

図表 7-1 ハイブリッド貨物車等の保有台数等

① ハイブリッド貨物車等の保有台数は、平成 15 年度末の 425 台から継続して増加し、19 年度末には 7,279 台（15 年度末の 1,712.7%）に伸びている。ただし、貨物車の保有台数に占めるハイブリッド貨物車の割合をみると、平成 19 年度末においても 0.08%（672 万 8,577 台中 5,676 台）にとどまっている。

ハイブリッド貨物車等の保有台数の推移

(単位：台、%)

年度末		平成 13	14	15	16	17	18	19
区分								
ハイブリッド貨物	台数 a	5	9	217	1,318	2,583	3,907	5,676
	指数	2.3	4.1	100.0	607.4	1190.3	1800.5	2615.7
	対前年度増減	—	4	208	1,101	1,265	1,324	1,769
	a/e	0.00	0.00	0.00	0.02	0.04	0.06	0.08
ハイブリッド乗合	台数 b	6	21	40	70	107	162	241
	指数	15.0	52.5	100.0	175.0	267.5	405.0	602.5
	対前年度増減	—	15	19	30	37	55	79
	b/f	0.00	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10
ハイブリッド特種(殊)	台数 c	61	92	168	340	580	969	1,362
	指数	36.3	54.8	100.0	202.4	345.2	576.8	810.7
	対前年度増減	—	31	76	172	240	389	393
	c/g	0.00	0.01	0.01	0.02	0.04	0.06	0.09
ハイブリッド計	台数 d	72	122	425	1,728	3,270	5,038	7,279
	指数	16.9	28.7	100.0	406.6	769.4	1185.4	1712.7
	対前年度増減	—	50	303	1,303	1,542	1,768	2,241
	d/h	0.00	0.00	0.00	0.02	0.04	0.06	0.09
貨物(全体)	台数 e	7,771,761	7,529,726	7,276,081	7,136,815	7,011,065	6,862,043	6,728,577
	指数	106.8	103.5	100.0	98.1	96.4	94.3	92.5
	対前年度増減	—	▲242,035	▲253,645	▲139,266	▲125,750	▲149,022	▲133,466
乗合(全体)	台数 f	234,244	233,180	231,984	232,000	231,696	231,758	230,981
	指数	101.0	100.5	100.0	100.0	99.9	99.9	99.6
	対前年度増減	—	▲1,064	▲1,196	16	▲304	62	▲777
特種(殊)(全体)	台数 g	1,754,373	1,720,138	1,673,959	1,643,010	1,618,698	1,599,628	1,578,059
	指数	104.8	102.8	100.0	98.2	96.7	95.6	94.3
	対前年度増減	—	▲34,235	▲46,179	▲30,949	▲24,312	▲19,070	▲21,569
計(全体)	台数 h	9,760,378	9,483,044	9,182,024	9,011,825	8,861,459	8,693,429	8,537,617
	指数	106.3	103.3	100.0	98.1	96.5	94.7	93.0
	対前年度増減	—	▲277,334	▲301,020	▲170,199	▲150,366	▲168,030	▲155,812

(注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。

2 軽自動車及び被けん引車を含まない。

3 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。

② 平成 17 年度末に登録されているハイブリッド貨物車の台数を初度登録年度別にみると、次のとおりとなっており、ハイブリッド貨物車の割合は、平成 15 年度の 0.04%から 17 年度の 0.25%に増えている。

貨物車等全体に占めるハイブリッド貨物車等の割合は、平成 15 年度の 0.05%から 17 年度の 0.26%に増えている。

ハイブリッド貨物車等の初度登録年度別台数

(単位：台、%)

初度登録年度 区分		平成 9	10	11	12	13	14	15	16	17
ハイブリッド 貨物	台数 a	0	0	0	1	2	2	200	1,032	1,179
	a/e	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.23	0.25
ハイブリッド 乗合	台数 b	0	0	0	0	1	4	4	14	34
	b/f	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.04	0.03	0.12	0.26
ハイブリッド 特種	台数 c	0	9	5	12	36	25	71	160	234
	c/g	0.00	0.01	0.01	0.02	0.05	0.04	0.09	0.24	0.34
ハイブリッド 計	台数 d	0	9	5	13	39	31	275	1,206	1,447
	d/h	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.05	0.23	0.26
貨物 (全体) 台数 e		407,049	336,106	334,065	374,562	377,956	379,868	512,496	448,360	473,294
乗合 (全体) 台数 f		11,578	10,270	10,480	10,236	10,061	10,910	14,067	11,648	13,127
特種 (全体) 台数 g		86,791	81,632	78,583	77,655	72,347	67,658	76,975	65,658	69,066
計 (全体) 台数 h		505,418	428,008	423,128	462,453	460,364	458,436	603,538	525,666	555,487

(注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の自動車保有車両数に関する統計データ（平成 18 年 3 月 31 日）に基づき当省が作成した。

2 「台数」は、平成 17 年度末に登録されている自動車の台数を初度登録年度別に記載した。

3 軽自動車及び被けん引車を含まない。

③ ハイブリッド貨物車及び乗合車の出荷台数は、平成 15 年度の 260 台から継続して増加し、19 年度には 2,166 台（15 年度の 833.1%）に至っている。

また、貨物車の出荷台数に占めるハイブリッド貨物車の割合は、平成 15 年度の 0.04%から 19 年度の 0.47%に増えている。貨物車及び乗合車の合計出荷台数に占めるハイブリッド貨物車及び乗合車の合計出荷台数についても、平成 15 年度の 0.04%から 19 年度の 0.47%に増えている。

ハイブリッド貨物車及び乗合車の出荷台数の推移

(単位：台、%)

年度		平成 13	14	15	16	17	18	19
区分								
ハイブリッド貨物	台数 a	2	3	240	1,209	1,451	1,658	2,088
	指数	0.8	1.3	100.0	503.8	604.6	690.8	870.0
	対前年度増減	—	1	237	969	242	207	430
	a/d	0.00	0.00	0.04	0.23	0.26	0.31	0.47
ハイブリッド乗合	台数 b	14	21	20	35	38	56	78
	指数	70.0	105.0	100.0	175.0	190.0	280.0	390.0
	対前年度増減	—	7	▲1	15	3	18	22
	b/e	0.08	0.13	0.10	0.29	0.22	0.34	0.54
ハイブリッド計	台数 c	16	24	260	1,244	1,489	1,714	2,166
	指数	6.2	9.2	100.0	478.5	572.7	659.2	833.1
	対前年度増減	—	8	236	984	245	225	452
	c/f	0.00	0.01	0.04	0.23	0.26	0.31	0.47
貨物(全体)	台数 d	484,397	463,359	617,543	535,058	565,688	543,169	445,373
	指数	78.4	75.0	100.0	86.6	91.6	88.0	72.1
	対前年度増減	—	▲21,038	154,184	▲82,485	30,630	▲22,519	▲97,796
乗合(全体)	台数 e	17,159	16,368	19,409	11,940	17,108	16,232	14,543
	指数	88.4	84.3	100.0	61.5	88.1	83.6	74.9
	対前年度増減	—	▲791	3,041	▲7,469	5,168	▲876	▲1,689
計(全体)	台数 f	501,556	479,727	636,952	546,998	582,796	559,401	459,916
	指数	78.7	75.3	100.0	85.9	91.5	87.8	72.2
	対前年度増減	—	▲21,829	157,225	▲89,954	35,798	▲23,395	▲99,485

(注) 1 社団法人日本自動車工業会の資料に基づき当省が作成した。

2 軽自動車及び被けん引車を含まない。

3 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。

図表7-2 ハイブリッド貨物車等の導入理由等

ア 事業者

- ① 調査した 452 事業者のうち、ハイブリッド貨物車等を調査時点の直近に導入した事業者は、47 事業者 (10.4%) となっている。

ハイブリッド貨物車等の導入状況

(単位：事業者、%)

