

# 地域交通および公共交通の未来像について

株式会社MaaS Tech Japan

代表取締役

日高 洋祐

## 日高 洋祐 (Yosuke Hidaka)

東京工業大学総合理工学部修士卒 (機械工学)

2005年4月 JR東日本入社 (新幹線メンテナンス、車掌、運転士、輸送指令員)

2010年4月 慶應義塾大学SFC研究所訪問研究員  
同年JR東日本研究開発センターフロンティアサービス研究所

2014年4月 東京大学大学院学際情報学府(博士課程)、須田義大研究室 (日本版MaaSをテーマ)

2018年6月 技術イノベーション推進本部ITストラテジー部門モビリティ変革グループ

2018年11月 株式会社MaaS Tech Japan創業

2018年12月 一般社団法人JCoMaaS設立、事務局長

### <著書>

MaaS ～モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ～

### <委員等>

国土交通省 MaaSデータ連携検討ワーキンググループ委員

経済産業省 MaaS関連アーキテクチャの策定ワーキンググループ委員

デジタル庁 モビリティロードマップのありかた検討会委員

内閣官房 MaaS2030モビリティ検討会委員

東京都 DX推進フェロー 他

## 論点①

交通産業の生産性を向上させるデータ活用+DX

## 論点②

公共交通の産業政策転換(統合としてのMaaS、TOD2.0)

# 事業概要

あらゆる事業者/社会ニーズに適用できるモビリティ連動基盤により広く事業展開を行う

## 交通サービス・事業



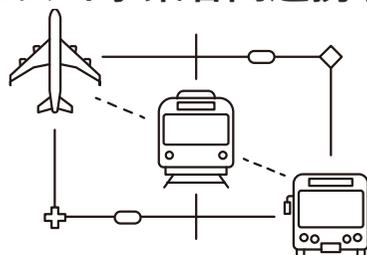
あらゆるモビリティを統合し最適化する (MaaS) + 周辺産業と接続させる (BeyondMaaS)

### ① データ収集・統合・分析支援事業



データ連携基盤

### ② モビリティ事業者間連携事業



サービス連携基盤

### ③ モビリティビジネス創出事業



異業種連携基盤

MaaSプラットフォーム：モビリティ連動基盤

# 地域公共交通の実質化に向けた検討会

地域公共交通計画の実質化に向けた取り組みがなされた

The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (国土交通省). The page is titled "報道・広報" (Press & Publicity) and features a navigation menu with options like "ホーム" (Home), "国土交通省について" (About the Ministry), "報道・広報" (Press & Publicity), "政策・法令・予算" (Policy, Laws, Budget), "白書・オープンデータ" (White Paper, Open Data), and "お問い合わせ・申" (Inquiry, etc.).

The main content area is titled "報道・広報" and contains the following text:

ホーム > 報道・広報 > 報道発表資料 > 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（第4回）を開催します  
～「モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画」の実装に向けて～

**「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（第4回）を開催します**  
～「モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画」の実装に向けて～

国土交通省では、地域交通法に基づく地域公共交通計画を「モビリティ・データを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画」とするために、同計画に係る課題整理や官民関係者が取り組むべき事項の検討を行う有識者検討会の第4回を開催いたします。

