

LEVO

2022.5 No.85

一般財団法人
環境優良車普及機構
LEVO
NEWS

・REPORT：環境優良車大型LNG車

国内商用車メーカー初!! いすゞ自動車の大型LNG車量産ラインナップ

(金魚鉢)

- ・令和4年度 LEVOの補助事業がスタート!
- ・LEVOの令和4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・交通脱炭素化を同時実現する先進技術等導入促進事業概要
- ・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
- ・自動車のカーボンニュートラルに向けたIEAのロードマップと日本の施策(前編)
- ・《第3回》環境優良車普及講演会『次世代商用車に関わる最近の動向について』開催
- ・メールマガジン登録者募集中!

各種補助事業の公募と申請手続きのご案内

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・交通脱炭素化を同時実現する先進技術等導入促進事業

- 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業

過疎地域等における
ドローン物流への転換

庫内作業の省人化に伴う照明・空調等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



- 空港・港湾における脱炭素化促進事業(令和4年度新規事業)

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



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を行うことにより、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。
- 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。

- 電動化が困難な大型トラックでは、CNGトラックの弱点である航続距離を長くする技術としてLNGトラックが有望である。
- この大型LNGトラックが、大手自動車メーカーより2021年10月に発表発売されたので、引き続きメーカーと協力し、環境配慮型トラック・バス導入加速事業を活用したLNGトラックの普及促進を行う。

また、LNGトラックの普及には、政策への位置づけや車両へのLNG供給が課題であり、国の支援が重要となるので、メーカーと協力して国への働きかけなどを継続していく。

- 電気自動車の普及促進については、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、電気トラックの導入に伴う運行管理、車両管理等について調査・研究等を行い、その結果を基に自動車運送事業者に対してコンサルティングを行う体制を構築し、導入支援を行うこととする。

また、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や軽電気トラック、充電設備などについて、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。

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

LEVOの 令和4年度 事業の 主な計画



活用し、メモリ型のEMS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)を用いた車両動態管理システムを推奨するなど、自動車運送事業者に対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。

コンサルティング事業の強化

- 自動車運送事業者に対するCO₂排出量の算定方法を検討し、「CO₂の見える化」を支援する。まず、国内におけるCO₂排出量算定のルール作りの状況と社会動向を正確に把握し、(公社)全日本トラック協会などと相談しながら、必要に応じて運輸業界の実情にあうように提案、要望を行っている。

最終的には、CO₂削減の取組と合わせたコンサルティング事業とすることを目標とする。

- 内燃エンジン搭載車を対象としたエコドライブ総合診断事業については、当機構にて普及を進めているEMS機器により計測される使用実態データが十分に活用できていないとの事業者の声があることから、令和4年度はEMS機器とデータの活用を念頭に、エコドライブを支援する方策を構築し提案していく。

また、今後、普及が見込まれる電気トラック・バス等の電気自動車のエコドライブについては、内燃機関とモーターの特性の違いなどを明確にしつつ、最適なエコドライブ運転手法について検討する。

- 電気自動車を大規模導入する場合、車両の運用を考慮した充電管理とそれに適した充電、電力設備の導入が必要なことから、大規模導入を想定したハード選定(車両、充電、電力設備)とエネルギーマネジメント(運用、充電管理)を提案できる知見と体制を整える。

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、呼吸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(一財)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トラックの普及促進及び社会変革と物流・交通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トラック普及加速化事業」及び「社会変革と物流・交通脱炭素化を同時実現する先進技術導入事業」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とともに、令和5年1月から実施が予定されている自動車検査証の電子化に、適切に対応していく。

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カーボンニュートラル燃料、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。

また、今後は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での動向にも注目し情報収集する。

- 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、運送事業者をはじ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。

事業運営の充実、強化等

- 「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。

その際、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、顧客との対話を常時継続する。

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る。

- 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4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4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4年3月4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いたしました。

事業概要

1 補助事業の概要

- (1) 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。
- (2) 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。
「2PG」「2RG」「2TG」(令和4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
小型車 GVW3.5t超 ～7.5t 	平成28年	適合	—	2PG ×	2RG	2TG
中型車 GVW7.5t超 ～12t 	平成28年	適合	2KG ×	2PG ×	2RG	2TG
大型車 GVW 12t超 	平成28年	適合	2KG ×	2PG	2RG	2TG

×：補助対象外 —：該当なし

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

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4年4月1日（金）から令和5年1月31日（火）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4年4月1日（金）から令和5年1月31日（火）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4年5月30日（月）（予定）から令和5年1月31日（火）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、及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体制構築・運用状況報告書」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 補助事業執行部 低炭素型ディーゼル車普及事業

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/r4_index.html

ホームページはこちら



令和4年度 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・交通脱炭素化を同時 実現する先進技術等導入促進事業概要

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・交通脱炭素化を同時実現する先進技術等導入促進事業：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、補助事業者として採択を受けるとともに、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、二酸化炭素の排出量を抑制することを目的とした補助金を交付する事業に加え、令和4年度から新規事業として空港・港湾における脱炭素化促進事業のための補助金を交付する事業を実施していきます。

1 予算総額

【物流】

8億円の内数

【空港・港湾】

13.15億円の内数

2 公募期間

公募期間は、LEVOのホームページでお知らせいたしますので定期的にご確認ください。

(<http://www.levo.or.jp/fukyu/butsuryu/index22.html>)

