

---

エコカーでいいこカー！

---

2班 栗木 高橋 金子 井出

---

# (1) 新聞記事

---

# 新聞記事 中国BYD、エコカー傾斜 — 補助金頼み危うさも

中国の自動車大手、比亞迪 (BYD) がエコカーへの傾斜を強めて業績を急拡大させている。中国政府の手厚い補助金の後押しを受け、2015年にエコカー販売を約3倍に増やし、16年も倍増を目指して攻勢をかける。補助金目当てとも映るエコカー頼みの経営には危うさもつきまとう。

中国では現在、EVとPHVのエコカーを「新エネルギー車」と呼び、メーカーは1台売れば最大6万5千元前後の補助金をもらえる。中央政府と地方政府がほぼ折半で負担し、15年から全国各地で導入された。

この制度によってエコカーの中にはガソリン車と同等の価格で買える車も登場した。例えばBYDで最も販売量が多いPHV「秦」は本来約22万元。補助金のおかげで約15万元に下がり、一般的なセダンと変わらない水準になる。

浮き沈みの激しい経営は、再び繰り返される懸念がある。エコカーへの補助金制度は20年に打ち切られるからだ。政府の支援に頼らない成長戦略をいかに描いていくか。ものづくりの本質的な競争力を問われる日はそう遠くない

# 記事要約

---

- 中国の大手自動車会社BYDがエコカーを積極的に売り出す方針を立て、業績拡大に成功
- 中国政府のエコカー補助金(1台売る度に最大6万5000元(約110万円)がメーカーに支給される)によってエコカー普及を後押し
- 補助金は2020年に終了予定でその後のエコカー業界の成長が懸念されている

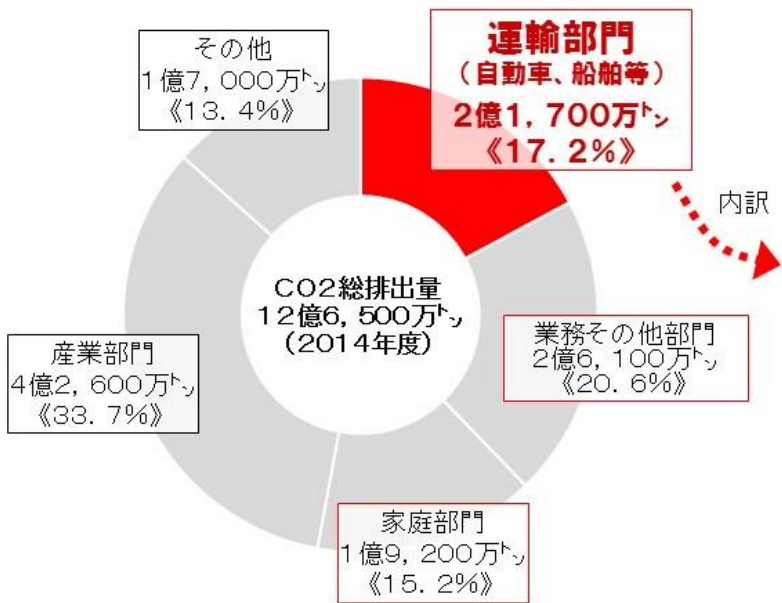
---

## (2) 現状分析

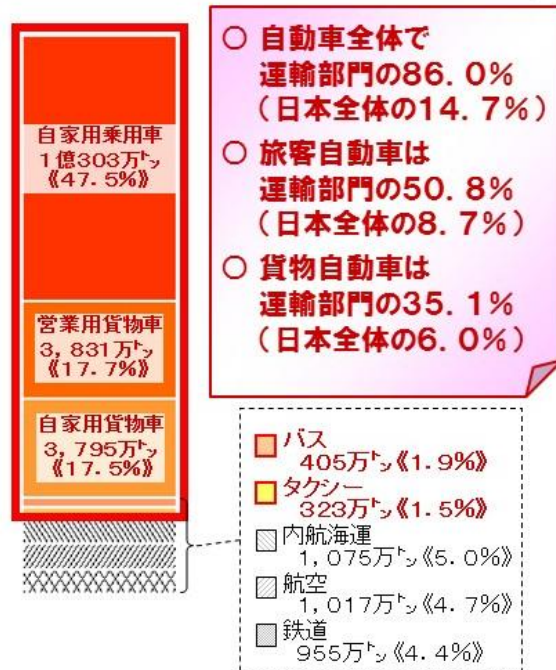
---

# 運輸部門における二酸化炭素排出量

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量



- 自動車全体で  
運輸部門の86.0%  
(日本全体の14.7%)
- 旅客自動車は  
運輸部門の50.8%  
(日本全体の8.7%)
- 貨物自動車は  
運輸部門の35.1%  
(日本全体の6.0%)