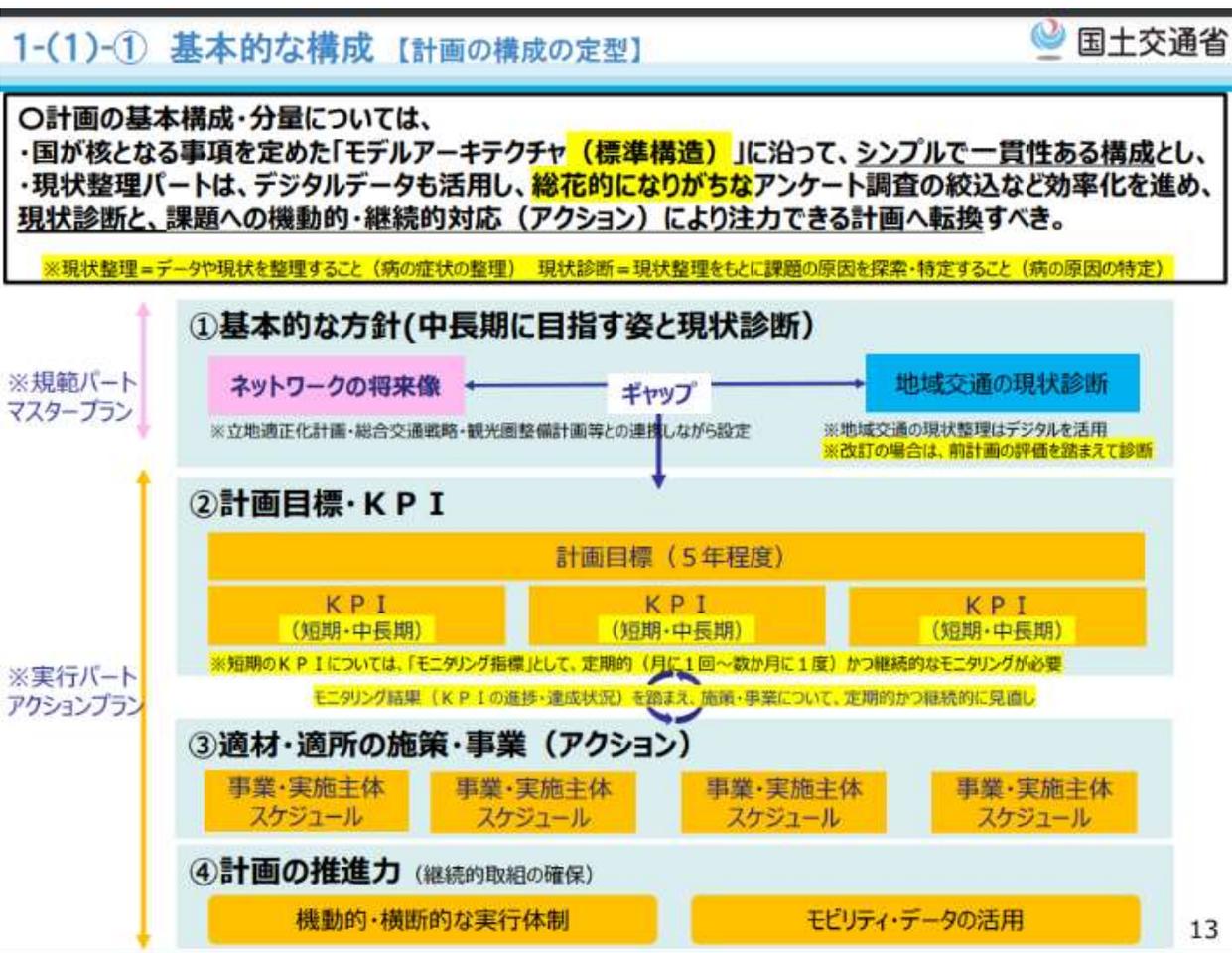
**1. 日時**

(第4回) 令和6年3月14日(木) 13:00～15:00

**2. 場所**

# 地域公共交通の実質化に向けた検討会

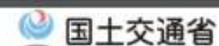
データを活用（エビデンスとして&デジタル化（ノウハウ・人力をソフトウェアに））によるアップデート



# 地域公共交通の実質化について

自治体・交通事業者・地域に対して、「連携と協働」を努力義務化→地域公共交通計画への記載

## 地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

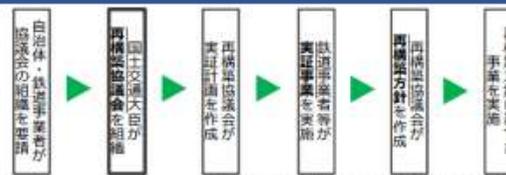


### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組み自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



【協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず協議】  
 ※1 国は、引き続き「会社法」に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて国・事業者間の適切な維持等に努めることが前提

### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
- ・国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

#### 「道路輸送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。<予算・財投・税制>



### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。  
 (※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築 (KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

# 地域公共交通の実質化について

地域交通の再構築（リ・デザイン）の取り組みも活性化

## 地域公共交通リ・デザイン関係予算(令和4年度補正・令和5年度予算) 国土交通省

**地域公共交通確保維持改善事業** (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)

- **地域公共交通確保維持改善事業**
  - ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
  - ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
  - ・地域公共交通計画などの策定支援
- **エリア一括協定運行事業**
  - ・地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設
- **交通DX・GXによる経営改善支援事業**
  - ・地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援
  - ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
  - ・実証運行
  - ・旅客運送事業者の人材確保
- **自動運転実証調査事業**
  - ・自動運転の社会実装に向けた実証事業
- **共創モデル実証プロジェクト**
  - ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
  - ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援
- **地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築）**
  - ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業

**地域鉄道の安全対策** (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円) ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

**交通・観光連携型事業** (令和4年度補正:200億円) **訪日外国人受入環境整備(交通)** (令和4年度補正:163億円)

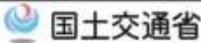
- 交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組
  - ・ラッピング列車など観光イベントの開催
  - ・新規ツアー・商品造成
- 公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組
  - ・多言語対応のデジタルサイネージ
  - ・キャッシュレス決済設備導入 等

**地域公共交通再構築事業等** (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算:約5492億円の内数等)

- **地域公共交通再構築事業**
  - ・地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能
- **都市・地域交通戦略推進事業**
  - ・都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備
- ※ **先進車両導入支援関連事業** (令和5年度予算:17億円)
  - ・交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

# 地域公共交通の実質化について

自治体区域を超えた運行（エリア一括協定運行）等利便性向上のための施策も（利便性増進実施計画）



(参考)エリア一括協定運行事業[地域交通法]

利便増進実施事業

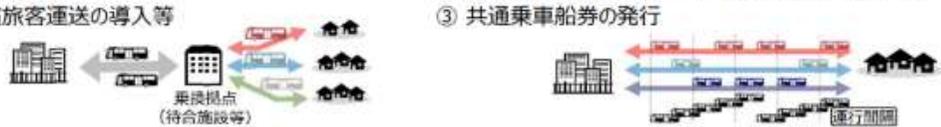
**地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業**

(1) 地域における路線ネットワークの構築  
地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等

(2) 運賃・ダイヤ等の改善  
利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定（定額乗り放題運賃、通し運賃等）
- ② 運行回数・ダイヤの設定（等間隔運行、パターンダイヤ等）
- ③ 共通乗車船券の発行



※ これら併せて行う利便を増進するための措置（交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等）も対象

エリア一括協定運行事業（令和5年新設）

○利便増進実施計画に、「**エリア一括協定運行事業に関する事項**」を記載し、その計画が認定された際に、国が当該運行について**複数年（最長5年）定額を支援し**、当該支援額を初年度に明示する制度を創設。

※「**エリア一括協定運行事業**」とは  
自治体と交通事業者が、一定のエリア・期間について、**必要な交通サービス水準（運行系統、運行回数等）、費用負担に関する協定を締結した上で実施する運行事業**

○期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属し、**赤字削減のインセンティブ**。次の協定期間には**要補助額が減少**。

交通手段  
が重複

ネットワーク  
の統合

エリア一括  
協定運行



自治体  
複数年  
協定



利便増進実施計画に  
記載できる事項に、  
「**エリア一括協定運行事業に関する事項**」を  
新たに追加

## 地域公共交通の実質化について

AIデマンド交通やEV車両の導入についても新たな支援により実施しやすい状態

### (参考)バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業 【地域交通法】 国土交通省

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。(道路運送高度化事業の拡充)
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融資を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。

#### 交通DX

AIオンデマンド交通  
(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード  
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



