

#### 4. トラック運送に係る新型の DPF 装置装着車への移行によるトラック運送の省エネルギー化推進事業

##### 4.1 平成 27 年度結果

###### 4.1.1 事業目的

新長期規制対応車を使用しているトラック運送業者に対して、ポスト新長期規制対応車と新長期規制対応車との差額に対して補助を行うことで、ポスト新長期規制対応車の価格低減を誘導し、当該トラックへの移行を促進する。

現在使用している新長期規制対応車を名義変更又は廃車してもらい、ポスト新長期規制対応車の導入を支援し、実燃費改善効果を図ることによりトラック輸送の省エネルギー化の取り組みを促進させるものである。

###### 4.1.2 昨年度補助スケジュール

|                       |  |
|-----------------------|--|
| 平成 27 年 5 月 19 日      | 平成 27 年度省エネルギー型陸上輸送実証検討会               |
| 平成 27 年 5 月 29 日      | 事業の公募要領の公表                             |
| 平成 27 年 6 月 12 日～19 日 | 全国 10 箇所で開催                            |
| 平成 27 年 7 月 3 日～17 日  | 導入補助公募期間（15 日間）<br>※1 次公募              |
| 平成 27 年 8 月 17 日～31 日 | 導入補助公募期間（15 日間）<br>※2 次公募              |
| 平成 27 年 12 月 18 日まで   | 1 次公募の中間報告<br>（データ取得期間は入替前後実働 20 日間以上） |
| 平成 28 年 12 月 25 日まで   | 2 次公募の中間報告<br>（データ取得期間は入替前後実働 20 日間以上） |
| 平成 28 年 2 月 22 日まで    | 1 次及び 2 次公募の実績報告                       |

###### 4.1.3 昨年度補助金交付結果

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| ・ 公募予定額   |                 |
| 金額        | 約 750,000,000 円 |
| ・ 総申請数    |                 |
| 件数        | 31 件            |
| 金額        | 28,851,000 円    |
| ・ 補助金交付件数 |                 |
| 件数        | 27 件            |
| 金額        | 21,735,000 円    |

#### 4.1.4 事業実施結果

##### (1) 対象車両

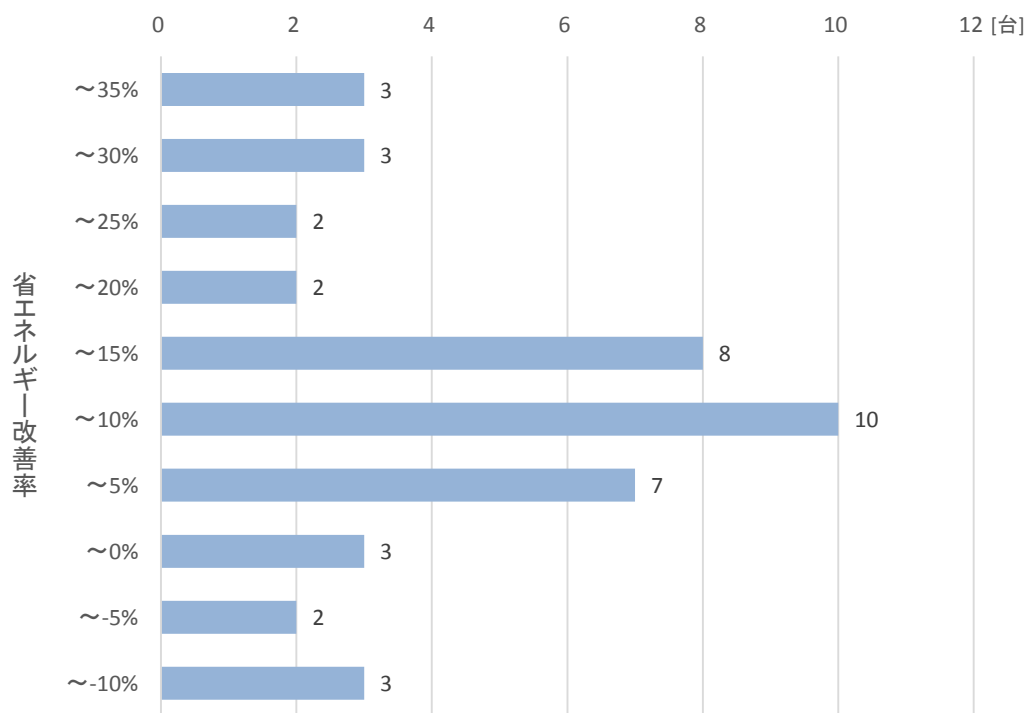
単位：車両台数（台）

| 区分  | 車両総重量          | 車両台数 |
|-----|----------------|------|
| 小型  | 3.5t 超～7.5t以下  | 4    |
| 中型  | 7.5t超～12.0t以下  | 30   |
| 大型① | 20.0t超～        | 1    |
| 大型② | 12.0t超～20.0t以下 | 8    |
| 計   |                | 43   |

