

## 新モビリティサービス推進事業の公募に関する質問回答

※多数寄せられている質問回答は黄色で網かけしています。

2019.5.23現在

No.	項目	質問	回答
1	応募要件	MaaSアプリの実証実験をやればよいのでしょうか、新型輸送サービスの実証実験をやればよいのでしょうか、両方やればよいのでしょうか。	MaaSアプリが中心となるため、新型輸送サービスが含まれていない形でMaaSの実証実験も対象となります。運行費補助については、新型輸送サービスのみが対象となります。
2	応募要件	新型郵送サービスの実証実験に係る補助について、AIを活用したオンデマンド交通に限るとされているので、グリーンズローモビリティや自動運転については、対象外ということでしょうか。	その通りです。
3	応募要件	AIを活用したオンデマンド交通について、AIとは具体的に何を指しているのでしょうか。	例えば、アルゴリズムや機械学習に基づいて、行き先を入力すると自動的にルートを生成するような仕組みを想定しています。
4	応募要件	応募申請をする際に、地方公共団体との程度協力関係ができている必要がありますでしょうか。申請前に連携協定を結び、その後で協議会を形成するというのもよろしいでしょうか。	近いうちに確度が高く協力関係ができるのであれば応募することが可能です。なお、協議会を構成することは必須ではありませんので、連携協定だけで応募することは可能です。
5	応募要件	応募時点での程度まで自治体と連携している必要がありますでしょうか。その時点で話をしていないという状況でもよいでしょうか。	応募時点では協議会設置予定でも大丈夫です。ただし、話をしていない状況は望ましくありません。
6	応募要件	地方公共団体との連携は、連携協定という形に限られるのでしょうか。何かからのコミットメントがあればよいのでしょうか。	代表的な連携のあり方として連携協定と記載しております。それ以外の連携のあり方については、別途ご相談いただければと思います。
7	応募要件	地方公共団体と包括連携協定を結んだ大学と連携しての応募を検討しています。協議会はつくっていませんが、大学をはじめ、交通事業者など、いくつかの民間事業者と連携して話し合っています。この体制で応募は可能でしょうか。	実証実験に関して、地方公共団体(都道府県、市町村)が関わっている必要があります。民間事業者と大学の連携だけでは応募できません。協議会、連携の別は問いませんが、地方公共団体と協力関係にある主体のみ応募可能となります。
8	応募要件	1つの企業の中で交通も観光もやっているような場合、(地方公共団体と連携して)1社だけで応募することは可能でしょうか。	可能です。
9	応募要件	「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。」とはどのような意味でしょうか。申請時には1つの事業者で、後から加わる場合でもよいのでしょうか。	ある一つの事業者による単一の交通モードによる取組が認められないという趣旨です。例えば、ある一つのバス会社がバスだけの取組を行うことは認められません。後から事業者が加わるのは構いませんが、最初の申請時に単一というのは認められません。
10	応募要件	複数の交通事業者が参画する際に、同じ交通モードの交通事業者が複数参画するのでもよいのでしょうか、それとも別の交通モードでなければならぬのでしょうか。	単一の会社が単一の交通モードで取り組むことは認められませんが、あるバス会社が別のバス会社と組むような場合は認められます。
11	応募要件	同じグループ内の複数の交通事業者による取組は認められますでしょうか。	認められます。
12	応募要件	過疎地等の場合、交通手段に限られることが多いかと思いますが、そのような場所で単一の交通事業者と病院が組んで実証実験を行うものは対象となりますでしょうか。	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ていることに該当するため、対象となります。
13	応募要件	交通事業者が関わっていることが要件とありますが、例えば自家用有償旅客運送と病院の組み合わせでの取組は対象となりますでしょうか。	対象となります。交通事業者は民間の交通事業者に限られません。
14	応募要件	新型輸送サービスを運行する事業者も交通事業者に該当しますでしょうか。	該当します。
15	応募要件	単一モードの取組をAという場所で行い、単一モードの取組をBという場所で行い、その両方を提出することで複数モードと認められるでしょうか。	認められません。
16	応募要件	単一の交通事業者とIT系企業が組んで実証実験を行うものは対象となりますでしょうか。	なりません。
