

# 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要

---

# 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要

## 検討の背景・必要性

- 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- 一方サービス面では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方までも変え得る。
- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要である。

## 地域横断的な取組

### MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進

- **連携データの範囲及びルールの整備**
  - オープン化すべきデータ(協調領域のデータ)とそれ以外のデータ(競争領域のデータ)の線引きを早急に国が提示
- **データ形式の標準化**
  - 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励
- **API仕様の標準化・設定の必要性**
  - セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有用のAPI仕様を標準化
- **データプラットフォームの実現**
  - 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現
  - 交通事業者へのフィードバックの仕組みや他産業との連携機能も設計
- **災害時の情報提供等データの公益的利用**
  - 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提供されるよう設計

### 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- **事前確定運賃について**
  - 利用者の予見可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入
- **サブスクリプション(定額制)について**
  - 利用者ニーズに沿ったきめ細やかなサービスの導入を奨励
- **ダイナミックプライシングについて**
  - 実証実験等を通じた社会受容性の確認から検討
- **現時点のMaaSに関する法制上の整理**
  - サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意
- **MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討**
  - MaaSの適正運用と事業者の負担低減のために法令を含む制度のあり方を検討
- **決済について**
  - キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援

### まちづくり・インフラ整備との連携


- **都市・交通政策との統合化**
  - 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等、都市・交通政策との統合がとれたサービス設計
- **多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)**
  - 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善
  - 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備
- **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)**
  - 自動走行に対応した道路空間の基準等を整備
- **まちづくり計画への移動データの活用**
  - MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備
  - まちづくりでのデータ活用方法を整理

### 新型輸送サービスの推進

- 実証実験に対する支援
- 自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討

### その他の取組の方向

- 競争政策の見直し
- 人材育成
- 国際協調


 地域ごとに異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理

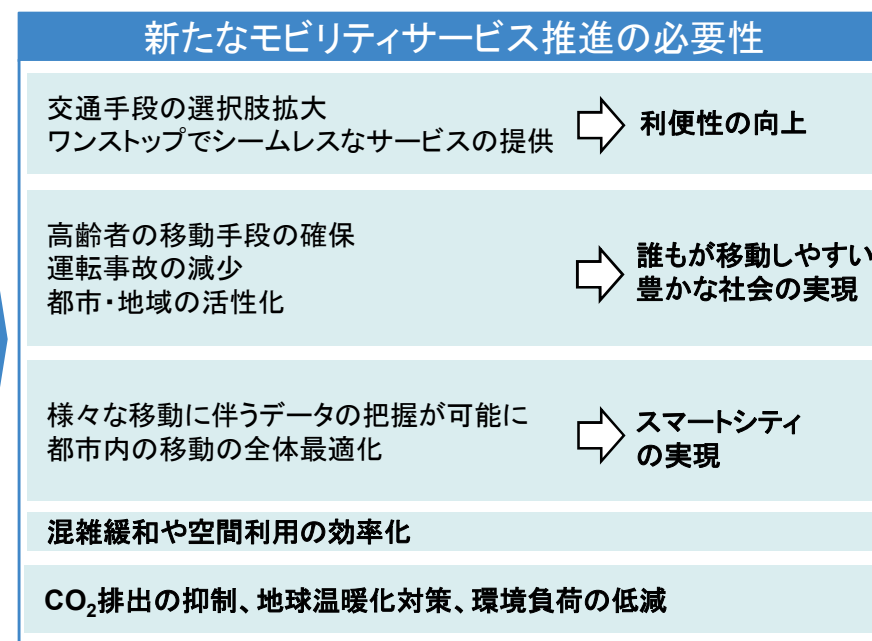
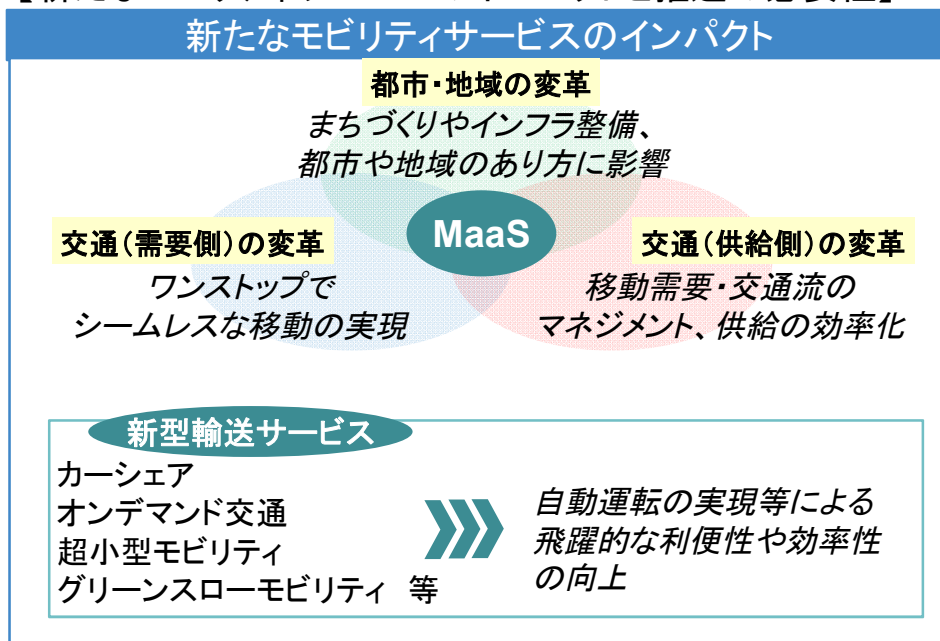
# 検討の背景・必要性

