

電気自動車のリースに関する調査研究〈報告書〉

公益社団法人リース事業協会
自動車リース委員会

はじめに

自動車を取り巻く環境は、電動化・自動化等の流れの中で「100年に一度の大変革の時代」¹とされています。

特に、わが国として、「2050年カーボンニュートラル²」と「2030年度温室効果ガス排出量の46%削減（2013年度比）」を宣言³し、企業・官公庁において、脱炭素に向けた取組が進められている中で、走行時に温室効果ガス（CO₂）を排出しない電気自動車（以下「EV」といいます。）の導入ニーズが高くなっています。

このような状況下において、リース会社が顧客のニーズに応えていくためには、EVのリースを積極的に取り組むことが求められると考えられます。

一方、EVをリースで普及促進していくためには、いくつかの課題があり、これらの課題を解決していくことも必要となります。

この調査研究は、自動車リース委員会（委員長：三菱HCキャピタル株式会社 モビリティ事業部長 清水 達平 氏 2023年3月現在）において、EVのリースが普及する過程にある中で、EVのリースに関する基礎的な情報を整理した上で、EVのリースに関する課題を解決するための政策提言に活用することを目的として実施しました（2022年7月）。

なお、本調査研究の対象とした「EV」は、バッテリーの電気のみを使用したモーターで走行するBEV（Battery Electric Vehicle）としており、PHEV（プラグインハイブリッド自動車）、HV（ハイブリッド自動車）、FCV（燃料電池自動車）は調査研究の対象としていません。

〈本報告書の構成〉

- | |
|-----------------------|
| 1. 自動車リース取引の現状 |
| 2. EVのリース等に関する現状 |
| 3. EVのリースに関する課題とその解決策 |

1. 自動車リース取引の現状

自動車リースは、設備のリースと比べて、自動車の保守・点検等が含まれているメンテナンス・リースや残存価額を設定したオペレーティング・リースの比率が高いことが特徴として挙げられます。以下、EVのリースを考察する前に、自動車リース取引の現状を整理しました。

(1) リース車保有台数（ストックベース）

わが国の自動車総保有台数は7,993万台（2022年3月末現在）、そのうちリース車保有台数は395万台（2022年3月末現在）となり、わが国の自動車総保有台数に占めるリース車保有台数の比率は4.9%となっています。この比率は中長期的に見て増加傾向にあります（図表1参照）。

¹ トヨタ自動車「アニュアルレポート2018」

² 温室効果ガスの排出量を全体としてゼロ（排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計）とすることを意味します。

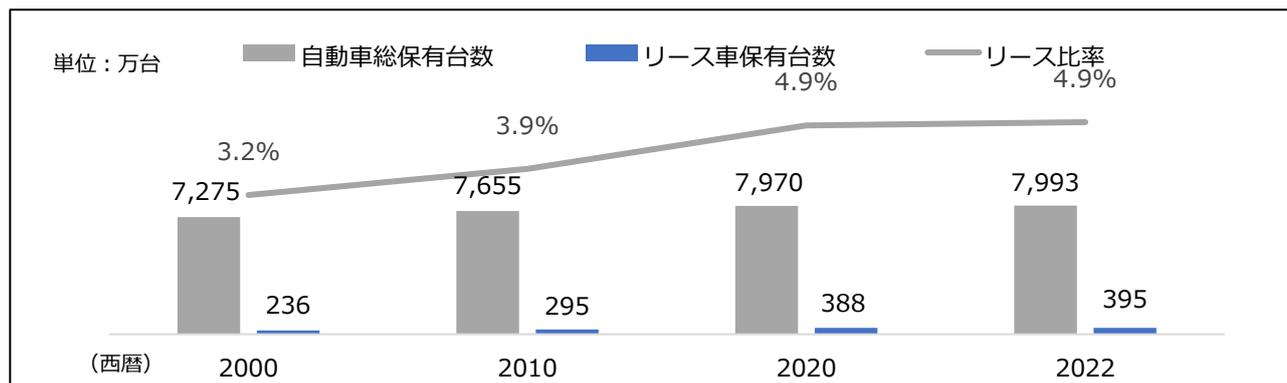
³ 菅総理大臣（当時）の所信表明演説（2020年10月）、菅総理大臣（当時）の地球温暖化対策推進本部における表明（2021年4月）

