

## 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

# ZEV転換を通じたエネルギー危機に強い経済と産業競争力の実現へ 政府の更なるリーダーシップと支援を求めます

### 背景

一般社団法人日本気候リーダーズ・パートナーシップ (JCLP) は、2025年12月26日に改定された「GXの分野別投資戦略」<sup>1</sup>における電動車の普及や充電設備整備の加速化に関する方針の堅持、「GX推進法」に基づく排出量取引の義務化<sup>2</sup>、各種補助金予算の拡充<sup>3</sup>など、自動車のゼロエミッション車（以下、ZEV。ハイブリッド車等の内燃機関車は含まない。）への転換加速に資する政策の進展を歓迎します。

日本においてCO<sub>2</sub>総排出量の約2割を占める自動車、特にその中で主要排出源である商用車<sup>4</sup>のZEV転換加速は喫緊の課題です<sup>5</sup>。加えて、ZEVへの転換は、エネルギー自給率が低く<sup>6</sup>、化石燃料の輸入に依存する日本において<sup>7</sup>、エネルギー安全保障の観点においても極めて重要です<sup>8</sup>。さらに、日本の基幹産業としての自動車の産業競争力の観点からも、ZEVへの投資を拡大する必要があります。2025年の世界新車BEVシェアは16%を超え、新興国が普及を牽引する一方、日本では2%にも及ばず低迷しています<sup>9</sup>。地域差はあっても今後も世界的なEVの導入が進むことに変わりはありません<sup>10</sup>。ここで日本の自動車メーカーや需要家がZEVの開発や導入を止めることなく前進させることが、日本の基幹産業である自動車産業の国際競争力の維持及び将来的な市場シェアの確保のために必要です<sup>11</sup>。

以上に鑑み、私達は、需要家として政府やメーカー企業を後押ししながらZEV転換に貢献すべく、以下のとおり意見を述べます。

### 提言

#### 1. ZEV転換を加速するために、政府による明確な方向付け、具体的な投資計画の明示及びZEV優遇の環境整備の促進を求めます。

国内でZEV普及が停滞する要因は、自動車メーカー、充電設備事業者、ユーザー企業が、市場動向が不透明なため自社の投資計画を立て難いという状況にあると考えます<sup>12</sup>。その状況打開に向け以下の施策を求めます。

- **車両導入目標の強化**：1.5°C目標を目安に、自動車の脱炭素化を加速するためには、CO<sub>2</sub>排出削減効果が高く、経済的にも持続可能な技術の普及が不可欠<sup>13</sup>です。ハイブリッド車等の内燃機関車は、短中期において一定の役割を果たし得る一方、長期的にはZEVへの移行が不可避であると考えます。したがって、政府においては、CO<sub>2</sub>排出削減効果と経済合理性に基づく最適な車両選択を促す政策を推進するとともに、特にZEVの導入を中核とした野心的な新車販売比率目標の設定<sup>14</sup>を求めます。
- **充電設備の導入目標及び投資計画の策定**：BEV普及には充電設備普及の先行が必要であるところ<sup>15</sup>、EUでは、「代替燃料インフラ規則」<sup>16</sup>に基づき、例えば「大型トラック用の350kW以上の超高速出力の充電設備を2030年までに主要幹線道路（TEN-Tコアネットワーク）において60kmごとに最低3,600kWずつ設置する」といった形で、厳格な距離要件や出力要件が期限付きの目標が示されています。このようなより具体的な目標設定により、政策支援の継続性・予見性が明らかになり、民間投資が喚起されることが考えます。
- **ZEVの需要喚起**：ガソリン・ディーゼル車へのディスインセンティブ措置等（十分に高い価格の炭素税等）によりZEVが優遇される環境を整備することで、企業のZEV導入需要が後押しされると考えます。特に、今後の税制改正における自動車関係諸税の見直しについては、

2050年カーボンニュートラル実現に向けたZEVの普及促進に資する慎重な制度設計<sup>17</sup>を求めます。

## 2. ZEV 及び充電・充填設備の開発や導入に対する補助金等の更なる政府支援を求めます。

ZEV 転換の加速には、政府の強力な支援による車両及び充電・充填設備の市場展開や価格低下の後押しが必要です。商用車両について、BEVの中でも小型（軽バン）及び中型以上並びにFCVの車両開発・市場投入のタイムラインが異なるため、車種に応じた適切な支援のタイミングについて十分に考慮いただくとともに、上述の導入目標等と併せて以下の支援策の検討や導入を求めます。

