

図表 3-1 CNG自動車の車種別保有台数の推移

CNG自動車の保有台数（乗用車、貨物車等の計）は、本政策の実施以前の平成15年度末の15,256台から継続して増加し、19年度末現在には22,361台（15年度の146.6%）となっている。ただし、平成15年度以降、その伸びは鈍化してきており、13年度から14年度までの間に3,389台増加していたものが、18年度から19年度までの間では1,053台の増加となっている。

（単位：台、%）

年度末 区分	平成13	14	15	16	17	18	19
乗用車	788	936	1,011	1,111	1,092	1,036	936
指数	77.9	92.6	100.0	109.9	108.0	102.5	92.6
対前年度増減	—	148	75	100	▲19	▲56	▲100
貨物車	5,924	7,956	9,804	11,204	12,499	13,966	14,735
指数	60.4	81.2	100.0	114.3	127.5	142.5	150.3
対前年増減	—	2,032	1,848	1,400	1,295	1,467	769
乗合車	485	721	892	1,031	1,138	1,247	1,282
指数	54.4	80.8	100.0	115.6	127.6	139.8	143.7
対前年度増減	—	236	171	139	107	109	35
特種（殊）車	1,793	2,766	3,549	4,044	4,532	5,059	5,408
指数	50.5	77.9	100.0	113.9	127.7	142.5	152.4
対前年度増減	—	973	783	495	488	527	349
合計	8,990	12,379	15,256	17,390	19,261	21,308	22,361
指数	58.9	81.1	100.0	114.0	126.3	139.7	146.6
対前年度増減	—	3,389	2,877	2,134	1,871	2,047	1,053

（注）1 環境省資料及び財団法人自動車検査登録情報協会の『わが国の自動車保有動向』（平成14～19年版）に基づき当省が作成した。

2 軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。

3 「指数」は、平成15年度の台数を100とした場合の値である。

図表 3-2 CNG供給設備の設置数の推移

CNG供給設備の設置数の推移は、本政策の実施以前の平成15年度末の271か所、19年度末現在では327か所となっている。

（単位：か所、%）

年度末 区分	平成13	14	15	16	17	18	19
CNG供給設備 の設置数	181	224	271	288	311	324	327
指数	66.8	82.7	100.0	106.3	114.8	119.6	120.7
対前年度増減	43	43	47	17	23	13	3

（注）1 「環境統計集」（平成20年度版）及び社団法人日本ガス協会ホームページ掲載資料に基づき当省が作成した。

2 「指数」は、平成15年度の台数を100とした場合の値である。

図表 3-3 CNG自動車の初度登録年度別台数等

平成 17 年度末時点で登録されている CNG 自動車の年度別初度登録台数は、14 年の 3,500 台から 17 年度の 2,285 台に減少している。

(単位：台、%)

年度末 区分	平成 9	10	11	12	13	14	15	16	17
乗用車	36	138	207	130	166	147	81	105	33
指数	44.4	170.4	255.6	160.5	204.9	181.5	100.0	129.6	40.7
貨物車	326	577	650	1,132	2,012	2,170	1,931	1,632	1,600
指数	16.9	29.9	33.7	58.6	104.2	112.4	100.0	84.5	82.9
乗合車	65	85	83	58	109	230	166	136	106
指数	39.2	51.2	50.0	34.9	65.7	138.6	100.0	81.9	63.9
特種(殊)車	42	114	184	446	825	953	786	516	546
指数	5.3	14.5	23.4	56.7	105.0	121.2	100.0	65.6	69.5
合計	469	914	1,124	1,766	3,112	3,500	2,964	2,389	2,285
指数	15.8	30.8	37.9	59.6	105.0	118.1	100.0	80.6	77.1

- (注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の自動車保有車両数に関する統計データ(平成 18 年 3 月 31 日現在)に基づき当省が作成した。  
 2 「初度登録年度別台数」は、平成 17 年度末時点で登録されている自動車の台数を初度登録年度別に記載した。  
 3 軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。  
 4 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。

## ② 出荷台数

CNG 自動車の出荷台数は、本政策の実施以前の平成 15 年度末の 2,969 台から 19 年度末現在には 1,480 台となっている。なお、乗用車については、19 年度 0 台となっている。

(単位：台、%)

年度 車種	13	14	15	16	17	18	19
乗用車	225	232	105	93	25	11	0
指数	214.3	221.0	100.0	88.6	23.8	10.5	0.0
貨物車	2,836	2,713	2,713	2,141	2,133	2,249	1,444
指数	104.5	100.0	100.0	78.9	78.6	82.9	53.2
乗合車	98	151	151	133	94	58	36
指数	64.9	100.0	100.0	88.1	62.3	38.4	23.8
合計	3,159	3,096	2,969	2,367	2,252	2,318	1,480
指数	106.4	104.3	100.0	79.7	75.9	78.1	49.8

- (注) 1 社団法人日本自動車工業会ホームページ掲載資料に基づき当省が作成した。  
 2 軽自動車を含み、二輪車及び被けん引車を含まない。  
 3 「指数」は平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。

図表 3-4 CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者、地方公共団体における導入理由

① 今回調査した 452 事業者のうち、CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 132 事業者からその導入理由を聴取した結果、「環境性能に優れているから」（75.0%）、「会社のイメージアップになるから」（68.9%）、「国等の導入支援策（補助金・融資）があったから」（43.2%）などとなっている。

CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 132 事業者における導入理由（複数回答）

（単位：事業者、%）

導入理由	回答者数<132>	
		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 燃費がよいから	16	12.1
7 NOx・PM法による排出ガス規制により買い換え等を行わざるを得なかったから	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) 1 当省の調査結果による。  
 2 調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。  
 3 < >内は、調査時点の直近にCNG貨物車又は特種（殊）車を導入した事業者数である。

- ② 今回調査した地方公共団体 119 団体（都道府県 47 団体、市町村 72 団体）のうち、CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 41 団体からその導入理由を聴取したところ、「環境性能に優れているから」（82.9%）、「公共団体として率先導入を実施する責任があるから」（82.9%）、「国等の導入支援策（補助・融資）があったから」（36.6%）となっている。

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

（単位：団体、%）

CNG貨物車又は特種（殊）車の導入理由	都道府県 <16>		市町村 <25>		合 計 <41>	
		割合		割合		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 燃費がよいから	1	6.3	4	16.0	5	12.2
5 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	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）1 当省の調査結果による。

