

# 日本版MaaSの推進に係る最新の動向

---

令和3年10月26日  
国土交通省総合政策局  
モビリティサービス推進課

## <目次>

- 1. 地域公共交通の現状と課題**
- 2. MaaS (Mobility as a Service) について**
- 3. 国土交通省のアプローチ**
- 4. 日本版MaaS推進・支援事業について**

# 1. 地域公共交通の現状と課題

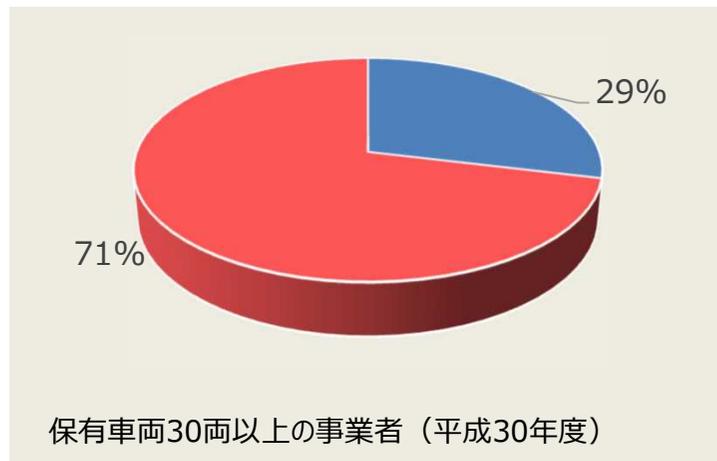
---

- **全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。**
- **自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。**

## 路線バスのサービスの衰退

○一般路線バスについては、平成20年度から平成29年度までの10年間に約13,249 kmの路線が完全に廃止。

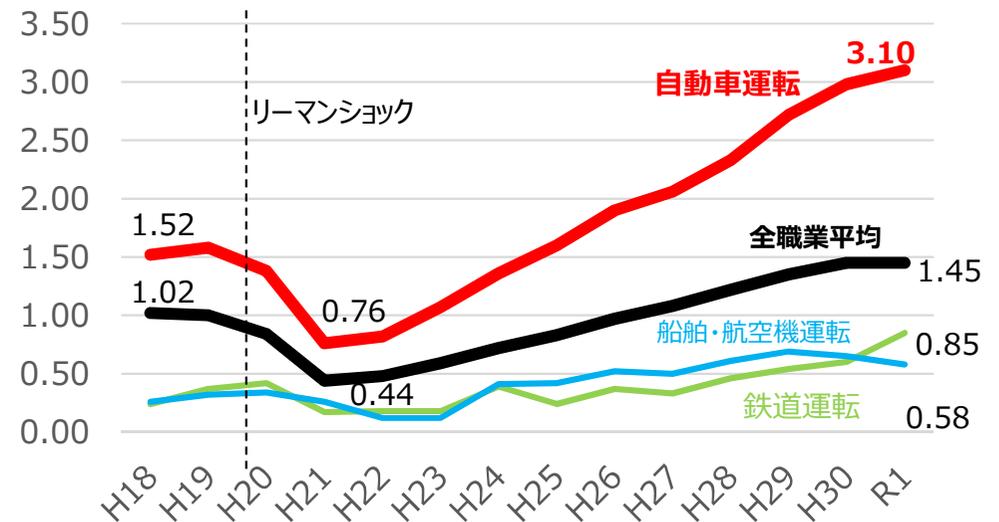
○収支が赤字の路線バス事業者は約7割。



(出典) 国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

## 自動車運転事業の人手不足

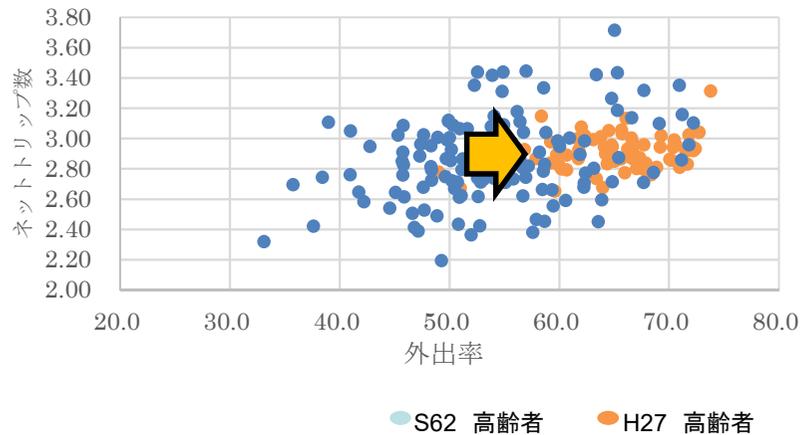
有効求人倍率 (常用パート含む。) の推移



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

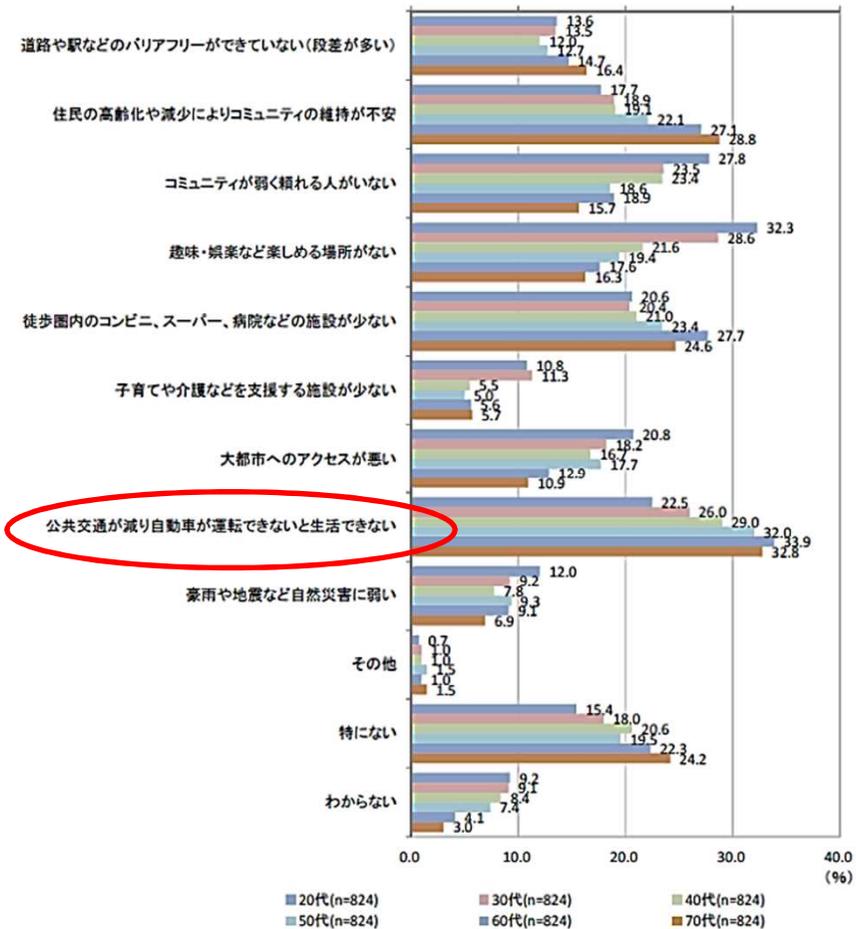
- 近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、高齢者の外出率は伸びている。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が多い。

