

テーマ： 2015年度新車販売の行方

～実質賃金の増加・原油価格の下落が新車販売の追い風に～

発表日：2015年4月7日（火）

第一生命経済研究所 経済調査部
担当 副主任エコノミスト 高橋 大輝
TEL:03-5221-4524

（要旨）

- 2014年度の新車販売は、消費税率引き上げに伴う駆け込み需要の反動減によって大きく落ち込んだが、2015年度も税による下押しが予想される。平成27年度税制改正でエコカー減税の見直しが行われ、免税・減税基準が厳しくなることや平成26年度税制改正によって軽自動車税の引き上げが決定しているためだ。
- もっとも、その他の新車販売を取り巻く環境は明るさが増してくる可能性が高い。その一つが実質賃金の増加だ。2015年度は賃上げ率の拡大を背景とした名目賃金の上昇、原油価格の下落を背景とした物価上昇の鈍化といった両面から実質賃金は増加に転じるとみている。
- 実質賃金の改善に加え、新車販売では原油ボーナスがより大きく出ることが期待される。①自動車保有が多い地方で原油安の恩恵が大きいこと、②消費者マインド改善の影響が大きいこと、③新車販売は所得弾力性が高いことなどがその要因だ。
- 総じてみれば、2015年度は457万台程度（前年比+2.6%）と小幅増加を予想する。2014年度は445万台（前年比▲7.9%）と大きく落ち込んだものの、先行きの新車販売は徐々に持ち直していく展開を見込んでいる。

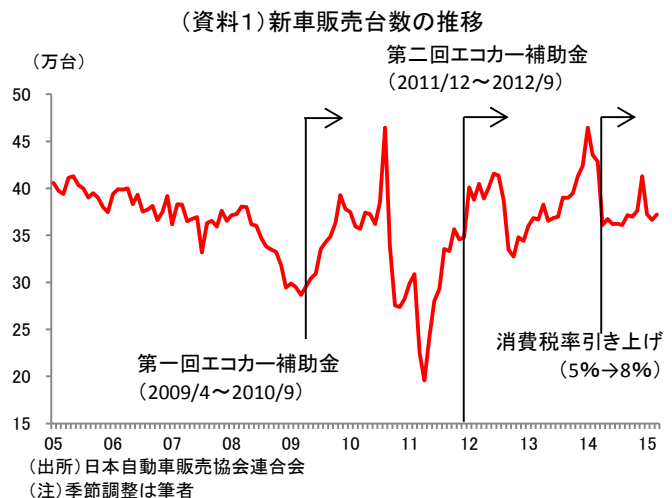
（注）本稿は日本自動車販売協会連合会への寄稿を元に執筆。

○消費税率引き上げに振り回された新車販売

2014年4月に消費税率が8%に引き上げられ、新車販売台数にも大きな影響を与えた¹。新車販売台数の推移を季節調整値（季節調整は筆者）で見ると、2013年終盤から増加基調を強め、駆け込み需要が顕在化した様子が窺える（資料1）。

ピークとなった2014年1月の新車販売台数は47万台にも達した。これは、1990年以来の水準であり、歴史的にみても非常に高い水準だ。しかし、その後は駆け込み需要によって納車待ちが発生し、5%の税率適用が難しくなったことなどを背景に減少に転じた。4月に実際に消費税率が引き上げられると、新車販売台数は反動減と価格上昇により一段と減少し、30万台半ばまで落ち込んだ。その後は需要の先食いによる下押しなどが響き、底ばい程度の推移に留まっている。このように、2014年の新車販売は消費税率引き上げによって、大きな振れを伴う推移となった。

前回増税時をみても、消費税率引き上げとなった4月には大幅な落ち込みがみられた。今回増税時に



¹ 本稿での新車販売台数とは、普通・小型乗用車と軽乗用車の新車総販売台数のことを指す。

は、自動車取得税が2%引き下げられ、負担は幾分緩和されたとみられる。しかし、取得税は引き下げ前からエコカー減税によって既に抑制されたものとなっており、負担軽減効果はさほど大きなものではなかったことから、反動減を避けるには至らなかったようだ。また、前回増税時、今回増税時ともに反動減後の持ち直しは鈍いものに留まっており、反動減による下押しは根強いものだということが窺える。

