



■特集

## 国内新車市場：2021年度上期の実績と今後の展望 「ウイズ・コロナ」から「アフター・コロナ」に向けて

(株)住商アビーム自動車総合研究所 代表取締役社長 大森 真也  
チーフストラテジスト 糸川 咲太郎

クルマの魅力は、未知の世界に  
自分で自由に行けること。

国土交通省自動車局自動車情報課 課長 波々伯部 信彦

特集

2

## 国内新車市場:2021年度上期の実績と今後の展望 「ウィズ・コロナ」から「アフター・コロナ」に向けて

(株)住商アビーム自動車総合研究所 代表取締役社長 大森 真也  
チーフストラテジスト 糸川 咲太郎

トピックス

8

### ■お祝い■ 令和3年 春の褒章

レポート

10

### 業界レポート第2回 2021年11月から義務化の始まる乗用車の 衝突被害軽減ブレーキ

交通コメンテーター 西村 直人



12

### 「学生フォーミュラ日本大会2021」 オンライン表彰式を開催 「ものづくりを通じた人材育成の機会」を創出

14

### ■販協だより■ 第49回日野自動車全国販売会社サービス技術コンクール 競え「サービス技術No.1」!お客様の期待を胸に! 愛知日野自動車(株)が2大会連続14回目の総合優勝



インフォメーション

16

### 今月の議事録から 第122回中古車委員会、第139回企画委員会

20

### 懐古の風

24

### ■自由席■ クルマと私 国土交通省自動車局自動車情報課 課長 波々伯部 信彦

連載

18 統計こぼればなし 第26回  
自動車盗難の地域性

26 仕事のブラインドスポット 第47回  
ビジネスコンサルタント 山崎 将志  
株式投資を通じて経済を学ぶ

27 御社の営業力を向上させるポイント 164  
(株)グランド・デザインズ 代表取締役 藤本 篤志  
マネジメントの境地に達する12の道①  
「ダメな部下ほど認め、褒め、話す」

28 ヘルス 第130回  
東京大学 医師 岸 暁子  
健康に関するSDGsとは?

29 リサーチあれこれ 第14回  
(株)現代文化研究所 主任研究員 清田 麻喜子  
脱炭素の号砲が鳴った自動車業界

30 気になる一冊

32 行政・業界の動き

33 わだいのこみち

38 ひと息ひと言

# 国内新車市場：2021年度 上期の実績と今後の展望

## 「ウィズ・コロナ」から「アフター・コロナ」に向けて

株式会社 住商アビーム自動車総合研究所  
代表取締役社長 大森 真也  
チーフストラテジスト 糸川咲太郎

### 国内新車販売・2021年度上期実績

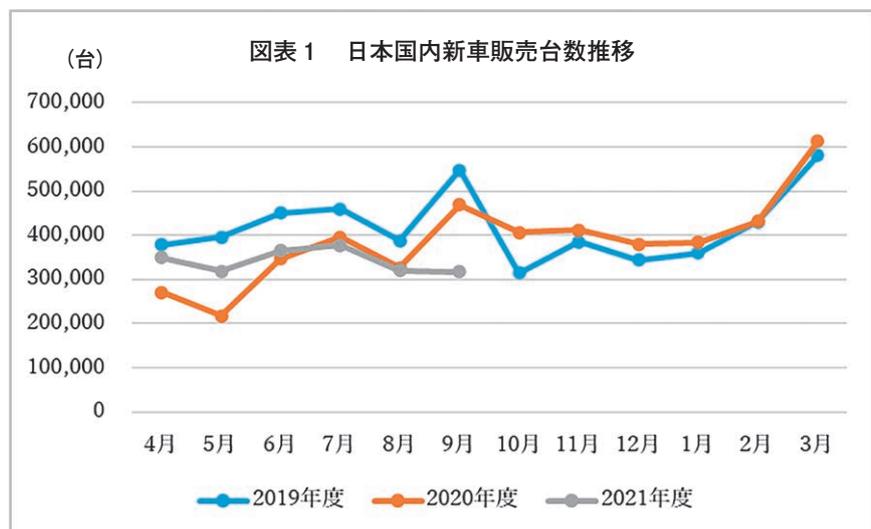
日本国内新車販売の今年度上期（4月～9月）実績は、全車種合計で205万344台となった（含軽）。

