

## 第12回モスクワ国際オートモビル・サロン

# 活発になってきたロシアの自動車市場

## —— Moscow International Automobile Salon 2008 ——

解説・藤本 彰

2008年は1月13日のデトロイトに始まり、ジュネーヴ、北京、ロンドン、モスクワ、パリ、ロサンジェルスとメジャーな国際自動車ショーが相次いだ。デトロイトの直前には10万ルピー（約27万円）の車、タタ・ナノで話題になったデリー・オートエキスポが開催された。

モスクワ国際自動車ショーは8月28日から9月7日までモスクワ市郊外のクロッカス・エキスポ国際展示場で開催された。いまや世界の自動車産業が熱い視差を送るロシア。受けるロシア自動車工業界も2008年を国際化元年と位置づけ、OICA（国際自動車工業会）の後援の基に本格的なショー運営に取り組んだ。

前回までは部品工業界の勢いが勝ったショーだったが、今年はMIAS（モスクワ国際オートモビル・サロン）の一般公開日を13日間に延長し、『インターアウト』と称する部品・アクセサリー・カーケア商品などの展示を4日間8月31日までと、二段構えの展示会としていた。目標場人員は150万人。

モスクワは「いまや世界の十指に数えられるショーに成長した。いずれ5大モーターショーの一つになるだろう」とOICA（国際自動車工業会）のカルロ・シンセーリ会長は合同記者会見で語ったが、これはあながちお世辞でもなく、前年比140%というロシアの自動車需要の勢いに対する賛辞である。

ならば当然ロシア最大の自動車メーカー、アフトワズ（AvtoVAZ）やNo.2のゴーリキー自動車（GAZ）が華々しくコンセプトカーを披露すると思われるのだが、地元勢の展示は意外に地味だった。



クロッカス・エキスポはモスクワ市中心部から北西に車で40分程のところにある



学生作品の最優秀作がフルスケール・モックアップで展示された



アフトワズのラーダ“Cクロス”コンセプト。1.6l、2.0lクラス



ラーダの人気車種、カリナ・セダン



ラーダ・プリオラ・4ドアハッチバック



シヴォレー・ニーヴァ



ガズの新型車ヴォルガ・シーバー

## 格差激しいロシアの自動車メーカー

Ladaのブランド名で知られるアフトワズは2010年までに発売を予定しているクロスオーバーSUVのモックアップを“Cクロス”と名づけて出品。ロシア勢唯一のコンセプトカーとして注目された。ほかに学生のデザインコンペ最優秀作を「ラーダ・カリナ4×4」の名でモックアップ化していた。アフトワズは今年からルノーの資本を25%；+1受け入れたので、いずれ日産ともつながりができるかもしれない。

1929年創業のガズ(GAZ)はトラックやバスの生産でロシアのトップシェアを占め、乗用車ヴォルガを生産してきた。2006年からはクライスラー・シープリングの生産ラインを移植してヴォルガ・シーバーとして生産、また同年、英国の商用車メーカー、LVDを買収、MAXAS(マクサス)ブランドで生産販売している。

軍用車の生産で基盤を築いたウアズ(UAZ)はオフローダー分野に進出、SUVのパトリオットを生産。日本では岩本モーターズが輸入総代理店を引き受けている。このほかタガズ(TagAZ)やザズ(ZAZ)、セアズ(SeAZ)、高級車メーカーのジル(Zil)など小規模メーカーがロシアには点在するが、いずれはアフトトル(Avtotor、起亜、BMWの生産)、アフトフラモス(Avtoframos、モスクワ市とルノーの合弁)のように外国メーカーの技術と資本を受入れていくことになりそうである。中国いや日本より早く自動車生産に着手したロシアだが、ソヴィエト連邦時代に自動車の技術は停滞した。軍用車と政府要人の車以外は必要とされなかったからだろうか。

## 輸入車の競演

ショーの性格はジュネーヴやトロントに似ている。

展示スペースに大きな差異はなく、基本的に外国企業の手ごたがショーの内容を左右する。最も華々しかったのはマツダだった。コンセプトカー“風舞”を世界初披露。背景となったブリッジに並ぶ30人ほどの軍服姿の男性合唱団がロシア民謡を歌い上げる中で美女6人が真っ白い“風舞”をアンヴェール。プレゼンテーションはマツダのヴァンデンアッカー・デザイン本部長が担当した。

このところロシアで人気の高いランサーに気をよくしている三菱は、パジェロスポーツの新型を初公開。益

子修社長が元気よくスピーチした。

四輪駆動車で手堅い人気のスバルはインプレッサやフォレスター、それにスバル360まで添えて森郁夫社長が登壇したが、美女の介添えでインプレッサのヴェールを剥ぐにとどまった。

欧州勢ではルノーがカローラ・クラスのセダン“シンボル”を初公開、アフトラモス社で生産されると発表した。ダチアのロガンもルノー・ブランドとして売れ行き好調である。

オペルは7月のロンドン・ショーで初公開した高級サルーン、インシグニアを持ち込んで注目された。メルセデスやBMW、アウディ、レクサス、ホンダ・レジェンドなどのプレミアム・セダンも平均して売れるのがロシアの市場である。そのほか、セアト・イビーサ、ホンダ・パイロット、日産・キャシュカイ+2なども注目された新型車である。

中国車は、グレートウォール（長城汽車）、ジリーモーター（吉利汽車）、チェリーモーター（奇瑞汽車）、BYD、ブリリアンス・モーターなど5社のほかに、ロシアの中国車販売店が輸入している車を出展。美女の舞いと男の剣舞などで観衆を集めたところでスピーチするという要領。いずれも好調な販売台数をさらに伸ばし、近い将来に工場進出も予定しているといった景気のいい話が多かった。中国勢ばかりでなく、出展した主要カーメーカーのほとんどが販売実績を自慢し、さらなる業績向上を目指している。

