

購入刺激策の延長が自動車販売に与える影響

～2010年度は前年度比+7%の453万台に～

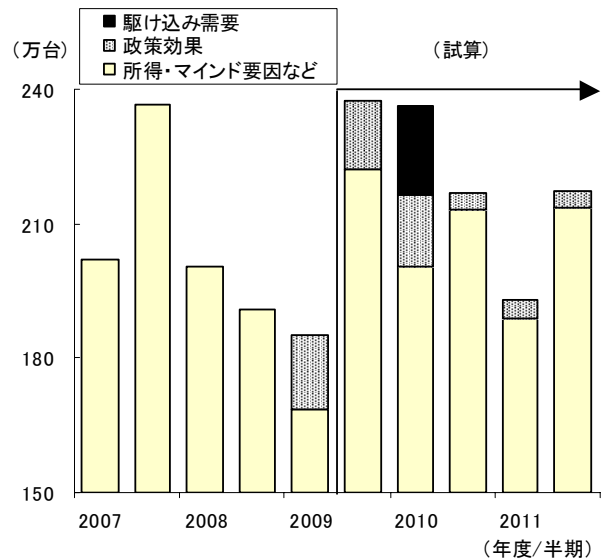
- (1) 2010年3月末で打ち切りが見込まれていた環境対応車への購入助成、自動車税の減税措置はそれぞれ2010年9月末、2012年3月末まで延長(図表1)。これにより、取得税・重量税への減税と合わせて車体価格の7～16%程度に相当する割引が継続。
- (2) 購入刺激策の延長を受け、販売持ち直しは4月以降も継続する見通し。とりわけ、2010年度上期には、駆け込み需要も予想されるため、販売台数は前年度比+30%の大幅増となる見込み(図表2)。この結果、2010年度の販売台数も前年度比+7%の453万台に。車種別にみれば、購入刺激策による割引額が大きい普通・小型車で大きく増加する一方、恩恵の少ない軽自動車の伸びは小幅(図表3)。
- (3) なお、2010年3月末で購入刺激策の一部が終了する場合と比べると、駆け込み需要の後ずれを主因に2009年度の販売は20万台減少する一方、10年度は43万台増加。
- (4) もっとも、購入助成が終了する10月以降は、駆け込み需要の反動減もあって、再び減少に転じる公算大。

(図表1) 自動車減税・助成の概要

項目	概要	適用期限
助成	環境対応車購入に対して助成。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9月末 (半年間延長)
自動車税減税	環境対応車購入に対して25～50%減税	2012年3月末 (2年間延長)
取得税減税	環境対応車購入に対して50～100%減税	2012年3月末
重量税減税		2012年4月末

(資料) 国土交通省、内閣府などをもとに日本総研作成

(図表2) 乗用車販売台数の試算(原系列)



(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。

$$\begin{aligned} \text{販売台数前年比} = & \alpha \times \text{実質雇用者報酬前年比} \\ & + \beta \times \text{消費者態度指数前年差} \\ & + \gamma \times \text{自動車CPI前年比} \\ & + \delta \times \text{駆け込み需要ダミー} \\ & + \phi \times \text{金融危機による落込み・反動ダミー} \end{aligned}$$

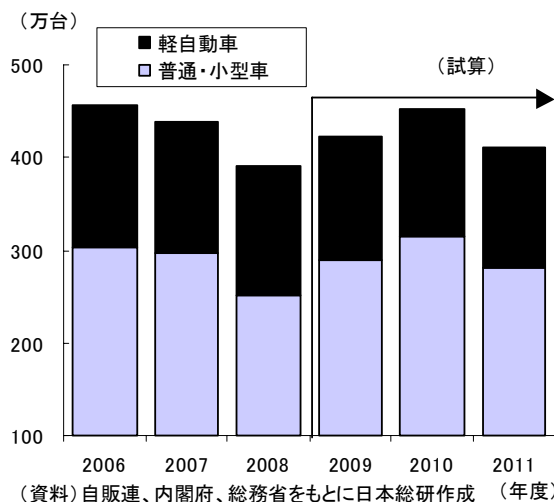
推計期間: 1985年度下期～2009年度上期 修正R2=0.86、D.W比値=2.04 * 誤差項に1階の相関を仮定。

(注2) 駆け込み需要ダミーは、88年度下期、97年度下期、10年度上期=-1、89年度下期、96年度下期、11年度上期=1。

(注3) 金融危機による落込み・反動ダミーは08年度下期、09年度上期=-1、10年度上期、下期=+1。

(注4) 雇用者報酬は2009年度下期は前年度比▲4%、2010年度は同 ▲1%、消費者態度指数は2009年11月以降横ばいを仮定。

(図表3) 乗用車販売台数の試算



(資料) 自販連、内閣府、総務省をもとに日本総研作成 (年度)