

令和7年度事業報告書

I 令和7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7年度の我が国の経済は、昨年続き、円安が経済全般に大きな影響を及ぼす1年となった。対ドルの為替レートは4月22日に139円88銭まで円高に振れたが、それ以降は円安傾向に戻り、高市新政権が発足した10月21日以降は「責任ある積極財政」への政策転換に伴う財政悪化への懸念から円安が進んだ。

さらに2月28日、突然、米国とイスラエルによりイランに対する軍事作戦が開始され、ホルムズ海峡のタンカー通行が大きく制限されることとなったことから、原油先物価格が2倍近い上昇となり、ほぼ100%輸入に頼っている我が国の原油調達コストの増大による円売りが加速し、3月30日には一時1ドル160円の節目を突破する円安となった。

国債市場でも日本国債を売る動きが強まり、10年物の国債の利回りは2.3%前後で推移し、昨年9月以降加速的な上昇となりおよそ0.9ポイントの増加となった。

GDP（国内総生産）成長率を見ると、令和7年（暦年）の対前年比で実質成長率1.2%、名目成長率4.7%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3.4%）が続いていることから、実質成長率の伸びは1%強に留まった。（内閣府四半期別GDP速報 令和8年3月10日公表値より）

2 自動車環境問題をめぐる情勢

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（BEV、FCV、PHV、HEV）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。」とされ、商用車の脱炭素化のロードマップが示された。（関連資料P3）

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、令和4年7月、GX実行会議が開催され、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7年度補正後には1兆3,541億円分が発行された。

令和5年2月には、「GX実現に向けた基本方針」が閣議決定され、同年5月、「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、同法に基づき7月に「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略（GX推進戦略）」が閣議決定された。（関連資料P4、5）

さらに、「GX推進戦略」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」が、令和6年12月に新たに取りまとめられ、EV、脱炭素燃料の現状と普及の見込みについて分析するとともに、「燃費規制や非化石エネルギー転換目標により、電動車の開発・性能向上や導入を促しつつ、クリーンエネルギー自動車や商用電動車、電動建機の導入を支援していく。」こととされた。GX2040ビジョンにおいては、新たに「商用車に重点を置いた燃料電池自動車の普及を進めるため、燃料電池商用車を集中的に導入する重点地域に対して追加的支援を講じていく。」とされ、燃料電池自動車については、商用車に重点を置いて普及を進めることとされた。

また、「内燃機関に係る液体燃料の低炭素化・脱炭素化を進めるため、液体燃料に関しては、バイオ燃料及び合成燃料の活用によりCN化を目指す。」と初めて内燃機関について、燃料の脱炭素化によりカーボンニュートラルを達成する方針が示された。（関連資料P6、7）

同時に、「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、「GX2040ビジョン」とともに翌7年2月18日に閣議決定された。（関連資料P9、10）

2050年カーボンニュートラル実現と、日本の産業競争力の強化を目的として、経済産業省により設立された「GXリーグ」は、令和5年4月より第1フェーズが本格稼働している。

7年度はこのGXリーグの見直しが進められ、令和8年4月より第2フェーズが開始される。このフェーズでは、Scope1の直接排出に係るCO₂排出量の算定を必須とし、その他の取り組みとしてGX需要創出等に係る取組を行う必要がある。この取り組みには、例えば、EVの導入やScope3の算定のほか、サブ

ライヤーとの協業によるCO₂削減の取り組みが挙げられるなど、これまで以上にサプライチェーン全体のCO₂削減の取り組みが加速するものと推測される。

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。また、令和7年12月16日に欧州委員会において新たな自動車パッケージが提案された。2035年以降走行時のCO₂排出量100%削減（実質的に内燃機関自動車の販売禁止）規則を90%削減に緩和する案で、これにより e-Fuel やバイオ燃料等の利用を条件として内燃機関を搭載した車両の販売が容認される見通しとなった。

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7年（暦年）の合計で対前年比97.7%とやや減少している。

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102.1%と増加している。

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7年（暦年）の合計で、対前年比100.4%と横ばいとなっている。

さらに、タクシーの輸送人員は、同じく対前年比101.8%と輸送人員が増加している。特筆すべき傾向として、対前年比5%以上増加した月が6ヶ月ある一方、5%以上減少している月も3か月あり、月毎の輸送人員の変動が大きかった。（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。

さらに、令和8年4月からはいわゆるトラック適正化二法（「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」および「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」）の施行により、一定規模の荷主や物流事業者が特定事業者指定され、中長期計画の策定や定期報告が義務付けられるなど、物流の効率化規制が一段と強化される。

自動車運送事業の経営に直結する原油価格は、米国とイスラエルによるイランに対する軍事作戦により、イランがホルムズ海峡を封鎖したことから、一時、WTI原油先物価格が1バレル当たり120ドルを超え、軍事作戦開始前の67ドルから2倍近い上昇となるなど、大幅に上昇した。このため、政府は国家備蓄石油を放出するとともに「イラン情勢を踏まえた緊急的激変緩和措置」として、3月19日出荷分から、ガソリン、軽油等に対する補助金の支給を開始した。支給開始当初はガソリン、軽油ともに30.1円、4月9日出荷分からは48.8円の補助金が支給された。これにより、4月15日現在の店頭現金小売価格は、ガソリン167.5円、軽油156.7円とやや落ち着きを取り戻している。(石油情報センター公表資料) (関連資料P11)

