

令和3年度 AI・IoT等を活用した なる輸送効率化推進事業費補助金

トラック輸送の省エネ化推進事業

～ 事業説明資料 ～



本年度の主な改定点

■ 補助対象の範囲

- ・ 車両動態管理システムはクラウド型のみ補助対象
→ 昨年度まで対象となっていたメモリーカード型は補助対象外
- ・ AI・IoTによるシステム関係ツールの導入を補助対象に追加
→ 但し、ツール単独導入は不可、他のシステムと同時導入・関係が必須

■ 補助事業の要件

- ・ 報告データとして、取組を実施したトラックの積載率の提出を必須化
- ・ 任意の車両 1 台の 1 運行毎のデータの提出を追加（算定方法の確認のため）
→ 追加提出ファイル名：サンプル車両の運行毎データ（総括表明細）
- ・ 補助対象経費の支払いは金融機関による振込のみに制限（現金払い不可）

■ 申請・報告手続き

- ・ 原則、申請書や実績報告書等は電子メール添付で提出かつ押印不要
→ 但し、電子メール提出が難しい場合に限り郵送可（その場合は押印必須）



目次

1. 補助事業の全体概要 P.4
2. 今年度事業のポイント P.35
3. 申請の流れ P.56

1. 補助事業の全体概要



目的

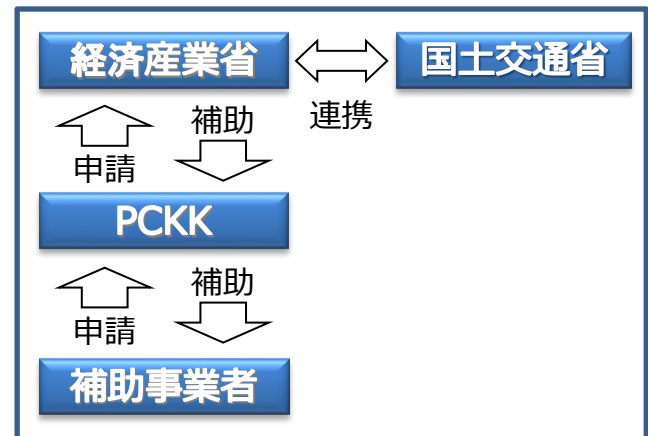
- トラック事業者と荷主等との連携を要件に、「車両動態管理システム」、「予約受付システム等」、「配車計画システム」及び「AI・IoTによるシステム関係ツールの導入」の経費の一部を支援し、当該システムを活用したトラック事業者と荷主等との共同による輸送の効率化の実証を目的とする。

※なお、車両のデータが必要不可欠であることから、本事業では荷主等の申請については、データを取得するトラック事業者を確保したうえで申請すること。

【荷主等の定義】

- トラック事業者等が行う輸送において
- ・ 貨物を引き渡す者（発荷主）
 - ・ 貨物を受け取る者（着荷主）
 - ・ 貨物の輸送を請負わせる者（元請事業者）

【事業の枠組み】



補助対象事業者

■ 補助事業者は次のア～カのいずれかの者であること。

○：単独申請・共同申請ともに可 △：共同申請のみ可 ×：申請不可

補助対象事業者		車両動態管理システム (AI・IoTによるシステム関係ツール) ※4	予約受付システム等 (AI・IoTによるシステム関係ツール) ※4	配車計画システム (AI・IoTによるシステム関係ツール) ※4
ア	貨物自動車運送事業者	○	×	○
イ	第二種貨物利用運送事業者	○	×	○
ウ	自家用トラック事業者	○	×	○
エ	ア又はイを構成員に含む団体※1	△	×	△
オ	荷主等※2	×	○	○
カ	リース事業者※3	△	△	△

※1：各団体の構成員のトラック事業者が補助対象となるシステムを導入する場合に限る。この場合において、当該構成員と共同で申請すること。

※2：ア～エ（トラック事業者）に該当する者と予約受付システム等及び配車計画システムを活用したトラック事業者と荷主等との連携メニューを実施する者に限る。この場合においては、**荷主等単独で申請**又は**ア～エに該当する者と共同で申請のいずれも可**とする。（なお、荷主等単独で申請の場合、トラック事業者と荷主等との連携を実施する車両を確保した上で申請すること。）

※3：ア～オに該当する者に補助対象となる機器をリースする者に限る。この場合において、ア～オに該当する者と**共同で申請**すること。

※4：**AI・IoTによるシステム関係ツールについては、車両動態管理システム、予約受付システム等及び配車計画システムのうちいずれか又は全部と関係させる場合のみ申請**すること。

今年度事業の全体概要

① 実施計画の作成

- どのような連携策を行うか連携メニューリストを基に作成すること。
- 省エネ効果（トンキ口あたりの燃料使用量の削減率）の計画値は1%以上で立案すること。

交付決定

→ 車両動態管理システムの導入

② 自己診断データ等の取得(前)

- データ取得期間は、連携前の実働10日間。
- 車両別の走行距離、輸送量及び積載率、燃料使用量、車両情報等 **+連携に必要な情報（実施内容により異なる：連携メニューリスト等を参考に取得情報を設定し、その取得情報を実施計画書に明記すること）。**

③ 自己診断(現状分析・提案)

- 現状を分析し、輸送効率化（省エネ化）の観点で、**荷主等へ連携策を提案（荷主等による申請の場合はトラック事業者へ連携策を提案）。**

トラック事業者と荷主等との連携の実施

→ 予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム連携ツールの導入・稼働

④ 自己診断データ等の取得(後)

- データ取得期間は、トラック事業者と荷主等との連携後の実働10日間。
- 車両別の走行距離、輸送量及び積載率、燃料使用量、車両情報 **+連携に必要な情報。**

⑤ 自己評価

- トラック事業者と荷主等との連携取組実施の場合
 - 取組状況の報告と省エネ効果の提出。
 - 取組途上の場合（取組を実施したが省エネ効果が計画値未達成の場合も同様）。
 - 想定される省エネ効果と取組実施の課題、今後の見通し等を提出。

実績報告提出（自己評価結果等の報告）

補助金の支払い

⑥ 自己評価フォローアップ

- 翌年度以降の取組状況と省エネ効果を報告。
 - 今年度に取り組途上、又は省エネ効果が計画値未達成の場合は提出必須。
- ※報告が無い場合は補助金の返還を求めることがある。

予算額と公募回数

■公募予算額

- 約 3 5.5 億円（車両動態管理システム、予約受付システム等及び配車計画システム、AI・IoTによるシステム連係ツールの総額）を **3 回に予算を分けて公募実施。**
 - 但し、車両動態管理システムのうちGPS車載器導入型の予算枠は 1 億円程度、予約受付システム等の予算枠は 5 億円程度、配車計画システムの予算枠は 1 億円程度とする。
 - 各公募回で残予算があった場合については、次回公募に加える。
 - 1 次公募：約 2 5.0 億円 6月14日（月）～6月25日（金）
 - 2 次公募：約 5.5 億円 7月 5日（月）～7月16日（金）
 - 3 次公募：約 5.0 億円 7月26日（月）～8月 6日（金）
- ※ 1 次～ 3 次公募の間には**申請の受付を行っていない期間がある**ため注意すること。

1. 補助事業の全体概要

①車両動態管理システム



補助率・補助金上限額

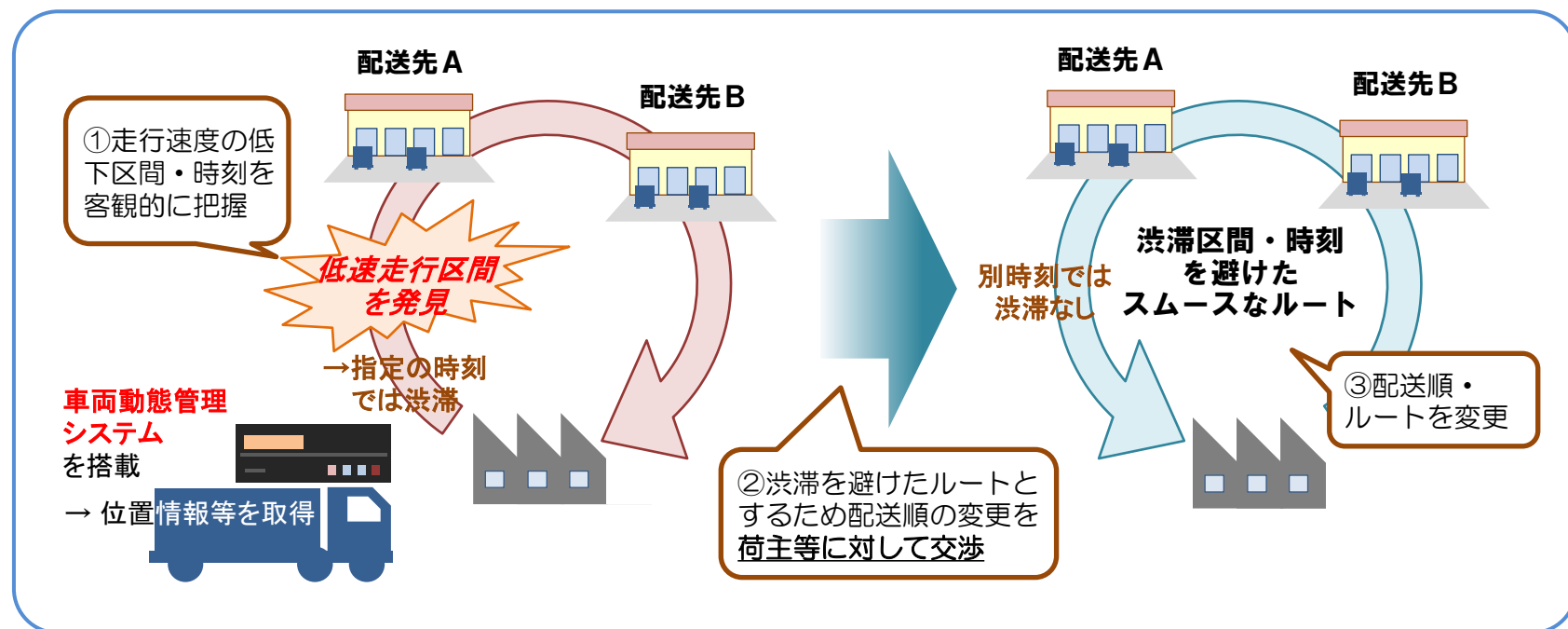
■ システムの定義・補助率・補助金上限額（車両動態管理システム）

システ・種類	定義	補助率/上限額
車両動態管理システム (クラウド型)	<ul style="list-style-type: none">取得情報に関して<u>運行中にデータ通信による送受信を行うシステム</u>とする。なお、運行中にデータ通信による送受信ができない取得情報がある場合には、記録媒体に当該取得情報を記録できること。	1 / 2 以内 ※ 1 千円未満の端数は切捨て ※ 1 事業所あたりの補助金上限額なし

※車両動態管理システム（メモリーカード型）は補助対象外。

参考：トラック事業者と荷主等との連携策の実施例 (車両動態管理システムの導入例)

■ 「輸送時間削減のための輸送ルートの見直し」の提案を実施した場合



上記①～③の連携実現により

渋滞区間の走行減少 ⇒ 1運行の走行時間減少 ⇒ **省工ネ効果を実現！**

補助対象となる経費

(車両動態管理システム)

