

LEVO

2025.1 No.93



一般財団法人
環境優良車普及機構

NEWS



(フキノトウ春の日差しに輝く)

- 令和7年「年頭のご挨拶」
一般財団法人 環境優良車普及機構会長 **岩村 敬**
- 令和7年「年頭の辞」
国土交通省 物流・自動車局長 **鶴田 浩久**
- LEVOが関係している補助事業等に係る国の令和7年度予算
- デジタコの導入支援リース事業
- 環境・安全機器リース事業
- 商用EV大量導入時の課題とLEVOの調査検討事例
- メールマガジン登録者募集中!

令和七年 年頭のご挨拶



一般財団法人
環境優良車普及機構 会長
いわむら さとし
岩村 敬

令和7年の年頭に当たり、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

自動車運送事業者の皆様、関係官庁及び関係団体の皆様には、平素より当機構の事業につきまして、多大なるご理解とご支援、ご協力を賜っておりますことに、改めて厚く御礼申し上げます。

令和6年度の我が国の経済は、円安ドル高が経済全般に大きな影響を及ぼす1年となりました。1月初旬に140円だった円は、7月初旬には161円まで円安が進み、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で一進一退を繰り返しています。

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、7月初旬には日経平均株価が4万2千円を超えましたが、8月初旬には3万1千円台まで急落するなど、株価の乱高下が続きました。

そのような経済状況下で、令和5年の我が国の特殊出生率は過去最低を更新する1.20

であったことが厚生労働省より公表され、少子高齢化のますますの進行は、様々な業種で慢性的な人手不足を生み、人手確保のための賃上げの機運が高まっており、厚生労働省が8月に発表した令和6年春闘の妥結状況は、賃上げの平均妥結額1万7,415円、賃上げ率5.33%と、賃上げ率が5%を超えたのは、1991年以来33年ぶりとなりました。

海外に目を転じてみますと、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、3年にわたる戦闘が継続しており、昨年11月には北朝鮮の派兵が確認されるなど、ますます混迷の度合いを高めております。

さらに、近隣のシリアにおいては12月7日に反政府勢力が全土を掌握し、親子で50年以上にわたりシリアを支配したアサド政権が崩壊するなど、中東地域の不安定化がますます加速しています。

一方、「アメリカファースト」を掲げるトランプ元大統領がアメリカ大統領職に返り咲き、早速、中国に対する関税引き上げやパリ協定からの再離脱を早速表明するなど、バイデン前大統領が進めた国際協調路線からの政策変更が懸念されるどころです。

令和6年12月25日に閣議了解された「令和7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7年度の実質国内総生産(実質GDP)成長率は1.2%程度、名目国内総生産(名目GDP)成長率は2.7%程度、消費者物価(総合)は2.0%程度の上昇率になると見込まれます。

ロシアによるウクライナ侵攻の長期戦闘は一時停止したものの、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競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まます。

このような状況の中で、令和6年10月に就任した石破総理大臣は、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、引き続きGXへの取組を進めることとなりました。

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20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括

的な措置を講じる。8トン超の大型車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。」とされ、商用車の脱炭素化のロードマップが示されました。

これを受けて、国土交通省では「国土交通グリーンチャレンジ」を令和4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の普及促進を図る。」との施策が公表され、政府のグリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客事業での電動車の利用促進のための実証を検討していくほか、燃費規制や税制優遇、地域交通グリーン化事業による導入補助などの施策を講じていくとともに、大型車分野の脱炭素化に向けた調査研究を産学官連携の下で推進していくこととされたところでした。

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・トラックの運送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る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ところでした。

政府は令和4年7月、カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを推進するためGX実行会議が開催され、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、カーボンライジ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。

GX経済移行債は、令和6年度補正後には1兆4千億円分が発行され、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ます。

地球環境問題をめぐっては、国連気象変動枠組条約第29回締約国会議(COP29)が、令和6年11月11日から24日までアゼルバイジャン共和国バクーで開催され、我が国からは浅尾環境大臣が出席し、閣僚級セッション(11月20日)において、ナショナルステートメ

ントを行い、①気候資金について、2025年までの5年間で官民合わせて最大700億ドル規模の支援というコミットメントを着実に実施すること、②適応、ロス&ダメージについて、早期警戒システム導入促進イニシアティブの下、官民が連携し、アジア太平洋地域での気候変動により悪化する災害対策を実施すること、③緩和について、全ての締約国が、1.5度目標に整合的な、全温室効果ガス、セクター、カテゴリーを対象とする経済全体の排出削減目標設定を求めました。また、我が国は、現行の国が決定する貢献(NDC)の達成及び2050年ネット・ゼロに向けて、温室効果ガスの着実な削減に取り組んでいることを発信しました。

なお、次回COP30はブラジルのアマゾン地域にあるベレンで、令和7年11月10日から22日の会期で開催することが決定されました。

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。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ます。また、米国の大統領にトランプ氏が就任したことも併せて引き続き自動車におけるCN化の方向性や方法論が注目されます。

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8月までの合計で対前年比100.1%とほぼ横ばいとなっています。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100.9%とほぼ横ばいとなっています。

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8月までの合計で対前年比101.8%と輸送人員が順調に伸びており、さらに、タクシーの輸送人員は、同じく対前年比105.7%と輸送量が大幅に伸び、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ます。

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おり、これにより、物流が滞るリスクが指摘され、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%(9.4億トン相当)不足する可能性がある」と報告しています。

この対策として、政府では令和5年6月

「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ました。

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ります。

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ます(補助適用後はそれぞれ175円、155円)。本年1月以降は、段階的な補助率縮小が予定されています。

また、補助が一旦終了となった電気料金は、本年1月から3月にかけて補助が再開されるものの、4月以降は不明です。また、天然ガスについても、本年1月から3月については補助が再開されますが4月以降は不明であり、電気自動車、CNG/LNG車と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ます。

以上の動向を踏まえ、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。また、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7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。

近年、自働車環境問題は、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おり、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となっています。このため、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、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ところです。これまでの調査を踏まえ、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、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てまいります。

自動車の環境・エネルギー問題は各国共通の課題であり、クリーンで持続可能な運輸に向けた先進的な燃料の開発・調査が国際エネルギー機関(IEA)で実施されています。当機構は、国の指定機関として引き続きIEAの自動車用先進燃料技術連携プログラムに参加し、国際的に貢献して参ります。

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、令和6年度の「低炭素型ディーゼル車普及事業」の補助金執行団体として、さらに、令和6年度補正予算に計上された「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、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べき運送事業の環境・安全対策の推進と経営の安定化、安全で環境にやさしい交通の実現に全力を挙げて取り組む所存でございますので、皆様方に置かれましても、本年もなお引き続き、当機構へのご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます。私の年頭の挨拶といたします。

