

LEVO news

2026.1 No.96

一般財団法人
環境優良車普及機構

本誌に読者アンケートを同封しています。

読者アンケート
ぜひご意見を
お聞かせください。**実施中!!**

・INTERVIEW

物流革新に向けた デジタコ普及促進の 取り組み

国土交通省 物流自動車局 安全政策課専門官
本田拓人 氏

(雪原から飛び立つタンチョウ (北海道))

- ・令和8年「年頭のご挨拶」
一般財団法人 環境優良車普及機構 会長 **武藤 浩**
- ・令和8年「年頭の辞」
国土交通省 物流・自動車局長 **石原 大**
- ・LEVOが関係している補助事業等に係る国の令和8年度予算
- ・デジタコの導入支援リース事業
- ・環境・安全・業務効率化機器リース事業
- ・メールマガジン登録者募集中!



年頭のご挨拶

令和八年



一般財団法人
環境優良車普及機構 会長
むとう ひろし
武藤 浩

令和8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。

我が国の自動車の環境政策の最近の動きとして、令和4年6月に公表されたグリーン成長戦略の改訂版においては、夏までに検討するとされていた商用車について、「8トン以下の小型車について、2030年までに、新車販売で電動車(BEV、FCV、PHV、HEV)20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。8トン超の大型車については、貨物・旅客事業等の商用用途

に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。」とされ、商用車の脱炭素化のロードマップが示されました。

これを受け、国土交通省では「国土交通グリーンチャレンジ」を策定し、「事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進を図る。」との施策が公表され、政府のグリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客事業での電動車の利用促進のための実証を検討していくほか、燃費規制や税制優遇、地域交通グリーン化事業による導入補助などの施策を講じていくとともに、大型車分野の脱炭素化に向けた調査研究を産学官連携の下で推進していくこととされているところです。

政府は令和4年7月、カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを推進するため、GX実行会議を開催し、産業革命以来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の変革、すなわち、「GX(グリーントランスマネージメント)」を実行するべく、今後10年間で、官民協調により150兆円(うち国費20兆円規模)を超える投資を行うことが決定されました。

具体的には、内外の投資家を対象とした「GX経済移行債」を発行し、カーボンプライシングによって将来得られる財源で債権を償還することとされました。

自動車の脱炭素化に関する各国の施策の動向は、EVに対するインセンティブの縮小や廃止等の影響により中国を含め世界的にEVの普及率が鈍化し、代わってHEV、PHEVのシェアが増加しました。また、令和7年12月16日に欧州委員会において新たな自動車パッケージが提案され、e-Fuelやバイオ燃料の利用により2035年以降も内燃機関車の利用が容認される見通しとなりました。

このほか、2025年度においてGXリーグの見直しが進められ、2026年4月より第2フェーズが開始されます。このフェーズでは、Scope 1及びScope 2の排出量の算定を必須とし、その他の取り組みとしてGX需要創出等に係る取組を行う必要があります。この取り組みには、例えば、EVの導入やScope 3の算定のほか、サプライヤーとの協業によるCO₂削減の取り組みが挙げられるなど、これまで以上にサプライチェーン全体のCO₂削減の取り組みが加速するものと推測されます。

昭和49年度に「第7次道路整備五箇年計画」の財源不

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

昨年8月1日には野党7党により改めて暫定税率廃止を求める法案が衆議院に提出され、11月28日に衆参両院で可決、成立し、ガソリンの暫定税率は12月31日に廃止され、軽油の暫定税率は、令和8年4月1日に廃止されることとなりました。

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

以上のような自動車を取り巻く経済・社会情勢を踏まえ、本年は当機構としまして、引き続き「運輸に用いられるエネルギーの多様化」を目指すとともに、SDGsの取組みや、「2050年カーボンニュートラル」の実現、交通安全の推進に向けて貢献できるよう、取り組んで参ります。

具体的には、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、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って参ります。

次世代自動車と通常の自動車の価格の差が大きい段階では、補助金の充実が重要であり、補助制度等を活用した環境優良車導入に対する支援を行います。

また、公益リースによる環境優良車の普及については、令和8年度予算案に計上された補助金、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参ります。

環境・安全機器等の普及促進に関しましては、事業用自動車に関連する環境・安全・業務効率化の課題や規制の方向性を把握し、デジタル式運行記録計、ドライブレコー

ダー、後方視野確認支援装置、送迎用バスの置き去り防止装置など、環境・安全・業務効率の向上を目指す分野について、最新の技術動向や自動車基準調和ならびに自動車運送事業者等におけるニーズを把握し、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、これら環境・安全機器の普及に取り組んでまいります。

令和5年度より、自動車運送事業者を対象にCO₂削減に関連した支援を実施するための体制を整え、コンサルティング事業を開始したところです。

事業用自動車から排出されるCO₂排出量削減と、燃料節減による経費削減を目的に、自動車運送事業者に対するエコドライブの支援を実施すること、および、それらを活用して自動車運送事業者ごとの輸送形態やニーズに応じて、最小のトータルコストで最大の脱炭素化が実現できる各種車両の導入提案をするトータル支援を行うなど、引き続きコンサルティング事業としての価値向上に努めるとともに、今後事業として持続的に運営できるよう収益化を進めてまいります。

