

南アフリカ												
国勢	【正式国名】南アフリカ共和国 (Republic of South Africa)	【宗 教】キリスト教(人口の 80%)、イスラム教、ヒンズー教	【対\$/ポンド】1ドル=12.24ランド、1ランド=10.17円(2015年 6月)	【祝 日】4/27(自由の日)、12/16(和解の日、他計 10日間、2015年)	【就労時間】日 8:30~16:30	【時 差】標準時+2時間(日本-7)	【サマータム】12月~2月	【文 化】異なる人種が共存し多様な文化が存在。ラグビーやサッカーが人気。	【天然資源】金、ダイヤモンド、プラチナ、ウラン、鉄鉱石、銅	【穀物自給率】84%(2011年)		
	【国 歌】South African National Anthem(1997年制定)	【気 候】1年を通じて温暖、夏季 10月~3月	【祝 日】1652年にオランダが Cape 植民地を設立。1910年に南ア連邦成立。1961年に英連邦から脱退し共和制に移行(南ア共和国成立)。1991年にアパルトヘイト関連法廃止。1994年、全人種参加の総選挙後、Mandela 政権樹立。1997年 2月に新憲法発効。	【(祝)】Jacob Zuma 大統領(2014年 5月再任、任期 5年)	【(時)】共和制	【(文)】英語、アフリカンス語、バンツ語諸語	【(天)】Jacob Zuma 大統領(2014年 5月再任、任期 5年)	【(穀)】製造業ワーカー月額 2,543ドル (Johannesburg, 2014年)	【(資)】製造業ワーカー月額 2,543ドル (Johannesburg, 2014年)	【(安)】政治は概ね安定しているが、殺人などの凶悪犯罪発生率は Johannesburg 等の大都市で高い。		
経済	【G D P】6,831億ドル(購買力平価、2014年推定)	【1人あたり GDP】12,700ドル(2014年)	【GDP 成長率】2014年 1.4%、2015年見通し 2.0%(IMF)	【主要産業】農業：畜業、とうもろこし、サトウキビ、大豆、他、鉱業：金、プラチナ、鉄鉱石、銅、クロム、ダイヤモンド、他、工業：食品、製鉄、化学、繊維、自動車	【産業構成】農業 2.4%、工業 28.5%、サービス 69.1%(2014年)	【地域動向】自動車産業は、Gauteng 州、KwaZulu-Natal(KZN)州、Eastern Cape 州に集積。Gauteng 州 Boksburg や Carletonville に金鉱が残り、Northern Cape 州 Kimberley がダイヤモンド採掘の中心地。	【豊富な鉱物資源を有する経済大国、Gauteng 州を中心に鉱工業が発展】	【地域経済】Gauteng 州が GDP の 34%、KZN 州が 16%、観光業中心の Western Cape(WC)州が 14%を占める。	【地域格差】Gauteng 州と WC 州では 1人当たり GDP が 9,000~10,000ドル前後。その他州は 4,000~7,000弱レベル程度。	【通商動向】1995年に WTO 加盟。アフリカ南部諸国との経済統合を推進。EU/EFTA と FTA を締結。欧米主要国への自動車関連輸出は優遇対象。		
	【自動車産業振興策】2012 年までの自動車産業政策 MDP(Motor Industry Development Programme)で輸出インセンティブを重視。自動車生産は 2006 年の 59 万台まで拡大し、MIDP で目標とした 60 万台水準に達した。2013 年以降の新たな APDP(Automotive Production Development Programme)政策では、生産規模や付加価値創出規模に応じたタックスクレジットを与え、国内で操業する自動車メーカーの完成車・部品輸入関税を引き続き優遇。2020 年生産 120 万台を目標としているが、世界経済情勢の変化や南アのコスト競争力の弱さから現地では実現が難しいとの見方が強い。	【ローカルコンテンツ】部品調達率政府目標 70%(2012年実績 54%)。	【投資インセンティブ】投資額の 20%に相当する助成金を支給する AIS(Automotive Incentive Scheme)を 2010 年に導入。従来のタックスクレジット付与から助成金支給へと変更された。	