令和七年 の 年頭 の 辞



国土交通省 物流・自動車局長
つる た ひろ ひさ
鶴田 浩久

皆様、新年あけましておめでとうございます。

令和7年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

昨年は、能登半島地震や奥能登豪雨をはじめ、様々な自然災害によって各地で大きな被害が発生しました。ここに改めて被災された関係の方々に心よりお見舞いを申し上げますとともに、復旧、支援に関わられた全ての物流・自動車関係の皆様のご尽力に対し、深く敬意を表します。

物流・自動車行政は、解決すべき様々な課題に直面しております。国民生活や事業活動に不可欠な移動手段を確保するため、関係省庁と緊密に連携しつつ、物価高対策、働き方改革、継続的な賃上げへの取り組みなど、迅速かつ着実に必要な対策を進めて参ります。

さらに、将来を見据えた物流・自動車行政を巡る様々な課題に対応し、利用者や物流・自動車関係事業に携わる皆様の期待に応え、安心・安全な交通・物流ネットワークをしっかりと確保できるよう、本省、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下の施策を中心に取り組んで参ります。

(1) 自動車運送事業を取り巻く状況

【自動車運送事業の働き方改革の推進】

自動車運送事業においては、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍となるなど担い手不足が深刻化しており、また「働き方改革関連法」に基づき、令和6年度から自動車運転者に時間外労働の上限規制の適用が開始されました。国土交通省では、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に基づき、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化を通じた労働環境の改善に取り組んでいるところです。

また、令和2年の創設以来、継続して取り組んでいる、トラック・バス・タクシードライバーのための「働きやすい職場認証制度」においては、事業者における職場環境改善に向けた取り組みを「見える化」することによって、求職者のドライバーへの就職を促進しているところです。さらに、令和6年度補正予算における大型免許や二種免許等の取得支援など、人材確保対策に引き続き取り組むことで自動車運送事業の働き方改革を推進してまいります。

【自動車運送業分野の特定技能制度の対象分野への追加】

運転手の担い手不足が深刻化している自動車運送業分野においては、令和6年3月末に特定技能制度の対象分野として追加されたところです。特定技能外国人の受入れ開始に向けて、令和6年12月に初めて特定技能1号評価試験を実施するなど、必要な対応を進めてまいりました。特定技能1号評価試験の合格等、必要な要件を満たした外国人については、早ければ本年度内にも入国する見込みです。適正な受入環境の確保に向けて、引き続き、制度所管省庁、関係省庁等との連携を図りながら、鋭意取り組んで参ります。

【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、自動車運送事業者の経営環境へ与える影響は大きくなって参ります。

このため、経済活動への影響を小さくするための措置として、令和4年1月から資源エネルギー庁が燃料油価格激変緩和対策事業を実施するとともに、内閣府において、地方公共団体が交通事業者や物流事業者等に対する支援に活用できる「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を措置しており、昨年12月に成立した補正予算においても追加計上されたことから、引き続き、地方公共団体に対して燃料価格高騰に対する影響緩和などの支援が行われるよう働きかけているところです。

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あり、トラック運送事業者が適正な運賃を受取できる環境を整備することが重要であると考えます。このため、令和6年3月には燃料サーチャージ制度を盛り込んだ「標準的運賃」を告示し、トラック運送事業者のみならず、荷主などへの周知・浸透を図るとともに、独占禁止法や下請代金法の取締りの強化、下請中小企業振興法に基づく指導、昨年11月に体制を拡充したトラック・物流Gメンによる情報収集や荷主・元請事業者等の悪質な行為の是正指導の強化等により、燃料価格高騰分を含む適正運賃収受に向けた取引環境の整備に向け、しっかりと取組みを進めて参ります。

(2) 物流2024問題等への対応

【物流2024年問題等の解決に向けた物流革新】

物流は、国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会インフラとして、平時のみならず、災害時においても緊急支援物資の輸送を行う我が国の基幹的な産業であり、そこで働く皆様は「エッセンシャルワーカー」です。そのご尽力とご活躍に改めて敬意を表します。

昨年4月から、物流産業を魅力ある職場とするため、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た一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していました。この問題は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な課題でもあり、継続的に対応していく必要があります。

このため、国土交通省においては、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」や「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を三本柱とした抜本的・総合的な対策を講じてきたところであり、今後も、取組の強化を図って参ります。

具体的には、物流の効率化に向けて、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等を活用した新たなモーダルシフトや共同輸配送を行う際に必要となる物流拠点の整備や大型コンテナ・シャーシの導入及び実証輸送、物流標準化・データ連携、自動化・機械化機器の導入、ドローン配送の拠点整備、水素・再生エネルギーの充填・充電設備の導入等を支援して参ります。

また、荷主・消費者の行動変容に向けて、宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等を消費者がより自

発的・積極的に選択する仕組みの構築を支援し、引き続き、再配達削減を推進して参ります。

さらに、昨年3月には、燃料高騰分なども踏まえた運賃水準の引き上げ幅の提示や、荷待ち・荷役等の対価に係る標準的な水準の設定、下請けに発注する際の手数料の設定などの方針を盛り込んだ新たな標準的運賃を告示しました。引き続き、荷主と物流事業者への周知・浸透を図って参ります。

この他、昨年の通常国会では、契約内容の書面化の義務付けなど適正な運賃収受を図る措置や、荷主・物流事業者へ荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等の取組を義務付ける措置などを盛り込んだ法改正を行いました。本年4月の施行に向けて必要な準備を進めているところであり、改正内容の周知徹底を行って参ります。さらに、昨年8月から開催している検討会の内容を踏まえ、トラック運送業における多重下請構造の是正に向けた対応策の検討も進めています。

物流を支えるエッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの処遇改善や担い手確保は、「待たなし」の極めて重要な課題です。このため、「物流革新元年」とした2024年に引き続き、2025年が更なる飛躍の年となるよう、政府一丸となって、全力で取り組んで参ります。皆様のご協力をお願いいたします。

【トラック・物流Gメンによる体制拡充】

物流・自動車局では、物流産業全体の取引適正化を進めるため、昨年11月に、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ体制を拡充しました。具体的には、倉庫業者からも情報収集を行えるようにするとともに、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」166名をGメンに追加し、総勢約360名規模への大幅な体制拡充を図ることで、情報収集機能を一層強化しております。

また、11月及び12月を、Gメンによる集中監視月間とし、プッシュ型の情報収集等を積極的に実施し、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主等に対する是正指導を実施し、荷主、元請事業者等に対し、トラック事業者が関係法令を遵守して事業を遂行することができるよう荷主等が配慮することの重要性について理解を得るための周知・協力要請等の活動を実施しました。

加えて、より一層の取引適正化を図るため、下請代金支払遅延等防止法に係る違反行為の疑いのある荷主等への対応について、公正取引委員会及び中小企業庁との連携を強化していきます。

