

令和7年度事業計画

I 自動車を取り巻く経済・社会情勢

1 我が国を取り巻く経済・社会情勢

令和6年の我が国の経済は、円安ドル高が経済全般に大きな影響を及ぼす1年となった。令和2年12月下旬には103円だった円は、昨年1月初旬に140円、7月初旬には161円まで円安が進み、わずか4年半で60%近い下落となった。金融当局の介入が噂された8月には、一時141円まで戻したものの、10月下旬から再び155円程度まで円安が進んだ。

円の為替レートは、長い間1ドル＝360円の固定為替相場制であったが、昭和48年以降は変動為替相場制に移行し、米国に次ぐ世界第二位の強い経済力を生かして平成24年10月には1ドル＝75円台まで円高ドル安が進んだ。

円高が頂点に達した直後の同年12月に発足した第2次安倍内閣は、「アベノミクス」と称される大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略の「三本の矢」を政策運営の柱に掲げた。

金融政策については、日本銀行を通じて「量的金融緩和」「マイナス金利政策」が実施され、日銀より市中に大量の資金が供給されるとともに、金融機関が日銀に預ける当座預金の一部にマイナス0.1%の金利が適用された。この政策は後継の菅内閣、岸田内閣にも引き継がれた結果、行き場を失った市中の余剰資金は、GAF Aやマイクロソフトに代表されるIT産業が大きく成長し、経済が好調な米国の高い金利を求めて、円からドルに流れる円安ドル高に大きく局面が変化することとなった。

円安ドル高は、輸入に頼っている原油をはじめとした原材料や食料品などの価格高騰が庶民の生活を直撃する一方、輸出関連企業の業績には大幅なプラスに働き、これら企業を中心とした株価が上昇し、昨年7月11日には日経平均株価が4万2千円超えまで上昇したが、8月5日には3万1千円台まで急落するなど、株価の乱高下が続いた。

日銀は、昨年3月19日に開いた金融政策決定会合で「マイナス金利政策」を解除し、およそ17年ぶりに政策金利を0.1%に引き上げ、続いて7月31日には0.25%に再度引き上げた。さらに、本年1月24日には0.5%へと引き上げた。

令和7年中の更なる引き上げも噂されており、いまだ1ドル＝150円台で一進一退を続けている円相場への影響が注目される。

本年1月20日、「アメリカ合衆国を再び偉大に」をキャッチフレーズに掲げるドナルド・トランプ氏が第47代アメリカ大統領に返り咲き、早速、世界保健機関（WHO）からの脱退、カナダ、メキシコ、中国への懲罰的関税発動の表明、パナマ運河の管理権の奪回表明、グリーンランド購入の意向など、矢継ぎ早にアメリカ第一主義に基づく施

策を打ち出し、バイデン前政権が進めた国際協調路線からの大きな政策転換となった。

また、ロシアのウクライナ侵攻、イスラエルのガザ地区侵攻についても、速やかな戦闘終結と独自の復興計画に米国が関与することを表明するなど、ディールを得意とするトランプ大統領の一挙手一投足に、世界各国の注目が集まっている。

このような状況の中で、昨年10月に就任した石破首相は、2月7日にホワイトハウスで初めての日米首脳会談に臨んだ。

首脳会談では、石破首相はトランプ大統領に対米投資額を今後1兆ドルに引き上げる考えを表明し、トヨタ自動車やいすゞ自動車の最新の工場建設計画を提示するとともに、米国産液化天然ガス（LNG）などの輸入拡大も伝えた。

会談終了後、両首脳は共同声明を発表し、米国による日本防衛への「揺るぎない関与」や「自由で開かれたインド太平洋」に向けた連携を表明するとともに、中国による東・南シナ海での一方的な現状変更に対抗し、日米豪印による「Q u a d（クアッド）」や日米韓などの多国間連携の枠組み推進を確認した。

