

令和 5 年度日本版 MaaS 推進・支援事業
公募要領

令和 5 年 4 月 5 日

1. 目的

公共交通とそれ以外の多様なサービスとをデータ連携により一体的に提供することで、地域が抱える様々な課題の解決に資する MaaS 事業に対し、日本版 MaaS 推進・支援事業に基づいて支援を行うことにより、新たなモビリティサービスである MaaS の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化だけでなく、地域課題の解決に寄与することを目的とする。

2. 募集内容

(1) 支援事業の要件

- ・ MaaS の提供により解決に寄与する地域の課題が明確であること。
- ・ 地域の課題解決に寄与するため、交通手段と観光、商業、医療、教育、子育て、防災・減災等の交通分野以外のサービスとがデータ連携により一体的に提供されること。
- ・ 解決すべき地域課題の関係者が連携して、MaaS を推進する体制が構築されること。
- ・ 公共交通等の面的な利便性向上となる MaaS の本格的な導入であること。

(2) 経費区分

ア. 交通手段と、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）を組み合わせることで 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以下の経費

- ・ 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
※事業の実施に合わせて新たに連携基盤システムを構築する場合を対象とし、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）
- ・ 他の同種の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
※補助対象事業の完了日までに限る。
- ・ 連携基盤システム導入に伴う導入設定、マニュアル作成、研修実施等に係る費用

- ・ 連携基盤システムのセキュリティ対策費
- ・ 交通施設や車両内に設置するキャッシュレス決済端末（IC カードや QR コードの読み取り機等）及び混雑情報（予測を含む。）を提供するために必要な機器（カメラやセンサー、通信機器等）の導入費用
- ・ 交通分野以外のサービスにおけるキャッシュレス決済端末及び混雑情報（予測を含む。）を提供するために必要な機器の設置に係る導入費用（交通手段と連携するものに限る。）

イ. MaaS 事業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）

※イ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

※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、都道府県若しくは市町村（以下「地方公共団体」という。）、地方公共団体と連携した民間事業者（※1）又はこれらを構成員とする協議会（※2）を条件とする。

※1 「地方公共団体と連携した民間事業者」とは、事業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又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。

※2 協議会については、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。以下「活性化法」という。）第 36 条の 4 第 1 項に掲げる新モビリティサービス協議会であることが望ましいが、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 76 号）第 15 条の 4 第 2 号に基づく地域協議会や活性化法第 6 条に基づく法定協議会等において、当該 MaaS 事業の実施に関係する者を新たに協議会の構成員として加えること等により、申請者の要件であ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、日本版 MaaS 推進・支援事業の実施に必要な関係者が実質的に参加していればよい。

当該関係者としては、新型輸送サービスを運行又は運行予定の事業者や、観光、商

業、医療等他分野の事業者等が考えられる。

運営方法や設置要綱の策定等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。協議会の法人格の有無は問わず、補助事業の交付申請までに設置されるものを対象とする。

(5) 選定方法

以下の選定基準に基づき、総合的に評価を行う。

【事業計画】

- ・ MaaS の実装に向けた事前分析が行われており、地域の課題や移動ニーズが明確であること。
- ・ MaaS の提供による、利用者にとってのメリットが具体的に検討されていること。
- ・ 「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver. 3.0」に準拠して、関係者間のデータ連携が行われること。
- ・ 地域全体の計画（地域公共交通計画、都市計画、立地適正化計画等）と整合性があり、地方公共団体と目指す目的を共有していること。
- ・ 提供する MaaS サービスについて、利用率向上に向けた、住民、来訪者等に対する周知方法等の取組が具体的であり、工夫が見られること。
- ・ 活性化法第 36 条の 2 第 1 項に掲げる新モビリティサービス事業計画を作成している又は作成する予定であること。

【実施体制】

- ・ 活性化法第 36 条の 4 第 1 項に掲げる新モビリティサービス協議会を組織するなど、地方公共団体や民間事業者等の関係者間の連携が綿密であり、持続可能な事業の実施体制が構築されていること。
- ・ サービス提供エリアの地方公共団体との連携が積極的に行われており、実施体制におけるその役割が明確であること。
- ・ 幅広い関係者（協議会の構成員以外の者等）との協調や連携に積極的であること。
- ・ 事業継続するため、MaaS の普及に関するノウハウの共有や人材育成の仕組み等が構築されていること。
- ・ 事業実施に伴う費用負担のあり方や利益配分ルールの検討等、持続可能なモデル構築につながる取組であること。

【実施内容】

- ・ 検索から、予約・決済・チケットの利用（チケットイング）までを、有人による処理を必要とすることなくシームレスに行うとともに、それによる移動関連データを蓄積、活用できる取り組みであること。
- ・ リアルタイムな MaaS 関連データや MaaS を通じて得られた移動関連データの利活用により、外出機会の創出、観光地での周遊や観光消費の増加、自家用車から公共交通機関への転換等、地域住民や来訪者の行動変容を、より一層促すことが期待できること。

