

グリーンイノベーション基金事業  
「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクト  
公募要領

2022年3月14日  
(2022年4月13日 一部改訂)

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

省エネルギー部

### 【受付期間】

2022年3月14日(月)～2022年4月27日(水) 正午 アップロード完了

### 【提出先および提出方法】

- Web 入力フォームから、必要情報の入力と提出書類（「4.提出期限及び提出先(2)提出書類」）のアップロードを行ってください。

<Web 入力フォーム>

<https://app23.infoc.nedo.go.jp/koubo/qa/enquetes/wu6b4uqfy0oa>

- 他の提出方法（持参・郵送・FAX・電子メール等）は受け付けません。
- 提出時に受付番号を付与します。再提出時には、初回の受付番号を入力してください。また、再提出の場合は再度、全資料を再提出してください。
- 再提出は受付期間内であれば何度でも可能です。同一の提案者から複数の提案書類が提出された場合は、最後の提出のみを有効とします。
- アップロードするファイルは、全てPDF形式ですが、一つのzipファイルにまとめるなど、公募要領の指示に従ってください。

### 【留意事項】

- 登録、応募内容確認、送信ボタンを押した後、受付番号が表示されるため、受付期間内に完了させてください。
- 入力・アップロード等の操作途中で提出期限が来て完了できなかった場合は、受け付けません。
- 通信トラフィック状況等により、入力やアップロードに時間がかかる場合があります。特に、提出期限直前は混雑する可能性がありますので、余裕をもって提出してください。

## 目次

1. 件名.....	4
2. プロジェクト概要.....	4
3. 応募要件.....	11
4. 提出期限及び提出先.....	13
5. 委託先・交付先の選定.....	15
6. 説明会の開催.....	20
7. 問い合わせ先.....	20
8. 留意事項.....	20

「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに係る公募について  
(2022年3月14日)

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（以下「NEDO」という。）は、2022年度から2030年度まで「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトを実施する予定です。このプロジェクトへの参加を希望される方は、本公募要領に従いご応募ください。

本プロジェクトは、経済産業省が定める「グリーンイノベーション基金事業の基本方針」、経済産業省及び国土交通省が定める『「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに関する研究開発・社会実装計画』の内容に基づき実施いたします。

なお、以下に示すプロジェクト概要は前述の「研究開発・社会実装計画」から抜粋した概略となります。ご応募される際は、必ず「研究開発・社会実装計画」にて開発対象や目標・スケジュール等の詳細をご確認ください。

## 1. 件名

「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクト

## 2. プロジェクト概要

### (1) 背景・目的

- ・自動車の商用利用部門における電動化の重要性と課題解決の方向性

我が国におけるCO<sub>2</sub>排出量に占める運輸部門の割合は18.6%（自動車からの排出は16%）を占めており、その内約40%を貨物等の商用利用目的の車が占めている<sup>1</sup>。

温暖化対策に向け、世界的に自動車の電動化の動きが加速している。欧州や中国は、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の普及を戦略的に進めており、急速に普及が拡大する一方、日本では、欧州や中国に比べ、普及が遅れている<sup>2</sup>。また、各国で燃料電池トラック・バスの開発支援の取組が強化されている。

また、世界的に乗用車と比較して、商用利用の車の電動化は遅れており、取組の加速が必要となる。2021年6月に策定されたグリーン成長戦略では、「8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向け

<sup>1</sup> 2019年度における我が国のCO<sub>2</sub>総排出量は11億800万トン。内、運輸部門は2億600万トン（全体の18.6%）。運輸部門の内訳は自家用乗用車9,458万トン（45.9%）、営業用貨物車4,193万トン（20.4%）、自家用貨物車3,390万トン（16.5%）、バス399万トン（1.9%）、タクシー223万トン（1.2%）、二輪車72万トン（0.3%）、航空1,049万トン（5.1%）、内航海運1,025万トン（5.0%）、鉄道787万トン（3.8%）（国土交通省HP 運輸部門における二酸化炭素排出量）

<sup>2</sup> 2021年第1四半期の電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の販売台数は、EU全体：約35万台（2020年同期比で1.5倍以上、欧州自動車工業会速報ベース）、日本：約1.1万台（2020年同期比で約2割増、日本自動車販売協会連合会公表データから経済産業省集計）。

た技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する」とされている。

電動車の普及に向けては、車両価格の低減等による社会的受容の拡大、充電インフラ・水素ステーション等のインフラの最適整備といった課題がある。加えて、電動化に伴い、エネルギーの利用構造が変化することについても、対応が必要となる。例えば、電気自動車を商用利用しようとする場合、電動化によるエネルギー利用のピークが重複することで、電力系統等の社会コストの増大や運輸事業者の電力基本料金の上昇等による負担増大が懸念される。また、燃料電池自動車についても、整備コストの高い水素ステーションを最適配置・運用しなければ、大量の水素を需要する商用の燃料電池自動車の運行に支障を来す可能性がある。

電動車を活用したバーチャルパワープラント構築の取組など、エネルギー需給調整に積極的に貢献することで、電動車の経済性を向上させる試みも進んでいるが、乗用車については、稼働率が約4%と低いことが指摘されており、蓄電池としての活用も可能と考えられる一方、商用車については、稼働率が高く、再生可能エネルギーの豊富な昼間にも稼働していることから、需給調整への貢献は容易ではない。このため、商用車では、運行管理と一体的に、特に、商用車によるエネルギーの「需要」（時間、場所等）に着目して、エネルギーマネジメントを行う必要があると考えられる。

その際、エリアを走行する多くの商用車が連携し、エネルギー利用・運行を最適化する（例えば、エネルギーインフラ利用時間帯の調整、走行ルート全体の最適化等）ことが有効であると考えられるが、運行管理やエネルギー利用に関する情報が企業秘密であり、事業者間での情報流通は困難である。

各国においても、MaaS（モビリティのサービス化：Mobility as a Service）や自動走行技術を活用した持続的な都市交通の実証・実装が進展中であり、例えば欧州では、環境負荷の低減と都市交通の最適化を図る「持続可能でスマートなモビリティ戦略」を策定するほか、各国連携による大規模実証プロジェクト<sup>3</sup>が進んでいるが、個別事業者とエネルギーインフラとの間での実証など、個別最適に関する実証が中心であり、社会全体でのエネルギー利用の最適化に関する検証は進んでいない。

本プロジェクトでは運輸部門の脱炭素化に向け、シミュレーション技術を活用し、社会全体及び個別事業者におけるエネルギー利用・運行管理等の最適化を実現するスマートモビリティ社会の構築を目指し、電気自動車・燃料電池自動車等の商用利用時のデータの収集及びそれを活用した運行管理と一体的なエネルギーマネジメント、充電・充填インフラの最適配置等に関するシミュレーションに関する研究開発・実証を実施する。

#### ・本プロジェクトを取りまく現状と課題解決の具体的方策

商用利用の車は乗用車と比べて電動車の普及が遅れているが、その理由としては、①商用利用の電気自動車・燃料電池自動車の導入は、特にイニシャルコスト（車両価格）が高く、②ランニングコストについても、契約電力量（kW）の増加に伴う基本料金の上昇や、水素価格の高さなどの観点で課題があること、③航続距離の短さや積載効率の低下、充電時間の長さといった課題があり、商用利用に適した車両が販売されていないこと、④このため、商用利用される電気自動車・燃料電池自動車を支える充電・充填インフラの整備が進んでいないことが挙げられる。

<sup>3</sup> 欧州13か国含む69組織が合同で「SHOW」プロジェクトを実施。2024年までに域内12都市に70台以上の自動走行電気自動車を、専用レーンや5G網とともに実装・配備予定。

また、⑤商用の電気自動車・燃料電池自動車が普及すると、運行の合間の限られた時間帯に充電・充填を行うこととなるため、充電スタンド・水素ステーションの稼働率の低下/一定時間の混雑や、エネルギー供給側のインフラ等への負荷が一定時間帯に集中する可能性があり、事業者における負担になるのみならず、社会全体の非効率化を招くおそれがある。

世界的にも同様の課題・問題意識を抱えており、欧州においては、3,000台規模の商用電気自動車を用いて充電の最適化実証が行われている例もある<sup>4</sup>が、個別の運輸事業者に関する実証がほとんどであり、社会全体の最適化に関する実証は行われていない。

本プロジェクトでは、①電動車普及拡大の際の社会システム全体としてのコストの最適化に関して、車両・走行データやエネルギー消費、インフラ活用等に関するデータ、地図データ等の外部データを元に、シミュレーション技術によるインフラ最適配置やエネルギー利用の最適化等を研究するとともに、②そのために必要となるデータの収集及び事業者における電動車の活用拡大に向けた運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等の実現のため、ユースケース（ラストマイルや長距離輸送などの物流サービス、バスやタクシーなどの人流サービスといったサービス形態の違いや、地域性など）や充電・充填技術（有線/無線給電や交換式バッテリーや水素ステーションなど）の違いを考慮し、複数の事業者において、大規模な電動商用車の活用に係る研究・実証を行う。具体的には、以下①、②を実施する。

① 車両情報、運行情報やエネルギー利用情報、気象・道路等の情報等を元に、充電・充填インフラの最適配置やエネルギー利用・運行管理・GHG排出量削減等の社会全体での最適化に関するシミュレーションシステムの構築及びその運用・利用を始めとした社会実装のために必要となるアーキテクチャのあり方に関する研究開発

② 個別事業者における商用利用の電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運行管理・エネルギーマネジメント等に関する研究開発

こうした取組は、複数の運輸事業者のデータを活用し、社会全体でのエネルギーマネジメントの実装に向けて必要となる仕組みや標準化、インフラ整備のあり方等を総合的に検討することを目的とするものであり、民間企業単独での実施は困難であることから、国として積極的な支援を講ずる必要がある。

## (2) 目標

**【研究開発項目】** スマートモビリティ社会の構築に向けた EV・FCV の運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの確立

**【研究開発内容（1）】** 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発

最低3以上の運輸ケースにおいて、以下のシステムを構築し、実用性を検証する。（※1）

・商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及を見据え、社会全体でエネルギー利用、GHG排出量を最適化するために、望ましい運行管理と一体的なエネルギーマネジメントに関するモデルを運輸事業者に対し提示するシステム（※2）

・充電・充填インフラの最適配置に関するシミュレーションシステム

<sup>4</sup> 英国において配電会社を中心に「Optimise Prime」プロジェクトを実施。2019年からの3年間で、EV3,000台を用いて配電網への負荷軽減のための、最適な充電方法等を実証。

(※1) 研究開発の中で、社会実装をする上で必要となる事項（民間事業者から入手する必要があるデータの内容やその流通の仕組み等）についても、整理・検討した上で、その結果も踏まえ、システムを構築・検証すること。

(※2) GHG 排出量の予測量に関するモデルも提示できるシステムとすること。

【研究開発内容（2）】商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

一定のエリア（3から5の事業所、中程度の県、幹線道路等、商用車の利用形態に応じて適切なエリア）において、電気自動車又は燃料電池自動車を運用し（※1）、運行・車両・エネルギー利用に関するデータ（※2）を取得するとともに、当該データや外部データ等を活用し、電気自動車又は燃料電池自動車について、運行管理と一体的にエネルギーマネジメントを行うシステム（※3）を構築すること。その際、当該システムを活用することで目指すエネルギー利用最適化及びCO<sub>2</sub>排出量削減に関する定量目標の設定を必須とする（※4）。

