

# LEVO

2021.5 No.82



一般財団法人  
環境優良車普及機構

# NEWS

- ・ 令和3年度LEVOの補助事業がスタート!
- ・ LEVOの令和3年度事業の主な計画
- ・ 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の公募について
- ・ 社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業について
  - ・ 国土交通省環境対応車導入事業について
    - ・ デジタコ等の導入支援リース事業
  - ・ デジタコ等の導入支援リース事業のメリット
- ・ 運輸部門における脱炭素に関する施策動向
  - ・ 主要国の自動車用先進燃料の動向
  - ・ メールマガジン登録者募集中!



# 1 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

詳しくはp.03を  
ご覧ください

- 低炭素型ディーゼルトラックの導入



# 2 社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業

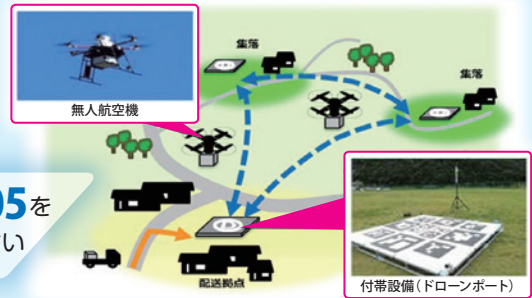
- 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業

庫内作業の省人化に伴う照明・空間のエネルギー消費削減／省エネ型機器への転換による効率向上／再エネ設備によるエネルギー供給

過疎地域等における  
ドローン物流への転換

- 過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業

詳しくはp.05を  
ご覧ください



# 3 国土交通省環境対応車導入事業

- CNGトラックの導入
- 優良ハイブリッドトラックの導入
- 使用過程車のCNG改造車

詳しくはp.07を  
ご覧ください



# 4 デジタコ等の導入支援リース事業

- デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入
- 過労運転防止機器の導入
- 車両動態管理システムの導入

詳しくはp.08を  
ご覧ください





# LEVOの令和3年度 事業の主な計画

## 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ができるように努め、環境優良車の普及促進を図る。
- 国土交通省の「地域交通グリーン化・次世代車補助事業」、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、当機構の公益リース制度により、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。
- ハイブリッド自動車の普及促進について、地域交通グリーン化・次世代車補助事業や、環境配慮型トラック・バス導入加速事業による補助制度、自治体、関連団体の補助・助成制度を活用して普及促進を図っていく。
- 大型LNGトラックについては、大手トラック運送事業者2社の協力のもと、大阪―東京間で2台の大型LNGトラックの実証走行試験を実施してきたが、大型LNGトラックの市場実装を推進するため、引き続き大阪―東京間の実証走行試験を継続する。
- 中・小型CNGトラックの普及促進については、地域交通グリーン化・次世代車補助事業等を活用して、CNGトラックの環境性能の優位性について情報提供を行いつつ、普及促進の支援を行う。また、大型CNGトラックについては、環境配慮型トラック・バス導入加速事業を活用した普及促進を行う。
- 電気自動車の普及促進について、国土交通省、東京都からの電気バスに関する受託事業で得られた知見を活かし、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電池容量、営業所における充電設備等の仕様などをアドバイスできる体制を構築し、導入支援を目指すとともに、宅配トラック事業者がラストワンマイル輸送用として期待している小型電気トラックをはじめとする電気自動車などについて、国の補助制度を活用しつつ、当機構の公益リースを提案する。
- 燃料電池バスなど、新たな環境優良車の公益リース事業による普及を視野に入れて、技術動向、普及動向などの情報収集を行う。

## 環境優良車の普及啓発活動等

- 行政、自動車メーカー、燃料供給事業者及び自動車運送事業者等の関係者の協力を得て、2050年カーボンニュートラルに関する開発状況、実証実験結果等の国内外の動向等を主たる内容として、環境優良車講演会を開催する。
- 天然ガストラック普及推進協議会を開催し、関係者間での情報交換や具体的普及方策の検討等を行う。

## 環境・省エネ機器等を活用した輸送の省エネ化・効率化

- 国土交通省・経済産業省連携の「トラック輸送における省エネ化推進事業」による補助制度を活用し、当機構の公益リース事業による車両動態管理システム等の導入を後押しする。
- 車両動態管理システムに係る補助事業実施後の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。
- 国や関連団体等の補助、助成制度を活用した環境・省エネ機器等について当機構の公益リースを活用した普及等に取り組む。
- エコドライブ総合診断事業について、これまで当機構が各種補助事業への参画等により培ってきた知見を反映し、その充実・強化を図りつつ、引き続き診断事業を推進する。

## 交通安全対策の推進

- 国土交通省の助成制度を活用して、デジタコ、ドライブレコーダ、過労状態を測定する機器等の自動車の交通安全機器の普及促進を図る。
- 都道府県トラック協会の助成事業を支援するため、ガイドラインに基づき貨物自動車用ドライブレコーダの選定を行う。
- (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、後方視野確認支援装置、側方視野確認支援装置、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とともに、アイドリングストップ支援機器、EMS用車載器に

ついてガイドラインに基づき選定を行う。

- 健康起因性の自動車事故防止対策について、SASのスクリーニング検査事業を行う（一助）運輸・交通SAS対策支援センターの事業を積極的に支援する。

## 低炭素型ディーゼルトラックの普及促進及び社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入に係る補助金の執行

- 「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」及び「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」の環境省・国土交通省連携事業について、補助金執行団体として、補助金事業の適正な執行に万全を期す。また、今後の補助金申請においては、積極的にjGrants等の電子申請化に対応していく。

## 調査研究事業の推進等

- 政府指定機関として、国際エネルギー機関（IEA）国際共同研究に引き続き参画し、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代替燃料、エネルギー供給の動向等に係る海外事情の把握に努めるとともに、電動化技術、自動運転技術等の最新技術の開発・普及状況につき情報収集に努める。
- 各種補助事業の効果分析等のためのデータ収集・分析を的確に行う。
- 将来カーボンニュートラル燃料への代替が期待される天然ガス等について、メタネーションや二酸化炭素の固定化・再利用の技術開発に注目し、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた代替燃料の技術開発動向について、関連する団体と連携して調査を行い、運送事業者を始め広く情報の提供を行う。
- 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る。

## 事業運営の適正化、効率化

- 公益リース事業のリース債権の管理に遺漏なきを期すとともに、事業運営全般にわたって、より一層の効率化・合理化に努める。

# 令和3年度 低炭素型ディーゼルトラック




LEVOは二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）（令和3年度環境省・国土交通省連携事業）に係る補助事業（執行団体）の募集に応募し、令和3年3月17日に補助事業者として採択されるとともに、同4月1日、環境大臣より交付決定を受けました。

これによりLEVOは補助事業者（執行団体）として、トラック運送事業者及びリース事業者（間接補助事業者）から補助金申請を受け付け、補助金を交付する事業を開始致しました。

## 事業概要

### 1 補助事業の概要

- この補助金は、中小トラック事業者が低炭素型ディーゼルトラックを導入する事業を支援することにより、トラック輸送において、エコドライブを含む燃費改善のための取組を継続的に実施・改善することにより二酸化炭素排出量の削減を図り、地球環境保全に資することを目的としています。
- 補助対象の低炭素型ディーゼルトラックとは、排出ガス規制識別記号が以下の新車新規登録車を指します。  
「TRG」「LPG」「QPG」「2PG」「2RG」「2TG」（令和3年4月1日時点）  
但し、車両区分によって対象となる排出ガス規制識別記号が異なるので注意願います。

