

資料2 地方公共団体に対する聞き取り調査結果

第1 調査の概要

1 実施方法、目的

本調査は、地方公共団体がCNG自動車、ハイブリッド自動車を導入した理由、CNG自動車、ハイブリッド自動車の問題点、今後の低公害車導入方針、国等による導入支援策の認知状況、利用状況等を把握し、世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策の評価に活用するために実施した。

2 実施時期

平成19年4月から11月まで

3 調査対象

- ① 都道府県：47都道府県（全都道府県）
- ② 市区町村：72市区町村

市区町村については、次のi)からiv)のいずれかに該当する団体を選定した。

- i) 低公害車の普及促進に係る補助、融資等を実施している市区町村
- ii) 低公害車を導入する際に本政策の補助を受けた市区町村
- iii) 低公害車を導入する際に本政策の補助を受けていない市区町村
- iv) 低公害車を導入していない市区町村

4 調査方法

聞き取り調査

5 調査事項

- ① 調査時点の直近に導入したCNG自動車又はハイブリッド自動車に関する導入経緯・理由
- ② CNG自動車又はハイブリッド自動車に関する問題点
- ③ 今後の導入方針
- ④ 国等による導入支援策（補助）の認知状況、利用状況
- ⑤ 国の施策に対する意見
- ⑥ 燃料電池自動車に関する意見

第2 調査結果

1 回答者の属性

聞き取り調査の対象とした119団体の属性は、以下のとおりとなっている。

① 地方公共団体：119団体

全都道府県（47都道府県）及び72市区町村を調査の対象とした。市区町村は、次表のi) からiv) のいずれかに該当する団体を選定した。

(単位：団体)

i) 低公害車の普及促進に係る補助、融資等を実施している市区町村	ii) 低公害車を導入する際に本政策の補助を受けた市区町村	iii) 低公害車を導入する際に本政策の補助を受けていない市区町村	iv) 低公害車を導入していない市区町村	合計
16	21	19	18	74

(注) 「i) 低公害車の普及促進に係る補助、融資等を実施している市区町村」のうちの2団体と「ii) 低公害車を導入する際に本政策の補助を受けた市区町村」のうちの2団体は同一の団体となっている。

② CNG自動車及びハイブリッド自動車の直近の導入状況

(単位：団体、%)

区分			都道府県		市区町村		合計	
				割合		割合		割合
聞き取り調査を行った地方公共団体数			47	100.0	72	100.0	119	100.0
CNG自動車	乗用	直近に導入した団体	6	12.8	8	11.1	14	11.8
		直近に導入していない団体	41	87.2	64	88.9	105	88.2
	貨物又は特種(殊)	直近に導入した団体	16	34.0	25	34.7	41	34.5
		直近に導入していない団体	31	66.0	47	65.3	78	65.5
	乗合	直近に導入した団体	3	6.4	8	11.1	11	9.2
		直近に導入していない団体	44	93.6	64	88.9	108	90.8
ハイブリッド自動車	乗用	直近に導入した団体	33	70.2	46	63.9	79	66.4
		直近に導入していない団体	14	29.8	26	36.1	40	33.6
	貨物又は特種(殊)	直近に導入した団体	0	0.0	3	4.2	3	2.5
		直近に導入していない団体	47	100.0	69	95.8	116	97.5
	乗合	直近に導入した団体	1	2.1	4	5.6	5	4.2
		直近に導入していない団体	46	97.9	68	94.4	114	95.8

(注) 当省の調査結果による。

2 集計結果

① 調査時点の直近に導入したCNG自動車又はハイブリッド自動車に関する導入経緯・理由（複数回答）

ア 乗用車

i CNG自動車

(総数n=14) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =6)		市区町村 (n ₂ =8)		合計 (総数n=14)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数nに占める割合	
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	5	83.3	5	62.5	10	71.4
2 環境性能に優れているから	5	83.3	5	62.5	10	71.4
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	1	16.7	4	50.0	5	35.7
4 燃費がいいから	1	16.7	4	50.0	5	35.7
5 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	1	12.5	1	7.1
6 騒音・振動が少ないから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
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
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
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	2	33.3	2	25.0	4	28.6

(注) 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）。

ii ハイブリッド自動車【再掲（図表6-3-イ-①）】

(総数 n = 79) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =33)		市区町村 (n ₂ =46)		合計 (総数 n = 79)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数 n に占める割合	
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	30	90.9	35	76.1	65	82.3
2 環境性能に優れているから	30	90.9	33	71.7	63	79.7
3 燃費がいいから	23	69.7	26	56.5	49	62.0
4 国等の導入支援策(補助金・融資)があったから	8	24.2	12	26.1	20	25.3
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	4	12.1	5	10.9	9	11.4
6 騒音・振動が少ないから	3	9.1	4	8.7	7	8.9
7 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い替え等を行わざるを得なかったから	1	3.0	1	2.2	2	2.5
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替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	5	15.2	16	34.8	21	26.6

(注) 聴き取り調査は、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)。

イ 貨物車又は特種（殊）車

i CNG自動車【再掲(図表3-4-②)】

(総数n=41) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =16)		市区町村 (n ₂ =25)		合計 (総数n=41)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数nに占める割合	
1 環境性能に優れているから	12	75.0	22	88.0	34	82.9
2 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	14	87.5	20	80.0	34	82.9
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	1	6.3	14	56.0	15	36.6
4 燃費がいいから	1	6.3	4	16.0	5	12.2
5 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	6.3	2	8.0	3	7.3
6 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	2	8.0	2	4.9
7 騒音・振動が少ないから	0	0.0	2	8.0	2	4.9
8 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	1	4.0	1	2.4
9 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
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	1	6.3	3	12.0	4	9.8

