

TDBC WG09 「SDGsナレッジバンク」セミナー

猛暑・燃油価格高騰はこれで乗りきる!! ～運送事業者としての環境・燃費・猛暑対策～

今すぐできる省燃費!!、エコドライブの奨め

- ✓トラックの仕組みを理解して、よりよい運転を。
- ✓一歩進んで、CO₂排出量低減アピール。

2026年6月16日(火)



一般財団法人環境優良車普及機構 (LEVO)
企画調査部 大串 彰秀

本日のアジェンダ

1. 環境優良車普及機構（LEVO）の事業紹介

- 1) 補助金執行事業（環境省・国土交通省・経済産業省）
- 2) 車両・環境機器普及促進事業
- 3) コンサルティング事業

2. トラックの仕組みを理解して、より良い運転

- 1) 燃料を消費する4つの要因
- 2) 上記4つの要因へすぐにできる対応方法
- 3) その他の燃料消費改善策

3. 一歩進んで、CO₂排出量低減アピール

- 1) 市場のCO₂排出量低減への動き
- 2) 荷主から中小企業運送事業者への要求
- 3) できる運送事業者のCO₂排出量の低減アピール

4. 令和8年度 補助金事業の紹介

本日のアジェンダ

1. 環境優良車普及機構（LEVO）の事業紹介

- 1) 補助金執行事業（環境省・国土交通省・経済産業省）
- 2) 車両・環境機器普及促進事業
- 3) コンサルティング事業

2. トラックの仕組みを理解して、より良い運転

- 1) 燃料を消費する4つの要因
- 2) 上記4つの要因へすぐにできる対応方法
- 3) その他の燃料消費改善策

3. 一歩進んで、CO₂排出量低減アピール

- 1) 市場のCO₂排出量低減への動き
- 2) 荷主から中小企業運送事業者への要求
- 3) できる運送事業者のCO₂排出量の低減アピール

4. 令和8年度 補助金事業の紹介

LEVOの事業紹介



LEVOの設立経緯概要

一般財団法人 環境優良車普及機構

(Organization for the Promotion of Low Emission Vehicles)

自動車公害の軽減・防止及び交通の安全を図るとともに、エネルギー消費の効率化、地球環境の保全等に寄与し、人と環境に優しい車社会の形成及び公共の福祉の増進に資することを目的として設立されました。

- 昭和60年(1985年) 『日本メタノール自動車株式会社』として発足
・エネルギーセキュリティの向上を目的に、軽油に代わるメタノールを利用するメタノール自動車の普及を実施
- 平成11年(1999年) 『財団法人 運輸低公害車普及機構』として事業開始
- 平成24年(2012年) 『一般財団法人 環境優良車普及機構』へ移行

LEVOの事業紹介

補助金執行事業

環境省 R7年度補正予算
約175億円

環境省・経済産業省・国土交通省の連携する補助金交付事業を実施しています。

【商用車等の電動化促進事業（トラック）】

補助対象設備

<商用電動化トラック>

・車両総重量2.5トン超の車両（事業用、自家用）

緑ナンバー

白ナンバー

・車両総重量2.5トン以下の車両（事業用のみ）

緑ナンバー

黒ナンバー

BEV：電気自動車

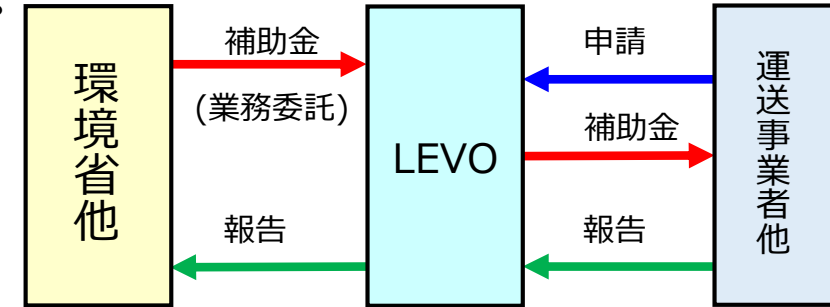
PHEV：プラグインハイブリッド自動車

FCV：燃料電池自動車

<充電設備>

- ・普通充電器
- ・急速充電器
- ・V2H・外部給電器、高圧受電設備等

【補助事業の仕組み】



補助対象事業者

- ・貨物自動車運送事業者
- ・自家用トラック使用者（車両総重量2.5トン超の車両）
- ・トラック等のリース・レンタル事業者
- ・地方公共団体
- ・貨物自動車運送事業者の分社等で子会社（貨物自動車運送事業者）にトラックを貸し出す者
- ・トラック補助と一体的に導入する充電設備等の所有者
- ・上記いずれか複数で構成されるコンソーシアム（共同事業体）
- ・その他（環境大臣の承認と機構が認める場合）



LEVOの事業紹介

補助金執行事業

環境省 R8年度予算
約28億円

【低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業】



補助対象車両

<低炭素型ディーゼルトラック（大型・中型・小型）>

2025年度燃費基準を達成していること

- ※車検証（自動車検査証記録事項）の備考欄に下記の記述がある事
令和7年度燃費基準達成車
令和7年度燃費基準105%達成車

- ・車両総重量3.5トン超の営業用車両
- ・2025年度燃費基準達成車
- ・令和8年4月1日～令和9年1月29日間に新車新規検査登録車両
- ・所有権が留保されていないこと（所有権留保解除（移転登録）後の申請可）

緑ナンバー

◆廃車車両の基準

- ・令和8年4月1日（水）から令和9年1月29日（金）までに廃車（スクラップ処理）された車両（初度登録年度が平成27年度以前に登録された車両）
- ・導入する補助対象車両と同じ車種区分以上であること

補助対象事業者

- ・一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者（ただし、「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」の事業者であること。）
- ・上記に貸渡す自動車リース事業者

補助金額

車種区分（車両総重量）	（万円）	
	廃車あり	廃車なし
大型 （12トン超）	75	50
中型 （7.5トン超～12トン以下）	42	28
小型 （3.5トン超～7.5トン以下）	15	10

※2025年度燃費基準+105%以上の達成車両は+5万円加算する

LEVOの事業紹介

車両・環境機器普及事業

経済産業省・国土交通省
R8年度予算
未公示



【一般リース事業（補助金の活用なしの通常リース）】

対象事業者

全ての運送事業者、バス事業者、タクシー事業者等

対象機器

- ①ITを活用した自動・遠隔点呼機器
- ②運行中の運行管理機器
- ③運行中における運転者の疲労状態を計測する機器
- ④休息期間における運転者の睡眠状態等を測定する機器 等

【国の補助事業に応募するLEVOリース事業】

対象事業者

中小企業の自動車運送事業者

対象機器

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

【パシフィックコンサルタンツ（PCKK）が実施する補助事業※を活用したLEVOリース事業】

対象事業者

トラック運送事業者

対象機器

運送効率化システム（車両動態管理システム、予約受付システム、配車計画システム、AI・IoTによるシステム連携ツール）導入費用

※ 経済産業省 令和8年度「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（トラック輸送省エネ化推進事業）」補助金を活用したLEVOリース事業。

LEVOの事業紹介

コンサルティング事業

【EVトラック・バス導入支援】

対象事業者

トラック、バス等の自動車運送事業者

事業内容

Step1：運行形態の聞き取りと対象車両・機器等の選定
Step2：設置・導入の可能性および充電タイミング等の調査
Step3：導入可能性台数およびコスト試算結果の報告



【CO₂排出量算定支援】

対象事業者

トラック運送事業者

事業内容

- ・全日本トラック協会ホームページ掲載「簡易CO₂排出量算定ツール」のアップデート、利用者からの問い合わせ対応
- ・CO₂排出量算定手法の個別指導

【エコドライブデータ活用サポート】

対象事業者

トラック運送事業者

事業内容

- ・**エコドライブのための基礎知識と技術的内容**の説明や講演
- ・デジタルタコグラフ等データによる運転者の運転内容分析と改善指導
- ・指導後の改善効果分析と更なる改善策の提案

本日の講演内容



本日のアジェンダ

1. 環境優良車普及機構（LEVO）の事業紹介

- 1) 補助金執行事業（環境省・国土交通省・経済産業省）
- 2) 車両・環境機器普及促進事業
- 3) コンサルティング事業

2. **トラックの仕組みを理解して、より良い運転**

- 1) 燃料を消費する4つの要因
- 2) 上記4つの要因へすぐにできる対応方法
- 3) その他の燃料消費改善策

3. 一歩進んで、CO₂排出量低減アピール

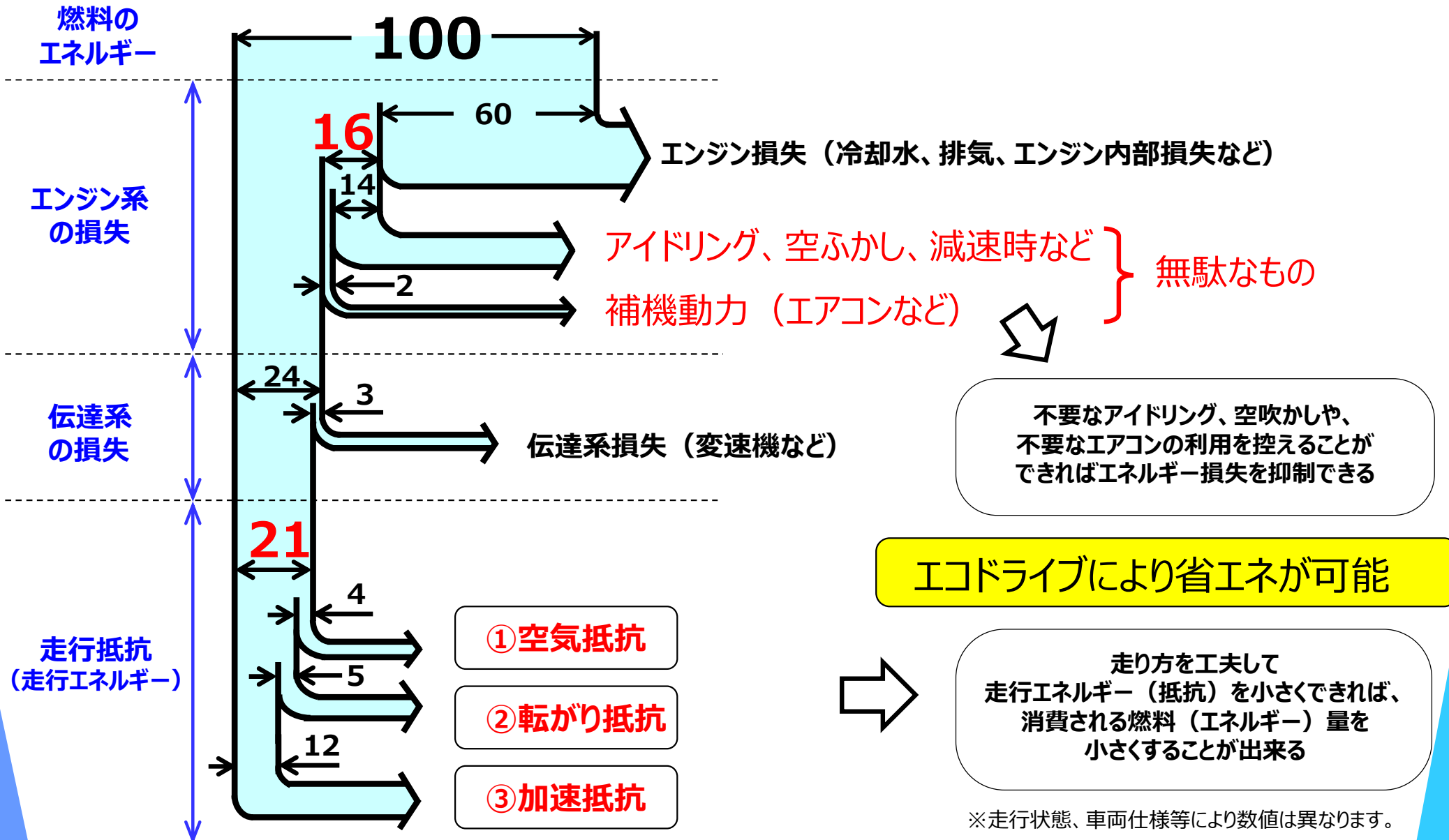
- 1) 市場のCO₂排出量低減への動き
- 2) 荷主から中小企業運送事業者への要求
- 3) できる運送事業者のCO₂排出量の低減アピール