物流・自動車局としては、今回の体制強化により、荷主の行動改善や物流全体の取引適正化を図り、引き続き、持続可能な物流の確保に向け着実に対処して参ります。

(3) 地域交通の確保

【バス・タクシー事業への支援】

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

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

バス・タクシー事業は運転者不足が喫緊の課題となっていますが、職業としての魅力を高めていくには、運転者の賃上げや労働環境の改善が急務となっており、そのためにも、利用者の幅広い理解を得ながら適切に運賃改定を進めていくことが必要です。

乗合バスについては、令和4年度以降、全国の主な事業者のうち8割ほどの事業者が運賃改定を実施済み又は実施予定となっています。国土交通省として、賃上げ等処遇改善に繋がる運賃改定を促進するため、運賃改定時の人件費の算出方法の見直しを行ったところです。

また、貸切バスについては、令和5年8月に新運賃の公示を行い、同年10月より順次適用開始されたところです。運賃改定後の賃上げ等の状況について、全ての貸切バス事業者を対象にフォローアップ調査を行い、運転者不足の解消や安全への投資に向けた取組の進捗状況を確認して参ります。

タクシーにつきましても、令和2年4月1日以降、全国で101ある全ての運賃ブロックから運賃改定の申請があり、すでに全国99ブロックで運賃改定を実施しております。

こうした中で国土交通省としては、バス・タクシー事業者から運賃改定の申請があった場合には、迅速に運賃改定がなされるよう、引き続き適切に対応するとともに、令和6年度補正予算において措置している二種免許取得支援など人材確保対策を進めて参ります。

観光関係では、本年4月から大阪・関西万博が開催されることから、更なるインバウンド需要の増加に対応できるよう、人材の確保、車両の更新などを進めるに当たって必要な予算を令和6年度補正予算においても確保したところです。これらを十分に活用して頂き、魅力的なツアー商品の造成やサービスレベルの更なる向上など、一層の取組みを期待しています。

また、バスやタクシーにおいては、DXにより経営効率化・経営力強化を図ることが非常

に重要です。DXについては、デジタル技術を活用した業務プロセスの改善や、キャッシュレス、タクシーの配車アプリ等の更なる普及を推進するべく、しっかりと支援し、バス・タクシー事業者におけるDXが更に進展していくことを期待しております。

【「交通空白」の解消に向けた取組み】

全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えないといった「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、令和6年7月に、国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部を設置しました。

同本部のもと、これまで、日本版・公共ライドシェアの取組に未着手の自治体への伴走支援や、自治体とタクシー事業者等との橋渡しなど、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組みを進めてまいりました。その結果、公共ライドシェアについては、直近10年間の平均で約22の主体が導入していましたが、令和6年は11月時点で約60主体が新たに導入し、新規登録件数は例年の約3倍のペースに増加しました。

また、日本版ライドシェアについては、同年9月に開催した第2回交通空白解消本部における齊藤前国土交通大臣からのご指示を踏まえ、令和6年内での全国普及に向けて鋭意取り組んでまいりましたが、取組の結果、全国47都道府県における導入を達成しました。

昨年3月に創設された日本版ライドシェアは、これまで全国各地で運用する中で寄せられたニーズも踏まえ、累次のバージョンアップを行うことにより、時期・時間帯や車両数について、地域の実情に応じた柔軟なサービスの提供を行うことも可能となっております。引き続き、「交通空白」の解消に向け、安全・安心の確保を前提に、日本版ライドシェアのバージョンアップを含め、全国での取組みを促進して参ります。

さらに、昨年11月には自治体・交通事業者等と様々な資源・技術・サービスを持つ企業群の幅広い連携により、官民の総力をあげて、「交通空白」解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進すべく、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置したところであり、引き続き、交通空白解消本部や、官民連携プラットフォームでの取組を通じて、「交通空白」の解消に省をあげて取り組んで参ります。

(4) 自動運転や技術開発への取組み

【自動運転の実現に向けた取組み】

自動運転技術は、「交通事故の削減」のほか、近年我が国で課題となっている「地域公共交通の維持・改善」や「ドライバー不足へ

の対応」にも資する重要な技術です。

また、自動運転の普及がもたらす、将来的な経済効果も期待されております。例えば、2050年までに2,100万人の人口減少が見込まれている中、仮に商用車のドライバーの数がこれに単純比例すると20万人減少となりますが、自動運転等で生産性を向上して売上を維持すると、人件費減少分に相当する年間1兆円が活用可能となります。

こうした様々な社会課題の解決に寄与する自動運転について、その社会実装を加速するため、本年は、制度整備と事業化推進に全力で取り組みます。

制度整備については、2026年にも見込まれる自動運転タクシーの実装に向け、国土交通省では、昨年10月に有識者からなる自動運転ワーキンググループを設置し、ビジネスモデルに対応した規制緩和に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシーの実装のための制度構築を進めています。今後は、今夏までに本ワーキンググループを複数回開催し、各検討項目の取りまとめを目指すとともに、関係省庁と連携し、引き続き、自動運転タクシーの普及を見据えた制度作りに取り組んで参ります。

事業化推進については、自動運転移動サービスの全国各地の普及拡大に向け、サービスの導入に向けた地方自治体の取組を支援しており、昨年は、全都道府県で99事業の取組を補助しました。これまでは、低速の小型カートや小型バスを中心に実装が進められてきましたが、これからは、事業者からのニーズも高い、多様な環境下で、より高速で走行可能な車両の実装により、サービスの高度化を図っていきます。そのため本年は、特に輸送力の高い大型バスやサービスを面的に展開できるタクシーによる高度なサービスへの支援も強化し、その実装を目指して参ります。

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

現在、自動車の安全・環境に係る国際基準を決める国連のWP.29(自動車基準調和世界フォーラム)の副議長を国土交通省職員が務めており、昨年は、自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法のガイドライン、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準等の策定を主導しました。本年も、我が国が国際的な議論をリードして参ります。

(5)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に向

けては、自動車単体の対策に加え、商用電動車の普及等による物流・公共交通を含めた自動車分野のGXの推進が重要と考えております。

このため、令和3年6月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」で示された電動車普及目標の実現に向け、燃費規制や税制優遇などの施策を講じていくとともに、大型車分野の脱炭素化に向けた調査研究を産学官連携の下で推進して参ります。

物流・自動車局では関係省庁とも連携し、バス事業者やタクシー事業者、トラック事業者への商用電動車の導入補助に取り組むとともに、EVバス車両導入に際して取得する充電設備や車両の充電用スペースに係る固定資産税の特例措置を令和5年度に創設したところです。また、こうした施設等の整備に関する地域の取組みを支援するため社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)による支援についても継続して参ります。EVバスを導入して路線の維持に取り組む事業者については、これらの予算や税制により総合的に支援して参ります。

このほか、EVバスの劣化したバッテリーを定置蓄電池として再利用する実証に取り組むことで、再エネの地産地消及び事業者負担の軽減を図り、自動車運送事業と地域社会が共存共栄できるよう取り組んで参ります。