- 補助対象事業者による補助事業の実施に必要な車両動態管理システムの導入に要する経費とする。
- ①～③に掲げる必須機能を有する車載器（取り付けに必要なハーネス類や金具等を含む）、又は必須機能を有するサービスの導入を補助対象とする。
 - デジタコの新規導入の有無により、以下の3種類に区分して示す。
 - ①デジタコ導入型
 - ②GPS車載器導入型（デジタコの導入なし又は既存所有のデジタコを利用）
 - ③サービス単独型（車両動態管理サービスのみを利用、デジタコ・GPS車載器の購入なし）
 - 車載器の付帯機能については、省エネ及びトラック事業者と荷主等との連携の効果が高いと認められるものを補助対象とする。
→なお、上記以外の機能（カメラ[ドラレコ]、カーナビ及びアプリ等）については、「補助対象設備と基準」に示す設備と連携して使用する省エネ及びトラック事業者と荷主等との連携の効果が高いと認められるもの、若しくは車載器内蔵式など製品構成として不可分で分離できないと認められるものに限り補助対象とする（申請時に個別判断）。
 - 付帯設備については、1 運行の中での取得情報を車載器のみで出力・分析できない場合に出力・分析するために必要な事務所用機器を補助対象とする。
 - 車載器・付帯設備については、品質が保証されており、保証期間が定められているものとする（市販品対象）。

補助対象設備と基準

車両動態管理システム：①デジタコ導入型

項目	対象設備・費用			基準
設備費	車載器	必須機能	<ul style="list-style-type: none"> デジタコ機能 GPS位置情報を取得できる車載器（GPSレシーバを含む） 	<ul style="list-style-type: none"> 1 運行の中での瞬間速度、走行距離、走行時間を取得できること 時間情報を取得できること 車両動態管理に必要となるGPS位置情報を取得できること（なお、当該機能に限って既存所有の装置の活用も可とする）
		付帯機能	<ul style="list-style-type: none"> EMS機能 燃料管理機能（燃料センサー、燃料量の入力装置等） 作業状態等の入力装置 各種センサー（速度、エンジン回転数、ドア開閉、温度管理等） 積載情報等の入力装置 移動体通信装置（LTE通信装置等） 無線LAN装置 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料管理機能は、1 運行の中での燃料使用量について、自動若しくは手入力によって計測・記録できる機能を備えていること 作業状態等の入力装置は、1 運行の中での機能に応じた情報（荷待ち中や積卸作業中の状態、実車/空車の状態、給油量等）を車載器に入力するための装置であること 各種センサーは、連携メニューを実施する上で必要なものであって、1 運行の中での各種センサーに応じた情報（速度、エンジン回転数、作業時間、燃料量、庫内温度等）を取得できること 積載情報等の入力装置は、1 運行の中での機能に応じた情報（積載量等）を車載器に入力するための装置であること 移動体通信装置は、車載器取得情報を運行中に送受信するための専用装置であること 無線LAN装置は、車載器取得情報の送受信専用の装置であること
	付帯設備	用 事務所 機器	<ul style="list-style-type: none"> 動態状況管理ソフト及びサーバー カードリーダー又は無線LAN装置 	<ul style="list-style-type: none"> 車載器の取得情報を分析するための専用のソフトや地図データ及び専用のサーバーであること カードリーダー・無線LAN装置は、車載器取得情報の入力のための専用の装置であること
諸経費	ソフトウェア・システム利用費			ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	導入関連経費			システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

補助対象設備と基準

車両動態管理システム：②GPS車載器導入型

※デジタコの導入なし又は既存所有のデジタコを利用

項目	対象設備・費用		基準
設備費	車載器	機 必 須	<ul style="list-style-type: none"> • GPS位置情報の取得機能（GPSレシーバを含む） • 時間情報を取得できること • 車両動態管理に必要となるGPS位置情報を取得できること ※車両から容易に取り外し可能な車載器（システム専用タブレット等）の場合は、本補助事業の用途以外に用いないことを証することができるものに限る。
		付帯機能	<ul style="list-style-type: none"> • EMS機能 • 燃料管理機能（燃料センサー、燃料量の入力装置等） • 作業状態等の入力装置 • 各種センサー（速度、エンジン回転数、ドア開閉、温度管理等） • 積載情報等の入力装置 • 移動体通信装置（LTE通信装置等） • 無線LAN装置
	付帯設備	用 事 務 所 機器	<ul style="list-style-type: none"> • 動態状況管理ソフト及びサーバー • カードリーダー又は無線LAN装置
諸経費	ソフトウェア・システム利用費		<ul style="list-style-type: none"> • ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	導入関連経費		<ul style="list-style-type: none"> • システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

補助対象設備と基準

車両動態管理システム：③サービス単独型

※車両動態管理サービスのみを利用、デジタコ・GPS車載器の購入なし

項目	対象設備・費用		基準
諸経費	必須機能	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォン・タブレット等の汎用機器（補助対象外）のGPS位置情報の取得機能を利用した車両動態管理機能 	<ul style="list-style-type: none"> 時間情報を取得できること GPS位置情報を取得できること
		<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
		<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料等であること
設備費	車載器	付帯機能 <ul style="list-style-type: none"> EMS機能 燃料管理機能（燃料センサー、燃料量の入力装置等） 作業状態等の入力装置 各種センサー（速度、エンジン回転数、ドア開閉温度管理等） 積載情報等の入力装置 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料管理機能は、1運行の中での燃料使用量について、自動若しくは手入力によって計測・記録できる機能を備えていること 作業状態等の入力装置は、1運行の中での機能に応じた情報（荷待ち中や積卸作業中の状態、実車/空車の状態、給油量等）を車載器に入力するための装置であること 各種センサーは、連携メニューを実施する上で必要なものであって、1運行の中での各種センサーに応じた情報（速度、エンジン回転数、作業時間、燃料量、庫内温度等）を取得できること 積載情報等の入力装置は、1運行の中での機能に応じた情報（積載量等）を車載器に入力するための装置であること。
	付帯設備	事務所用機器 <ul style="list-style-type: none"> 動態状況管理ソフト及びサーバー カードリーダー又は無線LAN装置 	<ul style="list-style-type: none"> 車載器の取得情報を分析するための専用のソフトや地図データ及び専用のサーバーであること カードリーダー・無線LAN装置は、車載器取得情報を入力するための専用の装置であること

1. 補助事業の全体概要

②予約受付システム等



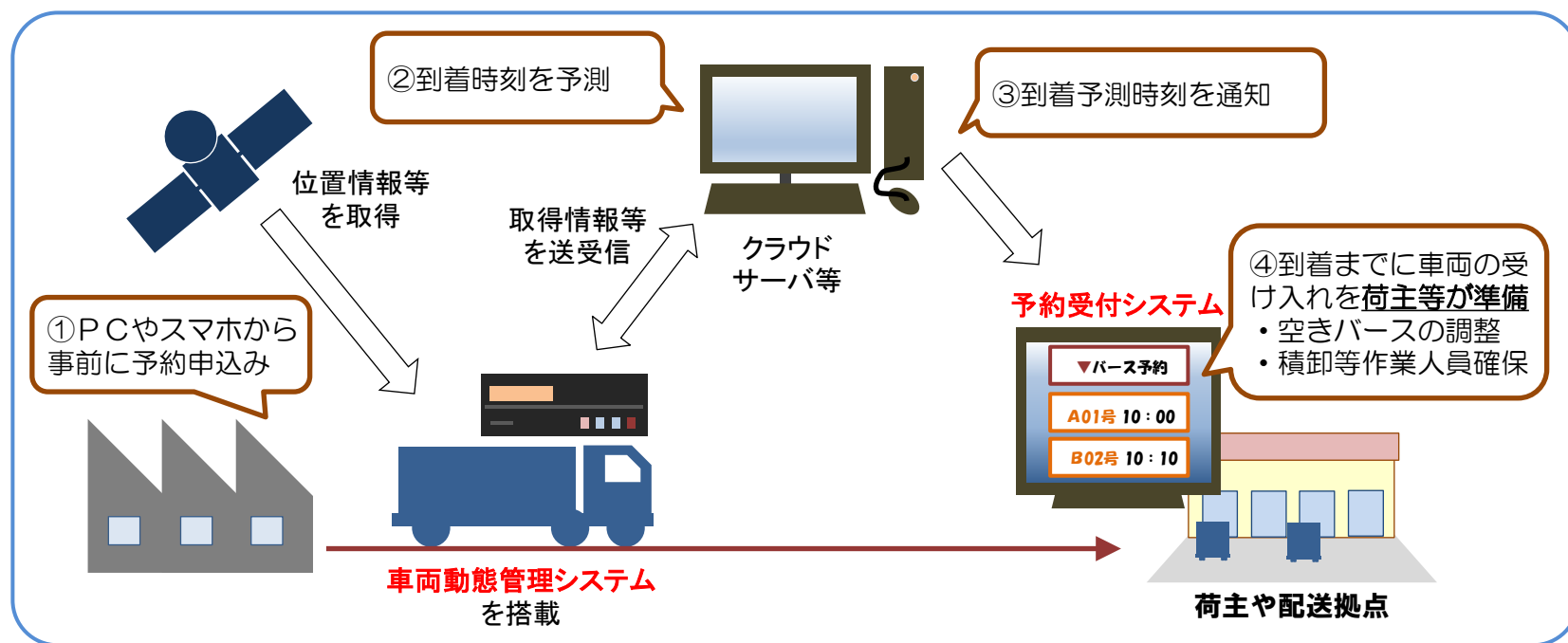
補助率・補助金上限額

■ 各システムの定義・補助率・補助金上限額（予約受付システム等）

システム・種類	定義	補助率/上限額
予約受付システム	<ul style="list-style-type: none"> トラック事業者の事業所・運転手等が、トラックの積卸施設への到着予定時刻を、電子的な方法により事前に予約することができるシステムとする。 	1 / 2 以内 ※ 1 千円未満の端数は切捨て ※ 補助金上限額は 1 事業所あたり 2 千 5 百万円
A S N システム	<ul style="list-style-type: none"> 納品予定の商品詳細や賞味期限等の納品情報（事前出荷情報）について、電子的な方法により発荷主から着荷主に事前に伝達することができるシステムとする。 	
受注情報事前確認システム	<ul style="list-style-type: none"> 発荷主の受注情報について、電子的な方法により発荷主がトラック事業者事前に共有することができるシステムとする。 	
パレット等管理システム	<ul style="list-style-type: none"> トラックの積卸施設等又はトラック輸送の過程において、電子的な方法により荷物情報又は位置情報等を取得することにより、パレット等を管理することができるシステムとする。 	
パレタイズシステム	<ul style="list-style-type: none"> トラックの積卸施設等又はトラック輸送の過程において、ロボットによってパレットに荷積み又は荷卸しを行うシステムとする。 	1 / 2 以内 ※ 1 千円未満の端数は切捨て ※ 補助金上限額は 1 事業所あたり 5 千万円

参考：トラック事業者と荷主等との連携策の実施例 (予約受付システム等の導入例)

■ 「到着予測時刻の通知による事前の車両受け入れ準備」の提案を実施した場合



上記①～④の連携実現により

荷待ち時間減少 ⇒ アイドリング待機時間減少 ⇒ **省エネ効果を実現！**

補助対象となる経費

(予約受付システム等)

- 本事業を実施する補助対象事業者が連携メニューを実施する上で必要かつ継続的に利用するもの、又は輸送する積荷に活用するものとして荷主等がトラックの積卸施設等に設置するものであり、「補助対象設備と基準」に示す設備で構築されたシステムの購入に要する経費を補助対象とする。
 - 上記以外の設備については、「補助対象設備と基準」に示す設備と連携して待機時間の削減に有用であり、省エネ及びトラック事業者と荷主等との連携の効果が高いと認められるもの、若しくは設備内蔵式など製品構成として不可分で分離できないと認められるものに限り補助対象とする（申請時に個別判断）。
- 市販品（品質が保証されており、保証期間が定められているもの）の他、個別受注製作や自社開発によるシステム構築による場合も補助対象とする。