3 補助事業の採択

応募者様よりご提出いただいた申請書等については、審査基準等により公平、公正に審査を行い、国と協議のうえ採択いたします。公募の採択結果は、LEVOホームページに公表します。

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、無人搬送車、自動化倉庫設備等)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、CO₂排出量の削減とともに、労働力不足対策や防災・減災対策を同時実現する。

【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、自動化倉庫設備等)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であって、再生可能エネルギー設備において発電する電力を当該施設において消費する場合に限り、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。

《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



◆AI等の活用による作業の自動化

◆防災システムとの連携も可能

照明無しで稼働する無人搬送車

② 省エネ型機器への転換による効率向上



③ 再エネ設備によるエネルギー供給

※自家使用に限る

【補助金の交付額】

補助対象経費の

1/2以内(上限1億円)

【補助対象】

民間事業者・団体

【補助実施期間】

令和2年度～令和6年度

問い合わせ先

一般財団法人環境優良車普及機構 補助事業執行部 社会変革と物流・交通脱炭素化促進事業

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>

ホームページはこちら



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

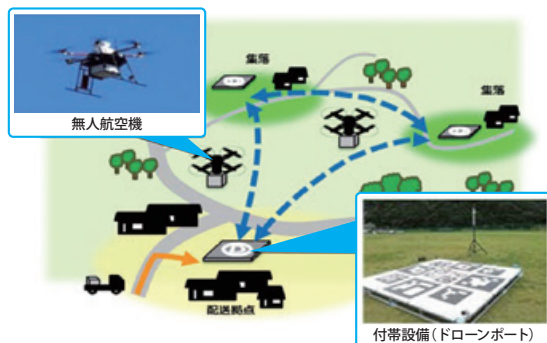
【事業の目的】

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CO₂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。

【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CO₂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当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か年以内に当該事業が実用化されること。

《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

【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(上限1億円)
*化石燃料に頼らないドローン等を導入する場合は、原則として、補助対象経費の2/3以内(上限1億円)

【補助対象】 民間事業者・団体、地方公共団体等

【補助実施期間】 令和2年度～令和4年度

3. 空港・港湾における脱炭素化促進事業(令和4年度新規事業)

【事業の目的】

空港の再エネ拠点化・CO₂排出削減、港湾区域の脱炭素化に配慮した機能強化により、空港・港湾の脱炭素化を促進する。

【事業内容】

(1) 空港における脱炭素化促進事業

(空港における再エネ活用型GPU*等導入支援)

駐機中の航空機への電気・冷暖房の供給について、従来の航空機燃料を活用したAPU*(補助動力装置)から空港の再エネ由来電力の活用が可能なGPU等に切り替え、利用を促進することで、空港のカーボンニュートラル化に貢献する。

* 空港再エネ活用型GPU (Ground Power Unit (地上動力装置))、従来型APU (Auxiliary Power Unit (補助動力装置))

(2) 港湾における脱炭素化促進事業

(再エネ電源を用いた港湾施設設備支援)

コンテナターミナル等においてコンテナ貨物を取り扱うハイブリッド型*トランスファークレーン、ハイブリッド型*ストラドルキャリア等の荷役機械、接岸中の船舶へ電力を供給する設備等の導入を支援することにより、港湾のカーボンニュートラル化を促進する。

* 従来のディーゼル型機器からハイブリッド型(エンジンとモーター利用で再生エネルギーを蓄電し、蓄電した電力を再利用)への転換

【事業の形態、補助対象、補助実施期間等】

① 事業の形態

- 空港における脱炭素化促進事業：
間接補助事業(補助率：1/2以内)
- 港湾における脱炭素化促進事業：
間接補助事業(自立型電源、電力供給設備(補助率：1/3以内)、ハイブリッド型トランスファークレーン、ハイブリッド型ストラドルキャリア(補助率：定額))

② 補助対象：民間事業者・団体、地方公共団体等

③ 補助実施期間：令和4年度～令和5年度

④ 補助総事業費(空港、港湾の合計額)：
令和4年度予算額1,315百万円(新規)の空港・港湾・海事分野合計の内数

⑤ 補助事業の公募予定時期：
環境省と調整中(5月以降に公募を行う予定)



環境対応車導入事業

令和4年度、国土交通省「自動車環境総合改善対策費補助金」(地域交通のグリーン化

について

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

に向けた次世代自動車の普及事業)の補助事業が令和4年度に新規登録される天然ガストラック(使用過程車含む)、優良ハイブリッドトラックの車両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4年9月1日から令和4年9月16日まで**に車両登録地の運輸局に提出となります。今年度内に環境対応トラック

たあとに補助金申請を行う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」(事業Ⅲ)及びトラック協会「環境対応車導入促進助成金」の金額一覧表を掲載しますのでご覧ください。

また、申請にあたっては国土交通省及びLEVOのホームページ等で確認をお願いいたします。

令和4年度 国土交通省「自動車環境総合改善対策費補助金」(事業Ⅲ)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

- 大型トラック(天然ガストラック、優良ハイブリッドトラック)は国土交通省にお問い合わせ下さい。
- 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4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4年9月1日〔木〕から令和4年9月16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4年4月1日～令和4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4年11月30日
		令和4年11月1日～令和4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5年1月1日～令和5年3月31日の間に車両登録する予定のもの	令和4年11月1日～令和4年11月30日
	実績報告 ※通常申請後、交付決定通知を受けたもの	令和5年1月1日～令和5年3月31日の間に車両登録したもの	補助事業の完了日(注)から30日以内又は令和5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) 補助事業の完了日(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8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6月公募開始)

