

2019年6月18日  
総合政策局公共交通政策部  
都市局都市計画課  
道路局企画課

## 日本版 MaaS の展開に向けて地域モデル構築を推進！

～MaaS 元年！先行モデル事業を19事業選定～

国土交通省は、MaaS 等新たなモビリティサービスの推進を支援する「新モビリティサービス推進事業」について、有識者委員会の審議を経て、公募51事業から、**事業の熟度が高く、全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を19事業選定**しました。

さらに、今回の応募団体のうち、日本版 MaaS の実現に向け、官民連携で活動を推進する意欲がある団体を「パートナー」として、経済産業省と連携したスマートモビリティチャレンジ推進協議会における情報共有・助言等を通し、取組の実現に向けて支援をしていきます。

### 新モビリティサービス推進事業選定について

#### ○先行モデル事業 19事業（別紙1）

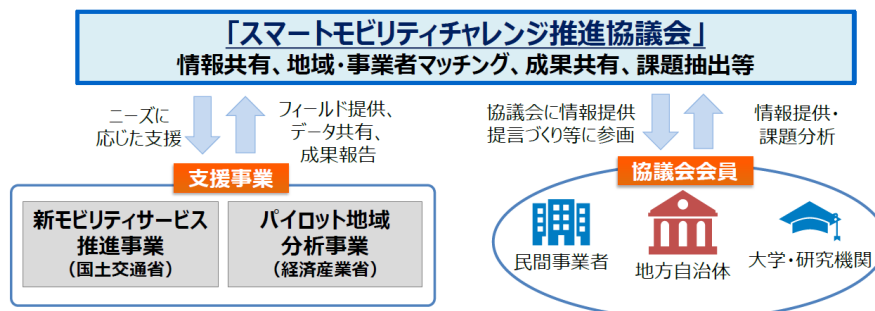
国土交通省は、4月18日～5月29日に、全国各地の MaaS 等新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進するため「新モビリティサービス推進事業」の公募を行いました。応募51事業について、(1)大都市近郊型・地方都市型、(2)地方郊外・過疎地型、(3)観光地型の各地域類型ごとに評価し、全国の牽引役となる先駆的な取組を行うモデル事業として、19事業の実証実験について支援を行います。

（事業内容の例）

- ・神奈川県における郊外・観光一体型 MaaS 実証実験（大都市近郊型）
- ・令和元年度静岡型 MaaS 基幹事業実験（地方都市型）
- ・庄原地区 先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト（地方郊外・過疎地型）
- ・ひがし北海道観光型 MaaS における移動及び車両データ収集、利活用実証（観光地型）

#### ○パートナー

今回応募いただいた団体のうち、日本版 MaaS の実現に向け、官民連携で活動を推進する意欲がある団体については、経済産業省と連携したスマートモビリティチャレンジ推進協議会における情報共有・助言等を通し、取組の実現に向けて支援をしていきます。



（経済産業省のパイロット地域分析事業を含めたスマートモビリティチャレンジの支援対象地域・事業については別紙2をご参照ください。）

〈お問い合わせ先〉

総合政策局公共交通政策部交通計画課 くさか おがわ ひのすぎ なお 日下、小川、白野杉、長尾

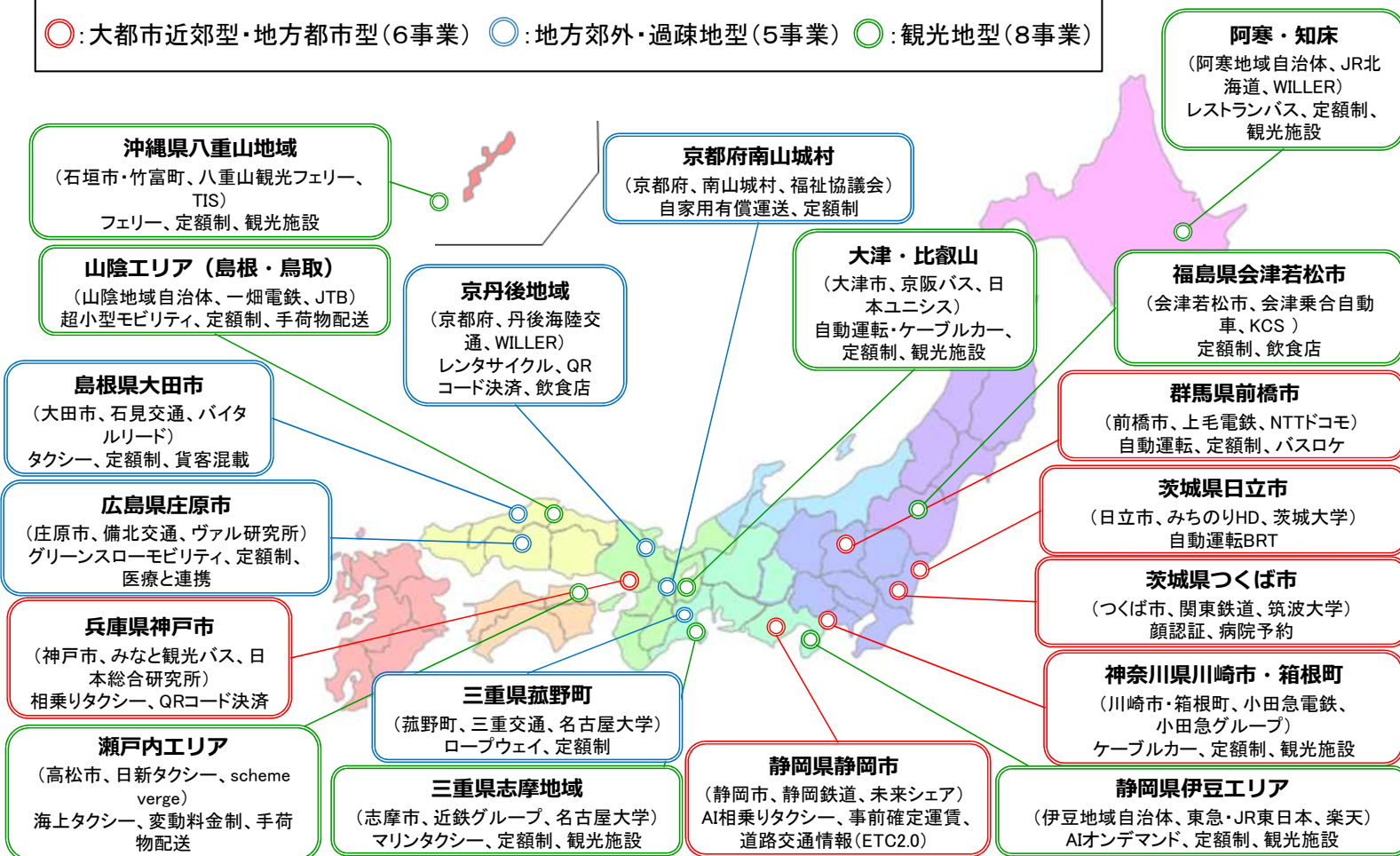
TEL：(03) 5253-8111 (内線 54905、54903、54902)、(03) 5253-8980 (直通)

FAX：(03) 5253-1513 E-mail: [hqt-newmobility@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-newmobility@gxb.mlit.go.jp)

# 先行モデル事業概要

## 新モビリティサービス推進事業 先行モデル事業

○: 大都市近郊型・地方都市型(6事業)   ○: 地方郊外・過疎地型(5事業)   ○: 観光地型(8事業)



# 1. 大都市・大都市近郊・地方都市型

No.	地域	実験名称
1	神奈川県川崎市、箱根町	神奈川県における郊外・観光一体型MaaS実証実験
2	兵庫県神戸市	まちなか自動移動サービス事業実証実験
3	茨城県日立市	日立地域MaaS実証実験
4	茨城県つくば市	顔認証やアプリを活用するキャンパスMaaS及び医療MaaS実証実験
5	群馬県前橋市	社会実装に向けた前橋版MaaSの実証
6	静岡県静岡市	令和元年度静岡型MaaS基幹事業実験

## 神奈川県における郊外・観光一体型MaaS実証実験（同実証実験推進協議会）

大都市近郊型

**実験の概要** 神奈川県内の郊外住宅地と観光地の双方で一体的に、複数の交通サービスや生活サービスの検索・決済等ができるMaaSアプリを提供するとともに、交通と生活・観光サービスがセットになったパッケージ商品をMaaSアプリ上で提供する。地域特性を踏まえたパッケージ商品を企画・提供し、公共交通利用促進や交通混雑緩和などの地域の課題の解決を目指す。

### 協議会の構成員

神奈川県、川崎市、箱根町  
小田急電鉄株式会社、小田急バス株式会社  
小田急箱根ホールディングス株式会社

### 地域の交通課題

#### 【新百合ヶ丘周辺地域】

- ・駅前や商業施設周辺、一部幹線道路の交通混雑
- ・居住者の高齢化に伴う駅までの公共交通の利便性の維持向上の必要性

#### 【箱根地域】

- ・自動車による来訪が多く交通渋滞が発生
- ・箱根湯本駅周辺への人の集中による道路の過密

### 本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- ①MaaSアプリの利用実績：  
ダウンロード数(2万)、決済件数(5000件)
- ②MaaSのサービスとしてのユーザー評価：  
満足度60%以上、サービスの継続利用意向60%以上

