

# 「エコカー補助金」復活で、自動車産業に明るい兆し

日本の景気は、タイの洪水や歴史的な円高、欧州債務危機、電力需給のひっ迫など、製造業を中心に厳しい状況が続いている。製造業が産業の中心である滋賀県においても同様に、厳しい状況が続いている。

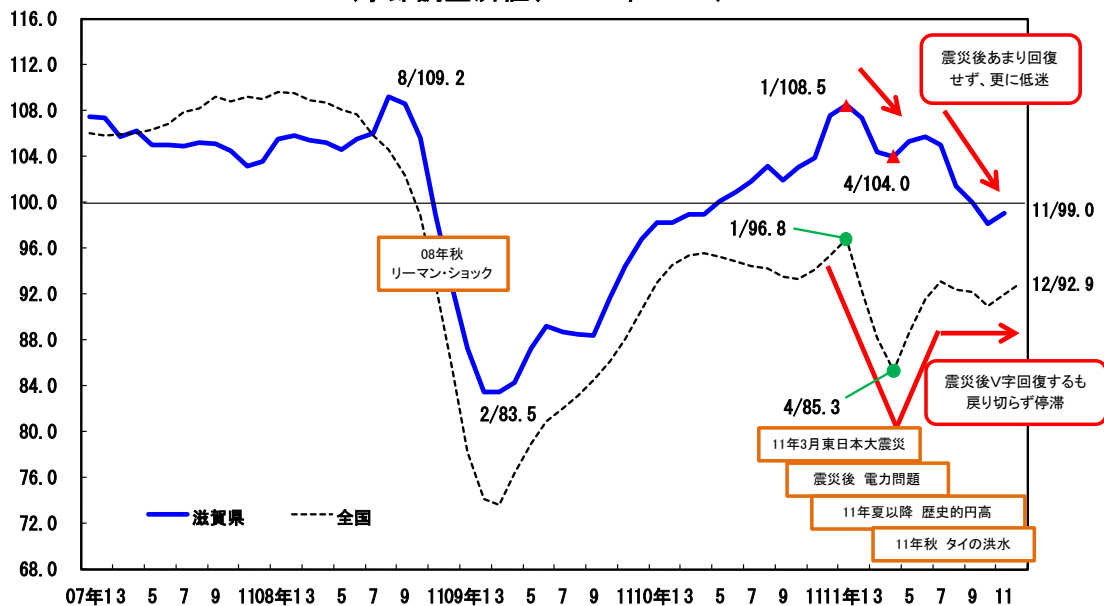
そのような中、昨年 12 月 20 日からエコカー補助金が復活となり、エコカー減税についても延長の見込みだ。この決定は、自動車産業に明るい材料であり、実際、新車登録・販売台数の推移をみると、明るい兆しがみられる。

## 1. 国内の製造業は厳しい状況

リーマン・ショックから徐々に回復をみせていた日本経済は、2011 年 3 月 11 日の東日本大震災によって再び落ち込み、復旧・復興需要によって V 字型の回復が見込まれた。しかしながら、原発問題による電力需給問題にはじまり、タイでの洪水によるサプライチェーンの混乱、歴史的な円高による輸出産業へのダメージ、欧州債務危機による新興国の景気低迷など、多くの問題が回復を妨げている。

