

## 4．次世代自動車の普及に向けて

### 4．1．次世代自動車普及戦略の考え方

我が国の自動車保有台数は約 7,900 万台ある。次世代自動車の普及が環境対策として意味を持つにはこれに対応する規模の普及、数千万台の規模での普及が必要となる。このような規模でこれらの自動車を次世代自動車に置き換えていくためには、まず第一に、消費者に受け入れられるまでに新たな技術を投入した自動車の商品性を高めていく必要がある。商品としての完成度の低いものは、かつての低公害車の普及の初期段階に見られたように公的機関における象徴的な導入の範囲を出て大きく普及することはない。特に、自動車として「普通に使える」使い勝手が確保されることは重要である。何らかの不便を強いるようなものは、環境への意識の特に高い篤志家には使っていただけたとしても、我が国全体の環境改善に資するような規模での普及は困難となる。さらに付け加えるならば、新しいコンセプトの自動車が普及するには、消費者にとって既存の車を上回る「何らかの価値」が提供されなければ、大規模に受け入れられることにはならないと考えられる。商品としての完成度が一応の水準に達したとして、大規模普及のための次の課題は、次世代自動車の価格が消費者の手の届くところまで低下するということである。自動車は典型的な量産コストダウン型の商品であり、大規模普及と価格低下は「鶏と卵の関係」になっており、価格低下のためには販路が広く拡大することが必要であるが、ここにおいても基本的な商品性の確立が重要となる。さらに必要があれば基盤整備等の周辺の状況を整えていくことが重要となる。

電気自動車については、今まで、何回か市場に投入されてきたが、いずれも不成功に終わっている。今までは静かでクリーンという特性や家庭での充電というメリットが評価されたが、航続距離、発進・停止性能や電池の寿命といった使い勝手の問題に加えて高い価格であった。自動車各社はこれらを解決すべく数十年にわたって技術開発を継続してきたが、ガソリン自動車と全く同様に市場に受け入れられるレベルの商品性の高い電気自動車を開発することは、主にバッテリーの技術開発の遅れから当面困難との考えから、一部のメカは、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車に開発の力点を移した。ハイブリッド自動車は、電気自動車の欠点であった航続距離は従来のガソリン車並で、燃費が二倍であるが価格はやや高いという商品の開発が比較的早期に可能であるため、先に市場に本格的に投入されることになった。一方、燃料電池自動車については、主要部品のコストダウンが当面困難なこと、燃料供給体制をゼロから構築しなければならないことから、限定的な市場投入に留まらざるを得ない状況となっている。ハイブリッド自動車については市場投入の当初は補助金の支えとエコブームに乗って一定量の販売を確保してきたが、モデルチェンジにより二代目のモデルが車格を高め新鮮なデザインで登場すると、大きく販売を伸ばすこととなる。特に、既存車種のハイブリッドモデルについては、ハイブリッド化の追加コ

ストが目立ち消費者の支持を得られにくい、ハイブリッド専用モデルは、ハイブリッドの特徴を出しやすく価格差も目立たず消費者の理解を得やすいと言える。ハイブリッド自動車については、今や価格差もほとんど意識されない程度となり、販売の第一線に投入される主力車種に成長してきたと言える。今後のハイブリッド自動車の普及拡大のためには、より多様な車格のモデルが市場に投入され、さらに幅広い消費者の需要を喚起していくことが重要と考えられる。このため、税制優遇等の幅広い消費者の需要を喚起するための政策や幅広い分野での利用促進を喚起する取り組みが重要となる。

