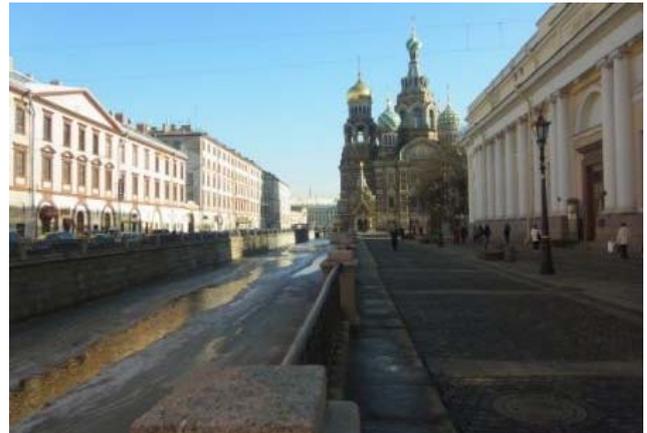


一般調査報告書

ロシアビジネス環境調査報告（後編）

パリ産業情報センターは、県内企業の欧州進出のサポートを業務として活動をしていりますが、このたび4月15日からの4日間において、ロシア連邦のモスクワ及びサンクトペテルブルクを訪問し、当地において県内企業進出のフィジビリティスタディを目的とした調査を実施しました。



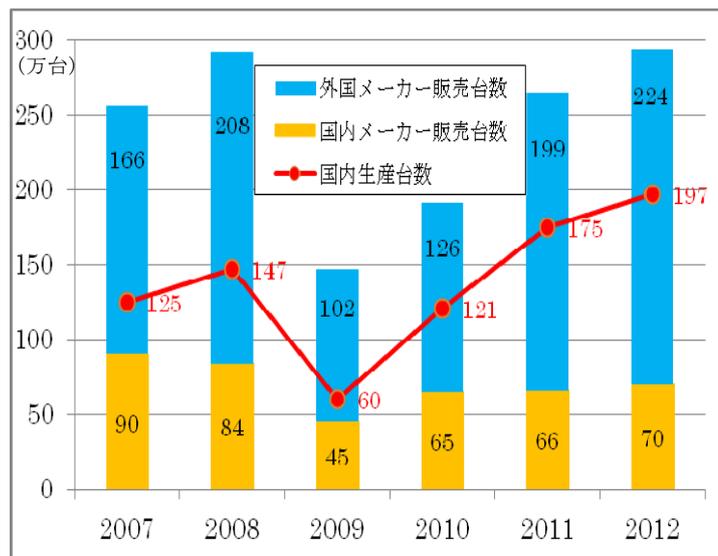
港町サンクトペテルブルクの凍った運河

今回は、ロシアの概況やモスクワにおけるビジネス環境を報告したところですが、今回は特に本県の主要産業である自動車産業にスポットを当てたいと思います。ロシアにおける自動車需要や各自動車メーカーの動向のほか、トヨタサンクトペテルブルク工場を訪問してのヒアリング調査について報告します。

〈ロシアにおける自動車販売・生産台数〉

最初に、ロシアにおける乗用車及び小型商用車の販売及び生産台数についてのグラフをご覧ください。

販売台数は2005年では130万台だったのですが、景気拡大に伴い、2008年には292万台に達しました。その後リーマンショックの影響により2009年には147万台となりましたが、その後は予想を大きく上回る回復を遂げ、昨年には過去最高の294万台となりました。今後、伸び率は鈍化するものの、300万台の販売市場に成長すると思われます。さらに、注目すべき点としては、国内メーカーの販売台数が減少しつつあるのに対し、外国メーカーの販売台数の伸びが顕著であることです。



乗用車及び小型商用車の販売台数及び国内生産台数
(AEB(欧州ビジネス協会)資料から作成)

一方、国内生産台数についても、販売台数に比例した形で伸び続けており、2012年の生産台数は過去最大の197万台となりました。今年は200万台以上の生産が確実なものと思われます。

各自動車メーカーのブランド別の販売状況を見ると、1位はルノー・日産アライアンス傘下の国内メーカーAvtoVAZ社のラーダとなっていますが、昨年比では7%の減となっています。同じく国内メーカーのガズ社やウアズ社も販売台数は微増であり、ロシア国民の国内ブランドに対する評価が相対的に低下しているものと思われます。

一方、外国自動車メーカーの販売は好調であり、特にVW・BMW・ベンツ・アウディ等のドイツ勢が躍進しています。

なお、日本のブランドでは、トヨタが前年比28%の増加となったほか、ホンダ・マツダ・日産も好調なのですが、販売台数においては、日本メーカーよりも、起亜や現代などの韓国メーカーのブランドが優勢となっています。

