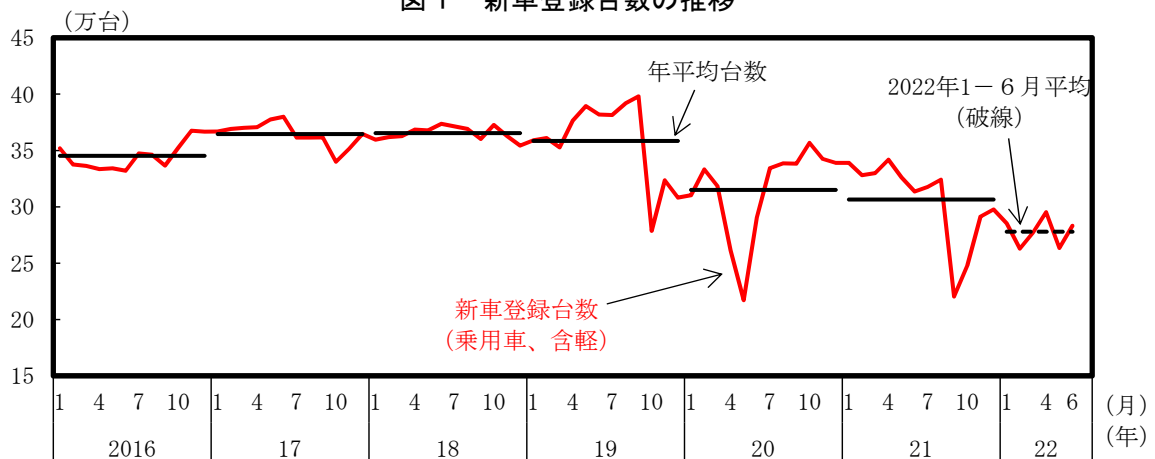


新車登録台数と供給制約の動向

＜ポイント＞

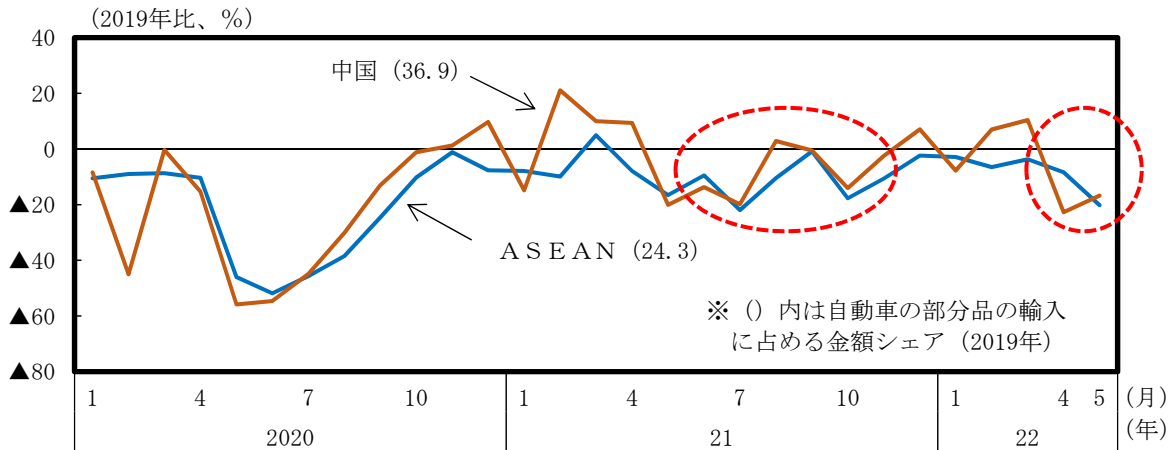
1. 国内の新車販売台数を示す新車登録台数は、感染症拡大前（2016～18年）は月35万台前後で推移していたが、2019年10月の消費税率引上げに伴う駆け込み需要の反動で大きく減少した後、新型コロナウイルス感染症の影響で消費者が購入を控えたことにより2020年春にさらに大きく減少した。その後、持ち直しの動きもみられたが、2020年年末以降は緩やかな減少傾向が続き、2021年夏に再び大きく減少した。その後、いったん持ち直したものの、2022年初から直近6月まで登録台数は月25～30万台程度と感染拡大前と比べ低い水準で推移している（図1）。
2. こうした新車登録台数の推移の中で、2020年年末以降の弱い動きは供給制約による影響が大きいと考えられる。2021年以降、世界的な半導体不足が顕在化し、自動車産業は大きな影響を受け続けている。こうした半導体不足に加えて、2021年夏には東南アジアでの感染拡大の影響で現地からの部品供給不足が発生し、多くの国内自動車メーカーで工場の稼働停止という生産調整が実施された。東南アジアからの部品供給は改善に向かったものの、2022年年初以降、日本国内の感染再拡大や3月の福島県沖地震、さらに4月以降の中国のロックダウンの影響により部品供給不足が発生し、再び多くの工場の稼働が停止する状況となっている（図2）。このように、自動車の生産は、慢性的な半導体不足に感染拡大地域からの部品供給不足などの一時的な要因が加わり、長期間にわたって弱い動きが続いている。
3. 実際に2022年以降の国内大手自動車メーカーの工場稼働停止状況をみると、かなりの日数で工場が稼働停止していることが分かる。（図3）。また、内閣府「景気ウォッチャー調査」における乗用車販売店のコメントをみると、こうした長引く供給制約により新車の納期は平時よりもかなり長期化していることが分かる。一方で、受注については堅調であるというコメントも多くみられ、新車登録台数の減少は、需要の変化よりも供給制約による影響が大きく、納車待ちの受注残が多く積み上がっていると考えられる（図4）。
4. 堅調な受注に対応し、新車登録台数がしっかりと持ち直していくためには、早期の供給制約の解消が必要となるが、半導体不足が残存する状況では、感染拡大前の水準にまで持ち直すには時間を要することが想定されるほか、感染再拡大のリスクにも注視が必要である。また、2年毎の車検のタイミングも新車購入を決めるひとつの理由であると考えられるが、景気ウォッチャー調査のコメントにもあるように、新車購入ではなく車検を実施して継続保有する動きもあり、供給制約による納期の長期化の影響により買い替えを断念し、2年後の買い替えを検討する者が増加する可能性もあると考えられる。自動車メーカーの生産状況だけではなく、こうした需要面の動向にも留意しながら、今後の新車登録台数の動向を注視していく必要がある。

