

グリーン物流パートナーシップ補助金等 申請の手引き 【Ver.1.0】

みんなで地球にやさしい物流を



平成20年2月
グリーン物流パートナーシップ会議

もくじ

| | | |
|--|-----|----|
| 1. グリーン物流パートナーシップ補助金等の概要 | ・・・ | 2 |
| 2. 補助金等申請の対象 | ・・・ | 2 |
| 3. 補助金等申請にかかる事務手続き | ・・・ | 4 |
| 4. 申請者の要件 | ・・・ | 5 |
| 5. 推進決定にあたっての評価のポイント | ・・・ | 5 |
| 6. 調査費支援申請にかかるQ&A集：ソフト支援事業（省エネルギーセンター） | ・・・ | 6 |
| 6-1. 事業趣旨 | ・・・ | 6 |
| 6-2. 申請者 | ・・・ | 6 |
| 6-3. 支援対象 | ・・・ | 6 |
| 6-4. 申請書類等 | ・・・ | 7 |
| 7. 補助金申請にかかるQ&A集：普及事業（NEDO） | ・・・ | 7 |
| 7-1. 事業趣旨 | ・・・ | 7 |
| 7-2. 申請者 | ・・・ | 8 |
| 7-3. 補助対象機器・設備 | ・・・ | 9 |
| 7-4. 事業効果 | ・・・ | 12 |
| 7-5. 実施時期 | ・・・ | 13 |
| 7-6. 申請書類等 | ・・・ | 14 |
| 7-7. その他 | ・・・ | 14 |
| 8. その他注意事項 | ・・・ | 16 |
| 9. 問い合わせ先等 | ・・・ | 17 |

1. グリーン物流パートナーシップ補助金等の概要

物流分野の温暖化対策は、荷主企業、物流事業者それぞれの単独による取り組みだけでなく、それぞれが互いに知恵を出し合い連携・協働すること（パートナーシップ）による、物流システムの改善に向けた先進的で産業横断的な取り組みが必要です。「グリーン物流パートナーシップ会議」では、荷主企業と物流事業者の協働によるそうした取り組みを支援し、普及・拡大を促進します。

【ソフト支援事業】

荷主・物流事業者それぞれの立場から物流効率化事業におけるパートナーシップ構築のための問題点を把握し、その対応策を構築するために必要な調査・検討費用に対し支援します。

[例]

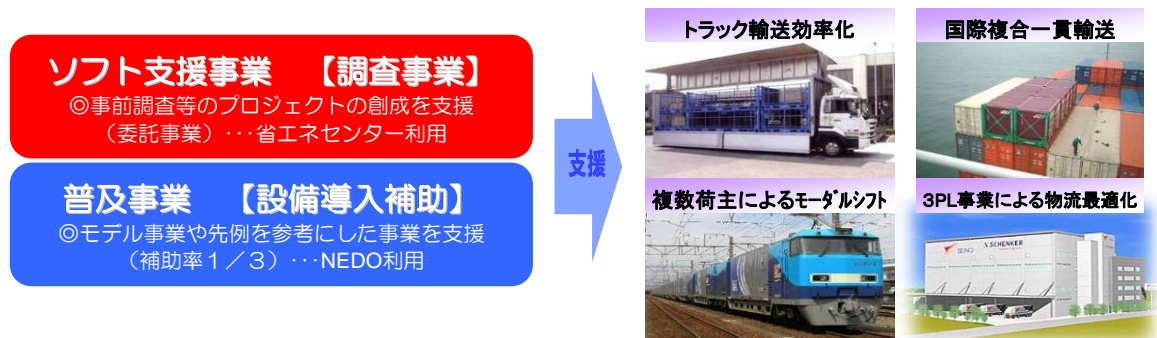
- ・復路輸送の荷主を募集し、往復で異なる貨物の効率的な輸送システムの構築の検討調査
- ・最も省エネとなる輸送体制の構築のため、複数の輸送手段の比較・検討
- ・輸送の問題点を把握するため、一定期間継続して輸送を実施し、実態の把握
- ・開発、改良した機材による物流効率化の実証

【普及事業】

荷主企業と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じて、排出されるCO2削減効果（省エネ効果）が明確に見込まれるものプロジェクトの実施にあたり、必要となる設備の導入費用に対し支援（補助金の交付）します。

[例]

- ・トラックの大型化・積載率向上
- ・鉄道・海運へのモーダルシフト
- ・拠点集約化・輸送共同化による物流効率化
- ・サードパーティーロジスティクスに際しての物流効率化 等



2. 補助金等の対象

【ソフト支援事業】

調査・検討に必要な人件費等の委託調査費用を支援。

- ・物流システム検討のためのコンサルティング費用（人件費、技術経費等）
- ・調査のための旅費、諸経費
- ・学識経験者による委員会運営のための謝金、会場費
- ・実証実験のための費用（レンタル料等）