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

3 < >内は、調査時点の直近にCNG貨物車又は特種（殊）車を導入した団体数である。

図表 3-5 CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない事業者、地方公共団体における導入しなかった理由

① 今回調査した 452 事業者のうち、CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない事業者は 297 事業者であり、このうち回答のあった 218 事業者から導入していない理由について聴取したところ、「燃料供給インフラの整備が不十分」（57.3%）、「車両本体価格が高い」（44.5%）、「性能面で不足がある」（21.1%）となっている。

CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない事業者における導入しなかった理由（複数回答）

（単位：事業者、％）

導入していない理由	回答者数<218>	
		割合
1 燃料供給インフラの整備が不十分	125	57.3
2 車両本体価格が高い	97	44.5
3 性能面で不足がある	46	21.1
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	33	15.1
ii) 馬力	22	10.1
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	1	0.5
4 目的に合う車種が少ない	45	20.6
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。）	23	10.6
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	14	6.4
7 維持費（ランニングコストが高い。）	11	5.0
8 メンテナンスを行う業者が近くにない	11	5.0
9 その他車両に関する問題点	7	3.2
10 その他使用環境上の問題点	8	3.7

（注）1 当省の調査結果による。

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

3 < >内は調査時点の直近にCNG貨物車又は特種（殊）車を導入していない事業者のうち、回答があった事業者数である。

- ② 今回調査した地方公共団体 119 団体のうち、CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない地方公共団体は 78 団体であり、このうち回答があった 36 団体から導入しなかった理由を聴取したところ、「燃料供給インフラの整備が不十分」（86.1%）、「車両本体価格が高い」（58.3%）、「目的に合う車種が少ない」（16.7%）となっている。

**CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入していない地方公共団体におけるCNG貨物車又は特種（殊）車を導入しなかった理由（複数回答）**

（単位：団体、％）

導入しなかった理由	都道府県 <6>		市町村 <30>		合計 <36>	
	数	割合	数	割合	数	割合
1 燃料供給インフラの整備が不十分	6	100.0	25	83.3	31	86.1
2 車両本体価格が高い	2	33.3	19	63.3	21	58.3
3 目的に合う車種が少ない	1	16.7	5	16.7	6	16.7
4 性能面で不足がある	0	0.0	4	13.3	4	11.1
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	0	0.0	2	6.7	2	5.6
ii) 馬力	0	0.0	2	6.7	2	5.6
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
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	2	6.7	2	5.6
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	2	6.7	2	5.6
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	2	6.7	2	5.6
8 維持費（ランニングコストが高い。）	0	0.0	1	3.3	1	2.8
9 その他車両に関する問題点	0	0.0	1	3.3	1	2.8
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	2	6.7	2	5.6

（注）1 当省の調査結果による。

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

3 < >内は調査時点の直近にCNG貨物車又は特種（殊）車を導入していない団体のうち、回答があった団体数である。

図表 3-6 CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者における導入する際の問題点

CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した 132 事業者から、導入する際のCNG貨物車又は特種（殊）車の問題点を聴取したところ、「燃料供給インフラの整備が不十分」（83.3%）、「性能面で不足がある」（71.2%）、「車両本体価格が高い」（50.7%）となっている。

（単位：事業者、%）

CNG貨物車又は特種（殊）車を導入する際の問題点	事業者<218>	
		割合
1 燃料供給インフラの整備が不十分	110	83.3
2 性能面で不足がある	94	71.2
i) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	84	63.6
ii) 馬力	30	22.7
iii) 騒音・振動	0	0.0
iv) その他	3	2.3
3 車両本体価格が高い	67	50.7
4 目的に合う車種が少ない	26	19.7
5 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	20	15.2
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	20	15.2
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	10	7.6
8 維持費（ランニングコストが高い。）	7	5.3
9 その他車両に関する問題点	20	15.2
10 その他使用環境上の問題点	7	5.3

- （注） 1 当省の調査結果による。  
 2 調査は、上記の1から10までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。  
 3 < >内は調査時点の直近にCNG貨物車又は特種（殊）車を導入していない団体のうち、回答があった団体数である。

図表 3-7 CNG 貨物車等の使用目的

① 今回調査した 452 事業者のうち、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、広島県、鳥取県、福岡県及び熊本県に所在する 146 事業者を抽出し、CNG 貨物車等の保有状況を調査したところ、1,383 台のうち 300 台 (21.7%、70 事業者) が CNG 貨物車等となっている。

CNG 貨物車等を保有している事業者

(単位：事業者、台、%)

業種	車種	調査対象事業者数	保有している低公害車台数 a	うち CNG 自	事業者数	保有率 b/a
				動車の台数 b		
道路貨物運送業	貨物車	43	523	136	30	26.0
	乗合車	0	0	0	0	0.0
旅客運送業	貨物車	1	2	2	1	100.0
	乗合車	20	507	85	10	16.8
建設業	貨物車	20	97	5	4	5.2
	乗合車	0	0	0	0	0.0
製造業	貨物車	29	74	27	8	36.5
	乗合車	1	2	0	0	0.0
卸小売・サービス業	貨物車	31	157	33	11	21.0
	乗合車	1	21	12	8	57.1
合計	貨物車	124	853	203	59	23.8
	乗合車	22	530	97	13	18.3
	計	146	1,383	300	72	21.7

(注) 1 当省の調査結果による。  
 2 貨物車等を保有している事業者が旅客運送業及び製造業において各 1 事業者存在するため、合計の事業者数が調査した事業者数より多くなっている。  
 3 欄中の貨物車には特種 (殊) 車を含む。

② CNG 貨物車等を保有している 70 事業者から、その使用目的を聴取したところ、貨物車では、域内配送、一般廃棄物収集が大半を占めていた。

CNG 貨物車等の使用目的

(単位：台、%)

