令和８年度　運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金

トラック輸送省エネ化推進事業
【４次公募】

～　事業説明資料　～

Producing The Future™ Pacific Consultants

Pacific Repro Services

今年度の主な改定点

	前年度	今年度
高輸送効率車両の計画値	当該取組により想定される省エネ効果の計画値※１について提出すること。計画値については輸送効率化システムの導入で３．０％以上、高輸送効率車両の導入で３．０％以上※2（小数第２位以下は切り捨て）のものに限る。 ※1：省エネ効果の計画値：トラック事業者と荷主等との取組を実施する車両全体でのトン・キロあたりの燃料削減率とする。 ※2：高輸送効率車両の導入においては、P5「6.補助率及び補助金上限額等」に記載のとおり、トン・キロあたりの燃料削減率の計画値により補助率が異なることに留意すること。 ①１０．０％以上：補助率は１/２以内 ②１０．０％未満～３．０％以上：補助率は１/３以内	当該取組により想定される省エネ効果の計画値※について提出すること。計画値については輸送効率化システムの導入で３．０％以上、高輸送効率車両の導入で１０．０％以上（小数第２位以下は切り捨て）のものに限る。 ※省エネ効果の計画値：トラック事業者と荷主等との取組を実施する車両全体でのトン・キロあたりの燃料削減率とする。

今年度の主な改定点

	前年度	今年度
高輸送効率車両の事業開始年月日	高輸送効率車両の導入に限っては、交付決定前の令和７年４月４日以降に新車登録された車両も補助対象とし、交付決定日前の車両の事前導入・取組実施も申請可とする。	高輸送効率車両の導入に限っては、交付決定前の令和８年４月３０日以降に新車登録された車両も補助対象とし、交付決定日前の車両の事前導入・取組実施も申請可とする。

※なお、事前導入後の申請～実績報告における審査の結果、補助金交付を受けられなかった場合において、国及び執行団体は一切の責任を負うことはできないので留意すること。

目次

1. 補助事業の全体概要 P.8
2. 補助率・補助金上限額・上限台数 P.14
3. 優遇措置対象車両（車両動態管理システム） P.15
4. トン・キロ算定 P.18
5. 補助事業の流れ P.19
6. スケジュール P.29
7. お問い合わせ先 P.30

※本事業詳細は補助事業ホームページ（https://www.pacific-hojo.jp/）に掲載の交付規程及び公募要領等をご確認ください。

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として、「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によるシステム連携ツール」（総じて以下「輸送効率化システム」）、「ダブル連結トラック」及び「スワップボディコンテナ車両」（総じて以下「高輸送効率車両」）の導入の経費の一部を支援することにより、当該システム・車両を活用したトラック事業者と荷主等とが共同で輸送の効率化に取り組むことでエネルギー消費量の削減を実証することを目的とする。

※補助対象によっては荷主等が単独で申請を行うことは可能であるが、本事業の実証を実施するにあたりトラック車両のデータ収集が不可欠であることから、申請前に実証に参加するトラック事業者を確保したうえで申請を行うこと。

【荷主等の定義】

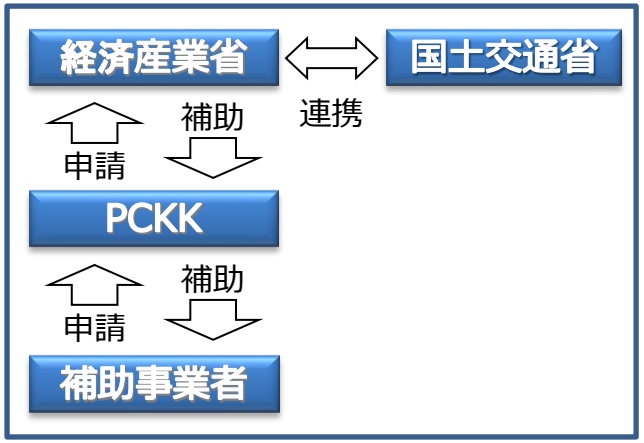
トラック事業者等が行う輸送において

・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：車両動態管理システムを導入する場合

■補助事業者は次のア～オ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

システム		ア	イ	ウ	エ	オ
		貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等※2	リース事業者※3
車両動態管理システム＋予約受付システム等又は配車計画システム※1	AI・IoTによるシステム連携ツール※4	○	○	○	△	△