【普及事業】

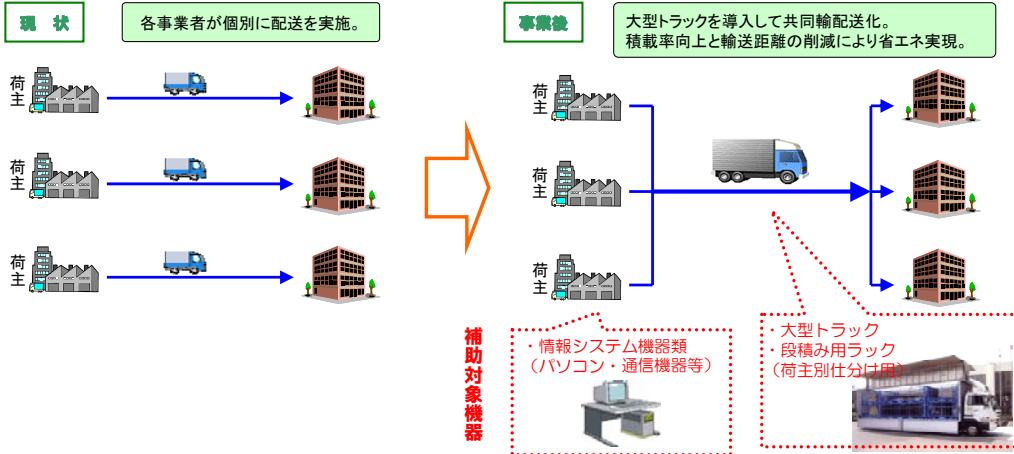
物流効率化に必要な設備の購入費用の1/3を補助金として交付。（上限5億円）

(補助対象設備の要件)

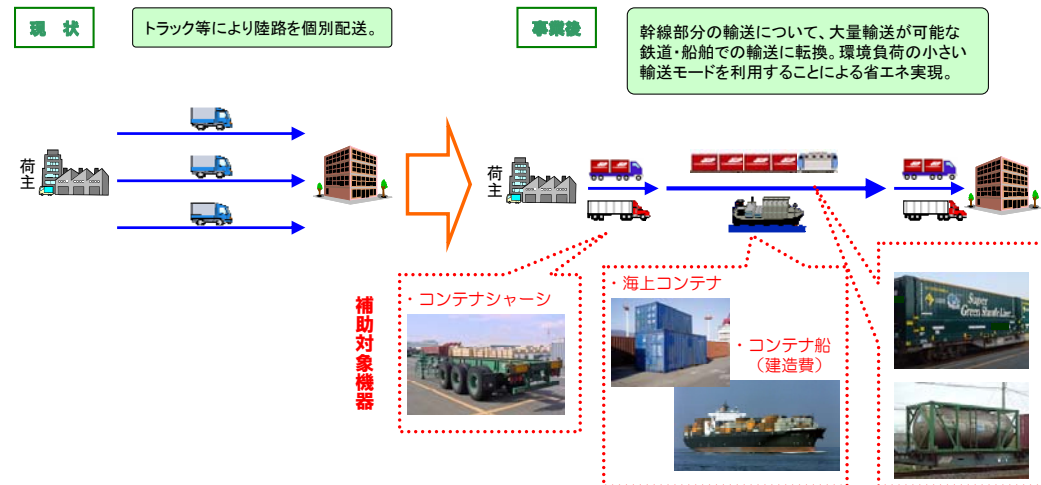
- メーカー3社以上から市販されている省エネ設備であって、競争見積りが可能な設備。
- 固定資産として登録し、法定耐用年数の期間、省エネ事業を継続することが可能な設備

[補助対象設備の例]