## 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

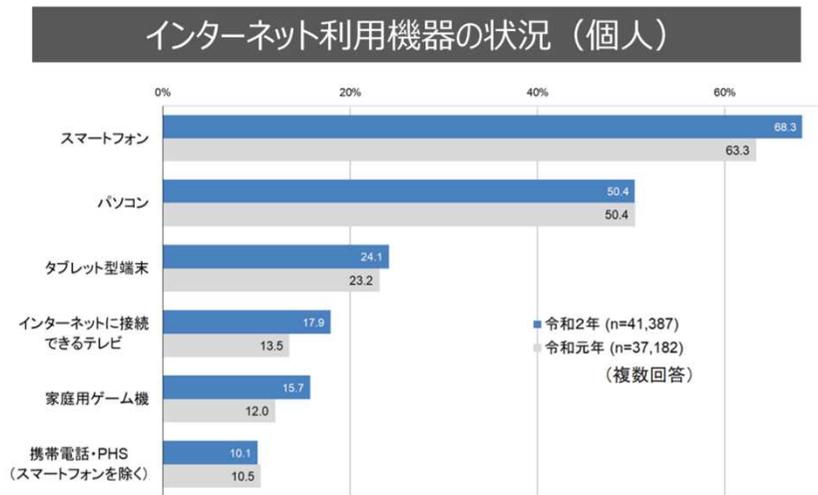
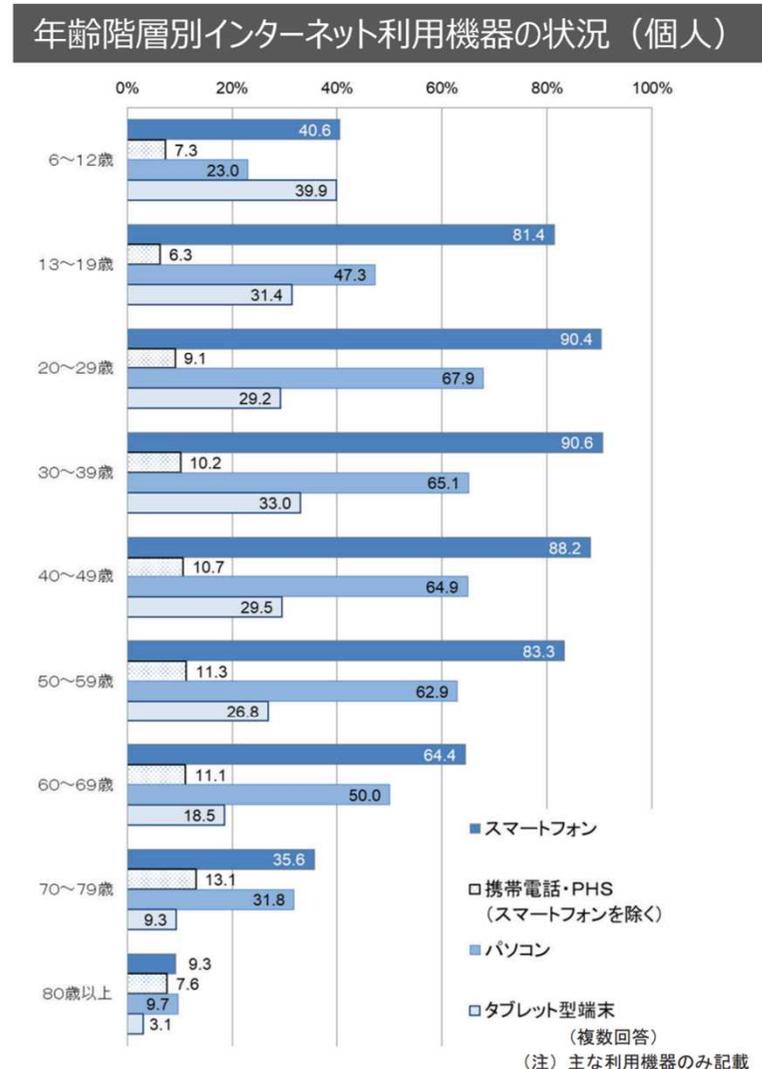
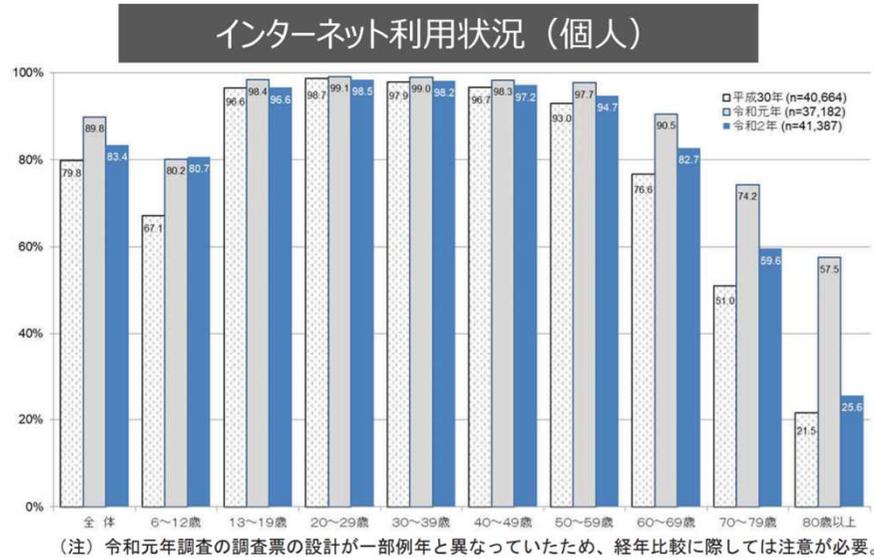
## 現居住地に対する将来の不安



