

第12回荷主判断基準WG

荷主制度に係る省エネ・非化石転換の現状 及び今後の制度のあり方について

2026年10月2日

資源エネルギー庁

目次

1. 審議事項・スケジュール
2. 特定荷主の省エネの現状
3. 荷主制度見直しに係る背景と新たな制度導入の可能性について
4. 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について（ご報告）
5. 特定荷主の非化石転換の現状

2026年度審議事項とスケジュール

- 2026年度の荷主判断基準WGでは、主に下記2つの項目について御議論いただきたい。
 - ①開示制度・クラス分け制度（制度的手法）の検討・制度設計
 - ②2030年度以降を見据えた非化石転換目標の整理
- 議論スケジュール（予定）は以下のとおり。本日、第12回荷主判断基準WGでは、上記①について御議論いただきたい。また、事務局より、特定荷主の省エネ・非化石転換の状況及び小売事業者への働きかけの方針も報告したい。

第12回荷主判断基準WG 2026年10月2日（本日）

- 特定荷主の省エネ・非化石転換の状況
- 開示制度・クラス分け制度の設計
- 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知（ご報告）

第13回荷主判断基準WG 2026年12月（予定）

- 第12回の議論を踏まえた開示制度・クラス分け制度の詳細設計
- 2030年度以降の非化石転換目標に関する検討

目次

1. 審議事項・スケジュール

2. 特定荷主の省エネの現状

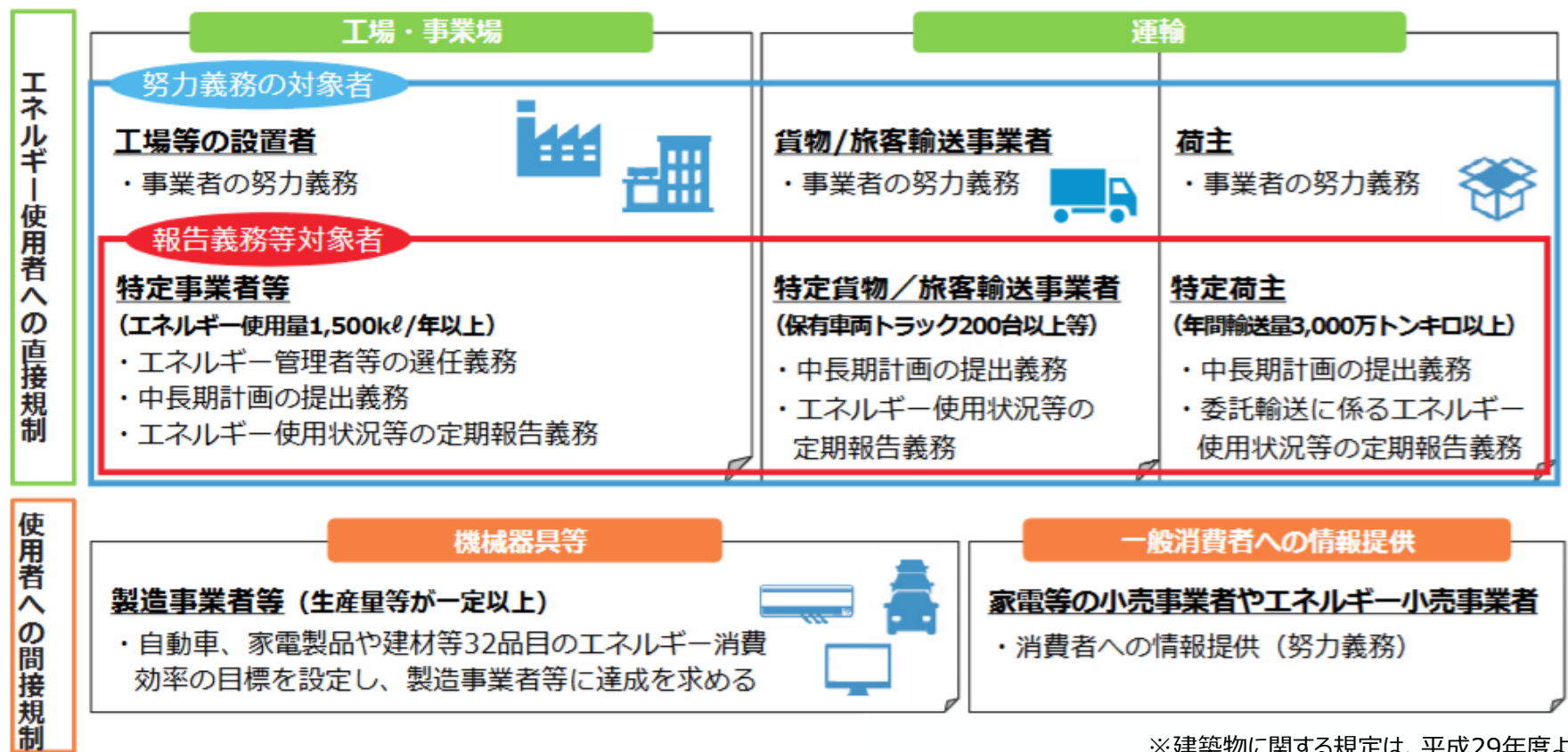
3. 荷主制度見直しに係る背景と新たな制度導入の可能性について

4. 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について（ご報告）

5. 特定荷主の非化石転換の現状

省エネ・非化石転換法の概要

- 省エネ・非化石転換法（※2022年に法律名を改正するとともに、法目的を追加）では、工場等の設置者、輸送事業者・荷主に対し、省エネ・非化石転換に関する取組を実施する際の目安となるべき判断基準及び電気の需要の最適化に関する指針を示し、一定規模以上のエネルギーを使用する事業者に、エネルギー使用状況の報告等を求めている。



※建築物に関する規定は、平成29年度より建築物省エネ法に移行。

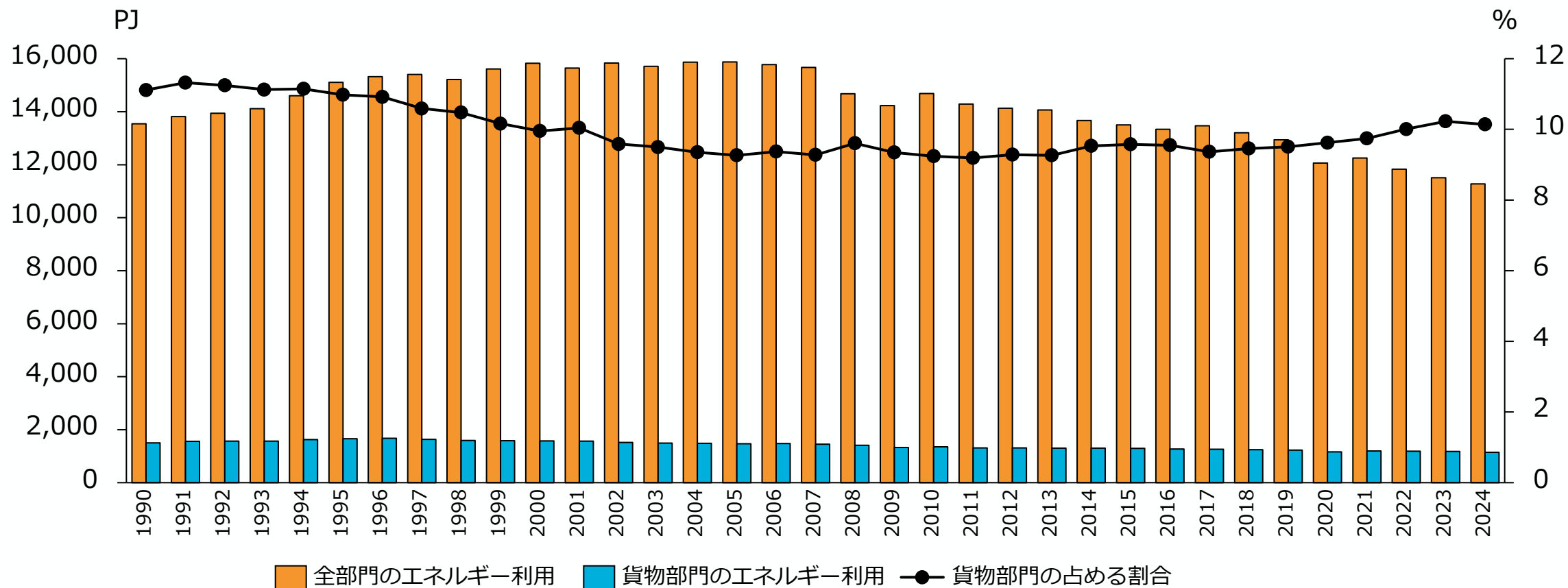
省エネ・非化石転換法における荷主制度の概要

- 2006年の省エネ法改正において、運輸分野の省エネルギー対策として、輸送事業者とともに荷主に対し、省エネ取組を義務付け。
- ①省エネに係る具体的な数値目標として、エネルギー消費原単位を年平均 1 %以上低減すること、②非化石エネルギー自動車の導入の目安値は総重量8t以下の貨物自動車のうち 5 %とすること※、としている。（※2030年度に自家用及び専属便で使用するものに限る。）

義務対象者	自らの事業活動に伴う貨物輸送量が <u>3 0 0 0万トンキロ以上の者を特定荷主として指定</u> 。
判断基準	荷主が省エネの取組を実施するにあたって、 <u>具体的に措置すべき事項</u> を判断基準として公表。 - 省エネ取組方針の策定と効果の把握（方針の策定、社内体制の構築、定期的確認等） - 輸送効率向上措置等（荷姿の標準化、距離の短縮、モーダルシフト） - 目標の設定と計画的な取組の実施（中長期的に見た年間低減目標（1 %） 等）
義務内容	I. <u>中長期計画の策定</u>（年1回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出） 合理化の目標達成のために計画を作成する。 II. <u>定期の報告</u>（年1回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出） - 輸送に係るエネルギーの使用量 - エネルギー消費原単位：委託輸送に係るエネルギー使用量÷売上高や物流量 - 省エネ措置の実施状況 等