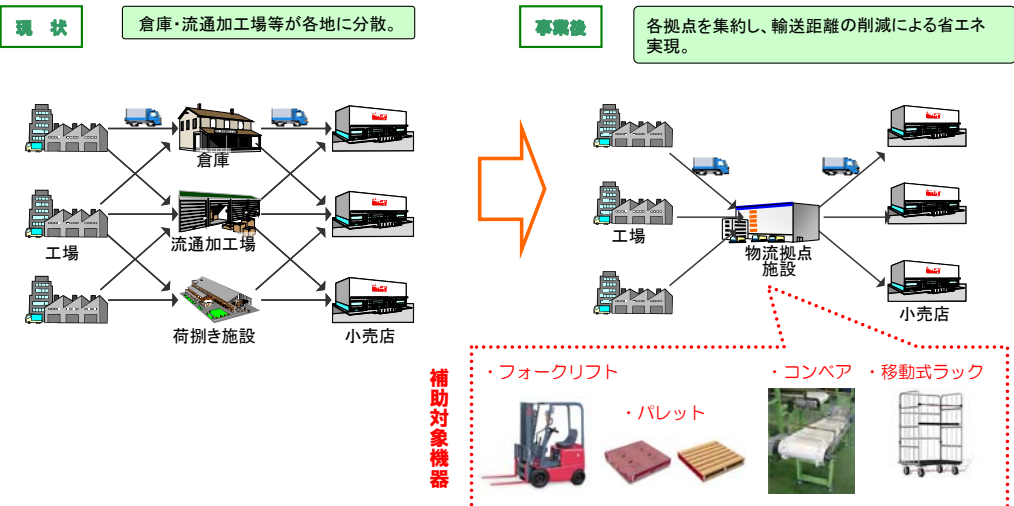
例1：トラック輸送の効率化



例2：鉄道・海運へのモーダルシフト



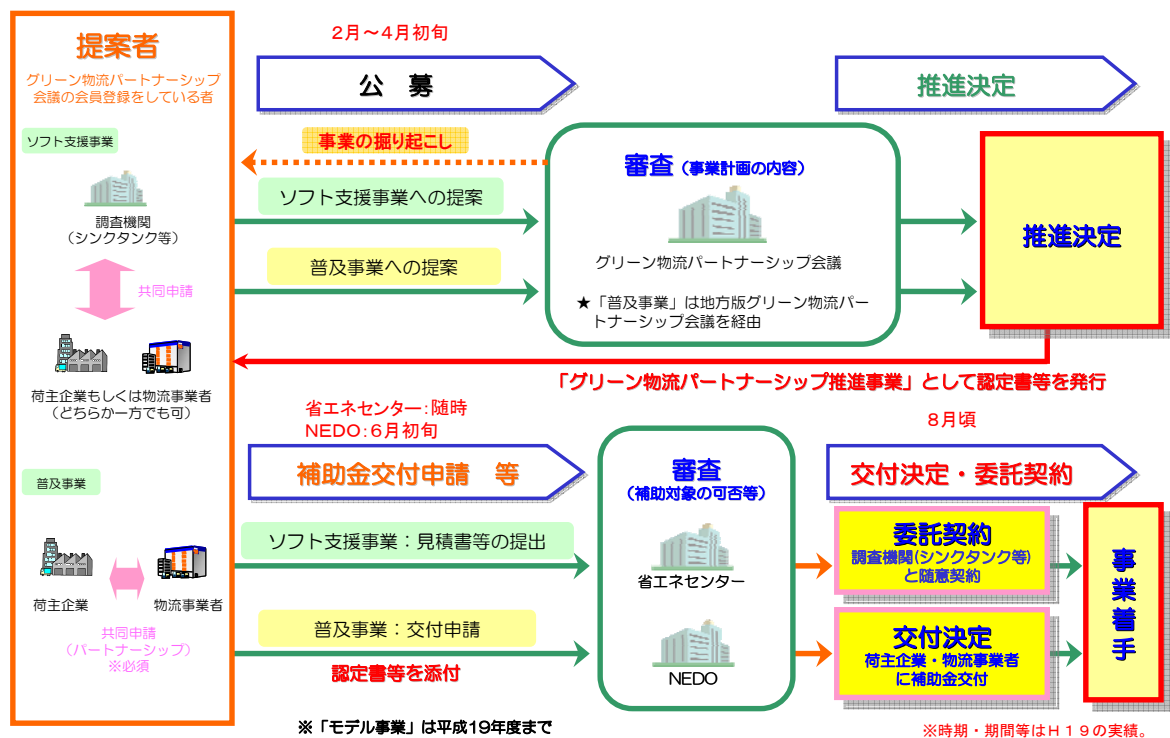
例3：物流拠点の集約化



(補助対象設備に関する留意事項)

- ・導入する設備については「増エネ」とならないよう、原則として「スクラップ・アンド・ビルド」（既存機器の代替）が原則です。（書面での証明が必要です）
- ・補助対象は「省エネにかかる（物流）設備設置費」です。物流とは関係のない設備、工事は対象外となりますのでご注意ください。
- ・自社内で発生する旅費、会議費、設計費、ソフト開発費、人件費等、その経費の必要性和適正価格を第三者に立証しがたいものは補助対象外です。
- ・レンタル経費は認められません（NEDO補助が設備設置補助であるため。）。
- ・リースを行う場合は、リース会社との共同申請として下さい（備船はリースの取扱と同様の取扱。）。
- ・中古品は補助対象外です。
- ・既に製造者が決まっている（製造している）申請は認められません。
- ・同様に、市場性がなくメーカー指定されている設備の購入等は認められません。 交付決定された場合は、競争関係にある3社以上の入札、または、見積合わせにより決定する必要があります。
- ・設備や機器の必要性（何に使用するのか）、複数台必要な場合についてはその根拠（定量的に）を説明してください。
- ・補助事業により購入した設備は、その大小や数量にかかわらず財産登録が必要です。 法定耐用年数期間はその管理が必要ですのでご注意ください。
- ・導入した機器・設備の目的外使用は不可です。 申請した事業外で使用する可能性のあるものは補助対象外となりますので注意してください。

3. 補助金等申請にかかる事務手続き



4. 申請者の要件

【ソフト支援事業】

調査機関（シンクタンク等）を代表とし、プロジェクト実施予定の荷主もしくは物流事業者（両者が望ましいが、どちらか一方でも可）を含む2者以上

【普及事業】

プロジェクト実施予定のパートナーシップを組んだ荷主と物流事業者の2者以上

※なお、ここでいう「荷主」「物流事業者」とは以下の者を指すものとします。

○「荷主」

狭義には「貨物の所有権を有する者」であるが、「実際に輸送を行う物流事業者単独で行う取り組みには限界があり、貨物を供出する側（もしくは受け取る側）の“荷主”と、双方が連携しながら取り組むことが重要である。」というグリーン物流パートナーシップ会議の趣旨を踏まえ、「貨物の所有権を有していない」が「プロジェクトにおいて貨物の輸送を委託する者（つまり物流経路(手段)を決定できる者）、もしくは受け取る者」も広義に「荷主」に準じる立場となり得るものとする。例として、以下の場合がある。

- 例 1) 宅配事業者、引越し業者・・・狭義の「荷主」は一般消費者であるが、輸送の一部を鉄道事業者や内航海運事業者等に再委託する場合。
- 例 2) 倉庫業、その他利用運送事業者・・・不特定多数の「貨物の所有権を有する」荷主から依頼を受け、手配したトラック輸送事業者等に輸送を委託する場合。
- 例 3) 輸入品を取り扱う海運事業者・・・海外に拠点を持つ「貨物の所有権を有する」荷主等から依頼を受け、国内の輸送を手配したトラック輸送事業者等に輸送を委託する場合。

○「物流事業者」

プロジェクトにおいて輸送される貨物の運送サービス提供者

※「運送サービス」… 貨物の輸送・保管・荷役・梱包等

5. 推進決定にあたっての評価のポイント

提案されたプロジェクトの内容について、グリーン物流パートナーシップ会議では下記のポイントに基づいて評価を行い、より高い評価を受けたものを推進すべきプロジェクトとして「推進決定」し、「認定書」を発行します。推進決定されると、提案者はプロジェクトに必要な調査費用の支援、補助金交付の申請をすることができます。（ただし、仮に推進決定された案件であっても、省エネセンター及びNEDOにおいて補助金額等精査の過程で大幅に変動する可能性がありますので、あらかじめお含み置きください。）

