

平成 29 年 9 月 12 日

「トラック輸送の省エネ化推進事業」

Q&A集

【申請要件等について】

Q: 貨物軽自動車運送事業者(黒ナンバー)は補助対象事業者となるのか？

A: 補助対象事業者である。

Q: 緑ナンバーまたは黒ナンバーの引越し事業者は補助対象事業者となれるのか？

A: ○公募要領 P2 において、補助対象事業者は、「ア)貨物自動車運送事業者」「イ)第二種貨物利用運送事業者」とした上で、「荷主連携の取組を行う事業」であることを補助対象事業の要件の一つとしており、荷主連携の実施計画を立案できれば申請可能である。

○ここで、引越し事業においては、運行ごとに荷主が異なるものと想定されるが、補助要件である荷主連携の取組については、継続的に行うことが求められることに留意されたい。

Q: 自家用トラック(白ナンバー)に車載器を設置する場合は補助対象になるのか？

A: ○1次公募では事業用トラックに限り補助対象としていたが、2次公募より、自家用トラックも補助対象に追加している。

○自家用トラックであっても、他の荷主との連携による省エネの取組が必要であることなど、補助対象事業の要件等は事業用トラックと同様である。

○なお、2次公募において受け付けた申請の採択順については、公募要領 P9 に示す通り、事業用トラックの申請を優先的に採択し、自家用トラックの申請は10月10日の公募終了後に残予算を上回らない範囲で消印日順により採択する。

Q: 過去にエコドライブの補助金を申請したのだが、今回の申請は可能か？

A: 今回の公募においては新規の事業となるため申請可能である。

【補助対象経費について】

①車載器本体及び付帯機能

Q: デジタコ機能を必須としなくても荷主連携は可能と思うが、必須機能としている理由は何故か？

A: ○公募要領P3 に「⑤本事業によって、車両動態管理システムの車載器を導入した車両全体で1%以上の省エネ効果の実現が見込まれること」としているなど、本事業においては省エネ効果の実現が一つの目標となっており、その定量的な評価のためには燃料消費量や走行距離等を正確に記録することが必要である。

○即ち、省エネ効果の正確な把握に必要であることから、本事業ではデジタコ機能を必須としている。

Q: デジタコ等機器単体では必須機能を満たさないが、専用のカーナビ等のGPS機能を有する機器と組み合わせることで、必須機能を満たす機器をセット販売している。この機器のセットは補助対象になるのか？

A: ○公募要領 P3 において「必須機能を有する車載器本体」が補助対象であるとしている。

○ここでいう「車載器本体」について、デジタコ等の機器単体では GPS 機能を有しないために必須機能を満たさないが、GPS 機能を有する専用の機器を組み合わせた場合に全体として必須機能を有することとなる専用機器の組合せについては、これらの機器全体を一体で車載器本体として取り扱う。

○したがって、メーカーがデジタコと GPS 機能を有する専用機器とをまとめて動態管理システムの車載器として販売している場合は、全体を一つの車載器本体と捉え、補助の対象となる。

○なお、この場合における GPS 機能を有する専用機器に搭載されているカーナビ等の機能については、補助対象の車載器に内蔵されたものであり、公募要領 P3「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もの」に該当する。

Q: 過去に導入したメモリーカード型車載器をクラウド型車載器へ変更するために通信装置のみを導入予定だが、クラウド型車載器として申請はできるのか？

A: ○公募要領 P3 において「必須機能(表IIにかかげるもの)を有する車載器本体」を補助対象としている。

○表IIにて必須機能の対象設備とは「GPS位置情報を取得できる車載器」及び「デジタコ機能」を共に備えていることとしている。

○したがって、通信装置のみの導入では必須機能を満たさないため、補助の対象とはならない。

Q: 車載器の付帯機能について、例えば、A社では入力テンキーが必要であると判断し補助対象となるが、B社では必要ないと判断し補助対象とはならないということはあるのか？