業種	車種	使用目的					合計
		域内配送	一般廃棄物収集	機材運搬	営業車	乗合	
道路貨物運送業	貨物	114	22	0	0	0	136
	乗合	0	0	0	0	0	0
旅客運送業	貨物	0	0	0	2	0	2
	乗合	0	0	0	0	85	85
建設業	貨物	0	0	3	2	0	5
	乗合	0	0	0	0	0	0
製造業	貨物	8	0	0	19	0	27
	乗合	0	0	0	0	0	0
卸小売・サービス業	貨物	23	7	3	0	0	33
	乗合	0	0	0	0	12	12
合計	貨物	145(70.0)	29(14.0)	6(2.9)	23(11.1)	0(0.0)	203(100.0)
	乗合	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	97(100.0)	97(100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。  
 2 ( ) 内は、全台数に占める当該使用目的で使用されている台数の割合である。  
 3 欄中の貨物車には特種 (殊) 車を含む。

- ③ CNG貨物車等を10台以上保有している事業者から、CNG貨物車等を域内配送等に使用する理由を聴取したところ、長距離の運行が困難であるため燃料供給施設が設置された地域内の運行を目的とした利用に限定されること、環境性能がよく騒音がないため市街地内の運行に適していることなどを挙げている。

### CNG貨物車等を10台以上保有している事業者における使用目的の内容・理由

事業者名	使用目的の内容・理由
A事業者	全国の支店で貨物運送事業に使用している。平成20年12月現在、CNG自動車は、全国で4,189台（うち軽自動車135台）であり、24年までに、CO <sub>2</sub> を6%削減すると公約しており、CNG自動車を7,000台導入することを予定している。これは、24年でCNG自動車の導入を打ち切るということではなく、これ以降については、今後の状況をみて検討したいと考えている。
B事業者	営業車として使用している。平成18年度末時点で1,452台（うち軽自動車577台）を導入している。ガス会社の責任として普及を進めている。
C事業者	貨物運送事業に使用している。低公害車については、平成18年度から20年度に毎年500台導入し、3,500台にする予定である。このうち、CNG自動車については、19年度末時点で全国で373台導入している。
D事業者	貨物運送事業に使用している。地方公共団体、ガス事業者からの要望もあり、平成15年度までに253台導入しているが、現場のドライバーから故障しやすい、航続距離が短いといった不満が出ており、新たな導入希望はない。
E事業者	貨物運送事業に使用している。ハイブリッド自動車を中心に導入している。CNG自動車については、営業所の付近に燃料供給施設が設置されているところを中心に平成20年12月末現在で、190台を導入している。
F事業者	郵便物を中心とした貨物運送事業に使用している。都府県が規制条例を規定する際の検討会にメンバーとして参加していたこともあり、NO <sub>x</sub> ・PMの少ないCNG自動車を平成12年度から導入している。平成18年度末時点で61台導入している。
G事業者	一般乗合事業に使用している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、環境性能に優れている、会社のイメージアップになる、国等の導入支援策（補助金・融資）があったを挙げている。
H事業者	一般乗合事業に使用している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、環境性能に優れている、会社のイメージアップになる、国等の導入支援策（補助金・融資）があったを挙げている。
I事業者	一般乗合事業に使用している。貸切用の観光バスについては、走行距離の問題でディーゼル車を導入している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、環境性能に優れている、会社のイメージアップになる、国等の導入支援策（補助金・融資）を挙げている。
J事業者	コンビニエンスストアへの配送を行っている。取引先の要望、法令の規制が厳しくなると対応するのではなく、前もって積極的に対応するため導入している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、環境性能に優れている、国等の導入支援策（補助金・融資）があったから、騒音・振動が少ないからを挙げている。
K事業者	一般廃棄物収集に使用している。市からCNG自動車の使用を依頼されたため導入した。 ※ アンケート調査では、導入理由として、会社のイメージアップ、国等の導入支援策（補助金・融資）があった、NO <sub>x</sub> ・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を挙げている。
L事業者	貨物運送事業に使用している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、国等の導入支援策（補助金・融資）があった、NO <sub>x</sub> ・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を挙げている。
M事業者	市区内を中心とした貨物運送に使用している。取引先の要望があったため導入した。 ※ アンケート調査では、導入理由として、環境性能に優れている、国等の導入支援策（補助金・融資）があった、NO <sub>x</sub> ・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を挙げている。
N事業者	飲料水販売のための輸送に使用している。 ※ アンケート調査では、導入理由として、会社のイメージアップになるを挙げている。

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-8 452 事業者における CNG 自動車の導入の方針

① 今回調査した 452 事業者のうち、CNG 貨物車等を調査時点の直近に導入した事業者数を業種別にみると、道路運送貨物運送業において 48.1%と最も高く、次いで卸小売・サービス業において 36.0%、製造業において 29.7%などとなっている。

CNG 貨物車等を調査時点の直近に導入した事業者数の割合（業種別）

（単位：事業者、%）

業種	調査対象事業者数 a	調査時点の直近に CNG 貨物車等を導入 b	事業者保有率 b / a
道路貨物運送業	104	50	48.1
旅客運送業	52	14	26.9
建設業	91	23	25.3
製造業	91	27	29.7
卸小売・サービス業	114	41	36.0
合計	452	155	34.3

（注） 当省の調査結果による。

② CNG 貨物車等を調査時点の直近に導入した 155 事業者から今後の CNG 自動車の導入の方針について聴取したところ、今後も導入する予定があるとする者が 53.5%（83 事業者）となっている。

また、CNG 貨物車等を調査時点の直近に導入していない事業者は 297 事業者であり、このうち回答のあった 233 事業者の今後の CNG 自動車の導入の方針について聴取したところ、今後導入する予定があるとする者が 28.8%（67 事業者）にとどまっている。

（単位：事業者、%）

区分	事業者数	今後導入予定あり		
		具体的な導入計画あり	導入予定だが具体的な計画なし	
CNG 貨物車等を調査時点の直近に導入した事業者	155 (100.0)	83 (53.5)	27 (17.4)	56 (36.1)
うち貨物車	132 (100.0)	72 (54.5)	22 (16.7)	50 (37.9)
うち乗合車	23 (100.0)	9 (39.1)	3 (13.0)	6 (26.1)
CNG 自動車を調査時点の直近に導入していない事業者	297 うち回答あり 233 (100.0)	67 (28.8)	17 (7.3)	50 (21.5)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 欄中の貨物車には特種（殊）車を含む。

