

交通政策審議会交通体系分科会環境部会  
第1回グリーン社会小委員会

# 「非化石エネルギーへの転換」に関する トラック運送業界の認識と課題

令和4年8月10日(水)



# 目 次

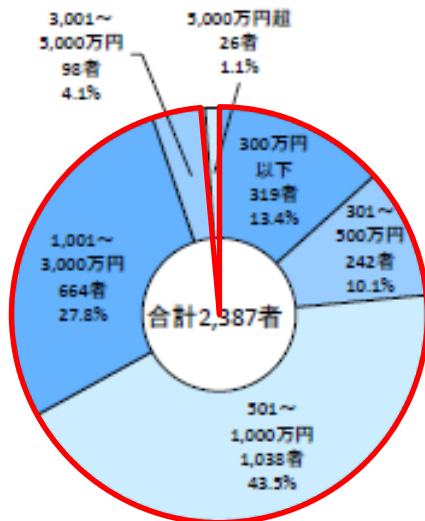
1. トラック運送業界の構造的課題と政府のうごき .....	2
2. 非化石エネルギーの使用状況 .....	4
■ 電気トラックの活用状況と課題 .....	5
3. 非化石エネルギーへの転換に向けた計画 .....	6
■ 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の策定（令和4年3月） .....	6
■ 事業用貨物自動車における電動車の導入実績 .....	12
4. 電動車導入の目標達成のための具体的な取り組み方針・内容 .....	13
■ 全ト協「環境対応車導入促進助成事業」 .....	13
■ 参考：電動車等に対する国（国土交通省・環境省）の補助事業 .....	13
5. 非化石エネルギーへの転換に向けた課題・国への期待 .....	14
■ トラック運送業界における電動車（車両単体・インフラ）普及の必須条件 .....	14
■ 業界において非化石エネルギー使用の数値目標を設定する場合の課題や懸念点 .....	15
■ 業界における非化石エネルギーへの転換に向けた国への期待 .....	16

# 1. トラック運送業界の構造的課題と政府のうごき

- ・全ト協の調査では、資本金が5,000万円以下、売上が10億円以下、従業員数が100人以下、車両台数が100台以下の事業者がそれぞれほぼ99%を占め、小規模零細の事業者が多い。
- ・営業利益率は平成19年以降、ほとんどの年で赤字。
- ・トラックの平均使用年数は15年程度（2020年時点）で、保有車両台数の少ない中小零細の事業者ほど平均使用年数は長くなる。

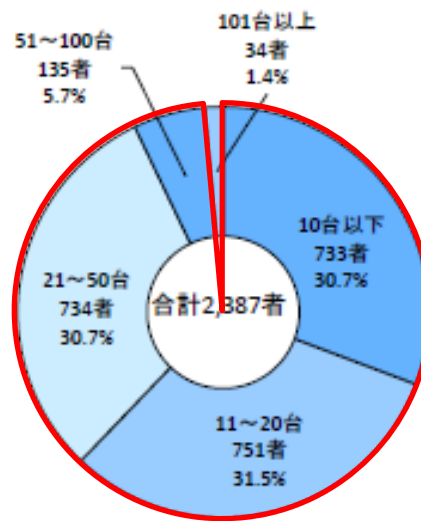
資本金別事業者数

資本金 5 千万以下が  
98.9 %



車両規模別事業者数

車両台数100台以下が  
98.6 %



車種別平均使用年数推移（各年3月末現在）

単位：年

年	乗用車	トラック	バス
2011	12.43	13.04	17.37
2012	12.16	12.81	16.82
2013	12.58	13.24	17.91
2014	12.64	13.31	17.63
2015	12.38	13.72	16.95
2016	12.76	13.89	16.83
2017	12.91	14.37	17.39
2018	13.24	14.72	17.69
2019	13.26	15.17	18.36
2020	13.51	15.31	18.31

軽自動車を除く

一般社団法人自動車工業会ウェブサイト

「経営分析報告書—令和元年度決算版—」（全ト協）



## 【2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略】（令和3年6月）

- ・日本は長期的目標として「2050年カーボンニュートラル」を宣言。
- ・温暖化への対応を成長の機会ととらえ、「経済と環境の好循環をつくっていく産業政策」= グリーン成長戦略と定義。
- ・国として具体的な見通しを示し、高い目標を掲げ、民間企業が挑戦しやすい環境を作る必要を認識。
- ・産業政策の観点から、「成長が期待される産業(14分野)」において高い目標を設定。
- ・その1分野である「自動車・蓄電池産業」においては、2050年のライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを目指すとともに、新たなエネルギー基盤としての蓄電池産業の競争力強化を図る。
- ・さらに、今後の取組のひとつとして「EV等の電動車の普及加速」を掲げた。

