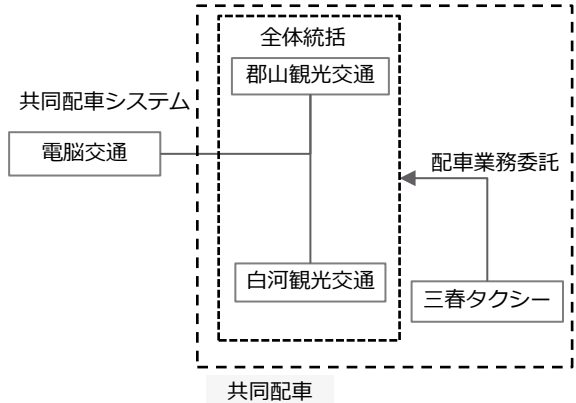


# 令和8年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」 地域交通DX推進タイプ 28事業について

※公募申請時の資料のため、今後、変更の可能性があります。

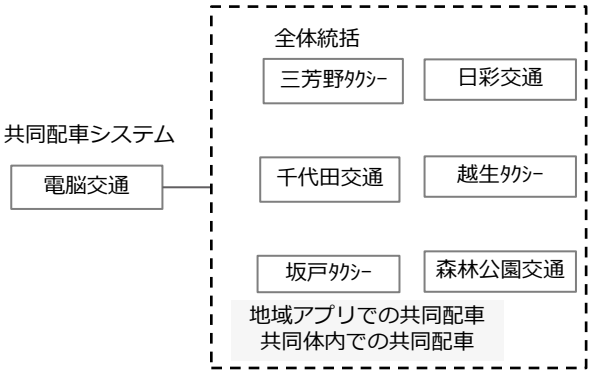
プロジェクト概要	紫波町で個別に運用されているAIオンデマンド交通、公共ライドシェア、タクシーの各システムを標準APIにより連携・統合する。1つの統合アプリで全モードの一括比較・予約を実現し、住民の「移動の足」確保と事業者の配車管理業務の効率化を推進する。共同配車基盤の構築により持続可能な地域交通への転換を目指す。	事業実施自治体・エリア	岩手県紫波町
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 紫波町では高齢化により自家用車に頼らない移動手段の確保が急務であるが、現在、オンデマンド交通、ライドシェア、タクシー配車管理システムが個別に運用されている。利用者にとって最適な手段の選択が困難かつ面倒だけでなく、事業者も運行モードごとに異なる管理が必要で、業務効率や車両稼働率の改善が難しい。</li> </ul>	交通事業者	タクシー:ヒノヤタクシー オンデマンド交通:未来シェア
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>システム連携・統合の具体策</b> 未来シェアが提供しているSAVS運行システムは柔軟性が高く、オンデマンド交通、公共ライドシェア、タクシー配車のいずれの交通モードにも対応可能である。SAVS運行システムをベースに、タクシー配車管理APIおよびデマンドバス配車API等の標準仕様を参考に、各交通モードのサービスを共通APIで提供する。これにより、1つの統合アプリとSAVS運行システム単体でマルチモードの配車差配が可能となる。</li> <li>● <b>交通サービスの高度化</b> 「ライドしわまる(仮)」において、3モードの所要時間・事前料金を自動計算し利用者に提示する。相乗りのための事前運賃計算や自動按分機能を新たに開発し、公平なサービスを実現する。</li> <li>● <b>モビリティ・データの取得・活用</b> 各モードから取得した乗降実績データ等を統合分析し、動的な配車最適化や地域交通政策の立案に役立たせる。</li> </ul>	アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:ライドしわまる(仮)/SAVS運行管理システム</li> <li>■ データの取得方法:アプリ利用ログ、SAVSからの運行実績データ(乗降地点・時刻等)</li> <li>■ データの活用方法:サービスの適正提供・全体最適の検証、利便性と採算性の改善</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	座組	スケジュール
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンドバスシステム連携API標準仕様書</li> <li>● タクシー配車システム連携API標準仕様書</li> </ul>	<pre> graph TD     MS[全体統括 未来シェア] --- A[システム改修・開発 アットウェア]     MS --- HT[運行主体 運行事業者 ヒノヤタクシー]     A --- HT     HT --- CS[実証運行協力 紫波町役場]   </pre>	4月～7月:要件定義・システム設計
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者側:交通選択時間を最大50%削減し、シームレスな予約体験を提供する。</li> <li>● 事業者側:システムの統合管理によりオンデマンド交通、ライドシェア、タクシーの稼働効率を10～15%向上させ、業務生産性を改善する。</li> <li>● 地域全体:過疎地域の移動格差を是正し、公共交通の費用対効果を改善する。</li> </ul>	7月～11月:システム開発/連携API標準仕様対応/テスト	
		12月～1月:実証運行	
		1月～2月:アンケート実施・とりまとめ	
		2月:データ分析、成果とりまとめ	

プロジェクト概要	郡山・白河エリアにおいてタクシー事業者3社が連携し、共同配車システムを導入する。夜間帯(0時～7時)や特定曜日(受電の少ない日曜日など)の配車業務を遠隔で分担する体制を構築し、人材不足とコスト課題に対応する。電話配車を中心とした地域特性を維持しつつ、安定的な供給体制と効率的な運営基盤の確立を目指す。	事業実施自治体・エリア	福島県 郡山市・白河市・三春町
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材不足や人件費高騰により、小規模事業者単独では配車業務の維持が困難となっている。特に夜間は着信が少ないにも関わらず人員配置が必要で非効率である。電話配車が主流の地域において、繁忙時間帯の取りこぼしや災害時対応力の不足、高齢化による人員減少リスクが課題となっている。</li> </ul>	交通事業者	タクシー：郡山観光交通、白河観光交通・三春タクシー
取組内容	<p><b>【共同配車組織の立上げ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>共同配車システムを導入し、複数事業者間で配車業務を一体運用</li> <li>夜間(0時～7時)、特定曜日(受電が少ない日曜日など)の配車業務をシフト制で分担し、遠隔配車を実施</li> <li>配車拠点の統合により人材の有効活用と受話率・配車率の向上を図る</li> <li>電話配車を主軸としつつ、将来的なアプリ対応も視野に入れた運用を構築</li> <li>従業員教育を実施し、遠隔配車オペレーションの標準化を推進</li> <li>災害時にも対応可能な複数拠点での指令体制を整備</li> <li>繁忙時・閑散時の需給に応じた柔軟な運用体制を構築する</li> </ul> <p><b>【共同配車体制の周知】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>共同配車体制の開始にあわせ、利用者向け広報を実施</li> <li>駅・公共施設・主要交通拠点等への情報掲示を実施(郡山駅・新白河駅など)</li> <li>地元メディアへのプレスリリース等やSNS広告等により認知向上を図る</li> </ul>	アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:配車管理システム DS</li> <li>■ データの取得方法:—</li> <li>■ データの活用方法:—</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	座組	スケジュール
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> </ul>	共同配車システム	<p>4～6月 要件定義</p> <p>7～8月 配車システム導入期間</p> <p>8～10月 配車室立上げ準備</p> <p>11月～2月 配車室実装</p> <p>2月 効果測定</p>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同配車システムにより夜間の非効率な人員配置を解消し、人件費削減と業務効率化を実現する。受話率・配車率が向上し、利用者の利便性と供給安定性が高まる。人材不足リスクや突発的な欠員にも柔軟に対応可能となり、地域交通を支える持続可能な運営体制の構築につながる。</li> </ul>	 <pre> graph TD     subgraph 共同配車         A[全体統括] --- B[郡山観光交通]         A --- C[白河観光交通]         A --- D[三春タクシー]         B --- C         C --- D     end     E[パソコン交通] --- A     F[配車業務委託] --- D   </pre>	


プロジェクト概要	シェアリングサービス及びデマンド交通等、新たな地域交通の事業者・事業種を連携する地域交通DXプラットフォームを構築し、自動車を所有しない帰還住民や復興従事者の交通手段確保と生活環境を向上する。また、本事業で取得するデータをまちづくりや地域公共交通計画の立案・検討に活用し、持続可能な地域交通を実現する。		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災後長らくJR以外の交通手段の確保が困難であり、自動車を所有しない住民の帰還や復興従事者の交通手段確保が課題となっている。シェアリングやバス、デマンドタクシー等の新たな複数交通の省人化・効率化・相互運用性向上が必須。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア	福島県双葉郡大熊町
取組内容	<p><b>■ 複数事業者、自治体連携による高効率な地域交通連携プラットフォームを確立</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福島県大熊町「次世代交通ビジョン」実現に向けて、シェアリング(アシスト自転車、特定小型原付、ミニカー等複数車種高度シェアリング)及びバス、デマンド交通等地域交通の統合運用により交通空白地域の高効率な交通網を確立する。</li> </ul> <p><b>■ システム統合による業務効率の向上の取り組み</b></p> <p>① 異なるシェアモビリティ貸出アプリシステム連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「シェアサイクル」及び「EVバイクシェア」「カーシェア(屋根付側車付2輪)」が管理するポートを共有化し、各アプリで共有ポートを利用したモビリティの貸出・返却を可能とする取組。複数事業者の異なるシェアモビリティを統合運用するため「シェアサイクルポート共有API標準仕様書」準拠化を行う。</li> </ul> <p>② MaaSアプリ「GOGOシェア」の利用者向けシステムからデマンドシステムに接続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「デマンドバス配車API標準仕様書」への準拠化及びシェアモビリティ貸出しシステムとの連携を行う。</li> </ul> <p>③ モビリティデータの取得・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記①②のモード横断データ分析、活用により地域公共交通計画の検討・立案にも活用する。</li> </ul>	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVバイクシェア: Future株式会社</li> <li>シェアサイクル: Lovedrive株式会社、株式会社 Jテック</li> <li>カーシェア: 株式会社eMoBi</li> <li>バス: 有限会社ウインズトラベル</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>アプリ・システム: MaaSアプリ「GOGOシェア」(FUTURE)</li> <li>データの取得方法: GOGOシェア他、連携交通事業者システムにより車載端末よりポート管理情報、モビリティ動態情報、配車情報等を取得。連携事業者よりチケット認証情報を取得。</li> <li>データの活用方法: 福島県双葉郡の移動・行動解析を実施し、まちづくり、地域公共交通計画検討・立案に活用し、復興を加速する。</li> </ul>
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルポート共有API標準仕様書</li> <li>デマンドバスシステム連携API標準仕様書</li> </ul>	座組	スケジュール
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>モード横断的な交通サービス展開により移動の自由を実現し、自家用車を持たない避難住民の帰還や外部からの転入促進及び復興従事者の生活環境向上を図り、年間の生活交通利用者を2倍を目指す。(令和7年600回→令和8年1200回)</li> <li>デジタルチケットの予約決済数の増加により、交通再編への参考となる利用データの集計が増加</li> </ul>	<p>全体統括 Future(株)</p> <p>MaaSアプリ開発 Future(株)</p> <p>データ連携システム提供 (株)Jテック</p> <p>データ連携システム提供 Lovedrive(株)</p> <p>データ連携システム提供 (株)eMoBi</p> <p>協力自治体 大熊町</p> <p>運行委託 (有)ウインズトラベル</p> <p>企業間連携調整 ビジネスゲートウェイ(株)</p> <p>運行管理委託 タイズスタイル(株)</p>	<p>想定スケジュール</p> <p>4～6月 要件定義</p> <p>5～1月 システム開発・改修</p> <p>5～1月 実証</p> <p>10～2月 効果測定・まとめ</p>

