

図表 6-1 ハイブリッド乗用車の保有台数等

- ① ハイブリッド乗用車の保有台数は、平成 15 年度末の 13 万 1,695 台から継続して増加し、19 年度末には 42 万 1,492 台（15 年度の 320.1%）に至っている。これに伴い、乗用車保有台数に占めるハイブリッド乗用車の割合も、平成 15 年度末の 0.3%から 19 年度末の 1.0%に増えている。

ハイブリッド乗用車の保有台数の推移

（単位：台、%）

年度末 区分		平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド乗用車	台数 a	74,183	90,754	131,695	194,868	253,398	337,740	421,492
	指数	56.3	68.9	100.0	148.0	192.4	256.5	320.1
	対前年度増減	—	16,571	40,941	63,173	58,530	84,342	83,752
乗用車（全体）	台数 b	42,527,732	42,654,929	42,624,206	42,776,178	42,747,280	42,229,409	41,468,989
	指数	99.8	100.1	100.0	100.4	100.3	99.1	97.3
	対前年度増減	—	127,197	▲30,723	151,972	▲28,898	▲517,871	▲760,420
割合 a/b		0.2	0.2	0.3	0.5	0.6	0.8	1.0

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

2 軽自動車、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。

- ② 平成 17 年度末に登録されているハイブリッド乗用車の台数を初度登録年度別にみると、次のとおりとなっており、乗用車全体に占めるハイブリッド乗用車の割合は、平成 15 年度の 1.3%から 17 年度の 1.8%に増えている。

ハイブリッド乗用車の初度登録年度別台数

（単位：台、%）

初度登録年度 区分	平成 9	10	11	12	13	14	15	16	17
ハイブリッド乗用車台数 a	2,745	15,375	12,851	11,706	22,453	15,454	39,579	61,127	57,106
乗用車（全体）台数 b	2,975,131	2,803,320	2,833,302	3,000,106	3,065,595	3,177,960	3,118,666	3,147,200	3,112,815
割合 a/b	0.1	0.5	0.5	0.4	0.7	0.5	1.3	1.9	1.8

（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 「ハイブリッド乗用車台数」及び「乗用車（全体）台数」は、平成 17 年度末に登録されている自動車の台数を初度登録年度別に記載した。

3 軽自動車を含まない。

- ③ ハイブリッド乗用車の出荷台数は、平成 15 年度の 4 万 2,150 台から、19 年度には 8 万 8,256 台（15 年度の 209.4%）に至っている。乗用車出荷台数に占めるハイブリッド乗用車の割合についても、平成 15 年度の 1.3%から 19 年度の 3.3%に増えている。

ハイブリッド乗用車の出荷台数の推移

（単位：台、%）

年度		平成 13	14	15	16	17	18	19
区分								
ハイブリッド乗用車	台数 a	25,073	15,490	42,150	65,296	59,756	88,628	88,256
	指数	59.5	36.7	100.0	154.9	141.8	210.3	209.4
	対前年度増減	—	▲9,583	26,660	23,146	▲5,540	28,872	▲372
乗用車 (全体)	台数 b	3,210,876	3,263,125	3,124,568	3,170,441	3,069,430	2,752,001	2,705,506
	指数	102.8	104.4	100.0	101.5	98.2	88.1	86.6
	対前年度増減	—	52,249	▲138,557	45,873	▲101,011	▲317,429	▲46,495
割合 a/b		0.8	0.5	1.3	2.1	1.9	3.2	3.3

- （注） 1 社団法人日本自動車工業会の資料に基づき当省が作成した。
 2 軽自動車を含まない。
 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 6-2 ハイブリッド乗用車の問題点

ア 個人消費者

- ① アンケート調査を行った個人の自動車ユーザー3,091 人（うち、低公害車を保有している者は 2,040 人）のうち、ハイブリッド乗用車（新車）を保有している個人消費者 283 人から、ハイブリッド乗用車の購入に当たって気になった点を聴取したところ、「ガソリン自動車と比較して価格が高い」66.8%、「故障した場合の修理コストが高い」48.8%などを挙げている。

個人消費者がハイブリッド乗用車（新車）を購入するに当たって気になった点
（複数回答）

（単位：人、％）

ハイブリッド乗用車（新車）を購入するに当たって気になった点	回答 (283)	
		割合
1 価格が高い（ガソリン自動車（低燃費かつ低排出ガス認定車を除く。）との比較）	189	66.8
2 故障した場合の修理コストが高い（メンテナンスコスト）	138	48.8
3 維持費・整備費などが高い（ガソリン自動車（低燃費かつ低排出ガス認定車を除く。）との比較）	65	23.0
4 耐久性、信頼性に不安（乗っている途中で故障などを起こしたりしないか）	51	18.0
5 メンテナンス・サービス上の不安（故障した場合にどこで修理を受けられるか）	37	13.1
6 燃料の購入場所（燃料供給インフラが十分整っているか）	3	1.1
7 その他	15	5.3

（注） 1 当省の調査結果による。

2 個人消費者に対するアンケート調査は、上記の 1 から 7 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、回答があった個人消費者の数である。

- ② さらに、ハイブリッド乗用車（新車）を保有している 283 人から聴取したハイブリッド乗用車（新車）を購入するに当たって気になった点について、購入年度ごとの分布をみると、次のとおりとなっている。

(単位：%)

ハイブリッド乗用車 (新車)を購入する に当たって気になった点	購入年度							
	平成 12 以前 (11)	13 (10)	14 (11)	15 (27)	16 (62)	17 (43)	18 (86)	19 (33)
1 価格が高い (ガソリン自動車(低燃費かつ低排出ガス認定車を除く。))との比較)	63.6	100.0	63.6	74.1	66.1	65.1	67.4	54.5
2 故障した場合の修理コストが高い(メンテナンスコスト)	54.5	50.0	45.5	44.4	48.4	46.5	51.2	48.5
3 維持費・整備費などが高い (ガソリン自動車(低燃費かつ低排出ガス認定車を除く。))との比較)	18.2	30.0	18.2	7.4	22.6	30.2	20.9	33.3
4 耐久性、信頼性に不安(乗っている途中で故障などを起こしたりしないか)	27.3	10.0	9.1	11.1	33.9	11.6	11.6	21.2
5 メンテナンス・サービス上の不安(故障した場合にどこで修理を受けられるか)	9.1	30.0	9.1	11.1	16.1	7.0	14.0	12.1
6 燃料の購入場所(燃料供給インフラが十分整っているか)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	6.1
7 その他	0.0	0.0	9.1	7.4	4.8	4.7	7.0	3.0

