

# LEVO

迎春  
白



一般財団法人  
環境優良車普及機構

# NEWS

令和5年「年頭のご挨拶」

一般財団法人 環境優良車普及機構会長

岩村 敬

令和5年「年頭の辞」

国土交通省自動車局長

堀内 丈太郎

(ユキウサギ (北海道))

- ・大型EV普及に向けた取り組みについて～課題解決に向けた走行中給電技術～
- ・令和4年度及び令和3年度 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(港湾における脱炭素化促進事業公募結果について)  
〈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2次公募及び5次公募結果について〉
- ・令和4年度 環境優良車、環境機器・安全機器等 普及活動  
「2022交通安全・環境フェア」出展参加 及びトラックFes2023(第18回トラックフェスティバル)出展参加予定!!
- ・EMS機器の最近の技術開発動向：時間の管理にはデジタコが有効  
〈株式会社トランストロン/矢崎エナジーシステム株式会社〉
- ・自動車環境講座や講演を通じて自動車交通分野の環境改善に取り組んでいます!
- ・LEVOが関係している補助事業等に係る国の令和5年度予算
- ・メールマガジン登録者募集中!

# 令和五年 年頭のご挨拶



一般財団法人  
環境優良車普及機構 会長  
いわむら さとし  
**岩村 敬**

令和5年の年頭に当たり、謹んで新春のお慶びを申し上げます。  
自動車運送事業者の皆様、関係官庁及び関係団体の皆様には、平素より当機構の事業につきまして、多大なるご理解とご支援、ご協力を賜っておりますことに、改めて厚く御礼申し上げます。

令和4年度の我が国の経済はコロナ禍が終息せず、一昨年猛威を振ったデルタ株に代わって、7月中旬からは新たな変異型ウイルスであるオミクロン株が蔓延し、10月にいったん感染者数が減少したものの、11月中旬からは、再び感染者数が拡大に転じました。  
このような状況下で、政府は従来の行動制限を伴う感染防止対策から、行動制限を行うことなく、社会経済活動とオミクロン株対応ワクチンの接種を中心とした感染防止対策の両立を図る「With コロナ」政策に舵を切りました。

そして、10月には新型コロナウイルスの水際対策が大幅に緩和され、入国者数の上限が撤廃されるとともに、個人の外国人旅行者の入国も解禁され、インバウンド需要の復活が期待されるところであります。

海外に目を転じてみると、昨年2月、ロシアがウクライナに侵攻し、米国やNATO諸国の支援を受けて抵抗するウクライナとの間で、激しい戦闘が続いています。西側諸国は、制裁としてロシア産の原油の輸入禁止や上限価格の設定に踏み切ったことから、世界的な規模でエネルギー需給に深刻な影響が生じています。

一方、中国ではゼロコロナ政策のもと、昨年3月から大都市のロックダウンを含めた大規模な新型コロナ封じ込めの規制を行っていましたが、12月に一転して、感染防止対策としての諸規制がほぼ撤廃されました。

中国のゼロコロナ政策と突然の規制撤廃によるサプライチェーン、半導体生産への影響は大きく、我が国でも自動車や精密機器の生産に支障が生じており、今後とも不透明な状況が続くものと思われます。

我が国のGDP（国内総生産）成長率を見ますと、昨年4～6月期には、対前期比で実質成長率0.9%、名目成長率0.6%（内閣府四半期別GDP速報値）と改善が見られたものの、7～9月期には、対前期比で実質成長率▲0.2%、名目成長率▲0.7%（内閣府四半期別

GDP速報値）と落ち込みが見られます。

昨年12月22日に閣議決定された「令和5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5年度の実質国内総生産（実質GDP）成長率は1.5%程度、名目国内総生産（名目GDP）成長率は2.1%程度、消費者物価（総合）は1.7%程度の上昇と見込まれています。

令和5年度の我が国経済は、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化、台湾問題や人権問題をめぐる米中の対立激化など、緊迫する世界情勢から、引き続き予断を許さない状況が続くものと思われます。

このような状況の中で、一昨年10月に就任した岸田総理大臣は、所信表明演説で「2050年カーボンニュートラルの実現に向け、温暖化対策を成長につなげる、クリーンエネルギー戦略を策定し、強力に推進いたします。」と表明し、菅前内閣が策定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」をさらに進めることとなりました。

一昨年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ました。

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

なお、グリーンイノベーション基金においては、当機構も事業参画することになった「スマートモビリティ社会の構築」事業の「商用利用されるEV・FCVの本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発」が昨年12月に始動しました。

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として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、必要な施策の検討を開始しました。同12月のとりまとめでは、安定的で安価なエネルギー供給は、国民生活、社会・経済活動の根幹であり、我が国の最優先課題であり、GXを推進することそのものが、エネルギー安定供給の確保につながるとして、化石エネルギーへの過度な依存からの脱却を目指し、需要サイドにおける徹底した省エネルギー、製造業の燃料転換などを進めるとともに、供給サイドにおいては、足元の危機を乗り切るためにも再生可能エネルギー、原子力などエネルギー安全保障に寄与し、脱炭素効果の高い電源を最大限活用することを基本方針としました。

具体的には5本柱として、①成長志向型カーボンプライシング構想、②規制・支援一体型投資促進策、③GXリーグの段階的発展・活用、④新たな金融手法の活用、⑤国際展開戦略の5つの政策イニシアティブを一体的に推進することとし、このうち①②に関連して「GX経済移行債」を創設し、これを活用することで国として20兆円規模の大胆な先行投資支援を実行し、今後10年間に官民協調で150兆円を超える投資につなげるとしています。

令和5年度には1.6兆円分のGX経済移行債を発行し、脱炭素技術の実証や新技術への支援などに充てることとなったほか、これを財源に令和5年度当初予算案に「商用車の電動化促進事業（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」として、予算案額約136億円が新たに計上され、商用車に対する補助が大幅に拡充されました。

地球環境問題をめぐっては、国連気象変動枠組条約第27回締約国会議（COP27）が、昨年11月にエジプトで開催され、我が国からは西村環境大臣が閣僚級交渉に出席し、気候変動対策の各分野における取組の強化を求めるCOP27全体決定「シャルム・エル・シェイク実施計画」、2030年までの緩和の野心と実施を向上するための「緩和作業計画」が採択されました。加えて、ロス&ダメージ（気候変動の悪影響に伴う損失と損害）支援のための措置を講じること及びその一環としてロス&ダメージ基金（仮称）を設置することを決定するとともに、この資金面での措置（基金を含む）の運用化に関してCOP28に向けて勧告を作成するため、移行委員会の設置が決定されました。

なお、次回COP28はアラブ首長国連邦が主催することが決定され、2023年11月30日から12月12日の会期で開催されます。

自動車の脱炭素化に関する各国の施策の動向は、米国においては、バイデン大統領が2021年8月に、2030年までに販売される新車（乗用車と小型トラック）の50%以上をEV（バッテリー式電気自動車とプラグインハイブリッド車）と燃料電池車とする大統領令に署名し、さらに、インフレ抑制法（歳入・歳出法）が2022年8月に成立し、米国製EVの所得税控除を拡大させるなど電動化シフトが強まっています。

欧州では、2022年10月に乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出基準に関する規則の改正について合意が取れたことから、2035年までに「全ての新車をゼロエミッション化」、すなわち、同年以降は内燃機関搭載車の生産を実質禁止することが確定しました。ただし欧州委員会が2026年に進捗評価を行い、PHEVなどの開発状況を考慮して規則の見直しを行う余地が残されています。

中国は、「省エネルギー車と新エネルギー車技術ロードマップ2.0」において2035年をめぐりに新車販売する全ての車両を環境対応車にすることを目指し、EVやプラグインハイブリッド車、燃料電池車などが含まれる新エネルギー車（NEV）については、新車販売で50%以上占めるようにし、NEVの販売台数のうち純電動車の割合を95%以上にすると表明しています。