トランプ大統領は、就任前から「米国経済にとってドル安が望ましい」との主張を繰り返しており、今後の円・ドルの為替レートの変動が注目される。

2 自動車環境問題をめぐる情勢

石破首相は、昨年10月の就任所信表明演説で「脱炭素化を進めながらエネルギー自給率を抜本的に高めるため、省エネルギーを徹底し、(中略)GX(グリーン・トランスフォーメーション)の取組を加速させる。」と表明し、菅内閣が進めたGXへの取組を、引き続き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^{*1}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^{*2}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月に始動しており、令和6年には、参画するバス・タクシー・トラック事業者による電動商用車の導入がおおむね整い、実証実験を通じて得られた各種データを用いたシミュレーションシステムの構築および評価が進んでいる。

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（グリーントランスフォーメーション）」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た。

GX経済移行債は、令和6年度補正後には1万4千億円分が発行され、令和7年度当初分としては7千億円の発行が予定されている。

昨年12月末には、わが国のGX投資と地球温暖化防止をさらに促進するため、GX推進戦略（令和5年7月策定）を改定した「GX2040ビジョン 脱炭素成長型経済構造移行推進戦略 改訂」「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画 改定」が策定され、本年2月18日に閣議決定された。

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のシェアが増加した。欧州では合成燃料の利用による内燃機関の継続生産が認められるなどの動きを含め自動車メーカーによるEV政策の変更が発表されている。

一方、米国では、地球温暖化に懐疑的とされるトランプ大統領が、就任日に「パリ協定」からの再離脱の大統領令に署名するとともに、就任演説で「エネルギー緊急事態宣言」を表明し「掘って掘って、掘りまくれ」と化石燃料の増産を呼びかけた。

さらに、電気自動車の促進策を廃止し、2030年までに新車販売の半数をEVなどとする目標を撤廃する大統領令に署名した。EV購入時の補助金などの優遇策も撤廃を検討しており、バイデン政権から大幅な路線転換となった。

米国のパリ協定離脱をきっかけとして、各国が協調して地球温暖化防止対策に取り組むというパリ協定の崩壊に繋がる危険性がないか、大変懸念されるところである。

3 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6年1月から10月までの合計で対前年比100.1%と横ばいとなっている。宅配便（大手の宅配便貨物取扱事業者3社）の取扱個数も、同じく対前年比101.0%と微増となっている。

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6年1月から10月までの合計で対前年比101.1%と微増となっている。

さらに、タクシーの輸送人員は、同じく対前年比108.8%と輸送量が大幅に伸びている。（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、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、ドライバー不足による物流の停滞が懸念されている。

2030年には、約34%の輸送力不足が生ずる可能性があり、国土交通省では「貨物自動車運送事業法」「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の一部を改正し、本年4月1日から施行されることとなっている。

改正貨物自動車運送事業法では、貨物自動車運送事業者に対する規制的措置として、運送契約の締結に際して提供する役務等の内容を記載した書面の交付の義務付け、元請事業者に対する実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成の義務付け、下請事業者への発注適正化の努力義務等が新たに追加された。

自動車運送事業の経営に直結する原油価格は、令和6年度初頭の1バレル85ドル付近からは低下し70ドル付近で落ち着きがある一方で、継続されてきた燃料油価格激変緩和対策事業による補助金を含まないガソリンの全国平均価格は、1リットルあたり190円、軽油価格は同170円と高止まりしている（補助適用後はそれぞれ175円、155円）。令和7年1月以降は、段階的な補助率縮小が予定されている。

また、補助が一旦終了となった電気料金は、令和7年1月から3月にかけて補助が再開されるものの、4月以降は不明である。また、天然ガスについても、令和7年1月から3月分については補助が再開されるが、4月以降は不明であり、電気自動車、CNG／LNG車ともに年度明けからエネルギー費用は増加すると推測される。

II 令和7年度事業計画の具体的内容

以上のような自動車を取り巻く経済・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7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

