

第1章 世界経済の回復の持続性

2008年9月のアメリカ大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破たんを契機として一気に深刻化した世界的な金融危機は、金融市場のみならず、信用収縮等を通じて実体経済にも強く影響を与えた。欧米先進国では、07年の秋ないし年末頃から景気は後退していたが、08年秋以降、悪化ペースが急速に増すとともに、アジアの多くの国でも景気後退に陥った。危機から1年以上が経過した現在、世界経済は引き続き深刻な状況にあるが、各国において打ち出された政策対応が奏効し、アジアを中心に持ち直しの動きが広がっており、景気は下げ止まっている。

本章では、世界経済の回復の持続性について、今回の世界経済の回復パターンの特徴を概観した後、アジア、アメリカ、ヨーロッパの各地域について、今後を見通していく上で重要なポイントをみていきたい。

第1節 世界経済の回復パターンの特徴

1. 持ち直しの動きが広がる世界経済

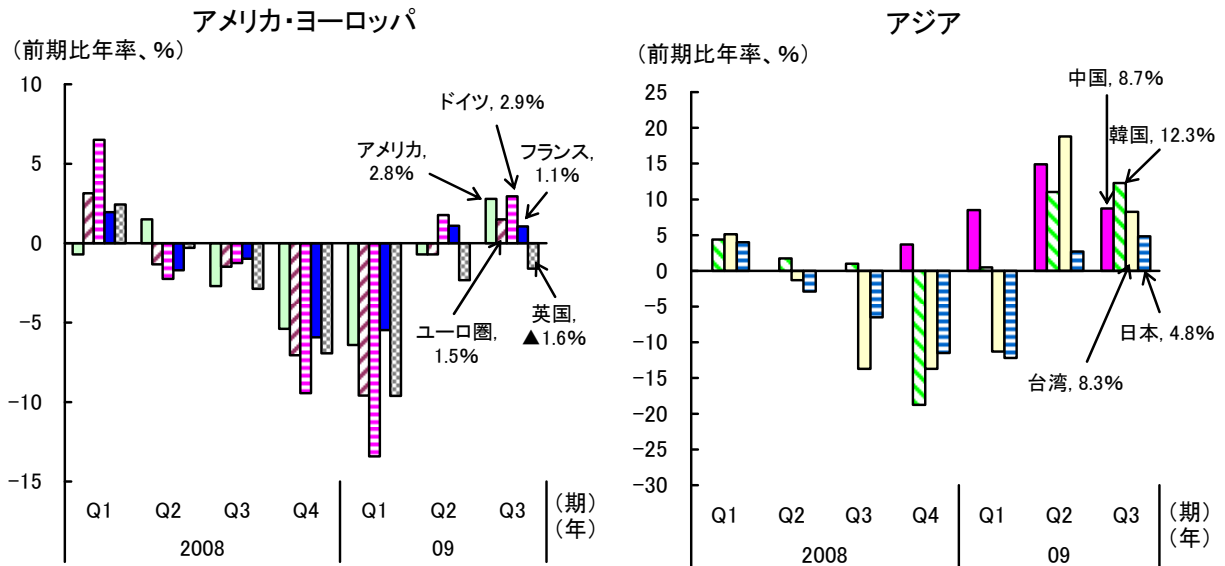
世界経済は引き続き深刻な状況にあるが、景気刺激策の効果もあってアジアを中心に持ち直しの動きが広がっており、景気は下げ止まっている。

主要国の実質経済成長率は、08年10～12月期から09年1～3月期にかけて総じて大幅なマイナスとなり、経済の収縮が続いたが、アジアにおいては、中国では、景気刺激策により、09年1～3月期以降、成長率が前期比でみて再び高まる傾向となり、また、景気刺激策や中国向け輸出により、韓国では1～3月期に、日本、台湾では4～6月期に成長率がプラスに転じている（第1-1-1図）。少し遅れて、欧米においては、政策効果にも支えられて、アメリカでは7～9月期に前期比でプラスに転じ、ヨーロッパでは、ドイツ、フランスでは09年4～6月期に、ユーロ圏全体でも7～9月期にプラスに転じた。

生産をみると、08年10～12月期から09年1～3月期にかけて急減したが、アジアにおいては、中国、日本、韓国、台湾等早いところでは、09年初より持ち直しの動きがみられ、欧米においては、アメリカ、ドイツ、フランスで年半ば頃から下げ止まりないし持ち直しの動きがみられる（第1-1-2図）。輸出についても、08年秋から世界

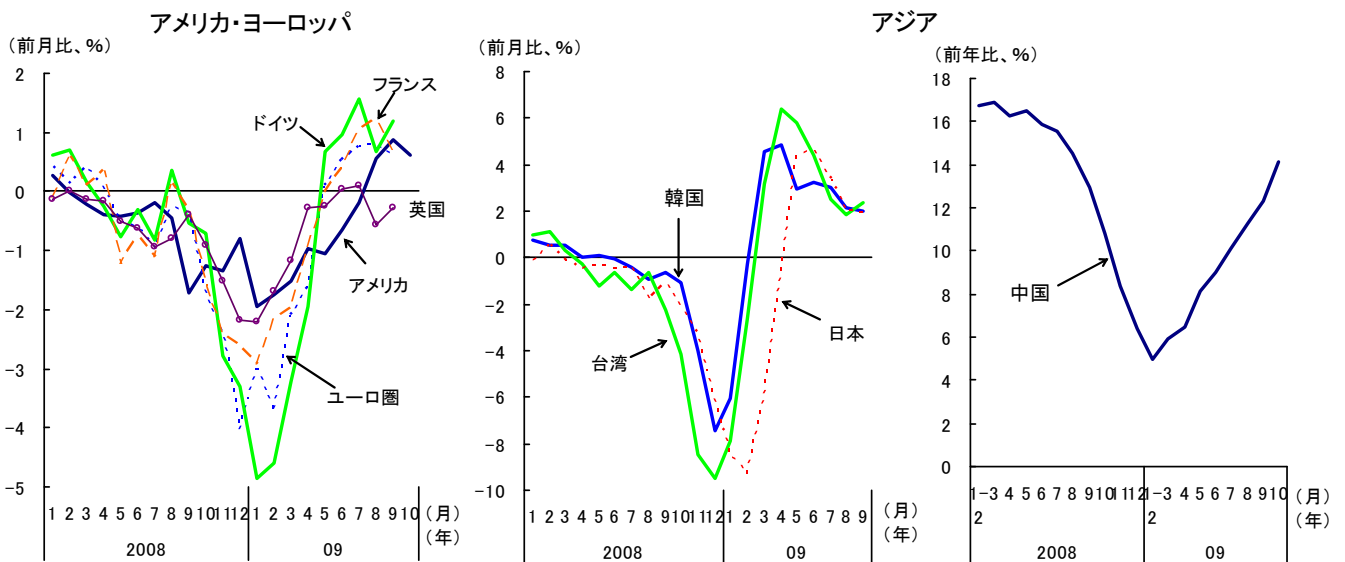
中で貿易の収縮がみられ、一年を経た現在も全体的に弱い動きではあるものの、総じて持ち直す動きがみられる（第1-1-3図）。

第1-1-1図 主要国の実質経済成長率：09年半ばからプラス成長に



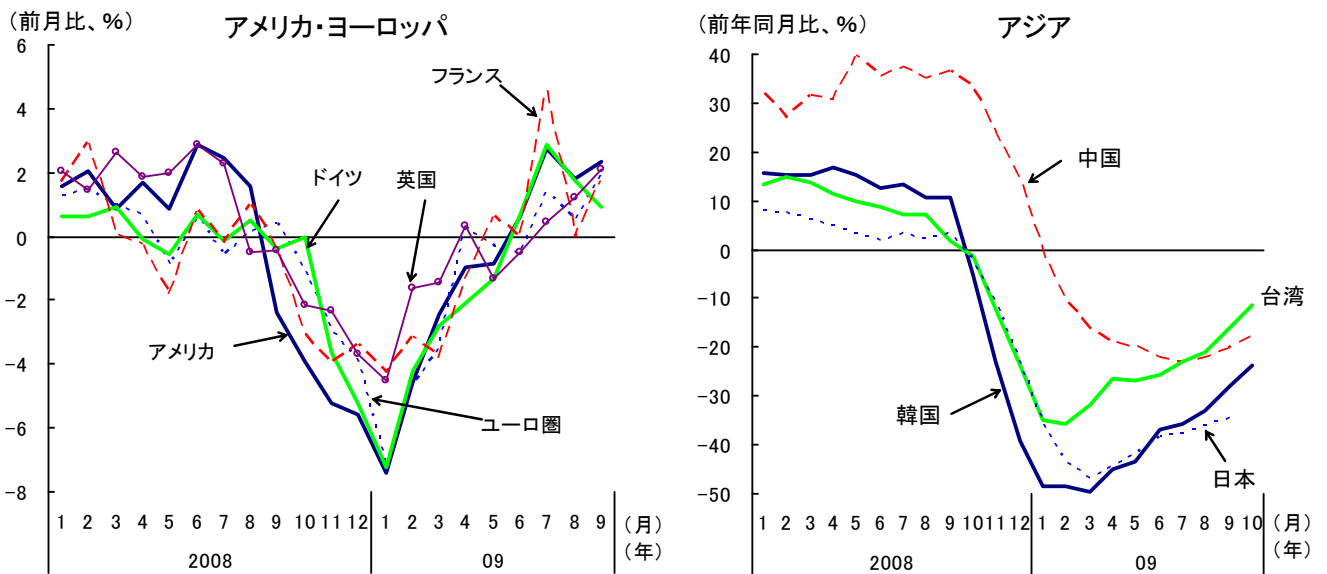
(備考) 1. 各国・地域統計より作成。
2. 中国は、中国人民銀行の試算による。なお、08年10～12月期の以降の数値のみ公表されている。

