

令和4年度補正予算

国土交通省 中小企業イノベーション創出推進事業 (SBIR フェーズ3)

分野：「安全・安心な公共交通等の実現に
向けた技術の開発・実証」

公募要領

公募受付期間：2023年11月28日（火）～2024年1月23日（火）正午必着

【ご注意】

本事業への応募は「府省共通研究開発管理システム（e-Rad）」で行います。

なお、e-Radの使用にあたっては、事前に「機関の登録」「研究者の登録」が必要となります。登録手続きに日数を要する場合がありますので、2週間以上の余裕をもって手続きを行って下さい。

令和5年11月

国土交通省
一般社団法人 低炭素投資促進機構

目 次

1. 補助事業の目的・対象等について	3
(1) 目的.....	3
(2) 補助対象事業.....	3
(3) 補助要件.....	4
(4) 事業実施体制（共同申請について）.....	5
(5) 補助金交付申請額、補助率及び限度額等について.....	6
(6) 補助対象経費.....	7
(7) 本事業の統括・管理、フォローアップスキーム.....	9
2. 補助事業者の要件・義務等	10
(1) 補助事業者の要件.....	10
(2) 補助事業者の義務.....	13
3. その他（留意事項等）	16
4. 応募申請書類の提出について	16
(1) 受付期間.....	16
(2) 提出書類.....	17
(3) 提出方法.....	17
5. 採択の審査及び結果通知について	19
(1) 採択時の主な審査内容.....	19
(2) ヒアリング実施.....	22
(3) 採否の通知等.....	22
(4) 公募のスケジュール.....	22
(5) 公募説明会.....	22
(6) その他.....	22
(7) 問合せ.....	23
6. 注意事項	24
(別紙1) 公募する技術分野・テーマ.....	26

1. 補助事業の目的・対象等について

(1) 目的

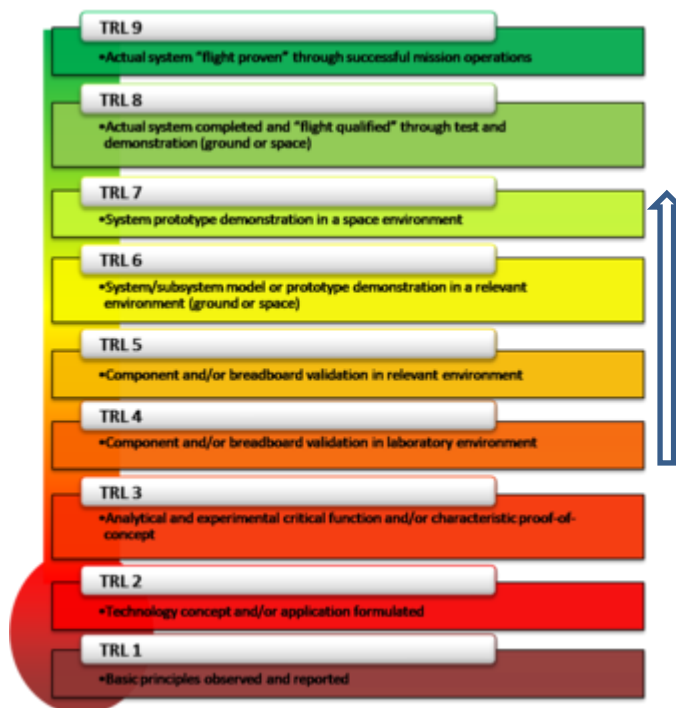
革新的な研究開発を行う中小企業（以下「スタートアップ等」という。）による研究開発を促進し、その成果を国主導の下で円滑に社会実装し、我が国のイノベーション創出を促進するための制度（以下「SBIR 制度」という。）において、スタートアップ等が社会実装に繋げるための大規模技術実証事業（フェーズ3事業）を実施する場合に、補助金の交付を受けて造成する中小企業イノベーション創出推進基金を活用して、その経費の全部又は一部を補助することで、我が国におけるスタートアップ等の有する先端技術の社会実装の促進を図ることを目的とします。

(2) 補助対象事業

本補助金の対象となる事業（補助対象事業）は、国土交通省が提示する研究開発課題（以下「テーマ」という。）を解決するために必要な革新的な新技術を有する代表スタートアップ又は当該新技術を有する代表スタートアップの技術を活用したコンソーシアムによる大規模技術実証事業です。本公募のテーマは以下の2つとなります。

- ◆テーマ①：地域公共交通に対応した自動運転技術実証
- ◆テーマ②：海運 DX 促進に向けた海運関係データ連携基盤の開発・実証

各テーマの詳細は別紙1を参照。なお、スタートアップ等有する革新的な新技術の技術成熟度（TRL¹）を原則としてレベル5以上から、社会実装が可能となるレベル7まで引き上げる計画であることが申請において必要となります（原則として申請時点でレベル4が完了していることを前提とします）。



¹ Technology Readiness Level。NASAによって作られた特定の技術の成熟度レベルを評価するために使用される指標であり、原則当該指標により技術成熟度を判断。

NASA における TRL 評価法の概要²

なお、本事業における公共交通分野の研究開発における TRL とは、今回提案される研究開発課題の TRL です。また、本事業における公共交通分野の研究開発においては、NASA や DOE における TRL 評価法等を基に作成した定義をベースに、事業者が適切に設定してください。

TRL	TRL の定義 ³	(参考) DOE における TRL の定義 ⁴
TRL 9	想定される全ての条件で運転された実システム	Actual system operated over the full range of expected conditions
TRL 8	試験と実証を通じて完成し性能確認された実システム	Actual system completed and qualified through test and demonstration
TRL 7	フルスケールに準ずる規模もしくは原型的なシステムにおいて実証しているか、前レベルよりも現実的な環境(*)において実証しているレベル	Full-scale, similar (prototypical) system demonstrated in a relevant environment
TRL 6	エンジニアリングもしくはパイロットに準ずる規模もしくは原型的なシステムにおいて検証しているか、前レベルよりも現実的な環境(*)において検証しているレベル	Engineering/pilot-scale, similar (prototypical) system validation in a relevant environment
TRL 5	実験室規模で、同様なシステムを、現実的な環境(*)において検証しているレベル	Laboratory scale, similar system validation in relevant environment
TRL 4	実験室環境で、機器・サブシステムを検証しているレベル	Component and/or system validation in laboratory environment
TRL 3	解析や実験によって、概念の重要な機能・特性を証明しているレベル	Analytical and experimental critical function and/or characteristic proof of concept
TRL 2	技術概念・その適用性を確認しているレベル	Technology concept and/or application formulated
TRL 1	基本原理を確認しているレベル	Basic principles observed and reported

* 現実的な環境の例：実環境に近い条件設定下、もしくはそれに準ずる環境下

(3) 補助要件

補助対象事業の補助要件は、以下の通りです。

² https://www.nasa.gov/directorates/heo/scan/engineering/technology/technology_readiness_level

³ https://www.meti.go.jp/committee/kenkyukai/energy/fr/senryaku_wg/pdf/010_02_00.pdf

⁴ Technology Readiness Assessment Guide, U.S. Department of Energy

<https://www.directives.doe.gov/directives-documents/400-series/0413.3-EGuide-04a/@@images/file>