(出典)国土交通省国民意識調査(平成30年度国土交通白書)

# 高齢者にも普及するインターネット、スマートフォン

- インターネットの利用状況は、70代でも約60%。スマートフォン利用も60代では64%、70代でも約36%と利用率は増加。
- スマートフォン利用者の63.4%が交通サービスを使用。80代以上でも約半数。(H30 情報通信白書)

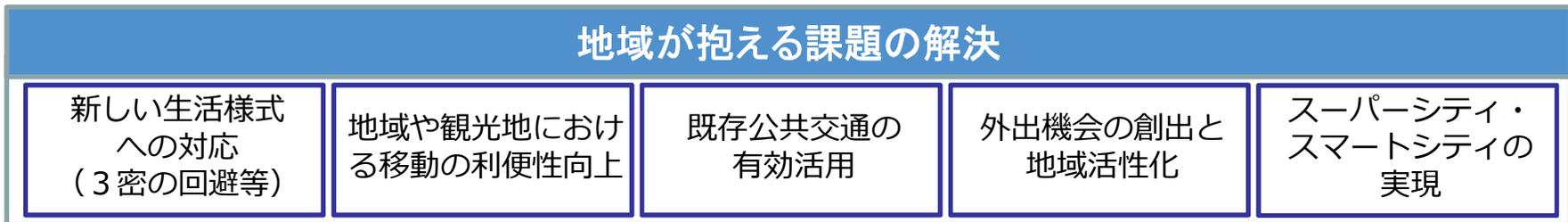


出典:総務省 令和2年通信利用動向調査

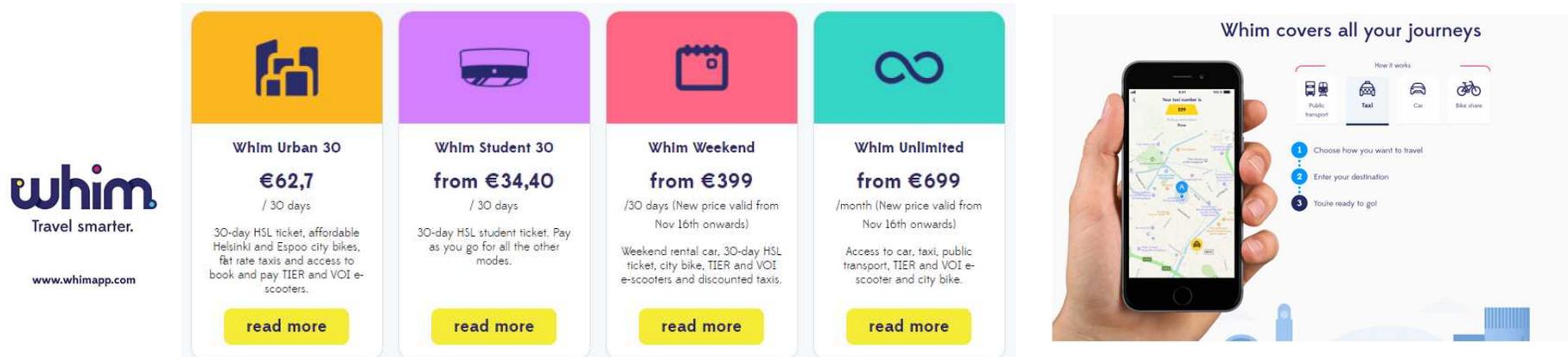
## **2. MaaS (Mobility as a Service) について**

---

- 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



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、4つの料金プラン（うち3つは定額制）が提供され、利用者に合ったものが選べる。



The image displays the Whim app interface. On the left, the Whim logo is shown with the tagline "Travel smarter." and the website "www.whimapp.com". To the right, four subscription plans are listed in colored boxes:

- Whim Urban 30** (€62,7 / 30 days): 30-day HSL ticket, affordable Helsinki and Espoo city bikes, flat rate taxis and access to book and pay TIER and VOI e-scooters.
- Whim Student 30** (from €34,40 / 30 days): 30-day HSL student ticket. Pay as you go for all the other modes.
- Whim Weekend** (from €399 / 30 days): Weekend rental car, 30-day HSL ticket, city bike, TIER and VOI e-scooters and discounted taxis.
- Whim Unlimited** (from €699 / month): Access to car, taxi, public transport, TIER and VOI e-scooter and city bike.

On the right, a hand holds a smartphone displaying the app's main screen, which includes a map and a "How it works" section with three steps: 1. Choose how you want to travel (Public transport, Taxi, Car, Bike share), 2. Enter your destination, 3. You're ready to go!

- Whim Urban 30 : 月額62.7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3km/10分まで12.5ユーロ
  - ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
  - ・レンタカーは1日55ユーロで利用可能
  - ・Eスクーターは初乗り1ユーロ0.2ユーロ/分利用可能
- Whim Student 30 : 月額34.4ユーロ
  - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月学生定期券
  - ・タクシー・レンタカーは使った分だけ
  - ・Eスクーターは初乗り1ユーロ0.2ユーロ/分利用可能
- Whim Weekend : 月額399ユーロ
  - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月定期券
  - ・タクシーは15%オフ
  - ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
  - ・レンタカーは週末利用無料
  - ・Eスクーターは初乗り1ユーロ0.2ユーロ/分利用可能
- Whim Unlimited : 月額699ユーロ
  - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月定期券
  - ・タクシー（5kmまでかつ80回/月まで）
  - ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
  - ・レンタカー使い放題
  - ・Eスクーターは初乗り1ユーロ0.2ユーロ/分利用可能