プロジェクト概要	25年度のCOMmmON事業において整理されたバス標準業務仕様に則り、既存の業務システムを業務標準モデルにて定義された技術仕様に沿って改修を行い、データ連携を行うための技術開発及び、実地での技術検証を行い、技術仕様の有用性を検証する。なお実地技術検証は実施主体社のみちのりHD傘下のバス会社の実営業所を対象に検証することを目指す。
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内バス業界ではデジタル技術活用の遅れが顕著、結果として労働生産性やサービスの高度化が諸外国に比べて極めて遅れているが、背景には小規模事業者が多い業界構造と、パッケージ化されたERPが無く、各社に導入されるカスタマイズされた個別システムのつなぎこみを繰り返す大手事業者とシステム導入すら進まない多数の小規模事業者が存在することにある。</li> </ul>
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業における主要な業務である、ダイヤ作成～運行管理に関連するシステムをバス業務標準化仕様に適合した技術開発をレシップ・工房社で行い、技術の有用性検証を関東自動車株式会社にて行う。開発した機器は、今後みちのりグループ内の他事業者に展開を模索、事業者間連携を目指す。</li> <li>机上検討だけでなく実業務を実施する事業者(関東事業者株式会社)をフィールドに、実営業所での車両・データを用いて技術の有用性検証することで、KPIの具体性や有効性に対する検証の蓋然性を高める。</li> <li>具体的には開発した機器から提供されるデータを用い、別事業や自費で実施予定の運行管理ダッシュボードや充電制御システム(EMS)でデータ活用できることを検証する。</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス業務標準仕様書</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準業務仕様にの実装によりデータ連携障壁の除去と連携工数の人的工数の削減を目指す。KPIは以下を想定。</li> <li>対象とした業務の付加価値ベースで計算した労働生産性を改善する。(1997年→2017年労働生産性の世界各国の改善率との差分をもとに目標を試算)</li> </ul>
事業実施自治体・エリア	栃木県宇都宮市
交通事業者	関東自動車株式会社
アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ システム:ダイヤ編成支援システム、勤務計画作成システム、ICカード運賃箱、ドラレコ、電気バス車載器等</li> <li>■ データの取得方法:上記機器にて流通するデータをデータ連携PFに取り込む</li> <li>■ データの活用方法:取得データを基に交番編成や運行管理の高度化にて活用</li> </ul>
座組	スケジュール
<p>採択決定・事業開始:4月中旬 実証概要の確定:4月下旬</p> <p>-技術開発 4～5月 技術適業詳細確定(要件定義) 6～12月 システム開発 10～12月 データ連携基盤と接続試験</p> <p>-実証準備 7～9月 実証詳細の設計・データ準備 10～12月 機器設置・システム更新 1月 実証運行 2月 効果測定・とりまとめ</p>	

プロジェクト概要	<p>深刻な乗務員不足とアナログ業務による現場負担の解消を目的に、群馬地区のバス事業者が、標準業務モデルの適用と統合データベースの導入を行う。標準仕様への準拠と既存車載器・システムとの円滑な連携により、書類作成やデータ入力作業を削減する。これにより省力的で持続可能な運行体制を構築し、地域交通の維持・強化を目指す。</p>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員不足に加え、アナログ業務が長年にわたり残っていることで、乗務員や営業所事務員の負担が増大している。</li> <li>● 投資余力の不足により、システム更新が進まず、古い業務形態が解消されていない。</li> <li>● データの収集や統合がなされておらず、非効率となっている。</li> </ul>	<p>事業実施自治体・エリア</p> <p>前橋市 ※将来的に、全国のバス事業者にご活用いただける標準化、汎用化されたシステム開発を目指す。</p>
取組内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 実態調査・要件定義 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 群馬地区の各バス事業者を対象に、乗務日報の作成と、勤務実績の集計に関わる業務範囲において、国土交通省の定める標準業務フローと、現行業務フローを比較し、差分を調査する。</li> <li>● 標準業務モデルの適応範囲と、適応範囲外を決定し、業務フローの見直しを行う。</li> </ul> </li> <li>2. システム改修・導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 群馬地区のバス事業者が共通利用できることを前提とした、既存システムの改修、統合データベースの導入、乗務日報を自動化するシステムを構築し、永井運輸に先行導入する。また、その他のバス事業者に対して同システムの試用・検証を実施する。</li> </ul> </li> <li>3. 従業員研修・実証運行・効果測定 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 従業員に対し、システム導入に伴う研修を実施する。</li> <li>● 実証運行を行い、乗務日報の作成自動化及び勤務実績の集計自動化による、オペレーション高度化の効果を測定する。</li> </ul> </li> </ol>	<p>交通事業者</p> <p>バス：永井運輸株式会社(先行導入)、群馬地区のその他バス事業者(システム試用・検証) ※本事業実施中もしくは終了後、群馬地区のその他バス事業者へ、共通仕様のシステム導入を目指す。</p> <p>アプリ・システム等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム：金庫精算システム、統合データベース</li> <li>■ データの取得方法：車載器から運行実績データを取得する</li> <li>■ データの活用方法：乗務日報作成及び勤務実績集計を自動化する</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス業務標準仕様書</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員と営業所事務員の業務負担を自動化により大幅に軽減する。</li> <li>● 群馬地区のバス事業者が共通で利用できるシステムを構築し、持続可能な省力運行体制を構築する。</li> <li>● 標準モデル導入は、地域交通の維持・強化に繋がり、業界全体のDXを促進する。</li> </ul>	<p>座組</p> <p>スケジュール</p> <div data-bbox="1274 942 1821 1363"> <pre> graph TD     A[全体統括 共同事業体] --- B[実施団体]     B --- C[システム改修 レシップ株式会社]     B --- D[実証運行 永井運輸株式会社]     B --- E[調査・試用・検証 群馬地区各バス事業者]     A --- F[連携支援 前橋市]     </pre> </div> <p>4～6月 実態調査・要件定義</p> <p>7～10月 システム開発</p> <p>11～12月 システム改修・導入 従業員研修、実証運行</p> <p>1～2月 効果測定</p>

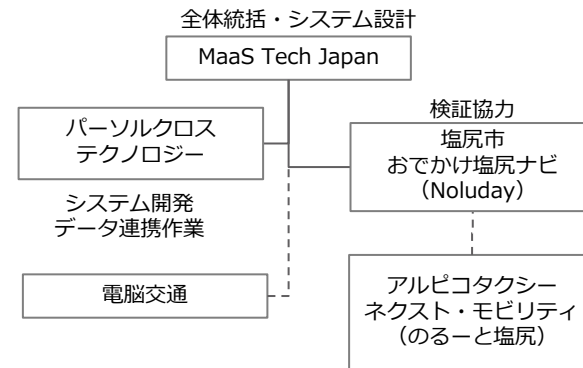
プロジェクト概要	坂戸市・越生町・滑川町においてタクシー事業者6社が連携し、地域版配車アプリを導入するとともに共同配車体制を構築する。電話配車を維持しつつアプリ配車を拡大し、需給の最適化と業務効率化を図る。地域主体の配車基盤を整備することで、交通空白の抑制と持続可能な地域交通の確立を目指す。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>本エリアでは高齢化や免許返納の増加によりタクシー需要が高まる一方、乗務員不足により運行台数が減少している。事業者間の連携が進まず非効率な運営が続いており、週末などは電話配車を取り切れない状況も発生している。また大手配車アプリの手数料負担が増大し、地域事業者の経営を圧迫している。</li> </ul>	<b>事業実施自治体・エリア</b> 埼玉県 坂戸市 越生町 滑川町 東松山市・日高市・鶴ヶ島市・毛呂山町・川島町・ときがわ町・嵐山町・小川町・東秩父村
取組内容	<b>【地域アプリによる共同配車の組成・実施】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域版配車アプリを導入し、複数事業者の配車依頼を一体的に受け付ける共同配車体制を構築</li> <li>配車システム未導入事業者には新たにシステムを導入し、統一した配車基盤を整備</li> <li>アプリ配車と電話配車を併用し、高齢者やデジタル弱者にも対応した運用を構築</li> <li>遠隔配車オペレーションを導入し、効率的な配車運用を実現</li> <li>従業員教育を実施し、統一されたサービス品質と運用体制を確立</li> <li>地域住民へのプロモーションを実施し、アプリ利用者の拡大を図る</li> <li>共同配車により需給の最適化を進め、車両稼働効率を向上させる</li> </ul>	<b>交通事業者</b> タクシー：三芳野タクシー、千代田交通、坂戸タクシー、日彩交通、越生タクシー、森林公園交通  <b>アプリ・システム等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム：配車管理システム DS /地域配車アプリ</li> <li>■ データの取得方法：－</li> <li>■ データの活用方法：－</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域版配車アプリと共同配車により、電話の取りこぼしを減らし配車成立率を向上させる。事業者間で車両を融通することで供給効率を高め、乗務員不足の影響を緩和する。さらに外部アプリ依存を低減し手数料負担を抑えることで、地域事業者の経営安定と持続可能な交通サービスの確立につながる。</li> </ul>	<b>座組</b>  <p>共同配車システム</p> <p>座組構成:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全体統括: 三芳野タクシー、日彩交通</li> <li>千代田交通、越生タクシー</li> <li>坂戸タクシー、森林公園交通</li> <li>地域アプリでの共同配車、共同体内での共同配車</li> </ul> <p>座組は、共同配車システム（左）と連携し、全体統括（三芳野タクシー、日彩交通）を中核とし、千代田交通、越生タクシー、坂戸タクシー、森林公園交通が参加する。また、地域アプリでの共同配車と共同体内での共同配車も含まれる。</p>
		<b>スケジュール</b>
		4～6月 要件定義
		7～9月 配車室立上げ準備 プロモーション開始
		10月～2月 配車室・地域アプリ実装
		2月 効果測定