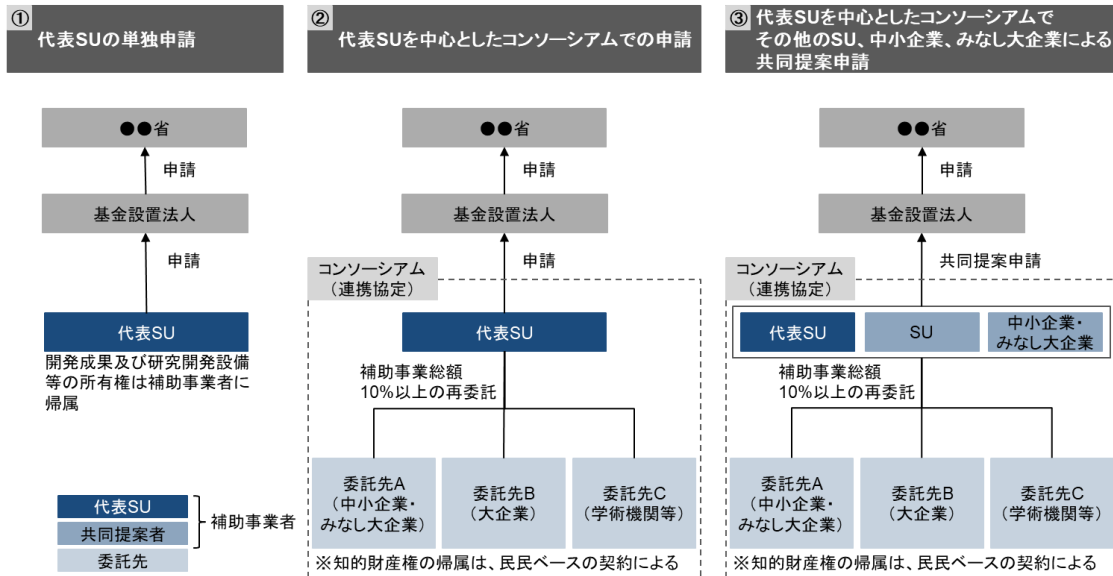
要件	内容
テーマ要件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実施計画が別紙1に示すいずれかのテーマに対応した計画となっていること（国土交通省が想定する【1】技術分野、【2】公募テーマ、【3】公募テーマ内容、【4】想定するアウトプット、【5】当該開発・実証成果により実現を目指す経済社会へのインパクト（アウトカム）を満たす内容となっていること） ・ 別紙1の内容を踏まえつつ、原則としてTRLレベルが上がる段階等、一定の技術の確立がされた段階でステージゲート審査を設定していること、併せて、そのステージゲート審査までに解決している技術的な課題や達成している技術レベルについての記載をすること。
体制要件	<p>補助事業の実施体制が、以下の3つのいずれかに該当すること。詳細は本項（4）に記載している。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 原則設立15年以内の革新的な研究開発を行うスタートアップ等（以下、代表スタートアップ）による単独の申請。 ② 代表スタートアップを中心としたコンソーシアムの申請。 ③ 代表スタートアップを中心としたコンソーシアム、かつ、その他のスタートアップ、中小企業、みなし大企業による共同提案の申請。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交付決定後に国土交通省が設置する委員会等において実施計画の承認を得た上で、その計画に沿った技術実証をすること。委員会等で指定等があった場合は、実施計画に反映すること。 ・ 補助事業の目標や内容、実施体制、経費流用等の計画変更が必要な場合は、委員会等からの承認を受けること。 ・ 国土交通省及び基金設置法人が設置する各委員会（統括運営委員会、フォローアップ委員会、ステージゲート審査会）における議論に積極的に貢献すること。 ・ 国土交通省及び基金設置法人が設置する委員会等（統括運営委員会、フォローアップ委員会、ステージゲート審査会）において指摘された内容を実施計画に反映し、実行すること。

（4）事業実施体制（共同申請について）

補助対象とする申請パターンは、以下の3つのいずれかに該当するものとします。実証期にパターンの変更がある場合、コンソーシアム（連携協定）の構成員の変更がある場合は基金設置法人への申請及び承認を必要とします。

なお、本事業を実施するにあたっては、一般社団法人 低炭素投資促進機構（以下、「GIO」という）が基金管理を行い、PwC コンサルティング合同会社（以下、PwC）が運営支援業務を行います。

- ① 原則設立15年以内の革新的な研究開発を行うスタートアップ等（以下、代表スタートアップ）（※1）による単独の申請。
- ② 代表スタートアップを中心としたコンソーシアム（※2）の申請。
- ③ 代表スタートアップを中心としたコンソーシアム（※2）、かつ、その他のスタートアップ（※1）、中小企業、みなし大企業による共同提案の申請。



※1. 科学技術・イノベーション活性化法第2条第14項に規定する中小企業者をいい、J-Startup又はJ-Startup地域版選定スタートアップを含みます。また、採択審査委員会の判断により、技術の態様に応じて設立15年以上の企業が認められる場合があります。

※2. 当事業におけるコンソーシアムの構成員は、共同提案者（代表スタートアップ以外のその他のスタートアップ、中小企業、みなし大企業）又はスタートアップの補助事業総額から10%以上の再委託を受け、スタートアップの成長に向けスタートアップに裨益を与える連携協定を締結するもの（事業会社・学術機関（※3）等。事業会社の場合、企業規模は問わない）を指します。（詳細は2.（1）P.13の「連携要件」をご確認ください。）

※3. 「学術機関等」とは、「国公立研究機関、国立大学法人、公立大学法人、私立大学、高等専門学校、独立行政法人及びこれらに準ずる機関をはじめ、研究者個人や一般社団法人、財団法人等」を指します。

みなし大企業については、代表事業者となるための要件及び補助率に一定の制限がかかります。また、設立15年以上の中小企業については、原則みなし大企業と同様の制限がかかります。

（5）補助金交付申請額、補助率及び限度額等について

本公募において、以下の通り事業を実施していただきます。

テーマ	テーマの内容	事業実施期間	採択件数	補助金交付申請可能額（1件あたりの最大）
① 地域公共交通に対応した自動運転技術実証	混在交通環境下など複雑な交通環境に対応した自動運転技術の開発及びシミュレーションを活用した自動運転システムの安全性評価手	採択後（令和6年3月予定）～令和10年3月末	1件	76.78億円

	法の開発等			
②海運 DX 促進に向けた海運関係データ連携基盤の開発・実証	海運の省エネ、安全確保、働き方改革等の課題解決に資する海運関係データ連携基盤の開発・実証	採択後（令和6年3月予定）～令和9年3月末	1件程度	4.7億円

本公募で採択された場合、原則として令和5年度中に本補助金の交付申請を行い、交付決定後、補助事業に係る経費の発注等、速やかに事業に着手し、補助事業の実施期間内に事業完了（検収および支払いの完了）しなければなりません。

なお、審査の結果、審査基準を満たさないと判断された場合は、それぞれのテーマついて採択がない場合があります。

実施事業体制別の、補助対象経費に対する補助率は、下表の通りです。

	代表事業者の補助率	(代表事業者を除く) 補助対象事業者の補助率
A: スタートアップ	100%	100%
B: 中小企業・みなし大企業	50% スタートアップと連携協定を締結する場合に限り代表事業者となれる。	50%
C: 大企業・学術機関	× 代表事業者にはなれない	× 補助対象事業者にはなれない

※ 補助金額については、審査の結果、申請した金額を下回る可能性があります。

※ 補助事業者は、代表スタートアップまたは代表スタートアップとの共同提案者。

(6) 補助対象経費

補助対象経費は、補助事業を実施する上で補助対象事業者が支出する直接経費及び間接経費となります。原則、次の条件を全て満たす必要があります。

- ① 交付決定後に契約、支出されるもの。
- ② 事業の最終年度3月末日までに支払いを終えるもの。
- ③ 本補助事業に要することが明確であるもの。

(補助対象経費)