車両区分（※GVW：車両総重量）	排出ガス基準		2015年度燃費基準			
			達成～	+5%以上 ～10%未満	+10%以上 ～15%未満	+15%以上
<b>小型車</b> GVW3.5t超 ～7.5t 	平成22年	適合	SKG ×	SPG ×	—	—
		NOx/PM 10%以上低減	TKG ×	TPG ×	TRG	—
	平成28年	適合	—	2PG ×	2RG	2TG
<b>中型車</b> GVW7.5t超 ～12t 	平成22年	適合	SKG ×	SPG ×	—	—
		NOx/PM 10%以上低減	TKG ×	TPG ×	TRG	—
	平成28年	適合	2KG ×	2PG ×	2RG	2TG
<b>大型車</b> GVW 12t超 	平成21年	適合	LKG ×	LPG	—	—
		NOx/PM 10%以上低減	QKG ×	QPG	—	—
	平成28年	適合	2KG ×	2PG	2RG	2TG

### 2 補助対象事業者

- ① 一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者（ただし、「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」の事業者であること。）
- ② ①に貸し渡す自動車リース事業者

# 普及加速化事業の公募について

## 3 補助対象車両

下記条件を満足する新規導入車両

### 1. 低炭素型ディーゼルトラック

- 車両総重量3.5t超の営業用車両（緑ナンバー）
- 「平成21年（22年）排出ガス基準に適合またはNOx・PM+10%以上低減」または「平成28年排出ガス基準適合」、かつ「2015年度燃費基準+5%以上達成（大型）、+10%以上達成（中型・小型）」（左表参照）
- 令和3年4月1日（木）から令和4年1月31日（月）までに新車新規登録された車両
- 所有権が留保されていないこと（所有権留保解除（移転登録）後の申請可）

### ◆車両区分

- 大型車：自動車検査証に記載された車両総重量が12t超の車両
- 中型車：自動車検査証に記載された車両総重量が7.5t超12t以下の車両
- 小型車：自動車検査証に記載された車両総重量が3.5t超7.5t以下の車両

### ◆対象となる廃車車両の基準（廃車を伴う場合）

- 令和3年4月1日（木）から令和4年1月31日（月）までに廃車された車両（初度登録年度については検討中）
- 導入する補助対象車両と同じ車両区分以上であること
  - 使用者名が導入する補助対象車両の所有者名及び使用者名（リースの場合は使用者名）と同一であること
  - 廃車するまでの過去1年間継続して自社で事業用トラックとして使用していた車両（詳細検討中）

## 4 補助金（低炭素型ディーゼルトラック）

車両区分	金額	廃車	
	2015年度燃費基準比	有	無
大型	+10%以上	75万円	50万円
	+5%以上 ~10%未満	50万円	37.5万円
中型		42万円	28万円
小型		15万円	10万円

## 5 申請台数

- 1事業者当たり 2台  
（リースの場合は貸渡し先事業者）

## 6 予算総額

- 約28億円

## 7 申請期間

- 令和3年5月28日（金）（予定）から令和4年1月31日（月）まで（LEVOのホームページで受付開始等の状況を公表予定）

## 8 事業報告書の提出

- 事業年度の年度末、および翌年度の年度末に、申請時に提出した「エコドライブ等燃費改善取組報告書」に進捗状況を記載した上で事業報告書に添付し提出
- 補助事業完了日（新車新規登録日または廃車日のいずれか遅い日）から当該年度の3月末までの間については3か月ごとに、またその後1年間については半期ごとに導入車両の月毎燃費を提出

問い合わせ先

一般財団法人 環境優良車普及機構 低炭素型ディーゼル車普及事業執行グループ

TEL：03-5341-4577 FAX：03-5341-4578

メールアドレス：hojokin@levo.or.jp

ホームページ：http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/r3\_index.html

ホームページはこちら



# 令和3年度 二酸化炭素排出抑制対策事業費 社会変革と物流脱炭素化を 先進技術導入促進事業につ

LEVOは、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業 環境省・国土交通省連携事業）に係る補助事業者（執行団体）の公募に応募し、令和3年3月15日、補助事業者として採択を受けるとともに、4月1日、環境大臣より交付決定を受けました。

これにより、LEVOは物流分野の脱炭素化・低炭素化を促進するため、エネルギー起源二酸化炭素の排出を抑制するための設備や技術等を導入する事業に対する補助金を交付する事業を実施していきます。

1 予算総額

4億円

## 4 事業概要

### 1. 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業

#### 【事業の目的】

物流倉庫において、省人化・省エネ型機器（無人フォークリフト等）と再生可能エネルギー設備（太陽光発電設備等）、蓄電池の同時導入を支援することで、CO<sub>2</sub>排出量の大幅削減とともに、労働力不足対策や防災・減災対策を同時実現する。

#### 【事業のイメージ】

① 庫内作業の省人化に伴う  
照明・空調のエネルギー消費削減



② 省エネ型機器への  
転換による効率向上



③ 再生エ設備による  
エネルギー供給

※自家使用に限る

一施設あたり  
約7割  
排出量削減  
(普通倉庫の例)

一定規模以上の倉庫への横展開により倉庫全体でCO<sub>2</sub>排出量2030年4割削減

#### 【対象事業の要件】

- ・倉庫業者が営業倉庫内作業の省人化・省エネ化に資する機器（無人フォークリフト・無人搬送車等）と再生可能エネルギー設備（太陽光発電設備等）、蓄電池を同時導入する事業。
- ・既設営業倉庫が既に再生可能エネルギー設備を備え

ている場合又は蓄電池を設置し災害対応力の向上を図っている場合に限り、省人化・省エネ化に資する機器のみを導入する事業も対象。

#### 【補助金の交付額】

補助対象経費の 1/2以内。

# 等補助金 同時実現する いて

問い合わせ先

一般財団法人 環境優良車普及機構  
「社会変革と物流脱炭素化促進事業」  
執行グループ

TEL:03(5341)4728 FAX:03(5341)4729

メールアドレス: butsuryu@levo.or.jp

ホームページ: <http://www.levo.or.jp>

## 2 申請受付

一次公募の申請受付は、令和3年5月14日17時に終了いたしました。今後、追加公募の是非については関係者と協議を行い、追加公募が決定すればLEVOのホームページでお知らせします。応募申請をご検討される事業者様はLEVOホームページ (<http://www.levo.or.jp/fukyu/butsuryu/index21.html>) を定期的にご確認くださいませよう、お願い致します。

## 3 補助事業の採択

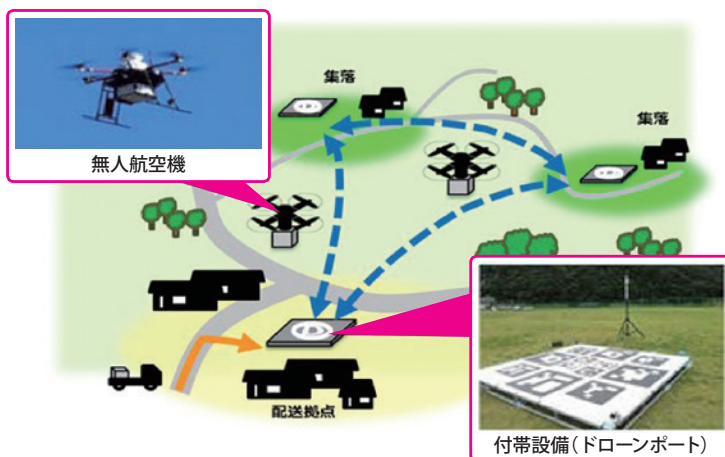
応募者より提出された実施計画書等をもとに審査を行い、予算の範囲内で補助事業を採択します。公募の採択結果は、LEVOホームページに公表します。