4. 令和8年度 補助金事業の紹介

エコドライブを実践するにあたっての基礎知識

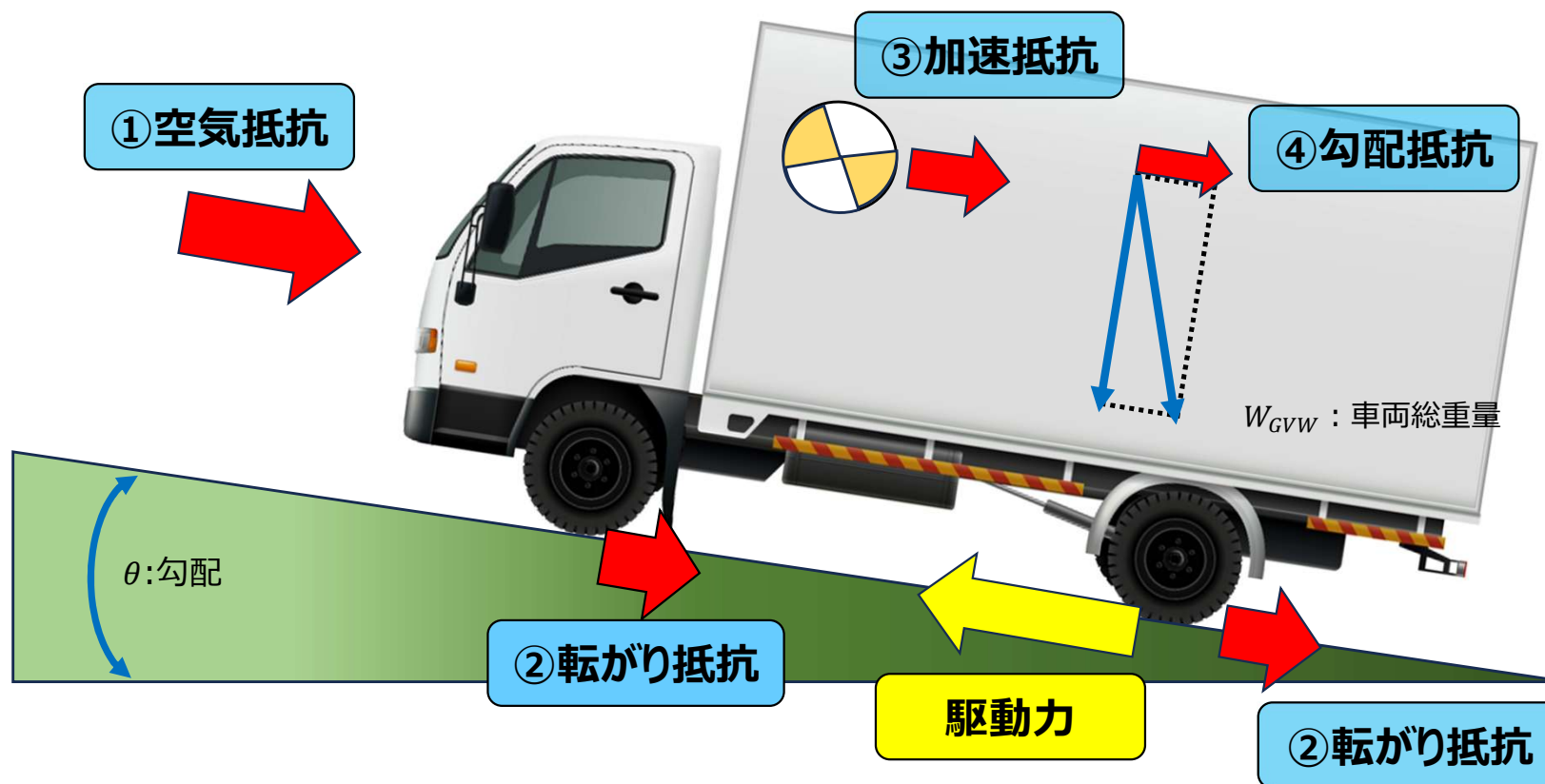
燃料の持つエネルギーの行方（イメージ）

－小型トラックの都市内走行時の平均的事例（推定）－※



燃料を消費する4つの要因（基礎知識）

車を動かすには**抵抗**に相対する**駆動力**が必要



走行抵抗 = ①空気抵抗 + ②転がり抵抗 + ③加速抵抗 + ④勾配抵抗

各抵抗を小さくできれば駆動力は小さくて済む（燃料が少なくて済む）

燃料を消費する4つの要因（基礎知識）

① 空気抵抗

$$\text{空気抵抗} = C_D \times \frac{\rho}{2} \times A \times v^2$$

C_D 空気抵抗係数 → 抵抗の少ない形状 → 例：導風坂

ρ 空気密度 → 変更できない

A 前面投影面積 → 少ない前面面積

v 対気速度（車両速度） → 適度な速度 → 運転者が変えられる

② 転がり抵抗

$$\text{転がり抵抗} = \mu_R \times W_{GVW} \times g$$

μ_R 転がり抵抗係数 → 少ないタイヤ抵抗 → 例：適正空気圧

W_{GVW} 車両総重量 → 車両軽量化 → 例：無駄な積載物

g 重力加速度 → 変更できない

③ 加速抵抗

$$\text{加速抵抗} = (W_{GVW} + W_F) \times u$$

W_{GVW} 車両総重量 → 車両軽量化 → 例：無駄な積載物

W_F 回転部分相当重量 → 変更できない

u 車両加速度 → 適切な加速度 → 運転者が変えられる

④ 勾配抵抗

$$\text{勾配抵抗} = W_{GVW} \times \sin \theta \times g$$

W_{GVW} 車両総重量 → 車両軽量化 → 例：無駄な積載物

θ 道路勾配 → 変更できない

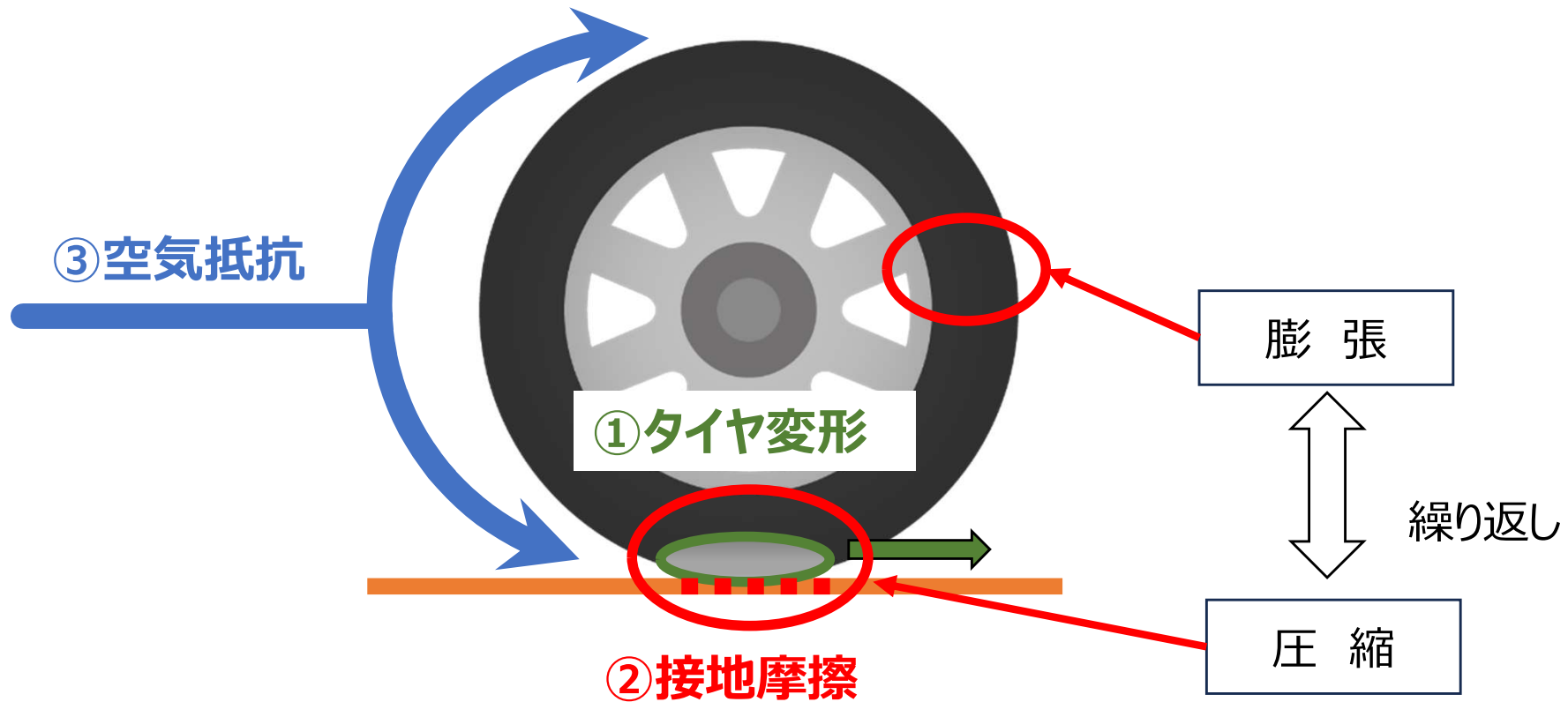
g 重力加速度 → 変更できない

⋯ 車両整備関係

□ 運転技術関係

どの様に成り立っているかを知ると、その対策方法が見えてくる

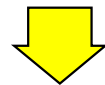
タイヤの転がり抵抗の原因



タイヤの転がり抵抗

- ① 走行時のタイヤの変形によるエネルギーロス
- ② トレッドゴムの路面との接地摩擦によるエネルギーロス
- ③ タイヤの回転に伴う空気抵抗によるエネルギーロス