A: ○公募要領 P3 において、「車載器の付帯機能については、省エネ・荷主連携に必要であると認められるもの」として P4 の表 I に掲げるものをいう。

○したがって、入力テンキーを例にすれば、作業時間の記録を荷主連携に役立てたい事業者の場合と、荷主連携には使用せずに作業・労務管理等だけに利用する場合とでは判断は異なる。

Q: 必須機能を満たすデジタコを持っているので、事務所用機器として動態管理ソフトのみを導入したいが、補助対象になるのか？

A: ○公募要領 P3 において、「必須機能(表 I に掲げるもの)を有する車載器本体」を今回の補助対象としている。

○事務所用機器は車載器本体ではなく、その付帯設備といえる。

○したがって、補助対象となる設備が存在しないため、補助の対象とならない。

②事務所用機器

Q: 事務所用機器について、公募要領 P4「導入する車載器本体の合計金額を超える価格の設備」は対象外とあるが、車載器よりもソフトの方が高い場合が多い。原則、補助対象とならないということか？

A: ○公募要領 P4 における「車載器本体の合計金額」とは、車載器1台ということではなく、事業者が申請する全ての車載器の合計金額を指している。

○通常、事務所用機器は車載器台数分を導入する必要がないものと考えられる。

○例として、50台の車載器と2つのソフトを導入する場合、2ソフトの総額が車載器50台の総額を上回ってはならないということとなる。

Q: 動態状況管理ソフトについて、運用するために別途地図ソフトが必要な製品がある。この場合、地図ソフトも補助対象となるのか？

A: ○公募要領 P4 において、「動態状況管理ソフトは、車載器の取得情報を分析するための専用ソフト」との基準が定められている。

○したがって、地図ソフトが汎用ではなく、動態状況管理ソフトの一つの機能としての専用ソフト又はデータであれば、動態状況管理ソフトと一体のものであるため、補助の対象となる。

○但し、P4 において、「補助対象設備の要件を満たす事務所用機器(分析ソフト等)であっても、導入する車載器本体の合計額を超える価格の設備については、車載器の付帯設備の範囲を超えているものとして対象外」としているため、ソフトの組み合わせにより導入する車載器総額よりも高額となる場合には、補助の対象とならない。

Q: 事務所用機器について、古いソフトを新しいものに更新するバージョンアップソフトは、新しい車載器とセットで導入した場合、補助の対象となるのか？

A: ○公募要領 P4 において、「車載器の取得情報を分析するための専用ソフト」が補助対象とされている。

○バージョンアップソフトについては、当該専用ソフトの機能の一つであり、他の用途に変わるものではないと考える。

○したがって、車載器とセットで導入する場合には補助の対象となる。

Q: 車両動態管理ソフトは荷主連携をする際にカスタマイズが必要なケースがあると想定されるが、カスタマイズ費用は補助対象となるのか？

例えば動態管理画面を荷主側でも見られるようにするためのカスタマイズ、到着時間を通知さ

せる等のオプションではなくオーダーメイドのカスタマイズ等がある。

A: ○公募要領P3 において、補助対象となる経費は「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)」としている。

○また、本事業の補助対象となるものは車載器本体と付帯「設備」である。

○したがって、市販されている機能を組み合わせてのソフト購入であれば補助の対象となるが、個別のシステム構築によるサービス料などに該当する経費等は補助対象とはならない。

○質問の状況については後者の可能性が高いが、カスタマイズの意味する内容により異なるため、製品の詳細等により個別判断とする。

Q: 自社の本部サーバにデータベースシステムを構築し、各地の営業所から本部サーバにアクセスして利用するというクラウド形式のシステム導入を検討している。この場合、①本部サーバの導入経費(データベースシステムの構築経費を含む)について、②本部サーバに導入するソフトについて、それぞれ付帯設備として認められるか？

A: ○公募要領P3 において、補助対象となる経費は「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)」としている。

○P4 において、事務所用機器は「動態状況管理ソフト、カードリーダーまたは無線LAN装置」が補助の対象であり、「分析ソフトを使用するためのパソコン本体等や出力のための装置(ディスプレイ、プリンターなど)は対象外」としている。