17	応募要件	複数の交通事業者の中に、海外の交通事業者も参画するが大丈夫でしょうか。(日本人が経営し日本人スタッフの現地法人)	問題ありません。
18	応募要件	自治体等と協議会を形成した場合、外資系のコンサルティング会社でも応募することは可能でしょうか。	可能です。
19	応募要件	協議会のメンバーにはアプリ事業者が入っていないといけないのでしょうか。	委託という形もあり得るため、協議会のメンバーとしてアプリ事業者が入っていることは必須ではありません。
20	応募要件	アプリ開発に海外企業の製品を使う場合も支援対象となりますでしょうか。	委託先企業の国籍は問わないため、対象となります。
21	応募要件	申請主体(協議会、地方公共団体、地方公共団体と連携した民間事業者)による選定の枠(協議会から〇件選ぶ等)はございますでしょうか。	ございません。
22	応募要件	5つの地域類型が掲げられていますが、それぞれから選ぶということでしょうか。	そのとおりです。

23	応募要件	5つの地域類型について、大都市型でもあり観光地型でもある、という事例でもよろしいでしょうか。	よろしいです。
24	応募要件	大都市型の案件もあれば地方都市型の案件もある場合、一緒に応募した方がよいでしょうか、別々に応募した方がよいでしょうか。	複数の案件に応募することは可能ですが、一緒によいかわがよいかわについては、一概に言えません。
25	応募要件	地方都市型でもあり地方郊外・過疎地でもあり観光地型でもあるような地域の場合、ある地域類型に絞って応募すべきでしょうか。	地域類型を明確に示した上で応募する必要はございません。
26	応募要件	当面は地方都市型でのみ実験を行い、今後他の類型にも拡大するという事は可能でしょうか。	可能です。
27	応募要件	交通手配において、A=B=Cと交通を乗り継ぐ場合に、Bの交通事業者(具体的には航空機)が協議会に加盟しない場合 (API公開されないケースの場合) 本実証実験開発システムのAPI公開を前提として、B交通の手配サイトにURLリンクするだけでも良いでしょうか? ※B手配は、単純なURLリンクするのみに留まる	問題ありません。
28	応募要件	「検索+決済の機能を実装したアプリが前提」というお話でしたが、WEBアプリでの提供方式でも良いでしょうか? iOS/androidのネイティブアプリ開発が必須となりますでしょうか?	スマートフォンアプリの開発が望ましいですが、WEBアプリでの提供方式での応募も可能です。
29	応募要件	決済についてはアプリ上で行わないといけませんか。検索・予約はアプリ上で行い、決済は現金手渡しでもよいでしょうか。	将来的にはアプリ上での決済を目指しつつ、今回の実験では決済について現金でも可能とします。
30	応募要件	公募要領にある(2)経費区分「イ.のMaaSと連携した新型移動サービス(AI(人工知能)を活用したオンデマンド交通に限る。)」の「MaaSと連携した～オンデマンド交通に限る」について「MaaSと連携した」について、現に開発しているもの、本公募で同時に(並行して)MaaSを開発したものと連携した実証実験との認識でしょうか。 ・例えば、MaaSの開発はせずに、今後、MaaSと連携することを意識したオンデマンド交通の実証実験について、公募の対象になりますでしょうか。	「MaaSと連携した」については、実証実験の段階で、何かしらMaaSと連携している必要があります。そのため、連携することを意識しただけのオンデマンド交通の実証実験については、公募の対象となりません。
31	応募要件	ドア・ツー・ドアの移動とありますが、ファーストマイル、ラストマイルの取組が必須という理解でしょうか。	最終的にはそのような状況が理想的ですが、現段階でそこまでは求めているものではありません。
32	応募要件	単年度で全ての要件を満たす必要があるのでしょうか。特に、他のMaaSと連携することについて、今年度中に行うことが困難だと考えます。	単年度で全ての要件を満たす必要はありません。ただし、他のMaaSとの連携を今年度中に実現している必要はなく、将来的にそのような状態になっていることを見据えて、取組を進めていけば十分です。具体的にはAPIの公開等がございます。
33	応募要件	運賃、料金の工夫は、現行の法規制のもとでは困難だと考えますが、実証実験期間中だけ特例が認められる等の措置はあるのでしょうか。	現行の法規制のもとで行うこととなり、特例が認められる等の措置はございません。
34	応募要件	「利用者利便性向上に資する運賃、料金の工夫」と記載がありますが、法的に値引きが許されていない交通運賃の場合、工夫のしようがありませんが、選定において不利になったりしませんでしょうか?	制度の範囲内で、可能な限り工夫がなされることが望ましいです。
