

一般調査報告書

フランス・ドイツ・イタリアにおけるスクラップ・インセンティブについて

日本においては、5月13日、平成21年度補正予算案が衆議院を通過し、早ければ6月にも新車買い替え補助制度(スクラップ・インセンティブ)が導入されることになりました。この制度では、13年以上を超えて使用された乗用車を廃車にして2010年度環境基準を達成した新車に買い替える場合に、普通乗用車で25万円、軽自動車で12.5万円が補助されることとなっています。(廃車を伴わなくても、2005年排出ガス基準より有害物質を75%以上低減させた車(排出ガス性能星4つ)で2010年燃費基準を15%以上上回る普通乗用車に10万円、軽自動車に5万円が補助されます。)

このようなスクラップ・インセンティブは、すでに欧州においてフランス、ドイツ、イタリアなどで先行して実施されています。

欧州におけるこの制度への評価には、消費活動を刺激するもの、雇用維持に役立つもの、環境負荷の少ない車への乗り換えを促すもの、といった肯定的なものがある一方で、将来の消費を一時的に「先食い」するもの、他にまわるべき消費を自動車に集中させるもの、という否定的なものも見受けられます。

そこで、今回の報告書では、欧州における主要な自動車生産国であるフランス、ドイツ、イタリアを中心に、スクラップ・インセンティブの内容とその直近の結果、評価をとりあげ、報告したいと思います。

フランスが実施した自動車販売促進制度については既に平成20年12月に提出された一般調査報告書で紹介しておりますが、各国が実施した制度を比較するという観点から、今回の報告書においても重ねて紹介することとしました。

1 各国における乗用車のスクラップ・インセンティブの内容

まずは、各国の制度の内容を俯瞰するため、下表のとおり大まかにまとめてみました。廃棄対象車の存在が前提になっている点で共通している一方で、補助金額には幅があることが分かります。

国	補助金額(最大)	廃棄対象車	新車のCo ² 排出量に係る条件
フランス	1,000€	10年以上使用	160g未満/km
ドイツ	2,500€	9年以上使用	なし
イタリア	1,500€	10年以上使用	140g未満/km

この表はスクラップ・インセンティブ分のみを挙げています。例えばフランスなどでは、スクラップ・インセンティブのほかに、環境保護策による補助金の上乗せを受けられる場合があります。

次に、各国別に制度の内容を少し詳しく見てみましょう。(以下の文中でのCo²排出量は、特に断りのない限り、1km当たりのCo²排出量で表示しています。)

(1) フランス

フランスでは、既に2007年12月以降、Co²排出量に基づいて購入補助金を給付する、あるいは課徴金を課す「ボーナス/ペナルティ制度」が実施されていました。2008年12月になって経済対策の一環としてこの制度が拡充され、10年以上使用された車を廃車にしてCo²排出量が160グラム以下の新車を購入する場合には、1,000ユーロの補助金が交付されることとなりました。2009年末まで実施される予定です。

さらに、その新車のCo²排出量が130グラム以下であれば、段階的に設けられた「スーパーボーナス」制度が適用され、さらに最大で1,000ユーロ(Co²排出量が100グラム以下である場合)が支給されることになっています。

(2) ドイツ

9年以上使用された旧型車を廃棄し、最新の排ガス規制に適応した新車に買い替える場合に、2,500ユーロの補助金を支給するもの。この制度は2009年1月末から導入されましたが、申込が多かったため、3月に予算が15億ユーロから50億ユーロに拡充されました。

(3) イタリア

10年以上使用された旧型車を廃棄し、Co²排出量が140グラム(ガソリン車の場合。ディーゼル車では130グラム)未満の車に買い替えた場合に、1,500ユーロの補助金を支給するもの。120グラム以下の場合、さらに補助金額が上積みされて計3,000ユーロになります。2009年2月に導入されました。