第1-1-2図 主要国の鉱工業生産（前月比または前年比の3か月移動平均）：
アジアでは年初から持ち直し、欧米では年半ばから下げ止まりないし持ち直し



(備考) 各国・地域統計より作成。

第1-1-3図 主要国の輸出（前月比または前年同月比の3か月移動平均）：
弱い動きが続いているものの、総じて持ち直しの動き



(備考) 1. 各国・地域統計より作成。
2. 現地通貨建ての伸び率。

2. 政府の景気刺激策に支えられた回復

金融危機後、各国において、金融システム安定化に向けた取組とともに、財政刺激策や金融緩和策が実施されており、現在の景気持ち直しはこうした政策対応によるところが大きい(第1-1-4表、第1-1-5表)。国により財政刺激策の規模は様々であるが、GDP比で、中国では6.3%、アメリカでは4.9%、ドイツでは3.6%など、多くの国で規模の大きな対策が実施されている。対策の内容としては、減税や公共投資による有効需要創出に加え、雇用対策やセーフティネット関連のもの、環境対策等を兼ねた成長力強化関連のものなど、様々な分野にわたっている。中でも、多くの国で実施され、顕著な効果を現しているのは、自動車の購入・買換え支援策である。欧米では、主として、一定の使用年数以上の自動車から新車（国によっては環境対応型自動車）への買換えに対し15～40万円程度の補助金を与える内容となっており、中国では、小型車購入の際の車両取得税の減税や農民に対する自動車購入補助が実施されている（各国の支援策の詳細については、コラム1-1参照）。

第1-1-4表 主要国の財政刺激策

国名	規模 (GDP比、%)			雇用・セーフティネット	有効需要創出	成長力強化
	2008	09	10			
			合計			
アメリカ	1.1	2.0	1.8	4.9	<ul style="list-style-type: none"> 所得税減税(勤労者一人当たり最大400ドルの減税) 設備投資減税(特別償却の延長等) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境エネルギー対策(配電網の近代化等) 科学技術振興策 医療情報のIT化促進
ドイツ	0.0	1.6	2.0	3.6	<ul style="list-style-type: none"> 所得税減税(最低税率引下げ等) 児童手当(一時金)の支給(1人100ユーロ) 公共投資(学校、病院、道路等) 地方自治体による公共投資促進 環境対応の新車に対する自動車税の一時免除 環境対応車への買換え支援 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅改修への支援(省エネ化等)
フランス	0.0	0.7	0.8	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 中・低所得者層の所得税減税 住宅取得支援(利子補給付) 自動車産業支援(メーカーへの融資、関連子会社支援) 企業の資金繰り支援 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅改修への支援(省エネ化等)
英国	0.2	1.4	▲0.1	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 公共住宅の建設 所得税の課税最低限の引上げ 付加価値税(消費税)の一時的税率引下げ(17.5%→15%) 中小企業向け貸出に対する政府保証 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂削減の設備投資促進
中国	0.4	3.2	2.7	6.3	<ul style="list-style-type: none"> 失業者の求職支援 職業訓練 低所得者向け住宅建設 企業の付加価値税減税(仕入税額控除の対象拡大) 	<ul style="list-style-type: none"> 公共投資(学校、交通、住宅等) 旧型自動車買換え支援 公共投資(鉄道、道路等) 産業構造調整振興策(業界再編、技術革新等)

(備考) 1. 各国政府資料より、内閣府作成。
 2. 規模については、IMF "Update on Fiscal and Financial Sector Measures" (09年4月26日) による。

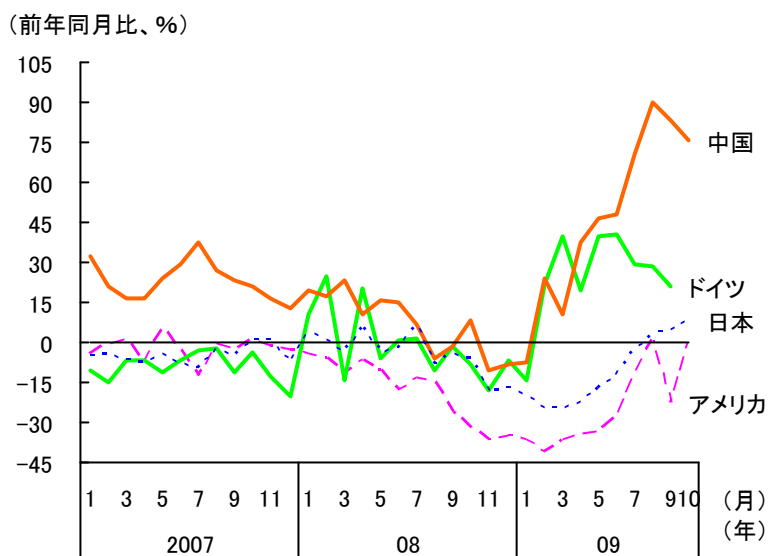
第1-1-5表 主要国の金融システム安定化策

	個別金融機関への支援(バランスシートの改善等)	不負債権買取	保有資産の保証	融資	債務の保証	金融市場の機能回復	預金保護
アメリカ	<p>資本注入</p> <p>○「緊急経済安定化法(TARP)」に基づく資本注入を実施。</p> <p>資本注入実績(09年11月10日時点): ・合計3145億ドル(約28兆円) ・資本注入プログラム 2.047億ドル ・AIG 69億ドル(追加分) 200億ドル ・アンダーグループ(追加分) 200億ドル ・バンク・オブ・アメリカ(追加分) 200億ドル</p> <p>公的資本返済(09年11月10日時点): 合計709億ドル(約6.3兆円)</p> <p>○大手金融機関19行に対し、ストレステストを実施し、うち10行について合計746億ドルの資本増強が必要と発表。</p>	<p>不良債権買取プログラム</p> <p>○不良債権買取のための「官民投資プログラム」(PPP)を発表。</p> <p>不良証券買取プログラム 証券倉の買出・買入 資本300億ドル (約27兆円)</p> <p>組成規模(09年11月5日時点): 164億ドル (約1.5兆円)</p> <p>○FRBが不良資産を買い取るLLCに対する融資を実施。</p> <p>融資額: 525億ドル (約4.7兆円)</p>	<p>保有資産の保証</p> <p>○シティグループ及びバンク・オブ・アメリカの保有資産に対して政府保証。</p> <p>保証資産額: 3010億ドル (約27兆円)</p> <p>・シティグループ 3,010億ドル ※バンク・オブ・アメリカに対する保証(1,180億ドル)は実施されず。</p>	<p>融資</p> <p>○FRBがAIGに対し有担保融資を実施。融資性: 250億ドル (約2.2兆円) ※当初の850億ドルから減額</p>	<p>債務の保証</p> <p>○FDIC(連邦預金保険公社)が金融機関が新規に発行する債務を保証。</p> <p>事業規模: 1兆4,000億ドル (約126兆円) ※緊急の場合を除き09年10月で終了。</p>	<p>特定資産の買取</p> <p>○FRBによるCDO買取制度(CDOFF)、CPMLP及びOMNIFUNDの融資制度(MLF及OMNIFUND)を創設。</p> <p>FRBのバランスシート上のCDO残高: 143億ドル(約1.3兆円) ※09年11月11日時点</p> <p>○FRBが消費者・中小企業向けローンを担保とするABSやRMBS、CMBSの保有者に対して貸付を行う制度(TALF)を創設。</p> <p>貸出規模: 最大1兆ドル(約90兆円)</p> <p>○FRBによるGSE債及びGSE保証のMMBSを買取るプログラムを創設。</p> <p>買取規模: 最大1兆4,250億ドル(約128兆円)</p> <p>○FRBが長期国債の買取実施を発表。 買取規模:3,000億ドル(約27兆円) ※09年10月に買取を終了。</p>	<p>預金保護</p> <p>○預金保護の上限を10万ドル(約897万円)から25万ドル(約2,242万円)に引上げ。</p> <p>○決済用預金の全額保護。</p> <p>○預金保険準備金の悪化を受け、保険料の前払いと保険料率の増額。</p>
ドイツ	<p>○「金融安定化法」に基づき、800億ユーロ(約10.7兆円)の資本注入枠を確保。</p> <p>資本注入(発表額): 合計215億ユーロ(約2.9兆円) ・金融機関6行(1回目) ・コメルツ銀行 182億ユーロ ・アーリアル銀行 5億ユーロ</p>	<p>○不良債権を金融機関から切り離すための「バッド・バンク」の創設を盛り込んだ法案が可決。</p>	<p>—</p>	<p>○政府等がハイポ・リアル・エーステートに対して融資を実施。</p> <p>融資額: 500億ユーロ (約6.7兆円)</p> <p>※09年6月に公的資金による融資を行い国有化。09年10月には少数株主を排除し完全国有化。</p>	<p>○政府が銀行間取引に対して、債務を保証。</p> <p>事業規模: 4,000億ユーロ (約53兆円)</p>	<p>—</p>	<p>○預金の全額保護を実施。実施前は法定保護上限は預金の90%(2万ユーロ(約267万円)を上限)。</p>
フランス	<p>○総額400億ユーロ(約5.3兆円)の資本注入枠を創設。</p> <p>資本注入(発表額): 合計215億ユーロ(約2.9兆円) ・金融機関6行(1回目) ・総額10億ユーロ(2回目)</p> <p>○総額812億ユーロ(約12.1兆円)の資本注入枠を発表。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>○政府が銀行間取引に対して、債務を保証。</p> <p>事業規模: 3,200億ユーロ(約43兆円)</p>	<p>—</p>	<p>○変更なし。 現行は、7万ユーロ(約935万円)。</p>
英国	<p>資本注入(発表額): 1回目:合計500億ポンド(約7.5兆円) ・RBS 330億ポンド ・HBOS 115億ポンド ・ロイズ 55億ポンド</p> <p>2回目:合計312億ポンド(約4.7兆円) ・RBS 265億ポンド ・ロイズ 25億ポンド ・ロイヤルバンク・グループ 57億ポンド ※RBSは、09年1月にロイズに吸収合併され、ロイズ・バンクグループとなった。</p>	<p>—</p>	<p>○「資産保護スキーム」により、金融機関の保有資産(資産担保証券等)に対して政府保証を実施。</p> <p>保証資産額: 2,820億ポンド (約42兆円) ・RBS 2,820億ポンド ※当初参加予定であったロイズは、09年11月にスキームから脱退。</p>	<p>—</p>	<p>○政府が金融機関が新規に発行する債務を保証。</p> <p>事業規模: 2,500億ポンド (約37兆円)</p>	<p>○BOEがCDO、社債、中期の英国債の購入を含む資産買取制度(APF)を発表。</p> <p>買取規模: 2,000億ポンド(約60兆円)</p>	<p>○預金保護の上限を3万5,000ポンド(約523万円)から5万ポンド(約747万円)に引上げ。</p>

