

# アジアの自動車の色彩動向 (第2報)

Asian Automotive Color Trends and Color Popularity (No.2)



CD 研究所  
第1研究部  
前田賢司  
Kenji  
Maeda



CD 研究所  
第1研究部  
藤枝 宗  
Tsukasa  
Fujieda



CD 研究所  
中畑顯雅  
Akimasa  
Nakahata

色  
彩

## 1. はじめに

中国、タイ、インドをはじめとして、アジア圏における自動車生産は近年ますます増加し、都市部を中心にモータリゼーションが加速している。弊社の塗料ユーザーである日本の自動車メーカーは相次いでこれらの国に進出し、自動車の現地生産が増加しているが、それらの色彩開発においてもアジア地域に向けた色彩提案、あるいは現地での新色提案の重要性が増加しつつある。

各国の自動車外板塗色の設定は、日本で設計された塗色の流用色が多いとはいえ、車の車型や車格も異なり、自動車の使われ方や背景となる歴史・文化も異なるため、国によってその色彩動向は異なっている。自動車の色彩分布とその推移、すなわち流行色とそのトレンド（カラーポピュラリティ）については欧米や日本では統計的な情報を入手可能であるが、アジア圏ではそのような情報が手に入らない。

そこで、弊社では2000年以降、継続的にアジア各国の自動車の色彩動向の調査（定点観測）を実施しており、前報<sup>1)</sup>において2001～2002年の動向を報告したが、本報告はそのアップデートで2005～2006年の色彩動向について、この5年間の変化に着目して報告する。

うにすることによって、色彩分布の比率だけではなく、車型・車格や色調などの特徴を把握することが出来るように工夫している。

調査地点と調査実施年をそれぞれ表1、図2に示す。このような現地調査はモーターショーでの調査や色彩提案等の海外活動の際にCD研究所の複数のデザイナーまたは研究員によって実施されているが、国際情勢等の影響もあり必ずしも毎年実施できているわけではない。たとえば2002～2003年はSARSの影響やインド・パキスタン紛争などのた

色相	台数			合計	比率			
	セダン	SUV	コンパクト		セダン	SUV	コンパクト	全体
white	631	259	55	945	37.8%	30.1%	30.9%	34.9%
silver	391	345	20	756	23.4%	40.1%	11.2%	27.9%
gray	47	28	2	77	2.8%	3.3%	1.1%	2.8%
black	354	102	4	460	21.2%	11.8%	2.2%	17.0%
red	43	6	46	95	2.6%	0.7%	25.8%	3.5%
blue	94	29	15	138	5.6%	3.4%	8.4%	5.1%
green	57	34	8	99	3.4%	3.9%	4.5%	3.7%
beige	27	19	0	46	1.6%	2.2%	0.0%	1.7%
brown	7	30	2	39	0.4%	3.5%	1.1%	1.4%
yellow	2	0	4	6	0.1%	0.0%	2.2%	0.2%
gold	13	8	18	39	0.8%	0.9%	10.1%	1.4%
orange	1	0	2	3	0.1%	0.0%	1.1%	0.1%
purple	4	1	2	7	0.2%	0.1%	1.1%	0.3%
合計	1671	861	178	2710	100%	100%	100%	100%

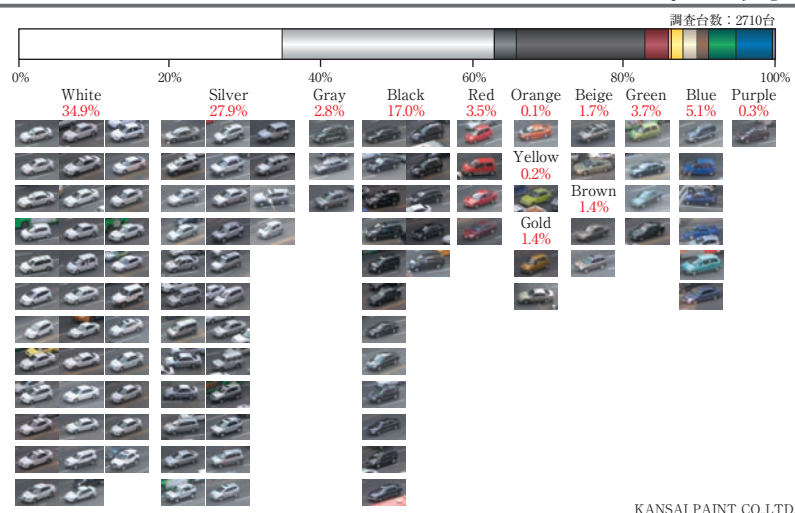
2007年4月 韓国での調査事例(ソウル近郊 安養市)

## 2. 調査方法

アジア各国における自動車の色彩の市場調査は2000年にスタートし、各国の首都または大都市とその近郊において定点観測を実施している。調査方法は、交通量の多い道路を選び、そこを通過する車のうち、バス、タクシー、トラック等の商用車を除いて無作為に選択した乗用車1000台以上について、目視で車型・車格別に外板色をカウントし集計するというものである。また、同時にデジタルカメラを用いて数百台の車の写真を撮影しておき、色彩分布に従ってその写真を1台=1%になるように貼り付けることによって図1のように調査結果を可視化する。このよ

### POPULARITY

韓国街頭自動車ボディカラー調査 ('07 Apr. at Anyang)



KANSAI PAINT CO.LTD.

図1 色彩動向の調査方法と可視化の方法(韓国の事例)

表1 色彩動向を調査した国と地域、および調査実施年

調査国	定点観測地	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
タイ	バンコック市内 (Siam Square付近)		○	○		○	○	○	○
	バンコック市郊外		○	○		○	○	○	○
マレーシア	クアラルンプール近郊 (Petaling Jaya)		○	○	○	○	○	○	○
	デリー (Indian Gate付近)		○			○		○	
インド	ムンバイ (Marine Drive)		○			○		○	
	プネ		○						
インドネシア	ジャカルタ	○		○			○		○
台湾	台北		○				○		○
中国	北京 (王府井他)					○		○	
	上海 (浦東、淮海中路)				○	○	○		
	広州 (東駅)					○		○	
韓国	ソウル近郊 (安養市)			○	○			○	○
日本 (比較調査)	東京		○	○	○	○	○		
ドイツ (比較調査)	フランクフルト		○	○	○		○	○	