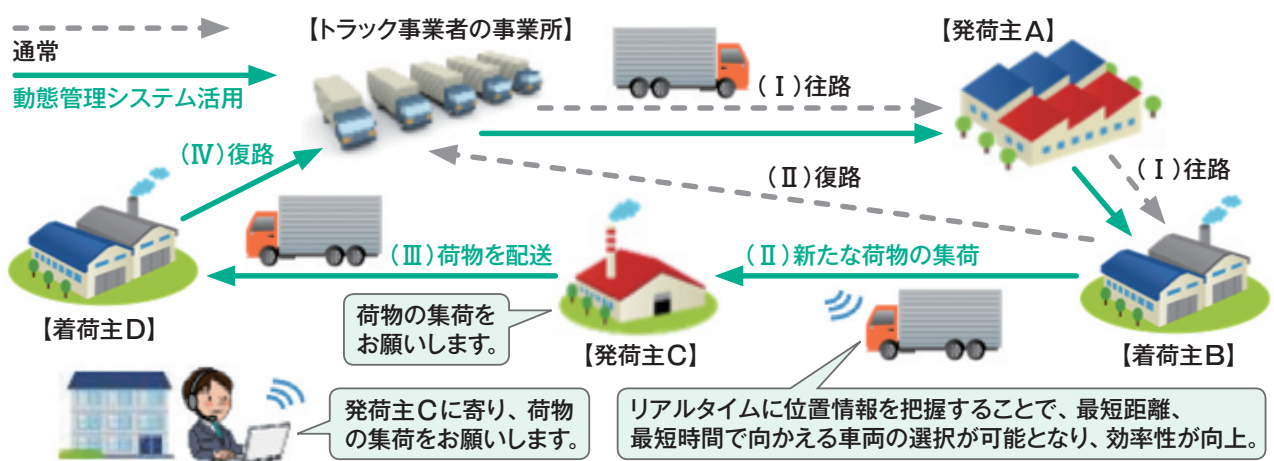
車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネ効果の実証に要する経費(設備費等)を補助し、輸送の効率化を実証する事業

- 執行団体：未定

【補助率】導入費用の1/2以内

【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4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。

国内商用車メーカー初!! いすゞ自動車の大型LNG車 量産ラインナップ



2021年10月28日、いすゞ自動車株式会社から国内商用車メーカー初となる大型LNG車の量産ラインナップが発表・発売され、大きな話題となっています。ここでは、大型LNG車開発に関わったご担当者の皆様から、開発に至るまでの経緯や車両の特徴などについてご説明いただき、要約してお伝えします。

●お話をくださった方●

いすゞ自動車株式会社

NGV企画・設計部 部長 **鹿内和憲** 氏

大型商品企画・設計部

チーフエンジニア **赤木三昌** 氏

法規・認証部 **高下佳祐** 氏

いすゞエンジニアリング株式会社

設計第一部 **城田和彦** 氏

(聞き手) 一般財団法人 環境優良車普及機構
企画調査部 統括調査役 山本明弘
企画部調査部長 植木 繁

車の普及は、輸送用燃料の多様化によるエネルギーセキュリティという大きなメリットを有しています。

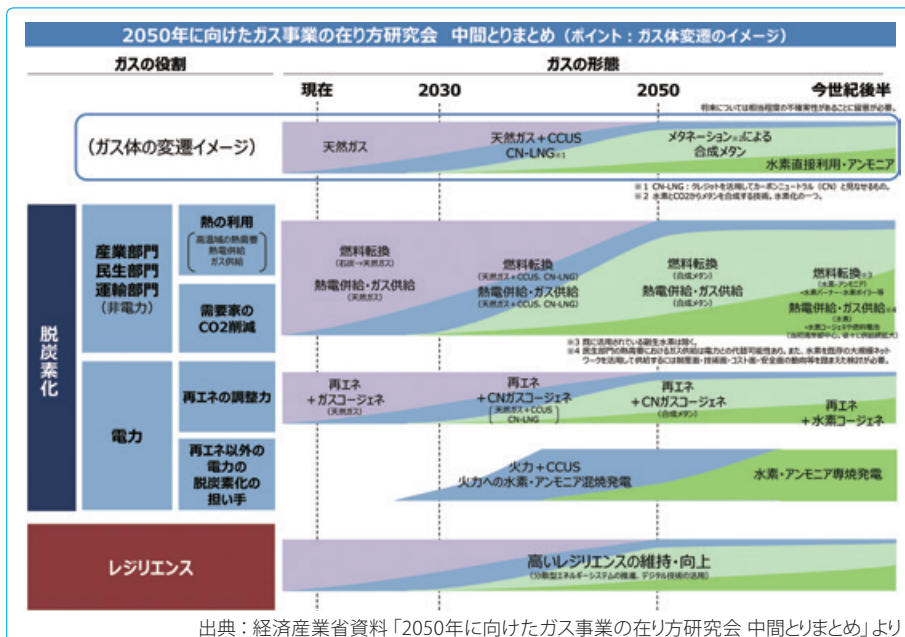
このような天然ガス燃料は、地球全体で取り組みが始まっている「カーボンニュートラル」においても重要な役割を果たすと考えます。ここでの大きなポイントは「都市ガス事業のカーボンニュートラル化を見据えている点」。植林など