国内新車販売台数を、新型コロナウイルス流行が本格化した2020年度以降、半期毎の推移を追うと…

- 2020年度上期は、202万8502台。流行急拡大の中、自動車メーカー各社による生産停止等の影響を受け、2019年度下期と比べ、マイナス16%と大幅に減少した。
- 2020年度下期は、262万8035台。2020年度上期の反動もあり、2020年度上期と比べ、30%増、とコロナ前への回復が期待された。

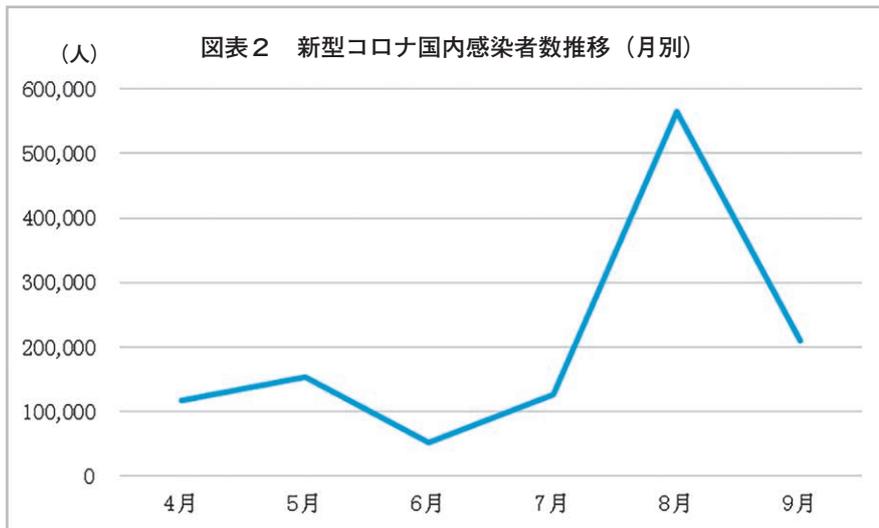
- 然し、今回の結果は、2020年度下期との比較で22%減、2020年度上期比では1.1%増。回復に水を差した形となった。

また、新車販売台数（含軽）月別推移をグラフ化すると図表1の通り（※1）。



なお、今年度上期においても、新型コロナウイルスの流行は継続し、第四波、第五波と猛威を振るった。状況は次頁図表2の通り（※2）。しかし一方、マクロ経済予測では、国内GDP成長率に関しては、2020年度▲4.7%に対し、21年度は2.8%（※3）と予想される。つまり、

経済全般は、復興のプロセスの途上にあると考えられる。本稿を執筆している10月末においては、ワクチン普及の効果により、感染者数は大幅に減少している。



新型コロナウイルスは、経済の需要と供給、双方に影響を与えられると言われる。そこで本稿では、2021年度上半期の国内新車

販売市場について、需要と供給それぞれの側面から考察すると共に、中期的な見地から今起こっていることの意味合いを考えてみたい。

### 2021年度上期の振り返り…需要面

まず、市場の需要面について、この間に起こった関連する事象を中心に振り返る。

#### 人々の行動

新型コロナ感染防止を日常生活に取り入れた新しい生活様式が定着する中、人々の行動にも変化が見られた。移動においては公共交通機関を避け、自家用車や自転車等の利用が増加した。また、大型ショッピングモールでの買い物控え、ネット通販や近場の店舗を利用する等、行動範囲は従来よりも狭まった。

在宅勤務の導入も進んだが、実施率は高いとは言えない。Googleの移動データ（※4）を眺めると今年度上期において、職場への移動量はあまり減少しなかった。総じて、東京等都市部においても2割減程度、地方では1割減にも届かなかった。都市部では元から公共交通での

通勤が一般的である。一方、地方では、生活の足でもある自家用車を手放すわけにはいかない。結果、総じて在宅勤務が及ぼす自動車需要へのマイナス影響は極めて少なかったと考える。

#### 消費者嗜好

消費者の趣味嗜好にも変化が見られた。人が集まるのが難しく、ソーシャルデイスタンスを取らざるを得ない中、感染リスクが少なく安全に楽しめるキャンプやバーベキューなどのアウトドアが、時代の要求に応えるレジャーとして人気が高まった。また、職場や友人との交流が制限されるため、必然的に家族の絆が重視される傾向も顕著に見られた。アウトドアを楽しむための自然豊かな場所への移動や、家族単位の移動に適した自動車の需要には追い風と言える。

