

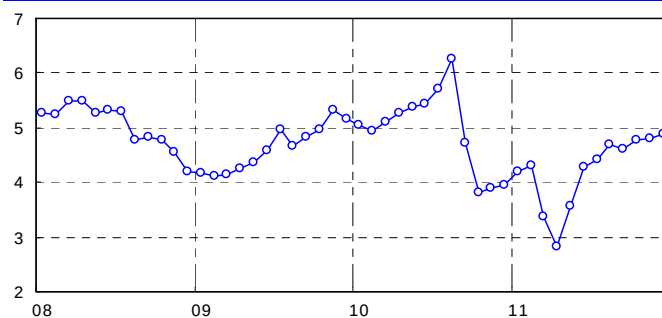
日本の 2011 年新車販売は大震災も響き大幅に減少

日本の 2011 年新車販売台数（含む軽）は 421 万台にとどまり、2010 年の 496 万台から 15.1%も減少した。高齢化と人口減少が進行する下で、中期的に日本国内の自動車販売は先細りが避けられない。ただ、2011 年の低迷には、そうしたトレンド以下に販売を押し下げた二つの特殊要因がある。特殊要因の一つ目は、エコカー補助金による 2010 年の販売増加の反動減である。2010 年 9 月 7 日で予算消化により終了したエコカー補助金を受けて、2010 年 8 月迄の販売台数は大きく押し上げられており、その反動から 2010 年 9 月以降、販売台数は前年割れに陥った。二つ目は、東日本大震災によるサプライチェーン途絶の影響である。2011 年 3 月 11 日の大震災により、サプライチェーンが途絶したことにより、完成車メーカーは 4 月半ばまで組み立て工程の完全休止を余儀なくされた。当初の想定より早く、夏にはフル稼働状態へ復帰したが、供給制約により 7 月までの販売台数は大きく落ち込んだ。

当社試算の季調値¹で推移を確認すると、新車販売台数は 2010 年前半に年率 520 万台程度の高めの水準で推移した後、エコカー補助金終了前の駆け込み購入により 7 月 570 万台、8 月 626 万台まで急増した。9 月以降は、前述の通り反動減に転じ、2010 年 10～12 月には年率 400 万台を割り込んでいる。2011 年に入ると反動減が薄れ、1 月と 2 月に販売台数は 420～430 万台程度まで回復したが、3 月の大震災を受けた供給制約により、4 月には一時的とはいえ 300 万台の大台さえ割り込んだ。5 月以降は、供給制約の緩和に伴い販売も回復へ向かい、足元の販売水準は 400 万台後半まで回復している。四半期ベースで見ると、2011 年 4～6 月期の 356 万台が、供給制約解消により 7～9 月期には 458 万台へ前期比 28.6%急増、10～12 月期は 482 万台へ更に水準を高めている（前期比 5.3%）。なお、新車販売全体では 10～12 月期も増勢が続いたが、車種別に見ると、すでに乗用車は供給制約に伴い積み上がった受注残の解消を受けて 11 月から水準を下げていく点に留意が必要であろう。乗用車販売の減少を、復興投資に関係すると考えられるトラック販売の増加が補って、新車販売全体は 10～12 月期に増加した。

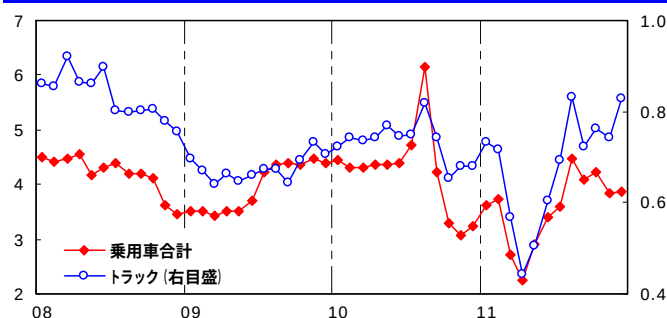
2012 年については、第四次補正予算で決まったエコカー補助金の再開²や 2012 年度予算案に盛り込

新車販売合計（年率、百万台）



(出所) 自動車販売連合会等

乗用車販売とトラック販売の推移（年率、百万台）



(出所) 自動車販売連合会等

¹ 2011 年データを含めて季節調整をかけ直した。2010 年データまでの季節調整では 7～9 月期急増の後、10～12 月期は横ばい程度だったが、新たな季節調整値では 10～12 月期も増加が続いている。なお、季節調整は個別に施しているため、新車販売計と乗用車とトラックの合計は一致しない。

² 期間は 2011 年 12 月 20 日～2013 年 1 月 31 日。一定の燃費基準を満たした場合、乗用車について登録者 10 万円、軽乗用車 7 万円を、トラック・バスは車両総重量に応じて 20～90 万円を支給。

まれているエコカー減税の3年延長などのエコカー購入策などが、新車販売の一定の下支えになることが期待できる。また、2011年を大きく押し下げた大震災に伴う供給制約要因が解消することから、2012年の販売台数は2011年実績から1割程度の増加が予想される。但し、エコカー関連の購入刺激策は低炭素・低エネルギー消費社会の実現には貢献するとしても、自動車購入に絞れば需要先食いに過ぎないという観点も忘れてはならないだろう。