

物流における省エネルギー対策

- ・ モーダルシフト促進支援事業
- ・ 宅配システムの省CO2化推進事業
- ・ 自転車利用環境の整備を通じた交通の低炭素化促進事業
- ・ 郵便物の再配達削減によるCO2削減効果検証事業

平成29年11月19日

環境省



現状の課題

- ✓ 地球温暖化対策計画で定められた目標（運輸部門で28%削減）達成のため、運輸部門のCO2排出量の1/3を占める物流分野でのCO2削減が重要
- ✓ 物流体系全体のグリーン化を推進するため、トラック輸送からCO2排出量の少ない鉄道輸送及び海上輸送への転換が必要
- ✓ しかし、以下のようなデメリットが存在しており、モーダルシフトの展開を阻害
 【デメリット：①荷物の積替え等のリードタイムが長い、②コストが大きい、③ダイヤの柔軟性に劣る】



民間事業者の自主的な取組だけでは限界があるため、国が補助事業及び規制的手法の組み合わせにより、モーダルシフトに政策誘導する必要

※地球温暖化対策計画に位置付けられた目標

・モーダルシフト等による二酸化炭素削減分として、H32に137.7万t-CO2、H42に305.8万t-CO2

・鉄道貨物輸送量は、H25：193億トンキロ→H32：221億トンキロ、海運貨物輸送量は、H25：330億トンキロ→H32：367億トンキロ

モーダルシフト促進に向けた方向性

1. 方向性

- 一部の荷主及び物流事業者の連携によるモーダルシフトの取組が広がりつつある。
- 他方、中小企業など経営体力の弱い民間事業者もモーダルシフトのメリットや必要性に関する認識し、取り組める素地を整える。

2. 補助事業及び規制的手法による政策誘導

- 省エネ法に基づく一定規模以上の輸送能力の輸送事業者に省エネ計画作成やエネルギー使用量の定期報告等を義務付けといった規制措置と経営体力の弱い民間事業者を中心とした本補助事業との組み合わせにより、物流の低炭素化を誘導。
- 物流総合効率化法の計画認定制度により、物流の効率化を誘導。

3. 本事業の出口戦略

- 下記取組により、モーダルシフトを推進することで、事業終了後は民間事業者による自立的な取組が拡大。
 ①リードタイム短縮化や積替えの迅速化に資する最先端機器のモデル的導入を支援し、新規利用（転換）を図る。
 ②モーダルシフトに資する機器の一定量の導入を支援し、機器のコスト低減化を図る。

補助事業概要

①輸送モード間の接続の円滑化促進事業【新規】

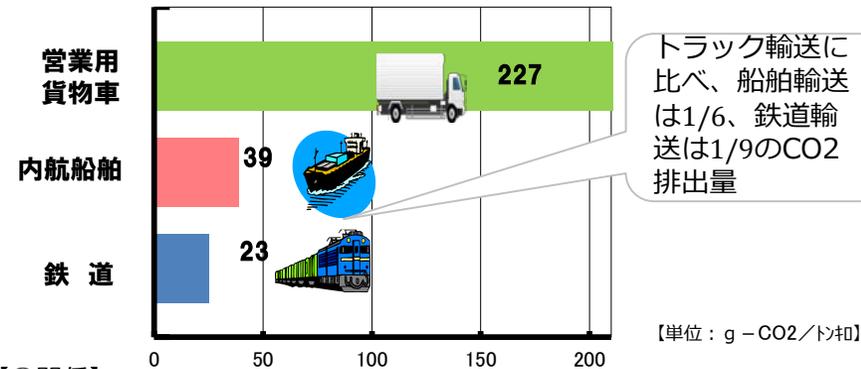
トラックから鉄道及び船舶への輸送接続を円滑化するために必要な機器等の導入経費を補助

②鉄道・船舶における低炭素機器導入促進事業【継続】

鉄道・内航海運において輸送能力・燃費等単体性能の向上等を促進するために必要な機器等の導入経費を補助

経営体力の弱い民間事業者を中心とした設備の導入補助等を通じて、モーダルシフトの取組を後押しすることで物流の低炭素化を推進し、地球温暖化対策計画の目標達成に寄与

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



トラック輸送に比べ、船舶輸送は1/6、鉄道輸送は1/9のCO2排出量

【①関係】



《リーチスタッカー》 《トップリフター》 《シャーシ》

【②関係】



《新型コンテナ貨車》 《高効率プロペラ》 《低燃費ディーゼル主機》



物流分野におけるCO2削減対策促進事業のうち
宅配システムの省CO2化推進事業（国土交通省連携事業）

現状の課題

- 電子商取引（Eコマース）の急速な発展に伴う宅配便取扱個数の急増（5年間で18%増 H23：約34億個→H28：約40億個）
- 単独世帯や共働き世帯の増加等により昼間の在宅時間が減少し、生活形態が変化する中、再配達の割合が2割程度（8億個）に達しており、受取方法の多様化（自宅以外での受取、柔軟な時間指定等）が必要
- 多くの消費者（約7割）が時間指定を活用しておらず、消費者も巻き込んだ取組が必要
- 自動車の運転業務の有効求人倍率は全職業平均の約2倍（自動車運転2.33 全産業平均1.22）であり、人手不足が年々深刻化