また、首都圏においては、在宅勤務により毎日の通勤が前提で無くなった層が、より良い住環境や安い住居・生活コストを求めて転出する動きがあったと言われる。しかし、実態は、多くは東京から神奈川や千葉など近県への転居であったようだ（※5）。故に、大きなライフスタ

イルの変化には至らない為、地方への転出は自動車需要への影響は限定的だったと考えられる。

## 社会的要素

上期中に開催され、色々と物議を醸した東京オリンピック・パラリンピックの影響についても触れておきたい。開催期間中、東京都内をはじめとする競技開催地域においては、大会関係者を効率的に移動させるための交通規制等が行われた。しかし、丁度、感染拡大による緊急事態宣言期間中でもあり、基本的に無観客での開催となったため、移動に関する大きな混乱は見られなかった。

なお、そもそものオリンピック開催の目的は、「東京が生まれ変わる」ことだった。移動については、オリ・パラ開催期間中、都内では、自動車から鉄道やバスに乗り換えて移動する「パークアンドライド」の大規模な導入が検討されていた。2019年には、駐車場の予約システムやバス運行の試行が行われていた。もしも、予定通りに2020年開催が実現していれば、それを機会に「新しい移動形式」の社会導入に繋がったかもしれ

ない。しかし、そうはならなかった。オリンピックの前に、パンデミックが来た。以上、総じて言えば、今年度上期は、「ウイズ・コロナ」様式の生活が定着した期間と考えられる。需要面で前期と比較してショックがあったとは考え難い。

## 2021年度上期の振り返り（供給面）

一方、供給面では、顕著な変化があった。「半導体問題の深刻化」に加え、「東南アジアにおける新型コロナ感染拡大」が大きな影響を与えた。結論から言えば、上半期の新車販売低迷は、主に供給ショックによるものと考ええる。

## 半導体問題

ことの発端は、米中摩擦であった。2019年5月、米政府は、華為技術（ファーウェイ）に対する米企業製品及び米国由来の技術を含む第三国製品の輸出を禁じる制裁を下した。これに、華為は半導体を中心に大量の在庫を備蓄することで対抗した。

次いで、2020年3月にパンデミック宣言がなされた。世界中で流行が本格化する中、半導体については、5Gスマ

ートフォンの普及に加え、在宅勤務用PCやデータセンター需要、更には、ゲーム機、テレビに対する巣ごもり需要等の拡大が重なり、需要が急成長した。

こうした中、米中摩擦がまた一歩進んだ。2020年9月末、米政府は中国最大手のファンドリー中芯国際集成电路製造（SMIC）を制裁対象に加えた。

このことを契機に、多くの需要がSMICから台湾積体回路製造（TSMC）等のファンドリー他社に切り替えられた。結果、TSMCをはじめとするその他ファンドリーも生産能力が限界に達した。

一方、2020年末に近づくにつれて、コロナ禍で稼働を止めていた自動車メーカー各社も稼働を開始した。結果、タイトな状況に自動車向け需要が加わった。

但し、自動車用マイコン向け半導体は多くがレガシー（旧世代）と言われ、半導体メーカーはこれらの能力増強に積極的でない。一方、自動車メーカーはJITに代表されるように在庫を極限に圧縮している。結果、半導体の供給難は、即、自動車メーカーの製造停止に繋がってしまった。

### 東南アジアにおける新型コロナ感染拡大による影響

アジア開発銀行（ADB）は、9月22日、「2021年アジア経済見通し改訂版」を発表した。その中で、ADBは、東南アジア全体の2021年成長予測を前回（7月）発表の4.0%から今回は3.1%へと大幅に引き下げ、「変異株の出現や局地的な感染再拡大、様々なレベルの移動規制やロックダウン措置の再適用、また、ワクチン接種の進捗状況の差がアジア新興地域の見通しに暗い影を落としている」と指摘した（※7）。

例えば、マレーシアでは、感染拡大により、1月と6月に移動制限令が再強化され、各地で工場の操業が困難になった。ベトナムでも7月末から9月末にかけて大規模な都市封鎖が行われた結果、工場での生産にも間接的な影響が出た。