(4) その他

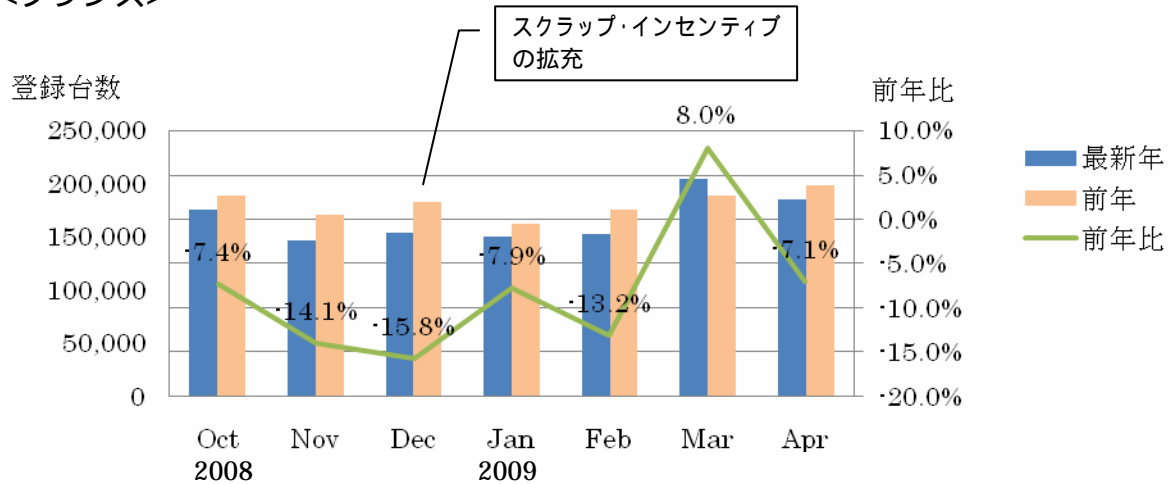
上記3カ国の他にも、オーストリア、ポルトガル、ルーマニアで同様のスクラップ・インセンティブを実施しています。加えて、スペインでは既に実施されていた自動車ローンの利子補給という形での補助制度に追加する形で、イギリスにおいてはドイツと同様の形で、それぞれ5月中旬から新たにスクラップ・インセンティブの交付を開始したところです。

いずれの国においても、少なくとも古い車を廃棄して新車を購入すること、新車についてはCo²の排出量などの環境基準に適合していることを条件にしていることから、これらスクラップ・インセンティブは自動車の販売促進策であるとともに環境政策でもあることが判ります。同時に、環境政策という観点では、買い替えによって確実に環境性能の良い車に置き換わるという点で、実効性が高い政策であるとも言えます。

2 国別自動車販売台数の推移

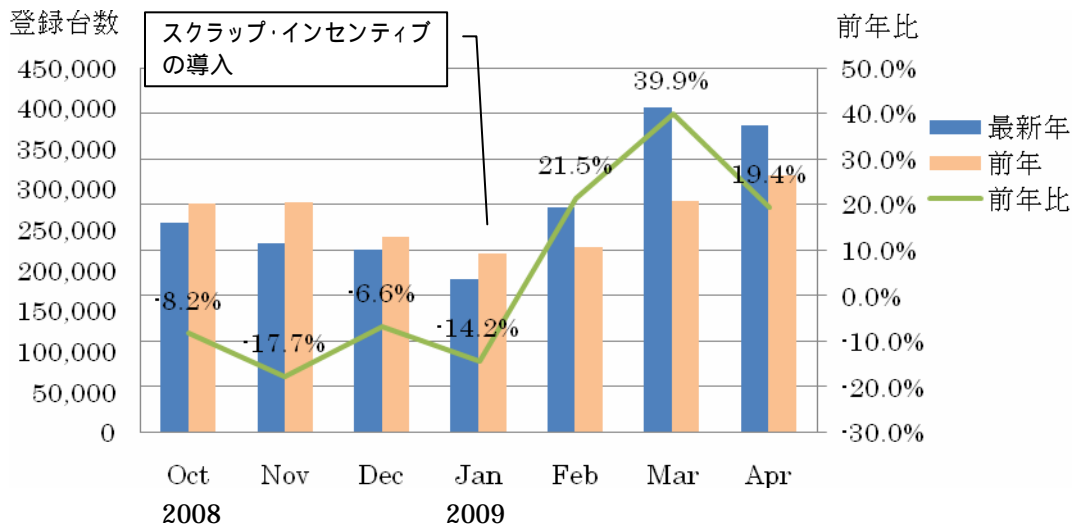
次に、スクラップ・インセンティブが導入された結果としての自動車販売台数の推移を見てみましょう。欧州自動車工業会(ACEA)が月毎に発表するデータに基づき、EU地域における主要な自動車生産国であり、早い時期にスクラップ・インセンティブを導入したフランス・ドイツ・イタリアについて、国別の販売台数を前年比数値で見られるようにグラフにしてみました。