自動車運送事業の経営に直結する原油価格は、コロナ禍からの経済再開による上昇基調に、追い打ちをかけるようにロシアによるウクライナ侵攻の影響により高騰し、加えて、我が国では急激な円安の影響を受けて、軽油などの店頭価格が高騰しました。政府ではこの対策として燃料油価格激変緩和対策事業を一昨年1月から発動し、石油元売・輸入事業者に補助金を交付することにより価格上昇は抑制されましたが、なお高止まりとなっています。

また、CNG・LNG車で使用する天然ガスは、将来カーボンニュートラル燃料への代替が期待されており、メタネーションなどの合成燃料としてCO<sub>2</sub>の固定化・再利用のカーボンリサイクル技術の開発が注目されます。なお、ロシアによるガス供給制限を発端とした欧州のガス価格急騰に連動して、日本のLNG価格も高騰しました。その後、需給バランスが改善され価格が低下しましたがウクライナ情勢の影響や欧州では冬季のエネルギー需要ピーク期によるエネルギーの需給逼迫と価格高騰の顕在化、また、アジアでは天然ガスの需要が高まる可能性があり天然ガス価格についても予断を許さない状況にあります。

交通安全の確保は、自動車運送事業者が取り組まなければならない喫緊の課題です。国土交通省の事業用自動車総合安全プラン2025（令和3～7年度）においては、新たに、重傷者数2,120人以下の削減目標を定めるとともに、24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロの目標を掲げています。また、各業態の特徴的な事故に対する削減目標が新設されています。

以上の動向を踏まえ、本年は当機構としまして、運輸エネルギーの多様化を目指すとともに、自動車環境・省エネ対策、交通安全対策に取り組んで参ります。具体的に申し上げますと、環境優良車の普及促進に関しましては、引き続きハイブリッド自動車、天然ガス自動車の普及促進を図ります。

さらに、近年実用化が進むLNG自動車、燃料電池自動車、電気自動車の調査研究・普及のための支援にも取り組むとともに、商用車分野における電気トラック、ハイブリッドトラック、電気バス等の自動車の普及、自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じた最適な環境優良車の導入や使い方を提案することにより「2050年カーボンニュートラル」の実現へ向けて、貢献して参ります。

環境省の補助事業で開発された大型LNGトラックについては、令和3年10月にいすゞ自動車から販売されました。引き続き当機構は、LNGトラックの普及に向けて関係者と協力しPR活動を進めて普及を図って参る所存です。

また、商用車分野における電気トラック、ハイブリッドトラック、電気バス等の自動車の普及に貢献して参ります。

自動車の環境・エネルギー問題は各国共通の課題であり、クリーンで持続可能な運輸に向けた先進的な燃料の開発・調査が国際エネルギー機関（IEA）で実施されています。

当機構は、国の指定機関として引き続きIEAの自動車用先進燃料技術連携プログラムに参加し、国際的に貢献して参ります。

環境・省エネ対策の推進に関しましては、荷主との連携による車両動態管理システムの導入を促進するとともに、エコドライブを推進し、自動車運送事業者の皆様の省エネ活動を支援して参る所存です。

交通安全対策につきましては、自動運転をはじめ先進技術の開発動向に着目しつつ、引き続き安全運行をサポートする機器の普及促進を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査事業を行っている運輸・交通SAS対策支援センターの活動を支援して参ります。

広報活動として、環境優良車の調査研究、普及支援、国際貢献、環境・省エネ対策、交通安全対策などの各事業につきまして、その必要性や最新情報等を、LEVOニュースやメールマガジン等を通じて、広く周知して参ります。

さらに、講演会の開催等を通じて、最新の環境優良車の動向について発信して参ります。

補助金執行業務につきましては、令和4年度の「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」、「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」及び「空港・港湾における脱炭素化促進事業」の補助金執行団体として、自動車や物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減に貢献して参りました。「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」においては、例えば、離島、山間部等の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によりCO<sub>2</sub>排出量を削減するとともに、労働力不足対策、地域住民の日常生活のニーズ確保、災害時の救援物資輸送などの課題解決を図り、社会変革を同時実現する目指す取り組みを支援しています。また、「空港・港湾における脱炭素化促進事業」においては、例えば、空港では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（地上動力装置）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を支援しています。

今後も引き続き、補助事業の執行を通じてCO<sub>2</sub>削減に貢献して参る所存です。

当機構は、これらの施策を通じ、社会のインフラともいえるべき運送事業の環境・安全対策の推進と経営の安定化、安全で環境にやさしい交通の実現に全力を挙げて取り組む所存でございますので、皆様方に置かれましても、本年もなお引き続き、当機構へのご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます。私の年頭の挨拶といたします。

# 令和五年 年頭の辞



国土交通省自動車局長  
ほりうち じょう たろう  
堀内 丈太郎

皆様、新年あけましておめでとうございます。  
令和5年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

新型コロナウイルスの感染拡大から3年弱が経過し、感染拡大以前の社会経済活動が徐々に取り戻されている一方で、燃料高騰や世界的な物価高の影響等により、自動車関係事業者の皆様においては、依然として大変厳しい経営環境の中におられると存じます。そのような中でも、社会経済活動に必要な自動車の安全の確保や、様々な活動の基盤となる人流・物流を支える運送事業の維持に大変なご努力をされており、心から感謝の意を表する次第です。

国土交通省としては、燃料高騰等の足元の課題を乗り越えるとともに、コロナ収束後を見据えて自動車行政を巡る様々な課題に対応し、利用者や自動車関係事業に携わる皆様の期待に応えられるよう、本省自動車局、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下の施策を中心に取り組んでまいります。

## (1)地域の交通の確保

### 【コロナ禍からの自動車運送事業の確実な回復】

自動車運送事業者の皆様のおかれましては、長引くコロナ禍の中でも物流・人流需要を支えていただき心から感謝申し上げます。コロナの影響はまだ色濃く残っていますが、引き続きエッセンシャルサービスの担い手として様々なニーズに対応していただくために、国土交通省としてはポストコロナの急速な社会構造の変化にも適応するための支援に取り組んでいく必要があると考えております。

これまで、地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援のほか、デジタル化等の新たな取組による事業構造強化を図るための事業等を実施してまいりました。

また、令和4年度補正予算では、地域交通事業者によるGX・

DX等による経営効率化の取組、中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフターの導入等の支援、交通による観光地の高付加価値化やインバウンド受入環境整備を支援するための予算などが盛り込まれたところです。

国土交通省では、これらの施策により事業者の生産性向上や新たな需要の獲得を支援するほか、全国旅行支援などの観光需要喚起策を通じて交通事業者がコロナ禍からの確実な回復を図れるよう、関係部局と連携して取り組んでまいります。

### 【バス・タクシー事業】

バスは、通勤・通学や通院など地域住民のくらしの足を支えるとともに、観光やビジネスにおける輸送、そして災害時の輸送を担う、国民の日常生活に欠かせない公共交通機関であり、地域社会の維持・活性化を図る上で大変重要な役割を担っています。

またタクシーは、ドアツードアのきめ細やかな対応が可能な公共交通機関であり、高齢者や子育て世代を含む地域住民の足として、また、災害時には緊急の輸送手段として、生活のあらゆる場面で活躍頂いているところです。

バス・タクシー事業は運転者不足の状況にあります。職業としての魅力を高めるには、やはり、運転者の賃金を上げることが大切で、そのためにも、利用者の理解を得ながら適正な運賃を収受することが必要です。バスについては、昨年には7事業者による運賃改定が実施されたところですが、現在、全国の多くの事業者が運賃改定の準備を進めておられるところです。タクシーにつきましても、昨年11月には、東京特別区・武三地区において約15年ぶりに運賃改定がなされるなど8地域において運賃改定が実施されました。現在、他の多くの地域からも運賃改定の申請がなされております。バス・タクシー事業者から申請があった場合には、迅速に運賃改定がなされるよう、引き続き適切に対応してまいります。