経費区分		内 容
1 直接 経費	①仮設施設工事費	技術実証を行うために不可欠で最低限必要な仮設施設（これらと一体的に整備される設備を含む。ただし、補助事業期間終了後、速やかに解体・撤去するものに限る。）の整備、改修又は当該施設の解体・撤去に要する経費（土地の取得造成費、既存建物解体費、既存設備の撤去費、外構工事費その他施設本体に直接関係のない工事費を除く。）及び仮設施設の賃借、移設に必要な経費
	②機械設備費	技術実証に必要な機械装置（輸送用機械、ソフトウェアを含む。）の購入、試作・製作、改良、据付け、借用又は修繕等に必要な経費及び技術実証を実施するために必要な工具器具備品（木型、金型を含み、耐用年数1年以内のものを除く。）やデータの購入、試作・製作、改良、据付、借用又は修繕に要する経費
	③調査設計費	仮設施設工事費、機械設備費に係る調査費及び設計費
	④人件費 （※1）	技術実証に直接従事する者の人件費及び補助員費並びに技術実証の実施や技術実証終了後のビジネスモデルの構築等に必要となる知識、情報、技術が提供可能な人材に関する経費（実証期間中に係る経費に限る）
	⑤材料費等	技術実証に必要な材料、副資材、消耗品、データ等の購入に要する経費
	⑥外注費	技術実証に必要な加工等試作、試験・実験、分析、ソフトウェア製作等を外注する場合に要する経費
	⑦委託費（※2）	民間企業、学術機関等へ技術実証の一部を委託する場合に要する経費（委託契約等を締結・管理する専門家（弁護士等）に支払う経費、試験・評価、知的財産権先行調査、弁理士費用（特許印紙代等を除く）、市場調査等技術実証及び技術実証成果の事業展開の企画立案に必要な調査等の委託を含む。）
	⑧その他諸経費	④に掲げる者を新たに雇用する際の経費、技術実証に必要な施設・設備・資機材等に係る使用料・賃借料、謝金・旅費、文献購入費、技術実証の成果を社会実装するために必要な展示会への出展費、マッチングイベントへの参加費及びルールメイキングに要する経費（標準・規格の形成や変更等に向けた会議等への参加費・旅費・調査費・資料作成費等）に要する経費等
2 間接経費	直接経費の5パーセント以下（本補助事業を行う上で実証や研究に必要な環境改善や機能向上等に関する経費）	

※1 ④の経費のうち、技術実証の実施や技術実証終了後のビジネスモデルの構築等に必要となる知識、情報、技術が提供可能な人材に関する経費については、総事業費の3%以下に限ります。

※2 ⑦の経費が総事業費（又は直接経費）の50パーセントを超える場合には、国土交通大臣の承認等所定の手続きが必要になります。

次に該当する経費については原則として間接経費の対象となります。

- ・ パソコン、カメラ 等（事業の実施に必要不可欠な場合を除く）
- ・ 技術実証における経理等事務処理に関する業務に従事する者の人件費及び補助員費
- ・ 技術実証の実施に必要となる各種保険料
- ・ 技術実証の成果に係る特許出願に係る経費
- ・ 使用実績の把握が困難な材料等
- ・ 公租公課（消費税含）
- ・ 文房具などの事務用品等の消耗品代、雑誌購読料、新聞代、団体等の会費
- ・ 振込手数料
- ・ 賃借物件等の保証金、敷金、仲介手数料
- ・ 上記のほか、適切と認められる経費

次に該当する経費についてはいかなる場合も補助対象外となります。

- ・ 交付決定日より前に発注、購入、契約等を実施したもの
- ・ 恒久的な施設・設備の整備費
- ・ 土地の取得及び造成の費用
- ・ 既存建物、設備の解体費・撤去費
- ・ 商品券等の金券
- ・ 飲食、奢侈、娯楽、接待の費用
- ・ 借入金などの支払い利息及び遅延損害金
- ・ 税務申告、決算書作成等のために税理士、公認会計士等に支払う費用及び訴訟等のための弁護士費用
- ・ 上記のほか、不適切と認められる経費

（7）本事業の統括・管理、フォローアップスキーム

本事業全体を統括・管理する者として、国土交通省により中小企業イノベーション創出推進事業統括プログラムマネージャー（以下、統括 PM という。）が指名されるとともに、本事業全体の進捗管理を行う会議体として統括運営委員会が設置されています。

さらに、プロジェクトごとにプロジェクトリーダー（以下、PL という。）が設置され、補助対象事業の進捗状況の管理等を実施します。また、原則プロジェクトごとにフォローアップ委員会が設置され、補助対象事業のモニタリングや、補助対象となる革新的な新技術等を活用した製品・サービスの社会実装を見据えたロードマップの検討を実施いたします。

補助事業者は実証成果の社会実装に向けて、統括 PM、PL と連携し、各種委員会への情報提供や報告、ロードマップ検討に協力することが求められます。

採択後は原則 TRL が上がる段階で、『活動結果の妥当性確認』を目的としたステージゲート審査を実施します。ステージゲート審査の評価によっては、実証計画の見直し、中止等の要求がなされる場合もあります。審査は、TRL の移行に伴い設定するものとし、イメージは下表の通りです。

	1 回目	2 回目	3 回目 (※2)
時期 (※1)	令和 6 年度 (2024 年度) を目途に事業者が設定した時期に実施	令和 7 年度 (2025 年度) を目途に事業者が設定した時期に実施	事業の最終年度を目途に事業者が設定した時期に実施
審査内容	TRL5 の完了	TRL6 の完了	TRL7 の完了
目的	①地域公共交通に対応した自動運転技術実証	活動結果の妥当性確認(要素技術開発・動作性検証の完了)	活動結果の妥当性確認(個別環境での全体的な検証・実証の完了)

	1 回目	2 回目	3 回目 (※2)
時期 (※1)	令和 7 年度 (2025 年度) を目途に事業者が設定した時期に実施	令和 8 年度 (2026 年度) 上半期を目途に事業者が設定した時期に実施	事業の最終年度を目途に事業者が設定した時期に実施
審査内容	TRL5 の完了	TRL6 の完了	TRL7 の完了
目的	②海運 DX 促進に向けた海運関係データ連携基盤の開発・実証	活動結果の妥当性確認(システム開発等の完了)	活動結果の妥当性確認(個別環境での全体的な検証・実証の完了)

- ※1. ステージゲート審査を実施する時期は、事業者からの提案時期等をもとに設定します。なお事業者からの求めがあった場合は、実施期間中の進捗状況等に伴うステージゲート審査の前倒し等についても、PL をはじめとする関係者等との協議の上で可能とします。
- ※2. 原則、事業の最終年度に審査を実施します。

2. 補助事業者の要件・義務等

(1) 補助事業者の要件

補助対象事業者は、「1. 補助対象となる申請パターン ①・②」の場合は代表スタートアップが以下の A を、「1. 補助対象となる申請パターン ③」の場合は代表スタートアップが以下の A を満たすとともに、共同提案者が以下の B を満たすものとします。

- A) 下記要件 i ~ ix を満たすもので、原則設立 15 年以内の革新的な研究開発を行う代表スタートアップであること。(J-Startup 又は J-Startup 地域版選定スタートアップを含む)
- i. 日本に登記されている企業であって、その事業活動に係る主たる技術開発及び意思決定のための拠点を日本国内に有すること。
 - ii. 本事業を的確に遂行するに足る技術的能力を有すること。
 - iii. 本事業を的確に遂行するために必要な費用の調達に関し十分な経理的基礎を有すること。
 - iv. 本事業に係る経理その他の事務について、的確な管理体制及び処理能力を有すること。

- v. 本事業終了後の実証成果の社会実装を達成するために必要な能力を有すること。
- vi. 技術開発の成果を事業展開に結びつけるために必要な技術経営力を有すること。
- vii. 原則として科学技術・イノベーション創出の活性化に関する法律第2条第14項等に定められている以下の資本金基準又は従業員基準のいずれかを満たす中小企業者に該当する法人であって、みなし大企業に該当しないもの。

主たる事業として営んでいる業種 ※a	資本金基準 (資本の額又は出資の総額) ※b	従業員基準 (常時使用する従業員の数) ※c
製造業、建設業、運輸業及びその他の業種(下記以外)	3億円以下	300人以下
ゴム製品製造業 (自動車又は航空機用タイヤ及びチューブ製造業並びに工業用ベルト製造業を除く。)	3億円以下	900人以下
小売業	5千万円以下	50人以下
サービス業 (下記3業種を除く)	5千万円以下	100人以下
ソフトウェア業又は 情報処理サービス業	3億円以下	300人以下
旅館業	5千万円以下	200人以下
卸売業	1億円以下	100人以下

※a. 業種分類は、「日本標準産業分類」の規定に基づきます。

※b. 「資本金の額又は出資の総額」をいいます。

※c. 「常時使用する従業員の数」をいい、家族従業員、臨時の使用人、法人の役員、事業主は含みません。また、他社への出向者は従業員に含みます。

なお、本事業において、「みなし大企業」とは、中小企業者であって、以下のいずれかを満たすものをいう。

- ・発行済株式の総数又は出資の総額の2分の1以上が同一の大企業(※)の所有に属している企業。
- ・発行済株式の総数又は出資の総額の3分の2以上が、複数の大企業(※)の所有に属している企業。
- ・資本金又は出資金が5億円以上の法人に直接又は間接に100%の株式を保有されている企業。