電気自動車の開発の初期における失敗の原因の一つは、自動車の原動機に求められる過渡特性の良いモータ及び制御技術が確立されておらず、重電機器等に用いられていたモータ技術の流用の域から脱していなかったためである。このため、本来はゼロ回転からトルクがあり、ガソリン車より改善されるはずの発進性能等も大量に積んだ電池の重量と相まって、むしろ発進・加速性能の悪いものが多かった。ハイブリッド自動車の市場投入の前後の各社における技術開発により、自動車用の原動機としての専用のモータ及び制御回路が開発され、これにより電動技術による発進・加速性能はガソリン自動車を上回るものとなって来ている。これに加えて近年、Mn系のリチウムイオン電池などの単位体積・重量当たりの容量が大きく、かつ、寿命が長い高性能な二次電池が商品化され、従来、電気自動車の最大の足枷となっていた電池の技術開発が大きく進展した。また、ガソリン自動車の領域を完全にカバーする性能には至っていないが、セカンドカーとして軽自動車を用いているユーザーなどの一部のガソリン自動車ユーザーに取っては、特にユーザーに不便を強いるものではなく「普通に使える」自動車が開発されるようになった。この範囲のユーザーに限れば、自宅での夜間充電による手間・燃料コスト削減や静粛性などの電気自動車のメリットが活かされ、車両自体としては消費者に受け入れやすいものとなってきている。しかしながら電気自動車については、未だ市場投入の初期段階であり、価格が高いという問題点がある。早期の価格低下を図るためには、早期の市場拡大が必要であり、先行的に開発されたモデルについては、価格差補助等により当面は市場拡大の後押しをしていく必要がある。また、電気自動車については、今後、多様な車種への展開により、より幅広いユーザーの支持を得られるように車両開発を進める必要がある。このために多様なユーザーを想定した実証試験等により、車種展開の多様化を図る必要がある。電気自動車の価格高の最大要因は電池価格であるが、電池価格の早期低下のために早急に電池メーカー一社当たりの製造規模を電気自動車換算で年数万台の規模に引き上げるよう車両の普及拡大を推進するとともに、電池価格を車両価格から切り離れた電気自動車用電池ビジネスの立ち上げ支援も必要と考える。

また、海外に目を向ければ、特に自動車普及が加速度的に進んでいる中国においては、貴重な自動車用燃料に対して計画供給を行っており、特に逼迫する軽油については、貨物車・バス等の重量車のみで使用を制限し、乗用車等小型四輪車と二輪車は全てガソリンという棲み分けで、ど

うにか需給バランスを保っていたと言われていたが、増え続けるガソリン需要に対しガソリン供給不足の懸念から、二輪車については電動化へのシフトが始まり、現在では年間 2 千万台の電動二輪車が販売されているとされている。中国では国策として今後、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグイン自動車等の生産能力を年間 50 万台にするといった目標を掲げ、消費者に対する購入補助、生産者に対する投資補助等の各種政策支援を実施していくとともに、国内自動車メーカーの競争力強化を推進する方針を打ち出している。そのような巨大な国際市場を睨みながら、国内の電気自動車産業においては量産・コスト低減のための積極的な投資が望まれるところである。

燃料電池自動車については限定ユ - ザ - による利用を通じて市場からのフィ - ドバックを積み重ね、車両の完成度をさらに高めるとともに、コア技術のコストダウンを進めつつ、環境負荷の低い水素の供給の方途について検討する必要がある。

天然ガス自動車は、CNGスタンドの整備とディー - ゼル規制などにより少しずつ台数を伸ばしているが、大きく拡大するには利便性向上のためのインフラの充実等が必要である。

なお、これらの新技術の研究開発及び生産には多くの投資が必要となる。更に先行者の特許等もあり、多くの企業が容易に参入できるものではない。このため、後発メ - カ - の参入を促進するためにも、次世代自動車の普及には経済的支援やインフラ整備等の手厚い普及促進策が必要と言える。

#### 4.2. 普及対象となる次世代自動車

本施策で普及対象とする次世代自動車は、電気自動車(EV)、ガソリンハイブリッド自動車(ガソリン HV)、プラグインハイブリッド自動車(ガソリン PHV)、ディーゼルハイブリッド自動車(ディーゼル HV)、ディーゼル代替天然ガス自動車(ディーゼル代替 NGV)、クリーンディーゼル自動車(CDV)燃料電池自動車(FCV)である。EV、ガソリン HV、ガソリン PHV 及び FCV については、軽自動車・乗用車の市場、ディーゼル HV、ディーゼル代替 NGV 及び CDV については、貨物車・バスの市場での普及とする。

#### 4.3. 次世代自動車の普及見通しと期待される CO2 削減効果

次世代自動車の普及は、2020 年時点で保有ベース(ストックベース)1,350 万台、保有シェア 19%、販売ベース(フローベース)230 万台、販売シェア 42%(乗用車市場では 60%)、保有ベースの約 6 割、販売ベースの約半分をガソリン HV 乗用車が占めている。2050 年では保有ベース 3,400 万台、保有シェア 54%、販売ベース 280 万台、販売シェア 57%となっている。2020 年における次世代自動車の販売台数は、乗用車は 2 台に 1 台以上のペース、重量車はクリーンディーゼル自動車を含めると 100%が次世代自動車の販売となる。そのペースで 2050 年に次世代自動車は 6 割弱の保有台数となる。

