

平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金

(公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業)公募要領

平成31年4月

一般社団法人低炭素社会創出促進協会

一般社団法人低炭素社会創出促進協会（以下「協会」という。）では、環境省から平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）の交付を受け、マイカー等から公共交通機関等の低炭素な交通手段への転換を促進するために必要な設備等の整備、及び鉄軌道分野における省エネ・省CO₂化を図るために必要な設備等の整備を行う事業者に対し、同補助金を交付する事業を実施します。

本補助金の目的、対象事業、応募方法、留意事項等を本公募要領に記載しておりますので、応募申請される方は、本公募要領をご熟読くださいますようお願いいたします。

なお、補助事業として採択された場合には、平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）交付規程（平成31年4月10日付け 低炭社協第3104103号）（以下「交付規程」という。）に従って補助事業の手續等を行ってください。

補助金の応募をされる皆様へ

本補助金については、国庫補助金である公的資金を財源としておりますので、社会的にその適正な執行が強く求められており、当然ながら、協会としましても、補助金に係る不正行為に対しては厳正に対処いたします。

従って、本補助金に対し応募の申請をされる方におかれましては、以下の点につきまして、充分ご認識された上で、応募の申請を行っていただきますようお願いいたします。

- 1 協会に提出する書類には、如何なる理由があってもその内容に虚偽の記述を行わないでください。
- 2 協会から補助金の交付決定を通知する前において発注等を行った経費については、交付規程に定める場合を除き補助金の交付対象とはなりません。
- 3 補助金で取得し、又は効用の増加した財産（取得財産等）を、当該財産の処分制限期間（法定耐用年数）内に処分（補助金の交付目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、担保に供し、又は取壊し（廃棄を含む。））をすることをいう。）しようとするときは、事前に処分内容等について協会の承認を受けなければなりません。
なお、協会は必要に応じて取得財産等の管理状況等について調査することがあります。
- 4 補助事業の適正かつ円滑な実施のため、その実施中又は完了後に必要に応じて現地調査等を実施します。
- 5 補助事業に関し不正行為が認められたときは、当該補助金に係る交付決定の解除を行うとともに、支払い済の補助金のうち解除対象となった額を返還していただくことになります。
- 6 補助金に係る不正行為に対しては、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）の第29条から第32条において、刑事罰等を科す旨が規定されています。
- 7 補助金の応募ができる者は、別紙1示す暴力団排除に関する誓約事項に誓約できる者であることとします。

公募要領目次

I. 補助事業の概要	4
1. 補助金の目的と性格	4
2. 補助対象となる事業	5
(1) 対象事業の基本的要件（全事業共通要件）	5
(2) 各事業に関する事項（要件等）	5
I. 低炭素化に向けた LRT・BRT 導入利用促進事業	5
II. 鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業	7
3. 補助対象事業の選定方法及び審査基準	16
4. 応募に当たっての留意事項	18
5. 応募の方法	20
6. 問い合わせ先	21
II. 補助事業（採択以降）の留意事項等について（必ずお読みください。）	22
1. 基本的な事項について	22
2. 補助金の交付について	22
3. 補助金の経理等について	23
4. その他	24
【添付資料】	
・ 別表第 1 〈補助対象経費の内容〉	25
・ 別表第 2 〈事務費の内容〉	28
・ 別紙 1 暴力団排除に関する誓約書	29
・ 別紙 2 「路線又は区間全体の省 CO2 化計画」に関する事項	31
・ 別紙 3 LRT・BRT 導入による CO2 削減効果の簡易推計についての留意点	33
・ 別紙 4 個人情報のお取り扱いについて	34

【応募申請書類】

- ・ 協会ホームページの「公募のお知らせ」のリンクからダウンロードしてください

【参考資料】（「公募のお知らせ」のリンクから入手いただけます）

- ・ ハード対策事業計算ファイル
- ・ 地球温暖化対策地域推進計画策定ガイドライン
- ・ 地球温暖化対策事業効果算定ガイドブック〈補助事業申請者用〉（平成 29 年 2 月 環境省地球環境局）
- ・ 低炭素まちづくり実践ハンドブック 別冊 資料編

I. 補助事業の概要

1. 補助金の目的と性格

○ 本補助金は、マイカー等から公共交通機関等の低炭素な交通手段への転換を促進すること、及び鉄軌道分野の省エネ・省CO₂化を図ることで運輸部門のCO₂削減に寄与することを目的としております。

○ 事業の実施により、エネルギー起源二酸化炭素の排出量が確実に削減されることが重要です。

このため、申請においては、算出過程も含む二酸化炭素の削減量の根拠を明示していただきます。また、事業完了後は削減量の実績を報告していただくこととなります。

○ 本補助金の執行は、法律及び交付要綱等の規定により適正に行っていただく必要があります。

具体的には、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号。以下「適正化法」という。）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号。以下「適正化法施行令」という。）、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）交付要綱（平成29年3月17日付け環地温発第1703171号。以下「交付要綱」という。）及び公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業実施要領（平成29年3月17日環地温発第17031720号。以下「実施要領」という。）の規定によるほか、交付規程の定めるところに従い実施していただきます。

万が一、これらの規定が守られず、協会の指示に従わない場合には、交付規程に基づき交付決定を解除する措置をとることもあります。また、事業完了後においても、補助事業の効果が発現していないと判断される場合には、補助金返還などの対応を求めることがありますので、この点について十分ご理解いただいた上で、応募してください。（詳細はp.17「応募に当たっての留意事項」をご確認ください。）

- ・ 補助事業を開始出来るのは、交付決定日以降となります。
- ・ 補助事業完了後も、環境省に対する事業報告書（二酸化炭素削減量の把握等）の提出や補助事業で取得した財産である旨の表示などの適正な財産管理を行い、補助金の交付目的に従ってその効率的運用を図る必要があります。
- ・ 補助事業で整備した財産を処分しようとする場合は、あらかじめ協会に申請し、承認を受ける必要があります。
- ・ これらの義務が十分果たされないときは、協会より改善のための指導を行うとともに、事態の重大なものについては交付の決定を解除することもあります。

2. 補助対象となる事業

本補助金の対象は、(1)の基本的要件に適合し、かつ(2)の各事業に関する事項に定める要件等を満たす事業とします。

(1) 対象事業の基本的要件（全事業共通要件）

- ア 低炭素化に効果的な規制等対策強化の検討に資すること。
- イ 事業を行うための実績・能力・実施体制が構築されていること。
- ウ 提案内容に、事業内容・事業効果・経費内訳・資金計画等が明確な根拠に基づき示されていること。
- エ 別紙1に示す暴力団排除に関する誓約事項に誓約できる者であること。
- オ 本事業の補助により導入する設備等について、国からの他の補助金（負担金、利子補給金並びに適正化法第2条第4項第1号に規定する給付金及び同項第2号に掲げる資金を含む。）を受けていないこと（固定価格買取制度による売電を行わないものであることを含む。）。
- カ 環境省COOL CHOICE (<https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/>)に賛同している者であること。

(2) 各事業に関する事項（要件等）

I. 低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業（予算目安額 約10億円）

(ア) 事業の目的

低炭素型の社会を目指し、マイカーへの依存度が高い地方都市部を中心に、公共交通ネットワークの再構築や利用者利便の向上に係る面的な取組を支援し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進します。

