



低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 (国土交通省連携事業)

平成29年度要求額
2,965百万円 (新規)

事業目的・概要等

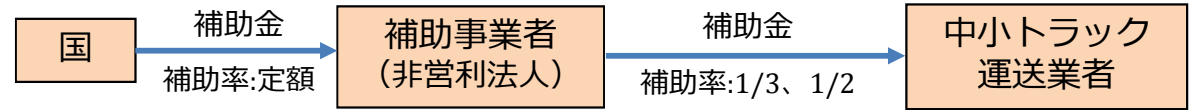
背景・目的

- トラックは運輸部門CO₂排出量の約3割を占めるが、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の大量普及が困難で、当面、保有車の9割程度をディーゼル車が占める。
- 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(26～27年度補助実績6,654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者で、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の導入を集中的に支援し、トラック保有車中の低炭素型ディーゼルトラックの比率を平成31年度末11%※以上とする。(※26年度末1.4%)

事業概要・事業スキーム



補助対象：中小トラック運送業者 実施期間：平成29年度から3年間
 補助額：標準的燃費水準の車両との差額の1/3
 ただし燃費の劣る旧型車両の廃車を伴う場合は同1/2
 補助要件：低炭素型ディーゼルトラック（大・中型は2015年度燃費基準+5%以上、小型は同+10%以上達成車）の導入
 エコドライブの実施を含む継続的取組体制構築を求める。
 (補助要件について、高いCO₂排出削減効果を得る観点から、燃費レベルの実態等を踏まえて年度ごとに必要に応じて見直し)

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 (平成31年度の比率39%※以上) ※平成26年度末19.4%
- 燃費改善の取組体制構築により、全ての保有車について継続的な燃費改善に取り組む経営への転換を図る。

各種推進施策による次世代型車両の普及拡大を図っても、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と見られる。

⇒ **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：LPGリット車、電気自動車、燃料電池車、天然ガス車 (平成27年度自動車由来CO₂排出量削減方策検討調査の試算)

運輸部門CO₂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】

2015年度燃費基準以降の新基準は未策定。新基準策定後も目標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。

H26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%以上達成車
小型	66.6	12.1	21.3
中型	96.1	3.7	0.1
大型	68.7	31.3	0.0

トップクラス燃費水準への移行促進
(26年度保有車中1.4%→31年度11%以上)

事業用トラックの各燃費水準の車両比率(%)
(H27年1~3月新規登録車両情報より)