

カーボンニュートラルに向けた 自動車政策に対する意見・要望

2021年3月26日

全国石油商業組合連合会

全国石油商業組合連合会について

沿 革

- 1963年設立
- 全国47都道府県に設置された石油商業組合によって構成
- 全国約1万4千社の石油販売業者が組合員

目 的

全国の石油販売業者およびSS（サービス・ステーション）の健全経営と消費者の利益保護を目的に設立。地域社会における石油製品の安定供給に努めるとともに、近年は、頻発する大規模災害時の「最後の砦」として、緊急車両や病院・避難所、さらには被災地住民への燃料供給に尽力し、国民の安心・安全に寄与。

主な取り組み

- 47都道府県および全国500以上の市町村と災害時協定を締結
- 災害時に備えた「満タン&灯油プラス1缶運動」（自営的燃料備蓄）の提唱
- SS過疎地等における燃料供給対策の検討支援
- VOC（ガソリンベーパー）排出抑制の大気環境配慮型SSの普及促進
- 石油諸税の円滑納税および的確な徴収の普及促進 など



カーボンニュートラルに向けた自動車政策に対する意見

1月の「2035年乗用車新車100%電動車、EV導入を強力に進める」との唐突な方針について、一方的で、これまで意見を言う機会も与えられなかった。エネルギーの一翼、分散型エネルギー石油製品を、平時・災害時を問わず安定供給しているSS業界として、意見を申し述べたい。

◎国の目指す方針・政策は、3E+S（経済・エネルギー・環境+安全）を十分検討の上、決めるべき。今回の唐突な方針は、次の大きく3点の議論が欠落・不足しており、強く異議を唱える。

1. 災害対応（E：エネルギー、S：安全）

- 我が国は、欧州諸国などと大きく異なり、地震・台風・大雨・豪雪などの災害が多く、近年、電力の脆弱性と停電時における分散型エネルギーである石油の地域社会の生活と安全を守る役割が高い評価を受けてきた。
- SS業界は、この数年で、国土強靱化の一環として、本年3月末までに、**全国約3万SSのうち半分の1.5万SSに自家発電機を設置**。災害時には、停電時でもSSにおける給油を継続し、併行して、多くのタンクローリーで地域の医療機関や電力会社の電源車への燃料（軽油・重油等）の緊急配送に努めてきたところ。（政府支援：約400億円）
- さらに、各都道府県の石油組合は、**47全ての都道府県及び500以上の市町村と災害時の協力協定を締結済み**で、地域のライフラインを守るインフラネットワークを築いている。具体的に、例えば、昨年12月の新潟関越道で2,000台以上の車が立ち往生した豪雪では、新潟県庁からの要請で、石油組合・組合員SSが受け、自衛隊との連携で携行缶にガソリンを詰めて、立ち往生した車に給油。本年1月の豪雪でも、福井北陸道で一時1,000台以上の車が立ち往生。福井県庁からの要請で、石油組合・組合員SSが、自衛隊と連携して給油。

- また、12月・1月の豪雪で一部停電した地域への暖房用灯油あるいは、電力会社の電源車用軽油のタンクローリーでの緊急配送も、地場SSが担ったところ。2月の宮城県・福島県の震度6強の地震の際も、停電地域で、自家発電機を備えたSSが給油継続し、タンクローリーで燃料油（灯油・軽油等）を緊急配送した。災害時におけるEV自体の安全性（感電の危険性、充電・蓄電時間問題など）とともに、地域社会の生活と安全を守るインフラネットワークの議論が欠落している。

2. エネルギーLife Cycle全体（E：エネルギー、E：環境）

- 発電段階からLife Cycle全体でのCO2排出削減議論がまだ行われていない。にもかかわらず、CO2排出の約19%の運輸部門、うちガソリン関係はその半分の約10%の部分だけを取り上げ、「2035年100%電動車、EV強力導入」というのは、不適當。
- 具体的に、我が国の一次エネルギーの電力構成（2019年度）は、火力（化石燃料）76%弱、原子力6%強、水力（7.7%）を含む再生エネルギー18%であり、それを今後どうするか議論して、最大限CO2削減を目指し、それと併行して、車の電動化を考えないと、仮に今のような電源構成で電動化したら、Life Cycle全体のCO2排出量は増えることになってしまうのではないかと。
- 車のエネルギー源においても、3E+Sを十分踏まえて、過度に電気のEVに偏ることなく、車のエネルギー源の組み合わせ、ベストミックスを検討していくべきである。

3. 産業構造・雇用/消費者（E：経済、E：環境）

- **SS業界含めた産業構造・雇用面の議論そして消費者の納得する議論が全く不十分。**（移動を支える550万人、うちSS35万人）日本の経済を支える重要な産業の一つが自動車産業。その**自動車産業が誇るエンジン技術・ハイブリッド（HV）技術を活かして、また550万人雇用を支えにして、日本の優れた自動車を日本国内やアセアン諸国・インドを含めたアジア等幅広く海外で、更に生産・販売・輸出を拡大していくことが政策の基本であるべき。**
- もちろん、携帯の分野で、かつてiモードで先行していた我が国技術が、スマホで駆逐されてしまった二の舞を、自動車分野で犯してはならないことは当然。従ってEV・FCV（以下、単にEVという）の技術開発を行い、EVしか受け入れなくなるいくつかの国（EU諸国等）には、EV輸出を拡大していく。（現時点で、パリ協定により2050年カーボンニュートラルにコミットしている国のCO2排出量は世界全体の23%。今後EVしか受け入れないと表明している国は更に少ない）**EVの技術開発・ラインアップ・輸出を行いつつも、過度にEVに偏ることなく日本車全体について、国内・多くの海外で、更なる生産・販売・輸出の拡大を図るべき**である。
- 日本国内で、「100%電動車」と自ら手足を縛る政策をとる正当性は何か。最終的にどの車を買うかは、消費者の選択である。現在EVの価格は総じて高い。今後、**車種ごとにあるいは製造工程ごとに、Life Cycleで、車やEV蓄電池の製造段階からのCO2排出量を公平・透明に情報提供して、必要に応じてCO2排出量ランク付け・価格差の仕組みも導入して、その上で、消費者がどの車を買うか選択することが適当。**EVもその仕組みで魅力があれば消費者に選択されるはず。（更に言えば、さまざまラインアップされるEVの中でどれがシェアを取るかもこのような仕組みでの消費者の選択）
- 国境課税の議論がLife Cycleベースで進む中で、国際的にもこのような仕組みが必要となる可能性がある。いずれにせよ、**国が「100%電動車、EV強力導入」と一方的販売禁止によって日本国内の消費者の選択権を奪うのは不適当。**

