



平成30年度　トラック・船舶等の運輸部門 における省エネルギー対策事業費補助金

トラック輸送の省エネ化推進事業

～ 説 明 会 ～



本日の説明会の内容

1. 補助事業の全体概要
2. 今年度事業のポイント
3. 申請の流れ

スライドによる説明



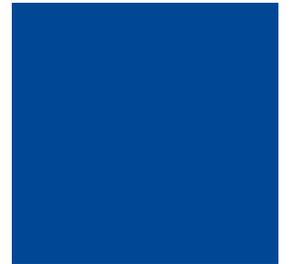
質疑

【配布資料】

- ・ 交付規程
- ・ 公募要領



1. 補助事業の全体概要



目的

- **荷主との連携を要件に、トラック事業者の車両動態管理システム、荷主の予約受付システムの導入を支援し、当該システムを活用したトラック事業者と荷主との共同による輸送の効率化の実証**を目的とする。

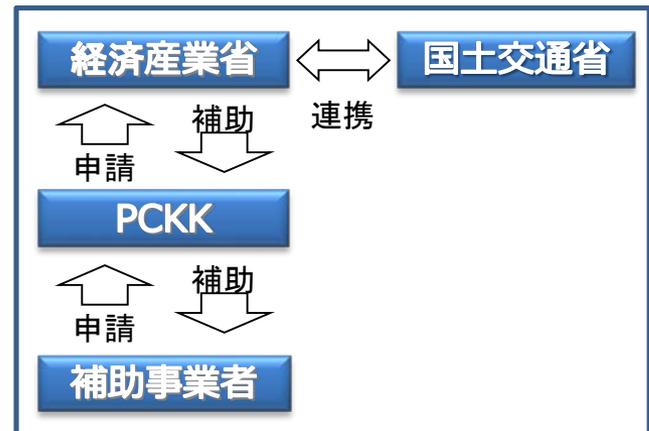
※なお、予約受付システムの効果を実証するためには、車両動態管理システムから抽出されるデータが必要不可欠であることから、本事業では**予約受付システムのみ導入については補助対象としない**。

【荷主の定義】

本事業での「荷主」とは、

- ・トラック事業者等が行う輸送において、貨物を引き渡す者又は受け取る者
- ・但し、倉庫事業者は除く

【事業の枠組み】



平成30年度事業の全体概要

① 実施計画の作成

- どのような荷主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導入

② 自己診断データ等の取得(前)

- データ取得期間は、荷主連携前の実働10日間
- 車両別日別の走行距離、輸送量、燃料使用量、（荷待ち時間）、**+荷主連携に必要な情報（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、荷主へ連携策を提案

荷主連携の実施

→ 必要に応じて荷主に予約受付システム導入

④ 自己診断データ等の取得(後)

- データ取得期間は、荷主連携後の実働10日間
- 車両別日別の走行距離、輸送量、燃料使用量、（荷待ち時間）、**+荷主連携に必要な情報**

⑤ 自己評価

- 荷主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
 - H30年度に取組途上、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。

予算額と補助率・補助金上限額

■ 公募予算額

- 約40億円

■ 補助率・補助金上限額

システム・種類		定義	補助率
車両動態管理システム	クラウド型車載器	<ul style="list-style-type: none"> • 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する。運行中にデータ通信による送受信ができない位置情報以外の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
	メモリーカード型車載器	<ul style="list-style-type: none"> • 専ら記録媒体に取得情報を記録し、運行中にデータ通信による送受信を行わない車載器とする。 	1 / 3 以内
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 ※補助金上限額は 1事業所あたり5千万円