では、新車販売はこのまま低迷が続くのだろうか。本稿では、新車販売を取り巻く環境を整理しつつ、2015年度の展望を考察する。

○新車販売に関わる税制

まず、新車販売に大きな影響を与える税制度を確認すると、2015年度も税による下押しが予想される。平成27年度税制改正で、エコカー減税の見直しが行われ、免税・減税基準が厳しくなる(資料2)。例えば、自動車取得税において、今までの免税基準は、平成27年度燃費基準+20%の達成だったが、今回の改正で平成32年度燃費基準+20%の達成に変更となる。新基準は旧基準よりも厳しい条件となることから、免税の対象車は減少するとみられる。また、現行の税制では平成27年燃費基準達成車は60%の減税を受けられたが、今回の改正で同等の減税を受けるには平成32年度燃費基準の達成が必要であり、そもそも平成27年度燃費基準は+5%以上超過達成していないと減税の対象外となる。

他方、軽自動車についても税は販売を抑制しそうだ。平成26年度税制改正で、2015年4月以降、軽自動車税は自家用乗用車の場合、年間7,200円から10,800円に引き上げられることが決定している。こうした中、平成27年度税制改正で、軽自動車でも、軽自動車税が燃費性能に応じて軽減されるというグリーン化特例の導入が決まった。しかし、現段階で決定している恩恵は1年分に限定されており、その先は未定だ。総じてみれば、負担増の方が強く意識されやすい状況にある。

以上のように、税制の動きは2014年度に続き、2015年度も新車販売を抑制するだろう。

(資料2) 自動車取得税・重量税の見直し

自動車取得税

H26.4~H27.3	取得時
電気自動車等	免税
平成27年度燃費基準+20%達成	
平成27年度燃費基準+10%達成	▲80%
平成27年度燃費基準	▲60%

H27.4~H29.3	取得時
電気自動車等	免税
平成32年度燃費基準+20%達成	
平成32年度燃費基準+10%達成	▲80%
平成32年度燃費基準	▲60%
平成27年度燃費基準+10%達成	▲40%
平成27年度燃費基準+5%達成	▲20%



自動車重量税

H26.4~H27.4	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
平成27年度燃費基準+20%達成		
平成27年度燃費基準+10%達成	▲75%	
平成27年度燃費基準	▲50%	

H27.5~H29.4	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
平成32年度燃費基準+20%達成		
平成32年度燃費基準+10%達成	▲75%	
平成32年度燃費基準	▲50%	
平成27年度燃費基準+5%達成	▲25%	

(出所)財務省「平成27年度税制改正大綱」より筆者作成

○実質賃金の増加が新車販売の後押しに

このようにエコカー減税の恩恵の縮小や軽自動車税の引き上げは2015年度の新車販売を抑制することが見込まれる。もっとも、その他の新車販売を取り巻く環境は明るさが増してくる可能性が高い。その一つが実質賃金の増加だ。

そもそも、消費税率引き上げを機に低迷しているのは、新車販売に限った話ではない。個人消費を形態別にみると、自動車や家電といった駆け込み需要が大きかった耐久財のみならず、駆け込み需要が比較的小さい半耐久財、非耐久財、駆け込みがほとんど発生しなかったと見られるサービスも低迷しており、増税後の個人消費は反動減以外の理由でも落ち込んでいたことが示唆される(資料3)。こうした個人消費低迷の背景にあるのが、実質賃金の減少だ。

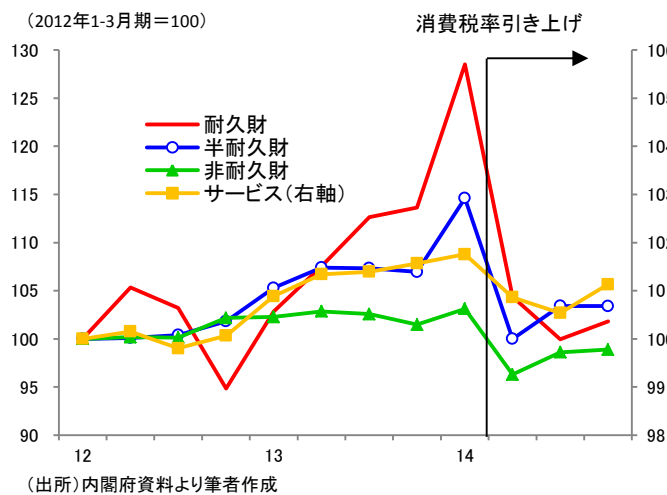
本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見直しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

2014年は、連合が5年ぶりにベアを要求するなど賃上げ機運が高まった1年であった。政府からの要請や円安を背景とした企業収益の改善もあり、ベア実施企業が増加、賃金の大部分を占める所定内給与が改善、2014年の名目賃金は増加基調で推移していた。しかし、円安による輸入物価の上昇と消費税率引き上げを背景に物価が大幅に上昇したため、名目賃金の増加は負担の増加に追いつかず、実質賃金は大幅減少を余儀なくされたのである（資料4）。実質賃金の減少は購買力の減衰を意味し、個人消費の低迷に繋がったと考えられる。