(2) 新車販売台数に占めるリース車契約台数（フローベース）

わが国の新車販売台数は2021年度で445万台（2021年）、そのうちリース車契約台数は68万台（2021年）となり、わが国の新車販売台数に占めるリース車契約台数の比率は15.3%となっています。この比率は、リース車保有台数と同様に、中長期的に見て増加傾向にあります（図表2参照）。

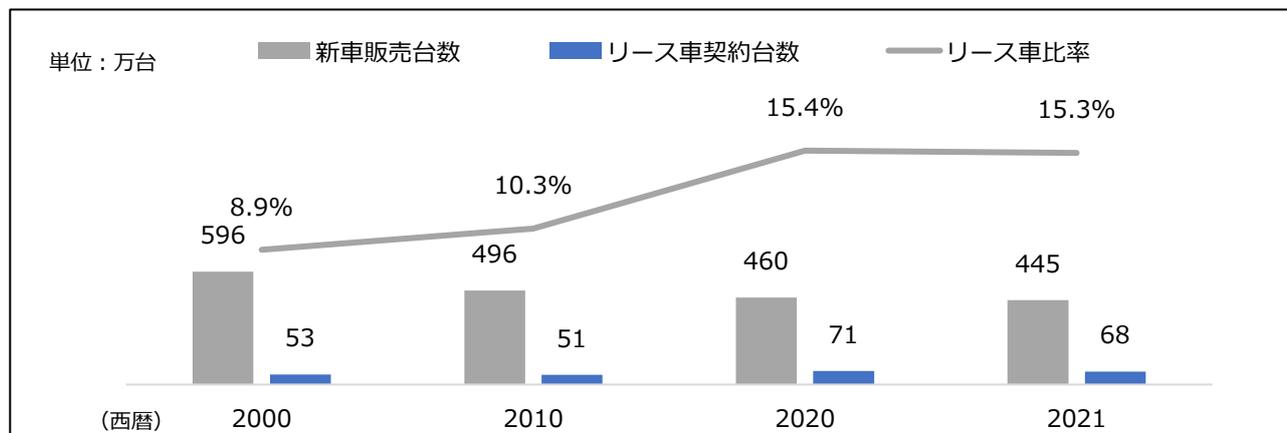
新車の販売台数が減少傾向にある中、リース車の比率が増加していますが、自動車の取得からリースに切り替えるニーズが高くなっていると考えられます。