自家用乗用車の占める割合が一番大きい



乗用車における二酸化炭素の削減が重要である

※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分  
 ※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2014年度) 確報値」より国土交通省環境政策課作成

# 乗用車車種別普及目標

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

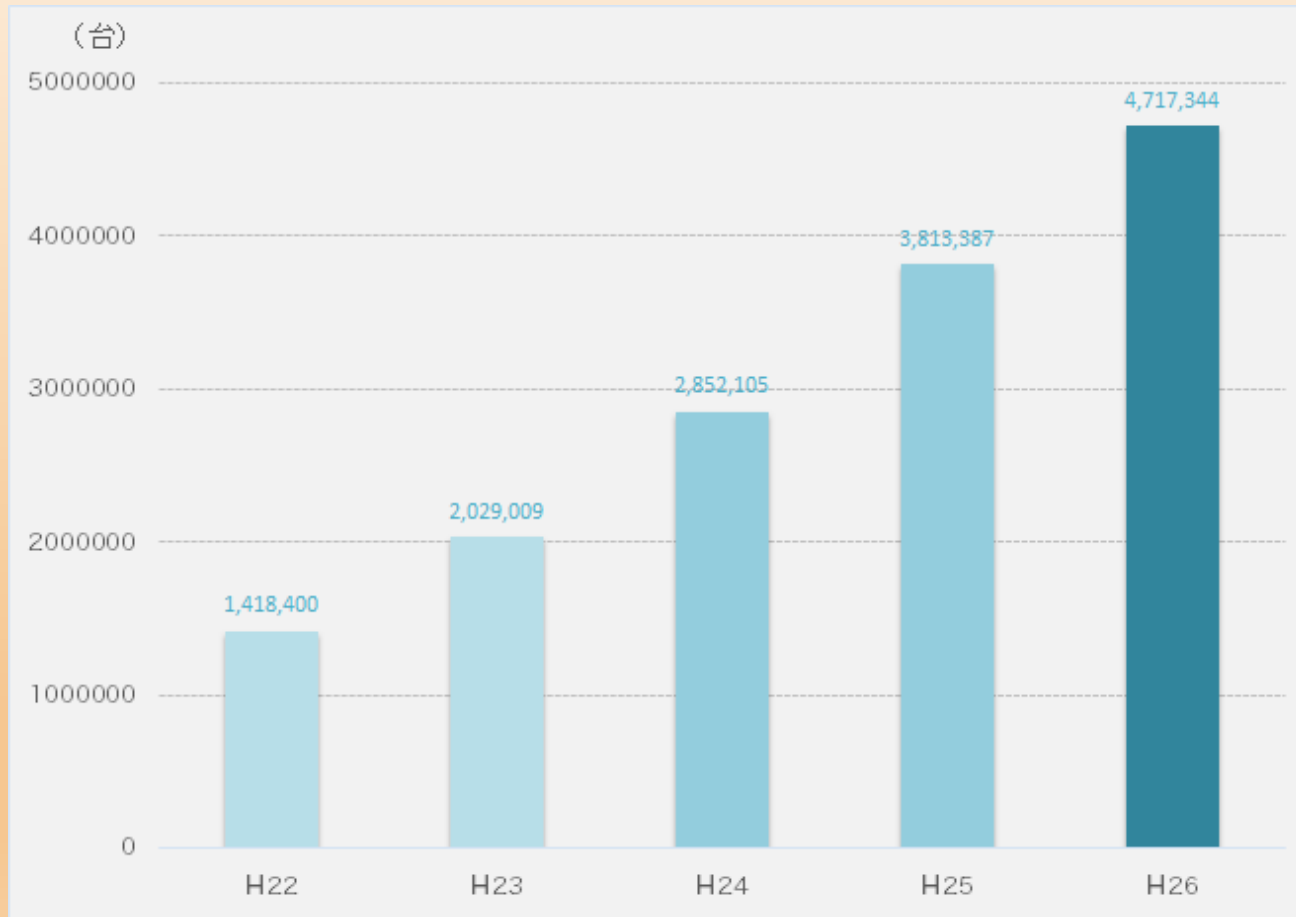
- EV, PHVの普及率  
→ 15～20%

- ハイブリッド車の普及率  
→ 20～30%



実際に可能か？

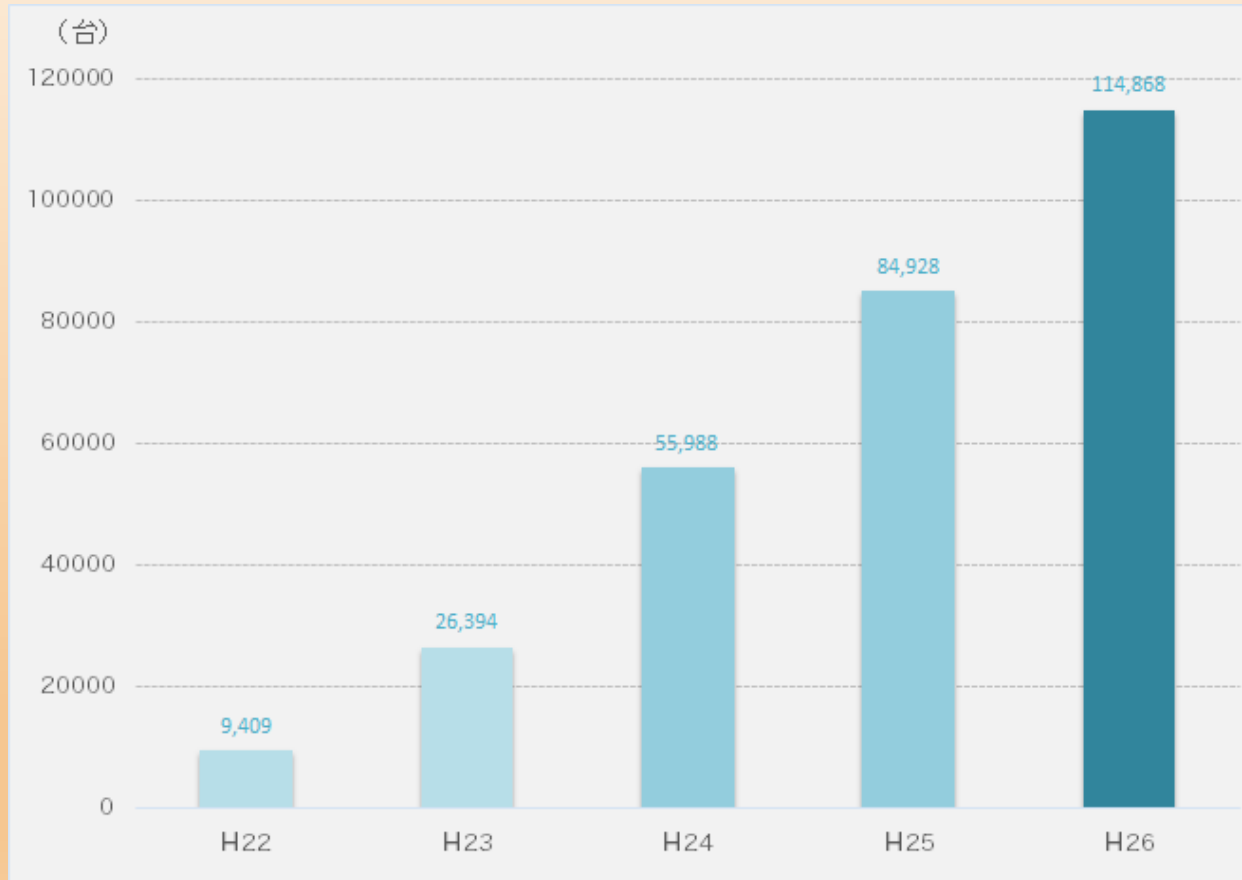
# ハイブリッド車の保有台数推移



- ハイブリッド車の保有台数は増加している
- 全乗用車に占める割合は、7.76%



# EV, PHVの保有台数推移



- こちらの保有台数も上昇している
- しかし、全乗用車のうちたったの0.19%

---

# (3) 問題意識

---

# 問題意識

---

- ・日本では現在エコカーに対する補助金や減税が行われているが、補助金制度は間もなく終わってしまう。
- ・エコカーの普及率は年々上がってきているが、エコカーじゃない車も現在多く稼働しており、それらの車を与えている環境へのダメージは大きい

---

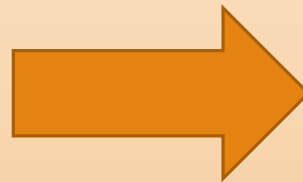
# (4) 政策提言

---

# 政策の方向性

---

- ① 限りがある補助金以外にも、消費者にエコカーを積極的に買わせる仕組みが欲しい
- ② 欲を言えばエコカー以外の車を持っている人にも環境に配慮するように仕向けられないか



