

資料3 事業者に対する聞き取り調査結果

第1 調査の概要

1 調査の目的

本調査は、事業者が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

調査対象は、北海道、宮城県、福島県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県、広島県、鳥取県、香川県、福岡県、熊本県又は沖縄県に所在する事業所から、事業所の従業員数、業種（道路旅客運送業、道路貨物運送業、建設業、製造業又は卸売・小売業、サービス業）別に、次の①から③のいずれかに該当する事業所を選定した。

- ① 国からの補助を受けてCNG自動車又はハイブリッド自動車を導入した事業所
- ② 国からの補助を受けずにCNG自動車又はハイブリッド自動車を導入した事業所
- ③ CNG自動車及びハイブリッド自動車を導入していない事業所

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（補助金・融資・税制）の認知状況、利用状況
- ⑤ 国の施策に対する意見

第2 調査結果

1 回答者の属性

調査対象とした452事業所の属性は、以下のとおりとなっている。

① 業種・従業員数・導入状況別

(単位：事業所)

区分	運輸業		非運輸業			計
	道路旅客 運送業	道路貨物 運送業	建設業	製造業	卸売・小売 業、サービ ス業	
補助を 受けて 導入	17	(従業員50人 以上) 41	(従業員50人 以上) 16	(従業員50人 以上) 20	(従業員10人 以上) 35	169
		(従業員50人 未満) 19	(従業員50人 未満) 7	(従業員50人 未満) 7	(従業員10人 未満) 7	
補助を 受けず に導入	7	(従業員50人 以上) 3	(従業員50人 以上) 13	(従業員50人 以上) 15	(従業員10人 以上) 19	78
		(従業員50人 未満) 2	(従業員50人 未満) 6	(従業員50人 未満) 7	(従業員10人 未満) 6	
未導入	28	(従業員50人 以上) 21	(従業員50人 以上) 27	(従業員50人 以上) 26	(従業員10人 以上) 31	205
		(従業員50人 未満) 18	(従業員50人 未満) 22	(従業員50人 未満) 16	(従業員10人 未満) 16	
計	52	(従業員50人 以上) 65	(従業員50人 以上) 56	(従業員50人 以上) 61	(従業員10人 以上) 85	452
		(従業員50人 未満) 39	(従業員50人 未満) 35	(従業員50人 未満) 30	(従業員10人 未満) 29	

(注) 従業員数は、調査した事業所の従業員の数である。

② CNG自動車及びハイブリッド自動車の直近の導入状況別

(単位：事業所、%)

区分			貨物		旅客		建設		製造		卸・小、サ		合計	
			事業所数	割合	事業所数	割合	事業所数	割合	事業所数	割合	事業所数	割合	事業所数	割合
聞き取り調査を行った事業所数			104	100.0	52	100.0	91	100.0	91	100.0	114	100.0	452	100.0
CNG自動車	乗用	直近に導入した事業所	0	0.0	1	1.9	7	7.7	4	4.4	8	7.0	20	4.4
		直近に導入していない事業所	104	100.0	51	98.1	84	92.3	87	95.6	106	93.0	432	95.6
	貨物又は特種(殊)	直近に導入した事業所	50	48.1	0	0.0	23	25.3	26	28.6	33	28.9	132	29.2
		直近に導入していない事業所	54	51.9	52	100.0	68	74.7	65	71.4	81	71.1	320	70.8
	乗合	直近に導入した事業所	0	0.0	14	26.9	0	0.0	1	1.1	8	7.0	23	5.1
		直近に導入していない事業所	104	100.0	38	73.1	91	100.0	90	98.9	106	93.0	429	94.9
ハイブリッド自動車	乗用	直近に導入した事業所	3	2.9	2	3.8	11	12.1	21	23.1	16	14.0	53	11.7
		直近に導入していない事業所	101	97.1	50	96.2	80	87.9	70	76.9	98	86.0	399	88.3
	貨物又は特種(殊)	直近に導入した事業所	20	19.2	0	0.0	2	2.2	4	4.4	7	6.1	33	7.3
		直近に導入していない事業所	84	80.8	52	100.0	89	97.8	87	95.6	107	93.9	419	92.7
	乗合	直近に導入した事業所	0	0.0	12	23.1	0	0.0	0	0.0	2	1.8	14	3.1
		直近に導入していない事業所	104	100.0	40	76.9	91	100.0	91	100.0	112	98.2	438	96.9

(注) 「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、サ」は「卸売・小売業、サービス業」をいう。

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 = 29）（単位：事業者、%）

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	21	72.4
2 会社のイメージアップになるから	17	58.6
3 仕事上の付き合い	10	34.5
4 燃費がいいから	7	24.1
5 騒音・振動が少ないから	4	13.8
6 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	4	13.8
7 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	1	3.4
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
9 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
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	0	0.0
11 ディーラーから勧められたから	0	0.0
12 その他	6	20.7

（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）。

ii ハイブリッド自動車

(総数 n = 46) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	33	71.7
2 燃費がいいから	32	69.6
3 会社のイメージアップになるから	31	67.4
4 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	9	19.6
5 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	7	15.2
6 騒音・振動が少ないから	5	10.9
7 ディーラーから勧められたから	2	4.3
8 仕事上の付き合い	2	4.3
9 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	1	2.2
10 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
11 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
12 その他	13	28.3

(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）。

イ 貨物車又は特種（殊）車

i CNG自動車【再掲（図表3-4-①）】

(総数 n = 132) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	99	75.0
2 会社のイメージアップになるから	91	68.9
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	57	43.2
4 仕事上の付き合い	38	28.8
5 騒音・振動が少ないから	18	13.6
6 燃費がいいから	16	12.1
7 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	14	10.6
8 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	10	7.6
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	6	4.5
10 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	5	3.8
11 ディーラーから勧められたから	3	2.3
12 その他	31	23.5

(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7-2-ア-②）】

(総数 n = 33) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	27	81.8
2 会社のイメージアップになるから	22	66.7
3 燃費がいいから	15	45.5
4 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	12	36.4
5 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	5	15.2
6 騒音・振動が少ないから	4	12.1
7 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	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	3	9.1
9 仕事上の付き合い	2	6.1
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	2	6.1
11 ディーラーから勧められたから	2	6.1
12 その他	9	27.3

(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 = 24) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	19	79.2
2 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	14	58.3
3 会社のイメージアップになるから	13	54.2
4 騒音・振動が少ないから	6	25.0
5 燃費がいいから	1	4.2
6 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	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	1	4.2
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	1	4.2
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	1	4.2
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	12	50.0

(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 = 13) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 環境性能に優れているから	9	69.2
2 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	7	53.8
3 会社のイメージアップになるから	6	46.2
4 燃費がいいから	2	15.4
5 騒音・振動が少ないから	2	15.4
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	1	7.7
7 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	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
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	6	46.2

(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 = 123）（単位：事業者、%）

区分	回答数	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	96	78.0
2 車両本体価格が高い	66	53.7
3 性能面で不足がある	38	30.9
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	32	26.0
ii) 馬力	15	12.2
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	1	0.8
4 目的にあう車種が少ない	33	26.8
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。）	12	9.8
6 維持費（ランニングコスト）が高い	10	8.1
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	6	4.9
8 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	6	4.9
9 その他車両に関する問題点	7	5.7
10 その他使用環境上の問題点	6	4.9

（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）。

ii ハイブリッド自動車

(総数 n = 154) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 車両本体価格が高い	134	87.0
2 目的にあう車種が少ない	54	35.1
3 性能面で不足がある	17	11.0
i) 馬力	9	5.8
ii) 走行距離 (一回の燃料補給により走行可能な距離)	4	2.6
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	5	3.2
4 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	13	8.4
5 維持費 (ランニングコスト) が高い	12	7.8
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。)	12	7.8
7 燃料供給インフラの整備が不十分	1	0.6
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	1	0.6
9 その他車両に関する問題点	9	5.8
10 その他使用環境上の問題点	7	4.5

(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【再掲（図表3-5-①、図表3-6）】

(総数 n = 350) (単位：事業者、%)

区分	回答数	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	235	67.1
2 車両本体価格が高い	164	46.9
3 性能面で不足がある	140	40.0
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	117	33.4
ii) 馬力	52	14.9
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	4	1.1
4 目的にあう車種が少ない	71	20.3
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。）	43	12.3
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	34	9.7
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	21	6.0
8 維持費（ランニングコストが高い）	18	5.1
9 その他車両に関する問題点	27	7.7
10 その他使用環境上の問題点	15	4.3

(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-ア-①及び③）】

(総数 n = 291) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 車両本体価格が高い	240	82.5
2 目的にあう車種が少ない	100	34.4
3 性能面で不足がある	41	14.1
i) 馬力	24	8.2
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	8	2.7
iii) 騒音・振動	1	0.3
iv) その他	11	3.8
4 維持費（ランニングコスト）が高い	38	13.1
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。）	34	11.7
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	24	8.2
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	4	1.4
8 燃料供給インフラの整備が不十分	3	1.0
9 その他車両に関する問題点	34	11.7
10 その他使用環境上の問題点	11	3.8

(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 = 72) (単位：事業者、%)

区分	回答数	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	59	81.9
2 車両本体価格が高い	50	69.4
3 性能面で不足がある	24	33.3
i) 馬力	7	9.7
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	23	31.9
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	0	0.0
4 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。）	16	22.2
5 維持費（ランニングコスト）が高い	12	16.7
6 目的にあう車種が少ない	7	9.7
7 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	6	8.3
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	2	2.8
9 その他車両に関する問題点	9	12.5
10 その他使用環境上の問題点	5	6.9

(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）。

ii ハイブリッド自動車

(総数 n = 67) (単位：事業者、%)

区分	回答数	総数 n に占める割合
1 車両本体価格が高い	56	83.6
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。)	14	20.9
3 目的にあう車種が少ない	13	19.4
4 維持費 (ランニングコスト) が高い	11	16.4
5 性能面で不足がある	11	16.4
i) 馬力	7	10.4
ii) 走行距離 (一回の燃料補給により走行可能な距離)	1	1.5
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	5	7.5
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	7	10.4
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	1	1.5
8 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0
9 その他車両に関する問題点	9	13.4
10 その他使用環境上の問題点	4	6.0

(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事業者の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数 n = 175) (単位：事業者、%)

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）
道路貨物運送業 (n ₁ =16)	0	5	2	4	5
n ₁ に占める割合	0.0	31.3	12.5	25.0	31.3
道路旅客運送業 (n ₂ =10)	0	2	1	2	5
n ₂ に占める割合	0.0	20.0	10.0	20.0	50.0
建設業 (n ₃ =48)	1	8	3	23	13
n ₃ に占める割合	2.1	16.7	6.3	47.9	27.1
製造業 (n ₄ =49)	5	14	5	11	14
n ₄ に占める割合	10.2	28.6	10.2	22.4	28.6
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =52)	4	15	9	11	13
n ₅ に占める割合	7.7	28.8	17.3	21.2	25.0
合計 (総数 n = 175)	10	44	20	51	50
総数 n に占める割合	5.7	25.1	11.4	29.1	28.6

(注) 1 当省の調査結果による。

2 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事業者の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数 n = 350) (単位：事業者、%)

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）
道路貨物運送業 (n ₁ =104)	19	42	9	17	17
n ₁ に占める割合	18.3	40.4	8.7	16.3	16.3
道路旅客運送業 (n ₂ =4)	0	0	0	0	4
n ₂ に占める割合	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
建設業 (n ₃ =81)	3	14	5	29	30
n ₃ に占める割合	3.7	17.3	6.2	35.8	37.0
製造業 (n ₄ =79)	5	18	10	19	27
n ₄ に占める割合	6.3	22.8	12.7	24.1	34.2
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =82)	10	22	7	20	23
n ₅ に占める割合	12.2	26.8	8.5	24.4	28.0
合計 (総数 n = 350)	37	96	31	85	101
総数 n に占める割合	10.6	27.4	8.9	24.3	28.9

(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事業者の今後の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）の導入方針

(総数 n = 80) (単位：事業者、%)

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）
道路貨物運送業 (n ₁ = 1)	0	1	0	0	0
n ₁ に占める割合	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
道路旅客運送業 (n ₂ = 55)	12	12	3	12	16
n ₂ に占める割合	21.8	21.8	5.5	21.8	29.1
建設業 (n ₃ = 3)	0	0	0	0	3
n ₃ に占める割合	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
製造業 (n ₄ = 9)	0	1	1	4	3
n ₄ に占める割合	0.0	11.1	11.1	44.4	33.3
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ = 12)	1	2	2	3	4
n ₅ に占める割合	8.3	16.6	16.6	25.0	33.3
合計 (総数 n = 80)	13	16	6	19	26
総数 n に占める割合	16.3	20.0	7.5	23.8	32.5

(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（補助金・融資・税制）の認知状況、利用状況

ア 補助の認知状況、利用状況

i 乗用車

(総数 n = 174) (単位：事業者、%)

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
道路貨物運送業 (n ₁ =16)	4	1	3	0	12
n ₁ に占める割合	25.0	6.3	18.8	0.0	75.0
道路旅客運送業 (n ₂ =10)	8	2	5	1	2
n ₂ に占める割合	80.0	20.0	50.0	10.0	20.0
建設業 (n ₃ =48)	22	7	14	1	26
n ₃ に占める割合	45.8	14.6	29.2	2.1	54.2
製造業 (n ₄ =48)	31	15	14	2	17
n ₄ に占める割合	64.6	31.3	29.2	4.2	35.4
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =52)	24	12	10	2	28
n ₅ に占める割合	46.2	23.1	19.2	3.8	53.8
合計 (総数 n = 174)	89	37	46	6	85
総数 n に占める割合	51.1	21.3	26.4	3.4	48.9

(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。

ii 貨物車又は特種（殊）車

(総数 n = 350) (単位：事業者、%)

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	
道路貨物運送業 (n ₁ =104)	97	70	25	2	7
n ₁ に占める割合	93.3	67.3	24.0	1.9	6.7
道路旅客運送業 (n ₂ =4)	1	0	1	0	3
n ₂ に占める割合	25.0	0.0	25.0	0.0	75.0
建設業 (n ₃ =81)	46	14	25	7	35
n ₃ に占める割合	56.8	17.3	30.9	8.6	43.2
製造業 (n ₄ =79)	49	22	23	4	30
n ₄ に占める割合	62.0	27.8	29.1	5.1	38.0
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =82)	52	30	20	2	30
n ₅ に占める割合	63.4	36.6	24.4	2.4	36.6
合計 (総数 n = 350)	245	136	94	15	105
総数 n に占める割合	70.0	38.9	26.9	4.3	30.0

(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。

iii 乗合車

(総数 n = 78) (単位：事業者、%)

区分	①知っている			②知らない
		i) 利用した	ii) 利用しない	
道路貨物運送業 (n ₁ = 1)	1	0	1	0
n ₁ に占める割合	100.0	0.0	100.0	0.0
道路旅客運送業 (n ₂ = 52)	47	24	22	1
n ₂ に占める割合	90.4	46.2	42.3	1.9
建設業 (n ₃ = 3)	1	0	1	0
n ₃ に占める割合	33.3	0.0	33.3	0.0
製造業 (n ₄ = 9)	5	2	3	0
n ₄ に占める割合	55.6	22.2	33.3	0.0
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ = 13)	9	6	2	1
n ₅ に占める割合	69.2	46.2	15.4	7.7
合計 (総数 n = 78)	63	32	29	2
総数 n に占める割合	80.8	41.0	37.2	2.6

(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 融資の認知状況、利用状況

i 乗用車

(総数 n = 168) (単位：事業者、%)

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
道路貨物運送業 (n ₁ =16)	4	0	4	0	12
n ₁ に占める割合	25.0	0.0	25.0	0.0	75.0
道路旅客運送業 (n ₂ =9)	4	0	3	1	5
n ₂ に占める割合	44.4	0.0	33.3	11.1	55.6
建設業 (n ₃ =46)	5	0	5	0	41
n ₃ に占める割合	10.9	0.0	10.9	0.0	89.1
製造業 (n ₄ =47)	11	0	8	3	36
n ₄ に占める割合	23.4	0.0	17.0	6.4	76.6
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =50)	4	0	4	0	46
n ₅ に占める割合	8.0	0.0	8.0	0.0	92.0
合計 (総数 n = 168)	28	0	24	4	140
総数 n に占める割合	16.7	0.0	14.3	2.4	83.3

(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。

ii 貨物車又は特種（殊）車

(総数 n = 343) (単位：事業者、%)

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
道路貨物運送業 (n ₁ =102)	74	18	53	3	28
n ₁ に占める割合	72.5	17.6	52.0	2.9	27.5
道路旅客運送業 (n ₂ =4)	1	0	1	0	3
n ₂ に占める割合	25.0	0.0	25.0	0.0	75.0
建設業 (n ₃ =79)	13	0	12	1	66
n ₃ に占める割合	16.5	0.0	15.2	1.3	83.5
製造業 (n ₄ =79)	24	1	19	4	55
n ₄ に占める割合	30.4	1.3	24.1	5.1	69.6
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =79)	20	0	19	1	59
n ₅ に占める割合	25.3	0.0	24.1	1.3	74.7
合計 (総数 n = 343)	132	19	104	9	211
総数 n に占める割合	38.5	5.5	30.3	2.6	61.5

