

モビリティサービスに関する国交省の取組みについて

令和4年3月28日

国土交通省総合政策局

モビリティサービス推進課

河田 敦弥

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 手段としてスマートフォンのアプリ等を用いることが多く、新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能

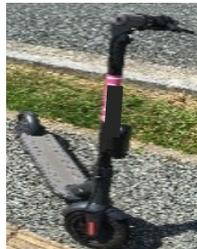


令和4年度当初予算(案) 0.73億円
 / 令和3年度補正予算 285億円の内数

- ポストコロナにおける回復する移動需要を公共交通等で取り込むためには、
 - コロナ禍や社会経済情勢の変化により変容した利用者のニーズに的確に対応する
 - 移動の利便性を向上させる ことが重要。
- 一方、移動需要自体がコロナ前の水準に戻らない予測もされているなか、地域の公共交通を維持していくためには、
 - デジタル化を通じた移動サービス全体の効率化、高度化を図ることも重要。

変容した利用者のニーズへの対応 デジタル化を通じた移動サービスの効率化

- ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援
 - ✓ 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にし、接触を回避するという変容したニーズに対応
- シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援
 - ✓ カーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイルの移動ニーズにきめ細やかに対応可能。パーソナル性の高い移動を求めるニーズに対応
- AIオンデマンド交通の導入支援
 - ✓ 地域において導入されているデマンド交通に対して、AIを用いたシステム導入によりルートや配車、さらには経営を合理化
- 交通情報のデータ化、混雑情報を提供するシステム等の導入支援
 - ✓ DXによる経営やサービスの効率化、高度化

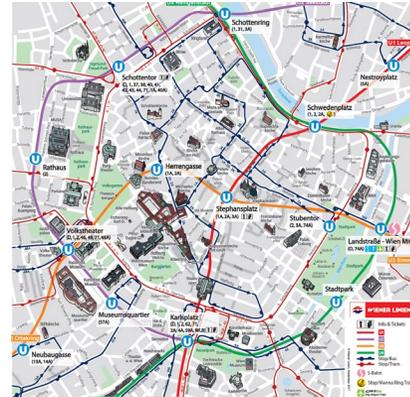


公共交通等の面的な利便性向上

- 積極的に面的な移動サービスの利便性向上、高度化に取り組む事業者への支援
- 新モビリティサービス事業計画の策定、評価に取り組む事業者への支援
 - ✓ 地方公共団体、事業者が密接に連携して面的に高度なMaaSの取組について、官民が連携して取組を実施することで、移動の高度化やスーパーシティ/スマートシティを実現