### 実験内容

スマートフォン向けMaaSアプリの構築・提供を通じた、MaaSアプリサービスの効果や需要に関する実証を行う。

#### ○MaaSアプリの対象交通手段：

鉄道、バス、ロープウェイ、ケーブルカー、観光船  
タクシー、カーシェア、レンタカー

#### ○現地実証実験期間：2019年10月～2020年3月

#### ○利用料金：

- ・開発したMaaSアプリの利用料は無料
- ・デジタルフリーパスは定額制
- ・タクシー、カーシェアリング、レンタカーは通常料金
- ・公共交通利用と生活サービスや観光施設利用等をセットにしたMaaSアプリ専用の料金体系の提供を目指す

#### ○他地域のMaaSとの連携に向けた取り組み

MaaSアプリケーションへの提供を前提としたオープンな共通データ基盤「MaaS Japan」を構築し、他の交通事業者や自治体等が開発するMaaSのアプリケーションに活用できる形態とする。

ニュータウンの住民を対象として、大都市近郊型MaaSの実証実験を行う。  
 高齢化が進んだニュータウンを核とし、ニュータウン地域内での移動や地域外への移動、移動先(目的地)における活動支援を最適化するためのアプリケーションを開発し、実証実験を行う。

【協議会の構成員】

株式会社日本総合研究所、神戸市、みなと観光バス株式会社、神戸空港タクシー株式会社、大和自動車交通株式会社

【地域の交通課題】

当地域内においては、ファースト/ラストマイルにおける自家用車以外の移動手段の未整備、および当地域外との接続性の確保が課題である。

当地域外への移動については、近隣の商業施設や駅等に安価で移動できる自家用車以外の交通手段の確保が課題である。

【本格的な導入に向けた検証項目、目標値】

①想定モデルの検証

周辺店舗や病院、タクシーやバスなどの交通事業者、通信事業者から、5%相当の協賛金確保を目指す。

②使い勝手の検証

当地域で実施した過去の移動サービス実証実験の結果を踏まえ、実証期間中の利用登録者数600名、MachiNakaアプリダウンロード数は200を目指す。また、アプリの平均利用数は40回/日を目指す。

【実験内容】

①新規開発

- ・MachiNakaアプリ(MaaSアプリ)の開発
- ・相乗りタクシーアプリの開発
- ・キャッシュレス決済アプリ(デモ用)の開発

②実証

想定事業モデルの検証および地域住民参加による開発する各システムのUI/UX検証を行う。

○MachiNakaアプリの対象となる交通手段

- ・バス
- ・タクシー
- ・ファースト/ラストマイル移動サービス(乗合デマンドバス)

○実証実験期間

- ・各アプリ・システム開発期間:2019年8月~2019年11月
- ・現地での実証期間:2019年12月~2020年2月の期間のうち、40日ほどの運行を予定。

○利用料金

- ・MachiNakaアプリ、相乗りタクシーアプリ・・・利用料は無料
- ・ファースト/ラストマイル移動サービス・・・乗車料金は無料(実証実験時)
- ・バス、タクシー・・・乗車料金は通常料金

実験の概要

自家用車に依存した生活の地方におけるMaaSモデルの確立を目指し、既存の交通モードと先行して実施しているデマンドサービスや自動運転をシームレスにつなぐアプリの提供、およびサービスを支える情報技術基盤を日立地域で実証する。

協議会の構成員

交通事業者	自治体	民間事業者	研究機関
茨城交通	日立市	常陽銀行	茨城大学
電鉄タクシー	茨城県	日立製作所	連携協力先
みちのりHD			ジョルダン

地域の交通課題

- ✓ 自家用車に依存する地方の共通の社会課題である人口減少に伴う利用者減少により、公共交通の維持が困難となり、利便性が低下することで益々縮小する負のスパイラルに陥っている。
- ✓ 特に日立地域では工場の移転による住民減少が先行して始まっており、その傾向が顕著に出ている。
- ✓ また市域が南北に長く、拠点が分散している地理的特性と高い自家用車利用率が相まって、激しい交通渋滞とそれに起因する公共交通の遅延が利便性の低下に拍車をかけている。
- ✓ こうした背景から既存公共交通だけの維持が困難となっており、広域での街づくりと連携した取り組みが求められている。

検証項目

- ✓ MaaSアプリと複数の利用シーンに合わせたデマンド型交通を提供し、アプリのDL数や利用状況などをログデータから取得、分析する。
- ✓ またMaaS展開時の採算性を検証するため、利用者の外出頻度の変化、公共交通非利用者の行動転換率をアンケートから推測する。
- ✓ また地域の視点から、MaaSアプリの検索データなどの利用側データと交通事業者側のデータを集約・活用することで、市の都市計画などの政策立案への活用を検証する。
- ✓ MaaSデータ統合時におけるデータフォーマットの規格を検討する。

実験内容



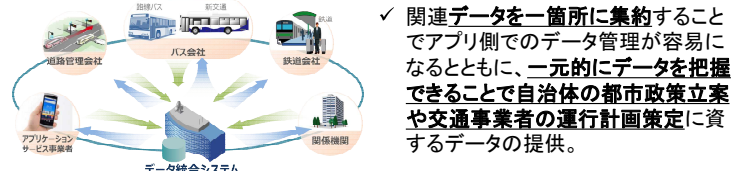
①日立地域MaaSアプリ提供

対象交通	路線バス、BRT、鉄道、タクシー、高速バス、レンタサイクル(予定)
想定利用者	日立市/近郊エリア居住者と来訪者
利用料金	アプリは無料で配布
実施時期	2019年11月頃～(利便性・採算性を検証の上、来年度以降の実装を予定)

②デマンド型交通の実証

	①通勤型	②ラストワンマイル型	③企業利用型
エリア	東海、佐和、勝田エリア	大沼団地エリア周辺	日立地域内主要拠点
対象	日立地域内の事業所に通勤する社員	周辺居住者+自動運転実証参加者	日立地域内の事業所に通勤する社員
時期	2019年11月~12月	2020年1月~2月	2019年11月~12月頃
料金	有償(予定)	無償	有償(予定)

③MaaSデータ統合システム



実験の概要

モビリティイノベーションによる移動に顔認証とアプリを組み合わせ、統合的社会サービスの重点ユースケースとしてキャンパスMaaSや医療MaaS実装に向けたコンセプト検証ならびに実証実験を筑波大学を中心とする地域で実施する。

◆協議会の構成

「つくばスマートシティ協議会」を設立し、産学官が連携

〈つくばスマートシティ協議会〉

**民間企業**

鹿島建設(株) KDDI(株) 日本電気(株)  
三菱電機(株) 関東鉄道(株)  
サイバーダイナ(株) 等

**大学** **自治体**

筑波大学 茨城県  
未来社会工学開発研究センター(トヨタ自動車と筑波大学が共同で設立) つくば市  
サイバニクス研究センター

◆実験内容

**対象地域**

筑波大学及びつくば駅周辺地区

**公共交通の新たな社会サービス**

「キャンパスMaaS」

- バス停の代表点に設置される顔認証を可能とするサイネージポストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測
- 匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発
- 乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討

「医療MaaS」

- バス乗降時の顔認証による病院受付、診療費会計処理サービス
- 「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス

（バス移動と統合された病院受付サービス）

（乗降時の顔認証による決済）

（交通弱者のための安全な移動）

乗車待ち情報のバスへの事前通知による乗車スペース確保や介助の迅速な提供

**「つくばモデル」アプリ**

- スマートフォン向けアプリの開発・展開による移動情報の収集・共有
- 予約・受付・決済までの新たな社会サービスの創出

（スマートフォン向け「つくばモデル」アプリ）

**データプラットフォーム**

- 交通流等のビッグデータを筑波大学のスーパーコンピュータ等を活用してIoT産学官データプラットフォームを構築
- アプリ「つくばモデル」利用協力者のデータの学生証、教職員証、マイナンバーカードへの連携と受容性検討
- 本実証実験データの学内サービスとの連携、統合を検討（教育、学内設備）

社会サービス [茨城県・つくば市] 交通流データの収集

ソリューションの構築

ビッグデータの分析

AI活用

（筑波大学 未来社会工学開発研究センター 等）

◆地域の交通課題

茨城県は高い自家用車依存や道路実延長を背景に自動車事故対策、高齢者の移動制約等に対するモビリティの在り方が課題となっている。

◆本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- キャンパスMaaS、医療MaaS：顔認証とアプリ活用による予約受付決済照合（95%以上）
- 「つくばモデル」アプリ協力者（のべ2,000名規模）