区分	調査した 事業者 a	うち、ハイブリッド貨物車又は 特種（殊）車を 調査時点の直近 に導入した事業 者 b		うち、ハイブリッド乗合車を調 査時点の直近に 導入した事業者 c		小計 d	
		b / a		c / a		d / a	
道路貨物運送業	104	20	19.2	0	0.0	20	19.2
道路旅客運送業	52	0	0.0	12	23.1	12	23.1
建設業	91	2	2.2	0	0.0	2	2.2
製造業	91	4	4.4	0	0.0	4	4.4
卸売・小売業、 サービス業	114	7	6.1	2	1.8	9	7.9
計	452	33	7.3	14	3.1	47	10.4

(注) 1 当省の調査結果による。

- 2 「卸売・小売業、サービス業」のうち2事業者は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車とハイブリッド乗合車の両方を保有していた。

- ② ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者（道路貨物運送業 20、建設業 2、製造業 4 並びに卸売・小売業及びサービス業 7）から、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入理由を聴取したところ、「環境性能に優れているから」とした事業者が最も多く 81.8%（27 事業者）、次いで、「会社のイメージアップになるから」とした事業者が 66.7%（22 事業者）、「燃費がよいから」とした事業者が 45.5%（15 事業者）、「国等の導入支援策（補助金・融資）があったから」とした事業者が 36.4%（12 事業者）となっている。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者の導入理由（複数回答）

（単位：事業者、%）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入理由	貨物 (20)		旅客 (0)		建設 (2)		製造 (4)		卸・小 売、サ (7)		合計 (33)	
		割合		割合		割合		割合		割合		割合
1 環境性能に優れているから	14	70.0	0	0.0	2	100.0	4	100.0	7	100.0	27	81.8
2 会社のイメージアップになるから	13	65.0	0	0.0	2	100.0	2	50.0	5	71.4	22	66.7
3 燃費がよいから	10	50.0	0	0.0	1	50.0	1	25.0	3	42.9	15	45.5
4 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	9	45.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	28.6	12	36.4
5 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	1	5.0	0	0.0	1	50.0	1	25.0	2	28.6	5	15.2
6 騒音・振動が少ないから	2	10.0	0	0.0	0	0.0	2	50.0	0	0.0	4	12.1
7 NOx・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	3	15.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	9.1
8 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	1	5.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	1	14.3	3	9.1
9 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	2	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	6.1
10 ディーラーから勧められたから	2	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	6.1
11 仕事上の付き合い	1	5.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	6.1
12 その他	7	35.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	1	14.3	9	27.3

(注) 1 当省の調査結果による。

2 事業者に対する調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 「貨物」は「道路貨物運送業」、「旅客」は「道路旅客運送業」、「建設」は「建設業」、「製造」は「製造業」、「卸・小売、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。

4 () 内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者の数である。

イ 地方公共団体

- ① 調査した地方公共団体 119 団体のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した団体は 3 団体のみであった。

これらの 3 団体の導入理由は、次表のとおりである。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した地方公共団体における導入理由（複数回答）

（単位：団体、％）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）の導入理由	都道府県 (0)		市区町村 (3)		合計 (3)	
		割合		割合		割合
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	0	0.0	1	33.3	1	33.3
2 環境性能に優れているから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
4 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
5 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6 燃費がよいから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
7 騒音・振動が少ないから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 ディーラーから勧められたから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
11 仕事上の付き合い	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 その他	0	0.0	2	66.7	2	66.7

（注） 1 当省の調査結果による。

2 地方公共団体に対する調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 （ ）内は、調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入した 3 団体の数である。

- ② さらに、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 3 団体から具体的な導入理由を聴取したところ、次のように説明している。

- ・ 予定価格で購入できる車のリストに、ハイブリッド自動車が含まれていたため、より環境に配慮した車という理由で導入を決めた。（O区）
- ・ 当時保有していた電気自動車（1台）のバッテリーが故障した際、バッテリー交換に多額の費用（約 200 万円）がかかると見込まれたため廃車した。ハイブリッド自動車は、その代替車両として導入した。なお、電気自動車が故障することは想定していなかったため、ハイブリッド自動車は、補助を利用せずに導入した。（E市）

（注） 当省の調査結果による。

図表7-3 ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点等

ア 事業者

① 調査した 452 事業者のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者から、その導入に当たっての問題点について聴取したところ、回答のあった事業者は 32 事業者であり、これらの事業者から、「車両本体価格が高い」90.6%（29 事業者）、「メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）」31.3%（10 事業者）、「目的に合う車種が少ない」28.1%（9 事業者）などの意見がみられた。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点（調査時点の直近に導入した事業者）

（単位：事業者、％）

ハイブリッド貨物車 又は特種（殊）車の 問題点	貨物 (20)		旅客 (0)		建設 (2)		製造 (4)		卸・小 売、サ (6)		合計 (32)	
		割合		割合		割合		割合		割合		割合
1 車両本体価格が高い	17	85.0	0	0.0	2	100.0	4	100.0	6	100.0	29	90.6
2 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	6	30.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	3	50.0	10	31.3
3 目的に合う車種が少ない	4	20.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	3	50.0	9	28.1
4 性能面で不足がある	3	15.0	0	0.0	0	0.0	2	50.0	3	50.0	8	25.0
i) 馬力	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	33.3	2	6.3
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	3	15.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	9.4
iii) 騒音・振動	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iv) その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	50.0	1	16.7	3	9.4
5 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	4	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	33.3	6	18.8
6 維持費（ランニングコスト）が高い	2	10.0	0	0.0	0	0.0	3	75.0	0	0.0	5	15.6
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	1	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.1
8 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 その他車両に関する問題点	8	40.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	2	33.3	11	34.4
10 その他使用環境上の問題点	1	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	3.1

（注）1 当省の調査結果による。

2 事業者に対する調査は、上記の1から10までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 「貨物」は「道路貨物運送業」、「旅客」は「道路旅客運送業」、「建設」は「建設業」、「製造」は「製造業」、「卸・小売、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。

4 （ ）内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者のうち、問題点について回答があった32事業者の数である。

- ② さらに、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点について回答のあった 32 事業者から、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入に際しての具体的な問題点を聴取したところ、一般車両と比較してリース料が約 1.6 倍高い、期待していたよりも燃費がよくない、ディーゼル自動車の貨物車と比較して燃費に差が出ていないなどの意見がみられた。

問題点	左記の具体的な内容
車両本体価格が高い	<ul style="list-style-type: none"> 一般車両と比較してリース料が約 1.6 倍高い。(兵庫県 サービス業)
メンテナンスに不安がある	<ul style="list-style-type: none"> 時期は不明であるが、バッテリーの故障に伴い新しいバッテリーをメーカーから取り寄せる必要があったが、1 週間程度の期間を要した。(熊本県 道路貨物運送業)
性能面で不足がある	<ul style="list-style-type: none"> メーカーはハイブリッド自動車について、動力源としてエンジンとモーターを併用し、減速時にバッテリーに電気エネルギーを蓄積して急加速時等にモーター発電させる動力システムを搭載しているので、一般に急加速時に必要とされる軽油等の使用量を抑えることができ低燃費であると説明している。一方、当工場では、配送車の運行に当たって、運転手には法定速度を遵守し、急発進急加速を避け定速走行することを心がけるよう、指導していることから、当工場のハイブリッド配送車については、配送ルートを変更することも試みたものの、運行指導に基づき急加速することが少なく、その結果、モーター稼働が少ないこともあってか、ディーゼル車と燃費に差が出ていない状況にある。(京都府 製造業) ハイブリッド自動車の乗用車及び貨物車を利用している。乗用車については、バッテリーを利用して走行するため、騒音も静かで燃費も良い。貨物車については、4 トン車までに限定されていること、乗用車と異なりバッテリーで走行する時間が短いため、燃費が思ったほど良いとはいえないことから、まだ開発途上という感じがしている。ハイブリッド貨物車を普及させたいのであれば、もっと燃費の向上等改善を図る必要があると思われる。(福島県 道路貨物運送業) 意外に燃費が悪い。具体的には、燃料 1ℓ 当たりで 1 km は伸びてほしい。(岐阜県 道路貨物運送業) 保有するすべての貨物車について、毎日、誰が、何の目的で何km運転し、何ℓ 給油したかを記録している。平成 19 年 3 月分の記録を基に、コンビニエンスストアの配送業務を行う貨物車間で燃費を比較すると、次のとおり、ハイブリッド貨物車の燃費は他の同型類似の貨物車の燃費とほとんど変わらないものとなっている。ディーラーから、燃費が約 30% 向上すると説明があったが、まったくの期待はずれであった。(鳥取県 道路貨物運送業) <p>【燃費比較 (平成 19 年 3 月)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド貨物車 (平成 17 年 9 月導入) : 6.90 km/ℓ

