

第3章

ロシアの乗用車市場誕生

坂口 泉



はじめに

1999 年の下半期頃から石油の国際価格の漸増傾向が観察され始め、さらに 2000 年からはロシアの石油生産量も急激に伸び始めた。民営化された石油会社が短期的に生産を伸ばすことを目的とした積極的な投資を行い、その効果が 2000 年頃から出始めたのだ。その結果、2000～2004 年にかけて毎年 6～11% のテンポで石油の生産量が増加し、2004 年の石油生産量は 1999 年の水準の約 1.5 倍に達した。この増産は短期的な視点にたち行われたものなので、2005 年以降は増産テンポが急激に減速したが、その頃から石油の国際価格が急激に上昇し始め、その傾向は 2008 年秋頃まで続いた。

このような急激な増産と石油価格の高騰はロシア経済をオイルマネーで満たし、一般市民の購買力を一気に高めることとなった。そのような流れを受け、外国新車の販売台数も 2000 年頃から急激に伸び始め、2008 年秋の経済危機までは、文字どおり倍々ゲームの勢いで販売が増加していた。そのような急激な市場の拡大に加え、ロシア政府が現地生産を行う外資への優遇措置を打ち出したため、外資による現地生産プロジェクトが次々と動きだし、ロシア資本の企業による外国車ライセンス製造プロジェクトを含めれば、外国車生産プロジェクトの総数は 20 前後に達している。さらに、

純国産メーカーも外国車の攻勢に対抗するために、新モデルの開発・生産のための投資を急いでいる。つまり、ロシアの自動車分野では、資本財への需要が高まる可能性が現実のものとなりつつあるといっていよい。

以上のような状況をふまえ、本章では、資本財に対する需要の高まりの原動力となる可能性のある主要な外国車現地生産プロジェクトや純国産メーカーの投資動向を中心として、ロシアの自動車産業の現状を紹介する。なお、ロシアの自動車企業名と企業概要は付録「主な合併企業およびロシア資本企業によるライセンス製造プロジェクト」を参照していただきたい。

第1節 生産動向

ロシアの2007年の乗用車生産量は128万8652台で前年を9.5%上回った。とくに外国車の生産が極めて好調で、実に62%以上という劇的な伸びを記録した。2008年に入ってから外国車の生産の好調さは続いており、上半期の生産量は前年同期比で45%の伸びを記録した。一方、純国産車の生産は不振で、2007年には7%の減産となった。2008年に入ってから純国産車の生産台数はやや盛り返し、上半期の生産量は前年同期比で7%増加したが、7月以降再び低下しており、純国産車不振のトレンドは変化していないと判断される（表1、表2参照）。

純国産車の生産不振の主因は、その技術の後進性が嫌われ市場での人気が低迷していることにあるが、その他の原因としては、①市場での純国産車の将来性に見切りをつけて外国車の生産にシフトするメーカーが多くなったこと（Izh-Avto, ZMA（現 Sollers ナーベレジヌイ・チェルヌイ）など）、②2006年夏から導入されたユーロ2排ガス規制^①への対応の遅れから、SeAZの主力車種であった「オカ」の生産量が激減したこと、③AvtoVAZから部品の供給を受けLada車の生産を行っていたロスラダーが、AvtoVAZとの関係の悪化にともない2006年7月から生産を中止したこと、④頻繁に行われた値上げの結果、ロシア最大の乗用車メーカーであるAvtoVAZの一部のモデルと安価な外国新車との間の価格差が急激に縮

表1 純国産車の生産台数

(単位: 台)

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年上半期 (カッコ内は前年 同期比増減率, %)
AvtoVAZ	721,492	765,627	735,897	384,491 (+10)
Izh-Avto	42,590	28,544	21,908	11,513 (-13.8)
GAZ	51,765	51,688	39,005	15,161 (-14.1)
ZMA	30,383	5,086	-	-
UAZ	29,141	28,528	31,869	15,314 (-5.5)
ロスラーダ	22,143	5,597	-	-
SeAZ	12,952	11,338	4,902	578 (-75.6)
その他	571	1,027	1,131	293 (-12.8)
合 計	911,037	897,435	834,712	427,350 (+7)