<フランス>



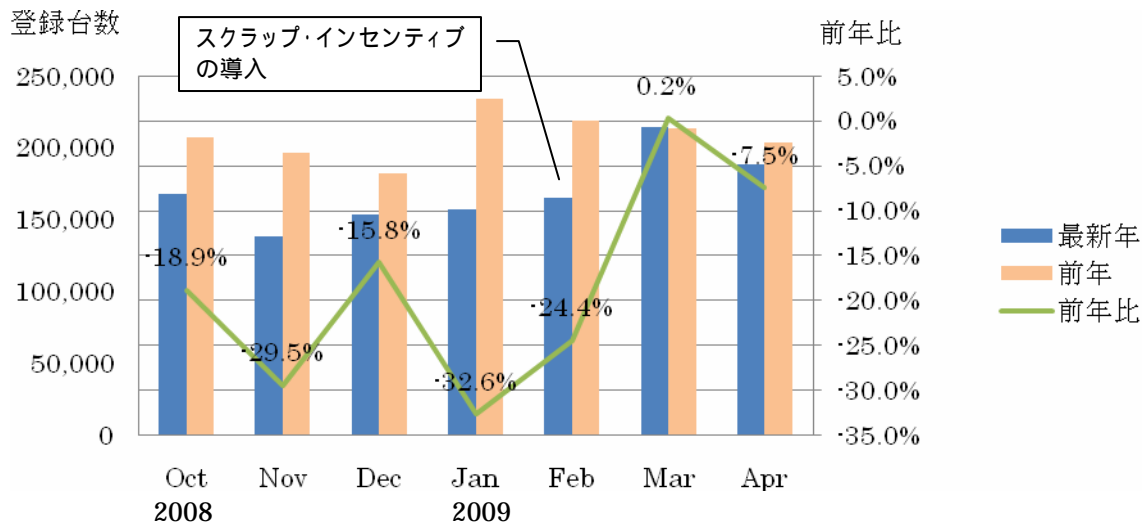
フランスにおいて既存の買い替え促進制度が拡充されたのは2008年12月でしたが、さっそく翌1月には前年同月比の数値が若干改善されたかのように見えました。さらに3月には9カ月ぶりに前年比を上回る登録台数があり、販売促進制度の効果によるものと評価されました。しかしながら、翌4月にはまたも前年比マイナスに転じており、早くも販売促進制度の効果が息切れしたのではないかとされています。