さらに、2050年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・強化を図って参ります。

補助金執行業務につきましては、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」の補助金執行団体として、環境性能に優れた最新のディーゼルトラックの普及を加速化することにより、トラックから排出されるCO₂削減に貢献し、さらに、「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、自動車分野におけるCO₂削減に貢献して参りました。「商用車等の電動化促進事業(トラック)」においては、商用車(トラック)の電動化を集中的に支援することにより、今後10年間での国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下:新車販売の電動車20~30%、8トン超:累積5,000台先行導入を実現し、運輸部門全体の脱炭素化を進めることとしており、補助事業の執行を通じてCO₂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いう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、私の年頭の挨拶といたします。

年頭の辞 令和八年



国土交通省 物流・自動車局長
いしはら だい
石原 大

皆様、新年明けましておめでとうございます。
令和8年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

物流・自動車関係の皆様におかれましては、多様化・複雑化する利用者ニーズに対応したサービスを提供するとともに、安全の確保や環境の保全のために弛まぬご努力をされているところであり、心から敬意を表します。

物流・自動車分野は、担い手不足や物価高、地球温暖化問題などへの対応など、様々な課題に直面しておりますが、このような中でも、国民生活や経済活動に不可欠な旅客輸送や物流を確保するとともに、より安全・安心で環境に優しい自動車社会を実現するため、新年も国土交通省として、様々な施策にしっかりと取り組んでまいります。

○物流革新の推進

【輸送力の減少が見込まれる2030年度に向けた物流革新】

物流は、国民生活や経済活動などを支える重要なインフラ

ですが、2024年4月から、トラックドライバーに時間外労働の上限を定める規制が適用され、何も対策を講じなければ物流に停滞を生じかねない、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していました。この物流の「2024年問題」につきましては、様々な取組の成果により、規制の施行後も何とか物流の機能を維持できており、関係者の皆様のご尽力に心より敬意を表します。

一方で、引き続き担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持していくためには、今後も物流の生産性向上や取引環境の適正化に向けた取組が不可欠です。

このため、物流の効率化に向けた新モーダルシフトや中継輸送、ラストマイル配送の効率化、自動運転トラックの導入やトラック適正化二法の施行準備、荷主・消費者の行動変容に向けた先進的な取組の支援などの取組の強化を図っています。

また、昨年11月に公表された「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の提言の中で、今後の取組の方向性として、宅配ボックス・宅配ロッカー、いわゆる置き配などの多様な受取方法の普及・浸透、輸送サービス水準の維持と宅配事業者の負担軽減を図るための共同配送・貨客混載等の取組の推進、ドローン等の新たな輸送手段の活用等が盛り込まれました。

こういった中で、現在、政府においては、2030年までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置づけ、国土交通省・経済産業省・農林水産省3省合同の有識者検討会において、次期「総合物流施策大綱(物流大綱)」の策定を進めているところであり、これらの内容を盛り込んだ次期「物流大綱」の策定を進めてまいります。

本年は、2030年までの物流革新の「集中改革期間」にとって、重要な節目の1年となります。政府一丸となって、物流革新に向けた取組を進めてまいります。皆様のご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

【トラック・物流Gメンによる取組の強化】

トラック・物流Gメンは、長時間の荷待ちなど、適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主等に対して是正指導を実施しており、昨年10月・11月には、「集中監視月間」として約370件の是正指導を行いました。

集中監視月間では、是正指導に加え、公正取引委員会と連携し、初めて荷主等への合同パトロールを全国規模で実施し、改正物流効率化法や本年1月に施行された中小受託取引適正化法(取適法)の周知啓発活動を合同で行いました。

取適法の施行に伴い、国土交通省をはじめとする事業所管省庁に新たに指導・助言権限が付与されましたので、公正取引委員会や中小企業庁と連携し、トラック運送事業における価格転嫁の推進に一層取り組んでまいります。

また、法に基づく許可を得ずに他人の貨物を有償運送する違法な「白トラ」利用に対する規制が、本年4月から強化され、違法な「白トラ」の利用が疑われる荷主等については、トラック・物流Gメンによる是正指導の対象となるため、当該規制の施行に向けた準備を着実に進めてまいります。

物流・自動車局といたしましては、引き続き、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を通じて、トラック運送事業における取引環境の適正化について、しっかりと取り組んでまいります。

○自動車運送事業をめぐる状況

【自動車運送業分野の特定技能制度】

令和7年3月には、自動車運送業分野において特定技能外国人が初めて誕生し、外国人材の受入れが進められているところです。適正な受入環境の確保に向け、協議会での制度趣旨の周知や法令遵守の啓発等を通じ、関係省庁や業界団体等と連携しながら、ドライバー不足対策に引き続き取り組んでまいります。

【燃料価格高騰対策】

ここ数年の世界的な資源価格の上昇や円安を背景とした物価高により、自動車運送事業者が使用する燃料価格は高値水準が継続しており、自動車運送事業を取り巻く経営環境は、厳しい状況にあります。

このため、国民の日常生活や社会経済活動への影響を小さくするための措置として、バス・トラックについては、資源エネルギー庁において燃料油価格激変緩和対策事業を実施するとともに、タクシーについては、国土交通省において燃料価格激変緩和対策事業を実施してきたところです。

また、トラック運送事業については、燃料価格をはじめとする輸送コストの上昇分を適切に運賃に転嫁することが基本ですが、他の産業と比較しても価格転嫁が進んでいない状況にありますので、本年1月より施行された中小受託取引適正化法の規定や昨年4月に施行された改正物流効率化法に基づく規制も活用し、荷主等に対する一層の価格転嫁と取引適正化を推進してまいります。