Ⅱ 令和 7 年度の具体的な事業実施状況

上述の情勢かつ、令和 7 年度事業計画において示したような自動車を取り巻く経済・社会情勢を踏まえ、当機構では、引き続き「運輸に用いられるエネルギーの多様化」を目指すとともに、SDGs の取組み（No. 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに、No. 13 気候変動に具体的な対策を）や、「2050 年カーボンニュートラル」の実現、交通安全の推進に向けて貢献できるよう、令和 7 年度事業計画に沿って具体的な事業を以下のとおり展開した。

1 環境優良車の普及促進

我が国の環境優良車の市場動向は、令和 6 年度に国産メーカーから待望の乗合型電気バスが市場投入されたほか、令和 4 年度から市場投入された小型電気トラック、軽電気バンの本格的市販が進んでいる。（関連資料 P 24）

また、電気自動車と内燃機関自動車の間を繋ぐハイブリッド自動車について、昨年 11 月にブラジルのベレンで開催された COP30 では「特に、道路交通分野において、持続可能燃料とハイブリッドエンジン等のようなモビリティ機器の組合せによって脱炭素化を進める」とされ、ハイブリッド自動車の重要性が強調された。（関連資料 P 43）

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、時間を要すると思われる。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。（関連資料 P 25）

これらの状況を踏まえて、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、以下のとおり進めた。

（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しての技術動向、政策動向、販売動向の調査結果を基に、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 3～6 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、自動車運送事業者の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を調査しており、令和 7 年度においても引き続きアンケート調査を実施した。また、アンケート結果を踏まえ、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ついて検討を進めた。

(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P15 表3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。

我が国の自動車から排出されているCO₂に着目してみると、排出量の8.5%を自家用乗用車が、7.7%をトラック・バス・タクシーが占め、大差がない一方で、トラック・バス・タクシーに対する国の補助金額は乗用車に比べて1/4以下と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(関連資料P29～35)、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モーターズ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、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、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。

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。

令和5年度補正予算の執行実績は、車両4,081台、充電装置308台の合計4,389台、補助金交付額で129.5億円であった。

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ない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ければならないこと、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ていた。

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かった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、補助事業全体としては車両で申請件数が増加するなど一定の成果が得られた。（関連資料P36）

令和7年度（令和6年度補正予算）も「商用車等の電動化促進事業」の執行団体として、EVトラック及びこれと一体的に導入する充電設備等の普及促進に努め、5,264台（内訳：車両3,338台、充電設備1,926台）、176.4億円（車両155.5億円、充電設備20.9億円）の執行を行った。（関連資料P26）

加えて、令和7年度事業（令和6年度補正予算）を行うにあたり、交付申請件数（車両36百台、充電設備23百台）に対して事業完了件数が（33百台、19百台）となり、車両3百台、充電設備4百台が事業中止となった。これは車両の納車時期の遅延及び充電機器の設置・工事等の遅延により、補助事

業実施期間である令和 8 年 1 月までに補助事業の完了に至らず、補助事業を中止した事例が多数生じたものである。

なお、補助事業を中止した車両については、改めて令和 8 年度（令和 7 年度補正予算）の事業として新車新規登録を 2 月 2 日以降に申請を行うことにより、補助金の交付対象とすることが可能である。

また、補助事業を中止した充電設備については、導入事業者の自主財源により設備を導入している。

車両の台数が昨年度と比べて減小した要因として、大手運送事業者が多数の車両の申請を計画していたが、同社が貨物運送事業法等の違反により行政処分を受けたことから、補助金申請を見送った。さらに、車両メーカーからリコール届出があった車両 66 台について、リコール対策が完了するまで新規登録ができなかったことから、当該車両については、財政法第 42 条但書に基づく事故繰越により、補助金交付を次年度に繰り越すこととしている。

充電設備においては、交付決定後に初めて工事発注、着工となることから事業完了まで相当時間を要すること、事前に工事費を決定しなければ申請できないなど、残る課題があることから、国に対して迅速、適切な補助事業の実施を図るために、運用改善の要請を行うとともに当機構においても申請者の声を聞きながら事業が着実、適切に執行できるよう改善に努めることとする。（関連資料 P 37～39）

なお、令和 7 年度補正予算（令和 8 年度繰越事業）においては、地方公共団体又は公営企業が使用する車両、燃料電池自動車、水素内燃機関型自動車、塵芥車、冷凍・冷蔵架装車、その他契約から納車までに長期間を要する車両について、単年度での事業を行うことが困難なときは、国庫債務負担行為による補助の対象とされたところである。

さらに、EVバス、EVトラックの導入を検討している自動車運送事業者に対し、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などの支援、提案を行う導入コンサルティング事業により、普及促進を支援している。（関連資料 P 72～75）

