

行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 環境対応車普及促進対策、
地域交通のグリーン化を通じた電気自動車
の加速度的普及促進

事業用分野における次世代自動車の普及促進策

温室効果ガス(CO₂)排出削減、大気汚染防止、省エネルギーの観点から、政府は次世代自動車の普及を促進。

【政府全体の目標】

日本再興戦略2016 (平成28年6月2日閣議決定)

『次世代自動車※については、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを目指し、(中略)目標の達成に向け初期需要の創出を図り、自立的な市場を早期に確立する。』

※環境性能の高い以下の自動車

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自動車、CNG自動車

2020～2030年の車種別普及目標 (政府目標)

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

事業用分野における次世代自動車の普及促進の意義

事業用自動車は、一般に大型かつ長距離を走行するため、低炭素化、大気汚染対策、省エネ対策の効果が高く、また、バス等の公共交通の利用を通じた国民への周知効果により、自家用車を含めた次世代自動車の普及促進にも資する。

このため、事業用分野での次世代自動車の普及促進は極めて重要。

事業用分野における次世代自動車の普及促進策

事業用分野では、それぞれの次世代自動車の成熟度に応じて2つの事業により普及を促進。

【第一段階】

地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進 [地域交通グリーン化事業]

電気コミュニティバス

燃料電池タクシー

電気集配トラック



(電気・プラグインハイブリッド・燃料電池自動車の導入支援)

【特徴】CO₂排出量がゼロに近い又はゼロエミッション。
車両価格が通常車両価格の1.5~2倍以上。

他の地域や事業者による導入を誘発・促進する先駆的取組を認定の上、重点的に支援。

【国費による支援】車両、充電設備本体価格の一部(1/2~1/3)を補助

【第二段階】

環境対応車普及促進対策 [環境対応車普及促進事業]

ハイブリッド・CNGトラック

ハイブリッド・CNG路線バス



(ハイブリッド・CNG自動車の導入支援)

【特徴】大気汚染物質やCO₂排出量がディーゼル車より少ない。車両価格は電気自動車に比べて安い。

排気・燃費性能に優れた車両の本格的普及を図るため、購入補助を実施。

【国費による支援】通常車両との差額の一部(1/2~1/3)を補助

【第三段階】

財政的支援の終了

補助すべき次世代自動車の補助対象の目安

それぞれの事業毎に、補助すべき次世代自動車の補助対象の目安を定めて施策を実施している。

【第一段階】

地域交通グリーン化事業の補助の目安 [メーカー間の競争が生まれる目安]

- (定量的目安)・同一カテゴリにおける車種ラインナップについて、自動車メーカー2社以上の参入がある。
・車両価格低減が進み、標準車両との価格差が1.5倍以内となる。
(定性的目安)地域の導入状況

上記定量的目安に至った場合は、自立的普及の兆しありとして、定性的目安も勘案の上、地域交通グリーン化事業（第一段階）から環境対応車普及促進事業（第二段階）への移行について判断する。

【第二段階】

環境対応車普及促進事業の補助の目安 [自立的普及が生まれる目安]

- (定量的目安)同一カテゴリにおける事業用自動車保有車両数に占める補助対象車両数が3%以上となる。
(定性的目安)一般車両との比較競争性(排ガス・燃費性能、車両価格)

上記定量的目安に至った場合には、自立的普及の見込みありとして、定量的目安も勘案の上、財政的支援の終了について判断する。

【第三段階】

財政的支援の終了

次世代自動車の導入事例

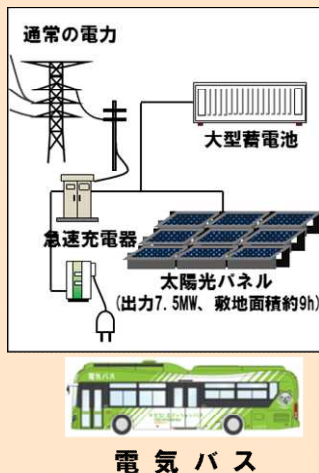
事業用分野での低炭素化、省エネのみならず、日常・観光利用での周知や、災害時のレジリエンス確保が期待される案件を形成。

電気バスを活用したゼロエミッション交通システム構築



太陽光発電と電気バスを組み合わせ、全くCO₂を排出しない、「ゼロエミッション交通システム」を構築し、地域の環境対策を推進するもの。

ゼロエミッション交通システム



観光地における電気バスの導入(伊勢神宮)