【参考】ウィーンの事例

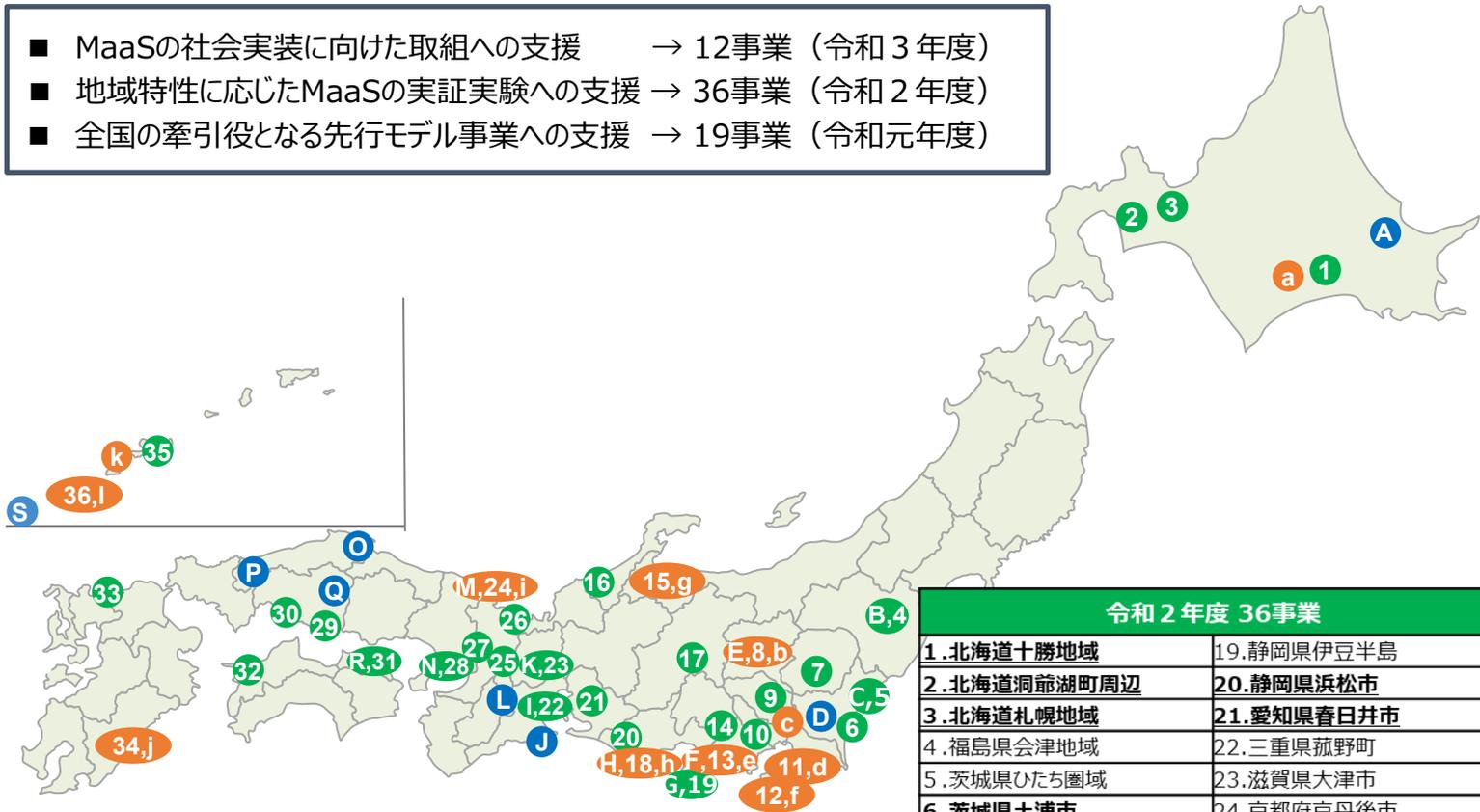
- ・ WIENER LINIEN (ウィーン市交通局) が、U-Bahn (地下鉄)、トラム、バスを一体的に運営。
- ・ 年間定期券により、近郊鉄道も含めた乗り放題サービスを提供。
- ・ デジタルチケット管理機能を持ったMaaSアプリも存在。



出典:2021/4時点 WIENER LINIEN HP

総合的モデル事業の実施地域

- MaaSの社会実装に向けた取組への支援 → 12事業（令和3年度）
- 地域特性に応じたMaaSの実証実験への支援 → 36事業（令和2年度）
- 全国の牽引役となる先行モデル事業への支援 → 19事業（令和元年度）



令和3年度 12事業	
a.北海道芽室町	g.富山県朝日町
b.群馬県前橋市	h.静岡県静岡市
c.東京都大丸有地区	i.京都府与謝野町
d.山手線周辺/横須賀市	j.宮崎県
e.川崎市、箱根町	k.沖縄県
f.神奈川県三浦半島	l.沖縄県宮古島市

令和2年度 36事業	
1.北海道十勝地域	19.静岡県伊豆半島
2.北海道洞爺湖町周辺	20.静岡県浜松市
3.北海道札幌地域	21.愛知県春日井市
4.福島県会津地域	22.三重県菰野町
5.茨城県ひたち園域	23.滋賀県大津市
6.茨城県土浦市	24.京都府京丹後市
7.栃木県宇都宮市	25.京都府京都市
8.群馬県前橋市	26.京都府舞鶴市
9.埼玉県三芳町	27.大阪府池田市
10.神奈川県横浜市周辺	28.兵庫県神戸市
11.神奈川県横須賀市周辺	29.広島県福山市
12.神奈川県三浦半島	30.広島県広島市
13.神奈川県川崎市	31.香川県高松市
14.神奈川県南足柄市	32.愛媛県南予地域・松山市
15.富山県朝日町	33.福岡県糸島市
16.石川県加賀市	34.宮崎県宮崎市・日南市
17.長野県茅野市	35.沖縄県全域
18.静岡県静岡市	36.沖縄県宮古島市

令和元年度 19事業
A.ひがし北海道エリア
B.福島県会津若松市
C.茨城県日立市
D.茨城県つくば市
E.群馬県前橋市
F.神奈川県川崎市・箱根町
G.静岡県伊豆エリア
H.静岡県静岡市
I.三重県菰野町
J.三重県志摩地域
K.大津・比叡山
L.京都府南山城村
M.京丹後地域
N.兵庫県神戸市
O.山陰エリア（島根・鳥取）
P.島根県大田市
Q.広島県庄原市
R.瀬戸内エリア
S.沖縄県八重山地域

