

令和5年度 AI・IoT等を活用した 更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 ～



今年度の主な改定点

	前年度	今年度
車両動態管理システム	1事業者あたり、 上限台数50台	1事業者あたり、 上限台数 30 台 ※優遇措置あり。詳細は公募要領をご確認ください。
予約受付システム等	1事業者あたり補助金 上限額が2千5百万円 (パレタイズシステム は5千万円)	1事業者あたり補助金 上限額が 4千万 円 (パレタイズシステム は5千万円)
配車計画システム	1事業者あたり補助金 上限額が2千5百万円	1事業者あたり補助金 上限額が 4千万 円

目次

1. 補助事業の全体概要	P.4
2. 補助率・補助金上限額・上限台数	P.8
3. 優遇措置対象車両	P.9
4. トン・キロ算定	P.10
5. 補助事業の流れ	P.11
6. スケジュール	P.19
7. お問い合わせ先	P.20

※当該補助事業についての詳細は
補助事業ホームページ (<https://www.pacific-hojo.jp/>) にて、
交付規程および公募要領をご確認ください。

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。

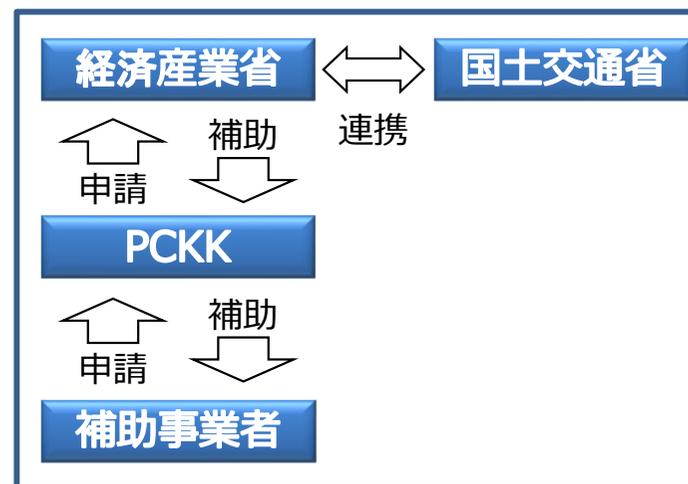
※なお、車両のデータが必要不可欠であることから、本事業では荷主等の申請については、データを取得するトラック事業者を確保したうえで申請すること。

【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】



1. 補助事業の全体概要

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。

1. 補助事業の全体概要

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（トンキロ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日間以上。
- 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によるシステム関係ツールの導入・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日間以上。
- 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られることがある。

1. 補助事業の全体概要

予算額と公募回数

■ 公募予算額

- 約34.4億円（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、AI・IoTによるシステム関係ツールの総額）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25.0億円

7月12日(水)10:00～7月25日(火)16:00

2次公募：約5.0億円

8月9日(水)10:00～8月22日(火)16:00

3次公募：約4.4億円

9月8日(金)10:00～9月21日(木)16:00

2. 補助率・補助金上限額・上限台数

システムの種類ごとの補助率・補助金上限額・上限台数

システム・種類		補助率	上限台数・上限額 ※1事業者あたり
車両動態管理システム (クラウド型)		定額※1または1/2以内	30台※2
予約受付システム等	予約受付システム	1/2以内	4千万円
	ASNシステム		
	受注情報事前確認システム		
	パレット等管理システム		
	パレタイズシステム		5千万円
配車計画システム		1/2以内	4千万円
AI・IoTによるシステム関係ツール		1/2以内	なし

※1：1台あたり補助対象経費が24万円以上の場合、補助額を定額の12万円とします。

※2：優遇措置対象車両は上限台数に含まない。

3. 優遇措置対象車両

優遇措置対象車両

トラック輸送における2030年省エネ目標や2050年CNを実現に向けた取組みを加速化するため、当該要件を満たすトラックに対して、「1.車両動態管理システム（クラウド型のみ）」を搭載する場合には、当該トラックについては1事業者あたりの**上限台数である30台に含まない**こととする。