## 2. 過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業

### 【事業の目的】

荷量の限られる過疎地域等において、既存物流からドローン物流への転換を図り、輸配送の効率化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減とともに、労働力不足対策や災害時も含めた持続可能な物流網の構築を同時実現する。

### 【事業のイメージ】



### <過疎地域等の課題>

- 人口減少に伴う荷量の減少による積載効率の低下や輸送コストの増加
- トラックドライバーの高齢化や人手不足

### ドローン物流への転換

過疎地域等の物流網維持と物流低炭素化による社会変革

### 【対象事業の要件】

- 荷量の限られる過疎地域等において、既存物流からドローン物流への転換を支援することで、輸配送の効率化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減を図るとともに、労働力不足対策や災害時も含めた持続可能な物流網の構築を同時実現する事業を実施するにあたり必要な計画を策定する事業及び同事業を実施する事業。
- 両事業においてドローンの飛行経路となる地方公共団

- 体が代表事業者又は共同事業者として参画すること。
- 補助実施年度から3ヵ年以内に当該事業が実用化されること。

### 【補助金の交付額】

- 計画を策定する事業  
補助対象経費( 定額(上限500万円) )。
- 事業を実施する事業  
補助対象経費の 1/2以内。

# 環境対応車導入事業 について

令和3年度、国土交通省「自動車環境総合改善対策費補助金」の補助事業が令和3年度に新規登録される天然ガストラック、優良ハイブリッドトラックの車両(使用過程車含む)を対象に開始されました。補助申請をするために必要な「交付予定枠」の申し込みは、令和3年9月1日から令和3年9月17日までに車両登録地の運輸局に提出となります。今年度環境対応トラックの導入を計画されて

いる事業者の皆様は、交付予定枠の申し込みを行い、内定通知を受けた後に補助金申請をすることとなりますのでご注意ください。

なお、国土交通省「自動車環境総合改善対策費補助金」及びトラック協会「環境対応車導入促進助成金」の金額の一覧表を掲載しますのでご覧ください。また、申請にあたってはLEVOのホームページ等でご確認をお願いいたします。

## 令和3年度 国土交通省「自動車環境総合改善対策費補助金」及びトラック協会「環境対応車導入促進助成金」一覧表

### (1) 新車導入のみの場合

補助金対象車両	補助金対象車両区分	国土交通省		全ト協	地ト協	
		車両価格差	補助金額	助成金額	主な助成金額	
天然ガストラック (新車)	最大積載量	4トン未満	730千円	243千円	122千円	121千円
		4トン以上	2750千円	916千円	459千円	458千円
優良ハイブリッドトラック (新車)	最大積載量	4トン未満	770千円	256千円	97千円	96千円
		4トン以上	2680千円	893千円	335千円	335千円

経年車の廃車を伴う場合でも新車導入のみの場合と補助金額は同じです

### (2) 使用過程車の改造車の場合

補助金対象車両	補助金対象車両区分	国土交通省		全ト協	地ト協	
		改造費	補助金額	助成金額	主な助成金額	
使用過程車の 天然ガス改造車	最大積載量	4トン未満	730千円	243千円	100千円	100千円
		4トン以上	2750千円	916千円	100千円	100千円

○全ト協のバイフューエル車の助成金額は定額50千円です。

○地ト協の助成金額は参考額です。詳細はそれぞれの都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい。

### 申請受付期間

- ① 交付予定枠申し込み **対象車両**：令和3年度に補助金申請を予定している全ての車両  
**受付期間**：令和3年9月1日〔水〕から令和3年9月17日〔金〕まで

### ② 補助金交付申請

		対象車両	受付期間
実績申請方式	実績申請 ※交付予定枠の内定通知を受けたもの	令和3年4月1日～令和3年10月31日までに車両登録したもの	内定通知受領後～令和3年11月30日
		令和3年11月1日～令和3年12月31日までに車両登録したもの	内定通知受領後～車両登録日から30日
通常申請方式	通常申請 ※交付予定枠の内定通知を受けたもの	令和4年1月1日～令和4年3月31日の間に車両登録する予定のもの	令和3年11月1日～令和3年11月30日
	実績報告 ※通常申請をし、交付決定通知を受けたもの	令和4年1月1日～令和4年3月31日の間に車両登録したもの	補助事業の完了日 <sup>(注)</sup> から30日以内又は令和4年4月1日のいずれか早い日 (車両登録日は、交付決定通知日からおおむね1週間以降)

(注) 事業の完了日(経年車の廃車なしの場合：車両登録日/経年車の廃車ありの場合：車両登録日又は使用済自動車を引き渡した日のいずれか遅い日)

(\*) 使用過程車(天然ガス自動車への改造)は車検証の交付年月日により補助申請



# デジタコ等の導入支援リース事業

LEVOは、昨年度に引き続き今年度も下記補助金を活用したリース事業の募集を行う予定です。

## (1) 国土交通省事業関連：(昨年度は10月公募開始)

【補助対象者】中小企業の運送事業者

### ●ドライブレコーダー等の導入支援事業(予定)

- デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入に対する支援事業

【補助率】導入費用の1/3 【補助対象】デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー等

- 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援事業

【補助率】導入費用の1/2 【補助対象】運転者の疲労・過労状態等を測定する機器等

## (2) 経済産業省事業関連：(昨年度は7月公募開始)

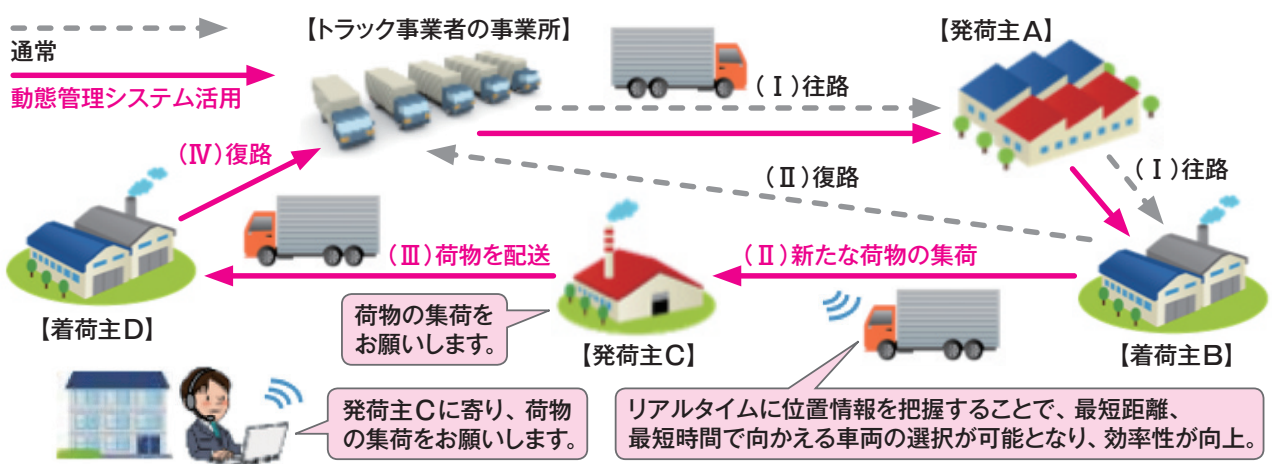
車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネ効果の実証に要する経費(設備費等)を補助し、輸送の効率化を実証する事業