(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。

iii 乗合車

(総数 n = 75) (単位：事業者、%)

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	
道路貨物運送業 (n ₁ = 1)	1	0	0	1	0
n ₁ に占める割合	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0
道路旅客運送業 (n ₂ = 49)	35	1	32	2	14
n ₂ に占める割合	71.4	2.0	65.3	4.1	28.6
建設業 (n ₃ = 3)	0	0	0	0	3
n ₃ に占める割合	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
製造業 (n ₄ = 9)	3	0	3	0	6
n ₄ に占める割合	33.3	0.0	33.3	0.0	66.7
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ = 13)	4	0	4	0	9
n ₅ に占める割合	30.8	0.0	30.8	0.0	69.2
合計 (総数 n = 75)	43	1	39	3	32
総数 n に占める割合	57.3	1.3	52.0	4.0	42.7

(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。

ウ 税の認知状況、利用状況

i 乗用車

(総数 n = 170) (単位：事業者、%)

区分	①知っている	②知らない
道路貨物運送業 (n ₁ =16)	9	7
n ₁ に占める割合	56.3	43.8
道路旅客運送業 (n ₂ =9)	3	6
n ₂ に占める割合	33.3	66.7
建設業 (n ₃ =46)	26	20
n ₃ に占める割合	56.5	43.5
製造業 (n ₄ =49)	32	17
n ₄ に占める割合	65.3	34.7
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =50)	21	29
n ₅ に占める割合	42.0	58.0
合計 (総数 n = 170)	91	79
総数 n に占める割合	53.5	46.5

(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。

ii 貨物車又は特種(殊)車

(総数 n = 343) (単位：事業者、%)

区分	①知っている	②知らない
道路貨物運送業 (n ₁ =102)	84	18
n ₁ に占める割合	82.4	17.6
道路旅客運送業 (n ₂ =4)	2	2
n ₂ に占める割合	50.0	50.0
建設業 (n ₃ =79)	45	34
n ₃ に占める割合	57.0	43.0
製造業 (n ₄ =79)	53	26
n ₄ に占める割合	67.1	32.9
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ =79)	47	32
n ₅ に占める割合	59.5	40.5
合計 (総数 n = 343)	231	112
総数 n に占める割合	67.3	32.7

(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。

iii 乗合車

(総数 n = 76) (単位：事業者、%)

区分	①知っている	②知らない
道路貨物運送業 (n ₁ = 1)	1	0
n ₁ に占める割合	100.0	0.0
道路旅客運送業 (n ₂ = 50)	40	10
n ₂ に占める割合	80.0	20.0
建設業 (n ₃ = 3)	1	2
n ₃ に占める割合	33.3	66.7
製造業 (n ₄ = 9)	6	3
n ₄ に占める割合	66.7	33.3
卸売・小売業、サービス業 (n ₅ = 13)	6	7
n ₅ に占める割合	46.2	53.8
合計 (総数 n = 76)	54	22
総数 n に占める割合	71.1	28.9

(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 乗用車

国の施策に対する意見
<p>低公害車の導入に関する国の補助制度については、運送事業者であれば、業界団体を通じて事業者へ制度の周知が図られると考えられる。しかし、当社のような非運送事業者では、国の補助制度等について十分把握していないのが実情である。</p> <p>このような情報不足の状態であることから、車種選択の段階で導入のインセンティブが働かないのが実情である。</p> <p>ハイブリッド自動車は、相当普及しており、国が補助金を出して普及を後押しする段階を終えていると考える。</p> <p>補助制度よりも、例えば低公害車は公共駐車場に無料で駐車できるような、一般国民に分かりやすいインセンティブを与える方が効果的であると考える。</p>
<p>国は、低公害車に関する各種補助制度、税制優遇措置の内容について、更に積極的な広報活動を行い、事業者に知らしめてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車への更新に対する国の事業者への積極的援助を希望。 ・ メーカーから多くの車種で低公害車が供給されるよう希望。
<p>数年前に比べ、ハイブリッド自動車の普及には目を見張るものがあるが、車種の実績はまだ少ない。一般消費者への更なる普及を目指すためには、メーカーからのハイブリッド自動車の車種の増種と、購入時における国からの減税等の優遇措置がまだまだ必要であると考えます。</p>
<p>低公害車をガソリン自動車、ディーゼル自動車以下の価格で導入できるような施策を講じていただきたい。</p> <p>また、低公害車については、多くの車種（乗用車、ライトバン、コンパクトカー、ワンボックス、軽自動車など）が各メーカーから出されていると選択範囲が広がると思う。</p>
<p>企業向けにもっと分かりやすく低公害車の乗用車を導入に係る補助金、融資等の制度のPRを実施してほしい。</p>
<p>環境性能を考慮する顧客も少しずつ多くなっているが、ハイブリッド自動車は車両本体価格が高く、中古車市場に出回る数も少ないのが現状である。</p> <p>国には、ハイブリッド自動車を購入する際の補助制度の強化、車両の低価格化を図るためのメーカーの開発努力を促すような措置を望みたい。</p>
<p>自動車取得税が軽減されるなどの部分的な情報はディーラー等から提供されているが、はっきりと国が低公害車に関する施策を打ち出しているというような情報はあまり提供されていないと思われる。そのため、ディーラーを通じて広報するなど、一般の人にも分かるようもっと広報に力を入れるべきと思われる。</p>

建設業界は不振が続いており、車両については利用できるものはできる限り利用し、設備投資の削減を図るよう努めているところである。近年、地球温暖化が問題となっているが、当業界では不景気が常態化しているため、環境にやさしい低公害車を導入すべきとする考えは理解しているものの、景気が早急に好転しない限り、現在の車両を低公害車に切り替えることは難しいと考えている。

当社では、ハイブリッド自動車を利用しており、燃費が良いことは承知している。一方、ハイブリッド自動車は環境性能にも優れていると言われていたものの、他の車両と比較してどの程度の効果があるのかについては目に見えるような結果が得られないため、実感しにくい状況である。

今日、地球温暖化が問題となっていることを考えれば、国や自動車メーカーなどは、もっと分かりやすい資料などを作成し、国民に周知することが必要であり、それがハイブリッド自動車などの導入・利用につながるのではないと思われる。

- ・ 当社がエコ・ステーションを設置した平成 16 年度には設置費が全額補助されたが、現在は補助率が改正され、半額となっている。県内では、エコ・ステーションの設置が 1 か所となっており、これが CNG 自動車の普及しない要因ともなっていることから、エコ・ステーションの設置が遅れている都道府県に対しては、その整備促進を図るため、これまでどおり、補助率を全額とするよう見直してほしい。
- ・ 平成 18 年度までは財団法人エコ・ステーション推進協会が上記補助事業の受付窓口となっていたほか、同協会のホームページ等により、エコ・ステーションの所在地等の周知を行っていた。平成 19 年度から当該窓口が有限責任中間法人都市ガス振興センターに変更されているが、同センターのホームページをみても、エコ・ステーションの所在地等の周知は行われておらず、利用者にとっては不便となっていることから、同センターのホームページにも同協会同様にエコ・ステーションの所在地等を掲載してほしい。

ハイブリッド自動車は燃費が良く環境性能にも優れており、できる限り導入したいと考えているが、各販売会社の車両をみると対象車種が少ない状況である。利用者の用途、嗜好が異なることから、それに対応するような車種を生産、販売することにより、国民へのハイブリッド自動車の導入が促進されるよう国にも自動車メーカー等に対する支援を強化してほしい。

これまでは乗用車に対しても国からの補助があり、導入を検討する事業所もあったと思われるが、これがなくなった現状ではハイブリッド自動車の導入を検討する動きが鈍化するのではないかと考える。

- ・ ハイブリッド乗用車の助成金は、販売業者から値引きされれば、その分の助成金が貰えない仕組みとなっている。自動車を購入する際には値引きが一般的であることから、結果的に、この助成金制度は、販売業者に対し、その値引き分を補てんするものとなっている。

しかし、この助成金制度の目的は、購入者のための低公害車導入のインセン

<p>タイプであると考えてるので、値引きが行われても助成金を減額しない仕組みとしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド乗用車を購入した際、初年度 39,500 円の自動車税が 14,000～15,000 円に減額されたものの、1年限りの措置であった。ハイブリッド自動車導入による環境面への貢献は、次年度以降も続くと思うが、なぜ1年のみの減額措置なのか。 <p>せめて、次の車検時まで等、減額期間を長くしてほしい。</p>
<p>ハイブリッド自動車の車両本体価格は高すぎる。安価になれば普及すると思うので、価格を低廉化する取組を行なってほしい。</p>
<p>最近のハイブリッド自動車の性能は向上してきていると聞いているが、まだ開発途上だと思うので、国は開発するメーカーに対して、指導等を継続するとともに、ハイブリッド自動車の購入者に対する助成措置を手厚くしていただきたい。</p>
<p>低公害車購入に際しての国等の助成制度を充実してほしい。また、各種助成制度の情報を得やすくする工夫をしてほしい。</p>
<p>事業者は多様な活動で自動車を使用するのだから、事業者が様々な用途で低公害車を使用できるように、国及びメーカーは低公害車の車種を増やすとともに、販売価格の低廉化に努めてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 低公害車の車種が少ないので、メーカーが多様な車種を製造・販売するように、国が指導等を行ってほしい。 低公害車を含めた様々な環境情報の提供を行ってほしい。職員に対して環境教育を行いたいが、国からの情報は、非常に初歩的なものか、高度に専門的なものに二極化されており、職員の環境教育に使用できる適当な資料が見あたらない。
<p>CNG自動車を普及させるためには、インフラを整備することが肝要である。購入に際して補助金を支給しても、CNGを充てんできる場所が限られている現状では、事業者は導入を躊躇する。</p>
<p>現在、環境問題が大きくクローズアップされ、企業イメージを高めるためには、低公害車の導入は必至の状況である。</p> <p>当社においては、上記の状況を踏まえ、また取引先において低公害車を推進している事業者もみられることから、低公害車の導入等について検討しているが、利用価格（当社は大半がリース。）において低公害車は非常に高いので、国の一層の助成をお願いしたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> CNGのスタンドが少ない。 壊れやすい。 車体価格が高い。
<p>低燃費かつ低排出ガス認定車等に係る税制優遇措置は、低公害車の導入を推進するうえで、有効な施策であると考えている。</p>
<p>現在、CNG自動車、ハイブリッド自動車に関して、一般のガソリン自動車と</p>

<p>比較して、①ランニングコストが高いのか安いのか、②どの程度の性能（特に馬力）を有しているのか、明確な数値が公表されていない。そのため、車両の導入に際し、比較のしようがなく検討が困難であり、購入できない。メーカーは、それらの数値を公表・PRしてほしい。</p>
<p>地球環境を考慮した補助金等の施策はすばらしいことだと考える。</p>
<p>購入時の負担軽減と、ガススタンドの普及、メーカーの低公害車イメージアップCMによる推奨が必要だと思う。</p>
<p>税制優遇が新車購入時（登録初年度）のみであり、中古車を購入したとき、または所有し続けた場合にそのメリットが少ないので、税制優遇を所有期間に延ばして適用してほしい。普及率が年々高くなっているため、ひとまずは、暫定的に初年度登録から5年間、というような適用でもありがたい。</p>
<p>事業者としての社会的責任も配慮し、極力低公害車の導入を心かけているが、国の方針（促進する低公害車の種類、方向性等）に一貫性が乏しく、また、事業者として経営コストに考慮すると、補助等を加味してもいわゆる4兄弟の低公害車（CNG自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車及びメタノール自動車）の導入は難しい。</p>
<p>低公害車のうち、特にCNG自動車やハイブリッド自動車については、導入時にある程度の補助等を受けられるが、それでも、昨今の燃料の高騰を考慮すると、コストパフォーマンスがよいとは言えず、事業者としての社会責任をお金で買っている状態である。国として、エネルギー（燃料）価格の長期的な安定に努めてほしい。また、ランニングコストが高いことも、導入の妨げとなっているので、導入時だけでなく、継続的に補助等の支援があることが望ましい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の自動車税等は一律非課税にするなど際立った優遇制度にすれば更に導入が進むのではないか。 ・ 自動車の燃料について、将来枯渇する可能性の高いガソリン等の石油燃料から、近年注目されてきているバイオエタノールのような新しい燃料に転換していくように政策誘導していくべきである。
<p>低公害車の補助制度等に関する諸施策について、国民に対してもっとPRしてほしい。</p>
<p>地球温暖化防止、CO₂排出量削減に寄与するのがハイブリッド自動車と考えられることから、もっと大量生産するべきであり、その生産、製造過程に対しても国は助成措置を講じるべきである。</p>
<p>補助金等優遇措置は今後も継続してもらいたい。</p> <p>また、当社の所在地周辺にはCNGの燃料供給インフラが少なく、燃料補給のためには30分程度走行する必要がある。CNG自動車普及のためにもっと整備してほしい。</p>
<p>低公害車を普及させるためには、その広報が必要である。</p> <p>CNG自動車については、CNGスタンド等供給施設の数を増やすこと、また、</p>

<p>国はメーカーが車種を増やし、メーカー間の価格競争が生じて、一般車両との価格差が縮まるような施策を打ち出してほしい。</p>
<p>CNG自動車については、燃料供給インフラ整備が不十分なため、緊急工事等の移動には不向きである。インフラ整備が先決ではないかと思う。</p>
<p>昨今の景気が厳しい中では、経済性を重視した導入方針を取らざるを得ない。業績が上がれば低公害車を購入することになる。環境対策も大事であるが景気対策も重要である。</p>
<p>乗用車購入時の補助金制度は、ハイブリッド自動車発売時にそのような制度があるように聞いていたが、個人レベルで承知している程度であり、事業所として、知らされた記憶はない。</p> <p>現時点では、乗用車タイプの低公害車を導入する予定はないが、企業イメージの向上のため仮に導入することとなると、かなりの台数を導入することとなるため、どのような負担軽減策が設けられているか、周知してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 軽自動車は、普通車より燃料消費量が少ないので低公害車に位置づけてよいのではないか。 ・ ハイブリッド自動車を製造しているメーカーは、その技術を公開し、他社も利用できるようにすべきではないか。また、ハイブリッド自動車の技術は各社がバラバラで開発するのではなく、全メーカーが協同で開発すべきではないか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常の自動車との価格差、助成措置の内容、低公害車を保有していれば社会貢献になるとの社会の認識等を総合的に勘案して、低公害車を保有していればメリットがあるとの考えをユーザーが持つようになれば、低公害車が普及すると考える。 ・ 低公害車に、「低公害車を保有し社会貢献している」旨のステッカーを貼るようにしたら、イメージアップを図りたい会社は、低公害車を積極的に購入するようになるのではないか。
<p>低燃費かつ低排出ガス認定車を新車で購入すると、一般に、自動車税や自動車取得税の軽減措置を受けることができるが、中古車で購入するとこれらの軽減措置を受けることができない。</p> <p>当社は、事業用自動車の大半を中古車で購入していることもあって、低燃費かつ低排出ガス認定車を中古で購入した場合でも、自動車税や自動車取得税の軽減措置を受けることができればありがたい。</p>
<p>自動車の燃費・排出ガス性能を向上しても、多少なりともガソリンを消費することを考えれば、ガソリンを全く使用しない電気自動車（2輪、4輪含めて）を普及させることを目指すべきでないか。</p> <p>また、環境問題全体のことを考えると、車の性能向上及び普及促進と同時に、自動車そのものを使わないように努力することと、それを可能にする社会作りが大切なのではないか。</p>
<p>民間企業が事業用自動車を導入する際には、ランニングコストを含めたコスト</p>

パフォーマンスを第一に優先せざるを得ない。このため、現状では、購入費用が高い、車種が少ない、性能面での限界がある等のデメリットを持つハイブリッド自動車やCNG自動車を導入することは難しい。

低公害車の価格とガソリン自動車の価格が同程度で、適当な車種があれば低公害車を導入することは十分に考えられる。補助金を増額するか、現在話題となっている環境税をガソリン自動車に課税する等の施策を考えてもいいのではないか。

- ・ 補助金の周知が足りないのではないか。そのため、低公害車の導入促進が進んでいないのではと考える。普及促進のためには、地球温暖化等を睨んだPRの強化が必要である。
- ・ 車両の導入に際して、企業では、コストが一番問題である。そのため、低公害車導入等の取組を浸透させるためには、リース会社から低公害車導入時の価格差やコスト面でのメリット、デメリット等の十分な説明が必要である。

税制の優遇措置は、単年度となっているが、もったいないという考え方からもいいものに長く乗ってもらえるように年数を延ばすべきではないか。補助金を出して次々に新しいものを入れさせるという考え方はどうかと思う。