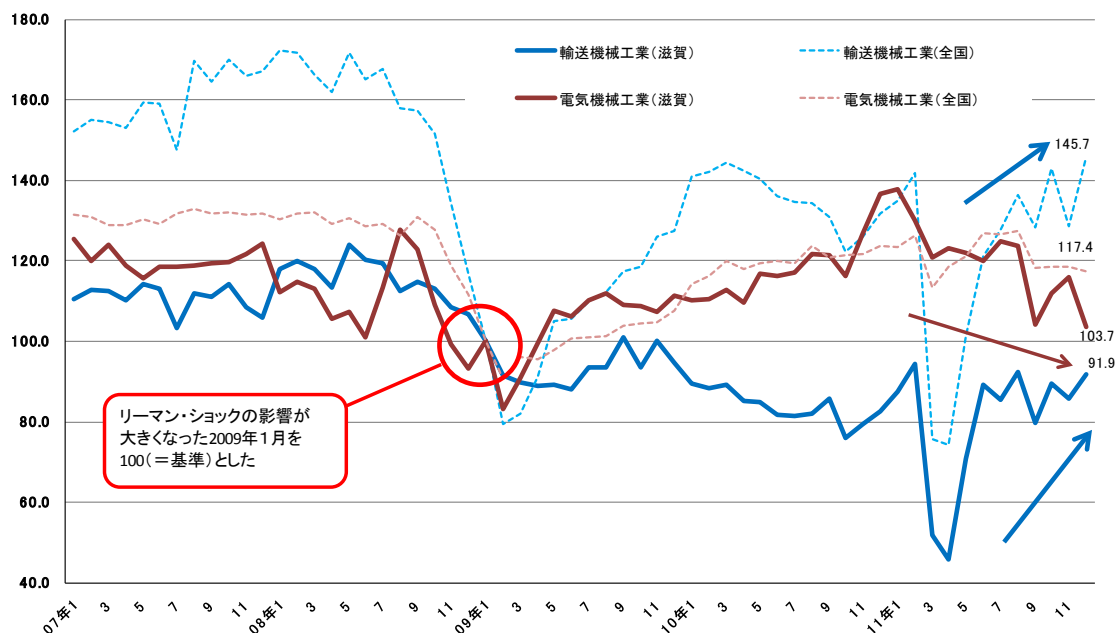
製造業の生産状況を鉱工業生産指数（季調済指数）の 3 か月移動平均値の推移からみると（図 1）、全国での数値は、東日本大震災直後の 11 年 4 月に 85.3（05 年＝100）と大きく落ち込んだ後、急回復をみせたものの、震災前の最高値（11 年 1 月：96.8）には届いていない。また同様に、県内の推移をみると、全国と同様、11 年 4 月に 104.0 に落ち込んだ後、一旦、回復の兆しがみえたが、その後再び落ち込み、11 年 9 月に 100.0 を下回り、震災直後より厳しい状況にある。これは、県内企業については、震災の影響よりも、その後の電力需給問題やタイの洪水、円高などの影響のほうが大きいことを表し、全国と比べても深刻な状況にあると思われる。

図 1 鉱工業生産指数の 3 か月移動平均値  
（季節調整済値、2005年＝100）



以上のように、全国、滋賀県とも、製造業の生産は非常に厳しい状況にあるが、図1の直近の動きをみるとやや上昇している。その要因については、さまざまなものが考えられるが、エコカー補助金が復活したことなどの好材料のある、自動車業界の回復が一つと思われる。図2では、鉱工業指数の中から全国と滋賀県の「輸送機械工業」と「電気機械工業」の推移を示した。鉱工業全体を10,000とする指数：“付加生産ウエイト”は表-1の通りで、滋賀県では、最もウエイトの高い電気機械工業が震災以降低迷するなか、輸送機械工業は全国とともに上昇傾向で、自動車産業の回復を裏付けている。

図2 輸送機械工業と電気機械工業の鉱工業生産指数の推移  
(季調済指数、滋賀県と全国 09年1月=100)



