

## 令和6年度事業計画

### I 自動車運送事業を取り巻く経済・社会情勢

#### 1 我が国の経済・社会情勢

令和5年度の我が国の経済は4年越しのコロナ禍がようやく終息し、5月からは感染症法上の分類が結核と同等の2類から、季節性インフルエンザ並みの5類に緩和された。

訪日外国人観光客数も、令和5年10月にコロナ禍前の令和元年を超えるなど、コロナ前の日常に戻りつつある。(日本政府観光局 令和5年1～10月までの公表値)

GDP(国内総生産)成長率を見ると、令和5年7～9月期には、対前期比で実質成長率▲0.8%、名目成長率0.1%と落ち込みが見られたものの、10～12月期には、対前期比で実質成長率▲0.1%、名目成長率0.3%と改善が見られる。(内閣府四半期別GDP速報値)

海外に目を転じてみると、令和4年2月に発生したロシアによるウクライナ侵攻は、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、一進一退の戦闘状態が続いている。

加えて、イスラエルと周辺アラブ諸国の間で不安定な状況が続いていた中東においても、パレスチナのガザ地区を実効支配し、イスラエルからの解放を訴えている武装組織「ハマス」が令和5年10月7日、イスラエルへ大規模な攻撃を行った。イスラエルも直ちに報復を開始。ガザ地区北部から軍事作戦を進め、戦闘地域が全域に拡大し、パレスチナ市民に多数の死傷者が出るなど、大きな混乱が続いている。

一方、令和5年3月に中国共産党の慣例を破って、習近平氏が3期目の国家主席に就任した中国においては、令和4年12月にゼロコロナ政策が解除されたが、不動産市場の低迷から、経済が足踏み状態となっている。加えて、米国バイデン政権が軍事力強化につながる恐れがあるスーパーコンピューターや人工知能(AI)向け半導体の開発を抑え込むことを狙い、令和4年10月から中国に対する先端半導体の技術輸出規制に踏み切った。西側で先端半導体の主要生産国である我が国とオランダも同調したことから、中国は対抗措置として、半導体の製造に使うガリウム製品などの輸出手続きを8月から厳格化するなど、米国を中心とする西側諸国と中国の経済摩擦が激化している。

令和5年12月21日に閣議了解された「令和6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6年度の実質国内総生産(実質GDP)成長率は1.3%程度、名目国内総生産(名目GDP)成長率は3.0%程度、消費者物価(総合)は2.5%程度の上昇と見込まれている。

ロシアによるウクライナ侵攻の長期化、周辺諸国のイスラム武装勢力を巻き込んだイスラエル、ハマスの戦闘激化による中東諸国の不安定化に伴う原油価格の高止まり、更

に西側諸国と中国の経済戦争ともいうべき対立の激化など、世界情勢はますます緊迫化し、円安の恒常化とも相まって我が国経済の先行きは予断を許さない状況が続くものと思われる。

このような状況の中で、令和3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った。

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<sup>\*1</sup> 20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等

\*1 「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(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)をいう。

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車<sup>\*2</sup>の普及促進を図る。」

\*2 「次世代自動車」：電動車のほか、クリーンディーゼル自動車、CNG自動車等を含む。

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る。

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」が令和4年12月に始動した。

このプロジェクトでは、令和5年8月にバス・タクシー・トラックの運輸事業者による電動商用車の実証実験を通じて得られる各種データの受け入れが開始され、それらを繰り返しシミュレーションシステムへフィードバックすることで、より高精度な運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムを構築することを目指している。

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

一中心に移行させ、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た。

令和5年2月10日に閣議決定された「GX基本方針」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ることから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すこととし、需要サイドにおいては、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とされた。

また、今後10年間に官民協調で150兆円（うち国費20兆円規模）を超える投資につなげるとしている。

令和6年度には、7千億円分のGX経済移行債の発行が予定されている。

地球環境問題をめぐっては、国連気象変動枠組条約第28回締約国会議（COP28）が、令和5年11月30日からアラブ首長国連邦（UAE）ドバイで開催され、我が国からは岸田総理大臣が首脳級会合である世界気候行動サミットに出席し、開会式に参加したほか、首脳級ハイレベル・セグメントにおいてスピーチを行った。

岸田総理は、COP28は初のグローバル・ストックテイクを完了させる一方、世界はまだ1.5度目標の道筋に乗っていないと指摘しつつ、軌道修正のためには2030年までの行動が決定的に重要であり、2050年ネット・ゼロ、全温室効果ガスを対象とする経済全体の総量削減目標の設定及び2025年までの世界全体の排出量ピークアウトが必要である。また、G7広島サミットで我が国がとりまとめた「多様な道筋の下でネット・ゼロという共通の目標を目指す」とのアプローチによって全ての国が一緒になって取り組むことを訴えた。

また、我が国が成長志向型カーボンプライシング構想の実行や世界初となる国によるトランジション・ボンドの国際認証を受けての発行を含む取り組みによりGXを加速させ、世界の脱炭素化に貢献すると述べた上で、「アジア・ゼロエミッション共同体」の枠組みの下で初めての首脳会合を今月開催する予定であることに触れて、世界の排出量の半分を占めるアジアで我が国の金融力・技術力をフルに活用し、取り組みを主導していく強い決意を示した。

COP28は、12月12日に合意文書採択して閉会の予定であったが、化石燃料の取扱いをめぐり、「段階的な廃止」を主張する欧米先進国や島嶼国に対し、「削減」とどめたい産油国が対立し、会期を延長して議論がなされ、「50年までの排出実質ゼロを達成するよう、エネルギーシステムの化石燃料からの脱却に向けた取り組みを、この重要な10年で加速させる」との文言で合意に達し、12月13日に閉会した。