- **車両に関する支援**：BEV の車両価格は低下傾向、BEV バッテリーの耐久性は向上傾向にあります。しかし足元では、バッテリー寿命により BEV 車両の使用年数がディーゼル車等に比較し短く寿命後のバッテリーの交換コストも高いため、ライフサイクルコストを考慮した補助金制度の構築が重要です。
- **充電設備に関する支援**：BEV普及には充電設備整備の先行が不可欠ですが、特に商用車両向けの共同急速充電設備については、ZEVが一定程度普及するまでの間、稼働率の低さが高い利用料金に直結し、それが充電設備利用率の低迷を招き、さらに充電設備普及及びZEV普及が進まないという悪循環が生じる構造的課題があります。この悪循環を断ち切るため、充電設備事業が自立化するまでの間、設備が適切に維持・運営されるよう、利用料金の低廉化を促す補助制度の整備を求めます。適切な充電設備配置については、複数物流事業者による充電需要の高いエリアの特定が必要であるところ、物流事業者間では各社の運行ルートや拠点網といった機密情報の共有が困難であることから、政府主導での充電需要調査を期待します。また、補助金の交付にあたっては、脱炭素の観点から再エネ由来の電力・グリーン水素利用を条件とすべきと考えます。

### 3. ZEV 転換を後押しする柔軟な制度運用等を求めます。

ZEV 転換の加速には、以下のような柔軟な制度運用及び環境整備が必要です。

- **充電器設置に係る規制緩和：**自治体の緑地規制<sup>18</sup>によって充電器の設置可能スペースが限定されてしまう課題が発生しており、緑地帯に EV 充電器を設置した場合でも、設置面積の一部を緑地面積として認める等、柔軟な運用を求めます。加えて、設置企業も柔軟な運用事例の創出に努めるとともに、そうした優良事例集を国が策定するなど、より多くの自治体を取り組みやすくなるよう国による後押しも重要です。
- **効率的な運行管理の実現：**貨物車両の ZEV 転換を進めるためには、充電・充填に要する時間を最小化し、安定的かつ効率的な運行管理を実現する必要があります。そのために、位置情報、残存バッテリー／水素量等の車両情報、充電・充填設備の空き情報等周辺設備情報のオープンデータ化・共通化と、ユーザー企業がリアルタイムに情報取得できる車両運行管理システムの構築が重要です。有用性のあるシステム構築に向け、運送事業者・荷主等のユーザー企業を含む各ステークホルダーが足並みを揃えて検討できるよう、政府主導による議論の場の設定を求めます。
- **バッテリースワップ式車両の有用性の検討：**BEV 普及に伴う電力ひっ迫のリスク緩和や再エネの拡大に向けた EV のグリッド統合においては、バッテリーと車両が独立しておりバッテリー単体を蓄電池として活用可能なバッテリースワップ式車両が有用となる可能性があります。短時間でバッテリー交換が可能である当該車両は通常充電に要する時間を削減し、上述の効率的な運行管理の実現に資するという利点も考えられるため、国においてもその技術の有用性を検討の上、支援の方向性が明示されることを期待します。
- **バッテリーの二次利用の推進：**BEV 普及の課題であるバッテリーのコストを低減するため、BEV 中古車市場及びバッテリーの二次利用<sup>19</sup>市場の確立が急務です。その基礎として、劣化具合や残存容量といったバッテリー性能の適正な評価及びバッテリーの回収体制の構築が必要です。特に、バッテリー性能の適正評価に必要な情報については、バッテリーメーカー及び車両メーカーの競争領域および協調領域を整理する必要があるため、ユーザー企業も交えた官民検討会の設置など政府による議論の主導を求めます。
- **人材育成：**事業者が安心して ZEV 導入を加速することができるよう、ZEV 対応整備士の育成支援が進み、全国でサービスを受けられる環境が整備されることを期待します。

以上

#### 一般社団法人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年に発足した企業団体。幅広い業界から日本を代表する企業を含む233社が加盟(2026年6月4日現在)。加盟企業の売上合計は約136兆円、総電力消費量は約73TWh(海外を含む参考値・概算値)。脱炭素社会実現への転換期において、率先行動、政策関与、ステークホルダーとの協働等を通じ、1.5°C目標達成へのリーダーシップを発揮する企業集団となることを目指す。加盟企業及び詳細は右記を参照ください：<https://www.japan-clp.jp/>