(出所) ASM ホールディング。

表2 外国車の生産台数

(単位: 台)

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年上半期 (カッコ内は前年 同期比増減率, %)
GAZ	90	9	-	-
AvtoTOR	16,219	39,853	106,368	55,445 (+33)
GM-AvtoVAZ	51,834	47,942	55,079	29,648 (+12)
TagAZ	42,451	48,397	71,050	55,221 (+118)
アフトフラモス	10,335	51,179	69,241	41,008 (+36)
フォード・ロシア	33,047	62,409	69,088	34,921 (-7)
Izh-Avto	3,751	24,213	49,347	20,262 (-23)
ZMA	-	4,567	21,678	18,351 (+27)
GM	-	273	5,679	16,278 (+646)
VW	-	-	1,198	20,406 (-)
トヨタ	-	-	-	1,512 (-)
ウラル自動車会社	-	60	40	-
Derway	-	-	947	2,986 (-)
AMUR	-	-	4,225	418 (-15)
合 計	157,727	278,902	453,940	296,456 (+45)

(注) (-) は前年同期の台数が0。

(出所) 表1におなじ。

まり、それらのモデルを中心に同社の生産台数が低下傾向にあることなどが考えられる。

外国車を生産しているメーカーの2008年上半期の数字をみると、TagAZ, AvtoTOR, ZMAの好調さが目立つ。TagAZの場合は、現代自

動車のアクセントの販売の好調さが、AvtoTOR の場合はシボレー（GM-DAT）のラセッティの売れ行きの好調さが、それぞれ大幅な増産を牽引したものと推測される。ZMA の場合は、フィアット Albea の生産が本格化したことが大幅な増産の原動力だと思われる。この3社のほか、ルノーのロガンを生産しているアフトフラモス、フォーカスを生産しているフォードのロシア工場、オペル・アストラなどを生産している GM のロシア工場も好調な販売を背景に生産量を順調に伸ばした。

第2節 販売動向

ロシアの新車市場は、大別して、1) 純国産車、2) 外国新車（国内でアセンブリーされる外国車＋輸入新車）、3) 輸入中古車の三つのカテゴリーによって構成される。2005～2008 年上半期のカテゴリー別の販売台数は表3のとおりであるが、純国産車と輸入中古車の販売台数はほぼ横ばいであるのに対し、外国新車の販売台数が急激に伸びており、そのことがロシアの乗用車市場の規模の拡大を牽引していることがわかる。とくに2006 年はその傾向が顕著で、純国産車も輸入中古車も販売台数が低下したのに対し、外国新車の販売台数の伸びは実に63%にも達した。2007 年以降も外国新車の販売は好調で、2007 年は前年比で約65%、2008 年上半期は約50%それぞれ増加した。市場関係者の間では、この傾向、すなわち外国新

表3 ロシアの乗用車市場の規模（台数ベース）

（単位：1,000 台）

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年上半期 (カッコ内は前年 同比増減率, %)
純国産車	841	800	765	380 (+27)
外国新車	614	1,000	1,645	1,075 (+50)
輸入中古車	320	260	380	190 (+27)
合計	1,775	2,060	2,790	1,645 (+41)

（出所）『エクスパート』誌（2007 年 2 月 12-18 ページ）、『プロフィール』誌（2007 年 7 月 23 日）、『RBK デイリー』紙（2008 年 1 月 23 日）および www.autonews.ru（2008 年 7 月 10 日閲覧）。

車の販売台数の増加という傾向が当面続くという見方が一般的となっていたが、2008年秋の世界的金融危機の影響を受け、同年9月以降、販売台数が鈍化する傾向が観察されはじめている。多くのメーカーにおいて、在庫が急増しており、2009年の販売は予想外に厳しいものとなるとの見方が優勢になりつつある。

