

## 令和8年度事業計画

### I 自動車を取り巻く経済・社会情勢

#### 1 我が国の経済情勢

令和7年の我が国の経済は、昨年につき、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1月10日の158円84銭を最安値として、4月22日には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。

年明けの1月14日には1ドル159円43銭まで円安に進んで、昨年4月22日の安値を更新したほか、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%前後まで上昇している。

令和7年のGDP（国内総生産）成長率を見ると、令和7年7～9月期には、対前期比で実質成長率▲0.7%、名目成長率0.0%と微減であったものの、10～12月期には、対前期比で実質成長率0.1%、名目成長率0.6%と微増であった。

なお、令和7年12月24日に閣議了解された「令和8年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」によれば、令和8年度の実質国内総生産（実質GDP）成長率は1.3%程度、名目国内総生産（名目GDP）成長率は3.4%程度、消費者物価（総合）は1.9%程度の上昇と見込まれている。

#### 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、夏までに検討するとされていた商用車について、「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。

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（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）の普及促進を図る。」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ている。

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の最適化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7年度は、参画するバス・タクシー・トラック事業者により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められた。

令和8年度も事業継続が予定されており、当機構も引き続き運営進捗管理業務等への参画を計画している。

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7年度補正後には13,541億円分が発行され、令和8年度当初分としては10,484億円の発行が予定されている。

令和6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、昨年2月18日に閣議決定された。

さらに、昨年度はGXリーグの見直しが進められ、本年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及びScope2の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、サプ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、e-Fuelやバイオ燃料の利用により2035年以降も内燃機関車の利用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昨年度の動向を見ると、輸送量は、令和7年1月から10月までの合計で、対前年比▲3.2%と減少している。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2.4%と増加している。

また、旅客自動車運送事業の昨年度の動向を見ると、乗合バスの輸送人員は、令和7年1月から10月までの合計で、対前年比1.2%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1.7%と増加している。（出展：国土交通月例経済報告 1月23日公表）

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が懸念されている。

2030年には、約34%の輸送力不足が生ずる可能性があり、国土交通省では「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」の一部を改正、昨年4月1日から施行された。

改正貨物自動車運送事業法では、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た。

自動車運送事業の経営に直結する燃料価格については、昨年度大きな動きがあった。

昭和49年度に「第7次道路整備五箇年計画」の財源不足と、高度経済成長期のインフラ需要増、オイルショックによる財政悪化等を理由に、道路特定財源として導入されたガソリンを対象とした揮発油税に暫定税率（25.1円）が加算され、さらに、昭和51年度には軽油を対象とした軽油引取税に暫定税率（17.1円）が加算されたが、その税収が平成21年度から一般財源化されたことから、課税根拠が失われたものとして、石油業界、自動車運送業界などから、廃止の要望が出されていた。

昨年6月に、野党超党派による暫定税率廃止法案が国会に提出された。法案は衆議院で可決された一方、参議院では否決され、いったんは廃案となったが、昨年7月の参院選での与党過半数割れによって事態が変化し、7月30日には暫定税率廃止が与党2党と野党4党によって合意された。

その後、8月1日には野党7党により改めて暫定税率廃止を求める法案が衆議院に提出され、11月28日に衆参両院で可決、成立した。

ガソリンの暫定税率は昨年12月31日に廃止され、軽油の暫定税率は、本年4月1日に廃止されることとなった。

暫定税率廃止によるガソリン、軽油価格の急激な変動をさけるため、昨年11月より暫定税率廃止まで、補助金額を段階的に増額してきたことから、暫定税率廃止前にすでに激変緩和補助金が開始される令和4年1月以前の水準まで低下している。

また、軽油引取税の暫定税率を財源として、事業用バス・トラックの輸送力確保や輸送コスト上昇の抑制などを図る目的で、都道府県から地方バス協会・トラック協会に交付されている「運輸事業振興助成交付金」は、暫定税率廃止後も継続して交付できるよう、「運輸事業の振興の助成に関する法律」の改正案が、与野党の議員共同で提出された。この改正案では、暫定税率廃止後、5年間の交付金継続を規定する内容となっている。

また、原油価格は、中国の不動産不況による景気低迷、米国の関税政策による世界貿易の停滞が需要減退を招いている一方、サウジアラビアなどの産油国（OPECプラス）が、増産に転じる計画があるため、供給が増える見込となっている。また、米国、ブラジル、ガイアナなどのOPEC非加盟国による生産量が過去最高水準にあり、令和7年度当初の70ドル程度から60ドル付近まで低下している。

なお、補助が一旦終了となった電気料金は、令和8年1月から3月にかけて補助が再開されるものの、4月以降は不明である。また、天然ガスについても、令和8年1月から3月分については補助が再開されるが、4月以降は不明であり、暫定税率が廃止されたガソリン、軽油を利用する車両と比べて電気自動車、CNG/LNG車ともに年度明けからエネルギー費用は相対的に増加すると推測される。

## II 令和8年度事業計画の具体的内容

以上の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8年度の具体的な事業を以下の通り展開していくこととする。

### 1 環境優良車の普及促進

環境優良車に関連した政策動向としては近年、地球温暖化対策のためのカーボンニュートラル実現に対する政策が注目されている。

「グリーン成長戦略」の電動車普及目標は、令和6年12月に改訂案が発表された「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画 改定」にも同じ内容が盛り込まれた。

令和5年2月10日に閣議決定された「GX実現に向けた基本方針」に基づき、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。

さらに、「GX推進戦略」を改定した「GX2040ビジョン」が、昨年2月に取りまとめられ、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。

新たな内容として、燃料電池自動車に関しては「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、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。（資料P 6～7）