補助対象設備と基準

(予約受付システム等：①予約受付システム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> 予約受付処理ソフト サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> トラックの予約受付を処理するための専用のソフト又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> 到着情報表示装置（ディスプレイ、サイネージ等） 	<ul style="list-style-type: none"> トラック到着に係る情報を施設内に表示する専用の装置、又は施設内の作業に従事する者の携帯する専用の表示器であること
	<ul style="list-style-type: none"> 受付入力装置（タッチパネル、QRコードリーダー等） 	<ul style="list-style-type: none"> トラック到着の受付処理等を行うための専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内通信装置（無線LANなど通信装置・端末等） 移動体通信装置(LTE通信装置等) 	<ul style="list-style-type: none"> トラック運転手や施設内の作業に従事する者等の呼出連絡に関わる情報の送受信専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 各種センサー（車両検知センサー、実積載量センサー等） 	<ul style="list-style-type: none"> 各種センサーは、連携メニューを実施する上で必要であって、予約受付システムと連携して待機時間の削減に有用な各種センサーに応じた情報（施設内車両検知、実積載量等）を取得する専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 車両誘導装置（誘導表示機、車番認識カメラ等） 	<ul style="list-style-type: none"> 車両誘導装置は、連携メニューを実施する上で必要なものであって、予約受付システムと連携してトラックの場内誘導を行うための専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料等であること

補助対象設備と基準

(予約受付システム等：② A S Nシステム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> 処理ソフト サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> 納品予定の商品詳細や賞味期限等の納品情報（事前出荷情報）について、発荷主から着荷主に事前に伝達するための専用のソフト又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> 荷札リーダー/ライター装置（ハンディターミナル、フォークリフト用タグ検出装置、タグ検出ゲート、QR・バーコードラベルプリンタ等） 	<ul style="list-style-type: none"> 電子荷札の情報の読み取り又は書き込み、又はバーコードラベル等の印刷された荷札の情報の読み取り又は印刷を行う専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内通信装置（無線LAN通信装置、特定小電力無線通信装置 等） 	<ul style="list-style-type: none"> 荷札リーダー/ライター装置等との情報の送受信専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

補助対象設備と基準

(予約受付システム等：③受注情報事前確認システム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> 処理ソフト サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> 発荷主の受注情報について、トラック事業者と事前に共有するための専用のソフト又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> 荷札リーダー/ライター装置（ハンディターミナル、フォークリフト用タグ検出装置、タグ検出ゲート、QR・バーコードラベルプリンタ等） 	<ul style="list-style-type: none"> 電子荷札の情報の読み取り又は書き込み、又はバーコードラベル等の印刷された荷札の情報の読み取り若しくは印刷を行う専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内通信装置（無線LAN通信装置、特定小電力無線通信装置 等） 	<ul style="list-style-type: none"> 荷札リーダー/ライター装置等との情報の送受信専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

補助対象設備と基準

(予約受付システム等：④パレット等管理システム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> 処理ソフト サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> パレットやカゴ台車等の荷役台管理のための専用のソフト又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> 電子荷札リーダー/ライター装置（ハンディターミナル、フォークリフト用タグ検出装置、タグ検出ゲート等） 	<ul style="list-style-type: none"> 電子荷札の情報の読み取り又は書き込みを行う専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 荷役台等位置管理端末 	<ul style="list-style-type: none"> パレットやカゴ台車等の荷役台管理に必要となる無線通信（GPS、BLE、RFID、LPWA、Wi-Fi、無線LAN、基地局位置情報等）によって位置情報の取得・発信ができること。なお電池寿命等の端末の使用可能期間は5年以上であること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内通信装置（無線LAN通信装置、特定小電力無線通信装置等） 	<ul style="list-style-type: none"> 電子荷札リーダー/ライター装置や荷役台等位置端末等との情報の送受信専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料等であること

補助対象設備と基準

(予約受付システム等：⑤パレタイズシステム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> パレタイズ装置（駆動装置、制御装置、ロボットハンド等） パレタイズ装置用センサー（距離測定レーザー、カメラ、3Dビジョン、体積算出ユニット等） 	<ul style="list-style-type: none"> パレタイズ装置は、ロボットや搬出入機器等によりパレットに荷積み又は荷卸を行う専用の装置であること パレタイズ装置センサーは、パレタイズロボットの駆動及び制御のための専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 処理ソフト サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> パレタイズシステムの操作及び作業管理のための専用のソフト又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> コンベア（搬送コンベア、制御装置等） 	<ul style="list-style-type: none"> コンベアは、パレタイズシステムのための専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 各種付属装置（パレット自動供給・排出装置、梱包装置、安全柵など安全防護装置、周辺機器制御装置等） 	<ul style="list-style-type: none"> 各種付属装置は、連携メニューを実施する上で必要なものであって、パレタイズシステムのための専用の装置・器具であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料等であること

1. 補助事業の全体概要

③配車計画システム



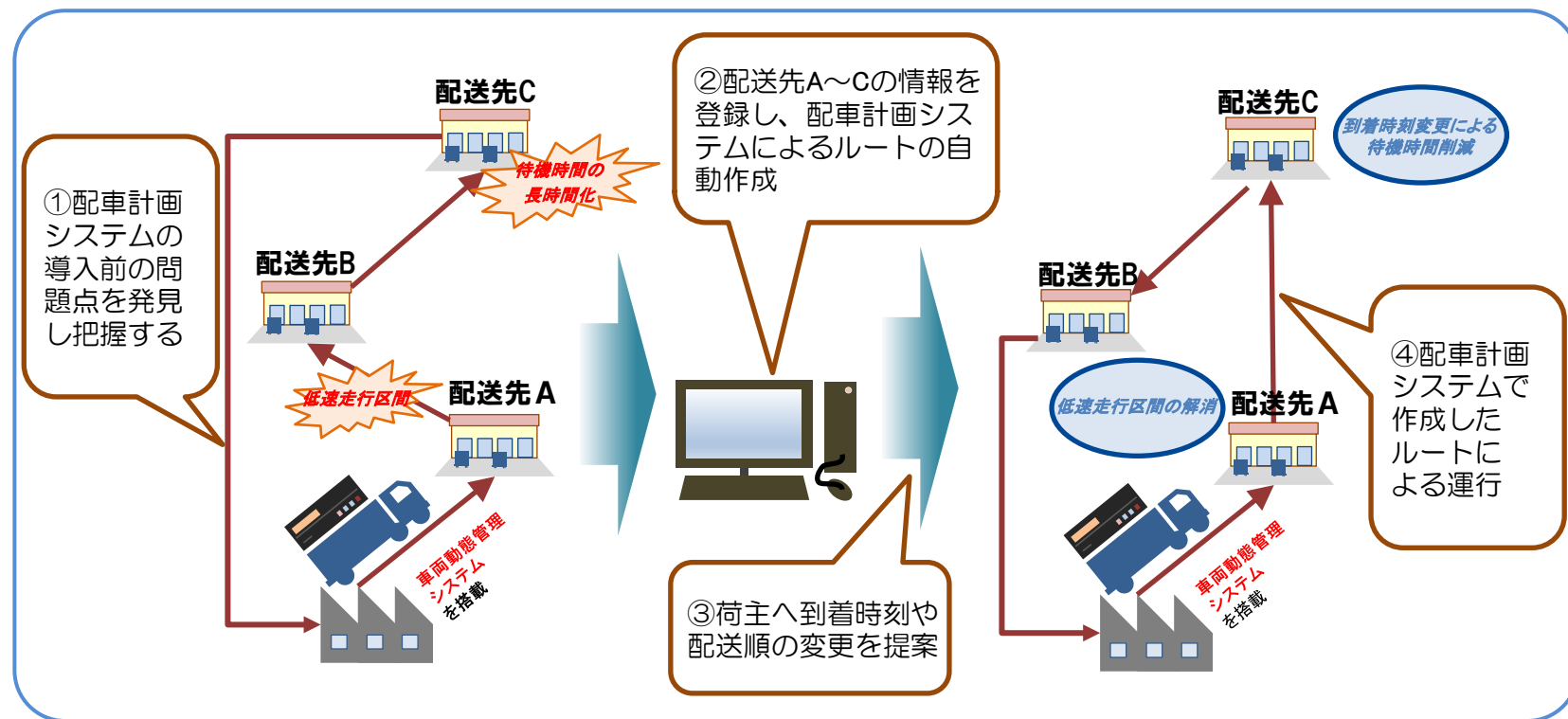
補助率・補助金上限額

■ システムの定義・補助率・補助金上限額（配車計画システム）

システム	定義	補助率/上限額
配車計画システム	<ul style="list-style-type: none">・ 予め登録した配送情報を基に、<u>納入先までの効率的な配送ルート等の自動作成を可能とするシステム</u>とする。	<p>1 / 2 以内</p> <p>※ 1 千円未満の端数は切捨て</p> <p>※ 補助金上限額は <u>1 事業所あたり 2 千 5 百万円</u></p>

参考：トラック事業者と荷主等との連携策の実施例 (配車計画システムの導入例)

■ 「配車計画システム導入による輸送ルートの見直し」の提案を実施した場合



上記①～④の連携実現により

渋滞区間の走行減少
荷待ち時間減少

⇒

1運行の走行時間減少
アイドリング待機時間減少

⇒ **省工ネ効果を実現!**

補助対象となる経費

(配車計画システム)

- 本事業を実施する補助対象事業者が連携メニューを実施する上で必要かつ継続的に利用するものであり、「補助対象設備と基準」に示す設備で構築されたシステムの購入に要する経費を補助対象とする。
 - 上記以外の設備については、「補助対象設備と基準」に示す設備と連携して待機時間の削減に有用であり、省エネ・トラック事業者と荷主等との連携の効果が高いと認められるもの、若しくは設備内蔵式など製品構成として不可分で分離できないと認められるものに限り補助対象とする（申請時に個別判断）。
- 市販品（品質が保証されており、保証期間が定められているもの）の他、個別受注製作や自社開発によるシステム構築による場合も補助対象とする。

補助対象設備と基準

(配車計画システム)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> システムの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のシステムを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）
設備費	<ul style="list-style-type: none"> 配車計画処理ソフトウェア 地図データ サーバー 	<ul style="list-style-type: none"> 配車計画の自動作成を可能とする専用のソフトウェア、専用の地図データ又はサーバーであること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内作業員用端末 構内通信装置 	<ul style="list-style-type: none"> トラック積み込み施設の作業員のために配車計画システムに係る情報の送受信を行う専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェアやシステムの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> システム導入時にかかる設備の取り付け費、ソフトウェアや設備の調整、システム使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

