

LEVO

2025.5 No.94



一般財団法人
環境優良車普及機構

news



(京都の二年坂)

- 令和7年度 LEVOの補助事業がスタートしました! 各種補助事業の公募と申請手續のご案内
- 令和6年度補正予算 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金 商用車等の電動化促進事業 (トラック)
- 令和7年度 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
- 令和7年度 デジタコ等の導入支援リース事業
- LEVOのコンサル支援
- わが国のGHG排出量算定の動向と中小の運送事業者に求められる対応
- LEVOの令和7年度事業の主な計画
- メールマガジン登録者募集中!



令和7年度LEVOの補助事

1 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金 商用車等の電動化促進事業(トラック)

●電動トラック(BEV、PHEV、FCV)の導入について

詳しくはp.03-04を
ご覧ください



●充電設備の導入について

詳しくはp.05-06を
ご覧ください



2 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

詳しくはp.07-08を
ご覧ください

●低炭素型ディーゼルトラックの導入



3 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
- クラウド型車両動態管理システムの導入

詳しくはp.09を
ご覧ください

デジタル式運行記録計



過労運転防止機器



4 環境対応車導入事業

～令和7年度 環境省 『環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業』 について～

令和7年度の執行団体(公財)北海道環境財団のホームページ等にてご確認ください。
公益財団法人北海道環境財団(環境省補助金専用サイト)

<https://heco-hojo.jp/>

なお、引き続きLEVOではハイブリッドトラック、天然ガストラックの
補助金申請書類を含めたリース事業を行っておりますのでご利用ください。

ハイブリッドトラック



天然ガストラック



申請受付中!! 令和7年3月31日~令和8年1月30日まで

令和6年度補正予算 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金

商用車等の電動化促進事業(トラック)

(環境省、経済産業省、国土交通省 連携事業)

2050年のカーボンニュートラルの達成を目指し、トラックの電動化を支援します!

令和6年度補正予算額: **約295億円** (車両と充電設備の合計)

<事業概要>

1. **電動商用トラック**の車両導入経費補助 (BEV、PHEV、FCV)
2. **充電設備**の機器導入・工事費補助 (普通・急速充電器、V2H・外部給電器、高圧受電設備等)

<事業目的>

商用車等(トラック)の電動化に対し補助を行い、輸送に伴うCO₂排出削減につなげ、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と脱炭素社会の構築を推進します

●補助対象: 事前登録された電動商用トラック、充電設備

トラック補助



自動車運送事業用トラック又は自家用(車両総重量2.5t超)運送トラック
(車両総重量2.5t以下は事業用のみ)

BEV: 電気自動車

PHEV: プラグインハイブリッド自動車

FCV: 燃料電池自動車



充電設備補助

普通充電器、急速充電器、
V2H・外部給電器、高圧受電設備等



●補助金額

【①トラック補助】

(電動トラック車両価格 - 同規模・同等仕様の既存ディーゼルトラック車両等価格(標準的燃費水準)) × 補助率(BEV : 2/3、PHEV : 1/2、FCV : 3/4)をベースに基準額を設定

<事前登録された補助対象車両情報>

<https://www.levo.or.jp/wp-content/uploads/ichiranhyourev2.pdf>



【②充電設備補助】

補助要件：車両導入(①トラック補助)と一体的に事業所、営業拠点等に設置する充電設備
(車両数 ≥ 充電口数)

補助金額：充電設備※1の価格 + 充電設備工事費※2 = 合計額

※1 充電設備：充電設備の購入経費のうち、

必要と認めた額の10/10、1/2、1/3 (個別の上限額あり)

※2 充電設備工事費：充電設備工事経費のうち、必要と認めた額の10/10 (上限額あり)

【③複数年度事業】…(令和6年度(補正予算)から採用)

単年度で補助事業を完了する「単年度事業」を原則としますが、単年度での事業の実施が困難な場合、2か年で事業を完了する「複数年度事業」により申請することができます。但し、申請にあたり注意すべき点がありますので公募要領をご参照ください

※「電動商用トラック」及び「水素内燃機関トラック」への改造車両等の申請については、お問合せください

●補助対象事業者

補助対象事業者	
①	貨物自動車運送事業者
②	自家用商用車(トラック等)を業務に使用する者(車両総重量2.5トン超の車両に限る)
③	商用車(トラック等)の貸渡しを業とする者(①、②、④、⑦に貸し渡す者に限る)
④	地方公共団体
⑤	貨物自動車運送事業の分社等により、自らが50%を超える出資比率によって設立した子会社たる貨物自動車運送事業者、自らが所有するトラック車両を貸与する者
⑥	トラックと一体的に導入される充電設備を所有する者(リースの貸渡し先を含む) (①、②、③、④、⑤、⑦のトラック車両と一体的に導入される場合に限る)
⑦	その他環境大臣の承認を得て、機構が適当と認める者

●車両登録番号 の分類番号

下記のナンバーが対象、対象外

補助対象：1ナンバー、4ナンバー、

8ナンバーでベース車両が1、4ナンバー

補助対象外：8ナンバーでベース車両が2、3、5、7、9、0ナンバー
ベース車両が1、4ナンバーのキャンピングカー等

●補助の条件

【GXリーグへの参加表明書の提出】

令和3年度CO₂排出量が20万t以上の者※は表明書の提出が必要です
(※地球温暖化対策推進法に基づく算定・報告・公表制度で公表された者(地方公共団体は除く))