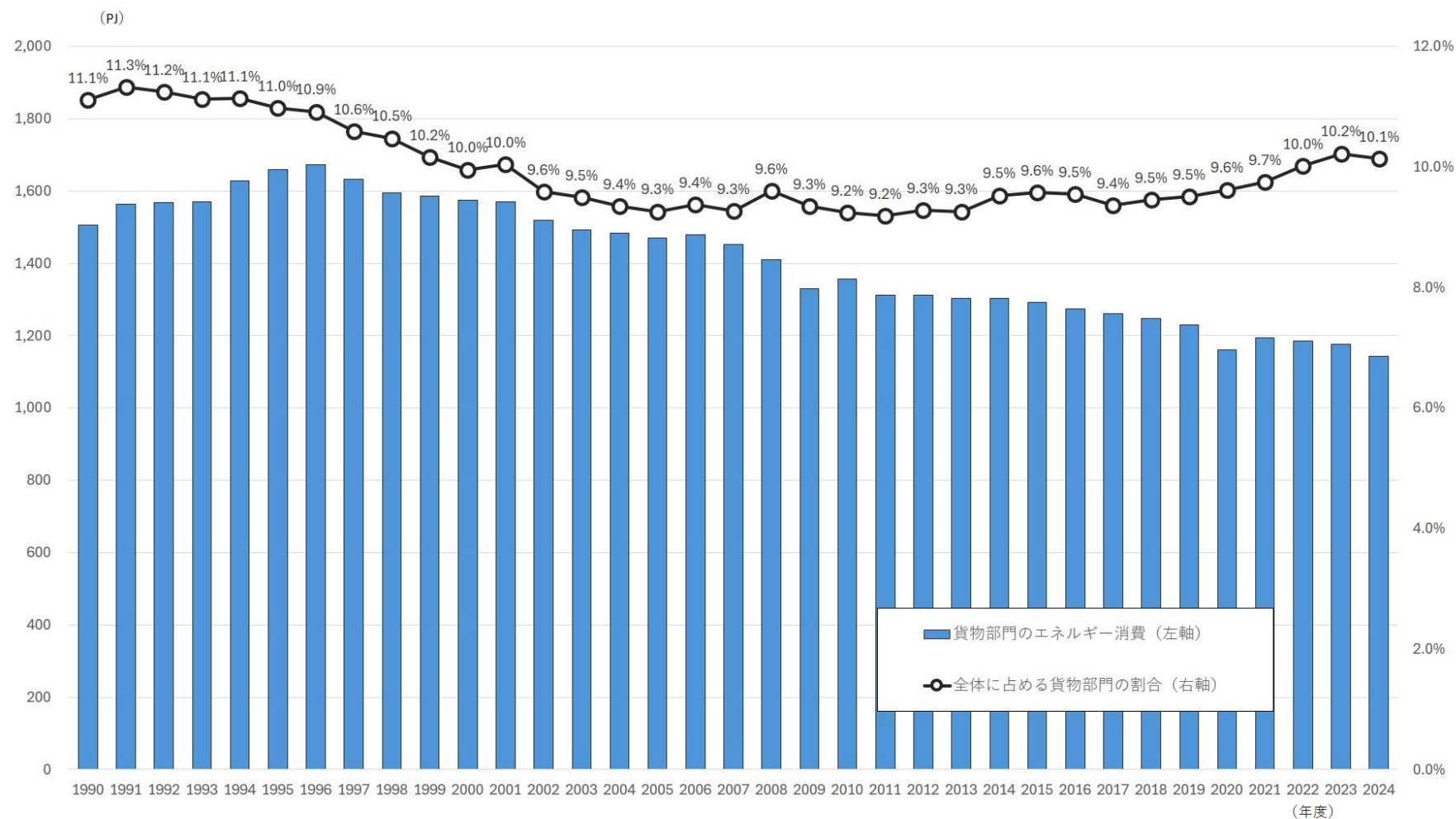
貨物部門のエネルギー消費①

- 貨物部門のエネルギー消費の割合は全部門の10%超を占める。1990年代以降は緩やかに低下していたが、全体のエネルギー消費量の低下とともに、足元はやや上昇傾向で推移。