さらに、「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画」においても、燃料の脱炭素化に関して「ガソリンについては2030年度までにバイオエタノールの最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始を目指し、2040年度から最大濃度20%の低炭素ガソリンの供給開始を追求する。また、対応車両の開発・拡大を行う。加えてバイオディーゼルの導入を推進する。さらに、合成燃料については2030年代前半までの商用化実現を目指し、その活用を行っていく。」と、具体的なロードマップが示された。（資料P 9～10）

「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

ギー基本計画」 「地球温暖化対策計画 改定」は、昨年2月18日に閣議決定された。

環境優良車の市場動向としては、令和6年度は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。（資料P17）

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CO<sub>2</sub>を削減していくアプローチが不可欠である。（資料P18）

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、以下のとおり進めていくこととする。

### **(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（後述P21）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る。

### **(2) 補助制度等を活用した環境優良車導入に対する支援**

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P21）

我が国の自動車から排出されるCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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トラック・バンの導入補助によるCO<sub>2</sub>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P22～24）、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、予算額約136億円が新たに計上された。

当機構では、この「商用車の電動化促進事業（トラック、令和5年度予算額128億円）」の執行団体として、令和5年度から補助金執行事業を通じて電動化（EV、FCV）トラックの普及促進に努めている。

さらに、商用の電気自動車の普及のためには、専用の充電機器の設置が必要不可欠であることから、国土交通省、環境省に対し、自動車運送事業者の専用充電機器に対する補助制度の創設について、提言・要望した。（資料P25～26）

令和5年度補正予算では、「商用車の電動化促進事業（トラック、バス、タクシー）」

として409億円が計上され、電気自動車と一体的に導入される充電設備が補助対象に追加され、当初予算に続き、当機構が補助金執行団体として採択され、電動化トラック及びこれと一体的に導入する充電設備の補助金執行（補正予算額約316億円）を通じて、その普及促進に努めた。

令和6年度補正予算では、補助金の交付対象に新たに建設機械を追加した「商用車等の電動化促進事業」として400億円が計上され、当機構が補助金執行団体として採択され、電動化トラック及びこれと一体的に導入する充電設備の補助金執行（補正予算額約295億円）を通じて、その普及促進に努めた。

令和7年度補正予算では、「商用車等の電動化促進事業（トラック、バス、タクシー、建設機械）」として300億円（国庫債務負担行為分除く）が計上された。うち、トラック及び充電設備への予算額として178億円（同）が計上され、当機構が引き続きトラックについて執行団体として採択され、電動トラック及び充電設備の普及促進に努めている。

（資料P19）

また、国の補助制度、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る環境優良車の普及については、令和8年度予算案に計上された「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（国土交通省、環境省連携事業）」（資料P20）、（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、自動車運送事業者に対する環境優良車の普及促進を支援していく。

また、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、自動車運送事業者との対話を常時継続する。

事業者ニーズを踏まえ、不断に業務改善を重ねるとともに、環境優良車の導入に関心を持つ事業者に対し、当機構の公益リースやエコドライブデータ活用サポート（後述P17）等の説明を通じたアプローチを行うことにより新規需要の開拓に努め、環境優良車の一層の普及促進を図る。

なお、自治体、関連団体の補助・助成制度は都道府県により異なっていることから、きめ細かな制度調査を行い、自動車運送事業者が次世代自動車の導入等を検討しやすいように、これらの補助制度等について周知していくとともに、補助金の電子申請にも対応していく。

### （3） 環境優良車の種別ごとの普及促進方針

#### ① 電気自動車の普及促進

電気トラックについては、補助金執行業務及び導入コンサルティングを通じて、電気バスについては導入コンサルティング及び公益リース事業により、それぞれ普及促進に努める。

具体的には、電気トラックについては「商用車等の電動化促進事業（トラック）」の執行団体として、補助金執行に努める。

さらに、補助対象事業者に対するアンケート調査、ヒアリングを通じて、導入の課題や要望等の把握に努め、得られた情報を補助制度の改善に活かしながら効果的な補助金制度の周知を行うことにより、引き続き電気トラックの普及促進に努める。（後述P19）（資料P27～29「商用電動車のさらなる普及のための課題と対応」参照）

電気トラックおよび電気バスについては、国土交通省、東京都、バス事業者等からの電気バス導入等に関する受託事業で蓄積した知見を用いた導入コンサルティングにより、自動車運送事業者が電気自動車の導入を計画するなどの場合に、導入車両に求められる車両スペック（電池容量等）、事業所や営業所における充電設備等の仕様、電気自動車の運行管理に必要な充電に係るエネルギーマネジメント等について大規模導入を含め最適な提案を実施するほか、ユーザーから見た電気自動車導入のメリット・デメリットを調査・把握して、コンサルティングへ活用する。

また、「商用電動車の性能評価・導入促進事業」が、令和7年度の国土交通省補正予算に計上された。同事業では、自動車運送事業者が商用電動車の導入する際の手引きとなるよう「商用電動車ガイドラインの策定」と「商用電動車の性能評価検証・公表制度の創設」により、商用電動車の導入を促進することとされている

「商用電動車の導入ガイドラインの策定」については、これまでに当機構で行ってきた電気バスの導入ガイドライン作成や調査研究事業にて蓄積してきた電気自動車導入、充電設備導入などのノウハウを活用して、ガイドラインの作成に協力する。

なお、「商用電動車の性能評価検証・公表制度」は、自動車運送事業者が商用電動車を導入する際の判断材料として、公平な性能評価が必要不可欠であることから、当機構でも国土交通省に評価制度の創設を要望していたところである。本事業により、商用電動車の性能（電費、航続距離、充電時間など）について、公平な比較が可能になるものと期待される。

