

3 コマ 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

【榊会計課長】 それでは、12時35分になりましたので、第3コマ目の環境対応車普及促進対策について議論を始めたいと思います。

まず、事業所管部局から説明をお願いします。

【説明者】 自動車局の西本でございます。それでは、私から環境対応車普及促進対策についての資料のご説明をさせていただきたいと思います。

本事業は、バス・トラックへの次世代自動車の導入を進めるものでございます。まず、資料の1ページ目をごらんいただきますと、次世代自動車ですが、これは環境に優しいハイブリッド、電気、燃料電池、CNG、これらを指しております、地球温暖化対策計画の中ではこれらの普及が対策の柱となっております。日本再興戦略でも、2030年に新車販売の5から7割にするとされるなど、政府全体で普及を促進しているところでございます。

特にバスやトラックは長距離走行でありまして、導入効果が高く、また、バスを利用される一般の方の目に触れることは、自家用車への普及にもつながるという意味で重要と考えております。

次に、2ページ目をごらんいただき、それぞれの成熟度に応じて、2つの事業で普及を促進してございます。すなわち、電気自動車など価格が高く普及がこれからのものは第1段階として車両価格の2分の1、価格がこなれてきたハイブリッド、CNGのバス・トラックは、第2段階として、通常車両との価格差の2分の1の補助としてございます。

次に、3ページでございますが、この第1段階と第2段階については補助すべき対象の目安を持っています。第1段階はメーカー間の競争が生まれる時点として、同一カテゴリで自動車メーカーが複数、あるいは、価格差が1.5倍以内になるまで、そして、第2段階では、自立的な普及が生まれる時点、すなわち、保有車両数に占める割合が3%になるまでと考えております。

次に、4ページ目でございますが、これらの事業によりまして、太陽光発電でバスを走らせて、ゼロエミッション化をする、あるいは、観光地で電気バスを導入するといったものが実現しております。一方のトラック事業でも、天然ガストラックが導入をされております。天然ガスは供給が災害に強いということから、軽油が途絶えた場合でも、物流が

継続できるという意味で、国土強靱化アクションプランの中でも普及が求められているというところがございます。

次に、5ページ目でございます。この事業の運用については3つの観点で検証が必要と考えております。1つは、先ほどの目安に照らしまして、第1段階の中に第2段階に至っているものはないか、あるいは、第2段階で普及が見込めないものはないか。そして、2つ目は、両事業を2つに分けて運用することの弊害はないか。そして、3つ目は、地域交通グリーン化事業のほうは本省を窓口としておりますけれども、対応に限界があつて機会を逃しているのではないかと考えております。

次に、6ページでございます。まず、その1つ目の観点ですが、第1段階では、電気バスの台数は伸びていますが、まだまだ価格差が3.3倍、電気トラックの価格差は縮まっておりますが、まだ2.5倍、一方の電気タクシー、EVタクシーは1.6倍まで縮まっております。

次に、7ページ目、第2段階のほうですが、ハイブリッド、CNGバス・トラック、これはバス・トラック全体の車両数の中で2%前後でございますが、8ページをごらんいただきますと、それぞれの占める割合、これは箱で書いておりますが、ハイブリッド、CNGともまだ3%を超えているものはありません。

保有台数の推移で見ますと、ハイブリッドのバス・トラックはいずれも上昇傾向であります。一方、CNGトラック、これの保有台数は減少傾向にありますけれども、リーマンショック以降低迷をしていました新車導入台数がここ数年、上昇傾向にあります。これはLNGの輸入価格が既に下がりつつありますが、米国からのシェールガスの輸入などで原油連動から外れてさらに下がるといった期待もあるのではないかなと考えているところがございます。引き続き、一定台数の導入が必要かなと考えております。

一方で、CNGバスは新規導入がとまって保有台数が減少しております。これをどう捉えるかは課題であると考えております。

次に、9ページ目でございます。2つ目の課題であります。両事業ですね。価格レベルがそれぞれ異なるということから、補助内容を分けていること、それから、それぞれの案件形成の過程が違うということから、この事業を分けているわけではあります。それぞれ次世代自動車ごとに、車両供給の波がございまして、事業が分かれることで、臨機応変の対応が難しい、すなわち、一方が余って一方が足りないといったようなことが生じ得ることがあります。あるいは、第2段階の補助対象の中でも、まちづくり計画などと連携して