(イ) 対象事業の要件

本事業は、低炭素化を目標に掲げた公共交通に関する計画に基づくLRT・BRT導入のために必要な設備・車両等を導入する事業を対象とします。

[必須事業] ※必須事業のみでも可

幹線系統における輸送力又は速達性の向上のためのLRTシステム又はBRTシステムの整備に伴う車両の導入

[選択事業] ※必ずしも選択する必要はない

① 幹線系統における輸送力又は速達性の向上のための設備等導入事業

- i) LRTシステム又はBRTシステムの整備に伴う停留所設備の整備
- ii) LRTシステム又はBRTシステムの整備と併せた情報通信技術を活用したシステムの整備事業
- iii) LRTシステム又はBRTシステムと自転車利用及び自動車の共同使用を円滑

化させる事業

- ②幹線系統と接続する支線系統に係る再編・拡充のための設備等導入事業
 - i) 支線系統における車両の導入及び停留所設備の整備
 - ii) 支線系統の整備と併せた情報通信技術を活用したシステムの整備事業
 - iii) 支線系統と自転車利用及び自動車の共同使用を円滑化させる事業
- ③幹線系統相互間又は支線系統等との乗継の円滑化のための設備等導入事業
 - i) L R Tシステム又はB R Tシステムと支線系統の乗換のための結節点における待合設備の整備
 - ii) L R Tシステム又はB R Tシステムと支線系統の結節点の整備に併せた情報通信技術を活用したシステムの整備事業
 - iii) L R Tシステム又はB R Tシステムと支線系統の結節点における自転車利用及び自動車の共同使用を円滑化させる事業

(ウ) 補助対象事業費に係る留意点

補助対象経費の計上にあたっては、補助事業の目的を達成するための必要最低限の内容のみとし、以下の点に留意してください。

- i) 次に掲げる事業については、本事業の要件を満たすものとして、補助対象とする。
 - ア. 必須事業を実施する事業者の実施計画書（様式2-I）で共同事業者として記載された事業者が、代表事業者として実施する選択事業
 - イ. 実施計画書（様式2-I）に記載する事業実施のスケジュールで事業期間が複数年度にわたる場合において、必須事業とは異なる当該事業期間内の年度で実施する選択事業（ア. に定める共同事業者が実施する選択事業を含む。）
- ii) L R Tシステム又はB R Tシステムの整備に伴う車両の導入には、当該車両の取得に伴って必要となる車両整備場の整備が含まれる。なお、L R Tシステムを導入する場合には、電気設備及び運転保安設備の整備事業も含まれる。ただし、これらの設備を、L R Tシステム又はB R Tシステムの整備に伴い導入する車両以外の車両等と兼用する場合には、使用割合に応じて費用を按分するなど、導入車両の運行に必要と認められる範囲の金額のみ計上が認められることに留意すること。
- iii) L R Tシステム又はB R Tシステムの整備と併せた情報通信技術を活用したシステムの整備事業とは、乗継情報提供システム、ロケーションシステム、I Cカードシステム及びP T P S等の整備事業をいう。
- iv) L R Tシステム又はB R Tシステムと自転車利用及び自動車の共同使用を円滑化させる事業には、停留所近辺における自転車又は自動車共同使用の駐輪又は駐車拠点の整備事業が含まれる。また、L R Tシステム又はB R Tシステム用の車両を自転車積み込み用に改良する場合には、その改造事業も含まれる。

(エ) 補助金の交付を申請できる者

本事業について補助金の交付を申請できる者は、次に掲げる者とします。

- ア. 都道府県、市町村、特別区及び地方公共団体の組合
- イ. 民間企業
- ウ. 一般社団法人・一般財団法人及び公益社団法人・公益財団法人

- エ. (イ) に掲げる設備等をア. からウ. の者に対し、ファイナンスリースにより提供する契約を行う民間企業
- オ. その他大臣の承認を得て補助事業者が適当と認める者（法人格を有する者に限る。）

(オ) 共同実施

次に掲げる体制にて補助事業を実施する場合には、補助事業に参画するすべての事業者が(エ)の「補助金の交付を申請できる者」に該当することが必要となります。また、補助事業に参画するすべての事業者のうちの1者を本補助金の応募等を行い、交付の対象者となる代表の事業者（以下「代表事業者」という。）とし、他の事業者を共同事業者とします。なお、代表事業者は、補助事業の全部又は一部を自ら行い、かつ、当該補助事業により財産を取得する者に限ります。

ア. ファイナンスリース

ファイナンスリースを利用する場合は、ファイナンスリース事業者を代表事業者とし、(エ)アからウに該当する事業者との共同申請とします。

また、この場合は、リース料から補助金相当分が減額されていること及び法定耐用年数期間まで継続して補助事業により導入した設備等を使用する契約内容であることを証明できる書類の提示を条件とします。

イ. ア以外の共同実施

補助事業者に該当する者が複数で事業を実施する場合には、代表事業者は、本事業の応募書類の申請者となるほか、補助事業として採択された場合には、円滑な事業執行と目標達成のために、その事業の推進に係る取りまとめを行うとともに、実施計画書に記載した事業の実施体制に基づき、具体的な事業計画の作成や、事業の円滑な実施のための進行管理を行っていただくこととなります。また、代表事業者及び共同事業者は、特段の理由があり協会が承認した場合を除き、補助事業として採択された後は変更することができません。

(カ) 補助率

補助対象経費に対する2分の1以下とします。

(キ) 事業の実施期間

交付決定を受けた日から平成32年2月29日までの間とします。

II. 鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業（予算目安額 約1億円）

(ア) 事業の目的

本事業は、車両の省エネ化や鉄道車両が減速時に発生させる回生電力の有効活用をバランス良く組み合わせることにより、鉄道システムの省CO2化を推進することを目的としています。

(イ) 公募を行う事業区分

鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業では、以下に示す3つの事業区分で採択を行います。

○Ⅱ－(1) 車両の省エネ化に資する設備導入促進事業

- ①軽量化等により40%以上のCO2削減効果が見込まれる車両新造
- ②車両への省エネ設備の導入

○Ⅱ－(2) 回生電力の有効活用に資する設備導入促進事業

(ウ) 公募事業と補助金の交付を申請できる者との関係

公募を行う3つの事業区分に係る主要な設備等の導入と、補助金の交付を申請できる者(応募可能な者)との関係は、下記の表1のとおりです。なお、詳細につきましては、以下の事業区分ごとの説明を参照してください。

表1 事業区分及び主要な設備等と申請可能な者との対応

区分	(1) 車両の省エネ化に資する設備導入促進事業					(2) 回生電力の有効活用に資する設備導入事業
	①軽量化等により40%以上のCO2削減効果が見込まれる車両新造	②車両への省エネ設備の導入				
		VVVVF (SiC、ハイブリッドSiC)	VVVVF (IGBT [PMSM])	VVVVF (IGBT [IM])	照明LED・空調改修	駅舎補助電源装置、上下き電一括化、回生電力貯蔵装置等
JR本州3社	×	×	×	×	×	○
JR北海道、JR四国、JR九州、大手民鉄、公営、準大手、大阪市高速電気軌道株式会社	○	○	○	×	×	○
中小事業者	○	○	○	○	○	○

注1：鉄軌道事業者一覧(国土交通省公表)に基づく分類。中小事業者は、JR・大手民鉄・公営事業者・準大手・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。

注2：鉄軌道事業者以外が申請者となる場合、設備を使用する鉄軌道事業者の「区分」とする。

Ⅱ－(1) 車両の省エネ化に資する設備導入促進事業
 ①軽量化等により40%以上のCO2削減効果が見込まれる車両新造

(ア) 対象事業の要件

以下のすべての要件を満たす事業を対象とします。

- ア. 現在使用している車両(代替予定車両)と新規導入車両を比較し、二酸化炭素排出量に係る原単位(原油換算 kl/car/km 又は、電力換算 kWh/car/km)が40%以上削減されること。