※下線部3事業はR3年度新規

※下線部25事業はR2年度新規



MaaS基盤整備支援 〈シェアサイクル、マイクロモビリティ等の導入〉 (11事業者)	
①.	(株)ドコモ・バイクシェア〈東京都千代田区など〉
②.	江ノ島電鉄(株)〈神奈川県鎌倉市〉
③.	前橋市〈群馬県前橋市〉
④.	OpenStreet(株)〈東京都港区〉
⑤.	名鉄協商(株)〈愛知県名古屋市中区〉
⑥.	(株)mobby ride〈福岡県福岡市〉
⑦.	neuet(株)〈福岡県福岡市〉
⑧.	(株)サウスボーグループ〈沖縄県南城市〉
⑨.	(株)eBoard〈神奈川県横浜市〉
⑩.	(株)Luup〈東京都渋谷区〉
⑪.	長谷川工業(株)〈大阪府大阪市〉

MaaS基盤整備支援 〈新モビリティサービス事業計画策定支援〉 (4事業者)	
i.	(仮称) 足柄広域新モビリティサービス推進協議会〈神奈川県松田町〉
ii.	一般財団法人塩尻市振興公社〈長野県塩尻市〉
iii.	一般社団法人 田原本まちづくり観光振興機構〈奈良県田原本町〉
iiii.	浜通り新モビリティ協議会〈福島県大熊町〉

MaaS基盤整備支援 〈AIオンデマンド交通の導入〉 (15事業者)	
ア.	網走バス(株)〈北海道網走市〉
イ.	北海道富良野市〈北海道富良野市〉
ウ.	茨城交通(株)〈茨城県高萩市〉
エ.	上信ハイヤー(株)〈群馬県富岡市〉
オ.	東急バス(株)〈東京都世田谷区〉
カ.	コミタモビリティサービス(株)〈岐阜県多治見市〉
キ.	愛知環春日井市〈愛知県春日井市〉
ク.	京都府精華町〈京都府精華町〉
ケ.	大阪市高速電気軌道(株)〈大阪府大阪市〉
コ.	宇部第一交通(株)〈山口県宇部市〉
サ.	富士第一交通(有)〈山口県長門市〉
シ.	熊本県玉名市〈熊本県玉名市〉
ス.	十勝バス株式会社〈北海道帯広市〉
セ.	群馬県沼田市〈群馬県沼田市〉
ソ.	加西市公共交通活性化協議会〈兵庫県加西市〉

MaaS基盤整備支援 〈キャッシュレス決済の導入〉 (9事業者)	
a.	会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉
b.	茨城交通(株)〈茨城県笠間市〉
c.	石川県加賀市〈石川県加賀市〉
d.	熊本市バス(株)〈熊本県熊本市〉
e.	宮崎県におけるMaaS実証実験実行委員会〈宮崎県宮崎市〉
f.	くしろバス(株)〈北海道釧路市〉
g.	阿寒バス(株)〈北海道釧路市〉
h.	TKタクシー(株)〈北海道帯広市〉
i.	南国交通(株)〈鹿児島県鹿児島市〉

MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (18事業者)	
A.	岩手県交通(株)〈岩手県盛岡市〉
B.	岩手県西和賀町〈岩手県西和賀町〉
C.	山交バス(株)〈山形県山形市〉
D.	新潟県内高速バスネットワーク協議会〈新潟県新潟市〉
E.	千葉交通(株)〈千葉県成田市〉
F.	富士急湘南バス(株)〈神奈川県足柄上郡〉
G.	富士急バス(株)〈山梨県南都留郡〉
H.	富士急モビリティ(株)〈静岡県御殿場市〉
I.	富士急シティバス(株)〈静岡県沼津市〉
J.	富士急静岡バス(株)〈静岡県富士市〉
K.	濃飛乗合自動車(株)〈岐阜県高山市〉
L.	名鉄バス(株)〈愛知県名古屋市中区〉
M.	三重交通(株)〈三重県津市〉
N.	京都市交通局〈京都府京都市〉
O.	兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会〈兵庫県明石市〉
P.	全但バス(株)〈兵庫県養父市〉
Q.	香川県二豊市〈香川県二豊市〉
R.	伊丹市交通局〈兵庫県伊丹市〉