② 燃料電池自動車の普及促進

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。

水素燃料電池自動車については、トラック等の燃料電池商用車の需要が相当程度見込まれ、地方公共団体の支援が見込まれる東京都、福島県等 6 都県が水素重点地域として経済産業省から選定された。

補助事業では、重点地域のうちの5都県に加えて、宮城県の事業者から計35台の申請があり、補助金を交付した。(関連資料P42)

表1 商用車電動化補助実績の推移

		令和5年度	令和6年度	令和7年度
		R5年度当初予算	令和5年度当初・補正	R6年度補正予算
予算額(注1)		125.68億円	(注2) 339.59億円	290.64億円
補助金交付額		約93.94億円	約129.53億円	約176.43億円
執行率(%)		74.7	38.1	60.7
補助金交付事業者数		187社 (営:96、 自:91)	(注3) 259社 (営:167、 自:92)	514社 (営:416、 自:98)
交付台数		車両:2,525台 —	車両:4,081台 充電設備:308台	車両:3,338台 充電設備:1,926台
車 両	FCV	6台	7台 (営:6、自:1)	35台 (営:22、自:13)
	BEV	2,525台 (営:2,322、 自:203)	4,074台 (営:3,822、 自:252)	3,299台 (営:2,919、 自:380)
	PHEV	0台	0台	0台
改 造	水素内燃車	0台	0台	1台
	BEV	0台	0台	3台
充 電 設 備	高圧受電	—	7台	66台
	急速充電	—	19台	31台
	普通充電	—	281台	1,828台
	V2H充放電	—	1台	1台

注1: 予算額は事務費を除く額

注2: 令和5年度当初予算の残額の約29.05億円を繰越し、令和5年度補正予算額316.35億円と合わせて令和6年度事業に使用

注3: 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

表 2 燃料電池自動車の補助金交付件数の推移

	都道府県名	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	計
重点地域	福島県	0	0	1	1
	東京都	0	0	3	3
	神奈川県	0	0	0	0
	愛知県	0	0	20	20
	兵庫県	0	0	2	2
	福岡県	6	7	4	17
その他	宮城県	0	0	5	5
計		6	7	35	48

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こと、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、LEV_O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。LEV_Oのホームページへの掲載やLEV_O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 7 年度の普及促進に向けた取り組みを行った。(関連資料P 44、45)

令和 7 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。(関連資料P 27)

しかしながら、令和 7 年度は環境配慮型トラック・バス導入加速化事業において、1 補助事業者あたりの上限台数が 30 台という制限が付けられ、11 月には上限が 100 台まで拡大されたものの、年度内での車両登録が日程上困難との理由でディーゼル車に置き換えるケースがあり、リース実績は 33 台にとどまった。ただし、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、リース台数は12台だったので、令和6年度比では増加した。
(P15 表3参照)

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、1,000kmを超える長い航続距離、5分程度の短い燃料充填時間など、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、カーボンネガティブ燃料の普及が期待されることから、自動車の脱炭素化の推進に重要な技術と考えられる。令和4年4月から、北海道において、小型可搬式LNG充填設備ならびに家畜糞尿由来の液化バイオメタンを用いたLNGトラック実証走行が大手商社により進められており、これまでに大手商社と連携し、バイオメタンのCO₂削減効果をクレジット化する取り組みや、将来的なインベントリへの反映に寄与する取り組みに協力してきた。

令和7年度は、引き続き大手商社により北海道にてバイオLNGの運送事業への活用事業が継続された。なお、本事業は令和8年3月で終了したが、使用されていた車両や可搬型LNG充填設備の活用が期待される。

大手自動車メーカーと共に進めているLNGトラックPR事業については、運送事業者2社がLEVOリースを活用して導入したLNGトラックを引き続き運行している。(関連資料P46～47)

このほか、バイオメタンのCO₂削減効果に関するインベントリへの反映等についてもカーボンニュートラル/カーボンネガティブ燃料としての将来的な重要性は高いと考えていることから、情報収集や関係機関への働きかけについては来年度以降も継続する。

令和7年度は、環境配慮型トラック・バス導入加速化事業へのLNGトラックの車両登録がされたものの、トラック運送事業者からの需要がなく、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な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85か所(令和7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、GX2040ビジョンにて、「内燃機関に係る液体燃料の低炭素化・脱炭素化を進めるため、液体燃料に関しては、バイオ燃料及び合成燃料の活用によりCN化を目指す。」とされており、いすゞ自動車がバイオメタンの地産地消実証事業に参加するなどの活動が行われている。(関連資料P48)

バイオメタンや e-methane に関してもカーボンニュートラル燃料として重要な技術と考えられることから、「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、自治体、関連団体の補助・助成制度を活用した公益リースにより普及促進を図る。

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、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。その結果、令和7年度は2台のリース実績となった。

表3 環境優良車リースの令和7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]	33 (12)	3 (1)
LNGトラック [公益リース]	0 (0)	0 (0)
CNGトラック [公益リース]	2 (0)	1 (0)
合 計	35 (12)	4 (1)

() 内は令和6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が中・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7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。(関連資料P27)