- 執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社

【補助率】導入費用の1/2

【補助対象】クラウド型車載器(運行中にデータ送受信を行う車載器)及び工事費(予想)

### 事業イメージ：トラック輸送の省エネ化推進事業



(出典：令和3年度資源エネルギー庁予算資料)

これら公募要領が公開され事業内容が確認できましたら、LEVOホームページ等により情報を発信いたします。

## 補助金を活用してお得にLEVOリース

※今般、LEVOリースのお申し込みにあたり、より利用しやすいリース料率を実現しました。現在の最も低いリース料率で計算すると、機器導入費用(補助金減額後)1,000,000円の場合、毎月のリース料(60回)は、19,500円からとなります。(ただし、与信審査によりリース料率は変動します。また、別途消費税がかかります。)

※経産省事業の場合、補助金相当額を予めリース料から差し引くため、安価にリースが可能です。

# デジタコ等の導入支援リース事業 のメリット

## ～安全運行の励行と環境改善を支援～

一般財団法人環境優良車普及機構(LEVO)では、令和3年度も補助金を活用したLEVOリースを行います。  
LEVOリースの利用を検討している方々へ参考として令和2年度事業を例に、  
車両動態管理システム機器を「買取し自己申請」した場合、「LEVOリース」を活用した場合で、  
導入費用を比較してみました。

## 1 令和3年度の補助金執行団体等について

- 補助金執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社(PCKK)に決定(令和3年3月8日発表)
- 今後のスケジュール：7月公募開始予定(令和2年度は、7月22日公募受付開始)
- 事業目的：トラック輸送の省エネ化推進事業「車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを

- 活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネ効果を実証
- 予算規模：約62億円 \*AI・IoTを活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金の中に「トラック輸送の省エネ化推進事業」が組み込まれた。
- 補助率：1/2(予定)

## 2 令和2年度事業について

- 補助対象事業：トラック事業者が車両動態管理システムを活用し、荷主等との連携による取り組みを行い省エネ目標を達成する事業
- 補助率：クラウド型1/2, メモリー型1/3
- 予算規模：39億円(当該事業のみの実績)
- 補助対象事業者(令和2年度)：

ア 貨物自動車運送事業者	○
イ 第二種貨物利用運送事業者	○
ウ 自家用トラック事業者	○
エ 「ア」または「イ」を構成員に含む団体	▲
オ 荷主等	×
カ リース事業者	▲

注) ○：単独申請・共同申請とも可  
▲：共同申請のみ可  
×：申請不可

- 補助対象の要件：導入した補助対象となるシステムを活用したトラック事業者と荷主等との連携の取り組みを次の①～④のとおりを実施し、取り組みの自己評価を報告
- ①実施計画の作成
  - ・申請時に補助対象になるシステムの導入により、どのような活用を実施したいのか連携メニューリストを基に省エネ効果の実施計画書を作成
- ②トラック事業者と荷主等との連携の取り組み実施前に、自己診断データを取得

- ③自己診断(現状分析・提案)を実施
  - ・取得した自己診断データから、輸送の省エネ化にあたっての現状の課題抽出及び当該課題解決に向けた輸送効率化の観点でのトラック事業者と荷主等との連携の提案を実施
- ④自己評価を報告
  - ・トラック事業者と荷主等との取り組み状況の報告と省エネ効果を提出
  - ・本事業によって、トラック事業者と荷主等との取り組みを実施した車両全体で1%かつ計画値以上の省エネ効果を達成できること

### 【参考】過去3年間の補助率と予算

- ①平成30年度(2018年)  
補助率：クラウド型1/2, メモリー型1/3  
予算規模：62億円(全体の予算消化率約60%)  
備考：取付工事費は対象外
- ②令和元年度(2019年)  
補助率：クラウド型1/2, メモリー型1/3  
予算規模：39億円(全体の予算消化率約82%)  
備考：取付工事費は対象外
- ③令和2年度(2020年)  
補助率：クラウド型1/2, メモリー型1/3  
予算規模：39億円(全体の予算消化率100%)  
備考：取付工事費が対象となる

### 3 導入費用の比較(全て税抜きで計算)

車両動態管理システム機器を直接「買い取った場合」、補助金をリースに組み「LEVOリース」を利用した場合、参考までに補助金を別途受け取りリースには組まない「通常リース」、の3種類について比較しました。(消費税は別途かかります)

また料率(参考:よくある質問欄にて説明)は、比較しやすくする為2%と仮定しました。

※条件:取付工事費は補助対象とした(令和2年度)

#### 表A 例)クラウド型デジタコを10台導入する事例

\*表内で使われている数字は仮定のもので。

##### ●補助対象機器

デジタコ10台他(クラウド型)	2,700,000円
ハーネス等関連部品	100,000円
取付作業費	400,000円
システム利用料	400,000円
小計	3,600,000円…①

(補助金A = ① ÷ 2 = 1,800,000円)

##### ●補助対象外機器

後付けカメラ	300,000円
動画用SDカード他	300,000円
関連作業費	200,000円
小計	800,000円…②
総計	4,400,000円…③ = (① + ②)

補助金を活用した場合 2,600,000円…④ = ③ - A

表Aの機器納入に対し:

#### (1)機器を自社で買取した場合

④ 2,600,000円(一括支払い額、税抜き)

\*補助金の交付を前提

\*補助金申請は事業者様自社で実施

#### (2)「LEVOリース」を利用した場合

52,000円/月(月額リース料)

④ 2,600,000円 × 0.02 = 52,000円

\*リース料率を2%に設定し算出

(実際は与信結果により変動します)

\*回数は60回

\*補助金申請はLEVOが行う。補助金の交付を前提に計算

\*リース満了後の支払い総額は3,120,000円(52,000円 × 60回)になる。

#### (3)参考:補助金別途「通常リース」の場合

88,000円/月(月額リース料)

③ 4,400,000円 × 0.02 = 88,000円

\*リース料率を2%に設定し算出

(実際は与信結果により変動します)

\*回数は60回

\*補助金の交付を前提に計算

\*リース満了後の支払い総額は、3,480,000円(88,000円 × 60回 - 1,800,000円)、補助金(1,800,000円)をリースに組まずに、別途入金する場合。

となりますが、次項のメリット等があります。

### 4 機器取り扱い販売会社様、導入事業者様からの声

#### ①LEVOリースのメリット

- LEVOは長く助成金事業に携わっているので、各段階で的確なアドバイスができ、また申請への不備がなくなる。
- LEVOは実証事業の共同申請者となっているので、PCKKへの申請に関する書類はLEVOが作成を補佐できる。
- 総括表など車両の登録番号は予め表に入力(作業が楽になる)。
- 補助金を予め割り引いてリースするので、割引かないリースと比較すると、満了後の支払い総額を低く抑えることができ、しかも初期投資が抑えられる。
- リース満期終了後は、リース料金の約1か月分で所有者移転できる。

