

商用車の国内市場と海外展開

【ポイント】

1. 1990年代、2000年代は国内トラック需要が縮小した。背景にあるのはバブル崩壊による景気低迷と、トラック高品質化による車両寿命の長期化だった。しかし、2010年代に入り需要は反転、2020年の東京五輪や買い替え需要から今後もしばらくは良好な事業環境が見込まれる。
2. 海外展開では各社がアジア、中近東・アフリカなどに拡販している。今後、これらの地域の収益を伸ばすために現地開発の重要性が増すだろう。
3. また、国内ではアフター市場の拡大が重要となってくるだろう。良好な国内市場で稼いだ資金の使い道が、その後の成長力に繋がっていくと思われる。

1. 1990年代、2000年代の台数減少とその後の回復

かつて、物流の主役は鉄道であった。国土交通省の交通関連統計資料によれば、1955年度の貨物輸送の分担率（トンキロベース）は、鉄道が52.6%、内航海運が35.7%なのに対し、自動車はわずか11.7%に過ぎなかった。しかし、その後のモータリゼーションの進展に伴い、この比率は大きく変わっていくこととなる。1987年度には自動車の分担率は50%を超え、2007年度には60%を超えた。この時の鉄道の分担率は4.0%、内航海運が34.9%、国内航空が0.2%である。つまり、自動車は鉄道から貨物輸送のシェアを奪ってきたといえる。トン数ベースでの自動車の分担率は、実に90%を超えている。

図表1. 輸送機関別輸送分担率の推移

年 度	ト ン 数				ト ン キ ロ			
	自動車	鉄道	内航海運	国内航空	自動車	鉄道	内航海運	国内航空
1955	69.1	22.5	8.4	0.0	11.7	52.6	35.7	0.0
1980	89.0	2.7	8.4	0.0	40.8	8.5	50.6	0.1
1985	90.2	1.7	8.1	0.0	47.5	4.9	47.5	0.1
1987	90.5	1.4	8.0	0.0	50.4	4.6	44.9	0.1
2007	91.4	0.9	7.6	0.0	60.9	4.0	34.9	0.2
2008	91.7	0.9	7.4	0.0	62.1	4.0	33.7	0.2
2009	92.2	0.9	7.0	0.0	63.9	3.9	32.0	0.2
2010	91.6	0.9	7.5	0.0	54.7	4.6	40.5	0.2
2011	91.8	0.8	7.4	0.0	54.1	4.7	41.0	0.2
2012	91.4	0.9	7.7	0.0	51.3	5.0	43.4	0.2

(資料)国土交通省資料より富国生命投資顧問作成

(備考)1987年度より自動車には軽自動車および自家用貨物車を加えたので、1986年度以前の数値とは連続しない。

2010年度より、自動車について自家用貨物軽自動車の調査を除外して集計・公表したため、

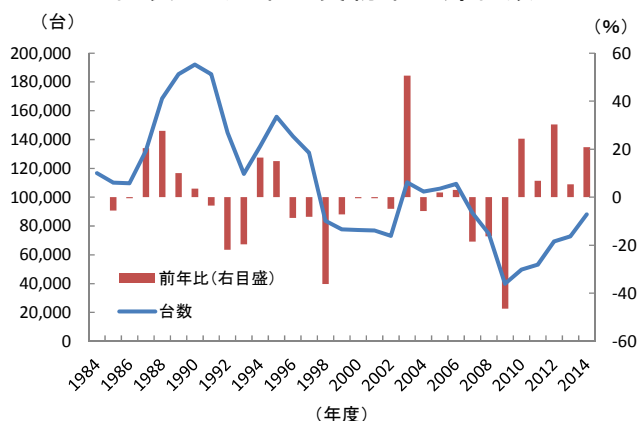
2009年度以前の数値とは連続しない。

しかしながら販売台数かというと、拡大一辺倒ではなかった。日本自動車販売協会連合会の統計によると、大中型貨物車の登録台数は90年代に入り減少の一途を辿っている。例外的に、2003年は前年比50%増という大幅な台数増加となったが、これは排ガ

ス規制強化による買い替え特需が原因である。当時、東京都の石原都知事がメディアの前で煤（すす）の入ったペットボトルを振り回し、ディーゼル車規制を主張した。隣接する3県がこれに同調し、一都三県によるディーゼル条例が施行された。また、前年に施行されていた国による自動車NOx・PM法も、基準に適合しない自動車は一定の猶予期間経過後に車検を受けられなくなるというものだった。