## 参考

1. 内閣官房（2025年12月）「[分野別投資戦略（ver.3）](#)」
2. 経済産業省 産業構造審議会 イノベーション・環境分科会 排出量取引制度小委員会 [とりまとめ](#)
3. 2025 年度のZEV車両及び充電・充填設備に関する補助金は下記のとおり。
  - ・ 商用車の電動化促進事業 2025度補正予算300億円 ([参考](#))
  - ・ クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 2025年度補正予算1,100億円 ([参考](#))
  - ・ クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充填インフラ等導入促進補助金 2025度補正予算510億円 ([参考](#))
4. 商用車とは、事業者が事業目的で使用する車両を指す。本意見書では、貨物輸送に用いられるトラック及びバン、旅客運送に用いられるバス及びタクシーに加え、法人営業用の車両も含む。
5. 2023 年度における日本の CO2 排出量のうち 19.2% を運輸部門が占めており、自動車全体では日本全体の 16.5%（商用車は約7.9%）を占めている。国土交通省（2025 年）「[運輸部門における二酸化炭素排出量](#)」
6. 2023年度時点の日本のエネルギー自給率は15.3%であり、OECD加盟38カ国中2番目に低い水準。経済産業省「[エネルギー白書2025](#)」、資源エネルギー庁（2026）「[最近のエネルギー政策を巡る動向について](#)」
7. 一次エネルギーの8割超が化石燃料由来であり、2023年度は約26兆円が化石燃料の輸入に費やされた。資源エネルギー庁「[総合エネルギー統計2023（確報）](#)」、財務省「貿易統計」
8. インドネシアのように電源構成に占める化石燃料由来の電力の割合が高い国であっても、内燃機関車からBEVへの転換により化石燃料への依存を5割近く削減できるとの分析もある。Ember (2025) “[The EV leapfrog – how emerging markets are driving a global EV boom](#)”
9. 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会「[燃料別登録台数統計（2025年1月~12月）](#)」、IEA [Global EV Outlook 2026](#)
10. IEA [World Energy Outlook2025](#)の公表政策シナリオ（STEPS）及びIEA [Global EV Outlook 2026](#)では、2035年までに全ての車種において新車販売台数の5割をEV（BEV+PHEV）が占めるとされている。EVのうちBEVの割合は65%程度で推移しているため、新車販売台数の3割以上をBEVが占めると予想できる。
11. 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。The Climate Group（2022 年）「[ゼロエミッション車に向かう世界の中の日本](#)」
12. JCLP にて各ステークホルダーへのヒアリングを実施した結果、以下状況を把握。
  - ・ 自動車メーカーは ZEV 需要や充電設備普及が見込めないと投資計画が立てられない。
  - ・ 充電設備事業者は ZEV 普及が見込まれないと投資計画が立てられない。
  - ・ ユーザー企業は ZEV 開発や充電設備整備が進まないと導入計画が立てられない。
13. 例えば、ハイブリッド車等内燃機関車の脱炭素化手段として期待される合成燃料については、以下の課題が指摘されている。
  - ・ 合成燃料（エンジン車）のエネルギー効率は 2050 年時点でも EV より 4 倍以上低い
  - ・ エンジン車で合成燃料を使用する場合は EV に比べて約 5 倍の再エネが必要
  - ・ グリーン水素由来の合成燃料でもライフサイクル CO2 排出は EV の約 1.8 倍となる

参考

- Transport & Environment(2020 年)「Electrofuels? Yes, we can … if we're efficient」
  - Nature Climate Change (2021 年)「Potential and risks of hydrogen-based e-fuels in climate change mitigation」
  - Transport & Environment(2022 年)「T&E's analysis of electric car lifecycle CO<sub>2</sub> emissions」
- 1 4. IEA のネットゼロシナリオは乗用車の新車販売比率のうち 2030 年までに60%以上、2035 年頃までに約 100%が BEV・FCEV・PHEV になる必要があるとしており、BEV・FCEV の比率が特に多い。2050 年時点における PHEV の比率はほぼゼロである。- IEA (2021)「Net Zero by 2050」
  - 1 5. 電動化の初期段階においては、公共のEV充電ポイントの可用性が高まることでEVの普及を促進するが、充電設備のみ先行的に普及しても ZEV が普及していなければ採算性の確保が課題となる。したがって、充電設備の普及ペースに応じた ZEV の普及も重要となる。IEA「Global EV Outlook 2025」
  - 1 6. [Alternative Fuels Infrastructure Regulation](#) (AFIR)
  - 1 7. 日本の新車販売(2024年)に占めるZEV(BEV+PHV)の割合は約3%と、中国の5割、欧州の2割、米国の1割を下回り、未だZEVの普及初期段階であるため、ZEVによる脱炭素への貢献を考慮の上、その導入を促進する自動車関連諸税の制度設計が期待される。IEA「Global EV Outlook 2025」
  - 1 8. 都市緑地法第 34 条に基づき、例えば、市街地などにおいて、良好な都市環境の形成のために建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある区域を緑化地域として都市計画に定め、一定規模以上の建築物の新築や増築を行う場合に、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づける緑化地域制度があり、各地方公共団体の都市計画でその基準等が定められている。
  - 1 9. バッテリーの二次利用により、当該バッテリーに使用される希少資源の有効活用やライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量の削減にも資することとなる。また、適正なバッテリー性能の評価に当たっては、欧州バッテリー規制への対応としても、日本版バッテリーパスポートの議論が期待される。- 経済産業省「[蓄電池産業戦略推進会議](#)」