#### ②LEVOリースのデメリット

- 他の民間リース会社と比べると、リース料率がやや高め。
- 買取と比較して、車検証など初期に準備する書類が幾分多い。(その分後半楽になる)
- リース料には保険、修繕費等含まれないため事業者負担となる。

※参考:よくある質問

#### 質問Q:リース契約でいう「リース料率」とは何でしょうか?

答え:物件金額に対して毎月お支払いいただくリース料の割合のことをいい、算出された「月額リース料」を「物件購入価格」で割って算出したものです。

※例:2万円(月額リース料) ÷ 100万円(物件購入価格) × 100% = 2%(リース料率)

したがって、同じ物件であってもリース期間が短くなれば月々のお支払額が高くなり、リース料率は高くなります。また、銀行の金利とも違いますので、ご注意願います。

その他リース料には、物件取得価額、固定資産税、リース期間中(契約月数)の金利等が含まれています。

# 運輸部門における脱炭素に関する 施策動向

2021年1月18日の内閣総理大臣施政方針演説では、2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるもので、世界に先駆けて、脱炭素社会を実現することが掲げられました。これを受けて4月22日の地球温暖化対策推進本部の会合では、現在の温室効果ガスの2030年度の削減目標(中期目標)が2013年度に比べて26%削減から46%削減と大幅に引き上げられました。

既にEU(欧州連合)や英国などでは、2050年の目標実現に向けたシナリオが策定され、グリーン関連対策が実施されています。我が国でもカーボンニュートラル実現に向けたグリーン成長戦略として、地球温暖化関連施策が見直され、2021年中を目途に様々な分野における新たな計画が策定、展開されることになっています。ここでは、LEVOの事業に関係している2021年度の運輸部門における脱炭素に関する主な施策と補助事業を紹介します。

## 我が国の温室効果ガス削減の 中期目標と長期目標

2019年度の我が国の温室効果ガス排出量は約12億1,300万トン(二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)換算:速報値)で、世界で5番目と

多く、世界的にみても我が国のカーボンニュートラルの目標達成が求められます。

我が国の温室効果ガス削減の中期目標は、2030年度に2013年度比46%(7.60億トン)を削減し、長期目標は2050年にカーボンニュートラルにすることです。この目標を達成するために、地球温暖化対策計画、

エネルギー基本計画、パリ協定長期成長戦略、グリーン成長戦略等の国の関連計画が見直されています。

## 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量

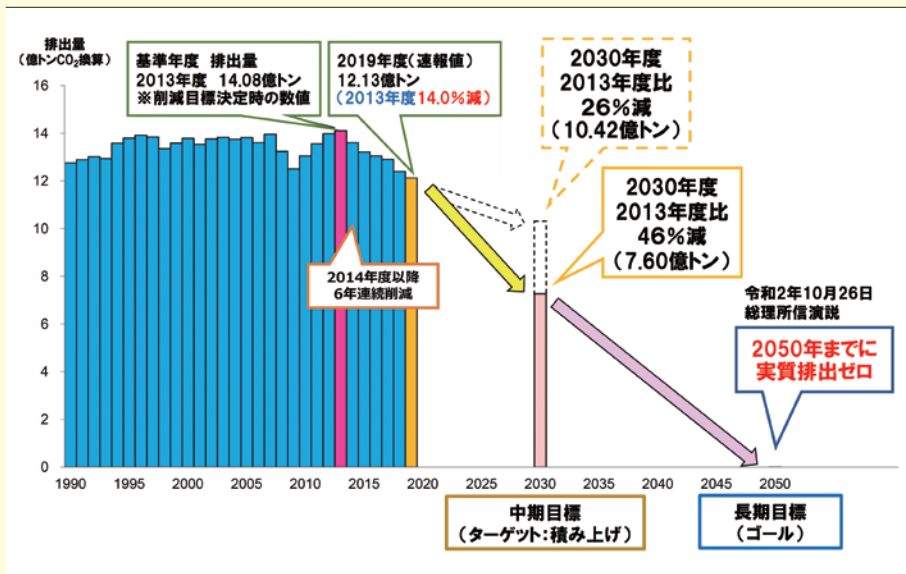
我が国の「運輸部門」のCO<sub>2</sub>排出量は全体の18.6%を占めており、2050年までに運輸部門のカーボンニュートラルを達成するには、次世代自動車の導入、輸送効率化の推進、脱炭素燃料の導入等のCO<sub>2</sub>排出削減策に取り組むことになります。

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量のうち自動車全体が86.1%(日本全体の16.0%)で、そのうち貨物自動車36.8%(日本全体の6.8%)を占めています。貨物自動車の内訳をみると、営業用貨物車が20.4%、自家用貨物車が16.5%です。営業用貨物自動車の日本全体のCO<sub>2</sub>排出量に占める割合は、3.8%です。

## 営業用貨物車と 自家用貨物車の比較

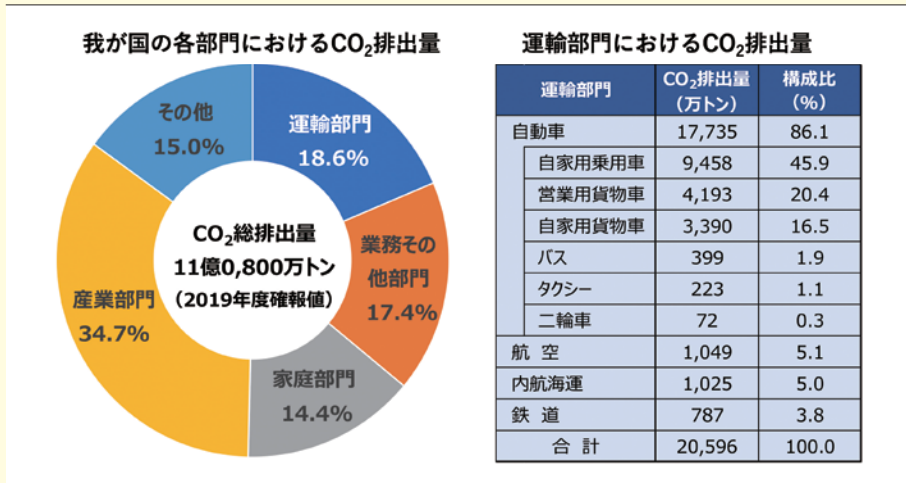
貨物輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(トンキロ:輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの)で割り、トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量を試算した結果をみると、営業

我が国の温室効果ガス削減の中期目標と長期目標



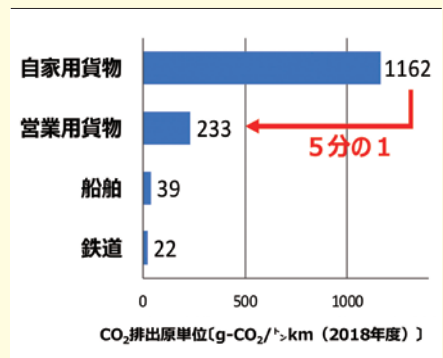
出典:「2050年カーボンニュートラルの実現に向けた最近の動向について(第17回九州地域エネルギー・温暖化対策推進会議) 令和3年1月26日 環境省」から作成

