

## 政府の大型経済対策について

発表日：2009年4月10日(金)

～麻生総理は消費税の実施にも言及～

第一生命経済研究所 経済調査部  
担当 熊野英生 (Tel: 03-5221-5223)

政府は、財政支出 15 兆円の超大型経済対策を発表し、短期的な景気配慮への意欲を示した。中長期のスパンで環境配慮・成長支援を企図したことは、従来よりも高く評価できるが、財政支出の規模にこだわりがみられた点は、先々を考えて慎重を期するべきだったのだろう。麻生総理が、財政再建に関して「消費税率引き上げを含む税制改正を必ず実施しなければいけない」と明言した点は、どの程度しっかりした展望なのかが問われる。

### 大型財政支出と国債発行

4月10日に麻生政権は、超大型経済対策を発表した(図表1)。事業規模 56.8 兆円、追加財政支出 15.4 兆円と、10年前の小渕政権の時期を抜いて過去最大の規模になる(図表2)。「これまでの経緯に囚われることなく、大胆な発想で最大限の対策に取り組む」としていた麻生総理の意向を、超大型対策として反映した格好である。

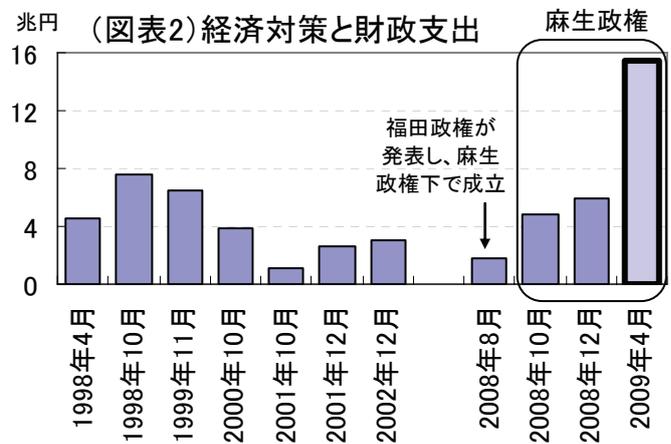
これで麻生政権の経済対策は4度目(福田政権で発表されたものを含む)。事業規模の累計で 132.3 兆円、財政支出 28.0 兆円に達する。財政支出が大規模である裏返しとして、財政負担も大きい。国債増発は、すでに 2008 年度に 7.8 兆円が行われており、2009 年度も今回の対策で 10 兆円以上の増発を余儀なくされるだろう(新規国債発行 44 兆円前後か)。2009 年度補正の段階で、税収見通しを新規国債発行額(財政赤字)の規模が抜く、逆転現象が起ころうとしている。国債依存度が 50% 超になる経験は、前人未踏の領域となる。内閣府は今回の対策で 2009 年度の経済成長率を 2% 程度上げるとしているが、税収の弾性値を 1.1 としても、期待できる税収増は +1 兆円に過ぎない。

今回は、「百年に一度の危機」を理由にして、思い切って財政支出を増やしたということであるが、本当に過去最大にまで膨らませる必然性があったかどうかは、慎重に考えるべきではなかっただろうか。この問題は、景気が正常化した後、将来の政府債務を収束させていくためのハードルを上げると考えられる。従来にも増して財政運営は「出ざるを制して入るを図る」ように、個々の支出が民間需要を刺激し、税収を誘発増として帰ってくるかを厳しく吟味すべきだろう。

麻生総理は、4月10日の記者会見で、財政再建については「消費税を含む税制抜本改革を、景気建て直しを前提

(図表1) 政府の追加経済対策

＜財政支出額＞	
金融対策	3.0 兆円
21世紀インフラ整備	2.6
地方自治への配慮	2.4
健康長寿・子育て	2.0
雇用対策	1.9
社会保障・消費省行政	1.7
環境・エネルギー	1.6
地域活性化等	0.2
税制改正(贈与税の見直し等)	0.1
<b>合計</b>	<b>15.4</b>



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。見通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。

に必ず実施しなければならない」と、財政面でのバランスに言及することを忘れなかった。2008 年末に閣議決定した「中期プログラム」についても見直すとも言明した。仮に、消費税率の引き上げを決めるにしても、財政拡張分を取り戻そうとすれば、自ずと消費税率の引き上げ幅は大きくなってしまう。