#### 自動車工場の街となるか、サンクトペテルブルク

都市そのものが美術館といわれるサンクトペテルブルクはロシアの海上輸送の70%近くが通過する物流の要所でもある。フォードは2007年以来サンクトペテルブルク郊外で生産工場を稼働させ、GMも市内のシュシャリ地区に工場を建設、トヨタも同じシュシャリで2007年末からカムリの生産を始めた。日産は現在建設中、稼働は2009年からだ。スズキもサンクトペテルブルクでの生産を予定している。三菱はシトロエン・プジョー・グループと合併で工場進出、1911年から生産開始を予定している。韓国の現代自動車はサンクトペテルブルク北端のカーメンカで2011年から年産10万台規模の工場を稼働させる。

こうした動きに伴い、系列の部品メーカーも現地進出を余儀なくされるから、女王エカテリーナの愛した古



ガズのマクス・キャンパー



ウアズのSUV、パトリオット



マツダはコンセプトカー“風舞”を初公開





三菱も新型パジェロスポーツを世界初披露



ルノーは東欧、北アフリカ向けのセダン、シンボルの新型を公表した



ニッサン・キャシュカイ+2



セアトの新型イビーサ4ドア・ハッチバック



ホンダ・パイロット。生産型として初公開

都 Санкт-Петербург はいまや自動車産業の重要拠点に変貌しつつある。しかしモータリゼーション途上国のロシアとはいえ市場は中国ほど大きくはないし、レイバーコストもさほどメリットがない。ではなぜか？ 主要メーカーの工場進出の理由は、ロシアの自動車関税の軽減もさることながら、工場用地の安いことと西ヨーロッパ市場に近いこと、流通コストの低減にある。

そして、これらのことがすべてうまく運んだ場合には、過剰生産は目に見えているし、エネルギー危機の切迫の度合いも強まるだろう。モスクワに限らず、昨今のモーターショー取材しながら、サステイナブルな次世代交通機関の市販はまだか、という焦燥感に駆られるのである。

(CAR STYLING 編集長)



オペルの高級車、インシグニア・プロトタイプ

## ヨーロッパとアメリカの自動車殿堂2008

### ヨーロッパではダンテ・ジャコーザ氏ら8人

Automotive News Europe誌が主催するヨーロッパの自動車殿堂は2008年2月に発表され、3月初旬のジュネーブ・ショーの時期に表彰祝賀会が開催された。

元フィアットのチーフエンジニアでトポリーノやチンクェチェントの設計者として有名なダンテ・ジャコーザ氏(1905～1996)をはじめ8人をインダクティーに選定。ピニンファリーナ社の名誉会長でイタリアの終身上院議員、セルジョ・ピニンファリーナ氏(1926～、2007年にアメリカでも殿堂入り)、政治力を発揮して赤字だったプジョーを3年で黒字に転換させたジャック・カルヴェ氏(1931～)、そしてオペル自動車の生みの親、オペルの5人兄弟である。

兄弟たちは父親アダムの子供車製造会社を自動車分野に進出させた。カール(1869～1927、自動車



Mr. Dante Giacosa Mr. Sergio Pininfarina Mr. Jack Calvet



Opel brothers

製造)、ウィルヘルム(1871～1948、フォード式生産システムの導入)、ハインリッヒ(1973～1928、馬の繁殖に貢献)、フリッツ(1875～1938、GMへの会社売却を調整)、ルートヴィッヒ(1880～1916、自転車レースでオペルの名を広めた)の5氏である。オペル5兄弟は1998年にアメリカでも殿堂入りしている。

### アメリカではJ.テルナック氏ら8人

アメリカの自動車殿堂は3月19日のニューヨーク・オートショー会場で8氏の殿堂者を発表した、

ポール・V.ガルヴィン氏(1895～1958)は弟のジョセフとガルヴィン・マニュファクチャリング・コーポレーション(のちのモトローラ社)を創立、1958年に同社社長となった息子のロバート・W.ガルヴィン氏(1922～)は品質管理の国際基準となったシックス・シグマを開発した。

F1世界選手権で優勝した最初のアメリカ人ドライバー、フィル・ヒル氏(1927～)はルマン24時間レースをはじめ多くの耐久レースでも勝利を収めている。ボブ・アーヴァイン氏(1933～1980)はザ・デトロイト・ニューズ、オートモティブ・ニューズなどで活躍したジャーナリスト。(顔写真なし)

ウィリアム・メツガー氏(1868～1933)は1895年にロンドンで開催された世界初のオートショーに参画し、デトロイト初のカーディーラーとしてデトロイト・オートショーの実現に尽力した人。

モルト・シュワルツ氏(1934～)は、世界自動車ア



Mr. Paul V. Galvin Mr. Robert W. Galvin Mr. Phil Hill



Mr. William E. Metzger Mr. Mort Schwartz Mr. Jack Telnaack Mr. John North Willys

フターマーケット・シンポジウムを創設し、市場の発展に貢献した。

ジョン・J(ジャック)テルナック氏は、元フォードのデザイン担当副社長として活躍、空力デザインのグループ・シリーズを指揮した。

政治家でアメリカの自動車業界の先駆者ジョン・ノース・ウイリーズ氏(1875～1935)は、自動車ディーラーのオーナーであり、ウイリーズ・ナイトという高級車ブランドも創り上げた。

8氏の表彰祝賀会は10月7日、デトロイト州ディアボーンのリッツカールトン・ホテルで開催された。