

令和6年度事業報告書

I 令和6年度の我が国の経済・社会情勢と自動車運送事業を取り巻く諸情勢

1 我が国を取り巻く経済・社会情勢

令和6年の我が国の経済は、円安ドル高が経済全般に大きな影響を及ぼす1年となった。令和2年12月下旬には103円だった「円」は、昨年1月初旬に140円、7月初旬には161円まで円安が進み、わずか4年半で60%近い下落となった。金融当局の介入が噂された8月には、一時141円まで戻したものの、10月下旬から再び155円程度まで円安が進んだ。

GDP（国内総生産）成長率を見ると、令和6年（暦年）の対前年比で実質成長率0.1%、名目成長率3.0%となり、名目成長率こそ上昇しているものの、同時に物価の上昇（GDPデフレーター2.9%）が続いていることから、実質成長率の伸びはわずかとなった。（内閣府四半期別GDP速報 令和7年3月11日公表値より）

円安ドル高は、輸入に頼っている原油をはじめとした原材料や食料品などの価格高騰が庶民の生活を直撃する一方、輸出関連企業の業績には大幅なプラスに働き、これら企業を中心とした株価が上昇し、昨年7月11日には日経平均株価が4万2千円超えまで上昇したが、8月5日には3万1千円台まで急落するなど、株価の乱高下が続いた。

日銀は、昨年3月19日に開いた金融政策決定会合で「マイナス金利政策」を解除し、およそ17年ぶりに政策金利を0.1%に引き上げ、続いて7月31日には0.25%に再度引き上げた。さらに、本年1月24日には0.5%へと引き上げた。

本年1月20日、「アメリカ合衆国を再び偉大に」をキャッチフレーズに掲げるドナルド・トランプ氏が第47代アメリカ大統領に返り咲き、早速、「パリ協定」からの再離脱、パナマ運河の管理権の奪回表明、グリーンランド購入の意向など、矢継ぎ早にアメリカ第一主義に基づく施策を打ち出し、バイデン前政権が進めた国際協調路線からの大きな政策転換となった。

2 自動車環境問題をめぐる情勢

石破首相は、昨年10月の就任所信表明演説で「脱炭素化を進めながらエネルギー自給率を抜本的に高めるため、省エネルギーを徹底し、（中略）GX（グ

リーン・トランスフォーメーション) の取組を加速させる。」と表明し、菅内閣が進めたGXへの取組を、引き続き進めることとなった。

令和4年6月に公表されたグリーン成長戦略の改訂版においては、商用車について「8トン以下の小型車について、2030年までに、新車販売で電動車*1 20～30%、

*1 「電動車」：電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)をいう。

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。8トン超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、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、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。」とされ、商用車の脱炭素化のロードマップが示された。

これを受けて、国土交通省では「国土交通グリーンチャレンジ」を一昨年7月に策定し、「事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車*2の普及促進を図る。」

*2 「次世代自動車」：電動車のほか、クリーンディーゼル自動車、CNG自動車等を含む。

との施策が公表され、政府のグリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客自動車運送事業での電動車の利用促進のための実証を検討していくほか、燃費規制や税制優遇、地域交通グリーン化事業による導入補助などの施策を講じていくとともに、大型車分野の脱炭素化に向けた調査研究を産学官連携の下で推進していくこととされたところである。

なお、グリーンイノベーション基金においては、当機構も事業参画することになった「スマートモビリティ社会の構築」事業の「商用利用されるEV・FCVの本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発」が令和4年12月に始動しており、令和6年には、参画するバス・タクシー・トラック事業者による電動商用車の導入がおおむね整い、実証実験を通じて得られた各種データを用いたシミュレーションシステムの構築および評価が進んでいる。

政府は令和4年7月、カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを推進するため、GX実行会議を開催し、産業革命以来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の変革、すなわち、「GX(グリーントランスフォーメーション)」を実行するべく、今後10年間で、官民協調により150兆円(うち国費20兆円規模)を超える投資を

行うことが決定された。

具体的には、内外の投資家を対象とした「GX経済移行債」を発行し、カーボンプライシングによって将来得られる財源で債権を償還することとされた。

GX経済移行債は、令和6年度（補正予算含む）分として1兆4千億円が発行された。

昨年12月末には、わが国のGX投資と地球温暖化防止をさらに促進するため、GX推進戦略（令和5年7月策定）を改定した「GX2040ビジョン 脱炭素成長型経済構造移行推進戦略 改訂」「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画 改定」が策定され、本年2月18日に閣議決定された。

自動車の脱炭素化に関する各国の施策の動向は、EVに対するインセンティブの縮小や廃止等の影響により中国を含め世界的にEVの普及率が鈍化し、代わってHEV、PHEVのシェアが増加した。欧州では合成燃料の利用による内燃機関の継続生産が認められるなどの動きを含め自動車メーカーによるEV政策の変更が発表されている。

一方、米国では、地球温暖化に懐疑的とされるトランプ大統領が電気自動車の促進策を廃止し、2030年までに新車販売の半数をEVなどとする目標を撤廃する大統領令に署名し、EV購入時の補助金などの優遇策も撤廃を検討しており、バイデン政権から大幅な路線転換となった。

3 自動車運送事業をめぐる情勢

国内の貨物自動車運送事業の輸送動向を見ると、令和6年（暦年）の合計で対前年比100.0%と横ばいとなっている。一方、宅配便（大手の宅配便貨物取扱事業者3社）の取扱個数は、同じく対前年比113.3%と大幅な増加となっている。

また、旅客自動車運送事業の昨年の動向を見ると、乗合バスの輸送人員は、令和6年（暦年）の合計で、対前年比101.4%と微増となっている。

さらに、タクシーの輸送人員は、同じく対前年比119.0%と輸送人員が大幅に伸びており、特筆すべき増加として12月の輸送人員が対前年同月比126.8%と激増している。（出展：国土交通月例経済報告）

自動車運送事業においては、令和6（2024）年4月の改正労働基準法の施行により、労働時間の規制が厳格化（いわゆる「2024年問題」）されたことから、ドライバー不足による物流の停滞や乗合バス路線の廃止、減便などが顕在化しつつある。

2030年には、約34%のトラック輸送力不足が生ずる可能性があり、「貨物自動車運送事業法」「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の一部が改正され、貨物自動車運送事業者に対する規制的措置として、運送契約の締結に際して提供する役務等の内容を記載した書面の交付の義務付け、元請事

業者に対する実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成の義務付け、下請事業者への発注適正化の努力義務等が新たに追加され、令和7年4月から施行された。

自動車運送事業の経営に直結する原油価格は、令和6年度初頭の1バレル85ドル付近からは低下し70ドル付近で落ち着きがある一方で、継続されてきた燃料油価格激変緩和対策事業による補助金を含まないガソリンの全国平均価格は、1リットルあたり190円、軽油価格は同170円と高止まりしている（補助適用後はそれぞれ175円、155円）。令和7年1月以降は、段階的な補助率縮小が予定されている。

また、令和6年11月に補助が一旦終了となった電気料金、天然ガスについては、冬期の電気・ガス代を支援するため、令和7年1月から3月にかけて補助が再開されたが、3月一杯で打ち切りとなったため、電気自動車、CNG/LNG車ともに年度明けからエネルギー費用は増加すると推測される。

ただし、政府では、猛暑が予想される夏期の6～8月にかけて、補助を再開する検討が進められている。

II 令和6年度の具体的な事業実施状況

1 環境優良車の普及促進

当機構では、「2050年カーボンニュートラル」と「運輸に用いられるエネルギーの多様化」の実現に貢献するため、国の補助制度等を活用しつつ、自動車運送事業者のニーズに応じた環境優良車の普及促進に努めてきた。

2050年の運輸部門におけるカーボンニュートラル実現の方策として、2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現する方針を打ち出す一方、『商用車についても、8トン以下の小型車について、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。8トン超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、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、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』こととされている。