(※)本事業において、「大企業」とは、事業を営むもののうち、中小企業者を除くものをいう。

- viii. 本事業に係わるメンバーに関して、前職の離職時に前職と結んだ念書・誓約書等の制限条項に抵触していないこと。
- ix. 国土交通省からの補助金交付等停止措置又は指名停止措置が講じられている者で

はないこと。

- B) 代表事業者と共同で申請するスタートアップ／中小企業／みなし大企業であり、A)のviiの要件以外を全て満たし、かつ、下記の連携要件を満たすものであること。

連携要件

補助対象者となる代表スタートアップ又は代表スタートアップ以外のその他のスタートアップに裨益を与える下記例の具体案を記載した連携協定を締結(※1)すること(※2例)

- ・共同技術開発
- ・技術実証時の付加的要素技術やデータの提供
- ・実証環境の提供
- ・実証後の製造・サービス提供の受諾確約
- ・実証後のビジネスモデルへの参画(保険付与等)
- ・技術・経営人材等の出向派遣
- ・販売・事業展開チャネルの提供 等

※1. プロジェクトの提案時には、(採択未確定であるため)提出する連携協定書(案)への具体的な代表取締役・事務担当者の署名・発効までは求めませんが、本連携協定書(案)の内容は、採択を左右する重要な審査項目の一つであり、仮にプロジェクトが採択された場合、当該連携協定書(案)への署名・発効をプロジェクト開始の条件としますので、補助金交付決定後に速やかに署名・発効した正本をご提出いただきます。

※2. 連携要件はコンソーシアム構成員である委託先(スタートアップの補助事業総額から10%以上の委託を受ける場合の事業会社・学術機関等)も満たす必要(※3)があります。

※3. コンソーシアム構成員は、上記連携要件に加えて、以下の要件を全て満たす必要があります。

・日本に登記されている企業であって、その事業活動に係る主たる技術開発及び意思決定のための拠点を日本国内に有すること。

・本事業に係わるメンバーに関して、前職の離職時に前職と結んだ念書・誓約書等の制限条項に抵触していないこと。

・国土交通省からの補助金交付等停止措置又は指名停止措置が講じられている者ではないこと。

なお、以降で示す不支給要件のいずれにも該当しないことも必要です。

不支給要件
1 次のいずれかに該当した事実があり、その行為態様、役員の関与の有無、違反行為が行われた期間及び社会的影響等を総合的に勘案して、補助金の交付の相手方として不適当であると基金設置法人が認める場合。 イ 偽りその他不正の手段によって、適正化法第2条第1項に規定する補助金等及び適正化法第2条第4項に規定する間接補助金等並びに施行令第4条第2項第4号に規定する条件として各省各庁の長が定めた民間事業者等に対する助成金等の交付条件又は契約条件に従い交付する基金(以下「補助金等」という。)の交付を受け、又は融通を受けたと認められる場合。

- ロ 補助金等の他の用途への使用があったと認められる場合。
- ハ その他補助金等の交付の決定の内容又はこれに付した条件その他法令又はこれに基づく各省各庁の長の処分違反した場合（ロに掲げる場合を除く。）。
- ニ 事業主、又は事業主が法人である場合当該法人の役員又は事業所の業務を統括する者その他これに準ずる者（以下「役員等」という。）が公共機関の職員に対して行った贈賄の容疑により逮捕され、又は逮捕を経ないで公訴を提起された場合。
- ホ 業務に関し、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）第 3 条又は第 8 条第 1 項第 1 号に違反した場合（へに掲げる場合を除く。）。
- ヘ 役員等が談合の容疑により逮捕され、又は逮捕を経ないで公訴を提起された場合。
- ト 役員等が競売等妨害の容疑により逮捕され、又は逮捕を経ないで公訴を提起された場合。
- チ 業務に関し、不正競争防止法（平成 5 年法律第 47 号）第 2 条第 1 項第 1 号又は第 19 号に掲げる行為を行った場合。
- リ 前各号に掲げる場合のほか、業務に関し不正又は不誠実な行為をした場合。
- ヌ 前各号に掲げる場合のほか、役員等が禁錮以上の刑に当たる犯罪の容疑により公訴を提起され、又は禁錮以上の刑若しくは刑法（明治 40 年法律第 45 号）の規定による罰金刑を宣告された場合。

2 次のいずれかに該当する事業者

- イ 役員等のうちに暴力団員（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。以下「暴力団対策法」という。）第 2 条第 6 号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）に該当する者及び暴力団の構成員等の統制の下にあるもの（以下「暴力団員等」という。）のある事業所
- ロ 暴力団員等をその業務に従事させ、又は従事させるおそれのある事業所
- ハ 暴力団員等がその事業活動を支配する事業所
- ニ 暴力団員等が経営に実質的に関与している事業所
- ホ 役員等が自己若しくは第三者の不正の利益を図り又は第三者に損害を加える目的をもって、暴力団（暴力団対策法第 2 条第 2 号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）の威力又は暴力団員等を利用するなどしている事業所
- ヘ 役員等が暴力団又は暴力団員等に対して資金等を供給し、又は便宜を供与するなど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事業所
- ト 役員等又は経営に実質的に関与している者が、暴力団又は暴力団員等と社会的に非難されるべき関係を有している事業所
- チ イからトまでに規定する事業所であると知りながら、これを不当に利用するなどしている事業所

（2）補助事業者の義務

本補助金の利用に際しては、以下に記載した事項の他、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）、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）、中小企業イノベーション創出推進事業補助金交

付要綱、中小企業イノベーション創出推進事業補助金実施要領及びその他の法令等の規定を遵守していただくこととなりますのでご留意ください。

- ① 補助事業者は、交付決定を受けた後、補助事業の経費の配分又は内容を変更しようとする場合、若しくは補助事業を中止又は廃止しようとする場合は、事前に国土交通省、基金設置法人及びPLの承認を得なければなりません。
補助事業者は、国土交通省、基金設置法人又はPLから補助事業の交付年度中間の進捗状況の報告を求められた場合、速やかに報告しなければなりません。
- ② 補助事業者は、補助事業を完了した場合、その日から起算して30日を経過した日までに実績報告書を提出しなければなりません。
- ③ 補助事業者は、補助事業により取得した財産又は効用の増加した財産については、補助事業の終了後も善良なる管理者の注意をもって管理し、補助金交付の目的に従って効果的運用を図らなければなりません。なお、当該取得財産等については、「取得財産管理台帳」を備えて、別に定める財産処分制限期間中、的確に管理しなければなりません。
- ④ **補助事業者は、当該取得財産等については、補助金交付の目的及び減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）に定める期間においては、処分（補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、貸付け又は担保に供すること）はできません。ただし、やむを得ない不測の事態の発生等により、当該取得財産等を処分する必要があるときは、事前に承認を受けることにより、当該取得財産等の処分も可能ですが、その場合には、原則として、補助金の全部又は一部を返納していただくこととなります。コンソーシアム構成員がいる場合は、コンソーシアム構成員も同様の義務を負います。**
- ⑤ 補助事業者は、補助事業に係る経理について、その収支の事実を明確にした証拠書類を整理し、補助事業の完了した日の属する国の会計年度の終了後5年間保存しなければなりません。コンソーシアム構成員がいる場合は、コンソーシアム構成員も同様の義務を負います。
- ⑥ 補助事業者は、補助事業の完了した日の属する年度の終了後5年間（以下「報告期間」という。）、毎年度の終了後90日以内に補助事業に係る事業継続等状況について報告しなければなりません。ただし、基金設置法人又は運営支援法人が必要と認める場合には、報告期間終了後も報告を求めることができます。

その他、本事業特有の義務事項は以下の通りです。

- ⑦ 研究開発成果の公表
研究開発成果等報告書等を関係機関等のホームページその他の方法で公表し、積極的な普及活動に努めますので、ご協力をお願いします。また、関係機関等が開催する成果の公表等へ積極的に参加・協力していただきます。
- ⑧ プロジェクトの主体性
技術実証において、再委託額は総事業費（又は直接経費）の50パーセントを超える場合には、国土交通大臣の承認等所定の手続きが必要となります。また、事業の企画・運営など事業全体の企画及び立案並びに根幹に関わる業務を再委託することはできません。
- ⑨ 委員会への報告、ロードマップ作成、PM・PLとの連携