プロジェクト概要	市内バスネットワークは全市的に網羅され、かつ運行本数も多いことから、運転手不足は市内全域で大幅な減便を引き起こしかねない。今後、職員や運転手を確保する取組みの検討のほか、バス情報のGTFS化など交通DXを推進し、業務効率化や省人化を図るとともに、路線バスの維持確保を図るためバス情報のデータ分析などを実施する。		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 慢性的な運転手不足の改善が見られず、今後もバス減便などにより市民生活への影響が危惧されている。⇒運転手1人減で約50便/日減(本市調査による)</li> <li>● 高齢化の進展などにより、市民の移動ニーズと交通サービス水準が異なることなどが、データ化され可視化されていないため、各交通事業者が把握できていない。</li> <li>● 持続性のあるネットワークの維持のため、路線バスのほか、鉄軌道やタクシー、郊外部のデマンド型タクシーやコミバスなど各事業者の連携・協力が必要。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア	千葉市、隣接市(四街道市、八街市、大網白里市など)
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内バス事業者が、運行企画、運行管理などを提供するシステムのオープンソースソフトウェアを導入または活用し、本市が提供した路線バスの維持・確保に向けた再編案を基に自社で効果検証し、実施可能な運行計画案の策定を実施する。なお、事業者は市に運行計画案を提示し、持続可能なバスネットワークの形成を図るため、本市のバスネットワークに与える影響を確認する。また、事業者は導入した届出申請書類作成支援を活用することで業務効率化を図る。</li> <li>● バス事業者は、乗降実績データを管理するシステムの出力インターフェースを標準的なインターフェースに改修し、標準化したデータで分析を行う。 →市と事業者が協力し、標準化したデータを基に、現在の交通需要と提供可能なサービス水準の差異を確認する。 →5年後(短期)や10年、20年後(中長期)の将来交通需要に対し、提供できるサービス水準を可視化し、差異が生じた場合は路線再編など効率的な運行や支援策を検討する。</li> </ul>	交通事業者	バス:京成バス千葉イースト 小湊鉄道、平和交通、あすか交通(左記三社は調整中)
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業者が実施可能な計画案を自ら検討し、効率的な運行により路線の持続性が高まる</li> <li>● システム導入は業務効率化やコスト縮減がなされ処遇改善につながるほか、自社でも利用者数などに基づき計画作成や検討が容易となり、経営戦略の強化につながる。</li> <li>● これらの取組が進むことでより効果的な支援策の検討につなげたい。</li> </ul>	アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ モデル使用データ:H30PT、交通センサス、交通系ICカードデータ(ODデータ)、沿線施設立地状況など</li> <li>■ 活用方法:バス情報のGTFS化、交通需要予測に基づく路線バスの最適化に向けた分析など</li> </ul>
事業要件	● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)		
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス運行支援キット</li> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> </ul>		
座組			
スケジュール	4月～ 市内バス事業者(7社)との協議、調整(バス事業者ワーキンググループの開催など) 6月～ システム導入調査(事業者) ※交通需要予測の共有 9月～12月 システム導入(事業者) 12月～ 運行計画作成や分析(市・事業者) 1月 バス事業者ワーキンググループ開催 2月 効果測定、まとめ		

プロジェクト概要	千葉県内を走行する京成バス千葉ウエストの停留所の時刻表や案内掲示物の更新に伴う印刷物の制作や貼替に伴う人的リソースを削減し、バスの利用者に対して従来以上のきめ細やかな案内掲示を可能にする。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方のバス会社では、ダイヤ改正に伴う時刻表貼替え作業に関わる人的リソースの不足を理由にダイヤ変更の頻度や案内掲示物の更新を抑制し、非効率な運行を継続しているという課題がある。</li> </ul>	事業実施 自治体・エリア 千葉県
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>通信費がかからないバス-バス停間の短距離通信技術を活用したSIMレスで運用可能なデジタルバス停を導入することで、時刻表貼替え作業を省人化し、ダイヤ変更にかかるコストを低減。柔軟なダイヤ変更による運行効率改善を実現する。</li> </ul> 	交通事業者 バス:京成バス千葉ウエスト
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:SIMレスデジタルバス停システム</li> <li>■ データの取得方法: 事業者より提供</li> <li>■ データの活用方法: 標柱の表示内容及び配信状況の管理</li> </ul>
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMレスバス停システム技術仕様書</li> </ul>	座組 小田原機器
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ改正による時刻表盤面の制作工数及び貼替工数、臨時便による案内掲示の貼替工数を削減することで事業者の業務負担を軽減する。本製品の導入により従来以上にきめ細やかな案内を実現し、バス利用者の利便性が向上に寄与する。</li> </ul>	スケジュール <ul style="list-style-type: none"> <li>全体統括・SIMレスバス停調達 7~10月 製造・設置</li> <li>京成バス千葉ウエスト 11月~1月 実証運行</li> <li>2月~2月末 効果測定</li> </ul>

プロジェクト概要	人口減少や高齢化に伴う運転手不足やデマンドを運行する自治体の費用負担増を解決する手段としてデマンド交通とタクシーのAPI標準仕様に基づいて連携させることで利用者に選択肢を提供しながら適切なコストによる持続可能なデマンド運営を実現する。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手不足による移動の手段の確保</li> <li>● 移動需要変動(季節・時間)への柔軟な対応</li> <li>● 移動手段確保するための自治体財政負担増</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 川崎市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 川崎市で運行するデマンド交通システム(チョイソコ)とタクシー配車システム(電脳交通DS)をAPI連携させ、利用者にデマンド交通とタクシーの両方を同一のアプリで検索と利用予約が可能なMaaSアプリを導入する。</li> <li>● 外出手段の選択肢を一つのアプリに集約して提供することがデマンド交通とタクシーの利用にどのような影響があるのか? 利用者の行動変容につながるのかを検証する。</li> </ul>	交通事業者 ひまわり交通: デマンド交通とタクシーの運行  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム: チョイソコシステム、アイシン交通PFシステム、電脳交通DS</li> <li>■ データの取得方法: ODデータ、予約成立率等をそれぞれのシステムから取得</li> <li>■ データの活用方法: ODデータを分析・可視化し今後の運行改善・制度検討に活用</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	座組 全体統括・API連携システム開発 デマンドシステム提供  アイシン 実証フィールド提供 川崎市 タクシー配車システム連携 電脳交通 デマンド運行 タクシー運行 ひまわり交通 タクシー配車システム提供
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー配車システム連携API標準仕様書</li> </ul>	スケジュール 4~6月 要件定義 7~10月 システム開発 11月~1月 実証運行
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンド交通とタクシー利用者の増加(R7年実績との比較)</li> <li>● 外出機会増加によるQOL向上(アンケートによる調査)</li> </ul>	2月 効果測定

プロジェクト概要	MaaSアプリ「Noluday」に、複数の交通サービスに配車予約できる仕組みとして、タクシー配車予約機能とデマンド交通予約機能を構築し、MaaSアプリ利用者がスムーズにタクシー配車やデマンド交通の予約をできることを実現する。また、国土交通省標準API仕様に準拠したシステム連携を行うことで、今後他地域へ展開する際の個別開発を抑制し、導入障壁の低減を図る。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現状、タクシー配車は電話受付が中心で業務負担が大きく、利用者も交通モードごとに異なるアプリや電話で予約する必要があるなど予約手段が分断されている。また、MaaS連携には地域ごとの個別開発や調整が必要となり導入コストが高く、導入拡大の障壁となっている。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 長野県塩尻市
取組内容	<p>&lt;開発&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自社サービスMaaSアプリ「Noluday」に、「デマンドバスシステム連携 API 標準仕様書」、「タクシー配車システム連携 API 標準仕様書」に則ったAPI呼び出し機能を実装する。</li> <li>● 国土交通省が定める「タクシー配車システム連携API標準仕様書」および「デマンドバスシステム連携API標準仕様書」への準拠確認</li> </ul> <p>&lt;実証&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● MaaSアプリ「Noluday」を通じてタクシーおよびデマンド交通の予約情報が各配車管理システムと連携することの検証</li> <li>● 実証フィールドにおいて、予約、配車、運行までの一連の業務プロセスが円滑に実施できることの検証</li> </ul> <p>&lt;効果測定&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● アンケート調査による利用者利便性向上に関する評価</li> <li>● 商用サービス化に向けた機能充足および運用面の課題に関する評価</li> </ul>	<p>交通事業者</p> <p>タクシー:アルピコタクシー デマンドバス:のるーと(ネクストモビリティ)</p> <p>アプリ・システム等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:Noluday(MaaSアプリ)及びAPI連携システム</li> <li>■ データの取得方法: 予約履歴等利用情報、アンケート回答をアプリより取得</li> <li>■ データの活用方法:需給マッチング率の拡大状況や満足度を計測する</li> </ul> <p>座組</p> <p>スケジュール</p>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンドバスシステム連携API標準仕様書</li> <li>● タクシー配車システム連携API標準仕様書</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準API仕様に準拠することで、新規地域導入時のデマンドバス予約またはタクシー配車予約との連携のための初期導入コスト(システム連携個別開発費、仕様調査業務、事業者間調整業務)を軽減できる。(1地域あたり約200万円削減、5年後80地域への展開を想定)</li> </ul>	