図表1 自動車保有台数・リース車保有台数・リース比率の推移



出所：日本自動車リース協会連合会「自動車総保有台数とリース車保有台数の年別比」（各年3月末）

図表2 新車販売台数・リース車契約台数・リース車比率の推移



出所：日本自動車リース協会連合会「新車販売に占めるリース車比率」

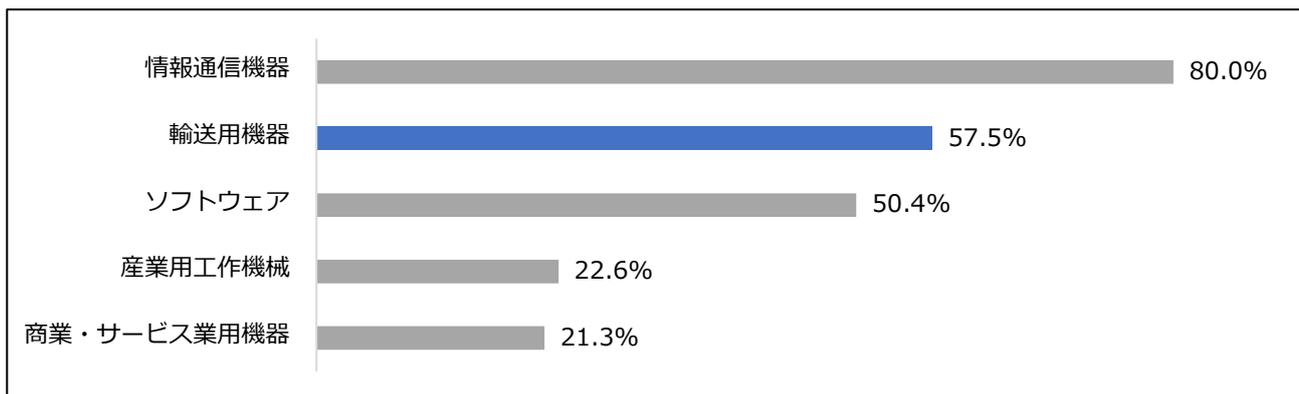
(3) リース利用設備

当協会が実施したリース需要動向調査（2020年）⁴によれば、わが国企業のリース利用率は88%となっています。

設備別のリース利用率は、「情報通信機器（事務機含む）」（80.0%）が最も高く、次いで「輸送用機器（自動車含む）」（57.5%）という結果を示しており、多くの企業において、自動車がリースで利用されている結果を示しています（図表3参照）。

⁴ わが国企業におけるリース利用の実態及びリースの需要動向を確認するため、企業10,000社を対象として5年毎に実施しています。

図表 3 設備別のリース利用率



出所：リース事業協会「リース需要動向調査（2020年）」

(4) 取引形態

自動車リースの取引形態は、リース取引に自動車の保守・点検等が含まれているメンテナンス・リース（64.0%）が多くなっています（図表 4 参照）。

自動車は、設備と比べると所有に伴う事務（法定点検・税金納付・保険付保等）が多く、これらの事務負担を軽減するためメンテナンス・リースを選択する顧客が多いと考えられます。

図表 4 自動車リースの取引形態（リース車保有台数ベース）



出所：リース事業協会「車種別リース車保有台数調査（2022年9月末）」

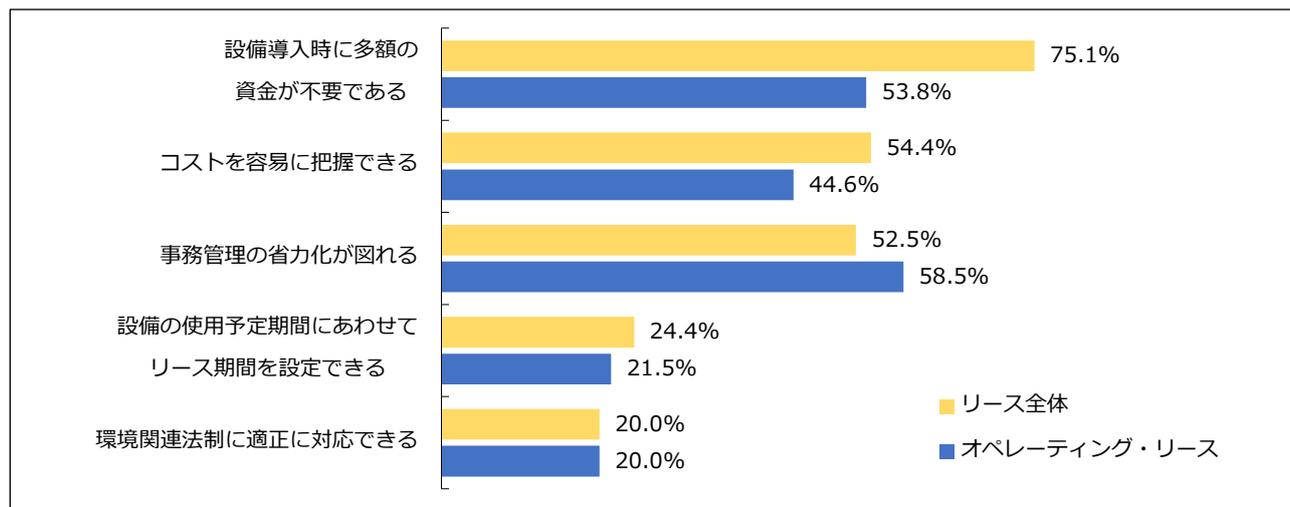
(5) リース利用理由

企業のリース利用理由は、リース全体⁵で見ると「設備導入時に多額の資金が不要である」(75.1%)が最も高く、「コストを容易に把握できる」(54.4%)、「事務管理の省力化が図れる」(52.5%)などが続いています（図表 5 参照）。