ブランド名	2011	2012	
	台数	台数	前年比
1 ラーダ	578 387	537 625	△ 7.0
2 シボレー	173 484	205 042	18.2
3 ルノー	154 734	189 852	22.7
4 起亜	152 873	187 330	22.5
5 現代	163 447	174 286	6.6
6 VW	118 003	164 702	39.6
7 日産	138 827	153 747	10.7
8 トヨタ	119 505	153 047	28.1
9 フォード	118 031	130 809	10.8
10 シュコダ(VW)	74 074	99 062	33.7
11 ガズ	90 034	90 247	0.2
12 大宇	92 778	88 232	△ 4.9
13 オペル	67 555	81 242	20.3
14 三菱	74 166	74 294	0.2
15 ウアズ	57 148	60 653	6.1
16 マツダ	39 718	44 443	11.9
17 プジョー	44 304	44 420	0.3
18 BMW	28 165	37 515	33.2
19 ルセデス・ベンツ	29 058	37 436	28.8
20 アウディ	23 250	33 512	44.1
21 シトロエン	27 638	32 859	18.9
22 スズキ	35 469	32 684	△ 7.9
23 双竜	22 692	31 198	37.5
24 ホンダ	19 101	21 512	12.6
合計	2 553 803	2 935 111	14.9

国内乗用車・小型商用車販売台数(ブランド別)(AEB資料より作成)

＜ロシアにおける自動車製造拠点＞

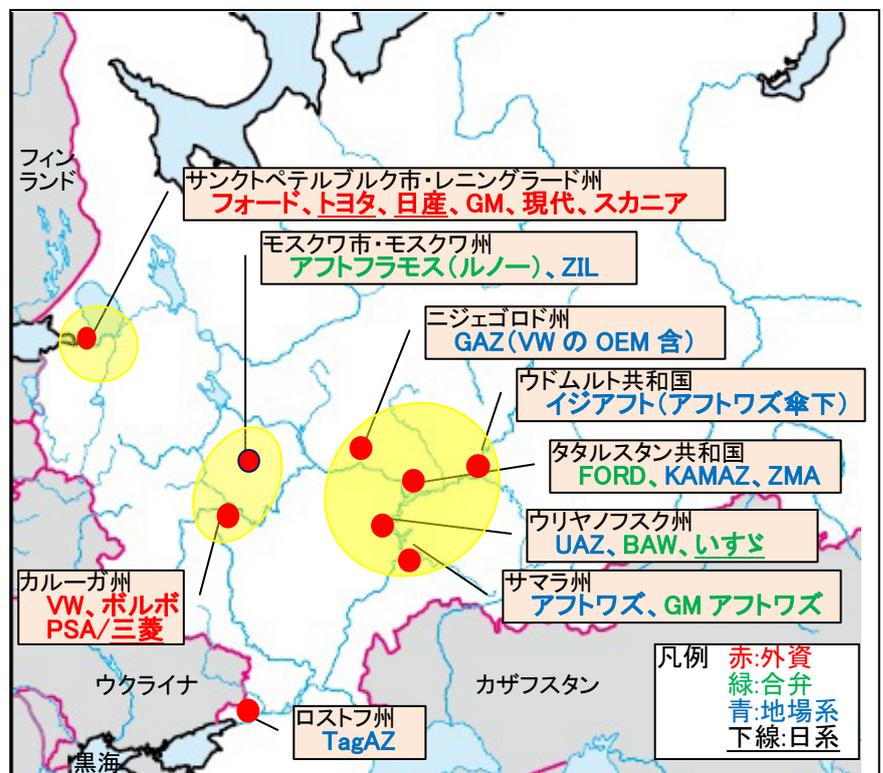
ロシア国内の自動車製造拠点は、モスクワ近郊のほか、前回の報告でもお示ししたとおり、内陸水運の重要幹線であるヴォルカ川流域の地域に立地しています。

また、特筆すべき点としては、サンクトペテルブルク周辺に6社もの外資系自動車メーカーが工場を立地していることです。

旧ロシア帝国の首都で、今はロシアでモスクワに次ぐ第二の都市である港湾工業都市サンクトペテルブルクにおいて、自動車製造拠点が集中している状況となっています。

なお、最近ではこのほかに、

極東のウラジオストク市において、マツダがロシア自動車ソラーズと合弁会社を設立し、昨年10月からCX-5の組立を開始しただけでなく、今年2月にはソラーズと三井物産の合弁会社がトヨタのランドクルーザーの受託生産を開始しています。



