

Economic Review

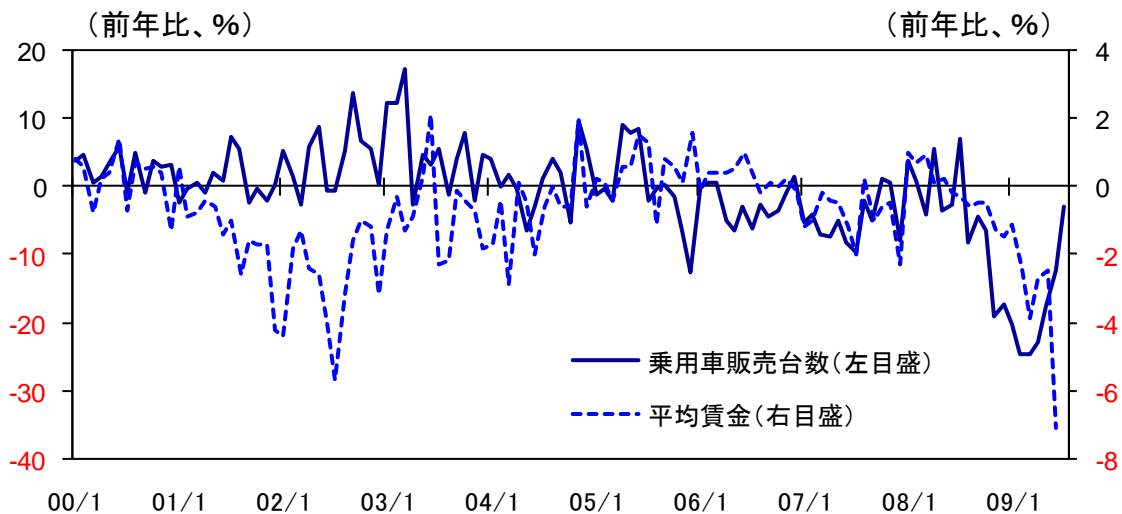
エコカー販売促進政策の効果

2009/8/11

1. 国内乗用車販売の現状

- 国内乗用車販売の最近の動向をみると（図表1）、07年までは、①中期的な「クルマ離れ」（若年人口減少、嗜好の変化など）が進行する中、②平均賃金の伸び悩みや、③ガソリン価格の上昇も加わり、減少が続いていた。その後、08年前半には、平均賃金の上昇や量販車を含む新車投入の効果などから、販売が若干持ち直す局面もみられたが、08年後半以降は、世界同時不況に陥り、日本の景気も急激に悪化する中で、販売は大きく落ち込んだ。
- 一方、09年4月以降は、エコカー販売促進政策（エコカー減税およびエコカー補助金、詳細は4～5頁）が導入され、同政策の恩恵の大きいトヨタ・プリウス（5月18日発売）や各社の小型乗用車などが人気を集めており、平均賃金の悪化が続いているにもかかわらず、乗用車販売は持ち直している。特に、トヨタ・プリウスは、発売後1カ月の受注が月間販売目標1万台の18倍に当たる18万台に達し、7月の登録台数は約2万8,000台と、車名別販売で2位に1万台近い差を付けて1位を獲得するなど、空前の大ヒット車となった¹。