さらに、本事業により公表された情報は、当機構においても、ホームページへの掲載、メルマガなどの活用により積極的な情報発信を行い、商用電動車の一層の普及促進に努めていく。

また、使用済みバッテリーを定置蓄電池として再利用する「バッテリー再利用実証事業」についても注視していく。（資料P31）

## ② 燃料電池自動車の普及促進

一昨年度より、国内自動車メーカーが開発した小型FCトラックの市場投入が開始されたことから、「商用車等の電動化促進事業（トラック）」の補助金執行団体として、普及促進に努める。（後述P19）

また、アンケート調査等を通じて、燃料電池自動車導入のメリット・デメリット等を調査・把握する。このほか、使用実態等の情報収集により知見を蓄積し、将来的にコンサルティング事業へ活用する。

「GX2040ビジョン」において「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、第1回「燃料電池（FC）商用車の導入促進に関する重点地域」として、6地域7都県が経済産業省より昨年5月19日に選定された。

具体的な支援措置として、重点地域の中核となる地方公共団体内の水素ステーションにおいては、その経費のうち、国がディーゼルと水素の燃料費の差額に対して約700円/kg（差額の約3/4程度に相当）を追加的に支援するなど、固定費・変動費への支援を拡充し、さらに地方公共団体の独自の支援も合わせて措置することを促すことで、事業者の負担を大幅に軽減していくこととされている。（資料P33）

これらを踏まえて補助金の交付を進め、一層の普及促進に努めていく。

### ③ ハイブリッド自動車の普及促進

ハイブリッド自動車は、グリーン成長戦略において電動車に位置付けられている。

中・大型トラックについてはEV化を進める場合、充電器のスペース確保や高圧受電設備への変更等、大掛かりなインフラ対応が必要となるケースが多く、一気に全車両をEV化するのは難しい状況の中で、現状のインフラがそのまま利用可能であり、一定のCO<sub>2</sub>削減効果が見込まれ、省エネルギーに有効な役割を果たすハイブリッド自動車は極めて重要である。

GX2040ビジョンでは「内燃機関に係る液体燃料の低炭素化を進めるために、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。」と燃料の脱炭素化の方針が示された。

燃料の脱炭素化が進めば、ハイブリッド自動車も効果的な脱炭素技術となる。燃料の脱炭素化に関する情報収集や国土交通省、環境省との意見交換、貨物自動車運送事業者への情報発信に努めていく。

2025年のCOP30では「ベレン持続可能燃料4倍宣言」が立ち上げられ、「2035年までに持続可能燃料の需要を2024年比で少なくとも4倍以上にする」という目標に向け、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高性能なモビリティ機器の組み合わせによって脱炭素化を進める重要性が強調された。（資料P34）

ディーゼル自動車との価格差については、「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とともに、ハイブリッド自動車の省エネ効果と併せたコストメリット情報も提供し、ハイブリッド自動車の普及促進を図る。（関連資料P35）

なお、令和7年度の環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業補助金において、公募開始当初における一補助対象事業者あたりの申請上限台数が30台に限定された。この申請上限台数は、昨年11月4日以降、一補助対象事業者あたり100台に緩和されたが、申請期限が令和8年1月30日までのため、車両発注、新規登録までの期間が不足し、追加の補助申請が困難であった。このため、令和8年度の補助金申請にあたり、ハイブリッドトラック普及促進のため、トラック事業者の補助金需要を

把握したうえで、関係府省に対し申請上限台数の緩和時期等、必要な制度の改善を提案していく。

また、補助金制度が決定次第、制度内容についてホームページやメール等により積極的にPR活動を行う。

#### 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e-methaneやバイオメタンを用いた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。（関連資料P36）

また、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、バイオメタンやe-methaneに関して注目している。

今後、サプライチェーンのCO2削減ニーズの高まりが予想されるが、選択肢の少ない大型トラックの輸送部分についても新たな使用者ニーズが発生することが考えられる。LNGトラックの今後の動向に注目しつつ、脱炭素への貢献をアピールしながら、自動車運送事業者やメーカーに対し提言するべく活動を行う。

#### ⑤ CNGトラックの普及促進

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97か所（令和8年1月現在）まで減少しており、また、ディーゼルトラックについて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。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。（関連資料P37）

また、補助金制度が決定次第、制度内容についてホームページやメール等によりPR活動を行う。

さらに、国、（公社）全日本トラック協会、（一社）日本ガス協会、ガス事業者及び自動車メーカーと連携し、自動車運送事業者等へのCNGトラック普及に向けた情報発信を行っていく。

#### ⑥ 低炭素型ディーゼルトラックの普及促進（後述P20）

小型トラックについては、EVトラックやFCVトラックが市場投入されているが、物流の多くを担うまでの商品力とは言い難い。さらに、中、大型トラックについては車種が限定されている。メーカー各社が開発を進めているが、当面は大きな進展は望めない。

GX2040ビジョンでは「内燃機関に係る液体燃料の低炭素化を進めるために、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。」と燃料の脱炭素化の方針が示された。燃料の脱炭素化が進めば、低炭素ディーゼルトラックも有効な脱炭素技術となる。

このような状況を踏まえると、現段階では引き続きディーゼル車の中、大型トラックの主流を担うため、より燃費性能に優れたディーゼルトラックの普及促進が重要である。

具体的には、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」の執行団体を担うことにより、2025年度重量車燃費基準を達成しているディーゼルトラックの普及促進に努める。また4年前から、この補助金のユーザー層を対象にアンケート調査を実施し、得られた結果は政策や取組みに反映されているところである。今後、国土交通省・環境省の指導のもと、この層に対して効果的な情報や支援策を提供することにより、更なる脱炭素化を目指す。