1. 補助事業の全体概要

④AI・IoTによるシステム関係ツール



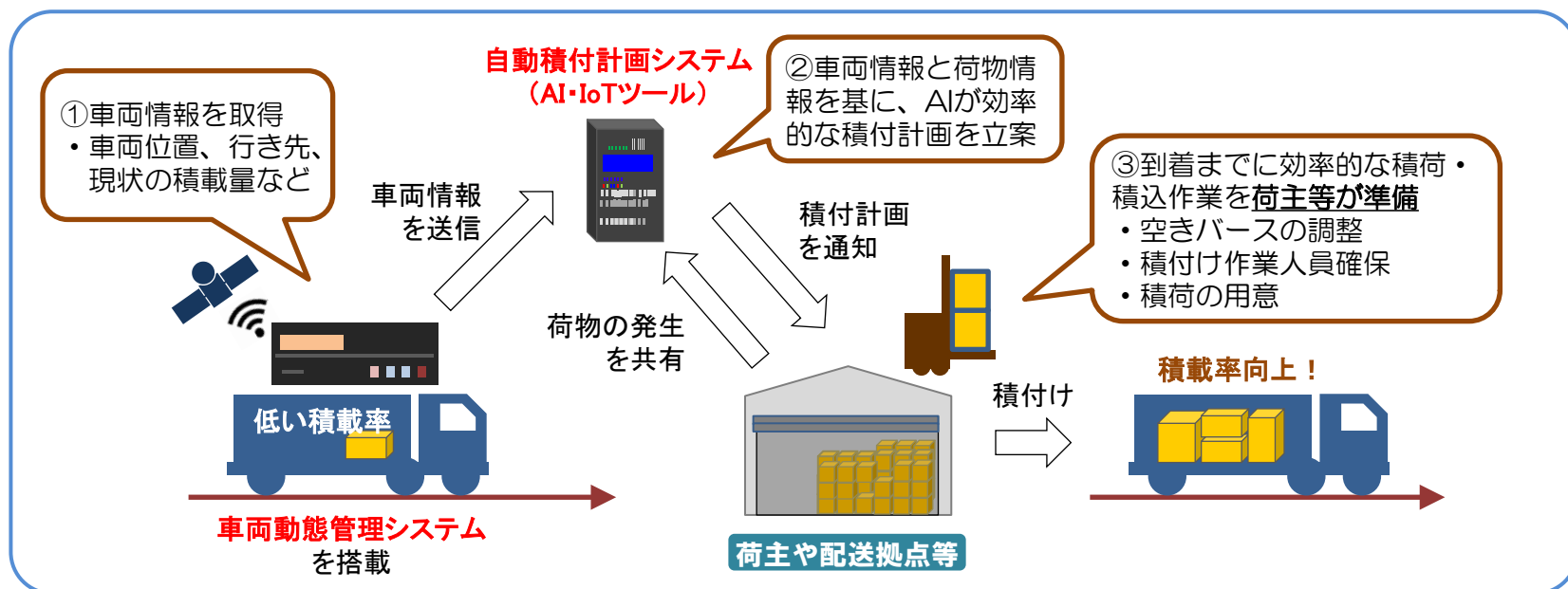
補助率・補助金上限額

■ ツールの定義・補助率・補助金上限額 (AI・IoTによるシステム連係ツール)

ツール	定義	補助率/上限額
AI・IoTによるシステム連係ツール	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>AI又はIoTの技術を用いたトラック輸送に関わる情報・機材の共通化・標準化又は自動化・省人化のための機器又はソフトウェア</u>とする。 ・ AI（人工知能）：学習、予測・推論、計画・最適化などを行うコンピュータプログラムとする。 ・ IoT（モノのインターネット）：パソコン類以外の機器をインターネットに接続することにより、遠隔地のデータの収集や分析又はコントロールを行う技術とする。 	<p>1 / 2 以内</p> <p>※ 1 千円未満の端数は切捨て</p> <p>※ 補助金上限額は、<u>補助事業者が導入する車両動態管理システム、予約受付システム等及び配車計画システムの補助金合計額の 1 / 2 まで</u></p>

参考：トラック事業者と荷主等との連携策の実施例 (AI・IoTによるシステム連携ツールの導入例)

■ 積み付けにおける車両動態管理システムとAI・IoTツールとの連携を実施した場合



上記①～④の連携実現により

積卸時間減少（アイドリング時間減少） + 積載率向上 ⇒ **省エネに効果！**

補助対象となる経費

(AI・IoTによるシステム関係ツール)

- 補助対象事業者による補助事業の実施に必要な車両動態管理システム、予約受付システム等及び配車計画システムのうちいずれか又は全部について、AI・IoTを活用して関係させることにより、更なる輸送効率化を可能とするツールの導入に要する経費とする。
- 本事業を実施するトラック事業者又は荷主等が連携メニューを実施する上で必要かつ継続的に利用するものとして導入する車両動態管理システム、予約受付システム等及び配車計画システムのうちいずれか又は全部と関係させるものであり、表Ⅷ「対象設備と基準」に示す設備で構築されたツールの購入に要する経費を補助対象とする
 - 上記以外の設備については、「補助対象設備と基準」に示す設備と連携して待機時間の削減に有用であり省エネ・トラック事業者と荷主等との連携の効果が高いと認められるもの、若しくは設備内蔵式など製品構成として不可分で分離できないと認められるものに限り補助対象とする（申請時に個別判断）。
- 市販品（品質が保証されており、保証期間が定められているもの）の他、個別受注製作や自社開発によるツール構築による場合も補助対象とする。

補助対象設備と基準

(AI・IoTによるシステム関係ツール)

項目	対象設備・費用	基準
開発費	<ul style="list-style-type: none"> ツールの設計・開発費 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の補助事業者に適した個別のツールを設計・開発するために要する費用（自社開発も含む）であること
設備費	<ul style="list-style-type: none"> AI・IoT機器・ソフトウェア 	<ul style="list-style-type: none"> トラック輸送の効率化のための専用の機器・ソフトウェア又はサーバであること 機器・ソフトウェアの例 AI：自動積付計画システム、需要予測システム 等 IoT：荷量情報管理機能システム 等
	<ul style="list-style-type: none"> 構内通信装置 (無線LAN通信装置、特定小電力無線通信装置 等) 	<ul style="list-style-type: none"> AI・IoT機器・ソフトウェア等との情報の送受信専用の装置であること
	<ul style="list-style-type: none"> 構内作業員用端末 構内通信装置 	<ul style="list-style-type: none"> トラック積み込み施設の作業員のためにAI・IoT機器・ソフトウェアに係る情報の送受信を行う専用の装置であること
諸経費	<ul style="list-style-type: none"> ソフトウェア・システム利用費 	<ul style="list-style-type: none"> AI・IoT機器・ソフトウェアの月額・年額利用費等であって事業期間中に発生かつ支払完了する経費（但し、導入開始日から1年間を超える期間の利用料相当分については補助対象から除外）であること
	<ul style="list-style-type: none"> 導入関連経費 	<ul style="list-style-type: none"> AI・IoT機器・ソフトウェアの導入時にかかる設備の取り付け費、AI・IoT機器・ソフトウェアの調整、使用方法の指導・研修費、初期登録料 等であること

2. 今年度事業のポイント



補助対象事業の要件

申請時

- ① **実施計画を作成**すること。
 - ・ 申請時、各システムの活用により、どのような取組を実施するのか、連携メニューリストを基に作成。
 - ・ **連携メニューリストの区分AとBから少なくとも各1メニューの計2メニューを必ず選択**し、多様な連携策による省エネ取組の実施を図ること。
 - ・ **省エネ効果（トンキロあたりの燃料削減率）1%以上**が見込まれること。

連携前

- ② トラック事業者と荷主等との連携の取組実施前に、**自己診断データを取得**すること。
 - ・ 車両動態管理システムの導入後（予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム関係ツールの場合は稼動前）に、**トラック事業者と荷主等との連携前の自己診断データを取得**すること。
- ③ **自己診断（現状分析・提案）を実施**すること。
 - ・ 取得した自己診断データから、輸送の省エネ化にあたっての現状の課題抽出、及び当該課題の解決に向けたトラック事業者と荷主等との連携の提案を実施。

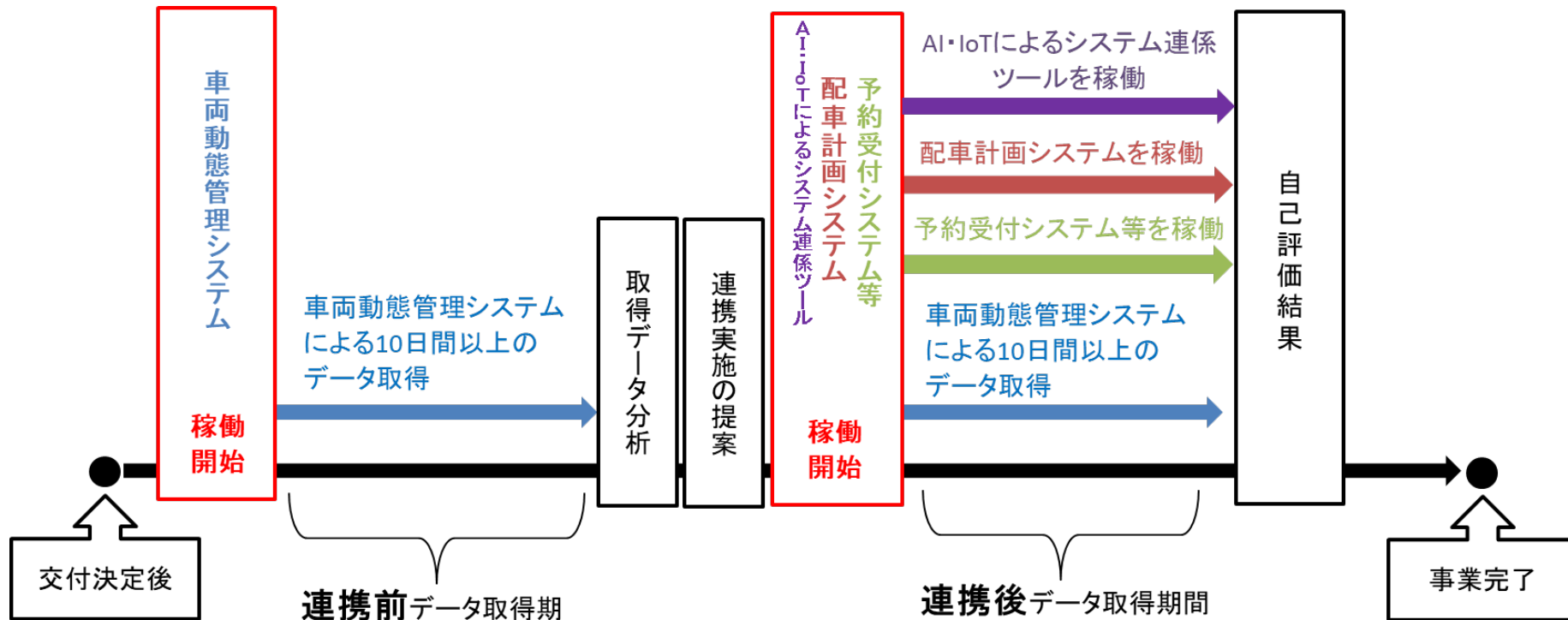
連携後

- ④ **自己評価を報告**すること。
 - ・ **トラック事業者と荷主等との取組状況の報告と省エネ効果を提出**。
 - ・ 事業を実施した車両全体で**実施計画での省エネ効果（計画値）を達成すること**。

データ計測期間

■ 自己診断データの取得タイミング

予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム関係ツールを導入する場合は、稼働前にトラック事業者と荷主等との連携前データを取得すること



トン・キロあたりの燃料使用量の値の範囲について

- トラックのトン・キロあたりの燃料使用量の一般的な値は0.01～3.00 l / t・kmの範囲になることが想定されるため、その範囲を外れる場合は記入値が誤りの可能性があるので注意すること。（誤まった報告値である場合、補助金が交付されないことがある。）