【労使関係】現地操業には、黒人の貧富格差は正、雇用機会の拡大や経済活動への参画促進を目指す BEE(Black Economic Empowerment、2004 年施行)政策への協力が必須となる。一定レベルの黒人採用・管理職登用、黒人従業員育成などが求められる。	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【対日関係】2012年 7月に税関相互支援協定を締結。	【電力事情】都市部を中心に電力不足が深刻。停電多発。	【食糧事情】人口増に対応し遺伝子組み換えとうもろこしの生産を拡大。食糧自給率は比較的高い。	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	
政策	【自動車産業振興策】2012 年までの自動車産業政策 MDP(Motor Industry Development Programme)で輸出インセンティブを重視。自動車生産は 2006 年の 59 万台まで拡大し、MIDP で目標とした 60 万台水準に達した。2013 年以降の新たな APDP(Automotive Production Development Programme)政策では、生産規模や付加価値創出規模に応じたタックスクレジットを与え、国内で操業する自動車メーカーの完成車・部品輸入関税を引き続き優遇。2020 年生産 120 万台を目標としているが、世界経済情勢の変化や南アのコスト競争力の弱さから現地では実現が難しいとの見方が強い。	【ローカルコンテンツ】部品調達率政府目標 70%(2012年実績 54%)。	【投資インセンティブ】投資額の 20%に相当する助成金を支給する AIS(Automotive Incentive Scheme)を 2010 年に導入。従来のタックスクレジット付与から助成金支給へと変更された。	【労使関係】現地操業には、黒人の貧富格差は正、雇用機会の拡大や経済活動への参画促進を目指す BEE(Black Economic Empowerment、2004 年施行)政策への協力が必須となる。一定レベルの黒人採用・管理職登用、黒人従業員育成などが求められる。	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【対日関係】2012年 7月に税関相互支援協定を締結。	【電力事情】都市部を中心に電力不足が深刻。停電多発。	【食糧事情】人口増に対応し遺伝子組み換えとうもろこしの生産を拡大。食糧自給率は比較的高い。	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】		
	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】	【輸出主導型の自動車産業振興策】		
法と制度	【輸入関税】完成車 25%、部品 20%。EU からの完成車輸入関税率は 18%。商業目的の中古車輸入は禁止。	【自動車税金】VAT 14%。価値税(税率は価格により異なる)、CO2税 (CO2排出量 120g/km 超の乗用車を対象に課税)などが購入時に課税されるため、一般的に自動車価格は高い。	【車検制度】毎年の登録更新はあるが車検制度は無い。	【事故補償】Road Accident Fund が事故による損害を補償。	【交通法と罰則】制限速度は市街地で時速 60km、一般道路で 100km、高速道路で 120km。駐車違反、速度違反、信号無視には罰金が科せられる。	【免許制度】自動車免許は 18 歳から。	【安全規制】シートベルトの着用を義務付け。	【環境規制】排ガス規制は Euro2 を適用。2017 年 3 月からの Euro5 への移行を目指している。	【EU からの完成車輸入の関税を優遇、各種税体系は複雑だが自動車産業育成支援内容は充実】	【投資制度】自動車・部品産業の国際競争力強化のために設立された AIDC(Automotive Industry Development Center)が、投資促進、投資誘致を目指す。	【貿易制度】関税法と輸出入管理法により規定。所轄は貿易産業省(DTI: Department of Trade and Industry)。	