運用すべきものがあるとしみますと、両事業を分けて運用することに弊害がないかという課題があると考えております。

そして、3つ目の話題、10ページでございますが、これまで地域交通グリーン化事業はまちづくり計画などと連携を図るという事業の趣旨を申請者にしっかり説明をする必要があるということで、本省を窓口としておりますが、本省はリソースが限られておりまして、機会を逸しているのではないかという課題がございます。こちらにあるとおり、地方運輸局を窓口として機動力の向上を図るというのも一案ではないかなと考えているところでございます。

雑駁ではありますが、以上でございます。

【榊会計課長】 それでは、ここで本事業について考えられる論点を3点提示させていただきたいと思っております。

1つ目は、日本再興戦略等で環境対応車の普及促進は重要な施策の一つとして位置づけられておりますが、環境対応車の普及促進のための2つの事業について、実績等から効果を検証し、補助対象車両や補助率を改善する余地はないのかという点がまず1点目でございます。

2つ目でありまして、2つの事業の役割分担についてであります。環境対応車の普及状況に応じて役割分担を設け、それぞれ違った補助スキームで実施してきておりますが、これらを分けて実施することのメリット・デメリットを再度検証し、適切な役割分担となるよう、制度を改めて検討する必要があるかという点であります。

3点目でありまして、地域交通のグリーン化事業につきましては、特に先駆的な取り組みを普及していこうとするものであるために、本省に窓口を一本化してございます。本省が窓口となること、これが地域の交通事業者にとって不便な面もあるわけでありましてけれども、申請者サイドに立った場合、地方支分部局の活用可能性などについてご意見を賜ればと考えております。

ここからは、取りまとめ役の杉本先生を中心にご議論いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【杉本委員】 杉本でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、今のご説明につきまして、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

それでは、私のほうからご質問させていただきたいと思っておりますが、この両方の事業とも、この間のパリ合意とかにもあった最終的にはCO₂の削減目標に至るような政策目標とし

で取れんしていくべき事業なんじゃないかなというふうに思います。

今いただいている行政事業レビューシートのシートを拝見しますと、横断的な施策にかかわる成果目標、アウトカム指標として、1トン当たりのCO₂削減コストというところを掲げていただいているのですが、数字のほうが調整中ということで入っていないんですが、これはこの事業2つの事業だけじゃなくて、全体として考えなくちゃいけない側面もありますし、ここをどのように対処するかによって、この2つの事業の効果の測定といたしますか、どちらに力を入れるべきかとか、両方あわせた効果として考えるべきかとか、そういう点も出てくると思うのですが、ここの数字がどのように今後、今は調整中ですが、つくっていかれるのか、あるいは、どういう見込みになりそうなのかということについて、お話しいただければと思います。

【説明者】 大変申しわけありません。まだ調整中ということで数字が入っておりませんが、この要するにCO₂、1トン当たりのコストというものをどういうふうに捉えるかというところがなかなか難しく、調整中のままではありますけれども、例えば、この事業で補助をしたトラック、バス・トラックのそのものが削減するCO₂量をこの補助コストで割り算すると、一番単純なやり方でありまして、こうやって計算をしてみますと、単年度でいけば、平成27年度に例えば補助をした自動車だけで見ますと、単年度で約6,300トンの削減に、年間ですね、なるような計算になりますので、そのコストで計算をしますと、例えば地域交通のほうと、それから、もう一つの環境対応車のほうで、これ、コストが全然違うのですけれども、地域交通グリーン化事業ですね。これ、今は単年度で申し上げましたけど、例えば、これ、この車が入ってライフサイクルで削減したCO₂コストをこの補助金額で割り算しますと、大体1トン、CO₂削減量1トン当たり8万円ぐらいになります。それから、もう一つの環境対応車促進事業は約4,000円台、5,000円弱ですね、これぐらいの費用になります。

これをどう捉えるかというところが難しく、それぞれ補助スキームが違うものですから、これだけの差が出てきますけれども、一方で、やはり将来的にはゼロエミッションの電気自動車にもっていきたいというところを、なかなかこの数字だけでどう捉えるべきかというところが悩みで、今こういった調整中と書いてあるところでございます。

【杉本委員】 今おっしゃっていただいたトンというのは輸送貨物のトン数ということですか。

【説明者】 いえ、削減するCO₂のトン数です。

【杉本委員】 CO₂そのもののトン数ですね。

【説明者】 CO₂トン数で通常あらわします。

【杉本委員】 今の話だけを聞くと、この第2段階の環境対応車促進対策のほうが、費用、単純に考えて、まず、こんなに差があるのかというふうに思ったのですけれども、これはどういうところからこれだけの差になるのでしょうか。