(注) 1 当省の調査結果による。

2 個人消費者に対するアンケート調査は、上記の 1 から 7 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 表中の数値は、当該事項を購入するに当たって気になった点として挙げた者の割合(%)である。また、複数回答のため、合計は 100.0%を超える。

4 () 内は、回答があった個人消費者の数である。

イ 地方公共団体

- ① 調査した地方公共団体 119 団体のうち、調査時点の直近にハイブリッド乗用車を導入した 79 団体からハイブリッド乗用車の問題点について聴取したところ、回答があった 78 団体は、「車両本体価格が高い」87.2%、「目的に合う車種が少ない」47.4%、「維持費（ランニングコスト）が高い」12.8%などとしている。

ハイブリッド乗用車の問題点（調査時点の直近にハイブリッド乗用車を導入した地方公共団体）（複数回答）

（単位：団体、％）

ハイブリッド乗用車の問題点	都道府県 (33)		市区町村 (45)		合計 (78)	
		割合		割合		割合
1 車両本体価格が高い	33	100.0	35	77.8	68	87.2
2 目的に合う車種が少ない	15	45.5	22	48.9	37	47.4
3 維持費（ランニングコスト）が高い	4	12.1	6	13.3	10	12.8
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。）	3	9.1	6	13.3	9	11.5
5 性能面で不足がある	3	9.1	4	8.9	7	9.0
i) 馬力	1	3.0	3	6.7	4	5.1
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	2	6.1	1	2.2	3	3.8
iii) 騒音・振動	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iv) その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	3	9.1	3	6.7	6	7.7
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	1	2.2	1	1.3
8 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 その他車両に関する問題点	5	15.2	6	13.3	11	14.1
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	2	4.4	2	2.6

- （注） 1 当省の調査結果による。
2 地方公共団体に対する調査は、上記の 1 から 10 までの回答事項を選択する方式により行った（複数回答）。
3 （ ）内は、ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した地方公共団体のうち、問題点について回答のあった 78 団体の数である。

- ② さらに、ハイブリッド乗用車の問題点について回答があった 78 団体から、ハイブリッド乗用車の導入に際しての具体的な問題点を聴取したところ、使用している車は軽自動車が多いが、軽自動車のハイブリッド自動車は極めて少ない、財政的にも導入が困難であるなどの意見がみられた。

問題点	左記の具体的な内容
車両本体価格が高い	・ 独自に策定した「低公害車導入方針」においては、小型乗用車で年間 1 万 200 km 以上走行する車両については、費用対効果の観点からハイブリッド自動車を導入することとしているが、近年は財政事情が厳しく、年間 1 万 200 km 以上走行すると見込まれる場合でもハイブリッド自動車ではなく、ハイブリッド自動車と比べて割安の低燃費かつ低排出ガス認定車を購入することが多い。(H 市) ・ ハイブリッド自動車等の低公害車は、車両本体価格が割高で、財政的にも導入が困難であるため、今後、低公害車としては低燃費かつ低排出ガス認定車を購入したい。(f 市) ・ CNG 自動車、ハイブリッド自動車は、ガソリン自動車に比べて車両本体価格が高く、市財政の健全化を進めている中では購入について財政当局の理解が得られない。ちなみに、ハイブリッド乗用車 1 台の価格は軽乗用車の 3 台分に相当する。(h 市)
目的に合う車種が少ない	・ ハイブリッド自動車のラインアップは小型乗用車が中心であり、当市で多く所有している軽四輪自動車まで拡大されておらず、導入を促進することは難しい。(H 市) ・ 車種の中に、軽乗用自動車がない。(f 市) ・ 町内は道路幅員が狭いこともあり、町が使用している車は軽自動車が多いが、軽自動車のハイブリッド自動車は極めて少ない。(b 町)
その他	・ ハイブリッド自動車は発売されてから数年の歴史しかないため、将来電池の交換時期を迎えた場合、高額の電池料及び取り替え作業料を要する可能性があり、その費用について不安である。(A 市) ・ 期待していたほどの低燃費ではなかった。(k 市)

(注) 当省の調査結果による。

- ③ ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入していない 40 団体（都道府県 14 団体、市区町村 26 団体）からハイブリッド乗用車の問題点を聴取したところ、回答があった 26 団体は、「車両本体価格が高い」88.5%、「目的に合う車種が少ない」30.8%、「メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）」15.4%などとしている。

ハイブリッド乗用車の問題点（ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入していない地方公共団体）（複数回答）

（単位：団体、％）

ハイブリッド乗用車の問題点	都道府県 (4)		市区町村 (22)		合計 (26)	
		割合		割合		割合
1 車両本体価格が高い	2	50.0	21	95.5	23	88.5
2 目的に合う車種が少ない	3	75.0	5	22.7	8	30.8
3 メンテナンスに不安がある（システムが複雑なため修理等に時間を要する。）	0	0.0	4	18.2	4	15.4
4 維持費（ランニングコスト）が高い	0	0.0	2	9.1	2	7.7
5 燃料供給インフラの整備が不十分	0	0.0	2	9.1	2	7.7
6 性能面で不足がある	0	0.0	1	4.5	1	3.8
i) 馬力	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ii) 走行距離（一回の燃料補給により走行可能な距離）	0	0.0	1	4.5	1	3.8
iii) 騒音・振動	0	0.0	0	0.0	0	0.0
iv) その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
7 メンテナンスを行う業者が近くにない	0	0.0	1	4.5	1	3.8
8 自動車の耐久性・信頼性に不安がある	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 その他車両に関する問題点	0	0.0	2	9.1	2	7.7
10 その他使用環境上の問題点	0	0.0	1	4.5	1	3.8

（注） 1 当省の調査結果による。

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

3 （ ）内は、ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入していなかった地方公共団体のうち、問題点について回答があった 26 団体の数である。

- ④ さらに、ハイブリッド乗用車の問題点について回答があった 26 団体から、ハイブリッド乗用車を購入しなかった具体的な理由を聴取したところ、車両価格が高額であり、財政状況を考えると選択肢とならないなどの意見がみられた。