ちなみに、日本車も外国新車の販売台数の伸びと歩調を合わせるような形で、つい最近まで、急激にその販売台数を伸ばしてきた。たとえば、2002年には3万台強に過ぎなかった販売台数が、2006年には30万台を突破し、2007年は50万台を突破した。この販売台数の急激な伸びが、日本の4メーカー（トヨタ、日産、スズキ、三菱）をしてロシアでの現地生産を決断させる要因の一つになったものと判断される。

第3節 純国産メーカーの現状と今後の展望

既述のとおり、純国産メーカーは外国メーカーの攻勢に苦戦を強いられ市場でのプレゼンスを低下させているが、現在、外資との提携を軸に生き残りの道を模索している。以下では、外資との提携の内容に力点を置きながら、主要な純国産メーカーの現状を紹介する。

1. AvtoVAZ（ヴォルガ自動車工場）

AvtoVAZはロシア最大の乗用車メーカーであるが、ロシアで2008年からユーロ3、2010年からはユーロ4が導入される関係で、主力モデルのLADAクラシックは2009年頃に、LADAサマラは2011年頃に生産が中止となる予定になっている（『ヴェードモスチ』紙、2007年5月28日）。その他の主力モデルであるKalinaおよび2110シリーズ（その後継モデルの「Priora」も含む）の市場での評価はそれほど高くなく、AvtoVAZが生き残るためには新モデルを早急に開発する必要がある。ただ、技術レベルの問題もあり、同社単独での開発は困難なので、外資との共同開発が当

初から想定されていた。共同開発のパートナー選びは難航していたが、2007年12月になって、ルノーとの提携が決まったとの発表が行われた。提携に関する契約は2008年2月末に締結されたが、その際に、ルノーがAvtoVAZの株式の25%プラス1株を約10億USドルで買収することなどが明らかにされた。この後、AvtoVAZとルノーとの協業は着実に進展しており、たとえば、2008年初夏にはルノーがAvtoVAZに複数の製造ライセンスを売却することで合意に達した。具体的には、ルノーのエンジンの製造ライセンスと、ルノーのプラットフォームをベースとする乗用車の製造ライセンスがAvtoVAZに売却されることが決定した。

2. ルースキエ・マシーヌ社（GAZ）

ルースキエ・マシーヌ社（デリパスカ率いるロシアの新興財閥「バーザブイ・エレメント」の傘下企業。以下、RM社）傘下のGAZ（ゴーリキー自動車工場）は2006年4月にクライスラーから、ミシガン工場（Sterling Heights）の設備一式とChrysler SebringとDodge Stratus（プラットフォーム「JR-41」）の製造ライセンスを取得した。GAZは、ニジニノヴゴロドの自社工場の敷地内への当該設備の移設作業を実施し、2008年6月より、工業アセンブリー措置といわれている部品の輸入関税上の特典を受けたいうえで、プラットフォーム「JR-41」をベースとするDセグメントのセダンの組立生産を開始した。このセダンは、ロシアではSiberという名称で販売され、小売販売価格は2万～2万5000USドルに設定される。生産目標は、2008年が1万2000台、2009年が4万5000台で、将来的には年産10万台をめざすとしている。

3. セヴェルスターリ・アフト（現 Sollers）

セヴェルスターリ・アフトはイタリアのフィアットとの間で、オフィシャル・ディストリビュータ契約のほか、ライセンス製造契約も締結しており、傘下のZMAで、2006年末からBセグメントのセダンAlbea（価格は1

万 2000USドル以上) の組立生産を開始している。その後、2007 年春にワンボックスカーの「Doblo」の組立生産も開始され、さらに、2008 年からはフィアットと対等出資で生産合弁企業を設立したうえで小型セダンの Linea の組立生産が開始されている。セヴェリスターリ・アフトは ZMA のほか、タタルスタン共和国のエラブガにも自動車工場を保有しており、フィアットの商用車 Ducato のライセンス製造を行っている。Ducato の当初の生産目標は年間 7 万 5000 台に設定されている。その後、2012 年までに設計生産能力の年産 10 万 5000 台を達成することが予定されている。そのほか、セヴェルスターリ・アフトは、おなじエラブガの工場で日本のいすゞの小型トラックの組立生産も行っている。

