



# 低炭素型ディーゼルトラック等普及加速化事業 (国土交通省連携事業)

2019年度要求額  
2,965百万円 (2,965百万円)

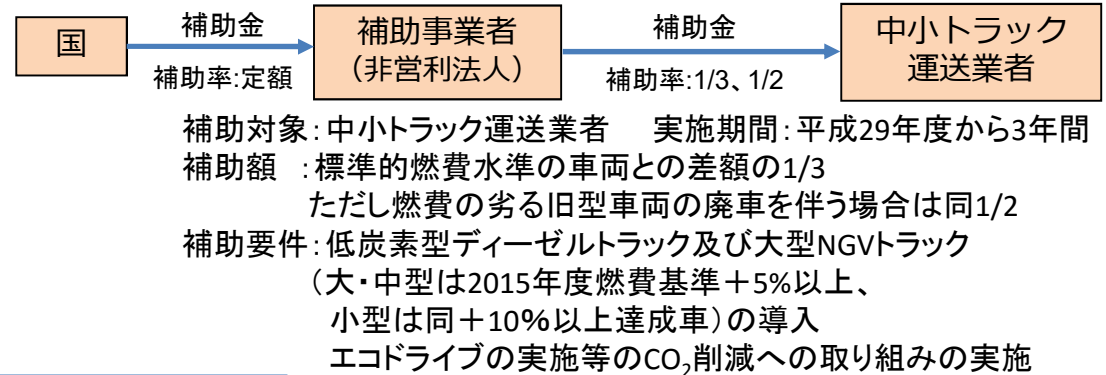
## 背景・目的

- トラックは運輸部門CO<sub>2</sub>排出量の約3割を占める。
- 排出負荷が高い一方で、性能の特性から乗用車に比べ次世代型車両への転換が困難であり、当面、保有車の9割程度をディーゼル車が占めると予想される。
- 平成26~28年度の中小トラック運送業者向け低炭素化推進事業では燃費の劣る旧型車両の代替促進を図った(26~28年度補助実績10,355台)。
- 今後は更新需要をトップクラスの燃費レベルに誘導し、保有車の燃費水準向上を図る。

## 事業概要

走行距離が長く運搬効率の高い運送業で、資力の乏しい中小業者を対象に、低炭素型ディーゼルトラック等の導入を集中的に支援する。

## 事業概要・事業スキーム



## 事業目的・概要等

## 期待される効果

- ディーゼルトラック販売車に占める低炭素型車両の比率向上
- 燃費改善の取組体制構築により、導入された低炭素型車両だけでなく、事業所全体でのCO<sub>2</sub>削減が図られる。

2030年時点でトラック保有車の約9割をディーゼル車が占めるものと推計。

⇒ディーゼル保有車の燃費水準の改善が必要

年度	トラック販売比率		トラック中ディーゼル車保有比率
	次世代車	ディーゼル車	
2012年	0.3%	99.7%	99.8%
2020年	8.2%	91.8%	96.8%
2030年	16.6%	83.4%	88.6%

※次世代型車両: ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車  
(平成27年度自動車由来CO<sub>2</sub>排出量削減方策検討調査の試算)

運輸部門CO<sub>2</sub>削減目標  
(温暖化対策計画案)  
2013→30年 27.6%減

排出量の約2割は営業用トラック由来  
(台数の約9割はディーゼルトラック)

【燃費規制】  
2025年度燃費基準は策定。  
新基準策定後も2025年度までは現行基準適合車が販売可。

現行の燃費規制に加えて、燃費水準がトップクラスの車両の普及促進施策により、燃費水準の改善が必要。

事業用トラックの各燃費水準の車両比率(%)  
(H29年1~3月新規登録車両情報より)

H29 新規登録車 (普通車) に占める 比率%	2015年度燃費基準			
	+5% 達成以下	+5~10% 達成車	+10~ 15% 達成車	+15% 以上 達成車
小型	31.9	36.8	29.5	1.9
中型	84.7	15.3	0.0	0.0
大型	38.3	61.7	0.0	0.0

トップクラス燃費水準への移行促進