### 金融対策、インフラ整備に重点

経済対策の中身についてみていくと、項目の金額が多い順では、まず金融対策（3兆円）が挙げられる（前掲図表1）。これは、昨年8月以来、信用保証枠の拡充を順次広げてきている。日本政策投資銀行、商工中金の長期貸付の拡大もある。信用収縮の緩和は、企業の支出・投資が絞られないために必要である。

次に大きいのは、21世紀型インフラ整備（2.6兆円）である。羽田空港の滑走路延長、整備新幹線の推進、首都圏環状道路などがある。これらの案件は、単年度ではなく、複数年度にわたるインフラ整備を念頭に置いているようである。

三番目は、地方自治体への配慮（2.4兆円）で、国が地方自治体による公共事業の地方負担分を原則9割ほど賄うというものである。政府はすでに2009年度の公共事業の80%を上半期に契約することを目指し、総需要対策が早期に発現することを期待している。

### 税制優遇・助成金の工夫

金額は大きくないが、エコカー支援と贈与税軽減は、新しい工夫として興味深い。エコカー支援は、車齢13年以上の古い自家用車を廃棄して、新しく電気自動車・ハイブリッド車・低燃費車に乗り換えた人に、最大25万円を助成する。すでに、政府は自動車重量税・取得税の減税を4月から始めている。日本自動車工業会はこの効果を年間31万台の増加に寄与するとしており、筆者はエコカー支援は45～151万台の増加が見込めると試算している。両者を併せて、76～182万台の潜在的買い替え需要（乗用車保有台数5,755万台）に働きかけられると考えられる。

さらに、贈与税軽減は、住宅取得・増改築の支出に限って、贈与税を従来の110万円に加えて、610万円に広げられる。親から子供に金融資産を世代間移転させ、消費・投資刺激につなげようという野心的な試みである。税収の多寡だけで論ずるべきではないが、贈与税は年度で1,170億円（09年度予算）と小さく、この部分を工夫してより大きなマネーが動かせるのであれば、アイデアを練ることの意義は大きい。ただし、住宅購入に関しては、2003年1月から2005年12月にかけて相続時精算課税制度の2,500万円の枠と組み合わせて、贈与税1,000万円の枠が非課税枠として使える優遇措置があった。この制度は、相続時精算課税制度の複雑さもあって、大きな需要創出とはいかなかった。今回の贈与税枠610万円については、今後使い勝手がよくなり、認知度が高まれば、経済効果を向上させるとみられる。

なお、エコカー支援に似た対策として、政府が特定のエコ家電にポイントを付与し、政府が5%ポイント還元で購入割引をする措置も盛り込まれている。この制度は7月とごく短期間で立ち上げられる見込みであるが、まだ参加企業も少なく、あまり過大に評価はできない。エコカー支援には二酸化炭素排出抑制の効果が見込めるにしても、エコ家電の普及がどのくらい全体的な二酸化炭素抑制に効くかは、全体観を鳥瞰しながら、費用対効果で吟味を進めていくことが望ましい。二酸化炭素排出抑制は、様々な手法を横断的に見ながら、効率性を検討するプロセスを作ることが肝要であろう。

### 経済対策の考え方

今回の経済対策は、3月以降の経済財政諮問会議で考え方が議論され、84名の有識者会合の意見を汲んで組み上げられてきた。そうした背景もあり、中長期的な経済刺激については従来よりもよくアイデアが練られている。麻

---

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。

生総理は、記者会見で有識者会合の6割の意見を何らかのかたちで反映させたと紹介していた。

一方、短期的対応は、過去最大という規模の大きさにこだわる余り、金額積み上げが優先された面もあるようだ。規模を膨らませた背景には「需給ギャップの穴埋め」という発想があると推察されるが、ギャップは外需急減によって生じているので、内需の穴埋めで相殺できる筋合いではない。財政支出には効果発現のタイムラグが大きく、時間的なズレがミスマッチを生む点は不確実である。

むしろ、短期の財政支出は、動いている需給ギャップが、今以上に拡大しないようにする発想の方が適切であろう。すなわち、外需悪化が、製造業の雇用削減へとつながり、それが内需悪化へと展開していく流れを、雇用対策・金融対策を通じて遮断する方法である。今回の対策は、雇用対策も金融対策が手薄になっている訳ではないが、規模拡張が目立ったことは課題と言える。