ロシア国内組立メーカーの立地状況(各社報道を抜粋して作成)

<トヨタサントペテルブルグ工場訪問>

ロシアにおける自動車製造拠点の現状や、労働力状況について調査するため、サントペテルブルク郊外の Toyota Motor Manufacturing Russia（以下「TMMR」と記載）の原田総務部長にお話を伺いました。この工場は2007年12月に生産を開始した、従業員1650名の2直体制（2012導入）工場です。今年の生産計画では年間36,200台のカムリを生産予定です。



トヨタの海外生産拠点は、各国内生産拠点からの出身者で占められており、フランスのバランシエヌ工場は高丘工場からの出身でしたが、サントペテルブルク工場は元町工場からの出身ということでした（実際、国内でカムリは堤工場で製造）。

最初に労働環境についてお話を伺いましたが、従業員の平均年齢は28歳と若く、場内での班長と言われる主任クラスにおいても入社3年以内の方が3分の1を占めていますが、従業員の質は高く、TMMRにおいてもロシア人幹部クラスが増えているとのことでした。TMMRでは、生産台数を増加させるため、今年600名もの従業員を新規採用したほか、そのための通勤用駐車場の確保や19もの通勤ルートの専用バス（自家用車のない若者も多いとのこと）を増加させたのですが、従業員の退社率は20%程度もあるとのことでした。

サントペテルブルクには各自動車製造拠点が集中しており、当地での現状の失業率は1%とのことでした。従って、労働力が不足している状態であり、サントペテルブルクについても極東を含む地方からの人口流入が多いのですが、インフレによる物価上昇率も年間6.7%と高くなっており、特に住居費が高額なことからも、労働者にとっては生活が困難となる事例もあるようです。

更に、製造するカムリの部品調達に関してですが、ロシア国内での部品調達率は10%未満と少なく、シートやガラス、バッテリー等29点に限られているとのことでした。トヨタは欧州にも生産拠点がありますが、カムリは欧州では販売していないことから、欧州からの調達はワイヤーハーネスなど10点程度と少なく、北米からの調達（ドライブシャフトなど18点）の他は、殆どが日本からの調達となっています。日本から船便（46日）及びシベリア鉄道（34日）を経由した部品で、ここで最終組立てを実施している状況です。

トヨタは将来的に各海外製造拠点を各地域で自立させていく方向であり、TMMRにおいても国内調達率を30%にしていくことや、地理的に近い欧州からの調達を増加させたい意向ですが、ロシア国内における部品産業の基盤は未だ脆弱であり、部品の材料となる化学産業もあまり育っていないことから、まだ相当の時間が必要とのことでした。

県内企業進出についても、トヨタとしては協力していきたいところだが、現時点では生産台数が少ない状況であり、ロシアへのビジネス進出は相当の覚悟が必要であり、材料調達や労働力確保の点からも問題点が多いとのことでした。

進出する際の一例としては、例えば、商社との連携による進出や、中小企業のコンソーシアムによる進出といった方法が考えられるとのことでしたが、進出の際には、トヨタ1社だけでなく、各自動車メーカー全てを視野に入れるべきだと思いました。

〈工場内の様子〉

次に工場内を見学する機会をいただいたのですが、TMMR では、ボディ外側の溶接や塗装と最終組立を実施しています。2014 年にはプレス工程や、バンパーやインパネ等内装の成形作業も実施する予定です。

工場に入ってみると、日本のトヨタの工場と比べ、スペース自体がゆったりとした印象を受けました。お話では、高丘工場では製造されるベルトコンベヤー上の自動車が 1 スポットで 50 秒程度であるのに対し、TMMR では 5 分程度とのことでした。

従って、日本と比べて作業数が 50 作業と格段に多いこととなります。製造のオートメーション化が比較的少なく、従業員の手作業による製造の印象を受けましたが、その分従業員は相当のスキルを習得する必要があり、その能力は高いことを感じました。また、フランスの工場と同様に、女性従業員の割合が比較的高く、ものづくりに真摯であり、かつ明るい雰囲気を感じたところでした。

また、TMMR においても QC サークルなどの「KAIZEN」活動や、月間表彰制度等も積極的に取り入れられており、ここロシアにおいてもトヨタのものづくりにおけるスピリッツが十分に活かされているものと思われました。

また、TMMR では部品調達のスパンがかなり長く、冬期における物流ストップの可能性もあることから、部品のストックヤードが相当のスペースを占めています。海外生産拠点ではこのような状況になるのも当然と思われそうですが、サプライヤーの進出次第でこのスペースも縮小していくことと思われました。