### 3. 調査結果の概要

個々の国の特徴について述べる前に、全体傾向について述べる。

図3は2001年から2002年にかけてのアジア各国の自動車色彩分布の調査結果をグラフにしたものであり、図4は2005年から2006年にかけての調査結果をグラフにしたものである。これによって、国別のカラーポピュラリティの特徴の比較と、この4~5年間の色彩動向の変化の特徴を把握することができる。

まず注目されることは、日・米・欧の先進国のトレンドと同様に、レッド、ブルー、グリーン等の有彩色が減少し、ホワイト、シルバー、グレー、ブラックなどなる無彩色の増加がほぼ共通して認められることである。

特にシルバーおよびブラックの増加傾向が顕著であり、タイやマレーシア等の暑い国でも先進国同様ブラックが増加傾向にあることに驚かされる。ホワイトの増減傾向は国によって異なるが、日本と韓国では増加傾向が認められ、ホワイトパールが牽引役になっている。

有彩色では、レッドおよびグリーンで減少傾向が共通している。特にグリーンに関しては、台湾やマレーシアなどで、ターコイズ系のグリーン塗色が減少し、いずれの国においてもブルーの比率がグリーンを上回るようになったことが注目される。

ベージュ系のライトカラーは、先進国においては、日・欧では比率が低いが、米国ではベーシックカラーとして一定比率を占める色であるという特徴がある。しかし、アジア諸国では国によって傾向が最も異なる色であり、タイではベーシックカラーとして定着しており、インドおよびインドネシアでもその傾向が認められるが、その他の国ではベーシックカラーとして定着したとはいえないと考えている。

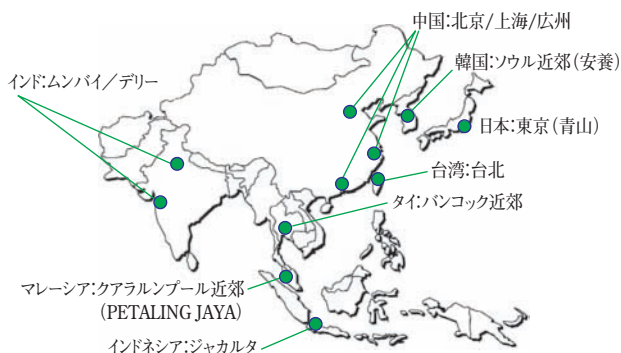


図2 色彩動向の定点観測の実施国と地域

め、いくつかの国の調査を断念せざるを得なかった。しかしながら、過去5年間あまりの調査データを解析することにより、各国の自動車の色彩動向とその変化傾向を読みとることができるようになった。

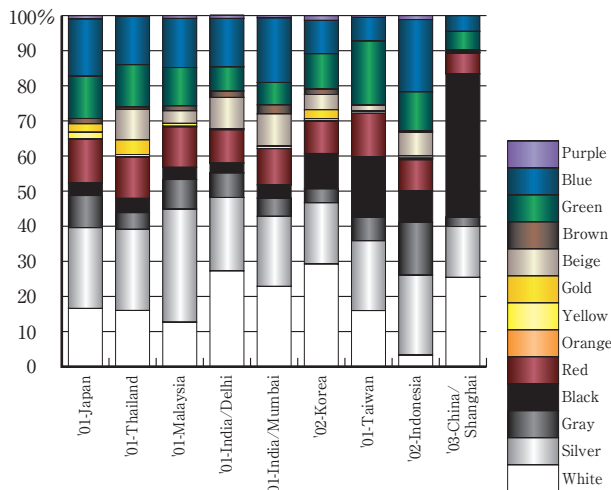


図3 2001~2002年のアジア各国の自動車色彩分布

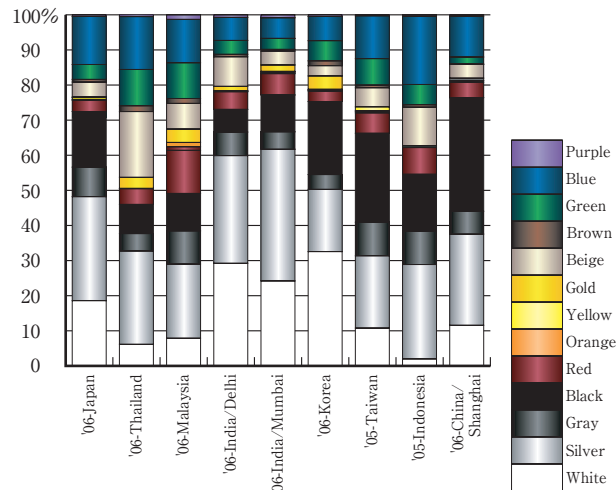


図4 2005~2006年のアジア各国の自動車色彩分布

## 4. 各国の特徴

### 4.1 タイ

図5はタイの首都バンコック市街の様子である。この国の車の特徴は、小型車(日本における軽自動車)が少なく、セダンとピックアップが多いことである。そのピックアップも荷台が架装され、あたかもSUV同様の外観のものが多い。数が多いタクシーは非常に派手な2トーンまたは3トーンカラーであることも特徴のひとつである。

図6は2006年のカラーポピュラリティであり、図7は過去6年間の色彩傾向の推移である。タイでは、商用車のイメージが強いホワイトは乗用車では年々減少し1割以下となった。一方シルバーとベージュ系色が二大ベーシックカラーとして定着してい

POPULARITY タイ街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Jun. at Bangkok)

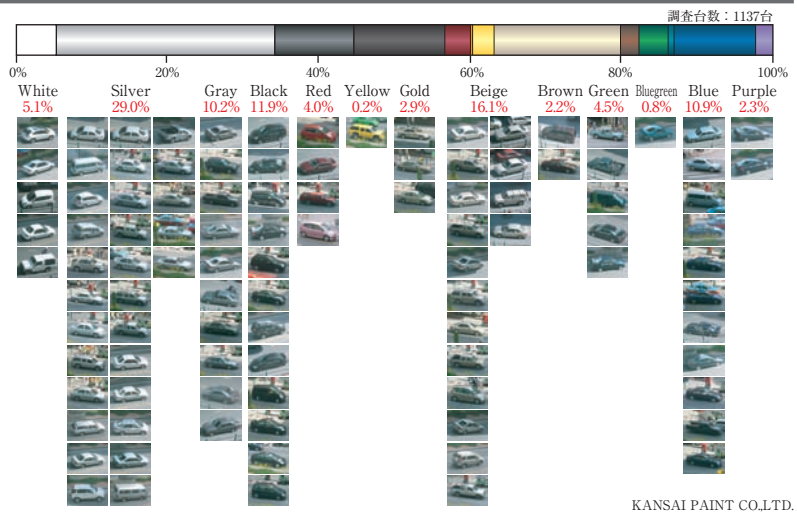


図6 タイの2006年自動車カラーポピュラリティ



図5 タイ(バンコック市街)

