

経団連カーボンニュートラル行動計画
2024 年度フォローアップ結果 個別業種編

2050 年カーボンニュートラルに向けたトラック運送業界のビジョン

業界として 2050 年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

- ☒ 策定している・・・①へ
☐ 策定を検討中・・・②へ
☐ 策定を検討する予定・・・②へ
☐ 策定を検討する予定なし・・・②へ

①ビジョン（基本方針等）の概要

策定年月日	2022 年 4 月
将来像・目指す姿	
2050 年カーボンニュートラルに向けて、トラック運送業界が 2030 年に「こうありたい」という姿を実現するための道しるべとして、トラック業界全体で取り組む計画である『トラック運送業界の環境ビジョン 2030』を策定。 ◆2030 年の目標 【メイン目標】 2030 年度の CO₂ 排出原単位を、2005 年度比で 31%削減する ※経団連カーボンニュートラル行動計画におけるフェーズⅡの目標と整合 【サブ目標】 1. 車両総重量 8t 以下の車両について、2030 年における電動車の保有台数を 10%とする 2. 各事業者が自社の車両の CO₂ 排出総量または CO₂ 排出原単位を把握することを目指す 3. 全日本トラック協会と全都道府県トラック協会が共通で取り組む「行動月間」を設定する	
将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン	
各事業者が取り組みやすいものを選んで実践できるように、また SDGs の目標との関連付けをしながら、以下の 3 段階のメニューに分けて、それぞれ具体的な行動例を示した。 A. 運送事業を推進するうえで取り組む地球温暖化対策メニュー B. 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー C. 運送事業を推進するうえで取り組む「A」以外の環境対策メニュー	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

トラック運送業界のカーボンニュートラル行動計画

		計画の内容
【第1の柱】 国内の事業活動における排出削減	目標・行動計画	2030年度の営業用トラックの輸送トンキロあたり CO ₂ 排出原単位を2005年度比 31%削減する。
	設定の根拠	すべてのトラック運送事業の生産活動による CO₂ 排出量を対象とする。 (1) 目標指標の選択 営業用トラックの輸送量は経済情勢等により大きく変化し、それに伴う CO₂ 排出量の絶対値も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲である CO₂ 排出原単位を目標指標とした。 なお、経済活動としての輸送をよりの確に表す指標である輸送トンキロは、輸送した貨物の重量（トン）にそれぞれの貨物の輸送距離（キロ）を乗じたもので、輸送トンキロ当たりの燃料消費量を指標としている。 (2) 目標値の設定 ・エコドライブによる削減 ⇒ 【2005年度比△6%】 ・低燃費車等への代替による営業用トラックの走行距離当たり CO₂ 排出量の削減 ⇒ 【+4%（大型車増加のため）】 ・輸送の効率化による1台当たり輸送トン数の増加 ⇒ 【△29%】
【第2の柱】 主体間連携の強化 （低炭素・脱炭素の製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030年時点の削減ポテンシャル）		◆エコドライブ運動の推進 ◆トラックの森事業の推進 ◆荷主との連携強化による輸送効率化の推進 ◆関係機関への燃費改善のための諸対策の働きかけ
【第3の柱】 国際貢献の推進 （省エネ技術・脱炭素技術の海外普及等を通じた2030年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル）		特になし
【第4の柱】 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発（含 トランジション技術）		電気トラック、燃料電池トラック、高効率天然ガストラック等、革新的技術をともなった実用的な車両が市場に投入された場合、積極的に導入を促進する。
その他の取組・特記事項		特になし

トラック運送業における地球温暖化対策の取組み

主な事業				
貨物自動車運送事業法にもとづくトラック運送事業				
業界全体に占めるカバー率（CN行動計画参加÷業界全体）				
	業界全体	業界団体	CN行動計画参加	
企業数	63,127 社	51,607 社	51,607 社	100%
市場規模				%
エネルギー消費量				%
出所	国土交通省、全日本トラック協会			
データの算出方法				
指標	出典		集計方法	
生産活動量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）		国土交通省「自動車輸送統計年報」の営業用貨物車（登録自動車）の輸送トンキロの数値を適用	
エネルギー消費量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）		2009 年度までは国土交通省「自動車輸送統計年報」、2010 年度以降は国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」の営業用貨物の軽油の数値を適用	
CO2 排出量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☒ その他（推計等）		上記の燃料消費量に CO ₂ 排出係数を乗じて算出。	
生産活動量				
指標	営業用貨物車（登録自動車）の輸送トンキロ			
指標の採用理由	トラック輸送業界の生産活動を的確に表す指標			
業界間バウンダリーの調整状況				
右表選択	☐ 調整を行っている ☒ 調整を行っていない			
上記補足 （実施状況、調整を行わない理由等）				
その他特記事項				
・「自動車輸送統計年報」においては、2010年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されないため、1996年度から2009年度までの数値には設定された接続係数を乗じて値を算出した。さらに、2020年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されなくなったため、2019年度以前の数値には、設定された接続係数を乗じて値を算出した。 ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016年に2011～2014年度の値が、「自動車輸送統計年報」においては2021年に2020年4月分以降の値がそれぞれ訂正発表されたため、本実績についても遡って更新した。				