また、パリ協定の実施状況を検討し、長期目標の達成に向けた全体としての進捗を評価する仕組みであるグローバル・ストックテイクについて、初めての決定が採択された。

12月1日～2日の首脳級会合も経た2週間にわたる議論・交渉の末に採択された決定文書には、1.5℃目標達成のための緊急的な行動の必要性、2025年までの排出

量のピークアウト、全ガス・全セクターを対象とした排出削減、各国ごとに異なる道筋を考慮した分野別貢献（再エネ発電容量3倍・省エネ改善率2倍のほか、化石燃料、ゼロ・低排出技術（原子力、CCUS、低炭素水素等）、道路部門等における取組）が明記された。また、パリ協定第6条（市場メカニズム）、都市レベルの取り組み、持続可能なライフスタイルへの移行等の重要性についても盛り込まれた。

「道路部門における取組」について、採択文書では「インフラ整備やゼロエミッション車・低排出車の迅速な導入など、さまざまな経路で道路交通からの排出削減を加速する」と記述され、自動車の脱炭素化の促進について初めて言及された。（資料P2、3）

なお、次回COP29はアゼルバイジャンが主催することが決定され、令和6年11月11日から22日の会期で開催される。

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る。2023年4月には米国環境保護庁は、温室効果ガスと大気汚染物質の排出基準を規制により強化し、2027年から段階的に厳しくするという「2027年モデル以降の小型車両および中型車両の複合汚染物質排出基準」を発表した。

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た。しかし、2023年3月に環境負荷の小さい合成燃料を使うエンジン車は2035年以降も新車販売を認めることで合意した。英国においては、エンジン車の新車販売の禁止時期を2030年から2035年に延期した。

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年をめど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」と表明している。国際エネルギー機関発表の2022年時点では、中国の新車販売に占めるEV・PHEV普及率は29%と伸びている。政府補助金の2022年末終了にともなう駆け込み需要の影響と推測される。

## 2 自動車運送事業をめぐる情勢

国内の貨物自動車運送事業の昨年度の動向を見ると、輸送量は、令和5年1月から10月までの合計で対前年比98.7%とわずかながら減少となっている。宅配便（大手の宅配便貨物取扱事業者3社）の取扱個数は、同じく対前年比99.0%とほぼ横ばい

となっている。

また、旅客自動車運送事業の昨年度の動向を見ると、乗合バスの輸送人員は、令和5年1月から10月までの合計で対前年比107.4%と輸送人員が順調に伸びている。

さらに、タクシーの輸送人員は、同じく対前年比109.6%と輸送量が大幅に伸びており、旅客輸送におけるコロナ禍からの回復が顕著となっている。(出展:国土交通月例経済報告)

自動車運送事業においては、令和6(2024)年4月の改正労働基準法の施行により、ドライバーの時間外労働が年間960時間に制限される等、労働時間の規制が厳格化(いわゆる「2024年問題」)されたことから、ドライバー不足が顕在化している。

これにより、物流が滞るリスクが指摘されており、経済産業省が実施する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間とりまとめ(2023年2月)では、「2024年問題とドライバー不足により2030年に2019年と比べて輸送能力が34.1%(9.4億トンの相当)不足する可能性がある」と報告している。

この対策として、政府では令和5年6月2日「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、商慣行の見直し、GX、DXの推進等による物流の効率化、荷主、消費者の行動変容について、抜本的、総合的な施策が示された。(資料P6、7)

乗合バス事業においても、ドライバー不足から、多くの事業者が路線の廃止や短縮、運転ダイヤの削減等を実施しており、住民の足の確保に大きな影響が出つつある。

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令和4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たが、なお高止まりとなっている。

燃料油価格激変緩和措置については、当初、令和5年9月までの措置であったが、緊迫化する国際情勢及び原油価格の動向など経済やエネルギーをめぐる情勢等を見極め、柔軟かつ機動的に運用しつつ、緩和措置が令和6年4月末まで延長された。

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る。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価格も高騰した。その後、需給バランスが改善され価格が低下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る。

政府は将来にわたってエネルギー安定供給を確保するためには、ガソリン、灯油、電力、ガスなどの小売価格に着目した緊急避難的な激変緩和措置にとどまることなく、エネルギー危機に耐え得る強靱なエネルギー需給構造に転換していく必要があるとした。

「GX実現に向けた基本方針」には、自動車の電動化や既存の内燃機関の活用に向けた

技術開発・環境整備をはじめ、EV・水素ステーションの整備、内燃機関での水素や合成燃料、バイオ燃料等を活用するための技術開発・供給体制の整備等が盛り込まれている。

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ある。

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る。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る。

## II 令和6年度事業計画の具体的内容

以上のような自動車運送事業を取り巻く経済・社会情勢を踏まえ、当機構では、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（No. 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに、No. 13 気候変動に具体的な対策を）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、令和6年度の具体的な事業を以下の通り展開していくこととする。

### 1 環境優良車の普及促進

2050年の運輸部門におけるカーボンニュートラル実現の方策として、2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現する方針を打ち出す一方、『商用車についても、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』こととされている。（2021年6月「グリーン成長戦略」）

令和5年2月10日に閣議決定された「GX基本方針」では、「省エネ法により導入されたトップランナー制度に基づく2030年度の野心的な燃費・電費基準及びその遵守に向けた執行強化により、電動車の開発、性能向上を促しながら、車両の導入を支援するとともに、充電・充てん設備、車両からの給電設備などの整備についても支援する。また、輸送事業者や荷主に対して改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、燃料電池自動車、電気自動車等の野心的な導入目標を策定した事業者等に対して、車両の導入費等を重点的に支援する。」とされたところである。

