

2021年5月27日

日本気候リーダーズ・パートナーシップ (JCLP)

貨物自動車のゼロエミッション車への転換に関する意見書

スケーラビリティ(拡大可能性)と実用性確保に向けた目標設定と各種制度的措置の検討を求めます

菅内閣総理大臣により表明された「2050年カーボンニュートラル」、及び「2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減し、50%の高みに向けて挑戦する」という目標は、気候危機回避に向けた非常に重要なマイルストーンです。これらの目標の達成のために、日本はあらゆる分野で取り組みを進めていく必要があります。

私達日本気候リーダーズ・パートナーシップ (JCLP) も目標達成に最大限貢献すべく、取り組み強化の決意を表明しました。より具体的には、既に率先して取り組んでいる再生可能エネルギー（以下、再エネ）の調達に加え、電気自動車 (EV) の拡大や熱分野の脱炭素化等、温室効果ガス排出削減に必要な他の分野の活動も併せて推進していくことを示しました¹。

これらの分野の活動に関する検討を通じて、企業の自社配送及び委託配送に使用する貨物自動車の Zero Emission Vehicle (以下、ZEV) への転換をユーザー企業が積極的に推進すべきと考え、取り組みを進めています。その中で直面している政策面での課題とその対応について、以下のとおり意見を述べます。

貨物自動車の ZEV への転換が重要と考える背景:

1. 貨物自動車は乗用車と同等量の二酸化炭素(CO₂)を排出している。

日本の CO₂ 排出量のうち、自動車からの排出は約 16% を占め、産業部門 (34.7%)、業務その他部門 (17.4%) に次ぐ主要排出源となっています²。また、貨物自動車は、車両数は少ないものの稼働率が高いことから、自家用乗用車と同等量の CO₂ を排出³しています。貨物自動車の多くが商用であることも踏まえると、貨物自動車の ZEV への転換は企業が積極的に推進することで日本全体の脱炭素社会の実現に大きく貢献できる分野です。

2. 世界で ZEV への転換が加速しており、後れを取ると日本の自動車産業の競争力への影響が懸念される。

海外では、自家用乗用車及び貨物自動車の脱炭素化に向けて、段階的な ZEV の目標台数を設定するとともにガソリン車やハイブリッド車の販売禁止を予定している国・地域が増加しています⁴。また、自動車メーカーも、化石燃料を使用するトラックの新車販売の終了を表明し⁵、ZEV の開発を加速する⁶など、官民による ZEV 利用促進の動きが非常に活発です。今後、ZEV が世界の主流となることが避けられない中で、国内メーカーによる ZEV の開発が後手に回れば、日本を代表する産業である自動車産業の競争力が失われることも懸念されます。JCLP では、ユーザー企業として国内メーカー製のものを積極的に導入していきたいという声もあり、そのような事態を憂慮しています。

貨物自動車の ZEV への転換における課題提起と要望：

物流を支える多様な事業者全てが、日本のカーボンニュートラルの早期達成に求められるスピードで ZEV への転換を進めるためには、実用性と経済合理性の確保が必要です。その為には、充電/充填インフラの整備や、ガソリン車を前提とした現行の貨物関連法制度の ZEV への対応による実用性の向上と、早期のスケラビリティ（拡大可能性）確保による価格低減による経済合理性の確保を、同時並行で進めていく必要があります。これらの観点から、以下の 4 つの事項について、早急な対応を要望します。

1. 貨物自動車の ZEV への転換について明確で世界をリードする数値目標の設定

自家用乗用車は「グリーン成長戦略」において、「遅くとも 2030 年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車 100% を実現」との具体的な数値目標が掲げられていますが、貨物自動車については数値目標が設定されていません⁷。現在、「グリーン成長戦略」の自動車・蓄電池分野等の実行計画の改定に向けた検討が進められていますが、改定時には、ZEV の実用性向上に向けた各種制度の統合的な対応を促し、市場に予見性を与えるため、貨物自動車についても明確で世界をリードする目標の設定を求めます。

2. スケラビリティ確保に向けた規制緩和等の制度的措置

車両生産のスケラビリティ確保のための規制緩和等の制度的措置も、積極的に検討していくことが必要です。例えば、日本特有の車両規格である軽貨物自動車については、グローバルな ZEV 開発において、スケールメリットによる価格低減などが必ずしも進まない可能性が予想されます。ZEV への転換を条件に軽貨物運送事業者の使用可能車両を中型バンや小型トラックまで拡大し、よりスケラビリティを確保し易い車種での ZEV への転換を進めるなどの方策も有効と考えます。

