

本格的に動き始めたアジアのエコカー市場¹

新エネルギー・国際協力支援ユニット

新エネルギーグループ

アジア諸国は最近、エコカー²優遇政策の導入や更新を相次いで打ち出しており、今後日本勢をはじめ欧米の主要自動車メーカーによる市場争奪戦が激しくなることが予想される。最近のニュースから、各国のエコカー・マーケット事情をまとめてみた。

<タイ> 米ゼネラルモーターズ（GM）社のタイ子会社である GM Thailand は3月下旬、タイ政府が実施しているエコカー優遇制度の第2弾³に参加することを決定したと現地紙が報じた。同社はタイで新型シボレーの生産を行う方針である。また、ドイツのフォルクスワーゲン（VW）社も第2弾への参加の意向を報じられた。タイのエコカー優遇策に参加するには、現地での生産が必須となるため、決定すれば同社初のタイ工場が新設される。

第2弾では、ほかにマツダ、フォード、中国の SAIC モーターCP（上海汽車集団の合弁）も参加を検討中だという。第1弾に参加した5社（ニッサン、トヨタ、ホンダ、スズキ、三菱）は引き続き申請する。タイはエコカーの年間生産台数を300万台に増やし、ASEAN諸国の中で一歩抜きん出ようとしている。

<フィリピン> フィリピンでは昨年、2012年から議会で審議を重ねてきたエコカー優遇法⁴がようやく成立し、エコカー市場の形成に向けた法整備がなされた。同国のエコカー普及は価格の高さがネックとなっていたが、法律の施行によってハイブリッド車の価格は3割ほど安くなると期待されている。そうした中、トヨタ自動車は今年2月初め、トヨタ子会社のダイハツがインドネシアで製造・販売している低価格の小型エコカー⁵をフィリピンに

¹ 本稿は経済産業省委託事業「国際エネルギー使用合理化等対策事業（海外省エネ等動向調査）」の一環として、日本エネルギー経済研究所がニュースを基にして独自の視点と考察を加えた解説記事です。

² 本稿では、「エコカー」の定義として、低燃費・低排出ガスのガソリン車のほか、ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車、バイオ燃料対応車などの新エネ車を含む。

³ 今回の第2期エコカー減税は、欧州の自動車排気ガス規制「ユーロ5」に準拠し、燃費が燃料4.3リットルで走行距離100キロ以上（23.3km/リットル以上）の排気量1300cc以下のガソリン車もしくは1500cc以下のディーゼル車が対象。購入時の物品税が通常の30%に対して、14%に減免される。E85（エタノールを85%混合したガソリン）対応車は12%とさらに優遇される。認定されたメーカーは、法人所得税を最長8年間免除されるほか、設備・機械の輸入関税が免除される。ただし、2019年末までに生産を開始し、4年目以降、年間10万台以上生産することが条件となる。また、新規に申請する場合は65億バート（約200億円）以上の投資が要求される。

⁴ エコカー優遇法は、電動自動車、ハイブリッドカー（HV）、再生可能エネルギーや圧縮天然ガス・LNG等非ガソリンエネルギー使用車などエコカーの製造・輸入・販売、さらにはガソリン車からのエコカーへの転換にかかわる輸入税、物品税、付加価値税などを減免する。

⁵ トヨタでは「アギア」、ダイハツでは「アイラ」の車名で2013年9月に発売した。同車は、インドネシア政府が昨年発効させた低価格エコカー製造・販売の優遇策に適合した第1号車。

輸出すると発表した。2月から年6千台規模で出荷し、フィリピンでは現地ブランドで発売を開始するという。

フィリピンの自動車市場では、伝統的に日本のメーカーが圧倒的優位を占め、日系ブランドのシェアはおよそ75%と言われる⁶。しかし、今後は韓国や欧米も攻勢を強めてくると見られ、エコカーに強みを持つ日本のメーカーも油断はできない。

<インドネシア> インドネシア政府は昨年6月、低価格環境対応車(LCGC)の製造に対して税額控除⁷を導入する方針を打ち出した。報道によれば、インドネシア政府関係者は昨年10月、優遇策のもとでLCGCの販売台数は3年後に累計60万台に達し、新車市場で最大15%のシェアを占めるようになるという見通しを示した。

LCGCに関しては、インドネシアでトヨタに次ぐシェアを持つダイハツがいち早く開発に着手し、昨年5月、西ジャワ州に新工場を開業した。しかし、財源の確保に苦しむ政府が新政策の決定を大幅に遅らせ、その間に後発組のホンダ、スズキなどがLCGCへの対応を進めたため、日系メーカー間の競争が激しくなっている。

<中国> 中国の李克強首相は3月初旬、深刻化する大気汚染への対策の一つとして、高排出車両600万台を路上から追放する方針を表明した。今後、政府のこうした方針を受け、新エネ車を含むエコカーの普及が加速すると予想される。

報道によれば、中国政府は4月初め、電気自動車(EV)、プラグイン・ハイブリッド車(PHV)、および燃料電池車(FCV)を含む新エネルギー車の取得税を現在の10%から引き下げる可能性がある。中国は2015年までに新エネ車の台数を50万台に増やす目標を掲げ、5年前から導入促進策を導入しているが、現在の導入台数は7万台未満と低迷している。

一方で、中国では所得水準の底上げによって消費者のエコカー購買力は年々高まっている。4月上旬、ドイツの高級車メーカー、アウディは中国専用のPHVの生産・販売で中国合弁パートナーの第一汽車と提携すると発表した。また、その少し前には、米国のEVベンチャーであるテスラモーターズ(Tesla Motors)社が上海市の自由貿易試験区に新会社の設立を検討していると報じられた。テスラは近年、高級EV路線で米国での販売数を急速に伸ばしており、中国では台頭する富裕層の開拓を狙うものと見られる。

お問い合わせ : report@tky. ieej. or. jp

⁶ トヨタと並んで、前身のクライスラー・フィリピンの時代から半世紀の歴史を持つ三菱自動車も存在感を維持しているほか、ホンダ、いすゞ、ニッサンも健闘している。

⁷ 排気量最大1200ccで最小燃料消費が20km/リットルの乗用車には奢侈税を課さない。免税は排気量最大1500cc、最小燃料消費が20km/リットルのディーゼル車も対象となる。燃費以外では、1億ルピア(約100万円)を切る低価格と高い現地調達率も条件となる。