具体的には

### 【商用車における目標】

#### 車両総重量 8 t 以下の小型の車 について

- ・**2030年までに、新車販売で電動車20～30%**
- ・2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。

#### 車両総重量 8 t 超の大型の車 について

- ・**貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指す**
- ・水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、**2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する**

## 2. 非化石エネルギーの使用状況

### トラック運送業界における非化石エネルギーの導入 ≡ 電動車の導入



日野自動車株式会社 プレスリリース

#### <例1> ハイブリッドトラック

小型商用車については他の次世代自動車に先んじて普及しつつある。  
大型商用車についても市販車が登場し、これから普及の段階となる。

#### <例2> 電気トラック

小型商用車については市販車も登場し、これから普及の段階となる。  
メリットは環境（排出ガス、CO2、走行音）性能の高さと、従来車と遜色ない動力性能。  
デメリットは、車両価格と充電設備費用が高い／重いバッテリーで積載量が犠牲になる／  
充電時間がかかる／充電スタンドがまだ十分でない など。



三菱ふそうトラック・バス株式会社 プレスリリース

アサヒホールディングス株式会社 プレスリリース



#### <例3> 燃料電池トラック

国内外の車両メーカー等が協働し、小型商用車ではコンビニ配送を、大型商用車では  
幹線輸送をそれぞれ想定、供給インフラとともに実証試験を実施している。  
一般の運送事業者までの普及は、まだ長い道のり。

## ■電気トラックの活用状況と課題

- ・メリットは環境（排出ガス、CO2、走行音）性能の高さと、従来車と遜色ない動力性能。
- ・デメリット（1）車両価格と充電設備費用が高い
  - ・車両価格は従来車のほぼ倍と非常に高額、急速充電設備の設置費用も非常に高価。十分な補助制度なしでは導入は困難。
- ・デメリット（2）重いバッテリーで積載量が犠牲になる
  - ・搭載するバッテリーが重いため、トラックの積載量を犠牲にしてしまう。
- ・デメリット（3）充電時間がかかる
  - ・充電時間は急速充電でもゼロから満充電まで時間がかかるため、夜間充電などの工夫が必要。
- ・デメリット（4）充電スタンドが十分でない
  - ・充電ステーション数は増えつつあるが、トラック向けのスペースが十分にある場所は限られている。
- ・特積事業者を中心に試験的導入は進みつつあるが、業界として何らかの評価ができる段階にはない。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス（NOx、PM）がなくクリーン</li> <li>・車両からのCO2排出量がゼロ</li> <li>・エンジンが無いため音が静か</li> <li>・無段階変速なのでスムーズな加速・トルクが強く上り坂もスムーズ</li> <li>・回生ブレーキの効きが良い</li> <li>・従来車と比べてランニングコストが低い（夜間充電などにより）</li> <li>・複雑な機構がなく整備費用が安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両価格と充電設備の設置費用が高額</li> <li>・航続距離が短い（特に暖房で電力消費・渋滞での電欠の心配がある）</li> <li>・車両寿命よりもバッテリー寿命が短い</li> <li>・充電時間が長い</li> <li>・バッテリーが重く、トラックの積載量が犠牲になる</li> <li>・充電作業が負担（EVは毎日、従来車は数日に1回）</li> <li>・（現在はメーカー実施）自社整備になった場合、習熟が必要</li> <li>・別途電力メーターを設置しないと、電力使用量や電力料金が不明</li> <li>・中古車市場が形成されていない</li> </ul>

出典：「令和元年度 トラック運送事業者における電気トラック利用に関する実態調査報告書」 令和2年3月（全ト協）  
「電気トラックに関する動向調査報告書」 平成30年3月（全ト協）