## 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・API仕様の標準化に向けて
- データ提供・データ利用のルール
- データプラットフォームのあり方について

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
- ICカードの普及とQRコード決済や生体認証の導入

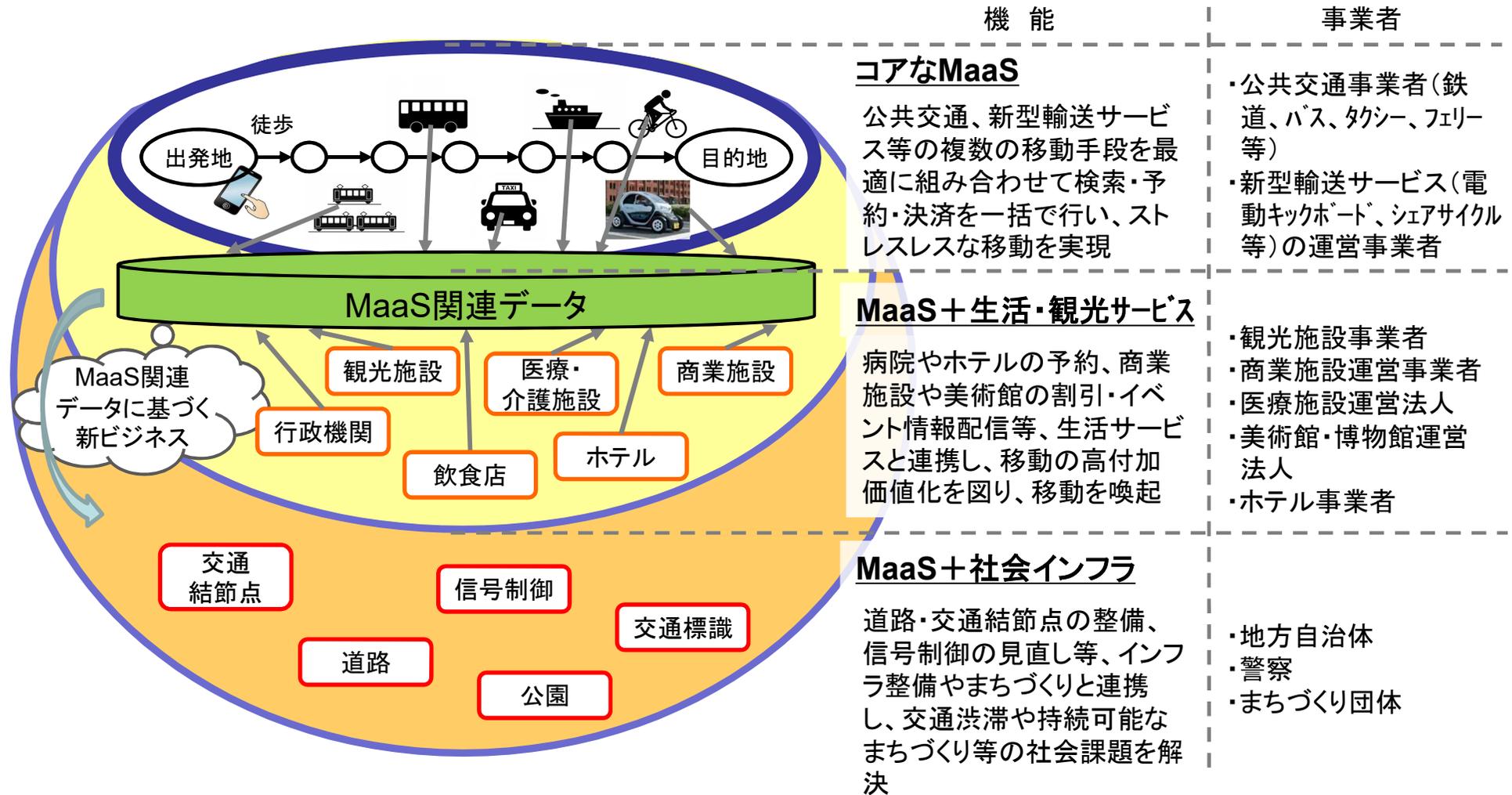
## 新型輸送サービスの推進

- AIオンデマンド交通
- 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

## まちづくり・ インフラ整備との連携

- 多様なモード間の交通結節点の整備
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備
- まちづくり計画・交通計画への移動データの活用

➡ 「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



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決  
(地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化 等)

### **3. 国土交通省のアプローチ**

---

## 地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
  - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
  - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
  - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
  - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

**地域公共交通網形成計画(H26改正)**  
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)  
まちづくりと連携した  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

**地域公共交通計画(今回改正後)**  
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した  
地域公共交通  
ネットワークの形成 + 地域における  
輸送資源の総動員  
メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保



## 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### 輸送資源の総動員による移手段の確保

#### 地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用車)による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

#### 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒ **運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒ **インバウンドを含む観光ニーズへも対応**



#### 貨客混載に係る手続の円滑化

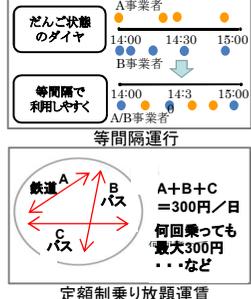
- 鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設 ⇒ 旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**



### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

#### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障。また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設 ⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制 乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進。併せて、**独占禁止法特例法(内閣官房提出)**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



#### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設** ⇒ 交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設** ⇒ 参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



#### 交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
  - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備** ⇒ 交通ネットワークを充実
  - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**(トラックターミナル等)の**整備** ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進