## 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



出典:「日本の温室効果ガス排出量データ 国立環境研究法人 国立環境研究所」から作成

## 輸送量あたりのCO<sub>2</sub>排出量(貨物)



出典:国土交通省HP資料から作成

貨物車は自家用貨物車の5分の1のCO2排出量に抑えることができます。

## 運輸部門(貨物輸送)の地球温暖化対策計画の進捗状況

我が国の地球温暖化対策における運輸部門(貨物輸送)の主な対策は、次世代自動車(ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等)の普及、燃費改善、トラック輸送の効率化、モーダルシフトの推進などです。

貨物車を含めた自動車全体の次世代自動車の普及、燃費改善等の対策による2018年度のCO2削減量は、対2013年度比の2030年度の削減目標に対して1938.2万t-CO2不足しており、達成率は18.5%です。海運グリーン化総合対策や鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進による達成率は、それぞれ29.6%、△23.5%と削減目標を大きく下回っています。一方、エコドライブ関連機器の導入による自動車運送のグリーン化やトラック輸送の効率化など、既に2030年の削減目標を上回っている対策もあります。2030年度の46%削減目標を達成する

ためには、運輸部門を含めた全ての分野における地球温暖化防止関連施策の見直しが行われると予想されます。

今後、新たな削減目標を達成するには、現在、取り組んでいる運輸部門(貨物輸送)の具体施策(補助事業)を着実に実行するだけでなく、さらに踏み込んだ施策を策定・実行することが重要です。LEVOIは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてさらに重要度が増すと予想される運輸事業者の低炭素化を実現するために、国の施策(補助事業)を側面からサポートしていきます。

### 主な運輸部門(貨物輸送)における地球温暖化対策と補助事業

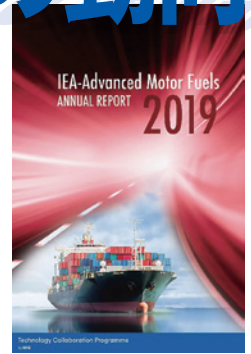
主な対策	CO2削減量(万t-CO2) 対2013年度比				主な具体施策(補助事業) 【 】: 事業予算
	2018年度実績	2030年度目標	過不足	達成率	
次世代自動車の普及、燃費改善等	440.8	2379.0	△1938.2	18.5%	[国土交通省] <b>◆地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進</b> 環境に優しい自動車(バス・トラック・タクシー等)の集中的導入・買い替え促進を支援。【5.1億円(2020年度)】 [環境省] <b>◆電動化対応トラック・バス導入加速事業</b> 電動化に対応しているトラック・バスの市場投入初期段階の導入を支援。【10億円(2020年度)】 <b>◆低炭素型ディーゼルトラック等普及加速化事業</b> 走行量の多いトラック運送業者における、燃費の劣る旧型車両の環境対応型車両への代替を支援。【29.7億円(2020年度)】 <b>◆水素を活用した社会基盤構築事業</b> 低炭素な水素社会の実現と燃料電池自動車の普及促進のため、燃料電池バスの導入を支援。【30億円の内数(2020年度)】 <b>◆配送拠点等エネルギーステーション化による地域貢献型脱炭素物流等構築事業</b> バッテリーステーションを活用した地域貢献型脱炭素型交通モデル構築に資するバッテリー交換式EV等の導入を支援。【10.0億円(2020年度)】
環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化	68.0 (2019年)	66.0	2.0	103.0%	[経済産業省・国土交通省連携事業] <b>◆省エネルギー型ロジスティクス等推進事業</b> トラック運送事業者がエコドライブ関連機器を導入する際の費用の一部を補助。【51.1億円の内数(2015年度)】 [経済産業省] <b>◆輸送機器の実用時燃費改善事業</b> トラック運送事業者がエコドライブ関連機器を導入する際の費用の一部を補助。【62.5億円の内数(2016年度)】
トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進	561.0 (2019年)	206.0	355.0	272.3%	[環境省・国土交通省連携事業] <b>◆「中小トラック運送事業者における低炭素化推進事業」</b> において、環境対応型ディーゼルトラックの導入補助事業を実施。【2019年度実績：28.60億円(6,074台)】
共同輸配送の推進	1.9	2.1	△0.2	90.5%	[国土交通省] <b>◆モーダルシフト等推進事業補助金(2011年度)</b> 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等の計画策定経費の一部を補助。 <b>◆モーダルシフト等推進事業実績【19百万円(2020年度)】</b>
海運グリーン化総合対策	51.0	172.4	△121.4	29.6%	[国土交通省] <b>◆モーダルシフト等推進事業補助金(2011年度)</b> 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業の計画策定経費や、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施する事業に要する経費の一部を補助。【19百万円(2020年度)】
鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進	△31.4	133.4	△164.8	△23.5%	[環境省] <b>◆物流分野におけるCO2削減対策促進事業(2016年度)</b> 船舶における低炭素機器等の物流の低炭素化に資する設備の一部を補助。【10億円の内数(2019年度)】 <b>◆物流分野におけるCO2削減対策促進事業(2016年度)</b> モーダルシフトの推進に必要な設備等の物流の低炭素化に資する設備の一部を補助。【10億円の内数(2019年度)】
物流拠点における設備の省エネ化	-	-	-	-	[環境省・国土交通省連携事業] <b>◆社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業のうち自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業</b> 設備導入経費の一部補助。【8.00億円の内数(2021年度)】
港湾における取組	30.1 (2019年)	96.0	△65.9	31.4%	[国土交通省] <b>◆港湾整備事業費(事業費)</b> 国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナル等の整備を実施。【2,671億円の内数(2020年度見込み)】
港湾における総合的な低炭素化	1.26 (2019年)	0.70	0.6	180.0%	[環境省・国土交通省連携事業] <b>◆港湾におけるIoTを活用した低炭素化促進事業(2018年度～2019年度)</b> IoT機器等を活用し、港湾内及びその背後圏を走行するシャシーの共有化及びマルチコンテナシャシー等の導入に要する経費の一部に補助することにより、CO2の削減を促進。【340万円(2019年度)】

出典：「2019年度における地球温暖化対策計画の進捗状況 令和3年3月29日 地球温暖化対策推進本部」から作成

# 主要国の自動車用先進燃料の動向

LEVOは、日本政府指定機関としてIEA<sup>1)</sup>の自動車用先進燃料技術連携プログラム (AMF-TCP) に参加し、次世代自動車や自動車用先進燃料の普及に関する国際共同研究や各国研究機関等との情報交換を行っています。AMF-TCPは、毎年その活動状況等をまとめた年間報告書を発行しており、参加15か国における自動車用先進燃料の最新動向等がまとめられています。そのうち、自動車用先進燃料普及に積極的に取り組んでいる事例として、ドイツ、スウェーデン、米国、中国の4か国の動向を紹介します。

なおLEVOが発行しているメルマガでは、15か国のうち10か国(オーストリア、カナダ、チリ、中国、デンマーク、フィンランド、ドイツ、インド、スウェーデン、米国)の自動車用先進燃料の最新動向を配信しています。



## ドイツ

### 《自動車用先進燃料普及の背景・政策》

ドイツは、運輸部門において、2030年までに1990年比で温室効果ガス(GHG)を少なくとも40～42%削減するという拘束力のある目標を設定しています。

運輸部門において脱炭素化を図るため、最近では乗用車や短距離交通の電動化のみならず、交通量の多い中長距離道路ネットワークに沿った圧縮天然ガス(CNG)インフラの整備にも重点が置かれています。さらに政府は、重量車両及び船舶輸送分野における液化天然ガス