観光関係では、昨年の全国旅行支援の実施や水際対策の緩和により、貸切バスやタクシーの需要が高まっているところです。また今年も、感染状況を見極めた上で、引き続き全国旅行支援を実施予定です。運転者不足が人流回復の妨げとならないよう、令和4年度補正予算において、二種免許取得支援も新たに導入しております。この活用も十分に頂きつつ、日本のサービスの質の高さを実感していただく絶好の機会と捉え、多様なサービスを提供していただくとともに、魅力的なツアー商品の造成やサービスレベルの更なる向上など、一層の取組を期待しています。

また、バスやタクシーにおいては、DXにより経営効率化・経営力強化を図ることが非常に重要です。DXについては、デジタル技術を活用したバス事業者の業務プロセスの改善や、タクシーの配車アプリ等の更なる普及を推進するべく、しっかりと支援し、バス・タクシー事業者におけるDXが更に進展していくことを期待しております。

さらに、カーボンニュートラルに向けたGXの取組も非常に重要です。国土交通省においては、バス、タクシー事業者のEV車両導入に向け、大幅に拡充されつつある各種予算を最大限活用し、車両購入やエネルギーマネジメントに対する支援を行います。また、EVバスを導入する事業者に対しては、EVバス車両導入に際して取得・導入する充電設備や車両の充電用スペースに係る固定資産税が一定減税される特例措置の創設を国土交通省として要望し、来年度創設されることとなりました。EVバスを導入して路線の維持に取り組む事業者については、これらの予算や税制により総合的に支援して参ります。

## 【トラック事業】

トラック運送業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして、平時のみならず、災害時においても緊急支援助物資の輸送を行う我が国の基幹的な産業であり、そこで働く皆様は「エッセンシャルワーカー」です。そのご尽力とご活躍に改めて敬意を表します。

一方、トラック運送業の担い手であるトラックドライバー不足が深刻化していることから、ドライバーの労働条件を改善し、魅力ある職場づくりを推進することが喫緊の課題となっています。令和6年度より時間外労働の上限規制がトラックドライバーに適用されることにあわせて、ドライバーの総拘束時間等を改善するため、昨年12月、「改善基準告示」の改正が公布されたところです。改善基準告示の遵守は、ドライバーの健康を守るとともに、魅力ある職場づくりのためには極めて重要な取組であり、国土交通省では、令和6年4月の施行に向け、関係省庁、関係団体と連携を密にして周知徹底を図ってまいります。さらに、同告示の遵守には、荷主の理解と協力が不可欠であることから、厚生労働省と連携して、荷主への周知・浸透に努めるとともに、長時間の荷待ち等を発生させている荷主に対しては、貨物自動車運送事業法に基づく法的措置を講じることとしております。

担い手確保のためには、適正な運賃収受による適正な賃金が必須です。国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」を策定し、その周知・浸透に取組んできました。標準的な運賃については、その届出率は51.5%（令和4年11月末）となっています。引き続き、関係省庁や業界団体とも連携し、運送事業者や荷主への周知・浸透に努め、トラック運送事業の運賃交渉・適正な運賃収受の下支えとなる環境を整備してまいります。

また、昨年9月に国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同で「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を立ち上げ、物流の効率化や働き方改革に向けて、着荷主を含め関係者が取り組むべき方策について議論を進めているところです。

## 【燃油価格高騰対策】

燃料価格の高騰に対する、バス・トラックについての燃料油価格の激変緩和や、LPガスを使用するタクシー事業者への支援については、本年1月以降も引き続き実施することとしております。さらに、地方自治体が実施するエネルギー価格高騰対策等に活用できるよう「地方創生臨時交付金」の増額・強化を行っており、多くの地方自治体において、この交付金を活用した運送事業者への支援に取り組んでいます。

トラックについては、燃料価格をはじめコストの上昇分は適切に運賃に転嫁することが基本です。国土交通省としては、標準的な運賃の周知・浸透や、荷主に対する理解と協力の呼びかけを行うとともに、転嫁に応じず不当な据え置きを行う荷主に対しては、貨物自動車運送事業法に基づく法的措置を実施しています。さらに、公正取引委員会や中小企業庁とともに、独占禁止法や下請代金法、下請中小企業振興法の法執行の強化に取り組んできたところです。

国土交通省としては、自動車運送業界の自助努力だけでは対応し難い困難に対しては、国がしっかり支えていく必要があると考えており、引き続き、燃料価格の動向等を注視しつつ、関係省庁と連携して必要な支援や取引の適正化、価格転嫁のための取組を進めてまいります。

## 【地域公共交通の再構築】

「地域公共交通の最後の砦」であるバス・タクシーは、以前よ

り大変厳しい経営状況に置かれておりました。一方、人口減少等により地域交通としての鉄道の維持が困難となる中で、地域交通の最終的な担い手であるバス・タクシーの重要性はさらに高まってきております。

昨年10月からは、交通政策審議会地域公共交通部会において、新たな制度の具体化に向けて御審議いただいております。審議会の議論も踏まえて、今年の通常国会への法案の提出も視野に、バス・タクシーを含めた地域交通の「リ・デザイン」に向けた検討を進めてまいります。

また、地域がバス等を地域の社会資本の一部として位置づけ、その持続可能性と利便性・効率性を将来にわたって向上させるための取組みを支援するため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設することとしました。

さらに、地域の足を支える「葉の交通」については、地域住民の日常生活や、観光・ビジネス目的の来訪等、地域における多様な移動ニーズに応えられるような交通体系に再構築していく必要があると考えております。国土交通省としては、持続可能で利便性の高い「葉の交通」を確保するため、事業者が多様なサービスの提供に取り組み、世の中の輸送需要に的確に応えられるような環境整備を図るべく、制度・運用の改善を検討してまいります。

## (2)安全・安心の確保及び環境対策の推進

### 【大規模事故を受けた安全対策】

平成28年1月15日に軽井沢スキーバス事故が発生してから、まもなく7年が経とうとしています。国や関係業界は、年月を重ねてもこのような悲惨な事故の記憶を薄めることなく、二度と同様な事故を発生させないという強い決意を心に刻み、貸切バスの安全性向上に邁進しなければなりません。

そのような中、昨年8月には名古屋市の高速道路で乗合バスが横転、炎上し、2名がお亡くなりになり、昨年10月には静岡県で観光バスが横転し、1名がお亡くなりになったほか、双方で複数名が負傷されるという痛ましい事故が生じたことは大変残念に思います。

国土交通省としては、平成28年6月に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」でとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を引き続き実施するとともに、昨年発生した事故の原因等を踏まえ、このような事故が二度と起きないよう、関係業界と一丸となって安全対策に力強く取り組んでまいります。

### 【高齢運転者等の事故防止対策の推進】

高齢運転者による交通事故の防止は、引き続き喫緊の課題と認識しております。

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んでまいりました。

その結果、95%を超える新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されております。更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組んでまいります。

一方で、先進安全技術の普及に伴い、機能の過信・誤解による事故も年間100件程度報告されております。そのため、このような先進安全技術はあくまでも安全運転の支援であり、機能には限界がある旨の情報提供をユーザーに対し様々な媒体を用いて行うなど、技術が正しく活用される環境づくりにも努め

て参ります。

### 【自動車運送事業における安全対策の推進】

関係業界の御努力もあり、自動車運送事業における交通事故件数は減少傾向にあります。依然として交通事故は数多く発生しており、引き続き安全対策に取り組む必要があります。

国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2025」において掲げる事故削減目標（令和7年までに24時間死者数225人以下、重傷者2,120人以下、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロ）の達成に向け、本プランに基づき、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策等の安全対策を着実に推進してまいります。

あわせて、適正な業務実施を確保するため、悪質な法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査等を通じて、自動車運送事業者の関係法令の遵守の徹底を図ってまいります。

人や物を運び国民生活を支える自動車運送事業において、輸送の安全の確保は最も重要なものです。国土交通省としては、様々な取組を総動員し、引き続き輸送の安全の確保に万全を期してまいります。

### 【ハード面の安全対策】

産官学の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」は、令和3年度から新たな計画、第7期ASV推進計画が開始しております。