イ. 軽量化された車体、高効率照明、空調等導入する設備は新品に限ること。

(イ) 補助対象となる設備等の要件

補助事業の対象となる新造車両は、以下の表2の条件を満たすものに限ります。

表2 車両新造に係る要件

項目	対象範囲	要件・仕様
車体	軽量化に資する材質に限る。	アルミニウム等の軽合金、軽量ステンレス等
照明設備	高効率機器及び器具に限る	車内灯及び前照灯、標識灯、尾灯、行先表示器等のLED化
空調設備	高効率機器及び器具に限る	空調マイコンによる全自動方式
制御装置	高効率機器及び器具に限る	VVVFインバータ制御装置
窓ガラス	断熱・遮熱性能に優れているもの	熱線吸収ガラス窓、熱線反射ガラス窓（車内に流入する日射を減らすことで、冷暖房の効率化を図り、省エネを実現するもの） ※車両を導入する路線の過半が地下である場合は除く。
補助電源装置	高効率機器及び器具に限る	静止型変換装置（SIV）※当該装置の変圧（直流→交流）部分にVVVFインバータ同等の制御システムを導入することで高効率化を図り、省エネを実現するもの
車両情報制御装置	高効率機器及び器具に限る	車内灯の調光・調色や空調制御、車内外のサイネージ等の制御を行うことで、各機器の省エネ化機能を補完するもの

(ウ) 補助金の交付を申請できる者

本事業について補助金の交付を申請できる者は、次に掲げる者とし、ただし、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社を除きます。

- ア. 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第3条に基づく許可を有する者
- イ. 軌道法（大正10年法律第76号）第3条に基づく事業の特許を有する者
- ウ. (イ) に掲げる設備等をア. 又はイ. の者に対し、リース等により提供する者

(エ) 共同実施

次に掲げる体制にて補助事業を実施する場合には、補助事業に参画するすべての事業者が(ウ)の「補助金の交付を申請できる者」に該当することが必要となります。また、補助事業に参画するすべての事業者のうちの1者を本補助金の応募等を行い、交付の対象となる代表の事業者（以下「代表事業者」という。）とし、他の事業者を共同事業者とします。なお、代表事業者は、補助事業の全部又は一部を自ら行い、かつ、当該補助事業により財産を取得する者に限ります。

ア. ファイナンスリース

ファイナンスリースを利用する場合は、ファイナンスリース事業者を代表事業者とし、(ウ)アまたはイに該当する事業者との共同申請とします。

また、この場合は、リース料から補助金相当分が減額されていること及び法定耐用年数期間まで継続して補助事業により導入した設備等を使用する契約内容であることを証明できる書類の提示を条件とします。

イ. 地方公共団体が協定や条例等により鉄軌道者に設備を貸与する場合

地方公共団体が鉄軌道事業者に協定や条例等に基づいて設備を貸与する場合、地方公共団体を代表事業者、設備を使用する鉄軌道事業者を共同事業者として申請し、当該協定や条例等の写しを提出してください。

ウ. ア又はイ以外の共同実施

補助事業者に該当する者が複数で事業を実施する場合には、代表事業者は、本事業の応募書類の申請者となるほか、補助事業として採択された場合には、円滑な事業執行と目標達成のために、その事業の推進に係る取りまとめを行うとともに、実施計画書に記載した事業の実施体制に基づき、具体的な事業計画の作成や、事業の円滑な実施のための進行管理を行っていただくこととなります。また、代表事業者及び共同事業者は、特段の理由があり協会が承認した場合を除き、補助事業として採択された後は変更することができません。

(オ) 補助率

補助対象経費に対して、それぞれ以下のとおりとします。

ア. 中小事業者 2分の1

イ. 公営事業者、準大手、J R (本州3社以外)、大阪市高速電気軌道株式会社
3分の1

ウ. J R本州3社、大手民鉄 4分の1

注1：鉄軌道事業者一覧(国土交通省公表)に基づく分類。中小事業者は、J R・大手民鉄・公営事業者・準大手・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。

注2：鉄軌道事業者以外が申請者となる場合、補助率は、「設備を使用する鉄軌道者」の補助率とする。

(カ) 事業の実施期間

補助事業の実施期間は、原則として2年度以内とします。

ただし、応募時に年度毎の事業経費を明確に区分した経費内訳書及び実施計画書が提出されることを前提とします。この場合、補助金の交付申請等は、年度ごとに行っていただく必要があります。また、平成31年度事業については、交付決定の日から平成32年2月29日までに完了する必要があります。

Ⅱ－（１）車両の省エネ化に資する設備導入促進事業

②車両への省エネ設備の導入

（ア）対象事業の要件

以下のすべての要件を満たす事業を対象とします。

- ア．VVVFインバータ制御装置等、鉄道車両に対してエネルギーを効率的に使用するための設備・機器の導入を行う事業であること。
- イ．エネルギー起源二酸化炭素の排出削減に資する設備等及びその付帯設備の導入事業であり、事業終了後にエネルギー起源二酸化炭素の排出削減効果が算定できるものであること。
- ウ．実施計画書に掲げる、補助対象経費に対する、法定耐用年数にて算出したCO2削減コストの数値が150,000円/t-CO2以下であること。

（イ）補助対象となる設備等

補助事業の対象となる設備等については、以下の表3のとおりです。

表3 補助対象となる設備

項目	対象範囲	補助対象設備・費目
照明設備	高効率機器及び器具に限る	車内灯及び前照灯、標識灯、尾灯、行先表示器等のLED化
空調設備	高効率機器及び器具に限る	空調マイコンによる全自動方式
制御装置、モーター	高効率機器及び器具に限る	制御装置は、次世代半導体素子（SiC、ハイブリッドSiC）又は絶縁ゲート型バイポーラ・トランジスタ素子（IGBT）を用いたVVVFインバータ制御装置 モーターは、制御装置がIGBTの場合、 ◇ 中小事業者：永久磁石同期電動機〔PMSM〕又は誘導電動機〔IM〕 ◇ 大手民鉄、公営、大阪市高速電気軌道株式会社、JR北海道・JR四国・JR九州、準大手：永久磁石同期電動機〔PMSM〕に限定

注1：鉄軌道事業者一覧（国土交通省公表）に基づく分類。中小事業者は、JR・大手民鉄・公営事業者・準大手・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。

注2：鉄軌道事業者以外が申請者となる場合、設備を使用する鉄軌道事業者の「区分」とする。

（ウ）補助金の交付を申請できる者

本事業について補助金の交付を申請できる者は、次に掲げる者としてします。ただし、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社を除きます。

また、VVVF(IGBT[IM])、鉄道車両用高効率照明・空調設備等への改修は、中小事業者(鉄軌道事業者一覧(国土交通省公表)に基づく分類。中小事業者は、JR・大手民鉄・準大手・公営事業者・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。)に限ります。

- ア. 鉄道事業法(昭和61年法律第92号)第3条に基づく許可を有する者
- イ. 軌道法(大正10年法律第76号)第3条に基づく事業の特許を有する者
- ウ. (イ)に掲げる設備等をア. 又はイ. の者に対し、リース等により提供する者

