

## 「米連邦政府による自動車産業支援策 補論」 I

鈴木 直次

## 目 次

はじめに	1
1. 「米国再生・再投資法」(ARRA)による支援策	3
(1) ARRA の概要	4
(2) 「グリーン・ニューディール」	6
(3) 自動車産業支援策	9
①自動車用先進バッテリー・駆動部品製造に対する補助金	9
②エネルギー省の先端研究計画局による研究開発支援 (ARPA-E)	11
③電気自動車購入に対する税額控除の拡大	12
④電気自動車普及の将来	14
2. 自動車販売支援策 (CARS)	19
(1) 内容	20
(2) 実績	21
(3) 評価：自動車販売および環境への影響	25
	(以下、次号)
3. 「自動車産業融資計画」(AIFP) 補論	
4. カナダ政府およびオンタリオ州政府による支援策	
むすびにかえて	
編集後記	37



## はじめに

2008年以降の深刻な世界的金融・経済危機に直面して、日米欧はじめ多くの国々の政府は大規模かつ多彩な救済・復興策を展開した。産業部門に即してみると、その主たる対象となったのは金融業と自動車産業の2つであった。前者は言うまでもなく、金融危機の震源であり、経済活動に不可欠な貨幣供給を通じて一国経済全体の運営に枢要な役割を果たす産業だったためである。他方、後者はGM、クライスラーという業界最大手の多国籍企業が経営破綻したことが直接の原因であったが、その背後には、自動車産業が広範な産業連関を通ずる巨大な産出額と雇用、輸出を誇り、今日でもなお多くの国々の経済成長や技術発展などに大きな影響を及ぼす、基幹産業の一角を占めているという事情があった。

自動車産業に対する各国政府の支援策の内容は、およそ以下の3点に要約できる。まず第1は、経営危機に陥った企業への直接の金融支援である。その中心は、デトロイトスリーと呼ばれる米系ビッグスリー、とくにGM、クライスラーとその子会社に対する国際的な緊急支援にあったが、フランスやスウェーデンなどでは自国企業への公的融資（融資保証）も行われた。またいくつかの自動車生産国では、完成車メーカーのみならず、部品・資材などのサプライヤーに対しても支援が行われた。

第2に、自動車販売に対する刺激策が世界各国でとられた。自動車産業は部品・素材から金融・保険、ディーラー、ガソリンスタンドまで広範な産業連関を持ち、それゆえ一般に、この産業の拡大が国民経済全体に及ぼす波及効果は他産業を上回るとされている。<sup>1</sup> このため直接の救済策をとった米国やEUはもとより、それ以外の日本や中国など多くの国々でも、景気回復策の一環として、あるいは危機に陥った企業への間接的な支援策として、販売刺激策がとられた。もっとも一般的なのは新車を購入する際の税制優遇策であったが、これに加え、環境・資源問題への対応を兼ね、燃費の悪い車を燃費の良い、温室効果ガス排出量の小さな車に買い替える場合に、一定の補助金を支給する政策もあった。特定産業に対する支援策を資源・環境問題と組み合わせることによって、それへの反発を和らげることも期待されたのである。

第3に、上と関連して、次世代の資源・環境対応車の開発・製造支援策がかなり多数の自動車生産国でとられた。元来これは地球環境や資源問題という長期的な課題への対応を目的としたものであり、金融・経済危機に対する救済策とは性格を異にした。事実、一部の国々では金

---

<sup>1</sup> OECDの研究によれば、いわゆるG7諸国においては、自動車産業における付加価値1ドルの増加は全産出高を3ドル増やすが、他産業の平均は2.2であり、自動車産業の乗数効果はきわめて大きいと評価されている。OECD, *Economic Outlook 86*, p.97, 2009, OECD. (<http://qed.econ.queensu.ca/faculty/kennedy/econ491/EO86%20Final%20Version.pdf> 2011.10.11 アクセス)

融危機以前からこのような政策がとられていたが、その後、経営難の企業への支援策をも兼ね、世界的に広がったのである。<sup>2</sup>

以上のような金融・経済危機後の自動車産業支援の世界的潮流の先頭に立ったのはアメリカであり、同国は以上の救済策のほぼすべてを採用した数少ない国の一つであった。まず第1に、連邦政府は経営危機に陥ったGMとクライスラーに対し、史上例を見ない大規模かつ積極的な救済策を展開した。その枠組みとなったのは2008年12月にブッシュ政権が策定した「自動車産業融資計画」(Automotive Industry Financing Program : AIFP)であった。それは議会による救済法案の成立失敗を受けて、金融危機対策のため同年10月に成立していた「緊急経済安定化法」(Emergency Economic Stabilization Act of 2008 : EESA)に基づく「不良資産救済計画」(Troubled Asset Relief Program : TARP)を援用して、政府が作り上げた緊急融資プログラムであった。融資の条件として、当初から両社に徹底的なリストラが義務付けられ、結局は連邦破産法第11章の適用申請にまで至った。さらにAIFPには、部品供給業者への融資や新車保証計画への参加など、上の2社の直接救済策を補完するやや広い範囲の支援策も含まれていた。しかも、これらの救済策が米加自動車産業の一体性という事実を踏まえ、米連邦政府の主導のもと、カナダ連邦政府およびカナダの自動車生産をほぼ独占しているオンタリオ州政府との密接な連携のうえに展開されたことも重要な特徴であった。

第2に、主として景気回復と産業支援を目的に、副次的には燃費や排気ガス問題の改善をねらって、新車販売刺激策がとられた。2009年2月にオバマ新政権のもとで成立した大規模な景気回復策である「2009年米国再生・再投資法」(American Recovery and Reinvestment Act of 2009 : ARRA)は自動車の購入・使用にかかわる課税を軽減したが、これに加え、09年夏には燃費効率の良い車への買い替え促進策(通称“Cash for Clunkers”計画)も大々的に展開された。第3に、次世代の資源・環境対応車の開発・製造が同じくARRAを通じてさらに促進された。すでに90年代からアメリカではこれと同じ目標の官民協力が始まっており、また、ブッシュ政権時代には「2007年エネルギー自給・安全保障法」(Energy Independence and Security Act of 2007 : EISA)により、燃費の良い車向けの設備投資に対し補助金を支給することが決まった。一方、オバマ新大統領は大統領選挙中から、石油など化石エネルギー依存からの脱却を目的とした有名な「グリーン・ニューディール」を唱え、その一環としてARRAで

---

<sup>2</sup> 以上、各国の支援策については、川瀬 剛志「世界金融危機下の国家援助とWTO補助金規律」(財)経済産業研究所RIETI ディスカッションペーパー・シリーズ 11-J-065 (2011年6月) <http://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/11j065.pdf> 参照。この論文には有益な文献紹介があり、本稿もその恩恵を被っている。このほか、OECD, *Responding to the Economic Crisis: Fostering Industrial Restructuring and Renewal*, pp.18-29, 2009, (<http://www.oecd.org/dataoecd/58/35/43387209.pdf>) いずれも、2011.10.2アクセス。内閣府『世界経済の潮流』2009II、2009年、17～18頁には各国の買い替え・購入支援策の一覧がある。

は電気自動車など先進技術車向けバッテリーおよび電気駆動部品の開発と製造、普及を強力に支援した。このほか、自動車企業の経営不振やリストラによって大きな打撃を受けた地域に対する支援策も講じられた。<sup>3</sup>

以上の米連邦政府による自動車産業支援策のうち、第1のAIFPの概要について筆者は、GM、クライスラー救済との関連ですでに論じる機会を得た。<sup>4</sup> しかしその際、紙幅等の関係でAIFPの他の側面（サプライヤー支援策と新車保証計画への支援、カナダ版のAIFP）や上で述べた主としてARRAに含まれる第2および第3の点にはふれることができなかった。オバマ新政権の自動車産業支援策の全容を明らかにし、その効果を評価するためには、これらの論点を含めて検討する必要があるように思われた。そこで本稿ではまず、AIFPと並行して2009年以降に展開された間接的な産業支援策を取り上げる。第1章では、新政権による景気回復策であり、「グリーン・ニューディール」の現実化を含むARRAを対象に、そこに盛り込まれた方策を検討する。第2章では、09年夏に一部はARRAの資金を用いて展開された、燃費の良い車への買い替え促進策の内容と効果を論じる。ついで第3章では、AIFPについて前稿ではふれられなかった側面、サプライヤー支援と新車保証計画について紹介し、最後にこれと密接な連関のもとで展開されたカナダにおける自動車産業支援策について簡単に論じよう。

## 1. 「米国再生・再投資法」(ARRA)による支援策

オバマ新政権は、前任のブッシュ政権時代に作られた「自動車産業融資計画」(AIFP)に従い、GMとクライスラーに対する金融支援とリストラの促進に精力的に取り組む一方、新たに成立した「2009年米国再生・再投資法」(American Recovery and Reinvestment Act of 2009: ARRA)を通じ、石油依存からの脱却という長期的な視点に立って、電気自動車など先進技術車向けバッテリー・同部品の開発と製造、普及のための助成策を展開した。したがってこれは自動車産業の経営危機に対する直接的な支援策ではなかったが、新技術開発とその生産力化を助成するという点で産業政策の色彩を持った、間接的な産業支援策と言いうるであろう。

---

<sup>3</sup> アメリカでは、GMやクライスラーの再建に伴って工場閉鎖やディーラーの整理が相次ぎ、労働者や退職者、地域に深刻な影響が及んだ。これらを克服し、地域の再生と失業の撲滅を目指す連邦政府の支援委員会(White House Council on Automotive Communities and Workers)が、ローレンス・サマーズ国家経済安全保障委員会代表とヒルダ・ソリス労働長官を共同議長、エドワード・モントゴメリー前労働次官補をディレクターに任命して09年に発足した。

<sup>4</sup> 「アメリカの自動車産業救済策と新生GMの歩み」(鈴木直次・野口旭編『変貌する現代国際経済』第10章、専大出版局、2012年、所収)

## (1) ARRA の概要

ARRA はオバマ政権の発足後、わずか 28 日で成立した緊急経済対策であった。当時、米国経済は大恐慌期以来という深刻な不況のなかにあり、これを克服すべく、総額 7,872 億ドル (2009 年の名目 GDP 比約 5.5%) に及ぶ過去最大級の景気回復策が組まれたのであった。それは 09 年から向こう 10 年間に実施される政府支出と減税によって 350 万人程度の雇用を維持、創出することをねらうと同時に、科学・医療における技術進歩の促進と運輸・環境保護などインフラ整備のための政府投資を通じて、経済効率を高め、長期的な経済利益を確保することをも目的として掲げた。<sup>5</sup>

このように ARRA の作成に当たっては、それが作られた時代状況の共通性から、1930 年代の F.D.ルーズベルト政権によるニューディールが強く意識されたことは疑いない。「グリーン・ニューディール」というネーミングは言うまでもないが、しばしば 30 年代のニューディールが 3 つの R、すなわち Relief (救済)、Recovery (回復)、Reform (改革) によって特徴づけられたのにならって、ARRA もまた 3 つの R、すなわち Rescue (失業保険給付やフードスタンプなどの支出を通じて不況により最も大きな打撃を受けた人々を救済する)、Recovery (インフラ投資などを通じて多くの人々を仕事に戻し、経済を回復軌道に乗せる)そして Reinvest (雇用の回復のみならず、より強力で競争的な米経済を築くため科学技術などへ再投資する)を主要な目標として掲げた。また、ホワイトハウスによれば、厳密にどの範囲を指すのか明らかではないが、ルーズベルト大統領は 500 億ドルのニューディール支出を承認したとされ、これは今日の貨幣価値に換算すると、ARRA の予算規模にほぼ等しい 7,820 億ドルにのぼるといえる。<sup>6</sup> このように ARRA の内容はきわめて広範にわたり、自動車産業に対する支援策はそのごく一部を占めるにすぎないが、産業の側からいえば、それは質量ともにきわめて重要なものであった。

もう少し ARRA の内容に立ち入ろう。ARRA による財政刺激の規模 7800 億ドル余は、法案成立時に示された支出内訳 (第 1 表)によると、以下の 3 点から構成されていた。まず第 1

<sup>5</sup> ARRA の Sec.3 による。同法の全体像については、*Economic Report of the President*, 2010, Chapter 2 (荻原伸次郎監訳『米国経済白書 2010』、『エコノミスト』2010 年 5 月 24 日臨時増刊号)が簡潔である。その執行状況については、ホワイトハウス内に専門の HP が設けられ (<http://www.recovery.gov>)、きわめて多数の情報が提供されている。さらに、経済諮問委員会 (Council of Economic Advisers) は、四半期ごとに経済効果に関する報告書を発表しており (Executive Office of the President, Council of Economic Advisers, *The Economic Impact of the American Recovery and Reinvestment Act of 2009, Quarterly Report*)、GAO にも同種の報告がある。このほか、内閣府『世界経済の潮流 2009 年 I』第 1 章第 2 節 5 等も参照。野本誠『『2009 年米国再生・再投資法』とその後の議会動向』(KPMG, Jnet, 2009 年 2 号、[http://us.kpmg.com/jnet/Japanese/Archives/2009/Issue2/article\\_2\\_Pint.asp](http://us.kpmg.com/jnet/Japanese/Archives/2009/Issue2/article_2_Pint.asp) 2011.8.16 アクセス)は ARRA の租税問題について詳しい。

<sup>6</sup> 以上はホワイトハウスの ARRA の解説による。*The Recovery Act :Transforming the American Economy through Innovation*, August 2010, p.5. ([http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/Recovery\\_Act.pdf](http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/Recovery_Act.pdf) 2011.8.11 アクセス)