今期は、交通事故の更なる削減のため、これまでの技術では対応が難しかった、ドライバーが明らかに誤った操作を行った場合等であっても、システムが安全操作を行う安全技術のあり方の検討等に取り組んで参ります。

自動車アセスメントについては、引き続き衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組むことに加え、新たに今年から、人に対応したペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価試験を実施する予定としております。

### 【カーボンニュートラルに関する取組】

世界的にカーボンニュートラルの実現に向けた取組が加速する中、我が国としては2050年カーボンニュートラルの実現や、温室効果ガスの2030年度46%削減を目指すなどの高い野心を掲げているところ、国土交通省では関係省庁と連携し、引き続き、自動車分野のカーボンニュートラルに向けた取組を積極的に進めて参ります。

具体的には、令和3年6月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」で示された新たな電動車普及目標の実現に向け、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採択したほか、燃費規制や税制優遇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参ります。

特に、事業用自動車（バス、タクシー、トラック）における電動車の導入補助は今年から大幅に拡充する方針であり、今年を、いわば「事業用自動車電動化元年」とでもいうべき年にすべく取り組んでまいります。

## （3）自動車の技術開発の促進・適切な保守管理の徹底

### 【自動運転の実現に向けた環境整備】

世界に先駆けた基準整備により、我が国では世界で初めて自

動運転車（レベル3）が市販化されたところでありますが、今後とも、高度な自動運転の実現に向け、安全基準の策定に取り組んで参ります。

また、設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するために、電子的な検査の導入を進めるとともに、自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の適確な運用に努めて参ります。

加えて、道路交通法が改正され、本年4月から運転者が存在しないレベル4での自動運転が可能となります。国土交通省としても、旅客／貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、運転者が存在しない自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために必要な措置を講じて参ります。

### 【自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装】

自動運転サービスの実現に向け、経済産業省と連携し、これまで技術開発・実証実験に取り組んでおり、福井県永平寺町では国内で初めてレベル3での無人自動運転移動サービスを実施しております。また、昨年より自動運転による地域公共交通実証事業を全国9つの地方自治体で実施しているところ、本年は更に対象地域を大幅に拡大して自動運転の実用化につなげ、いわば、地域交通における「自動運転実装化元年」とでもいうべき年にすべく取り組んで参ります。

今後とも、関係省庁や地方自治体、民間事業者等との連携をさらに深め、自動運転サービスの全国展開に向け、車両技術の開発や事業モデルの検討などの取組みを加速して参ります。

### 【自動車の基準の国際調和及び認証の相互承認の推進を始めた国際展開等への対応】

自動車の国際基準を策定する国連の会議体（WP.29）においては、水素燃料電池自動車の安全性の向上、自動車のライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量の適切な評価等に向けて、引き続き、我が国が強みを有する技術分野における国際基準等の成立を目指して取り組んで参ります。

また、昨年11月に開催されたWP.29本会議において、欧州以外の国として初めて我が国がWP.29の副議長として選出されました。このようなプレゼンスを積極的に発揮しながら、国際的な議論をリードして参ります。

### 【自動車の適切な検査・保守管理】

自動車技術の高度化に伴い、自動車の安全・環境性能を確保するための点検・整備の重要性が一層増してきております。令和2年4月に施行した特定整備の認証の円滑な取得促進や、令和3年10月に施行した電子的な点検（OBD点検）の確実な実施など、関係団体と連携した保守管理の必要性・重要性の啓発を引き続き強力に進めて参ります。

無車検・無保険運行に対しては、可搬式のナンバー自動読取装置を用い、街頭検査において捕捉した車検切れ運行車両のドライバーに対して直接指導・警告する取組を引き続きしっかりと推進して参ります。

また、指定自動車整備事業者の車検業務における法令違反や、国の認証を取得せずに特定整備事業を行っている未認証事業者に対しても、引き続き、厳正に対処して参ります。

### 【大型車の排出ガス・燃費不正への対応】

昨年、一部メーカーにおいて、型式指定申請時の排出ガス性能や燃費性能を確認する試験における不正行為が発覚しました。

同メーカーに対しては、制度創設後初となる不正行為により取得した型式指定の取消しに加え是正命令を発出しており、今後同社における再発防止策の取組みのフォローアップを行って

参ります。また、同種の型式指定に係る不正事案を防止するため、他のメーカーに対しても監査の強化等について取り組むとともに、型式指定に係る試験の効率化についてもあわせて検討して参ります。

#### (4) デジタル化の推進

##### 【自動車分野におけるデジタル化の推進】

行政手続のオンライン化については、デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、手続のオンライン化や添付書類の省略等に取り組んで参りました。引き続き、利用者目線に立った行政サービスのデジタル化を積極的に推進し、行政サービスの変革に取り組んで参ります。

また、昨年6月に策定された「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」に基づき、令和6年6月までの集中改革期間において、政府全体で書面掲示等の法令等の見直しなどを行い、デジタル原則への適合を図って参ります。

##### 【自動車登録検査関係手続のデジタル化の推進】

自動車保有関係手続については、本年1月より車検証を電子化しており、今後、電子車検証によるオンライン(OSS)での継続検査等の手続の際には、運輸支局等への来訪が不要となります。また、同月より検査登録手数料及び自動車重量税のクレジットカードによる納付を可能としております。

今後ともデジタル技術を活用した更なる手続のDX化を推進することにより、申請者の利便性向上に取り組んで参ります。

このほか、10地域で予定されている新たな地方版図柄入りナンバープレートの10月頃からの交付開始に向けた準備を進めるとともに、既に交付されている大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート等の普及促進に引き続き取り組んで参ります。

#### (5) 人手不足対策

##### 【自動車運送事業の働き方改革の推進】

近年、自動車運送事業においては、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍となるなど担い手不足が深刻化しており、また「働き方改革関連法」に基づき、自動車運転者は令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることとなります。このため国土交通省では、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に基づき、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化を通じた労働環境の改善に取り組んでいるところです。また、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化に向けて令和2年に創設した「働きやすい職場認証制度」については、今年度より新たに「二つ星」の申請を受け付けており、認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促して参ります。

この他にも、トラック運送業では、物流機能を安定的・持続的に確保するため、荷主企業や利用者などの理解と協力を得つつ、関係省庁と連携しながら「ホワイト物流」推進運動を進めているところですが、引き続きこうした取組を通じ、働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけて参ります。さらに、トラック運送業の働き方改革の実現に向け、平成30年12月に改正された貨物自動車運送事業法の適切な運用に努めて参ります。また、令和4年度補正予算における大型等免許取得支援により、人材確保に取り組んで参ります。

バス、タクシー事業については、運転者不足が進むなど厳しい状況にあるところですが、今後ともその重要な役割を發揮していただくことが必要です。国土交通省としては、例えばバス

事業者における乗合バス路線の再編による効率的運行や、タクシー事業者における新たな運賃・料金サービスの導入等の生産性向上の取組を推進するとともに、前述の二種免許取得支援などの措置も活用した人材確保に引き続き取り組むことで、バス、タクシー事業の働き方改革を推進して参ります。

##### 【自動車整備事業】

自動車整備業においては、人材確保が急務となっております。自動車の電動化等に伴う自動車整備のイメージの改善を含めた国内人材確保のためのPRや、外国人技能実習制度及び特定技能制度の適切な運用に取り組んで参ります。

また、機器・設備導入による生産性向上の好事例の収集・展開や、地域の課題解決のための事業者間連携による自律的取組の発掘・支援を通じ、持続可能な自動車整備ネットワークの維持に努めて参ります。

さらに、電動化の進展に対応したスキャンツールの支援拡充等にも取り組んで参ります。

#### (6) バリアフリー対策

バリアフリー対策については、令和7年度までの整備目標等を盛り込んだバリアフリー法に基づく基本方針を令和2年に改正するなど、公共交通等におけるバリアフリー化に向けた取り組みを進めているところです。引き続き、バリアフリー車両の導入に対する財政的支援を実施するとともに、高度化・多様化するニーズに適切に応えて参ります。

また、車椅子利用の方々を含む誰もが車両や旅客施設を円滑に利用できるよう、ハード・ソフト両面の取り組みをしっかりと実施していただけるように事業者の皆様のご協力をお願いします。

