

環境対応車（エコカー）普及政策の開始

～ 経済・環境に対する効果の展望～

寺林 暁良

要 旨

2009年4月に「環境対応車普及促進税制」と「環境対応車への買い替え・購入に対する補助制度」が開始された。2つの政策は自動車販売の拡大と環境問題への対応を目的としており、本稿はこれらへの効果について展望する。

5月の国内自動車販売状況を見ると、ハイブリッド自動車やエコカー減税対象車の売り上げは好調であった一方、軽自動車、減税率が低いまたは減税対象とならない乗用車の売り上げは引き続き不振であった。

現時点で本政策を評価するのは尚早ではあるが、減税率の高い車種とそれ以外の車種とが食い合いを起こしている可能性やエコカーの利幅の小ささ等、自動車産業へのテコ入れという点で不安要素は多い。また、CO₂削減の面でも京都議定書等の目標への貢献は限定的といえ、経済・環境両面への効果の不鮮明感は拭いきれないだろう。

環境対応車（エコカー）普及政策開始

2009年4月、景気刺激と環境問題への対応を目的として、「環境対応車普及促進税制（以下、エコカー減税制度）」と「環境対応車への買い替え・購入に対する補助制度（以下、エコカー購入補助制度）」が開始された。これらのエコカー普及政策には、不振に陥っている自動車の国内消費拡大の期待が寄せられている。また、環境問題、特に二酸化炭素（CO₂）削減につながる点でも注目を集めている。現時点でエコカー普及政策の効果について評価することは時期尚早ではあるが、本稿ではこれら2つの側面に対する政策の効果について、自動車販売についての統計やCO₂排出についての統計を用いて展望してみたい^(注1)。

まず、エコカー普及政策の概要を説明しておきたい。2つのエコカー普及政策のうち、「エコカー減税制度」は、2009年4月1日から開始された自動車重量税や自動車取

得税の免除制度である。新たに購入する自動車が「平成17年排出ガス基準^(注2)75%低減」を満たし、かつ「平成22年度燃費基準」^(注3)+20%を達成している場合に75%の減税措置を、同じく+15%もしくは+10%を達成している場合に50%の減税措置を受けられる。また、ハイブリッド自動車等のクリーンエネルギー自動車を購入する場合は、100%の減税となる。この制度は、2011年度末まで行われる。

一方、4月10日に発表された経済危機対策の中に盛り込まれた「エコカー購入補助制度」は、「平成22年度燃費基準」を満たす新車（ほぼ全ての新車が該当する）を購入する際、買い替えの場合は、自動車の保有年数に応じて最大25万円（軽自動車は最大12.5万円）新規購入の場合には10万円（同5万円）の補助が出るというものである。2009年4月10日から2010年3月31日までの購入分に適用され、予算規模は

3,572 億円である。

これらの制度は併用可能であり、例えばホンダでは、インサイトを購入した場合、減税（100%）+購入補助で合計最大 387,700 円、フィットを購入した場合、減税（75%）+購入補助で合計最大 333,100 円安くなることになる（注4）。さらに、独自にエコカー購入補助を行っている自治体もあり、そうした自治体では補助が上乘せされる。

（注1）これらの政策は貨物自動車等にも適用されるが、本稿では自家用乗用車について取り上げる。

（注2）有毒ガスの排出に対する規制で、乗用車の場合、平成 15・16 年度比で窒素酸化物・炭化水素はそれぞれ 55%の削減等が基準となる。CO₂ 排出量の制限ではないことに注意されたい。

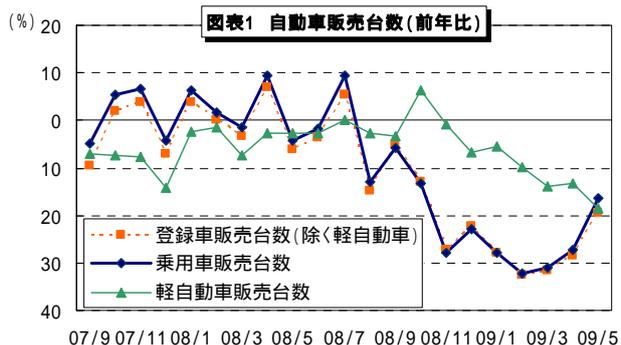
（注3）1995 年比で約 22.8%の燃費向上にあたる。

（注4）ホンダのホームページより。

国内の自動車販売状況

エコカー普及政策導入後の 5 月の自動車販売台数は、前年同月比 16.3%と依然としてマイナスが続いているが、4 月の同 27.2%からは+10.9%pt 改善した（図表 1）。