タイヤ変形が 9割程度 の寄与

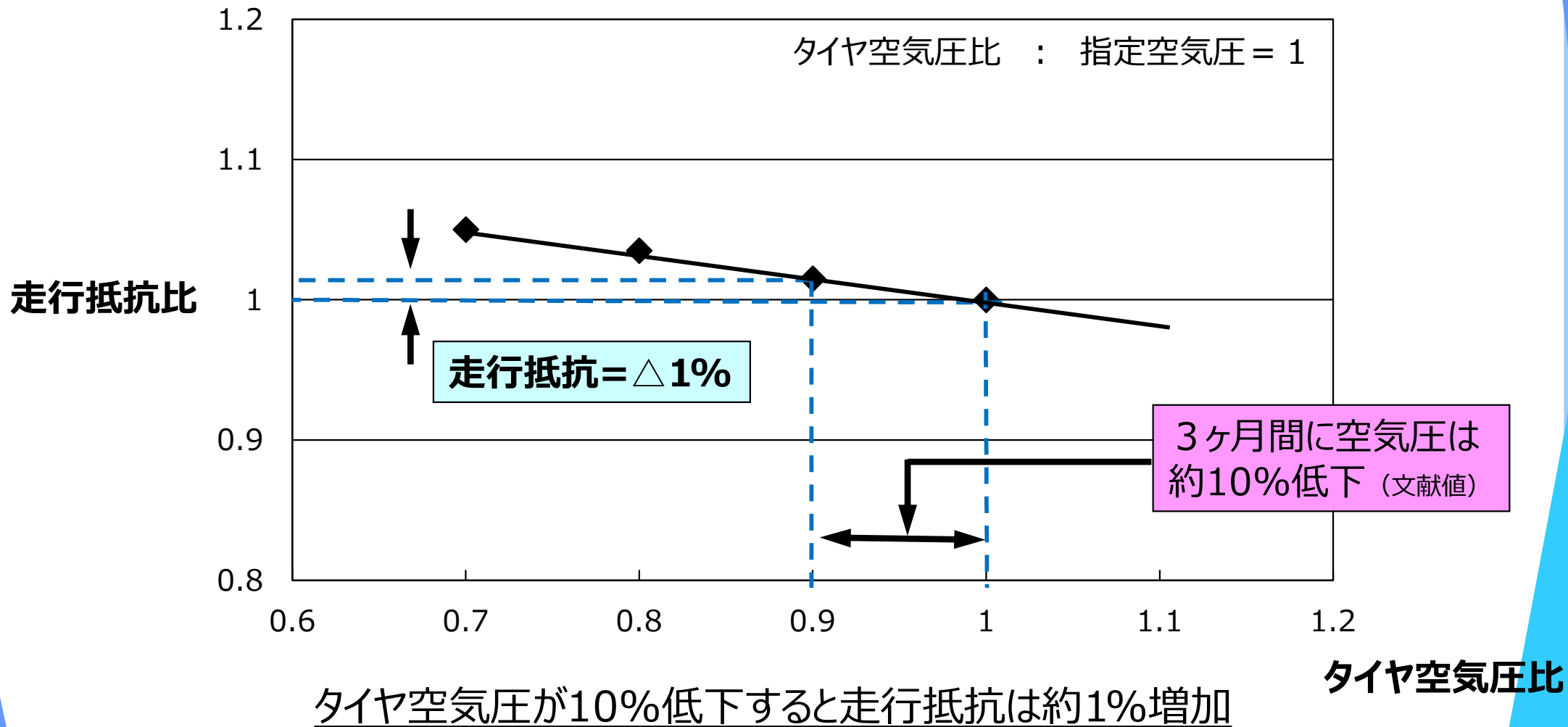


空気圧が低いと変形が大きい

エコドライブの実践方法【タイヤの空気圧を適正に】

◎ 2トンクラストラックの都市内走行時の例

※東京近辺の郊外路（70km）走行時の事例
（平均車速21.4km/h）

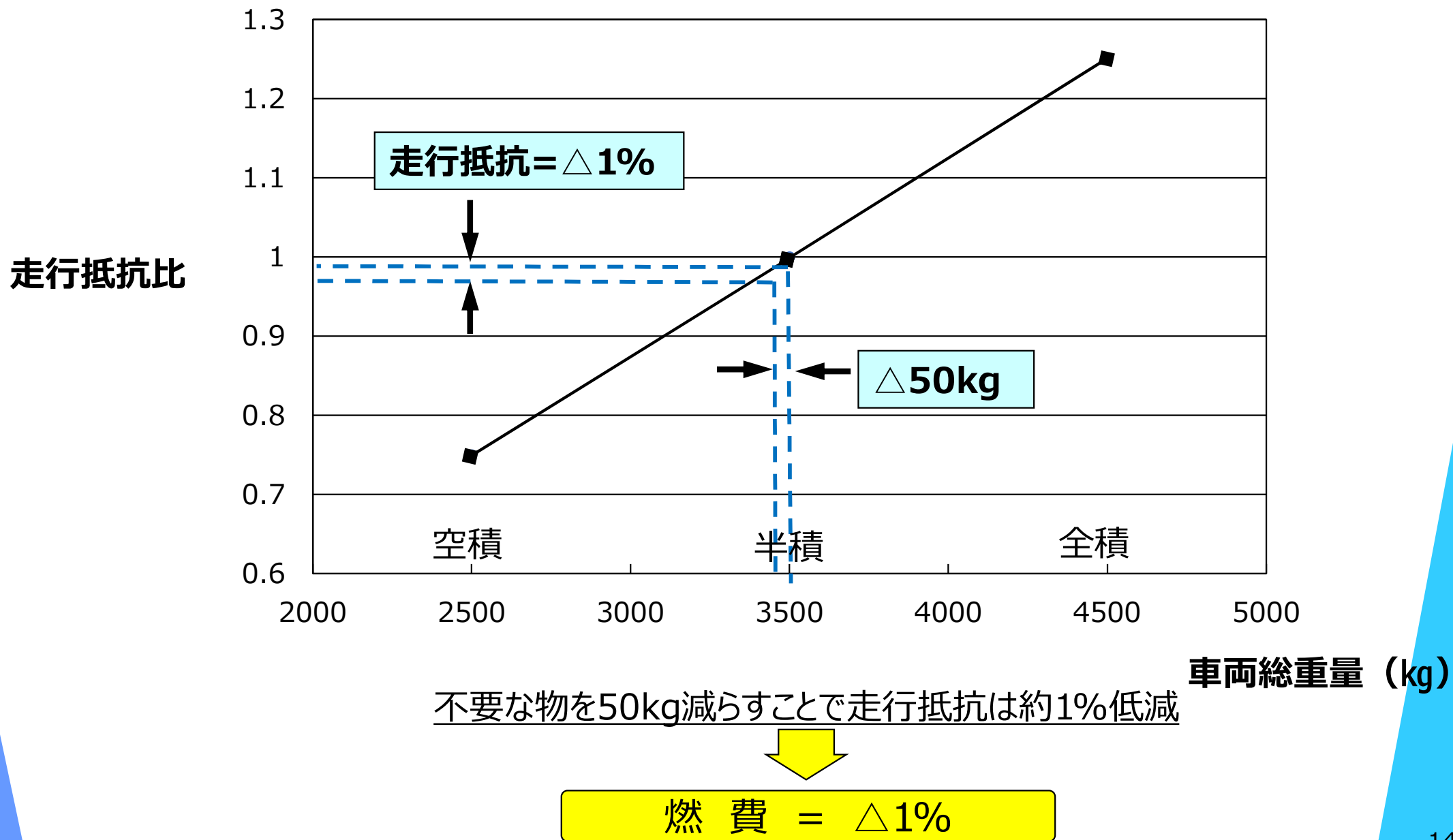


タイヤ空気圧を適切に管理することで燃費悪化を防止

エコドライブの実践方法【不要な積載物を減らす】

◎ 2トンクラストラックの都市内走行時の例

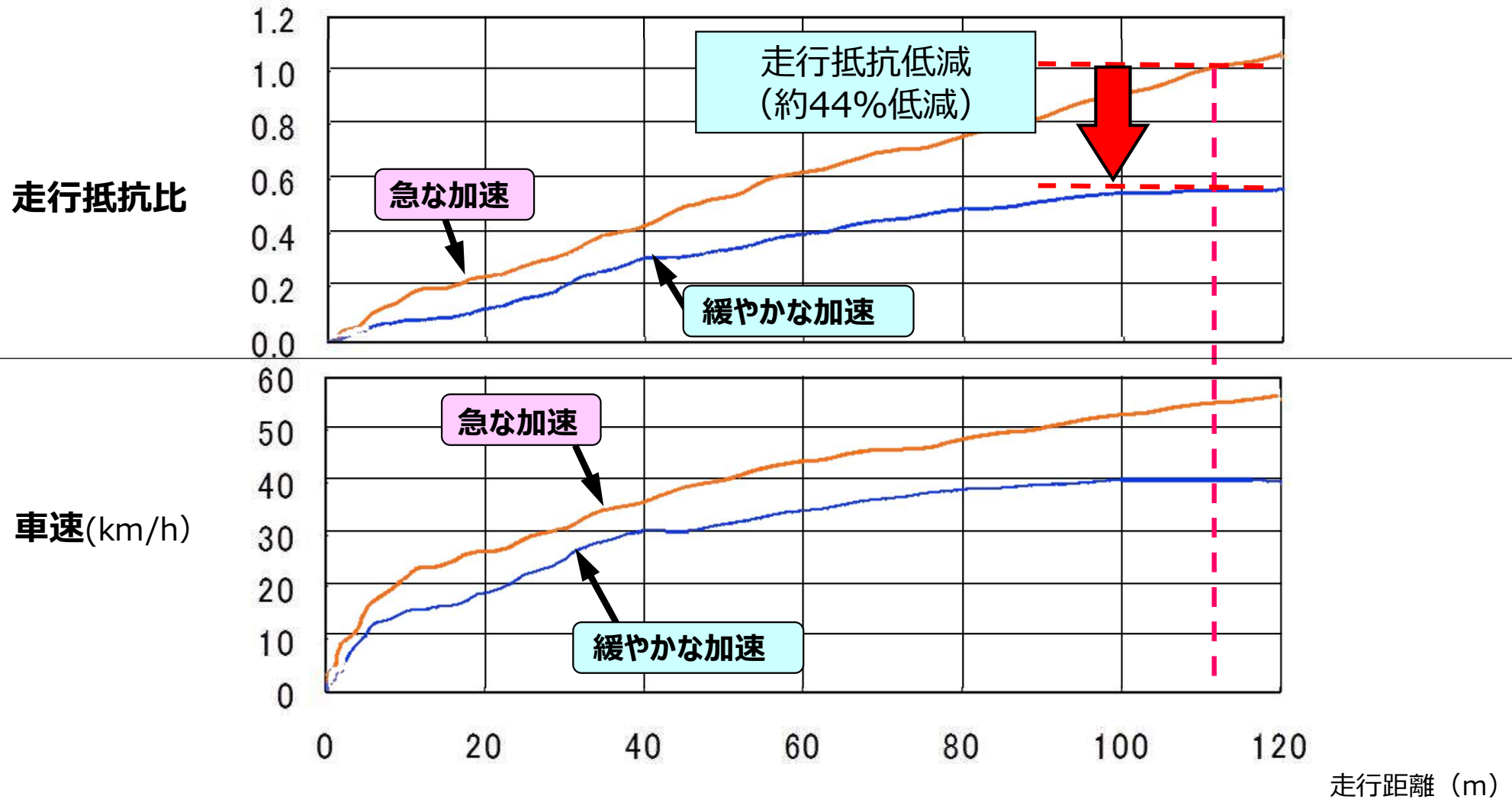
※東京近辺の郊外路（70km）走行時の事例
（平均車速21.4km/h）



エコドライブの実践方法【ふんわりアクセル】

車両 : **4トン車**
場所 : 都内一般道

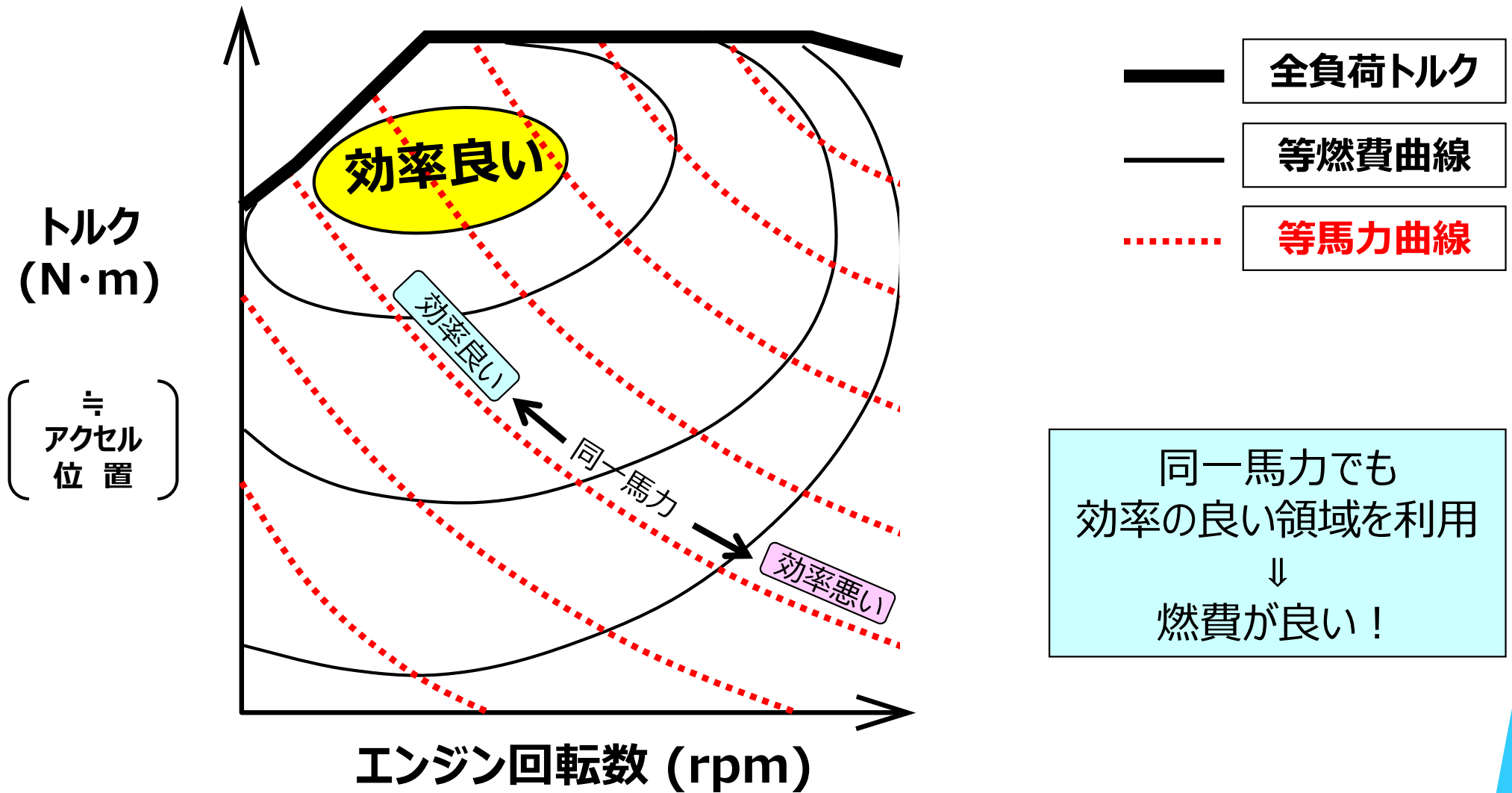
急な加速 (シフトアップポイント : 2,700rpm)
緩やかな加速 (シフトアップポイント : 1,700rpm)



“ふんわりアクセル”により緩やかな加速をして走行抵抗を減らす

エコドライブの実践方法【エンジン効率の良い領域の使用】

ディーゼルエンジンの運転領域に対する燃費のイメージ



低回転数、高トルクで走行するとエンジン効率の良い領域を使える

エコドライブの実践方法【早めのシフトアップ】

加速時のシフトアップタイミングとエンジン利用領域および燃費の関係

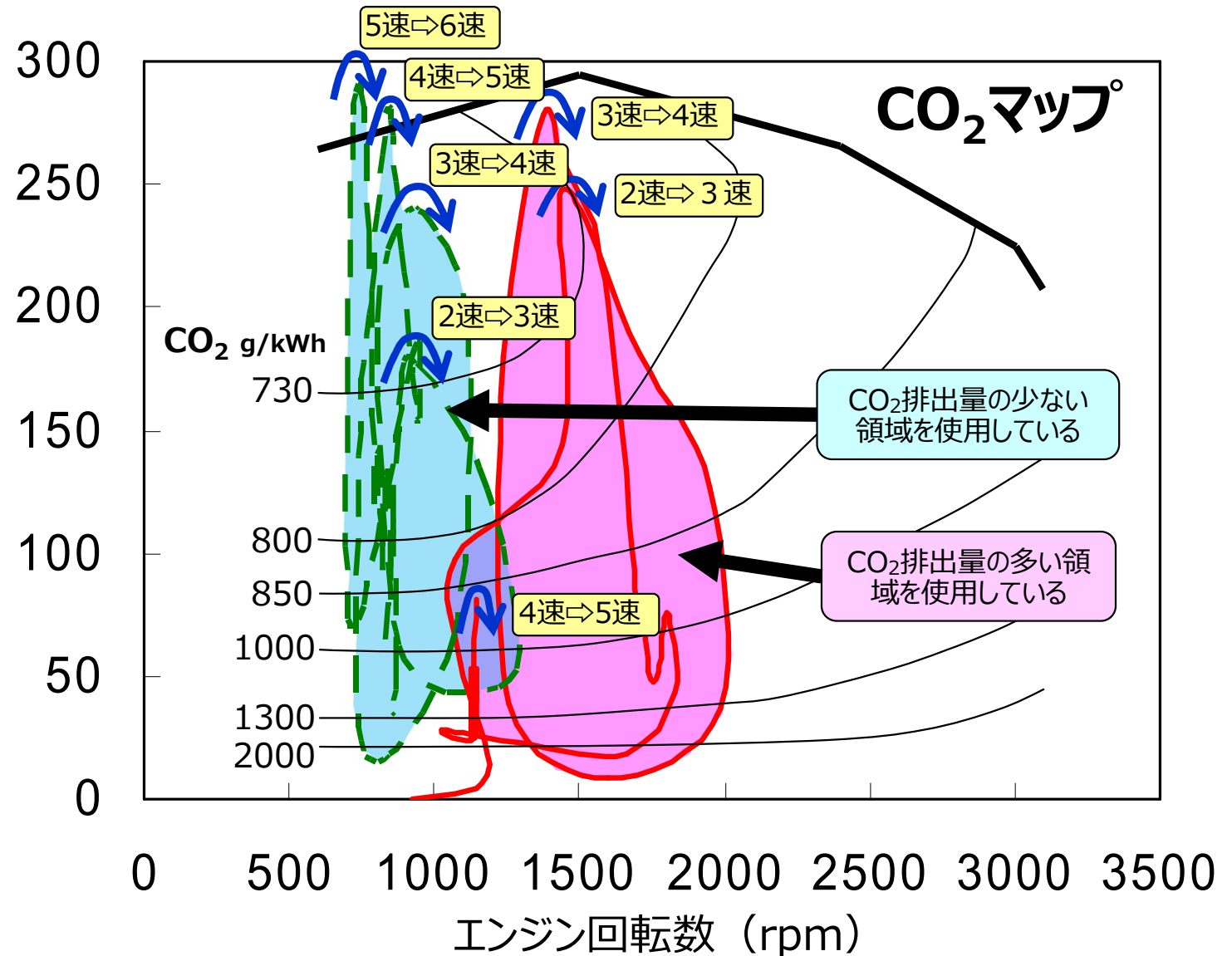
【車両条件】

- ・ **2トントラック**
- ・ 半積 (1,000kg)

— 普通の運転
- - エコドライブ

平成18年度
(社) 全日本トラック協会
調査委託事業結果より

トルク
(Nm)



