

## エコカー補助金が及ぼした販売効果について

昨年9月末、復活していた「エコカー補助金」が終了した。今回2回目となるこの制度が県内の自動車販売にどのような効果をもたらしたのか、また、懸念された反動減の影響についてみてみたい。

### 1. 「エコカー」とは

エコカーとは、大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境性能に優れた環境負荷の少ない低公害車の総称。

低公害車の種類は主に以下のものがあり、ガソリンと電気で動くハイブリッド自動車が市場に多く出回っている。また電気自動車も徐々に市場に広がりつつある。そして、次に注目されるのが燃料電池自動車です。一般向けの販売に向けて開発が急がれている。

### 低公害車の種類

燃料電池自動車	車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車。
電気自動車	バッテリー（蓄電池）に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車。
天然ガス自動車	家庭に供給されている都市ガスの原料でもある天然ガスを燃料として走る自動車。
ハイブリッド自動車	複数の動力源を組み合わせ、それぞれの利点を活かして駆動することにより、低燃費と低排出ガスを実現する自動車。 →現在のハイブリッド自動車の多くは、ガソリンやディーゼル等の内燃機関（エンジン）と電気や油圧等のモーターの組み合わせとなっており、特に乗用車クラスでの開発・市場投入が急速に進んでいる。 また、ガソリンエンジンやディーゼルエンジンの効率の良い状態での運転をできるだけ維持するため、小型で必要最小限の能力のエンジンを搭載し、エンジンの効率低下を招く要因と不足する走行性能をモーターで代替もしくは補助して走行するとともに、減速、制動時の回生エネルギーを回収し、駆動用エネルギーとして再利用することで、低燃費と低排出ガスの実現を図るという基本的な考え方に基づいている。ハイブリッド自動車は、動力源の働き方により、大きくシリーズ方式、パラレル方式、シリーズ・パラレル方式（スプリット方式）の3つに分けられる。

（環境省「低公害車ガイドブック 2012」より）

## 2. 「第2回エコカー補助金」の概要

「第2回エコカー補助金」の目的は、環境性能に優れた新車の購入を促進することで、環境対策に貢献するとともに、国内市場の活性化を図ることを目的としている。この制度内容は、平成27年度燃費基準達成または平成22年度燃費基準25%達成している車を対象に、乗用車は10万円、軽乗用車は7万円が支給されるというもので、受け付け順に審査を行い、予算額に達した時点で打ち切られた。

(参考)

環境要件である「平成27年度燃費基準」とは？

→2007年7月に改正された「省エネルギー法」に基づき、2015（平成27）年度までに達成すべき目標基準値として定められた新しい燃費基準。

### 平成27年度燃費基準値及び減税対象基準値

乗用車(ガソリン車)	(単位: km/l)
区分	燃費基準値
車両重量が <sup>①</sup> 601kg未満	22.5
車両重量が <sup>①</sup> 601kg以上741kg未満	21.8
車両重量が <sup>①</sup> 741kg以上856kg未満	21.0
車両重量が <sup>①</sup> 856kg以上971kg未満	20.8
車両重量が <sup>①</sup> 971kg以上1,081kg未満	20.5
車両重量が <sup>①</sup> 1,081kg以上1,196kg未満	18.7
車両重量が <sup>①</sup> 1,196kg以上1,311kg未満	17.2
車両重量が <sup>①</sup> 1,311kg以上1,421kg未満	15.8
車両重量が <sup>①</sup> 1,421kg以上1,531kg未満	14.4
車両重量が <sup>①</sup> 1,531kg以上1,651kg未満	13.2
車両重量が <sup>①</sup> 1,651kg以上1,761kg未満	12.2
車両重量が <sup>①</sup> 1,761kg以上1,871kg未満	11.1
車両重量が <sup>①</sup> 1,871kg以上1,991kg未満	10.2
車両重量が <sup>①</sup> 1,991kg以上2,101kg未満	9.4
車両重量が <sup>①</sup> 2,101kg以上2,271kg未満	8.7
車両重量が <sup>①</sup> 2,271kg以上	7.4