(参考) メーカーにおけるCNG自動車の製造に関する方針等

事業者	CNG自動車の製造に関する方針等
A事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>CNG車はディーゼル代替車として、主に貨物車で普及しているが、クリーンディーゼル車も開発されており、今後、コストや燃料供給スタンドの点で不利なCNG車の普及台数が大きく伸びるとは予想できない。</li> </ul>
B事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前、日本国内で個人向けのCNG自動車を販売していたが、CNGのインフラ整備が整わなかったことから、当面は個人用としてのCNG自動車の普及に限界があると考え、現在日本国内でのCNG自動車の販売は行っていない。</li> </ul>
C事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラの整備が進ちよくしておらず、CO<sub>2</sub>排出量の面からみても、ガソリン自動車と比較して大きな改善が見込まれないことから、長期的なシナリオは描けないと考えている。</li> <li>天然ガス資源が豊富な地域での局地的な対応ということはあるが、グローバルビジネスとして展開していくことは考えていない。</li> <li>過去に、バンタイプのCNG自動車を製造していたが、需要の拡大が難しく、採算が合わなかったため、モデルチェンジの際に製造を中止した。</li> </ul>
D事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた台数だが、CNG自動車（軽の商用車）も製造している。</li> </ul>
E事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車からの排出ガスのほか、エネルギーセキュリティ、CO<sub>2</sub>問題を総合的に勘案する必要があり、ディーゼル車以外の代替燃料車を積極的に開発していかなければならないと考える。CNG車もその代替燃料車の一つとして位置付けている。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-9 国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有状況

① 国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有台数（乗用車、貨物車等の計）は、平成13年度末2,142台から19年度末5,518台（15年度の149.9％）に増加している。ただし、年度ごとの導入台数の伸びは、近年鈍化している。

国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有台数の推移

（単位：台、％）

区分	年度末	平成13	14	15	16	17	18	19
国の保有台数		60	62	67	68	(68)	(68)	(68)
指数		89.6	92.5	100.0	101.5	(101.5)	(101.5)	(101.5)
対前年度増減			2	5	1	(0)	(0)	(0)
地方公共団体等の保有台数		2,082	—	3,614	4,378	4,859	5,283	5,450
指数		57.6	—	100.0	121.1	134.4	146.2	151.1
対前年度増減			—		764	481	424	176
合計		2,142	—	3,681	4,446	4,927	5,351	5,518
指数		58.2	—	100.0	120.8	133.8	145.4	149.9
対前年度増減			—		765	481	424	176

- (注) 1 環境省資料に基づき当省が作成した。  
 2 「国の保有台数」は、国の導入台数から推計（平成16年度までの導入台数を累計）した。なお、平成17年度以降については、把握されていないため、16年度までの累計台数を（ ）書きで記載した。  
 3 軽自動車を含み、二輪車を含まない。  
 4 平成18年度及び19年度の「地方公共団体等が保有する台数」には、鳥取県、鳥取県外郭団体、鳥取県警並びに鳥取県内の市町村及び一部事務組合が保有する台数を含まない。  
 5 「指数」は、平成15年度の台数を100とした場合の値を表す。  
 6 「—」は調査していないため、不明である。

② 国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有台数（乗用車、貨物車等の計）と全国のCNG自動車の保有総台数（乗用車、貨物車等の計）の推移を比較すると、平成13年度以降19年度までの間のいずれの年度においても、両者の保有台数の伸びがほぼ一致しており、全国のCNG自動車の保有総台数に占める国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有台数の割合も、ほぼ25％程度の横ばいで推移している。

国及び地方公共団体等におけるCNG自動車の保有台数とCNG自動車の総保有台数の推移

（単位：台、％）

区分	年度末	平成13	14	15	16	17	18	19
国及び地方公共団体等の保有台数		2,142	—	3,681	4,446	4,927	5,351	5,518
指数		58.2	—	100.0	120.8	133.8	145.4	149.9
対前年度増減			—		765	481	424	176
全国の総保有台数		8,990	12,379	15,256	17,390	19,261	21,308	22,361
指数		58.9	81.1	100.0	114.0	126.3	139.7	146.6
対前年度増減			3,389	2,877	2,134	1,871	2,047	1,053
a/b		23.8	—	24.1	25.6	25.2	25.1	24.7

- (注) 1 環境省資料に基づき当省が作成した。  
 2 「国の保有台数」は、国の導入台数から推計（平成16年度までの導入台数を累計）した。なお、平成17年度以降については、把握されていないため、16年度までの累計台数を使用した。  
 3 軽自動車を含み、二輪車を含まない。

- 4 平成 18 年度及び 19 年度の「地方公共団体等が保有する台数」には、鳥取県、鳥取県外郭  
 団体、鳥取県警並びに鳥取県内の市町村及び一部事務組合が保有する台数を含まない。  
 5 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値を表す。  
 6 「－」は調査していないため、不明である。

③ 環境省の補助を受けて地方公共団体等が導入した CNG 自動車の保有台数（以下「補助台数」という。）をみると、平成 17 年度から、補助の対象が公営の CNG の乗合車のみになったこともあり、本政策実施以前の 15 年度で 585 台に上っていたが、本政策実施年度の 16 年度から補助台数が減少し、18 年度では 11 台、19 年度では 5 台にとどまっている。

### 地方公共団体等が環境省の補助を受けて導入した CNG 自動車の補助台数

(単位：台、千円、%)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
低公害車（代 エネ・省エ ネ）普及事業	38	46	43	378	8	11	5
低公害車普及 （助成）事業	528	523	542	352	48	－	－
合計	566	569	585	730	56	11	5
指数	96.8	97.3	100.0	124.8	9.6	1.9	0.9
（参考） 環境省の補助 金額	不明	不明	254,485	236,977	44,003	49,916	22,985

- (注) 1 環境省資料に基づき当省が作成した。  
 2 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。  
 3 平成 13 年、14 年の環境省の補助金額は資料がないため、不明である。  
 4 「低公害車普及（助成）事業」は、平成 17 年度末に廃止した。

### 図表 3-10 CNG 貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した地方公共団体における今後の CNG 貨物車又は特種（殊）車の導入に対する方針

今回調査した地方公共団体 119 団体のうち、調査時点の直近に CNG 貨物車又は特種（殊）車を導入した 41 団体から今後の CNG 貨物車又は特種（殊）車の導入の方針について聴取した結果、半数以上が導入に積極的な姿勢をみせている。

(単位：団体、%)

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	16 (100.0)	0 (0.0)	7 (43.8)	7 (43.8)
市町村	25 (100.0)	7 (28.0)	11 (44.0)	18 (72.0)
合計	41 (100.0)	7 (17.1)	18 (19.2)	25 (61.0)

