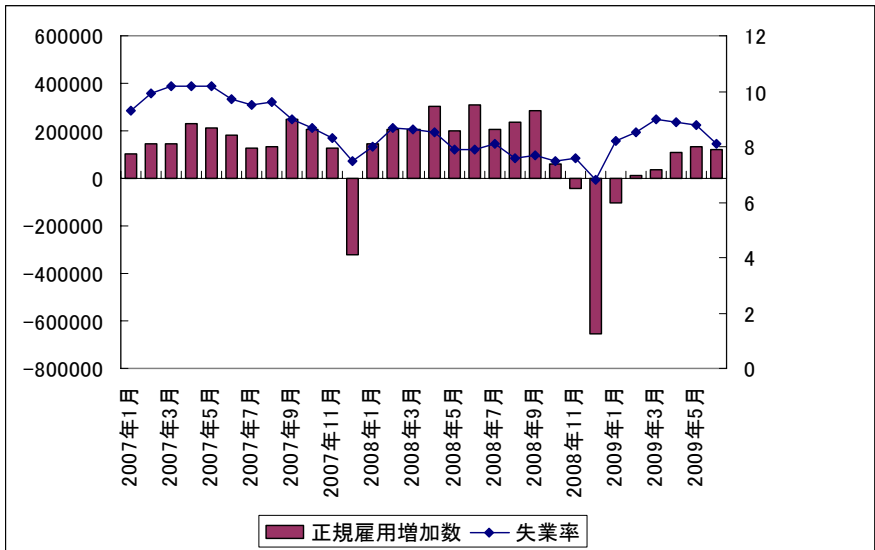
IPI の減税は製品に対する課税を軽減することで自動車価格の引き下げに影響したが、自動車の購買に関連すると考えられる雇用や融資環境などの要因についても改善の兆しが見られる。

正規雇用は 2007 年から 2008 年後半にかけて、徐々に増加数を増していった。2008 年 2 月以降毎月 20 万人以上の雇用が創出され、それに伴い失業率は 7% 台にまで減少した (図

3)。しかし、経済危機の影響により 2008 年 10 月から雇用状況が急速に悪化し、12 月には 65 万人以上の正規雇用者の減少を記録すると翌月から失業率は 8% 台に上昇した。2009 年は雇用数の増加は少ないものの、6 月の失業率は改善の傾向を示している。また、賃金は最低賃金 (名目) が 2 月に月額 465 レアルに引き上げられ、正規雇用者の 2009 年上半期における月額平均収入は前年を上回った。

図 3 正規雇用者の増加および失業率

(単位: 人 (左軸)、% (右軸))



(出所) 労働雇用省 (正規雇用者)、IBGE (失業率)

