



# 目 次

(ページ)

|      |                      |    |
|------|----------------------|----|
| 1    | 低公害車                 | 1  |
| (1)  | 政策目標の達成状況            | 1  |
| (2)  | 低公害車別の保有台数の推移及び施策の効果 | 3  |
| i)   | CNG自動車等              | 3  |
| ア    | CNG自動車               | 4  |
| イ    | 電気自動車                | 8  |
| ウ    | ハイブリッド自動車            | 10 |
| エ    | メタノール自動車             | 15 |
| ii)  | 低・低自動車               | 16 |
| iii) | 新長期規制適合車（ディーゼル自動車）   | 20 |
| (3)  | 車種別の新車登録台数の推移及び施策の効果 | 21 |
| (4)  | まとめ                  | 23 |
| 2    | 燃料電池自動車              | 25 |
| (1)  | 政策目標の達成状況            | 25 |
| (2)  | 施策の効果                | 25 |
| 3    | 次世代自動車               | 30 |
| 4    | その他                  | 31 |
| (1)  | CNG自動車等の導入に係る国の補助    | 31 |
| (2)  | 燃料供給施設設置に係る国の補助      | 32 |
| (3)  | 低・低自動車の税軽減額          | 34 |

# 1 低公害車

世界最先端の「低公害車」社会の構築（総務省、経済産業省、国土交通省、環境省）という政策群は、関係省において平成 16 年度から「低公害車開発普及アクションプラン」（平成 13 年 7 月 11 日策定。以下「アクションプラン」という。）等に基づく取組みを開始したものであり、20 年度においてもその取組みを継続している。また、平成 20 年度には、「低炭素社会づくり行動計画」（平成 20 年 7 月 29 日閣議決定）の着実な実施という新たな取組みを設けている。

アクションプランでは、「政府として普及に取り組むべき環境に優しい自動車として、環境負荷の小さい以下の自動車を実用段階にある低公害車とし、今後、各種施策を通じてその普及を図る。」としている。

① 天然ガス自動車（CNG 自動車）  
Compressed Natural Gas

② 電気自動車

③ ハイブリッド自動車

④ メタノール自動車

⑤ 低燃費かつ低排出ガス認定車

本政策評価では、上記の実用段階にある低公害車を「低公害車」と、①から④の自動車を一括りにする場合には「CNG自動車等」と、⑤の低燃費かつ低排出ガス認定車を「低・低自動車」と称する。

## （1）政策目標の達成状況

### 【目標設定】

本政策群では、政策目標を「平成 22 年度までに、実用段階にある低公害車をできるだけ早期に 1,000 万台以上普及」としている。

本政策群において着実に実施するとされているアクションプランでも、同様の目標を掲げている。経済産業省の資料によると、この目標は、「低公害車については、グリーン税制の導入により、2001 年度～2002 年度で 160 万台の普及を見込んでおり、この状況が 2003 年度以降も変わらないとすれば、2010 年度までに 800 万台が普及する見込み。これに、本アクションプランに掲げる各般の施策、自動車メーカーにおける技術開発の進展を加味し、各年度における新車販売の 2 割以上を低公害車とすることにより、2010 年までのできるだけ早い時期に、1,000 万台の低公害車普及を目指す。」とされている。

### 【把握結果】

アクションプランが策定された平成 13 年度から 19 年度の低公害車の保有台数（全国）の推移をみると、図表 1-1 のとおり、17 年度に 1,219 万 2,868 台と、この時点で本政策群の目標台数（1,000 万台）を上回っている。これは、低・低自動車が平成 14 年度から毎年度、前年度に比べ 200 万台以上増加したことによるものである。

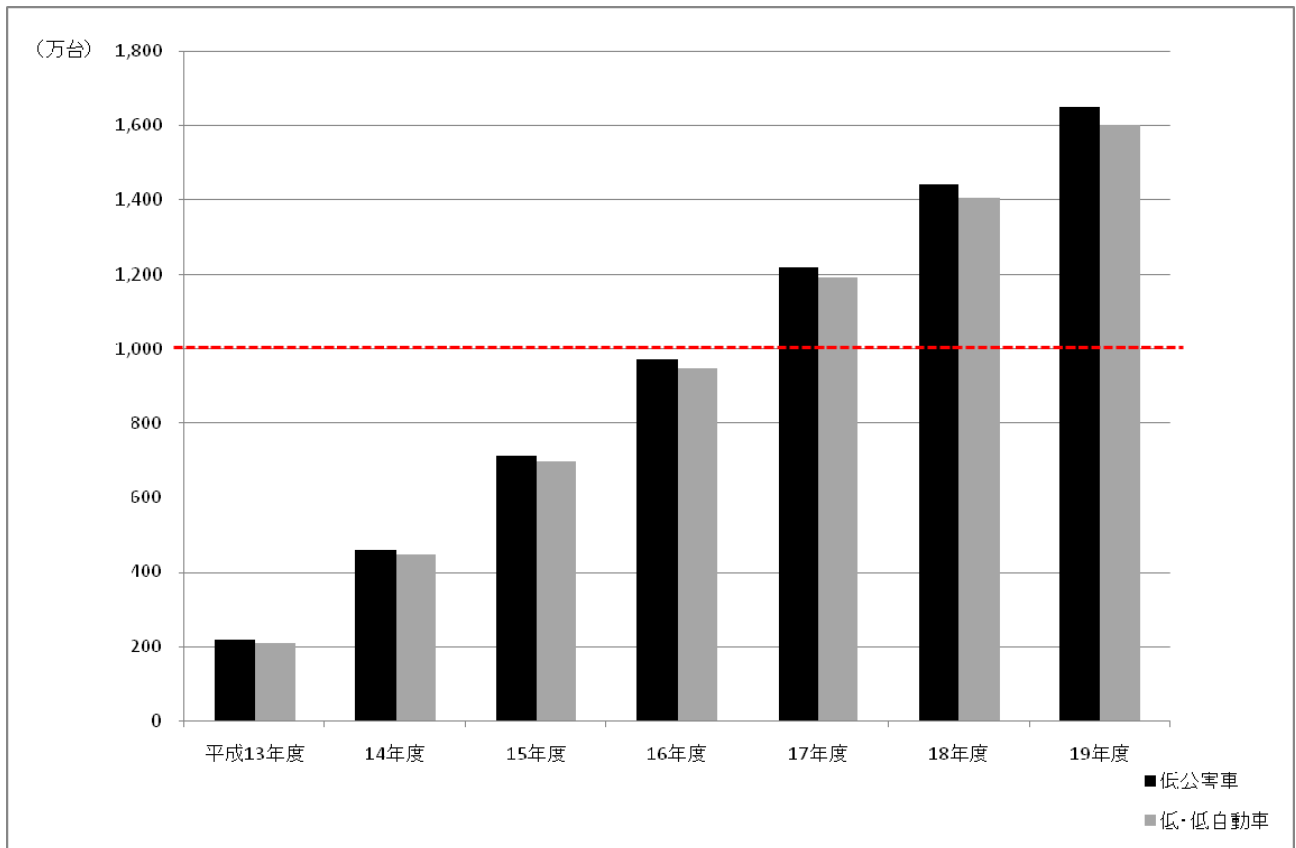
なお、平成 17 年度における低・低自動車の保有台数は、1,191 万 6,351 台であり、これだけで政策目標は達成されている。

図表 1 - 1 低公害車保有台数の推移（全国）

（単位：台、％）

| 区分 \ 年度     | 平成13       | 14         | 15         | 16         | 17         | 18         | 19         |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| C N G 自動車等  | 84,150     | 104,070    | 148,092    | 214,622    | 276,517    | 364,623    | 451,641    |
| 対前年度増▲減     | —          | 19,920     | 44,022     | 66,530     | 61,895     | 88,106     | 87,018     |
| 低・低自動車      | 2,081,379  | 4,472,323  | 6,962,491  | 9,466,721  | 11,916,351 | 14,032,865 | 16,018,282 |
| 対前年度増▲減     | —          | 2,390,944  | 2,490,168  | 2,504,230  | 2,449,630  | 2,116,514  | 1,985,417  |
| 合計 (a)      | 2,165,529  | 4,576,393  | 7,110,583  | 9,681,343  | 12,192,868 | 14,397,488 | 16,469,923 |
| 対前年度増▲減     | —          | 2,410,864  | 2,534,190  | 2,570,760  | 2,511,525  | 2,204,620  | 2,072,435  |
| 自動車保有台数 (b) | 52,288,110 | 52,137,973 | 51,806,230 | 51,788,003 | 51,608,739 | 50,922,838 | 50,006,606 |
| (a/b)       | 4.1        | 8.8        | 13.7       | 18.7       | 23.6       | 28.3       | 32.9       |

（低公害車の保有台数の推移）



(2) 低公害車別の保有台数の推移及び施策の効果

i) CNG自動車等

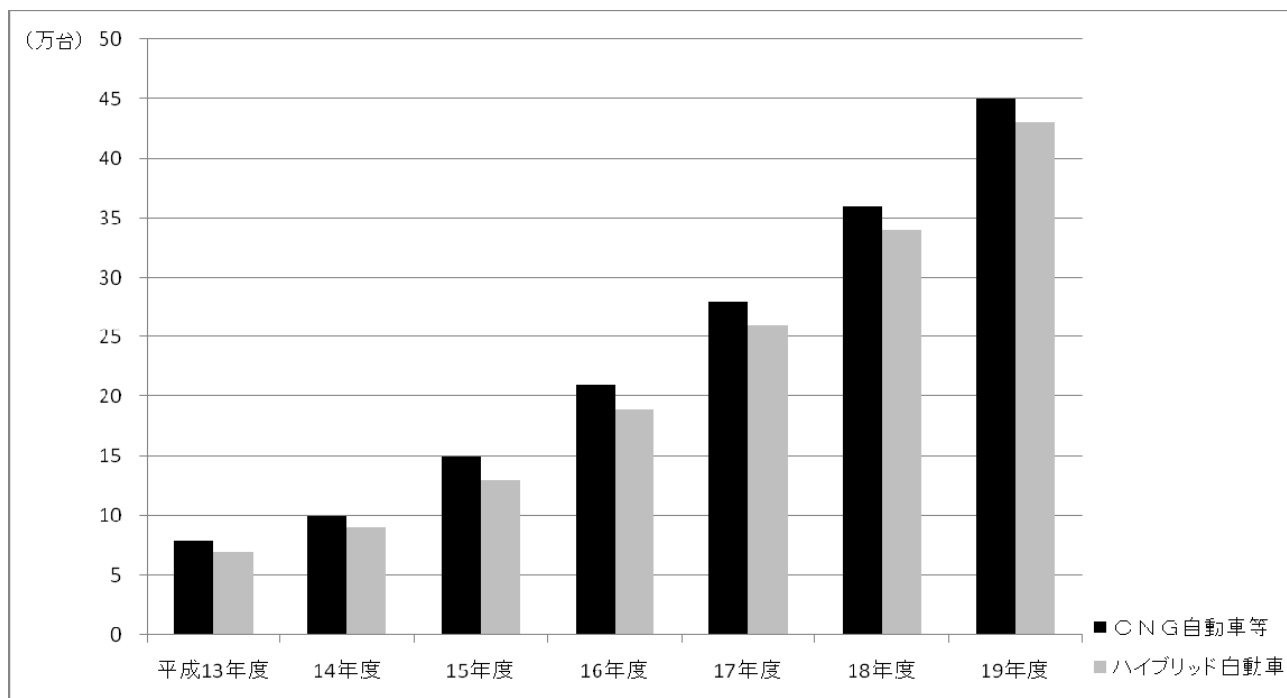
CNG自動車等の保有台数の推移をみると、図表1-2のとおり、平成13年度8万4,150台から19年度45万1,641台と36万7,491台の増加(436.7%増)となっている。これは、ハイブリッド自動車の保有台数が大幅(5.8倍)に増加したことによる。一方、低公害車の保有台数に占めるCNG自動車等の割合は、平成14年度以降は3%以下となっており、政策目標達成に対する寄与の程度は低い。

