

# 地域別モデルの検討について

---

# 地域別モデルに関する主な意見

## これまでの懇談会での主な意見(地域別モデル)

### 地域別モデル検討の必要性

- AIや自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスに取り組む目的に立ち返って、実証実験等の個別プロジェクトの遂行を目指すだけでなく、**取り組み全体としての最終的な目標および成功イメージを地域類型ごとに定義できると良い**のではないかな。
- ケーススタディのような形で**地域類型ごとのMaaSサービスのイメージをまとめられると良い**のではないかな。

### 具体的な検討の方向性

- 地域類型の分類として「都市」、「地方」、「観光地」を並列に考えるのではなく、**「都市」と「地方」をつなげる役割を「観光地」に期待するという整理も可能**ではないかな。
- **観光地型MaaSの議論に物流を含める余地はある**のではないかな。

## 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）

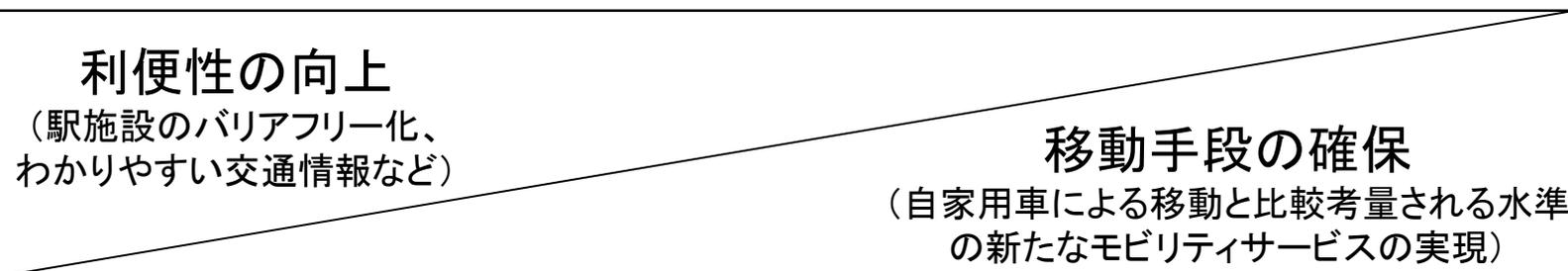
## II. 地域により異なる実現すべきサービス

- 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



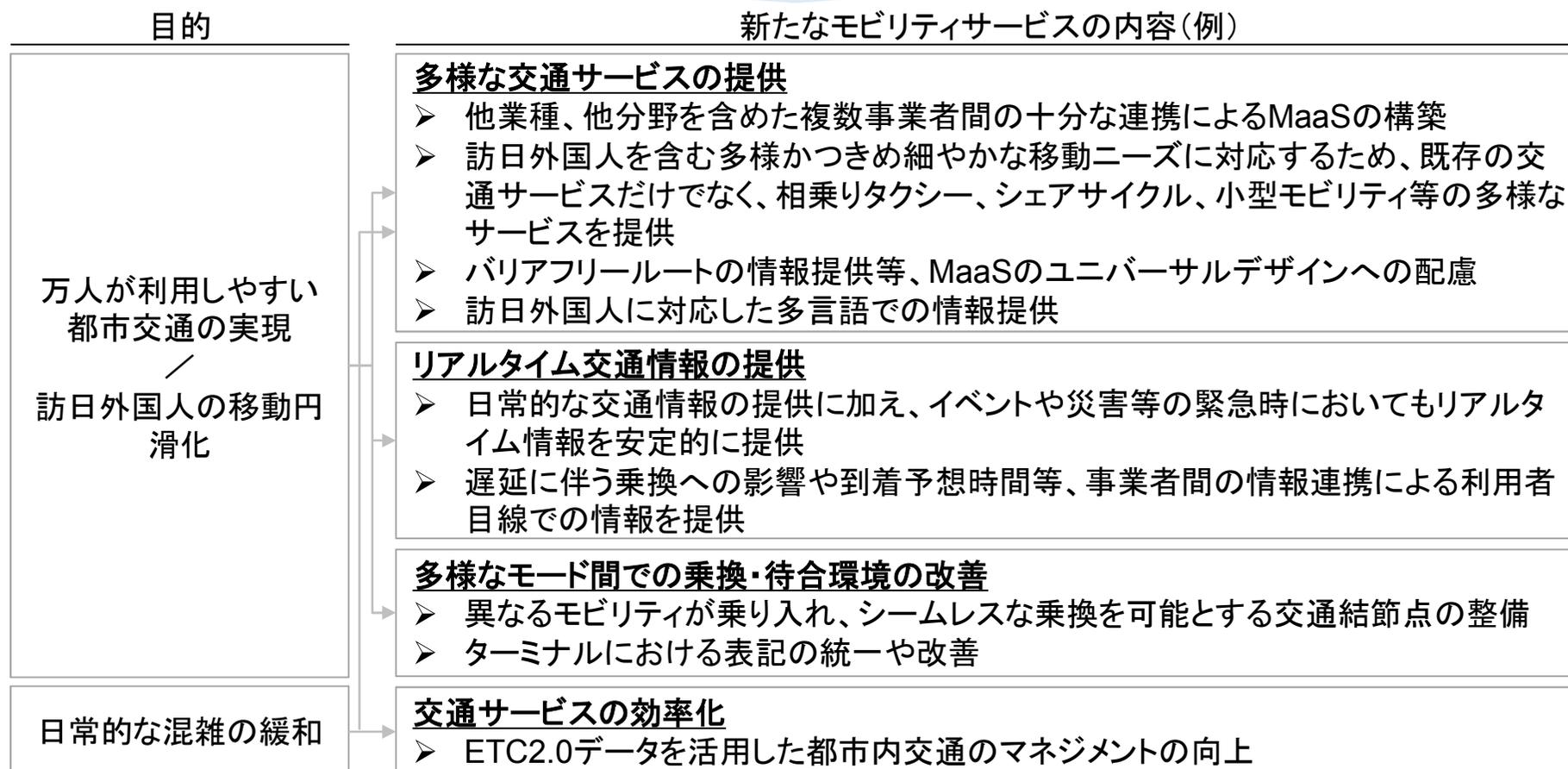
# 地域類型別のモデル

以下の地域類型の下で、各地域の特性や課題を起点に地域毎のモデルを議論するのはどうか。

		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：－</li> <li>人口密度：－</li> <li>交通体系：－</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>

