

2026. 9 No.173

三井住友信託銀行

調査月報



時論

「税額控除なき給付付き税額控除」をどう見るか.....1

経済の動き

2026・2027年度の日本経済見通し

～先行きの値上げ圧力が景気を下押し～.....3

高齢者の運転免許自主返納、その影響は？

～地方圏高齢者の「移動弱者化」問題が浮き彫りに～.....11

産業界の動き

国内防衛産業の市場動向

～市場環境の変化と産業固有の課題～.....21

時論

「税額控除なき給付付き税額控除」をどう見るか

この度の令和 8 年熊本地震、並びに令和 8 年 8 月千葉豪雨により、お亡くなりになられた方々とそのご遺族に対しまして、謹んでお悔やみ申し上げますとともに、被災された方々に、心よりお見舞い申し上げます。

社会保障国民会議で議論されてきた「給付付き税額控除」は、税額控除を行わず、給付のみの「税額控除なき給付付き税額控除」で実施されることが閣議決定された。具体的な制度設計と法案化はこれからだが、中低所得者の負担を軽減すべく、給付額は所得増に連れて逓増→定額→逓減→無給付→となり、年収の壁に直面する場合の上乗せ、子育て世帯への配慮も検討される見込みである。

以下では、これまでの給付付き税額控除に係る議論・検討の経緯を振り返り、そもそもの問題意識や政策目的、目指してきた制度との距離を確認しつつ、現時点の到達地点を評価してみよう。

給付付き税額控除の本格的な議論の歴史は、2007 年 11 月の税制調査会答申「抜本的な税制改革に向けた基本的考え方」にその起源を求めることができる。そこでは所得税の再分配機能の低下を指摘しつつ、「高所得者ほど税負担軽減額が大きい所得控除を改組し、税額控除を導入することも考慮に値する」と述べた上で、諸外国における給付付き税額控除の導入事例を紹介し、その政策目的は低所得者支援、子育て支援、就労支援、消費税の逆進性対応、社会保険料負担軽減など様々なものがあり、今後、我が国において「(制度導入の)議論を行っていくことには意義がある」とした。

これを受け、2008 年 12 月の与党税制改正大綱においては、格差是正や所得再分配機能の回復といった課題とともに、「給付付き税額控除を含む取り組みにより、子育て等に配慮して中低所得者の負担軽減を検討する」旨が示され、2009 年の所得税改正法の附則に「給付付き税額控除の検討」が明記された。

さらに、2009 年 12 月の税制改正大綱では、「所得再分配機能を回復するためにも、所得控除から税額控除・給付付き税額控除・手当への転換を進める」とされ、2014 年の税制抜本改革法第 7 条には「低所得者に配慮する観点から、所得控除の抜本的な整理と給付付き税額控除の導入を検討する」旨が書き込まれた。その後、安倍政権の下では給付付き税額控除が政策テーマとして取り上げられることは少なくなったが、2015 年 11 月の政府税調の論点整理では、「所得再分配機能の回復を図るべく、所得控除を見直して税負担の累進性を高めることで、低所得層の負担軽減を図ることを検討すべき」と従来方針が再確認された。

こうした歴史的経緯を筆者なりにまとめると、①当初は、所得税の所得再分配機能の低下に対する問題意識から始まり、②併せて、逆進性のある消費税や社会保険料の増加による中低所得者の負担増に目が向けられ、③それらの課題に対する処方箋として、所得控除から税額控除への移行による累進性の強化が指向され、④具体的な制度設計として、欧米諸国で導入事例がある給付付き税額控除に着目され、⑤今日では税・社会保障の一体改革の一方策としても検討され始めた。

このように、中低所得者の税・社会保険料の負担軽減は昨今浮上したものではなく、かなり以前からの政策テーマであったが、その基本的な対応方針は、所得税の累進性の強化、所得再分配機能の回復と

いう所得税体系の改革を通じて実現を図るという政策思想であり、給付付き税額控除はその政策思想を体现する制度として位置づけられてきたと言える。

こうした観点から見ると、今回のような「物価対策の性格も帯びた、中低所得者を対象とした給付一本の税額控除なき給付付き税額控除」は長年の構想実現に向けた第一歩になったかもしれないが、そのあらまほしき姿までは程遠い。速やかに、所得控除の縮減と税額控除の拡充の組み合わせによる文字通りの給付付き税額控除の制度設計を急ぎ、累進性を強化することによって低所得層のみならず年収 400～800 万円程度の間層も含めた負担軽減を目指すべきだろう。

今回の給付付き税額控除の議論が、中低所得者を対象とした給付一本スキームに傾斜する誘因となったのは「翁カーブ」である。そこでは、我が国では OECD 諸国平均と比べて、低所得者では社会保障給付が少なく、社会保険料負担が重いために、純負担率の高まりが急であることが示されている。

だが、この翁カーブは、我が国では所得の増加に比して税負担の累進カーブがマイルドであり、逆進性のある社会保険料のウェイトが高く、中低所得者に相対的に重い負担を課している（＝高所得者の負担が相対的に軽い）という状況も示している。すなわち、翁カーブは「税の累進構造を変えれば、中低所得者の負担を軽減できる」ことが読み取れるにもかかわらず、給付一本スキームに傾斜する論拠として取り上げられた。翁カーブの解釈が一面・恣意的であったと言えよう。

また、「子育て世帯への配慮」「年収の壁対応」も盛り込まれる見通しだが、歴史的経緯からみて、我が国における給付付き税額控除の本来的な政策目的は「低所得者支援」「社会保険料負担軽減」であろう。「子育て世帯」への支援は「こども・子育て支援策」として、「年収の壁」対応は税制ではなく社会保険制度の見直しで行うべきであろう。財源の確保はもちろん、「何でも面倒をみる給付一本」のバラマキとしない規律付けを求めたい。

さらに、給付一本スキームのつなぎとして、2 年間の食料品消費減税が実施される方向だが、これには違和感を禁じ得ない。諸コストが上昇する中では消費税率を下げた分が販売価格低下につながるかどうか疑わしいという点だけではない。逆進性のある消費税の減税は、消費支出額が大きい高所得層ほど減税額も大きい。中低所得者層の負担軽減を目的とする施策のつなぎとして行うものが、その目的とは逆の効果を有するというのは政策の論理矛盾であり、2 年後に税率復活が実現できればいいというものではなからう。物価高に困窮する中低所得者に対象を絞った給付が妥当な政策ではないか。

給付付き税額控除を巡る議論からはやや外れるが、中低所得層の負担軽減は税の負担構造のリバランスだけではなく、一定の経済成長と、勤労者世帯への適正な果実の分配が欠かせない。近年、家計の税・社会保険料負担がホット 이슈 となってきた背景としては、保険料率や消費税率の引き上げだけでなく、実収入が伸び悩み、社会保険料や消費税の逆進性が意識されやすくなったことや、所得水準が相対的に低い非正規雇用（とりわけ単身世帯）が増加したことも挙げられる。

経済成長による着実な賃金水準の上昇、人々が結婚・子育て・住宅取得・老後など人生設計が描ける良質の雇用機会の創出が求められる。

（調査部 上席調査役 主席研究員 金木利公）

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

2026・2027年度の日本経済見通し

～先行きの値上げ圧力が景気を下押し～

<要旨>

2026年4～6月期の実質GDPは前期比+0.3%(年率+1.1%)のプラス成長となった。中東情勢の悪化や政策要因で各需要項目の振れが大きくなっており、景気の実態を把握しにくい状況であるが、少なくとも現時点では景気回復基調は維持されているとみる。

足元、ホルムズ海峡の事実上の封鎖に伴う原油の供給不安は代替調達進展によって緩和してきており、実質所得の堅調や企業の前向きな投資姿勢を踏まえると、2026年度の景気は底堅く推移するとみる。但し、春先の原油価格上昇や円安による輸入物価上昇がタイムラグを伴ってインフレ率を高めていくため、成長ペースは下押しされよう。2027年度に入れば、原油価格の低下や供給不安の解消を背景に値上げ圧力は緩和し、食品消費税の減税も押し上げ要因となって成長ペースは持ち直すとみる。以上より、実質GDP成長率は2026年度+0.9%、2027年度+1.0%と予測する。

但し、不安定な中東情勢を背景に原油価格が再高騰し、拡張的な財政運営が意識されるもとで円安も相まって、想定以上のインフレ加速が景気を下押しするリスクがある。

1. 実質GDPの動向

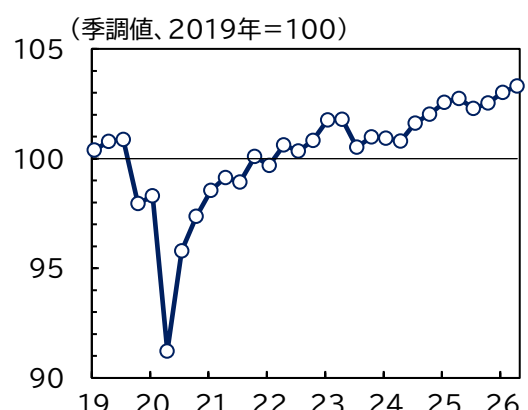
2026年4～6月期の実質GDPは前期比+0.3%(年率+1.1%)のプラス成長となった(図表1)。外需では、ホルムズ海峡の事実上の封鎖を受けて原油を中心に輸入(前期比▲1.5%)が大きく減少し成長率を押し上げた一方、輸出(前期比+0.5%)は原材料の調達難から化学製品が足を引っ張った。内需では、公的在庫(寄与度▲0.5%)が石油の国家備蓄放出を背景に減少しマイナス寄与となった一方、民間在庫(寄与度+0.3%)はサプライチェーンの目詰まりなどを背景に減少幅は前四半期から縮小しプラス寄与となった。個人消費(前期比▲0.0%)は、節約志向の高まりのほか、2026年4月からの高校授業料無償化の拡充や公立小学校給食費の無償化を背景に、従来家計が負担していた教育関連支出の一部が政府負担へ移管された影響もあり、横ばいとなった。その反面、当該無償化や医療・介護費の増加によって政府消費(前期比+1.6%)は押し上げられた。設備投資(前期比▲1.2%)は中東情勢の不透明感やコスト上昇を背景に減少した。

図表1 実質GDP成長率
(前期比%) (寄与度%pt)

	2025		2026		2026 4-6
	7-9	10-12	1-3	4-6	
実質GDP	▲0.4	0.2	0.5	0.3	0.3
個人消費	0.5	0.1	0.5	▲0.0	0.0
住宅投資	▲8.0	5.0	0.9	▲0.5	0.0
設備投資	▲0.3	1.3	▲1.0	▲1.2	▲0.2
民間在庫	-	-	-	-	0.3
政府消費	0.1	0.4	0.4	1.6	0.3
公共投資	▲1.1	▲0.4	1.5	▲0.1	0.0
公的在庫	-	-	-	-	▲0.5
輸出	▲1.4	0.1	1.7	0.5	0.1
(▲輸入)	▲0.6	▲0.1	0.3	▲1.5	0.3

(資料)内閣府「四半期別GDP速報」

図表2 実質GDP水準



(資料)内閣府「四半期別GDP速報」

総じて、表面上の成長率の大きさに対して、民需は力強さを欠く結果となった。但し、中東情勢の悪化や政策要因によって各需要項目の振れは大きく、景気の実態を把握しにくい状況となっている。少なくとも現時点では景気回復基調は維持されているとみる(前頁図表 2)。

2. 主要国・地域経済の動向と見通し

2026 年 4～6 月期の主要国・地域の実質 GDP 成長率は、中東情勢を背景とした原油価格の高騰が重石となったものの、総じて底堅く推移した(図表 3、図表 4)。

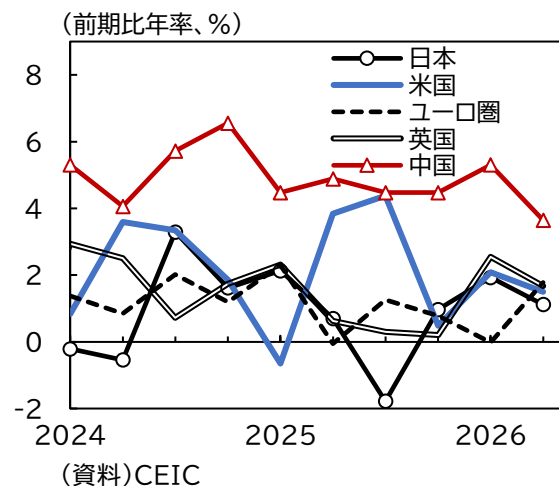
国別にみると、米国(前期比年率+1.5%)は、輸入の増加が成長率を押し下げたものの、設備投資と個人消費を中心に民需は堅調に推移した。先行き、AI・データセンター関連投資が積み上がるほか、エネルギー価格の低下を背景に実質所得が回復していき個人消費の下支えが見込まれるため、米国景気は当面堅調に推移する公算が大きい。

欧州は、ユーロ圏(同+1.8%)の成長率が前期から加速した。輸出の拡大に加え、実質賃金の増加を背景とした個人消費の底堅さが景気を下支えた。一方、エネルギー価格の上昇を受けてインフレ率はやや高まっているものの、その影響は限定的に留まっている。英国(同+1.7%)も個人消費や設備投資に支えられ、堅調な成長を維持した。先行きも、欧州は実質所得の改善を背景とした個人消費を中心に緩やかな回復基調で推移すると予想する。

中国(前期比年率+3.6%、前年比+4.3%)は、半導体や再エネ関連を中心に輸出が高い伸びを続けているものの、内需は引き続き低迷しており、「K 字型成長」の構図となっている。小売売上高の伸びは鈍化し、固定資産投資も不動産投資に加えインフラ投資や製造業投資まで減少基調となっている。住宅市場の底入れも依然として見通せない。このため、外需が景気を下支えする一方、内需を中心として中国景気は減速基調で推移するとみる。

