



日本版MaaSの実現に向けた 最近の交通政策の動向について

令和元年9月11日

国土交通省

関東運輸局 交通政策部

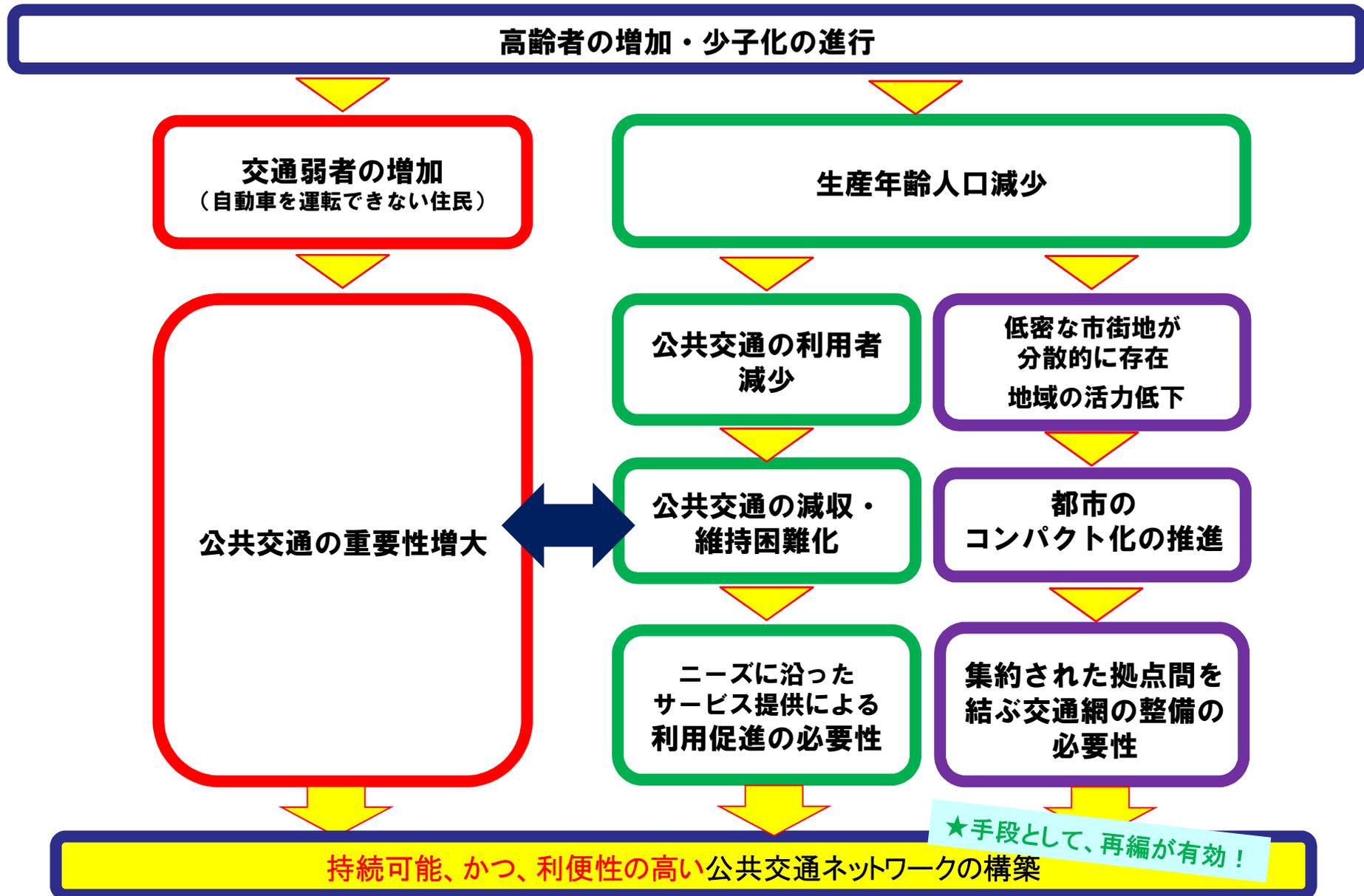
交通企画課



関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

1. 地域公共交通を取り巻く諸制度と 見直しの方向性



改正地域公共交通活性化再生法(平成26年11月施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

目標

本格的な人口減少社会における
地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① **地方公共団体**が中心となり、
② **まちづくり**と連携し、
③ **面的な公共交通ネットワーク**
を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
- 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

...

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が**地方公共団体**
の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画

...

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通活性化再生法に基づく計画のイメージ

地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

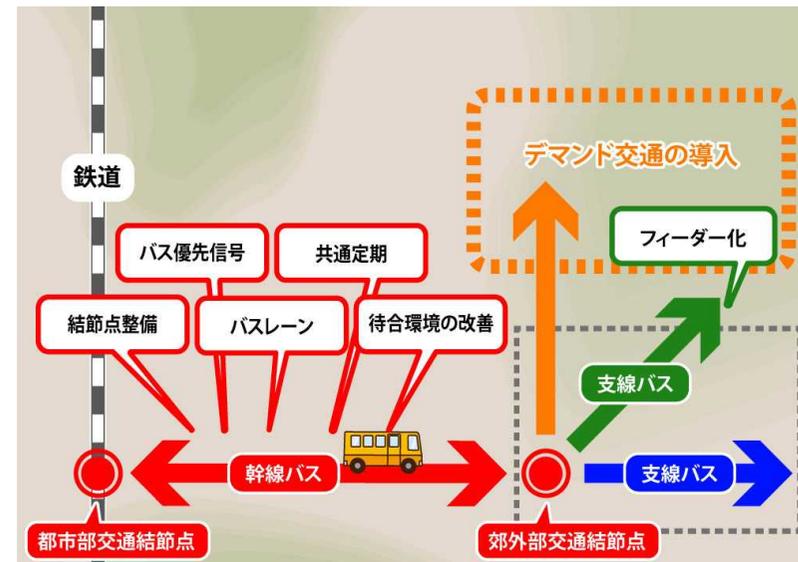
地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載

◇網形成計画は「ビジョン」と称されるが、網計画策定までに具体的バス路線網の改編や運賃体系等を合意しておくことが極めて重要！

地域公共交通再編実施計画

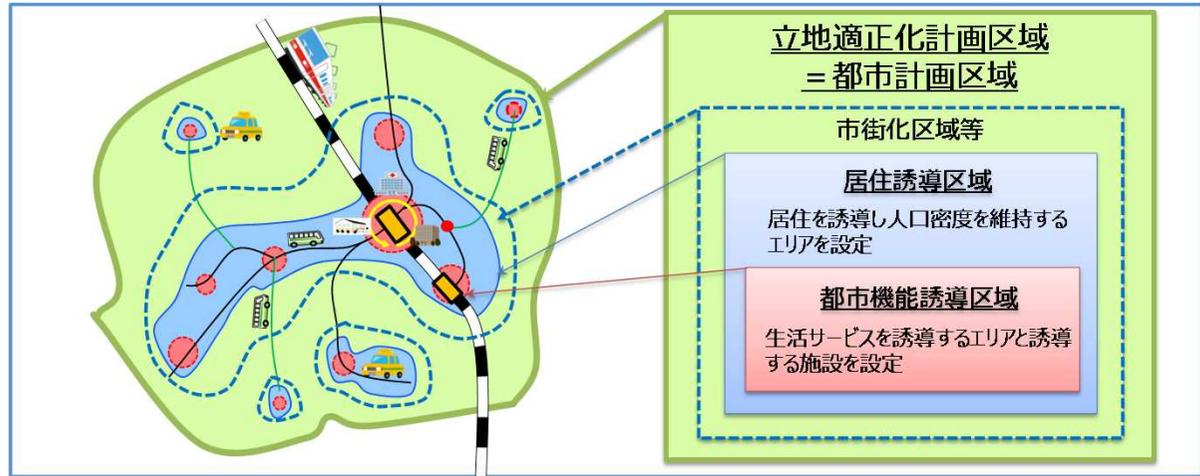
運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載



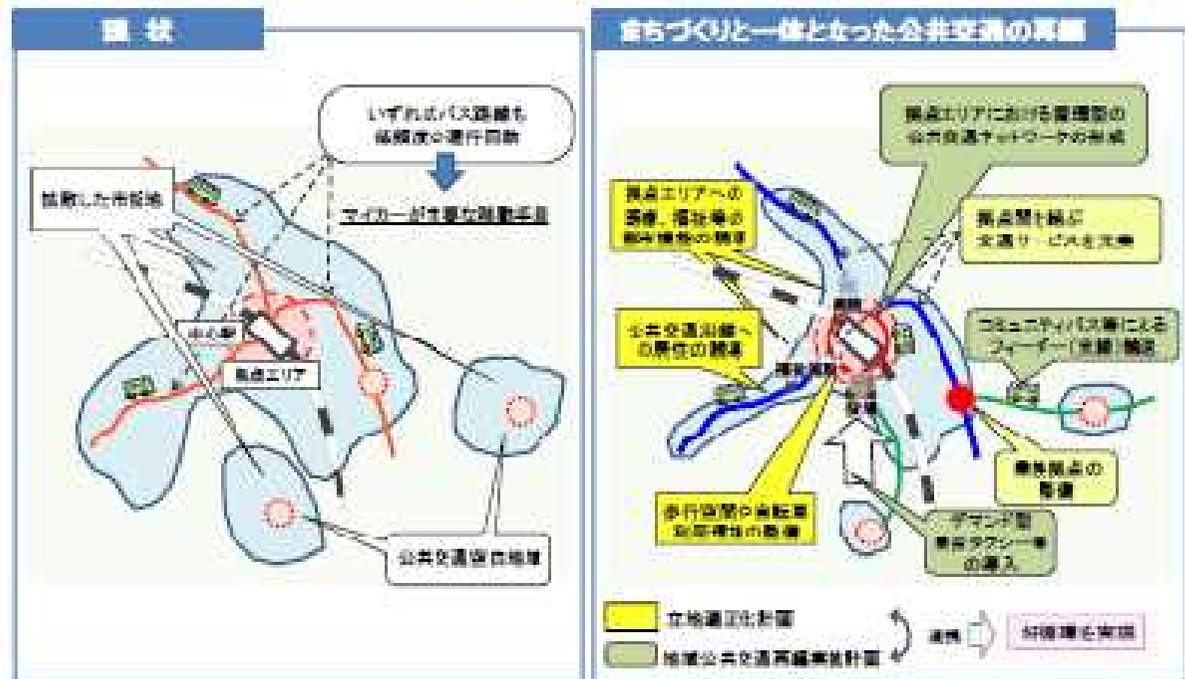
コンパクトなまちづくりに対応した交通施策の展開

- 人口減少下においても、医療、福祉、商業等の必要な生活サービスが確保され、住民が安心して暮らせる都市をつくるための包括的なマスタープランであり、
- まちなかや公共交通の沿線に都市機能や居住を誘導し、ネットワークでつなぐ、コンパクトシティを実現するためのツールとなるものです。



- 都市のコンパクト化を進め、一定の人口密度を確保することによって、
 - ・ 生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性の維持・向上が期待されます。
 - ・ まちなかの土地利用が増進し、地価が維持され固定資産税収の確保が期待されます。
 - ・ 公共施設やインフラの維持・管理業務やゴミ収集等の行政サービスが効率化されることが期待されます。

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



地域公共交通確保維持改善事業の概要

平成31年度予算額 220億円
(対前年度比 1.05)

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の構築)

<支援の内容>

- ノンステップバス、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

平成31年度予算額 9億円
(東日本大震災復興特別会計：復興庁一括計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

地域公共交通網形成計画 策定状況

改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014年1月）以降、2019年7月末までに、524件の地域公共交通網形成計画が策定され、33件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

<p>○北海道</p> <p>函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 宮古市 釧路市 美唄市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白老町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 青森県</p> <p>○青森県</p> <p>むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村 十和田市 八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、陸上町、新郷村、おいらせ町 藤ヶ沢町 七戸町</p>	<p>○岩手県</p> <p>岩手県 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市</p> <p>富古市、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市 陸前高田市 一関市 久慈市 岩手町 大槌町 矢巾町 山田町</p> <p>○秋田県</p> <p>秋田市 湯沢市 鹿角市 由利本荘市 大仙市 仙北市 にかほ市 北秋田市 湯上市</p> <p>○宮城県</p> <p>青森県 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村 十和田市 八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、陸上町、新郷村、おいらせ町 藤ヶ沢町 七戸町</p>	<p>○山形県</p> <p>山形市 酒田市 鶴岡市 長井市、南陽市、川西町、白鷹町 小国町</p> <p>○福島県</p> <p>福島県、田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、福島市、郡山市、いわき市、相馬市 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 棚倉町 石川町 楡葉町 大仙市 仙北市 にかほ市 北秋田市 湯上市</p> <p>○茨城県</p> <p>水戸市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 石巻市 潮来市 つくば市 鹿嶋市 東松島市 山元町 松島町 利府町 南三陸町 女川町</p>	<p>○栃木県</p> <p>真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市、芳賀町 佐野市 那須塩原市</p> <p>那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町</p> <p>○群馬県</p> <p>太田市 前橋市 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 東秩父村</p> <p>○千葉県</p> <p>東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 大網白里市 白井市 旭市 木更津市 富津市 市原市 柏市 山武市 長南町 大多喜町</p> <p>○東京都</p> <p>東京都、中央区、港区、江東区 多摩市</p>	<p>○神奈川県</p> <p>藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町</p> <p>○山梨県</p> <p>甲州市 北杜市 上野原市 甲府市</p> <p>○新潟県</p> <p>柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 三奈市 新潟市 燕市、弥彦村 阿賀町</p> <p>○富山県</p> <p>富山県 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市、水見市、砺波市、南砺市（城端、水見線沿線地域） 滑川市 南砺市</p> <p>○石川県</p> <p>七尾市 津幡町 志賀町</p>	<p>○徳島県</p> <p>本都市、山形村、高森町、阿南町、阿曾村、平谷村、根羽村、下條村、赤木村、天龍村、桑本村、喬木村、豊丘村、大庭村</p> <p>上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 中川村 高山村 大桑村 白馬村</p> <p>○長野県</p> <p>福井市、大野市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町（えちぜん鉄道沿線地域） 仙北市、鯖江市、越前市、越前町（福井鉄道沿線地域） 鯖江市 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 大野市</p> <p>○岐阜県</p> <p>岐阜市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 津海市 山県市 大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町（養老線沿線地域） 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町、東白川村</p>	<p>○静岡県</p> <p>下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県、沼津市（戸田地区）、下田市、伊豆市、南伊豆市、松崎町、西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、園南町、東伊豆町、河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 小山町</p> <p>○愛知県</p> <p>豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 弥富市 清須市 長久手市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛島村 設楽町、東栄町、豊根村</p> <p>○三重県</p> <p>津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 橋本町 和歌山市 紀の川市</p> <p>○京都府</p> <p>木津川市 福知山市 京都市、綾部市、南丹市、京丹波町（JR山陰本線沿線） 京都市、笠置町、和東町、南山城村（JR関西本線沿線） 亀岡市 久御山町 田原市 弥富市 清須市 長久手市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛島村 設楽町、東栄町、豊根村</p> <p>○滋賀県</p> <p>彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 草津市</p>	<p>○三重県</p> <p>津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 橋本町 和歌山市 紀の川市</p> <p>○京都府</p> <p>木津川市 福知山市 京都市、綾部市、南丹市、京丹波町（JR山陰本線沿線） 京都市、笠置町、和東町、南山城村（JR関西本線沿線） 亀岡市 久御山町 田原市 弥富市 清須市 長久手市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛島村 設楽町、東栄町、豊根村</p> <p>○滋賀県</p> <p>彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 草津市</p>	<p>○大阪府</p> <p>河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 安芸太田町 神石高原町</p> <p>○奈良県</p> <p>奈良県下全39市町村 宇陀市 五條市 天理市 広陵町</p> <p>○鳥取県</p> <p>鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町 鳥取県、倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町 鳥取県、倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町</p> <p>○島根県</p> <p>島根県、松江市、出雲市（一畑電車沿線地域） 島根県、松江市、出雲市、美郷町、川本町、美郷町、三次市、安芸高田市（三江線沿線地域）</p> <p>○岡山県</p> <p>井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤松市 久米南町 吉備中央町 和気町</p> <p>笠岡市（岡山県） 福山市（岡山県）</p>	<p>○広島県</p> <p>下田市 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 安芸太田町 神石高原町</p> <p>○山口県</p> <p>宇布市 周南市 光市 光市 美祿市 山陽小野田市 下松市 下関市 防府市 山口市 岩国市 高松市 小豆島町、土庄町</p> <p>○愛媛県</p> <p>島根県、松江市、出雲市（一畑電車沿線地域） 島根県、松江市、出雲市、美郷町、川本町、美郷町、三次市、安芸高田市（三江線沿線地域）</p> <p>○岡山県</p> <p>井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤松市 久米南町 吉備中央町 和気町</p> <p>笠岡市（岡山県） 福山市（岡山県）</p>	<p>○高知県</p> <p>高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会（室戸市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、奈半町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村） 高知県北地域公共交通協議会（本山町、大豊町、土佐町、大川村） 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 本山町 安田町</p> <p>○徳島県</p> <p>小松島市 阿波市 つるぎ町 福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 朝倉市 豊前市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 宗像市 柳川市 小野市 みやま市 大牟田市 直方市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町 築上町 鞍手町</p>	<p>○佐賀県</p> <p>佐賀県、唐津市、玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町</p> <p>○長崎県</p> <p>佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市 平戸市 新上五島町</p> <p>○熊本県</p> <p>熊本市、嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 宇城市 山鹿市 大津町 美里町 和水町 芦北町 山都町 水上村 人吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、あさぎり町 熊本県、南阿蘇村、高森町</p>	<p>○大分県</p> <p>大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市 大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市 大分県、佐伯市、津久見市 大分県、大分市、別府市、由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 津久井市 松浦市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町</p> <p>○宮崎県</p> <p>宮崎県、日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村 伊府市 えびの市 都城市 小林市 日南市 延岡市 門川町</p> <p>○鹿児島県</p> <p>薩摩川内市 鹿屋市 日置市 姪良市 南さつま市 鹿児島市 鹿屋市 志布志市 いちき串木野市 和泊町、知名町 さつま町</p> <p>○沖縄県</p> <p>南城市 沖縄市</p>
---	---	---	---	---	---	---	--	---	--	--	--	--