社会実装に向けた前橋版MaaSの実証

標準的なバス情報フォーマットGTFSの完備により全路線バスの経路検索が可能となっている前橋市において、自動運転バスを含むさらに多くの交通モード（鉄道、タクシー、デマンドバス、自転車等）を統合したMaaSアプリを開発する。予約が必要となるタクシー、デマンドバスにはAI配車システムを搭載し、一括経路検索・予約・チケットング・決済を可能とする。

協議会の構成員

前橋市地域公共交通再生協議会の中に前橋版MaaS実証委員会を設置して取り組む（前橋市、群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター、NTTデータ、NTTデータ経営研究所、NTTドコモ、未来シェア、ジョルダン、各交通事業者他）

地域の交通課題

群馬県のパーソントリップ調査によると、前橋市は自家用車分担率が75%と極めて高く、典型的な自動車依存地方都市である。運転手不足とも相まって路線バスのサービス水準（運行本数等）は幹線等の一部を除き低下傾向にあり、交通ネットワークが有機的に作用していないため、公的補助も増加している。

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

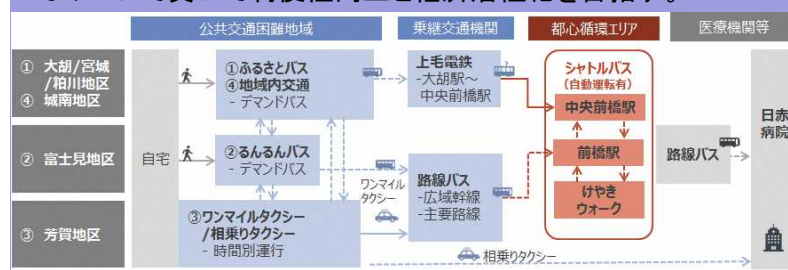
- ①アプリのダウンロード数（2,000ダウンロード）
- ②オンデマンド交通と他交通モードとの一括経路検索の予約実績300件
- ③オンデマンド交通（ワンマイル）の利用者数（20人/日）
- ④商業施設等との連携実績100件
- ⑤MaaSアプリ利用者への満足度調査「便利だと思う」に対する回答55%

【実験内容】

- (1) スマートフォン向けMaaSアプリの構築及び実証
  - ・鉄道、バス、オンデマンド交通、タクシー、自転車を一括で検索・予約・決済を行える仕組みの導入。更に市内の集客力のある施設と連携し、公共交通利用ポイント等の付加価値を創出。
- (2) オンデマンド交通
  - ・市内郊外部の4地区においてAIを活用したオンデマンド交通を実施。MaaSアプリによる、乗り換えの円滑化策を研究する。

【今回の実証実験における代表的な経路】

- ・公共交通不便地域（AIオンデマンド交通）から都心部（自動運転車両運行）までの効率的な乗り継ぎの実証を行う。
- ・医療機関（日赤病院）への相乗りと商業施設（けやきウォーク）でのついで買いで利便性向上と経済活性化を目指す。



## 実験の概要

複数の公共交通(鉄道、路線バス、AI相乗りタクシー)間や生活・観光関連サービス等との連携が図られたドア・ツー・ドアの移動サービスを、都市部の大サンプルモニターへ展開し、サービスの受容性やビジネスモデルの成立可能性を検証する。

## 協議会の構成員

静岡鉄道株式会社、静岡市、商業組合静岡県タクシー協会、株式会社エスパルスドリームフェリー、静岡市社会福祉協議会、静岡商工会議所、公益財団法人するが企画観光局、株式会社静岡銀行、他オブザーバー、技術会員

## 地域の交通課題

- 事業者としてバス路線の維持が困難となりつつあり、利用者の利便性が低下
- 高齢者、障がい者等を含む全ての市民の移動手段の確保
- 高齢ドライバーの自動車事故件数の増加

## 本格的な導入に向けた検証項目、目標値

## AI相乗りタクシーの効果検証

運賃の満足度(金額、分かりやすさ): 利用者の60%以上等

## MaaS Webサイトに対する市民の受容性

MaaSサービスの継続利用意向: 利用者の60%以上等

## 実験内容

## (1) AI相乗りタクシーの実証運行

- 静岡駅北部地区を対象に、1,000人以上のモニターを確保して実証実験を実施
- 配車システム: SAVS(株)未来シェアを活用
- タクシー会社: 静鉄タクシーほか複数社調整中
- 使用車両: 小型もしくは中型タクシーを使用
- 利用料金: 有料(事前確定運賃を想定。相乗り協力で割引相乗り発生でさらに割引を想定)

## (2) 鉄道・バス・タクシー等の異なる交通モード間の連携

- 対象交通手段: 鉄道(静岡鉄道静岡清水線)、バス(しずてつジャストラインの乗合バス)、相乗りタクシー(静鉄タクシーほか複数社調整中)、自転車、徒歩
- MaaS Web上で上記交通手段が含まれる経路を一括して検索でき、相乗りタクシーのリアルタイムでのオンデマンド予約が可能
- 支払いはWebページでコイン(地域通貨)を購入
- コインでバス、相乗りタクシーの運賃を一括支払い

## 2. 地方郊外・過疎地型

No.	地域	実験名称
1	三重県菰野町	こもののおでかけをMaaSで便利にするプロジェクト
2	京都府南山城村	相楽東部地域公共交通再編事業
3	京都丹後鉄道沿線地域	京都丹後鉄道沿線地域での地方郊外型WILLERS MaaS事業におけるQRシステム導入実証
4	島根県大田市	定額タクシーを中心とした過疎地型Rural MaaS実証実験
5	広島県庄原市	庄原地区 先進過疎地対応型MaaS検討・実証プロジェクト

町民の生活利便性・来訪者の移動利便性の向上を目的に、地域公共交通網全体の検索・予約システム作成及びオンデマンド乗合交通の配車のAI化を行い、地域公共交通のニーズ把握とKPI向上を図る。

**【協議会の構成(地域公共交通会議の部会として)】**

菰野町、町内全公共交通運行事業者(右参照)、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県地域連携部交通政策課、名古屋大学大学院環境学研究科

**【地域の交通課題】**

- ・人口約4万人。集落が分散し公共交通不便地域広がる
- ・低頻度多路線のコミュニティバス運行効率化ときめ細かな公共交通サービス実現を両立すべく、平成30年10月から南部エリアでオンデマンド乗合タクシー試行運行開始。利用は増加中
- ・利便性が高いサービスとするため、鉄道・バスとオンデマンド乗合交通タクシーの円滑な結節が必須。網全体のシームレス検索・予約サービス導入が大前提
- ・オンデマンド乗合交通の効率化と利便性向上を図るため、予約・配車システムの見直しが必要

**【本格的な導入に向けた検証項目、目標値】**

- ・町内全公共交通機関をカバーする検索システム、オンデマンド乗合交通の予約・配車システムの導入による、運行効率性や利用者利便性の向上を検証
  - 検索システム・予約システムへのアクセス数(200アクセス/月)
  - 予約システムの利用率(利用者全体の10%)
  - オンデマンド乗合交通の利用者数(30人/月)

**【実験内容】**

**(1) MaaSシステムの構築及び実証**

- 対象交通手段: 町内を運行する全公共交通機関  
(従来は全くバラバラに運行・案内。コミュニティバス～オンデマンド乗合交通、ロープウェイ～バス～鉄道の乗継がスムーズでないことが特に課題)



- 検索: 出発地から目的地までの交通手段
- 予約: オンデマンド乗合交通が検索される場合、その予約システムへ遷移することで予約可能に
- 決済: 次年度以降、キャッシュレス決済システム構築とサブスクリプション設定を検討(今年度は現金での運用を想定)
- 言語: 5カ国語(日・英・ポルトガル・ハンガリー・簡体中国語)  
※観光客/住民、日本人/外国人(住民も)、高齢者/それ以外(特に若年層)の各セグメントの利用喚起を念頭に、システム構築と普及を進める

**(2) AI予約・配車システムによるオンデマンド乗合交通実証運行**

- 対象地区: 菰野町内全域  
(本実験に合わせ、現在の南部エリアのみ運行から、北部・中部エリアにも拡大予定)
- 対象者: 町民、および町への通勤・観光など訪問者

**実験の概要**

京都府南山城村域において、既存の村営バス等の再編、自家用有償運送等の導入による村内の交通網整備に合わせ、これら交通網とJR関西本線等とも組み合わせ、シームレスな移動を生み出すための過疎地型MaaSの実証実験を行う。

**構成員(予定)**

京都府、南山城村、NPO法人 南山城村むらおこし事業組合、南山城村社会福祉協議会、(株)南山城、月ヶ瀬ニュータウン自治会

**地域の交通課題**

- 人口減少、少子高齢化により、公共交通利用者が減少し、バス事業者、タクシー事業者が撤退。それに伴い、自家用車がないと生活できない環境に。
- 村内の交通網は脆弱で、今後、更なる高齢化により、自家用車がないと、高齢者は、近隣のバス停までの移動も困難となる恐れ。

