

## 新モビリティサービス推進事業の公募【概要】

### 1. 公募趣旨・応募主体等

- (1) 公募趣旨: 多様な主体が参画する MaaS の実証実験や MaaS と連携した新型輸送サービスの実証実験を支援することで、新たなモビリティサービスの地域モデル構築に向けた課題を把握するとともに、MaaS のユニバーサル化のための全国的な連携基盤の実現に向けた知見を得ることを目的とする。
- (2) 応募主体: 補助対象事業の実施に関係する者により構成される協議会(交付申請までに設置予定を含む。)、都道府県若しくは市町村(以下「地方公共団体」という。)又は地方公共団体と連携した民間事業者(交付申請までに連携協定等締結予定を含む。)
- (3) 応募期間: 2019年4月18日(木)～5月29日(水)17時
- (4) 事業の選定: 地域特性を踏まえ、10～15事業程度を想定。選定委員会の審議を経て、6月中に選定・公表予定。なお、上記事業のうち関係事業も活用する重点事業として選定した箇所については、まちづくり・インフラ整備等に対する必要な支援を継続的に行う予定。
- (5) 支援内容: 「新モビリティサービス推進事業」(3.1億円の内数)により支援。その他、後述の他の支援事業に対しても、要件を満たす場合は、応募することが可能。また、本モデル事業への応募の有無にかかわらず、国土交通省の他の支援事業、経済産業省のスマートモビリティチャレンジの「パイロット地域」等、他省庁の実証調査等に応募することは可能。
- (6) 補助率: 補助対象経費の1/2以内(ただし、5,000万円を上限として、案件毎に精査する。)  
※予算の範囲内での補助であり、補助額が申請額を下回る可能性があることにご留意ください。

### 2. 実証実験の要件

①複数の交通事業者の参画又は交通事業者と観光、商業、医療等他分野のサービスが連携した MaaS の実証実験であること。
②地域課題の解決に向け、地方公共団体と十分な連携が図られていること。
③地域課題の解決を含む実証実験の目的(仮説)が明確であり、効果測定を行うための目標(KPI)を設定すること。
④実証実験で得られた知見やノウハウを、国に提供すること。
⑤複数の事業者間のデータ連携がなされており、全国の MaaS が1つにつながる共通基盤の実現に向け、他の MaaS と連携可能なシステムを構築すること。
⑥実証実験終了後3年以内の本格的な導入に向けた計画を作成すること。

### 3. 経費区分

①ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービス(商業、宿泊・観光、物流、医療、福祉、教育、一般行政サービス等)を組み合わせる1つの移動サービスとして提供するための複数事業者間の連携基盤システムの構築に要する経費
②新型輸送サービス(AIを活用したオンデマンド交通に限る。)の実証実験に必要な経費
③MaaS の実証実験の効果や課題の検証を行うための調査に必要な経費 ※③に掲げる費用のみを対象とした事業については、補助金を交付しない。

※詳細については、公募要領参照

#### 4. 選定基準

①「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」における「中間とりまとめ」で示される地域特性ごとの新たなモビリティサービスの考え方に沿い、横展開可能であること。 URL: <a href="http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html">http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html</a>
②将来的な持続性の観点から、利用者の利便性向上に資する運賃、料金の工夫が行われていること。
③実証実験後の本格実施に向けた計画の実現可能性が高いこと。
④地域全体の計画(地域公共交通網形成計画、都市計画、立地適正化計画等)と整合性があり、目指す目的を共有していること。
⑤交通結節点の整備等のフィジカル空間のシームレス化や空間再編と一体的に取り組まれること。

※選定にあたっては、上記の観点を総合的に考慮して行う。

#### 5. 支援メニュー(例)

支援事業項目	支援内容	主な支援対象	補助率	公募時期	担当部局
新モビリティサービス推進事業 【URL】 <a href="http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000115.html">http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000115.html</a>	多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援	協議会、地方自治体、民間事業者+地方自体等	1/2 以内 (上限 5 千万円)	4 月 18 日 ～5 月 29 日	総合政策局 公共交通政策部 交通計画課
スマートシティモデル事業 【URL】 <a href="http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000133.html">http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000133.html</a>	計画策定や実証実験等の取組の支援	民間事業者等及び地方公共団体を構成員に含む協議会(コンソーシアム)等の団体(設立予定も含む)	国直轄調査	3 月 15 日 ～4 月 24 日	都市局 都市計画課 都市計画調査室
グリーンスローモビリティ関連事業	多様な地域におけるグリーンスローモビリティを活用した実証調査	地方自治体	国直轄調査	今春以降	総合政策局 環境政策課
スマートモビリティチャレンジ「パイロット地域」	先駆的取組に挑戦する「パイロット地域」に対する事業計画策定や効果分析等	協議会、地方自治体、地域の経済団体等	国直轄調査	今春以降	経済産業省 製造産業局 自動車課

○ 上記のほか、重点事業については、まちづくりやインフラ整備など、フィジカル空間 MaaS に関連する取組に対し、道路交通等の移動データの提供や道路空間・交通結節点整備に関する技術的支援を行うとともに、今年度検討する計画や取組を踏まえ、必要な支援を継続的に行う予定。

