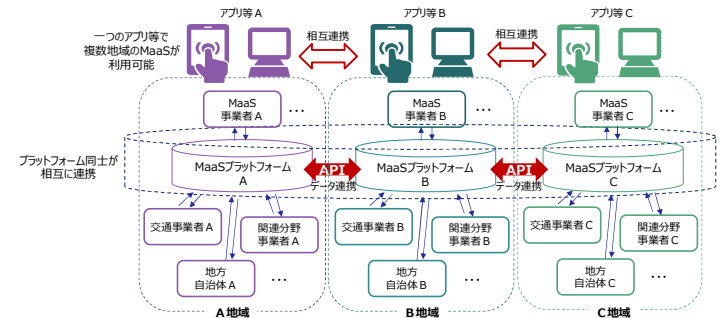


<MaaSにおけるデータ連携の方向性>

- データ連携を行う上では、関連するデータが円滑、かつ、安全に連携されることが重要
- 民間事業者等によるプラットフォーム（PF）の構築が進み始めていることを踏まえ、既存又は今後構築されるPFがAPI等で連携されることが望ましく、MaaSアプリ等についても、各アプリ等がAPI等で連携し、一つのアプリ等で複数のアプリ等を利用できる状態になることが望ましい



<ガイドライン策定の背景・趣旨>

- データ連携を円滑かつ安全に行うために留意すべき事項を整理し、MaaS提供の促進や、MaaS相互の連携促進を企図
- 環境変化や技術進展等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

<MaaSにおけるデータ連携の構造>

- Society5.0リファレンスアーキテクチャに基づき、以下のレイヤー毎に、MaaSにおいて留意すべき事項を整理

レイヤー	項目
戦略・政策	MaaS提供にあたっての目的 (目指すビジョン及び目的の明確化等)
ルール	データ連携を行う上でのルール (協調的・競争的データ、データの取扱い等)
組織	MaaSに関連するプレイヤー (地域やMaaSの特性に応じた体制の構築等)
ビジネス	ビジネスとしてのMaaS (収入とデータ連携に必要な費用等)
機能	MaaSにおけるサービスに係る機能 (機能の調整、ローカライズ等)
データ	MaaSに必要なデータ (公共交通等関連データ、関連分野データ等)
データ連携	データ連携の方法等 (API仕様、国際的なデータ連携等)
アセット	MaaSを支えるアセット (政府・自治体、民間、個人、インフラ等)

データ連携を行う上でのルール

MaaS関連データにおける協調的・競争的の考え方

協調的データ：最低限のルール等に基づき、各MaaSプラットフォームを利用する全てのデータ利用者が利用可能なものとして、当該プラットフォームに提供等が行われるデータ

競争的データ：契約等により個別に共有が行われるものとして、各MaaSプラットフォームに提供等が行われるデータ

- 一般利用者が基本的なMaaSを享受する上で特に重要なデータ（「◎」）は、協調的データとするよう努める
- 一般利用者が利便性の高いMaaSを享受する上で重要なデータ（「○」）は、可能な限り、協調的データとする
- それ以外は、各主体が協調的・競争的の判断を行った上で提供等を行う

※「◎」「○」は、ガイドライン本文のデータ項目の備考欄に記載

動的データ及びチケットングにおけるデータ連携高度化の意義

動的データ連携高度化の意義 <ul style="list-style-type: none"> 利用者の満足度向上 有人での対応等に係る省力化 運行計画策定等のためのデータ活用 情報提供に伴う生産性向上 他社データや交通以外のデータを含む幅広いデータ活用による計画策定等の高度化 遅延発生時等に伴う混雑緩和、混乱回避 輸送効率の向上 等 	チケットング連携高度化の意義 <ul style="list-style-type: none"> 紙等の発行に伴うコスト削減 有人窓口での対応等に係る省人化・省力化 利用者の満足度向上に伴う利用増・移動需要増 利用履歴の蓄積による移動データの収集 インバウンド観光客への販売 遅延情報等の改札通過時や乗車時等における通知 チケット販売の柔軟化 他事業者又は他の交通モードの利用者からの利用者の流入・拡大 販売チャンネルの拡大 等
---	---

MaaS関連データとして想定されるデータ項目

- 公共交通等関連データ（交通事業者等からの静的・動的データ等）
- MaaS予約・決済データ（利用者によるMaaSの予約・決済に関わるデータ、チケットングに関わるデータ等）
- 移動関連データ（出発地から目的地までの一連の移動実績・トリップデータ等）
- 関連分野データ（生活・観光等サービス、道路・インフラ、車両、環境に関する情報等）

データ連携基盤を活用したデータ連携

MaaSプラットフォームのうち、連携高度化を後押しする基盤として、以下のデータ連携基盤の構築が重要

- 一定のグループ内（デジタル化が進んでいない事業者も含む）で利用できる連携基盤
- 上記基盤と、他グループが利用する基盤を連携するための基盤

赤枠：Ver3.0における追記部分