



世界の商用車業界の動向

1. 世界の中大型商用車市場

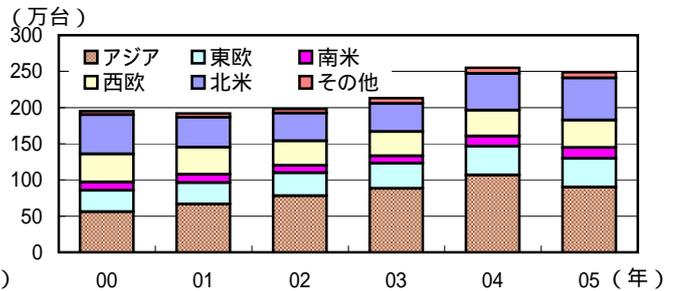
- 世界の商用車(トラック・バス等)新車販売台数は、約2千万台(04年)と世界自動車販売台数(約6千万台)のおよそ1/3を占める(図表1)。
トラック・バス等には、北米など一部の地域でSUV(Sport Utility Vehicle)、ミニバン等が含まれる。
- トラック・バス等のうち、中大型トラック・バスの05年新車販売台数は249万台で、01年以降は緩やかな増加基調にある(図表1、2)。
- 中大型トラック・バスの地域別販売台数をみると、01年以降アジア、東欧、北米等が増加している(図表2)。成熟市場である北米、西欧、日本等では、その販売台数は当該地域の景気動向、環境規制の強化に伴う代替需要の変動により跛行性が見られる(図表3)。一方、アジアでは中国、インド、東欧ではロシア等の新興市場が中大型トラック・バスの需要を牽引している(図表4)。
- 中大型商用車の主要メーカーは、主に欧米系、中国系、日系メーカーに分けられ、中大型トラックの販売台数では、ドイツのダイムラークライスラー社(DCX)(40.7万台)、スウェーデンのボルボ社(19.1万台)が上位を占める(図表5)。

図表1 世界のトラック・バス等新車販売台数の推移



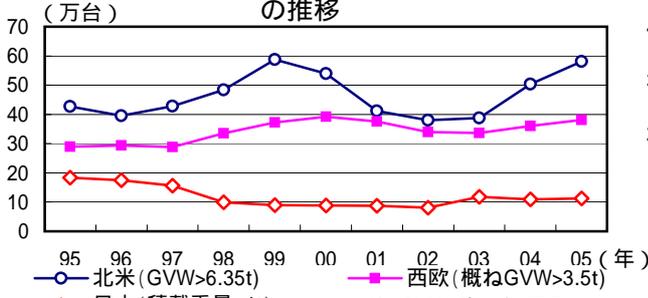
(出所) 世界自動車統計年報*、FOURIN「世界自動車統計年刊」、日本自動車工業会(自工会)資料、日本自動車販売協会連合会(自販連)資料等を基に作成。
(備考) 中大型トラックは各国の基準に基づく統計データを合算。

図表2 世界中大型トラック・バスの地域別新車販売台数の推移



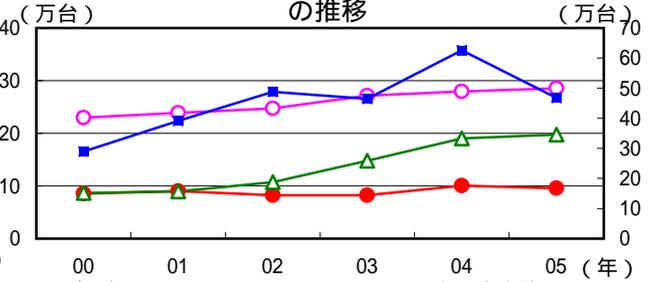
(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」、自工会資料、自販連資料等を基に作成。

図表3 北米、西欧及び日本の中大型トラック・バス販売台数の推移



(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」・「日本自動車調査月報」、自工会資料、自販連資料等
(備考) 日本の02年以前は自工会資料、03年以降は集計方法変更のため、自販連の「中大型貨物車登録台数」を基に作成。