2019年度（平成31年度） 地域公共交通確保維持改善事業費補助金  
（新モビリティサービス推進事業） 実証実験公募要領

2019年4月18日

## 1. 目的

MaaS(※1)や新型輸送サービス(※2)などの新たなモビリティサービスにより、都市部における道路混雑、地方部における地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な課題を解決することを目指し、多様な主体が参画するMaaSの実証実験やMaaSと連携した新型輸送サービスの実証実験を支援することで、新たなモビリティサービスの地域モデル構築に向けた課題を把握するとともに、MaaSのユニバーサル化のための全国的な連携基盤の実現に向けた知見を得ることを目的とする。

※1 MaaS(マース。Mobility as a Service)：現状では様々な定義が見られるが、ここでは、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」と定義する。

※2 新型輸送サービス：MaaSに統合可能なサービスのコンテンツとしての、シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転等による交通サービス等をいう。

## 2. 募集内容

### (1) 実証実験の要件

- ・複数の交通事業者の参画又は交通事業者と観光、商業、医療等他分野のサービスが連携したMaaSの実証実験であること。
- ・地域課題の解決に向け、地方公共団体と十分な連携が図られていること。
- ・地域課題の解決を含む実証実験の目的(仮説)が明確であり、効果測定を行うための目標(KPI)を設定すること。
- ・実証実験で得られた知見やノウハウを、国に提供すること。
- ・複数の事業者間のデータ連携がなされており、全国のMaaSが1つにつながる共通基盤の実現に向け、他のMaaSと連携可能なシステムを構築すること。
- ・実証実験終了後3年以内の本格的な導入に向けた計画を作成すること。

### (2) 経費区分

ア. ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービス(商業、宿泊・観光、物流、医療、福祉、教育、一般行政サービス等)を組み合わせて1つの移動サービスとして提供するための複数事業者間の連携基盤システムの構築に要する経費

- ・連携基盤システム(ソフトウェア、クラウドサービス、アプリケーション)の購入・開発費(実証実験に合わせて新たに連携基盤システムを構築する場合に、ソフトウェア、クラウドサービス、アプリケーションの購入又は開発費を対象とする。システム用サーバーの初期費用及び維持管理費用は含めない。)
- ・既存の連携基盤システムの機能拡張に係るシステムの改修費

- (既存の検索システムに予約・決済等の機能を追加する場合の連携基盤システムの改修費)
- ・ 他の同種システムとのデータ連携に係るシステムの改修費
  - (観光、商業、医療等交通分野以外のサービスとデータ連携するために既存システムを改修する場合の改修費)
- ・ 連携基盤システムの利用料 (実証実験期間中に限る。)(最大1年間)
- ・ 連携基盤システム導入に伴う導入設定、マニュアル作成費、研修実施に係る費用
- ・ 連携基盤システムのセキュリティ対策費
- ・ 連携基盤システムを利用した決済端末のレンタル・リース費用
  - (実証実験の実施に際し、交通施設や車両内に設置する決済端末 (ICカードやQRコードの読み取り機等) をレンタル又はリースで設置する費用)
- ・ 交通分野以外のサービスにおける決済端末の設置に係るレンタル・リース費用 (交通手段と連携するものに限る。)
  - (実証実験の実施に際し、データ連携している交通分野以外のサービスで設置する決済端末をレンタル又はリースで設置する費用)

#### イ. 新型輸送サービスの実証実験に必要な経費

- ・ MaaS と連携した新型輸送サービス (AI (人工知能) を活用したオンデマンド交通に限る。) の実証実験を行う場合には、これに必要な経費 (車両 (レンタル若しくはリースに要する経費に限る。) や決済端末の整備及び運行経費)
  - (AI を活用したオンデマンド交通の実証実験をするための車両費 (レンタル若しくはリース費用)、運転手の人件費、燃料費を対象とする。車両を購入する場合は、対象としない。)

#### ウ. MaaS の実証実験の効果や課題の検証を行うための調査に必要な経費

- ・ 連携基盤システムの導入が地域にもたらす効果や課題を地域で把握するための調査に要する費用 (地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用 等)

(注) ウ. に掲げる費用のみを対象とした事業については、補助金を交付しない。

#### (3) 補助率

補助対象経費の1/2以内 (ただし、5,000万円を上限として、案件毎に精査する。)

※予算の範囲内での補助であり、補助額が申請額を下回る可能性があることに留意すること。

#### (4) 申請者の要件

申請主体は、補助対象事業の実施に関係する者(※1)により構成される協議会(※2)、都道府県若しくは市町村 (以下「地方公共団体」という。)又は地方公共団体と連携した民間事業者(※3)を条件とする。

※1 「補助事業の実施に関係する者」については、例えば以下の者が該当する。

- ・ 地方公共団体
- ・ 交通事業者(※4)
- ・ 観光、商業、医療等他分野の事業者

・地方運輸局又は沖縄総合事務局（以下「地方運輸局等」という。）

※2 協議会については、計画策定のために新たに設置する必要はなく、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第15条の4第2号に基づく地域協議会や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づく法定協議会等についても、必須となる構成員を新たに協議会の構成員として加えること等により、交付要綱に定める協議会とすることもできる。この場合において、設置要綱を改正する等の形式にこだわることなく、既存の協議会の場に、新モビリティサービス推進事業の実施に必須となる関係者が実質的に参加していればよい。