以上をまとめると、主要国・地域経済の先行きは、中国では半導体や再エネ関連輸出が好調を維持するものの、住宅市況の低迷や地方政府の財政制約を背景に内需の低迷が続き、引き続き減速基調で推移しよう。一方、米国では AI・データセンター関連投資が拡大を続けており、欧州でも実質所得の改善を背景に個人消費が底堅く推移していることから、欧米景気は堅調に推移する見通しである。なお、中東情勢を巡る不透明感は依然として高く、原油価格の再上昇は各国共通の下振れリスクである。こうした外需環境を前提に、次章以降で日本経済の現状と見通しを示す。

図表 3 主要国・地域の実質 GDP 成長率



図表 4 WTI 原油価格



3. 日本経済の現状と見通し

2026 年 3 月に生じたホルムズ海峡の事実上の封鎖を受けて、日本国内への原油供給が途絶するリスクが高まったものの、米国を中心に中東以外からの代替調達の進展によって目先の供給不安は緩和しつつある。本見通しでは、引き続き調達先の多様化によってサプライチェーンの大規模な混乱は生じないとの前提を置く。また原油価格(WTI)は、予測期間にかけて足元の 1 バレル 80ドル台から徐々に 70 台まで低下していくと想定する。

(1)輸出

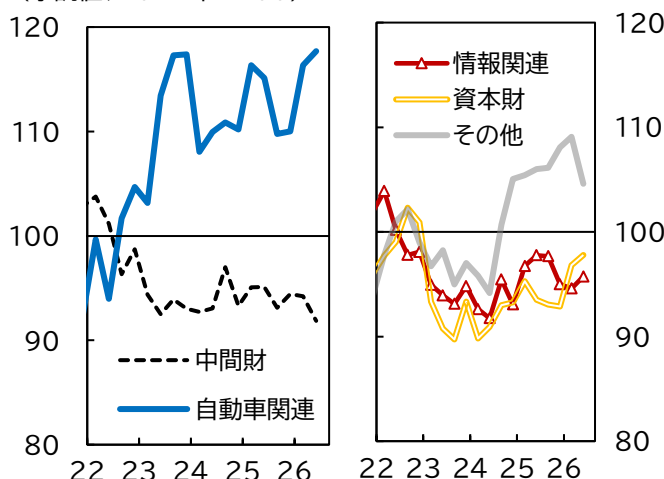
2026 年 4～6 月期の実質輸出(SNA)は、前期比+0.5%の増加となった。財輸出(前期比▲1.0%)は、米国・EU 向けの自動車関連輸出が回復し、世界的に AI・データセンター関連投資が活況となる中で資本財輸出も増加したが、原材料不足によって化学製品を中心に中間財等が減少した(図表 5)。一方、サービス輸出(同+4.9%)は、日中関係の悪化や航空運賃の上昇による訪日客数の減少がインバウンド消費の重石となるものの(図表 6)、その他部分で「研究開発サービス」が本邦製薬会社の特許権譲渡による個社要因等で上振れた。

足元の 7～9 月期については、サービス輸出の反動減によって輸出の減少が見込まれる。その先は、原油やナフサの代替調達によって原材料の供給不安が緩和し、グローバル景気が回復基調にある中で財中心に輸出は増加基調で推移するとみる。特に、世界的に AI・データセンター関連投資の拡大を背景に半導体需要が高まる中、資本財輸出が牽引しよう。

以上を踏まえると、2026 年度末にかけて中東情勢の影響が緩和していき、実質輸出(SNA)は 2026 年度+0.5%、2027 年度+1.3%と予測する。

図表 5 製品別の実質財輸出

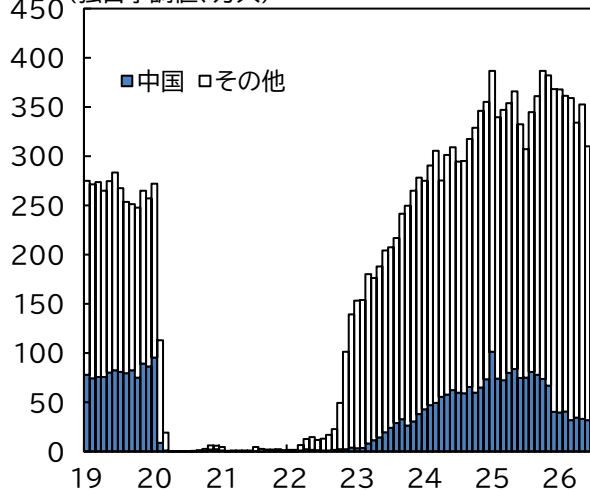
(季調値、2022年=100)



(資料)日本銀行「実質輸出入」

図表 6 訪日客数

(独自季調値、万人)



(資料)日本政府観光局

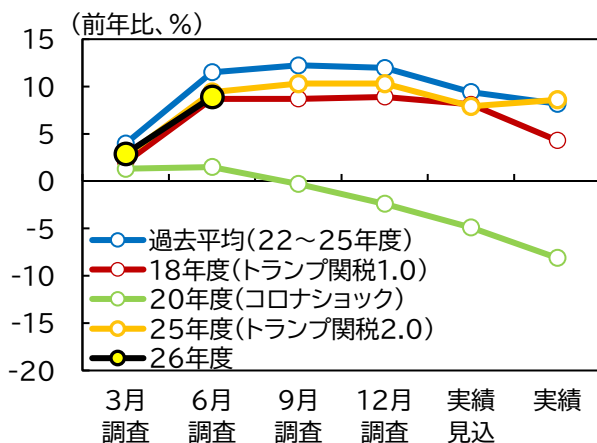
(2) 設備投資

2026 年 4～6 月期の設備投資(SNA)は前期比▲1.2%と 2 四半期連続で減少した。2 月末からの中東情勢の悪化に伴って不確実性が急上昇して資材調達の不安が高まり、企業物価や建設物価の上昇ペースも加速したことで、投資計画の遅れや修正が迫られた可能性を指摘できる。

もともと企業収益は底堅く推移しており、2026 年度の設備投資計画(日銀短観)も 6 月調査時点で昨年並みを維持していることから、2027 年度への大幅な計画の後ろ倒しは現時点では生じていないとみる(図表 7)。また製造業・非製造業ともに景況感が良好に推移する中で生産・営業用設備判断 DI は設備不足感の強まりを示しており、企業の投資意欲は底堅い(図表 8)。

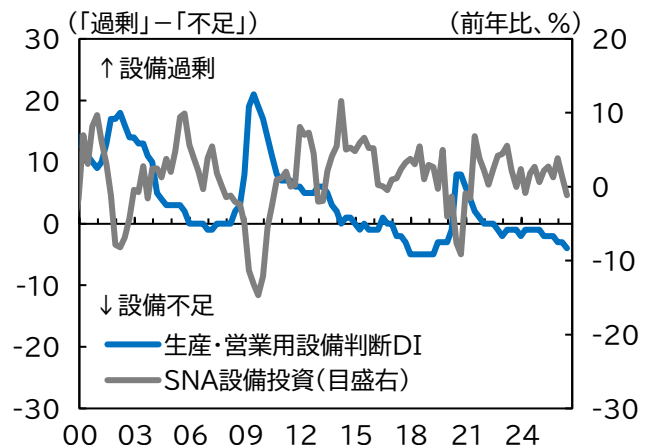
先行き、中東情勢を巡る不確実性は徐々に低下していく一方で、タイムラグを伴ってコスト上昇圧力は残るため、2026 年度の設備投資は下押しされる可能性が高い。その後、2027 年度になれば、デジタル化や省力化、脱炭素関連の研究開発、サプライチェーンの組替など構造的な課題解決のための投資需要を背景に、設備投資の増勢は回復に向かおう。以上より、設備投資(SNA)は、足元で減少した影響で 2026 年度▲0.5%と年度平均ではマイナスになるが、2027 年度は+2.6%と明確なプラスに戻ると予測する。

図表 7 設備投資計画の修正パターン



(注)ソフトウェア・研究開発投資を含み、土地投資を除く。
全規模全産業(金融機関を含む)。
(資料)日本銀行「短観」

図表 8 生産・営業用設備判断 DI と設備投資



(注)生産・営業用設備判断 DI は全規模・全産業。
(資料)日本銀行「短観」、内閣府「四半期別 GDP 速報」

(3) 個人消費

個人消費(SNA)は、2026 年 4～6 月期に前期比▲0.0%と横ばいであった(次頁図表 9)。形態別には、耐久財(前期比+2.8%)が、2026 年 3 月末の自動車税(環境性能割)の廃止で先送りされていた自動車購入が顕在化したことや、2027 年 4 月からの省エネ基準の厳格化によるエアコン価格上昇を前にした需要の前倒しなどから、顕著な増加を示した。しかし、ウェイトの大きい非耐久財(前期比▲1.8%)やサービス消費(同▲0.1%)が揃って減少した。

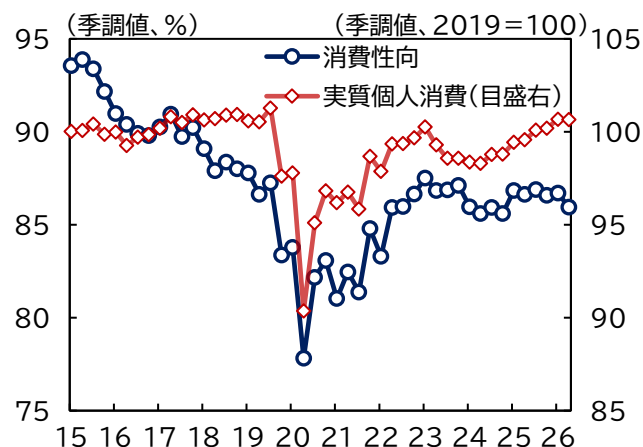
1 人当たり実質賃金がプラスの伸びを示し、マクロの実質所得(1 人当たり実質賃金×雇用者数)の伸びもプラス幅を拡大させ、所得環境は改善基調にある(次頁図表 10)。そのような中、消費性向の下振れが示すように、家計の節約志向の高まりが個人消費を下押ししたとみる。中東情勢を

巡る不透明感の高まりや、原油価格上昇に伴う値上げ懸念の高まりが、財布の紐を固くした可能性がある。また 2026 年 4 月からの高校授業料無償化の拡充や公立小学校給食費の無償化による教育関連支出の政府負担への移管が個人消費を下押しした影響があるものの、それによって生じた余剰資金が消費に十分回っていない点も、家計の予防的な貯蓄姿勢を示唆している。もっとも、実質所得がプラスの伸びを続けていることから、同時に個人消費の底堅さも指摘できる。

先行き、2026 年度はインフレ率が 3%前後まで高まる中で、実質所得の改善ペースは一旦減速し、個人消費の回復ペースも鈍化しよう。2027 年度には、値上げ圧力の緩和に加え、食品消費税の 1%への減税もあってインフレ率は低下し、個人消費の回復ペースは持ち直すと予想する。

以上を踏まえ、個人消費(SNA)は、2026 年度+0.8%、2027 年度+1.0%と予測する。

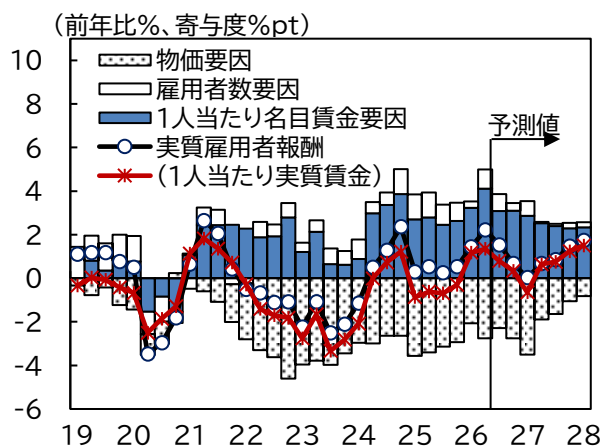
図表 9 消費性向と実質個人消費(SNA)



(注)消費性向＝名目家計最終消費支出(帰属家賃除く)
÷名目雇用者報酬

(資料)内閣府「四半期別 GDP 速報」

図表 10 実質所得(実質雇用者報酬)



(注)1人当たり実質賃金＝実質雇用者報酬/雇用者数
(資料)総務省、内閣府

(4) 物価情勢と金融政策

インフレ率は「生鮮食品を除く総合(コア CPI)」でみると、2026 年 7 月に前年比+1.8%と 2%を下回る。エネルギー価格を抑え込む政策効果や生鮮食品を除く食料の値上げペースの鈍化が影響している(次頁図表 11)。しかし、春先以降、中東情勢の悪化による原油価格の上昇や円安を背景に輸入物価の伸びが拡大した。企業は仕入価格の上昇を販売価格に転嫁する姿勢を強めており(次頁図表 12)、26 年度末にかけて食品価格をはじめ値上げ圧力が再び強まる見込みである。