図表4 BRICSの中大型トラック・バス新車販売台数の推移



(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊」

図表5 主要中大型商用車メーカーの販売実績(2005年グループ別)



(出所) 各社IR資料、FOURIN「中国自動車調査月報」等を基に作成。

(備考) トラック・バス等は各社発表台数(東風汽車、第一汽車はFOURIN「中国自動車調査月報」より引用)。日野はトヨタからの受託生産車両を含む。中大型トラックは統一基準によるデータが入り困難のため、各社開示資料等より上記区分を中大型トラックとみなして掲載。したがって、販売台数による順位付けは不可。

(主要各社の中大型トラックの区分)

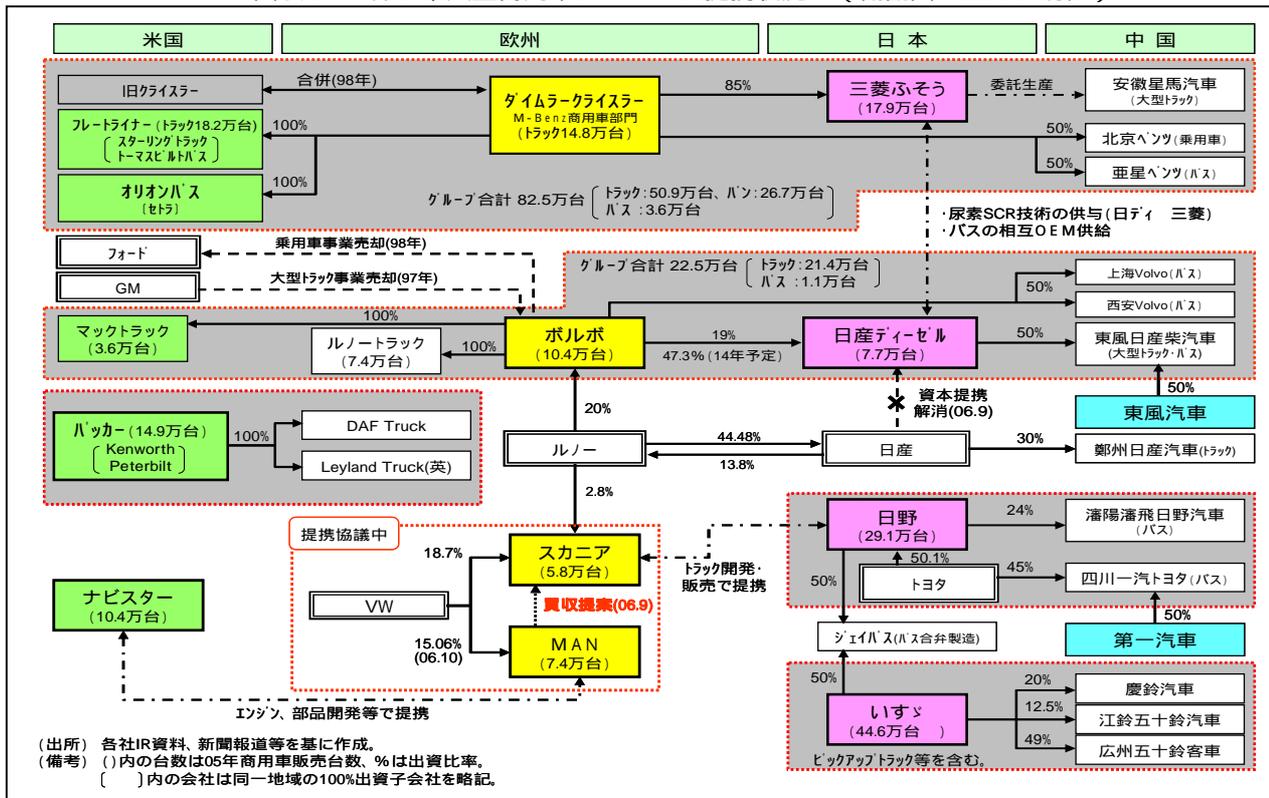
- DCX: Medium/Heavy-duty Truck (定義は不明)
- ボルボ: 車両総重量(GVW)7t以上
- バッカー: GVW6.35t以上(米・加・欧州での販売台数のみ)
- 東風汽車/第一汽車: GVW6t以上
- 北汽: GVW8.85t以上(米・加での04年販売台数のみ)
- スカンビア: Heavy Truck (定義は不明)
- MAN: Heavy Truckの05年生産台数(定義は不明)
- いすゞ: 積載重量4t以上(バスを含む)
- 日産ディーゼル: 積載重量4t以上
- 日野: データ不詳