また、運輸事業の円滑な遂行と電気自動車・燃料電池自動車の導入を両立するために、既存で普及していない技術（交換式バッテリーや無線給電技術等）を活用することが必要であり、かつ、技術課題があると考えられる場合には、合わせて、その技術を確立することとし、その開発に関する定量目標については、個別の技術内容に応じて、事業者自ら設定するものとする。

(※1) どの程度の台数規模での実証が適切かは、事業者が提案時点で必要性・十分性を説明。（100～1000台程度を想定）

また、ステージゲートにおいても、実証内容に応じた台数規模の必要性・十分性について、検証を行う。

(※2) これらのデータは、（1）の委託事業者にも提供することが必須となる。

(※3) システムが適切に稼働することについては、事業最終年度において、実車で検証試験を実施すること。

構築するシステムについては、航空機や船、鉄道等の他のモードとの連携を行うためのシステムも含む。

(※4) 事業形態によって水準が異なると考えられることから、一律には設定しない。

（目標設定の考え方）

電気自動車・燃料電池自動車の導入については、導入事業者の直接的な車両コストが増大するだけでなく、航続距離、積載効率、充電・充填時間といった運行効率に深く関係する要素が既存の内燃機関車と大きく異なるといった課題がある。また、エネルギー利用を最適化しなければ、充電・充填インフラの利用効率の低下や、エネルギーコストの上昇など、事業者のみならず、社会全体にとって好ましくない影響が出る可能性がある。

個別事業者ごとに、このような課題に取り組んだ場合、各事業者に個別最適なインフラ整備やエネルギー利用タイミングの集中によるエネルギーインフラへの負荷増大など、社会の全体最適ではない形で

課題解決が進んでしまう可能性がある。こうした事態は、将来的な電動化政策のコスト上昇にもつながるものである。このため、事業者横断的に、エネルギー利用やインフラ整備の最適化を検証し、社会最適と可能な限り総合的な事業活動を促す社会システムを構築する必要がある。

そこで、本プロジェクトでは、

(1) 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発

(2) 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

を実施するべく、目標が設定されている。なお、(2)の事業においては、運輸事業の円滑な遂行と電気自動車・燃料電池自動車の導入を両立するために、既存で普及していない技術(例えば、交換式バッテリーや無線給電技術等)を活用することが必要であり、かつ、技術課題があると考えられる場合には、その技術確立も合わせて目指すことを要することとされている。

(目標達成の評価方法)

(1) 構築したシミュレーションシステムを活用し、最適なエネルギーマネジメントのあり方及びインフラ整備の最適化のシミュレーションを実施するとともに、運輸事業者から得られたデータを活用し、その有用性を検証する。有用性検証に関しては、実際の個別事業者の車両運行・エネルギー利用の結果との突合で検証することを想定するが、事業者からの提案する方法によるものとする。また、①シミュレーション結果と実際の車両運用・エネルギー利用の結果とのずれが大きすぎる場合には、シミュレーションに何らかの課題があると考えられる一方、②適度な範囲のずれについては、社会全体の最適解と個別事業者の最適解の違いによるものとして、社会全体の最適化シミュレーションの有用性を示すものである可能性があることから、検証結果の解釈については、(2)の助成事業者によるレビューも実施する。

(2) 構築したシミュレーションシステムを活用し、実車を用いて、エネルギー利用及びCO<sub>2</sub>排出削減量に関する目標が達成されたかを評価する。その際、目標達成判定の基準となるデータについては、過去の車両運用・エネルギー利用等に関するデータから作成するものとする。また、既存で普及していない技術に関する技術開発を伴う場合には、設定した定量目標に対して、達成度を評価する。

(目標の困難性)

我が国では、欧州に比べてトラック・バス・タクシー等の商用車分野における大規模を実現するために克服すべき課題解決のための数百台規模の社会実証や、地域におけるエネルギーシステムとも連動した実証事例がない。また、世界的にも、社会全体のエネルギー利用等の最適化を目指した実証例はない。加えて、商用車分野においては、そもそも本格的に大規模導入可能な電気自動車・燃料電池自動車が開発されておらず、運輸事業者にとっては、将来カーボンニュートラルを目指すに当たり、経済性検証等に取り組むことは重要である一方、現段階からそれに取り組むことは事業リスクが高く、また、他の事業者が導入する事例等を踏まえて導入に取り組む方がより経済性の向上が見込まれることから、他社に先駆けて取り組む事業者にとっては、不利となる可能性も高い。

今回の事業で構築を目指す社会全体のエネルギー利用等の最適化に関するシミュレーションシステムは、シミュレーションシステム自体の開発に加え、社会実装するために必要となるデータ・モデル流通等

に関する仕組みも現時点ではなく、商用車の電動化を最適に進めるために必要であるものの、その実現については、運輸事業者等のステークホルダーが賛同できるアーキテクチャの構築が必要となることから、実現の困難度が非常に高いものである。

加えて、これまで充電インフラの最適配置といったシミュレーションは行われた実績はあるが<sup>5</sup>、パーソントリップ調査<sup>6</sup>といった限られたデータのみから開発されてきたものしかない。本プロジェクトにおいては、車両データや走行データ、充電設備や水素ステーションから得られる様々なデータに加え、必要に応じて、地図データや交通情報、気象データといった外部の様々なデータも組み合わせ、シミュレーションモデルを構築することを想定している。変数が多く、目的関数についても、エネルギーマネジメントの効率化や運行事業者のコスト最適化、運行事業者のCO<sub>2</sub>排出量の最小化等がある。こういった多くの変数を用いてシミュレーションを行うことは、非常に複雑なものであり、多くの検証を通じて再構築をしていく必要があり、困難なものである。

### (3) 研究開発項目と社会実装に向けた支援

**【研究開発項目】** スマートモビリティ社会の構築に向けた EV・FCV の運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの確立

**【研究開発内容（1）】** 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発★

**【委託（企業等の場合はインセンティブ 1/10）】**

商用利用される電気自動車・燃料電池自動車が本格普及した際を見据え、エネルギーシステムに対する負荷や充電・充填インフラの設置等の最適化を図るために、(2)の事業者から得られるデータ及び気象、道路・交通、エネルギー等に関するデータを活用し、エネルギー利用・GHG 排出量・運行ルートの最適化に関するシミュレーションシステムを構築するとともに、その実用性について検証する。また、運輸事業者に対し、最適な運行管理・エネルギーマネジメント等の検討に資するモデルを提供することを可能とする社会システムの構築のため、データ・モデルの流通・解析等に関するアーキテクチャやその実装に必要な標準化等に関する検討を行う。

**【研究開発内容（2）】** 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

**【(2/3 補助→1/2 補助→1/3 補助) + (1/10 インセンティブ)】**

一定のエリア（3から5の事業所、中程度の県、幹線道路等、商用車の利用形態に応じて適切なエリア）において、電気自動車又は燃料電池自動車を運用し、運行・車両・エネルギー利用に関するデータを取得するとともに、当該データや外部データ等を活用し、電気自動車又は燃料電池自動車について、運行

<sup>5</sup> 2012 年度電力中央研究所「充電ステーション最適配置に関する解析調査」

<sup>6</sup> 都市における人の移動に着目した調査で、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。（参考：国土交通省 HP ([https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi\\_tosiko\\_tk\\_000031.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000031.html)))

管理と一体的にエネルギーマネジメントを行うシステムを構築し、その有用性を検証する。

また、運輸事業の円滑な遂行と電気自動車・燃料電池自動車の導入を両立するために、既存で普及していない技術（例えば、交換式バッテリーや無線給電技術等）を活用することが必要であり、かつ、技術課題があると考えられる場合には、合わせて、その技術の確立に向け、研究開発を実施する。

なお、本プロジェクトは、社会全体の最適化を追求する社会システムの構築・検証を目指すものであることから、(2)の事業において得られる運行データ・エネルギー利用データは、(1)の事業にとって必要な情報となる。また、(1)の事業の成果の社会実装を目指す上では、運輸事業者と連携した検討が有用であることから、(1)の事業においては、(2)の事業者と連携して事業に取り組むことを必須とする（事業の応募時点では、事業者が決定していないことから、事後的に連携することを想定する。）。また、(2)の事業者は、(1)の事業者に対するデータの提供（研究開発を通じて得られるデータに加え、エネルギーマネジメント等の有用性を検証するために必要となる範囲での既存車両に関するデータを含む。）や、(1)の事業者が構築するシステムの有用性検証等に協力することを必須とする。

「研究開発の目標」の達成に向けては、様々な方法が考えられるため、具体的な達成方法は提案者の創意工夫に委ねる。

#### 【社会実装に向けた支援】

本プロジェクトでは、社会実装に向けて必要となる標準化等、協調領域の取組について、委託事業の中で合わせて検討を行う。

#### (4) 実施スケジュール

【研究開発内容(1)】商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築

シミュレーションシステムの整備については、(2)の事業者からデータを受領することにより、その基礎的な部分については、実証期間中盤頃には整備が可能であると考えられる一方で、その精度の向上に向けた検証・更なる改良等が必要であること、また、十分に実車走行が進んだ段階でなければ、システムの有用性の検証が不可能であると考えられることから、2022年度から2030年度までの最大9年間を想定。5.(5)の表1で示すスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において、早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

【研究開発内容(2)】商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

十分な規模・バリエーションでのデータの収集及びそれを活用したシミュレーションの構築、検証・システムの改良のために十分な時間を確保する観点から、2022年度から2030年度までの最大9年間を想定。5.(5)の表1で示すスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において、早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

なお、当初に契約又は交付決定する期間は、直近のステージゲート実施時期までとする。



ない等<sup>7)</sup>が求められると共に、その電気自動車・燃料電池自動車の耐用年数期間中<sup>8)</sup>は別表 1 で示すデータの継続取得に努めること。また、助成事業者は、助成事業者と車両運行者が異なる場合、自らが電動車等設備を取得した場合と同等の管理とデータの継続取得が確実に実行されることを取り決めた契約を、車両運行者との間で締結すること。

## (2) 対象費用（助成）

1) 助成の対象となる費用は、グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程第 6 条に示すとおり。

2) 以下は助成対象外とする。

- 電気代
- 発電設備（再生可能エネルギー-発電設備を含む）
- 水素貯蔵・水素充填設備
- 電動車へ置き換え予定の非電動車の維持管理に必要な費用（消耗品、保守費用）
- 保険料
- 税金
- 車両のリサイクル料金
- 車両の営業運行・維持管理のための労務費
- 電動車の保守費用のうち、非電動車でも同等に必要となる費用（定期点検・消耗品交換、定期交換部品交換等）

