

商用車のゼロエミッション車への転換加速に向けた意見書

世界での転換加速を踏まえ、より野心的な目標設定と強力な政府支援、 実用性と経済合理性を高める柔軟な制度設計を求めます

日本気候リーダーズ・パートナーシップ (JCLP) は、昨年6月の「グリーン成長戦略¹」における商用車の電動車転換目標及びEV導入推進策の明示、そして日系自動車メーカーによるゼロエミッション車 (以下、ZEV²) 販売比率目標の設定・引上げを歓迎します。

私達は、ZEVへの転換は、気候危機克服そして日本経済の基盤維持の両方において重要な課題であり、ユーザー企業が日系自動車メーカー及びインフラ企業を後押ししながら、転換に貢献すべきと認識しています。この認識に基づき、さらに加速するZEV転換において日本が世界をリードできるよう、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。

商用車のZEV転換の加速が重要と考える背景：

1. 日本の排出削減目標を確実に実現し気候危機克服につなげるには、主要排出源の1つである商用車のZEV転換が必須です。

気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の最新報告書は、深刻で不可逆な気候危機の回避に向けた1.5°C目標達成の重要性を再確認するとともに、自動車のZEV転換が必要性・有効性の高い対策であると示しています³。IEA等の機関・団体も、1.5°C目標達成には、乗用車・バン等小型車については2035年頃までに、トラック等中・大型車については2040年までに、新車販売に占めるZEV比率を100%とすることが必要であるとしています⁴。

日本においても、自動車からの排出はCO₂総排出量の約16%を占めており、産業部門、業務その他部門に次ぐ排出源です。そのうち、企業が自社配送及び委託配送並びに営業のために使用する商用車は、自家用乗用車と同程度のCO₂を排出しており、大きな排出源となっています⁵。

したがって、日本が「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」という排出削減目標を実現し、1.5°C目標達成に貢献するためには、日本における商用車のZEV転換が必須です。

2. 世界で加速するZEV転換に後れを取れば、日本の自動車産業の競争力や日本経済全体への悪影響が危惧されます。

世界では、上記のタイムライン (小型車については2035年頃まで、中・大型車については2040年までにZEV新車販売比率100%) に沿って、ZEV転換が加速しています。国際的には2025～2040年頃までにガソリン車及びハイブリッド車の新規販売禁止を掲げる国や⁶、2030年頃までにハイブリッド車を除いたEV販売比率100%達成を目標に掲げる海外自動車メーカーも相次いでいます⁷。さらに、COP26における2035年～2040年までに新車販売全てをZEVとする覚書⁸には、多数の国や企業が署名・賛同しました。

日本の自動車産業は収益基盤の大半を海外市場に依存していることから⁹、このような国際的潮流に適応していかざるを得ないと考えられます。もし後れをとった場合、自動車産業の競争力低下につながるだけでなく、その他関連産業、GDP、雇用等、日本経済全体への影響も危惧されます¹⁰。

3. サプライチェーン全体の脱炭素化を目指す企業が増え、ZEV 導入のニーズが増加しています。

世界ではサプライチェーン全体の脱炭素化を目指す傾向が強まっており、日本企業も次々と自社のサプライチェーンにおける排出削減目標を打ち出しています¹¹。物流を含め多様なビジネスを支える企業が ZEV 導入を切望していますが、実用性と経済合理性を満たす ZEV 商用車が市場になく、ZEV 転換の見通しが立たない状況にあります。

特に商用車はリース契約が主流である（通常リース期間は 5 年）ことから、2030 年までに ZEV への転換を目指す企業は、遅くとも 2025 年頃までの ZEV 本格導入開始を強く望んでいます。

商用車の ZEV 転換加速に向けた意見：

1. 世界をリードするより野心的な数値目標の設定を求めます。

日本政府の電動車転換目標は、国際的には ZEV とされないハイブリッド車が含まれている、大型車（8t 以上）について目標が未設定であるなど¹²、国際的潮流に十分対応しているとは言い難い内容です。

日系自動車メーカーの ZEV 開発を促進し ZEV 転換で世界をリードするには、より野心的な目標を掲げ、政策支援の継続性・予見性を明示することが必要です。ハイブリッド車を除く ZEV に限定した目標とし、大型車（8t 以上）についても早期に数値目標を設けることを求めます。

2. ZEV 及び充電・充填インフラの開発・導入に対する強力な政府支援を求めます。

より野心的な目標を達成するためには、車両及び充電・充填インフラ開発の支援が必要です。また、導入段階においても強力な政府支援を講じることにより、開発された技術の市場展開・価格低下を後押しすることも重要となります。より具体的には、以下の支援策が必要です。