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体：赤
 ・策定意向のある団体：黄

地域公共交通網形成計画等策定状況について

平成31年7月末日現在

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
群馬県					
太田市	●		◎		●
伊勢崎市			◎		
玉村町					●
前橋市	●		◎		●
高崎市			○		●
藤岡市			◎		●
桐生市			○	●	●
渋川市			○	●	
沼田市				●	
甘楽町				●	
吉岡町			◎		
邑楽町			◎		●
館林市			◎		●
板倉町					●
千代田町					●
明和町			◎		●
富岡町			○		
県 交通政策課					●

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
埼玉県					
熊谷市	●		○	●	
春日部市	●		◎		
上尾市	●	●		●	
越谷市	●				●
入間市	●				●
草加市	●		○		
小川町	●		○		●
鳩山町	●		◎	●	
吉見町	●				●
寄居町	●		◎	●	
東秩父村	●	●			
加須市				●	●
三郷市	●				●
所沢市					●
坂戸市			◎		
吉川市					●
秩父市			○		●
さいたま市			○		●
小鹿野町				●	●
本庄市			◎	●	●
川口市					●
川越市			◎		
志木市			◎		●
毛呂山町			◎	●	
ときがわ町	●			●	
深谷市	●		◎	●	
白岡市					●
幸手市				●	●
上里町			○	●	●
飯能市	●				●
川島町	●				
越生町			◎		
八潮市					●
桶川市					●
鶴ヶ島市			○		●
松伏町					●
長瀨町					●
蕨市			○		
戸田市			◎		
朝霞市			○		
蓮田市			○		
日高市			○		
県 交通政策課					●

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
栃木県					
真岡市	●		○	●	
大田原市	●		○	●	
鹿沼市	●		○	●	
宇都宮市	●		◎	●	●
芳賀町			○		
塩谷町	●				●
益子町	●			●	
那須町	●			●	
茂木町	●		○	●	
那須塩原市	●		◎	●	●
足利市				●	●
さくら市				●	●
栃木市	●		○	●	●
小山市			○	●	●
佐野市	●		○	●	●
下野市			◎		
日光市	●		○	●	
野木町				●	●
那須烏山市			○	●	
市貝町	●			●	
壬生町				●	
上三川町	●			●	
那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町	●				●
県 交通政策課					●

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
神奈川県					
藤沢市	●		◎		
海老名市	●		◎		
大和市	●		◎		
真鶴町	●				
伊勢原市	●		○	●	●
横須賀市			◎		●
相模原市			○	●	●
湯河原町	●				●
横浜市					●
茅ヶ崎市					●
松田町			○		●
二宮町				●	●
綾瀬市					●
大井町					●
小田原市			◎		
秦野市			○	●	●
中井町				●	●
大磯町				●	
厚木市			○		●
平塚市	●				●
鎌倉市			○		

※網計画
地域公共交通活性化再生法に基づき、各自治体を中心となり策定する交通計画

※再編計画
網計画に定められた地域公共交通再編事業の実施計画

※立通計画
都市再生特別措置法に基づき、各自治体中心となり作成する都市計画

※フィーダー
一定の要件を満たした幹線バス系統や鉄軌道路線に接続する地域内支線系統バスの運行経費に関する国の補助金

※立地適正化計画
◎：都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定
○：都市機能誘導区域のみ設定

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
茨城県					
水戸市	●		◎		●
日立市	●	●	○	●	●
下妻市			◎		●
常陸太田市	●	●	○	●	●
かすみがうら市	●		○		●
神栖市	●				●
行方市	●			●	●
牛久市	●		◎	●	●
稲敷市	●			●	●
土浦市	●		◎	●	●
龍ヶ崎市	●		◎	●	●
潮来市	●			●	●
つくば市	●		◎		●
鹿嶋市	●			●	●
桜川市	●			●	●
筑西市	●			●	●
高萩市	●		○		●
ひたちなか市	●		○		●
五霞町	●			●	●
城里町	●		○	●	●
壬子町	●			●	●
東海村	●		○	●	●
つくばみらい市	●		○	●	●
古河市	●		◎	●	●
石岡市	●		◎		●
笠間市	●		○		●
坂東市	●		◎		●
常総市	●		○	●	●
阿見町	●		○	●	●
鉾田市	●			●	●
常陸大宮市	●		○	●	●
取手市			○	●	●
北茨城市				●	●
境町			○		●
利根町				●	●
八千代市				●	●
守谷市	●		○		●
那珂市				●	●
結城市				●	●
大洗町			○		●
美浦村				●	●
小美玉市			◎		
県 交通政策課					●

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
東京都					
東京都・中央区・港区・江東区	●				
多摩市	●				●
檜原村				●	
青梅市					●
東大和市					●
武蔵野市					●
福生市			◎		
狛江市			○		●
立川市					●
八王子市			○		●
調布市					●
府中市			○		
日野市			○		

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
千葉県					
東金市	●			●	●
鴨川市	●			●	●
君津市	●			●	●
八街市	●	●		●	●
南房総市	●			●	●
佐倉市	●		◎		
大網白里市	●			●	●
長南町	●			●	●
大多喜町	●			●	●
香取市	●			●	●
木更津市	●		○		●
松戸市	●		◎		
白井市	●				●
袖ヶ浦市					●
館山市					●
千葉市			◎		●
銚子市					●
習志野市					●
富津市	●				●
茂原市				●	●
八千代市					●
四街道市					●
旭市	●			●	●
市原市	●		◎	●	●
成田市			◎		●
流山市			◎		
印西市				●	●
いすみ市				●	●
山武市	●			●	●
勝浦市				●	●
御宿町				●	●
横芝光町				●	●
柏市	●		◎		
酒々井町			◎		
船橋市			○		●
多古町				●	●
我孫子市				●	●
栄町			○		
県 交通計画課					●

	網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
山梨県					
甲州市	●		○	●	●
笛吹市				●	●
大月市			◎		●
山梨市			◎		●
甲府市	●		○	●	●
北社市	●			●	●
身延町				●	●
中央市				●	●
富士川町				●	●
都留市				●	●
上野原市	●		○	●	●
南アルプス市				●	●
韮崎市				●	●

管内合計 89 5 106 90 131

・再編実施計画の策定意向あり：桃色

開催概要

- バス・タクシーの需給調整の廃止から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定から約10年が経過。地方自治体・民間等の地域の主体が持続可能で利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討する。
- 第1回は11月1日に開催し、平成31年夏頃の間取りまとめを目途に検討。

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

構成員

- 山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科教授(座長)
- 池田 千鶴 神戸大学大学院法学研究科教授
- 大井 尚司 大分大学経済学部門准教授
- 大串 葉子 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
- 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
- 大森 雅夫 岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- 齋藤 薫 日本バス協会地方交通委員会委員長
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 田中 亮一郎 全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長
- 常石 博高 高知県田野町長
- 土井 勉 大阪大学特任教授
- 西川 一誠 福井県知事

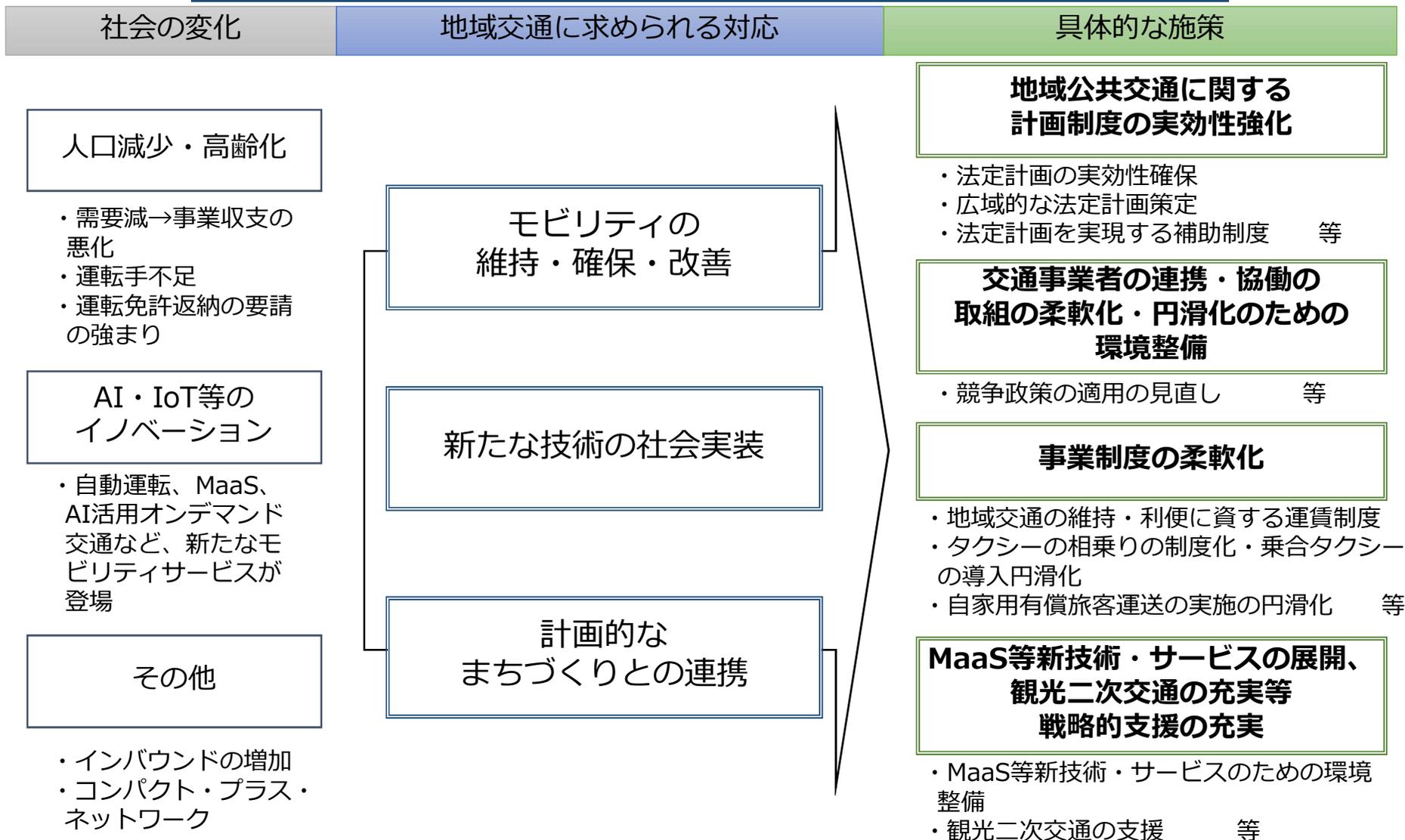
(事務局長) 公共交通政策部長
 (事務局) 公共交通政策部
 自動車局旅客課

スケジュール

- 第1回 11月1日(水)
 - ・地域公共交通の現状と課題(各種データをもとに)
- 第2回・第3回 11月16日(金)・11月22日(木)
 - ・自治体・事業者へのヒアリング
 - 小松市、浜松市、高松市、田野町、みちのりHD、ぐるっと生瀬、第一交通、移動ネット、広島電鉄、南太秦自治会
- 第4回 12月7日(金)
 - ・地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方 等
- 第5回 1月16日(水)
 - ・地域交通等を支える交通事業者のあり方 等
- 第6回 2月15日(金)
 - ・支援制度のあり方
- 第7回 3月11日(月)
 - ・支援制度のあり方 等
- 第8回 5月17日(金)、第9回 6月7日(金)、第10回 6月19日
 - ・検討会の提言(案)のとりまとめ

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言案概要
 ～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく
 ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現



今後、交通政策審議会等で具体的な制度設計を実施

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子①

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言案概要

～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

1. 現状

(1) 人口減少・高齢化

- ・全国的に高齢化が進む中で、高齢者の外出は増加。若年層の外出率が低下。自家用車や運転免許がないと外出率が相対的に低い。高齢運転者の事故等もあり、免許返納の動きが強まる。
- ・転入超過人口は、首都圏と地方圏の大きな格差のみならず、その他の三大都市圏との格差も明確な状況。
- ・地方部では乗合バス・地方鉄道ともに利用減の傾向が続き、交通事業者の事業収支も悪化。三大都市圏との格差拡大。
- ・運転手不足で供給制約が発生。

(2) AI、IoT等新たな技術を活用したサービスの出現

- ・AI、IoT等の技術革新が進展。MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスが登場。全国で徐々に取組が進展。
- ・自動運転も、2020年までの限定地域における無人自動運転移動サービス等の実現に向けて、全国各地で実証実験が実施される。

(3) その他

- ・訪日外国人観光客の増加により、全国各地の観光地への移動が増加。これらを背景に、地方鉄道の利用者が若干回復。
- ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」や連携中枢都市圏のような、地域交通とまちづくり、市町村間などの連携の進展。
- ・地域公共交通活性化再生法の法定計画が、全国で500を超える地域で策定されるなど、地方自治体、交通事業者、住民で地域交通を議論、実行する考え方が浸透。

2. 考え方

1. の社会構造の変化等を踏まえ、以下の考え方、視点に立って、「地域交通フォローアップ・イノベーション会議」において提言を行う。

(1) 考え方

「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転等によるだけでなく、移動ニーズに対応した移動サービスを楽しむことができる社会の実現」のため、安全・安心の確保を大前提としつつ、以下に取り組むことで、潜在力も含めて地域力の発揮により、真に持続可能で地域最適な利便性の高い生活交通等地域交通の維持・確保を図る。

①モビリティの維持・確保・改善

地方部、高齢者を中心に自家用車がない生活への不安が高く、移動ニーズに対応した移動サービスの確保のためには、地方部の交通事業者の事業収支が厳しい状況の中、地域の努力を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を、持続して行うことが必要。

②新たな技術の社会実装

MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスは、利用者利便性を格段に向上させるものであり、大都市部のみならず地方部においても導入できるようにすることが必要。

③計画的なまちづくりとの連携

今後も立地適正化計画等による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が各地で進む中、地域交通分野における取組との整合をより一層図っていくことが必要。

(2) 見直しの視点

- ①交通事業者、地方自治体、商工・観光関係者、大学等幅広い関係者相互及び交通・観光・商業・医療・教育等幅広い分野相互における、連携・協働の強化
- ②地域の既存資源の有効活用
- ③戦略的取組の促進

3. 制度見直しの方向(案)

(1) 地域公共交通に関する計画制度の実効性強化

①法定計画の実効性確保の措置の制度化

- ・現行は、法定計画の区域に新たな参入等が行われることで、法定計画に定めた地域の各主体の連携・協働による取組の実行が困難になる等の事態も想定される。
- ・このため、法定計画の実効性を確実に確保する仕組みとして、法定計画の策定について地方自治体の責務であることを明確化した上で、地方自治体による法定計画の策定を促し、地方自治体及びその議会の判断を尊重する仕組みを構築すべき。

②広域の法定計画の必要性の明確化と制度化

- ・地域交通は広域幹線交通と地域内交通の整合の確保が重要であるとともに、市町村連携、インバウンド需要等で地域の交通圏は拡大。
- ・さらに、限られた予算・体制の制約の下では、都道府県と市町村との連携・協働の必要性が拡大。
- ・このため、都道府県と市町村が協働して策定する広域計画を制度化すべき。

③法定計画の目標等のあり方見直し

- ・現行は、法定計画の地域の取組の目標について、具体内容等の詳細は定めていないため、地域の計画の目標等の内容の粗密がある。
- ・このため、地域の実情に合った明瞭なものであることが重要であり、また、移動目的創出の重要性にかんがみれば、クロスセクター効果や公的負担の状況等の定量的・具体的な内容を目標に記載すべき。

④再編実施計画の見直し

- ・現行の再編実施計画は、地域交通の現状にかんがみると柔軟な事業実施が困難。
- ・このため、実態を踏まえた見直し等を迅速かつ柔軟に行えるよう、再度の認定が不要な計画変更事項等を法定化すべき。

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子②

⑤法定計画を実現する補助制度への見直し

- ・ 現行の補助制度は、法定計画とは運動しておらず、地域の連携・協働した計画的な取組を支援する制度とはなっていない。
- ・ このため、地域公共交通確保維持改善事業によるバス、デマンド交通等地域交通に対する支援については、法定計画に定める取組に対し、法定協議会を対象として補助する制度とするべき。
- ・ また、広域的なネットワーク構築に取り組む場合や、地域交通の幹線軸形成に資する特定事業に取り組む場合等について、更なる支援の充実を図るべき。
- ・ 補助に当たっては、商工・観光関係者等を含む地域関係者による創意工夫や努力を反映することを可能とすべき。

(2) 交通事業者の連携・協働の取組みの柔軟化・円滑化のための環境整備

①競争施策の適用の見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、交通事業者間の路線の調整や等間隔運行等のサービスの連携・協働が不可欠。
- ・ 現行では、このような取組は独占禁止法に抵触するとの指摘もあり、取組が進まない状況。
- ・ このため、等間隔ダイヤ、幹線・支線の明確化、運賃プールによる収入配分等の共同経営や企業結合を柔軟かつ円滑に実行できる環境整備について、未来投資会議等の議論を踏まえて検討すべき。

②地域における連携・協働の場の一本化

- ・ 地域公共交通活性化再生法の法定協議会のほか、地域公共交通会議、運営協議会等多様な場がありわかりづらい。
- ・ このため、これらの場を一本化するための方策を検討すべき。

