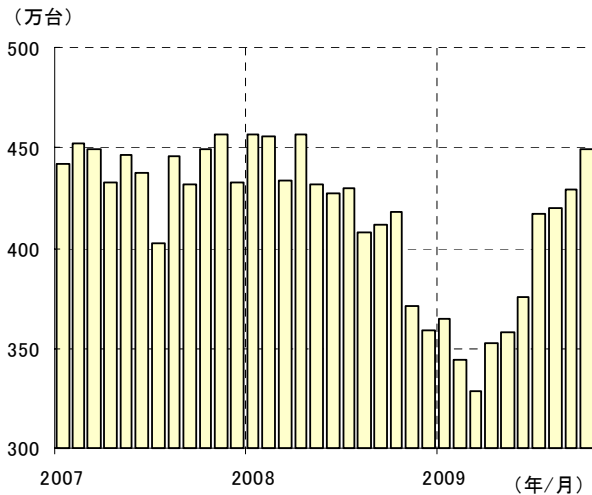


## 自動車購入刺激策のインパクト ～一部打ち切りにより2010年度は42万台減～

- (1) 2009年4月以降、乗用車販売台数は急増。10月は年率450万台まで回復（図表1）。これは、2009年4月より施行された重量税・取得税の減税と最大25万円の購入助成によるもの（図表2）。これらの購入刺激策の効果により、2009年度の販売台数は66万台押し上げられる見込み（図表3）。
- (2) もっとも、2009年度末をもって自動車税の減税と購入助成は打ち切られる公算。減税・助成対象車の割合などを勘案すれば、これは平均購入価格の3%上昇に相当。これまで需要を押し上げてきた価格要因は、2010年度は押し下げに作用（図表4）。
- (3) 購入刺激策終了による効果を試算してみると、42万台の需要が剥落する見込み。これはGDPを0.16ポイント押し下げるインパクト。所得要因による需要押し下げも継続するため、2010年度の販売台数は400万台程度まで再び落ち込む公算。

(図表1) 軽含む乗用車販売台数の推移(季調値年率)



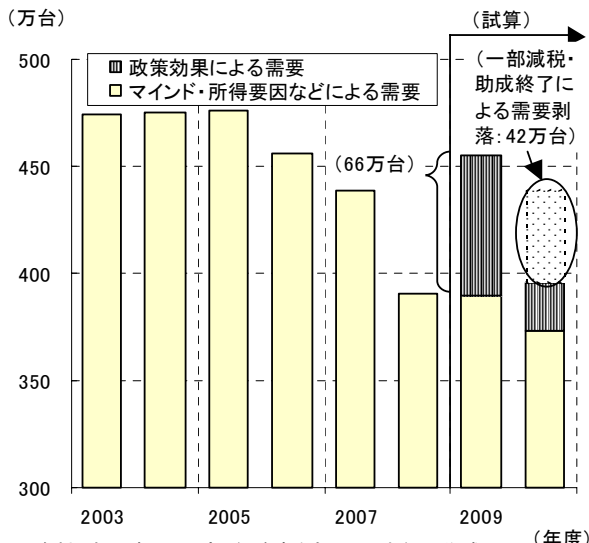
(資料) 自販連

(図表2) 自動車税制と減税・助成の概要

	項目	税概要	減税概要	適用期限
減税	取得税	取得価格に対して5% (軽は3%) の課税	環境対応車購入に対して50～100%減税	2012年 3月31日
	重量税	車体重量区分に応じて課税		2012年 4月30日
	自動車税	排気量区分に応じて課税	環境対応車購入に対して25～50%減税	2010年 3月31日
助成	助成概要			適用期限
	環境対応車の購入に対し助成。13年超車の廃車を伴う場合、普通・小型車25万、軽12.5万。廃車を伴わない場合、普通・小型車10万、軽5万。			2010年 3月31日

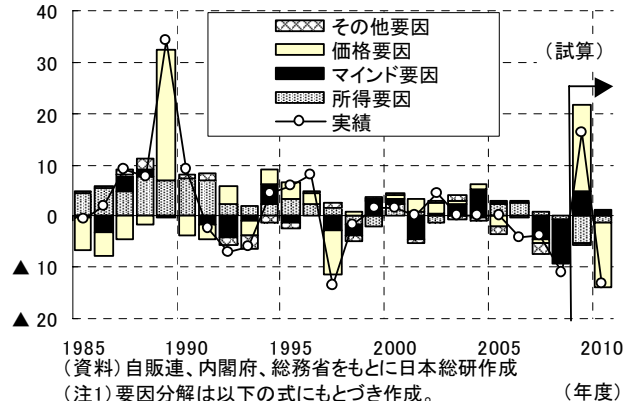
(資料) 国土交通省などをもとに日本総研作成

(図表3) 販売台数の推移(軽含む乗用車)



(資料) 自販連、内閣府、総務省をもとに日本総研作成

(図表4) 販売台数前年度比の要因分解



(資料) 自販連、内閣府、総務省をもとに日本総研作成

(注1) 要因分解は以下の式にもとづき作成。

販売台数前年比 =  $\alpha \times$  実質雇用者報酬前年比

+  $\beta \times$  消費者態度指数前年差 +  $\gamma \times$  自動車CPI前年比

推計期間1985年度～2008年度 修正R2=0.83、D.W比値=2.00

\* 誤差項に1階の相関を仮定。

(注2) 雇用者報酬は2009年度は前年度比▲4%、2010年度は同

▲1%、消費者態度指数は2009年10月以降横ばいを仮定。