伊勢神宮の式年遷宮を機に、伊勢市内既存路線で大型電気バスを運行し、CO₂排出量の削減、観光振興及び電気自動車の普及促進に取り組むもの。



地域交通再生に向けた電気タクシーの導入



公共交通空白地域における公共交通機関の再生を目的として、地域公共交通網形成計画に基づき、EV乗合タクシーを導入するもの。

運行日時 年中無休・予約制 (11:00~22:00)
予約時間 30分〜午後5時30分
料金 お1人様 500円(乗車時間内・久米町町内)
乗車人数 1人〜5人(乗車時間内・久米町町内)
乗車時間 15分以内(乗車時間内・久米町町内)
乗車料金 500円(乗車時間内・久米町町内)
乗車時間 15分以内(乗車時間内・久米町町内)
乗車料金 500円(乗車時間内・久米町町内)
乗車時間 15分以内(乗車時間内・久米町町内)
乗車料金 500円(乗車時間内・久米町町内)

グリーン物流の実現・国土強靱化に向けたCNGトラック導入



精油所が被災



給油に並ぶ自動車の列

グリーン物流実現のため、大気汚染物質やCO₂排出量が少ない天然ガスを燃料とするCNGトラックを導入するもの。天然ガス供給は災害に比較的強いいため、軽油の供給が途絶えた場合の物資輸送手段となり、国土強靱化にも資する。

①次世代自動車毎の普及状況と補助のあり方の検証

- ・地域交通グリーン化事業(第一段階)の補助対象に、環境対応車普及促進事業(第二段階)に進められるものはないか。
- ・環境対応車普及促進事業(第二段階)で、事業分野でのニーズに合わない(今後、普及が見込めない)補助対象はあるか。