MaaS基盤整備支援 〈混雑情報提供システムの導入〉 (8事業者)	
1.	北海道北見バス(株)〈北海道北見市〉
2.	東急バス(株)〈東京都目黒区〉
3.	相鉄バス(株)〈神奈川県横浜市〉
4.	富士急湘南バス(株)〈神奈川県足柄上郡〉
5.	西尾市地域公共交通活性化協議会〈愛知県西尾市〉
6.	和歌山バス(株)〈和歌山県和歌山市〉
7.	伊丹市交通局〈兵庫県伊丹市〉
8.	琴夢バス(株)〈香川県丸亀市〉

※カソコ内は主な対象地域

これまでの実証事業からの継続した取り組みとして、地域公共交通の利便性向上及びMaeMaaSの社会実装のため実施する。これまでの実証における課題である、わかりやすい利用方法、わかりやすい情報案内に対して、対面での利用登録窓口システムの構築、多様な交通モードを網羅するリアルタイム経路検索を提供。引き続きマイナンバーカード認証基盤と連携し、利用者属性情報による割引等の運賃施策を実施し、MaaS環境の構築による市民の公共交通に対する意識変容、社会受容性、実運用に向けた社会実装モデルの検証を行う。

協議会の 構成員	【幹事(事務局)】前橋市 東日本旅客鉄道株式会社、一般社団法人ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構、株式会社NTTデータ、株式会社未来シェア、株式会社NTTドコモ群馬支店、国立大学法人群馬大学、ecobike株式会社、上毛電気鉄道株式会社、一般社団法人群馬県バス協会、前橋地区タクシー協議会	
	地域 課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の維持のための市の財政負担の増加 ● 高齢運転者による交通事故の増加 ● 交通空白地域の住民の外出機会の減少
事業 概要	サービス 開始時期	2021年9月頃
	エリア	群馬県前橋市全域
	MaaS システム	JR東日本が提供するMaaSプラットフォーム「モビリティ・リングージ・プラットフォーム」を活用し前橋版MaaS「MaeMaaS(マイエマース)」としてwebサービスを提供。
	交通 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● オープンデータを活用したリアルタイム経路検索の提供 経路検索は、バスロケ・シェアサイクル・デマンド交通等の多様な交通モードに対応 ● デマンド交通「るるんバス」「ふるさとバス」「城南あおぞら号」の予約をMaeMaaSにより一元化 ● デジタルフリーパスの販売 ● マイナンバーカード認証基盤と連携し、市民認証による前橋市民割引の提供 ● 会員登録・利用手法のシステム改善による簡易化。対面登録システムを構築。市役所・駅等にサービス窓口を設置。 ● 介護車両共通プラットフォームとの連携。既存公共交通との利用者の棲み分けを明確に定義し、共存環境を構築
交通以外 のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の観光施設や飲食店の検索機能の提供 ● 路線バスのデジタルフリーパス購入者への店舗等の特典の付与 	
事業 目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 前橋市が取り組んでいる交通再編を有効化し公共交通の利用者数増加に繋がるサービスとすべく検証を実施する。 ● 多様な交通モードが入り混じる前橋市において、各交通情報を一括して提供。わかりやすい情報案内環境を構築し、公共交通の利用促進とする。 	

取組イメージ

MaaSを通じて提供するサービスのイメージ

評価指標

- リアルタイム経路検索の利用回数 5000回
- 会員登録数 2500人
- マイナンバーカード認証連携登録者数 200人
- MaeMaaSサービスの利用者総合満足度 70%

※サービスデータ管理画面及びアンケートにより実績を取得。

今後の方向性

- 移動データ等の取得・連携・利活用の手法を確立させるための公共交通共通プラットフォームとして整備
- 利用者が使いやすいシステム・環境の構築。公共交通そのものを便利に使えるようICTを活用
- 複合的なデータ連携により新たなサービスを提供
- 取得データを可視化するデータ分析基盤を構築

