

# これからのモビリティサービス

---



2019年2月15日

国土交通省 総合政策局

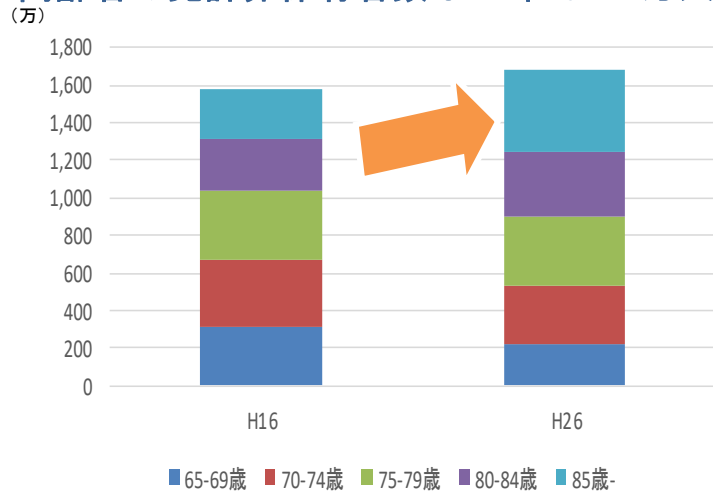
公共交通政策部 交通計画課

三浦 良平

# 高齢者が不安を感じる地域の交通の行く末

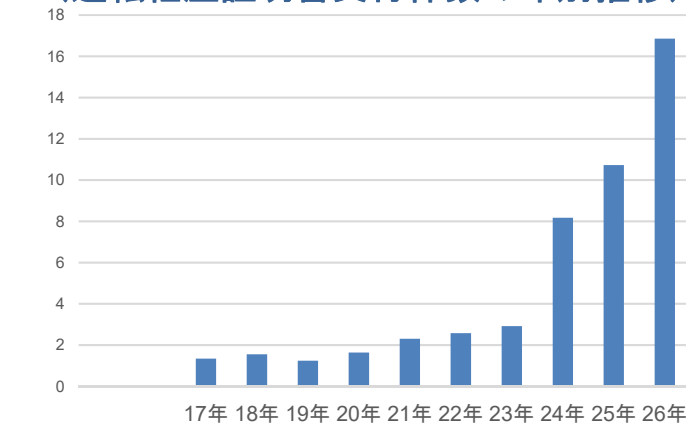
- 高齢者の免許人口の増加とともに、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

## 高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

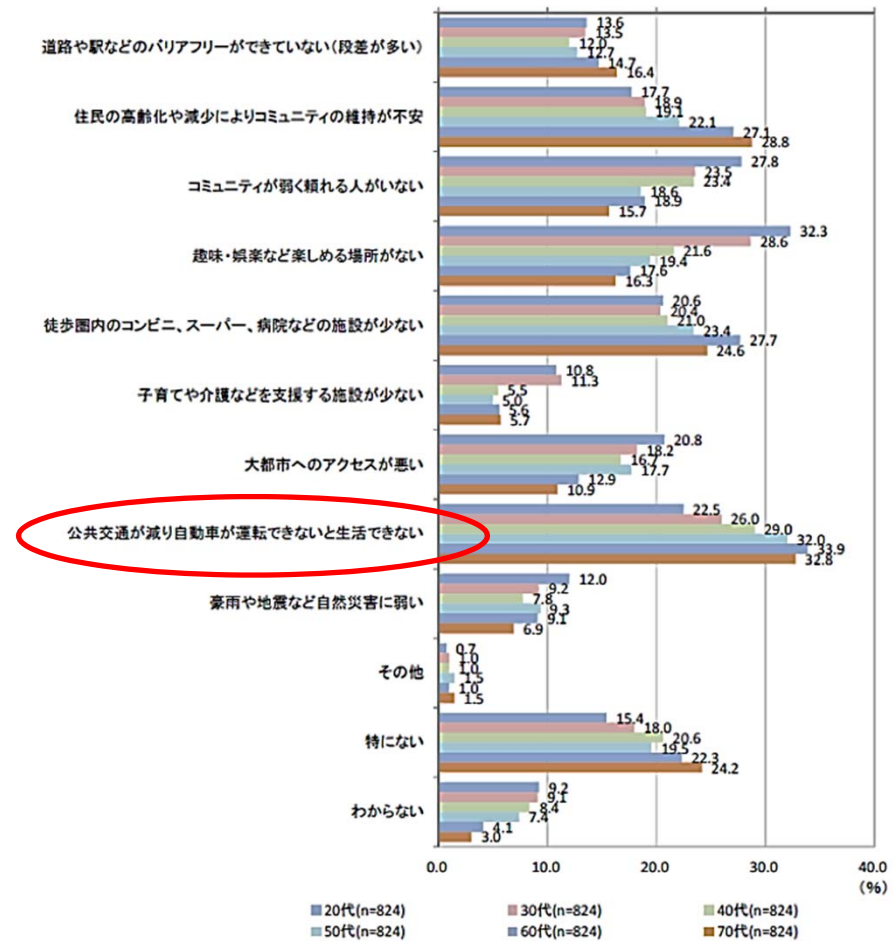


## 免許返納は年々増加

(運転経歴証明書交付件数の年別推移)



## 現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

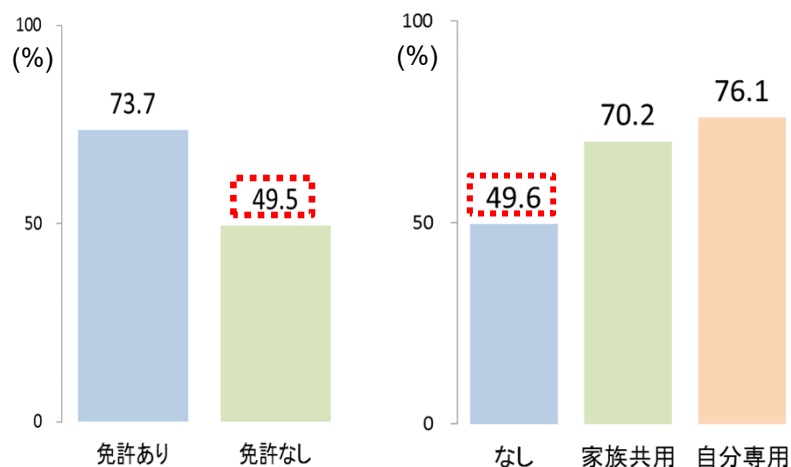


※国土交通省国民意識調査(平成30年度国土交通白書用)

# 高齢者の外出特性とその影響

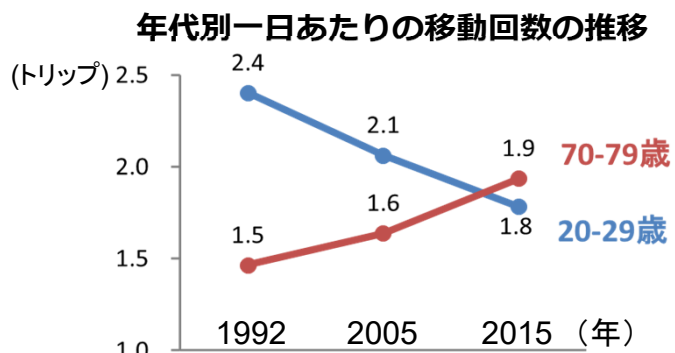
運転免許や自動車保有の有無で  
外出率に大きく差が出る後期高齢者

運転免許保有有無別の外出率 自動車保有形態別の外出率  
(後期高齢者、全国)



出典：平成27年全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）

(参考)20歳代の移動回数は、70歳代も下回る



出典：平成27年全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）

公共交通の  
活性化



+  
まちづくり



歩いて  
暮らせる  
“まち”  
の実現

外出が増えれば、  
医療費の減少も含め  
地域が活性化

運動経験者一人あたり  
医療費の推移  
(新潟県見附市の例)



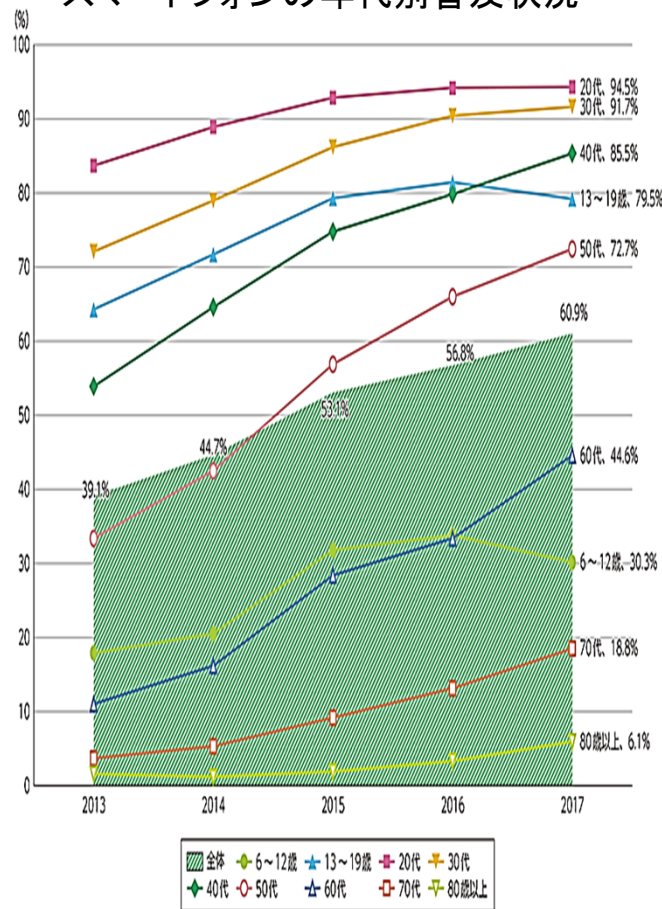
※1 参加者228人中4か年継続で国民健康保険の被保険者であった者  
※2 運動群と比較のために性・生年および総医療費を合わせ、国民健康保険4か年継続加入者から3倍の人数を抽出