- 交通分野の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスへの取組が必要。
- MaaSや新型輸送サービスへの取組によって、大きなインパクトが期待される。

## 【交通分野を巡る動向】

	背景	現状(定量)	現状(課題)	新たなモビリティサービス	MaaS (サービスのソフト面)	新型輸送サービス (サービスのコンテンツ面)
都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済状況の回復</li> <li>公共交通サービスの充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送実績拡大</li> <li>需要堅調</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路混雑 →都市空間のロス</li> <li>経済的ロス</li> <li>環境問題</li> </ul>			
地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>少子化・高齢化</li> <li>公共交通サービスの利便性の問題</li> <li>交通サービス提供主体の不存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送実績減少</li> <li>需要縮小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービスの縮小及び撤退</li> <li>外出機会減少</li> <li>物流サービスの維持確保</li> <li>地域社会維持困難</li> </ul>			

## 【新たなモビリティサービスのインパクトと推進の必要性】

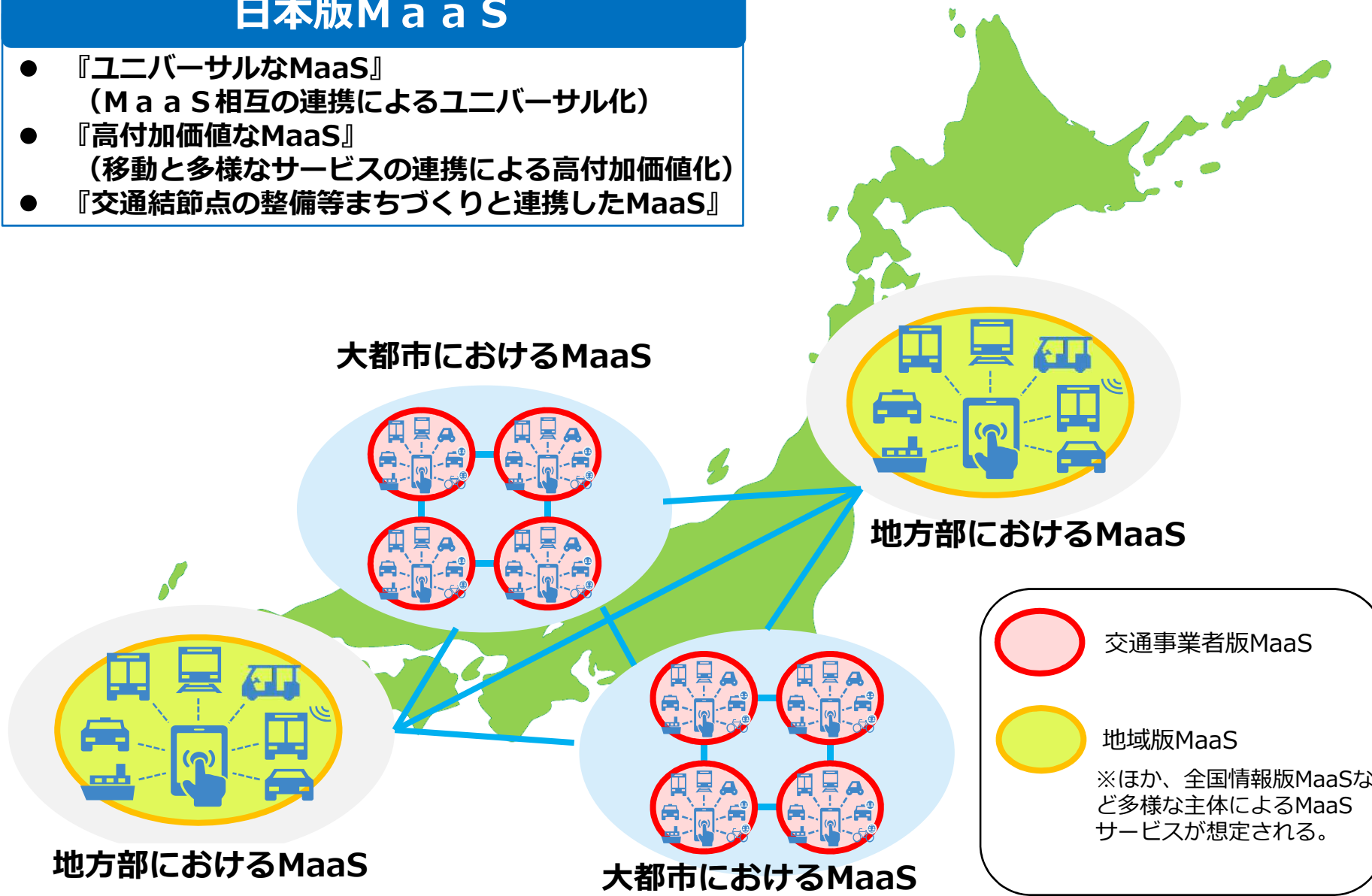


▶ 中長期ビジョンの不断の見直し、地域の交通政策・まちづくり施策との整合に留意

# 日本版MaaSのイメージ

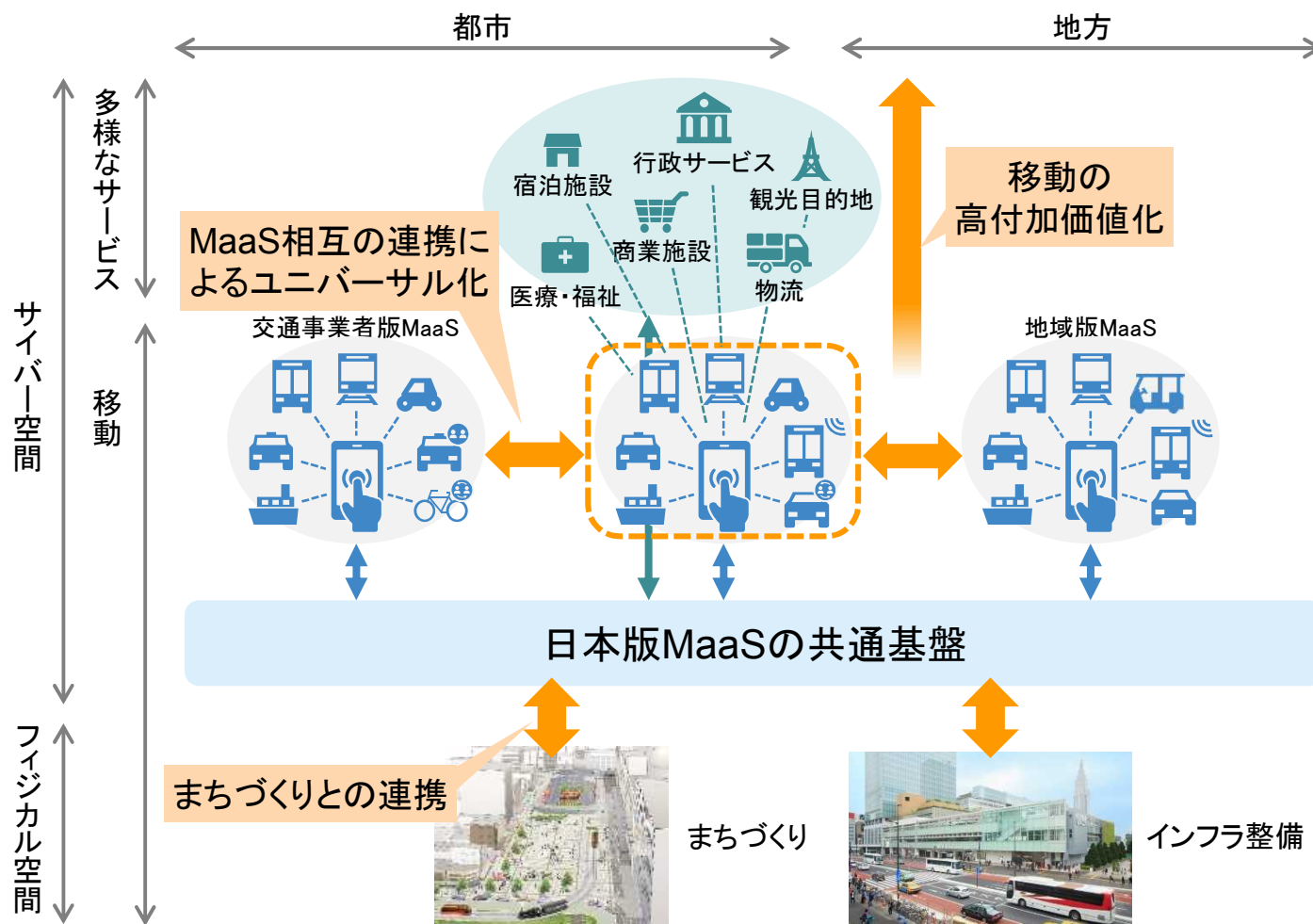
## 日本版MaaS

- 『ユニバーサルなMaaS』  
(MaaS相互の連携によるユニバーサル化)
- 『高付加価値なMaaS』  
(移動と多様なサービスの連携による高付加価値化)
- 『交通結節点の整備等まちづくりと連携したMaaS』



# 日本版MaaSの実現

■ 都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとして、「日本版MaaS」の早期実現を目指すべきである。