再配達による社会的損失の発生、物流体系維持の危機

環境負荷の増大
 CO2排出量約42万トン増

トラックドライバーの労働時間増
 9万人分の労働力ロス

再配達削減に向けた取組

- 1. 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組の促進**
- ・ 特定の事業者でなくとも利用できる**オープン型宅配ボックスの設置**（配達が行われていない深夜・早朝も受取可能）
 - ・ コンビニ受取の利便向上
 - ・ 配達ピーク時間に応じた配達員の重点配置 等

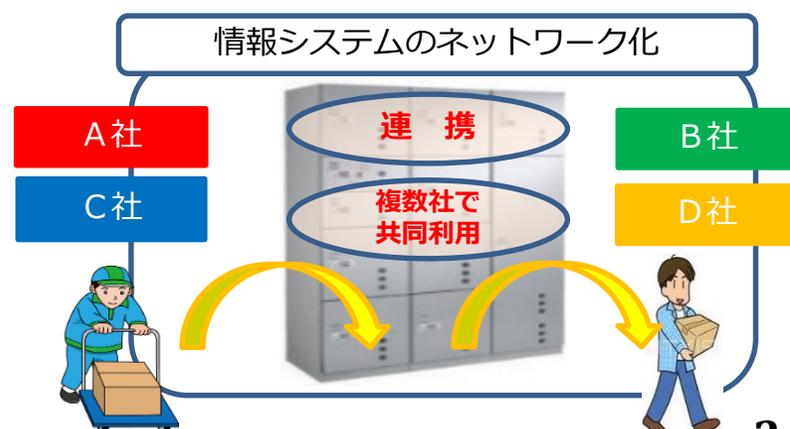
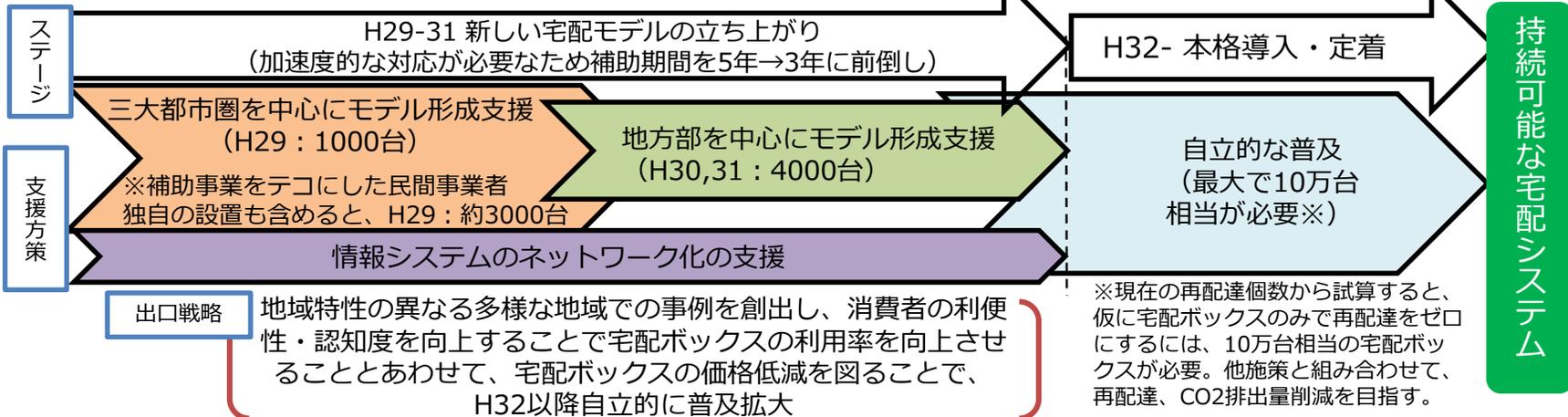
- 2. 消費者と宅配事業者・通販事業者との間のコミュニケーションの強化**
- ・ アプリや宅配事業者会員サイトを活用した配達日時や配達場所の指定・変更の容易化
 - ・ 配達履歴等を分析した最適配送ルート探索ナビシステムの開発
 - ・ 基本運賃の値上げ 等

- 3. 消費者による積極的な受取行動推進のための環境整備**
- ・ 再配達コストに対する理解促進
 - ・ 国民運動「COOL CHOICE」による意識啓発
 - ・ 1回で受け取った場合のポイント制等のメリット付与 等

出典：宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会報告書、総合物流施策大綱（2017-2020）等

補助事業の目的（国費投入の必要性）

国が関与してオープン型宅配ボックスの設置等をモデル的に支援することで、知見を集積するとともに、短期間での面的整備による消費者の利便性・認知度の向上及び設置等に要するコストの低減を図り、宅配ボックスの需要の増加、設置の普及につなげることが必要



本補助事業の目的：「公共交通・自転車移動の利便性」を向上させマイカー等からの転換を図り、地域の省CO2化を促進
 ▶ 地球温暖化対策計画「公共交通機関及び自転車の利用促進」温室効果ガス削減目標：178万t-CO2/年（2030年度）
 自転車は公共交通を補完し、地域の交通ネットワーク強化・利用者利便の向上を図ることにより、自家用車使用に伴うCO2排出量の削減に寄与する

自転車事業の課題と対応方針

コミュニティサイクル・自転車事業
 課題：低い事業収益性（低利用率）
 対応方針：効果的・継続的な事業の実施のために地方公共団体との連携（公共交通機関との連携、用地確保、放置駐輪対策等）

