

USED CAR REPORT

H28年
4月

ユーストカーレポート

ロシアの中古日本車ビジネスの冬



河尾 基

(株)JSN
ロシア経済情報誌
「週刊ポストーク通信」
「月刊ロシア通信」編集長

ロシアでは近年、自動車の国内生産が発展し、国産車が中古車市場にも出回るようになったとはいえ、それでも消費が原油価格と為替相場に左右されるという特性はあまり変わっていない。2014年12月にルーブル相場が急落すると、市民は値上げを恐れて家電や自動車を買いに殺到した。しかし、物価の上昇が進み実質可処分所得が1990年代末以来の大幅な落ち込みをみせた2015年には、市民にはもう大きな買い物をするだけの

余裕はなかった。油価低迷による国庫収入の減少が、公務員の人員削減や企業の給与凍結にも及んできた2016年も、制裁解除の有無に関わらず、消費は冷え込むと予想されている。ロシアはGDPの変動に占める家計消費の寄与率が大きく、ロシア人はあまり貯蓄をせずにお金を感情的に使う国民だといわれている。その反動として、油価下落などの外的要因に市場が大きな感情的ショックを受けがちになる。

2015年の日本からロシアへの中古乗用車の輸出台数（財務省貿易統計速報値）は、前年比63%減の4万4000台で、ピークだった2008年（51万7000台）の10分の1以下、リーマンショックと輸入関税引き上げ後のどん底だった2009年とほぼ同じ水準まで落ち込んだ。日本からロシアへの新車乗用車の輸出台数は同49%減の16万台で、ロシアの乗用車輸入全体（前年比50%減の35万台）の約半分を占めた。また、ロシア国内での中古車販売台数は前年比18%減の576万台で、新車乗用車は同45%減の128万台だった（調

| | |
|----------------------|----|
| ロシアの中古日本車ビジネスの冬…………… | 1 |
| 新車・中古車市場の動向…………… | 3 |
| 新車販売台数（2月分）…………… | 4 |
| 中古車販売台数（1月分）…………… | 5 |
| 新車・中古車登録台数と新中比率…………… | 7 |
| 個人情報保護士の表彰…………… | 8 |
| ニューカー&テクノロジー…………… | 9 |
| 中古自動車査定士技能検定試験実施について | |
| 商品中古自動車の自動車税減免について…… | 12 |

クルマ情報検索 快適サイト[JAAI NET]
<https://www.jaai-net.jp>
無料お試しはホームページから
お申込み下さい

一般財団法人 日本自動車査定協会

発行所 一般財団法人 日本自動車査定協会
〒105-0003 東京都港区西新橋2-34-4
KCビル3階
TEL03(5776)0901(代)FAX03(5776)0906
<http://www.jaai.or.jp/>

JAAI

ユーストカーレポート

査会社アフタースタット・インフォ調べ)。つまり、昨年の日本からロシアへの中古車輸出は、ロシア市場の縮小や新車輸出の減少を上回る勢いで落ち込み、経済危機のダメージが特に顕著な部門だったと言える。

ロシア国内での中古車売買は、インターネットの掲示板等を使った個人または個人事業主による取引が主流であり、当然ながらそうした業者は資金的な体力がない場合が多い。また、日本製中古車は「性能がよいのに安い」ことが魅力なので、他の商品のように日本ブランドへ信頼感で高値を通すことはできない（少なくとも大量には売れない）。極東では自動車は生活感覚に密着した商品なのだろう。極東は、主要産業が資源関連産業であり、製造業があまり発展していないので、給与水準はロシアの中でも比較的が高いが、物価も高い。物資の多くが輸入品なので、市民は為替レートに敏感である。そのため、ルーブル下落により生活の先行きが不透明になったことも、心理的ショックとなって消費の冷え込みに追い討ちをかけたのだろう。