# 3. 非化石エネルギーへの転換に向けた計画

## ■「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の策定（令和4年3月）



シンボルマーク

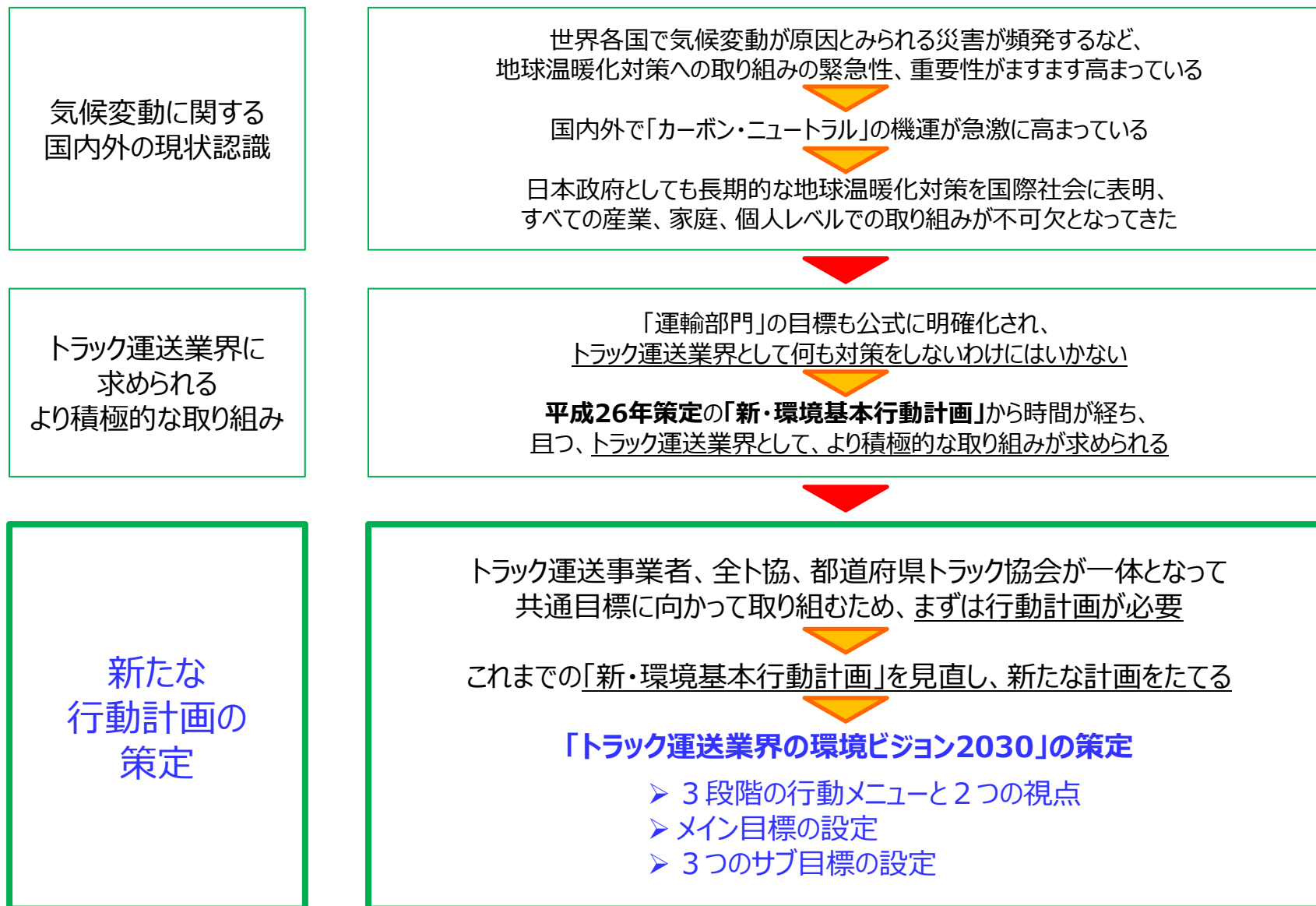


パンフレット（令和4年3月発行）



全日本トラック協会 特設サイト

## ① 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」策定の背景





## ② 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の内容

【計画期間】 2030年を目標年とする

【主な内容】

温室効果ガス、中でもCO2の排出量削減に主眼を置き、3段階の行動メニューと2つの視点で取り組む。

【計画の主体】 トラック運送業界全体で取り組む計画とする

【構成】

### ◆ 『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画

- ・ 脱炭素化をめざして取り組むメニューを3段階に分けて設定
- ・ 3段階のうち『A』の取組みに重点を置き、『B』『C』についても積極的に取り組む
- ・ 「業界団体」と「事業者」の2つの視点で、具体的に取り組む

