

急拡大するロシアの乗用車市場

～乗用車の年間販売台数は2015年には460万台に～

2006年7月9日(日)

B R I C s 経済研究所 代表 門倉 貴史

E-mail: postbrics@yahoo.co.jp

～要 旨～

エネルギー資源の輸出で潤うロシアでは、多数の富裕層・中産階級が台頭しており、それに伴い単価の高い耐久財消費が拡大傾向にある。とくにモスクワやサンクトペテルブルクなどの大都市部で大きな伸びを示しているのが乗用車販売だ。

2005年のロシアの乗用車販売台数(中古車を含む)は約184万台を記録、前年比14.4%増と2年連続で2ケタの伸びとなった。それでもロシアの乗用車の普及率は2004年末時点で16.8%と、他の先進諸国に比べて低水準にとどまっており、今後の乗用車販売の拡大余地は大きい。高度成長期における日本の1人あたり所得と乗用車普及率の関係をもとに乗用車販売台数の将来予測を行うと、2010年には年間280万台、2015年には年間460万台を突破する見通しだ。

最近の消費者の乗用車購入の特徴として、単価の安い国産車から単価の高い外車へのシフトを挙げることができる。実際、ロシアの乗用車販売台数の内訳をみると、2002年時点では国産車の販売シェアが全体の63.2%と過半を占めていたが、その後は低下傾向を辿り、2005年には49.6%となった。中古の輸入車のシェアも近年では低下傾向にある。一方、新車の輸入車のシェアは、2002年時点の6.9%から2005年には25.3%へと大幅に上昇している。ロシアにおける外車(新車)の販売台数は2005年に56万3400台(前年比60%増)を記録した。外車(新車)の販売が好調となっている背景には、景気拡大に伴い人々の生活水準が大きく改善していることがある。また、外車の販売競争が激化して平均販売価格が下落していることも外車需要の拡大に拍車をかけているとみられる。外車(新車)の平均価格は、2004年の3万1600ドルから2005年には、2万3200ドルへと低下している。

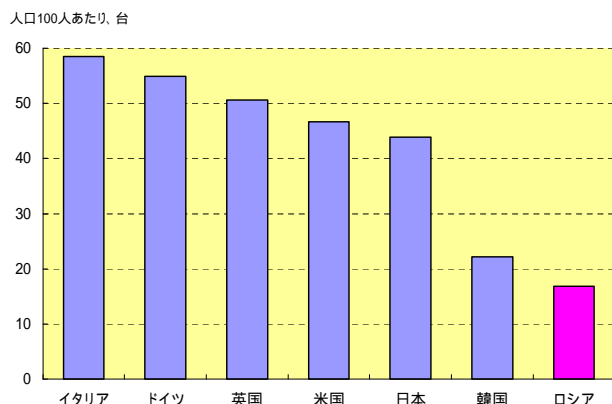
ロシアの乗用車市場が急拡大するなか、近年では、米ゼネラル・モーターズやフォード・モーターズ、仏ルノー、独BMW、韓国の現代自動車など海外の自動車メーカーが、ロシアに工場を建設して自動車を直接現地生産しようという動きが強まっている。日本の自動車メーカーもロシアでの現地生産を拡大しようとしている。トヨタ自動車は、市場の動きに柔軟に対応できる現地生産を拡充するため、現在、サンクトペテルブルク市で自動車生産工場を建設しているところだ。投資額は150億円程度になるとみられ、2007年12月から本格稼働する。新工場では、主力セダンの「カムリ」を最大で年間5万台生産できることになるという。日産自動車も2009年には、サンクトペテルブルク市で乗用車の組み立て工場を稼働させて現地生産を開始する。

(富裕層・中産階級の台頭で拡大する乗用車販売)

エネルギー資源の輸出で潤うロシアでは、多数の富裕層・中産階級が台頭しており、それに伴い単価の高い耐久財消費が拡大傾向にある。とくにモスクワやサンクトペテルブルクなどの大都市部で大きな伸びを示しているのが乗用車販売だ。ロシアの中産階級はモスクワとサンクトペテルブルクに集中しており、自動車の販売網もこうした地域で充実している(2005年現在、モスクワには284の自動車販売会社、サンペテルスブルグには130の販売会社がそれぞれ集積する)。

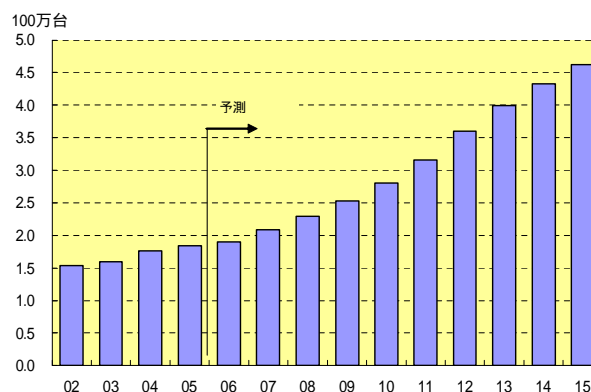
「ASM Holding」の資料によると、2005年のロシアの乗用車販売台数(中古車を含む)は約184万台を記録、前年比14.4%増と2年連続で2ケタの伸びとなった。それでもロシアの乗用車の普及率は2004年末時点で16.8%と、他の先進諸国に比べて低水準にとどまっており、今後の乗用車販売の拡大余地は大きいといえる(図表1)。高度成長期における日本の1人あたり所得と乗用車普及率の関係をもとに乗用車販売台数の将来予測を行うと、2010年には年間280万台、2015年には年間460万台を突破する見通しだ(図表2)。