問題点	左記の具体的な内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同型類似のディーゼル貨物車A（平成11年11月導入）：7.18 km/ℓ ・ 同型類似のディーゼル貨物車B（平成18年8月導入）：7.37 km/ℓ ・ 期待したほど燃費が良くない（通常の車両では1ℓ当たりの走行距離は約4 km。ハイブリッド自動車では1ℓ当たりの走行距離は約4.5 km。）。（沖縄県 道路貨物運送業） ・ ディーゼルハイブリッド貨物車を使用しているが、期待していたよりも燃費が良くない。（埼玉県 道路貨物運送業） ・ 当初の想定より、燃費が良くない。（千葉県 道路貨物運送業） ・ カタログどおりの燃費が出ず、当初の予想より燃料費が2～3割増しになっている。（東京都 道路貨物運送業） ・ ハイブリッド自動車は燃費が良いとの話を聞き、ハイブリッド貨物車を試験導入したが、実際には一般ディーゼル貨物車とほぼ同等の燃費値であり、想定していたようなコスト面の効果は出なかった。（兵庫県 サービス業）
維持費（ランニングコストが高い）	<ul style="list-style-type: none"> ・ バッテリー交換を頻繁に行う必要があり、費用が高む。（東京都 製造業） ・ 保有しているハイブリッド貨物車には、モーターの回転数を制御するインバーターがあり、そのインバーターにはバッテリーが組み込まれている。このバッテリーは、5年に1回程度の頻度で交換する必要があるが、約35万円と高価であると聞いている。（広島県 道路貨物運送業）
メンテナンスを行う業者が近くにな	<ul style="list-style-type: none"> ・ 部品交換等のメンテナンスに精通しているサービス担当者が少ない。（熊本県 道路貨物運送業）
その他車両に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・ オートマチック車が販売されていない。（大阪府 卸売・小売業） ・ ブレーキを踏む度にエンジンが止まるので、バックする時などに作業効率が低下する。（宮城県 道路貨物運送業） ・ バッテリーが大型で重いため、貨物車の場合は燃費の向上があまりみられない。（福島県 道路貨物運送業） ・ 平成17年度にハイブリッド貨物車を導入したが、どの程度の期間バッテリーがもつのか心配である。（宮城県 道路貨物運送業） ・ ハイブリッド貨物車は一般の車両に比べて15～20 cmほど高床であるため、荷物の積み卸し作業の負担が大きくなっている。（東京都 道路貨物運送業）

(注) 当省の調査結果による。

③ 調査した 452 事業者のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない 419 事業者（注）からその導入に当たっての問題点について聴取したところ、このうち回答のあったのは 259 事業者であり、これらの事業者では「車両本体価格が高い」81.5%（211 事業者）、次いで「目的に合う車種が少ない」35.1%（91 事業者）としている。

（注） 調査した事業者の中には、貨物車又は特種（殊）車の導入を検討したことがない、又はハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入を検討したことがないため、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点について回答できないとした事業者もみられた。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点（調査時点の直近に導入していない事業者）

（単位：事業者、％）

ハイブリッド貨物車 又は特種（殊）車の 問題点	貨物 (70)		旅客 (4)		建設 (66)		製造 (59)		卸・小 売、サ (60)		合計 (259)	
	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合
1 車両本体価格が高い	50	71.4	3	75.0	58	87.9	53	89.8	47	78.3	211	81.5
2 目的に合う車種が少ない	14	20.0	0	0.0	31	47.0	22	37.3	24	40.0	91	35.1
3 性能面で不足がある	14	20.0	0	0.0	7	10.6	6	10.2	6	10.0	33	12.7
i) 馬力	7	10.0	0	0.0	7	10.6	4	6.8	4	6.7	22	8.5
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	3	4.3	0	0.0	1	1.5	0	0.0	1	1.7	5	1.9
iii) 騒音・振動	1	1.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.4
iv) その他	3	4.3	0	0.0	0	0.0	3	5.1	2	3.3	8	3.1
4 維持費（ランニングコスト）が高い	20	28.6	2	50.0	6	9.1	1	1.7	4	6.7	33	12.7
5 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	8	11.4	1	25.0	4	6.1	7	11.9	4	6.7	24	9.3
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	5	7.1	2	50.0	2	3.0	4	6.8	5	8.3	18	6.9
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	2	2.9	0	0.0	1	1.5	0	0.0	0	0.0	3	1.2
8 燃料供給インフラの整備が不十分	2	2.9	0	0.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0	3	1.2
9 その他車両に関する問題点	15	21.4	0	0.0	1	1.5	1	1.7	6	10.0	23	8.9
10 その他使用環境上の問題点	3	4.3	0	0.0	2	3.0	2	3.4	3	5.0	10	3.9

- （注） 1 当省の調査結果による。
 2 事業者に対する調査は、上記の 1 から 10 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。
 3 「貨物」は「道路貨物運送業」、「旅客」は「道路旅客運送業」、「建設」は「建設業」、「製造」は「製造業」、「卸・小売、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。
 4 （ ）内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない事業者のうち、問題点について回答があった 259 事業者の数である。

イ 地方公共団体

- ① 調査した 119 地方公共団体のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 3 団体においても、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車について、「目的に合う車種が少ない」66.7%、「維持費（ランニングコスト）が高い」33.3%などとする意見がみられた。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点（調査時点の直近に導入した地方公共団体）

（単位：団体、％）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点	都道府県 (0)		市区町村 (3)		合計 (3)	
		割合		割合		割合
1 目的に合う車種が少ない	0	0.0	2	66.7	2	66.7
2 維持費（ランニングコスト）が高い	0	0.0	1	33.3	1	33.3
3 車両本体価格が高い	0	0.0	0	0.0	0	0.0
4 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	0	0.0	0	0.0
5 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6 性能面で不足がある	0	0.0	0	0.0	0	0.0
i) 馬力	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iii) 騒音・振動	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iv) その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
7 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 その他車両に関する問題点	0	0.0	1	33.3	1	33.3
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	0	0.0	0	0.0

（注） 1 当省の調査結果による。

2 地方公共団体に対する聴き取り調査は、上記の 1 から 10 までの回答事項を選択する方式により行った。（複数回答）

3 () 内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 3 地方公共団体の数である。

- ② さらに、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 3 団体から、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入に際しての問題について具体的に聴取したところ、次のような意見がみられた。

- ・ 区内を通常に走行した場合、カタログに記載されているどおりの燃費が出せていない。（O 区）
- ・ ハイブリッド自動車を製造しているメーカーが少ないため、入札時に特定のメーカーが対象になってしまう。（Q 市）

（注） 当省の調査結果による。

- ③ 調査した 119 地方公共団体のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない 116 団体（都道府県 47 団体、市区町村 69 団体）（注）からその導入に当たっての問題点について聴取したところ、回答があったのは 65 団体であり、これらの団体では、「車両本体価格が高い」90.8%、「目的に合う車種が少ない」50.8%、「メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）」10.8%などを挙げている。

（注） 調査した地方公共団体の中には、貨物車又は特種（殊）車の導入を検討したことがない、又はハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入を検討したことがないため、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点について回答できないとした地方公共団体もみられた。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点（調査時点の直近に導入していない地方公共団体）