通勤・業務利用
 課題：制度面の整備不足
 対応方針：事業者の組織的な支援（通勤手当制度の整備、労災対策、施設の提供、安全教育等）

事業	事業概要
①コミュニティサイクル事業	地方公共団体・民間企業等が行うコミュニティサイクル等の整備に係る費用の一部を補助。 <u>申請事業が地方公共団体の策定する計画に位置づけることを補助要件化。</u>
②駐輪場の整備事業	民間企業等が行う駐輪場の整備に係る費用の一部を補助。 <u>申請事業が地方公共団体の策定する計画に位置づけることを補助要件化。</u>
③自転車の通勤・業務利用の制度化事業	地方公共団体・民間企業等が、従業員の通勤あるいは業務においてマイカー等の利用から自転車又は自転車と公共交通への転換に取り組む際に必要な設備整備に係る費用の一部を補助。 <u>申請者の組織内規程において自転車による通勤や業務利用に関する規則等の設定を補助要件化。</u>

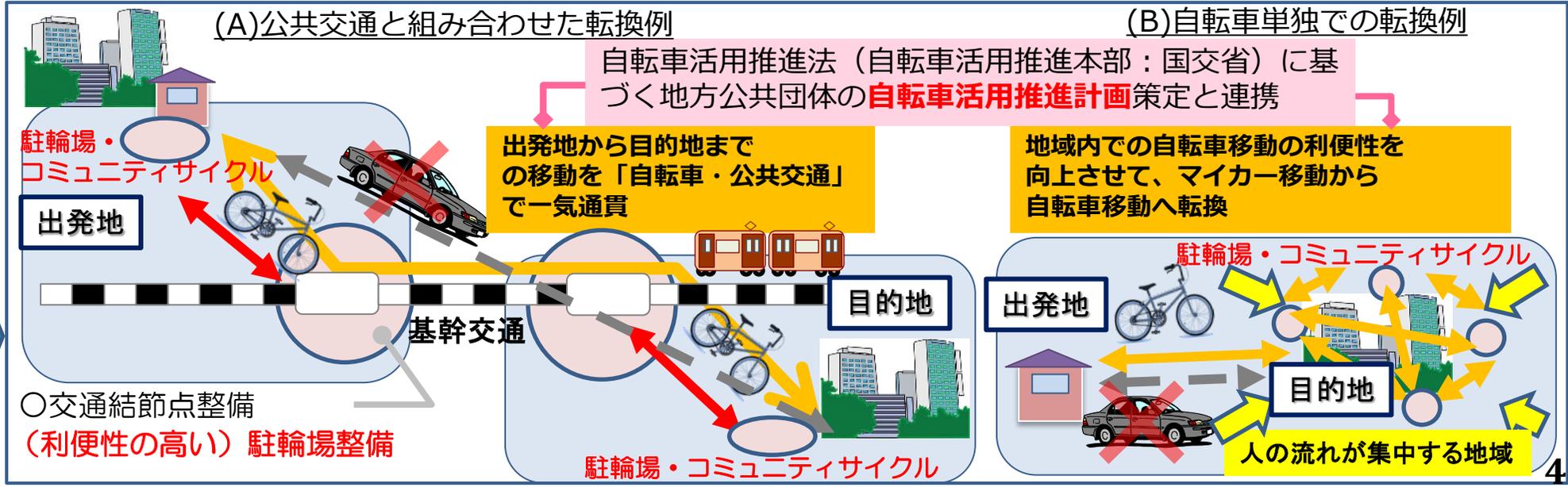
国土交通省との連携：国土交通省が有する各地域公共交通関係者とのネットワークを活用し、効率的に事業周知・成果の普及を図る。

国費を投入する必要性

個々の地方公共団体の取組では知見の種類及び共有の範囲が限定的。地球温暖化対策計画の目標達成には、国が優良モデル事例を形成して知見をとりまとめ、地域の特性に応じた事業要件を事業設計・実施段階で得られるノウハウとともに集約し、全国に普及展開することが必要。

事業の出口

優良モデル事例（50例）を形成し、課題について関係省庁と連携することで全国的に普及展開する。





エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業のうち 郵便物の再配達削減によるCO2削減効果検証事業（総務省連携事業）

- ◆ 郵便法及び同施行規則に基づき、3階以上の建築物には規定された大きさの郵便受箱の設置が義務付けられているが、近年増加している大型の郵便物等は投函が困難となっており、持ち戻りが大きな課題である（総務省「郵便のユニバーサルサービスに係る課題等に関する検討会」等）。
- ◆ 一方、郵便受箱を大型化等することにより、近年増加している大型の郵便物等への対応が一定程度可能と見込まれる。また、集合住宅等における宅配ボックスの普及は一部に留まっており、郵便受箱についても対策が求められている。
- ◆ このため、郵便受箱を大型化等することで、どの程度大型の郵便物や書留等の再配達を削減し、CO2を削減できるか効果を検証し、これによって得られたエビデンスデータを踏まえて関係者からなる協議会において郵便受箱の望ましい規格等を検討の上、必要な制度改正、推奨規格の策定等を実施する。

現状の課題

Eコマース市場の拡大に伴い、郵便物等の大型化により、既存の郵便受箱への配達が困難

郵便書留等については生活パターンの多様化により対面での手渡しが困難

- 大型の郵便物等（取扱個数は年間10億個）のうち一定割合が一回で配達できず、再配達が増加
- その結果、CO2排出量及び事業者の負担が増加

効果検証事業

○ 大型の郵便物等を投函できる大型受箱の設置による再配達・CO2削減等の効果を分析

○ 郵便書留等を安全に投函できる新型受箱の設置による再配達・CO2削減等の効果を分析

郵便事業者、運送事業者、郵便受箱メーカー、高層建築物の管理関係団体、住宅メーカー等からなる協議会において、上記の効果分析結果を踏まえ、郵便受箱の望ましい規格やその普及方策等を検討