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7年度は、6月の公募開始より1事業者4台までの台数制限を設けて申請受付を行い、また令和6年度事業では、大型車の補助額が2015年燃費基準の過達割合により37.5万円(5%過達)と50万円(10%過達)に別れていたのに対し、7年度事業では2025年燃費基準達成車に補助要件が引き上げられ、補助金交付額が50万円に統一されたことから、1台当たりの平均補助額が4.7万円増加し6148台(前年比▲332台)について補助金を交付した。この結果、予算執行率は99.7%となり、有効活用による最大限の普及を図った。

表4 低炭素型ディーゼルトラックの補助実績の推移

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7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26.99億円	約25.65億円	約28.43億円	約28.29億円	約28.29億円
補助金交付事業者数	4,556社	3,435社	3,606社	3,486社	3,329社
交付台数	7,424台 [262台]	7,719台 [140台]	7,532台 [139台]	6,840台 [122台]	6,148台 [82台]
大型	6,104台 [234台]	5,447台 [122台]	5,515台 [106台]	5,204台 [104台]	4,527台 [66台]
中型	689台 [24台]	1,011台 [11台]	963台 [22台]	959台 [15台]	1,144台 [14台]
小型	631台 [4台]	1,261台 [7台]	1,054台 [11台]	677台 [3台]	477台 [2台]

(注) []は廃車あり台数(内数)である。

(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7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、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)北海道環境財団の協力を得て、補助制度、助成制度の

概要を、令和7年6月から令和8年3月まで、動画を当機構のホームページ上にアップすることにより実施した。(関連資料P49)

また、昨年度はPRの強化により、一部の県トラック協会のHPに紹介された。

動画の配信期間中の視聴数は延べ8,195回となり、令和6年度の4,758回を大きく上回るアクセスがあった。

表5 動画視聴数の推移

年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
視聴数	2,163	4,758	8,195

プログラムは以下のとおり。

(*) 「ご挨拶」

一般財団法人環境優良車普及機構 (LEV0)

1. 各省庁の取り組み

(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、その実現に資する財政投融资制度について」

国土交通省 大臣官房参事官(交通産業)

(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

2. 東京都の取り組みと補助制度概要

(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

3. 国の補助制度概要

- (7) 「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業について」 (ハイブリッド及び天然ガストラック・バス)

公益財団法人北海道環境財団

- (8) 「商用車等の電動化促進事業 (タクシー・バス) について」

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)

2. 「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業について」
(低炭素型ディーゼルトラック)

一般財団法人環境優良車普及機構 (LEV0)

4. 関連団体の補助制度概要

- (10) 「令和7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

5. 一般財団法人環境優良車普及機構 (LEV0) の取り組み

- (11) 「車両、環境・安全・業務効率化機器の更なる普及促進について」

一般財団法人環境優良車普及機構 (LEV0)

- (12) 「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 (LEV0)

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) 機器の普及促進事業

① デジタル式運行記録計（デジタコ）普及促進

(ア) 国の普及政策の動向

令和7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。（関連資料P50、52～55）

デジタコ普及促進には国の普及促進に向けた方針・取り組み内容や補助制度の理解向上が重要であり、広報誌（LEVONニュース）に「物流革新に向けたデジタコ普及促進の取り組み」というテーマで国交省との対談記事を掲載し、事業者への周知を図った。（関連資料P56）

(イ) 経済産業省補助金を活用した公益リース

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年度から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

化事業全体の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、147 事業者、2,680 台の補助金申請を行い、交付決定を受けた。令和 6 年度は合計で 107 事業者、1,758 台の実績だったので、事業者数、台数とも大きく増えた。令和 6 年度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によって本補助金活用をあきらめたケースがあったが、令和 7 年度は 2 年目となったことにより利用者の理解が進んだためと考える。令和 8 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引き続き強化し、普及促進に取り組む。（関連資料 P 5 9）

（ウ） 国土交通省補助金を活用した公益リース

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 6 年度の実績は 19 事業者、180 台であったが、令和 7 年度は 16 事業者、212 台の実績となった。令和 6 年度は貸切バスへのデジタコ装着義務化に向けバス関連が 10 事業者、72 台の実績があったが、令和 7 年度は義務化発効によりバスに関しては実績がなかったものの、ＰＲの強化や、初めて国交省の「業務効率化・経営力強化支援」補助金の利用がされたこと等によりトラックでの活用が増えた。令和 8 年度も引き続き補助金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。（関連資料 P 5 2）

（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、35 事業者 212 台の結果となった。令和 6 年度は 19 事業者 246 台の実績であったが、これは 1 事業者で 100 台を超える契約があったため、件数はほぼ倍増し

ている。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 デジタコ以外の機器の普及促進

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。特に令和7年8月に業務前自動点呼機器の国交省認証が始まったことにより事業者ニーズが高まり10件のリース実績となった。車両側方衝突警報装置は、既販車に関しては後付け機器の取付けが必要であり、自動点呼機器では営業所毎に設置が必要なことから、取付け車両数や営業所数が多い場合は費用負担が一時的に大きくなる。このため、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これらの機器の普及を促進した。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、ＬＥＶＯニュースでＰＲを行うなど、今後の需要拡大に対応する取り組みを行った。

