

日本車 減産深刻

需要堅調なのに 部品不足

計170万台に

日本経済を支える自動車産業の減産が深刻になっている。半導体不足や東南アジアのコロナ禍で、部品の調達が難しくなった。主な

大手メーカーの減産数を集計したところ、8月末時点は約93万台だったが、9月に入って約1・8倍の約170万台に増えた。主なメ

ーカーが2020年に生産する規模だ。今年度の年間計画にも影響しており、経済損失は全体で1兆円を超えるとの試算もある。

▼2面 中古車値上がり 減産は一時的だとの見方

もあつたが部品の調達難は続いている。9月に入っても工場の稼働停止が相次いで発表された。自動車への需要は堅調で買いたい人は多いのに、売る新車を十分つくれなくなっている。

トヨタ自動車は9〜10月の生産数を計画から76万台減らした。生産停止は一時、国内の全ての工場に及んだ。生産計画にも影響し、今年度の世界生産数は930万台から900万台

に引き下げた。ホンダも8〜9月の国内生産が計画の4割、10月上旬は7割まで減る見通し。世界販売数は15万台減の485万台とする。

背景には半導体が年明けから不足していることがある。さらに夏ごろから東南アジアで新型コロナウイルスの感染者が増え、部品生産が滞った。なかでも困ったのが「ワイヤハーネス」と呼ばれる電線の束だ。自動

車の神経・血管に例えられるもので生産には手間がかかる。ほかの工場での代替はすぐにはできず、正常化には時間がかかりそうだ。大和総研は現状の減産状況を踏まえ、21年度に実質国内総生産(GDP)が0・3兆〜0・6兆円減少すると試算する。自動車産業以外への波及も合わせ、経済損失は最大1・2兆円にふくらむという。

(神山純一、福田直之)

海外コロナ禍届かぬ車部品

時刻時刻

部品不足による自動車の減産は大きな問題だ。大手メーカーは生産体制の再構築を急ぐが、海外でコロナ禍が収まらないこともあって、十分に対応できていない。販売現場では納車の延期や、中古車が値上がりして新車と価格が並ぶケースも出ている。

感染者増で急に止まる供給

生産体制変更「難しいハズルのよう」

「自動車メーカーへの影響を減らすために最大限努力している」。ワイヤハーネス製造大手の矢崎総業の広報担当者は話す。車には数多くの電子機器が組み込まれており、ワイヤハーネスはそれらをつなぐ重要な部品だ。矢崎ではタイの工場で集約生産が止まり、7月後半から操業を一時止めた。ベトナムの工場でも生産ペースが落ちていくという。自動車メーカー

への納入を正常化すべく取り組むが、コロナ禍が立ちどまる。ほかの部品メーカーでも東南アジアを中心に、工場の操業停止が相次いだ。部品が一つでも不足しないと、自動車は組み立てられない。タイハツ工業は8月、国内にある四つの完成車工場の稼働を一時止めると公表した。その後も、小型ワゴン車「トール」をつくる本社工場（大阪府池田市）、主力の「ミライース」をつくるタイハツ九州の大分第2工場（大分県中津市）について、停止期間を3週にわたって延長した。稼働停止は5工場、最大10月15日まで延びている。部品の新たな入手ルートなどの検討も進んでいるという。

主な自動車メーカーの2021年度計画への影響

社名	以前の生産・販売計画	増減	工場の状況
トヨタ自動車	930	▼30	8～9月に14工場・27ラインを最大22日間停止
日産自動車	—	▼25	8月、米国の工場を一時停止
ホンダ	500	▼15	三重県と埼玉県にある工場3箇所の生産が8～9月は計画の4割、10月上旬は7割の見通し
スズキ	323	▼35	静岡県内の4工場の稼働を9月に計10日間止め
マツダ	114	なし	7万台減産も出荷計画に変更なし。9月にタイの工場を8日間停止
スバル	103	▼4	群馬県内の3工場について9月に計12日間止め
ダイハツ工業	—	—	8～10月に7万台減産
三菱自動車	96	1	海外工場に影響が出ているが、販売は計画より1万台増

28日までの各社の発表ペースで、数字は概数、単位は万台。ホンダと三菱は販売計画。—は非開示。▼はマイナス。生産・販売計画の増減と減産規模は一致しない

28日までの各社の発表ペースで、数字は概数、単位は万台。ホンダと三菱は販売計画。—は非開示。▼はマイナス。生産・販売計画の増減と減産規模は一致しない



ホンダの中古車売り場＝都内

来ない新車 中古車値上がり

販売の現場でも異変が起きている。車種によっては納車まで半年以上かかるケースもめだつ。新車が買いたくため中古車は値上がり傾向だ。

首都圏のホンダの販売店では8～10月の納車のスケジュールが遅れている。通常は一般的な車種で注文から納車まで1カ月ほどだが、いまは2～3カ月かかっている。スポーツ用多目的車（SUV）「ヴェゼ」では、人気もあって納車まで一年以上かかることもあるという。客が求める車種がすぐ用意できず販売チャンスを見逃したこともあった。店長は「納車を約束できないのがつらい。お客様に理解してもらうために精いっぱい努力するしかない」と話す。

こうした状況は、ほかのメーカーの販売店でも同じだ。スバルはホームページに10日付で、納車が遅れていることについてお詫びを掲載した。

大和総研の小林若菜・エコノミストは「自動車は関連企業のすそ野が広い。車が売れるのに十分つくれた状況が長引けば、コロナ禍からの回復局面にある日本経済の重しになる」と指摘する。

「部品は在庫を平準化してきた。半導体不足で生産ペースを落とすところもあるが、トヨタの今年上半期の世界販売は600万台と過去最高を記録した。ただ、ここに来て、トヨタでさえ半導体などの在庫が不足気味になっているという。トヨタ幹部は「半導体の供給逼迫が続いており、代替拠点にも余剰生産の能力がない。穴埋めに一部、限界が出てきている」と話す。

ホンダも部品確保を急ぐが広報担当者は「備蓄を積み増せる状態ではない」と話す。（近藤郷平、野口陽一）

ある自動車メーカーの幹部は、現地の部品工場では感染者が一定数に達すると、急に生産が止まることになり、先行きが見通せないという。感染の収束が見えないなか、生産体制の変更は膨大な作業になっている。難しいハズルを解くようだ」と頭を抱える。

減産分を取り戻そうと自動車メーカー各社は10月以降の増産をめざすが、半導体を含め部品の安定供給のめどは立っていない。

トヨタ自動車系のある部品メーカーには、10月以降の大幅な増産に対応して欲しいという声がある。

販売店の経営者は「価格がこれまで高いのは初めての経験だ。新車がないので値段が高くて中古車を買ってくれる」と話す。相場が上がってても店側が潤うとは限らない。販売店はオークションで中古車を仕入れるのが一般的だ。仕入れ値が上がると、価格を高くしても利幅は小さくなるが、販売店の経営者は「商品は品薄が続いている。値上がりを見て買おうとする人もいて、販売は伸びている」と話す。

東産アシアから入ってきた部品をほかの生産体制を見直している。通常は月単位で修正していたものを日単位にすることがある。

自動車メーカーも生産回復に備えて従業員の雇用は維持しているが、減産が想定以上に長引けば影響が心配という。（近藤郷平、野口陽一）

「ハズラー」では、新車の販売価格が130万円ほど、そのモデルがあるが、中古車もそれに近い金額になっているという。

広島市内の中古車販売店では、生産から2、3年経った中古の乗用車が人気だ。スズキの「ハズラー」やダイハツ工業の「タンク」などが、新車並みの価格に値上がりしている。