【第 1 の柱】国内事業活動からの排出抑制

(1) 国内の事業活動における 2030 年削減目標

策定年月日	2022 年 4 月
削減目標	
2030 年度の営業用トラックの輸送トンキロあたり CO ₂ 排出原単位を 2005 年度比 31%削減する。	
対象とする事業領域	
すべての貨物自動車運送事業の生産活動量および CO₂ 排出量を対象とする。 ・生産活動量の指標として、国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）の営業用貨物車（登録自動車）の輸送トンキロの数値を適用する。 ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2010 年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されないため、1996 年度から 2009 年度までの数値には設定された接続係数を乗じて値を算出した。 ・さらに、「自動車輸送統計年報」においては、2020 年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されなくなったため、2019 年度以前の数値には、設定された接続係数を乗じて値を算出した。 ・CO₂ 排出量は、燃料消費量に CO₂ 排出係数を乗じて算出することとし、燃料消費量は、2009 年度までは国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）、2010 年度以降は燃料消費量調査の移管により国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」（一般統計）の営業用貨物の軽油の数値を適用する。 ・さらに、「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016 年に 2011～2014 年度の値が、「自動車輸送統計年報」においては 2021 年に 2020 年 4 月分以降の値がそれぞれ訂正発表されたため、本実績についても遡って更新した。	
目標設定の背景・理由	
トラックの輸送量が増加すると CO₂ 排出量も増加するが、輸送量は景気等に大きく左右されるため、トラック運送業界がその排出量をコントロールすることはできない。一方、輸送量（輸送トンキロ）あたりの燃料使用量（＝CO₂ 排出原単位）は、エコドライブや輸送の効率化など、トラック運送業界が努力した結果が反映される。 このため、この CO₂ 排出原単位の削減を業界の目標とすることが適切と考え、目標としている。 2022 年 4 月策定の「トラック運送業界の環境ビジョン 2030」でも、この目標を「メイン目標」として定めたが、参考値として「排出量」そのものについても注目し、CO₂ 排出総量での目標を設定している国内外の削減計画に対するトラック運送業界の寄与の度合いも、あわせて検証することとしている。	
2030 年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明	
営業用トラックの場合は、2010 年度には 1996 年度比 37%の CO₂ 排出原単位削減を達成しており、エコドライブ等のこれまでの取組による更なる削減の余地は少なく、革新的な技術の開発を見込むことも難しいと考えられるが、最大限の努力を促す。具体的には、以下の項目により目標値を設定している。 ・すべての事業者がエコドライブに取り組むと想定。[約 6%削減] ・低燃費車等への代替による営業用トラックの走行距離当たり CO₂ 排出量の削減 ⇒【+4%（大型車増加のため）】 ・輸送の効率化による 1 台当たり輸送トン数の増加 ⇒【△29%】	

※BAU目標の場合	
BAUの 算定方法	
BAUの 算定に用いた 資料等の出所	
2030年の生産活動量	
生産活動量の 見通し	トラックの生産活動量である輸送量は経済情勢等により大きく変化し、業界の 努力の及ぶ範囲外であるため、生産活動量の将来値は設定していない。 目標値は、生産活動量（輸送トンキロ）あたりのCO ₂ 排出原単位としている。
設定根拠、 資料の出所等	
その他特記事項	
目標の更新履歴	