○また、システムの構築経費については、設備ではなくサービスに対する経費と考えられる。

○したがって、①本部サーバの導入経費については、事務所用機器として対象となる設備のいずれにも該当しないため補助の対象とならない。

○②本部サーバに導入するソフトについては、市販のソフトを自社の取得財産として導入する場合であれば補助の対象となる。

○ただし、公募要領P4において、「プロバイダー利用料等の通信料は対象外」としているため、自社外のクラウド上のサービスである場合は、車載器の付帯設備ではなく利用料と考え、補助の対象とならない。

Q: データ分析時のソフトについて、車両の走行軌跡を地図上で確認できなければならないのか。それとも住所等でルートを示したもので問題ないか？

A: 荷主連携のための分析が可能であれば、地図プロットの利用有無など、その手法は問わない。

②クラウド型とメモリーカード型

Q: リアルタイムで送受信を行うが、クラウドを介さずに直接事務所サーバと通信して分析を行う場合は、クラウド型ではなくメモリーカード型となるのか？

A: ○公募要領P5 において、クラウド型車載器は「運行中にデータ通信により位置情報その他連携に必要な情報の送受信を行うことができる車載器」と定められている。

○本事業における型名の「クラウド」とは、その代表的なシステムからの分類名称であり、クラウドを介すことは定められていない。

○したがって、クラウドを介さなくとも「運行中にデータ通信」を行う車載器がクラウド型車載器となる。

Q: 車載器の型により、事務所用機器の補助率も変わるのか？例えば、同じ分析ソフト A という製品だが、クラウド型と組み合わせれば1/2、メモリー型となれば1/3となるのか？

A: ○公募要領 P5 において、「補助率は車載器本体の種類に応じて」と定めている。

○したがって、クラウド型車載器と組み合わせれば1/2、メモリーカード型車載器となれば1/3となる。

○カードリーダー等、その他の付帯設備も同様である。

Q: 補助率(1/2、1/3)で小数点以下の端数が発生する場合はどうなるのか？

A: 1,000円未満は切捨てとする。

Q: 付帯機能・設備に無線LAN装置があるが、無線LANの導入も情報を送受信するという点ではクラウド型という扱いで良いか？

A: ○公募要領 P4 の表 I 付帯機能において、「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」及び「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」としており、車両が自社に戻った後、メモリーカードによるデータのやり取りの代わりに無線LANで自社サーバ等にデータをアップする仕組みを想定している。

○一方、クラウド型車載器については、公募要領 P5 において「運行中にデータ通信により位置情報その他連携に必要な情報の送受信を行うことができる車載器」と定義している。無線LANについては、運行中に位置情報等の送受信を行うことができないものと考えられる。

○したがって、無線LAN装置は、クラウド型車載器ではなく、メモリーカード型車載器の付帯機能である。

【荷主連携策及び実施計画について】

Q: 大手運送会社(元請け)から下請けをしている運送事業者の場合、元請けを荷主と捉えての申請は可能か？

A: ○本事業においては、元請けの大手運送会社は荷主とはならない。

○したがって、元請けを荷主と捉えての申請は認められない。

○元請けから委託を受ける場合、直接または元請けを通じて間接的に荷主と交渉する等の対処が考えられる。

Q: メモリーカード型ではリアルタイムでデータが取得できないため、車両動態管理による荷主連携はできないのではないのか？

A:例えば、リアルタイムでなくとも、走行ルート軌跡の履歴を後で分析することにより、ルートの再検討を行うこと等が可能である。

Q:長距離輸送と地場のルート配送が混在している場合、同一メニューでの効果に違いがあると思うが、その場合は車両ごと又は営業所ごとで評価すれば良いのか？

A:○公募要領P6において、車両ごとではなく「車載器を導入した車両全体で1%以上の省エネ効果の実現」としている。

○なお、営業所ごとに地場の特性があるため異なる連携メニューを実施する場合には、別々に実施計画書を作成する。なお、複数営業所があるが事業者全体で同じ取組をする場合は一枚にまとめて提出しても差し支えない。