（図表1）乗用車販売と平均賃金



（資料）日本自動車販売協会連合会、厚生労働省「毎月勤労統計調査」

2. エコカー販売促進政策の効果

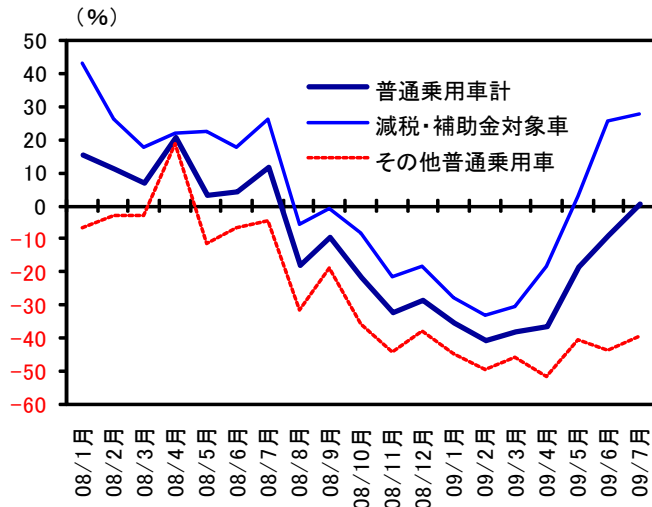
- トヨタ・プリウスなど、個別モデルの販売好調は、どの程度がモデルの魅力によるもので、どの程度が政策効果によるものか判別することは難しい。一方、乗用車全体としてみれば、販売促進政策の恩恵を受けられる車か、そうでないかによって、販売に歴然とした差が生じており、政策の効果をはっきりと確認することができる（図表2）。

¹ メーカーが発表する月間販売目標台数は、モデルライフ（通常6～7年）での平均月間販売台数であるため、そもそも発売初期の販売台数は目標台数を大きく上回ることが多いが、多くのモデルで発表される「発売後1カ月受注」が好不調を知る手がかりとなる。一般に、月間販売目標台数が5,000台を超えるような量販車の発売後1カ月受注は、人気車であっても月間目標の3倍～6倍程度である。トヨタ・プリウスの18倍という数字は、初期受注が月間目標に比べ高くなりがちな少量生産車種を含めても、近年例がない。