第 1 表 アメリカ再生・再投資法の内訳

	金額 (億ドル)	割合 (%)
減税措置	2,880	37
州及び地方政府への支援	1,440	18
インフラ整備・科学技術	1,110	14
経済的弱者の保護	810	10
医療	590	7
教育・職業訓練	530	7
エネルギー	430	5
その他	80	1
総額	7,872	100

(資料) 米ホワイトハウス (<http://www.recovery.gov>) 2009.2.17 アクセス

に減税 (2,883 億ドル) が全体の 3 分の 1 以上 (37%) と最大の割合を占めた。その大部分は個人所得税 (2320 億ドル) であり、勤労者一人当たり最高 400 ドル (夫婦合算で最高 800 ドル。当初のオバマ案では一人 500 ドル、夫婦で 1000 ドル) を税額控除する制度 (“Making Work Pay tax credit”) が新設され、また、年金受給者など高齢者、退役軍人、障害者に一律 250 ドルの一時金が支払われたほか、新規の住宅購入者に対する住宅ローン減税や勤労所得税額控除の増額も実施された。他方、企業に対しては 50% の特別加速償却制度の適用を 1 年間延長する設備投資減税に加え、中小企業に対し欠損金の 5 年間特別繰り戻しなども用意された。このほか、環境およびエネルギー問題への対応の一環として、再生可能エネルギーの増産と利用の拡大を目的に数多くの減税措置がとられた。

第 2 に、州・地方政府向けに巨額の財政支援が行われた。多くの州・地方政府は均衡予算を義務付けられていたから、不況による税収の減少は歳出削減と増税に直結した。このため連邦政府は、主として、メディケイドの維持や教員のレイオフ等の防止、奨学金の引上げを目的とする州財政安定化基金などに 1400 億ドルを支援した。さらに、不況によって大きな経済的打撃を受けた「経済的弱者の保護」のため、失業保険給付期間延長の継続と給付の増額、失業者の医療保険継続のための補助金、低所得者向けのフードスタンプの増額などを目的に、900 億ドル程度が計上された。

第 3 に、連邦政府の直接の投資があった。これはほぼ 2 つのグループに大別され、ひとつは、すみやかな景気回復を実現するため、1950 年代のインターステートハイウェイ建設以来といわ

れる道路や橋の改修、公共交通網の近代化と高速鉄道の新設など伝統的な公共投資（約 800 億ドル）であった。そしていまひとつが、21 世紀の中長期的な課題に対応するための投資、すなわち科学技術振興のための基礎研究への助成（国立科学財団、NASA 等における科学研究への投資）、ブロードバンドの地方への拡大や医療情報の IT 化（電子カルテの普及）、石油依存からの脱却とクリーンエネルギー経済の実現を目的とする環境・エネルギー投資などであり、とくに最後の環境・エネルギー関連の投資と税額控除は「グリーン・ニューディール」と呼ばれ、オバマ政権の景気回復政策の核心をなすものとして世界の大きな注目を集めた。自動車産業への支援はその一環として展開されたのである。

## （2）「グリーン・ニューディール」

「グリーン・ニューディール」という用語は、2008 年頃には世界に広く普及していたといわれる。ただし、その内容は論者によって差があり、必ずしも一致したものではなかったが、一般的には、環境や再生可能エネルギー分野への投資によって、短期的には雇用の創出と景気回復を、中長期的には環境への負荷を減らす産業および社会構造への転換を、それぞれ実現しようという政策と約言できる。言葉の流行に大きく貢献したのは、同年秋に行われた米大統領選挙において、「グリーン・ニューディール」の実施を公約した民主党のオバマ陣営が勝利を収めたことにある。<sup>7</sup>

“New Energy for America”と題したオバマ陣営の大統領選における公約では、石油への依存が米国の経済や安全保障、地球環境への脅威となっているという認識のもと、エネルギーの自立と経済システムの転換を目指す包括的な計画が打ち出された。その内容は、まず短期的救済策として、石油会社に対し超過利得税（Windfall Profit Tax）を新設し、これを通じてエネルギーコスト上昇により困難を味わっている家庭に単身者 500 ドル（夫婦 1000 ドル）の税を払い戻す。同時に、過度の投機の規制や戦略石油備蓄を用いて石油価格高騰を防ぐ。他方、中長期的な解決策としては、今後 10 年間に経済社会全体におけるエネルギー利用効率の改善と再生可能エネルギーの開発、増産と普及などクリーンエネルギー経済の実現に向け 1500 億ドルを投資し、500 万人の雇用を創出することが謳われた。その具体的な内容は、①最大の石油消費者である自動車に対して、毎年、燃費基準を 4%引き上げ、ガソリン 1 ガロン当たり 150 マイル以上走行可能な先端技術車（プラグイン・ハイブリッドや電気自動車などの代替エネルギー車）を 2015 年までに 100 万台導入すること、ならびにバイオ燃料の開発などにより、中

---

<sup>7</sup> 山家雄雄『オバマのグリーン・ニューディール』第 1 章、日本経済新聞出版社、2009 年。諸橋邦彦「諸外国の『グリーン・ニューディール』」 国立国会図書館『調査と情報』第 641 号、2009 年 (<http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/issue/0641.pdf> 2011.8.15 アクセス)



東とベネズエラから現在輸入している石油消費量を 10 年間で削減すること、②再生可能エネルギーの発電量に占める割合を 2010 年までに 10%、25 年には 25%に高めると同時に、エネルギー利用の削減・効率化のための投資・援助を行う。③経済全体におよぶキャップ・アンド・トレード型の排出量取引制度の実施により、温室効果ガスの排出量を 2050 年に 90 年レベルの 80%まで削減し、アメリカは気候変動対策における世界的なリーダーとなることなどが表明された。なかでも、「2015 年までに電気自動車を 100 万台走らせる」という目標はその後しばしば繰り返され、オバマ政権の重要なスローガンの一つとなった。<sup>8</sup>

以上の公約の多くは ARRA において具体化された。総額 7800 億ドル余のうち、900 億ドル（直接の投資 600 億ドル、税額控除 300 億ドル）が「グリーン・ニューディール」の内実をなす環境・エネルギー分野に割り当てられた。全体の約 10%と景気回復策全体に占めるウエイトは高くはなかったが、それまでこの分野に投下されてきた政府資金（1998 年から 2007 年では年平均 12 億ドル）に比べると巨額であった。<sup>9</sup> 資金の投下先は広範囲にわたり、解釈の仕方によって政府文書でも異なる整理が見られるが、『大統領経済報告 2011 年度』ではほぼ 8 分野に分類されている（第 2 表）。なかでも最大の資金が向けられたのは、経済の多くのセクターにおけるエネルギー利用の効率化、省エネ化のためのものであり、低所得世帯向けの省エネ住宅化支援（総額 50 億ドル）や省エネと化石燃料排出物の削減を目的とする州・地方政府の投資に対する補助金（31 億ドル）、省エネ機器に購入に対する関する払い戻し（31 億ドル）、連邦

第 2 表 復興法によるクリーンエネルギー分野別予算（億ドル）

エネルギー利用の効率化	300
再生可能エネルギーによる発電	230
輸送および高速鉄道	180
スマートグリッド技術	100
先進電池・自動車・燃料の国内生産	60
グリーンイノベーションと職業訓練	40
炭素の回収・隔離	30
クリーンエネルギー機器製造への税額控除	20

（資料）*Economic Report of the President*, 2011, p.129（『米国経済白書 2011』132 頁）

<sup>8</sup> このスローガンは 2008 年 8 月 4 日のミシガン州ランシングにおける大統領候補としての演説で発表され、大統領就任後の 09 年 3 月 19 日に再び表明された。さらに後にふれるように、2011 年の一般教書でも繰り返されている。後掲、注 17 のエネルギー省の資料による。

<sup>9</sup> 大和総研『環境関連ニュース vol.7』2009 年 2 月（物江陽子稿）（<http://www.daiwa-grp.jp/csr/publication/pdf/090219.pdf> 2011.8.28 アクセス）

政府建物の省エネ化などが含まれた。<sup>10</sup> これにより連邦政府は、2010年11月末までに30万棟以上の低所得者住宅の改修を支援したが、その結果、住宅1戸当たり年平均437ドルの電気代と2.65トンの二酸化炭素排出量が節約されたとの成果を謳っている。<sup>11</sup> 第2は、再生可能エネルギーを用いた発電量増加のため、発電量1KWH（キロワット時）あたりに認められていた生産税控除を延長し、新規の融資保証を通じて風力タービンや太陽光パネルなどの設備の設置を助成した。これを通じて、08年現在、3%にとどまっている再生エネルギーのシェア（水力を除く）を2010年までに7%へと引き上げる計画であった。

第3は、公共輸送網や都市間鉄道システムの信頼性とサービス向上のため、伝統的な交通網の近代化と高速鉄道の敷設、第4には、大きな注目を集めた「スマートグリッド」技術への投資があった。スマートグリッドとは、一般に、双方向の通信やデジタル制御ができる先進的・次世代型送電設備を指す。従来のように、電力会社から消費者へという一方の送電だけでなく、先端技術の活用により、太陽光発電などを導入した消費者・企業と電力会社が双方向で電力をやり取りし、電力の需給調節・蓄電が可能となる送電網のことである。消費者側では「スマート・メーター」と呼ばれるデジタル電力計の導入により、電力の消費量や電力料金をリアルタイムで確認できるほか、太陽光や風力発電などを用いた電力を販売できる。他方、電力会社側も、電力消費のピークをコントロールすることで負荷を平準化でき、顧客情報を効率的に管理することでオペレーションコストを削減できる。これによって再生可能エネルギー導入量増大に伴う出力の不安定問題に対処できるようになると言われている。こうしてスマートグリッドは、電気の使用と配電の効率性改善において大きな期待を集めた。事実、アメリカでは2005年のエネルギー政策法以来、その設置が積極的に推進され、普及率は06年の1%未満から08年には5%まで高まっており、フロリダ州では10%に達しているという。ARRAは巨額の支出を通じて、この傾向をさら推し進めようとしたのである。<sup>12</sup>

そして第5が、自動車産業に直接関連する、電気自動車用の先進的バッテリー・部品、素材とインフラストラクチャに関する研究開発および製造・普及に対する総額24億ドルの支援策である。米国の石油消費の太宗は自動車（乗用車）の利用にあるから、電気自動車をはじめ代替エネルギー車の普及は輸入石油依存からの脱却に大きな意味を持つ。次節で、その内容に

<sup>10</sup> すでに2007年のEISAでは、省エネと再生可能エネルギーの発電・売電により、エネルギーコストを通年でゼロにする「ネットゼロエネルギー商業ビル」計画が始まっていた。

<sup>11</sup> *Economic Report of the President*, 2011, p.129 (『米国経済白書2011』132頁、『エコノミスト』臨時増刊号)。連邦および州政府の建物での省エネ化への補助や政府所有自動車のハイブリッド化、さらには省エネ製品（住宅用の太陽光発電機やプラグイン電気車など）の購入を促進するインセンティブとして個人に対する税額控除も含まれた。

<sup>12</sup> 小田島 勇「米国オバマ政権の経済対策について」(NTTデータ経営研究所『経営研レポート』2009年7月) (<http://www.keikeiken.co.jp/monthly/2009/0906-1/index.html> 2011.8.15アクセス) 前掲、大和総研『環境関連ニュース vol.7』2009年2月。

立ち入って検討しよう。

### (3) 自動車産業支援策

ARRA を通ずる自動車産業への支援策は、要約すれば、電気自動車用の高性能バッテリーと電気駆動部品などの研究開発および製造に対する助成と、それによって出来上がった電気自動車普及のためのプロジェクト支援および購入の際の税制優遇措置から成っていた。バッテリー（自動車用のリチウムイオン電池）の開発と製造への助成が中心となったのは、それが電気自動車開発の最も大きなハードルであることに加え、電気自動車本体の設備投資への支援はすでに「2007年エネルギー自給・安全保障法」(Energy Independence and Security Act of 2007 : EISA) による「先進技術車製造融資」(ATVM ローン : Advanced Technology Vehicle Manufacturing Loans) によって与えられていたためである。<sup>13</sup>

ホワイトハウスによれば、ARRA の方針は競合する代替燃料車に対する多様なアプローチへの投資を通じて、自動車産業の転換を支援することにあった。ここにいう多様なアプローチとは、電気自動車を筆頭に、先進バイオ燃料車、天然ガス車、燃料電池車そしてより効率化したガソリン車などであり、政府はいずれの技術の組み合わせが最終的に優位を占めるかは市場が決定することとしながら、事実上は電気自動車（プラグイン・ハイブリッド車を含む）開発にもっとも大きな支援を与えた。

#### ① 自動車用の先進バッテリー・駆動部品製造に対する補助金

ARRA を通じてエネルギー省に認められた 24 億ドルの電気自動車関連予算のうち、まず第 1 に、バッテリーとバッテリー部品の製造およびバッテリーリサイクル能力拡大のため米企業に 15 億ドルの補助金が認められた。これを通じて政府は高性能のリチウムイオン電池の国内製造能力を構築し、この分野でのグローバルリーダーとしての地位を確立することをねらったのである。電気自動車のコストと性能を決める鍵となる自動車用リチウムイオン電池は、当時、その本格的な開発がようやく緒についたばかりの段階にあった。リチウムイオン電池そのものはすでに携帯電話やノート型パソコンなどに広く使われていたが、車載用は 2010 年度に全体の消費のわずか 3% を占めていたにすぎなかった。<sup>14</sup> 今後、急拡大が見込めるこの新たな成長分野を目指して、世界の多くの企業が参入し、しのぎを削っており、ARRA が成立した当時、ア