3) 研究員費（労務費）は、原則として健保等級により算定すること。

4) 委託先または共同研究先がある場合には、委託費と共同研究費の合計額を助成対象費用の総額の 50%未満とすること。

5) 助成先と委託先または共同研究先との契約においては、委託または共同研究に係る費用を助成事業者が全額負担（消費税を含む）する契約とすること。

6) 「研究開発・社会実装計画」に基づき、助成事業における電気自動車・燃料電池自動車への置き換え費用及びその関連設備<sup>9)</sup>費用（以下「電動車等費用」という。）の助成については、NEDOまたは助成事業者から車両運行者へ支払われる電動車等費用と同一の算出方法とする。具体的には、種別毎に設定する上限額（別表 2 参照）、電動化に要する経費（電動車と既存の非電動車との価格差）<sup>10)</sup>及び電動車等費用に定率<sup>11)</sup>を乗じた額との比較において、最も低い額を助成する。

7) 「研究開発・社会実装計画」に基づき、電動車等費用についての適切な費用負担は車両運行者が負うものとし、助成事業者と車両運行者が異なる場合、NEDOは助成事業者に対し、

<sup>7)</sup> 特に、定期的に発生費用及び電動車等設備の利用実態を把握し、適切な運用がされていることを確認するとともに、不適切な運用を行った際の処置を契約等において明確にしておくこと。

<sup>8)</sup> 「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）」の年数を適用する。

<sup>9)</sup> 電動車へのエネルギー供給に必要な設備（電気自動車用充電設備、受変電設備、交換式バッテリー等）。

<sup>10)</sup> 電動車等費用積算資料一式（別添 5）に基づき算定する非電動車と電動車の車両購入費等の差額。

<sup>11)</sup> 定率は TRL (Technology Readiness Levels) が上がるのに合わせて 2/3、1/2、1/3 に逡減していく。

必要に応じて電動車等費用の一部について定額助成を行う。その助成額は、6)に記載の算出方法で算出された最も低い額を上限とし、その上限を超過した電動車等費用については、車両運行者が負担すること。

8)水素燃料代については、実費に定率を乗じた額または、ディーゼルトラックの場合と同等の負担額となるパリティコスト 560 円/kg<sup>12</sup>から消費税分を抜いた額との差額を助成する。具体的には、実費に定率を乗じた額か、以下の式を用いて算出した額のいずれか低い方とする。

$$(\text{水素実費単価}[\text{円/kg}] - 509[\text{円/kg}]) \times \text{充填量}[\text{kg}]$$

#### 4. 提出期限及び提出先

本公募要領に従って「事業戦略ビジョン」を作成し、その他提出書類とともに以下の提出期限までにアップロードを完了させてください。なお、持参、郵送、FAX または電子メールによる提出は受け付けません。ただし、NEDOから別途指示があった場合は、この限りではありません。

##### (1) 提出期限

2022年4月27日（水）正午アップロード完了

※応募状況等（提案が少なかった場合等）により、公募期間を延長する場合があります。公募期間を延長する場合は、ウェブサイトでお知らせいたします。

なお、NEDO公式 Twitter をフォローいただくと、本公募に関する公募情報の更新があった際、通知を受け取ることが可能です。

是非フォローいただき、ご活用ください。

【参考】NEDO公式 Twitter

<https://www.nedo.go.jp/nedomail/index.html>

##### (2) 提出書類

①事業戦略ビジョン（別添1）

②積算用総括表（別紙1）

③研究開発責任者及びチームリーダーの研究等経歴書（別添2）

④e-Rad 応募内容提案書（4. (5)参照）

⑤（委託事業のみ）NEDO事業遂行上に係る情報管理体制等の確認票（別添3）

⑥ 関連書類（以下の書類は、web アドレスで公開していれば、URL の記載で代替可。）

・会社案内（会社経歴、事業部、研究所等の組織等に関する説明書）、直近の事業報告書、財務諸表（原則、円単位：貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書）（3年分）（審査の過程で、必要に応じて財務に関する追加資料の提出を求める場合があります。）

（以下該当する場合）

---

<sup>12</sup> 2021年3月22日付経済産業省作成資料「今後の水素政策の課題と対応の方向性中間整理（案）」に基づく。

[https://www.meti.go.jp/shingikai/energy\\_environment/suiso\\_nenryo/pdf/025\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/suiso_nenryo/pdf/025_01_00.pdf)

- ⑦（委託事業のみ）ワーク・ライフ・バランス等推進企業に関する認定等の状況（別添 4）
- ⑧（委託事業のみ）NEDOが提示した契約書（案）に合意することが提案の要件となりますが、契約書（案）について疑義がある場合は、その内容を示す文書  
助成事業において電動車等費用の計上にあたっては、以下の書類を提出すること。
- ⑨電動車等費用積算資料一式（別添 5）
- ⑩（助成事業者と車両運行者が異なる場合のみ）別表 1 に示すデータ取得業務に係る概算見積書

### (3) 提出先

Web 入力フォーム

<https://app23.infoc.nedo.go.jp/koubo/qa/enquetes/wu6b4uqfy0oa>

### (4) 提出方法

(3) 提出先の Web 入力フォームで指定する情報をご入力いただき、提出書類をアップロードしてください。なお、(2) 提出書類のうち、①事業戦略ビジョン（別添 1）、②積算用総括表（別紙 1）、③研究開発責任者及びチームリーダーの研究等経歴書（別添 2）については一つの PDF 形式のファイルにまとめて提出し、②積算用総括表（別紙 1）と⑨電動車等費用積算資料一式（別添 5）はエクセル形式のまま zip ファイルにまとめて提出し、その他資料（全て PDF 形式）については一つの zip ファイルにまとめて提出してください。

提出時に受付番号を付与します。再提出時には、初回の受付番号を入力してください。再提出の場合は、再度、全資料を再提出してください。

提出書類を受理した際には幹事会社連絡担当者宛に提案受理のメールを送付いたします。

### (5) 提出にあたっての留意事項

- ・ 提出書類は日本語で作成してください。
- ・ コンソーシアムによる共同提案の場合、事業戦略ビジョンは全ての実施主体がそれぞれ作成してください。その他、事業戦略ビジョンの作成にあたっては、事業戦略ビジョンの表紙の注意事項をご確認ください。
- ・ 再提出は受付期間内であれば何度でも可能です。同一の提案者から複数の提案がなされた場合は、最後の提出のみを有効とします。
- ・ 登録、応募内容確認、送信ボタンを押した後、受付番号が表示されるまでを受付期間内に完了させてください。（受付番号の表示は受理完了とは別です。）
- ・ 入力・アップロード等の操作途中で提出期限になり完了できなかった場合、受け付けません。
- ・ 通信トラフィック状況等により、入力やアップロードに時間がかかる場合があります。特に、提出期限直前は混雑する可能性がありますので、余裕をもって提出してください。
- ・ 「3. 応募要件」を満たさない者の提出書類または不備がある提出書類は受理できません。
- ・ 提出書類に不備があり、提出期限までに修正できない場合は、提案を無効とさせていただきます。
- ・ 受理後であっても、応募要件の不備が発覚した場合は、無効となる場合があります。

- ・ 無効となった提出書類は、NEDOで破棄させていただきます。
- ・ 応募に際し、併せて府省共通研究開発管理システム（e-Rad）へ応募内容提案書を申請することが必要です。共同提案の場合には、代表して一事業者から登録を行ってください。この場合、その他の事業者や再委託、共同実施先については、研究分担者の欄に研究者の登録をお願いします。応募課題の入力内容の確認時に表示される「応募内容提案書のプレビュー」から、PDF ファイルをダウンロードし、提出書類として提出してください。詳細は、e-Rad ポータルサイトをご確認ください。

【参考】 e-Rad ポータルサイト

<https://www.e-rad.go.jp/>

## 5. 委託先・交付先の選定

### (1) 審査の方法について

外部有識者による採択審査とNEDO内の契約・助成審査委員会で審査します。

採択審査は、書面審査、面接審査により実施します。書面審査は、NEDOに設置する技術・社会実装推進委員会の技術面、事業面の審査、及び経済産業省産業構造審議会グリーンイノベーションプロジェクト部会（以下「部会」という。）の産業構造転換分野ワーキンググループ（以下「WG」という。）委員による経営者のコミットメントの確認により実施します。

面接審査は、技術面、事業面のプレゼンテーション審査を実施します。面接審査には、提案する企業等の担当役員（取締役、執行役に加え、いわゆる執行役員等も含む。）以上の参加を求めます。

契約・助成審査委員会の審議では、技術・社会実装推進委員会による書面審査、面接審査及びWG委員による書面審査の結果等に基づく採択候補が、NEDOが定める基準等に適合することを確認し、最終的に実施者を決定します。必要に応じて資料の追加等をお願いする場合があります。

なお、委託・交付先の選定は非公開で行われ、審査の経過等、審査に関する問い合わせには応じられませんので予めご了承ください。

### (2) 審査基準

#### a. 採択審査の基準

##### i. 研究開発計画について（技術面）

1. 研究開発・社会実装計画で掲げる目標（技術水準）を実現可能な具体的な解決方法や、野心的かつ測定可能な KPI が提案されているか
2. 当該技術及び解決方法は、独自性・新規性・他技術に対する優位性・実現可能性等を有しているか
3. 本プロジェクトだけでは解決しきれない残された技術課題とその解決の見通しが示されているか
4. 目標を実現するために効果的・効率的な実施スケジュール・実施体制を構築しているか
5. 中小・ベンチャー企業が効果的に実施体制に組み込まれているか
6. 提案者は本研究開発を遂行するための高い能力（具体的な実績、国際競争力、経営資源等）を有しているか

ii. 事業戦略・事業計画について（事業面）

1. カーボンニュートラル実現に伴う産業構造の変化を予測・分析し、市場機会を適切に認識できているか
2. 具体的な市場・顧客とその課題・ニーズを想定した上で、社会・顧客に対する提供価値とそれを実現するビジネスモデルを提案できているか
3. 当該ビジネスモデルは、独自性・新規性・他社に対する優位性・実現可能性・継続性等を有しているか
4. 国内経済・サプライチェーンへの波及が期待出来るか
5. 研究開発から社会実装、その後の競争性の維持・事業拡大に至るまでの大まかなスケジュールが計画されているか
6. 提案者は当該事業計画を実施するために必要な資金計画や経営資源を有しているか

iii. イノベーション推進体制について（経営面）

1. 前述の研究開発計画・事業計画を推進するために必要な社内体制を構築しているか
2. 提案される事業に対して、経営者自身が深く関与するか
3. 提案される事業が、経営戦略の中核に位置づけられ、幅広いステークホルダーに情報発信されるか
4. 機動的・継続的に経営資源を投入し、着実に社会実装まで繋げるための組織体制を構築（専門部署の設置等）するか
5. （★マークがある研究開発内容について、大学や研究機関等のみによる応募の場合）実施企業等の取組（社会実装等）に必要となる共通基盤技術の開発等に取り組むものとして、採択後に本プロジェクトにおける他の研究開発内容の実施企業等との具体的な連携を図ることが想定されているか
6. （★マークがある研究開発内容について、大学や研究機関等のみによる応募の場合）研究代表者やチームリーダー等中心的な人物が、事業期間中に何らかの理由により事業への継続参加が困難となった場合に、当該者が所属する組織として当該事業を継続できる体制等を構築できているか

iv. その他

1. 様々な視点からリスクをアセスし、事業を中止する場合の基準を明確にしているか
2. ワーク・ライフ・バランス等推進企業の認定等を受けているか（委託事業の場合のみ）

b. 契約・助成審査委員会の選考基準

・委託事業

i. 委託業務に関する提案書の内容が次の各号に適合していること。

1. 開発等の目標がNEDOの意図と合致していること。
2. 開発等の方法、内容等が優れていること。
3. 開発等の経済性が優れていること。

ii. 当該開発等における委託予定先の遂行能力が次の各号に適合していること。

1. 関連分野の開発等に関する実績を有していること。

2. 当該開発等を行う体制が整っていること。  
(再委託予定先、共同研究相手先等を含む。)
  3. 当該開発等に必要な設備を有していること。
  4. 経営基盤が確立していること。
  5. 当該開発等に必要な研究者等を有していること。
  6. 委託業務管理上NEDOの必要とする措置を適切に遂行できる体制を有していること。
- なお、委託予定先の選考に当たってNEDOは、以下の点を考慮します。