(注) 聴き取り調査は、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）。

ii ハイブリッド自動車【再掲（図表7-2-イ-①）】

(総数n=3) (単位: 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =0)		市区町村 (n ₂ =3)		合計 (総数n=3)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数nに占める割合	
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	—	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
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
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
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
6 燃費がいいから	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
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
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
10 ディーラーから勧められたから	0	—	0	0.0	0	0.0
11 仕事上の付き合い	0	—	0	0.0	0	0.0
12 その他	0	—	2	66.7	2	66.7

(注) 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)。

ウ 乗合車

i CNG自動車

(総数n=10) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =2)		市区町村 (n ₂ =8)		合計 (総数n=10)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数nに占める割合	
1 環境性能に優れているから	2	100.0	7	87.5	9	90.0
2 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	2	100.0	6	75.0	8	80.0
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	1	50.0	2	25.0	3	30.0
4 騒音・振動が少ないから	1	50.0	1	12.5	2	20.0
5 燃費がいいから	0	0.0	1	12.5	1	10.0
6 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	1	12.5	1	10.0
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	0	0.0	1	12.5	1	10.0
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	1	12.5	1	10.0

(注) 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)。

ii ハイブリッド自動車

(総数 n = 5) (単位: 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =1)		市区町村 (n ₂ =4)		合計 (総数 n = 5)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数 nに占める割合	
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	1	100.0	2	50.0	3	60.0
2 環境性能に優れているから	1	100.0	2	50.0	3	60.0
3 燃費がいいから	0	0.0	1	25.0	1	20.0
4 国等の導入支援策(補助金・融資)があったから	0	0.0	1	25.0	1	20.0
5 騒音・振動が少ないから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6 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
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	0	0.0	0	0.0	0	0.0
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	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	1	25.0	1	20.0

(注) 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)。

② CNG自動車又はハイブリッド自動車に関する問題点（複数回答）

ア 乗用車

i CNG自動車

(総数 n = 86) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =30)		市区町村 (n ₂ =56)		合計 (総数 n = 86)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数 nに占める割合	
1 燃料供給インフラの整備が不十分	26	86.7	49	87.5	75	87.2
2 車両本体価格が高い	21	70.0	39	69.6	60	69.8
3 性能面で不足がある	10	33.3	19	33.9	29	33.7
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	10	33.3	13	23.2	23	26.7
ii) 馬力	2	6.7	8	14.3	10	11.6
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
4 目的にあう車種が少ない	7	23.3	16	28.6	23	26.7
5 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	1	3.3	4	7.1	5	5.8
6 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	3.3	4	7.1	5	5.8
7 維持費（ランニングコスト）が高い	1	3.3	1	1.8	2	2.3
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	1	3.3	1	1.8	2	2.3
9 その他車両に関する問題点	3	10.0	3	5.4	6	7.0
10 その他使用環境上の問題点	1	3.3	3	5.4	4	4.7

(注) 聞き取り調査は、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）。

ii ハイブリッド自動車【再掲（図表6-2-イ-①及び③）】

(総数n=104) (単位: 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =37)		市区町村 (n ₂ =67)		合計 (n=104)	
	n ₁ に 占める 割合		n ₂ に 占める 割合		総数n に占め る割合	
1 車両本体価格が高い	35	94.6	56	83.6	91	87.5
2 目的にあう車種が少ない	18	48.6	27	40.3	45	43.3
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)	3	8.1	10	14.9	13	12.5
4 維持費(ランニングコスト)が高い	4	10.8	8	11.9	12	11.5
5 性能面で不足がある	3	8.1	5	7.5	8	7.7
i) 馬力	1	2.7	3	4.5	4	3.8
ii) 走行距離(一回の燃料補給により走行可能な距離)	2	5.4	2	3.0	4	3.8
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	3	8.1	3	4.5	6	5.8
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	2	3.0	2	1.9
8 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	2	3.0	2	1.9
9 その他車両に関する問題点	5	13.5	8	11.9	13	12.5
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	3	4.5	3	2.9

(注) 聞き取り調査は、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)。

イ 貨物車又は特種（殊）車

i CNG自動車

(総数 n = 78) (単位：団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =22)		市区町村 (n ₂ =56)		合計 (総数 n = 78)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数 n に占める割合	
1 燃料供給インフラの整備が不十分	19	86.4	51	91.1	70	89.7
2 車両本体価格が高い	14	63.6	43	76.8	57	73.1
3 性能面で不足がある	8	36.4	24	42.9	32	41.0
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	8	36.4	17	30.4	25	32.1
ii) 馬力	2	9.1	11	19.6	13	16.7
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
4 目的にあう車種が少ない	4	18.2	15	26.8	19	24.4
5 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	5	8.9	5	6.4
6 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	4.5	3	5.4	4	5.1
7 維持費（ランニングコスト）が高い	1	4.5	2	3.6	3	3.8
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	1	4.5	2	3.6	3	3.8
9 その他車両に関する問題点	1	4.5	5	8.9	6	7.7
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	2	3.6	2	2.6

(注) 聞き取り調査は、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）。

ii ハイブリッド自動車【再掲（図表7-3-イ-①及び③）】

(総数 n = 68) (単位: 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ =19)		市区町村 (n ₂ =49)		合計 (総数 n = 68)	
	n ₁ に占める割合		n ₂ に占める割合		総数 n に占める割合	
1 車両本体価格が高い	17	89.5	42	85.7	59	86.8
2 目的にあう車種が少ない	9	47.4	26	53.1	35	51.5
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	12.2	7	10.3
4 維持費(ランニングコスト)が高い	2	10.5	5	10.2	7	10.3
5 性能面で不足がある	3	15.8	1	2.0	4	5.9
i) 馬力	2	10.5	1	2.0	3	4.4
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	6.1	3	4.4
7 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	2	4.1	2	2.9
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	2	4.1	2	2.9
9 その他車両に関する問題点	1	5.3	4	8.2	5	7.4
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	4	8.2	4	5.9