によるCO₂クレジットを活用しカーボンニュートラルとみなした「カーボンニュートラルLNG」は、都市ガスでの利用が始まり、天然ガス自動車の主成分であるメタンガスを、水素とCO₂から合成するメタネーション技術も、商業化に向け実証がスタートしています。これらを活用しながら都市ガス事業のカーボンニュートラル化が進行するとされています。

都市ガスのカーボンニュートラル化を見据えて

天然ガス自動車にいち早く取り組んできた国内唯一の商用車メーカー、いすゞ自動車株式会社は、1993年に小型CNG車からスタートし約30年にわたって技術開発・商品化を行っています。

化石燃料の中でCO₂排出量が最も少ないクリーンなエネルギーである天然ガスは、産出地域が世界各地に分散し、石油よりも価格変動や輸出入のリスク分散が可能になります。天然ガス



このような考えの下、いすゞ自動車は天然ガストラックの取り組みを継続し、昨年、大型LNG（液化天然ガス）トラック「ギガLNG車」の量産ラインナップ発表・発売に至りました。これは「いすゞのカーボンニュートラルへの取り組み」の一つです。

CNGトラックの課題をクリア

「ギガLNG車」は、大型CNG車の課題である充填時間の短縮と航続距離の延長を達成し、ディーゼル車とほぼ同じ時間で充填でき、1充填あたり1,000km超の航続距離を実現しています。大型CNG車の1充填で約500～550kmとされていた航続距離は約2倍超になっています。また、同級のディーゼル車と比較すると、都市間輸送時のCO₂排出量を約10%削減でき、環境負荷低減への貢献を可能にしています。

LNGトラックの燃料システム

「ギガLNG車」は、LNG燃料システムとCNG燃料システムの両方が装備され、状況に応じて切り替えできる燃料システムとなっています。ホイールベース間（前輪と後輪の間）に、LNG燃料容器左右1本ずつ合計2本搭載し、リヤオーバーハング部（後輪の後ろ）にCNG燃料容器を搭載しています。

LNGは超低温液体のため、燃料容器は外部からの入熱を抑制する二

LNG車普及に関連する他社の取り組み

普及に欠かせないLNG充填設備に関しては、三菱商事(株)とエア・ウォーター(株)が大型トラック向けの可搬型の小型LNG充填設備（以下「LNG充填ボックス」）を開発し、環境省事業「令和3年度CO₂排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業」として採択されたギガLNG車による実証実験が北海道で始まっています。三菱商事(株)とエア・ウォーター(株)は、CO₂排出削減効果が期待されるLNGトラック向けにLNG充填ボックスを日本国内で普及させることにより低・脱炭素社会の実現を目指しています。

重殻の真空断熱構造とすることで、天然ガスを液体の状態に保ち続けることができます。LNG燃料容器内の気体部分が0.8MPa程度の飽和蒸気圧となるように加温し充填されており、気体部分の圧力によってLNGが外部へ押し出される仕組みです。押し出されたLNGは熱交換器によって気化され、エンジンに供給。そのため、エンジン自体は2015年に発売した大型CNGトラックと共通です。

2つの課題と対応策

「ギガLNG車」発売に至るまでの課題が2つありました。

1つ目の課題は、長期間燃料消費がない場合、燃料容器内でLNGが徐々に気化し内圧が上限を超えると、容器を保護するために気化ガスを排出。このボイルオフガス（BOG）への対応です。気化する際に主成分であるメタンが優先的に気化し、LNG燃料の性状が変化し、エンジンの異常燃焼であるノッキングを引き起こすことがあります。このノッキングを検知したら、ノッ

クセンサーでガス組成を推定し、点火タイミングを調整。さらに性状変化が進行したら、CNG燃料に自動で切り替えると同時に、ドライバーに点滅ランプで注意喚起し、燃料の再充填を推奨するというロジックを構築し、この課題に対応しました。

2つ目の課題は、大型LNGモニター車で東京—大阪間の走行中、車両の左右の燃料の消費速度が異なり、片側の性状変化が進みやすくなるケースがあったこと。これに対応するために、燃料タンクに関する情報をコンピューターにインプットし、状況に応じて遮断弁を自動操作する制御を設けることで、左右均等消費を行い、燃料の性状変化が起きにくい仕組みを実装しています。

環境省の補助事業に申請を予定

いすゞ自動車は天然ガストラックを大型車のカーボンニュートラルに向けた現実解の一つと考えています。実際に環境省の「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」では、将来カーボンニュートラル化が期待されるとして天然ガストラックへの補助金も設けられています。

いすゞの大型CNGトラックはすでにこの補助金の対象となっており、この度量産した大型LNGトラックも同じ対象となりますので申し込む予定です。



LNG燃料容器

ギガLNG車には、LNG燃料システムとCNG燃料システムが搭載され、状況に応じて切り替えが可能。エンジンは大型LNG車/CNG車で共通

CNG燃料容器



天然ガスはクリーンなエネルギーであり、燃料多様化、エネルギーセキュリティの側面から国土強靱化に資する

【いすゞ製天然ガスエンジン】
6UV1-TCN 総排気量：9839cm³(cc)
243kW(330PS)/1800rpm（※ネット値）
 1390N・m(142kg・m)/
 1200-1400rpm（※ネット値）