	【車検制度】毎年の登録更新はあるが車検制度は無い。	【事故補償】Road Accident Fund が事故による損害を補償。	【交通法と罰則】制限速度は市街地で時速 60km、一般道路で 100km、高速道路で 120km。駐車違反、速度違反、信号無視には罰金が科せられる。	【免許制度】自動車免許は 18 歳から。	【安全規制】シートベルトの着用を義務付け。	【環境規制】排ガス規制は Euro2 を適用。2017 年 3 月からの Euro5 への移行を目指している。	【EU からの完成車輸入の関税を優遇、各種税体系は複雑だが自動車産業育成支援内容は充実】	【投資制度】自動車・部品産業の国際競争力強化のために設立された AIDC(Automotive Industry Development Center)が、投資促進、投資誘致を目指す。	【貿易制度】関税法と輸出入管理法により規定。所轄は貿易産業省(DTI: Department of Trade and Industry)。	【為替管理】南アフリカ準備銀行が担当。変動相場制。	【会計/税務制度】法人所得税率は 28%。居住地国課税を採用し、日本を含む約 80 ヶ国との間で、二国間租税条約を締結。会計基準は IFRS を採用。	
インフラ等	【道路総延長】364,131km(2012年)	【高速道路】3,126km(主要幹線道路)	【一般道路】60,027km(二級道路)	【舗装率】17.3%	【輸送需要】近年の経済成長に伴い輸送需要が増大。	【大都市では道路整備が進み、公共交通網未発達から車依存が高い】	【公共交通機関】鉄道網 2 万 km 超(不通路線多い)。車を保有しない中間~低所得層にとっては、現地製 Toyota Quantum(マイエース)の乗り合いバスが主要な移動手段。	【通行区分】左側通行・右ハンドル	【駐車場環境】路上駐車可能	【輸送需要】近年の経済成長に伴い輸送需要が増大。		
	【道路総延長】364,131km(2012年)	【高速道路】3,126km(主要幹線道路)	【一般道路】60,027km(二級道路)	【舗装率】17.3%	【輸送需要】近年の経済成長に伴い輸送需要が増大。	【大都市では道路整備が進み、公共交通網未発達から車依存が高い】	【公共交通機関】鉄道網 2 万 km 超(不通路線多い)。車を保有しない中間~低所得層にとっては、現地製 Toyota Quantum(マイエース)の乗り合いバスが主要な移動手段。	【通行区分】左側通行・右ハンドル	【駐車場環境】路上駐車可能	【輸送需要】近年の経済成長に伴い輸送需要が増大。		
経済指標	項目	人口	名目 GDP	GDP 成長率	生産者物価指数	消費者物価指数	為替レート	市場金利	投資対外資産	投資対外負債	貿易収支	外貨準備
	(単位)	(万人)	(100 万 ZAR)	(%)	(2000年=100、各年 12月)	(%)	(対\$)	(%)	(100 万ドル)	(100 万ドル)	(100 万ドル)	(100 万ドル)
	2000年	4,540	946,324	4.2	100.0	100.0	6.9398	9.54	93,162	99,951	4,316	5,793
	2005年	4,794	1,639,254	5.3	134.9	129.5	6.3593	6.62	154,057	188,012	▼995	18,260
	2010年	5,145	2,748,008	3.0	193.0	176.5	7.3212	6.19	304,114	374,513	3,968	32,432
	2011年	5,195	3,024,951	3.1	211.9	183.4	7.2611	5.29	337,342	380,837	7,208	35,419
	2012年	5,239	3,262,545	2.2	222.9	190.2	8.2010	5.07	375,884	431,439	▼3,807	41,032
	2013年	5,278	3,534,327	2.2	231.7	195.6	9.6550	4.29	394,374	408,964	▼7,143	41,943
	2014年	5,314	3,796,460	1.4	238.0	201.2	10.8527	5.45	n.a.	n.a.	▼6,370	41,993