(2) 排出実績

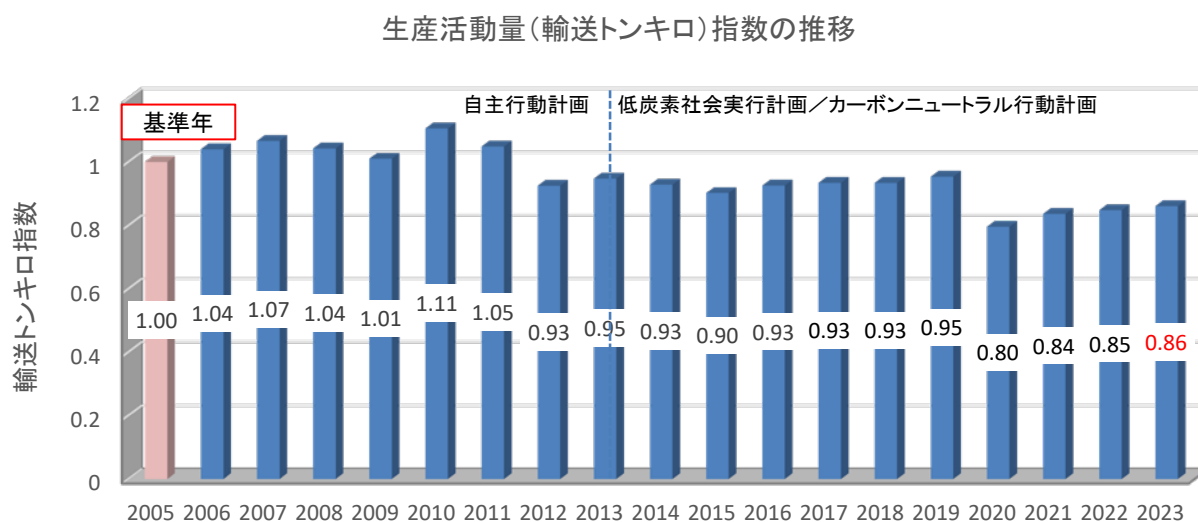
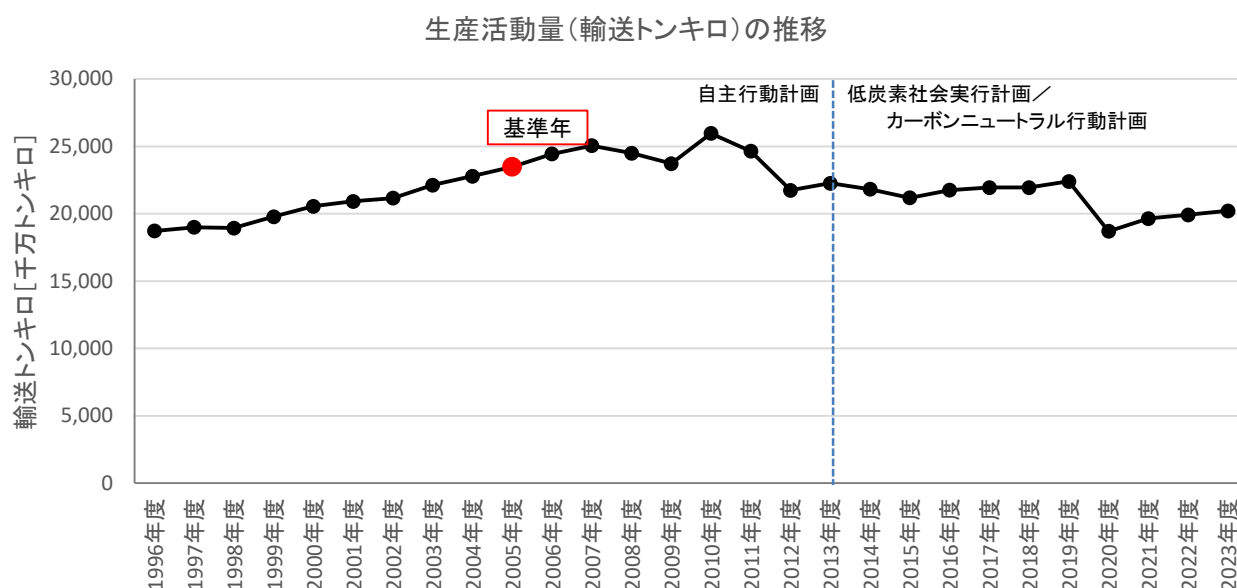
	目標 指標 ¹	①基準年度 (2005年度)	②2030年度 目標	③2022年度 実績	④2023年度 実績	⑤2024年度 見通し	⑥2025年度 見通し
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	☐	4,720		4,000	4.062		
生産活動量 (単位：千万トン キロ)	☐	23,477		19,915	20,214		
エネルギー使用量 (単位：万kl)	☐	1,776		1,497	1,520		
エネルギー原単位 (単位：l/トン キロ)	☐	0.0757		0.0752	0.0752		
CO ₂ 原単位 (単位：kg-CO ₂ / トンキロ)	☒	0.201	0.139	0.201	0.201		
電力消費量 (億kWh)	☐						
電力排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	—	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
年度							
発電端/受電端		要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂) ※調整後排出係数	—	4,720		4,000	4.062		