ＬＥＶＯのデジタコ以外の機器リースは、令和6年度は業務用サーバーを中心に3件の実績であったが、令和7年度はこれらに加え、令和6年度は実績のなかった自動点呼機器についてＬＥＶＯニュース等で重点的にＰＲを行い、10件となったこと、さらに追突防止装置等が加わったことにより18件の実績となった。(関連資料P58)

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。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。

令和7年度については、特に業務前自動点呼機器の需要の高まりを受け、一般リース活用を積極的に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件数が倍増す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により、LEVリースの対象機器の拡充を図った。

表6 環境・安全・業務効率化機器リースの令和7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	2,680 (1,758)	147 (107)
	国交省補助金	212 (180)	16 (19)
	無し (一般リース)	212 (246)	35 (19)
小計		3,104 (2,184)	198 (145)
その他の環 境・安全・ 業務効率化 機器	国交省補助金	5 (0)	5 (0)
	無し (一般リース)	13 (3)	13 (3)
小計		18 (3)	18 (3)
合 計		3,122 (2,187)	216 (148)

() 内は令和6年度実績

(2) 選定、調査、分析業務

① 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安全装置等導入促進助成事業を支援するため、事業用トラックの安全に資する装置である後方視野確認支援装置、左側方視野確認支援装置、側方衝突監視警報装置、呼気吹込み式アルコールインターロック及びIT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器について、昨年度に引き続き、ガイドラインに基づき選定を行った。また、アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業を支援するため、エアヒーター及び車載バッテリー式冷房装置についてガイドラインに基づき選定を行った。併せて、都道府県トラック協会の助成事業を支援するため、デジタル式運行記録計等EMS基準に定めるエコドライブの実践に効果のあるEMS用車載器について、ガイドラインに基づき選定を行った。

また、令和6年度に審査項目として新たに加わった「側方衝突監視警報装置」に関して、審査要件の変更についてトラック協会より連絡があり、令和8年度の開始に合わせて、申請事業者への周知ならびにLEV Oにおける審査要領の変更などの対応を行った。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7 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	R7
選定事業者数	15	19	17	20	20	14
選定数	35	36	34	39	44	24

② 貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業

ドライブレコーダは、トラックドライバーの運転の「見える化」を可能とし、様々な映像を活用した安全運転やマナーの指導に役立つなど、効果の高いツールとして普及が進んでいる。また、万が一の事故時には、記録された映像を活用して、事故の要因分析や再発防止策を講じることが可能なことから、都道府県トラック協会ではドライブレコーダの導入助成事業が継続されている。

本事業は（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、昨年度に引き続き、助成対象機器選定作業を実施した。令和7年度は、9社15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8 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	R7
簡易型	16	14	13	10	14	5	3	12
標準型	2	5	1	7	3	2	5	0
運行管理連携型	6	16	6	12	9	6	9	3
スマートフォン活用型	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	24	35	20	29	26	13	17	15

③ 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。

令和7年度は機器審査時のメーカー等への聞き取りのほか、情報収集を行ったが、既存選定事業の対象機器以外での新たな機器への助成希望がなかった。

④ その他の健康起因性疾患による事故防止の取組に対する支援

関心の高まっている健康起因性疾患による事故防止対策について、健康管理、過労運転防止に効果が期待出来る機器は、運送事業者にとって重要なアイテムである。令和7年度はこうした機器やシステム等の情報収集を行ったが、運送事業者への支援となる新たな機器はなかった。引き続き情報収集を継続し、必要に応じてリース事業への取り込み検討のほかトラック協会への働きかけを継続する。

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などの排出ガス問題から、温室効果ガス、特にCO₂等の排出削減問題へと変遷している。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。また、令和3～6年度に実施したアンケート結果と事業者ヒアリングの分析から、自動車からのCO₂排出量を把握していない事業者が多いこと、EMS機器をエコドライブ指導にうまく活用できていない事業者が多いこと、電気自動車の導入に関心が低い事業者が多いことなどが判明している。

このため、令和4年度より自動車運送事業者を対象にCO₂削減に関連した支援を実施するための体制を整え、令和5年度よりコンサルティング事業を開始した。以降は、各種コンサルティング経験値の蓄積とフィードバックを進めてきたほか、これまでの調査において、例えば、事業者が保有する全車両をEV化することは困難であることが明らかになったことなどを踏まえ、自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じて、最小のトータルコストで最大の脱炭素化が実現できる各種車両の導入提案も視野に事業を進めてきた。また、引き続きコンサルティング事業としての価値向上に努めるとともに、今後事業として持続的に運営できるよう収益化について検討を進めるなどし、以下の取り組みを行った。

(1) CO2排出量算定等の支援

サプライチェーン全体におけるCO2排出量の算定と削減が求められることから、事業用自動車から排出されるCO2排出量の見える化と削減のために、LEVIOでは、自動車運送事業者に対するCO2排出量算定等に関する支援を行っている。