【軽油引取税の暫定税率廃止に伴う運輸事業振興助成交付金の取扱いへの対応】

運輸事業振興助成交付金制度は、軽油引取税の暫定税率が導入された際、営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの抑制等を図ることを目的に創設され、約50年にわたり、トラック・バス業界が輸送の安全確保、運送事業の適正化、労働環境の改善等に取り組むための原資となってきた必要不可欠な制度であり、極めて重要なものであると考えてお

ります。

今後の同制度のあり方については、暫定税率との関係のみならず、これまで長年にわたって、トラック・バス業界が本制度を活用して、自ら安全対策や法令遵守に取り組んできた経緯や、持続可能な物流や公共交通を将来にわたって維持していく観点も踏まえた議論が必要と考えており、運輸事業振興助成交付金の維持に向けて、総務省等の関係省庁とも連携しながら、適切に対応してまいります。

○物流・自動車分野のGXの推進

【商用電動車の普及等によるカーボンニュートラルの実現に向けた取組み】

2050年カーボンニュートラルの実現のためには、自動車分野のGXを推進していくことが重要です。燃費規制や税制優遇に加え、関係省庁とも連携して商用電動車(トラック、バス、タクシー)の導入補助を行うことにより、次世代自動車の普及促進を図ってまいります。

○物流・自動車分野のDXの推進

【自動車運送事業のDXの推進】

政府全体として行政手続のオンライン化を進めていますが、自動車運送事業については、令和7年12月から全体の約半数の手続についてオンライン申請の本格運用を開始しました。

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まいります。

○安全・安心の確保

【自動車運送事業における安全対策の推進】

自動車運送事業の安全性のさらなる向上を図るため、運行管理の高度化や監査体制の強化等の取組を進めてまいります。

以上、年頭に当たり、当面の主な施策について述べさせていただきました。物流・自動車行政に対する様々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、諸課題の解決に向けて全力を尽くす所存です。本年も物流・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、この一年が皆様にとりまして素晴らしい一年となりますよう祈念致しまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

LEVOが関係している補助事業

国が令和7年12月に発表しました令和8年度予算(令和7年度補正予算を含む。)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7年度予算額	令和8年度予算額	比較増減率	関係省庁
1-1 商用車等の電動化促進事業 (令和6年度補正予算) (注1)	40,000	—	—	国交省・環境省・経産省
1-2 商用車等の電動化促進事業 (令和7年度補正予算)	30,000	—	—	国交省・環境省・経産省
1-3 商用車等の電動化促進事業 (国庫債務負担行為) (注2)	6,000	—	—	国交省・環境省・経産省
2-1 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業)	3,302	3,302	1.00	国交省・環境省
2-2 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業)				
3 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	6,200	6,200	1.00	国交省・経産省
4 自動車運送事業の安全総合対策事業 (注3) (事故防止・安全対策推進事業) ・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 等	1,916	1,913	1.00	国交省

注1：商用車等の電動化促進事業は、令和6年度補正予算400億円が令和7年度に繰り越された。

注2：商用車等の電動化促進事業は、令和7年度補正予算において3年間で総額60億円が国庫債務負担行為として認められた。

「国庫債務負担行為」とは、国が将来にわたって予算の給付を内容とする債務を負担する行為で、財政法に基づき、事前に国会の議決を得ることで、複数年度にわたる契約を可能にする制度。これにより、公共工事等、単年度では完結しない事業の効率的な実施が図られる。

注3：自動車運送事業の安全総合対策事業は、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。また、令和7年度予算額1,916百万円については、令和6年度補正予算額234百万円を含む。

1 商用車等の電動化促進事業

LEVOは、令和5年度より「商用車等の電動化促進事業(トラック)」の補助金に係る補助事業執行団体として、トラック及びこれと一体的に導入する充電設備に係る補助金事業を執行している。引き続き、令和7年度補正予算に計上された同事業の補助事業執行団体に応募しており、執行団体に採択された場合には、その執行に万全を期すため、公募要領等を作成し、自動車メーカー、充電設備機器メーカー、自動車運送事業者及び関係者等に配布・周知し、申請事務等の円滑化を図るとともに、事業説明会の開催、ホームページを活用した申請書の作成方法や質疑応答集の公開等により、事業の利用の周知を図る。

電動商用トラック



充電設備



等に係る国の令和8年度予算

2 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

LEVOは、平成26年度より「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」のうち、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」に係る補助金事業を執行している。引き続き、令和8年度予算案に計上された同事業の補助事業執行団体に応募しており、執行団体に採択された場合には、その執行に万全を期すため、公募要領等を作成するとともに、自動車運送事業者及び関係者等に周知し、申請事務等の円滑化を図るとともに、事業説明会の開催、ホームページを活用した申請書の作成方法や質疑応答集の公開等により、事業の利用の周知を図る。

また、「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」のうち、「ハイブリッド及び天然ガストラック等導入支援事業」制度を活用して、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とともに、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し、顧客との対話を常時継続していく。



3 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

4 自動車運送事業の安全総合対策事業

LEVOは、令和8年度予算案に計上された「3. 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」補助金のうち「トラック輸送における更なる省エネルギー推進事業」と「4. 自動車運送事業の安全総合対策事業」の「デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援」による補助制度を活用し、デジタコの装着されていない車両を運行している自動車運送事業者、現在、アナログ式運行記録計あるいはメモリ型のデジタコを採用している自動車運送事業者に対し、クラウド型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。また、補助事業では、事業の実施後にデータ収集及びそれによる補助事業の効果測定が求められているため、自動車運送事業者がデータ収集を円滑にできるよう支援する。