環境優良車に関連した政策動向としては近年、地球温暖化対策のためのカーボンニュートラル実現に対する政策が注目されている。

令和3年6月に策定された「グリーン成長戦略」においては、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。

この「グリーン成長戦略」の電動車普及目標は、令和6年12月に改訂案が発表された「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画 改定」にも同じ内容が盛り込まれた。

令和5年2月10日に閣議決定された「GX実現に向けた基本方針」に基づき、同年5月、「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、同法に基づき7月に「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」（GX推進戦略）が閣議決定された。

さらに、「GX推進戦略」を改定した「GX2040ビジョン」が、昨年12月に新たに取りまとめられ、EV、脱炭素燃料の現状と普及の見込みについて分析するとともに、「燃費規制や非化石エネルギー転換目標により、電動車の開発・性能向上や導入を促しつつ、クリーンエネルギー自動車や商用電動車、電動建機の導入を支援していく。」こととされた。

新たな内容として、燃料電池自動車に関しては「商用車に重点を置いた燃料電池自動車の普及を進めるため、燃料電池商用車を集中的に導入する重点地域に対して追加的支援を講じていく。」とされ、商用車に重点を置いて普及を進めることとされた。

また、「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。」と初めて内燃機関について、燃料の脱炭素化によりカーボンニュートラルを達成する方針が示された。

さらに、「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画」においても、燃料の脱炭素化に関して「ガソリンについては2030年度までにバイオエタノールの最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始を目指し、2040年度から最大濃度20%の低炭素ガソリンの供給開始を追求する。また、対応車両の開発・拡大を行う。加えてバイオディーゼルの導入を推進する。さらに、合成燃料については2030年代前半までの商用化実現を目指し、その活用を行っていく。」と、具体的なロードマップが示された。（資料P8、9）

「GX2040ビジョン 脱炭素成長型経済構造移行推進戦略 改訂」「第7次エネルギー基本計画」「地球温暖化対策計画 改定」は、本年2月18日に閣議決定された。

環境優良車の市場動向としては、令和6年度は国産メーカーから待望の乗合型電気バスが市場投入されたほか、令和4年度から市場投入された小型電気トラック、軽電気バンの本格的市販が進んでいる。

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、時間を要すると思われる。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CO₂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3～6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P13）

我が国の自動車から排出するCO₂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CO₂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トラック・バンの導入補助によるCO₂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P15）、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。

当機構では、この「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、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P18）

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。

補正予算についても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た。

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400億円が計上された。うち、トラック及び充電設備への予算額として295億円が計上され、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こととしている。（資料P20）

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7年度予算案に計上された「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（国土交通省、環境省、経済産業省連携事業）」（資料P21）、（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P17）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、一昨年度に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。

さらに、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。（後述P18）（関連資料P22「商用電動車のさらなる普及のための課題と対応」参照）

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、バス事業者からの電気バス導入等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。

また、「商用電動車の性能評価・導入促進事業」が、令和6年度の国土交通省補正予算に新たに計上された。

当該事業では、自動車運送事業者が商用電動車の導入する際の手引きとなるよう「商用電動車ガイドラインの策定」と「商用電動車の性能評価検証・公表制度の創設」により、商用電動車の導入を促進することとされている。（関連資料P23）

「商用電動車の導入ガイドラインの策定」については、これまでに当機構で行ってきた電気バスの導入ガイドライン作成や調査研究事業にて蓄積してきた電気自動車導入、充電設備導入などのノウハウ等を活用し、国土交通省のガイドラインの作成に協力する。

また、「商用電動車の性能評価検証・公表制度」は、運送事業者が車両導入する際の判断材料として、公平な性能評価が必要不可欠であることから、当機構でも国土交通省に評価制度の創設を要望していたところである。本事業により、商用電動車の性能（電費、航続距離、充電時間など）について、公平な比較が可能になるものと期待