(注) 聞き取り調査は、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)。

ウ 乗合車

i CNG自動車

(総数 n = 45) (単位 : 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ = 12)		市区町村 (n ₂ = 33)		合計 (総数 n = 45)	
	n ₁ に 占める 割合		n ₂ に占 める割 合		総数 n に占め る割合	
1 燃料供給インフラの整備が不十分	10	83.3	29	87.9	39	86.7
2 車両本体価格が高い	8	66.7	22	66.7	30	66.7
3 性能面で不足がある	4	33.3	9	27.3	13	28.9
i) 走行距離 (一回の燃料補給により走行可能な距離)	4	33.3	4	12.1	8	17.8
ii) 馬力	0	0.0	5	15.2	5	11.1
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
4 目的にあう車種が少ない	2	16.7	7	21.2	9	20.0
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	4	12.1	4	8.9
6 維持費 (ランニングコスト) が高い	0	0.0	3	9.1	3	6.7
7 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	3	9.1	3	6.7
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	2	6.1	2	4.4
9 その他車両に関する問題点	0	0.0	3	9.1	3	6.7
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	2	6.1	2	4.4

(注) 聞き取り調査は、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)。

ii ハイブリッド自動車

(総数 n = 45) (単位 : 団体、%)

区分	都道府県 (n ₁ = 12)		市区町村 (n ₂ = 33)		合計 (総数 n = 45)	
	n ₁ に 占める 割合		n ₂ に占 める割 合		総数 n に占め る割合	
1 車両本体価格が高い	9	75.0	29	87.9	38	84.4
3 目的にあう車種が少ない	4	33.3	14	42.4	18	40.0
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	5	15.2	5	11.1
2 維持費 (ランニングコスト) が高い	1	8.3	2	6.1	3	6.7
4 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	2	6.1	2	4.4
9 メンテナンスを行う業者が近くにな い	0	0.0	1	3.0	1	2.2
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
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
7 その他車両に関する問題点	0	0.0	3	9.1	3	6.7
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	2	6.1	2	4.4

(注) 聞き取り調査は、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 今後の導入方針

ア 乗用車

乗用車に関する聞き取り調査に対して回答があった団体の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数 n = 105) (単位：団体、%)

区分	① 導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある	② 具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である	③ 導入する方向で検討中	④ 導入するかどうかを含めて検討中	⑤ 導入予定なし(導入しない)
都道府県 (n ₁ =38)	1	18	5	11	3
n ₁ に占める割合	2.6	47.4	13.2	28.9	7.9
市区町村 (n ₂ =67)	5	29	5	10	18
n ₂ に占める割合	7.5	43.3	7.5	14.9	26.9
合計 (総数 n = 105)	6	47	10	21	21
総数 n に占める割合	5.7	44.8	9.5	20.0	20.0

(注) 聞き取り調査は、上記の①から⑤までの回答事項を選択する方式により行った。

イ 貨物車又は特種（殊）車

貨物車又は特種（殊）車に関する聞き取り調査に対して回答があった団体の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数n=79) (単位：団体、%)

区分	① 導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある	② 具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である	③ 導入する方向で検討中	④ 導入するかどうかも検討中	⑤ 導入予定なし(導入しない)
都道府県 (n ₁ =21)	0	8	5	6	2
n ₁ に占める割合	0.0	38.1	23.8	28.6	9.5
市区町村 (n ₂ =58)	8	17	6	11	16
n ₂ に占める割合	13.8	29.3	10.3	19.0	27.6
合計 (総数n=79)	8	25	11	17	18
総数nに占める割合	10.1	31.6	13.9	21.5	22.8

(注) 聞き取り調査は、上記の①から⑤までの回答事項を選択する方式により行った。

ウ 乗合車

乗合車に関する聞き取り調査に対して回答があった団体の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数n=47) (単位：団体、%)

区分	① 導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある	② 具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である	③ 導入する方向で検討中	④ 導入するかどうかも検討中	⑤ 導入予定なし(導入しない)
都道府県 (n ₁ =12)	0	3	4	2	3
n ₁ に占める割合	0.0	25.0	33.3	16.7	25.0
市区町村 (n ₂ =35)	1	9	3	6	16
n ₂ に占める割合	2.9	25.7	8.6	17.1	45.7
合計 (総数n=47)	1	12	7	8	19
総数nに占める割合	2.1	25.5	14.9	17.0	40.4

(注) 聞き取り調査は、上記の①から⑤までの回答事項を選択する方式により行った。

④ 国等の導入支援策（補助）の認知状況、利用状況

ア 乗用車

(総数 n = 98) (単位：団体、%)

区分	①知っている			②知らない
	i) 利用した	ii) 利用しない	iii) 無回答	
都道府県 (n ₁ =35)	33	15	15	3
n ₁ に占める割合	94.3	42.9	42.9	8.6
市区町村 (n ₂ =63)	51	28	21	2
n ₂ に占める割合	81.0	44.4	33.3	3.2
合計 (総数 n = 98)	84	43	36	5
総数 n に占める割合	85.7	43.9	36.7	5.1

(注) 聞き取り調査は、上記の①から②までの回答事項を選択する方式により行った。

イ 貨物車又は特種（殊）車

(総数 n = 73) (単位：団体、%)

区分	①知っている			②知らない
	i) 利用した	ii) 利用しない	iii) 無回答	
都道府県 (n ₁ =21)	19	5	12	2
n ₁ に占める割合	90.5	23.8	57.1	9.5
市区町村 (n ₂ =52)	44	21	20	3
n ₂ に占める割合	84.6	40.4	38.5	5.8
合計 (総数 n = 73)	63	26	32	5
総数 n に占める割合	86.3	35.6	43.8	6.8

(注) 聞き取り調査は、上記の①から②までの回答事項を選択する方式により行った。

ウ 乗合車

(総数 n = 45) (単位：団体、%)