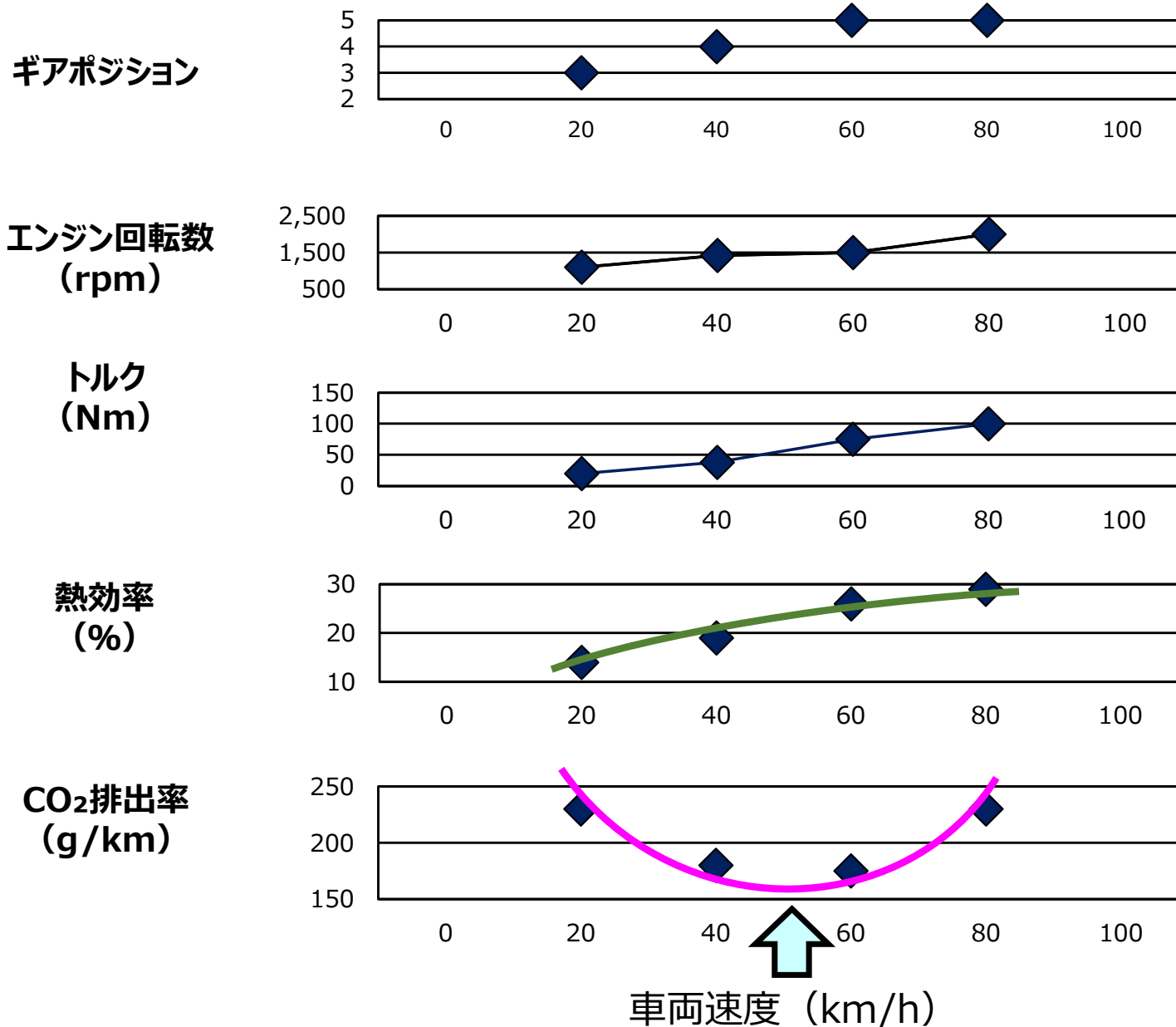
早めのシフトアップで緩やかな加速によりエンジン効率の良い領域を使用できる

エコドライブの実践方法【経済速度で走行する】

◎ 2トンクラストラックのシャシダイナモメータによる一定速度走行試験結果例



※参考写真：日本自動車研究所

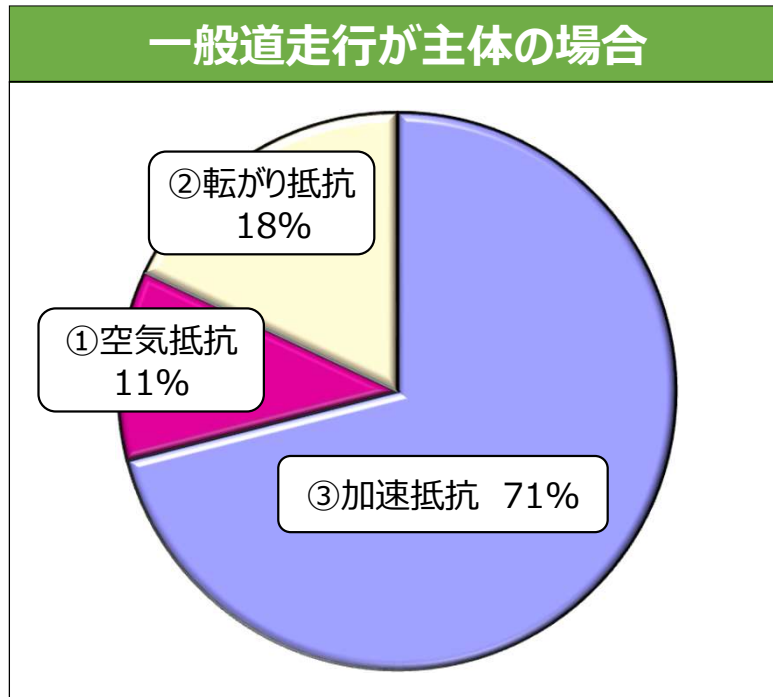


最も効率の良い
(燃費の良い) 速度が
存在する

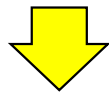
※車両の形状や積載量によってその値は
変化します

エコドライブを実践するにあたっての傾向と対策

LEVOのエコドライブ総合診断における解析事例

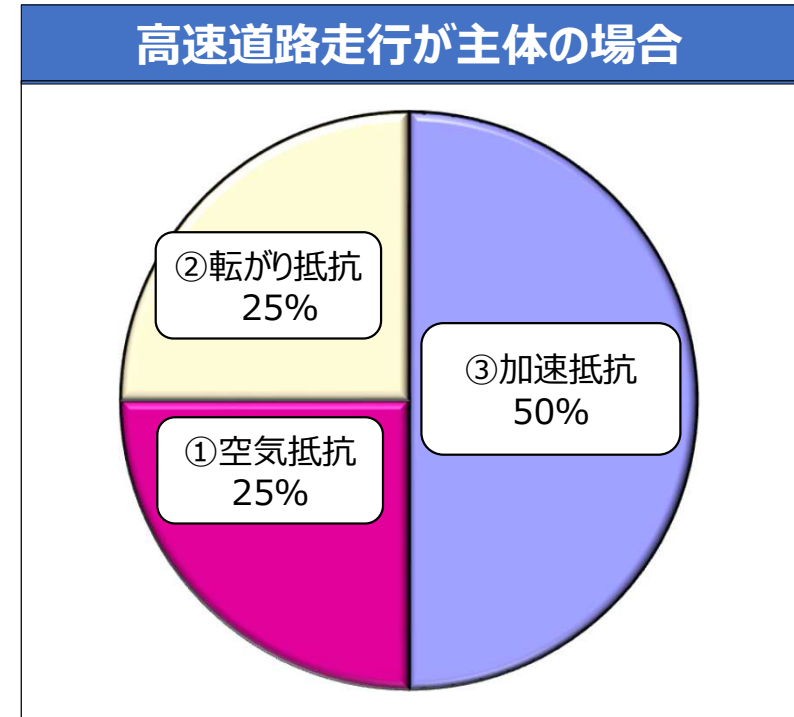


「加速抵抗」の影響が大きい

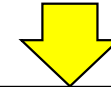


早めのシフトアップを行い、
緩やかな加速を行うなどの運行方法を検討

対策手法案



「加速抵抗」のほか、「空気抵抗」と
「転がり抵抗」の影響はいずれも大きい



緩やかな加速、最高速度を下げるほか、タイヤ
の空気圧管理や転がり抵抗の
小さいタイヤを利用する等を検討

いずれの場合も加速抵抗は大きな部分を占める

エコドライブの実践方法【不要な積載物】の事例

《 これらのうち不要なものを降ろすと走行抵抗が減少 》



タイヤチェーン (約16kg)



スペアタイヤ (中型車 約30kg)



フロント上部の飾り (約20kg)
(空気抵抗も増加)



掃除用具 (約3kg)



使用されていない無線機 (約2kg)



DVDプレーヤー (約1kg)

エコドライブの実践方法【アイドリングストップ】

LEVOが行ったエコドライブ総合診断事業での診断事例




車 両	アイドリング時間	改善率 (%)	走行距離 (km/年)	省エネ量 (L/年・台)	備 考
大型車	①4時間10分 →30分	0.34	41,280	54	洗車時等 アイドリング
小型車	①42分→10分	0.72	9,720	16	
	②25分→10分	0.56	22,500	22	

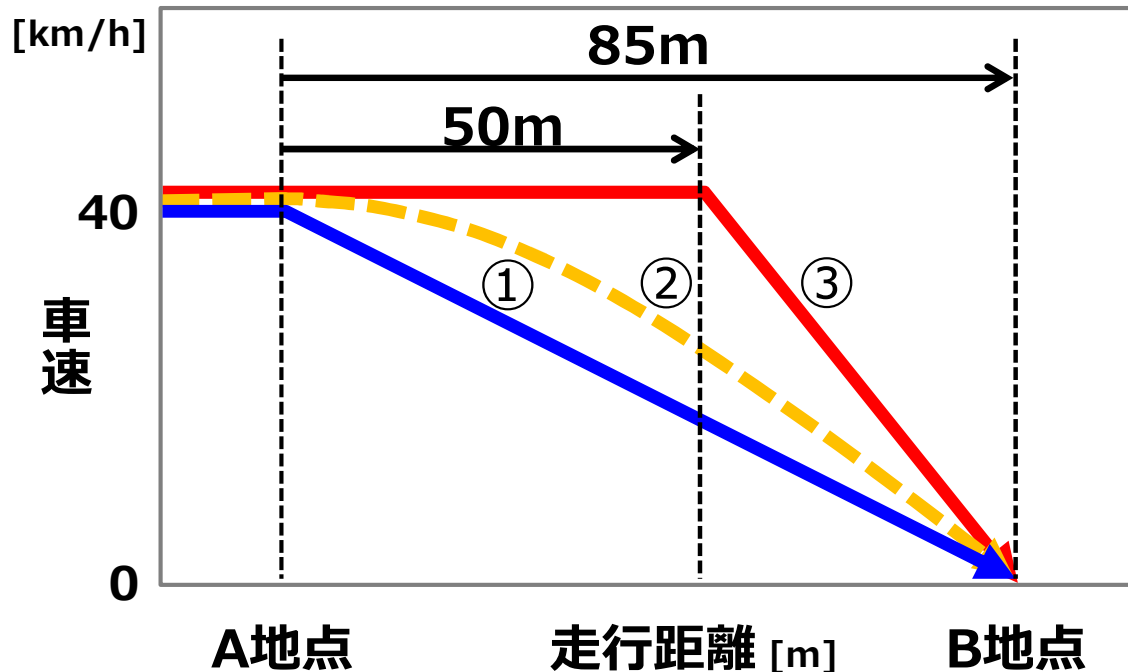
アイドリングストップは実施するほど
無駄なエネルギーを削減できる

ただし、使用頻度によりスターターモーターの故障が課題となるケースもあるため、個社の考えに応じて実践ください。

エコドライブの実践方法【エンジブレーキの活用】

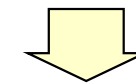
◎ 2トンクラストラックの走行事例

- 条件①  エンジンブレーキで減速し、停止寸前にフットブレーキで停止する
- 条件②  ニュートラル（アイドリング）状態で減速し、フットブレーキにより減速・停止する
- 条件③  停止直前まで走行し、急ブレーキをかけて停止する



条件	燃料消費量 (cc)
①	0.4
②	0.6
③	4.3

エンジンブレーキの十分な活用

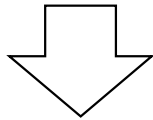
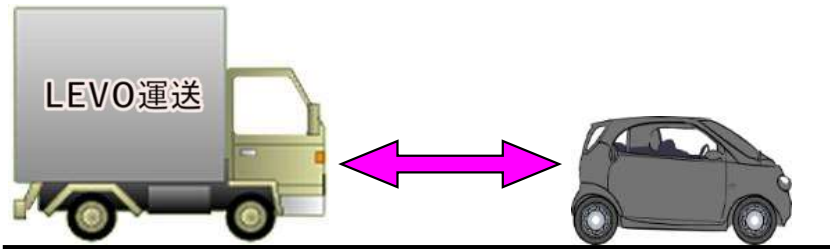


減速時の燃料消費量 = △91%

ディーゼルエンジンは、エンジンブレーキ時には燃料を噴射しない

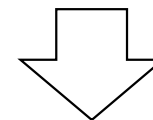
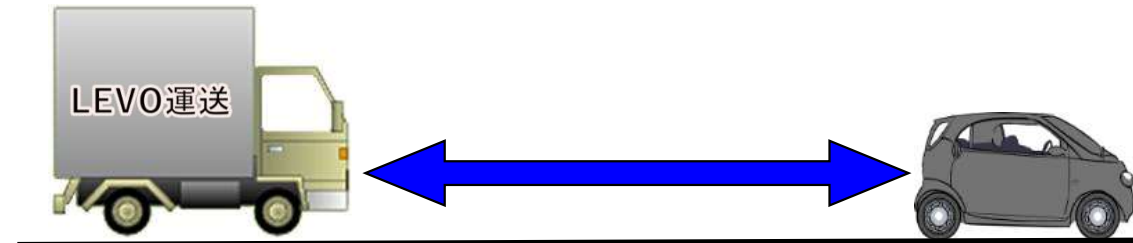
エコドライブしやすい環境づくりのために【車間距離の確保】

車間距離が短い場合



- ・前車の運転行動の影響を受けやすい
- ・ドライバは運転しにくい
- ・エコドライブしにくい

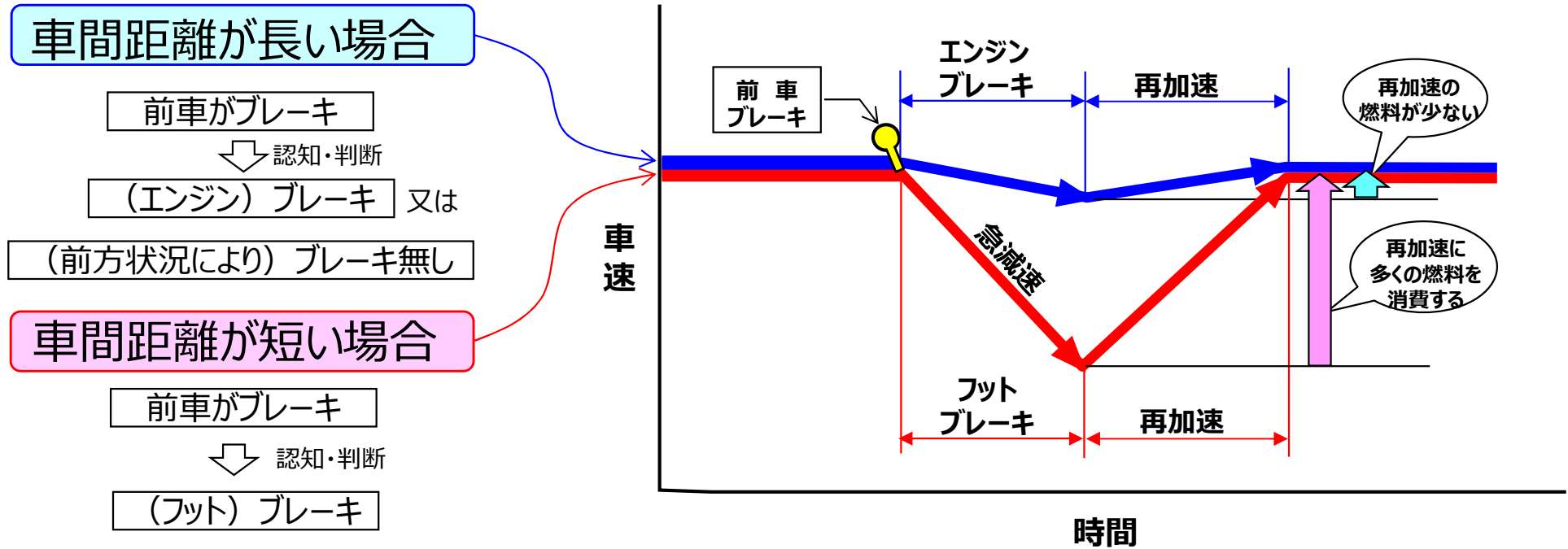
車間距離が長い場合



- ・前車の運転行動の影響を受けにくい
- ・ドライバは運転しやすい
- ・エコドライブしやすい

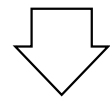
車間距離をより長く確保するとエコドライブしやすくなる

車間距離確保の効果 (1)



車間距離を取って **余裕・視界の確保**

車間距離を長く取ること視界が広がり
予知運転がしやすくなって
ブレーキ、アクセル操作が緩やかになる！



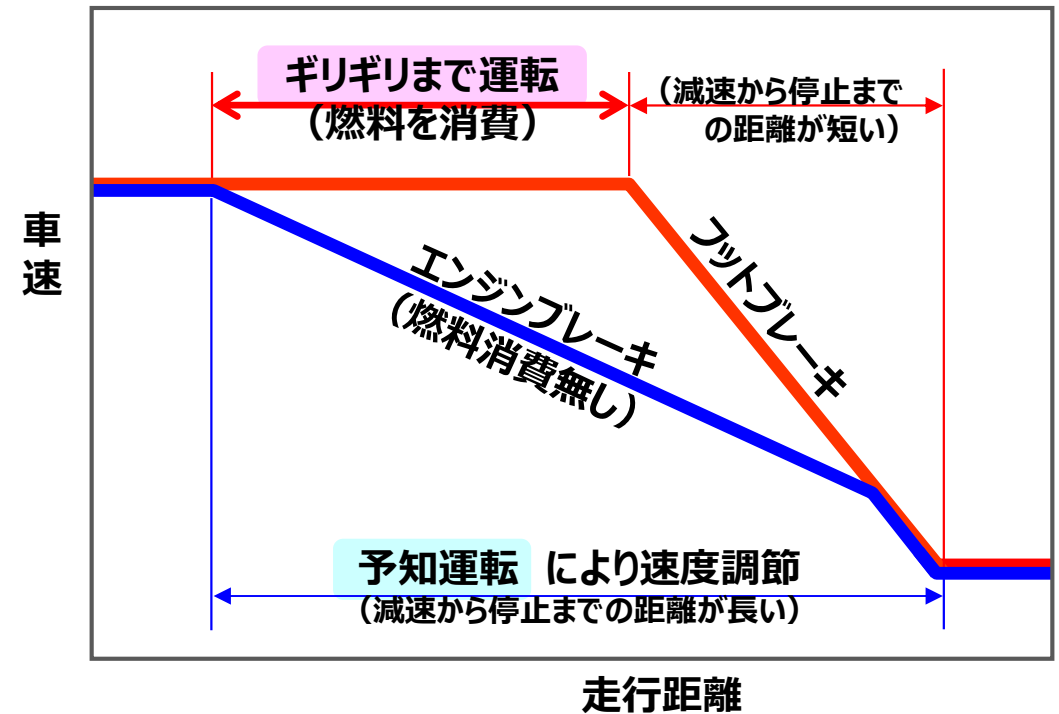
加減速の少ない運転により燃費向上

車間距離確保の効果 (2)



出典：トラックのエコドライブテキスト（交通エコロジー・モビリティ財団）

信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転（**予知運転**）を心がけ、下り坂を走行する場合や減速・停止する場合は早めにアクセルから足を離して、エンジンブレーキを積極的に使う。