### 【取組の視点】

「必要なとき、必要なだけ」、「利用しやすい価格」で利用できるなど、利用者目線で取り組むことが必要  
 KPI(アウトカム指標、施策ごとのアウトプット指標)を設定するための検討が必要

#### アウトカム指標例

- ・外出率
- ・平均移動時間
- ・公共交通の分担率
- ・鉄道の混雑率
- ・渋滞損失時間

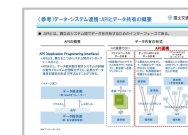
▶ 目指すべき姿: 「MaaS相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が望ましいまちづくりの実現に資する形で位置づけられた「日本版MaaS」の早期実現

# 1. 地域横断的な取組

## (1) 事業者間のデータ連携の推進

- 連携データの範囲及び連携ルールの整備
- データ形式の標準化
- API仕様の標準化・設定の必要性
- 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とデータ共有



## (2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- 事前確定運賃
- サブスクリプション(定額制サービス)
- ダイナミックプライシング
- 旅行業法の適用
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- キャッシュレス化

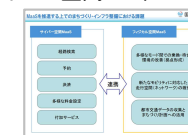
ICカードの普及状況



## (3) 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

サイバー空間とフィジカル空間



## (4) 新型輸送サービスの推進

- 新型輸送サービスの実証実験に対する支援の実施
- 自動運転による交通サービスの提供の拡大に必要な施策の検討
- 関連する規制のあり方について不断の見直しの検討

オンデマンド交通



## (5) その他の取組の方向

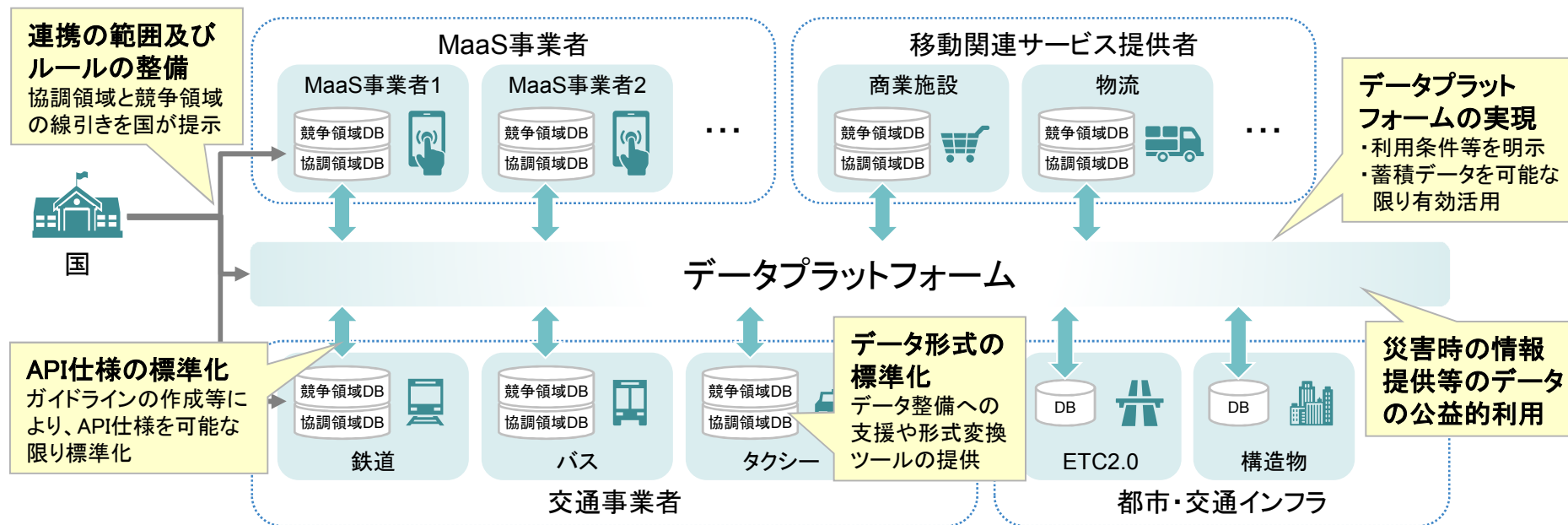
- 交通事業者間の連携・協働を円滑化するための競争政策の見直し
- プロジェクトマネジメントや制度設計を担う地域の核となる人材の育成
- 「日本版MaaS」を発信しつつ、グローバルでユニバーサルなMaaS実現に向けた国際協調

公共交通に係る競争政策



# (1) 事業者間のデータ連携の推進

- 事業者間のデータ連携を加速させるため、連携の範囲及び連携ルールの整備、データ形式の標準化、API仕様の標準化、データプラットフォームの実現が必要。
- このようなMaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携のための共通基盤を活用して、災害時の情報提供等データの公益的利用も行う必要がある。