②両事業のあり方の検証

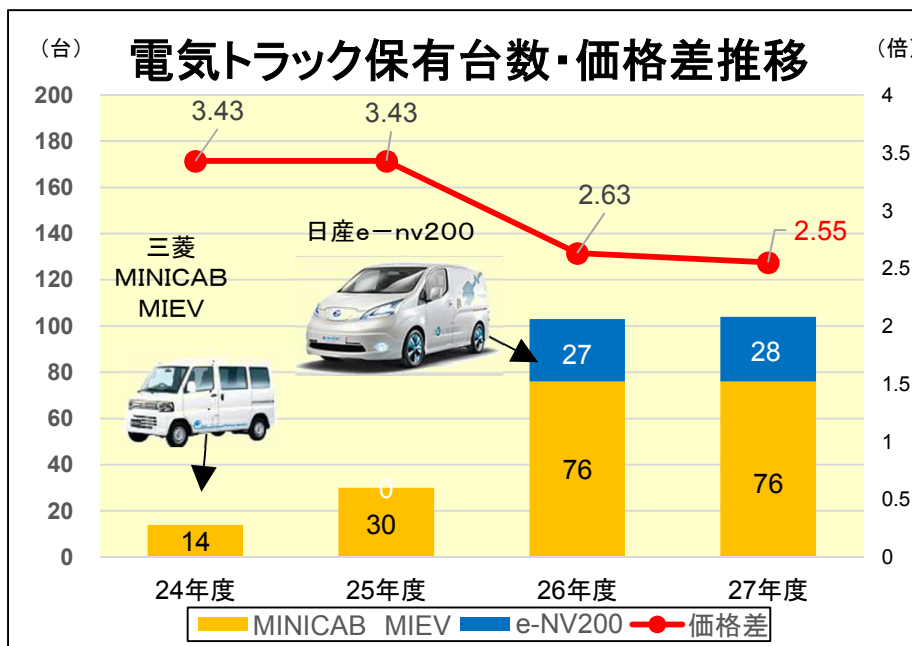
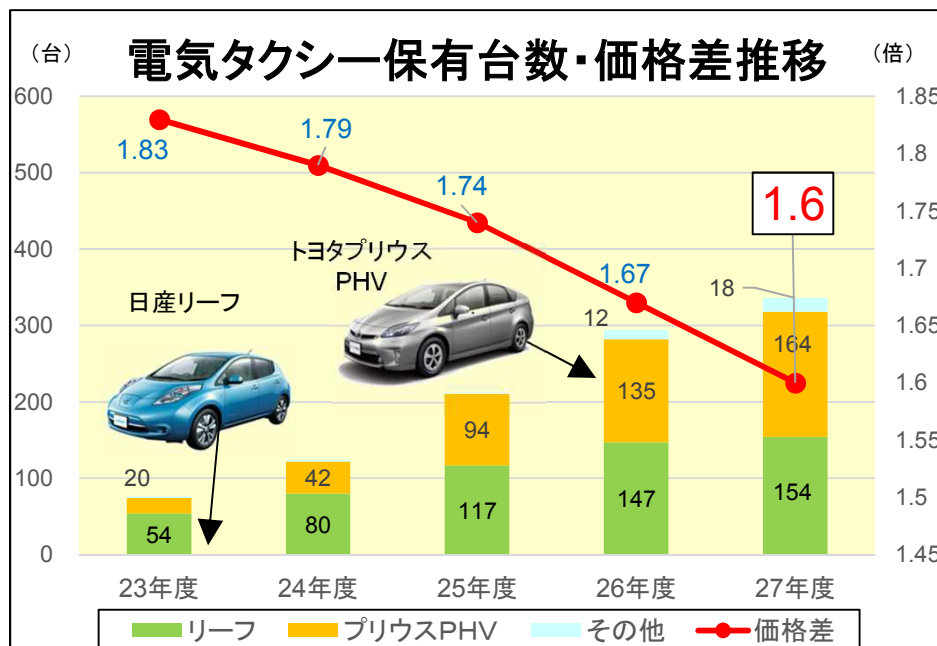
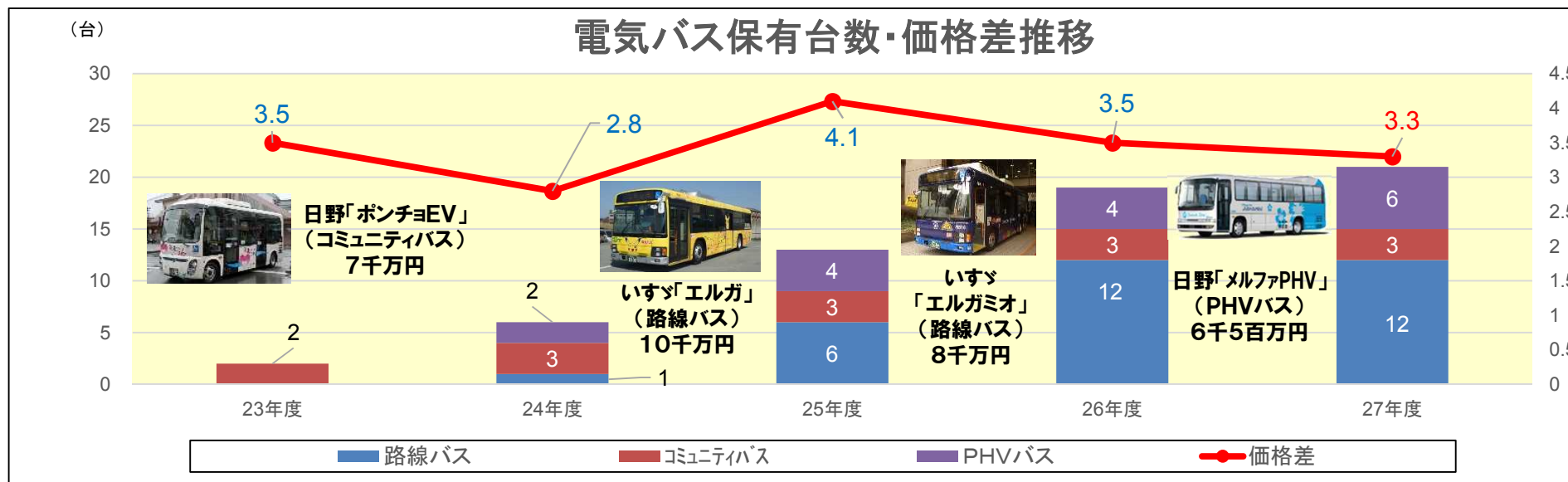
- ・次世代自動車の普及を促進する事業目的に対し、両事業は適切な役割分担となっているか。2つの事業で運用することは適切か。