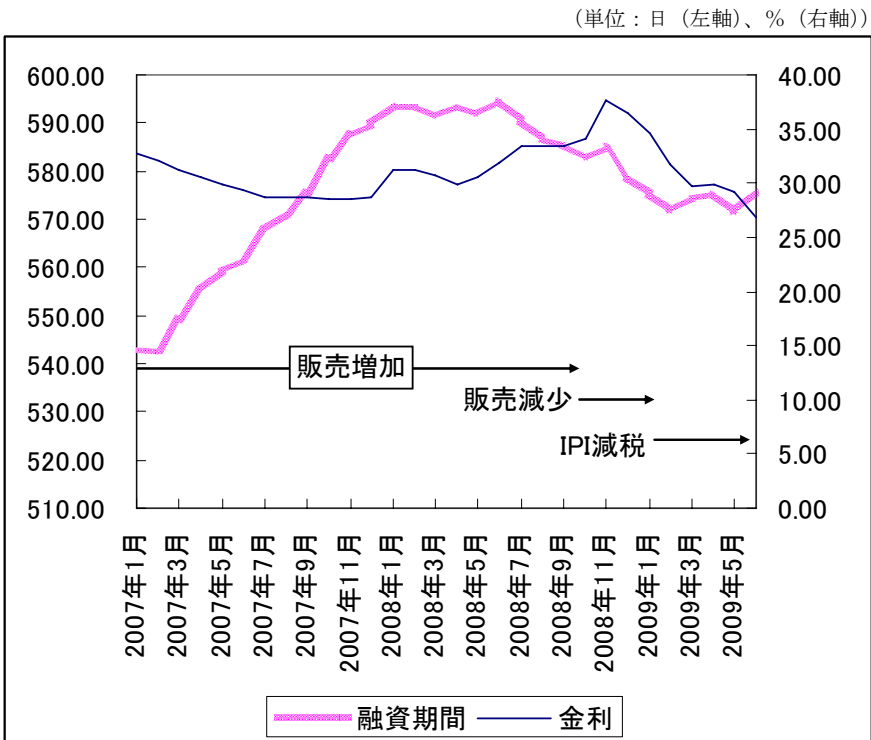
(注) 正規雇用の増加数のマイナスは雇用創出が減少を下回ったことを表す。

自動車ローンは2008年第2四半期まで融資期間は590日程度と長期化が進んでいた(図4)。その後、世界的な経済危機の影響が金融部門に波及した結果、7月頃から融資期間の短縮が進んでいたが2009年2月に下げ止まり570日台で推移している。一方、金利は2008年3月から11月まで上昇した後、11月以降は徐々に

低下し2009年6月は26.9%と2007年の水準より低金利となった。ただし、販売が増加していた期間でも金利は上昇局面にあり、11月以降に金利が減少したにも関わらず販売が減少したことから、金利の動向は販売の増加にはそれほど大きく影響を及ぼしていない可能性が高い。

また、個人向けの1日あたりの自

図4 自動車ローンの平均融資期間および年金利



(出所) 中央銀行

自動車購入用クレジット総額は 2009 年 6 月時点で 2 億 5700 万リアルと前月比 21.1%増、前年同月比で 14.6%増と伸びているが、90 日以上のお支払不履行率は統計が存在する 2000 年 6 月以降で最高の 5.5%に達した。

このように雇用や融資のデータを見る限りでは、経済の状態は 2008 年ほど好調ではないにせよ、2007 年と比較して悪化したとは言いがたい。債務支払の不履行率の増加など一部の不安要素はあるものの、失業率の低下およびクレジット増加といった回復の傾向が若干ながら見られており、こうしたブラジル経済の安定性が IPI 減税の効果をさらに高め、自動車の販売増加に結びついたと考えられる。

<メーカーは生産能力を増強>

IPI 減税は 2009 年 6 月の期限切れ直前に再度延長が決定された。10 月から減税幅が縮小され、年末まで実施の予定である。ANFAVEA は減税の延長決定および上半期の自動車販売の好調ぶりから、7 月に今年の販売台数を前年比 6.4%増の 300 万台に上方修正した。

経済危機の影響を受けながらも販

売が増加したことや、長期的な市場・製造拠点としての有望性から各自動車メーカーや部品メーカーは投資を進めている。

GM のブラジル法人は 2012 年にかけて 20 億リアルを投じ、リオグランデドスル州のグラバタイ工場の生産能力を増強する (エスタード紙オンライン版)。イタリアのピレリ社は自動車・二輪車用タイヤの生産を 20%増加させるために、2009 年から 2011 年の間に 2 億ドルの投資を行うと発表した。2005 年から 2008 年の間にピレリ社の南米での売上は 21%増加し 20 億ドルを超えたが、そのうちブラジルは 6 割を占めている (ピレリ社ニュースリリース)。

だが、今後しばらくは輸出の不振が続く可能性が高く、IPI 減税終了後の国内販売の動向は国内経済の回復がどこまで進むかによるであろう。

(注 1) 「Anuário da Indústria Automobilística Brasileira」2009, ANFAVEA (全国自動車製造業者協会)

(注 2) 登録ベース。乗用車、軽商用車、トラック、バスを含む。輸入車も含まれる。データは ANFAVEA による。