- ・ 交付申請日までに、以下(i)及び(ii)のCO₂排出削減のための取組の実施について表明する者のみ。なお、GXリーグに参加する者については、これらの取組を実施するものとみなします

- (i) 令和7年度及び令和12年度の国内におけるScope 1(事業者自ら排出)・Scope 2(他社から供給された電気・熱・蒸気の使用)に関するCO₂排出削減目標を設定し公表
また、令和6年度以降毎年度の排出実績及び目標達成に向けた進捗状況を、第三者による検証※を経て、毎年度公表
※第三者検証については、「GXリーグ第三者検証ガイドライン」に則るものとする
- (ii) (i)で掲げた目標を達成できない場合、Jクレジット若しくはJCMその他国内のCO₂排出削減に貢献する適格カーボン・クレジットを調達する又は未達理由を公表

【非化石エネルギー自動車の区分別導入計画の提出】

2030年度までの非化石エネルギー自動車の区分別導入台数と割合の計画の提出が必要です
(国で定める目標(目安)等に準じる非化石エネルギー自動車の導入計画を設定していること)

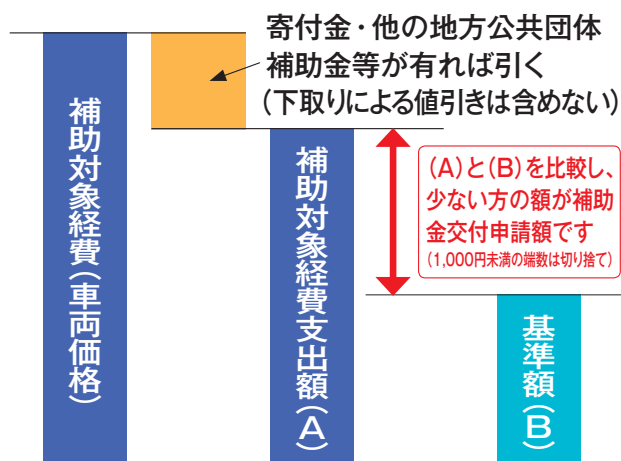
- ・ 申請には事業者が使用する商用車の非化石エネルギー自動車の割合を増やす計画の提出が必要
- ・ 車両総重量8t以下の商用車は2030年度に非化石エネルギー自動車の使用割合が5%以上が補助金交付条件

●トラック補助の車両の基準額と補助金額について

補助対象経費(車両価格)－他の寄付金、地方公共団体の補助金＝金額(A)

金額(A)と基準額(B)を比較し、低い額が補助金交付申請額

基準額＝補助金交付申請額ではありません



●交付申請における注意点

- ・ 車両、充電設備ともに所有者が申請すること
(リース又は買取のみ。割賦による購入は申請不可)
- ・ 充電設備は所有者(リース又は買取)申請で別に使用者等がいる場合、使用者等は同時に共同事業者申請が必要です
- ・ 充電設備は交付決定後に発注・契約を行うこと

●充電設備の補助金額について

● **充電設備の価格** + **充電設備工事費** = **補助金額**※(機構が必要と認めた額)

※ **機器の機能**や**工事内容毎**に**個別の上限**が存在(必ずしも上限額がそのまま補助金額ではありません)

<令和6年度補正 補助対象充電設備型式一覧表>

対象設備のメーカー、種別、型式、出力及び補助金交付上限額等をホームページに掲載

急速充電 (万円)			
対象設備	90kW以上	50kW以上	10kW以上
補助率	機器補助率：10/10 工事補助率：10/10	機器補助率：1 / 2 工事補助率：10/10	
機器上限額	400(1口) 500(2口) 250×口数(3口以上)	200(1口) 250(2口)	60
工事費上限額	280	140	108

普通充電					(万円)	
対象設備	ケーブル付き充電設備		コンセント スタンド	コンセント		
				機械式	平置き	
	6kW以上	6kW未満	—	—		
補助率	機器補助率： 1 / 2 工事補助率： 10/10					
機器上限額	35	25	11	7		
工事費上限額	135		135	135	95	

バッテリー交換式充電設備 (万円)	
補助率	機器補助率： 1 / 2 工事補助率： 10/10
機器上限額	200×台数
工事費上限額	1000

高圧受電設備・設置工事費 補助率：10/10(上限あり) (万円)						V2H・外部給電器 (万円)		
設備 創出力	350 kW以上	250 kW以上	150 kW以上	90 kW以上	50 kW以上	対象設備	V2H充放電設備	外部給電器
						補助率	設備補助率：1 / 2 工事補助率：1 / 1	設備補助率：1 / 3
上限額	600	500	400	300	200	設備上限額	75	50
						工事費上限額	95	—

商用車等の電動化促進事業において車両と一体的に導入するものに限る。(車両数≥充電口数)
※高圧受電設備・設置工事費においては2030年導入計画に合わせた規模による申請を認めます

問い合わせ先

●公募の詳しい内容については、機構のホームページをご覧ください

一般財団法人 環境優良車普及機構 補助事業執行部 商用車等の電動化促進事業(トラック)