これらの取組みにより、物流・公共交通分野のカーボンニュートラル及び持続的成長の実現に貢献して参ります。

(6)自動車分野のDXの推進

【物流・自動車行政手続におけるデジタル化の推進】

行政手続等のオンライン化については、デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指して、令和4年6月に策定された「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」に基づき、書面掲示等に係る法令等の改正を行いました。

また、政府全体の方針として、令和7年中に行政手続のオンライン化を実施することとしており、自動車運送事業分野においても令和7年末にもオンライン申請の本格運用を開始するべく、準備を進めているところです。

引き続き、物流・自動車運送事業分野における各種申請手続と審査業務のオンライン化等、利用者目線に立った行政サービスのデジタル化を積極的に推進し、行政サービスの変革に取り組んで参ります。

【自動車登録検査関係手続のデジタル化の推進等】

自動車保有関係手続については、本年中に小型二輪自動車の新車新規検査及び継

続検査について、自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)によるオンライン申請を可能とする予定です。

また、本年は電子車検証の交付開始から3年目となり、すでに電子車検証が交付された乗用車等が継続検査の時期を迎えはじめるところ、OSS継続検査申請の際に運輸支局等に出頭せずに車検証の更新が可能となる記録等事務代行制度が有効活用され、ユーザーの利便性が向上することを期待して参ります。

加えて、本年4月より、電子車検証に搭載したICタグの空き領域を民間企業や行政機関等が活用できる「車検証の空き領域活用サービス」の開始を予定しているなど、自動車に関わる方々の利便性がさらに向上するよう、取り組んで参ります。

このほか、5地域で予定されている新たな地方版図柄入りナンバープレートの5月頃の交付開始に向けた準備を進めるとともに、既に交付されている大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート等の普及促進に引き続き取り組んで参ります。

(7)自動車の適切な保守管理の徹底

【自動車整備事業】

自動車整備業においては人材の育成・確保が喫緊の課題です。若者を中心に国内人材確保のためのPRを進めるとともに、女性を含む現役整備士が働きやすい環境の整備を図りつつ、更に、資格を持ちながら整備業務から離れている「潜在整備士」の復職等も目指し、昨年3月にとりまとめた「自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン」の浸透に努めます。また、優秀な外国人材の雇用促進のため、外国人技能実習制度及び特定技能制度の適切な運用に取り組んで参ります。

加えて、地域の課題解決のための事業者間連携による自律的取組みの発掘・支援や電動化の進展に対応したスキャンツールの導入支援等を通じ、持続可能な自動車整備ネットワークの維持に努めて参ります。

昨年3月にはビッグモーターの不正事案を受けて自動車整備業界における同種事案の再発を防止するため、車体整備の消費者に対する透明性の確保策と効果的な監査のあり方を取りまとめました。本年もこれらの再発防止策を着実に推進し、自動車整備業の健全な発展を目指して参ります。

【自動車の適切な検査・保守管理(不正車検、未認証工場、無車検)】

昨年10月に開始した電子的な検査(OBD検査)を引き続き確実に実施するとともに、自動車技術の高度化に伴う自動車の安全・環境性能を確保するための取組を進めて参ります。

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

【封印の不適切な取扱いへの対応】

昨年、国から封印取付け業務の委託を受けた一部の自動車ディーラーにおいて、封印業務の不適切な取扱いが明らかになったことを受け、違反事業者に対し委託解除など厳正に対処を行ってきたところです。

これを受けて、再発防止策として地方運輸支局で封印の取付け等に関する説明会を実施するなど関係者の理解促進を図って参りました。本年も引き続き関係者に対する指導・教育の充実を図るとともに、事業者の封印取付け責任者を通じた監督の強化などの再発防止策の検討に取り組んで参ります。

【認証不正への対応】

昨年、複数の自動車メーカー等において明らかとなった型式指定申請における不正行為に対しては、道路運送車両法に基づき厳正に対処してまいりました。また、同様の不正行為を防止するため、外部有識者を含む検討会を設置し、対策の検討を行ってきたところです。

国土交通省としては、検討会の議論を踏まえ、型式指定申請における不正防止のために必要な措置を確実に実施することにより、国民生活のさらなる安全・安心の確保を図って参ります。

(8) バリアフリー対策

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

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

(9) 安全・安心の確保及び

自動車事故被害者救済の充実

【大規模事故を受けた安全対策】

平成28年1月15日に軽井沢スキーバス事故が発生してから、まもなく9年が経とうとしています。国や関係業界は、年月を重ねてもこのような悲惨な事故の記憶を薄めることなく、二度と同様な事故を発生させないとい

う強い決意を心に刻み、貸切バスの安全性向上に邁進しなければなりません。

近年では、令和4年10月に静岡県で発生した観光バスの横転事故を踏まえ、更なる貸切バスの安全性向上に向けて、昨年4月より点呼記録の動画保存、デジタコによる運行の記録等を義務化いたしました。

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

【高齢運転者等の事故防止対策の推進】

高齢運転者による交通事故の防止は、引き続き重要な課題と認識しております。

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んでまいりました。その結果、ほぼ全ての新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されております。

また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の国連基準は我が国主導で議論し、承認されたところであり、国内義務化に向けた検討を行っております。更なる事故削減に向け引き続き取り組みを進めて参ります。

一方で、このような先進安全技術はあくまでも安全運転の支援であり、機能には限界がある旨の情報提供をユーザーに対し様々な媒体を用いて行うなど、技術が正しく活用される環境づくりにも努めて参ります。

【自動車運送事業における安全対策の推進】

人や物を運び国民生活を支える自動車運送事業において、輸送の安全の確保は最大の使命です。

関係業界の皆様のご努力もあり、自動車運送事業における交通事故件数全体は長期的には減少傾向にあります。依然として痛ましい事故が後を絶ちません。

このため、国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2025」において掲げる事故削減目標(令和7年までに24時間死者数225人以下、重傷者2,120人以下、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロ)の達成を目指して、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策等の安全対策に引き続き取り組んで参ります。

近年では、事業用軽貨物自動車による運送需要が拡大している一方、事故件数が増加していることを踏まえ、昨年5月に公布された改正物流法により貨物軽自動車運送事業の安全対策を強化しました。本年4月に予定している施行に向けて、関係業界の御協力も頂きながら、引き続きその周知を行って参ります。

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

国土交通省としては、このような様々な取組みを総動員し、引き続き輸送の安全の確保に万全を期して参ります。

【ハード面の安全対策】

産学官の連携により先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安全自動車(ASV)推進プロジェクト」は、これまでASV技術の開発・普及による交通事故の削減に大きく寄与してきたところです。令和7年度は第7期ASV推進計画の最終年度にあたり、自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進の検討の成果として、低速でも作動する車線逸脱防止制御装置の基本設計書の策定などに取り組んで参ります。