自動車のリースは、残存価格を設定したオペレーティング・リースが多く、オペレーティング・リースの利用理由を見てみると、「事務管理の省力化が図れる」(58.5%)が最も高く、「設備導入時に多額の資金が不要である」(53.8%)、「コストを容易に把握できる」(44.6%)などが続いています。企業において、事務管理の省力化を図ることができるメリットを中心にリースを評価していると考えられます。

⁵ 所有権移転外ファイナンス・リースとオペレーティング・リースが含まれます。

図表 5 リースの利用メリット



出所：リース事業協会「リース需要動向調査（2020年）」

2. EVのリース等に関する現状

政府の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（2021年6月）において、2035年までに乗用車新車販売で「電動車100%⁶」を実現できるよう、電動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ずるとされており、今後、EVの導入が加速化していくことが想定されます。

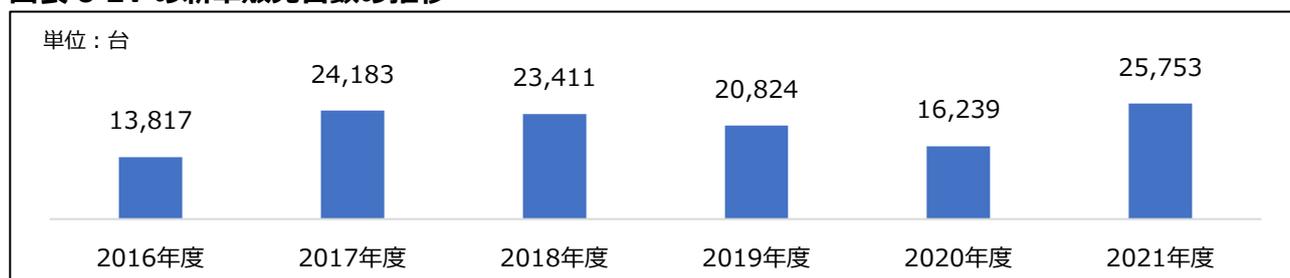
以下、EVの市場規模、国内自動車メーカーのEVに関する方針を整理した後、EVのリースに関する現状を示します。

(1) EVの市場規模

EVの2021年度の新車販売台数は25,753台となり、前年度と比べると大きく増加しています（図表6参照）。

一方、わが国における新車販売台数は445万台（2022年3月末）であるため、新車販売台数に占めるEVの割合は0.6%にとどまっています。

図表 6 EVの新車販売台数の推移



出所：次世代自動車振興センター「EV等販売台数調査」

(2) 自動車メーカーの動向

国内の主要自動車メーカーはカーボンニュートラルへの取り組みを表明しており、新車販売の電動化について各社が目標（HVを含みます。）を設定しています（図表7参照）。

⁶ HVを含みます。

外国の自動車メーカーのEV販売の拡大や自動車メーカー以外の企業がEV市場に参入している事例もあり、今後、EV市場は急速に拡大していくと考えられます。

図表 7 国内自動車メーカーの電動化目標

メーカー名	目標
トヨタ	2030年販売台数の電動車（HV、PHEVを含む）800万台のうちEV、FCVで合計200万台以上とする。
日産	2030年代早期より、主要市場に投入する新型車をすべて電動車両とすることを目指し、戦略分野において、電動化（HV含む）と生産技術のイノベーションを推進する。
ホンダ	先進国全体でのEV・FCVの販売比率を2030年に40%、2035年には80%、そして2040年にはグローバルで100%を目指す。