自動車のカーボンニュートラルに向けた

はじめに

国際エネルギー機関(IEA)は、2021年5月18日、世界全体で2050年にカーボンニュートラル(CO₂排出量ネットゼロ:以下、ネットゼロ)を実現するためのエネルギー分野のロードマップ「IEA NET ZERO for 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector」(以下、ロードマップ)をまとめました。

本稿では、特に大型トラック分野を中心に、前編でロードマップの概要を、後編では日本におけるネットゼロに向けた施策を紹介します。

ロードマップの概要

この報告書は、2050年のネットゼロ達成のため、逆算して現在からそれまでに何を必要とするかについて示したも

ので、広い分野における世界のエネルギー需給の将来像や経済・雇用等への影響等の分析を行ったものです。

つまり、2050年の将来像を予想するのではなく、ネットゼロを実現するために必要となる道筋及び課題を示したものです。

報告書の主な構成は以下の通りです。

- (1) 世界各国のエネルギー分野ネットゼロ約束事項
- (2) 2050年における世界のネットゼロへの道筋
- (3) 2050年におけるネットゼロへの分野別道筋
- (4) ネットゼロの実現に伴う経済・雇用等への影響

ここで運輸部門の具体的道筋は、(3)に示されています。2050年にネットゼロを達成するためのモード(道路車両、

海運、鉄道及び航空)別のCO₂削減及び必要な技術成熟度を図1に示しました。

2020年における世界の運輸部門のCO₂排出量は、7Gt(Gt:ギガトン=10億トン)以上でしたが、ネットゼロのシナリオでは、2050年までには0.7Gt(90%減)のレベルになるとしています。

CO₂排出量を削減するための技術成熟度は輸送モードごとに大きく異なるため、各輸送モードの脱炭素化は同じ速度では進みません。

小型車は電動化など実用化されている技術の利用が可能なので、図1左に示すように2040年代後半には大幅に減少しますが、図1右に示すように大型トラック、海運、航空のCO₂排出量削減に必要な技術の多くは開発中で、今後10年間に本格的な普及が始まるわけではないことが示されています。

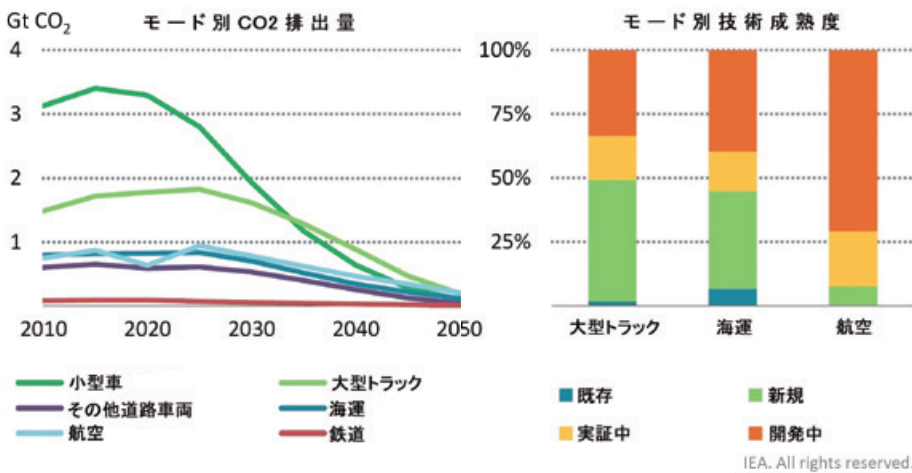
次に、ネットゼロにおける運輸部門の燃料別及び輸送モード別の最終エネルギー消費量を図2に示しました。

2020年では運輸部門のエネルギー消費の90%以上が石油燃料ですが、2050年には10%強程度となります。2040年代初頭には、電力が世界の運輸部門の主要なエネルギーとなる必要があり、2050年には最終消費量全体の約45%相当となります。続いて、水素ベースの燃料(28%)、バイオエネルギー(16%)となり、電気及び水素ベースのエネルギーは2050年までに70%以上となります。2030年以降は、電気や水素の利用が難しい航空や海運でバイオ燃料、アンモニア、合成燃料の割合が増加します。

道路車両の脱炭素化で電動化が中心的な役割を果たす理由は、バッテリーコストの大幅低下や電池技術がすでに商業的にかなり競争力を持っていることが背景にあります。このため先進国では2030年代前半に、途上国では2030年代半ばに、ほぼすべての小型車はバッテリー駆動、プラグインハイブリッド、燃料電池駆動になるとしています。