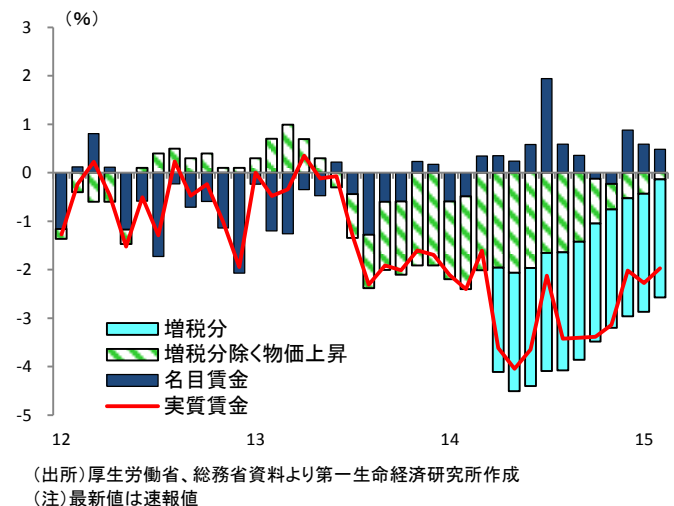
しかし、2015年度は、実質賃金が増加に転じる可能性が高い²。賃金については、2015年も春闘の結果を受けた賃上げが予想される。連合が公表している春闘の回答速報をみると、賃上げ率は昨年を上回る結果が続いており、最終結果でも昨年を上回る賃上げ率の実現が見込まれる³。これまで重石になっていた物価も、2014年夏頃から原油価格が大幅下落したことなどを背景に、上昇率の鈍化が続いている。また、2015年10月に予定されていた10%への増税は延期が決定しており、更なる負担の増加は回避されている。

以上のように、2015年度は名目賃金の上昇、物価上昇の鈍化といった両面から実質賃金は押し上げられることとなる。これまで、個人消費の下押しとなっていた実質賃金が増加に転じることで、先行きの個人消費は明るさを増してくるだろう。

(資料3) 形態別国内家計消費支出の推移
(実質季節調整値)



(資料4) 実質賃金の推移



○原油価格と新車販売

こうした実質賃金の改善に加え、新車販売では原油ボーナスがより大きく出ることが期待される。一つ目に、自動車保有が多い地方で原油安の恩恵が大きいことが挙げられる（資料5）。ガソリン価格や電気代の低下といった影響は、首都圏に留まらず景気回復の波及が遅れがちな地方にも恩恵が行き渡るといったことが注目される。地方は首都圏と比較すると、生活必需品として乗用車が利用される機会が多く、世帯あたりのガソリン消費額も大きい分、ガソリン価格下落の恩恵は地方でより大きく出る。世帯あたりの乗用車普及台数が多い地方で恩恵が手厚くなることで、原油ボーナスの効果が新車販売においてはより顕在化する可能性がある。

二つ目に、消費者マインド改善の影響が大きいことが挙げられる。ガソリン価格の下落が家計の負担減に繋がることで、消費者マインドが改善、その結果消費が盛り上がり、新車販売にも影響がでてくるといった波及効果が考えられる。乗用車は高価格であることや耐久年数が長いこともあいまって、景気や消費者マインドの影響を強く受ける。過去の推移をみても、景気悪化時には自動車の買い替えが手控えられ、その分車

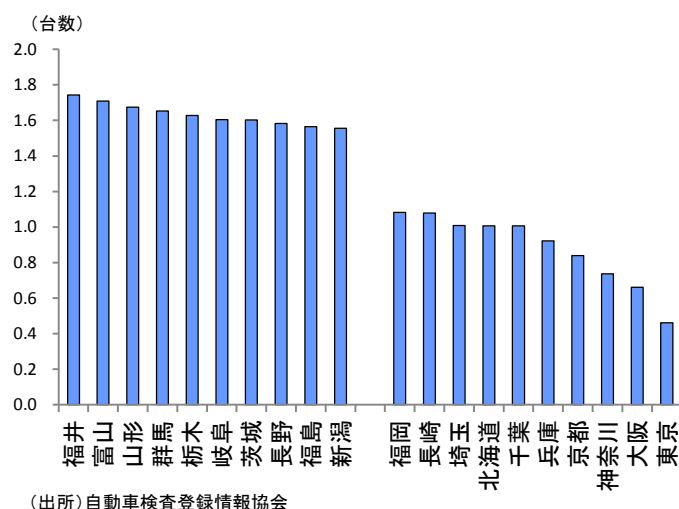
² Economic Trends「実質賃金はプラス転化へ～賃金増加と物価下落でプラス転化の公算大～」(2014年12月26日発行)参照。