③次世代自動車導入意欲を喚起する体制のあり方の検証

- ・地域交通グリーン化事業(第一段階)の案件発掘は、施策目的を申請者に直接伝えるため本省が窓口となっているが、対応に限界があり機会を逃している可能性はないか。

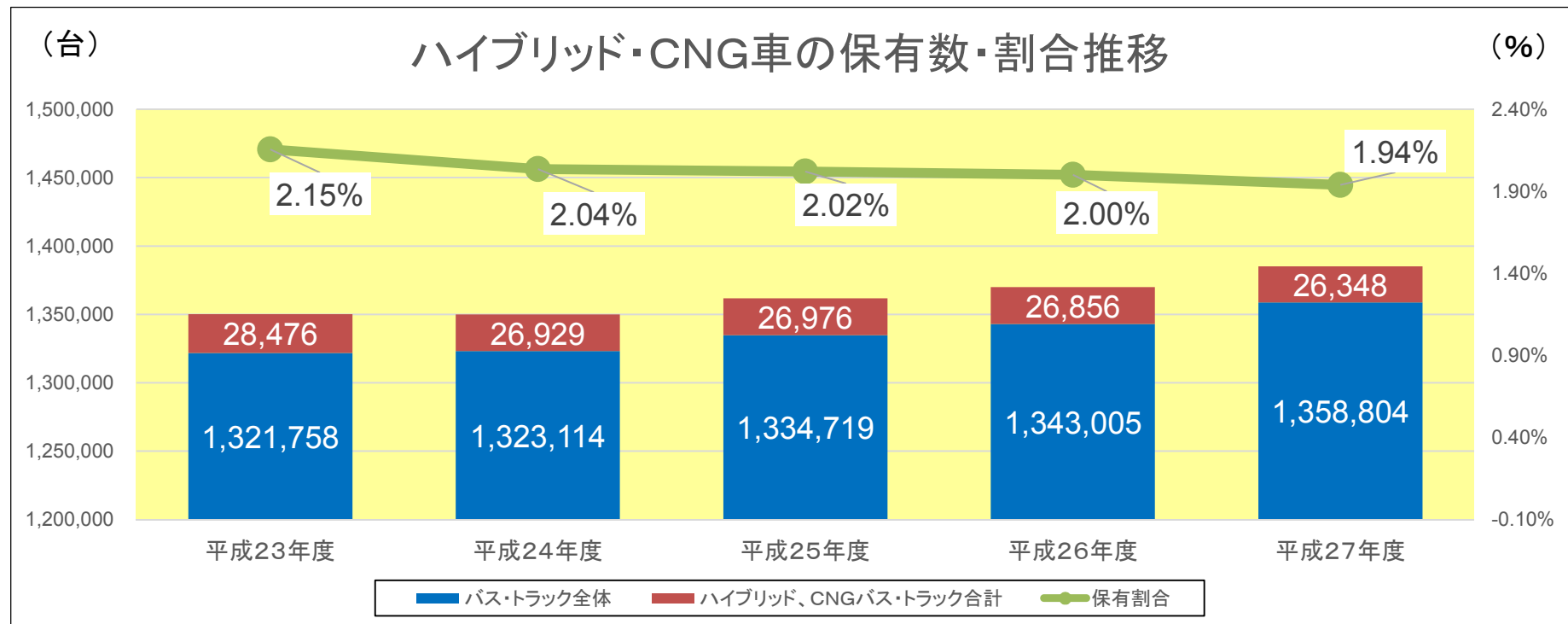
①次世代自動車毎の普及状況と補助のあり方の検証

地域交通グリーン化事業（第一段階）の補助対象に、環境対応車普及促進事業（第二段階）に進められるものはないか。



①次世代自動車毎の普及状況と補助のあり方の検証

環境対応車普及促進事業(第二段階)で、事業分野でのニーズに合わない(今後、普及が見込めない)補助対象はあるか。



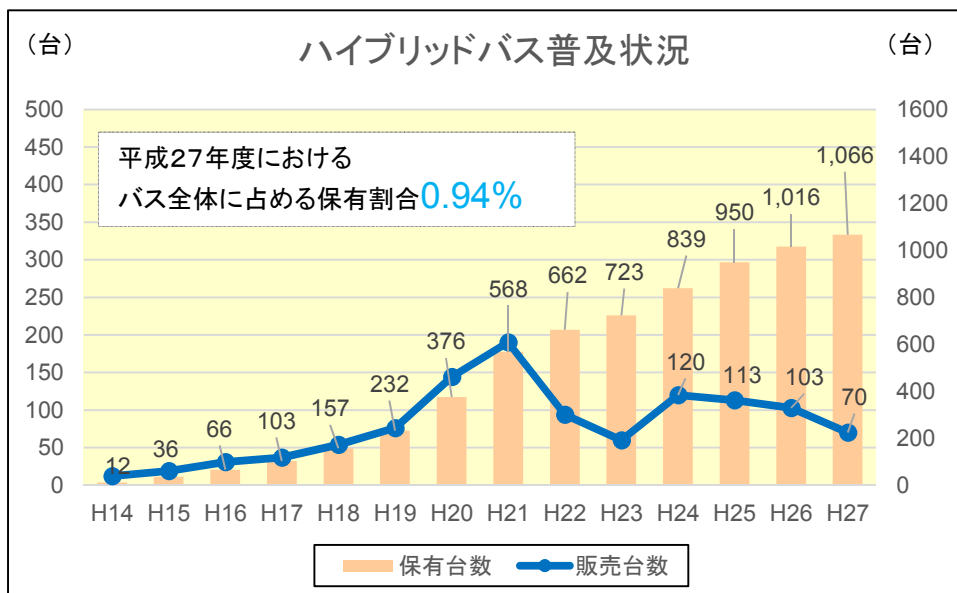
ハイブリッドバス・トラック、CNGバス・トラックのうち、今後も普及が見込めないと判断できるものはあるか。