1. 補助事業の全体概要

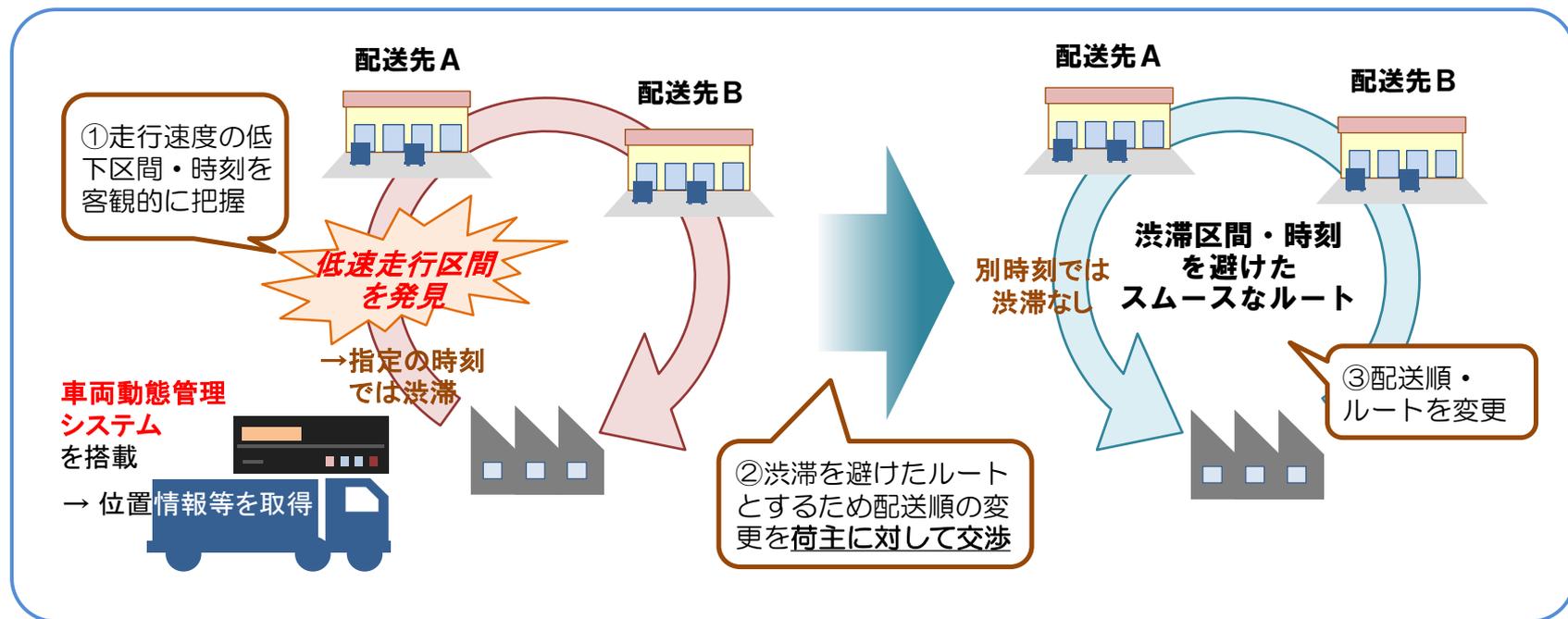
① 車両動態管理システム



参考：荷主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 ⇒ **省エネに効果!**

補助対象事業者（車両動態管理システム）

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

- ※ 各団体の構成員の運送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。

オ) リース事業者

- ※ ア～エ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～エに該当する者と**共同で申請**すること。

※ただし、以下のいずれかに該当する事業者は対象外とする。

- 経済産業省からの補助金等停止措置又は指名停止措置が講じられている事業者
- 交付規程別紙「暴力団排除に関する誓約事項」に記載されている事項に該当する者（誓約事項に違反した場合、交付決定の全部又は一部を取り消す）
- 平成29年度トラック輸送の省エネ化推進事業の補助金の交付を受けた事業者（**平成29年度と異なる荷主連携メニューを実施する場合を除く**）

※なお、採択にあたっては、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。

補助対象経費（車両動態管理システム）

- 補助対象事業者（オのリース事業者を除く）が行う補助事業の実施に必要な車両動態管理システムの車載器の導入に要する経費とする。
- 必須機能を有する車載器本体を補助対象とする。
 - 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]、カーナビ等）については、「対象設備と基準」に示す設備と連携して使用する省エネ・荷主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。
 - 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）。

補助対象の基準及び範囲 (車両動態管理システム)

区分	対象設備		基準
設備費	車載器本体	<p>必須機能</p> <ul style="list-style-type: none"> GPS位置情報を取得できる車載器（GPSレシーバを含む） デジタコ機能 燃料管理機能（燃料センサー、燃料量の入力装置等、若しくは付帯設備〔下段〕により入力できること） 作業状態等の入力装置 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 時計が内蔵されており時間情報を取得できること。 1運行の中での瞬間速度、走行距離、走行時間を取得でき、EMS機能を備えていること。 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。但し、車載器のみでは入力できない場合は、事務所用機器（動態状況管理ソフト）にて入力できること。 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。
	付帯機能	<ul style="list-style-type: none"> 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"> 各種センサーは「荷主との連携策」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、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	<p>事務所用機器</p> <ul style="list-style-type: none"> 動態状況管理ソフト カードリーダー又は無線LAN装置 	<ul style="list-style-type: none"> 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のソフトであること。 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。



1. 補助事業の全体概要

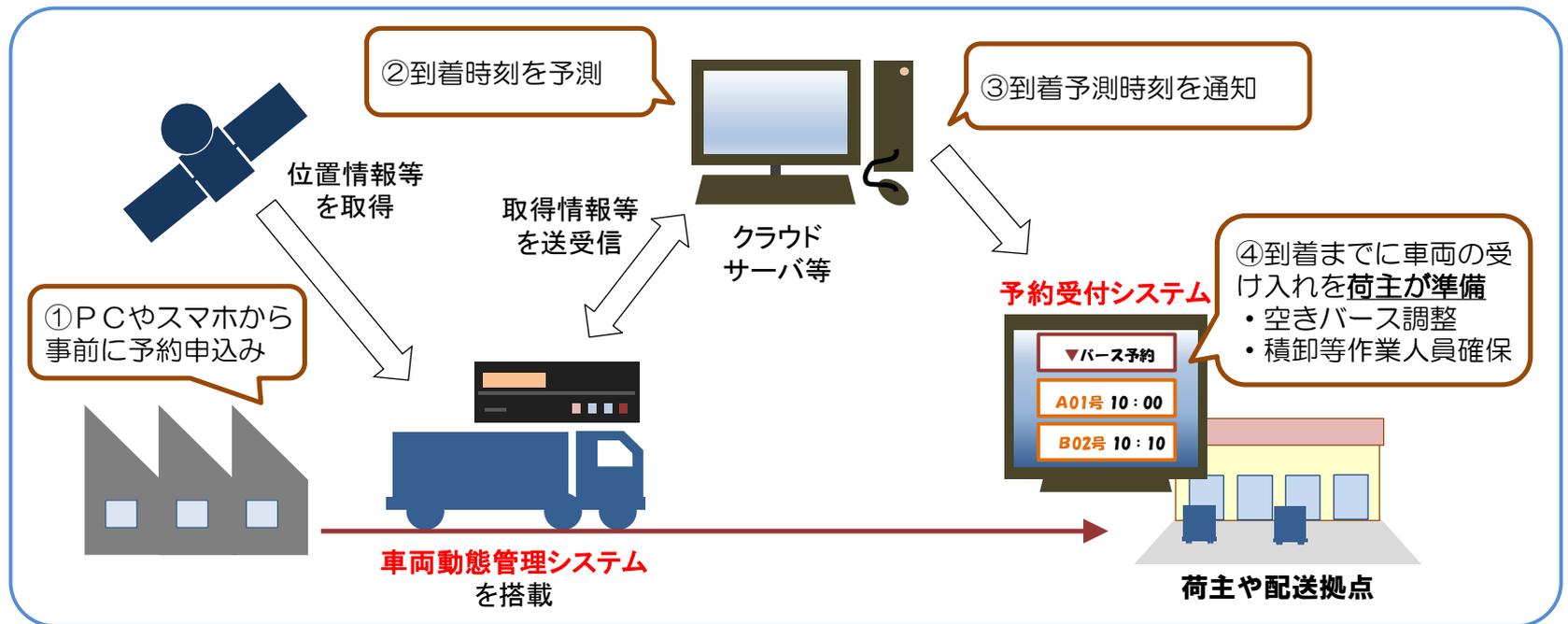
② 予約受付システム



参考：荷主との連携策の実施例

(車両動態管理システム & 予約受付システムの導入例)