(注) 当省の調査結果による。

図表3-11 CNG貨物車又は特種(殊)車を調査時点の直近に導入していない33地方公共団体における今後のCNG貨物車又は特種(殊)車の導入の方針

調査時点の直近にCNG貨物車又は特種(殊)車を導入していない36団体から今後の導入の方針について聴取したところ、「具体的な導入計画あり」、「具体的な計画はないが導入する予定」と回答し、導入に積極的な事業者は16.7%(6事業者)にとどまっている

(単位：団体、%)

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	6 (100.0)	0 (0.0)	1 (16.7)	1 (16.7)
市町村	30 (100.0)	0 (0.0)	5 (16.7)	5 (16.7)
合計	36 (100.0)	0 (0.0)	6 (19.2)	6 (16.7)

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-12 NOx・PM法による対策地域を含む都府県内においてCNG貨物車等を調査時点の直近に導入した地方公共団体、事業者の導入理由

① 今回調査した 452 事業者のうちCNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者は 155 事業者となっている。このうち、NOx・PM法による対策地域を含む 7 都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、兵庫県。以下同じ。）内の 81 事業者について、CNG貨物車又は特種（殊）車の導入理由をみると、「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」を挙げているところは 13 事業者（16.0%）である。

NOx・PM法による対策地域を含む 7 都府県内においてCNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した事業者における導入理由（複数回答）

（単位：事業者、%）

導入理由	CNG貨物車 又は特種 （殊）車を調 査時点の直近 に導入した事 業者 <68>		CNG乗合車 を調査時点の 直近に導入し た事業者 <13>		合計 <81>	
		割合		割合		割合
1 環境性能に優れているから	53	77.9	10	76.9	63	77.8
2 会社のイメージアップになるから	49	72.1	7	53.8	56	69.1
3 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	33	48.5	8	61.5	41	50.6
4 仕事上の付き合い	18	26.5	0	0.0	18	22.2
5 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	13	19.1	0	0.0	13	16.0
6 騒音・振動が少ないから	9	13.2	0	0.0	9	11.1
7 燃費がよいから	3	4.4	1	7.7	4	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	3	4.4	1	7.7	4	4.9
9 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	4	5.9	0	0.0	4	4.9
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	1	1.5	1	7.7	2	2.5
11 ディーラーから勧められたから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 その他	15	22.1	8	61.5	23	28.4

（注） 1 当省の調査結果による。  
 2 調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。  
 3 < >内は当該属性を有する回答者数である。

② CNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入している地方公共団体 41 団体のうち、NOx・PM法による対策地域を含む8都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県。以下同じ。）内の地方公共団体は 20 団体となっている。この 20 団体におけるCNG貨物車又は特種（殊）車の導入理由をみると、「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」を挙げているものは3団体（15.0%）にとどまっている。

NOx・PM法による対策地域を含む8都府県内においてCNG貨物車又は特種（殊）車を調査時点の直近に導入した地方公共団体における導入理由（複数回答）

（単位：団体、％）

導入理由	地方公共団体数		合計	
	都道府県 < 4 >	市町村 < 16 >	< 20 >	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	3	12	15	75.0
2 環境性能に優れているから	2	11	13	65.0
3 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	1	2	3	15.0
4 燃費がよいから	0	2	2	10.0
5 騒音・振動が少ないから	0	2	2	10.0
6 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	0	2	2	10.0
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	2	2	10.0
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	1	1	5.0
9 ディーラーから勧められたから	0	0	0	0.0
10 仕事上の付き合い	0	0	0	0.0
11 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	0	0	0	0.0
12 その他	1	2	3	15.0

- （注） 1 当省の調査結果による。  
 2 調査は、上記の1から12までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。  
 3 < >内は当該属性を有する回答者数である。

- ③ NO<sub>x</sub>・PM法による対策地域と対策外地域におけるCNG貨物車の保有率を比較すると、NO<sub>x</sub>・PM法による対策地域を含む8都府県におけるCNG貨物車の保有率が、対策外地域を含まない8都府県以外の保有率より若干高いものの、ほとんど差違が認められない。

### NO<sub>x</sub>・PM法による対策地域と対策外地域におけるCNG貨物車の保有率の比較

(単位：台、%)

年度末 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
8 都府県の貨物車の保有台数 a	2,957,591	2,850,184	2,705,329	2,623,883	2,542,594	2,478,335	2,454,284
うちCNG貨物車保有台数 b	5,098	6,882	8,402	9,485	10,547	11,682	12,173
保有率 c = b / a	0.172	0.241	0.311	0.361	0.415	0.471	0.496
8 都府県以外の貨物車保有台数 d	4,814,170	4,679,542	4,570,752	4,512,932	4,468,471	4,383,708	4,274,293
うちCNG貨物車保有台数 e	826	1,074	1,402	1,719	1,952	2,284	2,562
保有率 f = e / d	0.017	0.023	0.031	0.038	0.044	0.052	0.060
保有率の差 c - f	0.155	0.218	0.280	0.323	0.371	0.419	0.436

- (注) 1 環境省資料及び財団法人自動車検査登録情報協会の『わが国の自動車保有動向』（平成14～19年版）に基づき当省が作成した。  
2 軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。また、特種（殊）車を含む。

図表 3-13 CNG自動車の導入費等の補助実績

① CNG自動車の導入費の補助実績は、次のとおりとなっている。

(単位：台、千円)