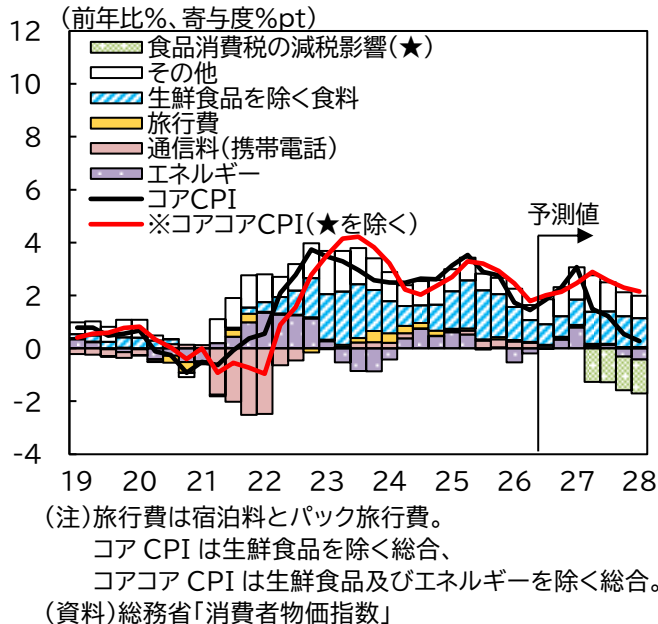
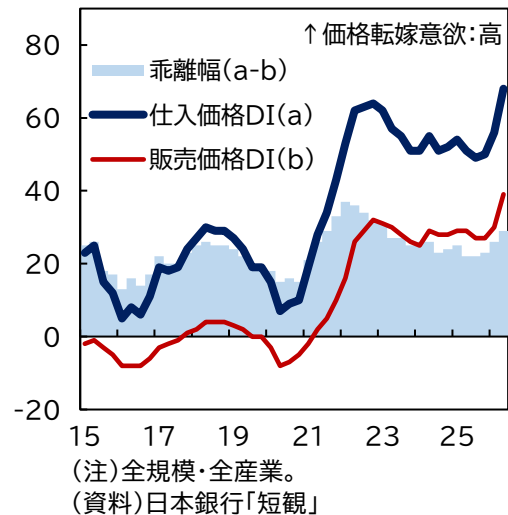
先行き、輸入物価上昇の波及によってコア CPI は再び 2%を上回り、2026 年度末にかけて伸び率を高めよう。2027 年度になると、値上げ圧力の緩和と食品消費税の 8%から 1%への減税を背景に、インフレ率は減速していくとみる。これを踏まえ、2026 年度+2.2%、2027 年度+0.9%と予測する。なお食品消費税の減税は 27 年度のコアCPIを▲1.3%pt 下押しすると試算した。

また基調的なインフレ動向を示す「生鮮食品及びエネルギーを除く総合(コアコア CPI)」も 7 月時点で前年比+1.9%と 2%を下回るが、食品消費税の減税影響を除いてみると、コア CPI と同様に再び伸び率を高め、その後は 2%前後へ収束する見通しである。

インフレ率は当面 2%超で推移する見込みであり、物価情勢は引き続き日本銀行の追加利上げを支持している。7 月の展望レポートでは、経済・物価に影響を与えるリスク要因として、①中東

情勢(原油価格上昇)、②グローバルな AI 関連需要(半導体価格上昇)、③為替動向(円安)が挙げられ、企業の賃金・価格設定行動が積極化する中で、基調物価が 2%を超えて上振れるリスクが言及された。7 月会合後に公表された「主な意見」では、利上げペース加速の可能性も示唆された。これらを踏まえると、次回の利上げ時期は、前回 6 月の利上げから半年を待たず、9～10 月に前倒しされる可能性が高まっている。

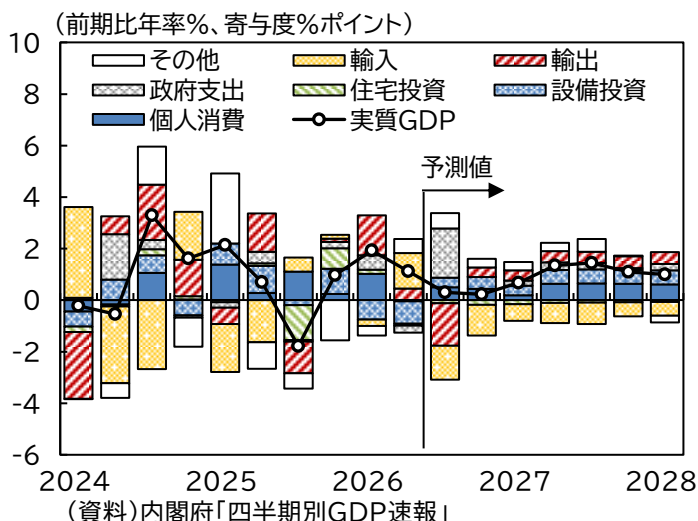
図表 11 インフレ率(CPI)

図表 12 仕入価格 DI と販売価格 DI
(「上昇」-「下落」、%ポイント)

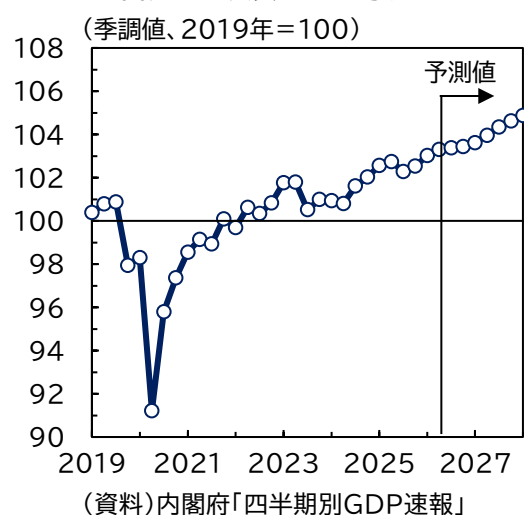
(5) 総括

経済見通し全体を総括すると、足元、ホルムズ海峡の事実上の封鎖に伴う原油の供給不安は代替調達進展によって緩和してきており、実質所得の堅調や企業の前向きな投資姿勢を踏まえると、2026年度の景気は底堅く推移するとみる。但し、春先の原油価格上昇や円安による輸入物価上昇がタイムラグを伴ってインフレ率を高めていくため、成長ペースは下押しされよう。2027年度に入れば、原油価格の低下や供給不安の解消を背景に値上げ圧力は緩和し、食品消費税の減税も押し上げ要因となって成長ペースは持ち直すとみる。以上より、実質 GDP 成長率は 2026年度+0.9%、2027年度+1.0%と予測する(図表 13、14)。

図表 13 実質 GDP 成長率の寄与度分解



図表 14 実質GDPの予測パス



4. リスク要因

前述の日本経済見通しから外れるリスク要因としては、図表 15 に示す項目が挙げられる。リスク構成としては前回見通し(調査月報 2026 年 6 月号)から大きな変更はない。上振れリスクについて、食品消費税の減税の基本方針が閣議決定され、2027 年 4 月から実施される蓋然性が高まった。当該閣議決定を踏まえ、消費税法の改正前であるが、本見通しでは食品消費税の減税効果を織り込んでいる。

しかし、全体としてみれば、引き続き下振れリスクが優勢である。その中でも、中東情勢が最大のリスク要因である点は変わらない。代替調達によって原油供給は確保されたものの、ホルムズ海峡の事実上の封鎖が解除される時期は依然として見通せない。中東以外からの原油輸入が安定的に続くかは不透明であるうえ、サウジアラビアや UAE の原油生産設備やパイプラインが破壊されれば、ホルムズ海峡を通らない中東産原油の供給は減少することになり、代替調達は脆弱性を有する。世界的に政府備蓄の放出が実施され、在庫が減少する中で、追加的に中東産原油の供給が滞れば、原油価格が再び 100 ドルを超えて上昇するリスクがある。

加えて、拡張的な財政運営が意識されるもとで、円安圧力が高まるリスクがある。食品消費税の減税に関する財源について市場の信認が得られなければ、さらに円安が進行し、輸入物価の上昇を通じてインフレ率が上振れることで、消費減税の政策効果が相殺される可能性もある。

原油やナフサの代替調達が進展したことで、ホルムズ海峡の封鎖当初に想起されたサプライチェーンの大規模な混乱リスクは低下したものの、日本経済の見通しは中東情勢の行方に大きく左右される状況が続いている。

図表 15 リスク整理

上振れ要因	・「責任ある積極財政」の下、企業の成長投資が加速し、減税や給付にて家計の可処分所得が改善 ・日米間の戦略的投資イニシアティブの下、日本からの財・サービス輸出が増加
下振れ要因	・中東情勢の悪化、ホルムズ海峡の封鎖による原油価格高騰及びサプライチェーンの大規模な混乱 ・「責任ある積極財政」の下、円安急進によるコストプッシュインフレの再発 ・中国の対日輸出管理強化(特にレアアース)による国内生産の停止 ・トランプ政権による追加的な関税引き上げ ・日米間の戦略的投資イニシアティブの下、日本の個別案件への消極姿勢から関税引き上げ ・中国経済の減速深化

(資料)三井住友信託銀行調査部作成

(調査部 シニアエコノミスト 岩橋 淳樹)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

日本経済見通し 総括表

(作成日:2026年8月24日)

	単位	2026				2027				2028	2025	2026	2027
		1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	年度	年度	年度
<実質・2015年基準>													
国内総支出	前期比(%)	0.5	0.3	0.1	0.1	0.2	0.3	0.4	0.3	0.2	0.9	0.9	1.0
	前期比年率(%)	1.9	1.1	0.3	0.2	0.7	1.3	1.4	1.1	1.0			
民間最終消費	前期比(%)	0.5	0.0	0.2	0.2	0.1	0.3	0.3	0.3	0.3	1.3	0.8	1.0
民間住宅投資	前期比(%)	0.9	-0.5	-0.7	-1.1	-0.9	-0.7	-0.6	-0.5	-0.5	-2.6	-0.7	-2.9
民間設備投資	前期比(%)	-1.0	-1.2	0.5	0.6	0.5	0.7	0.7	0.7	0.7	2.3	-0.5	2.6
民間在庫変動	前期比寄与度 (%ポイント)	-0.1	0.3	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	-0.1	-0.1	0.0	0.2
政府最終消費	前期比(%)	0.4	1.6	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.8	2.6	1.3
公的固定資本形成	前期比(%)	1.5	-0.1	0.5	-1.2	-0.2	0.1	-0.1	-1.1	-0.1	-0.3	0.2	-1.3
財貨・サービス輸出	前期比(%)	1.7	0.5	-1.9	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	2.0	0.5	1.3
財貨・サービス輸入	前期比(%)	0.3	-1.5	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	0.5	0.5	2.5	0.5	3.5
内需寄与度	前期比寄与度 (%ポイント)	0.2	-0.2	0.8	0.3	0.2	0.4	0.5	0.3	0.3	1.0	0.9	1.6
外需寄与度	前期比寄与度 (%ポイント)	0.3	0.5	-0.7	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	0.0	0.0	-0.1	0.0	-0.6
<名目>													
国内総支出	前期比(%)	0.7	1.2	0.5	0.2	0.3	1.5	0.8	-0.1	0.3	4.3	2.8	2.6
GDPデフレーター	前年同期比(%)	3.2	2.6	2.0	1.8	1.2	1.8	1.8	1.3	1.2	3.3	1.9	1.5
鉱工業生産指数	前期比(%)	2.5	0.2	-0.6	0.2	0.3	0.4	0.5	0.3	0.4	-0.1	1.6	1.2
企業物価指数	前年同期比(%)	2.5	6.4	7.5	7.6	7.7	4.1	3.9	3.8	3.9	2.7	7.3	3.9
輸出物価指数	前年同期比(%)	9.4	20.1	18.1	12.4	4.6	-2.3	-3.1	-3.6	-2.5	1.4	13.5	-2.9
輸入物価指数	前年同期比(%)	3.7	25.8	28.2	23.1	15.7	-0.2	-3.7	-4.3	-3.0	-3.3	23.0	-2.8
消費者物価指数(生鮮食品除く)	前年同期比(%)	1.7	1.5	1.8	2.3	3.1	1.5	1.2	0.5	0.3	2.7	2.2	0.9
完全失業率	%	2.7	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.6	2.5	2.5
雇用者数	前年同期比(%)	0.3	0.9	0.8	0.4	0.7	0.1	0.1	0.3	0.2	0.8	0.7	0.2
1人当たり名目賃金	前年同期比(%)	3.0	3.4	3.2	3.2	2.9	2.6	2.5	2.3	2.4	2.4	3.2	2.4
実質雇用者報酬	前年同期比(%)	1.4	2.2	1.5	0.7	0.0	0.7	0.8	1.5	1.7	0.7	1.1	1.2
新設住宅着工戸数	季調済年率(万戸)	74.7	75.6	74.0	72.9	71.8	70.7	71.4	70.8	69.8	71.1	73.4	70.5
貿易収支	兆円	0.5	0.3	-0.5	-1.4	-2.1	-0.5	-0.5	-1.2	-2.1	1.3	-3.7	-4.3
輸出	兆円	29.2	29.9	32.1	32.6	30.4	30.2	31.5	31.8	29.9	111.4	125.0	123.4
輸入	兆円	28.8	29.7	32.6	33.9	32.5	30.7	31.9	32.9	32.1	110.0	128.7	127.7
第一次所得収支	兆円	11.6	8.9	15.2	8.9	12.4	9.2	15.5	9.2	12.7	42.3	45.4	46.7
経常収支	兆円	9.6	7.8	11.4	5.5	6.6	4.7	11.0	5.2	6.7	34.6	31.3	27.6
米国実質GDP(暦年ベース)	前期比年率(%)	2.1	1.5	2.0	2.0	2.0	2.1	2.2	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0
中国実質GDP(暦年ベース)	前年同期比(%)	5.0	4.3	4.3	4.2	4.1	4.1	4.1	4.0	4.0	5.0	4.4	4.1
無担保コールレート翌日物	平均値、%	0.73	0.77	0.99	1.13	1.25	1.38	1.50	1.50	1.50	0.55	1.03	1.47
10年国債利回り	平均値、%	2.21	2.57	2.72	2.79	2.86	2.92	2.95	2.98	3.00	1.74	2.74	2.96
ドル円レート	平均値、円/ドル	156.8	159.4	162.1	161.2	160.2	159.6	159.3	159.0	158.7	150.7	160.7	159.1
WTI原油価格	平均値、ドル/バレル	72.7	93.1	81.2	79.5	75.6	73.0	71.5	70.4	69.5	65.2	82.4	71.1
				→予測値								→予測値	