●トラック

TEL：03-5944-0883 FAX：03-5944-0878

メールアドレス：evhojo@levo.or.jp

ホームページ：https://www.levo.or.jp/subsidy/hoseiyosan-6/

●充電設備

TEL：03-5341-4728 FAX：03-5341-4729

メールアドレス：juhojo@levo.or.jp

ホームページはこちら



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環境配慮型トラック・バス導入事業（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）（令和7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7年3月6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・改善していくことで、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(大型・中型・小型とも)、

2025年度燃費基準を達成していること

(ただしハイブリッドトラックは除く)。

排出ガス識別記号（2KG、2PG、2RG、2TG等）は問いません。

- ① 2025年度燃費基準の達成状況は、国交省HPに掲載されている。

URL https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr10_000013.html

「自動車の燃費性能に関する公表（令和7年4月1日現在）」の以下で確認頂けます。

- (11) トラック又はトラクタのメーカー別JH25モード(ダウンロードしたエクセル)の令和7年度燃費基準達成レベル・向上達成レベルの項目でご確認可能です。

- ② 申請の際には、販売店が発行する「2025年度燃費基準達成証明書」の添付が必須となります。

「2025年度燃費基準達成証明書」イメージ

令和7年度 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業補助金申請書用

2025年度燃費基準適合証明書

↓ いずれかに☑

☐ 下記車両は、2025年度燃費基準を達成していることを証します。

☐ 下記車両は、2025年度燃費基準達成レベルが105以上であることを証します。

・車名 _____

・型式 _____

・車台番号 _____

販売会社名 _____

社印

責任者名 _____

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）
- ・2025年度燃費基準達成車
- ・令和7年4月1日（月）から令和8年1月30日（金）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：自動車検査証記録事項に記載された車両総重量が12t超の車両
- ・中型車：自動車検査証記録事項に記載された車両

総重量が7.5t超12t以下の車両

- ・小型車：自動車検査証記録事項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7年4月1日（月）から令和8年1月30日（金）までに廃車（スクラップ処理）された車両（初度登録年度が平成25年度以前に登録された車両）
- ・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（詳細はHPに掲載）

4 補助金（低炭素型ディーゼルトラック）

車両区分	車両総重量	2025年度燃費基準	基準額(万円)	
			廃車	
大型	12t超	達成	有	無
			75	50
			42	28
中型	7.5t超～12t以下	達成	15	10
小型	3.5t超～7.5t以下		42	28

※2025年度燃費基準達成レベルが105以上の車両には+5万円加算する。

その際には、販売店が発行する「2025年度燃費基準達成証明書」の「2025年度燃費基準達成レベルが105以上であることを証します」欄にチェックが入っていること。

5 申請台数

- ・1事業者当たり **4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7年5月末（予定）から令和8年1月30日（金）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 燃費データの報告

- ・補助金を受けた事業者は補助対象車両の登録月から当該年度の3月末までと翌年度の1年間の計2年度間において、補助対象車両の燃費データを報告していただきます。

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：https://www.levo.or.jp/subsidy/diesel/

ホームページ
はこちら



デジタコ等の導入支援リース事業

LEVOは、今年度も環境・安全機器に対する各種LEVOリースの募集を行います。

(1) 一般リース事業(補助金の活用なしの通常リース)

各種環境・安全機器の導入にあたり、LEVOリースがご利用になれます。

【補助対象者】全ての運送事業者、バス事業者、タクシー事業者等

【補助率】補助金はありません。

【補助対象の例】①デジタコ・ドライブレコーダ

②アイドリングストップ支援機器(エアヒーター、クーラー他)

③ITを活用した遠隔地における点呼機器他

④居眠り感知・警報機器等過労運転防止機器

等各種取り扱っています。詳しくはお気軽にご相談ください。

(2) 国の補助事業に応募するLEVOリースの募集

今年度も国交省が実施予定の事故防止対策支援推進事業(運行管理の高度化に対する支援/過労運転防止の取組み支援)補助事業に応募するLEVOリースの募集を行う予定です。

詳細は今年度の執行団体決定後となりますが、公募要領が公表され次第ホームページでお知らせいたします。

ただし、先に「(1) 一般リース」でのお申込みが必要となります。

※下記内容は昨年度のもの

【補助対象者】中小企業の運送事業者

【補助率等】導入費用の1/2～1/3または定額(最高80～120万円)

【補助対象】デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ、運転者の疲労・過労状態等を測定する機器等

(3) PCKKが実施する補助事業を活用したLEVOリース事業(経済産業省予算)

令和7年度「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(トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業)」補助金を活用したLEVOリース事業

【補助対象者】中小企業の運送事業者

【補助率等】定額又は1/2以内のいずれか低い方

【補助要件・対象】車両動態管理システム(予約受付システムや配車計画システムを活用必須) 導入費用

【執行団体】パシフィックコンサルタンツ株式会社(PCKK)

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のホームページ等により情報を発信いたします。なお、「(2) 国の補助事業に応募するLEVOリースの募集」については、執行団体の公募開始までに事業完了する必要があるため、LEVOリースの受付は6月13日までとしております。これ以降の申し込みにつきましては別途ご相談下さい。

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(補助金相当額減額後)1,000,000円の場合、毎月のリース料(60回)は、18,900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。)