(エ) 共同実施

次に掲げる体制にて補助事業を実施する場合には、補助事業に参画するすべての事業者が(ウ)の「補助金の交付を申請できる者」に該当することが必要となります。また、補助事業に参画するすべての事業者のうちの1者を本補助金の応募等を行い、交付の対象者となる代表の事業者(以下「代表事業者」という。)とし、他の事業者を共同事業者とします。なお、代表事業者は、補助事業の全部又は一部を自ら行い、かつ、当該補助事業により財産を取得する者に限ります。

ア. ファイナンスリース

ファイナンスリースを利用する場合は、ファイナンスリース事業者を代表事業者とし、(ウ)アまたはイに該当する事業者との共同申請とします。

また、この場合は、リース料から補助金相当分が減額されていること及び法定耐用年数期間まで継続して補助事業により導入した設備等を使用する契約内容であることを証明できる書類の提示を条件とします。

イ. 地方公共団体が協定や条例等により鉄軌道者に設備を貸与する場合

地方公共団体が鉄軌道事業者に協定や条例等に基づいて設備を貸与する場合、地方公共団体を代表事業者、設備を使用する鉄軌道事業者を共同事業者として申請し、当該協定や条例等の写しを提出してください。

ウ. ア又はイ以外の共同実施

補助事業者に該当する者が複数で事業を実施する場合には、代表事業者は、本事業の応募書類の申請者となるほか、補助事業として採択された場合には、円滑な事業執行と目標達成のために、その事業の推進に係る取りまとめを行うとともに、実施計画書に記載した事業の実施体制に基づき、具体的な事業計画の作成や、事業の円滑な実施のための進行管理を行っていただくこととなります。また、代表事業者及び共同事業者は、特段の理由があり協会が承認した場合を除き、補助事業として採択された後は変更することができません。

(オ) 補助率

補助対象経費に対して、それぞれ以下のとおりとします。

- ア. 中小事業者 2分の1
- イ. 公営事業者、準大手、JR(本州3社以外)、大阪市高速電気軌道株式会社 3分の1
- ウ. JR本州3社、大手民鉄 4分の1

注1：鉄軌道事業者一覧（国土交通省公表）に基づく分類。中小事業者は、JR・大手民鉄・公営事業者・準大手・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。

注2：鉄軌道事業者以外が申請者となる場合、補助率は、「設備を使用する鉄軌道者」の補助率とする。

(カ) 事業の実施期間

補助事業の実施期間は、原則として2年度以内とします。

ただし、応募時に年度毎の事業経費を明確に区分した経費内訳書及び実施計画書が提出されることを前提とします。この場合、補助金の交付申請等は、年度ごとに行っていただく必要があります。また、平成31年度事業については、交付決定の日から平成32年2月29日までに完了する必要があります。

II - (2) 回生電力の有効活用に資する設備導入促進事業

(ア) 対象事業の要件

以下のすべての要件を満たす事業を対象とします。

- ア. 鉄道車両が減速時に発生させる回生電力の車両間融通を行う装置の導入又は改修（上下線き電一括化や回生電力貯蔵装置）、駅舎等への融通を行う装置（駅舎補助電源装置）等の先進的な省エネ機器の導入を行う事業であること。
- イ. 路線又は区間全体の省CO₂化を目的とした、事業実施までのプロセスや二酸化炭素削減の効果等を取りまとめた計画（以下「路線又は区間全体の省CO₂化計画」^注という。）を策定し、同計画に基づく設備を導入する事業であること。
- ウ. エネルギー起源二酸化炭素の排出削減に資する設備等及びその付帯設備の導入事業であり、事業終了後にエネルギー起源二酸化炭素の排出削減効果が算定できるものであること。
- エ. 実施計画書に掲げる、補助対象経費に対する、法定耐用年数にて算出したCO₂削減コストの数値が150,000円/t-CO₂以下であると。

注) 「路線又は区間全体の省CO₂化計画」とは、路線又は区間全体の省CO₂化を目的とし、事業実施までのプロセスや二酸化炭素削減の効果、その他別紙1（交付規程の別紙2第1）に定める事項が定められているものをいう。本計画については、事業が採択された場合、国土交通省鉄道局のウェブサイト（http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000045.html）で公表するものとする。

(イ) 補助金の交付を申請できる者

本事業について補助金の交付を申請できる者は、次に掲げる者とします。

- ア. 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第3条に基づく許可を有する者

- イ. 軌道法（大正10年法律第76号）第3条に基づく事業の特許を有する者
- ウ. 導入設備等をア. 又はイ. の者に対し、リース等により提供する者

(ウ) 共同実施

次に掲げる体制にて補助事業を実施する場合には、補助事業に参画するすべての事業者が（イ）の「補助金の交付を申請できる者」に該当することが必要となります。また、補助事業に参画するすべての事業者のうちの1者を本補助金の応募等を行い、交付の対象者となる代表の事業者（以下「代表事業者」という。）とし、他の事業者を共同事業者とします。なお、代表事業者は、補助事業の全部又は一部を自ら行い、かつ、当該補助事業により財産を取得する者に限ります。

ア. ファイナンスリース

ファイナンスリースを利用する場合は、ファイナンスリース事業者を代表事業者とし、（イ）アまたはイに該当する事業者との共同申請とします。

また、この場合は、リース料から補助金相当分が減額されていること及び法定耐用年数期間まで継続して補助事業により導入した設備等を使用する契約内容であることを証明できる書類の提示を条件とします。

イ. 地方公共団体が協定や条例等により鉄軌道者に設備を貸与する場合

地方公共団体が鉄軌道事業者に協定や条例等に基づいて設備を貸与する場合、地方公共団体を代表事業者、設備を使用する鉄軌道事業者を共同事業者として申請し、当該協定や条例等の写しを提出してください。

ウ. ア又はイ以外の共同実施

補助事業者に該当する者が複数で事業を実施する場合には、代表事業者は、本事業の応募書類の申請者となるほか、補助事業として採択された場合には、円滑な事業執行と目標達成のために、その事業の推進に係る取りまとめを行うとともに、実施計画書に記載した事業の実施体制に基づき、具体的な事業計画の作成や、事業の円滑な実施のための進行管理を行っていただくこととなります。また、代表事業者及び共同事業者は、特段の理由があり協会が承認した場合を除き、補助事業として採択された後は変更することができません。

(エ) 補助率

補助対象経費に対して、それぞれ以下のとおりとします。

ア. 中小事業者 2分の1

イ. 公営事業者、準大手、JR（本州3社以外）、大阪市高速電気軌道株式会社
3分の1

ウ. JR本州3社、大手民鉄 4分の1

注1：鉄軌道事業者一覧（国土交通省公表）に基づく分類。中小事業者は、JR・大手民鉄・公営事業者・準大手・大阪市高速電気軌道株式会社以外の鉄軌道事業者とする。

注2：鉄軌道事業者以外が申請者となる場合、補助率は、「設備を使用する鉄軌道者」の補助率とする。

(オ) 事業の実施期間

補助事業の実施期間は、原則として3年度以内とします。

ただし、応募時に年度毎の事業経費を明確に区分した経費内訳書及び実施計画書が提出されることを前提とします。この場合、補助金の交付申請等は、年度ごとに行っていただく必要があります。また、平成31年度事業については、交付決定の日から平成32年2月29日までに完了する必要があります。

3. 補助対象事業の選定方法及び審査基準

(1) 補助事業者の選定方法

一般公募を行い、審査を経て選定します。審査結果に対する御意見には対応致しかねます。審査結果により付帯条件、あるいは応募申請された計画の変更を求める場合があります。