1. 優れた部分提案者の開発等体制への組み込みに関すること。
2. 各開発等の開発等分担及び委託金額の適正化に関すること。
3. 競争的な開発等体制の整備に関すること。
4. 一般社団法人若しくは一般財団法人または技術研究組合等を活用する場合における役割の明確化に関すること。

・助成事業

- i. 提案書の内容が次の各号に適合していること。
  1. 助成事業の目標がNEDOの意図と合致していること。
  2. 助成事業の方法、内容等が優れていること。
  3. 助成事業の経済性が優れていること。
- ii. 助成事業における助成事業者の遂行能力が次の各号に適合していること。
  1. 関連分野における事業の実績を有していること。
  2. 助成事業を行う人員、体制が整っていること。
  3. 助成事業の実施に必要な設備を有していること。
  4. 経営基盤が確立していること。
  5. 助成事業の実施に関してNEDOの必要とする措置を適切に遂行できる体制を有していること。

(3) 委託・交付先の公表及び通知

a. 採択結果の公表等

採択した案件（実施者名、プロジェクト概要）はNEDOのウェブサイト等で公開します。不採択とした案件については、その旨を不採択とした理由とともに提案者へ通知します。

b. 書面審査員、面接審査員の情報の公表について

書面審査員、面接審査員の所属・役職・氏名は、採択案件の公開時に公開します。

c. 附帯条件

採択に当たって条件（提案した再委託は認めない、他の機関との共同研究とすること、再委託研究としての参加とすること、NEDO負担率の変更等）を付す場合があります。

(4) プロジェクト開始までのスケジュール

2022年3月14日： 公募開始

- 3月22日： 公募説明会（オンライン）
- 4月27日正午： 公募締切
- 5月下旬（予定）： 技術・社会実装推進委員会（面接審査）
- 6月上旬（予定）： 契約・助成審査委員会
- 6月上旬（予定）： 委託・交付先決定
- 6月中旬（予定）： 公表（プレスリリース）
- 8月以降（予定）： 契約・交付

なお、当初に契約または交付決定する期間は、直近のステージゲート実施時期までとします。また、助成事業については交付決定日以降に経費計上が可能になることから、その前提で予算計画を作成してください。

#### (5) プロジェクト開始後のスケジュール

##### ○（毎年度）

- ・WGへの出席、マネジメントシートの提出（8.留意事項（1）・毎年度のWGへの出席を参照。）なお、WGにおいて経営者のコミットメントを含めた事業推進体制が不十分であると判断され改善が見られない場合はプロジェクト中止の場合がある。（詳細は 8.留意事項（1）・取組状況が不十分な場合のプロジェクト中止・国費負担額の一部返還を参照。）
- ・技術・社会実装推進委員会への出席（各プロジェクト担当者から技術面・事業面での進捗報告。）

##### ○ステージゲート審査

- ・事業化段階の切れ目において、ステージゲートを設定し、事業の進捗（目標の達成度を含む）、社会実装の見込み等を踏まえて、事業の継続可否を判断する。審査のタイミングは以下を想定するが、プロジェクト全体の提案等を踏まえて、審査の時期を調整する。なお、助成事業において実証に必要な台数については、ステージゲート毎に見直しを行う。

**【研究開発内容（1）】** 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発

- ・シミュレーションモデルの構築、精度・有効性検証（表1の例では2024年末頃に事業継続判断）
- ・シミュレーション対象の大規模化開発（表1の例では2027年末頃に事業継続判断）

**【研究開発内容（2）】** 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

- ・仮説の検証、実証規模の拡大、実証の大規模化に向けた課題策定（表1の例では2025年末頃に事業継続判断）

- ・ エネルギーマネジメントシステムの開発・実証、大規模実証、仮説の検証（表1の例では2028年末頃に事業継続判断）

助成事業において技術的な課題から一部の電気自動車・燃料電池自動車の置き換えが遅れる場合、それらの関連設備費用についてはTRLの扱いを柔軟に対応し、全体と異なる補助率を適用することを認める場合がある。

表1：プロジェクトの想定スケジュール

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
【研究開発項目】スマートモビリティ社会の構築に向けたEV/FCVの運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの確立										
<p>（委託事業） 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発</p>		TRL: 4 データ構造設計 物流・人流 シミュレーションモデル構築	TRL: 4 モデルの精度 ・有効性検証	★	TRL: 5 シミュレーション対象の 大規模化開発		★	TRL: 6 / 7 ・他PF連携による付加価値向上 ・社会実装形態の設計・検証		
委託事業と補助事業が連携しながら推進		↑	初期的なシミュレーションモデルをフィードバック	↓	↑	大規模化したシミュレーションモデルをフィードバック	↓	↑	委託事業の成果の社会実装形態を協議	
<p>（補助事業） 商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発</p>	小規模実証から得られるデータを提供	現運行車データ取得	シミュレーションモデルを補助事業で活用	小規模電動車運用実証	大規模化した実証から得られるデータを提供	・充電充てんインフラ設計、設置 ・電動車FMS/EMS開発・実証 ・大規模実証、仮説検証	シミュレーションモデルを補助事業で活用	★	★	CO2排出削減と事業成長の両立トライアル
		TRL: 4 / 5	TRL: 4 / 5	★	TRL: 6	TRL: 6	★	TRL: 7		

○プロジェクト終了最終年度

- ・ 社会実装計画\*の作成、NEDOにおける社会実装計画の審査やWGでの議論等踏まえ、インセンティブ額を精算

\*社会実装に向けて取り組む指標（毎年度の売上高、継続投資額、知財活用数、資金調達額等）を含む計画。内容としては事業戦略ビジョンの1. 事業戦略・事業計画の内容を予定しております。

○プロジェクト終了後

- ・ WGによる事後評価
- ・ フォローアップ調査（最大6年間。特に助成事業においては、プロジェクト終了後3年間社会実装計画に示された指標に対する進捗状況を確認し、未達の場合はインセンティブ額の返還がある。（詳細は8. 留意事項（1）・目標達成度等に応じた国費負担割合の変動を参照。）

## 6. 説明会の開催

下記のとおり説明会を開催し、当該公募に係る内容、契約・交付に係る手続き、提出書類等を説明しますので、応募を予定される方は可能な限り出席してください。なお、説明会は日本語で行います。出席希望の企業等は、2022年3月18日（金）12時までに下記のURLからお申し込み下さい。

日時： 2022年3月22日（火）14時00分～15時30分

場所：オンライン会議（オンライン会議システム等は参加者登録メールアドレスへ送付致します。）

出席申し込みURL：<https://app23.infoc.nedo.go.jp/qa/enquetes/cshn6ikpxii4>

## 7. 問い合わせ先

本プロジェクトの内容及び契約・交付に関する質問等は説明会で受け付けます。それ以降のお問い合わせは、2022年3月22日から4月25日の間に限り以下の問い合わせ先にE-mailで受け付けます。ただし審査の経過等に関するお問い合わせには応じられません。

- (1) 公募の内容及び契約・交付に関する問い合わせ（(2)に関する問い合わせは除く）

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

省エネルギー部 関子、皆川、植松、奥山

E-mail：[gi-smamobi-kobo@ml.nedo.go.jp](mailto:gi-smamobi-kobo@ml.nedo.go.jp)

- (2) 研究開発・社会実装計画の内容に関する問い合わせ

経済産業省製造産業局自動車課 西野、山本、井堀

Tel：03-3501-1511（内線3831）

03-3501-1690（直通）

03-3501-6691（FAX）

## 8. 留意事項

- (1) 「グリーンイノベーション基金事業の基本方針<sup>※</sup>」の遵守

経済産業省が定める「グリーンイノベーション基金事業の基本方針」に記載されている事項を遵守いただきます。特に以下の事項にご留意ください。

※ <https://www.meti.go.jp/press/2020/03/20210312003/20210312003.html>

### ・毎年度のWGへの出席

プロジェクトにおける「主要な企業等の経営者」<sup>※1</sup>には、毎年度、WGへ出席し、事業戦略ビジョンに基づき、事業推進体制における工夫やプロジェクトの取組状況、今後の展望等を説明していただきます。（本事業戦略ビジョンは事業実施期間中、定期的に（年に1度を想定）更新の上、随時公開いただきます。）

また、大学や研究機関等のみでの応募により採択された大学や研究機関等の代表者<sup>※2</sup>は、毎年度、WGにおける実施企業等の経営者との対話の場に参加し、取組状況について説明していただきます。

## ※1 「主要な企業等の経営者」

### ① WGへの経営者の出席を求める「主要企業」の範囲

国費負担額がプロジェクト内で最大の実施主体（大学や公的研究機関等を除く、実施主体がコンソーシアムの場合は幹事会社）、及び国費負担額がプロジェクト全体の10%以上かつ上位3社程度の主要企業等（コンソーシアム単位ではなく企業等の単位）。

### ② 企業経営者について

原則、代表取締役、代表執行役その他代表権を有する者。ただし、やむを得ず企業経営者本人の出席が困難であるとWGが認める場合に限り、企業経営者本人から委任を受けた代表権の無い取締役または執行役の出席も可能。

## ※2 「大学や研究機関等の代表者」

研究を担う者が所属する組織において、体制構築や取組方針の策定について責任を有する者を想定しており、機関全体の長に限定はしない。

### ・毎年度のマネジメントシート提出

プロジェクトに参加する（主要企業以外も含めた）全ての企業等は、提出した事業戦略ビジョンに基づく経営のコミットメント状況を示すため、毎年度、以下の項目等に関する取組状況を記載したマネジメントシートを提出いただきます。マネジメントシートは、WGに共有され、企業等が希望する情報を非開示とした（または修正した）上で公開する予定です。なお大学、公的研究機関、再委託先等はマネジメントシートの提出は不要です。