トラックのトンキロあたりの燃料使用量（代表的な最大積載量と積載率による一覧表）

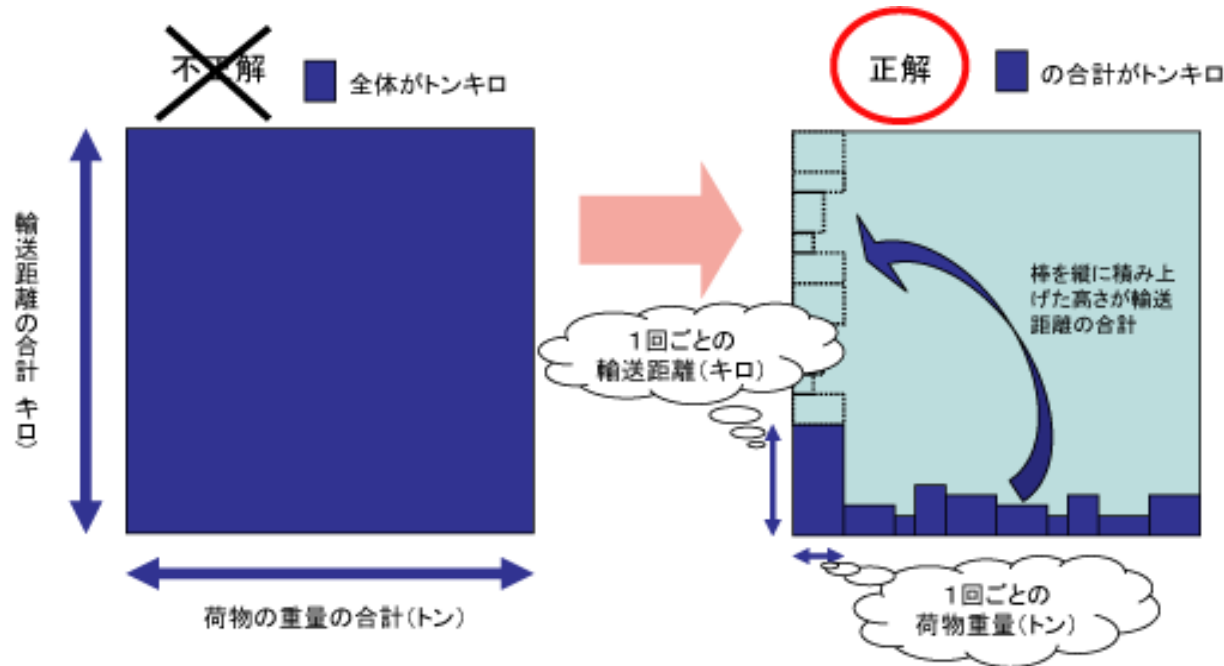
輸 送 の 区 分			積載率が明確な場合							積載率が不明な場合			
使用する 燃料	最大積載量[kg]		輸送トンキロあたり燃料使用量[リットル/トンキロ]							平均積載率		貨物輸送量あたりの 燃料使用量 [リットル/トンキロ]	
			積 載 率										
		中央値	10%	20%	40%	60%	80%	100%	自家用	事業用	自家用	事業用	
揮発油	軽自動車	350	2.74	1.44	0.758	0.521	0.399	0.324	10%	41%	2.74	0.741	
	2,000 kg未満	1,000	1.39	0.730	0.384	0.264	0.202	0.164	10%	32%	1.39	0.472	
	2,000 kg以上	2,000	0.886	0.466	0.245	0.168	0.129	0.105	24%	52%	0.394	0.192	
軽 油	1,000 kg未満	500	1.67	0.954	0.543	0.391	0.309	0.258	10%	36%	1.67	0.592	
	1,000 kg以上 2,000 kg未満	1,500	0.816	0.465	0.265	0.191	0.151	0.126	17%	42%	0.530	0.255	
	2,000 kg以上 4,000 kg未満	3,000	0.519	0.295	0.168	0.121	0.0958	0.0800	39%	58%	0.172	0.124	
	4,000 kg以上 6,000 kg未満	5,000	0.371	0.212	0.120	0.0867	0.0686	0.0573	49%	62%	0.102	0.0844	
	6,000 kg以上 8,000 kg未満	7,000	0.298	0.170	0.0967	0.0696	0.0551	0.0459			0.0820	0.0677	
	8,000 kg以上 10,000 kg未満	9,000	0.253	0.144	0.0820	0.0590	0.0467	0.0390			0.0696	0.0575	
	10,000 kg以上 12,000 kg未満	11,000	0.222	0.126	0.0719	0.0518	0.0410	0.0342			0.0610	0.0504	
	12,000 kg以上 17,000 kg未満	14,500	0.185	0.105	0.0601	0.0432	0.0342	0.0285			0.0509	0.0421	

出典)省エネ法告示[※]より作成

※出典：荷主の省エネ推進の手引き（資源エネルギー庁）

トン・キロ算定の基本について

- 「トン・キロ」は、輸送距離の合計と荷物の重量の合計を掛け合わせることは求められない。下図のように、**1回ごとの輸送距離と1回ごとの荷物重量を掛け合わせたものの合計値で求めること**。正しく計算しないと莫大な輸送量となるので注意すること。（誤った報告値である場合、補助金が交付されないことがある。）



※出典：資源エネルギー庁ホームページ

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/eco_2.html

翌年度以降の対応

- トラック事業者と荷主等との連携が①取組途上の場合、又は取組を実施した場合であっても②省エネ効果が計画値に満たなかった場合は、**翌年度以降も取組結果を国に報告する必要がある。**

①取組途上：

省エネ効果等のトラック事業者と荷主等との取組結果の報告を提出。

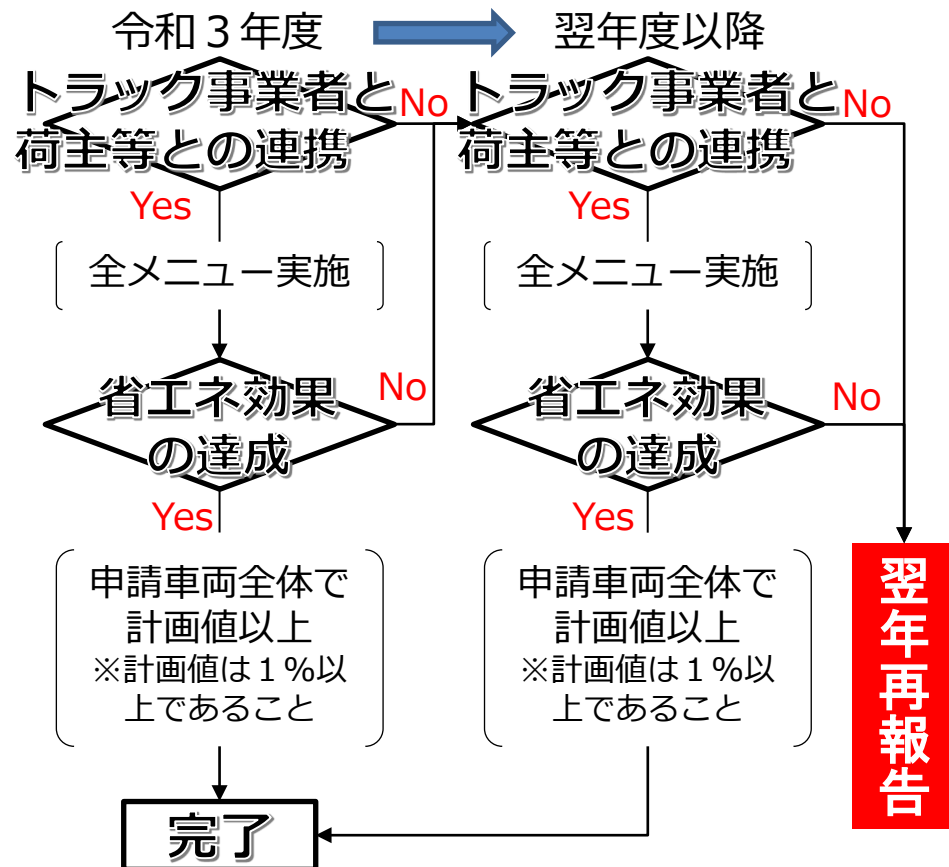
→事業年度に取組途上であった場合は提出必須とする。

②省エネ効果が計画値未滿：

再取組後の省エネ効果を提出。

→事業年度に省エネ効果が計画値未滿であった場合は提出を必須とする。

注意！報告が無い場合は補助金の返還を求めることがある。



実施計画書

■ 実施計画を作成すること

- 申請時、各システムの活用により、どのような連携の取組を実施するのか、連携メニューリストを基に作成する。
- 区分AとBから少なくとも各1メニューを必ず選択し、多様な連携策による省エネ取組の実施を図る。
※審査後、連携メニューの目的に適さないと判断されたオプション機器等は補助対象から除外されることがある。

実施計画書(1枚目)			
申請するシステム ※下記に該当するシステムにチェックを入れる※1			
<input checked="" type="checkbox"/> 車両動態管理システム	法人名(トラック事業者)	実施予定車両台数	
<input checked="" type="checkbox"/> ①デタクト導入型 <input type="checkbox"/> ②GPS車載器導入型 <input type="checkbox"/> ③サービス単位型	〇〇運送株式会社	10	台
車両動態管理システムのうち、以下の該当する車載器導入区分にチェックを入れること			
<input checked="" type="checkbox"/> 予約受付システム等	法人名(荷主等)	実施する事業所数	実施予定車両台数
<input checked="" type="checkbox"/> ①予約受付システム <input type="checkbox"/> ②ASNシステム <input type="checkbox"/> ③受注情報事前確認システム <input type="checkbox"/> ④バレット等管理システム <input type="checkbox"/> ⑤バリエーションシステム	△△商社株式会社	1	箇所 5 台
予約受付システム等のうち、以下の該当するシステム区分にチェックを入れること			
<input checked="" type="checkbox"/> 配車計画システム	法人名(トラック事業者又は荷主等)	実施する事業所数	実施予定車両台数
<input checked="" type="checkbox"/> AI・IoTによるシステム連携ツール	〇〇運送株式会社		
実施予定車両台数			
連携予定の荷主等/トラック事業者			
連携先 運送先			
荷主等			
トラック事業者			
元請事業者			
0 社			
0 社			
トラック事業者と荷主等との連携において期待される効果※2			
(申請車両1台あたり10日間の合計を記入)			
全体の省エネルギー量(燃料削減率)の計画値			
1 ー (連携後 トンキロあたり燃料使用量 ÷ 連携前 トンキロあたり燃料使用量) × 申請車両台数 × 100			
1.2 %			

実施計画書(2枚目)			
導入するシステム			
〇〇運送株式会社			
予約受付システム等			
△△商社株式会社			
配車計画システム			
〇〇運送株式会社			
AI・IoTによるシステム連携ツール			
〇〇運送株式会社			
区分Aから選択			
区分Bから選択			
必須取得情報			
1 走行距離			
2 輸送量及び積載率			
3 燃料使用量			
2 走行距離			
2 輸送量及び積載率			
3 燃料使用量			
31 日用品			
メニュー実施によって解消する省エネの課題			
現状のルートにおける渋滞多発による走行時間の長時間化			
荷積み・荷卸し場所における他の貨物事業者との到着時刻が重複してしまうことによる待機時間の増加			
トラック事業者と荷主等との連携・提案内容※4			
トラック事業者と荷主等との連携・提案内容※4			
② 発着時刻の調整			
③ ルート、配送順の調整			
※5 上記で「⑤その他」を選択した場合は連携提案内容を記入			
※6 上記で「⑤その他」を選択した場合は連携提案内容を記入			