一般的にエンジンブレーキの活用で

- ・小型車では5 c c 前後
- ・大型車では20～25 c c の燃料を節約できる

エンジンブレーキの活用により燃費向上

〔 大さじ1杯 約15cc
小さじ1杯 約5cc 〕

車間距離の確保による効果

1. 加減速の少ない運転により燃費向上
2. ゆっくり加速運転による燃費向上
3. エンジンブレーキの活用による燃費向上

エコドライブの具体的な手法

大項目	中項目	小項目	具体的な手法
エコドライブの基本	走行抵抗を増やさない (減らす)	①空気抵抗	<ul style="list-style-type: none"> 導風板を設置する 空気抵抗が増す煽りなどを外す (不要であれば) 経済速度で走行する
		②転がり抵抗	<ul style="list-style-type: none"> タイヤの空気圧を適正にする 不要な積載物を減らす
		③加速抵抗	<ul style="list-style-type: none"> 早めのシフトアップ ふんわりアクセル
		④勾配抵抗	<ul style="list-style-type: none"> 不要な積載物を減らす
	無駄に使うエネルギーを少なく	<ul style="list-style-type: none"> エンジnbr레이크 アイドリングストップ エンジン暖機時間低減 	
エコドライブさらなる	エンジン効率の良い走り	<ul style="list-style-type: none"> 早めのシフトアップなどにより、エンジン効率の良い低回転・高トルク域を利用 	
	予知運転	<ul style="list-style-type: none"> 車間距離を長く取って、加減速の少ない走行 予知運転によるエンジnbr레이크の活用 	

※ここに記載されていないエコドライブの手法もあります

最適輸送ルートを選択【最短距離が必ずしもエコではない。】

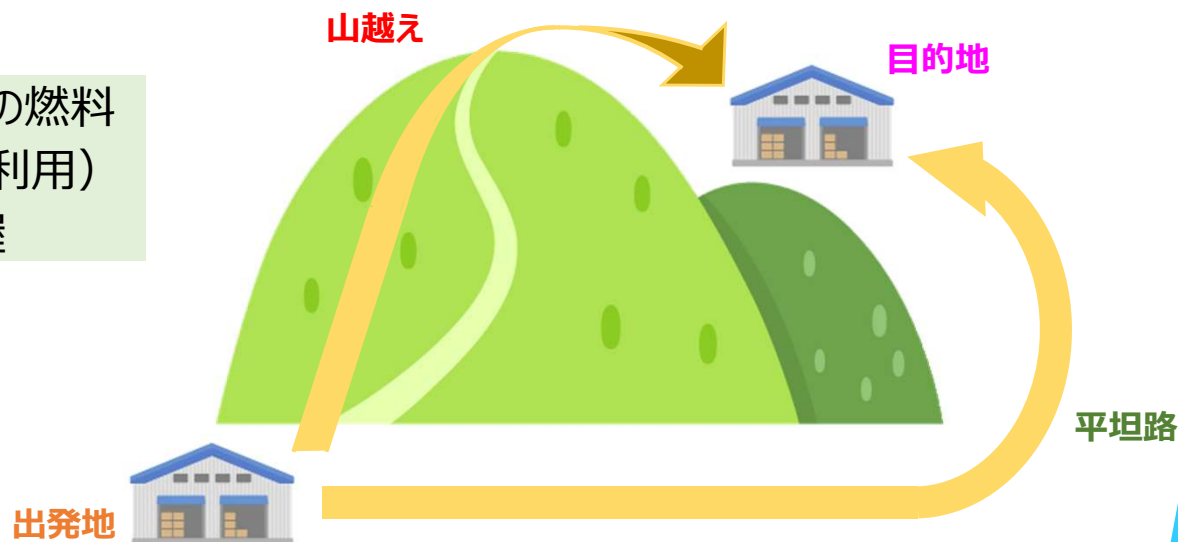
◎ 渋滞道路や渋滞時間帯の回避

- 渋滞路でのGo-Stopの連続による燃料の浪費を回避（多少遠回りでもスムーズな運行）
 - ✓ VICS等の情報利用
 - ✓ 渋滞情報蓄積（情報共有）
 - ✓ 工事等の事前情報の確認
 - ✓ 渋滞通過時間と回避ルートの走行距離と時間および有料道路料金と燃料消費量



◎ 登坂路の回避

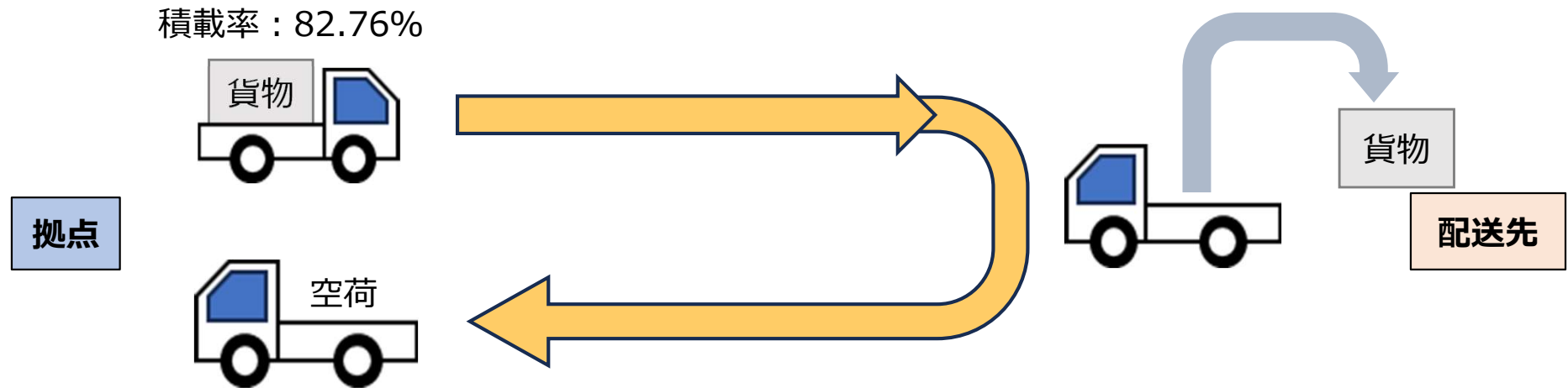
- 積載トラックを高い位置まで押し上げるための燃料の浪費を回避（多少遠回りでも平坦路を利用）
 - ✓ 目的地までの時間と燃料消費量の把握



積載効率アップ【トラックの使命は貨物の運搬！ 効率的な運用を】

◎ 積載効率：41.38%※（2024年度 営業用）

※国土交通省 自動車輸送統計年報 令和6年度（2024年度）分



《積載効率の定義》

$$\text{積載効率 (\%)} = \frac{\text{貨物重量 (kg)}}{\text{車両の最大積載量 (kg)}} \times \frac{\text{積載状態での走行距離 (km)}}{\text{総走行距離 (km)}}$$

一度に多くの貨物を運べるよう荷主と調整
(配送回数削減：1日1回 ⇒ 2日1回)

空荷走行距離を減少
(復路の運送貨物の確保)

適正な車両の選択
(3ton車 ⇒ 2ton車)

適正な運送ルートを選択

その他

効率的配車計画
(空き車両の他用途への運用)

エコドライブ10のすすめ 【国土交通省、警察庁、経済産業省、環境省】



エコドライブ10のすすめ

エコドライブとは、燃料消費量やCO₂排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる「運転技術」や「心がけ」です。また、エコドライブは、交通事故の削減につながります。燃料消費量が少ない運転は、お財布にやさしいだけでなく、同乗者が安心できる安全な運転でもあります。心にゆとりをもって走ること、時間にゆとりをもって走ること、これもまた大切なエコドライブの心がけです。エコドライブは、誰にでも今すぐに始めることができるアクションです。小さな意識を習慣にすることで、あなたの運転がよくなって、きっと社会もよくなります。できることから、はじめてみましょう、エコドライブ。

- 1 自分の燃費を把握しよう**

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果を実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。
- 2 ふんわりアクセル「eスタート」**

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう（最初の5秒で、時速20km程度が目安です）。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。
- 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転**

走行中は、一定の速度で走ることが心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。交通状況に応じて速度変化の少ない運転を心がけましょう。
- 4 減速時は早めにアクセルを離そう**

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。
- 5 エアコンの使用は適切に**

車のエアコン（A/C）は車内を冷却・除湿する機能です。暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。たとえば、車内の温度設定が外気と同じ25°Cであっても、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。また、冷房が必要なおきでも、車内を冷やしすぎないようにしましょう。
- 6 ムダなアイドリングはやめよう**

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車の際は、アイドリングはやめましょう①。10分間のアイドリング（エアコンOFFの場合）で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に暖機運転は不要です②。エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。
- 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認しましょう。たとえば、1時間のドライブで道に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃費と時間の節約になります。
- 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備**

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう③。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します④。また、エンジンオイル・オイルフィルター・エアクリーナエレメントなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。
- 9 不要な荷物はおろそう**

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度も燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも敏感です。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。
- 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう**

迷惑駐車をやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車が少ない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。（自動アイドリングストップ機能搭載車は除きます。）
- 手動アイドリングストップ中に利度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。
- 慣れないと急ブレーキや急発進が起きます。また「ヒューリー」などの部品寿命の低下によりエンジンが故障する恐れがあります。
- エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。
※2 20°Cで車内の温度設定と外気温度を差、速いながら暖めるウォームアップ走行で充分です。
※3 タイヤの空気圧は1ヶ月で1%程度低下します。
※4 適正値より50kPa（0.5kg/cm²）不足した場合は、

エコドライブ普及連絡会
（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）

エコドライブ普及推進協議会HP→ 

- 1 自分の燃費を把握しよう
- 2 ふんわりアクセル「eスタート」
- 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- 4 減速時は早めにアクセルを離そう
- 5 エアコンの使用は適切に
- 6 ムダなアイドリングはやめよう
- 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備
- 9 不要な荷物はおろそう
- 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

本日のアジェンダ

1. 環境優良車普及機構（LEVO）の事業紹介

- 1) 補助金執行事業（環境省・国土交通省・経済産業省）
- 2) 車両・環境機器普及促進事業
- 3) コンサルティング事業

2. トラックの仕組みを理解して、より良い運転

- 1) 燃料を消費する4つの要因
- 2) 上記4つの要因へすぐにできる対応方法
- 3) その他の燃料消費改善策

3. 一歩進んで、CO₂排出量低減アピール

- 1) 市場のCO₂排出量低減への動き
- 2) 荷主から中小企業運送事業者への要求
- 3) できる運送事業者のCO₂排出量の低減アピール

4. 令和8年度 補助金事業の紹介

財務報告時にCO₂排出量報告が義務化（上場企業より順次）

金融審議会 サステナビリティ情報の開示と保証のあり方に関するワーキング・グループ 報告

背景・課題

- 企業のサステナビリティ情報は、投資家が中長期的な企業価値を評価する観点で重要であり、国際的にも2023年6月にサステナビリティ開示基準 (ISSB基準) が開発されている。また、2025年3月、日本におけるサステナビリティ開示基準 (SSBJ基準) が開発されている。
- 日本では上場企業等に対しサステナビリティ情報の開示が義務付けられているものの、比較可能性、有用性を向上させる必要があり、また、第三者保証が義務付けられておらず、信頼性を確保し投資者保護を図る必要がある。

開示基準の適用

- グローバルな投資家との建設的な対話を志向するプライム市場上場企業を対象に、時価総額の大きな企業から順次、SSBJ基準に準拠して有価証券報告書を作成することを義務付ける。
- SSBJ基準の適用は、企業等の準備期間を考慮し、以下の通り適用開始する。
 - 時価総額3兆円以上の企業：2027年3月期
 - 時価総額3兆円未満1兆円以上の企業：2028年3月期
 - 時価総額1兆円未満5千億円以上の企業：2029年3月期
 (注1) 時価総額5千億円未満の企業へのSSBJ基準の適用については、企業の開示状況や投資家のニーズ等を踏まえて、今後検討。
 (注2) 「時価総額」は、前期末から遡って過去5事業年度の末日における時価総額の平均をもって算定。
- 経過措置としての二段階開示は、適用開始から2年間とする。

保証

- 開示基準の適用義務化の開始時期の翌年から保証を義務付ける。
- 保証範囲は当初2年間は限定（3年目以降は国際動向等を踏まえ今後検討）。保証業務実施者を登録制(法人)とし、監査法人・監査法人以外のいずれも、要件を満たす場合は登録可能とする。



※ R7.12.22 金融庁 金融審議会「サステナビリティ情報開示と保証のあり方に関するワーキンググループ」（第11回）資料より抜粋

SSBJ基準で求められるCO₂排出量

【SSBJ基準】



要求される開示情報

(1) サプライチェーン排出量※1

〔Scope1、Scope2、Scope3※2の
温室効果ガス排出量〕

- (2) 移行リスク
- (3) 物理的リスク
- (4) 機会（チャンス）
- (5) 資本投下
- (6) 内部炭素価格
- (7) 報酬

※1 サプライチェーン排出量 = Scope1排出量+Scope2排出量+Scope3排出量

※2 Scope3は、15カテゴリーごとに温室効果ガス排出量を要求される

サプライチェーンの中の運送事業者が係わるCO₂排出量



サプライチェーン排出量とは？

- 事業者自らの排出だけでなく、事業活動に関係するあらゆる排出を合計した排出量を指す。つまり、原材料調達・製造・物流・販売・廃棄など、一連の流れ全体から発生する温室効果ガス排出量のこと
- サプライチェーン排出量 = **Scope1排出量** + **Scope2排出量** + **Scope3排出量**
- GHGプロトコルのScope3基準では、Scope3を**15のカテゴリに分類**



○の数字はScope 3のカテゴリ

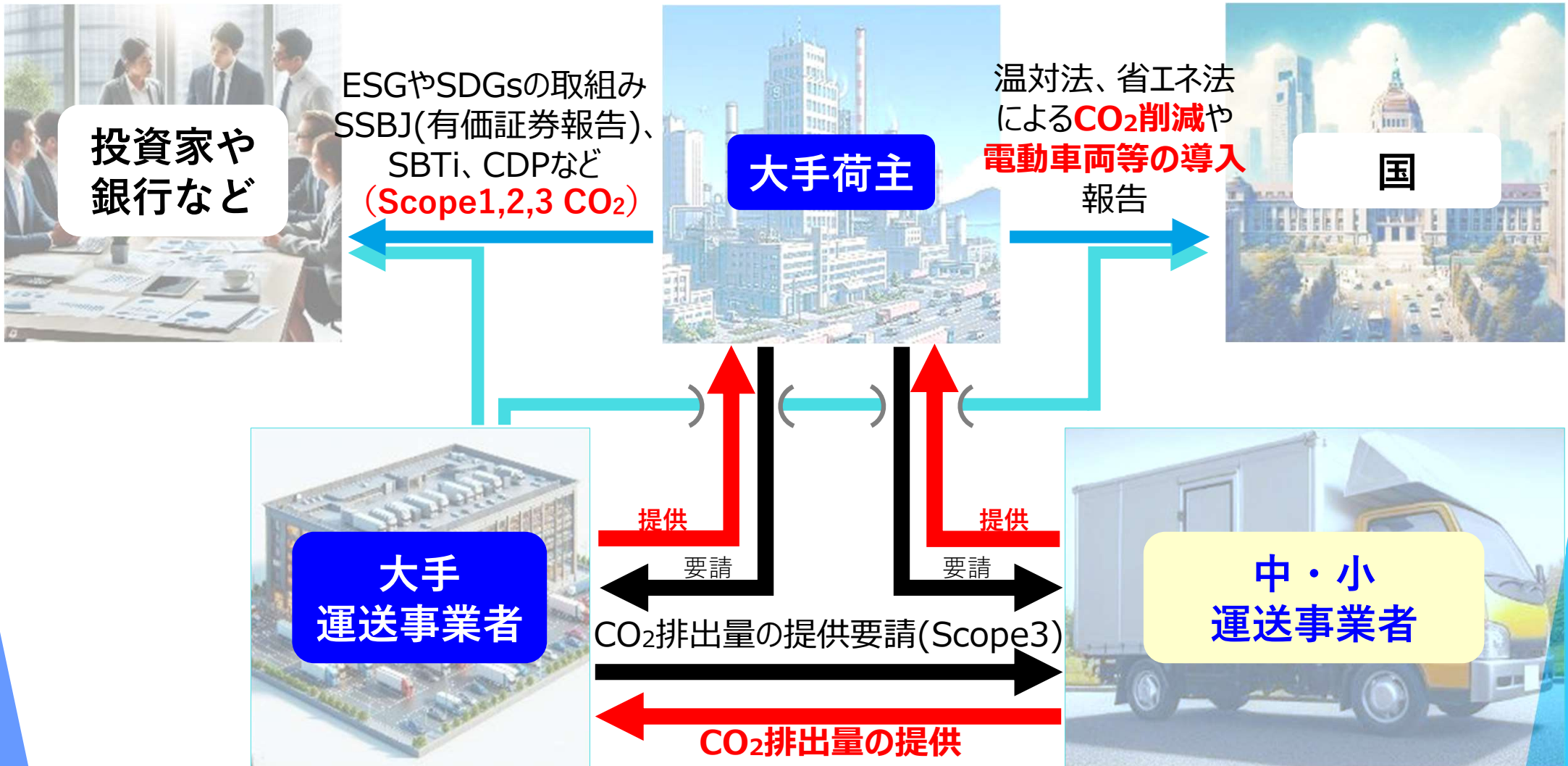
Scope1 : 事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2 : 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3 : Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)