高齢者の運転免許自主返納、その影響は？

～地方圏高齢者の「移動弱者化」問題が浮き彫りに～

<要旨>

高齢ドライバーによる重大事故が後を絶たず、関連して「運転免許の自主返納」が俎上に上がることが少なくない。高齢者の運転免許自主返納は 1998 年の制度開始から累計で 500 万件を超え、近年は年間 40 万件前後と、制度として定着してきた感がある。

高齢者の交通事故件数(高齢者 10 万人あたり)は、2005 年の年間 383 件から 2025 年には同 188 件へと半数以下に減っており、免許自主返納は事故の抑制に一役買っているとみられる。

一方で、免許の自主返納には負の側面もいくつかある。返納により高齢者の外出率や活動量が低下し社会的交流が減少すれば、心身の機能低下につながる可能性があること、外出の減少に伴う消費減、地域経済の停滞などである。

大都市圏と地方圏にわけてみると、免許の返納状況にも返納後の高齢者の行動変化にも大きな差がみられた。背景には公共交通網の発達度の違いがある。

三大都市圏には、返納率上位の県が多く、返納者の 4～5 割を 74 歳以下が占めるなど「多くの高齢者が」「早い(若い)うちから」返納する傾向にある。逆に地方圏には、相対的に返納率が低い県が多く、返納者の 6 割前後が 80 歳以上である。

免許を返納した高齢者の外出率は日本全体で 2～3 割低下、自宅外での移動回数は同じく 2～4 割減少するが、車への依存度が高い地方圏ではこの割合が更に高まる。地方圏における免許を返納した高齢者の「移動弱者化」は深刻な問題で、ライドシェアの導入やシニアカーの普及など移動の代替手段の整備が喫緊の課題である。

1. 高齢者の運転免許自主返納の状況～累計 500 万件を大きく突破、地域により温度差大

自動車運転免許の自主返納制度¹は、高齢運転者の事故防止を主目的として 1998 年に導入された。その後、「運転経歴証明書」の発行(2002 年～)や自主返納者に対するサポート制度の充実²などにより制度の利用が推進され、現在に至っている。

高齢者(65 歳以上)の運転免許の自主返納は、年齢別の統計が確認できる 2002 年以降の累計で 536 万件と 500 万件を大きく超えている。件数の推移をみると、年間 10 万件を超えた 2012、13 年ごろから増加が加速、2019 年の約 58 万件をピークに減少に転じ、ここ数年は 40 万件前後

¹ 法令上の正式名称は、「申請による運転免許の取消制度」。

² 運転経歴証明書の提示による公共交通機関(バス、タクシー、介護タクシー等)や各種施設での割引、金融機関での金利優遇等。内容は自治体により異なる。

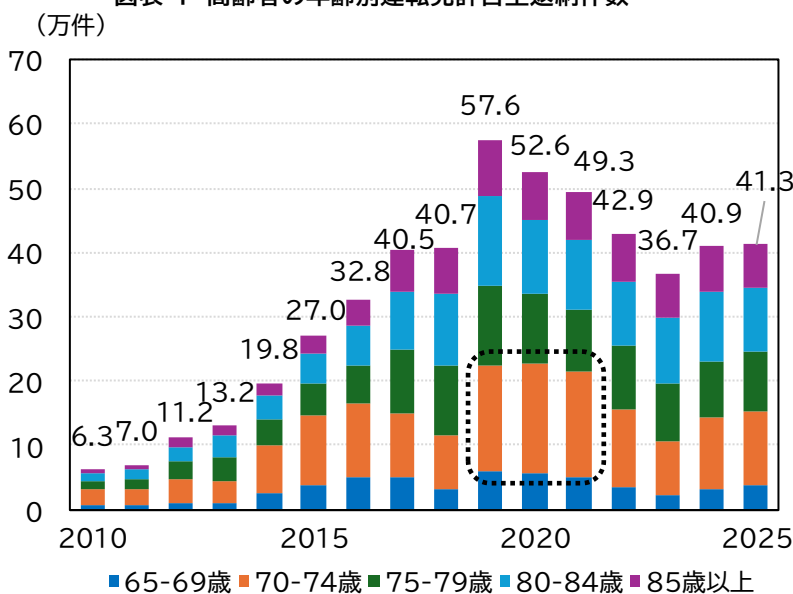
となっている(図表 1)。

年齢別では、総じて「70～74 歳」と「80～84 歳」が多い。「70 代になったから」「80 代になったから」ということを返納の契機とする人が多いものと推測される。

なお、2019 年～21 年において 70～74 歳の返納件数が 16 万～17 万件と大きくなっている(図表 1 ()) のは、2019 年に団塊世代(1947～49 年生まれ)が全員 70 代となったことが影響している。

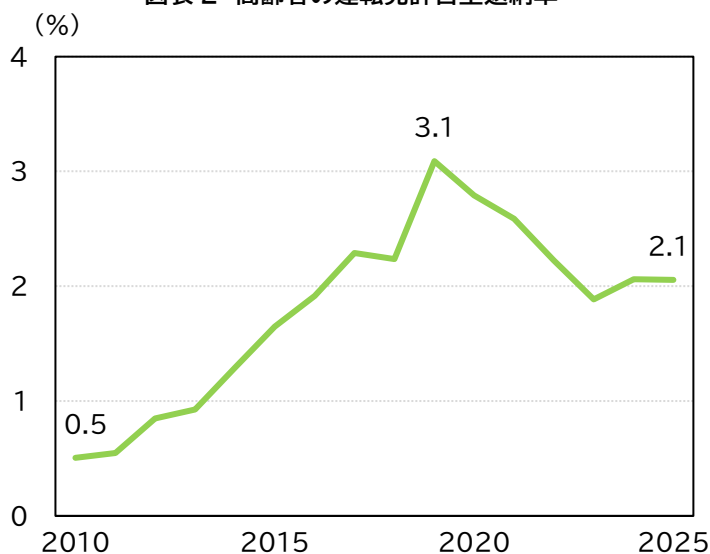
免許保有者に占める比率でみた高齢者の免許自主返納率は、2010 年時点では 200 人に 1 人(0.5%)だったが、足下は 50 人に 1 人程度(2%前後)で推移しており、免許自主返納制度の高齢層への普及・定着がうかがわれる(図表 2)。

図表 1 高齢者の年齢別運転免許自主返納件数



(資料)図表 1～図表 4 全て 警察庁「運転免許統計」

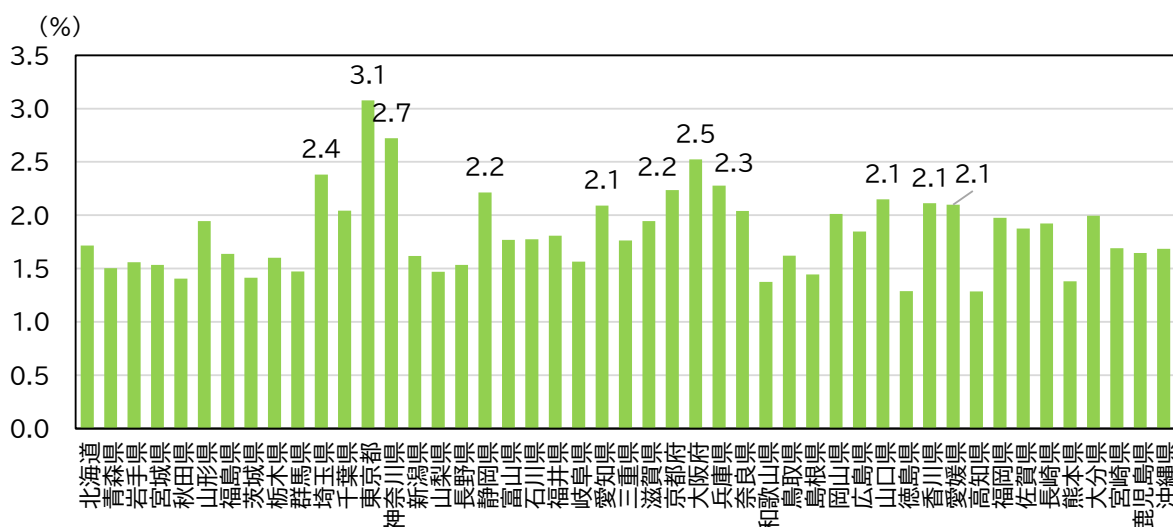
図表 2 高齢者の運転免許自主返納率



(注)運転免許自主返納率
= 免許自主返納件数 / 前年末時点の免許保有者数

都道府県別の免許自主返納率(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)をみると、東京都、神奈川県、埼玉県、大阪府、兵庫県など三大都市圏の各県が上位に並ぶ(図表 3)。地方圏の中にも山口

図表 3 都道府県別 高齢者の免許自主返納率(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)



(注)2023 年～2025 年の運転免許自主返納件数合計 / 2022 年～2024 年各年末時点の免許保有者数合計

県や、香川県、愛媛県など全国平均(2.0%)を上回る県が散見されるが、これらの県ではいずれも 80 代になってからの返納率が高い。

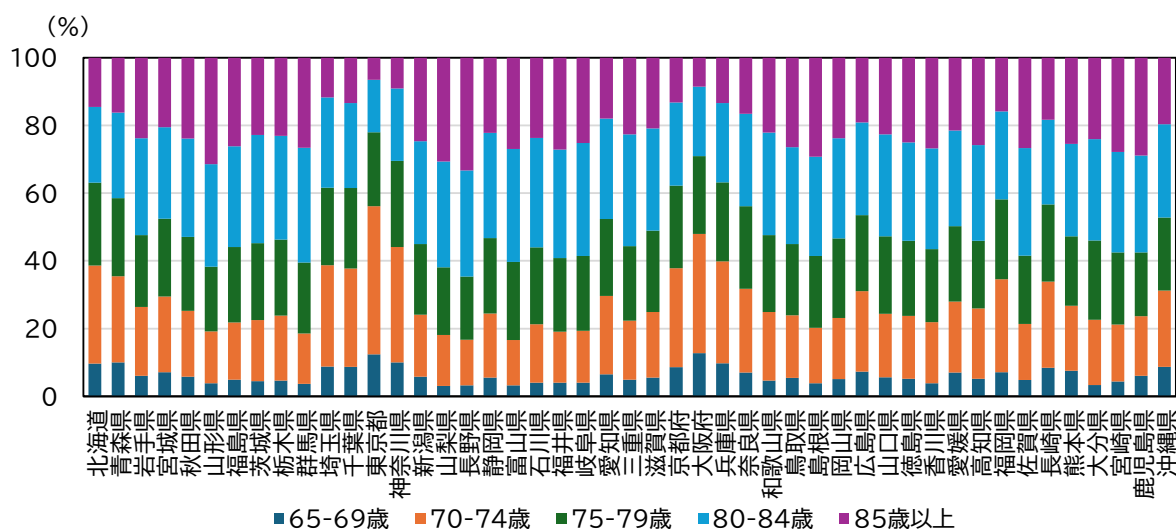
返納者の年齢別構成比をみても、三大都市圏と地方圏の差は明らかである。

首都圏 4 都県及び京都、大阪、兵庫の 3 府県では 70～74 歳で返納する人が最も多く、65～69 歳と合わせると高齢返納者全体の 4～5 割を占める(図表 4)。

これに対し、東北や北関東、中部・北陸、中国、四国、九州では、一部の県を除けば 80～84 歳での返納者が最も多く、85 歳以上を合わせると返納者全体の 6 割前後を占める。

大都市圏では地方圏と比べ、「多くの高齢者が」「早い(若い)うちから」免許を返納する傾向がみてとれる。公共交通網が発達しており、自動車なしでの生活に転換しても利便性(移動自由度)の低下が小さいことが、運転免許の自主返納を後押ししていると言えよう。

図表 4 都道府県別 高齢免許自主返納者の年齢別構成(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)



次章以下では、運転免許返納の効果と影響について、①交通事故件数の変化、②返納者の行動変化、③返納者の消費の変化—の 3 つの視点から考える。

2. 事故抑制効果はあったのか？～高齢運転者の事故は 15 年間で半減

まず、免許返納制度設立の主目的である交通事故の抑制について、状況を確認した。

高齢運転者の交通事故件数(高齢者 10 万人あたり)は、2005 年の年間 383 件から 2020 年には同 190 件と 15 年間で約半数に減り、その後は横ばいで推移、足下では 188 件となっている(次頁図表 5 —)。

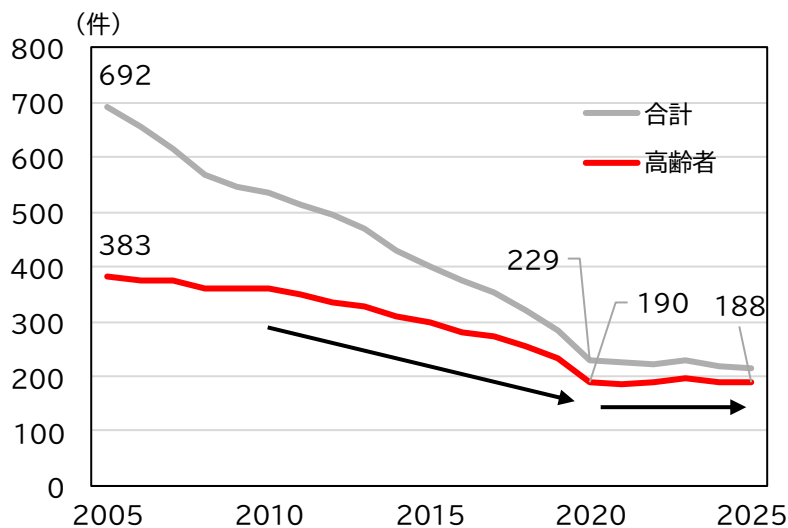
自主返納件数が増加(前掲図表 1)、返納率が上昇(同図表 2)した時期に事故件数は減少、返納件数が減少、返納率が低下した時期に事故件数は横ばいとなっており、免許の自主返納は高齢者の交通事故抑制にある程度結びついているとみられる。