あまり自動車を使わない人が購入する際に補助金を出しても意味がないので、多く使用する人にこそイニシャルコストが下がるような補助を実施するべきではないか。

「チームマイナス6%」(注)等の取組にあわせて横の連携をとってやってほしい。

(注) 京都議定書による我が国の温室効果ガス6%削減約束に向けて、国民一人ひとりがチームのように一丸となって地球温暖化防止に立ち向かうことをコンセプトに、平成17年4月から政府が推進している国民運動。

低公害車は環境面で優れてはいるものの、車両本体価格が高く、性能面にも問題がある。また、CNGの値段がガソリンより安くても、実際には頻繁に燃料補給しているため、コスト削減の実感がない。

よって、国には、更なる補助の投入で車両価格をガソリン自動車並にまで落とすとともに、燃料補給のためのインフラ整備に力をいれてほしい。

自動車メーカーは新技術を開発するために多額の研究費を投入し、これが低公害車の車両本体価格を押し上げる要素となっている。国は車の購入費用に対して補助等支援策を設けているが、複数の自動車メーカーが共同で自動車技術の研究開発を行い、当該開発研究費に対して国が補助を行うことによって開発コストが押さえられれば車両本体価格が下がり、普及が進むのではないか。

- ・ 車両を購入する際には、ディーラーに用途、大きさ等を示して、ディーラーの勧めで車種を決めている。車に関する情報も、ディーラーを通じて得ている。今回、ハイブリッド乗用車を導入するに当たり、自動車メーカー系のリース会社からリースしたが、補助制度、融資制度等国の施策の説明がなかった。国は

<p>施策に関する情報を一方的に流すのではなくて、利用しようとする者が確実に受け取れるような形で情報を提供してもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助金は低公害車を購入する者が申請する形となっているが、一般に交付申請手続は煩雑である。ディーラーを申請者とするなど、事業者が利用しやすいようにしてもらいたい。
<p>平成 17 年度にハイブリッド自動車を購入しているが、車両本体価格に対して、補助金はわずかな額であった。当社としては、ハイブリッド自動車の燃費性能を理由に購入したのであり、補助金があったから当該低公害車を購入したものではない。補助金の購入のインセンティブとしての効果は低いのではないか。</p>
<p>ハイブリッド自動車については、導入時におけるガソリン自動車との購入差額（約 100 万円～120 万円）が、約 10 年間で回収が可能（1 か月に約 1 万円を回収すれば、10 年で約 120 万円の費用を回収することが可能）であるものの、導入費用が高いため、大半の事業者にとって、導入が進まないといった側面もある。</p> <p>当社においても、乗用車については新車を購入しているものの、貨物車については中古市場での購入を原則とするなど、可能な限り経費削減に努めているところである。</p> <p>このようなことから、低公害車、とりわけハイブリッド自動車の導入に際しては、今以上に導入時の負担が軽くなるよう、国の補助金額を拡充してもらえればありがたい。</p>
<p>低公害車の導入等に係る補助金を始めとした国の施策については、承知していなかった。低公害車の誘導面で、貨物車や乗合車を使用する運送事業者に周知が偏っていた面があるのではないか。事業者が国の施策を活用するかどうかは別として、国の施策が全業種を対象としたものであれば、各業種の関係団体など様々なルートを通じ、周知徹底してもらいたい。</p> <p>なお、当社は、低公害車の導入に係る補助金制度を事前に承知していれば、補助金の活用を検討することもあったのではないかと考える。</p>
<p>当社では、現在、人件費、事務費等の経費削減に取り組んでいるところであり、環境負荷の少ない低公害車の導入について、その趣旨には賛同しつつも、実際に導入となると経費面で断念せざるを得ない状況にある。また、中小企業の大半は当社と同様のことが言えるのではないかと考える。</p> <p>国内においてハイブリッド自動車を始めとした低公害車の普及促進を図るためには車両本体価格を下げるのが第一条件であり、国は、そのための施策を積極的に推し進める必要があると考える。</p>
<p>当社が導入しているハイブリッド自動車は乗用車として優れた性能を持っており、車両の本体価格が下がれば、売れる車である。平成 19 年度からハイブリッド乗用車については、国の補助事業の対象から除外されたが、補助がなくなっても、事業者のほか、個人ユーザーにも普及していくのではないか。</p> <p>なお、当社が平成 17 年度にハイブリッド自動車を導入した際に約 19 万円の補</p>

<p>助を受けている。</p> <p>補助金は購入した後に交付されていることから、会計処理上「雑益」として処理され、経費削減として扱われていない。このため、法人にとって、当該補助金は低公害車導入のインセンティブにあまり寄与していないのではないかと考える。</p>
<p>当社は、売上高が平成元年のバブル以降、減少し、従業員数もそれに伴って削減してきている。現時点でも、事務費等の経費削減に取り組んでいる中で、ハイブリッド自動車等の環境負荷の少ない低公害車を数台導入するのは、導入コスト面で難しい状況である。</p> <p>国内でハイブリッド自動車を始めとした低公害車の普及促進を図るためには、ガソリン自動車との価格差を縮小する方向、とりわけ中小企業が経営を圧迫しないで済む価格へと誘導していく対策が必要となるのではないかと考える。</p>
<p>地球温暖化防止の一環として自動車の種類ごとに排出ガス規制が設けられているが、排気量については規制されていない。</p> <p>乗用車の中には、排気量 5,000 ccのものもあるが、そもそも一般道路を走行するのに、大きな排気量のエンジンを持つ必要はない。</p> <p>CO₂の排出量を抑制するためには、製造段階で自動車の排気量を規制する必要があるのではないかと考える。</p>
<p>地球温暖化防止など環境問題が国の重要課題となっているが、国民にその切迫感が認識されていない。国民一人一人に身近な問題として認識してもらうためには、国はテレビ、新聞、ラジオなどあらゆるメディアを通じて、地球温暖化防止への取組の必要性を訴える必要があるのではないかと考える。その場合、どのような取組を行えば、どのような効果が上がるのか、国民に分かりやすいように具体的に示すべきである。</p> <p>また、低公害車については、事業者を含めた自動車ユーザーの多くは、低公害車を導入する際に国から補助制度があることを知らないのではないかと考える。補助制度等国の支援策も積極的にPRすれば、ガソリン自動車に比べて高額な低公害車も徐々に普及していくのではないかと考える。</p>
<p>役員用車について、ハイブリッド自動車の選定を行ったが、排気量が 3,000 ccクラスの車両がなかった。国は、メーカーに対して、ユーザーの目的に合うような車種の製造について働きかけてほしい。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金・融資・税制）があることや、その内容について、一般ユーザーや企業によく知られていないと思われるので、しっかりと広報を行ってほしい。</p>
<p>国等の導入支援策については知らなかった。このような制度はもっと周知を図ってほしい。保有車両は代替の時期にきているものがあることから、補助金等の活用について検討してみたいとも考える。</p>
<p>クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金は、平成 19 年度から、ハイブリッド自動車の補助対象から乗用車が除外されたが、再び乗用車を補助対象と</p>

してほしい。
<p>ハイブリッド自動車の構造や環境性能についてよく承知していない。燃費や排出ガスに関する基準が分かりにくい。国は、ハイブリッド自動車等の低公害車の普及を図るために、まず、このことから周知を図ってほしい。</p> <p>また、民間企業は経営が厳しいので、補助金等の導入支援策を更に充実してほしい。</p>
<p>国や地方公共団体の官用車を見ると、排気量の大きな車（普通乗用車等）であるものが多い。国等は、地球温暖化対策等の目的で低公害車の導入を国民に求めるのであれば、官用車を排気量が 1,500 ccクラスのハイブリッド車とするなどにより、自らその手本を示すべきである。</p>

イ 貨物車又は特種（殊）車

国の施策に対する意見
<p>低公害車にかかる施策を継続してほしい。補助や融資、税制優遇措置によって、比較的高額なハイブリッド自動車やCNG自動車が導入しやすくなる。</p> <p>当社としては、具体的な導入計画はないが、CNG自動車について興味がある。車両価格が高額でも、各種補助や税制優遇制度等の利用及び燃料等経費を総合的に勘案して、今後検討したい。</p> <p>なお、CNG自動車を導入する場合の最大のあい路は、市内にCNGのエコ・ステーションがないことである。エコ・ステーションの設置の動向を注目していきたい。</p>
<p>CNG自動車を導入しているが、北海道にはCNGのエコ・ステーションが札幌市（5か所）、石狩市（1か所）、旭川市（1か所）の計3地区に7か所しかない。</p> <p>CNG自動車を活用して貨物輸送を広く行いたいと考えているが、今後北海道全域あるいは全国的にエコ・ステーションを設置し、CNG自動車による輸送が行いやすくなるような政策（設置業者への補助制度等）に配慮してほしい。</p> <p>石油由来の燃料価格が上昇気味なのに対し、天然ガスの価格は安定し、かつ北海道では、関係団体の燃料費補助（1 m³当たり5円）もあり、割高な車両価格などのコストが長い目でみるとかなり回収されることから、エコ・ステーションの増設により特に北海道ではCNG自動車の需要は今後伸びていくであろうと推測される。</p>
<p>CNG自動車に限って考えると、車両価格が同種のディーゼル自動車よりも割高であること、エコ・ステーションが十分に整備されていないことを感じており、これらを解消するには、CNG自動車の普及台数の増加が必要と考えられるので、普及が促進されるよう現行の補助等の施策を今後も長期にわたって継続してほしい。</p>

い。

当社で使用する貨物車は、最大積載量2 tから4 tクラスであり、当該クラスのCNG自動車は車種も充実していること、ディーゼル自動車と比較しても、排出ガス等の環境性能は優れており、走行性能等も遜色ないことから将来的には、全車CNG自動車の導入を考えているが、エコ・ステーションの設置状況から全車CNG化には至っていない。

物流の拠点地やその中間地点にエコ・ステーションの設置を推進してほしい。

道路貨物運送業界の中でも当社は規模が小さく、売上が伸びない中、企業努力で経費のコストダウンに四苦八苦している現状である。

1円でもコストダウンを図らなければならない中、たとえ低公害車のリースで補助金が出ても、約40万円(2 t車クラス)の実質負担となり採算が合わない。

当社のようなコストダウンを経営の至上命令にしている企業では、単に企業イメージアップや環境面の配慮だけでは導入できない。

ハイブリッド自動車の販売価格やリース価格が大幅に下がるなど、価格面で低公害車を導入しやすくなる配慮があればありがたい。現状では、負担が大きく導入は困難である。

市内にはエコ・ステーションが1か所しかないが、市内中心部から約7 kmと遠く、朝晩の円滑な燃料補給(特に冬期など)に支障がある。

エコ・ステーションの設置に当たっては、ステーションの設置場所等についても充分配慮してほしい。

当社としては、10台以上保有する車の燃料費の節約のため、燃費向上には関心がある。

長く使用するものであるため、燃費向上により節約できる経費はかなりになると思われる。CNG自動車及びハイブリッド自動車は、直ちには導入できないが、近い将来の検討課題であると考えている。CNG自動車及びハイブリッド自動車の経済性の向上(車両価格低下、燃費の向上等も含む。)のため、メーカーや行政の研究や努力を望む。

経済性の向上が、導入に当たっての大きなインセンティブになると思われる。

今後も貨物車を入れ替える際にはディーゼル自動車を選択することとしている。

しかし、低公害車の導入に関する国の補助制度について承知していなかったが、今回、補助制度があることを知ったので、CNG自動車の導入も検討してみたいとしている。

当社では、車齢8年で車両入替することとしており、入替時には、最大積載量2~4 tクラスの貨物車は、CNG自動車を導入するよう社長から指示されている。しかし、CNG自動車は満タンで約280 km程度しか走行できず、エコ・ステーションも都市部に集中しているため、運行区域は都市部及びその周辺に限定され、都市部から100 km圏外へはディーゼル自動車を使わなければならない。この

ため、全車をCNG自動車へ入れ替えることはできないので、エコ・ステーションの増設に力を入れてほしい。

また、補助金に関しては、道路貨物運送業（緑ナンバー）の場合、国の補助金以外にトラック協会の補助があり、通常車両をとの価格差がほとんどなく導入できるが、当社のような自家用トラック（白ナンバー）の場合、国からの補助しかないため、補助金を受けても通常車両を購入するよりも100万円程度多く自己負担しなければ導入できない。同業他社でも当社のCNG自動車をみて興味を持ち、車の見学や話を聞きにくるが、CNG自動車と通常車両の価格差から導入には至っていないようである。国がCNG自動車の導入を促進するのであれば、通常車両との価格差分をすべて補助し、事業者負担は通常車両価格と同額にしなければ、CNG自動車は普及しないと考える。

エコ・ステーションの位置が市内中心部から遠くて、CNG自動車の普及に難があると思われる。また、CNG自動車の普及台数にもよるが、市内に1か所では、更にCNG自動車の普及に難があると思われる。

使用年数や走行距離によっては、CNG自動車の方が経費が安くて済むメリットがあると思われるので、国としてもエコ・ステーションの設置増等の配慮や環境整備に努めてほしい。

中古自動車の販売業を営む立場からは、CNG自動車は燃費性能、環境性能、エンジンの劣化が少ない（ガソリン自動車のエンジンは走行距離が増えると新車時に比べ出力が低下し、また、燃費も悪くなる。）などの点が優れているので、積極的に販売したい意向をもっている。

しかし、当社の主たる営業エリアにはエコ・ステーションが設置されておらず、顧客にCNG自動車を薦めることができない。

国として、エコ・ステーション整備に対する支援を行ってほしい。

なお、当社は、平成15年4月にCNG自動車の軽貨物車（平成9年式）を商品として仕入れ、平成16年2月に販売した実績がある。

低公害車導入に関する国の施策に関する意見といっても、施策について利用している状況にないため、身近に感ずることがなく特段意見はない。

低公害車を普及させたいのであれば、低公害車の価格を低下させ性能をアップするなど、経費面で導入しやすい環境を作ることが大事である。

当社のような経営環境の好転していない企業にとっては、導入に当たって経費負担の少ない車を導入せざるを得ない。

ディーゼル排出ガス規制等をクリアするためのコストが、業界、事業者のみにかかっているのが問題。

例えばディーゼル新長期規制適合車は、規制以前の貨物車よりも150万円ほど高くなっている。

道路貨物運送業界においては、軽油等の燃料費が高騰し、これらのコストを消化しきれなくなっているのが実情である。

<ul style="list-style-type: none"> 国の補助金申請書の様式をトラック協会なみに簡素なものにしてほしい 例えば、県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ある。LEVOとのやりとりが4～5回に及ぶこともある。 補助金の振込を早目にしていただければありがたい。 実績報告書の提出から経済産業省の補助金振込まで6か月程度の期間を要することもある。
<p>国は温室効果ガスの削減からも、トラック輸送から鉄道輸送に重点を置くべきである。</p>
<p>どこに行くにも、燃料切れの心配のないように、CNGスタンドをもっと多く設置してほしい。</p>
<p>国は、低公害車に関する各種補助制度、税制優遇措置の内容について、更に積極的な広報活動を行い、事業者に知らしめてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 低公害車への更新について、国による事業者への積極的援助を希望する。 当社では、夜間作業が多く自動車騒音が問題となることから、可能ならハイブリッド自動車の導入を推進したいと考えているが、事業者に対する国のより積極的な援助があれば、導入しやすくなると思う。 大型貨物車等、多くの車種で低公害車が供給されるよう、メーカーの対応を促す措置が必要と思われる。
<ul style="list-style-type: none"> 貨物車の低燃費化は難しいと感じている。 燃費のよい自動車の開発・製造をしているメーカーへの補助も考える必要があるのではないかと思う。 バイオディーゼル燃料（BDF）が注目されているが、使用したら貨物車が故障した等の声も聞かれる。不具合が起らないように、高品質の商品が開発されるよう支援してほしい。
<p>国は、環境対策上、低公害車の導入計画を積極的に推進していただきたい。 そのためにも、各事業所が低公害車を保有しやすい環境を一日でも早く構築していただきたい。</p>
<p>ハイブリッド自動車については、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よいが、それに比して貨物車は4t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、燃費も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。 ハイブリッド自動車の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。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 当社では、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、他の車両に比較し高額であるため、導入する場合、国等からの補助金は大きな誘因となっている。しかし、その補助額をみると、年々少なくなっており、ハイブリッド自動車導入に踏み切れない業者もいると思われることから、積極的な導入を促進するため、補助額の増額を希望する。 ・ ガソリン等の揮発油税をみると、道路整備のための道路特定財源として、本来の2倍の税率(暫定税率)が課せられている。これは期限を付しているものの、続けて延長されており、運送事業者にとっては大きな負担となっているので、本来の税率に戻すよう改善してほしい。
<p>車両自体が高額であるため、補助金の増額を図ってほしい。</p>
<p>国等による低公害車導入支援策について、当社ではよく知らなかったが、他の事業者でも同じように同支援策等について知らないというところがあると思われるので、もっと国によるPR活動を活発にした方がよい。</p>
<p>車両自体が高額であるため、補助額を大きくした方がよいと思われる。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の補助金では額が少ないので、もう少し増額してほしい。 ・ 補助申請手続に手間がかかるので、もっと申請書類等を簡素化してほしい。
<p>当社は、県内全域を対象として業務を行っている。しかし、県内におけるエコ・ステーションの設置状況をみると、1か所しかないため、遠出が予想される業務については、CNG自動車を利用することができず不便を来している状況である。</p> <p>国や地方公共団体では、環境にやさしい低公害車のひとつとしてCNG自動車を普及促進しようとしているが、そのためには燃料供給インフラも併せて整備することが必要と思われる。</p>
<p>当社では、産業廃棄物処理業を行っており、乗用車だけではなく収集運搬車などにもCNG自動車を導入したいと考えているが、車両の価格が高額であること、対象車種が少ないことなどから導入が進んでいない状況である。</p> <p>また、県内においてはCNGのエコ・ステーションが1か所あるのみとなっており、広域で車両を利用する場合、不便なので、もっとエコ・ステーションの整備を促進してほしい。</p>
<p>当社では、小荷物を搬送することが多いため、以前から小型貨物自動車を多く利用していた。</p> <p>平成16年頃、車両を更新するに当たり、ハイブリッド自動車と軽貨物車の比較検討を行ったところ、国からの補助を受けたとしても車両本体価格が軽貨物車の方が極めて安価であること、資料をみると燃費や環境性能もそれほど相違がないことなどから、軽貨物車を中心に購入(リース)することとしている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 助成金の実施主体は利用希望者が自ら聞きに行かないと何の情報も提供しない。主体自らがもっと積極的に説明するような姿勢をとってほしい。 ・ 一方でハイブリッド自動車の普及を促しつつ、もう一方で中型免許を新設し