カーボンニュートラルに向けた自動車政策に対する要望

◎ S S 業界は「石油販売」を軸足に、引き続き環境問題にも取り組む

- 石油販売業界は、これまで平時・災害時を問わず、地域社会の「命」と「暮らし」を守るため、石油製品の安定供給拠点として、地域社会に貢献し、地域経済や車の移動を守るために努めてきたところ。これからも「石油販売」を軸足にして、地域社会のコミュニティ・インフラとして、引き続き、地域のライフラインとして、石油製品の安定供給に努めていく所存。
- また、S S 業界は、VOC（ガソリンベーパー）排出抑制や地下タンク・配管からの石油製品の漏えい防止対策など環境問題に取り組んできており、今後、EV充電設備併設等の総合エネルギー拠点化にもチャレンジ。
- しかし、E VやF C V向けのエネルギー供給については、ビジネス性（E V充電サービス、水素S T、いずれも赤字体質）、建設や設備導入コスト、運営費等について課題があり、政府による最大限の支援をお願いしたい。

< E V 充電インフラ併設の課題例 >

1. ビジネス性の向上

- 充電サービスのプラットフォーマーからの収入では、電気料金の一部しか手当できない。

2. 補助対象の拡充等

- S S は、基本的に充電時間を過ごすための施設がなく充電時間の短縮化が必要なこと、低圧受電契約のS Sが多いこと、消防法対応の制約があることから、支援を強化してもらいたい。

< 補助対象に追加して欲しい設備・工事、補助条件緩和 >

- ・90kW等の超高速充電器
- ・キュービクル
- ・監視カメラ・モニター、緊急遮断装置、嵩上げ等
- ・補助条件である24時間営業の緩和

< 水素 S T 併設の課題例 >

1. ビジネス性の向上

- F C Vの導入台数が少なく水素S Tの稼働率が低い。F Cバスの導入とセットにする等、戦略的な整備が必要。

2. 建設費や運営費等の低減

- 建設費や運営費が、S Sよりも割高な水準にあり、規制改革等による低減が必要。
- 水素の小売価格よりも調達コストの方が高い事例もあり、水素の卸価格や運搬費についても低減が必要。

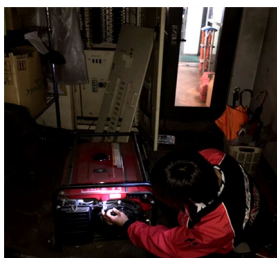
3. 補助対象の拡充

- S Sに水素S Tを併設する際に必要となる、計量機や洗車機等の既存設備の移設・撤去や、ガソリン供給エリアと水素供給エリアの間に設けるドレインの工事等も補助してもらいたい。

【参考①】 SSは災害時における「最後の砦」

①熊本地震

- 2016（平成28）年4月14日（前震）、16日（本震）と続いて地震が発生し熊本県を中心に九州各県において被害が発生
- 多くのSSが被災する中、中核SS・小口燃料配送拠点が機能を発揮するとともに、送電鉄塔倒壊により停電が発生した地域において、九州電力の移動電源車に対する燃料供給に尽力



自家発電機により営業している中核SS
（熊本県阿蘇市／2016.4.18撮影）



停電地域において「移動電源車」に
タンクローリーから軽油を供給
（熊本県阿蘇市／2016.4.18撮影）

②北海道胆振東部地震

- 2018（平成30）年9月6日に発生した北海道胆振東部地震により、全道停電＝ブラック・アウトが発生
- 自家発電機を備えた道内の約300SSでは、停電後、速やかに自家発電機を稼働させてSS営業を再開



9月6日午前4時から開店した札幌市豊平区のSSでは午前11時には全て売り切れた。それでも車列がなくなるため警察官が「並ばないで」と呼びかけた。（2018.9.6撮影）



停電直後から、自家発電機を稼働させて給油を続けた中核SS
（北海道札幌市／2018.9.6撮影）

③台風15号（千葉県長期停電）

- 2019年（令和1）年9月9日に千葉県に上陸した台風15号により、千葉県を中心に甚大な被害が発生
- 千葉県内で送電塔2本と電柱84本が倒壊したほか、推計約2000本の電柱が損傷し千葉県を中心に9日時点で93万戸が停電。復旧に時間を要したこともあり停電は異例の長期に及んだ。



自家発電機を稼働させて、給油を続けたSS（千葉県鴨川市）



移動電源車に燃料を届けたタンクローリー
（千葉県館山市）

④令和2年7月豪雨

- 2020（令和2）年7月3日からの記録的大雨により、九州地区では球磨川や筑後川などが氾濫し、熊本県、鹿児島県等で甚大な被害が発生
- 自ら被災しながらも停電時に発電機を稼働させた住民拠点SSなどが給油継続に尽力