ホームページよりダウンロード
※ダウンロードファイルに記入例
や記入時の注意掲載あり

実施計画書

■ 実施計画書の記入ポイント

項目	記入のポイント
申請するシステム	・ 初めに <u>導入するシステム・ツール及び区分にチェック</u> を入れる。
連携予定の荷主等 /トラック事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携予定の荷主等/トラック事業者が無い欄も必ず「0」を入力。 ・ 車両動態管理システム、配車計画システム、AI・IoTによるシステム連携ツールで連携する荷主等、元請事業者の数を記入。 ・ 予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム連携ツールで連携するトラック事業者の数を記入。
トラック事業者と 荷主等との連携に おいて 期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 軽油に換算した燃料使用量を記入。 →ガソリン、ガス燃料の場合は、付属の「軽油換算表」シートにより換算量を算出して記入。
トンキロあたりの 燃料削減率の 計画値	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施により<u>達成できる見込みの計画値</u>を入力。 →達成できない場合、達成できるまで翌年度以降も報告が必要となるため注意。
A・Bメニューに 応じた取得情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施のため必須取得情報以外に取得する情報がある場合、別表「連携メニューリスト」を参考にプルダウンから選択。 <u>※選択した取得情報は報告必須となるため十分に検討すること。</u>
主な輸送品目	輸送品目のリストを参照し、該当する番号を記入。

実施計画書

■ 実施計画書の記入ポイント

項目	記入のポイント	
メニュー実施によって解消を図る省エネの課題	<ul style="list-style-type: none">・ 解消を図ろうとするトラック輸送における省エネの課題を簡潔に記述。 <p>例) 「渋滞発生等による効率の悪い輸送ルートの抽出とルートの見直し」 「現状で平均積載率60%に留まっている車両の積載余力の活用」</p>	
トラック事業者と荷主等との連携・提案内容	<ul style="list-style-type: none">・ 以下①～⑦のいずれによる連携を実施予定か選択（プルダウン選択式）	
	①リアルタイムの情報共有	荷待ち時間削減のための到着予定時刻等の共有 等
	②発着時刻の調整	荷待ち・走行時間削減のための発着時刻の変更の提案 等
	③ルート、配送順の調整	走行距離や時間削減のための配送計画の見直しの提案 等
	④積載率の向上	積載率や実車率向上のための空車・積荷情報等の共有、配送計画の見直しの提案 等
	⑤予約受付システム等の導入	荷待ち時間削減のための予約受付システム等の導入の提案、システムを用いた受注・納品情報の共有 等
	⑥配車計画システムの導入	走行距離、走行時間削減のため配車計画システムを導入し活用 等
	⑦AI・IoTによるシステム連携ツール	車両動態管理システム・予約受付システム・配車計画システムのいずれか又は全てとAI・IoTを連携し、更なる輸送効率化を図る 等
	⑧その他	上記以外の連携・提案内容 ※下欄に具体的な連携・提案内容を記述すること。

トラック事業者と荷主等との連携策 区分A

	No	連携メニューの概要	実施サービスの例
① 遅延解消	1	● 事前の車両到着予定時刻の共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両受入れスペース確保や作業準備等による待ち時間削減 ● 中継拠点で積み替えや車両の準備等による待ち時間削減
② 輸送効率化	2	● 輸送距離及び輸送時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ● 配送順、輸送ルートの見直し ● 車両重量や車高で通行可能なルートの確認（車両サイズ、運行ルートの実績） ● 高速道路等の利用による時間短縮
	3	● 交通状況等に応じた案内誘導による最適な輸送ルートを選択	<ul style="list-style-type: none"> ● 混雑道路の回避等（配送順、輸送ルートの変更等） ● 荷主への到着予定時刻のお知らせ ● 交通規制による迂回（原因として、天候、工事、事故等の要因）
	4	● 積荷量に対する適正なサイズの車両配車	<ul style="list-style-type: none"> ● 小ロット配送～大量輸送への対応 ● 同一方面への荷物の集約

トラック事業者と荷主等との連携策

区分B（1/2）

	No	連携メニューの概要	実施サービスの例
① 荷待ち・遅延解消	5	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約受付システム等の導入による荷主側の受入れ体制の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約受付システム等の活用（バースや集荷・集配の予約、荷物情報等の事前共有、積卸作業のロボット化等による荷待ち・積卸時間の削減） ● 積卸人員の確保等の荷主側における作業体制構築
	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 発着時刻の調整 	<ul style="list-style-type: none"> ● 発荷主と着荷主間での配送計画を見直し、時間指定の調整等（荷物情報の事前共有システム等を活用した調整） ● 車両待機時間発生の原因の解消
	7	<ul style="list-style-type: none"> ● 納品日・時間の平準化の提案 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主との協議による配送計画の見直し、納品日の分散化 ● 午前納品から午後・夜間に転換 ● 輸送時間帯拡大等
② 輸送効率化	8	<ul style="list-style-type: none"> ● 積載余力がある車両の有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 混載化・共同化や積み付け方法改善による積載率向上（積卸作業のロボット化による対応等） ● 求貨求車システムや受注情報事前共有システム等との連携等
	9	<ul style="list-style-type: none"> ● 納品頻度見直しや配送ロット引き上げによる輸送頻度の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ● 過剰サービスや在庫管理の見直し ● 満載での輸送、車両大型化等 ● 配送依頼の前倒し（受注情報共有システム等による早期の発注） ● 同一方面への荷物の集約（日時変更等の日程調整）
	10	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰り荷確保など空荷車両の有効活用（実車率向上） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 配送依頼の前倒し（早期の発注） ● 同一方面への荷物の集約（日時変更等の日程調整） ● 求貨求車システムやパレット等管理システム等との連携による帰り荷の把握

トラック事業者と荷主等との連携策

区分B（2/2）及び その他

	No	連携メニューの概要	実施サービスの例
② 輸送効率化	11	● 他社とのドライバーや作業者の共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 業務量変動や長距離輸送での作業待機時間の削減、乗員交代による休息アイドリング時間削減等 ● 受注情報事前共有システムやパレット等管理システム等による引継ぎ効率化
	12	● 荷主の自家輸送からトラック事業者による輸送への転換	<ul style="list-style-type: none"> ● 混載や共同輸送による積載率向上等 ● 輸送方法の転換による輸送ルートの見直し ● 受注情報事前共有システム等の活用による転換促進
	13	● 他社との共同配送や倉庫の共同化	<ul style="list-style-type: none"> ● 他社との共同配送、混載化等 ● 他社との倉庫の共同化、自社倉庫の活用等 ● 受注情報事前共有システムやパレット等管理システム等の活用による共同配送の促進
	14	● 物流拠点や倉庫の適正配置・統廃合による効率化	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送ルートを考慮した移設等 ● 荷受け場所の調整 ● 自社倉庫の活用等
	15	● 工場直送への転換	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域物流拠点を經由せずに工場から卸・小売DCへ直送 ● 輸送ルートの短縮や冷蔵冷凍温度の維持等による燃費向上
	16	● モーダルシフトの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 長距離・大量輸送の鉄道・船舶利用等 ● 輸送機関のダイヤに合わせた発着時刻の調整
その他	輸送効率化	燃費悪化原因解明による効率的な輸送の提案	● 区分A・Bのいずれにも該当しない連携策

自己診断データ

- トラック事業者と荷主等との連携の検討に用いた車両別の自己診断データを取得・分析すること。取得したデータは「**総括分析データ（総括表）**」に入力して提出すること。
- 自己診断データを基に、現状の運行でのエネルギーロスの原因究明やトラック事業者と荷主等との連携による省エネ効果を算出するために使用。
 - 車両動態管理システムの場合は、導入後にデータ取得。
 - 予約受付システム等、配車計画システム、AI・IoTによるシステム関係ツールの場合は、稼働前にデータ取得。
 - 取得必須情報
 - ※①走行距離、②輸送量及び積載率、③燃料使用量（荷主等の申請の場合は荷待ち時間からの推計値も提出）及び④車両情報等の他、**申請時に実施計画に記載した取得情報**を取得・提出すること。

自己診断データ

■ 荷待ち時間からの「燃料使用量の推計値の算出方法」について

- 荷主等の申請の場合の「燃料使用量の推計値」については、以下の算出式と軽油換算係数を用いて算出すること。

※算出式の入ったエクセル「計算シート_荷待ち時間燃料推計（荷主等）」を補助事業HPに用意しています。

＜算出式＞

$$\text{軽油使用量の推計値} = \text{荷待ち時間（分）（アイドリング時のみ）} \times \text{軽油換算係数（車両区分別）}$$

＜車両区分別の軽油換算係数＞

車両区分	車両総重量※1	軽油換算係数※2 (アイドリング1分あたりの軽油消費量[l/分])
T1～T4トラック	3.5t超～7.5t以下	0.0061
T5～T9トラック	7.5t超～16t以下	0.0080
T10～T11トラック	16t超	0.0135
TT1トラクタ	20t以下	0.0160
TT2トラクタ	20t超	0.0160

※1：車両総重量による区分：T1～T11、TT1及びTT2区分は、「貨物自動車のエネルギー消費性能の向上に関するエネルギー消費機器等製造事業者等の判断の基準等」で定義されている車両総重量による区分を指す

※2：一般社団法人日本自動車工業会 大型車燃費技術分科会 アイドリング時燃料消費量調査結果（平成30年度自工会燃費 集計データ）に基づく

■ トラック事業者と荷主等との連携 前後の車両別データ

・①走行距離、②輸送量及び積載率、③燃料使用量（荷主等の申請の場合は荷待ち時間からの推計値も提出※）及び④車両情報等

【メニューに応じた取得情報】

- ・実施計画時に取得を計画した各データ

■ 連携前の実働 10 日間

(車両動態管理システム導入後)

→連携の取組の検討のための
自己診断に使用

■ 連携後の実働 10 日間

(予約受付システム等、配車計画システム、AI・

IoTによるシステム連係ツール稼動後)

→連携の取組実施による
省エネ効果等の把握に使用

ホームページよりダウンロード
※ダウンロードファイルに記入例や
作成マニュアルの掲載あり

サンプル車両の運行毎データ（総括表明細）

■ 事業者及びサンプル車両

- ・ 取組みを実施している車両のうち、任意の1台の情報について記入・提出

■ 1 運行毎のデータ

- ・ **横1行には、1運行あたりの走行距離、輸送量及び積載率、燃料使用量を記入**（トン・キロは自動算出）

■ 合計及び10日換算の運行データ

- ・ 1運行毎のデータから自動算出

※当表のトン・キロあたりの燃料使用量の値と総括分析データ（総括表）との値が一致しているか確認すること。

※トラックの**トン・キロあたりの燃料使用量の一般的な値は0.01～3.00 ℓ / t・kmの範囲**になることが想定されるため、その範囲を外れる場合は記入値が誤りの可能性がある。**正しいデータの提出が無い場合は補助金を交付できないことがある**ため注意すること。

サンプル車両の運行毎データ報告様式

【サンプル車両の運行毎データ】

・取組を実施した**車両のうち任意の1台について、1行1運行ごとのデータ**を記入すること。

※本表は、主にトンキロの算出方法に誤りが無いことを証明していただくため、サンプルとして車両1台の詳細データの提出を求めるものです。

①事業者及びサンプル車両

交付決定番号	〇〇〇〇〇
代表補助事業者名	〇〇運送株式会社
車両情報	車両番号 最大積載量 データ取得 (連携前)