【検討課題】

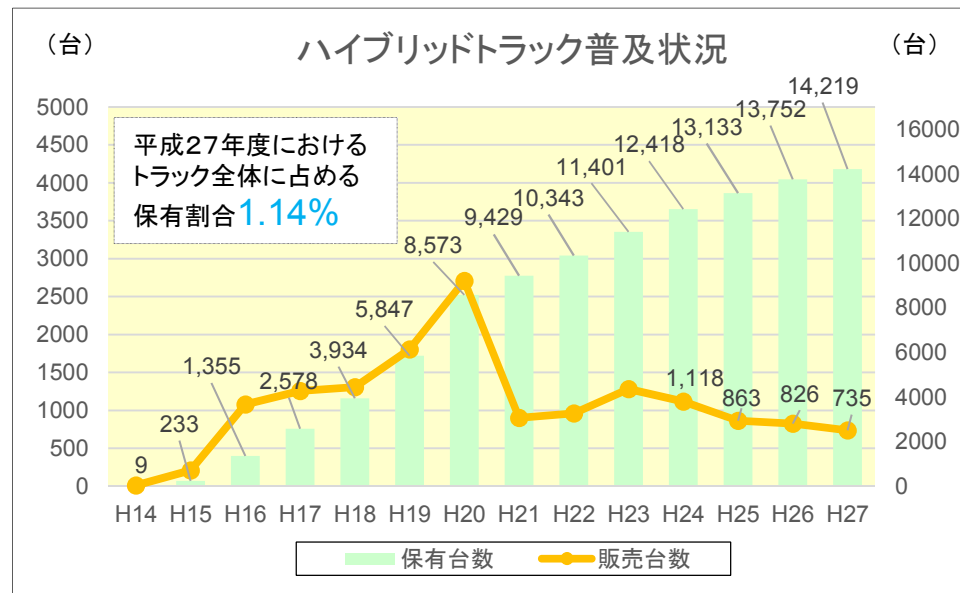
今後も普及が見込めないと判断するためには、どのような基準を設けるべきか。

①次世代自動車毎の普及状況と補助のあり方の検証

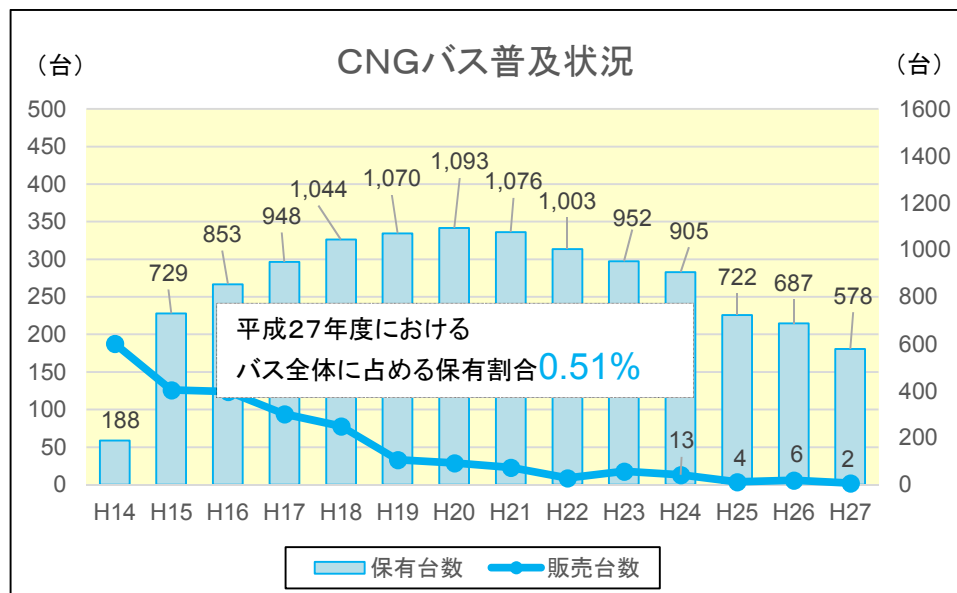
ハイブリッドバス・トラック、CNGバス・トラックの販売・保有数推移



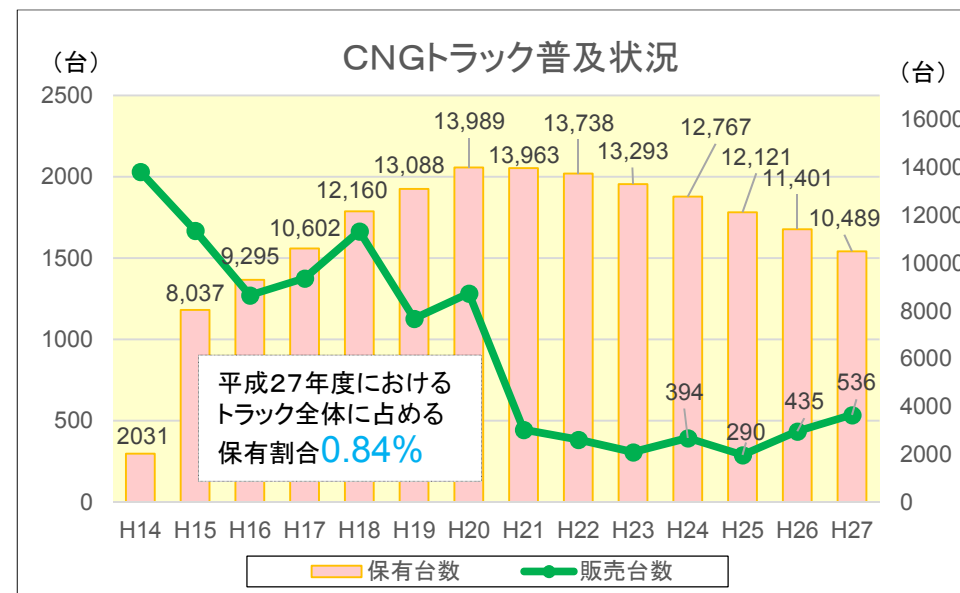
国内製造メーカー：いすゞ、日野



国内製造メーカー：いすゞ、日野、三菱ふそう等



国内製造メーカー：いすゞのみ



国内製造メーカー：いすゞのみ

②両事業のあり方の検証

次世代自動車の普及を促進する事業目的に対し、両事業は適切な役割分担となっているか。2つの事業で運用することは適切か。

これまで：以下の役割分担により運用

【第一段階】

地域交通グリーン化事業（定率補助）