この基本方針を受けて、5月には「GX推進法（脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律）」が成立し、GX推進戦略の策定、実行、GX経済移行債の発行等を進めていくこととされた。（資料P15）

自動車のカーボンニュートラル実現のためには、車両や燃料のイノベーションの成果としてCO<sub>2</sub>の抜本的な削減が期待されており、令和4年度は、各社から商用車として小型電気トラック、小型燃料電池トラックが市場投入された。また、令和6年度は国産メーカーから新たな乗合型電気バスが市場投入される予定になっている。

一方、大型の商用車、特にトラックでは「排出ガス削減のために大きな技術進歩が必要」（IEA”Net Zero by 2050”）とされ、時間も要するものと思われる。したがって、カーボンニュートラルに至るまでの移行（トランジション）期間において、あらゆる技術

の選択肢を追求することにより、段階的・漸進的にCO<sub>2</sub>を削減していくアプローチが不可欠である。

これらの状況を踏まえて、当機構が主として対象としている商用車における環境優良車の普及を、以下のとおり進めていくこととする。

### (1) 自動車運送事業者のニーズに応じた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、販売動向の調査（後述P21）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3～5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、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6年度においても引き続きアンケート調査を実施する。

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。

### (2) 補助制度等を活用した環境優良車導入に対する支援

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、その普及のために補助金の充実が重要である。（資料P22）

我が国の自動車から排出するCO<sub>2</sub>に着目してみると、排出量の8%強を自家用乗用車が、7%強をトラック・バスが占め、大差がない一方で、トラック・バスに対する国の補助金額は乗用車に比べ大きく下回っており、さらに、1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量では、物流の主役である営業用トラックが最も多く、補助の重点化が効果的である。また、宅配は近年増加傾向にあり、軽EVの導入補助によるCO<sub>2</sub>抑制が重要と考えられる。

これらのことから、国土交通省をはじめとする関係府省に対し、商用車に対する補助制度の充実・強化について提言・要望してきたところ（資料P23）、令和5年度予算において、「商用車の電動化促進事業（トラック、タクシー）（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」として、予算額約136億円が新たに計上された。（資料P28）

当機構では、令和5年度から「商用車の電動化促進事業（トラック、予算額128億円）」の執行団体として、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いる。

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。（資料P29）

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）（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」として409億円が計上され、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、公募を経て当機構が

補助金執行団体として採択され、電動化トラック及びこれと一体的に導入する充電設備の補助金執行（補正予算額約316億円）を通じて、その普及促進に努めることとしている。（資料P35）

また、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る環境優良車の普及については、令和6年度予算案に計上された環境省、国土交通省、経済産業省連携事業の環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（資料P37）、（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（後述P14）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。

なお、自治体、関連団体の補助・助成制度は都道府県により異なっていることから、きめ細かな制度調査を行い、自動車運送事業者が次世代自動車の導入等を検討しやすいように、これらの補助制度等について周知していくとともに、補助金の電子申請にも対応していく。

### (3) 環境優良車の種別ごとの普及促進方針

#### ① 電気自動車の普及促進

電気トラックについては、補助金執行業務及び導入コンサルティングを通じて、電気バスについては導入コンサルティング及び公益リース事業により、それぞれ普及促進に努める。

具体的には、電気トラックについては、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、「商用車の電動化促進事業（トラック）（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」の補助金執行に努める。このほか、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るとともに、効果的な補助金制度の周知をおこなうことにより、引き続き普及促進に努める。（後述P16）

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導入等に関する受託事業で得られた知見をベースにし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などの場合に、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。

## ②水素燃料電池自動車（小型FCトラック）の普及促進

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、「商用車の電動化促進事業（トラック）（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」の補助金執行団体として、普及促進に努める。（後述P20）

また、アンケート調査等を通じて、水素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。このほか、使用実態等の情報収集により知見を蓄積しコンサルティングへ活用する。

## ③ハイブリッド自動車の普及促進

ハイブリッド自動車は、グリーン成長戦略において電動車に位置付けられている。

未だ、中・大型トラックについてはEV車が商品化されておらず、仮に、EV化を進めるとしても、充電器のスペース確保や高圧受電設備への変更等、インフラ対応が必要となるケースが多く、一気に全車両をEV化するのは難しい状況の中で、現状のインフラがそのまま利用可能であり、一定のCO<sub>2</sub>削減効果が見込まれ、省エネルギーに有効な役割を果たすハイブリッド自動車は極めて重要である。

ディーゼル自動車との価格差については、国の補助制度（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・助成制度を活用して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。

## ④LNGトラックの普及促進

電動化が困難な大型トラックでは、CNGトラックより航続距離が長く、燃料充填時間が短いなど、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。CNGトラック同様にカーボンニュートラル燃料、カーボンネガティブ\*3燃料の普及が期待されることから、重要な技術と考えられる。

当機構は、平成28年度から環境省補助事業により実施された大型LNGトラック開発調査、LNGスタンド設計・調査事業に参画した。環境省補助事業が終了した平成31年度以降も東京ー大阪間にて大型LNGトラックの運行継続を行ってきた。

LNGトラックは、大手自動車メーカー（以下、本項において「メーカー」という。）より令和3年10月に発表、発売され、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っているが、現状では普及が進んでいない。令和5年度には3台の新車が、今まで走行してきた2台の試験車に替わり2社の運送事業者へ納車された。この3台のLNGトラックを活用し、引き続きメーカーや運送事業者、関係者と協力しPR活動を進めていくとともに、国の補助制度（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・助成制度を活用して、更なるLNGトラックの普及促進を図る。