本事業では、事業全体の統括・管理を行う統括運営委員会、採択プロジェクトの管理や、補助対象となる革新的な新技術等を活用した製品・サービスの社会実装を見据えたロードマップの検討・策定・進捗管理を行うフォローアップ委員会、原則TRLレベルが上がる段階で開催されるステージゲート審査会が設置されます。補助事業者には、これらの委員会等への報告や情報提供等に積極的に協力していただきます。また、これらの委員会等から指摘された内容を実施計画に反映し、実行していただきます。

また、国土交通省において設置する統括PM、PLと密接に連携し実証を進めることが求められます。

⑩ 情報収集及び報告

本事業のモニタリング、効果分析等に必要な情報を運営支援法人に提出いただく必要があります。ご提供いただく情報は、国土交通省等の関係行政機関、本事業の委員会、基金設置法人及びその委託先事業者において本事業のモニタリングや効果分析等に、また、国土交通省等の関係行政機関において今後の施策検討に活用することがあります。情報の粒度や情報収集の頻度については、採択決定後の説明会等で詳細について説明しますが、以下のような情報を想定しています。

- ・実証の成果を活用した製品・サービスの売上高
- ・実証の成果を活用した製品・サービスの市場シェア
- ・実証の成果を活用した製品・サービスの販売先数・事業提携先数
- ・資金調達額
- ・実証成果に基づく特許等の出願・取得件数
- ・実証成果に基づく論文発表数
- ・従業員数
- ・コンソーシアム構成員や共同提案者以外の事業会社との連携（事業連携、資本提携等）の件数及びその規模
- ・その他事業のモニタリング・効果分析に必要な指標

⑪ 事業終了後の追跡調査への協力

追跡調査として、事業終了後5年間は、その後の社会実装の進捗状況や技術開発・実証成果の波及効果、特許等の出願・実施許諾等の状況やそのライセンス収入などについて所定の様式により、報告することが必要となります。

また、⑩に示した指標の情報提供を含め、必要に応じて行う本事業に関する調査については、最大限の協力を行っていただきますので、予めご了承ください。

⑫ コンソーシアム構成員管理上の責務

コンソーシアム構成員がいる場合は、コンソーシアム構成員の支出についても代表スタートアップが確認・精査したうえで事業の補助対象経費等を報告してください。特に委託先がいる場合、委託先も本事業の事務処理マニュアルに基づいて各種帳票類を確認しなければなりません。そのため、不適切な経理が行われることのないよう、契約締結前に事務処理マニュアルと同等の経理処理を行うよう予め委託先に対して注意喚起を行ってください。また、経済産業省が公表している「スタートアップ企業と事業会社の連携」で示されている、スタートアップとの事業連携及びスタートアップへの出資に関する指針やディープテックスタートアップの評価・連携の手引き、オープンイノベーション促進のためのモデル契約書等を委託先を含めて遵守徹底してください。

参考：スタートアップ企業と事業会社の連携（METI/経済産業省）

3. その他（留意事項等）

- ① 今回の申請により提出された補助金申請額（補助率を含む）が交付決定額となるものではありません。本公募による採択決定後、交付規程に基づき採択者が提出する交付申請書の内容を国土交通省及び基金設置法人が厳正に審査した上で、交付決定通知書にて交付決定額を通知します。
- ② **補助金の支払いは、原則、補助事業完了後、補助事業実績報告書の提出を受け、額の確定後の精算払いとなります。確定額（精算額）は、交付決定額に至らない場合があります。**

また、本補助金では概算払いの利用についても想定しています。補助事業の遂行途中での事業の進捗状況、経費（支払行為）の発生等を確認し、所定の手続きを経た上で、当該部分にかかる補助金が暫定的に支払われることもあります。

なお実証期間中に設定されるステージゲート審査において、実証の進捗状況・成果等について評価を行うこととなりますが、その評価によっては実証計画の見直し等の要求がなされる場合もあります。
- ③ **今回の申請にかかる経費は、交付決定日以降に発注等が行われた補助事業に係る経費が対象となるため、交付決定日以前に発生した経費は対象となりません。**
- ④ 国（特殊法人等を含む）が助成する他の制度との併用は原則認めておりません。なお、他の制度との併願・併用について疑問等がありましたら、事前に運営支援法人にご相談ください。
- ⑤ 補助事業者は、補助事業を遂行するため、売買、請負その他の契約をする場合は、一般の競争に付さなければなりません。ただし、補助事業の運営上、一般の競争に付することが困難又は不相当である場合は、指名競争に付し、又は随意契約によることができます。
- ⑥ 補助対象事業の完了した日の属する会計年度の終了後、補助対象事業を実施した補助事業者が当該補助対象事業の実施結果の事業化、産業財産権等の譲渡若しくは実施権の設定又はその他当該補助事業の実施結果の他への供与により収益が生じた場合であっても収益納付は求めないこととします。
- ⑦ 本補助金に応募された全ての事業者に対して、補助金導入効果の分析等のための調査等に協力をお願いする場合があります。

4. 応募申請書類の提出について

（1）受付期間

2023（令和5年）年11月28日（火）～2024年（令和6年）1月23日（火）正午まで
※上記期間に e-Rad で申請を実施・完了してください。

(2) 提出書類

「提出書類一覧表」

提出書類	補助事業者	
	代表スタートアップ	共同提案者
様式 1 (交付申請書)	○	△
様式 1-1 (申請企業等概要)	○	△
様式 1-2 (プロジェクト計画書) プレゼンテーション資料	○	—
様式 1-3 (複数年参考計画書)	○	—
様式 1-4 (収支明細書)	○	○
様式 1-5 (申請企業説明書)	○	○
様式 1-6 (仮施設の概要)	○	—
様式 1-7 (経費明細書)	○	○
様式 1-8 (暴力団排除に関する誓約書)	○	○
別紙 連携協定書 (案) ※コンソーシアムによる提案を実施する場合のみ	○	—

(記号凡例)

- 申請される補助事業者の情報に応じて作成・提出
- △ 代表スタートアップの申請情報に準じるも、一部申請される補助事業者の情報に応じて作成・提出
- 代表スタートアップの申請情報に準じて提出 (同一内容とする)

(3) 提出方法

本事業への応募は e-Rad を通じて行っていただきます。なお、代表スタートアップ、共同提案者のそれぞれで提出が必要となります。

また、バックアップとして別途指定するファイルサービスへの応募書類のアップロードもお願いします。

e-Rad の利用にあたっては、e-Rad ポータルサイト (以下、「ポータルサイト」という。) (<https://www.e-rad.go.jp/>) を参照してください。

※e-Rad を利用するにあたっての各種申請手続きにつきまして、原則、紙の書類での申請は受け付けておりませんので、e-Rad ポータルサイトから各種申請の手続きをお願いいたします。

また、e-Rad の利用の際は、特に以下の点に注意してください。

(i) e-Rad 使用にあたる事前登録 (<https://www.e-rad.go.jp/organ/index.html>) 応募時までには研究機関及び所属研究者の事前登録が必要となります。

① 研究機関の登録申請

研究機関で 1 名、e-Rad に関する事務代表者を決めていただき、「研究機関の登録申請」

(<https://www.e-rad.go.jp/organ/entry.html>) から手続きを行ってください。

※登録まで日数を要する場合があります。2週間以上の余裕をもって手続きください。

※一度登録が完了すれば、他省庁等が所管する制度・事業の応募の際に再度登録する必要はありません。

※既に他省庁等が所管する制度・事業で登録済みの場合は再度登録する必要はありません。

②部局情報、事務分担者情報、職情報、研究者情報の登録

事務代表者は、①により入手した ID、パスワードで e-Rad にログインし、部局情報、事務分担者、職情報、研究者情報を登録し、事務分担者用及び研究者用の ID、パスワードを発行します。