(備考) 1. 各国政府、中央銀行等の公表資料より作成。
 2. このほか、ECBがカバード・ボンド(金融機関が発行する担保付債券)の買取りを09年7月から実施(買取規模は600億ユーロ(約8兆円))。

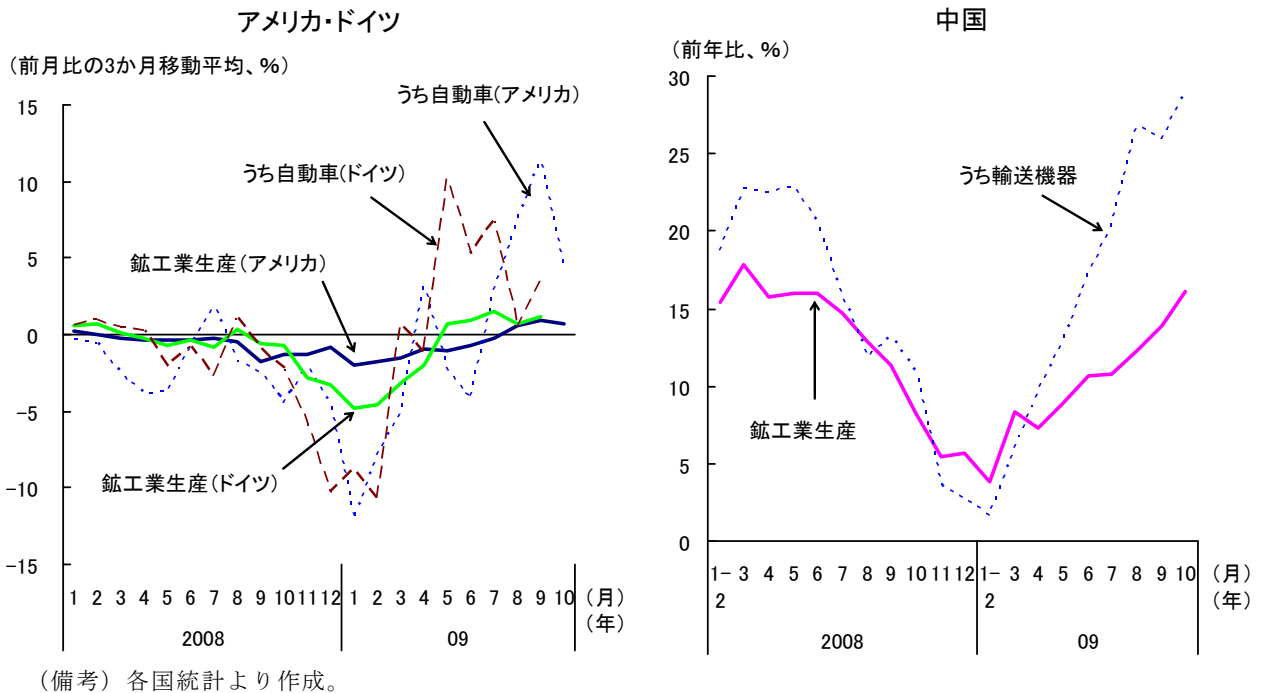
実質経済成長率の内訳をみると、アメリカ、ドイツ等で、公共投資の伸びが成長率を下支えするとともに、09年半ばについては個人消費の伸びが成長率を押し上げている。こうした個人消費の伸びには、国により効果の程度に差はあるものの、自動車購入も相当程度寄与している。主要国の自動車販売台数の動向をみると、対策導入後に増加がみられている（第1-1-6図）。また、生産についても、自動車関連の生産が持ち直しに寄与している（第1-1-7図）。しかしながら、自動車買換え支援策は、既に一部の国（アメリカでは8月、ドイツでは9月）で終了しており、アメリカでは、9月に自動車販売台数が大幅な反動減となるなど、既に政策効果のはく落もみられる。現在の各国の景気の持ち直しの動きは政策効果に支えられている面が大きく、自律的回復力には乏しいことから、先行きについての懸念も否定できない。

第1-1-6図 主要国の乗用車販売台数：政策効果により急増



(備考) 各国統計より作成。

第1-1-7図 主要国の鉱工業生産と自動車関連生産：
政策効果により、自動車関連の生産が回復

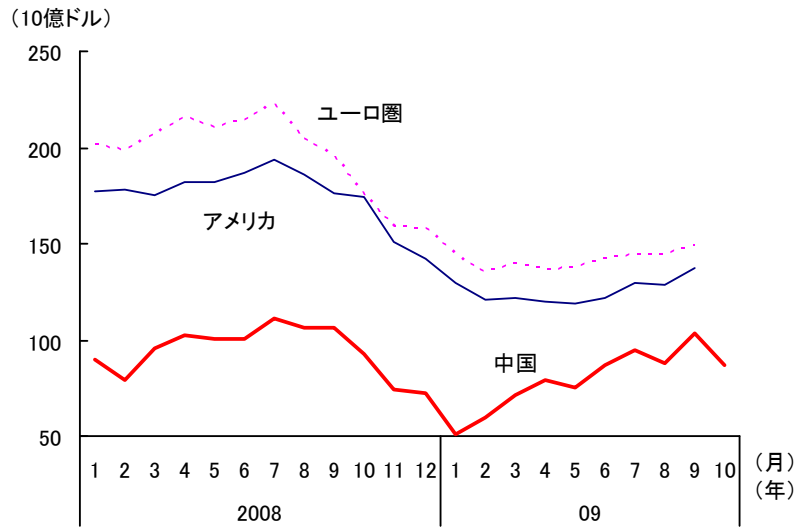


3. 回復の度合いには、地域によって差異

●中国に主導されたアジア中心の回復

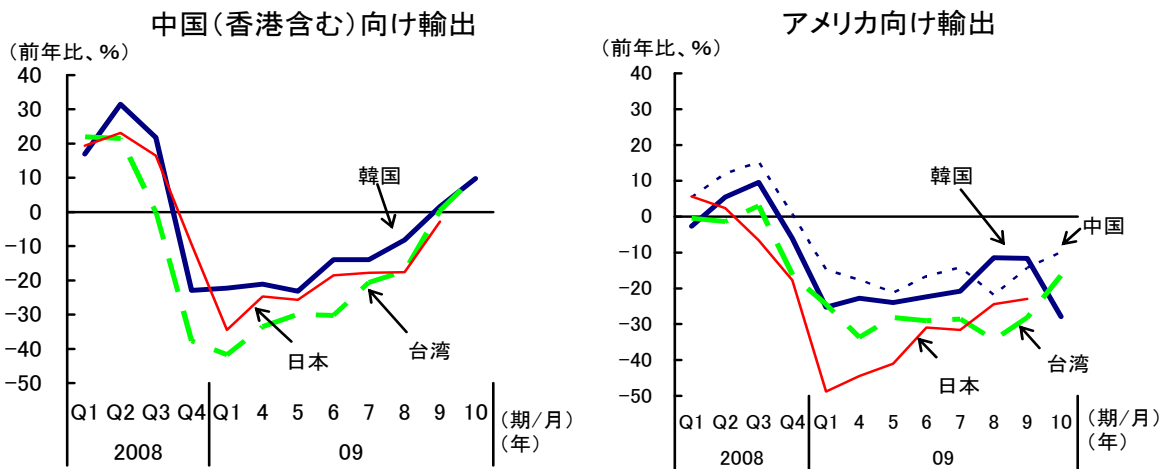
また、世界経済は持ち直しの動きが広がっているものの、回復のペースは地域によって差がみられ、アジアが先行して回復に向かっている。アジアでは、アメリカで組成された証券化商品の保有が少なく、金融システムへの直接的な影響が比較的軽微であった。それに加え、中国では、08年11月以降、大規模な景気刺激策が実施されており、09年初からこうした政策の効果が現れ始め、内需を中心に景気は回復している。その他アジア地域でも、各国で行われた景気刺激策の効果や在庫調整が早いペースで進んだことに加え、中国の景気刺激策の効果が中国向け輸出の増加を通じて波及し、景気は総じて持ち直している。主要国の輸入動向（金額ベース）をみると、中国の輸入が比較的持ち直しが早い（第1-1-8図）。アジアでは、輸出に占める中国向けの割合が高いことから、最もその恩恵を受けたといえる（第1-1-9図）。

第 1-1-8 図 主要国の輸入額：中国の輸入が世界貿易の回復を先導



(備考) 各国統計より作成。

第 1-1-9 図 アジア各国・地域の中国（香港含む）及びアメリカ向け輸出：
アジアの中国向け輸出が持ち直し



主要国の輸出に占める中国向けのシェア(2008年)

	(%)
アメリカ	5.5
ドイツ	3.4
フランス	2.2
英国	2.0
韓国	21.7
台湾	26.1
日本	15.9

(備考) 1. 各国・地域統計、IMF “Direction of Trade Statistics”より作成。
2. 輸出の前年比は、ドル建ての伸び率。

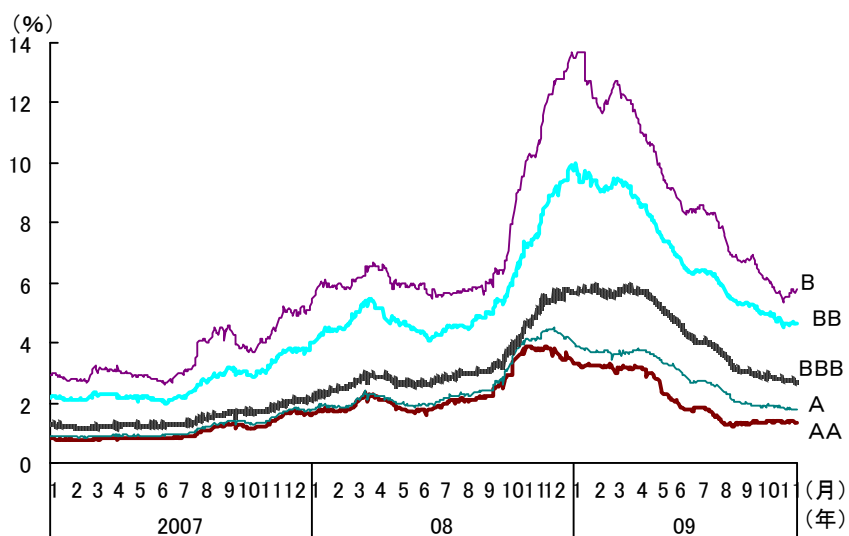
●金融危機の震源地である欧米の回復ペースは緩慢

他方、金融危機の震源地である欧米では、08年秋以降、各国において金融安定化策が打ち出され、金融市場は落ち着きを取り戻しつつあり、また各国で実施された財政刺激策や金融緩和策の効果もあって、アメリカやドイツ、フランス等ヨーロッパの一部の国では09年半ば頃から景気に下げ止まりがみられる。しかしながら、信用収縮は依然として続いており、景気の回復に影響を及ぼしている。特に、直接金融については改善傾向にあるものの、間接金融では深刻な収縮が続いている。