出所：各社のWebサイト

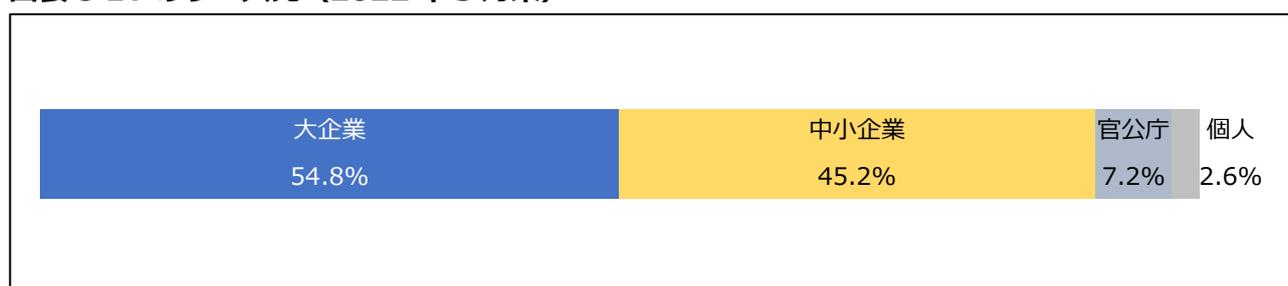
(3) EVのリース市場

自動車リース委員会委員会社（13社）に対するアンケート調査（以下「自動車リース委員会調査」といいます。）及びすべての会員会社を対象とする低炭素社会実行計画調査⁷において、EVのリース車保有台数（2022年3月末）を調査しました。

この結果、51社の会員会社（子会社の自動車リース専門会社を含みます。）において、6,103台のEVをリースしている結果となりました。

また、自動車リース委員会調査において、EVのリース先（資本金規模別等）を調査したところ、「大企業」（54.8%）が最も多く、「中小企業」（45.2%）、「官公庁」（7.2%）、「個人」（2.6%）と続いています（図表8参照）。EVは後述する「コストが高い」等の課題があるため、大企業において導入が先行していると考えられます。

図表 8 EVのリース先（2022年3月末）



調査対象：自動車リース委員会委員会社13社

(4) EV関連設備のニーズ

EVを使用するためには充電設備が不可欠です。また、企業・官公庁において、脱炭素を進めるためには、再生可能エネルギー発電設備で発電した電気をEVに充電するといったニーズが考えら

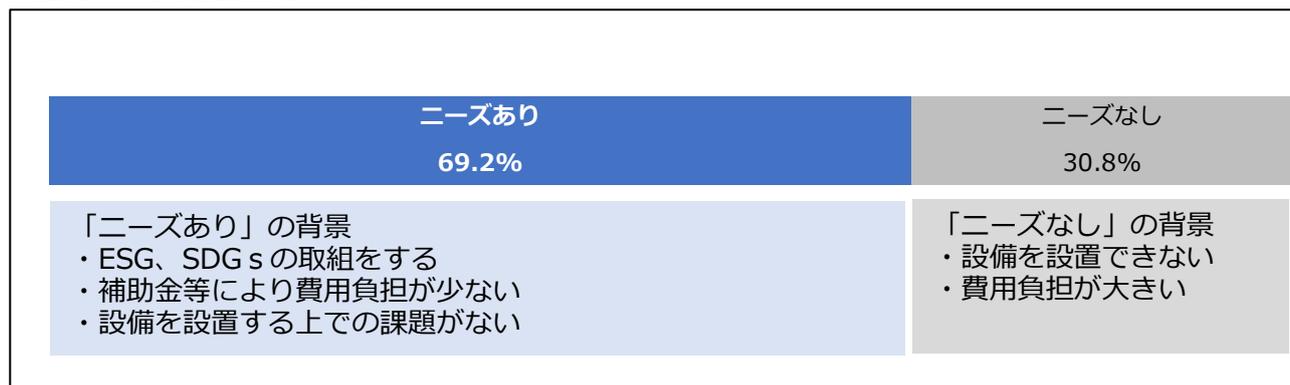
⁷ 当協会として低炭素社会の実現に貢献するため、会員会社の本社床面積当たりの電力消費量を把握し、これを削減する取組をしており、その結果を政府に報告するために毎年度調査を実施しています。この調査において、製品・サービス分野での低炭素社会実現の貢献として、リース会社が取り扱う脱炭素設備（再生可能エネルギー発電設備、省エネ設備、EV等）のリースの状況等を調査しています。