令和6年度までに、(公社)全日本トラック協会などと相談しながら、事業者におけるCO2排出量算定ツールを作成してきたほか、国際的ルールに適合し、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検討や、妥当性評価の検証機関に関する情報収集等を行ってきた。一方、令和6年度は喫緊の課題である「2024年問題」に関連した取り組みが優先されたことにより、CO2排出量算定の気運は高まっていない。

令和7年度は、2024年問題の取り組みが継続される一方で、排出量取引やSSBJ基準の動向などにより、大手企業から政府に対するCO2排出量の報告や投資家や銀行に対する開示が進みつつあり、近い将来、中小企業においてもCO2排出量算定や削減の必要性が増すことが想定されることを踏まえ、以下の取り組みを行った。(関連資料P61～66)

- ① 全日本トラック協会と共に、CO2排出量簡易算定ツールの認知度向上に向けた取り組みについて協議を実施した。同協会では令和8年2月に実施された環境対策・GX委員会において、CO2排出量算定の必要性のほか、アンケート調査で得られた算定ツールの認知度などについて講演を行った。また、大手荷主企業要請の講演(令和8年2月)においてもCO2排出量算定の必要性について講演に参加した運送事業者へ説明を行うなどにより、CO2排出量算定ツールの認知度向上に努めた。
- ② CO2排出量算定に関して同協会などと相談しながら、貨物自動車運送業界の実情に合ったガイドラインの作成について議論を継続したが、昨年同様に時期尚早という結論に至った。
- ③ CO2排出量削減目標の設定からCO2排出量削減計画策定までのトータル支援について、補助金執行事業における説明会や一般業務においてチラシの配布やLEVIOニュースを通じて同事業の周知を行った。

(2) エコドライブデータ活用サポート

LEVIO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、なかなか普及が進まない状況となっている。

エコドライブデータ活用サポートは、デジタコのエコドライブ関連の設定値変更を行うが、普及促進に向け自動車運送事業者のデジタコ設定値の管理状況を把握する必要があると考え、令和7年度、アンケートで設定値変更に関する実態を調査した。その結果、「自社で適正值に変更した」、「デジタ

コのディーラーからの推奨値に変更した」を合わせると64.6%を占め、予想以上に設定値を変更している実態が判明した。一方、「よくわからないため変更していない」、「変更したいが適正值がわからないため変更していない」が合わせて12.4%あった。これらの事業者においてコンサル要望が高いと考えられることから、提案にあたってはエコドライブへの関心度に加え、デジタコ設定値の状況も事前に把握し、提案先セグメントをより明確に取り組むこととした。

また、個別にエコドライブデータ活用サポートを提案した事業者から「コンサルを検討するにあたり、まずは自分たちが社内で講習できるエコドライブ資料が提供できないか」という要望があった。LEVIOではエコドライブ講習会の実施等を通じて、エコドライブに関する知見を蓄え、一般的なエコドライブ資料よりも具体的かつ詳細な講習会資料等の充実を図ってきており、エコドライブの向上に貢献すべく講習会資料等をオープンにし、ホームページで広く公開し自社開催をサポートするとともにホームページからのリンクでエコドライブデータ活用サポートの紹介ページにつなげることで、PR機会の拡大を図った。(関連資料P67～71)

(3) EV導入支援

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7年度は、地方自治体より電気バス関連設備電力運用検討事業について相談があったことから、大量導入時の充電タイミング検討などの実運用時の支援について情報提供を行った。

さらに、EVトラックについては、大手荷主企業からサプライチェーン全体のCO2削減を目的としたEV導入に関する講演を要請され、同荷主に関係する運送事業者を対象にEVトラックおよび充電設備導入に関する情報提供を行った。なお、同大手荷主企業からは具体的なケーススタディーを通して補助金を活用したEV・充電設備導入の継続的なフォローの要請を受けた。(関連資料P72～75)

4 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 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4年度分の作業が実施された。

令和7年度のLEVの担当業務として、昨年度実施したトラック運送事業者につづき、バス・タクシー事業者へのEV導入・利用に関するヒアリング・アンケートを行った。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等に対して、航続距離延長による運用は想定していないこと等を取りまとめて報告した。

② 令和7年度商用電動車（トラック）に関する調査事業委託業務（環境省）

EVの導入意向や使用実態の調査を目的に環境省からの業務委託によりアンケート調査を行った。アンケート送付事業者1,988社（16団体）、うち事業用車両ユーザー825社、自家用車両ユーザー254社より回答があった。

今回の調査では、今まで対象としていない電動車の導入意向の無いユーザーや自家用ユーザーも対象に調査を行った。結果として、EVの認知不足や認知不足にともなう検討対象に挙がらない状況が把握できた。この結果から、環境省に対して積極的に導入拡大を図っている事業者の力を借りてEVの普及、認知度向上を図っていくことを提言した。

③ 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7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69回の執行委員会はオーストリア（ウィーン）で開催され、第70回はオンラインにて開催された。会議では、建設機械や農耕機等の評価に関する共同研究（タスク）、代替燃料エンジンの廃棄後処理システムに関するタスク、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。

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協議が進められてきた結果、正式に研究課題として立ち上がることが決定した。