35	応募要件	補助額について、5,000万円を上限として、案件ごとに精査するところがあるが、申請額の違いによって選考に有利に働くことはありますか?	あくまでも内容をもとに選定致しますので、申請額は選考に影響しません。
36	応募要件	スマートシティモデル事業に応募していることが何かしらの要件となっていますでしょうか。また、応募していることで新モビリティサービス推進事業の選考が有利になりますでしょうか。	両者は中立的な関係にあるため、スマートシティモデル事業に応募しているか応募していなくても、新モビリティサービス推進事業の選考には影響しません。
37	応募要件	ビジネスとしての収益性や採算性は評価対象になるのでしょうか。	選定基準に直接的に含めている訳ではございませんが、本格実施に向けた計画の実現可能性が高いか否かという観点から、評価対象の要素とはなりません。
38	記載方法	申請書を10枚以内で記入とありますが、これは片面10枚以内でしょうか、両面10枚以内でしょうか。	片面10枚以内です。
39	記載方法	交通結節点の整備について、構想レベルのものでも記載してもよろしいでしょうか。	各地の実態に合わせてご記載いただくこととなるため、構想レベルのものを記載いただいてもよいです。
40	支援内容	補助率1/2について、複数の事業に応募をして支援をいただき、自治体・事業者側の負担をゼロとすることはできませんでしょうか。	複数の事業に応募いただき、それぞれの支援を受けることは可能です。ただし、同一項目について支援を受けて、自治体・事業者側の負担をゼロとすることはできません。
41	支援内容	本事業の補助率1/2の残り半分について、財政措置を設けられているのでしょうか。	財政措置のルールの範囲内で、本事業の自己負担分に充てることは、制約するものではありません。

42	支援内容	重点事業についてもう少し詳しく教えてください。	新モビリティサービス推進事業以外にも、経済産業省のパイロット地域事業等関連する事業がいくつかあります。それぞれ要件や支援する中身は異なる場所、複数に応募して複数から選定されたものを重点事業と呼んでいます。
43	支援内容	「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」とありますが、具体的にどのような支援を受けられるのでしょうか。	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います。具体的には、個別にご相談下さい。
44	支援内容	必要な支援を継続的に行うとありますが、具体的に何年支援があるのでしょうか。	何年と明確に決まっているものではなく、案件ごとのご相談となります。
45	支援内容	他の支援メニューとの重複支援について、提案する中身が同じの場合、支援を各メニューごとに割り振るといってよろしいでしょうか。	それぞれの支援メニューについては、要件や支援内容が異なるため、それぞれについて応募して選定プロセスを経ることになります。それ次第によって、支援メニューを重複して受けることもございます。
46	支援内容	経済産業省のパイロット地域選定とはどのような関係性にあるのでしょうか。	パイロット地域選定と新モビリティサービス推進事業は、それぞれ要件や支援対象が異なります。両者に応募いただき、両者から支援を受けるということは可能ですが、選定プロセスは別になります。
47	支援内容	新モビリティサービス推進事業と、パイロット地域の選定はどちらも効果測定・分析を対象にするようですが、支援内容に重複が生じるのではないのでしょうか。	新モビリティサービス推進事業は、実証実験そのものの効果測定・分析を対象にしております。一方、経済産業省のパイロット地域の選定は、それを受けて、さらなる取組を進めていくにあたっての効果測定・分析を対象と考えております。
48	支援内容	今回の公募の補助対象として、新モビリティサービス(MaaSサービス)に関するプロモーションが明記されておられません。新しいサービスであることから、ユーザーの方に認知いただくためには多様なユーザーのデータを取得することが困難となり、結果として実証実験として成功しないことも考えられる為、プロモーション部分に関するご支援もいただきたく存じております。この点、公募において補助対象とされている「調査」の範囲でご提案が可能なかどうか等、プロモーション施策に関するご意見を頂戴できると幸いです。	新モビリティサービス推進事業では、プロモーションは「調査」の範囲に入らず、補助対象になりません。一方、パイロット地域の選定については、プロモーション費が対象になることから、あわせて応募をご検討いただければと思います。