区分	①知っている			②知らない
	i) 利用した	ii) 利用しない	iii) 無回答	
都道府県 (n ₁ =11)	10	1	8	1
n ₁ に占める割合	90.9	9.1	72.7	9.1
市区町村 (n ₂ =34)	29	8	19	2
n ₂ に占める割合	85.3	23.5	55.9	5.9
合計 (総数 n = 45)	39	9	27	3
総数 n に占める割合	86.7	20.0	60.0	6.7

(注) 聞き取り調査は、上記の①から②までの回答事項を選択する方式により行った。

⑤ 国の施策に対する意見

ア 主にCNG自動車に関する国の施策に対する意見

主にCNG自動車に関する国の施策に対する意見
<p>○ 地方公共団体、業者向けの補助制度ばかりでなく、今後低公害車の普及のためには、個人向けに補助の窓口、制度を設けて、個人向けの制度の拡充が強く望まれる。</p> <p>なお、CNG車を今後一層普及させるための方策として、下記の課題の解決が必要不可欠と考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広範囲（官公庁、多くの企業等）でのCNG車に関する情報提供が必要 ・ 車両価格が高価なため、購入に対する補助率を40%とする。 ・ 燃料タンク容量の改善。現在の倍の容量を積載できるよう改善が必要 ・ 冬期間でのエンジントラブル（エンジンがかかりづらい又はかからない）の解消 ・ 燃料供給インフラの増設と、供給時の操作複雑化の解消 ・ CNG単価の引き下げ（単価は使用量によって異なるが、現在は基本料金1,219円プラス（使用量46立方メートル×@16,712円）。
<p>○ CNG車など低公害車の普及を促進するため、導入及び燃料供給施設整備に対する補助制度の拡充・強化を図り、税制上の優遇措置を継続するとともに、有料道路料金の減免など優遇措置を強化してほしい。</p>
<p>○ エコ・ステーションの建設に対する経済産業省の補助のうち、エコ・ステーション推進協会は原則として9千万円を補助するというもので、日本ガス協会の原則として2/3を補助するという制度と比較して有利であったが、エコ・ステーション推進協会による新設補助は19年度から廃止されている。このことは、低公害車の推進を図っていくという国の施策からみて、おかしいのではないかと思う。</p>
<p>○ CNGの燃料供給施設の整備（県内には1か所）が進まないため、企業・官公庁におけるCNG自動車の導入も進まない状況にあると思われるので、施設整備を促進するため設置時の補助率を上げてほしい。</p>
<p>○ 導入にかかる補助制度の復活</p> <p>補助制度名：国土交通省 二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金（地方公共団体）</p> <p>対象車種等：公用車一般</p> <p>CNG自動車について公用車一般も対象であったが、平成17年度から対象外となってしまったため、県有車両でCNG自動車が導入しづらくなっている。</p>
<p>○ 走行距離、車両価格の低廉化等の技術開発</p> <p>○ 環境省による二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低公害（代エネ・省エネ）車普及事業）において、地方公共団体のバスは、平成17年度から営業用のバスのみが補助対象とされることとなった。このため、市町村が所有する営業用以外のバスを更新する際、CNGバスを導入しようとしても、この制度が使えず、CNGバスを導入できなかった市町村がみられる。同補助の対象を営業用バスのみにするとの制限を</p>

撤回してほしい。
○ CNG車について、エコ・ステーションの拡充についての施策を継続してほしい。
○ 市外へ出ると、CNGスタンドが少なくなり、燃料の補給に不安が生じることがあるので、CNGスタンドを増やす施策を実行してほしい。
○ 特段の意見はないが、敢えて言えば、天然ガスの燃料供給インフラ整備が不十分(当市内には1か所のみ)なので、整備の促進をお願いしたい。
○ 燃料供給インフラの更なる整備が必要
○ CNG自動車普及のためには燃料供給インフラ整備を進める必要があるが、平成19年度から経済産業省の補助事業である燃料供給インフラの設置補助が廃止されており、補助がなければ民間事業者は設置する可能性が極めて低いことから、同補助制度を復活してほしい。
○ 低公害車の導入を進めるために、その導入に係る助成措置やエコ・ステーションなど燃料供給インフラの拡充が必要である。
○ 国はCNG乗合車等をもっと普及させたいのであれば、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)を通じた間接的な補助ではなく、経済産業省の直接的な補助があってもよいのではないかと思われる。
○ 現在ある補助制度は、車両を新規に購入する場合の補助制度であり、既に使用している車両を改造する場合の補助制度はない。例えば、既存のディーゼル車をCNG車に改造して使用する場合の補助制度があってもよいのではないかと思われる。
○ CNG自動車の普及を促進させるためには、基盤整備(CNGスタンド)が必要であるので、関係省は、基盤整備を行う事業者に対する助成策をより強化してほしい。ちなみに当県内には、CNGスタンドは平成19年10月1日現在において3か所設置されているのみである。
○ 低公害車は車両価格が高く、CNG車については燃料供給施設自体が整備されていない等メンテナンスに不安がある。このような状況の中で、財政力が弱い地方公共団体が低公害車を導入することは困難である。
○ 低公害車の導入促進を図るには、現在以上の補助を行う必要があると考える。
○ 当市は財政再建中で歳出が抑制されており、公用車を代替する場合には、可能な限り、小型の自動車を購入する方針としている。
○ CNG自動車については、当市内には天然ガスの供給施設がなく、現時点では購入を検討できない。市内に燃料供給施設があれば、購入について検討の余地がある。

イ 主にハイブリッド自動車に関する国の施策に対する意見

主にハイブリッド自動車に関する国の施策に対する意見
○ ハイブリッド自動車は、車種が増えてきているが、一般車両に比べ価格が割高であることから、乗用車タイプの車種における補助制度を継続して実施していただきたい。