Q:公募要領 P28「発荷主・着荷主数」に関して、例えばコンビニ配送で配送先が10社ある場合、10社と記入し、記入した荷主全部に提案することが必要となるのか？

A:○連携できる荷主が10社であれば、着荷主に10社と記入する。

○記入した10社とは少なくとも連携に向けた調整を行う必要があり、結果的に連携できなかった場合は、実際に連携した社数を実績報告において報告する必要がある。

Q:公募要領P39の連携メニューの表中、区分Bの下に「その他/輸送効率化」という区分が掲載されているが、これを選択した場合は区分A・Bのどちらの扱いとなるのか？

A:「その他/輸送効率化」はA区分・B区分の他に実施可能な連携策があれば、ご提案いただくものであり、A区分・B区分いずれにも該当しないものとして取り扱う。

Q:公募要領P28実施計画書下段の「荷主連携において期待される効果」の連携前後の燃料使用量・トンキロについて、想定する数値の期間に決まりはあるのか。例えば、実働10日間分なのか、又は1ヶ月や1年分等でも良いのか？

A:○P6において、データ計測期間について、「車両動態管理システム導入後の実働10日間および荷主連携後の実働10日間」と定めている。

○なお、取組の実施期間として11日以上要する場合は、報告期限に間に合う範囲で10日間以上データ計測を行うことは差し支えない。

Q:営業所が交付決定後に新設する予定がある。申請した車両を新設した営業所に移動する予定があるが問題ないか？

A:原則データ取得においては、荷主連携前後の同一車両が必須である為、上記の条件で補助事業を遂行できるのであれば認める。

Q:交付決定後に3台新車納入(増車)予定。どうすれば良いのか？

A: 中間報告で車検証を提出できれば問題ない。ただし、荷主連携時にデータを取得した車両が対象車両となるので注意すること。

Q: 車両数が多いため、車載器取り付けに長い期間がかかる見込みである。そこで、今年度内に車載器の購入・設置ができれば、荷主連携の取り組みについては翌年度実施でも良いか？

A: ○公募要領 P6 の自己評価の結果において、「荷主への提案を実施していない報告は認められない」としおり、今年度内に車載器の購入・設置を行っただけでは補助対象とならない。

○また、提案を行ったにもかかわらず、結果として荷主との連携の実行に至らなかった場合については、次年度以降に荷主との連携による省エネ取組を実施した結果を報告する必要がある。

○したがって、補助事業への申請時には、事業完了期限である「1次公募:平成30年1月17日(水)」、「2次公募:平成30年2月1日(木)」までに完了する範囲の車両台数で計画を立案する必要がある。

【申請・審査】

Q: (1次公募の場合)7月24日(月)から申請書を受付開始するのか？

A: ○7月24日から8月7日の消印の申請書が有効となる。7月24日に到着したものであっても、前記以外の消印のものは受けられない。

○2次公募も同様であり、9月25日から10月10日の消印の申請書が有効となる。

Q: 申請書を提出した後、すぐに車載器を購入していいのか？

A: 交付決定されるまでは購入してはならない。交付決定前に購入してしまうと補助対象とならない。

Q: 申請書に記入する申請者住所・氏名は、社名スタンプを押しても良いのか？

A: 会社名・代表者名があればゴム印でも問題ない。その他、手書き・ワード入力のどちらで作成しても構わない。

Q: 申請書の事業開始年月日は「交付決定年月日」と印刷されてしまっているが、どのように記入すれば良いのか？

A: 事業開始年月日は、印刷されている通りの「交付決定年月日」のままとすること。

Q: 事業完了がいつになるのか分からないので、事業完了予定年月日をどのように記入すれば良いのか？

A: ○荷主連携の取組についての自己評価の報告作成が完了、かつ車両動態管理システム導入費用の支払も完了する予定の日を事業完了年月日として、計画を立てるようにすること。