¹ 目標とする指標をチェック

² 電力排出係数で「調整後」を選択する場合、同値となる

【生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績】

◆ 生産活動量（輸送トンキロ）の推移

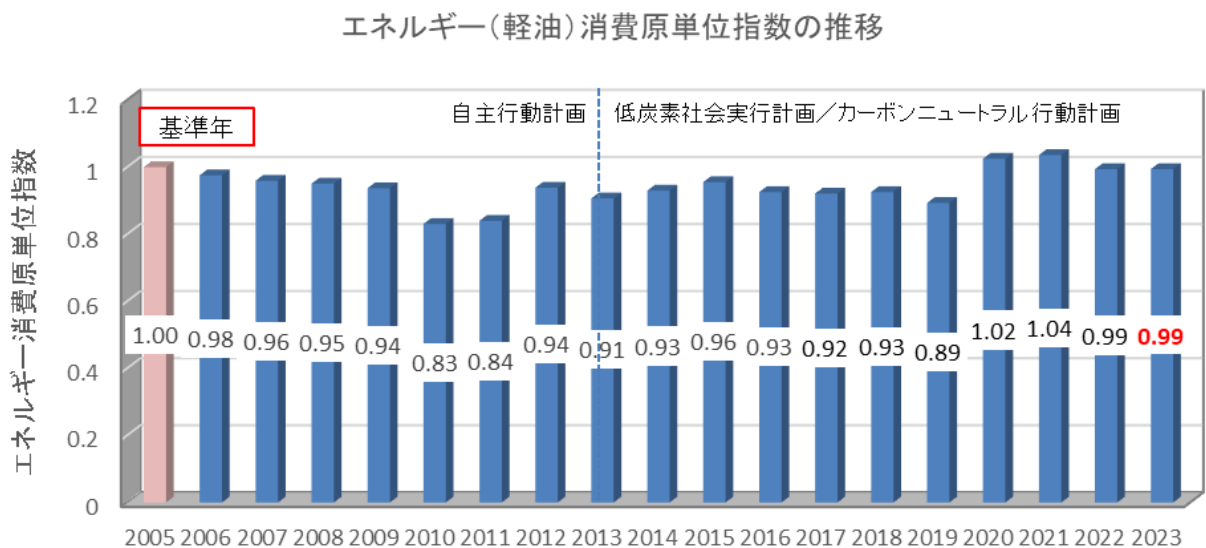
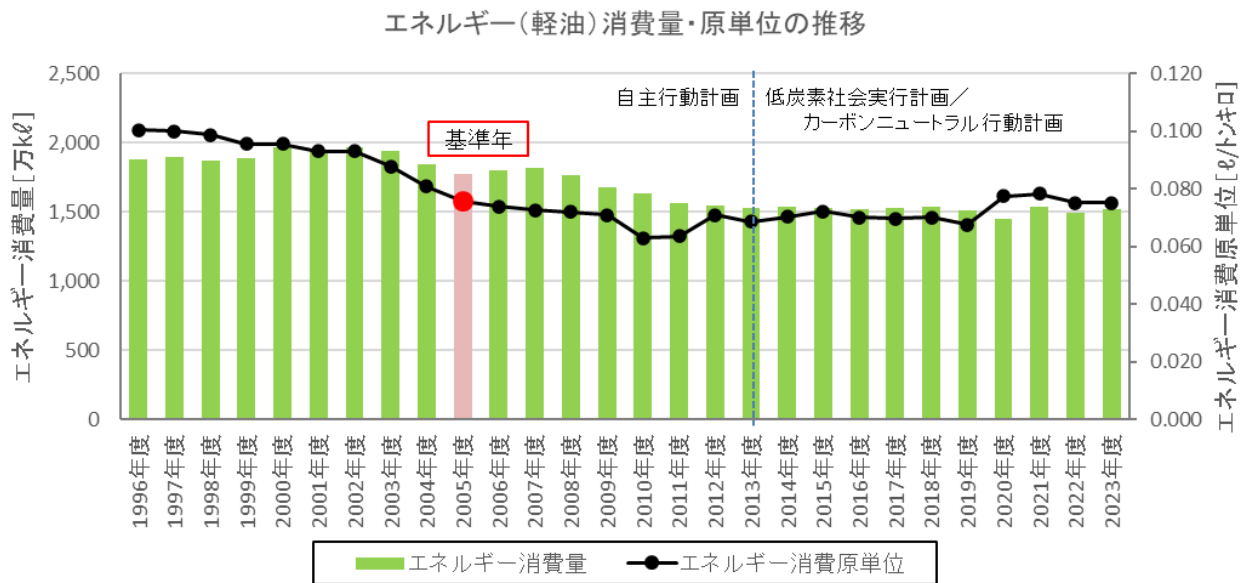