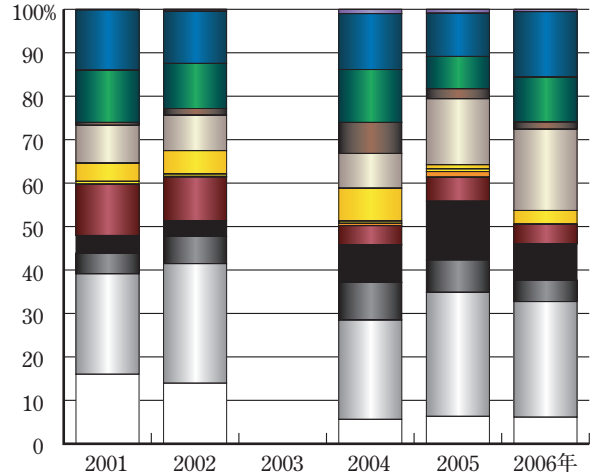


図7 タイの自動車カラーポピュラリティの経年変化

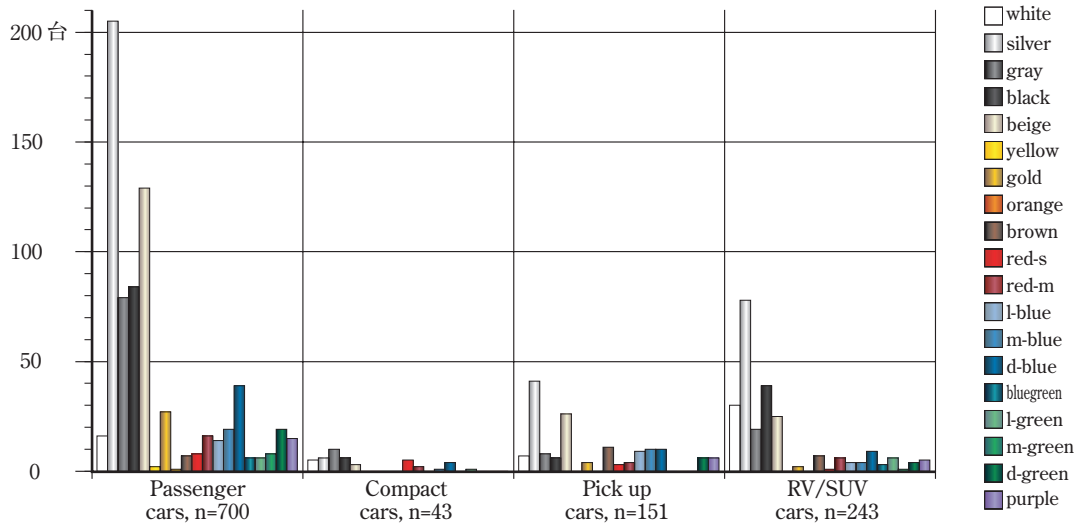


図8 タイの車格別カラーポピュラリティ

色彩

る。そしてシルバーにはピュアなシルバーのほかにブルーイッシュシルバー、ベージュ系色には比較的イエローイッシュなものからライトブラウンに近い色まで広いバリエーションが認められる。タクシー色が高彩度色であることもあって、ビッドカラーは乗用車では嫌われ、レッド、ブルー、グリーンはディープ系の色調が多い。2004年以降、それまでは低かったブラックの比率がリッターカークラスの小型車、高級車、SUVを問わず高くなっていることが注目される。

図8は2006年の調査結果に基づく車格別の色傾向のグラフである。2000年以前にはソリッド色が多かったピックアップは、その利用形態のSUV的傾向が強まるに連れて次第に乗用車同様の塗色が適用されるようになり、現在ではほとんど差がなくなってきた。

#### 4.2 マレーシア

マレーシアの車は、国民車として位置づけられるプロトン(主にセダン)とプロデュア(小型車)の二大メーカーの車の比率が高いが、近年トヨタ、ホンダ、現代、起亜をはじめとする他メーカーの車の比率が上昇傾向にある。

首都近郊では高速道路も含めて道路網がよく発達している(図9)。隣国タイと比較して、バスやタクシー、オートバイは少ない印象で、モータリゼーションが進んでいる印象を受ける。

マレーシアでの調査は、首都近郊のPETALING JAYA地区の、クアラルンプールと近郊都市を結ぶ幹線道路で継続的に調査している。図10は2006年のカラーポピュラリティであり、図11は過去6年間の色彩動向の推移である。

マレーシアは、他のアジア諸国と比較して無彩色化の傾向は小さく、最もカラフルな印象を受ける。ホワイトは緩やかな減少傾向にあるが、レッド(主にソリッドカラー)とグレーが過去6年間ほとんど変化がなく10%程度の比率を占めているのはマレーシアの特徴である。小型車や女性ドライバーも多く、有彩色比率が高いとはいえ、カジュアルなイメージの高彩度塗色はそれほど多いとはいえないようであり、また日本におけるニュアンスカラーのような複雑な質感の色はまだ浸透していない。

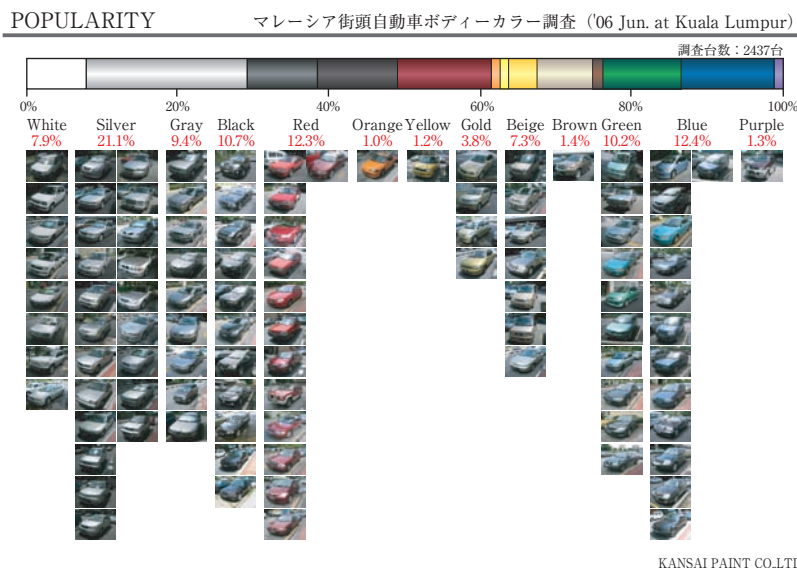


図10 マレーシアの2006年自動車カラーポピュラリティ



図9 マレーシア(クアラルンプール近郊)