AIオンデマンド交通の導入支援事例【福岡県東区:ネクストモビリティ社による取り組み】

地方都市型	新規導入	実証実験
地域課題領域	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地帯等における移手段の不足 	
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 人口増加中の地域における新たな移動需要の発生 運転手不足を背景として新たな路線バスの増便・延伸が困難 	
目的	<ul style="list-style-type: none"> 人口密集する郊外住宅地・新興開発エリアにおける、オンデマンドバスの利便性・事業性の検証 	
事業概要	<p>民間企業を運行主体としたAIオンデマンド交通の導入； 対象エリア：福岡県東区アイランドシティ内 実証実験期間：2019年4月25日（月）～（運行継続中） 運行台数：4台（+予備1台） 運行時間：6時～22時 予約方法：スマートフォンアプリまたは電話による予約（当日予約のみ） 運賃：（大人）200円～400円（区間により。小児/障がい者半額） ※定期券、プリペイドチケット、クーポン配布等割引も実施 決済手段：クレジットカード、交通系ICカード、現金等に対応</p> 	
ステークホルダー	利用者	<ul style="list-style-type: none"> アイランドシティ内居住の通勤・通学者、主婦 アイランドシティ島外からの通勤者など
	事業運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ネクスト・モビリティ（株）
	システム開発	<ul style="list-style-type: none"> スペア・ソリューション・テクノロジーズ（株）
	運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> 西日本鉄道（株）
運行上生じた課題	<ul style="list-style-type: none"> 人々のライフスタイルを変える事は容易でなく、並走する路線バス、マイカー等の交通手段もある中で、新モビリティの利用・定着を促す難しさ 	
システム導入による成果	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始以降、大きな運行トラブル無く計5万人の送客実績 オンデマンドバス導入により、他交通からの代替を促し、今までは公共交通では取り込めていなかった域内短距離移動等の新たな回遊を創出 公共交通に求められる高い水準でのオペレーション構築ノウハウの体得（同ノウハウに基づき、オペレーションの仕組みや知見を全国の地域・交通事業者へ提供するソリューション提供型事業を、本年度より開始） 西鉄は、福岡市西区「壱岐南エリア」にて2箇所目となる“のるーと”導入 	

活用イメージ

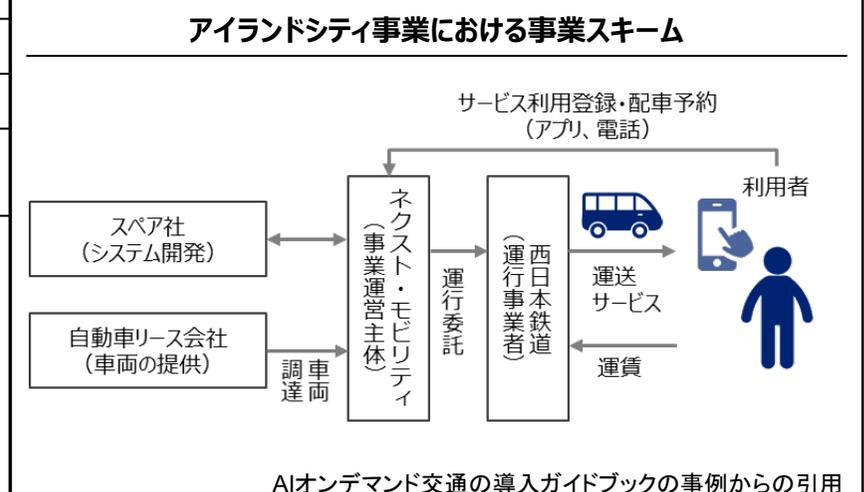
事業イメージ



（運行車両）
（定員10名/乗合使用）



（アイランドシティ地区エリアマップ）
（約60箇所の乗降拠点を配置）



交通分野におけるデータ連携の高度化のための検討会

設置趣旨

- 公共交通の維持・活性化、訪日外国人旅客の移動利便性の向上、公共交通等によるシームレスな移動の実現のためには、**更なるデータの連携・利活用を推進し、高度化することが必要**ではないか。
- **特に、デジタルチケットに係る情報やリアルタイムに変化する運行情報等の動的なデータの連携・利活用**の高度化を推進し、**エリアやモードをまたいだシームレスな移動を実現することの意義や必要性、課題等**をとりまとめて、**今後の方向性等**について検討する。

メンバー

【有識者】

- 越塚 登 東京大学大学院情報学環教授
 落合 孝文 渥美坂井法律事務所パートナー弁護士
 神田 佑亮 呉工業高等専門学校教授
 坂下 哲也 一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事
 日高 洋祐 一般社団法人JCoMaaS 理事・事務局長

【民間事業者（オブザーバ）】

交通事業者：JR東日本、JR東海、JR西日本、民鉄協（小田急電鉄、東急電鉄）、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本旅客船協会、定期航空協会（日本航空、全日本空輸）