ただし、本事業における1事業者あたりの上限台数は下記要件を満たすトラックを含めて最大60台とする。

優遇措置対象車両の要件



非化石トラック

※EV、PHEV、水素燃料車両(FCVを含む)、専らバイオ燃料・合成燃料を使用するトラック



省エネ法に基づく自動車燃費目標基準（2025年度目標）を満たすトラック

優遇措置対象車両におけるリース契約車両等について

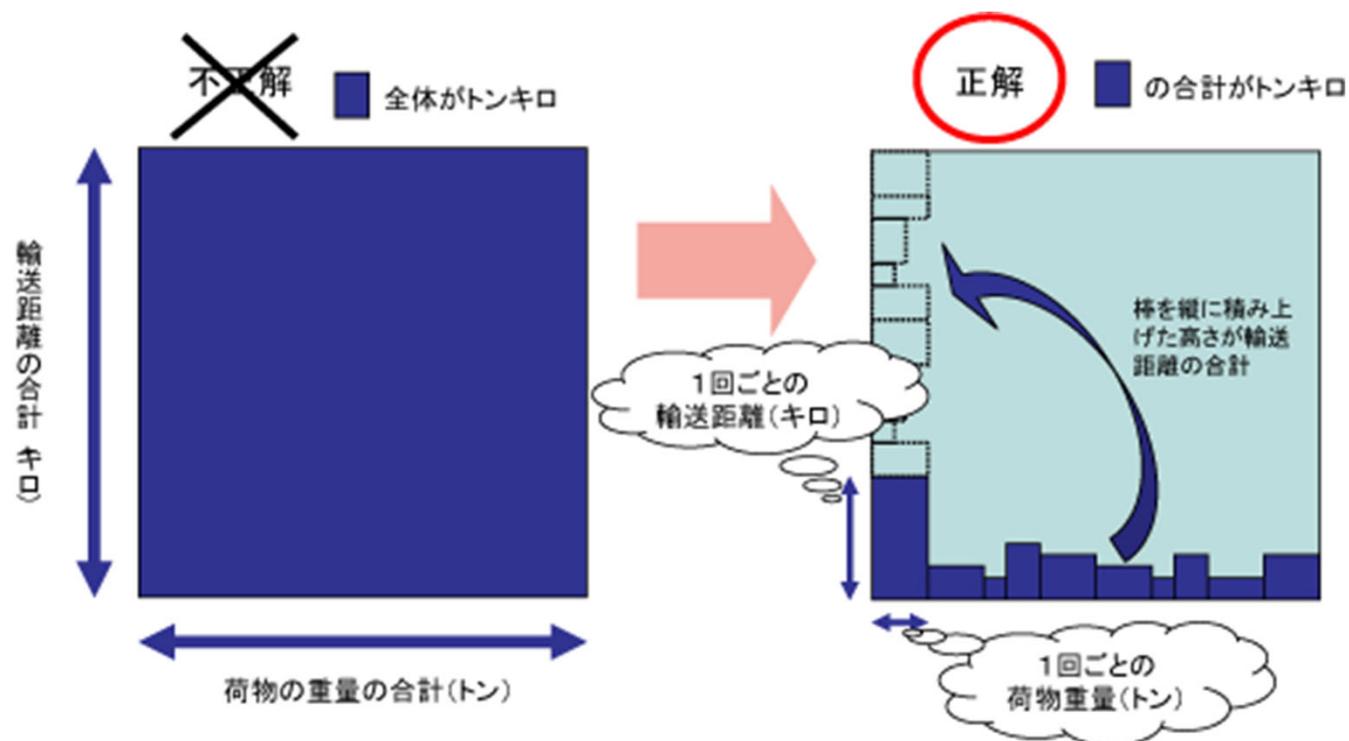
所有者—使用者間において、動態管理システムを購入した日以降少なくとも**5年以上**の期間にわたって連続してリース契約を締結している場合には、当該リース契約を締結した車両についても優遇措置対象として含める。

リース契約車両及び動態管理システムについて、それぞれリース元が異なる点にあっても上記要件を満たしている場合には、同一会社からリースを行う場合と同じく優遇措置対象として扱う。