登録方法は、ポータルサイト (https://www.e-rad.go.jp/manual/for_organ.html) 研究機関事務代表者用マニュアル「10. 研究機関手続き編」「11. 研究機関事務分担者手続き編」「12. 研究者手続き編」を参照してください。

(ii) e-Rad での応募申請

ポータルサイト (https://www.e-rad.go.jp/manual/for_organ.html) 研究機関事務代表者用マニュアルを参照してください。

応募課題の状態が「応募中」、申請の種類（ステータス）が「配分機関処理中 申請中」となると、応募手続きは完了です。

<注意事項>

- ① 応募申請に当たっては、応募情報の Web 入力と申請様式の添付が必要です。アップロードできる申請様式の電子媒体は 1 ファイルで、最大容量は 30MB です。ファイル中に画像データを使用する場合はファイルサイズに注意してください。やむを得ず上限値を超える場合は、アップロードする前に問い合わせ窓口に問い合わせてください。
- ② 原則として応募書類に不備等がある場合は、審査対象とはなりませんので、公募要領及び応募書類作成要領を熟読のうえ、注意して記入してください。

(iii) e-Rad の利用可能時間帯

原則として 24 時間 365 日稼働していますが、システムメンテナンスのため、サービス停止を行うことがあります。

サービス停止を行う場合は、ポータルサイトにてあらかじめお知らせします。

(iv) e-Rad 上の課題等の情報の取扱いについて

採択された個々の課題に関する e-Rad 上の情報（制度名、研究課題名、所属研究機関名、研究代表者名、予算額及び実施期間）については、「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」（平成 11 年法律第 42 号）第 5 条第 1 号イに定める「公にすることが予定されている情報」であるものとして取扱います。

(v) e-Rad からの内閣府への情報提供等について

「第 6 期科学技術・イノベーション基本計画」（令和 3 年 3 月 26 日閣議決定）では、科

学技術・イノベーション行政において、客観的な証拠に基づく政策立案を行う EBPM を徹底することとしており、e-Rad に登録された情報は、国の資金による研究開発の適切な評価や、効果的・効率的な総合戦略、資源配分方針等の企画立案等に活用されます。

このため、採択された課題に係る各年度の研究成果情報・会計実績情報について、e-Rad での入力をお願いします。

研究成果情報・会計実績情報を含め、マクロ分析に必要な情報が内閣府に提供されることとなります。

(vi) 府省共通研究開発管理システム (e-Rad) の操作方法に関する問い合わせ先
e-Rad ポータルサイトをよく確認の上、問い合わせてください。

e-Rad ヘルプデスク 0570-057-060(ナビダイヤル)

午前 9:00~18:00 ※土曜日、日曜日、祝日、年末年始を除く。

5. 採択の審査及び結果通知について

(1) 採択時の主な審査内容

採択の審査は、基金設置法人に設置される採択審査委員会において行われます。審査は、提出書類に基づき書面審査とともに、補助事業者へのヒアリングの実施を予定しています。ただし、応募件数が想定を超える場合等においては、ヒアリング対象を絞り込む形で実施する可能性があります。

補助事業者の事業計画における本 SBIR フェーズ 3 プロジェクトの位置づけが分かるような書類作成に努めてください。

また、原則として提出書類に不備（必要書類の欠落や記入漏れ等）があった場合は、以下審査基準に関わらず、審査の対象となりませんので十分ご注意ください。

①基本的事項の審査

ア. 基本的要件

「1. (1) 目的」に掲げる補助事業の目的に合致しており、かつ「1. (3) 補助要件」に掲げる要件を満たしているか

イ. 適格性

「2. 補助事業者の要件・義務等」に掲げる要件を満たしているか

ウ. 補助事業の実施体制

補助事業を円滑に遂行するための十分な体制を有しているか

エ. 財務の健全性

補助事業を円滑に遂行するための資金力、経営基盤を有しているか

オ. 補助事業の実現性

補助事業の投資計画等が妥当であるか。また、補助事業が企業規模（企業の財務指標（売上高、純資産、総資本等））に比して過大でないか

A) 事業内容に関する審査

事業内容の審査は主に下記の観点から行われます。

大項目	中項目	評価ポイント
市場性	市場規模	<ul style="list-style-type: none"> 市場規模（TAM/SAM/SOM等）の考え方とその算出方法（出所、計算方法等）に妥当性があるか
	市場の成長性	<ul style="list-style-type: none"> 実証成果を活用したプロダクト/サービスの市場規模の成長性はどの程度か。 市場の成長性を見通し及びその考え方が合理的かつ妥当か。
	ニーズとの適合性	<ul style="list-style-type: none"> 実証成果のプロダクト/サービスのユーザー及びそのユーザーが抱えている課題・ニーズを具体的に想定できているか。 実証成果のプロダクト/サービスが、想定ユーザーの課題・ニーズの解決・充足に資するものとなっているか。
競争優位性	技術的優位性	<ul style="list-style-type: none"> 保有技術に新規性/先進性/独自性/優位性があり、他社と比較して競争力が期待できるか 実証成果を活用したプロダクト/サービスの模倣障壁を築くための戦略（知財戦略など）が適切に講じられているか。 技術的な模倣障壁を構築することができているか、もしくは実証を通して構築できる見込みがあるか。
	ビジネスモデルの優位性	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスモデルに新規性/独自性/優位性があり、他社と比較して競争力が期待できるかターゲットとする市場において、売上の拡大や収益性の確保、シェアを獲得するための戦略が適切に講じられているか。
実現可能性	プロジェクトの目標と計画内容の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトの目標（開発・実証の成果の目標）が明確かつ妥当か。 プロジェクトの目標達成に向けたプロジェクト計画の構成及び内容は、開発・実証において解決すべき課題及び対応策、予想されるリスク及び対策を含むものであるか。また、それらを考慮し妥当であるか。 プロジェクトに必要な経費の金額及びその用途は妥当であるか。 スケジュールとして妥当であるか。
	社会実装の実現性	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト終了後にプロジェクト成果を社会実装していく絵姿が明確かつ妥当か。 社会実装に向けて、解決すべき課題を具体的に想定することができているか。

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題解決に向けて事業期間中及び事業終了後にとるべきアクションが明確かつ妥当であるか。 ・ プロジェクト終了後の、プロジェクトの成果の社会実装に向けたスケジュールの見通しが明確かつ妥当か。
	プロジェクトの実施体制、プロジェクトメンバーの専門性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開発・実証を遂行する上での社内の実施体制・リソース（技術的な専門性（知識、スキル、経験等）、事業遂行に向けた経営力（経営者の資質、経営チームメンバーの経験・スキル・能力の構成等）や事業開発力・対外折衝力、資金管理体制を含む。）は十分に確保されているか。 ・ 適切な経理処理等を行うための実施体制は十分に確保されているか。 <p>【代表 SU の単独による提案の場合のみ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社外の連携先が存在する場合、連携先と協力してプロジェクトを実施できる体制が構築されているか。 ・ プロジェクトの推進及びプロジェクト終了後のプロジェクト成果の社会実装の実現に資するものか。 <p>【コンソーシアムによる提案を実施する場合のみ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンソーシアムによる連携協定の内容は、プロジェクトの推進及びプロジェクト終了後のプロジェクト成果の社会実装の実現に資するものか。 ・ 連携協定の内容は実現性を帯びているか。
SBIR 制度との適合性	制度要件に対する適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクト成果を活用したプロダクト/サービスは、政府の調達ニーズの充足/公共サービスの高度化・効率化や、政策（社会）課題の解決に適合するものか。 ・ 実施計画は、大規模技術実証（フェーズ3）を実施するレベルに適合するか（TRL を原則としてレベル5以上から、社会実装が可能となるレベル7まで引き上げる計画として十分か）。
プロジェクト成果及び波及効果への期待（アウトカム）	プロジェクト成果の自社ビジネスへの効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクト終了後に得られる自社への成果（収益貢献）のインパクトの見通し及びその考え方は妥当か。 ・ インパクトの大きさはどの程度か。 ・ 財務上の懸念点は無いか。 ・ これまでの類似事業の実績、保有資格等。
	プロジェクト成果による市場の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクト成果の社会実装による市場創出のインパクトの見通しやその考え方は妥当か（将来の特定年時点で推計される市場規模、同市場内で自社が獲得するシェア）。