評価検証を踏まえた 実施措置及び効果

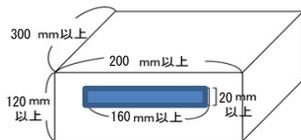
必要な制度改正、推奨規格の策定等により、大型郵便物・荷物や郵便書留等用の郵便受箱の導入を推進

- ・ CO2排出量の削減
- ・ 物流システムの効率化
- ・ 働き方改革 等

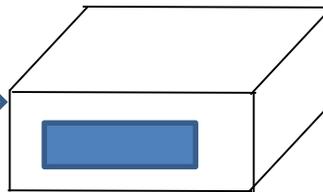
大型受箱の設置

従来の受箱

大型受箱



大型化



現行制度では、郵便受箱の大きさが規定されているが、実態上ほとんどの受箱が規定された最低限に近いサイズ

既存の受箱の更改時にリプレース又は新築の際に設置

検証事業イメージ

従来の大きさの受箱

大型化した受箱を設置

H30-31本事業

Evidenceとしてのデータ収集

データ分析

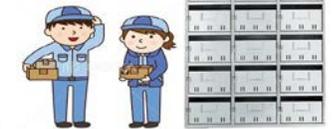
H32以降

政策立案 (Policy-making) 及び本格導入

- 従来の受箱のある建築物と大型受箱を設置した建築物において、一定期間での郵便物・荷物の持ち戻り、再配達の数・割合、CO2削減効果等を把握
- 郵便受箱サイズに対する許容度、利便性について住民の評価を把握

- 協議会において効果分析結果を踏まえた受箱の望ましい規格や普及方策等を検討

- 必要な制度改正、推奨規格の策定等の実施
- 新規格に対応した受箱の導入を促進
- 再配達削減により、CO2排出量削減、物流事業者の働き方改革、国民へのサービス向上



物流における省エネルギー対策

平成29年11月19日
環境省

実施方法：間接補助

<予算額>

- ・H29: 500百万円
- ・H30(要求額): 780百万円

<執行額【執行率(%)】>

- ・H29: 431百万円(採択額)【86.2%】

<CO2削減効果(アウトカム)>

・定量的な成果目標
当該年度の補助事業の採択ベースにより算出したCO2排出削減量を25,600 tCO2にする。

・成果指標
補助事業による年間のCO2排出削減量

・成果実績【成果目標】
H29: — 【10,500tCO2】 最終目標(H33): 25,600tCO2
※根拠データ名: 地球温暖化対策事業効果算定ガイドブック

<活動実績(アウトプット)>

・活動指標
補助事業実施件数

・活動実績
H29見込: 7件(②鉄道・船舶における低炭素機器導入促進事業)
H30見込: 25件(①輸送モード間の接続の円滑化促進事業及び②鉄道・船舶における低炭素機器導入促進事業)

<単位当たりコスト(横断的アウトカム)>

・定量的な成果目標
1tCO2当たりの削減コストをH33年度に波及効果を含めて4,600円程度にする。

・成果指標
1tCO2当たりの削減コスト

・成果実績【成果目標】
H29: — 【6,800円/tCO2】
最終目標(H33): 4,800円/tCO2(直接)
4,600円/tCO2(直接効果含む波及効果(※))
(※)波及効果は5%程度と想定

<単位当たりコスト(事業全体)>

・算出根拠
執行額(H29は採択額)/補助実施件数

・単位当たりコスト
H29見込: 62百万円 H30見込: 31百万円

<資金の流れ(事業スキーム)>

(補助)
環境省
→執行団体(H29は環境優良車普及機構)
→間接補助団体

実施方法:間接補助

<予算額>

- ・H29:500百万円
- ・H30(要求額):2,500百万円

<執行額【執行率(%)】>

- ・H29:1,041百万円(採択額)【208%】

<CO2削減効果(アウトカム)>

- ・定量的な成果目標
H31年度に補助事業によるCO2排出削減量の累計を21,000tCO2にする。

- ・成果指標
補助事業によるCO2排出削減量

- ・成果実績【成果目標】
H29:ー【1,260tCO2】 最終目標(H31):21,000tCO2
※根拠データ名:「宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」報告書、地球温暖化対策事業効果算定ガイドブック

<活動実績(アウトプット)>

- ・活動指標
補助事業実施件数
- ・活動実績
H29見込:約1,000件 H30見込:2,500件

<単位当たりコスト(横断的アウトカム)>

- ・定量的な成果目標
1tCO2当たりの削減コストをH31年度に波及効果を含めて7,000円程度にする。

- ・成果指標
1tCO2当たりの削減コスト

- ・成果実績【成果目標】
H29:ー【39,700円/tCO2】
最終目標(H31):21,400円/tCO2(直接)
7,100円/tCO2(直接効果含む波及効果(※))
(※)波及効果は実績から3倍程度と設定