【説明者】 それは、さっき今申し上げたように、割り算をするもがこの補助金額とした場合の数字でございますので、この補助金額は、今申し上げましたように、この2つの事業で考え方が違っておまして、地域交通グリーン化事業の場合は、車両価格の半額ですね。まだまだこれ、これからの車なものですから。一方のCNG、ハイブリッドは大分価格がこなれて、普及に近い車ということで、車両価格ではなくて、通常の車との差額の何割ということで、そもそものその補助金額のレベルが違うものですから、そういう差が出てくるということでございます。

【杉本委員】 そういう観点では、この第1段階のほうはかなり冒険的というわけではないのですけれども、そもそもの事業内容そのものが初期段階のものということですから、価格そのもの、費用対効果という観点だけを見ると、相当冒険的な事業であると。一方、その第2段階のほうは、先といたしますか、将来性が相当見渡せるような事業展開になっているということですね。

そうすると、この2つの事業を、同じような政策目標を持っているのですけれども、やはり2つを合体してやるというのはなかなか難しそうな感じもするのですが、そこはどうですかね。一応、問題、論点として適切な役割分担ということが書かれているわけですが、相当大きな違いがあるような感じがしますが、そこはいかがでしょうか。

【説明者】 確かにその補助金額のあり方を統一してしまうというのは、この2つの対象の自動車の現状から考えますと、やはり難しい。やはりそれぞれに応じた補助金額の設定の仕方をすべきであろうと思いますし、それから、この案件の中でも、案件形成過程も、特に電気自動車ですとかプラグインハイブリッド、あるいは、いずれ出てくる燃料電池、こういったものはきちんと丁寧に案件を形成していかなければならないですが、一方で、CNGやハイブリッドなどはわりと事業者さんのニーズに応じてという形で案件形成過程も違うので、それを同じにすることはなかなか難しいと思いますが、ただ、一方で、先ほど申し上げたような、臨機応変に対応できないという悩みもございまして、そこを分けながら一本にするという何か手立てはあるのかもしれないかとは感じております。

【杉本委員】 素人的に考えると、どこかの段階で、1か0かという形で、第1段階と第2段階になるのではなくて、シームレスにといいますか、比率が変わっていくような形で第1段階から第2段階に行くような方法はないのかなとも思うのですが、そこはどうですか。

【説明者】 そこも確かに工夫の仕方としてあるのかもしれませんが。あるいは、申し上げた案件形成の過程も、おっしゃるとおり、1か0かではなくて、少し中間的な案件形成の仕方というのものもあるかもしれないとは考えております。

【杉本委員】 ありがとうございます。

それでは、山田先生、お願いします。

【山田委員】 CNGバス・トラックの問題ですけれども、この説明の書き方によると、もう既に第1段階を終えているわけですね。第2段階に入っているわけです。第1段階と第2段階の境目のところには、例えば自動車メーカー2社以上の参入があるということになっているわけですがけれども、現実には、CNGバス・トラックは1社しか製造していない。つまり、今の時点で見たら、第1段階にあるほうが適切な状況にあるわけですね。それで、なおかつ、普及率というのを見ても、あるいは、保有割合というのを見ても、CNGバスはバス全体の0.51%しかないし、CNGトラックは0.84%しかないですね。

ということは何を意味するかというと、そういう状況になったら、2つのことが考えられると思うのですね。CNGトラック・バスは環境対策としてどうしても必要なのだからして、第1段階に戻してもう一度普及策を図り直すということもあると思います。それから、あるいは、CNGトラック・バスは結局のところ、社会的ニーズがないのだから、この事業対象からすっかり外してしまおうという考え方もあるのですが、どちらかをすべきであって、第2段階にずっと維持しておく意味がわからないのですが、そのような検討はされるのでしょうか。

【説明者】 ご指摘のとおり、今、CNGの車両を供給しているメーカーが今1社でございます。ただ、かつては複数社存在をしておりました。なぜこの1社かというところですが、この特にグラフ、これは8ページのグラフをごらんいただくと、例えばCNGトラック、かつて相当数の台数を毎年入れていただいていたのですが、ちょっとこのリーマンショック以後、これは景気の低迷等もあって、導入台数が低迷しておりました。その意味もあって、複数社あったのが、今1社になっているということかなと思います。

ただ、よく見ますと、実はほかの、例えば日野さんですとかトヨタさんですとか、海外

ではつくって販売をされておまして、たまたま今国内から逃げて、逃げるという表現があれですけども、出ているなという感じがございます。したがって、また国内の需要が復活しますと、戻ってこられる数字はあるのかなと思っております。