また、北海道において小型可搬式LNG充填設備を用いたLNGトラック実証走行

を実施している大手商社から、LNG燃料に牛の糞尿由来の液化バイオメタンを混合することにより大幅な温室効果ガス削減効果が有り、更に混合量を増やすことによりネガティブ効果を持つ可能性があることが報告された。

しかし、世界的にバイオメタンを含む自動車燃料による温室効果ガス排出量評価手法が定まっていない状況である。今後大手商社とも連携し、インフラ設備とLNGトラックのPR活動を行っていくとともに、IEAの自動車用先進燃料技術連携プログラムの活動や情報等を活用し、バイオメタンを含めた燃料による自動車の脱炭素化の推進を図る。

今後、サプライチェーンのCO<sub>2</sub>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る。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。

\*3 カーボンネガティブ

CO<sub>2</sub>の吸収量が排出量より多い状態。すなわちカーボンニュートラルに留まらず、さらに吸収量を上げ、全体の排出量をマイナスにしてしまう状態のことを指し、一般的には大気中のCO<sub>2</sub>を回収することが対象とされる。メタンについてはCO<sub>2</sub>の28倍の温室効果があるとされており、バイオメタンを燃料として消費した場合に温室効果ガスの大幅削減（マイナス）が可能と考えられる。燃焼時、CO<sub>2</sub>が発生するので重量比的に削減効果は約1/10と算出される。

## ⑤CNGトラックの普及促進

CNGトラックの運行に必要な充填スタンドは、ピーク時の300か所超（自家用スタンドを除く）から121か所（令和5年1月現在）まで減少しており、また、ディーゼルトラックが逐次改良が重ねられ環境性能が向上したのに対して、CNGトラックは改良が行われておらず、CNGトラック普及のネックとなっている。

一方で、合成メタンの導入により、CNGトラックのカーボンニュートラル化が期待されている。

天然ガスは、単位発熱量あたりのCO<sub>2</sub>排出が少ない燃料であることのほか、e-methane やバイオメタンなどのカーボンニュートラル燃料、カーボンネガティブ燃料の普及が期待される。

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（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。

このため、国、（公社）全日本トラック協会、（一社）日本ガス協会、ガス事業者及び自動車メーカーと連携し、自動車運送事業者等への大型CNGトラック普及に向けた情報発信を行っていく。

## ⑥低炭素型ディーゼルトラックの普及促進（後述P18）

小型トラックについては、昨年度からEVトラックが市場投入されたが、中、大型トラックについては電動車の市販車が存在しない状況である。各社が開発を進めてい

るが、当面は現状の状況が続くと予想される。

このような状況を踏まえると、現段階では引き続きディーゼル車の中、大型トラックの主流を担うため、より燃費の良いディーゼルトラックの普及促進が重要である。

具体的には、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の執行団体を担うことにより、2015年度重量車燃費基準を10%以上過達している車両や、2025年度重量車燃費基準を達成しているディーゼルトラックの普及促進に努める。また3年前から、この補助金のユーザー層を対象にアンケート調査を実施し、得られた結果は政策や取組みに反映されているところである。今後、国土交通省・環境省の指導のもと、この層に対して効果的な情報や支援策を提供することにより、更なる脱炭素化を目指す。

#### (4) 普及啓発活動

##### ① 普及説明会等の開催、関係者間の連携強化

自動車運送事業者等に対し、国、（公社）全日本トラック協会等の環境優良車に対する補助・助成制度の概要、当該制度の要件、申請手続き等について、普及説明会を開催する。

当機構は、国の補助制度について多くの知見の蓄積を有していることから、運送事業者に適時・適切に情報発信を行うとともに、補助金を効果的に活用することにより、自動車運送事業者の健全な経営に寄与するため、これらの補助制度等に係る申請手続きについてきめ細やかな指導・助言等を行う。

さらに、行政機関、地方公共団体、地方トラック協会等が実施するイベントについても参画し、情報交換、意見交換等を積極的に行うことにより、関係者間の緊密な連携と情報の収集・認識の共有化・一体感の醸成に取り組む。

##### ② 電動車に関する情報提供

2050年カーボンニュートラルに向けた今後の取り組みのため、電動車（水素含む）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る。そのため、行政機関、自動車メーカーなどの関係者の協力を得て、最新の電動車に関する開発状況、製品情報等の国内外の動向等を主たる内容として、商用車の電動化促進事業活動の中で情報発信を行っていく。具体的には、更新したホームページ上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。

##### ③ 天然ガストラック普及推進協議会の運営

平成26年より当機構が事務局となって開催してきた天然ガストラック普及推進協

議会について、近年、大型LNGトラックがメーカーから発売され、さらには小型可搬式LNG充填設備も開発されて、北海道において実証事業が行われており、また、ガス事業者においてはカーボンニュートラルに向けた合成メタン（e-methane）の普及推進の取り組みが発表されていることなどから、令和6年度も引き続き天然ガストラック普及推進協議会を開催し、関係者間での情報の交換、共有など行う。

## 2 環境・省エネ機器等を活用した輸送の省エネ化・効率化

### (1) 環境・省エネ機器等の普及促進

#### ① 車両動態管理システムの普及促進

令和5年6月に閣議決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、トラック輸送・荷役作業等の効率化施策として「トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、（中略）等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック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。」とされており、車両動態管理システム（EMS）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。