(2021年6月「グリーン成長戦略」)

令和5年2月10日に閣議決定された「GX基本方針」では、「省エネ法により導入されたトップランナー制度に基づく2030年度の野心的な燃費・電費基準及びその遵守に向けた執行強化により、電動車の開発、性能向上を促しながら、車両の導入を支援するとともに、充電・充電設備、車両からの給電設備などの整備についても支援する。また、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「非化石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等に対して、車両の導入費等を重点的に支援する。」とされたところである。

この基本方針を受けて、令和5年5月には「GX推進法（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）」が成立し、GX推進戦略の策定、実行、GX経済移行債の発行等を進めていくこととされた。（資料P5）

自動車のカーボンニュートラル実現のためには、車両や燃料のイノベーションの成果としてCO₂の抜本的な削減が期待されており、令和4年度以降、各社から商用車として小型電気トラック、小型燃料電池トラックが市場投入され、令和6年度は、国産メーカーから新たな乗合型電気バスが市場投入された。

一方、大型の商用車、特にトラックでは「排出ガス削減のために大きな技術進歩が必要」（IEA ” Net Zero by 2050”）とされ、時間も要するものと思われる。したがって、カーボンニュートラルに至るまでの移行（トランジション）期間において、あらゆる技術の選択肢を追求することにより、段階的・漸進的にCO₂を削減していくアプローチが不可欠である。

これらの状況を踏まえて、令和6年度は、当機構が主として対象としている商用車における環境優良車の普及を以下のとおり実施した。

(1) 自動車運送事業者のニーズに応じた環境優良車の普及促進

当機構がこれまでに実施した調査研究事業における知見や、電動化、燃料のカーボンフリーなどのカーボンニュートラルの方策に関する技術動向、政策動向、販売動向の調査（後述P29～30）結果を基に、自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じた最適な環境優良車の導入や使い方の提案を行うことにより、環境優良車の普及促進を図った。

また、令和3～5年度に自動車運送事業者に対して行った「エコドライブの実施状況に係るアンケート調査」において、エコドライブの実施状況、今後の環境優良車の導入意向などの調査結果を踏まえ、令和5年度においては、将来を見据えた事業者ニーズの把握、ニーズに対応可能なコンサルティングの検討・構築、関係府省、他の研究機関と連携した体制づくりに努めた。

(2) 補助制度等を活用した環境優良車導入に対する支援

環境省の環境配慮型トラック・バス導入加速事業、（公社）全日本トラック協会の環境対応車導入促進助成事業等の補助金・助成金等を活用して、当機構のリース事業（以下「公益リース」という。）により普及促進に努めた。（公益リースの実績はP14に掲載）

また、次世代自動車と通常の自動車の価格の差が大きい段階では、その普及のために補助金の充実が重要である。（資料P17）

我が国の自動車から排出するCO₂に着目してみると、排出量の8%強を自家用乗用車が、7%強をトラック・バスが占め、大差がない一方で、トラック・バスに対する国の補助金額は乗用車に比べ大きく下回っており、さらに、1台あたりのCO₂排出量では、物流の主役である営業用トラックが最も多く、補助の重点化が効果的である。また、宅配は近年増加傾向にあり、軽EVの導入補助によるCO₂抑制が重要と考えられる。

これらのことから、国土交通省をはじめとする関係府省に対し、商用車に対する補助制度の充実・強化について提言・要望してきたところ（資料P19～23）、令和5年度予算において、「商用車の電動化促進事業（トラック、タクシー）（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」として、令和5年度予算額約128億円が計上された。また、令和5年度補正予算では、電気自動車と一体的に導入される充電設備を補助対象に追加し約316億円が計上された。

なお、令和6年度においては、令和5年度補正予算（約316億円）に、令和5年度予算（約128億円）の執行残額の約29億円を加えた計345億円が令和6年度に繰越しされ、補助金の執行団体として事業の執行を通じて自動車運送事業者等の商用のEVトラック導入を支援した。

（3） 環境優良車の種別ごとの普及促進状況

① 電気自動車の普及促進

これまで、商用のEVトラックの選択肢は少なかったが、令和4年度には三菱ふそうが小型トラック28モデルを新たに投入し、日野自動車、いすゞ自動車からも小型トラックの販売が開始された。さらに、ASF、フォロフライ等のEVベンチャーから商用軽バン・商用バンが市場投入された。

商用のEVバスとしては、これまで改造車や海外メーカーのBYDの乗合バス車両が販売されてきたが、令和6年度は、いすゞ・日野自動車からEVバスの販売が開始されたほか、EVモータースジャパンからも令和7年度中の生産開始が公表されるなど、トラック、バス共にEVの市場投入の動きが活発になってきた。

国ではこれら電気自動車の普及を支援するため、令和5年度予算において、GX経済移行債を活用した「商用車の電動化促進事業」補助制度が創設され、当機構では、EVトラックに対する補助事業執行機関として補助金の交付を行った。

さらに、令和5年12月に「商用車の電動化促進事業（トラック）」に、車両と一体的に導入する充電設備を新たに補助事業対象に加えた令和5年度補正予算が計上され、当機構では引き続き執行団体の採択を受けたことから、補助事業の執行を通じて商用EVトラックの普及促進に努めた。（後述P23）

当機構は、国の補助事業の執行団体として培った経験と知見等を商用車の電動化促進事業においても最大限に活用するとともに、2年間の補助金執行事業の実績からより良い制度の構築を図るため、申請事業者から寄せられた補助制度への要望をとりまとめ、環境省に対して要請を行うなど、運用の改善に努めた。（後述P26）

一方、EVバスについては、導入コンサルティング事業と公益リース事業により普及に努めることとし、令和6年度はバス事業者等からEVバス導入に関する相談を受け、導入支援事業を行った。

② 水素燃料電池自動車（小型FCトラック）の普及促進

水素燃料電池自動車（小型FCトラック）について商用車の電動化促進事業の補助対象車両の事前登録があったことから、審査を行い、2型式について補助金の交付対象とした。

③ ハイブリッド自動車の普及促進

グリーン成長戦略に示されている電動車にはハイブリッド自動車が含まれており、改正省エネ法の非化石エネルギー転換においても、ハイブリッド自動車は「非化石エネルギー自動車と捉えることはできないが、運輸部門の省エネルギーに極めて重要な役割を果たすことから、非化石転換の取組の評価の際に参考事項として考慮する。」と示されているように、省エネ、CO₂排出削減に重要な車両として位置付けられている。

令和6年度に実施したハイブリッドトラック導入に関するアンケート結果では、車両導入の条件として「補助金により車両価格がディーゼル車並みになれば」、「燃料代が安くなるなら」といったコストに関する内容が上位となっていた。コスト試算のためには、都道府県や事業者規模により補助金が異なる事、車型、走行状況・距離等により燃料代が異なることから、事業者毎の計算が必要となる。

令和5年度から、LEVOが持っている情報・知見を活用し、事業者のコスト計算のコンサルティングを行うことで、購入に向けた支援を始めた。LEVOのホームページへの掲載やLEVOリース活用の実績がある事業者にメールでチラシを送付する等のPR活動を行い、令和6年度の普及促進に向けた取り組みを行った。

令和6年度においても、環境配慮型トラック・バス導入加速化事業や自治体、各種団体の補助・助成金等を活用するとともに、当機構の公益リースにより、その普及促進を図った。

しかしながら、令和6年度は一部メーカーにおいて、環境配慮型トラック・バス導入加速化事業への小型ハイブリッドトラックの補助対象車両登録がなされず、同メーカーでは小型ハイブリッドトラックの生産がなかったものとみられることから、リース実績は12台となり、令和5年度の40台から減少した。（表1参照）

④ LNGトラックの普及促進

電動化が困難な大型トラックでは、CNGトラックより航続距離が長く、燃料充填時間が短いなど、ディーゼル車並みの運行が確保できるLNGトラックが有望である。CNGトラック同様にカーボンニュートラル燃料の普及が期待されることから、重要な技術と考えられる。