49	支援内容	定時定路線運行の乗合バスをAIを活用しないオンデマンド交通に見直す実証実験を行う場合、運行経費は補助対象となるのでしょうか。	AIを活用しないオンデマンド交通については、運行経費は補助対象経費となりません。
50	支援内容	システム開発をする際の人件費は、支援対象となるのでしょうか。	なりません。
51	支援内容	実証実験を行うにあたって専用のデバイス、ハードウェアを開発した場合、それは支援対象となりますでしょうか。	ハードウェアは原則として支援対象になりません。
52	支援内容	ハードウェア等を購入した後の処理はどのようになるのでしょうか。	例えば、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のレンタル・リースについては支援対象となりますが、ハードウェアの購入は支援対象にはなりません。なお、自費で購入した場合、所有権は事業者等にあります。
53	支援内容	サブスクリプション制度によって赤字が生じた場合、赤字分について支援対象となりますでしょうか。	赤字補填は支援対象となりません。
54	支援内容	開発費用に対して支援ということですが、これまでの開発費用についての支援はありますか、それとも今年度に新たに生じたものについてに限定されますでしょうか。	今年度に新たに生じたものに限定されます。
55	支援内容	すでに行った実証実験については支援対象となりますでしょうか。	支援対象にはなりません。
56	支援内容	本年度事業で既存のデマンド交通に新規システムを導入する予定しており、システムの開発業者とは4月付で契約済みですが、システムの導入は7月以降の見通しです。採択または交付決定より前に契約している場合は、システム導入が交付決定後であっても、採択または対象事業とはならないのでしょうか。	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ません。
57	事業実施	「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・・・本格導入に向けた計画を提出する必要があります」とあります。この部分は、交付の際は、実証実験後の本格導入計画の提出だけでなく、実際の本格導入が条件である、という理解でよろしいのでしょうか。	本事業の対象となる実証実験は、本格導入を見据えたものを前提としています。そのため、実証実験後の本格導入計画の提出だけでなく、実際の本格導入が条件となります。
58	事業実施	万が一3年後に実施できなかった場合は、どうなるのでしょうか。	何らかの形で本格実施をしていただきたいと思います。
59	事業実施	市での予算確保が6月補正予算となる見込みですが、その場合でも公募申請は可能でしょうか。	公募申請を行うことは可能です。ただし、公募申請書には予算確保の時期等を記載いただくようお願いいたします。
60	契約	公募後に事業費が増額となる場合、補助金の変更申請は可能でしょうか。	変更申請の手続きは補助金の交付要綱で定める予定ですが、増額の変更申請が可能かどうかは、予算の状況等を踏まえて個別に検討します。
61	契約	補助金の交付申請はいつ頃行うのでしょうか。	夏頃(7月頃)を想定しています。

62	契約	補助金の交付はいつ頃になりますでしょうか。	交付申請が夏頃、7月頃になる想定であるため、交付はその後になります。
63	契約	知見やノウハウを国に提供する際に、データが公開されることはありますでしょうか。	競争領域に係るデータもあることから、提供いただいたデータを直ちに公開することはございません。仮に公開をすることになった場合は、改めてご相談させていただきます。
64	その他	個別に質問してもよろしいでしょうか。	大歓迎です。公平性の観点から、説明会で出た質問を含め、いただいた質問については、ホームページ上にお知らせ致します。なお、場合によっては、個別に回答することができかねる場合がある点、ご了承いただければと思います。
65	その他	4月25日の説明会の中で出た質問やご回答についてはホームページなどで公開されるのでしょうか。	説明会も含め、電話やメールでもらった質問についても可能な限り公表します。説明会に出席できなかったからと言って不利益にならないようにしたいと考えています。質問はメールのほうがありがたいです。
66	その他	説明会は終了しているとのことですが、説明会に参加していても公募申請することは可能でしょうか。	本事業の公募申請にあたって、説明会へ参加されていなくても公募申請することは可能です。
67	その他	来年度以降も新モビリティサービス推進事業は公募するのでしょうか。	まずは本年度についてしっかりと取り組んで参りたいと考えております。次年度以降については未定です。