このEMSの普及促進を図るため、令和6年度予算案に計上されている国土交通省・経済産業省連携事業である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のうち「トラック輸送における更なる省エネ化に向けた実証事業」による補助制度を活用し、EMS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を活用した車両動態管理システム等の導入を後押しする。さらにEMS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。

#### ② その他環境・省エネ機器等の普及促進

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、その他関連する環境機器・装置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。

さらに、自動車運送事業者のニーズに応じ、その他の環境、省エネ機器・装置の普及推進や、貸切バスへのデジタコ装着義務化（新車は2024年4月、使用過程

車は2025年4月から)等の規制強化への対応を一般リースにより支援推進する。LEVOの一般リースの知名度はまだ低いため、デジタコ販社や自動車運送事業者へのPRを強化する。

### ③普及説明会の開催

トラック輸送における更なる省エネ化に向けた実証事業の概要及び補助申請手続、並びに各種環境・省エネ機器の普及促進等を主たる内容とする自動車運送事業者等への普及説明を、ホームページへの掲載やメール発信等の適切な方法で開催する。

## (2) エコドライブの推進

自動車運送事業者のCO<sub>2</sub>削減を目的とし、エコドライブの支援を行う。

### ①エコドライブデータ活用サポート（日々のCO<sub>2</sub>排出削減のための支援）

自動車運送事業者の事業用自動車から排出されるCO<sub>2</sub>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3～5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。このため、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、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。昨年度は、事業者へのより一層の周知を図るため、チラシの作成や事業者との接点であるデジタコ販社営業マンへの説明会を積極的に行った。さらにデジタコ販社に対し、商品並びにプロモーションに関する改善要望をヒアリングした。但し、省燃費効果を検証するエコドライブデータ活用サポート最終ステップまで進んだ例がまだない。

令和6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く。商品面ではエコドライブサポートに加え、市場からの要望が高い安全運転サポート要素を組み込み商品力の強化を図る。プロモーション面ではデジタコ販売会社への商品説明を徹底し、デジタコ販売会社がLEVOリースで自動車運送業者へEMS機器を販売する時にエコドライブデータ活用サポートを同時に提案してもらうことで普及を促進する。

### ②エコドライブに関する情報の提供

LEVOニュースやメルマガなどを活用し、自動車運送事業者に対して、エコドライブに関する情報提供を行う。

## ② エコドライブの実施状況調査

令和3～5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など」に係るアンケートについて、令和6年度においても引き続き実施することにより、自動車運送事業者のエコドライブ実施状況の把握に努める。

## 3 コンサルティング事業の強化

近年、自動車環境問題は、自動車が排出するNOXやPMなどの排出ガス問題から、温室効果ガス、特にCO<sub>2</sub>等の排出削減問題へと変遷している。特にトラック・バスなどの大型商用車はCO<sub>2</sub>等の排出量が多く、その削減は喫緊の課題である。また、令和3～5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、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を把握していない事業者が多いこと、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、電気自動車の導入に関心が低い事業者が多いことなどが判明している。

このため、令和4年度より自動車運送事業者を対象にCO<sub>2</sub>削減に関連した支援を実施するための体制を整え、昨年度よりコンサルティング事業を開始した。以降は、各種コンサルティング経験値の蓄積とフィードバックを進めてきたほか、これまでの調査において例えば事業者が保有する全車両をEV化することは困難であることが明らかになったことなどを踏まえ、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も視野に事業を進める。また、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る。

### (1) CO<sub>2</sub>排出量算定支援（日々のCO<sub>2</sub>排出量把握のための支援）

令和4年度は、国内におけるCO<sub>2</sub>排出量算定のルール作りの状況と社会動向の把握のため情報収集を実施すると共に、（公社）全日本トラック協会などと相談しながら、事業者全体、車両1台、チャーター便における荷主単位のCO<sub>2</sub>排出量の算定方法ならびに算定ツールを提案し、同協会のホームページに公開された。

令和5年度は、特別積み合わせ貨物運送におけるCO<sub>2</sub>排出量算定ツールの一部高度化を実施したほか、同協会などと相談しながら、国際的ルールに適合しかつ運輸業界の実情を踏まえたCO<sub>2</sub>排出量算定方法のガイドライン作成に着手した。また、算定結果についてその妥当性を評価する検証機関に関する情報収集にも着手し、将来的な事業開発に向けた取り組みへのスタディーを開始した。

令和6年度は、引き続きCO<sub>2</sub>排出量算定に関して、国内外の動向を注視するとともに同協会などと相談しながら、国際ルールにも適合し、運輸業界の実情にも合うガイドラインの完成を目指す。また、ガイドラインにリンクする形でCO

2 算定ツールについて同協会と協議をしながら更新を行う。

## (2) エコドライブデータ活用サポート（日々のCO2排出削減のための支援）

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3～5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。このため、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。昨年度は、事業者へのより一層の周知を図るため、チラシの作成や事業者との接点であるデジタコ販社営業マンへの説明会を積極的に行った。さらにデジタコ販社に対し、商品並びにプロモーションに関する改善要望をヒアリングした。但し、省燃費効果を検証するエコドライブデータ活用サポート最終ステップまで進んだ例がまだない。

令和6年度は、LEVOとしての事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く。商品面ではエコドライブサポートに加え、市場からの要望が高い安全運転サポート要素を組み込み商品力を強化する。プロモーション面ではデジタコ販売会社への商品説明を徹底し、デジタコ販売会社がLEVOリースで自動車運送業者へEMS機器を販売する時にエコドライブデータ活用サポートを同時に提案してもらうことで普及を促進する。（P14の再掲）