第4節 主要な外国車現地生産計画の概要と現状

1. フォード

フォード・ロシアは、レニングラード州のフセヴォロジスクに約 1 億 5000 万 USドルを投下してグリーンフィールド方式で建設された工場（敷地面積は約 26 ヘクタール、従業員数は操業開始当初は約 600 人だったが現在は管理部門を含め約 2200 人、労働者の平均給与は 2008 年夏時点で月額約 1000USドル）で、2002 年 7 月よりフォークス（C セグメント⁽²⁾のセダン）の組立生産を開始している。当初の設計生産能力は 2 交代制で年間 2 万 5000 台となっていた。しかし、売れ行きが好調で、大量のバックオーダーがかかっている関係で 2005 年頃から 3 交代制が導入され（土曜日の操業も行っていたようである）、同年の生産量は 3 万台を超えた。また、2005 年 5 月からは、先代のフォークスのほかに、新型フォークス（フォークス II）の組立生産も開始された（その準備のために、2005 年の年初の 1 カ月半、工場は操業を停止した）。その後、2005 年の後半あたりに設備拡充工事が実施されたようで、2006 年には 6 万 2409 台の新旧フォークスが生産された。さらにその後、設備の増強工事が再び実施され、年産能力は

2007年時点で7万2000台に達している（『ヴェードモスチ』紙，2007年7月11日）。同工場では，今後も設備の増強工事が継続され，2009年には年産能力が12万5000台に達する見込みとなっている（追加投資額は約1億USドル）。それにともない，2008年末から，フォーカスのほかにDセグメントのセダンのモンデオの組立生産も開始される予定となっている。なお，フォードの現地工場の部品の現地調達率は，外資主導の単独プロジェクト（合併企業を除く）のなかでは最も高いといわれているが，それでも2008年春時点で30%に達していなかった。しかも，これはフォーカスに限定した数字で，同時点では，モンデオの部品の現地調達の目処は全くたっていなかった。

2. アフトフラモス（ルノー）

1998年にルノーとモスクワ市の間に設立された合併企業で，現在はルノー側が株式の94.1%を保有している。設立後しばらくは現地生産の方針がなかなか決定せず，さまざまなモデルのSKDを試験的に行うという状態が続いていたが，2003年春に本格的な生産工場の建設がようやく決定した。そして，2005年春から，その新工場でロガンというBセグメントの低価格戦略車（ロシアでの販売価格は1万USドル以上）の組立生産が開始された。ロシアでは全般的にサイズの小さな車の売れ行きが悪いので，ロガンの市場での将来性を疑問視する声も一部に出ていたが，そのコストパフォーマンスの高さが評価されてか，同モデルは好調な売れ行きを示しており，2007年時点でその販売台数は約6万8000台に達していた（2005年は約1万台，2006年は約5万台）。現在の工場の設計生産能力は6万台／年であるが，3交代制を導入するなどして，2007年は6万9241台が生産された。ただ，アフトフラモス側は生産設備の増強なしでは，今後市場のニーズに対応できなくなるとの認識を有しており，現工場に隣接する場所に約28ヘクタールの土地（倒産したロシアの乗用車メーカ「モスクヴィッチ」が保有していた土地で，生産建屋付となっている）を確保し，約1億5000万USドルを投下して新しい生産設備を整備する予定となっ

いる。工事は2009年半ばに完成予定だが、完成後のアフトフラモスの年間生産能力は16万台に達すると見込まれている。設備増強後は、ロガンに次ぐ2番目のモデルの組立生産も開始されることになっているが、現時点では、Sanderо というロガンをベースとしたハッチバック車が有力視されている。