2024年問題への対応やCO₂排出量と燃料費削減に向けた一層のエコドライブ推進など、物流業界にとってデジタコの重要性はますます高まります。国では令和5年度の「物流革新に向けた政策パッケージ」において、デジタコの強力な普及促進を謳っています。このことについて、国土交通省の考え方、具体的な取り組みなどについてお話をうかがいました。

トラックドライバーを取り巻く環境と物流革新に向けた政策パッケージ

—はじめに、トラックドライバーを取り巻く環境、および、物流革新に向けた政策パッケージの内容と国土交通省の方針について教えてください。

本田 まず背景についてですが、平成30年度に成立した働き方改革関連法に基づいて、厚生労働省の労働政策審議会の下に設置された専門委員会において議論がなされ、労使双方の合意の下、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」いわゆる「改善基準告示」で規定されている拘束時間や休憩時間の基準が改正され、

ドライバーの労働環境が大きく変化しました。

また、近年は運転者の高齢化や担い手不足など様々な課題があり、労働時間規制と相まって輸送力不足が懸念されている状況です。実際にデータを参照しても、トラックドライバーの平均年齢については、2020年の全産業平均が43歳程度だったものが、営業用・大型のトラックドライバーでは50歳近くとなっているような状況です。有効求人倍率を参照しても、令和6年度で見れば全産業平均が1.14倍になっているところ、トラックドライバーは2.37倍と非常に高い水準で推移しています。このように、自動車運送事業、特にトラックドライバーを取り巻く環境

は非常に深刻な状態であると認識しています。

国土交通省としても、そのような環境の中で荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に取り組むための「物流革新に向けた政策パッケージ」を令和5年6月2日に開催された関係閣僚会議で取りまとめました。その内容としては、主に(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容の3本柱ですが、そのうち2本目の柱である、(2)物流の効率化の中に「デジタコの強力な普及促進」が施策として盛り込まれています。

具体的には、「「2024年問題」による物流停滞を回避するためには、DX等

INTERVIEW

物流革新に向けたデジタコ普及促進の取り組み

お話を
くださった方

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課専門官

本田拓人 氏

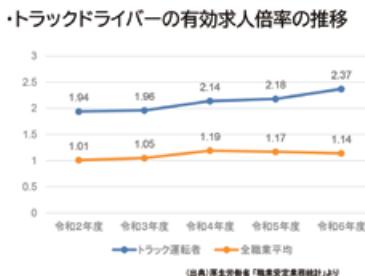
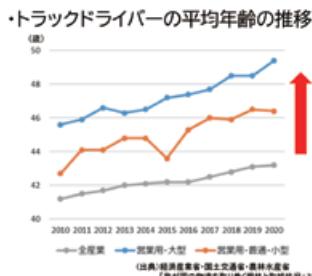


[聞き手]
一般財団法人 環境優良車普及機構
事業部長 深間一紀

- 2024年度から運転者に対する時間外労働の上限規制が適用。
- 運転者の高齢化・担い手不足等様々な課題があり、輸送力不足が懸念されている。

改正改善基準告示の概要

業態	1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休憩時間
トラック	原則3,300時間(最大3,400時間)	原則284時間(最大310時間)	継続11時間を中心とし、継続9時間
バス	原則3,300時間(最大3,400時間)	原則281時間(最大294時間)	継続11時間を中心とし、継続9時間
タクシー・ハイヤー	日勤の1か月の拘束時間 288時間		継続11時間を中心とし、継続9時間



による物流の効率化・生産性向上を図っていく必要」があり、そのための施策として「貨物自動車運送事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図ること」が解決策の一つとして記載されています。

現状のトラック事業者における運行記録計の装備義務の規定についてお聞かせください。

本田 現状、トラック事業では、

- 車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車
 - ①に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車
 - 特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車
- の三種別のトラックに対し、運行記録

計の装備が義務化されています。

これらについては、法定3要素（瞬間速度、運行距離、運行時間）を運行記録計により記録して1年間保存することが法令で義務付けられています。ただし、現在の貨物自動車運送事業輸送安全規則においては、使用する運行記録計はアナログ式運行記録計（アナタコ）でもデジタコでも問題ないこととしています。

デジタコ装着の意義としては労務管理の確実性向上や運行状態の分析の効率化が挙げられます。アナタコとの比較で言えば、アナタコでは、ドライバーが運行中や帰庫後に手書きで運転日報を記載しなければならず、非常に手間がかかっています。一方、デジタコを使うと運行中のデータを基に運転日報を自動で出力できるなど、アナタコで起ることがちな記入ミスなどを防止で

デジタコ装着の意義(アナタコとの比較)

- 運行記録計の記録を、運転者の労務管理や運行状態の分析を行うことで安全運転指導に活かすことが可能。
- デジタコ装着の意義として、労務管理の確実性向上や運行状態の分析の効率化があげられる。

△アナタコとデジタコの比較の一例



きるため、業務の生産性が向上します。

また、運行管理者においても、アナタコはドライバーの運転時間や速度などの運転状態をチャート紙を見ながら分析しなくてはならず、ドライバーの管理業務についても専用のシステムや膨大な紙の資料を使って実施しなければならないため非常に手間がかっています。これに対し、デジタコを使うと運行中のデータを表やグラフで自動表示したり、帳票として簡単に出力できたりします。また、ドライバーの管理業務についても、デジタコから取得できるデータを基に簡単かつ正確に実施できることから、運行管理者の業務の生産性も向上します。