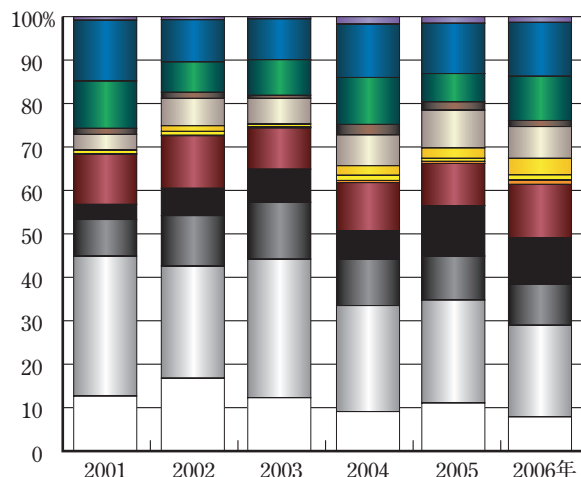


図11 マレーシアの自動車カラーポピュラリティの経年変化

### 4.3 インドネシア

インドネシア(図12)では必ずしも継続的な定点観測ができていないが、2000年、2002年および2005年の調査データがある。図13は2005年のカラーポピュラリティであり、図14に過去の調査結果との比較を示す。

SUV車が多いというのがこの国の特徴であるが、他国同様、シルバーが近年最も増加が著しい色であり、ベージュ系色もこれに伴って増加傾向にある。ホワイトはほとんどポピュラリティがない。ブラックが増加傾向にあるが、有彩色もグリーン系を中心に非常にダークな色調のものが多い。これに対してレッドは比較的高彩度のソリッドカラーが目立ち、ブルーも比較的高彩度の色が増加しつつある。



図12 インドネシア(ジャカルタ)

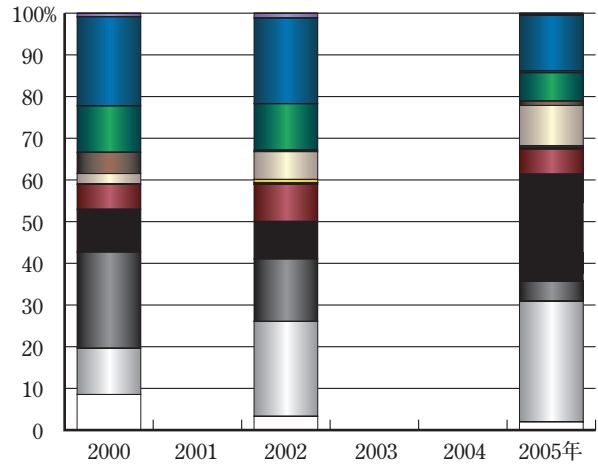


図14 インドネシアの自動車カラーポピュラリティの経年変化



図15 中国(北京)

POPULARITY インドネシア街頭自動車ボディカラー調査 (05 Apr. at Jakarta)

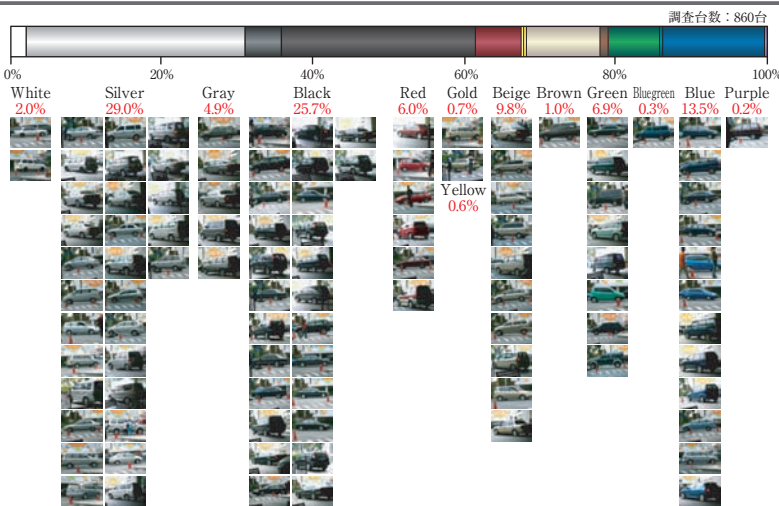


図13 インドネシアの2005年自動車カラーポピュラリティ

### 4.4 中国

広大な国土面積を有し、多くの自動車メーカーがしのぎを削る中国では、一都市では全体傾向を代表するとはいえないので、上海を代表地区とし、比較として北京(図15)と広州を継続的に調査している。また将来動向を探るためにモーターショー(図16)の色彩も継続的に調査している。

2006年の北京、上海、広州のカラーポピュラリティを図17、



図16 北京モーターショー

図18、図19に示す、図20は上記3都市の比較である。

圧倒的に乗用車は黒、商用車は白、タクシーは赤という2000年当時の北京の印象からみれば、中国の色彩動向は大きく変化しつつある。北京、上海ともに圧倒的な比率であったブラックは緩やかに減少傾向

にあるが、公用車やオーナークラスの車に加えて、車の購買層が拡大することによって色の多様化が進行しているからではないかと考えられる。ホワイトも減少しつつあるが、それに代わって増加している色がシルバーであり、まだ比率的には20%程度であり、なお増加傾向にある。上海では有彩色がやや増加傾向にあるとはいえ、まだ比率的には高くはない。

POPULARITY

中国街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Nov. at Beijing)