なお「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」については、令和7年度予算から「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」に事業が統合されたものの、より燃費性能に優れたディーゼルトラックに対する助成措置（令和8年度予算案30億円）が引き続き講じられている。（資料P20）

当機構では低炭素ディーゼルトラックの普及促進に努めると同時に燃料の脱炭素化に関する情報収集や国土交通省、環境省との意見交換、貨物自動車運送事業者への情報発信に努めていく。

### （4）普及啓発活動

#### ① 普及説明会等の開催、関係者間の連携強化

自動車運送事業者等に対し、国、東京都、（公社）全日本トラック協会等の環境優良車に対する補助・助成制度の概要、当該制度の要件、申請手続き等について、YouTubeを利用した動画配信を行う。

当機構は、国の補助制度について多くの知見の蓄積を有していることから、自動車運送事業者に適時・適切に情報発信を行うとともに、補助金を効果的に活用することにより、自動車運送事業者の健全な経営に寄与するため、これらの補助制度等に係る申請手続きについてきめ細やかな指導・助言等を行う。

## ② 電動車に関する情報提供

2050年カーボンニュートラルに向けた今後の取り組みのため、電動車（水素含む）に関する最新の情報を自動車運送事業者に提供し、その理解の増進を図る必要がある。そのため、行政機関、自動車メーカーなどの関係者の協力を得て、最新の電動車に関する開発状況、製品情報等の国内外の動向等を主たる内容として、商用車の電動化促進事業活動の中で情報発信を行っていく。具体的には、ホームページ上での情報発信を充実し、補助対象車両の電動商用車や充電インフラの主な性能・基準額等に関する情報をメーカー横断で提供するとともに、自治体、団体等からの助成など国以外の補助金・助成金などの情報をワンストップで提供することにより、利用者の利便を図り、電動商用車の普及促進を目指す。

## ③ 天然ガストラック普及推進協議会の運営

平成26年度より当機構が事務局となって開催してきた天然ガストラック普及推進協議会について、近年、大型LNGトラックがメーカーから発売され、さらには小型可搬式LNG充填設備も開発され、令和4年度から、北海道において大型LNGトラック及び小型可搬式LNG充填設備を使用した実証事業が行われているが、令和6年度には新たにLNGトラクタも追加された。

また、ガス事業者においてはカーボンニュートラルに向けた合成メタン（e-methane）の普及推進の取り組みが発表されている。これらの取り組みの進捗や天然ガストラックの商品動向といった話題を中心に、関係者間での情報の交換、共有などを行う。

## 2 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。

既に使用されている事業用自動車に関しては、規制に対応する後付け機器の取り付けが必要であり、取り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普及を促進する。また、規制強化項目以外でも、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おり、事業者ニーズを調査するとともに機器メーカー・販売会社から定期的に商品情報を収集し、新たな機器をリース対象に加え事業者ニーズに応じていく。

特に、令和7年4月から業務前点呼に機器を使用した自動点呼が認められたことから、自動車運送事業者の自動点呼機器ニーズの高まりにより、当機構の自動点呼機器リース件数も増えてきており、ホームページや機関紙（LEVOニュース）等によるPR強化により更なる拡大を図る。（資料P46～47）

### （1）機器普及促進事業

#### ① デジタル式運行記録計（デジタコ）普及促進

令和5年6月に閣議決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、トラック輸送・荷役作業等の効率化施策として「トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、（中略）等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る。」とされており、デジタコはトラック事業のGX、DXの推進、2024年問題対応に必要な機器である。さらに令和6年10月には、貨物自動車運送事業輸送安全規則が改正され、デジタル式運行記録計の導入が推奨された。

また、「地球温暖化対策計画」においては、自動車運送事業等のグリーン化施策として、「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、EMSはデジタコの一機能であり、事業用自動車に対するデジタコの普及を強力に推進することとされた。（資料P40）

令和6年7月に開催された国土交通省の「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」において、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。」との方針が示され、(公社)全日本トラック協会のアンケート調査により、特に保有車両9両以下の事業者の装着率が43.3%に止まっている実態を考慮し、小規模事業者に対し補助金額を拡充した補助制度が、令和6年度補正予算に計上された。

当機構の公益リースを利用する事業者は中小規模が大半であり、LEVOニュースへの国土交通省のデジタコ普及促進の取組み記事掲載や、LEVOホームページでの補助金を活用したリースのPRなど国の施策と協調し、中小規模事業者を中心とした装着率の全体的な底上げを図っていく。

(資料P45～46)

当機構では、このデジタコの普及促進を図るため、令和8年度予算案に計上されている国土交通省・経済産業省連携事業である「運輸部門におけるエネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金」のうち「トラック輸送における更なる省エネルギー推進事業」と、国土交通省の「自動車運送事業の安全総合対策事業」の「デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援」による補助制度を活用し、デジタコの装着されていない車両を運行している自動車運送事業者、現在、アナログ式運行記録計あるいはメモリ型のデジタコを採用している自動車運送事業者に対し、クラウド型(通信式)を用いたデジタコを推奨するなど、自動車運送事業者の実態・要望に合わせ、当機構の公益リースを活用したデジタコの導入を後押しする。さらにデジタコを導入した事業者がその機能を充分活用してエコドライブに取り組めるよう、エコドライブデータ活用サポートサービスの利用も併せて提案する。(資料P40～41)