貨物部門のエネルギー消費②

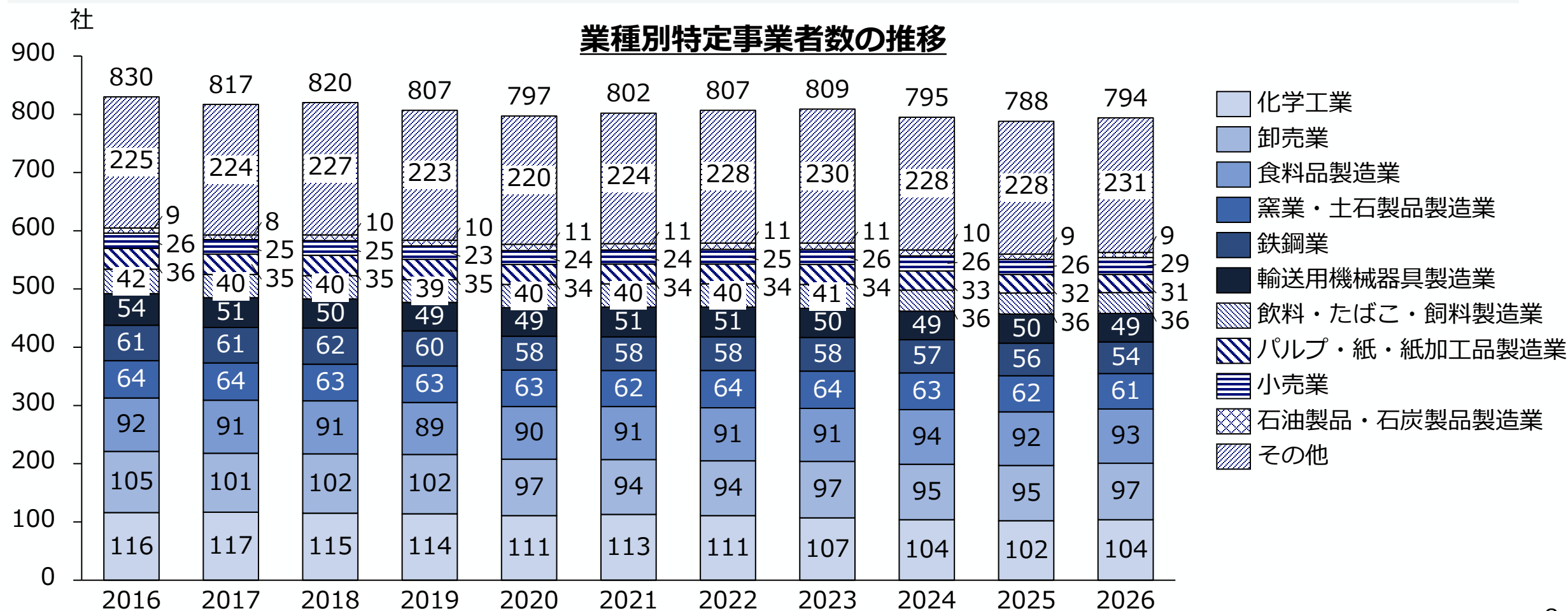
- 貨物部門のエネルギー消費は緩やかに低下している。



特定荷主の現状 -特定荷主の数-

- 特定荷主の数は、緩やかに減少しており、2026年度時点で**794社**。

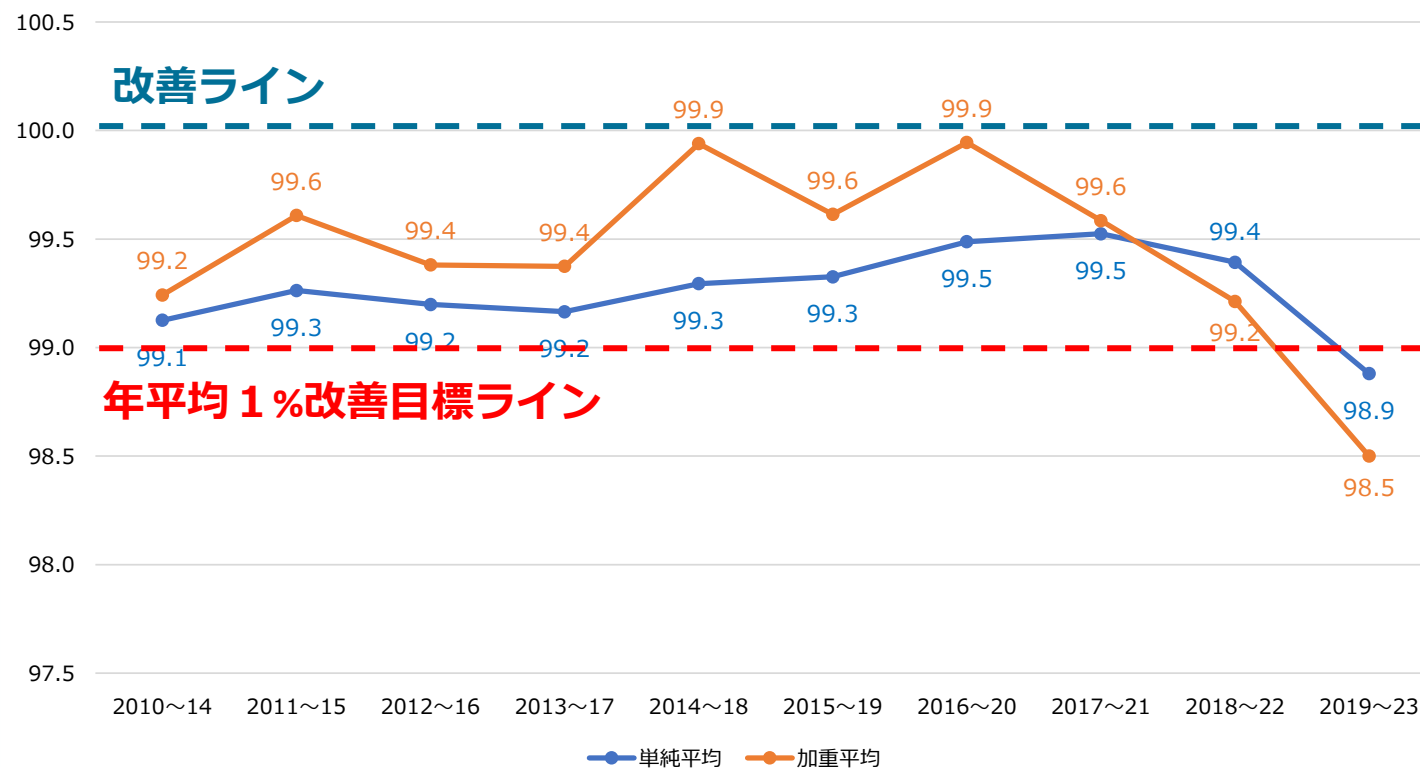
※6/30時点で指定されている事業者数



特定荷主による省エネの現状 -エネルギー消費原単位-

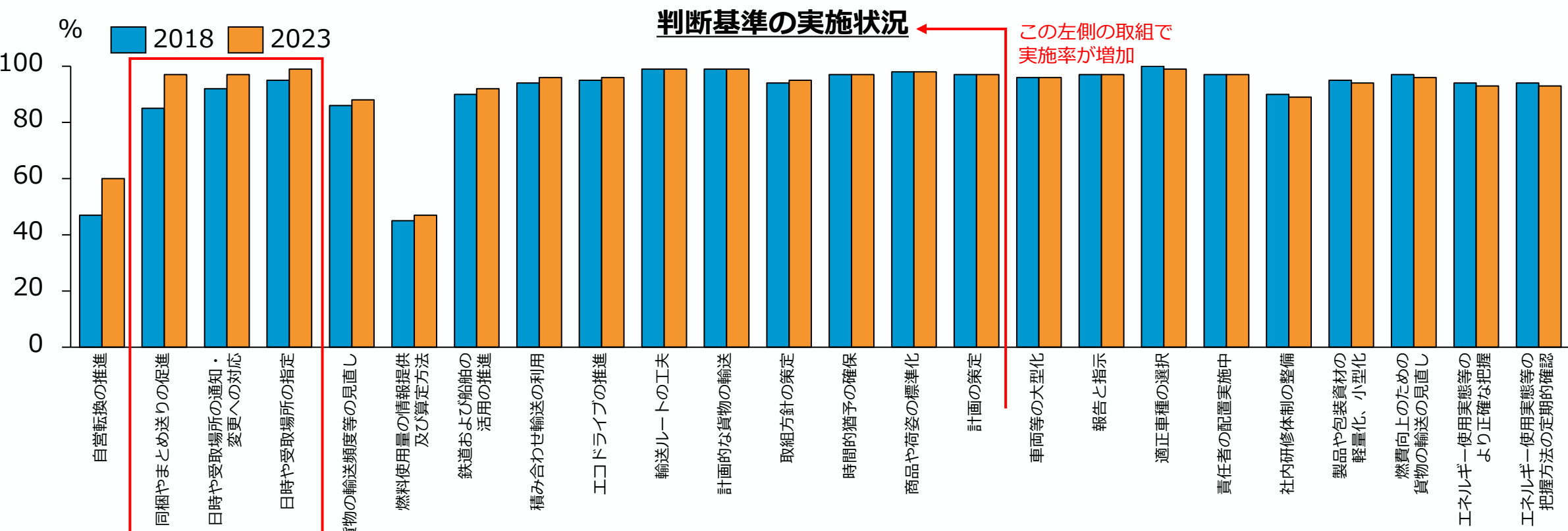
- 省エネ・非化石転換法では荷主に対し、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減する努力を求めている。実績では、省エネが進む一方で年1%水準に満たなかったが、直近2019-2023年度の5年度間平均変化は、年平均1%以上の省エネを実現。

エネルギー消費原単位の5年度間平均変化の状況



特定荷主の現状 -エネルギー消費原単位低減の背景-

- 最近のエネルギー消費原単位低減の背景としては、GX政策、カーボンニュートラルの実現に向けた対策や、いわゆる物流の「2024 年問題」を契機とした荷主企業の行動変容、商慣行の見直し等による取組の進展が考えられる。



※取組別に、実施率の増加幅が大きい順（左→右）で表示
出所：2024年度提出定期報告書（第7表）
注：「全て実施」と「一部実施」をまとめて「実施」としている。「燃料使用量の情報提供及び算定方法」は、燃料法もしくは燃料法を使用していれば「実施」としている。

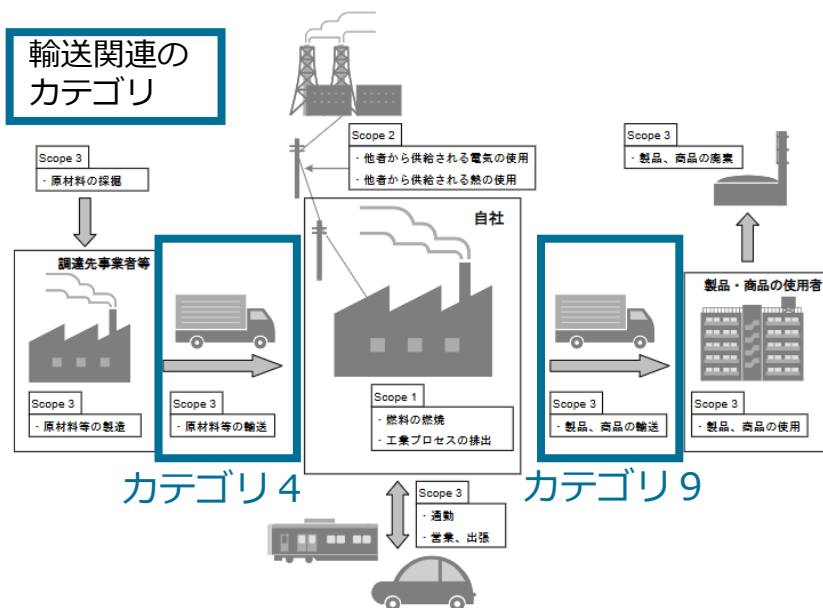
目次

1. 審議事項・スケジュール
2. 特定荷主の省エネの現状
- 3. 荷主制度見直しに係る背景と新たな制度導入の可能性について**
4. 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について（ご報告）
5. 特定荷主の非化石転換の現状

荷主制度見直しに係る背景

- 国際的にサプライチェーン全体での温室効果ガスの排出量に対する関心が高まっている。Scope3は輸送分野も対象となることに加え、今後プライム市場を対象にSSBJ基準が適用されることとなっている。
 - プライム上場企業がScope3をカテゴリ別に開示する以上、その調達・輸送を担う**非上場・中小の取引先企業も算定データの提供や削減の要請が波及**することが考えられる。
- 全ての荷主にとって省エネ・低炭素化の取組の重要性が一層増している。自主的な行動変容や物流全体の改善につながる好循環を創出**する観点から、制度の見直し・具体化に向けた検討を進める必要がある。

サプライチェーン排出量全体像



SSBJ基準の適用

- 今後、プライム市場上場企業を対象に、時価総額の大きな企業から順次、サステナビリティ開示基準（SSBJ基準）に準拠した有価証券報告書の作成が求められることになる
- SSBJ基準ではScope 3の排出量をカテゴリ別に開示する必要がある



工場等省エネ規制における制度概要①

- 工場等の設置者のうち特定事業者については「定期報告書情報の開示制度」及び「事業者クラス分け評価制度」により、事業者の省エネ・非化石転換等の取組の可視化を進めることで、先進的な事例の共有等による取組の高度化を促している。

義務対象者 (特定事業者)	事業者全体のエネルギー使用量（原油換算値）が合計して1,500kl/年度以上	
実施制度	開示制度	特定事業者等からの開示宣言に基づき、省エネ・非化石転換法に基づく定期報告書の情報を開示（2023年度導入）
	クラス分け 評価制度	提出された定期報告書等の内容を確認し、事業者をS（優良事業者）・A（更なる努力が期待される事業者）・B（停滞事業者）へクラス分け（2016年度導入）

工場等省エネ規制における制度概要②

- 定期報告書情報の開示制度では、業界情報（中分類ごと）と開示を希望した事業者の個社情報を開示している。

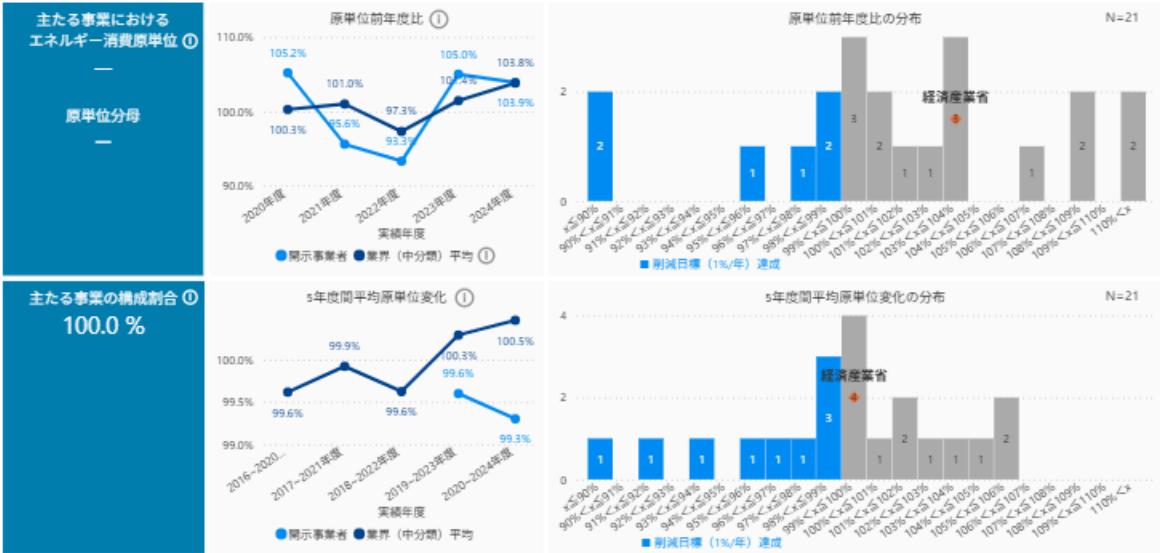
業界情報の開示

エネルギー使用量のシェアが全体の0.03%以上かつ、事業者数が10件以上の業種中分類について、業界情報を開示

個社情報の開示

個社情報として、原単位変化やエネルギー使用量等を開示

開示のイメージ



工場等省エネ規制における制度概要③

- 事業者クラス分け評価制度では、省エネ・非化石転換法の定期報告を提出する全ての事業者をS・A・B・Cの4段階へクラス分けし、Sクラスについては事業者名を公表している。