自家発電機を稼働させて給油を続けた住民拠点SS（大分県九重町）



長大トンネル通行制限の緩和を受けタンクローリーが緊急通行。タンクローリーの長大トンネル通行制限が緩和された初めてのケース（出所）Twitter「[経済産業省 @meti_NIPPON](#)」（2020年7月6日）

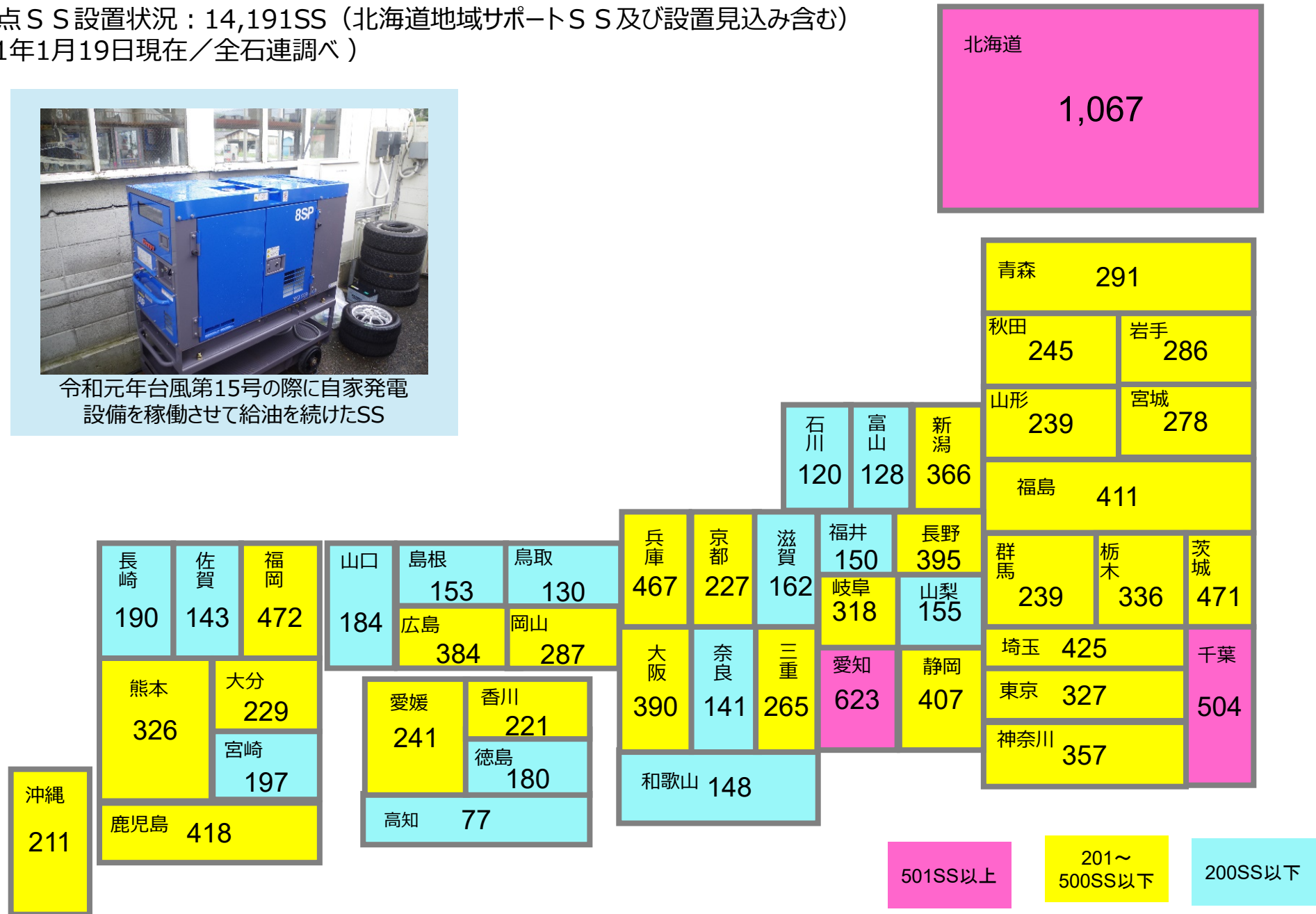
【参考②】 住民拠点SSの整備

- 熊本地震を契機に、非常用発電機を備えて災害時に一般車両への燃料給油を担う「住民拠点SS」の設置を進めており、2021年3月末までに、全国3万SSの1/2である15,000SSを整備予定。

※住民拠点SS設置状況：14,191SS（北海道地域サポートSS及び設置見込み含む）
（2021年1月19日現在／全石連調べ）



令和元年台風第15号の際に自家発電設備を稼働させて給油を続けたSS



【参考③】 2020年12月豪雪／立ち往生した車への供給支援や暖房用燃料の供給

- 新潟県内の関越自動車道や上信越自動車道では大雪により2020年12月16日から17日にかけて最大2100台程度の車やトラックが立ち往生した。新潟県石油組合（浜田忠博理事長）は、新潟県庁（防災課）から災害協定に基づく燃料供給支援要請を受け、組合員S Sが、自衛隊への燃料補給基地として、ガソリン・軽油それぞれ8,500Lを供給（12/17～18の2日間）。
- また、新潟県（妙高地区や南魚沼地区など）や兵庫県（香美町、新温泉町など）における集中豪雪の際には、地場S Sが除雪・暖房用の燃料供給に奔走