①経営者自身の関与（プロジェクトへの指示、報酬評価項目への反映等）

②経営戦略への位置づけ（取締役会での決議、IR資料・統合報告書への記載等）

③事業推進体制の確保（経営資源の投入状況、専門部署の設置等）

### ・取組状況が不十分な場合のプロジェクト中止・国費負担額の一部返還

WGが、経営者のコミットメントを含めた事業推進体制が不十分である（例えば、WGへの参加要請の拒否、マネジメントシートの未記入・未公表、目標達成に必要な事業推進体制が未整備等）と判断した場合に、実施者に対して改善点を指摘します。改善点が指摘された事業年度の翌事業年度においても、十分な対応が見られない場合には、WGは、プロジェクトの中止に係る意見を決議し、部会の最終決定がなされた場合、企業等に対して、【(指摘を受けた事業年度の受領額) × (返還率)】の委託費の一部返還を求めます。（プロジェクトを中止した年度の経費は支払わない。また、助成事業の場合は、改善点の指摘後、改善が見られるまで助成金を支払わない。）返還率は、目標の達成度や困難度、公益性等を考慮し、WGにおいて3段階で評価されます。（返還率は研究開発・社会実装計画を参照ください。）

ただし、技術潮流や競争環境の著しい変化、研究開発期間中の著しい経済情勢の変動、天災地変その他不可抗力（感染症の拡大、紛争等）または研究開発開始時点で予測することのできない事由であって実施者の責任によらない事情があるとWGが認めた場合については、実施者の希望に基づき、WGは実施者に対して改善点の指摘及びプロジェクトの中止に係る意見を出すことなく、プロジェク

トを中止することができます。

なお、大学や研究機関等のみで採択された場合で、実施企業等の関連する取組の全てが中止となる場合には、それと連携する大学や研究機関等の取組も中止となります。

・目標達成度等に応じた国費負担割合の変動

野心的な研究開発・社会実装の継続に対するコミットメントを高める観点から、原則、プロジェクト終了時点における2030年目標の達成度を国費負担額に連動させ、成果報酬のようなインセンティブ措置を講じます。企業等には、プロジェクト終了時点で、目標の達成状況や、事業戦略ビジョンにある1. 事業戦略・事業計画に準ずる内容に加え、社会実装に向けて取り組む指標（毎年度の売上高、継続投資額、知財活用数、資金調達額等）を含む社会実装計画を提出いただきます。NEDOによる社会実装計画の審査やWGでの議論等踏まえ、その妥当性が認められる場合に、【(総事業費) × (インセンティブ率) × (目標の達成度)】 (=インセンティブ額) の金額を付与します。(インセンティブ率を除いた委託費・助成金はプロジェクト途中で支払います。インセンティブ率は研究開発・社会実装計画を参照ください。) **なお、インセンティブ額の算出に当たり、定額助成となる費用(3.(2)7)参照)については総事業費から除きます。**

ただし、助成事業の場合、プロジェクト終了後3年間、毎年度のフォローアップにおいて、企業等は、社会実装計画の指標が未達である場合に、【(インセンティブ額) × (4 - 確認時点のプロジェクト終了後年数(1~3年)) / 3】 の金額を返還いただきます。

(2) 秘密の保持

NEDOは、提出書類について、公文書等の管理に関する法律に基づく行政文書の管理に関するガイドラインに沿い定められた関係規程により、厳重な管理の下、一定期間保存します。この際、取得した個人情報については、法令等に基づく場合の提供を除き、研究開発の実施体制の審査のみに利用しますが、特定の個人を識別しない状態に加工した統計資料等に利用することがあります。また、提出書類の添付資料「研究開発責任者及びチームリーダーの研究等経歴書」については、独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律第3条の定めにより、採択先決定後、適切な方法をもって速やかに廃棄します。なお、e-Radに登録された各情報(プロジェクト名、応募件名、研究者名、所属研究機関名、予算額及び実施期間)及びこれらを集約した情報は、「独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律」(平成13年法律第140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」として取扱われます。

(事業戦略ビジョンのうち非開示を希望する情報・スライドはその旨を明記いただき、非開示情報と認められる情報は、NEDOや担当省庁の担当者及び審査委員以外には提供しないものとし、本基金事業以外の目的に使用しません。なお、上記の非開示とした情報を除いた上で、NEDOのホームページに採択者の「事業戦略ビジョン」を公開する予定です。)

(3) 契約及び委託業務の事務処理、交付及び助成事業の事務処理等について

委託事業では最新の業務委託契約約款に「グリーンイノベーション基金事業に関する特別約款」を

付帯して契約締結を行い、助成事業では「グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程」に基づく交付決定を行います。事務処理については、別途事務処理マニュアルを提示いたしますので、そちらに基づき実施いただきます。

また、NEDOが運用する「NEDOプロジェクトマネジメントシステム」を利用していただくことが必須になります。

利用に際しては利用規約 (<https://www.nedo.go.jp/content/100906708.pdf>) に同意の上、利用申請書を提出していただきます。

#### 【参考】

- ・業務委託契約約款・様式

<https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/yakkan.html>

- ・グリーンイノベーション基金事業に関する特別約款

<https://www.nedo.go.jp/content/100932579.pdf>

- ・グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程・様式

[https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/hojo\\_josei\\_koufukitei\\_koufukitei.html](https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/hojo_josei_koufukitei_koufukitei.html)

#### (4) 国立研究開発法人から民間企業への再委託（委託事業）

国立研究開発法人から民間企業への再委託等（再委託先等へ資金の流れがないものを除く。）は、原則認めておりません。

#### (5) 委員会への参加

本プロジェクトは、委託事業と助成事業を連携させながら推進する必要があるため、委託事業者・助成事業者には、図1に示すように委託事業と助成事業を連携させながら推進する委託・補助連携委員会（仮称）及び、委託事業の成果を社会実装し、海外展開も見据えたビジネス化を検討するためのビジネス化検討委員会（仮称）への出席を求めます。

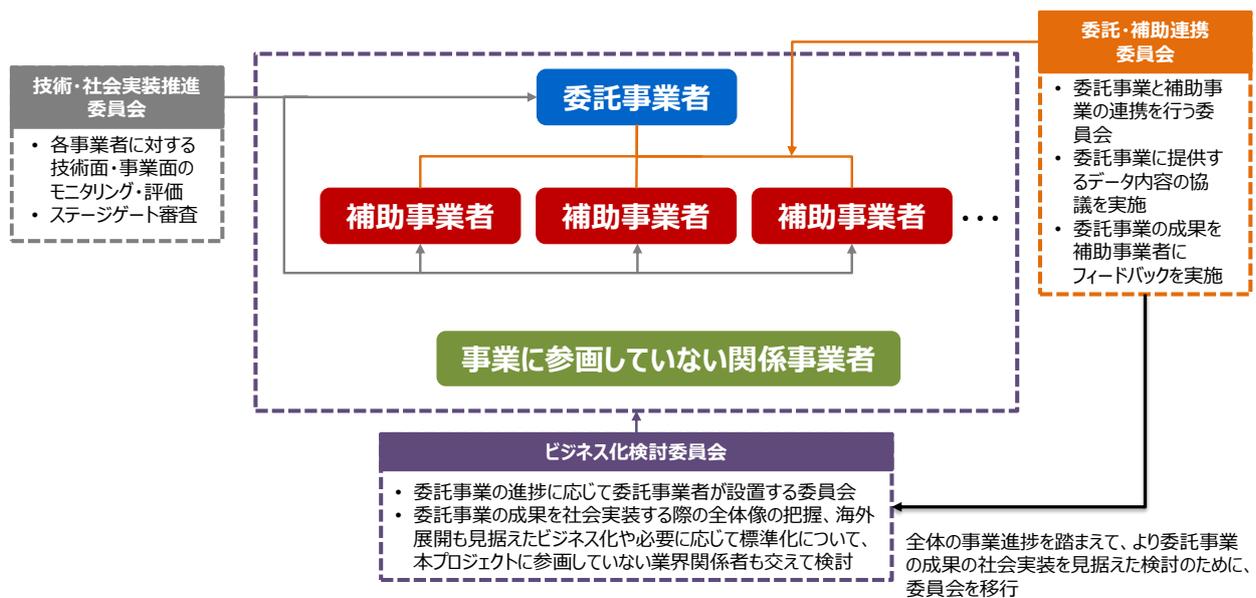


図 1：委託と補助の連携や社会実装に向けた検討の枠組み<sup>13</sup>

#### (6) 知財マネジメント（委託事業）

本プロジェクトは、知財マネジメント基本方針を適用し、産業技術力強化法第 17 条（日本版バイ・ドール規定）が適用されます。特に、海外企業がプロジェクトの実施者として参加する場合には、国費を投じて実施した研究開発の成果の事業化を国内企業等が行えない等のおそれを回避する観点から新たに取得する知的財産は原則 NEDO との共有とし、当該海外企業と NEDO の持分の合計のうち 50% 以上の持分は NEDO に帰属となることご留意ください。

本プロジェクトの成果である特許等について、「特許等の利用状況調査」（バイ・ドール調査）にご協力をいただく場合があります。

#### 【NEDO プロジェクトにおける知財マネジメント基本方針】

<https://www.nedo.go.jp/content/100932906.pdf>

#### (7) データマネジメント（委託事業）

本プロジェクトはデータマネジメント基本方針のうち【委託者指定データを指定しない場合】を適用します。

#### 【NEDO プロジェクトにおけるデータマネジメントに係る基本方針及び様式】

[https://www.nedo.go.jp/jyouhoukoukai/other\\_CA\\_00003.html](https://www.nedo.go.jp/jyouhoukoukai/other_CA_00003.html)

また、本プロジェクトでは委託事業において助成事業者から提供されるデータを扱うことから、助成事業者に対しても同データマネジメント基本方針に従うことを約束し、データマネジメントプランについては委託・補助連携委員会（仮称）で合意することとします。追加データ提供が必要な場合

<sup>13</sup> 2022 年 2 月 17 日経済産業省主催 第 6 回 産業構造審議会 グリーンイノベーションプロジェクト部会 産業構造転換分野ワーキンググループ「資料 3 「電動車等省エネ化のための車載コンピューティング・シミュレーション技術の開発」「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに関する研究開発・社会実装の方向性」資料。

は、同委員会で審議の上、データマネジメントプランを更新することとします。

#### (8) 機器の調達

本プロジェクトにおいて、事業者が機器（通信機能のある車両等を含む）を調達する際には「政府機関等の対策基準策定のためのガイドライン（令和3年度版）（内閣官房 内閣サイバーセキュリティセンター）」における「5.1.2（1）機器等の調達に係る規定の整備<sup>14</sup>」の「基本的対策」を踏まえた規定等を整備し、大規模実証の段階においては、当該規定に基づき調達してください。

なお、「統括情報セキュリティ責任者」は本プロジェクトにおける責任者等適切な役職に読み替えて実施してください。

#### (9) 事業化状況報告書等の提出、収益納付（助成事業）

採択されたプロジェクトにあっては、助成事業完了後に事業化に努めていただくとともに、5年後までの事業化状況報告書を毎年度提出していただきます。

当該助成事業の事業化等により、収益が生じたと認められたときは交付した助成金の全部または一部に相当する金額を納付していただくことがあります。

#### (10) 研究者情報の researchmap への登録の推奨

researchmap (<https://researchmap.jp/>) は日本の研究者総覧として国内最大級の研究者情報データベースで、登録した業績情報は、インターネットを通して公開することもできます。また、e-Radとも連携しており、登録した情報を他の公募で求められる内容に応じて活用することもできます。

researchmap で登録された情報は、国等の学術・科学技術政策立案の調査や統計利用目的でも有効活用されておりますので、本プロジェクト実施者は、researchmap への登録も併せてご検討ください。（researchmap は、NEDOが運用するシステムではありません。）