#### (7) 自動車事故被害者救済の充実

##### 【自動車事故被害者救済対策】

自動車事故被害者の救済対策については、自動車事故の被害に遭われた方々の救済のため、リハビリの充実や「介護者なき後」への対策などに取り組んでいるところです。

昨年6月には被害者支援対策や自動車事故発生防止対策を安定的・継続的に実施するため、自動車損害賠償保障法を改正しました。本年は、改正自動車損害賠償保障法を踏まえ、被害者支援対策等の充実を進めつつ、新たな仕組みへのユーザー理解促進に取り組んでまいります。

また、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについては、令和5年度予算案において所要額が計上されており、当該予算案が成立すれば、6年連続での繰戻しの増額が実現します。今後も、全額の繰戻しに向け、引き続き、着実に繰戻しが継続されるよう取り組んでまいります。

以上、年頭に当たり、今年の主な自動車関連施策について述べさせていただきました。自動車ユーザー、関連事業者の方々、地方自治体やその他関係者の皆様の多様なニーズやご意見をしっかりと把握した上で、関係者の皆様と連携し、昨今の厳しい状況下の課題解決に向けて全力を尽くす所存です。本年も自動車行政の推進に対しまして、より一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、自動車に関わられている皆様方が、この一年、各分野において大いに活躍され、益々のご発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

# 大型EV普及に向けた取り組みについて

## ～課題解決に向けた走行中給電技術～

トラックやバスなどの大型EVにおける積載量／乗車人数と航続距離の課題や長い充電時間の課題解決については、エネルギー密度の高い次世代バッテリーの開発や走行中給電技術の開発などが進められています。また、国土交通省の「国土交通グリーンチャレンジ」(R3/7)では「給電システムを埋め込む道路構造の開発を含めた研究開発支援を推進する」として走行中給電に関して国のサポートが進められています。航続距離や充電といった課題解決の取り組みの1つとして、今回は国内において実証試験を実施している2社の走行中給電の取り組みについて紹介致します。

### "接触"式走行中給電

本田技術研究所が日本自動車研究所と共に開発・実証を進めている走行中給電技術 (Honda Electric Road System) は、レーシング車両での開発から現在は大型トラックを対象にテストコースにおいて車両評価が進められています。

### 走行中給電の仕組み

道路脇のガードレール下に充電レーン(電力供給トrolley線)を設置し、車両側には集電アームと呼ばれる電極を付けたアームを車両から横方向に広げて充電レールと接触させて充電を行う方式です。現在開発が進められている大型トラック(トラクター)のほか、この技術は乗用車やバスにも利用が可能です。

充電システムは直流750V、600Aの最大450kWで充電されます。また、給電レーンは高速道路や自動車専用道路に設置することが想定されており、50km区間において乗用車で2.8km、大型車で11km分の充電レーンがあれば無限にEV走行が可能と想定されています。

### 大型EVトラックの仕様

大型EVトラックの開発は、新車は勿論、レトロフィットの想定も可能であり、既存の車両を改造することで新型の専用車両よりも安価に導入することが可能と試算されています。車両スペックは、最高出力350kW(お

よそ480PS)、最大トルク3,500Nmです。最高速度は80km/h(リミット制御)、最大積載量は38トンとなっており、駆動方式は4×2、6×4の2台が評価されています。

### バッテリーおよび航続距離

大型トラックにおけるバッテリー搭

"接触"式走行中給電の充電の様子



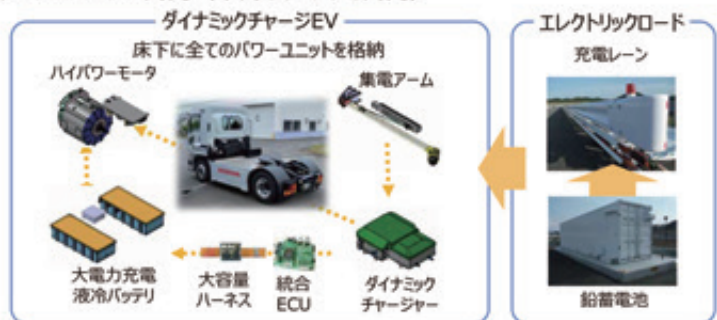
### 走行中CO<sub>2</sub>ゼロ/EV航続距離無限化

走行中に間欠充電しながら、EV無限走行  
 ・乗用車から大型トラックへまで適用可能(共通インフラ)  
 ・50km区間での充電距離は、乗用車3km、大型車15km



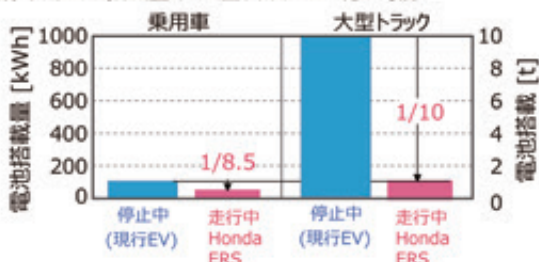
### 走行中充電システム

トータルシステム開発(車両とインフラを開発)

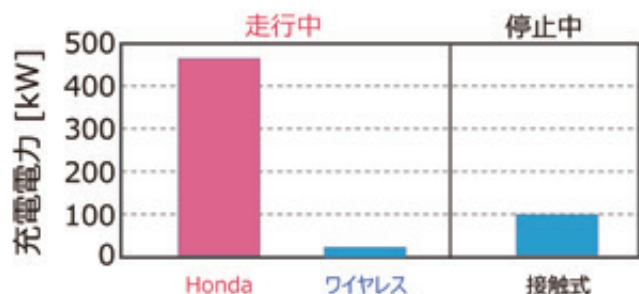


### 搭載バッテリー削減(1/10)

・従来EVの約1/10 →コスト、廃棄量も1/10  
 ・現行乗用EVの搭載量で、大型トラックのEV化が可能



### 超々急速充電(450kW)





載量は100kWhを想定しており、充電レーンを使わない場合の航続距離はおおよそ70km程度。比較として、航続距離約200kmでおおよそ120kWhを搭載する長距離仕様の小型EVトラック e-Canterと比べるとバッテリー容量が少ないのが分かります。車両重量としてはエンジン仕様の車両よりも軽量化されるようです。また、充電レーンの設置が想定される高速道路から離れた後は、片道20～30km圏内の配送拠点であれば、高速道路を活用した長距離輸送には十分に利用可能と考えられています。

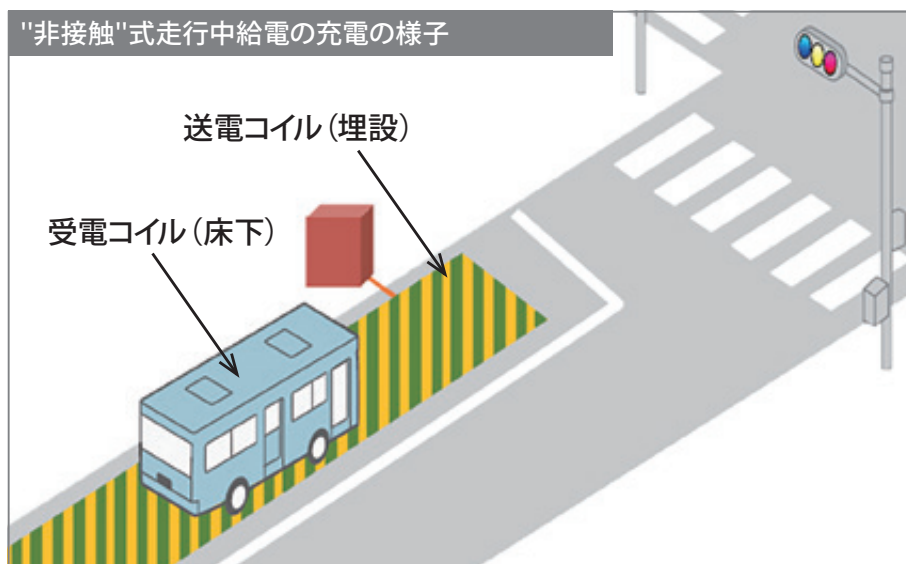
## "非接触"式走行中給電

関西電力が大阪市高速電気軌道、ダイヘン、大林組、東日本高速道路と共に開発・実証を進めている非接触式走行中給電 (DWPT: Dynamic Wireless Power Transfer) 技術は、NEDOの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」において開発が進められています。