ハイブリッド自動車の購入に水を差す政策を行っている。省庁ごとの縦割りの政策が結果的にチグハグな状況を生み出している。小手先の対応ではなく、長期的な展望をもって政策を行ってほしい。

- ・ L P G自動車も排出ガスがクリーンな点では効果が認められる。またL P Gのタクシーが普及しているため、補給所もエコ・ステーションと比較してより多く配置されている。国の施策として普及を推進してもてもよいのではないだろうか。

- ・ C N G自動車の導入やディーゼル微粒子除去装置（D P F）の装着等低公害車に関する補助金については、今後とも補助対象を拡大するなどの上で継続してもらいたい。

- ・ C N Gの供給施設は、首都圏以外では設置が進んでいない。これでは長距離輸送にC N G自動車を利用できないので、C N Gステーションを首都圏外の各市に数か所程度は設置してもらいたい。

- ・ 規制が複雑であり、非常に分かりにくい。
今まで問題なく使用できていた車が、突然規制にかかり使用可能年数が短縮されるのは会社の経営計画にも関わる問題である。

制度の不明点についてはディーラーや県トラック協会に確認しているが、より分かりやすい制度を望みたい。

- ・ N O x ・ P M法の規制対象地域を全都道府県に広げてほしい。
事務所の位置により規制の適用の有無が区別されることは不公平であると感じる。特に県境の事業者にとっては不公平感が強いと思う。

- ・ C N G自動車のリース制度について
低公害車導入促進助成事業の助成金を受けてC N G自動車をリースするためには、リース契約先は財団法人運輸低公害車普及機構しか選択肢がない。選択肢が増えれば、市場原理が働きより安くC N G自動車が導入できるようになるのではないか。

- ・ 自動車税について
毎年、自動車税を払うのが煩わしい。トラックの場合毎年車検を受けるのであるから、その時に一緒に払えるようにしてほしい。

- ・ N O x ・ P M法の対象区域内の業者は、当該排出ガス規制に適合した車両に買い換えが必要であるが、一方、対象区域外の業者は規制の適用がなく買換える必要はない。また、規制区域外の業者が規制区域において非適合車での運送を行っている例がみられる。営業所の所在地により規制に格差があるのはおかしいので、全国一律の規制としてもらいたい。

- ・ N O x ・ P M法の排出基準への適合又は非適合は、車の年式で設定されている。年間に10万km以上と長距離を走行する車と、当社のように年に2～3万kmしか走行しない車とでは、同じ年式でも排出されるN O x ・ P Mの量又は濃度が異なり、走行距離の短い車の方が排出濃度が少ないので、排出基準への非適

<p>合等は年式以外に走行距離で判断してもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 排出規制は、登録されナンバーのある自動車に適用されており、工場構内専用の自動車には適用されないものとなっている。これらの自動車も規制の対象とすべきである。
<ul style="list-style-type: none"> 低公害車の導入に関する補助金や融資制度については、ディーラー等でも知らない状況であり、どのような補助を受けられるのか把握するのに苦労したので、補助制度等の周知を十分行ってもらいたい。 NOx・PM法や県条例等に基づく自動車排出ガスの規制により、事業者は本来であれば11年間使用できる貨物車を7年で規制適合車に更新しなければならないなど、過重な設備投資を強いられている。余力のある大手事業者は対応できると思うが、中小規模の事業者は対応に苦慮しているので、中小事業者を優先するなど中小事業者に目を向けた施策を充実してもらいたい。
<p>運送業者としては、一番の問題は燃費である。</p> <p>最近の軽油価格は、現行運賃の計算時と比べ、1ℓ当たり40円ほど高くなっているが、運賃にこれを反映させることもできず、厳しい状況にある。</p> <p>もし軽油の価格が更に上がり、CNGとの価格差が開くようになれば、CNG車の導入もあり得る。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 助成制度の手続について、事業者が直接行うのではなく、代理でディーラーが手続きを行い、購入金額から助成金分を差し引いた金額を事業者に請求してくれるとありがたい。現在は、事業者が、CNG自動車を購入・登録した後に、助成金の申請を行う仕組みとなっているため、助成金を受け取るまでに期間を要するし、手続も煩雑だと考えている。 CNG自動車等は、環境に良い車ということで税優遇を受けていると思うが、その車の環境性能の良さは変わらないのに、1年のみしか税優遇が受けられない。制度の趣旨から、もう少し長く税優遇措置を続けてほしい。
<p>燃料補給施設が少ないことから、長距離の仕事に使えないので、インフラの整備を図る必要がある。</p>
<p>当社では、往復400km圏内はCNG自動車を利用しているが、充電設備のインフラの整備が不十分なためCNG自動車の使用に制約がある。CNG自動車の普及を促進するためにもインフラの充実が必要である。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ディーゼル自動車の規制が厳しく、またせっかくガソリン自動車に買い換えても馬力が少なく、燃料費が高い等の問題点がある。 燃料供給インフラが少ないため、もっと普及するように働きかけてほしい。燃料インフラがもっと整備されれば、CNG自動車はもっと普及するのではないか。 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。
<p>事業者として、設備投資はなるべく低く抑えたいと考えている。それは車両に</p>

についても同様である。更なる低公害車の普及促進を考えるのであれば、何よりも車両本体価格そのものを低く抑えることが、最も肝要ではないかと思う。

まずは、インフラ面（エコ・ステーション）の整備に力を入れてほしい。現在の状況ではたとえCNG自動車の価格が下落しても運用面において不安があるため購入できない。

- ・ 今回の調査を受けるまで、国等の導入支援策があることをほとんど知らなかった。更に広く周知が図られれば、導入する事業者は増えるのではないだろうか。
- ・ 当社を始め、各事業者の環境に対しての理解はあると思われる。しかし、現在の低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車）の販売価格では、導入はとても難しい。導入を推進するという事を考えるならば、何よりも車両の本体価格が低く抑えることが、大事ではないか考える。
- ・ メーカーは低公害車についてもっとPRをしてほしい。特に助成金について説明してほしい。現状ではメーカーは低公害車について全くPRしないため、当社では低公害車についての情報を持ち合わせていない。
- ・ 現在の低公害車は比較的高価であるが、価格が下落していけば、環境に良い車であるため当社としても積極的に導入していきたい。

- ・ 時折、市中を走行している車両の中に、明らかに規制適合車でないものが見られる。監視が徹底されているのか、疑問に感じる事がしばしばある。
- ・ 今回の調査を受けるまで、補助制度、融資制度については、全くと言っていいほど知らなかった。このような制度があることを知っているか否かで、車両更新の導入計画内容は変わってくると考えられる。よって、運輸業に限らず他の様々な事業者にも広く制度が伝わるよう、更なる周知を図ってほしい。例えば、企業は何かしらの団体に属し、そこから情報を得る機会が多々あると思われるので、組合、法人会等を通じ、情報を伝達するようにすれば、良いのではないだろうか。

低公害車の価格を下げるようにしてほしい。通常車と同価格とまではいわないが、ある程度価格を下げなければ手が出ないと思う。民間企業にとって最も重視するのはやはり価格であると考えます。

- ・ 国自体が表面的な政策しかとってないため、末端まで政策がいきわたっていない印象を受ける。具体的にはディーラーが低公害車を積極的にアピールする環境にならない限り、ユーザーは購入しないと思う。実際、我々も今までディーラーから低公害車を推薦された経験がないため、あえて低公害車を購入しようとは思わない。
- ・ 我々の会社にとっては原価を安く抑えることが重要課題である。そのため、低公害車を購入すると例えば税金が軽減される等の明確なメリットがなければ低公害車は購入しにくい。
- ・ 余談だが当社では所有するフォークリフトをガスから電気へとシフトさせて

<p>いる。これは環境対策と合わせてコスト面でも有利であるため実施しているとのこと。つまりメリットさえあれば、環境性能が優れた機器へのシフトも行われることを示している。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 補助制度については、個人事業者も利用できるようにしてほしい。個人事業者でも利用できるよくなれば、低公害車の普及につながると考えられる。 国だけでなく、県及び市でも個人事業者を対象とした導入支援策を拡充してほしい。 排出ガス規制が先行してしまっているように感じる。まだまだ走行そのものに問題はなくても、規制により車両の更新を行われなければいけない状態にある。
<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド自動車等については、価格が高いためユーザーが購入を控えてしまうので、ハイブリッドでない自動車の購入価格との差額に対する補助を充実する必要があると思われる。 当該自動車の製造コストも高いため、メーカーの生産が拡大されないものとなっているので、コストダウンのためのバックアップを国が行うべきだと思う。
<ul style="list-style-type: none"> NO_x・PM法による排出ガス規制により買い換えを行ったが、果たして現行の規制基準がいつまで続くのか、更新した新車両が今後何年間使用可能であるのか不安に感じる。 環境問題につながるとされる自動車排出ガスに当たっては、車両本体の排出ガス規制だけではなく、渋滞緩和策などの交通のインフラ整備によっても改善できる点があると考えている。また、道路整備を進めるに当たっては、地域の道路事情を十分に検討した上で、最も効果が得られるよう行ってほしい。
<p>エコ・ステーションの設置数が少ないので増やしたほうがよい。</p> <p>平成12年にCNG自動車を導入したが、その後、走行距離が当初予定していたよりも飛躍的に増加した。このため、1回の充てんによる走行距離の短いCNG自動車の代替として、平成18年11月にディーゼル自動車を1台導入し、CNG自動車は19年3月に車検有効期間満了をもって廃車した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> エコ・ステーションを設置する場合、今までは補助金が支給されてきたが、平成19年度から廃止となった。エコ・ステーションを普及させるために、今後も何らかの補助を実施してほしい。 CNG自動車の乗用車は、ガソリン自動車に比べ車種が非常に限られているため個人客にとって魅力が少ない。車種を増やさないと、今後も普及はしないのではないかと思う。
<ul style="list-style-type: none"> 補助制度等について、国土交通省等関係機関のHPをみてもすっきりと理解できない。例えば、制度の実施母体がどこなのか非常に分かりにくい。理解しやすく書かれたパンフレットの作成等、十分な周知徹底を図ってほしい。 排出ガス規制の取組に当たっては、全国的に取り組んだ方が環境にとって良いと考えられるので、NO_x・PM法の対象地域を一定地域に限らず、改めて

見直した方がよいのではないかと考えている。
<p>エコ・ステーションの設置による燃料供給インフラの整備の推進が必要。あわせて販売価格の平準化が必要と考える。</p> <p>当社の利用するエコ・ステーションの販売価格は、1 m³当たり 80 円となっているが、県内の他のエコ・ステーションの販売価格は同じく 65 円と大きな差があり、販売事業者によると本社の所在する地区は需要が少ないため販売価格が高くなっているとされており、言い換えればインフラがなかったことによるCNG自動車の普及の遅れにより需要が少ないものと思われ、悪循環になっていると考える。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 県の環境保全条例に基づく自動車環境管理計画書及び報告書と、自動車NOx・PM法に基づく自動車使用管理状況報告書の内容が似通っていて、非合理的である。 ・ エコ・ステーションがまだ十分に普及しているとはいえない状況にもかかわらず、エコ・ステーションの設置に対する補助が打ち切りになったのは納得がいかないので、再開してほしい。 ・ 排出ガスの規制により、大気汚染の防止が図られている一方、燃費が低下し、CO₂の排出量が増えている状況がみられることから、国は、一つの問題の解決のみを図るのではなく、総合的な見地から施策を行ってほしい。
<p>県の環境保全条例に基づく自動車環境管理計画書及び報告書と、自動車NOx・PM法に基づく自動車使用管理状況報告書の内容が似通っているので、フォーマットを統一化する等の簡素化を図ってほしい。</p> <p>また、法令の改正があった場合、分かりやすく、速やかに情報を提供してほしい。</p>
<p>補助金の申請時における関係書類の作成が複雑であり、中小事業者であれば申請さえできないところもあるとみられることから、誰にでも分かりやすいものにしてほしい。</p>
<p>補助制度や融資制度については、今まで知らなかったので、トラック協会等を通じ、PRをもっと行ってほしい。</p>
<p>低公害車導入にかかる税制優遇制度についてはあまり知られていないと思うので、もっとPRすべきではないか。</p>
<p>ハイブリッド自動車やCNG自動車と一般のガソリン自動車等との価格差を縮めてほしい。</p> <p>また、例えば5年程度使用すれば一般車を使用するより経済的になる等の目安を示してほしい。</p>
<p>今後、低公害車として国が推進していくのはどの形態の低公害車なのか示してほしい。現在、CNG自動車を導入しているが、エコ・ステーションが増加、少なくとも現状維持されるのか不安である。</p> <p>また、低公害車の導入割合が多い企業に対しては補助率を上げるなどのインセンティブ措置もあって良いのではないか。</p>

CNG自動車の本体価格は割高であるので、メーカーは価格を下げる努力をしてほしい。また、国は補助金額を増やしてほしい。

- ・ 国の融資制度は利率が高いため、トラック協会の融資制度を利用している。国は融資制度の利率をもっと低率にするとともに、制度の周知が足りないと思えるので、もっと周知を図ってほしい。
- ・ CNG自動車の普及のためには、インフラ整備が不可欠であるので、国が率先して整備を進めてほしい。
- ・ メーカーが低公害車の開発及び販売から徐々に撤退を始めているように見受けられるので、メーカーに対する国の指導、援助が必要と考えられる。

地元の地方公共団体の排出ガス規制は非常に厳しいため、道路貨物運送事業者は貨物車の買い換えを余儀なくされ、都内だけで営業している中小事業者は高額な負担を求められている。

これに対して、国の規制は緩いため、大手の事業者は規制の緩い地域の営業所に古い車両を配置転換するなどの対応をして負担を軽減しており、不平等を感じる。

排出ガス規制は一部地域だけを厳しくするのではなく、全国一律の基準で規制すべきと考える。

CNG自動車を普及させるためには、燃料を全国どこでも供給できるようにインフラを整備することが不可欠であるが、全国の高速道路のサービスエリア（SA）でCNG自動車の燃料供給を行っているのは、東名高速の海老名SA下り、上郷SA上り及び下りの3か所だけであり、CNG自動車で高速道路を利用することは困難な状況となっている。このため、既設の高速道路SAのエコ・ステーションは経営が苦しくなっていると聞いている。そこで、全国の高速道路において、適切な間隔でエコ・ステーションを設けてほしい。

また、エコ・ステーションの営業時間は昼間だけであり不便であるので、CNG自動車の普及を図るためには、ガソリンスタンドと同様に24時間供給できる体制を整備する必要があると考える。

- ・ エコ・ステーションの整備など、社会が低公害車を利用しやすくするための社会的インフラを充実させていかなければ、低公害車の購入に際して補助を行なっても低公害車は普及しないと考える。
- ・ ハイブリッド自動車は価格をもっと低廉化する施策を講じなければ普及しないと考える。

- ・ CNG自動車は発注から納車までに2ヶ月ほど待たされる。自動車製造事業者はCNG自動車を受注生産しているのかも知れないが、普及させるためには、ガソリン自動車と同様に、迅速に納車できる対応を取るように、国は自動車製造事業者を指導してほしい。