デジタコの装着率向上に関する国的基本的な考え方と目標

—デジタコの普及促進についての基本的な考え方をお聞かせください。

本田 政策パッケージに基づき、物流・自動車局では「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を設置しています。この検討会においてデジタコの普及促進に向けた基本的な考え方を整理しています。この「基本的な考え方」の中では、我が国の物流を持続可能に発展させるにあたっては、事業環境の適正を図る必要があり、そのためには「安全運転管理」、「労務管理」、そして「長時間労働をさせる悪質事業者の対策」を行うことが非常に重要であるという前提をお示ししています。

また、トラック事業者がデジタコを使わない理由として、「費用負担の重さ」、「デジタコの魅力の理解不足」、そして「強制力の不足」に大別しています。

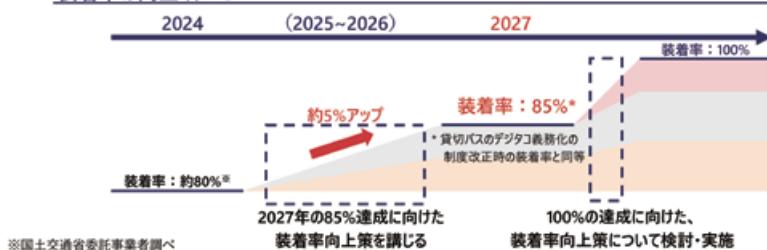
そのような前提の下、基本的な考え方においては、デジタコの装着率を向上させていくために、小規模事業者やデジタル環境に不慣れな方に留意しながら、「費用負担の軽減」と「装着意義の理解向上」を図っていくこととし、その上で「義務化の要否」を検討していくという方向性をお示ししているところです。

デジタコの装着率に係る目標設定

- デジタコの普及率に係る目標として、2027年までに85%と設定する。

方向性	
対象車両	現行の運行記録計の装着の義務付け車両と同じ ※「車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車である事業用自動車」、「左記に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車」、「特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車」
普及させるデジタコ	保安基準に適合したデジタコ ※記録される最低限のデータは瞬間速度、走行距離及び走行時間
目標年	2027年
目標	85%

装着率の向上イメージ



— デジタコの装着率に対する目標はありますか?

本田 義務化に向けた目標として、同検討会では「2027年までに85%以上」のトラック事業者さんにデジタコを装着していただくという目標を設定しました。現状では、国土交通省が行った調査結果から、80%程度のトラック事業者さんはデジタコを装着していただいているであろうと考えています。2025年から2026年までの間に更に5%の上昇を目指して取組みを進めていき、2027年には義務化要否を検討する段階まで進めていく想定です。この85%という目標は貸切バスにおいてデジタコを義務化した際の装着率を踏まえて決定しており、トラック事業者についても同程度の水準にまで引き上げた上で、最終的に義務化の要否を検討することができると考えています。

義務化の方針としては、現行、運行記録計の装着が義務づけられている車両に対して、デジタコを義務づけるということとしていますが、普及させるデジタコについても、保安基準に適合したデジタコとすることをお示しています。

— デジタコの装着率を上げていくための国の施策があつたらお聞かせください。

本田 デジタコを使わない理由の一つに挙げられている「費用負担の重さ」について、その軽減の観点で実施し

ている施策として補助金事業があります。国土交通省では毎年、要件を満たす事業者さんに対して、デジタコ導入に関する補助金を年度ごとに継続的に実施しています。

この補助金事業については毎年度、事業環境を踏まえながら見直しを行つ

装着率向上策 ①費用負担の軽減(補助制度の見直し)

- 国土交通省では、一定の要件を満たした事業者に対して、デジタコ導入に係る補助金事業を年度ごとに継続的に実施している。
- 令和6年度補正予算では、保有車両台数が10両未満のトラック事業者であつて、初めてデジタコを導入する事業者に対する補助を重点的に実施中。

項目	令和6年度当初予算補助金事業	令和6年度補正予算補助金事業
対象者	・全ての中小規模のトラック事業者 ※貨物軽自動車運送事業者を除く	・保有車両台数が10両未満の中小規模のトラック事業者であつてデジタコ未装着者に限定 ※貨物軽自動車運送事業者を除く
補助率 (補助限度額)	・3分の1 (補助限度額：2万円/台、通信機能付ドライブレコーダー一体型8万円)	・2分の1 (補助限度額：3万円/台、通信機能付ドライブレコーダー一体型13万円)

*令和6年度補正予算の補助金交付申請は令和8年1月30日まで受付中(先着順)

令和7年度当初予算補助金事業においては、全ての中小規模のトラック事業者を対象に補助金交付事業を行なっており、事業者の規模等により補助率に差を設けている。

	中小規模のトラック事業者	保有車両台数が10両未満の中小規模のトラック事業者であつてデジタコ未装着者
補助率	3分の1	2分の1

INTERVIEW 物流革新に向けた デジタコ普及促進の 取り組み



ており、例えば令和6年度の当初予算補助金事業では全ての中小規模トラック事業者さんに対して補助率三分の一で補助を実施していました。これに対し令和6年度補正予算補助金事業では、保有車両台数が10両未満で初めてデジタコを導入する事業者さんに対し、補助率二分の一として重点的に補助をしています。また、令和7年度の当初予算補助金事業については、すべての中小規模トラック事業者さんを対象に補助金交付事業を行うこととしています。こちらも保有車両台数が10両未満で初めてデジタコを導入する事業者さんについては補助率を二分の一、それ以外の中小事業者さんについては三分の一としています。