これら次世代自動車の普及によって、2050年のCO2排出量は、2008年に対し12%の削減効果が得られる。バイオ燃料による1%の削減(バイオエタ124万kL/年の供給)、保有台数減と燃費の向上による36%の削減を合わせると、49%の削減効果が得られる。さらにそれ以上の削減目標を目指す場合には、より一層の次世代自動車普及の強化、バイオ燃料普及の強化、燃費改善対策の強化の他に、自動車利用の改善や高度化等の交通全体の対策によるエネルギー消費削減を目指すことになる。

表1 次世代自動車普及見通し

	2020		2030		2050	
	販売台数	保有台数	販売台数	保有台数	販売台数	保有台数
EV軽自動車	34	140	45	380	44	550
EV乗用車	17	67	28	210	26	330
ガソリンHV乗用車	110	800	120	1,180	110	1,350
ガソリンPHV乗用車	35	130	63	500	62	780
ディーゼルHV重量車	5	14	5	46	7	77
ディーゼル代替NGV重量車	5	17	5	51	8	84
クリーンディーゼル重量車	29	180	27	260	18	270
次世代車計	234	1,348	291	2,627	275	3,441
全自動車計	550	7,249	510	6,870	480	6,320
次世代自動車シェア(%)	43	19	57	38	57	54
バイオエタノールの供給量(万kL/年)	104		124		124	

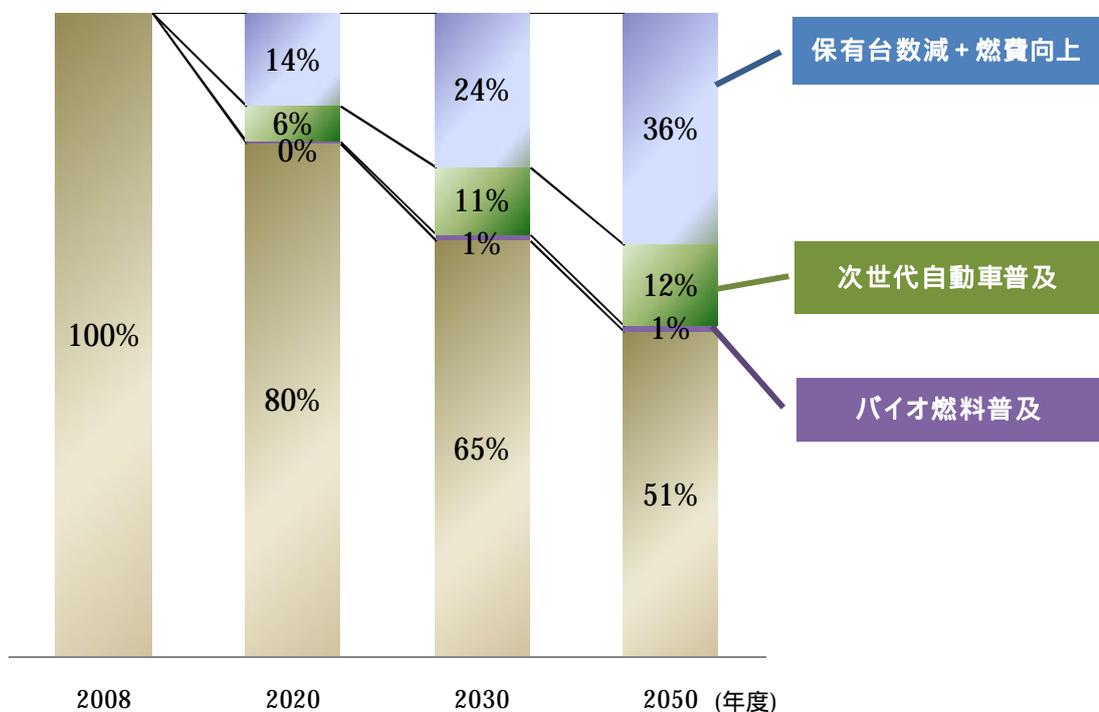


図1 次世代自動車普及等によるCO2削減見込み

#### 4.4. 次世代自動車の普及目標

##### (1) 目安となる販売モデル数

「2020年までに新車販売のうち概ね2台に1台の割合で次世代自動車を導入」とする低炭素社会作り行動計画を達成するためには、できるだけ早い段階で自動車メーカー各社から、多くの新車モデルが販売される必要がある。2020年時点において目標を達成するために目安となる次世代自動車の新車販売モデル数は以下の通りである。