- ・ 財団法人エコ・ステーション推進協会は平成18年度末に解散しており、エコ・ステーション設置に係る補助金は廃止となり、今後のインフラ整備が危うくな

<p>っている。そこで、CNG等の充てん施設設置に関する補助制度を復活して頂きたい。</p>
<p>財団法人エコ・ステーション推進協会の補助事業で設置したLPGエコ・ステーションでは、補助要綱に基づき、LPGの販売は、ディーゼル代替車両に限られている。</p> <p>タクシーや自家用車にLPGを販売できないため、エコ・ステーションの運営は苦しいものとなっているので、この販売範囲の制限の緩和を検討してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ CNG自動車に関しては、周辺に供給施設が1か所しかなく、導入が困難となっていることから、供給施設の充実を図ってほしい。 ・ 国の補助制度等は、続けてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車に対する補助制度がないと、低公害車は購入価格が高いため、事業者としては低公害車を導入しづらい。 ・ 低公害車導入後に低公害車を使用しているメリットが感じられるようにしてほしい。 <p>CNG自動車は、平成19年度以降、通常の税率になってしまい、自動車税の優遇措置がなくなってしまった。</p> <p>低公害車が、高速道路を利用する際に、高速料金を安くするなどしてほしい。</p>
<p>CNG自動車やハイブリッド自動車の価格を一般のディーゼル自動車と同じ位にしてほしい（価格が同じであれば環境に良い方を使用したい。）。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の購入に係る補助金の額を増やしてほしい。 ・ CNGの燃料供給設備が少ないので増やしてほしい。
<p>低公害車は、購入価格が高く、乗っていてもメリットがないので、購入する気にならない。</p>
<p>低公害車を導入したことによる具体的メリットがあればよいと思う。</p>
<p>低公害車が、性能、メンテナンス面で劣っておらず、補助や優遇の制度があるのであれば、そのことをもっとPRして、事業者にも周知してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ CNGの燃料供給施設を増やしてほしい。 ・ 低公害車を購入、リースする場合の補助金を一般乗用車と同額になる位に増やしてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の普及についてもっとPRしてほしい。
<p>低公害車に係る情報についてあまり知らないため、低公害車の普及について、もっとPRしてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ メーカーに補助金を出して低公害車の車種を増やしてほしい。
<p>低公害車が継続して利用できるように、国は補助あるいは優遇措置を講じるべきである。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の購入額、性能及び燃料の供給体制が、現在のガソリン自動車と少なくとも同等にならないと、低公害車を購入あるいはリースすることを考慮できない。

<ul style="list-style-type: none"> また、国の補助制度等は、低公害車の保有を前提としているため、リースにより自動車を使用している事業者にとってはメリットが生じない。
<p>平成16年度にCNG自動車を1台購入した際には、3台に満たないという理由で補助金が満額もらえなかった（約20万円減額。）。そこで、平成18年度には予定の2台に1台追加して合計3台CNG自動車を購入したが、予算の総枠があると言われて減額され、1台当たり20万円ほど見込みよりも少ない補助額になった。</p> <p>補助制度の内容・要件については、事前に十分周知していただきたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 補助金制度を充実させてほしい。 CNG自動車に関しては、燃料供給インフラの整備が必要。 事業者にとっては、排出ガス規制が強化されるたびに、貨物車の車両販売価格が高くなるのが困る。
<p>環境に配慮するという理屈は理解できるものの、年々、規制が厳しくなっている。</p> <p>このため、これらのハードルをクリアしていくには、多額の経費が必要となり、我々中小企業者の経営を圧迫（廃業、賃金カット等）しているということを十分に認識し、事業者サイドの立場に立ったものの考え方もしていただきたい。</p>
<p>当社の貨物車の平均使用年数は、14～15年程度である。</p> <p>現在、県内の大半は、NOx・PM法の規制対象地域にあるが、平成9年までに購入した車両は、この規制にクリアしていないため、本社から直線で10km以内にある営業所で管理（60台中37台）している。</p> <p>当方のような中小事業者においては、なかなか新車（特に価格が高い低公害車）を更新できないので、更新が可能な制度をつくってもらいたい。</p>
<p>安全・安心に関する分野については、社会的規制を強化する一方、経済分野については、規制を緩和して自由に競争させるという政府の大方針は一応理解できるが、規制強化（例 排出ガス規制等）によってコスト高になる分は、事業者の営業努力等によって生み出さねばならないので、中小の事業者にはかなりの負担であることを認識していただきたい。</p> <p>また、従来の補助制度は、低公害車と従来車との価格の差額分を補助金で埋めるような制度になっていたが、これを、わずか5万円でもいいから、低公害車を購入した方が事業者にとって得になるような制度にすれば、皆、低公害車を導入するのではないかと思う。</p>
<p>当社は、CNG自動車の大半が軽貨物車である。最近では、メーカーがCNG自動車から撤退がみで、車種が限られてきた。国は低公害車の普及促進に力をいれるなら、メーカーに対し、CNG自動車の開発等に更なる指導、助成について検討が必要と考える。</p>
<p>国が低公害車の普及、特にCNG自動車の普及に努めるなら、エコ・ステーションの充実（増加）を図る必要がある。現在の設置数なら、絶えずエコ・ステー</p>

<p>ションの位置を念頭にいれて運行しなければならない。</p>
<p>低公害車については、国及び地方公共団体が管理運営する「駐車場」、「高速道路」の使用料を、無料又は料金の大幅割引にすることで普及が進むのではないかと考える。</p> <p>その財源については、低公害車以外の車両の料金を値上げすることによって確保することが適当。</p>
<p>当社では、今回のCNG自動車の導入に当たって、国等の補助制度について説明を受けたので分かったが、世間では補助・融資制度があることを知らない者が多いのではないかと思う。</p> <p>国は、補助制度を充実させるとともに、もっとPRをすれば低公害車も普及するのではないか。</p>
<p>国は、低公害車の導入を進めるなら次の措置を講じてほしい。</p> <p>① 車両の購入価格（当社ではリース価格）を一般車と同等とする。</p> <p>② エコ・ステーションの建設促進をもっと進める。</p>
<p>国は、CNG自動車等低公害車の導入の促進を図るために措置すべき事項として、ユーザーが低公害車の購入を容易にするようにしなければならない。そのためには、ユーザーの低公害車の購入負担は、他の一般車の購入と比較して、あまり差があってはならないと思われる（国の補助金のアップを図らなければ、低公害車の促進は困難と思われる。）。</p>
<p>国が低公害車の普及、特にCNG自動車の普及に努めるなら、エコ・ステーションの充実（増加）を図る必要がある。現在の設置数なら、絶えずエコ・ステーションの位置を念頭にいれて運行しなければならず、利用しにくい。</p> <p>また、現行の低公害車に係る優遇税制措置を更に上積みしてほしい。</p>
<p>エコ・ステーションの設置数を増やしてほしい（CNG自動車を導入しやすくなるため。）。</p>
<p>国は、低公害車の導入を進めるなら次の措置を講じてほしい。</p> <p>① 車両の購入価格を一般車と同等とする。</p> <p>② 現在の優遇税制措置を長期間とする。</p> <p>③ 低公害車に対するメリット（例えば、高速道路料金の減額措置）を講ずる。</p>
<p>低公害車への買い換えを促進することは、古い車両を大切に長く使用する『もったいない』の精神に反する。</p>
<p>CNGスタンドのインフラ整備を進めてほしい。</p>
<p>現在のところ、実際に車両を購入するためにディーラーと話をする段階にならないと、どのような導入支援策があるのか購入者には分からない。現に、平成18年度に新長期規制適合車を導入した際、購入時期が悪かったためか、自動車取得税の優遇措置を受けられなかった。</p> <p>どのような導入支援策があるのかももっとPRしてもらえると、購入者としては導入支援策を考慮した効果的・経済的な低公害車導入計画を立てやすくなる。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 補助金の申請に関した一連の手続が極めて煩雑であるため、納車までに時間がかかり、導入時期を制限されがちとなる。 当社が使用しているCNG自動車は、ガソリン自動車ベースの改造車なので不具合が多く、車両本体の寿命が短くなってきている（5～6年で廃車となる車両が多い。）。 車体本体価格、修理代を考えると、トータルコストではディーゼル自動車に負けている。
<p>NO_x・PM法等による強制的な貨物車の買い換えは、中小企業の経営にとっては苦しいものがある。</p>
<p>貨物車に関しては、現在のところCNG自動車・ハイブリッド自動車ともに車種が少ない。</p> <p>また、CNG自動車は燃料供給インフラの整備が遅れている。</p> <p>車種の開発を進めるとともに、CNGの燃料供給インフラの整備を進めれば、導入するユーザーも増えるであろうし、それにより、①購入者が増える→②大量生産ができる→③価格が下がる→④更に購入者が増える、というサイクルができると思う。</p>
<p>地球温暖化ガス削減の一手段として低公害車を推進するのであれば、低公害車購入時の補助金、融資、税制について、個人も手軽に購入できるような制度にすべきと思う。</p>
<p>電気自動車、CNG自動車、ハイブリッド自動車にかかわらず、バッテリー交換等に係る維持管理費が相当程度高額であるが、このことについては購入時には分からない（交換の際初めて気づく。）。国の補助制度等について、このような細かい部分を含め、国民や事業所に対して仕組みを分かりやすくPRしてほしい。</p>
<p>知人から少し聞いた程度であるが、ディーゼル自動車をCNG自動車に改造する際の補助金は大変良いと思う。</p> <p>購入時の負担軽減やガススタンドの普及にもっと力を入れた施策が必要だと思う。</p>
<p>現時点では、CNG自動車・ハイブリッド自動車等に関する情報が少ないため、その性能等について一般車両との比較ができない。CNG自動車・ハイブリッド自動車等の性能等についてもっと情報を提供してほしい。</p>
<p>初期導入に対する補助金額の増額。</p>
<p>今年から急に経済産業省の低公害車に対する取組が弱くなってきたように感じる。特に、CNGスタンドへの補助が昨年の談合事件があったとはいえ、いきなり全廃にしたのは、間違いだと思う。エネルギー政策での一貫性に欠けている。</p>
<p>国の導入支援策や低公害車を導入するメリット（ランニングコスト低減、環境対策等）をもっと積極的に広報活動していただきたい。</p>
<p>CNG自動車は、補助金により一般車と値段が同等になり、インフラが整備され、どこでも燃料補給ができるようになれば、購入の際に検討したい。</p>

ハイブリッド自動車については、価格を安くすることと、燃費がもう少し良くなるように研究開発を進めてほしい。

現状のままでは、低公害車は普及しない。もっと、助成制度を充実させるべきである。特に白ナンバー車両を使用する業者は、行政の助成制度だけが頼りなのだから。

低公害車に限ったことではないが、国内の流通に占める陸上貨物の割合が非常に多いにもかかわらず、一部高速道路の値上げ、路上駐車 of 厳密な取締り等、規制や負担ばかりが増加し、物流業界を取り巻く環境は非常に厳しくなっている。

低公害車についても、種類によっては複数のメーカーが取扱いをやめていく状況では、導入に不安を覚える。また、環境対策は非常に重要であるという認識は持っているが、事業者としての立場上、環境対策と会社の経営とを両立させなければならず、例えば、環境対策機器（ディーゼル微粒子除去装置（DPF）等）の無料貸与等の措置を考慮してもらえるとありがたい。

関係省庁は、低公害車の普及促進について、もっとメディアを通じて広報するとともに、弊社のような卸・小売業者についても低公害車導入に関する補助等の施策を講じるべきと思う。

ちなみに、当社は、環境マネジメントシステム規格「KES認証」(注)を取得し、近い将来、ISO14001 認証取得も検討しており、低公害車の普及促進の重要性も理解している。

(注) 「KES認証」は、特定非営利活動法人KES環境機構（平成19年4月2日設立、事務局：京都市内）が行っている認証規格。

- ・ NOx・PM法による規制は対象区域の登録車両のみ対象にしているが、実際、区域内を運行しているのはいわゆる「車庫とぼし」による他府県や県内郡部ナンバー等他地域の登録車両も多く含まれていると聞いている。日本全国で規制しなければ意味がないのではないかな。
- ・ CNG自動車導入のメリットとして軽油価格が年々上がっていることを強調説明されるが、CNG燃料価格も年々上昇しており、CNG自動車を導入するメリットが少なくなりつつある。普及のためには燃料費を上げないことが必要である。
- ・ 平成19年度から市が国土交通省のCNG普及促進モデル事業地域になったことを受け、地方運輸局が各事業者にも共同配送を進めるべく現在各事業者等に働きかけを行っているが、公害訴訟を抱える市の自動車数を減らしていく取組として期待しており、ぜひ進めてもらいたい。
- ・ CNGの供給事業はほぼ1社の独占状態となっており、設定価格が適正かどうかの判断が難しい。平成18年度に基本単価が相当値上がりした（1m³当たり約10円）こともあり将来的に不安である。また、現在CNG燃料は非課税であるが、将来的に軽油取引税のような税が課されないか心配している。課税されてしまうと、軽油より安価という価格面でのメリットがなくなり、CNG自

<p>動車を保有する事業者は相当減少すると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助金には申込枠があるため、大手運送会社が何十台と大量に申請すると、補助枠がなくなってしまう、中小企業が低公害車を導入したくても補助がないため導入できないという事態になっている。またCNG燃料料金が利用実績に応じて単価が決められているなど、中小企業が導入しにくいシステムになっている。CNG自動車普及のため、補助金の確保、ガス価格の一律化などの企業でも1台目を導入しやすくしてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> 特種車両（8ナンバー）の触媒にNO_x低減装置を装着する場合、取り扱っている事業者が限定されてしまうためか高額な取付費がかかってしまう（過去に実施したもので約100万円。）。NO_x・PM法非適合車は同装置を付けなければ走行できないことから補助制度を創設してほしい。 既存の燃料供給インフラの存続及び各地域での設置数の拡充をしてもらいたい。
<ul style="list-style-type: none"> 低公害車の自動車税等は一律非課税にするなど際立った優遇制度にすればさらに導入が進むのではないか。 自動車の燃料について、将来枯渇する可能性の高いガソリン等の石油燃料から、近年注目されてきているバイオエタノールのような新しい燃料に転換していくように政策誘導していくべきである。
<p>燃料供給インフラの設置箇所が限られており、CNG自動車保有の地方公共団体や事業者等が集中して利用するため、長時間順番待ちで並ぶことが多い。事業活動に支障を来しているため燃料供給インフラの設置数を拡充してほしい。</p>
<p>CNG自動車普及のためにはさらなる燃料供給インフラの整備が必要である。</p>
<p>CNG自動車は平成10年から導入しているが、燃料供給インフラの整備が当初考えていたよりも遅く、導入するメリット以上にデメリットを感じている。このため、全社的にも年々CNG自動車を減車しているのが現状である。CNG自動車をもっと利用しやすいように燃料供給インフラのさらなる整備を進めてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 県内が主な配送エリアであるが、県内には燃料供給インフラがない地域もあるので、CNG自動車を利用しやすいように増設するなど燃料供給インフラを拡充してほしい。 各機関が行っている補助事業には予算制約のため利用枠が設けられており、CNG自動車を導入したくても枠が一杯のため補助を受けられない場合がある。低公害車普及のためにも補助枠を拡充してほしい。 各市町村が行っている補助事業は、当該車両の所有者の登録市町村でなければ申請できないが、実際の使用の本拠地で申請、受給できるようにしてほしい。
<p>事業者が日常よく利用し走行距離も長い営業用車両（バンタイプ）に、重点的に低公害車の車種を増やしていくような政策（開発、製造に対する補助等）を推進していくべきと考える。</p>

低公害車については、イニシャルコスト改善などのメリットがあれば再度導入したいと考えており、市や商工会議所、ディーラー等を通じて具体的な情報を周知していただきたい。

- ・ CNG自動車を導入しようにも、ディーゼル自動車の代替導入が地元市の助成制度の条件となっているため、ガソリン自動車が主力車である当社では利用することができない。ガソリン自動車の代替の場合でも補助金を受けられるようにしてほしい。
- ・ CNG自動車の燃料供給インフラの拡充を図ってほしい。

イメージアップを狙ってCNG自動車を導入したが、会社の所在する市には燃料供給インフラがなく、走行距離も短いため、営業エリアが限定されてしまうなど使用しづらい面がある。

また、業務（レッカー車移動）の性格上、24時間営業となっていることから、既存の燃料供給インフラの24時間営業化や各地で新規増設されるよう国として補助事業等を整備してもらいたい。

県や市の白ナンバーの貨物車に対する補助金については、各機関で予算制約があり、また、年度ごとの台数制限や申請期限があることから、社有車両を新規導入又は入れ替える際に補助金を申請してもそれらの条件が合わないと利用できないと聞いているので利用しづらいのではないかと。補助金申請すればいつでも受けることができるようにしてほしい。

政府が低公害車の導入を積極的に進めるならば、まず、インフラ（ガススタンド）の整備を早急に行うべきであると思う。

ちなみに、県内には、給ガススタンドが2箇所しか設置されていない。

規制内容が地域によって異なることは、事業者にとってわかりにくく、そうすると、どのような車両を導入すればよいかのかわからなくなる。できれば、規制内容を全国统一にするか、それが無理なら、どの規制内容にも適合する貨物車しか販売できないようにしてほしい。