令和8年度についても国土交通省としては補助金事業を継続して実施していくべく、予算要求を行っているところです。

— 装着意義の理解向上について

かがでしょう。

本田 セミナーの開催や啓発動画の制作を行っています。令和7年のセミナーでは、最近のデジタコに関する政策動向についてお話しするとともに、デジタコを使っている事業者さんにインタビューし、活用法も含めデジタコを装着した結果どのような効果があつたか等をまとめた動画を上映しました。またセミナーには、主要なデジタコメーカーさんにも出展していただき、参加者に実際に触れていただき導入のきっかけを作れるような展示会も行いました。

令和8年もデジタコの理解向上のために、私たちもさらに工夫して周知策を検討・実施していきたいと考えています。なお、今回制作した動画は国土交通省のYouTubeに常時掲載していますのでぜひともご活用いただければと思っています。

デジタコ義務化に向けたスケジュールとさらなる業務効率化に向けて

— LEVOでは国土交通省補助金を利用したデジタコのリースを推進しており、2026年度についても積極的に利用し、デジタコの普及に取り組みたいと考えています。ここまでご説明いただいた内容のスケジュールについて教えて下さい。

本田 今後、2027年までトラック事業者さんやデジタコメーカーさんに対してフォローアップ調査を実施し、義務化の要否を検討していきます。トラッ

今後の予定(案)

○2027年まで、“毎年”トラック事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討する。

フォローアップの流れ

(2025～2027年)
フォローアップ調査の実施

(2027年度末)
さらなる装着率向上策の検討

- 毎年末、フォローアップ調査を実施。

【トラック事業者】

- ・最大積載量区分別^{※1}のデジタコの装着率

※1 貨物軽自動車、2t未満、2t以上4t未満、4t以上

【デジタコメーカー】

- ・機器別のデジタコの機能、価格

【その他】

- ・装着率向上策のフォローアップ^{※2}

※2 必要に応じてさらなる方策の検討（例：新車におけるデジタコの標準装備、安価・操作が容易なデジタコ、ドラレコをベースにしたデジタコの開発の促進等）

- 2027年度末、以下の点に留意して義務化の要否等について検討。

【トラック事業者】

- ・デジタコの装着率

【デジタコメーカー】

- ・低廉なデジタコの開発・販売状況
- ・デジタコの供給量

観点では、今年度、業務前自動点呼が認められましたが、これに対しての国土交通省の考え方や取り組みなどについて教えてください。

本田 業務前自動点呼は、自動車運送事業における運行管理業務の生産性や安全性をさらに向上させていくことを目的として、令和2年の運行管理高度化検討会（現在の運行管理高度化ワーキング）立ち上げの時からスケジュールを立てて、遠隔点呼とともに検討を進めてきた施策です。

令和5年3月時点では遠隔点呼と業務後自動点呼は実施可能でしたが、遠隔点呼や業務後自動点呼と比べ、業務前自動点呼は運行開始前に体温管理などを実施しなくてはいけないことが多いということもあり、制度化に向けて時間を要しました。業務前自動点呼も令和7年4月末に関係告示を改正して正式に制度化し、それと併せて認定機器も着実に増えてきているところです。自動点呼や遠隔点呼は運行管理の生産性・安全性向上に資するものであり、国土交通省の補助金事業の中でも補助対象となっていますので、ぜひとも自動車運送事業者さんは活用していただければと思っています。我々としてもさらに導入が進んでいくことを期待しています。

— 最近はLEVOでも業務前自動点呼機器のリースが増えてきていて、事業者様の関心が高まっていると感じています。本日はありがとうございました。



デジタコの導入支援リース事業

LEVOは今年度も補助金を活用したデジタコリース事業の募集を行う予定です。

最新の2026年モデルデジタコ



株式会社トランストロン

★NEW! 人手不足・点呼漏れを解消! 富士通デジタコ×
AI自動・遠隔点呼(仮称)(リリース予定)

★7,500社、27万台以上の稼働実績で安心の導入

★24時間365日サポート体制で運行管理をしっかりと支援

クラウド型運行支援サービス「ITP-WebService V3」の特徴

- ・2024年問題対応の労務管理機能を搭載
- ・動画取得回数の制限なしで安心
- ・27万台の稼働データを活用し、最適な運行ルートで指示書を自動作成
- ・AIによる次世代機能を実装予定! 業務効率と安全性を革新

新型デジタコ「DTS-G1D3」の特徴

- ・商用車ナビ機能搭載でスムーズな運行
- ・フルカラー液晶＆スマホライクな操作性
- ・荷役・付帯・待機など細かな作業記録で荷主交渉を有利に
- ・最大6台のカメラ接続で安全性を強化



動画取得は月額費用内で無制限 社労士監修の労務管理機能



デジタコのナビ画面に
運行指示書の内容を表示



ドライバーが
法令意識しやすい走行画面



荷積・付帯・荷役を細かく記録



矢崎エナジーシステム株式会社

矢崎のデジタコ・ドラレコ一体型車載機『YDX-8』とクラウド型運行管理システム『ESTRA-Web2』は、更にバージョンアップして全国の運送事業者様でお使いいただいております。