ただ、交通事故の総件数(人口 10 万人あたり)が同じ期間に 692 件から 229 件へと 1/3 まで減少している(図表 5 —)の比べると、高齢者の事故の減り方はかなり緩慢である。また、47 都道府県の高齢者の免許返納率と交通事故件数変化率の関係をみても、返納率が高い県ほど事故件数が大きく減っているというわけではなかった(同図表 6)。例えば、返納率トップ 2 の東京都

と神奈川県は事故減少率は 20% 未満と全国平均(21.8%)を下回る。公共交通網が充実しているがゆえに返納は進むが、歩行者を含めた交通量の多さ、複雑な多車線交差点、狭小な駐車場や車庫への出入りなど運転上のリスク要因が相対的に多いため事故はさほど減らない。

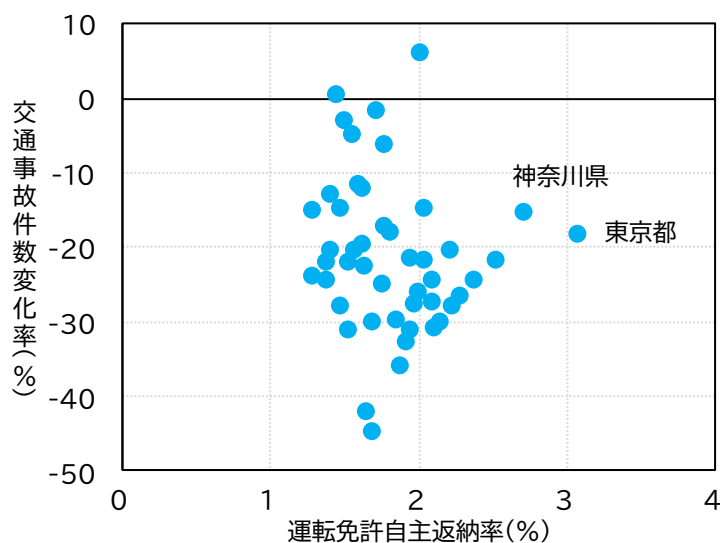
高齢者の免許自主返納は、高齢運転者の事故減少に一役買っているものの、減少をけん引しているとまでは言えず、自動車の安全性能の向上、交通違反の取り締まり強化や罰則強化、高齢者の免許更新時のハードル引き上げ³、交差点の改良やガードレール設置をはじめとした道路環境整備など、様々な事故抑制要因のうちのひとつとみるのが妥当であろう。

図表 5 交通事故件数(人口 10 万人あたり)



(注)交通事故件数(合計)は人口 10 万人あたり、
交通事故件数(高齢者)は 65 歳以上人口 10 万人あたり。
(資料)警察庁「交通事故の発生状況について」、総務省「人口推計」

図表 6 各県の高齢運転者の免許自主返納率と交通事故件数変化率(2018 年→2023 年)



(資料)交通事故総合分析センター「交通統計」、総務省「人口推計」

3. 返納による高齢者の行動変化～地方で大きく低下する「移動自由度」

続いて、運転免許の有無別に人の移動行動を把握できる統計(国土交通省「全国都市交通特性調査」)をもとに、運転免許の返納が高齢者の行動に与える影響をみた。

① 免許返納で高齢者の自宅外での活動は 3～4 割減少

高齢者(統計上の制約からここでは 60 歳以上)の「外出率(※)」を運転免許保有者と非保有者に分けてみると、男女を問わず、また平日・休日を問わず、免許保有者が非保有者を上回る(次頁図表 7)。

※外出率:ある 1 日に外出している人の割合。

保有者と非保有者の差は、男性では平日(免許保有 76.4%、免許非保有 56.6%)・休日(同

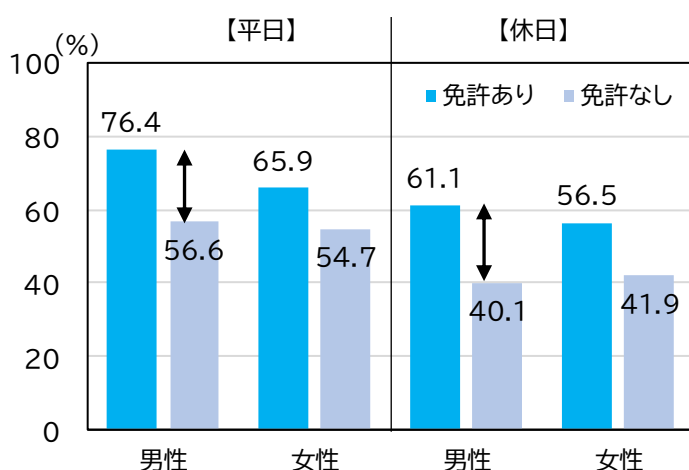
³ 75 歳以上に対し「高齢者講習」を導入(1998 年)、「高齢者講習」の対象を 70 歳以上へ拡大(2002 年)、75 歳以上に対し「認知機能検査」を導入(2009 年)、「認知機能検査」の強化(2017 年)、75 歳以上で一定の違反歴がある人に対し「運転技能検査」を導入(2022 年)。

61.1%、40.1%)ともに 20%ポイント前後、女性では平日が 10%ポイント強(同 65.9%、54.7%)、休日が 15%ポイント弱(同 56.5%、41.9%)と男性の方が大きい。

1 人の人の自宅外での移動の回数を表す「トリップ数(※※)」においても、外出率と同様の傾向がみられた。1 人 1 日当たりの平均トリップ数は、男女を問わず、平日・休日を問わず、免許保有者が非保有者を上回る(図表 8)。そしてその差は、男性では平日(免許保有 2.24 トリップ、免許非保有 1.49 トリップ)・休日(同 1.76 トリップ、1.04 トリップ)ともに 0.7 トリップ強、女性は平日(同 1.89 トリップ、免許非保有 1.48 トリップ)・休日(同 1.50 トリップ、1.12 トリップ)ともに 0.4 トリップ前後で、やはり男性の方が大きかった。

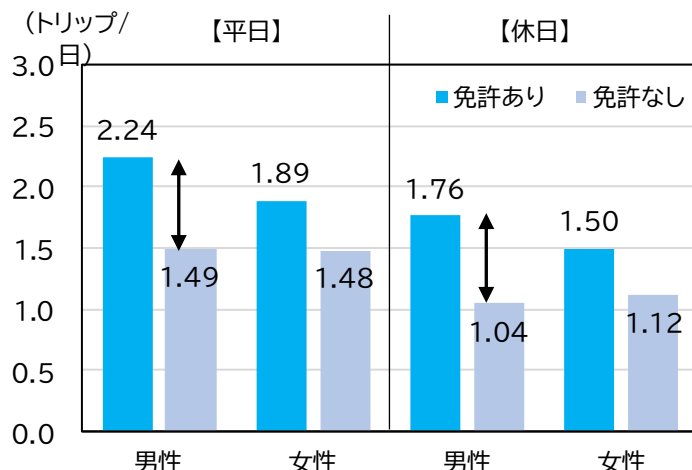
※※トリップ: 目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること。通勤、買い物、帰宅など「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動すると 1 回(1 トリップ)とカウントする。例えば、「出勤し、勤務後にジムに寄り、帰宅した」人のトリップ数は、「自宅→会社」「会社→ジム」「ジム→自宅」で「3」になる。(国土交通省 HP より抜粋)

図表 7 運転免許の有無別 高齢者の外出率



(注)外出率 : ある 1 日に外出している人の割合。
(資料)図表 7～図表 11 全て国土交通省「全国都市交通特性調査」、総務省「人口推計」

図表 8 運転免許の有無別 高齢者の 1 日あたり平均トリップ数



(注)トリップ数 : 目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動した回数。

使用統計の「免許非保有者」には、免許を返納した人だけでなく元から保有していない人も含まれるため、免許の「継続保有者」と「返納者」の純粋な比較ではないが、運転免許の返納により高齢者の外出およびトリップ数(移動する回数)が減少すること、また、減少の度合いは女性よりも男性の方が大きいことがわかった。

なお、この結果として、高齢男女の外出率とトリップ数は、免許を保有している場合はいずれも男性が女性を上回るが、免許返納後はほぼ等しくなる。

免許を返納した高齢者は、具体的に自宅外でのどのような活動を減らすのか。免許保有者/非

保有者のトリップ数の違いを移動の目的別⁴にみると、一部の例外を除けば免許の有無でトリップ数が変わらないのは「通院」のみで、他の目的でのトリップ数は免許非保有者の方が少なく、特に休日の「観光・レジャー」のトリップ数は、男女ともに免許保有者の 2～3 割に留まる(図表 9)。

免許を返納しても「通院」の回数は維持するが、「買い物」や「食事・社交」、「観光・レジャー」で出かける回数は軒並み減らすという高齢者の姿が見えてくる。

図表 9 高齢者(60 歳以上)の免許の有無別、目的別トリップ数

			合計 (全目的)	買い物	通院	食事・社交・ 娯楽(日常生活圏内)	散歩・ジョギ ング・運動	観光・行楽・ レジャー(日 常生活圏 外)
平日	男性	免許あり	2.24	0.31	0.07	0.10	0.13	0.04
		免許なし	1.49	0.32	0.09	0.08	0.11	0.02
		差(なしーあり)	-0.75	0.00	0.02	-0.01	-0.03	-0.02
	女性	免許あり	1.89	0.36	0.08	0.09	0.11	0.02
		免許なし	1.48	0.32	0.08	0.08	0.09	0.03
		差(なしーあり)	-0.41	-0.04	0.00	-0.01	-0.03	0.01
休日	男性	免許あり	1.76	0.41	0.00	0.12	0.13	0.09
		免許なし	1.04	0.22	0.00	0.09	0.12	0.02
		差(なしーあり)	-0.72	-0.18	0.00	-0.03	-0.01	-0.07
	女性	免許あり	1.50	0.37	0.01	0.11	0.07	0.08
		免許なし	1.12	0.35	0.00	0.07	0.06	0.03
		差(なしーあり)	-0.38	-0.02	0.00	-0.03	-0.01	-0.05

運転免許を返納した高齢者は、外出する人が 2 割～3 割強、自宅外での移動の回数が 2 割～4 割減少し、減らす活動は、「買い物」、「食事・社交」、「観光・レジャー」など広範にわたることがわかった。免許の返納で高齢者の外出や移動回数がこれだけ大きく減れば、それに伴う活動量の低下や社会的交流の縮小も小さくなく、高齢者の心身に及ぼす影響に注意を払う必要があろう。

② 地方で懸念される高齢者の「移動弱者化」

運転免許保有者/非保有者の外出率とトリップ数を、更に居住地域別(三大都市圏か地方都市圏か⁵)にみると、外出率についてもトリップ数についても、地方都市圏の方が免許の有無による差が大きかった。

例えば、三大都市圏の高齢男性の免許保有/非保有による外出率の差は平日・休日ともに約 15%ポイントだが、地方都市圏の高齢男性ではおよそ 25%ポイントの開きがある(次頁図表 10)。高齢女性についても、男性ほどではないが、地方都市圏においての方が免許の有無による外出率格差は大きかった。

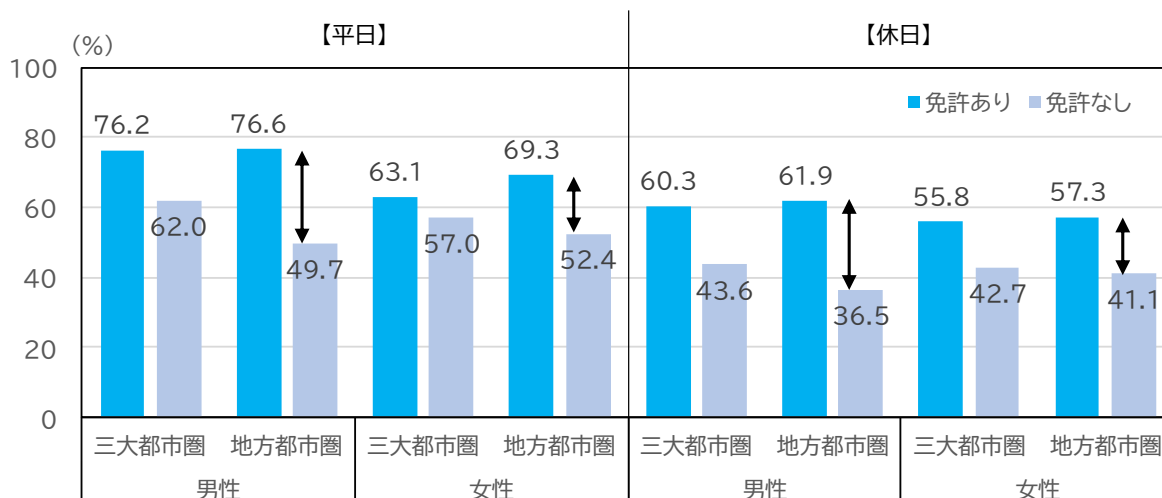
トリップ数についても同様の傾向がみられ、地方都市圏の、とりわけ高齢男性における免許の有

⁴ 移動の目的:通勤、通学、帰宅、私事/買物へ、私事/食事・娯楽等へ(日常生活圏内)、私事/散歩・運動等へ、私事/観光・レジャー等へ(日常生活圏外)、私事/通院、私事/送迎など。