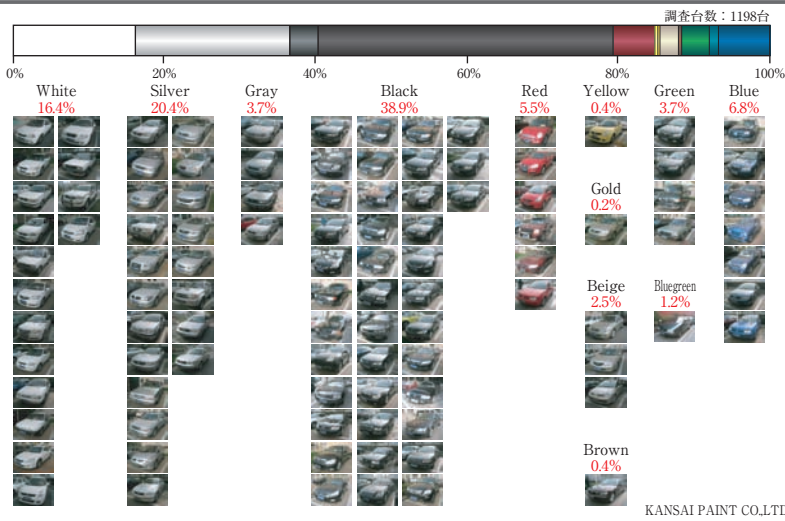
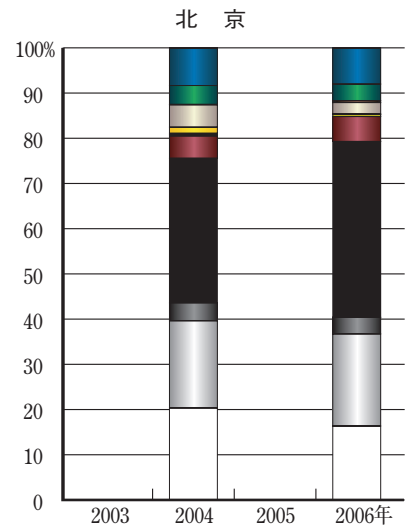


図17 中国(北京)の2006年自動車カラーポピュラリティ



POPULARITY

中国街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Nov. at Shanghai)

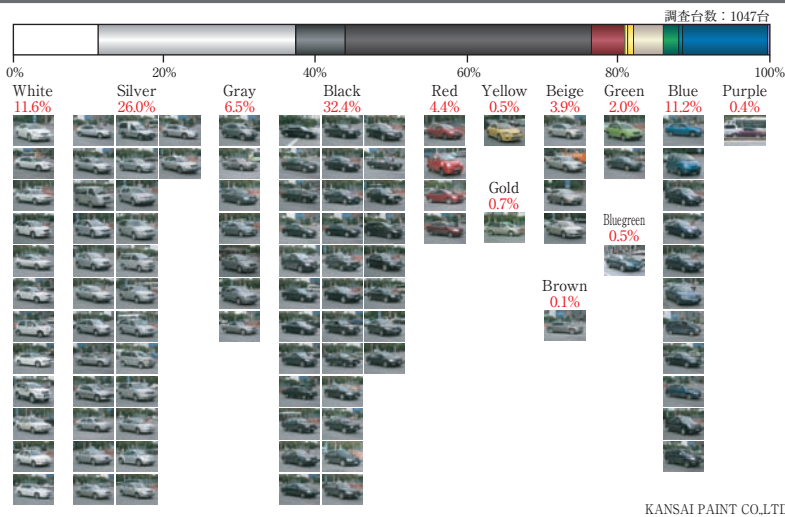
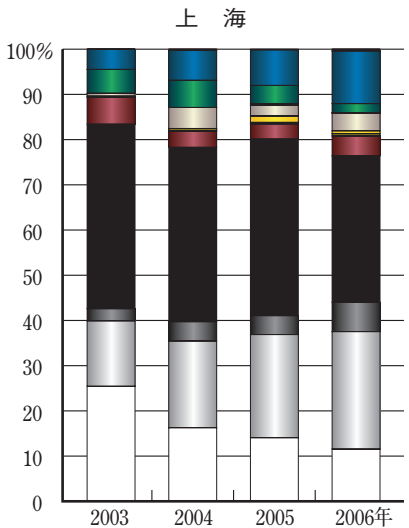


図18 中国(上海)の2006年自動車カラーポピュラリティ



POPULARITY

中国街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Nov. at Guangzhou)

