

# 総 括 調 査 票

調査事案名	(31) 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業		調査対象 予算額	令和3年度(補正後) : 1,516百万円 ほか (参考 令和4年度 : 392百万円)			
府省名	国土交通省	会計	一般会計	項	道路環境等対策費	調査主体	本省
組織	国土交通本省			目	自動車環境総合改善対策費補助金ほか	取りまとめ財務局	—

## ①調査事案の概要

### 【事案の概要】

・地球温暖化対策計画や交通政策基本計画等による省エネルギー・温室効果ガス(CO2)排出削減といった政府方針を実現するため、国土交通省では次世代事業用自動車(※)の普及促進を目的として電気自動車やハイブリッド自動車など環境に優しい自動車の集中的導入等を補助している。

※次世代事業用自動車…トラックやバスなど事業用として使用される電気自動車(EV)、ハイブリッド自動車(HV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)、天然ガス自動車(CNG)等

地域交通のグリーン化のため、運送事業で使用する次世代自動車の導入支援を実施。

車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。

概要	【 第 I 段 階 】	【 第 II 段 階 】	【 第 III 段 階 】
	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助 上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象 車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス等 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

# 総 括 調 査 票

調査事業名 (31) 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業

## ②調査の視点

### 補助金の必要性、補助効果の検証

○事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車台数の普及が進んでいないことから、補助金の必要性や補助効果について検証。

#### 【調査対象年度】

令和元年度～令和3年度

#### 【調査対象】

国土交通省ほか：6先

## ③調査結果及びその分析

### 補助金の必要性、補助効果の検証

○平成23年度以降補助制度を実施しているが、事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車台数は1%台にとどまっており、事業の成果指標（3%）にも届いていないことから、補助金の必要性や効果を検討するために車種区分ごとの普及状況について検証した。

○普及状況について調べたところ、最も市場台数が多い貨物自動車（軽以外）の次世代事業用自動車普及割合が低下傾向にあることが分かった。内訳を分析したところ、EVは微増しているが、CNGは旧型モデルしかないことやスタンド減少などの理由から台数が減少していた。（参考1）

○補助金の必要性や車両の価格設定に与える影響について自動車メーカー5社からヒアリングを実施。購入補助金を車種開発の前提として織り込んでいる、現時点では補助金を想定しないと販売戦略が成立しない、補助金と税制優遇を含めたトータルコストでガソリン車と同等と言えるかというレベル、といった意見が聞かれた。また、大型車については多品種少量生産でコスト削減が難しいため、普及初期は補助金に頼らざるを得ないという声もあった。

○購入時の価格についてEVを例に調べたところ、次世代事業用自動車の対ベース車価格差は1.5～2.9倍でありまだ格差は大きい、国外メーカー参入による価格競争やEV乗用車の普及等により、バス・タクシーで価格低減傾向が見られた（参考2）。

○一般的な使用距離・年数を前提に車両購入価格に加えランニングコストも含むEVとガソリン・ディーゼル車の価格を試算・比較したところ、補助後の価格は軽貨物を除きEVの方が安くなる車種があることが分かった（参考3）。バス（C車種）については補助後の購入価格自体がディーゼル車を下回っている。

## ④今後の改善点・検討の方向性

### 補助金の必要性、補助効果の検証

○全体的に次世代事業用自動車とベース車との購入時の価格差はまだ大きく、メーカーヒアリングの結果からも購入時の補助金の必要性は一定程度認められるものの、10年以上補助制度を実施しているにもかかわらず事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車台数全体の割合はほとんど伸びておらず、また、足元の価格動向や購入後のランニングコストまで見据えた補助制度になっていない。

○今後、効果的に普及を促進するため、補助後の方がガソリン・ディーゼル車より購入価格が安くなっている車種については補助上限を見直したり、購入価格だけで比較するのではなく、ランニングコストを含めた価格まで考慮した補助率を検討して、車種・区分ごとの普及実態に合わせて重点化するなど、不断の見直しを行うべき。

（参考1）次世代事業用自動車導入普及状況と補助台数

		R元	R2	R3
軽貨物	普及率	0.21%	0.57%	0.68%
	普及台数／ 事業用自動車総台数	625台 / 296,316台	1,713台 / 302,265台	2,079台 / 304,066台
	補助台数	(うち補助台数1台)	(うち補助台数1台)	(うち補助台数19台)
貨物（軽以外）	普及率	1.75%	1.70%	1.59%
	普及台数／ 事業用自動車総台数	16,966台 / 968,206台	16,490台 / 972,792台	15,520台 / 973,722台
	補助台数	(うち補助台数1,170台)	(うち補助台数1,024台)	(うち補助台数802台)
バス	普及率	1.39%	1.43%	1.45%
	普及台数／ 事業用自動車総台数	1,585台 / 113,854台	1,557台 / 109,216台	1,546台 / 106,638台
	補助台数	(うち補助台数47台)	(うち補助台数51台)	(うち補助台数59台)
タクシー	普及率	0.30%	0.31%	0.33%
	普及台数／ 事業用自動車総台数	644台 / 215,768台	633台 / 206,139台	655台 / 200,622台
	補助台数	(うち補助台数78台)	(うち補助台数25台)	(うち補助台数29台)
事業用全体	普及率	1.24%	1.28%	1.25%
	普及台数／ 事業用自動車総台数	19,820台 / 1,594,144台	20,393台 / 1,590,412台	19,800台 / 1,585,048台
	補助台数	(うち補助台数1,296台)	(うち補助台数1,101台)	(うち補助台数909台)

（出典）国土交通省提出資料

（参考2）EVの価格低減状況（ベース車との価格差（倍））

	R元	R2	R3
軽貨物	1.6	1.9	1.9
貨物（軽以外）	1.8	2.7	2.9
バス	3.2	1.4	1.5
タクシー	2.4	1.7	1.6

（出典）国土交通省提出資料

（参考3）ランニングコストも含めた価格差試算（例）

	EVの一般的な使用 年数と走行距離	補助金	補助金適用後の【EV】 -【ガソリン・ディーゼル車】の購入価格差	補助金適用後のランニングコストも含めた【EV】 -【ガソリン・ディーゼル車】のコスト差
軽貨物（A車種）	約7年／約9万km	約56万円	約+80万円	約+9万円
貨物（軽以外）（B車種）	約8年／約16万km	約90万円	約+91万円	約▲3万円
バス（C車種）	約12年／約50万km	約790万円	約▲54万円	約▲739万円
タクシー（D車種）	約5年／約23万km	約96万円	約+107万円	約▲78万円

※充電設備等工事費を除く （出典）国土交通省提出資料を基に作成