「国土交通省」

国土交通省が平成25年3月にまとめた「自動車燃費一覧」の一部の車両重量区別のベスト10は以下の通りで、いずれも平成27年度の燃費基準を達成している。

【普通・小型自動車重量区別ベスト10】

重量区分(kg)	順位	車名	通称名	JC08モード 燃費値 (km/L)	平成27年度 燃費基準達成 ・向上達成レベル (%)
856~970 燃費基準値 20.8(km/L)	1	三菱	ミラージュ	27.2	130
	2	フォルクスワーゲン	up!(ASG)	23.1	111
	3	ダイハツ	ブーン	23.0	110
	3	トヨタ	パッソ	23.0	110
	3	ニッサンMT	マーチ	23.0	110
	6	スマート	フォーツーカープリオ	22.0	105
	7	トヨタ	iQ	21.2	101
	8	トヨタ	ヴェイツ	20.8	100
971~1080 燃費基準値 20.5(km/L)	1	トヨタ	アクア(※ハイブリッド自動車)	35.4	172
	2	ニッサン	ノート	25.2	122
	3	マツダ	デミオ	25.0	121
	4	ニッサンMT	ラティオ	22.6	110
	5	スズキ	スイフト	21.8	106
	5	スズキ	ソリオ	21.8	106
	5	トヨタ	ヴェイツ	21.8	106
	5	三菱	デリカD:2(※スズキ)	21.8	106
	9	ホンダ	フィット	21.0	102
	10	トヨタ	カローラ アクシオ	20.6	100

※アクアはハイブリッド車

軽自動車も燃費基準値を大きく上回っている。

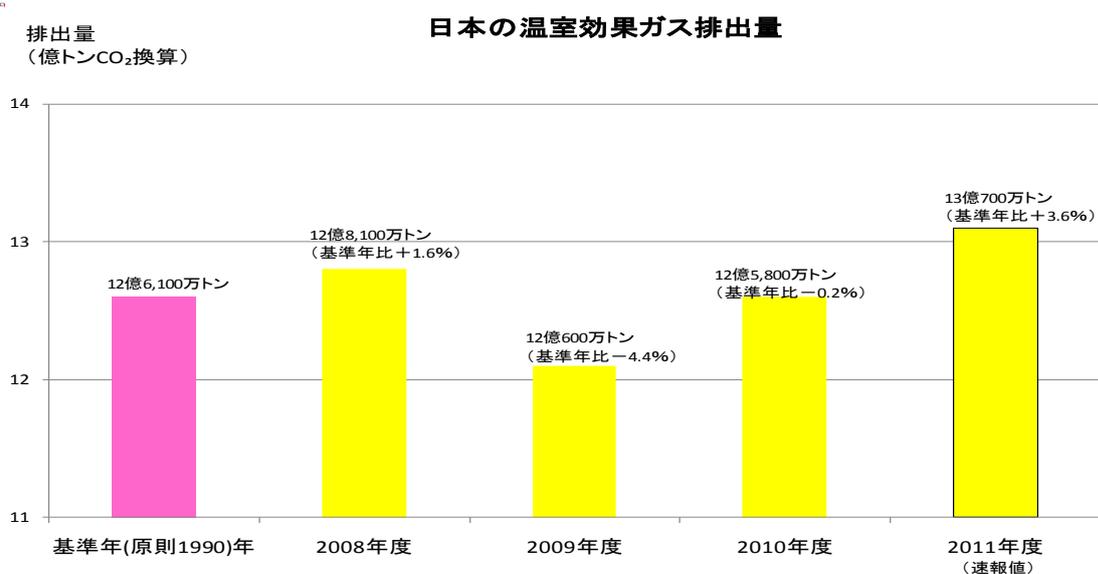
【軽自動車区別ベスト10】

重量区分(kg)	順位	車名	通称名	JC08モード 燃費値 (km/L)	平成27年度 燃費基準達成 ・向上達成レベル (%)
601~740 燃費基準値 21.8(km/L)	1	スズキ	アルト	30.2	138
	1	マツダ	キャロル(※スズキ)	30.2	138
	3	ダイハツ	ミライース	30.0	137
	3	スバル	プレオプラス(※ダイハツ)	30.0	137
	3	トヨタ	ピクシスエポック(※ダイハツ)	30.0	137
741~855 燃費基準値 21.0(km/L)	1	ダイハツ	ムーブ	29.0	138
	1	スバル	ステラ(※ダイハツ)	29.0	138
	3	スズキ	ワゴンR	28.8	137
	3	マツダ	フレア(スズキ)	28.8	137
	5	スズキ	MRワゴン	27.2	129
	5	ニッサン	モコ(※スズキ)	27.2	129
	7	ダイハツ	ミラ イース	27.0	128
	7	ホンダ	N ONE	27.0	128
7	スバル	プレオプラス(※ダイハツ)	27.0	128	
7	トヨタ	ピクシス エポック(※ダイハツ)	27.0	128	

※は製造事業者

### 3. 日本の温室効果ガス排出量

2011年度の温室効果ガス総排出量（速報値）は13億700万トンであった。京都議定書に規定された基準年の1990年（12億6,100万トン）と比較すると+3.6%増加し、前年度との比較では+3.9%の増加となった。規定された部門ごとの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量をみると、2011年度の排出量の中で、自動車等が含まれる運輸部門は19.6%を占めている。さらに前年度から比較すると、0.8%減少しており、自家用乗用車及び貨物自動車・トラックからの排出量が減少している。エコカーの普及が大きな要因とは言えないが、今後、エコカーが普及することによって二酸化炭素の発生が抑制できる可能性がある。