区分		年度		平成 13	14	15	16	17	18	19
		補助台数	補助金額							
国土交通省	貨物	補助台数			693	1,006	845	525	942	922
		補助金額			494,000	707,000	579,000	382,000	694,000	588,000
〔事業者〕	乗合	補助台数			115	75	77	68	64	30
		補助金額			622,000	436,000	425,000	347,000	348,000	159,000
経済産業省	貨物	補助台数		2,715	2,217	1,419	840	1,268	1,130	513
		補助金額		2,223,193	1,562,520	961,300	525,210	843,790	743,270	285,840
〔事業者〕	特殊	補助台数		23	0	0	0	78	120	97
		補助金額		9,563	0	0	0	27,970	37,610	27,300
〔個人〕	乗用	補助台数		171	155	136	145	52	72	15
		補助金額		138,030	117,980	137,700	110,450	63,790	120,740	37,790
環境省	バス事業等	補助台数		29	19	11	18	8	11	5
		補助金額		142,011	86,205	48,805	80,363	29,295	49,916	22,985
	ごみ収集車等	補助台数		9	16	17	352	0	0	0
		補助金額		12,389	12,370	10,810	84,608	1,741	1,738	1,738
	公用車等	補助台数		0	11	15	8	0	0	0
		補助金額		0	5,254	12,908	68,169	4,396	4,392	4,378
〔地方公共団体〕 〔その他〕	小計	補助台数	38	46	43	378	8	11	5	
	補助金額	154,400	105,428	77,081	273,102	35,915	59,670	58,401		
〔その他〕	その他	補助台数	528	523	542	352	48			
		補助金額	157,000の内数	155,000の内数	181,962	107,962	14,708			
合 計		a	補助台数	3,475	3,749	3,221	2,637	2,047	2,339	1,582
			補助金額	2,525,186	2,900,329	2,496,485	1,980,762	1,714,690	1,999,666	1,127,031

(注) 1 国土交通省、経済産業省及び環境省の資料に基づき当省が作成した。

2 [ ] 内には、補助対象を記載した。

3 補助台数は、各年度の補助実績を記載した。

4 「環境省」の「その他」欄には、「低公害車普及（助成）」による補助実績を記載した。当該事業は、平成 17 年度末で廃止した。

5 環境省の補助台数には、軽自動車を含む。

6 環境省の平成 17 年度以降の「ごみ収集車等」、「公用車等」に対する補助金額は、16 年度にリースしていた車両に対する補助として特別に認められたものである。

7 国土交通省は平成 13 年度に補助を行っていない。

② 事業用 CNG 供給設備の設置費の補助は、次表のとおりであり、平成 19 年度には当該補助が廃止された。

なお、経済産業省は、補助制度を廃止した理由について、「一般向けの燃料供給施設（エコステーション）は、一定の成果を挙げたことを踏まえ、廃止した。」（平成 19 年度個別事業評価書）としている。

事業用 CNG 供給設備の設置費の補助実績

(単位：基、%、千円)

年度		平成 12	13	14	15	16	17	18
区分								
国の補助基数		33	44	45	46	22	24	16
指数		71.7	95.7	97.8	100.0	47.8	52.2	34.8
国の補助金額		2,825,815	3,882,775	3,851,767	4,028,252	1,964,971	2,088,891	1,270,310
指数		70.1	96.4	95.6	100.0	48.8	51.9	31.5

(注) 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

図表 3-14 CNG貨物車とこれと同型の新長期規制適合ディーゼル貨物車のトータルコスト（イニシャルコストとランニングコストの計）の比較（当省による試算）

図表 3-4 において、132 事業者の中には、「燃費がよいから」を挙げた事業者が 12.1%（16 事業者）、「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」を挙げた事業者が 3.8%（5 事業者）、「ディーラーから勧められたから」を挙げた事業者が 2.3%（3 事業者）みられる。

これらの導入理由と国等の導入支援策との関係を見ると、CNG自動車の「車両価格が高い」という問題点の一つに国等の導入支援策が対応し、国等の導入支援策とCNG自動車の長所である「燃費がよい」、「ディーゼル車よりランニングコストが安い」などが相まってCNG自動車のトータルコストを引き下げることとなり、結果として、事業者に対しCNG自動車を選択する強い動機を与えている可能性があることを示している。

◇ CNG貨物車について、これと同型の新長期規制適合車と販売価格（平成 13 年当時のディーゼル貨物との販売価格の差）を比較すると、次表のとおり、CNG貨物車は新長期規制適合車より、中型貨物車で 300 万円、小型貨物車で 85 万円価格が高くなっている。

CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の販売価格差の比較

（単位：千円）

区分 \ 年度	CNG貨物車と平成13年当時のディーゼル貨物車の販売価格の差 a	新長期規制適合車と平成13年当時のディーゼル貨物車の販売価格の差 b	CNG貨物車と新長期規制適合車の販売価格の差 a - b
中型貨物車	3,200	200	3,000
小型貨物車	980	130	850

（注）1 当省の調査結果による。

2 「CNG貨物車の販売価格（価格差）」及び「新長期規制適合車の販売価格（価格差）」は、架装（荷台）によって価格が異なるため、ベース車について平成 13 年当時のディーゼル貨物車との価格差を記載している。

◇ しかし、経済産業省又は国土交通省による導入費の補助を受けて、かつ、自動車税・自動車取得税の軽減措置の適用を受けると、例えば中型貨物車では、次表のとおり、CNG貨物車導入の事業者負担額（平成 13 年当時のディーゼル貨物との販売価格の差）は 80 万円まで引き下げられ、新長期規制適合ディーゼル貨物車との価格差は 65 万円までに縮まることになる。

CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の事業者の負担額の差

○ CNG貨物車と新長期規制適合車の中型貨物車の販売価格の差	300 万円
○ 国等の導入支援策	
・ 国土交通省による補助（価格差の 2 分の 1）	150 万円
・ トラック協会による補助（価格差の 4 分の 1）	75 万円
・ 自動車税・自動車取得税の軽減	10 万円
補助等の合計額	235 万円
○ 国等の導入支援策後の事業者の負担額	
300 万円 - 235 万円 =	65 万円

（注）自動車税・自動車取得税の軽減額は事業者からのヒアリングに基づき推計した。

- ◇ 「事業者は、イニシャルコストとランニングコストのトータルコストを考慮して導入する自動車を選定する」との前提の下で、上記の国等の導入支援策後の事業者の負担額をみると、次表のとおり、CNG貨物車のトータルコストは、CNG自動車（貨物車）の燃費がよくCNGが軽油より安価であるため、CNG貨物車を135,416 km以上走行させた場合に、新長期規制適合ディーゼル貨物車のトータルコストより安くなり、事業者にとってCNG貨物車を導入した方が経済的であると試算される。

CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車のトータルコストの差

○ CNG貨物車の燃料費：	11.5 円/km
・ 平成19年度のCNG価格の平均値	： 78.38 円/m <sup>3</sup>
・ CNG貨物車（中型）の燃費	： 6.8 km/ℓ
○ 上記と同型の新長期規制適合ディーゼル貨物車の燃料費：	16.3 円/km
・ 平成19年度の軽油価格の平均値	： 124 円/ℓ
・ ディーゼル貨物車の燃費	： 7.6 km/ℓ
○ CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の事業者の負担額の差 65 万円を解消できる走行距離を試算すると、約 156,250 kmとなる。	
	$(16.3 \text{ 円/km} - 11.5 \text{ 円/km}) \times x \text{ km} \geq 65 \text{ 万円}$
	$x \geq 135,416 \text{ km}$
○ なお、国等の導入支援策がない場合、CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の事業者の販売価格の差 300 万円を解消するための走行距離を試算すると、625,000 kmになる。この走行距離は、中型貨物車の買い替え時期の目安となる360,000 km（中型貨物車の平均総走行距離（平均車齢9年、平均年間走行距離40,000km））を大きく、越えることになり、實際上、国等の導入支援策がない場合には、トータルコストにおいてCNG貨物車が新長期規制適合ディーゼル貨物車を下回ることが困難であることを示している。	
(注) 1 CNG貨物車と新長期規制適合ディーゼル貨物車の修繕費等の維持管理費用が異なること、CNGと軽油の価格が連動していないことなど、必ずしも上記のとおりとなるわけではない。	
2 CNG価格はガス会社で決められており、年間2万 km以上3万 km未満走行したと仮定した平成19年度の料金。	
3 CNG貨物車の燃費はディーゼル車より1割低いと仮定。	

図表 3-15 CNG貨物車又は特種（殊）車の初度登録年度別台数と国のCNG貨物車又は特種（殊）車の導入費の補助台数

① 平成 17 年度末時点で登録されているCNG貨物車又は特種（殊）車の年度別初度登録台数に占めるCNG貨物車又は特種（殊）車の導入費の補助による台数（以下「補助台数」という。）をみると、平成 13 年度の 96.5%から 16 年度の 78.4%までの間で推移している。

（単位：台、%）

年度末 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
CNG貨物車 又は特種 （殊）車の初 度登録年度別 台数 a	2,837	3,123	2,717	2,148	2,146	—	—
CNG貨物車 又は特種 （殊）車の補 助台数 b	2,738	2,910	2,425	1,685	1,871	2,192	1,532
うち経済産業 省補助	2,738	2,217	1,419	840	1,346	1,250	610
うち国土交通 省補助		693	1,006	845	525	942	922
初度登録年度 別台数に占め る補助台数の 割合 b/a	96.5	93.2	89.3	78.4	87.2	—	—
(参考) CNG貨物車 の出荷台数 c	2,836	2,713	2,713	2,141	2,133	2,249	1,444
出荷台数に占 める補助台数 の割合 b/c	96.5	107.3	89.4	78.7	87.7	97.5	106.1

- (注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の自動車保有車両数に関する統計データ（平成 18 年 3 月 31 日現在）、環境省資料、『自動車保有車両数月報』（平成 13～20 年 3 月末現在）、『自動車保有車両数 市区町村別』（No.29～35）、『自動車保有車両数』（No.28）及び『わが国の自動車保有動向』（平成 14～19 年版）に基づき当省が作成した。
- 2 「CNG自動車の初度登録年度別台数」は、平成 17 年度末時点で登録されているCNG自動車を初度登録年度別に集計した台数である。このため、平成 18、19 年度の欄は「—」としている。
- 3 特種（殊）車を含む。
- 4 平成 13 年度は、国土交通省による補助は行われていない。

- ② 今回調査した 452 事業者のうち、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、広島県、鳥取県、福岡県及び熊本県に所在する 146 事業者における CNG 貨物車等の保有状況を調査したところ、CNG 貨物車等を保有している事業者は、前述の図表 3-7 のとおり 70 事業者であり、これらの事業者の業種別の CNG 貨物車等に占める補助台数をみると、道路貨物運送業においては、その補助率が極めて高い。

### 業種別の CNG 貨物車等を保有している事業者数の割合

(単位：事業者、%)

業種	事業者数	保有している CNG 貨物車等		b / a
		a	うち補助を受けて導入した台数 b	
回答事業者	70	300	241	80.3
貨物運送業	30	136	123	90.4
旅客運送業	10	87	68	78.2
建設業	4	5	1	20.0
製造業	8	27	17	63.0
卸小売・サービス業	18	45	32	71.1

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-16 CNG 貨物車又は特種（殊）車に対する国の補助の認知状況等

- ① 今回調査した 452 事業者を対象に低公害車の導入費の補助の認知状況を聴取したところ、回答があった 350 事業者のうち、「低公害車の導入費の補助を知っている」と回答した者が 245 事業者 (70.0%)、「低公害車の導入費の補助を知らない」と回答した者が 105 事業者 (30.0%) みられた。

しかし、CNG 貨物車又は特種（殊）車を直近に導入している 132 事業者にあつては、「低公害車の導入費の補助を知らない」と回答した者がわずか 7 事業者 (5.3%) にとどまっているのに対し、CNG 貨物車又は特種（殊）車を直近に導入していない 218 事業者にあつては、「低公害車の導入費の補助を知らない」と回答した者が 98 事業者 (45.0%) に上っており、低公害車の導入費の補助に関する認知状況に相当な差が認められた。

(単位：事業者、%)

区分	事業者				
	a	補助を知っている b	b / a	補助を知らなかった c	c / a
回答のあった事業者数	350	245	70.0	105	30.0
うち CNG 貨物車又は特種（殊）車を直近に導入	132	125	94.7	7	5.3
うち CNG 貨物車又は特種（殊）車を直近に導入せず	218	120	55.0	98	45.0

(注) 当省の調査結果による。

- ② 「低公害車の導入費の補助を知っている」と回答した 245 事業者について当該補助の利用の有無を聴取したところ、CNG貨物車又は特種（殊）車を直近に導入している 125 事業者にあつては 100 事業者（80.0%）が補助を利用してCNG貨物車又は特種（殊）車を導入しているのに対し、CNG貨物車又は特種（殊）車を直近に導入していない 120 事業者にあつては 36 事業者（30.0%）が補助を利用してCNG自動車以外の低公害車を導入している。これは、CNG貨物車又は特種（殊）車を導入した事業者は、国の補助制度を認知し、かつ、これを積極的に利用している又は利用できたが、CNG自動車以外の低公害車を導入した事業者は、国の補助制度を認知していたもののこれを積極的に利用していない又はできなかったことを示している。