#### (11) 追跡調査・評価

研究開発終了後、本研究成果についての追跡調査・評価にご協力いただく場合があります。（業務委託契約約款第51条、グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程第9条第1項24号）追跡調査・評価については、以下 Web ページに掲載の「追跡調査・評価の概要」をご覧ください。

<https://www.nedo.go.jp/content/100931274.pdf>

#### (12) 「国民との科学・技術対話」への対応

研究活動の内容や成果を社会・国民に対して分かりやすく説明する活動（以下、「国民との科学・技術対話」という）を推奨します。本プロジェクトにおいて「国民との科学・技術の対話」の活動を

---

<sup>14</sup> 5.1.2（1）機器等の調達に係る規定の整備：(a) 統括情報セキュリティ責任者は、機器等の選定基準を整備すること。必要に応じて、選定基準の一つとして、機器等の開発等のライフサイクルで不正な変更が加えられない管理がなされ、その管理を機関等が確認できることを加えること。(b) 統括情報セキュリティ責任者は、情報セキュリティ対策の視点を加味して、機器等の納入時の確認、検査手続きを整備すること。

行う場合は、その活動の内容を事業戦略ビジョンに記載して提出してください。

また、本活動を行った場合は、年度末の実績報告書等に活動実績を盛り込んで報告してください。本活動はWG等での評価の対象となります。

なお、本プロジェクト以外で自主的に本活動に取り組むことは妨げませんが、間接経費を活用して本活動を行った場合は実績報告書への記載等（本活動に係る事項のみで結構です）によりNEDOに報告してください。

【参考】「国民との科学・技術対話」の推進について（基本的取組方針）

<https://www8.cao.go.jp/cstp/stsonota/taiwa/>

### (13) 公的研究費の不正な使用及び不正な受給への対応

公的研究費の不正な使用及び不正な受給（以下「不正使用等」という。）については、「公的研究費の不正な使用等の対応に関する指針」（平成20年12月3日経済産業省策定。以下「不正使用等指針」という。※1）及び「補助金交付等の停止及び契約に係る指名停止等の措置に関する機構達」（平成16年4月1日16年度機構達第1号。NEDO策定。以下「補助金停止等機構達」という。※2）に基づき、NEDOは資金配分機関として必要な措置を講じることとします。併せて本プロジェクトの事業実施者も研究機関として必要な対応を行ってください。

本プロジェクト及び府省等の事業を含む他の研究資金において、公的研究費の不正使用等があると認められた場合、以下の措置を講じます。

※1. 「不正使用等指針」についてはこちらをご参照ください： 経済産業省ウェブサイト

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/gijutsu\\_kakushin/innovation\\_policy/kenkyu-fusei-shishin.html](https://www.meti.go.jp/policy/economy/gijutsu_kakushin/innovation_policy/kenkyu-fusei-shishin.html)

※2. 「補助金停止等機構達」についてはこちらをご参照ください： NEDOウェブサイト

[https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu\\_index.html](https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu_index.html)

#### a. 本プロジェクトにおいて公的研究費の不正使用等があると認められた場合

i. 当該研究費について、不正の重大性などを考慮しつつ、全部または一部を返還していただきます。

ii. 不正使用等を行った事業者等に対し、NEDOとの契約締結や補助金等の交付を停止します。

（補助金停止等機構達に基づき、処分した日から最大6年間の契約締結・補助金等交付の停止の措置を行います。）

iii. 不正使用等を行った研究者及びそれに共謀した研究者（善管注意義務に違反した者を含む。以下同じ。）に対し、NEDOの事業への応募を制限します。

（不正使用等指針に基づき、不正の程度などにより、原則、当該研究費を返還した年度の翌年度以降1～5年間の応募を制限します。また、個人の利益を得るための私的な流用が確認された場合には、10年間の応募を制限します。）

iv. 府省等他の資金配分機関に対し、当該不正使用等に関する措置及び措置の対象者等について情報提供します。このことにより、不正使用等を行った者及びそれに共謀した研究者に対し、府省等他の資金配分機関の研究資金への応募が制限される場合があります。また、府省等他の資金配分機関からNEDOに情報提供があった場合も同様の措置を講じることがあります。他府省の研究資金において不正使用等があった場合にも i~iii の措置を講じることがあります。

v. 不正使用等の行為に対する措置として、原則、事業者名（研究者名）及び不正の内容等について公表します。

b. 「公的研究費の不正な使用等の対応に関する指針」（平成 20 年 12 月 3 日経済産業省策定）に基づく体制整備等の実施状況報告等について

本プロジェクトの契約・交付に当たり、各研究機関では標記指針に基づく研究費の管理・監査体制の整備が必要です。

体制整備等の実施状況については、報告を求める場合がありますので、求めた場合、直ちに報告するようにしてください。なお、当該年度において、既に、府省等を含め別途の研究資金への応募等に際して同旨の報告書を提出している場合は、この報告書の写しの提出をもって代えることができます。

また、NEDOでは、標記指針に基づく体制整備等の実施状況について、現地調査を行う場合があります。

#### (14) 研究活動の不正行為への対応

研究活動の不正行為（ねつ造、改ざん、盗用）については「研究活動の不正行為への対応に関する指針」（平成 19 年 12 月 26 日経済産業省策定。以下「研究不正指針」という。※3）及び「研究活動の不正行為への対応に関する機構達」（平成 20 年 2 月 1 日 19 年度機構達第 17 号。NEDO 策定。以下「研究不正機構達」という。※4）に基づき、NEDOは資金配分機関として、本プロジェクトの事業実施者は研究機関として必要な措置を講じることとします。そのため、告発窓口の設置や本プロジェクト及び府省等他の研究事業による研究活動に係る研究論文等において、研究活動の不正行為があると認められた場合、以下の措置を講じます。

※3. 研究不正指針についてはこちらをご参照ください： 経済産業省ウェブサイト

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/gijutsu\\_kakushin/innovation\\_policy/kenkyu-fusei-shishin.html](https://www.meti.go.jp/policy/economy/gijutsu_kakushin/innovation_policy/kenkyu-fusei-shishin.html)

※4. 研究不正機構達についてはこちらをご参照ください： NEDOウェブサイト

[https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu\\_index.html](https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu_index.html)

a. 本プロジェクトにおいて不正行為があると認められた場合

i. 当該研究費について、不正行為の重大性などを考慮しつつ、全部または一部を返還してい

ただくことがあります。

ii. 不正行為に関与した者に対し、NEDOの事業への翌年度以降の応募を制限します。

(応募制限期間：不正行為の程度などにより、原則、不正があったと認定された年度の翌年度以降 2～10 年間)

iii. 不正行為に関与したとまでは認定されなかったものの、当該論文等の責任者としての注意義務を怠ったことなどにより、一定の責任があるとされた者に対し、NEDOの事業への翌年度以降の応募を制限します。

(応募制限期間：責任の程度等により、原則、不正行為があったと認定された年度の翌年度以降 1～3 年間)

iv. 府省等他の資金配分機関に当該不正行為に関する措置及び措置の対象者等について情報提供します。このことにより、不正行為に関与した者及び上記 iii により一定の責任があるとされた者に対し、府省等他の資金配分機関の研究資金による事業への応募が制限される場合があります。また、府省等他の資金配分機関からNEDOに情報提供があった場合も同様の措置を講じることがあります。

v. NEDOは不正行為に対する措置を決定したときは、原則として、措置の対象となった者の氏名・所属、措置の内容、不正行為が行われた研究資金の名称、当該研究費の金額、研究内容、不正行為の内容及び不正の認定に係る調査結果報告書などについて公表します。

b. 過去に国の研究資金において不正行為があったと認められた場合

国の研究資金において、研究活動における不正行為があったと認定された者(当該不正行為があったと認定された研究の論文等の内容について責任を負う者として認定された場合を含む。)については、研究不正指針に基づき、本プロジェクトへの参加が制限されることがあります。

なお、本プロジェクトの事業実施者は、研究不正指針に基づき研究機関として規定の整備や受付窓口の設置に努めてください。

c. NEDOにおける研究不正等の告発受付窓口

以下のウェブサイトをご確認ください。

[https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu\\_index.html](https://www.nedo.go.jp/itaku-gyomu/kokuhatu_index.html)

(15) 大学・国立研究開発法人等における若手研究者の自発的な研究活動

大学または国立研究開発法人等(民間企業を除く)で雇用される40歳未満(40歳となる事業年度の終了日まで)の若手研究者による当該プロジェクトの推進に資する自発的な研究活動の実施が可能です。

なお、採択決定後、大学または国立研究開発法人等は、実施計画書に予めその旨を記載し、その実績を従事日誌または月報等により当機構に報告することになります。

【参考】競争的研究費においてプロジェクトの実施のために雇用される若手研究者の自発的な研究活動等に関する実施方針

<https://www8.cao.go.jp/cstp/compefund/jisshishishin.pdf>

(16) RA（リサーチアシスタント）等の雇用

第6期科学技術・イノベーション基本計画においては、優秀な学生、社会人を国内外から引き付けるため、大学院生に対する経済的支援を充実すべく、数値目標が掲げられています。

本プロジェクトにおいても RA（リサーチアシスタント）等の研究員登録が可能であり、本プロジェクトで、研究員費を支払うことが可能です。

なお、本プロジェクトを通じて知り得る秘密情報を取扱う RA 等は、NEDOと契約締結、または NEDOが交付する大学組織との間で、守秘義務を含む雇用契約を締結されている必要があり、本プロジェクトに直接に従事する者は、全て研究員登録を行う必要があります。

**【参考】**

- ・ 第6期科学技術・イノベーション基本計画  
<https://www8.cao.go.jp/cstp/kihonkeikaku/>
- ・ 研究力強化・若手研究者支援総合パッケージ  
<https://www8.cao.go.jp/cstp/package/wakate/wakatepackage.pdf>
- ・ ポストドクター等の雇用・育成に関するガイドライン  
[https://www.mext.go.jp/content/20201203-mxt\\_kiban03-000011852\\_1.pdf](https://www.mext.go.jp/content/20201203-mxt_kiban03-000011852_1.pdf)

(17) 安全保障貿易管理について（海外への技術漏洩への対処）

a. 我が国では、我が国を含む国際的な平和及び安全の維持を目的に、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<sup>\*</sup>が行われています。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、原則外為法に基づく経済産業大臣の許可を受ける必要があります。

※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・需要者要件また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。

b. 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）（2021年5月1日以降は特定類型<sup>\*</sup>に該当する居住者を含む。）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。