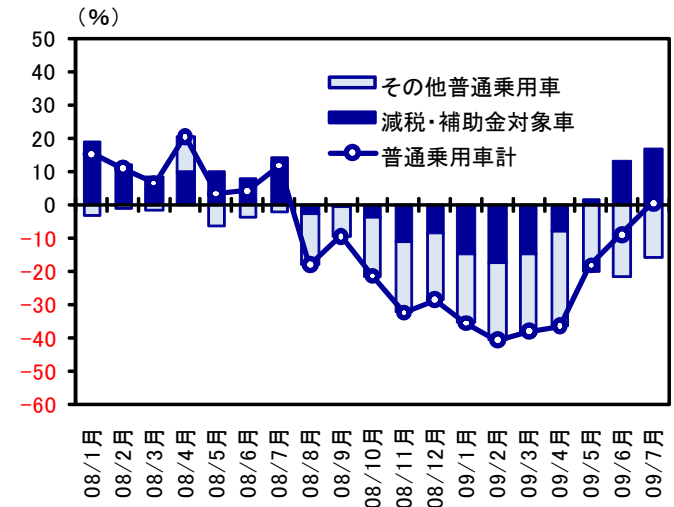
(図表2) エコカー販売促進政策の効果

(1) 普通乗用車

①前年比

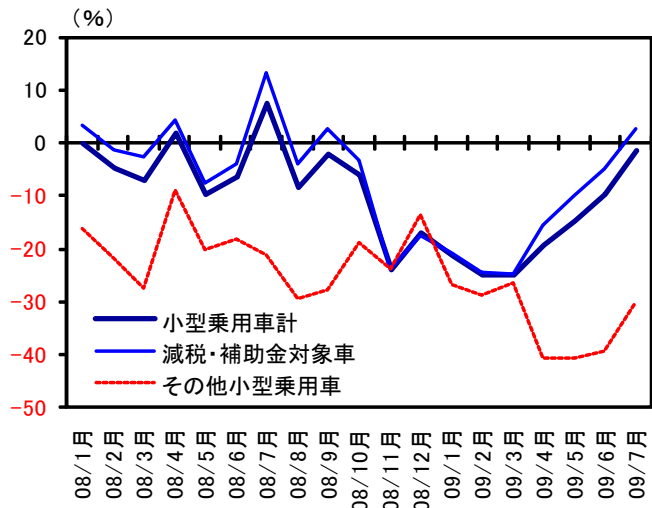


②前年比寄与度

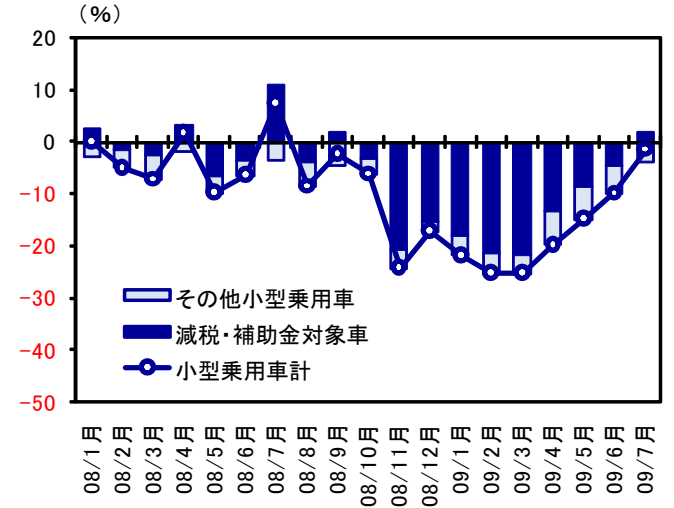


(2) 小型乗用車

①前年比

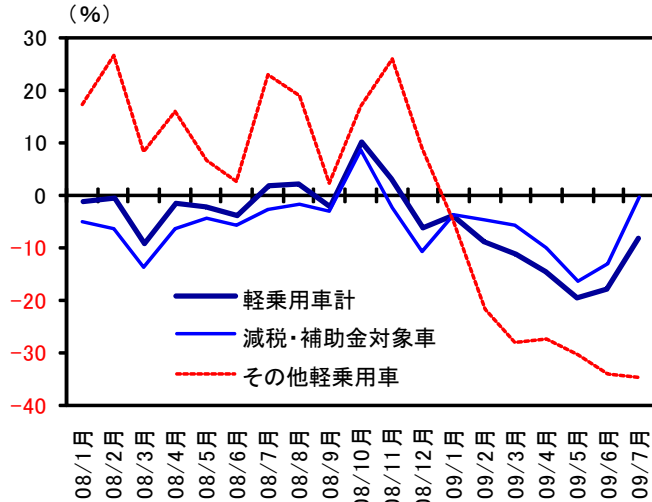


②前年比寄与度

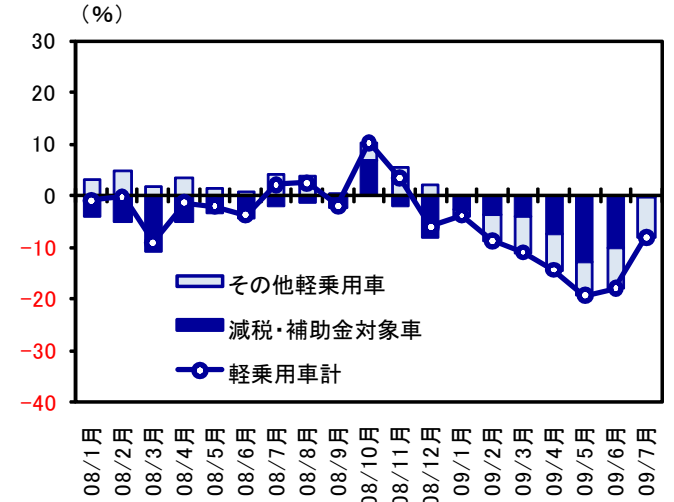


(3) 軽乗用車

①前年比



②前年比寄与度



(注) 現在販売されている車は、①減税+補助金を受けられる車と、②補助金のみ受けられる車、③販促政策の恩恵を受けられない車に分けられる。②まで含めるとほぼ全ての車が対象となるため、ここでは①を政策対象車とし、②+③をその他に分類した。