アメリカにおける企業の資金調達動向をみると、08年9月以降、社債と国債の利回りのスプレッドが急拡大し、倒産、信用リスクへの懸念の高まりがみられたが、08年末から09年初めをピークに縮小傾向となり、ほぼ危機前の水準に戻っている（第1-1-10図）。また、CP市場においては、08年9月中旬以降、発行残高が減少したが、連邦準備制度理事会（FRB）によるCPの直接買い取り制度が始まると一時持ち直した。その後、09年に入ってから、企業の設備投資資金需要の減退等を背景に、発行残高は再び減少傾向を強めたが、8月以降は再び増加傾向にある（第1-1-11図）。他方、間接金融、すなわち銀行貸出の動向をみると、アメリカ、ユーロ圏ともに、08年末以降、貸出残高は減少傾向となっている（第1-1-12図）。

こうした間接金融を中心とする信用収縮は今後もしばらくの間継続することが見込まれ、アメリカではGDPの約7割を占める消費への下押し要因として、ヨーロッパでは主として間接金融により資金調達を行う企業への影響を通じて、実体経済に影響を与え、今後の景気の回復ペースを緩慢なものとする一因になると見込まれる（詳細は第1章第3節及び第4節を参照）。

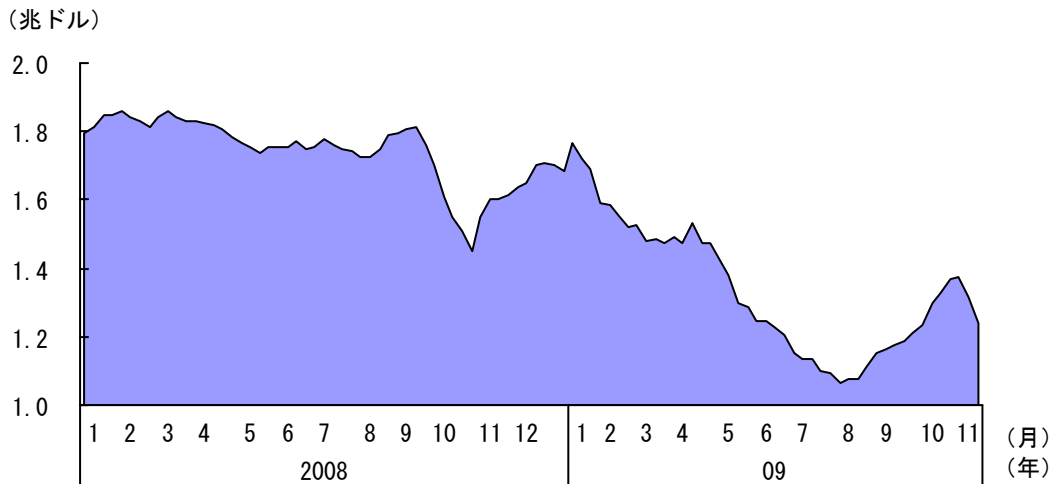
第1-1-10図 アメリカの社債スプレッド：危機前に近い水準に戻っている



(備考) 1. ブルームバーグより作成。

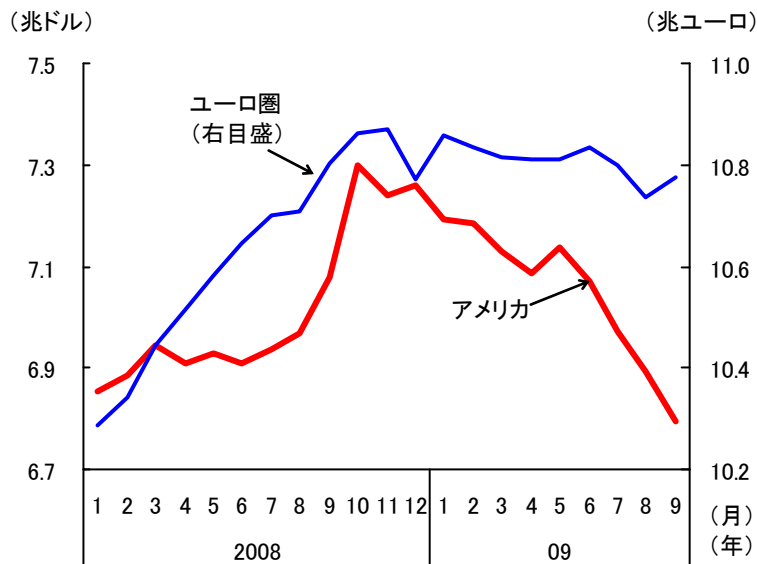
2. S & P (スタンダード・アンド・プアーズ) では、投資適格はBBB以上とされる。

第1-1-11 図 アメリカのCP発行残高：09年8月以降は増加傾向



(備考) ブルームバーグより作成。

第1-1-12 図 アメリカ、ヨーロッパの銀行貸出残高：金融危機の後遺症で減少傾向



(備考) 各国統計より作成。

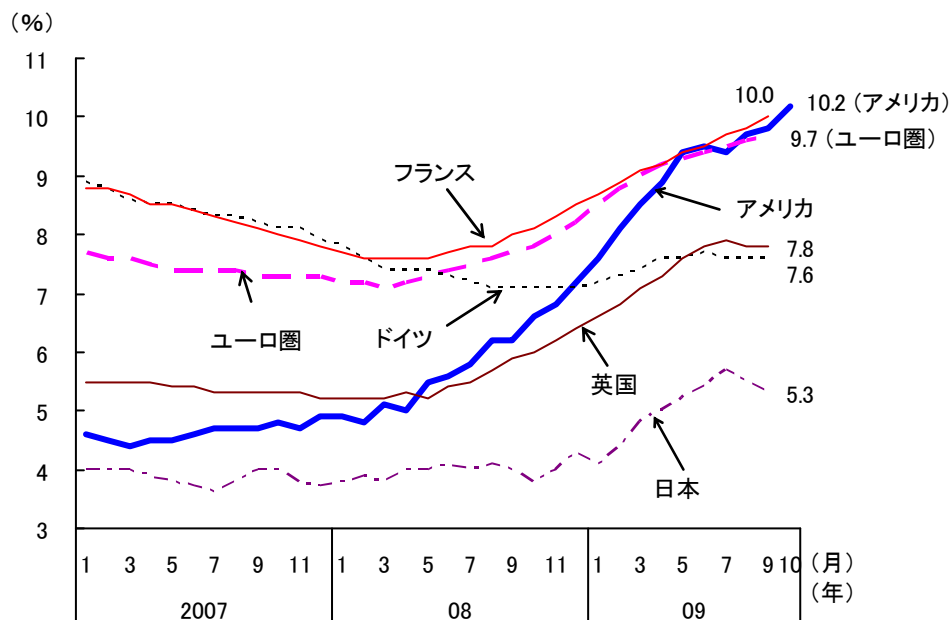
4. 欧米を中心に雇用情勢は悪化—「雇用危機」へ

さらに、欧米では、雇用情勢は総じて悪化が続いており、「雇用危機 (Job Crisis)」として、信用収縮と並び大きな懸念材料となっている。失業率をみると、アメリカでは、上昇傾向が続いており、09年10月には10%を超え、10.2%と1983年のスタグフレーション以来の高水準に達している (第1-1-13図)。また、ヨーロッパでは、国によって状況に違いがあるものの、総じて上昇傾向が続いており、ユーロ圏の失業率は、9

月に9.7%と高水準に達している。また、長期失業者が増加しており、アメリカでは、失業期間が27週以上の失業者が10月に559万人（失業者に占める割合35.6%）、ユーロ圏では、失業期間12か月以上の失業者数が4～6月期に501万人（同34.1%）となっている。

雇用の悪化は、消費への下押し圧力を通じて内需を低迷させ、経済の自律的回復力を削ぐため、今後の動向を注視する必要がある。特にアメリカでは、サービス部門における雇用調整が継続していることなど、過去の景気回復局面で生じた「ジョブレス・リカバリー」と一部類似した状況もみられることには注意が必要である（詳細については、第1章第3節参照）。また、ユーロ圏では、若年層（15～24歳以下）の失業率が09年9月に20.1%となっており、若年失業の更なる深刻化が懸念される。

