

# 回復に向かうロシア乗用車市場

## 油価の安定と政府支援策の継続が回復持続の条件

欧米調査部上席主任エコノミスト

金野雄五

03-3591-1317

yugo.konno@mizuho-ri.co.jp

- ロシアの新車販売台数は、2016年に4年連続で前年比減少となり、ピーク時の半分以下にまで落ち込んだものの、17年に入ってからは回復の動きが強まっている
- 乗用車市場で回復の動きが強まっている背景には、原油価格の持ち直しを背景とするルーブル高による新車価格の下落や、銀行の貸出態度の緩和による自動車ローン利用率の回復がある
- 今後の乗用車市場の行方については、17年の新車販売台数は前年を若干ではあるが上回り、中期的にも緩やかな回復基調を辿るとする見方が多い

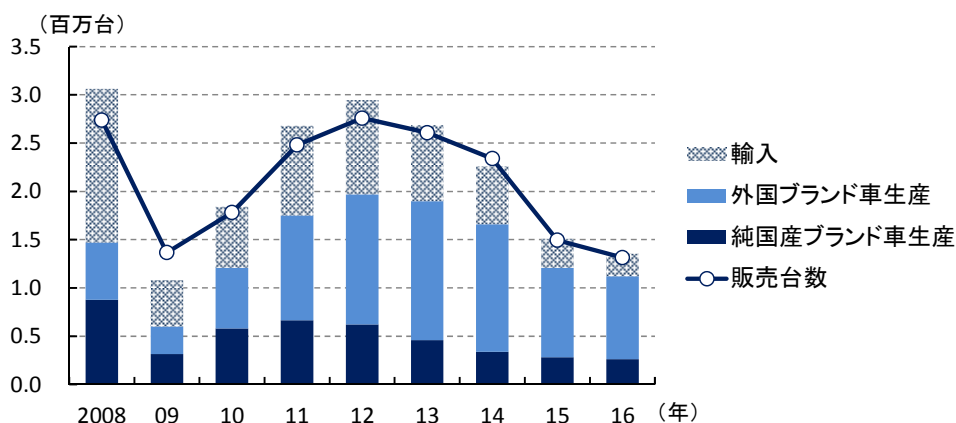
### 1. 回復に向かうロシアの乗用車市場

#### (1) 2016年のロシア乗用車市場はピーク時の半分に縮小

2016年のロシアにおける乗用新車の販売台数は、前年比▲12%と4年連続の減少となり、過去最高を記録した12年の販売台数（276万台）の半分以下である131万台に留まった（図表1）<sup>1</sup>。

ロシアの新車市場は、純国産ブランド車、国産の外国ブランド車、輸入車という3つのカテゴリーに大別される。この分類に基づいて、16年の生産・輸入台数の前年比変化率をみると、純国産ブランド車および外国ブランド車の生産台数は、それぞれ7%および8%の減少、輸入台数は22%の減少と

図表1 ロシアの乗用新車販売と生産・輸入台数



(注) 1. 棒グラフは生産・輸入台数。生産・輸入台数の合計と販売台数の差は、在庫変動および輸出による。

2. 小型商用車（LCV）は含まれない。

3. 2015-16年の輸入には、中古車が含まれる。

(出所) Avtostatより、みずほ総合研究所作成

なっている。ロシアから外国への乗用車輸出はほとんど行われていないことから、16年の新車販売台数は、生産・輸入台数と同様に、輸入車、国産の外国ブランド車、純国産ブランド車の順番で前年比の落ち込み幅が大きかったものと推察される。

## （２）足元で強まる回復の動き

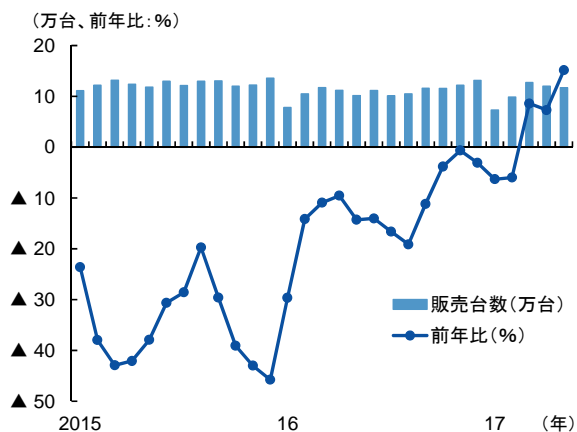
16年にピーク比で半減となったロシアの乗用車市場であるが、17年に入ってから、回復の動きが強まっている。販売台数の月次推移をみると、ほぼ16年を通じて販売台数の前年比マイナス幅が縮小した後、17年3月には、2年3カ月ぶりに前年比プラスを記録し、その後も3カ月連続で前年比プラスが続いている（図表2）。