れます。他方、企業・官公庁がこれらの設備を設置するためには、設置場所を確保する必要があります。

企業・官公庁において、EVの導入時に上記のニーズがあるか、自動車リース委員会調査で調査したところ、「ニーズあり」と回答した会社が7割を占めています（図表9参照）。

「ニーズあり」の背景として、「ESG、SDGsの取組⁸をする」、「補助金等により費用負担が少ない」が多く、前者は、今後、持続可能な社会の実現に貢献する取組が増えていく中で、関連するリースの需要が増加していくことが期待されています⁹。

図表 9 EV 関連設備のニーズ



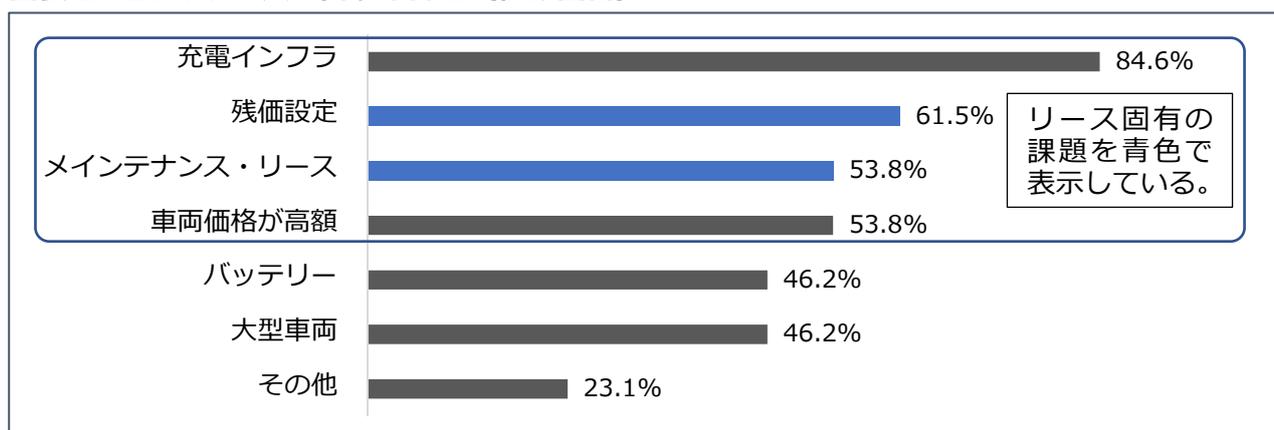
調査対象：自動車リース委員会委員会社 13 社

3. EVのリースに関する課題とその解決策

EVは前述のとおり、中長期的に見て、既存の車に置き換わっていくことが想定され、また、脱炭素の取組が加速化していく中、EVのリースの需要が増加することが想定されます。

他方、EVを普及促進していく上で、いくつかの課題があります。以下、自動車リース委員会調査（図表10参照）を踏まえ、EVのリースに関する課題（上位4位：下図の青枠部分）と解決策を考察します。

図表 10 EVのリースに関する課題（複数回答）



調査対象：自動車リース委員会委員会社 13 社

⁸ ESGとは、Environment（環境）、Social（社会）、Governance（企業統治）を考慮した投資活動や経営・事業活動を意味します。SDGs（Sustainable Development Goals）は、国連で採択された持続可能な開発目標のことです。いずれも持続可能な社会の実現に貢献する取組です。