(2) 審査について

提出された応募書類をもとに、①補助要件確認審査、②外部有識者等から構成される審査委員会において承認された審査基準に照らした審査を厳正に行います。

その後、審査結果を踏まえ、環境省から交付を受けた予算の範囲内で補助事業の採択を行います。各審査におけるポイントは以下のとおりです。

【補助要件確認審査ポイント】

- ・ 交付規程及び公募要領に定める各補助要件を満たしているか。なお、要件を満たしていないと判断される提出書類については、審査対象外とし、不採択とします。
- ・ 提出が必要な書類が漏れなく添付されているか。
- ・ 提出書類に記載された内容について明確な根拠に基づき記載されているか。説明に必要な資料が添付されているか。

【各事業における主な審査のポイントについて】

(1) 低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業

① 事業の実施体制

※ 施工監理や経理、組織間連携等の体制の妥当性、地方公共団体との協力体制

② 整備後の事業の実施体制

※ 導入する設備等の運営・維持管理計画の妥当性

③ 資金計画

※ 資金計画の妥当性

④ 補助対象事業の内容

※ 地域課題への対応及び公益性が高い事業としての妥当性

⑤ マイカーから公共交通機関への転換を促進する措置

※ マイカーから公共交通への転換を図る上での事業内容の適切性と妥当性

⑥ 見積価格・積算内容

※ 見積価格及び積算価格の妥当性

⑦ 二酸化炭素削減効果の算定

※ 別紙3及び様式2-Iを参照し、適正に算出すること

※ CO₂の削減効果に係る算出方法の妥当性（検証可能な数値に基づき定量的に把握可能か）

⑧ 費用対効果

※ イニシャルコストから算出した単位当たりのCO₂削減費用の妥当性

(2) 鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業

① 取り組みの継続性

※ 過去の取組と将来の取組とが相互連携し、効果的に省CO2化が進む事業計画となっているか。

② 導入プロセス

※ 他の事業者への波及が期待できるモデル性を有しているか。

③ CO2削減効果

※ 事業実施により期待される二酸化炭素削減効果の算定が合理的であり、1トン当たりの削減に要する費用に対して、優位性が認められるか。

④ 普及展開の具体的行動

※ 補助事業により導入する設備に係る効果について、組織内で見える化する等、対外的にも訴求することができるものとなっているか。

⑤ 確実な事業執行

※ 補助事業の実施体制、事業終了後の運営体制が妥当なものとなっているか。

なお、審査においては、中小事業者に対して加点を行う。

4. 応募に当たっての留意事項

(1) 虚偽の応募に対する措置

応募書類に虚偽の内容を記載した場合、事実と異なる内容を記載した場合は、事業の不採択、採択の取消、交付決定の取消、補助金の返還等の措置をとることがあります。

(2) 複数年度にわたる事業

補助金の交付は、単年度ごとに行うこととなります。

このため、補助金の交付決定を受けた年度においては、当該年度の実施計画に記載した工事等の実績に応じた支払いを完了させ（補助事業者に対して、補助事業に要した経費の請求がなされた場合を含む。この場合は、実績報告書に請求書を添付することで可とし、補助事業者は精算払請求時までには領収書を協会に提出することとする。）、その金額相当の成果品が納められていなければなりません。

また、次年度以降の補助事業は、政府において次年度に所要の予算措置が講じられた場合にのみ行いうるものであり、次年度の見込み額に比較して大幅な予算額の変更や予算内容の変更等が生じたときは、事業内容の変更等を求めることがあります。

なお、複数年で事業を完成させることを前提として採択された事業について、翌年度以降に事業を廃止する場合には、過年度に交付した補助金の一部又は全部に相当する額を納付させる場合があります。

(3) 補助対象経費

補助事業を行うために直接必要な以下の経費が補助対象経費であり、当該事業で使用されたことを証明できるものに限りです。

補助対象経費の具体的費目等については、別表第1を参照してください。

<補助対象外経費の代表例>

- ・既存施設の撤去・移設・廃棄費用
- ・事業を行うために必要な経費に該当しないオプション品の工事費・購入費
- ・官公庁等への申請・届出等に係る経費
- ・本補助金への応募・申請手続きに係る経費

(4) 維持管理

補助事業により導入した設備等は、補助事業者の責任の下で適切な維持管理が講じられるものである必要があります。

(5) 二酸化炭素の削減量の把握

補助事業の完了後は、二酸化炭素の削減量の把握を行う必要があります。

(6) 事業報告書の作成及び提出

補助事業者は、補助事業の完了の日の属する年度の終了後3年間の期間（ただし、

I. 低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業にあっては5年間)について、年度毎に年度の終了後30日以内に当該補助事業による過去1年間(初年度は、補助事業を完了した日から翌年度3月末までの期間)の二酸化炭素削減効果等についての報告書を提出するものとします。

(7) 補助事業完了後の検証

補助事業の完了日の属する年度以降、必要に応じて、導入した設備と設備の稼働状況、管理状況及び事業の成果(二酸化炭素排出削減量)を確認するため、環境省から委託を受けた団体による現地調査を行う場合があります。

(8) 事業内容の発表等について

本事業の実施内容・成果については、広く国民へ情報提供していくことが重要であることに鑑み、国内外を問わず積極的に公表するように努めてください。また、実施内容・成果の公表・活用・社会実装等を行う場合や、導入する車両等設備において、環境省「公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業」によるものである旨を広く一般にとってわかりやすい形で必ず明示してください。

5. 応募の方法

(1) 応募書類

応募に当たり提出が必要となる書類は、様式1に記載するとおりです。

なお、応募書類のうち、様式1、様式2及び様式3は必ず協会のホームページの電子ファイルをダウンロードして作成するようお願いいたします。なお、地球温暖化対策事業効果算定ガイドブック（補助事業申請者向け）（平成29年2月環境省地球環境局）及び補助事業申請者向けハード対策事業計算ファイルについては、環境省のホームページよりダウンロードしてご使用ください。

なお、審査過程において、必要に応じて電話又は電子メールにてヒアリングを実施させていただく場合があります。その場合、追加書類の提出をお願いすることもあり得ますので、御了承下さい。

※個人情報の取り扱いについては、別紙4「個人情報のお取り扱いについて」にご同意の上、ご提出下さい。

(2) 公募期間

平成31年4月17日（水） ～ 5月17日（金） 17時必着

※ 期限を過ぎて到着した提出物のうち、遅延が協会の事情に起因しないものについては、いかなる理由があっても応募を受け付けませんので、十分な余裕をもって応募してください。

(3) 提出部数

(1)の書類（紙媒体）16部（正本1部、副本15部）を提出してください。（ファイリングは不要です。提出書類の番号順に2つ穴を開け、ダブルクリップで綴じてください。）加えて、当該書類（正本と同じ内容）の電子データを保存した電子媒体（CD-RまたはDVD-R）1部を提出してください（電子媒体には、応募事業者名と下記の略称を必ず記載してください。）。なお、提出いただきました応募書類は、返却しませんので、写しを控えておいてください。

(4) 提出方法及び提出先

<提出先>

持参または郵送により提出先へ提出して下さい（上記公募期間内に必着のこと）。

提出書類は、封書に入れ、宛名面に、応募事業者名及び「平成31年度 公共交通〇〇〇 応募書類」と朱書きで明記してください。

なお、〇〇〇の部分は、応募する補助事業ごとに下記の略称を記載ください。

番号	補助事業名	略称
I	低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業	LRT・BRT

Ⅱ	鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業 (1) 車両の省エネ化に資する設備導入促進事業	—
Ⅱ- (1) -①	軽量化等により40%以上のCO2削減効果が見込まれる車両新造	車両新造
Ⅱ- (1) -②	車両への省エネ設備の導入	車両省エネ
Ⅱ- (2)	再生電力の有効活用に資する設備導入促進事業	再生電力