# 都市圏における新たなモビリティ(大都市型)

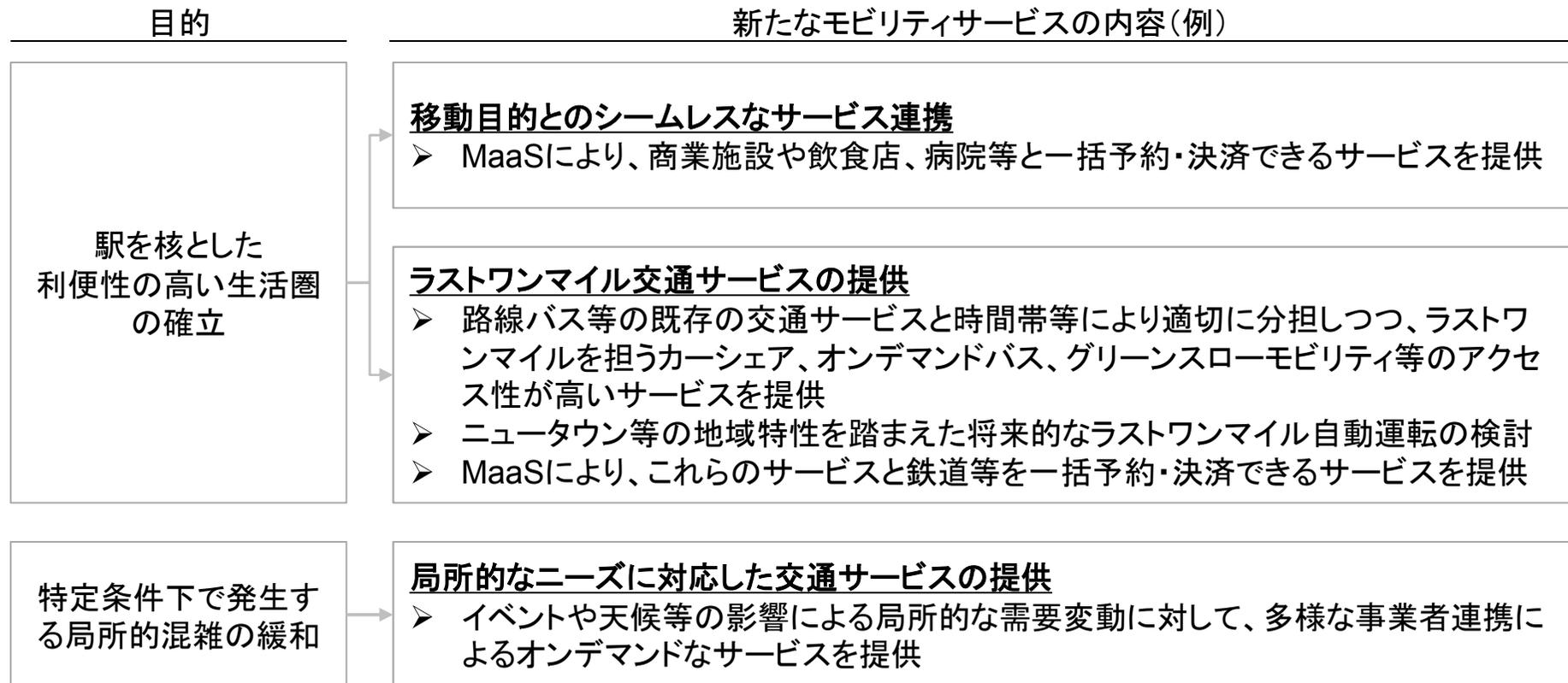
- **地域特性:** 既に交通サービスが充実しており、特に鉄道利用が多い。移動ニーズは多様。狭い道路が多い。
- **既存の交通サービス:** 鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題:** 移動ニーズの更なる多様化。訪日外国人の増加。交通渋滞や満員電車等の日常的な混雑。イベントや災害等に起因する突発的な混雑。