また、補助事業では、事業の実施後にデータ収集及びそれによる補助事業の効果測定が求められているため、自動車運送事業者がデータ収集を円滑にできるよう支援する。

## ② デジタコ以外の機器普及促進

国や関連団体等の補助、助成制度を活用した公益リースにより、自動点呼機器、ITを活用した遠隔地における点呼機器、ドライブレコーダー、アイドリングストップ支援機器(エアヒーター、車載バッテリー式冷房装置)、電動フォークリフトや2024年度から商品化された交差点での事故防止に有効な側方衝突監視警報装置等の機器普及に取り組む。

さらに、補助、助成制度のない機器でも自動車運送事業者のニーズに応じ、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といった幅広い機器の普及促進を一般リースにより支援する。機器メーカー・販売会社との連携を深め、対象機器を拡充する。当機構の一般リースの知名度は徐々に高まっており、LEVOニュースやホームページへの掲載、チラシの作成・配布によるデジタコ販社や自動車運送事業者へのPRをさらに強化する。(資料P46～47)

## (2) 選定、調査・分析事業

(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、同協会からの委託を受け、機器の選定を行う。また、安全性の分野における技術動向、ニーズ調査・分析を行い(公社) 全日本トラック協会への助成事業への新たな機器追加の提案や、当機構のリース対象とする等の普及推進を行う。

### 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導入促進のための助成事業を支援するため、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、ガイドラインに基づき選定を行う。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う。

あわせて、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う。

### ② 貨物自動車用ドライブレコーダー選定事業

ドライブレコーダーは、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ーの導入助成事業が継続されている。引き続きこの取り組みを支援するため、ガイドラインに基づき貨物自動車用ドライブレコーダーの選定を行う。

### ③ 環境・安全・業務効率化機器等の調査・分析

事業用自動車に関連する環境・安全・業務効率化の課題や規制の方向性を把握し、デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー、後方視野確認支援装置、送迎用バスの置き去り防止装置など、環境・安全・業務効率の向上を目指す分野について、最新の技術動向や自動車基準調和ならびに自動車運送事業者等におけるニーズを把握する。

また、これら機器のリースによる普及促進の可能性の検討を行い、自動車運送事業者等に対するリースによる導入をPRする。

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の情報収集を行うとともに、その活用の可能性や導入条件等の検討及び必要に応じそのための実証実験等を実施するなど、新たな健康管理機器システムがあれば、その導入への取組を支援する。

### 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NOX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。

このため、LEVOでは、「2050年カーボンニュートラル」の実現に資するため、温室効果ガスの排出量削減に注力して、市場動向、国の政策動向にも注視しながら、コンサルティング事業を進めていく。

しかしながら、中小零細事業者は、人手不足対策や安全対策、収支改善に比べて、CO2削減意識が少ないことが当機構のアンケート調査からうかがわれ、CO2削減に関連したコンサルティング件数が伸びていないことが課題である。

一方で、令和8年4月から排出量取引制度が本格的に開始されるなどの社会情勢変化により、荷主からCO2削減対策を求められる可能性も否定できない。その時を見据えて、LEVOとしてCO2削減に関するニーズの発掘と提案力を高めておく必要があると考えている。

具体的には、コンサルティング事業の3本の柱として推進している(1)CO2排出量算定等の支援、(2)エコドライブ支援、(3)EV導入支援を継続して深化させるとともに、例えば、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トータル支援のコンサルティング提案などを可能とするために、ニーズ発掘と提案力強化のアクションプランの検討を進める。

最終的に事業として持続的に運営できるよう収益化を進めることを目的とする。

#### (1) CO2排出量算定等の支援（日々のCO2排出量把握および削減に向けた支援）

排出量取引制度やサステナビリティ開示基準の動向において、大手企業からCO2排出量の報告や開示の取り組みが進みつつある。一方、全日本トラック協会では、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」のサブ目標において「各事業者が自社の車両のCO2排出量またはCO2排出原単位を把握することを目指す。」と掲げ、令和7年度から毎年11月を「CO2排出量把握促進月間」に指定したことや、LEVO実施のアンケートにおいてCO2排出量を把握していない事業者が半数以上いたこと、同アンケートにおいて全日本トラック協会が公開しているCO2排出量簡易算定ツールの認知度が低いなど、2024年問題を抱える中小企業ではCO2排出量把握の機運が低いことから、CO2排出量の把握の必要性や算定ツールの

認知度向上に向けて以下の取り組みを行う。

- ・ 全日本トラック協会と共に、CO<sub>2</sub>排出量算定の必要性やCO<sub>2</sub>排出量簡易算定ツールの認知度向上のための取り組みを検討し、講演や広報活動等を通じて認知度向上を図る。  
こうした取り組みを通して、個々の事業者からCO<sub>2</sub>排出量の算定要請があった場合に支援を行う。
- ・ 引き続き、国際的なルールを注視しつつCO<sub>2</sub>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、議論を継続する。
- ・ SBT (Science Based Target) 等の動向を注視しつつ、CO<sub>2</sub>排出量削減やCN化を目指す自動車運送事業者に向けて、CO<sub>2</sub>排出量削減目標の設定からCO<sub>2</sub>排出量削減計画策定までトータルな支援を行う。その際、本支援に加えて、エコドライブ支援（下記「(2)」参照）やEV導入支援（下記「(3)」参照）をCO<sub>2</sub>排出量削減支援のためのツールとして活用する。（資料P 49～54、P 63～68）

## (2) エコドライブデータ活用サポート（日々のCO<sub>2</sub>排出量削減のための支援）

事業用自動車から排出されるCO<sub>2</sub>排出量削減と、燃料節減による経費削減を目的に、自動車運送事業者に対するエコドライブの支援を行う。

LEVO実施のアンケートにおいて、デジタコを使ってエコドライブに取り組んでいる自動車運送事業者は8割を超えているが「エコドライブの成果が他社と比べて、良いのか悪いのか分からない」等の課題を抱えている事業者が多いことが分かっている。一方で、さらなるエコドライブの向上を目的に支援を始めたデジタコを活用したエコドライブデータ活用サポートは、なかなか普及が進まない実態がある。