- ハイブリッド自動車は、通常のガソリン自動車に比べ格段に燃費効率が高く、新たに燃料供給設備のインフラ整備の必要がないことから、より積極的に普及拡大を図っていくべきものとする。地方公共団体向けの補助金である環境省の二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低公害（代エネ・省エネ）車普及事業）については、平成15年度に始まった当初は一般的な公用車へのハイブリッド自動車の導入も対象としていたが、17年度から補助対象が営業用乗合自動車（公営バス）に限定されたため、活用ができなくなった経緯がある。ハイブリッド自動車は、依然として車両本体価格が高く、車種も限られているため、県における公用車の導入に当たっては、低燃費かつ低排出ガス認定車がほとんどである。このため、一般的な公用車へのハイブリッド自動車の導入に対する補助を要望する。
- 当県では、使用頻度の高い乗用車について優先的にハイブリッド車を中心とした低公害車の導入促進を図っている（現時点では低燃費かつ低排出ガス認定車よりもできるだけハイブリッド車を導入していきたい考え）。現行の補助制度で乗用車購入時に地方公共団体が利用できるのは、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の地域新エネルギー等導入促進事業であったが、平成19年度から乗用車が対象外と変更されたことから、ハイブリッド車の導入が難しくなってしまった。このため、平成19年度は県単独事業を行って、暫定的な対応を図っているが、県としても財政事情が逼迫しているため、これまでどおり補助の継続を要望する。
- 低公害車を導入したり、ISOの認定を受ける等環境負荷低減に努力する企業等に対する税制優遇措置をみると、例えば、ハイブリッド車などの低公害車導入時において、所得税・法人税の特別償却又は税額控除、自動車取得税及び自動車税の税率軽減はあるものの、その時限りのものとなっている。地球温暖化問題に対応するためには、企業等にも積極的に環境負荷低減に取り組んでもらう必要があると考えるので、それを促進するため、低公害車を導入した際には、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税制優遇措置を拡大してほしい。
- ハイブリッド車のラインアップをみると小型乗用車が中心であり、当市で所有台数の多い軽四輪自動車まで拡大されておらず、価格も低燃費かつ低排出ガス認定車に比較し割高となっているため、財政状況の厳しい地方公共団体では導入を促進することは難しい状況である。
- 地方公共団体を対象とする国の補助については、年々要件などが厳しいものとなっており（補助対象の車種がバス、対象台数が5台以上など）、たとえこれが緩和されたとしても、財政状況の厳しい地方公共団体にとって即座にこれがハイブリッド車導入のインセンティブとなるかどうかについては疑問である。
- 地方公共団体の低公害車導入に対する国庫補助事業（二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金低公害（代エネ・省エネ）車普及事業）において、ハイブリッド車の導入に対する国庫補助の対象車種は、乗合車に限定されている。また、ハイブリッド車の種類が少なく、役所で使用する小型貨物自動車、軽貨物自動車のハイブリッド仕様の車種が少なく、価格も高い。

<p>以上のことから、バス以外の車種のハイブリッド車の導入に対する補助及び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をお願いしたい。</p>
<p>○ 当県では、財政の健全化を図るため、歳出削減を進めている途上である。低公害車の導入についても、ハイブリッド自動車等が環境性能に優れているとはいえ、ガソリン自動車と比較して高い車両本体価格に鑑みて、財政当局から例外的に認められるものとはいえない。</p> <p>このように、県では財政事情が厳しく、予算の制約がある中、国の補助金については、補助対象が制限されるなど、全体的に縮小傾向にあり、低公害車の導入がより困難な状況となっている。</p> <p>このため、国の補助金の補助対象の拡大等、地方公共団体において、低公害車の普及・促進につながるような補助金制度の充実を図ってほしい。</p>
<p>○ 当市は財政再建中で歳出が抑制されており、公用車を代替する場合には、可能な限り、小型の自動車を購入する方針としている。低公害車のうちハイブリッド自動車については価格が高く、国等からの補助がない限り、当市では購入できない。購入に際して価格差分について補助があれば導入を検討できる。</p>
<p>○ 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。</p> <p>しかし、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ことから、低公害車の中でも相対的に販売価格が低い低燃費かつ低排出ガス認定車（平成17年規制50%低減レベル☆☆☆以上）の導入を含めて検討しているところである。</p> <p>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、率先導入する立場としての地方公共団体に対する補助制度を設けてほしい。</p>
<p>○ 低公害車と通常車両との価格差が大きい現状では、低公害車の普及は進展しないものと考えられる。</p> <p>しかし、本政策の補助金のうち唯一の一般ユーザー向け補助金であるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金は、対象経費がクリーンエネルギー自動車と通常車両（同種の一般自動車）との差額の2分の1以内など少額となっている。</p> <p>このため、ハイブリッド自動車と通常車両との価格差をなくす又は縮めるような施策を行うとともに、地方公共団体は財政状況が厳しく余裕がないので、国が、一般消費者等の購入の動機となり得る金額の支援を講じてほしい。</p> <p>なお、実数は把握していないが、軽乗用車の届出台数が急増しており、新車の軽乗用車の多くが低燃費かつ低排出ガス認定車となっていることから、行政が施策を講じるまでもなく、運輸部門の温室効果ガスの排出量は削減されているもの</p>

と考える。
○ 当村では、本政策の補助金よりも有利な所管行政の国庫補助金等を活用してリース料に充てることができたので、低公害車を導入することができた。 しかし、地方公共団体の財政が厳しい現状において、このような補助金を活用することができない団体では、資金の裏づけがないため、低公害車の導入は難しいと考えられる。環境保全のためとはいえ、割高な低公害車を全額単費で購入することは、議会や住民の理解を得にくく、行政による率先導入が進まないものと考ええる。国が、公的団体による率先導入を促進したいのであれば、現在の公的団体の向けの低公害車導入支援策では不十分であるため、これを充実すべき。