※1：車両動態管理システムの導入については、予約受付システム等や配車計画システムとの連携を必須（既に導入済みのシステムとの連携も可）とし、車載器自体も燃料消費量や積載率の把握等の高度な車両管理をすることができる機器に限る。

※2：ア～ウ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～ウに該当する者と共同で申請のいずれも可とする。（なお、荷主等単独で申請を行う場合においても、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うえで申請すること。）

※3：ア～エに該当する事業者のうち同一の事業者に対して連続して５か年以上に亘って補助対象となる機器又は車両をリースする者に限る。この場合においては、原則として補助対象となるシステム又は車両の所有者となるリースする者が代表申請者となり、ア～エに該当する当該事業者と共同で申請を行うこと。

※4：AI･IoTによるシステム連携ツールについては、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連携させる場合のみ申請すること。

１．補助事業の全体概要

補助対象事業者：予約受付システム等/配車計画システムを導入する場合

■補助事業者は次のア～オ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

システム		ア	イ	ウ	エ	オ
		貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等※1	リース事業者※2
予約受付システム等	AI・IoTによるシステム連携ツール※3	○	○	○	○	△
配車計画システム		○	○	○	○	△

※1：ア～ウ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～ウ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においても、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うえで申請すること。）

※2：ア～エに該当する事業者のうち同一の事業者に対して連続して５か年以上に亘って補助対象となる機器又は車両をリースする者に限る。この場合においては、原則として補助対象となるシステム又は車両の所有者となるリースする者が代表申請者となり、ア～エに該当する当該事業者と共同で申請を行うこと。

※3：AI･IoTによるシステム連携ツールについては、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複数のシステムと連携させる場合のみ申請すること。

１．補助事業の全体概要

補助対象事業者：高輸送効率車両の導入

■補助事業者は次のア～オ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

車両	ア	イ	ウ	エ	オ
	貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等	リース事業者※
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

※ア～エに該当する事業者のうち同一の事業者に対して連続して５か年以上に亘って補助対象となる機器又は車両をリースする者に限る。この場合においては、原則として補助対象となるシステム又は車両の所有者となるリースする者が代表申請者となり、ア～エに該当する当該事業者と共同で申請を行うこと。

■本事業の目的に沿った輸送の効率化の効果をより高める観点から、他のシステム導入との同時申請を可とし、補助対象車両と車両動態管理システム、予約受付システム等、配車計画システムとを組み合わせた取組の実施を推奨する。
※なお、高輸送効率車両と他の通常車両との補助申請は別申請として申請を行うこと。

１．補助事業の全体概要

❶ 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、高輸送効率化システム３．０％以上、高輸送効率車両１０．０％以上（小数第２位以下は切り捨て）で立案すること。

交付決定
→　車両動態管理システムの導入

❷ 車両運行データ等の取得（連携前）

- 荷主と連携前の実働１０日間以上のデータを取得。
- 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（実施計画書に明記すること）。
  - 高輸送効率車両導入の場合：導入によって転換される前の車両運用における実輸送データを取得。
  - データ取得時期：連携後と諸条件が同一であれば交付決定前に取得したデータも可。但し、車両動態管理システムの導入の場合はGPS等位置情報取得機能のある車載器で構成されたシステムによる取得データに限る。

❸ 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、荷主等に対して連携策を提案（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との連携の実施
→　荷主等と連携した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、ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入・稼働

※但し、**高輸送効率車両の導入に限っては交付決定前の令和８年４月３０日以降に新車登録された車両も補助対象**とし、**交付決定前の車両の事前導入・取組実施も可。**

１．補助事業の全体概要

❹ 車両運行データ等の取得（連携後）

- 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。

❺ 自己評価

- トラック事業者と荷主等との連携による取組実施の場合
  - ➢ 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

❻ 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。

１．補助事業の全体概要

予算額と公募回数

■公募予算額

- 約１２.４億円（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によるシステム連携ツール、ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の総額）