<sup>13</sup> EISA の ATVM ローンについては、注 1 の拙稿に概略を記した。この法律の内容は包括的であり、燃費基準の引き上げ、輸送用バイオ燃料の増産に対する税額控除、電気自動車へのインセンティブの提供などを含む。とくに重要なのは、電気自動車など燃費効率の良い車・同部品の製造を目的とする機械設備の改編、拡大、新築のために 250 億ドルの融資を認めたことである。また、米国内の先進自動車用バッテリー、同システム、部品、関連ソフトウェアの製造施設に対する融資保証も含んだ。

<sup>14</sup> 矢野経済研究所『リチウムイオン電池市場に関する調査結果 2011』の「概要」による (<http://www.yano.co.jp/press/pdf/882.pdf> 2012.3.5 アクセス)

アメリカは基礎研究ではともかく、製品開発と生産では国際的に大きく劣っていた。ホワイトハウスによると、当時、ハイブリッド車用のニッケル水素電池の世界生産に占めるアメリカのシェアはわずか 2%にも満たず、電気自動車用の高性能リチウムイオン電池の生産能力は事実上ゼロ、電池部品および電気駆動部品（モーターなど）工場が 2 ヵ所（インディアナ州 Noblesville とカリフォルニア州 San Carlos）に存在するのみであった。むしろ ARRA 成立以前には、年産 1000 台以上の能力を持つ電気自動車の量産工場も存在しなかった。<sup>15</sup>

助成の最大の受益者はジョンソン・コントロール社（約 3 億ドル）のような大手の自動車部品メーカーであったが、A123 システム社（約 2 億 5000 万ドル）、EnerDel 社（約 1 億 2000 万ドル）などの新興企業にも助成が行われたほか、米国のダウケミカル社が韓国の大手リチウムイオン電池メーカー Kokam Engineering 社の米国子会社などと設立した合弁会社、KD ABG MI, LLC（1 億 6000 万ドル）、韓国の LG 化学の完全保有米子会社である Compact Power, Inc（1 億 5000 万ドル）そして GM に 1 億ドルなどが与えられた。韓国企業の米国子会社に米政府が支援を決めたことは興味深い、コンパクトパワー社は「フォード・フォーカス用」のリチウムイオン電池パックの供給者であったし、親会社の韓国 LG は「シボレー・ボルト」のバッテリー供給者であった。したがってこれらは、間接的には米企業の電気自動車開発の促進策の一部とってよかった。なお、以上の企業は同時に、各州から提供される誘致策をも利用して工場を建設した。<sup>16</sup>

第 2 に、電気モーターなど電気駆動部品を製造する助成金として 5 億ドルが国内企業に認められた。ここでも GM（1 億ドル）、デルファイ（9000 万ドル）、アリソンやフォードなど有力企業と並んで、UQM 社のように、長らくカスタム用のプロトタイプ部品を少量生産していた会社がパワートレインの量産メーカーへと成長することを支援した。

これらの助成策に民間企業の対応する支出（マッチングファンド）をあわせ、合計 30 億ドルがリチウムイオン電池関連部門へと投資された。これによって 2012 年には 30 工場（20 はバッテリー製造、10 は電気駆動部品製造）が操業を開始し、年間 5 万個の先進バッテリーを製造、その世界シェアは同年には 20%以上に達することが目指された。さらに上の工場がフル稼働する 2015 年には、50 万個のプラグイン・ハイブリッド車用のバッテリーと関連部品の生産能力が整い（世界シェア 40%）、EISA の ATVM ローンによって支援された米国の 3 つの電気

---

<sup>15</sup> The Whitehouse, December 15, 2009, Memorandum for the President from the Vice-President, *Progress Report: The Transformation to A Clean Energy Economy* ([http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/administration-official/vice\\_president\\_memo\\_on\\_clean\\_energy\\_economy.pdf](http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/administration-official/vice_president_memo_on_clean_energy_economy.pdf) および <http://www.whitehouse.gov/recovery/innovations/modernizing-transportation> を参照。2011.8.11 アクセス)

<sup>16</sup> この点の成功例はミシガン州の工場誘致策であり、ダウケミカルは 4 年間で 1 億ドルの税額控除を利用して工場を建設し、A123 システムズ、ジョンソンコントロール・サフト、LG 化学も税額控除の恩恵に浴した。

自動車工場で生産される 50 万台の電気車およびプラグイン・ハイブリッド車を支える計画であった。一般に、バッテリーの生産が年産 1 万個から同 10 万個に増えると、生産コストは 30～40%削減され、09 年から 13 年の間にはほぼ半減すると推計された。米エネルギー省は 2015 年までにキロワット時 (KWH) あたり 300 ドルという「攻撃的なコスト目標」も達成可能としている。これとともに、電気自動車の価格プレミアムも半分になり、バッテリーの重量や容積、能力などの性能も大幅に向上すると予想された。<sup>17</sup>

第 3 に、4 億ドルがプラグイン・ハイブリッド車や電気自動車のデモンストレーション、充電のためのインフラの整備、さらには電気自動車車普及のための教育・訓練に投じられた。なかでも「輸送電化」(Transportation Electrification) プログラムは電気自動車を広く普及させるために、全米 20 以上の都市で 13,000 台の電気自動車と 22,000 の充電設備のデモンストレーションを支援する。支援を受けた Electric Transportation Engineering Corp (アリゾナ州フェニックス) は同額の自社資金の支出とあわせ、合計 13,000 以上の充電施設を展開中である。<sup>18</sup> また、この事業を通じて、車の利用や充電のパターン、全米の配電網に対する潜在的な影響について実際にデータを収集しインフラ整備などに結び付け、電気自動車の普及に対する障害を取り除くことも計画された。<sup>19</sup>

## ② エネルギー省の先端研究計画局による研究開発支援 (ARPA-E)

ARRA はまたバッテリー生産能力の構築のみならず、現在最善とされているリチウムイオン電池を越えるさまざまな新技術開発のために、エネルギー省の先端研究計画局 (Advanced Research Projects Agency-Energy : ARPA-E) に 4 億ドルの資金を拠出した。この機関は、名称からも容易に想像されるように、インターネットの開発などで大きな成果をあげた国防総省の国防高等研究計画局 (Defense Advanced Research Projects Agency : DARPA) にならって「2007 年アメリカ競争法」America Competes Act of 2007 が新設したもののだが、その目的は長期かつハイリスクな自動車産業用のエネルギー技術 (次世代のバッテリーやエンジンの排熱の利用など) の開発コストを産業と分担することにあつた。創設時に予算は計上されず、ARRA の資金拠出によってようやく活動が始まった。2010 年 4 月に 37 件の助成が決まったが、そのなかには MIT やスタンフォードなどの大学、Sion Power、Revolt Technology などのス

<sup>17</sup> U.S. Department of Energy, *One Million Electric Vehicles By 2015, February 2011, Status Report*, ([http://www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/pdfs/1\\_million\\_electric\\_vehiclesrpt.pdf](http://www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/pdfs/1_million_electric_vehiclesrpt.pdf))

White House, *Blueprint for a Secure Energy Future*, March 2011, ([http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/blueprint\\_secure\\_energy\\_future.pdf](http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/blueprint_secure_energy_future.pdf)) 2011.11.22 アクセス

<sup>18</sup> 注 17 のエネルギー省の資料では、電気自動車充電施設は 09 年 1 月 1 日の 500 以下から 2015 年には 1 万以上 (12 都市) に増えるとしている。

<sup>19</sup> 以上、ARRA の助成金の交付については、<http://energy.gov/articles/president-obama-announces-24-billion-grants-accelerate-manufacturing-and-deployment-next> なお以下のサイトには交付企業の一覧表がある。[http://www1.eere.energy.gov/recovery/pdfs/battery\\_awardee\\_list.pdf](http://www1.eere.energy.gov/recovery/pdfs/battery_awardee_list.pdf) 2012.3.5 アクセス。

スタートアップ企業による先端的なバッテリー開発プロジェクトが含まれた。このように ARPA-E に対する資金拠出は、民間セクターのみでは実行できないが、一国経済にとってきわめて大きな成果を生む可能性のある創造的な研究に米国の研究者を引き付けるねらいがあり、それゆえホワイトハウスは、これを ARRA におけるとくに革新的な研究開発案件と高く評価した。<sup>20</sup>

### ③ 電気自動車購入に対する税額控除の拡大

ARRA におけるいまひとつの自動車産業支援策は、燃費のよいハイブリッド車など各種の先進技術車、代替燃料車の普及を促進するため、購入者に税額控除を与えることにあった。これまたすでに実施されていた政策だが、ARRA はその金額や対象車種および台数を拡大した。

ややさかのぼると、まず 2005 年に制定された「2005 年エネルギー政策法」Energy Policy Act of 2005 (PL109-58) において、一定の資格を満たした各種の低燃費車への支援が本格化した。ハイブリッド車に対しては、小型車の場合は 1 台当たり 3,400 ドルまで、大型車の場合は 15,000 ドルまでの税額控除が認められ、支援の上限はメーカー当たり 6 万台とされた。同様に、代替燃料供給用のインフラの設置に対しても住宅では 1,000 ドル、小売り用では 30,000 ドルまでの税控除が認められた。これ以後、支援対象となる車種や台数、支援金額は徐々に増大していった。

リーマンショックを受けて緊急の金融危機対策として成立した「緊急経済安定化法」EESA (2008 年 10 月) では、景気刺激策の一部として、環境・エネルギー分野に総額 70 億ドルの税制優遇策 (Energy Improvement and Extension Act of 2008) が盛り込まれた。その主たる内容は再生可能エネルギーの生産ならびに家計や企業、政府の省エネを促進する税制優遇措置にあったが、なかでも前掲の 2005 年法で定められた住宅・企業に対する再生可能エネルギーおよび特定の省エネ機器の購入と生産に対する税額控除の拡大が中心を占めた。<sup>21</sup>

まず、税額控除の対象に新たにプラグイン電気自動車に加えられた (2014 年まで)。対象となる車は 4KWH 以上の能力を持ち、外部電源により充電されるバッテリーで駆動される車で

<sup>20</sup> *Economic Report of the President*, 2011, p.129. これらの ARPA-E のプロジェクトが成功すれば、2030 年までにバッテリーの製造コストは現在の 10 分の 1 に低下し、重量は 09 年から 15 年の間に 33%、2020 ~30 年には 75% も削減され、現在の 6 分の 1 にこれまた減少、寿命は現在の 4 年から 14 年へと延長されるとホワイトハウスは試算している。支援決定についてのバイデン副大統領の声明も参照。

(<http://arpa-e.energy.gov/LinkClick.aspx?fileticket=P-Y1qmV2Iq0%3d&tabid=82>)

<sup>21</sup> U.S. Energy Information Administration, Energy Improvement and Extension Act of 2008: Summary of Provisions ([http://205.254.135.24/oiaf/aeo/otheranalysis/aeo\\_2009analysispapers/eiea.html](http://205.254.135.24/oiaf/aeo/otheranalysis/aeo_2009analysispapers/eiea.html) 2011.8.28 アクセス)。アメリカでは 1992 年からいくつかの再生可能エネルギーおよび省エネに対する税制優遇措置が導入され、以降、数回にわたる延長改定が加えられてきた。多くの措置が 2008 年末で期限切れになる予定だったが、新法の成立により延長が認められた。「11 月の議会選挙に向けた利益誘導策」と評価する向きもあるという。大和総研『環境関連ニュース vol.3』2008 年 11 月 (物江陽子稿) (<http://www.daiwa-grp.jp/csr/publication/pdf/081104.pdf> 2011.8.28 アクセス)。

あり、控除金額はバッテリーの能力と車両総重量（GVW）によって異なった。すなわち、控除額のベースは2,500ドルとされ、バッテリー能力が（ミニマムの）4KWHを1KWH増えるごとに417ドル加算された。控除額の上限は車両総重量区分ごとに定められ、総重量10,000ポンド以下の場合には7,500ドル、10,000～14,000ポンドでは10,000ドル、14,000～26,000ポンドでは12,500ドル、そして26,000ポンドを超える場合は15,000ドルであった。<sup>22</sup> 控除の適用対象は25万台（販売台数）までとされた。

ARRAは支援の対象となる台数の上限を今までの合計25万台から1メーカーあたり最大20万台へと引き上げた。総額で17億ドルの税収減が見込まれた。ただし1台当たりの支援金額の上限は7,500ドルに制限され、車両総重量14,000ポンド以上の車は除外された。やや具体的に、内国歳入庁（IRS.gov）の資料で確認しておこう。まずIRS-Section141では、2009年12月31日以降に購入された適格のプラグイン電気車に対する税額控除が変更され、新規購入された4輪以上でかつ車両総重量14,000ポンド以下、4KWH以上の外部の電力源によって充電可能な推進力を持つ車が適格とされた。税額控除の金額はバッテリーの能力によって異なり、最低2,500ドル、最大で7,500ドルと定められた。そして、ある一つのメーカーの販売台数が20万台に達したら、そのメーカーへの税額控除は減額されることとなった。<sup>23</sup>

最後に、2009年2月17日から同12月31日の間に購入された価格49,500ドルまで新車に対する州・地方の売上税の控除を認める新たな制度も導入された（調整後の総所得が独身者で125,000ドル、夫婦合算で250,000ドルを超える場合には控除は通減される）。議会の審議の過程では、売上税のみならず、自動車ローンの金利等についても控除を認める案が提出されたが、最終的には合意を得られなかった。<sup>24</sup> これらの措置により、2010年に発売された「シボレー・ボルト」は7,500ドルの補助金を得られることになった。

こうしてオバマ大統領は、ARRAを中心とする電気自動車に関する一連の助成策を前提に、2011年初めの一般教書で2015年までにアメリカは世界で初めて100万台の電気自動車（プラ

---

<sup>22</sup> U.S. Energy Information Administration, Energy Improvement and Extension Act of 2008 : Summary of Provisions による。U.S. Department of Commerce, *Roadahead* 2010 II, p.26 では「14,000～26,000ポンドでは15,000ドル」とある。

