

日本の大型車は中国の中型車 特装車も世界に通ずるものにしなければならない

特装部会長 筆谷高明
(極東開発工業㈱・取締役社長)



【現在の日本の普通トラックの市場規模】

日本の現在のトラックの市場規模は、普通トラックで見てもみると1959年の規模まで落ち込んでいます。ちょうど50年前です。1959年は現天皇陛下がご成婚され、日本の人口がようやく9,000万人を超えました。当時、池田内閣で『所得倍増計画』を掲げ、日米新安保条約が調印され、岩戸景気がスタートした第一次モータリゼーション時代でした。

世界ではカストロのキューバ革命が起こり、産油国がOPEC設立を宣言し、ベルリンの壁が出現しました。日本の平均株価(現日経平均)が1,000円を初めて超えた年であり、製造業の平均給与1万7,000円～1万8,000円、為替は1ドル360円、そんな1959年の普通トラック登録台数が34,593台でした。2009年上期の台数が17,857台でしたので、この数字を2倍するとまさに1959年の台数です。

2009年度通期の見通しとなると、各トラックメーカーでの予測も今年の初めは6万台ぐらになる、4月頃は5万2千～3万台ぐらになるのかな?、9月では、4万6千台ぐらになりそう?本当に見通しが立たないとはこのことです。

普通トラックは現在日本の市場で約154万台稼働しております。15年使うとすれば10万台が年間のアベレージになります。通常年であれば10万台が見込めますが3万5千台では通常時の3分の1の規模です。

【特装車の市場動向】

普通トラックの約3割が特装車市場であることを考えると特装車の市場規模の見通しも全く予想がつきません。

前政権で13年超の営業用トラックの代替促進に特別予算をつけて需要喚起を促してきましたが、この政策も11月をもって終了となりました。営業用トラック用の予算がなくなったということではなく、乗用車・トラック合わせた上で、せめてその年度内は続けていただきたいと考えます。「その補助金を当てに車を買って替えよう」と計画し決めた矢先に「その補助金はなくなりました」ではおいそれと計画・実行はできません。

また、このたびの政権交代で特装車の中でも特に土木建築車両はまさに向かい風になっております。

新政権のキャッチフレーズは『コンクリートから人へ』であり、土木建築工事の仕事は先細りです。特装車では直接的にダンプトラック、ミキサートラック、コンクリートポンプ車、セメント運搬車等が、間接的には散水車やタンクローリ車等に影響し、ほとんどの特装車が大打撃を受けます。

これらのことを考えますと、特装車の需要回復には相当厳しいものがあり、景気が回復しても以前のような台数は到底見込めないと思われます。日本の特装車の生産規模も均衡縮小型の対応をしてゆかなければなりません。

【世界への展開】

一方世界に目を向けてみますと、まさに今からインフラ整備を進めなければならない国々がたくさんあります。日本の特装車の技術を生かして、それらの国に役立つことができると考えます。その時のハードルは

- (1) その国の欲する特装車の仕様設定
- (2) その国の欲する価格で提供できる体制
- (3) 世界の特装メーカーとの競争に対処

があります。日本で育った特装車は日本の道路事情から来る規制の上で成り立っており、そこで培った技術が世界の特装車の仕様に合致しているかという点必ずしもそうではありません。改めて、その国の欲している仕様に即した製品開発をしなければ、参入はできません。

具体的には日本の大型ミキサー車(4.4 m³)はお隣の中国では中型車であり、ほとんど売れません。中国での売れ筋は8～9 m³です。またコンクリートポンプ車のブーム長さはヨーロッパ、北米、中国、韓国では50 m以上のものが公道を走っています。日本では頑張っても36 m以上のコンクリートポンプ車はできません(道路運送車両法や道路法、車両制限令等の規制により)。

厳しい規制のおかげで海外企業が日本産業へ参入しにくい面もありますが、グローバルな技術力競争上好ましいことではなく、日本の特装車の規制緩和の必要性をひしひしと感じます。

前述の問題を解決すればまさに大きな市場があり、日本の特装車技術を持ってすれば必ずこれらの国への展開が図れるものと確信いたしております。