### 走行中給電機器の仕組み

電磁誘導の原理を用い、道路に埋め込んだコイルから車両に設置したコイルへ、無線で電気を送る方式です。近年、ISOやIECといった規格において自動車用途として法整備が進む新しい技術です。本事業では、車両はEVバスを使用し、送電コイルをバス停付近に埋め込み、車両の通過時やバ

"非接触"式走行中給電の充電の様子



ス停車中の間に充電することが想定されています。2025年の大阪万博において会場内輸送バスに走行中給電機器を搭載して実証試験が実施される予定で、万博閉幕後も市内バス輸送として試験が行われる予定です。給電レーン(送電コイル埋設部分)は高規格道路を含む公道向けに開発が進められています。

### EVバスの仕様

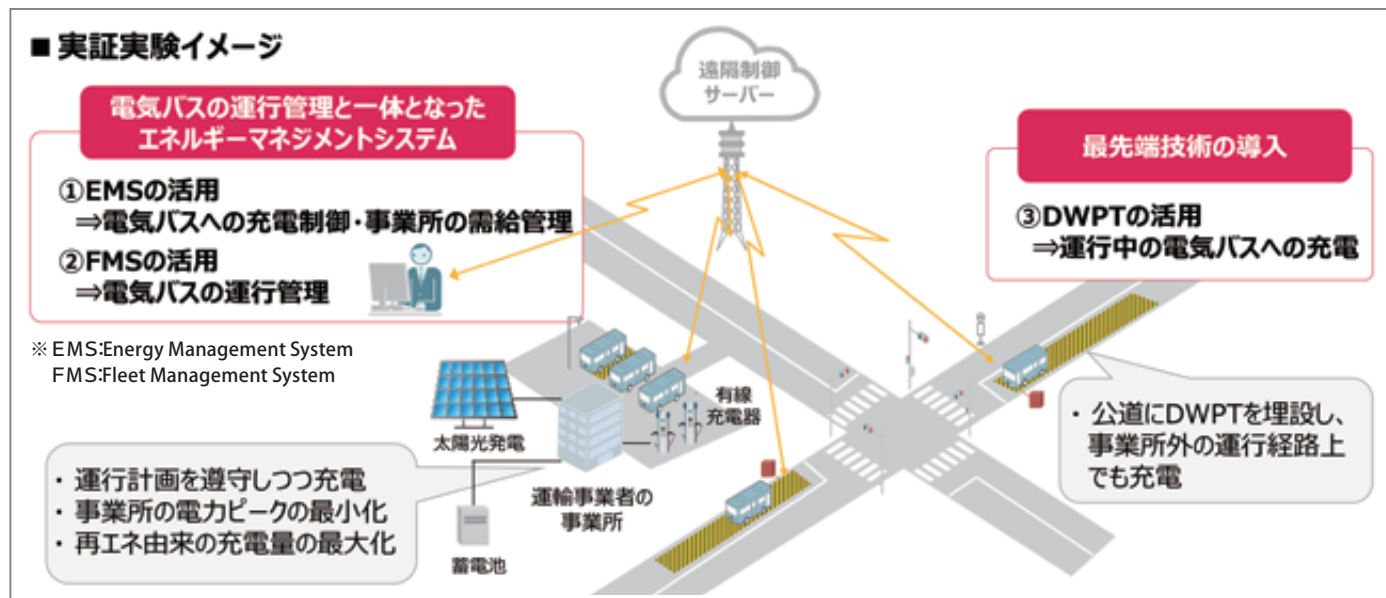
EVバスの開発の詳細はまだ明らかにされていませんが、前述のトラック同様に小さいバッテリーを搭載することで、乗客数の確保と軽量化が実現できるものと想像されます。また、オペレーションの仕方によっては車両基地における充電が不要となり、充電等の作業工数の削減にも寄与することが予想されます。一方で、有線充電器を含めた様々な充電方式で検証が実施

されることから、ユーザーの使用実態に適した充電方式の選択が可能となり、社会実装の段階においては導入の際の「充電」というハードルが低くなることが予想されます。

### <まとめ>

今回は走行中給電技術に注目してトラックとバスに関する情報を簡単にご紹介いたしました。

文章中では触れていませんが、個別には電力供給における安全性、信頼性や供給網の整備、充電レーン設置場所、管理方法のほか技術基準や法整備など解決すべき課題があるようで、解決に向けた研究開発が進められています。LEVOではこうした新たな取り組みに関して運送事業者等へ情報発信すると共に国土交通省などとも連携をし、次世代自動車の普及活動に取り組んでまいります。



# 令和4年度及び令和3年度 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金

## 港湾における脱炭素化促進事業公募結果について

令和4年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（港湾における脱炭素化促進事業）の補助事業者について、公募（令和4年6月23日（木）～令和4年7月25日（月））を行い、8件の応募のうち審査の結果、以下の事業（8件）を補助事業として採択いたしました。

### ●公募結果●採択された事業者名と主たる実施場所

#### 港湾における脱炭素化促進事業

（五十音順）

代表事業者名	事業の主たる実施場所
株式会社宇徳	神奈川県横浜市
株式会社金沢港運	石川県金沢市
株式会社辰巳商会	大阪府大阪市
株式会社ダイトーコーポレーション	東京都品川区

#### 《港湾における脱炭素化促進事業のイメージ》



代表事業者名	事業の主たる実施場所
敦賀海陸運輸株式会社	福井県敦賀市
伏木海陸運送株式会社	富山県射水市
三井倉庫株式会社	兵庫県神戸市
夢洲コンテナターミナル株式会社	大阪府大阪市

## 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 2次公募及び5次公募結果について

令和4年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業）の補助事業者について、令和4年度2次公募及び令和3年度5次公募（令和4年9月15日（木）～令和4年10月17日（月））を行い、15件（2次公募：14件、5次公募1件）の応募のうち審査の結果、以下の事業（14件：2次公募13件、5次公募1件）を補助事業として採択いたしました。

### ●令和4年度2次公募結果●採択された事業者名と主たる実施場所

#### 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業

（五十音順）

代表事業者名	共同事業者名	事業の主たる実施場所
前田運送株式会社	—	三重県桑名市

#### 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

##### ●計画策定に対する補助

（五十音順）

代表事業者名	共同事業者名	事業の主たる実施場所
AIR MEDICAL	JR東日本新潟シティクリエイト株式会社／新潟市／佐渡市	新潟県新潟市 新潟県佐渡市
株式会社エアロネクスト	雲南市／ココネット株式会社	島根県雲南市
大館市	株式会社A.L.I.Technologies	秋田県大館市
KDDIスマートドローン株式会社	奈良市／株式会社NEXT DELIVERY	奈良県奈良市
ココネット株式会社	八頭町／株式会社NEXT DELIVERY	鳥取県八頭郡八頭町
ココネット株式会社	天龍村／株式会社NEXT DELIVERY	長野県下伊那郡天龍村
株式会社スペースエンターテインメントラボラトリー	かすみがうら市／行方市	茨城県かすみがうら市 茨城県行方市
セイノーホールディングス株式会社	岩手町／株式会社NEXT DELIVERY	岩手県岩手郡岩手町
株式会社電通西日本 広島支社	長門市／株式会社NEXT DELIVERY／ココネット株式会社	山口県長門市
株式会社電通北海道	厚真町／株式会社NEXT DELIVERY／ココネット株式会社	北海道勇払郡厚真町
株式会社NEXT DELIVERY	佐那河内村／ココネット株式会社	徳島県東条郡佐那河内村
株式会社NEXT DELIVERY	神川町／ココネット株式会社	埼玉県児玉郡神川町