³ Economic Trends「春闘賃上げ率の見通し～昨年来を上回るペースアップを予想～」(2015年1月14日発行)参照。

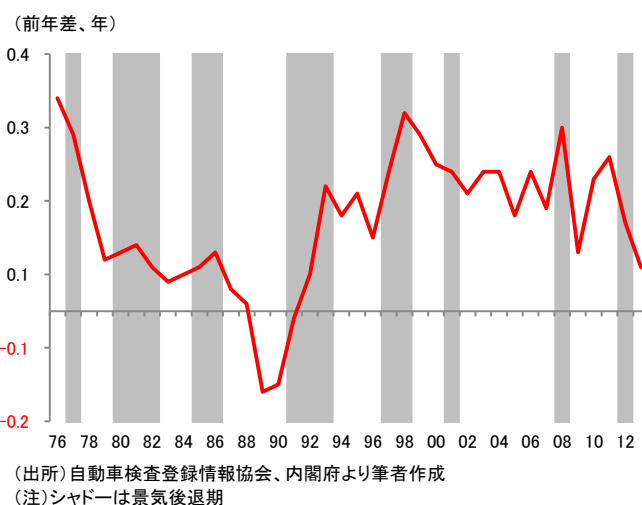
齡⁴が長期化（前年差プラス）するという関係が見られる（資料6）。2014年度は消費税率引き上げを機に景気停滞、マインド悪化が生じたことを考えると、その分買い控えた潜在需要があると考えられる。今後消費者マインドの改善に伴い、そうした潜在需要が顕在化し、自動車販売を押し上げることも期待される。

三つ目は、新車販売は所得弾力性が高く、賃金上昇局面でより大きく伸びやすいと考えられる点だ。自動車購入は、いわゆる贅沢品としての側面があり、生活必需品よりも所得などに応じて購入の調整をされやすい。そのため、賃金が増加すると、自動車購入が促進されやすい傾向にあると考えられる。日本は年間14兆円もの原油を輸入しており、原油価格が半減したとすれば日本全体で7兆円ものコスト減に繋がることになる。企業と家計への影響を試算してみると、家計へ直接影響するのは3割程度、7割程度は企業収益に影響することになる。原油価格の下落による影響がガソリン代や電気代の低下といった支出面だけではなく、コスト減による企業収益の増加を背景とした賃金の増加に繋がれば、新車販売を押し上げるだろう。

（資料5）乗用車の世帯当たり普及台数
（2014年3月末時点。上位、下位10都道府県）



（資料6）平均車齢前年差の推移

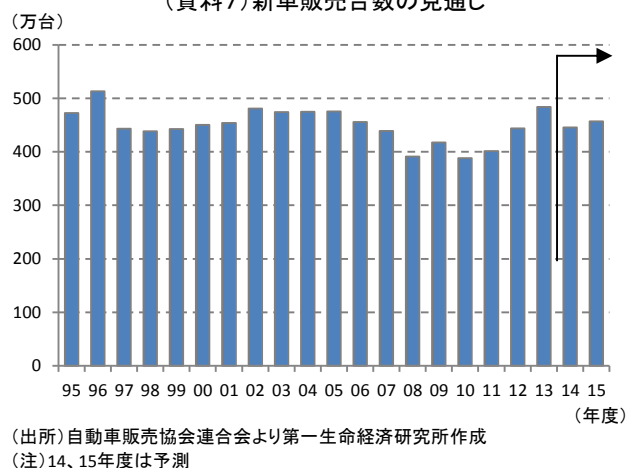


○2015年度は持ち直しへ

以上を踏まえて、2015年度の自動車販売を展望すると、税制が新車販売を抑制する可能性があるものの、①名目賃金の増加、②原油価格の下落による物価上昇率の鈍化や地方への恩恵、③駆け込み需要による反動減の下押しが和らぐことなどを背景に、持ち直していくものと予想している。前述したように名目賃金の増加もさることながら、原油価格の下落というボーナスの効果は大きい。企業、家計どちらにも減税と同等の効果がある上、大企業・中小企業や首都圏・地方圏といった区分に関わらず恩恵を受けることができる点を踏まえれば、原油安は円安や株高以上に日本経済の追い風となるだろう。

総じてみれば、2015年度は457万台程度（前年比+2.6%）と小幅増加を予想している（資料7）。2014年度は445万台（前年比▲7.9%）と大きく落ち込んだものの、先行きの新車販売は徐々に持ち直していく展開を見込んでいる。

（資料7）新車販売台数の見通し



⁴ 平均車齢とは、国内でナンバープレートを付けている自動車が初度登録されてからの経過年数の平均で、人間の平均年齢に相当する。