CO₂排出量削減の取組みと報告の流れ【荷主からの要求】

CO₂削減の取組み等の報告義務が始まって・・・



省エネ法などCO₂削減の取組みが強化されたほか
CO₂排出の少ない運送の必要性が高まりつつある

サプライチェーン全体のCO₂排出量算定精度向上への動き

1次データを活用したサプライチェーン排出量算定ガイド
- 「削減努力が反映されるScope3排出量算定」へ -
(Ver1.0)

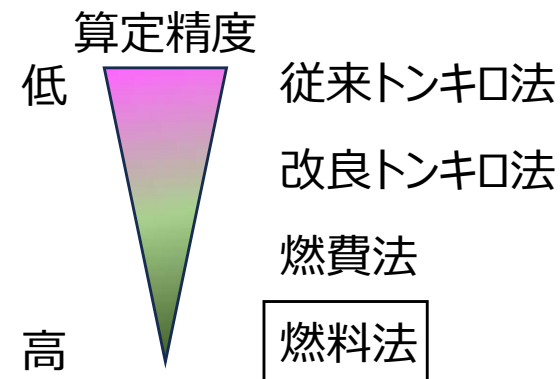


2025（令和7）年3月
環境省

◎ サプライチェーン全体でのCO₂排出量算定の精緻化要求

運輸部門が関係するScope3



- ・カテゴリ 4 上流側輸送・配送
- ・カテゴリ 9 下流側輸送・配送



燃料法：実際に運送で使用した燃料消費量を基に、CO₂排出量を計算する方法。
エコドライブや省エネ車（低燃費車、電動車）導入などの企業努力が反映される。

(https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/tools/1ji_data_v1.0.pdf)

企業努力をアピール！【SBT、CDP認定取得の奨め】

	内容	メリット
<p>中小企業版SBT (SBT SME)</p> <p>従業員数：250名未満 売上高：5000万ユーロ未満 ※1</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Scope1+Scope2の温室効果ガス排出量を、少なくとも4.2%減/年の割合で削減するための科学的根拠に基づく具体的方策の提示が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● SBT SMEに認定企業※2として公表される。 ● 国際基準に基づいた温室効果ガス削減目標を掲げている企業として対外的にアピールが可能。 ● 取引先や顧客などから、CO2削減に関する信頼性が向上。 ● 補助金取得・資金調達に優遇。 ● 社内の意識改革。 ● 社員獲得に有利。 ● 申請に補助金を出す地方自治体※3がある。
<p>中小企業版CDP (CDP SME)</p> <p>従業員数：500名未満 売上高：5000万ドル未満</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● CDPが用意する以下の環境3項目の質問書に回答が必要。 「気候変動」 「水セキュリティ」 「フォレスト」 ● 「気候変動」では、温室効果ガス排出量（Scope 1、2、3）やその削減目標、気候変動によるリスクや機会（チャンス）などに関する回答が求められ、この結果を基にCDP基準によるスコアリングが行われて通達される。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取引先企業からのCO2排出量算定要求に対応が可能。 ● 企業のブランド価値向上。 ● 環境経営に力を入れている企業として、対外的にアピールが可能。 ● ESG投資を受けやすくなる。

※1 環境省 中小企業向けSBT

https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/SBT_syousai_Option1_20250131.pdf

※2 SBT認定 運送事業者

大企業：4社 中小企業：54社（2026年5月末時点） ← 大企業：4社 中小企業：50社（2026年3月末時点）

※3 補助金の範囲や額などの詳細については、地元の地方自治体にお問い合わせください。

本日のアジェンダ

1. 環境優良車普及機構（LEVO）の事業紹介

- 1) 補助金執行事業（環境省・国土交通省・経済産業省）
- 2) 車両・環境機器普及促進事業
- 3) コンサルティング事業

2. トラックの仕組みを理解して、より良い運転

- 1) 燃料を消費する4つの要因
- 2) 上記4つの要因へすぐにできる対応方法
- 3) その他の燃料消費改善策

3. 一歩進んで、CO₂排出量低減アピール

- 1) 市場のCO₂排出量低減への動き
- 2) 荷主から中小企業運送事業者への要求
- 3) できる運送事業者のCO₂排出量の低減アピール

4. 令和8年度 補助金事業の紹介

商用車等の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）



【令和7年度補正予算額 30,000百万円】
 ※3年間で総額6,000百万円の国庫債務負担

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- ・ また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、脱炭素に意欲的に取り組む事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業
 （補助額：標準車両（ディーゼル車両等）との差額、安全・安心のための取組状況等を考慮して、車種ごとに定額 等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和7年度

4. 事業イメージ

<補助対象の例>



EVトラック



EVバン



FCVトラック



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー



EVバス



FCVバス



充電設備※



GX建機



※本事業において、車両及び建機と一体的に導入するものに限る

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（国土交通省連携事業）

デコ活
くらしの中のエコろがけ



【令和8年度予算額 3,302百万円（3,302百万円）】

ハイブリッド及び天然ガストラック・バス、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援します。

1. 事業目的

- ・現状で高コストのハイブリッドトラック・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。(①)
- ・資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラックへの買い替え等へと誘導し、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。(②)

2. 事業内容

① ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

一定の燃費性能を満たすハイブリッド自動車（HV）トラック・バス、及び将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される天然ガス自動車（NGV）トラック・バスの購入に対して支援を行う。

② 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラック（2025年度燃費基準を達成している車両）への買い替え等へと誘導し、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。

3. 事業スキーム

- 事業形態：間接補助事業（補助率 ①1/2等、② 1/2～1/3）
- 補助対象：民間事業者等（②は中小トラック運送業者に限る。）
- 実施期間：令和元年度～令和8年度

4. 事業イメージ

① ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2等

② 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

補助率：買い替えの場合は、
標準的燃費水準車両との差額の1/2
新規購入の場合は、
標準的燃費水準車両との差額の1/3

※ 2025年度燃費基準+5%達成車等は+5万円とする。



HVトラック・NGVトラック

HVバス・NGVバス

お問合せ先：環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

運輸部門等の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業（一部 農林水産省・国土交通省連携事業）



【令和8年度予算額 1,415百万円（1,415百万円）】



運輸部門を始めとするモビリティの脱炭素化に不可欠な先進的システムを実証し、社会実装を前提とした脱炭素輸送モデルの構築等を図ります。

1. 事業目的

- 電動化を始めとする運輸分野の脱炭素化に向けた技術の進展（基礎研究や製品開発）は動きが速いものの、関係者間の連携や社会受容性を高めるための取組が十分ではなく、社会実装が進まないことが課題となっている。
- そのため本事業では、社会的な課題等を踏まえ優先的に取り組むべきと国が定めた分野について、先進的な技術やシステム等を導入し、環境負荷削減効果を把握・検証するとともに、社会実装する上で課題となる障害等の解決策を検討する。これにより、有望な要素技術の社会実装を促進する脱炭素輸送モデルを構築し、運輸部門を始めとしたモビリティの脱炭素化の加速化を図る。

2. 事業内容

(1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業

車両の電動化に付随して開発されてきた様々な先端技術・システム等を実社会へ導入するためのモデル実証や、電動化を支える技術・システム上の課題解決のためのモデル実証を実施する。

例えば、商用車におけるエネマネ、車載型太陽光パネル、非接触給電、バッテリー（LiB）の統一的に評価するための閾値の整理等の実証を想定。

(2) 次世代燃料・物流効率化による物流脱炭素化促進事業

重量車両等の電動化困難領域における脱炭素化や物流効率化に必要な技術的課題に対応する、革新的な取組（水素内燃機関、ドローン配送、自動搬送車両等）のモデル的な実証を行う。

(3) 農業機械の電動化促進事業

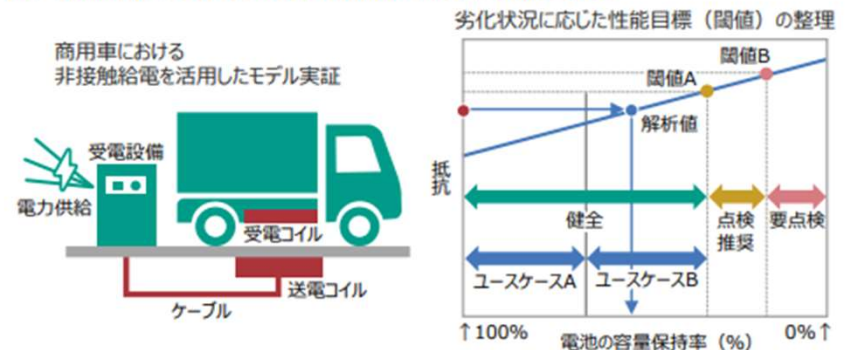
多様な現場において電動農機の利用及び生産性向上のモデルケースを形成する実証を行い、今後の電動農機の普及・用途拡大につなげる。

3. 事業スキーム

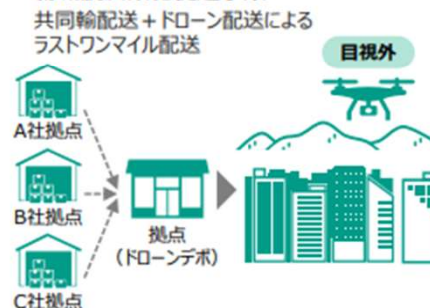
- 事業形態：委託（1）～（3）、直接補助事業（補助率：1/2）（1）、（2）、間接補助事業（補助率：2/3）（3）
- 委託先及び補助対象：地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間：（1）～（2）令和6年度～令和10年度、（3）令和7年度～令和9年度

4. 事業イメージ

(1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業



(2) 次世代燃料・物流効率化による物流脱炭素化促進事業



(3) 農業機械の電動化促進事業



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

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 令和8年度予算(案) 62億円(62億円)

資源エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
省エネルギー課

事業目的・概要

事業目的

最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年CNを実現するためには、省エネの更なる深堀に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要。このため、サプライチェーン全体の輸送効率化や、トラック輸送や内航海運を対象に更なる省エネや非化石転換に向けた実証を行い、その成果を展開することで、効果的な取組みを普及させることを目的とする。

事業概要

(1) トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業

トラック事業者と荷主間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムや、高輸送効率車両の活用等を通じた輸送効率化による省エネ効果の実証を支援。

(2) 新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業

複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や、輸送計画と連携したEVトラックへの充電タイミング等の最適化による省エネ効果の実証を支援。

(3) 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業

革新的省エネルギー技術等の導入による省エネ効果の実証に加えて、非化石エネルギーを使用する船舶の導入に向けた実証を支援。

事業スキーム(対象者、対象行為、補助率等)

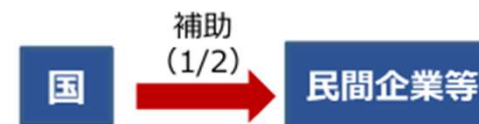
(1) トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業



(2) 新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業



(3) 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業



成果目標・事業期間

令和6年度から令和8年度までの3年間の事業であり、令和12年度(2030年度)までに、本事業及びその波及効果によって運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kl削減すること等を目指す。

自動車運送事業の安全総合対策事業

【1,913百万円[R8当初] (1,681百万円 1.1倍)
国土交通省 (自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定)

目的

先進安全自動車(ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

内容

○先進安全自動車(ASV)の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き) ・後側方接近車両注意喚起装置
・統合制御型可変式速度超過抑制装置 ・ドライバー異常時対応システム
・アルコール・インターロック ・事故自動通報システム ・車輪脱落予兆検知装置
・道路標識注意喚起装置 ・先進ライト ・オートレベルング 等

車輪脱落予兆検知装置



衝突被害軽減ブレーキ
(歩行者検知機能付き)



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】・遠隔点呼機器、自動点呼機器
・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 等



自動点呼機器



ドライバーの居眠り
感知・警報装置

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】 導入費用の1/3、1/2

- 【対象機器】・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー(一体型を含む)



通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1/3、1/2

- 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
貸切バス運転者の実地型研修

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティング・研修を通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援

【補助率】 実施費用の1/2

- 【対象検査】SAS、脳血管疾患、心疾患・大血管疾患、視野障害等の
スクリーニング検査

主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

LEVOの各事業の連絡先

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

☎ : 03-5944-0883

✉ : evhojo@levo.or.jp

・充電設備担当

☎ : 03-5341-4728

✉ : juhojo@levo.or.jp

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

☎ : 03-5341-4577

✉ : hojokin@levo.or.jp

一般財団法人 環境優良車普及機構

〒160-0004 東京都新宿区四谷2丁目14番地8 YPCビル

HP : <https://www.levo.or.jp/>

車両・環境機器普及事業（事業部）

デジタコ等環境機器普及事業

- ・一般リース事業（補助金の活用なし）
- ・国土交通省補助事業の応募に係るLEVOリース
- ・PCKKの補助金活用LEVOリース

☎ : 03-3359-8465

✉ : ems2026@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

☎ : 03-3359-8536

コンサルティング事業（企画調査部）

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

☎ : 03-3359-9008

✉ : c-support@levo.or.jp

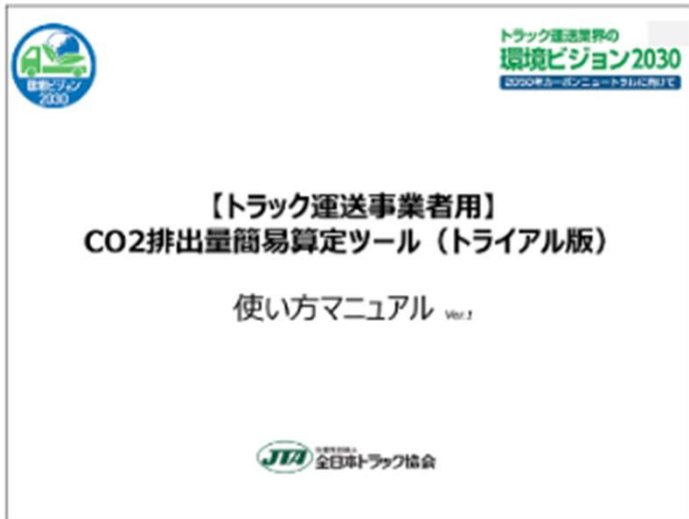
本日はご清聴いただき、ありがとうございました。

以下、參考資料

CO₂排出量算定支援

自動車から排出されるCO₂排出量把握を目的に、排出量算定方法を検討し「CO₂の見える化」の支援として、**全日本トラック協会**が公表している「CO₂排出量簡易算定ツール」の作成に携わる