※ 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または行為について」1.(3)サ①～③に規定する特定類型を指します。

c. 本委託または助成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。経済産業省から指定のあった事業については委託契約締結時または交付決定時において、本委託または助成事業により外為法の輸出規制に当たる貨物・技術の輸出が予定されているか否かの確認、及び、輸出の意思がある場合は、管理体制の有無について確認を行います。輸出の意思がある場合で、管理体制が無い場合は、輸出または本委託または助成事業終了のいずれか早い方までの体制構築を求めます。なお、同確認状況については、経済産業省の求めに応じて、経済産業省に報告する場合があります。また、本委託または助成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、契約または交付の全部または一部を解除・取り消しする場合があります。

d. 安全保障貿易管理の詳細については、以下をご覧ください。

- ・ 経済産業省：安全保障貿易管理(全般) <https://www.meti.go.jp/policy/ampo/>  
(Q&A <https://www.meti.go.jp/policy/ampo/qanda.html>)
- ・ 一般財団法人安全保障貿易センター モデル内部規程  
<https://www.cistec.or.jp/export/jisyukanri/modelcp/modelcp.html>
- ・ 安全保障貿易ガイダンス(入門編)  
<https://www.meti.go.jp/policy/ampo/guidance.html>
- ・ 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)  
[https://www.meti.go.jp/policy/ampo/law\\_document/tutatu/t07sonota/t07sonota\\_jishukanri03.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/ampo/law_document/tutatu/t07sonota/t07sonota_jishukanri03.pdf)
- ・ 大学・研究機関のためのモデル安全保障貿易管理規程マニュアル  
<https://www.meti.go.jp/policy/ampo/daigaku/manual.pdf>

## (18) 重複の排除

国(国立研究開発法人等を含む)が助成する他の制度(補助金、委託費等)において、過去実施した事業または現在実施中の事業と今回提案された事業が、同一の提案者による同一の研究開発課題(配分される研究開発の名称及びその内容をいう。)と判断された場合、採択は行いません。

## (19) 研究開発資産の帰属・処分(委託事業)、処分制限財産の取扱い(助成事業)

### ・委託事業

#### ①資産の帰属

委託業務・共同研究業務(企業・公益法人等が委託先・共同研究先の場合)を実施するために購入し、または製造した取得資産のうち、取得価額が50万円(消費税込)以上、かつ法定耐用年数が1年以上の資産については、NEDOに所有権が帰属します。(約款第20条第1項)なお、委託先・共同研究先が、国立研究開発法人等(国立研究開発法人、独立行政法人)、大学等(国公立大学、大学共同利用機関、私立大学、高等専門学校)、地方独立行政法人の場合には、資産は原則として委託先・共同研究先に帰属します。

## ②資産の処分

委託先は、業務委託契約に基づき委託事業期間終了後、有償により、NEDO帰属資産をNEDOから譲り受けることとなっています。その際の譲渡価格は、取得価額から、取得日から事業終了日までの期間における年償却額により算定した額となりますが、譲渡価格算定に用いる取得価額は、インセンティブ額に応じて決定されます。(約款第20条の2第1項・第3～4項、特別約款第3条第10～11項、第4条第6～7項)

## ・助成事業

### ①資産の帰属

取得資産の帰属は、事業者になりますが、助成金執行の適正化の観点から、助成事業で取得した機械装置等の取得財産には処分制限があります。(交付規程第16条第1項)

### ②財産の処分制限

助成金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、または担保に供しようとする場合には、予めNEDOの承認を受けていただく必要があります。(交付規程第16条第3項) NEDOが承認を行う場合は、原則として、当該財産の残存簿価相当額に助成割合を乗じた金額をNEDOへ納付することが条件となります。(交付規程第15条第3項)

## (20) 国立研究開発法人の契約に係る情報の公表(委託事業)(詳細は、参考資料1)

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)に基づき、採択決定後、NEDOとの関係に係る情報をNEDOのウェブサイトで公表することがありますのでご了承ください。なお、本公募への応募をもって同意されたものとみなします。

## (21) 中小・ベンチャー企業の定義

中小・ベンチャー企業とは、以下の(ア)(イ)または(ウ)のいずれかに該当する企業等であって、大企業等の出資比率が一定比率を超えず(注1)、かつ、直近過去3年分の各年または各事業年度の課税所得の年平均額が15億円を超えないものをいいます。

### (ア)「中小企業」としての企業

中小企業基本法第2条(中小企業者の範囲及び用語の定義)を準用し、次表に示す「資本金基準」または「従業員基準」のいずれかの基準を満たす企業です。

主たる事業として営んでいる業種 ※1	資本金基準 ※2	従業員基準 ※3
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
小売業	5千万円以下	50人以下
サービス業	5千万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下

※1 業種分類は、「日本標準産業分類」の規定に基づきます。

※2 「資本金の額または出資の総額」をいいます。

※3 「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。

(イ) 「中小企業者」としての組合等

以下のいずれかに該当する組合等をいいます。

1. 技術研究組合であって、その直接または間接の構成員の3分の2以上が(ア)の表の「中小企業者」としての企業または企業組合若しくは協業組合であるもの
2. 特許法施行令10条第2号ロに該当する事業協同組合等(事業協同組合、事業協同小組合、協同組合連合会、企業組合、協業組合、商工組合及び商工組合連合会)

(ウ) 研究開発型ベンチャー

以下の条件をすべて満たす企業をいいます。

- ・試験研究費等が売上高の3%以上または研究者が2人以上かつ全従業員数の10%以上であること。
- ・未利用技術等、研究開発成果が事業化されていない技術を利用した実用化開発を行うこと。
- ・申請時に上記要件を満たす根拠を提示すること。

(注1) 次の企業は、大企業等の出資比率が一定比率を超えているものとします。

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

(注2) 大企業とは、(ア)から(ウ)のいずれにも属さない企業であって事業を営むものをいいます。ただし、以下に該当する者については、大企業として扱わないものとします。

- ・中小企業投資育成株式会社法に規定する中小企業投資育成株式会社
- ・廃止前の中小企業の創造的事業活動の促進に関する臨時措置法に規定する指定支援機関(ベンチャー財団)と基本約定書を締結した者(特定ベンチャーキャピタル)
- ・投資事業有限責任組合契約に関する法律に規定する投資事業有限責任組合

## 関連資料

グリーンイノベーション基金事業の基本方針（概要）

グリーンイノベーション基金事業の基本方針（本文）

2021年度実施方針

「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに関する研究開発・社会実装計画

参考資料1：契約に係る情報の公表について

提案書一式

別添1：事業戦略ビジョン

別紙1：積算用総括表

別添2：研究開発責任者及びチームリーダーの研究等経歴書の記入について

別添3：NEDO事業遂行上に係る情報管理体制等の確認票

別添4：ワーク・ライフ・バランス等推進企業に関する認定等の状況について

別添5：電動車等費用積算一式

本公募に関するQ&A

別表 1

以下は、「研究開発・社会実装計画」に基づいて再整理したデータ項目です。

車両・走行データ	項目	単位	サンプリング	想定取得方法	提供分類	
出力情報	時刻	年、月、日 時、分、秒	0.1 秒	CAN	A	
	エンジン	出力演算に必要な情報		0.1 秒	CAN	B
		燃料消費量	mL/秒	0.1 秒	CAN	B
	発電機 ・燃料 電池	出力	kW	0.1 秒	CAN	A
		燃料消費量	mL/秒、 g/秒	0.1 秒	CAN	A
	電動機	出力	kW	0.1 秒	CAN	A
		入力電力	kW	0.1 秒	CAN	A
	蓄電池	入出力電流	A	0.1 秒	CAN	A
		端子間電圧	V	0.1 秒	CAN	A
		代表温度	℃	0.1 秒	CAN	A
		SOH <sup>1</sup>	%	0.1 秒	CAN	A
SOC <sup>2</sup>		%	0.1 秒	CAN	A	
エネルギー情報	時刻	年、月、日 時、分、秒	0.1 秒	CAN	A	
	航続可能距離	km	0.1 秒	CAN	A	
	電費 <sup>3</sup>	Wh/km	0.1 秒	CAN	C	
	燃費 <sup>4</sup>	km/L	0.1 秒	CAN	C	
	12V/24V 系消費電力	kW	0.1 秒	計測器	C	
運行軌跡	GPS 緯度経度	度, 度	0.5 秒	デジタコ	A	
	GPS 標高	m	0.5 秒	デジタコ	C	
	GPS 時刻	年、月、日 時、分、秒	0.5 秒	デジタコ	A	
走行状態	速度	km/h	0.1 秒	CAN	A	
	走行距離 (TRIP/ODO)	km	0.1 秒	CAN	A	
	外気温、車内温度	℃	0.1 秒	CAN	B	
	ETC 入退場時刻	年、月、日 時、分、秒	イベント時	Web 履歴	C	
車両基本情報	ID 毎の車両諸元				A	
トラック・バス・タクシー共 通	出発地・目的地 位置	度, 度	イベント時	—	C	
	出発地・目的地 時刻	年、月、日	イベント時	—	C	

		時、分、秒			
トラック等	荷積み・荷下ろしタイミング	年、月、日 時、分、秒	1ヶ月	計測器	B
	積載重量（率）	トン（%）	1ヶ月	計測器	B
	荷室の温度	℃	0.1秒	計測器	C
	荷室のクーラー電力	kW	0.1秒	計測器	C
バス	乗客・降車タイミング	年、月、日 時、分、秒	1ヶ月	—	B
	乗客人数	人	1ヶ月	—	B
タクシー	乗客・降車タイミング	年、月、日 時、分、秒	1ヶ月	—	B
	配車回数	回/日	日	—	B

インフラ等データ		単位			
水素 ステーション	車両 ID <sup>5</sup>		1ヶ月		C
	消費電力量	kWh/日	日		C
	水素充填量	kg/回	1ヶ月	—	C
	充填開始・終了時間	年、月、日 時、分、秒	1ヶ月	—	C
	水素充填量推移	g/秒	1ヶ月	—	C
	ステーション内の水素総残量	kg	1ヶ月	—	C
事業所	事業所の契約電力情報				B
	使用電力推移（受電、分岐）	kW	1分	—	B
充電 インフラ	車両 ID <sup>6</sup>		1ヶ月		A
	充電器の諸元・設置場所		1ヶ月		A
	開始・終了時刻	年、月、日 時、分、秒	1ヶ月	—	A
	消費電力量	kWh/日	日	—	C
	充電電力量	kWh/回	1ヶ月	—	C
	充電器の定格電力	kW	—	—	C
	充電電力推移	kW	1秒	計測器	B
	受電端有効電力	kW	1秒	計測器	C
	受電端無効電力	kvar	1秒	計測器	C
	受電端電流実効値	A	1秒	計測器	C
	受電端電圧実効値	V	1秒	計測器	C
受電端周波数	Hz	1秒	計測器	C	

その 他の充 電方法 (例)	交換式バッテリー <sup>7</sup>				C
	無線給電 <sup>8</sup>				C
その 他	走行映像 <sup>9</sup>			ドラレコ	C