当機構でも、今後、国内の大学や自動車メーカー等で進む「水素内燃機関における最終用途」についての研究事例を収集、提供することにより貢献する。

このほか、軽油およびジェット燃料分野における再生可能炭化水素に関する課題の提起、遠隔地への交通サービス提供に関する課題の提起があった。

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。（関連資料P 81）

イ 海外事情に係る調査・情報収集

AMF TCPの執行委員会参加の機会等を利用し、各国の環境優良車等の技術動向、普及状況及び施策並びに自動車用カーボンニュートラル燃料、国際的なエネルギー供給の動向、政策等に関する調査・情報収集を行った。

このほか、電気自動車、燃料電池自動車、LNG車等の環境優良車のLCAを含む技術動向並びに水素燃料の動向、これを普及させるための環境整備、自動車の低燃費、低排出ガスとなる使い方及び環境・安全に係る機器・装置等に係る情報その他の海外事情等について、調査及び情報収集に努めた。また、調査、情報収集にあっては、今後運輸部門全体でカーボンニュートラル燃料が利用される見込みであり、これら燃料の自動車、航空機及び船舶など各分野内での動向にも注目して実施した。

④ 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6年度申請分6,840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、2025年度燃費基準に比べて4.7%の燃費改善が図られ、CO₂排出量は2025年度燃費基準で走行した場合のCO₂排出量に比べて約17千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。

⑤ 最新技術の開発動向や販売動向の把握

商用車の電動化事業やコンサルティング事業等に活用するため、様々な最新技術、市場動向について調査を行っている。

電動化技術、燃料電池、内燃機関技術、自動運転技術や商用EV（トラックやバス）の最新技術動向、市場動向ならびに法整備等、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、先進的な安全機器に関してはトラック新法（トラック適正化二法、改正トラック法）に関する貨物自動車運送事業法の改正や告示等を通して自動車の交通安全技術の最新技術動向、市場動向ならびに法整備等、その他、関係団体、メーカー等の調査、実証などへの協力を実施した。

⑥ その他、関係団体、メーカー等の調査、実証などへの協力等

関係団体、メーカー等からの受託によって、自動車の環境対策等に関する調査研究・環境優良車の実証等に積極的に対応した。

表 9 令和 7 年度 受託調査事業一覧

事業名
トラック運送事業者用CO ₂ 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）
月度燃料価格調査データ入力業務（（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））

⑦ コンサルティング能力の向上

調査研究やデータ収集・分析の実施を通じて、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、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できるコンサルティング能力の向上に努めた。

(2) 情報発信

① 地方公共団体等の主催するイベント・講演会その他の環境対策啓発活動への参画

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（関連資料P82）

令和7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。

○ 94号（6月発行）

LEV○事業内容（電動化、低炭素、EMS等）、記事（CO₂排出量算定の動向と中小運送事業者の対応）、事業計画等 等
3, 015部

○ 95号（9月発行）

会長就任あいさつ、LEV○の事業紹介、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、記事（脱炭素経営と中小企業版 SBT 認定取得）等
3, 484部

○ 96号（1月発行）

年頭のあいさつ、LEV○に関する国の予算情報、EMSリース事業、環境・安全・業務効率化支援リース事業 等
3, 437部

イ メールマガジン（関連資料P82）

令和7年度に10回発行し、LEV○の各種事業動向、IEAの国際共同研究の成果、AMF-TCPからのニュースレター、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39,953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7年4月11日に記者懇談会を実施し、商用車等の電動化促進事業（トラック）、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業、車両、環境・安全機器の普及促進、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7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

- ・全日本トラック協会 環境対策・GX委員会 令和8年2月25日
「CO2算定ツールについて」発表

全日本トラック協会で公表しているCO2排出量簡易算定ツールの具体的な使い方について講演した。

- ・大手荷主 令和8年2月26日
「EV導入に関する情報提供」発表

補助金情報、CO2算定の必要性、EV導入に関する具体的知識等について講演した。

- ・物流ニッポン新聞社 令和8年3月25日インタビュー（発行4/10）
「CO2排出量を簡易算定 ～ツール作成 全ト協会から受託～」

全日本トラック協会より受託して作成した算定ツールの基本的な使い方について取材を受けた。

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、LEVリース、それぞれの内容を記載し、LEV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LEV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、7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紹介ページを刷新、エコドライブ資料の掲載に向けた準備、調査研究レポートの掲載準備をするなどの充実強化に努めた。（関連資料P49）

5 事業運営の充実、強化等

（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

「2050年カーボンニュートラル」に向けて、自動車のカーボンニュートラルの実現に貢献するため、技術動向や政策動向にアンテナを高くし、情報発信、コンサルティング事業、環境優良車や環境安全機器の公益リース事業の充実・強化を図った。

その際、自動車運送事業者のニーズをきめ細かく把握するため、関係府省と連携しつつ、計画的・定期的にアンケート調査を実施するとともに、顧客との対話を継続的に進めた。

把握したニーズを踏まえ、不断に業務改善を重ねるとともに、環境優良車及び環境安全機器について、新規需要を含む一層の普及促進を図った。

② リース事業の適正な運営

リース管理システム（リース契約状況やリース代金の収納状況を管理するアプリケーションソフト）について、Windows10のサポート終了に併せて、Windows11利用にバージョンアップするとともに、旧リース管理システムの使いづらい部分の是正と機能の充実を図った。