4. トン・キロ算定

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で求められない。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）



※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/pdf/tonkiro_kihon.pdf

5. 補助事業の流れ

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、申請書類を作成すること。
- ホームページURL <https://www.pacific-hojo.jp/>
- 申請書類一式を申請システムへのアップロードにて提出すること。
電子メール添付や、郵送、FAXでの提出は不受理

【申請時の提出書類】

- | | |
|----------------------------------|---|
| ①補助金交付申請書（様式第1） | ⑦使用機器・部品一覧 |
| ②補助金交付申請書（様式第1）別紙1 | ⑧見積書 |
| ③補助金交付申請書（様式第1）別紙2
「申請者の役員名簿」 | ⑨システム機器資料 |
| ④申請者情報 | ⑩車検証
現に所有する優遇措置対象車両を申請する場合 |
| ⑤実施計画書 | ⑪自己申告書
優遇措置対象車両を新規購入の上、車両動態管理システムを搭載する場合 |
| ⑥別紙）計算シート_トン・キロ
& 燃料使用量算出 | |

5. 補助事業の流れ

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**。

5. 補助事業の流れ

■ 優先採択について

- 本事業では、①予算の範囲で事業用トラックの申請を優先的に採択し、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する。
【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費用対効果（トン・キロあたりの燃料削減率／1台あたりの補助対象経費）の上位の申請から優先的に採択する。
- 平成30年度～令和4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

■ 不採択について

- 平成30年度～令和4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。

5. 補助事業の流れ

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**を実施すること。
- 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、指示を仰ぐ**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
 - PCKKに報告なく無断で計画変更を実施した場合は認められない場合があるため、注意すること。

5. 補助事業の流れ

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） | ⑥納品書又は請求書 |
| ②運転日報等運行情報が分かるもの | ⑦振込明細書、当座勘定照合表 |
| ③申請車両・車載器シリアル情報一覧表 | ⑧振込口座事前連絡書 |
| ④リース契約書 <u>※該当する場合のみ</u> | ⑨車検証 <u>※該当する場合のみ</u> |
| ⑤保証書（全機器分） | ⑩車両のリース契約書
<u>※該当する場合のみ</u> |

5. 補助事業の流れ

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5年12月20日(水)（※16:00の受領を期限とする）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】

- 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計算シート_トンキロ&燃料使用量算出
- ⑤運転日報等運行情報が分かるもの
- ⑥自己評価結果
- ⑦取得財産等管理明細書（様式第15）※該当する事業者のみ

5. 補助事業の流れ

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）を作成し、申請システムへのアップロードにてPCKKに提出すること。

【PCKK】—(メール)—→【補助事業者】
補助事業交付金額確定通知書（様式第11）

【補助事業者】—(アップロード)—→【PCKK】
補助金精算払請求書（様式第12）

【PCKK】補助金精算払請求書（様式第12）の受領後、**補助事業者の指定口座に補助金を振込む**

5. 補助事業の流れ

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PCKKの承認を受けなければならない。

→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。

6. スケジュール

予定	補助対象事業者
公募公表	機器の選定・計画立案
申請受付開始	申請書類の提出 (申請システムの交付申請ページから提出)
交付決定 (事務局より通知) ※8月頃より順次	
事業開始 (交付決定通知後)	見積・競争入札
	発注
	システム設置
	データ取得
	分析・提案
	中間報告
補助事業完了	実績報告
補助金額確定 (事務局より通知) ※令和6年2月下旬～	
	補助金の請求
補助金支払い ※令和6年3月下旬	
取得財産の管理	自己評価報告 ※取組途上等の場合

7. お問い合わせ先

陸上輸送省エネ推進事業事務局

(パシフィックコンサルタンツ株式会社及びパシフィックリプロサービス株式会社の共同事業)

メールアドレス： dotai_hojokin@05.pacific-hojo.jp

電話番号： 050-5530-1227

受付時間： 平日 10時～17時（12時～13時は除く）

休業日： 土曜・日曜・祝日・年末年始

- ・お問い合わせは上記メールアドレス、電話番号よりご連絡ください。
- ・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。
- ・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。