### ◆ メイン目標

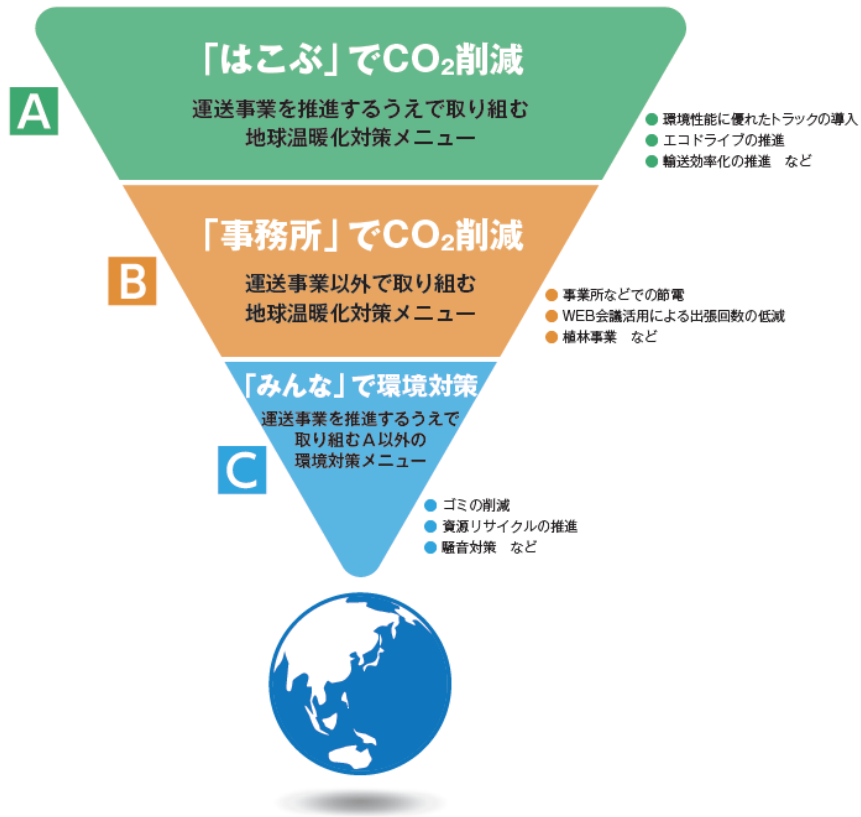
経団連「カーボンニュートラル行動計画」において公表している、トラック運送業界の2030年の目標値  
「CO2排出原単位」を2005年度比 ▲31% とする

### ◆ サブ目標

- ① 車両総重量8 t以下の車両について、2030年における「電動車」の保有台数を10% とする
- ② 各事業者が自社の車両のCO2排出総量またはCO2排出原単位を把握することを目指す
- ③ 全日本トラック協会と全都道府県トラック協会が共通で取り組む「行動月間」を設定する

## ◆ 『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画

- ・ 脱炭素化をめざして取り組むメニューを3段階に分けて設定
- ・ 3段階のうち『A』の取組みに重点を置き、『B』『C』についても積極的に取り組む
- ・ 「業界団体」と「事業者」の2つの視点で、具体的に取り組む



### A 運送事業を推進するうえで取り組む地球温暖化対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 環境性能に優れた次世代トラックの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 次世代トラックに係る情報提供</li> <li>● 次世代トラックの導入に係る支援</li> <li>● メーカー・国に対する次世代トラック開発と導入支援の働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境性能に優れた次世代トラックの導入</li> </ul>	
2 エコドライブの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エコドライブ推進マニュアル等の整備</li> <li>● エコドライブに係る講習会等の開催</li> <li>● エコタイヤの導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「エコドライブ10のすすめ」の実施</li> <li>● エコドライブに関する社内教育・講習会等への参加</li> <li>● 「エコドライブ実施中」ステッカーの貼付</li> <li>● エコタイヤの導入</li> </ul>	
3 アイドリング・ストップの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アイドリング・ストップ支援機器に係る情報提供</li> <li>● アイドリング・ストップ支援機器の導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アイドリング・ストップの実施</li> <li>● アイドリング・ストップ支援機器の導入</li> <li>● 「アイドリング・ストップ宣言」ステッカーの貼付</li> </ul>	
4 EMS (エコドライブ管理システム) 関連機器の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EMS関連機器に係る情報提供</li> <li>● EMS関連機器の導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EMS関連機器の導入と運行管理</li> </ul>	
5 輸送効率化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送効率化に係る情報提供</li> <li>● 求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 保有車両の大型化・トレーラ化</li> <li>● 共同輸送の実施</li> <li>● 求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の活用による実車率および積載効率の向上</li> </ul>	
6 整備点検の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 適正な点検整備によるCO<sub>2</sub>削減効果の周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タイヤ空気圧など整備点検の徹底</li> </ul>	