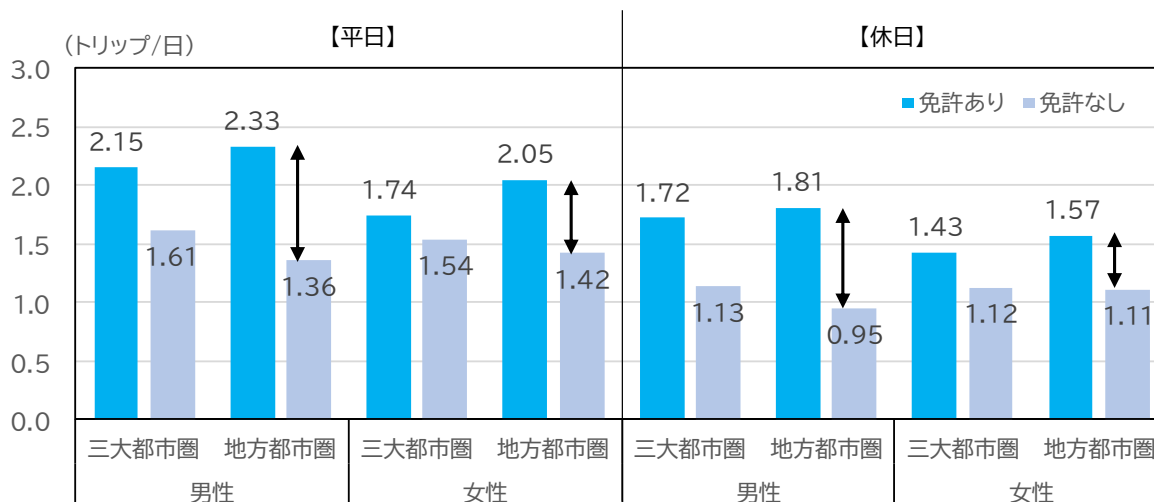
⁵ 「三大都市圏」、「地方都市圏」は、国土交通省「全国都市交通特性調査」の定義による。調査対象都市は、三大都市圏が東京区部、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市など、地方都市圏が札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市など(調査年により対象として抽出される都市は異なる)。

無による差は外出率以上に大きかった(図表 11)。

図表 10 運転免許の有無別、地域別 高齢者の外出率



図表 11 運転免許の有無別、地域別 高齢者の 1 日あたり平均トリップ数



公共交通網が発達している三大都市圏では、免許を返納して自己運転での移動ができなくなっても、電車やバス等の代替移動手段があるので意欲さえあれば出かけることができる。これに対し、移動のかなりの部分を自動車に依存している地方においては、免許の返納により移動の自由度が著しく削がれる。

大都市圏と地方圏の公共交通の充実度の違いが、免許返納後の高齢者の移動自由度の格差を生む。地方圏高齢者の「移動弱者化」は、運転免許返納に付随したひとつの課題といえよう。

4. 返納による高齢者の消費変化～自動車関連以外の支出も減少、年間 548 億円の消費減？

免許を返納した高齢者の消費にはどのような変化が生じるだろうか。運転免許の有無別に家計の消費を把握した統計は得られなかったので、「自動車保有世帯」と「非保有世帯」の支出を比較した。

まず、自動車の保有/非保有が最もダイレクトに影響する交通関連費(月額)をみると、自動車保有世帯は自動車等関係費(自動車や自転車等の購入費と修理費、駐車場代、ガソリン代、カーシェア代等の維持費の合計)が23,506円、交通費(電車、バス等の公共交通やタクシー利用代)が3,508円でトータル27,014円(図表12)。非保有世帯は自動車等関係費が保有世帯の半額強の12,180円、交通費が4,051円で、トータル16,231円。保有世帯と比べ金額で1.1万円、比率では3割少ない。

交通費については、自動車非保有世帯が保有世帯を上回っているが、その差は543円とさほど大きくない。金額的にみて、車を手放した分、鉄道やバスを利用した外出を著しく増やしている(車で

のまま公共交通機関を利用した外出に置き換えている)とは言えず、P14～P15に記した「高齢者は運転免許の返納により外出とトリップ数(移動回数)を減らす」ということと平仄が合う結果である。

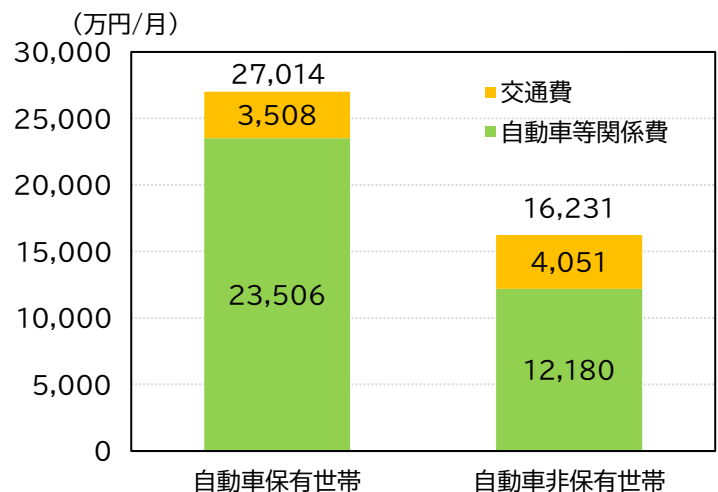
次に、消費の10大費目別に自動車保有世帯/非保有世帯の支出をみると、交通関連以外でも概ね自動車非保有世帯の方が支出が少なかった(図表13)。

保有世帯/非保有世帯の差が最も大きいのは、前述の交通関連費を含む「交通・通信」で、自動車非保有世帯は保有世帯と比べ1万円強、率にして3割少ない(図表13)。

「教養娯楽」と「その他消費支出(交際費、こづかい、理美容関連費等)」も、保有世帯よりそれぞれ1割以上少なく、両費目合計で保有世帯との差額は9,000円を超える(同)。

運転免許返納による自宅外での活動の縮小・中止や自宅内での活動への置き換え(例えばスタジアムでのスポーツ観戦からテレビ観戦へ)が両費目の支出減少につながっていると考えられる。

図表12 自動車保有有無別 高齢世帯の交通関連支出



(注1)交通費…電車、バス、タクシーなどの利用費

自動車等関係費…自動車等購入費、自転車購入費、自動車等維持費

(注2)図表12、図表13とも自動車非保有世帯の支出額は、自動車保有世帯と全世帯の支出額および自動車保有世帯比率から推計。

(資料)図表12、図表13とも 総務省「家計調査」、同「全国消費実態調査」、内閣府「消費動向調査」

図表13 自動車保有有無別 高齢世帯の10大費目別消費支出(月額)

	自動車 保有世帯 (円)	自動車 非保有世帯 (円)	自動車保有有無による差	
			保有－非保有 (円)	非保有／保有 (%)
食料	85,663	82,486	3,177	96.3
住居	15,655	20,209	▲ 4,554	129.1
光熱・水道	25,655	23,519	2,136	91.7
家具・家事用品	11,942	10,790	1,152	90.4
被服及び履物	6,590	5,970	620	90.6
保健医療	17,593	17,593	0	100.0
交通・通信	37,206	26,213	10,993	70.5
教育	762	585	178	76.7
教養娯楽	27,617	24,742	2,875	89.6
その他の消費支出	52,919	46,643	6,276	88.1
消費支出計	281,601	258,749	22,853	91.9

「食料」は、ベースの金額が大きいので自動車保有/非保有による差は金額的には 3,000 円を超えるが、比率でみるとさほど大きな差ではない。唯一自動車非保有世帯の方が大きいのが「住居」への支出で、保有世帯の 1.3 倍となっているが、これは非保有世帯の方が持ち家比率が低く⁶家賃分がかさむことに起因していると考えられる。

消費支出全体では、自動車非保有世帯は保有世帯と比べ 1 ヶ月当たり 2.3 万円、1 割弱少ない(同 )。消費支出全体の差が交通関連費の差(1.1 万円)以上に大きくなっており、免許返納からの外出控えによる「教養娯楽」や「その他消費」を中心とした消費減退を示唆している。

高齢者の運転免許返納に伴う日本全体の家計消費支出の変化を、「免許を返納する高齢者がいる世帯の半数が自動車を手放す」ともと仮定して試算したところ、年間 548.5 億円押し下げられるという結果であった(自動車保有世帯と非保有世帯の消費支出の差額 22,853 万円/月×12 ヶ月×免許返納件数 40 万件×0.5)。

5. おわりに～地方高齢者の「移動弱者化」対策が一番の課題

以上みてきたように、高齢者の運転免許の自主返納は年間 40 万件前後と制度として定着しており、制度開始の主目的である交通事故の抑制にも貢献しているとみられる。

一方で、免許返納がもたらす負の影響もいくつか考えられる。

まず、返納による外出やトリップ数(移動回数)の減少が、高齢者の活動量の低下や社会的交流の縮小を招き、要介護や認知症発症のリスクを高める可能性がある。

実際、運転を中止した高齢者は、運転を継続していた高齢者と比較して、要介護状態になる危険性が約 8 倍に上昇し、運転をしていた高齢者は運転をしていなかった高齢者に対して、認知症のリスクが 37%減少するという研究結果もある⁷。

家計消費の面からみると、単純に自動車関連の支出が減るだけでなく、外出の減少からくる消費減もあり、日本全体では年間 580 億円強支出が押し下げられる可能性がある。

また、公共交通網の発達度合が低く車への依存度が高い地方圏において、免許返納後の移動自由度の低下が特に大きい点にも注視すべきであろう。外出率の低下や移動回数の減少は大都市圏より格段に大きく、買い物、通院などの日常生活からレジャーなどの余暇生活まで幅広い場面での「免許返納による利便性の低下」が明らかである。免許の返納に伴い高齢者の「移動弱者化」が発生しているとも言え、地方の高齢者の免許返納率が低く、返納年齢が高いことの一要因となっている。

地域社会にとっては、移動手段がないために来訪者が減っていけば、商業施設のクローズや金融機関の統廃合などの引き金となりかねず、地域経済停滞につながることも考えられる。

⁶ 65 歳以上世帯の持ち家率は、自動車保有世帯が 97.7%、非保有世帯が 86.7%(図表 12 と同じ資料を基に三井住友信託銀行調査部推計)。

⁷ 国立研究開発法人国立長寿医療研究センター「運転寿命延伸プロジェクト・コンソーシアム」

・Shimada H, et al. Driving and Incidence of Functional Limitation in Older People: A Prospective Population-Based Study. Gerontology. 62(6): 636-643, 2016.

・Shimada H, et al. Lifestyle activities and the risk of dementia in older Japanese adults. Geriatr Gerontol Int, 18(10): 1491-1496, 2018.

こうした問題を解決するためには、免許を返納しても高齢者の移動自由度が著しく低下しないよう、「高齢者の足」となる代替移動手段の整備が欠かせない。

具体的には、他者運転によるものとしては、高齢者にも使い勝手の良いライドシェアの導入が、自己運転によるものとしては、安全運転サポート(サポカー限定の免許あり)やシニアカー(運転免許不要)、LUUP(ループ)に代表される電動キックボードや電動アシスト自転車のシェアリングサービスの普及啓発などが考えられる。

これらを組み合わせて、高齢者が安心して免許を返納できる環境を整えることにより、移動弱者を増やすことなく、また外出減を発端とした要介護や認知症発症のリスクを高めることなく、高齢者の交通事故件数を抑制することが可能になるろう。

(調査部 経済調査チーム 上席調査役 青木 美香)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

国内防衛産業の市場動向

～市場環境の変化と産業固有の課題～

<要旨>

足もとグローバルで地政学的リスクが高まるなか、わが国では防衛力の抜本的な強化が掲げられ、防衛関係費は増加傾向にある。また、同盟国・同志国との連携を強化する観点から、防衛装備および技術の海外移転に関する制度整備も進展している。

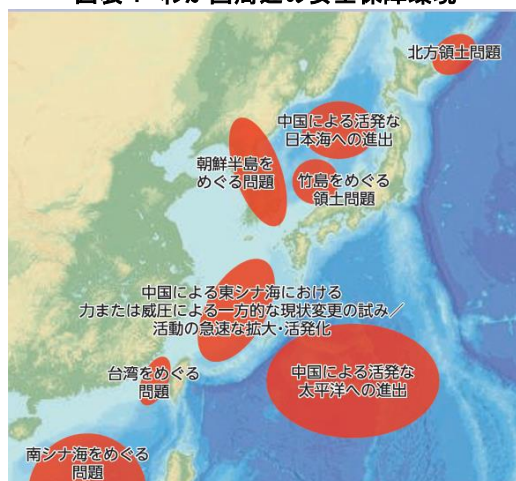
こうした中、国内防衛産業は主要な民需産業と比べて市場規模は小さいものの、近年の需要環境の変化を受けて拡大局面にある。先行きも、防衛関係費の増加や防衛装備移転に係る制度改正が市場拡大要因となり得る。防衛産業は素材、部品、加工などの幅広い分野と関係しており、需要環境の変化が周辺産業に及ぼす影響も注目される。

一方、防衛産業は政策・予算動向の影響を受けやすく、過去には低採算性を背景とした事業撤退がみられた。また、レピュテーションリスクや、国防上の機微情報を取り扱うことに伴う情報管理リスクなど、産業固有の課題も抱えている。今後の市場動向をみる上では、需要の拡大可能性だけでなく、財源の持続性、企業の投資動向や生産基盤、情報管理体制などを含めた多面的な視点が必要となる。

1. はじめに

グローバルな安全保障環境は、厳しさを増している。近年は、軍事力などを背景とした一方的な現状変更やその試みが拡大しており、特にわが国が位置するインド太平洋地域で際立っている（図表1）。こうした中、政府による『防衛力整備計画』では防衛力の抜本的強化が掲げられており、2023 年度から 2027 年度までの 5 年間における防衛力整備の金額は 43 兆円程度と、過去最大の規模が計画されている（図表 2）。また、2026 年 4 月には『防衛装備移転三原則』および運用指針が改正され、完成品輸出に係る制限が見直された。本稿では、国内防衛産業を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、①市場規模および企業収益の動向、②今後の市場拡大要因、③産業固有の課題について考察する。