4～6月 要件定義

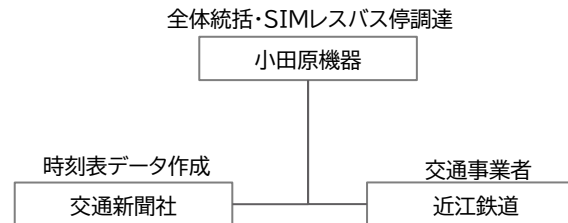
7～10月 システム開発、ロードマップ策定

11～1月 システムテスト、実証運行

12～2月 効果測定

プロジェクト概要	静岡市においてタクシー事業者3社が連携し、共同配車に向けたスキームを構築する。配車機能および関連設備を集約し、地域アプリと電話配車を併用した体制を整備することで、高齢者やデジタル弱者への対応と利便性向上を両立する。繁閑差の大きい需給に対応可能な効率的配車体制を確立し、持続可能な地域交通基盤の構築を図る。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 静岡市では高齢化やバス路線減少、終バスの繰上げにより夜間や郊外で交通空白が発生している。一方、クルーズ船寄港等によりインバウンド需要が増加し、時間帯や時期による需給差が拡大している。人材不足や人件費高騰に加え、配車機能が大手アプリに依存しており、地域としての安定供給体制の構築が課題である。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 静岡県 静岡市
取組内容	<p><b>【共同配車組織の立上げ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各タクシー事業者の車両に、電腦交通の配車管理システム「DS」を導入</li> <li>● 共同配車室立上げガイドラインに基づき、配車業務が非効率な特定曜日/時間帯にて事業者横断の共同配車スキームを構築</li> <li>● 配車業務の集約(一部アライアンス配車も想定)を行ったうえで、外部サービスへ配車業務を委託し、業務効率化とコスト削減を図る</li> <li>● 共同配車のスキーム及び配車依頼時間については関係事業者間で調整のうえ決定</li> <li>● 地域版の配車アプリを導入し、共同配車業務に組み込む</li> </ul> <p><b>【共同配車体制の周知】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 共同配車体制の開始や地域アプリの開始にあわせ、利用者向け広報を実施</li> <li>● 地元メディアへのプレスリリース等やSNS広告等により認知向上を図る</li> </ul>	交通事業者 タクシー：静岡ひかりタクシー、千代田タクシー、静岡中央タクシー
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	座組
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> </ul>	スケジュール
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 共同配車体制と配車業務の外注により、配車業務の効率化と人件費削減を実現し、夜間・早朝の省人化や自動化を可能とする。地域アプリの普及により安定的な配車供給を確立し、利用者の利便性向上と法人利用の拡大が期待される。事業者間の連携によりサービス品質を底上げし、地域交通の持続性向上につながる。</li> </ul>	
		4～5月 要件定義 6～8月 配車システム/地域アプリ導入 7～1月 プロモーション実施 7月～2月 共同配車開始(外部委託) 2月 効果測定

プロジェクト概要	甲賀市内を走行する近江鉄道の各駅の時刻表盤面や案内掲示物の更新に伴う印刷物の制作や貼替に伴う人的リソースおよび誤表示予防のための確認作業に掛かる人的リソースを削減し、鉄道の利用者に対して従来以上のきめ細やかな案内掲示を可能にする。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者ではダイヤ改正時の時刻表盤面や臨時便の案内掲示の貼替が発生するが、特に地方のローカル線などは駅間の距離が長いいため貼替工数の業務負担が大きくなっている。</li> </ul>	事業実施 自治体・エリア 滋賀県甲賀市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅に設置したSIMレス電子ペーパーに対して、鉄道車両に持ち込んだデータ配信端末から時刻表盤面(「交通新聞社」のダイヤデータを活用して制作)・案内掲示物データを配達・表示するシステムを使用し、鉄道事業者における作業負担軽減を図る。</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; width: 200px;"> <p>課題:案内掲示の貼替業務</p>  <p>時刻表盤面や案内掲示物の更新における人的リソースおよび確認作業の負担</p> </div> <div style="margin: 0 20px; font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; width: 200px;"> <p>SIMレスバス停システムで課題を解決</p>  <p>データ配信端末を車内に持ち込み、運行中にデータを配信することで、貼替業務の負担を削減する</p> </div> </div>	交通事業者 鉄道:近江鉄道  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:SIMレスデジタルバス停システム</li> <li>■ データの取得方法: 事業者より提供</li> <li>■ データの活用方法: 標柱の表示内容及び配信状況の管理</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	座組 スケジュール 交付決定日~6月 要件定義
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMレスバス停システム技術仕様書</li> </ul>	7~1月 製造・設置
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ改正による時刻表盤面の制作工数及び貼替工数、臨時便による案内掲示の貼替工数を削減することで事業者の業務負担を軽減する。本製品の導入により従来以上にきめ細やかな案内を実現し、鉄道利用者の利便性向上に寄与する。</li> </ul>	2月~2月末 実証運行 2月末 効果測定



**プロジェクト概要** 協議会におけるバス・軌道社局での①シームレス化による統一サービスの実現、②キャッシュレス化の推進、③働き方改革の推進を目的に、全国公共交通系ICカードのIDをキーにし、ABTシステムを活用した定期券サービスの共通基盤を構築し、参画する社局(バス・軌道)の全国共通IC化率を向上させる。

**課題**

- 既存の交通系ICカードでは、協議会加盟社局のIC定期券サービスの実現が困難であり、ハウスICカードまたは紙券による定期券サービスを提供している。そのため、交通系ICカードによる鉄道との連携が難しく、公共交通としての一体的なサービスが提供しづらい。

**取組内容**

- ABT乗車サービス(定期券・企画券サービス)の共用システム構築に関する取組内容
  - ・ 交通系ICカードのIDに紐づく「乗車権利情報(定期券・企画券サービスに関する情報)」及び「顧客情報(利用者・販売情報)」をセンターで管理するシステムを構築する。
  - ・ 交通系ICカード利用により、定期券利用がODデータとして取得可能。
  - ・ 乗車権利情報を定期的に導入社局の車載機器等に配信するシステムを構築する。
  - ・ ABT乗車サービスを導入社局での共用システムとして構築する。

《参考 導入社局で別途構築が必要な取組内容》

- ・ 導入社局の車載機器等では、配信された乗車権利情報と利用者の交通系ICカードのIDを照合し、乗車有効可否の判定や有効区間外・期間外利用(乗越含む)の判定に対応する仕組みを構築する。

**事業要件**

- 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)

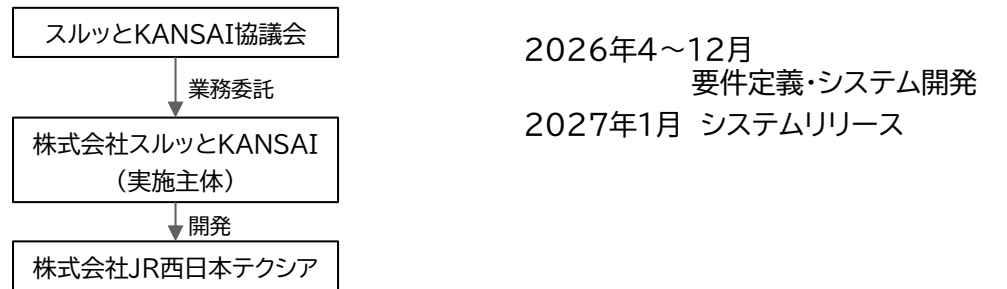
**技術要件**

- 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)

**効果**

- 協議会視点
  - ・ 共用システムの活用により、シームレス化による統一サービスの提供を実現。
  - ・ キャッシュレス化の推進により、導入社局の乗降実績のデータ化促進を実現。
  - ・ 導入社局視点
  - ・ 乗車サービスのICカード化による検札業務の簡素化、偽造防止策の強化による運賃脱漏防止、定期券販売・決済方法の多チャンネル化による窓口業務の簡素化・省力化を実現。
- 利用者視点
  - ・ お持ちの1枚の交通系ICカードでよりシームレスに利用できる。
  - ・ お客様のスマートフォン・パソコン等Webを通じてお得な乗車サービスを登録することが可能になり、購入環境が改善され、利便性が向上する。

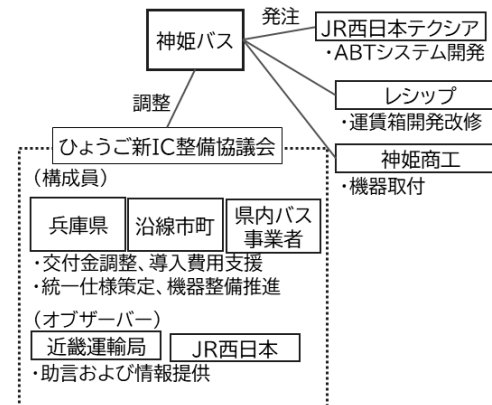
事業実施自治体・エリア	スルツとKANSAI協議会エリア (2026年度 姫路市ほか兵庫県南部)
交通事業者	バス:神姫バスグループ ※車載機器等を整備することでABT乗車サービス提供が可能
アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ABTシステム:iCONPASS</li> <li>■ データ取得方法:交通系ICカード(ODデータ)、ABTシステム(会員・販売情報)</li> <li>■ データの活用方法:ダイヤ・サービスシステムの再編、大都市交通センサス等</li> </ul>
座組	スケジュール



プロジェクト概要	兵庫県内におけるICカードの交通利用環境の整備にあわせ、全国共通交通系ICカードのカードIDをキーとして、定期券・回数券相当サービスを、1枚のICカードでシームレスに利用できる環境を構築する。また、乗車実績のデータ化を進めるため、ICカード以外に現金の計数も可能な運賃箱を導入する。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの定期券・回数券を独自規格ICカードで実現しているが、鉄道では使えないなど、他交通モードとの関連づけることが困難。また、現金利用の実績も取得できないため、適切な輸送のあり方、キャッシュレス方針などが打ち出しにくい。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 兵庫県姫路市を含む26市町
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ICカードおよび運賃收受を行うための運賃箱について、整理券バーコード読取・投入硬貨計数機能を搭載したものを導入する。これにより、ICカード以外のODデータを取得することが可能となり、乗車実績標準データに準拠した実績を出力する。出力したデータは、社内における分析資料作成のほか、総合交通計画の策定や地域公共交通会議での議論資料に活用する。</li> <li>● ハウスIC・全国共通ICで、データの内容が異なることから、全てのサービスを全国共通ICベースに切り替えることで、データの統一を図る。現在、ハウスICで提供している「定期券(CBT:カード内チップに記録するタイプ)」「プレミアム付きSF」を、各車両に搭載する車載機に通信機器を追加し、全国共通ICのID活用による「クラウド定期券(ABT:カードIDに紐づく乗車券情報を配信し乗降判定に活用)」「ポイントサービス」に置き換える。対象は関西エリアで発行するICOCA・PiTaPaのみとする。</li> </ul>	交通事業者 神姫バス株式会社  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ システム:iCONPASS、レシップ</li> <li>■ データの取得方法:運賃箱で収集する交通系ICカード、現金利用のデータを使用</li> <li>■ データの活用方法:事業計画や運行計画への反映、OD調査、キャッシュレス率算定</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● キャッシュレス(IC)移行が推進され、乗降実績のデータ化がさらに進む。また、IDに紐づくことで、他交通と連携した分析ができる。利用者は1枚のICカードで、ストレスフリーかつお得に利用できる。</li> </ul>	