そもそもその第1段階ではないのかというご指摘に対してですが、確かにこの普及の割合からしますと、かつてこの普及の割合というのは考え方として何%というのを持っておりますませんでしたので、今、第2段階ですね、むしろ第2段階にあるのは価格差がこなれてきているということは1つあるのかなと思っております。これだけの価格差がかつて、電気自動車のように差が大きいとすると、やはりそれなりに手厚く補助しなくては、なかなか導入していただけないのですが、CNG、ハイブリッドの価格差というのはそれほど大きくないものですから、やはりこれは価格差の何割という補助のこの第2段階の形のほうが適切なのかなと思っております。

いずれ、それから、もう1つは、逆に、CNGは見込みがないのではないかとこのころがございます。確かにちょっとバスのほうを見ると、ちょっと弱気になるのですが、トラックはまた戻ってきているということ、それから、トラックはバスと違まして、バスなんかは電気ですとか、いろんな、あるいは、燃料電池ももう出てきますが、いろんな物があるのですが、トラックの場合、特にこの辺の2トントラックの場合は、電気や燃料電池というのはなかなか難しいものですから、CNGしかないという意味では、これは続けるべきだと考えております。すいません。

【杉本委員】 よろしいですか。

ほかに何かご意見等。どうぞ。

【永久委員】 ハイブリッドとCNGの特性とかを考えたときに、ハイブリッドは多分ストップ・アンド・ゴーが多いバスとか何かでは極めて効果的だろうと。CNGのバスがどんどん普及が低下しているのは、多分ハイブリッドのほうが多分合理性があるというような判断が使用者、使っている方々がそう判断されているのだろうと思うのですね。

一方、トラックを考えたら、ストップ・アンド・ゴーが少なく、長距離を走るようなトラックは多分ハイブリッドをしてもそんなにメリットはなくて、CNGという話になるのでしょうか、CNGを見ても、多分これ、メンテナンスは多分ディーゼルに比べたら多分面倒くさいとか、あるいは、給油、油とは言わないのかな、燃料補給所と言ったほうがいいのかね、その便利さとか、そうしたメンテナンスとか実際の運用に関していうと、まだまだそうディーゼルと比べたら簡単ではないというようなことがあって、

こんな状況になっているのだろうと推測します。

じゃあ、どうやってクリーンな環境を設定、つくっていくかというときに、何を考えなきゃいけないかというと、多分それを考えたら、この車のハイブリッドにするか、CNGにするかという話も必要ですけども、一方で、じゃあ、圧倒的な数があるディーゼルとかガソリン車はどうなのだよという話も一方でしなきゃいけないと思うのですけれども。

ここの目的はこれの普及、次世代自動車の普及でしょうか。それとも、環境に負荷をかけないような自動車の開発というか普及なのか、そのあたりがちょっと僕には不明瞭で、これで環境のことを考えるのだったら、ガソリン車とかディーゼルのところをもうちょっと何か環境負荷をもうちょっとかからないようにするような努力ということはなされなきゃいけないと思うのですけれども、そのあたり、ちょっと明確していただければと思います。

【説明者】 ご指摘のとおりでして、ディーゼル、ガソリンのいわゆる通常の車もそのままにしているということでは決してなくて、これは大気汚染対策も、それから、地球温暖化対策も両方ですが、これは究極の目的はやはりその対策のためでございます。決して次世代を普及したいということではなくて、目的はやはり地球温暖化対策であるし、大気汚染対策である。その中に2つの選択肢があって、これまでのディーゼル、ガソリンをよりクリーンにする。

そして、もう一つは次世代自動車を、この次世代自動車をなぜ入れているのかといいますと、やはりディーゼル、ガソリンをどんどんクリーンにはしてきているのですが、やはり限界があります。じゃあ、そのさらに先にあるものとして、次世代の技術開発も続けてほしいということで、こういった補助事業をしているのだと思っております。

【永久委員】 そうすると、CNGというのはすごくもう何か比較優位性がないというか、そのあたり、考えたら、正直言って、もう古い技術なのかもしれないし、ある意味、市場から撤収するのじゃないかなという、そんな懸念がある中で、それを普及するというのはかなり無理があるというか。例えば補給所というか、その燃料を補給するような場所をもっと増やしていくとか、メンテナンスが下がるような油価というか、その燃料費をわざと安くコントロールするとか、そういうことからやらないと普及されないのじゃないかという、もっともっとやらないといけないというのが一方である中で、それをほんとうにやって合理性があるのかという、そのところを極めて深刻に考えなきゃいけないかと思うのですが。