第1-1-13図 主要国の失業率：10%前後に



(備考) 各国統計より作成。

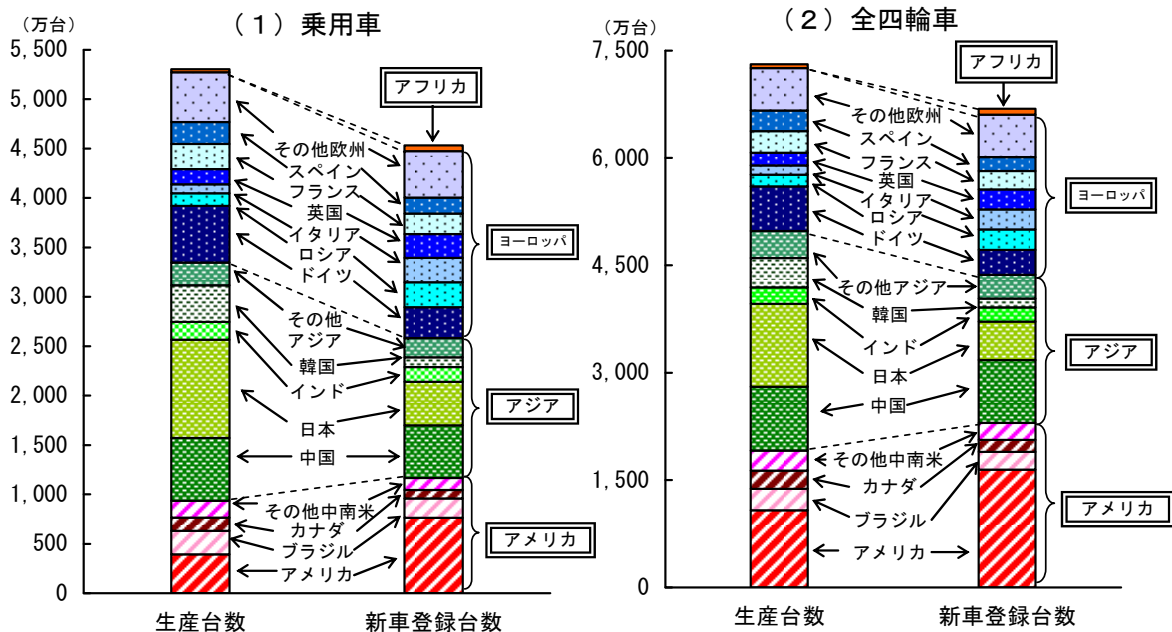
コラム1-1：世界の自動車市場の動向

世界の自動車市場を概観すると、現在、乗用車の生産台数は5,300万台程度となっている。新車登録台数をみると、最もシェアの大きな市場は、地域で見るとヨーロッパ（41.7%）、国で見るとアメリカ（16.8%）である。また、生産台数は、アジア（45.4%）が最も大きい（図1）。

自動車市場は拡大を続けてきたが、07年末からの欧米の景気後退や、07～08年夏にかけての原油価格の高騰、さらに、08年秋の金融危機は自動車産業に大きな影響を与えた。新車登録・販売台数は、08年半ばから減少していたが、08年9月の金融危機以降、減少幅が拡大した（図2）。

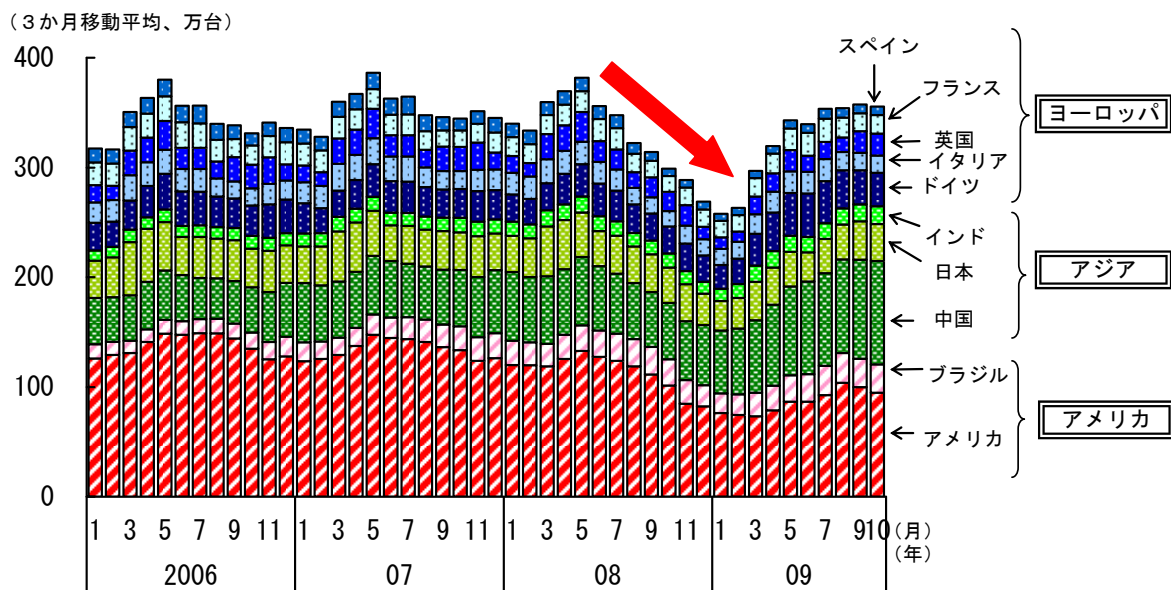
図1 世界の自動車生産及び新車登録台数（2007年）：

乗用車の生産台数は約5,300万台



(備考) 1. 日本自動車工業会より作成。
 2. 生産台数及び新車登録台数の差は、統計上の違い及び在庫による。
 3. 「全四輪車」には、乗用車、バス、トラック等を含む。

図2 主要国の新車登録・販売台数：合計は危機以前の水準に



(備考) 1. 各国統計より作成。
2. アメリカはライトトラックを含む。
3. 日本自動車工業会による07年の新車登録台数が100万台を超える国のうち、月次統計がある国を抽出し、地域ごとに新車登録台数の多い順に足し上げたもの。

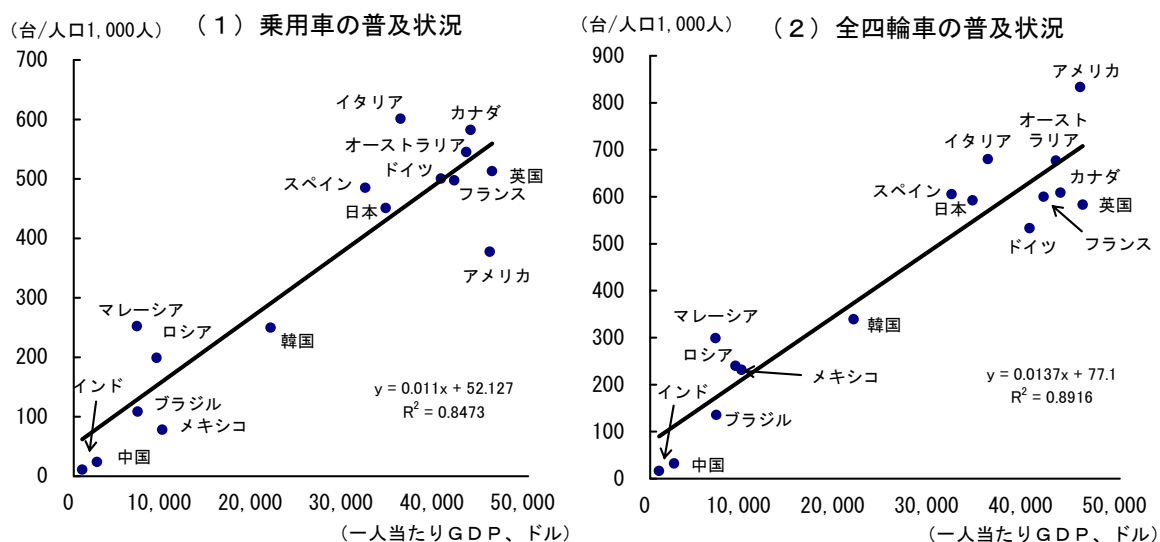
地域別にみると、欧米では、景気後退が始まった07年秋頃から、自動車の新車登録・販売台数は緩やかに減少していたが、金融危機以降、急速に減少したため、自動車産業及び関連産業全体が打撃を受けた。自動車は自動車本体の製造だけではなく、金属、ガラス、プラスチック等の素材や幅広い部品加工等、産業のすそ野が非常に広い。このため、自動車販売の落ち込みが関連産業に波及し、景気後退が深刻化するという悪循環が起こった。

販売の減少には、景気後退により家計可処分所得が減少したこと以外にも、複数の要因が考えられる。まず、07～08年夏にかけて、エネルギー価格高騰の影響により、自動車の維持費が増大したため、自動車購入意欲が減少したことが挙げられる。また、自動車の販売台数が世界第1位のアメリカでは、金融危機による信用収縮のため、自動車ローンの審査が厳格化したことも影響している。さらに、長期的な要因として、先進国では自動車の普及が進み、2台目、3台目の購入や買換えのための需要が中心となっているため、巨大な需要が新たに生まれにくい構造となっていることが挙げられる。

一方、新興国では、所得水準の上昇による自動車販売の増加が見込まれる(図3)。自動車の普及期にあるアジアでは販売の拡大が続いており、特に、中国では、所得水準の上昇により自動車の新規購入需要が高まっている上、小型自動車購入の際の減税及び農村における自動車買換え支援等の政策もあり、自動車販売の著しい増加がみら

れる。また、インドでは、安価な小型自動車を中心に販売が拡大しており、道路の整備が遅れているといったインフラの問題はあるが、人口の増大や所得の増加も見込まれることから、今後とも引き続き拡大が予想される。

図3 自動車の普及状況（2007年）：新興国には拡大の余地



- (備考) 1. 日本自動車工業会、IMFより作成。
 2. 全四輪車には、乗用車、バス、トラック等を含む。
 3. 一人当たりGDPは07年の市場レートベース。ただし、ロシアは推計値。

自動車販売の落ち込みに対し、各国で自動車買換えや購入のための支援策が講じられ、その規模は世界全体で少なく見積もっても約1,000万台となる^(注)(表4)。各国で一斉に自動車産業への支援が行われた背景には、前述の通り、自動車産業のすそ野が広く、効果が広範囲に波及しやすいことに加え、自動車市場がグローバル化しているため、他国で支援が行われた際に、自国の産業が不利にならないよう、政府に支援を行う誘因があったことなどが挙げられる。また、日本や多くの欧米諸国では、一定の環境基準を満たすことや、二酸化炭素の排出量が多い一定年数以上の自動車からの買換えを購入支援の条件としており、特定の産業支援ではあるものの、環境対策として国民一般に受け入れられやすかったことも背景にある。