#### 交通GX

EV車両による再エネ地産地消

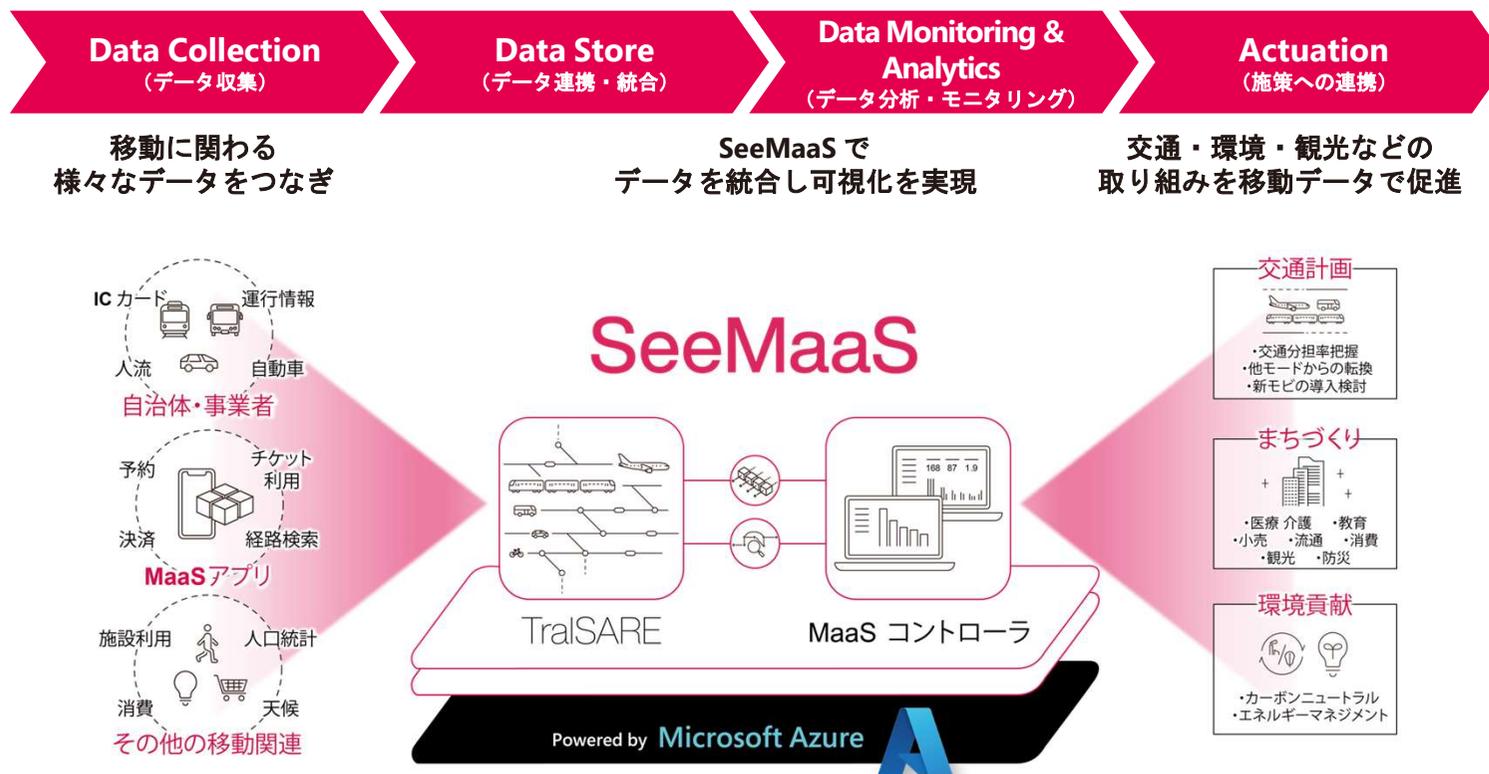


EV車両のエネルギー管理システム  
(運行管理と充電管理を一体的に実施)

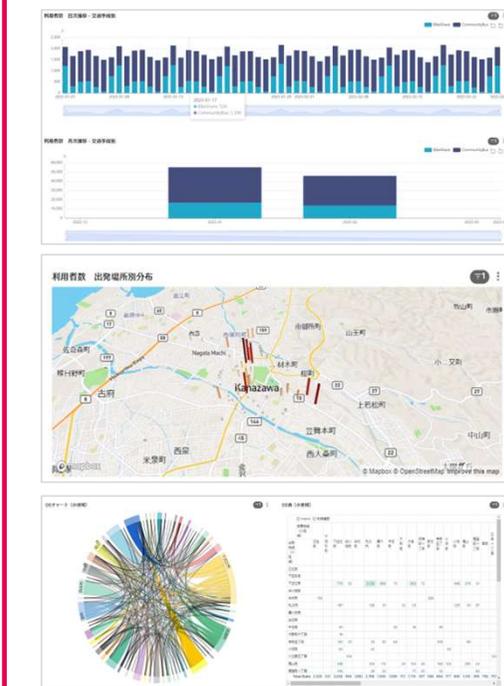


# データ連携とデータ活用のためのプラットフォーム「SeeMaaS」

- SeeMaaSは、移動に関わる様々なデータを統合・可視化し、地域交通の現状・課題の把握や施策のモニタリングと効果検証を実現するプロダクトです。
- クラウド上のデータ統合基盤でデータを蓄積・変換・統合することで、利用者はPCやタブレット1台あればブラウザ上からダッシュボードを表示し、可視化・分析が可能となります。



## ダッシュボードの画面イメージ



※データはデモ用のダミーデータです。

# モビリティデータの種類

交通関連の多様な種類・形式のデータがある。交通事業者でも行政関係者でも**データの扱いには苦慮**。

## データの種別

鉄道														
列車時刻表	駅時刻表	路線系統情報	駅情報	運賃情報	在線情報	リアルタイムダイヤ	運休情報	改札データ	ICカードデータ	応荷重データ	ひずみゲージデータ	駅Beaconデータ	アプリ利用ログデータ	...
バス											フェリー			
バス時刻表	バス停時刻表	路線系統情報	バス停情報	運賃情報	バスロケデータ	運休情報	赤外線センサーデータ	料金收受システムデータ	ICカードデータ	乗降カメラデータ	Bluetoothデータ	...	フェリー関連情報	...
航空					タクシー					パーソナルモビリティ				
フライト時刻表	ターミナル時刻表	リアルタイム出発情報	リアルタイム到着情報	空港情報	...	配車システムデータ	ドライブレコーダーデータ	注文・決済システムデータ	配車アプリ利用ログデータ	従業員日誌データ	...	リアルタイム満空情報	アプリ利用ログデータ	...
デマンド交通			カーシェア			自動車			その他交通データ					
運行システムODデータ	アプリ利用ログデータ	...	リアルタイム満空情報	運行システムODデータ	アプリ利用ログデータ	...	コネクティッドカードデータ	ドライブレコーダーデータ	ODBデータ	...	携帯基地局データ	携帯位置情報データ	ETC2.0データ	...
非交通データ														
店舗車両情報	店舗混雑情報	イベント情報	気象情報	人流データ	物流データ(貨客混載)	地図データ	ユーザー予定表データ	消費データ	保険データ	エネルギーデータ	ヘルスケアデータ	広告データ	政府系交通統計	...