- ・EV(軽自動車・乗用車)17モデル
- ・ガソリンHV/PHV(乗用車)38モデル
- ・ディーゼルHV(重量車)9モデル
- ・ディーゼル代替NGV(重量車)9モデル

クリーンディーゼル自動車を除く次世代自動車のモデル数は、軽自動車・乗用車で54モデル、重量車で18モデルである。軽自動車・乗用車モデル数は、全新車モデルの1/4、重量車は、残りは全てクリーンディーゼル自動車であることから、全モデル次世代自動車となる。

##### (2) 普及目標

2020年における販売台数概ね2台に1台の割合と2050年におけるCO2削減50%の基本方針を踏まえ、次世代自動車の普及は、2020年において保有台数1,400万台、販売台数230万台、2030年において保有台数2600万台、販売台数290万台、2050年3400万台、販売台数280万台を目標とする。目標の内訳は表2のとおりである。なお、燃料電池自動車等はHV/PHVの内数とする。

表2 次世代自動車の普及目標

(万台)

		2020年		2030年		2050年		
		販売	保有	販売	保有	販売	保有	
次世代自動車車普及目標		230	1,350	290	2,630	280	3,440	
内訳	軽自動車 ・乗用車	EV	51	207	73	590	70	880
		HV/PHV	145	930	183	1,680	172	2,130
	貨物車 ・バス	HV	5	14	5	46	7	77
		NGV	5	17	5	51	8	84
		CDV	29	180	27	260	18	270
次世代自動車シェア(%)		43	19	57	38	57	54	

注:2020年乗用車市場における次世代自動車販売シェアは60%。

## 4.5. 政策誘導による普及施策

### (1) 公的部門での率先導入

「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める計画（平成19年3月30日閣議決定）では、平成19年度から平成24年度を対象期間とし、

政府の一般公用車については低公害車率100%を維持するとともに、一般公用車以外の公用車についても数値目標を掲げて低公害車化を図る、燃料電池自動車について政府として率先的に導入する、との目標を掲げて低公害車の導入を進めている。

また、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（グリーン購入法）に基づく基本方針（平成21年2月13日変更閣議決定）においても、その判断の基準として、具体的に電気自動車、ハイブリッド自動車等の次世代自動車を掲げている。

さらに、平成21年4月20日、環境大臣により提唱された「緑の経済と社会の変革」において、「緑の消費への変革」において「次世代自動車等の普及促進に向けた取組」が取り上げられ、以下の4つの柱に対し、具体的な取組内容が示された。

次世代自動車等の普及促進

バイオ燃料供給のために必要な設備や急速充電設備の設置

バイオ燃料の導入促進

国等による次世代自動車等の率先導入

このような方針を受け、環境省を初めとする全府省、地方公共団体において、率先的な次世代自動車の導入が進められ、表3に示すように、現在、環境省では、21台の公用車に次世代自動車が導入されている。政府全体では2,700台の次世代車が導入され、平成19年度における政府の一般公用車については、低燃費車を含めてではあるが低公害車化100%を達成している。また、地方公共団体においては、総保有台数約41万5千台のうち、低公害車は約1万500台でとなっており、地方公共団体においては、次世代自動車の導入率はまだまだ十分とはいえない状況にあることから、さらなる導入促進に向けた支援を実施する必要がある。

表3 公的部門(政府・地方公共団体)における次世代自動車保有状況(平成19年度末)

(台)

	電気自動車	天然ガス自動車	ハイブリッド自動車	燃料電池自動車	水素自動車	計	全公用車保有台数
政府全体	20	184	2,484	7	1	2,696	10,136
環境省	1	8	11	1	0	21	21
地方公共団体	193	5,519	4,757	0	3	10,472	414,890
計	213	5,703	7,241	7	4	13,168	