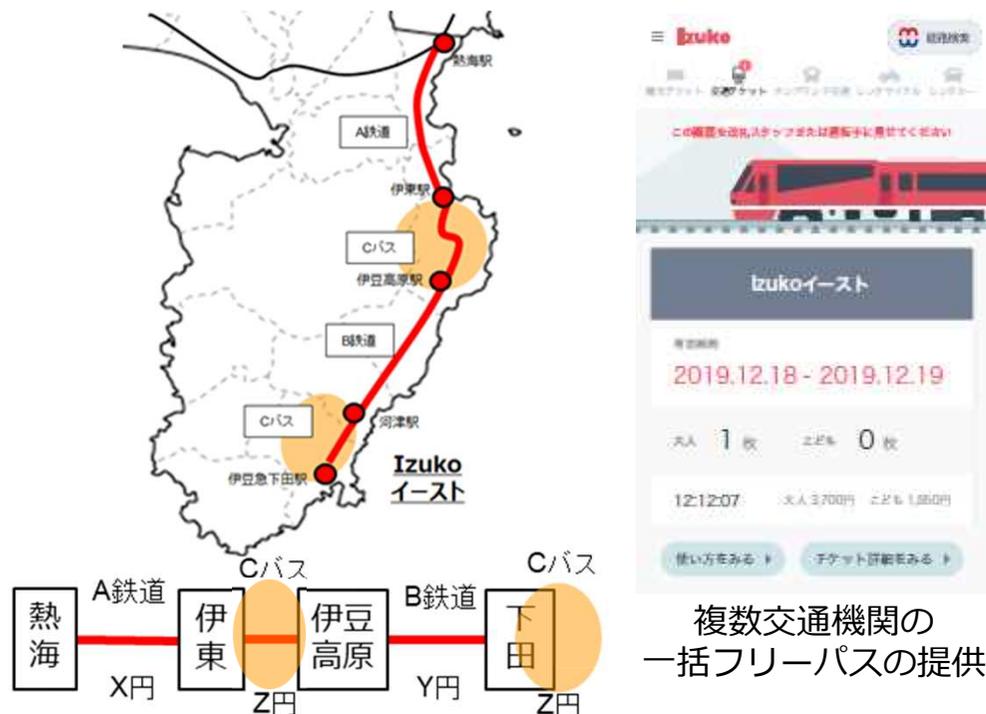
## 既存の公共交通サービスの改善の徹底（MaaSの円滑な普及促進に向けた措置）

- **MaaS**に参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**  
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- **MaaS**のための**協議会制度を創設**  
⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

※MaaS: Mobility as a Service

## MaaSの目的・内容

### MaaSの事例（伊豆地域）

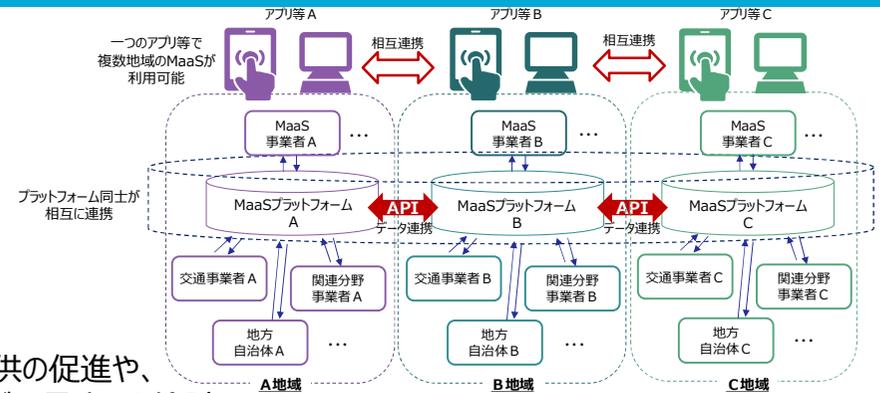


- MaaSとして提供するサービス
  - ・複数交通モード横断の経路検索
  - ・複数交通モード横断のフリーパスの購入
  - ・観光施設のチケットの購入
  - ・AIオンデマンド交通の予約 等

- 地域課題の解決
  - ・移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
  - ・高齢者の移動機会の創出
  - ・観光地での周遊促進・観光消費の拡大

## <MaaSにおけるデータ連携の方向性>

- MaaSにおいて、データ連携を行う上では、関連するデータが円滑に、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プラットフォームが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	<b>MaaS提供にあたっての目的</b> (目指すビジョン及び目的の明確化等)
ルール	<b>データ連携を行う上でのルール</b> (協調的・競争的データ、データの取扱い等)
組織	<b>MaaSに関連するプレイヤー</b> (地域やMaaSの特性に応じた体制の構築等)
ビジネス	<b>ビジネスとしてのMaaS</b> (収入とデータ連携に必要な費用等)
機能	<b>MaaSにおけるサービスに係る機能</b> (機能の調整、ローカライズ等)
データ	<b>MaaSに必要なとなるデータ</b> (公共交通等関連データ、関連分野データ等)
データ連携	<b>データ連携の方法等</b> (API仕様、国際的なデータ連携等)
アセット	<b>MaaSを支えるアセット</b> (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（「◎」：MaaS基盤データ）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**とすることが望ましい
  - 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、以下の例のように、それぞれのデータ項目の備考欄に記載

### MaaS関連データとして想定される以下のデータ項目を列挙

- 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）

例) 公共交通等関連データ

分類	データ項目	概要	備考
静的データ	駅構内図	駅構内図や、出入口、階段、エレベーター、エスカレーター、コインロッカー、トイレ、おむつ交換台、授乳室、案内用ピーコン設置位置、駅特有の設備(きっぷ売り場や駅事務室等)等の駅構内に関連する情報(時点情報を含む)	◎
	車両情報	事業者が保有する車両の型式・種類、車両編成数、車両数、最大乗車人数、座席数、ドア数、座席の配置、優先席等特殊座席の位置、特定車両(女性専用車、弱冷房車、モーター車等)の有無・位置、車いすスペースの有無、トイレの有無、ベビーカースペースの有無等の車両に関連する情報	○

例) MaaS予約・決済データ

分類	データ項目	概要	備考
MaaS予約データ	予約情報	一般利用者における、当該MaaSの利用に係る予約内容や予約完了を示す情報	
	予約履歴	一般利用者について、当該MaaSにおける過去の予約情報の履歴、予約完了情報の履歴等予約履歴に関連する情報	

# 「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト

「標準的なバス情報フォーマット」とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。

## 「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

- 1 バス情報を利用者ニーズに合わせて提供
  - ・データ化されていないバス事業者によるデータ整備の促進
  - ・バス事業者と情報利用者との情報受渡しの効率化・迅速化
  - ・乗換案内等での他のモードとのシームレス案内の実現
- 2 バス事業者の経営基盤強化
  - ・蓄積されたデータの活用による事業改善
  - ・MaaS※(マース)への戦略的参画