(3) 事業制度の柔軟化

①地域の利便性向上に資する運賃制度の導入

- ・ 生活交通の確保や利便性向上のため、地域関係者の議論・合意の下、取組に必要な運賃を設定できることが必要。
- ・ このため、バス以外の公共交通事業についても、法定協議会で合意した運賃設定については、交通事業者が国土交通大臣に届け出ることをもって、各事業法における運賃設定がなされたこととみなすことや、また、今後の MaaS の展開等も見据えて、複数事業者による定額制運賃を可能とするなど柔軟化を図るべき。
- ・ さらに、労働条件の改善に向け、運賃の上限認可等の算定方法の見直しを検討するべき。

②地域の輸送サービス資源の最大限の活用のための見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、タクシー、自家用有償旅客運送をはじめ、地域の多様な輸送資源の一層の活用が必要。
- ・ このため、タクシーの相乗りの導入に向けたルール整備、過疎地域等における乗合タクシーの導入の円滑化、自家用有償旅客運送における交通事業者が委

- ・ 託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合についての手続きを容易化する法制度の整備や自家用有償旅客運送の輸送対象について観光客等来訪者も対象となることの明確化などのほか、地域の商業施設・宿泊施設等の送迎輸送や福祉・介護輸送、スクールバス等の活用を図るべき。
- ・ タクシーの活用など、法定計画に位置づけた地域最適・効果的な交通ネットワークに対する支援制度に見直すことを検討すべき。

(4) MaaS 等新たな技術・サービスの展開、観光二次交通の充実等戦略的支援の充実

①MaaS等新たな技術・サービスの展開のための環境整備

- ・ MaaS 等の新たなモビリティサービスは、利用者利便性の向上、まちづくり・公共交通基盤整備へのインパクト、道路の混雑緩和、都市空間利用効率化、スマートシティの実現等につながる事が期待される。
- ・ 地域交通のイノベーションに向けても、新たなモビリティサービスの活用が不可欠。
- ・ このため、MaaS 等の展開のための定額制（サブスクリプション）や AI を用いたオンデマンド交通の導入等新たなモビリティサービスを十分に活用するための環境整備が必要であり、このような戦略的な取組に対する環境整備について、実証実験等も踏まえ不断の検討を行うとともに、必要に応じて新たな仕組みづくりや、支援の充実を図るべき。
- ・ 併せて、国の申請の電子化等交通事業者のデータ化のための環境整備を図るべき

②観光二次交通の充実

- ・ 増加する訪日外国人観光客に対応し、移動・周遊を円滑化することは、地域の活性化や地域の生活交通の充実にも資するが、現状では、十分な状況ではない。
- ・ このため、生活交通との融合の観点をもって地方部の観光地等への公共交通によるアクセス（二次交通）の確保・充実のための支援の充実を図るべき。

4. おわりに

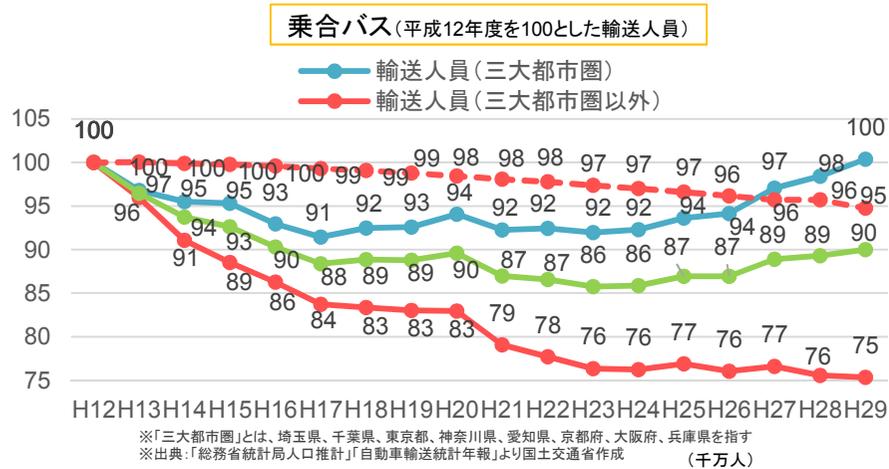
- ・ 今後、具体的に制度設計を行い、法律改正が必要な事項については、交通政策審議会等での審議を経て、次期通常国会を目指して関係法令の改正につなげていくべき。
- ・ 競争政策の見直しに関する事項については、政府全体で未来投資会議の中で検討が進められていることも踏まえた対応を進めていくべき。
- ・ 支援に関する見直し事項については、より具体的な制度設計を行い、令和二年度以降の予算要求等に反映させるべき。

2. MaaSと地域公共交通

地域公共交通をめぐる現状①

- 地域公共交通の輸送人員は、特に地方部において長期的に低落傾向。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移

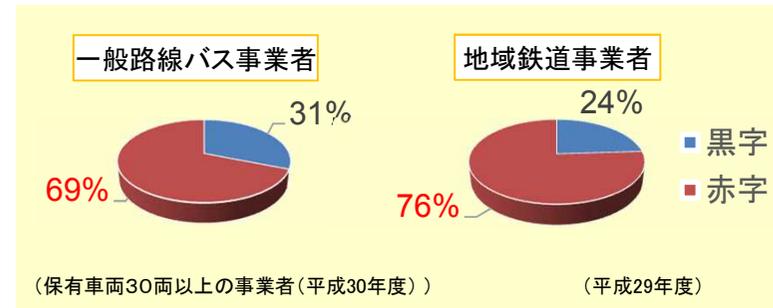


地方鉄道

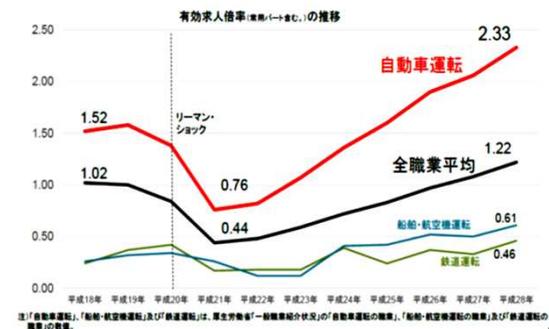


地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、平成19年度から平成28年度までの10年間に約13,991 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、平成12年度から平成31年度までの20年間に41路線・約895 kmが廃止。
- 一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



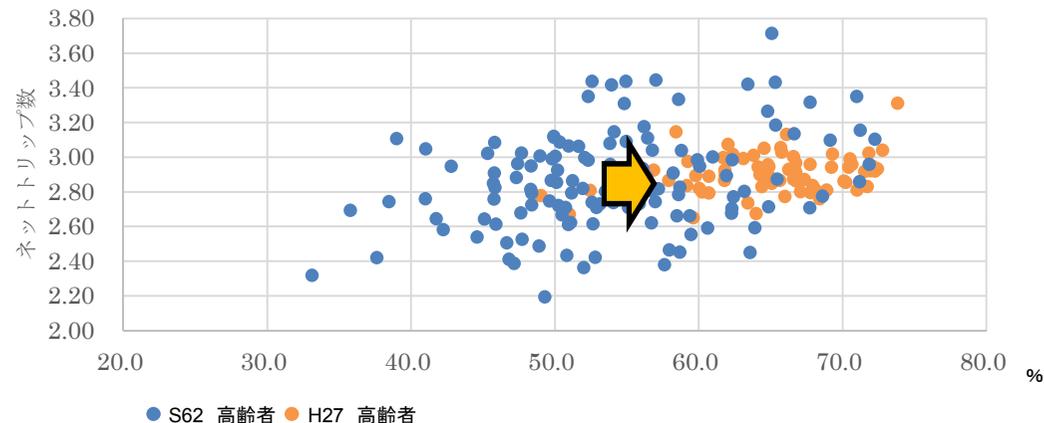
自動車運転事業の人手不足



地域公共交通をめぐる現状②

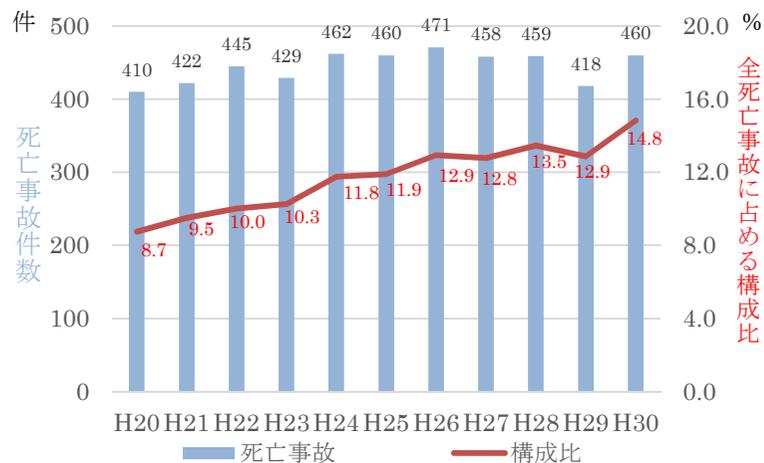
- 近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、高齢者の外出率は伸びている。
- 一方で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合が増加し、運転免許の自主返納の件数も増加している状況。

高齢者の外出率



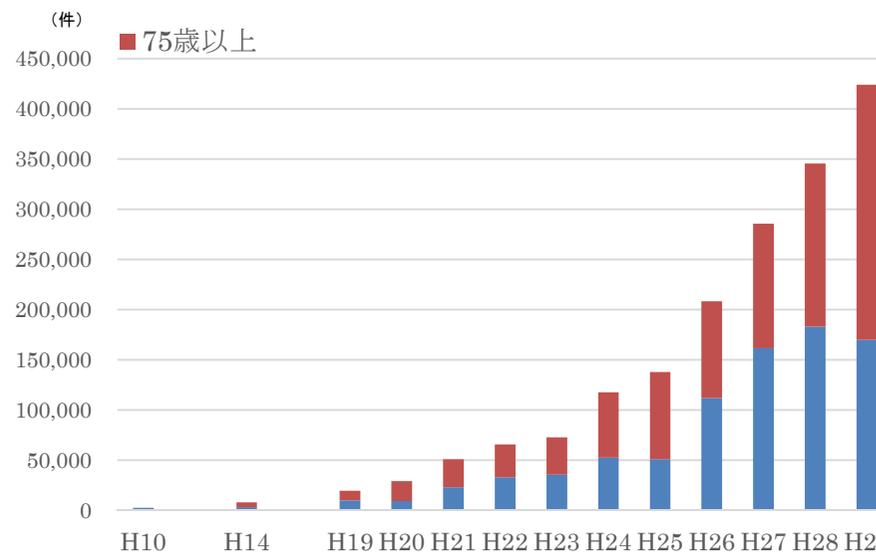
(出典)昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、国土交通省作成

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



(出典)警察庁「運転免許統計」より、国土交通省作成

運転免許の申請取消（自主返納件数）の増加

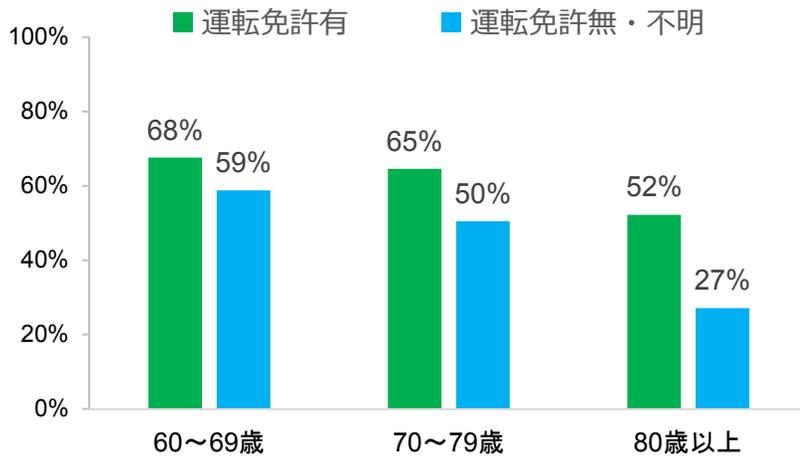


(出典)警察庁公表資料より、国土交通省作成

地域公共交通をめぐる現状③

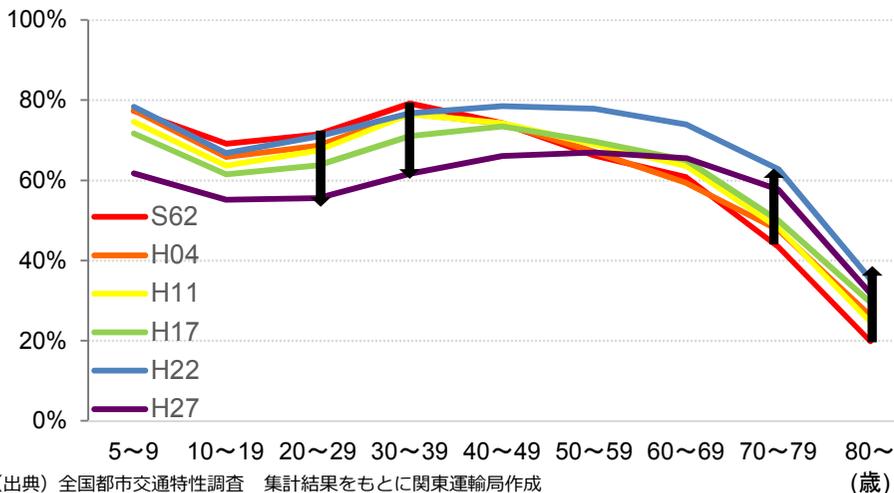
- 高齢者の外出率は伸びているといっても、運転免許の有無により、外出率は大きく異なっており、高齢になるほど公共交通の縮小に対する不安感も増大。
- また、高齢者に比して、若年層の外出率は年々低下していっている傾向にある。

高齢者の外出率 (H27)



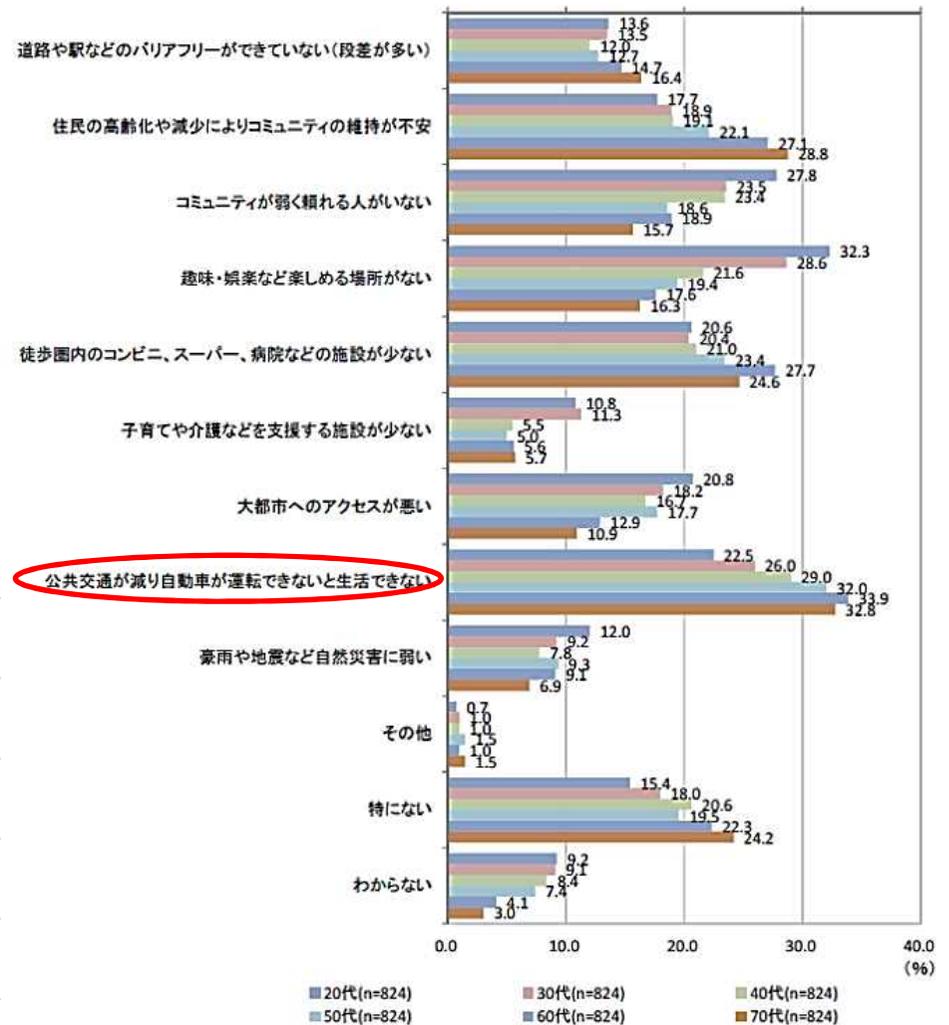
(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成