図1 新車登録台数の推移



- (備考) 1. 日本自動車販売協会連合、全国軽自動車協会連合会により作成。
 2. 新車登録台数は、日本自動車販売協会連合会が公表する登録車（普通・小型乗用車）と、全国軽自動車協会連合会が公表する届出車（軽乗用車）の合計台数。内閣府による季節調整値。

図2 自動車の部分品の輸入



(備考) 財務省「貿易統計」により作成。

図3 国内大手自動車メーカーの工場稼働停止

| 国内大手自動車メーカー | 工場稼働停止日数 | | | | | | |
|-------------|----------|----|----|----|----|----|----|
| | 2022年 | | | | | | |
| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 |
| A社 | 8 | 8 | 5 | 9 | 3 | 12 | 1 |
| B社 | 9 | 3 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 |
| C社 | 8 | 0 | 6 | 4 | 10 | 2 | 7 |
| D社 | 0 | 2 | 0 | 8 | 3 | 0 | 0 |

- (備考) 1. 各社公表資料と報道資料により作成。
 2. 2021年もしくは2021年度の各メーカーで最も販売台数の多い車種を生産している工場において、少なくとも1ライン以上が稼働停止となった日数。本稿執筆時点。

図4 景気ウォッチャー調査におけるコメント
(景気の現状に対する判断理由等)

| 調査月 | 業種 | コメント |
|-------------|------------------|---|
| 2022年 1月 | 乗用車販売店 (総務担当) | 自動車販売店では、 <u>受注が堅調に推移しているが、納期が長引いているために売上が計上できず、大変苦労している。</u> |
| 2022年 2月 | 乗用車販売店 (従業員) | <u>新型車の受注も順調で新車の販売台数も前年並みで推移しているが、ほとんどの車の納車が半年～1年近く掛かる。</u> |
| 2022年 3月 | 乗用車販売店 (経営者) | <u>新車の受注数が例年と比べて悪い。現在使用中の車を買換えるのではなく、車検をして継続使用する人が多いようである。</u> |
| 2022年 4月 | 乗用車販売店 (従業員) | 今月の <u>受注状況は前年並みの推移であるが、登録台数は生産台数の遅れにより、前年比の8割程度で推移している。</u> |
| 2022年 5月 | 乗用車販売店 (経営者) | <u>新車供給不足や中古車の在庫不足から、売上が伸び悩んでいる。膨らんでいる受注残の解消が進まないなか、客の購入意欲の減退が懸念される。</u> |
| 2022年 6月 | 乗用車販売店 (経営者) | <u>メーカーからの新車供給の状況がますます悪化している。これまでの受注残はマックスに膨らんでおり、解消には年単位の時間が掛かると見込まれる。</u> |

(備考) 内閣府「景気ウォッチャー調査」より作成。

担当：内閣府 政策統括官（経済財政分析担当）付参事官（総括担当）付

前田 将吾（直通 03-6257-1565）

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。