表4 各国の自動車買換え・購入支援策

国	要件	支給額	申請期間	予算規模	終了・延長の予定等
アメリカ	製造から25年未満の自動車を下取りにして、低燃費の新車に買い換える場合	車種及び燃費改善幅に応じ、3,500ドル(約31万円)又は4,500ドル(約40万円)	09年7月1日～同年11月1日 ※09年8月25日に終了	当初の予算規模は10億ドル(約900億円) 申し込みが殺到したため、政府は8月6日に30億ドル(約2,700億円)に拡大	・09年8月25日に予算枠の上限に達し、申請の受付を終了 ・支給総額は約28.5億ドル(約2,600億円)、申請台数は約67.7万台
ブラジル	排気量2,000cc以下の乗用車又はトラック等の商用車を、完成車として輸入、又は工場から販売店に出荷する場合	排気量に応じ、工業製品税を、5～25%から0～6.5%に減税 ※減税分を、販売店が値引き販売	08年12月～同年9月30日 ※当初、09年3月末までだったが、6月末まで、9月末までに2度延長	当初の予算規模は16億7,500万リアル(約39億円)	・09年9月30日に終了 ・10年1月までに、段階的に元の税率まで引き上げる予定
メキシコ	車齢10年以上の自動車から、税引き価格が23万ペソ(約160万円)以下で9人乗りまでの乗用車又は3.2トン未満のトラックに買い換える場合	1万5,000ペソ(約10万円) ※条件を満たす自動車メーカーが、政府から補助金を受け、その分を値引き販売	09年8月～同12月末 ※当初、09年11月末までだったが、使用年数(10年以上)の要件を撤廃し、廃車対象に輸入中古車も追加した上、12月末までに延長	予算規模は5億ペソ(約35億円) 【約3.3万台】	—
中国	排気量1,600cc以下の小型乗用車を購入する場合	車両取得税を10%から5%に軽減	09年1月20日～同年12月31日	—	—
	農民が、旧式三輪車や低速トラックを小型トラック又は軽乗用車に買い換える場合 ※1世帯当たり1台まで	購入価格の10%(単価5万円(約66万円)以上の場合は最大5,000元(約6万6,000円)) ※廃車料については三輪車2,000元(約2万6,000円)、低速トラック3,000元(約3万9,000円)	09年3月1日～同年12月31日	農村における自動車・オートバイ普及促進策(汽車下郷)全体で50億元(約660億円) 【約67万台】	—
	以下の自動車を買換える場合 (1)使用期間が8年未満の小型トラック及び中型タクシー、ならびに使用期間が12年未満の中型・軽トラック、中型乗用車(除タクシー) (2)「黄標車(一定の排出基準を満たさない自動車)」	原則として、同型車1台の購入税を上回らない金額(車種により3,000～6,000元(約3万9,000～7万9,000円))	09年6月1日～10年5月31日	家電及び自動車において、古い製品を新しい製品に買い換える「以旧换新」政策の一環として講じられ、自動車向けの予算規模は50億元(約660億円) 【約83万台】	—
日本	車齢13年以上の自動車から、一定の環境性能を有する自動車へ買い換える場合 ※廃車にする自動車は、申請者が過去1年以上使用していること、購入した自動車は、購入後1年以上使用することが条件	登録車に25万円、軽自動車に12万5,000円 ※重量車には、サイズに応じ、40～80万円	09年6月19日～10年3月31日 ※ただし、09年4月10日分までさかのぼって適用	予算規模は3,700億円 【約280万台】 ※うち、130億円は商用車向け	政府は、延長を検討中
	環境性能の良い自動車を購入する場合 ※購入した自動車は、購入後1年以上使用することが条件	登録車に10万円、軽自動車に5万円 ※重量車には、サイズに応じ、20～90万円			
	環境性能の良い自動車を保有している又は購入する場合	環境性能に応じ、以下の税を50～100%減税 (1)保有している自動車にかかる自動車重量税 (2)購入した自動車にかかる自動車取得税(中古車も、規模は小さいものの減税対象)	(1)09年4月1日～12年4月30日 (2)09年4月1日～12年3月31日	—	—
インド	自動車を生産する場合	(1)全ての財の生産時に課せられる物品税を4%減税 (2)さらに、排気量1,200cc以下のガソリン車及び1,500cc以下のディーゼル車にかかる物品税を2%の追加減税 排気量2,000cc以上の自動車の付加税を、2万ルピー(約3万8,000円)から1万5,000ルピー(約2万9,000円)に引下げ	物品税の減税は08年12月7日から、追加減税は09年2月から ※物品税の減税は、当初、09年3月末までだったが、延長(期限未定) 09年7月6日から	—	—
韓国	99年12月31日以前に登録された自動車から、新車に買い換える場合	消費税、取得税、登録税の70%を、最大250万ウォン(約20万円)減税	09年5月1日～同年12月31日	—	—
	08年における一般車の平均燃費を50%上回り、駆動蓄電池の一定基準を満たすハイブリッド車を購入する場合	個別消費税、取得税、登録税等を、合わせて最大310万ウォン(約24万円)減税	09年7月1日～12年末	—	—

国	要件	支給額	申請期間	予算規模	終了・延長の予定等
ドイツ	使用年数9年以上の自動車から、一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車に買い換える場合 ※購入対象は、新車又は使用年数1年以下の中古車	2,500ユーロ (約33万円)	09年1月27日～同年12月末 ※ただし、1月14日購入分までさかのぼって適用 ※09年9月2日に終了	当初の予算規模は15億ユーロ(約2,000億円) 申し込みが殺到したため、4月8日に50億ユーロ(約6,700億円)に拡大 【200万台】	9月2日に予算枠の上限に達し、申請の受付を終了
イタリア	99年12月31日以前に登録された自動車から、一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車に買い換える場合	1,500ユーロ (約20万円) ※化石燃料を使用せず、かつ一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車に買い換える場合、3,000～3,500ユーロ(約40万～47万円)を追加支給	09年2月7日～同年12月末 ※ただし、10年3月末までに自動車登録を必要	自動車買換え支援を含む景気刺激策の総額は20億ユーロ(約2,700億円) 【約130万台】	政府は、延長を検討中
英国	99年8月31日以前に登録し、12か月以上所有した自動車から、乗用車又は3.5トン以下のトラックに買い換える場合	2,000ポンド (約30万円) ※政府、企業がそれぞれ1,000ポンドを負担	09年5月18日～10年2月28日 ※ただし、予算枠を使い切った時点で終了	当初の予算規模は3億ポンド(約450億円) 09年9月に、4億ポンド(約600億円)に拡大 【40万台】	—
フランス	使用年数10年以上の自動車から、一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車に買い換える場合 一定の基準(買換えより厳しい基準)を満たしている車を購入する場合	(1)1,000ユーロ(約13万円) [08年12月4日～09年12月31日] (2)700ユーロ(約9万4,000円) [10年1月1日～6月30日] (3)500ユーロ(約6万7,000円) [10年7月1日～12月31日] 最大5,000ユーロ(約67万円)の購入支援を追加実施	08年12月4日～10年12月31日 ※当初、09年12月末までだったが、支給額を減額して10年12月末に延長 09年2月9日から	07年に開始した既存の措置の拡充であり(当初支給額は300ユーロ(約4万円)、これに伴う財政負担増は2億2,000万ユーロ(約290億円) 【22万台】 延長後の予算は2億4,000万ユーロ(約320億円) 【約40万台】 5億ユーロ(約670億円) 【10万台】	—
スペイン	使用年数10年以上又は走行距離が25万km以上の自動車から、一定のCO ₂ 排出基準を満たし、価格が3万ユーロ以下の自動車に買い換える場合 ※購入する車は、新車又は使用年数が2年以下の中古車	原則2,000ユーロ(約27万円)だが、州により1,500～2,200ユーロ(20万～29万円) ※政府が500ユーロ、自動車業界が1,000ユーロを負担し、各自治州が原則500ユーロを積み増せる(州により0～700ユーロの支給を決定)	09年5月18日から1年間 ※ただし、予算枠を使い切った時点で終了	政府の予算規模は1億ユーロ(約130億円) 【20万台】	—
オランダ	以下の自動車又はトラックから、01年以降に製造された3.5トン以下の自動車又はトラックに買い換える場合 (1)89年以前に製造されたガソリン自動車 (2)90～95年に製造されたガソリン自動車 ※その他、ディーゼル車も対象	(1)750ユーロ(約10万円) (2)1,000ユーロ(約13万円) ※その他、ディーゼル車には、使用年数・重量に応じて1,000～1,750ユーロ(約13～23万円)	09年5月29日～10年12月31日 ※ただし、予算枠を使い切った時点で終了	総額9,500万ユーロ(約130億円) 【8万台】 ※政府の予算規模は6,500万ユーロ(約87億円)、さらに、企業が2,000万ユーロ(約27億円)、自動車団体が1,000万ユーロ(約13億円)を負担	—
ルーマニア	使用年数10年以上の自動車(輸入中古車を含む)を買い換える場合	約900ユーロ (約12万円)	09年2月1日～09年12月31日 ※当初、5月末までだったが、要件を拡大し、8月末まで、12月末までに2度延長	規模は、最大6万台 【6万台】 ※うち、5万台が個人向け、1万台が法人向け	—
ギリシャ	現在使用している自動車を廃車にする場合 一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車を購入する場合	エンジンの大きさ及び排気量に応じ500～2,200ユーロ(約6万7,000～29万円) 1,000ユーロ(約13万円)	09年9月28日～12年12月31日 ※09年11月2日に終了	自動車の廃車及び買換え支援策を含む自動車・道路関連対策の総額は約20億ユーロ(約2,700億円)	09年11月2日、10月に行われた総選挙で新たに与党となった全ギリシャ社会主義運動(PASOK)は、自動車買換え支援策の廃止を表明
オーストリア	使用年数13年以上で、12か月以上所有した自動車から、一定のCO ₂ 排出基準を満たす自動車に買い換える場合	1,500ユーロ (約20万円) ※うち半分を政府が負担し、残り半分は販売店が負担	09年4月1日～同年12月31日 ※09年7月に終了	総額4,500万ユーロ(約60億円) 【3万台】	09年7月に予算枠の上限に達し、申請の受付を終了
スロバキア	99年以前に製造され、08年末時点で登録・所有していた自動車から、価格が2万5,000ユーロ(約330万円)未満の自動車に買い換える場合	1,000又は2,000ユーロ(約13万円又は約20万円) ※原則1,000ユーロだが、販売店が500ユーロ負担した場合、政府が1,500ユーロを負担 2,000ユーロ(約27万円) ※うち半分を政府が負担し、残り半分は販売店が負担	09年3月9日～同年3月25日 09年4月6日～同年12月31日 ※09年4月14日に終了	約3,320万ユーロ(約44億円) 【約2.2万台】 2,210万ユーロ(約30億円) 【約2.2万台】	・申請期限とともに終了 ・申請台数は約2.2万台 ・09年4月14日に予算枠の上限に達し、申請の受付を終了 ・申請台数は約2.2万台