- ・ A・B・Cの3段階の行動メニューは、都道府県トラック協会など業界団体の取り組みと、事業者の取り組みに分けられている。
- ・ それぞれの立場でできることを考え、「これならできそう」という行動メニューを選び、まずは取り組むことをめざす。
- ・ 3段階の行動メニューを実践することが、SDGs（持続可能な開発目標）の目標達成に貢献することにもつながっている。
- ・ ここで提案する行動メニューがどのSDGsの目標につながるか、意識して取り組むことが重要。

### B 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 事業所などでの節電	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業所・車庫・倉庫等の節電に係る情報提供</li> <li>●事業所・車庫・倉庫等の節電に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業所・車庫・倉庫等でのこまめな節電</li> <li>●施設の照明のLED化、省エネ化</li> <li>●省エネ型事務機器等の使用</li> <li>●適正温度での冷暖房、断熱フィルム等の使用・フィルターの掃除</li> <li>●クールビズ・ウォームビズの実施</li> </ul>	
2 移動に係るエネルギーの削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通勤・出張等、配送や営業活動以外の移動のエネルギーに係る情報提供</li> <li>●通勤手段の変更・テレワーク・WEB会議等に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車から公共交通・自転車等への通勤手段の変更</li> <li>●事務職のテレワーク・交代勤務等の実施</li> <li>●WEB会議の活用による出張回数の低減</li> </ul>	
3 グリーン調達への推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●グリーン調達に係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業所内の備品等について、エコマーク商品等のグリーン商品の購入</li> <li>●「ISO14001」「エコアクション21」等の認証取得企業からの優先的な購入</li> <li>●紙の使用量の削減</li> </ul>	
4 植林事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●トラックの森事業の推進</li> <li>●植林事業に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●植林事業の実施・社有林等の活用</li> </ul>	

### C 運送事業を推進するうえで取り組むA以外の環境対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 廃棄物の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>●廃棄物の削減と適正な廃棄物処理に係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業所ゴミ・プラスチックゴミの削減</li> <li>●ゴミ分別の徹底</li> <li>●ゴミのボイ捨て禁止運動・清掃活動の実施</li> <li>●フロン類の適正管理</li> <li>●廃棄物・廃油等の適正処理</li> </ul>	
2 資源リサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●資源リサイクルに係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●輸送梱包資材の繰り返し利用の推進</li> <li>●再生タイヤ・再生パレット等の導入</li> <li>●廃タイヤ等のリサイクル</li> <li>●不要物のリユース</li> </ul>	
3 騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>●騒音対策に係る情報提供</li> <li>●トラックステーション等の仮眠・休憩施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●騒音の少ない運転の徹底</li> <li>●静粛性能の高いタイヤの使用</li> <li>●コンビニ・路上等での仮眠・休憩の抑止（トラックステーション等休憩施設の利用）</li> </ul>	
4 環境教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●環境教育に係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●従業員への環境教育の実施</li> <li>●地域や子どもへの環境出前授業の実施</li> </ul>	
5 社会貢献の取り組み推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●SDGs等、環境の観点からの社会貢献に係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●SDGsを意識した事業活動の推進</li> <li>●グリーン経営認証・ISO14001等の認証取得</li> </ul>	



### ③ 計画における非化石エネルギー使用の導入目標や数値目標の設定状況

◆サブ目標①：政府の「グリーン成長戦略」に示された「商用車」の指標のひとつ「**電動車の新車販売割合※**」を「保有台数」に換算して数値目標とし、毎年、公的データから全ト協が県別の値を算出、公表する。