3. ZEV を前提とした新たなビジネスモデルに対応する柔軟な規制緩和や制度運営

ZEV の実用性や経済合理性を高めるべく、これまでガソリン車を前提としていた購入、給油、メンテナンス等にて、既存の慣行や運用の見直しの範囲に留まらない、新たなビジネスモデルが世界各地で生まれています。こういった ZEV への転換に資するビジネスモデルの多様化を促進するための柔軟な規制緩和や制度運用を求めます。

例えば、Battery as a Service (BaaS)⁸ というビジネスモデルにおいては、載せ替え可能なバッテリーをリース契約し、バッテリー非搭載の車両のみの購入することで初期費用を大幅に抑えることが可能になります⁹。このサービスを導入するには、車検において第三者が所有するバッテリーの搭載を認める等の制度改正が必要となります。

4. 再エネ由来の電源・燃料の充電・充填を促すインフラ網の整備に関する目標の設定

ZEV の実用性の確保には充電・充填インフラの整備が必須です。また、日本の早期のカーボンニュートラル達成に資する形で ZEV への転換を推進するには、その電源は再エネ由来であるべきと考えます。このインフラ整備なしには ZEV 利用促進は望めないことから、再エネを前提とした充電・充填インフラ整備についても明確な目標を掲げることが必要です。

以上

参考

- 1 日本気候リーダーズ・パートナーシップ「日本の温室効果ガス排出削減の中期目標に対する意見書」(2021年3月)
https://japan-clp.jp/wp-content/uploads/2021/04/PolicyProposals_20210401.pdf
- 2 2019年度における日本のCO₂排出量: 11億800万トン。
 - 参考: 国交省「運輸部門における二酸化炭素排出量」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html
- 3 自家用乗用車9,458万トン(日本のCO₂に占める割合:8.5%)、貨物自動車7,583万トン(同6.8%)。参考資料は同上。
- 4 仏、独、米カリフォルニア州、中国などは車両別に段階的な導入目標台数を設定するとともに、英は2030年、仏は2040年にガソリン・ディーゼル車の販売禁止、英は2035年にハイブリッド車も販売禁止することを予定している。
 - 参考: 国交省「モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会」資料
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility_kozo_henka/pdf/003_03_00.pdf
- 5 ダイムラーやボルボなどが加盟する欧州自動車工業会(ACEA)は、遅くとも2050年までに工業会として脱炭素化を実現することをコミットし、その為には2040年までに商用車(貨物・旅客輸送に用いる車両)の全ての新車販売における脱炭素化が必要としている。
 - 参考: ACEA「Joint Statement: The Transition to Zero-Emission Road Freight Transport」(2020年12年)
<https://www.acea.be/uploads/publications/acea-pik-joint-statement-the-transition-to-zero-emission-road-freight-trans.pdf>
- 6 VW、ダイムラー、BMW、GM、フォード、ルノーなど大手海外自動車メーカーは、電動車や燃料電池自動車の導入目標を立て、ZEV開発の投資額を増大させている。
 - 参考: IEA Global EV Outlook 2021
<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2021>
- 7 経済産業省(2020年12月)「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」
<https://www.meti.go.jp/press/2020/12/20201225012/20201225012-2.pdf>
- 8 NIO(2020年8月)「NIO Launches Battery as a Service」
<https://www.nio.com/news/nio-launches-battery-service>
- 9 BaaSの適用により、稼働率が求められる貨物自動車では、充電済バッテリーへの短時間での載替えを含めたサービス展開も見込まれる。ユーザーへは、劣化の少ない新品バッテリーを提供しつつ、劣化が進んだバッテリーは、電力グリッドの柔軟性確保や災害用バックアップなどにて二次活用し、収益性を向上させることで、全体のコスト低減も期待されている。

日本気候リーダーズ・パートナーシップ(JCLP)とは

脱炭素社会の実現には産業界が健全な危機感を持ち積極的な行動を開始すべきであるという認識の下、2009年に発足した日本独自の企業グループ。脱炭素社会実現への転換期において、社会から求められる企業となることを目指す。JCLPには幅広い業界から日本を代表する企業を含む178社が加盟(2021年5月現在)。加盟企業の売上合計は約138兆円、総電力消費量は約57.2TWh(海外を含む参考値・概算値)。横浜市と包括連携協定を締結し、2017年からは国際非営利組織 The Climate Group の地域パートナーとして日本におけるRE100、EV100、EP100の窓口・運用を担うなど、自治体や海外機関との連携も進める。URL: <http://www.japan-clp.jp/>

本件に関するお問い合わせ JCLP 事務局 Tel: 046-855-3814 Email : info-jclp@iges.or.jp