（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

営業用トラックの生産活動量（輸送トンキロ）の推移をみると、2007 年度まで増加傾向にあったが、2008 年度に減少（金融危機による急激な景気後退の影響等によると考察）に転じ、2010 年度に再び増加している。

さらにその後は減少に転じており、2012 年度以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020 年度は前年度から17%減少（コロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考察）している。2021 年度以降も引き続き新型コロナウイルスの影響下にあったものの、2020 年度からは増加傾向にある。

◆ エネルギー消費量・原単位の推移

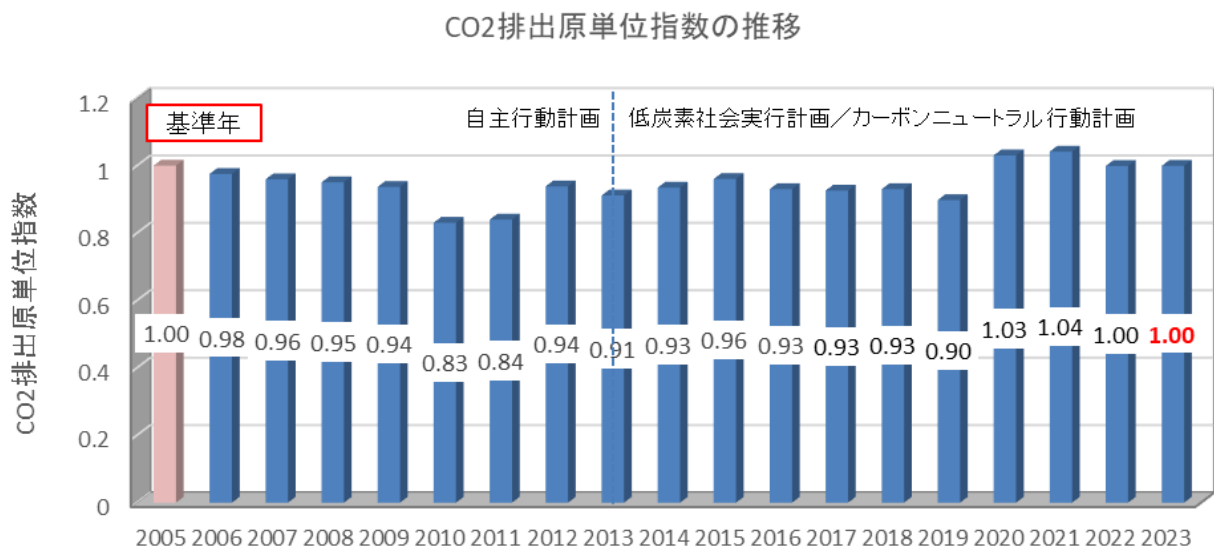
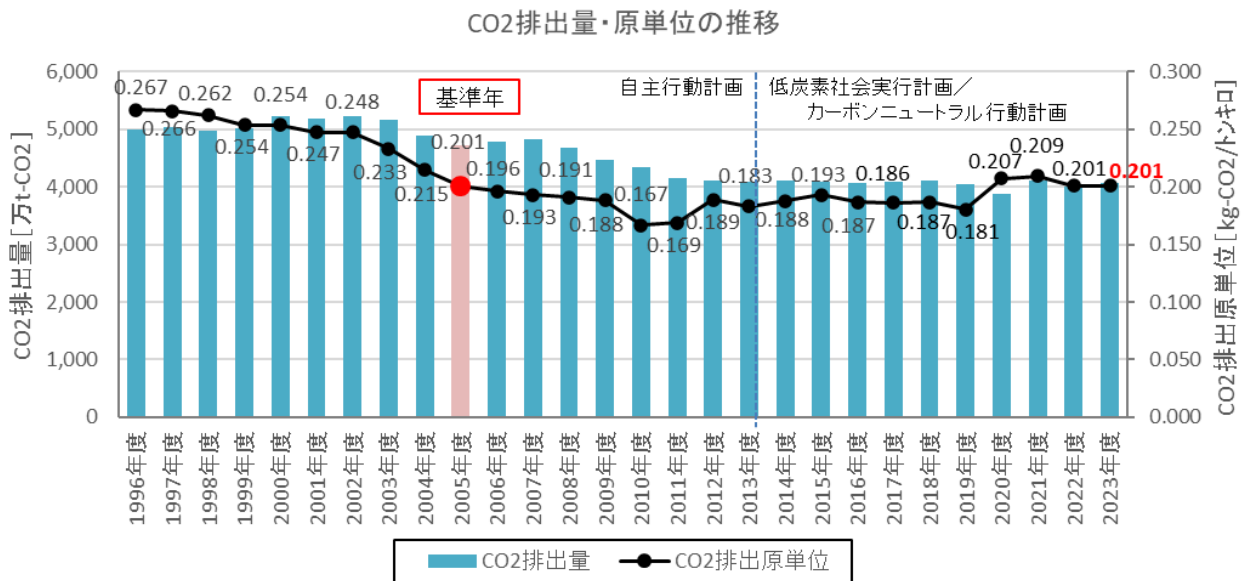