座組

スケジュール

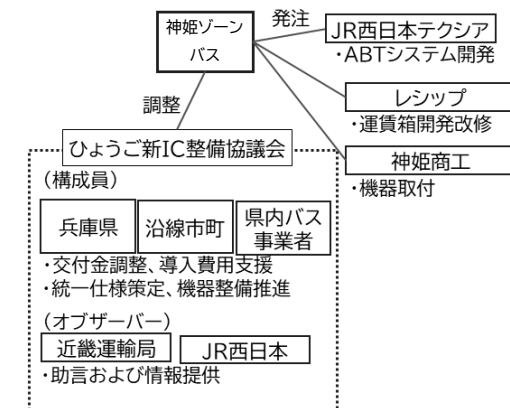


4～6月 要件定義  
7～10月 システム開発  
1月 サービス開始・効果測定

プロジェクト概要	兵庫県内におけるICカードの交通利用環境の整備にあわせ、全国共通交通系ICカードのカードIDをキーとして、定期券・回数券相当サービスを、1枚のICカードでシームレスに利用できる環境を構築する。また、乗車実績のデータ化を進めるため、ICカード以外に現金の計数も可能な運賃箱を導入する。		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの定期券・回数券を独自規格ICカードで実現しているが、鉄道では使えないなど、他交通モードとの関連づけることが困難。また、現金利用の実績も取得できないため、適切な輸送のあり方、キャッシュレス方針などが打ち出しにくい。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア	兵庫県宍粟市を含む15市町
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ICカードおよび運賃收受を行うための運賃箱について、整理券バーコード読取・投入硬貨計数機能を搭載したものを導入する。これにより、ICカード以外のODデータを取得することが可能となり、乗車実績標準データに準拠した実績を出力する。出力したデータは、社内における分析資料作成のほか、総合交通計画の策定や地域公共交通会議での議論資料に活用する。</li> <li>● ハウスIC・全国共通ICで、データの内容が異なることから、全てのサービスを全国共通ICベースに切り替えることで、データの統一を図る。現在、ハウスICで提供している「定期券(CBT:カード内チップに記録するタイプ)」「プレミアム付きSF」を、各車両に搭載する車載機に通信機器を追加し、全国共通ICのID活用による「クラウド定期券(ABT:カードIDに紐づく乗車券情報を配信し乗降判定に活用)」「ポイントサービス」に置き換える。対象は関西エリアで発行するICOCA・PiTaPaのみとする。</li> </ul>	交通事業者	ウイング神姫
		アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ システム:iCONPASS、レシップ</li> <li>■ データの取得方法:運賃箱で収集する交通系ICカード、現金利用のデータを使用</li> <li>■ データの活用方法:事業計画や運行計画への反映、OD調査、キャッシュレス率算定</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	座組	スケジュール
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> </ul>		<p>4～6月 要件定義</p> <p>7～10月 システム開発</p> <p>1月 サービス開始・効果測定</p>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● キャッシュレス(IC)移行が推進され、乗降実績のデータ化がさらに進む。また、IDに紐づくことで、他交通と連携した分析ができる。利用者は1枚のICカードで、ストレスフリーかつお得に利用できる。</li> </ul>		

プロジェクト概要	兵庫県内におけるICカードの交通利用環境の整備にあわせ、全国共通交通系ICカードのカードIDをキーとして、定期券・回数券相当サービスを、1枚のICカードでシームレスに利用できる環境を構築する。また、乗車実績のデータ化を進めるため、ICカード以外に現金の計数も可能な運賃箱を導入する。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの定期券・回数券を独自規格ICカードで実現しているが、鉄道では使えないなど、他交通モードとの関連づけることが困難。また、現金利用の実績も取得できないため、適切な輸送のあり方、キャッシュレス方針などが打ち出しにくい。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 兵庫県神戸市・三木市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ICカードおよび運賃收受を行うための運賃箱について、整理券バーコード読取・投入硬貨計数機能を搭載したものを導入する。これにより、ICカード以外のODデータを取得することが可能となり、乗車実績標準データに準拠した実績を出力する。出力したデータは、社内における分析資料作成のほか、総合交通計画の策定や地域公共交通会議での議論資料に活用する。</li> <li>● ハウスIC・全国共通ICで、データの内容が異なることから、全てのサービスを全国共通ICベースに切り替えることで、データの統一を図る。現在、ハウスICで提供している「定期券(CBT:カード内チップに記録するタイプ)」「プレミアム付きSF」を、各車両に搭載する車載機に通信機器を追加し、全国共通ICのID活用による「クラウド定期券(ABT:カードIDに紐づく乗車券情報を配信し乗降判定に活用)」「ポイントサービス」に置き換える。対象は関西エリアで発行するICOCA・PiTaPaのみとする。</li> </ul>	交通事業者 神姫ゾーンバス  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ システム:iCONPASS、レシップ</li> <li>■ データの取得方法:運賃箱で収集する交通系ICカード、現金利用のデータを使用</li> <li>■ データの活用方法:事業計画や運行計画への反映、OD調査、キャッシュレス率算定</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● キャッシュレス(IC)移行が推進され、乗降実績のデータ化がさらに進む。また、IDに紐づくことで、他交通と連携した分析ができる。利用者は1枚のICカードで、ストレスフリーかつお得に利用できる。</li> </ul>	

## 座組



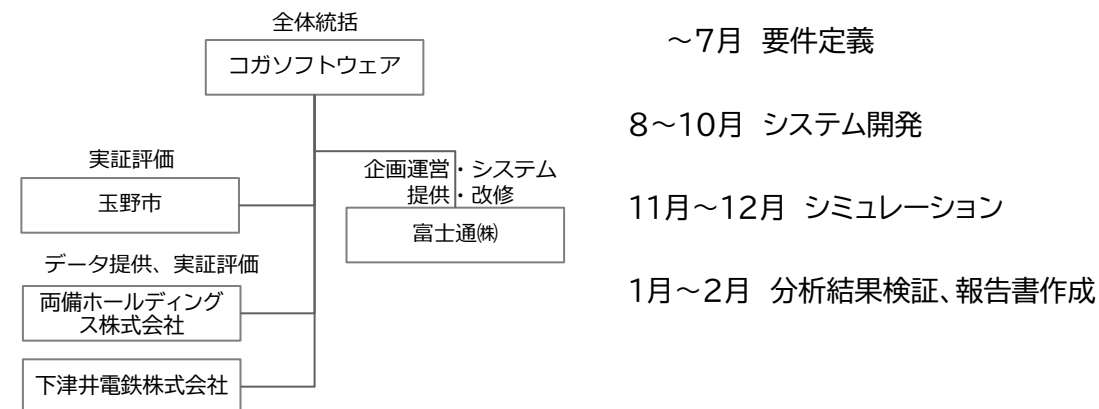
## スケジュール

- 4～6月 要件定義  
7～10月 システム開発  
1月 サービス開始・効果測定

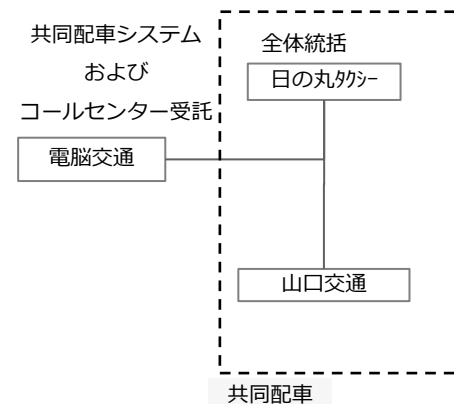
プロジェクト概要	地方部の観光地等における交通空白の解消を目的として、国土交通省が整備するコミュニティバス運行支援キット(OSS)を活用し、地域における運行管理業務を支える仕組みを整備する。OSSの標準機能を実装することで、コミュニティバスの導入・運行管理に伴う業務負担の軽減・効率化を図り、既存交通のサービス品質向上および新規交通の導入を促進する。									
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方の観光地では、特に夜間に温泉宿泊街と繁華街間で交通空白が存在している</li> <li>● 地域が単独、または関係者が連携してバス導入・運行を検討する際、運行管理業務の設計・実施に係る負担が大きく、導入の障壁になったり、導入後の収支率・サービス品質などの運用改善が進みにくい状況がある。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 兵庫県洲本市								
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方公共団体、または地域関係者がコミュニティバス運行管理を実施できるよう、「コミュニティバス導入・運行支援システム」を構築する(国公省が定める「コミュニティバス運行支援キット」に準拠)</li> <li>● 検証として、兵庫県洲本市にて、夜間シャトルバス(別事業の実証運行)において本システムを利用いただき、業務の負担軽減・効率化の効果と取得データの有用性をはかる※ <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行委託事業者(バス事業者)に本システムを利用いただき、現行の業務も踏まえたフィードバックをいただく</li> <li>● 運行計画・運行実績・利用実績を取得する</li> <li>● 取得した計画・実績データを、複数の宿泊事業者共同での夜間シャトルバス本格運行の計画策定および説明・合意形成に検討材料として活用する</li> </ul> </li> </ul>	交通事業者 夜間シャトルバス運行委託事業者:淡路交通								
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>	アプリ・システム等								
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス運行支援キット</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:コミュニティバス導入・運行支援システム(OSSを活用し構築)</li> <li>■ データの取得方法:システムから所得できるデータ(停留所一覧、時刻表等)</li> <li>■ データの活用方法:宿泊事業者共同での夜間コミュニティバス本格運行検討における企画・運行計画策定・説明・合意形成に活用</li> </ul>								
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● OSS実装によるコミュニティバス運行計画・運行管理・実績収集業務の効率化(目安20%の工数削減)</li> <li>● 運行計画・運行管理・実績収集業務の標準化・負担軽減による多様な分野でのコミュニティバス導入の促進(観光・教育・福祉など)</li> </ul>	座組								
		スケジュール								
		<table border="1"> <tr> <td>5~6月</td> <td>要件定義</td> </tr> <tr> <td>7~9月</td> <td>システム開発</td> </tr> <tr> <td>10~11月</td> <td>システム提供・検証</td> </tr> <tr> <td>12月~1月</td> <td>結果取りまとめ</td> </tr> </table>	5~6月	要件定義	7~9月	システム開発	10~11月	システム提供・検証	12月~1月	結果取りまとめ
5~6月	要件定義									
7~9月	システム開発									
10~11月	システム提供・検証									
12月~1月	結果取りまとめ									