ホームページよりダウンロード

②1運行毎のデータ

連番	運行年月日	走行距離 (km)	輸送量 (t)	積載率 (%)	燃料使用 量 (ℓ)	トンキロ (t・km)
1	2021年9月3日	56.00	2.50	71%	13.20	140
2	2021年9月3日	26.00	2.34	67%	6.35	60.84
3	2021年9月4日	68.00	2.81	80%	17.82	191.08
4	2021年9月7日	28.00	2.10	60%	6.60	58.8
5	2021年9月7日	32.00	1.50	43%	4.42	48
6	2021年9月7日	14.00	2.60	74%	3.30	36.4
7	2021年9月8日	62.00	2.10	60%	13.89	130.2
8	2021年9月9日	56.00	2.51	72%	13.20	140.56
9	2021年9月9日	12.00	2.62	75%	2.83	31.44
10	2021年9月10日	33.00	2.68	77%	8.23	88.44
11	2021年9月10日	49.00	3.00	86%	14.06	147
12	2021年9月10日	8.00	2.88	82%	2.42	22.2

③合計及び10日換算の運行データ（②より自動算出）

	運行日数 (日)	走行距離 (km)	輸送量 (t)	平均 積載率 (%)	燃料使用 量 (ℓ)	トンキロ (t・km)	トンキロあたりの 燃料使用 量 (ℓ/t・km)
合計	14	787.00	49.67	-	188.12	1915.10	0.0982
10日換算	10	562.14	35.48	71%	134.37	1367.93	0.0982

※上記の10日換算の値が、総括分析データ（総括表）の値と一致すること。

※平均積載率：燃料使用量による加重平均値を算出（自動計算）。

平均積載率 = (運行1回目の積載率×燃料使用量 + 運行2回目の積載率×燃料使用量 + 運行3回目の...)/全運行の燃料使用量合計

自己評価結果

自己評価結果様式（1枚目）

■ 取組の状況に応じた報告を行うこと (取組完了)

- 省エネ効果等のトラック事業者と荷主等との取組結果の報告を提出すること。

(計画値未満)

- 申請車両全体で省エネ効果が計画値に満たなかった場合は、計画値に達するまで
翌年度以降も取組報告を提出すること。

(取組途上の場合)

- 想定される省エネ効果と取組実施までの課題、実施までの見通しを提出した上で、
翌年度以降も取組報告を提出すること。
- トラック事業者と荷主等との間で提案を実施していない報告は認められない。

自己評価結果（1枚目）

交付決定番号		〇〇〇〇〇		令和3年度トラック物流の省エネ推進事業 車両台数・事業所数	
補助事業者の基本情報	導入したシステム	システムを導入する事業者名	事業所数	導入車両台数	10 台
	〇〇運送株式会社	〇〇運送株式会社	10	1	台
	〇〇運送株式会社	〇〇運送株式会社	5	1	台
	〇〇運送株式会社	〇〇運送株式会社	4	2	台
	〇〇運送株式会社	〇〇運送株式会社	4	2	台
<p>ホームページより ダウンロード ※ダウンロードファイル に記入例や記入時の 注意掲載あり</p>					
省エネ効果	<p>(申請車両1台あたり 10日間の合計を記入)</p>		燃費使用量(L/台・10日)	トン・キロ(t・km/台・10日)	
全体の省エネルギー量 (燃料削減量)	<p>燃費使用量</p>		12850.24	21255.24	
達成値	<p>燃費使用量</p>		1 - (燃費使用量 / 燃費使用量)	燃費削減率	
燃費削減率	<p>燃費使用量</p>		2.0 %	燃費削減率	
取組結果	直接要因	<p>〇[取組の影響] 実施した取組の中で、省エネ効果に結びついた主な要因を記述すること。(外的要因を除く) -取組実施によりどのような要素が削減されたか -計画値を達成できた要因、あるいは達成できなかった要因</p>			
	間接要因	<p>〇[取組以外の影響] 実施した取組と直接関係はないが、省エネ効果の結果に大きな影響があったと考えられる外的要因を記述すること。<外的要因:気象状況(天候、季節変動等)、業況(自社又は荷主の経営状態、需要の変動等)など(心情的・労務的内容は除く)> -外的要因によりどのような要素(走行距離、走行時間、荷待ち時間など)に好影響があったのか。または、悪影響であったのか</p>			
今後の改善点	今後の改善点	<p>〇今後、取組を継続するうえで、改善の余地があると考えられる点を記述すること。 -取組過程で新たに判明した課題について、今後の対応策など -取組を実施するうえで困難であった点、今後の改善策など -今後、取組を継続していくことで、今回の結果を上回るさらなる効果が期待できる点 -その他、取組内容以外に荷主との交渉方法</p>			
	今後の改善点	<p>〇[取組途上の場合等] 「取組途上」あるいは「計画値未満(取組は実施済)」の場合は、翌年度以降の対応策、取組実施スケジュールを必ず記述すること。</p>			
翌年度以降の対応	翌年度以降の対応	<p>〇[取組完了の場合] 今後の改善点を踏まえ、翌年度以降に取組む内容を記述すること。</p>			
	翌年度以降の対応	<p>〇[取組完了の場合] 今後の改善点を踏まえ、翌年度以降に取組む内容を記述すること。</p>			

自己評価結果

■ 自己評価結果の記述ポイント（1枚目） 1 / 2

項目 番号	項目	報告例
1 3	直接要因	【事業実施による要因】 <ul style="list-style-type: none"> 荷主との発着時刻を調整できたことによる長期化していた待機時間の削減が最大の要因。 輸送ルートの見直しと到着時刻の調整により常態化していた渋滞ルートの使用を解消。
	外的要因	【事業実施以外による要因】 <ul style="list-style-type: none"> 連携後データ取得期間と年末の輸送量増加が重なったため積載量が向上。 例年と比較し降雪量が多く走行時間の削減が横這いとなった。
	今後の改善点	【事業実施で判明した問題点およびその解消法】 <ul style="list-style-type: none"> ドライバーへの車載器操作方法については講習会等でフォローアップをしたが、運行管理者へのフォローアップが不十分であったためメーカーによる勉強会を実施予定。

自己評価結果

■ 自己評価結果の記述ポイント（1枚目） 2 / 2

項目 番号	項目	報告例
1 4	翌年度以降の 対応	<p>【取組完了⇒翌年度以降の取組について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今年度同様の取組による荷待ち時間削減と並行し、新たに走行距離や走行時間を削減する取組の実施を予定。 <p>【計画値未満⇒翌年度以降の取組と再提出について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 再度配送順及び配送ルートについて荷主と調整の上、連携後の取組を実施。●月●日までに実績報告を再提出予定。 <p>【取組途上⇒翌年度以降の取組と再提出について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在納車が遅れている3台については●月●日に納車予定。連携前後の取組を●月●日に終了し、●月●日までに実績報告を再提出予定。

自己評価結果

■ 自己評価結果の記述ポイント（2枚目・3枚目） 1 / 2

項目番号	項目	報告例
2 3 4 4	提案した内容	<p>【提案内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> トラック事業者から荷主へ、車両動態管理システムを用いてトラックの到着予想時刻を事前に通知することを提案。 荷主側では、到着予定時刻に合わせてバースと積卸作業員を確保することを要請。 <p>【データの活用・提示方法等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 待機時間に発生する無駄なアイドリングの削減の必要性に対する理解を得るため、車載器により得たデータから作成した「待機時間と燃料使用量の関係」のグラフを提示（当該グラフは別紙添付）。
	取組内容の概要	<p>【実施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> トラックの到着予定時刻の通知による事前の受入れ準備実施により、荷待ち及び荷積卸時間の削減を図ることによって無駄なアイドリングを抑制。 トラック事業者側：各営業所の配車担当から荷主の積卸施設の現場担当に対し、動態管理ソフトのメール送信機能を介して到着予定時刻を通知。 荷主側：到着予定時刻に合わせて、現場担当がバースと積卸作業員を確保。

自己評価結果

■ 自己評価結果の記述ポイント（2枚目・3枚目） 2 / 2

項目番号	項目	報告例
2 4	導入システムの 活用方法	【システムの活用方法】 <ul style="list-style-type: none"> 主として①待機時間と燃料使用量の計測・関係評価、②到着予定時刻の推測のためにシステムを使用。 ②到着予定時刻については、車載器から送信されるデータを営業所端末の動態管理ソフトで処理することによりリアルタイムで自動予測。 （AI・IoT等を活用したシステム連係ツールを活用した場合は、その活用方法も併せて記述）
	改善・工夫点	【事業実施中に行った改善・工夫】 <ul style="list-style-type: none"> 到着予定時刻の事前通知時に、積荷の情報（輸送品目、積載量、荷姿）を併せて連絡することにより、更なる積卸作業の迅速化を実現。 トラック1台1回あたりの平均積卸作業時間にして、到着予定時刻の連絡のみの場合の●●分/回から、積荷情報も連絡することで●●分/回に減少。
2 5	連携メニュー実 施の効果 （分析結果 等）	【省エネ効果】 <ul style="list-style-type: none"> 1台あたりの走行距離が平均●●km/日 削減され、申請車両全台の合計燃料使用量が連携前●●ℓから連携後●●ℓとなり、●●%の燃料削減率となった。 （導入した各システム・ツール別についても記載できることが望ましい。）

3. 申請の流れ



公募・申請

- 本事業のホームページより申請様式をダウンロードし、公募要領のP.47以降の記入例を参考にして申請書類を作成すること。
- ホームページURL <https://www.pacific-hojo.jp/>
- 原則として電子メール添付で提出すること。

【申請書類】

提出書類	部数	書類 様式	備考
補助金交付申請書（様式第1）	1	有	電子メール添付での提出の場合は 押印不要 ※但し、郵送の場合は 押印した原本の提出が必要
補助金交付申請書（様式第1） 別紙	1	有	—
補助金交付申請書（様式第1） 別紙2「申請者の役員名簿」	1	有	共同で申請の場合には各々提出すること

公募・申請

【添付書類】

提出書類		部数	書類様式	備考
申請者情報	車両動態管理システム用	1	有	※車両動態管理システムを導入する場合のみ要提出（トラック事業者、リース事業者）
	予約受付システム等用	1	有	※予約受付システム等を導入する場合のみ要提出（荷主等、リース事業者）
	配車計画システム用	1	有	※配車計画システムを導入する場合のみ要提出（トラック事業者又は荷主等、リース事業者）
	AI・IoTによるシステム関係ツール用	1	有	※AI・IoTによるシステム関係ツールを導入する場合のみ要提出（トラック事業者又は荷主等、リース事業者）
実施計画書		1	有	「連携メニューリスト」等を基に作成
申請担当者の証明書類		1	有	※申請書類を電子メール添付で提出する場合のみ要提出 補助金交付申請書（様式第1）に記載の <u>担当者の氏名及び申請者の所属であることが分かるもの（名刺コピー等）</u> を1部
使用機器・部品一覧		1	有	申請するシステムや機器（デジタコ、GPS車載器、車両動態管理サービス、事務所用機器ソフトウェア、システムの主設備やソフトウェア）ごとに各1部
見積書（写）		1	無	申請するシステムごとに2社以上で取得した見積書（写）を各1部
システム機器資料（写）		1	無	「補助対象設備基準」に該当する設備仕様がわかるもの（パンフレット、模式図等）を機種ごとに各1部

公募・申請

【注意事項】

■公募期間と公募予算

【1次公募】令和3年6月14日（月）～令和3年6月25日（金）

【2次公募】令和3年7月 5日（月）～令和3年7月16日（金）

【3次公募】令和3年7月26日（月）～令和3年8月 6日（金）

※各回にて残予算があった場合は、次回公募予算に加算

※**電子メール受領日有効**

- 申請書類は、原則として電子メール添付で提出すること。
※但し、電子メールでの提出が難しい場合に限り郵送可。
(消印有効、持参・宅配便等は不可)
- 1次～3次公募のいずれへの応募かは電子メール受領日・消印日により判断する。