出典：つくばウェルネスリサーチ、  
e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

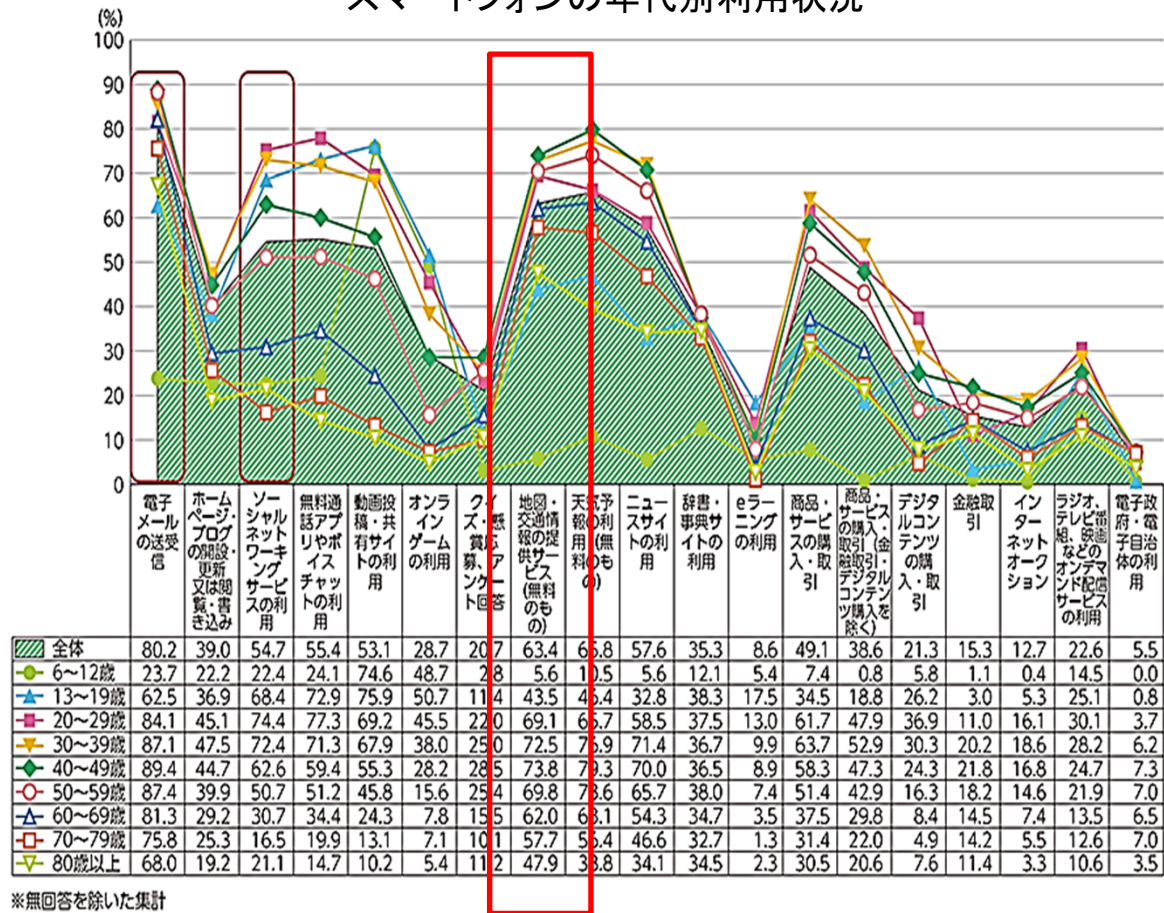
# 高齢者にも普及するスマートフォンアプリ

- 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。
- 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



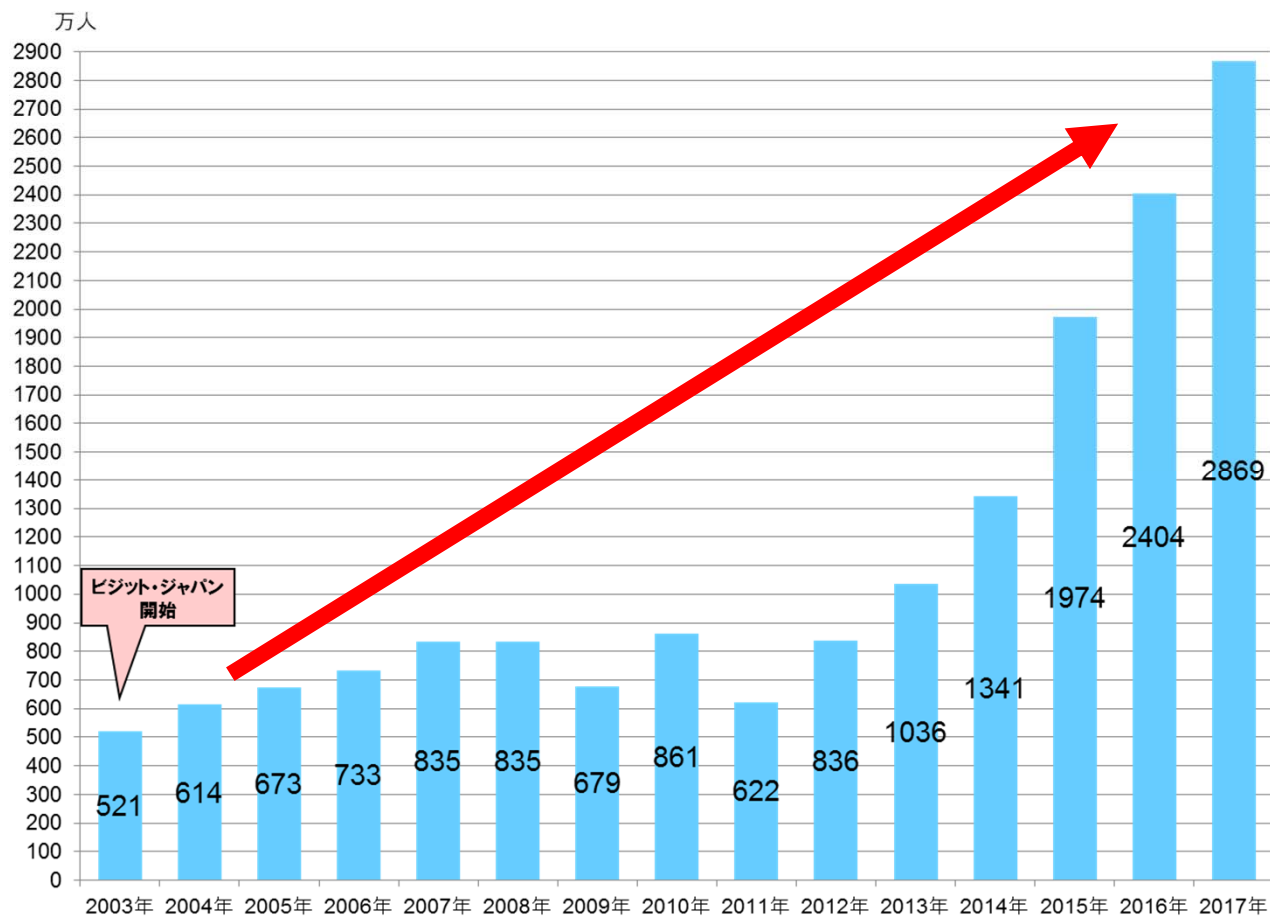
スマートフォンの年代別利用状況



※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)

■ 訪日外国人旅行者数は、近年**大きな伸び**を見せ、**直近5年で3倍強**に増加している。



訪日外国人旅行者数の推移

注) 2016年の値は確定値、2017年の値は暫定値。

資料: 日本政府観光局(JNTO)資料から観光庁作成

# 標準的なバス情報フォーマット策定の経緯

## 政府の方針等

### ■ 交通政策基本計画（抜粋） ■

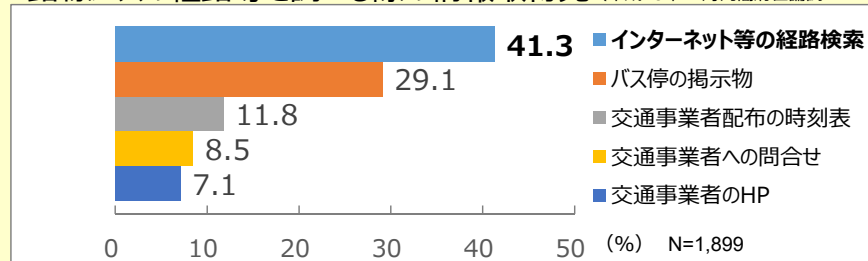
基本方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現  
 目標④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる  
 （施策）＜取組内容を今後新たに検討するもの＞  
 ○歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方を検討する。

### ■ 明日の日本を支える観光ビジョン（抜粋） ■

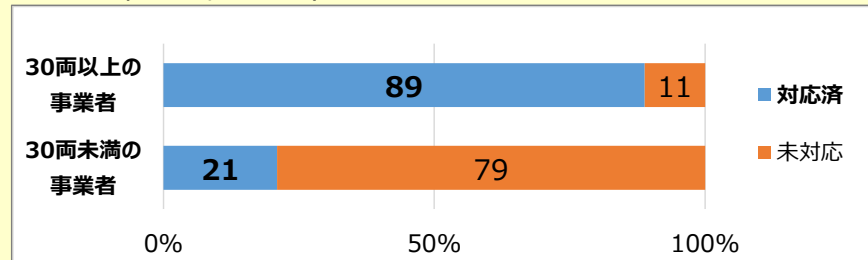
【視点3】すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に  
 ○2020年までに、全国公共交通機関を網羅した経路検索（外国語対応も含め）の可能化

## 経路検索の状況

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調）



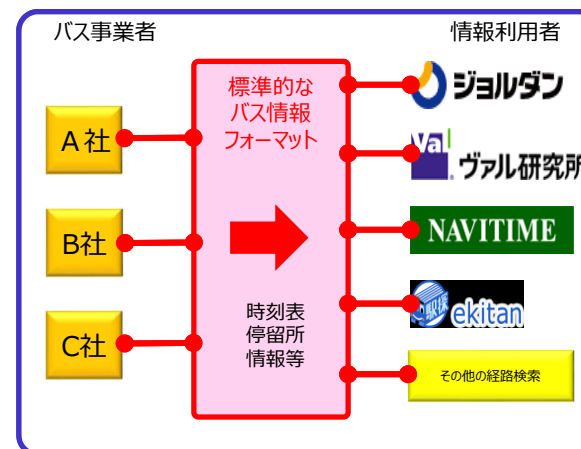
バス事業者の経路検索対応状況（平成28年4月公共交通政策部調べ）



## 「標準的なバス情報フォーマット」の検討

バス事業者と経路検索サービスコンテンツプロバイダとの間で情報の受渡が簡単な方策を検討

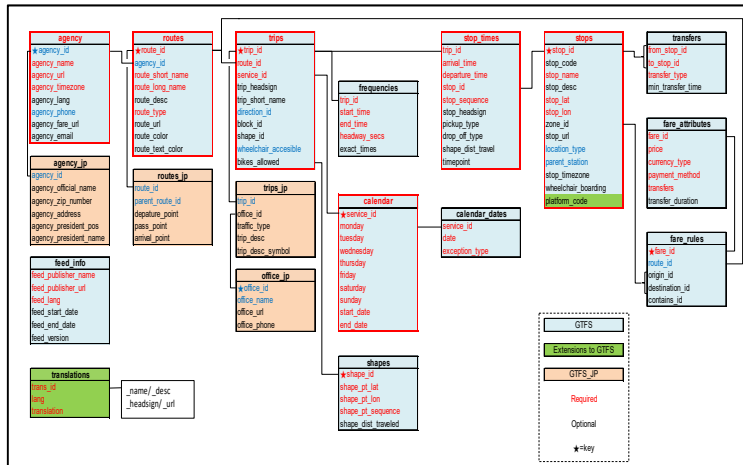
「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