<sup>23</sup> このほか、IRS-Section1142では、2つの新タイプのプラグイン電気自動車、低速および2～3輪電気車に対する税額控除が新設され、2009年2月17日～12年1月1日の間に購入された車について、コストの10%、2500ドルを上限に税額控除が認められた。なお、低速車では4KWH、2～3輪車では2.5KWH以上の能力を持つバッテリーを備えることが条件とされた。

(<http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=206875,00.html> 2012.3.12 アクセス)

<sup>24</sup> <http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=206875,00.html>、<http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=204519,00.html>、2011.8.11 アクセス。このほか、野本誠『『2009年米国再生・再投資法』とその後の議会動向』（KPMG, Jnet, 2009年第2号（[http://us.kpmg.com/jnet/Japanese/Archives/2009/Issue2/article\\_2\\_Pint.asp](http://us.kpmg.com/jnet/Japanese/Archives/2009/Issue2/article_2_Pint.asp) 2011.8.16 アクセス））。

グイン・ハイブリッド車を含む) を保有する国になるという周知の目標を繰り返した。<sup>25</sup> そして2012年度の予算教書でARRAの政策をさらに強化するため、次の3つの提案を行った。すなわち、まず第1に、ARRAの電気自動車購入に関する税額控除の規定を変更し、最大7,500ドルを消費者にキャッシュバックする、第2に、バッテリー・電気駆動技術に関する研究開発投資を30%程度増額し、これらの技術開発に特化した研究拠点、「エネルギー・イノベーション・ハブ」を設ける。そして第3に、電気自動車のすみやかな導入のためにインフラ投資や規制自由化を行う全米30のコミュニティに対し、最大1,000万ドルの競争的な補助金を支給する。以上の3つの政策を実施するため、2012年度予算で約6億ドルを要求した。<sup>26</sup>

#### ④ 電気自動車普及の将来

ARRAとEISAを両輪とする政府支援によって、2015年度までに電気自動車を100万台普及させるというオバマ大統領の目標はどの程度まで実現可能だろうか。この間に答えることはきわめて難しい。なぜなら、すでに内外で発表されている多くの電気自動車の市場予測には大きな差があり、結論を容易に下しえないからである。

たとえば、2010年後半に発表された2つの著名な機関による予測を紹介しよう。ひとつは自動車企業や工場などの製造品質や生産性の調査で名高いJ.D.パワーによるものだが、ここでは2020年に世界全体で520万台(全販売台数の7.3%)のハイブリッド車(プラグイン・ハイブリッド車を含む)と電気自動車が販売されると予測している(2010年の実績は95万4000台、全販売台数の2.2%)。国別でみると、アメリカではハイブリッド車は170万台と世界最大を誇るが、電気自動車の販売はわずか10万台にとどまる。ハイブリッドの内訳は示されていないが、これでは到底オバマ大統領の目標は達成できないであろう。他方、ほぼ同じ時期に発表された著名な調査会社ブルームバーグ(Bloomberg New Energy Finance)のアメリカを対象とした調査では、これよりはるかに多くの販売台数が予測されている。この調査は通常のハイブリッド車を含まず、プラグイン・ハイブリッド車と純粋な電気自動車の合計だが、それによると販売台数は同じく2020年で160万台(全販売台数の9%)、2030年には400万台(同22%)へ増加するとされている。J.D.パワーの数字と直接には比較できないが、両者の開きがきわめて大きいことは明らかであろう。予測結果がなぜこれほど異なったかを明らかにするだけの材料は筆者にはないが、高成長を予測しているブルームバーグはバッテリーコストの大幅

<sup>25</sup> 言うまでもなく電気自動車とは、バッテリーに充電した電力を動力源として電動機を動作させ走行する車であり、ハイブリッド車とは、異なる2つ以上の動力源(ガソリンエンジン、ディーゼルエンジンと電動機など)を持ち、状況に応じて、その一方あるいは双方を動作させて走行する車を指す。一般的なプラグイン・ハイブリッド車はガソリンエンジンと電動機を備え、電気自動車同様、あらかじめ充電したバッテリーを用いて走行し、充電分がなくなった後はガソリンエンジンが発電機を回し、電池に充電しながら走行するというものである。米政府は通常のハイブリッド車を目標からは除外している。

<sup>26</sup> 『NEDO ワシントン：デイリーレポート』2011年1月27日号([http://www.nedocweb.org/dailyreport/2011\\_files/2011-01-27.html](http://www.nedocweb.org/dailyreport/2011_files/2011-01-27.html) 2011.11.21 アクセス)



な低下と石油価格の大幅な上昇を前提しており、J.D.パワーでも同じ要因に論及しながら、これらが 2020 年までに起きる可能性が低いと判断して上のような予測をしたと説明している。両者の相違は意外と小さいのかもしれない。<sup>27</sup>

いま一つ、政府の予測にもふれよう。米エネルギー省は 2011 年 2 月に *One Million Electric Vehicle by 2015* と題する報告書を発表し、2011 年から 15 年の間のアメリカにおける電気自動車の生産台数を予測した。ここではブルームバーグと同じく、ハイブリッド車を含まないプラグインハイブリッドと純粋な電気自動車の合計（「シボレー・ボルト」タイプの *extended range electric vehicle* を含む）が示されているが、それによると 2011 年に 46,000 台、15 年には 370,000 台へと増大し、この 5 年間の累積生産量は 122 万台に達すると推計されている。この予測は当時各社が発表していた生産計画やメディアの数字をもとにしたものだが、たとえば 11 年に GM の「シボレー・ボルト」は 1 万 5000 台、日産の「リーフ」は 2 万 5000 台生産され、2015 年にはそれぞれ 12 万台、10 万台へと増加すると推定している。加えて 11 年には、他に 6 つのニューモデルの生産が始まるとされていたから、<sup>28</sup> 大統領の目標は十分に達成されると判断したのである。エネルギー省のこのデータには、新規参入の可能性ある多くの企業（クライスラー、ホンダ、トヨタ、三菱など）は含まれていないので、むしろ控えめに見積もった数値ということになる。しかし各社の生産計画はその後修正され、実際の 2011 年の販売実績は「シボレー・ボルト」は改定された目標の 1 万台にも達しない 7700 台、「リーフ」は 9700 台にとどまり、「スマート」と「Mitsubishi i」を加えた合計でも約 1 万 8000 台に過ぎなかった（第 3 表）。この点からいえば、政府の予測は楽観的に過ぎたと言えるであろう。

このようにアメリカでは電気自動車生産がようやく始まったばかりの段階にあり、その将来を正確に予測するのは不可能に近い。そこで以下では、電気自動車の将来を考える手がかりと

第 3 表 アメリカにおけるプラグイン電気車の販売台数（台）

	合計	ボルト	リーフ	スマート ED	ミツビシ i
2010	345	326	19	0	0
2011	17,813	7,671	9,674	388	80

（資料）Hybrid Cars, December 2010～11, Dashboard

<http://www.hybridcars.com/news/december-2011-dashboard-sales-still-climbing-35093.html>

2012.2.29 アクセス

<sup>27</sup> JD パワーについては、[http://www.jdpower.co.jp/press/pdf2010/DriveGreen2020\\_J.pdf](http://www.jdpower.co.jp/press/pdf2010/DriveGreen2020_J.pdf)、ブルームバーグについては、<http://bnef.com/Download/pressreleases/131/pdf/131.pdf>を参照。なお、わが国の調査機関による市場の予測結果も同様にきわめて大きな相違がある。

<sup>28</sup> 前掲（注 20）、U.S.Department of Energy, *One Million Electric Vehicles*, による。

第4表 アメリカのハイブリッド車販売台数

	HV 合計 (台)	トヨタ・ プリウス (台)	HV 市場に占 めるプリウス のシェア (%)	全自動車市場 (千台)	全市場に占め る HV のシェ ア (%)
1999	17	0	0	16,894	0.00
2000	9,350	5,562	59.5	17,350	0.05
2001	20,282	15,556	76.7	17,122	0.12
2002	36,035	20,119	55.8	16,816	0.21
2003	47,600	24,600	51.7	16,639	0.29
2004	84,199	53,991	64.1	16,867	0.50
2005	209,711	107,897	51.5	16,948	1.24
2006	252,636	106,971	42.3	16,504	1.53
2007	352,274	181,221	51.4	16,089	2.19
2008	312,386	158,574	50.8	13,195	2.37
2009	290,271	139,682	48.1	10,402	2.79
2010	274,210	140,928	51.4	11,555	2.37
2011	268,807	136,463	50.8	12,734	2.11

\*2011 年以降は資料の相違から厳密には連続しない

(資料) 1999～2010 : US Department of Energy, Alternative Fuels and Advanced Vehicle Data Center, HEV Sales by Model

(<http://www.afdc.energy.gov/afdc/data/vehicles.html>)

2011 年 : Hybrid Cars, December 2011 Dashboard

(第3表に同じ)

して、すでにアメリカ市場で 10 年以上の歴史をもつハイブリッド車の成長と現状についてふり返ろう。

アメリカにおけるハイブリッド車の販売は 2000 年代半ばに急増し、07 年には約 35 万台という現在までのピークに達した。しかし、それ以降は低下を続け、自動車市場全体の占めるシェアも 3% に満たない水準にとどまっている (第 4 表)。確かに、この数年間のハイブリッド車を取り囲む環境は一般の自動車市場以上に厳しいものがあつた。2008 年以降は不況の影響に加え、ガソリン価格が低位で安定し、また、10 年にはハイブリッド市場の拡大を支えてきた「プリウス」ならびにトヨタ車の品質をめぐる問題が深刻化、11 年には東日本大震災により日本からの供給が途絶した。これらの影響により、アメリカの自動車市場が好転した 2010 年以降でもハイブリッド車の販売は低迷を続けたのであつた。

特殊事情に災いされたとはいえ、電気自動車より消費者の好感度が高く、受容が容易なはずのハイブリッド車市場が低迷を続けていることは、アメリカにおける新技術普及の難しさを暗

示するものだった。<sup>29</sup> J.D.パワーによると、ハイブリッド車の普及を阻んでいる最大の理由はガソリン車に比べた車両価格の高さにあり、ついでデザインや外観、性能（パワーや加速・けん引力）に対する不満などにあった。電気自動車普及にとっての課題はさらに大きい。まず、短期的には価格が最大の障害とみなされた。日産の「リーフ」の販売価格は政府の補助金を差し引いて 26,280 ドルとされるが、2009 年 7 月からの 1 年間にアメリカで販売された新車の中位価格（ベースプライス）は 21,800 ドルであった。「リーフ」の価格は、この 1 年間にアメリカで販売された新車価格の分布上では上位 4 分の 1 に入ったほどである。一般のガソリン車に対するこの価格差は、ガソリン価格が 1 ガロン 10 ドルを超えて初めて帳消しされると考えられている。価格を規定しているのは高いバッテリー価格なので、これが解決しない限り電気自動車は熱心な初期購入者を越えて一般家庭にまで普及しないという悲観論が関係者からも聞かえてくるのである。

性能上の課題はさらに大きい。基本的な制約要因は、100 年前の電気自動車と同様、現在の電気自動車も 1 回の充電によって走行できる距離、充電に要する時間とインフラ整備について、消費者の期待する水準に達していないことである。<sup>30</sup> とくに、アメリカの消費者の走行距離が他の国に比べ長距離にわたることがこの問題をいっそう深刻なものとしている。<sup>31</sup> このような価格・性能の両面における限界から、ハイブリッド車や電気自動車に対する消費者の反応は鈍く、市場の成長は予測を下回っている。大統領の目標を達成するためには、まず、めざましい技術革新によって電気自動車の性能が飛躍的に上昇する一方、バッテリー価格を始め生産コストが急激に低下することが必要であろう。需要面では、景気拡大の本格化や原油価格の急激な高騰、政府の燃費規制のいっそうの強化などが必要であろう。さもなくば、しばらくは需要

---

<sup>29</sup> Green Car Congress, Feb.27, 2012 (<http://www.greencarcongress.com/2012/02/pike-20120227.html>) 一般に、09 年から 11 年の間にアメリカの消費者のクリーンエネルギーに対する関心は低下したと述べている。

<sup>30</sup> 消費者は 1 回の充電で平均 320 キロの走行を期待するが、現在は 160 キロであること、また充電完了までに要する時間を 2 時間と期待している（日本では 37%の人が 30 分）が、現在は 8 時間を要する。このため、日独仏米など先進国の消費者は購入に積極的ではなく、むしろ、インドや中国の消費者の方が積極的としている。デロイト・トウシュ・トーマツの「グローバル製造業インダストリーグループ」による電気車に対する消費者の意識調査（世界 17 カ国 1 万 3000 人を対象）。

([http://www.tohmatsu.com/assets/Dcom-Japan/Local%20Assets/Documents/knowledge/dtc-pdf/jp\\_k\\_dtc\\_auto\\_Unplugged\\_171111.pdf](http://www.tohmatsu.com/assets/Dcom-Japan/Local%20Assets/Documents/knowledge/dtc-pdf/jp_k_dtc_auto_Unplugged_171111.pdf))

<sup>31</sup> アメリカの監査・コンサルタント事業で有力 KPMG は、世界の自動車会社の経営陣 200 人への調査から、本格的な消費需要を喚起できる電気車開発までなお 5 年以上かかるとの予測を示している。この結果、電気駆動自動車（ハイブリッド車から水素電池車まで）の販売台数は 2025 年までは世界市場の 15%を超えず、とくに、米欧メーカーでは 6~10%に止まっている。しかも、25 年までに消費者を最も引き付ける技術はハイブリッドが最大で 43%（フルハイブリッド 22%と PI ハイブリッド車 21%、オバマ大統領の求める電気車は 34%（レンジエクステンダー 18%と完全電気自動車 16%の合計）に止まる。しかし 83%の会社では、いずれの技術が優位を収めるか現状では分からないので、ハイブリッドから燃料電池まで「全方位的な技術投資」を増やす計画である。