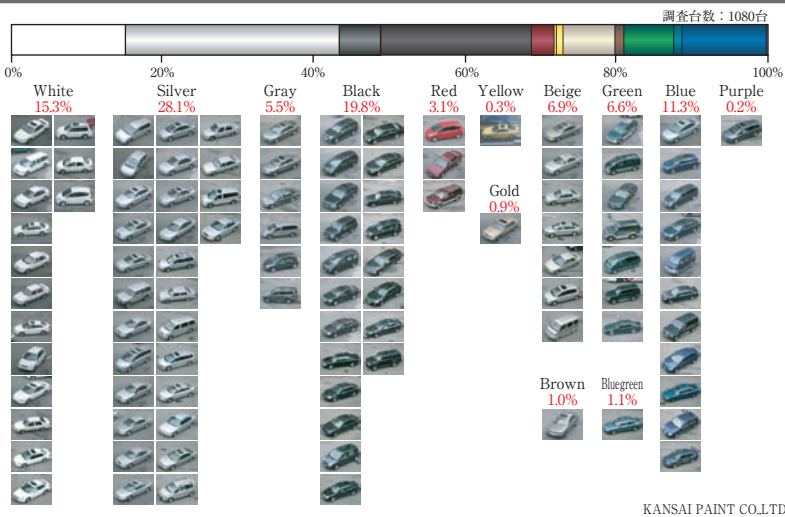


図19 中国(広州)の2006年自動車カラーポピュラリティ

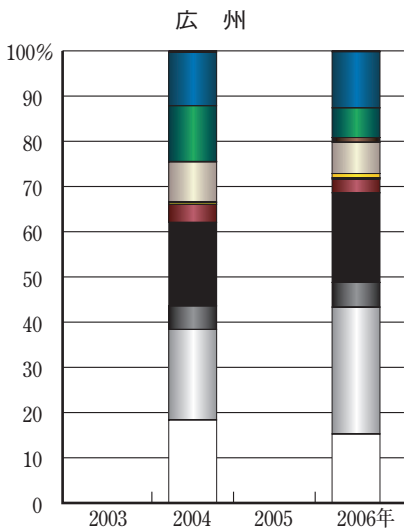


図20 中国の自動車カラーポピュラリティ経年変化の北京、上海、広州比較

Auto China  
2006

北京モーターショー／カラーポピュラリティ

モーターショー全体と各国メーカーの展示車のカラーポピュラリティの比較

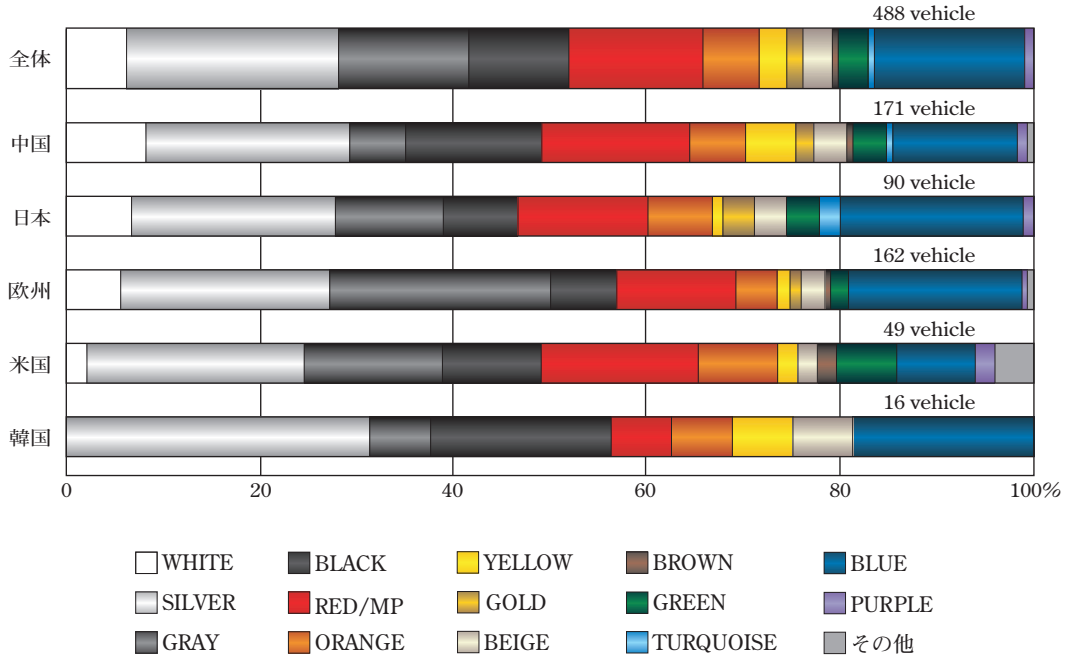


図21 北京モーターショーでの出展車色彩分布の比較

KANSAI PAINT CO.LTD.

北京の色彩動向は上海のそれに比較的近似してきた様子があるが、これに比べてホンダ車を中心に日本車が多く、また比較的小型の車も多い広州は色彩が豊かであり、有彩色比率が30%を超えている。またベージュ系の色が一定比率を占めている事にも注目される。なお、北京モーターショーでの出展車の色彩分布についてみると、図21のように日・米・欧と非常に近似しているようである。

台北ではタクシー色が高彩度のイエローであるため、一見カラフルに見えるが(図22)、乗用車塗色は保守的な色調が多く、また、他の国に比べてブラックの比率が非常に高い。図23に2005年のカラーポピュラリティ、図24に2001年度との比較を示す。

2001年当時、有彩色ではグリーンないしターコイズ系の比率が高く、ブルーは輸入車を除くと極めて少なかったが、次第にグリーンが減少しブルー系色が定着しつつある。

4.5 台湾

隣国台湾は、たまたま調査機会が少なく、継続的な定点観測による自動車の色彩動向の調査は出来ていないが、台北において2001年と2005年に調査を実施している。



図22 台湾(台北)

POPULARITY

台湾街頭自動車ボディカラー調査 (05 Feb. at Taipei)

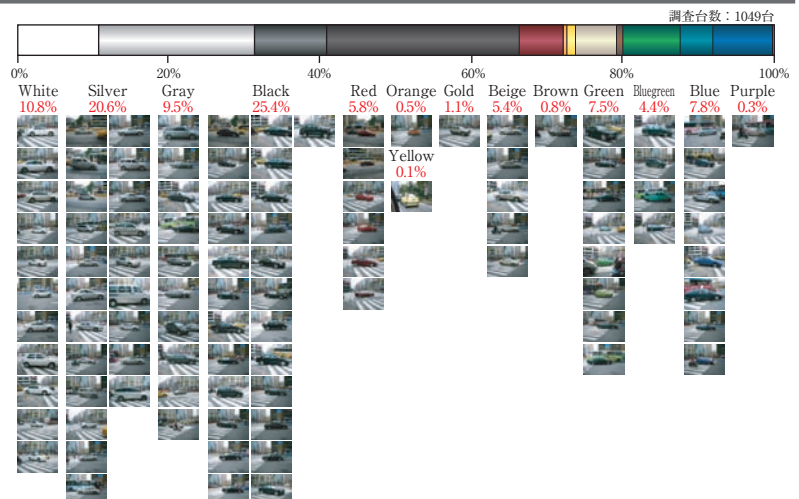


図23 台湾の2005年自動車カラーポピュラリティ

KANSAI PAINT CO.LTD.

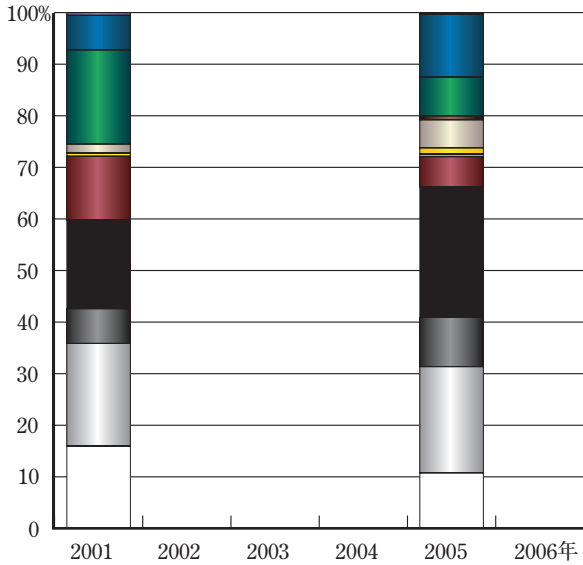


図24 台湾の自動車カラーポピュラリティの経年変化

4.6 韓国

韓国も日本の隣国ではあるが、日本車がほとんど走っておらず、一方日本ではほとんど認められない、現代、起亜、双竜、三星、大宇などの韓国国産車が大多数を占めているとい



図25 韓国(ソウル市街)

う点で他のアジア諸国とは違った印象を受ける。また、その色彩傾向も他国とは異なる傾向を示す。図25はソウル市街、図26は2007年のカラーポピュラリティ、図27はその経年変化である。図28は、近年非常に数が増えたSUV車に着目して、乗用車とSUV車の色彩動向を比較したグラフである。