(LNG)利用を強く支援しています。

### 《自動車用先進燃料の動向》

ドイツにおける2018年の道路輸送用に使われた燃料消費量のうちバイオ燃料は5%、350万トン(主として、低濃度バイオディーゼル混合燃料、水素化植物油、バイオエタノール及びバイオメタン)でした。ドイツ市場ではバイオ燃料の導入により、推定で2018年に950万トンに相当するCO<sub>2</sub>の発生を抑えることができました。

### 《今後の動向》

ドイツ連邦政府は、再生可能エネルギーから製造した合成燃料を将来の市場に取り込むための支援に対しさまざまな措

置を承認しています。例えば合成燃料を社会実装するための普及割り当て、EUレベルの規制への対応、生産のための直接的支援などです。

## スウェーデン

### 《自動車用先進燃料普及の背景・政策》

スウェーデンは、世界初の化石燃料を使わない福祉国家になることを目指しています。長期的な気候政策目標は、遅くとも2045年までにはスウェーデンの温室効果ガス(GHG)の正味の排出量をゼロ(排出した分だけ回収してプラスマイナスゼロにすること)にすることで、これは1990年比で85%削減することを意味しています。

運輸部門では、2010年と比較して2030年までに少なくとも70%の排出量(国内航空旅行を含まない)削減を目標としています。この達成に向けて、燃料供給者を対象にバイオ燃料の導入によるGHG削減義務が課せられています。

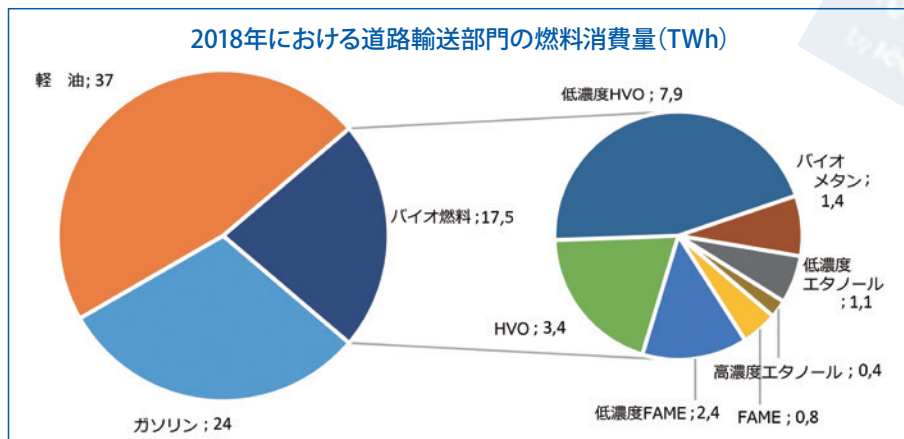
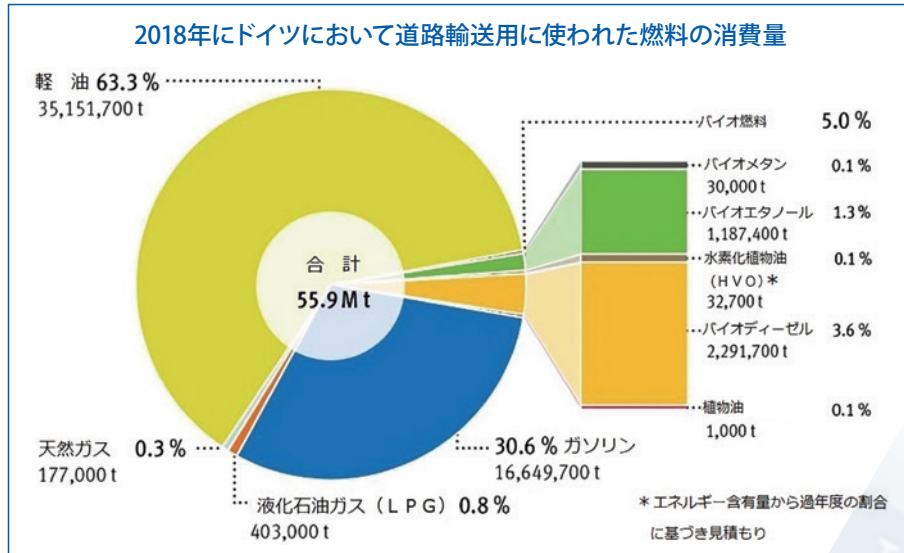
### 《自動車用先進燃料の動向》

2018年の代替燃料自動車の台数は、総乗用車台数(HVO<sup>2)</sup>100%のディーゼル車を除く)の7%に相当します。小型商用車及び重量車については、それぞれ2%及び1%ですが、バスについては30%以下です。

スウェーデンにおける輸送用の再生可能バイオ燃料の利用は、2018年に販売された輸送用燃料の22%に相当します。再生可能燃料のほぼ60%は、水素化植物油(HVO)及び脂肪酸メチルエステル(FAME)の軽油への低濃度混合で、軽油における再生可能燃料のシェアは平均で22%です。

### 《今後の動向》

2017年にスウェーデン議会は、①航空を含む国内輸送分野からの排出量を



2010年比で少なくとも2030年までに70%削減する、②遅くとも2045年までには、大気中へのGHG発生を正味でゼロにする、といった非常に高い目標を伴う気候法を採択しました。これらの目標達成のための自動車用先進燃料の果たす役割は非常に大きくなっています。

## 米国

### 《自動車用先進燃料普及の背景・政策》

米国は、1992年のエネルギー政策法(EPAAct)により、連邦、州、及び代替燃料供給事業者などの公益事業者が新車を取得する場合、その大部分を小型代替燃料車(AFV)とすることを義務付けています。政府と業界が連携して代替燃料、ハイブリッド車・電動車、アイドリングストップ技術、省エネ運転及び燃料効率改善対策などに取り組んでいます。

運輸部門における代替燃料基準(Renewable Fuel Standard: RFS)が2005年に採択されました。2019年12月19日には、米国環境保護庁(EPA)により2020年のRFSプログラム下で、セルロースバイオ燃料、バイオマスベースのディーゼル燃料、先進バイオ燃料及び再生可能燃料全般の量的目標及びそれに相当する割合の基準が定められました。

### 《自動車用先進燃料の動向》

米国エネルギー情報局(EIA)によると、米国における2019年初からの10か月間の運輸部門の総輸送エネルギー消費量のうち90%以上が、石油ベースの燃料(ガソリンと軽油)で、残りの大部分はエタノール10%混合ガソリンでした。

代替燃料充填所の総数は、充電所を除き2012年から2019年の間で31%増加しましたが、バイオ燃料(B20)及び液化石油ガス(LPG)の給油所数は2019年に若干減少しました。公共及び民間の非住宅用電気自動車の充電コンセントの総数

は、この同じ7年間で550%以上増加し、特に2019年には大幅に増加しています。

### 《今後の動向》

燃料効率の向上が義務付けされていますが、旅行需要の伸びによってエネルギー使用量は2039年から2050年に増加します。バッテリーコストの低下により、2019年から2050年にかけて米国で販売される小型トラックのBEV(バッテリー電気自動車)の売上高は2%から11%に増加すると予想されます。2025年には、小型BEV、PHEV(プラグインハイブリッド自動車)、FCVの予想販売台数は約70万台に達し、小型車の予想総販売台数の約4%に達します。中型・大型車に天然ガスが使用されることで、総販売台数に占める天然ガス自動車のシェアも拡大すると見込まれます。