消費動向	【人口構成】0~14歳: 28.3%、15~24歳: 20.2%、25~54歳: 38.2%、55~64歳: 7.1%、65歳以上: 6.3%(2014年)	【所得構成】白人の年間所得平均額(2011年)は 365,134ランド、アジア人は 251,541ランド、混血 112,172ランド、黒人 60,613ランド。国内平均 103,204ランド。	【免許保有者数】2013年現在で 3,399 万 7,000 人。	【金融制度】民間の商業銀行、ディーラーや金融業者が自動車ローンサービスを提供。	【ガソリン価格】ガソリン 10当り 12.8~13.4ランド、軽油 10当り 11.3~11.7ランド。	【自動車保険】対人・対物保険(Third Party)、対人・対物+火災+盗難保険(Full Third Party)、総合保険(Comprehensive)がある。Third Party 保険の加入に率は 35%と低く、政府は加入義務化を検討。	【交通事故率】1日当たりの衝突事故件数は約 1.3 万件。	【官需と民需】乗用車購入に占めるディーラーでの個人購入比率は 6割弱、官需は約 2%(2015年 4月車月)。	【乗用車と商用車】2014年自動車市場 64万台のうち乗用車が 68%、小型商用車が 27%、中・大型商用車が 5%。	【自動車普及率】自動車保有世帯比率は 2011年に 29.5%。保有 1台当りの人口は 2012年に 5.9人。	【女性ドライバー】人種別の女性免許保有者比率は白人が 46%、黒人が 39%、混血 8%、アジア系 7%。	【交通マナー】運転技術が未熟なドライバーが多い。	【モビリティ文化】小型乗用車を多いため、坂道や悪路が多く、高馬力、高耐久性の自動車好まれる。bakkieと呼ばれる小型ピックアップトラックが人気。二輪車の販売台数は 2007年の 5万台をピークに 3万台規模まで縮小。
	【輸出主導型産業振興策が奏功し、右ハンドル乗用車や小型トラックの輸出拠点として発展】	【発展過程】GM が 1926年、VW と Daimler が第二次大戦直後に操業開始。1960年代に Ford、トヨタ、日産や BMW が進出。1990年代中央以降、政府が輸出主導型の産業振興を目指し、生産・輸出向けインセンティブを拡充することで生産規模が拡大。ドット系各社は右ハンドル車の輸出拠点として、トヨタや Ford はアフリカ諸国向けの小型トラック供給拠点として南ア操業を拡大。	【自動車生産】トヨタ/日産、日産、VW、BMW、Daimler(M-Benz 乗用車)、GM/いすゞ、Ford が乗・商用車の生産工場を構えるほか、Daimler 商用車、Volvo/UD トラック、MAN、Scania、Iveco、Navistar などの中・大型商用車の組立生産が行われている。自動車メーカー各社とも、自社工会 NAAMSA(National Association of Automobile Manufacturers of South Africa)に加盟。	【メンテナンス体制】車検制度はないが自動車各社のディーラーがメンテナンスサービスを提供し、収益向上につながるアフターサービスを強化。IT 機器による診断など、先進のメンテナンス装置の導入も進んでいる。	【C K D】CKD セットの関税率は 2004年の 28%から 2012年に 20%まで漸次引き下げられた。Volvo、Scania などの商用車各社が KD 組立生産を行っている。日産は Rossllyn 工場からナイジェリア向けに NP300 の SKD キットを供給している。	【部品産業】Tier1 サプライヤー数は約 120 社で外資系中心。Tier2/3 サプライヤー数は 320 社以上で現地系が多い。現地系には投資会社や欧米系メーカーと提携するサプライヤーが少なくない。現地の繊維系大手の Feltex グループはスイス Automec などと合併事業を展開。2014年末時点で 8.3 万人が部品産業に従事。部品工業会 NAACAM(National Association of Automotive Component and Allied Manufactures)加盟の企業数は約 140 で、国内 220 ヶ所で操業。自動車部品産業の 2012 総売上高は 570 億ランド、うち国内 OEM 向けが 47%、輸出が 29%、アフターマーケット向けが 24%。部品別別の輸出額は触媒コンバーターが最大で 2012年に 163.5 億ランド。国内で製造される部品製品のローカルコンテンツは金額ベースで 60%だが、国内付加価値創出額ベースでは 40%に満たない。	【部品分野】自動車メーカーの国内部品調達率に占める比率はワイヤーハーネス、HVAC、モーターなどの電気・電子系が 19%、ボディが 15%、エンジン、触媒コンバーターやブレーキなどのジャーンワードレイン系が 33%、内装系が 23%、外装系が 10%。デンソー 25%出資の Smiths Manufacturing は HVAC など製造しトヨタや Daimler に供給。Bosch は Pretoria 近郊で操業しスターターモーターやオルタネーターを生産。トヨタ子会社キャプラーが触媒コンバーターを現地生産。						