運営方法や設置要綱の策定等のそれ以外の協議会に関する事項については地域の実情に応じて協議会が定めることができる。したがって隣接する地方公共団体合同での開催や設置要綱の策定の省略についても、それが協議会の構成員その他の地域の合意であれば認められる。また、民間事業者のみで構成される協議会による申請は不可とする。協議会の法人格の有無は問わない。

公募申請の時点で、協議会は、設置済み若しくは補助事業の交付申請までに設置予定のものを対象とする。

※3 「地方公共団体と連携した民間事業者」とは、実証実験を実施する地域の地方公共団体と連携協定等を締結している民間事業者が該当する。

公募申請の時点で、連携協定等を締結済み、若しくは補助事業の交付申請までに締結予定の民間事業者を対象とする。

※4 「交通事業者」は鉄道、バス、タクシー等複数の交通手段を運行する事業者又は事業者群で構成されることを基本とする。単一の交通手段を運行する交通事業者であって、かつ単一の交通事業者による申請は不可とする。また、交通事業者には新型輸送サービスを運行又は運行予定の事業者も含まれる。

### 3. 事業の選定

#### （1）選定方法

（2）に示す選定基準を踏まえて、選定委員会で選定する。

#### （2）選定基準

選定にあたっては、以下の観点を総合的に考慮して行うものとする。

- ・「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」における「中間とりまとめ」で示される地域特性ごとの新たなモビリティサービスの考え方に沿い、横展開可能であること。
- ・将来的な持続性の観点から、利用者の利便性向上に資する運賃、料金の工夫が行われていること。
- ・実証実験後の本格実施に向けた計画の実現可能性が高いこと。
- ・地域全体の計画（地域公共交通網形成計画、都市計画、立地適正化計画等）と整合性があり、目指す目的を共有していること。
- ・交通結節点の整備等のフィジカル空間のシームレス化や空間再編と一体的に取り組みされること。

#### 4. 応募申請及び交付申請について

##### (1) 実施フロー

別紙のとおり

##### (2) 応募申請

申請書様式に記入して電子メールにより提出する。

##### ○申請書様式

- ・国土交通省総合政策局公共交通政策部ホームページよりダウンロードして使用すること。  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000115.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000115.html)

##### ○提出書類

- ①概要版 (Microsoft PowerPoint 形式)
- ②公募申請書 (Microsoft Word 形式)

##### ○提出方法

提出書類（電子データ）を添付して電子メールにて提出すること。

- ・提出先： 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課  
hqt-newmobility@gxb.mlit.go.jp

※提出時のメール件名は、「【提出】(協議会等の名称) 新モビリティサービス推進事業」とすること。

※受領できるファイルサイズは10メガバイト未満である。容量を超える場合は、あらかじめ相談すること。

- ・応募期間：2019年4月18日（木）～2019年5月29日（水）17:00（必着）  
※予算の範囲内において、追加の応募期間を設ける場合がある。

##### (3) 説明会の日時及び場所等

本事業への応募に係る説明会を以下の通り実施する。

- ・日時：2019年4月25日（木）15時・17時
- ・場所：合同庁舎2号館1階 共用会議室2A・2B

参加を希望する者は、参加申込書に記載の上、(2)の担当部局へ2019年4月24日（水）17:00までにメールで送付すること。

※参加者は、1団体最大2名とする

##### (4) 選定後の交付申請

応募申請書類の選定結果は国土交通省ホームページで公表するとともに、選定した申請主体に個別に通知する。

選定された申請主体は、選定後速やかに、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（新モビリティサービス推進事業）交付要綱」に定める様式により、国土交通大臣に補助金の交付を申請す

る。交付申請に係る手続きは、別途指示する。

#### 5. 応募にあたっての留意点

- ・補助金の交付決定より前に着手した実験やシステム開発等の業務は、補助対象経費には含まれない。
- ・実験結果や、システムの詳細や使用するデータ形式、システムに関する課題の分析結果等を国に提供すること。提供した実験結果等は、国の施策推進のために、必要に応じて使用することがある。
- ・本事業で実施する実証実験は2020年3月10日（火）までに完了するものを対象とする。
- ・国土交通省で別途募集する「スマートシティモデル事業」及び経済産業省で別途募集する「スマートモビリティチャレンジ」のパイロット地域への応募の有無に関わらず、本事業への応募は可能である。
- ・本事業では、実証実験後の3年後までの本格導入を前提とした実証実験を選定する。そのため、実証実験後の本格導入に向けた計画を応募時に提出する他、選定後の補助金交付申請時、事業評価時、完了実績報告時にも実証実験後の本格導入に向けた計画を提出する必要がある。事業評価時、完了実績報告時には、必要により計画を見直して提出することとし、提出のない場合補助金は交付しない。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（新モビリティサービス推進事業） 事業実施フロー