⁹ リース事業協会「リースとSDGsに関する調査研究報告書」（2021年10月）

(1) 充電インフラ

①課題

EV を使用するためには EV に充電する設備が必要です。充電設備は急速充電型と通常充電型がありますが、急速充電型であっても 30 分程度の充電時間（50%程度の充電率）を要し、通常充電型は 8 時間の充電時間（50%程度の充電率）が必要となるため、EV を普及促進するためには、充電設備を大量に設置する必要があります。

このような課題に対し、政府において、2030 年に 15 万基（うち急速充電設備 3 万基）の充電設備を設置する目標を掲げていますが、2022 年 3 月末現在で、28,475 給油所（2022 年 3 月末、資源エネルギー庁調べ）に対し、充電設備の設置数は 21,198 基となり、設置数では給油所に迫っているものの、急速充電設備の設置数は 8,265 基に止まっています（次世代自動車振興センター調べ）。

自動車リース委員会の委員からも、EV のリースを普及促進していく課題として、急速充電設備が高額であること、充電設備の数が少ないこと、充電に時間を要すること、賃貸駐車場や機械式駐車場への設置が困難であること等が課題として挙げられています。

また、リース会社に対し、顧客から以下のような声が寄せられています。

- 電欠になった時の不安が大きく、すべての自動車を EV に切り替える等の思い切ったことができない。
- EV 導入の検討にあたり、地域における充電インフラの整備状況が導入決定を決める大きな要素となっている。

②課題解決のための取組

充電インフラの整備は、EV を普及促進する上で、リース・取得に関わらない課題となりますが、充電インフラの更なる整備を進めるために、リース会社を含む関係者において、以下の取組を進めていくことが考えられます。

【課題解決のための取組】

- 官民双方による急速充電設備の拡大、これを後押しする国・地方公共団体の補助金制度の更なる拡充、補助金制度を活用したリースの提案
- 駐車場オーナー等への充電器設置の提案、関係者が提案に用いるための国等による支援ツールの提供

(2) 残価設定

①課題

自動車のリースにおいて、残存価格¹⁰を設定したオペレーティング・リースが多く行われていますが、EV は中古市場が形成されていないこと、技術進歩が早いことため中古市場価値が EV 以外の自動車と比べると低いことが課題です。

¹⁰ リース会社において、リース期間満了時の残存価格を設定し、これを除いた金額をリース料としてお支払いいただく取引です。ユーザーから見るとリース料が低廉になるメリットがありますが、リース会社において残存価格を回収できないリスクがあるため、オペレーティング・リースの対象設備は、中古市場価値が形成されているものに限られています。

EV に搭載したバッテリーの二次利用の動きもありますが、現状は、バッテリーの二次利用価値に基づく残存価格を設定することができません。

これらにより、リース会社はEVのリースにおいて、オペレーティング・リースを顧客に提案することが難しいという課題があります。

②課題解決のための取組

残価設定は、リース固有の課題です。リース会社を含む関係者において、以下の取組を進めていくことが考えられます。

【課題解決のための取組】

- 国内における循環モデルの検討
- 残存価格に関する情報の蓄積
- バッテリーの二次使用の促進
- バッテリーの中古価格を算出するための指標設定

(3) メンテナンス・リース

①課題

自動車リースの6割がメンテナンス・リースで行われています。メンテナンス・リースにより、顧客の自動車保有に関わる事務負担が軽減されるとともに、適正なメンテナンスが行われるというメリットもあります。

一方、EVは、エンジンではなく、電気モーターで駆動するなど、すべての整備工場では整備ができるとは言いえない状況にあり、地域によっては、EVのメンテナンス・リースができないという課題があります。また、海外製のEVの場合、メンテナンスを行うことができる整備工場が極めて限定的であるという課題もあります。

②課題解決のための取組

メンテナンス・リースの比率が高いことから、リース固有の課題としていますが、企業・官公庁がEVを取得した場合にも、メンテナンスの課題は生じると考えられます。

関係者において、以下の取組を進めていただくことが考えられます。

【課題解決のための取組】

- 整備工場におけるEV整備のノウハウを向上させる施策の実施
- 部品供給の安定化

(4) 車両価格が高額

①課題

EVは同クラスのガソリンエンジン車と比べて高額です。国・地方公共団体の補助金がありますが、これらを受けたとしても、ガソリンエンジン車の価格と比べて高いという課題があります。