<提出先>

一般社団法人低炭素社会創出促進協会

〒105-0001

東京都港区虎ノ門1-1-12 虎ノ門ビル6階

6. 問い合わせ先

問い合わせは、原則電子メールを利用し、記載例に従い、件名に法人名及び応募予定の事業名（略称）を記入してください。

<メール件名記入例>

【株式会社〇〇】公共交通（略称）について問い合わせ

<問い合わせ先>

一般社団法人低炭素社会創出促進協会 国内事業部

担当：安江、高垣

問い合わせ用メールアドレス：koutsu31@lcspa.jp

<問い合わせ期間>

平成31年4月17日（水）～5月13日（月）17時まで

II. 補助事業（採択以降）の留意事項等について

1. 基本的な事項について

本補助金の交付については、予算の範囲内で交付するものとし、適正化法、適正化法施行令、交付要綱及び実施要領の規定によるほか、交付規程の定めるところによることとします。

万が一、これらの規定が守られない場合には、事業の中止、補助金返還などの措置がとられることがありますので、制度について十分ご理解いただいた後、応募してください。

2. 補助金の交付について

(1) 交付申請

公募により選定された事業者には、補助金の交付申請書を提出していただきます（申請手続等は交付規程を参照願います。）。その際、補助金の対象となる費用は、原則として、平成32年2月29日までに行われる事業で、かつ当該期間までに支払いが完了するもの（補助事業者に対して、補助事業に要した経費の請求がなされた場合を含む。この場合は、実績報告書に請求書を添付することで可とし、補助事業者は精算払請求時までには領収書（写し）を協会に提出することとする。）となります。

(2) 交付決定

協会は、提出された交付申請書の内容について以下の事項等に留意しつつ審査を行い、補助金の交付が適当と認められたものについて交付の決定を行います。

- ・ 申請に係る補助事業の全体計画（資金調達計画、工事計画等）が整っており、準備が確実に進んでいること。
- ・ 補助対象経費には、国からの他の補助金（負担金、利子補給金並びに適正化法第2条第4項第1号に掲げる給付金及び同項第2号に規定する資金を含む。）の対象経費を含まないこと。
- ・ 補助対象経費以外の経費を含まないこと。

(3) 事業の開始

補助事業者は、協会からの交付決定を受けた後に、事業開始することとなります。

補助事業者が他の事業者等と委託等の契約を締結するにあたり注意していただきたい主な点（原則）は、次のとおりです。

- ・ 契約・発注日は、協会の交付決定日以降であること。
- ・ 補助事業の遂行上著しく困難又は不相当である場合を除き、競争原理が働くような手続き（3者以上の見積合わせもしくは入札行為）によって相手先を決定すること。
- ・ 当該年度に行われた委託等に対して当該年度中に対価の支払い及び精算が行われること（補助事業者に対して、補助事業に要した経費の請求がなされた場合を含む。

この場合は、実績報告書に請求書を添付することで可とし、補助事業者は精算払請求時までには領収書（写し）を協会に提出することとする。）。

(4) その他

補助対象経費のうち事業を行うために必要な本工事費、付帯工事費、機械器具費、測量及び試験費並びに事務費についての詳細は、別表第1の内容となります。また、上記の他、必要な事項は交付規程に定めますので、これを参照してください。

3. 補助金の経理等について

(1) 補助金の経理等について

補助事業の経費については、収支簿及びその証拠書類を備え、他の経理と明確に区分して経理し、常にその収支状況を明らかにしておく必要があります。

これらの帳簿及び証拠書類は、補助事業の完了の日の属する年度の終了後5年間、いつでも閲覧に供せるよう保存しておく必要があります。

(2) 実績報告及び書類審査等

当該年度の補助事業が完了した場合は、その完了後30日以内又は平成32年3月10日のいずれか早い日までに補助金の実績報告書を協会宛て提出していただきます。

協会は、補助事業者から実績報告書が提出されたときは、書類審査及び必要に応じて現地調査等を行い、事業の成果が交付決定の内容に適合すると認めるときは、交付すべき補助金の額を決定し、補助事業者に交付額の確定通知をします。

なお、補助事業において、補助対象経費の中に補助事業者の自社製品の調達又は関係会社からの調達分（工事を含む。）がある場合、補助対象事業の実績額の中に補助事業者の利益等相当分が含まれることは、調達先の選定方法如何に関わらず、補助金交付の目的上ふさわしくないと考えられます。このため、自社調達によってなされた設計、工事、物品購入等については、原価計算により利益相当分を排除した額（製造原価）を補助対象経費の実績額とします。

(3) 補助金の支払い

補助事業者は、協会から交付額の確定通知を受けた後、精算払請求書を提出していただきます。（なお、完了実績報告書提出の際に、請求書のみで領収書（写し）の添付ができなかった場合においては、精算払請求時までには領収書（写し）を協会に提出すること。）

(4) 取得財産の管理について

補助事業の実施により取得し、又は効用の増加した財産（取得財産等）については、取得財産等管理台帳を整備し、その管理状況を明らかにしておくとともに、取得財産等を処分（補助金の交付の目的（補助金交付申請書の実施計画書及び補助金精算報告書の実施報告書に記載された補助事業の目的及び内容）に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、担保に供し、又は取壊し（廃棄を含む。）することをいう。）しようとするときは、あらかじめ協会の承認を受ける必要があります。

その際、場合によっては補助金の返還が必要になることがあります。なお、取得財産等には、環境省による補助事業である旨を明示しなければなりません。

(5) その他

上記の他、必要な事項は交付規程に定めますので、これを参照してください。

4. その他

(1) 本補助金は、法人税法第42条第1項及び所得税法第42条第1項の「国庫補助金等」に該当するため、補助事業者が法人の場合、国庫補助金等で取得した固定資産等の圧縮額の損金算入の規定（法人税法第42条）の適用を、また、個人の場合は、国庫補助金等の総収入金額不算入の規定（所得税法第42条）の適用を受けることができます。

ただし、これらの規定が適用されるのは、当該補助金のうち固定資産の取得又は改良に充てるために交付された部分の金額に限られますので、別表第1の「区分」欄における事務費については、これらの規定が適用されません。

なお、これらの規定の適用を受けるに当たっては、一定の手続きが必要となりますので、手続きについて不明な点があるときは、管轄の税務署等に相談ください。

(2) 応募申請書に記載された情報は、補助事業の管理運営及び補助事業の検証評価のために使用し、それ以外の目的に使用することはありません。

(3) 交付規程第4条第2項ただし書による交付額の算定により交付の申請がなされたものについては、補助金に係る消費税等仕入控除税額について、補助金の額の確定又は消費税及び地方消費税の申告後において精算減額又は返還を行うこととする旨の条件を付して交付の決定を行うものとします。

補助事業完了後に、消費税及び地方消費税の申告により補助金に係る消費税等仕入控除税額が確定し、精算減額又は返還の必要性が発生した場合のみ、様式第9による消費税及び地方消費税に係る仕入控除税額報告書により、速やかに協会に報告して下さい。

(4) 補助事業者は、前号で定める期間を経過するまでの間、補助事業により取得した温室効果ガス排出削減効果についてJ-クレジットとして認証を受けたものは、当該J-クレジットを移転又は無効化することはできません。

