

マツダ、トヨタ、日本通運、TAU シベリア鉄道と 極東の自動車生産

シベリア鉄道の輸送ルートとしての注目が高まるなか、日本の自動車メーカーによる極東での生産がいよいよはじまる。



物流拠点になった 中朝国境近くの港

ウラジオストクから自動車で日本海沿いを南東に向かって走っていると、同じ方向に走る変わった形の貨物列車が目に入った。出発してから約4時間、ウラジオストクから約250キロ。中国と北朝鮮の国境が100キロ圏内に入る。港を望む丘からは一面にびっしりと自動車が見え、その自動車の列を切り分けるようにして、先ほど通り過ぎて行ったのと同じ形の貨物列車が止まっていた。

これは自動車を運ぶ専用の貨車で、1両に10台の自動車を積み込むことができる。この専用貨車を30両連結して1編成とする「ブロックトレイン」という形に仕立てられる。ザルビノ港か

らシベリア鉄道を使い、モスクワなどに向けて出荷されていく。
2008年、マツダは自動車メーカーとして初めてシベリア鉄道を定期輸送用に利用開始。現在、ザルビノ港には1200台積みの船で2回ほど完成車を運んでいる。
マツダでは、広島工場、山口県防府工場からモスクワまで運ぶ場合、船舶だと約1.5カ月かかるが、シベリア鉄道を使えば0.5カ月。自動車メーカーにとってシベリア鉄道を使うメリットは、このスピードの速さにある。基本的に生産量は生産の1カ月前に決められるため、需要に合わせた生産計画を立てる上で輸送期間が1カ月短縮できるメリットは大きい。

港に並んでいる新車のほとんどは、マツダの自動車だ。港を訪れたときには、ちよとと岸壁に船がとまっており、次々と白い乗用車が搬出されていた。マツダの自動車だと思っカメラの望遠レンズを覗いて見ると、トヨタ自動車のエンブレムが見えていた。トヨタも、ザルビノの港を使用しているとは知らなかった。
ザルビノ港を管理するワレリー・ピポバロフ社長は「トヨタ車がテスト輸送で308台、今日初めて入りました」と教えてくれた。トヨタについては来年1月から本格的に輸送を開始する予定

定で、すでに専用貨車を2000台発注しているという。
今やザルビノ港で扱う自動車は、スバル、三菱、現代、起亜にまで増えており、ピポバロフ社長は「現在のザルビノ港の輸送能力は月間3000台ですが、近い将来6000台にまで増強したい」と意気込む。

再び注目が高まる シベリア鉄道

物流企業もシベリア鉄道に注目している。日本通運は6月、ウラジオストクに営業所を開設した。シベリア鉄道を利用する輸送について、日本通運海外企画部長の相澤卓哉氏は「ロシア向けに貨物を輸送する荷主に向けて提

供するオプションの一つです」と説明する。日本から見るとロシア西部向けの輸出については、メインの欧州経由の船便に対して、シベリア鉄道はあくまでサブ的な位置付けではある。
ただ、ロシアの西側では、サンクトペテルブルクで自動車を生産する日系メーカーが増えているほか、モスクワは消費市場として成長を続けているなど、日系企業の動きも活発化している。そのため、日本や中国で生産した部材をシベリア鉄道経由でロシア西部に運ぶ荷主も出てきており、こうした荷主のサポートをウラジオストク営業所が担うことになる。

欧州向け輸送のシベリア鉄道利用は、1970〜80年代には一般的な輸送ル

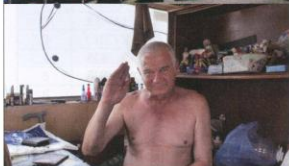
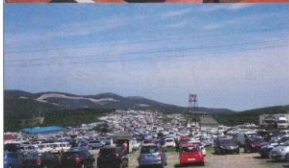
ートだった。その後、船の大型化が進み海上運賃のほうが圧倒的に安くなることで、90年代には日本からはシベリア鉄道を使う荷がなくなった。
一方で、韓国は釜山港からナホトカ・ポストヌイ港にコンテナを運ぶことで、中国は新疆ウイグル自治区、カザフスタンを経由して、それぞれシベリア鉄道に接続するという輸送ルートが積極的に利用している。