3. GM-AvtoVAZ

同社は2001年にGM、AvtoVAZ、EBRDの三者により設立された合併企業で（出資比率はGMとAvtoVAZが各41.5%、EBRDが17%）、2002年9月からトリヤッチのAvtoVAZに隣接する敷地に新設した工場（年間生産能力は約10万台）でSUV「シボレー NIVA」（AvtoVAZ側が開発したモデル）の組立生産を開始した。シボレー NIVA は、SUVとしては破格の安値を武器に市場で安定した人気を確保してきたが、相次ぐ値上げが災いして（発売当初は8000USドル以上だったものが、2007年初頭時点では1万3000USドル以上となっていた）、最近は市場での人気は下降気味となっている。このため、2005年の生産量は約5万台と、前年の5万8000台を大きく下回ってしまった。2006年に入ってから人気は低迷は続き、同年の販売台数は約4万1000台にとどまった。ただ、2007年以降はSUVに対する人気は全般的に高まったこともあって売れ行きがやや回復しており、2007年は前年比16%増の約4万8000台の販売を記録した。しかし、状況から判断して同モデルの組立生産ならびに販売台数が今後大幅に伸びる可能性は低く、現状維持もしくは漸増が精一杯かと思われる。

4. トヨタ

2005年春、トヨタはサンクトペテルブルグ市のシュシャーリ地区で現地生産を開始する意向を表明し、同年夏から工場の建設を開始した。工場への投資額は約1億5000万USドルとなっているが、そのうちの一部をEBRDが負担し、現地法人（名称は有限会社「Toyota Motor

Manufacturing Russia」) のシェアの 20% を獲得している。工場は 2007 年末に稼動を開始しており、当面は 1 交代制を採用し年間約 2 万台規模でカムリ (E セグメントのセダン。ロシアでの小売価格 3 万 US ドル以上の高級車) が組立生産される予定となっている。そして、3~4 年後には年産 5 万台 (2 交代制) を達成することが見込まれている。

5. 日産

トヨタに続き、日産もサンクトペテルブルグ北部のカメンカで現地生産を開始する意向を 2006 年春に表明した (敷地面積は 150 ヘクタールといわれている: 『ヴェードモスチ』紙, 2006 年 10 月 16 日)。投資額は 2 億 US ドルで、年間生産台数は最大で 5 万台を想定している。2007 年 7 月にすでに起工式が行われており (元請施工業者はトルコの Beta Tek), 2009 年上半期の完成が予定されている。現地生産車種は E セグメントのセダンのティアナと SUV の X-Trail であるが、いずれも、上記のトヨタのカムリ同様、小売価格が 3 万 US ドル以上の高級車である。

6. スズキ

スズキおよび同社の車のロシアでの輸入販売を担当している伊藤忠商事は、トヨタや日産同様に、工業アセンブリー措置と呼ばれている部品の輸入関税上の特典措置を受けたうえで現地生産を開始する意向を 2007 年 6 月に発表した。工場は、トヨタや GM の現地工場と同様に、サンクトペテルブルグのシュシャーリ地区に建設される予定となっている。ただ、一部情報によれば、泥炭の処理問題に関する指摘がサンクトペテルブルグ市政府の方からあり、着工が遅れる可能性が出てきているといわれている (『RBK デイリー』紙, 2008 年 8 月 6 日)。

7. VW

2006年5月にVWは、モスクワの南西約160キロメートルのところに位置するカルーガ州の工業団地「グラブツェヴォ」に現地工場を建設するとの発表を行なった。VWのために確保された土地の総面積は実に800ヘクタールで、自動車工場のほか、将来的にはエンジン工場およびその他の部品工場の建設も視野に入れた壮大なプロジェクトとなっている。投資総額は最終的には10億ユーロを超えると目されているが、そのうちの7億5000万ユーロは、EBRDが中心となり形成される銀行団からの融資（シンジケートローン）で賄われる予定となっている。