<ドイツ>



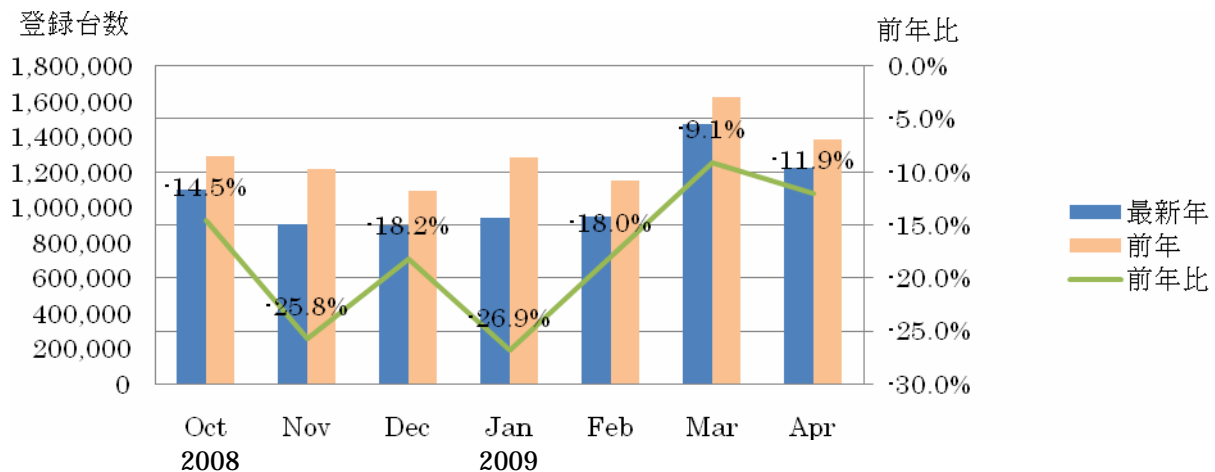
ドイツにおいて販売促進制度が導入されたのは2009年1月末であり、さっそく2月の登録台数が前年同月比で21.5%の増を記録しています。これが7か月ぶりの前年比増であったことから、ドイツにおいてはこの制度が大きなインパクトをもたらしたといえます。(欧州自動車工業会(ACEA)もそのような評価をしています。)しかし、制度導入から3ヶ月目の4月にはこの増加率が鈍化しています。

<イタリア>



これまで見てきたドイツ、フランスに比較して、前年比の落ち込み幅が大きいイタリアですが、2009年2月に販売促進制度が導入され、翌3月には大きな回復を見せてわずかながら前年同月比でプラスに転じています。フランス同様、4月には再びマイナスになっていますが、それでも2月以前に比べると、落ち込み幅は改善されているように見えます。イタリアにおいてはまだ制度が導入されて間もないこともあり、今後の推移が注目されます。

<EU>



参考までに、EU全体の登録台数も見てみましょう。EU全体では昨年5月からずっと対前年比マイナスが続いています。それでも、2月以降にマイナス幅が比較的にも小さくなっているのは、EU内でも特に登録台数の多いドイツにおいて販売台数が回復していることによるところが大きいものと言えます。

以上、10月 - 4月間の国別自動車登録台数前年同月比を見ても、各国の自動車販売促進補助金制度の導入効果は一律ではないことがわかります。ドイツでは補助金制度により好調な販売実績が上がっていますが、フランス・イタリアにおける補助金効果は一

時的なものであり、3月はプラスでしたが、4月には再びマイナスに転じています。もともとスクラップ・インセンティブそのものが古い車の買い替えを前提としたものであることから、効果の持続性は古い車の台数を越えることのない限定的なものと予想されていましたが、最近の登録台数を見る限りではその予想は的を射たものであったと言えるでしょう。

なお、英国とスペインにおいてはあらためて5月中旬から補助金制度を開始したところであり、今後、その効果が注目されるところです。

3 スクラップ・インセンティブに対する評価

以上紹介した各国のスクラップ・インセンティブについては、もちろん、経済・雇用対策、あるいは環境政策として一定の評価がなされています。実際、ドイツの自動車産業について、労働時間の短縮や工場の一時的な操業停止はあるものの、人員削減が抑えられているのはスクラップ・インセンティブにより2009年3月・4月の国内販売台数の前年比増があったからであると言われています。また、ドイツに限らず、フランスやイタリアでも、小型車の生産を手掛ける工場においては従業員の一時帰休を取りやめるところもあったようです。直近の例では、5月中旬に制度を導入したばかりのイギリスで各自動車メーカーが増産体制に入り、特に日産の工場では増産に備えた新規雇用も行われたと報道されています。