韓国の自動車の色彩は、タクシー色にホワイトやシルバーが多いこともあり、他のアジア諸国と比較して最も無彩色が多い印象をうける。この国では乗用車のホワイトに増加傾向が認められ、日本同様ホワイトパールが増加しつつある。また、シルバーにおいてもホワイトパールにおいても、ピュアな塗色が好まれており、カラードシルバーは少ない。ブラックも増加傾向にあるが、グレーは少ない。高彩度の有彩色は、レッドを除けば、小型車に限定される。ビビッドなゴールドやライムグリーンなどの高彩度色が塗装された小型車は2002年当時には非常に目立つ色であったが、小型車の数は増えておらず、しかもその小型車の色傾向もホワイトとシルバーが増加傾向にある。

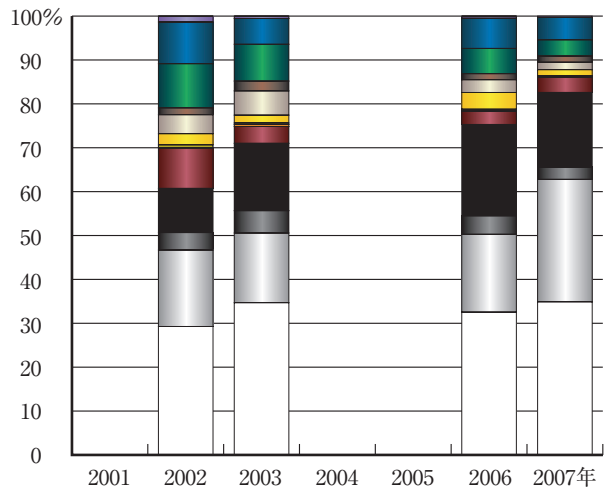


図27 韓国の自動車カラーポピュラリティの経年変化

POPULARITY

韓国街頭自動車ボディカラー調査 (07 Apr. at Anyang)

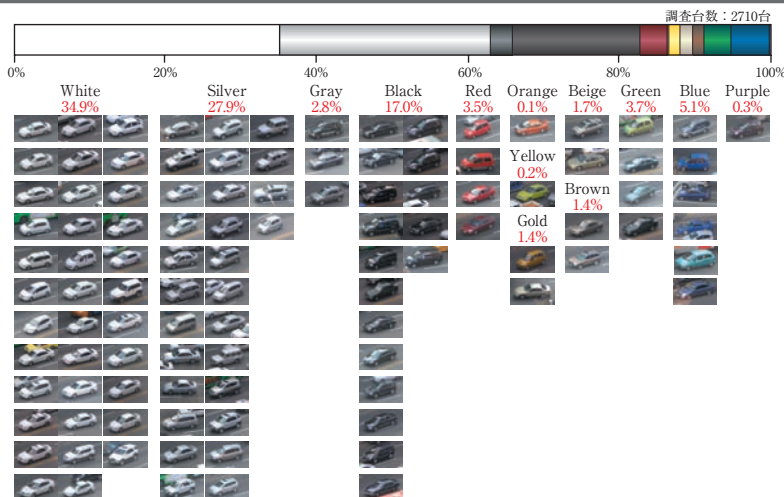


図26 韓国の2007年自動車カラーポピュラリティ

図28に示されるように、セダンとSUV車の色彩傾向には特徴が認められる。セダンでは、ホワイト(ホワイトパールを含む)がシルバーより多く、またブラックも多いが、SUV車では圧倒的にシルバーが多い。また数は少ないながら、ブラウン系塗色がSUV車に適用されており、有彩色が全体に少ないこともあって新鮮な印象を受ける。



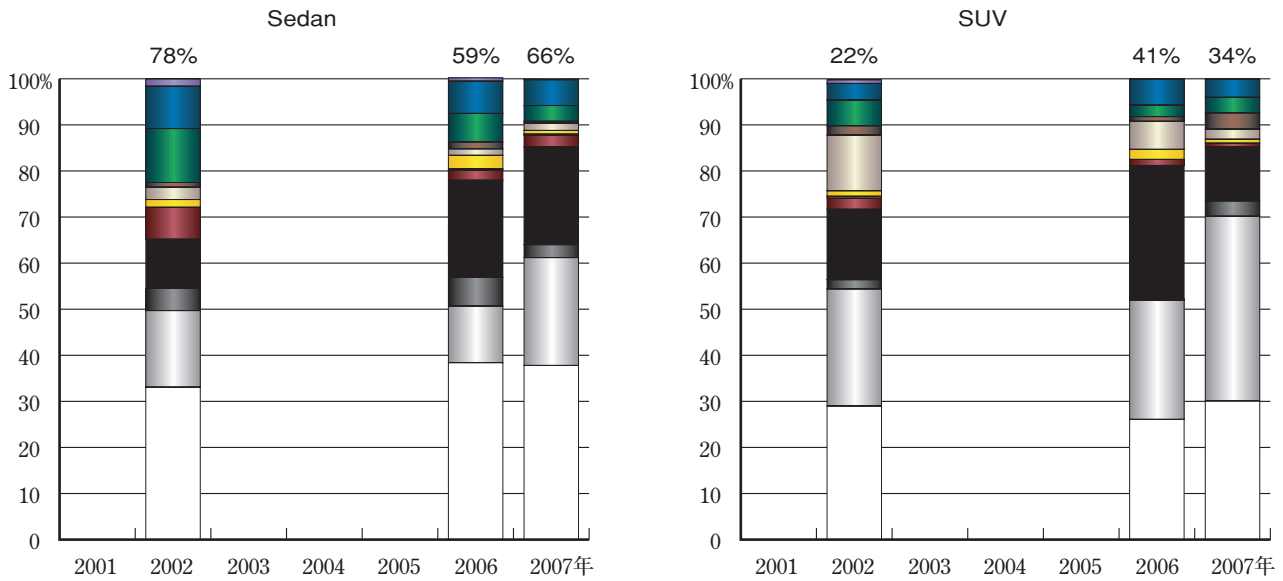


図28 韓国の車格別カラーポピュラリティの比較

#### 4.7 インド

インドの車は、高級車として位置づけられるセダンと、数において多数を占める小型車、およびインドの国産自動車メーカーから主に供給されるSUV車が主な車種である。

インドも国土が広く、地域によって色彩動向が異なるので、デリー(図29)とムンバイ(図30)で継続的に調査を実施している。2006年のそれぞれのカラーポピュラリティを図31、図32に、経年変化の比較を図33に示す。