年代別の休日の外出率の推移



(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成

現居住地に対する将来の不安

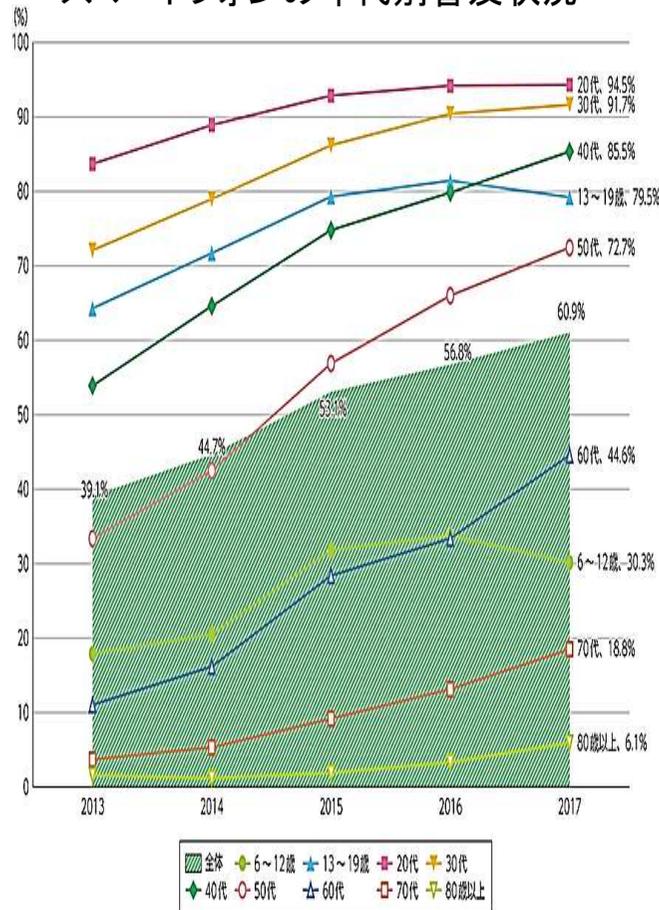


(出典) 国土交通省国民意識調査(平成30年度国土交通白書)

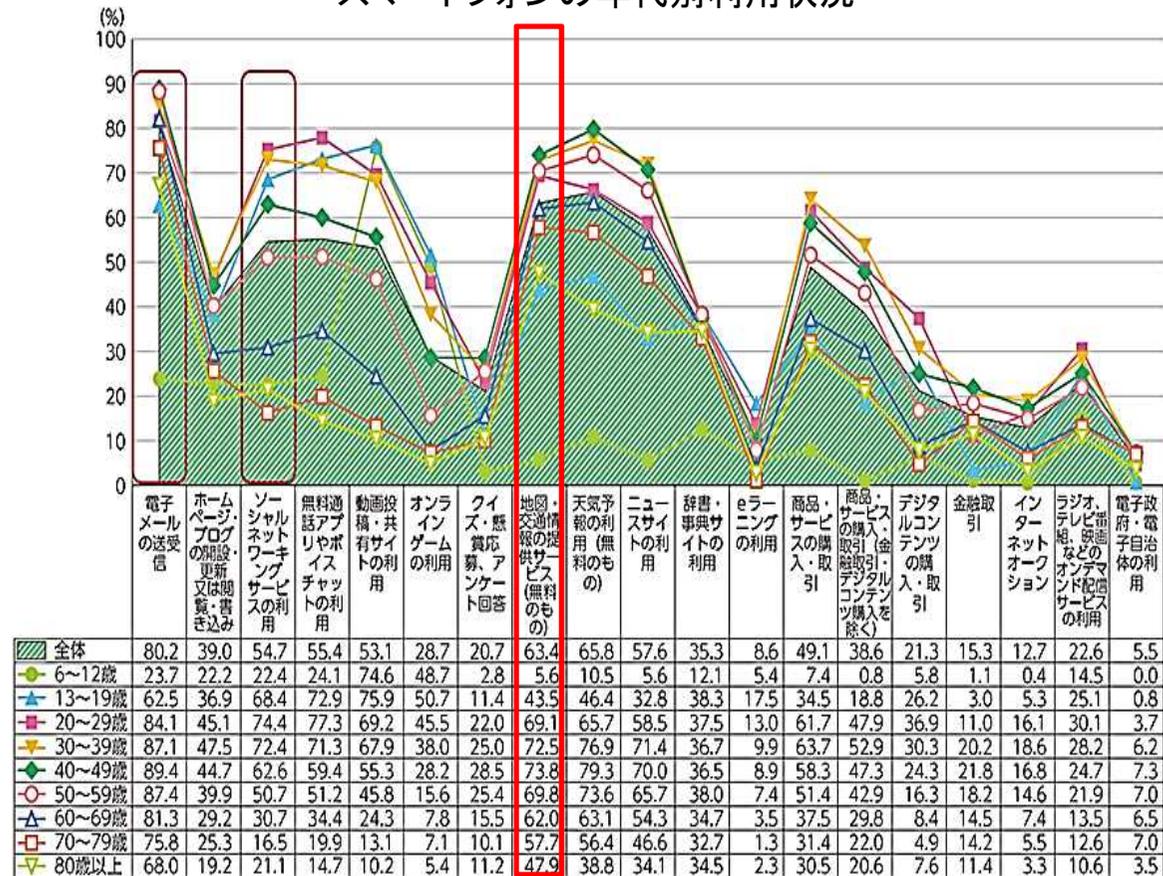
地域公共交通をめぐる現状④

○スマートフォンの普及率は年々上昇(平均で60%)。直近では、特に高齢者層の伸びが著しい。
 ○また、スマートフォン利用者の63.4%が交通サービスのアプリを使用。80代以上でも約半数が使用。

スマートフォンの年代別普及状況



スマートフォンの年代別利用状況



※無回答を除いた集計

出典：平成30年度情報通信白書(総務省)

地域公共交通をめぐる現状⑤

○訪日外国人旅行者数は、近年大きな伸びを見せ、直近6年で4倍弱に増加しているが、こうしたトレンドの中で、リピーター数も増加し、地方部を訪れる外国人も直近6年で5倍弱に増加。
 ○一方で、訪日外国人のうち約2割が、旅行中の困り事として、公共交通の利用を挙げている状況。

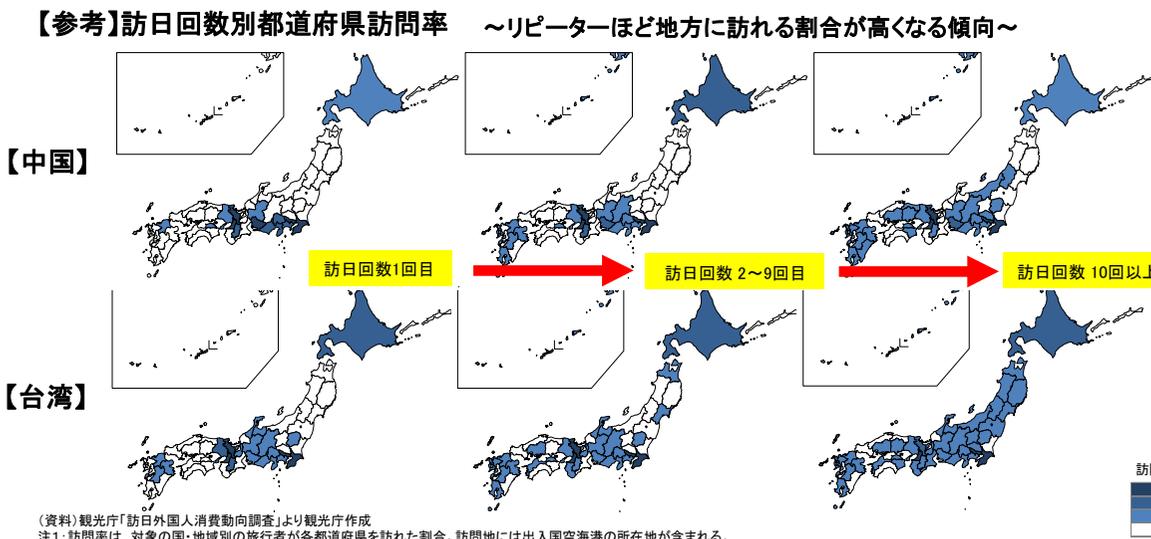


訪日外国人の増加に伴い、
地方部を訪れるリピーター客増加



観光地を周遊するに際し、公共交通の整備状況が課題として浮上

【出典】 訪日外国人旅行者数: 日本政府観光局/リピーター数: 訪日外国人旅行者数(日本政府観光局)/地方部を訪れる外国人旅行者数: 訪日外国人消費動向調査(観光庁)・訪日外国人旅行者数(日本政府観光局)に基づき、観光庁作成。



【2014年度調査】 ※旅行中困ったこと(複数回答)の上位5項目を抜粋

無料公衆無線LAN環境	46.6%
施設等のスタッフとコミュニケーションがとれない	35.7%
多言語表示(観光案内板等)	20.2%
多言語地図、パンフレットの入手場所が少ない	18.8%
割引チケット、企画乗車券の情報の入手	14.9%



【2018年度調査】 ※旅行中困ったこと(複数回答)の上位5項目を抜粋

施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない	20.6%
無料公衆無線LAN環境	18.7%
公共交通の利用	16.6%
多言語表示の少なさ・わかりにくさ	16.4%
クレジット/デビットカードの利用	10.0%

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成
 注1: 訪問率は、対象の国・地域別の旅行者が各都道府県を訪れた割合。訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。

※未来投資会議 構造改革徹底推進委員会 地域経済・インフラ委員会(平成30年4月17日)
計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキでのWhimユーザー:48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集(→路線の再編)

フィンランド企業のMaaS Global社が、世界で初めて2016年末に実用化したMaaS。ヘルシンキ市周辺エリアを対象に、3つの料金プラン(うち2つは定額制)が提供され、利用者に合ったものを選べる。



Travel smarter.

www.whimapp.com



Whim Urban 30

€62

/ 30 days

30-day HSL ticket, City bike, and €10 taxis.

[read more](#)



Whim Unlimited

€499

/ month

Unlimited access to car, taxi, public transport, and city bike.

[read more](#)



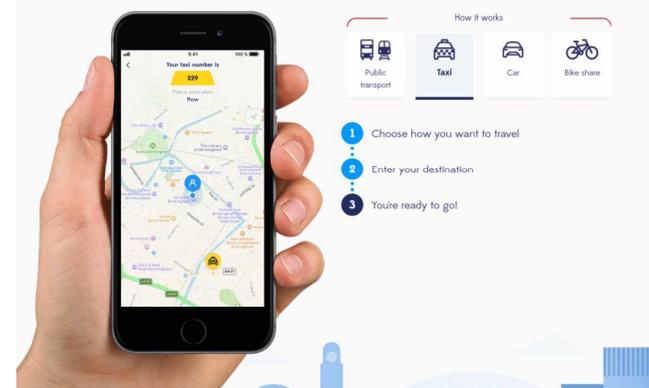
Whim to Go

Pay as you go

Each trip is paid separately with no subscription fee.

[read more](#)

Whim covers all your journeys



- Whim Urban 30 : 月額62ユーロ
 - ・ヘルシンキ交通局(市内のバス・電車・地下鉄・トラム(LRT))の1ヶ月定期券
 - ・タクシーは5kmまで10ユーロ
 - ・レンタカーは1日49ユーロで利用可能
 - ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
- Whim Unlimited : 月額499ユーロ
 - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月定期券
 - ・タクシー(5kmまで)、レンタカー、シェアサイクルが使い放題
- Whim To Go : 月額料は無料
 - ・利用した分だけ支払い

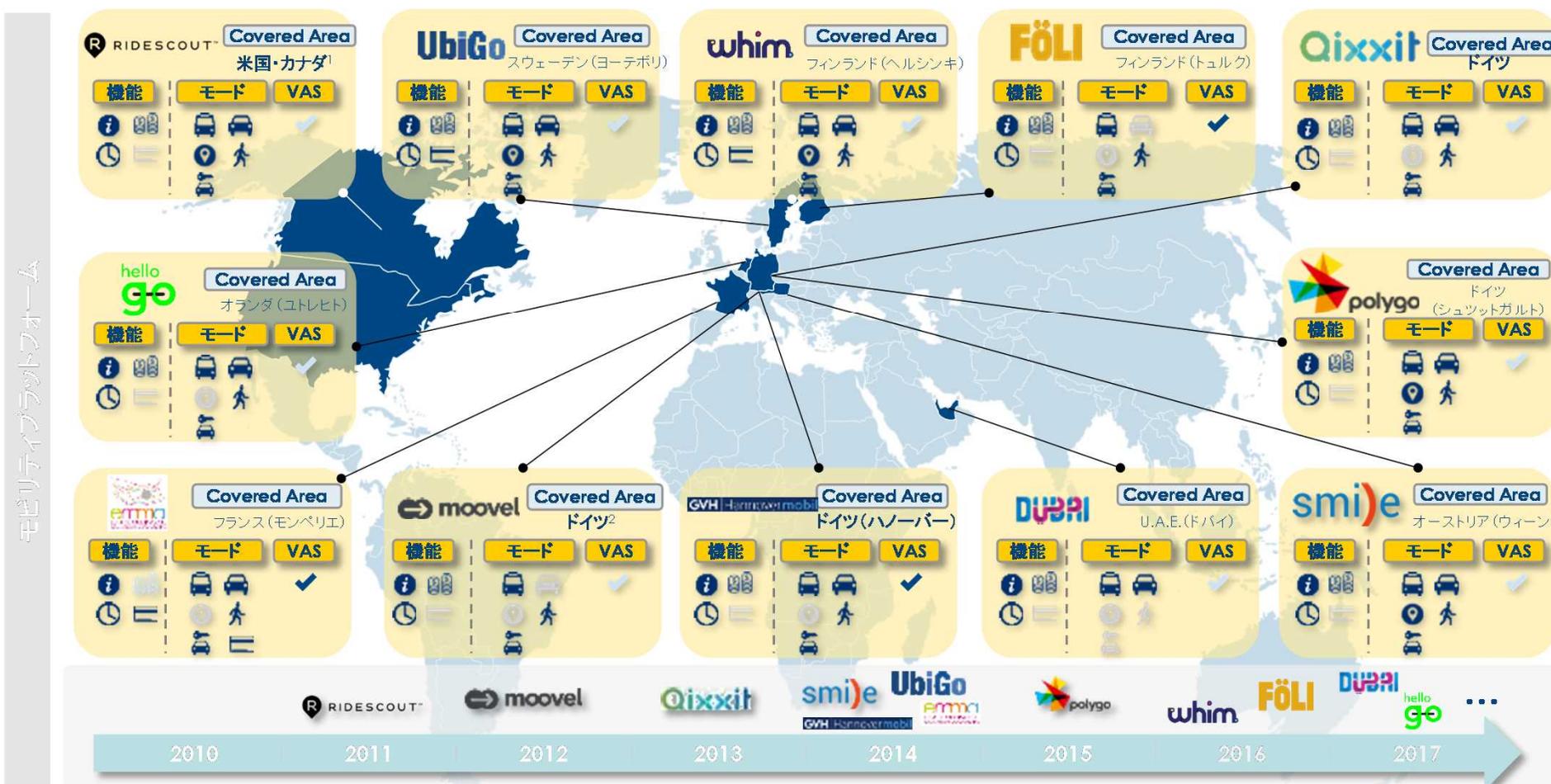
出典: MaaS Global社ほか各HP

- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキでのWhimユーザー: 48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上

出典: MaaS ALLIANCE "White Paper"
ERTICO "VISION PAPER"

世界におけるMaaSの事例

- MaaSの構築事例は、欧米の都市を中心に出現。
- 検索・予約・決済の各機能は備わっているが、都市間をまたぐサービスは少ない。



1) 69 cities in the US and Canada
 2) Stuttgart, Munich, Berlin-Brandenburg, Rhine-Ruhr, Greater Nuremberg
 Source: Arthur D. Little

凡例	機能	経路案内	予約機能	決済機能 (定額)	モード	鉄道/バス	自動車	徒歩	タクシー/カーシェア

・VAS(Value Added Service)は、移動サービス以外のサービス



■ トヨタ自動車と西日本鉄道は、2018年11月から2019年8月まで、MaaSアプリ「my route」の実証実験を実施



①マルチモーダルルート検索

- 福岡市およびその周辺地域の公共交通（バス・鉄道・地下鉄・タクシーなど）、自動車（レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせ、移動ルートを選択肢を提示。また、ルート検索において西鉄の路線バスのリアルタイムの位置情報や駐車場の満空状況も表示。

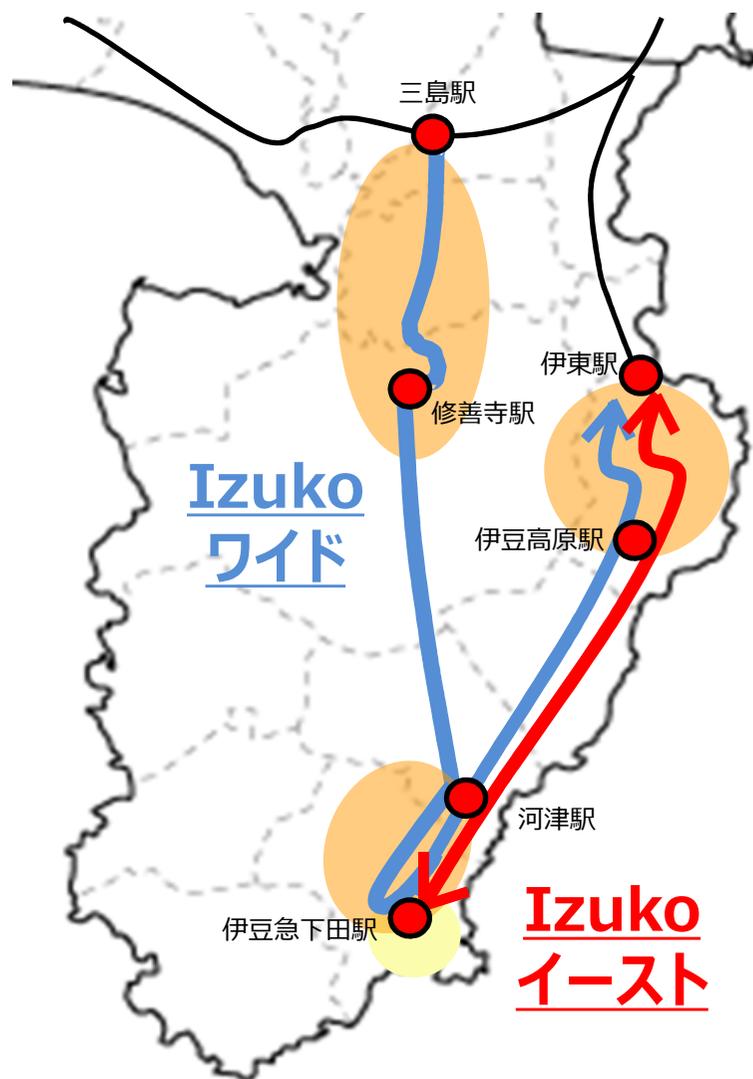
②予約・決済

- タクシーの予約・決済、西鉄バスのデジタルフリー乗車券の購入が可能。移動手段の予約から利用までを1つのアプリの中でシームレスなサービスとして提供。

③店舗・イベント情報の検索

- 福岡の街ならではのイベントや店舗・スポット情報を提供。外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性を向上。