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

※国交省の場合、補助金額をそのまま事業者様へ振り込みます。

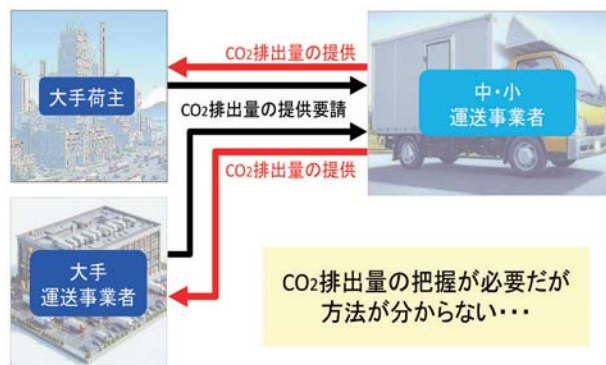
LEVOのコンサル支援

トラック・バス等の自動車運送事業者様、脱炭素社会・カーボンニュートラル社会に向けた取り組み、コスト削減による収支改善についてお困りではありませんか？
LEVOでは以下の支援を行っておりますのでお気軽にお問い合わせください。

CO₂排出量算定支援

荷主や元請けなどから荷物の配送に関するCO₂排出量の情報提供を求められているがどうしたら良いかわからない。このほか、認証制度の取得（グリーン経営認証やISO14000など）のためCO₂排出量の把握が必要であるが、具体的な算出方法が分からないなどお困りではありませんか？

- ➔車両単位や荷主単位のCO₂排出量の算定や事業所全体（車両や電力）のCO₂排出量の算定を支援致します。
- ➔燃料法や燃費法、改良トンキロ法などに即して算定致します。



エコドライブデータ活用サポート

エコドライブに取り組んでいるが、今以上燃費が良くななくて悩んでいる、安全運転が強化できているかわからないなど、エコドライブによる環境改善（CO₂排出削減）、収支改善（燃料費、保険代などの削減）にお困りではありませんか？

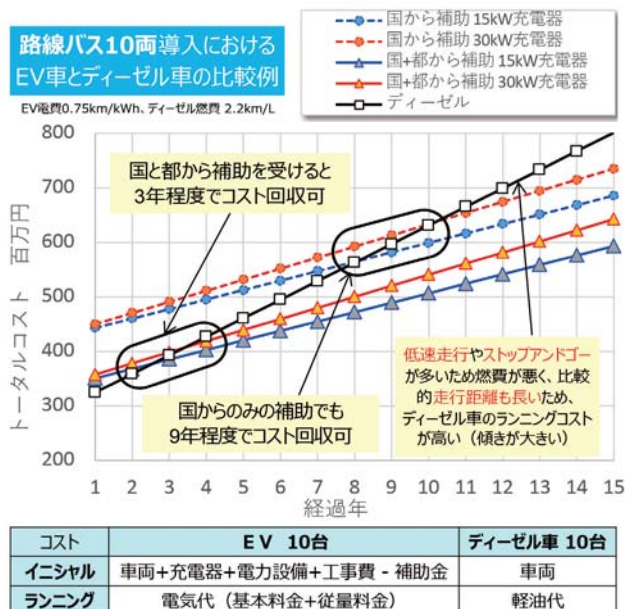
- ➔ご使用されているデジタコのエコドライブ支援機能を活用したエコドライブ・安全運転の強化を支援いたします。
- ➔具体的には、車種や運行形態等を考慮したエコドライブの改善点を解析してデジタコ設定値を提案します。エコドライブ支援機能（機器アラームや帳票評価）が変更され、これまでよりもエコドライブ・安全運転（≒収支改善）が強化されます。指導する際に利用すべき帳票のご提案も致します。



EV導入支援

EVを導入したいが、どのような車種があるか、何台導入できるのか、充電器の出力はいくつにすれば良いか、どんな補助金があるのか、イニシャルとランニングのトータルコストは従来車よりも安価になるのかわからないなど、EV導入についてお困りではありませんか？

- ➔簡易検討として、電力事情や敷地状況を考慮した導入可能台数の検討や、運行ダイヤを考慮した日中や夜間における充電タイミングの検討等を行っています。
- ➔詳細検討として、現地調査による充電器設置場所の提案、運行形態を考慮した車両数や充電器出力の提案、電力設備の工事費や補助金などを含めたイニシャル・ランニングコストの算定、従来車との比較によるコスト回収年数の推定も行っています。
- ➔図の例のように、路線や運行形態の影響により燃費があまり良くない従来車との入替によりコストメリットが得られると考えています。



トータル支援

上記3つの支援を活用し、CO₂の見える化からCO₂排出量削減策提案等のトータル支援も実施しています。

- ➔「中小企業版SBTの申請支援」として、CO₂排出状況の算定、CO₂排出量削減目標の設定、エコドライブ等によるCO₂排出削減策の提案および申請について支援致します。
- ➔既存ディーゼル車をHEVやEVに置き換える場合のトータルコストの算出やコストメリットの検討を行います。

その他困りごとがございましたら以下の連絡先までお問い合わせください。
一般財団法人環境優良車普及機構 企画調査部 宛て

e-Mail c-support@levo.or.jp

わが国のGHG排出量算定の動向と 中小の運送事業者に求められる対応

① はじめに

昨年夏より検討されていたわが国の次期『温室効果ガス削減目標（NDC）』が、今年2月の閣議決定を経て、『国連気候変動枠組条約事務局（UNFCCC）』へ提出されました。これによれば、わが国は2030年度、2035年度、2040年度の温室効果ガス（GHG）排出量を2013年度比で、それぞれ46%、60%、73%低減することを目指し、2050年度にはネットゼロにする目標となっています。これは2015年パリ協定のGHG増加による産業革命以前からの地球の平均気温上昇を1.5℃未満に抑える目標に沿ったものです。