自動車の安全性能を評価・公表する「自動車アセスメント」については、本年度から新たに、交差点に対応した衝突被害軽減ブレーキ及び新しいオフセット前面衝突(相手車への加害性を考慮した対向車との部分衝突)の評価試験を開始したところであり、引き続き、安全技術の性能向上と普及の促進に向けて、衝突安全性能及び予防安全性能等の評価とユーザーへの周知にしっかりと取り組んで参ります。

【自動車事故被害者救済対策】

自動車事故被害者の救済対策については、自動車事故の被害に遭われた方々の救済のため、リハビリの充実や「介護者なき後」への対策などに取り組んでいるところであり、引き続き、自動車損害賠償保障法を踏まえ、被害者支援等の充実を進めて参ります。

また、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについては、令和7年度予算案において所要額が計上されており、今後も、全額の繰戻しに向け、引き続き、着実に繰戻しが継続されるよう取り組んで参ります。

以上、年頭に当たり、本年の主な物流・自動車関連施策について述べさせていただきました。自動車ユーザー、関連事業者の方々、地方自治体やその他関係者の皆様の多様なニーズやご意見をしっかりと把握した上で、関係者の皆様と連携し、昨今の厳しい状況下の課題解決に向けて全力を尽くす所存です。本年も物流・自動車行政の推進に對しまして、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、皆様方が各分野において大いにご活躍され、益々のご発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

LEVOが関係している補助事業等に係る国の令和7年度予算

国が令和6年12月に発表しました令和7年度予算(令和6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6年度予算額	令和7年度予算額	比較増減率	関係省庁
1 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(注1)	3,302	3,302	1.00	国交省・環境省・経産省
2 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
3-1 商用車の電動化促進事業(注2)	40,900	-	-	国交省・環境省・経産省
3-2 商用車等の電動化促進事業(令和6年度補正予算)(注3)	40,000	-	-	国交省・環境省・経産省
4 自動車運送事業の安全総合対策事業(注4) (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	1,329	1,916	1.44	国交省

注1:「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」には、令和6年度予算施策「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」が含まれている。
 なお、令和6年度予算の内訳については、「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」が337百万円、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」が2,965百万円。
 注2:商用車の電動化促進事業は、令和5年度補正予算409億円が令和6年度に繰り越された。
 注3: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4: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 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

現状で高コストのHVトラック・バスや将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への補助を行い、普及初期の導入加速を支援し、また、資力の乏しい中小トラック運送事業者に対してよりCO₂削減効果の高い低炭素型ディーゼルトラックへの買い替え等へと誘導して低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進する。



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2025年モデルデジタコ



株式会社トランストロン

- ★最新クラウド型デジタコで物流課題をDXで乗り切る!
- ★7,000社、25万台以上の豊富な稼働実績で導入も安心!
- ★24時間365日受付のサポート体制!

【クラウド型運行支援サービス ITP-WebService V3の特徴】

- 労働時間を自動集計してくれる労務管理機能
社労士監修で改善基準告示と労働基準法の両方に対応
日/月/年単位の管理が可能で拘束時間の超過を未然に防止
自社の就労規定に合わせた柔軟な設置が可能
- 他社のシステムと連携し、給与の自動計算も実現可能
- 簡単操作で運行指示書を作成、指示書通りにG1Dへナビ表示

【車載ステーション DTS-G10の特徴】

- 商用車対応ナビゲーション搭載“富士通デジタコ”
車格に合わせて最適なルート案内で無駄な走行を回避
- フルHDデジタルカメラを採用し、最大6台のカメラ接続が可能
- スマホのように操作しやすく、アイコンが見やすいタッチパネル採用
簡単なボタン操作により作業状況を記録
荷待ち時間の詳細も記録可能
タッチパネルは、ベテランドライバーにも人気

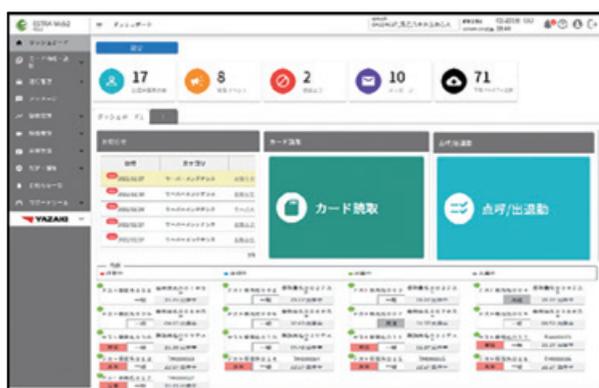


矢崎エナジーシステム株式会社

一昨年の5月から販売開始した、デジタコ・ドラレコ一体型車載機『YDX-8』と運行管理システム『ESTRA-Web2』は、昨年も新たな機能を追加して進化し続けます。

車載機『YDX-8』では指定タブレットとの連動によりデジタコの操作性向上やオプション機能として、配送情報の閲覧も可能となり運送業務の改善が期待できます。安全運転支援機能も改善されており、危険運転(あおり)検知や歩行者・車両・認識機能など事故防止の支援を強化しています。

また、運行管理システム『ESTRA-Web2』においては、配車計画システムとの連携により最適な運行ルートを自動生成してさらなる運送効率の向上を図れるほか、点呼機能においては従来の対面点呼、IT点呼、Web電話点呼のほか、業務後自動点呼機能に関しては国土交通省認定機器に認可されました。



ESTRA-Web2 TOP画像

YDX-8

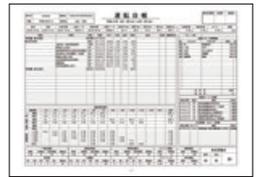


API実装によりこれまで以上に外部システムとの接続性が向上し、物流・旅客業界を取り巻く環境変化に対する事業者の労務・安全管理、業務効率改善を支援いたします。

NPsystem 株式会社NPシステム開発



運転日報



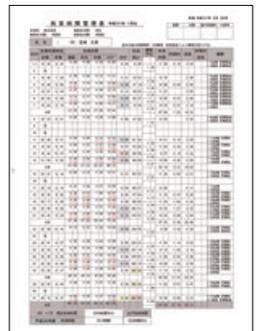
クラウドデジタコで労務管理を効率化 e-Tacho® NET-780

- ▶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。
- ▶リアルタイム映像再生機能を搭載。
- ▶点呼記録簿や運行指示書などを簡単作成。

動態管理画面



拘束時間管理表
改善基準告示超過一覧



NPsystem製 **運行管理** **点呼管理** **勤怠管理**
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-780・NET-580N
通信タイプ・ドラレコタイプ

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。

datatec データテック 株式会社データ・テック

SR独自の挙動解析と安全運転診断で
『事故削減』『燃費改善』を実現!