- 車種別に確認すると、まず、普通乗用車については、エコカー（減税＋補助金対象車）の割合が6割程度であり、非エコカーのウエイトも比較的高いため、政策効果が顕著に表れている。すなわち、②前年比寄与度をみると、政策導入前は、エコカーも非エコカーも同様に大幅なマイナス寄与をしていたが、政策導入後は、エコカーの販売が改善し、プラス寄与に転化している一方で、非エコカーはほぼ同レベルのマイナス寄与となっている。また、①前年比をみると、非エコカーは、政策が導入される以前から、エコカーよりも相対的に販売が低調であることが分かる。すなわち、エコカー販売促進政策が導入される以前から、消費者のエコカー選別志向は存在していた可能性がある。
- なお、トヨタ・プリウスは、全幅が小型乗用車の規格（1.7m以内）を超過しており、普通乗用車に分類される。普通乗用車のプラス寄与は、プリウスの貢献による部分が多い。
- 次に、小型乗用車については、もともとエコカーに分類される車が多いため、①前年比でみると、エコカーと全体のトレンドが似た動きを示しており、②前年比寄与度でみると、エコカーの販売改善によって全体の販売も改善する姿になっている。ただし、非エコカーの動きをみると、普通乗用車同様、足もとも販売は改善していない。また、普通乗用車同様に、政策導入以前から、非エコカーの販売がエコカーよりも相対的に低調であったことが確認できる。
- 最後に、軽乗用車については、小型車同様、もともとエコカーに分類される車が多いが、従前より税金が安く、減税の恩恵を受けにくいほか、補助金の金額も登録車（普通乗用車、小型乗用車）の半額であるため、登録車ほどの効果は確認できない。ただし、補助金の受付開始（6月19日）後、7月の販売については、エコカーの持ち直しが確認できる。
- このように、エコカー販売促進政策は、普通乗用車、小型乗用車を中心に、低迷する国内乗用車販売を梃入れする一定の効果をもたらしていると考えられる。同政策は時限措置であるため、需要の先食いになっている側面があることには注意が必要だが、トヨタ・プリウスの爆発的なヒットからは、政策効果を超えた潜在的なエコカー需要の大きさも示唆される。実際に、エコカー販売促進政策の導入以前から、消費者のエコカー志向は垣間見られており、今後各社がエコカーのラインナップを充実させる中で、より消費者のニーズにマッチした乗用車が供給されれば、政策効果の剥落を十分に吸収できる可能性もある。とりわけハイブリッド車は、トヨタ・プリウスの大ヒットや2月に発売されたホンダ・インサイトの好調から、消費者ニーズの高さが明確に示されており、当面の間、有望なエコカーの軸になっていくものとみられる。実際に、トヨタ・プリウスの発売後、多くのメーカーがハイブリッド車の投入ないし強化の方針を打ち出している。また、電気自動車も一部メーカーから既に発売されており、10年には日産自動車がガソリン車並みの価格（200万円前後とみられる）で量産する計画を発表するなど、有望なエコカーの1つである。もっとも、航続距離（最大で160km程度）や充電インフラの整備といった課題を抱えており、ハイブリッド車ほどの人気を集めるのは困難とみられる。ただし、環境負荷やエネルギー効率性はハイブリッド車より優れているほか、近場の買い物等の用途での実用航続距離は確保しており、政府・自治体等による充電インフラの普及促進等の支援も見込めるため、徐々に需要を拡大していく可能性はあろう。

(参考) エコカー販売促進政策の概要

(1) エコカー減税 (自動車重量税及び自動車取得税の特例措置、自動車税のグリーン化)

		減税規模		
		自動車重量税	自動車取得税	自動車税
対象となる車		登録車:1年当たり 6,300円@0.5ト 軽乗用車:1年当たり 4,400円(一律)	登録車:販売価額の 5% 軽乗用車:販売価額 の3%	登録車:1年当たり 29,500円~(排気 量に応じて増額) 軽乗用車:1年当たり 7,200円(一律)
		09年4月1日~ 12年4月30日	09年4月1日~ 12年3月31日	08年4月1日~ 10年3月31日
ハイブリッド車	排ガス規制 平成17年基準▲75% + 平成22年度燃費基準 +25%以上	100%減税	100%減税	50%減税 ※購入翌年度に適用
乗用車	排ガス規制 平成17年基準▲75% + 平成22年度燃費基準 +25%以上	75%減税	75%減税	50%減税 ※購入翌年度に適用、 軽乗用車は対象外
	排ガス規制 平成17年基準▲75% + 平成22年度燃費基準 +15%、+20%以上	50%減税	50%減税	25%減税 ※購入翌年度に適用、 軽乗用車は対象外