## 「標準的なバス情報フォーマット」※の整備 (平成29年3月)

※バス情報の効率的な収集・共有に向けた検討会  
(座長:東京大学 伊藤昌毅助教) にて作成

### 「標準的なバス情報フォーマット」関連図



### 【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマット(GTFIS)と互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

## <最近の取組状況>

- 産学により複数の入力支援ツールが開発され、データ整備の動きが活発化。
- それらを活用してバス事業者が自前で、あるいは市民団体等と連携して、データを作成し、各種検索システムで検索可能に。



(資料)標準的なバス情報フォーマット広め隊「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2018」資料から国土交通省総合政策局作成

- 群馬県、富山県、佐賀県、沖縄県などでは県主導で積極的にデータの整備及びオープンデータ化に向けて取組み中



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

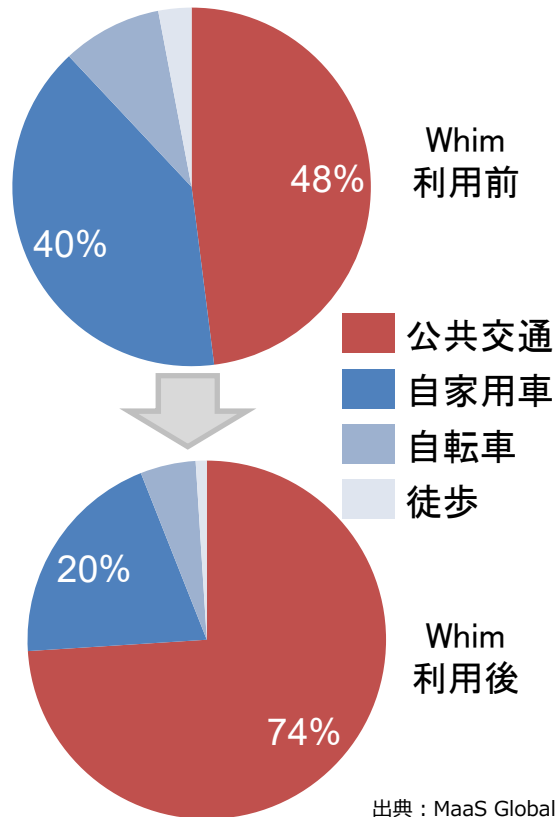
※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日)  
計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋



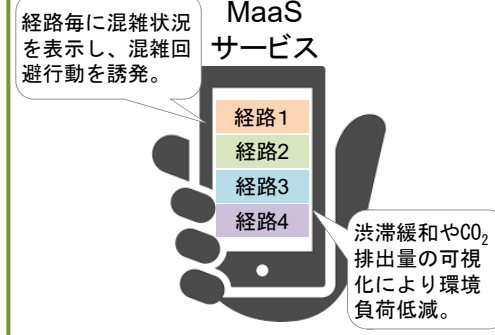
- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキでのWhimユーザー:48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集(→路線の再編)

## MaaSに期待される効果

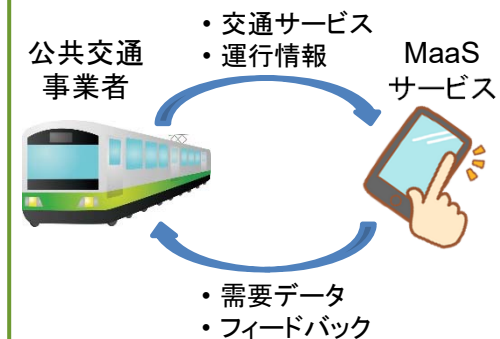
Whim利用前後の公共交通分担率の変化 (Whimユーザー)



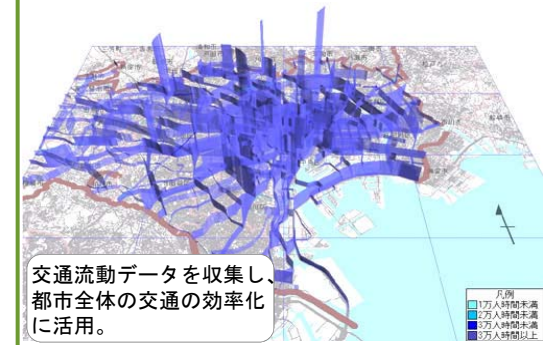
### 渋滞の緩和や環境負荷の低減



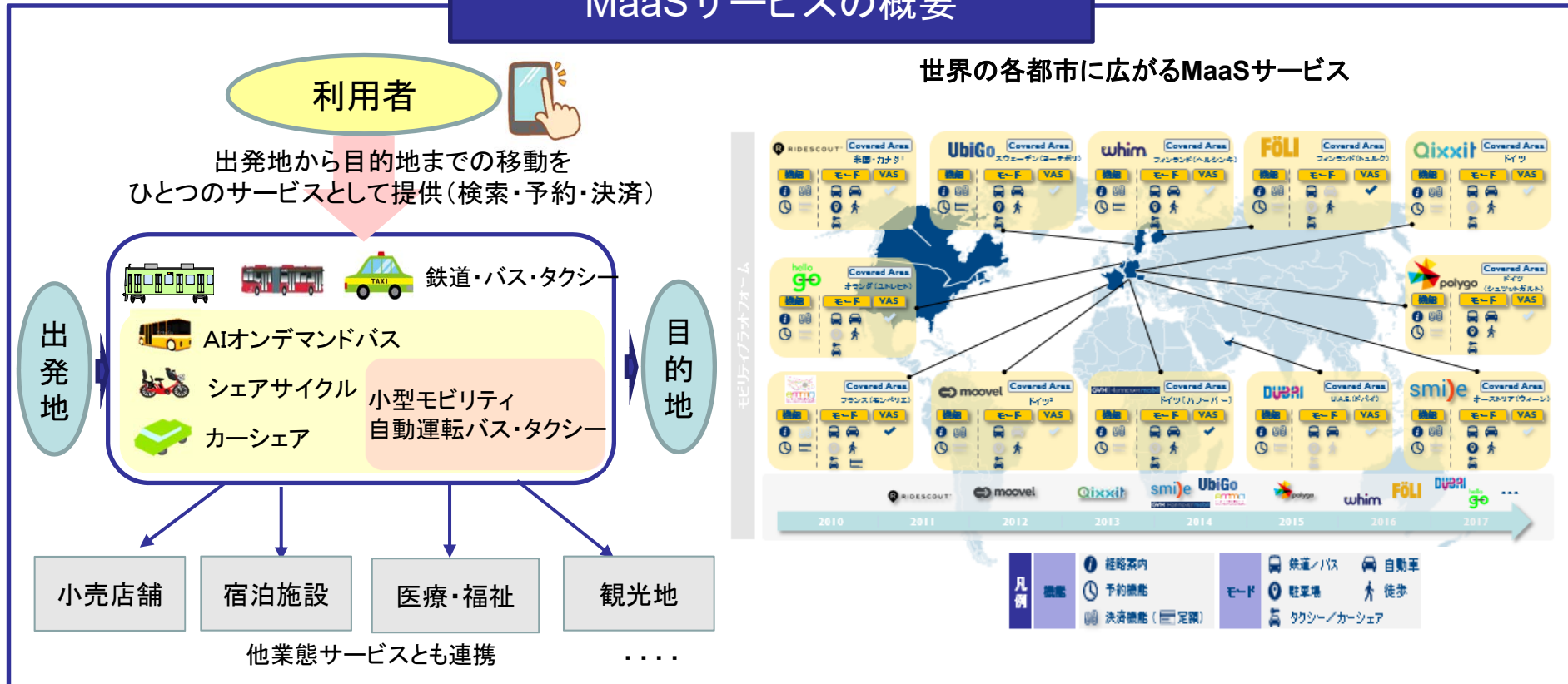
### 公共交通の運行効率化・生産性向上



### 交通流動データの活用



## MaaSサービスの概要



## 国土交通省の取組

MaaSサービスの実現は、地方部における交通手段の確保、都市部における渋滞緩和、さらにはスマートシティの実現等にも資することから、以下の施策を推進すべく、**民間のMaaSの実証実験等の取組を支援**(平成31年度)。

- ①事業者や都市の境を越えた様々なデータ連携のためのルール整備
- ②AIオンデマンドバス等の新モビリティサービスの導入
- ③新モビリティサービスにも対応しうる交通結節点をはじめとするインフラ整備

## グローバル自動運転・都市交通カウンシル

- 石井大臣は世界経済フォーラム総会(通称「ダボス会議」)に国土交通大臣として初めて出席。
- ダボス会議では、世界のモビリティ分野における官民リーダー達が集まる場である「グローバル自動運転・都市交通カウンシル」に共同議長として参加し、自動運転やMaaS等について我が国の立場を発信しつつ、各国の関係者と意見交換を行った。
- 石井大臣の冒頭発言のポイントは下記のとおり。
  - ①政府の役割として「自動運転を前提とした新たな規制・制度の設計」、「シームレスな交通結節点等のインフラ整備」、「データの共有・活用を可能とする環境整備」等が重要
  - ②カウンシルが今後の活動を進めていく上で、以下の3つの観点を重視すべき
    - ・データのアクセシビリティの向上など官民連携
    - ・自動運転車の国際的な安全基準の策定やサイバーセキュリティなど国際協調
    - ・安全で安心できる質の高いモビリティサービスの提供や地方部への考慮など「利用者中心」
- 2019年5月29日に第1回の正式会合を開催し、今後、定期的に検討を進める。