導入していない理由	左記の具体的な内容
車両本体価格が高い	・ 公用車の新規購入が困難なほど財政状況が厳しいため、公用車の計画的な導入ができず、老朽化等により車両の代替が真に必要な都度、初期負担の少ないリース契約により導入することとしている。したがって、公用車の導入計画を特段策定しておらず、低公害車の導入についての方針等もない。今後、公用車を導入する場合は、一般的には環境性能が優れている CNG 自動車やハイブリッド自動車が望ましいと考えているが、これらの低公害車は一般的に車両価格が高額であり、財政状況を考えると選択肢とならない。(D 町) ・ ハイブリッド自動車とガソリン自動車の価格差について、これまで正確に比較分析したことはないが、以前、インターネット情報等により調べたところ、車両本体価格で約 80 万円の差があり、この価格差をハイブリッド自動車の燃費性能で埋めようとする場合、約 10 年間、毎年 1 万 km 以上走行しないと採算が取れない内容であった。しかしながら、現在、市が所有する公用車のうち 1 年間に 1 万 km 以上走行する車両は出張時に使用する車両 4 台程度であることから、市所有の大半の車両は更新時にハイブリッド車に切り替えていく必要性が低い。なお、市外の出張の際に使用する上記 4 台の車両については、年間を通じてある程度の走行距離が見込まれることから、今後、ハイブリッド車に切り替えることについて検討することにはなるが、その場合でも、価格からみて現実的に新車としての購入は難しく、リース対応になるのではないかと。(j 市)
その他	・ メーカーが特定されていること（乗用車の場合には 2 社）、購入時の価格がハイブリッド自動車以外の自動車と比べて割高（乗用車の場合 40 万円程度）であることから、入札に付することが困難と考えられる。(I 町)

(注) 当省の調査結果による。

図表 6－3 ハイブリッド乗用車の購入理由等

ア 個人消費者

- ① アンケート調査を行った個人の自動車ユーザー3,091 人（うち、低公害車を保有している者は 2,040 人）のうち、ハイブリッド乗用車（新車）を保有している 283 人から、ハイブリッド乗用車を購入した理由を聴取したところ、「燃費がよいから」83.0%、「性能が優れているから」62.9%、「環境性能に優れているから」61.1%などの意見がみられた。

ハイブリッド乗用車（新車）を保有している個人消費者の購入理由（複数回答）

（単位：人、％）

ハイブリッド乗用車（新車）の購入理由	回答（283）	
		割合
1 燃費がよいから	235	83.0
2 性能が優れているから	178	62.9
3 環境性能に優れているから（排気ガス中のNO _x ・PMが少なくクリーンだから）	173	61.1
4 ブランド（メーカー、車種）に対する信頼感	106	37.5
5 スタイル・色など外観や内装・装備が気に入ったから	89	31.4
6 税軽減措置があるから	69	24.4
7 価格が適当だから	54	19.1
8 居住空間が広く、多人数が乗車できるから	50	17.7
9 購入補助制度があるから	42	14.8
10 家族や知人の意見	21	7.4
11 ディーラー等の営業担当者に勧められて	5	1.8
12 個人的な付き合い	3	1.1
13 仕事上の付き合い	2	0.7
14 その他	4	1.4

（注） 1 当省の調査結果による。

2 個人消費者に対するアンケート調査は、上記の 1 から 14 までの回答事項を選択する方法により行った（複数回答）。

3 （ ）内は、回答があった個人消費者の数である。

- ② さらに、ハイブリッド乗用車（新車）を保有している 283 人から聴取したハイブリッド乗用車の購入理由について、購入年度ごとの分布をみると、次のとおりとなっている。

(単位：％)

ハイブリッド乗用車（新車）の購入理由	購入年度							
	平成 12 以前 (11)	13 (10)	14 (11)	15 (27)	16 (62)	17 (43)	18 (86)	19 (33)
1 燃費がよいから	72.7	80.0	90.9	81.5	85.5	86.0	84.9	72.7
2 性能が優れているから	45.5	60.0	45.5	70.4	56.5	65.1	66.3	69.7
3 環境性能に優れているから (排気ガス中の NO _x ・PM が少なくクリーンだから)	72.7	60.0	45.5	51.9	61.3	65.1	59.3	69.7
4 ブランド（メーカー、車種）に対する信頼感	45.5	10.0	27.3	48.1	38.7	32.6	43.0	27.3
5 スタイル・色など外観や内装・装備が気に入ったから	0.0	30.0	27.3	40.7	27.4	30.2	34.9	36.4
6 税軽減措置があるから	27.3	50.0	9.1	22.2	33.9	27.9	18.6	15.2
7 価格が適当だから	18.2	10.0	18.2	18.5	17.7	20.9	14.0	36.4
8 居住空間が広く、多人数が乗車できるから	0.0	30.0	36.4	14.8	14.5	14.0	17.4	27.3
9 購入補助制度があるから	36.4	40.0	27.3	0.0	24.2	11.6	10.5	6.1
10 家族や知人の意見	0.0	10.0	9.1	14.8	11.3	9.3	3.5	3.0
11 ディーラー等の営業担当者に勧められて	0.0	0.0	0.0	3.7	1.6	0.0	3.5	0.0
12 個人的な付き合い	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	2.3	0.0	3.0
13 仕事上の付き合い	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0
14 その他	9.1	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	1.2	0.0

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 個人消費者に対するアンケート調査は、上記の 1 から 14 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 表中の数値は、当該事項を購入理由として挙げた者の割合（％）である。また、複数回答のため、合計は 100.0％を超える。
 4 () 内は、回答があった個人消費者の数である。

- ③ ハイブリッド乗用車（新車又は中古車）を保有している個人消費者 317 人から次回に自動車を買替える際に選択する自動車について聴取したところ、ハイブリッド自動車を選択するとした者が 89.9%（317 人中 285 人）を占めている。

ハイブリッド乗用車を保有している個人消費者が次回自動車を買い替える際に選択すると回答した自動車（複数回答）

（単位：人、%）

区分	次回自動車を買い換える際に選択すると回答した自動車								
	ハイブリッド自動車	電気自動車	低燃費かつ低排出ガス認定車	クリーンディーゼル自動車	天然ガス自動車（CNG自動車）	メタノール自動車	ガソリン乗用車（軽自動車除く）	軽自動車	その他
保有者 (317)	285	112	75	42	39	25	21	17	5
割合	89.9	35.3	23.7	13.2	12.3	7.9	6.6	5.4	1.6