周辺・裾野産業	【裾野産業】鉱物資源が豊富で鍛造、鋳造、プレス加工を手がける地場系サプライヤーはあるが、コスト競争力強化が課題。金型、エンジニアリングは技術力の高い人員確保が困難で不足しプレヤーが不足。320 社以上の Tier2/3 サプライヤーが操業し、雇用者数は推定で計 2.5 万人以上。Tier2 以下のサプライヤーは 60 歳以上の高齢者の経営者が多い。	【素材メーカー】南ア鉱業協会の COMSA(Chamber of Mines of South Africa)には Anglo American、Rio Tinto、De Beers、Total などの 95 社が加盟。マングーンとプラチナの埋蔵量は世界一で金、ダイヤモンドやクロム鉄鉱石なども豊富。2013年 GDP の 8%以上を鉱業が占める。プラチナが豊富であるため触媒コンバーターの生産が盛ん。	【機械・設備他】自動車メーカー各社とも製造設備は主に国外から調達。	【産業基盤】鉱業、自動車産業のほか、化学、繊維関連の製造業が営まれている。このほか食品加工、観光産業も発展。	【世界有数の鉱業国、裾野産業ではコスト競争力と技術力の強化が課題】	【サハラ以南への輸出拠点としての産業発展期待、コスト高、労使問題や国内市場伸び悩みが課題】	トヨタ、VW、GM や日産などの主要自動車メーカー各社が早くから進出し、自動車産業の成熟度はアフリカ大陸内では隣。サブハラ市場向け自動車供給拠点として成長を遂げる可能性が高いが、労使問題、部品コスト高などの課題が山積する。政府は輸出主導型の生産拡大を支援し、自動車生産規模は 1995年の 40万台から 2000年代後半に 60万台水準に拡大。欧米や日本向けの左右ハンドル乗用車やアフリカ諸国向けのピックアップトラックの輸出が増えた。しかし 2012 年以降、製造業や金属業界の労働組合によるストライキが急増。現地での操業に度々支障が出ている。さらに労働争議に伴う賃金上昇が調達コスト負担増加につながる懸念も大きい。南アの部品調達コストは中国、ブラジル、インド、タイなどの新興市場主要国よりも高い。政府は 2007年時点で 2020年自動車生産目標 120万台を設定したが、現地業界では達成が難しいとの見方が多い。	自動車市場はリーマンショック以降、緩やかな増加基調にあるが、2006年ピークの 71 万台より低い水準にとどまっている。黒人貧困層が依然多く、失業率が高く、本格的なモータリゼーションの実現には至っていない。国内で操業する自動車メーカーは生産や輸出規模に応じて供与されるタックスクレジットで完成車や部品の輸入関税を相殺できる。トヨタや Ford はこの制度を活用し低価格の乗用車を販売。近年のランド高も追い風となって輸入車が増え、小型自動車市場に占める輸入車比率は 2013年に 6割を超え、7割に到達する勢いでいる。南アに輸入車を規制し国産車の販売を優遇する考えはないが、国内産業の発展と国内市場の刺激につながる可能性がある。国産車優遇策の導入を検討する余地があるだろう。					
	【サハラ以南への輸出拠点としての産業発展期待、コスト高、労使問題や国内市場伸び悩みが課題】	トヨタ、VW、GM や日産などの主要自動車メーカー各社が早くから進出し、自動車産業の成熟度はアフリカ大陸内では隣。サブハラ市場向け自動車供給拠点として成長を遂げる可能性が高いが、労使問題、部品コスト高などの課題が山積する。政府は輸出主導型の生産拡大を支援し、自動車生産規模は 1995年の 40万台から 2000年代後半に 60万台水準に拡大。欧米や日本向けの左右ハンドル乗用車やアフリカ諸国向けのピックアップトラックの輸出が増えた。しかし 2012 年以降、製造業や金属業界の労働組合によるストライキが急増。現地での操業に度々支障が出ている。さらに労働争議に伴う賃金上昇が調達コスト負担増加につながる懸念も大きい。南アの部品調達コストは中国、ブラジル、インド、タイなどの新興市場主要国よりも高い。