図表1-2 CNG自動車等の自動車保有台数の推移等

(単位:台、%)

| 区分 \ 年度       | 平成13      | 14        | 15        | 16        | 17         | 18         | 19         |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| 低公害車保有台数……(a) | 2,165,529 | 4,576,393 | 7,110,583 | 9,681,343 | 12,192,868 | 14,397,488 | 16,469,923 |
| うち、CNG自動車等(b) | 84,150    | 104,070   | 148,092   | 214,622   | 276,517    | 364,623    | 451,641    |
| 割合……………(b/a)  | 3.9       | 2.3       | 2.1       | 2.2       | 2.3        | 2.5        | 2.7        |

(CNG自動車等の保有台数の推移)



## ア CNG自動車

### ① 保有台数の推移

平成13年度から19年度のCNG自動車の保有台数（全国）の推移は、図表1-3のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の8,990台に対し、19年度は2万2,361台で1万3,371台の増加（148.7%増）となっている。

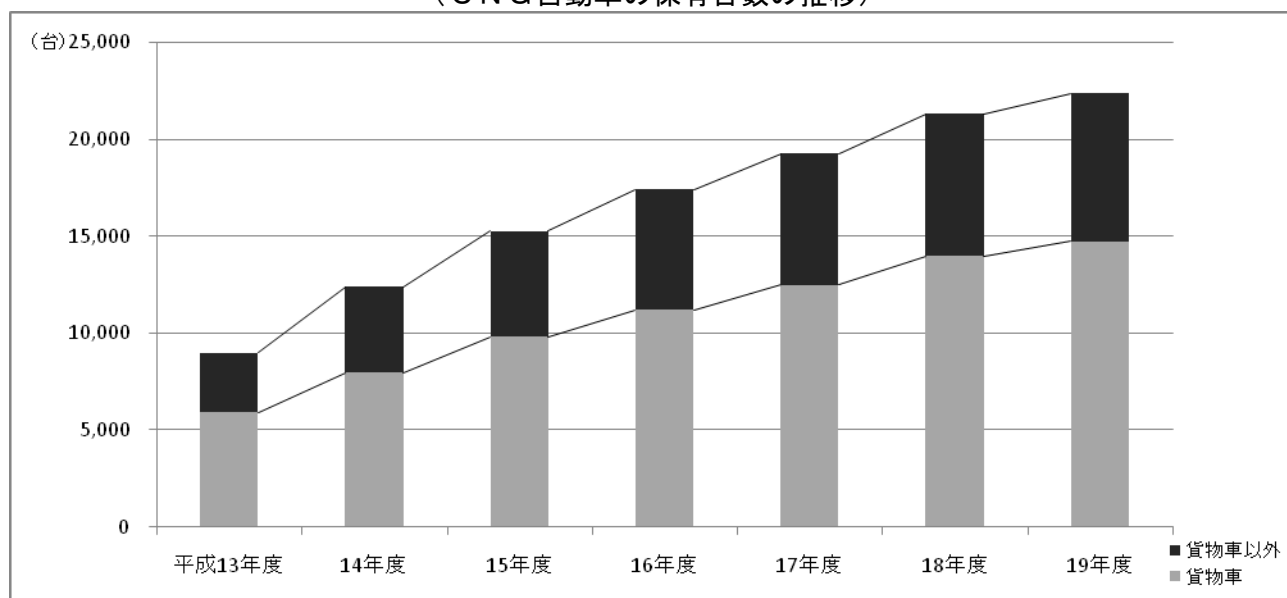
また、各年度の乗用車、貨物車、乗合車、特種・大型特殊車別（以下「車種別」という。）の保有台数をみると、いずれの年度も貨物車が最も多く、19年度は1万4,735台で65.9%を占めている。

図表1-3 CNG自動車の保有台数の推移（車種別）

（単位：台）

| 区分 \ 年度  | 平成13  | 14     | 15     | 16     | 17     | 18     | 19     |
|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 乗用車      | 788   | 936    | 1,011  | 1,111  | 1,092  | 1,036  | 936    |
| 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 |
| 対前年度増▲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  |
| 対前年度増▲減  | —     | 236    | 171    | 139    | 107    | 109    | 35     |
| 特種・大型特殊車 | 1,793 | 2,766  | 3,549  | 4,044  | 4,532  | 5,059  | 5,408  |
| 対前年度増▲減  | —     | 973    | 783    | 495    | 488    | 527    | 349    |
| 計        | 8,990 | 12,379 | 15,256 | 17,390 | 19,261 | 21,308 | 22,361 |
| 対前年度増▲減  | —     | 3,389  | 2,877  | 2,134  | 1,871  | 2,047  | 1,053  |

（CNG自動車の保有台数の推移）



## ② 施策の効果

CNG自動車導入における国の補助実績の推移をみると、図表1-4のとおり、平成10年度から19年度までの補助台数の累計は3万261台 となっている。これは19年度保有台数3万2,361台 の93.5%に相当し、国の施策（補助）がCNG自動車導入に活用されている。

しかし、CNG自動車の出荷台数の推移をみると、図表1-5のとおり、平成14年度以降毎年減少している。平成13年度(4,028台)と19年度(2,175台)を比較すると1,853台減少(46.0%減)しており、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているといえない。

道路貨物運送業者等に対する当省の聴き取り調査結果（図表1-6）によると、現在、452事業者中154事業者(34.1%)がCNG自動車を導入しており、このうち、今後もCNG自動車を導入する予定としている者は62事業者(40.3%)と半数に満たない。

上記154事業者のうち、CNG自動車（貨物車）を導入した貨物運送事業者133事業者の導入理由をみると、①環境性能に優れているから(133事業者中100事業者、75.2%)、②会社のイメージアップになるから(同92事業者、69.2%)、③国等の導入支援策があったから(同58事業者、43.6%)の順となっている(複数回答)。

また、CNG自動車（貨物車）を導入していない298事業者のうち、回答のあった218事業者は、①燃料供給インフラの整備が不十分(218事業者中125事業者、57.3%)、②車両本体価格が高い(同97事業者、44.5%)、③性能面で不足がある(同46事業者、21.1%)としている(複数回答)。

さらに、燃料インフラの整備状況をみると、図表1-7のとおり、平成17年度以降天然ガス供給施設の整備が進んでいない。また、既存の327施設中213施設(65.1%)が、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成4年法律第70号)に基づく対策地域を管内に有する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)に集中しており、全国的に展開されていない。

これらのことから、CNG自動車の普及には限界があると考えられる。

図表 1 - 4 CNG自動車導入における国の補助実績（台数）の推移

(単位:台)

| 区分  |        | 年度     |        |        |        |        |        |        |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|     |        | 平成13   | 14     | 15     | 16     | 17     | 18     | 19     |
| 貨物  | 補助台数   | 2,715  | 2,910  | 2,425  | 1,685  | 1,793  | 2,072  | 1,435  |
|     | 補助台数累計 | 5,801  | 8,711  | 11,136 | 12,821 | 14,614 | 16,686 | 18,121 |
| その他 | 補助台数   | 1,599  | 1,658  | 1,633  | 1,618  | 914    | 913    | 678    |
|     | 補助台数累計 | 4,726  | 6,384  | 8,017  | 9,635  | 10,549 | 11,462 | 12,140 |
| 合計  | 補助台数   | 4,314  | 4,568  | 4,058  | 3,303  | 2,707  | 2,985  | 2,113  |
|     | 補助台数累計 | 10,527 | 15,095 | 19,153 | 22,456 | 25,163 | 28,148 | 30,261 |

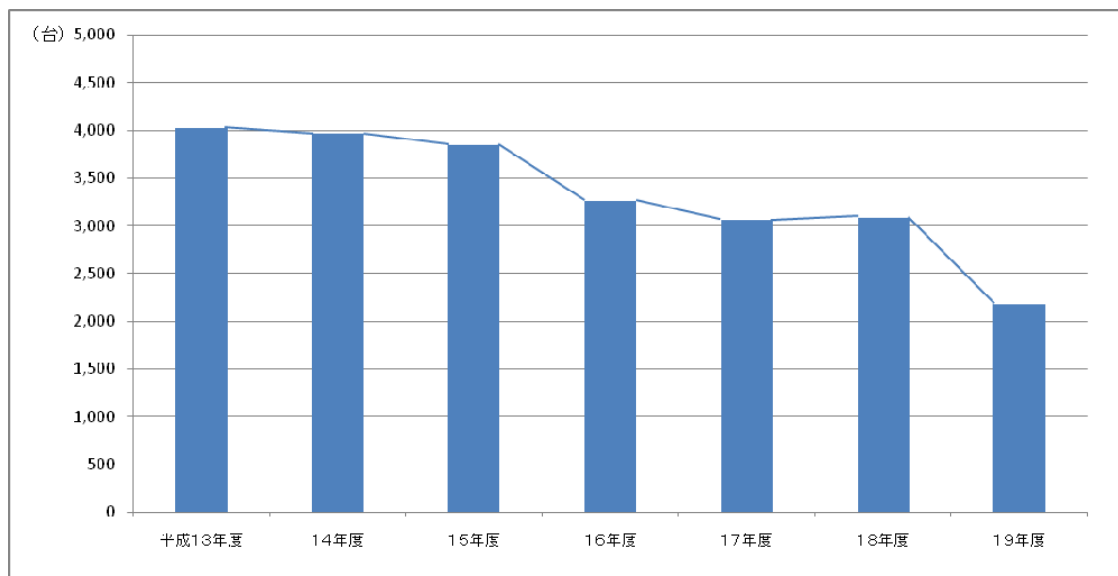
10

図表 1 - 5 CNG自動車出荷台数の推移

(単位:台)

| 年度   | 乗用車    |      | 貨物車    |      | 乗合車 | 合計    |
|------|--------|------|--------|------|-----|-------|
|      | 普通・小型車 | 軽自動車 | 普通・小型車 | 軽自動車 |     |       |
| 平成13 | 225    | 49   | 2,836  | 820  | 98  | 4,028 |
| 14   | 232    | 30   | 2,713  | 846  | 151 | 3,972 |
| 15   | 105    | 11   | 2,713  | 872  | 151 | 3,852 |
| 16   | 93     | 87   | 2,141  | 811  | 133 | 3,265 |
| 17   | 25     | 11   | 2,133  | 803  | 94  | 3,066 |
| 18   | 11     | 31   | 2,249  | 742  | 58  | 3,091 |
| 19   | 0      | 41   | 1,444  | 654  | 36  | 2,175 |

(CNG自動車出荷台数の推移)





図表 1 - 6 事業者に対する聞き取り調査結果

|  |     |      |     |    |
|--|-----|------|-----|----|
|  | 452 |      |     |    |
|  | 154 | 34.1 | 133 | 21 |
|  | 298 | 65.9 |     |    |
|  |     |      | 154 |    |
|  | 62  | 40.3 |     |    |
|  | 92  | 59.7 |     |    |
|  |     |      | 298 |    |
|  | 11  | 3.7  |     |    |
|  | 287 | 96.3 |     |    |

図表 1 - 7 天然ガス供給施設の設置数の推移

(単位:基)

| 区分 \ 年度 | 平成13 | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  | 19  |
|---------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 8都府県    | 127  | 159 | 185 | 194 | 205 | 211 | 213 |
| 対前年度増▲減 | —    | 32  | 26  | 9   | 11  | 6   | 2   |
| 8都府県以外  | 54   | 65  | 86  | 94  | 106 | 113 | 114 |
| 対前年度増▲減 | —    | 11  | 21  | 8   | 12  | 7   | 1   |
| 合計      | 181  | 224 | 271 | 288 | 311 | 324 | 327 |
| 対前年度増▲減 | —    | 43  | 47  | 17  | 23  | 13  | 3   |