・ インパクトの大きさはどの程度か。

※必要に応じて上記に加えてその他の審査の観点を追加する場合があります。

(2) ヒアリング実施

提出頂いた書類だけの審査ではなく、電子メールもしくはオンライン方式、対面方式にて事業者へのヒアリングを実施します。ヒアリングは、明らかな要件不適合や書類不備等がない事業者のみの実施を予定しています。ただし、応募件数が想定を超える場合等においては、ヒアリング対象を絞り込む可能性があります。

(3) 採否の通知等

審査結果（採択又は不採択）の決定後、基金設置法人から速やかに e-Rad にて通知します。なお、採択の場合であっても、提案金額の精査や事業計画の見直しなど、条件付きの採択となることがあります。

また、補助要件を満たさない申請は、採択結果の最終公表を待たずに不採択の通知を行う場合があります。

(4) 公募のスケジュール

2023年（令和5年）11月28日（火）	公募開始
2023年（令和5年）12月5日（火）	公募説明会
2024年（令和6年）1月15日（月）	問合せ受付の締切
2024年（令和6年）1月23日（火）正午	公募締切
2024年（令和6年）2月上旬～	ヒアリングの実施
2024年（令和6年）3月下旬～※	採択先公表

※採択先決定日については、応募申請件数次第で前後する可能性があります。

原則として交付決定後、事業開始（契約・発注）が可能となります。

(5) 公募説明会

以下日時にオンライン公募説明会を開催します。参加をご希望の方は、[申込みフォーム](#)に、所属機関名、出席者氏名、出席者の連絡先（TEL 及び電子メールアドレス）及び関心のある公募テーマ（複数選択可）をご記入の上、令和5年12月4日（月）正午までに送信してください。令和5年12月4日（月）20時までにオンライン公募説明会の接続情報をお送りします。この時間までにメールが届かない場合は、問合せ先まで電子メールでご連絡ください。

説明会開催日時：令和5年12月5日（火）14時30分～15時30分

説明会形式：オンライン（Zoomを予定）

申込みフォーム：[ここ](#)をクリックしてください。

(6) その他

- ・ 申請や実施については、公募要領等を熟読して対応してください。
- ・ 本制度では、提出書類の取扱いは厳重に行い、企業秘密保持の観点から応募者の了解なしには応募の詳細内容等の公表は行いません。ただし、他の助成機関等からの依頼・問い合わせ等に対して、その内容を妥当と認めた場合は、使用目的を限って、その機関に申請者名、事業名、大まかな事業内容等を知らせることがあります。

- ・ 公募の結果として、採択事業者名、事業実施場所、事業内容等について公表します。さらに補助対象事業終了後、補助金交付額についても、原則公表する予定です。
- ・ 申請内容に虚偽があることが判明した場合には、補助金適正化法違反に問われることとなり、補助金の全額返還を求めることとなります。
- ・ 応募書類の必要事項が記載されていない、必要な添付書類がないといった場合には不採択となることがありますので、ご注意ください。
- ・ 審査への対応ができない場合は、原則として不採択となります。ご注意ください。
- ・ プロジェクト内容を変更する場合、経費の区分間において 50 パーセントを超える補助対象経費の流用増減がある場合、補助対象経費の 50 パーセントを超える減額変更がある場合、補助対象事業の全部若しくは一部を中止し、又は廃止しようとする場合にはあらかじめ変更承認申請を国土交通省及び基金設置法人に対して行う必要があります。なお、原則として交付決定額から総額で増額となる変更をすることは認められません。
- ・ 補助金の支払については、原則として、補助事業者から実績報告書の提出を受け、確定検査を経て補助金額の確定後に精算払いとなります。ただし、国土交通省及び基金設置法人が必要と認める場合には、以下のエビデンス、必要理由、支払発生 の蓋然性、交付要件等を確認した上で補助金の一部について概算払をすることができます（概算払いの頻度は補助事業者の希望に添えないことがございます）。
- ・ 事業実施中や完了後に、関係機関等による書類・現地検査が入る場合があります。ご協力をお願いします。
- ・ 本補助金に応募された全ての事業者に対して、補助金導入効果の分析等のための調査等に協力をお願いします場合があります。
- ・ その他、不明点が生じた際には関係機関等へご相談ください。

(7) 問合せ

本事業そのものに関する問合せ及び応募書類の作成・提出に関する手続き等に関する問合せは、公募開始から**令和 6 年 1 月 15 日（月）正午まで**の間、以下の問合せ窓口で受け付けます。e-Rad の操作方法に関する問合せは、e-Rad ヘルプデスクにて受け付けます。なお、審査状況、採否に関する問合せには一切回答できません。

<事業、応募書類の作成・提出手続きに関する問い合わせ窓口>

お問い合わせは、06_質問票.xlsx にご質問を記入の上、下記メールアドレスへ送付お願い致します（メール宛先 CC に sbir-kokkou@teitanso.or.jp（基金設置法人 GIO）を追加ください）。なお、メール件名を「【問い合わせ】公募_第三分野_●●●の件」として送付してください。

運営支援法人（PwC コンサルティング合同会社）：jp_info_sbir3_mlnt@pwc.com

<e-Rad の操作方法に関する問い合わせ窓口>

e-Rad ポータルサイトをよく確認の上、問い合わせてください。

e-Rad ヘルプデスク 0570-057-060(ナビダイヤル)

午前 9:00~18:00 ※土曜日、日曜日、祝日、年末年始を除く

6. 注意事項

安全保障貿易管理について（海外への技術漏洩への対処）

① 我が国では、外国為替及び外国貿易法（昭和24年法律第228号）（以下「外為法」という。）に基づき輸出規制が行われています。したがって、外為法で規制されている貨物や技術を輸出（提供）しようとする場合は、原則として、経済産業大臣の許可を受ける必要があります。関係法令・指針等に違反し、事業を実施した場合には、事業費の交付決定を取り消すことがあります。

※我が国の安全保障輸出管理制度は、国際合意等に基づき、主に①炭素繊維や数値制御工作機械などある一定以上のスペック・機能を持つ貨物（技術）を輸出（提供）しようとする場合に、原則として、経済産業大臣の許可が必要となる制度（リスト規制）と②リスト規制に該当しない貨物（技術）を輸出（提供）しようとする場合で、一定の要件（用途要件・需要者要件又はインフォーム要件）を満たした場合に、経済産業大臣の許可を必要とする制度（キャッチオール規制）から成り立っています。

② 貨物の輸出だけでなく技術提供も外為法の規制対象となります。リスト規制技術を外国の者（非居住者）又は特定類型（*）に該当する居住者に提供する場合等は、その提供に際して事前の許可が必要です。技術提供には、設計図・仕様書・マニュアル・試料・試作品などの技術情報を、紙・メール・CD・USBメモリなどの記録媒体で提供することはもちろんのこと、技術指導や技能訓練などを通じた作業知識の提供やセミナーでの技術支援なども含まれます。外国からの留学生の受入れや、共同研究等の活動の中にも外為法の規制対象となり得る技術のやりとりが多く含まれる場合があります。

③ 本委託事業を通じて取得した技術等を輸出（提供）しようとする場合についても、規制対象となる場合がありますのでご注意ください。なお、本委託事業を通じて取得した技術等について外為法に係る規制違反が判明した場合には、契約の全部又は一部を解除する場合があります。

④ 安全保障貿易管理の詳細については、下記をご覧ください。

経済産業省：安全保障貿易管理（全般） <http://www.meti.go.jp/policy/ampo/>

（Q&A <http://www.meti.go.jp/policy/ampo/qanda.html>）

経済産業省：安全保障貿易ハンドブック

<http://www.meti.go.jp/policy/ampo/seminer/shiryo/handbook.pdf>

一般財団法人安全保障貿易情報センター <http://www.cistec.or.jp/>

安全保障貿易に係る機微技術管理ガイダンス（大学・研究機関用）

http://www.meti.go.jp/policy/ampo/law_document/tutatu/t07sonota/t07sonota_jishukanri03.pdf