- 「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 ⇒ **省エネに効果!**

補助対象事業者（予約受付システム）

カ) 荷主

- ※ ア～エ（補助対象者となるトラック事業者）に該当する者と共同で車両動態管理システムを活用した荷主連携メニューを実施する者に限る。この場合において、ア～エに該当する者と**共同で申請**すること。

キ) リース事業者

- ※ カ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～エ及びカに該当する者と**共同で申請**すること。

※ただし、以下のいずれかに該当する事業者は対象外とする。

- 経済産業省からの補助金等停止措置又は指名停止措置が講じられている事業者
- 交付規程別紙「暴力団排除に関する誓約事項」に記載されている事項に該当する者（誓約事項に違反した場合、交付決定の全部又は一部を取り消す）

補助対象経費（予約受付システム）

- 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の導入に要する経費を補助対象とする。
- **本事業を実施するトラック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としてトラックの積卸施設等に設置するもの
→上記以外の設備については、省エネ・荷主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。
→但し、個別受注製作や自社開発において、補助対象として計上できる経費は、次項に示す設備で構築された**システムの導入費用のみ**とする。

補助対象の基準及び範囲 (予約受付システム)

区分	対象設備	基準
設備費	<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<u>施設内に表示する専用の装置</u>、又は施設内の作業に従事する者の<u>携帯する専用の表示器</u>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<u>受付処理等を行うための専用の装置</u>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<u>呼出連絡に関わる情報の送受信専用の装置</u>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、<u>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</u>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、<u>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</u>であること。
	<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<u>専用のソフト又はサーバー</u>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、車両動態管理システム（及び予約受付システム）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。
- 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。
- 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 車両動態管理システム導入後（かつ予約受付システム稼動前）、当該システムにより**荷主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、現状の輸送の省エネ化にあたっての課題を抽出、及び当該課題の解決に向けた荷主連携の提案を実施。

連携後

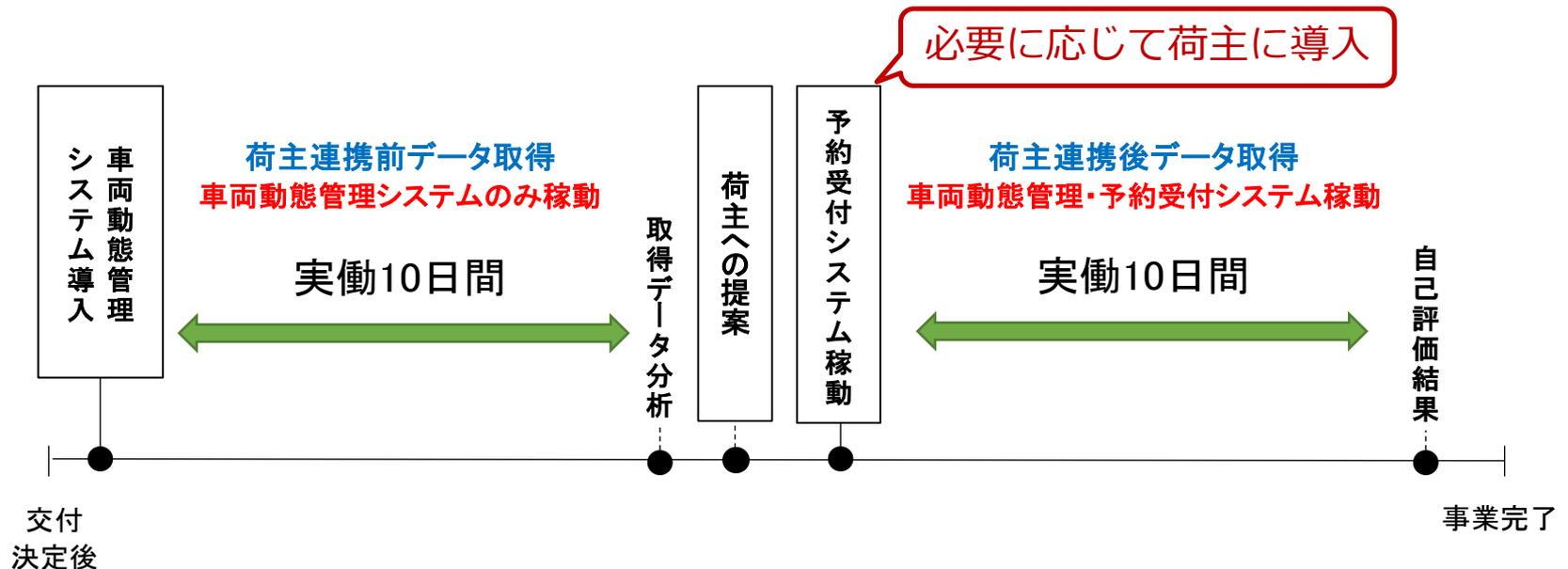
④ **荷主連携後の自己診断データを取得&自己評価を報告**すること。

- 省エネ効果等の荷主との取組結果の報告を提出。

⑤ 車両動態管理システムの車載器を導入した車両全体で**実施計画での省エネ効果（計画値）を満たす**こと。

補助対象事業の要件

■ 自己診断データの取得タイミング



■ 取得が必要な情報項目

- ①走行距離、②輸送量、③燃料使用量、（④荷待ち時間）
→④については、予約受付システムを導入した場合のみ取得必須
- その他、⑤実施計画時に取得を計画した情報項目