### ●令和3年度5次公募結果●採択された事業者名と主たる実施場所

#### 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

##### ●計画策定に対する補助

（五十音順）

代表事業者名	共同事業者名	事業の主たる実施場所
株式会社グリーンサービス	新城市／ユタカコーポレーション株式会社	愛知県新城市

#### 《自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業のイメージ》

##### ●物流施設全体におけるエネルギー消費構成



##### ●期待される省エネ効果

#### 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



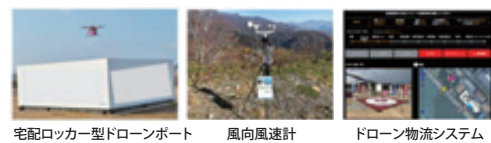
#### ② 省エネ型機器への転換による効率向上



#### 《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のイメージ》



##### ●付帯設備及びドローン物流システムの例



応募方法の詳細は、(-財)環境優良車普及機構のホームページ (<https://www.levo.or.jp/>) を参照して下さい。

## 令和4年度 環境優良車、環境機器・安全機器等 普及活動

# 「2022交通安全・環境フェア」出展参加 及び トラックFes2023(第18回トラックフェスティバル)

(一財)環境優良車普及機構ではトラック協会等が主催する交通安全・環境イベントへ出展参加し環境優良車である天然ガストラック・ハイブリッドトラック・環境対応トラック及び環境機器（EMS 機器）、安全機器（安全装置）等の普及促進活動を行なっております。出展ブースではミニカーを使ったミニゲームも開催。会場へお越しの際は是非ともお立ち寄りください。



## 2022交通安全・環境フェア ～はたらくくるま～

(一社)埼玉県トラック協会では、トラック運送業界で活躍する自動車を身近に「見て」「触れて」「乗る」ことで運送業界を一般の方々へ認識をいただき、業界の取り組む事故防止対策、環境対策等の理解を深め、若い世代に「物流」への興味を持っていただくことを趣旨として開催。開催当日は少し寒い一日でしたが、終日多くのご家族連れがご来場され、LEVOブースも多くの方々にお越しいただき、大賑わいとなりました。

主催：(一社)埼玉県トラック協会

開催：令和4年11月20日(日) 9:30～15:00

会場：埼玉スタジアム2002東駐車場(埼玉県さいたま市)



# トラックFes2023(第18回トラックフェスティバル) 出展参加予定!!

主催：(一社)愛知県トラック協会

開催：令和5年2月19日(日) 10:00～16:00

会場：ポートメッセなごや 第3展示館(愛知県名古屋市金城ふ頭)

(一社)愛知県トラック協会では、交通安全意識の向上、環境保護、業界の魅力発信などを目的として「トラックフェスティバル」の開催を計画。LEVOは環境優良車、環境機器・安全機器等の普及活動として出展・参加致します。

\* (公社)広島県トラック協会主催「第29回ひろしまトラックまつり」(令和4年10月9日広島運輸支局構内開催)には、環境優良車、環境機器・安全機器等の普及啓発パネルを掲示し参加しました。

# 時間の管理には デジタコが有効

## 株式会社トランストロン製品

### ①クラウド型で時間・速度・距離を把握するには便利な機種

ベーシックなクラウドデジタコでも、  
労務状況を見える化。

### DTS-F1A



#### 特徴

- GPS、LTEアンテナ内蔵。簡単に導入でき、きめ細かい動態把握が可能。
- クラウド型運行支援サービス「ITP-Web Service V3」の「労務管理オプション」が利用可能。
- 法定三要素（速度、距離、時間）を記録するだけでなく、ドライバーの乗務時間・休憩時間・作業内容も日々記録。
- モバイルアルコールチェッカー、温度センサーなど、多彩な外部機器とも接続。
- 2つのボタンで誰もが使いやすく、出庫から荷積、荷卸まで簡単操作。
- LTE通信モジュールを標準搭載し、高速通信を実現。

労務管理オプション「拘束時間管理表」画面

### ②高機能デジタコ

### DTS-G1D カーナビ搭載の人気のモデルで、さらに労務管理を徹底。



#### 特徴

- 商用車対応ナビゲーションを標準搭載。最適なルート案内で無駄な走行を回避。
- ビデオ通信で対面点呼が行えるIT点呼機能をオプションで搭載可能。ドライバーの健康状態までチェック。
- 200万画素デジタルカメラを採用し、最大6台のカメラ接続が可能。
- 操作性と視認性を高めた7インチタッチパネル採用。

商用車対応のナビゲーション画面



遠隔地とつなぐIT点呼機能(車両画面)



現在検討されている労働基準法の改正により、時間外労働の上限規制が2024年4月から年間残業時間960時間以内に制限される予定です。この「2024年問題」といわれている改正によりトラック運送業界は、さらに深刻な人手不足になることが懸念されています。

2024年問題に向けて、ドライバー不足に対応するため

の労働環境・労働条件の見直し、労働時間の減少に対応するための輸配送の効率化、働き方改革関連法遵守のための勤怠管理の強化などに取組む必要があります。

ドライバーの労働時間の管理や運送業務の効率化に繋げることができ、「法令遵守」に有効なツールとして利用できるデジタルタコグラフを紹介します。

## 矢崎エナジーシステム株式会社製品

①クラウド型で時間・速度・距離を把握するには便利な機種

カード不要&ワンタッチ“簡単”を極めたデジタコ。  
「働き方改革」には有効。

### デジタルタコグラフ 5



#### 特長

#### カードレス運用

カードレスで日報の自動出力が可能

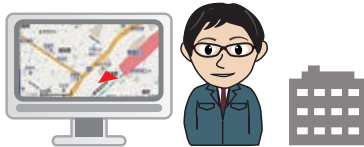
デジタコを入庫するだけで、自動で日報が出力されます。(自動出力設定による)