排除される 日本の中古自動車

ミャンマー・ヤンゴン市と同じく、ウラジオストク市内は日本の中古自動車で溢れかえっていた。異なるのは、ヤンゴンでは80年代の古い車種が圧倒的に多いが、ウラジオストクでは多くの新しい車種であることだ。日本と近いこともあって、中古車輸入はソ連崩

壊後のウラジオストク経済を支えてきた。しかし、中古車業者は、いま廃業の危機に直面している。
ウラジオストクには「グリーンコーナー」と呼ばれる青空中古車市場がある。訪ねてみると、なかなか丘に1000台は優に超す中古車が並んでいる。しかも、車種の多くは2000年代と新しい。
7月の終わり、天気は晴れ上がり、気温は30度を越えていた。止めてある中古車の列を縫って丘を登っていると、上半身裸の男性が手を振りながら大きな声で「イズイボーニイ?（日本から来たのか）」と声をかけてくれた。掘り立て小屋ならぬ、事務所に入ってもらうと、空気が乾燥しているせいもあると、壁には日本の自動車メーカーのエンブレムが刻まれた鍵が10本以上かかっていた。

男性の名前はアレクサンドル・シクレエフさん(63歳)。元海軍将校だという。グリーンコーナーの造成にも携わるなど、この業界のベテランだ。日本にも何度も行ったことがあるという。「昨日も2台、日本車が売れたよ。ここ数日で15台になるかな」と、上機嫌な様子だ。ところが、「最盛期のころは車がいついばいで通る隙間もなかった。



自動車専用運ぶための貨物列車。ザルビノ港のワレリー・ピポバロフ社長。ウラジオストクにある中古車市場「グリーンコーナー」。中古車販売業者のアレクサンドル・シクレエフさん。古賀氏(右から2人目)をはじめとしたTAUウラジオストク支社の従業員



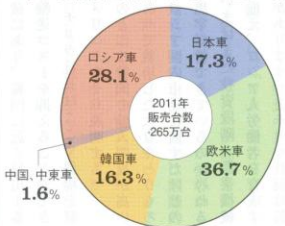
マツダソラーズの河野智弘氏。マツダとソラーズが合併で生産する工場の社屋。専用の鉄道引込み線のほか、コンテナヤードも整備されている

ロシア自動車ブランド別販売実績 (2012年上期)

	ブランド	台数	前年同期比
1	LADA	250732	-14%
2	RENAULT	95579	29%
3	CHEVROLET	95534	17%
4	起亜	90997	25%
5	現代	89243	21%
6	VW	81050	78%
7	日産	79494	34%
8	トヨタ	76809	33%
9	FORD	63350	18%
10	SKODA	45982	41%
11	大宇	41446	-8%
12
13	三菱	32217	-8%
14	マツダ	24605	44%
16	スズキ	17546	-3%
20	MERCEDES-BENZ	16702	28%
21	BMW	16657	33%
23	双竜	14877	63%
25	ホンダ	9634	1%
30	スバル	7059	22%
31	レクサス	6737	-7%
35	インフィニティ	4888	53%

(出所) AEB

ロシアで拮抗する日韓のシェア (2011年)



(出所) ウェッジ作成

生産するのは新型SUV「CX-15」。「マツダ6 (日本名アテンザ)」と、合弁相手のロシア・ソラーズ社の1車種で、スタート時は年間5万台、将来は同7万台まで生産を増強する。従業員は数百名を新たに雇用する。同工場は、溶接や塗装工程の追加も可能で、将来さらに大規模な雇用拡大が見込まれる。モクスワ社でロシア市場を3年間経験し、8月からウラジオストクで勤務することになったマツダソラーズマックスファクトリンググループSCFOの河野智弘氏は、「ロシア市場で販売をはじめて6年。マツダ3 (日本名アクセラ) ファンクラブができるなど、ブランドが大きく浸透してきました」と、手応えをつかんだという。