別表第1

1 区分	2 費目	3 細分	4 内 容
工事費	本工事費	(直接工事費) 材料費 労務費 直接経費 (間接工事費) 共通仮設費 現場管理費	<p>事業を行うために直接必要な材料の購入費をいい、これに要する運搬費、保管料を含むものとする。この材料単価は、建設物価（建設物価調査会編）、積算資料（経済調査会編）等を参考のうえ、事業の実施の時期、地域の実態及び他事業との関連を考慮して事業実施可能な単価とし、根拠となる資料を添付すること。</p> <p>本工事に直接必要な労務者に対する賃金等の人件費をいう。この労務単価は、毎年度農林水産、国土交通の2省が協議して決定した「公共工事設計労務単価表」を準用し、事業の実施の時期、地域の実態及び他事業との関連を考慮して事業実施可能な単価とし、根拠となる資料を添付すること。</p> <p>事業を行うために直接必要とする経費であり、次の費用をいう。 ①水道、光熱、電力料（事業を行うために必要な電力電灯使用料及び用水使用料） ②機械経費（事業を行うために必要な機械の使用に要する経費（材料費、労務費を除く。）） ③特許権使用料（契約に基づき使用する特許の使用料及び派出する技術者等に要する費用）</p> <p>次の費用をいう。 ①事業を行うために直接必要な機械器具等の運搬、移動に要する費用 ②準備、後片付け整地等に要する費用 ③機械の設置撤去及び仮道布設現道補修等に要する費用 ④技術管理に要する費用 ⑤交通の管理、安全施設に要する費用</p> <p>請負業者が事業を行うために直接必要な現場経費であって、労務管理費、水道光熱費、消耗品費、通信交通費その他に要する費用をいい、類似の事業を参考に決定する。</p>

		一般管理費	<p>請負業者が事業を行うために直接必要な法定福利費、修繕維持費、事務用品費、通信交通費をいい、類似の事業を参考に決定する。</p>
	付帯工事費		<p>本工事費に付随する直接必要な工事に要する必要最小限度の範囲で、経費の算定方法は本工事費に準じて算定すること。</p>
	機械器具費		<p>事業を行うために直接必要な建築用、小運搬用その他工事用機械器具の購入、借料、運搬、据付け、撤去、修繕及び製作に要する経費をいう。</p>
	測量及試験費		<p>事業を行うために直接必要な調査、測量、基本設計、実施設計、工事監理及び試験に要する経費をいう。また、補助事業者が直接、調査、測量、基本設計、実施設計、工事監理及び試験を行う場合においてこれに要する材料費、労務費、労務者保険料等の費用をいい、請負又は委託により調査、測量、基本設計、実施設計、工事監理及び試験を施工する場合においては請負費又は委託料の費用をいう。</p>
設備費	設備費		<p>事業を行うために直接必要な設備及び機器の購入並びに購入物の運搬、調整、据付け等に要する費用をいう。</p>
業務費	業務費		<p>事業を行うために直接必要な機器、設備又はシステム等に係る調査、設計、製作、試験及び検証に要する経費をいう。また、補助事業者が直接、調査、設計、製作、試験及び検証を行う場合においてこれに要する材料費、人件費、水道光熱費、消耗品費、通信交通費その他に要する費用をいい、請負又は委託により調査、設計、製作、試験及び検証を行う場合においては請負費又は委託料の費用をいう。</p>
事務費	事務費		<p>事業を行うために直接必要な事務に要する社会保険料、賃金、諸謝金、旅費、需用費、役務費、委託料、使用料及賃借料、消耗品費及び備品購入費をいい、内容については別表第2に定めるものとする。</p>

事務費は、工事費、設備費及び業務費の金額に対して、次の表の区分毎に定められた率を乗じて得られた額の範囲内とする。

号	区 分	率
1	5,000万円以下の金額に対して	6.5%
2	5,000万円を超え1億円以下の金額に対して	5.5%
3	1億円を超える金額に対して	4.5%

別表第2

1 区分	2 費目	3 細目	4 細 分	5 内 容
事務費	事務費	社会保険料	社会保険料	この費目から支弁される事務手続のために必要な労務者に対する社会保険料と事業主負担保険料をいい、使途目的、人数、単価及び金額がわかる資料を添付すること。
		賃金		この費目から支弁される事務手続のために必要な労務者に対する給与をいい、雇用目的、内容、人数、単価、日数及び金額がわかる資料を添付すること。
		諸謝金		この費目から支弁される事務手続のために必要な謝金をいい、目的、人数、単価、回数に分かる資料を添付すること。
		旅費		この費目から支弁される事務手続のために必要な交通移動に係る経費をいい、目的、人数、単価、回数及び金額がわかる資料を添付すること。
		需用費	印刷製本費	この費目から支弁される事務手続のために必要な設計用紙等印刷、写真焼付及び図面焼増等に係る経費をいう。
		役務費	通信運搬費	この費目から支弁される事務手続のために必要な郵便料等通信費をいう。
		委託料		この費目から支弁される事務手続のために必要な業務の一部を外注する場合に発生する特殊な技能又は資格を必要とする業務に要する経費をいう。
		使用料及賃借料		この費目から支弁される事務手続のために必要な会議に係る会場使用料（借料）をいい、目的、回数及び金額がわかる資料を添付すること。
		消耗品費 備品購入費		この費目から支弁される事務手続のために必要な事務用品類、参考図書、現場用作業衣等雑具類の購入のために必要な経費をいい、使途目的、品目、単価、数量及び金額がわかる資料を添付すること。

別紙1

暴力団排除に関する誓約事項

当社（法人である場合は当法人）は、補助金の交付の申請をするに当たって、また、補助事業の実施期間内及び完了後においては、下記のいずれにも該当しないことを誓約します。また、この誓約が虚偽であり、又はこの誓約に反したことにより、当方が不利益を被ることとなっても、異議は一切申し立てません。

記

（1）法人の役員等（役員又は支店若しくは営業所（常時契約を締結する事務所をいう。）の代表者）が、暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団をいう。以下同じ）又は暴力団員（同法第2条第6号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）であるとき。

（2）役員等が、自己、自社若しくは第三者の不正の利益を図る目的又は第三者に損害を加える目的をもって、暴力団又は暴力団員を利用するなどしているとき。

（3）役員等が、暴力団又は暴力団員に対して、資金等を供給し、又は便宜を供与するなど直接的あるいは積極的に暴力団の維持、運営に協力し、若しくは関与しているとき。

（4）役員等が、暴力団又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有しているとき。

「路線又は区間全体の省CO2化計画」に関する事項

1. 路線又は区間全体の省CO2化計画の内容

回生電力の有効活用に資する設備導入促進事業において策定する路線又は区間全体の省CO2化計画は、以下の事項・内容を含むものとする。

(1) 鉄軌道輸送システムの継続的な省CO2化に向けた取組

- i) 過去3年間に於いて低炭素化に向けて実施した取組
- ii) 今後低炭素化に向けて実施予定の取組

※ 個々の車両や駅舎等鉄道施設の省CO2化に加え、駅舎補助電源装置等の回生電力の有効活用を連携させた導入（パッケージ化）により、区間又は路線全体においてより高いレベルでの省CO2化を進めていくという基本的考え方と方策が具体的且つ明確に記載されていることが重要である。