翌年度以降の対応

- 荷主連携が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**

①取組途上：

省エネ効果等の荷主との取組結果の報告を提出。

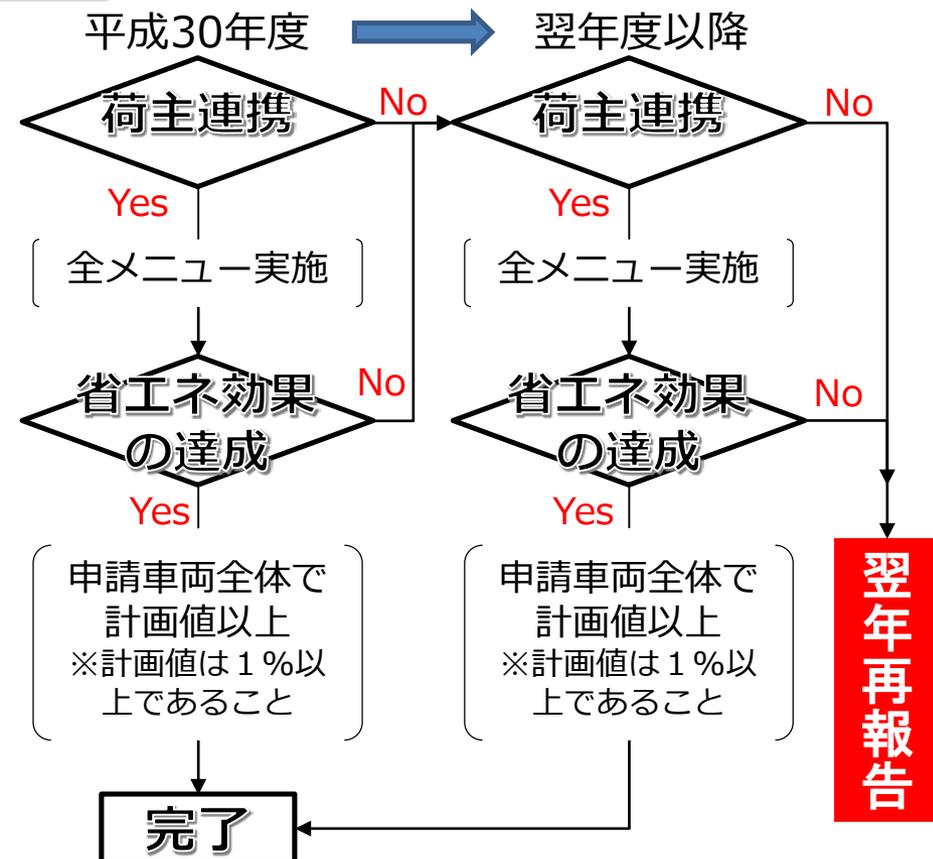
→ 事業年度に取組途上であった場合は提出必須とする。

②省エネ効果が計画値未滿：

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られることがある。



実施計画書

■ 実施計画を作成すること【再掲】

- 申請時、車両動態管理システムの活用により、どのような荷主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不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						
申請者名 (トラック事業者及び申請者となった荷主)	〇〇運送株式会社		予約受付システム申請	<input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> 有		
連携予定の荷主数	発荷主	3 社	運送契約の締結あり			
	着荷主	4 社	運送契約の締結なし			
荷主連携において期待される効果(申請車両1台・10日間あたりの合計を記入)						
連携前		連携後				
燃料使用量(ℓ/台・10日)	トンキロ(t・km/台・10日)	燃料使用量(ℓ/台・10日)	トンキロ(t・km/台・10日)			
現状値を記入 54000.0		計画値を記入 54000.0				
全体の省エネルギー量(燃料削減量)の計画値 (連携前燃料使用量-連携後燃料使用量)×申請台数				計画値		
申請台数(台)	10 台	省エネルギー量(燃料削減量)の計画値は「燃料使用量」(連携前後の差分)の合計(「申請台数」分)により算出されます	41.9 ℓ	1.3 %		
区分	A	区分Aから選択	B	区分Bから選択		
課題	集配先: 省エネの観点からの課題 ・荷主への提案 ○提案内容:到着時間を知らせることで、荷主における事前の受入れ準備の実施を提案する。 ○提示情報・方法等:待機時間と燃料使用量の現状分析の結果を燃料削減量を得る。 ・荷主への提案 ○提案内容:渋滞やパース混雑の回避のため、特定の日時に集中している納品日・時間帯の分散化等の配送計画の見直しを依頼する。					
実施計画	・取組 ○実施で事前の低減させる。 ○省エネ効果について:荷待ち時間低減により、待機中のアイドリング等により発生する無駄な燃料消費を削減することを目指す。 ○車両動態管理システムの活用方法:主に①待機時間と燃料消費量の変化の計測・分析、②到着予定時刻の推測のためにシステムを使用する。					
取得情報	1	燃料使用量	9	1	燃料使用量	9
	2	積載量	12	2	積載量	12
	3	作業区分時間	13	3	作業区分時間	13
	4	燃料使用量	14	4	燃料使用量	14
	5	積載量	15	5	積載量	15
	6	燃料使用量	16	6	燃料使用量	16
	7	積載量	17	7	積載量	17
	8	作業区分時間	18	8	作業区分時間	18

上記検討のために取得するデータ

実施計画書

■ 実施計画（案）の記述ポイント

- 荷主への提案：**荷主への提案内容**、提示する情報・方法等を記述。
- 取組内容：**実施策**（その**省エネ効果**）、導入した**システムの活用方法**等を記述。

No	項目	実施計画
A 1	課題	集配先での無駄な待機時間の削減
	荷主への提案	<ul style="list-style-type: none"> 【提案内容】荷主における待ち時間の少ないスムーズな受入れが可能となるよう、トラックの到着予想時刻の事前通知を提案する。 【提示情報・方法等】その際、車載器により得た待機時間と燃料使用量の関係を示し、長い待機時間と待機アイドリングによって無駄な燃料消費があることの理解を図ることにより、待機時間削減の取組への協力を得る。
	取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 【実施策】荷主へトラックの到着予定時刻を通知し、荷主側でのスムーズな受入れ準備により、荷待ち時間を低減を図る。 【省エネ効果】荷待ち待機中のアイドリングにより発生する無駄な燃料消費量の削減が見込まれる。 【システムの活用方法】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する。
	取得情報	①燃料使用量、②作業区分時間（荷積卸・荷待ち時間、アイドリング時間）