SR Advance
セーフティレコーダ®アドバンス



【SR Advanceの特徴】

- **最大6個の高解像度カメラ**と接続可能。
さらに**DMSセンサー**との連携で、**居眠り・わき見**ながら運転を検知。
- バック事故も未然に防ぐ**バック診断機能**。
- **リアルタイムでの映像確認**や、30秒毎に更新の**動態管理**が可能。
- 時間管理ソフトとの連携で、**2024年問題と改善基準告示の改正**に対応する**時間管理**を実現。
- 『新しい運転診断』で事故0を目指す!
10項目で診断するエキスパート向けの**安全運転診断**。
- 安全運転による**車両保険料の削減**や、**燃費向上**などの目に見える効果を実感。



「改善基準告示」対応の
労務管理データを自動算出!



出退勤・作業内容を入力、管理する
SRアプリもリリース!

TECHNO HORIZON テクノホライズン株式会社

●テレマティクス対応

記録したデータを通信回線を利用し送信。
データセンタにてきめ細やかな運行日報を自動作成し、
運行記録の一括保存が可能。

●データリカバリ機能

万一SDカードの故障や紛失時でも本体の内蔵メモリ
がバックアップしており、復元が可能。

●分析機能

『GFITX』にて取得の車輛情報をもとに即座に「運行指示
書／報告書」や「拘束時間管理」等、必要情報の分析が
可能。

●音声ガイダンス

速度超過、長時間運転などを音声でリアルタイムに警告。

●温度センサー

運行記録とともに温度センサーの温度も記録(オプション)。



GFITX



環境・安全機器リース事業

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

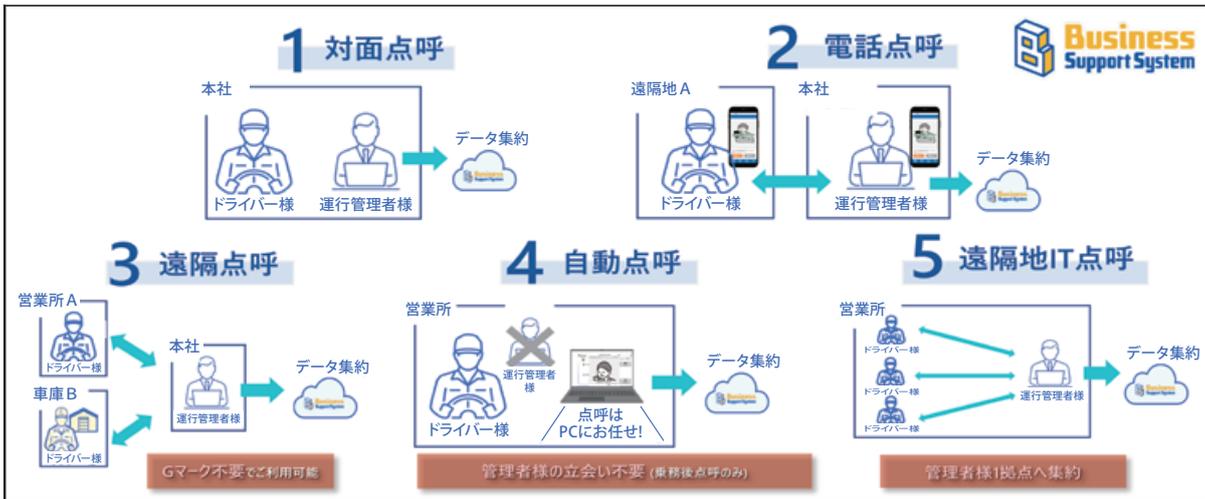
補助金・助成金の対象となる機器もありますので、ご相談ください。

■：令和6年度国交省補助金 ■：令和6年度トラック協会助成金

……取り扱い商品例……

■ 遠隔点呼機器

- 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。



□機器構成イメージ

- 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
- 2 Webカメラ**
アルコールチェック時の本人画像確認用
※マイク付き
- 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 ※機種指定有
・東洋マーク製作所
・東海電子
・サンコーテック
- 5 セルフパワー-USBハブ**
機器接続用に使用/コンセント必須
- 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

NEW 業務前自動点呼(先行実施) 追加機器の2機種

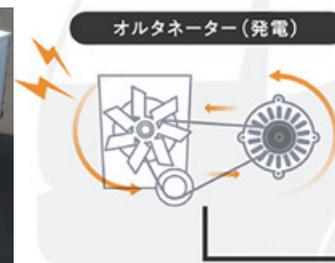
BSS血圧計対応機種
・オムロン：HBP-9020
・オムロン：HBP-9030
・キャノン：UDEX-2
・エアトデイ：TM-2657

トラック設置型 太陽光発電システム

- 太陽光パネルをトラックの屋根に設置し、太陽電池で発電した電力を車両バッテリーの補助充電として活用。オルタネータの負荷を軽減し燃料使用量/CO₂排出量を削減。



オルタネーターへの負担軽減
→燃料使用料抑制・CO₂カット



軽油を消費する従来の充電

1 太陽光パネル
フィルム型太陽光パネルを利用。中型車300W、大型車500Wを想定。

【充電の仕組み】
軽量・高効率マグネット式CIGS薄膜フレキシブルソーラーパネル。

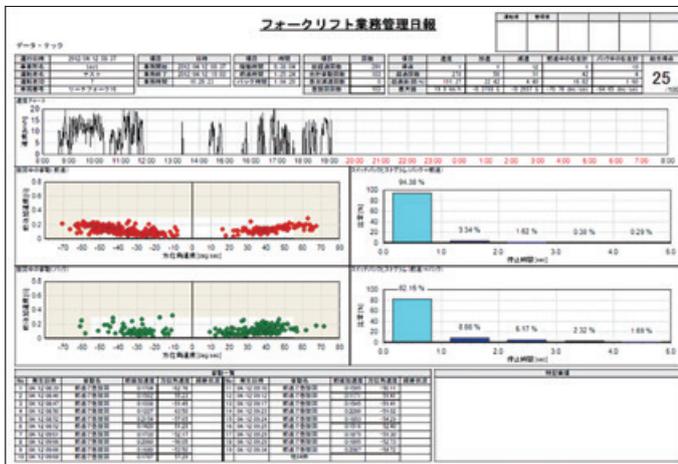
2 管理システム
太陽光の発電量、オルタネーターの発電量等、CO₂削減につながる情報をWiFi経由で管理システムに送信。

3 バッテリー(充電)
メインバッテリーに充電

防水防塵筐体

フォークリフト用ドライブレコーダー

- フォークリフトの動きをセンサーで記録し、数値データと映像で簡単に事故予防運転指導が可能。



【フォークリフト業務管理日報】



【ドライブレコーダー映像】

その他の環境・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!