事業者クラス分け評価制度の概要

Sクラス 省エネが優良な事業者 (目標達成事業者)	Aクラス 省エネの更なる努力が 期待される事業者 (目標未達成事業者)	Bクラス 省エネが停滞している事業者 (目標未達成事業者)
【水準】 ※1 ①努力目標達成 または、 ※2 ②ベンチマーク目標達成	【水準】 Bクラスよりは省エネ水準 は高いが、Sクラスの水 準には達しない事業者	【水準】 ※1 ①努力目標未達成かつ直近 2年連続で原単位が対前 年度年比増加 または、 ②5年間平均原単位が5% 超増加
【対応】 優良事業者として、経産 省HPで事業者名や連続 達成年数を表示。	【対応】 省エネ支援策等に関する 情報をメールで発出し、努 力目標達成を推進。	Cクラス 注意を要する事業者 (目標未達成事業者)
		【水準】 Bクラスの事業者の中で特 に判断基準遵守状況が不 十分
		【対応】 省エネ法第6条に基づく指 導を実施。

※1 努力目標：5年度間平均エネルギー消費原単位又は5年度間平均電気需用最適化評価原単位を年1%以上低減すること。
※2 ベンチマーク目標：ベンチマーク制度の対象業種・分野において、事業者が中長期的に目指すべき水準。
※3 定期報告書、中長期計画書の提出遅延を行った事業者は、Sクラス事業の公表・優遇措置の対象外として取り扱うことがあります。

事業者クラス分け評価制度の実績

クラス分け評価結果（Sクラス公表）

※令和8年5月22日、令和7年度定期報告（令和6年度実績）によるクラス分け評価結果のSクラス事業者を追加公表しました。
令和7年度報告からは開示シート上のBIツールにて公表しております。閲覧する場合には以下をクリックし、「タブ8_参考_Sクラス事業者リスト」を選
択のうえご覧ください。



下記ファイルでは、特定事業者等リストにおけるSクラス事業者について「☆」マークを付しています。

→ [令和6年定期報告書分 \(xlsx形式: 700KB\)](#)

→ [令和5年定期報告書分 \(xlsx形式: 683KB\)](#)

→ [令和4年定期報告書分 \(xlsx形式: 688KB\)](#)

事業者のクラス分けの状況について（令和8年3月30日時点）

令和7年度提出の定期報告によるクラス分けの結果、Sクラスは54.1%（1.4%増）、Aクラスは29.2%（2.6%減）、Bクラスは16.7%（1.2%増）となりました。

全事業者※6	Sクラス	Aクラス	Bクラス
10,630 (10,588)	54.1% (52.7%)	29.2% (31.8%)	16.7% (15.5%)

工場等省エネ規制における制度概要④

- 工場等省エネ規制では、① 5 年度間平均エネルギー消費原単位 1 %低減の達成事業者に加えて、②ベンチマーク目標を達成している事業者もS評価としている。

ベンチマーク指標の例

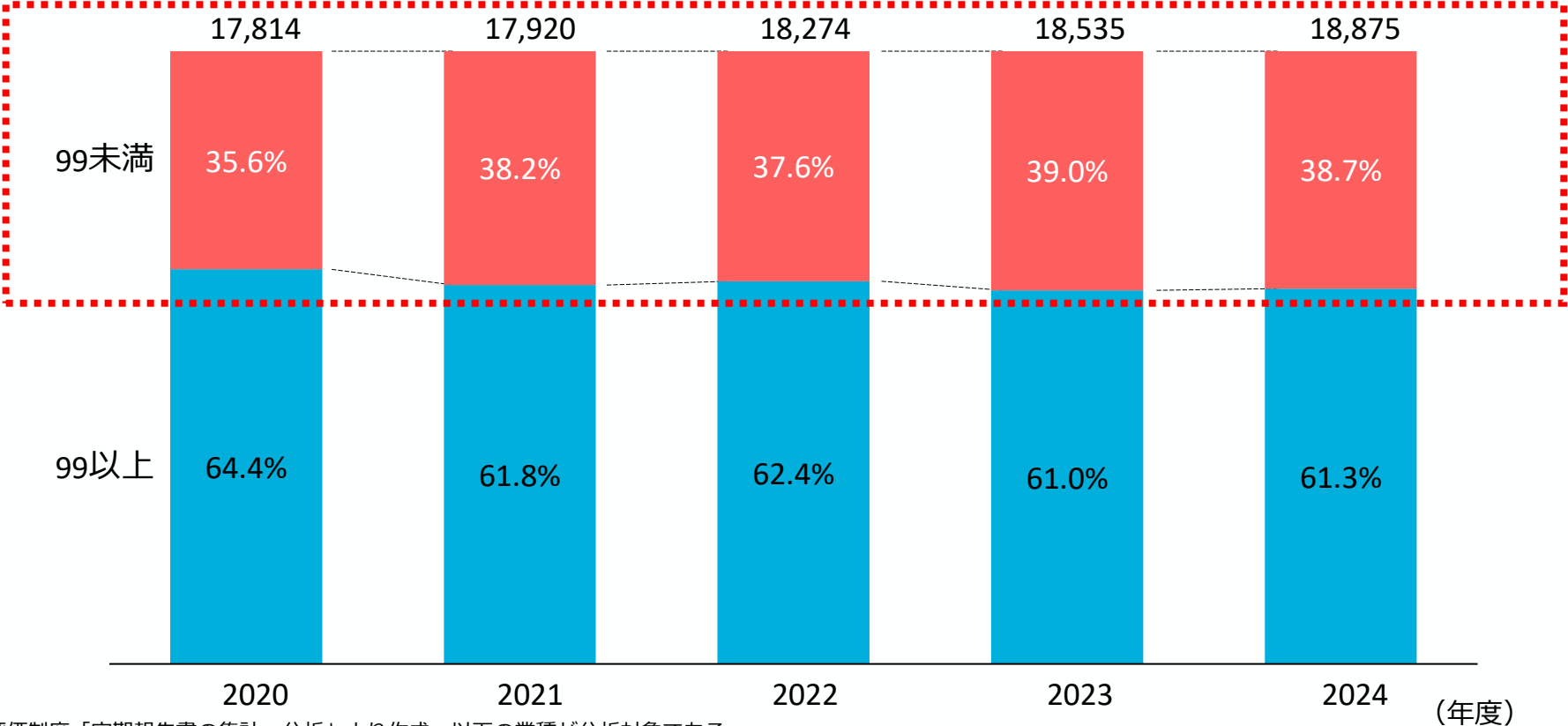
区分	事業	ベンチマーク指標	目指すべき水準
1A	高炉による製鉄業	粗鋼量当たりのエネルギー使用量	0.531kl/t以下
1B	電炉による普通鋼製造業	炉外精錬工程通過の有無を補正した上工程の原単位（粗鋼量当たりのエネルギー使用量）と製造品種の違いを補正した下工程の原単位（圧延量当たりのエネルギー使用量）の和	0.150kl/t以下
1C	電炉による特殊鋼製造業	炉容量の違いを補正した上工程の原単位（粗鋼量当たりのエネルギー使用量）と一部工程のエネルギー使用量を控除した下工程の原単位（出荷量当たりのエネルギー使用量）の和	0.360kl/t以下
2A	電力供給業	火力発電効率A指標 火力発電効率B指標	A指標：1.00以上 B指標：44.3%以上
2B	石炭火力電力供給業	当該事業を行っている工場の石炭火力発電の効率	43.00%以上
3	セメント製造業	原料工程、焼成工程、仕上げ工程、出荷工程等それぞれの工程における生産量（出荷量）当たりのエネルギー使用量の和	3,739MJ/t以下
4A	洋紙製造業	洋紙製造工程の洋紙生産量当たりのエネルギー使用量	再エネ使用率 72%以上： 6,626MJ/t以下
			再エネ使用率 72%未満： (-23,664×(再エネ使用率)+23,664)MJ/t以下

- ベンチマーク制度とは、特定の業種・分野について、当該業種等に属する事業者が、中長期的に達成すべき省エネ基準（ベンチマーク）を定め、その基準値を達成した事業者をS評価とする制度
- ベンチマークには、各業界で全体の約 1 ～ 2 割の事業者のみが満たす水準が設定されている

