

2023年6月1日

## 参議院国土交通委員会（一般質疑） 会議録抄

○鬼木誠 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

本日は、トラック運輸産業におけるGXの推進という観点から幾つかお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

政府は、本年二月の十日、GX実現に向けた基本方針を閣議決定をいたしました。この基本方針に、我が国の産業構造、社会構造を変革するための今後十年間の取組の方針が記されているところでございます。

そのエネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組の今後の対応の中で、家庭、業務、産業、運輸の各分野において、改正省エネ法を活用し、規制・支援一体型で大胆な省エネの取組を進める旨が記載をされているところでございます。

で、運輸分野が特出しをされているのは、この分野は特に石油系燃料の利用が多い、CO<sub>2</sub>の排出量も多いというふうに思われているからだというふうに捉えているところでございますけれども、この今後の対応の中の運輸部門のGX、①次世代自動車という項目の中で、輸送事業者や荷主に対して改正省エネ法で新たに制度化される非石油エネルギー転換目標を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、燃料電池自動車、電気自動車等の野心的な導入目標を策定した事業者に対して、車両導入等を重点的に支援するという旨が記されているところでございます。

一方で、二〇二一年の六月の経産省、二〇五〇年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略では、商用車について、八トン以下の小型車は、新車販売で、二〇三〇年、電動車二〇から三〇%、二〇四〇年、電動車、脱炭素燃料車一〇〇%を目指す。それから、八トン超えの大型車については、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、二〇二〇年代に五千台の先行導入、そして、二〇三〇年までに二〇四〇年の電動車の普及目標を設定をするというふうに記載をされている。つまり、次世代のトラック、いわゆる大型車については、まだまだこの技術開発が追い付いていない、遅れているという状況なのだろうというふうに思っています。

そのような中で、GX基本方針にあるような燃料電池自動車、電気自動車の野心的な導入目標というものを設定することは本当に難しいのではないかというふうにも考えているところでございますし、本当に可能かという疑問も抱いております。

昨年三月には、トヨタ、いすゞが相互出資をして、小型トラックの電気自動車や燃料電池自動車の共同開発をすると発表がされました。また、いすゞとホンダも大型燃料電池自動車の開発に取り組んでいる、このような報道もなされているところがございますけれども、この次世代トラックの開発の現状、特に燃料電池自動車あるいは電気自動車についての開発状況について国交省としてどのように把握をなさっているのか、お尋ねをしたいというふうに思います。

**○堀内丈太郎 国土交通省自動車局長** お答えいたします。

電気自動車や燃料電池自動車を始めとする次世代トラックにつきましては、航続距離や充電、そして充填時間などに関する電動車ごとの特性を踏まえ、小型トラックについては電気トラック、大型トラックについては燃料電池トラックといった使用実態に合わせた技術開発がなされているものと認識しております。

小型の電気トラックにつきましては、委員御指摘のとおり、国内の大手自動車メーカーなどにより既に市場投入がされ始めております。また、大型燃料電池トラックにつきましては、今年度より、国内メーカーの車両を用いたトラック運送事業者による公道における走行実証が既に開始をされたところであります。ただし、これらの車両につきましては、従来車、従来のトラックに比べまして価格差がいまだ大変大きいことから、国土交通省としましては、関係省庁とも連携して、電動車の導入支援などを通じて自動車メーカーの技術開発を促進しているところがございます。

**○鬼木誠** ありがとうございます。

価格差について、まさにおっしゃったとおりなんですね。私もお話を聞いたところ、次世代トラックについては車体価格がエンジン車の一・五倍から二倍というふうに言われているというふうにお聞きをしました。小型EVトラックで大体一千万から一千四百万。一方、耐用年数について、エンジン車が平均十五年であるのに対し、電動トラックの場合は蓄電池の寿命が約五年、五年しかもたないということがございます。エンジントラックと同様、十五年乗るとすれば、最低でも二回この蓄電池交換をしなければならない。その蓄電池の価格が車体価格の三割ほど掛かる。そうなると六割ですよ。十五年一緒に乗ろうとしたらもう一・五倍、元々高いのに一・五倍、その車両価格の一・五倍の年数が、あっ、ごめんなさい、価格が掛かると。これ、やっぱりちょっときついなという気が正直しているところがございます。