される。

さらに、本事業により公表された情報は、当機構においても、ホームページへの掲載、メルマガなどの活用により積極的な情報発信を行い、商用電動車の一層の普及促進に努めていく。

なお、使用済みバッテリーを定置蓄電池として再利用する「バッテリー再利用実証事業」についても注視していく。

② 燃料電池自動車の普及促進

一昨年度より、国内自動車メーカーが開発した小型FCトラックの市場投入が開始されたことから、「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、普及促進に努める。（後述P18）

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。このほか、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事業へ活用する。

「GX2040ビジョン（案）」において「商用車に重点を置いた燃料電池自動車の普及を進めるため、燃料電池商用車を集中的に導入する重点地域に対して追加的支援を講じていく。」とされるなど、燃料電池自動車への政策的支援を講じていくこととされており、これを踏まえて補助金の交付を進め、一層の普及促進に努めていく。

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CO₂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。

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た。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。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。

ディーゼル自動車との価格差については、「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。

なお、令和6年度は、環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業補助金が募集開始からすぐに予算枠一杯となり、公募が打ち切られたことから、7年度はトラック事業者の補助金需要を把握したうえで、関係府省に対して必要な予算額の確保について

提案していく。

また、補助金制度が決定次第、制度内容についてホームページやメール等により積極的にPR活動を行う。

④ LNGトラックの普及促進

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。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、自動車の脱炭素化の推進に重要な技術と考えられる。

令和4年4月から、北海道において、小型可搬式LNG充填設備ならびに家畜糞尿由来の液化バイオメタンを用いたLNGトラック実証走行が大手商社により進められている。令和6年度は大手商社と連携し、バイオメタンのCO₂削減効果をクレジット化する取り組みや、将来的なインベントリへの反映に寄与する取り組みに協力したところであり、令和7年度も環境価値獲得のため、引き続き協力を実施する。

一方で、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。

なお、令和6年度は、環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業補助金が募集開始からすぐに予算枠一杯となり、公募が打ち切られたことから、7年度はトラック事業者の補助金需要を把握したうえで、関係府省に対して必要な予算額の確保について提案していく。(P9の再掲)

*3 カーボンネガティブ

CO₂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CO₂を回収することが対象とされる。メタンについてはCO₂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、CO₂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。

⑤ CNGトラックの普及促進

CNGトラックの運行に必要な不可欠な充填スタンドは、ピーク時の300か所超(自家用スタンドを除く)から107か所(令和7年1月現在)まで減少しており、また、ディーゼルトラックについて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、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。

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、「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、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、CNGトラックの普及促進を図る。

なお、令和6年度は、環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業補助金が募集開始からすぐに予算枠一杯となり、公募が打ち切られたことから、7年度はトラック事業者の補助金需要を把握したうえで、関係府省に対して必要な予算額の確保について提案していく。（P10の再掲）

また、補助金制度が決定次第、制度内容についてホームページやメール等により積極的にPR活動を行う。

さらに、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P19）

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、物流の多くを担うまでの商品力とは言い難い。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、当面は大きな進展は望めない。

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た。燃料の脱炭素化が進めば、低炭素ディーゼルトラックも有効な脱炭素技術となる。

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、より燃費性能に優れた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4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。

なお「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」については、令和7年度予算案において「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」に事業が統合（予算案額

33億円)されたものの、より燃費性能に優れたディーゼルトラックに対する助成措置は引き続き講じられている。

当機構では低炭素ディーゼルトラックの普及促進に努めると同時に燃料の脱炭素化に関する情報収集や環境省、国土交通省との意見交換、貨物自動車運送事業者への情報発信に努めていく。

(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、東京都、(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、YouTube を利用した動画配信を行う。

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、自動車運送事業者に適時・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。

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。

③ 天然ガストラック普及推進協議会の運営

平成26年度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、令和4年度から、北海道において大型LNGトラック及び小型可搬式LNG充填設備を使用した実証事業が行われているが、令和6年度には新たにLNGトラクタも追加された。