平成18年度末の台数

## (2) 民間大手の率先導入

民間大手企業の中で積極的に次世代自動車を導入する動きも活発化し、特に物流分野での導入が進んでいる。民間企業の主な導入実績と導入予定は以下の通りとなっている。

### < 導入実績 >

- ・佐川急便：天然ガス貨物車約 4,200 台導入。
- ・ヤマト運輸：2007 年ハイブリッド自動車約 2,500 台導入。
- ・ローソン：業務用社有車約 1,600 台約 8 割ハイブリッド自動車及び自動アイドリングストップ車導入、今後電気自動車に切替予定。
- ・東京電力：業務用車両に 3,000 台の電気自動車を導入。

### < 導入予定 >

- ・日本郵便(郵便事業株)：軽貨物車約 22,000 台を電気自動車に、営業車両約 2,000 台を環境対応車に切替予定。
- ・ヤクルト：2012 年までに保有営業車 180 台中 160 台にハイブリッド自動車を切替予定。
- ・東北電力：2020 年までに電気自動車又はプラグインハイブリッド自動車約 1,000 台導入予定。

今後も、積極的に導入に取り組む民間企業に対する表彰やモデル事業、NOx・PM 法に基づく事業者による計画等を活用することにより一層の導入を促進する。

## (3) 導入促進事業

環境省では現在、地方公共団体の電気自動車等への信頼感を向上させ、地方公共団体等への次世代自動車への普及を促進するため、以下の導入支援事業に取り組んでいる。今後とも、導入支援事業の充実強化に努める必要がある。

平成 20 年度補正事業\_\_電気自動車等に係る実証試験事業【予算額 409 百億円】

### < 事業内容 >

試作車等を調達し、地方公共団体等に貸し出し。地方公共団体等は公用車として利用する等の実証利用。

### < 貸し出し用電気自動車等 >

電気自動車 51 台

電両電池自動車 1 台

充電設備等 11 台

また、環境省では以下の補助事業により次世代自動車の導入促進を図っている。

平成 21 年度事業\_\_低公害車普及事業【予算額 147 百万円】

### < 事業内容 >

以下の車両導入に対してその費用の一部を補助

地方公共団体、第三セクターが塵芥車、ごみ運搬車等として低公害車を導入する事業(天然ガス自動車、ハイブリッド自動車等)

地方公共団体、第三セクター及び民間団体が次世代低公害車を導入する事業(電気自動車、燃料電池自動車、水素自動車、DME 自動車等)

< 補助率 >

塵芥車、ごみ運搬車等：通常車両の価格差の 1 / 2、又は、リース料の 1 / 2

次世代自動車：リース料の 1 / 2

さらに、平成 21 年度には一次補正事業として、以下の地方公共団体等への次世代自動車の導入支援事業に取り組むこととしている。

平成 21 年度補正予算事業\_\_自動車低公害化推進事業【予算額 3,500 百万円】

< 事業内容 >

地方公共団体及び民間事業者が塵芥車、ごみ運搬車等にハイブリッド自動車等の次世代自動車の導入する費用の一部を補助。

< 補助率 >

通常車両との差額の 1 / 2 相当の定額補助

経済産業省・国土交通省の平成 21 年度補正予算事業\_\_環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度【予算額 370,000 百万円】

< 制度内容 >

乗用車（登録車・軽）及び重量車（トラック・バス等）について、以下の対策を実施。

< 補助額 >

経年車の廃車を伴う新車購入補助

・車齢の古い車を廃車し、一定の環境性能を有する新車を購入する者に対する補助。

乗用車(登録車・軽)：車齢 13 年超車から 2010 年度燃費基準達成車へ。

登録車 25 万円、軽自動車 12.5 万円

重量車(トラック・バス等)：車齢 13 年超車から新長期規制適合車へ。

小型(GVW3.5t 未満)40 万円、中型(GVW8t 未満)80 万円、大型(GVW12t 未満)180 万円

新車購入補助（経年車の廃車を伴わないもの）

・環境性能の良い新車を購入する者に対する補助。

乗用車(登録車・軽)：排気ガス性能 4 かつ 2010 年度燃費基準+15%以上。

登録車 10 万円、軽自動車 5 万円

重量車(トラック・バス等)：2015 年度燃費基準達成車かつ NOx 又は PM+10%低減。

小型(GVW3.5t 未満)20 万円、中型(GVW8t 未満)40 万円、大型(GVW12t 未満)90 万円

また、新たなビジネスモデルの創設を通して、EVの急速な普及拡大を図るため、EV並びに電動二輪車普及促進に資する以下の実証試験を行うとともに、カーシェアリングへのEVの採用を支援することにより、国民がEVに触れる機会を増やす必要がある。さらに、電気自動車普及における最大の弊害であるコスト高に対して、利用者負担の軽減につながる電池分離型ビジネス等の新しいビジネスモデルを支援する必要がある。