しかし、その一方で、否定的な評価も受けています。その主な批判を挙げると、次のとおりです。

(1) 将来の需要を「先食い」するものであること。

これは、「今回の補助制度による販売増は、もともと将来に予定されていた需要について前倒しを促して一時に集中させたものに過ぎない」とする評価です。これは、同時に、買い替え補助制度によって需要総量が増大するわけではなく、かえって将来における大きな需要の落ち込みを促すことになるという警告を含んでいます。(4月15日付、ウォールストリートジャーナル誌・ヨーロッパ版。)フランスのPSAグループの首脳も、制度終了後の需要の落ち込みに対する懸念を表明しています。(5月6日付フィガロ紙。)

(2) 一つの産業分野のみを対象とした保護政策であること

数ある産業のなかから自動車産業を特に取り出し、多大な予算をつぎ込んで支援するものであるとの批判です。同時に、車に消費が集中することで、他分野の消費が減少しているとする批判もあります。(5月6日付、ビジネスウィーク誌(米)。)

(3) 小型車・大衆車の需要喚起にしかならず、大型車・高級車には恩恵が薄い。

CO₂排出量などの環境性能を補助の条件にしているために環境性能では不利になる大型車、高級車の需要喚起にはつながらない、同時に、もともと補助金で需要を喚起しようとするものであることから高所得者層が購入する高級車については相対的に効果が低くなる、という批判です。(3月5日付フィナンシャルタイムズ紙(英)、5月6日付ビジネスウィーク誌(米)。)BMWやダイムラーなどの高級車乗用車メーカーは、この制度で恩恵を受けるのはドイツ国内でも低価格で販売される輸入車であるとし、特にBMWのCEOは「制度によって競争がゆがめられる」と批判しています。ポルシェ社は、より具体的に、販売促進策を利用してポルシェを購入した人はいないと発表しています。

確かに、小型車・大衆車がラインナップの中心になっているフォルクスワーゲン、ルノー、フィアット等のシェアがわずかながらも拡大しています。(欧州自動車工業会(ACEA)のメーカー別登録台数から。)また、フランスの自動車職業協議会も、トラック・バスなどの大型商用車も制度の対象とするよう求めています。(5月19日付、リベラシオン紙。)

(4) 環境破壊・地球の温暖化を促進する政策である。

ヨーロッパにおいて一定の影響力を持つ緑の党などの主張です。特にドイツにおいてはCO₂排出量に連動した制度になっていないため、環境保護団体等からの批判を集めています。

なお、スペインにおいては、1台あたりのインセンティブ2,000ユーロについて、500ユーロを政府、500ユーロを地方自治体、残りの1,000ユーロを自動車メーカーが負担することとなっていますが、一部の自治体が補助金の支払いを拒否する事態となっているようです。

4 まとめ

以上、欧州の主要自動車生産国が現在までに導入しているスクラップ・インセンティブの内容を紹介するとともに、2008年10月から2009年4月までの間のフランス、ドイツ、イタリア、そしてEUの自動車登録台数の前年比をグラフにして分析を試みました。さらにこれらスクラップ・インセンティブに対する評価をポジティブ・ネガティブの両面から紹介しました。

ポジティブな評価の妥当性についていえば、各国で導入されたスクラップ・インセンティブが、一時的にしる、自動車の販売台数の維持につながっていることは間違いないでしょう。また、このことが少なくとも一部において雇用の維持につながったことも確実であると言えます。同時に、今回の制度によって促進された買い替えによって、市中を走る車の一部が比較的環境負荷の小さな車に置き換わった意義も大きいと言えます。

一方で、ネガティブな評価の妥当性については、今しばらく時間が経ってからでないと判断できないように思われます。スクラップ・インセンティブがほんの一時の応急策に過ぎないのかどうか、また、「需要の先食い」が及ぼす将来への影響など、現時点では判断が困難です。

このテーマについては、いずれ別の機会にあらためて検証し、紹介したいと考えており、関連するデータの収集を続けていきます。