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。これらの取り組みの進捗や天然ガストラックの商品動向といった話題を中心に、関係者間での情報の交換、共有など行う。

2 環境・安全・業務効率化機器の普及促進

改正省エネ法や車両側方衝突警報装置の義務付けといった環境・安全に関する規制が強化されるとともに、2024年問題への対応として業務の効率化が強く求められている。これらに対しては機器取り付けによる対応が主であるが、既販車に関しては後付け機器の取り付けが必要であり、取り付け車両数が多い場合は費用負担が一時的に大きくなることから、当機構では国や関連団体等の補助、助成制度の活用に加え、リースによる費用の平準化により普及を促進する。また、規制強化項目以外でも、自動車運送事業者の環境・安全・業務効率向上ニーズが高まっており、事業者ニーズを調査するとともに機器メーカー・販売会社から定期的に商品情報を収集し、新たな機器をリース対象に加え事業者ニーズに応じていく。

(1) 機器普及促進事業

① デジタル式運行記録計（デジタコ）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、デジタコはトラック事業のGX、DXの推進、2024年問題対応に必要不可欠な機器である。さらに令和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。

また、改定される「地球温暖化対策計画（案）」においては、自動車運送事業等のグリーン化施策として、「トラック・バス・タクシーなどの事業用自動車のエコドライブを促進するため、運送事業者等を対象に、エコドライブ管理システム（EMS：Eco-drive Management System）の普及・促進を図る。」とされ、EMSはデジタコの一機能であり、事業用自動車に対するデジタコの普及を強力に推進することとされた。

国土交通省による2024年の「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」の答申では、デジタコの普及率に係る目標として「現行の運行記録計の装着義務付け車両（車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上の普通自動車である事業用自動車）の現在の装着率80%を、2027年までに85%に設定する。」とされた。また、アンケート結果によると、特に保有車両9両以下の事業者の装着率は43.3%となっている実態を考慮し、同省は小規模事業者への補助金制度の拡充を答申した。当機構の公益リースを利用する事業者は中小規模が大半であり、国の施策と協調し、中小規模事業者を中心とした装着率の全体

的な底上げを図っていく。

当機構では、このデジタコの普及促進を図るため、令和7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ルギー推進事業」と国土交通省の「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（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。

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 デジタコ以外の機器普及促進

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。

さらに、補助、助成制度のない機器でも自動車運送事業者のニーズに応じ、トラック設置型太陽光発電システムやフォークリフト用ドライブレコーダーといった幅広い機器の普及促進を一般リースにより支援する。機器メーカー・販売会社との連携を深め、対象機器を拡充する。当機構の一般リースの知名度はまだ低いため、LEVOニュースやホームページへの掲載、チラシの作成・配布によるデジタコ販社や自動車運送事業者へのPRを強化する。

(2) 選定、調査・分析事業

（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、同協会からの委託を受け、機器の選定を行う。また、安全性の分野における技術動向、ニーズ調査・分析を行い（公社）全日本トラック協会への助成事業への新たな機器追加の提案や、当機構のリース対象とする等の普及推進を行う。

① 貨物自動車用安全装置等選定事業

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、側方衝突監視警報装置、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、(公社)全日本トラック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。

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 貨物自動車用ドライブレコーダー選定事業

ドライブレコーダーは、トラックドライバーの運転の「見える化」を可能とし、様々な映像を活用した安全運転やマナーの指導に役立つなど、効果の高いツールとして普及が進んでいる。また、万が一の事故時には、記録された映像を活用して、事故の要因分析や再発防止策を講じることが可能なことから、都道府県トラック協会ではドライブレコーダーの導入助成事業が継続されている。引き続きこの取り組みを支援するため、ガイドラインに基づき貨物自動車用ドライブレコーダーの選定を行う。

③ 環境・安全・業務効率化機器等の調査・分析

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の機器によって、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する。

また、これら機器のリースによる普及促進の可能性の検討を行い、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。