実施計画書

No	項目	実施計画
B 7	課題	特定の納品日時への集中に伴う混雑による長時間の待機発生 の解消
	荷主への提案	<ul style="list-style-type: none"> • 【提案内容】 荷積卸先でのバース混雑の回避のため、特定日時に集中している納品指定の分散化など、配送計画の見直しを荷主に依頼する。 • 【提示情報・方法等】 納品日時により輸送効率等が異なることを、積載率・運行時間・荷待ち時間と燃料使用量の関係を示すグラフ等を用いて分かりやすく提示することにより、長い待ち時間の要因であるバース混雑の回避への理解、及び分析結果を反映した効率的な配送計画の策定を求める。
	取組内容	<ul style="list-style-type: none"> • 【主な実施策と省エネ効果】 納品日時の分散によってバース混雑を避けることにより、荷待ち時間（待機アイドリング）の低減によるトンキロあたりの燃料使用量の減少を実現する。 • 【その他実施策と省エネ効果】 併せて、走行日時・ルートの見直しも実施し、渋滞区間に掛からない設定等による燃費効率の良い運行により、更なる燃料消費の低減を図る。 • 【システムの活用方法】 ①荷待ち時間と燃料使用量の関係把握、②走行日時・ルートと燃料使用量の関係把握、③低速走行(渋滞)区間の抽出に主として用いる。以上①～③等の総合分析によって、④配送量と燃費が最適となる配送計画（納品日時・回数・ルート等）の検討を行う。
	取得情報	①燃料使用量、②走行距離、③走行時間、④走行速度、⑤積載量、⑥作業区分時間（荷積卸・荷待ち時間、アイドリング時間）

荷主との連携策 区分A

	No	荷主との連携メニューの例	実施サービスの例
遅延解消・荷待ち	①	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主や配送拠点における発着時刻調整や事前の車両受け入れ準備【倉庫での受入れ作業等者の確保、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】 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主への到着予定時刻のお知らせ ● 荷主とのリアルタイムでの情報共有（車両位置、積載物等） ● 荷主との情報共有（配送時間等の実施）
輸送効率化	②	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送距離及び輸送時間の削減【輸送ルートの見直し】 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主や他のトラック業者との情報共有（運行ルート、時間、積載物等の実績） ● 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）
	③	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通状況等に応じた案内誘導による最適な輸送ルートの選択【混雑道路の回避等】 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主への到着予定時刻のお知らせ ● 荷主とのリアルタイムでの情報共有（車両位置）
	④	<ul style="list-style-type: none"> ● 積荷量に対する適正なサイズの車両配車【小ロット配送～大量輸送への対応】 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主との情報共有（燃費、車両サイズ、運行ルート、時間、積載物等の実績） ● 荷主とのリアルタイムでの情報共有（車両位置、積載物等）

荷主との連携策 区分B (1/2)

	No	荷主との連携メニューの例	実施サービスの例
荷待ち・遅延解消	⑤	● 荷主側における受入れ体制の整備やシステム導入【予約受付システム導入等】	● 荷主への到着予定時刻のお知らせ ● 荷主とのリアルタイムでの情報共有（車両位置、積載物等）
	⑥	● 待機時間の削減可能な発着時刻の調整【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】	● 荷主との情報共有（配送時間等の実績） ● 車両待機時間発生の原因説明（単なる積込み・荷卸待ちか早着か等）
	⑦	● 納品日・時間の平準化の提案【荷主との協議による配送計画の見直しによる、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】	

荷主との連携策 区分B (2/2)

No.	荷主との連携メニューの例	実施サービスの例
⑧	● 積載余力がある車両の有効活用【混載化・共同化や積み付け方法改善による積載率向上】	● 荷主や他のトラック業者との情報共有（空車情報、積載物等の実績、求貨求車システム等との連携等）
⑨	● 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【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】	
⑩	● 帰り荷確保など空荷車両の有効活用【実車率向上】	
⑪	● 他社とのドライバーや作業者の共有【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】	● 他のトラック業者との情報共有（ドライバー等情報、空車情報、積載物等の実績、求貨求車システム等との連携等）
輸 送 効 率 化	⑫ ● 荷主の自家輸送からトラック業者による輸送への転換【輸送ルートの見直し、混載や共同輸送による積載率向上等】	● 荷主との情報共有（空車情報、積載物等の実績、求貨求車システム等との連携等）
	⑬ ● 他社との共同配送や倉庫の共同化【運行ルート、積載率の効率化】	● 他のトラック業者との情報共有（運行ルート、時間、積載物等の実績）
	⑭ ● 物流拠点や倉庫の適正配置・統廃合による効率化【輸送ルートを考慮した移設等】	● 荷主との情報共有（運行ルート、時間、積載物等の実績）
	⑮ ● 工場直送への転換【地域物流拠点を経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】	● 荷主との情報共有（燃費、運行ルート、時間、温度管理等の実績）
	⑯ ● モーダルシフトの推進【長距離・大量輸送の鉄道・船舶利用等】	● 荷主や他のトラック業者との情報共有（燃費、車両サイズ、運行ルート、時間、積載物等の実績）

自己診断データ

■荷主連携を検討するための車両動態管理システム導入後の車両別日別自己診断データを提出。

- 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プロセスを見直しや荷主連携による省エネ効果を算出するために使用。

※注意：連携メニューにより取得すべき情報は異なる。

→取得必須項目（①走行距離、②輸送量、③燃料使用量、（④荷待ち時間））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。

自己診断データ案【区分A】

① 荷主や配送拠点における発着時刻調整や事前の車両受け入れ準備

【想定される課題】 待機時間による燃費の悪化

→ 荷待ちにおけるアイドリング時間を削減することにより省エネ化が期待できる。到着時間や荷待ちの状況を定量的に把握し、荷主連携により事前の車両受け入れにより荷待ち時間を減少させることによる省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】 燃料使用量、作業区分時間（積卸時間、荷待ち時間等）

② 輸送距離及び輸送時間の削減

【想定される課題】 現状の走行時間における燃料消費量の悪化

→ 配送ルートを見直すことにより現状の走行時間を改善し省エネ化が期待できる。現状の走行距離、走行時間と最短ルート、最短時間を定量的に把握し、荷主連携により配送先と配送ルートを調整することで走行時間を減少させることによる省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】 燃料使用量、走行距離、走行時間

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

【想定される課題】 渋滞による燃費の悪化と遅延

→ 渋滞しがちの配送ルートにおいて即時的にルートを変更して渋滞を回避する事により省エネ化が期待できる。現状ルートにおける渋滞走行時間等を定量的に把握し、案内誘導によって渋滞を回避、荷主に発着時刻を通知することで、渋滞回避による省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】 燃料使用量、走行距離、作業区分時間（アイドリング時間）