### CNG貨物車又は特種（殊）車の導入に際しての国の補助の利用状況

（単位：事業者、%）

区分	事業者	補助を利用した	b/a	補助を利用していない	c/a	無回答
	a	b		c		
補助を知っている事業者数	245	136	55.5	94	38.4	15
うちCNG貨物車又は特種（殊）車を直近に導入	125	100	80.0	15	12.0	10
うち他の低公害車を直近に導入	120	36	30.0	79	65.8	5

（注）当省の調査結果による。

- ③ 低公害車の導入費の補助の認知状況及びCNG自動車の保有状況を業種別にみると、「低公害車の導入費の補助を知っている」と回答した事業者が、道路貨物運送事業においては 93.3%（104 事業者のうち 97 事業者）となっているのに対し、建設業においては 56.8%（81 事業者のうち 46 事業者）、製造業においては 62.0%（79 事業者のうち 49 事業者）、卸小売・サービス業においては 63.4%（82 事業者のうち 52 事業者）となっており、業種によって差がある状況が認められた。

その一方で、国の補助制度を認知していないにもかかわらずCNG自動車を導入している事業者が、建設業において 35 事業者中 3 事業者、卸小売・サービス業において 30 事業者中 3 事業者、製造業において 30 事業者中 1 事業者あり、国の補助制度を認知していない 105 事業者がこれを認知したときはこれを利用してCNG自動車を導入する可能性があること、また、建設業や製造業において当該補助制度の認知度を向上させたときには、これらの事業者がCNG自動車を導入する可能性があることを示している。

## 業種別の低公害車の導入費の補助の認知状況

(単位：事業者)

業種	事業者	うち補助を知っている			うち補助を知らない	うちCNGを導入
		うち補助を知っている	うち補助を利用してCNGを導入	うち補助を利用せずにCNGを導入		
回答事業者 計	350	245	100	15	105	7
道路貨物運送業	104	97	47	1	7	0
旅客運送業	4	1	0	0	3	0
建設業	81	46	13	2	35	3
製造業	79	49	17	6	30	1
卸小売・サービス業	82	52	23	6	30	3

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-17 都道府県別のCNG供給設備の設置数等（平成19年度末現在）

平成19年度末時点において、補助を受けて設置されたCNG供給設備の設置数を都道府県別にみると、東京都、大阪府、埼玉県等大都市圏を抱える都道府県において燃料供給施設が多数設置されている。また、CNG供給設備1か所当たりのCNG自動車の保有台数も、最も多い東京都では127.7台/か所となっているのに対し、最も低い長崎県では9.5台/か所にとどまっており、相当な地域差が認められる。

なお、CNG供給設備の設置基数が多い上位7県は、三重県を除いたNOx・PM法による対策地域を含む都府県となっている。

（単位：か所、台）

都道府県	CNG供給設備の設置箇所数	CNG自動車の保有台数	CNG供給設備1か所当たりのCNG自動車の保有台数
東京都	49	6,258	127.7
大阪府	43	3,906	90.8
千葉県	16	1,243	77.7
兵庫県	15	1,064	70.9
神奈川県	26	1,789	68.8
宮城県	4	273	68.3
愛知県	35	2,371	67.7
京都府	9	588	65.3
埼玉県	27	1,636	60.6
和歌山県	2	108	54.0
奈良県	2	94	47.0
広島県	10	456	45.6
北海道	8	350	43.8
群馬県	5	218	43.6
滋賀県	2	87	43.5
山梨県	3	128	42.7
三重県	2	85	42.5
茨城県	3	108	36.0
静岡県	9	316	35.1
岐阜県	2	68	34.0
福岡県	11	372	33.8
香川県	3	83	27.7
岡山県	2	54	27.0
熊本県	2	51	25.5
島根県	1	24	24.0
栃木県	2	45	22.5
長野県	2	42	21.0
大分県	1	21	21.0
新潟県	10	200	20.0
石川県	4	80	20.0
福島県	1	17	17.0
鳥取県	2	33	16.5
鹿児島県	3	46	15.3
愛媛県	2	26	13.0
富山県	2	24	12.0
佐賀県	3	32	10.7
福井県	2	21	10.5
長崎県	2	19	9.5
合計	327	22,343	68.3

（注） 「環境統計集平成20年度版」、社団法人日本ガス協会ホームページ資料、経済産業省及び国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

図表 3-18 CNG自動車に関する国への要望

① 地方公共団体に対し、今後の国に対する要望を聴取したところ、CNG自動車の導入費の補助の拡充、燃料供給設備の設置費の補助の継続的实施などの要望が出されている。

CNG自動車を保有している地方公共団体	CNG自動車を保有していない地方公共団体
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方公共団体、民間企業へのCNG車に関する情報提供 (B市、I町)</li> <li>・ CNG自動車に対する補助制度の拡充 (B市、L市、M市、N市)</li> <li>・ 燃料供給施設の増設 (B市、M市、T市、U市)</li> <li>・ 燃料供給施設の設置費補助の継続的实施 (C県、I県、B市、J市、W市)</li> <li>・ CNG単価の引き下げ (B市)</li> <li>・ 燃料タンク容量の改善等技術の進展 (B市)</li> <li>・ 補助金の交付要件「従前車両の廃車」の撤廃</li> <li>・ 地方公共団体が低公害車の導入を目的としていれば、自由に利用できる交付金等の財源を支給したほうがよい。(D県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CNG自動車に対する補助制度の拡充 (e市)</li> <li>・ 市内に燃料供給施設の設置 (i市)</li> </ul>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 個別具体的な意見は、関係資料1「地方公共団体に対する聞き取り調査結果」参照。

- ② 事業者に対し、今後の国に対する要望を聴取したところ、CNG自動車の導入費の補助の拡充、燃料供給設備の増設、補助の継続的实施、補助の周知等の要望が出されている。

CNG自動車に関する事業者の主な意見

【エコステーションの増設】

- ・ 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。
- ・ 国や地方公共団体では、環境にやさしい低公害車の一つとして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。
- ・ 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。

【補助の拡充】

- ・ 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。
- ・ 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。

【補助の周知】

- ・ 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ってほしい
- ・ 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。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なれば、良い。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 個別具体的な意見は、関係資料2「事業者に対する聞き取り調査結果」参照。