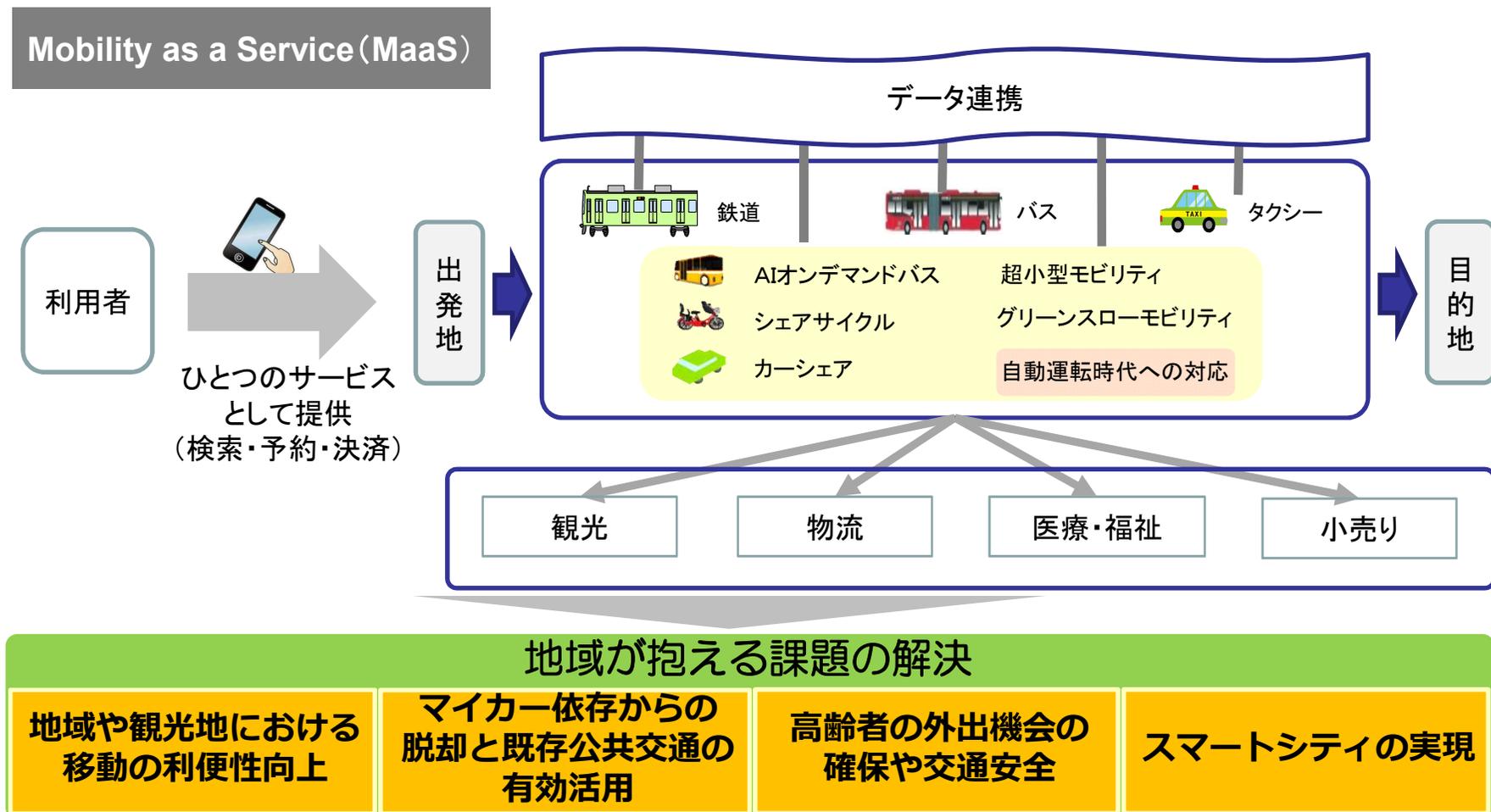
出典:トヨタ自動車、西日本鉄道



出典：東急電鉄、JR東日本、ジェイアール東日本企画

- 専用アプリ
 アプリ名：Izuko
 二か国語対応（日、英）
 
- デジタルフリーパス商品：有効期間 2 日間
 【Izukoイースト】伊豆急（伊東⇔下田）往復
 【Izukoワイド】三島⇒修善寺⇒河津⇒下田⇒伊東
- 実験期間：合計6か月間
 PHASE①：2019年4月1日～6月30日
 PHASE②：2019年9月1日～11月30日
- 予約・決済できる交通・観光施設
 - ・ 鉄道（フリーパス利用時決済）
 - ・ 路線バス（フリーパス利用時決済）
 - ・ AIオンデマンド乗合交通（配車）
 - ・ レンタサイクル、レンタカー（予約）
 - ・ 観光5施設（決済）
- デジタルマップ
 飲食施設や携帯充電箇所などの情報を、
 多言語で記載。快適な伊豆旅を支援。

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられます。



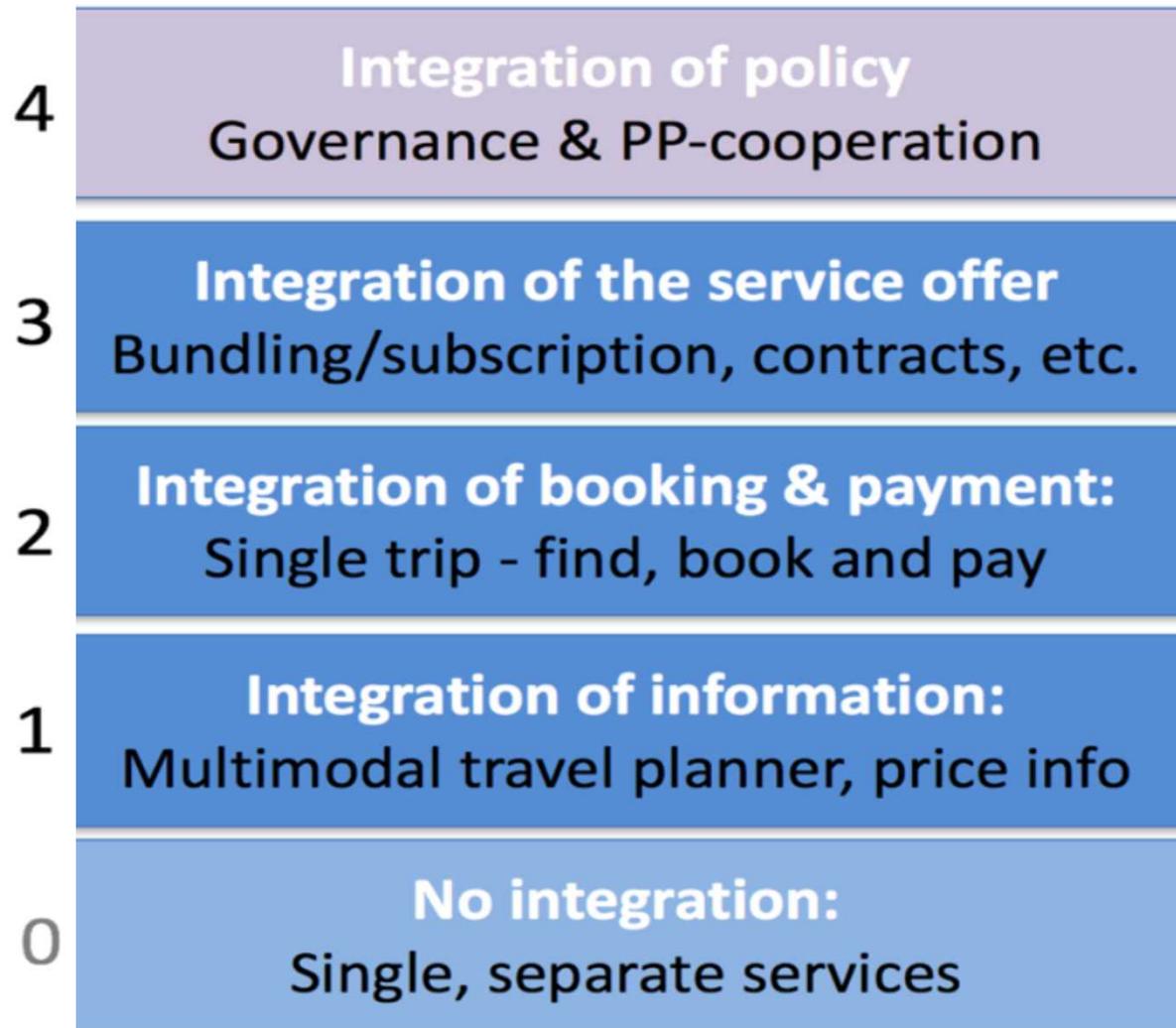
様々なMaaSの概念①

出典	定義
MaaS Alliance White Paper (2017年9月4日発表)	Mobility as a Service (MaaS) is the integration of various forms of transport services into a single mobility service accessible on demand (Mobility as a Service (MaaS)とは、 様々な交通サービスを需要に応じて利用可能な1つのモビリティサービスに統合すること)
日高洋祐、牧村和彦、井上岳一、井上佳三 『MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ』 (日経BP社・2018年11月26日出版)	<p>・モビリティ革命「MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)」 あらゆる交通手段を統合し、その最適化を図ったうえで、マイカーと同等か、それ以上に快適な移動サービスを提供する新しい概念だ。日本ではウーバーテクノロジーズに代表される配車サービスなどの単一モビリティサービスを指してMaaSと呼ぶ向きもあるが、それはMaaSを構成する一要素でしかない。利用者視点に立って複数の交通サービスを組み合わせ、それらがスマホアプリ1つでルート検索から予約、決済まで完了し、シームレスな移動体験を実現する取り組みが、グローバルスタンダードで示すところのMaaSだ。</p> <p>・MaaSとは、マイカーという魅力的な移動手段と同等か、それ以上に魅力的なモビリティサービスを提供し、持続可能な社会を構築していこうという全く新しい価値観やライフスタイルを創出していく概念。</p> <p>単一の交通モードではなく、鉄道、バス、タクシー、レンタカーといった従来の交通サービスや、カーシェアリング、自転車シェアリング、配車サービスなどの新しい交通サービスをすべて統合し、1つのスマートフォンのアプリを通じてルート検索、予約、決済機能にアクセスできる。利用者は移動のニーズに応じて最適な交通サービスの組み合わせを選択し、ドア・ツー・ドアでシームレス、かつリーズナブルに移動できるようになる。</p>

様々なMaaSの概念②

出典	定義
「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」 中間とりまとめ (2019年3月14日発表)	「MaaS」は、現状では様々な定義が見られるが、ここでは、「 出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス 」と定義する。
経済財政運営と改革の基本方針2019(骨太の方針) (2019年6月21日閣議決定)	Mobility as a Serviceの略称： 鉄道・バス等を一体的に検索・予約・決済できるシステム 。
成長戦略実行計画 (2019年6月21日閣議決定)	複数の交通手段や行先での宿泊・サービスの予約などをスマートフォンで一括して手配し、キャッシュレスで、無駄な待ち時間なく、スムーズに移動できる便利なサービス (いわゆるMaaS: Mobility as a Service)が世界的な流れとなっている。
成長戦略フォローアップ (2019年6月21日閣議決定)	こうした中、世界では、データにより様々な交通機関を瞬時に結びつけるとともに限られた交通機関を最適に活用することが可能な、 スマートフォンで簡単に手配・決済できる新たなモビリティサービス (MaaS: Mobility as a Service)が出現しつつある。

MaaSのレベル分け



(スウェーデン・チャルマース大学の研究チームの提案)

自家用車に代わる存在としての公共交通の実現

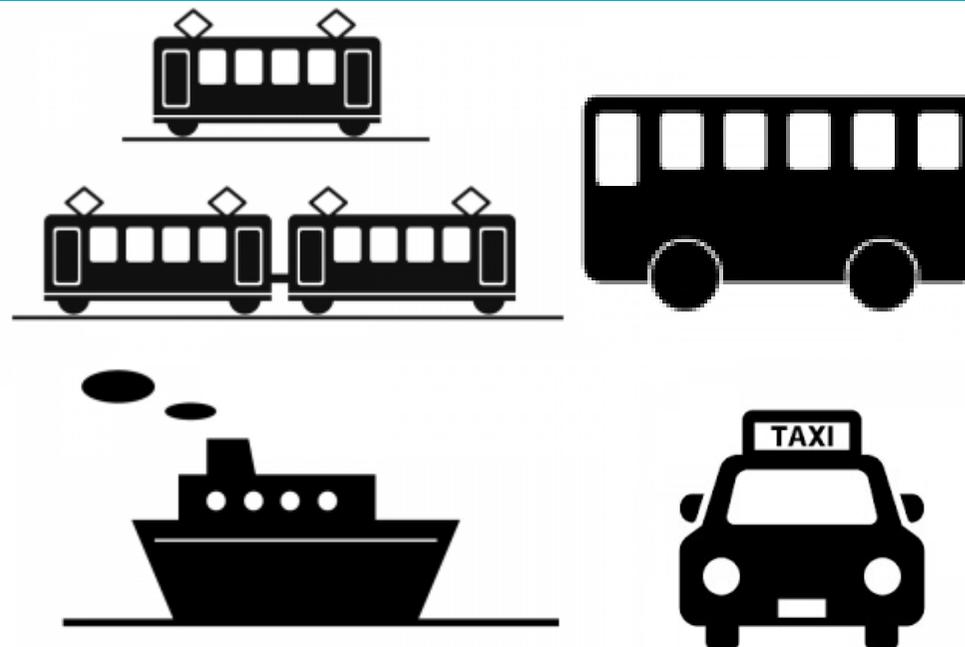


自家用車

購入すれば、Door to Doorの
移動が可能に



便利すぎて過度に依存
国土計画、まちづくりも自家用車中心
所有による「無駄」...「シェア」の概念広まる



公共交通

時刻表、運賃、支払い、乗換、行先表示...
モードにより、すべてがバラバラ...



使いやすいServiceになっていない
Door to Doorの移動は困難
自家用車の代替になりきれない
利用者数減少、労働力不足・赤字経営...

地域公共交通のイノベーションに向けた考え方(イメージ)

既存ネットワークの
利便性向上



+

MaaS

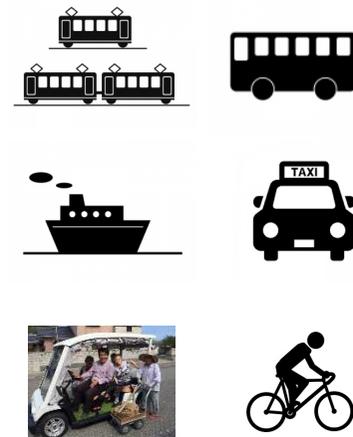


+

新型輸送サービス



新たな
モビリティサービス



背景

【平素から地域公共交通網の再編促進に向けて用いている資料】

- 自動車を運転できない高齢者の増加により、地域の足としての公共交通の重要性が高まってきている。
- 一方で、少子高齢化により生産年齢人口は減少傾向にあり、通勤・通学需要に基づく公共交通の利用者数の大幅な増加は期待できず、このままでは維持が困難な状況。
- こうした中で、公共交通を維持していくためには、高齢者をはじめとした利用者のニーズに沿った公共交通サービスを提供する必要があるが、現在の公共交通ネットワークは必ずしも利用者ニーズに沿っていない。
- また、バス事業者の収入源を補うための補助金額は増加傾向にあり、自治体の財政を圧迫。