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 () 内は、回答があった個人消費者の数である。

- ④ ハイブリッド乗用車（新車又は中古車）を保有している個人消費者 317 人から、保有するハイブリッド乗用車に対する満足度を調査したところ、「満足している」が最も高く 53.9%、次いで「大変満足している」が 44.8%となっていた。

ハイブリッド乗用車（新車又は中古車）を保有している個人消費者の満足度

（単位：人、%）

区分	保有するハイブリッド乗用車について				
	大変満足している	満足している	不満である	大変不満である	合計
保有者 (317 人)	142	171	4	0	317
割合	44.8	53.9	1.3	0.0	100.0

- (注) 当省の調査結果による。

イ 地方公共団体

- ① 調査した地方公共団体 119 団体のうち、ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した 79 団体からハイブリッド乗用車を導入した理由を聴取したところ、「公的団体として率先導入を実施する責任があるから」(82.3%)、「環境性能に優れているから」(79.7%)、「燃費がよいから」(62.0%)などの意見がみられた。

ハイブリッド乗用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	都道府県 (33)		市区町村 (46)		合計 (79)	
		割合		割合		割合
1 公的団体として率先導入を実施する責任があるから	30	90.9	35	76.1	65	82.3
2 環境性能に優れているから	30	90.9	33	71.7	63	79.7
3 燃費がよいから	23	69.7	26	56.5	49	62.0
4 国等の導入支援策（補助金・融資）があったから	8	24.2	12	26.1	20	25.3
5 ランニングコストを考慮すると低公害車の方が経済的だから	4	12.1	5	10.9	9	11.4
6 騒音・振動が少ないから	3	9.1	4	8.7	7	8.9
7 NO _x ・PM法による排出ガス規制により買い替え等を行わざるを得なかったから	1	3.0	1	2.2	2	2.5
8 自動車税・自動車取得税が軽減されるから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9 条例による地方公共団体独自の流入規制により買い替え等を行わざるを得なかったから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10 ディーラーから勧められたから	0	0.0	0	0.0	0	0.0
11 仕事上の付き合い	0	0.0	0	0.0	0	0.0
12 その他	5	15.2	16	34.8	21	26.6

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 地方公共団体に対する聴き取り調査は、上記の 1 から 12 までの回答事項を選択する方法により行った（複数回答）。
 3 () 内は、調査時点の直近にハイブリッド乗用車を導入した地方公共団体の数である。

- ② さらに、ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した 79 団体から、具体的な導入理由を聴取したところ、ISO14001 の認証を取得しており、その環境活動の取組の一環として導入した、独自に策定した環境方針等に基づき積極的に導入することとしているなどの理由を挙げている。

- ・ ISO14001 の認証を取得しており、その環境活動の取組の一環として導入した。(K 県、B 市、c 市、C 町)
- ・ 独自に策定した環境方針等に基づき積極的に導入することとしている。(G 県、M 県、a 市、g 市)
- ・ 環境問題に積極的に取り組んでいることを P R するために導入した。(i 市、h 市)
- ・ 保険料が安くなるため。(d 市)
- ・ 所管行政の事務費等を活用して、自動車のリース料に充てることができたため。全額又は本政策の補助金よりも高率の国庫負担額をリース料に充てることができる。(M 県、m 村)

(注) 当省の調査結果による。

図表 6－4 地方公共団体等におけるハイブリッド自動車保有台数の推移

- ① 地方公共団体等が保有するハイブリッド自動車(乗用車及び貨物車等の計)の保有台数の推移をみると、平成 15 年度末の 3,431 台から継続して増加し、19 年度末には 4,740 台(15 年度末の 138.2%)になっている。

(単位：台、%)

区分 \ 年度末	平成 13	14	15	16	17	18	19
地方公共団体等が保有する台数	2,074	—	3,431	3,654	3,994	4,223	4,740
指 数	60.4	—	100.0	106.5	116.4	123.1	138.2

(注) 1 環境省の資料に基づき当省が作成した。

2 軽自動車を含み、二輪車を含まない。

3 平成 14 年度末は、地方公共団体等が保有する普通乗用車及び小型四輪乗用車のみについて調査されたため、地方公共団体等が保有する低公害車全体について把握できなかった。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。

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 政府におけるハイブリッド自動車の導入台数は、次のとおりとなっている。

(単位：台、%)

区分 \ 年度	平成 13 年度	14 年度	15 年度	16 年度
台 数	442	805	646	425
指 数	68.4	124.6	100.0	65.8

(注) 1 環境省の報道発表資料「政府の一般公用車における低公害車の導入実績について」(平成 17 年 4 月 26 日)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 17 年度以降については、把握されていない。

図表 6－5 ハイブリッド自動車の保有台数（全体）に占める地方公共団体等の保有台数

ハイブリッド自動車の保有台数に占める地方公共団体等の保有台数の割合は、平成 15 年度末の 2.6%（13 万 2,120 台中 3,431 台）から 19 年度末には 1.1%（42 万 8,771 台中 4,740 台）に減少してきている。

（単位：台、%）

年度末 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド自動車保有台数 （全体） a	74,255	90,876	132,120	196,596	256,668	342,778	428,771
うち地方公共 団体等が保有 b	2,074	—	3,431	3,654	3,994	4,223	4,740
割合 b/a	2.8	—	2.6	1.9	1.6	1.2	1.1

- （注） 1 環境省資料、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。
- 2 「ハイブリッド自動車保有台数（全体）」及び「うち地方公共団体等が保有」には、ハイブリッド乗用車、貨物車、特種（殊）車及び乗合車の合計台数を記載した。
- 3 「ハイブリッド自動車保有台数（全体）」には、軽自動車、二輪車及び被けん引車を含まない。
- 4 「うち地方公共団体等が保有」には、軽自動車を含み、二輪車を含まない。
- 5 平成 14 年度末は、地方公共団体等が保有する普通乗用車及び小型四輪乗用車のみについて調査されたため、地方公共団体等が保有する低公害車全体について把握できなかった。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。