※MaaS: Mobility as a Service

## 「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

## 「標準的なバス情報フォーマット」の活用

全国382(2021年3月時点、国土交通省調べ)の

バス事業者や自治体が

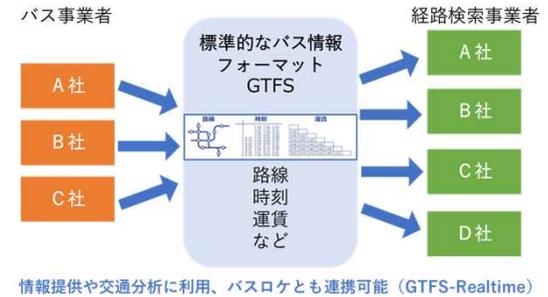
「標準的なバス情報フォーマット」を活用しています

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

## 1 小規模バス事業者やコミュニティバスも経路検索サービス等に掲載される

○これまで経路検索サービスに載りづらかったバスについても、より多くの経路検索サービスに掲載されやすくなる。

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



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能 (GTFS-Realtime)

## 2 バスロケ情報や運行情報が経路検索に掲載される

○大手事業者を含めても現状ごく限定的な、経路検索サービスを通じたリアルタイムのバスロケ情報を簡易に行えるようになる。

○災害時やイベント開催中の、運休、迂回、増発等の情報を利用者に伝えることが可能。

台風時の運休予告 (宇野自動車)



Sujiya Systems Twitter投稿より

イベント時の続行便・混雑案内 (永井運輸)



永井運輸「GTFSデータの取組みと災害時への対応」より

## 3 多様な活用ができる (ワンソース・マルチユース)

○経路検索以外の情報提供 (デジタルサイネージ等) や交通分析も可能。

## 4 事業者自身が案内の正確さを向上できる

○特別ダイヤや運休を反映し、バス停情報もより正確に多言語で整備できる。

## 5 業務の効率化ができる

○経路検索事業者等へのデータ提供の一本化や、業務のIT化に繋がる。

サイネージ



Sujiya Systems 「その看板」

- 新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、安心・安全に公共交通機関を利用してもらうためには、**感染拡大予防ガイドラインや、新しい生活様式の内容に沿って行動**していくことが基本
  - 利用者がより自主的に、**正しく混雑を回避して公共交通機関を利用**するよう行動変容を促すためには、**利用者側の判断に必要な混雑に関する情報を積極的に提供**していくことが重要
- **リアルタイムな混雑情報の提供に取り組もうとするバス事業者が留意すべき事項を整理**

## 整理した事項

- 混雑情報の計測手法
- 利用者への混雑情報の提供手法
- 混雑情報の表示のあり方
- 混雑情報のデータ形式
- データ利活用のあり方
- データ利活用に当たっての個人情報保護
- 混雑情報取得に当たっての利用者への告知方法
- 混雑情報提供の導入・普及促進に向けた取組

## システム・提供方法のイメージ



## 混雑情報の表示のあり方

5 類型	4 類型	3 類型	車内状況	乗車人員の目安
空席多い (MANY_SEATS_AVAILABLE)			座席が半分以下埋まっている	座席定員の半分
空席少ない (FEW_SEATS_AVAILABLE)	空席あり	空席あり	座席が半分を超えて埋まっている	座席定員
やや混雑/ 立ち客少ない (STANDING_ROOM_ONLY)	やや混雑/ 立ち客少ない		座席が全て埋まり、座席側のつり革・手すりが半分以下利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタンションポール数の半分
混雑/ 立ち客多い (CRUSHED_STANDING_ROOM_ONLY)	混雑/ 立ち客多い	やや混雑/ 立ち客あり	座席が全て埋まり、座席側のつり革・手すりが半分を超えて利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタンションポール数
かなり混雑 (FULL)	かなり混雑	混雑	座席側のつり革・手すりが埋まり、通路の中央部分が立席として利用されている	

リアルタイム混雑情報提供システムの普及、行動変容、データ利活用等を促進

# 参考:MaaSとスマートシティ①

- 新技術やデータを活かしたスマートシティの実現に向けた取組は全国各地で始まっており、スマートシティを通じたサービスも多く生まれつつあります。  
 - それぞれの都市・地域が抱える課題に合わせて、先行事例を参照し、スマートシティの導入を検討できるよう、サービスを取組の分野別に紹介します。

## ■ 国内における取組分野の例

 交通・モビリティ 人の移動や物の輸送について、その快適さ・速さの向上や省略を目指すもの	 農林水産業 農林水産業について、その維持・活性化を目指すもの
 防災 自然災害や感染症等の対策や対処を強化し、被害規模を可能な限り抑えることを目指すもの	 環境・エネルギー エネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの普及により、持続可能な社会を目指すもの
 インフラ維持管理 生活基盤となるインフラについて、その維持管理の効率化や、機能の強化を目指すもの	 セキュリティ・見守り 防犯や被保護者を見守る設備を強化する等、市民が安心して安全に暮らせる環境を目指すもの
 観光・地域活性化 地域内の観光事業や、賑わいエリア・施設の活性化を目指すもの	 都市計画・整備 市民がアクセスできる地域内の情報を効果的に整備し、その有効活用を目指すもの
 健康・医療 包摂的な医療体制の拡充や、日常的な健康管理の促進を目指すもの	 物流 多様な輸送手段を組み合わせ、速さ、コスト削減、手続きの簡素化を目指すもの

# 参考:MaaSとスマートシティ②

2021年4月23日「国と地方のシステムWG」  
資料1-1から抜粋

- ・ スーパーシティを頂点に、多様な社会課題に対応できる **次世代のまちづくりを計画的に推進**
- ・ スマートシティに採択された地域を中心に、**国内基盤整備との連携や、民間開発投資 等**を呼込む
- ・ 世界のスマートシティ投資 数兆ドル(推測) に対し、国内**優良事例の国際発信、海外都市開発への展開**



## **4. 日本版MaaS推進・支援事業について**

---

令和3年度当初予算: 1億円 / 令和2年度第3次補正予算: 305億円の内数

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も対応したMaaSを推進するため、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。