### 負の相乗効果

更に、新型コロナの流行拡大が、半導体ファンダリー各社が多く製造拠点を持つアジア諸国にて顕著になった。結果、ファンダリー各社は製造停止に追い込まれ、事態が更に悪化した。日系OEM各社も半導体不足等により、減産に余儀なく追い込まれた。2021年度生産当初計画からの見直し（減産）は、本年9月時点で日系6社合計100万台を超える」と各紙は伝えた。本稿を執筆している10月末時点でも、日系OEM各社は生産計画の見直しを重ねている。

社も半導体不足等により、減産に余儀なく追い込まれた。2021年度生産当初計画からの見直し（減産）は、本年9月時点で日系6社合計100万台を超える」と各紙は伝えた。本稿を執筆している10月末時点でも、日系OEM各社は生産計画の見直しを重ねている。

### 今年度の見直し

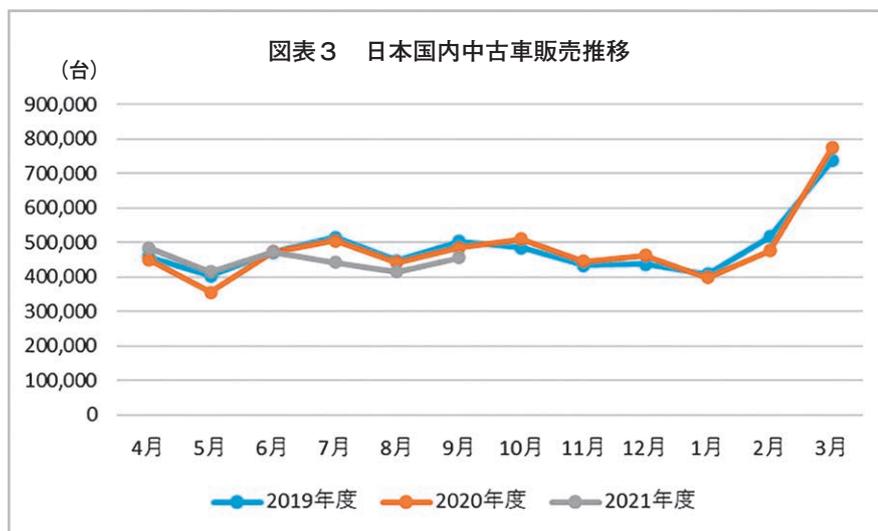
以上を踏まえて、ここからは国内新車販売の今年度の見直しについて考える。結論から言って、何らかの理由で事態が大きく変わらない限り、下期も、上期実績とほぼ同様な数字になるだろう。

### 需要サイド

需要側は引き続き堅調に推移すると考える。これまで述べてきた、人々の行動、消費者の嗜好等、需要の背景要因については、急に変わるとは考えにくい。

図表3では、図表1と同じ期間の日本国内中古車販売台数について取り上げてみた。結果、2019年度、2020年度、2021年度上半期、いずれも同じようなレンジで推移していることが見て取れる。中古車市場には半導体不足は直

図表3 日本国内中古車販売推移



接影響しない。故、乗用車に対する安定した需要を反映していると考ええる。

### 供給サイド

直近の半導体市場を振り返ると、また新たな動きがいくつかある。

先述の通り、米中半導体摩擦の渦中、関連各社は生産確保のため、半導体の備蓄を積み上げたと言われる。そして、この備蓄が、市場全体では実需を上回るレベルに積み上がっているのではないかと懸念がある。9月末、米国商務省は半導体各社に対し、在庫状況を示したデータを提出する様に求めた（※10）。並行して、過剰な備蓄を調整する動きも市場では出てきている。また、10月TSMC日本工場建設発表等のニュースもある。

これらの事象から、昨今では、状況は安定してきたという意見が強い。但し、さらに、「いつ解消するか」について明言することは難しい。市場関係者曰く、「未だ2023年一杯までは、半導体は売り切れ状態にある」と。背景には、脱炭素化推進に伴う再生可能エネルギー関連投資にも、大量の半導体需要が継続する等の事情もある。

## アフター・コロナにむけて

新車販売市場は以上の通りだが、「販売」を離れて、広く業界全体を振り返ると、過去6か月間で様々な動きがあった。

## 自動運転

自動運転について言えば、昨年度末、世界初の自動運転レベル3モデルが日本で発売された。「高度自動運転社会実現」に向けた一歩が踏み出された。更には、人間ドライバーを必要としないレベル4の自動運転モビリティの開発も進む。日本を含む各国が、2025年の市場導入をターゲットに鎬を削る。ドイツでは、レベル4実用化に向け、道路交通法改正法案の検討が進んでいる（※12）。