## データの形式

フォーマット				
GTFS-RT	GTFS-JP	ODPT	HAFAS	独自形式
形式				
JSON	Protocol Buffers	CSV	PDF	PNG
取得送信手段				
Web Socket	HTTP	FTP	手動インポート	...
取得送信頻度				
静的データ	動的データ(不定期)	動的データ(1h毎)	動的データ(1m毎)	動的データ(区間毎)
接続システム				
A社システム	B社システム	C社システム	D社システム	...

# データを活用した公共交通マネジメントに対する自治体ヒアリング結果

地域交通に関する課題感はあるながらも、データ活用および適切な施策検討がされにくい状況

自治体	KPIツリーに対する 全体的な感想	導入で無理がある、難しい 実が無いと感じる部分	プロダクトに必要な機能
A市 人口50万～ 100万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>消費拡大に向けた循環を目指すというより、まずはリソースの最適化が重要。現在のリソース(共有側)と必要している人(需要側)を全て洗い出して、どういう人に対して、どういうサービスが最適かを、交通モードやその先のサービスも超えて検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>KPI指標の結びつき</b> これの納得感が無いと始まらない。本来は地域でやるべきだが、体力の無い自治体も多いので国や運輸局がテンプレ作るべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>テンプレートとなるKPIツリーが複数ある自治体の課題の中で地域交通がインパクトを与えるものはある程度類型化されるはずである。それをテンプレとして用意すべき</li> <li>KPIに関するデータが事前に揃っている</li> </ul>
B市 人口10万人～ 50万人	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>現在、多くの自治体が直面しているのは、無くなってはマズイ公共交通に適切な補助をせずに、ただ状況を見守っているという状況。</b></li> <li>プラスの循環を意識させる関連性よりも、公共交通が無くなったら何にどれくらいインパクトがあるかの関連性を可視化する事が必要なのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>各KPI指標の内容、KPI指標の結びつき</b> 地域公共交通計画について現状は作る負担が大きい、自治体側のやる気や人材によって品質が左右されてはいけないものと認識 管轄する運輸局もしくは国が具体的な指標や結び付きを示す方が良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他の自治体のKPIとも比較できる嫌でも比較されて、自分の地域の位置づけを自治体職員が意識せざるを得ない仕組みが良い</li> <li>KPIに関するデータが事前に揃っている</li> </ul>
C県 県内基礎自治体の 人口平均5万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>いくつかの課題についてKPIがあるが、市町村の担当者は様々な課題のうち、どの課題を優先的に対応すべきかを把握していない。</li> <li><b>求められるのはデータを使ってどの課題がその市町村にとって重要な課題かを提案することだと思ふ。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>各KPI指標の内容、KPI指標の結びつき</b> KPIの設定を各自治体に任せると、自分達で測定可能な指標を集めて、無理やり上位概念のKPIと結び付けてしまう可能性がある。上位概念のKPIから自動的に本当に必要なKPIが提示され、それをMTJが持つ技術やデータで作成できる方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>データから診断書作成</b> まず客観的なデータから重要な課題(複数個)が提示され、その次にその課題に紐づくKPIツリー(何を改善すれば良いか)が提示される。</li> </ul>

意識する課題は様々、課題の優先順位・重要性を関係者で認識することが重要

監督組織が指標や結びつきをテンプレとして提示すべき自治体間での比較で関係者の意識醸成も重要

## 論点①交通産業の生産性を向上させるデータ活用 + DX①

課題:行政も民間も、データの扱いに苦慮

課題:地域交通に関する課題感はあるながらも、データ活用および適切な施策検討がされにくい状況



国の重要インフラとして、官民で持続的に維持と発展させられるスキームの考案  
→データ基盤構築構想に位置づけ、民間投資・研究開発を呼び込むための議論

→データがあるだけでは、業務が高度化・複雑化する所以对応が必要(②にて記載)

ノウハウや人材育成は自治の中で行うのではなく、広域もしくは国、業界全体で行う必要性(協調領域)  
→交通官民連携プラットフォームの実現(交通空白から、地域交通、交通産業全体の構想へ)

## 論点①交通産業の生産性を向上させるデータ活用 + DX②

課題: データがあるだけでは、業務が高度化・複雑化するので対応が必要

内製  
人の作業  
個社ごとの作業



外注  
システムによる作業  
業界全体で作業集約

SaaS(ソフトウェアアズアサービス) + BPO(業務委託)