◎問合せ先◎ (一)環境優良車普及機構 事業部 EMSリース班：省エネ・環境・安全機器関連
TEL：03-3359-8465 FAX：03-3353-5435 ホームページ：https://www.levo.or.jp/environment/



商用EV大量導入時の課題とLEVOの調査検討事例

近年、「SDGs」「カーボンニュートラル」「Scope1・2・3」「SBT」など環境変化に対応する取組みを加速させる気運が上昇しています。トラックやバスなどの商用車に注目すると、自動車からのCO₂排出がゼロである商用EVの導入支援として環境省から令和5年補正予算(令和6年繰り越し)におよそ400億円、令和6年補正予算にもおよそ400億円の補助金が充てられ、トラックについては令和5年度に2,500台を超える車両が補助金を活用して導入されています。

ただし、このような商用EVの導入は大手運送事業者・バス事業者を除くと、個別の事業者では数台程度のお試し導入という段階にあり、大量導入にあたっては課題が多く存在すると考えられます。

今回は商用EV普及に向けた課題やその解決案について、令和6年10月に早稲田大学モビリティ研究会においてLEVOが講演を行った資料を用いてご説明するとともにLEVOの支援をご紹介します。

<EV導入の課題①>

EVを1台導入する場合は、現在の駐車場所の傍に充電器を設置することで容易に導入可能なケースが多いと考えられます。また、電力に関しても配電盤やブレーカーの分岐、コンセントの追加程度で充電器が利用できるケースが多いと考えられます。

しかしながら、10、20、30台といった大量導入する場合にあつては、「場所」、「電力」、「充電」、「コスト」、「補助金」等様々な課題があると考えています。

● 場所

台数が増えると、敷地内に充電器を設置できる場所に制限が出てきます。(課題②でも説明)

● 電力・充電

受変電設備の増設や新設が発生するとともに電力契約の変更なども検討が必要となります。また、電気料金は一般的に使った分の従量料金のほか基本料金があり、基本料金は電力の強さ(kW)で決定されるため、出力の大きい充電器を複数同時に利用したときにピーク電力が増加して基本料金の増大に

つながります。このため、ピーク電力が増加しないための充電器の選定や、充電台数を抑制して効率よく運用するエネルギーマネジメントの検討が必要となります。

● コスト・補助金

車両価格が高額であるため、イニシャルコスト抑制には補助金の活用が欠かせません。国の補助(R6年度)は、従来車との差額の2/3が対象となりますので、残る1/3は従来車の導入よりもコスト増となります。

<EV導入の課題②>

30台程の路線バスを保有する営業所においてLEVOが実施したEV導入調査では、電力設備の増強、急速充電器の設置によりEVバス12両が導入可能という結果を得ました。調査では、車両の駐車方法や整備工場の稼働状況、来訪者の導線、社有車や従業員の車両の配置などを考慮して決定しています。

このほか、充電設備や充電器設置の「場所」に関する課題もいくつかあり、これらについてフォーカスすると図の中の黄色枠で示した項目が挙げられ、機器

の設置の際には各種法令の遵守が求められます。

● 都市緑地法など

敷地の脇に充電器を設置したいが、当該部分が都市緑地法(条例)に関係する場合、別に緑地を確保する必要があります。

● 消防法など

自家用に設置してある軽油給油機や地下タンクから延びる換気用配管の近くに充電器は設置できません。前者は6m、後者は3mの離隔距離が必要です。

● 電気事業法など

急速充電器数十台導入により事業所全体で2000kWを超える電力が必要となるケースがあると思います。この場合、特別高圧契約が必要となり数万ボルトの電力線引き込みに数億円が必要となります。これらのコストを回避するには複数の営業所へ分配して設置するなどの検討が必要です。

● 環境確保条例など

例えば東京都では、環境確保条例において騒音が規定されているため、充電器が発する音についても減衰距離や遮音対策などの検討が必要です。

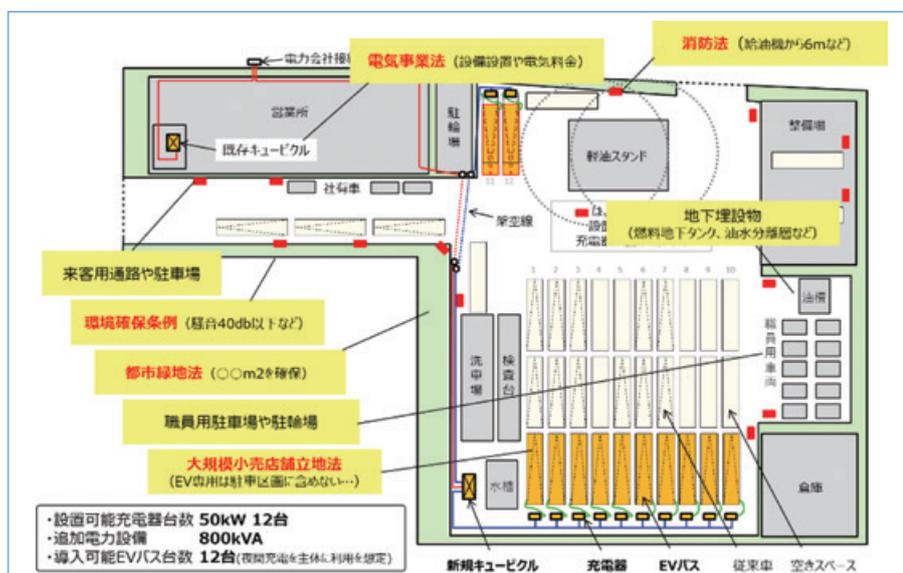
<エネルギーコスト試算>

小型トラックと路線バスをそれぞれ10台導入する場合の1か月間のエネルギーコストについて、充電器の種類(出力)の違いの試算結果を示します。

表の運行条件における従来車の燃料費とEVの電力コスト(基本料金含む)は以下の通りです。

● 小型トラックのケース(1日120km条件)

カタログの燃費、電費(実用条件よりも良いと考えられる)で比較。電力の低い普通充電器(6kW)を利用する場合に、従来車の燃料費よりも安価に運用することが可能。急速充電器の導入は



項目	6kW	15kW	50kW	項目	15kW	30kW	3,500kW
1日の走行距離 (km)		120		1日の走行距離 (km)		140	
電費 (km/kWh)		1.92		電費 (km/kWh)		0.85	
必要な充電量 (kWh)		52		必要な充電量 (kWh)		165	
充電時間 (時間:分) 単純計算	10:30	4:12	1:16	充電時間 (時間:分) 単純計算	10:58	5:30	0:03
車両10台に対する充電器導入台数	10	10	5	車両10台に対する充電器導入台数	10	10	1
車両10台の月間従量料金 (円/月)	361,305	361,305	361,305	車両10台の月間従量料金 (円/月)	1,135,530	1,135,530	1,135,530
車両10台の月間基本料金 (円/月)	127,008	317,520	529,200	車両10台の月間基本料金 (円/月)	317,520	635,040	7,408,800
電力コスト合計 (円/月)	488,313	678,825	890,505	電力コスト合計 (円/月)	1,451,026	1,770,570	8,544,330
ディーゼル車 燃料費 (円/月) (燃費2.7km/L)	500,000	500,000	500,000	ディーゼル車 燃料費 (円/月) (燃費2.7km/L)	2,768,182	2,768,182	2,768,182