2. 世界の中大型商用車メーカーを取り巻く環境及び今後の課題

- ・中大型商用車メーカーの提携状況をみると、DCX、ボルボの二大グループは、米国、欧州、アジアの企業間で提携関係を構築し、グローバルに展開。他メーカーも出資による提携のほか、ディーゼル技術、販売網拡充などで提携(図表6)。
- ・世界のトラック・バス等の市場は、新興国におけるトラック需要増などの好材料がある一方で、ディーゼル車の排出ガス中に含まれるNOx(窒素酸化物)・PM(粒子状物質)による環境・健康への影響が問題視されており、07年から09年にかけて相次いで日米欧で排出ガス規制が強化される(図表7)。
- ・排出ガスのクリーン化には、エンジン燃焼の最適化や排出ガスの後処理技術が必要とされ、各メーカーは規制強化に伴う技術開発コスト等の増大が負担となっている(図表8)。
- ・また、新興市場への参入についても、当該国ごとの車両規制への対応や、販売網・アフターサービス体制の確立などに係るコスト増の問題もある。
- ・このため、商用車業界では、主要国における環境規制強化に伴う需要の変動に対応するとともに、研究開発の効率化や新興市場での販売体制整備を進めるべく、新たな提携や業界再編の動きが活発化すると見方がある(図表9)。

図表6 世界の中大型商用車メーカーの提携状況 (概観図: H18.10現在)



図表7 日米欧におけるディーゼル重量車の排出ガス規制

排出ガス成分	(単位:g/kWh)				導入時期
	2006年現在	次期規制値	低減率		
日本	NOx	2.0	0.7	1	2009.10年頃
	PM	0.027	0.013	-52%	
米国	NOx	3.2	0.268	2	2007年
	PM	0.134	0.013	-90%	
EU	NOx	3.5	2	-43%	2008年
	PM	0.03	0.03	0%	

(出所) 環境省、日工会社資料より作成。

(重量車の分類) 日本: GVW > 3.5t, 米国: GVW > 3.86t, EU: GVW > 3.5t

1 0.7g/kWhの1/3程度を挑戦目標値とし、2008年頃に検証を行い、必要に応じて目標値及び達成時期を決定。

2 2010年まではNOx適合レベルを1.6g程度とすることができる。

図表8 欧米3社及び日系3社の研究開発費の推移



(出所) 各社IR資料、Bloombergを基に作成。

(備考) 欧米3社: DCX(商用車部門)、ボルボ、ハッカー
日系3社: いすゞ、日産ディーセル、日野
為替レート: 1SEK=16.1円、1ドル=116.4円、11-0=149.0円(9月末現在)

図表9 中大型商用車メーカーの課題

環境規制の強化

NOx、PM低減技術開発の負担
研究開発費の増大
規制強化による買い替え需要変動

新興市場への参入

販売網・アフターサービス体制の確立
当該国の自動車規制への対応

[調査部(産業調査担当) 内藤 義和]

お問い合わせ先 日本政策投資銀行調査部

Tel: 03-3244-1840

E-mail: report@dbj.go.jp