電気自動車用電池交換管理ビジネス

業務用電動二輪車実用化試験事業

電気自動車等カーシェアリング実証事業

#### (4) 税制優遇・金融支援等政策支援

大手事業者以外にも普及を行うために、低公害車について自動車取得税、自動車税の軽減措置を行っている(表4)。一方、一定年数を経過したガソリン自動車及びディーゼル自動車については自動車税を重課している。同様に、低公害車の燃料供給設備においても固定資産税について特例措置を設けている。

表4 低公害車関係税制特別措置

	国 税		地 方 税		
	所得税・法人税	自動車重量税(※2)	自動車取得税	自動車税	固定資産税
低公害車等 電気自動車 天然ガス(CNG)車 メタノール自動車 ハイブリッド自動車 燃料電池自動車	初年度100%特別償却又は7%税額控除(H21、H22年度) (ハイブリッド乗用車及びメタノールを除く)	免除(※1) (プラグインハイブリッドを含み、メタノールを除く)	[新車]免除(※1、※3) (プラグインハイブリッドを含み、メタノールを除く)  [新車以外](※3) 車種により2.7~1.6%軽減(※1) (プラグインハイブリッドを含み、メタノールを除く)	○重課 概ね10% (電気・CNG・メタノール自動車及び一般乗合バス等を除く) ・ディーゼル車:11年超 ・ガソリン車:13年超  ○軽課(※1) 概ね50%又は25%軽減	
低燃費車かつ低排出ガス認定車		75%又は50%軽減(※1)	[新車]75%又は50%軽減(※1) [新車以外] 課税標準の特例措置(H20、H21年度)(※1) 取得価額より30万円又は15万円を控除	軽減期間:H20、21年度に新車新規登録した場合にそれぞれ当該年度の翌年度を軽減	
低公害車用燃料供給設備(電気、天然ガス、水素)	初年度100%特別償却又は7%税額控除(H21、H22年度)(電気を除く)				課税標準の1/3控除(H21、22年度)
最新排出ガス規制適合のディーゼルトラック・バス等(車両総重量3.5t超)		75%又は50%軽減(※1)	[新車]75%又は50%軽減(※1) [新車以外]2.0%軽減(※3) 平成21年排出ガス規制適合かつ重量車燃費基準達成		
最新排出ガス規制適合のディーゼル乗用車		免除 平成21年排出ガス規制適合車	[新車]免除(※1) [新車以外]1.0%軽減(※3) 平成21年排出ガス規制適合車		

※1 低排出ガス・低燃費に係る一定の要件を満たすものに限る。

※2 H21.4.1からH23.4.30の間に新規・継続車検等(当該期間内に最初に受ける検査に限る。)を受けるもの。 ※3 平成21年度から平成23年度の間に取得されるもの。

税制による優遇以外に、経済産業省による電気自動車、乗用車を除いたハイブリッド自動車、乗用車を除いた天然ガス自動車及びプラグインハイブリッド自動車を導入する際に国庫補助を行っている。

国土交通省はバス・トラック事業者がCNG自動車及びハイブリッド自動車のバス及びトラックを導入する際に国庫補助を行っている。また、民間事業者が次世代自動車を導入する場合や自

家用燃料供給設備を設置する場合についても政府及び地方公共団体が一部補助を行っている。

また、株式会社日本政策金融公庫においては小規模企業や中小企業が低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車及び天然ガス自動車）を取得する際に、低金利での融資を行っている。