当機構は、平成28年度から環境省補助事業により実施された大型LNGトラック開発調査、LNGスタンド設計・調査事業に参画し、補助事業終了後も東京ー大阪間にて大型LNGトラックの運行継続を行ってきた。

令和5年度から自動車運送事業者2社が新たに2台の量産仕様のLNGトラックを導入し、令和6年度は2社（2両）共に一定水準の運行が行なわれている。また、同導入事業者と連携して大型LNGトラックの普及活動を開

始しており、導入事業者においては民間フォーラムにおけるLNG車に関する講演や自社HPでの紹介などLNG車のPR活動も実施されている。

また、当機構独自の普及活動の一環として、自動車環境講座、天然ガストラック普及促進協議会において、LNGトラックの環境優位性等についてPRを行った。

- ・天然ガス自動車フォーラム第69回研究会
(NGVフォーラム(ガス協会)主催) 令和6年6月18日
自動車に関する脱炭素燃料の現状と今後について 発表
- ・広島県トラック協会 環境対策委員会 令和6年9月18日
トラック等の大型車両に係わる環境問題等について 発表
- ・全日本トラック協会 環境対策・GX委員会 令和7年2月20日
トラック等の大型車両に係わる環境問題等について 発表

さらに、令和3年度より環境省補助事業による大型LNGトラックと小型可搬式LNG設備の導入が、北海道において大手商社を中心として進められており、令和5年度からは、液化バイオメタンの利用も開始されている。バイオメタンについてはCO₂よりも温暖化強度の高いメタン排出を抑制することからネガティブエミッション*となる可能性があり、更なるCO₂排出削減が期待されるところである。

* (CO₂の) ネガティブエミッション

CO₂の吸収量が排出量より多い状態。すなわちカーボンニュートラルに留まらず、さらに吸収量を上げ、全体の排出量をマイナスにしてしまう状態のことを言う。

当機構では、この事業についても大手商社に協力し、関係府省(国土交通省、経済産業省、環境省)に対して、事業の継続補助や国の政策へのLNGトラックやバイオメタンの明記などを要望することについて協議を進めてきた。

令和6年度は、バイオメタンの環境性能(ネガティブエミッションの可能性やクレジット化等)について、有識者との協議を実施し、インベントリにおけるバイオメタン製造時のメタン排出の考え方や、クレジット化に関する方法論等について相談した。いずれも即効性のある対応方法が無いことがわかり、令和7年以降も関係機関への相談や働きかけを進めるとともに、大型LNGトラックの環境性能の優位性について、自動車運送事業者等への周知に努めていく。

なお、令和6年度はメーカーから環境配慮型トラック・バス導入加速化事業へのLNGトラックの補助対象車両登録がなされず、LNGトラックの生産がなかったものとみられることから、リース実績はなかった。

⑤ CNGトラックの普及促進

令和6年度においても、環境配慮型トラック・バス導入加速事業、環境対応車導入促進助成事業等の補助金、助成金等を活用して、小型CNGトラックの普及促進を図った。

しかしながら、CNGトラックの運行に必要不可欠な充填スタンドは、ピーク時の300か所超（自家用スタンドを除く）から98か所（令和6年度末現在）まで減少しており、また、ディーゼルトラックが逐次改良が重ねられ環境性能が向上したのに対して、CNGトラックは改良が行われておらず、CNGトラック普及のネックとなっている。

一方で、合成メタンの導入により、CNGトラックのカーボンニュートラル化が期待されている。

また、ハイブリッドトラックと同様、令和4年度に実施したCNGトラック導入に関するアンケート結果では、車両導入の条件として「補助金により車両価格がディーゼル車並みになれば」、「燃料代が安くなるなら」といったコストに関する内容が上位となっていた。

令和5年度から、事業者のコスト計算のコンサルティングを行うことをLEVOのホームページへの掲載やLEVOリース活用の実績がある事業者にもメールでチラシを送付する等でのPR活動を行い、普及促進に向けた取り組みを行った。しかしながら、令和6年度はメーカーから環境配慮型トラック・バス導入加速化事業へのCNGトラックの補助対象車両登録がなされず、CNGトラックの生産がなかったものとみられることから、リース実績はなかった。

表1 環境優良車リースの令和6年度実績

	新規台数	事業者数
ハイブリッドトラック [公益リース]	12 (40)	1 (2)
CNGトラック [公益リース]	0 (3)	0 (2)
LNGトラック [公益リース]	0 (3)	0 (2)
[LEVOリース] 合計	12 (46)	1 (5)

() 内は令和5年度実績

⑥ 低炭素型ディーゼルトラックの普及促進

小型トラックについては、令和5年度からEVトラックが市場投入されたが、中・大型トラックについては、各社が開発を進めているものの、電動車

の市販車が存在しない状況である。このため、現段階で、引き続きディーゼル車の中・大型トラックの主流を担うことから、より燃費の良いディーゼルトラックの普及促進が重要である。

令和6年度も、国土交通省、環境省連携事業である「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」の執行団体として、よりCO₂削減効果の高いディーゼルトラックの普及促進に努めた。

なお、より多くの事業者に対して低炭素型ディーゼルトラックの普及を図る公平性の観点から、令和6年6月の公募開始時は1事業者4台までの台数制限を設けて申請受付を行っていたが、予算の残額を勘案して、令和7年1月27日からは台数制限を5台に緩和し、予算の有効活用による最大限の普及を図った。（後述P27）

(4) 普及啓発活動等

① 普及説明会等の開催・関係者間の連携強化

令和6年度は「次世代商用車（トラック/バス/タクシー）普及促進のための補助制度及びLEVのGX推進メニューについて」と題して、国土交通省、環境省の担当官、東京都、（公財）日本自動車輸送技術協会、（公社）全日本トラック協会、（公財）北海道環境財団、（公社）日本バス協会、（一社）日本ガス協会の協力を得て、補助制度、助成制度の概要説明を、動画配信により令和6年6月25日から令和7年3月31日まで開催した。なお、動画の配信期間中の視聴数は、延べ4,758回に上るアクセスがあった。

プログラムは以下のとおり。

- (1) 「次世代商用車の普及促進について」
国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課
- (2) 「物流の革新に向けた物流DX・GXの推進と、その実現に資する施策について（トラック）」
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
- (3) 「地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた交通DX/交通GXの推進と、その実現に資する新たな財政投融资制度について（バス）」
国土交通省総合政策局 公共交通政策部門 交通産業参事官室
- (4) 「環境省の二酸化炭素削減の取組について」
環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課
- (5) 「東京都のハイブリッドトラック・バス、圧縮天然ガス（CNG）自動車導入補助制度について」
東京都環境局環境改善部
- (6) 「東京都のEVバス・トラック、FCバス・トラック、EV用充電設備導入

支援策について」

東京都産業労働局産業・エネルギー政策部

- (7) 「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業について」
公益財団法人北海道環境財団
- (8) 「商用車の電動化促進事業について」 (バス・タクシー)
公益財団法人日本自動車輸送技術協会
- (9) 1. 「商用車の電動化促進事業について」 (トラック・充電設備)
2. 「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業について」
一般財団法人環境優良車普及機構 (LEVO)
- (10) 「令和6年度環境対策に係る助成事業の概要について」
公益社団法人全日本トラック協会
- (11) 「令和6年度バス輸送改善推進事業について」
公益社団法人日本バス協会
- (12) 「ガス業界の天然ガス自動車支援制度について」
一般社団法人日本ガス協会 普及部 天然ガス自動車室
- (13) 「LEVOのGX推進メニューと新規及び強化取り組みについて」
一般財団法人環境優良車普及機構 (LEVO)
- (14) 「車両、環境・安全機器の普及促進の新たな展開について」
一般財団法人環境優良車普及機構 (LEVO)
- (15) 「CO2排出量削減及び経費削減を目的としたコンサルティング事業について」
一般財団法人環境優良車普及機構 (LEVO)