【説明者】 おっしゃるとおりでして、比較優位性でどうかというところですが、CNGは決して古い技術ということではなくて、技術開発はされておりまして、当然にそのディーゼルと同じように進んできています。やはり、例えば大気汚染、もともとは大気汚染対策として進んでいるわけですが、今もってしても、やはり例えばNO_xの排出量、それから、PMは全く排出しませんからあれですが、ディーゼルに比べたら、やはり現時点でも優位です。それから、CO₂でも、もともとこれ、燃料の関係からして、同じ発熱量で7割くらいしか出ませんという優位性は持っているわけですね。

そういう意味で、やはり引き続き技術開発をすべきであろうと思いますし、もっとさらに言えば、先ほども申し上げたように、国土強靱化であるとか、あるいは、エネルギーセキュリティも考えれば、これは引き続き技術開発を続けるべきではないか、そして、供給を続けるべきではないかと思っています。

【永久委員】 最後。確かに環境負荷に関してはすばらしいですよ、CNGは。ですけども、それがマーケットに受け入れられなかったら、宝の持ち腐れというか、要は使う側がいて初めてですよ。ですから、そのあたりをどこに考えるか。ほかの例えばハイブリッドのほうが進んでいっちゃったら、もう比較優位性がない。それにも、お金、どんどん、どんどん突っ込んでこれを維持していくのかという、そういう判断というのは近い将来来るのじゃないかなという、そういう感じがします。すいません。

【説明者】 よろしければ、もう一度。そういう意味で、おっしゃるとおり、やはり受け入れられる素地をつくらなきゃいけないなと思っています。このハイブリッドとCNGのこのグラフを見ますと、保有台数はちょっとこれ、上下に分かれちゃっていますが、導入台数は桁数としてそんなに変わらないですね。事業者さんもそれぞれの用途に応じて入れていただいているのかなと思うのです。それから、CNGの価格は基本的に軽油よりは安いところに設定されます。たまたまこの上下おくらせて出るものですから、逆転するときがたまにあるのですが、それで、さらに今度、シェールガスが出れば、さらに原油連動から外れて安くなる期待もありますので、その辺は何とかもっと、事業者さんに喜ばれる体制をつくっていきたいと思っています。

【杉本委員】 それ以外、何か。お願いします。

【樋野委員】 9ページの下の方を見ますと、検討課題が2つ書かれています。まず、2つ目ですが、低炭素街づくり計画などの計画であるとか、あるいは、何らかの政策に位置づけられているものを優先的に採択するのはぜひ進めていただきたいと思います。

その場合、バスだけでなくトラックもこうした計画に位置づけられるのか心配だったのが1点目です。

もう1つは、その上の「現在の運用は」というところです。先ほどのお話だと、2事業を一緒にしたいように聞こえました。一緒にしたほうが臨機応変に対応できるということにはよく分かったのですが、ほかのメリット、あるいはデメリットをお考えであれば、お聞かせください。

【説明者】　　まずは、その1点目のトラックへの計画の件ですけれども、これは地域交通グリーン化事業ですので、電気ですとか燃料電池、そういった車のほうの部分ですから、トラックといっても小型のバンのような集配に使う車が対象になると思いますけれども、これも、例えばある地区、例えば丸の内の地区で、この地区はゼロエミッション化をしようということになりますと、バスとかタクシーだけじゃなくて、そこで集配をしているトラック、トラックというか貨物、商用のバンですね、それも電気にしていこうという計画を持ち、導入されている方もいらっしゃいますので、トラックというかバンもそういった計画に取り入れるというのは十分に可能だと思っております。

それから、もう1点目の、2つをあわせること、メリットは、今お話もありましたように、そういう意味では、予算が1つになりますと、融通がきくというのはございますけれども、確かに先ほどもこれはお話に出ましたけれども、基本的には対象の状況というのは全然違いますから、もともとそれで分けているわけで、それを1つにして、その差というものをどう捉えるかということとはございます。

ただ、先ほどお話が出たように、その1か0かじゃなくて、中間的なものも考えることができるのであれば、それはある意味、メリットなのかもしれないですね。

【樋野委員】　　ありがとうございます。計画への位置づけがあるものを優先的に採択するというのはぜひ進めてください。

【杉本委員】　　では、山田先生。

【山田委員】　　今のまちづくり計画等とのリンクの話ですけど、この前、プラグインハイブリッドのバスを拝見させていただいたんですけども、100リットルのディーゼルを入れれば、およそ500キロワットアワーの蓄電量があって、例えば避難所等に供給できるという話がありました。