審査及び交付決定

■審査について

- 申請された実施計画等について審査を行い（必要に応じて申請者へのヒアリングを実施）採択者を決定する。
 - 交付規程及び公募要領の要件を満たしていること。
 - **2社以上の見積から算定されている**ものであること（申請時に参考とした全ての見積書を提出すること）。

■交付決定について

- 交付決定の結果については、交付規程に従って**補助金交付決定通知書（様式第2）**で申請者に順次通知する。
 - **補助金交付決定通知書（様式第2）は5年間保管**すること。
 - 「予算執行等に係る情報の公表等に関する指針」（平成25年6月28日内閣官房行政改革推進本部事務局）に基づき、**交付決定内容（補助金交付先名、交付決定額）の公表を行う**。

審査及び交付決定

■優先採択について

- 本事業では、まず①予算の範囲で事業用トラックの申請を優先的に採択。次に②事業用トラックの採択終了後に残予算を上回らない範囲で自家用トラックの申請を採択。

【優先採択順位】事業用トラックのみによる申請 > 自家用トラックを含む申請

- 補助金申請額の合計が予算額又は残予算額を超える場合、予算額又は残予算額を上回らない範囲で実施計画における省エネルギー効果（トン・キロあたりの燃料削減率）の上位の申請から優先的に採択する。その際、車両動態管理システムのうちGPS車載器導入型の予算枠は1億円程度、予約受付システム等の予算枠は5億円程度、配車計画システムの予算枠は1億円程度とする。
- 平成29年度～令和2年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」の交付決定を受けた後に、同事業を廃止・中止又は交付決定の取消しとなった事業者については、下記a～cの事業者を除き、上記の優先採択の基準を満たしたとしても、他の申請の採択が完了した後に採択とする。
 - a) 廃止・中止又は交付決定の取消しとなった事業者のうち、当該年度以降の2回目の申請では事業を完了した事業者
 - b) 廃止・中止又は交付決定の取消しとなった理由が災害等やむを得ないものであった事業者
 - c) リース事業者

※日ごとの申請状況と残予算額、優先採択実施の場合の不採択基準については、補助事業のホームページ（<https://www.pacific-hojo.jp/>）に公表する。

※不採択となる見込みの申請については、次回以降の公募（2次又は3次公募）への同一車両及び実施内容での再申請を可とする。

審査及び交付決定

■不採択について

下記の申請は不採択とすることがある。

- 平成29年度～令和2年度「トラック輸送の省エネ化推進事業」の交付決定を受けた後に、同事業を廃止・中止又は交付決定の取消しとなった事業者（下記a～cの事業者は除く）は不採択とすることがある。
 - a) 廃止・中止又は交付決定の取消しとなった事業者のうち当該年度以降の2回目の申請では事業を完了した事業者
 - b) 廃止・中止又は交付決定の取消しとなった理由が災害等やむを得ないものであった事業者
 - c) リース事業者
- 予約受付システム等及び配車計画システムの申請については、予算額又は残予算額の範囲内であっても費用対効果が他の申請と比較して低い実施計画である場合は不採択とすることがある。費用対効果の基準は、「補助対象経費あたりの省エネルギー量（燃料削減量）の見込み値」とする。

補助事業の開始、計画変更等

■ 補助を受けようとする物品の発注について

- **交付決定年月日以降に発注**すること。
→交付決定前に発注した設備については補助対象外。

■ 現状分析・提案について

- 取得した自己診断データから、**輸送の省エネ化に当たっての現状の課題の抽出及び当該課題の解決に向けたトラック事業者と荷主等との連携の提案**を実施。

■ 補助事業の計画変更等について

- 交付決定後、以下のような変更が見込まれる場合、事前に**申請者は速やかにPCKKに報告し、計画変更承認申請書（様式第4）及び変更が確認できる書類等を提出**すること。
 - 補助事業者の代表者や住所の変更
 - 申請した機器や部品等の数量、品目の変更
 - 当初の事業開始よりも大幅に遅れが見込まれる場合
 - 事業の廃止

中間検査・中間報告

■ 中間検査

- ・ 事務局は補助事業の期間中に中間検査（現地検査を含む）を行うことがある。

■ 中間報告

- ・ 今後提出される実績報告の書類確認を円滑に実施するための事前確認として、下記の必要書類を事務局に提出すること。

【提出書類】

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| ①荷主等連携前総括分析データ（総括表） | ⑤保証書(写) |
| ②サンプル車両の運行毎データ（総括表明細） | <u>※導入する全ての機器、システム分を提出すること（市販品のみ）</u> |
| <u>※サンプルとして任意の車両1台分のみのデータで可</u> | |
| ③申請車両・車載器シリアル情報一覧表 | ⑥納品書(写)又は請求書(写) |
| <u>※取組に使用する車両全台数分記入して提出すること</u> | ⑦振込明細書（写） |
| ④リース契約書（写） | <u>※振込のみ。原則現金払い不可</u> |
| <u>※該当する場合のみ提出すること</u> | ⑧振込口座事前連絡書 |

実績報告・補助金額の確定

■ 補助事業の完了

- 総括分析データ、自己評価結果等の実績報告が完了し、かつ補助事業に係る全ての支払いを完了した日を事業完了年月日とする。

■ 実績報告

- 事業が完了した時は、完了の日から30日以内又は令和3年12月24日（金）のいずれか早い日までに補助事業実績報告書（様式第9）を事務局に提出すること。

【提出書類】

送付

- ① 補助事業実績報告書（様式第9）
- ② 様式第9別紙（収支明細表）
- ③ 荷主等連携後総括分析データ（総括表）
- ④ サンプル車両の運行毎データ
- ⑤ 自己評価結果
- ⑥ 取得財産等管理明細書（様式第15）
※該当する事業者のみ提出すること

事務局は、提出された実績報告の審査を行う。

※必要に応じて現地検査を行う。

審査OK

補助事業者に「交付金額確定通知書（様式第11）」が送付される。

補助金の支払いについて

■補助金精算払請求書の提出

- 補助事業者は、補助事業交付金額確定通知書（様式第11）受領後、速やかに補助金精算払請求書（様式第12）を事務局へ原則として電子メール添付で提出すること。

【補助事業者】

受領書類（事務局から送付される書類）：

補助事業交付金額確定通知書（様式第11）

提出書類（事務局へ提出する書類）：

補助金精算払請求書（様式第12）



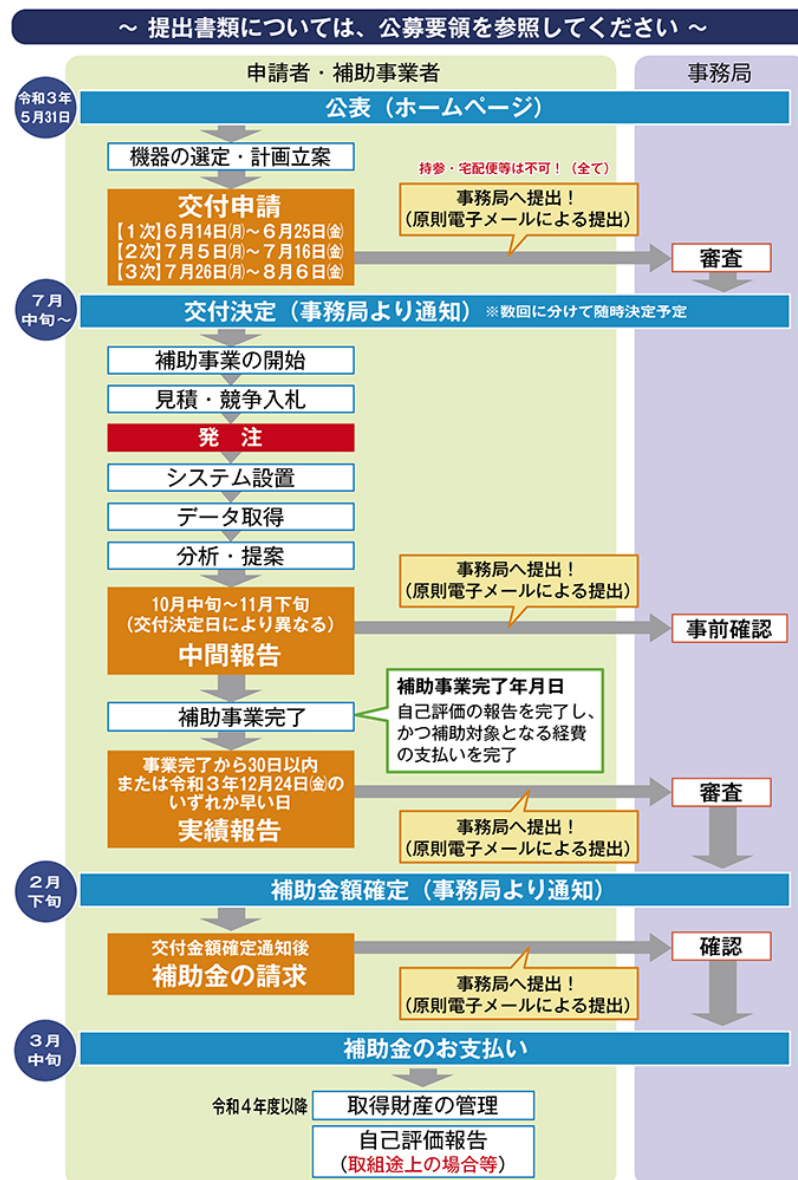
事務局は、補助金精算払請求書の受領後、補助事業者の指定口座に補助金を振込む

補助金の支払い以降の対応

■ 取得財産等の管理

- 補助事業者は、補助事業により取得した財産（以下、「取得財産等」という）について法定耐用年数の間、実施計画書に基づく省エネルギー事業を継続することを前提に、補助事業の完了後においても善良な管理者の注意を持って管理し、補助金の交付の目的に従って、その効率的運用を図らなければならない。
 - 取得財産等（取得価格又は効用の増加価格が単価 50 万円以上のものに限る）を制限期間内に処分しようとする時は、予め事務局の承認を受けなければならない。
 - また、実績報告時に取得財産等管理明細表（様式第15）の提出が必要。
 - 交付規程第23条第2項に規定する、取得財産等の処分を制限する期間は、5年間とする。

スケジュール



お問い合わせ先

事務局 お問い合わせ先

受付時間：平日9時～17時（12時～13時は除く）

※休業日／土曜・日曜・祝日・年末年始

パシフィックコンサルタンツ株式会社 『陸上輸送省エネ推進事業事務局』

事務局への電話が大変混み合い、つながりにくい場合がございます。

恐れ入りますが、お問い合わせ前に必ず本サイトに掲載されている本事業の「公募要領」等をご確認ください。



メールでのお問い合わせは、こちらから！

dotai_hojokin@03.pacific-hojo.jp



質問票ダウンロード

ご質問は、質問票にてお問い合わせ先
までファクシミリ、またはメールで
お送りください。

Word形式



電話でのお問い合わせは

03-5280-9501



ファクシミリでのお問い合わせは

03-5280-9502

- ・お問い合わせは、上記メールアドレス、電話番号、ファクシミリ番号よりご連絡ください。
- ・また、補助事業ホームページ内の「よくあるご質問」もご確認ください。
- ・なお、質問内容により、回答までにお時間をいただく場合がございます。予めご了承ください。