(2) エコカー補助金 (環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度)

6月19日受付開始、対象期間:09年4月10日~10年3月31日 (※延長を検討中)

① 廃車を伴う新車購入補助

対象となる車	補助金額	要件
登録車	25万円	新車登録から13年以上経つ車を廃車 + 平成22年度燃費基準達成ないし+5%~+25%以上の新車へ買い換え
軽乗用車	12.5万円	

② 新車購入補助

対象となる車	補助金額	要件
登録車	10万円	平成22年度燃費基準達成ないし+5%~+25%以上の新車へ買い換え
軽乗用車	5万円	

(3) エコカー販売促進政策をフル活用した自動車購入の例（購入時、自動車税は除外）

①高額ハイブリッド車

【レクサス・LS600hL（後席セパレートシート package：車両本体税抜価格 1,438 万円）】

自動車重量税 94,500 円	減税額合計	+	補助金 250,000 円	=	優遇 991,600 円
自動車取得税 647,100 円	741,600 円				

【販売実績（レクサス・LS600h、LS600hL 合計、前年比）】

09年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
▲82.4%	▲89.2%	▲95.0%	▲73.4%	▲85.8%	▲86.5%	▲80.9%

⇒ 優遇金額は最も大きいですが、車両価格比では1割にも満たず、販売押し上げ効果は限定的。

②普及価格のハイブリッド車

【トヨタ・プリウス（Lグレード：車両本体税抜価格 195 万円）】

自動車重量税 56,700 円	減税額合計	+	補助金 250,000 円	=	優遇 394,500 円
自動車取得税 87,800 円	144,500 円				

【販売実績（トヨタ・プリウス、前年比）】

09年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
+9.2%	▲22.2%	▲21.9%	▲62.1%	2.1 倍	3.6 倍	3.9 倍

⇒ ハイブリッド車は最も優遇されるが、価格がやや高く、割引率は2割程度。新車効果もあり販売は絶好調。

③小型乗用車

【日産・ノート（15X：車両本体税抜価格 133 万円）】

自動車重量税 45,000 円	減税額合計	+	補助金 250,000 円	=	優遇 337,600 円
自動車取得税 42,600 円	87,600 円				

【販売実績（日産・ノート、前年比）】

09年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
▲27.8%	▲28.7%	▲27.5%	▲35.8%	+11.3%	+14.0%	+35.8%

⇒ 登録車で価格が安い車は、割引率が最も高くなる。日産・ノートでは25%。販売は急激に改善。

④軽乗用車

【スズキ・ワゴンR（FXリミテッドⅡ：車両本体税抜価格 116 万円）】

自動車重量税 23,400 円	減税額合計	+	補助金 125,000 円	=	優遇 158,300 円
自動車取得税 9,900 円	33,300 円				

【販売実績（スズキ・ワゴンR、前年比）】

09年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
▲1.0%	+3.0%	+9.8%	▲16.5%	▲13.5%	▲5.0%	+5.6%

⇒ 軽は補助金が少なく、元々税金が安いいため減税効果も弱い。割引率は1割強程度。政策効果は限定的。

担当	経済調査チーム エコノミスト 安藤 裕康	TEL : 03-3282-7684 E-mail: ando-h@marubeni.com
WEB	http://intra.marubeni.co.jp/B4A0/index.htm	

(注記)

- ・ 本稿に掲載されている情報および判断は、丸紅経済研究所により作成されたものです。丸紅経済研究所は、見解または情報の変更の際して、それを読者に通知する義務を負わないものとします。
- ・ 本稿は公開情報に基づいて作成されています。その情報の正確性あるいは完全性について何ら表明するものではありません。本稿に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するものとします。