ウ その他国の施策全般に関する意見

その他国の施策全般に関する意見
○ 市町村が低公害車を率先導入しやすいように、補助制度を拡充してほしい ○ ハイブリッド車だけが低公害車ではないと思う。今後、低公害車として、どのような自動車を推進していくのか検討すべきと思う。
○ 地球温暖化の観点から、低公害車の推進が必要であることを、国の立場でも引き続き、PRに努めてほしい。 ○ 低公害車は価格が高いことから、購入しやすい価格となるように、国からメーカーへの支援を要望したい。
○ 国の低公害車補助制度に安定性がなく、突然変更されることがある。その度に、低公害車の導入（購入）のための資金計画見直し作業が必要となっている。また、補助制度の変更を受けての資金計画見直し作業の過程において、当初はCNG車導入を計画していたものが、低燃費かつ低排出ガス認定車に変更を余儀なくされる等の影響が生じている。 (当省注) 1 環境省の低公害車補助事業は平成17年度から補助対象車を公営乗合車に限ると変更されたが、その連絡は、平成17年1月14日付けの環境省事務連絡で行われている。当時、当該市では、既に従来の補助制度を前提として資金計画を組んでいたが、見直し作業を行い、すべて自己資金（単独事業）で低公害車の導入を行っている。 2 NEDO（地域新エネルギー等導入促進事業）の補助は平成18年度までは低公害車と一般車との差額全額（100パーセント）であったが、19年度からは、差額の1/2（50パーセント）に変更されている。この変更が行われたのは、平成19年3月である。当該市では、この変更を受けて、見直し作業を行い、3月の変更時点まではCNG車5台及びハイブリッド車1台を購入することとしていたが、これをCNG車1台、ハイブリッド車1台、ガソリン車1台に変更している。 ○ 当市の環境対策を所管する部署では、当市の「公用車への低公害車導入に関する方針」に基づき、庁内各課が公用車を導入するに際して、方針に基づく低公害車を導入するよう、各課と事前協議を行っている。この事前協議に際しての資料とするため、

<p>また、庁内各課が公用車購入の入札を行うに際して、業者指名を行うための資料として、業務上の必要から、低公害車のデータベース（方针对象低公害車リスト）を作成している。このリストは、3か月に1度、国土交通省のホームページ（自動車の燃費性能に関する公表等）、メーカーカタログ、メーカーのホームページ等を利用して更新しているが、その度ごとに、更新作業に2～3日を要している。国土交通省本省は、平成19年3月末まで、燃費性能等、性能に変更があった部分のみ、抜粋してメールマガジンにより情報を提供してくれたが、メールマガジンが廃止されたので、4月以降は、ホームページの隅から隅まで確認しなければならなくなり、より更新に手間がかかる状況となっている。国土交通省において、低公害車の性能を一覧で確認できるデータベースを作成し、提供していただければ、地方公共団体において、大幅な業務効率化が図られると思うので、ぜひお願いしたい。</p>
<p>○ 自動車は国民生活や経済発展の中心にあり、環境社会を構築する上では、低公害車の普及促進が急務と思われる。しかし、低公害車は他の車両よりも割高であること、CNGのように燃料供給インフラの整備が遅れていることなどから、環境に配慮したいと考えている消費者にとってもなかなか導入に踏み切れない状況にある。今後は産学官連携し、これらの問題を改善してもらい、消費者が積極的に低公害車を選択、購入できるよう検討してほしい。</p>
<p>○ 以下の事項のように、低公害車についての具体的なメリット等が分かるようなPR活動が不足しているように思われる。</p> <p>i) CNG自動車及びハイブリッド自動車を導入することにより、どの程度の二酸化炭素削減効果があるのか。</p> <p>ii) 一般に、ハイブリッド自動車の場合、購入価格が高くともランニングコストを含めるとその分安くなると言われているが、具体的にどの程度の使用でそのようになるのか。</p> <p>○ 一般的な意見ではあるが、路面電車導入等、全国で自動車の保有台数を減少させる取組が行われていることに対して、国の支援が必要。支援に当たっては全国一律ではなく、交通手段を自動車に頼る必要がない首都圏等と自動車に頼らざるを得ない地方とに分けて支援の在り方を考えてもらいたい。</p>
<p>○ 低公害車導入支援策について、もっとPRしてもらいたい。</p>
<p>○ アイドリングストップ機能付自動車も排出ガスを低減する点では効果が認められる。また比較的手頃な価格であるため購入もしやすい。国の施策として普及を推進してもよいのではないだろうか。</p>
<p>○ 環境省等では、地方公共団体向けに個別の低公害車等の導入に係る補助事業を行っているが、低公害車の導入を目的とすれば地方公共団体が自由に利用できる交付金等の財源を各地方公共団体に支給したほうがよいのではないか。</p> <p>○ また、重量車の中には、排出ガス区分の☆印付きのものであっても、グリーン購入法の対象車両になっていないものがある等、制度に矛盾が生じていると思われる。</p>