<u>４次公募：約１２.４億円</u>

9月２８日（月） 10:00 ～ １０月7日（水）16:00

２．補助率・補助金上限額・上限台数

システム・車両の種類ごとの補助率・補助金上限額・上限台数等

<table>
<tr><th colspan="2">システム・種類</th><th>補助率※1</th><th>１事業者あたりの申請上限及び
取組車両の下限・上限台数等</th></tr>
<tr><td colspan="2">車両動態管理システム
（クラウド型）</td><td>定額（1/2以内）</td><td>上限額１４万円/台
×上限３０台/事業者
（上限台数の緩和措置あり）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">予約受付システム等</td><td>予約受付システム</td><td rowspan="5">定額（1/2以内）</td><td rowspan="4">４千万円/事業者
下限５台/事業者※2</td></tr>
<tr><td>ＡＳＮシステム</td></tr>
<tr><td>受注情報事前確認システム</td></tr>
<tr><td>パレット等管理システム</td></tr>
<tr><td>パレタイズシステム</td><td>５千万円/事業者
下限５台/事業者※2</td></tr>
<tr><td colspan="2">配車計画システム</td><td>定額（1/2以内）</td><td>４千万円/事業者
下限５台/事業者※2</td></tr>
<tr><td colspan="2">AI・IoTによるシステム連携ツール</td><td>定額（1/2以内）</td><td>５千万円/事業者</td></tr>
</table>

※1:定額（1/2以内）：定額（補助金上限額）と補助対象経費×1/2以内のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。
※2:リース事業者ごとではなく、補助対象システム・車両の使用者であるトラック事業者又は荷主等ごとの補助上限額及び取組車両の下限・上限台数とする。

２．補助率・補助金上限額・上限台数

システム・車両の種類ごとの補助率・補助金上限額・上限台数等

システム・種類	補助率※	１事業者あたりの申請上限及び取組車両の下限・上限台数等
ダブル連結トラック	定額（1/2以内）	**上限額１千万円/台 ×上限１０台/事業者**
スワップボディコンテナ車両	定額（1/2以内）	**上限額１千万円/台 ×上限１０台/事業者 （荷台は上限３基/台）**

※:定額（1/2以内）：定額（補助金上限額）と補助対象経費×1/2以内のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。

３．優遇措置対象車両

上限台数の緩和措置（車両動態管理システム）

トラック輸送における２０３０年省エネ目標や２０５０年カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを加速化するため、下図要件のいずれかを満たすトラック「優遇措置対象車両」に対して新たに「車両動態管理システム」を搭載する場合にあっては、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

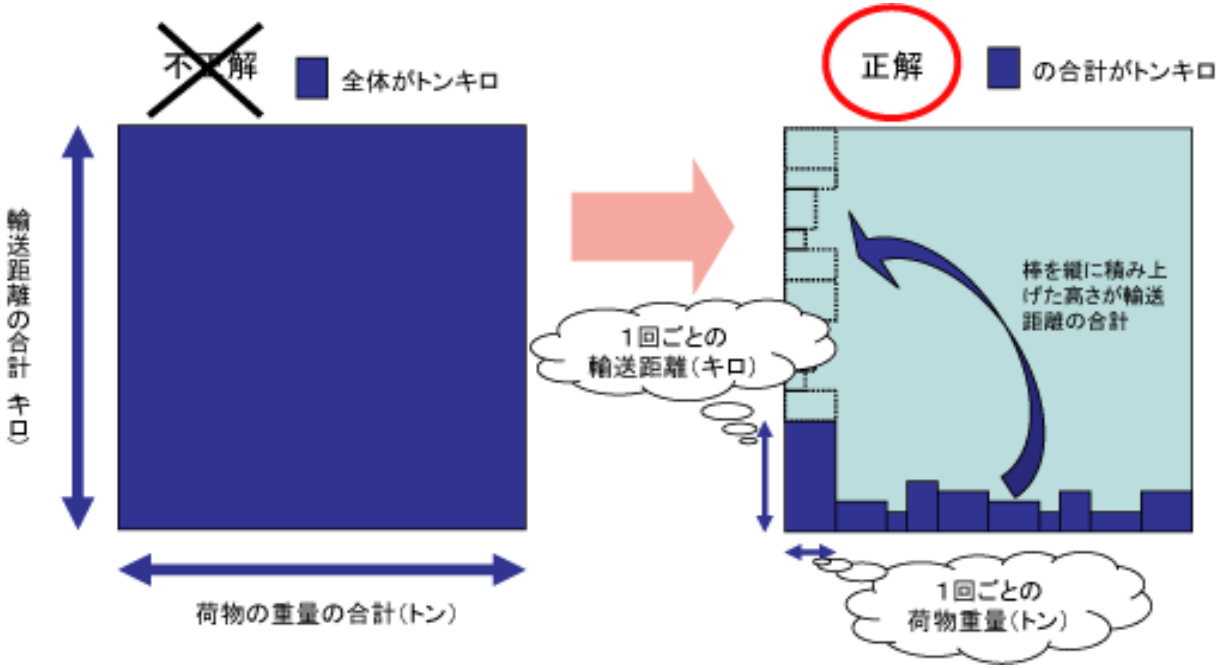
- 所有者ー使用者間において、動態管理システムを購入した日以降少なくとも**５年以上**の期間にわたって連続してリース契約を締結している場合にあっては、当該リース契約を締結した車両についても優遇措置対象として含める。
- リース契約車両及び動態管理システムについて、それぞれリース元が異なる点にあっても上記要件を満たしている場合にあっては、同一会社からリースを行う場合と同じく優遇措置対象として扱う。