他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を、重点的に支援。

【第二段階】

環境対応車普及促進事業（差額補助）

本格的な普及を図るため、排気性能、燃費性能に優れた車両の購入に係る補助を実施。

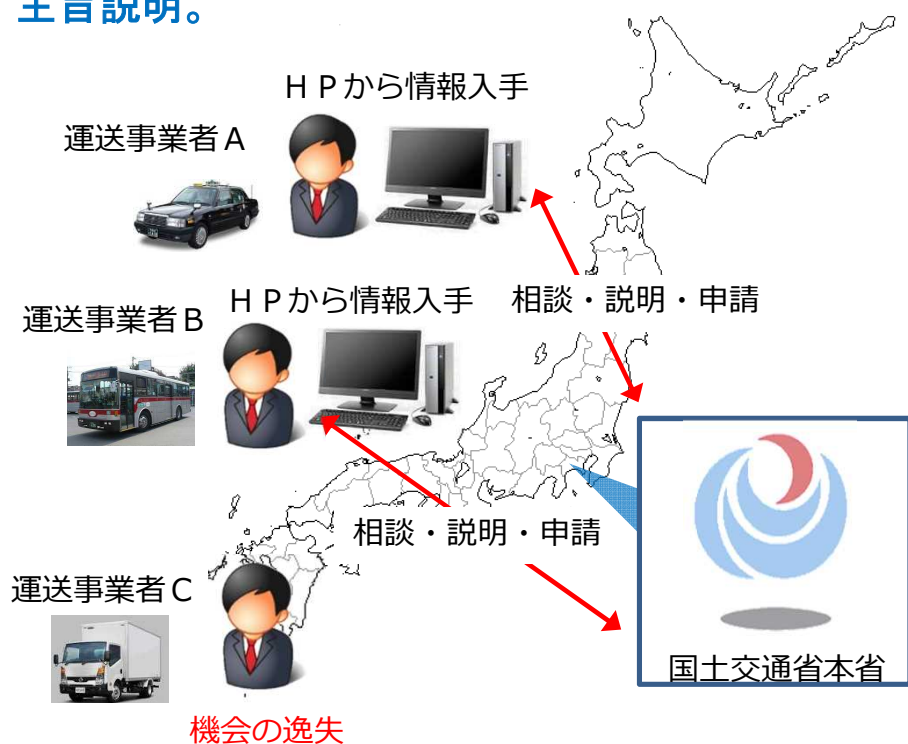
【検討課題】

- ・現在の運用は、実際の自動車の販売傾向の変動に臨機応変に対応できているか。
- ・環境対応車普及促進事業（第二段階）においても、単に自動車の購入に対する補助を行うだけでなく、低炭素街づくり計画や地域交通網形成計画等地域の計画に位置付けられているものを優先的に採択するなど、効果的に実施する必要があるのではないか。

③次世代自動車導入意欲を喚起する体制のあり方の検証

地域交通グリーン化事業（第一段階）の案件発掘は、施策目的を申請者に直接伝えるため本省が窓口となっているが、対応に限界があり機会を逃している可能性はないか。

これまでは本省が主にHP等を通じて公示。