## ダボス会議の様様



自動運転・都市交通プロジェクト責任者ミッシェル・エイバリー氏及び世界経済フォーラム マネージングディレクター・リチャード・サマンズ氏と



ダボスの कांग्रेस・センター前でインド放送局の取材を受ける石井大臣

## 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】

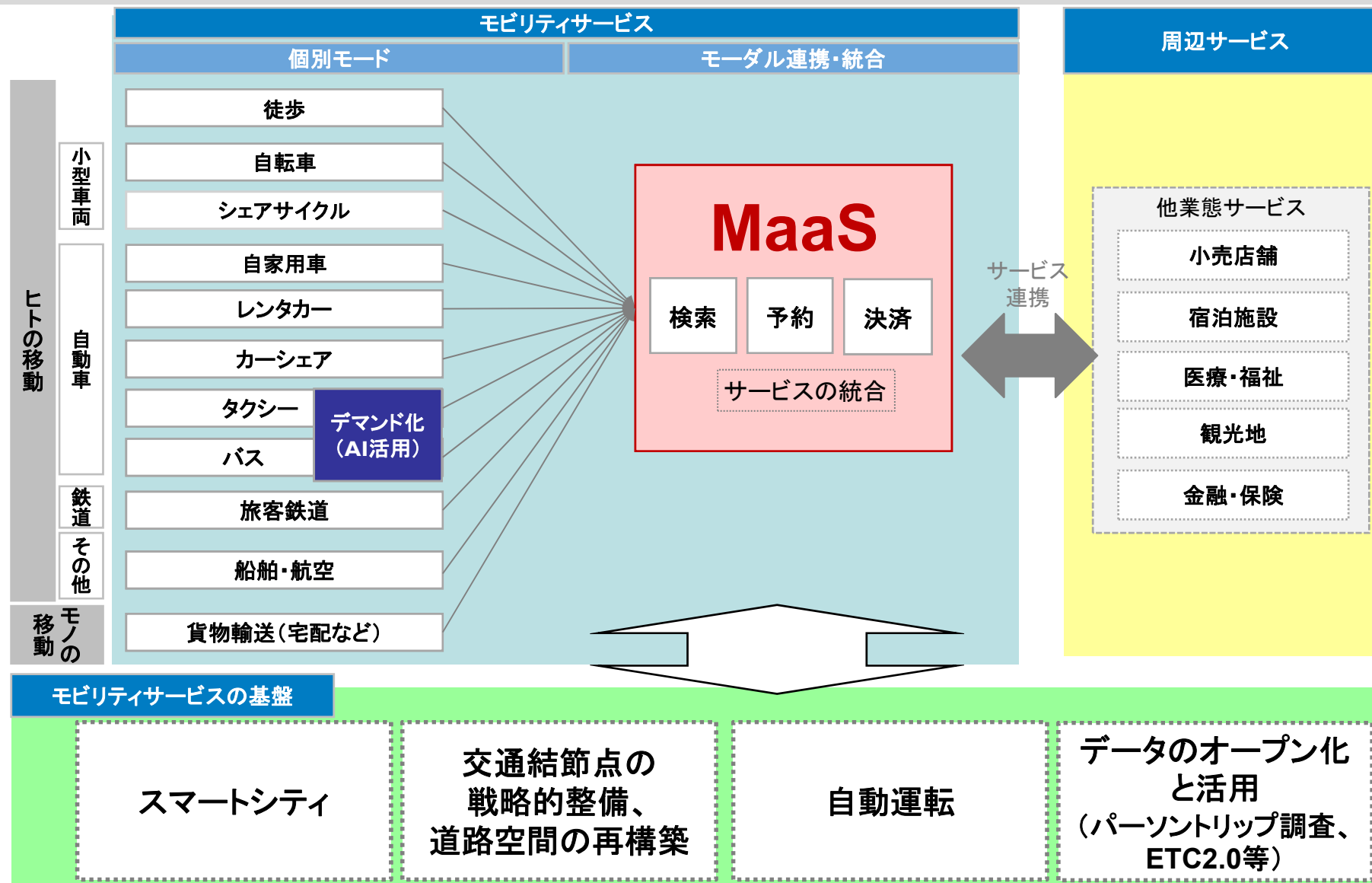
総合政策局公共交通政策部交通計画課  
都市局都市計画課都市計画調査室  
道路局企画課評価室

## 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
  - ・中間整理
- 第6回 1月
  - ・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
  - ・中間とりまとめの審議
- 第8回 3月
  - ・中間とりまとめ

# 本懇談会の検討対象

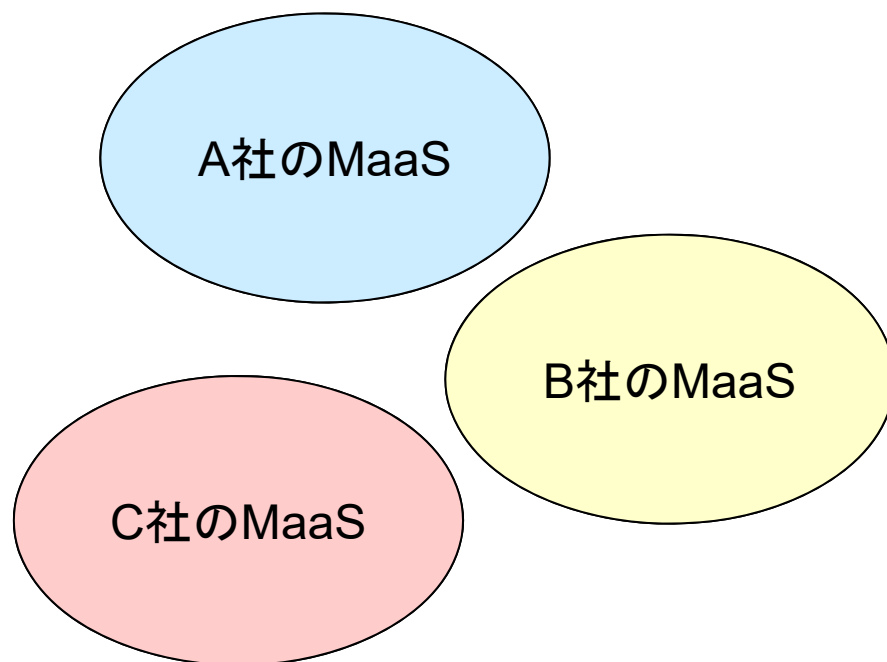
- 本懇談会では、MaaSを中心としてAI活用や自動運転などの個別モードの技術革新によるサービス革新も含めて実現される新たなモビリティサービスを検討対象とする。



# 日本におけるMaaSのあり方

- “日本型MaaS”は、「あらゆる地域、あらゆる人にとって移動しやすい社会を実現するためのツール」であることが必要。
- 「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」においては、現在進みつつある各事業者による取組動向を踏まえて、将来像や取組の方向性を整理する。

現在進みつつある  
各事業者によるMaaSの取組動向



日本型MaaSの将来像

日本型MaaSの将来像  
や取組方向性を整理

## 移動の段階に着目した課題の抽出

- 日本版MaaSの検討に当たっては、人の移動の各段階に着目し、利用者視点に立った上での課題を抽出。

	移動の段階	検討すべき項目
移動前	検索	①わかりやすい経路案内 →あらゆる地域・交通モードにおける経路検索の実現
	予約・決済	②予約・決済の一元化 →柔軟な運賃 →様々な決済方法ニーズへの対応
移動中	移動	③わかりやすいリアルタイム情報 →位置情報、遅延情報、混雑情報等情報提供の充実  ④交通結節点における乗継円滑化 →物理的・心理的なハードルの除去

# 懇談会での検討事項

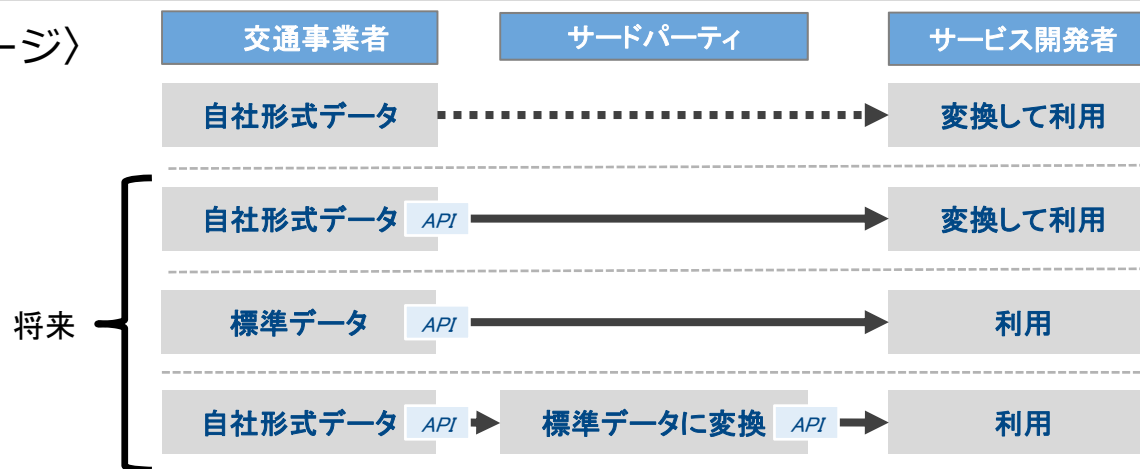
- 第2回～第4回懇談会では、(1)データ・システム連携、(2)運賃・料金、(3)まちづくり・インフラ整備の各論点について、ビジネス実態面や制度面を意識しつつ検討。

	都市	地方
<b>地域の課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者への情報充実による満足度向上</li> <li>混雑、渋滞の緩和</li> <li>訪日外国人対応を含めた大規模災害時の運休・遅延情報の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出機会の創出</li> <li>過度な自動車依存と乗合バスのサービス低下の悪循環</li> </ul>
<b>データ・システム連携</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動のシームレス化に向けた<b>データ整備・共有の仕組み</b>をどうするか。</li> <li>● 訪日外国人や交通弱者対応のために備えるべき情報は何か。</li> </ul>	
<b>運賃・料金</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動のシームレス化のための<b>運賃・料金施策</b>は何か。(例:ダイナミックプライシング、パッケージ料金)</li> <li>● Whim等の諸外国で実現している運賃・料金施策について、現行制度で可能となるサービスは何か。また、制度上の課題は何か。</li> <li>● ICカード、QRコード等の<b>決済方法</b>をどのように普及していくか。</li> </ul>	
<b>まちづくり・インフラ整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動のシームレス化に対応した<b>都市構造や施設整備のあり方</b>をどのように考えるか。(例:新たなモビリティの導入を見据えた交通結節点の整備等)</li> </ul>	



- 「データのオープン化」や「API連携」、「標準フォーマット化」により、必要な情報を効率的に共有することは技術的には可能と考えられる。
- 必要に応じ、サードパーティー（中間情報管理組織）の活用で「データ形式の変換・整備」の効率化が図られると考えられる