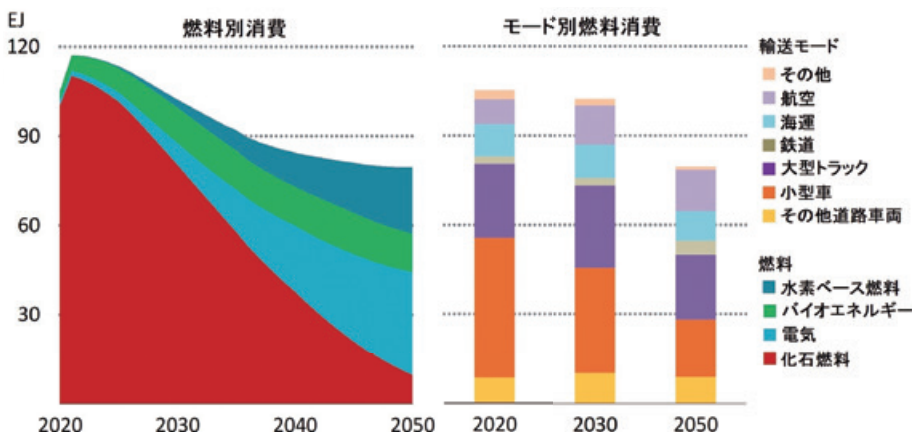
図2に示されているもう一つの重要なことは、2050年における最終エネルギー総消費量(図左側)が減少していることです。図2右から小型車の電動化による効率向上が主な理由として考えられます。このように電動化が推進されるのは、

図1 世界の運輸部門における2050年までのモード別CO₂排出量及びモード別技術成熟度



注) その他道路車両は、二輪車、三輪車及びバスを示す。海運と航空は国内及び国際輸送を含む。

図2 ネットゼロでの世界の運輸部門の燃料別及び輸送モード別の最終エネルギー消費量



注) その他道路車両=二輪車、三輪車及びバス

IEA. All rights reserved.

IEAのロードマップと日本の施策(前編)

CO₂削減のほかにエネルギー効率向上が期待されているからです。

一方、トラックの電動化は、バッテリー重量が大きくなること、走行距離が短いことなどから遅々として進まず、大型トラックの場合2020年代はバイオ燃料がCO₂排出量を削減する上で重要な役割を果たします。ネットゼロのシナリオでは、2030年以降、バッテリーコスト低下・エネルギー密度の向上、水素の製造・供給コストの低下に伴い、燃料電池大型トラックなど、電気や水素を利用した大型トラックの数の増加を見込んでいます。

バイオ燃料は供給量が限られるため、トラックに利用されるバイオ燃料はその後減少し、航空や海運分野のようなCO₂削減がなかなか進まない分野へと向かうとされています。

図3に、ネットゼロシナリオにおける世界のバッテリー電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の車種別販売シェアを示しました。

2030年以降、バッテリー電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車販売が世界的に急上昇することを見込んでいます。

走行距離は、トラックの動力源を選択する上で重要な因子となります。図4に2050年における大型トラックの1日当たりの走行距離の分散を示しました。走行距離の長い大型トラックには一定数の燃料電池自動車の普及が必要とされています。

ネットゼロシナリオの目標実現のためには、バッテリー製造の急速な拡大と、2025年から2030年の間に次世代電池技術(全固体電池)を迅速に市場に導入できるかにかかると指摘されています。

まとめ

IEAのロードマップは、2050年にネットゼロを実現するための道筋及び課題を示しています。ネットゼロを達成するためには今後の技術開発の進展が不可欠であり、大変挑戦的なものになっています。

ロードマップに記載されている大型トラック分野関連の主なポイントは以下の通りです。

- 大型トラックのCO₂排出量削減に必

要な技術の多くは現在開発中で、今後10年間に本格的な普及が始まるわけではない。

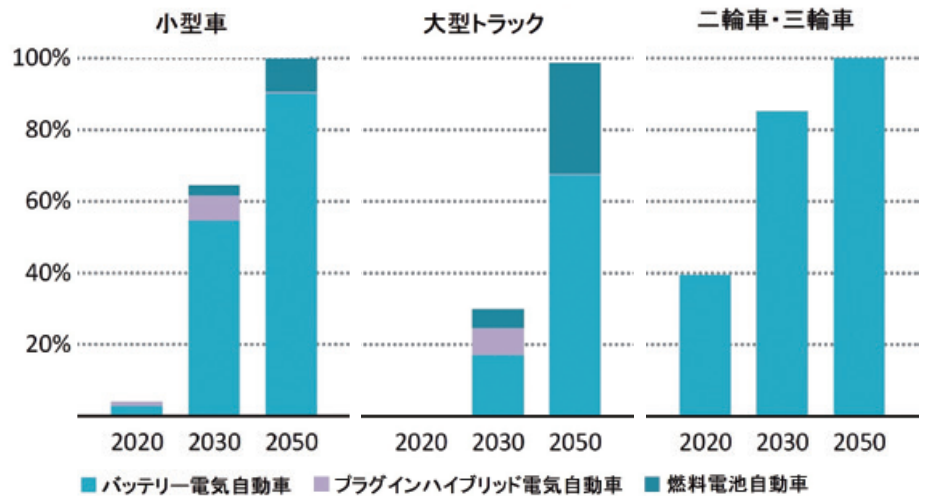
- 道路車両の脱炭素化は、商業的にかなり競争力を持っている電動化が小型車を中心に重要な役割を果たす。電動化はエネルギー消費量低減でも期待されている。
- 2020年代は、バイオ燃料が大型トラックのCO₂排出量を削減する上で重要な役割を果たす。2050年には、バッテリー電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車販売が世界的に急上昇する。運輸部門において電気及び水素ベースの燃料は2050年までに70%以上となる。
- 2050年には、走行距離の長い大型トラックに一定数の燃料電池自動車の