20

## イ 電気自動車

### ① 保有台数の推移

平成13年度から19年度の電気自動車の保有台数（全国）の推移は、図表1-8のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の775台に対し、19年度は492台で283台の減少（36.5%減）となっている。

また、各年度の車種別保有台数の推移をみると、平成13年度から17年度はいずれの年度も乗用車が最も多いが、18年度及び19年度は特種・大型特殊自動車 が最も多く、19年度は特種・大型特殊自動車が257台で52.2%、乗用車が204台で41.5%を占めている。

図表1-8 電気自動車の保有台数の推移（車種別）

(単位:台)

| 区分 \ 年度  | 平成13 | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  | 19  |
|----------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 乗用車      | 447  | 405 | 358 | 315 | 274 | 234 | 204 |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲42 | ▲47 | ▲43 | ▲41 | ▲40 | ▲30 |
| 貨物車      | 78   | 64  | 49  | 28  | 18  | 11  | 10  |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲14 | ▲15 | ▲21 | ▲10 | ▲7  | ▲1  |
| 乗合車      | 40   | 40  | 38  | 36  | 36  | 30  | 21  |
| 対前年度増▲減  | —    | 0   | ▲2  | ▲2  | 0   | ▲6  | ▲9  |
| 特種・大型特殊車 | 210  | 217 | 216 | 227 | 238 | 245 | 257 |
| 対前年度増▲減  | —    | 7   | ▲1  | 11  | 11  | 7   | 12  |
| 計        | 775  | 726 | 661 | 606 | 566 | 520 | 492 |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲49 | ▲65 | ▲55 | ▲40 | ▲46 | ▲28 |

### ② 施策の効果

電気自動車導入における国の補助実績の推移をみると、図表1-9のとおり、平成10年度から19年度までの補助台数の累計は253台となっている。しかし、平成18年度以降の補助実績はない。

また、図表1-10のとおり、電気自動車のうち、乗用車、貨物車、乗合車の出荷台数は平成17年度以降3か年とも実績がなく、本政策群が目指す「民間需要の誘発」、「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現していない。

図表 1 - 9 電気自動車導入における国の補助実績（台数）の推移

(単位:台)

| 区分  |        | 年度   |     |     |     |     |     |     |
|-----|--------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|     |        | 平成13 | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  | 19  |
| 乗用車 | 補助台数   | 52   | 24  | 8   | 2   | 0   | 0   | 0   |
|     | 補助台数累計 | 178  | 202 | 210 | 212 | 212 | 212 | 212 |
| その他 | 補助台数   | 8    | 2   | 2   | 2   | 1   | 0   | 0   |
|     | 補助台数累計 | 34   | 36  | 38  | 40  | 41  | 41  | 41  |
| 合計  | 補助台数   | 60   | 26  | 10  | 4   | 1   | 0   | 0   |
|     | 補助台数累計 | 212  | 238 | 248 | 252 | 253 | 253 | 253 |

10

図表 1 - 10 電気自動車出荷台数の推移

(単位:台)

| 年度   | 乗用車    |      | 貨物車    |      | 乗合車 | 合計  |
|------|--------|------|--------|------|-----|-----|
|      | 普通・小型車 | 軽自動車 | 普通・小型車 | 軽自動車 |     |     |
| 平成13 | 56     | 36   | 0      | 91   | 0   | 183 |
| 14   | 23     | 30   | 0      | 30   | 0   | 83  |
| 15   | 7      | 9    | 0      | 33   | 0   | 49  |
| 16   | 0      | 17   | 0      | 0    | 0   | 17  |
| 17   | 0      | 0    | 0      | 0    | 0   | 0   |
| 18   | 0      | 0    | 0      | 0    | 0   | 0   |
| 19   | 0      | 0    | 0      | 0    | 0   | 0   |

ウ ハイブリッド自動車

20 30

50 80

① 保有台数の推移

平成13年度から19年度のハイブリッド自動車の保有台数（全国）の推移は、図表1-11のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の7万4,255台に対し、19年度は42万8,771台で35万4,516台の増加（477.4%増）となっている。

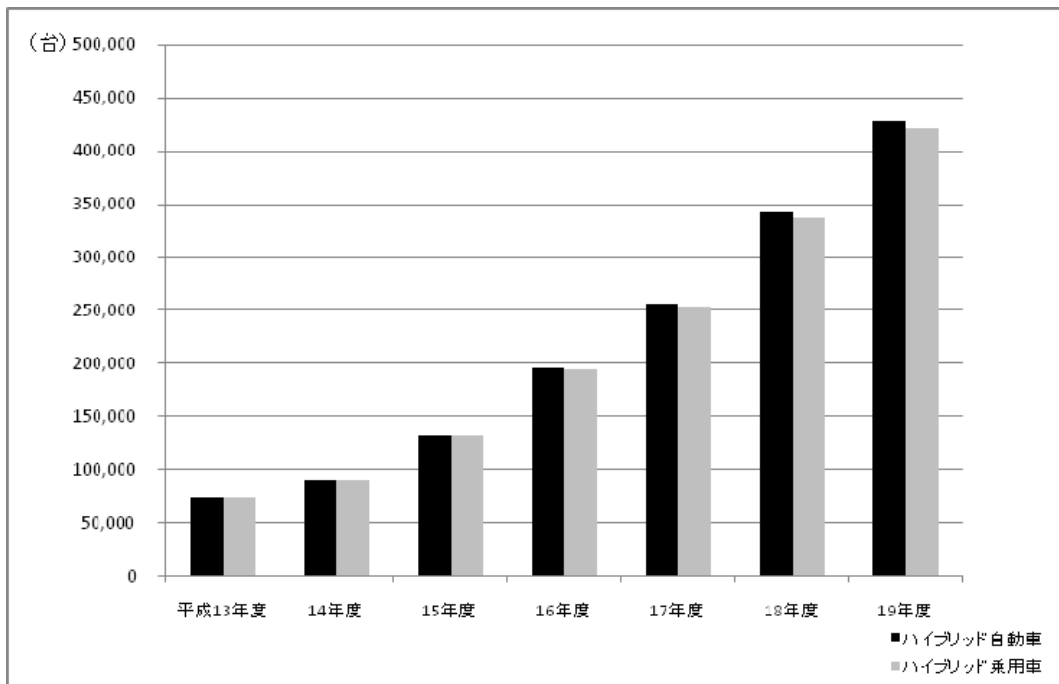
また、各年度の車種別保有台数をみると、各年度とも乗用車が最も多く、平成19年度は42万1,492台で98.3%を占めている。

図表1-11 ハイブリッド自動車の保有台数の推移（車種別）

(単位:台)

| 区分 \ 年度  | 平成13   | 14     | 15      | 16      | 17      | 18      | 19      |
|----------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 乗用車      | 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  |
| 貨物車      | 5      | 9      | 217     | 1,318   | 2,583   | 3,907   | 5,676   |
| 対前年度増▲減  | —      | 4      | 208     | 1,101   | 1,265   | 1,324   | 1,769   |
| 乗合車      | 6      | 21     | 40      | 70      | 107     | 162     | 241     |
| 対前年度増▲減  | —      | 15     | 19      | 30      | 37      | 55      | 79      |
| 特種・大型特殊車 | 61     | 92     | 168     | 340     | 580     | 969     | 1,362   |
| 対前年度増▲減  | —      | 31     | 76      | 172     | 240     | 389     | 393     |
| 計        | 74,255 | 90,876 | 132,120 | 196,596 | 256,668 | 342,778 | 428,771 |
| 対前年度増▲減  | —      | 16,621 | 41,244  | 64,476  | 60,072  | 86,110  | 85,993  |

(ハイブリッド自動車の保有台数の推移)



## ② 施策の効果

### (ア) 乗用車

乗用のハイブリッド自動車（以下「ハイブリッド乗用車」という。）の導入における国の補助実績の推移をみると、図表1-12のとおり、平成10年度から19年度までの補助台数の累計は、16万1,307台となっている。これは、平成18年度保有台数（33万7,740台）の約50%に相当し、国の施策（補助）がハイブリッド乗用車導入に活用されている状況がみられる。

平成13年度以降の出荷台数の推移をみると、図表1-13のとおり、平成16年度から大幅な増加となっている。この背景として、ガソリン・軽油価格の上昇（図表1-15）に伴うユーザーの燃費への関心の高まりがあると考えられる。なお、既存車と比べると平均でも100万円程度の価格差がみられる。

一方、ハイブリッド乗用車の平成13年と20年の価格を比較すると、10万円程度高くなっている。

また、乗用車ユーザーに対する当省のアンケート調査結果によると、ハイブリッド乗用車購入者283人の購入理由（複数回答）は、燃費が83.0%と最も多く、税軽減措置は24.4%、補助金は14.8%となっている。

これらのことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているとまではいえない。

19

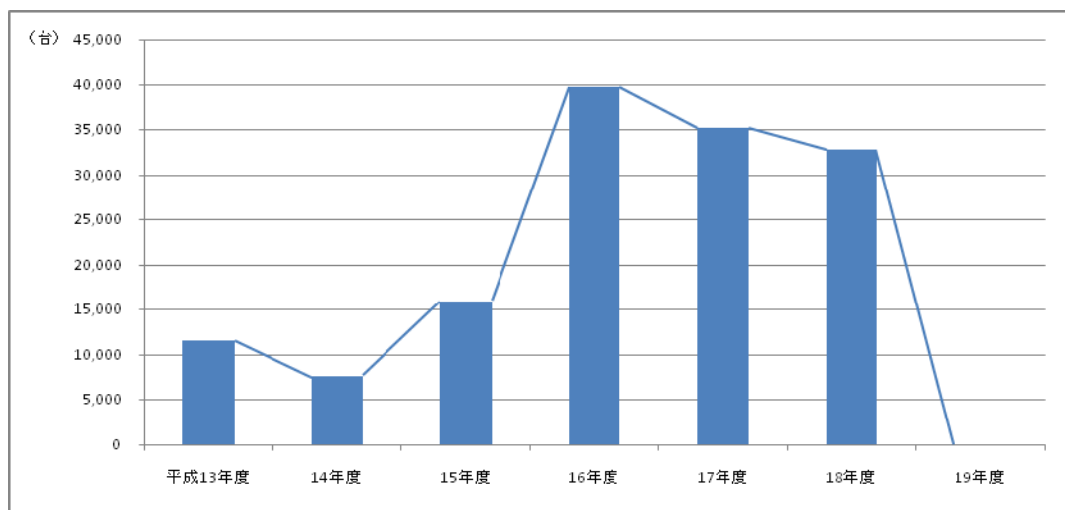
図表1-12 ハイブリッド自動車導入における国の補助実績（台数）の推移

| 区分  |        | 年度     |        |        |        |         |         |         |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
|     |        | 平成13   | 14     | 15     | 16     | 17      | 18      | 19      |
| 貨物  | 補助台数   | 0      | 3      | 198    | 1,072  | 1,188   | 1,194   | 1,823   |
|     | 補助台数累計 | 20     | 23     | 221    | 1,293  | 2,481   | 3,675   | 5,498   |
| 乗用  | 補助台数   | 11,530 | 7,601  | 15,946 | 39,596 | 35,121  | 32,781  | —       |
|     | 補助台数累計 | 30,262 | 37,863 | 53,809 | 93,405 | 128,526 | 161,307 | 161,307 |
| その他 | 補助台数   | 7      | 4      | 8      | 27     | 25      | 40      | 70      |
|     | 補助台数累計 | 43     | 47     | 55     | 82     | 107     | 147     | 217     |
| 合計  | 補助台数   | 11,537 | 7,608  | 16,152 | 40,695 | 36,334  | 34,015  | 1,893   |
|     | 補助台数累計 | 30,325 | 37,933 | 54,085 | 94,780 | 131,114 | 165,129 | 167,022 |

