

エコカー補助金終了のインパクト

— 新車販売は2011年入り後も低迷し個人消費の下押し要因に —

消費回復を主導してきたエコカー補助金が終了した。新車販売は2010年10～12月期に大幅に落ち込むだけでなく、2011年入り後もしばらくの間は低調に推移する可能性が高い。雇用環境の改善が遅れ、所得支援策の限界的な効果も薄れていく中、エコカー補助金という牽引役を失った個人消費の先行きは厳しい。

消費回復を牽引してきたエコカー補助金

2009年の春以降、個人消費は回復基調で推移してきた。雇用・所得環境の改善が遅れる中、個人消費を牽引したのは麻生政権が導入した耐久財の購入支援策であった。特に、一定の環境基準を満たした「エコカー」の購入を支援するエコカー補助金・減税の効果は大きかった。

しかし、エコカー補助金は2010年9月をもって終了した。エコカー減税は継続されるものの、家計の多くは実質的により低価格で購入が可能な補助金の期限内に新車を購入しようと考えたようだ。7～8月の新車販売台数は対4～6月期比20%近く増加しており、補助金の期限到来を前に駆け込み需要が発生している。補助金終了により実質的な値上げとなり、駆け込み需要の反動減が見込まれる10月以降の新車販売台数は大幅に落ち込むことが予想され、個人消費回復の足かせとなることが懸念されている。

本稿では、10～12月期以降の新車販売の動向と個人消費への影響について考えてみたい。

補助金により乗用車販売価格は実質的に値下がり

まず、エコカー補助金の内容を概観しよう。エコカー補助金は、燃費などの面で一定の条件を満たし

た乗用車を購入する際に補助金を支給する制度で、乗用車の販売価格を実質的に引き下げて需要を喚起することを狙ったものであった。例えば、登録車(＝普通車(3ナンバー)＋小型車(5ナンバー))は新車購入時に1台につき10万円が、軽自動車は1台につき5万円が支給された。また、車齢13年以上の車を廃車にしてエコカーを新たに購入する場合、スクラップ・インセンティブとして登録車は1台あたり25万円、軽自動車は1台あたり12.5万円の補助を受けることが出来た。

実質的な値下げ幅は5%程度

次に、エコカー補助金が乗用車の販売価格をどの程度引き下げる効果があったかを調べるため、その助成率を求めよう。本稿では、助成率を「乗用車の本体価格に占めるエコカー補助金の割合」とした。

2009年4月から2010年7月までの新車販売台数を助成率ごとに分類したのが、図表1である。これを見ると、登録車では助成率が2.5～5.0%の車両が販売台数の半数近くを占めており、次いで助成率が5.0～7.5%、7.5～10.0%の車両の比重が高いことが分かる。軽自動車については、助成率が2.5～5.0%の車両が全体の7割を占め、5.0～7.5%の車両が続く。以上を踏まえると、乗用車(＝登録車＋軽自動車)全体でみた平均的な助成率は車両本体価格の5%程度と考えておいて良いだろう。すなわち、エコカー補助金

によって乗用車の販売価格は実質的におよそ5%下がっていたとみられる。

なお、スクラップ・インセンティブの対象となれば、助成率は2倍以上になる。エコカー補助金の交付対象となった乗用車のうち約3割がスクラップ・インセンティブの対象となっており、この場合の実質的な値下がり幅は10%以上に達する。

10～12月期の新車販売台数は およそ3割減

では、10～12月期の新車販売台数はどの程度落ち込むだろうか。落ち込みの程度を考える際には、①エコカー補助金終了によって実質的に値上がりすることによる需要減、②補助金終了前の駆け込みの反動減、を分けて考える必要がある。

みずほ総合研究所の推計によると、乗用車販売価格が1%上昇した場合に新車販売台数はおよそ4%減少するという関係がある^(注)。したがって、補助金終了によって乗用車販売価格が実質的に5%値上がりすると考えれば、①については20%程度の落ち込みになるとみられる。一方、7～8月の新車販売台数は、駆け込み需要によって10%強押し上げられた模様である。駆け込み分がそのまま反動減につながると

仮定すれば、②については10%強の落ち込みと予想される。以上を踏まえれば、10～12月期に想定される新車販売の落ち込みの度合いは前期比▲30%程度と試算される。この場合、個人消費は全体で1.2%ポイントも押し下げられる計算になる。

1997年4月に消費税率が3%から5%に引き上げられた際は、4月の新車販売台数が前月から20%程度落ち込んだ。当時の値上がり幅は2%であったが、今回は平均で5%以上に相当する。こうした点を踏まえても、今年10～12月期の落ち込みは消費税率引き上げ時を大きく上回る可能性が高い。

2011年入り後も新車販売は低迷、 個人消費の低迷が長期化するリスクも

また、10～12月期に落ち込んだ新車販売が2011年入り後にすぐに回復するかということも重要である。この点を考えるには、エコカー補助金为新車需要を先食いしたかどうか、を検証する必要がある。補助金が金融危機で抑制された需要を顕在化させただけなら、新車販売台数は10～12月期に落ち込んだ後すぐに持ち直すはずである。しかし、補助金为新車需要を先食いしていれば、2011年入り後も販売台数は低調に推移することになるだろう。

みずほ総合研究所では、エコカー補助金の導入期間が長期にわたった結果、補助金は金融危機下での抑制分を大きく上回る需要を喚起し、60万台程度の需要の先食いを招いたと試算している。そのため、2011年入り後も新車販売台数はしばらくの間低迷し、個人消費への下押し要因として残存しよう。

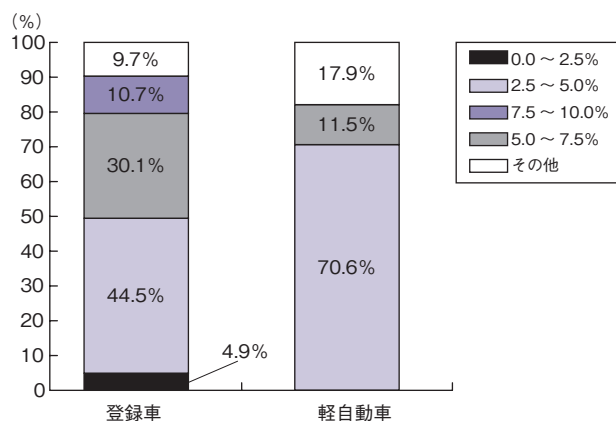
雇用環境の改善が遅れる中、今後は子ども手当などの所得支援策の限界的な効果は薄れていく。来年1月からの扶養控除廃止なども逆風となる中、エコカー補助金という牽引役を失った個人消費は低迷が長期化するリスクがある。■

みずほ総合研究所 経済調査部

エコノミスト 松本 惇

atsushi.matsumoto@mizuho-ri.co.jp

●図表1 助成率ごとにみた新車販売



(注) 1. 助成率(%)=エコカー補助金÷車両本体価格。

2. 車両本体価格は各モデルの最高価格と最低価格の平均。

3. スクラップ・インセンティブは考慮していない。

4. 「その他」には補助金対象外車などを含む。

(資料) 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会資料などより
みずほ総合研究所作成

(注) 詳細は、みずほ日本経済インサイト「エコカー補助金終了のインパクト」(2010年9月8日)を参照。