2006年秋時点では、Poloのプラットフォームを利用したロシア市場用のセダン（小売価格は1万ユーロ未満に設定される予定）、Passat, Skoda Octavia, Skoda Fabiaの4モデルが現地工場で組立生産されると発表されていたが、2007年8月になり、それら4モデルのほかに、Octaviaとプラットフォームを共有するJettaおよびTiguanの2モデルも現地生産されとの発表が行われた（『ヴェードモスチ』紙、2007年8月24日）。塗装、溶接、組立ての3ラインを装備した自動車工場が完成するのは2009年だが、組立て用の建屋でOctaviaやPassatなどのSKDが2007年10月から開始されている。自動車工場の生産台数は最終的には15万台に達することが見込まれている。

8. GM

GMは、サンクトペテルブルグのシュシャーリ地区に自社工場を建設し（敷地面積は94ヘクタール）、2008年秋より現地生産を開始することを2006年春に発表した。当初の予定ではこの工場の年産能力は4万台に設定されていたが、2007年3月半ばに、7万台に上方修正するとの発表が行われた（『ヴェードモスチ』紙、2007年3月15日）。また、現地工場の完成を待たず、2006年末から臨時建屋でシボレー・キャプティバ、オペル・アストラなどのSKDを開始することも同時に発表された。2008年秋に現

地工場が完成した後は、臨時建屋でのSKDは中止され、キャプティバ、アストラなどのほか、新型ラセッティの組立生産が現地工場で開始されることになっている。

9. プジョー・シトロエンと三菱自動車

2007年6月のサンクトペテルブルグ国際フォーラムの際に、プジョー・シトロエン（以下、PSA）の幹部はロシアに現地工場を建設する意向を表明した。その後、工場建設候補地の絞り込み作業が開始され、2008年1月末にカルーガ州が選ばれたとの発表が行われた。さらにその後、当該のプロジェクトに日本の三菱自動車も参加することが判明した。一部情報によれば、プロジェクトの総額は4億7000万ユーロで、出資比率はPSAが70%、三菱側が30%とされている（『RBK デイリー』紙、2008年6月11日）。工場は2011年に稼動開始予定で、当面の生産目標は年産16万台に設定されている。うち11万台はPSAのセダンで、残り5万台はSUVとなる見込みである。SUV5万台のうち、2万5000台は三菱車になるとみられている。また、残り2万5000台も三菱が提供するプラットフォームをベースとしたSUVになるとみられている。

第5節 外資系部品メーカーの動き

上に列挙した外資による現地生産プロジェクトは、そのほとんどが、部品の7割以上を輸入し、ロシア国内では比較的簡単な加工（塗装、溶接、組立て）だけを行うことを想定している。このため、大量の工作機械をはじめとする設備機械需要は見込めない可能性が高い。完成車メーカーに限定すれば、むしろ、新工場の建設もしくは大規模な設備更新を計画しているAvtoVAZなどのロシア資本のメーカーの方が、工作機械の納入のチャンスが高いかもしれない。

さらに、上記の外資系完成車メーカーの進出にともない、大挙して外資系

の部品メーカーがロシアでの現地生産に踏み切るとの期待もあったが、今のところ外資系部品メーカーの動きはやや鈍くなっており、積極的な動きを示しているのは、マグナ・インターナショナル、シーメンス、Stadco, Faurecia, Tenneco などの少数の企業に限定されている。日本の部品メーカーも例外ではなく、全般的にロシア市場に対し慎重な見方をしているところが多い。たとえば、「日本の完成車メーカーの現地生産の台数が一桁少ない。これでは、追隨して進出するというわけにはいかない」との意見を述べる関係者も少なくない。実際、現在、ロシアで現地生産を行っている、あるいは、今後現地生産を行う意向を表明している日系部品メーカー5社のなかで（筆者が把握している範囲での数字であり、実際にはもっと多い可能性もある）、日本の完成車メーカーに追隨する形で進出するのはトヨタ紡織1社のみである。残りの4社はいずれも、日本の完成車メーカーのみならず、日本以外の外国メーカーやロシア資本のメーカーへの製品納入を視野に入れている。それらの部品メーカーの具体的な動きを以下で紹介しておく。