故障や事故についてもお尋ねをしたところ、例えばエンジン車がエンジン壊れたら、もうエンジン取り替えるだけでいいというふうになるんですけども、電動トラックの場合は部品交換ではなくて車ごと換えなければならないというような事態もあるというお話もお伺いしました。

新車購入や維持に掛かるコストが共に高い、業界の約九割が中小企業、そして

約半数が経営赤字とも言われているトラック運送事業者にとっては、これ大変な負担になるというふうに思っています。したがって、積極的に導入をする、いわゆる野心的な目標ということについてはちょっと厳しいというのが率直な私自身の感想でございます。

カーボンニュートラルの実現を目指す、そのためにGXを推進する、この目標を掲げることは極めて重要だというふうに思いますけれども、具体を進めていくには、こうした現状についてもやっぱり把握をしていきながら、その現状にのっとった具体的な目標設定であるとか、あるいは進捗管理であるとか、あるいは支援というものが必要ではないかというふうに考えているところでございます。

次世代トラックの導入に関しましては、国土交通省として地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業による購入費の補助、環境省ではトラック、タクシーの電動化を集中的に支援をする商用車の電動化促進事業などが設けられている。エコカー減税、自動車税のグリーン化特例、環境性能割など、車両所得に対する税制優遇措置は行われているところでございますけれども、やはり先ほど来お話をしておりますように、車両価格、それから部品交換といたしますか、蓄電池交換等に掛かる費用が多い、大きいということを考えると、やっぱり負担感が高い。

そのようなふうに今捉えているところでございますので、改めまして、今現在のトラック事業者における次世代トラックの導入状況、どの程度進んでいるのかということについてお聞かせをいただければと思います。

**○堀内丈太郎 国土交通省自動車局長** 次世代トラック、まず定義としては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車と天然ガス自動車と定義されております。

こちらにつきましては、今年三月の時点で、トラック全体の、ディーゼルとか含めた保有台数ベース全体、一千四百万台、約、ございます、このうち次世代トラックは約十万台ということで、一%行っておりません、〇・七、八%となっております。ただ、令和四年度におけるトラックの新車ですね、この一年間の販売台数が約七十一万台あるうちの次世代トラックの台数は約三万一千台、全体の約四・三%を占めるまでになっておりますので、まだ全体の保有台数ベースだと一%行っておりませんが、直近の一年間でいうと五%に近い状況まで増えてきております。

以上です。

**○鬼木誠** やっぱりまだまだ普及が進んでいないというようなこと、さらには、先ほど言った大型については、実証実験が始まったとはいえ、まだこれからの技術開発だろうというふうに思いますので、しっかりその進捗を見極めていただきながら、申しましたように、具体的な支援の在り方等についてもより具体的に

御検討いただければというふうに思っています。

そこで、蓄電池の交換でございます。先ほど言ったように、こういうのかなり価格高いんですね。この蓄電池の交換の費用について、事業者負担の軽減をするための補助などについて現在検討なさっている部分があれば是非お聞かせをいただきたいと思いますが。

**○堀内丈太郎 国土交通省自動車局長** 確かに、先生御指摘のとおりでございます。

この電気トラックのランニングコストの軽減、それにこの蓄電池、非常に大きなウエートを占めておると思っています。

現在、関係省庁と連携しまして、エネルギーマネジメントと運行管理の最適化に向けた実証事業に取り組んでおります。全体のランニングコストを下げていくと。その中で、電気料金の削減に資する効率的な充電方法、それをやることによってコストダウンにつなげていくということもありますし、中長期的課題としては、先生御指摘のとおり、バッテリー、通常五年以上たつと徐々に劣化していくということですので、そのバッテリーの劣化の状況、まだ五年たっているものが余りないものですから、それを、五年ようやく過ぎていく、それについての、どれぐらい劣化していくかということの調査検討、これも進めておるところでございます。

バッテリーの交換に係るこの負担軽減につきましては、こうした実証事業の結果、それから市場におけるバッテリー交換の頻度、コスト等の実態を踏まえ、まだそのバッテリー交換するもの余り出てきていないんですけれども、これから関係省庁とともに検討して、そのメニューを考えていく必要があると考えております。それを通じて電気トラック等の普及促進に向けて進めてまいりたいと思っております。