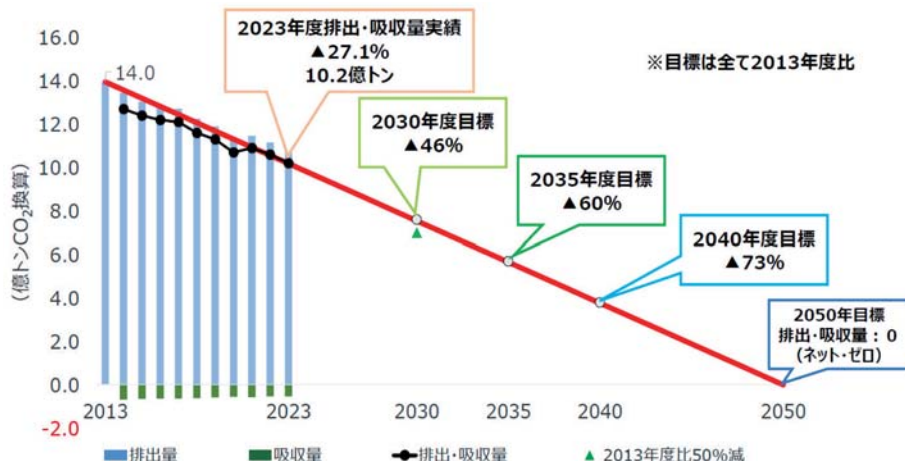


図1 国の温室効果ガス削減目標
環境省資料「地球温暖化対策計画の概要」より抜粋

このように、わが国の5年ごとのGHG排出削減量の数値目標が明らかになったことにより、次に述べるような国のGHG排出量低減の施策も具体化してきました。

② 国内のGHG排出量削減の施策

■排出量取引制度

2026年度から開始が予定されている『排出量取引制度』では、GHGの直接排出量※1が年間10万トン以上の事業者に対し、国がGHG排出上限量を毎年度設定し、これを遵守させるものです。事業者は設定上限を超過して稼働することも許容されますが、国は超過量に応じて課徴金を課す方向の検討も現在行っています。このため事業者はGHG排出量を正確に算定するとともに、国が開設予定のGHG排出量取引市場から超過分に見合ったクレジット※2を購入して補うか、上限を超過しないように新たに設備を導入するなどして排出量を抑制することが求められるようになります。このように、GHG排出量取引市場には大規模なGHG排出量事業者が参加することになるため、クレジット取

扱量は増大し、同時にこれに対応したクレジットを創生するために、GHG排出量削減に向けた方策が各方面で増加することが予測されます。

■温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度（SHK制度）

環境省の『温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度（SHK制度）』では、自社の全ての事業所を含めたエネルギー使用量の合計が原油換算で1,500kl/年以上、または特定ガス※3の排出量が二酸化炭素（CO₂）換算で3,000トン/年以上の事業者（特定事業所排出者）、および保有する輸送能力が一定基準以上の事業者（特定輸送排出者※4）に対して、年度

ごとのGHG排出量の報告を義務付けています。加えて、自社のサプライチェーン※5全体でのGHG排出量算定・削減の取り組み状況も任意で報告できるようになっており、サプライチェーン全体でのGHG排出量低減に向けた企業努力も、年度ごとの変化でアピールできるようになっています。サプライチェーン全体でみると、運送事業者が関係するスコップ3のカテゴリー4（物流上流側の輸配送）およびカテゴリー9（物流下流側の輸配送）によるGHG排出量が関係しており、中にはその割合を無視できない場合も少なくないと思われます。

- ※1 直接排出量とは、事業者が自らの事業活動で消費した燃料によって発生したGHGや、活動過程で生成し大気放出されたGHG排出量のことをいい、間接排出量とは、事業活動で消費した電力や熱の生成のために他の事業者が排出したGHG排出量のことをいいます。
- ※2 GHG排出量取引市場においては、事業者が自らの努力によって国が指定したGHG排出上限量より低減した分をクレジットとして販売することができるようになります。また一般の事業者も、省エネ施設や設備の新規導入または風力や太陽光などを用いた発電設備の導入により、これまで使用していた化石エネルギー由来の電力を低減できた分に相当するCO₂排出量をクレジットとして販売できるようになりますが、クレジットとして認められるためには、CO₂削減方法と削減量に別途登録と審査が必要です。
- ※3 特定ガスとは、以下の7種類をいいます。
 - ①非エネルギー起源のCO₂
 - ②メタン（CH₄）
 - ③一酸化二窒素（N₂O）
 - ④ハイドロ・フルオロ・カーボン（HFC）
 - ⑤パー・フルオロ・カーボン類（PFC）
 - ⑥六ふつ化硫黄（SF₆）
 - ⑦三ふつ化窒素（NF₃）SHK制度では、これらガスのいずれかのガスを扱い、且つ常時使用する従業員の数が21名以上の事業者が対象となっています。
- ※4 特定輸送排出者とは、鉄道300両、トラック200台、バス200台、タクシー350台以上保有、または船舶2万総トン（総船腹量）、航空9千トン（総最大離陸重量）以上、の輸送能力のいずれかを満たす輸送事業者のことをいいます。
- ※5 サプライチェーンとは、事業者にとっての原材料調達から、製造、在庫管理、配送、販売などを経て、消費者に届くまでの一連のプロセスの流れのことをいいます。