旭硝子（AGC）傘下のボール・ガラス工場は現在、アフトラモス（ルノー）やフォードなどにサイドおよびフロントガラスなどを納入している。同工場では2007年1月から2番目の製造ラインの稼働が開始されており、自動車用の板ガラスの生産能力も増強された。このため、同工場では、今後、販路を拡大し、ルノー、フォードなど以外の外資系自動車メーカーの現地工場や AvtoVAZ にも製品を納入することを検討しているようである（『ヴェードモスチ』紙、2007年1月16日）。

2007年6月に、日本のティラド（旧東洋ラジエータ）が、ロシアのバーザビエlement社傘下のRM社との間にラジエータの生産合併企業を設立することで合意に達したことが判明した。合併工場はRM社傘下のGAZの近くに建設される予定で、総工費は約3000万USドルと見積もられている（『ヴェードモスチ』紙、2007年6月25日）。生産開始は2008年末で、当初の生産目標は60万個だが、最終的には年産300万個も視野に入っている。生産に必要なアルミニウムはRM社とおなじバーザビエlement傘下のルサルからの供給を受ける予定になっているほか、生産されるラジエータも当面は主としてGAZをはじめとするRM社傘下の

複数の自動車工場に納入される予定となっている。ただ、将来的には日系自動車メーカの現地工場への納入も視野に入ってくるものと推測される。

大同メタルは2007年夏に、セヴェルスターリ・アフトの子会社である「ZMZ・スベリ軸受け」の株式100%を買収することを発表した。「ZMZ・スベリ軸受け」社は、自動車エンジン用の軸受けとアルミバイメタル（軸受材料）の製造企業で、深い生産関係を有するザボルジスキー・エンジン工場（ZMZ）のほか、AvtoVAZ, GM-AvtoVAZ, UAZ, メリトポリスク・エンジン工場などに製品を納入している。2005年の「ZMZ・スベリ軸受け」社の売上高は4億6500万ルーブル、純利は586万ルーブルとなっている（『ヴェードモスチ』紙、2007年4月23日）。

IHIはロシアのトラックメーカのZILと合弁企業を設立し、今後、自動車用のプレス部品の生産を開始する予定となっている。2007年11月14日付けの『RBK デイリー』紙によれば、合弁企業で生産されるプレス部品はルノーの工場（アフトフラモス）に納入される予定だが、将来的には、日産やトヨタの工場への納入も視野に入っているとのことである。

まとめ

ロシアの自動車分野において資本財への需要が高まる可能性が存在するのは事実だが、その可能性が具現化される時期は当初予想していたよりも先のことになりそうである。2008年秋以降の世界的経済危機の影響が予想以上に大きく、純国産メーカを中心に各自動車メーカの設備投資が著しく減退しているからである。たとえば、純国産最大手のAvtoVAZでは資金繰りが悪化しており、大規模な設備投資が行える状態ではない。ルノーから提供されたプラットフォームをベースとした新車の開発・量産の開始時期も事実上未定の状態となっている。したがって、それにとまなう資本財に対する需要の高まりの時期を予測することも現時点では不可能となっている。

さらに、外資系メーカの現地工場に目を転じれば、2008年秋のリーマ

ンショック以降、一部の例外を除き、ほとんどの現地工場が販売不振を背景とする生産の縮小を余儀なくされている。その結果、日系をはじめとする外資系の部品メーカーのロシア市場への対応ぶりが以前にも増して慎重となっており、当面は、日系をはじめとする外資系部品メーカーのロシア進出にともなう資本財需要の高まりを期待することは困難となっている。

ただ、これはあくまで需要が先送りされたことを意味し、需要の高まりの可能性が消えたことを意味するものではない。たとえば、ロシア政府はAvtoVAZに対し巨額の財政支援を行うことを決定しており、将来的にはAvtoVAZの財務状況が改善され、同社の設備投資意欲が急激に高まる可能性も排除できない。また、現地生産を行っている外資系メーカーはいずれも部品の現地調達率を高めることを主要課題として掲げており、ロシア市場での販売・生産が回復すれば、関係の深い外資系部品メーカーに対しロシアへの進出を積極的に働きかけることになるであろう。そうなれば、それらの外資系部品メーカーを起点とする資本財需要が高まる可能性が考えられる。ロシアの自動車産業は、2008年秋のリーマンショック以降、最悪の状態に陥っているといっても過言ではないが、その潜在能力は高く、中・長期的には日本の資本財の売り先として十分に期待できるので、目先の状況に惑わされない中・長期的な視野にたったアプローチが必要だと判断される。