（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

営業用トラックのエネルギー（軽油）消費量の推移をみると、2013 年度まで減少傾向にあったが、その後はほぼ横ばいで推移しており、2020 年度は前年度から 4%減少（コロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考察）した。しかし、2021 年度以降は 2019 年度の水準に戻っている。

一方、エネルギー（軽油）消費原単位は、エコドライブ、アイドリング・ストップ、さらには車両の大型化による輸送の効率化の促進や低燃費車の積極的な導入等により、2010 年度までは一貫して減少傾向にあった。その後一旦増加に転じたものの 2013 年度以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020 年度はコロナ禍にも関わらず前年度から 15%増加している。これは、貨物輸送量の減少と宅配便個数の増加等により、輸送トンキロの減少率に比べて燃料消費量の減少率が少なかったためと考えられる。2022 年度以降は再度減少に転じており、社会経済活動の持ち直しによりコロナ禍前のトレンドに戻りつつあると考えられる。

◆ CO₂ 排出量・原単位の推移



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

営業用トラックの CO₂ 排出量の推移をみると、2013 年度まで減少傾向にあったが、その後はほぼ横ばいで推移しており、2020 年度は前年度から 4%減少（コロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考察）した。しかし、2022 年度・2023 年度はコロナ禍前の 2019 年度と同等になった。

一方、CO₂ 排出原単位は、2010 年度までは一貫して減少傾向にあり、その後 2012 年度に一旦増加に転じたものの以降はほぼ横ばいで推移していた。2020 年度はコロナ禍にも関わらず前年度から 15%増加し、2021 年度はさらに増加したが、これは、経済活動の停滞による貨物輸送量の減少の一方で宅配便個数が増加したこと等により、輸送トンキロの減少率に比べて燃料消費量の減少率が少なかったためと考えられる。2022 年度以降は再度減少に転じており、社会経済活動の持ち直しによりコロナ禍前のトレンドに戻りつつあると考えられる。

(3) 削減・進捗状況

	指 標	削減・進捗率
削 減 率	【基準年度比/BAU 目標比】 ＝④実績値÷①実績値×100－100	▲0.1%
	【昨年度比】 ＝④実績値÷③実績値×100－100	0.0%
進 捗 率	【基準年度比】 ＝（①実績値－④実績値）／（①実績値－②目標値）×100	0.2%
	【BAU 目標比】 ＝（①実績値－④実績値）／（①実績値－②目標値）×100	%

(4) 要因分析

単位：％ or 万 t-CO₂

要 因	1996 年度 ⇒ 2023 年度	2005 年度 ⇒ 2023 年度	2013 年度 ⇒ 2023 年度	前年度 ⇒ 2023 年度
経済活動量の変化	7.6%	▲15.0%	▲9.6%	1.5%
CO ₂ 排出係数の変化	0.5%	0.5%	0.0%	0.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	▲29.0%	▲0.6%	9.2%	0.0%
CO ₂ 排出量の変化	▲20.8%	▲15.0%	▲0.4%	1.5%
【要因分析の説明】				
2020 年度にはコロナ禍で貨物輸送量が大幅に減少していたが、2021 年度からは増加に転じ、2023 年度の経済活動量（輸送トンキロ）は、前年度から 1.5%増加している。一方、CO₂ 排出量も前年度から 1.5%増加する結果となったため、経済活動量あたりのエネルギー使用量は前年度から変化がなかった。 基準年度（2005 年度）と比較すると、2023 年度の CO₂ 排出量は 15.0%減少している。				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
☐ 目標達成が可能と判断している・・・①へ ☒ 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ ☐ 目標達成は困難・・・③へ	
①補足	現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し
	目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定
	既に進捗率が 2030 年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況
②補足	目標達成に向けた不確定要素 ・ 2023 年度以降、ウィズコロナ下での社会経済活動の持ち直しによりコロナ以前の物流に戻る可能性もあるが、いわゆる 2024 年問題の影響により、トラック以外の輸送モードへのシフトが進むことも考えられ、重量物の長距離輸送から軽量物の近距離輸送に比重が移った場合、CO ₂ 排出原単位は計算上悪化することになる。 ・ 一方、新車の燃費は確実に改善され、デジタル化の進展や荷主との連携による効率的な物流手法のさらなる推進も期待されるため、CO ₂ 排出総量は今後大きく増加しない可能性もある。
	今後予定している追加的取組の内容・時期
	・ 度重なる関係統計値の過去に遡及しての変更のたびに、一つだけ設定した目標値の妥当性を検討することは中長期的に見て望ましくない。 ・ 営業用トラックの輸送量は経済情勢等により大きく変化し、それに伴う CO ₂ 排出量の絶対値も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲である CO ₂ 排出原単位を目標指標としてきたが、これらの理由から、目標値の「輸送トンキロあたりの原単位」の他に、「CO ₂ 排出総量」をサブ目標として参考とするといった方法も、引き続き検討する。
③補足	当初想定と異なる要因とその影響
	追加的取組の概要と実施予定
	目標見直しの予定