◆取得提供分類

A: 必須で提供（原則、事業全期間）

B: 必須であるが、取得方法・期間については委託・補助連携委員会（仮称）で協議し決定

C: 提出を求めるケースがあるが、取得方法・項目・期間については委託・補助連携委員会（仮称）で協議の上、決定

◆データ授受方法：全データを日付毎のファイルにまとめ、1ヶ月分をまとめて提出（事業後半では通信によるデータ送信も想定）

◆データ取得対象車両：原則、本事業において電動車へ置き換え予定の非電動車及び置き換え後の全ての電動車

◆データ取得対象期間：原則、本事業の参加期間（取得した電動車の耐用年数期間中は、事業終了後もデータの取得提供の継続を求める）

<sup>1</sup> State Of Health

<sup>2</sup> State Of Charge

<sup>3</sup> CAN データからの演算値

<sup>4</sup> CAN データからの演算値

<sup>5</sup> 車両データと紐付けた形で特定できるようにすること。

<sup>6</sup> 車両データと紐付けた形で特定できるようにすること。

<sup>7</sup> 交換式バッテリーの蓄電池データについては、車両・走行データにおける蓄電池から取得できるデータと同様のデータを取得する。

<sup>8</sup> 無線給電の既存で普及していない技術については、エネルギーマネジメントに必要なデータが不明確であるため、申請があった場合、別表1にある他のデータ項目を参考とした上で、委託事業者と助成事業者で協議の上、詳細なデータを決定すること。

<sup>9</sup> 走行映像については限定的に提出を求めるケースがあるが、提出の可否については、委託事業者と助成事業者で協議の上決定する。

別表 2

項目	TRL	種別毎に設定した上限額※
旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車 (乗車定員 10 人以下)	～5	400 万円
	6	300 万円
	7	200 万円
旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車 (乗車定員 11 人以上)	～5	5,333 万円
	6	4,000 万円
	7	2,666 万円
貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車及び 原動機付自転車	～5	-
	6	
	7	
関連設備（電気自動車用充電設備、受変電設備、交 換式バッテリー等）	～5	-
	6	
	7	

※リースの場合の年間上限額は、種別毎に設定した上限額をプロジェクト期間中のリース期間年数で割った金額とする。

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新	旧
<p>&lt;表紙&gt;</p> <p>2022年3月14日</p> <p><u>(2022年4月13日 一部改訂)</u></p> <p>&lt;p. 12&gt;</p> <p>(2) 対象費用（助成）</p> <p>1) 助成の対象となる費用は、グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程第6条に示すとおり。</p> <p>2) 以下は助成対象外とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 電気代</li> <li>● 発電設備（再生可能エネルギー発電設備を含む）</li> <li>● 水素貯蔵・水素充填設備</li> <li>● 電動車へ置き換え予定の非電動車の維持管理に必要な費用（消耗品、<u>保守</u>費用）</li> <li>● 保険料</li> </ul>	<p>&lt;表紙&gt;</p> <p>2022年<u>3月14日</u></p> <p>&lt;p. 12&gt;</p> <p>(2) 対象費用（助成）</p> <p>1) 助成の対象となる費用は、グリーンイノベーション基金事業費助成金交付規程第6条に示すとおり。</p> <p>2) 以下は助成対象外とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 電気代</li> <li>● 発電設備（再生可能エネルギー発電設備を含む）</li> <li>● 水素貯蔵・水素充填設備</li> <li>● 電動車へ置き換え予定の非電動車の維持管理に必要な費用（消耗品、<u>メンテナンス</u>費用）</li> <li>● 保険料</li> </ul>

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新	旧
<p>● 税金</p> <p>● <u>車両のリサイクル料金</u></p> <p>● <u>車両の営業運行・維持管理のための労務費</u></p> <p>● <u>電動車の保守費用のうち、非電動車でも同等に必要となる費用</u>  <u>(定期点検・消耗品交換、定期交換部品交換等)</u></p> <p>3) 研究員費（労務費）は、原則として健保等級により算定すること。</p> <p>4) 委託先または共同研究先がある場合には、委託費と共同研究費の合計額を助成対象費用の総額の 50%未満とすること。</p> <p>5) 助成先と委託先または共同研究先との契約においては、委託または共同研究に係る費用を助成事業者が全額負担（消費税を含む）する契約とすること。</p> <p>6) 「研究開発・社会実装計画」に基づき、助成事業における電気自動車・燃料電池自動車への置き換え費用及びその関連設備 費用（以下「電動車等費用」という。）の助成については、NEDOま</p>	<p>● 税金</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>3) 研究員費（労務費）は、原則として健保等級により算定すること。</p> <p>4) 委託先または共同研究先がある場合には、委託費と共同研究費の合計額を助成対象費用の総額の 50%未満とすること。</p> <p>5) 助成先と委託先または共同研究先との契約においては、委託または共同研究に係る費用を助成事業者が全額負担（消費税を含む）する契約とすること。</p> <p>6) 「研究開発・社会実装計画」に基づき、助成事業における電気自動車・燃料電池自動車への置き換え費用及びその関連設備 費用（以下「電動車等費用」という。）の助成については、NEDOま</p>

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新	旧
<p>たは助成事業者から車両運行者へ支払われる電動車等費用と同一の算出方法とする。具体的には、種別毎に設定する上限額（別表2参照）、電動化に要する経費（電動車と既存の非電動車との価格差）及び電動車等費用に定率 を乗じた額との比較において、最も低い額を助成する。</p> <p>&lt;p. 22&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標達成度等に応じた国費負担割合の変動</li> </ul> <p>野心的な研究開発・社会実装の継続に対するコミットメントを高める観点から、原則、プロジェクト終了時点における2030年目標の達成度を国費負担額に連動させ、成果報酬のようなインセンティブ措置を講じます。企業等には、プロジェクト終了時点で、目標の達成状況や、事業戦略ビジョンにある1. 事業戦略・事業計画に準ずる内容に加え、社会実装に向けて取り組む指標（毎年度の売上高、継続投資額、知財活用数、資金調達額等）を含む社会実装計画を提</p>	<p>たは助成事業者から車両運行者へ支払われる電動車等費用と同一の算出方法とする。具体的には、車格毎に設定する上限額（別表2参照）、電動化に要する経費（電動車と既存の内燃機関車との価格差）及び電動車等費用に定率 を乗じた額との比較において、最も低い額を助成する。</p> <p>&lt;p. 22&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標達成度等に応じた国費負担割合の変動</li> </ul> <p>野心的な研究開発・社会実装の継続に対するコミットメントを高める観点から、原則、プロジェクト終了時点における2030年目標の達成度を国費負担額に連動させ、成果報酬のようなインセンティブ措置を講じます。企業等には、プロジェクト終了時点で、目標の達成状況や、事業戦略ビジョンにある1. 事業戦略・事業計画に準ずる内容に加え、社会実装に向けて取り組む指標（毎年度の売上高、継続投資額、知財活用数、資金調達額等）を含む社会実装計画を提</p>

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新	旧
<p>出いただきます。NEDOによる社会実装計画の審査やWGでの議論等踏まえ、その妥当性が認められる場合に、【（総事業費）×（インセンティブ率）×（目標の達成度）】（＝インセンティブ額）の金額を付与します。（インセンティブ率を除いた委託費・助成金はプロジェクト途中で支払います。インセンティブ率は研究開発・社会実装計画を参照ください。） <u>なお、インセンティブ額の算出に当たり、定額助成となる費用（3.（2）7）参照）については総事業費から除きます。</u></p> <p>ただし、助成事業の場合、プロジェクト終了後3年間、毎年度のフォローアップにおいて、企業等は、社会実装計画の指標が未達である場合に、【（インセンティブ額）×（4－確認時点のプロジェクト終了後年数（1～3年））／3】の金額を返還いただきます。</p>	<p>出いただきます。NEDOによる社会実装計画の審査やWGでの議論等踏まえ、その妥当性が認められる場合に、【（総事業費）×（インセンティブ率）×（目標の達成度）】（＝インセンティブ額）の金額を付与します。（インセンティブ率を除いた委託費・助成金はプロジェクト途中で支払います。インセンティブ率は研究開発・社会実装計画を参照ください。）</p> <p><u>（新設）</u></p> <p>ただし、助成事業の場合、プロジェクト終了後3年間、毎年度のフォローアップにおいて、企業等は、社会実装計画の指標が未達である場合に、【（インセンティブ額）×（4－確認時点のプロジェクト終了後年数（1～3年））／3】の金額を返還いただきます。</p>

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新				旧				
<p. 35>				<p. 35>				
インフラ等データ		単位		インフラ等データ		単位		
水素ステーション	車両 ID <sup>5</sup>		イベント時	水素	車両 ID <sup>5</sup>		イベント時	
	消費電力量	kWh/日	日	ステ	消費電力量	kWh/日	日	
	水素充填量	<u>k</u> g/回	イベント時	ーシ	水素充填量	<u>K</u> g/回	イベント時	
	充填開始・終了時間	年、月、 日 時、分、 秒	イベント時	ー	ヨン	充填開始・終了時間	年、月、 日 時、分、 秒	イベント時
	水素充填量推移	g/秒	イベント時	ー	ー	水素充填量推移	g/秒	イベント時
	ステーション内の水素総残量	<u>k</u> g	イベント時	ー	ー	ステーション内の水素総残量	<u>K</u> g	イベント時
事業所	事業所の契約電力情報			事業	事業所の契約電力情報			
	使用電力推移（受電、分岐）	kW	1分	ー	所	使用電力推移（受電、分岐）	kW 1分	

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新			旧		
<p>&lt;p. 36&gt;</p> <p>1 State Of Health</p> <p>&lt;p. 37&gt;</p> <p>別表 2</p>			<p>&lt;p. 36&gt;</p> <p>1 States Of Health</p> <p>&lt;p. 37&gt;</p> <p>別表 2</p>		
項目	TRL	種別毎に設定した上限額	項目	TRL	車格毎に設定した上限額
旅客自動車運送事業の用に供する 事業用自動車 (乗車定員 10 人以下)	~5	400 万円	旅客自動車運送事業の用に供する 事業用自動車 (乗車定員 10 人以下)	~5	400 万円
	6	300 万円		6	300 万円
	7	200 万円		7	200 万円
旅客自動車運送事業の用に供する 事業用自動車 (乗車定員 11 人以上)	~5	5,333 万円	旅客自動車運送事業の用に供する 事業用自動車 (乗車定員 11 人以上)	~5	5,333 万円
	6	4,000 万円		6	4,000 万円
	7	2,666 万円		7	2,666 万円
貨物自動車運送事業の用に供する 事業用自動車及び原動機付自転車	~5	-	貨物自動車運送事業の用に供する 事業用自動車及び原動機付自転車	~5	-
	6			6	
	7			7	

GI\_PJ14 公募要領（改訂版） 新旧対照表

新			旧		
関連設備（電気自動車用充電設備、受変電設備、交換式バッテリー 一等）	～5	-	関連設備（電気自動車用充電設備、受変電設備、交換式バッテリー 一等）	～5	-
	6			6	
	7			7	
※リースの場合の年間上限額は、種別毎に設定した上限額をプロジェクト期間中のリース期間年数で割った金額とする。			※リースの場合の年間上限額は、車格毎に設定した上限額をプロジェクト期間中のリース期間年数で割った金額とする。		

以上