〈データの共有方法パターンイメージ〉



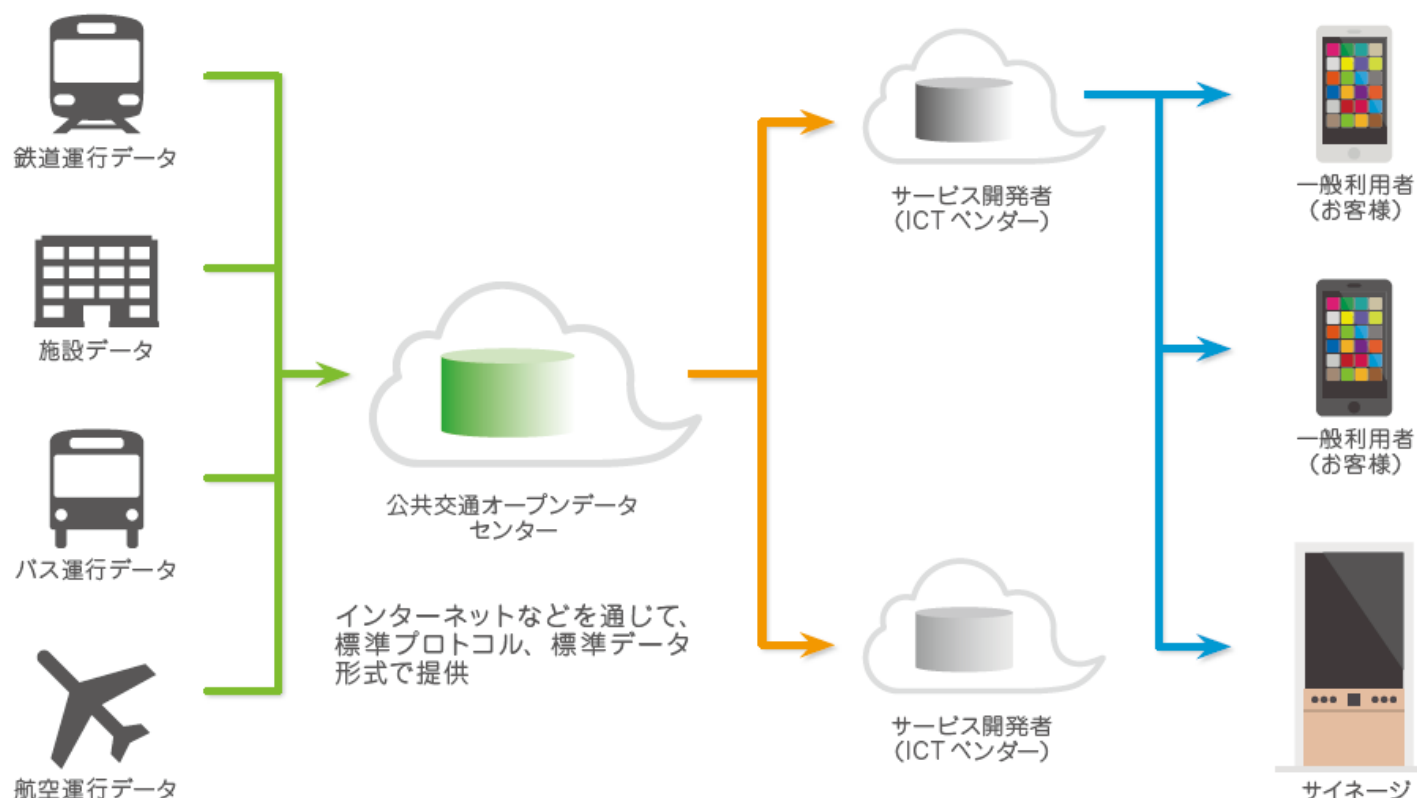
## ➤ 共有すべき情報項目

- 「静的データ（時刻表等）」、「動的データ（運行情報等）」、「予約・決済状況」に関する詳細な情報項目を過不足無く、共有することが重要ではないか。

## ➤ データの共有化に向けた仕組み

- メンテナンス（共有すべき情報項目等の適時適切な見直し）の体制
- セキュリティ対策（サイバー攻撃、個人情報保護）
- 責任分界点の明確化

# 公共交通オープンデータ協議会による取組



出典: 公共交通オープンデータ協議会ホームページ

【第2回東京公共交通オープンデータチャレンジ】 応募期間：2018年7月17日～2019年1月15日  
 鉄道： 東京地下鉄、東京都交通局、JR 東日本、小田急電鉄、京成電鉄、京浜急行電鉄、西武鉄道、東京急行電鉄、東京臨海高速鉄道、東武鉄道、ゆりかもめ  
 バス： 東京都交通局、小田急バス、関東バス、京王電鉄バス、国際興業、JRバス関東、西武バス、東急バス、東武バス、西東京バス  
 航空： 全日本空輸、東京国際空港ターミナル、成田国際空港、日本空港ビルデング、日本航空  
 その他： 駅構内図・施設情報、その他の連携オープンデータ多数

# 運賃・料金施策に関する論点

## 懇談会における論点

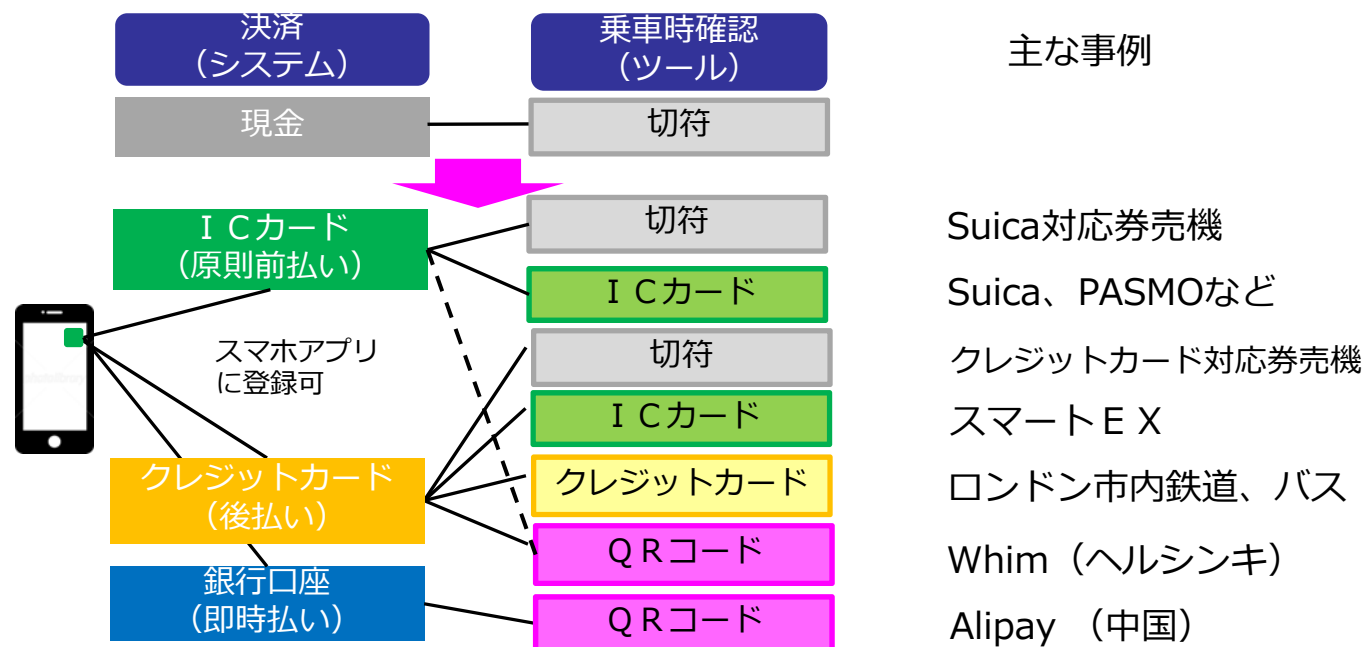
- **移動のシームレス化のための運賃・料金施策は何か？**
  - ・ (例) ダイナミックプライシング：需給のバランスを図るため、需給に応じて運賃・料金変動
  - ・ (例) 定額パッケージ料金：一定制限のもと定額料金で複数の交通モードを何度も利用可能
- **Whim等の諸外国で実現している運賃・料金施策について、現行制度で可能となる施策は何か？また制度上の課題は何か？**
  - ・ 各種交通事業者視点での関連制度の下で可能となる施策や制度上の課題は何か？
  - ・ MaaS事業者視点での関連制度の下で可能となる施策や制度上の課題は何か？
- **ICカード、QRコード等の決済方法をどのように普及させていくべきか？**

## 国による現在の取組状況

- タクシー運賃に関しては、多様化する利用者ニーズを踏まえた柔軟な運賃設定等を検討するため、平成27年10月に「新しいタクシーのあり方検討会」の下に「運賃制度に関するワーキンググループ」を設置。
  - － タクシーサービスの進化に向け、平成29年8～10月に「タクシーの事前確定運賃」の実証実験を実施し、平成30年10月からは「変動迎車料金」と「定額タクシー運賃」の実証実験を実施。

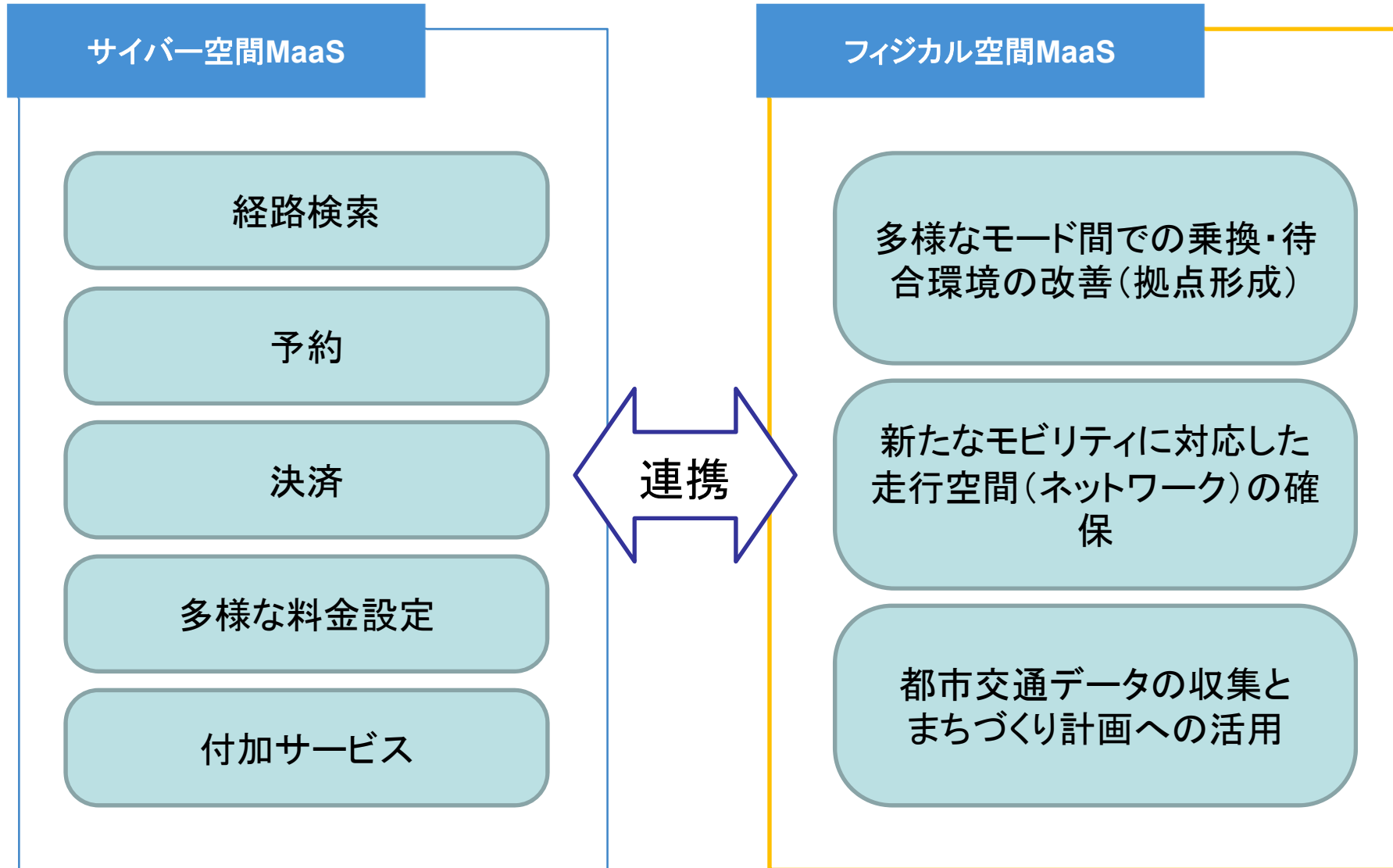
# 公共交通機関の決済に関する現状の取組

- 決済については、前払い・後払い・即時払いといった決済システムと、I Cカード・Q Rコード等新技术を活用した乗車時確認ツールを組み合わせたかたちで、新たな手段が普及しつつある。
- 我が国では、I Cカードによる決済・乗車システムが普及している一方、諸外国では、クレジットカードやQ Rコードによる決済・乗車システムが普及しつつある。