## (3) 電気自動車の本格導入に向けた支援

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。

令和5年度は、自動車運送事業者に対し電気自動車の導入に関するコンサルティングとして、これまでに蓄積した知見を用い大規模導入を含め、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、電気自動車の導入に伴う運行管理、車両管理並びに充電に係るエネルギーマネジメント等について、最適な提案を実施した。

令和6年度も導入コンサルティング事業を広く展開するとともに、GI基金事業が2030年まで実施される計画であることから引き続き同事業へ参画するほか、商用車の電動化促進事業の令和5年度補正予算事業の執行団体を務めることを踏まえ、電動車の導入や利用状況に関する情報を収集するとともに知見を蓄積し、引き続きコンサルティング手法の改善、体制の強化に努める。また、コンサルティング手法の改善による業務の効率化を模索し、収益化を進める。このほか、

得られた知見や課題等の情報および解決案等の提言を広報活動ならびに外部講演等の機会を通じて各方面に発信する。

## 4 交通安全対策の推進

### (1) 交通安全に係る機器の普及促進

国土交通省では、自動車運送事業の輸送の安全の確保のため、事業用自動車総合安全プラン2025（令和3～7年度）を策定、推進している。

輸送の安全の確保については、速度超過や急発進、車間距離不保持の防止、車両の適正な整備の励行などエコドライブと重複する事項もあることから、以下の自動車安全機器等の調査、分析、普及促進等について、エコドライブの実施に係る調査とともに進めていくこととする。

#### ①自動車安全機器の調査・分析

事業用自動車の安全上の課題や規制の方向性を把握し、デジタル運行記録計、ドライブレコーダ、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の安全機器によって安全性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する。

また、これら機器のリースも含めた普及促進の可能性の検討や自動車運送事業者等に対するリースによる導入をPRする。

#### ②自動車安全機器の普及促進

国の補助金を活用した公益リースにより、デジタル式運行記録計、過労運転防止のための先進機器、ドライブレコーダ、過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の交通安全機器の普及促進を図る。

さらに、自動車運送事業者のニーズに応じ、その他の安全機器・装置の普及推進や、貸切バスへのデジタコ装着義務化（新車は2024年4月、使用過程車は2025年4月から）等の規制強化への対応を一般リースにより支援推進する。LEV Oの一般リースの知名度はまだ低いため、デジタコ販社や自動車運送事業者へのPRを強化する。（P13の再掲）

#### ③貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業

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。

#### ④貨物自動車用安全装置等選定事業

（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、事業用トラックの安全に資する装置である後方視野確認支援装置、左側方視野確認

支援装置、呼気吹込み式アルコールインターロック及びIT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器について、ガイドラインに基づき選定を行う。また、同協会のアイドリングストップ支援機器導入促進助成事業を支援するため、エアヒーター及び車載バッテリー式冷房装置についてガイドラインに基づき選定を行う。

また、新たに同協会が左折巻き込み事故防止のために助成対象機器に加えることを検討している側方衝突監視警報装置について、同協会が策定中の助成対象基準に準拠したガイドラインを策定し、それに基づき選定を行う。

あわせて、都道府県トラック協会の助成事業を支援するため、デジタル式運行記録計等EMS基準に定めるエコドライブの実践に効果のあるEMS用車載器について、ガイドラインに基づき選定を行う。

## (2) SASスクリーニング検査事業に対する支援や健康起因性疾患による事故対応の取組

### ① SASスクリーニング検査事業に対する支援

自動車運送事業の運転者等に対するSASのスクリーニング検査事業を実施する（一財）運輸・交通SAS対策支援センターに対し、広報等引き続き所要の支援を行う。

### ② その他の健康起因性疾患による事故防止の取組に対する支援

関心の高まっている健康起因性疾患による事故防止対策について、健康管理、過労運転防止に効果が期待出来る機器の情報収集を行うとともに、その活用の可能性や導入条件等の検討及び必要に応じそのための実証実験等を実施するなど、新たな健康管理機器システムがあれば、その導入への取組を支援する。

## 5 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

令和6年度に繰り越しされた令和5年度補正予算「商用車の電動化促進事業(トラック)」の補助金執行団体として、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。また、「低炭素型ディーゼル車普及事業」についても、補助金執行団体に採択されたことから、同様の措置を講ずる。

### (1) 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の推進

#### ① 令和6年度事業への参画

当機構は、平成26年度より3年間、国土交通省・環境省連携事業である環境対応

型ディーゼルトラック補助事業、平成29年度より2年間低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業、令和元年度より2年間は、天然ガストラックを補助対象に加えた低炭素型ディーゼルトラック等普及加速化事業、令和3～5年度は、天然ガストラックを環境配慮型トラック・バス導入加速事業に移管した低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業（以下「低炭素型ディーゼル車普及事業」という。）の、それぞれ補助金の執行団体として、補助対象事業者である中小(資本金3億円または従業員300名以下)の貨物自動車運送事業者に対して、環境性能・燃費性能に優れたディーゼルトラック等の普及を図ることにより、トラック輸送の低炭素化に大きく貢献してきた。

令和6年度の予算案に計上された「低炭素型ディーゼル車普及事業」の補助金執行団体に採択されたことから、その執行に万全を期すため、新型コロナウイルスの感染状況に注意しつつ、適切な方法による事業説明会の開催、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、当機構がこれまで培った知見を活用し、個々の申請者へのきめ細やかな対応、指導・監督に努めることとする。なお、補助金執行業務における電子申請を推進するため、令和3年度に採用したメールによる申請と政府による電子申請（jGrants）等の電子申請化に積極的に対応していく。