ロシアの乗用車市場で回復の動きが強まっている背景としては、以下の2つが大きいと考えられる。

第1に、ルーブル高による乗用車価格の下落である。ロシアでは国産車（特に外国ブランド車）の製造工程で輸入部品が多く用いられているため、輸入車だけでなく国産車についても、販売価格がルーブル・レートの変動による影響を受けやすい<sup>2</sup>。乗用車販売台数が前年比36%もの大幅減少となった15年には、ルーブルの急落によって輸入車と輸入部品の価格が高騰し、乗用新車の平均販売価格は、同年の平均賃金の伸びを大きく上回る前年比+20%近い上昇となった（図表3）。その後、ルーブル・レートは原油価格の持ち直しを背景に緩やかな上昇基調に転じ、17年1-3月期には、前年比+27%のルーブル高となったことで、新車平均価格は前年比1.8%の下落となり、同時期の平均賃金の伸び（前年比+7.8%）を大きく下回った。

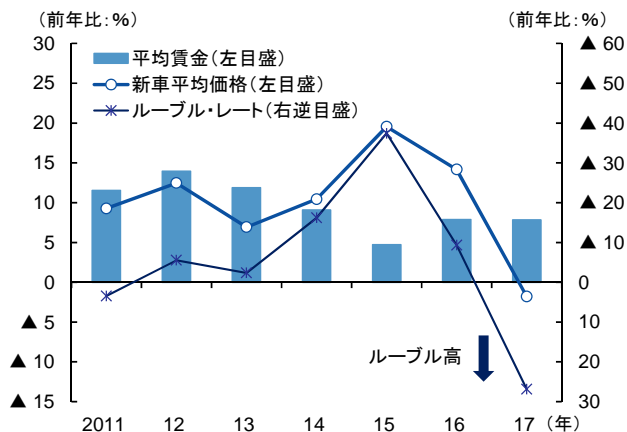
第2に、銀行の貸出態度の緩和に伴う自動車ローン利用率の回復である。欧米諸国による制裁の発動（14年8月）や、ロシア中央銀行による急激な利上げ（14年12月）等を受けて、ロシアの銀行の貸出態度（個人向け）が急激に厳格化されたのに伴い、13年平均で40%を超えていた自動車ローンの利用率（ローン組成件数／新車販売台数）は、15年1-3月期には17%にまで低下した（次頁図表3）<sup>3</sup>。しかしその後、15年4月からロシア政府が自動車ローンの金利補助（後述）を導入し、さらにロシア中央銀行が断続的に利下げを実施したのに伴い、銀行の貸出態度は次第に緩和に向かい、自動車ローンの利用率も16年4-6月期以降、再び40%を超える水準で推移するようになった<sup>4</sup>。

図表2 乗用新車販売台数（月次）



（出所）Avtostat より、みずほ総合研究所作成

図表3 新車価格、ルーブル・レート、平均賃金



（出所）Avtostat, CBR, Rosstat より、みずほ総合研究所作成  
（注）16年の新車平均価格は1-10月期平均。17年は1-3月期。

## 2. ロシア政府による自動車市場への支援策

ロシア政府は、自動車市場へのテコ入れを目的として、①自動車ローンの金利補助、②スクラップ・インセンティブ、③リース料金の値引きに対する国家補助、という3つの支援策を講じている。以下では、これらの概要と最近の動きを紹介する。

### (1) 自動車ローンの金利補助

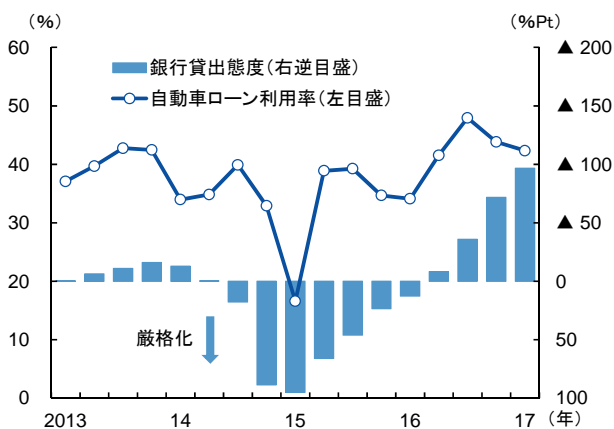
自動車ローンの金利補助とは、消費者（個人）がローンで新車の乗用車またはLCV（小型商用車）を購入する際に、ローン金利のうち、ロシア中央銀行の政策金利（本稿執筆時点で9.0%）の3分の2に相当する分（同6.0%）を政府が補助するという措置である。同様の措置は、09-11年、13年後半、15年4月以降の3度にわたり導入され、16年と17年にも継続実施されている。17年に金利補助の対象となるローンの条件としては、①購入車両が16年または17年に製造されたものであること、②車両価格が145万ルーブル（60ルーブル/ドルの場合、約2.4万ドル）以下で、かつ重量が3.5トン以下であること、③期間3年以下のルーブル建てローンで、貸出金利がロシア中央銀行の政策金利プラス10%ポイント以下であること、等が定められている<sup>5</sup>。16年からの主な変更点は、対象車両価格の上限が、16年の115万ルーブルから17年には145万ルーブルに引き上げられたことである。