【ソフト支援事業】

- ①本事業の趣旨（荷主と物流事業者とのパートナーシップの構築を通じた物流効率化）との整合性（普及事業への発展性、事業の具体性、実現性）
- ③調査手法の具体性（対象、手段、範囲など）や実効性
- ④CO2 排出削減量（省エネルギー量）の具体性
- ⑤付加的に予測される効果や波及性 など

【普及事業】

- ①事業費あたりの年間省エネ効果（省エネルギー量）及び省エネルギー率
- ②政策的な評価（政策的な意義が高いもの：物流効率化法の計画策定案件、改正省エネ法における特定荷主等）
- ③事業の継続性
- ④他事業への波及効果、など

6. 補助金等申請にかかるQ&A集：ソフト支援事業（省エネルギーセンター）

6-1. 事業趣旨

★研究・開発は支援の対象？

- 物流システムの効率化を図るため、配車管理システムに必要なソフトの開発を行いたいと思います。調査費支援の対象になりますか。
- 積載率向上を図るため、トラックの荷台を改良したいのですが、改良トラックの研究・開発費用は調査費支援の対象になりますか。

⇒当該支援事業は、「荷主企業」と「物流事業者」のパートナーシップ構築のための調査検討への支援事業です。したがって、単にシステムや機材の研究開発を行う場合の費用は対象となりません。ただし、こういった新しいシステムや機器を使った物流効率化を図るプロジェクト創成のための調査検討費用は対象となる可能性があります。

6-2. 申請者

★申請者として荷主と物流事業者のパートナーシップは必要？

- 申請にあたり物流事業者は決まっていますが、プロジェクトに賛同する荷主はこれから実施する調査検討の過程で募集したいと思います。調査機関と物流事業者のみのパートナーシップでも申請できますか。

⇒荷主と物流事業者両者との共同申請が望ましいですが、「ソフト支援事業」に関しては、「荷主企業と物流事業者のパートナーシップの構築」を目的としています。したがって、申請時においては、調査機関（必須）と物流事業者もしくは荷主企業どちらか一方との共同提案とし、調査の過程でプロジェクトに参画可能な荷主企業もしくは物流事業者を模索する（募集する）、としても構いません。ただし、「募集」自体が目的ではなく、「どうすれば協働可能か」など調査の視点に留意してください。

6-3. 支援対象

★契約社員は支援の対象？

- 新しい事業のために契約社員の増員が必要です。調査費支援の対象になりますか。

⇒調査に必要な経費（直接人件費）の積み上げによる妥当な見積りに基づいて契約を行います。契約額の範囲内での調査計画をたててください。

★実証実験に必要な機材費は支援の対象？

○プロジェクトの実現可能性を検証するため、大型トラックを実際に走行させる実証実験を行いたいのですが、トラックの購入費用は調査費支援の対象になりますか。同様に、機材のレンタル費用は含めても良いですか。

⇒実証実験に必要な機材のレンタル費用、消耗品などは対象となります。ただし、機材の購入費用は対象となりません。

6-4. 申請書類等

★事業名（プロジェクト名）は？

○事業名（プロジェクト名）は自由に付けてもよいのでしょうか。

⇒「省エネ」と「CO2排出量削減」は同義としていますが、事業名は「〇〇による物流省エネルギー対策導入調査事業」としてください。〇〇部分は可能な限り簡潔にしてください。

★申請書への押印は？

○申請書には必ず代表者の押印が必要ですか。

⇒代表者印が望ましいですが、グリーン物流パートナーシップ会議への提案書には必ずしも代表者印を押印していなくても構いません。ただし、省エネルギーセンターとの委託契約時には必ず必要となります。また、申請に先立ち、省エネルギーセンターへの事業者の取引先登録の手続きが必要になります。（<http://www.eccj.or.jp/firm/index.html>）

7. 補助金等申請にかかるQ&A集：普及事業（NEDO）

7-1. 事業趣旨

★トラックのみを省エネ化する場合は？

- 当社はトラック事業者ですが、CO2排出量の少ないハイブリッド車のトラックを導入したいと考えています。補助対象になるでしょうか。
- 工場の敷地内において、建屋間で部品の輸送を行っています。輸送はトラック輸送業者に委託しており、使用するトラックを天然ガス車に更新しCO2削減を図りたいと考えています。車両の購入費は補助対象になりますか。

⇒「荷主」と「物流事業者」の「パートナーシップ構築」による物流効率化ではない場合、トラック等の機器単体の省エネ化については事業の趣旨に合致しないため、当該事業での補助対象にはなりません。（他の補助事業等での申請をお勧めします。）

ただし、例えば車両を大型化する際にハイブリット車等を導入するといった事業であれば、輸送回数等についての荷主との協力体制が必要となり、荷主と物流事業者の「パートナーシップ」と言えますので、補助対象になる場合があります。

★新たに発生する輸送は？

- 現在、当社の製品についてはトラックにより輸送していますが、製品の受注量が増加しており、この増加分の輸送については環境負荷の小さい船舶での輸送を実施したいと思います。このような場合に必要な設備の導入については補助の対象になりますか。
- 新たに工場を建設するのですが、製品を鉄道で輸送することを計画しています。トラックと比較してCO₂削減が図れるため、コンテナなどの設備導入に関しては補助対象となりますか？
- 新しく省エネ効果の高い設備を導入したいのですが、現在の設備は導入してから3ヶ月しか使っていません。新しい設備の導入費に対して補助金は交付されるのでしょうか。