- **自動車メーカーの多様な ZEV 開発支援：**商用車はリース契約が一般的であり、切替に時間を要するため、より早期の市場導入に向けた開発が望まれます。また、降雪地域でも実用性のある車や、大型車については FCEV 等、幅広い ZEV 開発支援を求めます。
- **ユーザー企業の ZEV 購入支援：**ZEV の価格が低減されるまでは、特に導入初期において集中的支援が必要です。申請手続きがオンラインで完結する仕組みを導入するなど、簡便な制度設計することで、広く制度の利用を促すことも重要な勘案事項と考えます。
- **公共用の急速充電インフラ導入支援：**ZEV を広く展開し、目標を達成するためには、全国市区群に網羅的に急速充電器を設置すべきです。この際、ZEV 普及初期では特に地方部での収支黒字化が困難なため、政府による支援が必要と考えます。
- **事業者用の充電・充填インフラ導入支援：**営業車及び貨物自動車の効率的な運用には、事業所及び配送施設における荷卸・荷積等の駐車時間を活用した充電・充填が必要です。ついでに、公共用に加え、事業所及び配送施設等での事業者用インフラ整備支援についても検討を求めます。

- **充電・充填インフラへの再エネ由来の電源・燃料導入支援**：脱炭素の観点から、電源・燃料は再エネ由来であるべきと考えます。そのため、再エネを前提とした充電・充填インフラ整備についての明確な目標設定および導入支援拡大を求めます。

3. 新たなビジネスモデル及びエネルギーマネジメントを可能とする柔軟な制度設計を求めます。

ZEV の実用性や経済合理性を高めるべく、従来のガソリン車を前提とする慣行や運用の見直しの範囲に留まらない、バッテリー交換式 EV 等の新たなビジネスモデルが世界各地で生まれています。これらビジネスモデルの多様化を促進する、柔軟な規制緩和や制度運営を求めます。

また、柔軟な制度設計はエネルギーマネジメントの領域においても必要です。EV 増加に伴う電力逼迫リスクの管理や、貨物自動車の安定的且つ効率的な運行管理には、充電の量やタイミングを制御するエネルギーマネジメントが欠かせません。そこでは、各車両の残存電力等の情報をユーザー企業がリアルタイムで取得できる環境整備が肝要です。例えば、オンラインプラットフォームの構築等を通じて、そのような情報のオープン化¹³を進めることが有益と考えます。

以上

参考

- 1 経済産業省（2021年6月）「[2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略](#)」
- 2 IEAの定義によると、ZEVはバッテリー車(BEV)及び燃料電池車(FCEV)を指し、ハイブリッド車は含まれない。
 - IEA（2021）「[Net Zero by 2050](#)」
- 3 IPCC（2022）「[Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change](#)」
- 4 詳細は以下を参照。
 - IEA（2021）「[Net Zero by 2050](#)」
 - Bloomberg NEF（2021）「[Electric Vehicle Outlook 2021](#)」
- 5 2019年度における日本のCO2排出量: 11億800万トン。
 - 国土交通省「[運輸部門における二酸化炭素排出量](#)」
- 6 例えば、ノルウェーは2025年、オランダは2030年、イギリスは2035年、カナダは2040年までに新車販売を全てBEV・FCEVに限定する目標を掲げている。
 - ICCT（2021）「[Update on government targets for phasing out new sales of internal combustion engine passenger cars](#)」
- 7 例えばダイムラー社はメルセデスベンツ販売車の全てを2030年までにEVとする目標を掲げている。日系メーカーではホンダが2040年までに全てBEV・FCEVとする目標を掲げる。
 - The Climate Group「[ゼロエミッション車に向かう世界の中の日本](#)」
- 8 COP26では、乗用車とバンは2035年まで、中・大型車は2040年までに新車販売に占めるZEV比率を100%とする覚書が締結。前者は39カ国政府及び企業や投資家等、後者は15カ国政府が署名。日本政府はいずれにも署名していない。参考：
 - UK Government（2021）「[COP26 DECLARATION ON ACCELERATING THE TRANSITION TO 100% ZERO EMISSION CARS AND VANS](#)」
 - Global Commercial Vehicle Drive to Zero「[Memorandum of Understanding on Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicles](#)」
- 9 日本の自動車産業は収益基盤の75%を海外での製造販売に依存している。参考資料は7「[ゼロエミッション車に向かう世界の中の日本](#)」を参照。
- 10 ZEVへの転換が遅れた場合、日本の自動車業界の雇用人口は542万人（2020年）から482万人（2030年）に減少し、日本の自動車産業の収益は2040年までに約65%減少（GDP比14.1%減）するという予測もある。参考資料は7「[ゼロエミッション車に向かう世界の中の日本](#)」を参照。
- 11 Science Based Targetsを設定している又は設定を予定している日本企業は239社に上る。（2022年5月12日現在）

- Science Based Targets [ホームページ](#)

12 経済産業省（2021年6月）「[2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略](#)」

13 欧州のOEM各社はマルチブランド対応テレマティクス機器やオンラインのテレマティクスプラットフォームを提供することで、運行管理情報のオープン化を進めている。

- 経済産業省（2020年4月）「[物流分野におけるモビリティサービス（物流MaaS）勉強会とりまとめ説明資料](#)」（P22-24）