その後、実は、都市局が実施している地下街防災事業で池袋ショッピングパークを見に行ったんですけども、昔々、50年、およそ50年前の重油の非常用電源があって、もう

部品もなくなったから交換しますというので、そこに補助を太くするようですけど、そこで使っている電力量を拝見すると、池袋ショッピングパークの上の広場に12台、プラグインハイブリッドのバスを並べれば、もう大体可能ですね。

ということは何を意味するかというと、例えばそういう防災計画とこの環境対応のバスの普及というのを連動させれば、つまり、別の言い方をすれば、例えば自動車局と都市局と一緒に事業を営めば、より一層の普及が望めると思うのですね。なので、そういうことをご検討いただきたいと思うのです。今の話はもうしばらくすると、地下街防災事業の行政事業レビューのときにも逆に話をしますが、ぜひそういう局の壁を超えた協調というのを考えていただきたいと思います。

【説明者】 よろしいですか。

【杉本委員】 どうぞ。

【説明者】 ご指摘のとおりでございまして、この案件、地域の交通の計画だけではなくて、防災計画とも連携ということ意識して進めておりまして、これまでの案件の中でも、例えば薩摩川内市で導入をされた電気バスですが、これは薩摩川内市の防災計画の中で、もし非常の場合には、体育館の横づけをして、電気、電力を供給するという協定を結んでいると、そういった事案もございまして。今後もそういった観点を充実しながら、案件を形成していきたいと思っております。

【杉本委員】 よろしいですか。

すいません、もう少し質問したいのですが、事業レビューシートの中のこの第1段階のグリーン化の事業のほうの予算の執行、執行率のところを拝見すると、平成25年が21%で、26年が71%で27年が29%という推移になっております。ちょっとこれは29%、冒険的な事業ということですから、なかなか事業者の方が手を挙げないのかなとも思うのですが、一方、26年は71%で、他の2事業年度に比べますと突出して高いわけですが、この辺はどうしてこういう結果になったのか、少しご説明をいただければと思います。

【説明者】 レビューシートの中で、特に27年度、29%と、昨年度低かったのですが、これはバス、電気バスが計画をしていたものが複数台あるのですが、これが納期の関係で、途中で頓挫をして、かなり後になって頓挫をしてしまいまして、それでこのような額になってございます。

それが入りますと、実は90%を超える数字であったのですが、電気バスって結構高い

ものですから、1台でも頓挫しますと結構な額が飛んでしまって、その後の案件形成がなかなか難しい。バス1台って結構つくるのに時間がかかるものですから。

それで、ただ、そういう意味で、完成納期の時点が翌年度になってもいいようにというか、改善を、今年度から繰越明許として、できるようにはしたところでございまして、今後はきちっとできればと思っております。

【杉本委員】 そうすると、いわば決算期の期ずれといいますか、そういうことで、右肩上がりで認知度は上がっている事業だというふうに理解してもよろしいということですね。

【説明者】 はい。決して案件が足りなくて余るということではないと考えております。

【杉本委員】 なるほど。あと、先ほどご説明の中で、この技術を海外においても使っているというような事例もあるとかということを知ったような気がするのですが、この政策目標からしますと、もちろん国交省ですから、国内の事業で使っていただくというのが本来の趣旨ではあると思いますが、海外において使われたということも何らかの参考指標として捉えていてもいいのかなという気もするのですが、これはなかなか難しいのでしょうか。

【説明者】 直接的にこの同じ車が海外に行くということではないのですが、ただ、技術、例えば地域交通グリーン化の対象である電気であるとか、あるいは、ハイブリッド、さらには燃料電池、そういった技術というのは、これは乗用車とも共通しますし、そういったものは海外で出ています。そういった意味で、日本の自動車メーカーの技術開発の一助になるという部分はあるかと思えます。なかなかどうこれを指標として捉えるかというのはなかなか難しいところが。

【杉本委員】 効果の測定は難しいですけども、定性的にはそういう傾向にあるという理解でよろしいですか。

【説明者】 そうですね、はい。

【杉本委員】 永久先生。

【榊会計課長】 そろそろコメントシートのほうもよろしく願いいたします。

【杉本委員】 じゃあ、お願いします。

【永久委員】 今のお話と関連するのですが、これがまだ価格がつまり高いわけですよ。それを下げるためには、いっぱい輸出していっぱいつくればいい話という部分もありますよね。そのあたりの、その今のお話でいうと、海外展開というのは積極的にされた