**本格的な導入に向けた検証項目、目標値**

- アプリのダウンロード数(2,700ダウンロード)
- 自家用有償旅客運送バス利用者数(10人/日)
- JR大河原駅の利用者数(69人/日)
- JR月ヶ瀬口駅の利用者数(205人/日)

**実験内容**



トヨタ・モビリティ基金助成事業

国 新モビリティサービス推進事業



**実験の概要**  
 2019年7月より京都丹後鉄道沿線地域に提供予定のスマホ向けWILLERS MaaSアプリの拡張機能として、様々な移動手法・周辺施設におけるQRコードでの一括予約・決済機能導入の効果を測定する

**協議会の構成員**

**全体統括** WILLER株式会社、京都府  
**沿線自治体** 兵庫県、福知山市、京丹後市、宮津市、舞鶴市、伊根町、与謝野町、豊岡市  
**交通事業者** WILLER TRAINS株式会社、丹後海陸交通株式会社、全但バス株式会社  
**観光関係者** 一般社団法人 京都府北部地域連携市圏振興社、一般社団法人豊岡観光イノベーション  
**システム開発** WILLERS PTE, LTD.、AZAPA株式会社

**地域の交通課題**

① 鉄道・沿線交通の利便性  
 地域交通が低密度で交通空白地が多いことに加え、移動に関する情報(経路・所用時間・料金・乗車方法)に関する情報が不足。

② 高齢者を始めとする免許非保有沿線住民の孤立  
 沿線住民の徒歩可能距離を考慮した地域交通が不足しており、マイカーなくしては気軽な外出ができない。

③ 地域交通事業者におけるチケットレス対応への投資負担  
 都市交通利用を前提としている既存のICカード等のシステム導入は、投資負担が大きく導入が難しい。

**実験内容**

① WILLERS MaaSアプリへのQRシステム導入、並びに沿線交通・施設へのQR読取システムの導入

- 2019年7月提供予定のMaaSアプリでは、経路検索、一部事前予約・配車・決済を可能とする。
- 本実証でQRシステムを導入する事で、区間乗車含む全ての交通及び周辺施設での決済をアプリで可能とする。

導入対象: 京都丹後鉄道、丹後海陸交通等の沿線バス、タクシー、ケーブルカー、遊覧船、地域のお土産店、道の駅、飲食店等。  
 対応言語: 日本語・英語・中国語、アプリはダウンロード無料。

② WILLERS MaaSアプリならびにQRシステムから取得したデータの沿線地域における利活用

- MaaSアプリより取得する利用者属性データに加えて、QRデータから行動履歴及び消費履歴データを把握する。
- データに基づくオンデマンド交通を始めとする地域ニーズに根差した新交通サービスの企画や、地域計画に役立てる。

**本格的な導入に向けた検証項目、目標値**

KPI-1: QR決済・チケット利用回数: 1,000回/月  
(インバウンド観光客に特化した利用回数は目標値を定めず継続的にモニターする)

KPI-2: QRシステム利用満足度: 5点満点中3.7点以上

KPI-3: QRを活用した公共交通乗継回数: 500回/月  
(実証開始後、継続的にモニターし、公共交通における回遊性の指標とする) 13

**実験の概要**  
 過疎地における生活交通の確保策として、AIを活用した配車・予約制御システムを備えた定額タクシーの実証実験を行う。運行状況確認、予約及び決済が可能なMaaSアプリを開発するとともに、貨客混載や生活サービス等との連携の仕組みを構築する。

**本事業に参画する組織・団体**  
 島根県大田市※、(株)バイタルリード、井田地区自治会、福光タクシー、石見交通(株)、広島大学大学院国際協力研究科、島根大学総合理工学部、鳥取大学工学部 ※交付申請までに申請主体の間で連携協定を締結予定

**地域の交通課題**

1) 高齢者等の日常生活における移動手段の確保  
 現行の交通サービスと高齢者等の日常生活における移動ニーズとのミスマッチ、地域内交通と幹線との連携強化

2) 公共交通の採算性向上  
 市の財政負担額の抑制・削減、運行事業者の採算性向上

3) 交通事業者のドライバー不足への対応  
 待遇や労働環境の改善によるドライバーの確保

**本格的な導入に向けた検証項目、目標値**

検証項目	目標値
定額タクシー定期券購入者数、利用者数	30人、600人/月
農産品等の集出荷の利用数	3人/日
宅配貨物と救援事業の利用数	100個/月、5人/日
定額タクシーの運行効率	時間帯別の稼働時間
交通事業者の総売上	125,000円/月
公共交通に対する市の財政負担額	現状の負担額を下回る
高齢者の外出率	現状の外出率を上回る

**実験内容**

**Rural MaaSシステムの構築及び実証**

- スマートフォン向けMaaSアプリによる、定額タクシー並びに農産品集出荷及びタクシー救援事業の予約・決済等の仕組みを構築
- AIによる運行経路の最適化と予約制御
- 接続する路線バスのダイヤや貨物輸送データと連携

**定額タクシーの実証運行**

- 運行形態: 道路運送法第4条による許可(区域運行)
- 運行区域: 井田地区内及び井田地区と地域拠点・交通結節点間
- 運行日: 月曜日～金曜日の8:30～14:30
- 運賃: 3,300円/月(定額制の乗り放題)
- 運行車両: 運行事業者が保有するタクシー車両1台
- 運行期間: 2019年11月～2020年2月(4ヶ月)
- 物流・生活サービスとの連携: 貨客混載と救援事業を併せて実施

**商業や医療等の他分野における取り組みとの連携**

- 地域の「小さな拠点」における特産品の製造販売や健康増進プログラム等と連携し、住民の生きがいがいづくりや外出機会増加を図る

**図: 事業イメージ**

実験の概要(100字程度)  
過疎先進地である庄原市で、①公共交通空白地での生活・観光交通両立型デマンド交通の運行実験 ②観光地内回遊GSM導入実験 ③生活交通利用者向け医療・買い物サービス予約実証実験 ④アプリ・Web一元化対応による機能・受容可能性実験を行う。

協議会の構成員

- (地元(庄原市))
- ・庄原商工会議所
  - ・庄原市役所
  - ・庄原市観光協会
  - ・備北交通
  - ・(協)庄原ショッピングセンター
  - ・庄原赤十字病院

- (全国)
- ・呉高専(神田研究室)
  - ・ヴァル研究所
  - ・トラフィックブレイン
  - ・NTTドコモ中国支社
  - ・広島県(地域力創造課)

地域の交通課題

- 1)沿線地域の極度な高齢化・人口減少の進展**
  - ・高齢化・人口減少が顕著。将来の人口増加が見込めない。
- 2)交通の担い手の不足**
  - ・バスドライバーの不足による路線展開への制約
  - ・観光地内の回遊交通のサービス停止
- 3)既存の公共交通の維持水準を満たさないレベルへの需要の減少**
  - ・移動したい時間帯にバスが運行されなくなっている。(通学メインの公共交通サービス)
- 4)検索サービス等への対応の遅れ**
  - ・主に生活交通は、交通系検索システムに未対応
- 5)公共交通を活用した移動の需要喚起の対応不足**
  - ・公共交通を活用したライフスタイルに適應難。需要喚起も不十分

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- 1)デマンド交通利用者数**：12人/日(生活移動, 観光移動それぞれ)
- 2)GSMの利用者数**：(20人/日(土休日))
- 3)利用者満足度評価**：3.5点/5点満点
- 4)アプリ利用者数**：100人
- 5)運営関係者ヒアリング調査**：運営上の課題の抽出

実験内容

①庄原市中心部(交通拠点+市街地)と、帝釈峽を接続するデマンド交通サービスを試験導入

- 帝釈地区・本村地区の生活交通需要と、帝釈峽への観光交通需要をカバー
- 10人乗りハイエースクラスの車両を想定
- AI予約管理



②帝釈峽内を回遊するGSM(ゴルフカート型)の試験導入

- 風光明媚な散策路の回遊需要をカバー(片道約3km,馬車の代替)
- 位置情報対応(GTFS-JP/RT)  
↑H30.7豪雨災害時に緊急開発した災害時バスロケサービスを転用
- AI予約管理



③デマンド交通利用者向け生活サービス提供

- 病院の診察予約連携サービス(庄原赤十字病院)
- 買物施設支援サービス(庄原ショッピングセンター)

④デマンド交通・GSM・遊覧船の検索サービス,付帯サービスを含んだ決済対応・アプリ/Webサービス開発

- 庄原市観光協会保有の決済システムと接続
- 観光レンタサイクルとも接続
- 既存の公共交通検索サービスと連動

### 3. 観光地型

No.	実験名称
1	ひがし北海道観光型MaaSにおける移動及び車両データ収集、利活用実証
2	会津 Samurai MaaS プロジェクト
3	伊豆における観光型MaaS実証実験
4	志摩地域観光型MaaS実証実験
5	大津市中心市街地及び比叡山周遊の活性化を目指した大津市版MaaS実証実験
6	山陰エリア(鳥取県・島根県)における観光型MaaS実証事業
7	瀬戸内の復権へ:海・陸・空の自由な移動網による国際観光先進都市の創造
8	八重山MaaS化事業【Phase1:観光型MaaS構築に向けた実証実験】