プロジェクト概要	玉野市の地域公共交通計画策定業務に国交省標準仕様データを用いた地域交通総合シミュレータを活用し、デマンド型交通を含む地域公共交通最適化の効率的な計画策定を実践し、その効果を検証する	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の需給バランスが取れ、かつ交通事業者に納得感のある公共交通再編計画を策定することが難しい。特に、デマンド交通普及の最適化が進まない。</li> <li>● 地域公共交通計画は、一部の自治体職員とコンサルへの委託により実施しているが、当該スキルを有する職員を継続的に確保することが難しい。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 玉野市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和7年度COMmmONSにて富士通が開発した地域交通総合シミュレータを用いて実態に即した地域公共交通計画を策定し、交通事業者、住民等との検証会を行い、計画の納得性や事業者視点での有用性について評価頂く。</li> <li>● 自治体独自で地域交通総合シミュレータを活用した地域公共交通計画を策定することの評価を行い、地域公共交通計画策定ガイドラインとして取りまとめる。</li> <li>● 周辺自治体との共有会を実施し、地域交通総合シミュレータを他自治体に横展開するに際しての課題や条件等を取りまとめる。</li> </ul>	交通事業者 バス:両備ホールディングス株式会社、下津井電鉄株式会社 デマンド交通:旭タクシー
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● データ統合によるモード横断のデータ活用(協業化)</li> </ul>	アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:地域交通総合シミュレータ</li> <li>■ データの取得方法: 路線バス、コミュニティバス等のODデータを各システムから取得/公開サイトからGTFSデータを取得</li> <li>■ データの活用方法: シミュレータの補正用データ、シナリオデータとして活用</li> </ul>
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> <li>● 公共交通運行情報標準データ仕様書(GTFS-JP)v4</li> </ul>	座組
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通計画において、KPIを含めて明確な方向性を示すことが可能となり、交通事業者等の納得性や有効性についての理解が得ることが可能となる。</li> <li>● 自治体職員のみで一定レベルの地域交通計画を策定することが可能となり、これまで使っていたコンサルへの委託費用の削減が見込める。</li> </ul>	スケジュール



プロジェクト概要	山口市・防府市においてタクシー事業者2社が連携し、共同配車体制を構築するとともに、夜間(18時～翌4時(想定))の配車業務を外部委託または当番制で運営する体制を整備する。配車業務を起点に労務・経理などバックオフィス業務の統合も進め、省人化とコスト削減を図りながら持続可能な地域交通運営基盤の確立を目指す。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ではバス路線や便数の削減が進む一方、タクシー会社は20年で8社から5社へ減少し供給不足が顕在化している。ドライバーや配車オペレーターの高齢化・人材不足が深刻であり、特に夜間はオペレーター配置が困難になっている。個社単位での運営では人件費負担も大きく、効率的な運営体制の構築が求められている。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 山口県 山口市・防府市
取組内容	<p><b>【共同配車組織の立上げ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者2社で共同配車体制を構築し、配車業務の効率化と需給調整を実施</li> <li>夜間(18時～翌4時(想定))の配車業務を外部委託または当番制で運営する共同配車体制を整備</li> <li>2026年7月から共同配車運用を開始し、省人化とコスト削減を図る</li> <li>電話配車を中心とした既存の利用環境を維持し、高齢者利用にも配慮した運用を継続</li> <li>配車業務の共同化を契機に、労務・経理などバックオフィス業務の一元管理を推進</li> <li>将来的には配車アプリの導入も視野に入れ、多様な利用ニーズに対応できる運営基盤を整備</li> </ul>	交通事業者 タクシー:日の丸タクシー、山口交通
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:配車管理システム DS</li> <li>■ データの取得方法: —</li> <li>■ データの活用方法: —</li> </ul>
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> </ul>	座組
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同配車により複数事業者の車両を効率的に運用できるようになり、配車成立率の向上と供給不足の緩和が期待される。夜間の配車業務を共同化することでオペレーター人員の削減とコスト低減が実現する。さらにバックオフィス業務の統合により経営効率が高まり、地域交通の持続可能性向上につながる。</li> </ul>	スケジュール



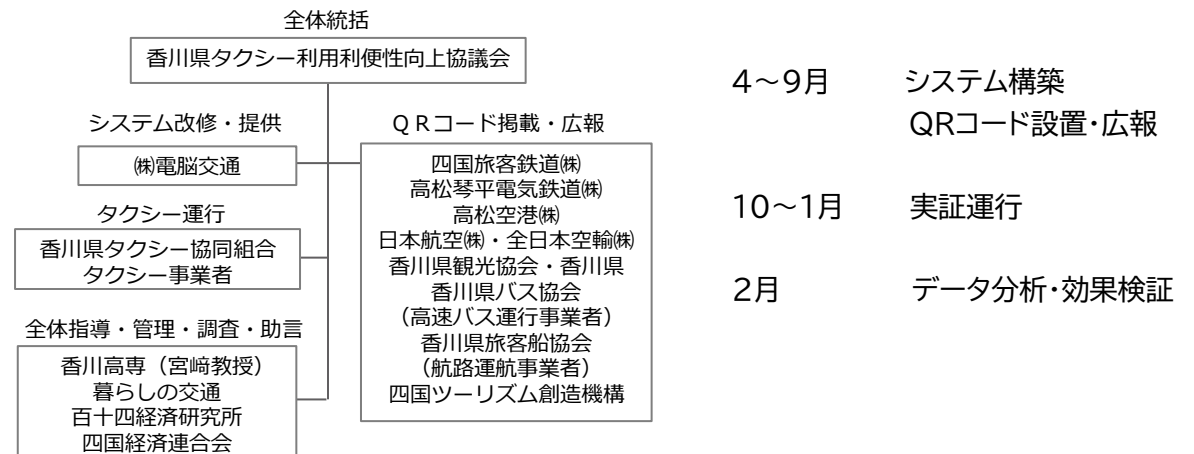
座組	スケジュール
	5月 要件定義
	6月 共同配車室立上げ準備
	7月～1月 共同配車スタート (外部委託)
	2月 効果測定

プロジェクト概要	四国への来訪者が安心・安定して二次交通を利用できる環境を整備するため、交通結節点や観光施設等から乗車するタクシーを円滑に手配する仕組みを構築することで、交通がシームレスになったことによる観光客の増加や観光客の周遊促進、観光消費の増加、公共交通利用者の増加等に繋げる。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 四国への来訪者が安心・安定して二次交通を利用できる環境を整備するため、令和7年度香川県においてタクシーへの乗り継ぎ円滑化サービスと手配円滑化サービスを提供する実証実験を行ったが、システム上対応できるタクシー会社が限定され、マッチング率に課題があった。加えて県外への周知・広報不足といった課題も明らかになった。</li> </ul>	事業実施 自治体・エリア
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通結節点における公共交通機関からタクシーへの乗り換えや観光施設でのタクシーの乗車にあたり必要となる「タクシーの手配」について、複数のタクシー事業者が連携したプラットフォームへ、ウェブフォーム上で、簡単に依頼できる仕組みを構築し、利用者の利便性の向上を図る。</li> <li>● 提供するものは、QRコードをスマートフォン等で読み取りタクシーを手配するウェブ上のサービスであり、一度に複数のタクシー事業者への配車依頼が可能なシステムを新たに構築することで、タクシー事業者の幅広い参画を促進し、マッチング率の向上と効率的なタクシー配車を実現し、交通モード間の結節の強化、利用者利便の向上とタクシー事業者の業務効率の向上を図る。</li> </ul>	交通事業者
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	アプリ・システム等
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> </ul>	座組
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デジタル技術を活用してタクシーに円滑に乗車できる環境を整備することで、公共交通を利用したシームレスな観光が可能となり、四国エリアの魅力向上に繋がるほか、交通結節点におけるタクシーの待機時間が削減され、業務効率化が図られる。</li> </ul>	スケジュール

香川県内の主要交通結節点・観光施設

タクシー:対象交通結節点等を営業区域に含むタクシー事業者  
 鉄道:JR四国、高松琴平電気鉄道  
 バス:高速バス  
 旅客船:香川県の離島と本土を結ぶ航路の運航事業者  
 空港:高松空港

- アプリ・システム:(株)電脳交通 タクシー手配Webフォーム
- データの取得方法:  
タクシー手配Webフォームにより、タクシー乗車場所、手配時間、目的地、マッチング率等を取得
- データの活用方法:  
タクシーの利用者動向の分析、複数のタクシー事業者の連携によるマッチング率改善状況の分析、地域経済への影響の検証



プロジェクト概要	宇和島市においては令和8年度から、様々な交通形態による交通リ・デザインを予定。標準APIを搭載したシステムの元、地域交通リソースの最大化を図り、住民等の利用者の利便性向上を目指す。本事業では導入検討しているシステムの独自APIを標準APIへ改修し、シームレスなシステム環境を構築する。		
課題	● 宇和島市の交通DXにおいては、標準化・共通化された仕様を目指しているが、導入検討している本事業代表構成員のシステムに関しては、独自APIおよび都度ベンダー同士の連携仕様で構築しており、国土交通省が示す各種標準APIに則って構築を行っていない。	事業実施自治体・エリア	宇和島市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全体取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー・コミバス・スクールバスを対象に宇和島市の運行ルート・時間帯・遊休時間をデータ情報を収集・分析を行い「競争・共創・協調領域」を可視化し各領域における遊休時間活用の合意形成及び管理手法を構築。予約・配車管理・マッチング機能(AI)を有したアプリ/システムと共同管理(配車・予約受付含む)センターによる共同利用体制にて実証を開始する</li> <li>● 本補助金の活用は下記 既存システムを改修し、標準仕様(API)の搭載をする。</li> </ul> </li> <li>1) 予約管理標準仕様モジュール <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗客からの配車依頼・予約受付と共同配車システムへの送信機能を標準API対応に改修。配車依頼作成:POST/ordersを実装し、乗客が入力した迎車地点、降車地点、予約日時、乗客情報、アプリに決済の有無等を含む配車依頼リクエストを共同配車システムへ送信※即時配車と予約配車</li> <li>・ DELETE/ordersを実装し、乗客がアプリ上でキャンセル操作した際に共同配車システムへキャンセル依頼を即通知</li> </ul> </li> <li>2) 配車管理標準仕様モジュール <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 共同配車システムから配車状況・車両位置情報を取得し乗客のアプリ画面にリアルタイムで表示する機能を標準API対応に改修(配車情報複数取得・配車情報単一取得)</li> </ul> </li> </ul>	交通事業者	宇和島市内交通事業者:4者
		アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム</li> <li>まちのクルマ (予約・配車・運行・各種データ管理)</li> <li>※徳島県海陽町「ふるるんアプリ」、電腦交通の配車システムとAPI連携想定</li> </ul>
		座組	スケジュール
事業要件	● システム統合による業務効率の向上(共同化)		
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー共同配車業務運用ガイドライン</li> <li>● タクシー配車システム連携API標準仕様書</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム連携スキームの効率化</li> <li>● 今後実証するライドシェア・タクシーの共同配車システム連携による配車効率の向上(ライドシェア車両の稼働率55%から65%へと向上)</li> </ul>		<p>4~5月 要件定義/API設計/技術要件確認</p> <p>6~7月 API開発・単体テスト・結合テスト</p> <p>8~9月 外部アプリとのAPI実証</p> <p>10月~2月 サービス実証</p>
		<p>【宇和島市交通リ・デザインシステム検討事業体】</p> <pre> graph TD     A[本事業主体] --- B[イツモスマイル デジタルソリューションズ]     A --- C[キャノンビズアテンダ]     B --- D[宇和島市]     C --- D     D --- E[協力 宇和島市内交通事業者:4者]   </pre>	