<p>○ 天然ガス自動車及びハイブリッド自動車の導入に対する助成の充実 例) 補助率のアップ、天然ガス乗用車及びハイブリッド乗用車への助成の実施など</p> <p>○ 補助制度の改正に関する地方公共団体への事前周知</p>
<p>○ CNG乗用車及びハイブリッド乗用車については、補助制度が廃止されたが、低公害車の普及を促進する観点から、再開してほしい。また、温室効果ガス対策を充実させてほしい。</p>
<p>○ 補助額を厚くしてほしい(車両本体の1/2~1/3等)。</p> <p>○ 今後の低公害車の主流となるのは、何なのか示してほしい。</p>
<p>○ 当市における自動車の年間の導入台数は少なく、1台~数台導入する程度で補助金を利用することは、事務作業量を考えると難しいのではないか。例えば、低公害車を導入している地方公共団体に対し、地方交付税を増額する等の措置が講じられれば、積極的に導入するようになるのではないか。</p>
<p>○ 規制基準の適用猶予期間について 新長期規制は、平成17年10月から実施されているが、国は2年近くも新短期規制適合車の継続生産期間を設け、実質的に新長期規制適合車の市場投入を遅らせることになった。次のポスト新長期規制に際しては、ポスト新長期規制適合車の早期市場投入を促進させるために、継続生産車への適用猶予期間を設けないでいただきたい。</p> <p>○ NOx・PM法規制について 対象地域外の車両に関しても新車への代替促進を図るため、国は対象地域並みの助成措置を講じていただきたい。また、車検時における排出ガス測定に際しては、負荷をかけた測定法の導入を早期に実施していただきたい。</p>
<p>○ 国の補助金を利用して低公害車を導入する場合、従前の車両の廃車が交付条件となっていることが多い。ところが従前の車両を売却した方が経済的な場合は、財政部局の指示もあり、車両を売却するために補助金を利用しないことが多くなっている。そこで従前車両を廃車することを補助金の交付要件から外してほしい。</p>
<p>○ 地方公共団体の公用車への補助制度や低公害車のリースに対する補助制度を設けてほしい。</p>
<p>○ CNG乗合車、ハイブリッド乗合車ともにディーゼル乗合車より高額であるため、補助制度を引き続き継続してほしい。</p>
<p>○ 補助額、補助率を上げてほしい。</p> <p>○ 競争入札を行う場合、低公害車を製造している会社が少ないため、競争入札を実施しにくい。複数の自動車メーカーが、低公害車を製造するように指導してほしい。</p>
<p>○ 当市では、通常業務には軽自動車を使用しているが、軽自動車の低公害車の車種は少ないので増やしてほしい。</p>
<p>○ 低公害車は、まだ車両本体価格が高く、燃料供給施設の整備が整っていないため導入しにくい。</p> <p>○ 補助率を上げてほしい。</p> <p>○ 補助制度の見直しを検討してほしい。(予算が少ない市町に優先する、補助額に格</p>

<p>差をつける。)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化や大気汚染の防止に大きな効果のあるハイブリット車、CNG車等の大量普及に向けて、国民や事業者が広く購入できるような支援策を講ずること。また、現行補助金を削減するという話を聞いているが、少なくとも現状維持むしろ拡充すべきものと考えている。 ○ 次世代低公害車である燃料電池車の早期市場投入を促進していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車グリーン税制の延長及び充実 ○ 低公害車の補助制度の充実 ○ 自動車業界に対する低公害車の技術開発や販売促進等の働きかけ
<ul style="list-style-type: none"> ○ 環境負荷の大きな車種の計画的な製造廃止を進める等により、低公害車を主とした車産業の計画的な構築を図る必要があると考える。日本のみならず、世界レベルでの対策が必要ではないか。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 補助金についての要望調査の時期が遅いため、補助金の活用がしにくい。 ○ 乗用車など一般的に使用する車種への補助金がない。 ○ 一方的に都道府県で取りまとめるように要綱で定めているものがある。 ○ 国の機関で市町村のメールアドレス調査をし、把握もしているので、メールで送付できるものは市町村への通知を都道府県に依頼せず、直接通知してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 低公害車普及等事業費補助（環境省）の継続した確保をお願いしたい。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方の財政がひっ迫している中、当局の給水タンク車のような緊急指定車両ではないが災害時に使用が限定されているような車両においては、NOx・PM法の対策地域内でも10年でなくもっと長期の登録を認めてほしい。新車にするコストや環境負担のほうが多いと思われる。災害復興時、自衛隊車両は登録ナンバーなしのため給水車両等も長期使用可能と聞いている。災害対策費の効率的な使用のため。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 低公害車の大量普及の促進に向け、税制度の一層の優遇措置を図られるとともに、燃料電池やジメチルエテル車などの次世代低公害車の早期普及に向け、より一層の研究開発を進められたい。 ○ 低公害車普及推進の鍵となるエコ・ステーション（燃料供給施設）を既存ガソリンスタンドに併設する場合には、関係法令に規制により整備促進の支障となる事例が多くみられることから、安全を確保しつつ、より一層の規制緩和を図られたい。 ○ 自動車購入者が環境負荷を選択判断できるよう、すべての車を対象として、走行時のNOxやCO₂の排出量等、環境情報項目のカタログ記載を義務付けるよう措置を講じられたい。
<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在の入札制度では、単価の低い商品が優先されるため、環境に配慮した製品であっても、他の製品より安くなければ購入しにくい状況である。グリーン購入法等、環境に配慮した製品の購入を促進する法律や制度も、地方公共団体は努力義務であることが多く、環境配慮型の製品を率先して購入できる環境を整備してほしい。 ○ また、さまざまな環境配慮型の製品について、その発売当初に購入に当たっての補助等があるが、定着してくるとすぐに補助が打ち切られることも環境配慮型の製品の