（*）非居住者の影響を強く受けている居住者の類型のことを言い、「外国為替及び外国貿易法第25条第1項及び外国為替令第17条第2項の規定に基づき許可を要する技術を提供する取引又は行為について」1. (3)サ①～③に規定する特定類型を指します。

【修正履歴】

令和5年11月28日（火）の公募開始以降、公募要領・様式について、大きな修正があった場合は、ファイル名末尾に_ver.○をつけて差替えを行います。修正内容の詳細については、下表をご確認ください。

Ver.	修正日	修正内容
—	令和5年11月28日	—（公募開始）

(別紙1) 公募する技術分野・テーマ

本事業では、以下の技術分野・テーマについて公募をいたします。

テーマ①地域公共交通に対応した自動運転技術実証

項目	内容
【1】技術分野	安全・安心な公共交通等の実現に向けた技術の開発・実証
【2】公募テーマ	地域公共交通に対応した自動運転技術実証
【3】公募テーマ内容	混在交通環境下など複雑な交通環境に対応した自動運転技術の開発及びシミュレーションを活用した自動運転システムの安全性評価手法の開発等
【4】想定するアウトプット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2024年度中に、自動運転システムの要素技術開発・動作性検証(TRL5)完了 ・ 2025年度中に、保安要員付きでの公道実証(TRL6)完了 ・ 2027年度中に、保安要員なしの運用実環境における公道実証(TRL7)完了
【5】当該開発・実証成果により実現を目指す経済社会へのインパクト(アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複雑な交通環境に対応した自動運転技術が開発されることで、様々な地域での自動運転移動サービスの拡大が可能となり、ドライバー不足などの地域公共交通が抱える課題の解決に寄与することが期待される。 ・ また、シミュレーションを活用した自動運転システムの安全性評価手法を開発することで、自動運転車の安全性検証が効率化され、自動運転移動サービスの社会実装が加速されることが期待される。 ・ 国土交通省では、自動運転移動サービスの実現に向けたガイドライン策定などの制度整備を進めるとともに、地方公共団体が実施する自動運転の実証事業を支援し、自動運転による地域公共交通の事業性等を検証し、その後の民間市場での普及へとつなげることとしている。 ・ これらの取組を通じて、2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現する。 ・ また、補助対象事業者は、採択金額の8倍以上の売上増加額を、事業終了後5年以内に計上するとともに、自動運転移動サービスの2027年度100か所以上の実現に貢献する。
【6】国土交通省として当該【2】公募テーマを選定した理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運転移動サービスについては、2025年50カ所、2027年100カ所の実施を政府目標とし、関係省庁で連携して自動運転の社会実装に取り組んでいるところであるが、専用空間など限定的な領域のみでの実証に留まっているほか、実証ごとに安全性を逐一評価しているのが実情。 ・ 政府目標を達成するには、混在交通環境下の自動運転などより高度な自動運転技術を実現し、自動運転移動サービスの実現範囲を拡大するとともに、シミュレーション技術等を活用して自動運転システムの安全性評価を効率化していくことが必要。 ・ このため、スタートアップ等からなるコンソーシアムを形成し、

	<p>各社の強みを活かして自動運転技術の開発を進めるとともに、地域公共交通における自動運転実証等を開発にフィードバックすることで自動運転技術の開発を加速化し、自動運転移動サービスの普及実現を推進していく。</p>
<p>【7】関連する政府の計画・戦略等における位置づけ</p>	<p>地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2025 年度を目途に 50 か所程度、2027 年度までに 100 か所以上の地域で実現するため、研究開発から実証実験、社会実装まで一貫した取組を行うとともに、これに向けて意欲ある全ての地域が同サービスを導入できるようあらゆる施策を講ずる。 (デジタル田園都市国家構想総合戦略(令和4年12月23日閣議決定))</p>

テーマ②海運 DX 促進に向けた海運関係データ連携基盤の開発・実証

項目	内容
【1】技術分野	安全・安心な公共交通等の実現に向けた技術の開発・実証
【2】公募テーマ	海運 DX 促進に向けた海運関係データ連携基盤の開発・実証
【3】公募テーマ内容	<p>海運の省エネ、安全確保、働き方改革等の課題解決に資する海運関係データ連携基盤の開発・実証</p> <p>(例：船舶の運航管理に必要な情報(気象海象、航路、港の水深、運航船舶、貨物、荷役設備等)を荷主・海運事業者(陸側)・乗組員(船側)が相互に参照して連携し、CO2 排出削減、安全確保、配船計画、船員の労働負担軽減、労務管理等の従来手法からの大幅な改善等、海運・荷主の全体最適を図るためのデータ基盤の開発)</p>
【4】想定するアウトプット	<ul style="list-style-type: none"> 2025 年度中までに海運関係データ連携を可能とする基盤の基礎機能(*1)を構築。また、海運の課題解決に資する機能(課題解決機能)の概念検証(*2)及びプロトタイプ構築を完了(TRL5)。 2026 年度上半期までに基礎機能及び一部の課題解決機能の高度化(*3)を行い、個別課題環境における、開発した複数の機能の相互動作確認を実施、完了(TRL6)。 2026 年度末までに基礎機能及び開発したすべての課題解決機能を高度化し、特定海域でのより実運用に近い環境における実証実験を実施(TRL7)。 <p>*1 各種データの収集、加工、可視化を指す。 *2 技術的な実行可能性についての検証を指す。 *3 アジャイル開発を前提とした機能の高度化、拡張を指す。</p>
【5】当該開発・実証成果により実現を目指す経済社会へのインパクト(アウトカム)	<ul style="list-style-type: none"> データ基盤が導入されることによって省エネ運航・安全性向上や船員の労働環境等の課題解決への寄与など新しい価値・サービスの創出が期待される。例えば、現状では船舶データ、貨物データ、気象海象データ、行政データなど別々にシステム構築され分断されているが、海運関係データ連携基盤が導入され、他のデータ基盤や他産業との連携が強化され、新たな価値やサービスの創出等が促進されることが想定される。 上記又は上記に関連する市場への波及効果(アウトカムとしての経済効果)として、補助対象事業者は、採択金額の8倍以上の売上増加額を、事業終了後5年以内に計上する。2027年度までに本事業の開発成果を社会実装の段階に進め、2030年度末に本邦内航船約7000隻の約半数へのサービスの提供を目指し、その後海外市場に対しても同様のサービスの提供を目指す。
【6】国土交通省として当該【2】公募テーマを選定した理由	<ul style="list-style-type: none"> 四面を海に囲まれ、世界第6位の広大な管轄海域を有する我が国にとって、経済社会の存立・成長の基盤として海を活かしていくことは強く求められているものの一つとなる。しかし、日本の物流を支える内航海運は、デジタルライゼーションの停滞、

	<p>カーボンニュートラル、海難事故の防止、船員の高齢化など多岐にわたる解決困難な課題に直面している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、内航船は船齢が14年を超える船舶が約7割を占めていることから、環境対策、安全対策、DX利活用は既存船に適用可能で、かつ、経済性の観点や幅広い年代の船員が利用する観点からも導入可能な技術であることが求められる。 ・ このため、これらの課題に対する解決への一助となるDXの提案として、次世代通信衛星を活用した非地上系ネットワーク（NTN）と既存の様々なデータベースの利活用も視野に、海運関係データ連携基盤の構築と社会での利活用の実証を行うスタートアップ企業を支援する。
<p>【7】関連する政府の計画・戦略等における位置づけ</p>	<p>（該当部分を抜粋記載）</p> <p>海洋基本計画（令和5年4月28日）</p> <p>第1部 海洋政策のあり方</p> <p>3-3 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針</p> <p>（3）海洋におけるDXの推進（抜粋）</p> <p>DXの要はデータであり、データは新産業を産み出す基盤となり得るものである。既に国際海運や養殖を含む水産業等で、データサイエンス25を活用した産業が勃興しつつある。産学官でまずは利用してみろという姿勢で、海洋に関するデータの共有・利活用を加速し、データ解析・分析手法の開発も行いながら、膨大な海洋データを用いたデータ駆動型研究を推進することで、付加価値をもった情報を基にしたイノベーションを創出する。</p>