(<http://www.greencarcongress.com/2012/01/kpmg-20120105.html>)

の本格的な離陸は生じないであろう。

最後に、新製品市場につきものの技術ならびに製造上の問題が噴出し、一時的にせよ、電気自動車普及の拡大を困難にしている。この数年間、政府の支援を受けて、テスラ・モーターズ **Tesla Motors Inc.** やフィスカー・オートモーティブ **Fisker Automotive Inc.** などカリフォルニア州のスタートアップ企業を筆頭に、電気自動車生産に新参入が相次ぎ、大きな話題となった。他方、GM や日産をはじめ、巨大な自動車会社も相次いで新製品を発表し、生産体制を徐々に整備しつつある。しかし、「シボレー・ボルト」は 2011 年秋の政府による側面衝突実験の 2 週間後に電池の発火騒ぎを起こした。12 年 2 月に NHSAT は慎重な調査の結果、構造上の欠陥は認められず、また、GM の安全対策と保護強化策を評価して、安全性を確認したと発表した。しかし、これがようやく立ち上がろうとした電気自動車市場ならびにボルトの販売にとって大きな打撃となったことは言うまでもない。加えて大統領選挙が近づくとつれ、「ボルト」は「オバマの車」とみなされ、共和党員の多くから政治的に排撃されるに至った。これらの結果、「ボルト」の販売は 12 年 1～2 月にはわずか 1,600 台と目標を大幅に下回り(2012 年全体で 45,000 台)、春には 5 週間の生産停止に追い込まれた。<sup>32</sup> さらに、フィスカー社は、米連邦政府から 5 億 3000 万ドルの低利融資を受け、プラグイン・ハイブリッド車のスポーツカー「カルマ」**Karma** (価格 10 万ドル) を開発、2012 年からその量産開始を発表していたが、バッテリーの不具合によるリコールやソフトウェアの機能不全、GM から引き継いだデラウェア州ウイルミントン工場の操業停止などにより計画は遅れた。最近では、『コンシューマー・レポート』誌のスピードテスト中に故障するという最悪のアクシデントすら起きた。現在、「カルマ」の量産の遅れにより資金繰りが悪化し、エネルギー省の低利融資の条件変更を求めて再交渉中と報じられているほどである。<sup>33</sup>

電気自動車市場拡大の遅れは、政府支援を通じて新規参入した小規模なバッテリー企業の経営にも暗い影を落としている。電気自動車用リチウムイオン電池では、この分野のアメリカにおけるパイオニア的存在であった **Ener 1, Inc.** (エネールワン) が 2012 年 1 月末に破産法第 11 章の適用を申請した。直接の原因は、大口の取引先だったノルウェーのシンクグローバル社の破綻(2011 年 6 月)にあったが、電気自動車の普及が予想を下回り、市場が拡大しなかったことに加え、日中韓の企業との競争が激化したこともあげられた。子会社の **EnerDel, Inc.** (エネーデル) を通じて ARRA に基づく米エネルギー省の助成 1 億 1850 万ドルを受けていたにも

<sup>32</sup> *Automotive News*, March 10, 2012.

<sup>33</sup> *Automotive News*, March 8, 2012.

『日経ビジネス』オンライン版。記者の眼「オバマ、グリーン産業育成に四苦八苦」2012.2.14 (<http://business.nikkeibp.co.jp/article/opinion/20120208/226979/> 2012.2.28 アクセス)

かかわらず、エネールワンが破綻に追い込まれたことは政府と業界に大きな衝撃を与えた。<sup>34</sup> さらにいま一つのパイオニア企業である A123 システムズ社も、フィスカーに納入したバッテリーの不具合により大幅な発注の削減に見舞われ、収益見通しの大幅な下方修正を余儀なくされた。

このような技術や生産の混乱は揺籃期の新興産業には不可避のものであろう。問題はこのような初期の混乱が収まった後、アメリカが電気自動車および最先端電池の生産拠点としてどこまで、その地位を確保できるかにある。ARRA がターゲットとしたリチウムイオン電池の製造では、政府のテコ入れにも関わらず、韓国と日本、中国企業が激しいシェア競争を演じつつあり、アメリカ企業の影はきわめて薄い。シボレー・ボルト用のバッテリーも当初は米国生産を計画したが、米国企業の実験では十分ではないとして、結局、韓国の LG 化学から調達された。最近、日本の調査会社テクノ・システム・リサーチが発表した 2011 年のリチウムイオン電池出荷高の世界シェアによると、韓国勢が初めて日本勢 (34.8%) を上回る 39.5% のシェアを獲得したという。円高ウォン安による韓国勢の低価格攻勢と東日本大震災による工場の被災が原因とされている。企業別では、三洋を統合したパナソニックが 1 位の座を守ったが (23.5%)、第 2 位のサムスン (23.2%) との差はごく小さかった。以下、韓国の LG 化学、ソニー、中国の BYD と続くが、会社名が判明しているシェアの上位 9 社のなかにアメリカ企業は 1 社も含まれていなかった。このようにリチウムイオン電池市場では、2012 年までに世界の生産能力 20% を獲得するという米政府の目標が実現される可能性はかなり低いように思われる。<sup>35</sup>

## 2. 自動車販売支援策 (CARS)

ARRA という大規模な景気刺激策の成立と相前後して、2009 年初頭から米国議会ではより直接的な産業支援に照準を合わせ、一部は燃費や環境対策をも兼ねて、燃費の悪い自動車の買替え促進策の検討が始まった。<sup>36</sup> 当時すでにカナダやドイツ、フランス、イタリアなど EU 諸

<sup>34</sup> ロイター、2012 年 1 月 27 日 (<http://jp.reuters.com/article/idJPTYE81K0V120120127> 2012.2.28 アクセス)。このほか、政府から 5 億 3500 万ドルの融資保証を受けた太陽電池メーカーのソリンドラ社、同じく 4300 万ドルの融資保証を得た蓄電装置のベンチャー企業のビーコンパワー社も破綻した。これらは有望な成長分野の企業だが競争は世界的な規模で激化し、太陽電池では中国メーカーとの間でダンピング提訴が行われたほどだった。相次ぐ経営破綻を前に、共和党議員からは、オバマ政権が助成企業の選定にあたって適正な調査を行っているのかという批判が生じている。

<sup>35</sup> 『朝日新聞』(オンライン) 2012 年 3 月 5 日 (<http://www.asahi.com/business/update/0305/OSK201203050094.html> 2012.3.6 アクセス)。『日本経済新聞社』12 年 3 月 5 日。

<sup>36</sup> その一例として、09 年 1 月に議会に提出された National Incentive Program for Voluntary Retirement of Fuel-Ineffective vehicles, Cash for Clunkers (S.247) がある。この法案は、18MPG 以下の旧モデルの所有者が各クラスの車に定められていた燃費基準を 25% 以上上回る新車・中古車に買い替える場合、下取り車の製造年に応じて 2,000~4,500 ドルを払い戻す引換券を与えるというものであった。Clair Brunel

国を筆頭に、少なからぬ外国政府がこのような制度を発足させており、国内でも環境対策を主眼に、90年代初めからカリフォルニアやテキサスの州・地方政府が同様の計画（実験プロジェクトを含む）に着手していた。

買替え支援策が多く先進国で採用された理由は、それが有効な景気刺激策とみなされたことに加え、外国における支援策が自国産業に不利な影響を及ぼすのではないかという懸念、景気回復を目的とした特定産業に対する支援策でも環境対策を加えれば国民の支持を集めやすいという思惑にあった。こうしてアメリカでも、2009年6月に Car Allowance Rebate System (CARS) あるいは Cash for Clunkers プログラムという名称の買い替え支援策（正確には Consumer Assistance to Recycle and Save Act of 2009）が軍事予算案 (Supplemental Appropriations Act, 2009) の一部（第13編）として成立し、6月24日には大統領もすみやかに署名した。<sup>37</sup> 総額10億ドルの予算により、2009年7月1日から11月1日まで（あるいは資金が枯渇するまで）実施される予定であった。

#### （1）内容

CARSは、ある一定の要件を満たした旧型の燃費の悪い車を下取りに出し、同じくある一定の要件を満たした燃費の良い新車に買い替えないしリースする場合、後者の種類、重量、燃費改善の度合いによって異なるが、3,500ドルないし4,500ドルの補助金がディーラー経由で購入者に支払われるという制度であった。なお下取りされた車の転売は禁じられ、スクラップ化されることと定められた。

やや具体的にみよう。まず、支援の対象となる下取り車の条件とは、燃費が1ガロンあたり18マイル以下（18MPGと略す。リッターあたり約11キロ、市街地とハイウェイの燃費の合計）の製造後25年以内（1984年モデル以降）の車であり、運転可能な状態にあり、1年以上

---

and Gary C. Hufbauer, *Money for the Auto Industry: Consistent with WTO Rules?*, Peterson Institute For International Economics, Policy Brief, February 2009. (<http://www.iie.com/publications/pb/pb09-4.pdf> 2011.12.10 アクセス) なおこの文献の所在は注2に掲げた川瀬剛志（2011）から教示を得た。

<sup>37</sup> 以上、この計画については、米国運輸省のホームページのなかに専用HPがあり、必要な情報がほぼ得られる (<http://www.cars.gov>)。とくに、U.S. Department of Transportation, C.A.R.S., Program Statistics, October 23, 2009. (<http://cars.gov/files/report/summary-statistics.pdf> 2011.9.8 アクセス)。このほか、計画の実施にあつた National Highway Traffic Safety Administration, *Report to Congress, Consumer Assistance to Recycle and Save Act of 2009*, December 2009. NHTSA (2009) と略す (<http://www.nhtsa.gov/CARS-archive/official-information/CARS-Report-to-Congress.pdf> 2011.9.8 アクセス)。同じく、U.S. Government Accountability Office, Report to Congressional Committees, Auto Industry, Lessons Learned from Cash for Clunkers Program, April 2010. (GAO2010) <http://www.gao.gov/new.items/d10486.pdf>、総理府『世界経済の潮流』2009Ⅱ、2010Ⅰなどを参照。また、GAO (2010) や『世界経済の潮流』(2009Ⅱ) 17頁には、各国の支援制度の便利な一覧表があるが、後者から主要国の予算規模を比較すると、アメリカは最終的に30億ドル（2700億円）、日本は3700億円（09年6月～10年3月）、ドイツは50億ユーロ（6700億円）とドイツの規模が最も大きかった。また、1台当たり助成金はOECD平均で1,500～2,500ドル、米独でとくに寛大であった。

にわたって保険が掛けられ、登録されていることであった。同じく、支援の対象となる買替え車の条件とは、メーカーの希望小売価格が 4 万 5000 ドル以下であり、乗用車では、燃費が 22MPG 以上（リッターあたり約 14 キロ）の新車と定められた。買替えによって支払われる補助金は、燃費が 4～9MPG 改善した場合には 3500 ドル、10MPG 以上改善した場合には 4500 ドルであった。また、トラックについては、ボディタイプと車両総重量、ホイールベースなどによって 3 種類に区分され、「カテゴリー1 トラック」に分類された SUV、小・中型ピックアップトラック、小・中型乗用・貨物用バンでは 18MPG 以上の新車が支援対象となり、買替えによって燃費が 2～4MPG 以上改善すれば 3500 ドル、5MPG 以上改善すれば 4500 ドルが、また「カテゴリー2 トラック」に分類された大型ピックアップトラックと大型乗用・貨物用バンでは 15MPG 以上の新車が対象となり、買替えによって燃費が 1 MPG 以上改善すれば 3500 ドル、2 MPG 以上改善すれば 4500 ドルが、それぞれ与えられた。<sup>38</sup>

買替え支援計画は 7 月 1 日からスタートする予定だったが、準備作業に時間を要し、実際に開始されたのは同下旬となった。開始とともに支援に対する申請が殺到し、11 月 1 日までの予定だった当初予算は 7 月末までに底をつくことが明らかとなった。このため議会は、ARRA の環境関連支出（Innovative Technology Loan Guarantee Program）から 20 億ドルを捻出し、支援を増額する法案（Consumer Assistance to Recycle and Save Program, Supplemental Appropriations）を可決、8 月 7 日にはオバマ大統領も署名した。しかし、この追加された予算も間もなく使い切られたため、8 月 25 日に制度は終了することになった。結局わずか 1 カ月間という短い期間の支援に止まったが、合計 69 万 114 台の申請があり、要件を満たした 67 万 7842 件に合計 28 億 5000 万ドル、1 台あたり平均約 4200 ドルの支援が与えられた。<sup>39</sup>

## （2）実績

支援制度の実績をみよう。まず第 1 に、予想通り、燃費の悪いトラック（平均燃費 14～16MPG）から燃費の良い乗用車（同 28MPG）への買い替えが主流を占めた。下取りに出された車の約 85%が小型トラックであった半面、買い替えられた新車の 60%は乗用車であった（第 5 表）。それでも、小型トラックを下取りに出した人の半分近くが小型トラックへ買い替えた計算になるので、近年のガソリン価格の低下やトラックの燃費改善にも促されたとは言え、これら車種に対するアメリカ人の人気がいかに根強いかを示した。合計すると、下取りに出された車の平

<sup>38</sup> いま一つの「カテゴリー3 トラック」は車両総重量格付け（GVWR：gross vehicle weight rating：車両本体に定員分の乗客、最大積載量分の貨物などの重量を加えたもの）8,500～10,000 ポンド（3,856Kg～4,537Kg）の超大型の貨物バンや超大型のピックアップトラックを含むが、このクラスの車種には EPA が燃費基準を定めていないので、同じ「クラス 3」のトラックに買い換える場合は、燃費改善のレベルではなく、車両総重量が下取り車と同じないし軽量であれば 3500 ドルが支払われると定められた。

<sup>39</sup> 注 37 の NHTSA（2009）による。

第5表 下取り車と新規購入車のタイプ・燃費別内訳（%、MPG）

タイプ	下取り車			新規購入車		
	台	割合	平均燃費	台	割合	平均燃費
乗用車	94,834	13.99	17.7	401,274	59.20	28.0
カテゴリー1トラック	446,323	65.84	15.9	225,985	33.34	21.4
カテゴリー2トラック	129,732	19.14	14.1	48,617	7.17	16.2
カテゴリー3トラック	6,953	1.03	—	1,966	0.29	—
合計（全体）	677,842	100	15.7	677,842	100	24.9

（資料）National Highway Traffic Safety Administration, Report to Congress, *Consumer Assistance to Recycle and Save Act of 2009*, December 2009.