ロシア政府によれば、16年中に同措置の適用を受けて販売された新車台数は323,928台に達し、そのファイナンスに連邦予算から83億ルーブルが支出された（RG, 2017a）。17年については、同措置の適用を受ける新車販売台数は35万台以上と見込まれており、そのファイナンスに連邦予算から100億ルーブルが支出される予定である（図表5）<sup>6</sup>。

### (2) スクラップ・インセンティブ

スクラップ・インセンティブとは、消費者（個人および法人）が所有している古い自動車（乗用車または商用車）を廃車にするか、下取りに出して新車（ただし国産車に限る）に買い替える際に、購入する新車の価格から一定額が値引きされ、その値引き分を政府が負担するという措置である。

図表4 銀行貸出態度と自動車ローン利用率



(注) 1. 銀行貸出態度は個人向けの貸出態度判断DIの累積値（起点は2013年1-3月期）。  
2. 自動車ローン利用率はローン組成分数/販売台数。  
(出所) CBR, NBKI, Avtostat より、みずほ総合研究所作成

図表5 ロシア政府による自動車市場支援策

支援策	対象車両	支援規模	
		2016年(実績)	2017年(予定)
自動車ローン金利補助	・乗用車	32万台	35万台
	・LCV	83億ルーブル	100億ルーブル
スクラップ・インセンティブ	・乗用車	44万台	25万台
	・LCV	288億ルーブル	175億ルーブル
リース料金の値引き補助	・乗用車	3万台	4万台
	・LCV	50億ルーブル	100億ルーブル
	・商用車		

(注) 支援規模の上段は、各支援策の適用を受けた車両台数、下段は、連邦予算からの支出額。

(出所) RG より、みずほ総合研究所作成

同措置は14年9月から導入されており、17年については、同年5月16日付のロシア政府のプレスリリース（RG, 2017b）によって継続実施することが発表された。17年のスクラップ・インセンティブによる値引き額の詳細は不明であるが、16年までは値引き額が車のタイプによって、また、廃車か下取りかによっても異なっており、乗用車については、廃車の場合は5万ルーブル（約830ドル）、下取りの場合は4万ルーブル（約670ドル）が値引きされた。

ロシア政府によれば、16年中に同措置を利用して440,566台の自動車が発売され、そのファイナンスに連邦予算から287.5億ルーブルが支出された（RG, 2017a）。17年には、スクラップ・インセンティブの規模縮小が予定されており、同措置を利用した販売台数は16年実績を大きく下回る25万台と見込まれている。また、連邦予算からの支出予定額も175億ルーブルへと大幅に減額されている（RG, 2017b）（図表5）。この背景としては、これまで下取り方式によるスクラップ・インセンティブが多用されたことで、中古車の供給量が増加し、新車との競合関係が強まったことから、同措置の導入当初ほどの効果が期待できなくなったためとする見方がある。

### （3）リース料金の値引き補助

リース料金の値引き補助とは、ロシア国内のリース会社が、利用者（法人および個人）に対して自動車をリースする際に、頭金の値引きを行い、その値引き分を政府が補助金によって補てんするという措置であり、15年5月から導入され、17年も継続実施されている<sup>7</sup>。自動車リースの活発化を通じて、リース会社による自動車購入を促進させる狙いがあるとみられる。同措置には、導入後に大きな変更は加えられておらず、補助金の支給対象となる値引き額は、リース会社による自動車購入価格の10%まで（ただし、1台につき50万ルーブル以下）とされ、リース期間は1年以上、対象車両は製造年が当年の乗用車もしくは商用車であること、等が条件とされている。

ロシア政府によれば、16年中に同措置の適用を受けた車両台数は27,964台であり、そのファイナンスに連邦予算から50億ルーブルが支出された。17年については、同措置の適用を受ける車両台数が前年比48%増の41,500台に達すると見込まれており、連邦予算からの支出額も前年比倍増の100億ルーブルが予定されている（図表5）。