図表 6－6 地方公共団体におけるハイブリッド乗用車の導入方針

- ① ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した 79 団体から今後のハイブリッド乗用車の導入の方針について聴取したところ、回答があった 76 団体では、「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」とする団体が 51.3%と半数を超えており、「導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある」と回答した団体を含めて 56.6%が導入に積極的な姿勢をみせている。

ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した地方公共団体

(単位：団体、%)

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	34 (100.0)	1 (2.9)	16 (47.1)	17 (50.0)
市町村	42 (100.0)	3 (7.1)	23 (54.8)	26 (61.9)
合計	76 (100.0)	4 (5.3)	39 (51.3)	43 (56.6)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入した地方公共団体のうち、今後の導入方針について回答があった 76 団体について集計した。

- ② ハイブリッド乗用車を調査時点の直近に導入していない 40 団体から今後のハイブリッド乗用車等の導入方針について聴取したところ、回答があった 26 団体では、「導入の時期・台数等に関する具体的な計画がある」又は「具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定である」と回答した団体は 23.1%（6 事業者）にとどまっている。

調査時点の直近にハイブリッド乗用車を導入していない地方公共団体

(単位：団体、%)

区分	今後の導入方針について回答があった団体			計
		うち、導入の時期・台数等に関する具体的な計画があると回答した団体	うち、具体的な導入時期等は未定だが、導入する予定であると回答した団体	
都道府県	4 (100.0)	0 (0.0)	2 (50.0)	2 (50.0)
市町村	22 (100.0)	1 (4.5)	3 (13.6)	4 (18.2)
合計	26 (100.0)	1 (3.8)	5 (19.2)	6 (23.1)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 調査時点の直近にハイブリッド乗用車を導入していない地方公共団体のうち、今後のハイブリッド乗用車導入方針について回答があった 26 団体について集計した。

図表 6-7 環境省によるハイブリッド公用車等の導入費の補助実績

地方公共団体等におけるハイブリッド乗用車の導入については、導入費の一部を補助する制度（低公害車普及等事業費補助（平成 14 年度）、低公害（代エネ・省エネ）車普及事業（平成 15 年度以降））が環境省により設けられている。公用車等（主に乗用車）の補助実績をみると、平成 16 年度は 127 台となっている。

なお、低公害（代エネ・省エネ）車普及事業については、平成 17 年度に一般会計から特別会計に移行した際に見直しが行われ、ハイブリッド乗合車（公営バス）の導入費の補助に重点化するとの理由で、ハイブリッド乗用車は対象から外されている。

(単位：台)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
公用車等	0	1	23	127			

(注) 1 環境省の資料に基づき当省が作成した。

2 平成 13 年度には、「大型ディーゼル代替低公害車の重点導入推進事業費補助」が設けられており、公用車等（主に乗用車）への補助実績はない。平成 14 年度は「低公害車普及等事業費補助」、15 年度以降は「低公害（代エネ・省エネ）車普及事業」による補助実績を記載した。

3 補助実績は、地方公共団体及びその団体並びに第三セクターについて記載した。

4 「公用車等」には、小型乗用車、普通乗用車、小型バスが含まれる。また、軽自動車を含む。

5 平成 17 年度、18 年度及び 19 年度は、補助制度が設けられていない。

図表 6－8 メーカーにおけるハイブリッド乗用車の製造に関する方針・今後の見通し等

- ① メーカーでは、ハイブリッド乗用車の製造に関する方針・今後の見通し等について、燃費規制が設けられただけでなく、ユーザーが燃費のよい乗用車を求めているという需要があったこと、これに加えて燃費のよい乗用車に対して自動車税及び自動車取得税の税軽減措置が設けられたことなどを挙げている。

メーカー	ハイブリッド乗用車の製造に関する方針・今後の見通し等
A事業者	・ 2010 年燃費基準は、自動車の燃費性能を向上させる役割を果たしている。メーカー各社は、2010 年燃費基準を 2005 年時点にほぼ達成している。これは、基準が定められたことだけでなく、燃費のよい乗用車に対する顧客の需要があったこと、税軽減措置が設けられたことから、メーカーの間で競争になり、早期に達成されたのだと思う。 ・ 環境（大気質、交通流）改善という課題に対処するために、自動車（自動車社会）に対する排出ガスの低減という要求があり、ハイブリッド技術の開発に結びついた。 ・ ハイブリッド自動車の世界販売台数の目標を掲げ、その実現を目指している。 ・ ハイブリッド自動車は、ハイウェイよりもシティ（都市部）の走行に燃費効果を発揮する。
B事業者	・ ハイブリッド自動車の普及は、コストが低く性能の良いバッテリーの開発を始めとして、ハイブリッドシステムの低コスト化にかかっている。 ・ ハイブリッド自動車が発売された当初は数年程度でバッテリー交換を行う必要があるなどユーザーにとってかなりコストがかかる車であったが、現在のハイブリッド自動車の性能・信頼性はかなりよいレベルになった。 ・ 一概にハイブリッド自動車といっても、メーカーによって構造は異なる。ガソリンエンジンが発電をしてバッテリーに充電しモーターだけで走行する仕組み（シリーズ型）や、モーターとガソリンエンジンの両方で走行する仕組み（パラレル型）があり、パラレル型にも 2 モーター式や 1 モーター式でエンジンをアシストするだけのものがあり、それぞれの特長を活かしてハイブリッド化が加速されることが期待される。 ・ 当社は、ハイブリッドシステムの低コスト化に挑戦することにより、当面は小型のハイブリッド自動車を開発・製造していく方針である。
C事業者	・ 大型排気量の自動車への応用が利きやすい独自のハイブリッドシステムの開発も進めており、国内市場にも投入したいと考えている。 ・ 現在、プラグインハイブリッド自動車の開発も進めているが、プラグインハイブリッド自動車のバッテリーによる航続距離は 10～20 km 程度である。航続距離がこの程度であれば、中途半端なプラグインハイブリッド自動車に力を入れるよりも電気自動車の開発に重点を置くべきと考え、開発に取り組んでいる。

(注) 当省の調査結果による。

- ② ハイブリッド乗用車について、保有台数及び出荷台数の増減をガソリン自動車に対する新短期規制及び新長期規制の適用時期の前後において比較すると、次表のとおりとなっている。