さらに、補助金の交付を受けた運送事業者に対して、令和3年度、4年度、5年度にCO<sub>2</sub>排出量の把握、エコドライブの取組、EVトラックの導入に関するアンケートを行った。令和6年度も継続しアンケートを実施し、エコドライブ等燃費改善取組の課題、次世代自動車（電気自動車など）の導入意向等について調査・把握する。

## ②令和4年度事業、令和5年度事業のフォローアップ

低炭素型ディーゼル車普及事業では、そのフォローアップのため、補助年度及びその後1年間の燃費データの収集・分析及びエコドライブ実施が義務付けられていることから、令和4年度事業、令和5年度事業の補助対象となった車両の燃費情報等の収集・分析を適切に行う。

なお令和4年3月に、大手自動車メーカーのディーゼルトラックの一部において、国土交通省の型式指定を受ける際に、不正操作を行ったことが確認されたため、同省は該当するトラックの型式指定の取消し処分を行った

当該トラックのうち、低炭素型ディーゼル車普及事業補助金の交付を受けているトラックは、補助金の返還が生ずるため、当該自動車メーカーの責任において返還する方向で、現在、国土交通省・環境省で対処方策が検討されているところであり、両省の対処方策が決定次第、当機構でも必要な措置を講ずることとする。

## ③情報発信

低炭素型ディーゼル車普及事業は、燃費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って、トラックから排出されるCO<sub>2</sub>を削減するものであり、

さらなる普及を図るためには、その効果を明らかにして自動車運送事業者はじめ広く一般に広報する必要がある。このため、これまでの補助事業を通して得られたCO<sub>2</sub>削減効果実績をとりまとめるとともに、所管府省と連携し、事項の効果検証を行うことを提案し、本制度がCO<sub>2</sub>排出量の削減に効果のある制度であることを種々の機会を通して情報発信する。

## (2) 商用車の電動化促進事業（トラック）の推進

令和5年度に新設された商用車の電動化促進事業（トラック）は、当初予算として電動トラック（EVトラック及びFCVトラック）に対する補助として128億円が計上され、当機構が執行団体に採択され、補助事業を執行した。

さらに、令和5年12月の補正予算において、316億円が新たに計上され、電動トラックだけでなく、これと一体的に導入する充電設備が新たに補助事業の対象として追加された。

当機構ではこの補正予算の執行団体に応募し、令和6年1月9日、補助事業の執行団体として採択された。

補正予算額が当初予算額に比べて大幅に増額されたことから、執行体制を強化し、業務量に応じた職員の採用、派遣職員の増員を行うとともに、新たに追加された充電設備についてノウハウを蓄積し、その審査方法を確立したうえで、適正かつ迅速な審査に努める。

その執行にあたっては、補助対象事業者へのアンケート調査、ヒアリング等を通じてユーザーニーズの把握を行い、さらに利用しやすい制度とするとともに、所管府省への提言を行う等により、商用電動トラックの更なる普及促進を図る。

## 6 調査研究事業の推進及び情報発信

### (1) 調査研究事業の推進

#### ①国際共同研究への参加、調査・情報収集及び発信

##### ア 国際エネルギー機関（IEA）における国際共同研究への参加

当機構は、日本国政府の指定機関としてIEAの自動車用先進燃料に関する技術連携プログラム（以下「AMF TCP」という。）に参加している。令和6年度も引き続きその活動に参加し、（国研）産業技術総合研究所、（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所とも協力しながら、国際共同研究を推進する。

AMF TCPは、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、燃料の果たす役割についての議論が進んでおり、水素、バイオ燃料などの他のTCPと連携しつつ航空機及び船舶の燃料も調査の対象に広げている。燃料による自動車の脱炭素化や自動車以外の分野の動向も注視し必要な情報を関係機関に提供すると同時に、AMF TCPの場で国内の自動車脱炭素化に関する情報を発信する。

## イ 海外事情に係る調査・情報収集

AMF T C Pの執行委員会参加の機会等を利用し、各国の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、国際的なエネルギー供給の動向、政策等に関する調査・情報収集を行う。

特に、電気自動車、燃料電池自動車、L N G車等の環境優良車のL C Aを含む技術動向並びに水素燃料の動向、これを普及させるための環境整備、自動車の低燃費、低排出ガスとなる使い方及び環境・安全に係る機器・装置等に係る情報その他の海外事情等について、調査及び情報収集に努める。

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内での動向にも注目し情報収集する。

## ②各種補助事業における燃費、CO<sub>2</sub>排出量分析調査等

低炭素型ディーゼル車普及事業、トラック輸送における省エネ化推進事業等の補助事業において、補助金執行団体又は補助対象事業者として、その効果分析等のためのデータ収集・分析を的確に行う。

## ③電動化技術、水素燃料電池、内燃機関技術、自動運転技術等の既存技術・最新技術の開発動向や販売動向の把握、実証事業への参画

海外において大型E V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先進的な情報技術の提供を行う。

## ④先進的な安全機器の導入促進のための情報収集（既出P 1 3参照）

## ⑤2050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・販売動向の把握

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や合成燃料等について、メタネーションやCO<sub>2</sub>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。

## ⑥グリーンイノベーション基金事業

2050年カーボンニュートラル目標に向けて、「グリーンイノベーション基金事業」が（国研）新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）に創設され、「スマートモビリティ社会の構築に向けたEV・FCVの運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの構築」事業が（国研）産業技術総合研究所、（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所（交通研）等により開始された。