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。

※誤まった算出方法での報告値の場合は、交付決定や補助金交付が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

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よって提出すること。

※電子メール添付や、郵送、FAXでの申請書類の提出は受理しない。

【提出書類】

①交付申請書
（様式第１、別紙１、別紙２、申請者情報）
②実施計画書
③計算シート（実施計画書別紙）
④導入設備・部品一覧
⑤見積書（２社以上）
⑥システム・車両の資料
（パンフレット・仕様書等）

５．補助事業の流れ

申請

【提出書類：車両動態管理システムのみを新規に導入する場合】

⑦現保有システムとの連携についての自認書

⑧現保有システムの写真等

現保有システムの起動状況が分かる写真を提出すること

※既に保有している予約受付システム等・配車計画システムとの連携にて車両動態管理システムを申請する場合

【提出書類：上限台数緩和を受けようとする場合】

⑨車検証（上限台数緩和分）

⑩2025年重量車燃費基準適合証明書（上限台数緩和分）

※現に所有する優遇措置対象車両を申請

⑪優遇措置対象車両購入についての自己申告書（上限台数緩和分）

※申請後に優遇措置対象車両を新規購入

【提出書類：高輸送効率車両を申請する場合】

⑫工程表（補助事業のスケジュール表）

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）にて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）の公表を行う場合がある。

５．補助事業の流れ

■ 優先採択について

- ①予算の範囲で事業用トラック事業者による申請を優先的に採択し、次に②事業用トラック事業者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事業者を含む申請を採択。

  【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上回らない範囲で、申請書類中の実施計画に記載された補助金の額あたりの省エネルギー量（トン・キロあたりの燃料削減量／補助金の額）の見込み値が上位の申請から優先的に採択。
- ダブル連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の予算枠の内訳は１次公募１１億円程度、２次公募４億円程度とし、予算枠の範囲まで他のシステムの申請に優先して採択。
- 令和３年度～令和７年度「トラック輸送省エネ化推進事業」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。

  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納品遅延等やむを得ないものであった事業者
  c. リース事業者（当該事業者の責に帰すべき事由ではない場合に限る）

５．補助事業の流れ

■ 不採択について

- 令和３年度～令和７年度「トラック輸送省エネ化推進事業」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納品遅延等やむを得ないものであった事業者

  c.リース事業者（当該事業者の責に帰すべき事由ではない場合に限る）

- 予約受付システム等及び配車計画システムのみの荷主単独での申請については、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、「補助金の額あたりの省エネルギー量（トン・キロあたりの燃料削減量/補助金の額）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

■ 補助対象とする設備等の発注について

- 交付決定年月日以降に発注すること。

  →**交付決定前に発注・契約した設備やサービスについては補助対象外**。

  ※但し、**高輸送効率車両の導入に限って令和８年４月３０日以降に新車登録された車両についても補助対象**とする。

■ 現状分析・連携方策の提案について

- 連携前の車両運行データを取得し、輸送の省エネ化に当たっての現状の課題を抽出するとともに、当該課題の解決に向けたトラック事業者と荷主等とが連携した方策について提案を行うこと。