普及が必要。ネットゼロシナリオの目標実現のためには、バッテリー製造の急速な拡大と、2025年から2030年の間に次世代電池技術(全固体電池)を迅速に市場に導入できるかにかかっている。

IEAのロードマップは、2050年のネットゼロ達成のため、逆算して現在からそれまでに何をやる必要があるかについての道筋及び課題を示したものです。一方で、国により産業・エネルギー需給構造などは大きく異なるため、ネットゼロに対応するための具体的な施策の強弱や道筋は多様になると思われます。

後編では、現在検討されている日本におけるネットゼロに対応するための施策について特に大型トラックを中心に紹介します。

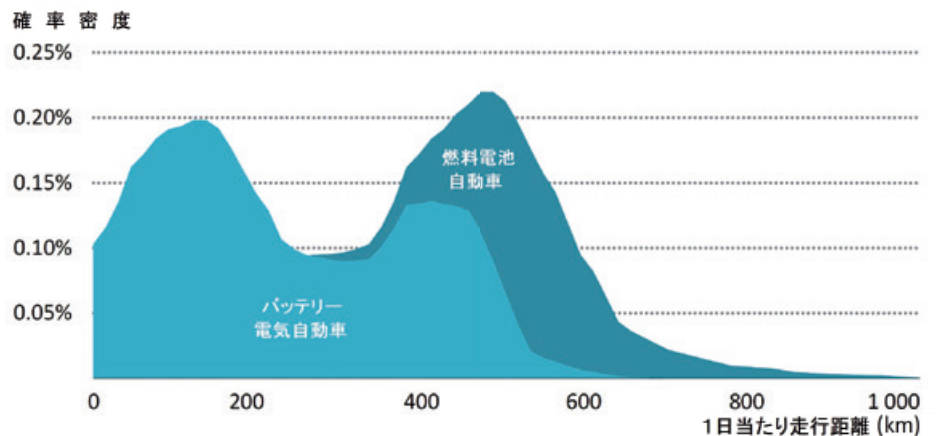
図3 ネットゼロシナリオにおける世界のバッテリー電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の車種別販売シェア



注) 小型車=乗用車及びバン、大型トラック=中量~重量貨物トラック

IEA. All rights reserved.

図4 2050年における大型トラックの1日当たりの走行距離の分散



IEA. All rights reserved.

《第3回》環境優良車普及講演会 『次世代商用車に関わる最近の動向について』開催

(一財)環境優良車普及機構では、令和4年2月21日から令和4年3月2日までの期間、環境優良車普及講演会「次世代商用車に関わる最近の動向について」と題し動画配信による講演会を開催致しました。

これは2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すとの宣言がなされ、また「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では商用車に関する電動化目標が提示されました(概要参照)、目標達成に向けた具体的道筋はいまだ不透明な状況です。このような中、弊機構では運送事業者殿から、

電動車の開発状況や、FCVの経済性など、次世代商用車に関する様々な情報が知りたいという声をお聞きしております。そこで今般、環境優良車普及講演会として「次世代商用車に関する最近の動向について」を開催。基調講演として『早稲田大学名誉教授(次世代自動車研究機構 研究所 顧問) 大聖 泰弘 様』をお迎えし、大型商用車メーカー様などからカーボンニュートラル、次世代商用車への方針や開発状況などについてご講演をいただきました。また、動画の公開にあたり、講演動画のご視聴に多くの応募をいただき有難うございました。

講演会概要

動画配信期間：令和4年2月21日(月) 12:00～令和4年3月2日(水)

後援：国土交通省、環境省、(公社)全日本トラック協会、(公社)日本バス協会

【プログラム・ご協力をいただきました講師の方々】

- 基調講演：早稲田大学 名誉教授(次世代自動車研究機構 研究所 顧問) 大聖 泰弘 様
「次世代商用車に関わる最近の動向について」
- 講演：国土交通省 自動車局 技術・環境政策課 課長 久保田 秀暢 様
「次世代商用車の補助金など普及施策等について」
- 講演：環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 自動車環境戦略企画官 河田 陽平 様
「カーボンニュートラル、次世代自動車に係る施策等について」
- 講演：いすゞ自動車(株) FCV開発・新エネルギー活用推進部 部長 古川 和成 様
「カーボンニュートラル、次世代商用車への方針・開発状況」
- 講演：日野自動車(株) 電動パワートレインシステム開発部 セクションリーダー 荒木 智彦 様
「カーボンニュートラル、次世代商用車への方針や開発状況等について」
- 講演：三菱ふそうトラック・バス(株) 企業渉外・環境部 加藤 哲朗 様
「三菱ふそう/カーボンニュートラル、次世代商用車への方針や開発状況等について」
- 講演：UDトラック(株) パワートレイン開発 技術統括部 ディレクター 足立 隆幸 様
「物流の効率化に貢献する次世代大型トラック」
- 講演：三菱自動車工業(株) 執行役員 若林 陽介 様
「三菱自動車におけるカーボンニュートラル商用車を中心に」
- 講演：ビーワイディー・ジャパン(株) 営業一部 マネージャー 土田 大基 様
「日本における中国系自動車メーカーの歩み」

商用車に関する電動化目標(概要)

商用車については、GVW8t未満の小型車について、2030年までに新車販売で電動車(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、ハイブリッド自動車)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。GVW8t以上の大型の車については、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。

