

# 停滞に向かうロシア乗用車市場

## 政府による市場支援策は一段と縮小へ

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

- 2018年のロシアにおける乗用新車の販売台数は、前年比+13%の167万台に達した一方で、月を追うごとに市場拡大ペースの鈍化が鮮明となった
- 乗用車市場の拡大ペースが鈍化した背景には、実質賃金の増加率の低下や、ルーブルの下落を背景とする乗用車価格の上昇、政府による支援策の縮小がある
- 19年については、原油価格の下落や、付加価値税率の引き上げによる乗用車価格の上昇、政府による支援策のさらなる縮小を背景に、ロシアの乗用車市場は停滞もしくは縮小に向かうと予想される

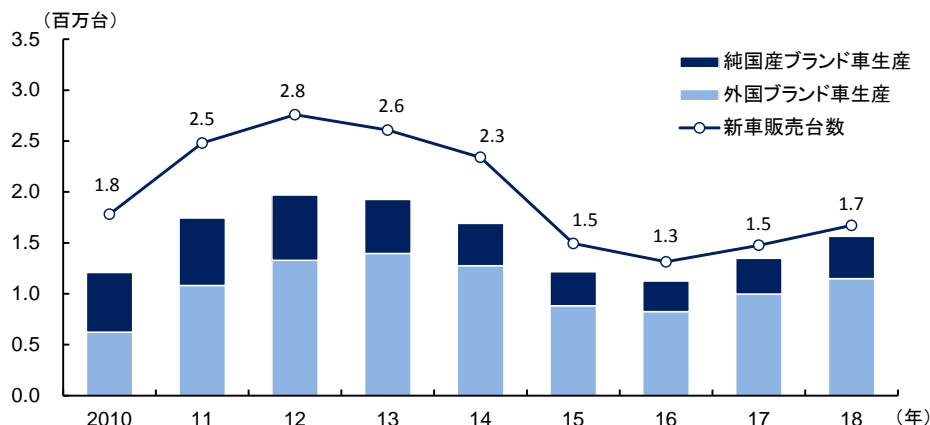
## 1. 2018年のロシア乗用車市場

### (1) 新車販売台数は2年連続で増加

2018年のロシアにおける乗用新車の販売台数は、前年比+13%の167万台に達し、2年連続で+10%を超える増加率となった（図表1）<sup>1)</sup>。

ロシアの乗用車市場は、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、18年の生産・輸入台数およびそれらの前年比変化率をみると、純国産ブランド車の生産台数は41万台（前年比+18%）、外国ブランド車の生産台数は115万台（同+15%）、輸入台数（中古車を含む）は29万台（同+10%）となった<sup>2)</sup>。生産台数の増加率が輸入台数の増加率を上回ったことから、18年の乗用車市場の拡大は、国産車の販売台数の増加によるところが大きかったと考えられる。

図表1 乗用新車の販売・生産台数の推移



（出所）外国ブランド車および純国産ブランド車の生産台数は坂口（2015、2018、2019）、新車販売台数はAvtostatより、みずほ総合研究所作成

## （２）市場拡大ペースは年末にかけて鈍化

18年のロシアの乗用車市場は、年単位で見れば順調に拡大したと言えるが、月次ベースで見ると、月を追うごとに市場拡大ペースの鈍化が鮮明となり、乗用新車の月間販売台数の前年比増加率は、18年1月の+31.8%から、同年12月には+3.9%にまで低下した（図表2）。

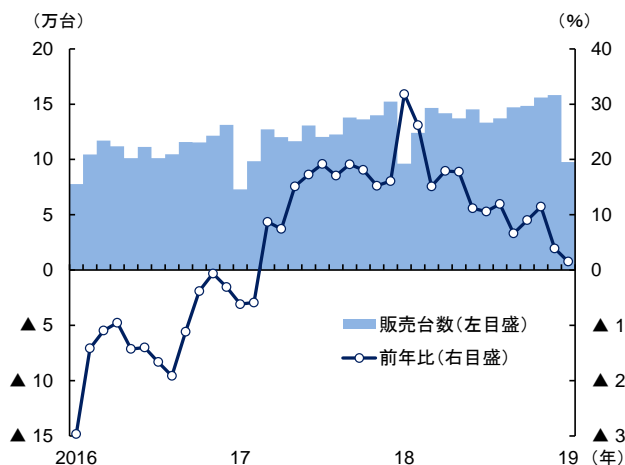
このように乗用車市場の拡大ペースが鈍化した要因としては、以下の3つが大きいと考えられる。

第1に、実質賃金の増加率の低下である。ロシアの実質賃金は、最低賃金の引き上げが実施された18年1月に前年比+11.0%と急増したが、その後は、名目賃金の増勢の鈍化に加え、それまで低下傾向にあったインフレ率が再び上昇に転じたことから、年後半にかけて増加率が次第に低下した（図表3）。こうした実質賃金の増加率の低下が、消費者マインドの悪化を通じて乗用車市場の拡大ペースの鈍化をもたらしたと考えられる。