② 電動車に関する情報提供

電動トラックに対する地方自治体の支援制度について、(一社)次世代自動車振興センターのホームページに情報が公開されており、当機構のホームページ上で同センターの該当ページにリンクを設けることにより電動トラックの導入を検討している自動車運送事業者等に対し情報提供した。

2 環境・安全・業務効率化機器の普及促進

(1) 機器の普及促進

① デジタル式運行記録計 (デジタコ) の導入

(ア) 国の普及政策の動向

本年2月に改定された「地球温暖化対策計画」においては、「トラック・バス・タクシーなどの事業用自動車のエコドライブを促進するため、運送事業者等を対象に、エコドライブ管理システム (EMS : Eco-drive

Management System) の普及・促進を図る。」とされ、事業用自動車に対するデジタコの普及を強力に推進していくこととされた。

また、国土交通省の「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会（令和6年7月）」では、デジタコの普及率に係る目標として「現行の運行記録計の装着義務付け車両（車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上の普通自動車である事業用自動車）の現在の装着率80%を、2027年までに85%に設定する。」とされ、特に保有車両9両以下の事業者の装着率は43.3%となっている実態を考慮し、同省は令和6年度補正予算において補助制度を拡充した。

(イ) 経済産業省補助金の活用

国土交通省・経済産業省連携事業であるトラック輸送の省エネ化推進事業補助金を活用しデジタコの普及促進を行った。

当該事業は、荷主との連携を要件に、トラック事業者の車両動態管理システムと荷主の予約受付システム等の導入を支援し、当該システムを活用したトラック事業者と荷主との共同による輸送の効率化の実証を行うもので走行時間・荷待ち時間の減少などを図ることにより、トラック事業者と荷主などのCO₂削減を図るものである。

令和6年度はこれらの取り組みを強化するために、車両動態管理システムについては、予約受付システムや配車計画システムとの連携を必須とする制度改正がなされた。加えて、補助対象事業にダブル連結トラック及びスワップボディコンテナ車両が加わった。トラック輸送の省エネ化推進事業全体予算額は変わらないため、デジタコに対する補助金予算額は減額となった。

LEVOの取り組みとして、本補助金は、執行団体（パシフィックコンサルティング(株)）へCO₂削減データの報告が必要となることから、当機構でデータを事前確認したうえで、執行団体へ報告を行うなどの付加サービスのある旨のPRを行うとともに、最新型の車載器はCO₂削減のみならず、運行管理にも効果のある機器であることから、最新型車載器への載せ替えを促進するため、次年度LEVOリースの満了を迎える事業者に郵送で最新式のメリットを記載したチラシを送付し、載せ替え促進を図った。

この結果、108事業者、1,749台の補助金申請を行い、交付決定を受けた。令和5年度は合計で203事業者、3,277台の実績だったので、事業者数、台数とも大きく減ったが、予約受付システムや配車計画システムとの連携を必須とする制度改正によって本補助金活用をあきらめたケースがあったことや補助金予算額減の影響と考える。令和7年度は、

補助金制度内容や補助金執行状況の共有等、デジタコ販社との連携をさらに強化し普及促進に取り組む。

(ウ) 国土交通省補助金の活用

国土交通省の自動車運送事業の事故防止対策支援推進事業のうち、過労運転防止のための先進的な取組に対する支援、運行管理の高度化に対する支援の補助金の活用によるデジタル式運行記録計等の普及促進を、広報活動とデジタコ販社との連携強化により行った。

その結果、令和5年度の実績は5事業者、33台であったが、令和6年度は20事業者、189台の実績となった。令和7年度は、国交省の方針により補助金制度内容が見直される予定であり、制度内容を早期かつ的確に収集し、事業者にとって最適な形で補助金を活用することでさらなる普及促進を図る。

(エ) 補助金の利用を伴わない一般リース

さらに補助金の利用を伴わない一般リースの利用についても、19事業者246台の結果となり、こちらも令和5年度を大きく上回った。貸切バスにおけるデジタコ装着義務化と併せ、デジタコ販社との連携強化によるLEVOリースの認知浸透の成果と考える。

② その他の環境・安全・業務効率化機器の普及促進

改正省エネ法や車両側方衝突警報装置の義務付けといった環境・安全に関する規制が強化されるとともに、2024年問題への対応として業務の効率化が強く求められている。これらに対しては機器取付けによる対応が主であるが、既販車に関しては後付け機器の取付けが必要であり、取付け車両数が多い場合は費用負担が一時的に大きくなることから、当機構では国や関連団体等の補助、助成制度の活用に加え、リースによる費用の平準化により運輸業務効率化システム、アルコールチェッカー等の普及を促進した。また、自動車運送事業者の環境・安全・業務効率向上ニーズが高まっていることから、事業者ニーズを調査するとともに機器メーカー・販売会社から商品情報を収集し、トラック設置型太陽光発電システムやフォークリフト用ドライブレコーダー等、新たな機器をリース対象に加え、今後の需要拡大に対応する取り組みを行った。

③ デジタコ販社との連携強化

デジタコやその他の環境・安全・業務効率化機器に関する事業者との接点はデジタコ販社であり、機器販売におけるリース利用提案や補助金申請時の資料作成・データ収集の補助はデジタコ販社が事業者に対し行っている。

る。LEVOとして補助金を活用しながらリースによる機器普及促進を図るためには、デジタコ販社へのLEVOリースの案内や補助金内容の説明等が重要である。LEVOでは、補助金公募開始前の補助金内容の説明、公募中の補助金執行状況の報告、公募終了後のまとめと次年度の方向性といった内容で重点的にデジタコ販社との情報交換を実施した。

また、LEVOリースは補助金を活用したデジタコのみが対象といった認識がデジタコ販社に根強かったため、LEVOの一般リースについても積極的にPRした。

これらの結果、デジタコ販社との関係が強化され、国交省補助金における活用増や、LEVOの一般リースの認知度が向上したことにより一般リースの活用が増えるといった成果が得られた。また、デジタコ販社が扱っている、幅広い機器ニーズに基づいた環境・安全・業務効率化機器の商品ラインアップ情報を得ることで、LEVOリースの対象機器を拡充することができた。

表2 環境・安全・業務効率化機器リースの令和6年度実績

機器	補助金	機器台数	事業者数
デジタル式 運行記録計	経産省補助金	1,749 (3,277)	108 (203)
	国交省補助金	189 (33)	20 (5)
	無し (一般リース)	246 (115)	19 (12)
その他の環 境・安全・ 業務効率化 機器	無し (一般リース)	3 (0)	3 (0)
合 計		2,187 (3,425)	150 (220)

() 内は令和5年度実績

(2) 環境・安全・業務効率化機器の調査及び選定業務

① 環境・安全・業務効率化機器の調査・分析

当機構リース事業等への新規取扱いやコンサルティング業務での取扱いおよび(公社)全日本トラック協会へ助成対象機器としての働きかけなど

を目的に、環境・安全・業務効率化機器について市場動向の把握を行っている。

大型車の左折時の巻き込み事故を防止するため、令和元年度の保安基準等の改正により、車両総重量8トンを超える貨物自動車に対する側方衝突警報装置の設置が、令和4年5月から新型車について義務化された（継続生産車は令和6年5月より）。一方、既販車については側方衝突警報装置の設置義務はないが、巻き込み事故防止に有効な同装置の普及を図る観点から、令和5年度において（公社）全日本トラック協会と連携して、側方衝突警報装置を製作するメーカーへヒアリングを実施し、既存車両への普及促進に向けた同協会の助成制度（側方衝突監視警報装置助成事業）の創設、当機構での助成対象機器選定業務の開始について同協会と協議を行った。

この結果、令和6年4月より（公社）全日本トラック協会の助成対象として制度を開始するとともに、同機器を取扱う複数の事業者から問い合わせ対応および選定業務（後述③）を実施した。