ハイブリッド乗用車の保有台数の推移とガソリン自動車に対する排出ガス規制の実施状況

(単位：台)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
保有台数	74,183	90,754	131,695	194,868	253,398	337,740	421,492
対前年度 増減	—	16,571	40,941	63,173	58,530	84,342	83,752
出荷台数	25,073	15,490	42,150	65,296	59,756	88,628	88,256
対前年度 増減	—	▲9,583	26,660	23,146	▲5,540	28,872	▲372
ガソリン 自動車に 対する規 制	●新短期 (適用：中 量車・重量 車の新型 車)		○新長期 (公示)		○新長期 (適用：乗 用車・軽乗 用車・軽量 車・中量 車・重量 車)		

- (注) 1 「保有台数」は、財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」及び「わが国の自動車保有動向」に基づき当省が作成した。また、軽自動車及び二輪車を含まない。
 2 「出荷台数」は、社団法人日本自動車工業会の資料に基づき当省が作成した。また、軽自動車を含まない。
 3 「●新短期」は新短期規制を、「○新長期」は新長期規制を示す。

- ③ NO_x・PM法対策地域を含む8都府県と対策地域を含まない道府県における平成19年度のハイブリッド乗用車の保有率を比較すると、8都府県におけるハイブリッド乗用車の保有率は1.2%（1,722万7,405台中20万2,190台）、8都府県以外の道府県におけるハイブリッド乗用車の保有率は0.9%（2,424万1,584台中21万9,302台）となっている。

なお、乗用車の場合、NO_x・PM法による規制の対象となるのはディーゼル自動車であるが、乗用車保有台数に占めるディーゼル乗用車の割合は、平成19年度末時点では3.6%となっている。

NO_x・PM法対策地域を含む8都府県とそれ以外の道府県におけるハイブリッド乗用車の保有率の比較

(単位：台、%)

年度末 区分	平成13	14	15	16	17	18	19
8都府県の乗 用車保有台数 a	17,519,231	17,569,740	17,572,649	17,637,342	17,637,583	17,464,280	17,227,405
うちハイブ リッド乗用 車保有台数 b	35,498	42,874	61,611	91,580	120,098	160,825	202,190
保有率 c = b / a	0.2	0.2	0.4	0.5	0.7	0.9	1.2
8都府県以外 の乗用車保有 台数 d	25,008,501	25,085,189	25,051,557	25,138,836	25,109,697	24,765,129	24,241,584
うちハイブ リッド乗用 車保有台数 e	38,685	47,880	70,084	103,288	133,300	176,915	219,302
保有率 f = e / d	0.2	0.2	0.3	0.4	0.5	0.7	0.9
保有率の差 g = c - f	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.3
乗用車保有台 数（全国） h	42,527,732	42,654,929	42,624,206	42,776,178	42,747,280	42,229,409	41,468,989
うち、ディ ーゼル乗用 車保有台数 i	3,895,537	3,456,370	2,999,703	2,548,599	2,125,545	1,786,306	1,489,953
保有率 j = i / h	9.2	8.1	7.0	6.0	5.0	4.2	3.6

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

図表 6-9 ハイブリッド乗用車と普通乗用車（ガソリン乗用車）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）

当省においてハイブリッド乗用車とガソリン乗用車のイニシャルコスト（販売価格）、ランニングコスト等を比較したところ、ハイブリッド乗用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）は、導入費の補助並びに自動車税及び自動車取得税の軽減措置と良好な燃費により引き下げられるものの、普通乗用車（ガソリン乗用車）との価格差をなくすまでには至っていない。

◇ ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の販売価格を比較すると、次表のとおりとなっている。

表 ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の販売価格の比較（例）

区分	排気量 (cc)	環境性能 (上段：排出ガス) (下段：燃費)	車両本体価格 (消費税込み) (万円)	価格差 (万円)
ハイブリッド	1,496	☆☆☆☆ +25%達成	271	97
ガソリン	1,496	☆☆☆☆ +10%達成	174	
ハイブリッド	1,496	☆☆☆☆ +25%達成	238	64
ガソリン	1,496	☆☆☆☆ +10%達成	174	

(注) 1 当省の調査結果に基づき作成した。

2 車両本体価格は、平成 20 年 9 月 1 日現在のメーカー希望小売価格。

3 「環境性能」欄中、

i) 「☆☆☆☆」は、「平成 17 年排出ガス基準 75%低減レベル」であることを示す。

ii) 「+25%達成」及び「+10%達成」は、それぞれ、平成 22 年度燃費基準より「25%以上良い」、「10%以上良い」ことを示す。

◇ しかし、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、次表のとおり、ハイブリッド乗用車の購入者負担額は約 224 万円まで引き下げられ、ガソリン自動車との価格差は 50 万円までに縮まることになる。

表 ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の購入者の負担額の差

○ ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の価格差	56 万円※
○ 国等の導入支援策	
・ 自動車税の軽減額（おおむね 50%軽減）	2 万円※
・ 自動車取得税の軽減額（税率で 1.8%軽減）	4 万円※
・ 軽減額の合計	6 万円※
○ 国等の導入支援策を受けた購入者の負担額	
・ 230 万円－6 万円＝224 万円	

※ 自動車税の軽減額及び自動車取得税の軽減額は、平成 20 年度に自家用車として「平成 17 年排出ガス基準 75%低減レベル」かつ「平成 22 年度燃費基準より 25%以上」燃費が良い総排気量 1,000cc 超 1,500cc 以下のハイブリッド乗用車を 230 万円で取得したと仮定して試算した。

◇ ハイブリッド乗用車の燃費がよいものの、次表のとおり、ハイブリッド乗用車のトータルコストは、ハイブリッド乗用車を 12 万 5 千km以上走行させた場合に、ガソリン乗用車のトータルコストより安くなり、購入者にとってハイブリッド乗用車を購入した方が経済的となると試算され

