

# 利便性向上策の検討について





# 目次

---

## 1. 利便性向上策の方向性

## 2. 事例紹介

2.1 利用登録のワンストップ化

2.2 交通系ICカード等によるワンタッチ利用

## 3. MaaSに関する取組



# 1. 利便性向上策の方向性

- シェアサイクルの普及促進にあたっては、利用者目線に立った利便性向上により、より多くの人気が気軽に利用できるサービスとして認識されることが重要。
- これまでのヒアリング結果を踏まえると、シェアサイクルという単体の交通モードに閉じたサービスの一元化よりも、他の交通モード等のサービスを含めたMaaSとして連携することで、利便性向上の効果がより高まると考えられる。

## ■これまでの地方公共団体・事業者のヒアリング結果

- **シェアサイクルを含む複数の交通手段のユーザー情報の連携により、登録、検索、利用に関する利便性の向上を図って欲しい。**（千葉市）
- **MaaSの導入により、外出の機会が増え、シェアサイクルの利用促進や利便性向上につながるため、検討すべきである。**（金沢市）
- 経路探索と合わせて、予約、決済まで可能なシステムの構築。（横浜市）
- 複数のシェアサイクルのシステムの連携を前提に考えるのであれば、シェアサイクルに閉じるより、むしろ**MaaSを通じた連携の方が**複数の交通を利用できることから**利用者の利便性は高く**、実際その動きは加速しているものと認識している。（ドコモ・バイクシェア）



**シェアサイクルを含めたMaaSの推進による利便性向上が重要**



## 2.1 利用登録のワンストップ化

- 小田急電鉄が提供するMaaSアプリ「EMot（エモット）」ではSNSと連携した共通IDによる登録が可能。
- 複数のシェアサイクルサービスの予約・決済に対応したMaaSアプリは現時点では存在せず、**データ連携のインターフェースの共通化が必要**。

### ■共通IDによるアカウント登録例



EMotアカウント登録画面

### ■シェアサイクルを含む経路検索例



EMot経路検索画面

### ■シェアサイクルを含む国内MaaSアプリ

MaaSアプリ名 (対応シェアサイクル)	ID連携	経路検索	予約	決済
<b>Ringo Pass</b> (ドコモ・バイクシェア)	—	○	—	○
<b>my route</b> (ドコモ・バイクシェア/PiPPa/ チャリチャリ/水俣市自転車市民共同 利用システム)	○	○	△※1	△※1
<b>EMot</b> (ドコモ・バイクシェア/ ハローサイクリング)	○	○	—	—
<b>東京メトロmy!アプリ</b> (ドコモ・バイクシェア/ ハローサイクリング)	—	○	△※2	—
<b>どこでもサイクル</b> (ドコモ・バイクシェア/ハローサイク リング/PiPPa/COGICOGI)	—	○	△※3	△※3
<b>mixway</b> (ドコモ・バイクシェア/PiPPa)	—	○	—	—

- ※1 ドコモ・バイクシェアのみMaaSアプリ内で予約・決済可
- ※2 MaaSアプリから各シェアサイクルHP/アプリを呼び出して予約
- ※3 ドコモ・バイクシェアの1日パスのみ予約・決済可



## 2.2 交通系ICカード等によるワンタッチ利用

○岡山市のシェアサイクルでは、路上端末機に交通系ICカードをタッチすることで支払いが可能となっている。

### ■交通系ICカードによる支払例

- ・会員登録時や追加料金の精算時に料金支払い方法で「現金/交通系ICカード」を選択



- ・支払い料金が表示されたのち路上端末機画面左下のカードタッチ部分にカードをタッチして支払い



### ■交通系ICカードによる利用例

- ・借りるとき

1. ラック左横のカードリーダーに交通系ICカードをかざす
2. 「ガチャッ」と音が鳴り、青いランプが「点滅」するとロックが外れる
3. ラックから引き抜くと貸出完了



- ・返すとき

1. 自転車をラックへ「ガチャッ」と音が鳴るまで差し込む
2. ラック左横のカードリーダーのランプが消えている状態から青色に「点滅」→「点灯」すれば返却完了





# 3. MaaSに関する取組（令和3年度予算案）

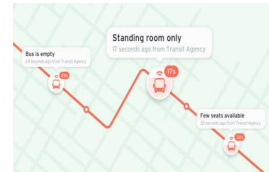
○ **混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、with/afterコロナにおける新たなニーズに対応したMaaSを推進**するため、こうした**公共性の高い取組への支援**の他、MaaSの実現に必要な基盤整備や、法改正で新設された計画認定・協議会制度の活用等について支援等を行う。

## with/afterコロナにおける解決策となるMaaSの推進

### 新たなニーズに対応した取組の推進

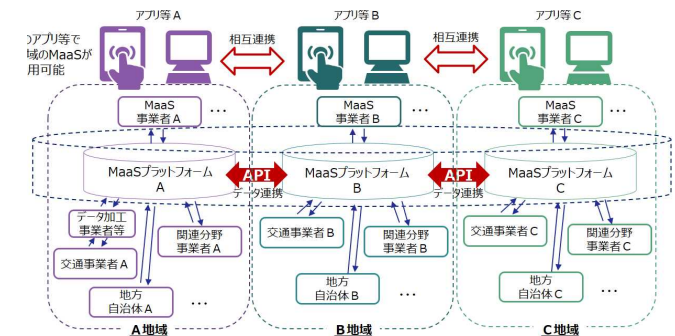
これまでの実証実験の成果や、感染症拡大により明らかとなった新たなニーズ・課題に対応する以下のような取組を含むMaaSを支援すること等により、with/afterコロナ時代に求められているMaaSの構築を図る。

- ① 混雑を分散させる取組
  - 混雑情報の提供、混雑回避ルートの提案による行動変容の促進等
- ② 接触を避ける取組
  - 顔認証、スマートフォン画面の提示、キャッシュレス決済によるサービス利用等
- ③ パーソナルな移動環境の充実のための取組
  - AIオンデマンド交通、超小型モビリティ、シェアサイクル等の従来よりもパーソナルな移動手段を組み合わせた提供等



### MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

交通、バリアフリー関連情報のデータ整備への支援、データガイドラインの深化・普及促進等、MaaSの基盤となるデータ環境整備を促進する他、改正地域公共交通活性化再生法による新モビリティサービス事業計画策定や協議会設置の普及支援等により、円滑なMaaSの実現を図る。



## 地域が抱える課題の解決

新しい生活様式への対応  
(3密の回避等)

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

外出機会の創出と地域活性化

スーパーシティ/スマートシティの実現



○MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、

- 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。
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能。