○但し、1次公募の場合、事業完了期限は平成30年1月17日、実績報告の提出期限が1月

18日であるため、予定としても平成30年1月17日までの日付である必要がある。

○2次公募の場合も同様であり、事業完了期限は平成30年2月1日、実績報告の提出期限が2月2日であるため、予定としても平成30年2月1日までの日付である必要がある。

Q: 補助対象外の見積書も提出が必要なのか？

A: 補助対象経費についての見積書の提出だけで問題ない。

Q: 補助事業の実施に必要と思われる機器を申請したが、審査で対象機器と認められず様式1の申請額が減額されることはあるのか。ドラレコが荷主連携に必要であれば、補助対象として認められるのか？

A: ○公募要領 P3~4 の「6.補助対象となる経費」において、補助対象外の経費について整理しており、補助事業の申請において、補助対象外の経費が含まれていれば、事務局で審査の上、交付決定の際に除外し、申請金額から減額する。

○また、P3 において、「車載器の付帯機能については、省エネ・荷主連携に必要であると認められるもの(表 I に掲げるもの)を補助対象」としており、公募要領 P4「対象設備」に挙げられている設備であっても、申請者の実施計画において省エネ・荷主連携に必要でない場合については補助対象とはならない。

Q: PCKKが執行団体となった過去のトラック関連事業では、公募期間終了前であっても事前に締め切られたと聞いている。今回も同様に期間終了前の受付終了はあるのか？

A: ○公募要領P9において、「事業用トラックの補助金申請の合計額が予算額に達した場合、予算額に達した日の前日をもって公募を終了する」としている。

○なお、本事業においては、補助事業への応募状況に係る速報を日々ウェブページに掲載し、現状で申請額がどれほど達しているか、予算額と対比しながら確認できるようにしている。ただし、申請が有効か否かは事務局到着日ではなく消印日で判断するため、消印日ごとの申請額と速報との間に誤差がある場合があるのでその旨予めご了承ください。

【交付決定後～中間報告】

Q: 自己診断データについて、取り組みによって取得すべきデータが異なると思うが、それらデータを報告する統一された様式はあるのか？

A: ○連携メニューによって取得データが異なるため、全メニューに対応した様式の提供は困難である。

○したがって、申請段階でどのような取組みが集中するのかおおよその傾向を把握後、代表的なデータパターンの様式の作成・公表を考えている。

Q: 公募要領P6 において「荷主への提案を実施していない報告は認められない」とされているが、荷主に提案したことの証明書類等の提出は必要か？

A: ○現段階で証明書類の提出を求める予定はないが、実績報告書において、連携の状況を記載する必要がある。

○しかし、現地検査を含む審査の中で、荷主連携を行っていない事業者が見受けられた場合、追加資料として証明書類の提出を求めることとなる可能性はある。

Q: 交付決定後に機種を変更することは可能なのか？

A: ○変更は可能である。

○計画変更申請(様式第 4)、複数見積り等の書類を提出する事になるので、必ず購入前にPCKKに連絡すること。

○また、申請時より機器の購入価格が高くなったとしても、交付決定額を上回る補助金の支払はできないので留意すること。

Q: 事業開始後、実施する連携メニューを変更するなど実施計画を変更することは可能か？

A: ○公募要領 P11 において、「交付決定後、申請者の情報や補助事業内容に変更、あるいは補助事業完了の遅延が見込まれる場合、申請者は速やかにPCKKに報告し、指定された様式を提出すること」としている。

○実施計画を変更する場合、変更の理由と内容を定められた様式にてPCKKに提出し、PCKKの承認を受ける必要がある。また、当該届け出を行う際、変更後の実施計画書等の再提出も必要となる。