## 実験の概要

ひがし北海道地域に提供予定のスマートフォン向けWILLERS MaaSアプリから収集できるデータに加えて、バスやタクシー、シェアモビリティからの車両データ、車室内データを収集・分析し、観光客の移動体験をより深く理解するとともに、地域とのデータ共有を行うことによる価値創造を実証するもの。

## 協定の構成員

- 【全体統括】 WILLER株式会社
- 【地方公共団体】 JR釧路本線維持活性化協議会
  - ※釧路市・弟子屈町・釧路町・標茶町・鶴居村・網走市・斜里町・小清水町・清里町の各首長・議長、及び北海道 釧路総合政策局、オホーツク総合振興局の局長で構成される協議会
- 【交通事業者】 JR北海道、阿寒バス株式会社、網走バス株式会社、斜里バス株式会社、くしろバス株式会社、金星釧路ハイヤー株式会社、有限会社阿寒観光ハイヤー株式会社網走ハイヤー、株式会社斜里ハイヤー
- 【観光関係】 ひがし北海道自然の美への道DMO
- 【システム開発】 WILLERS PTE, LTD、AZAPA株式会社
- 【オブザーバー】 北海道運輸局 鉄道部、北海道 総合政策部 交通政策局

## 地域の交通課題

- ①公共交通を使った個人の観光周遊がしづらい  
鉄道の各駅から観光地まで、二次交通を利用しないと辿り着けない場所が多くあるが、生活路線をベースとした設計の為、その利用方法が分かりづらく、また不便である為、個人旅行者の公共交通を使った観光周遊がしにくい。
- ②旅行中における移動時間のロス  
観光地が広域にまたがっており、そこに速達性のある公共交通の移動手段がなく、周遊するには多くの時間が移動に使われてしまう。
- ③多様化する観光ニーズへの対応ができていない  
地域事業者は今まで主に団体旅行を中心に受け入れてきた為、個人旅行者の移動目的、感動のポイントを把握できておらず、多様化する観光ニーズに対応できていない。

## 実験内容

- ① WILLERS MaaSアプリ・運転手アプリ・モビリティに搭載する車載センサーからのデータ収集
  - 2019年7月導入のMaaSアプリでは、利用者の属性情報や経路検索、一部予約情報の収集が可能。
  - 運転手アプリ及びモビリティ搭載のセンサーにより、リアルタイムの車両位置情報や混雑状況に加えて、乗客のシーンに応じた感情情報(感動・退屈)をデータ収集する。
- ② 収集したデータの地域内利活用
  - 行動履歴の蓄積から、オンデマンド交通を始めとする新交通サービスの企画を可能とする。
  - リアルタイムの運行状況や混雑状況を把握することで、観光客の最適な移動手段選択に役立てる。また災害等緊急時の情報提供基盤としてMaaSアプリの活用を可能とする。
  - 移動中の感情データを可視化する事で、移動サービスのカスタマイズや、新たな観光スポットの発見に役立てる。

## 本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- 【KPI-1】 経路検索・レコメンド満足度：5点満点中3.7点以上
- 【KPI-2】 車載センサの設置協力交通事業者数：3社以上 (バス・タクシー・電車等で異なる輸送モードから対象選定し、実証実施を予定)
- 【KPI-3】 感情データ収集サンプル数：1,000データセット/対象区間

# 会津 Samurai MaaS プロジェクト (会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会)

【実験の概要】「地方都市」と「観光地」二面性を有する会津若松市をフィールドに、グローバルなサービスへのAPI接続を前提に、地域で持続的に運営可能な「ローカルなモビリティサービス」を、生活・観光両面での実証実験を通じ構築する。

【協議会の構成員】 会津乗合自動車、会津鉄道、KCS、デザインウム、アルパイン、福島大学経済経営学類吉田研究室 【協定締結】 会津若松市  
【オブザーバー】 東日本旅客鉄道、NEC会津イノベーションセンター、ITS Japan 【連携団体】 観光ビューロー、会津圏域公共交通活性化協議会

## 【地域の交通課題】

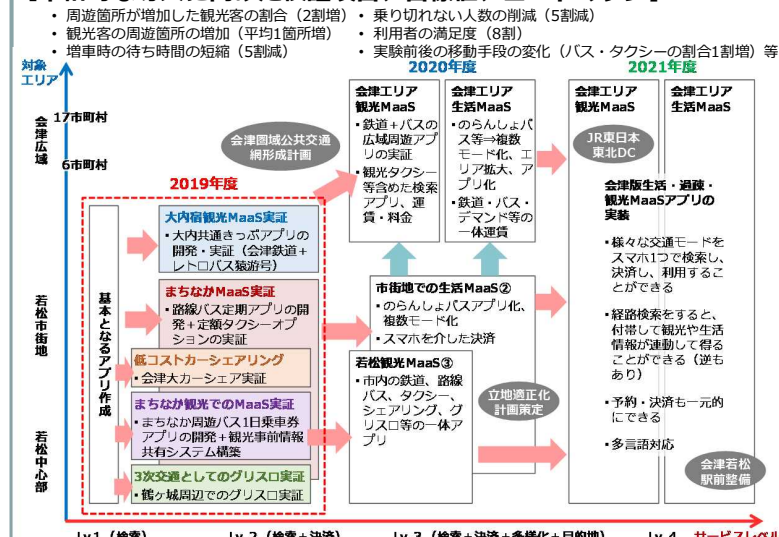
	会津若松市中心部及び市街地部	会津若松市郊外部及び会津圏域
生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー依存</li> <li>まちなかの交通不便性(城下町特有の課題)</li> <li>路線バスのみで移動手段を確保することが困難</li> <li>公共交通の担い手不足(運転手不足)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー依存</li> <li>高齢者の移動手段の確保</li> <li>広域路線バスの維持困難</li> <li>路線バスのみで移動手段を確保することが困難</li> <li>公共交通の担い手不足(運転手不足)</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>インバウンド対応</li> <li>観光利用によるランダムな混雑発生に対し、まちなか周遊/バスの増車対応が困難</li> <li>まちなか周遊バス以外のバス・鉄道利用が限定的(沿線から外れた観光地への来訪が限定的)</li> <li>様々な観光客向けサービス・情報がバラバラに提供されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インバウンド対応</li> <li>鉄道(会津線・只見線)からの二次交通の充実・利便性向上</li> <li>鉄道・バス等の接続利便性向上</li> </ul>