M a a S実現には、**支払のキャッシュレス化が重要**となるが、

- キャッシュレス推進協議会をはじめとしたキャッシュレス推進の動きを踏まえつつ、各キャッシュレス手法の特長やモードごとの特性、大都市部や地方部、観光地等の**地域の実情に対応したキャッシュレスシステムの導入が必要ではないか。**
- 中小の事業者を中心に、**新たな決済システムの導入や乗車時確認端末の導入に係るコスト**の負担をいかに軽減するか。



# ハード面からのMaaS：バスタ新宿

- 19箇所に点在していた高速バス停を集約し、鉄道駅とも直結する総合交通ターミナルとなる「バスタ新宿」を整備(H28.4オープン)

19箇所に点在していた高速バス停を「バスタ新宿」に集約



高速バス、タクシー、鉄道が直結、乗り換えがスムーズに



4F 高速バス乗降場、待合室、インフォメーションカウンター

バスタ新宿(日本最大のバスターミナル)



平成28年4月4日(月)オープン

高速バス利用者数:  
平均 約2.8万人 最大 約4.1万人  
高速バス発着便数:  
平均 1,470便/日 最大 1,720便/日

タクシー乗降場、観光情報センター



3F

JR新南改札口



2F

甲州街道(国道20号)

## ○リニア、鉄道、バス、タクシー、次世代モビリティ等の多様なモビリティを接続する未来型の駅前広場を道路上空に整備

### <国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿>

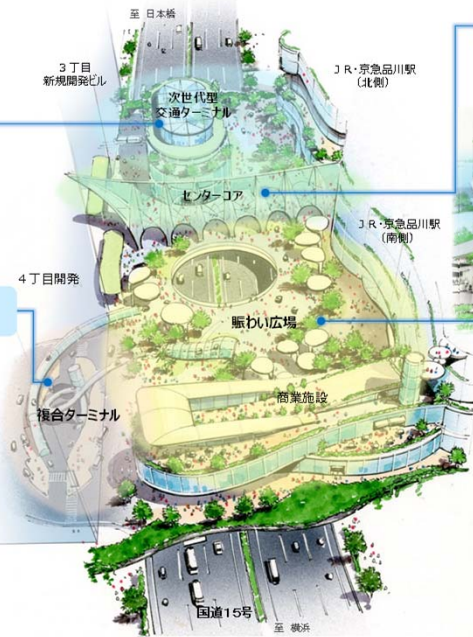
#### ◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



#### ◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



#### ◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差点には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



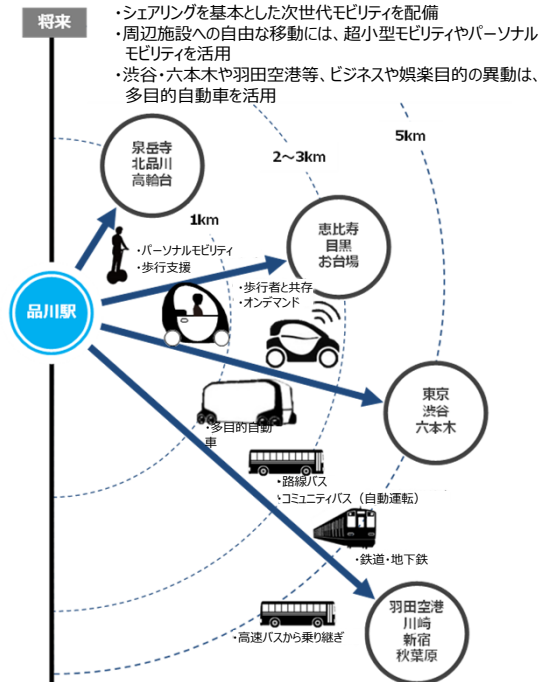
#### ◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用賑わい空間のイメージ



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ  
※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

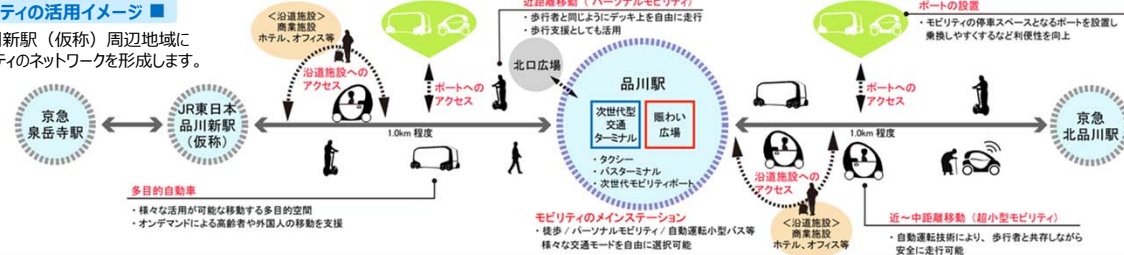
### <広域的な交通ネットワーク>



### <周辺とのネットワーク>

#### ■次世代モビリティの活用イメージ■

○品川駅と品川新駅（仮称）周辺地域に次世代モビリティのネットワークを形成します。



## ■ 検討の視点

- 利用者目線での利便性の検討
- Society5.0を踏まえたデジタル空間・フィジカル空間の両面での検討

## ■ 検討の方向性

- 地域横断的な取組課題の検討
- 地域別の取組課題の検討

## ■ 地域横断的に取り組むべき課題

### 事業者間のデータ連携の促進

- データ連携の仕組み作り
- データ連携の目標設定
- 社会全体でのデータ活用・他産業との連携

### 柔軟な運賃・料金の実現

- 多様な運賃体系を選択できる制度設計
- パッケージ運賃の導入の検討
- ダイナミックプライシング導入の必要性の検討
- 決済基盤・周辺設備の整備

### まちづくり・インフラ整備との連携

- まちづくり・インフラ整備を検討する際の前提
- 多様なモード間での乗換・待合環境の改善
- 新たなモビリティに対応した走行空間の確保
- 都市交通データの収集とまちづくり計画への応用

➡ 今後の懇談会でも必要に応じて議論

## ■ 地域別に取り組むべき課題

### 地域特性を踏まえたMaaSの推進

- 地域特性を踏まえたMaaSの具体化(都市と地方)
- 先行的なMaaSモデルの実現

➡ 今後の懇談会でさらに議論



## I. 地域類型に関わらず実現すべきサービス

- 都市や地方、高齢者・障がい者等、あらゆる地域、あらゆる人々にとってユニバーサルに利用可能なサービス
- 商業施設、飲食店、病院、物流等、他のサービス分野と一体化したサービス（民間事業者の創意工夫による高付加価値化）

## II. 地域により異なる実現すべきサービス

- 地域の課題は、都市の規模や立地等により大きく異なり、それに合わせた課題対応策が求められる

(例)

大都市 ←

→ 過疎地

**利便性の向上**  
(駅施設のバリアフリー化、  
わかりやすい交通情報など)

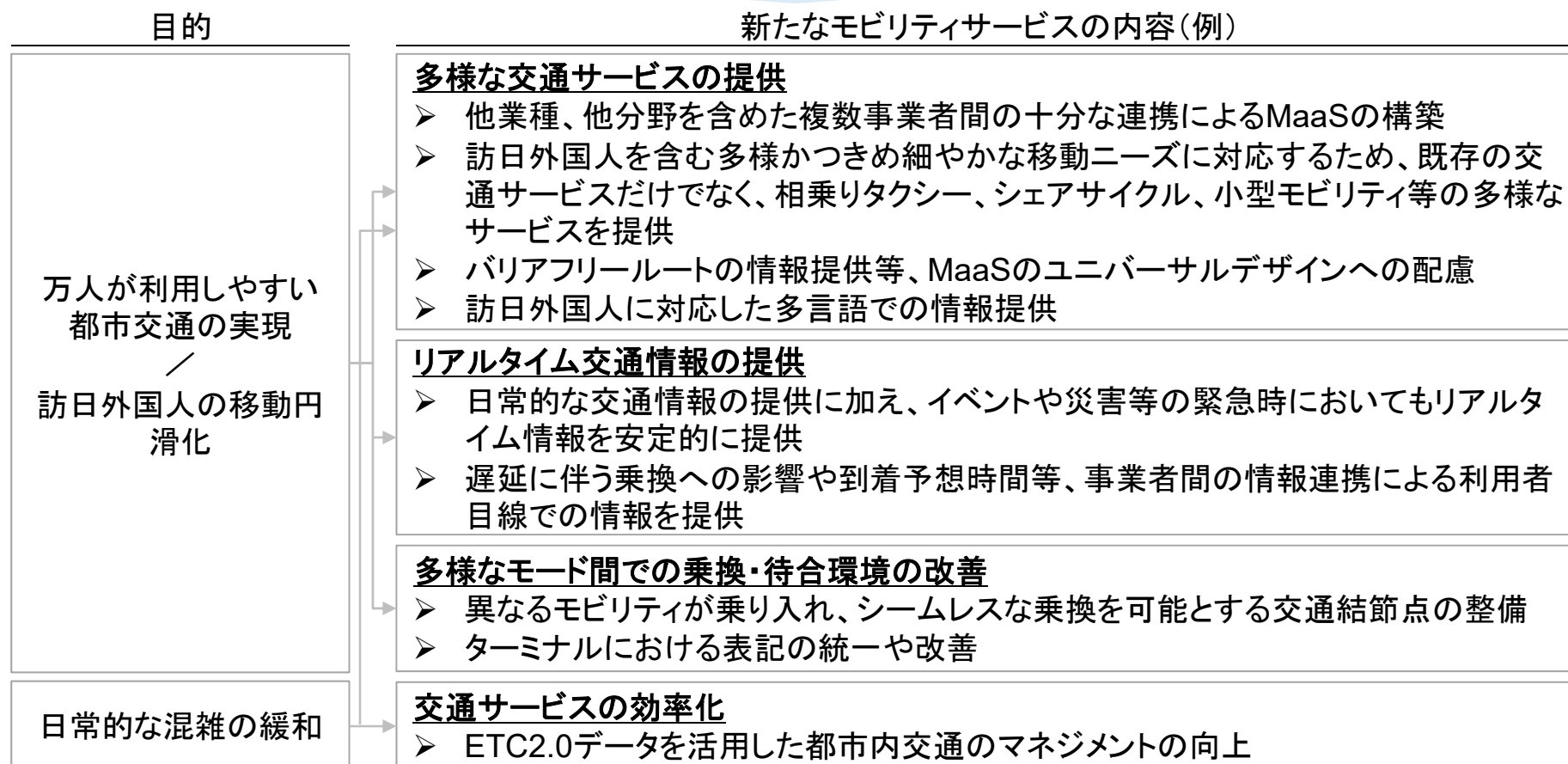
**移動手段の確保**  
(自家用車による移動と比較考量される水準  
の新たなモビリティサービスの実現)