	2019年度中に措置する施策	できる限り早期に措置すべき施策
今後の取組方針	オープン化すべきデータ(協調領域のデータ)とそれ以外のデータ(競争領域のデータ)の線引き	MaaS事業者が、入手可能なデータの種類等を容易に把握できるようにする、情報を網羅したデータプラットフォームの実現
	事業者間のデータ共有に関するAPI仕様を可能な限り標準化し、MaaS事業者のシステム構築を容易にするガイドラインの作成等	
	ユニバーサルなMaaSサービスの実現を目指すMaaS相互連携方針の明確化	

## (2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

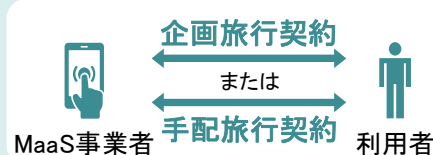
- MaaS実現のための運賃・料金の柔軟化に向けて、タクシーの事前確定運賃の早期導入や定額タクシー制度の中長期的な検討を進めるとともに、ダイナミックプライシングの社会受容性を確認する必要がある。
- 現行制度下では、MaaS事業者による検索・予約・決済まで一括で行うサービスは原則として旅行業に該当すると考えられる。
- MaaSサービスが円滑に提供されるよう、法令を含む制度のあり方について検討を行うべき。

### 運賃・料金の柔軟化に向けた取組

	事前確定運賃	サブスクリプション(定額制サービス)	ダイナミックプライシング
意義	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MaaSでは各交通手段において、事前に運賃が確定していることが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者にとって利便性が高く、事業者にとっても一定の収入確保が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 価格設定での需給マネジメントによる混雑緩和や事業者の収益性向上、利用者の待ち時間減少の可能性</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 鉄道、バス、旅客船等では事前に運賃が確定。タクシーでは、定額運賃サービスを除き、事前に運賃が確定せず</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 鉄道やバス等の「定期券」が典型的だが、タクシーでは、あまり見られない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 変化する運賃の把握が難しいなど、利用者保護の観点での課題が多い</li> </ul>
取組方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MaaSでのタクシー活用に向けて、タクシーにおける事前確定運賃の制度導入を早急に行うべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシーも含めた複数交通手段にまたがる定額制サービスの導入に向け、中長期的な検討を進めるべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 実証実験等を通じて社会受容性の確認から検討を進めていく必要</li> <li>• なお、タクシーの迎車料金やBtoBサービスにおいて先行的に実施することも考えられる</li> </ul>

### 旅行業法の適用

- 現行制度下では、交通事業者のサービスの単なる取次以上の行為を行う場合、原則として、旅行業に該当



### MaaSの展開を見据えた制度のあり方 検討目的 検討項目

MaaS事業者の負担軽減

事業者間の競争の活性化

MaaS事業者のリスク低減  
・市場参入の促進

法令を含む制度のあり方の早急な検討

保険制度や公的支援のあり方の中長期的な研究



## (2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

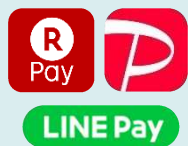
- 交通サービスのキャッシュレス化には決済システムと乗車時確認手段の両者が必要だが、特に地方部のバス・旅客船事業者等、中小の交通事業者にとっては大きな負担となっている。
- 地方部では、決済システム及び乗車時確認手段の構築に向けて、比較的低コストで整備可能な仕組みの導入や、必要な投資に対する一定の支援を実施すべき。

### キャッシュレス化に向けた取組

#### キャッシュレス化の動向



**交通系ICカード**  
Suica、PiTaPaといった交通系ICカードが東京、大阪等の大都市圏を中心に普及。



**QRコード**  
多くの民間事業者がQRコード決済事業に参入しつつある。



**生体認証**  
顔認証や静脈認証の実用化が進みつつある。

#### キャッシュレス化に向けた課題

交通サービスのキャッシュレス化には、**決済システム**と**乗車時確認手段**の両者が必要。

##### 決済システム



データサーバ

##### 乗車時確認手段



車載機器

地方部のバス・旅客船事業者等、中小の交通事業者にとっては大きな負担

#### 今後の取組方針

- 地方では、クラウド技術の活用やQRコードによる乗車確認等、比較的低コストで整備可能な仕組みの導入を推進すべき。
- また、キャッシュレス化対応に必要な投資に対し、一定の支援が必要。



クラウド技術



投資

#### 今後の取組方針

##### 2019年度中に措置する施策

これまで想定していなかったMaaSサービスの展開、円滑化のために必要な制度のあり方等についての検討

##### 2019年度に着手すべき施策

キャッシュレスに対応した決済システムや乗車時の確認手段の確立に必要な投資への支援の検討・具体化

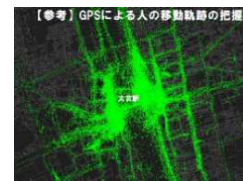
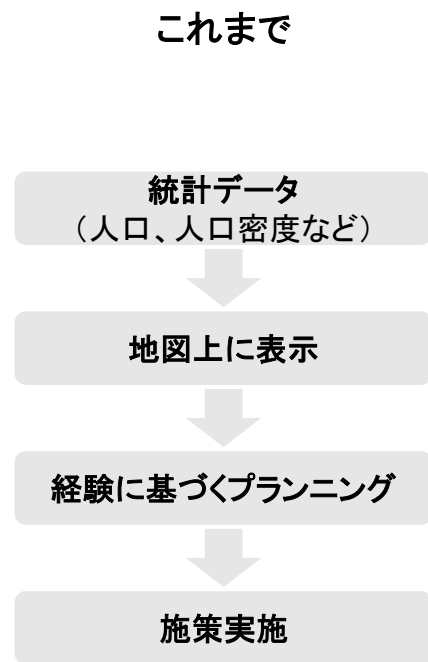
##### 中長期的に取り組むべき施策