④ 積荷量に対する適正なサイズの車両配車

【想定される課題】 非効率なサイズでの車両運行による燃費の悪化

→ 小型車で数回輸送しているものを車両サイズの変更により効率的に輸送することで省エネ化が期待できる。走行時間・走行距離と車両サイズの適正状況を定量的に把握し、荷主連携により車両サイズの変更による受け入れを調整することによる省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】 燃料使用量、（特定の発着先の）走行距離、積載量（率）

自己診断データ案【区分B①】

⑤荷主側における受入れ体制の整備やシステム導入

【想定される課題】（計画外の）待機時間の常態化

→荷待ちにおけるアイドリング時間を削減することにより省エネ化が期待できる。到着時間や荷待ちの状況を定量的に把握し、荷主連携により予約受付システムを導入することで待機時間改善による省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、作業区分時間（積卸時間、荷待ち時間）、積載量（率）

⑥発荷主と着荷主間での配送順・ルートや発着時刻の調整

【想定される課題】非効率な配送ダイヤグラムによる燃費の悪化

→現在、時間指定を優先のため、複数配送先へ同一ルートを複数回往復していることから、効率的な配送ダイヤグラムの構築により省エネ化が期待できる。現状の走行ルート・時間を定量的に把握し、荷主連携により配送順序や発着時刻の調整を行い効率的な配送ダイヤグラムによる省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、走行距離、走行時間、作業区分時間（アイドリング時間、荷待ち時間等）

⑦納品日・時間の平準化の提案

【想定される課題】特定の納品日における運行効率の悪化

→取扱量の特異日を平準化することにより省エネ化が期待できる。日々の積載状況と燃料使用量を定量的に把握し、荷主連携により特異日の取扱量を平準化することによる省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、走行距離、走行時間、積載量（率）、作業区分時間（荷待ち時間等）

⑧積載余力がある車両の有効活用

【想定される課題】積載率が低い車両運行による燃費悪化

→積載率の向上による省エネ化が期待できる。現状の品目別の積載量と燃料使用量を定量的に把握し、荷主連携により車両同士の混載・積み付け方法の見直しを行い、積載率の向上による省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、積載量（率）

自己診断データ案【区分B②】

⑨ 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

【想定される課題】輸送頻度の増加にともなう燃費悪化

→ 1日のうちで輸送頻度の高いルートがあり、燃料消費量に無駄がある場合に、荷主連携により積載量を上げる、または輸送時間帯を限定するなどより省エネ化が期待できる。そのため、現状の輸送頻度のばらつき等を定量的に把握する。

▶ 【取得情報案】燃料使用量、走行時間、積載量（率）

⑩ 帰り荷確保など空荷車両の有効活用

【想定される課題】空荷走行あるいは積載率0での運行

→ 空荷走行を回避することにより省エネ化が期待できる。荷主への納品後、帰路での積載状況を定量的に把握し、荷主連携により帰り荷を事前に確保することで空車時間そのものを削減し省エネ効果を検証する。

▶ 【取得情報案】燃料使用量、積載量（率）、空車時間（空荷走行時間）

⑪ 他社とのドライバーや作業者の共有

【想定される課題】ドライバー不足による作業区分時間・アイドリング時間の増加

→ 交代ドライバー等の確保により輸送における休憩時間のロスを解消することで省エネ化が期待できる。配送ルートや作業区分アイドリング時間を定量的に把握し、荷主連携により他社とのドライバーを共有することによる省エネ効果を検証する。

▶ 【取得情報案】燃料使用量、作業区分時間（アイドリング時間、積卸時間、荷待ち時間等）

⑫ 荷主の自家輸送から運送業者による輸送への転換

【想定される課題】自社のみでの運行による積載率低下

→ 積載率の向上により省エネ化が期待できる。日々の積載状況・稼働状況を定量的に把握し、荷主連携によりに自営転換が図られた場合の省エネ効果を検証する。

▶ 【取得情報案】燃料使用量、走行時間、走行距離、積載量（率）

自己診断データ案【区分B③】

⑬他社との共同配送や倉庫の共同化

【想定される課題】 自社のみでの運行による積載率の非効率化

→積載率の向上により省エネ化が期待できる。日々の積載状況・稼働状況を定量的に把握し、荷主連携により他社との共同配送が図られた場合の省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、走行時間、走行距離、積載量（率）

⑭物流拠点や倉庫の適正配置・統廃合による効率化

【想定される課題】 配送拠点における立地の悪さ

→配送拠点へのルートを見直すことにより省エネ化が期待できる。走行ルートにおける配送拠点の立地状況や走行距離・走行時間・積載率を定量的に把握し、配送拠点を変更した上で荷主連携により配送ルート等の見直しを行い、省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、走行時間、走行距離

⑮工場直送への転換

【想定される課題】 保冷荷室開閉による温度変化で生じる燃料消費の増加

→経路地を改善することにより省エネ化が期待できる。荷室開閉で生じる温度変化・燃料使用量を定量的に把握し、荷主連携により工場直送へ転換できた際の省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料消費量、1運行毎の走行時間、作業区分時間、荷室の温度情報

⑯モーダルシフトの推進

【想定される課題】 長距離輸送における燃費の悪化

→長距離輸送の改善による省エネ化が期待できる。燃料使用量、取扱量、走行時間を定量的に把握し、荷主連携によりモーダルシフトを実施した際の省エネ効果を検証する。

▷ 【取得情報案】燃料使用量、走行時間、走行距離

総括分析データ

総括分析データ報告様式

■ 荷主連携前後の車両別日別データ

【提出必須データ】

- ・ 車両情報、日付等
- ・ ①走行距離、②輸送量、③燃料使用量、④荷待ち時間

【事業者別の提出必須データ】

- ・ 実施計画時に取得を計画した各データ

■ 荷主連携前の実働 10日間

(車両動態管理システム導入後)

→ **自己診断に使用**

■ 荷主連携後の実働 10日間

(予約受付システム導入後)