※国内の新車総販売台数に占める電動車（HV・EV）の占める割合

【国の商用車における目標】（P2 参照）  
車両総重量 **8 t 以下**の小型の車 について**2030年までに新車販売で電動車20～30%**

これを「保有台数」に換算し、トラック運送業界のめざす数値目標を定めるための試算をした。

【試算の前提条件】（軽自動車、被けん引車、大型特殊車は除く）

- ① 2030年の車両総重量 8 t 以下の**新車販売の目標として「20%」「25%」「30%」の3つを設定**
- ② **全保有台数は2020年3月末以降増減せず、毎年一定台数と仮定**
- ③ 既存車両の**使用年数を15年（GVW 4 t 以下は8年）とし、順次入れ替わると仮定**
- ④ 既存車両の**毎年の廃車による減少台数 = 新車販売の台数と仮定**
- ⑤ 公的機関のデータから、2020年3月末時点のGVW 8 t 以下の営業用貨物自動車の保有台数及び このうちHVとEVの保有台数を算出
- ⑥ **EVの本格販売開始は2026年とし、そこから2030年まで直線的に増加すると仮定**

**新車販売「25%」⇒ 保有台数では10.0% が「電動車」となる**

目標値：車両総重量 8 t 以下の車両について、  
2030年における「**電動車**」の保有台数を **10%** とする※

※P12に令和3年（2021年）  
3月末時点の実績を掲載

## ■ 事業用貨物自動車における電動車の導入実績

$$\frac{\text{HV + EV (営業用貨物車) の保有台数}}{\text{貨物用普通車の保有台数}} \times 100 (\%)$$



令和3年(2021年)3月末時点の  
全国平均「電動車」保有台数割合は  
**2.76%**

- HVおよびEV台数  
出典：「自検協統計 自動車保有車両数（令和3年3月末現在）」  
（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）
- 車両台数  
出典：「諸分類別 自動車保有車両数（令和3年3月末現在）」  
（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）

	ハイブリッド トラック	電気 トラック	「電動車」小計	8t以下の 車両保有台数 ※	「電動車」 保有率
北海道	110		110	14,136	0.78%
青森県	52		52	3,508	1.48%
岩手県	48		48	3,887	1.23%
宮城県	218		218	8,736	2.50%
秋田県	38		38	2,245	1.69%
山形県	78	1	79	2,985	2.65%
福島県	112		112	6,536	1.71%
茨城県	307	3	310	13,313	2.33%
栃木県	152	4	156	8,652	1.80%
群馬県	237	4	241	9,142	2.64%
埼玉県	998	159	1,157	38,365	3.02%
千葉県	617	82	699	22,733	3.07%
東京都	1,849	179	2,028	43,215	4.69%
神奈川県	785	157	942	27,494	3.43%
山梨県	64		64	2,790	2.29%
新潟県	187	1	188	7,421	2.53%
長野県	186		186	6,601	2.82%
富山県	72		72	3,765	1.91%
石川県	77		77	4,581	1.68%
福井県	52	1	53	2,568	2.06%
岐阜県	183	5	188	7,136	2.63%
静岡県	287	1	288	14,495	1.99%
愛知県	857	5	862	33,207	2.60%
三重県	153		153	6,768	2.26%
滋賀県	112		112	4,879	2.30%
京都府	265	3	268	9,025	2.97%
大阪府	1,177	10	1,187	40,523	2.93%
兵庫県	575		575	15,866	3.62%
奈良県	56		56	3,894	1.44%
和歌山県	80		80	2,556	3.13%
鳥取県	41		41	1,459	2.81%
島根県	52	1	53	1,686	3.14%
岡山県	146	1	147	7,666	1.92%
広島県	204	1	205	10,107	2.03%
山口県	118	1	119	3,332	3.57%
徳島県	75		75	2,021	3.71%
香川県	92		92	4,001	2.30%
愛媛県	85		85	3,764	2.26%
高知県	62		62	1,606	3.86%
福岡県	327	3	330	17,645	1.87%
佐賀県	57		57	2,760	2.07%
長崎県	55		55	2,502	2.20%
熊本県	101	1	102	4,387	2.33%
大分県	48		48	2,636	1.82%
宮崎県	45		45	2,497	1.80%
鹿児島県	116	2	118	3,886	3.04%
沖縄県	43		43	2,124	2.02%
<b>合計</b>	<b>11,651</b>	<b>625</b>	<b>12,276</b>	<b>445,101</b>	<b>2.76%</b>