②課題解決のための取組

車両価格が高額である点は、EV を普及促進する上で、リース・取得に関わらない課題となりますが、リース会社を含む関係者において、以下の取組を進めていくことが考えられます。

【課題解決のための取組】

- 補助事業の継続と補助金額の増額による買い替え意欲の促進
- ランニングコストまで含めた TCO¹¹提案
- 温室効果ガスの削減等の価値を提供

さいごに

企業・官公庁の脱炭素の取組が進む中で、EV のリース需要は増加することが想定され、本調査研究で示した課題や新たな課題が生じることも考えられます。

当協会において、本調査研究で提言した項目について、関係者とコンタクトをする中で提案するとともに、引き続き、EV のリースに関する調査研究を行い、脱炭素設備の一つである EV の普及促進に貢献してまいります。

また、EV のリース車両数については、本邦初の調査結果をお示ししましたが、今後、EV のリース車両数の推移を把握するため、車種別リース車保有台数調査の調査項目を拡充し、毎年3月末時点におけるEV のリース車両数を調査し、その結果について当協会ホームページ等で公開し、EV に関する有益な情報を提供してまいります。

以上

¹¹ Total Cost of Ownership : 総所有コスト

参考資料：EV をリースで導入した場合に活用できる補助金制度

事業名【実施主体】	対象事業者 対象設備	補助率
①クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 (2023 年度補正：200 億円) (2022 年度補正：700 億円) 【一般社団法人次世代自動車振興センター】	個人、法人、地方公共団体等 EV (補助対象車両)	定額補助 ※銘柄ごとの補助金交付額を参照
②クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金 (2023 年度補正：100 億円) (2022 年度補正：200 億円) 【一般社団法人次世代自動車振興センター】	法人、地方公共団体等 充電設備 V2H 充電設備 ¹² 外部給電器 ¹³	定額補助 ※銘柄ごとの補助金交付額を参照
③脱炭素社会の構築に向けた ESG リース促進事業 (2023 年度予算：13 億円) 【一般社団法人環境金融支援機構】	中小企業、個人事業主等 EV (「令和 3 年度 CEV 補助金」の補助対象車両のうち、電気自動車が補助対象となります。)	(1) リース会社の ESG の取組・総リース料の 1~4% ※特に優良な取組は上記の率に対して+1% (2)サプライチェーン上の中小企業の脱炭素化に資する取組・総リース料の 1~4% ※特に優良な取組は上記の率に対して+1% * (1)と(2)の両方が特に優良な取組に該当する場合、極めて先進的な取組として「・」の補助率に 2%を上乗せする。
④環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (2023 年度予算：5 億円)	トラックまたはバスを事業の用に供する者(リース会社含む。) (1)EV バス EV トラック (2)充電設備	(1)標準的燃費水準車両との差額 2/3 (2)充電設備の 1/2
⑤事業用自動車における電動車の集中的導入支援 (2022 年度補正予算:21 億円)	自動車運送事業者等 (1)EV バス (2)EV タクシー EV トラック (3)充電設備	(1)車両本体価格の 1/3 (2)車両本体価格の 1/4 (3)導入費用の 1/2 ※ただし、充電装置のみの場合 1/4

* 1 補助金制度は 2023 年 4 月 21 日現在のものであり、適宜、更新する場合があります。

* 2 対象設備は EV 関連のみを掲載しています。

* 3 制度の詳細は実施主体のホームページ等で確認して下さい。

* 4 予算額に到達した場合は、補助金申請の受付が終了いたします。

¹² Vehicle to Home：EV にたまった電気を家の中で使うことが出来る機械。

¹³ EV から電力を取り出し、災害等により停電が発生した際に、避難所等での電力供給源として使用。