工場等省エネ規制における省エネの取組状況

- 工場等の特定事業者においては、エネルギー消費原単位変化99未満（前年比1%以上改善）の事業者の割合が高まっている。

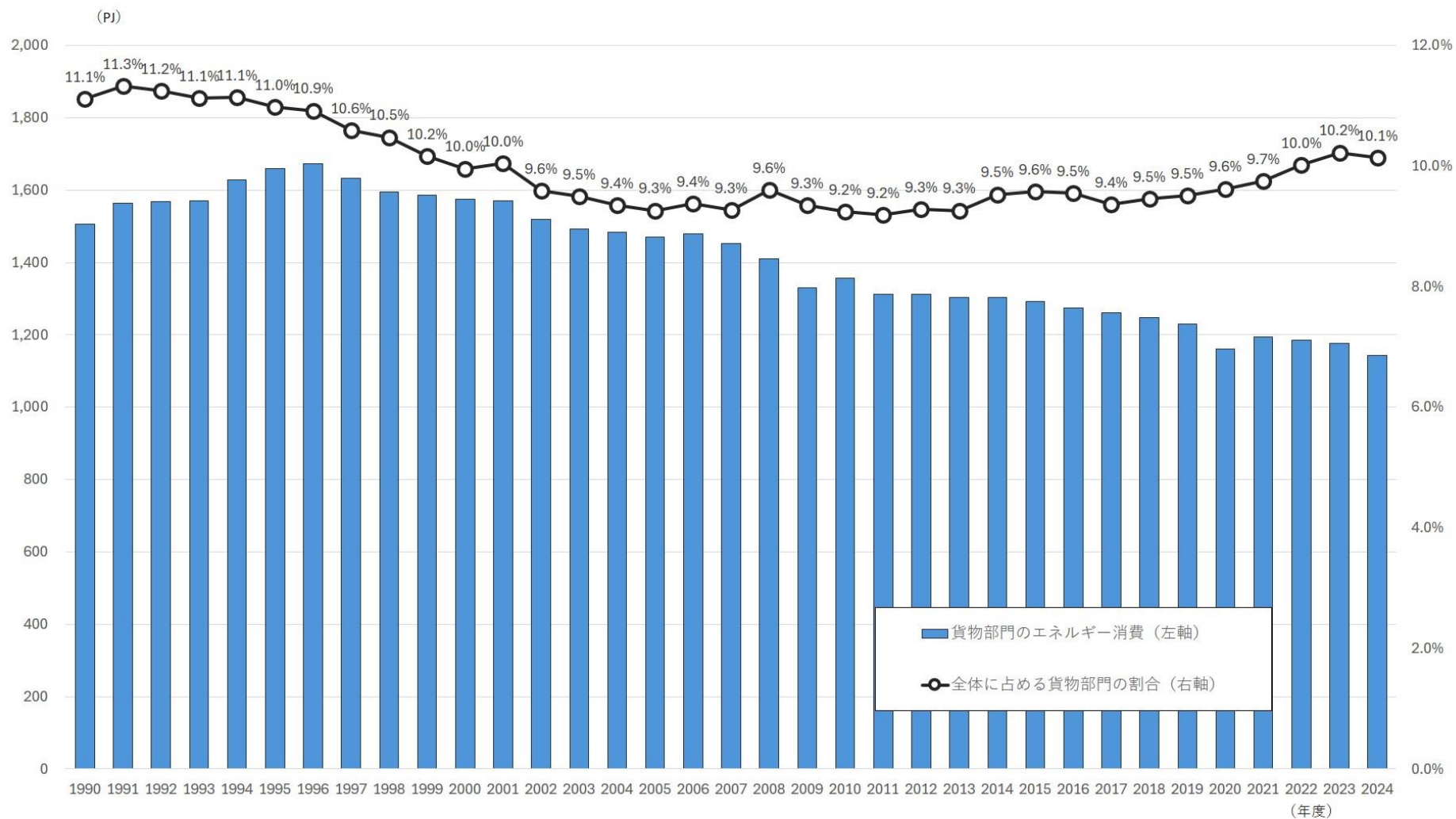
5年度間平均原単位変化別事業者数の割合（2020～2024年度）



出所：事業者クラス分け評価制度「定期報告書の集計・分析」より作成。以下の業種が分析対象である。
・2020年度～2024年度までのいずれかの年度においてエネルギー使用量シェアが全体の0.03%以上
・2020年度～2024年度までのいずれかの年度において事業者数が10件以上
・継続事業者数が10件以上

(再掲) 貨物部門のエネルギー消費推移②

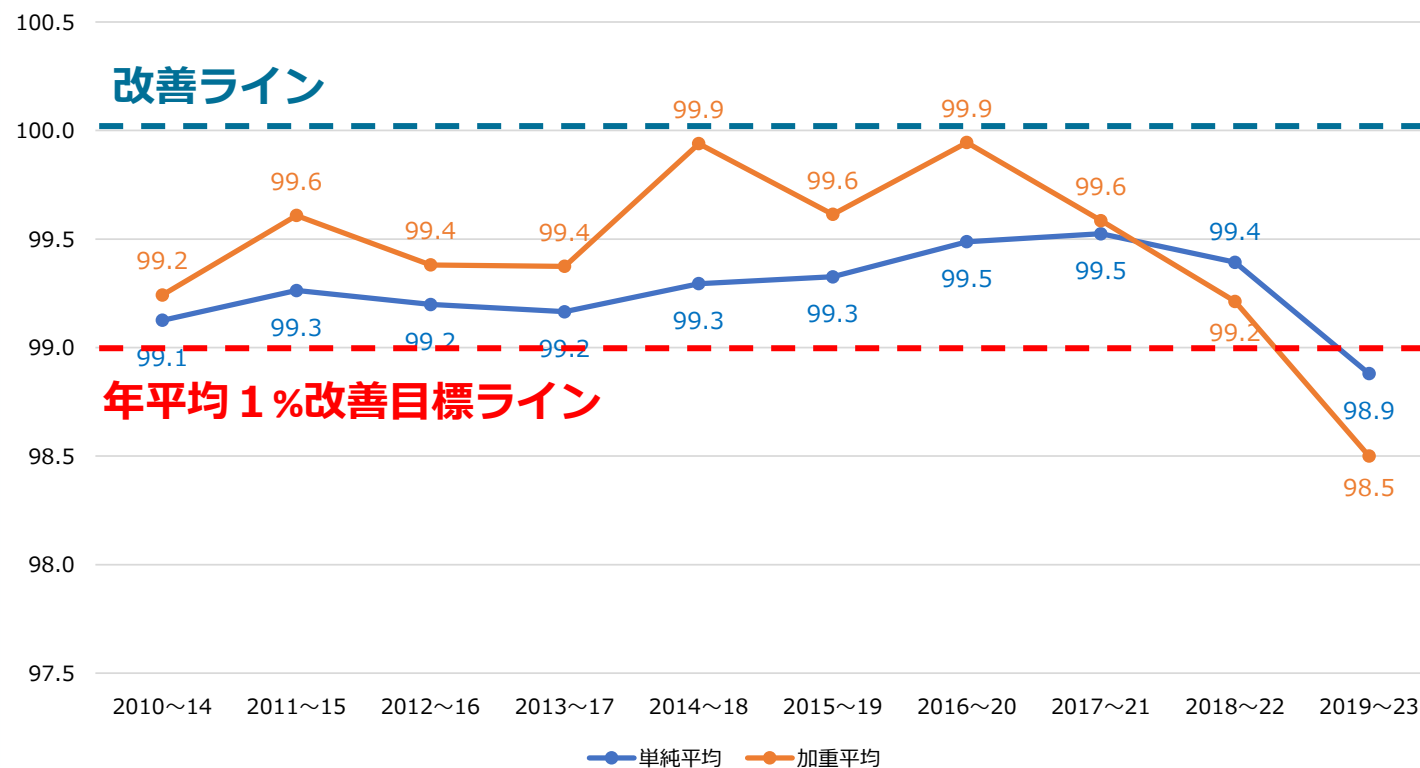
- 貨物部門のエネルギー消費は緩やかに低下している。



(再掲) 特定荷主の現状 -エネルギー消費原単位-

- 省エネ法では荷主に対し、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減する努力を求めている。確実な改善が続きつつも1%低減は未達の状態が続いていたが、直近2019-2023年度の5年度間平均変化は、年平均1%以上の低減に至っている。

エネルギー消費原単位の5年度間平均変化の状況



荷主省エネ規制における制度案

- 工場等に係る省エネ規制において一定の効果を発揮していると考えられる「定期報告書情報の開示制度」及び「事業者クラス分け評価制度」について、荷主制度における継続的なエネルギー消費原単位の低減を図るため、以下の案により導入の検討を進めてはどうか。

荷主制度への導入案概要	
定期報告情報の開示制度	特定荷主からの開示宣言（開示を希望する宣言）に基づき、中長期計画書/定期報告書の情報を開示 ※任意の制度とし、非開示項目の設定含め、工場等省エネ規制と同様の制度設計とする
事業者クラス分け評価制度	省エネに対する取組状況に応じて、定期報告が求められているすべての特定荷主を対象にクラス分けを実施し、Sクラスの事業者名を公表 【評価の方法】 ① 5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減している事業者をS評価とする。 加えて、取組改善の難易度が相対的に高い業種があると考えられることから、 ② 5年度間平均エネルギー消費原単位が低減している事業者のうち、同一業種（中分類）における当該原単位の低減率が上位20%以内である事業者についてもS評価とする。 ※荷主制度においては、業種による取扱貨物の特性や物流における制約要因等を踏まえ、当面の間、優良な取組を行う事業者を明確に評価する

荷主省エネ規制における定期報告書の開示案

- 工場等省エネ規制同様に任意の制度とし、参加を宣言した事業者のみ定期報告書を開示してはどうか。
- 開示の対象とする項目については、工場等省エネ規制を参考としつつ、業界団体等との意見交換を通じて定めていくのはどうか。

工場等省エネ規制の開示対象項目の例

主な開示項目区分	選択開示項目
エネルギー使用の合理化	
調整後温室効果ガス排出量の算定に用いた 認証排出削減量等の量	※
電気需要の最適化	※
ベンチマーク指標の状況（合理化）	
非化石エネルギーへの転換	
取組の概要 業界の事情等を考慮した取組について	

※選択開示項目とは、特定事業者の判断によって開示するかどうかを選択できる項目

荷主省エネ規制における事業者クラス分け評価制度案①

- これまでに示された主な意見・懸念を踏まえ、評価制度の見直し案は以下のとおりとしてはどうか。

主な意見・懸念事項

主なご懸念

業種等による公平性への懸念

- 向上余地が少ない業界（企業）と大きい業界（企業）間で公平性を担保できない
- 積載率の目標を定める際の統計の品目区分と業種の取り扱い品目にミスマッチがある
- 自社比較であれば、品目の違いも気にする必要がなくなる