- 定額制サービスの充実に  
に向けた検討
- MaaS事業者に対する保険制度や  
公的支援のあり方の研究

# (3) まちづくり・インフラ整備との連携

- まちづくり計画への移動データの活用に向けて、様々なデータの組み合わせを可能とする都市データプラットフォームの構築および実務レベルでの計画プロセスの刷新が必要。
- MaaSと都市・交通政策の統合化に向けて、短期的には統合がとれたサービス設計を条件として実証実験を支援・実施し、中長期的には持続可能なMaaSサービスのあり方を確立することが重要。

## まちづくりとの連携に向けた取組



## 都市・交通政策との統合化



都市・交通政策  
(例：立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)

# (3) まちづくり・インフラ整備との連携

- 公共交通を基軸とした望ましい都市・交通の実現に資するよう、まちづくり・インフラ整備と連携して、新たなモビリティサービスの導入環境を整備していくことが必要。
- 短期的にはこれから進める実証実験等において交通結節点や走行空間の整備を進め、中長期的には都市・交通の各種計画における位置づけを整理し、持続的かつ戦略的に取組を展開することが必要。

## インフラ整備との連携に向けた取組



	2019年度に着手すべき施策	中長期的に取り組むべき施策
今後の取組方針	MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援	交通結節点・走行空間の整備に係る制度検討や、新たなモビリティサービスを統合的な計画に組み込むためのガイドラインの作成、地方自治体向けへの展開
	新たなモビリティサービスの実証実験に合わせてシームレス化に必要な交通結節点等の整備	新たなモビリティサービスを望ましい都市・交通の実現に資するような態様で位置付け、持続的な取組を展開
		取組の広域展開を見据えた、データ活用方法を考慮した実務レベルでの計画プロセスの刷新

# (4) 新型輸送サービスの推進

- 各地域において多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、MaaSのみならず、様々な特性を持つ新型輸送サービスの推進・普及が有効。
- 実証実験に対する支援等を通じて、オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービス等の新型輸送サービスの推進を早急に図る必要がある。

(※) 新型輸送サービス: MaaSに統合可能なサービスのコンテンツとしての、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