自動運転開発の背景には、世界的に深刻化する交通事故と高齢化への対応がある。

## 脱炭素化及び電動化関連

脱炭素化対応に向けた自動車産業の在り方についても、日本国内外で様々な議論が交わされている。

各国による「カーボンニュートラル宣言」や「2030年度における温室効果ガス削減目標」について、議論が急速に進む中、4月に日本政府は「2050年脱炭素化実現に向けた2030年目標」を、従来の26%から46%に引き上げる旨を発表した。

5月には、国際エネルギー機関（IEA）が、「2050年CO2排出ネットゼロ実現」に向けたレポートの中で、「化石燃料を使った内燃機関車の販売を2035年までに停止することが必要」との考えを示した（※13）。

7月には、欧州委員会が「温室効果ガス55%削減目標達成の為の政策パッケージ」（※14）を発表した。その中では「2035年までに自動車による温室効果ガス排出をゼロにする」目標が示された。この目標が正式に法制化されるまでは、まだプロセスがあるが、自動車分野における脱炭素化論議に大きな一石を投じた。斯様な一連の動きの中、大手OEMによる電動化戦略が注目されている。一方で、車載用電池や関連する希少金属に対する対応が問われる。

## 持続可能な成長に向けて

結局、マクロな方向性はここに行き着く。先に取り上げた半導体問題はその具体的な表れだ。半導体がなければ、クルマは作れない。新たな時代に向けた流れの中で、ミクロレベルで様々な軋みを見せた、というのが、今年度上半期の意味

合いだと思う。

新型コロナウイルスの流行については、少なくとも10月末時点においては、日本の新規感染者数は最低水準と報じられている。未だ油断は許されないが、世の中は、新たな時代に向け動き出そうとしている。恒例の東京モーターショーも、今年は見送りとなったが、次回2023年の開催が予定されている。そのころにはアフター・コロナとともに自動車についても新たな時代が本格化していると思われる。今はそれに備えて、日本の自動車業界全体がひたむきに準備をしている局面だと考えている。

(終)

【出典】

- ※1 (一社)日本自動車販売協会連合会
- ※2 NHK特設サイト「新型コロナウイルス」公開データより、弊社にて作成
- ※3 IMF世界経済見通し 2021年7月
- ※4 Google『COVID-19 Community Mobility Report』  
<https://www.google.com/covid19/mobility/>

- ※5 東京新聞 『「東京脱出」した人はどこへ? 23区からの転出者が増えた市区町、調べました』(2021年4月19日)  
<https://www.tokyo-np.co.jp/article/98995>
- ※6 総務省統計局 家計調査『新型コロナウイルス感染症により消費行動に大きな影響が見られた主な品目など』(2020年8月)  
[https://www.stat.go.jp/data/kakei/sokuhou/tsuki/pdf/fes\\_rfl.pdf](https://www.stat.go.jp/data/kakei/sokuhou/tsuki/pdf/fes_rfl.pdf)
- ※7 日本貿易振興機構 (JETRO) ビジネス短信 2021年9月29日付
- ※8 2021年9月11日付 日本経済新聞 他
- ※9 日本自動車販売協会連合会 月別統計データより集計
- ※10 The Korea Economic Daily September 26, 2021
- ※11 日本貿易振興機構 (JETRO) ビジネス短信 2021年9月14日付
- ※12 2021年8月4日付、産経新聞はじめ各種報道より
- ※13 Net Zero by 2050、IEA
- ※14 Fit for 55, Legislative train schedule, European Parliament, July 14

筆者プロフィール

大森 真也

住友商事自動車事業本部にて主に自動車・部品製造関係のビジネスに従事。自動車部品輸出、自動車工場建設プロジェクト、海外進出支援案件、自動車・自動車部品製造事業化案件等、多数に従事。インド、イラン、メキシコにおける海外駐在経験に加え、住友商事傘下、自動車部品メーカーへの出向等、を経て、2014年5月より現職。

糸川 咲太郎

日系自動車OEM2社にて、乗用車の研究開発および、商品企画に従事。2018年にアビームコンサルティングに参画。次世代自動車に関する調査・講演や自動車部品サプライヤーの成長戦略策定等の戦略案件を担当。専門は自動車の構造・機能・技術・コスト、開発プロセス等。2020年4月、当社チーフストラテジストに就任。