【1】 関越自動車道や上信越自動車道で立ち往生した車やトラックへの燃料供給支援



携行缶にガソリンを注油するSSスタッフと、携行缶を運び出す自衛隊員の方々（防衛省統合幕僚監部提供）



自衛隊員が雪をかき分け、トラックに軽油を補給（防衛省統合幕僚監部提供）



自衛隊員が雪をかき分け、車にガソリンを補給（2020.12.18 FNNプライムオンラインニュース）

【2】 新潟県（南魚沼市や妙高市など）や兵庫県（香美町、新温泉町など）では地場S Sが除雪や暖房用、停電対応の燃料供給に奔走



雪で埋もれた灯油ホームタンクの給油口を探し出し、灯油を供給（新潟県南魚沼市）



雪の中タンクローリーのホースを伸ばし給油作業にあたる配送スタッフ（新潟県妙高市）



兵庫県香美町などで停電が発生。関西電力から高所作業車への緊急燃料配送要請があり地場S Sがローリーで燃料を緊急配送

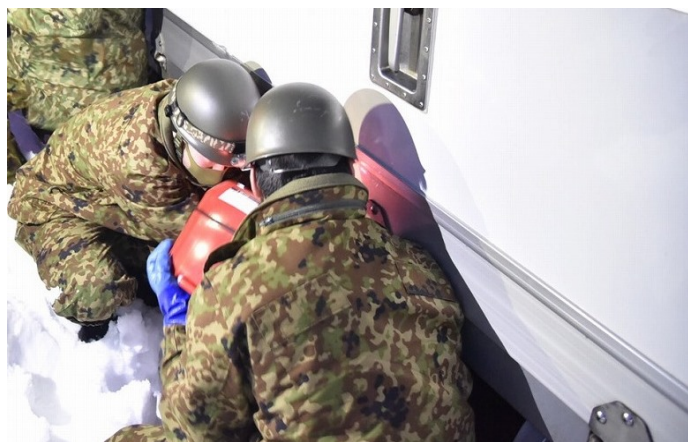


雪をかき分けてミニローリーのホースを伸ばし給油作業にあたる配送スタッフ（兵庫県新温泉町）

【参考④】 2021年1月豪雪／北陸自動車道で立ち往生した車への供給支援など

- 2021年1月10日に発生した豪雪により、福井県災害対策本部から福井県石油組合（井田浩志理事長）に対して燃料供給の緊急要請を受け、地場の中核ＳＳがガソリン500ℓを携行缶に詰め、出動中の自衛隊員に手渡して北陸自動車道などで立ち往生した1,000台程度の車両に燃料供給支援。
- また、新潟県（上越市など）では、地場ＳＳが石油製品の安定供給確保に尽力

【1】北陸自動車道で立ち往生した車やトラックへの燃料供給支援



雪をかき分けてトラックに軽油を補給する自衛隊員
2021年1月10日・北陸自動車道
（防衛省統合幕僚監部提供）



立ち往生解消に向け除雪作業を行う自衛隊員④と
救援物資を配布する自衛隊員⑤
2021年1月10日・北陸自動車道（防衛省統合幕僚監部提供）

【2】新潟県（上越市など）では、地場ＳＳが石油製品の安定供給確保に尽力



懸命な除雪排雪作業でタンクローリーをＳＳ構内に入れ地下タンクに燃料を確保（1月11日上越市内）



降り積もる雪をかき分けて、洗車機から車両を出そうと試みるＳＳスタッフ（1月12日上越市内）



雪の重みでキャノピーが真っ二つに折れ、一時営業停止に追い込まれたＳＳ（1月12日富山市内）

【参考⑤】 福島沖地震／被災地で停電が発生、住民拠点 S S が給油を継続 － 地場 S S が被災地住民らの燃料供給に奮闘 －

- 2021年2月13日、福島沖地震（震度6強）により、岩手・宮城・福島の3県で最大9万戸超の停電が発生。
- 福島県国見町の住民拠点 S S であるオカダ石油ガス貝田 S S（ENEOS系）では2月13日（土）は午後8時で閉店したが、午後11時過ぎに発災し、S S 周辺地域一帯が停電となった。停電の影響などで近くの24時間営業の S S が閉まっていたことから、急きょ自家発電設備を稼働させ、深夜から営業を再開して地域住民らの給油要請に応えた。
- 福島県相馬市では2月14日（日）、ほとんどの S S が地下タンク検査などのため一時休業に追い込まれたために、給油難民が発生。給油客は県境を越えて宮城県にも流入した。



住民拠点 S S であるオカダ石油ガス貝田 S S では、周辺地域一帯が停電となったため、急きょ、自家発電設備を稼働させ、深夜から燃料供給を再開し、地域住民らの給油要請に応えた（2021年2月14日撮影）



福島県側からも給油客が流入し混雑する宮城県亘理町の S S
（2021年2月14日撮影）

(参考) 自動車のライフサイクルでのCO2削減の重要性

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、従来の燃費（Tank to Wheel）のみならず、原材料の採取から製造、使用、廃棄に至るライフサイクル全体を通じた環境負荷について検討することが重要。