車載機『YDX-8』は、AIを活用した赤信号通過につながる交差点進入タイミングの検知や乗務員のスマホ通話検知などの危険挙動を自動で検知し、その映像を記録して管理者へ通知します。これにより、膨大な映像をすべて確認する必要がなく、効率的な指導を実現します。また、横断歩道手前で一時停止し歩行者の通行を確認してから発進する場合に検知する「歩行者優先検知」が管理者側に通知され、ドライバーの安全配慮が可視化される機能もあります。さらに、AI安全運転ソリューションTRUE SAFEと連携することで、バック事故の傾向分析や運転スコアの可視化が可能となり、教育・指導の質を一段と高めることができます。

運行管理システム『ESTRA-Web2』においては、点呼機能を拡充しております。対面、IT、遠隔、業務後自動点呼に加え、新たに業務前自動点呼にも対応予定となります。運行管理システムと連携できるため、運行・労務管理から業務前後の点呼までワンストップでの運用が可能となるようにシステム構築を進めております。



YDX-8



点呼システム TOP画面





株式会社NPシステム開発

クラウドデジタコで労務管理を効率化 e-Tacho® NET-980

- 改善基準告示や時間外労働の上限規制に対応(2024年基準対応)。
- 点呼・勤怠データと連携し、時間外労働時間などを正確に把握。
- 商用ナビ搭載。車格に応じた最適ルートを検索。
- 無線接続のタブレットで、操作性が飛躍的に向上。



運転日報

運転日報	
運転日報	運転日報



拘束時間管理表
改善基準告示超過一覧

拘束時間管理表	
拘束時間管理表	拘束時間管理表

NPsystem製 **NETシリーズ** **AI点呼システム** **web勤怠システム** で一元管理

選べるe-Tacho NETシリーズ

NET-980 ナビ連動タブレット	NET-780・NET-580N 通信タイプ・ドラレコ一体型	NET-500 通信タイプ	NET-300 SDカードタイプ	時間が見えるデジタコ。 今も、その先も。
----------------------	-----------------------------------	------------------	---------------------	-------------------------



株式会社データ・テック

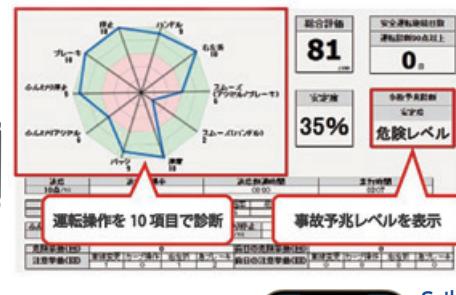


【SR Advanceの特徴】

- 10項目で診断するエキスパート
- 向け『事故予兆診断』、バック事故を未然に防ぐ『バック診断』で事故0を確実に!
- 最大6個の高解像度カメラと接続。
- DMSセンサーとの連携で、居眠り・わき見・ながら運転を検知し注意喚起。
- リアルタイムでの映像確認、動態管理。
- 改善基準告示に対応する労務管理データを自動算出。
- 『システム連携によるDX化のためのサービスを提供。



『保険料の削減』『燃費向上』を実現! 目に見える効果が得られる車載器



『改善基準告示』対応の労務管理データを自動算出!

SRアシスタンスモリリース!
出退勤・作業内容を入力・管理する



株式会社システック

タブレット一つで簡単操作! 労務集計・管理は驚異の効率、事務作業を大幅軽減し、安全運転も徹底的にサポートいたします。



運行・労務管理 + デジタコ 連携クラウドシステム

簡単操作&使いやすいから
“導入効果を発揮できる”

ロジコンぱす2

(左)車載操作パネルタブレット (右)ロジコンぱす EDUT-3000 (本体)

1 大きなタッチパネルでかんたん操作!

見やすい8インチサイズ
画面カスタムOK
感覚的に使いやすい画面

2 最新機能を無償アップデート!

ランニングコストは通信費のみ
ハードソフトの買い替え不要
ソフトウェアのバージョンアップ費用不要

3 安全運転 推進機能多数!

4 ドライバーの 負担を減らす!

環境・安全・業務効率化機器リース事業

取り扱い商品例

LEVOではデジタル・ドライブレコーダーの他、環境・安全・業務効率化機器のリースも行っています。

補助金・助成金の対象となる機器もありますので、ご相談ください。
令和7年度国交省補助金

自動点呼機器

台帳管理や出退勤管理、点呼管理など様々な業務を管理するクラウド型グループウェア。
対面点呼や電話点呼などに加えて、IT点呼や遠隔点呼、自動点呼など総合的な点呼記録管理が可能。

01 はじめに - 自動点呼(業務後自動点呼含む)導入によるメリット

業務前自動点呼(本実施)対応

Point

自動点呼は運行管理者様の労働時間削減に大きく貢献!!

業務後点呼 & 業務前点呼が自動化できる事で点呼に割いていた時間大幅に削減でき、運行管理者様は他業務に時間割く事が可能です

メリット 1 点呼を自動化、管理者様立会不要に(24時間実施可能)

国交省認定「BSS 自動点呼」を活用する事で、自動点呼の恩恵を最大限に受ける事ができます。

国土交通省の定めた「自動点呼要領」の要件を満たす「BSS 自動点呼」を活用すると、点呼の自動化が可能になります

今まで 管理者様の立会が必要

自動点呼を活用すると システム上で点呼が完結



メリット 2 システム化で点呼項目の抜け漏れ防止

システム化する事で点呼項目の抜け、漏れを防ぐことができます。



点呼に必要な項目を
システムで自動的に表示
抜けや漏れを避ける事が
できます。

メリット 3 全ての自動点呼が運行管理者扱い

自動点呼で実施した点呼は「全て運行管理者が実施」扱いに



今まで気にしていた補助者による
点呼の比率についても、
自動点呼で実施した点呼は運行管理者
扱いになるで気にしなくてよくなります。

02 実施要件 (国土交通省告示より)

業務前自動点呼(本実施)対応

概要

2025 / 8月 > 業務前自動点呼正式解禁!!