	輸送機械工業	電気機械工業
滋賀県	1,266.6	1,758.3
全国	1,685.8	607.3

※全体=10,000

## 2. エコカー補助金の復活と減税延長によって回復が期待される自動車産業

### (1) エコカー補助金の復活とエコカー減税の延長について

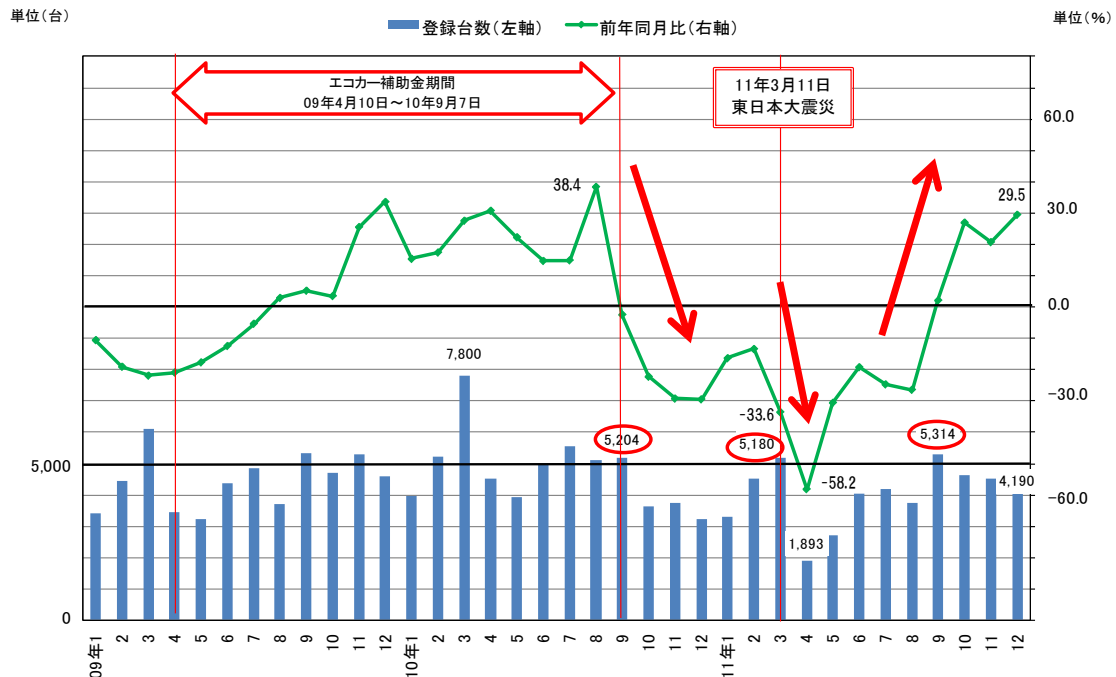
エコカー補助金制度は、09年4月から10年9月まで実施されていたが、一定の効果がみられ、景気回復の牽引力となったことから終了となっていたが、2月8日に11年度第4次補正予算が成立し、昨年12月20日にさかのぼってエコカー補助金が復活となった。また、11年3月に終了のエコカー減税も3年間延長することが、1月27日の閣議で決定し、延長はほぼ間違いのない状況であり、自動車業界にとっては追い風である。

	前回	今回
期間	09年4月10日～10年9月7日	11年12月20日～
予算	約6,000億円	約3,000億円
概要	(i) 経年車廃車(車齢13年超) + 2010年度燃費基準を満たした新車の購入 (ii) 新車購入 (排気ガス性能4☆かつ2010年度燃費基準+15%)	(i) 乗用車の購入 2015年度燃費基準達成または2010年度燃費基準+25%達成 (ii) 重量車の購入 2015年度燃費基準達成
補助金金額	(i) 乗用車: 25万円 軽自動車: 12.5万円 3.5tクラス: 40万円 8tクラス: 80万円 12tクラス: 180万円  (ii) 乗用車: 10万円 軽自動車: 5万円	(i) 乗用車: 10万円 軽自動車: 7万円  (ii) 3.5tクラス: 20万円 8tクラス: 40万円 12tクラス: 90万円

### (2) 09年4月から実施されたエコカー補助金制度の効果について

前回09年4月から実施されたエコカー補助金制度の影響を、新車登録台数(普通乗用車+小型乗用車+軽自動車)の推移でみると(図3)、エコカー補助金受付期間中の09年8月から10年8月の13か月間で前年同月比プラスが続き、最大の増加幅は10年8月の+38.4%。また1か月の登録台数については、近年の平均が約4,500台前後から下がり始めていたものが、この期間は約5,000台となるなど、制度の効果は大きかったといえる。

図3 県内の新車登録台数(普通乗用車+小型乗用車+軽自動車)の推移



### 3. 増えるエコカー、消費者の選択肢が広まり、エコカーの購入割合も急増

#### (1) エコカーの種類が増え、消費者の選択肢が広がる

表-3に、ハイブリッド車（HV）と電気自動車（EV）の車種数の推移を示した。08年までは、12台であったものが、ここ2年で倍近い22台にまで増加している。これは、エコカー補助金の効果や原油高、環境に対する意識の高まりなど、エコカーを選択する消費者が増加し、自動車メーカーが開発に力を入れているためである。また、HVやEVだけでなく、第3極の低燃費車（表-3の（ ）内の車種）も開発されてきており、エコカーの開発は今後も過熱すると思われる。