均燃費は15.7MPG、購入された新車は24.9MPGと50%以上も燃費が改善された計算になる。なお表示していないが、NHTSA（2009）によると、下取りに出された車の75%は90年代製だったが、新規購入車のほぼすべては09年モデル以降の車であった。

第2に、この買替えをブランド別にみると、買い替える新車の燃費が良いほど支援の額が増えるという制度設計から当然のことながら、燃費の悪い米系企業のブランドから日本・韓国など外国系ブランド車へのシフトという流れが明らかに看取された。下取りに出された車の上位をフォード、GM、クライスラー系のブランドが独占する一方、買替え車では、トヨタを首位に、フォード、ホンダ、シボレー、日産、ヒュンダイなどが並んだ。モデル別では、下取り車の最上位をFord ExplorerやF150 Pickup、Jeep Grand Cherokeeなどデトロイトスリーの大型SUV、ピックアップトラックが占める一方、買替え車では、Toyota Corolla, Camry, Honda Civic, Hyundai Elantraなど日韓車に交じって、Ford Focus、同Escapeが健闘している（第6表a~b）。メーカー別では、トヨタが支援台数全体の20%近くを占めトップだが、GMとフォードも2、3位を占め、根強い人気を維持した。両社の支援による販売台数は、平均すれば燃費の良い、ホンダ、日産、ヒュンダイ等をかなり上回ったのである（第7表）。

以上の結果から判断すると、この買い替え支援制度が燃費の良い日韓製（現地生産車も含む）乗用車、とくに韓国車の販売を促進したことは疑いないが、他方で、米国車への買い替え効果もそうしたような規模に達したことが分かる。フォードを筆頭に、裁判所の管理下から脱して再建をはじめたばかりのGM、クライスラーの販売支援につながったことは明らかである。当時、日本企業の後を追って、韓独の自動車会社も米国における現地生産を開始していたから、これらは米自動車産業全体の回復に大きく貢献した。実際、下取り、買い替え車のそれぞれを製造国別に分類した第8表では、米国产車の下取りが全体の4分の3を占めたのに対し、新規購入



第6表 a 下取り車と新規購入車の上位 10Make

(台、%)

下取り車			新規購入車		
Make	台数	割合	Make	台数	割合
フォード	195,644	28.86	トヨタ	120,507	17.78
シボレー	118,711	17.51	フォード	90,135	13.30
ダッジ	74,114	10.93	ホンダ	87,585	12.92
ジープ	63,421	9.36	シボレー	86,354	12.74
GMC	34,537	5.10	日産	58,700	8.66
マーキュリー	24,206	3.57	ヒュンダイ	48,780	7.20
日産	23,010	3.39	KIA	28,974	4.27
トヨタ	17,672	2.61	ダッジ	24,119	3.56
キャデラック	17,307	2.55	スバル	16,816	2.48
いすゞ	13,207	1.95	ポンティアク	16,644	2.46
小計	581,829	85.83	小計	578,614	85.37
全体	677,842	100.00	全体	677,842	100.00

第6表 b 下取り車と新規購入車の上位 10 車種

下取り車	新規購入車
Ford Explorer 4WD	Toyota Corolla
Ford F150 Pickup 2WD	Honda Civic
Jeep Grand Cherokee 4WD	Toyota Camry
Ford Explorer 2WD	Ford Focus FWD
Dodge Caravan/Grand Caravan 2WD	Hyundai Elantra
Jeep Cherokee 4WD	Nissan Versa
Chevrolet Blazer 4WD	Toyota Prius
Ford F150 Pickup 4WD	Honda Accord
Chevrolet C1500 Pickup 2WD	Honda Fit
Ford Windstar FWD Van	Ford Escape FWD

(資料) U.S. Department of Transportation, *C.A.R.S., Program Statistics*, October 23, 2009

(http://cars.gov/files/report/summary-statistics.pdf 2011.9.8 アクセス)

第7表 企業別国内販売台数と支援の効果（台：％）

	2009年					
	7月	8月	計	支援台数	支援全体に占めるシェア	販売台数に占める支援のシェア
GM	187,582	245,066	432,648	118,036	17.4	27.3
フォード	158,377	176,012	334,389	96,761	14.3	28.9
クライスラー	88,900	93,222	182,122	44,363	6.5	24.4
トヨタ	174,872	225,088	399,960	132,021	19.5	33.0
ホンダ	114,690	161,439	276,129	87,585	12.9	31.7
日産	71,847	105,312	177,159	58,700	8.7	33.1
ヒュンダイ	45,553	60,467	106,020	48,780	7.2	46.0
KIA	29,345	40,198	69,543	28,974	4.3	41.7
フォルクスワーゲン	20,590	24,823	45,413	12,418	1.8	27.3
小計	891,756	1,131,627	2,023,383	627,638	92.6	31.0
合計	994,846	1,258,384	2,253,230	677,842	100.0	30.1

\*乗用車と小型トラックの合計

(資料) 日経テクオン、支援台数は第6表からメーカー別に算出。

(<http://techon.nikkeibp.co.jp/article/NEWS/20090902/174858/?ref=RL3>

2011.9.10 アクセス)

第8表 下取り車と新規購入車の製造国

(台：％)

	下取り車	割合	新規購入車	割合
アメリカ	499,365	73.7	329,173	48.6
日本	54,958	8.1	115,526	17.0
メキシコ	11,307	1.7	81,655	12.0
韓国	3,738	0.6	73,119	10.8
カナダ	90,420	13.3	65,177	9.6
ドイツ	11,199	1.7	10,056	1.5
その他	6,855	1.0	3,136	0.5
計	677,842	100.0	677,842	100.0

(資料) 第5表に同じ

車では日本や韓国からの輸入車のウエイトが高いことが分かるが、それでも、米国産車が全体の約半分（米国産とみなされる NAFTA 合計では4分の3）を占めた。買替え支援策の米国の自動車販売全体に及ぼした効果については、次節でやや詳しく検討しよう。

### (3) 評価：自動車販売および環境への影響

買替え支援策の目的はまず第1に、米国の自動車販売を浮揚させることにあった。この目的は達成され、計画が実施された2009年7～8月に米国の自動車市場は急激に拡大した(第9表)。7月は最後の1週間のみに実施されたに過ぎなかったのだが、販売台数はほぼ100万台とリーマンショックが起きる直前の08年8月以来の水準へ、また、季節調整済みの年率換算販売台数(Seasonally Adjusted at Annual Rates:SAAR)は前年12月以来7ヶ月ぶりに1000万台の大台を越えるところまで回復した(1130万台)。07年秋に始まった販売実績の前年同月割れという趨勢はなお続いていたが、低下幅は前月に比べ3分の1程度に縮小した。さらに、計画

第9表 2008～09年の小売販売台数と在庫水準

	合計 (千台)	合計 (SAAR) (百万台)	前年同期比変化率 (%)		国産車在庫※ (千台)	在庫・販売 レシオ
			合計	SAAR		
2008年						
1月	1039.1	15.5	-4.4	-5.6	943.2	2.126
2月	1171.7	15.5	-6.3	-7.5	931.3	2.164
3月	1351.5	14.9	-12.1	-7.0	923.2	2.269
4月	1243.6	14.5	-6.7	-10.6	917.0	2.265
5月	1392.9	14.2	-10.6	-13.1	890.4	2.097
6月	1185.3	13.9	-18.3	-12.1	892.3	2.196
7月	1132.3	12.7	-13.2	-18.2	966.7	2.582
8月	1246.8	13.6	-15.3	-15.5	1004.3	2.663
9月	962.3	12.7	-26.6	-21.7	1036.6	2.822
10月	834.6	10.7	-32.0	-33.9	1117.5	3.484
11月	743.6	10.3	-36.7	-36.1	1185.3	4.156
12月	891.3	10.1	-35.6	-35.6	1211.0	4.124
2009年						
1月	654.7	9.7	-37.0	-37.7	1117.1	4.411
2月	687.1	9.2	-41.4	-40.2	1045.4	4.249
3月	855.1	9.7	-36.7	-34.9	1022.1	3.847
4月	817.3	9.4	-34.3	-35.4	995.6	3.792
5月	923.9	9.9	-33.7	-30.4	951.8	3.557
6月	857.4	9.9	-27.7	-29.0	905.1	3.246
7月	995.7	11.3	-12.1	-10.8	823.2	2.372
8月	1260.0	14.2	1.1	4.7	672.3	1.511
9月	744.1	9.4	-22.7	-25.9	719.5	2.573
10月	835.6	10.3	0.1	-3.0	746.7	2.432
11月	744.3	10.8	0.1	5.8	743.4	2.288
12月	1026.3	11.1	15.1	9.2	739.0	2.164

※国産車(米加墨)の生産台数に対する国産車(米加墨)の在庫台数の割合

(資料) U.S.Department of Commerce ([http://bea.gov/mational/xls/gap\\_hist.xls](http://bea.gov/mational/xls/gap_hist.xls) 2011.9.10 アクセス)

がほぼ1カ月にわたって展開された翌8月の販売回復はいつそうめざましく、1年ぶりに100万台の販売水準を回復したのに加え、SAARでは1420万台と08年5月のレベルにまで回復、なによりも販売実績の前年同月割れから23カ月ぶりに脱したことが重要であった。このような09年7～8月の販売の回復に支援制度が大きく貢献したことは間違いない。この2カ月間の総販売台数は225万台余であったが、支援制度による売り上げ（68万台余）は約30%を占めた。ごく単純計算すれば、支援がなければリーマンショック以来続いていた販売不振は依然として解消されなかったことになる。<sup>40</sup>

多くの調査計画も、支援制度が新車販売を大きく刺激したことについてはほぼ一致している。結論が分かれているのは、その規模である。いくつかの研究は、この制度を利用して新車を購入した人々のなかから、支援がなければ新車を購入しなかったであろう人々の割合を特定することによって、支援制度の効果を厳密に測定しようとした。代表的な調査結果をみると、まずNHTSAは購入者に対するアンケート調査（消費者サーベイ）をもとに、この制度を利用して新車を購入した消費者の88%（約60万台）はこの計画がなければ新車を購入しなかったという結論を下し、CEAもまたその割合を44万台（64%）と判断した。計画を推進した連邦政府機関の推計が高く出るのは当然としても、民間調査機関のMaritz Automotive Researchも54.2万台（約77%）ときわめて高い数値を発表した一方、Edmund.comは最も低く12.5万台と推計している。<sup>41</sup> このように、計画の効果を正確に評価することはきわめて難しいが、それが市場拡大に大きな効果があったことは疑いない。

とはいえ、支援制度が終了した9月には予想以上の反動が生じ、販売台数が一転して940万台（SAAR）へと低下したことは、支援制度に対する評価を減殺するものであった。反動の原因は、言うまでもなく支援制度が需要を先取りしたことにあった。GMの販売責任者の一人は、支援制度で売り上げた70万台のうち20万台は今後数ヶ月分の需要を前倒したものだとして評価している。<sup>42</sup> しかし、アメリカの支援制度が諸外国と比べわずか1カ月という短い期間にのみ実施されたことは十分な注意に値しよう。同じように販売支援制度の深刻な反動に悩まされたドイツや日本では、制度は半年以上にもわたって展開され、十分な需要を掘り起こすことに成功したのだが、アメリカでは実施期間が短かっただけに、先取りした需要の規模も小さかったと

---

<sup>40</sup> *Business Week*, Online, September 8, 2009.では、フォードの市場担当者の言として、買換え支援制度がなければ業界全体の8月の販売台数は年換算で1050万台だったと推測している。また、GMの経営幹部は、7月の市場全体の販売台数（99万台余）のうち、12万台程度がこの制度により上乘せられたと述べた。

<sup>41</sup> Bill Canis and Brent D. Yacobucci, *The U.S. Motor Vehicle Industry: Confronting a New Dynamic in the Global Economy*, Congress Research Service, March 26, 2010 (<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41154.pdf> 2011.12.10 アクセス) CRS (2010) と略す

<sup>42</sup> *Business Week*, On line, September 8, 2009.