- 業界内事業者数が少ない場合、上位何割を評価という考え方は合わない

- 主な輸送モードが海運等、トラック輸送の比率が小さい場合、積載率の改善余地が少ない
- 混載や特殊車両、重量物等では、積載率の向上は限界がある
- 重量ベースではなく、容積ベースの積載率が考慮されない

荷主企業の負担への懸念

- 下請け構造も複雑な中、積載率を細かく把握すること自体が大きな課題
- 新たなデータ収集や算定対応が必要となり、荷主の負担が大きい。輸送事業者にも各種付帯作業で負担を強いている中、更なる負担がかかる

令和8年度案を作成する際の考え方

→ 原則として「自社内での変化」を評価する

→ 相対評価、絶対評価共に導入する

評価区分を細分化しすぎない

→ 輸送モードや品目問わず評価対象とできる指標を用いる

→ 現状の定期報告書にある情報のみで評価する

① 5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減している事業者をS評価とする。

加えて、取組改善の難易度が相対的に高い業種があると考えられることから、

② 5年度間平均エネルギー消費原単位が低減している事業者のうち、同一業種（中分類）における当該原単位の低減率が上位20%以内である事業者についてもS評価とする。

※当面の間、優良な取組を行う事業者を明確に評価する。

荷主省エネ規制における事業者クラス分け評価制度案②

- 貨物部門においては様々な事業形態がある中、一律の評価は困難。最も取組差の影響が大きいと考えられる、「業種の差」に着目し評価基準に反映するのはどうか。

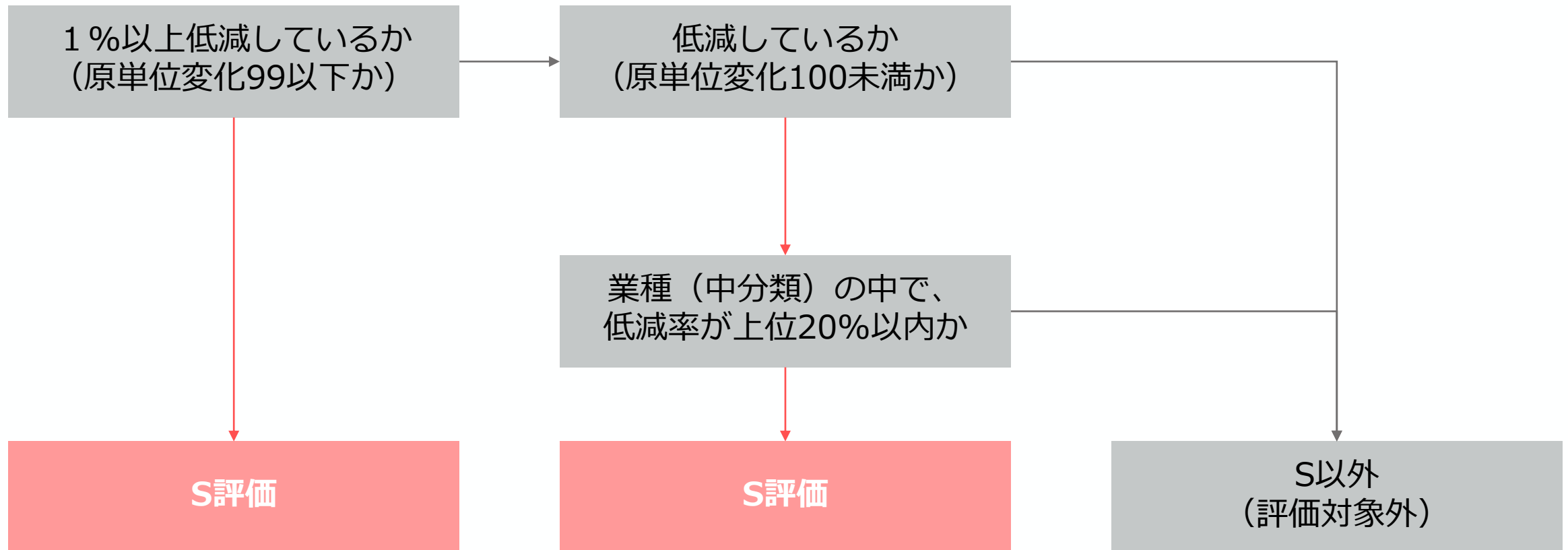
	論点	現状・評価基準への反映案
業種	取組むことができる省エネ活動が限定的であり、相対的に1%低減が困難な業種があるのではないか	石油、鉄鋼、化学品など重量物、特殊品を運搬する業種、少量多品種輸送の卸売・小売業など、一部の業種で1%低減の達成状況が芳しくないことから、 <u>取組改善の難易度が相対的に高い業種があると</u> 考えられるため、 <u>評価基準に反映する</u>
地域	発着拠点の地域によって、省エネ取組の難易度に差があるのではないか	(定期報告書では発着拠点を把握する手段はない中、)新たに報告を求めるのは、特定荷主の負担が大きい。現状ある指標を活用しつつも、可能な限り地域差による影響を低減するため、地域条件の異なる事業者間を比較せず、 <u>各事業者自身の改善度(1%低減)を評価</u> する
委託率	輸送事業者への委託、自家輸送等、主とする手段によって荷主が取組をコントロールできる範囲が異なるのではないか	現在の定期報告書からは、運送事業者への委託率の差と、1%低減を達成している事業者の割合に <u>関連性は見られない</u>

荷主省エネ規制における事業者クラス分け評価制度案③

- 業種別の相対評価を導入した際の評価方法のイメージは以下のとおり。

Yes : 

No : 



目次

1. 審議事項・スケジュール
2. 特定荷主の省エネの現状
3. 荷主制度見直しに係る背景と新たな制度導入の可能性について
- 4. 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について（ご報告）**
5. 特定荷主の非化石転換の現状

小売事業者の動向と荷主の定義改正について

- 貨物の所有権を持たない事業者（ネット小売事業者等）についても、省工ネ法で新たに規制することを目的に、2018年の改正省工ネ法で、荷主の定義を「貨物の所有権を持つ事業者」から「輸送の方法等を決定する事業者」へと変更した。

旧省工ネ法（2018年改正前）

貨物の所有権がある場合は荷主
(消費者に移転している場合は荷主ではない)

ネット小売事業者



消費者



輸送方法を決定



改正省工ネ法（2018年改正）

輸送方法を決定した段階で荷主

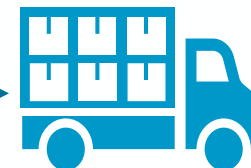
ネット小売事業者



消費者



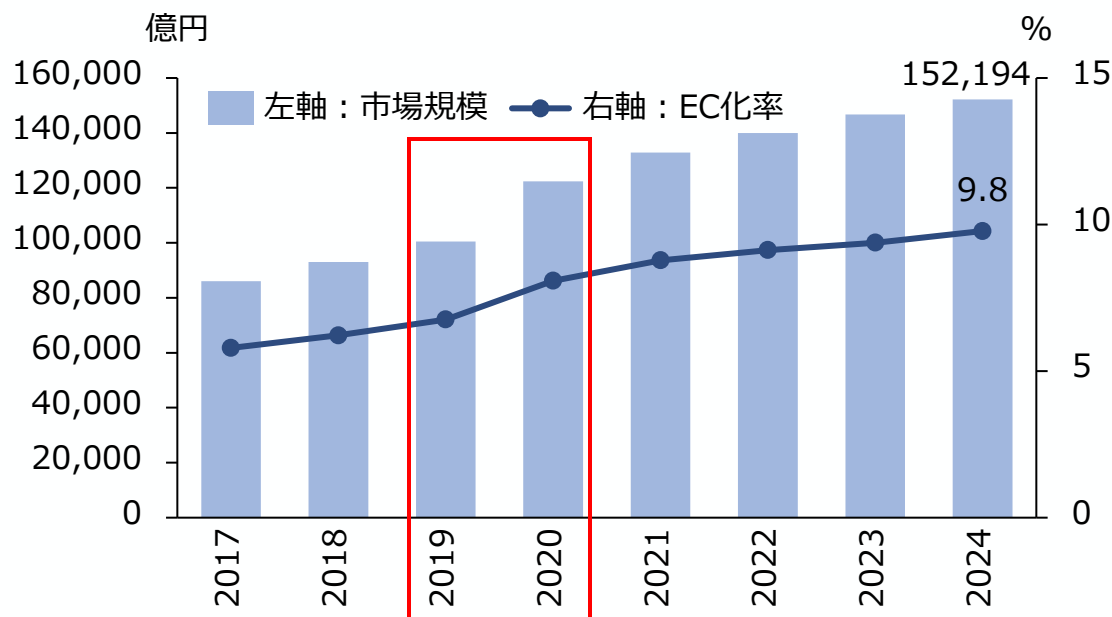
輸送方法を決定



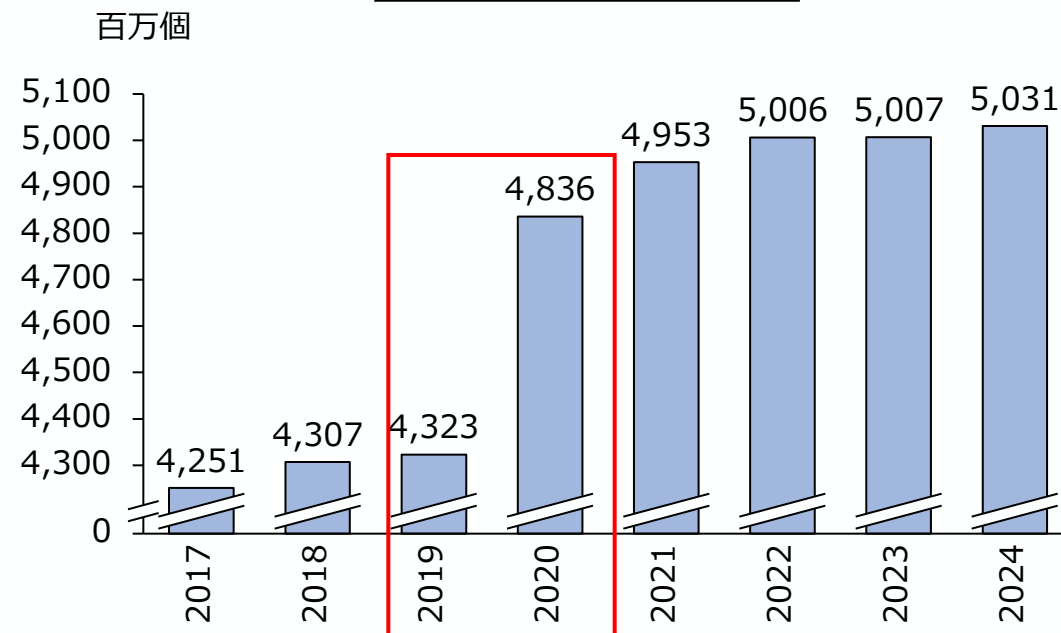
小売業者の動向①

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で2020年に「巣ごもり需要」としてECの利用が急激に拡大して以降、ネット小売の市場規模は増加。
- EC市場の拡大に伴い、宅配便取扱個数も増加しており、EC事業で消費者との接点の多い小売業では、輸送量が増えている可能性がある。