表-3 HV、EV車の車種数の推移

年 月	車 種			台数
08年まで	プリウス	インサイト	レクサスLS600h	12 台
	エスティマ	シビック	レクサスGS450h	
	ハリアー	i-MiEV	レクサスRX450h	
	クラウン	SAI	レクサスHS250h	
10年 2月	CR-Z			13 台
10月	フィット			14 台
11月	フーガ			15 台
12月	リーフ			16 台
11年 1月	レクサスCT200h			17 台
6月	(新型デミオ)			17 台
9月	カムリ	(ミライース)		18 台
10月	フリード			19 台
11月	アルファード	ヴェルファイア	(アルトエコ)	21 台
12月	アクア			22 台
12年 2月	(MRワゴンエコ)			22 台

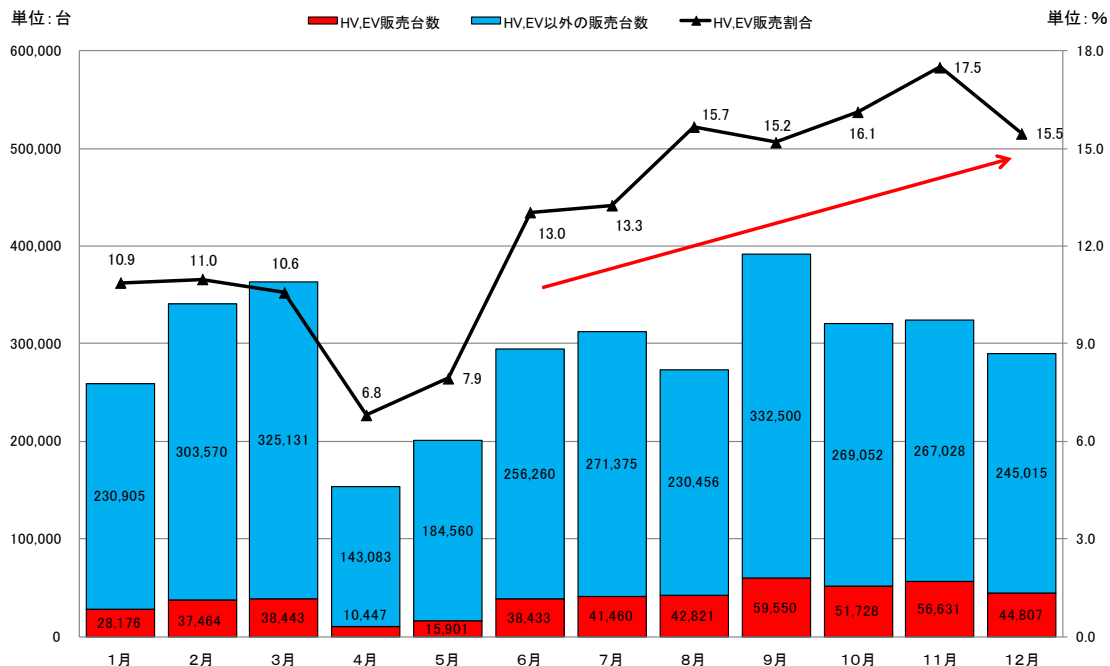
※（ ）内の車種は第3極の低燃費車（燃費がJC08モードで25km/L以上の車種）

※※ JC08モードとは…06年に国土交通省が制定した、自動車の燃料消費を測定する方法。

(2) エコカーの購入割合が急増

日本自動車部品協会の発表によると、昨年 11 月のハイブリッド車、電気自動車の全国販売台数は 56,631 台で、乗用車、軽自動車の全登録・販売台数の 17.5% を占める。また、12 月も引き続き 15% 以上となっており、震災前の 10% 程度に比べ増加傾向である。

図4 2011年 全国の自動車販売台数とHV・EVの販売割合



4. おわりに

このように、国内の製造業が低迷するなか、エコカーを中心とした自動車関連産業については、エコカー補助金の復活やエコカー減税の延長、HV、EVなどの低燃費車の相次ぐ開発、販売によって、これからさらに盛り上がると思われる。自動車は、鉄鋼や機械、窯業・土石、精密機械などさまざまな部品製造分野に及ぶことから、エコカーを中心に関連産業が活性化すれば、国内産業全体の活性化にもつながると思われる。県内においても、自動車関連の工場が多数立地しており、これをきっかけに県内経済の一層の発展に期待したいものだ。

2012年3月  
 (株)しがぎん経済文化センター  
 森下 剛志