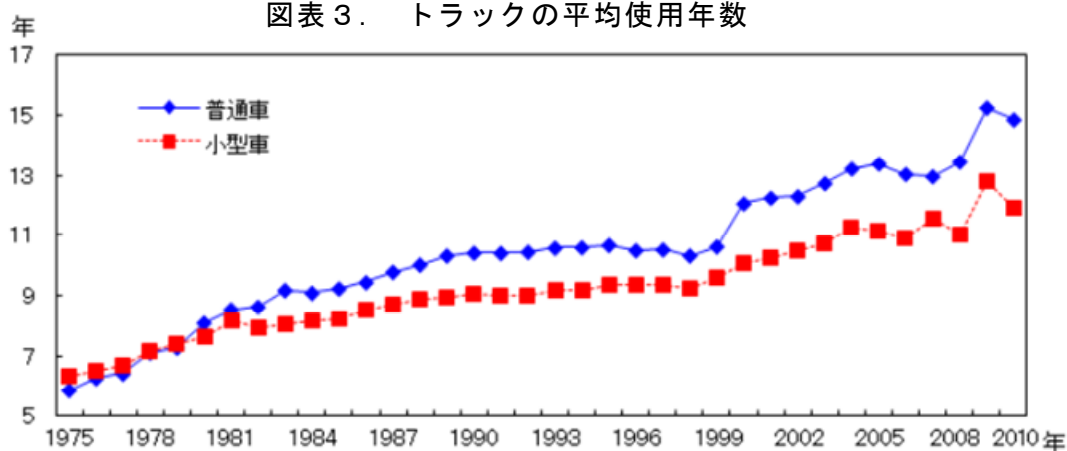
このような一過性の需要増加はあったものの、90年代以降はほぼ市場が縮小し続けたと言って良いだろう。そしてその傾向は2009年まで続いた。バブル経済崩壊による景気低迷の影響もあるが、その他に背景にあったのは、トラックの長寿命化である。全日本トラック協会のデータによれば、1975年時点で7年未満だったトラックの平均使用年数は、2010年には普通トラック（標準積載量4t以上）で14.87年、小型トラック（同2t以下）で11.92年まで伸びている。不景気による買い替えの先送りに加え、トラックの品質向上に伴う耐久年数の長期化も影響したと推察される。

図表2. 大中型貨物車登録台数



(資料)日本自動車販売協会連合会より富国生命投資顧問作成

図表3. トラックの平均使用年数



(資料)全日本トラック協会

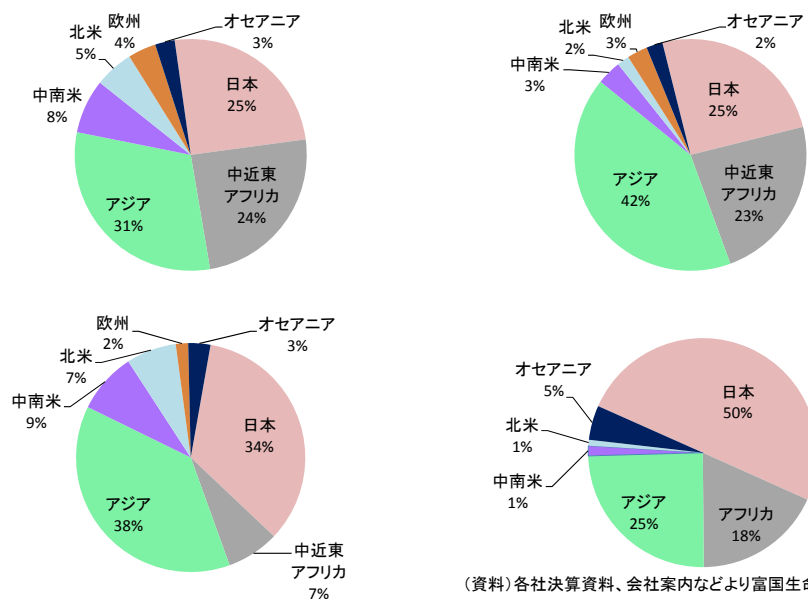
このように1990年代、2000年代と縮小を続けてきたトラック需要だが、2010年からは市場拡大に転じている。前年のリーマンショックの影響から2009年の販売台数が大幅な減少（前年比46.4%減）となる一方、翌年の2010年はその反動から増加に転じた。また、2011年に発生した東日本大震災は復興需要を生み、2020年の開催が決定した東京五輪は新たな建設需要に繋がっている。2003年に排ガス規制の強化から発生した買い替え特需による増加分が更新時期を迎えることもあり、向こう数年間を見た場合、トラックの国内需要は概ね堅調に推移すると予想される。

2. 海外展開の進展と今後

海外展開に目を向けると各社ともアジア、中近東・アフリカで販売台数を稼いでいる構図が浮かんでくる。国が発展すると都市化に伴い建設需要、インフラ需要が拡大するため、これら新興国でのトラック需要は今後の増加余地が大きいと言えるだろう。但し、商用車市場の外資の進出度は地域によって異なり、例えばタイでは日系メーカーが市場シェアの76%を握るが、中国ではほとんどのシェアを地場の中国メーカーが握っている。市場の大部分を外資が抑える東南アジアと違い、自国メーカーが一定の存在感を持つ中国では高品質ではないものの廉価な中国メーカー製が多く存在する。商用車は生産財であるため乗用車のように意匠性やブランドは重視されず、価格の安さが中国メーカーを利しているようである。

今後、こういった地域での拓販は環境基準の厳格化がポイントとなってくる。中国では国4標準と呼ばれる排ガス規制が実施されているが、これは欧州でいうEURO4にあたり、その欧州ではEURO6が導入されている。先進国から2世代遅れている訳であり、そのペースには議論の余地があるとしても、将来規制が厳格化されていくことは間違いない。彼らの志向が価格から品質に向かったときに需要を捕捉できるよう、準備を整えておく必要がある。より現地ニーズに則したトラックを開発するために、現地拠点でのR&Dの重要性が増してくる。

図表4. トラック大手4社の販売地域構成



一方、国内では2020年の東京五輪後を見据え、アフター市場（顧客車両の稼働状況の情報提供、メンテナンスサービスの提供等）を拡大し、収益の安定化を図る取組みを一層推し進めることが重要となる。

国内市場の安定的な推移が見込まれる今後数年間で稼いだ資金をアジア、中近東・アフリカにどう投じ、またアフター市場をどの程度拡大させることができるか。これからの資金の使い道が、その後のトラック各社の成長余地を左右することになる。

(富国生命投資顧問(株) アナリスト 八木 啓行)