思われる。<sup>43</sup> 実際、10月以降には自動車市場は再び回復し、この月には1000万を超える月間販売台数（SAAR）が記録された。これ以後、自動車需要は爆発的とはいええないものの堅調に維持された。長期的に見ると、09年7～8月は自動車市場の転換点になったと評価できる。自動車産業に関する有力な調査機関であるJ.D.パワーも8月末に、支援制度の影響をみて09年の新車販売台数予測を1000万台から1030万台に上方修正したほどだった。<sup>44</sup>

販売支援策に基づく自動車市場の活況はまた、メーカーによる販売奨励金の大幅削減を可能にし、その収益改善に貢献した。再建途上にあったGMの09年8月の販売台数は前年同期比20%減という厳しい状況であったが、それは前年8月に同社創業100周年を記念して一般消費者に対しても社員価格で値引き販売した反動であり、実際にはこの月にGMは販売奨励金を以前より500ドル少ない3200ドルに削減しながら19.4%のシェアを維持できたと発表した。フォードもまた販売奨励金を約450ドル減額し、この2年間以上で初めて1台当たり3000ドルを割った。<sup>45</sup>

需給状況の好転はまた在庫水準を大幅に低下させた。メーカーは慎重に増産へと向かったが、彼らの予想を越えた販売増のため、フォード、GMのディーラーによると、09年8月末の在庫水準は1年前の7割程度に低下し、これが9月の販売を大幅に落ち込ませる原因になったという。また、クライスラーも自社の販売促進策と相まって、支援対象の車が完売状態となり、在庫が底をついたほどであった。第9表は国産車の在庫のみの数字だが、08年12月から09年8月の間に台数ではほぼ半減し、販売に対する在庫の比率では好況期の水準にほぼ戻った。販売支援策によって在庫調整が一段落したのである。販売店は強気に転じ、価格交渉に応じなかったため、新車販売価格は500～1000ドルも値上がりした。こうした在庫の低下が9月の販売を大きく押し下げの一因となったとも言われている。<sup>46</sup>

買替え支援策のいま一つの目的は、米国のガソリン消費量およびCO<sub>2</sub>排出量の削減など環境問題の改善に貢献することであった。この点もまた第1の論点と同様、大枠で肯定的な評価を下せるが、その正確な評価はより難しい。まず、約70万台の車の平均燃費が約16MPGから約25MPGへと60%近く向上した。また、自動車のCO<sub>2</sub>排出量はガソリン消費量に正比例す

---

<sup>43</sup> 「エコカー補助のインパクト」（みずほ総合研究所『みずほ日本経済インサイト』2010年9月8日）  
（[www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/japan-insight/NKI100908.pdf](http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/japan-insight/NKI100908.pdf)）日本総研『一過性の効果に終わる米国自動車買い替え支援策』（[www.jri.co.jp/file/report/research/pdf/2501.pdf](http://www.jri.co.jp/file/report/research/pdf/2501.pdf)）

<sup>44</sup> 支援制度が自動車産業の雇用と経済全体（国民総生産）に及ぼした影響について、CEAは2009年第3四半期に実質GDPを0.1～0.4%、雇用を同年後半に4～12万人に押し上げたと推計している。他方、NHTSAでは、6万人以上の雇用を維持、創出しGDPを38～68億ドル増やしたと推定していた。Council of Economic Advisers, *Economic Analysis of the Car Allowance Rebate System*, September 10, 2009（[http://www.whitehouse.gov/assets/documents/CEA\\_Cash\\_for\\_Clunkers\\_Report\\_FINAL.pdf](http://www.whitehouse.gov/assets/documents/CEA_Cash_for_Clunkers_Report_FINAL.pdf)）

<sup>45</sup> *Business Week*, Online, September 8, 2009

<sup>46</sup> CRS (2010) pp.7-8

るから、これによって自動車の環境に対する影響が改善されたことは疑いない。『ビジネス・ウィーク』のごく単純なモデルによると、新旧両車の年間走行距離が同じ1万マイルであった場合、年間のガソリン消費量は旧型車の625ガロンに対し新車は400ガロンと1台当たり225ガロン、買い替えが約70万台に達したので全体では1億5750万ガロン節約されることになる。2008年の米国のガソリン消費量は1380億ガロンであったから、節約分は0.11%に相当する。また、CO<sub>2</sub>排出量も0.11%削減されることになる。<sup>47</sup>

NHSTAでは、もう少し精密な計測の結果、年間のガソリン消費量の節約は3300万ガロンに達し、これらの新車が向こう25年間運転され続けると考えると、合計で8億2400万ガロンの節約につながると発表した。同様に、CO<sub>2</sub>排出量も年間33.7万トン削減され、同じく向こう25年間で840万ドルの削減につながる。<sup>48</sup> これらは疑いない成果だが、米国全体の自動車総登録台数2億5400万台、年間ガソリン消費量1380億ガロンに比べると微々たるものと言わねばならない。

しかも、なお考慮すべき事情がある。燃費が改善されたことは疑いないが、もし、新たに購入された車の1台当たり走行距離がそれまでより増えれば（車の利用度が高まれば）、燃費改善によるガソリン消費の節約効果は小さくなるであろう。さらに、旧型車が大量に廃棄されたり、市場の活況ともない増産が行われたりすれば、社会全体のエネルギー消費やCO<sub>2</sub>排出量も増えることが予想される。これらは支援制度の環境改善への貢献度をますます小さなものとするであろう。<sup>49</sup> CARSは環境対策としてより、景気対策としての効果が大きかったことは疑いない事実である。

(以下、次号)

---

<sup>47</sup> *Business Week*, On line, August 17, 2009.

<sup>48</sup> NHSTA (2009)

<sup>49</sup> GAO (2010)、pp.18-19。2009年上半期に販売された全乗用車・小型トラックの平均燃費は1ガロン当たり28マイルを越えていたという。この時期の省エネ志向を考えれば、支援制度が導入される以前から低燃費志向が強まり、助成制度がなくても燃費のよい車を買われていたことは注意されてよい。

# 研究会報告

2012年6月16日(土) 定例研究会報告

テーマ： 日本の長期不況とマクロ経済政策—吉川洋・小野善康両氏の見解を踏まえて

報告者： 浅田統一郎氏(中央大学経済学部)

討論者： 片岡剛士氏(三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社)

黒木龍三氏(立教大学経済学部)

野下保利氏(国士舘大学政経学部)

司会： 野口旭所員(本学経済学部)

時間： 15:00～18:00

場所： 神田校舎7号館(大学院棟)7階772

参加者数：30名

報告内容概略：

本研究会は、昨年発足したケインズ学会の編となる『危機の中で〈ケインズ〉から学ぶ』(作品社)の第一部に所収された、吉川洋、小野善康、浅田統一郎の3氏によるシンポジウム「世界経済のゆくえ・日本経済のゆくえ」のフォローアップを意図したものである。その時の討論者の一人であった浅田氏が、吉川氏および小野氏の見解を踏まえた上で自身の見解をより詳細に報告し、片岡剛士、黒木龍三、野下保利の3氏が、その浅田報告に対して肯定的あるいは批判的に討論を行った。日本の不況と経済政策という焦眉の問題が主題であったためか、さまざまな世代にわたる多数の参加者を得ることができた。

先のシンポジウムでは、吉川、小野、浅田の3氏の間で、日本の財政状況と増税の必要性をめぐる、とりわけ鋭い対立がみられた。浅田氏は、日本の財政支出はこの不況の20年間にわたってほぼ一貫して引き締められてきたこと、したがって日本の財政状況の悪化は放漫な財政政策の結果ではなく、不況とデフレによる名目経済成長率の低迷の結果にすぎないこと、そして名目経済成長率の低迷が続く限り財政安定化の条件(ドーマー条件)は満たされず、不況を深刻化させる増税はその意味でむしろ財政をより悪化させる可能性すらあることを論じ、増税の必要性を説く吉川、小野両氏の所論を改めて批判した。その浅田報告を受けて、片岡氏は浅田氏の主張を補強する観点から、黒木氏は浅田氏の報告では触れられていない為替政策の意義を強調する観点から、そして野下氏は、吉川氏、小野氏の主張を浅田氏のそれと比較しつつ再解釈するという観点から、それぞれ討論を行った。その後、浅田氏が討論へのリジョインダーを行い、さらには、財政危機に直面する欧州などの現状をどう考えるかを含めたさまざまな議論が、フロアーも含めて展開された。

記：専修大学経済学部・野口旭

2012年 6月23日(土) 定例研究会報告

テーマ： 合評会 末次俊之著

『リンドン・B・ジョンソン大統領と「偉大な社会」計画

— “ニューディール社会福祉体制” の確立と限界—』

(専修大学出版局、2012年)

報告者： 末次俊之(本学非常勤講師・研究所所外研究員)

時間： 14:00-17:00

場所： 専修大学神田校舎13A会議室

参加者数：13名

報告内容概略：

今回の研究会では、専修大学による博士刊行助成を受けて出版された末次俊之著『リンドン・B・ジョンソン大統領と「偉大な社会」計画』の合評会が行われた。

本書は、1960年代のアメリカにおいて、ケネディおよびジョンソン民主党政権が推進した一連のリベラルかつ進歩的な内政政策を考察したものであり、とくにジョンソン大統領が掲げた「偉大な社会」計画に焦点を合わせ、諸法案の成立過程において、ジョンソンの政治信条が内容にどのように反映し、国民および連邦議会に向けてジョンソンの政治指導力がどのように発揮されたのかを、1930年代のニューディール期に始まったジョンソンの政治経歴などを通じて分析し、「偉大な社会」計画の全体像を示すことを試みている。

フロアからは、ジョンソン政権期における公民権諸法案成立過程での「ケネディへの同情」要因、ジョンソンの大統領選挙不出馬表明に与えたベトナム反戦派の影響、ジョンソンとローズベルト大統領の関係、「偉大な社会」計画と軍産複合体、「国民皆保険制度」導入に対するジョンソンの見解、「偉大な社会」計画とベトナム戦争の関連性、スローガンとしての「偉大な社会」とジョンソン政権独自の諸政策など、多くの質問がなされ、活発な議論が行われた。

記：専修大学法学部・藤本一美



2012年 7月6日(金)・7日(土) 国際財政カンファレンス報告

テーマ: 「地方財政の過去・現在・未来」

主催: 専修大学社会科学研究所

日時: 7月6日(金) 午前10時～午後5時

7月7日(土) 午前10時～午後4時

会場: 向ヶ丘遊園駅前・専修大学サテライトキャンパス・スタジオA

参加者数: 7月6日(金) 44名、7月7日(土) 32名

報告・討論の概略:

#### 講演 7月6日(金) 午前

宮寄晃臣・専修大学社会科学研究所事務局長の開会挨拶、原田博夫・専修大学大学院経済学研究科長の歓迎の挨拶の後、日本側と中国側から講演が行われた。

町田俊彦(専修大学)は「日本の地方財政制度の過去と現在」のテーマで、日本財政の過去(高度成長期～1990年代末)、現在(2000年代)、未来(2010年代)に時期区分して講演を行った。日本の政府間財政関係の特徴は、最終支出の国・地方間配分で地方が2/3を占める(分散型)にもかかわらず、税収配分に占める地方のシェアは約45%にとどまり、地方税・地方交付税・地方債など歳入に関する決定権を国が集中している(集権制)ことである。最終支出と税収に占める地方のシェアの乖離は、国から地方への膨大な財政移転により補填されている。

1990年代末までは国から地方への膨大な財政移転と地方債許可制度が、地方財政を成長促進政策(1970年代前半まで)または景気対策(1970年代後半～90年代後半)のための公共投資への動員する手段として使われた。2000年代には、国の財政再建最優先政策の下で、国から地方への財政移転が大幅に削減され、地方財政の財源不足、硬直化をもたらしている。

衆議院を通過した消費税増税法案では、消費税率の10%引き上げ後の消費税収の国・地方間配分では、国消費税の交付税率が大幅に引き下げられるため、地方交付税配分後では消費税収の「国集中」が進む。個人所得課税の税源移譲(国の所得税最低税率5%の市町村への移譲)が課題となっている。税源移譲に伴う国の所得税減収は、最高税率引き上げ、低率分離課税(10%)の金融所得の総合課税化といった税制の財源調達機能と所得再分配機能を回復するための直接税改革による高所得者の税負担の引き上げで補填すべきである。

上海財経大学側から国から地方への税源移譲は自治体間財政力格差を拡大するのではという質問が出された。回答は第1に税源移譲の税目等として、地方消費税、所得税の比例税率部分など、自治体間税収格差が小さいものを選ぶ、第2にそれでも自治体間格差は生じるが、大都市地域の自治体で地方交付税の不交付団体が増えることにより、非大都市地域へ交付する財政調整資金が増大し、財政力格差の拡大を防ぐことが可能になるというものであった。

蒋洪(上海財経大学)は、「中国地方政府財政制度のフレームワーク」のテーマで、(1)

地方と中央の財政制度、(2) 地方行政部門と立法部門の予算権限の二つの領域に区分して、講演を行った。(1) 地方と中央の財政制度では、権限の配分は集権的であり、中央から委任され、中央の指導に従いながら地方財政が運営されている点が中国の特質である。この特質は強まりつつある。

地方の大幅な事務権と小さな財政権とのアンバランスが特徴であったが、最近では事務権と財政力のアンバランスが顕著である。2010年には、中央・地方の配分における地方のシェアは支出では80%に達するが、税収では1/2にすぎない。このアンバランスを埋めているのが中央から地方への財政移転という集権的システムであり、その中心は特定補助金としての専項補助金である。地方政府の債務発行権限も中央の許可制により強く制限されているが、地方政府は中央の政策を超えた「対策」(許可外の起債)を行い、中央はそれを黙認してきた。

(2) 地方行政部門と立法部門の予算権限では、予算情報関連法規に関して、予算法では予算をどのように、どの程度公開するかは明記されていない半面、秘密保持の義務は詳しく規定されている。収入立法権は地方政府には与えられず、地方の権限は減免税規定を設けたり、税務管理で裁量的に増収や減収措置を講じる点にある。地方政府のトップは、地域経済の活性化が出世して他の地域のトップとなる重要な業績指標であるので、減免税の権限を行使する。租税立法権をもたない地方政府では、税外収入への依存度が高まっており、国となっている土地利用権の売却収入は、地方歳入の20~30%、一部では50%に達している。