68	その他	本件補助金は、政治資金規正法 第22条の3 第1項の「試験研究、調査または災害復旧に係るものその他性質上利益を伴わないもの」に該当するものと理解して宜しいでしょうか。	政治資金規正法第22条の3第1項による寄附制限の例外（試験研究、調査又は災害復旧に係るものその他性質上利益を伴わないもの）に該当するものと判断しています。
69	その他	KPIを設定することとなっていますが、これは選定基準の本格実施に向けた計画の実現可能性が高いことに活かされるということでしょうか。	これに活かされることもあります。また、実証実験の終了後は事後評価も求められることから、そこでも活かされることとなります。
70	その他	実証実験公募要領にある「連携基盤システム」はどのようなものをイメージしたらよろしいでしょうか。小田急が発表した「MaaS Japan」のような共通データ基盤でしょうか。	「MaaS Japan」のような共通データ基盤も「連携基盤システム」の一つと考えられます。このほか、より利用者に近いアプリなども含まれます。
71	その他	「MaaS Japan」のような共通データ基盤が他社からも出てくる可能性が考えられますが、これらの共通データ基盤同士が連携するためのAPIや標準仕様のようなものは御庁から示されるのでしょうか。	今回の件では、各事業者が開発等するものになるので、標準仕様として示しているものはございません。APIや標準仕様といったものは今後設置する会議の中で検討していくものと考えています。
72	その他	オープンデータ実証事業の公募はいつ頃開始されますでしょうか。	オープンデータ実証事業は今回の新モビリティサービス推進事業の補助事業とは別のものです。また、公募を行うものではありません。
2019.5. 23追加分			
73	応募要件	本市では、ベンチャー企業、地元交通事業者、自動車メーカーと自動運転に関する実証実験に関する協定を締結しております。公募資料にあります応募主体に補助対象事業の実施に関係するものにより構成される協議会は法定協議会などに準ずるものでなければいけないのでしょうか。また、応募時に協議会を発足していなければいけないのでしょうか。	・協議会については、法定協議会などに準ずる必要はありません。補助対象事業の実施に関係する、地方公共団体、交通事業者、観光、商業、医療等他分野の事業者等により構成されていれば問題ありません。 ・応募時点では、協議会設置予定でも問題ありませんが、交付申請までに設置をしている必要があります。
74	応募要件	システム開発会社が主体であっても、地方公共団体と連携協定を結ぶことで応募は可能でしょうか。バス会社等の複数の交通事業者との連携は想定しています。	応募は可能です。
75	応募要件	新モビリティサービス推進事業の公募【概要】の「2. 実証実験の要件」の⑤について〈全国で10の事業が選定されたと仮定〉最終的に10事業の中の1つに集約 or 10事業のMaaSシステムを相互連携するのでしょうか。	本事業での選定に関わらず、将来的に全国で立ち上がったMaaS相互間の運用の連携をイメージしております。具体的にはAPIの公開といったものが考えられるかと思えます。
76	応募要件	「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」とあります。今回のMaaSシステムにより、利用者が1～3次交通を組み合わせ（乗り継ぎ）移動し、その周辺の提携商業施設などで割引を受けられる仕組みということでしょうか。複数の交通事業者を乗り継いだ場合の運賃見直しが前提なのでしょうか。	利用者が1～3次交通を組み合わせ（乗り継ぎ）移動し、その周辺の提携商業施設などで割引を受けられる仕組みもあり得ると思います。その他は、一定期間乗り放題のようなデジタルフリーパスの提供も考えられます。
77	応募要件	スマートシティモデル事業に応募中ですが、スマートシティモデル事業に向けて設置を予定している協議会の名義で新モビリティサービス推進事業に応募することは可能でしょうか。	補助対象事業の実施に関係する者により構成されている協議会であれば、応募は可能です。
78	応募要件	協議会の代表格は、先日の説明会に参加していない企業でも可能でしょうか。	可能です。
79	応募要件	検索・決済アプリの開発は必須とのことでしたが、交付決定までに開発が終了する（すなわち既存の）検索・決済アプリを用いて実証実験を実施する場合でも、応募要件を満たすことになるのでしょうか。	応募は可能です。ただ、交付決定前にアプリを開発済み、もしくは、交付決定前に既存アプリを購入済み場合は、その経費は補助対象にはなりません。