■会計報告におけるサステナビリティ開示基準

わが国の2050年カーボンニュートラルに向けたGHG排出量低減施策が推進されていく中、一般の事業者にとって、世界的な気候変動が自社の事業に及ぼす影響とGHG排出量の低減要請は、事業存続のリスクである一方、適正な対応による企業変革を行うことができれば、業績を伸ばせる機会(ビジネスチャンス)と捉えることができます。ここ数年、事業者のこれらに対する姿勢や取組みについて、株主や投資家、銀行などが、財務報告時に含めて報告を求めるケースが増えています。

このような事業者の取組みや財務状態を統一化された基準で比較できるようにするために、一昨年6月に『国際サステナビリティ基準審議会(ISSB)』より発表された『IFRSサステナビリティ開示基準』を参考に、今年3月に『サステナビリティ基準委員会(SSBJ)』より日本版の『サステナビリティ開示基準』が発表されました。この中の『気候関連開示基準』では、気候変動によるリスクと機会に対する方針と方策について、自社を含めたサプライチェーン全体のスコープ1～3のGHG総排出量の算定結果を基に報告することが求められています。

(温室効果ガス排出の絶対総量の開示)

47. 第46項(1)に関連して、当報告期間中に生成した温室効果ガス排出の絶対総量について、次の3つに区分して開示しなければならない。

- (1) スコープ1 温室効果ガス排出
- (2) スコープ2 温室効果ガス排出
- (3) スコープ3 温室効果ガス排出

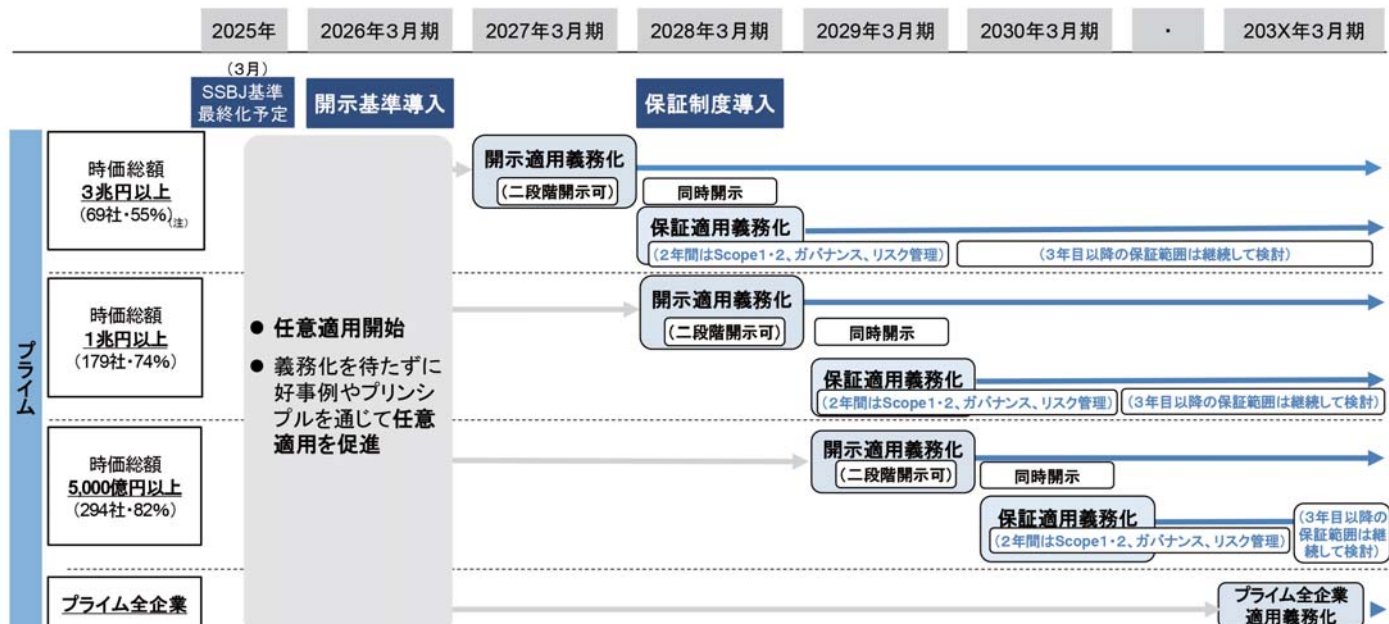
図2 温室効果ガス排出の絶対総量の開示

SSBJ資料「サステナビリティ開示テーマ別基準第2号 気候関連開示基準」より抜粋

ただし、スコープ3のGHG排出量についてのみ、1次データが得られない場合は、その数値を選んだ根拠を明らかにした上で、見積値を用いて算出しても良いことになっています。

図3 サステナビリティ保証制度のロードマップ

金融庁資料「サステナビリティ情報の保証に関する専門グループ(2025年2月12日)」より抜粋



金融庁は、この基準に基づいた財務報告を2027年3月期以降から、東証プライム上場企業のうち時価総額3兆円以上の企業に対して適用を義務化し、1年後には1兆円以上の企業、更に1年後には5000億円以上の企業、数年後にはプライム市場の全企業に拡大することを表明しています。