**○鬼木誠** 実証効果、あるいはこれから起こり得るであろうことについてしっかり把握をしていただくというのは必要だというふうに思いますけれども、ただ、やっぱり遅れちゃいかぬと思うんです。それを見極めることで、その次に費用の軽減に向けたということの検討になってはいけないというふうに思いますので、是非、実証効果でございますとか効率的な充電でありますとかということの検討はいただきたいと思っておりますけれども、それと併せて、並行して費用負担の軽減の在り方についても御検討いただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

この次世代トラックの導入についてですけれども、ただ一方で、性急かつ強制的にこの導入が指導されるということがあってはならないというふうにも思うんです。先ほど言ったように、事業者の皆さん、中小の皆さんが多い、経営も厳しい状況の中で、もうこれしかないんだと、次世代トラックに一斉に切り替えな

さいというようなことになっていくと、業界全体が混乱をするのではないかと  
いうふうにも心配をしています。

一九九九年、東京都がディーゼル車NO作戦というものを行ったと。ディーゼル車が、排ガス規制が行われてその対応に業界が追われた、まるでトラックが社会悪のように言われた、そういう社会風潮ができた。これ、やっぱり苦い経験として業者の皆さんはお持ちになっているんですね。

したがって、社会的な混乱が生じることがないように、あるいは性急に、強制的に導入が促される、遅れているのは業者が悪いんだというような方向に至らないように、その点について是非具体的な、規制と支援も含めて、過度な負担とならないようなことを業界の意見を踏まえて検討すべきというふうに考えておりますけれども、是非大臣の見解をお願いしたいと思います。

**○斉藤鉄夫 国土交通大臣** 二〇五〇年カーボンニュートラルに向けて、野心的な目標、もうこれは、その目標に向かって進めていかなければならないと思っております。そういう目標を掲げる以上、しっかりとした支援も必要でございます。

まず、導入目標につきましては、本年四月、省エネ法に基づき、小型トラックについては、二〇三〇年度における保有台数の五％を電気自動車や燃料電池自動車等の非化石エネルギー自動車とする目標を設定いたしました。

この目標につきましては、トラック運送業界からの意見も聴取しつつ策定したものでございまして、この業界における努力と一定の支援を組み合わせることによりまして実現可能な水準であると思っております。

それから、トラック運送事業者を対象とした電気自動車や燃料電池自動車の購入支援につきましては、令和五年度予算において約百三十六億円を確保するなど、昨年度までと比較して支援を大幅に拡充しております。

この支援と、そして一体となった努力によりまして、是非この野心的な目標を達成していきたいと思っております。

**○鬼木誠** 先ほども申し上げましたけれども、是非進捗の状況等をしっかりと把握をしていただいて、そして業界団体の皆さんの声や意見というものを十分踏まえていただいて、目標に向けて双方で努力をしていくことは構いませんというか、それがあるべきだというふうに思いますけれども、それが過度な努力を求めることにならないようなことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

それからもう一点、炭素に対する賦課金、カーボンプライシングが導入をされていくことになると。化石燃料の輸入業者を対象にというふうにされていますけれども、トラック事業者の皆さんの中で、やっぱりこれ対象となった場合は大変なことになるというふうに御心配をなさっていらっしゃる方がいらっしゃいます。ひょっとしたら、経営に与える影響が極めて大きいことになるのではない



か、企業倒産の増加につながるのではないかと、そして物流クライシスが一層深刻化するのではないかと、もうそこまで御心配になっている方がいらっしゃる。

まだ、このカーボンプライシングの関係について、あるいは炭素賦課金の関係については具体的な内容というのが分かっていない状況でもございますけれども、これについても運輸業者あるいは産業への過度な負担増となることがないように慎重に検討を進めていただきたいというふうに思います。

この点につきましても、大臣の御対応、御所見をお願いいたします。

**○齊藤鉄夫 国土交通大臣** 五月十二日に成立しました脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律によりまして、化石燃料賦課金が導入されることとなりました。

具体的には、化石燃料の輸入事業者などを対象として、令和十年度から、輸入などを行う化石燃料に由来するCO<sub>2</sub>の量に応じて化石燃料賦課金が徴収されることとなっております。この化石燃料賦課金の水準につきましては、今後、経済界への影響などの観点も踏まえて決定されるものと、このように承知しております。

このように、国土交通省が所管するトラック運送事業者は、現在のところ、化石燃料賦課金の徴収の直接の対象とはなっていませんが、賦課金の導入に伴う間接的な影響も考えられることから、国土交通省としては、トラック運送事業者にとって過度な負担増となることのないよう、しっかりと注視してまいりたいと思っております。