図表1 主要国の乗用車普及率



(出所) 各国統計より作成

図表2 ロシアの乗用車販売台数予測



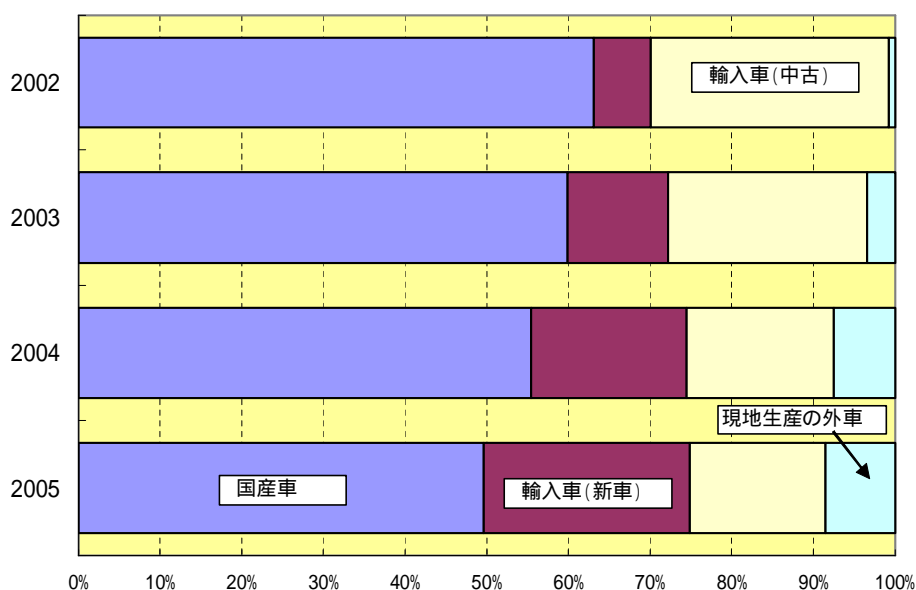
(出所) ASM Holding 資料などより作成。予測はB R I C s 経済研究所。
(注) 乗用車販売台数には輸入車、中古車を含む。

(国産車から外車へのシフトが進む)

最近の消費者の乗用車購入の特徴として、単価の安い国産車から単価の高い外車へのシフトを挙げることができる。実際、ロシアの乗用車販売台数の内訳をみると、2002年時点では国産車の販売シェアが全体の63.2%と過半を占めていたが、その後は低下傾向を辿り、2005年には49.6%となった(図表3)。中古の輸入車のシェアも近年では低下傾向にある。

一方、新車の輸入車のシェアは、2002年時点の6.9%から2005年には25.3%へと大幅に上昇している。ロシアにおける外車(新車)の販売台数は2005年に56万3400台(前年比60%増)を記録した。外車(新車)の販売が好調となっている背景には、景気拡大に伴い人々の生活水準が大きく改善していることがある。また、外車の販売競争が激化して平均販売価格が下落していることも外車需要の拡大に拍車をかけているとみられる。外車(新車)の平均販売価格は、2004年の3万1600ドルから2005年には、2万3200ドルへと低下している。

図表3 ロシアの乗用車販売台数のシェア



(出所) ASM Holding 資料

どのような外車が売れ筋になっているのだろうか。国別にみると、ロシアの輸入車販売のうち、圧倒的に高いシェアを握るのが日本の乗用車である。ロシアの新車輸入に占める日本の割合は、2002年の26.6%から2005年には37.6%まで上昇した。ただし、個別のメーカー別にみると、現在はB R I C s 市場の開拓に力を入れている韓国の現代自動車が圧倒的な販売台数を誇っており、2位のトヨタ自動車や3位の米フォード・モーターズなどを大きく引き離している。

(トヨタ自動車や日産自動車がロシアでの現地生産を計画)

ロシアの乗用車市場が急拡大するなか、近年では、米ゼネラル・モーターズやフォード・モーターズ、仏ルノー、独BMW、韓国の現代自動車など海外の自動車メーカーが、ロシアに工場を建設して自動車を直接現地生産しようという動きが強まっている。ロシアの乗用車販売台数のなかで、現地生産の外車が占める比率は、2002年にはわずか0.7%にすぎなかったが、2005年には8.5%まで上昇した（前掲の図表3）。

こうした欧米、韓国のメーカーの動きに対抗して、日本の自動車メーカーもロシアでの現地生産を拡大しようとしている。

ロシア市場を重要視するトヨタ自動車は、2001年に現地販売会社を設立した。同社は、これまで小型車の「カローラ」やSUVの「RAV4」などといった車種をロシアに輸出してきた。最近では、富裕層向けに高級セダン「レクサス」の輸出・販売も増やしている。レクサスの販売は、2002年4月に開始したが、2005年には年間販売台数が約5400台に達した。BMWやメルセデスベンツに匹敵する売り上げとなっている。

トヨタ自動車は、市場の動きに柔軟に対応できる現地生産を拡充するため、現在、サンクトペテル

ブルク市で自動車生産工場を建設しているところだ。投資額は150億円程度になるとみられ、2007年12月から本格稼働する。新工場では、主力セダンの「カムリ」を最大で年間5万台生産できることになるという。

日産自動車もトヨタを追撃する構えだ。同社は、ロシア向けに「アルメーラ」などの輸出が好調となっているが、2009年には、サンクトペテルブルク市で乗用車の組み立て工場を稼働させて現地生産を開始する。