→公共交通版BPaaSの構築。業務ガイドラインの整備。

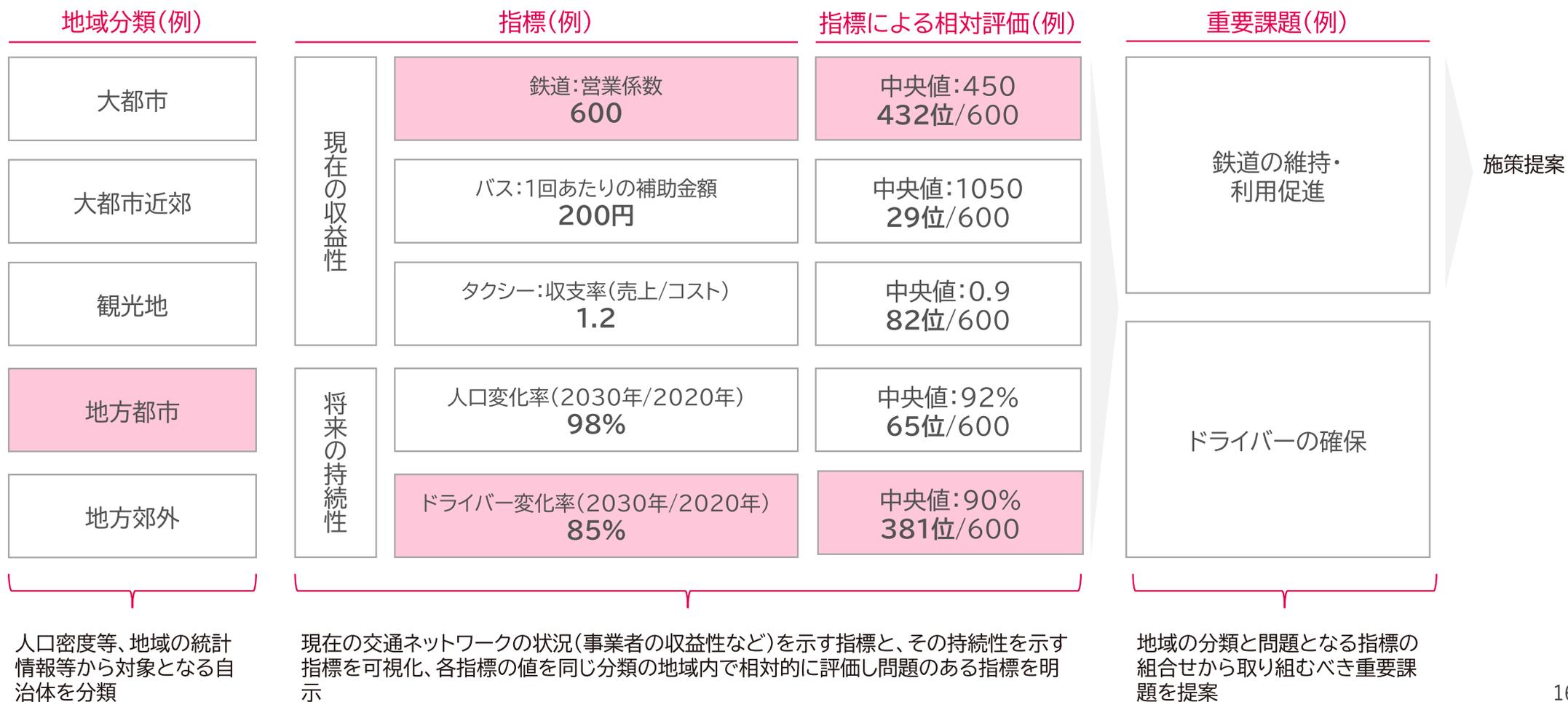
作業を外部に委託する。

外部事業者はデジタル基盤を活用し、また業界全体で共通化した業務となることで全体の底上げ・効率化が可能

BPaaSとは、業務プロセスそのものをクラウド経由でアウトソースできるサービスのことである。BPOのサービスをクラウド経由で依頼できる仕組みであり、BPOとSaaSを組み合わせた言葉である

## 基礎自治体向け ダッシュボードイメージ (1/2)

当該自治体が優先して取り組むべき課題自体を自治体と地域の交通に関するデータから提案するようなダッシュボードが必要



## 基礎自治体向け ダッシュボードイメージ (2/2)

どの課題に取り組むかを選定出来たら、打ち手となる施策候補や、それに紐づく補助金情報を提供することで、自治体の検討・調査を支援可能と想定



課題に対して打ち手となる施策、その施策に関する事例を提示。  
また、それらの施策を支援する国の補助金等も情報提供。

## 広域自治体向け ダッシュボードイメージ (1/2)

広域自治体で領域内の自治体の状況を横一列で比較することができ、モデルケースとなる地域や支援が必要な地域等を客観的に把握

地域とその分類(例)		指標(例)					課題と施策(例)	
市町村 ↓	地域分類	鉄道: 営業係数	バス: 1回あたりの補助金額	タクシー: 収支率	人口 変化率	ドライバー 変化率	課題①	施策①
A市	地方郊外	800	120円	1.2	91%	89%	鉄道利用促進	駅前レンタル サイクルの拡充
B市	観光地	80	100円	1.3	94%	86%	ドライバーの確保	二種免許取得 支援制度の活用
C市	地方都市	200	20円	0.8	99%	98%	タクシー利用促進	タクシー助成 制度の導入
D町	地方郊外	-	650円	1.1	85%	86%	バス路線効率化	バスルートの最適化
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

指標を市町村一覧で表示、各市町村における問題がある指標が一覧で確認できる領域内基礎自治体の指標を相対比較することで、公共交通の維持が成功している市町村、支援が必要そうな市町村を把握

各市町村が取り組む課題と施策が一覧で確認できる同一の施策が有る場合は、市町村間での情報共有の場や勉強会の設定を検討可能

## 広域自治体向け ダッシュボードイメージ (2/2)

各自治体の指標の経時変化と施策の実施時期を表示し、指標改善の可能性がある施策を把握可能。

この結果を各市町村に共有することで、同じような課題を持った市町村の施策検討を支援できると想定

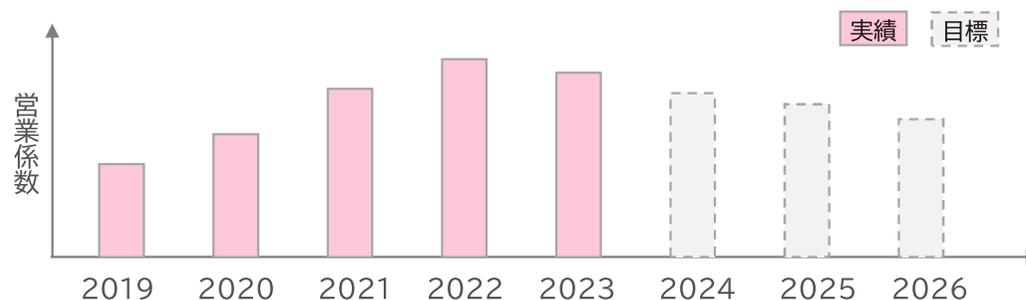
### 地域とその分類(例)