（単位：団体、％）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点	都道府県 (19)		市区町村 (46)		合計 (65)	
		割合		割合		割合
1 車両本体価格が高い	17	89.5	42	91.3	59	90.8
2 目的に合う車種が少ない	9	47.4	24	52.2	33	50.8
3 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	1	5.3	6	13.0	7	10.8
4 維持費（ランニングコスト）が高い	2	10.5	4	8.7	6	9.2
5 性能面で不足がある	3	15.8	1	2.2	4	6.2
i) 馬力	2	10.5	1	2.2	3	4.6
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	1	5.3	0	0.0	1	1.5
iii) 騒音・振動	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iv) その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	3	6.5	3	4.6
7 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	2	4.3	2	3.1
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	2	4.3	2	3.1
9 その他車両に関する問題点	1	5.3	3	6.5	4	6.2
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	4	8.7	4	6.2

- （注） 1 当省の調査結果による。
 2 地方公共団体に対する調査は、上記の 1 から 10 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。
 3 （ ）内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない地方公共団体のうち、問題点について回答があった 65 団体の数である。

④ さらに、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない 116 団体（都道府県 47 団体、市区町村 69 団体）のうち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の問題点について回答のあった 65 団体から、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入しなかった理由について具体的に聴取したところ、実際の燃費が、メーカーが示す燃費に比べて、かなり劣る車がある、財政再建中であり、予算の制約があることから、車両本体価格が高いハイブリッド自動車を導入する予定はない、四輪駆動車がないなどの意見がみられた。

- ・ 公用車の大部分を占める小型貨物車にハイブリッド車がない。（J 県）
- ・ 実際の燃費が、メーカーが示す燃費に比べて、かなり劣る車がある。（L 県）
- ・ 県のグリーン購入推進方針に従って、環境負荷がより低い車種を選択することとしているが、財政再建中であり、予算の制約があることから、貨物車・バンタイプの自動車について、車両本体価格が高いハイブリッド自動車を導入する予定はない。（K 県）
- ・ 環境企画課では各課に低公害車の導入を要請しており、各課はどのような車両を導入すべきかを個々に判断して、自動車を調達している。ハイブリッド車ではなく、別の低公害車を導入している場合の理由として、ハイブリッド車は、①価格が高価であること、②四輪駆動車がないこと等が挙げられると思う。（B 県）

（注） 当省の調査結果による。

⑤ ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない 116 団体から今後のハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針について聴取したところ、回答があった 58 団体では、「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」としたところが 29.3%（17 団体）となっており、「導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある」と合わせると、導入に積極的な団体が 34.5%（20 団体）となっている。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針（調査時点の直近に導入していない地方公共団体）

（単位：団体、%）

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	17 (100.0)	0 (0.0)	6 (35.3)	6 (35.3)
市区町村	41 (100.0)	3 (7.3)	11 (26.8)	14 (34.1)
合計	58 (100.0)	3 (5.2)	17 (29.3)	20 (34.5)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していなかった地方公共団体のうち、今後の導入方針について回答があった 58 団体について集計した。

3 () 内は、割合を記載した。

- ⑥ ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した3団体から今後のハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入の方針について聴取したところ、「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」とするところが66.7%（2団体）となっている。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針（調査時点の直近に導入した地方公共団体）

（単位：団体、％）

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
市区町村	3 (100.0)	1 (33.3)	2 (66.7)	3 (100.0)
合計	3 (100.0)	1 (33.3)	2 (66.7)	3 (100.0)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した3団体の今後の導入方針を集計した。

3 （ ）内は、割合を記載した。

- ⑦ また、ハイブリッド自動車について「導入予定がない（導入しない）」としている団体から、その理由を聴取したところ、車体本体価格及び維持費が高いため、市の財政上購入は難しい、ニーズに合う車種が少ないなどの意見がみられた。

- ・ 財政状況が厳しく、現時点で公用車を導入する予定はない。保有車両が老朽化して、止むを得ず代替の必要が生じた都度導入を検討することとしている。（D町）
- ・ 車体本体価格及び維持費が高いため、市の財政上購入は難しい。（K市）
- ・ 町の財政事情がよくないためCNG自動車、ハイブリッド自動車のように一般車両よりも車両価格が高い車は購入できない。（V町）
- ・ 財政難から、低公害車を含む自動車の新規導入を控えており、今後の低公害車の導入予定はない。（Z市）
- ・ 購入価格が高く、町の予算も少ないので導入は難しい。（G町）
- ・ 公用車は燃費のよい軽自動車をリース契約することとしており、価格の高い低公害車を導入する財政的なゆとりがない。（R市）
- ・ 町内は、山間部が多く、また、道路の幅員も狭いので、公用車を買替える際は、特種自動車等のように用途が限定されている車両以外は、小回りのきく軽自動車で、かつ馬力のある4WD車を主に購入しているが、このようなニーズに合う車種が少ない。また、低公害車を購入しても、購入価格及びランニングコストを考えると、低公害車の方が割高となり、財政再建中に、このような価格の高い車両を購入することはできない。（Y町）
- ・ ハイブリッド自動車に目的に合う車種が少ないこと。最近では、軽自動車を多く導入していること。（F市）

（注） 当省の調査結果による。

ウ メーカー

ハイブリッド貨物車の製造に関する方針・今後の見通し等についてメーカーは、商用用途としてディーゼルハイブリッド車のニーズは今後も求められる、ユーザーが環境性能に優れており燃費の良い貨物車を求めている、バッテリーの性能向上（小型化、軽量化、寿命の延長等）やコスト低減、及び充電インフラの標準化が重要な観点になってくると思われるなどとしている。

メーカーにおけるハイブリッド貨物車の製造に関する方針・今後の見通し等

メーカー	ハイブリッド貨物車の製造に関する方針・今後の見通し等
A事業者	現在、宅配などに使用されるディーゼルハイブリッド貨物車を発売。（2006年に小型貨物車では初めて平成27年重量車燃費基準を達成）。商用用途としてディーゼルハイブリッド貨物車のニーズは今後も求められる。
B事業者	ハイブリッドシステムの小型・軽量・低コスト化が進めば小型の貨物車への採用も増え、燃費改善を進めることになる。
C事業者	当社のハイブリッドシステムの開発の進展と、市場動向を見ながら、判断していきたい。
E事業者	ユーザーが環境性能に優れており燃費の良い貨物車を求めている。ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車は、燃費向上すなわちCO ₂ 低減に有効な車と考えている。そのために、バッテリーの性能向上（小型化、軽量化、寿命の延長等）やコスト低減、及び充電インフラの標準化が重要な観点になってくると思われる。

(注) 当省の調査結果による。

図表 7-4 地方公共団体におけるハイブリッド自動車に関する国への要望

地方公共団体から国への要望を聴取したところ、ハイブリッド自動車を保有している地方公共団体、保有していない地方公共団体ともに、車両の導入に対する補助を手厚くしてほしい、低公害車の導入に対する税軽減措置の拡大などの補助や税軽減措置に関する要望がみられた。

ハイブリッド自動車を保有している地方公共団体	ハイブリッド自動車を保有していない地方公共団体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の導入に対する補助を手厚くしてほしい等補助金制度の充実（A県、C県、K県、A市） ・ 低公害車の導入に対する税軽減措置の拡大（所得税・法人税の特別償却等の率を上げる、税額控除の適用期間を延長するなど）（H市） ・ 自動車業界へのハイブリッド小型貨物自動車、軽貨物自動車の開発や価格の値下げなどの働きかけ（a市） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公用車を新たに導入する場合は、環境負荷のより少ないCNG自動車やハイブリッド自動車を導入することが望ましいと考えているが、ハイブリッド自動車については価格が下がっているとはいえ、なお販売価格が高く、財政支出が困難である。国において、今後、低公害車の車種のうち、特にどの車種を普及推進させる方針があるのか承知していないが、とりわけハイブリッド自動車を優先させる方針を有している場合、率先導入する立場である地方公共団体に対する補助制度を設けてほしい。（j市）

(注) 1 当省の調査結果による。
 2 具体的な意見は、関係資料1「地方公共団体に対する聞き取り調査結果」参照。

図表 7-5 環境省によるハイブリッド貨物車等の導入費の補助実績

地方公共団体等におけるハイブリッド貨物車等の導入については、導入費の一部を補助する制度（低公害車普及等事業費補助（平成 14 年度）、低公害（代エネ・省エネ）車普及事業（平成 15 年度以降））が環境省により設けられている。