政府は 2007年時点で 2020年自動車生産目標 120万台を設定したが、現地業界では達成が難しいとの見方が多い。	自動車市場はリーマンショック以降、緩やかな増加基調にあるが、2006年ピークの 71 万台より低い水準にとどまっている。黒人貧困層が依然多く、失業率が高く、本格的なモータリゼーションの実現には至っていない。国内で操業する自動車メーカーは生産や輸出規模に応じて供与されるタックスクレジットで完成車や部品の輸入関税を相殺できる。トヨタや Ford はこの制度を活用し低価格の乗用車を販売。近年のランド高も追い風となって輸入車が増え、小型自動車市場に占める輸入車比率は 2013年に 6割を超え、7割に到達する勢いでいる。南アに輸入車を規制し国産車の販売を優遇する考えはないが、国内産業の発展と国内市場の刺激につながる可能性がある。国産車優遇策の導入を検討する余地があるだろう。	自動車市場はリーマンショック以降、緩やかな増加基調にあるが、2006年ピークの 71 万台より低い水準にとどまっている。黒人貧困層が依然多く、失業率が高く、本格的なモータリゼーションの実現には至っていない。国内で操業する自動車メーカーは生産や輸出規模に応じて供与されるタックスクレジットで完成車や部品の輸入関税を相殺できる。トヨタや Ford はこの制度を活用し低価格の乗用車を販売。近年のランド高も追い風となって輸入車が増え、小型自動車市場に占める輸入車比率は 2013年に 6割を超え、7割に到達する勢いでいる。南アに輸入車を規制し国産車の販売を優遇する考えはないが、国内産業の発展と国内市場の刺激につながる可能性がある。国産車優遇策の導入を検討する余地があるだろう。	自動車市場はリーマンショック以降、緩やかな増加基調にあるが、2006年ピークの 71 万台より低い水準にとどまっている。黒人貧困層が依然多く、失業率が高く、本格的なモータリゼーションの実現には至っていない。国内で操業する自動車メーカーは生産や輸出規模に応じて供与されるタックスクレジットで完成車や部品の輸入関税を相殺できる。トヨタや Ford はこの制度を活用し低価格の乗用車を販売。近年のランド高も追い風となって輸入車が増え、小型自動車市場に占める輸入車比率は 2013年に 6割を超え、7割に到達する勢いでいる。南アに輸入車を規制し国産車の販売を優遇する考えはないが、国内産業の発展と国内市場の刺激につながる可能性がある。国産車優遇策の導入を検討する余地があるだろう。								
自動車統計	生産			販売			輸出			保有			
	車種	Car	LCV	MHCV	計	Car	LCV	MHCV	計	自動車	自動車	自動車	
	2000年	232,826	113,259	10,110	356,195	234,122	108,235	12,275	354,632	68,031	65,863	5,712,570	
	2005年	324,551	172,503	18,097	515,151	419,868	170,132	27,406	617,406	139,912	232,091	6,469,789	
	2006年	333,530	219,444	21,325	574,229	481,558	199,677	33,080	714,315	179,859	306,455	6,839,010	
	2010年	293,066	153,609	15,892	462,567	337,130	133,756	22,021	492,907	239,465	260,301	9,829,400	
	2011年	305,108	192,647	18,593	516,348	396,292	149,301	26,656	572,249	272,457	312,153	10,193,052	
	2012年	248,923	235,559	19,693	504,175	442,604	160,174	27,841	630,619	276,178	362,563	10,610,611	
	2013年	265,247	248,396	24,907	538,550	450,296	167,996	30,924	649,216	274,444	379,954	11,006,185	
	2014年	277,500	255,630	25,000	558,130	439,264	173,689	31,551	644,504	274,917	355,294	11,369,925	