### 指標(例)

### 課題と施策(例)

市町村 ↓	地域分類	鉄道: 営業係数	バス: 1回あたりの補助金額	タクシー: 収支率	人口 変化率	ドライバー 変化率	課題①	施策①
A市	地方郊外	800	120円	1.2	91%	89%	鉄道利用促進	駅前レンタル サイクルの拡充

### 指標の経時変化



### 施策

施策① 駅前連絡サイクルの拡充

施策② 企画券の発行

施策③ …

指標の経時変化と施策の実施時期を表示  
 施策が指標にどのような影響を与えたかを確認  
 (複数の市町村の結果を確認することで、課題に  
 対する有効な施策、また効果が出にくい施策等を  
 把握可能)

# 今年度の取り組み

日本版MaaS支援事業を活用し、関東運輸局、群馬県とともにデータ収集→指標化→対策につなげるべく開発中。

重点課題の方向性	施策の方向性	課題	活用が考えられる施策	重要指標の条件	施策提案の分岐条件 (必要性を示す指標、対応可能性を示す指標)	設定根拠など	都市類型		施策粒度 ※特定地区はH12 時点市町村単位	幹線交通（鉄 道駅・片道30 便以上のバス 停）のカバー 人口割合	幹線交通の平 均運行便数	トリップ全体 量における幹 線交通の利用 割合
							DID内	DID外				
①公共交通軸と拠点 の充実・保証	交通事業者による取 組等	公共交通へのアクセス性の課題	既存バス路線の再編（路線の統合、幹線・支 線の分割等）	幹線交通のカバー人口割合が 74%以下	バスの平均乗車密度が5人以下	・幹線交通の運行カバー人口：幹線交通=鉄 道・バスと考えたときの栃木県全体の割合（平 均値） ・バスの平均乗車密度：採算が取れている路線 の平均乗車密度が5人以上のことが多いため。	○	○	個別バス路線	○		
①公共交通軸と拠点 の充実・保証	交通事業者による取 組等	公共交通へのアクセス性の課題	自動運転シャトルバスによる移動サービスの 導入	幹線交通のカバー人口割合が 74%以下	公共交通に従事する運転者一人当たりの走行キロが XXkm以上であり、かつ定年後のドライバー候補 （前期高齢者）がXX人以上存在する	・幹線交通の運行カバー人口：幹線交通=鉄 道・バスと考えたときの栃木県全体の割合（平 均値）	○		特定地区	○		
①公共交通軸と拠点 の充実・保証	地域の関係者による 連携・協働	サービスレベルを維持するための交 通事業者の不足	観光施設・宿泊施設の送迎車両の活用	幹線交通のカバー人口割合が 74%以下	観光施設or宿泊施設の送迎車両が存在する	・幹線交通の運行カバー人口：幹線交通=鉄 道・バスと考えたときの栃木県全体の割合（平 均値） ・幹線交通の運行カバー人口：幹線交通=鉄		○	特定地区	○		

## 論点②公共交通の産業政策転換(統合としてのMaaS、TOD2.0)

国土(生産・居住空間)が経済的価値に結びつく→TODによる民間投資+競争政策への対応



国土(生産・居住空間)が経済的価値に結びつきにくい→**新たな産業政策への転換が必要**  
(人口減少、物流・デジタルの進展)

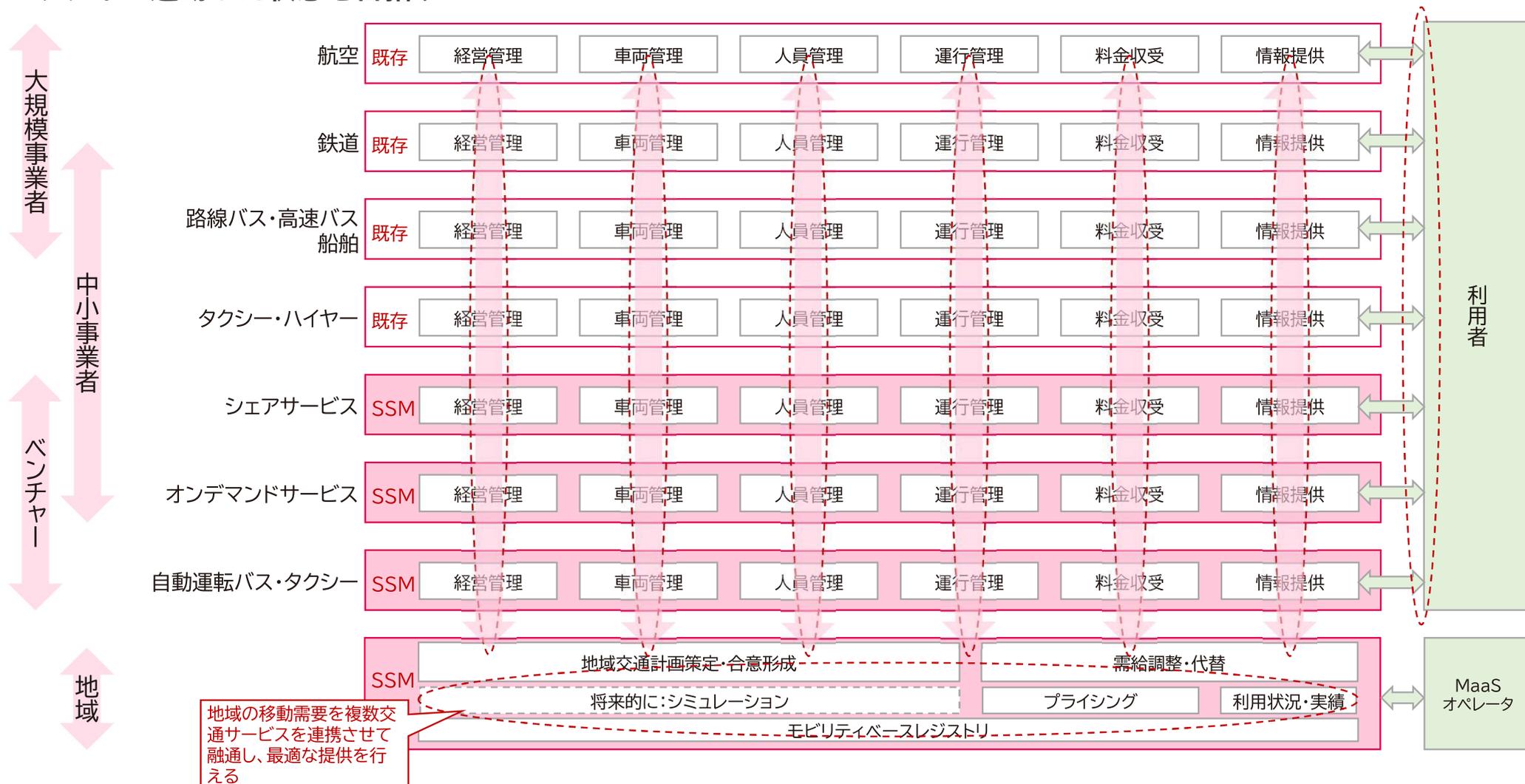
### TOD1.0→2.0の議論(案)