③ 中小の運送事業者に求められる対応

これまで述べてきたような国の種々の施策により、事業者は自社のGHG排出量を算定する必要性に迫られています。排出量取引制度ではGHG排出量が直接事業者の収益を左右する要因に成り兼ねないので、GHG排出量算定精度への精緻性の要求は高まり、GHG排出量取引市場でクレジットを販売する事業者に対しても同様な要求が高まると予測されます。

GHG排出量の算定範囲がサプライチェーン全体にまで広がって行けば、当然先に述べたように運送事業者が担当しているスコープ3のカテゴリー4と9へも算定の要求は高まると予測されます。事業者(荷主)はこれらで消費しているGHG排出量を自ら計測することは難しいため、委託先の運送事業者に対して精緻性の高い算定結果を要求してくるようになることが予測されます。

しかも事業者(荷主)からGHG排出量算定の後に続く要求はGHG排出量の低減であり、これを満足できない運送事業者は満足できる運送事業者にとって代わられる可能性が高くなることが予測されます。

中小の運送事業者にとっても現状の貨物運送に係るGHG排出量を把握(算定)し、GHG排出量低減に向けた事業計画を策定する時期に来ていると思われます。LEVOでは、このようなCO₂排出量の算定等の支援を行っていますので、お困りのことがあればお問い合わせ下さい。

問合せ先

一般財団法人環境優良車普及機構 企画調査部
TEL : 03-3359-9008 FAX : 03-3353-5431
メールアドレス : c-support@levo.or.jp
https://www.levo.or.jp/consulting/consulting_form/



LEVOの令和7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しての技術動向、政策動向、販売動向の調査結果を基に、自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じた最適な環境優良車の導入や使い方の提案を行うことにより、環境優良車の普及促進を図る。また、令和3～6年度に自動車運送事業者に対して行った「エコドライブの実施状況に係るアンケート調査」において、自動車運送事業者のエコドライブの実施状況、今後の環境優良車の導入意向などを調査しており、令和7年度においても引き続きアンケート調査を実施し、アンケート結果を踏まえ、将来を見据えた事業者ニーズの把握、ニーズに対応可能なコンサルティングの検討・構築、関係府省、他の研究機関と連携した体制づくりを強化する。
- 当機構では、「商用車の電動化促進事業(トラック)」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おり、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・要望してきたところであり、令和5年度補正予算において、「商用車の電動化促進事業(トラック、バス、タクシー)」として、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た。その後、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、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たことから、電動トラック及び充電設備の普及促進に努める。
- 国土交通省、環境省、経済産業省連携事業の「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、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、顧客との対話を常時継続し、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、環境優良車の導入に関心を持つ自動車運送事業者に対し、当機構の公益リースやエコドライブ活用サポート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。

- 電気トラックについては、一昨年度、国内自動車メーカーが開発した小型EVトラックが市場投入されたことから、「商用車等の電動化促進事業(トラック)」の補助金執行に努めるほか、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。

また、電気トラックおよび電気バスについては、国土交通省、東京都からの電気バス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。

- 一昨年度、国内自動車メーカーが開発した小型FCトラックが市場投入されたことから、「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、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へ活用する。

- ハイブリッド自動車の普及促進について、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、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ことから、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とともに、「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。

- 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。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に関してもカーボンニュートラル燃料として注目している。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、運輸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、LNGの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。
- CNGトラックはカーボンニュートラルに向けた重要な技術と考えられることから、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り普及促進を図るとともに、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。

環境優良車の普及啓発活動等

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた今後の取り組みのため、電動車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り、行政機関、自動車メーカーなどの関係者の協力を得て、更新した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。

環境・安全・業務効率化機器の普及促進

- デジタコはトラック事業のDX、GXの推進、2024年問題対応に必要な不可欠な機器である。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。このデジタコの普及促進を図るため、「トラック輸送における更なる省エネルギー推進事業」と「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。

- 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公益リースにより、ドライブレコーダー、ITを活用した遠隔地における点呼機器、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等の機器普及に取り組む。

コンサルティング事業の強化

- 2024年問題の取り組みが継続される一方で、排出量取引やSSBJ基準の動向などにより、大手企業から政府に対するCO₂排出量の報告や投資家や銀行に対する開示が進みつつあり、近い将来、中小企業においてもCO₂排出量算定や削減の必要性が増すことが想定されることを踏まえ、以下の取り組みを行う。
 - ①(公社)全日本トラック協会と共に、CO₂排出量簡易算定ツールの認知度向上に向けた取り組みや広報活動等を通して、中小トラック事業者のCO₂排出量把握からCO₂排出量削減の気運を高める。
 - ②引き続き、CO₂排出量算定に関して同協会などと相談しながら、貨物自動車運送業界の実情に合ったガイドラインの作成について、議論を継続する。
 - ③SBT(Science Based Target)等の動向を注視しつつ、CO₂排出量削減やCN化を目指す自動車運送事業者に向けて、CO₂排出量削減目標の設定からCO₂排出量削減計画策定までトータルな支援を行う。その際、CO₂排出量算定支援に加えて、エコドライブデータ活用サポートやEV導入支援をCO₂排出量削減支援のためのツールとして活用する。
- 自動車運送事業者の事業用自動車から排出されるCO₂排出削減と燃料節減による経費削減を目的に、エコドライブに関する支援を実施する。
令和3～6年度に実施したアンケート結果と事業者ヒアリングの分析から、EMS機器をエコドライブ指導にうまく活用できていない事業者が多いことが判明したため、EMS機器で得られるデータを各事業所そ