令和4年度は、同事業の交通研業務の一部を受託し、EV等の導入を実施するトラック、バス、タクシー事業者に対して運行管理方法や充電方策等のヒアリングを実施したほか運行管理システム等の情報収集を実施した。

令和6年度は、同事業が2030年まで実施される計画であることから、引き続き同事業へ参画し、事業への貢献とともに運行管理システムやエネルギーマネジメント、電動車導入に関する知見等を蓄積する。

## ⑦その他の調査研究事業

国、地方公共団体、関係団体等が行う自動車の環境・安全対策等に関する調査研究、実証実験等に伴うデータの分析調査、環境・安全機器・装置に係る調査・研究等について、受託の機会が得られるよう努力するとともに、自主的な調査・研究も行うこととする。

## ⑧コンサルティング能力の向上

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。

（既出P15）

## (2) 情報発信

### ①当機構主催による講演会の企画・開催（既出P12参照）

令和6年度も、行政機関、自動車運送事業者等関係者の協力のもとで、環境優良車普及に係る説明会を開催する。

### ②地方公共団体等の主催するイベント・講演会その他の環境対策啓発活動への参画

国、地方公共団体、公益法人等で設置している環境優良車の普及促進等を目的とした協議会に参加するとともに、これらの者が実施する講習会、展示会、セミナー等に積極的に参加し、環境優良車普及の重要性、エコドライブの必要性・有用性、環境・省エネ・安全機器の効果、電気自動車の大量導入時における課題等について、関係者はもちろん、広く一般に対する啓発活動を行う。

### ③自動車運送事業者等への情報発信

国際共同研究の成果、AMF TCPからのニューズレター、執行委員会参加の機会に得られた海外事情等に係る情報については、機関誌（LEVOニュース）、メールマガジン等を活用するなどして、自動車運送事業者及びその団体、地方自治体その他関係者に積極的に情報発信していく。

低炭素型ディーゼル車普及事業、その他各種補助事業等の公募要領等を作成し、自動車・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。

情報の効果的、効率的な活用に向け、当機構のホームページ、機関誌（LEVOニュース）、メールマガジン等の充実を図るとともに、環境優良車及び環境・省エネ機器の有効性等について、専門紙、業界紙等への情報提供・掲載を行い、自動車運送事業者その他関係者等の理解増進に努める。

### ④一般向け情報発信

#### ア 自動車環境講座の開催

受講を希望する自動車運送事業者又は学校、自治体、関係団体等を主な対象として、平成22年度より行っている自動車環境講座では、自動車の環境問題について、啓発活動を行うとともに、各種調査研究活動で得られた成果を活用し、同講座の内容の充実とPRに努める。

#### イ 講演会等での発表、専門紙掲載等

調査研究事業の成果を、講演会等で発表するとともに、専門紙、業界紙、機関誌、メールマガジン等に掲載するなど、各種媒体において情報発信を行う。

また、各種イベント等において、環境優良車や自動車運送事業者のCO<sub>2</sub>削減その他の環境対策への取組について、特に荷主や一般向けのPR活動を強化するなど、より一層の情報発信とその充実・強化に努める。

#### ウ 環境優良車、環境・省エネ機器等の普及に係る資料の作成・配布

環境優良車、エコドライブ等の普及促進の為のパンフレット、リーフレット等を作成し、関係者等に広く配布するとともに、パネル等を制作し各種イベントを通じて普及啓発に努める。

#### エ ホームページの充実

昨年度末に全面リニューアルした当機構のホームページを、さらに見やすいものとすべく、改良を重ねる。

## 7 事業運営の充実、強化等

### (1) 環境優良車、環境安全機器等の公益リース事業及びコンサルティング事業の充実・強化及び適正な運営

#### ①カーボンニュートラルに向けた事業の充実・強化

「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、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。（一部再掲P17）

#### ②財政投融资資金を活用した自動車運送事業者のDX・GX支援

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（以下「地活法」という。）及び物流総合効率化法（以下「物効法」という。）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（以下「鉄運機構」という。）の財政投融资資金を活用した融資対象となっている。

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、物効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。

#### ③公益リース事業の適正な運営

令和5年1月から実施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とともに、債権管理システムを活用して、リース債権を適正に管理する。

#### ④事業運営の効率化、合理化

事業運営全般にわたって効率化・合理化に努め、より一層のコスト削減を図る。特に、環境優良車及び車両動態管理システム等のより一層の普及を図るため、関係先への働きかけを行うとともに、自己資金の有効活用により、公益リース事業に充当する資金の調達コストを節減する。

#### ⑤衛生管理体制の強化

補助事業の審査体制の強化により、雇用する職員数（派遣職員を含む。）が50名を超えたことから、労働安全衛生法に基づく衛生管理者の選任、衛生委員会の設置等、衛生管理体制の強化を図る。（昨年度から引き続き措置）

### (2) 補助事業の適正かつ効率的な執行及び体制整備

令和5年度予算「商用車の電動化促進事業(トラック)」の補助金執行団体として、国の予算・会計制度に準拠した適正な資金管理と執行に万全を期すとともに、審査要員の増員も含めた執行体制の強化、電子申請の普及促進、要員の効率的な運用等、補助金執行業務の体制整備と効率化を図る。

また、「低炭素型ディーゼル車普及事業」についても、補助金執行団体に採択された場合には、同様の措置を講ずる。（P19の再掲）

なお、両事業合わせた予算額は約346億円と、低炭素ディーゼル車普及事業の10倍以上の事業規模となっており、執行体制についても大幅な強化を実施（昨年度から引き続き措置）していることから、国土交通省及び環境省と十分調整の上、必要な事務費を確保することにより、持続可能な運営を目指す。