→ **荷主連携による省エネ効果把握に使用**

トラック輸送の省エネ化推進事業

【総括分析データ(総括表&自己診断データ)】

事業者	成徳興
-----	-----

事業者等の情報

法人名	成徳興	法人番号	1234567890123
代表者	代表取締役	代表者名	代表取締役

A. 事業者の属性

法人名称	成徳興
代表者	代表取締役
代表者名	代表取締役

B. 車種情報

最高速度	最高100km/h
車体番号	1234567890123
燃料消費率	10.0km/l
燃費効率	10.0km/l
燃費効率	10.0km/l

C. 運行状況

運行状況	運行中
運行状況	運行中
運行状況	運行中

D. 自己診断

自己診断	自己診断
自己診断	自己診断
自己診断	自己診断

E. 自己診断

自己診断	自己診断
自己診断	自己診断
自己診断	自己診断

F. 自己診断

自己診断	自己診断
自己診断	自己診断
自己診断	自己診断

G. 自己診断

自己診断	自己診断
自己診断	自己診断
自己診断	自己診断

報告データ

日	月	日	走行距離	輸送量	燃料消費率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	自己診断		自己診断		自己診断		自己診断		自己診断		
											燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	燃費効率	
1	7	2018	10	12	2018	10	12	2	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50
1	7	2018	10	13	2018	10	13	3	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	14	2018	10	14	4	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	15	2018	10	15	5	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	16	2018	10	16	6	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	17	2018	10	17	7	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	18	2018	10	18	8	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	19	2018	10	19	9	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	20	2018	10	20	10	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	21	2018	10	21	11	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	22	2018	10	22	12	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	23	2018	10	23	13	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	
1	7	2018	10	24	2018	10	24	14	10	18	5	45.2	105.0	2.10	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	10.50	

今後ホームページに
様式&記入の注意
を掲載

報告書

自己評価結果

自己評価結果(1枚目)

平成30年度トラック輸送の省エネ推進事業

の補助事業者 報告者	交付決定番号	〇〇〇〇〇	事業者名	〇〇運送株式会社	
	車両情報	保有台数	〇〇 台	申請台数	〇〇 台
	連携した荷主数	発荷主	〇 社	着荷主	〇 社

【取組実施の場合】

- 省エネ効果等の荷主との取組結果の報告を提出する。

【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する。
- 荷主への提案を実施していない報告は認められない。

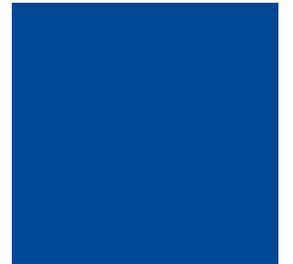
【計画値未滿】

- 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、翌年度以降、取組報告を提出すること。

総合評価 (各メニューごとの取組については次項「個別評価」にて記述)					
荷主連携策の完了状況		<input checked="" type="checkbox"/> 取組完了 <input type="checkbox"/> 計画値未滿(取組は実施済) <input type="checkbox"/> 取組途上			
省エネ効果計測値	連携前		連携後		※車両1台・1日あたりに換算して記入すること ○取組を実施した全車両の燃料使用量(ℓ)、トン・キロ(t・km) ÷ 上記の申請台数 ÷ 計測した日数(10日間)
	燃料使用量(ℓ)	トン・キロ(t・km)	燃料使用量(ℓ)	トン・キロ(t・km)	
	計画値 (%)		達成値 (%)		
	<small>申請時の実施計画書「期待される効果」の数値を記入すること。(小数点以下第2位を四捨五入)</small>		<small>連携前後に取得したデータより算出。(小数点以下第2位を四捨五入)</small>		
取組結果	<p style="text-align: center; font-size: 2em; color: blue;">1 ページ</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.5em; color: blue;">今後ホームページに 様式&記入時の注意 を掲載</p> <p style="text-align: right; color: red;">大きな影</p>				
	今後の改善点	○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等を記述すること。 ・取組過程で新たに判明した課題 ・取組を実施するうえで困難あるいは徹底できなかった点 ・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等についての課題があれば記述すること。			
翌年度以降の対応		○【取組途上の場合等】「取組途上」あるいは「計画値未滿(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。 ○【取組完了の場合】今後の改善点等を踏まえ、翌年度以降に取組む内容を記述すること。			



3. 申請の流れ



公募・申請

- P C K Kのホームページより申請様式をダウンロードして、申請書類を作成してください。
- ホームページURL <http://www.pacific-hojo.jp/>
- 公募要領のP.29以降の記入例を参考にしてください。

【申請書類】

提出書類	備考
補助金交付申請書（様式第1）	当該申請の代表となる事業者が記名押印・提出すること
補助金交付申請書（様式第1）別紙	—
補助金交付申請書（様式第1）別紙2 「申請者の役員名簿」	共同申請も含む全事業者分の役員名簿を提出すること

公募・申請

【添付書類】

提出書類		備考
申請者情報	(トラック事業者)	※全ての申請で提出必須
	(リース事業者)	※設備をリース調達する場合のみ要提出
	(荷主)	※予約受付システムを導入する場合のみ要提出
実施計画書		「連携メニューリスト」等を参考に作成
使用機器・部品一覧		申請する設備について記入
見積書(写)		2社以上から取得した見積書を各一部
システム機器資料(写)		「補助対象の基準及び範囲」を満たす機器であることが分かる資料(パンフレット、模式図等)
返信用封筒(定型・長形3号のみ)		交付決定通知書送付用、 <u>切手不要</u>

公募・申請

【注意事項】

- 申請期間：平成30年7月23日(月)
～平成30年8月24日(金) **※消印有効**
→ 7月22日（日）以前の消印日は無効
- 申請書類は郵送提出 **※申請書は信書**
- 持参・宅配便等の郵送以外の手段による提出は不可
- 書類到着についての問い合わせには応じないため、提出書類の到着を確認したい場合は、簡易書留等による提出を推奨

審査及び交付決定

■審査について

- 申請された事業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）で申請者に順次郵送にて通知する。
 - 交付決定通知書は適切に保管すること。
 - 「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（交付決定者名、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

- 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。
- 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。
- なお、予約受付システム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。