(備考) 1. 各国政府資料、ヨーロッパ自動車工業会(ACEA)資料等より作成。

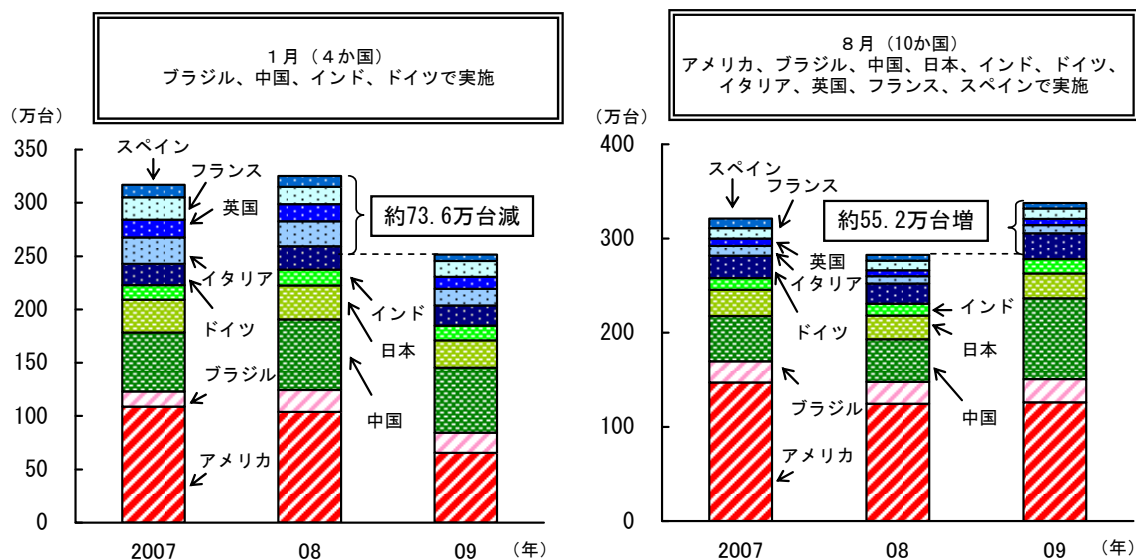
2. 1ドル=約89.7円、1リアル=約52.1円、1ペソ=約6.9円、1元=約13.1円、1ルビー=約1.9円、100ウォン=約7.8円、1ユーロ=約133.6円、1ポンド=約149.5円、(11月13日時点)。

3. 【 】の台数は、政府公表値もしくは内閣府試算。

4. この他、ポルトガル、ベルギー、ルクセンブルク、スウェーデン等で導入され、チェコ、キプロス、ロシア等で導入に向けた議論が行われている。

各種の支援策を行っている国の新車登録・販売台数を足し上げると、主要国の中で買換え支援策を行っていた国が最も多かった8月には、前年より約55.2万台増加しており、この相当数が支援策の効果であると考えられる(図5)。もっとも、欧米諸国では、雇用の悪化等、家計の所得に対する将来不安が続いていることなども反映して、支援策によって売上を伸ばしているのは、小型車や比較的安価な自動車が多い。また、支援策の終了したアメリカ、ドイツなどでは反動も懸念され、先進国での自動車市場の回復は持続しない可能性がある。

図5 自動車買換え支援策の効果：09年8月には、前年比約55.2万台増



- (備考) 1. 各国新車登録・販売台数統計の公表値を足し上げて作成。
 2. ここで抽出した国は、日本自動車工業会『世界自動車年鑑2009』において、07年の新車登録台数が100万台を超え、自動車買換え支援策を実施している国。
 3. アメリカはライトトラックを含む。
 4. 08年12月、ブラジル、インドで自動車も対象とした減税開始。09年1月、中国、ドイツで自動車買換え・購入支援策開始。2月にイタリア、4月に日本、5月に英国、スペイン、7月にアメリカで開始された。また、8月にアメリカ、9月にブラジル、ドイツで終了。

(注) インド、韓国等、規模が大きいものの正確な数字が分からないため含まれていない国もある。

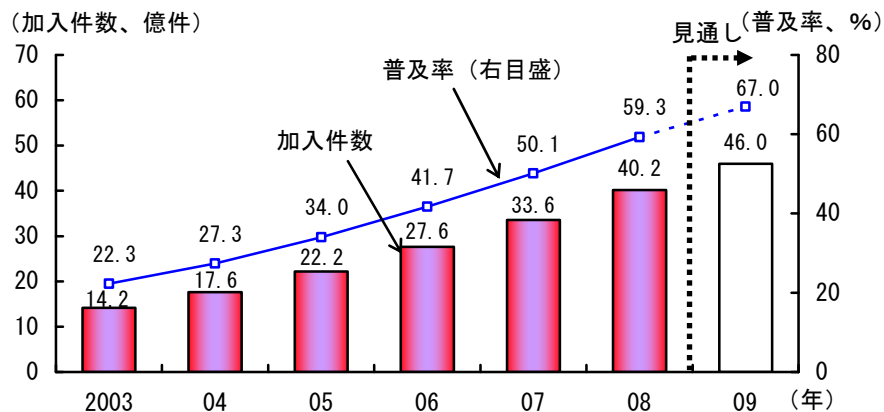
コラム1-2：グローバルな消費財市場の拡大－世界の携帯電話市場の事例

世界の消費財市場は、グローバル化の流れの中でますます一体化が進んでいる。特に、携帯電話は、多額の通信インフラ投資が必要な固定電話に比べると初期費用が少ないことなどから、新興国で急速に普及している。ここでは、世界的な消費動向の一例として、世界共通の新たな通信手段として定着しつつある携帯電話市場（移動通信サービス及び関連需要）に注目したい。

（1）世界の携帯電話市場（移動通信サービス）の動向

国際電気通信連合（ITU）によると、世界の携帯電話加入件数は2003～08年の5年間で年平均23.2%増と急速に増加しており、08年末時点で40億件を突破した（図1）。世界の人口で携帯電話加入件数を割った普及率は59.3%に達しており、計算上では既に世界で二人に一人以上が携帯電話を所有していることになる。また、ITUによれば、09年末には加入件数が46億件に達し、普及率は67%に達する見通しである。

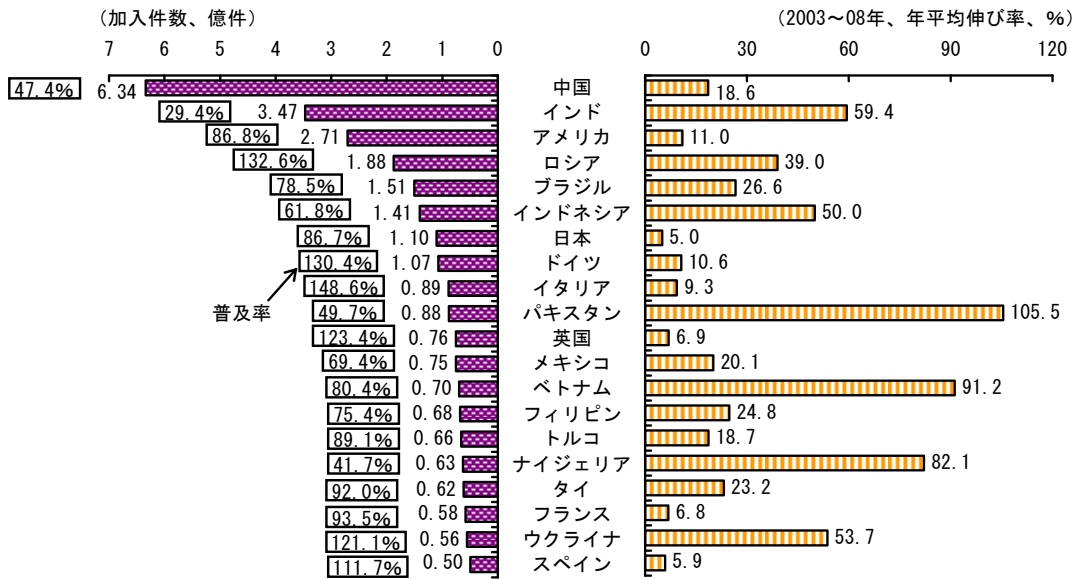
図1 世界の携帯電話加入件数：年平均23.2%増のペースで急速に増加



(備考) 1. “ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database.”より作成。
2. 普及率は、携帯電話加入件数÷人口。各年末の値。

08年末の加入件数をみると、先進国、途上国を問わず人口の多い国が上位を占めている（図2）。これは先進国のみならず、途上国においても携帯電話の普及が進んできたためである。特に、過去5年間の年平均上昇率をみると、普及が先行していた日本や欧米諸国に比べ、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）を始めとする新興国は極めて高い伸びで拡大していることが分かる。

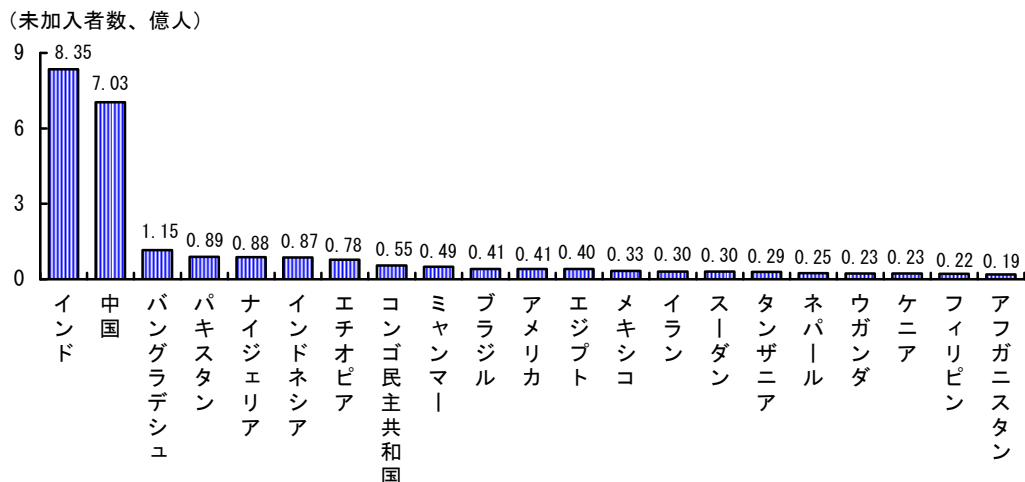
図2 携帯電話加入件数上位20か国と年平均伸び率：新興国で極めて高い伸び



(備考) 1. “ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database.”より作成。
 2. 携帯電話加入件数は08年末時点。四角枠内のパーセンテージは加入件数を人口で割った普及率を表す。なお、普及率が100%を超えている国では、1人で2契約以上という使い方が広がっていることを示している。