<p>継続的な普及を妨げている要因の一つであると感じる。</p>
<p>○ 乗合車や貨物車に対する補助は手厚いが、乗用車に対する補助にも、もっと力を入れてほしい。例えば、環境省の二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金において、補助の対象となるのは、3.5トン以上のトラック、バス、じん芥車等に限定されていると聞いている。</p>
<p>○ CNG・ハイブリッド自動車については、車両本体価格が割高であることと、軽のトラック・バンの種類が少ないことが問題点と考えており、これらの問題が解消されるような施策を行ってほしい。</p>
<p>○ 補助事業の対象について、例えば低燃費・低排出ガス車等にまで車種を広げるなど、国の補助制度を充実してほしい。</p>
<p>○ 低公害車の導入はイニシャルコストが高いことから、補助金等の導入支援策をより充実してほしい。</p>
<p>○ 国の施策として、低公害車を導入すべきことが決定されれば、高額であっても、導入を検討せざるを得ないが、現在のところ、そのような方針が示されていないので、導入には消極的である。</p> <p>○ 地方公共団体において、低公害車を積極的に導入すべきであれば、そのような方針を提示すべきである。</p>
<p>○ 補助要件が年度ごとに変更されるため、前年度に作成した予算措置との間に齟齬が生じ、補助事業としては利用しにくい。(例：低公害車購入を計画し、予算措置をしていたが、新年度の補助要綱では補助要件が「リースによる導入」のみになり、利用できなくなることが想定される。)</p>
<p>○ 「低公害(代エネ・省エネ)車普及事業費補助」(環境省)については、平成16年度に利用したが、15年度には購入とリースが対象となっていたが、16年度にはリースのみに変更されたため、塵芥車10台と軽貨物車5台についてはすべて自己資金で購入した。要綱に変更がある場合には、市内部の予算要求に影響がないよう、早期に知らせてほしい。</p>
<p>○ 運輸部門は、温暖化対策の重点分野の一つとなっており、従来の資産課税の考え方から環境課税へと税制のグリーン化や税収の環境対策への分配を進めていく必要がある。</p>
<p>○ 低公害車の導入を促進する観点から、国は、低公害車導入のインセンティブを付与する施策・事業の内容を充実すべきであると考えます。</p>
<p>○ 国が行う地方公共団体に対する低公害車の導入促進のための補助制度は、補助対象、補助額が毎年変更され、利用し難い。地方公共団体における低公害車の計画的な導入を図るためにも補助対象、補助金額を毎年同じにしてほしい。</p> <p>例えば、環境省の場合、平成17、18年度は、地方公共団体が保有する代エネ・省エネ自動車導入事業及び燃料等供給施設の整備事業が補助対象(2分の1補助)であったが、19年度は、公営バスのみが対象(2分の1補助)となった。</p>
<p>○ 環境省が所管している次世代低公害車普及事業費補助に関して、営業用乗合車が対</p>

<p>象となっているが、それ以外の車（営業用でない乗合車）についても、対象にしてほしい。</p>
<p>○ 地方公共団体には、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成 10 年 10 月法律第 11 号）により、環境への負荷ができるだけ少ないものを購入（グリーン購入）するよう努めることとされているが、努力規定では効果は低いと思われる。低公害車の導入促進を図るためには、地方公共団体にも国と同様グリーン購入を義務付けることが必要ではないか。</p>
<p>○ 地方公共団体の率先導入を促進するため、地方公共団体向けの補助制度は継続してほしい。</p> <p>○ 公用車の更新時期は年度前半のものも多く、また、納車までの期間も考えると、更新のタイミングの問題だけで助成を受けられないケースが出てくる。交付決定前の購入を認めてほしい。</p>
<p>○ どの補助金をどこで申請できるのかPRに努めてもらうとともに、補助制度自体は継続していただきたい。</p> <p>○ 現場においては、CNG自動車、ハイブリッド自動車は通常車両（ガソリン車）に比べて高額であるため導入は難しいが、補助金制度の内容・条件が拡充されるならば、導入の可否について検討の余地が出てくるとと思われる。</p>
<p>○ 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の補助金額が平成 19 年度から半減している。大幅な減額は低公害車の普及促進に影響するので考慮してほしい。</p> <p>○ 補助金申請や補助金確定時の書類等の簡素化を図ってほしい。</p>
<p>○ 補助額を増額してほしい。</p> <p>○ 事業者や市民の地球温暖化対策に対する意識が低いので、意識向上の施策を充実させたい。</p> <p>○ 低公害車を普及させるためには、一般市民が購入する場合の補助制度などがあつたがよい。</p>
<p>○ 当市の交通局が加入している協会では、平成 18 年 7 月に国（国土交通省）に対して要望書を提出している。要望書では、「環境対策を推進するため、低公害車普及促進対策事業について、恒久的に道路特定財源を活用するなど、所要の補助制度の拡充を図られたいこと」としている。</p> <p>○ 当市の交通局においても、低公害車を導入するに当たりディーゼル車との価格差を全額補助金で補てんされれば、ハイブリッドバス等低公害バスの購入を検討する。</p>
<p>○ 当市では、公用車を代替する場合、低燃費かつ低排出ガス認定の軽自動車等小型自動車とすることを原則としている。</p> <p>○ CNG自動車、ハイブリッド自動車については、ガソリン自動車に比べて車両本体価格は高く、市財政の健全化を進めている中では、購入することについて財政当局の理解が得られない。ちなみに、ハイブリッド乗用車 1 台の価格は軽乗用車の 3 台分に相当する。</p>

○ 地方公共団体が公用車としてCNG自動車、ハイブリッド自動車を購入する場合、国から価格差を補てんする補助制度があれば、CNG自動車、ハイブリッド自動車の導入が促進されるのではないか。

○ 低公害車と通常車両との価格差が大きい現状において、行政が補助制度等の優遇措置の活用による低公害車の購入を呼びかけても、価格差の一部を補助する程度の支援では購入の動機とはなりにくい。むしろ、自動車製造業者に対して低公害車の開発に係る財政支援を行い、価格差をできるだけ小さくする方策を講じてほしい。

○ 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車など多種類の低公害車の普及促進を図るよりも、現在多く流通し、既存の燃料供給施設を利用できるハイブリッド自動車に特化して普及促進を図る方が効果的である。

○ 所管行政の事務費を活用して自動車の賃借料（全額）に充てることができたので、低公害車を導入することができた。しかし、県の財政が厳しい現状において、事務費を活用することができなければ、低公害車、特にハイブリッド自動車の導入は難しい。

○ 公的団体による率先導入を促進するため、国は支援策を充実してほしい。

⑥ 燃料電池自動車に関する意見

本内容については、図表 11-5（194 ページ）を参照。