自動車のLCAの概念



各国の動向

日本：Well to Wheelでの燃費規制導入（2030年～）

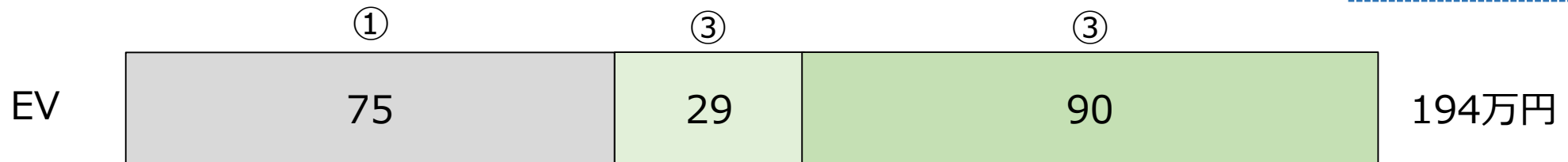
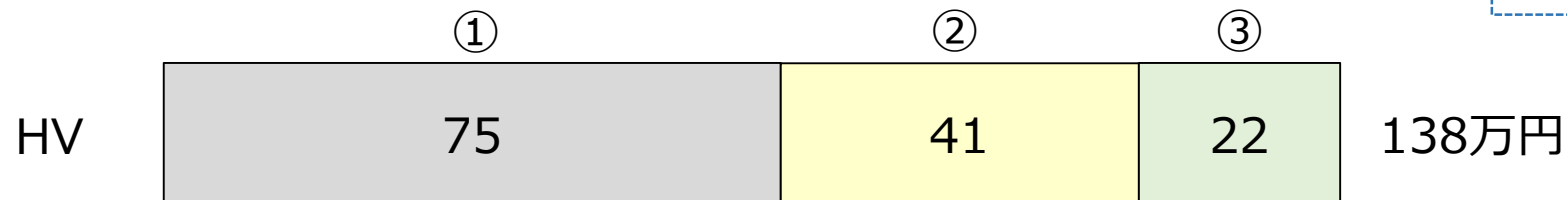
欧州：バッテリーのLCA規制制度（バッテリー指令改正で、2024年からラベル規制、2027年から市場アクセス制限を検討）、CO2排出評価をTank to WheelベースからLCAベースに変更検討

中国：LCA規制導入検討（2025年頃～）

【参考⑦】 自動車の原価コストの内訳

- 一般的な中型車の原価コストを比較。
- 通常、ガソリン車は200万円程度で販売されているが、原価は120万円程度。EVは原価が194万円程度あり、原価だけでガソリン車の販売価格とほぼ同水準。なかでも電池の原価が90万円程度と半分近くを占めている。

〔自動車の原価コスト比較〕



・Cセグメント（カローラ、プリウス、リーフ級）の一般的な原価。
 ・ガソリン車の場合の市場価格は200万円程度
 ・コスト値は直接原価。管理費、開発費、償却費は含まない。
 ・EV用電池コストは日本国内での流通価格を参考に算出。
 （出所）マークラインズ

（参考）新車販売価格
 トヨタ カローラG-X 193万円
 トヨタ プリウスE 260万円
 日産 リーフS 332万円
 （出所）価格.com

①共通部分コスト

車体・外装	20
内装	15
シャシー	20
電装	10
塗装・組立	10

②ガソリン部分コスト

エンジン	20
吸気系	1
排気系	3
燃料タンク・配管	2
トランスミッション	13
冷却・空調	6

③EV専用部分コスト

モーター	5
インバーター、DCDCコンバーター、充電器	12
高電圧ハーネス	3
減速機	2
冷却・空調	7

単位：万円

バッテリー	90
（バッテリー容量は40KWh）	

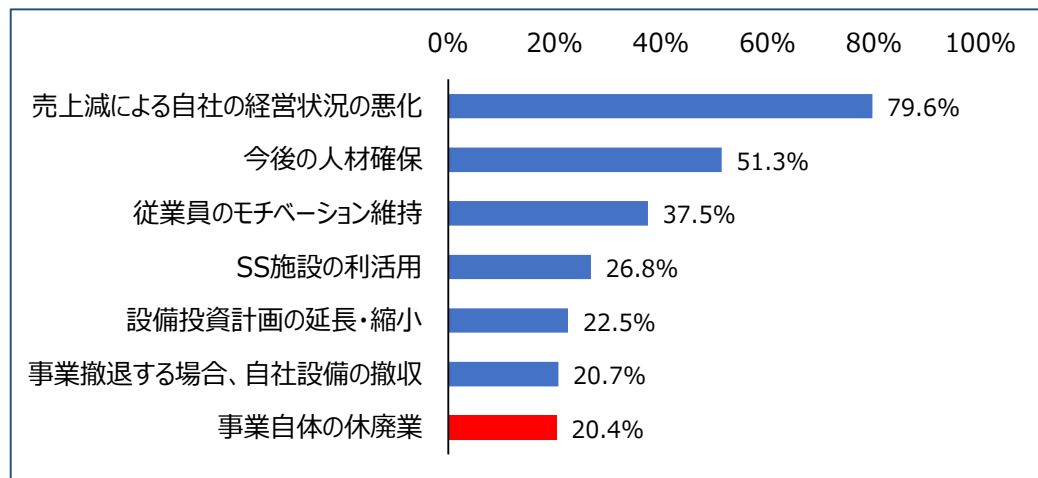
【参考⑧】 今後のSS経営に関するアンケート調査結果／全石連調査

問1 石油製品の販売減少により今後自社の経営で懸念されること

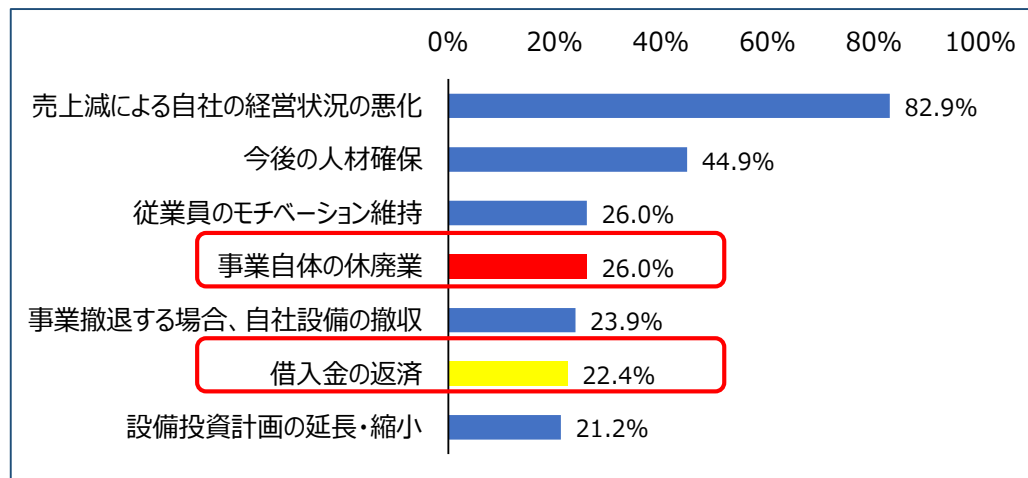
【調査期間】 2021年1月12日～1月27日
【回答社数】 1,194社（2021.1.29集計時点まで）