図表 1 わが国周辺の安全保障環境



（資料）防衛省『防衛白書』

図表 2 『防衛力整備計画』の概要

防衛力整備計画	
【対象期間】	2023年度～2027年度
【所要金額】	43兆円程度（前計画の約1.5倍）
【主な施策】	1. <u>スタンド・オフ防衛能力の強化</u> — 同ミサイルの実践運用能力の獲得 2. <u>統合防空ミサイル防衛能力の強化</u> — 極超音速兵器、小型無人機に対処する能力を強化 3. <u>持続性・強靱性の強化</u> — 弾薬・誘導弾の数量増加

（資料）防衛省資料より三井住友信託銀行調査部作成

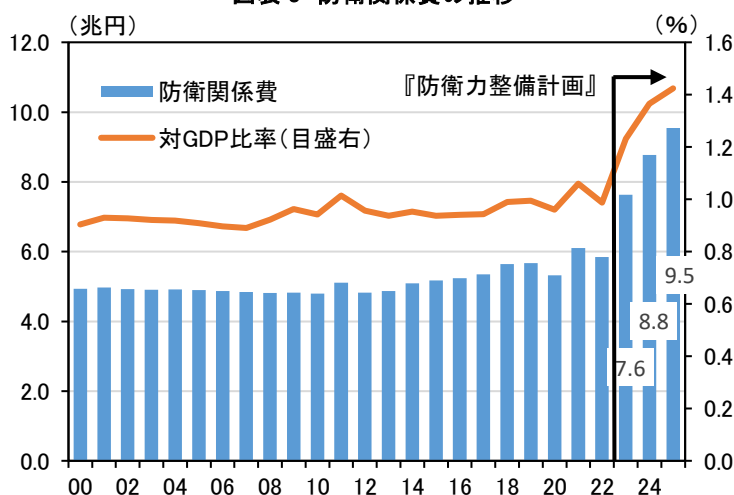
2. 国内防衛産業の市場規模および企業収益の動向

(1) 国内防衛産業の市場規模

わが国の防衛関係費をみると、2000 年代は財政制約などを背景に減少基調で推移したが、その後は安全保障環境の悪化を受けて緩やかな増加傾向に転じた。近年は『防衛力整備計画』のもとで増勢が強まっており、補正予算勘案後の防衛関係費は GDP 対比で1%台半ばまで拡大している(図表 3)。

国内防衛産業の市場規模を把握する上では、防衛関係費のうち企業受注に結び付きやすい費目を切り出す必要があり、本稿では維持整備費および装備品購入費を主な対象とする。これらは防衛関係費全体の半分強を占め、更に調達先別にみると、国内調達が全体の 9 割弱を占める。これら前提に基づき国内防衛産業の市場規模を推計すると、年間 4.3 兆円と試算される(図表 4)。

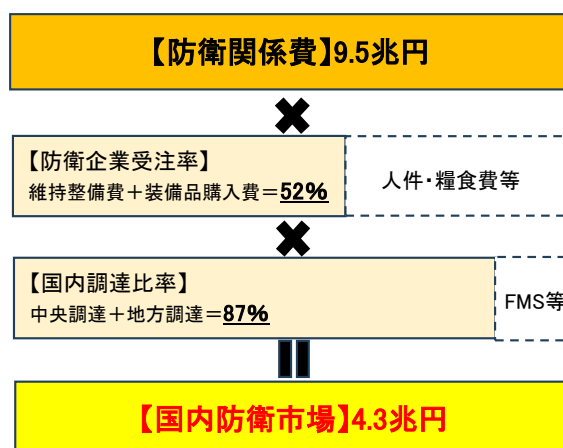
図表 3 防衛関係費の推移



(注) 防衛関係費は補正予算勘案後(以下、同じ)。米軍再編関連経費等を含む。GDP は名目ベース。

(資料) 防衛省、内閣府資料より三井住友信託銀行調査部作成

図表 4 国内防衛市場の推計

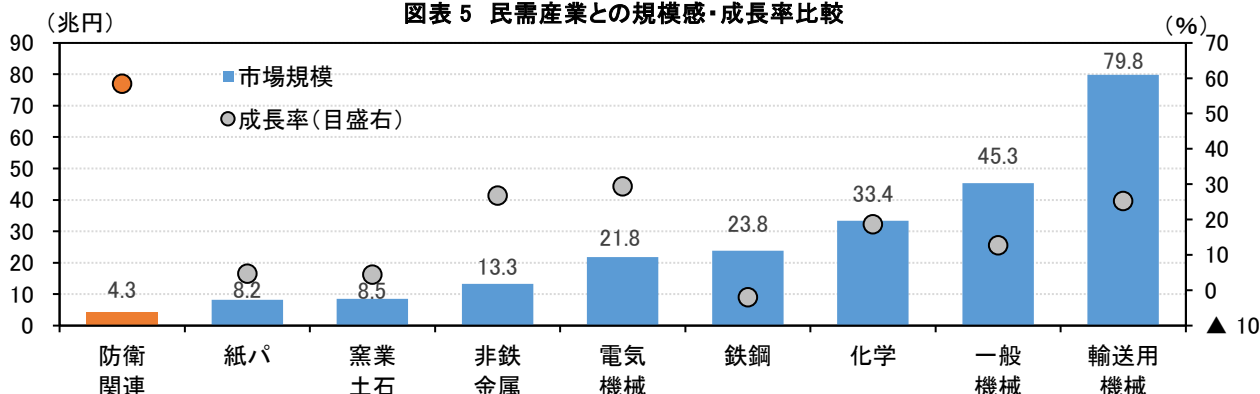


(注) 防衛関係費および防衛企業受注率は 2025 年度実績。国内調達比率は、2024 年度実績。

(資料) 防衛省等資料より三井住友信託銀行調査部作成

前段で推計した国内防衛産業の市場規模(4.3 兆円)を主要な民需産業と比較すると、主要産業の中で相対的に規模が小さい紙・パルプ業と比べても半分に止まり、産業規模の観点ではなお小さい。一方、過去 15 年間でみた市場成長率は、比較対象とした主要民需産業を上回っている(図表 5)。

図表 5 民需産業との規模感・成長率比較



(注) 民需業種は 2023 年度の製品出荷額(従業員 4 人以上)。成長率は 15 年前比。防衛関連は内需の推計値。

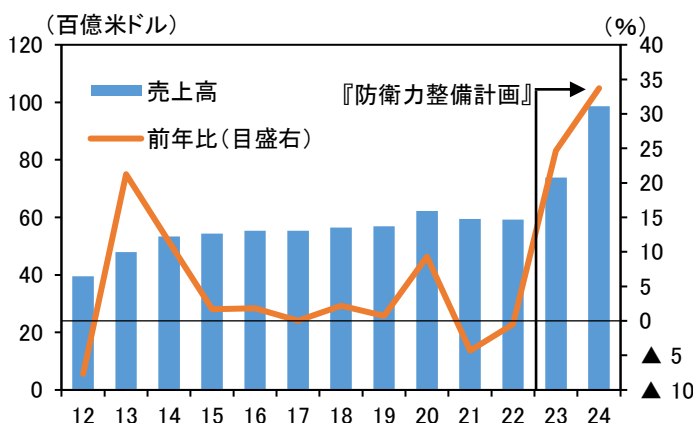
(資料) 経済産業省『経済構造実態調査』より三井住友信託銀行調査部作成

(2) 防衛関連企業の収益動向

国内防衛市場の拡大に伴って、防衛関連企業における防衛セグメント売上高も増加している。防衛装備品は契約から納入まで複数年度を要するものも多いため、防衛関係費の増加が企業の売上高に反映されるまでにラグが生じやすい。もっとも、『防衛力整備計画』のもとで装備品取得や維持整備に係る予算が拡大するなか、防衛大手 3 社の武器製造および軍事サービス売上高は明確に増加している(図表 6)。

防衛事業は民需向け事業と比べ、景気循環の影響を受けにくい点も特徴である。防衛需要は、企業や家計の設備投資・消費動向より、政府の安全保障政策に左右される面が大きい。今回集計対象とした防衛大手 3 社の実績では、経済成長率が低位にとどまる局面において防衛部門の売上高が民需部門と異なる動きを示しており、企業収益の変動を緩和した可能性がある(図表 7)。

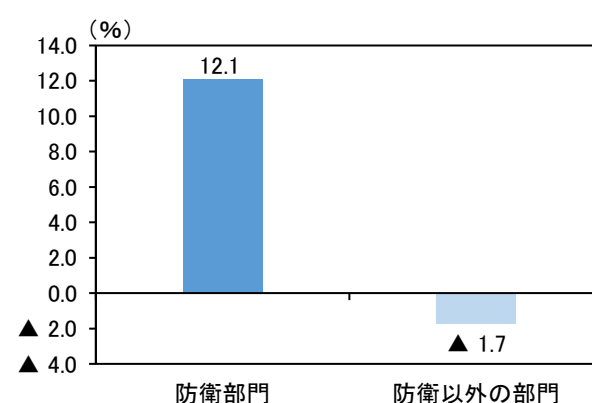
図表 6 武器製造および軍事サービス売上高



(注) 対象の全期間で武器製造および軍事サービス売上高を取得可能な国内の防衛大手 3 社を対象に集計。

(資料) SIPRI Arms Industry Database より三井住友信託銀行調査部作成

図表 7 低成長局面における売上高平均成長率

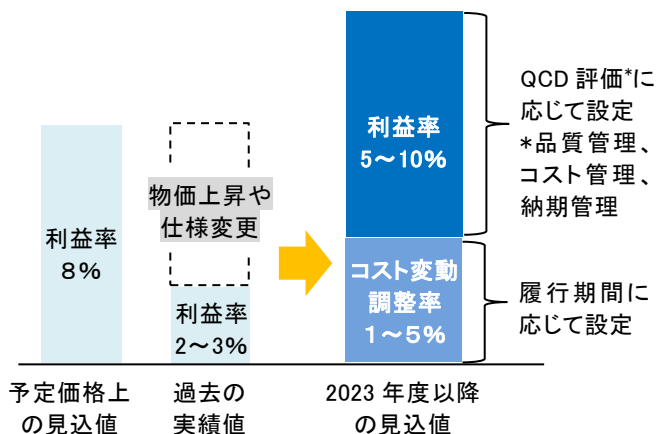


(注) 国内防衛大手 3 社を対象に、2013～2024 年度の低成長局面における部門別の売上高前年比を集計。低成長局面は、対象期間の GDP 成長率が中央値以下の年と定義。

(資料) SIPRI Arms Industry Database より三井住友信託銀行調査部作成

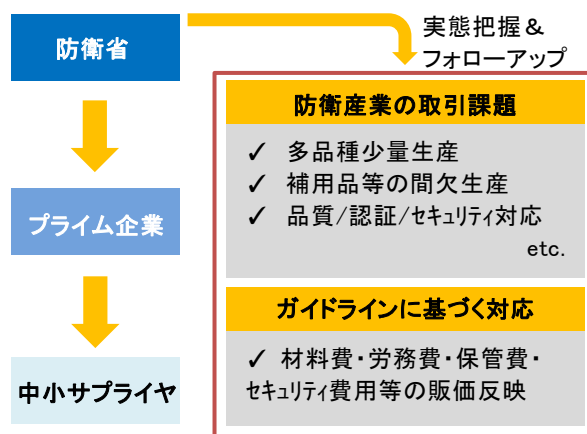
これまで国内防衛産業では、開発期間中の仕様変更や物価上昇を背景に事業採算を確保しにくいとされてきたが、足もとは改善に向けた取り組みが進んでいる。具体的には、政府が防衛生産・技術基盤を「いわば防衛力そのもの」と位置付けるなか、利益率の見直しやコスト変動への対応等を通じてサプライチェーン全体で適正取引を促す制度が整備されつつある(図表 8、9)。

図表 8 防衛省による調達制度改革



(資料) 防衛装備庁資料より三井住友信託銀行調査部作成

図表 9 取引適正化に向けたガイドライン



(資料) 防衛省資料より三井住友信託銀行調査部作成

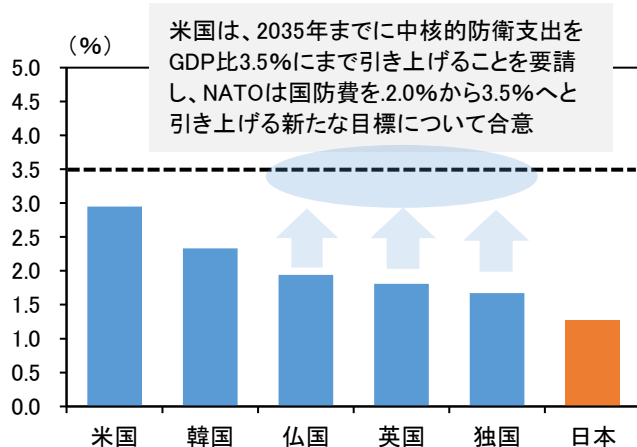
3. 国内防衛産業の市場拡大要因と持続性を巡る課題

(1) 国内防衛産業の市場拡大要因

国内防衛産業の市場拡大要因として、まず挙げられるのは防衛関係費の増加に伴う需要拡大である。国内防衛市場は防衛関係費のうち装備品取得や維持整備など企業受注に結び付きやすい費目を中心に形成されており、防衛関係費の増加は国内防衛産業の成長につながりやすい。

先行きの防衛関係費をみる上では、国内外の安全保障環境に加え、同盟国間の防衛負担を巡る議論も重要となる。近年、米国は同盟国に対して防衛費増額を求める姿勢を強めており、NATO 加盟国は防衛支出目標を大幅に引き上げることで合意した(図表 10)。なお、将来の市場規模を予測するものではないが、NATO 加盟国が合意した中核的防衛支出の目標水準を日本に機械的に当てはめ、一定の仮定のもとで国内の防衛市場規模を試算すると、約 11 兆円となる(図表 11)。