#### スキーム

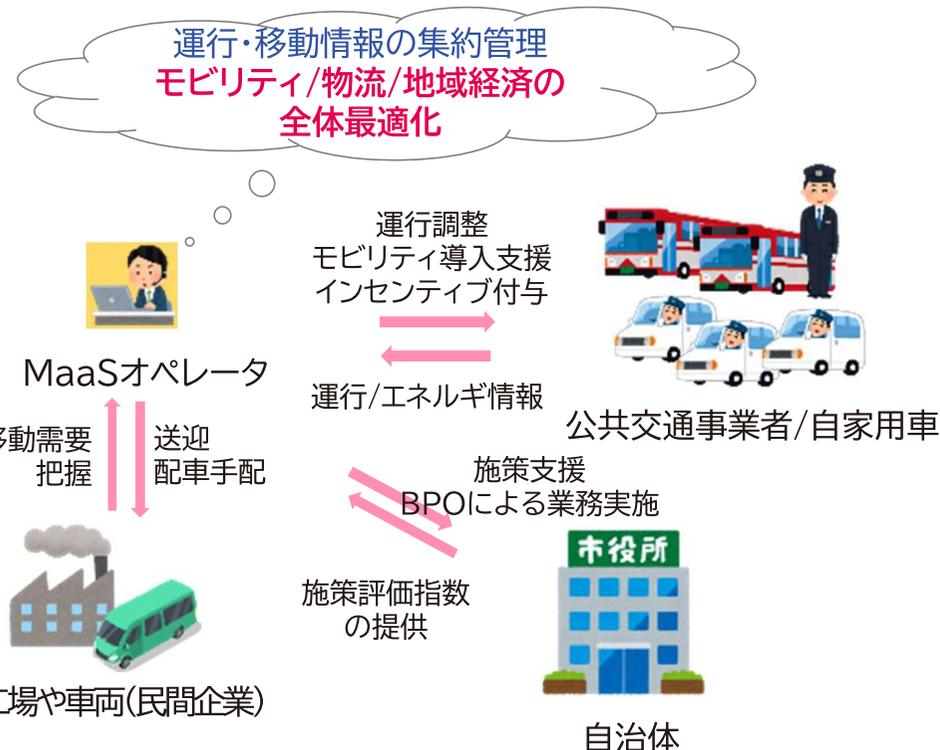
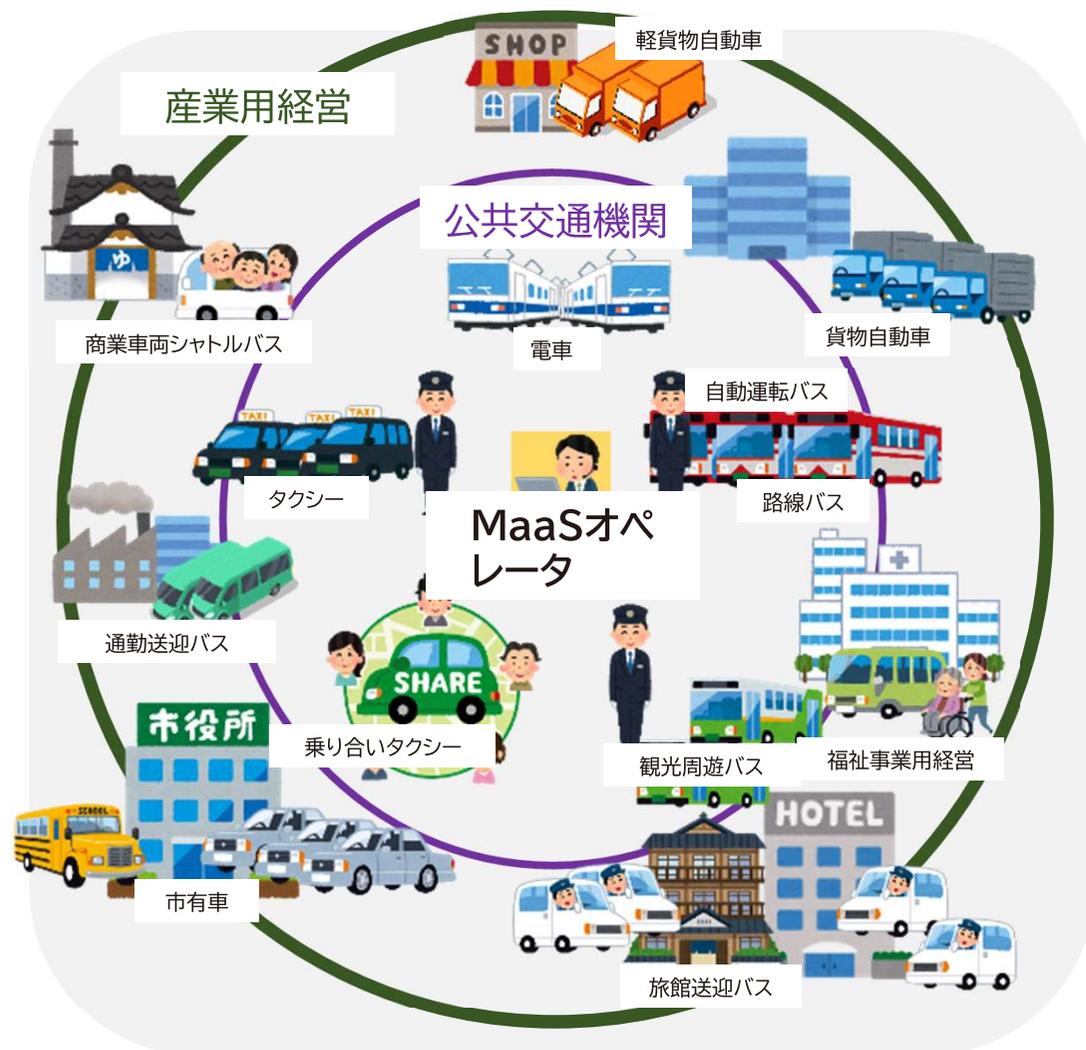
- :路線新設+沿線開発(開発型アプローチ)→路線統廃合+駅や幹線周辺の再開発(**リ・デザイン**)
- :開発推奨による総量の確保→開発制約による**集積度の確保**
- :単一事業者(グループ)による実施→事業者連携、異業種連携、官民連携による実施
- :供給を生めば需要が生まれる→**住民参加・デマンド型の交通供給の仕組み**の構築
- :**二拠点居住を前提としたTOD+コンパクト(地域生活圏)&広域ネットワーク**への転換
- :物価や労働賃金にあわせた**柔軟な運賃設定と公益的割引のため原資の支出スキーム**
- :地域における運輸連合的な組織・ガバナンスルールと部品やシステム、人員の共同調達・管理
- :エリアや業態を超えて連携・共通化を行う**MaaSプラットフォームの構築**