■ 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は、事前に申請者は速やかにPCKKに報告し、指示を仰ぐこと。（PCKKに事前報告せずに無断で計画変更を行った場合は、当該変更について認められない場合や交付決定の取消しとなる場合がある。）
  - 補助事業者の法人名称や住所の変更
  - 補助事業の担当者及び担当者の電話番号やメールアドレスの変更
  - 申請時の実施計画書内容、機器・車両や部品等の数量、品目の変更
  - 補助事業の遂行に大幅な遅れが見込まれる場合
  - 補助事業の廃止

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（現地調査を含む）を行うことがある。

■ 中間報告
- 実績報告の事前確認として、交付決定時に指定する期日までに要提出。

【提出書類】

①総括表（連携前）

②運転日報等
（運行情報が分かるデータ）

③納品書又は請求書

④支払の証明書類
（振込明細書等）

⑤振込口座事前連絡書

⑥口座情報を確認できる書類
（通帳画像、当座勘定照合表、電子通帳画面画像等）

【提出書類：補助対象とする設備別に要提出】

⑦保証書（全システム・ツール分）※輸送効率化システムの導入

⑧車載器シリアル等一覧（全台数分）※車両動態管理システムの導入

⑨車検証（全車両分）※高輸送効率車両の導入

⑩リース契約書　※リースによる導入

⑪人件費集計結果一覧及び算定根拠資料　※自社開発によるシステム導入

【提出書類：上限台数緩和を受ける場合】

⑫車検証（優遇措置対象車両分）※申請後に車両を新規購入

⑬ 2025年重量車燃費基準適合証明書

⑭リース契約書（優遇措置対象車両分）※リースによる導入

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

- 連携前後の車両運行データを基にした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

- 完了の日から３０日以内又は令和９年１月１５日（金）のいずれか早い日までに実績報告書（様式第９）を提出すること。

【提出書類】
①実績報告書（様式第９、別紙 収支明細表）
③自己評価結果
④総括表（連携後）
⑤運転日報等（運行情報が分かるデータ）
⑥計算シート（総括表別紙）

【提出書類：該当者のみ】
⑦取得財産等管理明細書（様式第15）※取得単価５０万円以上の設備がある場合

5．補助事業の流れ

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】
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】
精算払請求書（様式第12）

↓

【PCKK】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、本事業において実施した省エネルギー化を推進する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。

→また、単価５０万円未満であっても、取得財産等を処分する場合、災害等のやむを得ない場合を除き、残存簿価相当額に応じた補助金の一部について返還を求めることがある。

→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。

５．補助事業の流れ

補助金に関わる書類の保管について

■ 書類の取得・保管

- 本事業の**申請～精算払請求書までの全書類**、及び**補助事業の経理に関する全ての帳簿・証拠書類**について、**翌年度以降５年間は保管**しておくこと（交付規程第２４条第２項「補助事業の経理等」参照）。

※補助事業における取引については具体的な書類での証明が必要であり、対面や電話等での口頭の説明のみでは証明とならないため、全ての取引（やり取り）について、必ず書面で証拠を残して保管しておくようにすること。（メール等のPDFも可）

※計画変更承認申請や現地調査等では、申請～実績報告において提出を求めていない帳簿・証拠資料についての確認も行う。その際に帳簿・証拠資料の確認ができない場合、申請の承認や補助金の交付は認められない。

６．スケジュール

予定	補助対象事業者
4次公募公表　9/14	導入システム/車両の選定・計画立案
申請受付開始　9/28～10/7	交付申請書類の提出 （申請システムHPでのアップロード提出）
交付決定　（事務局より通知）※10月下旬より順次	
事業開始（交付決定通知後） ※但し、**高輸送効率車両の導入に限っては令和８年４月３０日以降に新車登録された車両も補助対象**とし、交付決定日前の車両の事前導入・取組実施も申請可	仕様・選定 **発注** システム設置/車両導入 連携前のデータ取得 分析・荷主への連携提案 **中間報告** 連携後のデータ取得 自己評価とりまとめ
補助事業完了　期限：R9/1/15	**実績報告**
補助金額確定（事務局より通知）　※令和9年2月下旬～	
	補助金の請求
補助金支払い　※令和9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

トラック輸送省エネ化推進事業事務局

（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：　truck_hojokin@08.pacific-hojo.jp

電話番号：　050-5367-3057

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。