補助実績をみると、平成 16 年度以降は、19 年度の事業用乗合車等に対する実績（10 台）のみとなっている。

なお、低公害（代エネ・省エネ）車普及事業については、平成 17 年度に一般会計から特別会計に移行した際に見直しが行われ、ハイブリッド乗合車（公営の乗合車）の導入費補助に重点化すると理由から、ごみ収集車等は対象から外されている。

また、環境省は、公害健康被害予防事業の一つである低公害車普及（助成）事業（昭和 63 年度から平成 17 年度）において、公害健康被害の補償等に関する法律（昭和 48 年法律第 111 号。）に基づく特定の地域を主として走行する自動車に、i) 地方公共団体がハイブリッド自動車を導入する場合、ii) 民間事業者がハイブリッド自動車を導入する際にその費用の一部を地方公共団体が助成する場合、に補助を行っている。

なお、低公害車普及（助成）事業は、公害健康被害補償予防協会（現在の独立行政法人環境再生保全機構）が公害健康被害予防基金の運用益を財源として、公害健康被害予防事業の一つとして実施していたが、特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）に基づき事業の重点化を図り、平成 17 年度末で廃止された。

（単位：台）

年度	平成 13	14	15	16	17	18	19
事業用乗合車等	0	0	0	0	0	0	10
ごみ収集車等	0	0	0	0			
その他	0	0	0	0	0		

- (注) 1 環境省の資料に基づき当省が作成した。
 2 「事業用乗合車等」及び「ごみ収集車等」は、平成 12 年度及び 13 年度の「大型ディーゼル代替低公害車の重点導入推進事業費補助」、14 年度の「低公害車普及等事業費補助」及び 15 年度以降の「低公害（代エネ・省エネ）車普及事業」の地方公共団体及びその団体並びに第三セクターに対する実績を記載した。
 3 「その他」には、平成 12 年度以降の「低公害車普及（助成）事業」の補助実績を記載した。補助の対象は、地方公共団体及び事業者となっている。
 4 補助実績には、軽自動車を含む。
 5 「ごみ収集車等」については、平成 17 年度、18 年度及び 19 年度に補助制度が設けられていない。また、「その他」については、平成 18 年度及び 19 年度に補助制度が設けられていない。

図表 7-6 NOx・PM法対策地域を含む8都府県とそれ以外の道府県におけるハイブリッド貨物車等の保有率等の比較

ア 車種別のハイブリッド貨物車等保有率

① 貨物車

NOx・PM法対策地域を含む8都府県と対策地域を含まない道府県のハイブリッド貨物車の保有率を比較すると、平成19年度末は、対策地域を含む8都府県におけるハイブリッド貨物車の保有率は0.14%（245万4,284台中3,359台）、対策地域を含まない道府県におけるハイブリッド貨物車の保有率は0.05%（427万4,293台中2,317台）となっている。

（単位：台、%）

年度末区分	平成13	14	15	16	17	18	19
8都府県の貨物車の保有台数 a	2,957,591	2,850,184	2,705,329	2,623,883	2,542,594	2,478,335	2,454,284
うちハイブリッド貨物車保有台数 b	3	6	165	816	1,514	2,301	3,359
保有率 c = b/a	0.00	0.00	0.01	0.03	0.06	0.09	0.14
8都府県以外の貨物車保有台数 d	4,814,170	4,679,542	4,570,752	4,512,932	4,468,471	4,383,708	4,274,293
うちハイブリッド貨物車保有台数 e	2	3	52	502	1,069	1,606	2,317
保有率 f = e/d	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.04	0.05
保有率の差 g = c - f	0.00	0.00	0.01	0.02	0.04	0.05	0.09

- (注) 1 「a」及び「d」は、国土交通省自動車交通局の「自動車保有車両数 月報」、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数 市区町村別」、「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。
 2 「b」及び「e」は、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。
 3 軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。

② 特種（殊）車

NOx・PM法対策地域を含む8都府県と対策地域を含まない道府県のハイブリッド貨物車の保有率を比較すると、平成19年度末は、対策地域を含む8都府県におけるハイブリッド特種（殊）車の保有率は0.17%（54万857台中901台）、対策地域を含まない道府県におけるハイブリッド貨物車の保有率は0.04%（103万7,202台中461台）となっている。

（単位：台、%）

年度末 区分	平成13	14	15	16	17	18	19
8都府県の 特種（殊） 車保有台数 a	660,831	635,867	603,397	582,904	564,697	550,103	540,857
うちハイ ブリッド 特種 （殊）車 保有台数 b	28	39	78	201	358	636	901
保有率 c = b/a	0.00	0.01	0.01	0.03	0.06	0.12	0.17
8都府県以 外の特種 （殊）車保 有台数 d	1,093,542	1,084,271	1,070,562	1,060,106	1,054,001	1,049,525	1,037,202
うちハイ ブリッド 特種 （殊） 車保有台 数 e	33	53	90	139	222	333	461
保有率 f = e/d	0.00	0.00	0.01	0.01	0.02	0.03	0.04
保有率の差 g = c - f	0.00	0.01	0.00	0.02	0.04	0.09	0.13

（注）1 「a」及び「d」は、国土交通省自動車交通局の「自動車保有車両数 月報」、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数 市区町村別」、「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。

2 「b」及び「e」は、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。

3 軽自動車及び二輪車を含まない。

③ 乗合車

NOx・PM法対策地域を含む8都府県と対策地域を含まない道府県のハイブリッド乗合車の保有率を比較すると、平成19年度末は、対策地域を含む8都府県におけるハイブリッド乗合車の保有率は0.16%（7万5,951台中122台）、対策地域を含まない道府県におけるハイブリッド貨物車の保有率は0.08%（15万5,030台中119台）となっている。

(単位：台、%)

年度末 区分	平成13	14	15	16	17	18	19
8都府県の乗合車の保有台数 a	76,276	76,078	74,599	75,113	75,155	75,354	75,951
うちハイブリッド乗合車保有台数 b	0	2	3	13	33	76	122
保有率 c = b/a	0.00	0.00	0.00	0.02	0.04	0.10	0.16
8都府県以外の乗合車保有台数 d	157,968	157,102	157,385	156,887	156,541	156,404	155,030
うちハイブリッド乗合車保有台数 e	6	19	37	57	74	86	119
保有率 f = e/d	0.00	0.01	0.02	0.04	0.05	0.05	0.08
保有率の差 g = c - f	0.00	▲0.01	▲0.02	▲0.02	▲0.01	0.05	0.08

- (注) 1 「a」及び「d」は、国土交通省自動車交通局の「自動車保有車両数 月報」、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数 市区町村別」、「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。
- 2 「b」及び「e」は、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。
- 3 軽自動車及び二輪車を含まない。

イ ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者の導入理由

- ① ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者のうち、NO_x・PM法対策地域を含む 7 都府県内に所在する 14 事業者について、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入理由をみると、「NO_x・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから」としている事業者は 1 事業者（7.1%）となっている。

NO_x・PM法対策地域を含む 7 都府県に所在する事業者の導入理由（複数回答）

（単位：事業者、%）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入理由	貨物（7）		旅客（0）		建設（1）		製造（2）		卸・小売、サ（4）		合計（14）	
	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合	数	割合
1 環境性能に優れているから	5	71.4	0	0.0	1	100.0	2	100.0	4	100.0	12	85.7
2 会社のイメージアップになるから	5	71.4	0	0.0	1	100.0	1	50.0	2	50.0	9	64.3
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	5	71.4	0	0.0	1	100.0	0	0.0	2	50.0	8	57.1
4 燃費がよいから	3	42.9	0	0.0	0	0.0	1	50.0	2	50.0	6	42.9
5 仕事上の付き合い	1	14.3	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	2	14.3
6 騒音・振動が少ないから	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	7.1
7 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	1	7.1
8 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	1	7.1
9 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	1	14.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	7.1
10 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	1	14.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	7.1
11 ディーラーから勧められたから	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 その他	1	14.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	2	14.3

（注） 1 当省の調査結果による。

2 事業者に対する調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 「貨物」は「道路貨物運送業」、「旅客」は「道路旅客運送業」、「建設」は「建設業」、「製造」は「製造業」、「卸・小売、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。