物販系分野の BtoC-EC市場規模及びEC化率の経年推移



宅配便取扱個数の推移



赤枠：新型コロナウイルス感染症発生の影響が最も大きいと考えられる年

※EC化率は電話、FAX、Eメール、相対（対面）等も含めた全ての商取引金額（商取引市場規模）に対するEC市場規模の割合

出所：（左）経済産業省「令和6年度電子商取引に関する市場調査」、（右）国土交通省「宅配便等取扱個数の推移」より作成

小売業者の動向②

- 直近では、同業態・異業態を問わず小売業のM&A（合併・買収）が活発化しており、統合による大型化が進んでいる。

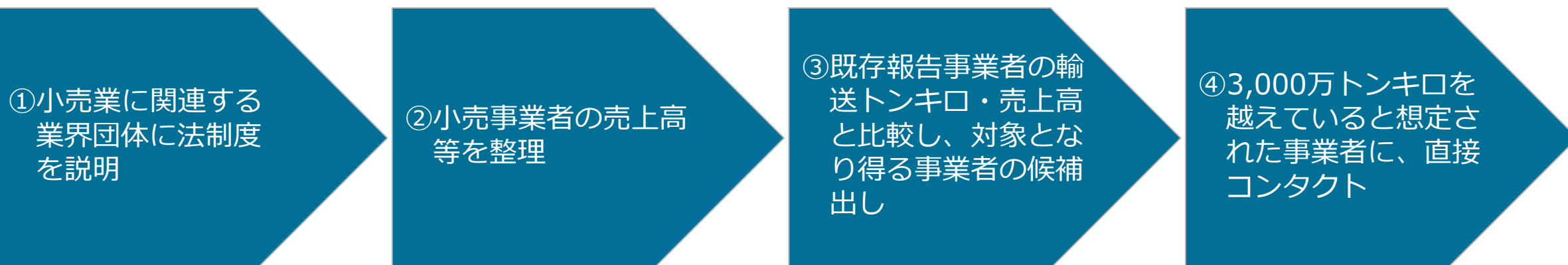
2020年度以降の小売業における合併・買収の例

業態		概要	
買収側	対象		
ホームセンター	ホームセンター	DCM ケーヨー	ホームセンター大手DCMが、同業のケーヨーを吸収合併。
ホームセンター	日用品・雑貨	カインズ 東急ハンズ	ホームセンター大手カインズが、生活雑貨大手東急ハンズを買収。
家具・インテリア	ホームセンター	ニトリホールディングス 島忠	家具販売大手ニトリホールディングスが、ホームセンター・家具販売の島忠を買収。
スーパーマーケット	日用品・雑貨	イオン キャンドゥ	スーパーマーケット大手イオンが100円ショップ大手キャンドゥを買収。

小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について

- 省エネ・非化石転換法第百五条より、すべての荷主は自らの貨物輸送量を把握し、新たに年度の輸送量が3,000万トンキロ以上となった場合は、「貨物の輸送量届出書」を提出する必要がある。
- 輸送トンキロが増加している小売事業者が少なくないと考えられる中、貨物輸送量の把握を促すため、業界団体へアプローチを行う。また、特定荷主の候補と想定される事業者へも直接アプローチしていく。

アプローチ方法



目次

1. 審議事項・スケジュール
2. 特定荷主の省エネの現状
3. 荷主制度見直しに係る背景と新たな制度導入の可能性について
4. 小売業者に対する省エネ・非化石転換法の再周知について（ご報告）
- 5. 特定荷主の非化石転換の現状**

特定荷主の現状-非化石エネルギー自動車に係る現行制度

- 省エネ・非化石転換法が施行され、自家用及び荷主専属用輸送に使用する非化石エネルギー自動車の目標台数、導入台数の報告を2023年度から開始した。

中長期計画書の様式

Ⅲ 非化石エネルギーへの転換に関する計画

1. 非化石エネルギーへの転換に関する定量的な目標

1-1 非化石エネルギー自動車の使用割合（車両総重量8 t 以下の貨物自動車）

区分		自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車	
		目標年度における 定量目標の目安	目標
		年度	年度
電気自動車	①		台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②		台
プラグインハイブリッド自動車	③		台
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④		台
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④		台
自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥		台
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦		台
電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦)／⑥		%
非化石エネルギー自動車割合	⑤／⑥	%	%

定期報告書の様式

2 非化石エネルギーの使用状況

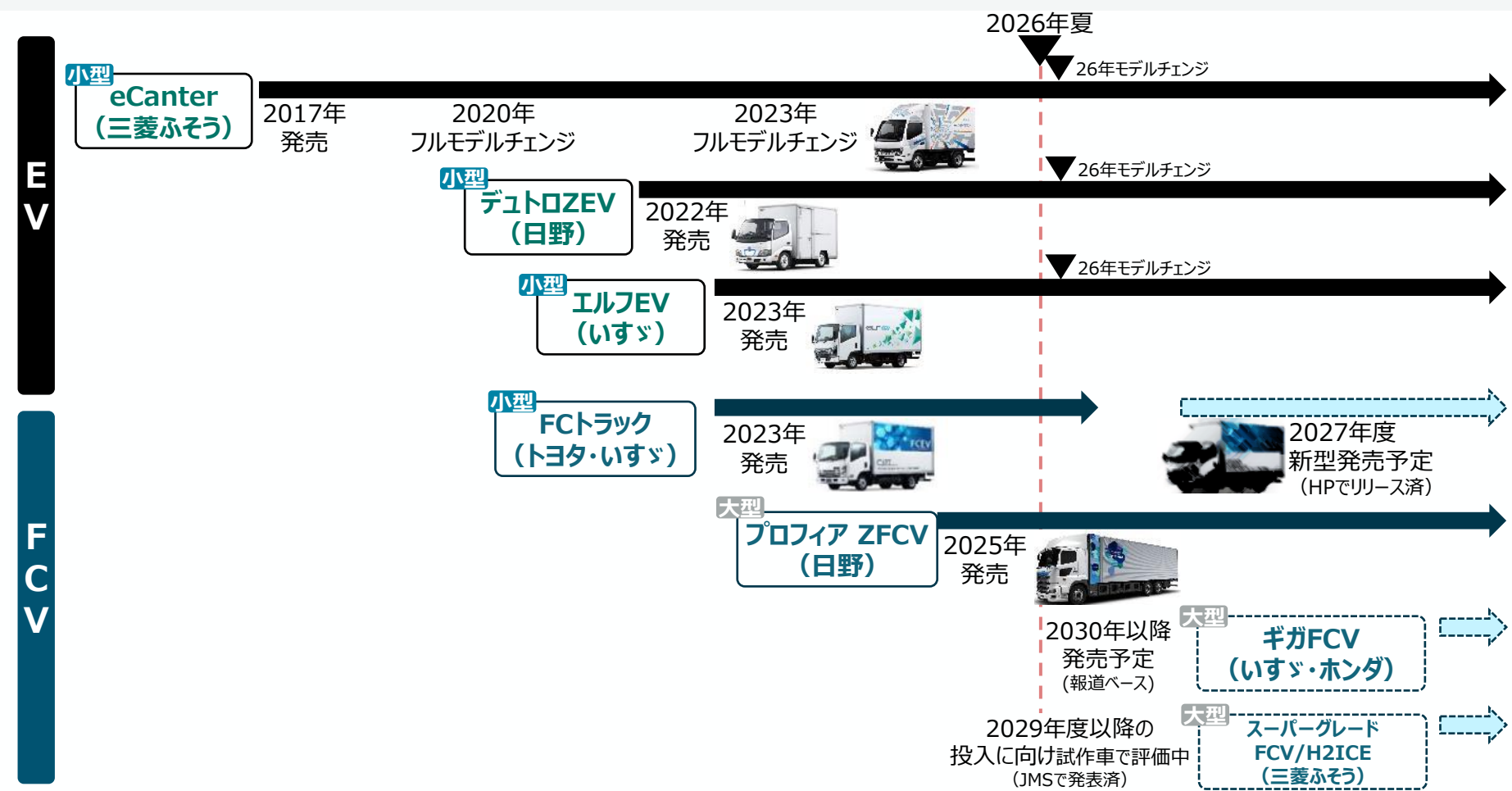
2-1 非化石エネルギー自動車の使用割合（車両総重量8 t以下の貨物自動車）

区分		自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車						目標年度における定量目標の目安	目標
		実績							
		年度	年度	年度	年度	年度	年度		
電気自動車	①	台	台	台	台	台		台	
水素自動車 （燃料電池自動車を含む）	②	台	台	台	台	台		台	
プラグインハイブリッド自動車	③	台	台	台	台	台		台	
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	台	台	台	台	台		台	
非化石エネルギー自動車の合計	⑤＝①＋ ②＋③＋④	台	台	台	台	台		台	
自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥	台	台	台	台	台		台	
ハイブリッド自動車 （参考）	⑦	台	台	台	台	台		台	
電動車割合 （参考）	(①＋②＋ ③＋⑦)／ ⑤	%	%	%	%	%	%		
非化石エネルギー自動車割合	⑤／⑥	%	%	%	%	%	%	%	