トラック運送事業者用 CO₂排出量簡易算定ツール（トライアル版）使い方マニュアル



自社の持つデータの種類によって複数の算定ツールが用意されている

ロジスティクス分野における
CO₂ 排出量算定方法
共同ガイドラインVer. 3.2
なども参考に計算ができます

※全日本トラック協会HPより

自社に適した帳票フォーマットと記載例

自社の持つデータの種類によって、算定に使用する帳票フォーマットが分かれます。

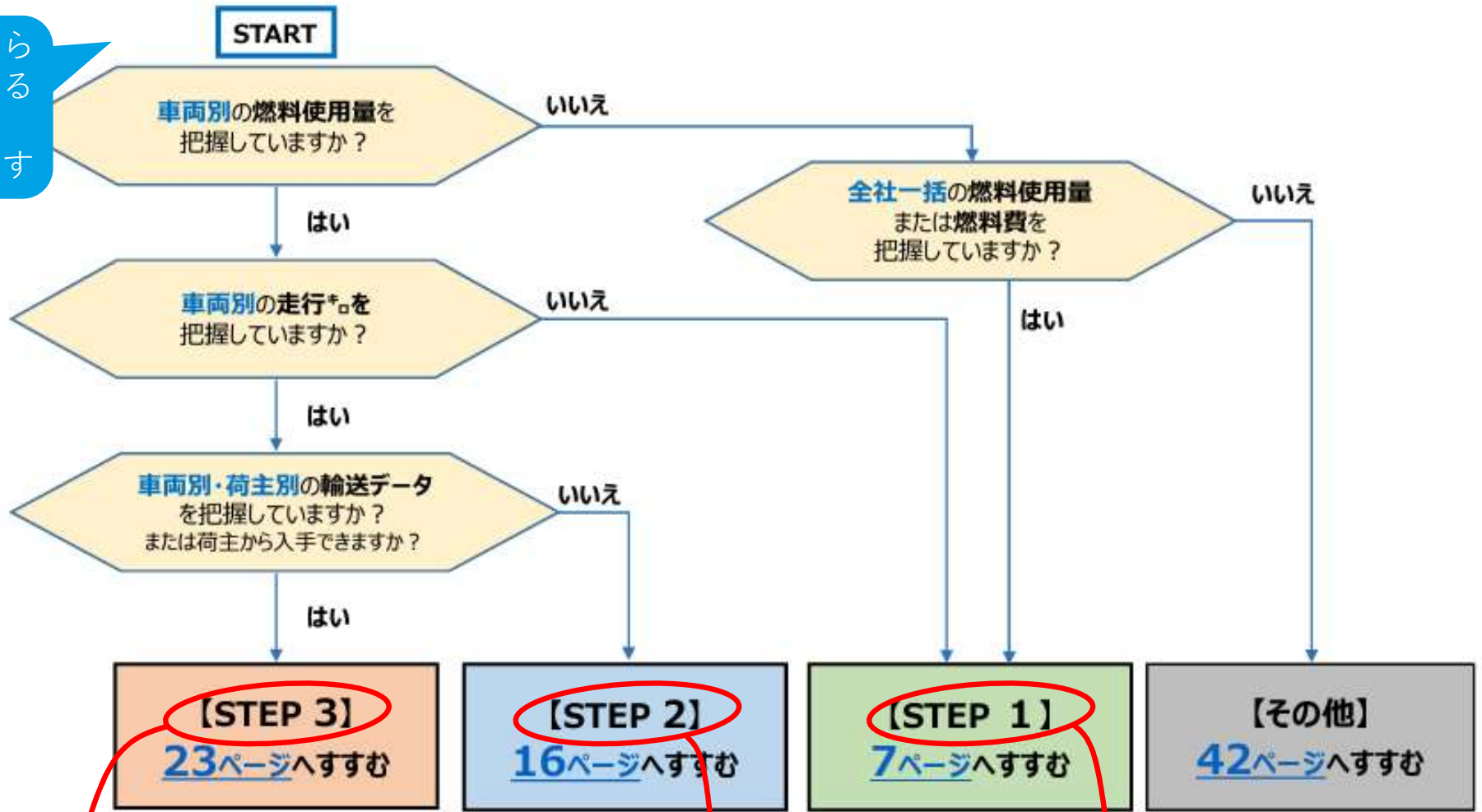
「使い方マニュアル」の「ステップ判定フローチャート」と「シート選択フローチャート」の結果から、自社に適した帳票をダウンロードし、「記載例」を参考にしながら、データを入力しましょう。

NO.	帳票名および必要なデータ	使い方マニュアルの頁	帳票	記載例
1	【STEP 1】 A-1 事業所ごと・年一括の燃料使用量	9		
2	【STEP 1】 A-2 全社一括・月ごとの燃料使用量	10		
3	【STEP 1】 A-3 全社一括・年一括の燃料使用量	11		
4	【STEP 1】 B-1 事業所ごと・年一括の燃料費	12		
5	【STEP 1】 B-2 全社一括・月ごとの燃料費	13		
6	【STEP 1】 B-3 全社一括・年一括の燃料費	14		
7	【STEP 2】 A 事業所ごと・月ごとの、車両ごとの燃料使用量と走行キロ	18		
8	【STEP 2】 B 全社一括・月ごとの、車両ごとの燃料使用量と走行キロ	20		
9	【STEP 2】 C 全社一括・年一括の、車両別ごとの燃料使用量と走行キロ	21		
10	すべての帳票フォーマットまとめ（保護なし）	—		—

CO2排出量算定方法

「燃料消費量」、「走行距離」、「輸送トン数」など事業所で把握できているデータを用いて**全社一括の簡易的な算定**から**車両毎の詳細な算定**まで、各事業者において**実施可能な手法**を提供しています

フローチャートからあなたが計算できる算定方法を選ぶことができます



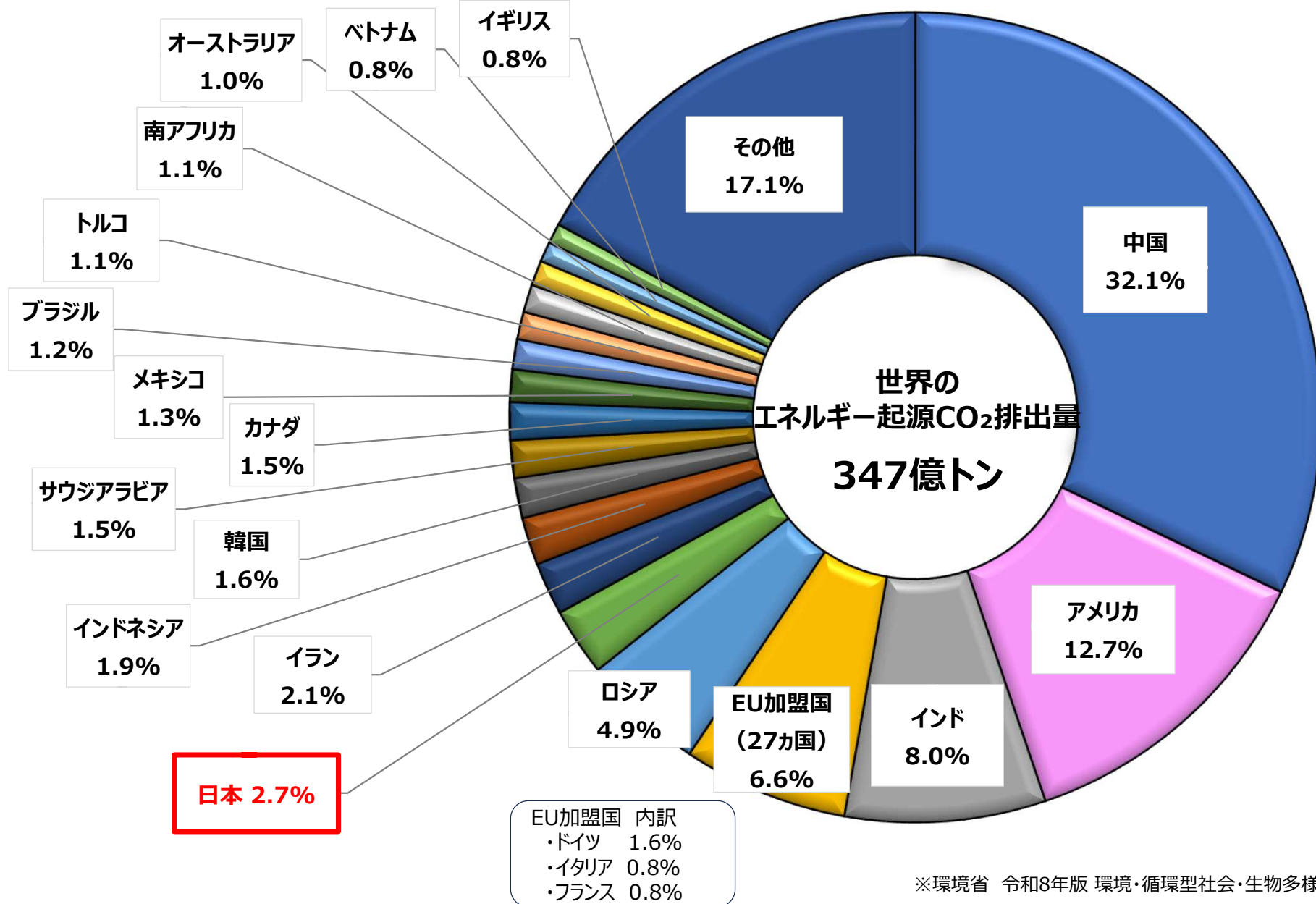
荷主別やトンキロ等のCO2排出量を算出
(現在は貸切便(チャーター便)のみ対応)