② 貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業

（公社）全日本トラック協会の要請を受けて、同協会のドライブレコーダ助成事業を支援するため、平成23年度に当機構が策定した貨物自動車用ドライブレコーダ選定ガイドラインに基づき、引き続き、助成対象機器選定作業を実施した。令和6年度は、8社17型式を選定した。このほか、機器審査時に来所した機器メーカーに対してドライブレコーダの普及状況や技術動向などのヒアリングを実施して情報収集に努めた。

表3 貨物自動車用ドライブレコーダの選定数の推移

年 度	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
簡易型	16	14	13	10	14	5	3
標準型	2	5	1	7	3	2	5
運行管理連携型	6	16	6	12	9	6	9
スマートフォン活用型	0	0	0	0	0	0	0
合 計	24	35	20	29	26	13	17

③ 貨物自動車用安全装置等選定事業

（公社）全日本トラック協会の要請を受けて、同協会の貨物自動車用安全装置等の助成事業を支援するため、同協会の策定した貨物自動車用安全装置等の選定ガイドラインに基づき、貨物自動車用安全装置等の選定を行った。令和6年度は、トラック協会の助成事業として「側方衝突監視警報装置」が新たに対象に加わるとともに、LEVOにおける選定対象として

も加えて事業を開始し、その他機器含め20社44型式を選定した。このほか、機器審査時に来所した機器メーカーに対して安全装置の普及状況や技術動向などのヒアリングを実施して情報収集に努めた。

表4 貨物自動車用安全装置等の選定数の推移

年 度	R2	R3	R4	R5	R6
選定事業者数	15	19	17	20	20
選定数	35	36	34	39	44

3 コンサルティング事業

近年、自動車環境問題は、自動車が排出するNO_xやPMなどの排出ガスについては対策が進んだ一方、地球温暖化の原因とされている温室効果ガス、特にCO₂等の排出削減へと変化している。特にトラック・バスなどの大型商用車はCO₂等の排出量が多く、その削減は喫緊の課題である。このため、これまでに自動車運送事業者のCO₂削減を支援するための3つの事業を開始した。

令和6年度は各事業の実施のほか、実施方法の改善など効率化の検討や周知等を実施した。広報および周知に関しては、広報誌やメルマガのほか以下に示す場を活用して行った。

- ・（公社）日本バス協会 環境対策委員会 令和6年7月16日
「EVバス導入時の課題と検討事例」について発表
- ・広島県トラック協会 環境対策委員会 令和6年9月18日
トラック等の大型車両に係わる環境問題等について 発表
- ・早稲田大学モビリティ研究会 令和6年10月18日
大型電動車の利用と普及に関わる課題について 発表
- ・全日本トラック協会 環境対策・GX委員会 令和7年2月20日
トラック等の大型車両に係わる環境問題等について 発表

(1) CO₂排出量算定支援（CO₂排出量の見える化）

LEVOで行った中小運送事業者向けのアンケート結果においてもCO₂排出量の算定ニーズはほとんどなかったが、近年、ISSBなどの取組みにより大手事業者などが財務諸表の開示について義務化が開始される。これらなどによりScope 3のCO₂排出量把握の必要性が増すことが予想され、サプライチェーンとして関係する中小の運送事業者についてもCO₂排出量算定機運が高まると予想される。

これらを踏まえ、令和3年度から（公社）全日本トラック協会からの委託事業により運送事業者向けのCO₂排出量算定ツールの作成を行っている。令和6年度は特積み輸送ケースにおける輸送トンキロ単位でCO₂排出量算定

が行えるシートを作成し（公社）全日本トラック協会が公表する「CO2排出量簡易算定ツール」のアップデートについて提案した。また、ISSBなどや国際的ルールにおけるCO2排出量算定の方法論や適用時期などの動向確認を行い、国際的なルールに適合しかつ運輸業界の実情を踏まえたCO2排出量算定方法のガイドラインの継続的作成について（公社）全日本トラック協会との協議を進めた。2024年問題対応が喫緊としてガイドラインの進展はなかったものの、令和7年度も引き続き、CO2排出量の算定や情報開示などの動向を注視し、CO2算定ツールおよびガイドラインについて（公社）全日本トラック協会と協議をおこなうとともに、同協会との協議において課題に挙げたCO2算定ツールの普及活動の支援を行う。

（2）エコドライブデータ活用サポート（CO2排出量の削減）

LEVOはEMS機器のリース事業を行っていることから、EMS機器を活用したエコドライブ支援であるエコドライブデータ活用サポートを実施しているが、前述のエコドライブの実施状況調査結果にあるように自動車運送事業者のエコドライブ向上支援が引き続き重要であることが分かった。

令和6年度は、デジタコ販売会社へ本サービスとセットでEMS機器リースを訴求する営業スタイルの提案・説明会を行った。説明会では、サポートを利用する事業者において、エコドライブに関するデータの提出やEMS機器の閾値の変更等の作業を行う必要があることから、エコドライブへの取り組みに高い関心を持っている事業者や、エコドライブをある程度実践したことがある事業者を対象として提案を行ったが、契約まで至らなかった。令和7年度はエコドライブ成果が検証できる事例を積み上げることを目的に、対象となる事業者をデジタコ販社とともに引き続き選定するとともに、アンケートによる事業者のエコドライブの取り組み実態並びに商品ニーズ調査を行い取り組みに反映する。

（3）EV導入支援（CO2排出量の削減）

自動車運送事業者に対し電気自動車の導入に関するコンサルティングとして、これまでに蓄積した知見を用い大規模導入を含め、導入車両に求められる車両スペック（電池容量）、事業所や営業所における充電設備等の仕様、電気自動車の導入に伴う運行管理、車両管理並びに充電に係るエネルギーマネジメント等について最適な提案を実施すべく情報のアップデートや実施方法の効率化などについて検討を実施してきた。

令和6年度はバス事業者および大規模イベントの主催団体からEVバス導入に関する相談を受け、小型・中型・大型バスの導入に関するトータル支援や複数路線数十台規模におけるEVバス充電計画について支援を行った。これら調査においては、従来車とEVのトータルコスト比較によるEVのコス

トメリットについての検討方法や数十台規模におけるEV充電計画および充電時の作業要員数の提案方法についての知見を高めた。

4 商用車の電動化促進事業及び低炭素型ディーゼルトラックの普及加速化事業に係る補助金の執行

(1) 商用車の電動化促進事業（トラック）の推進

① 令和6年度事業への参画

本事業は、商用車（トラック、バス・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、FCV）を集中的に支援することにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車の電動化における2030年目標である車両総重量8トン以下：新車販売の20～30%、8トン超：累積5000台先行導入を実現し、運輸部門全体の脱炭素化を進めること。また、車両の価格低減やイノベーションの加速をはかることにより価格競争力を高めることを事業内容とするものである。

当機構では、これまでもCO₂排出量の削減に係る国の施策を積極的に推進してきたことから、令和5年度予算（当初予算）に引き続き、新たに充電設備を補助対象に加えた令和5年度補正予算の商用車の電動化促進事業（トラック）に係る補助金執行団体に応募し、令和6年1月に執行団体に採択された。（令和5年度補正予算総額約316億円）

なお、当該補正予算については、全額が令和6年度事業に繰越されるとともに、令和5年度予算の執行残額約29億円についても、併せて令和6年度に繰り越された。この結果、令和6年度事業の予算額は、令和5年度（補正予算）約316億円と令和5年度（当初予算）の残額約29億円の約計345億円を使用することとした。

令和6年3月8日から申請受付を開始し、令和7年1月末までを募集期間として事業を実施した。この間に4,389台（内訳：車両3,338台、充電設備308台、令和5年度当初予算分の車両743台）、129.5億円（車両126.3億円、充電設備3.2億円）について交付決定を行った。