		都市圏における新たなモビリティ			地方圏における新たなモビリティ	
		大都市型	大都市近郊型	観光地型	地方都市型	地方郊外・過疎地型
前提条件	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:ー</li> <li>人口密度:ー</li> <li>交通体系:ー</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>
	地域課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動ニーズの多様化</li> <li>訪日外国人の増加</li> <li>日常的な渋滞や混雑</li> <li>イベントや災害等に起因する突発的な混雑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ラストワン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>観光産業の活性化の必要性</li> <li>訪日外国人の急増</li> <li>既存公共交通の混雑</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>高齢者の移動手段確保</li> <li>運転手不足</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>高齢者の移動手段確保</li> <li>運転手不足</li> </ul>
目的	導入目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>万人が利用しやすい都市交通の実現/訪日外国人の移動円滑化</li> <li>日常的な混雑の緩和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を核とした利便性の高い生活圏の確立</li> <li>特定条件下で発生する局所的混雑の緩和</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車に依存しない地域内移動の創出</li> <li>高齢者の移動手段確保(高齢者の外出促進)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車に依存しない地域内移動の創出</li> <li>交通空白地帯での移動手段確保(高齢者の外出促進)</li> </ul>
実現イメージ	サービス内容(例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な交通サービスの提供</li> <li>リアルタイム交通情報の多言語提供</li> <li>多様なモード間での乗換・待合環境の改善</li> <li>交通サービスの効率化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動目的とのシームレスなサービス連携</li> <li>ラストワンマイル交通サービスの提供</li> <li>局所的なニーズに対応した交通サービスの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な観光客ニーズに対応した交通サービスの提供</li> <li>宿泊施設・目的地との連携</li> <li>複数地域間でのサービスローミング機能の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>域内移動を創出する生活サービスとの連携</li> <li>定額制等柔軟なサービスの提供</li> <li>新たな乗換拠点の創出</li> <li>地域内の輸送資源の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>域内移動を創出する生活サービスとの連携</li> <li>定額制等柔軟なサービスの提供</li> <li>地域内の輸送資源等の活用</li> </ul>

(出典)都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会【国土交通省】第6回(平成31年1月17日) 国土交通省資料

# 都市圏における新たなモビリティ(大都市型)

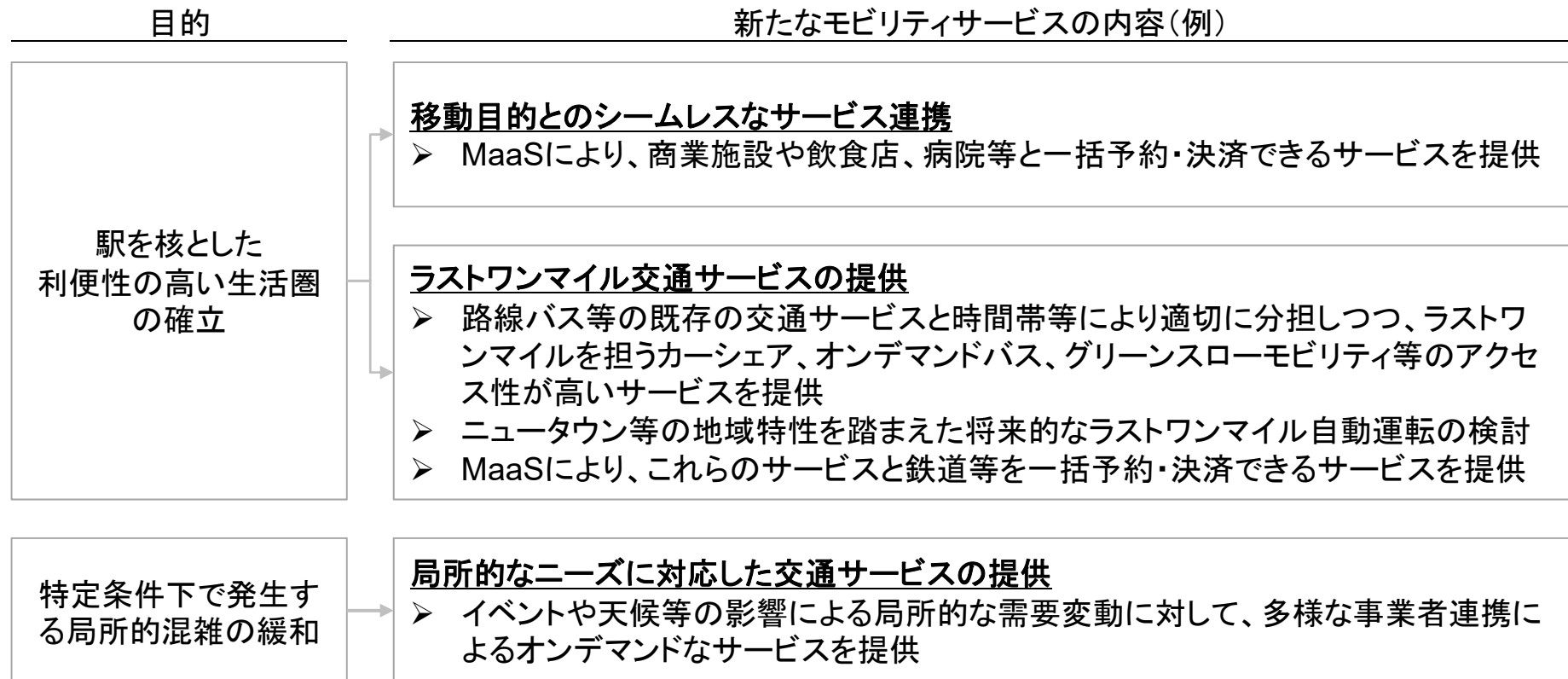
- **地域特性**: 既に交通サービスが充実しており、特に鉄道利用が多い。移動ニーズは多様。狭わいな道路が多い。
- **既存の交通サービス**: 鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題**: 移動ニーズの更なる多様化。訪日外国人の増加。交通渋滞や満員電車等の日常的な混雑。イベントや災害等に起因する突発的な混雑。



## MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

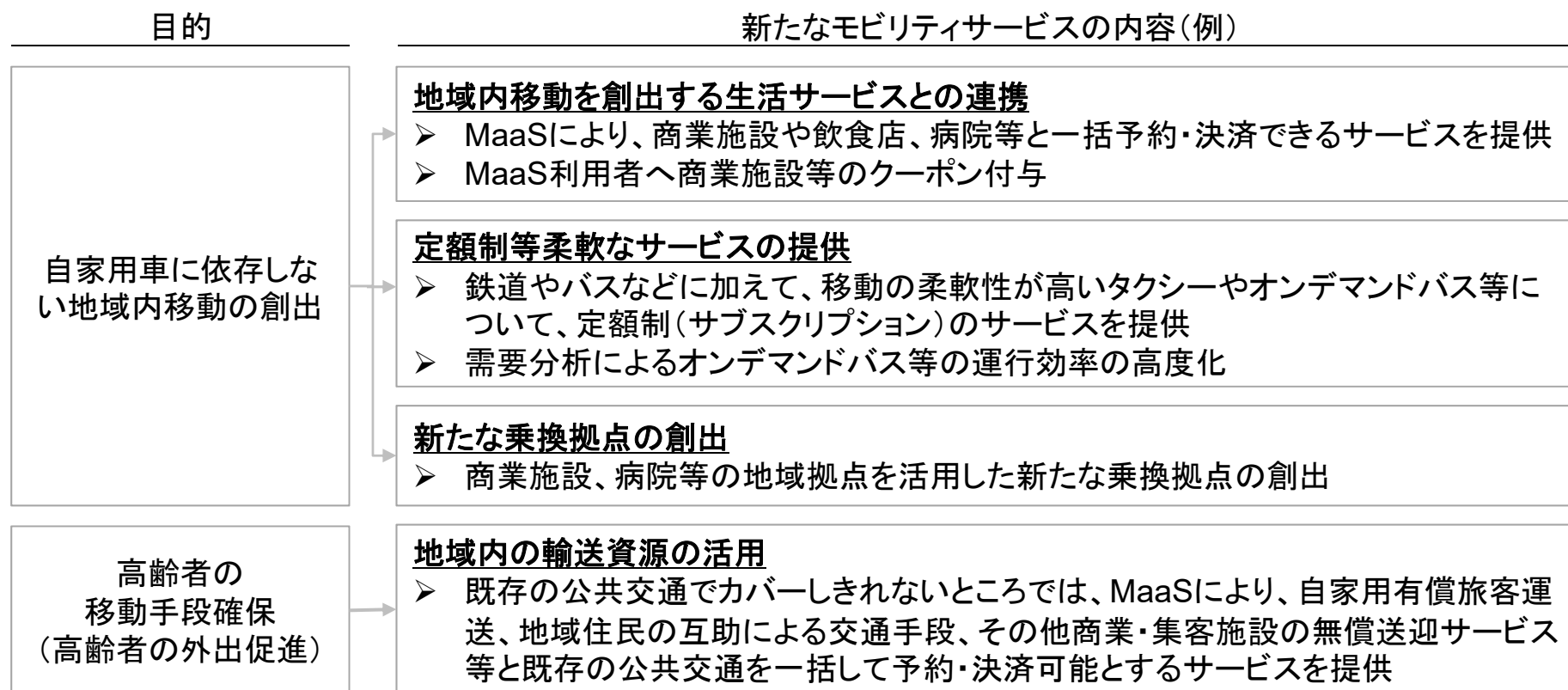
鉄道、バス、タクシー、相乗りタクシー、シェアサイクル、小型モビリティなど

- **地域特性:** 大都市への通勤等、幹線は鉄道利用が多いが、駅と住宅地が離れていることが多く、自家用車の保有も多い。
- **既存の交通サービス:** 鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題:** 駅と住宅地をつなぐ利便性の高いラストワンマイル交通手段の不足。イベント開催時や雨天時等に発生する局所的な混雑。