#### 動態管理

どのパソコン・モバイルからも車両が走行している位置の把握が可能

本社でも営業所のパソコンでも、外出先のモバイルからでも、同じデータを確認できます。



#### リアルタイム通知

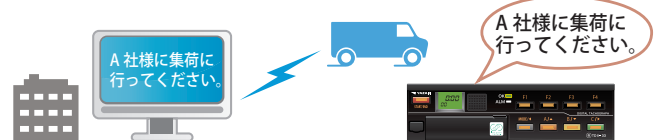
連続走行時間や庫内温度をリアルタイムに通知

リアルタイムに通信を行い現在の情報や連続走行時間などの運行状況、庫内温度を把握することが可能です。



#### メッセージ送信

事務所から車両へのメッセージ送信が可能



#### ノンオペレーションモード

ボタン操作の必要がなく、イグニッションのON/OFFにより自動で記録開始と終了が可能

## ②高機能デジタコ

「デジタコ技術」と「ドラレコ技術」のハイブリット化で究極の予防安全を実現

### デジタルタコグラフ 7



デジタコ一体型車載器だからできる解析機能

#### デジタコ解析画面

速度・距離・時間に加え、速度変化・エンジン回転数変化・G値を表示。さまざまな数値で運転を分析して、ドライバーへの指導に役立ちます。



ワンクリックでドラレコ解析画面に移動

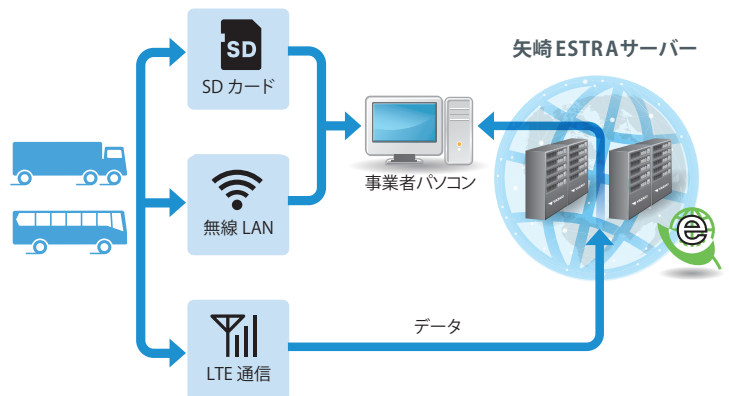
#### ドラレコ解析画面

デジタコ解析画面より即座に移動し、ドラレコ解析画面を確認出来ます。最大カメラ6台まで同時に再生可能。



#### 選べる3つのデータ転送方式

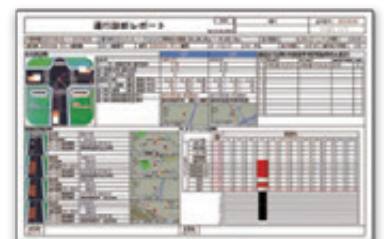
車両の運用に応じ、データ転送方式を選択可能



#### 診断機能

#### 運行診断レポート

右左折診断、路面認識診断、ヒヤリハットイベントなどのデータ解析することで、日報点数では表示できない運転のクセや傾向を確認することができます。



# 自動車環境講座や講演を通じて 自動車交通分野の環境改善に 取り組んでいます！

## 「令和4年 北陸信越運輸局セミナー」で 自動車の環境・エネルギー問題に関する 講演を実施

令和4年10月20日(木)に「新潟ユニゾンプラザ 多目的ホール」で、国土交通省北陸信越運輸局と新潟県の主催による次世代自動車シンポジウムが開催されました。会場には、トラック、バス、タクシーを運行している運輸事業者をはじめとする関係者の方々が参加しました。

第一部では、早稲田大学の太田泰弘名誉教授から基調講演「カーボンニュートラルに向けた自動車技術と政策」をはじめとして、国土交通省総合政策局環境政策課の大井様による講演「グリーン社会の実現に向けた国土交通省の取組み」やいすゞ自動車(株)と日産自動車(株)からはカーボンニュートラルの取組が紹介されました。

第二部では、講演者と事業者によるパネルディスカッションがあり、その後にLEVOの小林企画調査部担当部長から取組事例「自動車運送事業におけるCO<sub>2</sub>削減に向けたLEVOの活動」と題して、LNG車の実証走行試験への参画やCO<sub>2</sub>の削減に向けたエコドライブ講習等を通じたCO<sub>2</sub>排出量削減の支援、EV路線バス導入事例調査からみた大型電動車の大量導入と課題などについて講演しました。

講演を通じて、EV大量導入時には、コスト、場所、電力等の解決すべき課題が多くあることをご理解いただけたものと思われま。

取組事例「自動車運送事業におけるCO<sub>2</sub>削減に向けたLEVOの活動」スライド抜粋



## 正智深谷高等学校の生徒の皆さんに 「自動車環境講座」を実施

### 自動車環境講座

### LEVOの取組みと環境優良車の普及動向

学校法人知香寺学園 正智深谷高等学校

講座内容：LEVOの紹介／環境問題／日本のエネルギー動向／環境優良車とは／エコな取り組み(エコドライブ)

令和4年11月17日(木)にLEVO会議室で、企業訪問プログラムを実施している特定非営利活動法人 学校サポートセンターの依頼により、正智深谷高等学校の2年生9名が、LEVO「自動車環境講座」を受講し、LEVOの取組みと環境優良車の普及活動について学ばれました。

我が国の環境問題やエネルギー事情の概要を説明し、環境負荷低減を目的に導入している環境優良車の種類や普及状況と将来ドライバーになったときに取り組めるエコドライブを講義しました。

この講座が生徒の皆さんにとって貴重な社会経験となり、自分の将来像について考えるきっかけや今後の学校生活の指針を得ることを期待しています。

## 東京都交通局で「日本のエネルギー動向とエコドライブの実践方法」を講義

令和4年10月19日(水)に東京都交通局職員部研修所(江東区)で、交通局の技術職員およそ20名が参加して「車両に関する技術を学び、実務に活用する」ことを目的とし



た研修(実務研修Ⅱ「自動車技術科」)が実施されました。

この研修にLEVOから自動車環境講座「日本のエネルギー動向とエコドライブの実践方法」の講義を行いました。参加者は、マネジメントを担当する車両整備部門の職員のため、エコドライブの実践方法と効果の解説だけでなく、運行状況の指導と一体的に行うことができる管理者向けのデジタコを活用したEMS(エコドライブマネジメントシステム)を紹介しました。

講義を通じて、「整備の立場からもCO<sub>2</sub>削減の取り組みが可能であることを再確認できた」との意見をいただきました。

項目	具体的な手法	効果
燃費改善	燃費改善を行う 燃費改善が得られるように 燃費改善を行う	燃費改善が得られるように 燃費改善を行う
走行状況の監視	走行状況の監視 走行状況の監視	走行状況の監視 走行状況の監視
エンジンブレーキの活用	エンジンブレーキの活用 エンジンブレーキの活用	エンジンブレーキの活用 エンジンブレーキの活用
アイドリングストップ	アイドリングストップ アイドリングストップ	アイドリングストップ アイドリングストップ
タイヤの空気圧の調整	タイヤの空気圧の調整 タイヤの空気圧の調整	タイヤの空気圧の調整 タイヤの空気圧の調整
車重の軽減	車重の軽減 車重の軽減	車重の軽減 車重の軽減
エンジンオイルの交換	エンジンオイルの交換 エンジンオイルの交換	エンジンオイルの交換 エンジンオイルの交換
手動運転	手動運転 手動運転	手動運転 手動運転

## LEVOが取材を受けたサイト「教えて!おとなの自動車保険」が公開

2022年10月19日に、セゾン自動車火災保険株式会社が運営する自動車保険や自動車のいろんなギモンを分

かりやすく解説しているサイト「教えて!おとなの自動車保険」にLEVOの事業やエコドライブなどを紹介するインタビュー記事がアップされました。

インタビューはLEVOの小林企画調査部担当部長が対応し、LEVOの事業内容の紹介をはじめとして、環境優良車への乗り換えによる環境改善効果やすぐに実践できるエコドライブなど、一般ドライバーが興味を持っている内容となっています。



インタビュー状況

エコドライブ実践マニュアル

「おとなの自動車保険」についてはこちら  
<https://www.ins-saison.co.jp/otona/>

LEVOでは、エコドライブの普及など、自動車交通の環境改善への取り組みに向けて、運輸事業者等の自動車を使用している方やその他多くの方々に、自動車環境講座の開催や講演を受付けています。

# LEVOが関係している補助事業等に係る国の令和5年度予算

国が令和4年12月に発表しました令和5年度予算のうち、LEVOが関係している補助事業等に係る予算額は以下のとおりです。

主要施策	令和4年度予算額	令和5年度予算額	比較増減率	関係省庁
1 事業用自動車における電動車の集中的導入事業(令和4年度補正予算)	2,050	-	-	国交省
2 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業	1,000	500	0.50	国交省・経産省・環境省
3 AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業*1	6,200	6,200	1.00	国交省・経産省
4 商用車の電動化促進事業	-	13,599	-	国交省・経産省・環境省
5 事故防止対策支援推進事業*2 ・過労運転防止のための先進機器の導入支援 ・デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援 ・社内安全教育の実施支援	879	1,334	1.52	国交省
6 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業	2,965	2,965	1.00	国交省・環境省
7 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	800	-	-	国交省・環境省
8 建築物等の脱炭素化・レジリエンス強化促進事業*3	-	5,894	-	国交省・経産省・環境省・厚労省
9 空港・港湾・海事分野における脱炭素化促進事業	1,715	1,715	1.00	国交省・環境省

\* 1 : AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業は、「新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業」、「トラック輸送の省エネ化推進事業」、「内航船の革新的運航効率化実証事業」等の全体の額。  
 \* 2 : 事故防止対策支援推進事業は、「事故防止対策支援推進事業」を含む「先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援」全体の額。  
 \* 3 : 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は、事業内容の一部を建築物等の脱炭素化・レジリエンス強化促進事業に組み替えたうえで同強化促進事業を拡充したものと。(単位:百万円)

# 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

## 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。

詳しくは、LEVOホームページをご覧ください。

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