補助事業の実施

■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実施**すること。

■現状分析・提案について

- 取得した自己診断データから、現状の**輸送の省エネに当たつての課題の抽出**及び**当該課題の解決に向けた荷主連携の提案**を実施。

■計画変更等について

- 交付決定後、補助事業者の情報や補助事業内容に変更が見込まれる場合、申請者は速やかにP C K Kに報告し、指定された様式を提出すること。

中間検査・中間報告

■ 中間検査

- 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書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P C K Kに提出すること。

【提出書類】

- | | |
|----------------------|--------------|
| ①実施状況報告書（様式第7） | ⑨リース契約書（写） |
| ②荷主連携前総括分析データ（総括表） | ※該当する場合のみ |
| ③申請車両・車載器シリアル情報一覧表 | ⑩システム設置状況報告 |
| ④自動車検査証(写) | （導入した設備の写真等） |
| ⑤納品書(写)又は請求書(写) | ⑪振込口座事前連絡 |
| ⑦支払領収証書(写)又は振込明細書（写） | |
| ⑧保証書（写）※車載器等 | |

実績報告・補助金額の確定

■事業の完了

- データ・自己評価の報告が完了し、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**または**平成31年1月11日（金）**の**いずれか早い日まで**に必要書類をPCKKに提出すること。

【提出書類】

送付

- ①実績報告書(様式第9)
- ②様式第9別紙(収支明細表)
- ③荷主連携後総括分析データ(総括表)
- ④自己評価結果
- ⑤返信用封筒(長形3号、切手不要)
- ⑥取得財産等管理明細書(様式第15)※該当する場合のみ

PCKKは、提出された実績報告書の審査を行う。

※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

■精算払請求書の提出

- 補助事業者は、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P C K Kに提出すること。

【補助事業者】

受領書類(PCKKからの書類):

交付金額確定通知書(様式第11)

提出書類(PCKKへ提出する書類):

補助金精算払請求書(様式第12)



PCKK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

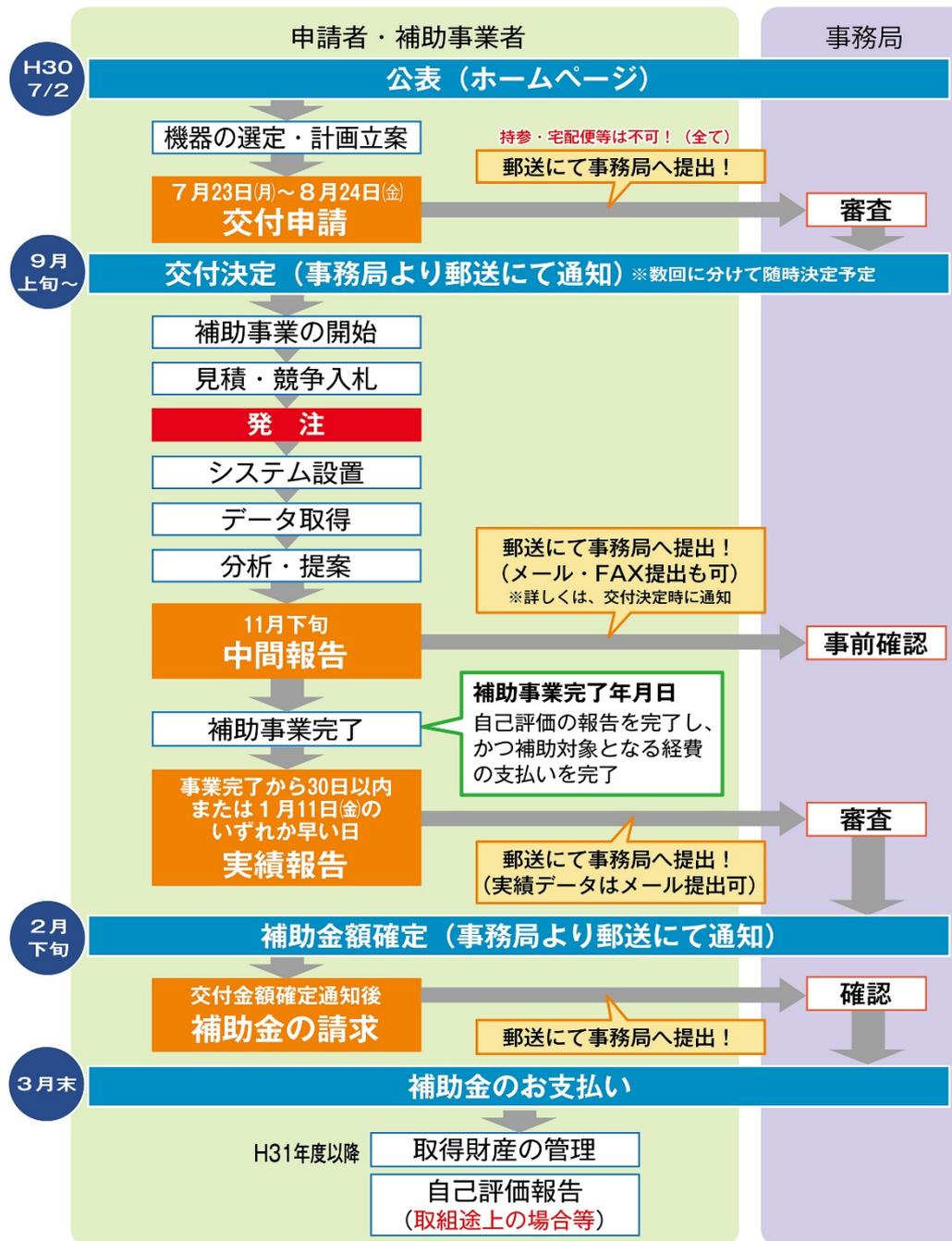
補助金の支払い以降の対応

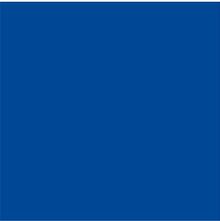
■取得財産等の管理

- 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P C K Kの承認を受けなければならない。

→また、**実績報告時に管理明細表（様式第15）の提出**が必要。





ご清聴、ありがとうございました。