図表 10 主要国の防衛費 GDP 比率と米国の要請水準



(資料) 防衛省資料、報道情報より三井住友信託銀行調査部作成

図表 11 国内防衛産業の市場規模の機械的試算

		(兆円)		
		名目 GDP 年間成長率 (26年度⇒35年度)		
		0%	1%	2%
防衛費対 GDP比率	2.0%	6.2	6.9	7.6
	2.5%	7.8	8.6	9.5
	3.0%	9.3	10.3	11.4
	3.5%	10.9	12.0	13.3
	4.0%	12.4	13.7	15.2
	4.5%	14.0	15.5	17.1
	5.0%	15.5	17.2	19.0

(注) 26 年度の名目 GDP 見通しを用いて、防衛企業受注率、国内調達比率が一定との仮定に基づき防衛市場規模を試算。具体的な計算式は前掲図表 4 参照。

(資料) 内閣府資料より三井住友信託銀行調査部作成

また、防衛装備移転に係る制度改正も、国内防衛産業の拡大要因となり得る。従来、わが国の防衛装備品の海外移転は制度上の制約が大きかったが、足もとでは同盟国・同志国との安全保障協力を強化する観点から、防衛装備および技術の海外移転に関する制度整備が進展している(図表 12)。今後、個別審査や移転後管理の徹底を前提に、完成品や部品の移転対象が広がることで、海外需要の取り込みや共同開発・生産への参画機会が拡大する可能性がある。

図表 12 装備品移転に係る制度改正

制度上、移転を認め得る対象	
～2026年4月	2026年4月～
・5類型 (救難、輸送、警戒、監視、掃海) ・部品等	・「武器」を含む完成品 (国際約束の締結国に限定) ・部品、技術、役務

(資料) 防衛省資料、報道情報より三井住友信託銀行調査部作成

< 主なパイプライン案件 >

案件	相手国
契約済み	
次期汎用フリゲート	オーストラリア
協議段階	
「あぶくま」型護衛艦	フィリピン
協議開始	
「あさぎり」型護衛艦	インドネシア

(2) 国内防衛産業の成長に係る課題

国内防衛産業は防衛関係費の増加や装備移転制度の見直しを背景に、先行きも市場拡大が見込まれる。一方、政策・予算動向への依存、投資インセンティブの確保、生産基盤・サプライチェーンの維持、社会的受容性・情報管理への対応といった産業固有の課題もある。

以下では、国内防衛産業の課題について①財政面、②事業面、③社会面に分けて整理する。

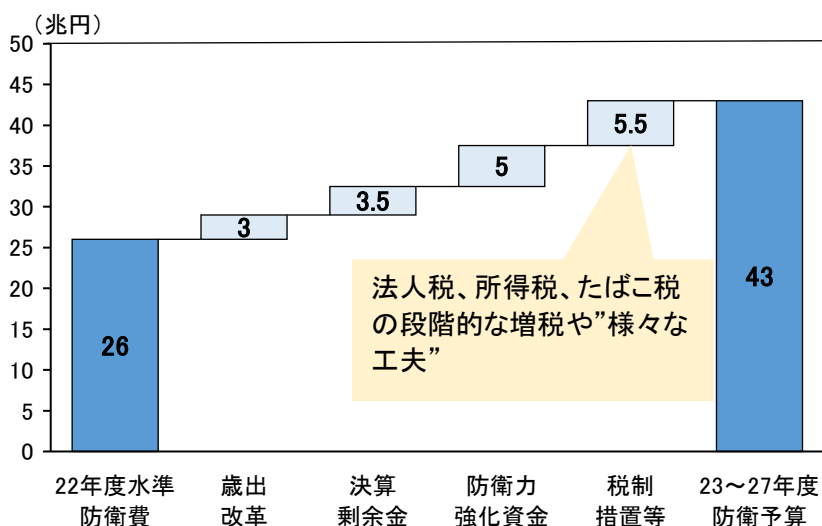
① 財政面の課題

財政面では、防衛関係費の増額が計画通り実現するかが重要な論点である。政府は『防衛力整備計画』において、2023 年度～2027 年度の 5 年間で 43 兆円程度の防衛力整備を行う方針を掲げている。このうち 2022 年度実績からの増加分は、(i)歳出改革、(ii)決算剰余金の活用、(iii)防衛力強化資金の創設、(iv)税制措置等を通じて財源を確保する計画である(図表 13)。

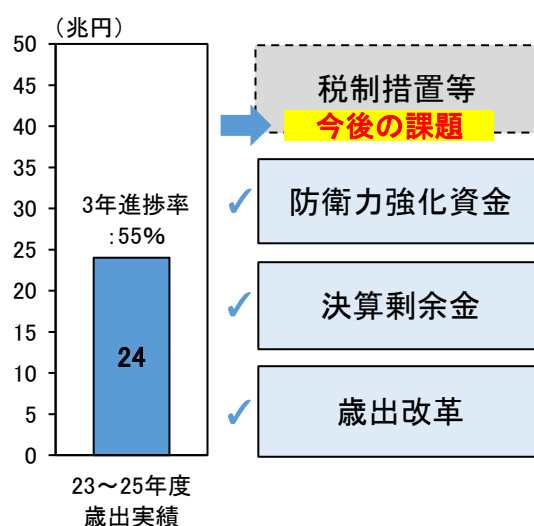
2023 年度～2025 年度までの進捗状況をみると、歳出ベースでは 5 年間総額の約 55%が計上されており、現時点では概ね計画に沿って進捗している。もっとも、同期間では税制措置は本格化しておらず、今後は財源確保に係る実効性向上が課題となる(図表 14)。特に税制措置は家計や企業負担を伴うため、導入時期や具体的内容を巡る議論の動向を注視する必要がある。また、決算剰余金や防衛力強化資金は年度ごとの財政状況や税外収入に左右される面があり、歳出改革についても継続的に十分な財源を捻出できるかは確認が必要である。

防衛関連企業にとって、防衛関係費の動向は受注環境や設備投資、人員配置の判断を左右する重要な前提となる。このため、防衛産業の帰趨は防衛関係費が計画通り増額されるかに加え、その裏付けとなる財源が安定的に確保されるかといった点に左右される。

図表 13 『防衛力整備計画』における防衛関係予算



図表 14 防衛力整備計画の進捗状況



(注) 22 年度水準防衛費は、22 年度の防衛費の 5 年累計額。

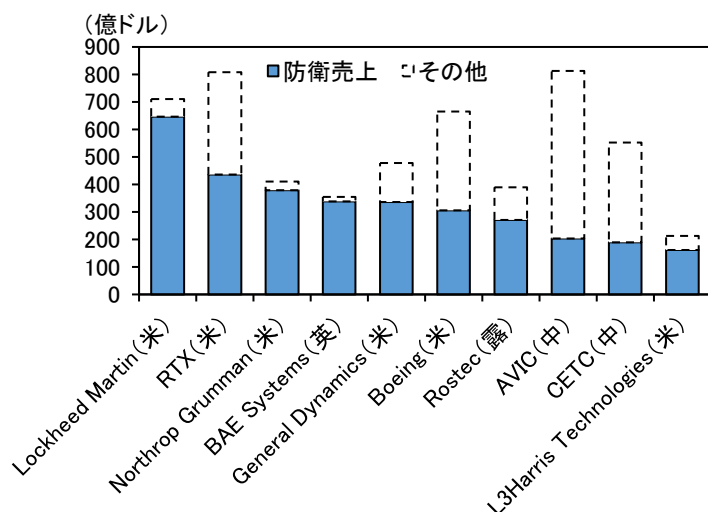
(資料) 財務省『税制改正大綱』より三井住友信託銀行調査部作成

②事業面の課題

事業面では、防衛事業に係る投資インセンティブの確保と生産基盤の強化が肝要となる。国内防衛産業は市場規模が拡大しているが、主要防衛関連企業における防衛事業の売上構成比は必ずしも高くない(図表 15)。このため、業績悪化時には、投資効率等の観点から防衛事業への設備投資や人材投入が後順位となるおそれがある。こうした企業の資源配分をみる上では、予算の安定性に加えて、事業採算性や中長期的な需要見通しが投資判断に及ぼす影響に留意する必要がある。

また、防衛産業における生産基盤の維持・強化も論点となる。国内防衛産業では、低採算性や需要の不確実性等を背景に、一部企業が防衛事業から撤退する動きがみられてきた(図表 16)。防衛装備品は需要先が原則として防衛省・自衛隊に限られる中、任務や運用環境に応じて多様な品目が必要となるため多品種・少量生産となりやすい。また、特殊な部素材の取り扱いや加工工程を担う企業の代替が困難なケースも多く、サプライチェーンの一部が失われれば、装備品の安定供給や維持整備に支障を来す可能性がある。このため、装備品の安定供給を実現する上では、中堅・中小サプライヤを含めたサプライチェーンの強靱化が重要となる。

図表 15 防衛関連企業の防衛部門売上高(2024 年度)



(資料) SIPRI Arms Industry Database より三井住友信託銀行調査部作成

図表 16 国内防衛関連企業の事業撤退事例

撤退企業(撤退年)	主要製品
小松製作所(2019)	自衛隊車輛
ダイセル(2020)	射出座席、火工品
住友重機械工業(2021)	次期機関銃
横河電機(2021)	航空機用ディスプレイ
カヤバ(2022)	輸送機用アクチュエータ

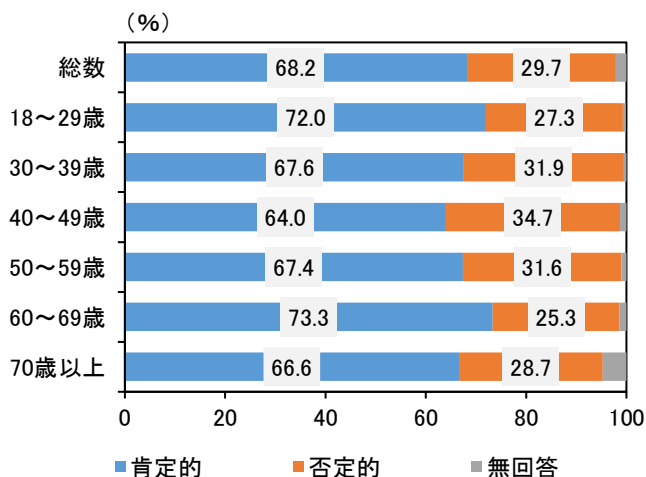
(資料) 防衛省資料より三井住友信託銀行調査部作成

③社会面の課題

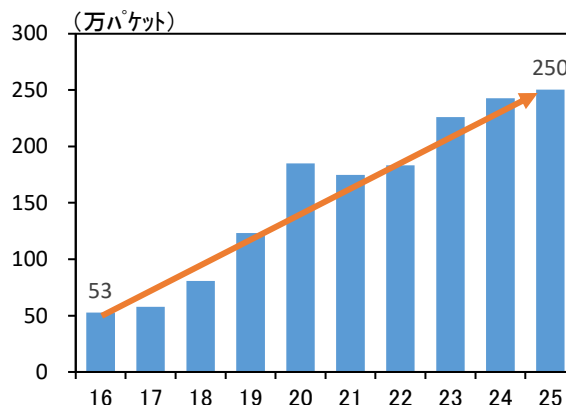
社会面では、社会的受容性の確保と情報管理体制の高度化が課題となる。防衛事業は安全保障上の重要性が高まる一方、防衛装備の海外移転については内閣府の意識調査でも賛否が分かれており、武器・軍事用途に関わることに對して慎重な見方をするステークホルダーも存在する(次頁図表 17)。社会的受容性を十分に確保できなければ、取引継続や人材確保、資金調達などが困難となる可能性があるため、防衛関連企業は事業の意義や関与範囲、コンプライアンス体制を丁寧に説明し、ステークホルダーからの理解を得ることが求められる。

また、国防上の機微情報を取り扱うことから、サイバーセキュリティ対策をはじめとする厳格な情報管理体制の構築も不可欠である。近年、サイバー攻撃に関連するとみられる通信の観測数は増加傾向にあり、防衛関連企業を含む各社にとってサイバーリスク対応の重要性が高まっている（図表 18）。とりわけ、防衛市場は多層的なサプライチェーンに支えられているため、情報管理はプライム企業だけでなく、中堅・中小サプライヤにも求められる。社会的受容性と情報管理体制は単なるリスク対応にとどまらず、防衛事業への参入・継続を左右する重要な前提条件となる。

図表 17 防衛装備の海外移転に対する意識調査



(資料)内閣府資料より三井住友信託銀行調査部作成

図表 18 サイバー攻撃関連通信の観測数
(1IP アドレス当たりの年間総観測パケット数)

(注) NICTER のダークネット観測範囲に届いた年間総観測パケット数を観測 IP アドレス数で除した値であり、日本全体や政府機関に対するサイバー攻撃件数を示すものではない。

(出典) 国立研究開発法人情報通信研究機構『NICTER 観測レポート 2025』より三井住友信託銀行調査部作成

4. おわりに

わが国を巡る安全保障環境が大きく変化するなか、国内防衛産業を取り巻く需要環境は防衛関係費の増加や装備移転制度の見直し等を背景に、明確に変わりつつある。防衛産業は、防衛関連企業に加えて、素材、部品、加工などの幅広い分野と関係しているため、防衛関係費や装備移転制度の動向が周辺産業に及ぼす影響も含めてみていく必要がある。

一方、防衛産業は政策・予算への依存度が高いほか、社会的受容性の確保や厳格な情報管理体制の構築が求められるなど、産業固有の課題を抱えている。したがって、今後の市場動向をみる上では、需要の拡大可能性だけでなく、財源の持続性、企業の投資動向、サプライチェーンの状況、情報管理体制などを多面的に捉える視点が欠かせない。

(調査部 産業調査第一チーム 調査役 尾崎 道高)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@sumitomo-trust.jpまでご連絡ください。