(一財)環境優良車普及機構 理事長より 「環境優良車普及講演会開催にあたって」 のご挨拶概要

みなさま、こんにちは。環境優良車普及機構 理事長の堀家でございます。

本日は、次世代商用車の最新の動向をお届けし、今後の普及につながりますように、オンラインの講演会を開催させていただきました。

国土交通省、環境省、全日本トラック協会、日本バス協会のご後援をいただき、トラック事業者、バス事業者の皆様を中心にご案内を差し上げております。

ご覧いただき、まことにありがとうございます。

一昨年10月の、菅総理による「2050年カーボンニュートラル」宣言以来、皆様ご案内のとおり、様々な動きがあります。

昨年11月にはイギリスのグラスゴーでCOP26が開催されました。岸田総理から「2030年度までに、温室効果ガスを2013年度比46%削減する」という我が国の目標が表明され、また、「自動車のカーボンニュートラルの実現に向け、あらゆる技術の選択肢を追求してまいります」とのご発言がありました。

最近頻発する異常気象は、気候変動が大きな原因と言われています。

日本全体の二酸化炭素排出量のうち、トラック・バスなど商用車からの排出の割合は7%を超えており、その削減は、待ったなしの課題です。

そのため、昨年7月に国土交通省から発表された「国土交通グリーンチャレンジ」でも、「事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進を図る」こととされています。

まさに、「次世代商用車」は、自動車のカーボンニュートラル実現のための「切り札」です。

一方、商用車である以上、カーボンニュートラルに貢献するだけでなく、使い勝手が良く、丈夫で、事業採算性が確保できる価格であることが前提です。

今後、自動車メーカーから、そのような「次世代商用車」が供給されることを切望しております。

さて、本日のプログラムですが、まず、早稲田大学名誉教授の大聖先生から「次世代商用車に関わる最近の動向について」と題して、基調講演をいただきます。

皆様よくご存知のとおり、大聖先生はこの分野の第一人者でいらっしゃるしまして、早稲田大学 次世代自動車研究機構 研究所 顧問としてご活躍です。

次に、国土交通省 自動車局 技術・環境政策課長の久保田様、また、環境省 水・大気環境局 自動車環境戦略企画官の河田様から、次世代商用車に関する政策についてお話をいただきます。次世代商用車と従来の車との価格の差が大きい段階では、補助金、税制など、政策の強力な後押しが不可欠です。カーボンニュートラルに向けて、補助金などの政策を充実させていただいております。感謝申し上げます。

続きまして、主な商用車メーカーの皆様方（プログラムで参照）から、それぞれのメーカーのカーボンニュートラルに向けた方針や、トラック・バスの開発状況、宅配需要が増加する



LEVO 堀家理事長より「開催挨拶」

中で注目される軽商用EVなどについて、ご紹介いただきます。

講師の皆様方には、ご多忙中にもかかわらず、多大なるご協力をいただきました。おかげさまで大変充実したプログラムになりました。心から御礼申し上げます。

最後に、私どもの自己紹介を簡単に申し上げます。

私たち環境優良車普及機構、LEVOは、環境優良車や環境安全機器の普及を通じて脱炭素化に貢献し、人と環境に優しい交通の実現を目指したいと考えています。

そのため、調査研究を行って情報発信するとともに、新しい技術を社会実装するための実証実験にも参加しております。

また、環境優良車や環境安全機器を、幅広い事業者の皆様方に導入していただきやすいように補助金を活用した「公益リース」事業に取り組んでまいりました。

さらに、環境省と国土交通省が連携して推進する2つの事業、「低炭素ディーゼルトラックの普及」と、「ドローン物流も含む「物流の脱炭素化」につきまして、補助金執行団体としてお手伝いしています。

平素からのご指導、ご協力、ご愛顧に心から感謝申し上げます。

今後、私たちLEVOは「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて一層お役に立ちたいと考えています。

私たちLEVOの強みとして、政策に近い立ち位置での、調査研究の蓄積があります。国や地方自治体などから、EVトラック・EVバスの導入のための調査を受託し、提言を行っています。また、政府指定機関として、国際エネルギー機関(IEA)の国際共同研究に長年参加してきました。

こうした活動の中で蓄積した知見を活かし、コンサルティング能力の向上に努めているところです。皆様方のニーズを良くお聞きしながら、地球にもお財布にも優しい、車両や機器の「導入」から「使い方」まで、ご提案やアドバイスができることを目指しております。

皆様方のご疑問、お困りごと、ご要望など、どうぞ私たちLEVOにご相談ください。

ありがとうございました。本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

LEVOでは年度初めの5月下旬頃に「環境対応車等の補助事業説明会」及び令和5年2月下旬頃に「講演会の開催」を予定しております。LEVOのホームページ、メールマガジン等をご参照下さい。(メールマガジンをご希望の方は jigyoubu@levo.or.jp までご連絡下さい)



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

TEL：03-3359-8536 FAX：03-3353-5430

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：03-3359-8465 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

補助事業執行部

低炭素型ディーゼル車普及事業

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

社会変革と物流・交通脱炭素化促進事業

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・交通脱炭素化を同時実現する先進技術等導入促進事業
TEL：03-5341-4728 FAX：03-5341-4729
メールアドレス：butsuryu@levo.or.jp

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同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。

詳しくは、LEVOホームページをご覧ください。

emlmag-touroku@levo.or.jp