4 （ ）内は、調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入した 14 事業者の数である。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直前に導入した事業者のうち、NO_x・PM法対策地域を含む7都府県内に所在する者の具体的な導入理由は次のとおりとなっている。

【会社の方針】

- ・ グリーン経営の認証を受けており、その推進を図る上で、ハイブリッド車等低公害車の導入が必要と判断されたため（愛知県 道路貨物運送業）
- ・ 上部団体から、燃費が良い等のメリットがあるハイブリッド貨物車を試験的に導入するよう働きかけがあったため（兵庫県 サービス業）

【荷主の意向】

- ・ 取引先であるコンビニエンスストアから、自動車の仕様を指定されているため（千葉県 道路貨物運送業）

【その他】

- ・ 当社の役員がトラック協会の環境に関する役職に就いていることから、低公害車を率先垂範して導入する立場にあったこと（東京都 道路貨物運送業）

(注) 当省の調査結果による。

- ② ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者のうち、NO_x・PM法による対策地域を含む7都府県以外の道府県に所在する者の導入理由をみると、「NO_x・PM法による排出ガス規制」を導入理由として挙げている事業者が2事業者（10.5%）みられた。

NO_x・PM法対策地域を含む7都府県以外の道府県に所在する事業者の導入理由（複数回答）

（単位：事業者、%）

ハイブリッド貨物車 又は特種（殊）車の 導入理由	貨物 (13)		旅客 (0)		建設 (1)		製造 (2)		卸・小、サ (3)		合計 (19)	
		割合		割合		割合		割合		割合		割合
1 環境性能に優れているから	9	69.2	0	0.0	1	100.0	2	100.0	3	100.0	15	78.9
2 会社のイメージアップになるから	8	61.5	0	0.0	1	100.0	1	50.0	3	100.0	13	68.4
3 燃費がよいから	7	53.8	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	33.3	9	47.4
4 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	4	30.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	21.1
5 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	1	7.7	0	0.0	1	100.0	1	50.0	1	33.3	4	21.1
6 騒音・振動が少ないから	2	15.4	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	3	15.8
7 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	1	7.7	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	10.5
8 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	2	15.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	10.5
9 ディーラーから勧められたから	2	15.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	10.5
10 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	1	7.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	5.3
11 仕事上の付き合い	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 その他	6	46.2	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	7	36.8

（注）1 当省の調査結果による。

2 事業者に対する聞き取り調査は、上記の1から12までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 「貨物」は「道路貨物運送業」、「旅客」は「道路旅客運送業」、「建設」は「建設業」、「製造」は「製造業」、「卸・小売、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。

4 （ ）内は、調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入した19事業者の数である。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者のうち、NO_x・PM法対策地域を含む7都府県内に所在していない事業者の具体的な導入理由は、次のとおりとなっている。

【会社の方針】

- ・ 当社では、ISO14001 や交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証を受けており、その認証基準の中に、低公害車を導入することなどが盛り込まれているため、ハイブリッド貨物車など低公害車の積極的な導入に努めている。（福島県 道路貨物運送業）
- ・ 社長が運送会社の社会的責任として二酸化炭素の排出量を削減することを方針として打ち出しており、その一環として低公害車であるハイブリッド貨物車を導入した。また、当社は交通エコロジー・モビリティ財団からグリーン経営認証を受けており、環境に配慮した経営を行っていることを対外的に示す必要があった。（熊本県 道路貨物運送業）
- ・ 県内において当社の置かれている立場を考えると、同業他社に先駆けて低公害車を導入する必要があった。（熊本県 道路貨物運送業）
- ・ 環境問題に積極的に取り組んでいくという会社の方針に基づく。（広島県 卸売・小売業）
- ・ 親会社において独自の目標を設定しており、その方針に従って低公害車（ハイブリッド貨物車）を導入した。（沖縄県 道路貨物運送業）
- ・ ハイブリッド自動車は燃費が良いと聞かされたが実際はどうか分からなかったため、コンビニエンスストアの配送業務で使用するハイブリッド貨物車と同型類似の貨物車の燃費を比較するために導入した。（鳥取県 道路貨物運送業）
- ・ CNG貨物車、ハイブリッド貨物車の長所・短所を判断するために実際に使用してみるという試験的な位置付けもあった。（熊本県 道路貨物運送業）

【荷主の意向】

- ・ ISO14001 認証を取得している荷主の方針（物流におけるCO₂削減等）に沿って、導入した。（福島県 道路貨物運送業）
- ・ 業務の約半分は、コンビニエンスストアへの商品配送である。コンビニエンスストアは、顧客等への配慮に気をつけており、環境に優しい車を使用するのが適切と考えて導入した。（広島県 道路貨物運送業）
- ・ 当社はコンビニエンスストアの配送業務も請け負っており、配送業務を行う車両の側面には、宣伝のためにコンビニエンスストアの名称を大きく表示している。車両の側面に「ハイブリッド自動車」と表示することで、お客様であるコンビニエンスストアのイメージアップにつながると思ったため導入した。（鳥取県 道路貨物運送業）
- ・ 当社が現在請け負う荷主の数は、県内の事業者を中心に全国約 300 社あるが、荷主の中には、会社のイメージアップ向上のために環境負荷の低い自動車による配送を望む者があり、取引上、これらの荷主の意向を踏まえる必要があったこと。（熊本県 道路貨物運送業）

【トラック協会からの勧め】

- ・ 道路貨物運送事業者も地球温暖化防止のために率先して低公害車を導入すべきであると県トラック協会から勧めがあったため導入した。（鳥取県 道路貨物運送業）
- ・ 県トラック協会から勧められたから。（熊本県 道路貨物運送業）

(注) 当省の調査結果による。

ウ ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した地方公共団体の導入理由（NO_x・PM法対策地域）（複数回答）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した地方公共団体3団体のうち、NO_x・PM法対策地域を含む8都府県内の地方公共団体は2団体となっている。この2団体における導入理由等をみると、「NO_x・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから」としている団体はみられなかった。

（単位：団体）

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入理由	都道府県 (0)	市区町村 (2)	合計 (2)
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	0	0	0
2 環境性能に優れているから	0	0	0
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	0	0	0
4 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	0	0	0
5 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	0	0	0
6 燃費がよいから	0	0	0
7 騒音・振動が少ないから	0	0	0
8 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	0	0	0
9 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	0	0	0
10 ディーラーから勧められたから	0	0	0
11 仕事上の付き合い	0	0	0
12 その他	0	2	2

（注） 1 当省の調査結果による。

2 地方公共団体に対する聞き取り調査は、上記の1から12までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。

3 （ ）内は、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した2団体の数である。

エ ハイブリッド貨物車等の台数の推移とディーゼル自動車に対する排出ガス規制の実施状況

ハイブリッド貨物車等について、保有台数及び出荷台数の増減をディーゼル自動車に対する新短期規制及び新長期規制のそれぞれの適用時期の前後において比較すると、新短期規制については、平成 15 年度から 16 年度の間で保有台数、出荷台数のいずれも増加している。新長期規制については、平成 17 年度と規制実施の翌年度の 18 年度の間で保有台数、出荷台数のいずれも増加している。

(単位：台)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
保有台数	72	122	425	1,728	3,270	5,038	7,279
対前年度増減	—	50	303	1,303	1,542	1,768	2,241
出荷台数	16	24	260	1,244	1,489	1,714	2,166
対前年度増減	—	8	236	984	245	225	452
ディーゼル自動車に対する規制		●新短期 (適用：軽量車の新型車)	●新短期 (適用：中量車・重量車 (GVW 2.5 t 超 12 t 以下) の新型車) ○新長期 (公示)	●新短期 (適用：重量車 (12 t 超) の新型車)	○新長期 (適用：軽量車・中量車・重量車)		

- (注) 1 「保有台数」は、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。また、軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。
- 2 「出荷台数」は、社団法人日本自動車工業会の資料に基づき当省が作成した。また、軽自動車を含まない。
- 3 「●新短期」は新短期規制を、「○新長期」は新長期規制を示す。