### 2019年度中に措置する施策

新型輸送サービスの実証実験に対する支援等の実施

### 中長期的に取り組むべき施策

自動運転による交通サービスの提供の拡大に必要な施策の検討

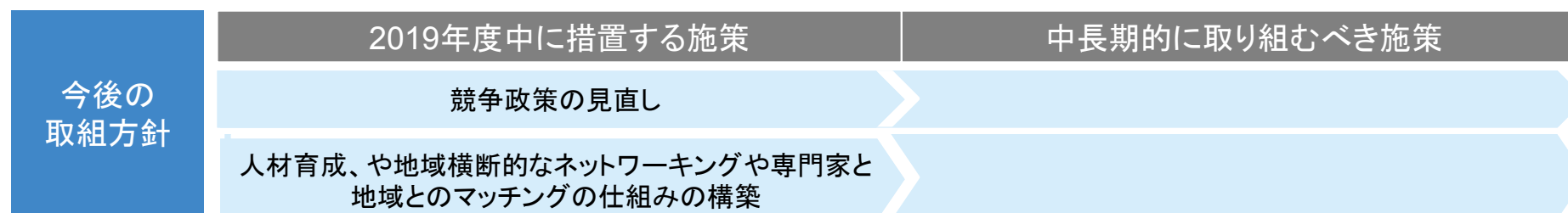
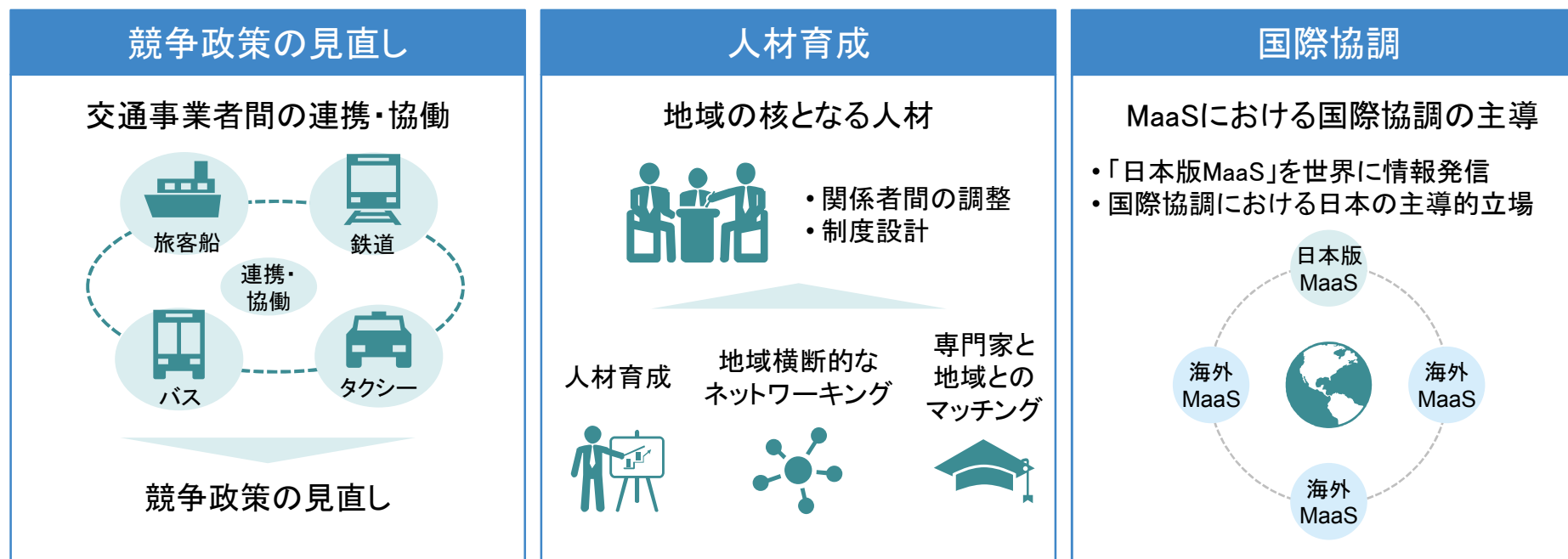
(※具体的な施策は、「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会」等の場で別途検討)

関連する規制のあり方について不断の見直しの検討

今後の  
取組方針

## (5) その他の取組の方向

- 交通事業者間の連携・協働を円滑化するために、競争政策のあり方の見直しを早急に行うべき。
- 地域の核となる人材の獲得に向けた人材育成、地域横断的なネットワーキングや専門家と地域とのマッチング等の仕組みの構築が必要。
- 「日本版MaaS」の取組を世界に発信しつつ、グローバルでユニバーサルなMaaS実現に向けた国際協調の取組において、日本が主導的立場を果たしていくことが望ましい。



## 2. 地域特性ごとの取組

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

# (1) 大都市型

- 相互運用性を備えたMaaS共通基盤を目指し、事業者間のデータ連携のあり方を検討すべき。
- 新しいモビリティサービス導入にあたっては、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

## 地域特性及び地域課題

### 地域特性

多種多様な移動ニーズと、それを満たすために高度に発達した鉄道・道路網およびその他多様な交通モードが存在。

### 地域課題

より利便性の高い移動体験に向けた更なる取組の余地は大きく、また日常的な交通渋滞や満員電車等が発生。

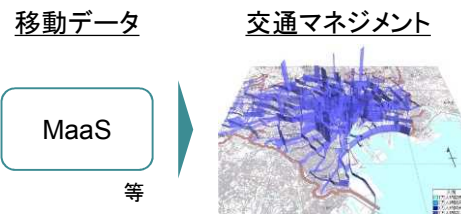
## 新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

### 全ての人にとっての移動利便性の向上

**新型輸送サービス** 多様な移動ニーズに対応するための多様な移動手段

**MaaS** バリアフリー情報 多様な決済・乗車確認手段 交通結節点整備

### 日常的な混雑の緩和



## 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、商業・観光系分野等の事業者。

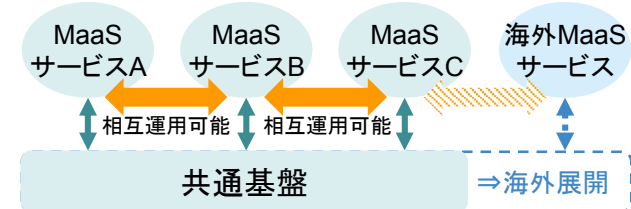
### 役割

MaaSの収益化が見込みやすく、輸送資源を豊富に有する交通事業者の影響力が大きいいため、鉄道事業者等の民間事業者を中核とした取組が想定。

## 対処すべき課題と今後の取組方向性

### 多様な事業者間のデータ連携の実現

- 海外展開も見据えて、MaaSサービス同士が相互運用可能な共通基盤の実現に向け、データ連携のあり方を検討すべき。



### 都市・交通政策との整合化

- 新たなモビリティサービスが無秩序に導入されないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。



### 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)

## (2) 大都市近郊型

- 新しいモビリティサービス導入にあたり、特に郊外の移動利便性の向上が近年のコンパクトシティ政策に逆行する影響を与えないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