昨今の景気が厳しい中では、経済性を重視した導入方針を取らざるを得ない。業績が上がれば低公害車を購入することになる。環境対策も大事であるが景気対策も重要である。

高額な車両購入の際の補助、融資、税制優遇措置よりも、ディーゼル微粒子除去装置（DPF）装着に技術を投入し、その装着の際に補助した方が、国の支出を抑えられるのではないかと。思う。

また、初度登録から13年経過したガソリン自動車及び11年経過したディーゼル自動車に対する自動車税の重課は、低公害車への入れ替えを推進する目的で行っていると思われるが、古い車両が海外に渡っているとの情報もあり、その対策も必要ではないかと思う。

補助金については、車両本体価格の1/3程度の補助があれば利用したい。

インフラ（給ガススタンド）の整備をしないと、CNG自動車は普及しないと

<p>思う。</p> <p>当社が導入したパッカー車の場合、車両の導入費用（車両本体価格、改造費）810 万円のうち、改造費用に 216 万円を要している。</p> <p>この改造費用の 1/2 は、経済産業省からの補助金でまかなわれているが、自己負担分の改造費用（約 108 万円）及び車両本体価格を合計すると 700 万円以上の費用となり、塵芥車の導入経費としては、非常に高額となる。</p> <p>これら改造費用の全てを補助するなど、一般の塵芥車との価格差が小さくなれば、多くの企業において導入されると考える。</p> <p>現段階では、あまりにも価格差が大きく、普及は難しいと考える。</p>
<p>税制優遇措置については、導入年度のみならず、長期的に優遇措置が講じられないと、メリットがない。</p> <p>また、補助金制度については、承知しておらず、もっと幅広に広報する必要があるのではないかと。</p>
<p>県内にCNGスタンドが少なく、長距離配送ルートが組みにくい。</p> <p>また、輸送車両としてCNG自動車が増えつつあるのか、それとも、バイオメタノールなどの代替燃料を使用する自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車が普及していくのか、今後の先行きに不透明感があり、現時点でCNG自動車に買い替えを行って、将来的に困らないか不安である。</p> <p>もっとCNG供給施設が増えないと、輸送車両にCNG自動車を普及させることは困難であるとみられる。</p>
<p>自動車税の減税は1年間だけである。低公害車等の導入を積極的に促進するならば、廃車まで継続して減税すべきである。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の低公害車の導入に関する補助事業の補助金額は、CNG自動車の改造費又はCNG自動車と同種の一般の自動車との差額の1/2相当額であるが、これを全額補助してほしい。ハイブリッド自動車についても同様である。 ・ 今後、CNG自動車が増えつついった場合に、当該車両に余計な税金を掛けないでほしい(減税措置の取り止め等をしないでほしい。)
<p>低公害車導入を促進するために、補助金額及び採択台数の拡充をしてほしい。</p> <p>事業者がハイブリッド自動車の乗用車（貨物車以外の車種）を購入する場合も、補助の対象としてほしい。</p>
<p>地球温暖化、排出ガス軽減対策等の環境確保措置として、自動車の全車種を対象としたスピードリミッターの装着の義務付けをすべき。</p>
<p>CNG自動車の普及を促進するためには、長距離運行に対応するためエコ・ステーションの整備を促進する必要がある。</p> <p>ハイブリッド自動車については、車種のバリエーションが少ないので、車種（特に、25t程度の大型車等）を増やしてほしい。</p>
<p>道路貨物運送事業者が、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、秋頃には補助金の申し</p>

込みが募集枠まで達している。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。募集枠の拡大を望む。

- ・ バイオディーゼル自動車を、今後普及すべき低公害車と位置づけてほしい。
バイオディーゼル自動車は、CO₂問題に対応した低公害車でもあり、燃料問題（化石燃料の枯渇問題等）にも対応する車両である。
- ・ 低公害車導入に関する補助事業の存在・内容を、一般民間人も分かるように周知してほしい。

- ・ CNG自動車に係るエコ・ステーションがガソリンスタンドに比べて圧倒的に少ない。当社の車両は、県外に行くことも多いので、CNG自動車導入の阻害要因になる。CNG自動車の普及を図るには、エコ・ステーションの増設が必要である。
- ・ ハイブリッド自動車は、補助も加味して、価格が、通常の車両の価格の1.1～1.2倍程度までになれば、導入を検討するので、価格低減に努めてほしい。
- ・ 当社は、平成17年4月にISO14001を取得している。車から排出されるCO₂の削減を図るには、低公害車を導入するのも1つの方法であるが、当社の場合、駐車場等におけるアイドリングストップの励行及び無駄な走行の防止（行き先と走行距離を記帳させ私用による無駄な走行を防止する）に重点を置いてCO₂排出量の削減を図っている。

- ・ 軽自動車は普通車より燃料消費量が少ないので低公害車に位置づけてよいのではないか。
- ・ ハイブリッド自動車を製造しているメーカーは、その技術を公開し、他社も利用できるようにすべきではないか。また、ハイブリッド自動車の技術は各社がバラバラで開発するのではなく、全メーカーが協同で開発すべきではないか。

CNG自動車等低公害車は、インフラの整備、車両価格や燃料価格の引き下げ、車両生産や車両供給の安定化等を国が主体となって半強制的にでも進めない限り世間には広がらない。現状では、低公害車を導入してもあまりメリットを見出せない状態ではないかと考える。

環境問題に関しては積極的に取り組んでいきたいと考えているが、車両の購入等については何かと難しいと実感しており、取引先メーカーにおいてハイブリッド自動車等を生産されれば、すぐにでも導入していく方針である。

補助制度等低公害車の導入支援策の内容を広く国民に周知してほしい。

- ・ 通常の自動車との価格差、助成措置の内容、低公害車を保有していれば社会貢献になるとの社会の認識等を総合的に勘案して、低公害車を保有していればメリットがあるとの考えをユーザーが持つようになれば、低公害車が普及すると考える。
- ・ 低公害車に、「低公害車を保有し社会貢献している」旨のステッカーを貼るようにしたら、イメージアップを図りたい会社は、低公害車を積極的に購入するようになるのではないか。

環境に優しい低公害車の導入に係る補助制度は今後も継続してほしい。補助制度がなくなると、CNG車等低公害車の購入価格が割高となり、導入が困難となる。

低公害車の導入に係る補助金や融資制度、各種税の減免制度等の各種施策が、十分周知されていないため、その利用や低公害車の導入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・制度の周知をもっと図っていけば、低公害車の普及が更に進むと思う。

国がユーザーに対して低公害車を購入するよう働きかけるだけでは低公害車の普及は進まないと考える。

例えば、テレビ放送がアナログ放送からデジタル放送に切り替わるように、車についても国が10年以内に全て低公害車に切り替えるようにといった明確な方針を国民に示すことが低公害車の普及を図るためには効果的と考える。

また、既存の車と価格面で遜色のない低公害車が供給されるよう、国やメーカーが努力することが必要である。

低公害車の普及を図るには次のことが必要と考える。

- ① 高公害車から低公害車への買換促進のため、税制と補助をうまく活用するとともに、広報にも努める。
- ② メーカーに安価な車を作るように指導する。
- ③ 低公害車へはガソリン等の燃料を安くする（ガソリン税等を還付する。）。
- ④ 他にも低公害車への優遇施策を充実させる。

- ・ 国土交通省の補助金の申請手続が複雑であるので、申請手続の簡素化を望む。
- ・ 国土交通省の補助金で、リースによりCNG自動車を導入する場合、リース契約を財団法人運輸低公害車普及機構と締結しなければならないことに納得がいかない。民間のリース会社と契約を締結しても補助金を受けられるようにしてほしい。

低公害車の場合、燃料にかかる税金（ガソリン税、軽油税等）の額を一般車より安くすれば、低公害車の普及が促進されると思われる。

道路貨物運送事業者は、自動車NOx・PM法における車種規制や首都圏等の地方公共団体独自の流入規制により、今後もますます低公害車への代替を進める必要があるが、その場合、CNG自動車やハイブリッド自動車の中には目的に合う車種がないこと等から、ディーゼル新長期規制適合車への買い換えが必要である。

しかし、ディーゼル新長期規制適合車については、平成18年度まで、導入にあたって国土交通省の補助金が交付されていたが、平成19年度からは、補助金が交付されなくなった。

今後も低公害車への代替を推進するため、ディーゼル新長期規制適合車の導入についても補助金を交付してほしい。

また、当該補助金は、従来から年間3台以上導入することが補助要件となって

いる（ただし、社団法人全日本トラック協会が安全性優良事業所と認定された業者は1台でも可。）が、中小規模の事業者において年間3台以上も導入することなどは困難であり、補助金の制度を利用したくても利用できない状況にある。当該補助要件を撤廃してほしい。

ディーゼル新長期規制適合車である尿素SCRシステム搭載車両の場合、尿素水溶液を補充する必要があるが、また最近、軽油の価格が高騰しているため、ランニングコストについて国等の補助を期待している。

低公害車の導入は、環境対策の面から重要であり、更に導入を促進すべきと考えている。

低公害車は、一般車に比べ価格が高く、補助金の支援は大きい。しかし、毎年補助額が下がっており、導入の足かせになっている。低公害車の導入促進のため補助制度の充実を望む。

低公害車の導入は一般的にみて未だ低調である。これは、地方公共団体が率先して低公害車を導入しておらず、市民に低公害者のアピールがなされていないことによると思われる。CNG自動車については、走行距離が短いので長距離を走る車には向かないが、短距離、特に市町村の区域内程度であれば十分使用可能である。少なくともゴミ収集車はすべて低公害車に変える等地方公共団体が率先して低公害車の導入を図るべきであり、国は、地方公共団体に対して低公害車の導入を義務付けるべきである。

低燃費かつ低排出ガス認定車の対応も進めるべきであるが、国際的な戦略としても、更に低公害車の導入を促進すべきである。

具体的な意見はないが、低公害車の導入を進めるには、更に補助金の増額や利融資の拡大策、あるいは低公害車の使用の義務付けが必要と思われる。

なお、CNG自動車については、エコ・ステーションが各地に整備されておらず、導入は難しい。CNG自動車の導入には更にエコ・ステーションの整備を進める必要がある。

国等の低公害車の導入支援策については、県トラック協会の講習等を通じて承知しているが、低公害車の価格は未だ高く、当社では導入できない状況にある。

国の施策について、具体的な意見はないが、一般車を購入する程度の価格まで補助金を支出してもらおうか、低利融資（できれば無利子）の拡大を図らないと導入促進は難しいのではないかと。

低公害車については、現行の低燃費かつ低排出ガス認定車でもそれなりの効果があがっているのではないかと。

現在、ハイブリッド自動車、CNG自動車、ディーゼル自動車等の各種低公害車が開発され、普及が図られているが、これらは、行政の各種施策に負うところが大きいと考えている。

したがって、今後、行政が特定の低公害車の開発・普及をあきらめ、それに対する補助・支援策等を削減することにより、企業が当該低公害車を導入しても、

無駄な投資になるのではないかと懸念がある。例えば、当社はCNG自動車を導入しているが、エコ・ステーション建設及びCNG自動車開発への各種補助が無くなった場合、せっかく導入したCNG自動車も活用できなくなる可能性がある。

環境保全対策として、低公害車を含む自動車に対する各施策は重要であると思うが、現在の車社会の受益者として、自動車業界には低公害車を率先して開発・普及させる責任があるのではないか。

現状において、各種低公害車が、現在のガソリン自動車と比べて経済的なメリットが優れているとは言えない以上、自動車業界に対して規制を設けたり税金をかけたりして、低公害車の開発・普及に努めさせなければ、低公害車の普及促進は難しいと考える。

そもそも、環境に対する施策として、工場等には様々な規制を設けているが、それに比べ、地球環境悪化の原因の一つである自動車に対して規制等を掛けようとする動きが少ないのはどうしてか。

当社では、平成17年度にCNG自動車を1台導入している。CNG自動車は、価格は一般車の1.5倍くらいするが、長期的には燃料費が安いので、ガソリン自動車に比べランニングコストが相当低減される。

しかし、走行距離をみると、CNG自動車はガソリン自動車の半分しか走らない（ガソリン車の場合、満タンで600km走るがCNG自動車は半分の300kmしか走らない。）。このためエコ・ステーションを整備する必要があるが、整備は民間に任されているので数が増えない。エコ・ステーション整備のための国の補助も平成19年度でなくなったと聞いている。

国が低公害車の普及促進を図るといふのであれば、インフラ整備（エコ・ステーション）にもっと重点をおいた施策を実施すべきである。

また、国や地方公共団体が率先して全ての公用車をCNG自動車やハイブリッド自動車等低公害車に切り替えるべきである。

CNG自動車の導入にあたっては燃料供給施設（エコ・ステーション）の整備が基本条件であるが、地方では、これが整備されていないのが、導入の足かせとなっているので国はエコ・ステーションの整備を図ってほしい。

低公害車（ハイブリッド自動車、CNG自動車等）は一般車に比べ高額である。低公害車の性能はガソリン自動車やディーゼル自動車と変わらないにも関わらず価格の差は大きく、事業者はガソリン自動車等一般車を購入するのが当然である。低公害車の導入促進を図るためには、メーカーによる更なる価格の引き下げが必要であり、メーカーに対する国の支援（補助等）が必要である。

当社は、営業車のダウンサイジング、低コスト化を図っており、大型車は小型車に切り替える、また、車は自社で購入せずリースで手配するという方針を有している（現在、使用している車は全てリースにより導入した小型車である。）。

ガソリン自動車やディーゼル自動車でも低燃費・低排出ガスの基準は満たして

<p>いると聞いており、価格が高い低公害車を導入する必要は感じていない。</p> <p>国が低公害車の導入促進をはかるのなら、もっと価格をさげるような政策を採るべきである。</p>
<p>補助金の申請手続に手間がかかるので、補助金の交付を、個別に申請して受け取るのではなく、販売価格に組み入れる方式にしてほしい。</p>
<p>50年先を見据えたビジョンを示してほしい。低公害車の主流を電気自動車にするのかどうかなど。</p> <p>CNG自動車も環境に優しいということで導入したが、機能や性能などからみて過渡的な車種だと思う。</p>
<p>今後ともCNG自動車を導入する予定であるが、県トラック協会からは、来年度にはCNG自動車に対する補助制度がなくなりそうだと聞いている。</p> <p>しかし、CNG自動車は、環境に良いので、メーカーには製造の継続、国には補助制度の維持をお願いしたい。</p> <p>CNG自動車を普及させるためには、東京都のように、200台以上の自動車を使用する事業者は使用車両の5%以上を低公害車とすることといった規制を設ける必要があると思う。</p>
<p>CNG自動車を普及させるために、補助金額をもっと高くして、一般車との価格差を縮めてほしい。あるいは、メーカーに補助して、卸売段階での価格を低くしてほしい。</p> <p>加えて、燃料補給施設の整備を進めてほしい。CNG自動車の活動環境が整っていないため、運送中に燃料補給の心配をしなくてはならず、また、補給のために遠方の施設に行くとなると、それだけのための時間と燃料をロスすることになる。</p> <p>車両価格が低下し、補給施設の整備が進めば普及すると考えられるので、これらに力を入れてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他の事業者から当社に多く寄せられる質問として、低公害車導入に関する手続が分からないというものがある。国は、もっと補助申請の手続きについて情報提供をすべきだと思う。 ・ 当社のように市と契約して廃棄物の収集・運搬を行っている業者は、すでに市に対して会社概要関係の資料や毎年度の実績報告を提出しているので、補助金申請に際しては、窓口を地元の地方公共団体とし、これらの資料をそのまま活用できるようにしてほしい。 ・ 購入者個々への補助ではなく、メーカーに補助することで、低公害車の車両価格そのものを安くした方がいいと考える。そうなれば、燃料供給施設を整備し、環境を整えるだけで普及していくと思われる（燃料供給施設が近くにないため、導入できないという業者もいる。）。 ・ 国の施策が何を目的としているのか不明確である。補助金の条件は厳しくなっており、国として低公害車普及を目指しているのか分からない。地球温暖化