る。

表 ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車のトータルコストの差

○ ハイブリッド乗用車の燃料費	: 4.1 円/km
・ 平成 19 年度のガソリン（レギュラー）価格の平均値	: 145.6 円/ℓ
・ ハイブリッド乗用車の燃費	: 35.5 km/ℓ
○ ガソリン乗用車の燃料費	: 8.1 円/km
・ 平成 19 年度のガソリン（レギュラー）価格の平均値	: 145.6 円/ℓ
・ ガソリン乗用車の燃費	: 18.0 km/ℓ
○ ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の購入者の負担額の差 50 万円を解消できる走行距離を試算すると、12 万 5 千kmとなる。	
・ $(8.1 \text{ 円/km} - 4.1 \text{ 円/km}) \times x \text{ km} \geq 50 \text{ 万円}$	
$x \geq 12 \text{ 万 } 5 \text{ 千km}$	
○ なお、国等の導入支援策がない場合、ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車の販売価格の差 64 万円を解消するための走行距離を試算すると、約 16 万kmになる。	
(注) ハイブリッド乗用車及びガソリン乗用車の燃費は、国土交通省ホームページ公表資料「自動車燃費一覧（H20. 3）」に基づき、平成 20 年当時の販売車について記載した。	
なお、ハイブリッド乗用車とガソリン乗用車のランニングコストについては、燃費のほか、修繕費等の維持管理費用が異なる。	

図表 6-10 個人消費者が低公害車を購入するとした場合、普通乗用車と比べて追加で支払ってもよいと思う金額

アンケート調査を行った個人の自動車ユーザー3,091人（うち、低公害車を保有している者は2,040人）から、低公害車を購入するとした場合、普通乗用車と比べて追加で支払ってもよいと思う金額について聴取したところ、20万円から50万円と回答した者が多くみられた。

① 新車購入者及び中古車購入者

(単位：%)

世帯 年収 現在保 有して いる車 追加 金額	300万円未満 (293)				300万円以上 600万円未 満 (1,083)				600万円以上 1,000万円 未満 (1,115)				1,000万円以上 (600)			
	低低 (145)	HB (25)	非低 (123)	全体 (293)	低低 (583)	HB (81)	非低 (419)	全体 (1083)	低低 (639)	HB (114)	非低 (362)	全体 (1115)	低低 (356)	HB (97)	非低 (147)	全体 (600)
1万円 未満	7.6	4.0	4.1	5.8	6.5	1.2	7.4	6.5	4.1	0.0	5.5	4.1	1.7	0.0	3.4	1.8
1万円 ～10万円 未満	31.0	8.0	22.8	25.6	25.0	4.9	28.9	25.0	25.5	2.6	21.0	21.7	22.2	7.2	19.0	19.0
10万円 ～20万円 未満	17.2	16.0	19.5	18.1	24.0	12.3	22.9	22.7	23.3	14.0	21.0	21.6	21.1	8.2	21.8	19.2
20万円 ～30万円 未満	14.5	12.0	15.4	14.7	15.3	29.6	13.8	15.8	18.6	28.1	17.4	19.2	18.5	19.6	17.7	18.5
30万円 ～40万円 未満	3.4	16.0	2.4	4.1	3.1	9.9	2.4	3.3	5.9	12.3	6.4	6.7	7.6	15.5	5.4	8.3
40万円 ～50万円 未満	4.1	20.0	6.5	6.5	7.4	22.2	4.1	7.2	6.6	19.3	7.7	8.3	9.8	24.7	6.1	11.3
50万円 ～60万円 未満	2.8	12.0	2.4	3.4	2.1	9.9	2.6	2.9	3.0	10.5	2.8	3.7	6.2	10.3	7.5	7.2
60万円 ～70万円 未満	0.0	0.0	0.8	0.3	0.0	1.2	1.2	0.6	0.2	1.8	0.3	0.4	0.3	1.0	0.7	0.5
70万円 ～80万円 未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.8	0.6	0.5	0.0	3.1	0.7	0.7
80万円 ～90万円 未満	0.7	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.0	0.0	0.7	0.2
90万円 ～100万円 未満	1.4	0.0	0.8	1.0	0.7	0.0	1.2	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	3.1	1.4	1.2
100万円 以上	1.4	8.0	0.0	1.4	1.2	1.2	1.2	1.2	0.8	3.5	0.6	1.0	1.1	6.2	0.7	1.8
支払い たくない	15.9	4.0	25.2	18.8	14.8	7.4	14.3	14.0	11.7	6.1	16.6	12.7	11.0	1.0	15.0	10.3

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 表中の「低低」は低燃費かつ低排出ガス認定車を、「HB」はハイブリッド乗用車を、「非低」は低公害車以外の自動車を表す。
3 () 内は、回答があった個人消費者の数である。
4 表中の網掛けは、ハイブリッド乗用車を保有している者が低公害車を購入するとした場合、普通乗用車と比べて追加で支払ってもよいと思う金額区分のうち最多のものを示す。

② 新車購入者

(単位：%)

世帯年収	300 万円未満 (185)				300 万円以上 600 万円未満 (738)				600 万円以上 1,000 万円未満 (852)				1,000 万円以上 (489)			
現在保有している車 追加金額	低低 (133)	HB (23)	非低 (29)	全体 (185)	低低 (541)	HB (69)	非低 (128)	全体 (738)	低低 (607)	HB (101)	非低 (144)	全体 (852)	低低 (344)	HB (90)	非低 (55)	全体 (489)
1 万円未満	7.5	4.3	3.4	6.5	7.0	0.0	2.3	5.6	4.0	0.0	4.9	3.6	1.7	0.0	3.6	1.6
1 万円～10 万円未満	30.1	8.7	10.3	24.3	24.4	2.9	26.6	22.8	25.4	2.0	21.5	21.9	21.5	7.8	14.5	18.2
10 万円～20 万円未満	18.0	17.4	17.2	17.8	24.4	13.0	25.0	23.4	23.1	12.9	20.8	21.5	20.6	7.8	20.0	18.2
20 万円～30 万円未満	15.0	13.0	20.7	15.7	15.5	31.9	13.3	16.7	19.1	29.7	20.8	20.7	18.9	18.9	21.8	19.2
30 万円～40 万円未満	3.8	13.0	6.9	5.4	2.8	10.1	7.0	4.2	5.9	11.9	6.3	6.7	7.8	14.4	3.6	8.6
40 万円～50 万円未満	4.5	21.7	13.8	8.1	6.8	21.7	3.9	7.7	6.9	19.8	7.6	8.6	9.9	24.4	9.1	12.5
50 万円～60 万円未満	3.0	8.7	0.0	3.2	2.2	8.7	4.7	3.3	2.8	11.9	2.1	3.8	6.4	11.1	9.1	7.6
60 万円～70 万円未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.1	0.2	2.0	0.0	0.4	0.3	1.1	1.8	0.6
70 万円～80 万円未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	2.0	1.4	0.7	0.0	3.3	1.8	0.8
80 万円～90 万円未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
90 万円～100 万円未満	1.5	0.0	0.0	1.1	0.7	0.0	1.6	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	3.3	1.8	1.2
100 万円以上	0.8	8.7	0.0	1.6	1.3	1.4	0.8	1.2	0.7	4.0	0.0	0.9	1.2	6.7	1.8	2.2
支払いたくない	15.8	4.3	27.6	16.2	14.8	8.7	14.8	14.2	11.7	4.0	13.9	11.2	11.0	1.1	10.9	9.2