超高齢社会に対応した公共交通サービスを提供していくためには、**利便性が高く効率的な公共交通ネットワーク**に再編する必要がある。

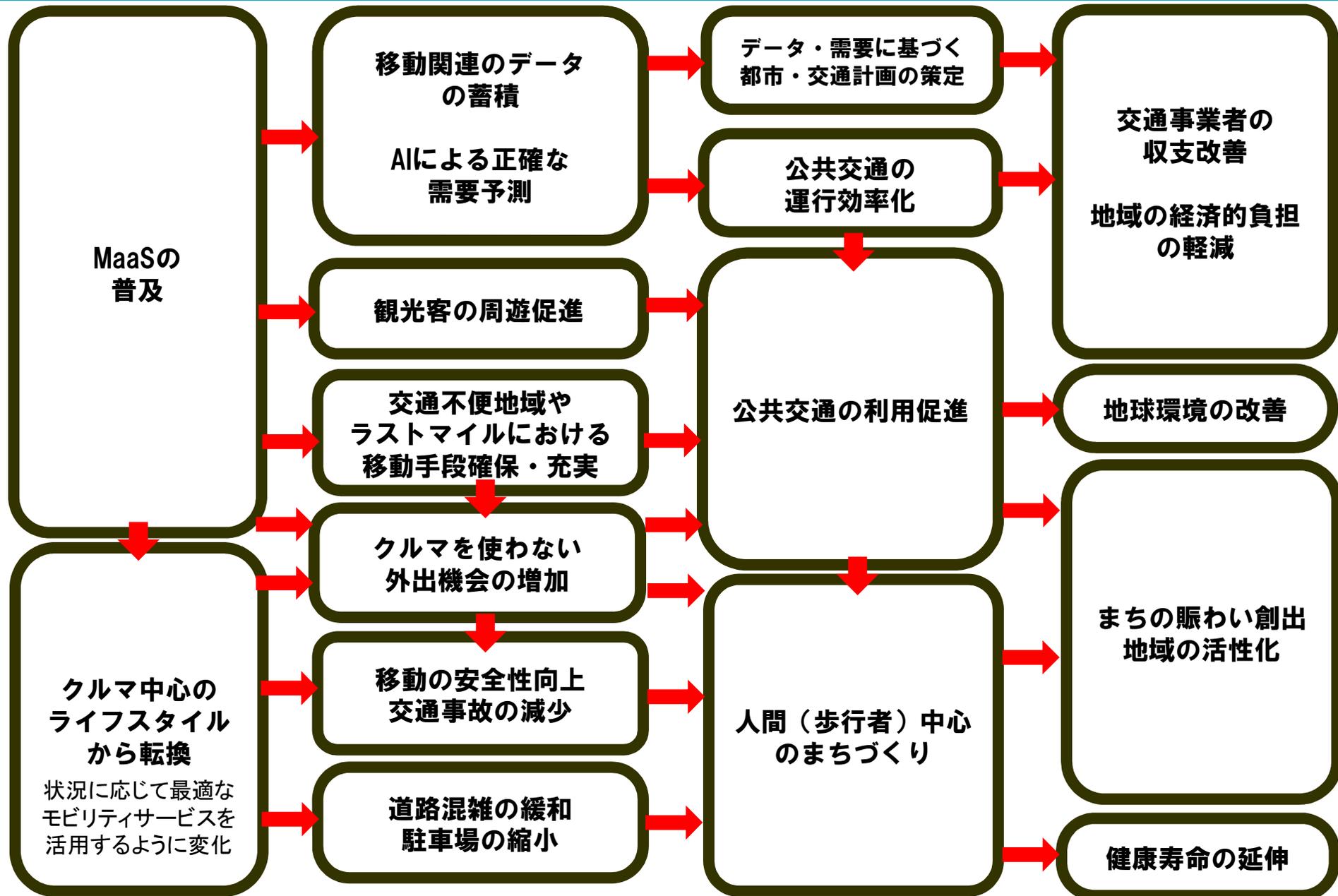
ネットワーク再編のポイント



再編の効果

- **将来にわたり持続可能、かつ、利便性の高い公共交通ネットワークの実現。**
- 高齢者が利用しやすい公共交通体系とすることにより高齢者の外出機会が増加。(医療費の抑制にも効果有) CO2排出量の削減、交通事故リスクの低下、教育機会の提供といった効果も期待。
- 地域の利用者に加えて、旅行客も利用者に取り込み、収支採算性が向上。事業者の健全経営等が実現。
- **誰もが希望に沿った移動サービスを楽しむようにすることを目標として再編等を実施することで、まちなかを回遊する人が増加し、地域の活性化にも寄与。**

地域公共交通とMaaSの関係性（イメージ）



※この概念図は、各種資料を踏まえて、関東運輸局において考えているイメージです。

3. 日本版MaaSの実現に向けた 取組の方向性

1. 開催の趣旨

- 地域交通においては、都市部では道路混雑やドライバー不足、地方部では高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な問題が存在。
- 昨今、交通事業者がMaaS、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの取組を開始。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性。
- このため、近年の諸外国、我が国の官民における様々な取組も踏まえながら、我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用にあたっての課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催。

2. メンバー

【有識者】

石田 東生	筑波大学特命教授
伊藤 昌毅	東京大学生産技術研究所助教
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト、株式会社ローランド・ベルガー
須田 義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
高原 勇	筑波大学未来社会工学開発研究センター長 トヨタ自動車株式会社未来創生センターBR未来社会工学室長
森本 章倫	早稲田大学社会環境工学科教授
矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授

【事務局】

総合政策局公共交通政策部交通計画課
都市局都市計画課都市計画調査室
道路局企画課評価室

3. スケジュール

- 第1回 10月17日(水)
 - ・現状の把握と検討の方向性
- 第2回～第4回 11月～12月
 - ・MaaSに関する事業者ヒアリング
- 第5回 12月13日(木)
 - ・中間整理
- 第6回 1月17日(木)
 - ・その他サービス革新、技術革新の取組に関する事業者ヒアリング
- 第7回 2月19日(火)
 - ・中間とりまとめの審議
- 第8回 3月14日(木)
 - ・中間とりまとめ

日本版MaaSのイメージ

『ユニバーサルなMaaS』

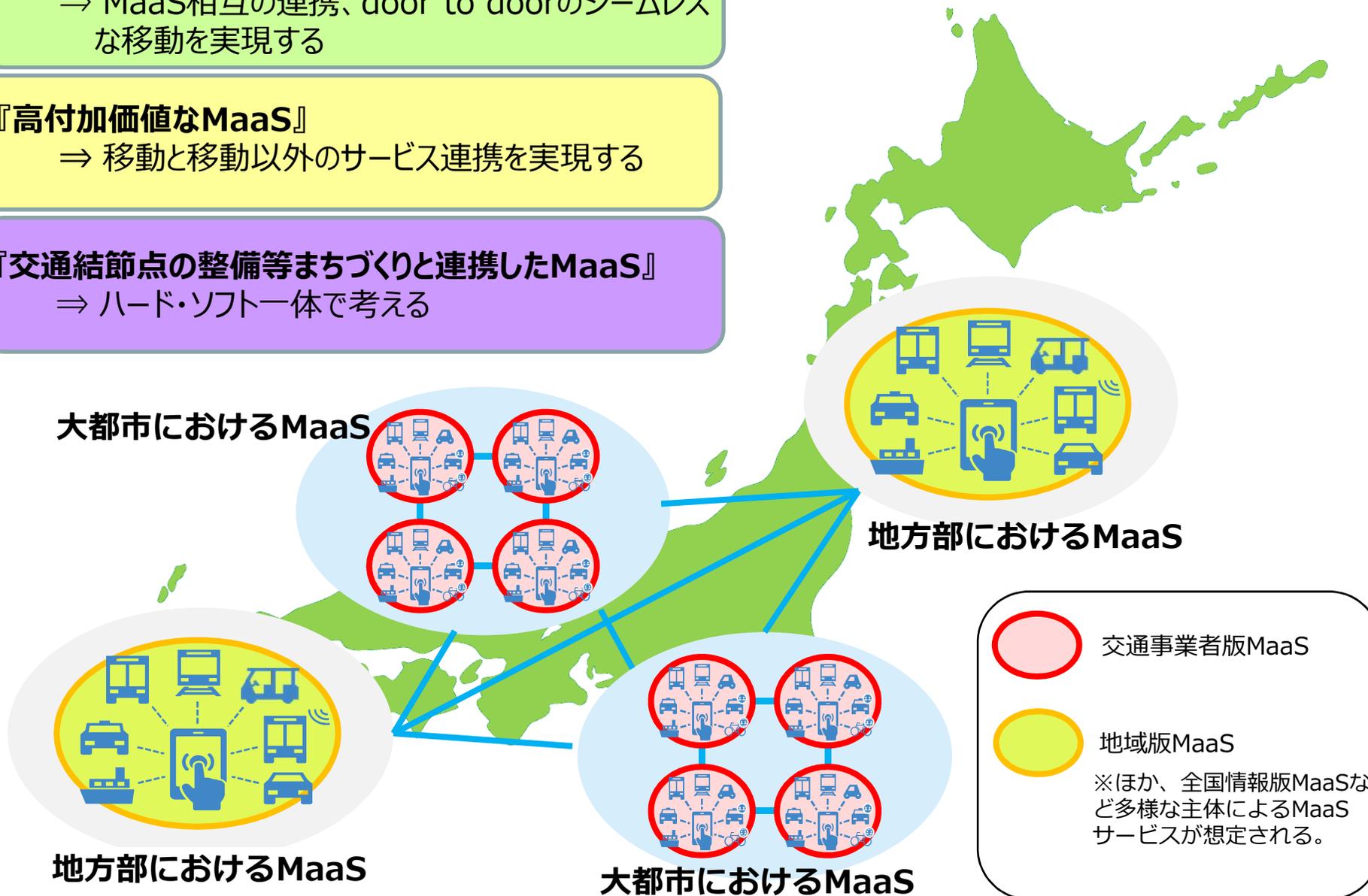
⇒ MaaS相互の連携、door to doorのシームレスな移動を実現する

『高付加価値なMaaS』

⇒ 移動と移動以外のサービス連携を実現する

『交通結節点の整備等まちづくりと連携したMaaS』

⇒ ハード・ソフト一体で考える



事業者間のデータ連携

- 連携データの範囲及びルールの整備
- データ形式の標準化
- API仕様の標準化・設定
- データプラットフォームの実現
- 災害時の情報提供等データの公益的利用

API: 他のシステムの機能やデータを安全に利用するための接続方式

運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- サブスクリプション(定額制)
- 事前確定運賃
- ダイナミックプライシング
- 現時点のMaaSに関する法制上の整理
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- 決済について

まちづくり・インフラ整備との連携

- 都市・交通政策との整合化
- 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)
- まちづくり計画への移動データの活用

新型輸送サービスの推進

- 実証実験
- 自動運転によるサービスの提供の拡大

その他の取組

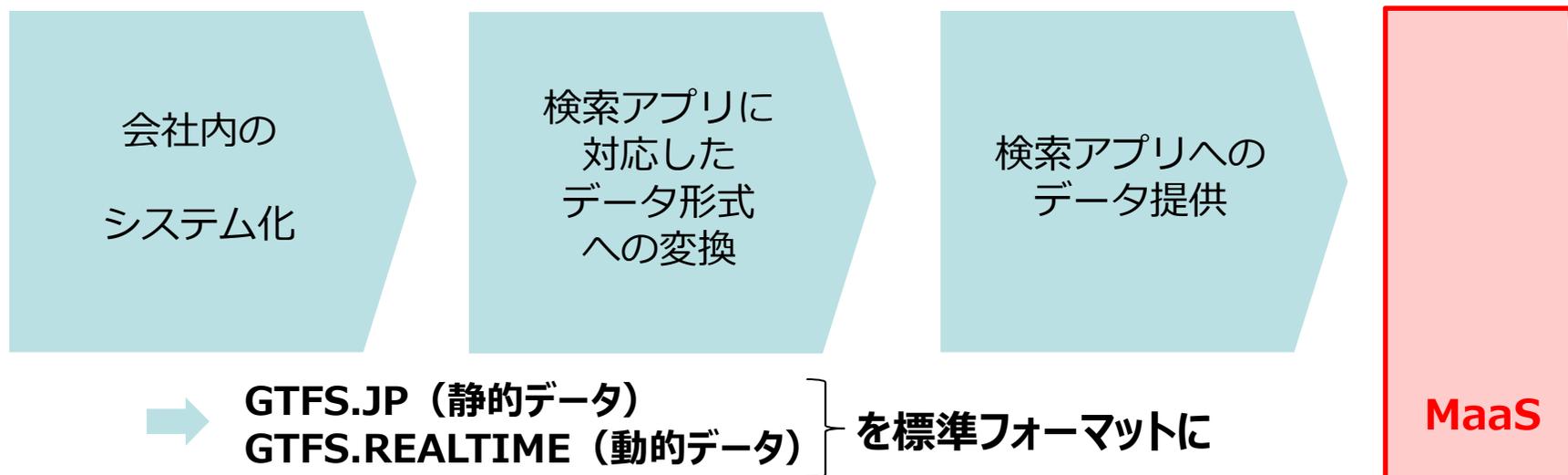
- 競争政策の見直し
- 人材育成
- 国際協調

➡ 「大都市」「大都市近郊」「地方都市」「地方郊外・過疎地」「観光地」の類型ごとに推進

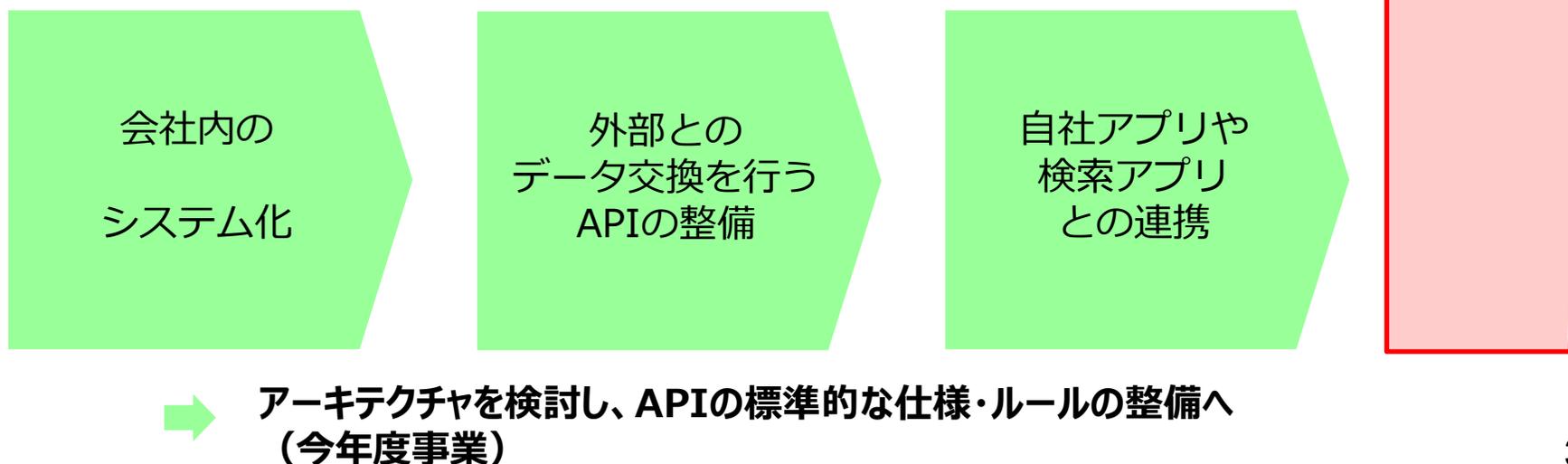
1. データ連携の環境整備を進める。
2. 制度を見直す。
3. 駅から駅ではなく、「door to door」で考える。
4. 交通結節点、道路も見直す。
5. 地域ごとにビジネスモデルを考える。

その他…人も育てる。ガラパゴス化しない。

①時刻表や運賃（静的データ）、運行情報（動的データ）に関するデータ



②予約や決済に関するデータ



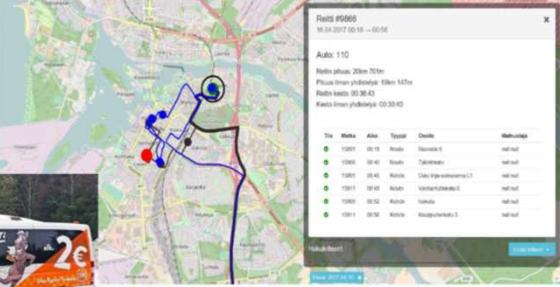
【参考】運賃・料金施策に関する海外動向

- MaaSにおける運賃・料金施策として、海外ではダイナミックプライシングや定額パッケージ料金の導入が見られる。

ダイナミックプライシング

Kyyti – real-time and affordable ride-pooling service
with automated fleet management and **dynamic pricing** ensuring efficient use of fleet capacity

Kyyti launched in Oulu as a pilot market – 10 % market reach within 4 weeks!