第2に、ルーブルの下落を背景とする乗用車価格の上昇である。ロシアでは自動車（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、販売価格が為替レートの変動による影響を受けやすい。18年には、ルーブルの対米ドル・レート（年平均）が前年比▲6.7%と下落したことから、輸入車と輸入部品の価格が上昇し、乗用新車の平均販売価格は同年のインフレ率（年平均+2.9%）を大きく上回る前年比+7.8%の上昇となった。こうして、乗用車が他の消費財と比べて割高になったことも、乗用車市場の拡大ペースが鈍化した一因であると考えられる。

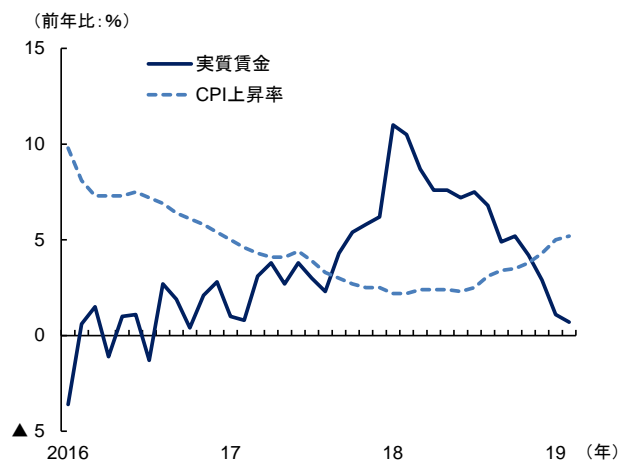
第3に、政府による自動車市場に対する支援策の縮小である。後述するように、18年には、17年まで実施されてきた自動車の買い替え支援策である「スクラップ・インセンティブ」が廃止されたほか、個人がローンで新車を購入する際に政府が金利の一部を補助する「特惠自動車ローン」、および、法人による商用車（LCVを含む）のリース料金の一部を政府が補助する「特惠リース」の支援規模が、いずれも削減された。

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 実質賃金とインフレ率の推移



（出所）CBR、Rosstatより、みずほ総合研究所作成

## 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17年まで、自動車市場への支援策として、スクラップ・インセンティブ、特惠自動車ローン、特惠リース、という3つの支援策を講じてきたが、18年にはスクラップ・インセンティブが廃止されたほか、特惠自動車ローンおよび特惠リースの支援規模が縮小された。以下では、政府による自動車市場への支援策について、17年以降の動向を中心に紹介する。

### (1) 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、LCV、トラック）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。

同措置は14年9月から導入され、ピークとなった16年には、同措置を利用して約44万台（乗用車と商用車の合計）が販売され、そのファイナンスに連邦財政から288億ルーブルが支出された。しかし、その後はスクラップにされる古い自動車の数が減少したこと等から同措置の利用件数は急激に減少し、結局、同措置は17年末まで規模を縮小して続けられた後、廃止された（図表4）。

### (2) 特惠自動車ローン

特惠自動車ローンとは、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、当該ローンが政府の定める条件を満たすものである場合、ローン金利の一部を政府が補助するという措置であり、09-11年、13年後半、15年4月以降の3度にわたり導入されてきた<sup>3</sup>。

17年後半からは、①2人以上の未成年がいる家庭、または、②これまで一度も車を購入したことがない国民については、自動車ローンの金利補助に加えて、購入価格の10%の値引きという特典が追加供与されるようになった<sup>4</sup>。その後、18年後半からは、政府決定（18年7月26日付No. 870）により、金利補助の対象が上記①または②の要件を満たす国民に限定されるようになった一方で、上記①または②の要件を満たす国民のうち、極東連邦管区の住民については、値引き率が購入価格の10%から25%に引き上げられた。

ロシア政府は、17年については当初、自動車ローンの金利補助への財政支出額を100億ルーブル、同措置の適用を受けた新車販売台数を35万台と見込んでいたが、その後の追加特典（10%の値引き）の決定を受けて、支出額を37.5億ルーブル増額すると共に、追加特典の効果として、販売台数（見込み）を5万8,350台、上方修正した。実際の販売実績については、金利補助のみの適用を受けて販売された車両台数は不明であるが、金利補助と値引き特典の併用により販売された車両台数は6万3,000台を超えたと報じられている。

18年については、ロシア政府は当初、特惠自動車ローン（値引き特典の併用を含む金利補助）への財政支出額を30億ルーブル、同措置による販売台数を3万5,500台と見込んでいたが、同年4月までに支出予定額を全て使い切ったことから、前述の政府決定により、特惠自動車ローンのスキームを一部修正した上で、同支援策を20年まで延長実施することを決定した。報道によると、18年中に特惠自動車ローンの適用を受けて9万9,500台（うち、極東連邦管区は3,100台）が販売され<sup>5</sup>、同支援策の実施に向けて連邦財政から92億ルーブルが支出された。18年の特惠自動車ローンの予算規模は、17年の137.5

億ルーブルから、約3割（33%）削減されたことになる。

19年には、特惠自動車ローンがさらに大幅に縮小される見通しとなっている。ロシア産業商業省によれば、同支援策は3月1日から開始されたものの、その予算規模は、18年の3分の1以下となる30億ルーブルに減額されており、支援対象となる車両価格の上限も、17-18年の145万ルーブルから100万ルーブルに引き下げられた。19年に同支援策の適用を受けて販売される車両台数は、2万7,000台（前年比▲73%）と見込まれている。