台ではあるが、前年比50%増と右肩上がりで伸びている。河野氏によれば、日本車としての質の高さを評価してくれて、そのこともさることながら、性能やデザイン面でのマツダのスポーティイメージが受けているという。ウラジオストク郊外にあるマツダのディーラーを訪ねても、好調ぶりがかかかえる。ロシア人の男性従業員は「特にCX-15は好調で、予約待ちの状態です」と嬉しそうに話してくれた。

現地生産に向けて急ピッチで進む準備

マツダ車を生産するソラーズの工場を訪れたのは7月の最終日。8月からは製造装置を搬入するため、工場内には撮影は禁止。場内には「KAZEN」と書かれたポスターがいくつも貼られていた。同じ工場内では、すでに韓国・双竜車の生産が行われている。広報のワラー・ナスイリ氏によれば、「生産現場では、トヨタのかんばん方式を採用し、5S、6S活動を実践しています。現在670人、2交代制で生産を行っており、今年の生産台数は3万2000台になる予定だ」と話した。この工場のすぐそばでは、トヨタ車の生産に向けて建屋の建設が進んでいる。三井物産とソラーズの合弁会社、ソラーズ・ブッサンにトヨタが部品供給を行い、そこで生産されたランドクルーザープラドを買取り、トヨタのディーラー網を通じてロシア国内で販売する。月間1000台程度の生産を予定しており、今年末から年明けにもスター

トする。トヨタ自動車グループバルコミニュニケーション室長の桐本慶祐氏は、「ロシア政府肝煎りの極大開発に絡んで、『政府の積極姿勢がウラジオストクでのトヨタ車の生産を決めた要因の一つになりました』と話す。ウラジオストクで生産すれば、部品の輸入の関税の低減、シベリア鉄道による輸送費の削減など政府からのバックアップもある。マツダ、トヨタ共に現地生産された自動車の多くは、市場規模の大きなモスクワ方面に運ばれることになる。ただ、マツダソラーズの河野氏は「ロシア政府も極大開発に力を入れており、アジアの成長軌道に乗ることができれば市場として伸びるポテンシャルがあります」と期待を込める。

シベリア鉄道路線図



(出所) ウェッジ作成

9月1日で、俺たちの商売は終わってしまうよ」と、急に話が暗くなった。9月からは、自動車購入時に廃車料金を払う制度が施行される。これにより、中古車には最も高い料金が課せられ、国産の新車が最も低くなること予想されている。00年以降、ロシア政府は産業育成と雇用創出を図るため、海外の自動車メーカーの国内誘致を進めてきた。その一方で、中古自動車輸入の規制は強化した。09年には、年式や排気量別に中古車の関税が引き上げられた。シクレフさんによると「35万円(約88万円)の中古車に19万(約48万円)の関税がかかるようになった。円のレートも高くなっているし、お客が逃げる一方だ」という。関税の引き上げにより、日本からの中古車輸出も激減した。関税引き上げ前の08年は51万7456台だったが、09年には4万4649台にまで落ち込み、10年には少し回復して9万4499台となった。「メンテナンヌも簡単で、やっぱり自動車は右ハンドル(日本車)に限るよ」と、シクレフさんは91年に中古で購入したという愛車の日産・サファリを見せてくれた。「グリーンコーナリ」のことを教えてくれたT.A.U.(本社・さいたま市)

「日本車の質」を高く評価してくれている市場をどうするか……今年秋、マツダはウラジオストクでノックダウン方式(主要部材を輸入し、組み立てる)による生産を開始する。極東で動きはじめた日本車メーカー

日本車の人気は、依然として高いことは分かったが、グリーンコーナリには現代や起亜も少なからずあった。ロシア国内の自動車シェアで見ると韓国勢と日本勢はほぼ拮抗している。ある日本企業の男性駐在員は、最近ロシア人の現地スタッフが韓国車を購入したと聞いて理由を尋ねてみると、「値段の安さ」だったという。同社は、事故車など使用されなくなった自動車をウラジオストクへ輸出しているほか、独自ブランドによる自動車用オイルの販売などを手掛けている。自動車輸出については、やはり関税の影響で、08年のピーク時には月間約1000台あったが、現状では400台にまで落ち込んでいるという。