(6) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	

(7) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2023 年度	環境対応車導入への助成	18 億 2,400 万円		20 年
	アイドリング・ストップ支援機器導入への助成	2 億 3,970 万円		10 年
2024 年度以降				

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

[天然ガス自動車、ハイブリッド車、環境対応車導入への助成]

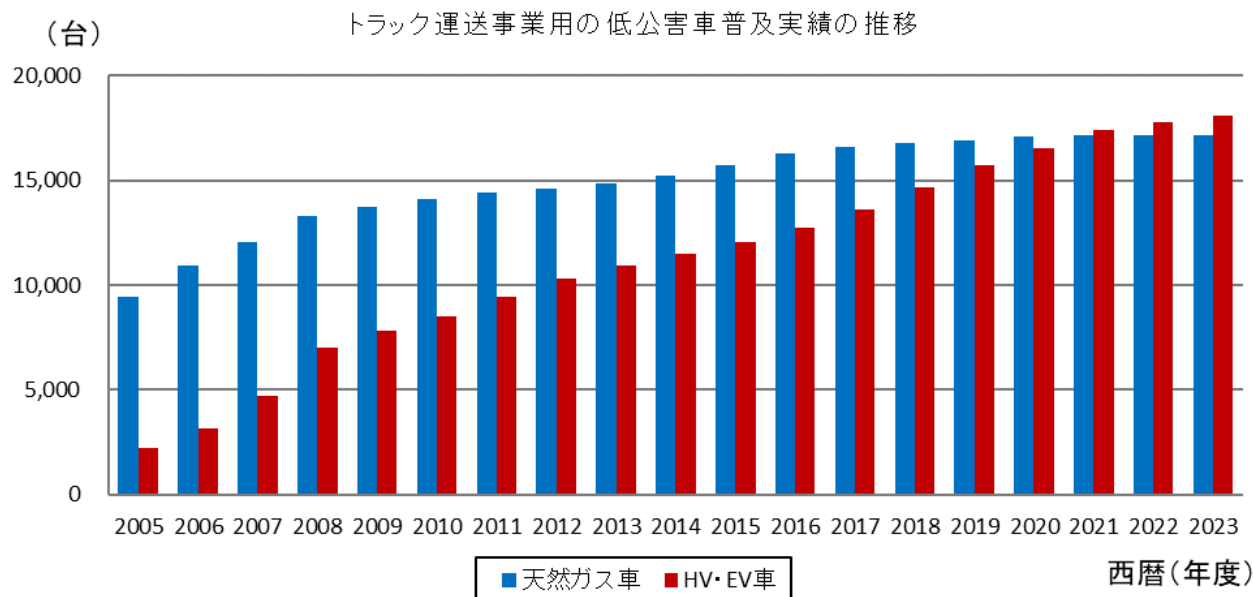
環境性能に優れ、CO₂ 排出削減に寄与する環境対応車の導入への助成を実施している。

2023 年度末時点の累計助成台数は 35,280 台で、その内訳は、圧縮天然ガス車が 17,177 台、ハイブリッド車および電気自動車が 18,103 台である。

2023 年度（単年度）の推定投資額は、18 億 2,400 万円である。

算定根拠：304 台 × 600 万円 = 18 億 2,400 万円

(2023 年度の環境対応車の助成台数) × (仮定した平均単価)