図表 7-7 ハイブリッド貨物車とこれと同型の新長期規制適合ディーゼル貨物車の
トータルコスト（イニシャルコストとランニングコストの計）の比較（当
省による試算）

ハイブリッド貨物車のトータルコストは、導入費の補助並びに自動車税及び自動車取得税の軽減措置等により引き下げられるものの、同型のディーゼル貨物車との価格差をなくすまでにはなっていない。

◇ ハイブリッド貨物車について、これと同型の新長期規制適合車と販売価格を比較すると、次表のとおり、ハイブリッド貨物車はディーゼル貨物車より、小型貨物車で約 115 万円価格が高くなっている。

表 ハイブリッド貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の販売価格の比較（例）

（単位：万円）

区分	平成 13 年当時の貨物（ベース車両）販売価格と 18 年当時のハイブリッド貨物（ベース車両）販売価格の差 a	平成 13 年当時の貨物（ベース車両）販売価格と 18 年当時の新長期規制適合ディーゼル貨物（ベース車両）販売価格の差 b	c = a - b
小型貨物車	128	13	115

（注） 1 当省の調査結果による。

2 貨物車は、架装（荷台）によって価格が異なるため、「平成 13 年当時の貨物（ベース車両）販売価格と 18 年当時のハイブリッド貨物（ベース車両）販売価格の差」及び「平成 13 年当時の貨物（ベース車両）販売価格と 18 年当時の新長期規制適合車ディーゼル貨物（ベース車両）販売価格の差」の欄には、平成 13 年のベース車両の価格と 18 年のベース車両の価格の差を記載した。

◇ なお、次表のとおり、ハイブリッド貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の燃料費はほとんど変わらず、小型貨物車で 115 万円となる導入価格差をトータルコストにおいて解消することが困難であることを示している。

表 ハイブリッド貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の燃料費の比較（例）

○ ハイブリッド貨物車の燃料費	: 11.3 円/km
・ 平成 19 年度の軽油価格の平均値	: 124 円/ℓ
・ ハイブリッド貨物車（小型）の燃費	: 11.0 km/ℓ
○ 上記と同型の新長期規制適合ディーゼル貨物車の燃料費	: 11.9 円/km
・ 平成 19 年度の軽油価格の平均値	: 124 円/ℓ
・ ディーゼル貨物車（小型）の燃費	: 10.4 km/ℓ

図表 7-8 事業者における今後のハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針

- ① ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない 419 事業者から、今後のハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針について聴取したところ、回答があった 227 事業者では、「導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある」、又は「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」とした導入に積極的な事業者は 6.6%（15 事業者）にとどまっている。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針（調査時点の直近に導入していない事業者）

（単位：事業者、%）

区分	今後の導入方針について回答があった事業者			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した事業者	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した事業者	
道路貨物運送業	43 (100.0)	3 (7.0)	1 (2.3)	4 (9.3)
道路旅客運送業	4 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
建設業	65 (100.0)	0 (0.0)	1 (1.5)	1 (1.5)
製造業	61 (100.0)	0 (0.0)	6 (9.8)	6 (9.8)
卸売・小売業、サービス業	54 (100.0)	1 (1.9)	3 (5.6)	4 (7.4)
合計	227 (100.0)	4 (1.8)	11 (4.8)	15 (6.6)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入していなかった 419 事業者（道路貨物運送業 84、道路旅客運送業 52、建設業 89、製造業 87 並びに卸売・小売業及びサービス業 107）のうち、今後の導入方針について回答のあった 227 事業者について集計した。
 3 () 内は、割合を記載した。

- ② ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 33 事業者から、今後のハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入の方針について聴取したところ、回答があった 27 事業者では、「導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある」又は「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」と導入に積極的な事業者が 77.8%（21 事業者）となっている。

ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入方針（調査時点の直近に導入した事業者）

（単位：事業者、％）

区分	今後の導入方針について回答があった事業者			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した事業者	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した事業者	
道路貨物運送業	14 (100.0)	2 (14.3)	8 (57.1)	10 (71.4)
道路旅客運送業	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
建設業	2 (100.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	2 (100.0)
製造業	4 (100.0)	1 (25.0)	2 (50.0)	3 (75.0)
卸売・小売業、サービス業	7 (100.0)	3 (42.9)	3 (42.9)	6 (85.7)
合計	27 (100.0)	6 (22.2)	15 (55.6)	21 (77.8)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入した 33 事業者（道路貨物運送業 20、道路旅客運送業 0、建設業 2、製造業 4 並びに卸売・小売業及びサービス業 7）のうち、今後の導入方針について回答のあった 27 事業者について集計した。

3 （ ）内は、割合を記載した。

- ③ さらに、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を保有している事業者におけるハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入に対する考えを聴取したところ、次のとおりとなっている。

導入方針	左記に関する具体的な考え
導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境問題に積極的に取り組むという会社の方針がある。（広島県 卸売・小売業）
具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である	<ul style="list-style-type: none"> ・ NO_x・PM法の対策地域に乗り入れる自動車を中心として、初度登録年が古い車両から順次代替することとしている。また、新規に導入する車両の種類については、荷主の要求に沿った車両とすることとしている。（熊本県 道路貨物運送業） ・ 親会社において独自の目標を設定しており、その方針に従って低公害車（ハイブリッド自動車）を導入する。（沖縄県 道路貨物運送業） ・ 当社は現在、屋上緑化や太陽光発電等の環境事業にも力を入れているため、保有する自動車についても環境性能に優れたものを継続的に導入する方向である。（埼玉県 建設業）

(注) 当省の調査結果による。

図表 7-9 国の補助の認知状況等

① 調査した 452 事業者から、低公害車の導入費の補助の認知状況を聴取したところ、「低公害車の導入費の補助を知っている」と回答した事業者が、道路運送事業においては 93.3% (104 事業者中 97 事業者)、建設業においては 56.8% (81 事業者中 46 事業者)、製造業においては 62.0% (79 事業者中 49 事業者)、卸小売・サービス業においては 63.4% (82 事業者中 52 事業者) となっており、補助の認知状況に業種間の差が認められた。

国の補助の認知状況

(単位：事業者、%)

補助の認知		業種	合計 (350)	貨物 (104)	旅客 (4)	建設 (81)	製造 (79)	卸・小 売、サ (82)
補助を知っている	補助を利用して、調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種(殊)車を導入		25	19	0	0	1	5
	補助を利用せずに、調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種(殊)車を導入		6	1	0	1	2	2
	調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種(殊)車を導入していない		199	75	1	38	42	43
	無回答		15	2	0	7	4	2
	計		245	97	1	46	49	52
	割合		70.0	93.3	25.0	56.8	62.0	63.4
補助を知らない	調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種(殊)車を導入		0	0	0	0	0	0
	調査時点の直近にハイブリッド貨物車又は特種(殊)車を導入していない		105	7	3	35	30	30
	計		105	7	3	35	30	30
	割合		30.0	6.7	75.0	43.2	38.0	36.6

(注) 1 当省の調査結果による。

2 () 内は、回答があった 350 事業者の数である。

- ② さらに、補助を知っていると回答した 245 事業者から、補助の利用状況について聴取したところ、補助を利用したと回答した事業者は 136 事業者（55.5%）となっている。

また、当該補助等を利用して他の低公害車を導入したとする事業者も 111 事業者 81.6%（136 事業者中 111 事業者）みられる。

国の補助の利用状況

（単位：事業者、%）

区分	事業者数 a	補助を利用した b		補助を利用していない c		無回答
		b / a	c / a			
補助を知っている事業者数	245	136	55.5	94	38.4	15
うち、ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入	33	25	75.8	6	18.2	2
うち、他の低公害車を調査時点の直近に導入	212	111	52.4	88	41.5	13

（注） 当省の調査結果による。

- ③ ハイブリッド貨物車及び乗合車の出荷台数（全国）と補助台数（全国）をみると、貨物車については、平成 16 年度から 19 年度までの出荷台数の合計は 6,460 台、補助台数の合計は 5,277 台であり、出荷台数に占める補助台数の割合は平均で 81.7%（注）となっている。また、乗合車については、平成 16 年度から 19 年度までの出荷台数合計は 207 台、補助台数の合計は 152 台であり、出荷台数に占める補助台数の割合は平均で 73.4%（注）となっている。