これら優遇措置について、今後とも関係省庁、団体と協力して充実・強化に取り組んでいく必要がある。

#### **（５）国民への啓発活動**

啓発普及活動として、独立行政法人環境再生保全機構と環境省が主催となり、エコカーワールド（昭和 61 年から開催、平成 21 年度で 24 回目）の開催をし、試乗及び展示による普及を行っており、また、平成 15 年度から地方公共団体と共同で、環境省で導入している燃料電池自動車を活用し、学校等の教育関係機関との連携や市街地走行、地域イベントでの体験同乗会等、多様な利用方法により、地方公共団体及び地域社会において燃料電池自動車の啓発を図っている。

また、財団法人日本自動車研究所、財団法人エンジニアリング振興協会による JHFC（水素・燃料電池実証プロジェクト）のイベントや、日本 EV クラブによる日本 EV フェスティバルを行っている。

イベント以外にも毎年環境省、経済産業省、国土交通省の 3 省による低公害車ガイドブックの作成を行っており、本ガイドブックについても発行を早め、早急な周知ができるよう取り組む必要がある。

今後も、関係各省庁や環境 NPO 等の民間団体と協力し、これらの活動を継続することにより国民への啓発普及活動をより一層推進させていく。

また、地方公共団体などで使用している電気自動車の多くは、平日利用が中心であるので、休日は利用されないことが多い。そのような空いた時間帯に市民への貸し出し等を実施し、広く体験の場を提供する。

さらに、次世代自動車利用に伴う燃料費の節約など、利用者便益について十分認識してもらう必要があるため、電気やガス料金等について、わかりやすい料金規程を定める必要がある。

### **4.6. 開発・基盤整備**

#### **（１）初期需要創出・生産拡大の支援**

電気自動車の普及促進のためには、特に量産規模拡大のための初期需要の創出・維持が重要であり、同車格車との価格差を縮め、初期需要を支えるための税制、補助金による財政的支援を、これと併行して、大口ユ・ザ・への利用促進の働きかけを進め、早期の需要拡大を図る。これらを継続して行い、需要拡大から価格低下までの好循環を早期に実現していく。

さらに、電池性能の向上、多様なモデル展開のための開発投資、支援を行うとともに、利便性向上のための車両側の充電口、充電所側の充電コネクタ・ケーブルの改造、安定した 100V コ

ンセント充電装置等の普及に対する支援を行う必要がある。

ハイブリッド自動車の普及では、最大の弊害要因であったコスト高も、乗用車については同車格と同等価格の専用車の販売が開始されたことにより、熾烈な価格競争に突入することが予想され、今後は、自動車メーカー各社に開発・販売、モデルの追加を促す税制優遇等政策支援、排出ガス・燃費等の優良認定制度等誘導施策などを推進する。しかしながら、貨物車・バスについては、電気自動車と同様、初期需要の創出から需要拡大に至るまでの経済的支援を行う必要がある。

プラグインハイブリッド自動車についても、電気自動車と同様、特に開発当初の量産規模確保のため初期需要の創出・維持が重要であり、税制、補助事業等による財政的支援により、初期需要を支えるとともに、大口ユ・ザ・への利用促進の働きかけを進め、早期の需要拡大を図る。また、ハイブリッド自動車同様、電池性能の向上、多様なモデル展開を促進していく必要がある。

天然ガス自動車については、車両の納期を早くすることにより、ユーザーの便宜を図る必要がある。また、利便性向上のためのガソリンや軽油併用型のバイフューエル自動車の市場導入、低コスト化のための高圧容器の部品化等の対応を推進する必要がある

## (2) 燃料供給インフラ整備等への支援

急速充電所や CNG 充填所などの燃料供給ステーションのインフラについては、基本的にはエネルギー供給事業者が率先してインフラ整備を行うことが前提となるが、「緑の経済と社会の変革」においても重要な柱として急速充電設備の設置が取り上げられており、行政も積極的に普及促進に協力することとし、立地場所や取扱量等に係る法的制約の緩和など制度整備について積極的に取り組むとともに、インフラ整備事業についても税制優遇措置等を行う必要がある。

また、利用者の視点に立った使いやすい新基準のセルフステーションの普及など利用者からの要望についても反映させたインフラ整備に対して支援を行う必要がある。

なお、インフラ整備の先行度合が普及の鍵を握る燃料電池自動車等については、水素ステーションなどの新たな燃料供給ネットワーク整備が必要となるが、民間だけでは資本不足なりがちなこのような大型プロジェクトに対しては、立地場所の融通、公共事業としての整備推進など、行政の支援を行っていく必要がある。