有料道路の  
エコカー割引...？

# 有料道路のエコカー割引の仕組み

- ①日本全国の高速道路等の有料道路で電気自動車、ハイブリッド自動車に対する料金値下げと同時に一般自動車の料金の値上げ
- ②一般自動車の値上げした分の料金はエコカーに対する値下げ分を一部補填すると共に一般自動車の自動車税減税に当てる
- ③エコカーの普及率に合わせて徐々に料金の差を縮める方向へ



# 政策のメリット

遠出で車結構使いたいし  
それなら高速道路料金が  
安いエコカーにしようか  
な！



エコカーじゃないけど遠出  
で使わなければ自動車税  
が安くなるし遠出の時はな  
るべく公共交通機関を使  
おう。



中古車販売のサイトから引用 (<http://www.carsensor.net/usedcar/shashu/bHM/>) 4月24日取得

# 政策のデメリット・疑問点

---

- ー料金所でエコカーかエコカーじゃないかを判別する仕組み、制度を作る必要がある
- ー近場で乗り回す人には効果が薄い
- ーハイブリッド車でもある程度は排気量があるのでそれを値下げによって積極的に使わせるのはどうなのか
- ー値上げ、値下げ、減税、それぞれの設定する金額を見誤ることで大失敗＋大赤字になる可能性も...



---

# (5) 試算

---

# データ

---

非エコカー保有台数: 60,051,338台

エコカー保有台数: 3,861,853台 (いずれもH26年度3月のデータ)

エコカーのうち、H26年度時点でのエコカー減税(重量税)の程度別保有台数

免税対象車: 38,796台 (タイプAとする)

重量税75%減対象車+50%減対象車: 3,823,057台 (合わせてタイプBとする)

ここで非エコカー保有台数とタイプB保有台数を合わせて、一般自動車と呼ぶこととする。

# データ

---

高速道路通行台数 : 48,300,750台 (H26年度3月)

一般自動車保有台数 : タイプA保有台数 = 1647 : 1

一般自動車高速通行台数 =  $48,300,750 \text{台} \times 1647/1648 \doteq 48,271,923 \text{台}$

エコカータイプA高速通行台数 =  $48,300,750 \text{台} \times 1/1648 \doteq 29,309 \text{台}$

# エコカーに対する値下げ

---

エコカーに対する高速料金値下げ

タイプA:4000円 ……  $4000\text{円} \times 29,309\text{台} = 117,236,000\text{円}$

# 一般自動車高速料金値上げ

---

一律4000円の場合

収益は、

$48,271,923 \text{台} \times 4000 \text{円} = 193,087,692,000 \text{円}$

# 一般自動車の重量税減税

---

一般自動車に対する高速料金値上げ分の収益から、エコカーに対する値下げ分を引くと、

$$193,087,692,000\text{円} - 117,236,000\text{円} = 192,970,456,000\text{円}$$

これを一般自動車の保有台数で割ると、

$$192,970,456,000\text{円} \div 63,874,395\text{台} \doteq 3,021\text{円}$$

よって一般自動車1台当たり、約3,000円の重量税を減税できる。

# まとめ

---

タイプAの保有者は、高速料金が4,000円値引きされる。

一般自動車の保有者は、高速料金が4000円値上がりする。

しかし、高速道路に乗らなければ、重量税が約3,000円減税となるので、環境性能の良くない車での遠出を控えさせる効果が見込める。

# ・参考文献

---

・伊藤雅文(2015)「次世代自動車技術の現状と政策推進：「次世代自動車戦略2010」の検証と政策推進の方向性」法政大学公共政策研究科（4月24日閲覧）

<http://hdl.handle.net/10114/11449>

・「運輸部門における二酸化炭素排出量(内訳)」国土交通省(4月24日閲覧)

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

・「EV等 保有台数統計」一般社団法人 次世代自動車振興センター(4月26日閲覧)

<http://www.cev-pc.or.jp/tokei/hanbai.html>

・丸山智久(2014)「次世代自動車普及に向けた国の取組みについて」経済産業省(4月26日閲覧)

[http://www.cev-pc.or.jp/event/event\\_pdf/okinawa03.pdf](http://www.cev-pc.or.jp/event/event_pdf/okinawa03.pdf)



# ・参考文献

---

・「わが国の自動車保有動向」 一般財団法人 自動車検査登録情報協会HP

<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/trend.html> (4月26日閲覧)

・「エコカー減税」 一般社団法人 日本自動車工業会HP

<http://www.jama.or.jp/tax/exemption201205/> (4月26日閲覧)

・「月別通行台数 平成26年度」 NEXCO東日本HP

[http://www.e-nexco.co.jp/word\\_data/data/h26\\_month.html](http://www.e-nexco.co.jp/word_data/data/h26_month.html) (4月26日閲覧)