プロジェクト概要	一般路線バスの補助金(地域間幹線系統補助金)申請作業は、年間を通じ、情報収集、集計作業などを行っており担当者の作業負担となっている。全国のバス事業者においても同様の作業を行い補助金申請書類を作成しているため、共通部分である申請書作成システムを構築しバス事業者の作業負担の軽減を図る。					
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助金申請資料の作成にあたり、情報収集、集計作業などが作業が膨大、煩雑となる。</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1268 282 1414 425">事業実施自治体・エリア</td> <td data-bbox="1421 282 2469 425">福岡県 ※今後拡大する方針</td> </tr> </table>	事業実施自治体・エリア	福岡県 ※今後拡大する方針		
事業実施自治体・エリア	福岡県 ※今後拡大する方針					
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助金申請資料(運行計画、事業報告書、ヒヤリング資料)作成機能、諸元データ収集・集計機能の構築。補助金申請資料作成機能は共通機能とし、諸元データ収集・集計機能を導入各社でカスタマイズできる仕様とすることで、システム共通化、標準化を図る。</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1268 425 1414 682">交通事業者</td> <td data-bbox="1421 425 2469 682">バス:西日本鉄道、西鉄バス北九州、西鉄バス久留米、西鉄バス佐賀、西鉄バス大牟田、西鉄バス筑豊</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1268 682 1414 911">アプリ・システム等</td> <td data-bbox="1421 682 2469 911"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:スクラッチ</li> <li>■ データの取得方法:会計データ、ダイヤデータ、輸送実績データ等</li> <li>■ データの活用方法:補助金申請資料作成</li> </ul> </td> </tr> </table>	交通事業者	バス:西日本鉄道、西鉄バス北九州、西鉄バス久留米、西鉄バス佐賀、西鉄バス大牟田、西鉄バス筑豊	アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:スクラッチ</li> <li>■ データの取得方法:会計データ、ダイヤデータ、輸送実績データ等</li> <li>■ データの活用方法:補助金申請資料作成</li> </ul>
交通事業者	バス:西日本鉄道、西鉄バス北九州、西鉄バス久留米、西鉄バス佐賀、西鉄バス大牟田、西鉄バス筑豊					
アプリ・システム等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:スクラッチ</li> <li>■ データの取得方法:会計データ、ダイヤデータ、輸送実績データ等</li> <li>■ データの活用方法:補助金申請資料作成</li> </ul>					
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)</li> </ul>					
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス業務標準仕様書</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 補助金申請資料作成機能を標準化し、全国のバス事業者が利用することで、システムの標準化、導入コスト削減が図れる。</li> </ul>					

座組

スケジュール

全体総括・システム構築

西鉄情報システム(株)

データ提供  
実証試験・運用


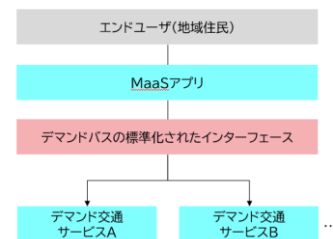
西鉄バスグループ他

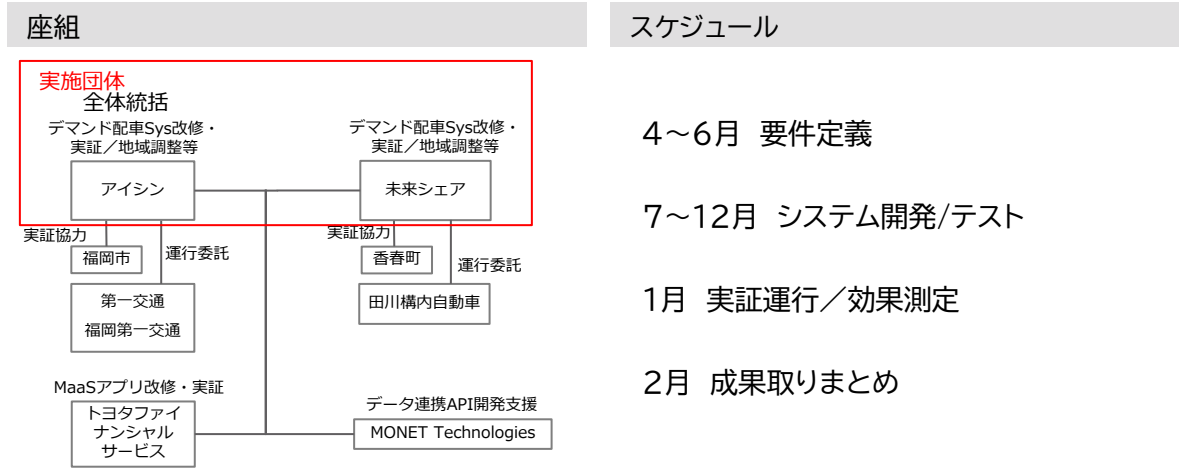
4月～	7月	基本設計・詳細設計
6月～	9月	単体製造
8月～12月		結合試験・総合試験
12月～	2月	受入試験
2月		完成

他バス事業者への展開や調整は、西鉄情報システム(株)および西日本鉄道(株)が共同で実施


プロジェクト概要	交通系ICカードの乗降実績データとクレジットカード等によるタッチ決済の乗降実績データを統合し、交通事業者がいつでも自由に活用可能な乗降実績データ分析ダッシュボードを交通事業者向けに提供することで、交通政策の検討や施策効果の検証などにおけるデータ活用を促進し、業務効率化および利用者の利便性向上を実現する。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通系ICカードやクレジットカードのタッチ決済から日々発生する膨大な乗降実績データを統合し活用することは、技術的な課題に加え、費用や運用負荷の面でも大きな課題である。</li> <li>● その結果、利用実態や利用者の特性をデータから十分に把握できていない状況。</li> </ul>	<b>事業実施自治体・エリア</b> 福岡県福岡市 (福岡県北九州市、長崎県長崎市、佐賀県唐津市、大分県別府市、大分県日田市)
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通系ICカード(ニモカ)およびクレジットカード等のタッチ決済乗車(steratransit)から取得可能な乗降データを統合し、これらのデータを分析可能なダッシュボードサービスを構築して交通事業者に提供する。ダッシュボードサービスは、実際に交通事業者に活用してもらい、業務活用および効果検証に取り組む。</li> <li>● データ連携機能の開発:交通系ICカード(ニモカ)とタッチ決済乗車(steratransit)を統合するための連携機能を開発</li> <li>● 分析用ダッシュボードの開発:交通系ICカード(ニモカ)で取得したデータとタッチ決済乗車(steratransit)で取得したデータを格納し、分析を行うためのダッシュボードを開発</li> <li>● 施策の効果検証への活用:ダッシュボードを交通事業者へ導入し、利用者属性の変化、乗降数の増減および消費動向等のデータ分析を実施。分析した結果を施策の設計・効果検証に活用し、次の施策に向けて改善を行う(PDCAサイクルの構築)</li> <li>● 2026年度は福岡エリアを中心にしてデータ協業モデルの検証を実施、2027年度はこのモデルを横展開し他地域の複数交通モードでも活用、2028年度以降にエリア全体の交通課題解決に向けたデータ協業モデルの構築を目指す。</li> </ul>	<b>交通事業者</b> 鉄道:西日本鉄道 軌道:長崎電気軌道 バス:西日本鉄道バス、西鉄バス北九州、日田バス、亀の井バス、昭和バス  <b>アプリ・システム等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:乗降実績データ分析ダッシュボード</li> <li>■ データの取得方法:乗降実績データをニモカ及びQUADRACから取得</li> <li>■ データの活用方法:乗降実績データをTableauで可視化、利用促進施策検討に活用</li> </ul>
事業要件	● データ統合によるモード横断のデータ活用(協業化)	
技術要件	● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● データ利活用環境の整備による交通事業者の業務効率化</li> <li>● データに基づいた利用促進策の実施による公共交通利用件数の5%向上を目指す</li> </ul>	
<b>座組</b>		
<b>スケジュール</b>	4～6月 実施計画・要件定義 7～8月 システム要件定義・設計 8～12月 システム開発 12～2月 サービス検証 2月 効果測定・取り纏め	

