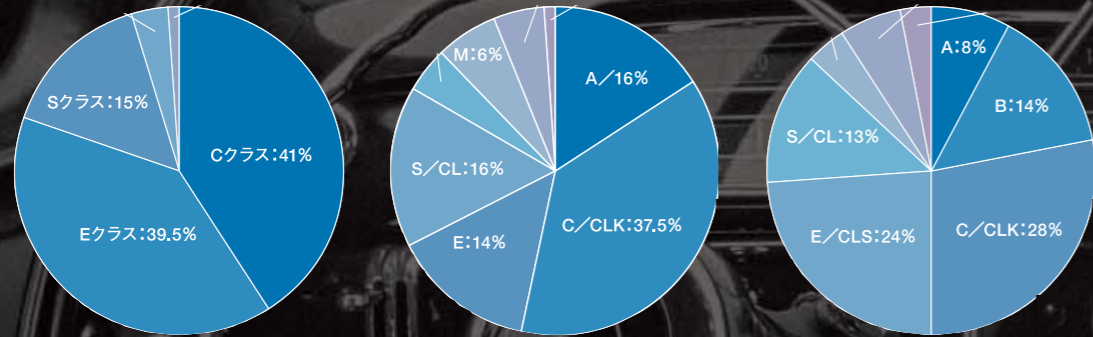


数字で見るニッポンのメルセデス・ベンツ

輸入車業界におけるメルセデス・ベンツの存在は、あらゆる意味でとても大きい。販売実績や知名度ばかりでなく、そのブランドネームは輸入車の代名詞ですらある。日本市場のメルセデスを数字で追うとともに、長い歴史を振り返ってメルセデスの今を再認識してみよう。
資料提供＝メルセデス・ベンツ日本株式会社、株式会社ヤナセ

日本市場におけるクラス別販売構成比 ～象徴的なEクラス、Bクラス大躍進～

直近10年ほどのクラス別販売構成比をみる。いずれもボディサイズや価格の手ごろなCクラスがトップだ。しかし特筆すべきは、主要価格帯が700～800万円台と高価なEクラスの健闘だろう。モデルチェンジのタイミングいかんによってはCクラスを上回り、販売構成比トップに立つことも珍しくないのだ。例えば先代Cクラスがモデル末期だった2005～06年がそれに当たる（C＝26%、E＝32%。2005年）。これは上級クラス（Sクラス）を基点としてラインナップを下に広げてきたメルセデスならではの現象。BMW 5シリーズやアウディA6の販売台数が、3シリーズやA4を上回ったという話は聞いたことがない。なお“保守本流”たるSクラスは10%台半ばで安泰。最近では06年に登場したBクラスの伸張が著しい。



日本市場における主な出来事 ～初上陸は明治時代～

- 1911年__ダイムラー車、ベンツ車がそれぞれ1台ずつ輸入される。
- 1912年__宮内省が大正天皇御料車としてメルセデス・カルダンヴァーゲン(14/45)を2台登録。
- 1920年代__ドイツ人経営の「ルド・ラディエン商館」(東京市赤坂)がメルセデス車の輸入を開始。主な顧客は鍋島、三井、安田などの財閥。(1926年__ダイムラー社とベンツ社が合併)
- 1932年__昭和天皇御料車としてタイプ770“グローサー・メルセデス”を導入。35年までに計7台。
- 1952年__ヤナセ傍系のウエスタン自動車販売権を獲得し、本格的に輸入を開始。
- 1973年__静岡県警が日本初のメルセデス・パトカーを導入。
- 1986年__[メルセデス・ベンツ日本株式会社]設立。
- 1987年__日本で初めてエアバッグシステム認可。
- 1993年__横浜にアドバンスド・デザインセンター誕生。マイバッハのオリジナルデザインを生む。
- 1995年__認定中古車制度発足。
- 1998年__サービスパッケージ「メルセデス・ケア」導入。
- 2000年__スマート輸入開始。
- 2003年__マイバッハ輸入開始。



タイプ770“グローサー・メルセデス”昭和天皇御料車。ドイツのメルセデス・ミュージアムに保存されている。



登録台数の推移 ～100万台達成は2009年?～

1980年代半ばに急速な伸張を遂げたのは、昨今の輸入車歴史には欠かせないバブル景気と本国資本インポーターの設立、そして190Eシリーズの発売などによる。1952年にヤナセ(ウエスタン自動車)が輸入を開始してからの累計はざっと90万台で、そのうち約83万台は1986年以降の「メルセデス・ベンツ日本」輸入分。このまま推移すると100万台達成は2009年末頃となりそうだ。