(2) 回生電力の有効活用に資する設備の導入プロセス

①設備を導入する路線又は区間全体の回生電力の有効活用に関する状況・背景

i) 回生車両の導入台数・導入率

※ 回生車両導入台数・導入率の記載に際しては、過去3年間の推移が分かるよう、グラフ等で表示すること。

ii) 列車運行上の条件（運行ダイヤの特性、地形上の条件、上下線のき電方式など）

iii) 路線又は区間全体で回生電力の有効活用に関する状況（回生失効・回生絞り込みの発生、回生車両導入後の電力削減効果など）

上記i)、ii)、iii)を踏まえて設備を導入した背景・理由を記載すること。

②設備導入に際し解決した課題

i) 回生電力を有効活用する負荷（駅舎、車両等）及び回生電力を有効活用するために負荷側に対して行った工夫

ii) 設備費用の投資回収（自己負担額、ランニングコスト（電力使用量削減、メンテナンスコスト、更新投資）を含む）に関する考え方

iii) 変電所や駅における装置設置場所の確保、配線工事等の技術的な課題等

※ 回生電力を有効活用する負荷の記載に際しては、該当区間の路線図を添付する等、回生電力を有効活用する影響範囲がわかるように示すこと。

※ 設備費用の投資回収の記載に際しては、自己負担額とランニングコスト（電力使用量削減、メンテナンスコスト、一定期間経過後の更新投資）を踏まえて、事業者の中でどのような整理を行っているのか考え方を記載すること。但し、具体的な金額を示す必要はない。

③導入設備及び導入に向けた検討と整備に要する期間

i) 概要、仕様、機器構成等

ii) 検討内容と検討期間

iii) 整備（予定）期間

※ 概要に関して、回生電力の流れを示したシステム概要図を添付すること。

※ 設備導入に際して事業着手前にどのような検討をどの程度の期間で実施したか、

事業着手後にどのような作業をどの程度の期間で実施する予定であるかを記載する。ここでは、対象路線又は区間の設定、事前計測・効果想定等の事前検討と設計、機器製作、現場工事等整備に必要な手続・工種について具体的に記載すること。

(3) 二酸化炭素排出削減の効果と目標

- i) 事業実施後の電力使用量削減及び二酸化炭素排出削減の効果、総電力原単位の変化
- ii) 二酸化炭素排出削減効果の評価対象（区間又は路線の運転電力、付帯電力など）
- iii) 事業実施前の電力使用量及び二酸化炭素排出量、総電力原単位
- iv) 事業実施による電力使用量及び二酸化炭素排出量、総電力原単位の予測及びその手法

※ 本補助事業の目的が二酸化炭素排出削減を目指すものであることから、事業の評価にあたっては、具体的に二酸化炭素排出削減量の目標を設定し、事業実施後の評価においては、実際に達成された二酸化炭素排出削減量を定量的に示し目標と比較検討することが必要である。

このため、事業実施前の二酸化炭素排出量を、できる限り検証可能な方法で定量的に予め求めておくとともに、検証可能な方法で事業実施に伴う二酸化炭素排出削減量を毎年度求められるよう、算定手法とともに、実態調査等の必要な措置を位置づけ、実施することが重要である。

このように、二酸化炭素排出削減量は定量的で検証可能な評価を伴うものであるため、二酸化炭素排出削減効果の評価対象を明確にすることが必要である。

※ 事業実施前の電力使用量及び総電力原単位の記載に際しては、過去3年間の推移が分かるよう、グラフ等で表示すること。

(4) 普及展開に向けた措置

- i) 事業実施後の結果や効果等を組織内でフィードバックする体制と頻度
- ii) 他の鉄軌道事業者等への事業展開に資する措置

2. 路線又は区間全体の省CO₂化計画のモデル性

本補助事業では、輸送密度の高い鉄軌道事業者が車両や設備の更新時期に合わせて、区間又は路線全体での省CO₂化を促進するためのモデル事業を実施するものとする。モデル性を有するか否かは、下記事項を総合的に勘案して判断するため、省CO₂化計画の策定に当たって留意すること。

- ① 個々の車両や駅舎等鉄道施設の省CO₂化に加え、駅舎補助電源装置等の回生電力の有効活用を連携させた導入（パッケージ化）により、区間又は路線全体においてより高いレベルでの省CO₂化を進めていくという基本的考え方と方策が具体的且つ明確に記載されていること。
- ② 他の鉄軌道事業者等に対し、参考となる措置が講じられているものであること。

別紙3

LRT・BRT導入によるCO2削減効果の簡易推計についての留意点

要点

1. 「確実に現れる影響」と、「確実性が低い影響」とを別々に示すこと。（足さない。）
2. できる限り、実際の運行車両のCO2排出原単位を使用すること。（人kmあたりでなく、車両kmあたり原単位を用いること。）
3. 計算に必要となる諸変数の値とその根拠を明示すること。

確実に現れる影響

- ・既存路線の運行km削減（距離×便数）
- ・新規路線の運行km増加
 - 実際の運行便数と燃料・電力消費量を用いる。
 - 不可能な場合、台（車両）kmあたり原単位（燃費/電費）を用いる。（人kmあたり原単位は使用しない。）

確実性が低い影響

- ・自家用車からの転換
 - 転換量がモデル推計できる場合はその値を使用する。
 - モデル推計ができない場合は、転換量を仮に設定し推計してもよいが、設定の根拠を明示すること。
 - ※転換は、増便・運行時分短縮・定時性向上・車内混雑率低下のいずれかによるサービス向上が図られない限り計上できない。
 - ※LRT・BRTの便数設定と、ここでの転換量とが整合していること。（モデルでは便数によって転換量が増減する。転換量を運べるだけの便数が必要。）
 - ※LRT・BRTを末端交通とした鉄道利用へ自家用車から転換することが想定される場合、それを計上できる。
- ・徒歩・自転車からの転換
 - 導入するLRT・BRTの便数が増えなければ計算には影響がない。

（自家用車の原単位について）

※自家用車について適当な原単位がない場合、下記の8-70ページの式（2020年）を使用して推計してよい（平均旅行速度は適宜設定）

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0671pdf/ks067111.pdf>

（国総研資料第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）：

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0671.htm>

- ・移動者数の増加
 - 利便性向上によって総移動者数が増える（転換でなく新たな移動が生じる）場合、その値を利用して前後比較するとCO2排出量が増加する可能性がある。その場合は、もし同じ移動者数が自家用車を利用したらCO2排出量はどのような値になるか想定

してCO2削減量を推計してよい。

- 道路渋滞の緩和

→シミュレーション等で平均旅行速度の変化が推計できれば、前述のCO2排出原単位式を利用して自家用車のCO2削減量を推計してよい。

- 利用促進策等との相乗効果

→基本的には計上できない。ただし、LRT・BRT導入なしには実施できない策の場合は、参考値としてその策を実施した場合のCO2変化量も推計する。なお、その時の諸変数の値の変化を明示する。

別紙4

個人情報のお取り扱いについて

応募様式にご記入いただく情報は、「個人情報」に該当しますので、一般社団法人低炭素社会創出促進協会は、記入いただきました個人情報の保護のために必要なセキュリティ対策を講じ、適切に取扱います。

具体的には、以下のように対応させていただきますので、ご同意の上で、ご記入くださいますようお願いいたします。

1. ご記入いただいた個人情報は以下の目的に利用します。

平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）の運営管理のための連絡

2. ご記入いただいた個人情報の利用について

(1) 1. に示す利用目的の範囲を超えて、当該個人情報を利用することはありません。

それ以外の目的で個人情報を利用する場合は改めて目的をお知らせし、同意を得ることとします。

(2) 1. に示す目的のため、本補助金の交付元である環境省へ提供する場合があります。