先行して解決を図る交通課題 ※段階的に解決領域を拡大していく

## 【実証の内容】

交通課題	プロジェクトで「目指したい姿」	プロジェクト
<b>■観光(中心部)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>教育旅行の自由行動やFIT増加によるランダムな混雑発生に対し、まちなか周遊バスの増車対応が困難</li> <li>まちなか周遊バス以外のバス・鉄道利用が限定的(沿線から外れた観光地への来訪が限定的)</li> <li>様々な観光客向けサービス・情報がバラバラに提供されている</li> <li>公共交通担い手不足</li> <li>まちなか周遊バス車内で一日乗車券が販売できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「まちなか周遊バス」を円滑に利用でき、かつ、他の路線バスや鉄道利用の選択性が高まることで、<b>観光客の来訪圏域が広がる</b>。</li> <li>供給制約(乗務員不足)の中、「まちなか周遊バス」の増車を踏まえて、個人旅行者・FITや会津広域観光への展開を検討する。(事前決済による購入容易化、アプリを通じた供給側の情報共有の仕組み構築等)</li> <li>会津若松から大内宿までの移動手段として、会津鉄道とレトロバスを一体的に利用でき、かつ、発地側での共通引きっぷを購入(事前予約・決済)できることで、<b>観光客の利便性が向上し周遊範囲が広がる</b>。</li> <li>供給制約(乗務員不足)の中、「レトロバス」の増車対応を効率的に行える。<b>(高給のミスマッチを小さくする)</b></li> </ul>	<b>I 会津 Samurai MaaS(観光)プロジェクト</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>I-① 教育旅行を対象にした会津まちなか観光MaaS実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>■教育旅行の事前情報共有システム構築の検討</li> <li>■まちなか周遊用の一日乗車券アプリの構築・実証</li> </ul> </li> <li>I-② 鉄道+バスによる大内宿観光MaaS実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>■大内宿共通引きっぷアプリの開発(会津鉄道&amp;レトロバス)実証</li> </ul> </li> <li>I-③ 3次交通としてのグリス口実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>※新モビ推進事業とは別途実施し連携を図る</li> </ul> </li> </ul> <p>⇒将来的に、1回券実装や会津広域観光への展開</p>
<b>■観光(会津圏域)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道(会津線・只見線)からの二次交通の充実・利便性向上</li> <li>インバウンド対応</li> <li>公共交通担い手不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>会津若松から大内宿までの移動手段として、会津鉄道とレトロバスを一体的に利用でき、かつ、発地側での共通引きっぷを購入(事前予約・決済)できることで、<b>観光客の利便性が向上し周遊範囲が広がる</b>。</li> <li>供給制約(乗務員不足)の中、「レトロバス」の増車対応を効率的に行える。<b>(高給のミスマッチを小さくする)</b></li> </ul>	<b>II 会津城下町 MaaS(生活)プロジェクト</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>II-① バス+タクシーによる会津まちなか生活MaaS実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>■中心市街地のバス定期券アプリの開発(月極・一日単位)</li> <li>■定期券アプリによる定額タクシーサービスの実証</li> </ul> </li> <li>II-② 低コストカーシェアリング・目的別マッチングサービスの実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>※新モビ推進事業とは別途実施し連携を図る</li> </ul> </li> </ul> <p>⇒将来的に、郊外部や会津圏域の生活交通への展開</p>
<b>■生活(中心部及び市街地部)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー依存</li> <li>まちなかの交通不便性(城下町特有の課題)</li> <li>路線バスのみで移動手段を確保することが困難</li> <li>公共交通担い手不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>会津若松市中心市街地において、城下町の「強み」である人口密度と<b>バス路線網の密度の高さ</b>をベースに、限られた範囲を面的にカバーする優位性がある<b>乗用タクシーの定額サービスをオプションに加えた「ソフト」</b>が構築されることで、モビリティサービスが多様化され、<b>中心市街地のアクセシビリティが向上する</b>。</li> <li>※但し、経由地は多くながちであり、各路線の運行回数が多いとは限らない</li> <li>バス停別<b>乗降人数を把握</b>できる。</li> <li>事前決済により<b>定期券等を容易に購入</b>できる</li> </ul>	<b>II 会津城下町 MaaS(生活)プロジェクト</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>II-① バス+タクシーによる会津まちなか生活MaaS実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>■中心市街地のバス定期券アプリの開発(月極・一日単位)</li> <li>■定期券アプリによる定額タクシーサービスの実証</li> </ul> </li> <li>II-② 低コストカーシェアリング・目的別マッチングサービスの実証                             <ul style="list-style-type: none"> <li>※新モビ推進事業とは別途実施し連携を図る</li> </ul> </li> </ul> <p>⇒将来的に、郊外部や会津圏域の生活交通への展開</p>
<b>■生活(郊外部及び会津圏域)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域路線の維持困難</li> <li>高齢者の移動手段の確保</li> <li>公共交通担い手不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な交通モードをスマホ上で検索し、決済し、利用することができる</li> <li>経路検索をするや、付帯して観光や生活情報が連動して得ることができる(逆もあり)</li> <li>予約・決済も一元的にできる</li> <li>多言語対応</li> </ul>	

## 【本格的な導入に向けた検証項目、目標値、ロードマップ】



## 実験の概要(100字程度)

伊豆地域を来訪する観光客が、2次交通(路線バス、AI型オンデマンド交通、自転車、レンタカー等)をスマートフォンで予約・決済でき、目的地までシームレスに移動できる快適な環境を、地元各社と協力して整備することで、観光振興と地域活性化を図る。

## 【実行委員会の構成員】

一般社団法人美しい伊豆創造センター、東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、楽天株式会社、伊豆急行株式会社、東海自動車株式会社、伊豆箱根鉄道株式会社、伊豆箱根バス会社、株式会社伊豆クルーズ、一般社団法人伊豆半島創造研究所、静岡県タクシー協会、JR東日本レンタリース株式会社、静岡県、国土交通省静岡運輸支局、株式会社ジェイアール東日本企画

## 【地域の交通課題】

バスやタクシー運転手の高齢化や人手不足により、2次交通維持が難化しつつあり、観光客や住民のスムーズな移動を阻害している。2次交通脆弱化により、伊豆来訪者の8割が自家用車を選択する結果、幹線道路の大渋滞などの問題を引き起こしている。

## 本格的な導入に向けた検証項目、目標値

アプリダウンロード数: 20,000 (4月から実施; 達成済み)  
デジタルフリーパスの販売数: 10,000件 (4月から実施)

## ●実験期間: 2019年9月1日～11月30日

## ●実験内容(詳細は添付資料①～④を参照)

・専用MaaSアプリ「Izuko」の開発と機能更新  
ダウンロード、利用は無料  
日英2ヶ国語対応

・デジタルフリーパス3種の販売(2日間有効、有料)  
東伊豆と中伊豆における鉄道とバスが一定区間で乗り放題となる電子チケットを販売。クレジットカード登録により、アプリ内で決済可能。

・AI型オンデマンド交通(1日間有効、有料)  
下田駅周辺で地元タクシー会社と連携しAI型オンデマンド交通を構築。アプリ内で予約、決済可能。

・観光施設デジタルチケットの販売(1日間有効、有料)  
下田海中水族館や遊覧船等、10施設前後のデジタルチケットを販売。アプリ内で決済可能

・その他Izukoで対応できること  
経路検索(検索結果から交通機関の決済が可能)  
レンタサイクル、レンタカーの予約(リンク)

19

## 志摩地域観光型MaaS実証実験

(近鉄グループホールディングス株式会社: 志摩市との連携協定を締結予定)

観光地型

## 実験の概要

第1期は経路検索等の環境整備、オンデマンド交通を試行しMaaS提供体制を整備。第2期は域内陸上・海上の複数交通サービスや旅行商品を統合したMaaSアプリを公開。検索・予約・決済機能の提供、デジタルフリーパス販売を行い需要・技術的検証を行う。

## 協議会の構成員

●連携協定: 志摩市及び近鉄グループホールディングス(株)(締結準備中)

●連携: 志摩MaaS協議会(設立準備中)

志摩市、三重県、近鉄グループホールディングス(株)、志摩マリンレジャー(株)、(一社)志摩市観光協会、学識有識者等

## 地域の交通課題

・志摩にはポテンシャルの高い観光地、集客スポットがあるものの、それが各所に広く点在。一方、「交通アクセス手段の不足」、「複数の交通事業者・宿泊関連事業者が個別に交通手段を提供して運営が非効率」、「観光客にとってわかりづらい」、「経路や利用できる交通手段やその利便性などの情報発信が十分でない」ゆえに、自家用車観光に依存、地域活性化がはかられていない。  
・観光地としての魅力向上、住民の高齢化対応も含め、当該地域での多様な交通手段の連携・効率化が急務。

## 本格的な導入に向けた検証項目、目標値

・技術・需要面から検証項目を設定。2020年1～2月の実証期間における主なKPI指標は以下

- ・アプリダウンロード数: 8,000DL
- ・デジタルフリーパス購入数: 400枚
- ・MaaSの利活用を促す旅行商品購入者数: 230人
- ・新型オンデマンドサービス利用者数: 600回(バス、タクシー、マリンタクシーの合計利用者数)
- ・MaaSの利用満足度: 70%

## 実験内容:

(1) 志摩地域における観光型MaaS環境およびアプリの構築

## ●MaaSにより連携する交通手段

交通手段	概要
鉄道	近畿日本鉄道(株)の路線
バス	三重交通(株)の路線バス、公営バス
オンデマンド交通	①三重交通(株)の現路線をベースとしたデマンドバス (横山展望台～鶴方駅、鶴方駅～大王崎～桐垣展望台・志摩自然学校区間) ②志摩マリンレジャーの英虞湾マリンタクシー (賢島港、ホテル桟橋、浜島、志摩自然学校、和具、御座等区間) ③三重近鉄タクシー(株)・(有)和栄タクシーのデマンドタクシー(相乗り可とする)
その他	近鉄グループホテルが運行しているシャトルバス(鶴方駅、賢島駅、各宿泊施設間) ※空き時間や回送を活用した宿泊施設利用者向けの送客サービスを強化

- **MaaSアプリの構築・検証:** 上記交通手段の「検索」、オンデマンド交通の「予約」、オンデマンド交通・デジタルフリーパスの「決済」ほか、観光地情報を検索可能
- **サービス範囲・ルートの検討:** 交通結節点の形成を意識した実証ルートの設定
- **定額制を含む料金体系の検討:** 伊勢志摩エリアの「デジタルフリーパス」

	デジタルフリーパス購入者が利用できるサービス(調整中)
鉄道	名古屋・大阪のターミナル⇄伊勢志摩の往復乗車券・伊勢志摩周遊フリー乗車券
バス	伊勢志摩周遊フリー乗車券 ※デマンドバスも含む
定期船	英虞湾定期船(賢島・和具、賢島・浜島)フリー乗船券
観光施設	伊勢志摩の主要観光施設の入場・入館フリー

- **旅行商品と連携したMaaSの導入:** 持続可能なMaaSの運営に向け、需要を確保・拡大していくための仕組みが必要。観光の回遊が誘発する施策と連携することが有益であり、本実証でのMaaSが組み込まれた旅行商品を造成・販売し、需要を検証、観光客向けの普及方策を検討する。