### 地域特性及び地域課題

#### 地域特性

鉄道駅を核とした都市構造、通勤・通学の際の日常的な鉄道利用、都市のスプロール化に起因する自家用車依存。

#### 地域課題

不十分なファースト/ラストマイル手段に苦勞する交通弱者の存在や、特定条件下での局所的な混雑。

### 新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

#### 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

#### 新型輸送サービス

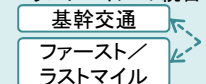
ファースト/ラストマイルを担う移動手段



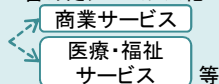
等

#### MaaS

基幹交通とファースト/ラストマイルの統合

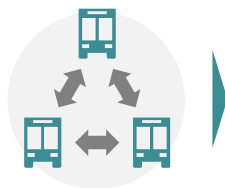


移動目的の行動までを含めたシームレス化



等

複数事業者間での供給マネジメント



雨天時等でのオンデマンド運行



### 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。

#### 役割

バスやタクシー、さらには都市・住宅開発や商業・娯楽施設を提供してきた鉄道事業者も多く、このような民間事業者の役割が重要。

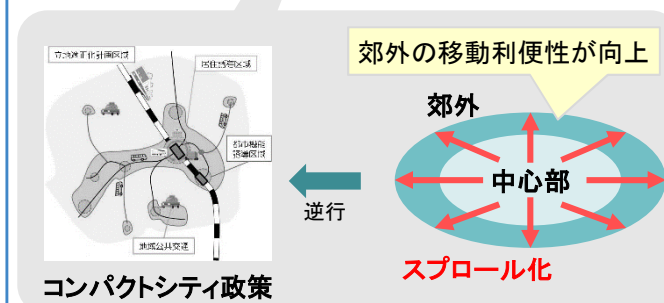
### 対処すべき課題と今後の取組方向性

#### 都市・交通政策との整合化

- 新たなモビリティサービスの実現により、まちづくりに悪影響を与えないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。



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)





# (3) 地方都市型

- 地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき。
- 交通事業者間の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めた競争政策の見直しが必要。

## 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・担い手の減少および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。

## 対処すべき課題と今後の取組方向性

### 都市・交通政策との整合化

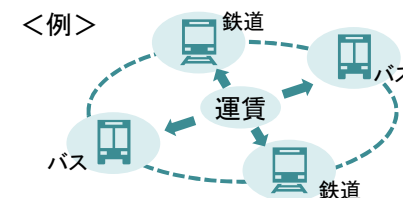
- ・ 地方自治体が中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化



### 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。



# (4) 地方郊外・過疎地型

- 住民視点での持続可能な交通サービスの設計や住民を巻き込む仕組み作り等に取り組むべき。
- 地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき。

## 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。

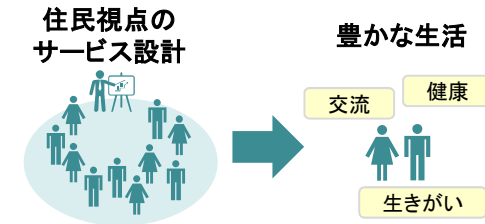
### 役割

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される。

## 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

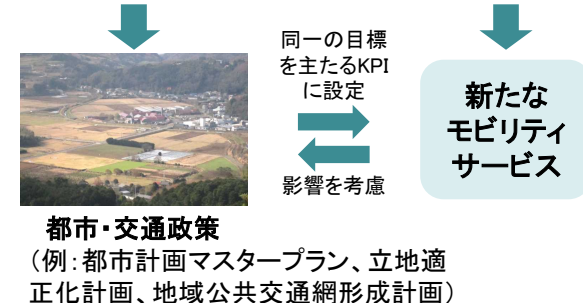
- ・ 地域の住民視点でのサービス設計や住民を巻き込む仕組み作り等に取り組むべき。
- ・ 移動がもたらす住民同士の交流、生きがいの創出、健康寿命の維持等の考慮が必要。



### 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。

自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化



# (5) 観光地型

- 地域外プレイヤーまたはDMOと、地域のプレイヤーとの連携・協働を持続することが必要。
- MaaS間の相互運用性の実現に向けて、共通基盤構築のためのデータ連携のあり方を検討すべき。

## 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**  
フリーパス提供  
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  
 等

MaaS相互のサービス連携機能  
 等

## 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

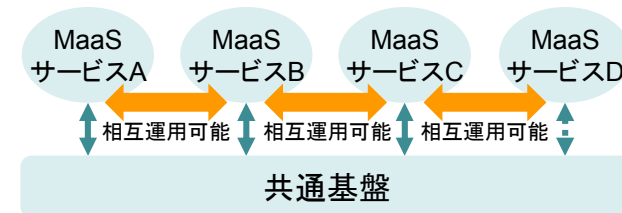


### 地域の観光施設



### 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。



## サービス実現に向けた役割

### 関係プレイヤー

旅行業者、DMO<sup>1</sup>、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DMO<sup>1</sup>の役割が重要。

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。