<単位当たりコスト(事業全体)>

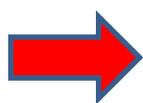
- ・算出根拠
執行額(H29は採択額)/補助実施件数

- ・単位当たりコスト
H29見込:1百万円 H30見込:1百万円

<資金の流れ(事業スキーム)>

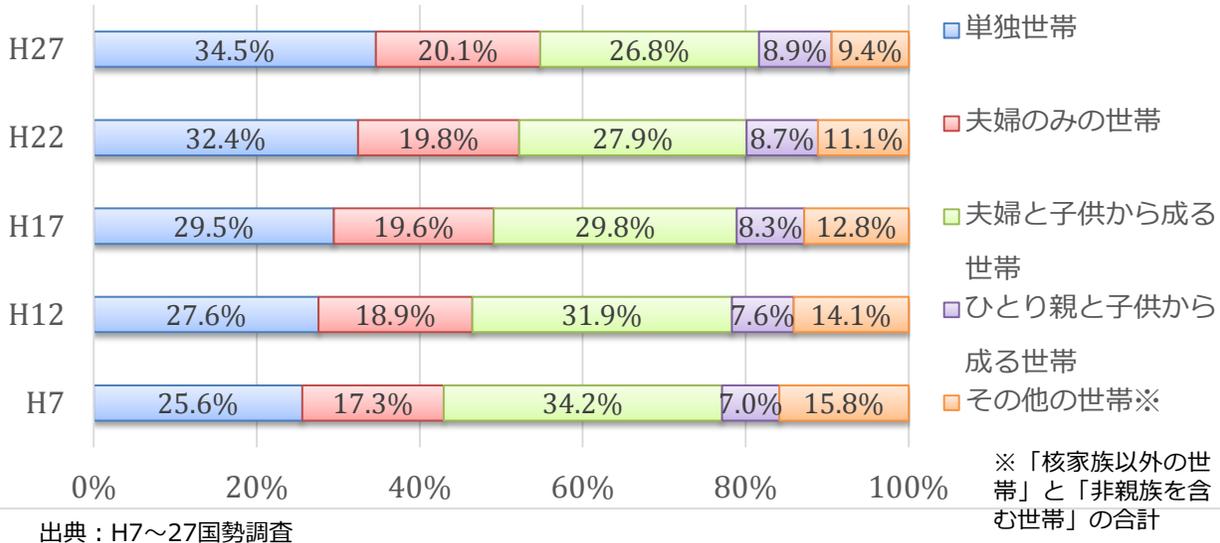
- (補助)
環境省
→執行団体(H29は環境優良車普及機構)
→間接補助団体

- 「単独世帯」が「夫婦と子供から成る世帯」を上回り、最も多い家族類型となっている。
- 単独世帯のうち、生産年齢人口（15歳以上65歳未満）が約7割を占めている。
- 共働き世帯が専業主婦世帯を大きく上回っている。



単独世帯や共働き世帯の増加等、生活形態が変化する中、宅配を受け取ることが可能な昼間の在宅時間が減少しており、消費者の実態に沿った新しい宅配モデルが必要。

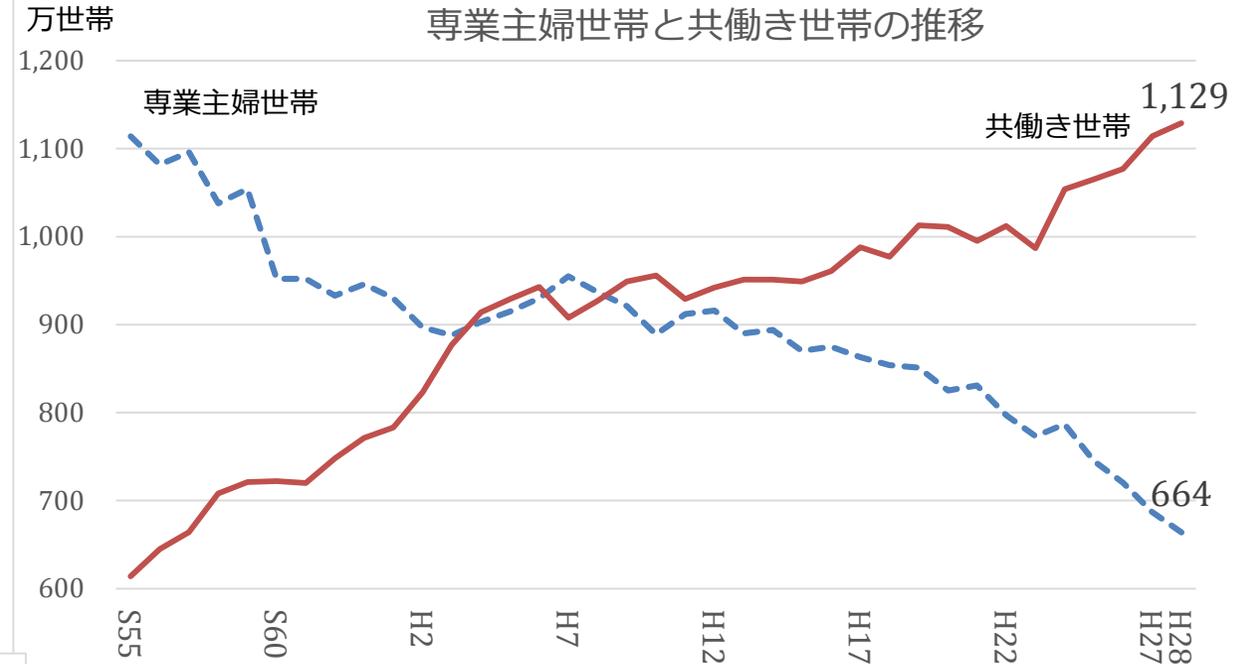
一般世帯の家族類型の割合の推移



単独世帯の年齢構成（H27）



専業主婦世帯と共働き世帯の推移



注1) 「専業主婦世帯」は、夫が非農林業雇用者で妻が非就業者（非労働力人口及び完全失業者）の世帯。
 注2) 「共働き世帯」は、夫婦ともに非農林業雇用者の世帯。
 注3) 2011年は岩手県、宮城県及び福島県を除く全国の結果。