#### カンファレンス 7月6日午後、7月7日午前・午後

宮崎雅人(埼玉大学)と徐一睿(慶應義塾大学)が、カンファレンスの趣旨を説明した。このカンファレンスで、日本と中国の政府間財政関係・地方財政に関して、現状と問題点、改革の方向を歳入の側面を中心に出し合い、情報を共有化する。9月に上海財経大学で開催するカンファレンスで、論議すべき共通のテーマを導き出す。

7月6日午後のカンファレンスでは、金子勝(慶應義塾大学)の司会で、(1) 地方税(中国の共有税を含む)について関口智(立教大学)と朱為群(上海財経大学)、(2) 一般補助金について池上岳彦(立教大学)と劉小川(上海財経大学)、(3) 公的扶助について田中聡一郎(立教大学)、宋健敏(上海財経大学)を中心に報告・討論を行った。7月7日午前・午後のカンファレンスでは、宮崎雅人(埼玉大学)の司会で、(4) 地方債について井手英策(慶應義塾大学)と陶勇(上海財経大学)、(5) 特定補助金について沼尾波子(日本大学)と陶勇(上海財経大学)、(6) 地方独自課税について青木宗明(神奈川大学)と胡怡建(上海財経大学)を中心に報告・討論を行った。

#### (1) 地方税

税収の中央・地方間配分では、日本が課税ベースを分割し、地方税が実質的には国税付加税という性格をもっているのに対して、中国では共有税の配分という税収配分という方式が中心である。それに対応して、日本では国の税務署から独立して地方の税務担当部局

が設置されているのに対して、中国では地方政府の税務署が国家税務機構に組み込まれている。

日本では、地方税の都道府県と市町村への帰属が明確であるのに対して、中国では中央と省以下の地方政府への帰属が規定されているだけで、省以下の各レベルの地方政府間の配分については、全国統一の基準がない。地方税の地方政府間の配分は、日本では消費税について小売販売額等を分割基準とする仕向地（消費地）原則、法人二税について従業員数等を分割基準とする原産地原則となっている。ただし法人事業税では、①1980年代に製造工程の自動化が進み、工場誘致の雇用効果が低下したことから、工場従業者数は1.5倍して算定、②工場の海外移転により、大規模小売店など流通業や情報サービス産業などの誘致の重要性が高まったため、2000年代に非製造業について事業所数1/2、従業者数1/2とする分割基準に変更、小規模事業所が多い非大都市地域の自治体に有利な配分方式を採用、③原子力発電所の立地を促進するため、電力会社の納める税については発電用固定資産額を主な基準として分割している。

中国では、増値税（付加価値税）については原産地原則（企業の納税地に帰属）、企業所得税は外資に有利な企業所得税を内資と均等化した（税率の一本化など）2008年の企業所得税改革により、当該地方政府に立地する事業所の①利潤、②従業員給与、③資産の全国の本社・支店・工場合計に占めるシェアで分割している。

日本では、地方の独自課税のうち先進国に共通の税率決定権は、標準税率を超える超過課税は税収が地方税収の1.2%と小さく、法人二税が大半である。地方自治体に対する不信感が強いと、個人住民税の超過課税はほとんど提案されることがない。日本の特徴は、独自の課税客体、税目の選択が法定外税の採用として認められていることである。独自課税が活発に行われているとは言い難い。ただし日本では、標準的行政を行う限りは、地方交付税で財源保障される仕組みになっている。独自課税は地方交付税の削減という圧力（2000年以降）によるものであったり、国の財政再建への奉仕として行われる点に留意すべきである。中国では独自課税の余地はない。

中国の地方税に関して、日本側からサービス取引については、付加価値税から切り離して営業税とし、地方税としている理由について質問が出された。回答は付加価値税の前身が財貨取引のみを課税の対象とする産品税であったことが影響しているというものであった。最近ではサービス取引を付加価値税に含める改革が進められようとしている。サービス取引が川上で広範に行われるようになり、企業はサービスに係る費用を付加価値税で仕入税額控除できないため、増税になっている。付加価値税を増税しようとしている日本とは対照的に、中国のサービス取引を包摂しようとしている付加価値税改革は減税政策である。

日本側から2008年の企業所得税改革と分割基準の改正の関連について質問が出されたが、回答では関連が十分には明らかにならなかった。

## (2) 国から地方への財政移転（一般補助金、特定補助金）

国から地方への財政移転では、規模の面からみて、日本では一般補助金としての地方交付税が中心になっているのに対して、中国では特定補助金としての「専項補助」が中心になっている。

日本の地方交付税では、国の定めた標準的行政（ナショナル・ミニマム）を達成するのに必要な一般財源を地方交付税で財源保障するとともに、基準財政需要額マイナス基準財政収入額（地方税の75%）の差額を交付する方式で、自治体間格差を是正する財政調整機能を果たしている。人口規模が小さい非大都市圏の自治体は、人口一人当たりで見ると、基準財政需要額が多い半面、基準財政収入額が少ない結果、財源不足額＝交付額が多くなるからである。地方交付税の原資は、国税五税の一定割合が法定化されている。国税法定原資では財源が恒常的に不足し、赤字地方債（臨時財政対策債）によって補填している。

①国税（地方交付税に充てる分）の増税による総額確保が最大の課題である。②少子高齢化、環境問題、地域問題の進行に応じて、基準財政需要額などの算定方式を見直すこと、②「国と地方の協議の場」（2011年に法制化された国と自治体の代表による会議）で地方交付税の総額と配分基準を実質的に決定し、地方自治体の参加を保障することも課題である。

日本の特定補助金としての国庫支出金は、国庫負担金、国庫補助金、国庫委託金に区分される。最大の国庫負担金は、国と自治体との共同責任の考え方にに基づき、法定化された国の負担割合が自治体に使途を定めて交付される（法律補助）。国庫補助金は、国が特定の施策を推進するためのインセンティブとして自治体に交付するものであり、予算補助である。

国庫支出金は2000年以降、「三位一体の改革」により減少していたが、2008年度以降、世界同時不況、民主党政権によるこども手当導入、生活保護費増大により、増加に転じている。国庫支出金の構成では投資的補助金から経常的補助金（生活保護、医療などの社会保障関連）に中心が移行している。

国庫支出金には、自治体の施策に国が行き過ぎた関与をしてしまう等の弊害があり、補助金の統合化、交付金化（人口等の客観的要件で交付額算定）などの改革が行われてきた。最近では、「一括交付金」化（補助金の包括補助金化）が進められているが、十分な財源が確保される保障がないという課題もある。

中国では、国から地方への財政移転（最近では税収返還は除かれている）の中心を占める専攻補助金では、補助率などが法定化されず、予算補助としての性格が強い。従って使途を定めての財源保障という特定補助金の機能は弱い。

地域格差拡大を背景に、2003年に「財力性財政移転交付」という概念にまとめられた一般補助金の中心は、日本の地方交付税に似た配分方式が適用される一般性移転交付である。その他に包括補助金的性格をもつ給与調整移転交付などがある。地域格差の拡大を背景に基本的公共サービス（義務教育、基本的医療、衛生、基盤的施設）については全国全ての地方政府で達成できるようにする（ナショナル・ミニマムの設定）政策が定着化しつつ

あり、それに対応して国から地方への財政移転で財力性財政移転交付、特に一般性移転交付のウエイトが高まりつつある。

ただし日本のナショナル・ミニマムのように需要額算定の基礎にはなっていないため、総額確保のルールがない。専項補助金の地方負担を補填する算定にはなっていない。日本の地方交付税と比較すると、財源保障機能も財政調整機能も弱い。弱い財源保障の下でも、土地が国有化されている中国では、地方政府が土地使用権を売却することによって、財源を補填することができる。日本側から、土地使用権の売却により、一般補助金の財源保障機能の不十分さを補うことはできるが、地価が大都市地域で高く、財政調整機能の不十分さを補うことはできず、むしろ地方政府間の財政力格差を拡大するのではないかという疑問が出された。

### (3) 地方債

日本において、戦後 2005 年度まで続いた地方債許可制度は、総務省と財務省との交渉で決定される地方財政計画を基礎として、国庫支出金および地方交付税という国からの財政移転と一体となって、「地方債計画」として地方財政にマクロの財源保障を行う制度の一環に組み込まれている。その原型は戦時期（1937～45 年）に形づくられた。2006 年度から事前協議制に移行し、事前協議で国が同意したもののみ地方債計画に盛り込まれている。2007 年の地方財政健全化法により早期健全化基準と財政再生基準が設定され、財政状況次第では起債許可、起債制限となる可能性もある。

中国においては、予算法上は地方政府に起債権限は与えられていないが、実質的には地方が多様な形（銀行→ペーパー・カンパニー→地方政府・国有企業という資金ルートを含む）で膨大な「隠れ債務」を抱えていることが明らかになった。ただし中国の地方政府は、土地所有権と国有企業資産をもつため、破綻のリスクは小さい。リスクは、①銀行の不良債権、②民営の中小企業への銀行貸出の制約、③地価引き上げや農民の追い出しという側面に現れる。また経済成長がいつ止まるかわからないという不確実性のリスクは高まっている。

中央は「隠れ地方債」を明るみに出し、コントロール下に置こうとしている。具体的には①中央政府による代理発行の拡大、②収益があがる分野での地方債発行の容認、③元利償還金を予算内支出に組み入れる改革が考えられている。

日本側から日本においても普通会計の外側における債務が地方財政破綻の原因となってきた事情が説明された。地方財政再建促進措置法（適用されると地方財政は国の管理下に置かれる）の再建団体に追い込まれた北海道夕張市の場合、炭鉱の閉山による雇用縮小を補うために、地方公営企業や第三セクター（公私混合企業）により観光開発を行った。観光開発に伴う赤字の補填を、普通会計が一時借入金（起債許可外）の借り換えを繰り返すことで補填してきた。この方式が維持できなくなり、普通会計の赤字が国の基準を上回ったことにより、再建団体に追い込まれた。そこで地方財政再建促進措置法を改正した地方財政健全化法では、赤字や債務の対象を地方公営企業や第三セクターを含めて、広く

とり、債務保証も含めて、「隠れ債務」を明るみにだそうとしている。

#### (4) 公的扶助

日本の生活保護制度は、労働市場、社会保険（皆保険・皆年金）でカバーしきれないリスクに対する最後のセーフティネットであり、給付水準は地域差があるものの全国的制度である。生活保護は、①最低生活の保障と②自立の助長（就労指導など）を目的としている。①最低生活費は生活扶助、住宅扶助、教育扶助、医療扶助（医療費は無料）など8種類の扶助から構成され、欧米では家賃補助制度など別建ての制度になっている低所得者保護が生活保護という一つの制度に組み込まれているのが日本の特徴である。最近ではリーマン・シュック後の厳しい雇用環境の下で高齢者、障害者、母子世帯以外の「その他の世帯」で生活保護受給者が急増するとともに、生活保護から脱出できる世帯の比率（廃止率）が低下し、「自立の助長」の政策強化が課題になっている。

中国では、格差拡大、特に都市と農村の格差が深刻化する中で、農村むけの公的扶助、医療保険制度などを中心に、社会保障制度の充実が図られている。ただし地域間の所得格差があまりにも大きいため、全国で統一的な公的扶助制度を構築することは困難である。上海市で生活困難を伴う水準に設定された貧困ラインがある地域では働かなくとも暮らせる水準になってしまう。貧困ラインは地方政府ごとに設定せざるをえないのである。

#### 上海財経大学で開催する国際財政カンファレンスのテーマ設定

金子勝（慶應義塾大学）がカンファレンスの報告・討論を踏まえて、「公平」をキーワードとして、日本と中国の現状・問題点・改革方向を明らかにすることを課題とするという問題提起を行った。①個人間の公平を論じる社会保障制度、②地域間の格差是正を論じる地方財政調整制度、③負担の公平を論じる社会保険料・租税に分けるとともに、新保守主義・新自由主義の政策を総括する。朱為群は上海財経大学を代表してこの問題提起に同意した。

記：専修大学経済学部・町田俊彦

## 執筆者紹介

鈴木直次 本学経済学部教授

### 〈編集後記〉

2008年の世界的金融・経済危機は、世界各国の経済・産業全般はもとより、人々の雇用・生活に深刻な影響を与えた。それに対応するため、各国政府は、多様かつ大規模な救済・復興策を行った。

本号に掲載した鈴木直次著「米連邦政府による自動車産業支援策 補論」Iは、アメリカにおけるオバマ政権による産業支援策、とりわけ雇用、輸出、経済成長、技術発展に大きな影響を持つ基幹産業である自動車産業への支援策をとり上げ、その全容を明らかにするとともに、その効果に対する評価を試みようとする意欲作である。本号では、その前半部分を掲載している。

オバマ政権は、「環境や再生可能エネルギー分野への投資によって、短期的には雇用の創出と景気回復を、中期的には環境への負荷を減らす産業及び社会構造への転換を、それぞれ実現しようとする政策」とされる「グリーン・ニューディール」政策の現実化を含む2009年の「米国再生・再投資法 (ARRA)」を制定した。第1章では、その概要や方策が検討され、続く第2章では、ARRAの資金を基に展開された燃費の良い自動車への買い替え促進政策の概要と効果が、実証的に分析されている。

環境・再生可能エネルギーへの投資により産業・社会構造を転換させ、景気回復を図ろうとするアメリカの「グリーン・ニューディール」政策の分析と評価は、東日本大震災の被害や原発問題により、エネルギー政策や社会構造の転換を真剣に議論すべき時代の転換点に立っている日本にも大きな示唆を与えるものとなる。

(文責：専修大学法学部教授・内藤光博)

---

2012年7月20日発行

神奈川県川崎市多摩区東三田2丁目1番1号 電話 (044)911-1089

専修大学社会科学研究所

(発行者) 町田俊彦

製作 佐藤印刷株式会社

東京都渋谷区神宮前2-10-2 電話 (03)3404-2561

---