⇒当補助制度は、省エネが図られるプロジェクトに対し支援するものであり、事業後の輸送体系におけるエネルギー消費量が現状の輸送体系におけるそれより削減されていなければなりません。したがって、工場の拡張や新設により新たに発生する輸送（新規輸送）については「増エネ」とみなされ、補助の対象となりません。また、現状の輸送体系が一時的なもので実施期間が短い場合（概ね1年未満）も同じ扱いになります。

★実証実験済の事業を本格実施する場合は？

- トラック輸送をしている貨物について、一部を鉄道輸送に転換したところ、順調に輸送できることが確認できました。全量を鉄道輸送へ転換するため補助制度を活用したいと思いますが、私有コンテナ等の必要な設備の購入については補助の対象となりますか。

⇒リース機器等により実験的に輸送を行い、本格導入する際に補助金を活用することは可能です。ただし、既に購入した機器等は補助の対象となりませんのでご注意ください。

7-2. 申請者

★荷主の特定が難しい場合は？

- 当社は、宅配業者として宅配便コンテナをトラック輸送から鉄道輸送にモーダルシフトする事業を計画しています。荷主を特定することが難しいのですが、当社を荷主とし、物流事業者を鉄道事業者としても申請しても良いですか。
- 当社は海運事業者ですが、取引のある（子会社である）トラック事業者と共同で使用するシャシーについて、当社と荷主のみの申請で補助は受けられるのでしょうか。

⇒「荷主」は狭義には「貨物の所有者」ですが、「4. 申請者の要件」にもあるように、「貨物の所有権を有していない」が「プロジェクトにおいて貨物の輸送を委託する者」も広義に「荷主」に準じる立場として、「荷主」として申請することが可能です。
ただし、省エネ事業に携わる事業者は子会社も含め全て共同申請者としてください。

★共同所有する場合は？

- 船舶等の共同所有する場合も補助対象となりえますか。

⇒補助対象となりますが、所有者全ての共同申請としてください。

★共同申請が必要な場合は？

○当社は、A社によるトラック輸送からB社による海上輸送にモーダルシフトを計画しています。B社と協同で事業を実施するので、B社のコンテナ船の建造費に対して補助対象となりますか。

⇒補助の対象となります。ただし、必ずB社との共同申請としてください。（A社も申請者となることが望ましい）

★機器・設備の他用途（他社）での使用は可能？

○荷主企業A社とのパートナーシップによる補助事業で購入したコンテナを、荷主企業B社の貨物輸送にも使用することはできますか。

○船舶へのモーダルシフトを計画しており、利用港に荷役に必要な大型クレーンを設置したいと考えています。クレーンについては、港を利用する事業者全てが使用する可能性があります。補助の対象となりますか。

⇒補助金により購入した機器・設備等については、法定耐用年数期間内は申請したプロジェクト以外には使用できません（「補助金の目的外使用」にあたり、補助金の返還等を求められることがあります。）。申請にあたっては、関連する企業全てと共同申請を行うよう留意してください。

★海外の法人の場合は？

○当社は海外A国の現地法人で、製品を日本に輸入しています。A国でのトラック輸送事業者が燃費効率の良い車両に更新することを計画していますが、補助対象になりますか。

⇒当該制度の範囲は国内に限られます。このような場合は補助対象となりません。

7-3. 補助対象機器・設備

★補助対象は？

○どのような物が補助の対象になるのですか。

⇒当制度は、荷主企業と物流事業者のパートナーシップ構築を通して省エネ化が図られるプロジェクトへの支援制度で、特に補助対象となるものを限定しておらず、前述のようなプロジェクトを実現するために必要不可欠な機器・設備であれば何でも構いません（但しその他の補助要件を満たすものに限られます）。大型トラックの購入費、積載率を向上させるための仕分けラック、物流システムを管理するためのパソコン、モーダルシフトに必要な海上コンテナ・シャーシ・コンテナ船・荷役用クレーン・鉄道私有コンテナ、物流センターに導入するフォークリフト・垂直搬送機・ラック・パレットなどが対象となります。（「2. 補助金の対象」参照）

★研究・開発費用は補助対象？

- 物流システムの効率化を図るため、配車管理システムに必要なソフトの開発を行いたいと思います。補助対象になりますか。
- 既存の配車管理システムを改良してより効率的な運用を図りたいと思います。システムの改良費は補助の対象になりますか。

⇒ソフトやシステムの研究・開発費用は補助の対象となりません。

★生産設備は補助対象？

- 輸出处向けの機械製造工場を積み出し港の近くに移転することを計画しています。トラック輸送距離が短くなることによってCO2削減が実現できますが、製造設備は補助対象になりますか。

⇒たとえ省エネ化が図れたとしても生産設備は補助の対象となりません。

★直接的に物流効率化に貢献しない設備は補助対象外？

- 着荷主側の貯蔵タンクを大型化することで一括大量輸送が可能となり、鉄道輸送へのモーダルシフトが実現します。大型タンクの導入費用は補助の対象になりますか。

⇒間接的に物流効率化に資する設備であっても、プロジェクトに必要不可欠な設備であり、流通設備とみなすことができるものであれば補助の対象となりえます。

★中古品は補助対象？

- 物流センターを新設するにあたり、中古のフォークリフトを購入したいのですが、補助対象になりますか。

⇒中古品は補助の対象となりません。これは、法定耐用年数が不明確であるとともに、価格の妥当性の証明が困難なためです。

★土地・建物は補助対象？

- 物流拠点を統合し、新たに物流センターを建設したいと思います。土地購入費、建築物やその材料費、建築費用は補助対象となりますか。
- 物流センターの建設にあたり、建築材料の購入費に対して補助の対象となりますか。