④ 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。

3 コンサルティング事業

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CO₂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CO₂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3～6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、自動車からのCO₂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CO₂削減に関連した支援を実施するための体制を整え、令和5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) CO₂排出量算定等の支援（日々のCO₂排出量把握および削減に向けた支援）

サプライチェーン全体におけるCO₂排出量の算定と削減が求められることから、事業用自動車から排出されるCO₂排出量の見える化と削減のために、自動車運送事業者に対するCO₂排出量算定等に関する支援を行う。

令和6年度までに、（公社）全日本トラック協会などと相談しながら、事業者におけるCO₂排出量算定ツールを作成してきたほか、国際的ルールに適合し、かつ運輸業界の実情を踏まえたCO₂排出量算定方法のガイドラインの検討や、妥当性評価の検証機関に関する情報収集等を行ってきた。一方、令和6年度は喫緊の課題である「2024年問題」に関連した取り組みが優先されたことにより、CO₂排出量算定の気運が高まらず、ガイドラインの作成・配布は時期尚早との意見もあった。

令和7年度は、2024年問題の取り組みが継続される一方で、排出量取引やS B J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 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。
- ③ S B T（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（下記「(2)」参照）やEV導入支援（下記「(3)」参照）をCO₂排出量削減支援のためのツールとして活用する。

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

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。

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ている。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、同事業の周知活動なども実施してきた。

令和7年度は、当機構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。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。

また、当機構では自動車運送事業者に対しEMS機器リース事業を行っているが、「地球温暖化対策計画（改定案）」における「トラック・バスなどの事業用自動車のエコドライブ促進のため、運送事業者等を対象にEMS機器の普及促進を図る、」という方針も受け、デジタコ販売会社との連携を強化し、デジタコ販売会社がLEV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、自動車運送事業者のエコドライブを促進する。

(3) EV導入支援（日々のCO₂排出量削減のための支援）

自動車運送事業者の事業用自動車からのCO₂排出量削減を目的に、CO₂排出量の少ない電気自動車の導入として、少数導入から大量の本格導入について支援を実施する。

令和6年度は、バス事業者及び公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会に対して、車両、充電機器の導入や充電方策について支援した。

令和7年度も、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。また、電気自動車によるスマートモビリティ社会の構築を進めるG I 基金事業が継続して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、電動車に関するノウハウを活用するほか、商用車の電動化促進事業の令和6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。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 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年度補正予算に計上された「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、商用電動トラック及び充電設備の事業を引き続き進めていく。

また、令和7年度の予算案に計上された「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）」についても、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。

(1) 商用車等の電動化促進事業（トラック）の推進

① 令和6年度補正予算事業への参画

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、当初予算で電動トラック（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、さらに令和5年度補正予算では電動トラック及びこれと一体的に導入する充電設備に対する補助として316億円が、それぞれ計上され、当機構が執行団体として補助事業を執行した。

令和6年度補正予算においては、これまでの補助対象の電動トラック、電動バス、電動タクシーに建設機械を追加し、400億円（うちトラックは295億円）が新たに計上された。

当機構ではこの補正予算（トラック）の補助金執行団体に応募し、令和7年1月20日、補助事業の執行団体として採択されたことから、その執行に万全を期すため、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、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・監督に努めるとともに、補助金執行業務における電子申請を推進するため、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こととする。

② 令和5～6年度事業のフォローアップ

商用車等の電動化促進事業（トラック）では、補助年度及びその後1年間の使用状況の報告（月別の走行距離、稼働回数）が義務付けられていることから、令和5年度事業、令和6年度事業の補助対象となった車両の使用状況等の報告を取りまとめを行うとともに、データ分析を適切に行う。

③ アンケートの実施

電動車を導入した補助事業者に対するアンケート調査の実施、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ために、制度改正等の提案を所管府省へ行う等により、商用電動トラックの更なる普及促進を図る。