さらに、令和6年度補正予算において、これまでの補助対象（トラック、バス・ハイタク及び一体的に導入する充電設備）に新たに建設機械を補助対象に加えて「商用車等の電動化促進事業」として、総額400億円が計上され、このうちトラックについては、約295億円が計上された。

当機構では、令和6年度補正予算「商用車等の電動化促進事業（トラック）」について執行団体に応募し、令和7年1月に執行団体に採択された。

② 令和6年度補助事業の執行実績

【令和5年度（補正予算）補助対象：電動車（トラック）】

- 令和5年12月13日 商用車の電動化促進事業の補助事業者
(執行団体) に応募
- 令和6年1月9日 環境省から公募結果通知（採択）
- 令和6年3月6日 審査委員会開催（補助対象車両7社、16型式）
- 令和6年3月8日 公募受付開始（令和5年度（補正予算）予算額
約316億円）
- 令和6年4月1日 令和5年度（当初予算）、令和5年度（補正予
算）共に令和6年度に繰越（計345億円）
- 令和6年5月1日 令和5年度（当初予算繰越）約29億円に係る
公募受付再開
- 令和6年6月4日 補助事業に係る説明会開催（以後、全国9地区、
11会場にて開催し約340名の参加）
- 令和7年1月31日 公募申請締切

参考（令和7年度事業）

令和7年度事業（令和6年度補正予算：トラック、バス・ハイタクに新たに建設機械を加えて総額400億円、事業名：商用車等の電動化促進事業に改称、うち電動トラック予算約295億円を繰越し、令和7年度事業として執行）

- 令和6年12月13日 商用車等の電動化促進事業の補助事業者
(執行団体) に応募
- 令和7年1月20日 環境省から公募結果通知（採択）
- 令和7年3月19日 第1回審査委員会開催
- 令和7年3月31日 公募受付開始（車両、充電設備）
- 令和7年6月10日 事業説明会開始（東京会場）以降～7月8日まで
全国9ブロック、11会場
- 令和8年1月30日 公募申請締切

③ 補助金交付結果

表5 事業結果

		令和5年度	令和6年度		
		R5年度当初予算	R5年度当初予算	R5年度補正予算	計
予算額		127.99億円	注1 29.05億円	316.35億円	345.40億円
補助金交付額		約93.94億円	約6.87億円	約122.66億円	約129.53億円
補助金交付事業者数		187社 (営：96、自：91)	12社 (営：3、自：9)	248社 (営：165、 自：83)	注2 259社 (営：167、 自：92)
交付台数		車両：2,525台	車両：743台	車両：3,338台 充電設備：308台	車両：4,081台 充電設備：308台
車両	FCV	6台 (営：5、自：1)	0台	7台 (営：6、自：1)	7台 (営：6、自：1)
	BEV	2,519台 (営：2,317、 自：202)	743台 (営：721、 自：22)	3,331台 (営：3,101、 自：230)	4,074台 (営：3,822、 自：252)
	PHEV	0台	0台	0台	0台
充電設備	高圧受電	—	—	7台	7台
	急速充電	—	—	19台	19台
	普通充電	—	—	281台	281台
	V2H 充放電	—	—	1台	1台

注1：令和5年度当初予算（約128億円）の残額の約29億円を繰越し、令和6年度事業に使用

注2：補助金交付事業者数の計については、令和5年度当初予算（繰越）と令和5年度補正予算に重複して申請した事業者（営：1社）を除く

④ 商用車の電動化促進事業に係る課題の明確化及び対応の検討

令和6年度の補助事業の執行（令和5年度補正予算）を行うにあたり、電動トラックの更なる普及・拡大に必要な措置として「充電設備」が補助対象として追加された。

充電設備については、充電器本体として急速充電器、普通充電器、V2H・外部給電器及び高圧受電設備の購入等に対する費用と、これらの機器の設置工事等に必要経費を補助対象とし、補助対象事業者が導入する車両1台につき、充電設備1口を目安に設置できるよう補助事業の拡充が図られたところである。

一方で、国の補助事業の申請手続き上、営業所の車両・充電設備の配置が決まらなると補助申請ができないこと、交付決定前の契約・発注が禁止されていること、3社以上の見積書の取得が必要なこと、申請締切りである1月

末までに車両の新規登録及び充電設備設置が完了していなくてはならないこと、補助対象事業者の制限（物流不動産等の賃貸人からの申請は不可）等の制約があり、申請事業者から補助制度への改善要望が寄せられた。

当機構では、寄せられた要望等を取りまとめ、環境省に対して改善要請を行った。

その結果、環境省より充電設備の申請を伴わない車両で、配置営業所が決まっていない場合は一括申請を行うことを可とすることや、一定の要件の下で充電設備の設置場所が賃貸借地でも可とするよう運用の改善が図られ、その結果、申請件数が増加するなど一定の成果が得られた。

（２）低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の推進

① 令和６年度事業への参画

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業は、従前の環境対応型ディーゼル車補助事業に引き続き、特に燃費性能に優れた最新のディーゼルトラックの普及を加速化することによって、ディーゼルトラックから排出されるCO₂を削減しようとするものである。

当機構は、平成２６年度から執行団体として本事業を執行しており、令和６年度の事業についても執行団体に応募し、執行団体として採択された。（交付決定額２９億６千５百万円）

これを受け、当機構ではこれまでに培った執行のノウハウ等を最大限に活用し、申請手続きの案内、補助金の有効活用等について、申請者に対する親切・丁寧な指導に努めた。

令和６年度事業は、令和６年６月１０日から受付を開始し、締切りは令和７年１月３１日とし、申請台数の上限を一事業者４台として募集を開始した。

また、２０２５年燃費基準達成車には、基準額に加えて「５万円」を加算する制度変更が行われた。申請状況等を勘案し、令和７年１月２７日の受付から上限台数を５台に増やし、補助金の利用促進を図った。

この結果、令和７年１月３１日までに申し込みがあった申請総額が、予算額に近付き、執行率１００％を達成した。

交付金額は昨年同等の２８億２千８百万円、交付台数は昨年度比１割減の６，８４０台となったが、これは、燃費向上率が１０％超で補助額が多い大型車の比率が増えたこと、補助額が＋５万円となる２０２５年度燃費基準達成車の比率が増えたことによるものと思われる。

② 補助事業の執行実績

令和6年2月2日	環境省へ令和6年度の執行団体への公募申請
令和6年3月11日	環境省から公募結果通知（採択）
令和6年4月1日	環境省から当機構に対して補助金交付決定通知 （予算額29億6,500万円）
令和6年4月下旬	審査基準作成委員会の開催（書面による持ち 回り開催）
令和6年6月10日	貨物自動車運送事業者等への公募要領発表・ 受付開始（一事業者4台にて受付開始） （HPに掲載、運輸専門紙への情報提供）
令和6年6月4日	補助事業に係る説明会開催、以降、全国9地区、 11会場、約340名の参加
令和7年1月10日	残額が2割程度に達したため、以降の申請に ついては審査・交付は行わず、受付締切後に 予算の残額を超えた場合は抽選を行うことと した。
令和7年1月27日	申請台数上限を一事業者4台から5台に変更して 受付
令和7年1月31日	申請受付締切 申請額が予算の残額に収まったことから1月10 日以降に申請のあった全ての申請に対して補助 金を交付した。
令和7年3月19日	申請のあった運送事業者等への補助金交付終了
令和7年3月26日	事業実績を環境省に報告

③ 補助金交付結果

表6 事業結果

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
予算額	29.65億円	29.65億円	29.65億円	29.65億円	29.65億円
補助金交付額	約28.36億円	約26.99億円	約25.65億円	約28.43億円	約28.29億円
補助金交付 事業者数	4,619社	4,556社	3,435社	3,606社	3,486社
交付台数	7,684台 [405台]	7,424台 [262台]	7,719台 [140台]	7,532台 [139台]	6,840台 [122台]
大型NGV	1台	—	—	—	—
大型	6,400台 [372台]	6,104台 [234台]	5,447台 [122台]	5,515台 [106台]	5,204台 [104台]