Q: 銀行振込みの場合も支払領収証書が必要なのか？

A: ○支払領収証書として、振込み明細等のコピーを提出すること。

○このとき、車載器の代金であることが明確となるよう、納品書又は請求書の金額と一致しているなど、機器の代金であることが明確に確認できる必要がある。

Q: 小切手・支払手形で車載器代金を支払っても良いのか？その場合の「支払いの事実を証明する書類」とはどのようなものなのか？

A: ○支払手形・小切手も認められますが、支払いの事実を証明する書類を併せて提出すること。

○支払いの事実を証明する書類としては「口座入出金記録のコピー」「金融機関による現金化証明」等、事業者(申請者)から販売業者への支払が完了した(現金化された)ことが分かる書類の提出が必要である。

○なお、廻し手形での支払いは不可とする。

Q: 納品遅れ等で中間報告が間に合わない場合はどうしたら良いのか？

A: 速やかにPCKKに連絡すること。

【実績報告】

Q: 電子メールではなく、総括表と自己診断データについて記録した CD-ROM を事務局に郵送しようと思うが問題ないか？

A: ○記録メディアの郵送等による提出で問題ない。

○但し、事務局に提出されたメディアは返却しないので留意すること。

Q: 公募要領 P5 において、「事業完了の遅延が見込まれる場合は、速やかに PCKK に報告すること」とされている。つまりは遅延を報告すれば、事業完了予定年月日以降でも実績報告は認められるのか？

A: ○P5 において、「遅延の場合、補助金が支払われない場合がある」とのことも明記している。これは、その時の状況や日程により対応できない、または理由によっては遅延が認められない場合があるためである。

○申請時においては、実績報告期限までに完了できる計画を立案することが必要である。

Q: (1 次公募の場合)スケジュールを見ると、12月上旬に中間報告、翌年1月18日に実績報告となっている。したがって、12月から1月18日までの間に荷主連携を実施すれば良いのか？

A: ○公募要領 P11 において、中間報告については「今後提出される補助事業実績報告書の書類確認を円滑に実施するための事前確認」としているとおり、実績報告の前に事業の実施状況に問題がないかの確認及び事前に処理可能な書類について処理を進めるために実施するものである。

○したがって、中間報告から実績報告までの間で荷主連携を完了させるという意味ではない。

○交付決定直後より事業を進め、中間報告時やそれ以前であっても、事業が完了した場合には速やかにデータ等を提出することを推奨する。

Q: 連携メニューの取り組み成果の優劣によって、補助額が減額されることはあるのか？

A: ○補助対象は車載器本体及び付帯設備(公募要領 P4)であり、また、補助率は車載器本体の種類に応じて定まる(公募要領 P5)もの。従って補助額は成果の優劣によって変動するものではない。

○ただし、交付決定額と実際に支払った金額が異なる場合は、どちらか安い方の金額から交付する補助金額を算出するため、購入時値引き等により実際に支払われる補助金額も下がる場合はある。

○なお、年度内に荷主との連携による省エネ取組の実施に至らなかった場合や見込まれる省エネ効果以上の実績を出せなかった場合は、翌年度以降も報告を提出する必要があり、報告を提出しない場合においては、補助金の返還を求めることがある。

【その他】

Q: 補助金の受領後、共同申請者であるリース先の事業者が倒産した場合、「報告の義務」、及び「補助金の返還」はあるか？

A: ○共同責任を負うため、事象が発生した場合、PCKK まで連絡すること。
○補助金の返還については、その時の状況により発生する可能性もある。

Q: 公募要領にある、「6-2)補助金の返還、取り消し、罰則等について」は、リース会社(代表・共同申請共に)にも責任は及ぶのか。

A: 共同責任を負う。

Q: 交付決定後、リース会社を変更することは可能か？

A: ○変更は可能である。(代表申請がリース会社の場合は変更不可)
○但し、交付決定後に変更することで申請時よりも費用が高くなったとしても、交付決定額は増額されない。

Q: 補助金が支払われるのはいつになるのか？

A: 平成30年3月下旬を予定している。

Q: 社内での補助金の経理処理はどのようにしたら良いのか？

A: 補助事業の執行に関わる質問ではないため、税務署等に問合せください。

Q: この補助金は課税対象になるのか？

A: 税制関係のことなので、税務署や会計士、又は社内の経理担当者に確認してください。