### （3）特惠リース

特惠リースとは、ロシア国内のリース会社が、利用者（法人）に対して自動車（LCVおよびトラック）をリースする際に、自動車の評価額の10%相当額（上限は50万ルーブル）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る。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。この措置は、15年5月から導入され、19年にも継続実施されている。17年後半からは、①特殊車両のリース、②農業企業へのリース、③中小企業へのリースについては、自動車の評価額の12.5%相当額（上限は62.5万ルーブル）の値引きを適用するという新たな特典が追加供与されている<sup>6</sup>

ロシア政府は、17年については当初、特惠リースの実施のために100億ルーブルの財政支出を予定し、同支援策の適用を受けた販売台数を4万1,500台と見込んでいたが、その後の追加特典（リース料金補助の拡充）の決定を受けて、財政支出額を37.5億ルーブル増額すると共に、追加特典の効果として、販売台数（見込み）を2万7,300台、上方修正した。

18年については、ロシア政府は当初、特惠リースへの財政支出額を40億ルーブル、同支援策による販売台数を1万5,000台と見込んでいたが、同年3月末頃までに支出予定額を全て使い切ったことから、政府決定（18年7月23日付No. 861）により、同支援策を20年まで延長実施することを決定した。

ただし、特惠自動車ローンと同様、特惠ローンについても予算規模は縮小されている。18年の特惠ローンへの財政支出額は、前年比▲56%となる61億ルーブルに減額され、19年にはさらに49億ルーブルに減額される予定となっている。

図表5 ロシア政府による自動車市場支援策

支援策	2017年		2018年	2019年	対象車両
	1-6月期	7-12月期			
スクラップ・インセンティブ	175億ルーブル (25万台)		--	--	乗用車 LCV トラック
特惠自動車ローン	100億ルーブル (35万台)		92億ルーブル (9.95万台*)	--	乗用車 LCV
追加特典	--	37.5億ルーブル (6.3万台*)		30億ルーブル (2.7万台)	
特惠リース	100億ルーブル (4.15万台)		61億ルーブル	49億ルーブル	LCV トラック 特殊車両
追加特典	--	37.5億ルーブル (2.73万台)			

（注）金額は、連邦財政による各支援策への支出額。台数は、各支援策による販売台数（\*は実績、その他は政府による見込み）。

（出所）各種資料より、みずほ総合研究所作成。

### 3. 今後の乗用車市場の見通し

19年のロシアの乗用車市場の行方については、専門家の中で悲観的な見方が広がっている。

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依然として高いとした上で、①19年には原油価格が前年比でわずかながら下落すると予想されること、また、②年初の付加価値税率の引き上げ（18→20%）等により、自動車価格の上昇が見込まれること、③政府による自動車市場への支援策が一段と縮小される見通しであること、等を理由に、19年の新車販売台数は前年比5%減の158万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14日付のプレスリリースで、19年の新車販売台数（LCVを含む）の前年比増加率は、18年の+12.8%を大きく下回る+3.6%に留まると予測している。

今後、原油価格の急上昇や、政府による支援策の大幅な拡充がない限り、ロシアの乗用車市場は19年に停滞、もしくは縮小に向かうと見てよさそうだ。

#### 【参考文献】

金野雄五（2018）「回復を続けるロシア乗用車市場：政府支援策の縮小による影響は限定的」『みずほインサイト』みずほ総合研究所，6月29日 [https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/eu170704.pdf].

坂口泉（2015）「2014年のロシア乗用車市場の総括：年末に出現した駆け込み需要」『ロシアNIS調査月報』4月号，ロシアNIS貿易会，pp. 48-70.

坂口泉（2018）「ロシア自動車産業の軌跡と最新動向：プーチン政権第3期の総括」『ロシアNIS調査月報』4月号，ロシアNIS貿易会，pp. 40-63.

坂口泉（2019）「2018年のロシア乗用車市場の総括：続く緩やかな回復基調」『ロシアNIS調査月報』4月号，ロシアNIS貿易会，pp. 54-77.

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].

Rosstat（ロシア国家統計庁）[http://www.gks.ru].

1 17年のロシア乗用車市場の概況については金野（2018）参照。

2 乗用車輸入台数の新車・中古車別内訳は不明であるが、大半は新車によって占められたとみられる。

3 17年については、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、貸出金利が年率18%以下であること、等を条件として、6.7%Ptの金利補助が行われた（17年5月3日付政府決定No.514）。

4 17年後半からの特惠自動車ローンの追加特典（10%の値引き）の導入は、17年7月7日付政府決定No.808による。

5 18年中に特惠自動車ローンの適用を受けて販売された9万9,500台のほとんどは、金利補助と値引き特典の併用によるものだったとみられる。

6 17年後半からの特惠リースの追加特典（リース料金の値引き補助の拡充）の導入は、17年7月7日付政府決定No.809による。

●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、取引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。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。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。なお、当社は本情報を無償のみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。