本書が窓口として問い合わせに対し、直接施策目的、主旨説明。



ホームページを通じて情報を入手し、問い合わせする申請者に対して施策目的、事業の効果。事業運営上のメリット等を説明。
詳しく説明できる分、対応できる数に限りがあり、ホームページから情報を入手できない者は機会を逸失していた可能性がある。

【検討課題】機会逸失を防ぐため、どのような体制が必要か。

＜機会逸失を防ぐため必要となる機能（想定）＞

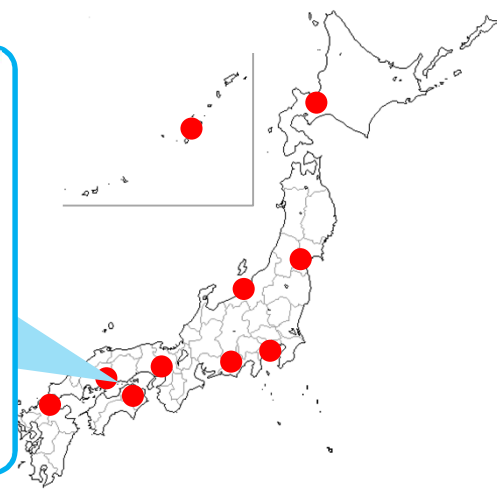
- ①機動力：事業者のニーズ等情報の把握、周知を機動的に実施
- ②提案力：地域、事業者の実情に応じた提案を実施
- ③継続的支援：車両導入後も継続的に情報提供等支援を実施

全国にある出先機関（地方運輸局、沖縄総合事務局）をもっと活用できないか。

地方運輸局
沖縄総合事務局



全国10か所に存在する国土交通省の出先機関



地方自治体
地域の計画と連携した事業提案



事業者



事業者の実情に応じた事業提案