（単位：台）

10

（ハイブリッド乗用車の補助台数の推移）

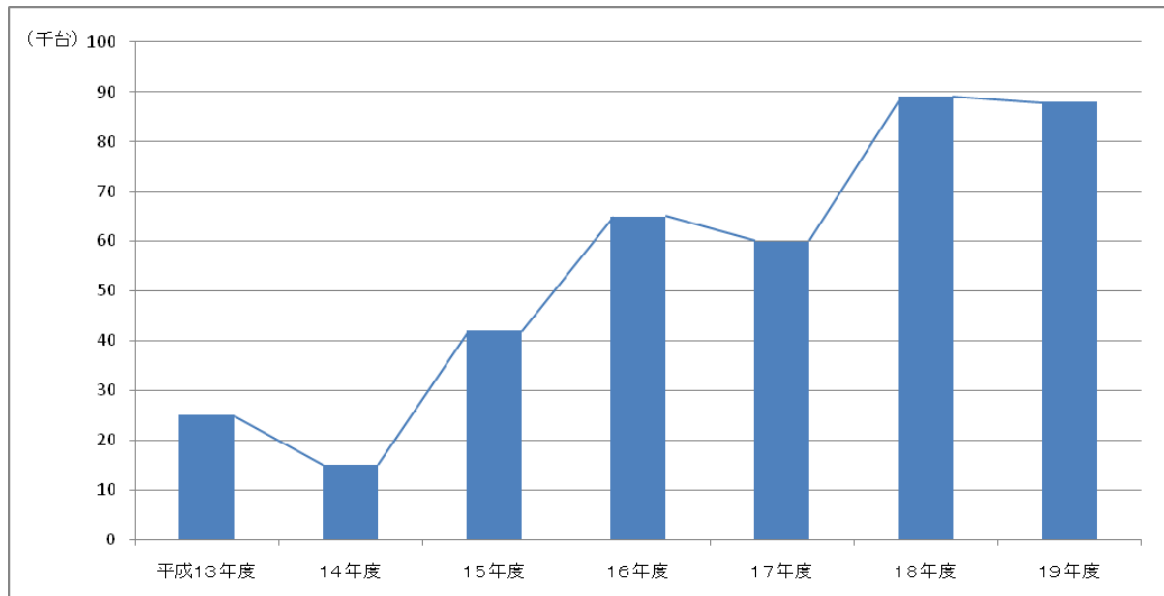


図表 1-13 ハイブリッド自動車の出荷台数の推移

(単位:台)

| 年度   | 乗用車    |      | 貨物車    |      | 乗合車 | 合計     |
|------|--------|------|--------|------|-----|--------|
|      | 普通・小型車 | 軽自動車 | 普通・小型車 | 軽自動車 |     |        |
| 平成13 | 25,073 | 0    | 2      | 0    | 14  | 25,089 |
| 14   | 15,490 | 0    | 3      | 0    | 21  | 15,514 |
| 15   | 42,150 | 13   | 240    | 0    | 20  | 42,423 |
| 16   | 65,296 | 0    | 1,209  | 0    | 35  | 66,540 |
| 17   | 59,756 | 0    | 1,451  | 18   | 38  | 61,263 |
| 18   | 88,628 | 0    | 1,658  | 68   | 56  | 90,410 |
| 19   | 88,256 | 0    | 2,088  | 101  | 78  | 90,523 |

(ハイブリッド乗用車の出荷台数の推移)



図表 1-14 乗用車ユーザーに対するアンケート調査結果

3,091

|     |      |
|-----|------|
| 283 | 83.0 |
|     | 62.9 |
|     | 61.1 |
|     | 37.5 |
|     | 31.4 |
|     | 24.4 |
|     | 19.1 |
|     | 17.7 |
|     | 14.8 |

## (イ) 貨物車

平成13年度から19年度の貨物のハイブリッド自動車（以下「ハイブリッド貨物車」という。）の保有台数（全国）の推移は、上記図表1-11のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の5台に対し、19年度は5,676台と大幅に増加（5,671台増）している。

また、ハイブリッド貨物車の導入における国の補助実績をみると、上記図表1-12のとおり、平成10年度から19年度までの補助台数の累計は、5,498台で、19年度保有台数（5,676台）の約97%に相当し、国の施策（補助）がハイブリッド貨物車導入に活用されている。

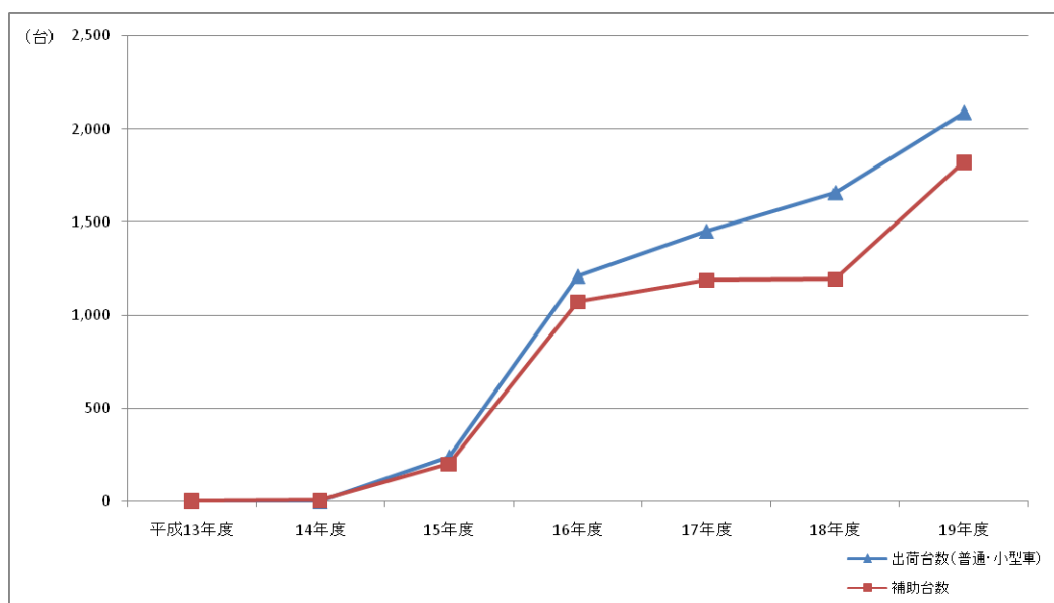
ハイブリッド貨物車の出荷台数は、上記の図表1-13のとおり、平成16年度から大幅な増加となっており、この背景として、ガソリン・軽油価格の上昇（図表1-15）に伴うユーザーの燃費への関心の高まりがあると考えられる。なお、既存車と比較するとハイブリッド貨物車の価格は高く、大きな価格差がみられる。

一方、当省が聞き取り調査を行った事業者のハイブリッド貨物車の平成16年と18年の購入価格をみると、18年が高くなっている。

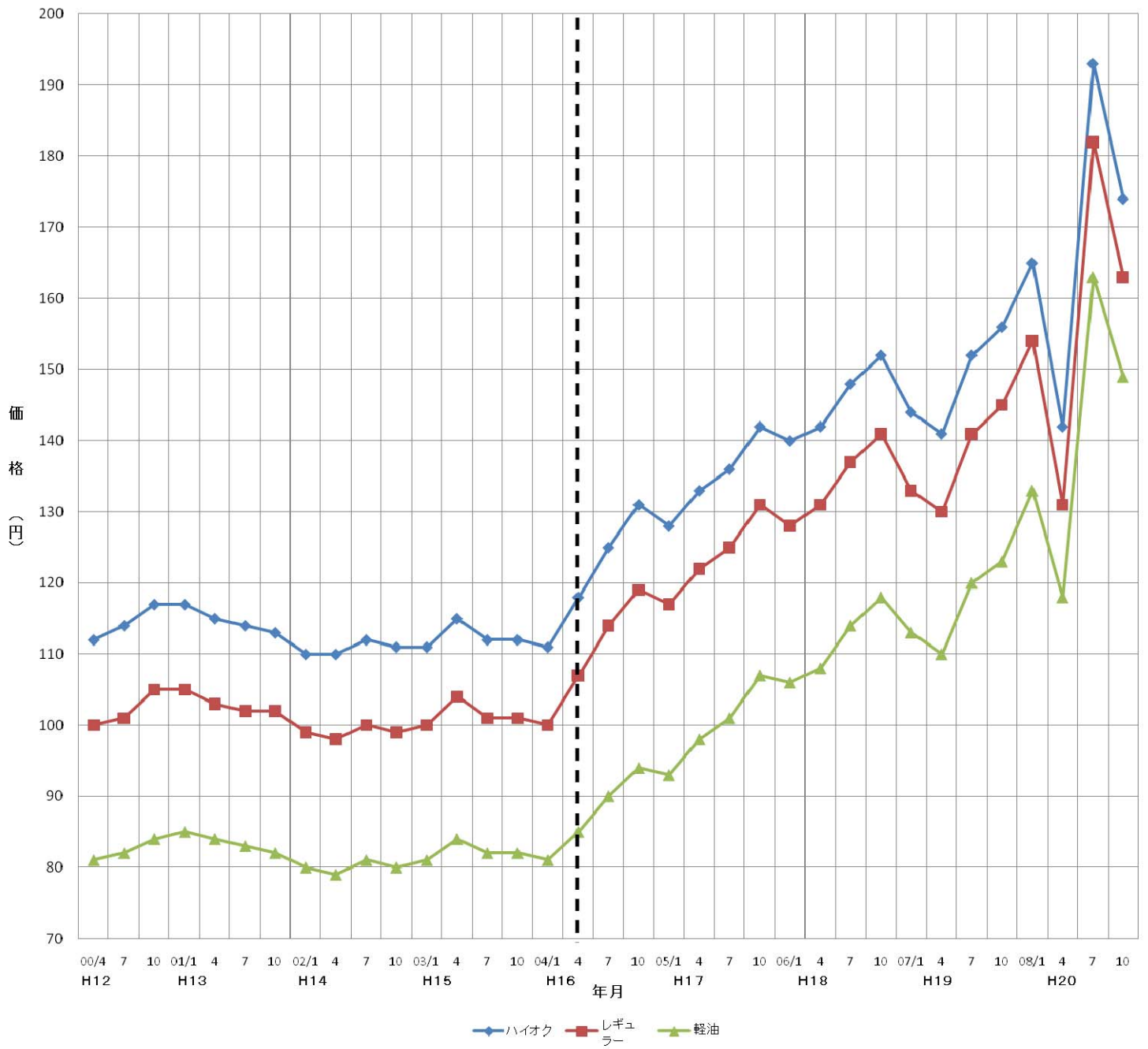
なお、平成19年度の新車登録台数は2,088台と貨物車全体（39万3,699台）の0.5%に過ぎない。

これらのことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているとはいえない。

(ハイブリッド貨物車の出荷台数及び補助台数の推移)



図表1-15 ガソリン・軽油価格の推移





エ メタノール自動車

① 保有台数の推移

平成13年度から19年度のメタノール自動車の保有台数（全国）の推移は、図表1-16のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の130台に対し、19年度は17台で113台の減少（86.9%減）となっている。

