

調査月報

【自動車】減少に転じたトラック国内販売

トラックの国内販売が減少に転じている。2003 年度は 11.7 万台と前年比 49%もの大幅増を記録したが、2004 年度に入ると、一転して前年を割り込んでいる（図）。

これは、2003 年度に盛り上がった排ガス規制特需が沈静化したことによるものだ。2003 年度には「自動車 NOx・PM 法」と「環境確保条例」が施行され、首都圏 4 都県を中心とする規制対象地域内では、規制をクリアしていない車両の走行が車齢に応じて順次禁止されることになったため、新車への買い替え需要が発生した。その際、景況感の改善もあってユーザーが規制適用時期よりも前倒しで買い替えに動いたことから、その反動で 2004 年度には販売台数は前年割れが続いている。今後についても、この先 1~2 年は、規制対応特需が相応に残っていることもあり、比較的軽微なマイナスにとどまりそうだが、こうした需要が剥落する 2007 年度以降は一段の落ち込みが予想される。

こうしたなか、トラックメーカー各社の業績も悪化傾向を辿ることになりそうだ。たしかに、各社は、将来の需要低迷を見据えた対応を進めており、90 年代後半のような大幅赤字に陥る可能性は低い。すなわち、各社は、すでに工場・生産ラインを集約化し、さらにモジュール生産方式の導入や工程分割など作業を単純化させたうえで作業員の半数近くを期間工にシフトしており、需要増減にも人員調整により柔軟に対応できる体制を整えている。ただ一方で、

排ガス規制に向けた研究開発費が重荷となる。排ガス規制のハードルは年々高くなっており、とりわけ 2005 年 10 月から導入される新長期規制は、世界で最も厳しい新車への排ガス規制とあって、各社は毎年数百億円規模の技術開発投資を強いられている。さらにこの先は、規制内容が一層厳しくなることが予想され、既存の技術方式では対応が難しく新たなアプローチが必要となるだけに、排ガス規制向けの研究開発投資は一段と増嵩していくことが避けられそうにない。研究開発費用が各社に一段と重く圧しかかることになる。

トラックメーカー各社には、環境悪化に対応すべく、提携先メーカーとの部品共通化や共同購買などを通じた「一段のコスト削減」や、中国での現地生産体制の確立やディーゼルエンジン外販事業の強化など「新たな基盤の確立」が重要課題となりそうだ。
(H16.12.2 加藤 順一)

図：普通トラックの販売台数推移 (前年同月比)