(2) 新型輸送サービス(オンデマンド交通)の実証実験

- **バス・タクシー・マリンタクシーの新しい輸送サービスを運行**
- 運行システムは、既存デマンド交通の実績豊富なソフトウェア会社のオンデマンド運行システムを上記交通機関の運行特性に適合するよう調整し、導入予定

20

実験の概要(100字程度)

本市の一部と京都市の一部を実験地域とし、住民と観光客を利用者として想定し、自動運転バスと四種の既存公共交通、ホテル、観光施設、小売店、飲食店等を便利かつお得に利用できるMaaSを提供し、公共交通を活用した利用者の周遊を促進する。

協議会の構成員

大津市、京阪ホールディングス株式会社、京阪バス株式会社、日本ユニシス株式会社、京都大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻空間情報学講座、地域事業者(琵琶湖ホテル他)、滋賀県、国土交通省近畿運輸局(または)国土交通省滋賀運輸支局

地域の交通課題

本市中心市街地は、利用者の減少に伴い、JR大津駅から観光客に大変人気のある琵琶湖湖岸への路線バスが廃止となり、公共交通機関がない状況である。また、比叡山は、入山のために、大津市側・京都市側双方からケーブルカー、ロープウェイなどが整備され、山内各エリア間はシャトルバスが結んでおり、交通アクセスは整備されているものの、多数の交通機関を乗り継ぐ複雑さや、所要時分の見込みの立てにくさが課題となっている。

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- ・MaaSアプリのダウンロード数: 2,367
- ・MaaSアプリ内デジタルフリーパス購入数: 2,367
- ・MaaSアプリ内クーポン利用件数: 4,734
- ・地区別観光入り込み客数(中心市街地、比叡山周辺): 前年比1%増

実験内容

- スマートフォン向けMaaSアプリの構築及び実証
    - MaaSアプリの対象交通手段
      - ・中心市街地での自動運転バス路線等、計9路線
    - 交通以外のサービスとの連携
      - ・観光施設・小売店・飲食店・物販店・ホテル等の情報やクーポン
    - 検索、予約、決済の有無及び手段
      - ・検索: MaaSアプリ内で上記交通手段を一括して検索が可能
      - ・決済: ①MaaSアプリ内で購入可能なデジタルフリーパス  
②MaaSアプリ内で購入可能なデジタルクーポン
    - 乗車時確認: ①MaaSアプリの決済済み画面表示を目視で確認  
②車内に設置された端末に二次元コードで確認
  - 現地実証実験期間
    - ・令和元年(2019年)11月1日～30日(予定)
  - 利用料金
    - ・開発したMaaSアプリの利用料は無料
    - ・デジタルフリーパスは1日定額制
  - 特記事項特記事項
    - ・MaaSアプリは2カ国語対応(日本語、英語)
- データ連携方法
    - 複数の事業者間のデータ連携方法
      - ・MaaSアプリと飲食店情報サイトをAPI連携
    - 他のMaaSと連携可能なシステムの構築方法
      - ・MaaSアプリのAPIを公開

山陰エリア(鳥取県・島根県)における観光型MaaS実証事業(山陰地域観光MaaSコンソーシアム)

実験の概要

鳥取県・島根県において、外国人観光客向けに1つのアプリ上でエリア内の観光情報(300か所)、交通(20事業者)・観光文化施設(50事業者)の周遊パス、経路検索・ルート提案、手ぶら観光、AI乗合タクシーの提供を行い、エリア内での周遊促進・消費拡大を目指す。

協議会の構成員

JTB、日建設計総合研究所、中国地域創造研究センター、未来シェア、日本ユニシス、名古屋大学、日本交通バス、日の丸自動車、一畑グループ、松江交通局、境港市、安来市、米子市、松江市、出雲市、鳥取市、倉吉市、岩見町、鳥取県、島根県、鳥取県バス協会、島根県旅客事業者協会、山陰インバウンド機構、中海・宍道湖・大山圏域観光局

地域の交通課題

エリアを横断するJR山陰本線や一部の観光用の循環バス・遊覧船を除き、十分な交通ネットワークが整備されていないため、観光客の移動は不便なものとなっている。一方、近年、当地域では、クルーズ船の寄港が盛んになっており、地域観光の起爆剤となることが期待される一方で、脆弱な地域公共交通が、その足かせになっている。そのため、当地域では、市民生活の視点のみならず、地域産業振興に係る観光活性化の視点からも、MaaSを活用した地域公共交通体系の再生が重要な課題となっている。

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

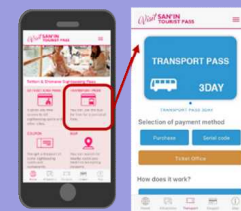
- ・アプリのダウンロード数(4,000ダウンロード)、経路検索・旅程作成サービス利用者数(2,000人)・利用回数(3,000回)、周遊パス・交通パスの利用者数(1,000人)・利用履歴(5,000回)、AIオンデマンド乗合タクシーの利用者数(100人)・乗降回数(350回)、手ぶら観光の利用者数(100人)・配送回数およびエリア(150個)、購入場所・タイミング(1,000回)

実験内容

- 実施エリア:**  
鳥取県全域、島根県東部地域(松江市、出雲市、安来市)
- 対象交通手段:**  
鉄道、バス、遊覧船、超小型モビリティ、レンタサイクル(20事業者参画)
- 交通以外のサービス:**  
観光スポット情報・飲食店・小売店情報提供(300か所)、観光施設入場バス(50事業者参画)、手荷物配送
- 検索、決済:**  
経路検索・推奨観光ルート提案、アプリ上でパスの購入可能

**実証期間:**  
2019年10月1日～2020年3月中旬

**その他:**  
MaaSアプリは4カ国語対応(日本語、英語、韓国語、繁体中国語) WEB購入以外にもエリア内20か所で購入が可能



(アプリTOP画面、バス画面イメージ)

実験の概要：高松空港から入る香川・瀬戸内観光客を対象に、海上タクシーを含む海・陸・空の交通機関やツアーバス等観光事業者とAPI連携した旅程提案型MaaSを提供する。観光客の行動変容を検証し、持続的な瀬戸内観光振興に向けた示唆を検討する。

**地域の交通課題：**

観光客（特に瀬戸内に来訪する外国人観光客）の観光体験・購買機会の損失に繋がるモビリティ不足  
 <瀬戸内離島>公共交通の時間・容量制約による移動手段不足やフェリー、バスの積み残し  
 <高松市街地>脆弱なインターモーダル連携による市内観光・経済の不活性

**実験内容：**

MaaSアプリ「Horai」の連携基盤システム開発実験中心に、全体を通貫する実験項目の下、事業者と協力して本実証実験のコア目的である「海上・陸上交通の連携に向けた障壁の克服」を実現する。実現可能な領域から連携を本格化し、実験後には空港やエアラインも巻き込み、海陸空のシームレスな移動を目指したデータ事業者の統合を図る。



参考：HoraiのUI

Phase 0 全体調整	実証実験(1)	DBとのAPI連携開発
	実証実験(2)	需要予測モデルの構築と検証
	実証実験(3)	MaaS社会受容性調査
Phase 1 海上	実証実験(4)	海上タクシー運行実験
	実証実験(5)	AVATAR実験
	実証実験(6)	電子・オンライン決済一部導入
Phase 2 陸上	実証実験(7)	旅程連動タクシー配車導入
	実証実験(8)	手ぶら観光連携
	実証実験(9)	市内観光の課題抽出

**本格的な導入に向けた検証項目、目標値：**

- MaaSアプリ(Horai)のダウンロード数(396→2400)
- 海上タクシーの利用者数(110→700)
- (396ダウンロード、利用者数110人、:2019年5月28日現在)
- ・実証実験によって観光客の機会損失の解消が確認されること
- 行きたかったのに行けなかったという観光客が1箇所/日以上減ること
- ・海上・陸上交通のデータ連携に向けた障壁を取り除けていること
- 高松港発着の全7航路のうち、非現金決済を導入していない5航路がクレジットカード決済を、また、事前のウェブ予約に対応していない全7航路のうち、観光客の多い小豆島・直島・豊島に接続する5航路が事前のウェブ予約に対応している、もしくは対応することが決定している状況にあること
- 小豆島・直島の全てのタクシー事業者について、MaaSアプリ(Horai)上の配車・決済が可能になっていること

**協議会の構成員：**

①企画及び次世代モビリティに関するビジョン検討/社会受容性醸成				
scheme verge(株)	ANAホールディングス(株)	高松商運(株)		
②MaaSに向けたデータの整備と、MaaSアプリを通じた電子決済対応・モビリティ提供				
ことでんグループ	四国旅客鉄道(株)	日新タクシー(株)	香川県旅客船協会	
③データの利活用のためのプラットフォームの整備				
scheme verge(株)	(株)電通	香川大学米谷研究室		
④MaaSプラットフォームと観光・旅行業システムの連携に向けた実証				
(一社)せとうち観光推進機構	高松空港(株)	穴吹興産(株)		
⑤既存/関連の取り組みとの連携・関係整理(オブザーバ)				
国土交通省 四国運輸局	高松市役所 総務局	小豆島町	土庄町	直島町 23