## 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。

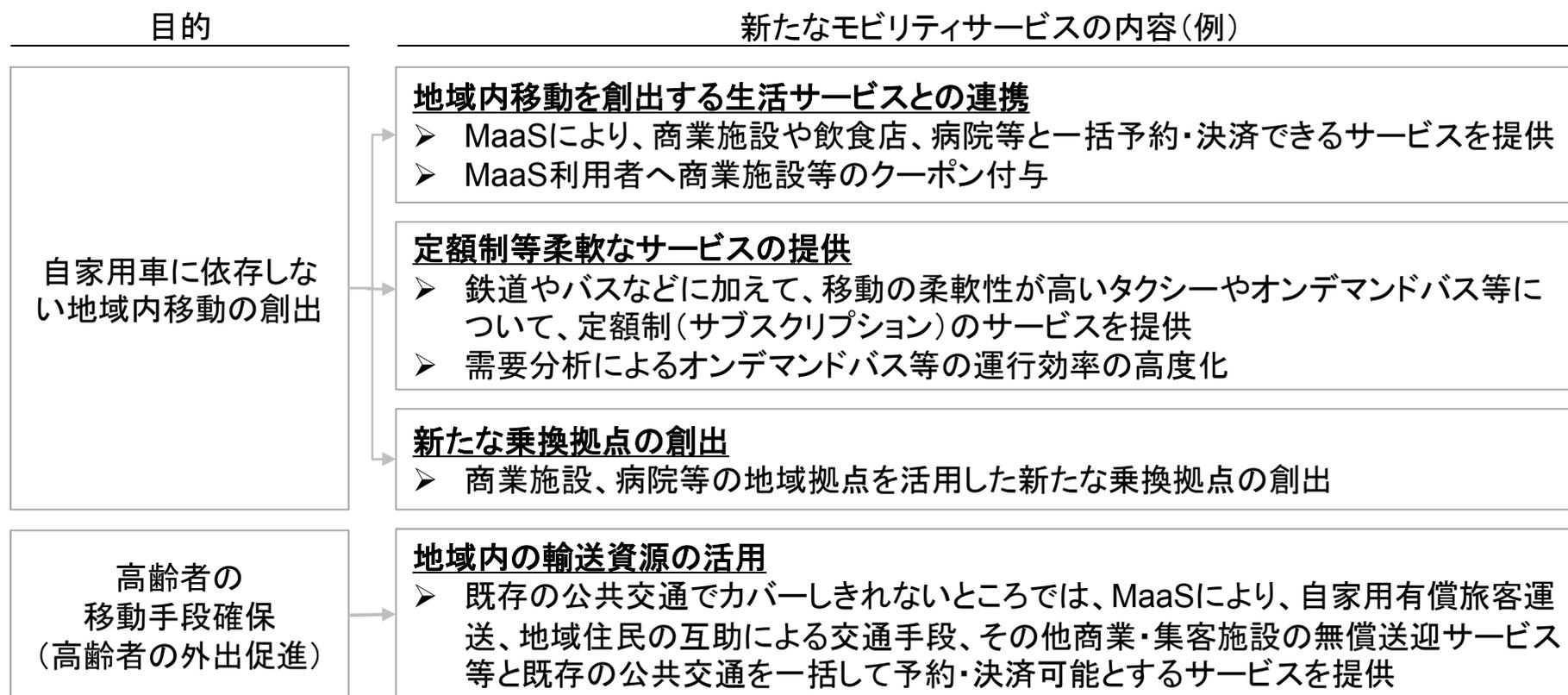


## MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

鉄道、バス、タクシー、カーシェア、オンデマンドバス、グリーンスローモビリティなど

# 地方圏における新たなモビリティ(地方都市型)

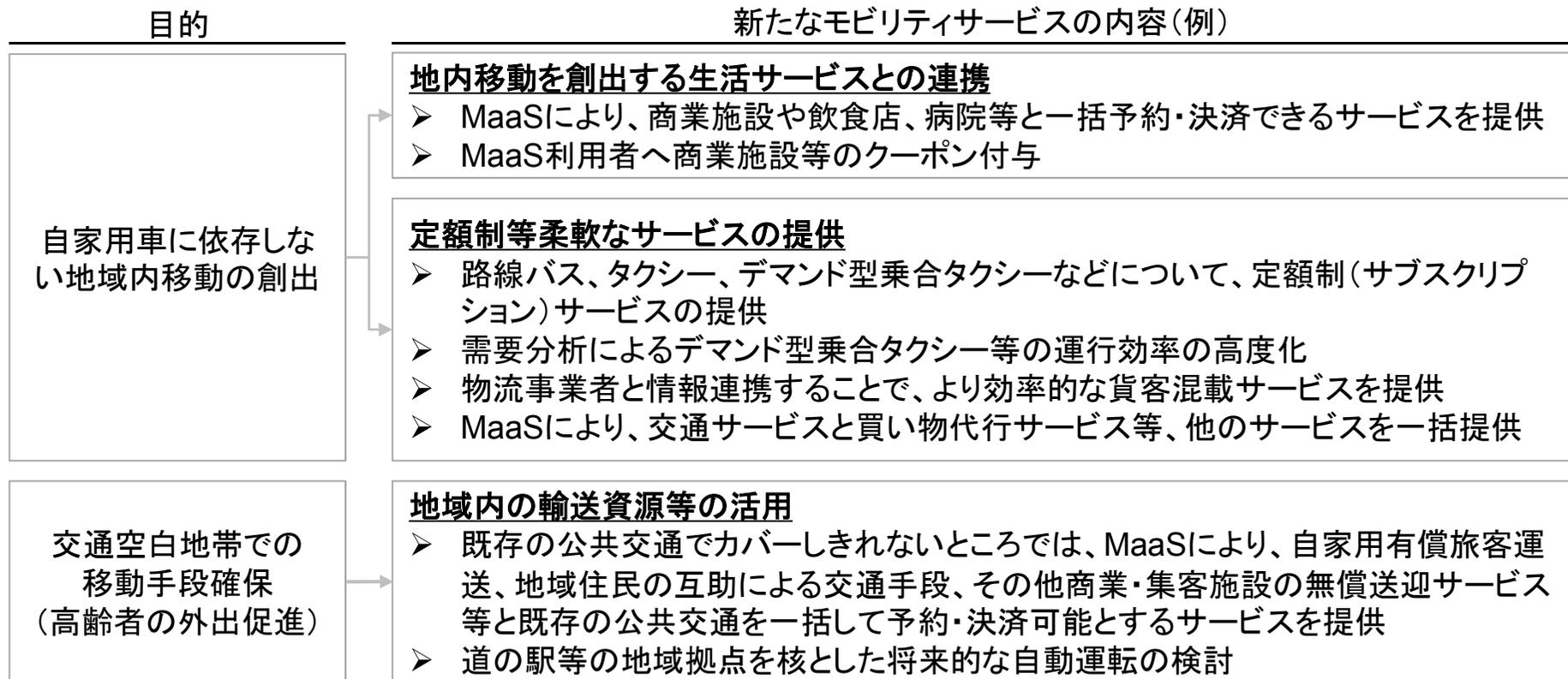
- **地域特性:** 交通サービスは存在するが、より利便性の高い自家用車利用が多い。主な移動ニーズは自家用車による通勤および生活交通である。
- **既存の交通サービス:** 鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題:** 自家用車への過度な依存と公共交通のサービス水準および事業採算性の低下による負の連鎖。高齢者の移動手段の確保。運転手不足。



## MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

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

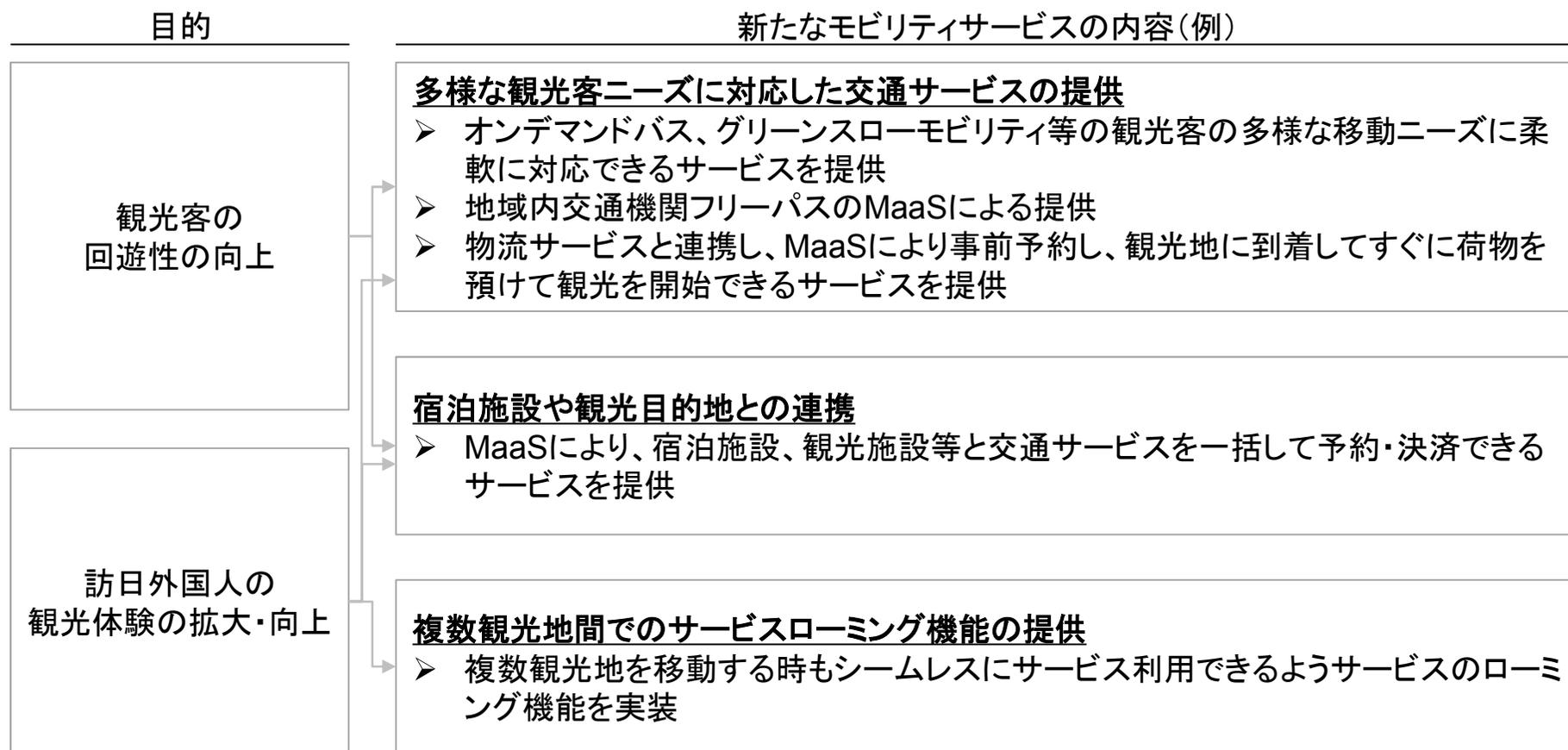


### MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

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

# 新モビリティサービス推進事業

平成31年度予算額 3.06億円

## 背景

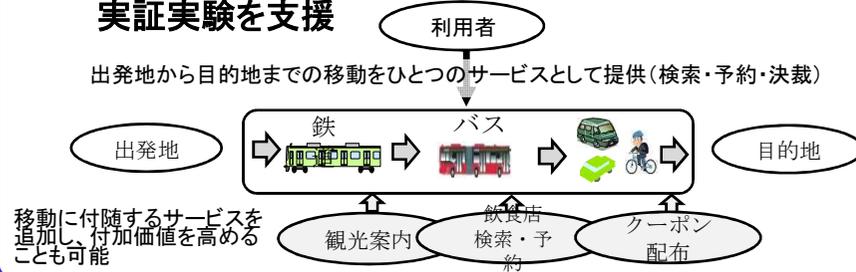
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

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

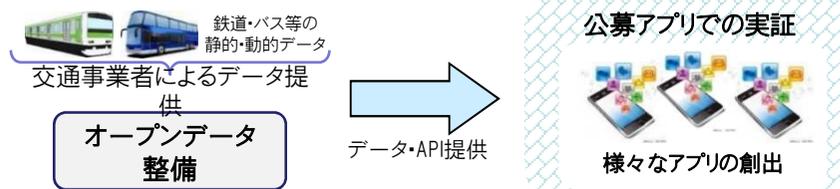
### 新モビリティサービス実証実験の支援

- 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。