ほうが、多分価格を下げていくことになると思うのですが、そのあたりはどういう進捗というか展開をされているのか、企業任せなのか、それとも、国として何か戦略があるのか、ちょっとお話いただければと思うのですが。

【説明者】 直接的にバス・トラックの輸出入というのは、もともとバス・トラックそのものがわりと地場でつくられるものでありますけれども、ただ、先ほど申し上げたように、技術そのものは共通でありますし、前にもお話をさせていただきましたように、電気ですとかハイブリッド系の、あるいは、燃料電池の技術というのは、日本はかなり進んでおりまして、乗用車のような要するにボーダーレスで輸出をされるものについてはかなり海外にも売っていつているわけですね。

【永久委員】 すいません、何を売っているのですか。

【説明者】 乗用車系で、電気、あるいは、ハイブリッド、あるいは、燃料電池といったものは海外進出をしてくれています。そういう意味で、日本の優位性というのはどんどん高めていけるのではないかなとは思っていますけれども。

【永久委員】 コストが高い部分というのはどこが高いのですか。製造コストが高い、それだけが高いのか、あるいは、研究開発までももちろん連動しているわけですが、研究開発した部分の回収コストが高くなっているのか、どういうところですか。

【説明者】 これはものによって両面ございますけれども、バスのようなもの、電気バスですと、やはりその製造コストが、台数が少ないとどうしても高くなってしまふ部分はございますし、それから、いずれ出てきます燃料電池なんかですと、まだこれ、技術開発ほやほやの状態ですから、開発コストというのも比率もかなりあります。

【永久委員】 ということは、つくって外に売れば、安くなるということですね。

【説明者】 その面はあります、あると思います。

【永久委員】 それは特には奨励というか、何か促進するような国としての支援策はやられてないということですよ。

【説明者】 1つ申し上げられるとすれば、基準がこういった車にございます、安全基準が。それが例えば各国間で違っていると、そういった輸出入に阻害になるのですが、私ども、基準、安全基準も持っておりますので、そういったものを統一することで輸出をしやすくするという事は同時にさせていただいております。

【永久委員】 ありがとうございます。

【杉本委員】 すいません、先ほどの行政事業レビューシートの最後のページの「支出

先上位10者リスト」というものがありますが、これを見ると、同じ事業目的というか、政策目的として共通するものがあるようにも思うのですが、私の予想では、支出先上位も相当重なっているのではないかなというふうに思ったのですが、実際に個別に、この年に限って見てみると、あんまり重なりがないような気もしますが、ということになりますと、この、何ていいますか、この2つの事業の間に来る業者さんというのは意外といなくて、かなり冒険的なほうに着目するところと、そうじゃなくて、既に普及しているものを利用したいというところと二者に分かれるのかなという気もするのですが、そこはいかがでしょうか、印象として。これ、単年度しかわからないので。

【説明者】 その2つの事業で対象が違っておりますけれども、確かに性格的にも、電気やプラグインハイブリッドってかなり象徴的に入れますので、その事業者さんが1台入れてかなりアピールをするために入れるという性格。

それに対して、CNG、ハイブリッドはもう通常の車として導入をする、複数台導入をされるということで、その性格が違っておまして、特に環境対応車のCNG、ハイブリッドのほうは、事業者さんもありますけれども、リース事業者さんも入ってきていますけれども、電気やそういった燃料電池の場合は、事業者さんがアピールするために入れるということで、その事業者そのもの。そういった違いは確かにございますけれども、それぞれ事業者さんですから、どちらも考え得るわけですね。間に入り得る事業者さんもないわけではないとは思いますが。ちょっと感覚的で申しわけありません。

【杉本委員】 そうすると、この両方の間のところにマーケットありというふうに捉えているというふうに考えてよろしいですか。

【説明者】 はい。あると、あり得ると思います。

【杉本委員】 宅間先生、お願いします。

【宅間委員】 1つ確認させてください。今回のこの事業は、購入者側、利用者側に対しての話だと思います。そこで補助金を出すことによって、たくさん生産させて、コストを引き下げるといった規模の経済の話だと思います。

一方で、何らかの技術を開発するという研究開発に対するこれまでの、あるいは、現在もやっているかもしれませんが、そういう研究費の補助金もあると思いますが、両者の間に整合性はとれているのでしょうか。今回、電気であるとかハイブリッドであるとか、幾つかありますけれども、生産者側に重点をおいた政策と今回の消費者側に重点をおいた政策の間で整合性がとれているのでしょうか。この辺についておわかりでしたら、教えてく