- 「売上減による経営悪化」、「今後の人材確保」、「従業員のモチベーション維持」が上位3位
- 一方、SS事業者全体の7割を占める1SS事業者では、「従業員のモチベーション維持」と並んで、4社に1社（26.0%）が「事業自体の休廃業」に懸念。また、「借入金の返済」を上位に挙げる事業者もあり、今後のSSネットワーク維持に懸念も。

【SS事業者全体】 1,194社



【1SS事業者】 557社

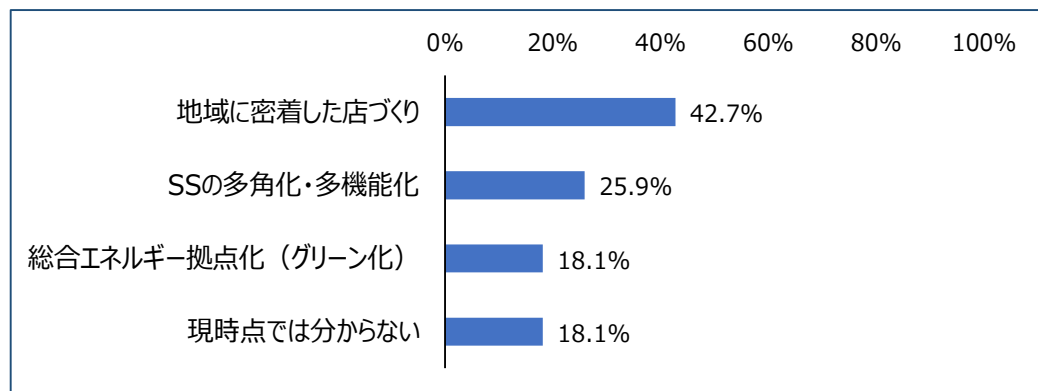


※全国の石油販売業者のうち70%が1SS事業者

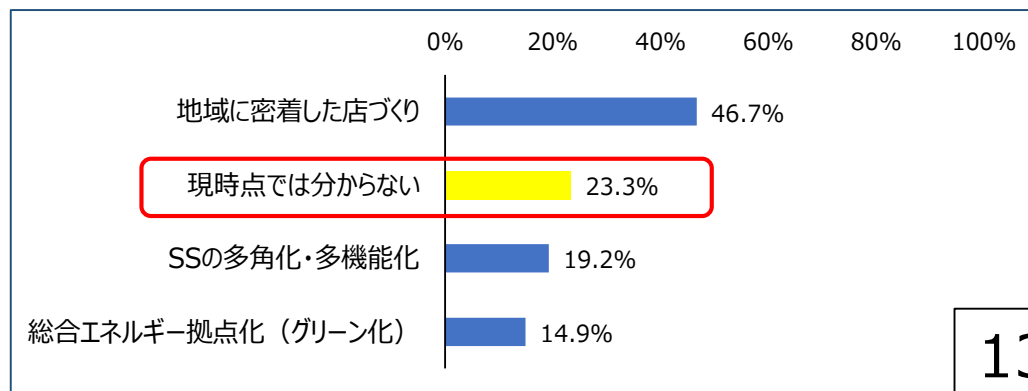
問2 石油販売業の今後のあり方／SS経営の方向性

- 「地域に密着した店づくり」が最上位。1SS事業者ではほぼ2社に1社（46.7%）が今後とも地域密着によるSS経営を目指す。
- 一方で、1SS事業者のうち、ほぼ4社に1社（23.3%）は「現時点では分からない」と回答し、悩んでいる状況が浮き彫りに。