Kyyti was just expanded to Turku and Tampere – launches to further cities are being prepared

Tuup

- フィンランドのMaaSオペレータであるKyyti社は、MaaSアプリ上で利用可能なオンデマンド乗合バスサービスに対してダイナミックプライシングの機能を実装



出所：Kyyti, MaaS Global

定額パッケージ料金

	Whim To Go	Whim Urban	Whim Unlimited
Monthly payment	Free	49€	499€
Local public transport	Pay per ride	Unlimited Single Tickets	Unlimited Single Tickets
City Bike	Not included	Unlimited (30min)	Unlimited
Taxi (5km radius)	Pay per ride	10€ per ride	Unlimited
Car rental	Pay per ride	49€ per day	Unlimited
Car share	Coming soon	Coming soon	✓
Cancel anytime	✓	✓	✓
Add-ons incl regional HSL >			
	Read more	Read more	Read more

- Whim（フィンランド）では、一定条件下で鉄道・バス・タクシー等の乗り放題が可能な定額パッケージ商品を提供
- “The Netflix Of Transportation”というコンセプトでユーザーニーズに対応できる定額パッケージ商品を提供し、自家用車に勝る価値を提供する狙い

事前確定運賃（H29.8.7～10.6）

配車アプリで入力された乗降車地の地図上の走行距離、予測所要時間等を踏まえて運賃を算出し、事前に確定

□地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市

□参加事業者：4グループ（4,648両）

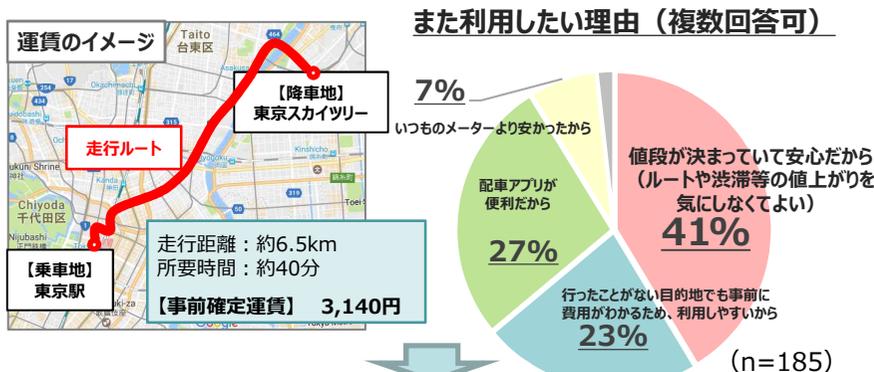
- ・日本交通グループ：4,170両
- ・国際自動車グループ：320両
- ・第一交通グループ：118両
- ・大和自動車交通グループ：40両

□利用回数：7,879回

□事前確定運賃総額とメーター運賃総額の乖離率：約0.6%

□アンケート調査結果

- ・約7割の利用者が「また利用したい」
- ・最も多かった理由は「値段が決まっていて安心であること」
- ・20・30代の利用者割合約45%（平成28年に実施した410円タクシー実証実験は31%）
⇒配車アプリを活用した新サービスは若年層を中心に新たな顧客層への訴求する可能性



- ★今秋から事前確定運賃サービス開始
- ・4月26日 事前確定運賃に関する本格運用ルール策定
 - ・7月1日 事前確定運賃実施希望の事業者からの認可申請受付
 - ・10月1日 事前確定運賃実施の認可

相乗りタクシー（H30.1.22～3.11）

旅客は配車アプリで乗降車地を設定し、同乗者をマッチング。1人当たりの運賃は、全走行距離をもとに算出した運賃を、各旅客が単独利用した場合の推計距離で按分して算出

□地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市

□参加事業者：2グループ（949両）

- ・日本交通グループ：300両
- ・大和自動車交通グループ：649両

□利用実績：相乗り成約率は約1割

申込み人数に占める割合

申込み人数	5,036人	男:3653人 女:1123人 不明:260人
利用人数	494人	男:369人 女:71人 (10%) 不明:54人

□アンケート調査結果

- ・約7割の利用者が「運賃が安いと思う」
- ・約7割の利用者が「また利用したい」
- ・相乗りタクシーを利用する際に一番気になることとして、「同乗者とのトラブルに巻き込まれるのではないかな」という回答が約5割と最も多かった



変動迎車料金（H30.10.1～11.30）

過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

□期間：平成30年10月1日（月）～ 11月30日（金）

- 地域：①東京都中央区、港区
- ・大和自動車交通グループ：643両
 - ・国際自動車グループ：1,844両
- ②東京特別区、武蔵野市、三鷹市
- ・日本交通グループ：4,527両

○サービス例（大和自動車交通・国際自動車）
過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況（空車台数等）から繁閑状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。

- ・閑散時間帯の潜在的な配車の需要
- ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応

定額タクシー（H30.10.1～12.21）

事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃

□期間：平成30年10月1日（月）～ 12月21日（金）

- 地域：全国7地域
- ・北海道帯広市等
 - ・神奈川県厚木市等
 - ・福島県郡山市
 - ・岡山県真庭市
 - ・福島県白河市
 - ・福岡県北九州市等
 - ・東京都立川市等

※東京都立川市等及び岡山県真庭市を除く5地域においては、平成31年1月21日から2月28日まで実施期間を延長

○サービス例（十勝中央観光タクシー（北海道帯広市））
（従来3,000円）

- ・自宅、病院等を乗降車地に設定
- ・利用回数を設定
- ・定額運賃算出例

$$\text{想定運賃}3,000\text{円} \times 20\text{回} \times 1\text{割引} = 54,000\text{円}$$

- ・運転免許を返納した高齢者の通院
- ・共働き夫婦の子ども通 といった各地域のニーズに対応

ファーストマイル、ラストマイルを担う新型輸送サービス

⇒シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス 等

オンデマンド交通

- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待



提供:NTTドコモ

グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待



超小型モビリティ

- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合



自動運転による交通サービス

- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

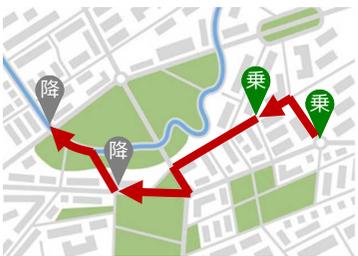


【参考】AIを活用したバス運行の取組事例

- 海外では、利用者の需要に基づいたオンデマンドのバスサービスが多数展開。
- 日本においては、主に地方でのデマンド交通の取組に加え、近年AIを活用したサービスが展開。

サービス概要

- 利用者の移動需要をリアルタイムに予測するAI技術や、利用者の要求に応じて最適なルートを演算してリアルタイムに車両を配車する技術を活用した、バスの配車サービス。



利用者の移動需要のリアルタイム予測

↓

リアルタイムの最適ルート演算・車両配車



世界の動向

- 欧米を中心に、大手自動車メーカーやスタートアップ等によってサービスが展開されている。

【取組事例】

Chariot	米国サンフランシスコ周辺において、通勤者向けに、利用者の需要に応じてバスを運行するサービスを展開。2016年にフォードによって買収された。
moovel on-demand	ダイムラー傘下のmoovelが展開するオンデマンドバスサービスで、利用者の需要に基づきリアルタイムでルートを設計する。
Kutsuplus	ヘルシンキで、小型バス車両を用いたオンデマンドバスの実証実験を実施。利用者がアプリ上で入力した情報をもとに最適なルートが導かれ、運行される。

国内の現状

- 地方の交通空白地などでは、利用者の需要に応じて乗合バスを運行するデマンド交通の取組が多数実施されている。しかし、この多くでは、走行ルートや配車は人が判断して決定する仕組み。
- 近年では、AIを活用したバスやタクシーの配車サービスが展開され始めている。

【取組事例】

NTTドコモ・未来シェア	NTTドコモの「リアルタイム移動需要予測」技術と未来シェアの配車システム「SAV(サブ)」技術を組み合わせたプラットフォームの開発に取り組む。
コンビニクル	リアルタイム完全自動乗り合いシステムとして、全国40ヶ所で稼働中。ランダムに入る予約に対し、乗り合いを発生させながら効率の良い運行を自動生成。

【参考】AIを活用した交通システムの実用化に向けた動き

- NTT docomo等により「まちを楽しむ多彩な交通の充実」に向けた実証事業（AI運行システム活用プロジェクトが展開。
- 観光客向けに、「**AI運行バス**」を導入し、みなとみらい地区等における**回遊性を向上させ、賑わいを創出**。
 AI運行バス…移動需要に応じた最適運行を行うオンデマンド乗合交通（**オンデマンド&ダイナミックルート&シェアリング**）

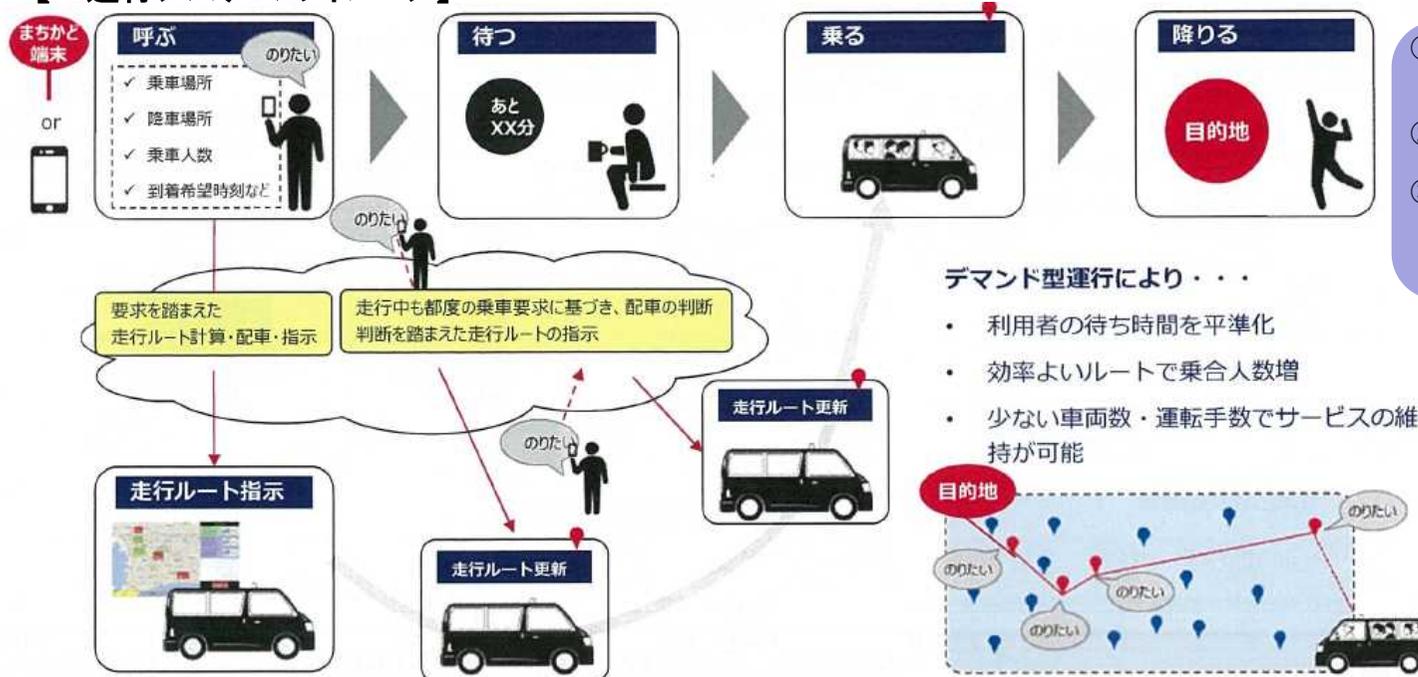
【実証事業の概要】

期間：2018年10月～12月
 場所：桜木町駅、関内駅、石川町駅周辺(みなとみらい地区など)
 ターゲット：観光客
 乗降スポット：31カ所
 車両：4～8人が乗り合えるタクシー車両にシステムに必要な車載器を搭載

- ✓ **オンデマンド**
 乗りたいときに乗れる、自由に移動
- ✓ **ダイナミックルート**
 目的地への最適ルートで移動
- ✓ **シェアリング**
 より安価に移動

【AI運行システムのイメージ】

出典：NTTdocomo作成資料をもとに関東運輸局にて編集



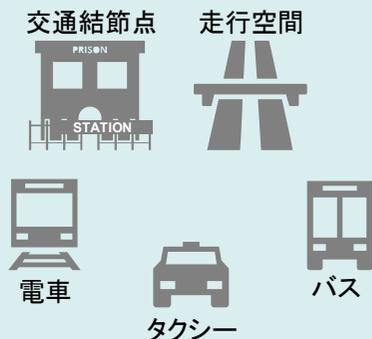
- ①スマートフォン又はまちかど端末から利用者が乗車要求を発信
- ②AI運行システムが配車・走行ルート決定
- ③利用者は指定の時間待ち、車両が到着したら乗車。目的地で降車。
 (走行中も、都度の乗車要求に基づいて、配車判断を行いつつ最適な走行ルートを示す)

デマンド交通(AI運行バス)



現 状

フィジカル空間とサイバー空間の時間軸の違いに留意しつつ、新たなモビリティサービスを踏まえて整備のあり方を見直す必要



短期的な取組方針

交通結節点の整備



MaaSを意識した
交通結節点

走行空間の整備



自動運転を視野に
入れた走行空間

長期的な取組方針

都市・交通の各種計画



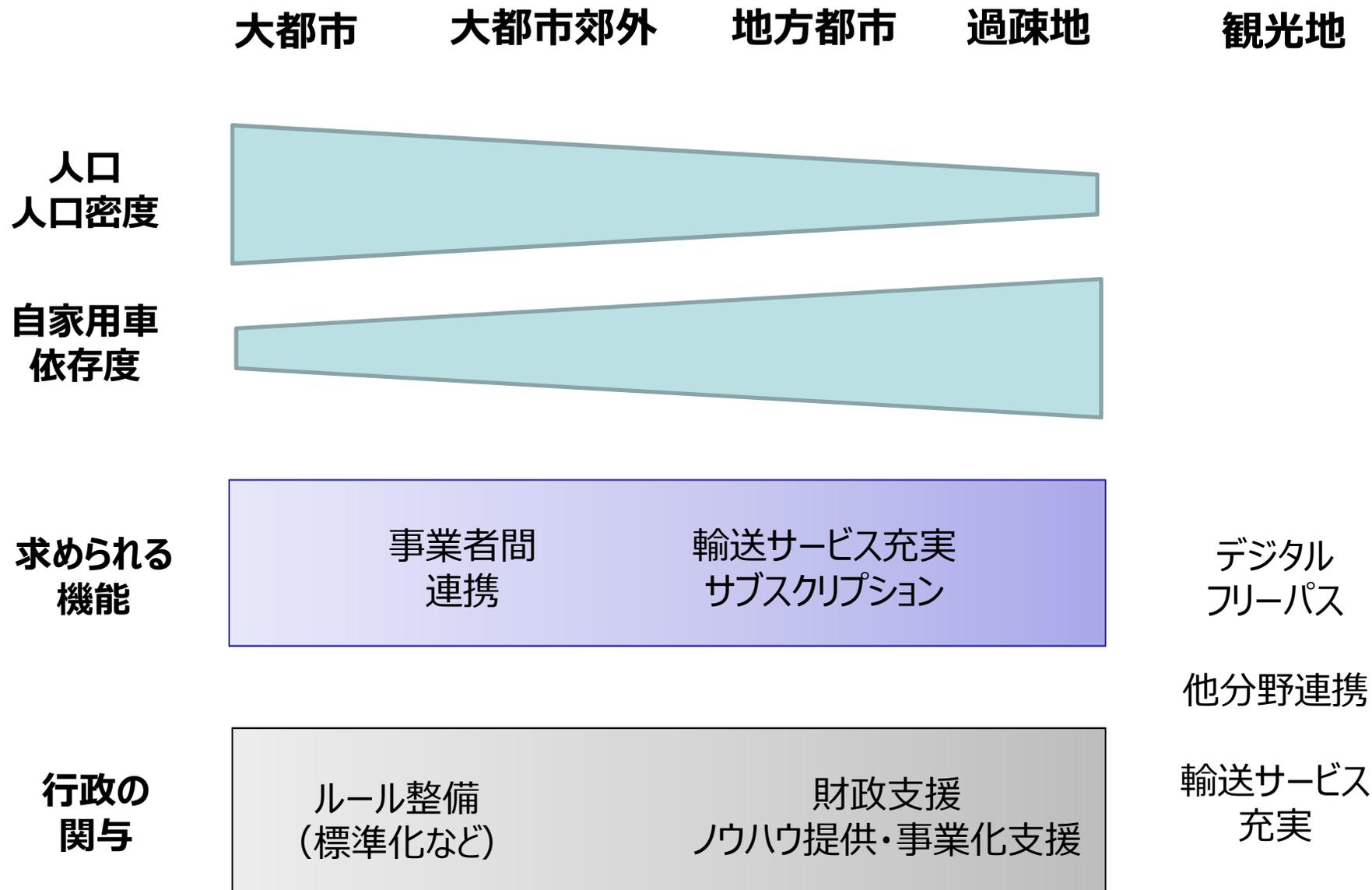
<取組の具体例>

- 交通結節点や走行空間の整備に係る制度検討
- ガイドライン作成

MaaSで得られたデータの活用

移動経路
移動時間・手段

道路整備
都市計画



	(1)大都市型	(2)大都市近郊型	(3)地方都市型	(4)地方郊外・過疎地型	(5)観光地型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道/自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:中 人口密度:中 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:低 人口密度:低 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:— 人口密度:— 交通体系:—
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの多様化への対応 潜在需要の掘り起こし 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイル交通手段の不足 イベントや天候等による局所的な混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 公共交通の利便性・事業採算性の低下 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 地域交通の衰退 交通空白地帯の拡大 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足の深刻化 	<ul style="list-style-type: none"> 地方部における二次交通の不足、観光交通の実現 急増する訪日外国人の移動円滑化 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人にとっての移動利便性の向上 日常的な混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイルサービスの充実 特定条件下での局所的な混雑の解消 	<ul style="list-style-type: none"> 地域活性化に向けた生活交通の利便性向上 域内の回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保・維持 交通空白地での交通網・物流網の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の回遊性の向上 訪日外国人の観光体験の拡大・向上
実現イメージ(例)	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> MaaS相互間の連携 多様なモード間の交通結節点の整備 ユニバーサルデザインへの配慮 多言語での情報提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 大都市MaaSとの連携 基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合 生活サービスとの連携 多様な決済・乗車確認手段の提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 他地域MaaSとの連携 新たな乗換拠点の創出 複数交通モードでの定額制サービス 生活サービスとの連携 <ul style="list-style-type: none"> 多様な決済・乗車確認手段の提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> オンデマンド交通、カーシェアなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣MaaS等との連携 地域内の様々な輸送資源の統合 生活サービスとの連携など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 過疎地域における貨客混載、道の駅等の小さな拠点を核とした自動運転サービスなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港アクセス交通、都市間幹線交通含むMaaSとの連携 手荷物配送サービスとの統合 観光サービスとの連携など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> オンデマンド交通、グリーンスローモビリティなど
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 多様な事業者間のデータ連携の実現 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 交通事業者同士の連携・協働 	<ul style="list-style-type: none"> 住民視点での持続可能なサービスの実現 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間の持続的な連携・協働 各地域のMaaSの相互運用性の実現

【参考】地方都市におけるMaaSとは

地域特性及び地域課題

地域特性

スプロール化した都市構造と、郊外への施設立地が進んできた影響による自家用車依存。

地域課題

利用者・担い手の減少・中心市街地の衰退による地域交通機関の事業性悪化。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

生活交通の利便性向上

新型輸送サービス
定額制サービス、データ活用による運行効率高度化

MaaS
定額制サービス 乗換拠点創出 目的地との連携

域内の回遊性の向上

中心市街地の各種サービスとの連携

商業・集客施設の無料送迎サービス等との連携

サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉・教育サービス等の事業者や地方自治体。

役割

マルチモーダルに展開している地元交通事業者の役割が重要だが、採算性確保が難しくなる中、事業者同士や自治体との連携も重要。

課題と今後の方向性

都市・交通政策との整合化

- 地方自治体を中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化。既存の都市・交通政策と整合させる。