<p>防止が目的であるならば、むしろ、都道府県単位、市町村単位にCO₂等の削減率を定め、実施手段の一つと位置づけて進めていくべきではないかと考える。</p>
<p>規制が強化されるたびに新車の価格は高くなっている。</p> <p>現在のように購入の際に個々に価格差を補助するよりも、貨物車メーカーの技術開発等に補助したほうが政策としては効果的ではないか。</p> <p>ポスト新長期規制に適合する貨物車を、メーカーが早期に開発できるように補助してほしい。</p>
<p>物流事業者にとって、現在は燃料単価の高騰、NO_x等の規制強化、そして、駐車違反の取締り強化とトリプルパンチを食らっている状況である。</p> <p>高額な低公害車を導入・普及させる前提として、国の政策により、まずは物流事業者が活動できる環境を整えてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 制度上の補助金は、メーカーに直接補助してはどうか。それで販売価格を下げて販売して、メーカー側に売れた台数に応じてキックバックしてはどうか。 ・ ランニングコストは、減税措置で補助したらどうか。 ・ コストが下がってきた時に補助金を再度、考えるようにした方がいいのではないか。 ・ 導入台数により何かお墨付きが貰えれば、いいのではないか。現行制度では、個別でやっているため、分かりづらく、効果的なものとなっていない。 <p>また、まとめた方がコストも安くなるのではないか。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助金・融資制度については、アピールが足りないのではないか（メリットの周知がされてない。）。 ・ 現実的には、補助金が無くなったら、環境意識の高い人しか取り組まないのではないか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助金等の制度のアピールが不十分で知らなかったため、もっと制度のアピールをしてほしい。 <p>また、商工会や営業で来るディーラーから低公害車に関する（補助等について）説明がないため分からない。</p>
<p>低公害車を保有しておらず、現在のところ導入の検討もしていない。</p>
<p>1.5t車クラスのCNG自動車やハイブリッド自動車を製造・販売するよう業界を指導してもらいたい。</p> <p>また、LPG自動車用の燃料供給施設（ガススタンド）の設置を推進してほしい。</p>
<p>運送業界において低公害車の導入が進まない主たる要因としては、ディーゼル自動車と比べて約1.5～2倍はする販売価格である。この販売価格を低価格の方向へと進めていくためには、特定の自動車メーカーが独占する低公害車の市場から、複数メーカーが同じレベルで競争する市場へと早期に移行することであると考える。</p> <p>現状では、低公害車の研究開発は、研究開発費に余裕があるメーカーのみ進ん</p>

でおり、研究開発費に予算を十分確保できないメーカーはその分市場への参入が遅れるといった構造となっており、これを企業や国民からみた場合、非常にデメリットが大きいと考えられる。

このため、低公害車の普及推進を担う立場の国においては、自ら低公害車の研究開発を行い、各メーカーに技術供与するか又は各メーカーが行う研究開発に対する財政的援助を積極的に行っていくことが望ましいと考える。

CNG自動車の燃料供給施設が市内に1か所しかないため、利用するにあたって、不便である。

このため、可能な限り早く燃料供給施設の増設を望む。

企業イメージを大切にす大手運送会社は、環境に配慮していることをアピールするために、積極的に低公害車を導入することができる。

しかし、中小の運送会社では、業界自体の景気が良くないこともあり、低公害車の導入が進まないのではないかと。

また、CNG自動車については、大型車のラインナップが少ない。選択枝が少ないのでラインナップを増やしてほしい。

当社は、県トラック協会の支部会員であり、運送事業者としての社会的責任を果たすためにも率先して低公害車を導入し、今後も低公害車の導入を進めていく考えである。しかしながら、現在導入しているCNG自動車は、他のディーゼル自動車の貨物車に比べ、部品の交換が多く、アクセルを踏み込んでも十分な加速がないといった原因不明のトラブルもみられるところである。

このような状況が続けば、低公害車の導入が進まない状況も考えられるため、より不具合が少なく、運転者にとって使い勝手の良い低公害車の開発に向けた取り組みをお願いしたい。

県トラック協会を申請窓口として車両を代替するため近代化基金融資利子補助助成事業を利用したが、荷主別月別売上状況など、会社の経営事情を明らかにした書類を提出しなければならない。提出書類を簡素化してほしい。

道路貨物運送事業者の大半は、関東や近畿の圏域も事業区域として運送しており、東京都等の条例流入規制に適合させるために運送車両にPM除去装置を装着している。

本来CO₂排出抑制のためにはCNG自動車やハイブリッド自動車などの低公害車が良いということは論を待たないが、導入できない事情として、高いイニシャルコストや販売車種の不足等の問題があるからであり、これらの問題の解消なしに導入するのは現実的に困難である。

具体的に、CNG自動車は、燃料供給インフラの不足、ハイブリッド自動車は、価格、燃費性能など改良の余地があると考えている。

このようなことから、国は、上記問題の解消に向け、必要な対策を講じてもらいたい。

CNG自動車を今後普及させるためには、燃料供給スタンドの増設は不可欠で

ある。

国がCNG自動車を普及させることとしているのであれば、CNGの燃料供給施設の増設を誘導する施策を積極的に行うべきである。

当社は主に国、県、市町村など公的機関が発注する土木工事を請け負っているが、公共事業費の削減のため売り上げが上がらないことから、経費削減に努めている。

このため、貨物車、乗合車については、現在のところ、新たに購入する計画はない。

貨物車を購入する必要が生じて、価格が高いハイブリッド自動車については、ディーゼル自動車などとの価格差を補助金で補てんされない限り、購入することはない。

国は、低公害車の導入費用について補助金など支援しているが、低公害車の普及に対する効果は限定的になるのではないかと。

例えば、低公害車を開発するメーカーに対して研究開発費に対して補助を行うとか、メーカーに対して低公害車を製造するよう誘導するような施策を採るなど、メーカーに対して直接規制、支援を行った方が低公害車を普及させる上では効果があるのではないかと。

- ・ CNG自動車を導入する際の国からの補助制度が事業用車両（緑ナンバー車）と自家用車両（白ナンバー車）とでは、緑ナンバー車に対する補助金額が上回っている。同じ低公害車を導入するのに、申請事業者の事業内容によって補助金額に多寡があるのは不公平である。条件を同じにしてもらいたい。
- ・ 平成18年度に導入したCNG自動車については、自動車登録後にディーラーの手続により補助金の交付申請を行ったが、ディーラーの担当者が申請手続に不慣れで、車両登録後に申請を行ったことから、補助の実施主体から、登録車については補助対象とはならないとして補助金が認められなかった。登録済みであっても新車で導入したことには代わりがない。登録前の車両であるとする要件を見直してほしい。

貨物車のハイブリッド自動車については、乗用車タイプと比べ、一般に普及が進んでいない。

この要因としては、車両本体価格が高いことや車種が少ないことから、事業者において導入を手控え、導入が進まず、結果として車両本体価格が高い状態のまま据え置かれ、一向に安くないものと考えられる。

とりわけバンタイプの自動車については、事業者にとって、荷物を搭載するために必要なこともあり、需要はあると考えられる。

このため、自動車メーカーにおいては、開発に力を注ぎ、性能面を向上させ、車種を増やすことにより、需要を喚起させ、車両本体価格の低下へと向かうよう対応してもらいたいし、国はそのための支援を行ってほしい。

現行のグリーン税制における自動車税に関して、ディーゼル自動車については

新車登録から 11 年を超えているものについて税率が上乘せ（重課）されることとされている。

環境税の考えでは、環境に対して負荷を加えた度合いに応じて税率を設定することが税負担上公平であり、現行の自動車の登録年のほかに、走行距離も考慮して税率を決めるべきである。

低公害車の普及等に係る補助金を始めとした国の施策については、承知していなかった。低公害車の誘導面で、運送事業者に周知が偏っていた面があるのではないか。

事業者が国の施策を活用するか活用しないかは別として、国の施策が全業種を対象としたものであれば、各業種の関係団体など様々なルートを通じ、周知徹底してもらいたい。

当社も、低公害車の導入に係る補助金制度も事前に承知していれば、補助金の活用を検討することもあったのではないかと考える。

事業者は低公害車に関する情報は持っており、導入する必要性も認識している。

しかし、事業用車両として導入する場合には、コストのほかメンテナンス、利便性などさまざまな事項を考慮しないといけない。

CNG自動車については、燃料供給施設が少ない状況では導入できない。国として普及させるのであれば、燃料供給施設を増やすような誘導措置をとる必要があるのではないか。

なお、当社では、平成 8 年頃に導入したバンタイプのディーゼル自動車を、ガソリン自動車の軽貨物車に順次代替しているが、メーカーにおいてクリーンディーゼル車を販売する動きがあり、軽貨物車部門で排出ガスを抑えたクリーンディーゼル車が発売されれば、値段が高いハイブリッド自動車よりもむしろ当該車両を導入することを検討する。

平成 18 年度に導入したハイブリッド自動車の車両本体価格は、値引き後 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。

なお、平成 18 年度以降、毎年 1 台のハイブリッド自動車を導入することを社の環境保全計画の中で決めており、補助金が廃止されても当該方針に変更はない。

事業者が自動車を新たに購入しようとする場合、低公害車の導入補助金等の国の施策に関し、事前に国や県のホームページ等で確認することはなく、ディーラーを通じて必要な情報提供を受けることが一般的であり、事業者の多くも同様ではないかと考える。

このため、ディーラーから国の施策等に係る情報が提供されることが、事実上、事業者にとって低公害車の導入を進めていく上で、重要なパイプとなるのではないかと考える。

<p>国において、低公害車の普及等の推進を図るためには、ディーラーから事業者への情報提供が徹底されるような方策を講じていく必要があるのではないかと。</p>
<p>現在、当社は、ディーゼル自動車の全車について、バイオディーゼル燃料（廃食用油。軽油 8 割に対してバイオディーゼル燃料 2 割の割合）を使用しており、CO₂排出量の削減に努力しているところである。</p> <p>国が行っている低公害車の普及施策は、低公害車の車両自体の購入に結びつくような施策が中心となっているように見受けられるが、バイオ燃料を用いることもCO₂の排出量に結びつくものであり、バイオ燃料の普及についても施策の一つとして位置付けて推進しても良いのではないかと。</p>
<p>燃料は高騰しているが、運賃等に転嫁できず困っている状況にあり、低公害車の導入に係る補助金や税制上の優遇措置等を今後とも継続してほしい。</p>
<p>当社全体では、CNG自動車の配備を進めているが、沖縄には燃料供給施設がないことなどから、沖縄店ではCNG自動車の配備ができない状況にある。</p> <p>本社では、都市部において専用の燃料供給施設を整備しているが、それには 200 台以上の利用車両が必要であり、現在の沖縄店の保有車両数からみると専用の燃料供給施設の整備は困難である。</p> <p>国は、地方におけるCNG自動車の普及を図るため、燃料供給施設の整備について一層努力してほしい。</p> <p>また、バイオエタノールを燃料とする自動車などの低公害車の普及開発を図ってほしい。</p>
<p>低公害車の導入に対する補助金を拡充してほしい。</p> <p>また、このような制度を利用して導入するか否かは別として、情報がなければ検討すらできないので、国は周知を徹底してほしい。当社が導入したエコドライブ管理システムについても、行政機関ではなく取引先からの情報提供が契機であった。支援策があっても、その対象となる事業者には認知されていなければ意味がない。</p>
<p>低公害車に係る補助金及び融資については知らなかった。</p> <p>このような制度を利用して導入するか否かは別として、情報がなければ検討すらできないので、国は周知を徹底してほしい。</p> <p>なお、低公害車とは直接関係ないが、道路特定財源が道路とは関係のない事業に流用する議論がある。トラック業界が燃料の高騰を運賃に転嫁できずに経営が厳しい状況では、低公害車の普及は進まないため、財源が余っているならば、減税してほしい。</p>
<p>自動車排気ガス等に関する規制の強化が早急で、中小企業は対応できない。</p> <p>国は、バイオ燃料より先に、石油販売業者に対し、化石燃料の消費効率の向上など品質向上のための研究開発をさせるように指導・支援を行ってほしい。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金、融資及び税制優遇措置）については知らなかった。</p> <p>これらの支援策は、事業者が低公害車を導入するに当たっての検討の材料とな</p>

<p>るので、周知をもっと図ってほしい。</p>
<p>当社は、経費節減を図る観点から、車両のほとんどをリースによっており、他社においても同様であると思う。今後、低公害車の普及を図るには、リース会社から、ユーザーに対して低公害車の導入の提案（税制優遇措置、補助金等制度の周知含む。）を行うと有効であると考えてるので、国は、リース会社に対して、国の施策の周知についての協力を依頼してみてもどうかと思う。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金、融資及び税制優遇措置）については知らなかった。これらの支援策は、事業者が低公害車を導入するに当たっての検討の材料となるので、インターネットなどを活用して周知をもっと図ってほしい。</p>
<p>ハイブリッド自動車は非常に販売価格が高いため、購入することを検討したことがない。</p> <p>ハイブリッド自動車の販売価格が、税金や燃料費などの維持費用が少ないことを差し引いて、通常車両と大差がない状況になれば、環境に配慮する観点から、購入を検討したい。</p> <p>国は、ハイブリッド自動車の販売価格自体が安くなるような対策を講じてほしい。</p>
<p>資源節約など環境への配慮に取り組んでいるが、中小の建設業者は経営状況が厳しく、ハイブリッド自動車どころか新車の導入も困難である。</p>
<p>国は、ハイブリッド自動車の貨物車について、消費者への導入支援策を手厚くするか販売価格自体が大幅に下がるような施策を講じてほしい。</p>
<p>低公害車に係る補助金、融資及び税制優遇措置は知らなかった。このような制度は、関係業種の団体を通じた周知を図ってもらいたい。当社であれば、所属する事業者団体から各種制度等の案内があるので、同団体を通じた案内があれば導入について検討することもあり得る。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金、融資及び税制優遇措置）については知らなかった。これらの支援策は、車種選定の際の検討の材料になるので、ディーラーを通じた周知をもっと図ってほしい。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金・融資・税制）については、ディーラーを通じて、もっと周知を図ってほしい。</p> <p>今後、貨物車の代替時には、補助金を活用して低公害車（ハイブリッド自動車等）を導入することも検討していきたいと考えるが、申請手続きが簡易であることを希望する。</p>
<p>国等の導入支援策については知らなかった。このような制度はもっと周知を図ってほしい。</p> <p>保有車両は代替の時期にきているものがあることから、補助金等の活用について検討してみたいとも考える。</p>
<p>ハイブリッド自動車の導入については、ディーラーからの案内もあり検討したが、当社が必要とするタイプの車種（バン）がなかった。</p>

<p>メーカーは、ハイブリッド自動車について、事業者の目的にあうような車種（バン）を増やしてほしい。また、その実現のため、国も支援してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国等の導入支援策は一般国民に浸透しておらず、周知不足。 ・ ハイブリッド自動車及びCNG自動車は車両本体価格が高い。これを大幅に安くするような政策を講じてほしい。 ・ 電気及びCNGの燃料供給施設の整備方針・目標を打ち出して、政府として積極的に支援する姿勢を示せば、燃料供給施設の整備が促進されるのではないか。
<p>ハイブリッド自動車の構造や環境性能についてよく承知していない。燃費や排出ガスに関する基準が分かりにくい。国は、ハイブリッド自動車等の低公害車の普及を図るために、まず、このことから周知を図ってほしい。</p> <p>また、民間企業は経営が厳しいので、補助金等の導入支援策を更に充実してほしい。</p>
<p>ハイブリッド車の導入を検討したが、当社が必要とする小型貨物車（バンタイプ）には、ハイブリッド自動車がなかった。国は低公害車の普及を図るのであれば、事業者等の目的に合う車種の製造について把握し、同車種の製造について、メーカーの協力を得るなどの取組をしてほしい。</p>

ウ 乗合車

国の施策に対する意見
<p>今年度のハイブリッド自動車導入に当たり、社内で検討した結果、国からの支援（補助金）を積極的に活用するよう指示され、関係行政機関等に照会した結果、国の低公害車導入の支援策（補助金）は、地方公共団体等との協調補助が条件となっていることから、地元市に協調補助について打診したところ、財政難等を理由に協調補助は不可とされたため、バス協会の補助を利用することとした。</p> <p>昨今の地方公共団体の財政状況を考慮すると、地方公共団体の協調補助は困難と思われるので、これがなくても国の補助が受けられるよう国単独の補助としたほうが、事業者にとっては国の支援策が利用しやすくなると思う。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ CNG自動車等の低公害車に対する補助率を上げてもらえば、より利用しやすくなると思う。 ・ 国土交通省の補助対象は、平成18年度からノンステップバスのみとされているが、i) 坂道が多い路線などの運行に支障があること、ii) 乗りやすい反面、床が低く、座席が高くなって使用しにくいことから、当社としては補助制度を余り利用していない状況にある。
<p>車両本体価格の低下とインフラ整備を実施してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省の国庫補助事業は、各事業者からの申請件数が多いと補助率にか