出典：独立行政法人労働政策研究・研修機構
 （資料出所：厚生労働省「厚生労働白書」、内閣府「男女共同参画白書」、総務省「労働力調査特別調査」、総務省「労働力調査（詳細集計）」）

宅配システムの省CO2化推進事業

- ネットショッピング国内支出額（配送を伴わない商品購入を除く）の都市別の内訳をみると、大都市：中都市：小都市＝37%：32%：31%となっており、中・小都市においても電子商取引に伴う宅配便が相当程度生じていると考えられる。
- 都市部、都市郊外、地方のいずれにおいても再配達（1回以上）は2割程度発生している。
- 約2割発生している再配達の様子は地域によって異なっていると考えられ、これを踏まえた有効な方策を検討することが必要。

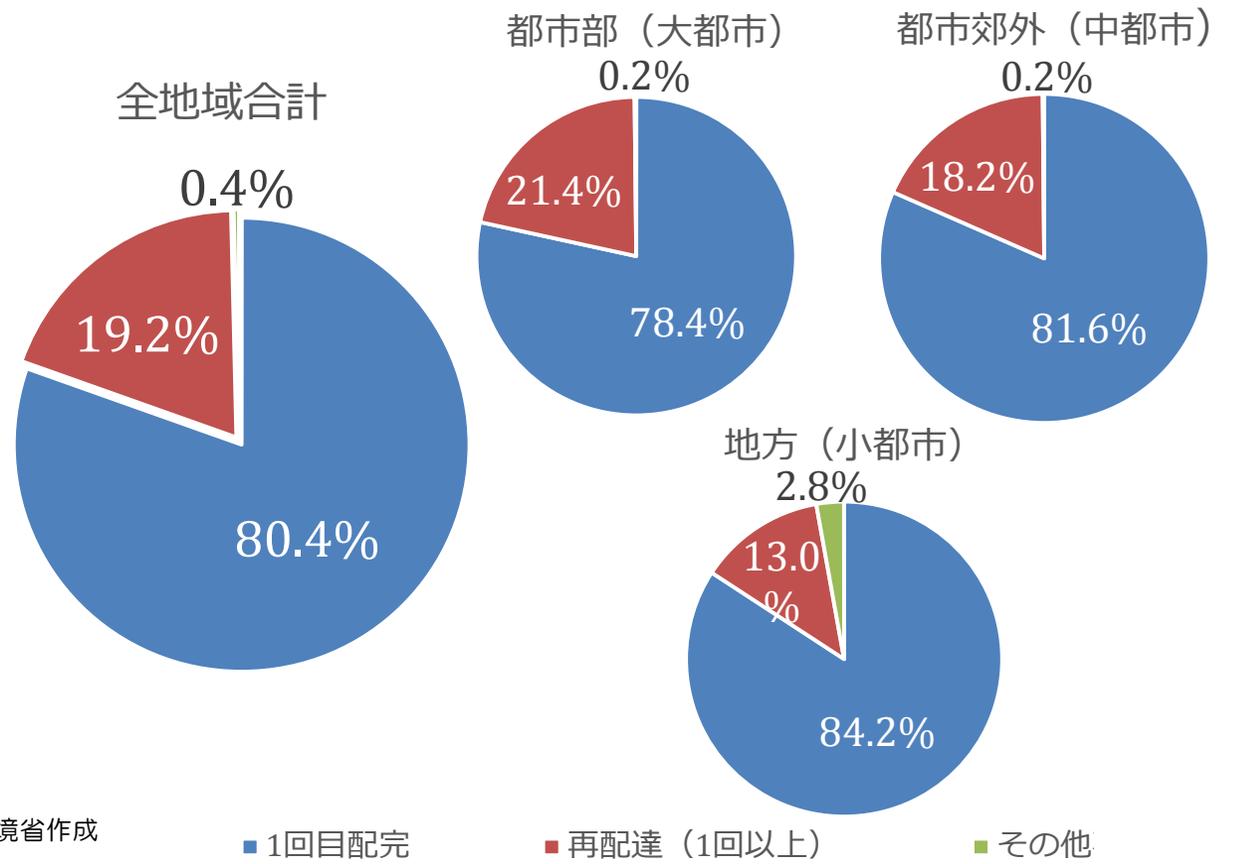
ネットショッピング支出額の都市別内訳について

	全国平均	都市階級		
		大都市	中都市	小都市
		政令指定都市及び東京都区部	人口15万以上100万未満の市（大都市を除く）	人口15万未満の市町村
① インターネットを利用した支出額*1（円/世帯当たり・月）	5,044	6,418	5,074	3,987
② 世帯分布率	100%	29%	32%	39%
③ インターネットを利用した支出の都市階級別割合*2	100%	37%	32%	31%

*1：インターネットを利用した支出総額から宿泊料、保険料等配送を伴わない支出を差し引いた額
 *2：①×②/全国平均

出典：平成28年度家計消費状況調査（インターネットを利用した1世帯当たり1か月間の支出）から環境省作成

再配達の様子の状況について ※toB及びtoCを含む



出典：宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会
 平成26年12月宅配事業者3社によるサンプル調査をもとに環境省が作成