## MaaSの社会実装

混雑、接触回避などの公共性の高い取組などを含んだMaaS（システム構築など）への支援



## 新たなニーズに対応した取組の推進

実証実験の成果や、新たなニーズ・課題への対応

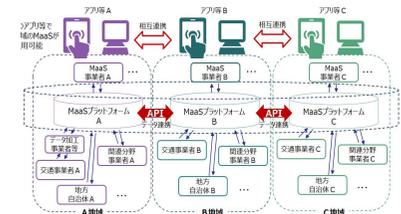
- ✓ 混雑を分散させる取組  
⇒ 混雑情報提供システムの導入
- ✓ 接触を避ける取組  
⇒ キャッシュレス決済の導入（タッチ決済、QRコード、顔認証等）
- ✓ パーソナルな移動環境の充実のための取組  
⇒ AIオンデマンド交通やシェアサイクル、電動キックボード等の導入



## MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

MaaSの円滑な普及への基盤となる施策への支援

- ✓ 交通事業者におけるデータ化のためのシステム整備支援（GTFS対応）
- ✓ 新モビリティサービス事業計画の策定支援  
（計画策定のための調査や達成状況等の評価費用）



# 日本版MaaS推進・支援事業の拡大

- **MaaSの社会実装に向けた取組への支援** →12事業（令和3年度）NEW!!
- 地域特性に応じたMaaSの実証実験への支援 →36事業（令和2年度）
- 全国の牽引役となる先行モデル事業への支援 →19事業（令和元年度）



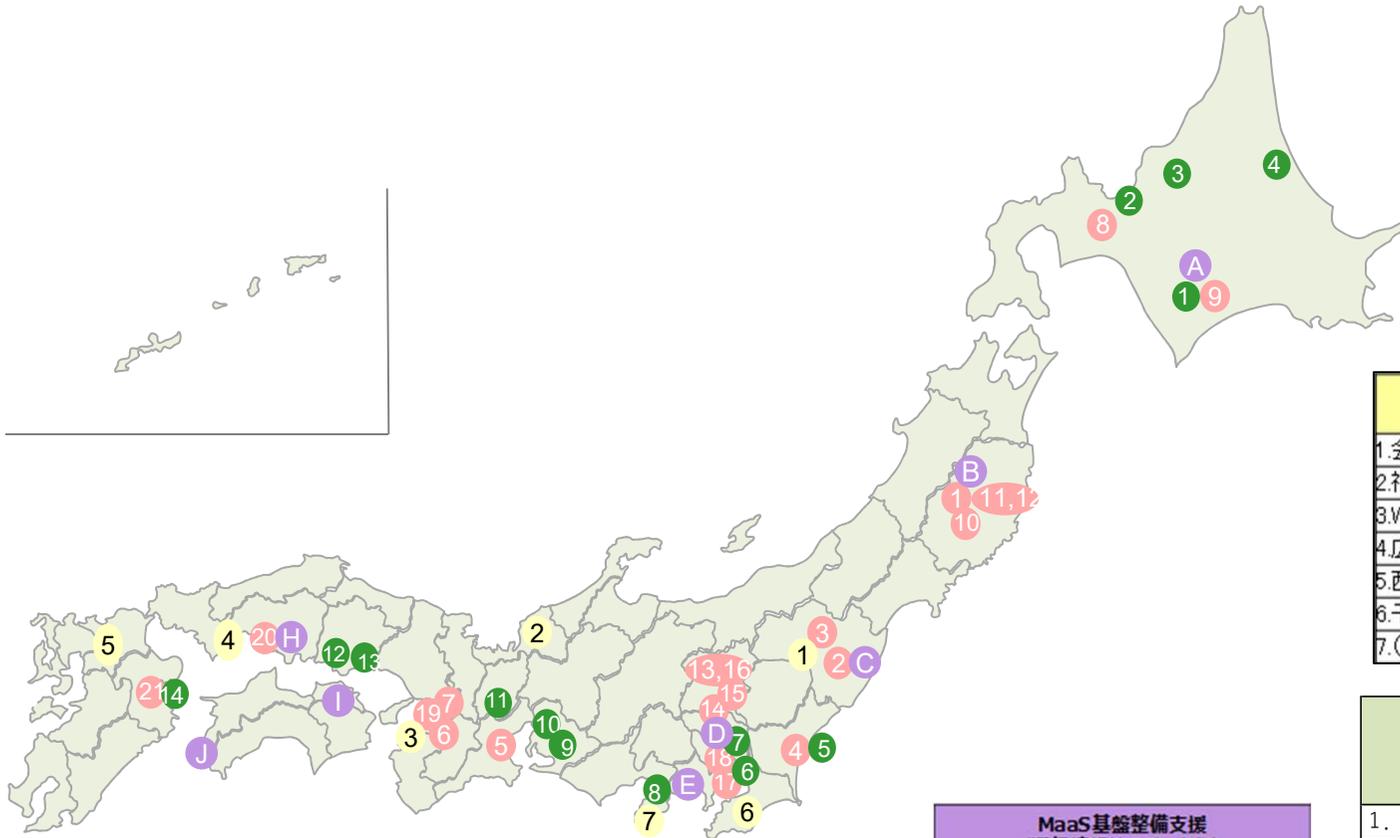
令和3年度 12事業	
a.北海道芽室町	g.富山県朝日町
b.群馬県前橋市	h.静岡県静岡市
c.東京都大丸有地区	i.京都府与謝野町
d.山手線周辺/横須賀市	j.宮崎県
e.川崎市、箱根町	k.沖縄県
f.神奈川県三浦半島	l.沖縄県宮古島市

※下線部3事業はR3年度新規

令和2年度 36事業	
1.北海道十勝地域	19.静岡県伊豆半島
2.北海道洞爺湖町周辺	20.静岡県浜松市
3.北海道札幌地域	21.愛知県春日井市
4.福島県会津地域	22.三重県菟野町
5.茨城県ひたち園域	23.滋賀県大津市
6.茨城県土浦市	24.京都府京丹後市
7.栃木県宇都宮市	25.京都府京都市
8.群馬県前橋市	26.京都府舞鶴市
9.埼玉県三芳町	27.大阪府池田市
10.神奈川県横浜市周辺	28.兵庫県神戸市
11.神奈川県横須賀市周辺	29.広島県福山市
12.神奈川県三浦半島	30.広島県広島市
13.神奈川県川崎市	31.香川県高松市
14.神奈川県南足柄市	32.愛媛県南予地域・松山市
15.富山県朝日町	33.福岡県糸島市
16.石川県加賀市	34.宮崎県宮崎市・日南市
17.長野県茅野市	35.沖縄県全域
18.静岡県静岡市	36.沖縄県宮古島市