## 中国

### 《自動車用先進燃料普及の背景・政策》

中国自動車技術会は、2016年10月に中国の自動車産業における方向性を示す「省エネルギー・新エネルギー車(NEV)の技術ロードマップ」を発表しました。

EV及びPHEVの産業化促進に焦点を当てることに加え、エタノールの生産と使用を拡大しています。

中国は、2020年までに全国でガソリンへのエタノール混合を展開することを目指しており、2025年までに植物繊維から作られるセルロース系エタノールの大規模生産を実現し、バイオ液体燃料技術、設備及び産業の世界的リーダーになることを目指しています。

### 《自動車用先進燃料の動向》

中国は2019年1月から12月にかけて、石油製品(軽油とガソリン)の消費量が前年比1.4%増加しました。このうち、ガソリンの消費量は2.3%増加し、軽油の消費量は0.5%減少しました。

中国では、天然ガスも自動車の主要エネルギー源となっており、2019年には前年比11.5%の増加となりました。

中国における2018年の新規CNG車両台数は53万台で、総保有台数は626万台に達し、2018年から9.2%増加しました。2018年の新規CNGステーションは300箇所、総ステーション数は5,600箇所となり2018年と比較して5.7%増加しました。2018年には、9万台以上の液化天然ガス(LNG)車両が生産され、総保有台数は44万台に達し前年比25.7%増加しました。LNGステーションの総数は2018年に約3,400箇所増加しました。

### 《今後の動向》

中国工業用ガス産業協会の調査によると、中国は今後10年間で天然ガス自動車進展の黄金期を迎えます。国家計画によると、2020年までには、天然ガス自動車(LNG及びCNG車)の年間台数は、バスとトラックが20万台(そのうちLNG車が50%)及び乗用車が100万台(そのうちLNG車が20%)となり、年間120万台に達する可能性があります。2020年までに天然ガス自動車の保有台数は1,050万台に達する見込みです。これは、代替燃料自動車のナンバー1として天然ガスの地位が揺るぎないものになることを意味しています。



### 《まとめ》

温室効果ガス削減、エネルギー効率向上を背景とし、各国において運輸部門における代替燃料の導入、省エネルギーの推進が図られています。ドイツは、自動車の電動化、バイオ燃料の利用等を推進し、今後は合成燃料の社会実装も視野に入れています。スウェーデンは、世界初の化石燃料を使わない国家を目指し、バイオ燃料の導入に積極的です。米国では、政策的に代替燃料基準が策定されており、バイオ燃料等の導入推進に加え、最近では充電所は急速に増えています。中国はEVの産業化に加えてエタノール、CNG並びにLNG車の導入を支援しています。

出典：IEA-Advanced Motor Fuels ANNUAL REPORT 2019

- 1) IEA (International Energy Agency: 国際エネルギー機関)  
IEAは、経済協力開発機構(OECD)の外局機関で、1974年にOECD理事会の決定により設立されました。石油危機に端を発し、石油エネルギー節約、石油代替エネルギーの開発促進等、石油消費国におけるエネルギー問題への対応を主な目的としています。
- 2) HVO (Hydro-treated Vegetable Oil): 水素化精製植物油

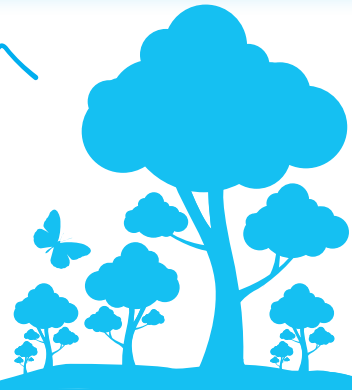
2012年から2019年における  
米国の代替燃料タイプ別充填所数  
(公共及び民間充填所含む)

▲ : バーム油を20%混合したバイオディーゼル燃料  
● : エチルアルコールを85%含むアルコール燃料  
■ : 充電施設数ではなく、充電コンセント数

年	B20 <sup>▲</sup>	CNG	E85 <sup>●</sup>	充電コンセント数 <sup>■</sup>	H2	LNG	LPG	合計	充電コンセント数を除いた合計
2012	675	1,107	2,553	13,392	58	59	2,654	20,498	7,106
2013	757	1,263	2,639	19,410	53	81	2,956	27,159	7,749
2014	784	1,489	2,780	25,511	51	102	2,916	33,633	8,122
2015	721	1,563	2,990	30,945	39	111	3,594	39,963	9,018
2016	718	1,703	3,147	46,886	59	139	3,658	56,310	9,424
2017	704	1,671	3,399	53,141	63	136	3,478	62,592	9,451
2018	670	1,574	3,632	67,957	64	114	3,328	77,339	9,382
2019	614	1,583	3,837	87,457	64	116	3,118	96,789	9,332

# LEVO 人と環境に優しい車社会へ

LEVOは環境優良車(CNG車等)リース事業、環境EMS機器リース事業、物流施設省エネ設備リース事業、輸送関連機器リース事業を通じ、運送事業者様の省エネ・環境・安全の取り組みを後押しします。お客様からのお問い合わせ、ご要望にすばやく対応するため、各部署の電話番号をご案内させていただきます。



## 事業部

### 業務班：環境優良車(低公害車)関連

- 車両に関するリースのお見積り、ご契約、お問い合わせ
- 車両に関する補助金申請等

### 審査班：省エネ・環境・安全機器関連

- EMS等環境機器関連
- ドラレコ、スリープバスター等安全機器関連
- その他機器等一般リース

TEL : 03-3359-8536 FAX : 03-3353-5430

TEL : 03-3359-8465 FAX : 03-3353-5435

## 総務・リース管理部 リース事業全般

- 社名・住所・ご連絡先の変更手続き
- 再リース、買取、返却等リースアップ時の手続
- リース料等お支払い関係

TEL : 03-3359-8461(代表) FAX : 03-3353-5439

## 企画調査部

### 安全装置・貨物自動車用ドライブレコーダの選定、調査研究関連

- 安全装置等選定事業、ドライブレコーダ選定事業、エコドライブ総合診断事業
- 自動車環境講座の申込み他

TEL : 03-3359-9008 FAX : 03-3353-5431

## 低炭素型ディーゼル車普及事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金  
低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

TEL : 03-5341-4577 FAX : 03-5341-4578 メールアドレス : [hojokin@levo.or.jp](mailto:hojokin@levo.or.jp)

## 社会変革と物流脱炭素化促進事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金  
社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業

TEL : 03-5341-4728 FAX : 03-5341-4729 メールアドレス : [butsuryu@levo.or.jp](mailto:butsuryu@levo.or.jp)

## LEVOメルマガ



# メールマガジン 登録者募集中!

自動車運送事業者をはじめとする関係者の方々に、国内外の環境負荷低減と交通安全に関する情報、新規に開発された環境優良車や国等の補助制度の情報などを提供するために、メールマガジン(無料)を配信していますので、是非、登録をお願いします。

新規登録のお申し込みは、右記の登録専用メールアドレスに空メールを送信ください。自動応答システムにより、登録・ご連絡いたします。

[emlmag-touroku@levo.or.jp](mailto:emlmag-touroku@levo.or.jp)

詳しくは、LEVOホームページをご覧ください。