# 交通産業を支えるMaaSプラットフォーム

モビリティの連動した状態を目指す



# MaaSオペレータの役割

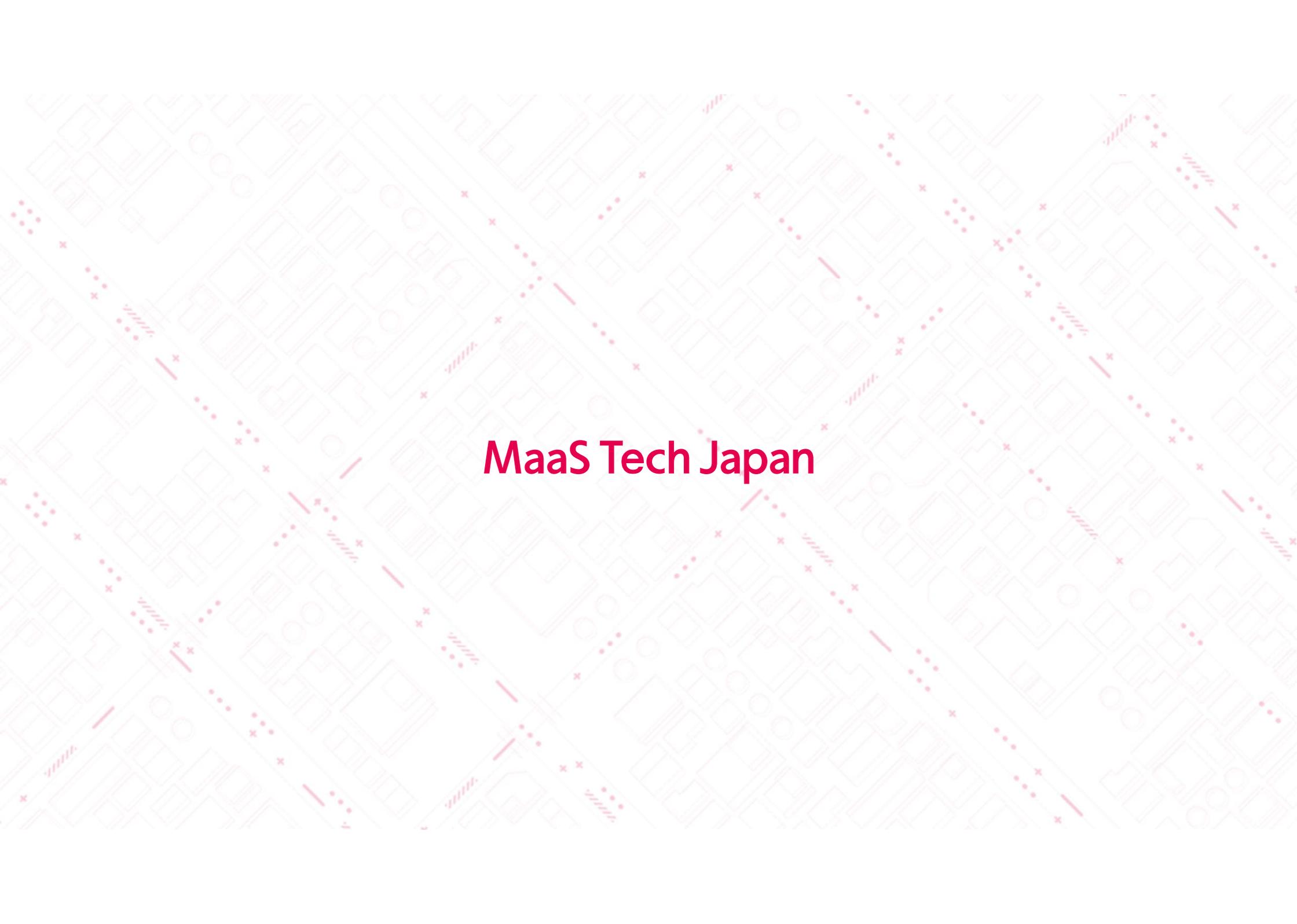


利用者のメリット：快適なモビリティサービスの享受/インセンティブ受益

交通事業者のメリット：需要に応じた安定的な収益と波動需要の取り込み

車両などのメリット：自家用車なしで通勤できる状態

地域のメリット：地域全体の移動/地域の持続性担保



**MaaS Tech Japan**