**○鬼木誠** 是非よろしく願いをいたします。

次に、軽貨物運送業の現状と今後の考え方についてお尋ねをしたいと思います。

今年の三月、この貨物軽自動車運送業者のことについて取り上げさせていただきました。その際、堀内自動車局長から、事業の状況、運行管理の実施状況など実態調査を行っているというような御回答をいただいたと。

今月の十六日に開催をされました適正化協議会で、その調査結果が報告をされたということの報道がなされています。中身を見ると、運行管理を行っていないというのが全体の二五%、それから、改善基準告示など法令に基づく労働時間等の定めについても、遵守をしていないというのが全体の三九%、それから、その改善基準告示について、遵守をしていない事業者のうち一四%が基準を知らなかったというような実態が明らかになっている。

これ、やっぱり心配したように、かなりずさんな状況だというふうに私自身は捉えています。この関係で、これも局長の答弁の中で、運行管理や労務管理、健康管理を実施するように改めて周知を図ったというふうにございましたけれども、残念ながら、余り実効性、あつてはないんでないかというふうにこの調査結

果からは見えるというふうに思いますし、三月も申し述べましたけれども、届出だけで事業が実施できるものですから、その気軽さの分、法令遵守というところがおろそかになっている。

調査結果からはそういう実態がやっぱり見えてきたんではないかというふうに思いますし、それからもう一点、荷主との力関係で相当量の荷物数を引き受けざるを得ない、いわゆる荷主による違反原因行為があるという回答が五四%になっている。こうした荷主への働きかけの強化ということについても一層強めていただきたいというふうに思います。

改めまして、申し上げましたような実態調査の結果を踏まえて、国土交通省としてその結果をどのように分析をなさっているのか、そして今後の対応をどう考えていらっしゃるのか、お尋ねをしたいと思います。

**○堀内丈太郎 国土交通省自動車局長** 委員御指摘のとおり、今年の一月に、軽を含めたトラック業界の団体、そして荷主団体などから構成されます貨物軽自動車運送事業適正協議会、こうした場は過去初めてかと思えます、で議論を始めたところでございます。

これも御指摘のとおり、この検討会、協議会の中の一環として、軽貨物運送事業の状況、そして運行管理の実施状況、これも恐らく初めて実態調査を行いました。本年三月に行った調査の結果を先月十六日に御提示をいたしました。その結果、先生御指摘のとおり、運行管理を実施していない事業者二五%、拘束期間や休息期間を遵守していない事業者も約三九%いる。安全運行に係る法令を遵守していないこうした事業者、一定程度、相当程度いるということが明らかとなりました。

これを踏まえて、事業用軽貨物自動車の安全を確保するため、まず本年度は軽貨物事業者向けの運転者への指導監督マニュアルの作成や運行管理者講習の受講を促すなどの必要な対策を実施する方向で検討しておりますが、更にもう少し踏み込んだ措置が何かとれないか、これについても検討してまいります。

**○鬼木誠** 是非、踏み込んだ措置ということについて具体的な検討をお願いをしたいというふうに思いますけれども、報道では法改正も視野に入れているというようなことも少し出てきたところでございます。やっぱり一定の規制の強化ということを考えていく、踏み込んだということであるならば、この法改正ということについても当然御検討になるのではないかというふうに思います。

僕が一番心配しているのは、一般の貨物自動車運送業者の方々には法律をしっかり守っている、そのために努力をされている。一方で、この軽貨物の方々には、さっき言った、気軽に事業展開をしている、このバランスが取れていないというふうに思うんですね。ここをやっぱり十分に留意をしていただいて、仮に法改正あるいは規制を強めるということであれば、当該者の皆さんの意見を聞く、ある

いは荷主の意見を聞くということも必要とは思いますが、一般の貨物自動車運送業者の意見も十分に聞いていただきながらその制度化を図っていただきたいというふうに思います。その点について改めて御回答あればお願いします。

○**齊藤鉄夫 国土交通大臣** これまでよりも、これまでよりも言ったらちょっと語弊があるかな、しっかり小さい事業者の方の声を聞くという方向に大きく進んでいきたいと思っております。しっかり現場の声を聞いて法改正等を検討させていただきたいと思えます。

○**鬼木誠** ありがとうございます。是非よろしく申し上げます。  
終わります。