# 標準化APIによるデマンドバス配車システムとMaaSアプリの実連携を通じた業務モデルの検証・実証環境での実装事業 | アイシン・未来シェア共同事業体

プロジェクト概要	デマンド交通予約・配車システムは様々な民間企業が提供する一方、各システムは地域毎に最適化されており、ユーザにとっては地域別で複数アプリをインストールする必要がある等、不便さが残る。「デマンドバスシステム相互運用API」を活用しMaaSアプリと複数地域のデマンド交通システムを繋ぐことで、MaaSアプリ経由予約によるユーザの交通利便性向上を図る。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>各デマンド交通システムは地域ごとに最適化されており、他地域のサービスとはつながりにくい状況にある。例えば、地域経済圏を跨ぐ移動となった場合、別のアプリをインストールして使い方を覚え直し、都度切り替えて利用するというケースが想定される。</li> </ul>	
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>25年度に国交省「COMmmONSプロジェクト」において整備中の「デマンドバスシステム標準API」を福岡県エリアに導入する。導入において改良点を洗い出し、標準API仕様を更新。更新後の標準APIを用いて実サービスとして社会実装する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>サービスイメージ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>連携イメージ</p>  </div> </div>	<p>事業実施自治体・エリア</p> <p>福岡県福岡市、香春町</p> <p>交通事業者</p> <p>オンデマンド交通：（福岡市）第一交通、福岡第一交通 （香春町）田川構内自動車</p> <p>アプリ・システム等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アプリ・システム                     <ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSアプリ「my route」</li> <li>デマンド交通配車システム「チョイソコ」</li> <li>デマンド交通配車システム「SAVS」</li> </ul> </li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム統合による業務効率の向上(共同化)</li> </ul>	
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドバスシステム連携API標準仕様書</li> </ul>	
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証踏まえAPIの改良点を洗い出し、標準仕様書更新を通じて他地域普及を促進。</li> <li>将来的な実サービスとしての社会実装を通じ、ユーザの広域移動利便性を向上。</li> <li>MaaSアプリ事業者・デマンド配車Sys事業者開発コストを50%程度削減。</li> </ul>	



プロジェクト概要	事業者で分断されている運行・利用実績データを標準化し、データ基盤内で人流データと統合することで、移動需要に基づいたダイヤ改正の検討を低コストで可能とする。更に、改正予定ダイヤにおける接続先の交通モード(鉄道など)の接続性を評価し、公共交通ネットワークとしての有用性維持に貢献する。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業者ごとにデータ形式が異なり、連携した分析やダイヤ策定が困難</li> <li>● 他交通や目的地への接続に対するダイヤ改正の影響を事前に検証する手段が不足</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 長崎県長崎市域(長崎市、時津市、長与町)、千葉県市川市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● データ配信基盤を活用した標準データ生成・統合 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ データ配信基盤にて、バス運行データ(運賃箱データ等)を基に、「鉄道・バス乗降実績データ標準仕様」に従った一件明細データを生成する</li> <li>・ GTFS、GBFS、人流データと統合し、分析用基盤に投入し、分析・可視化を可能とする</li> </ul> </li> <li>● 仮想ダイヤを用いた経路検索・接続性評価 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ダイヤ改正案を仮想GTFSとして生成し、交通モードを跨って、経路検索エンジンを用い仮想ダイヤでの接続性・到達性分析を実装する</li> <li>・ これを用い、ダイヤ改正前後での他交通や目的地への接続性・到達性の変化を可視化し、ダイヤ改正の影響を事前に定量的に想定することで、合意形成の迅速化を図る</li> </ul> </li> </ul>	交通事業者 長崎自動車株式会社、京成バス千葉ウエスト株式会社  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム: データ配信基盤、運行計画策定支援システム</li> <li>■ データの取得方法: 運賃箱、交通系ICカード、GTFS、人流データ、mixway API</li> <li>■ データの活用方法: 仮想ダイヤ経路検索、ダイヤ改正評価</li> </ul>
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● データ統合によるモード横断のデータ活用(協業化)</li> </ul>	座組
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)</li> <li>● 公共交通運行情報標準データ仕様書(GTFS-JP)v4</li> </ul>	スケジュール
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他事業者とのデータ連携を容易にし、データ収集および活用の効率化を実現</li> <li>● ダイヤ検討時における他交通との接続性や到達性の確認を効率化し、関係者間の合意形成や交通ネットワークを考慮したダイヤ検討を実施</li> </ul>	<pre> graph TD     MTJ[MaaS Tech Japan] --- OM[小田原機器]     MTJ --- NA[長崎自動車]     MTJ --- SKS[システム開発事業者]     MTJ --- KBC[京成バス千葉ウエスト]     OM --- OM_Text[データ出力側システム開発 実証支援]     NA --- NA_Text[実証、データ提供]     SKS --- SKS_Text[データ受取側システム開発]     KBC --- KBC_Text[実証、データ提供] </pre>

プロジェクト概要	西海市内を走行する長崎自動車の停留所の時刻表や案内掲示物の更新に伴う印刷物の制作や貼替に伴う人的リソースを削減し、バスの利用者に対して従来以上のきめ細やかな案内掲示を可能にする。									
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方のバス会社では、ダイヤ改正に伴う時刻表貼替え作業に関わる人的リソースの不足を理由にダイヤ変更の頻度や案内掲示物の更新を抑制し、非効率な運行を継続しているという課題がある。</li> </ul>	事業実施自治体・エリア 長崎県西海市								
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>通信費がかからないバス-バス停間の短距離通信技術を活用したSIMレスで運用可能なデジタルバス停を導入することで、時刻表貼替え作業を省人化し、ダイヤ変更にかかるコストを低減。柔軟なダイヤ変更による運行効率改善を実現する。</li> </ul> 	交通事業者 バス:長崎自動車  アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:SIMレスデジタルバス停システム</li> <li>■ データの取得方法: 事業者より提供</li> <li>■ データの活用方法: 標柱の表示内容及び配信状況の管理</li> </ul>								
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準業務モデルの導入によるサービス品質向上</li> </ul>	座組 スケジュール								
技術要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMレスバス停システム技術仕様書</li> </ul>	全体統括・SIMレスバス停調達 小田原機器								
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ改正による時刻表盤面の制作工数及び貼替工数、臨時便による案内掲示の貼替工数を削減することで事業者の業務負担を軽減する。本製品の導入により従来以上にきめ細やかな案内を実現し、バス利用者の利便性が向上に寄与する。</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1370 1039 1847 1168">小田原機器</td> <td data-bbox="1847 1039 2474 1168">交付決定日～6月 要件定義</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1370 1168 1847 1260">交通事業者 長崎自動車</td> <td data-bbox="1847 1168 2474 1260">7～10月 製造・設置</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1370 1260 1847 1305"></td> <td data-bbox="1847 1260 2474 1305">11月～1月 実証運行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1370 1305 1847 1349"></td> <td data-bbox="1847 1305 2474 1349">2月～2月末 効果測定</td> </tr> </table>	小田原機器	交付決定日～6月 要件定義	交通事業者 長崎自動車	7～10月 製造・設置		11月～1月 実証運行		2月～2月末 効果測定
小田原機器	交付決定日～6月 要件定義									
交通事業者 長崎自動車	7～10月 製造・設置									
	11月～1月 実証運行									
	2月～2月末 効果測定									

プロジェクト概要	本プロジェクトは、現行の共通定期券サービスに代わる、タッチ決済を活用した後払い式「共通定期」サービスを開発することを目的とする。テレワークやサテライトオフィス利用の増加、ワークライフバランスの重視といった社会環境の変化に対応し、従来の固定的な移動を前提とした定期券制度を根本的に刷新し、より柔軟で利用しやすい移動サービスの実現を目指し、自動車から公共交通転換を目指し、公共交通分担率向上を目指す。	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車交通増大に伴う都市渋滞の深刻化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政令指定都市ワースト1の深刻な渋滞。過度な自家用車依存が、甚大な社会コストを招いている。</li> </ul> </li> <li>● 交通モード分断による利便性の欠如 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定IC限定や市電との未連携といったモード間の分断が移動の壁となり、公共交通への転換を阻む要因となっている。</li> </ul> </li> <li>● モードを跨ぐ動線データの不足と最適化の限界 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ データがモード毎に孤立し、乗り継ぎ等の移動実態を把握できず、モードを跨ぐ効率的な路線再編や交通網最適化の妨げになっている。</li> </ul> </li> </ul>	事業実施 自治体・エリア 熊本県全域
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通サービスの高度化 タッチ決済を基盤とした共通定期サービス開発により、引き続き会社を超えた路線バスと鉄道を共通で利用できる定期の実装を目指す。また、スマートフォンアプリ等を通じた定期相当サービスのオンライン登録システムを構築し、お客様の購入・継続手続きの利便性を大幅に強化する。料金についても利用実績に基づいて、都度運賃と定額運賃を比較し、最も安価な料金を自動適用するベストフェア(後払い自動計算)機能を導入する。</li> <li>● モビリティ・データの取得・活用 共通定期サービス利用者やタッチ決済データから得られる匿名化された、属性、乗降履歴、移動時間、区間などのデータを収集し、既存システムの5社バスダイヤ統合分析システムと連携し、本年度は「鉄道・バス乗降実績データ標準仕様書」に準拠するフォーマットで、バス5社のみ作成する。(鉄道は次年度以降)このデータに基づき、モードを超えた移動動線の可視化による路線再編や運賃施策実行等の戦略立案などに活用し、運行効率とサービス品質の向上を図る。</li> <li>● 共同化、共通化、標準化の取組 バス5社・熊本電鉄で決済I/Fや共同精算システムを共通化。また、本年度はバス5社を対象に国交省「乗降実績データ標準仕様書」に準拠し、手作業を伴わないデータ自動出力環境を構築する。</li> </ul>	交通事業者 鉄道:熊本電気鉄道 バス:九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス ※路面電車事業者も導入検討中
		アプリ・システム等 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アプリ・システム:タッチ決済サービス、タッチ決済用定期発券システム</li> <li>■ データの取得方法:共通定期サービス利用者属性データ、乗降データを取得</li> <li>■ データの活用方法:取得データを既存システムの5社バスダイヤ統合分析システムと連携する。このデータに基づき、ダイヤ改正の最適化等の戦略立案などに活用し、運行効率とサービス品質の向上を図る。</li> </ul>
事業要件	● 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上(標準化)	座組
技術要件	● 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)	スケジュール
効果	【利用促進】5年後に共通定期登録者15,585人、タッチ決済利用率35%を達成。 【標準化】オンライン登録割合70%を達成し窓口業務を削減。 【協業化】データ分析に基づき、5年間で5件の路線再編・運賃施策を実施	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <pre> graph TD     Root[全体統括 共同経営推進室] --- Dev[定期システム開発 SMCC, QUADRAC]     Root --- Service[サービス提供事業者 熊本電鉄, その他バス会社4社]     Dev --- Will[分析システムデータ連携 Will Smart]     Service --- Pref[熊本県]     Service --- City[熊本市]     </pre> </div> <div style="width: 50%;"> <p>4~5月 要件定義</p> <p>4~12月 システム開発</p> <p>1月~2月 各種テスト、先行実施(スモールスタート)</p> <p>3月以降 サービス開始(参考)</p> </div> </div>