今後の事業計画

H30

○地方部を中心に下記のとおり2500台のモデル形成支援を行うとともに、情報システムのネットワーク化を促進

・中規模：「地方都市公共交通普及モデル」1000台

公共交通（電車、バス）が普及済みの地方都市（都市中心部に企業等が集積し、その周辺に大規模なベッドタウン（電車、バスで長時間をかけて都市中心部に通勤・通学する人が多い。ベッドタウンに自宅や住宅団地が多く存在。高齢化が進む地区も存在）

・小規模：「中都市マイカー普及モデル（工業団地を含む）」1000台

地方の企業城下町等、公共交通普及が限定的な地方経済の中心地や地方のベッドタウン（日中自宅不在型でマイカー率が高い地域属性。通勤では自家用車利用が高く、都市周辺部から中心地・工業団地へ流入）

・郊外：「過疎地モデル」500台

地方の田舎地域など、先駆けて高齢化が進展する小規模都市（高齢者が多く、多様な娯楽ニーズを満たす商業地が地区に無いため、公共性の高い場所に集まることが多い。）

H31

○H29、30の設置状況を踏まえて、知見集積が行われていない地域に補足的に1500台のモデル形成支援を行うとともに、情報システムのネットワーク化を構築

自転車利用環境の整備を通じた交通の低炭素化促進事業

実施方法:間接補助

<予算額>(本事業はH29年度より実施)

- ・H29:400百万円
- ・H30(要求額):360百万円

<執行額【執行率(%)】>

- ・H29: 18,145千円【4.5%】(3次公募採択まで)
(現在、4次公募期間中)

<CO2削減効果(アウトカム)>

- ・定量的な成果目標
当該事業による直接のCO2削減量として、平成31年度までに累計1千t-CO2を削減する

- ・成果指標
補助事業によるCO2排出削減量
- ・成果実績【成果目標】 単位:t-CO2

H29:— 最終目標:H31(1,063t-CO2)

※根拠データ名:コミュニティサイクルの転換率はH22年度の社会実験における調査を参考に設定。「コミュニティサイクル導入の現状と課題(平成24年1月24日)」(国土交通省 都市局)

<活動実績(アウトプット)>

- ・活動指標
補助事業の実施件数
- ・活動実績

H29見込:4件(+4次公募問い合わせ3件) H30見込:42件

<単位当たりコスト(横断的アウトカム)>

- ・定量的な成果目標
1t-CO2当たりの削減コストを平成31年度において11万円を達成する

- ・成果指標
1t-CO2当たりの削減コスト

- ・成果実績【成果目標】 単位:円/t-CO2

H29:— 最終目標:H31(113千円/t-CO2)(直接)

H31(77千円/t-CO2)(直接効果含む波及効果)

(参考)H29採択 1件あたり 133千円/t-CO2

<単位当たりコスト(事業全体)>

- ・算出根拠
執行額/採択件数
- ・単位当たりコスト

H29見込:4,536千円 H30見込:8,571千円

<資金の流れ(事業スキーム)>

(補助)
環境省

→ 執行団体

(一般社団法人低炭素社会創出促進協会)

→ 間接補助団体(4)(3次公募採択まで)

うち、地方公共団体 2 民間企業 2

平成20年度低炭素地域づくり面的対策推進事業(徳島地域)における 自転車利用促進導入実験概要

実施条件

実験概要: 徳島市中心部「ひょうたん島」でコミュニティサイクル実証実験(無料)
(自転車58台、ステーション3カ所(徳島駅東、こども交通公園、徳島県庁))
実施期間: 平成20年11月10日(月)~14日(金)(5日間) 各日7:00~19:00
備考: 水上バス運行(7:30~9:00,17:30~19:00)朝夕2隻・3便の社会実験も実施

結果概要

自動車等※1からの転換率: 約15%※2

自動車・自動二輪通勤の約12%、原付通勤の約25%は自転車や徒歩でアクセス可能な地域に在住。

CO2削減量(5日間): 1.8t-CO2 (水上バス運行効果含む。)

年間CO2削減量(推計): 4,799t-CO2/年 (水上バス運行効果含む。)