80	応募要件	補助対象事業者として、協議会、自治体、自治体と連携した民間事業者とされていること。 〇〇市としては、協議会体で応募を行いたいと考えています。公募期間が29日までとされている中、説明・合意形成等時間的制約から既存の協議会では困難と検討しています。(既存の協議会は30日開催) そこで新たに協議会を立ち上げることを考えています。新たに作る協議会には運輸支局の参画は必須でしょうか？	・交付要綱等から協議会での申請となれば、地方運輸局も補助事業の実施に関係する者に該当するが、協議会への運輸局の参加は望ましい程度であり必須とまでは言えません。 ・公募要領【概要】から応募主体として、交付申請までに設置予定を含む協議会となっていることから、公募段階で必ず協議会が立ち上げることまでは求めています。 ・29日までに関係者での合意形成(下打ち合わせ)を済ませ、30日の協議会で正式に合意をとる形であれば、新規に協議会を立ち上げなくても既存の協議会で応募することは可能と考えます。
81	応募要件	①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。ここでいう知見やノウハウというのは具体的にどのようなものでしょうか。 報告書などで何か知見やノウハウをお伝えするということでしょうか。 それとも一定の基準で実証実験時に何らかのデータを取得しておき、それを提出するという意味でしょうか。 ②結果提供など補助に対する納品物について現時点でのお考えもしくは決定事項があればご教示ください。	①実証実験で得られた成果や実験結果を分析して得られた知見について、新たなモビリティサービスの地域モデル構築や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資するものを想定しております。提供方法は個別に協議します。 ②納品物として国交省から指定するものは特にございませぬ。
82	記載方法	データ連携の方法につきまして、申請書にはどの粒度で書くことを求められていますか。 テンプレートでは大まかにAPI連携(データ形式:〇〇)のようになっていますが、データ形式は大体XMLとJSONのどちらかかと思うのですが、どちらを利用するかを書けば良いのでしょうか。	データ形式について、詳細を記載いただくというよりは、大まかにどのような主体とどのような方法でデータの連携をするかを記載いただければと思います。
83	記載方法	また、変換可能なデータ形式よりデータベースの構造の方が問題になると思いますが、これは実際データの中身を見ないとなんとも言えないので、プロジェクト開始後に検討でも良いでしょうか。	現時点で、大まかな方針があれば記載をいただき、詳細についてはプロジェクト開始後に検討していただければと思います。
84	記載方法	公募申請書、公募申請書概要版の枚数に制限はありますか。	公募申請書は片面10枚以内、公募申請書概要版は原則として片面1枚です。
85	支援内容	「国土交通省の他支援事業」や、「経済産業省のパイロット地域公募」と重複支援することが可能ということですが、国土交通省の他支援事業(スマートシティモデル事業)へ応募した内容のうちアプリ開発はほぼ同じ内容とし、実施計画の策定や効果分析・評価などを加えてご提案内容の幅を広げて応募することも可能なのでしょうか。	可能です。それぞれの支援メニューについては、要件や支援内容が異なるため、それぞれについて応募して選定プロセスを経ることになります。それ次第によって、支援メニューを重複して受けることもございます。
86	支援内容	システム開発会社が主体である場合、システム開発に係る費用について支援をしていただくことに問題はないでしょうか。 また、既存のシステムをMaaSの連携のために改修する場合、改修費用は支援対象になりますか。	システム開発会社が主体であっても、システム開発費用に対する支援は可能です。例えば、既存の検索システム等に予約・決済の機能を追加するといった場合等は、改修費用は支援対象となります。
87	支援内容	レンタカー、シェアサイクルの実証実験における運行経費は支援対象になりますか。	対象になりません。新型郵送サービスの実証実験に係る補助については、AIを活用したオンデマンド交通に限りです。
88	支援内容	実験費用について、一部、民間企業からの投資がある予定ですが、補助対象は、全体事業費の2分の1でしょうか、それとも民間からの投資を除いた2分の1でしょうか。また、本格導入の費用についても、同じように、民間からの投資がある場合は、補助対象となりますか。	民間からの投資がある場合も補助対象となります。 なお、補助対象は全体事業費の2分の1以内となります。
89	支援内容	現在、自治体・交通事業者・弊社でコンソーシアム組み(協定)、申込をしたいと考えております。 そんな中、残りの費用は3分割でなければいけないのか?という質問がきました。 残りの費用の支払い内訳は何れか1社(者)が100%支払っても良いのでしょうか?	補助金部分以外の費用の支払い内訳には制約はございません。