## 3. 今後の乗用車市場の見通し

今後の乗用車市場の行方については、専門家の間で、17年の新車販売台数は前年を若干ではあるが上回るとの見方が支配的となっている。

例えば、ロシアの自動車市場調査会社のAvtostat（アフトスタト）は、ロシアの乗用車市場は、ロシア経済の好不調を左右する原油価格との連動性がきわめて高いとした上で、17年には原油価格（年平均、ブレント）が前年を上回る可能性が高いことから、同年の新車販売台数は前年比10%増の145万台になると予測している。また、AEB（欧州ビジネス連盟）も1月のプレスリリースにおいて、「我々は、17年には4年間続いた市場の縮小傾向に終止符が打たれ、若干の上昇に転じると見ている」とし、同年の乗用新車（LCVを含む）の販売台数が前年比4%増の148万台に達すると予測している。さらに、中期予測を行っているEY（2017, pp. 12-13）も、原油価格の持ち直しに加えて、繰り越し需要の蓄積、政府による支援策の継続、自動車ローンの金利の低下などを背景に、乗用新車（LCVを含む）の販

売台数は17年から緩やかに回復し、2020年には220万台に達するとしている。

今後、原油価格が前年を大きく下回るようなことがない限り、また、政府による支援策が急激に縮小されるようなことがない限り、ロシアの新車市場は緩やかな回復を続けると見てよさそうだ。

#### 【参考文献】

<ウェブサイト情報>

AEB（欧州ビジネス連盟）[<http://www.aebrus.ru/en/>].

Avtostat（アフトスタト）[<https://www.autostat.ru/>].

CBR（ロシア中央銀行）[<http://www.cbr.ru/>].

NBKI（National Bureau of Credit History）[<http://www.nbki.ru/>].

RG（ロシア政府）[<http://government.ru/>].

Rosstat（ロシア国家統計庁）[<http://www.gks.ru/>].

<レポート類>

金野雄五（2014）「制裁長期化により景気後退リスクが高まるロシア経済」『みずほインサイト』みずほ総合研究所，9月22日 [<http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/eu140922.pdf>].

金野雄五（2016）「不振が続くロシア乗用車市場：政府による支援策も市場の反転には至らず」『みずほインサイト』みずほ総合研究所，6月22日 [<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/eu160622.pdf>].

金野雄五（2017）「底打ちしたロシア経済：慎重な金融財政政策により景気回復ペースは緩慢」『みずほインサイト』みずほ総合研究所，4月11日 [<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/eu170411.pdf>].

坂口泉（2017）「2016年のロシア乗用車市場の総括」『ロシアNIS調査月報』4月号，ロシアNIS貿易会，pp. 48-74.

Berezinskaya, Olga and Alexey Vedev (2015) "Proizvodstvennaia zavisimost' rossiiskoi promyshlennosti ot importa i mekhanizm strategicheskogo importozameshcheniia," *Voprosy Ekonomiki*, No. 1, pp. 103-115.

EY (2017) "Avtomobil'nyi rynek Rossii i SNG: Obzor otrasli," February, pp. 1-28.

RG (2017a) "Osnovnye rezul'taty raboty Ministerstva promyshlennosti i trgovli Rossiiskoi Federatsii v 2016 godu," April 19 [[http://government.ru/dep\\_news/27324/](http://government.ru/dep_news/27324/)].

RG (2017b) "O prodlenii programmy obnoveniia parka kolesnykh transportnykh sredstv," May 16 [<http://government.ru/docs/27676/>].

---

<sup>1</sup> 16年5月頃までのロシア乗用車市場の概況については金野（2016）参照。

<sup>2</sup> ロシアの輸送機器生産の輸入部品への依存度は、06年：11.9%→13年：42.4%と、2000年代後半を中心に急上昇してきたとの分析がある（Berezinskaya and Vedev, 2015, p. 110）。

<sup>3</sup> 14年8月に欧米諸国が発動した制裁の内容については金野（2014, p. 6）、ロシアの政策金利の推移については金野（2017, p. 4）参照。

<sup>4</sup> 自動車ローンの平均貸出金利（期間1-3年、ルーブル建て）は、14年1月の13.94%から、ピークとなる15年2月の20.85%にまで上昇した後、低下傾向に転じ、17年4月の平均貸出金利は11.05%となっている（CBR）。

<sup>5</sup> 17年における自動車ローン金利補助の実施は、同年5月3日付政府決定No. 514による。なお、同措置の対象となる車両には、国産車（純国産ブランド車および外国ブランド車）だけでなく、輸入車も含まれる（坂口，2017, p. 62）。

<sup>6</sup> 17年の連邦予算による自動車ローン金利補助、および、後述するリース料金の値引き補助への支出予定額は、同年4月28日付政府指令No. 823による。

<sup>7</sup> 17年におけるリース料金の値引き補助の実施は、同年5月7日付政府決定No. 540による。なお、同措置の対象となる車両には、国産車だけでなく輸入車も含まれる（坂口，2017, p. 62）。

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。