ださい。

【説明者】 自動車メーカーさんへの研究開発の補助なり何なりというのは、私ども直接ではありませんけれども、政府全体としては実施をしておいて、特に最先端の部分、さらには、競争というより、共通の部分にそういった補助というのは出ていると思いますが、やはり燃料電池ですとか、そういった先進的なところの部分というのは、決してこの事業と齟齬が生じているわけではないと考えています。そういったところに出ていると思いますが、ただ、CNG、ハイブリッドのような既に大分、何ていうのでしょうか、こなれてきているところは、もうそういったところはなくて、最先端のところですね、研究開発ですと最先端のところに出ているという意味で、そういった、そこに集中して、何ていうのでしょうか、補助金というのは出ていると思います。

そういう意味で、決してずれているわけではありません。特に次世代自動車、何を普及するかというのはその政府全体の戦略の中で位置づけられておりますので、それは各省庁ともそれを目指して実施をしているというところには変わりはないと思っております。

【杉本委員】 よろしいですか。

それ以外何かご質問等ございませんでしょうか。

すいません、行政事業レビューシートの成果目標・成果実績のところについてお伺いしたいのですが、この第1段階目のグリーン化のほうですが、定量的な成果目標として、価格差が1.5倍以内とするという定量的な、これを定量的な目標とされて、成果実績1.3、2ということになっているのですが、これはどういう、これは何でしょうか、価格差が1.3、2ということですか。これ、何が1.3。

【説明者】 この1.3は、これはメーカーの参入、参入しているメーカー数の平均です、価格差ではなくて。すいません。

【杉本委員】 参入しているメーカー数が1.3から2になったということですね。

【説明者】 はい。

【杉本委員】 その下の成果目標のほうの成果実績、こちらは倍ということですが、3倍、3倍ということですが、これはどういう関係で。

【説明者】 これ、バス・トラック、タクシーのトータルで見たとときの価格差で3倍という数字が出ているということですが。

【杉本委員】 なるほど。3倍のところに対しては補助をしたということですね。

【説明者】 そうです。今この車は価格差が3倍、平均では3倍ということです。

【杉本委員】 なるほど。ただ、これは1.5倍以内に収束した場合には、こっちの事業のほうに行っちゃうのですよね。

【説明者】 はい、そうです。そういう意味合いです。

【杉本委員】 それだとすると、そうすると、こちらの、ということは、これ、3のこのここを成果実績とするのは何か難しくないですか。だって、下がったらこっちに行っちゃうのだから。

【説明者】 そういう意味では、そこまで、そこを目指して価格低減がいくように目標としていると。そこまで普及をすることが目標だという意味合いで指標とはしております。

【杉本委員】 そうですか。ちょっと私の感覚が違うのかもしれないのですが、価格差がすごくあるものに対して、そもそもよりアドベンチャラスなどいいますか、そういう事業にトライしていただくためのそもそも補助ですから、ですから、ここを成果目標とするのは何かちょっと違うのではないかなという気もするのですけれども。つまり、補助をしたものの価格差が下がったという意味で3ということだからね。

【説明者】 そうです。はい。

【杉本委員】 そうですか。全体のマーケットがという意味じゃないのですよね。そういうことですね。

【説明者】 はい。

【杉本委員】 わかりました。どうもありがとうございます。

それでは、事務局のほうから評価結果をいただきました。

委員の評価結果につきましてご報告します。現状どおりが1名、事業内容の一部改善が3名、事業全体の抜本的な改善が2名ということでしたので、本事業の評価結果は事業内容の一部改善ということにいたします。

コメントについてご紹介いたします。次世代自動車を普及させるため、例えば防災計画に位置づけるなど、他の政策目的とのさらなる連携を図ってください。第2段階においても、低炭素街づくりや地域交通網形成計画等、地域の計画に位置づけられているものを優先的に採択するなど、効果的に実施すべき。最終的には、CO₂の削減効果という共通の目標に収れんしていくものであり、両事業により効率的に運用するため、両段階の補助を一体的に運用し、シームレスにするなど検討すべきというコメントをいただいております。

以上のおりでございます。本日は、どうもありがとうございました。

【榊会計課長】 ありがとうございました。

以上で、第3コマ目の環境対応車普及促進対策について終わらせていただきたいと思います。

第4コマでございますが、10分後、10分弱ですけれども、第4コマ目は1時25分から開始したいと思います。よろしくお願いいたします。