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、今回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分かった。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んでいく。また、昨年度、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。LEVO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機会の拡大を図る。

(資料P 55～60)

### (3) EV導入支援（日々のCO2排出量削減のための支援）

自動車運送事業者における自動車からのCO2排出量削減を目的に、CO2排出量の少ない電気自動車の導入のため、少数導入から大量の本格導入について支援を実施する。バス事業者においては、大阪万博などを契機に一事業所に複数台の導入が始まっている一方で、トラック事業者は、一部の大手以外の中小零細事業者では、数台以下の少数導入がほとんどであるほか、導入意向がない、EV車両や補助金等の情報に触れる機会がないことなどを踏まえ、以下の取り組みを行う。

- ・ 自動車運送事業者等に対し大規模導入を含め、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、運行管理、車両管理並びに充電順などのエネルギーマネジメントの他、トータルコストの試算や採算性等について支援を行う。
- ・ 電気自動車によるスマートモビリティ社会の構築を進めるGI基金事業が継続して実施される計画であることから、引き続き同事業へ参画する。
- ・ 商用車等の電動化促進事業の令和7年度補正予算事業の執行団体を務めることを踏まえ、電動車の導入や利用状況に関する情報を収集するとともに知見を蓄積し、引き続きコンサルティング手法の改善、体制の強化に努める。
- ・ EV導入によるCO2排出量削減効果やトータルコストなどの情報のほか、得られた知見や課題および解決案等を広報活動や外部講演を通じて各方面に発信し、中小零細事業者のEV導入の機運向上を図る。（資料P 61～65）

## 4 国の補助事業の的確な執行による環境優良車の普及促進

令和7年度補正予算に計上された「商用車等の電動化促進事業（トラック）」の補助金執行団体として採択されたことから、適正な執行と資金管理に万全を期すと同時に、電子申請の普及促進、要員の効率的な運用等、補助金執行業務の効率化を図ることにより、商用電動トラック及び充電設備の事業を引き続き進めていく。

また、令和8年度の予算案に計上された「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（うち、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」についても、補助金執行団体に採択された場合には、適正な執行と資金管理に万全を期すと同時に、電子申請の普及促進、要員の効率的な運用等、補助金執行業務の効率化を図ることにより、より燃費性能に優れたディーゼルトラックの普及を進めていく。

## (1) 商用車等の電動化促進事業（トラック）の推進

### ① 令和7年度補正予算事業への参画

令和5年度に新設された商用車の電動化促進事業（トラック）は、当初予算で電動トラック（EVトラック及びFCVトラック）に対する補助として128億円が、さらに令和5年度補正予算では電動トラック及びこれと一体的に導入する充電設備に対する補助として316億円が、令和6年度補正予算においては、これまでの補助対象の電動トラック、電動バス、電動タクシーに建設機械を追加し、400億円（うちトラックは295億円）が計上され、当機構ではトラック及びこれと一体的に導入する充電設備に対する補助事業を執行した。

さらに、令和7年度補正予算においては、電動トラック、電動バス、電動タクシー、建設機械及びこれと一体的に導入する充電設備に対する補助として、単年度分300億円、令和9年度国庫債務負担行為分として60億円が計上された。

このうち、トラックに対する補助として、単年度分178億円、令和9年度国庫債務負担行為分20億円が計上されている。（資料P19）

当機構ではこの補正予算（トラック）の補助金執行団体に応募し、令和8年1月7日、補助事業の執行団体として採択されたことから、その執行に万全を期すため、公募要領等を作成し、自動車メーカー、充電機器メーカー、自動車運送事業者及び関係者等に配布・周知し、申請事務等の円滑化を図るとともに、事業説明会の開催、ホームページを活用した申請書の作成方法や質疑応答集の公開等により、事業の利用の周知を図る。

また、当機構がこれまで培った知見を活用し、個々の申請者へのきめ細やかな対応、指導・監督に努めるとともに、補助金執行業務における電子申請を推進するため、メールによる申請と政府による電子申請（J Grants）等の電子申請化に積極的に対応する。

### ② 令和6年度事業、7年度事業のフォローアップ

商用車等の電動化促進事業（トラック）では、補助年度及びその後1年間の使用状況の報告（月別の走行距離、稼働回数）が義務付けられていることから、令和6年度事業、7年度事業の補助対象となった車両の使用状況等の報告の取りまとめを行うとともに、データ分析を適切に行う。

### ③ アンケートの実施

電動車を導入した補助事業者に対するアンケート調査の実施、ヒアリング等を通じてユーザーニーズの把握を行い、さらに利用しやすい制度とするために、制度改正等の提案を所管府省へ行う等により、商用電動トラックの更なる普及促進を図る。

#### ④ 情報発信

商用車等の電動化促進事業（トラック）に係る制度等について、ホームページ、機関紙（LEVOニュース）等を通じて広報活動を行うことにより、より多くの貨物自動車運送事業者が電動トラック導入を検討する一助とする。

また、令和7年度補正予算に計上された「商用電動車の性能評価・導入促進事業」において得られた情報について、補助事業の広報に活用することとする。（P8の再掲）

#### 商用車の電動化促進事業（トラック）の予算額の推移

年度	令和5年度 当初予算	令和5年度 補正予算	令和6年度 補正予算	令和7年度 補正予算(注)
予算額	12,800 百万円	31,635 百万円	29,547 百万円	17,800 百万円 2,000 百万円