車両別の燃費およびCO2排出量を算出

燃料使用量または燃料費を基にCO2排出量を算出

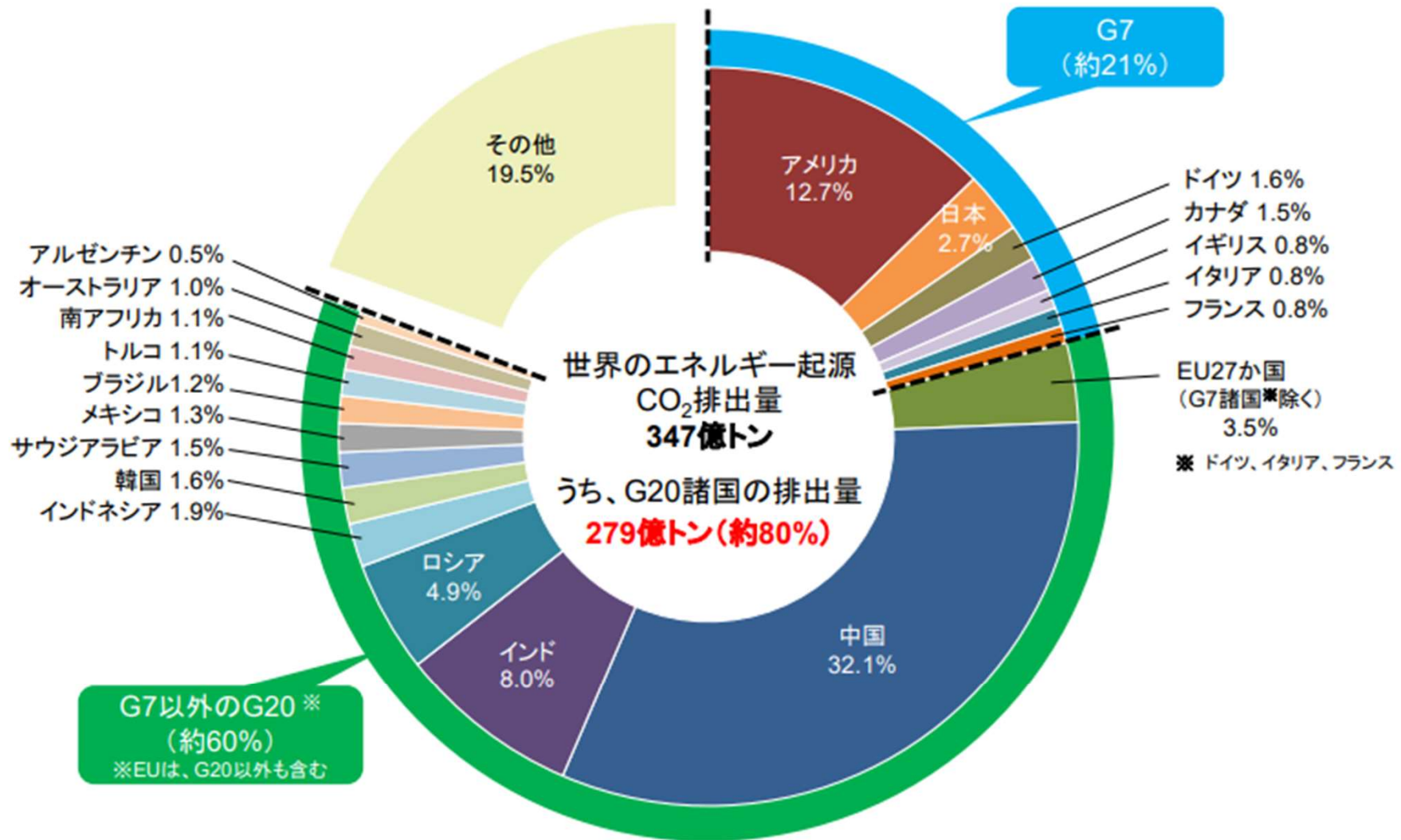
地球温暖化 ～世界の二酸化炭素の排出量

■世界のエネルギー起源二酸化炭素排出量割合（2023年）



世界のエネルギー起源CO₂排出量

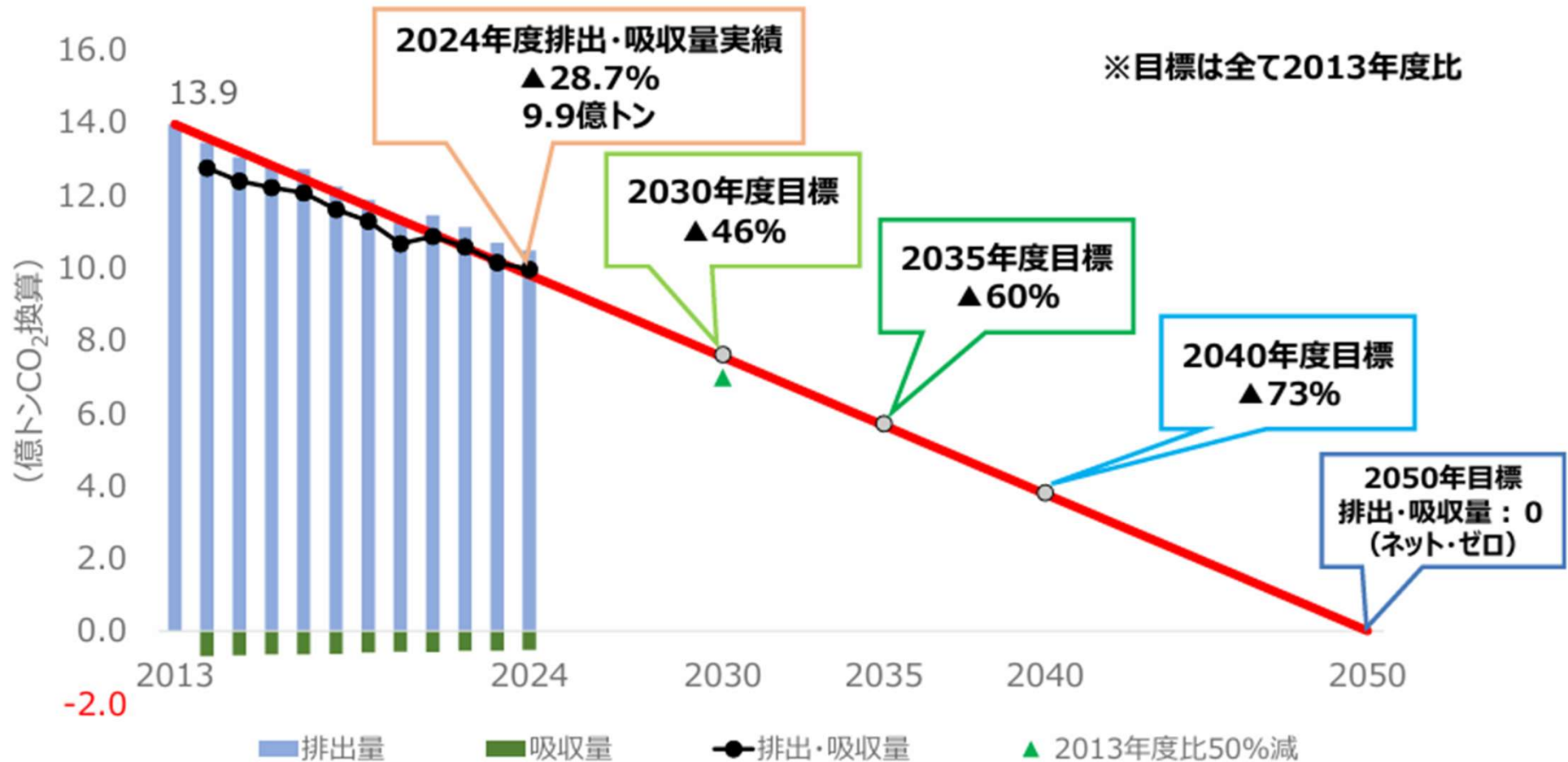
世界のエネルギー起源CO₂排出量(2023年)に占めるG20諸国の割合



出典：国際エネルギー機関(IEA)「Greenhouse Gas Emissions from Energy」2025 EDITIONを基に環境省作成

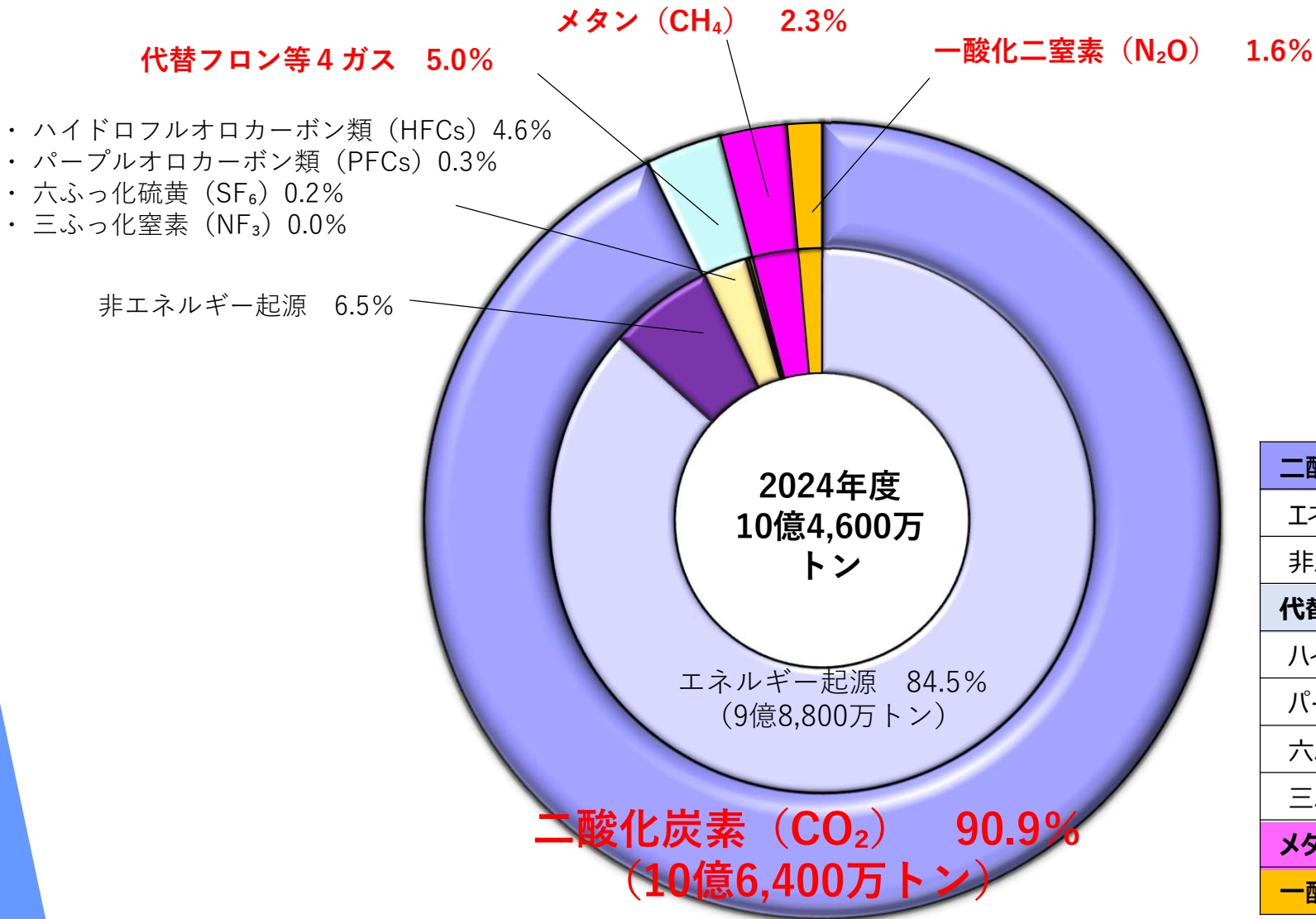
温室効果ガス排出・吸収量の推移及び地球温暖化対策計画に基づく削減目標

- ・2024年度の我が国の温室効果ガス排出・吸収量は約9億9,400万トン（CO₂換算）（2023年度は約10億1,300万トン）となり、2023年度比1.9%減少（▲約1,880万トン）、2013年度比28.7%減少（▲約3億9,950万トン）
- ・2013年度以降の最低値を記録（初めて10億トンの大台を下回る）し、全体としての減少傾向を継続



温室効果ガスの排出量

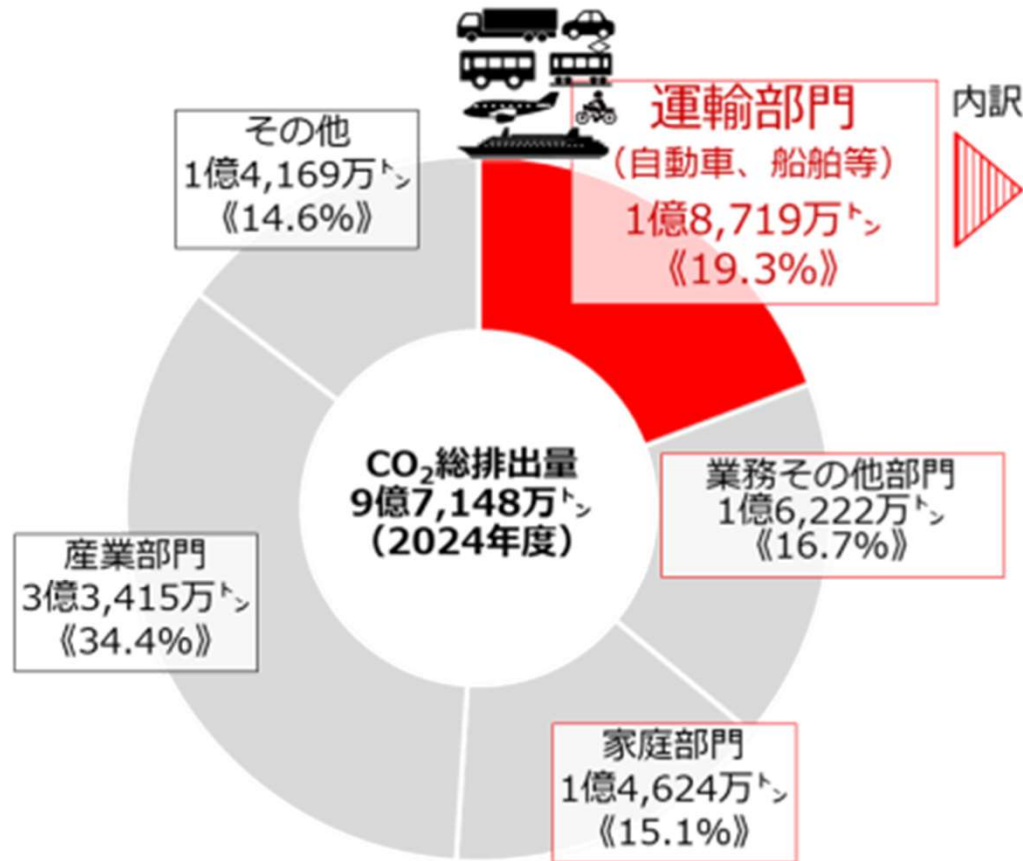
日本における温室効果ガスの種類と排出量割合(2024年度)



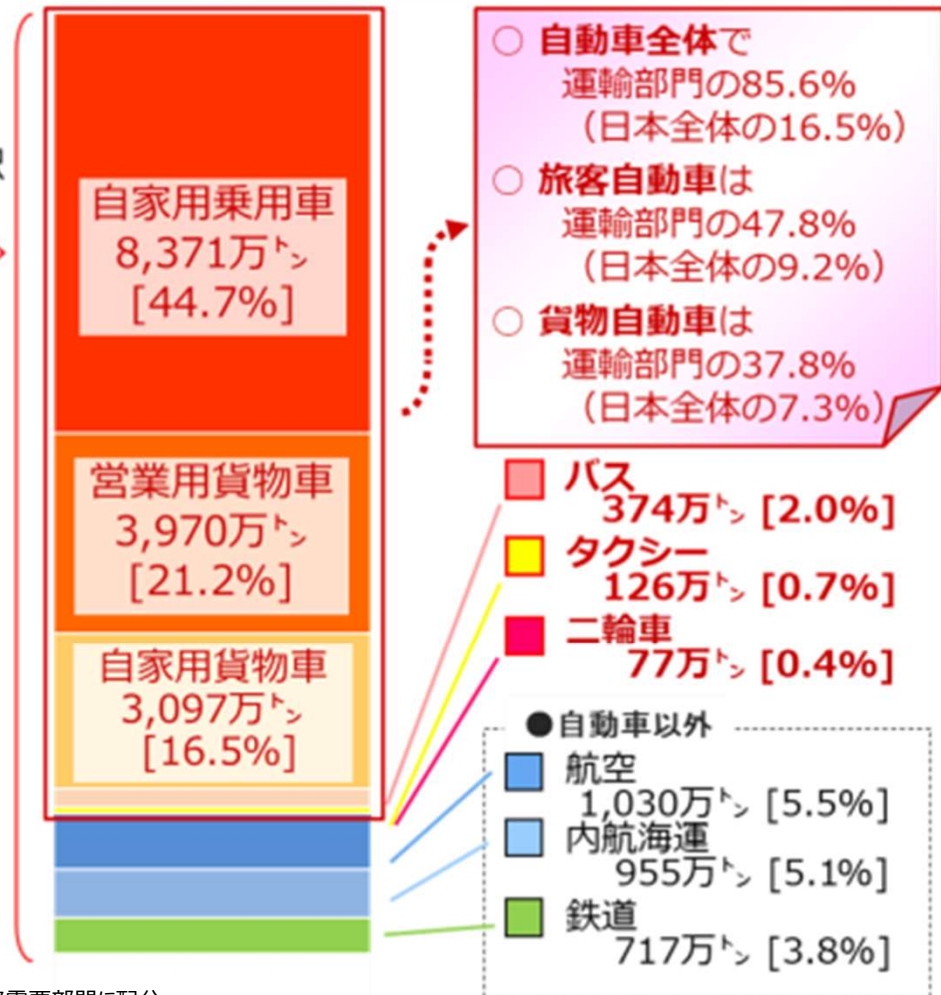
二酸化炭素 (CO ₂)	90.9%
エネルギー起源	84.5%
非エネルギー起源	6.5%
代替フロン等4ガス	5.1%
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	4.6%
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	0.3%
六ふっ化硫黄 (SF ₆)	0.2%
三ふっ化窒素 (NF ₃)	0.00%
メタン (CH ₄)	2.3%
一酸化二窒素 (N ₂ O)	1.6%

日本のCO₂排出量と部門別割合

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



- 自動車全体で
運輸部門の85.6%
(日本全体の16.5%)
- 旅客自動車は
運輸部門の47.8%
(日本全体の9.2%)
- 貨物自動車は
運輸部門の37.8%
(日本全体の7.3%)

※端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2024年度）確報値」より国土交通省環境政策部作成。
 ※二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

自動車から排出されるCO₂を低減する役割は大きい。「環境改善」とともに「省エネ」につながる

脱炭素経営について (環境省 中小企業における脱炭素経営 資料より)



脱炭素経営に向けた取組の広がり

※2022年1月31日時点

TCFD

Taskforce on Climate related Financial Disclosure

企業の気候変動への取組、影響に関する情報を開示する枠組み

- 世界で2,988 (うち日本で696機関)の金融機関、企業、政府等が賛同表明
- **世界第1位 (アジア第1位)**

TCFD賛同企業数
(上位10の国・地域)



【出所】TCFDホームページ TCFB Supporters (<https://www.fsb-tcfid.org/tcfid-supporters/>) より作成

SBT

Science Based Targets

企業の科学的な中長期の目標設定を促す枠組み

- 認定企業数: 世界で1142社(うち日本企業は153社)
- **世界第3位 (アジア第1位)**

SBT国別認定企業数グラフ
(上位10カ国)



【出所】Science Based Targetsホームページ Companies Take Action (<http://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action/>) より作成

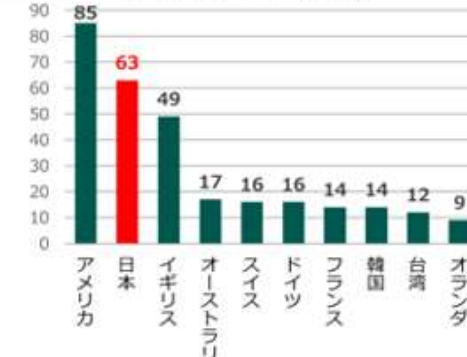
RE100

Renewable Energy 100

企業が事業活動に必要な電力の100%を再生エネで賄うことを目指す枠組み

- 参加企業数: 世界で348社(うち日本企業は63社)
- **世界第2位 (アジア第1位)**

RE100に参加している国別企業数グラフ
(上位10の国・地域)



【出所】RE100ホームページ (<http://there100.org/>) より作成

TCFD、SBT、RE100のすべてに取り組んでいる企業一覧

建設業 : (株)安藤・間 / 積水ハウス(株) / 大東建託(株) / 大和ハウス工業(株) / 戸田建設(株) / (株)LIXILグループ / 住友林業(株) / 東急建設(株)
 食料品 : アサヒグループホールディングス(株) / 味の素(株) / キリンホールディングス(株) / 日清食品ホールディングス(株)
 電気機器 : カシオ計算機(株) / コニカミノルタ(株) / セイコーエプソン(株) / ソニー(株) / 日本電気(株) / パナソニック(株) / 富士通(株) / 富士フィルムホールディングス(株) / (株)リコー
 化学 : 積水化学工業(株)
 医薬品 : エーザイ(株) / 小野薬品工業(株) / 第一三共(株)

機械 : (株)村田製作所
 精密機器 : (株)島津製作所 / (株)ニコン
 その他製品 : (株)アシックス / 花王(株) / 明治ホールディングス(株)
 情報・通信業 : (株)野村総合研究所
 小売 : アスクル(株) / イオン(株) / J.フロントリテイリング(株) / (株)丸井グループ
 不動産 : 東急不動産ホールディングス(株) / 東京建物(株) / 三井不動産(株) / 三菱地所(株)
 サービス : セコム(株)