

エコカー補助金の終了と反動減

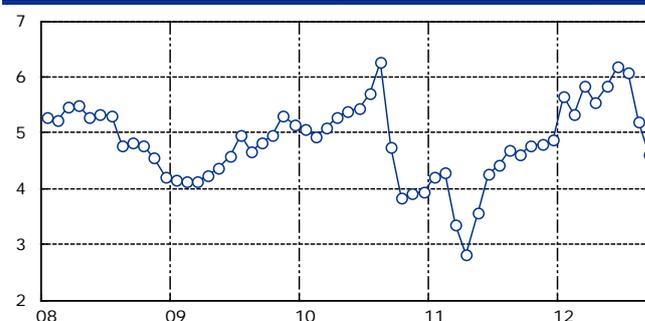
9月21日の受付分をもって自家用車のエコカー補助金受付が終了し、7月5日に終了済の事業用と合わせて第二回のエコカー補助金は全て受付が終了した。自家用車対象のエコカー補助金の終了月である9月の新車販売台数(含む軽)は前年比 3.4%(8月12.4%)と1年ぶりに前年水準を下回っている。今後はエコカー補助金の終了に伴う反動減が鮮明化してくると考えられる。

補助金終了間際の商戦が想定ほどに伸びなかったため、補助金終了後の反動減も小幅との見方もある。確かに当社試算の季節調整値で見ると、新車販売台数は7月前月比 2.0%、8月 14.6%、9月 11.1%と7~9月期に入り急失速し、7~9月期は前期比 9.7%(4~6月期 4.7%)と大幅な減少を記録した。しかし、7~9月期の販売減少をもって反動減が小幅と論じるのは根拠に乏しい。減少したとは言っても、7~9月期の販売水準は十分に高いためである。

7~9月期に販売が失速したのは、第一回目のエコカー補助金終了間際のドタバタ劇を踏まえ、消費者が確実な補助金の取得を狙って、早くから補助金対応車の購入に動いたからに他ならない。そのため、4~6月期の段階で、新車の販売水準は相当に高い水準まで達していた。2004年1~3月期から2008年7~9月期までのデータに基づくトレンドからの乖離を見ると、第一回目のエコカー補助金(2009年4月~2010年9月)に比べ、第二回(2011年12月~2012年9月)のエコカー補助金はトレンドからの乖離が膨らむ、すなわち販売が増加するタイミングが大幅に前倒しされているのが分かる。第二回のエコカー補助金において、消費者のエコカー補助金に対する感応度は低下した訳ではなく、寧ろ感応後は高まり、故に早いタイミングで新車購入のピークが訪れたのだと考えられる。

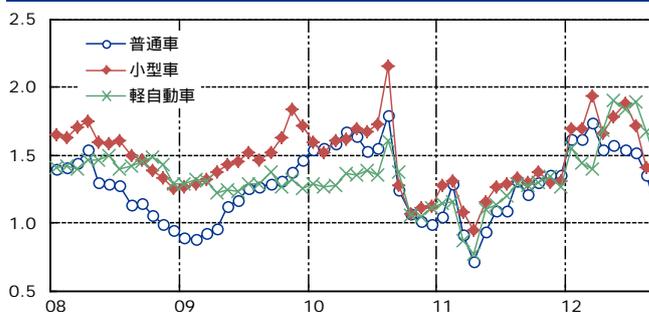
7~9月期の販売台数は年率529万台と、4~6月期との対比で大幅に減少したとは言え、上述のトレンドからの乖離で見ると十分に高い水準である。第一回目の補助金終了後の反動減を参考にすれば、10~12月期の販売台数は年率400万台を割り込む可能性が高い。その場合には10~12月期は前期比で24%もの大幅減少になる。これは個人消費のみならず、GDPをマイナス圏とするに十分なインパクトである。

新車販売台数の推移(月次、年率、百万台)



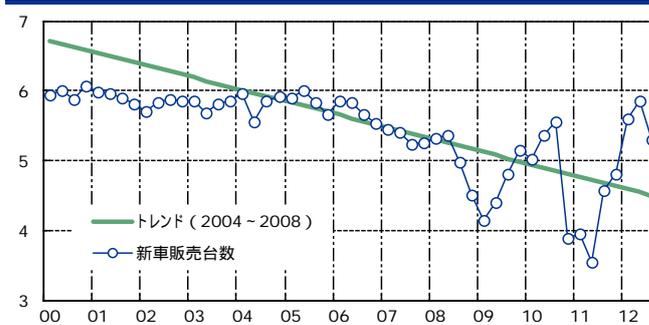
(出所)自動車販売連合会等

乗用車販売台数の推移(月次、年率、百万台)



(出所)自動車販売連合会等

新車販売台数の推移(四半期、年率、百万台)



(出所)自動車販売連合会等