販売台数の改善要因の 1 つには、ハイブリッド自動車の売れ行きが好調なことが挙げられる（図表 2）。5 月に新型が発売されたトヨタのプリウスは、「エコカー減税制度」による減税率が 100%、38km/という高い燃費性能、205 万円という割安



（資料）Bloomberg(自動車工業会)より作成。

図表2 2009年5月の車種別自動車販売台数順位
(軽自動車を除く)

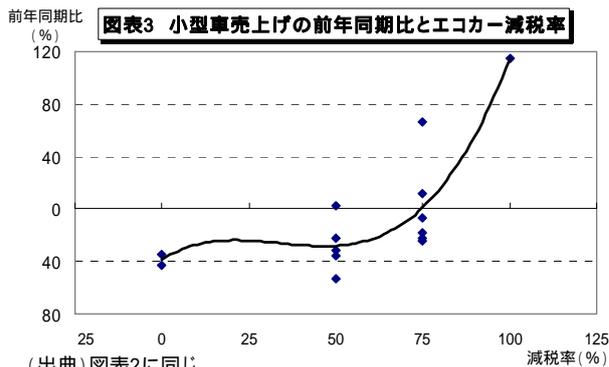
順位	前月順位	車種名	メーカー	タイプ	販売台数(台)	前年同月比(%)	減税率%
1	21	プリウス	トヨタ	小型	10,915	114.9	100
2	2	フィット	ホンダ	小型	8,859	22.7	75
3	1	インサイト	ホンダ	小型	8,183		100
4	3	ヴィッツ	トヨタ	小型	6,619	18.1	75
5	5	ウィッシュ	トヨタ	ミニバン	6,428	136.1	50
6	6	パッソ	トヨタ	小型	5,914	2.8	50
7	4	カローラ	トヨタ	小型	5,290	53.5	50
8	15	キューブ	日産	小型	4,420	66.9	75
9	14	セレナ	日産	ミニバン	4,392	4.3	75
10	18	ノート	日産	小型	4,319	11.3	75
11	19	ティータ	日産	小型	4,084	6.4	75
12	7	フリード	ホンダ	ミニバン	3,821	115.9	50
13	13	デミオ	マツダ	小型	3,688	24.3	75
14	8	ヴォクシー	トヨタ	ミニバン	3,606	23.4	50
15	16	ノア	トヨタ	ミニバン	3,354	15.6	50
16	9	クラウン	トヨタ	普通	3,143	59.7	0
17	10	エスティマ	トヨタ	ミニバン	2,843	24.7	75
18	12	スイフト	スズキ	小型	2,659	35.7	50
19	17	ラクティス	トヨタ	ミニバン	2,459	29.9	50
20	11	ヴェルファイア	トヨタ	ミニバン	2,445	16.0	75
21		エクストレイル	日産	SUV	2,195	22.7	75 ^注
22	26	ステップワゴン	ホンダ	ミニバン	1,990	32.5	50
23	25	マーチ	日産	小型	1,970	22.4	50
24		レガシィ	スバル	普通	1,914	7.9	50
25	22	シエンタ	トヨタ	小型	1,769	31.3	50
26	27	bB	トヨタ	小型	1,508	34.5	0
27	23	オデッセイ	ホンダ	ミニバン	1,466	17.7	50
28	20	アルファード	トヨタ	ミニバン	1,459	57.7	50
29	24	ポルテ	トヨタ	小型	1,259	42.5	0
30	29	ストリーム	ホンダ	ミニバン	1,241	62.2	0