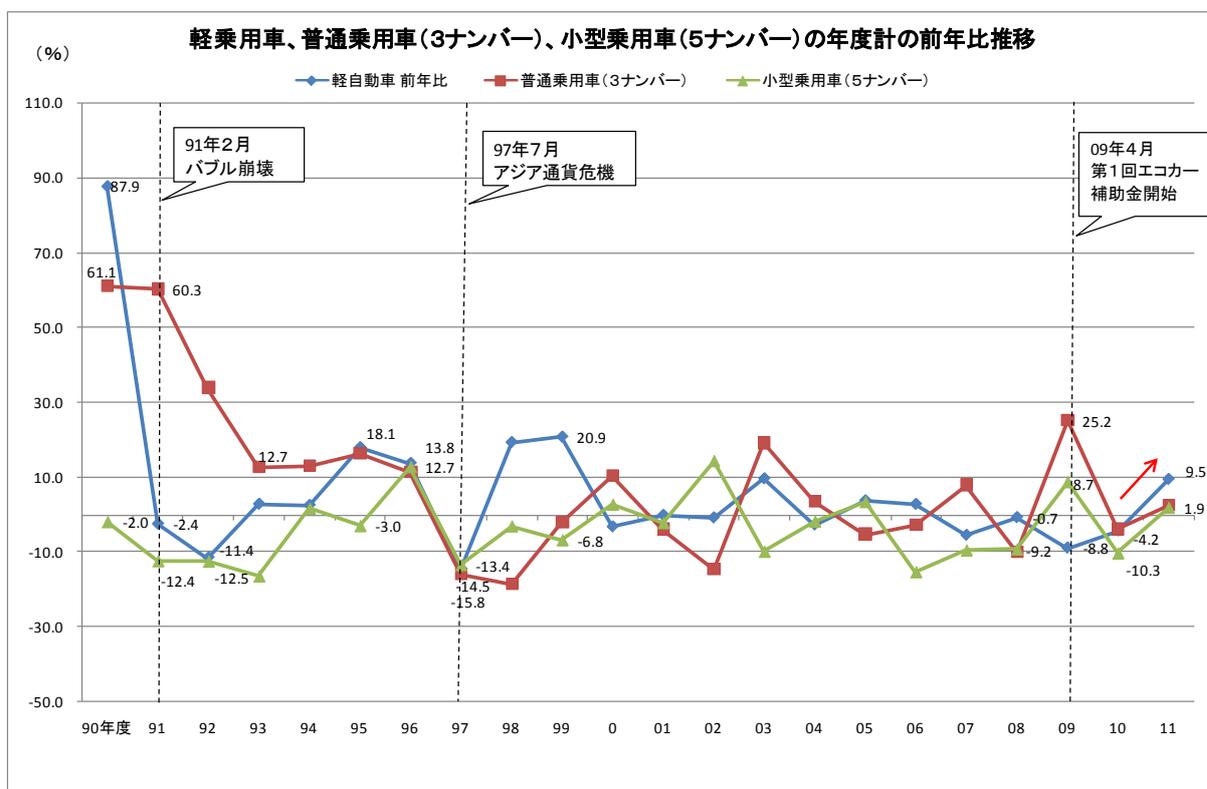
#### 各部門のエネルギー起源二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量（電気・熱・配分後）

	2010年度	前年度からの 変化率	2011年度（速報値） [シェア]
合計	1,123	+4.4%	1,173 [100%]
産業部門 (工場等)	421	-0.2%	420 [35.8%]
<b>運輸部門 (自動車等)</b>	<b>232</b>	<b>-0.8%</b>	<b>230</b> <b>[19.6%]</b>
業務その他部門 (商業・サービス・事業所等)	217	+14.0%	247 [21.1%]
家庭部門	172	+9.7%	189 [16.1%]
エネルギー転換部門 (発電所等)	81.1	+6.1%	86.1 [7.3%]

(単位:百万t-CO<sub>2</sub>)