(注) 上段は単年度予算分、下段は令和9年度国庫債務負担行為分である。

## (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8年度事業への参画

当機構は、令和8年度予算案に計上された「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（うち、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」の補助金執行団体に応募しており、採択された場合には、その執行に万全を期すため、公募要領等を作成するとともに、自動車メーカー、自動車運送事業者及び関係者等に周知し、申請事務等の円滑化を図る。さらに、事業説明会の開催、ホームページを活用した申請書の作成方法や質疑応答集の公開等により、事業の利用の周知を図る。（資料P20）

また、当機構がこれまで培った知見を活用し、個々の申請者へのきめ細やかな対応、指導・監督に努めるとともに、補助金執行業務における電子申請を推進するため、令和3年度に採用したメールによる申請と政府による電子申請（Jグランツ）等の電子申請化に積極的に対応していく。

令和3～6年度に補助金の交付を受けた事業者に対して、CO2排出量の把握、エコドライブの取組、EVトラックの導入に関するアンケートを実施しており、令和7年度交付事業者に対しても継続してアンケートを実施し、エコドライブ等燃費改善取組の課題、次世代自動車（電気自動車など）の導入意向等について調査・把握する。

### ② 令和6年度事業、7年度事業のフォローアップ

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業では、そのフォローアップのため、補助年度及びその後1年間の燃費データの収集・分析及びエコドライブ実施が義務付けられていることから、令和6年度事業、7年度事業の補助対象となった車両の燃費情報等

の収集・分析を適切に行う。

### ③ 情報発信

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業は、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、トラックから排出されるCO<sub>2</sub>を削減するものであり、低炭素型ディーゼルトラックのさらなる普及を図るためには、その効果を明らかにして自動車運送事業者はじめ広く一般に広報する必要がある。このため、これまでの補助事業を通して得られたCO<sub>2</sub>削減効果実績をとりまとめるとともに、所管府省と連携し、事業の効果検証を行うことを提案し、本制度がCO<sub>2</sub>排出量の削減に効果のある制度であることを種々の機会を通して情報発信する。

補助金申請締切が1月末であることから、2月、3月の新車新規登録車両の補助金交付申請が認められないため、年間を通じて申請可能な制度への改正を環境省に提案する。

#### 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の予算額の推移

年度	令和5年度 予算	令和6年度 予算	令和7年度 予算	令和8年度 予算案
予算額	2,965 百万円	2,965 百万円	2,965 百万円	2,965 百万円

## 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 国際エネルギー機関（IEA）における国際共同研究への参加

日本国政府の指定機関として（国研）産業技術総合研究所、（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所と共に参加しているIEAの自動車用先進燃料に関する技術連携プログラム（以下「AMF TCP」という。）は、他のTCPと連携しながら航空機及び船舶の燃料も調査の対象に広げ、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、燃料の果たす役割についての議論を行っている。（資料P70）

- ・水素内燃機関に関する共同研究（活動は3ヵ年）に参加し、日本国内の同研究についての動向を取りまとめる。完成した報告書は広く関係機関（政府機関等）へ情報を発信する。
- ・燃料による自動車の脱炭素化や自動車以外の分野の動向も注視し必要な情報を関係機関に提供すると同時に、AMF TCPの場で国内の自動車脱炭素化に関する情報を発信する。

② 各種補助事業における燃費、CO<sub>2</sub>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等の補助事業において、補助金執行団体又は補助事業者として、その効果分析等のためのデータ収集・分析を的確に行う。

③ 電動化技術、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

最近、急速に関心の高まっている電動化技術、燃料電池技術、水素内燃機関技術、自動運転技術、バイオ燃料を含めた自動車用燃料等の最新の技術開発や、それら技術を搭載した車両ならびに既存技術を搭載した車両等の販売動向や普及動向に注目し、必要に応じて、これらに係る関係者の行うセミナー、検討会、実証事業等に積極的に参画、協力するなど、その情報収集に努めるとともに、自動車運送事業者に先進的な情報技術の提供を行う。

④ グリーンイノベーション基金事業

(国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)が実施する「グリーンイノベーション基金事業」の「スマートモビリティ社会の構築に向けたEV・FCVの運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの構築」事業が(国研)産業技術総合研究所、(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所(交通研)等により開始され、当機構も交通研事業の一部の受託を通じて、同事業に参画している。

同事業が継続的に実施される計画であることから、引き続き同事業へ参画し、事業への貢献とともにコンサルティング事業に活用することも踏まえ、運行管理システムやエネルギーマネジメント、電動車導入に関する知見等を蓄積する。

⑤ その他の調査研究事業

国、地方公共団体、関係団体等が行う自動車の環境・安全対策等に関する調査研究、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、受託の機会が得られるよう努力するとともに、自主的な調査・研究も行う。

(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

国、地方公共団体、公益法人等で設置している環境優良車の普及促進等を目的とした協議会に参加するとともに、これらの者が実施する講習会、展示会、セミナー等に積極的に参加し、環境優良車普及の重要性、エコドライブの必要性・有用性、環境・省エネ・安全機器の効果、電気自動車の大量導入時における課題等について、関係者はもちろん、広く一般に対する啓発活動を行う。

## ② 自動車運送事業者等への情報発信

- ・ AMF TCPで得た情報や同共同研究の成果やニュースレター等により得られた海外情報について、機関誌（LEVOニュース）、メールマガジン等を活用するなどして、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に積極的に情報発信する。
- ・ 環境優良車及び環境・省エネ機器の有効性等について、専門紙、業界紙等への情報提供・掲載を行い、自動車運送事業者その他関係者等の理解増進に努める。
- ・ 情報の効果的、効率的な活用に向け、当機構のホームページ、機関誌（LEVOニュース）、メールマガジン等の充実を図る。（資料P71）