⇒当該制度は機器・設備等の導入に対する補助制度であり、土地・建物等の不動産は補助の対象となりません。また、材料費のみであっても補助の対象となりません。

★設計費用は補助対象？

- 船舶へのモーダルシフトを計画しており、コンテナ船を建造したいと思います。建造費のほかに、船の設計費用は補助対象になりますか。

⇒機器・設備の導入に必要な不可欠な設計費も補助の対象となります。ただし、特殊な機器・設備の研究・開発費はこれには該当しませんのでご注意ください。

★工事費は補助対象？（１）

○新たに建設する物流センターに垂直搬送機を導入したいと思います。据付工事に要する費用は補助の対象となりますか

⇒機器・設備の導入に伴い必要となる据付工事費等、補助事業の実施に必要な不可欠な工事に要する費用も補助の対象となります。

★工事費は補助対象？（２）

○トラックを大型化することによる物流効率化を計画していますが、倉庫内に大型車が入れる荷捌きスペースを整備したいと考えています。舗装工事等も補助対象になりますか。

○内航海運へのモーダルシフトを計画していますが、利用港の水深が浅く、浚渫の必要があります。浚渫費用は対象になりますか。

○大型車の導入を計画していますが、工場への進入路において通行に支障となる電柱等の移設費ようは補助対象になりますか。

⇒当該制度は機器・設備の導入に対する補助制度であり、機器・設備の購入を伴わない工事費は補助の対象となりません。

★工事費は補助対象？（３）

○クレーンの移設を計画しています。クレーンは中古品で補助対象となりませんが、移設費用（撤去・設置費）のみ補助対象とすることができますか。

⇒同じく機器・設備の購入を伴わない工事費は補助の対象となりません。

★レンタル費用は補助対象？

○パレットを1000枚レンタルにより調達したいと思います。レンタル費用は補助対象になりますか。

⇒レンタル費用は補助の対象となりません。機器・設備の購入費用に対してのみ補助金が交付されます。

★リース料は補助対象？

○モーダルシフトのためコンテナ船の建造を計画しています。コンテナ船については船会社の所有とし、リース（傭船）契約を結んで運用したいのですが、リース料は補助対象になりますか。

○物流効率化のための大型トラック導入にあたり、メンテナンスリースとしたいが、このリース料は対象になりますか。

⇒リース料そのものは補助の対象になりません。リースを行う場合は、リース会社との共同申請としてください。ここで言うリースはファイナンスリースを指します。

※リースの場合の考え方：リース会社に設備導入の補助を行い、リース会社がリース料について補助金相当額を減額する。リース料そのものを補助するのではないので注意が必要です。

★何台（何基）まで補助対象？

○フォークリフトを予備も含め10台購入したいと思います。全て補助対象となりますか。

⇒プロジェクトの実施にあたり必要最低限の機器・設備の導入に対してのみ補助の対象となり、予備品等は補助の対象になりません。同一機器・設備を複数台導入する場合は、定量的な根拠が必要です。

○消費税分は補助対象になりますか。

⇒消費税分は補助の対象になりません。本体価格のみが補助対象です。

7-4. 事業効果

★従来使用していたトラック等は引き続き使用可能？（1）

○大型トラックを導入することによる輸送効率化を計画しています。従来使用していた小型トラックは別の輸送に使用しても大丈夫ですか。

○トラックから船舶へのモーダルシフトを計画しています。現在使用しているトラックは引き続き別の輸送に使用しても良いですか。

⇒新たに機器・設備を導入する場合、プロジェクト内での総エネルギー使用量が増えないよう（「増エネ」）、従来使用していたトラック等は廃止する必要があります。また、廃止したと証明する書類（申請者から所有権が無くなったことが分かる資料：抹消登録等）が必要です。（「スクラップ・アンド・ビルド」）

★従来使用していたトラック等は引き続き使用可能？（2）

○現在、委託先の小型トラックによる輸送を行っていますが、自社で大型車を購入して物流効率化を図りたいと思います。現在使用しているトラックは、委託先の車であってもスクラップにする必要がありますか。

○現在、各地の貸倉庫から納品先へ配送を行っていますが、新たに物流センターを建設して配送拠点を集約化したいと思います。現在利用している貸倉庫を廃止する必要がありますか。

⇒「スクラップ・アンド・ビルド」が原則ですが、これにより難しい場合は、定量的にエネルギー使用量が減少することを説明する必要があります。要するに、プロジェクト（申請者）全体で「省エネ」となること証明できれば良いわけです。

ただし、委託していた輸送を、事業後に自社で輸送を行う場合、事業前に委託していた事業者を共同申請者に加え、申請者全体で「省エネ」となるように注意してください

★従来使用していたトラック等は引き続き使用可能？（3）

○A工場からBセンターまでのトラック輸送について、鉄道へのモーダルシフトを計画しています。現在使用しているトラックについては、引き続きA工場から発駅まで、及び着駅からBセンターの輸送に使用したいと思います。トラックの取扱いについてはどうすれば良いですか。

⇒このような場合には、エネルギー使用量が減少するものと思われますので、スクラップにする必要はありません。（定量的な説明が必要です）

7-5. 実施時期

★事業（設備の購入）の完了時期は？

○設備の購入はいつまでに完了する必要がありますか。

⇒平成20年度の場合、平成21年1月31日までに（支払いまで）完了させる必要があります。複数年度事業の場合も、平成21年1月31日までに出来高分の精算が必要となります。