BSSは業務前自動点呼の国交省認定済【国交省認定番号: JM25-003】
BSSの利用により、全事業者で業務前自動点呼の利用が可能です!!

■ 業務前自動点呼 基本事項

基本事項	国交省が認めた場合に旅客・貨物ともに規定に適合する点呼として取り扱う
期間	2025年8月より本格運用可能に
場所	営業所及びその車庫※ ※現状BSSとして取得した認定場所より
対象	営業所に所属する運転者
備考①	先行実施ユーチューブの利用期間延長(令和7年12月迄) ※本実施の申請としては、各運輸支局への申請必要
備考②	◆任意事項(先行実施時は必須事項)◆ 開始前までに血圧及び体温等の情報を10日分取得必要
備考③	◆任意事項(先行実施時は必須事項)◆ 開始1か月は運行管理者立会のもと実施(操作理解の為)

■ 業務前自動点呼 ハード要件

業務後自動点呼ハード要件



業務前自動点呼実施で追加になるもの



05 機器構成イメージ (業務前後自動点呼実施の場合)

業務前自動点呼(本実施)対応

BSS クライアントマネージャー

ご利用中のパソコンにソフトをインストール
※ クライアントアプリはBSS Client RCをインストールしてご利用ください



① 防犯カメラ

乗務員様の体全体が映るように!
ストリーミング機能を実装していれば良い

③ 指静脈認証機器

本人確認のための生体認証機能で使用

④ アルコール検知器

点呼時の測定結果自動連携用機器



今お使いの検知器を活用も可能
連携するメーカー
・東洋マーク製作所
・東洋電子
・サンコータク

NEW 業務前自動点呼 追加機器の2種類

⑥ 体温計

- 非接触タイプ (Bluetooth接続)



⑦ 血圧計

- USBで測定データ通信可能



IT・遠隔・自動点呼機器

POINT 1 「業務前・業務後の自動点呼」に対応

自動点呼システム導入メリット

- 「人手不足」の解消、「人件費」の削減
- 血圧、体温の計測とデータ蓄積による健康状態の把握が可能
- 当社デジタコとのデータ連携による運行管理の効率化

対面点呼・遠隔点呼



New すべて自動点呼

管理者の立ち会いが不要!! 1人でできる!



POINT 2 「すべての点呼」に対応

「AI点呼システム™」

- 対面点呼、IT点呼、遠隔点呼が可能
- 事業者間・グループ間遠隔点呼にも対応
- 点呼ごとに点呼種別を振り分け
- 点呼記録簿を自動作成

「モバイル自動点呼システムSP™」

- スマホひとつで機能要件に適合
- 宿泊先での業務前・業務後自動点呼に対応
- 「AI点呼システム™」とデータを共有
- 中間点呼・運行指示書不要*

事業所間

IT点呼・遠隔点呼 Gマーク不要



様々な機能を搭載! /

- 顔認証
- タッチパネル
- 業務伝達
- 体温計・血圧計
- 免許証チェック

宿泊先

業務前・業務後自動点呼



宿泊先

遠隔点呼電話点呼



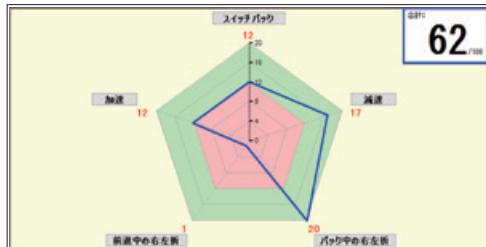
◎問合せ先◎ (一財)環境優良車普及機構 事業部 機器リース班: 環境・安全・業務効率化機器関連

TEL: 03-3359-8465 FAX: 03-3353-5435 ホームページ: <https://www.levo.or.jp/environment/>

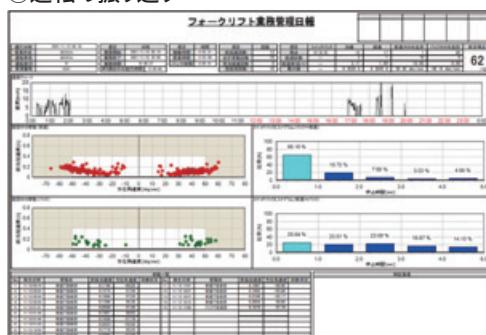
□ フォークリフト用の ドライブレコーダー



①運転の見える化



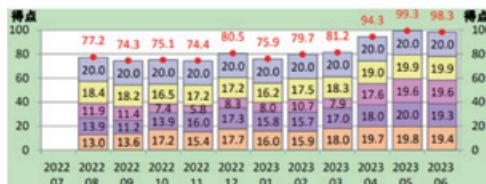
②運転の振り返り



③映像も記録



④データ集計



□ その他環境・安全機器

- 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)
- 側方衝突監視警報装置
- 電動フォークリフト
- その他

各種環境・
安全機器リースも取り扱います。
お気軽にご相談ください!



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》

審査・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/>