出所：中長期計画書、定期報告書
注：定期報告書は2024年度報告から、中長期計画書は2023年度報告から非化石車両に関する報告を開始した

非化石エネルギー自動車の市場動向①

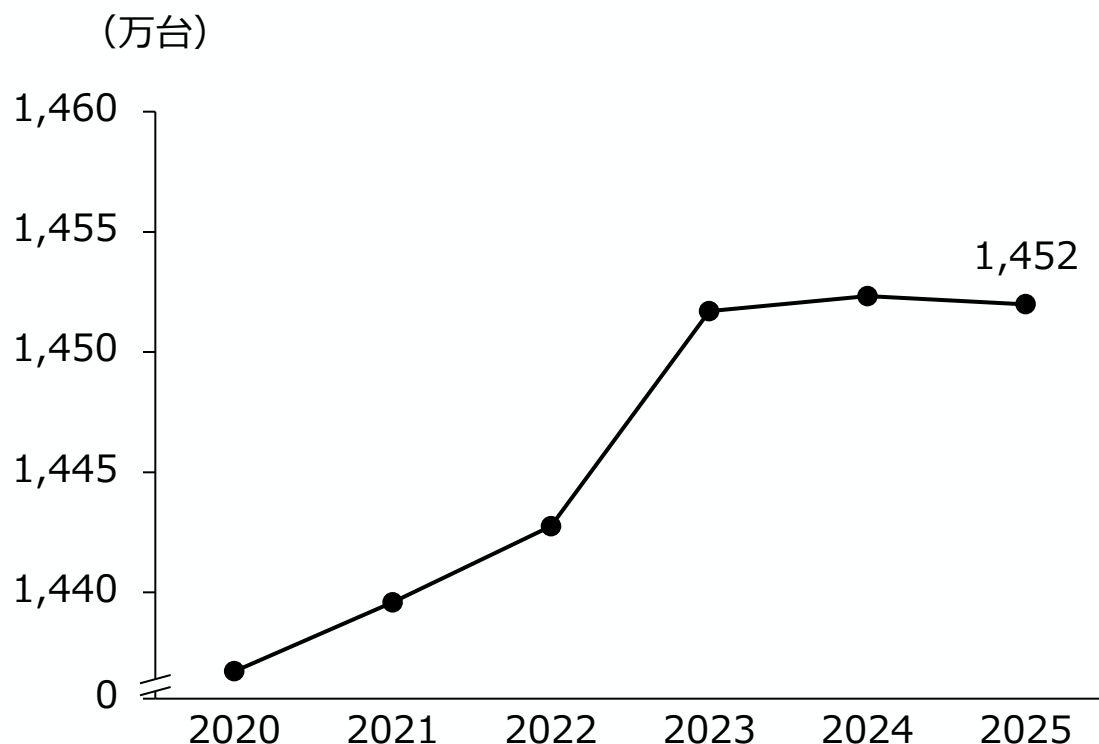
- 小型EVトラックについて、2026年夏、各社モデルチェンジを予定し改良を進めている。
- FCVトラックは、2025年から順次“量産モデル”の発売がスタートし今後も車種展開が増加する見込み。



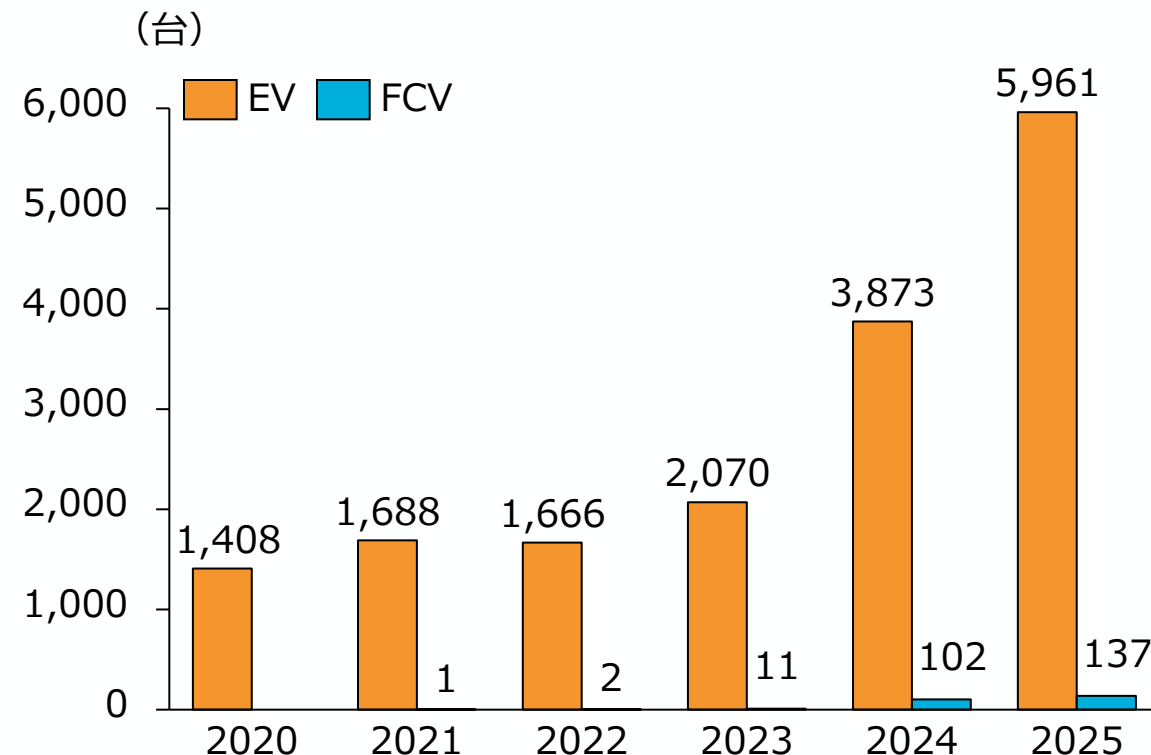
非化石エネルギー自動車の市場動向②

- 貨物車全数に占める台数はいまだ限定的ではあるが、非化石エネルギーの貨物車の保有台数は着実に増加している。

全国の貨物車の保有車両台数の推移



全国のEV・FCV貨物車の保有車両台数の推移



注) FCVは2021年から公表を開始。各年3月末時点の数値

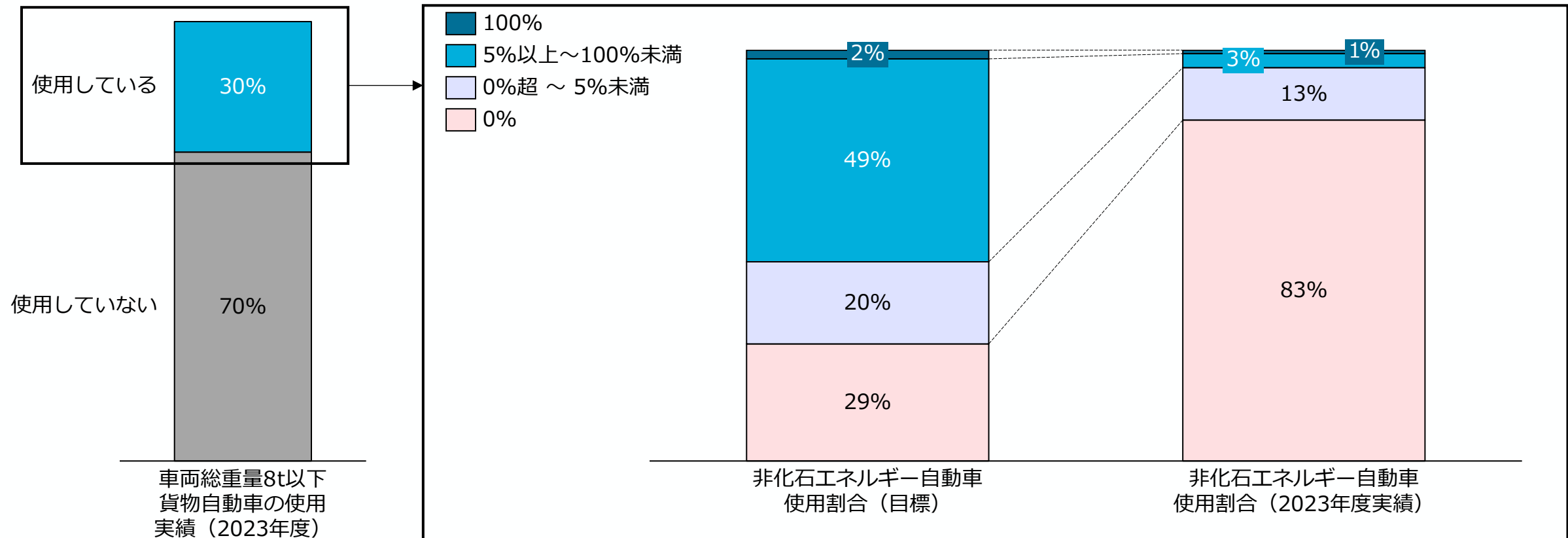
保有車両台数には、すべての車両総重量の車両や、自家用及び荷主専用輸送以外の車両も含まれる。

出所：一般財団法人 自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数」「低公害車の燃料別・車種別保有台数」より 作成

特定荷主の現状 -非化石エネルギー自動車導入状況

- 車両総重量8t以下の貨物自動車を使用している特定荷主のうち、非化石エネルギー自動車を使用している割合は約2割弱。一方、導入台数の目標値については約5割の特定荷主が5%以上と設定しているものの、約3割が0%としている。

非化石エネルギー自動車割合（車両総重量8t以下）の実績値と目標値の設定状況（2024年度報告）



出所：2024年度提出定期報告書より作成。自家用及び荷主専属用輸送に使用する車両が対象

※使用割合とは、定期報告書第5表で非化石エネルギー自動車割合として回答された数値