② 施策の効果

メタノール自動車は平成12年度以降の出荷の実績がない。また、平成19年度までは税軽減措置の対象となっていたが、20年度からは対象から外れている。

これらのことから、施策の効果が認められない。

図表1-16 メタノール自動車の保有台数の推移（車種別）

（単位：台）

| 区分 \ 年度  | 平成13 | 14  | 15  | 16  | 17  | 18 | 19 |
|----------|------|-----|-----|-----|-----|----|----|
| 乗用車      | 10   | 6   | 4   | 3   | 5   | 5  | 6  |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲4  | ▲2  | ▲1  | 2   | 0  | 1  |
| 貨物車      | 112  | 74  | 44  | 21  | 11  | 6  | 5  |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲38 | ▲30 | ▲23 | ▲10 | ▲5 | ▲1 |
| 乗合車      | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0  | 1  |
| 対前年度増▲減  | —    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0  | 1  |
| 特種・大型特殊車 | 8    | 9   | 7   | 6   | 6   | 6  | 5  |
| 対前年度増▲減  | —    | 1   | ▲2  | ▲1  | 0   | 0  | ▲1 |
| 計        | 130  | 89  | 55  | 30  | 22  | 17 | 17 |
| 対前年度増▲減  | —    | ▲41 | ▲34 | ▲25 | ▲8  | ▲5 | 0  |

ii) 低・低自動車

54

49

12

103

① 保有台数の推移

平成13年度から19年度の低・低自動車の保有台数（全国）の推移は、図表1-17のとおりであり、13年度と19年度を比較すると、13年度の208万1,379台に対し、19年度は1,601万8,282台で、1,393万6,903台の増加（669.6%増）となっている。

また、低・低自動車の平成13年度から19年度の自動車保有台数に占める割合をみると、毎年5ポイント程度増えており、19年度は33.1%と13年度の約8倍となっている。

なお、低・低自動車の車種別の台数は、国土交通省において把握していないため、平成17年度末時点に登録されている低・低自動車について、当省が初度登録年度別に各車種の割合を算出したところ、図表1-18のとおり、各年度とも乗用車が96%以上を占めている。

17

図表1-17 低・低自動車保有台数の推移

(単位:台、%)

| 区分        | ①平成17年排出ガス基準+75% (☆☆☆☆)かつ燃費基準+20%達成 | ②平成17年排出ガス基準+75% (☆☆☆☆)かつ燃費基準+10%達成 | ③平成17年排出ガス基準+75% (☆☆☆☆)かつ燃費基準+5%達成 | ④平成17年排出ガス基準+75% (☆☆☆☆)かつ燃費基準達成 | ⑤平成17年排出ガス基準+50% (☆☆☆☆)かつ燃費基準+5%達成 | ⑥平成17年排出ガス基準+50% (☆☆☆☆)かつ燃費基準達成 | ⑦平成12年排出ガス基準+75% (☆☆☆☆)かつ燃費基準達成 | ⑧平成12年排出ガス基準+50% (☆☆☆☆)かつ燃費基準達成 | ⑨平成12年排出ガス基準+25% (☆☆)かつ燃費基準達成 | 低・低自動車合計(h)     | 自動車保有台数(i) | (h/i) |
|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------|------------|-------|
| 平成13年度(a) | —                                   | —                                   | —                                  | —                               | —                                  | —                               | 145,009                         | 720,886                         | 1,215,484                     | 2,081,379       | 50,533,737 | 4.1   |
| (h)に占める割合 | —                                   | —                                   | —                                  | —                               | —                                  | —                               | 7.0                             | 34.6                            | 58.4                          | —               | —          | —     |
| 14年度(b)   | —                                   | —                                   | —                                  | —                               | —                                  | —                               | 1,258,526                       | 1,343,115                       | 1,870,682                     | 4,472,323       | 50,417,835 | 8.9   |
| (h)に占める割合 | —                                   | —                                   | —                                  | —                               | —                                  | —                               | 28.1                            | 30.0                            | 41.8                          | (b-a) 2,390,944 | —          | —     |
| 15年度(c)   | —                                   | —                                   | —                                  | 56,724                          | —                                  | 222,404                         | 3,042,051                       | 1,486,432                       | 2,154,880                     | 6,962,491       | 50,132,271 | 13.9  |
| (h)に占める割合 | —                                   | —                                   | —                                  | 0.8                             | —                                  | 3.2                             | 43.7                            | 21.3                            | 30.9                          | (c-b) 2,490,168 | —          | —     |
| 16年度(d)   | —                                   | —                                   | 642,062                            | 172,457                         | 1,003,586                          | 644,952                         | 3,275,158                       | 1,480,824                       | 2,247,682                     | 9,466,721       | 50,144,993 | 18.9  |
| (h)に占める割合 | —                                   | —                                   | 6.8                                | 1.8                             | 10.6                               | 6.8                             | 34.6                            | 15.6                            | 23.7                          | (d-c) 2,504,230 | —          | —     |
| 17年度(e)   | —                                   | —                                   | 2,087,307                          | 415,362                         | 1,515,352                          | 927,314                         | 3,256,088                       | 1,463,704                       | 2,251,224                     | 11,916,351      | 49,990,041 | 23.8  |
| (h)に占める割合 | —                                   | —                                   | 17.5                               | 3.5                             | 12.7                               | 7.8                             | 27.3                            | 12.3                            | 18.9                          | (e-d) 2,449,630 | —          | —     |
| 18年度(f)   | 557,466                             | 883,398                             | 2,292,965                          | 704,353                         | 1,685,974                          | 1,097,004                       | 3,167,426                       | 1,439,886                       | 2,204,393                     | 14,032,865      | 49,323,210 | 28.5  |
| (h)に占める割合 | 4.0                                 | 6.3                                 | 16.3                               | 5.0                             | 12.0                               | 7.8                             | 22.6                            | 10.3                            | 15.7                          | (f-e) 2,116,514 | —          | —     |
| 19年度(g)   | 1,366,270                           | 1,703,168                           | 2,469,354                          | 944,606                         | 1,788,950                          | 1,206,972                       | 3,038,653                       | 1,384,937                       | 2,115,372                     | 16,018,282      | 48,428,547 | 33.1  |
| (h)に占める割合 | 8.5                                 | 10.6                                | 15.4                               | 5.9                             | 11.2                               | 7.5                             | 19.0                            | 8.6                             | 13.2                          | (g-f) 1,985,417 | —          | —     |

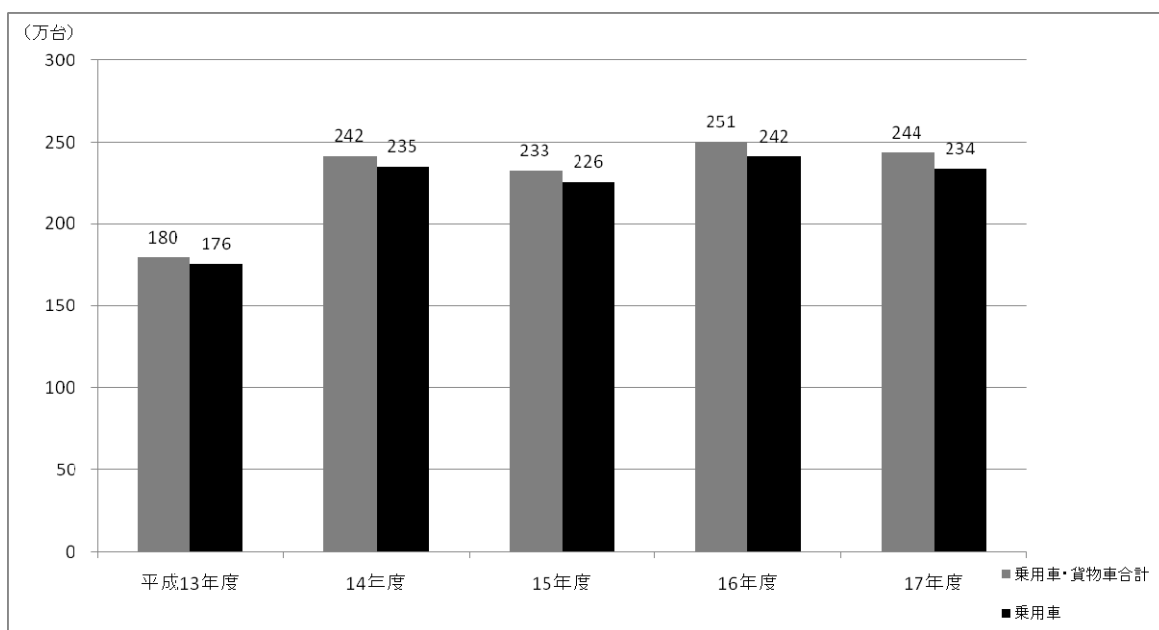
図表1-18 低・低自動車に占める乗用車の割合

(単位:台、%)

| 区分                         | 年度 | 平成13      | 14        | 15        | 16        | 17        |
|----------------------------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 低・低自動車初度登録台数(乗用車・貨物車合計)(a) |    | 1,798,819 | 2,416,279 | 2,327,439 | 2,506,217 | 2,436,945 |
| うち、乗用車(b)                  |    | 1,756,477 | 2,353,519 | 2,258,571 | 2,415,807 | 2,340,827 |
| 割合(b/a)                    |    | 97.6      | 97.4      | 97.0      | 96.4      | 96.1      |

17

(低・低自動車の初度登録台数)



② 低・低自動車に対する国の施策

低・低自動車に対する国の施策は、自動車排出ガス規制、燃費基準の強化、税軽減措置である。なお、平成13年度から20年度の税軽減の対象車両は、図表1-19のとおりである。

図表1-19 低・低自動車の種類別の税軽減措置の有無

| 年度                            |                  | 平成13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|-------------------------------|------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|
| 平成17年排出ガス基準75%<br>低減レベル(☆☆☆☆) | 平成22年度燃費基準+25%達成 |      |    |    |    |    |    |    | ○  |
|                               | 平成22年度燃費基準+20%達成 |      |    |    |    |    | ○  | ○  |    |
|                               | 平成22年度燃費基準+15%達成 |      |    |    |    |    |    |    | ○  |
|                               | 平成22年度燃費基準+10%達成 |      |    |    |    |    | ○  | ○  |    |
|                               | 平成22年度燃費基準+5%達成  |      |    |    | ○  | ○  |    |    |    |
|                               | 平成22年度燃費基準達成     |      |    |    | ○  | ○  |    |    |    |
| 平成17年排出ガス基準50%<br>低減レベル(新☆☆☆) | 平成22年度燃費基準+5%達成  |      |    |    | ○  | ○  |    |    |    |
| 平成12年排出ガス基準75%<br>低減レベル(旧☆☆☆) | 平成22年度燃費基準達成     | ○    | ○  | ○  |    |    |    |    |    |
| 平成12年排出ガス基準50%<br>低減レベル(☆☆)   | 平成22年度燃費基準達成     | ○    | ○  |    |    |    |    |    |    |
| 平成12年排出ガス基準25%<br>低減レベル(☆)    | 平成22年度燃費基準達成     | ○    | ○  |    |    |    |    |    |    |

20  
22

20

25

15

22

15

20

19

5

22

③ 施策の効果

低・低自動車保有台数は、上記図表 1-17 のとおり、大幅に増加している。

自動車排出ガス規制、燃費基準の強化に対する自動車メーカーの積極的取組みにより、低・低自動車に該当する乗用車の型式数は、図表 1-20 のとおり、平成 12 年度以降、着実に増加し、平成 20 年 1 月末現在で 3 メーカーが製造する乗用車の型式は、約 70%が低・低自動車となっている。

一方、乗用車ユーザーに対する当省のアンケート調査結果によると図表 1-21 のとおり、低・低自動車購入者 1,625 人のうち、購入理由として、価格、スタイル・色などの外観や内装・装備が上位を占めており、税軽減措置を挙げた者は 3.2%に過ぎない。