（注） 例えば、平成 18 年度に出荷されたハイブリッド自動車必ずしも当該年度中にユーザーの保有や補助の対象となるものではない。このため、出荷台数に占める補助台数の割合は、平成 16 年度から 19 年度の 4 年間の平均値を使用した。

【貨物車】

（単位：台、%）

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド 貨物車の出荷 台数 a	2	3	240	1,209	1,451	1,658	2,088
	245			6,460			
ハイブリッド 貨物車の補助 台数 b	0	2	198	1,072	1,188	1,194	1,823
	200			5,277			
うち経済産 業省補助	0	2	19	59	475	495	299
うち国土交 通省補助		0	179	1,013	713	699	1,524
出荷台数に占 める補助台数 の割合 b/a	0.0	66.7	82.5	88.7	81.9	72.0	87.3
	81.6			81.7			

【乗合車】

（単位：台、%）

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド 乗合車の出荷 台数 a	14	21	20	35	38	56	78
	55			207			
ハイブリッド 乗合車の補助 台数 b	7	4	8	27	25	40	60
	19			152			
うち経済産 業省補助	7	4	1	0	0	0	0
うち国土交 通省補助		0	7	27	25	40	60
出荷台数に占 める補助台数 の割合 b/a	50.0	19.0	40.0	77.1	65.8	71.4	76.9
	34.5			73.4			

- （注） 1 「ハイブリッド貨物車の補助台数」及び「ハイブリッド乗合車の補助台数」は、国土交通省及び経済産業省の資料に基づき記載した。経済産業省の補助台数は「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」による実績を記載し、国土交通省の補助台数は「低公害車普及促進対策費補助」による実績を記載した。なお、平成 13 年度は、国土交通省による補助は行われていない。
- 2 「ハイブリッド貨物車の出荷台数」及び「ハイブリッド乗合車の出荷台数」は、社団法人日本自動車工業会の資料に基づき記載した。また、台数には国及び地方公共団体等の導入によるものを含む。
- 3 軽自動車を含まない。

④ 調査した 452 事業者のうち、国の補助を利用せずにハイブリッド貨物車又は特種（殊）車を導入したとする事業者から、国の補助を利用せずに導入した経緯を聴取したところ、次のような回答があった。

- 平成 18 年 3 月に導入したハイブリッド貨物車は自動車メーカー系列のディーラーのリースにより導入したものであるが、リース契約した時点で 1,000 km 程度走行している中古車であったため、補助を利用していない。（熊本県 道路貨物運送業）
- 平成 19 年 10 月にディーゼルハイブリッドトラック（2 トン車）を 1 台購入した。この購入に当たって、ディーラーから「トラック協会による補助金」（低公害車普及促進対策費補助金）があると説明があり、県トラック協会に補助金の利用について打診した。同トラック協会から「同補助金は、協会会員の青ナンバー貨物車（貨物運送事業用車両）に対して補助するもので、当社（トラック協会非会員）の貨物車（白ナンバー（自家用・事業用））は、対象外である。」と説明があった。このため、補助金は利用せず、全額自社負担で購入した。なお、ディーラーからは、トラック協会による補助金（低公害車普及促進対策費補助金）以外の補助金（クリーンエネルギー自動車等普及促進対策費補助金等）については、どのような補助金があるかなどの説明がなく、補助事業の存在を承知していない。（広島県 建設業）
- 補助金等を受けると当該車両の保有を一定期間義務付けられることになり、車種の更新が円滑に行なえなくなるため。（東京都 製造業）
- 当工場で使用する車両は、本社が自動車ディーラーと締結した購入契約を受けて、当工場が所在する県内の系列ディーラーを通じて納品されている。本社では、国、地方公共団体などからの補助金、税制優遇等支援の取扱いについて、全社的に対象となる税制等優遇措置は利用するが、個々の工場等間でばらつきが生じるような支援は原則受けない方針としている。低公害車の導入に対する補助金については、リースで導入する車両にリース会社が補助金を組み込んでリース料を積算している場合を除いてこれらの支援を受けることとしないとしている。当工場では、製品の配送用に利用している貨物車は自社購入しており、補助は利用していない。（熊本県 製造業）
- 使用している車両はリースで導入したものが大半であるため、補助を利用していない。（宮城県 卸売・小売業）
- 地方公共団体の制度（大阪市低公害貨物自動車リース制度）を利用して、リースで導入した。（大阪府 卸売・小売業）

（注） 当省の調査結果による。

- ⑤ ハイブリッド貨物車又は特種（殊）車の導入費の補助に関して、調査した 452 事業者から、次のような意見・要望がみられた。

【補助の申請・交付手続等に関する意見・要望】

- ・ 国の補助金申請書の様式を簡素にしてほしい。例えば、当社が所属するトラック協会の補助金申請書は1枚のみであるが、国の申請書は、自動車の台数等により複数枚（少なくとも2枚以上）の書類を作成しなければならない。また、記載内容に問題ないかどうか財団法人運輸低公害車普及機構（LEVO）の事前確認を受けているのが現状で、LEVOとのやりとりは4、5回に及ぶこともある。（宮城県 道路貨物運送業）
- ・ 実績報告書を提出してから経済産業省の補助金が振り込まれるまでに6か月程度の期間を要することもあるので、早めに補助金を振り込んでほしい。（実績報告書を平成17年10月初旬に提出した補助金の振り込みが18年3月であった。）（宮城県 道路貨物運送業）

【補助の拡充に関する意見・要望】

- ・ 貨物運送事業者が低公害車の導入に当たって利用している低公害車普及促進対策費補助金（国土交通省所管）には募集枠があり、秋頃には補助の申請が募集枠の上限に達している。このため、秋以降に低公害車を導入しようとしても補助金が利用できない。募集枠を拡大してほしい。（広島県 道路貨物運送業）
- ・ 環境に配慮した経営を行うため、ハイブリッド自動車等の積極的な導入に努めているところであるが、他の車両と比較して高額であるため、導入する場合に国等からの補助金があることは大きな誘因となっている。しかし、その補助額は年々少なくなっており、ハイブリッド自動車の導入に踏み切れない事業者もいると思われることから、ハイブリッド自動車の積極的な導入を促進するために補助額の増額を希望する。（福島県 道路貨物運送業）
- ・ 低公害車は高価であるため、購入するときにより補助金が支給されれば買いやすくなると思う。（埼玉県 建設業）
- ・ 現状のままでは低公害車は普及しないと思うので、助成制度を充実させるべきだと思う。特に白ナンバー車両を使用する事業者は、行政の助成制度だけが頼りである。（大阪府 卸売・小売業）

【補助制度の周知に関する意見・要望】

- ・ 低公害車導入に関する補助事業の存在、内容を一般の民間人にも分かるように周知してほしい。（広島県 建設業）
- ・ 低公害車の導入に係る補助、融資、税の軽減等の各種施策の周知が十分行われていないために、その利用や低公害車の導入の促進が図られていない面があると思う。これらの各種施策の一層の周知を図ることで、低公害車の普及が更に進むと思う。（広島県 サービス業）

【その他】

- ・ 平成18年度に導入したハイブリッド自動車の値引き後の車両本体価格は380万円で、当該価格に対して13万円の補助金がリース会社に交付されている。リース料金は車両本体価格に諸経費を合算し、補助金を加味した額で決められているが、補助金の額が小額で、ハイブリッド自動車を導入するか否かを決定するインセンティブが低い。しかし、当社は、平成18年度以降、毎年1台のハイブリッド車を導入することを社の環境保全計画で決定しており、補助金が廃止されたとしても当該方針に変更はない。（熊本県 卸売・小売業）

（注）1 当省の調査結果による。なお、補助の申請から交付までの期間について、経済産業省は、申請書類に不備があるなどの理由から交付までに期間を要することもあるが、通常は申請を受けてから2か月程度で補助金が交付されることとなっていると説明している。

2 具体的な意見は、関係資料2「事業者に対する聞き取り調査結果」参照。