※大型車両は車両総重量により区分した。

##### ③ 省エネルギー改善率

・省エネルギー改善率は平均10.3%。

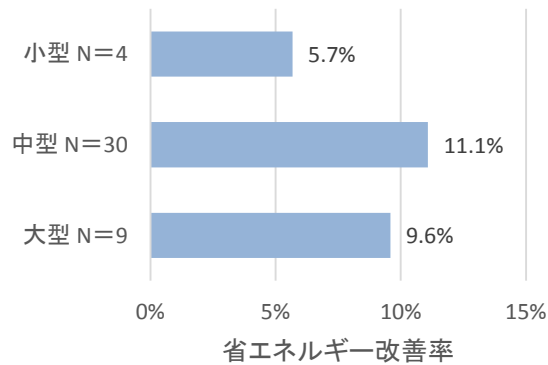


N=43

※省エネルギー改善率＝（車両入替後の実燃費－車両入替前の実燃費）／車両入替前の実燃費

④ 車両総重量区別の省エネルギー改善率

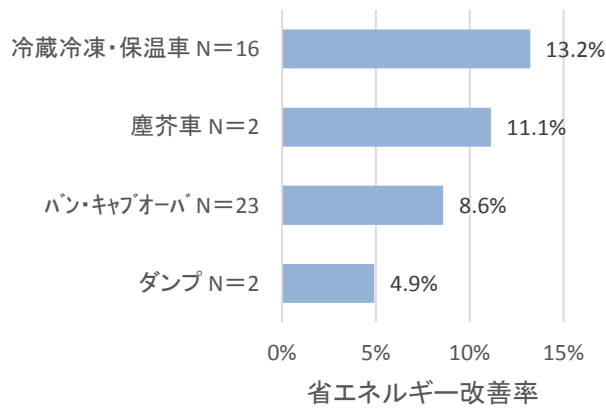
・小型車での改善率が約6%と比較的低くなっている。



※省エネルギー改善率 = (車両入替後の実燃費 - 車両入替前の実燃費) / 車両入替前の実燃費

⑤ 車体形状別の省エネルギー改善率

・冷蔵冷凍・保温車での改善率が約13%と最も高くなっている。



※省エネルギー改善率 = (車両入替後の実燃費 - 車両入替前の実燃費) / 車両入替前の実燃費

(2) 燃費への影響があったと考えられる事項（平成 27 年度補助事業者による報告）

- ・効果が現れなかった理由及び大きく改善した理由ともに、車両入替前後での走行ルートや運行形態の変化が原因のひとつとなっている。
- ・その他、効果が現れなかった理由としては、車両入替後が冬期となったことによるアイドリング時間の増加、DPF装置の頻繁な作動が挙げられている。

■効果が現れなかった理由

- ・入替前は高速道路走行が多かったが、入替後は下道走行のみのため。
- ・入替前後で走行ルートの変更があったため。
- ・スタッドレスタイヤ装着により燃費が悪化したため。
- ・DPF 燃焼を毎日帰着時に実施したため。
- ・入替後に気温が下がり、始業開始時にアイドリングの時間が長くなったため。

■大きく改善した理由

- ・入替後は長距離幹線の運行に変わったため。

(参考)補助対象となる新型のDPF装置装着車

- ・車両総重量 3.5t 超のディーゼルトラックのうち、下表 A、B のいずれかの基準を満たす車両
- ・但し、補助対象車両はディーゼルトラックのみが対象であり、CNG 車や LPG 車、電気自動車、ハイブリッド車、燃料電池自動車等のディーゼルトラック以外の車両は対象外

|   | 基準  | 燃費基準達成車ステッカー、低排出ガス車ステッカー  |
|---|---|---|
| A | 「平成 27 年度重量車燃費基準達成車」かつ「平成 21 年排出ガス基準適合かつ NOx・PM+10%以上低減車」 |   |
| B | 「平成 27 年度重量車燃費基準+5%以上達成車」かつ「平成 21 年排出ガス基準適合車」             |   |

#### 4.2 補助率及び補助金上限額

- ・補助率は補助対象経費（補助対象車両の本体価格と基準車両価格との差額）の1/3以内とする（1,000円未満切り捨て）。
- ・車両総重量区分によって基準車両価格および補助上限額が異なる（下記表参照）。

表 車両総重量区分毎の基準価格及び補助金上限額一覧表

| 車両総重量区分   | 補 助 事    |   | 補助率       | 補助対象経費   | 基準車両価格      | 補助金上限額   |
|---|----------|---|-----------|--|-------------|----------|
|   | 補助対象経費の区 | 内 容   |           |  |             |          |
| 大型<br>①車両総重量<br>20.0t 超<br>② 車両総重量<br>12.0t 超～20.0t<br>以下 | 設備費      | 省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金(省エネルギー型陸上輸送実証事業(省エネルギー型トラック運送に係る導入促進事業(新型のDPF装置装着車への移行によるトラック運送の省エネルギー化推進事業))の実施に必要な補助対象車両の購入に要する経費(ただし、消費税及び地方消費税相当額を除く。)) | 1/3<br>以内 | A-B<br><br>A：補助対象車両購入時の本体価格(税抜き)<br><br>B：基準価格 | 1,100<br>万円 | 80<br>万円 |
| 中型<br>車両総重量7.5t超<br>～12.0t以下                              |          |   |           |  | 420<br>万円   | 50<br>万円 |
| 小型<br>車両総重量3.5t超<br>～7.5t以下                               |          |   |           |  | 240<br>万円   | 30<br>万円 |