## ③ 一般向け情報発信

### ア 自動車環境講座の開催

受講を希望する自動車運送事業者又は学校、自治体、関係団体等を主な対象として、自動車の環境問題について、啓発活動を行うとともに、各種調査研究活動で得られた成果を活用し、同講座の内容の充実とPRに努める。

### イ 講演会等での発表、専門紙掲載等

- ・ 調査研究事業の成果を、講演会等で発表するとともに、専門紙、業界紙への広報資料配布、機関誌（LEVOニュース）、メールマガジン等に掲載するなど、各種媒体において情報発信を行う。
- ・ 各種イベント等において、環境優良車や自動車運送事業者のCO<sub>2</sub>削減その他の環境対策への取組について、特に荷主や一般向けのPR活動を強化するなど、より一層の情報発信とその充実・強化に努める。

### ウ 環境優良車、環境・省エネ機器等の普及に係る資料の作成・配布

環境優良車、エコドライブ等の普及促進の為のパンフレット、リーフレット等を作成し、関係者等に広く配布するとともに、パネル等を制作し各種イベントを通じて普及啓発に努める。

### エ ホームページの充実

当機構のホームページを、さらに見やすいものとすべく、改良を重ねる。  
（資料P39）

## 6 事業運営の充実、強化等

- (1) 環境優良車、環境安全機器等の公益リース事業及びコンサルティング事業の充実・強化及び適正な運営

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・強化を図る。
- ・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、事業者との対話を常時継続する。
- ・事業者ニーズを踏まえ、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る。

② リース事業の適正な運営

リース申込者に対し、AIを用いた与信判定システムを利用した迅速な与信審査を行うとともに、債権管理システムを活用して、リース債権を適正に管理する。

③ 事業運営の効率化、合理化

事業運営全般にわたって効率化・合理化に努め、より一層のコスト縮減を図る。特に、環境優良車及び車両動態管理システム等のより一層の普及を図るため、関係先への働きかけを行うとともに、自己資金の有効活用により、リース事業に充当する資金の調達コストを節減する。

(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年度補正予算「商用車等の電動化促進事業（トラック）」の執行が令和8年度に繰越された場合、補助金執行団体として、国の予算・会計制度に準拠した適正な資金管理と執行に万全を期すとともに、電子申請の普及促進を図る。

また、令和8年度「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（うち、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」についても、補助金執行団体に採択された場合には、同様の措置を講ずる。（P19～21の再掲）

② 補助事業執行体制の維持・強化

従事職員の効率的な配置、運用、国の予算制度及び補助金適正化法の研修等を通じた適正な執行体制の整備と効率化を図る。また、国土交通省及び環境省と十分調整のうえで、補助金執行事業に必要な事務費を確保することにより、持続可能な運営を目指す。

### (3) 職員の人事・給与制度の刷新と能力開発、健康管理等

#### ① 人事・給与制度の刷新

当機構においては、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、経験を有する企業等の退職者を契約職員として1年毎の契約により雇用してきたところである。

高齢者雇用安定法の改正により、令和7年4月から65才までの雇用が義務化されたことから、65才以上で当機構への再就職を希望する企業等の退職者が多くなっており、身分の不安定な契約職員での雇用から、定年まで安心して勤務できる雇用条件を提供することで、これら退職者のなかから優秀な人材を獲得するため、職員種別を一般職員（定年まで雇用する職員）に統合するとともに、定年年齢を70才に引き上げて、令和8年度から実施する。

また、令和7年度に試行的に開始した人事評価制度を、8年度から本格実施することとし、評価に基づきより公平な人事管理を行う。

この人事制度の改正、人事評価制度の本格運用に伴い、従来、一般職員と契約職員で別規定としていた給与規程を統合し、人事評価に基づく公平な昇給と、労働契約法が求める「同一労働同一賃金」をよりの確に運用する。

#### ② 職員の能力開発

業務上必要な資格の取得や、温暖化防止、脱炭素化に関する知見の取得について必要な経費を機構が負担することにより、資格の取得促進やリスクリングを奨励する。

#### ③ 健康で働きやすい職場づくりの推進

労働安全衛生法に基づく衛生管理体制の的確な運用を図るとともに、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、計画的な有給休暇取得の呼びかけ等を通じて、職員が健康で働きやすい職場の確立を図る。

#### ④ 適切な給与水準の維持

令和8年春闘における民間企業のベア妥結状況、令和8年度人事院勧告の実施状況などを精査したうえで、優秀な人材を安定的に確保すべく、適切な給与水準の維持に努める。

### (4) システムセキュリティ対策の強化

当機構では、リース事業の管理及び補助金執行事業にコンピュータシステムを使用して、顧客管理や補助金交付等の業務を行っている。当該システムには個人情報

を含むデータを保有していることから、サーバー・クライアントPCへのウイルスチェックプログラムのインストール、全役職員を対象とした定期的なシステムセキュリティ研修の実施等により、ウイルス感染に伴う情報漏洩防止に努めてきたところである。

昨今、飲料メーカー、通販サイト運営会社等に対するランサムウェアによるサイバー攻撃が多発している状況に鑑み、ウイルスチェックプログラムをすり抜けたランサムウェア対策として、サーバーへの感染検知システムの構築、サイバー攻撃を受けた後に最短でシステムを復旧させるためのデータのバックアップ体制の構築等の対策を行い、令和8年4月より本格稼働する予定である。

また、令和8年度からBCP計画を策定するとともに、模擬サイバー攻撃への対応訓練を実施することにより、インシデント時の対応手順を確認する。

これらの研修、対策を引き続き実施することにより、当機構の業務運営と情報漏洩防止に万全を期していく。