これらのことから、自動車排出ガス規制、燃費基準の強化により、保有台数の増加に効果があったものと考えられる。

しかし、税軽減措置は、保有台数の増加への効果が少ない。

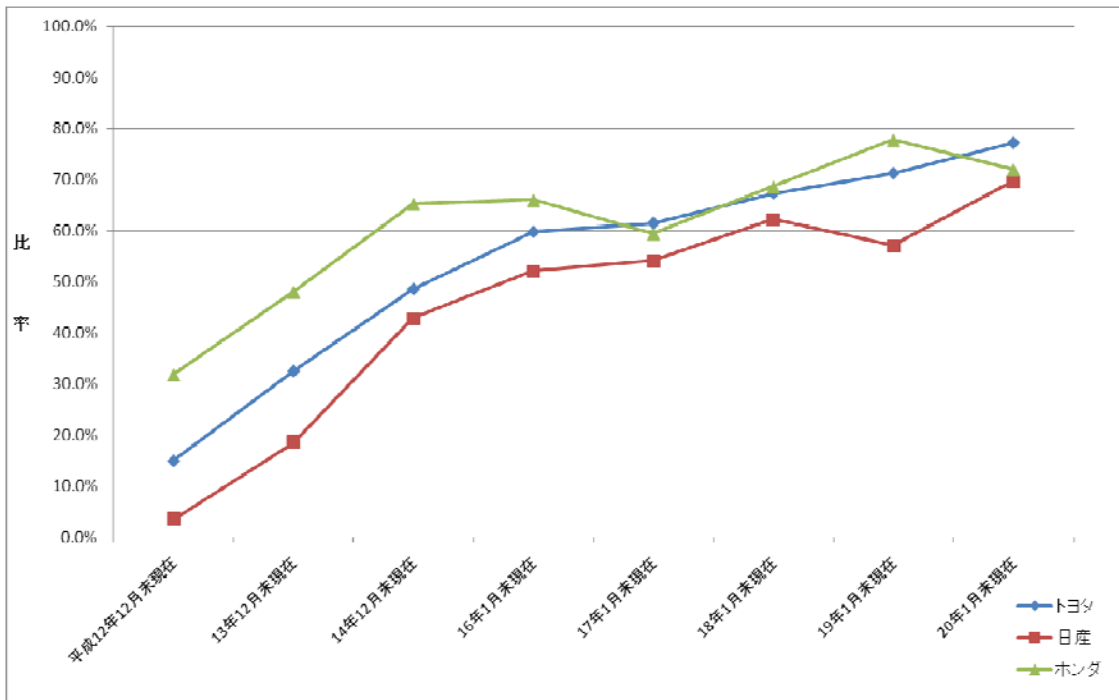
(参考) 自動車税及び自動車取得税の軽減額

|    |        |     |     |    |         |
|----|--------|-----|-----|----|---------|
|    | 1,500  |     |     |    | 150     |
|    | 34,500 |     |     |    |         |
|    | 75,000 | 150 | × 5 |    |         |
| 10 | 9,500  |     |     |    |         |
|    |        | 22  |     | 25 | 17      |
| 75 |        |     |     |    |         |
|    | 17,500 |     |     | 50 |         |
|    | 60,000 | 120 | × 5 |    | 30      |
| 7  | 7,500  |     |     |    |         |
|    |        |     |     |    | 3 2,000 |

図表 1-20 メーカー別延べ型式数及び低・低自動車の型式数の推移

| 区 分             | トヨタ      |              |         | 日産       |              |         | ホンダ      |              |         |
|-----------------|----------|--------------|---------|----------|--------------|---------|----------|--------------|---------|
|                 | 延べ型式数(A) | 低・低自動車型式数(B) | 比率(B/A) | 延べ型式数(A) | 低・低自動車型式数(B) | 比率(B/A) | 延べ型式数(A) | 低・低自動車型式数(B) | 比率(B/A) |
| 平成 12 年 12 月末現在 | 187      | 28           | 15.0%   | 204      | 7            | 3.4%    | 85       | 27           | 31.8%   |
| 13 年 12 月末現在    | 169      | 55           | 32.5%   | 135      | 25           | 18.5%   | 98       | 47           | 48.0%   |
| 14 年 12 月末現在    | 175      | 85           | 48.6%   | 84       | 36           | 42.9%   | 92       | 60           | 65.2%   |
| 16 年 1 月末現在     | 266      | 159          | 59.8%   | 96       | 50           | 52.1%   | 150      | 99           | 66.0%   |
| 17 年 1 月末現在     | 174      | 107          | 61.5%   | 109      | 59           | 54.1%   | 101      | 60           | 59.4%   |
| 18 年 1 月末現在     | 153      | 103          | 67.3%   | 119      | 74           | 62.2%   | 86       | 59           | 68.6%   |
| 19 年 1 月末現在     | 160      | 114          | 71.3%   | 91       | 52           | 57.1%   | 81       | 63           | 77.8%   |
| 20 年 1 月末現在     | 149      | 115          | 77.2%   | 89       | 62           | 69.7%   | 82       | 59           | 72.0%   |

(メーカー別延べ型式数に占める低・低自動車の型式数)



図表 1-21 乗用車ユーザーに対するアンケート調査結果

3,091

|       |      |
|-------|------|
| 1,625 |      |
|       | 59.6 |
|       | 58.9 |
|       | 39.4 |
|       | 36.5 |
|       | 33.0 |
|       | 29.4 |
| ..... |      |
| 11    | 3.2  |

iii) 新長期規制適合車（ディーゼル自動車）

図表1-22のとおり、平成17年度末時点に登録されているディーゼル新長期規制適合車の台数は、1万9,985台となっている。

なお、現在、製造されているディーゼル自動車は、すべて新長期規制適合車となっている。

15 9

17 10

図表1-22 新長期規制適合車（ディーゼル）の初度登録台数の推移

(単位:台、%)

| 区分          |             | 年度          |         | 平成15    | 16      | 17     |
|-------------|-------------|-------------|---------|---------|---------|--------|
|             |             |             | 台数      |         |         |        |
| 貨物          | 普通貨物        | 台数          | 160,723 | 132,346 | 138,326 |        |
|             | 小型四輪貨物      | 台数          | 108,680 | 99,417  | 123,496 |        |
|             | 小計          | 台数          | 269,403 | 231,763 | 261,822 |        |
|             | うち、新長期規制適合車 | 普通貨物        | 台数      | 0       | 432     | 19,133 |
|             |             |             | 比率      | 0.0     | 0.3     | 13.8   |
|             |             | 小型四輪貨物      | 台数      | 0       | 0       | 0      |
|             | 比率          | 0.0         | 0.0     | 0.0     |         |        |
| 小計          | 台数          | 0           | 432     | 19,133  |         |        |
|             | 比率          | 0.0         | 0.2     | 7.3     |         |        |
| 乗合          | 普通乗合(30人以上) | 台数          | 5,963   | 5,156   | 5,888   |        |
|             | 小型乗合(29人以下) | 台数          | 7,041   | 5,403   | 6,056   |        |
|             | 小計          | 台数          | 13,004  | 10,559  | 11,944  |        |
|             | うち、新長期規制適合車 | 普通乗合(30人以上) | 台数      | 0       | 0       | 830    |
|             |             |             | 比率      | 0.0     | 0.0     | 14.1   |
|             |             | 小型乗合(29人以下) | 台数      | 0       | 0       | 22     |
|             | 比率          | 0.0         | 0.0     | 0.4     |         |        |
| 小計          | 台数          | 0           | 0       | 852     |         |        |
|             | 比率          | 0.0         | 0.0     | 7.1     |         |        |
| 合計          |             | 台数          | 282,407 | 242,322 | 273,766 |        |
| うち、新長期規制適合車 |             | 台数          | 0       | 432     | 19,985  |        |
|             |             | 比率          | 0.0     | 0.2     | 7.3     |        |

### (3) 車種別の新車登録台数の推移及び施策の効果

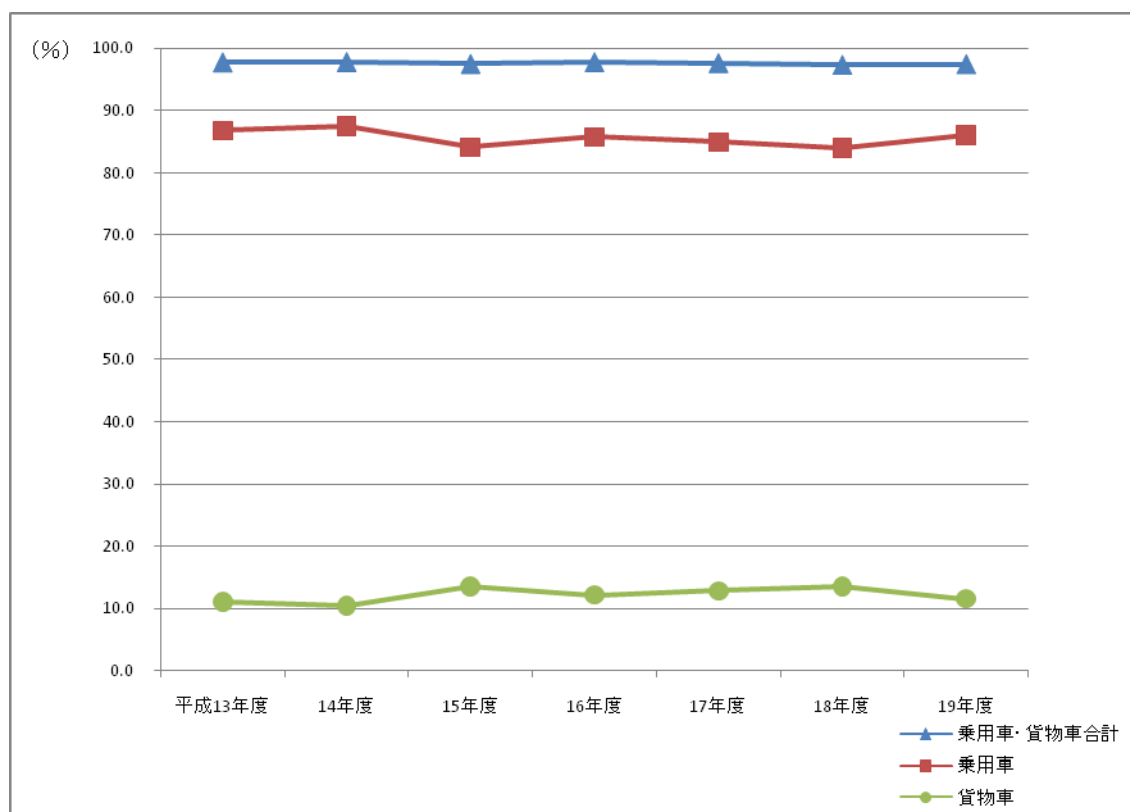
平成13年度から19年度の自動車の新車登録台数に占める車種別割合の推移は、図表1-23のとおり、13年度から19年度の台数を平均すると、乗用車85.5%、貨物車12.1%と、これらの車種で97.6%とその大部分を占めている。このため、これまでの把握結果を乗用車と貨物車に分けて再掲すると以下のとおりである。