れぞれの車両仕様・走行条件を加味して分析し、エコドライブ目標に沿ったデータ取得が出来るよう機器設定を提案する。さらに、必要に応じて提案後のデータ分析および効果検証を実施し、EMS機器の機能を最大限活用できるようサポートすることで、運行管理者によるエコドライブ指導の向上を目指した「エコドライブデータ活用サポート」を開始した。令和7年度は、LEVOとしての実例積み上げ並びに運送事業者への訴求力向上に向け、最終ステップまで進め実省燃費効果取得までつなげる案件を積み上げていき、さらに、なかなか普及が進まない実態を踏まえ、事業者のエコドライブにおけるEMS閾値変更実績等のデジタコ利用実態の深堀と商品への要望内容をアンケート調査し、普及促進に向けた取り組みに反映する。

- 自動車運送事業者の事業用自動車からのCO₂排出削減を目的に、CO₂排出の少ない電気自動車の導入について支援を実施する。
自動車運送事業者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、導入コンサルティング事業を広く展開する。

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

- 「商用車等の電動化促進事業(トラック)」及び「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、補助金執行団体に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ともに、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。

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。
- 海外において大型EVトラックの市場投入や国内における水素内燃機関を用いた自動車レースの実施、レベル4における自動運転など、最近急速に関心の高まっている電動化技術、水素燃料電池技術、水素内燃機関技術、自動運転技術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およびエネルギーとしての電気、水素に注目し、必要に応じ、これらに係る関係者の行うセミナー、検討会、実証事業等にも積極的に参画、協力するなど、その情報収集に努めるとともに、あらゆる機会を通して自動車運送事業者に進進的な情報技術の提供を行う。

- 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および既に利用されている既存バイオ燃料等の販売動向や普及動向について、関連する団体と連携して調査を行い、自動車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の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。
- 地域旅客運送サービスの利便性向上と経営力強化、物流の更なる効率化、生産性向上、環境負荷の低減を図る取組を支援するため、令和5年度から地域公共交通活性化再生法及び物流総合効率化法に基づき、電気バス、電気タクシー及びエネルギーマネジメントシステムの導入、電気トラック及び再生可能エネルギー関係施設の導入などが(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の財政投融資資金を活用した融資対象になっている。当機構の計画策定やリースのノウハウによる支援について、国土交通省から協力を求められた場合には、地活法、物活法に基づきこれらの車両等の導入を計画している自動車運送事業者に対し、同二法に基づく実施計画の策定支援並びに鉄運機構の融資を原資とした公益リースの提案を行う。
- 事業運営全般にわたって、その効率化・合理化に努め、より一層のコスト削減を図る。

LEVO 人と環境に優しい車社会へ



LEVOはCO₂削減を目的とした補助金執行事業や、リースを活用した車両・機器普及事業、さらには環境・安全機器の審査選定事業、各種コンサルティング事業等を通じて、自動車運送事業者等の環境保全、省エネルギー、交通安全等の取り組みを支援しています。お問い合わせ、ご要望は下記の担当部までお願いします。

補助金執行事業《補助事業執行部》

商用車等の電動化促進事業(トラック)

●車両担当

TEL : 03-5944-0883 FAX : 03-5944-0878
メールアドレス : evhojo@levo.or.jp

●充電設備担当

TEL : 03-5341-4728 FAX : 03-5341-4729
メールアドレス : juhojo@levo.or.jp

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

車両・機器普及事業《事業部》

◆デジタコ等機器普及事業

一般リース事業(補助金の活用なし)

●環境・安全・業務効率化機器 等

国交省補助事業の応募に係るLEVOリース

- 運行管理の高度化に対する支援補助事業
- 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援補助事業 他

PCKKの補助金活用 LEVOリース事業(車両動態管理システム補助金)

TEL : 03-3359-8465 FAX : 03-3353-5435
メールアドレス : ems2025@levo.or.jp

◆環境対応車普及事業

天然ガス車・ハイブリッド車導入リース事業

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

審査・選定事業 コンサルティング事業 調査・研究事業《企画調査部》

調査・選定事業

- 貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業
- 安全装置等助成対象機器選定事業
- 自動車優良環境機器・装置評価公表事業

TEL : 03-3359-9008 FAX : 03-3353-5431
メールアドレス : shinsa2025@levo.or.jp

コンサルティング事業

- CO₂排出量算定支援
- エコドライブデータ活用サポート
- EVトラック・バス導入支援
- 自動車環境講座

TEL : 03-3359-9008 FAX : 03-3353-5431
メールアドレス : c-support@levo.or.jp

調査・研究事業

- IEA・国際共同研究
- 環境優良車普及関連調査 等

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

《総務・リース管理部》

- LEVOリース車両の社名、住所、ご連絡先の変更手続き
- 再リース、買取、返却時等リースアップ時の手続き
- リース料等お支払い関係

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



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。
詳しくは、LEVOホームページをご覧ください。

<https://www.levo.or.jp/library/magazine-entry/>