小型トラック相当(重量車燃費基準値比較)
稼働日数月間25日、軽油価格145円/L
電気基本料金1,890円/kWh、
従量料金22.94円/kWh

路線バス相当(市場燃費相当比較)
稼働日数月間30日、軽油価格145円/L
電気基本料金1,890円/kWh、
従量料金22.94円/kWh

基本料金の増加でEVのコストメリットはないという試算結果。

● 路線バスのケース(1日140km条件)

実用燃費相当 (LEVO調べ) の燃費、電費の値を用いて比較。350kW程度までの出力の高い急速充電器を利用してもEVの電力コストは従来車の燃料費よりも安価になる。路線バスのように低速走行かつストップ&ゴーの多い運行はディーゼル車において燃料費が高くなったと考えられます。

しかし、欧州で実用化が進められているメガワットチャージャーのような超急速充電器 (3,500kW) の場合は、理論上の充電時間は1分程度と運用し易い可能性がある一方で、基本料金が大幅に増加し、EVの電力コストは燃料費の数倍になります。

<トータルコスト試算>

続いて、前項と同じ運行条件において、小型トラック(積載量3トン)と路線バス(全長10.5m)それぞれ10台について補助金を活用して導入し、15年間運行した場合のトータルコスト(インシヤルコストとエネルギーコストの合計)の試算結果を示します。なお、試算に用いた数値はLEVO調べの値です。

国からの補助金を活用するケースと、国と自治体(東京都の事例)からの補助金を活用するケースについて検討しました。EVは、インシヤルコストに車両価格、充電器価格、追加充電設備価格、各種工事費を含め、エネルギーコストは電気代とし、従来車は、車両価格と燃料費となります。メンテナンス費用は

含んでおりません。図の1年目には車両や各種機器の導入費用(インシヤルコスト)と1年分のエネルギーコストが計上されます。以降15年目までは1年分のエネルギーコストが加算されます。

● 小型トラックのケース

黒線で示すディーゼル車に対し、EVは国と東京都から補助を得た場合でかつ普通充電器(6kW)を用いた条件で、1年目から15年目までディーゼル車よりもわずかに安価。エネルギーコスト試算で示したように従来車の燃費が良い設定のためEVのエネルギーコストメリットが活かしにくい試算結果に。

● 路線バスのケース

路線バスの場合、EVのエネルギーコストが安価のため、国と東京都から補助を受けた場合は3年程度でトータルコストは従来車と同額となり1年目に必要とされた高いインシヤルコストの回収が可能、国からのみ補助を受ける場合も11年程度で回収ができるという試算結果に。

<試算から見えること>

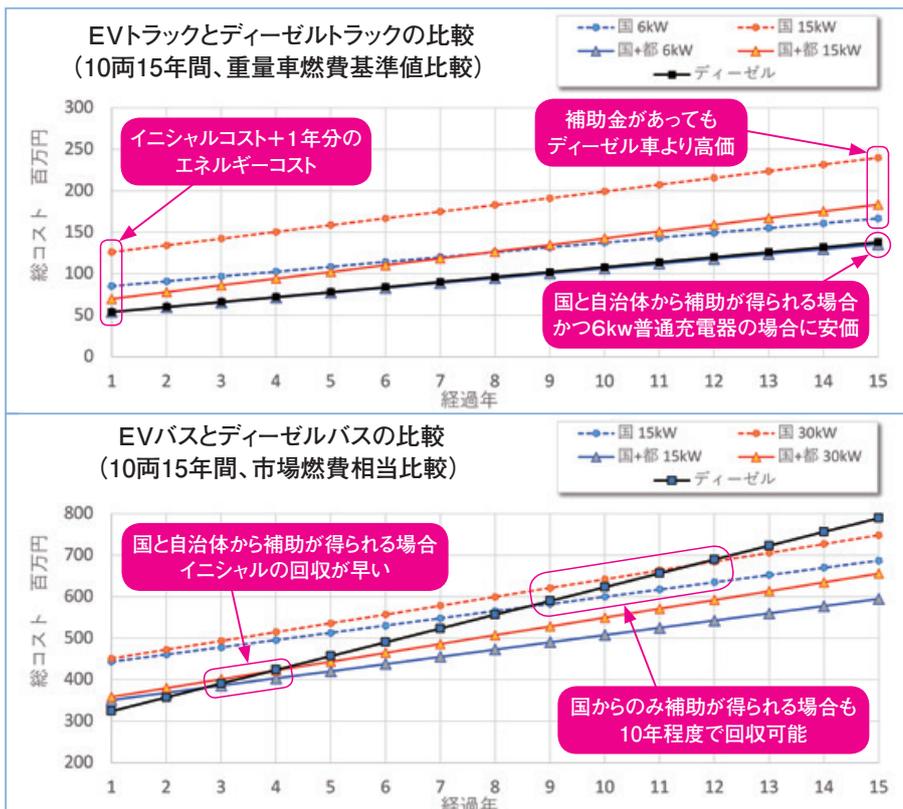
EVは、運用条件によって従来車よりもエネルギーコスト(電力コスト)が安価であることから、補助金の活用によりランニングのコストメリットが得られます。特に、従来車にとって燃費向上が困難な低速走行やストップ&ゴーの割合が多く走行距離が長い運行形態において効果が高いことが分かりました。また、コスト差によっては補助金を併用することにより数年でインシヤルコストの回収、収支向上が見込めます。

LEVOの支援

EVの導入は、事前の各種課題検討や運行形態等の解析により、ディーゼル車からの入れ替えにおいてコストメリットが得られ収支改善が期待できます。

LEVOでは単純なコスト試算をはじめ、機器導入の簡易調査から調査事例で示したような現地調査を含めた詳細調査によるEV導入支援を実施しております。

トラック・バスなどのEV導入についてお困りの事がございましたらお気軽にお問い合わせ下さい。詳しくはホームページをご覧ください。



LEVO 人と環境に優しい車社会へ



LEVOは環境優良車(EV(電気自動車)、HV(ハイブリッド自動車)、NGV(天然ガス(CNG)自動車等)、環境EMS機器等のリース、CO₂削減を目的とした国庫補助金の執行事業を通じて、自動車運送事業者等の環境保全、省エネルギー、交通の安全の取組を支援しています。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》

商用車の電動化促進事業(トラック)

TEL : 03-5944-0883 FAX : 03-5944-0878

メールアドレス : evhojo@levo.or.jp

商用車の電動化促進事業(充電設備)

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・環境機器普及事業《事業部》

◆環境機器普及事業

① 一般リース事業(補助金の活用なし)

- 安全・環境機器等機器全般

② TOPPAN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

③ 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 : ems2024@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 : shinsa@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/>

