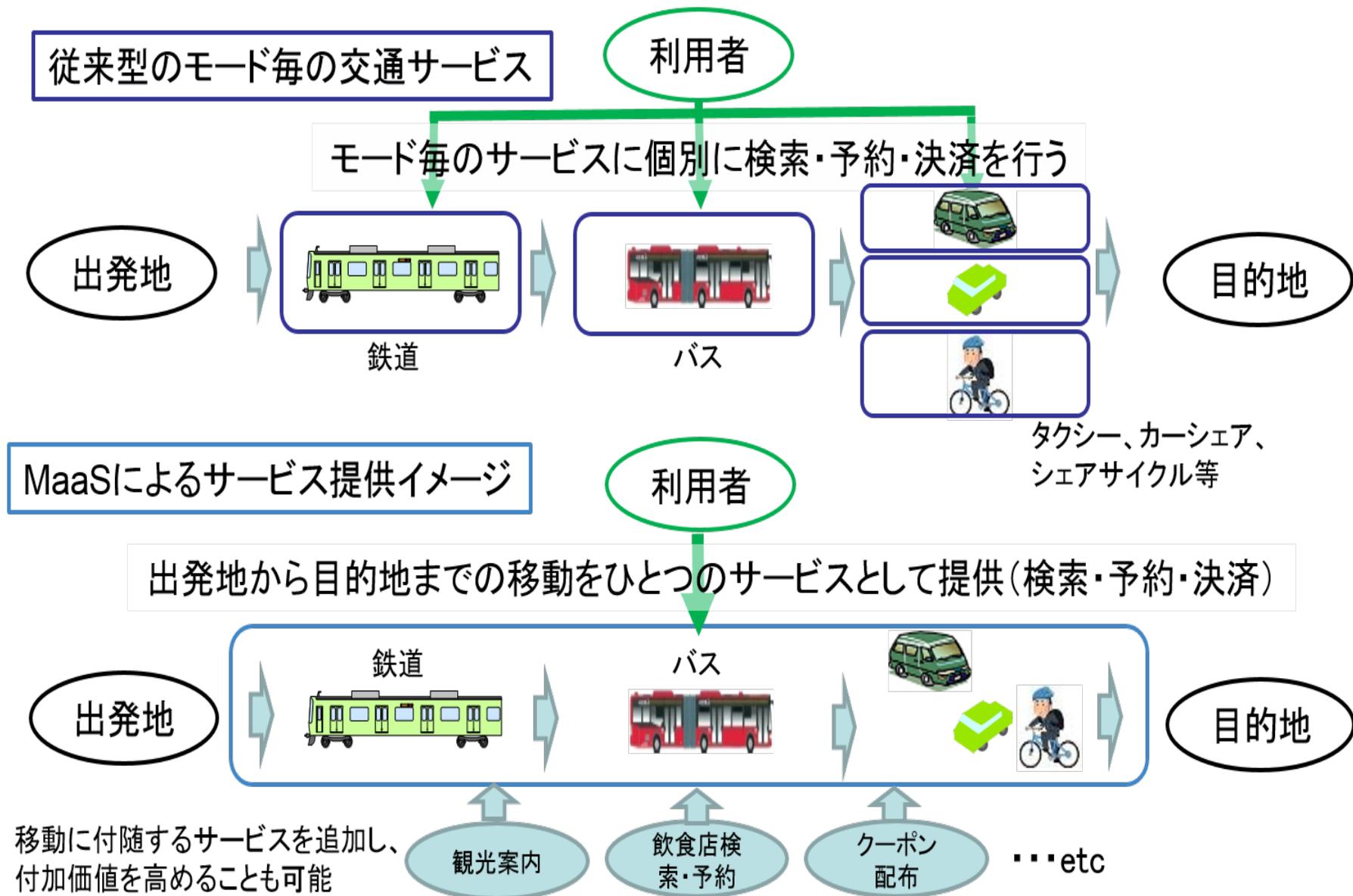


MaaS等の新たなモビリティサービスの 推進について

四国運輸局 交通政策部 交通企画課

「MaaS」のイメージ



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

徳島県鳴門エリアの課題

- 徳島県鳴門エリアは、「鳴門の渦潮」など多くの観光地があり、主に関西地方からの観光客が多く訪れていたものの、キャッシュレス決済の導入が遅れており、観光客の利便性や周遊性に課題がある。

実証実験の概要

① JR・徳島バス フリーパス

JR「徳島駅～鳴門駅」間の普通列車、県内の徳島バス及び徳島市バスが乗り放題となるデジタルチケットを導入。



※●● HP

② バススマホタッチ支払い

日本初となる高精度位置情報を活用した精算システムを導入。バス乗車時及び降車時に車内に設置された端末にスマホをタッチすると、位置情報をもとに乗車区間を自動で判別し、運賃が自動計算される。



※徳島バス HP

③ 観光地のデジタルチケット

鳴門市内の11観光施設の入場券のデジタルチケットを導入。スマートフォン上でチケットの購入が可能となり、施設でスマートフォン上のチケットを画面提示することにより、スムーズな入場が可能。



窓口には並ばず購入、入場

※KDDI HP

実証実験の特徴

- ◆ アプリのダウンロードやアカウント登録は不要。また、初回に決済方法を設定すれば毎回の支払操作は不要。
- ◆ バススマホタッチ支払いは、クラウドサービスを活用したシステムであるため、初期導入や維持にかかるコストを低減することが可能。

令和4年度当初予算(案) 0.73億円
 ／令和3年度補正予算 285億円の内数

- 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、移動の高度化やスパーシティ/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”