インドの自動車塗色は、設定色は比較的短命であるが、市場の自動車には古い車が多いこともあって、非常に色彩が多様でカラフルな印象を受ける。それでも、2000年当時は50%近くあった有彩色比率がここ5年間で大きく低下し、無彩色比率が大きく上昇した。特にシルバーメタリックの増加が著しい。ホワイトは全体的には低下傾向にあるが、高級車(セダン)ではホワイトパールの影響もあって僅かながら上昇傾向が認められる。一方、世界的なトレンドであるブラックは多少増加傾向にあると見ることもできるが、まだそれほど多くはない。

無彩色化の傾向にあるとはいいながら、なおインドの印象はカラフルである。例えば2006年のインド市場では、シルバーメタリックの範疇に、ピュアシルバーの他に、ブルー、グリーン、レッド、イエロー系のカラードシルバーがある。この傾向は、非常にピュアなシルバーが支配的な韓国と対照的である。また有彩色はディープ系の塗色が少なく、明度が高いものが多いのも特徴である。ページュ・ゴールド系色はやや減少傾向にあるが、イエロー系のカラードシルバー(シャンパンシルバー)とともにベーシックカラーとして定着している様子である。



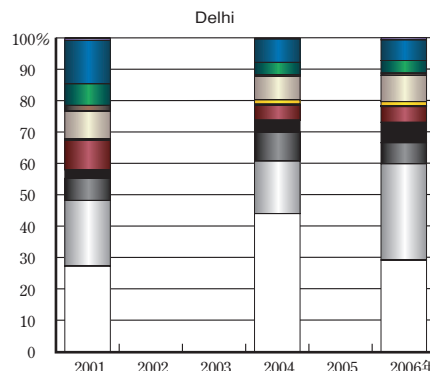
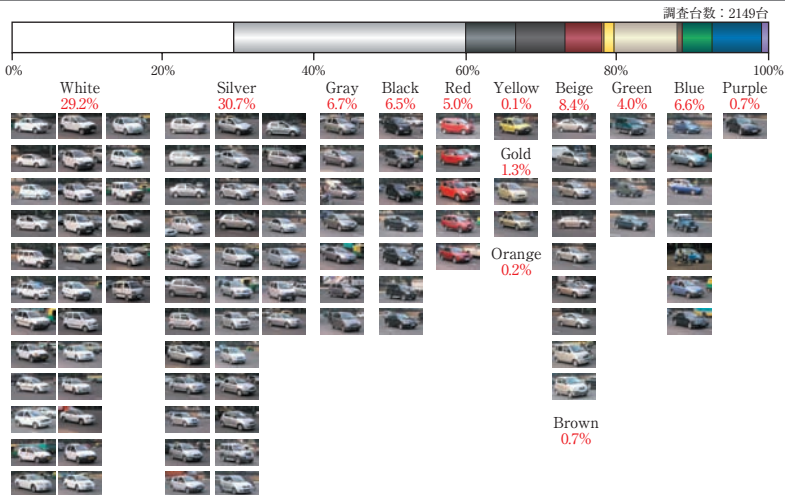
図29 インド(デリー)



図30 インド(ムンバイ)

POPULARITY

インド街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Dec. at Delhi)

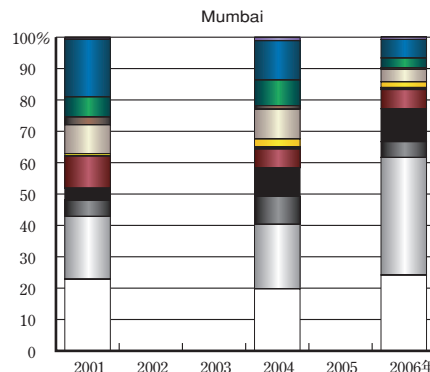
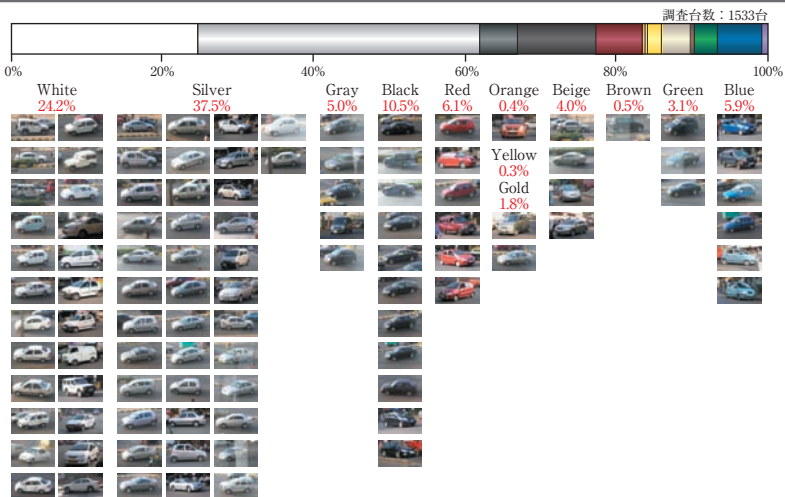


KANSAI PAINT CO.LTD.

図31 インド(デリー)の2006年自動車カラーポピュラリティ

POPULARITY

インド街頭自動車ボディカラー調査 ('06 Dec. at Mumbai)



KANSAI PAINT CO.LTD.

図32 インド(ムンバイ)の2006年自動車カラーポピュラリティ

図33 インドの自動車カラーポピュラリティの経年変化と都市間比較

5. おわりに

現在では、インターネットなどの情報ツールの発達により世界の先進トレンドはどこでも容易に入手することができる。そのためか、2000年当時と比較してアジア各国の自動車の色彩動向は、シルバー、ブラックなどの無彩色が大幅に増加するなど、先進国に近似してきた。しかしながら、詳細に調べると、それでもアジア各国はそれぞれ色彩動向に特徴を持っているといえる。

今後も定点調査により、色彩動向の継続的な調査を続けていくと共に、アジア以外の日本車市場にも着目して調査範囲を拡大して行きたい。

最後に、本報告はCD研究所第1研究部のデザイナーを中心に多くのメンバーが分担して実施し、それをまとめたものである。調査実施者は前田賢司、藤枝宗、原田修、倉持竜生、遊馬知里、山田正樹、小松美保(現自動車塗料本部)、藤田則男、中畑顯雅であることを付記する。

参考文献

- 1) 中畑顯雅:塗料の研究、140、2-15 (2003)