（資料）Bloomberg、各社ホームページより作成。

注 クリーンディーゼル仕様車の減税率は100%。

な価格設定という 3 拍子を揃えて大きく売上げを伸ばした。プリウスは 6 月 19 日時点で受注が 18 万台を突破する等（注5）、今後も好調な売上げが続く見込みとなっている。また、2 月に発売されたホンダのハイブリッド自動車インサイトも依然として堅調である。

さらにハイブリッド自動車だけではなく、「エコカー減税制度」による減税率の高い小型乗用車（排気量 2,000cc 以下）の売れ



（出典）図表2に同じ。

行きも好調である（図表3）。特に、75%減税の対象である日産の小型乗用車キューブ（同66.9%）、ノート（同11.3%）、ティエダ（同6.4%）は、軒並み前月からの順位を上げた。

ミニバンでは200万円前後と比較的低価格のミニバンが人気であるが、エコカー減税の対象となっている、ホンダのフリードが同115.9%、同じくトヨタのウィッシュが同136.1%と大きな伸びを見せている。価格帯が一段上でエコカー減税の対象とならないトヨタのアルファードやホンダのストリームがそれぞれ同57.7%、同62.2%と売上げが大きく落ち込んだままであるのとは対照的である。

SUVで唯一ランクインした日産のエクストレイルも、エコカー減税率75%を達成しており、同22.7%の伸びを見せた。同車種はクリーンディーゼル仕様車の場合、100%減税の対象でもある。

軽自動車販売台数に目を向けると、同18.4%と、4月の13.4%から5.0%ptマイナス幅が拡大した（前掲図表1）。燃費の良さや価格の安さで人気があった軽自動車であるが、各社の主力小型乗用車の燃費（19~24km/）は、売れ筋の軽自動車の燃費（18~24km/）とほぼ変わらない。さらに、軽自動車の「エコカー購入補助」の額は、他の自家用乗用車の半額であり、買い替えの場合は最大で125,000円もの差となる。以上のように軽自動車購入のメリットは相対的に減少しており、軽自動車の販売台数は当面弱含みが続く可能性があるだろう。

（注⁵）NIKKEI NET（09/06/19）。

エコカー普及制度の効果

こうした状況を踏まえ、エコカー普及制度による経済面・環境面への効果・影響について言及してみたい。

経済面への効果

先に見たように、自動車販売台数の前年比は改善の方向にあるが、エコカー普及制度の導入が自動車販売全体の底上げにつながっているかという評価は現時点ではしがたい。ハイブリッド自動車や減税率の高いエコカーの売上げの上昇傾向は見られるが、一方では軽自動車の売上げが弱含んでいること、またトヨタの主力車種であるカロラの販売台数が前年比53.5%と激減するとともに、販売順位も下げていること等、車種間で「カニバリゼーション（食い合い）」を起こしている様子も伺われ、全体的な売上げ回復への貢献にはつながらないという見方もできる。

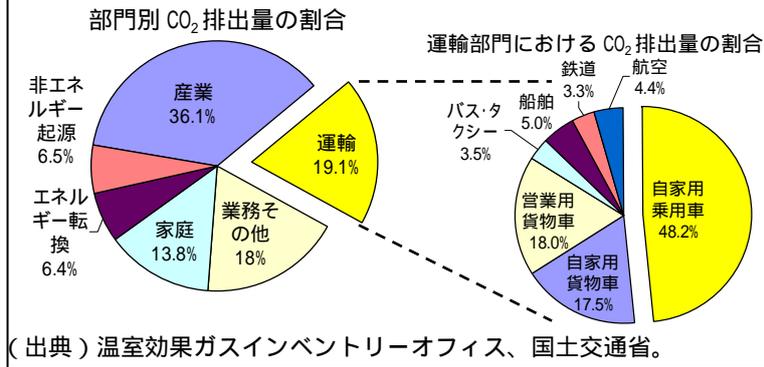
また、プリウス等のエコカーは、これまでに投入された莫大な開発費等を回収する必要があるため1台当たりの利幅は小さいと見られている^{（注6）}。そのため、プリウスが好調だとしても、トヨタ自体の利益に対する寄与度はまだまだ低いと見られている。