★既に購入（発注）してしまった設備は補助対象？（1）

○他社に先行して海上コンテナを購入し、船舶へのモーダルシフトを実現しました。補助の対象となりますか。

⇒既に購入した機器・設備に対しては、補助の対象となりません。交付申請の内容にかかる審査が完了し、交付決定が通知されてから購入してください。

★既に購入（発注）してしまった設備は補助対象？（2）

○モーダルシフトに必要な船舶を建造したいのですが、時間を要するため交付決定前に造船所と契約しました。着工はまだしていませんが、補助の対象となりますか。

⇒同じく未着工であっても発注先が決まっている場合は、既に購入した場合と同じ扱いになりますので、補助の対象となりません。交付決定後に発注（契約）してください。

★垂直搬送機も補助対象？

○物流拠点集約によるCO₂削減のため倉庫の建て替えを計画しています。既に建て替え計画は決定しており、垂直搬送機を導入したいのですが、補助対象になりますか。

⇒購入する垂直搬送機が倉庫と一体のもので、既に仕様が決まっている場合、発注済みと同じ扱いになります。したがって、補助の対象となりません。

★単年度で事業完了が難しい場合は？

○モーダルシフトのために船の建造を計画していますが、年度内に建造することが難しい状況です。複数年度に渡る事業に対しても補助金交付が可能ですか。

⇒単年度での完了が困難な場合、複数年度での申請が可能です。この場合、各年度での出来形が明確になるように（1年目：設計、2年目：動力部、3年目：船体、など）契約してください。なお、原則として、補助対象事業費が1.5億円を超える場合に限るものとします。

★「スクラップ・アンド・ビルド」はいつまでに完了？

○物流センターを建設して配送拠点（倉庫）の集約化を図りたいと思います。現在使用している倉庫を「スクラップ・アンド・ビルド」により廃止しますが、年度内に完了する必要がありますか。

⇒年度内に完了することが望ましいですが、やむを得ない事情があり、確実に廃止することが明確である場合はこの限りではありません。この場合、廃棄時期を明記した「スクラップに関する届出書」が必要です。

★「スクラップ費用」は補助対象？

○「スクラップ・アンド・ビルド」により、倉庫を廃止しますが、解体費用は補助の対象となりますか。

⇒補助の対象になりません。自己負担により解体する必要があります。

7-6. 申請書類等

★事業名（プロジェクト名）は？

○事業名（プロジェクト名）は自由に付けてもよいのでしょうか。

⇒「省エネ」と「CO2排出量削減」は同義としていますが、事業名は「〇〇による省エネルギー事業」としてください。

★申請書への押印は？

○申請書には必ず代表者の押印が必要ですか。

⇒代表者印が望ましいですが、グリーン物流パートナーシップ会議への提案書には必ずしも代表者印を押印していなくても構いません。ただし、NEDOへの交付申請時には全ての申請者の代表者印が必ず必要となりますので、同時に交付申請書を作成し、押印しておくことをお勧めします。

7-7. その他

★破損してしまったら？

○ICタグを5,000枚購入し、輸送効率化によるCO2削減を計画しています。ICタグの購入費は補助対象になりますか。また、破損した場合等は処分しても良いですか。

⇒補助事業により購入したものは財産登録を行い、申請者により責任を持って保管・使用する必要があります。また、法定耐用年数期間は継続して使用する必要があり、途中で勝手に破棄することはできません。破損した場合等は必要な手続きをとってください。

★購入機器・設備を担保に入れることは可能？

○モーダルシフトのために船の建造を計画しており、当社負担分を銀行から借りたいと考えています。銀行から補助対象の船を借入れの担保に入れる必要があると言われましたが、担保にしてもよろしいでしょうか。

⇒補助事業により購入する機器・設備は担保に入れることができません。

★メーカー指定は可能？

○A社が開発した高性能トラックを使用して物流効率化を図りたいと思います。A社の高性能トラックに対して補助対象となりますか。

⇒購入する機器・設備に関し、メーカー指定はできません。市場性のあるもので、必ず3社の見積りが必要です。

★見積りは3社分必要？

○コンテナ製作を依頼したいと考えていますが、特殊な仕様なので1社しか製造する社が見つかりません。どうしても3社見積もりは必要なのでしょうか。

⇒必ず3社の見積りが必要です。

★同時に他の補助金を投入しても良い？

○トラックの省エネのためにデジタル・タコメーターを導入したいと考えています。NEDOの省エネ機器の補助金を受け、併せてグリーン物流パートナーシップの補助金も受けることはできますか。

⇒同一機器・設備に対し複数の補助金を投入することはできません。同一プロジェクトであるが、別の機器・設備である場合は補助金を投入することは可能です。

★複数年度事業の場合の支払い計画は？

○複数年度事業ですが、1年目は発注のみで支払いが生じません。補助対象になりますか。また、前払いのみの場合はどうなりますか。

⇒複数年度事業の場合、各年度毎に支払いが発生する計画としてください。また、各年度毎に支払いに応じた出来形が必要です。（前払いのみの支出は不可）

★最低補助金額は？

○補助限度額は5億円ですが、最低額は設定されていますか。

⇒最低額は設定していませんが、概ね100万円以上（補助金）を目安としてください。

8. その他注意事項等

○グリーン物流パートナーシップ会議の推進決定については、事業の妥当性を中心に評価するものであり、仮に推進決定された案件であっても、省エネセンター及びNEDOにおいて補助金額等精査の過程で大幅に変動する可能性がありますので、あらかじめお含み置きください。

○推進決定された事業については、必要に応じ事業の実績を報告していただきます。（1回/年程度）。補助事業完了後も求める場合があります。所定の省エネ効果が得られない場合（荷が集まらない場合）はその原因究明のうえ、補助金の返還を求める場合がありますのでご注意ください。

○各種法令に基づく諸手続きを確実に実施してください。

[例]

- ・貨物自動車運送事業法、道路運送車両法、内航海運業法、倉庫業法等における許認可
- ・鉄道・船舶利用時（モーダルシフト）の貨物利用運送事業法における許認可
- ・道路・港湾等、公共施設を利用する場合の使用・占用許可