- ・ゾーン運賃やサブスクリプション等、柔軟な運賃・料金の設定が行われていること。
- ・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まれること。
- ・リアルタイムな混雑情報の活用等により、公共交通の利用と感染防止対策の取組が図られること。
- ・ビジネスモデルとして、他地域や海外へ展開できる普遍性が見込めること。
- ・CO2 の排出を抑制することにつながる移動手段の提供等により、カーボンニュートラルの実現に寄与する取組であること。
- ・デジタル技術を活用した先駆的な取組であり、デジタル田園都市国家構想やスマートシティ／スーパーシティとの連携を目指すものであること。
- ・交通事業者の運行管理や労務管理機能等と連携した、交通事業者の業務効率向上に資する取組であること。
- ・災害時等の非常事態の際に適切、迅速に情報発信できるような仕組の構築に資する取組であること。
- ・ユニバーサル社会を目指し、高齢者や移動制約者等の移動利便性の向上や外出機会の創出を図る取組であること。
- ・事業継続のための自治体が支援できるレベルの収益性、継続性が見込める取組であること。
- ・地域課題の解決に寄与するため、交通手段と観光、商業、医療、教育、子育て、防災・減災等の交通分野以外のサービスとがデータ連携等により一体的に提供されること。
- ・サービス提供エリアが広範囲、且つ交通事業者を跨いだサービスであり、今後の実施エリア拡大やサービス拡充の可能性が高い取組であること。
- ・海外インバウンドを含む広範囲からの来訪者に対するサービス向上により、地域の活性化を図る取組であること。
- ・マイナンバーカードの普及促進に資する取組であること。
- ・二地域居住の推進など、地域の活性化に資する関係人口の創出・拡大につながる取組であること。
- ・自動運転の導入など、公共交通における人材不足解決や交通手段の確保に資する取組であること。

【効果分析】

- ・効果検証について、その目標設定の根拠が明確、且つ提供する MaaS の課題解決への効果を図るものであり、検証方法が具体的であること。
- ・事業実施後の効果検証や課題抽出が、今後の MaaS の普及や新たなモデル構築に資するものであること。

3. 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。

ア. 申請書様式

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課ホームページよりダウンロードして使用すること。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000208.html

イ. 提出書類

スマートシティ関連事業応募様式

- ・ 共通1～4, 11 様式 (Microsoft PowerPoint 形式)
- ・ 国土交通省総合政策局 様式 (Microsoft PowerPoint 形式)

ウ. 応募期間

令和5年4月5日(水)～5月10日(水)正午

エ. 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: 事業を行う地域を管轄する各地方運輸局又は沖縄総合事務局の担当窓口

北海道⇒北海道運輸局 hkt-koutsukikaku@gxb.mlit.go.jp

青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

⇒東北運輸局 tht-touhoku6-koutsukikaku@gxb.mlit.go.jp

茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

⇒関東運輸局 ktt-koutsuu2*ki.mlit.go.jp

新潟県、富山県、石川県、長野県

⇒北陸信越運輸局 hrt-kosei-kikaku*mlit.go.jp

福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

⇒中部運輸局 cbt-chubu-kikaku@gxb.mlit.go.jp

滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

⇒近畿運輸局 kkt-kinki-kikakuka*ki.mlit.go.jp

鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

⇒中国運輸局 cgt-chugoku-kotsukikaku@gxb.mlit.go.jp

徳島県、香川県、愛媛県、高知県

⇒四国運輸局 skt-koutuukikaku*mlit.go.jp

福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

⇒九州運輸局 gst-kotsukikaku*gxb.mlit.go.jp

沖縄県⇒沖縄総合事務局 hqt-mobilityservice1002*gxb.mlit.go.jp

※メール送信の際は、「*」を「@」へ置き換えて送信願います。

※提出時のメール件名は、「【提出】(申請者名) 日本版 MaaS 推進・支援事業」とすること。(合同審査の対象となる他事業にも応募する場合には、適宜、案件がわかるよう件名を変更することはかまわない。)

(3) 選定後の交付申請

応募申請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申請を行う。交付申請に係る手続きは、別途連絡する。

4. 応募にあたっての留意点

- ・関係府省のスマートシティ関連事業と連携し、合同審査会を設置し(事務局：内閣府科学技術事務局)、その評価も踏まえつつ、採択事業を決定する。
- ・合同審査における評価ポイントは別添「令和5年度スマートシティ関連事業の公募について」を参照すること。
- ・採択先/採択件数は精選により決定となること。
- ・引き続き事業が継続することが望ましいが、補助対象経費は、令和6年3月8日(金)までに要したものを対象とする。
- ・補助金の交付決定より前に着手したシステム開発等の業務は、原則、補助対象経費には含まれない。
- ・必要に応じて、補助対象事業の実施状況の確認や資料提供を求められることがある。また、提供された資料は、公表可否の確認の上、HP掲載等を行うことがある。
- ・補助対象事業にかかる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。提供されたデータ等は、国の施策推進のために、必要に応じて使用されることがある。
- ・国の他の補助事業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(補助対象経費の重複は不可)。

日本版 MaaS 推進・支援事業 主な実施フロー