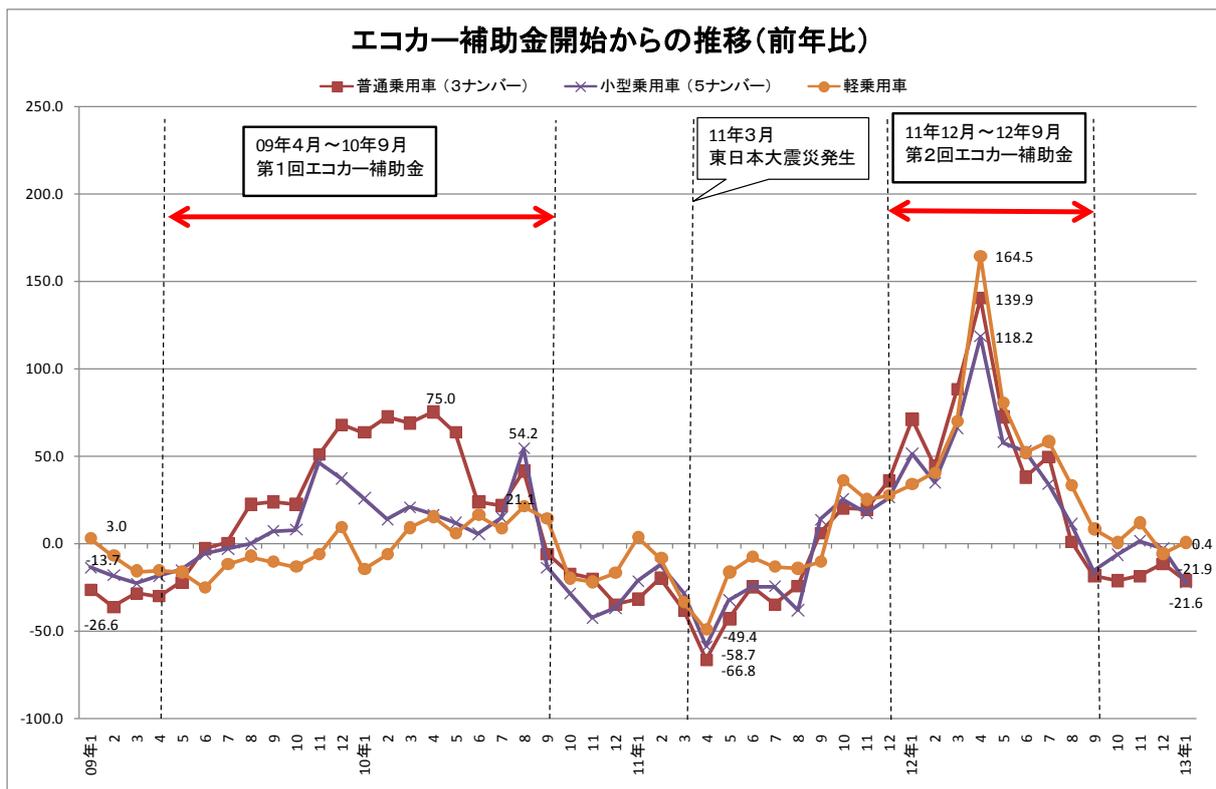
#### 4. 景気とともに変化してきた販売推移

滋賀県の乗用車、軽乗用車の登録・販売台数の年度計の前年比を90年度からみると、90年度には普通乗用車（3ナンバー）は61.1%、小型乗用車（5ナンバー）は-2.0%、軽乗用車87.9%であったが、バブルが崩壊した1991年2月には乗用車が60.3%、小型乗用車は-12.4%、軽乗用車が-2.4%まで落ち込んだ。その後、回復傾向であったが、97年7月のアジア通貨危機が発生し再び落ち込んだ（普通乗用車：-15.8%、小型乗用車-13.4%、軽自動車：-14.5%）。98年には軽乗用車が新規格車、銘柄ともに一斉発売されたこともあり、販売数は大きく伸びた。その後、浮き沈みを繰り返しながら、09年には第1回エコカー補助金が開始され乗用車が25.2%まで伸びた。



## 5. 第2回エコカー補助金では軽乗用車が好調

滋賀県のエコカー補助金が開始された09年からの推移をみると、第1回エコカー補助金制度が始まった09年の4月から普通乗用車（3ナンバー）、小型乗用車（5ナンバー）、軽乗用車ともに徐々にマイナスからプラスに上昇した。最も上昇したのは10年4月で、普通乗用車が75.0%増となった。次いで、10年8月の小型乗用車（54.2%）、同時期の軽乗用車（21.1%）と続いている。その後、10年9月の終了後は3車種ともに下落し、11年3月の東日本大震災の発生により、サプライチェーンが崩壊し自動車の生産が中断されたため、翌月4月の販売台数もそれぞれマイナスとなった（普通乗用車：-66.8%、小型乗用車：-58.7%、軽乗用車：-49.4%）。その後は生産体制も回復し、販売推移も上昇傾向にあったが、さらに11年12月に第2回エコカー補助金が復活し、12年4月にピークを迎えた（普通乗用車：139.9%、小型乗用車：118.2%、軽乗用車：164.5%）。第1回目と同じように、補助金が終了すると反動減により軒並み下落に向かったが、直近の13年1月をみると、軽乗用車だけが+0.4%で、プラスで推移している。前年比の推移からもわかるが、第1回目に実施した時は普通乗用車が単独で販売数を伸ばしていたが、第2回目は軽乗用車の販売も好調に推移した。



2013年3月  
しがぎん経済文化センター  
山西 麻美