90	支援内容	公募要項P2「イ. 新型輸送サービスの実証実験に必要な経費」では対象とするものを以下のように記載されています。 「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(これは、これらを含まれているタクシー車両の時間借上げ費で積算しても良い)でしょうか。 もし、個別の積上げで積算が必要である場合は、清算時のエビデンスが必要となるのでしょうか。	「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」についてタクシー車両の時間借上げ費で積算して構いません。 なお、最終的な積算時には、どのような契約でどのような支払いをしたかのエビデンスが必要となります。
91	支援内容	①自動運転バスがMaaSに組み入れられる公共交通の一つである場合でも対象外でしょうか。 ②今回、これまで行ってきた実証のルートがこのMaaS実証のため延伸する場合、延伸のために掛かる費用への補助も認められないでしょうか(延伸して商業施設との連携を行う予定) ③上記延伸のために運行バスの台数が増える場合、増えたバス台数の経費は対象にならないのでしょうか。 ④運行を行うために委託するバス会社の経費は対象にならないにしても、自動運転バスに実証のため設置するバスロケ用機器や決済用端末のレンタル費は対象にならないのでしょうか。	①自動運転バスをMaaSに組み入れるためのシステム構築に係る費用は補助対象となります。 ②延伸に伴う、運行経費の増加分は補助対象とはなりません。 ③台数増加に伴う運行経費の増加分も補助対象とはなりません。 ④MaaSの連携基盤システムに組み込まれたバスロケ用機器や決済用端末のレンタル費用は補助対象となります。
92	その他	①権利帰属は「資産の帰属」「知財の帰属」共に事業者側という認識で問題ございませんでしょうか。 ②権利帰属が事業者の場合、実験結果、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はご報告致しますが、本件を通じて開発したシステムを第三者が使用・活用・流用することが生じた際に利用料(交通費ではなくシステム利用料)等を得ることは問題無しと考えてよろしいでしょうか。	①事業者側になります。 ②補助事業を通じて開発したシステムを第三者が使用・活用・流用する場合には、システム使用料を得ることは問題ありません。

93	その他	<p>実証実験を行う場所と本格導入する地域が異なっても補助対象となりますか。</p>	<p>本格導入を目指す地域で実証実験を行うことが基本ですが、実証実験の成果を踏まえ、本格導入する地域を見直すことは妨げません。</p>
94	その他	<p>実証実験を今年度と来年度に行い、本格導入は再来年度以後となる予定であるが、補助対象となりますか。その場合の補助対象の範囲(年度)はどこまでですか。</p>	<p>本事業は実証実験後の3年後までの本格導入を前提としたものであり、補助対象の範囲は今年度までとなります。 なお、次年度以降の公募については未定となります。</p>
95	その他	<p>MaaSアプリなど資産を伴う開発について、今回は補助金の対象になると認識しておりますが、資産の帰属によって支援に影響があるのでしょうか？</p> <p>①応募主体が協議会形式の場合 行政を中心とした協議会を立ち上げ、民間事業者が開発費を捻出した場合 ・民間事業者の資産保有を想定していますが、この場合補助金の対象となりますでしょうか？資産を協議会所有とした場合と比較して補助金が出る、出ないに影響がありますでしょうか？</p> <p>②地方自治体と連携(連携協定等締結予定)した民間事業者が応募主体の場合 ・こちらも民間事業者の資産保有を想定していますが、協議会形式と比較して、補助金が出る、出ないに影響がありますでしょうか？また、資産を協議会所有とした場合と比較して補助金が出る、出ないに影響がありますか。</p>	<p>・MaaSアプリなど資産を伴う開発は補助金の対象となります。また、資産の帰属による支援への影響はありません。 ・協議会において、資産を民間保有、協議会保有するいずれの場合も、地方自治体と連携した民間事業者が応募主体で、民間事業者が資産保有する場合も、補助金の対象となり、それによる影響はありません。</p>
96	その他	<p>MaaS連携に必要なシステムについて補助いただけるとの認識ですが本件で開発/改修するシステムの知財の扱いはどのようになりますでしょうか。</p>	<p>本補助事業で生じた知財の帰属は事業者側となります。</p>