【SS事業者全体】 1,194社



【1SS事業者】 557社

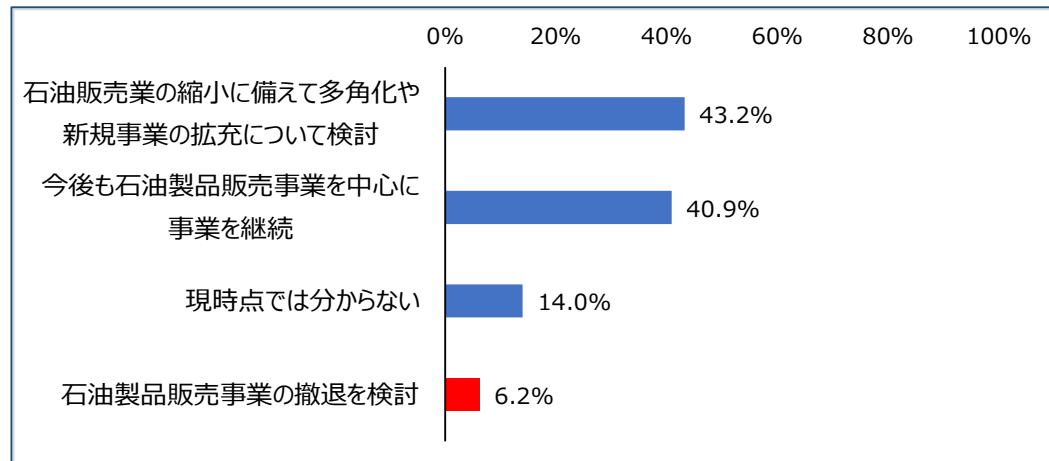


問3 今後の自社の方向性に最も近いと思われるもの

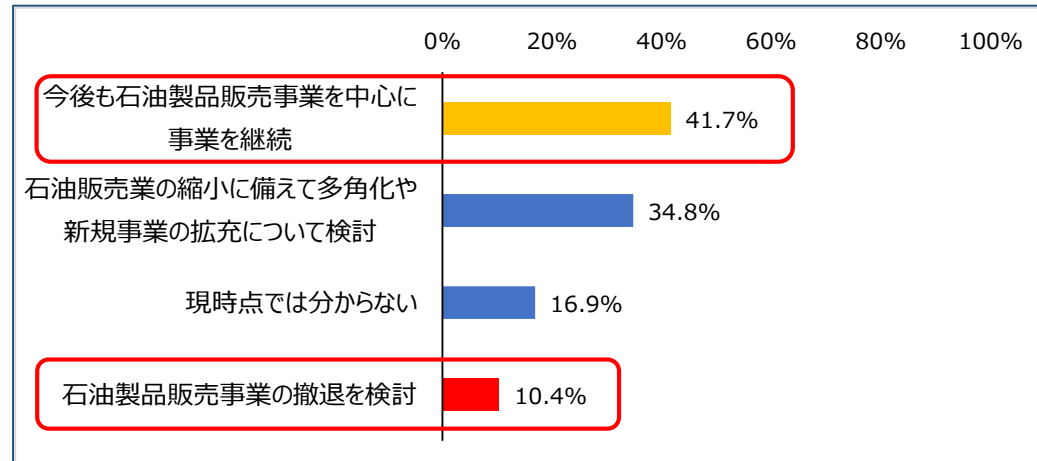
- S S事業者全体では、「多角化や新規事業の拡充」が最上位だが、1 S S事業者は、もともと S S 専業が多く、「今後も石油販売中心に事業を継続」が最上位となり、多角化や新規事業の展開が難しい一面も。
- また、「石油販売業からの撤退を検討」する事業者が、1 S S事業者では1割以上（10.4%）となっている。

※専業・兼業割合
 ① S S事業者全体
 専業47.4%、兼業52.6%
 ② 1 S S事業者
 専業50.7%、兼業49.3%
 （出所）全国石油協会調べ

【S S事業者全体】 1,194社



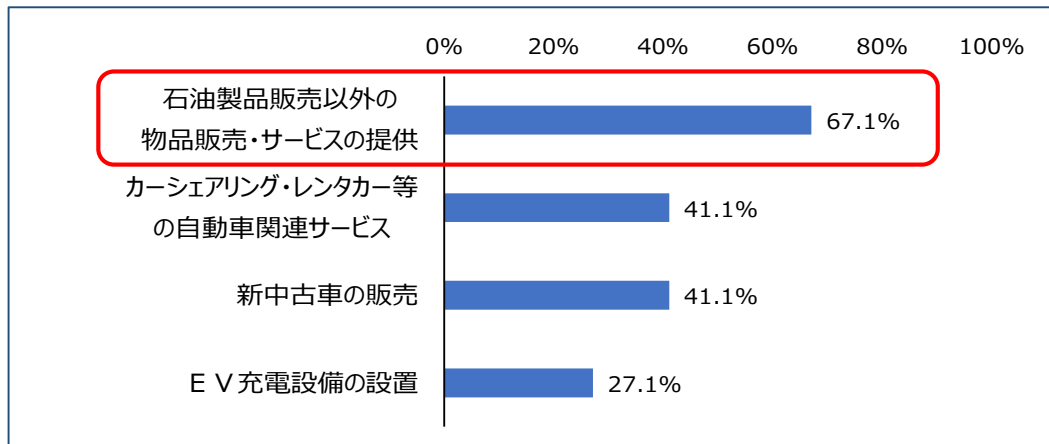
【1 S S事業者】 557社



問4 多角化や新規事業として検討している事業について

- 「石油製品以外の物販やサービスの提供」が最上位。一方で、4社に1社（27.7%）は「EV充電設備の設置」を検討

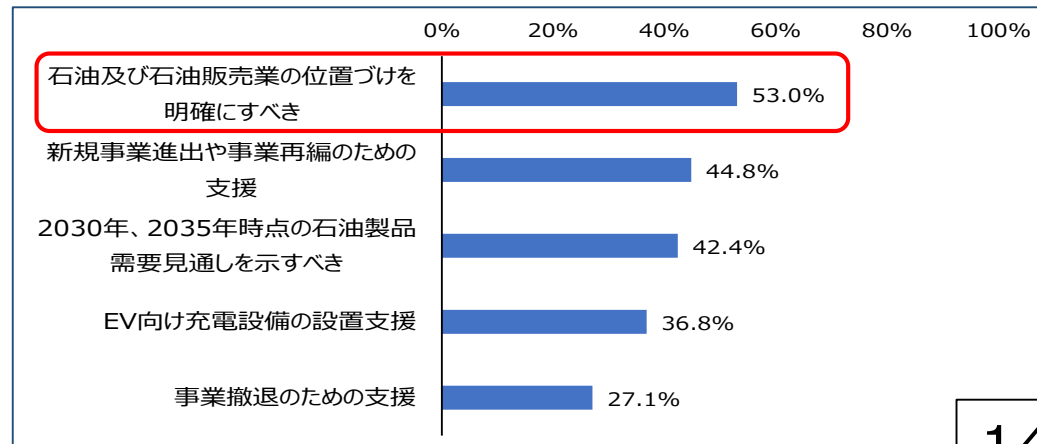
【S S事業者全体】 1,194社



問5 政府への要望について

- 「石油及び石油産業の位置づけの明確化」「新規事業等への支援」「2030年・2035年時点の需要見通しの提示」が上位3位

【S S事業者全体】 1,194社



問6 2050年カーボンニュートラル宣言や2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%を実現に対する意見①