[付録：主な合弁企業およびロシア資本企業による主なライセンス製造プロジェクト]

〈合弁企業〉

1. GM-AvtoVAZ（サマラ州トリヤッチ）
出資比率：GM と AvtoVAZ（ボルガ自動車工場）が各 41.61 %，
EBRD が 16.78%。
概要：サマラ州のトリヤッチで，シボレー NIVA という小型 SUV を
生産している。
2007 年の生産量は 5 万 5079 台。
2. アフトフラモス（モスクワ市）
出資比率：ルノーとモスクワ市の合弁企業。ルノー側が株式の 94.1 %
を保有。
概要：モスクワの工場（アフトフラモス）で低価格車「ロガン」の組
立生産に従事。2007 年の生産量は 6 万 9241 台。
3. セヴェルスターリ・アフトいすゞ（タタルスタン共和国エラブガ）
出資比率：セヴェルスターリ・アフト（現 Sollers）が 66%，いすゞが
29%，双日が 5%。
概要：エラブガの工場でいすゞのトラックの組立生産に従事。生産台
数は不明。
4. Fiat-Sollers
出資比率：フィアットとロシアのセヴェルスターリ・アフト（現
Sollers）の合弁企業。出資比率は不明。
概要：2009 年より，タタルスタン共和国でフィアットの乗用車（Linea）
の組立生産を本格的に開始する予定。

〈ライセンス製造〉

1. TagAZ（タガログ自動車工場：ロストフ州）
現代自動車のアクセント，ソナタ，サンタフェなどのライセンス製造
を実施。2007 年の生産量は 7 万 1050 台。
2. AvtoTOR（カリーニングラード州）

起亜, BMW, GM, GMDAT, Chery (中国車。2008 年春より生産中止) のライセンス製造に従事。2007 年の生産量は順に, 1 万 3288 台, 4521 台, 4156 台, 4 万 4401 台, 4 万 02 台 (合計で 10 万 6368 台)。

3. セヴェルスターリ・アフト (現 Sollers)

タタルスタン共和国で, 韓国の双竜自動車の SUV, フィアットの小型乗用車, 商用車の組立生産に従事している。2007 年の生産台数は, SUV と乗用車が 2 万 1678 台。Ducato の組立生産は 2008 年より開始され上半期の生産量は約 400 台。

4. IzhAvto (イジェフスク自動車工場: ウドムルト共和国)

起亜のスペクトラやソレントなどの組立生産に従事。2007 年の生産台数は 4 万 9347 台。

〔注〕

- (1) ヨーロッパ統一の排出ガス規制基準のこと。自動車を製造するメーカーに義務付けられている。ヨーロッパでは, 1992 年代にユーロ 1, 1996 年ユーロ 2, 2001 年ユーロ 3, 2005 年ユーロ 4 と段階的に強化され, 2011 年よりユーロ 5 が導入される予定となっている。ロシアは, 2008 年時点でユーロ 3 の段階にある。今後の予定としては, ロシアでは 2010 年にユーロ 4, 2014 年にユーロ 5 が導入される見込みとなっている。
- (2) ここでいうセグメントとは, ヨーロッパ市場で採用されている, ボディサイズとボディタイプを目安にした乗用車のクラス分けのことである。全長 3.50m の車が A セグメントに識別される。以下, 3.85m:B, 4.30m:C, 4.70m:D, 5.00m 以内:E, 5.00m 以上:F, スポーツカー:G, オープンカー:H, SUV:I, バン:K, ミニバン:MPV となっている。ただ, これはあくまで目安のようで, ロシアでは全長 4.1m 程度の車でも C セグメントの車とされるケースも見受けられる。