〈各社の国内製造予定〉

TMMR としては、現時点では生産台数の増加や車種の増加については現時点では考えていないとのことでした。しかし、サントペテルブルクにある主要自動車メーカーの生産状況を見ると、GM 社やフォード社のほか、2011 年に稼働した現代自動車の生産台数は比較的大きな規模となっているのが分かります。

社名	製造開始	生産台数	計画台数	備考
Ford	2002	125,000	-	
トヨタ	2007	36,200	50,000	当面の目標 5 万台、カムリ
G M	2008	98,000	230,000	2015 計画台数、Forcus、Mondeo
日産	2009	50,000	100,000	2014 計画台数、ティアナ・X-trail
現代	2011	105,000	150,000	年間生産能力

サントペテルブルク主要自動車メーカーの生産計画(各社報道を抜粋)

特に、GM 社は 2015 年に生産台数を現行の 9 万 8 千台から 23 万台に増加させる計画を発表していますし、5 月 21 日には日産が、サントペテルブルクでの生産台数を 2014 年までに倍増する計画を発表したばかりです。

各自動車メーカーのロシア国内での部品調達率は不明ですが、サプライヤーサイドの視点から見ると、このような 1 箇所に自動車製造メーカーが数社進出しており、増産計画を発表している状況は、進出を判断する際には好条件なものと思われそうです。

なお、この他に、GM 社が GAZ 社との間でシボレーの受託生産について合意したほか、日産は、ロシア最大手 AvtoVAZ 社がロシア中部トリアッティに保有する工場を利用し、「ダットサン」ブランドの生産を開始する計画を明らかにしており、ロシア国内メーカーの受託生産という動きも今後は増加するものと思われそうです。

〈今後の販売台数見込み〉

前述したとおり、ロシアの自動車販売台数は294万台であり、今後その伸び率は鈍化はするものの、今後は300万台の自動車市場となる見込みです。

右表は国別自動車保有台数ですが、ロシアの小型自動車保有台数は4千万台を超えており、世界で6番目に多くなっています。しかし、千人あたりの保有台数で見ると300台にも満たない状況であり、他のいわゆる先進国と比較しても保有率は半分程度となっています。

従って、国内の潜在的な購入力は相当残っており、長期的な観点からも、ロシアにおける自動車市場は今後も十分に大きなものと思われます。なお、この表においては中国での自動車保有率は圧倒的に少ないのですが、前回に報告したとおり、ロシアの平均国民所得が他のBRICs諸国と比べ相当高いことから、ロシアにおける自動車の購入層が比較的多いものと思われます。

ロシアの自動車市場は、発展の余地の大きなマーケットであるのは間違いないと思われます。現在は外国メーカーの自動車販売は伸びており、日本メーカーにとっても追い風となっていますが、これも石油価格の上昇に伴い、ロシアにおける景気が上昇しているからこそであり、自動車の購入者層の更なる増加が望まれるところです。

反面、TMMRからは、ロシアにおけるビジネス進出について、厳しいご意見をいただきました。それでも、ロシアにおける自動車製造台数は今後も更なる上昇を続ける見込みであり、サプライヤーとして参入する余地は十分にあるものと思われます。前回の報告でも述べたとおり、モスクワにおいて、現地関係機関と連携しながらのフィージビリティスタディを十分に行った上で、商社や他社と連携してのビジネス進出といったことも考えられるのではないかとと思われます。その際には、是非当方としても、企業の皆様に対し、調査や関係機関との調整などにおいてサポートさせていただければと存じます。

パリ産業情報センターとしては、今後も県内企業の海外進出をサポートするとともに、進出対象国のビジネス環境を調査し、迅速かつタイムリーに情報発信してまいります。

国名	乗用車	商用車	四輪車計	保有台数 (千人あたり)
米国	118 946 744	120 865 240	239 811 984	772,6
中国	34 430 000	43 590 000	78 020 000	57,8
日本	58 347 387	17 014 489	75 361 876	595,6
ドイツ	42 301 563	2 959 625	45 261 188	549,9
イタリア	36 751 311	4 898 566	41 649 877	687,8
ロシア	34 797 488	6 427 425	41 224 913	288,4
フランス	31 300 000	6 444 000	37 744 000	601,1
英国	31 258 197	4 220 455	35 478 652	571,9
その他	319 613 529	102 579 401	422 192 930	90,5
合計	707 764 219	308 999 201	1 016 763 420	148,2

世界の小型自動車の保有状況(日本自動車工業会「世界自動車統計年報2012」より抜粋)