# 地方圏における新たなモビリティ(地方都市型)

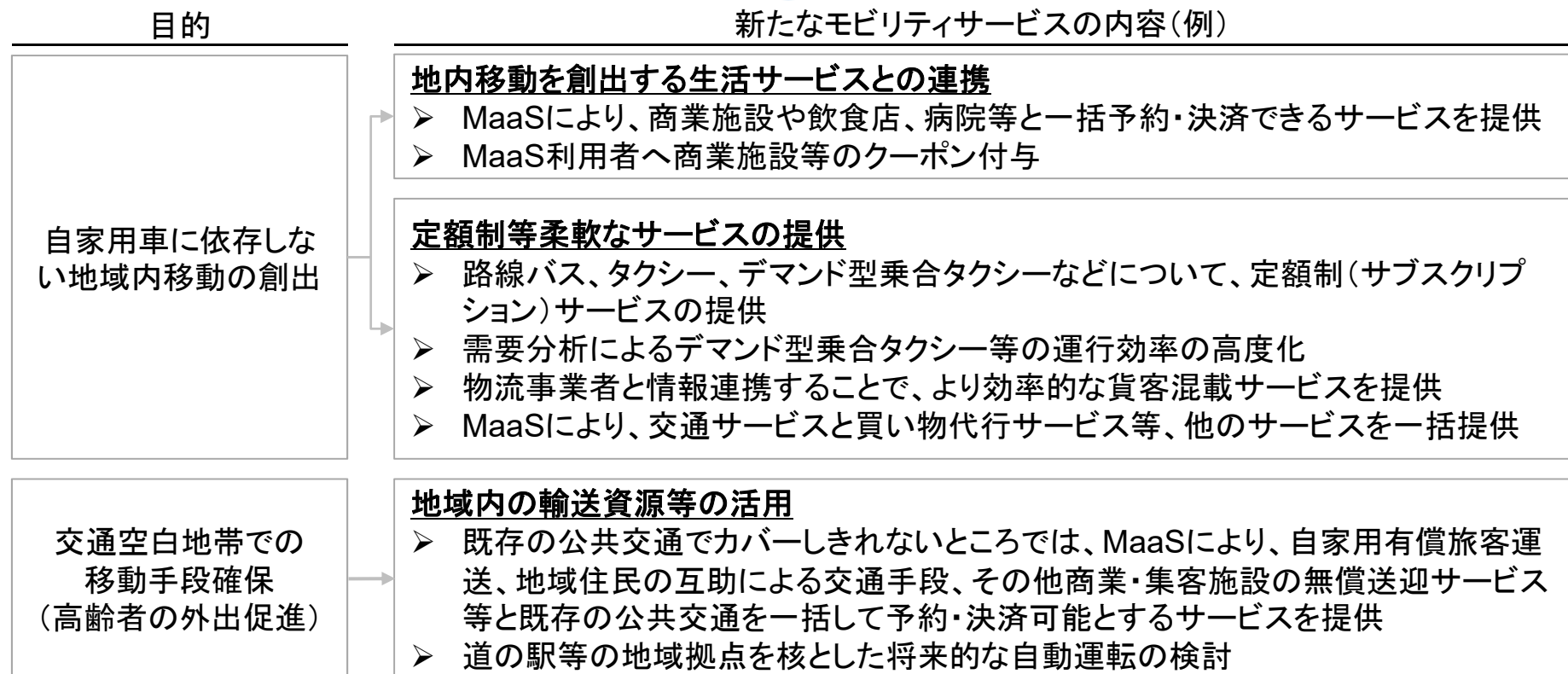
- **地域特性:** 交通サービスは存在するが、より利便性の高い自家用車利用が多い。主な移動ニーズは自家用車による通勤および生活交通である。
- **既存の交通サービス:** 鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題:** 自家用車への過度な依存と公共交通のサービス水準および事業採算性の低下による負の連鎖。高齢者の移手段の確保。運転手不足。



## MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

鉄道、バス、タクシー、カーシェア、オンデマンドバス、定額タクシー、など

- **地域特性:** 交通サービスの供給が十分でなく、自家用車による移動が大半を占める。主な移動ニーズは地域内もしくはより大規模な近隣都市への生活交通。
- **既存の交通サービス:** バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送など
- **地域課題:** 自家用車への過度な依存と公共交通のサービス水準および事業採算性の低下による負の連鎖。地域交通の衰退、交通空白地帯の拡大、高齢者の移動手段の確保。運転手不足

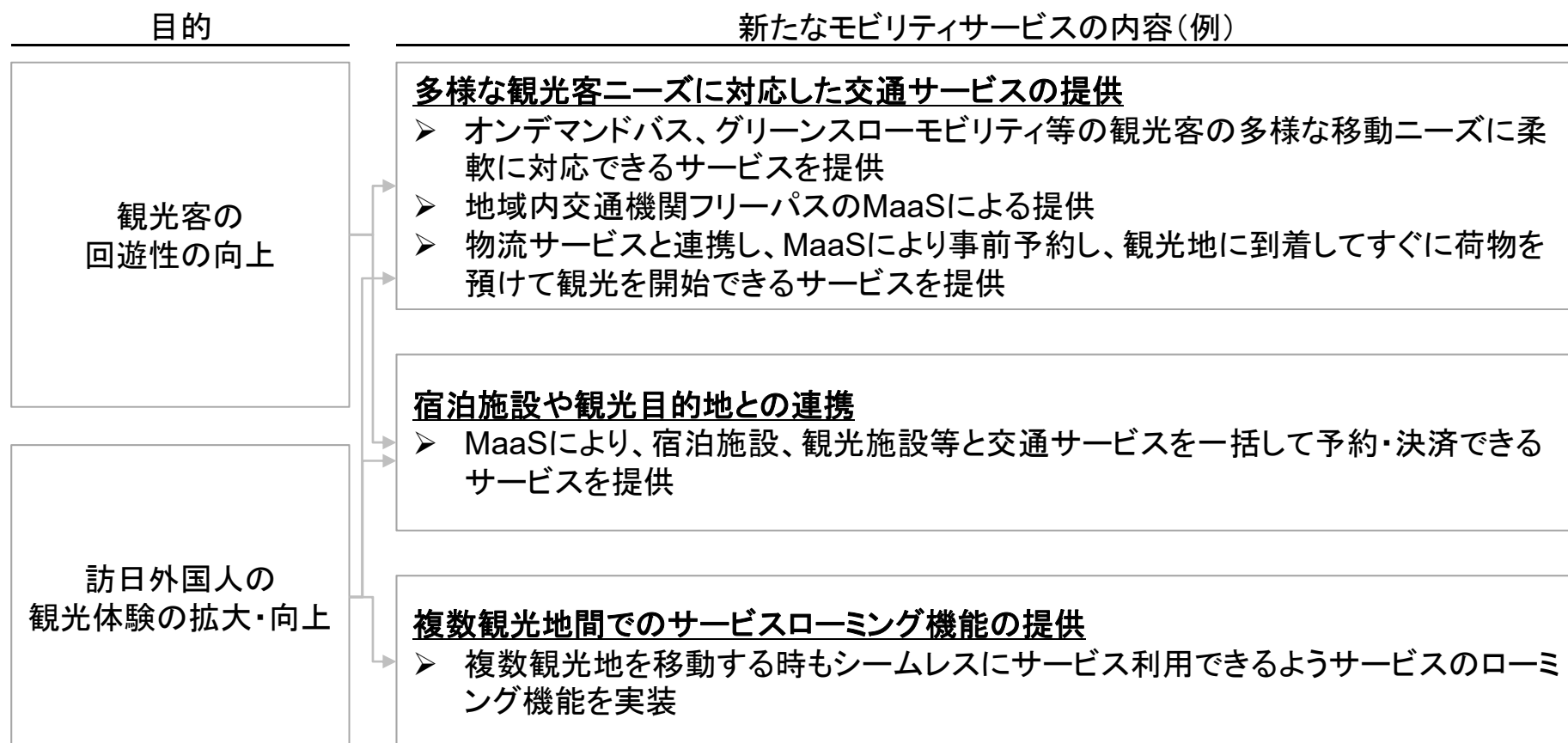


### MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送、定額タクシー、貨客混載など

# 観光地における新たなモビリティ

- **地域特性**: 分散して存在する観光スポットと多様な観光ニーズ
- **既存の交通モード**: 鉄道、バス、タクシー、レンタカーなど
- **地域の課題**: 地域の主要産業としての観光産業の活性化。訪日外国人の急増。既存公共交通の混雑。



## MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

鉄道、バス、タクシー、レンタカー、シェアサイクル、オンデマンドバス、グリーンスローモビリティなど

## 背景

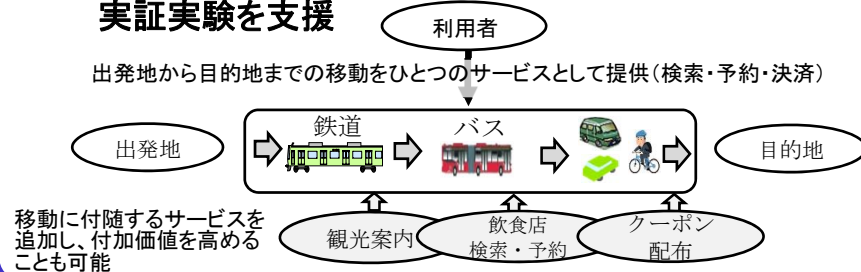
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を目指す。

## 多様な地域での実証実験の支援×オープンデータの実証実験 による新モビリティサービスの共通基盤の実現

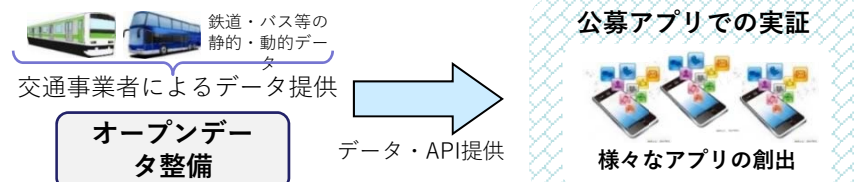
### 新モビリティサービス実証実験の支援

- 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



### オープンデータ化の推進に向けた実証実験

- 公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進する上での諸課題を検討するため、オープンデータを活用した実証実験を実施



## 日本型MaaSの共通基盤の構築の実現に向けた検討

- 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、日本型MaaS共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。



---

ご清聴ありがとうございました