<1. 変化に対応していく>

- 多角化や事業転換も視野に新たなビジネスモデルの構築に取り組み、次世代のS S事業の展開に繋げることが重要であり、実行することである。（宮城）
- 昨今の自然災害等によって我々の取り扱う石油エネルギーがまだまだライフラインに欠かせない一つだと強く感じた。コロナ禍の中、事業継続、雇用維持等で大いに苦悩している。（特に利益率で）組合・メーカー・国が一丸となって、販売業者、従業員に未来と夢を与えてほしい。（群馬）

<2. 災害対応をどう考えているのか>

- 災害時の対応、対策議論が欠落しているのはなぜか？災害時の重要インフラである石油業界に対する対応のロードマップを示すべきである。今冬的高速道路の立ち往生で多くの車がEVだったら対応できたであろうか。（新潟）
- 100%電気自動車では安全とは思えない。大雪等により渋滞した時に、電気切れによるトラブルは生命に直結と思われる。また、ガソリン等の従来通りの車があれば燃料の補給もできるが、電気では、道路上でいかに補給するか課題も残る。（千葉）

<3. 今後の見通しを示してほしい>

- 足下の課題である「S S過疎地対策」や「S S強靱化」との整合性が不明確。ガソリンだけでなく、灯油やL Pガスも含め、特に地方の住民を意識した国としてのエネルギー政策を示して欲しい。（長野）
- カーボンニュートラルやガソリン車新車販売ゼロといった、注目を集めるためだけの言葉で発表を行う前に、関係する業界がどのように変化していくことが可能なのか、といったロードマップをきちんと示すことが大切。（福岡）

<4. 再投資可能な経営の維持>

- 量より質への販売確立をS S業界全体でシフトしないと、各社の家族、社員、地域の方々への影響は甚大なものになり、守らなくてはならないものを守れなくなる前に変化させる必要。（埼玉）
- 今のマージンでは経営が難しいS Sが多数存在。地域に根ざし安定供給や災害時に対応すべく自家発電機の設置、満タン運動など幅広く地域に貢献。今後も持続可能なS S経営を続けていくことを考えた時、量販思考の強いスーパーディーラー、販社S S、商社S Sなどに対して積極的に適正な販売をしていただく具体的な行動を起こすべき。不安定な市況では10年後20年後を考える経営には結びつかないと思います。（栃木）
- 10年後、ガソリンの需要は半減すると考えるべきであるが、油外収益には期待しないで、本業である燃料油の利益確保を図ることが必要と思います。（岐阜）

<5. 国への支援要請>

- S Sへの設備支援等をしっかりやらしてもらわなくては、事業撤退も考えられる事案であり、先行きが不安。（茨城）
- 政府の支援、補助金の予算範囲を災害・過疎だけに偏らず、多角化対応にどれだけ広げる事が可能か。災害対応「最後の砦」としての業界の価値へのさらなる告知活動、エネルギー基本計画においての石油の役割の位置づけの明確化を。（兵庫）

問6 2050年カーボンニュートラル宣言や2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%を実現に対する意見②

< 6. 税制問題：カーボンプライシング>

- ガソリン消費量の削減を狙ってガソリン税を更に上乗せするようなことは絶対にやめてほしい。加えて道路財源については他のエネルギーにも賦課すべき。（静岡）
- 年間3兆円以上のガソリン税、軽油税収で道路や橋が作られている。EVは、税金を払っていないどころか、補助金までもらっている。このままでは、EVは道路を利用する資格はない。（沖縄）

< 7. 電源問題をどうするのか>

- 普通車・軽自動車の販売が電動車のみになった場合、必要な電力量が十分に供給されるのか、疑問（不安）を感じる。（福島）
- カーボンニュートラルを実施するには、まず発電所のCO2を止めないと、いくらEVを作っても効果がない。我が国は、原子力発電はほぼ出来ないとされる。火力発電に頼らないと、太陽光、風力発電はなかなか機能しない。水素自動車は充填設備がまだまだ出来ていない。結局、欧米にならうて声をあげたが、2030年半ばまでには無理ではないか。（和歌山）

< 8. 宣言への疑義、問題点>

- 再生可能エネルギー推進費を生活者の電気代に上乗せし負担額は上昇の一途。真の国益と生活者の幸せを判断の基軸とし、コロナ対応、災害対応や経済対策等、地に足のついた政策を謙虚に進めるべき。（岐阜）
- 我が国の持つ世界に秀でた技術を見殺しにし、日本の気候を無視して国民の命を危険にさらす行為である。カーボンニュートラルというのであれば、エネルギーを消費する車にのみ注目するのではなく、発電から消費までを一貫して戦略を練るべき。（愛媛）

< 9. 変化への認識>

- 脱炭素宣言により、S Sの存続に不安を感じ、設備投資が出来ず、経営を断念するS Sが出てくるのは必至で、是非とも補助金をSS設備全般にして存続の後押しをして頂きたい。（千葉）
- 業界的には他社との競争により、1Lあたりの適正価格が保てなくなるのではないかと懸念する。（宮崎）

< 10. 今後に不安>

- 従業員の間でガソリンが不要になればS Sも不要になり仕事が無くなるとの不安の声が出ている。突然の発表で、自動車メーカーや石油業界の対応ができていないのに、一方的な前倒し方針は、その業界で働く人々に不安を与え若手の採用が出来なくなる。（群馬）
- 我々の業界にとってはショッキングな発表。燃料に税金をかけるだけかけて、あとは一般財源に回し、仕事も無くすという最悪の未来になってしまう。今後S Sはどんどん減少し、大手子会社のみで地方にはS Sがなくなり、ライフラインが無くなると思う。明るい未来はないと思っていましたが、決定打をくらったようなものです。（栃木）