図表1-23 新車登録台数の推移（車種別）

(単位:台、%)

| 区分           | 年度 | 平成13      | 14        | 15        | 16        | 17        | 18        | 19        | 13~19年度平均 |
|--------------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 乗用車 (a)      |    | 3,456,764 | 3,546,436 | 3,393,452 | 3,385,833 | 3,330,860 | 3,019,838 | 2,956,931 | 3,298,588 |
| うち普通         |    | 1,295,375 | 1,159,829 | 1,307,604 | 1,337,455 | 1,254,689 | 1,224,178 | 1,334,183 | 1,273,330 |
| うち小型四輪       |    | 2,161,389 | 2,386,607 | 2,085,848 | 2,048,378 | 2,076,171 | 1,795,660 | 1,622,748 | 2,025,257 |
| 比率 (a/e)     |    | 86.7      | 87.5      | 84.0      | 85.7      | 84.8      | 83.9      | 86.0      | 85.5      |
| 貨物車 (b)      |    | 437,741   | 417,557   | 544,763   | 476,969   | 500,635   | 483,902   | 393,699   | 465,038   |
| うち普通         |    | 121,207   | 122,454   | 187,148   | 153,382   | 158,757   | 160,129   | 128,342   | 147,346   |
| うち小型四輪       |    | 316,534   | 295,103   | 357,615   | 323,587   | 341,878   | 323,773   | 265,357   | 317,692   |
| 比率 (b/e)     |    | 11.0      | 10.3      | 13.5      | 12.1      | 12.8      | 13.4      | 11.4      | 12.1      |
| 乗合車 (c)      |    | 11,069    | 11,769    | 14,957    | 12,462    | 13,946    | 13,469    | 11,946    | 12,803    |
| 比率 (c/e)     |    | 0.3       | 0.3       | 0.4       | 0.3       | 0.4       | 0.4       | 0.3       | 0.3       |
| 特種・大型特殊車 (d) |    | 80,096    | 79,168    | 87,788    | 76,958    | 80,770    | 83,462    | 76,860    | 80,729    |
| 比率 (d/e)     |    | 2.0       | 2.0       | 2.2       | 1.9       | 2.1       | 2.3       | 2.2       | 2.1       |
| 合計 (e=a~d)   |    | 3,985,670 | 4,054,930 | 4,040,960 | 3,952,222 | 3,926,211 | 3,600,671 | 3,439,436 | 3,857,157 |

(新車登録台数の推移 (乗用車・貨物車))



## i) 乗用車

① CNG自動車及び電気自動車については、保有台数及び出荷台数とも年々減少しており、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現していない。

② ハイブリッド乗用車については、国の施策（補助）が、導入に活用されている状況がみられる。

出荷台数及び保有台数が増加した背景には、ガソリン・軽油価格の上昇に伴う自動車ユーザーの燃費への関心の高まりがあると考えられる。なお、既存車と比べると平均でも100万円程度の価格差がみられる。

一方、ハイブリッド乗用車の平成13年と20年の価格を比較すると、10万円程度高くなっている。

これらのことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現したとまではいえない。

③ 低・低自動車については、自動車排出ガス規制、燃費基準の強化に対する自動車メーカーの積極的な取組みにより、低・低自動車のラインナップが増加した。一方、乗用車ユーザーに対する当省のアンケート調査結果によると、低・低自動車を購入した者のうち、購入理由として税軽減措置を挙げた者は3.2%に過ぎない。

これらのことから、自動車排出ガス規制、燃費基準の強化により、低・低自動車の保有台数の増加に効果があったものと考えられるが、税軽減措置は、保有台数の増加への効果が少ない。

## ii) 貨物車

① CNG自動車については、国の施策（補助）が導入に活用されているが、出荷台数は減少しており、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」は発現しているとはいえない。

また、天然ガス供給施設の整備が、全国的に展開されていないため、CNG自動車の普及には限界があると考えられる。

② ハイブリッド貨物車については、国の施策（補助）が導入に活用されているが、ハイブリッド貨物車の平成16年と18年の価格を比較すると、18年が高くなっている。なお既存車と比較するとハイブリッド貨物車の価格は高く、大きな価格差がみられる。

これらのことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」は発現しているとはいえない。



#### (4) まとめ

##### i) 低公害車の保有状況

平成13年度から19年度までの自動車保有台数（乗用車、貨物車（被けん引車を除く。）、乗合車、特種車、大型特殊車の合計。以下同じ。）は、13年度以降毎年減少している。また、13年度（5,228万8,110台）と19年度（5,000万6,606台）を比較すると、228万1,504台（4.4%）の減少となっている。

これに対し、低公害車の保有台数は、13年度以降毎年増加しており、13年度（216万5,529台）と19年度（1,646万9,923台）を比較すると、1,430万4,394台（660.5%）と大幅な増加となっている。

また、自動車保有台数に占める低公害車の割合も毎年約5ポイント程度増加し、平成13年度の4.1ポイントから19年度32.9ポイントと28.8ポイントの増となっている。これは、低公害車のうち、低・低自動車が増加したことによるものである。

一方、CNG自動車等の自動車保有台数に占める割合は、平成14年度から毎年度0.1ポイントずつ増加しているものの、19年度は0.9%と極めて低い。

##### ii) 低公害車別の効果の発現状況

###### ア CNG自動車等

CNG自動車等の保有台数は、平成13年度の約8万4,000台から19年度約45万1,600台へと5.4倍に増加した。これは、ハイブリッド乗用車が増加したことによる。

一方、低公害車の保有台数に占めるCNG自動車等の割合は、平成14年度以降3%以下で推移しており、本政策群の目標達成に対する寄与の程度は低い。

###### (ア) CNG自動車

既存車と比べ価格が高く、また、出荷台数が平成14年度以降毎年度減少しており、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているといえない。また、天然ガス供給施設の整備が全国的に展開されていないことから、CNG自動車の普及には限界があると考えられる。

###### (イ) 電気自動車

電気自動車は平成17年度以降、乗用車、貨物車、乗合車の出荷実績がなく、本政策群が目指す「民間活力の誘発」、「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現していない。

###### (ウ) ハイブリッド自動車

ハイブリッド自動車については、平成13年度から保有台数及び出荷台数は大きく増えている。この背景として、ガソリン・軽油価格の上昇に伴うユーザーの燃費への関心の高まりがあると考えられる。一方、ハイブリッド自動車の価格は低下していないことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているとはまではいえない。

###### (エ) メタノール自動車

メタノール自動車は平成12年度以降の出荷の実績がない。また、平成19年度までは税軽減措置の対象となっていたが、20年度からは対象から外れている。

これらのことから、施策の効果が認められない。

## イ 低・低自動車

自動車排出ガス規制、燃費基準の強化に対する自動車メーカーの積極的な取組みにより、平成 16 年以降に生産された自動車の型式の過半は低・低自動車となっており、これが保有台数の増加に効果があったものと考えられる。

しかし、税軽減措置は、保有台数の増加への効果が少ない。

### iii) 目標に対する CNG 自動車等の寄与

低公害車の保有台数は、平成 17 年度に 1,219 万 2,868 台となっており、すでに本政策群の政策目標（1,000 万台以上普及）を達成している。しかし、この内訳をみると、低・低自動車が 1,191 万 6,351 台で 97.7%と大部分を占めているのに対し、CNG 自動車等は 27 万 6,517 台で 2.3%となっている。

CNG 自動車等については、アクションプランにおいて、官民挙げた取組みによる技術的ブレークスルーにより実用化が進んできたが、既存車と比べて高価格である等の問題があることから、政府をはじめとした公的部門による率先導入、民間事業者等への低公害車の導入・インフラ整備への支援、電気自動車の活用に向けた環境整備等を行っていくとされている。

しかし、達成された 1,000 万台の目標のうち、CNG 自動車等の占める割合は前述のとおり、2.3%と極めて低い。

「平成 22 年度までに、低公害車をできるだけ早期に 1,000 万台以上普及」という政策目標への寄与という点から、CNG 自動車等と低・低自動車の普及状況をみると、CNG 自動車等については寄与の程度が低く、CNG 自動車等に係る施策が有効であったとは認められない。

なお、当省の調査結果によると、平成 10 年度から 19 年度の 10 年間に CNG 自動車等導入のために投じた補助金の総額は約 586 億円に及ぶ。



- 当省の調査結果によると、燃料電池自動車を保有する地方公共団体はすべてリースにより導入しているが、図表 2-2 のとおり、リース料は最低でも年額 504 万円と高額となっている。

また、今後の燃料電池自動車の導入予定及び今後の課題について聴取した結果は、図表 2-3 のとおりであり、車両価格が高くリース料が高額、1 回の充填走行距離が短い、燃料供給施設が少ないなどといった課題があるとしている。これらの中には、現行車両のリース契約中は継続して利用するが、それ以降については、更新するかどうかは未定としている地方公共団体があり、今後、地方公共団体に対する大幅な普及は期待できない。

- 燃料インフラ（水素ステーション）の整備状況をみると、現在、全国で 12 施設（首都圏 9 施設、中部圏 1 施設、関西圏 2 施設）しかない。
- 以上のことから、「平成 22 年度までに、燃料電池自動車を 5 万台普及」するとの目標の達成は、困難と考えられる。

19 5 28

図表 2-2 地方公共団体が保有する燃料電池自動車の概要

| 地方公共団体 | 使用方法  | リース期間                   | リース料<br>(年額)         | うち補助額                               |
|--------|-------|-------------------------|----------------------|-------------------------------------|
|        |       |                         |                      |                                     |
| A      | 一般公用車 | 当初車両：平成16年4月～18年3月      | 630万円<br>(52.5万円/月)  | 315万円(17年度のみ)<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2 |
|        |       | 現行車両：平成18年4月～           | 504万円<br>(42万円/月)    | 252万円<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2         |
| B      | 一般公用車 | 当初車両：平成16年4月～18年3月      | 630万円<br>(52.5万円/月)  | 315万円(17年度のみ)<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2 |
|        |       | 現行車両：平成18年4月～           | 504万円<br>(42万円/月)    | 252万円<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2         |
| C      | 一般公用車 | 当初車両：平成15年8月～17年9月      | 1,512万円<br>(126万円/月) | 315万円(17年度のみ)<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2 |
|        |       | 現行車両：平成17年10月～20年4月(予定) | 1,260万円<br>(105万円/月) | 630万円<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2         |
| D      | 一般公用車 | 当初車両：平成15年8月～17年9月      | 1,512万円<br>(126万円/月) | 307万円(17年度のみ)<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2 |
|        |       | 現行車両：平成17年12月～20年5月(予定) | 1,260万円<br>(105万円/月) | 630万円<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2         |
| E      | 一般公用車 | 当初車両：平成16年6月～平成17年9月    | 630万円<br>(52.5万円/月)  | 315万円(17年度のみ)<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2 |
|        |       | 現行車両：平成17年10月～          | 1,260万円<br>(105万円/月) | 630万円<br>・環境省補助<br>・補助率：1/2         |

図表 2 - 3 地方公共団体が保有する燃料電池自動車の導入予定、今後の課題（地方公共団体からの聴取結果）

| 区分 | 燃料電池自動車の導入予定、今後の課題 |
|----|--------------------|
| A  | 100km 350km<br>10  |
| B  | 10<br>370km        |
| C  |                    |
| D  |                    |

(参考) 燃料電池自動車に関する各省の政策群の政策について

ア 燃料電池自動車について、各省が果たすべき役割・事業は、以下のとおりとなっている。

● 政策群における燃料電池自動車について各府省が果たすべき役割・事業

| 区 分   | 各府省が果たすべき役割 | 政策群としての事業 |
|-------|-------------|-----------|
| 経済産業省 |             |           |
| 国土交通省 |             |           |
| 環 境 省 |             |           |

● 各省の事業内容

| 経済産業省の事業内容 |                                 |
|------------|---------------------------------|
| 70MPa      |                                 |
| 13         | 19      1, 216    6000      174 |
| 国土交通省の事業内容 |                                 |
| 17    6    | 17    3      18    3            |