西暦（年度）		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
助成 台数 （累計）	天然ガス車	9,465	10,925	12,051	13,311	13,748	14,108	14,397	14,582	14,837	15,247	15,758	16,277	16,614	16,796	16,947	17,123	17,144	17,168	17,177
	HV・EV車	2,243	3,127	4,735	7,044	7,850	8,483	9,451	10,286	10,918	11,520	12,038	12,761	13,590	14,693	15,713	16,553	17,411	17,808	18,103
	合計	11,708	14,052	16,786	20,355	21,598	22,591	23,848	24,868	25,755	26,767	27,796	29,038	30,204	31,489	32,660	33,676	34,555	34,976	35,280

[エアヒータ、車載バッテリー式冷房装置等、アイドリング・ストップ支援装置導入への助成]

トラックドライバーが休憩、荷待ち等におけるエンジン停止時に相当時間連続して使用可能な車載用冷暖房機器（エアヒータ、車載バッテリー式冷房装置）の取得価格への助成を実施している。

2023 年度（単年度）の推定投資額は、2 億 3,970 万円である。

算定根拠 1：エアヒータ 311 台 × 30 万円 = 9,330 万円 …①

（2023 年度のヒータの助成台数）×（仮定した平均単価）

算定根拠 2：車載バッテリー式冷房装置 366 台 × 40 万円 = 1 億 4,640 万円 …②

（2023 年度のバッテリー式冷房装置の助成台数）×（仮定した平均単価）

①+② = 2 億 3,970 万円

（取組実績の考察）

【2024 年度以降の取組予定】

（今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素）

これまでの取組みで一定の成果を挙げてきたことから、今後も引き続き、基幹的な取り組みであるエコドライブの推進活動や環境対応車等の導入促進をはじめ、高速道路の利用促進や荷主連携による共同輸配送等の実車率向上、自営転換の推進等、輸送効率化につながる各種の対策を継続的に講じていく。

(8) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

業界としての 取組	☐ クレジットの取得・活用をおこなっている ☐ 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する ☐ 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する ☒ クレジットの取得・活用は考えていない ☐ 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する ☐ 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない
個社の取組	☐ 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている ☐ 各社ともクレジットの取得・活用をしていない ☐ 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている ☐ 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

【非化石証書の活用実績】

非化石証書の活用実績	
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

☐ 目標を策定している・・・①へ

☒ 目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

--

本社オフィス等の CO₂ 排出実績 (〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
延べ床面積 (万㎡)											
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)											
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)											
エネルギー消費 量 (原油換算) (万 kl)											
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/m ²)											

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組

☒ 目標を策定している・・・①へ 【当業界の活動の大部分が物流である。】

☐ 目標策定には至っていない・・・②へ

①目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

②策定に至っていない理由等

--

物流からの CO₂排出実績 (〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
輸送量 (万トン)											
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)											
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トン)											
エネルギー消 費量 (原油換算) (万 kl)											
輸送量あたり エネルギー 消費量 (l/トン)											

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【第2の柱】主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	製品・サービス等	当該製品等の特徴従来品等との差異、算定根拠、対象とするバリューチェーン	削減実績 (推計) (2023 年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030 年度)
1				
2				
3				

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(2) 家庭部門、国民運動への取組み

家庭部門での取組
国民運動への取組
森林吸収源の育成・保全に関する取組み
森林保護育成を図ることで、地球温暖化の大きな要因となる CO₂ の削減に寄与することを目指し、国有林等に 1ha 程度のフィールドを設定し、地域のボランティアの協力を得ながら森を育てる「トラックの森づくり」事業を、2003 年度から実施している。

【2024 年度以降の取組予定】

(2030 年に向けた取組)

2024 年度以降も現在実施している取り組みを引き続き実施していく。

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

【第3の柱】国際貢献の推進

(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

	海外での削減貢献	貢献の概要	算定根拠	削減実績 (推計) (2023 年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030 年度)
1					
2					
3					

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【2024 年度以降の取組予定】

(2030 年に向けた取組)

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

(2) エネルギー効率の国際比較

【第4の柱】2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発

(1) 革新的技術（原料、製造、製品・サービス等）の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	技術の概要 算出根拠	導入時期	削減見込量
1	電気トラック、燃料電池トラック、高効率天然ガストラック等、革新的技術をともなった実用的な車両が市場に投入された場合、積極的に導入を促進する。			
2				
3				

(2) 革新的技術（原料、製造、製品・サービス等）の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2023	2025	2030	2050
1					
2					
3					

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【2024年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組)

革新的技術をともなった実用的な車両が市場に投入された場合、積極的に導入を促進する。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

その他の取組・特記事項

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

(2) その他の取組み

(カーボンニュートラルに資するサーキュラーエコノミー、ネイチャーポジティブへの取組み等、特筆すべき事項があれば記載)