○平成17年10月に「流通業務の総合効率化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）」が施行されました。これは、流通業務施設を拠点とする輸配送網の集約化等、効率的で環境負荷の小さい物流体系を構築する場合に、物流事業者が作成する「総合効率化計画」の認定を行い、認定を受けた計画に基づく事業の実施に対し、税制上の特例や事業許可の一括取得等の優遇措置が受けられるというものです。グリーン物流パートナーシップ補助金等と合わせて有効にご活用ください。（詳細については【9. 問い合わせ先】に記載の窓口までご相談ください。）

○ONEDOへの交付申請手続き等の途中段階、もしくは補助金交付後に事業（計画）が中止となった場合は、速やかに経済産業省もしくは国土交通省の窓口にご連絡ください

9. 問い合わせ先等

○ご相談・お問い合わせ総合窓口

経済産業省： 商務情報政策局 流通・物流政策室 〒100-8901 東京都千代田区霞が関1丁目3-1
電話：03-3501-0092 FAX：03-3501-7108

国土交通省： 政策統括官付 物流政策室 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2丁目1-3
電話：03-5253-8799 FAX：03-5253-1674

○普及型事業の提案、手続き、その他ご相談・お問い合わせは下記の各窓口で受け付けます。

【経済産業省各地方経済産業局】

| 経済産業局名 | 担当課名 | 電話番号 | 管轄 | 住所 |
|----------|-------------------------|--------------|---|--|
| 北海道経済産業局 | 産業部 流通産業課 | 011-738-3236 | 北海道 | 〒060-0808 札幌市北区北8条西2丁目1-1 |
| 東北経済産業局 | 産業部 商業・流通サービス産業課 | 022-263-1194 | 宮城,福島,岩手, 青森,山形,秋田 | 〒980-8403 仙台市青葉区本町3-3-1 |
| 関東経済産業局 | 産業部 流通・サービス産業課 | 048-600-0346 | 東京,神奈川,埼玉,群馬, 千葉,茨城,栃木,山梨,新 潟,長野,静岡 | 〒330-9715 埼玉県さいたま市中央区新都心1-1 さいたま新都心合同庁舎1号館 |
| 中部経済産業局 | 産業部 流通・サービス産業課 | 052-951-0597 | 愛知,三重,岐阜,富山, 石川 | 〒460-8510 名古屋市中区三の丸2-5-2 |
| 近畿経済産業局 | 産業部 流通・サービス産業課 | 06-6966-6025 | 大阪,京都,兵庫,奈良, 滋賀,和歌山,福井 | 〒540-8535 大阪市中央区大手前1-5-44 |
| 中国経済産業局 | 産業部産業振興課 流通・サービス・商業室 | 082-224-5653 | 広島,鳥取,島根,岡山, 山口 | 〒730-8531 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館 |
| 四国経済産業局 | 産業部産業振興課 流通・サービス産業室 | 087-811-8524 | 香川,徳島,愛媛,高知 | 〒760-8512 香川県高松市サンポート3-33 |
| 九州経済産業局 | 産業部 流通・サービス産業課 | 092-482-5455 | 福岡,長崎,大分,佐賀, 熊本,宮崎,鹿児島 | 〒812-8546 福岡市博多区博多駅東2-11-1 |
| 沖縄総合事務局 | 経済産業部 商務通商課 | 098-864-2321 | 沖縄 | 〒900-8530 沖縄県那覇市前島2-21-7 |

【国土交通省各地方運輸局物流課および神戸運輸監理部企画課】

| 運輸局名 | 担当課名 | 電話番号 | 管轄 | 住所 |
|---------|-------------|--------------|------------------------------|---|
| 北海道運輸局 | 交通環境部物流課 | 011-290-2726 | 北海道 | 〒060-0042 札幌市中央区大通西10 札幌第2合同庁舎 |
| 東北運輸局 | 交通環境部物流課 | 022-791-7508 | 宮城,福島,岩手,青森, 山形,秋田 | 〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町一番地 仙台第 4合同庁舎 |
| 関東運輸局 | 交通環境部物流課 | 045-211-7210 | 東京,神奈川,埼玉,群馬, 千葉,茨城,栃木,山梨 | 〒231-8433 横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎 |
| 北陸信越運輸局 | 交通環境部物流課 | 025-244-6116 | 新潟,長野,富山,石川 | 〒950-8537 新潟市中央区万代2-2-1 |
| 中部運輸局 | 交通環境部物流課 | 052-952-8007 | 愛知,三重,静岡,岐阜, 福井 | 〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館 |
| 近畿運輸局 | 交通環境部物流課 | 06-6949-6410 | 大阪,京都,奈良,滋賀, 和歌山 | 〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合 同庁舎第4号館 |
| 神戸運輸監理部 | 総務企画部企画課 | 078-321-3144 | 兵庫 | 〒650-0042 神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎 |
| 中国運輸局 | 交通環境部物流課 | 082-228-3495 | 広島,鳥取,島根,岡山, 山口 | 〒730-8544 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館 |
| 四国運輸局 | 交通環境部環境・物流課 | 087-825-1173 | 香川,徳島,愛媛,高知 | 〒760-0064 高松市朝日新町1-30 高松港湾合同庁舎 |
| 九州運輸局 | 交通環境部物流課 | 093-472-3154 | 福岡,長崎,大分,佐賀, 熊本,宮崎,鹿児島 | 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡 合同庁舎新館 |
| 沖縄総合事務局 | 運輸部企画室 | 098-866-0064 | 沖縄 | 〒900-8530 那覇市前島2-21-7 カサセン沖縄ビル |