中型	654 台 [18 台]	689 台 [24 台]	1, 011 台 [11 台]	963 台 [22 台]	959 台 [15 台]
小型	630 台 [15 台]	631 台 [4 台]	1, 261 台 [7 台]	1, 054 台 [11 台]	677 台 [3 台]

(注) []は廃車あり台数(内数)である。

④ 過年度補助事業のフォローアップ

令和5年度事業において補助金の交付を行った事業について、補助事業者からの事業報告書の提出を受けて、そのとりまとめを行い、環境省に提出した。

また、令和5年度に補助金の交付を受けた運送事業者に対して、環境省の了解のもとに、低炭素型ディーゼルトラックの導入に合わせて実施している「エコドライブ等燃費改善取組体制構築・運用状況等」について、現在の取組状況、補助制度に係る要望等の有無を、従業員50人以上の運送事業者を対象にアンケート調査を実施し、環境省に報告した。

5 調査研究事業の推進及び情報発信

(1) 調査研究事業の推進

① 国際共同研究への参加及び調査・情報収集及び発信

ア 国際エネルギー機関（IEA）における国際共同研究への参加

当機構が日本国政府の指定機関として参加するIEAの「自動車用先進燃料技術連携プログラム（以下「AMF-TCP」という。）」について、令和6年度も引き続きその執行委員会に参加し、国際共同研究に貢献した。

第67回の執行委員会はアメリカ（シアトル）で開催され、第68回はオンラインにて開催された。会議では新たな研究として、代替燃料エンジンの廃棄後処理システムに関する共同研究（タスク）、SAFのフォローアップに関するタスクの進捗報告が行われたほか、AMFのWhite Paper（白書）の作成について協議がなされた。

また、新たな研究テーマとして、水素内燃機関における最終用途についての提案があり、日本としても近年大学等で進む研究事例の提供により国際貢献が行えるか検討した。また、毎年発行される年次レポートでは、日本の環境優良車の普及動向や日本政府が検討している政策について発信したほか、カーボンニュートラルに向けてその有効性が期待されるバイオメタンとLNGトラックに関する取り組みを発信する場として活用した。

イ 海外事情に係る調査・情報収集及び発信

AMF－TCP、Bioenergy－TCPにおけるタスクおよびIEAが発行する調査報告等で得られた先進燃料自動車や電気自動車に関する最近の海外事情についてまとめた。特に、IEAが発表するGlobal EV OutlookやGlobal Hydrogen Review、World Energy Outlook等の自動車や運輸部門に関連する部分について翻訳し、国土交通省はじめ関係者に情報提供するとともに広報誌やメルマガを活用して広く発信した。この他、令和6年度版AMF－TCPの年間報告書の中のカントリーレポートに記載する記事として、日本の自動車用先進燃料に関する政策動向、国内のエネルギー消費量や次世代自動車の普及台数などの調査情報のほか、LNGトラックならびにバイオメタンに関する情報を記したレポートを提出した。

② 各種補助事業における燃費、CO₂排出量分析調査等

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の補助金執行団体として、その効果分析等のためのデータ収集・分析を行った。令和5年度申請分7,532台の車両に対して、約28.4億円の補助がなされ、導入車両全体の平均では、2015年度燃費基準に比べて8.3%の燃費改善が図られ、CO₂排出量は2015年度燃費基準で走行した場合のCO₂排出量に比べて約33千トンの削減が図られるとの積算、分析を行い、所管府省である環境省に報告した。

③ 電動化技術、水素燃料電池、内燃機関技術、自動運転技術等の既存技術・最新技術の開発動向や販売動向の把握、実証事業への参画

商用EV（トラックやバス）の市場投入動向等を調査し、商用車の電動化事業やコンサルティング事業等に活用したほか、広報活動において広く発信した。

④ 先進的な安全機器の導入促進のための情報収集

貨物自動車運送事業法や告示等を通して自動車の交通安全技術の位置づけや最新の動向について情報収集を実施した。側方衝突警報監視装置については、（公社）全日本トラック協会においてLEVOも立ち合いのもと実車による機器評価を行い、助成事業創設に向けた評価基準が策定および当機構における助成対象機器選定業務についても選定対象として追加された。また、その他の機器についても、リースによる普及促進について検討した。

⑤ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた電気・水素技術並びに代替燃料の技術動向・販売動向の把握

大型F Cトラックの市場投入に向けた実証試験が日野自動車やいすゞ自動車等によって進められているほか、環境省事業では水素内燃機関トラックの実証走行なども進められている。このほか、カーボンニュートラルに関連した電気、水素、代替燃料技術の最新情報や技術動向ならびに法整備等について、WEBや冊子等の各種メディアやセミナーなどを通してコンサルティング事業や自動車環境講座等にて活用すべく情報収集を実施した。

⑥ グリーンイノベーション基金事業

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）によるグリーンイノベーション基金事業「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトにおける研究開発事業のうち、商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入に必要となる運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発について、9年間予定される同事業の3年度分の作業が実施された。大枠の研究開発は、運行管理とエネマネが行えるシミュレーションシステムを構築し、ユースケースや充電・充填技術の違いを考慮してEV・FCを実運用する計画である。

令和6年度のLEVOの担当業務として実施したトラック運送事業者へのヒアリング・アンケートでは、例えば経路充電を活用することにより航続距離延長による車両利用度の向上、収益改善につながることを想定した質問に対して、航続距離延長による運用は想定していないことが把握されたため、将来的に活用されることを想定したシミュレーション構造並びにユースケースの再検討につながった。

令和7年度についても、事業を請け負うことが決まり、旅客部門へアンケート等を実施する予定である。

⑦ その他の調査研究事業

国、関係団体等が行う自動車の環境対策等に関する調査研究・環境優良車の実証実験等に伴うデータの分析調査、環境・安全機器・装置に係る調査・研究等について、積極的に対応した。

表7 令和6年度 受託調査事業一覧

事業名
トラック運送事業者用CO2排出量簡易算定ツール（特別積み合わせ貨物運送）の作成業務（（公社）全日本トラック協会）
トラック運送事業者用CO2排出量簡易算定ツール問い合わせ対応（（公社）全日本トラック協会）

トラック運送事業者向けCO2排出算定ガイドライン検討業務（（公社）全日本トラック協会）

大型LNGトラックのPR事業（いすゞ自動車(株)）

⑧ コンサルティング能力の向上

自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じた最適な環境優良車の導入や使い方を提案するなど、2050年カーボンニュートラル実現に貢献できることを目指し、調査研究やデータ収集・分析等を実施し、日々のノウハウの蓄積を行なうことで、コンサルティングの向上を図った。

(2) 情報発信

① 講演会の企画・開催、環境対策促進啓発活動への参画(一部P21の再掲)

広島県トラック協会、全日本トラック協会、日本バス協会からの講演要請をうけ、環境問題やエネルギー問題に関する情報提供のほか、CO2の見える化支援、エコドライブの促進支援、EV導入支援等の啓発活動を行った。

② 自動車運送事業者等への情報発信

ア LEVOニュース

令和6年度に3回発行し、大手自動車運送事業者、LEVOリースを活用しているEMS機器導入事業者及び車両導入事業者、販社、自動車メーカー・ディーラー、関係省庁、地方自治体、関連団体、理事・評議員等に送付した。なお、主な掲載内容及び発行部数は以下のとおり。

○ 91号（6月発行）

LEVO事業内容（電動化、低炭素、EMS等）、LEVOコンサルティング事業、事業計画) 等 3,031部

○ 92号（9月発行）

商用車の電動化事業、低炭素ディーゼル普及事業、EMSリース事業、お客様訪問（大和運輸、ファースト運輸）、LEVO活動報告等 2,965部

○ 93号（1月発行）

年頭のあいさつ、LEVOに関係する国の予算情報、EMSリース事業、商用電動車導入レポート等 3,015部

イ メールマガジン

令和6年度に12回発行し、LEVOの各種事業動向、IEAの国際共同研究の成果、AMF-TCPからのニューズレター、執行委員会等の機会に得られた海外事情等に係る情報について、自動車運送事業者及びその団体、地方自治体その他関係者など延べ48,660名に対し情報提供を行った。