自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化



都市・交通政策

(例：都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)

交通事業者同士の連携・協働

- 交通サービスの維持確保のための交通事業者同士の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めて競争政策の見直しが必要。



【参考】地方郊外・過疎地におけるMaaSとは

地域特性及び地域課題

地域特性

地形や過疎化に起因する分散化した都市構造と、自家用車依存の影響による地域交通事業者の撤退。

地域課題

物流も含めた、地方都市より深刻な地域交通の事業性悪化と、それに伴う交通空白地帯の発生。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

生活交通の確保・維持

新型輸送サービス

定額制サービス、データ活用による運行効率高度化



等

MaaS

定額制サービス 輸送資源活用 目的地との連携



等

交通網・物流網の確保

効率的な貨客混載サービスの実現



自動運転を活かした人流・物流の確保



サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

地方自治体や、バス、旅客船、タクシー、物流、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉等の事業者、教育機関、NPOなど。

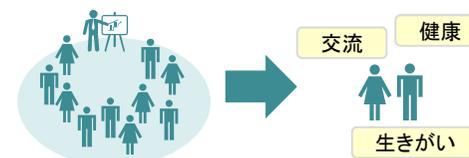
役割

地域交通の運営に深く関与している地方自治体が、地域公共交通会議等の場を活かし、関係者の連携・協働を主導することが期待。

対処すべき課題と今後の取組方向性

住民視点で持続可能なサービスの実現

- ・ 地域の住民視点でのサービス設計や住民を巻き込む仕組み作り等に取り組むべき。
- ・ 移動がもたらす住民同士の交流、生きがいの創出、健康寿命の維持等の考慮が必要。



住民視点のサービス設計

豊かな生活

都市・交通政策との整合化

- ・ 地方自治体を中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

自治体为主导して交通事業者の役割分担を明確化



都市・交通政策

(例：都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)

【参考】観光地におけるMaaSとは

地域特性及び地域課題

地域特性

地域内に複数の観光・集客スポットが点在する場合、それらを繋ぐ移動手段の確保が重要。

地域課題

特に地方部では二次交通や観光交通が不足。また、訪日外国人受入環境としての移動円滑化も課題。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

観光客の回遊性の向上

新型輸送サービス
観光客の多様な移動ニーズに対応する移動手段

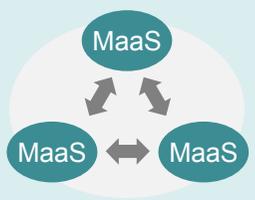
 等

MaaS
フリーバス提供 手荷物配送 観光目的地連携

 等

訪日客の観光体験の拡大・向上

着地型・体験型サービスとの連携 MaaS相互のサービス連携機能

 MaaS相互のサービス連携機能


サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

旅行業者、DMO¹⁾、鉄道、旅客船、バス、タクシー、物流、レンタカー、ホテル・旅館、不動産・商業・観光、着地型・体験型サービス等の事業者、地方自治体など。

役割

出発地側で直接的な顧客接点を持つ旅行業者と、目的地側で地域の観光戦略の推進に一元的に取り組むDMO¹⁾の役割が重要。

対処すべき課題と今後の取組方向性

事業者間の持続的な連携・協働

- 地域外のプレイヤーまたはDMOが取組の中核になる場合、地域の交通事業者等のプレイヤーとの連携・協働を持続することが必要。

地域の交通事業者

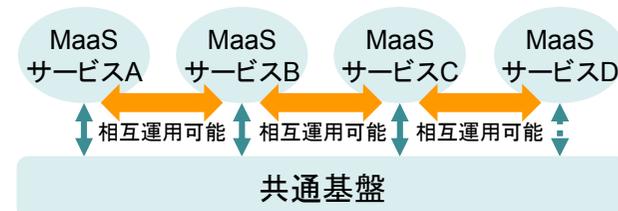


地域の観光施設



各地域のMaaSの相互運用性の実現

- 各地域のMaaSの相互運用性が確保されるような共通基盤の構築に向けて、データ連携のあり方を検討すべき。



1) 「DMO」はDestination Management/Marketing Organization(デスティネーション・マネージメント/マーケティング・オーガニゼーション)の略。

令和元年度予算：3.1億円

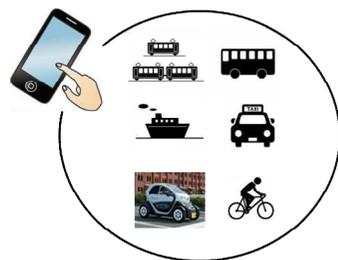
都市部・地方部における新たなモビリティサービスの創出



多様な地域での実証実験の支援 × オープンデータ

新モビリティサービス実証実験の支援

地方都市、過疎地、観光地などにおけるMaaSのモデル構築、実証実験を支援。
マルチモード、他産業との連携も実現（19地域）



オープンデータ実証事業

民間の主体的なオープンデータ化の推進に向けた実証実験を実施

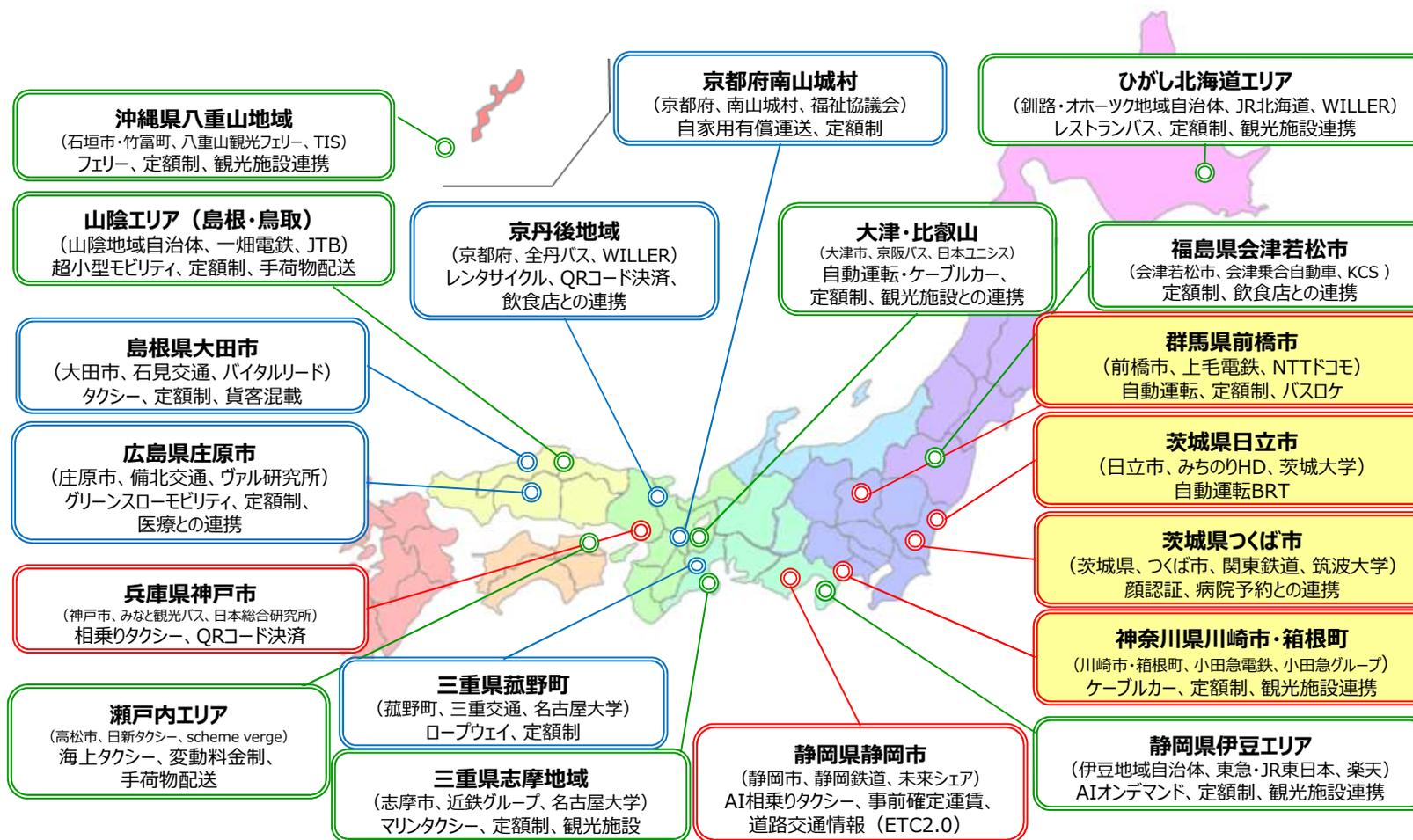


共通基盤の構築実現に向けた検討

新モビリティサービス実証実験の支援やオープンデータ実証事業の成果を踏まえつつ、事業者間のデータ連携にむけた環境を整備

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」（3.1億円の内数）において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

○ : 大都市近郊型・地方都市型(6事業) ○ : 地方郊外・過疎地型(5事業) ○ : 観光地型(8事業)



○新たなモビリティサービスの導入に向けた地域・事業者の挑戦を経産省・国交省連携で総合的に支援⇒「スマートモビリティチャレンジ」を今春からスタート

「スマートモビリティチャレンジ推進協議会」 情報共有、地域・事業者マッチング、成果共有、課題抽出等

ニーズに応じた支援 ↓ ↑ フィールド提供、データ共有、成果報告

情報提供・マッチング促進 ↓ ↑ 成果共有・課題抽出への参画

先駆的な取り組みをサポート

国土交通省
新モビリティサービス
推進事業

経済産業省
パイロット地域
分析事業



<実証実験の概要>

標準的なバス情報フォーマットGTFSの完備により全路線バスの経路検索が可能となっている前橋市で、自動運転バスを含むさらに多くの交通モード(鉄道、タクシー、デマンドバス、路線バス等)を統合したMaaSアプリを開発する。予約が必要となるタクシー、デマンドバスにはAI配車システムを搭載し、一括経路検索・予約・チケットングを可能とする。

○実験期間: 2019年11月~2020年2月

○参画する事業者等

前橋市、前橋市地域公共交通再生協議会、(株)NTTデータ、(株)NTTドコモ、(株)未来シェア、ジョルダン(株)、群馬大学、日本中央バス(株)、関越交通(株)、(有)赤城タクシー、上毛電気鉄(株)、前橋地区タクシー協議会 等

○MaaSアプリの構築・提供

<対象交通手段>

鉄道、バス(自動運転バス含む)、タクシー、AIオンデマンド交通

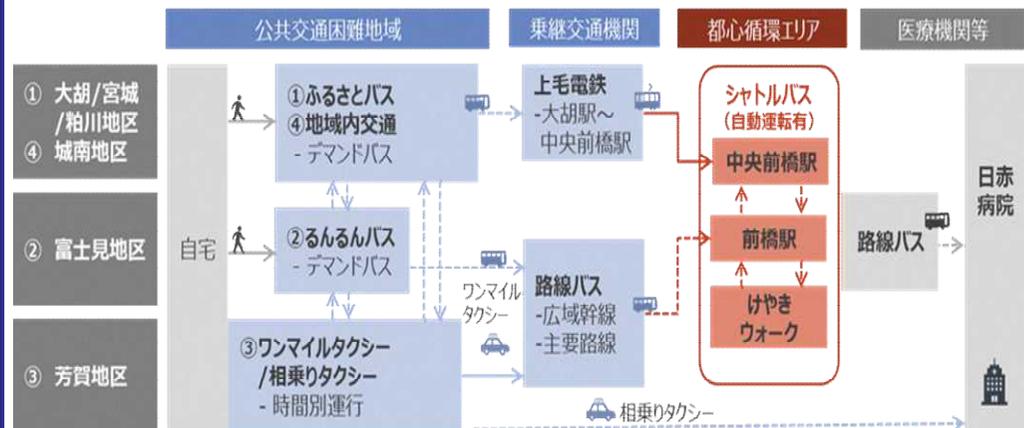
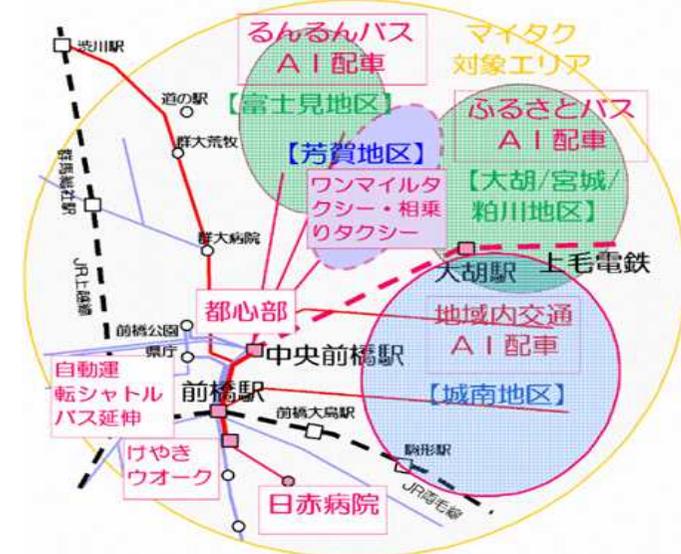
<提供するサービス>

経路検索・予約・チケットング

○付属するサービス

- ・デジタルチケットの発券
- ・シャトルバス、上毛線、マイバス等を予定
- ・大型ショッピングモールや中心市街地の商業施設とのクーポン等の提供を予定
- ・医療機関に通院する人へ商業施設でのお得情報提供
- ・各種自転車サービスの情報案内

<展開エリアのイメージ>



2019年度ビジネス講座（MaaS関係）

国土交通省 関東運輸局 参加無料

「2019年度 ビジネス講座」のご案内

第14回 平成31年 4月15日(月) 15:00~17:00
「多様な MaaS の捉え方と取り組み例のご紹介」

済 講師：小田急電鉄 株式会社 経営戦略部
 次世代モビリティチーム 藤垣 洋平 氏



第19回 令和元年 11月 11日(月) 15:00~17:00
「日本の交通政策における新モビリティサービス・MaaS 活用の可能性」
 ~国内外の事例紹介~

講師：モビリティ ジャーナリスト
 楠田 悦子 氏



第20回 令和2年 2月 6日(木) 15:00~17:00
「自動運転の現状と課題及び今後の進展」(仮題)
 ~実証運行の結果報告と今後の計画~

講師：前橋市、相鉄バス(株)、SBドライブ(株)

定員：各回 50名(第18回特別編は300名)

会場：関東運輸局会議室(横浜市中区北仲通5-57横浜第2合同庁舎)
 横浜高速鉄道みなとみらい線「馬車道」駅下車 4番・2番出口よりすぐ
 JR 根岸線・横浜市営地下鉄「桜木町駅」下車徒歩10分、「関内」駅下車徒歩15分
 ※お越しの際は、公共交通機関をご利用下さい。

お申し込み方法：関東運輸局(交通政策部 ビジネス講座)ホームページより、必要事項を記入の上お申し込み下さい。(“関東運輸局 ビジネス講座”で検索)
 ※各回3週間前を目安に申込書を掲載いたします。
 ※定員になり次第締め切りとさせていただきます。
 注)講師の都合でカリキュラムに変更がある場合がございます。

企画・問合せ：関東運輸局交通政策部 TEL 045-211-7209

公共交通シンポジウム2019

公共交通シンポジウム2019

進む変革の波！

地域の未来を担う公共交通

~激流を乗り越え、地域の活性化につなげるために~

少子高齢化や人口減少等に対応し活力ある地域を維持するため、利用者に使いやすく効率の良い地域交通を、地域の関係者が共同して作り上げていく取組が各地でスタートしています。

こうした中、近年ではMaaSや自動運転等、新技術を活用したモビリティ・サービスの開発が進展し、交通サービスに変革が押し寄せてきています。

本シンポジウムでは、この変革の波に乗って、地域公共交通が抱える諸課題を解決するための方策を探求していきます！

基調講演 13:15~

- MaaS (マース) と交通まちづくり
(一財)計量計画研究所 理事 牧村和彦 氏
- ICT高度化時代の公共交通
~行政・交通事業者に求められるリテラシー~
福島大学 准教授 吉田樹 氏

事例発表 15:25~

- 東京急行電鉄株
- (株)トラフィックブレイン
- 会津若松市
- (株)電腦交通

座談会 17:05~

基調講演講師と事例発表者が再登壇！
 気になる話題について熱く語って頂きます！

2019 **10/8** (火)

13:00 ~ 17:45 (12:15開場)

江戸東京博物館 大ホール

募集 300名 *定員になり次第、締め切りとさせていただきます。

参加無料



参加申込方法

参加ご希望の方は、参加申込書をE-mailで次のアドレスへお送りください。

【お申込み・お問い合わせ先】
 ktt-ky-kikaku@ml.mlit.go.jp

参加申込書は関東運輸局ホームページで配布しております。

【関東運輸局ホームページ】
http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/seminar/index.html



白塗自動運転 提供

要事前申込み



主催 関東運輸局

協力
 関東地方整備局、関東経済産業局、東海鉄道信託、横浜新報社、産 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、(都)都再生機構、(一財)運輸総合研究所、(一財)国土技術研究センター、(一社)鉄道建設協会、関東商工会議所連合会、(公)日本観光振興協会、(公)交通エコロジー・モビリティ財団、関東鉄道協会、(一社)茨城県バス協会、(一社)栃木県バス協会、(一社)群馬県バス協会、(一社)埼玉県バス協会、(一社)千葉県バス協会、(一社)東京バス協会、(一社)神奈川県バス協会、(一社)山梨県バス協会