※：「貨物用」うち「普通車」の台数



## 4. 電動車導入の目標達成のための具体的な取り組み方針・内容

### ■ 全ト協「環境対応車導入促進助成事業」

従来からの「ハイブリッド自動車」「天然ガス自動車」に加えて、令和4年度から助成対象車両に車両総重量2.5 t 超の電気トラックを追加。

種類	クラス	価格差 ※1	補助率	助成額 (円)
電気トラック	2 t	722.4~1,097.85万円	(定額)	300,000
ハイブリッドトラック	2 t	77万円	1/8	97,000
	4 t	268万円	1/8	335,000
CNGトラック	2 t	73万円	1/6	122,000
	4 t	275万円	1/6	459,000

### ■ 参考：電動車等に対する国（国土交通省・環境省）の補助事業

種類	クラス	価格差 ※1	補助率	補助額 (円)
電気トラック ※2	2 t	722.4~1,097.85万円	2/3	4,816,000 ~7,319,000
ハイブリッドトラック	2 t	77万円	1/3	256,000
	4 t	268万円	1/3	893,000
CNGトラック	2 t	73万円	1/3	243,000
	4 t	275万円	1/3	916,000

※1：国の定める「通常車両価格との差額」/電気トラックの価格差は国（環境省）の承認を受けたもの

※2：金額は令和4年7月末現在のもの



## 5. 非化石エネルギーへの転換に向けた課題・国への期待

### ■トラック運送業界における電動車（車両単体・インフラ）普及の必須条件

#### 【手の届く価格・経費であること】

##### 1. 導入時の初期費用が安いこと

- ・車両価格（中小零細事業者にも手が届く）
- ・充填/充電（特に急速）スタンド設置費用（自社整備の場合）
- ・車両と充填/充電スタンドへの補助・助成制度の充実（額が高い/申請しやすい）

##### 2. ランニング/メンテナンスコストが安いこと

- ・燃料費/電気料金
- ・タンク/バッテリー交換費用（頻度）
- ・保守整備費用
- ・保険料
- ・税金

#### 【使いやすいこと】

##### 1. 充填/充電インフラが使いやすいこと

- ・設置数が多い/地域の偏りが少ない
- ・充填/充電時間が短い
- ・一充填/充電あたりの航続距離が十分
- ・充填/充電作業に特別な知識や技術が要らない

##### 2. 操作/整備しやすいこと

- ・操作性
- ・パワー
- ・加速性能
- ・安全性
- ・特別な知識や技術が要らない

#### 【貨物自動車の必要条件を満たしていること】

##### 1. 積載量が犠牲にならないこと

- ・タンク/バッテリーの重量/体積

##### 2. 耐久性があること

- ・車両本体
- ・タンク/バッテリー

#### 【その他】

- ・寒冷地での性能が保証される
- ・車型や付属安全装置などの商品の選択肢が多い
- ・中古車市場が形成されている

## ■ 業界において非化石エネルギー使用の数値目標を設定する場合の課題や懸念点

- ・「環境ビジョン2030」のもと、業界として2050年のカーボンニュートラルを達成するためには、車両・燃料の低炭素化から輸送の効率化まで、多様なアプローチを総動員する必要がある。
- ・トラック運送事業者が「需要サイド」として「非化石エネルギー」への転換を図る方法は、それに対応した市販の電動車などを購入することが主体で、事業者みずから取り組めることは少ない。
- ・市販の電動車購入は、コスト面の課題や車両の平均使用年数などから普及にはハードルが高い。したがって「非化石エネルギーへの転換」という視点でトラック運送業界の数値目標を設定するのは困難。
- ・荷物の運送を生業にしている以上、発荷主、着荷主を交えて議論する場の設定が必要。運送事業者単独では解決できない課題が多い。
- ・将来的に電動車が普及した際に、電気バス、電気乗用車への充電を含め地域のエネルギー需給調整まで総合的に運用できる仕組みを、今から構築する必要がある。

■ 業界における非化石エネルギーへの転換に向けた国への期待

温室効果ガスを2050年までにゼロにするという目標については賛成。  
電気トラック等の次世代自動車の市場への普及が図れば、積極的に導入を  
推進し、業界として運輸部門の排出量低減につとめていく。



そのために最も必要なことは：

- ・次世代車両の価格低減
- ・燃料充填(充電)スタンドの設置数増加と燃料(電気)料金の低減
- ・次世代自動車導入へのインセンティブ拡充（税制、道路利用料・・・）



そのための政府への要望は：

- ・車両導入、スタンド整備に対する補助・助成制度の拡充
- ・次世代自動車等に対する優遇税制の拡充
- ・電動車の円滑な普及のため、地域のエネルギー需給を含めた総合的な対策