ウ 専門紙記者等への情報発信

国土交通省交通運輸記者会加盟の各紙及び（公社）日本バス協会、（公社）全日本トラック協会等の広報担当者等を招いて、令和6年4月12日に記者懇談会を実施し、商用車の電動化促進事業（トラック）、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業、CO2排出量削減及び経費削減を目的としたコンサルティング事業、車両、環境・安全機器の普及促進、大型トラックの脱炭素化におけるLNGトラックの重要性等について説明した。

エ その他の情報発信

商用車の電動化促進事業（トラック）、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の公募要領等を作成し、自動車・機器メーカー、貨物自動車運送事業者及び関係者等に配布・周知することにより、申請事務等の円滑化を図った。

また、当機構のホームページ、機関誌等の充実を図るとともに、環境優良車及び環境・省エネ機器の有効性等について、業界紙等への情報提供・掲載を行い、関係者の理解増進に努めた。

③ 一般向け情報発信

ア 自動車環境講座の開催

令和6年度の申し込みはなかったが、都度最新情報で講座が行えるように、エネルギー問題、環境問題、地球温暖化の現状やカーボンニュートラルに関する施策、環境優良車や自動車燃料の現状及びエコドライブの手法等について適宜情報収集を行い、講座資料のアップデートを実施した。

イ 講演会等での発表、専門紙掲載等

- ・天然ガス自動車フォーラム第69回研究会
（NGVフォーラム（ガス協会）主催） 令和6年6月18日
自動車に関する脱炭素燃料の現状と今後について 発表
- ・早稲田大学モビリティ研究会 令和6年10月18日
大型電動車の利用と普及に関わる課題について 発表

ウ 環境優良車、環境・安全・業務効率化機器等の普及に係る資料の作成・配布

「ハイブリッドトラック・天然ガストラック導入をお考えの運送事業者の皆様へ」というタイトルの資料を作成し、補助金、コストメリットに関するコンサル、LEVOリース、それぞれの内容を記載し、LEVOリースの利用実績がある事業者へ直接メールで配信するとともに、ホームページにも掲載した。

デジタコに関しては、令和7年度LEVOリースの満了を迎える事業者に対して最新式のメリットを記載したチラシを送付し、最新式デジタコへの載せ替え促進を図った。

また、従前、印刷業者に作成、製本を依頼していた機構案内に代えて、適時適切に記述内容をアップデートでき、機構内での印刷が可能な案内パンフレットを作成し、令和6年12月より配布を開始した。

エ ホームページの充実

令和5年12月に全面刷新した当機構ホームページについて、6年度も、補助事業説明会の申し込みをHP上で可能に（5月）、機器リースの募集ページの新設（4月、6月）、車両リースの詳細パンフレットの掲載（7月）、コンサルティング事業のページを刷新するなどの充実強化に努めた。

6 事業運営の充実、強化

(1) 車両、機器のリース事業及びコンサルティング事業の充実・強化

① カーボンニュートラルに向けた事業の充実・強化

リース事業やコンサルティング事業におけるカーボンニュートラルへの取り組みとしての検討のため、車両、機器、燃料、その他の技術等の情報収集を行った。

② 公益リース事業の充実・強化と適正な運営

令和6年度についても、車両・機器リースそれぞれに目標値を設定し、マーケティング手法に基づくアクションプランを作成し、PDCAサイクルを回しながら、課題の明確化とそれに基づく方策策定により事業の充実・強化を行った。

また、リース契約予定者の審査について、令和6年度から与信管理システムを用いた審査の迅速化・定型化を図るとともに、収支状況が良好な事業者については連帯保証人を免除する等の運用改善を図った。

③ 財政投融资資金を活用した自動車運送事業者のDX・GX支援

令和6年度は「次世代商用車（トラック/バス/タクシー）普及促進のための補助制度及びLEVOのGX推進メニューについて」普及説明会（既出 P15）において、国土交通省担当官による「物流の革新に向けた物流DX・GXの推進と、その実現に資する施策について（トラック）」「地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた交通DX/交通GXの推進と、その実現に資する新たな財政投融资制度について（バス）」と題した動画配信により、制度周知を行った。

④ 事業運営の効率化、合理化

事業運営に当たって、一層のコスト縮減等を図る観点から、出張旅費の節減、カラーコピーの使用節減、コロナ禍を契機とした会食を伴う会合の廃止を引き続き継続するとともに、機構案内パンフレットを自家作成に変更するなど、経費節減に努めた。

(2) 補助事業の適正かつ効率的な執行体制の整備

令和6年度は、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業及び商用車の電動化促進事業（5年度予算及び同補正予算6年度に繰越事業）の執行団体に採択され、商用車の電動化事業においては、車両に加えて、これと一体的に導入する充電設備が新たに補助対象とされたことから、同事業の執行業務を遂行するため、執行組織の新設、要員の確保（内部異動及び新規採用）、事務処理要領の制定、審査システムの構築等を行い、円滑な執行に努めた。

また、補助事業の拡充に伴い、より適切な補助金業務執行に資するため、国の予算、会計制度、補助金適正化法等の研修を、補助事業執行部職員に加えて希望する自主事業従事職員を対象として令和6年11月に実施するとともに、派遣職員を含めた全役職員を対象としたシステムセキュリティ研修を併せて実施した。

(3) 補助事業事務費の適正化

補助事業に要する事務費は、人件費、物件費を過不足なく請求、精算することが原則となっているが、自主事業と補助事業を明確に区分することが困難な経営幹部や一般管理部門の人件費、共通経費（損害保険料、給与計算委託料、勤怠システム利用料、補助事業の広報費等）については、やむなく、令和4年度まで自主財源からの充当（持ち出し）により事業を実施してきた。

これらの人件費や共通経費について、国土交通省、環境省に対し粘り強く折衝した結果、自主事業と補助事業の予算額比率、従事人員数の比率等により按分することにより、補助事業事務費として精算請求することが認められ、令和6年度の補助事業の精算請求において、所要の事務費を計上したところである。また、継続検討とされてきた役員の退職慰労引当金及び職員の退職給付引当金についても、所要の方法により事務費計上が認められたことから、令和6年度末の理事会、評議員会において、関係規程の改正について承認を得たうえで、令和7年度から事務費に計上することとしている。

(4) 職員の健康管理等と処遇改善について

① 健康で働きやすい職場づくりの推進

労働衛生法に基づく衛生管理者を配置し、毎月職場巡視を行い、職場の労働環境、整理整頓状況等の点検を実施するとともに、産業医の指導の下に、定期ストレスチェック、全職員の総合健康診断（人間ドック）の受診確認を行った。

また、人事担当者からの計画的な有給休暇所得の呼びかけ等を通じて、職員が健康で働きやすい職場づくりに努めた。

② 処遇改善

職員のモチベーションの向上、優秀な職員の採用を進めるためには、処遇改善が重要であり、政府においても、政策目標の一つに賃上げを掲げ、昨年1月には、岸田前総理から経済団体に対し賃上げ要請がなされたところである。当機構では最近まで物価上昇が緩やかであったことから、ここ数年来、賃上げ（ベースアップ）を見送ってきたところであるが、令和6年度においては、自主事業の収支見込み、令和6年春闘における民間企業のベア妥結状況に加えて、補助金執行事業においては人件費を補助金で賄っていることから、人事院勧告の実施状況などを精査するとともに、環境省担当部局に対し十分な説明を行って、平均5%の賃上げを令和6年4月に遡って実施し、差額を令和6年度末に支給した。