**八重山MaaS化事業【Phase1:観光型MaaS構築に向けた実証実験】** 観光地型

【実験の概要】 沖縄県八重山地区(石垣市・竹富町)にて、**地域DMO、旅行会社、地銀、通信会社が一体となり**複数交通モードの情報・オペレーション・交通サービスの連携性・利便性向上のため**MaaSサイト・アプリとシステムを構築**、公共交通分担率の向上と商業・観光施設等への送客を目指した**観光地型MaaSを実現し、他型のMaaSへの将来展開が可能な基盤として有用性を検証**する

**【協議会等の構成員】**


- ✓ 八重山ビジターズ
- ✓ 石垣市
- ✓ 竹富町
- ✓ 沖縄セルラーアグリ&マルシェ
- ✓ JTB沖縄
- ✓ 琉球銀行
- ✓ TIS

**【実験内容】**

(実証期間) 2019年11月～2018年2月を予定  
 (対象地域) 石垣市、竹富町  
 (参画事業者) 上記地域で現時点で11社参画意向

**八重山MaaSサイト・アプリでのワンストップでの最適商品情報の提供および予約・販売機能の有用性の検証**

a. 旅程に合った交通等商品の造成(パック含)	MaaSレベル3実証のため、定額制サービスや事業者をまたいだバック商品を造成(複数交通モード+商業クーポン等)、利用者検索内容等に応じ推奨・提供する
b. サイト・アプリでの連携された情報の提供	複数交通事業者をまたいで路線・商品サービス/時刻表/運賃/運行情報等を連携させ提示する(船舶、バス、タクシー等)
c. 予約・決済、電子チケット発券機能の提供	上記aについて、事前の予約・販売およびデジタルチケット機能を提供する(安価・簡易に読取可能)


加参事業者様はステッカー等を貼付  
利用者がスマホで操作

※ 上記サービスのデータ連携、オープン化を実現するため、セキュリティ、利便性を考慮したインターネット接続によるAPI連携を実現

**【地域の交通課題】**

	地域交通 「地域の足の確保」	観光交通 「レンタカー事故等の増加」
発生している交通課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>石垣市の<b>自家用車利用率が57.7%で公共交通分担率が低い</b></li> <li>石垣市では採算性低下による<b>循環バス廃止以降、公共交通空白地が拡大</b></li> <li><b>高齢化が進行し事故の増加が懸念</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行者の<b>レンタカー利用割合は51.0%と公共交通の分担率が低く</b>、レンタカー事故の増加、離島ターミナル駐車場の混雑等の課題が発生</li> </ul>
課題の要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通網形成が不十分であり(バス運行本数・時間数・他交通との連携など)、<b>地域全体での交通の最適化・連携が図られていない</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島に行くほどに現地の交通情報が乏しく、<b>一括した情報収集が困難</b></li> <li>各モード窓口等で都度現金購入・発券等手続きが必要な、<b>煩雑なオペレーション</b></li> <li><b>事前の予約・決済が可能なモードは限定的</b></li> </ul>

**【本格的な導入に向けた検証項目、目標値】**

- a. 実証期間中の八重山MaaSサービス購入・利用者数 5,000人
- b. 増容効果(当該サービスにより移動サービスを利用した者の割合) 10%
- c. 利用サービス増加効果(当該サービスにより訪問先を増加した者の割合) 10%
- d. 利用者レポート希望率(次回訪問時も当該サービスを利用したい者の割合) 50%

2019 年 6 月 18 日

「スマートモビリティチャレンジ」、始動  
～支援対象地域・事業を選定しました～

経済産業省・国土交通省では、本年 4 月より新しいモビリティサービスの社会実装に挑戦する地域等を応援する新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を開始しました。今般、その支援対象として、合計 28 の地域・事業を選定しました。先進的な取組を進める地域において事業性分析等を通じ、ベストプラクティスの抽出や横断的課題の整理等を進めていきます。

1. 「スマートモビリティチャレンジ」の支援対象地域・事業の選定

経済産業省・国土交通省では、本年 4 月より新しいモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化に挑戦する地域や企業を応援する新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域・事業のご提案を 5 月にかけて募集しました。この度、有識者会議による審査を経て、あわせて 28 の支援対象地域・事業を選定しました。

「スマートモビリティチャレンジ」  
支援対象地域・事業



No.	市区町村 (地域)	都道府県
1	阿寒地域	北海道
2	上士幌町	北海道
3	浪江町・南相馬市	福島県
4	会津若松市	福島県
5	新潟市	新潟県
6	日立市	茨城県
7	つくば市	茨城県
8	前橋市	群馬県
9	横須賀市	神奈川県
10	川崎市・箱根町	神奈川県
11	伊豆地域	静岡県
12	静岡市	静岡県
13	豊田市	愛知県
14	春日井市	愛知県
15	菰野町	三重県
16	志摩地域	三重県
17	永平寺町	福井県
18	大津市	滋賀県
19	南山城村	京都府
20	京丹後周辺地域	京都府
21	神戸市	兵庫県
22	山陰地域	鳥取・島根県
23	大田市	島根県
24	庄原市	広島県
25	瀬戸内地域	香川県
26	大分市	大分県
27	肝属郡 3 町	鹿児島県
28	八重山地域	沖縄県

### <経済産業省>

4月23日から5月31日まで、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組み、事業計画策定や効果分析等(パイロット地域分析事業)にご協力いただける「パイロット地域」を募集しました。有識者による企画運営委員会の審議を経て、24のご提案から13の「パイロット地域」を選定しました。

### <国土交通省>

4月18日から5月29日まで、全国各地のMaaS等新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進するため、「新モビリティサービス推進事業」を公募しました。有識者委員会の審議を経て、51のご応募から、全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を19事業選定しました。

「スマートモビリティチャレンジ」プロジェクトでは、今後、スマートモビリティチャレンジ推進協議会(以下、推進協議会)の活動を通じ、具体的なニーズやソリューションに関する情報共有を促すとともに、新しいモビリティサービスの地域における事業性・社会受容性向上のポイント、地域経済への影響、制度的課題等を整理し、ビジネス環境整備を進めます。



## 2. 「スマートモビリティチャレンジ シンポジウム」の開催

経済産業省・国土交通省では、新たなモビリティサービスに取り組む自治体や企業の方々と情報共有やコラボレーションを図るためのシンポジウムを開催します。スマートモビリティチャレンジの支援対象地域・事業の紹介や推進協議会の会員自治体・企業等による取組の紹介を行う予定です。



### <開催概要>

日時 6月21日(金曜日) 13時～16時 (12時より受付開始)

会場 東京ミッドタウン日比谷 6階 BASE Q

登壇予定者

【省庁】世耕経済産業大臣、石井国土交通大臣 等

【自治体】群馬県前橋市 大野 誠司 情報政策担当部長

静岡県静岡市 美濃部 雄人 副市長

福井県永平寺町 河合 永充 町長

滋賀県大津市 越 直美 市長

島根県太田市 森山 昌幸(バイタルリード 代表取締役)

【事業者】WILLER 中野 正治 執行役員

NTTドコモ 谷 直樹 執行役員 法人ビジネス本部 IoTビジネス部長

小田急電鉄 久富 雅史 経営戦略部長

MONET Technologies 宮川 潤一 代表取締役兼 CEO

※閉会后、同会場でネットワーキングの場を設定する予定です。

※参加登録は6月5日(水曜日)をもって終了しておりますが、メディア関係者用の傍聴席をご用意しておりますので、取材のご希望は、下記のお問合せ先までご連絡ください。

### 3. 関連サイト

- スマートモビリティチャレンジ キャンペーンサイト

<https://www.mobilitychallenge.go.jp/>

- パイロット地域分析事業について

[https://www.nri.com/jp/service/mcs/koubo/mobilitychallenge\\_2019](https://www.nri.com/jp/service/mcs/koubo/mobilitychallenge_2019)

- 新モビリティサービス推進事業について

[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000142.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000142.html)

(本プレスリリースについてのお問合せ)

経済産業省製造産業局

モビリティと地域・都市の未来プロジェクトチーム

担当参事官: 小林 (担当: 眞柳、増田、泉)

電話: 03-3501-1511 (内線 3831)

03-3501-1618 (直通)

03-3501-6691 (FAX)

E-mail: [contact\\_mobility\\_pt@meti.go.jp](mailto:contact_mobility_pt@meti.go.jp)

国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

担当: 小川、日野杉、長尾

電話: 03-5253-8111 (内線 54903)

03-5253-8980 (直通)

03-5253-1513 (FAX)

E-mail: [hqt-newmobility@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-newmobility@gxb.mlit.go.jp)

(スマートモビリティチャレンジシンポジウム取材についてのお問合せ)

株式会社野村総合研究所

グローバルインフラコンサルティング部

担当者: 小畑、大野

電話: 03-5533-2111 (代表)

E-mail: [mobility\\_symposium@nri.co.jp](mailto:mobility_symposium@nri.co.jp)