④ 情報発信

商用車等の電動化促進事業（トラック）に係る制度等について、ホームページ、機関紙等を通じて広報活動を行うことにより、より多くの貨物自動車運送事業者が電動トラック導入を検討する一助とする。

また、令和6年度補正予算に計上された「商用電動車の性能評価・導入促進事業」において得られた情報について、補助事業の広報に活用することとする。（P8の再掲）

商用車の電動化促進事業(トラック)の予算額の推移

年度	令和5年度 当初予算	令和5年度 補正予算	令和6年度 補正予算
予算額	12,800 百万円	31,635 百万円	29,547 百万円

(2) 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7年度事業への参画

令和7年度予算案に計上された「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）」の補助金執行団体に応募し、令和7年3月6日補助事業の執行団体として採択されたことから、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、自動車メーカー、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。さらに、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こととする。

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・監督に努めるとともに、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。

補助金の交付を受けた事業者に対して、令和3～6年度のCO₂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実施しており、令和7年度も継続して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5年度事業、令和6年度事業のフォローアップ

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業では、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5年度事業及び令和6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。

③ 情報発信

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業は、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CO₂を削減するものであり、低炭素型ディーゼルトラックの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CO₂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、事業の効果検証を行うことを提案し、本制度がCO₂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。

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の予算額の推移

年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度 予算案
予算額	2,965百万円	2,965百万円	2,965百万円	2,965百万円

5 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 I E A 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 T C P」という。）に参加している。令和7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 T C P 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T C P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。G X 2040ビジョンにおいて内燃機関およびC N燃料の重要性が記されたことも踏まえ、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 T C P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、C O 2排出量分析調査等

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業等の補助事業において、補助金執行団体又は補助事業者として、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、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、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、必要に応じて、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P13～15参照）

⑤ 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・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CO₂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6年度は、同事業の交通研業務の一部を受託し、EV利用の有無に係わらず広く貨物自動車運送事業者に対してEVに関するアンケートを実施、また、既にEVを導入している事業者を対象に運用状況等のアンケートを実施し、エネマネシステム構築の方向性確認のための有用情報として提出した。

令和7年度は、同事業が継続的に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コンサルティング事業に活用することも踏まえ、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 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。

② 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からのニュースレター、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。

また、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。

③ 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CO₂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

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。

6 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P7）

② リース事業の適正な運営

リース申込者に対し、AIを用いた与信判定システムを利用した迅速な与信審査を行うとともに、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。

③ 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、EV車両、自動運転車両等の先進車両導入支援、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。

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、より一層のコスト縮減を図る。

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、リース事業に充当する資金の調達コストを節減する。

(2) 補助事業の適正かつ効率的な執行及び体制整備

① 補助事業の適正な執行

令和6年度補正予算「商用車等の電動化促進事業（トラック）」及び令和7年度予算案「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）」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、電子申請の普及促進を図る。（P19の再掲）

② 補助事業執行体制の維持・強化

従事職員の効率的な配置、運用、補助金適正化法の研修等を通じた適正な執行体制の整備と効率化を図る。また、国土交通省及び環境省と十分調整のうえで、補助金執行事業に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。

(3) 職員の能力開発と健康管理等

① 職員の能力開発

業務上必要な資格の取得や、温暖化防止、脱炭素化に関する知見の取得について必要な経費を機構が負担することにより、資格の取得促進やリスクリングを奨励する。

② 健康で働きやすい職場づくりの推進

労働安全衛生法に基づく衛生管理体制の的確な運用を図るとともに、定期ストレスチェック、全職員の総合健康診断（人間ドック）の受診、計画的な有給休暇所得の呼びかけ等を通じて、職員が健康で働きやすい職場の確立を図る。

③ 適切な給与水準の維持

令和7年春闘における民間企業のベア妥結状況、令和7年度人事院勧告の実施状況などを精査したうえで、「同一労働・同一賃金」の原則を踏まえつつ、適切な給与水準の維持に努める。