※1: 自動車、自動二輪、原付

※2: 対象事業者3企業(阿波銀行、徳島銀行、徳島信用金庫)、2自治体(徳島県、徳島市)へのアンケート結果

本補助事業のフィードバック

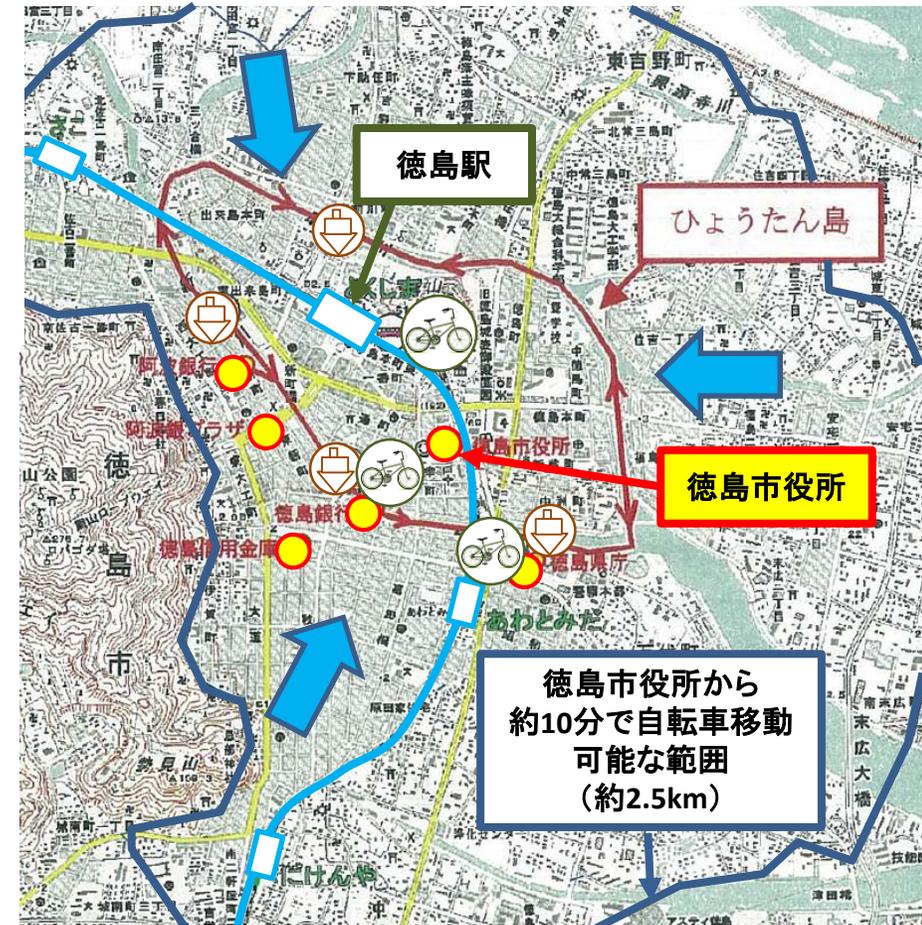
【有用な成果】

○ 人口集中エリア内の利便性の高い場所にコミュニティサイクルや駐輪場を整備することにより、近距離からの自動車等の移動が転換する可能性がある

【更なる転換を進めるための方策案】

○ 公共交通機関の利便性向上と合わせて実施することにより、遠方からの自動車等による移動が転換する可能性がある

○ 自動車等による通勤から自転車・公共交通を使う通勤に転換するには通勤手当制度の整備等組織の一体的な支援が有効である



【ひょうたん島周辺部】

第3次産業(行政機関、金融、小売業等)が集中。朝夕は郊外から通勤による流入出があり、交通渋滞発生

- コミュニティサイクルステーション
- 水上バス乗降場
- 水上バス運行ルート
- アンケート対象事業者

優良モデル件数50件の内訳

(1) コミュニティサイクル・駐輪場整備事業 モデル件数 合計30件

支援対象地域	件数
多様な公共交通（都市鉄道、地下鉄、バス）が整備され、公共交通による移動経路を多様に備える都市 （東京23区、京都市、横浜市、さいたま市など）	10
多様な公共交通（都市鉄道、地下鉄、バス）が整備され、公共交通による移動経路が画一的な都市 （宇都宮市、茨木市、高崎市など）	10
公共交通（都市鉄道、地下鉄、バス）の活用手段・頻度が限定されている地域 （徳島市、会津若松市など）	10

(2) 通勤・業務利用事業モデル件数 合計20件

支援対象	モデル件数
公共交通と組み合わせた転換例	10
自転車単独での転換例	10

郵便物の再配達削減によるCO2削減効果検証事業

参考資料9

実施方法:委託

<予算額>

・H30(要求額):30百万円

<執行額【執行率(%)】>

・新規事業のため該当なし

<アウトカム>

・定量的な成果目標

H32年度に必要な制度改正、推奨規格の策定等を行い、H33年度に集合住宅等において新規に設置された郵便受箱のうち、推奨規格を満たすものの割合を5割にする。

・成果指標

集合住宅等において新規に設置された郵便受箱のうち、推奨規格を満たすものの割合

・成果実績【成果目標】 単位:割合

最終目標(H33):5割

※根拠データ名: -

<活動実績(アウトプット)>

・活動指標

本事業における実証実験箇所数

・活動実績

H30見込:4箇所

<単位当たりコスト(横断的アウトカム)>

・定量的な成果目標

本事業は、二酸化炭素排出抑制対策事業から得られるCO2削減効果等を評価し、新たな事業の構築に役立てる基盤的性格を有する事業であり、我が国の温室効果ガスの排出削減等に直接的な効果を持たないものであるため、地球温暖化対策に係る横断的指標は設定できない。

・成果指標: -

・成果実績【成果目標】: -

<単位当たりコスト(事業全体)>

・算出根拠

実証実験に係る予算額/実証実験箇所数

・単位当たりコスト

H30見込:5百万円

<資金の流れ(事業スキーム)>

(委託)

環境省

→民間企業等

要求額3,000万円の内訳（見込み）

- ① 大型の郵便物・荷物を投函できる郵便受箱の設置 1,000万円
- ・大型郵便受箱 2.5万円/個 × 100世帯/箇所 × 2箇所 = 500万円
 - ・調査費 500万円
- ② 新たな郵便受箱（※郵便書留を確実に配達可能とする郵便受箱）の設置 1,000万円
- ・新たな郵便受箱 2.5万円/個 × 100世帯/箇所 × 2箇所 = 500万円
 - ・調査費 500万円
- ③ 協議会における①・②の効果分析、評価検証等の検討 1,000万円