※下線部25事業はR2年度新規

令和元年度 19事業
A.ひがし北海道エリア
B.福島県会津若松市
C.茨城県日立市
D.茨城県つくば市
E.群馬県前橋市
F.神奈川県川崎市・箱根町
G.静岡県伊豆エリア
H.静岡県静岡市
I.三重県菟野町
J.三重県志摩地域
K.大津・比叡山
L.京都府南山城村
M.京丹後地域
N.兵庫県神戸市
O.山陰エリア（島根・鳥取）
P.島根県大田市
Q.広島県庄原市
R.瀬戸内エリア
S.沖縄県八重山地域



キャッシュレス決済の導入 (21事業者)	
1.岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉	12.富士タクシー(有)〈岩手県盛岡市〉
2.福島交通(株)〈福島県福島市〉	13.関越交通(株)〈群馬県渋川市〉
3.会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉	14.高崎第一交通(株)〈群馬県高崎市〉
4.茨城交通(株)〈茨城県水戸市〉	15.県都第一交通(株)〈群馬県前橋市〉
5.津エアポートライン(株)〈三重県津市〉	16.群北第一交通(株)〈群馬県渋川市〉
6.近鉄バス(株)〈大阪府東大阪市〉	17.国際自動車(株)〈東京都港区〉
7.大阪空港交通(株)〈大阪府豊中市〉	18.東都タクシー無線協同組合〈東京都豊島区〉
8.北都交通(株)〈北海道札幌市〉	19.南海電気鉄道(株)〈大阪府大阪市〉
9.豊頃交通〈北海道豊頃町〉	20.瀬戸内シーライン(株)〈広島県広島市〉
10.(株)ヒノヤタクシー〈岩手県紫波町〉	21.別府大分合同タクシー(株)〈大分県別府市〉
11.盛岡タクシー(株)〈岩手県盛岡市〉	

MaaS基盤整備支援 (運行情報等のデータ化) (10事業者)
A.北海道拓殖バス(株)〈北海道帯広市〉
B.岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉
C.福島交通(株)〈福島県郡山市〉
D.川越観光自動車(株)〈埼玉県川越市〉
E.横浜市交通局〈神奈川県横浜市〉
F.兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会 (兵庫県神戸市)
G.みなと観光バス(株)〈兵庫県神戸市〉
H.(公社)広島県バス協会〈広島県広島市〉
I.ことでんバス(株)〈香川県高松市〉
J.宇和島自動車(株)〈愛媛県宇和島市〉

AIオンデマンド交通の導入 (7事業者)
1.会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉
2.福井交通(株)〈福井県福井市〉
3.WILLER EXPRESS(株)〈大阪府大阪市〉
4.広島電鉄(株)〈広島県広島市〉
5.西日本鉄道(株)〈福岡県福岡市〉
6.千葉中央バス(株)〈千葉県いすみ市〉
7.(株)東海バス〈静岡県下田市〉

地域公共交通感染症拡大防止対策事業 (リアルタイム混雑情報提供システム) (14事業者)
1. 十勝バス(株)〈北海道帯広市〉
2. (株)じょうてつ〈北海道札幌市〉
3. (有)下段モータース〈北海道石狩郡〉
4. 北紋バス(株)〈北海道紋別市〉
5. 茨城交通(株)〈茨城県水戸市〉
6. (株)フジエクスプレス〈東京都港区〉
7. 東急バス(株)〈東京都渋谷区〉
8. 富士急シティバス(株)〈静岡県沼津市〉
9. 瀬戸自動車運送(株)〈愛知県瀬戸市〉
10. あおい交通(株)〈愛知県小牧市〉
11. 帝産湖南交通(株)〈滋賀県草津市〉
12. 岡山電気軌道(株)〈岡山県岡山市〉
13. 両備ホールディングス(株)〈岡山県岡山市〉
14. 大分バス(株)〈大分県大分市〉

**R4年度要求額：1. 18億円**

- ポストコロナにおける回復する移動需要を公共交通等で取り込むためには、
  - コロナ禍や社会経済情勢の変化により変容した利用者のニーズに的確に対応する
  - 移動の利便性を向上させる ことが重要。
- 一方、移動需要自体がコロナ前の水準に戻らない予測もされているなか、地域の公共交通を維持していくためには、
  - デジタル化を通じた移動サービス全体の効率化、高度化を図ることも重要。

## 変容した利用者のニーズへの対応 デジタル化を通じた移動サービスの効率化

- ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援
  - ✓ 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にし、接触を回避するという変容したニーズに対応
- シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援
  - ✓ カーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイルの移動ニーズにきめ細やかに対応可能。パーソナル性の高い移動を求めるニーズに対応
- AIオンデマンド交通の導入支援
  - ✓ 地域において導入されているデマンド交通に対して、AIを用いたシステム導入によりルートや配車、さらには経営を合理化
- 運行情報などのシステム導入、デジタル化支援
  - ✓ DXによる経営やサービスの効率化、高度化



## 公共交通等の面的な利便性向上

- 積極的に面的な移動サービスの利便性向上、高度化に取り組む事業者への支援
  - ✓ 地方公共団体、事業者が密接に連携して面的に高度なMaaSの取組について、官民が連携して取組を実施することで、移動の高度化やスーパースィティ/スマートシティを実現

【参考事例】前橋市が、マイナンバーも活用しながら、交通事業者やシステム事業者と密接に連携して進めている”MaeMaaS”



- ☑ 地域課題解決のためのMaaS（あくまで手段）
- ☑ 我が国では、競合他社、業種を越えた連携が必要
- ☑ ファンダメンタルとしての公共交通自体の利便性向上（ダイヤ、ルート等）
- ☑ 持続可能性のあるビジネスモデルをつくる  
→ 収益に限らず、バックオフィスの負担を減らす、赤字を減らす、利便性を向上
- ☑ 交通と、目的地における幅広いサービスとの連携
- ☑ データの連携・活用を進めるための共通認識
- ☑ MaaSの提供を通じて蓄積されたデータの利活用
- ☑ 利用者目線に立ったシームレスな移動