VP29

環境省の事業内容

イ 燃料電池の実用化に向けた規制の改正について

燃料電池の実用化に向けて、平成 14 年 5 月に燃料電池実用化に関する関係省庁連絡会議を設置し、燃料電池自動車の導入及び走行に関連する規制（道路運送車両法、道路法及び高圧ガス保安法）、水素インフラに関する規制（消防法、道路法、建築基準法及び高圧ガス保安法）を再点検し、平成 16 年度までに法令の改正等が行われた。

### 3 次世代自動車

#### 【政策目標】

「低炭素社会づくり行動計画」（平成 20 年 7 月 29 日閣議決定）において、「我が国の自動車産業の技術力・競争力の強化にもつなげつつ、排出量のうち約 2 割を占める運輸部門からの二酸化炭素削減を行うため、現在、新車販売のうち約 50 台に 1 台の割合である次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）について、2020 年までに新車販売のうち 2 台に 1 台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す。」とされている。

#### 【次世代自動車の保有状況】

次世代自動車の平成 16 年度から 19 年度までの保有状況は図表 3-1 のとおりであり、平成 19 年度の自動車保有台数（全国）に占める割合は 0.9%となっている。

また、平成 19 年度の低公害車・燃料電池自動車の出荷台数に占める次世代自動車の出荷台数の割合は 2.4%となっている。

図表 3-1 次世代自動車の保有状況

(単位:台、%)

| 区分 \ 年度       | 平成16       | 17         | 18         | 19         |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| ハイブリッド自動車     | 196,596    | 256,668    | 342,778    | 428,771    |
| 出荷台数          | 66,540     | 61,263     | 90,410     | 90,523     |
| 電気自動車         | 606        | 566        | 520        | 492        |
| 出荷台数          | 17         | 0          | 0          | 0          |
| 燃料電池自動車       | 61         | 60         | 50         | 42         |
| 出荷台数          | 4          | 16         | 1          | 0          |
| クリーンディーゼル自動車  | —          | —          | —          | —          |
| 出荷台数          | —          | —          | —          | —          |
| CNG自動車        | 17,390     | 19,261     | 21,308     | 22,361     |
| 出荷台数          | 3,265      | 3,066      | 3,091      | 2,175      |
| 合計 (a)        | 214,653    | 276,555    | 364,656    | 451,666    |
| 出荷台数 (b)      | 69,826     | 64,345     | 93,502     | 92,698     |
| 自動車保有台数 (c)   | 51,788,003 | 51,608,739 | 50,922,838 | 50,006,606 |
| (a)/(c)       | 0.4        | 0.5        | 0.7        | 0.9        |
| 低公害車等出荷台数 (d) | 4,203,800  | 4,205,792  | 4,087,687  | 3,928,172  |
| (b)/(d)       | 1.7        | 1.5        | 2.3        | 2.4        |

( )

19

NOx( ) PM



## 4 その他

### (1) CNG自動車等の導入に係る国の補助

CNG自動車等に係る国の補助制度は、図表4-1のとおりとなっている。

図表4-1 CNG自動車等の導入に係る国の補助概要（平成19年度）

| 区分   | 経済産業省   | 国土交通省  | 環境省  | (環境省)   |
|------|---|--|--|---|
| 名称   | クリーンエネルギー自動車等導入促進事業   | 低公害車普及促進対策費補助  | 低公害(代エネ・省エネ)車普及事業  | 低公害車普及(助成)事業(※4)  |
| 目的   | 運輸部門における新エネルギー利用促進、省エネルギーの推進及びCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 等有害物質の排出抑制を図る。   | バス・トラック事業者を中心に、CNG/バス・トラック等の導入に対し、地方公共団体等と協調して補助を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。   | 地方公共団体等が保有する公営バスへの低公害車(CNG、電気、ハイブリッド自動車)の導入を支援し、地方公共団体が率先して導入することにより、地域における省エネ・代エネ対策を推進する。   | 地方公共団体が行う、大気の汚染の影響による健康被害を予防するために必要な事業策を推進する。   |
| 対象者  | ・ 民間事業者等  | ・ バス・トラック事業者等  | ・ 地方公共団体及びその団体、第3セクター(出資比率50%以上)   | ・ 公害健康被害の補償等に関する法律(昭和48年法律第111号)の旧第1種地域を含む地方公共団体<br>・ 民間事業者(※5)                             |
| 補助対象 | [車両]<br>・ (購入・リース・改造)<br>・ CNG自動車(乗用車を除く。)<br>(購入・リース)<br>・ 電気自動車<br>・ ハイブリッド自動車(乗用車を除く。)<br>[施設]<br>・ 燃料等供給施設(自家用)<br>【補助が廃止されたもの】<br>[車両]<br>(購入・リース・改造)<br>・ CNG自動車(乗用車)(平成18年度末で廃止。)<br>(購入・リース)<br>・ ハイブリッド自動車(乗用車)(平成18年度末で廃止。)<br>[施設]<br>・ 燃料等供給施設(事業用)(平成18年度末で廃止) | [車両]<br>(購入・リース・改造)<br>・ CNG自動車(貨物車、乗合車)<br>・ ハイブリッド自動車(貨物車、乗合車)(※2)<br>【補助が廃止されたもの】<br>[車両]<br>(購入・リース)<br>・ 低PM認定車(平成15、16年度に実施。)<br>・ 新長期規制適合車(平成16～18年度に実施。) | [車両]<br>(購入・リース・改造)<br>・ CNG自動車(乗合車)<br>・ ハイブリッド自動車(乗合車)<br>[施設]<br>・ 燃料等供給施設<br>【補助が廃止されたもの】<br>[車両]<br>(購入・リース・改造)(※3)<br>・ CNG自動車(乗用車、貨物車)(平成16年度末で廃止。)<br>・ 電気自動車(平成16年度末で廃止。)<br>・ ハイブリッド自動車(乗用車、貨物車)(平成16年度末で廃止。)<br>・ メタノール自動車(平成16年度末で廃止。) | [車両]<br>(購入・リース)<br>・ CNG自動車<br>・ 電気自動車<br>・ ハイブリッド自動車<br>・ メタノール自動車<br>[施設]<br>・ メタノールスタンド |
| 補助率  | [車両]<br>・ 通常車両との価格差の1/2以内又は使用過程車の改造費用の1/3以内<br>[施設]<br>・ 設置費の1/2以内(※1)<br>【補助が廃止されたもの】<br>[車両]<br>・ 通常車両との価格差の1/2以内又は使用過程車の改造費用の1/3以内<br>[施設]<br>・ 定額   | [車両]<br>・ 通常車両との価格差の1/2<br>・ 改造費用の1/3<br>【補助が廃止されたもの】<br>[車両]<br>・ DPF等相当機能部分の1/4<br>・ 通常車両との価格差の1/3   | [車両]<br>・ 通常車両との価格差又は改造費用の1/2<br>【補助が廃止されたもの】<br>・ 通常車両との価格差又は改造費用の1/2   | [車両]<br>(購入・リース)<br>・ 購入: 定額<br>・ リース: 年間リース料の1/2<br>[施設]<br>・ 定額                           |
| 備考   | ※1 主として路線バス及び塵芥車に供給する充填設備は設置費の2/3以内(ただし、小型充填施設を除く。)   | ※2 平成17年度排出ガス基準よりNO <sub>x</sub> ・PMともに10%低減した車両として、低排出ガス車認定制度における認定を取得したものに限り。  | ※3 平成16年度にリースにより導入した車両については、平成17年度以降もリース期間終了まで補助金を交付。  | ※4 本補助制度は、平成17年度末で廃止された。<br>※5 地方公共団体を通じた間接補助   |

(

CNG自動車等の導入に係る国の補助台数及び金額は、図表4-2のとおり、CNG自動車等に対する平成10年度から19年度における補助額の累計は585億6,724万8,000円で、1台当たりの平均補助額は、29万円である。

このうち、経済産業省及び国土交通省の補助について種類別にみると、

- ① CNG自動車に対する平成10年度から19年度の補助額の累計は196億3,133万円で1台当たりの平均補助額は74万5,000円
- ② 電気自動車に対する平成10年度から19年度の補助額の累計は12億304万円 で1台当たりの平均補助額は30万4,000円
- ③ ハイブリッド自動車の全車種に対する平成10年度から19年度の補助額の累計は350億937万円で1台当たりの平均補助額は21万円  
となっている。

また、環境省の平成10年度から19年度の補助額の累計は27億2,350万円となっている。

1,470

1,805

491

## (2) 燃料供給施設設置に係る国の補助

燃料供給施設設置に対し、国（経済産業省及び環境省）が補助を行った基数は、これまで399基となっている。

このうち、現時点で把握できた経済産業省の補助基数は387基で、CNG充填施設が最も多く、372基となっている。また、残りの15基は電気充電施設である。

なお、387基に対する補助額は、約24億4,800万円で1基当たりの平均補助額は632万6,000円となっている。

図表4-2 CNG自動車等の導入に係る国の補助（平成10～19年度累計）

（単位：台、基、千円）

| 区分        |          | 経済産業省      | 国土交通省     | 環境省       | 合計         |         |
|-----------|----------|------------|-----------|-----------|------------|---------|
| CNG自動車    | 補助台数     | 20,991     | 5,362     | (3,908)   | 26,353     |         |
|           | 金額       | 13,850,339 | 5,781,000 |           | 19,631,339 |         |
|           | 1台当たり補助額 | 660        | 1,078     | —         | 745        |         |
| 電気自動車     | 補助台数     | 3,962      | —         | (54)      | 3,962      |         |
|           | 金額       | 1,203,040  | —         |           | 1,203,040  |         |
|           | 1台当たり補助額 | 304        | —         | —         | 304        |         |
| ハイブリッド自動車 | 補助台数     | 162,557    | 4,287     | (281)     | 166,844    |         |
|           | 金額       | 31,678,370 | 3,331,000 |           | 35,009,370 |         |
|           | 1台当たり補助額 | 195        | 777       | —         | 210        |         |
|           | うち乗用     | 補助台数       | 161,061   | —         |            | 161,061 |
|           |          | 金額         |           | —         |            |         |
|           |          | 1台当たり補助額   | —         | —         | —          | —       |
|           | うち貨物     | 補助台数       | 1,370     | 4,128     |            | 5,498   |
|           |          | 金額         |           | 2,633,000 |            |         |
|           |          | 1台当たり補助額   | —         | 638       | —          | —       |
| メタノール自動車  | 補助台数     | —          | —         | (50)      | (50)       |         |
|           | 金額       | —          | —         |           |            |         |
|           | 1台当たり補助額 | —          | —         | —         | —          |         |
| 合計        | 補助台数     | 187,510    | 9,649     | 4,293     | 201,452    |         |
|           | 金額       | 46,731,749 | 9,112,000 | 2,723,499 | 58,567,248 |         |
|           | 1台当たり補助額 | 249        | 944       | 634       | 291        |         |
| 燃料供給施設    | 補助基数     | 387        | —         | 12        |            |         |
|           | 金額       | 2,448,082  | —         |           |            |         |
|           | 1基当たり補助額 | 6,326      | —         |           |            |         |

18 19

10 17

387

347

25

15

(3) 低・低自動車の税軽減額

税軽減措置の対象となる自動車の大部分は低・低自動車であることから(注)、平成17年度に初度登録された低・低自動車(243万6,945台)のうち、税軽減措置の対象車208万8,261台について、自動車税及び自動車取得税の軽減額を試算(作業中)

17 243 6,945 97.6 249 7,813 6 868 2.4

図表4-3 低・低自動車の税軽減内容(平成17年度)

|                     |              |         |
|---------------------|--------------|---------|
| 17<br>75<br>22<br>+ | × 0.5<br>50  | ×<br>30 |
| 17<br>75<br>22      | × 0.25<br>25 | ×<br>20 |
| 17<br>50<br>22<br>+ | × 0.25<br>25 | ×<br>20 |