(注) 1 当省の調査結果による。

2 表中の「低低」は低燃費かつ低排出ガス認定車を、「HB」はハイブリッド乗用車を、「非低」は低公害車以外の自動車を表す。

3 () 内は、回答があった個人消費者の数である。

4 表中の網掛けは、ハイブリッド乗用車を保有している者が低公害車を購入とした場合、普通乗用車と比べて追加で支払ってもよいと思う金額区分のうち最多のものを示す。

③ 中古車購入者

(単位：%)

世帯年収	300 万円未満 (108)				300 万円以上 600 万円未満 (345)				600 万円以上 1,000 万円未満 (263)				1,000 万円以上 (111)			
現在保有している車 追加金額	低低 (12)	HB (2)	非低 (94)	全体 (108)	低低 (42)	HB (12)	非低 (291)	全体 (345)	低低 (32)	HB (13)	非低 (218)	全体 (263)	低低 (12)	HB (7)	非低 (92)	全体 (111)
1 万円未満	8.3	0.0	4.3	4.6	0.0	8.3	9.6	8.4	6.3	0.0	6.0	5.7	0.0	0.0	3.3	2.7
1 万円～10 万円未満	41.7	0.0	26.6	27.8	33.3	16.7	29.9	29.9	28.1	7.7	20.6	20.9	41.7	0.0	21.7	22.5
10 万円～20 万円未満	8.3	0.0	20.2	18.5	19.0	8.3	22.0	21.2	28.1	23.1	21.1	22.1	33.3	14.3	22.8	23.4
20 万円～30 万円未満	8.3	0.0	13.8	13.0	11.9	16.7	14.1	13.9	9.4	15.4	15.1	14.4	8.3	28.6	15.2	15.3
30 万円～40 万円未満	0.0	50.0	1.1	1.9	7.1	8.3	0.3	1.4	6.3	15.4	6.4	6.8	0.0	28.6	6.5	7.2
40 万円～50 万円未満	0.0	0.0	4.3	3.7	14.3	25.0	4.1	6.1	0.0	15.4	7.8	7.2	8.3	28.6	4.3	6.3
50 万円～60 万円未満	0.0	50.0	3.2	3.7	0.0	16.7	1.7	2.0	6.3	0.0	3.2	3.4	0.0	0.0	6.5	5.4
60 万円～70 万円未満	0.0	0.0	1.1	0.9	0.0	0.0	1.7	1.4	0.0	0.0	0.5	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
70 万円～80 万円未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
80 万円～90 万円未満	8.3	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.9
90 万円～100 万円未満	0.0	0.0	1.1	0.9	0.0	0.0	1.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.9
100 万円以上	8.3	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	1.4	1.2	3.1	0.0	0.9	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
支払いたくない	16.7	0.0	24.5	23.1	14.3	0.0	14.1	13.6	12.5	23.1	18.3	17.9	8.3	0.0	17.4	15.3

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 表中の「低低」は低燃費かつ低排出ガス認定車を、「HB」はハイブリッド乗用車を、「非低」は低公害車以外の自動車を表す。
3 () 内は、回答があった個人消費者の数である。
4 表中の網掛けは、ハイブリッド乗用車を保有している者が低公害車を購入とした場合、普通乗用車と比べて追加で支払ってもよいと思う金額区分のうち最多のものを示す。

図表 6-11 経済産業省によるハイブリッド乗用車の導入費の補助実績

- ① 個人消費者及び事業者のハイブリッド乗用車の導入に対する補助（クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（平成 10 年度以降））が経済産業省により設けられていたが、厳しい財政事情も踏まえ、平成 19 年度予算において補助事業全体の見直しが行われ、補助対象をハイブリッド貨物車及び乗合車に重点化するととの理由で、平成 18 年度末で廃止された。

(単位：台)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド乗 用車補助台数	11,530	7,600	15,923	39,469	35,121	32,781	

- (注) 1 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。
2 「ハイブリッド乗用車補助台数」は、クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金の実績を記載した。ハイブリッド自動車の軽乗用車補助台数を含まない。
3 平成 19 年度は、補助制度が設けられていない。

- ② ハイブリッド乗用車の出荷台数（全国）と補助台数（全国）をみると、平成 16 年度から 18 年度までの出荷台数の合計は 21 万 3,680 台、補助台数の合計は 10 万 7,371 台であり、出荷台数に占める補助台数の割合は平均で 50.2%（注）となっている。

- (注) 例えば、平成 17 年度に出荷されたハイブリッド乗用車が必ずしも当該年度中にユーザーの保有や補助の対象となるものではない。このため、出荷台数に占める保有台数の割合は、平成 16 年度から 18 年度の 3 年間の平均値を使用した。

ハイブリッド乗用車の出荷台数（全国）と補助台数（全国）

(単位：台、%)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
ハイブリッド乗用車 の出荷台数 a	25,073	15,490	42,150	65,296	59,756	88,628	88,256
	82,713			213,680			
ハイブリッド乗用車 の補助台数(経済産業 省補助) b	11,530	7,600	15,923	39,469	35,121	32,781	
	35,053			107,371			
出荷台数に占める補 助台数の割合 b/a	46.0	49.1	37.8	60.4	58.8	37.0	
	42.4			50.2			

- (注) 1 「ハイブリッド乗用車の補助台数」は、経済産業省の資料に基づき、「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」による実績を記載した。
2 「ハイブリッド乗用車の出荷台数」は、社団法人日本自動車工業会の資料に基づき記載した。また、台数には、国、地方公共団体等の導入によるものを含む。
3 軽自動車を含まない。
4 平成 19 年度は、補助制度が設けられていない。