リース契約予定者の審査については、令和6年度から与信管理システムを用いるとともに、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、審査の迅速化・定型化を図っている。

③ 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、引き続き、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。

さらに、令和6年3月の日銀のゼロ金利政策の転換以来、政策金利が徐々に上昇しつつあり、これに応じて預金金利も上昇傾向にあることから、低金利時代に預け入れた定期預金を、より金利の高い金融機関へ移し替えを実施した結果、受取利息が前年度の約3倍に増加した。

(2) 補助事業の適正かつ効率的な執行及び体制整備

① 補助事業の適正な執行

令和7年度は、商用車等の電動化促進事業（令和6年度補正予算の繰越事業）及び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に採択されたことから、審査要員の確保（内部異動及び新規採用）、事務処理要領の改正、審査システムの改修等を行うとともに、自主事業と明確に区分した資金管理を徹底し、適正かつ円滑な執行に努めた。

なお、令和7年度の電子申請については、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業が全申請件数の65%（対前年度比108%）、商用車等の電動化促進事業が全申請件数の86.5%（対前年度比91.3%）であった。

② 補助事業執行体制の維持・強化

適切な補助事業の執行に資するため、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7年11月に実施するとともに、併せて、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。

なお、補助事業の執行に要する事務費については、年度当初に環境省及び国土交通省に一般管理部門の人件費等を含めた必要額を要望した結果、概ね必要な事務費が交付された。

(3) システムセキュリティ対策の推進

昨年、企業がランサムウェア攻撃によりデータ改ざん、データ暴露等の脅迫を受ける事案が頻発したことから、令和8年1月に当機構のアカウント管理用サーバ及び経理用サーバに、ウイルス対策ソフトをすり抜けてサーバに感染したランサムウェアの駆除、データ書き換え防止を行うランサムウェア対策ソフトを導入した。

本ソフトの作動安定性を検証したうえで、令和8年度に補助事業執行部のサーバにも導入することとする。

(4) 人事、給与制度の刷新、職員の能力開発と健康管理等

① 人事、給与制度の刷新

当機構では、従来、比較的若年で当機構に採用された者を事務職の一般職員として60才の定年まで雇用する一方、自動車技術、自動車運送事業、等への知見、経験を有する者を1年毎の契約職員として雇用してきた。

昨今、高年齢者雇用安定法の改正による高年齢者の65才までの雇用義務化による65歳定年の定着、改正国家公務員法による段階的な65歳までの定年延長と、各企業等における人手不足から65歳以上への雇用延長が進み、知見、経験を有する契約職員の採用が困難になりつつある。

このような状況から、昨年7月に機構内に人事制度検討会を設け、各階層の職員を検討委員に指名して、当機構の人事制度の見直しについて議論を重ね、定年の70才への延長、契約職員について定年まで雇用する一般職員への一本化、一般職員と契約職員の給与体系を統合することとした。

さらに、人事評価制度に基づく公平な昇任・昇給制度と、労働契約法が求める「同一労働、同一賃金」をより具体化することとし、7年度から人事評価を試行的に実施するとともに、7年度第3回理事会において、改正人事制度を盛り込んだ就業規則等の改正が承認された。

新人事・給与制度及び人事評価制度(正式実施)は本年4月1日から実施している。

② 職員の能力開発

業務上必要な資格取得等について、職員に広く呼び掛けるとともに、資格取得者に対してその経費を機構負担としたところ、以下のとおり取得実績があった。

表10 資格取得実績

所属	取得資格	資格取得年月日
総務・リース管理部 職員	メンタルヘルス・マネジメントⅢ種	令和7年12月5日
役員	環境省認定 脱炭素経営アドバイザー	令和7年11月20日
	炭素会計アドバイザー 2級	令和8年1月21日
補助事業執行部職員	簿記検定3級	令和8年3月27日

③ 健康で働きやすい職場づくりの推進

毎週、衛生管理者が職場巡視により職場環境を確認し、毎月、衛生委員会を開催(隔月で産業医同席)して、職場巡視の結果や感染症の流行状況などを衛生委員会で共有するとともに、衛生管理者より全役職員に対し、随時、健康管理や職場の安全管理に関する情報の周知を行った。

また、産業医の指導の下に、10月に定期ストレスチェックを行い、結果を労働基準監督署に報告した。

さらに、全役職員に対し総合健康診断(人間ドック)の受診を促し、受診率100%を達成するとともに、産業医に結果を提出し、必要な指導を受けた。

なお、令和7年度の有給休暇消化は、平均12.2日となり、付与日数に対する消化率は64%(対前年度比1%増)であった。

④ 適切な給与水準の維持

令和7年度においては、自主事業の収支見込み、令和7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3.5%の賃上げを令和7年4月に遡って実施し、差額を令和7年度末に支給した。