ここで、今後の成長余地をみるため、08年末時点での携帯電話の未加入者数を試算すると、未加入者数はインドと中国が合わせて15億人超と圧倒的に多く、両国の潜在的な市場の大きさを示している（図3）。特にインドは、過去5年間における加入件数の年平均上昇率が50%を超えており、携帯電話が急速に普及する段階にある。その他未加入者が多い国については、人口の多い途上国が上位にある。

図3 携帯電話未加入者数上位20か国（2008年末時点）：
成長余地の大きいインドと中国



(備考) 1. “ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database.”より作成。
 2. 携帯電話未加入者数=人口-携帯電話加入件数

以下では、特に需要が更に伸びる余地の大きい中国及びインドの動向をみてみる。

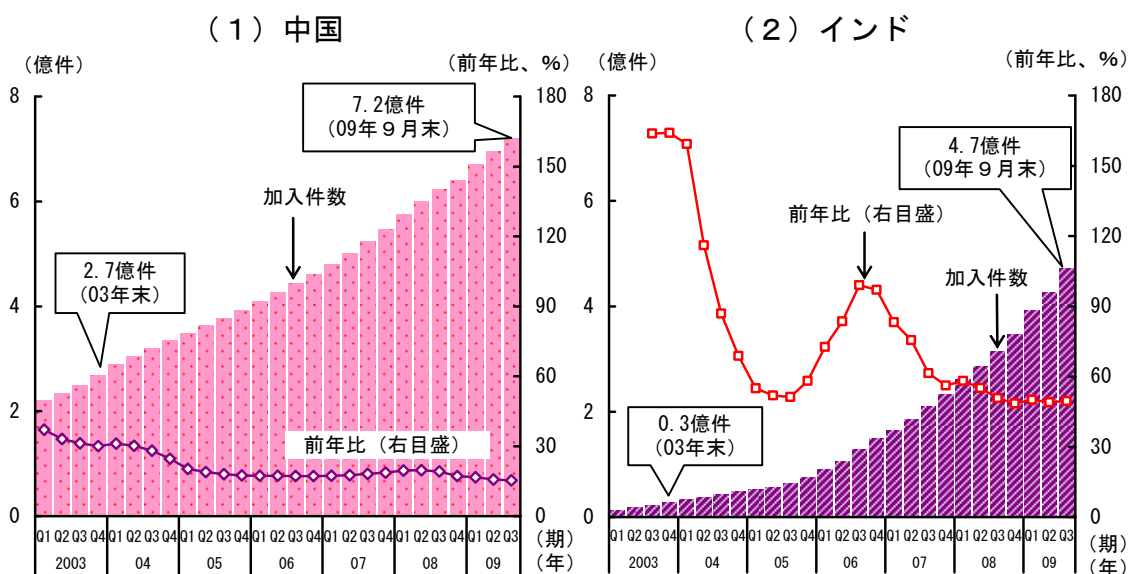
(2) 中国の動向

中国の携帯電話加入件数（移動通信サービス）は毎月800万件を超えるペースで増加し、09年7月には7億件を突破しており、市場規模は世界最大となっている（図4）。

これまで第2世代（2G）の通信規格が主流だった中国では、09年1月に第3世代（3G）携帯電話サービスの免許を中国移動通信（チャイナ・モバイル）や中国電信（チャイナ・テレコム）、中国聯合通信（チャイナ・ユニコム）の通信大手3社に対して付与することが決定され、3Gサービスが開始された。09年末には全国主要都市に3Gのサービス範囲が広がる予定となっている。

このため、中国では、3G通信基地局の建設や携帯端末の買換え、デジタル・コンテンツ配信等3G関連の新たな需要が拡大すると見込まれる。

図4 中国、インドの携帯電話加入件数：急速に増加



(備考) 中国工業情報化省、インド電気通信規制庁より作成。

(3) インドの動向

インドでは09年に入り携帯電話加入件数（移動通信サービス）は4億件を超えた。加入件数は驚異的に伸びており、09年は毎月1,000万件超の新規加入が続いている。

インドでは国営のBSNL（全国展開の総合通信サービス提供事業者）、MTNL（都

市部のデリーとムンバイでサービスを展開)の2社に対して第3世代(3G)の周波数を割り当てられ、09年2月には3Gサービスが開始された。しかし、同年3月には両社提供の3Gサービスに通話監視機能が具備されていないとして、政府当局が両社に対してサービス停止命令を出すなど、普及はあまり進んでいない。このため、現時点ではまだ第2世代(2G)が主流となっているが、政府は、10年1月に3G携帯電話サービスの民間事業者を選定する競争入札を実施する予定であり、10年以降には3Gサービスが本格化し、買換え等の3G需要も高まっていくものと考えられる。

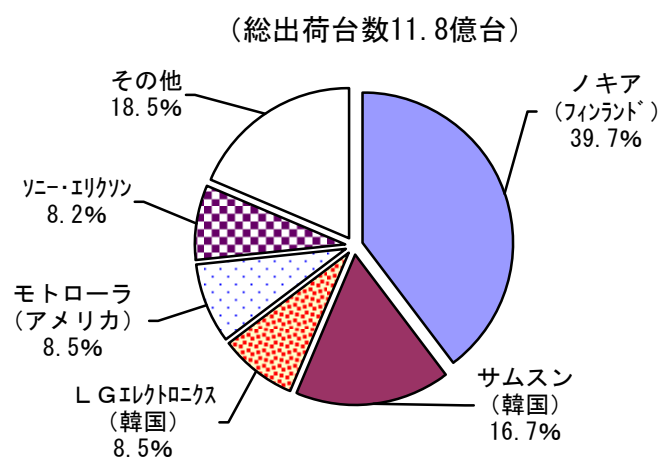
なお、通信会社が国有の中国と異なり、インドでは外資に74%までの資本参加を認めており、日本企業ではNTTドコモが09年3月に業界6位のタタ・テレサービスズの株式の26%を取得して経営参加している。

最後に、携帯電話関連の需要動向として、携帯電話端末市場に注目する。

(4) 携帯電話端末市場の動向

世界の携帯電話端末の出荷台数は、ノキア(フィンランド)、サムスン(韓国)の2社だけで50%を超えるシェアがあり、主要5社では80%を超えるシェアとなっている(図5)。日本企業は、第2世代時における日本独自の通信規格や特殊な販売形態^(注)等を背景に国内市場を重視する傾向にあったため、海外進出に遅れを取っている。

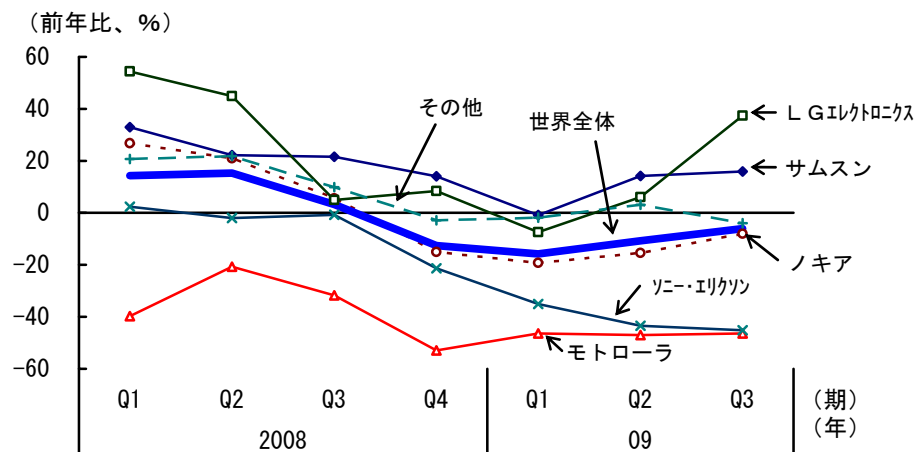
図5 世界の携帯電話端末市場シェア(2008年): 主要5社で80%超のシェア



- (備考) 1. アメリカIT専門調査会社IDCより作成。
 2. ソニー・エリクソンはソニー株式会社(日本)とエリクソン社(スウェーデン)との合弁会社で両社ともに50%出資。

世界の携帯端末出荷台数は、携帯電話通信サービス拡大や高機能化等により、08年9月のリーマン・ブラザーズ破たん以前は前年比二けたの伸びで推移していた(図6)。しかし、それ以降は世界景気後退の影響を受け、買換え需要等が伸び悩んだことから、出荷台数は前年割れが続く状況となっている。ただし、主要メーカー別でみると、09年はノキアは前年比のマイナス幅が縮小傾向にあり、サムスンやLGエレクトロニクスといった韓国勢は4～6月期に前年比プラスの伸びに転じるなど、比較的好調に推移している。他方で、ソニー・エリクソンやモトローラは前年比大幅マイナスで低調に推移している。

図6 携帯電話端末主要メーカーの出荷動向：
09年は前年割れが続くも、減少幅は縮小傾向



(備考) アメリカIT専門調査会社IDCより作成。

このように、携帯電話端末市場は短期的には景気動向に大きく左右される面はあるものの、移動通信サービスは新興国を中心に今後とも拡大すると見込まれる。さらに、新興国の中には通話機能以外の新しい移動通信サービスを求める動きもある。例えば、アフリカのケニアでは、携帯電話を利用した送金サービスのユーザーが総人口3,800万人のうち700万人弱に達し、銀行口座代わりに携帯電話端末を保有する人が増えているといわれている。

(注) 日本では通信事業者(NTTドコモ、KDDI等)がメーカーから携帯電話端末を買い取って販売しており、端末の開発・販売について通信事業者が主導権を持つ仕組みとなっている。このため、端末開発やサービス開発等におけるメーカー間の競争が働きにくいとの指摘もある。