ロシアの人口1000人あたりの自動車保有台数は279台（2016年1月1日時点）で、欧米の数値を大きく下回っており、しかも全体（前年比127万台増の4062万台）の半数は車齢10年以上の古い車なので、自動車の潜在的需要は高いと言われている。しかし前述の通り油価の低迷が続き、消費の回復も遅れる見込みである以上、潜在的需要は当面は潜在にとどまるのではないかと思われる。

ロシア極東では1980年代以来、日本車の輸入や転売を生業にしてきた人たちがいて、彼らは多少の不況ならば乗り越えていけるだろう。極東・シベリア地域ではいまだに日本製自動車のブランド力は圧倒的に強く、例えば昨年、ウラジオストクでトヨタ・ランドクルーザープラドの生産が終了しことが判明した際にも、自動車ユーザーからは冗談半分に「これでやっとプラドが台無しにされなくなる」と喜ぶ声も出た。特に自動車好きの間では90年代に製造されたハイスペックで頑健なモデルがカルト的な人気を集めたり、最近ではウラジオストク郊外のサーキット場でレース（出場する車は日本車が多い）が盛り上がりを見せるなど、文化としての日本車は現地に根付いている。話が脱線するが、こうした日本車受容の歴史については、ウラジオストクのジャーナリストが書いたノンフィクション小説『右ハンドル』の出版を筆者は予定しており、そこで詳しくご紹介できればと思う。

しかし、中古車ビジネスはそのような日本車へ

のシンパシーだけでは成り立たない。特に2009年の輸入関税引き上げ以降は、結局は価格を抑えるために、比較的車齢が若く、排気量もあまり大きくない車にシフトしていかざるをえなくなった（ただし、ロシアの厳しい風土では軽自動車は信頼を獲得できず、今後も伸びないと予想される）。

中古日本車ビジネスの「黄金時代」は過去のものになったとの認識は、極東では既に一般化したといってもいい。近年の市場縮小により廃業した者も少なからずいると聞く。3月初めにハバロフスク地方政府代表団の一員として来日した、ある水産会社の若い副社長は、リーマンショック頃まで15年にわたり富山で中古車ビジネスをしていたとのことだった。

不況の真っ只中で、しかもオフシーズンなので景気が悪いのは当然だが、ウラジオストクの巨大中古車市場「グリーンコーナー」の2016年1月のレビュー（中古車取引サイトDrom.ruによる）は、「2016年がやってきたが、これといった変化は起きていない。外貨が高いので、価格も高くなる。新たな入荷はほとんどないが、それでもまったく売れていないわけではない。残っていた在庫が買われていっている。成約よりも入荷のほうが少ない。スペースの半分が空いており、市場はコンパクトになった」と評価した。2月のレビューは「相変わらず“静寂と恵み”の空気が漂っている。雪が残っているが、陽が射して暖かく、仕事は少ない。車も少ない。ディーラーもバイヤーも少ない。大きな変化はない。今の為替レートでは特に何か持ってくる気にもならない。それでもわずかに取引はある。最近ではロシア国内での走行歴がある中古車も現れ始めたからだ。スペースは半分ほど空いており、たたまれた区画もある。知り合いのディーラーが何人かいなくなった。仕事を変えたのだろう。かつて大手のディーラーは40～50台、零細ディーラーは5～10台を常時扱っていたが、今ではそれぞれ10～20台と1～2台だ。為替レートが変わり、新しい価格の在庫が出てくるまで待つしかない」と評しており、悟りの境地にあるかのようだ。

ロシア政府は極東開発に本腰を入れて、次々と経済特区を立ち上げるなどしているが、中古車ビジネスはこの流れから取り残されている。輸入関税の引き下げは恐らくないだろうから、極東開発が仮に成功しても、中古車ビジネスがそこから恩恵を受けるとしたら、市民の生活水準が向上して需要が拡大する可能性くらいである。それまではひたすら、油価の上昇と為替相場の好転を祈るしかないのかもしれない。