しかし、プリウス等の販売好調に関係して、関連工場等の減産緩和が計画されているなどの報道もあり^{（注7）}、今後川下への波及効果を交えた分析を行っていく必要があるだろう。また、欧州や中国等でも補助・減税が行われており、それらの効果も合わせて分析していくことも必要になるだろう。

温室効果ガス削減の効果

エコカーの「平成17年排出ガス基準75%低減」という基準は、窒素酸化物等の有毒ガス排出量の削減の面では大きな効果を持つと目される一方、「22年度燃費基準」に

図表4 CO₂排出量の内訳（2007年）



（出典）温室効果ガスインベントリーオフィス、国土交通省。

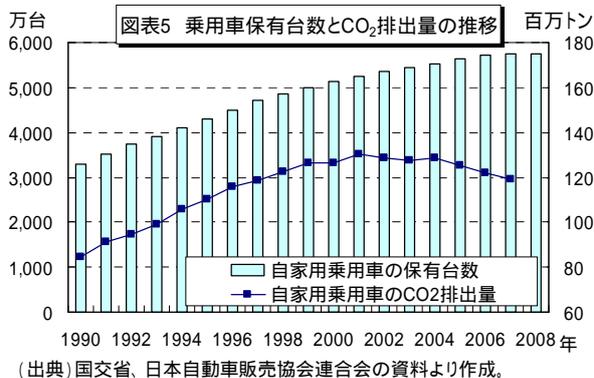
年時点で 1990 年比 14.1% の増加をみているが、そのうち自家用乗用車の CO₂ 排出量の寄与度は 3.2%pt と大きい。自家用乗用車の部門が京都議定書、あるいは麻生首相が提唱する 2020 年に 1990 年比 15% の削減を実現するのに寄与するた

よる CO₂ 削減の効果には疑問が残る。

日本は、京都議定書で 1990 年を基準に 2008 年から 2012 年までの 5 年間平均で 6% の温室効果ガス削減の義務を負っているが、自家用乗用車の CO₂ 排出量の削減は、目標達成のための大きな懸案事項の一つである。

2007 年の自家用乗用車の CO₂ 排出量は、運輸部門 19.1% のうちの 48.2% にあたり、日本の CO₂ 総排出量の 9.2% と大きな割合を占める（図表 4）。また、自家用乗用車の CO₂ 排出量は各社の技術的改善等により 2004 年以降減少に転じているが、2007 年時点でも 1990 年比の CO₂ 総排出量は 41% も増加している（図表 5）。この増加の背景には、1990 年から 2008 年の間に自家用乗用車の保有台数が 74.7% も増加したことが挙げられる（前掲図表 5）。

こうした結果、日本の CO₂ 総排出量は 2007



めには、エコカー普及政策だけではなく、官民協働のもとでハイブリッド自動車の普及率向上を強力に推進するとともに、CO₂ を発生しない電気自動車や水素自動車を実用化・量産化するための技術開発支援を長期的視点で行っていく必要があるだろう（注8）。「エコカー」の普及は、CO₂ の削減に一定の効果をもたらすであろうが、エコカーもまた CO₂ の排出源であることには変わりはなく、自動車産業の振興と CO₂ 削減との間のトレードオフ関係を解決することは依然として困難な問題である。

近年、「環境」や「エコ」への注目度は各界で高く、こうした言葉は無批判に人々に受け入れられるマジックワード的な側面を持ちつつある。エコカーの普及というラベリングのもとで行われたこの政策への関心も高いことは間違いない。しかし、経済の活性化についても、CO₂ の削減についても、実態的な効果についてはまだまだ不鮮明であり、効果や位置づけが曖昧であるという印象は否めないといえるだろう。

（注6）Japan Bloomberg News (09/06/10)。

（注7）NIKKEI NET (09/05/28)。

（注8）三菱自動車は電気自動車「i-MiEV」を 2009 年 7 月下旬に法人・公共団体向けに、2010 年 4 月に一般市場向けに発売すると発表しているが、特別補助金を差し引いても本体価格が約 320 万円（消費税込み）となる。普及促進には低コスト化を実現することが必要になるだろう。