<p>かわらず補助金額が減額される傾向にある。乗合車の場合には、車両本体価格が数千万以上と高額であることから、補助金額の増加が望まれる。また、現行の補助では、車両価格のみが補助対象とされているが、乗合車の場合には、料金箱等の設備も高額（1設備数百万円以上の単位）なので、それらの設備についても補助対象としてもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内にはCNGの供給設備が1箇所しかないので、各バス事業者がCNG自動車の導入を促進していくためには、CNG供給インフラの整備が必要である。
<ul style="list-style-type: none"> 東京都の流入規制条例と国の規制との乖離があるため、事業者としては対応するのにとまどってしまう。低公害車に関する規制は全国一律にしてほしい。 東京都の流入規制条例は平成13年4月1日に施行し、平成15年10月1日に実施されたが、ディーゼル微粒子除去装置（DPF）等のメーカー側の開発が遅れていたこともあり、条例施行までに当社では対応しきれなかった。国で規制等を施行する場合は、事業者の意見を聞き、規制に対応するための準備期間について余裕を持って設定してほしい。
<p>原油価格の高騰により、軽油やCNGの価格は、上昇傾向にあり、燃料費が経営を圧迫する状況でもあるので、CNGの価格を低くする措置や、CNG使用料金に対する補助制度を設けてもらいたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 国、県、市町村により補助金支給額が異なるので統一してほしい。 CNGの燃料供給インフラの整備を進めてほしい。 通常車と比較し低公害車は価格が高いため、価格差を縮めるよう働きかけてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> CNG自動車の走行距離は短く、現在のエコ・スタンド設置数は十分とはいえないため今後も設置を進める必要があると考える。当社も更に1か所の設置を予定し用地の確保を進めているが、補助がなくなり困惑している。 補助金申請書類は補助主体ごとに様式が異なる、統一化を望む。
<ul style="list-style-type: none"> CNG自動車を利用する場合、燃料供給施設の整備が不可欠であり、同施設の普及がなければCNG自動車自体の普及もまったく期待できないが、近年、同施設の新たな設置が停滞している。 このため、同施設の新たな普及がなされるよう様々な施策を国として実施してほしい。例えば、施設設置の補助を強化すること、施設に対する税制上の優遇措置を行うこと（固定資産税の減免など）などが考えられる。 CNG自動車は価格が高いため、導入費の補助や税制優遇措置を強化する必要がある。補助の強化が難しければ、自動車税、自動車取得税の減免措置だけでも強化してほしい。 CNG自動車を導入した事業者に対する世間の認識を良くさせ、事業者の導入意欲を高めるため、国のホームページで導入事業者を公表してほしい。 関係行政機関も含め、世間のCNG自動車に対する認識は低いため、CNG自動車に関する説明サイトなどを国のホームページで統一的に立ち上げ、関係

<p>機関のホームページからリンクできるようにしてほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <p>NO_x・PM法については、同一県内でも規制のある地域と規制のない地域に分かれている。</p> <p>したがって、同一県内であっても車検証上の自動車の使用の本拠地が規制地域外であれば、NO_x・PM法に適合しない自動車であっても車検が通る。</p> <p>しかし、自動車自体は移動するものであることから、車検証上の自動車の使用の本拠地で、規制が適用されるか否かを決めることは、不合理かつ不公平だと考える。規制地域と規制地域外に分けることなく、同一内容で規制を行なってほしい。</p> <p>CNG自動車の現状は、走行距離が短く（当社のCNG自動車は1日2回充てん）、また、燃料不足となった場合、エコ・ステーションまで当該自動車を牽引することが必要であるため、特に燃料不足の状態になることを避けて運行している。</p> <p>したがって、送迎バスや路線バスのような狭い範囲内で、決まったルートを走行するような場合の使用には良いが、それ以外の使用には不適だと考えている。</p> <p>CNG自動車であっても、燃料をCNGだけでなく、軽油、ガソリン、電気等に切り替えができるようになれば、上記の短所も幾分改善され、使用勝手が良くなり、現在より普及するのではないかと思うので、そのようなCNG自動車の開発を進めてほしい。</p>
<p>CNG自動車の普及には、充てん所の整備が不可欠であり、現状では少なすぎる。設置の促進を図るべきである。</p> <p>当社の位置する市周辺にはエコ・スタンドが無く、充てんに苦慮している。また、エコ・スタンドは利用契約を締結しなければならず、飛び込みで利用できないなど不便である。</p>
<p>園外保育の際には走行距離が長くなるが、CNGスタンドが少なく不便。</p> <p>また、補充に時間がかかるためスタンドが混み合っていると待ち時間が長くなり無駄な時間が多くなるので、スタンドを充実させてほしい。</p>
<p>NO_x・PM法の必要性は理解できるが、対象地域とそれ以外の地域の間での不公平感がある。今後、更に単体規制をするならば、車両の標準的な代替時期に合わせた段階的实施にしてほしい。</p>
<p>低公害車導入に係る補助については、導入する事業者が申請するのは手続が煩雑であり、申請のタイミングや予算の枠の問題もあり利用しづらい。国がメーカーにベース車との価格差相当程度の補助金を生産台数に応じて交付し、購入者は通常車と同じように手間をかけずに買えるようにしたら良いと思う。</p>
<p>道路旅客運送事業者は、バリアフリー化などやらなければならないことが多い。補助金が出るのは助かるが、CNG自動車やハイブリッド自動車は車両価格が高すぎて導入できない。</p>

また、補助金全般で言えば、導入台数によって補助率を変えるなどのインセンティブ措置も必要ではないか。

NO_x・PM法は、特に貨物車、乗合車に厳しいが、大都市地域では、乗用車の利用を制限することにより公共交通機関の利用を促進し、道路旅客運送事業者の採算性をアップさせてから、バスの規制を強めるべきではなかったか。

低公害車をより普及させるための施策として、例えば、低公害車を導入している私立学校等に対し、文部科学省の経常費補助金の補助額を増額する等の措置を講じることが有効ではないかとしている。

CNG充てん設備の点検費用は、年1回の定期点検費が40万円、年1回の都道府県の立入検査受検料が10万円、その準備のための自主点検費が40万円、使用時間が一定時間に到達した毎に行う検査費が概ね2年に1回で400万円を要している。

点検費用が高額になる理由は点検事業者が少ないことにも起因していると思われるが、設置者にとって重い負担となっているので、設備の維持管理費の国の補助は設置後3年で終えないで長期間継続してほしい。

- ・ NO_x・PM法による外国製3.5t車の排出ガス規制免除措置が撤廃され、平成18年10月以降に製造された車両は国内で排出ガス試験を受けなければならなくなった。しかし、当該試験経費に100万円ほどを要するうえに、大型車両の試験を出来る施設は筑波にしかないため予約待ちをしなければならない状況であり、事実上、外国製の新車を導入できない状況となっている。

そこで例えば、ヨーロッパの環境基準であるユーロ4及び5をクリアしている車両については国内の排出ガス試験を免除するなどの救済措置を講じてほしい。

- ・ 道路法に基づく車両制限令により、車両の重量規制は、従前から、自重と積載物重量の合計で前輪部10t、後輪部10tまでと定められている。しかし、乗合車の場合、後輪部には、エンジンのほか、環境基準を達成するための様々な装置が積載されるようになったことから当該基準を達成することが困難になってきている。ヨーロッパ等の基準では前後の重量基準を均一にしている例はなく、例えば、前輪部8t、後輪部12tなどとして、より荷重が大きい後輪部に配慮している。そこで、日本においても、前後輪を均等に10tとしている重量規制を緩和していただきたい。

- ・ CNGを充てん出来るエコ・ステーションの増設を進めてほしい。
- ・ CNG自動車の1回に充てんできる量を増やすための研究開発を促進させてほしい。

- ・ エコ・ステーションを計画的に増設してほしい。

CNG自動車導入当初から、学校付近にエコ・ステーションが設置されると聞いていたが未だに設置されていない。そのため、往復で5km、30分を要するエコ・ステーションで充てんしている。

<ul style="list-style-type: none"> ・ CNG自動車整備を行なえる技術者を増やしてほしい。 CNG自動車の整備は、メーカー直営の整備工場に依頼しているが、CNG自動車を扱える技術者が足りないためか、頻繁に点検見落としなどによる整備不良が発生している。 ・ CNG自動車の燃料タンクを軽量化してほしい。 CNG自動車の燃料タンクが重すぎるため坂道などでは馬力が足りずスピードが出ないので、技術開発を進めていただきたい。 ・ 低公害車を使用する個人に対して税制等を優遇してほしい。 低公害車の普及を図るために、通勤に低公害車を使用する者に対して、税制の優遇や購入助成措置などを検討していただきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ CNGを充てんできるエコ・ステーションを増やしてほしい。 ・ CNGの充てんを毎日行なわなくても良いように、1回の充てんでの走行可能距離を長くできるよう技術開発を進めてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ CNG自動車及びハイブリッド自動車の本体価格を低廉化する措置を講じてほしい。 ・ エコ・ステーションを増設する措置を講じてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省の低公害車購入に対する補助金の要件では、事業者によっては導入台数が2台以上となっているが、1台でも可能にしてほしい。 ・ 低公害車の購入に係る補助金の額を増やしてほしい。
<p>道路旅客運送事業者では、新車を購入すると平均15年間使用する。このため、多少購入時に費用がかかったとしても、燃費がよければ当該自動車を購入すると思う。国、自動車業界は積極的にそのような車ができるよう頑張してほしい。</p>
<p>当社の車両の大半は、平成12年度以前に購入したものである。NO_x・PM法による規制地域内に位置している支店に配備している自動車は、購入時から12年の使用が限度である。当社では、今後、新車を購入する場合、ディーゼル新長期規制適合車（低公害車を除く。）を先ず念頭におき、諸般の事情を考慮して結論を出すこととしているが、ディーゼル新長期規制適合車（低公害車を除く。）の補助制度が廃止されたのは、選択する方策が狭くなり、事業者にとっては再考していただきたい事項である。</p>
<p>当社の乗合車の使用年数は、路線バスで18～19年、貸し切りバスで17年を目途としている。このような状況から、現在、平成の初期に購入した乗合車も営業に使用しているが、国がNO_x・PM及びCO₂の削減に取り組むなら、まずこれらの10年以上使用している車両の廃棄等の策（代替の購入車両に国庫補助等の導入）を検討すべきである。</p>
<p>当社のハイブリッド自動車については、バッテリーを2年ごとに交換しなくてはならず、維持経費が相当程度かかる（1台約80万円×12台）ため、バッテリーの交換等維持管理費についても補助金等の導入支援があればありがたい。</p>
<p>CNG自動車の導入について、当初は購入することも検討していたが、地方公</p>

<p>共団体によって補助制度があったり、なかったりする。</p> <p>結局、リースで導入したため、国の補助を受けたのかどうかよく分からないが、都道府県や市区町村による差を解消し、補助金額が均一になるように、国の補助金額で調整してほしい。</p>
<p>リース車両も補助対象としてほしい。</p>
<p>仮にCNG自動車等の低公害車導入に係る国の補助を受けられたとしても、貸切バス業界の厳しい現状（低価格競争の激化等）から考えると、より高価なCNG自動車やハイブリッド自動車を導入することは難しい。各社とも状況は同じものと思われ、貸切バスの運賃に関する規制等複合的に施策を実施しないと、単に補助制度だけでは低公害車の導入にはつながらない。</p>
<p>低公害車政策、特にCNG自動車を推進するのであれば、CNG燃料供給インフラをさらに増やすよう対策を講じてほしい。</p>
<p>国の補助制度は、ほとんどの場合、国と地方公共団体の協調補助となっているため、管轄の地方公共団体にない補助メニューであれば、補助を受けることができない。このような地方にメニューがない場合でも国単独で補助を支給するようにしてほしい。</p>
<p>乗合バスの収入は業界全体で35年に渡り減少傾向にあり、乗合バス事業だけで利益を出すのは困難な状況にある。</p> <p>このような状況の中で、バス事業者においては、国土交通省から、下記の対応が求められているところである。</p> <p>① 平成18年12月の「新バリアフリー法」（平成18年法律第91号）の施行により、乗合バス車両については、ノンステップバス化の目標値が底上げ（平成22年までに20～25%→約30%、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」）され、乗合バスの改造または新規購入などの対応が求められている。（当社では、小型バスの改造で1台につき700万円程度の負担）</p> <p>② 平成18年11月の「道路運送法」（昭和26年法律第183号）の改正により、定時定路線を貸切バスで運行していたバスは、乗合許可（4条許可）を受けなければならないことになり、乗合バス用に改造し許可を受ければ、①の対応が求められている。</p> <p>以上の対応に加えて、低公害車の導入については、それに係る補助金等があったとしても、当然、導入に当たっては多額の出費を伴うこととなり、規制対象外にある県内では、低公害車の導入には直結しない。</p> <p>よって、各省間で低公害車導入についての問題点を共有するなど連携を図り、各業界における状況、規制対象内外の状況を理解した上で、実情に応じた低公害車の導入施策を進めることを切望する。</p>
<p>当社が導入した社員送迎バスの場合、車両の導入費用（車両本体価格、改造費）1,850万円のうち、改造費用に1,482万円を要している。</p> <p>この改造費用の1/2は、経済産業省からの補助金でまかなわれているが、自己</p>

負担分の改造費用（約 740 万円）及び車両本体価格を合計すると 1,000 万円以上の費用となり、送迎バスの導入経費としては、非常に高額となる。

これら改造費用の全てを補助するなど、一般のバス車両との価格差が小さくなれば、多くの企業において導入されると考える。

現段階では、あまりにも価格差が大きく、普及は難しいと考える。

国土交通省所管の補助金「低公害車普及促進対策費補助金」で低公害車（CNG自動車、ハイブリッド自動車等）を購入する場合は、単年度に2台以上購入することが補助条件となっているが、厳しい予算の中で、単年度に低公害車を2台購入することは難しい。低公害車を導入しやすいように、「単年度に2台以上」の条件を廃止してほしい。

低公害車の導入にも関連していることであるが、乗合車の導入に係る補助は、ノンステップバス中心になっている。しかし、当社の営業地域は坂等が多いため、車高の低いノンステップバスは不向きである。このため、当社としてはノンステップバスよりワンステップバスを導入したいので、ワンステップバスの補助制度を充実してほしい。

- ・ CNG自動車の普及を図るには、CNGのエコ・ステーションの設置を推進する施策を講じる必要がある。
- ・ 日本の温室効果ガスの排出量をみると、マイカーからの温室効果ガス排出量の増加が著しいので、低公害車の普及を図るだけでなく、中心市街地へのマイカー乗り入れを規制し、バス等の公共交通機関の利用を増やす施策も必要と考える。

大型観光バスの新車の値段は、1台当たり3,500万円から4,000万円する。CNG自動車やハイブリッド自動車であれば、さらに1,000万円程度が必要である。

そのため、低公害車の普及を図る観点等から、車両（観光バス仕様車の低公害車）の購入費を補助してほしい。

CNG自動車の導入にあたっては燃料供給施設（エコ・ステーション）の整備が基本条件であるが、地方では、これが整備されていない。当社の営業区域にはエコ・ステーションは1箇所しかない。

夏場はクーラーを使用するので、燃料をその分消費する。またCNG自動車の走行距離はガソリン自動車の半分しかない。国がCNG自動車の導入促進を図るのならエコ・ステーションの整備を図ってほしい。

低公害車は一般車に比べ高額である。地方の道路旅客運送会社は路線維持で精一杯の状態である。低公害車導入にあたって、補助は不可欠の導入条件であり、国の支援をお願いしたい。

地球温暖化の防止、環境汚染の防止からみて低公害車の導入は必要なことだと認識している。

しかし、当社では、現在の路線を維持するのが精一杯であり、高額な低公害車を導入していくのは非常に困難な状況にある。

<p>大幅な補助額のかさ上げ等の措置が講じられない限り、地方バスの低公害車化は難しいと考えている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ディーゼル自動車を低公害車として位置付けしていただきたい。 国の登録の仕方が年々難しくなっており、（リコールや過積載の違法改造等があったため）改造等が行いにくくなっている。そのため、ユーザーの声が反映されなくなっている。また、開発を行う際に規制ありきでコスト等の関係から同一車種しか作らなくなっているため、開発が難しいのではないかと。 <p>以前、電力会社から、電気自動車のバスを作らないかと申し出があり、当社の車両を扱う子会社にこの件を伝えたところ、既存車両の改造は難しく、完成まで3年かかると言われた。</p>
<p>規制緩和に伴い、これまで路線バスに比較し業績がよかった貸切部門が厳しくなっており、また高速バス路線も従来に比較し収益力が低下している。</p> <p>このような環境の下においても低公害車を導入できるような施策を充実してもらいたい。</p>
<p>車両費補助等の助成制度の拡充と、燃料供給施設（ガススタンド）の設置を推進してほしい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 社団法人日本バス協会が実施している「人と環境にやさしいバス等普及事業」については、補助対象なる超低床ノンステップバスなどの車両を購入により導入する場合に補助を受けることができるとされ、リースで導入したバスについては対象外となっている。 <p>バスの車両本体価格は数千万円もするなど高額で、購入は負担が重い。リース車両についても補助対象とするべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間の道路旅客運送事業者は経営的にも厳しい状態であることから、低公害車の導入など新たな取組については、地方公共団体が運営する公営事業者が優先して行うべきではないか。
<p>道路旅客運送事業者の経営は厳しい状況にあるので、補助金を拡充してほしい。</p>
<p>国等の導入支援策（補助金・融資・税制）があること、その内容について、一般ユーザーや企業によく知られていないと思われるので、しっかりと広報を行ってほしい。</p>
<p>中古の乗合車は内外装の費用を含めても500万円以下で導入できるが、新車は2,000万円、ハイブリッド自動車はそれ以上の価格となっている。</p> <p>地方の道路旅客運送事業者の多くは厳しい財務状況にあり、現行の補助金、融資、税制優遇措置を利用しても低公害車の導入は困難であることから、支援策をさらに充実してほしい。</p>