関係事業者：経路検索事業者（ヴァル研究所、NAVITIME、ジオルダン、駅探）

テーマに応じ、ご発表を頂く上記以外の民間事業者
 行政関係者

検討項目

- 事業者からのご発表を踏まえながら、知見を関係者において共有するとともに、
 - ・ デジタルチケットの標準的な券面の必要性
 - ・ 連携に当たって備えるべきデータの種類
 - ・ 不正利用の防止や備えるべきセキュリティ、システムの安定性
 - ・ 利用者ニーズや動的データの利活用方法 等を検討し、取りまとめる。

スケジュール

- 第1回：令和3年12月17日 第2回：令和4年1月21日
 第3回：令和4年2月2日 第4回：令和4年2月22日
 第5回：令和4年3月11日 第6回：令和4年3月25日
 中間とりまとめ：令和4年4月末予定



鉄道におけるQR乗車券



背景

- 国土交通省では、令和元年より、MaaSのパイロットプロジェクト等への支援を実施し、今年度で3年目を迎えているところ、こうした国の関与の有無にかかわらず、日本各地で“MaaS”というキーワードの下、様々な取組が行われている。
- そのような中でも、MaaSの特徴である、“シームレスな検索・予約・決済（+サービス利用）”の実現に至っていない部分が、日本におけるMaaS普及の課題、そもそものデジタル化の遅れではないか。さらに、その中に、国で対応すべき部分・すべきではない部分があるのではないか。
- シームレスな移動の実現に至っていない点として、例えば以下のようなものが存在
 - ・ 訪日外国人旅行者が自国でe-ticketを購入して日本でそのまま利用、ができない
 - ・ 経路検索結果からデジタルチケットを購入してそのまま乗車、ができない
 - ・ デジタルチケット利用時に、係員が画面目視で確認
 - ・ デジタルチケット以上に便利な紙や磁気カードの企画乗車券が存在
 - ・ オンライン予約よりも電話予約の方が分かりやすい
 - ・ リアルタイムな運行情報が道路渋滞情報のようには一元的に手に入らない
- 日本においては、関係者のご努力により、既に、高度で、利便性が非常に高い公共交通等の移動サービスが提供されている一方で、海外では当たり前のものもある上記のような点について、これまでのハード・ソフト両面の蓄積を活用しながら、“データ連携の高度化”という共通の観点から、一定解消できないか。

訪日外国人旅行者の移動利便性向上、公共交通を含めたシームレスな移動の実現のため、更なるデータ連携・利活用の推進に向けて知見/課題を共有、整理を行いたい

総論

- ✓ デジタル化へのインセンティブが小さいエリアや事業者にフォーカスを当てた国の取組の必要性が大きいのではないか
- ✓ 既に行われている民間事業者の取組への影響という観点において、エリア、モード、事業者をまたいで広く共通化、標準化といったことを行うのは慎重に検討した方がよいのではないか
- ✓ 昨今の観光・移動需要の減少を考慮する必要があるのではないか

チケット

- ✓ 手法そのものの統一化についてのニーズは小さく、様々な手法が存在する前提に、地域特性や利用者の属性などエリアの性質や、顧客接点、商品造成など競争性の高い部分を阻害しない手法間の連携を検討する必要
- ✓ 既存のシステム/機器の改修やリプレイスに伴うコスト負担を考慮する必要
- ✓ 不正利用防止対策・セキュリティ対策についての一定の基準や、トラブル発生時の責任分界について検討する必要

リアルタイムデータ

- ✓ データ整備に係る費用と人的リソースの確保について検討する必要
- ✓ データ提供に係る費用とその負担のあり方について検討する必要
- ✓ データの正確性・信用性・意味合いを担保する仕組みや責任分界について検討する必要
- ✓ データ形式やAPI仕様について、その取扱いを引き続き検討する必要

- まずは、デジタル化へのインセンティブが小さいエリアや事業者にフォーカスを当てつつ、それ以外の事業者も含めて、任意性が担保された、MaaSやそのためのデータ連携の取組の土台となる仕組みが必要ではないか。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

第5回 デジタル田園都市国家構想実現会議(3/15)国土交通大臣発表資料より抜粋

- **地域交通は住民の豊かな暮らしの実現に不可欠。**しかし、人口減少による需要減等に加え、**コロナの影響で一層大きく疲弊。「地域の足」存続が深刻に懸念される状況に。**
- このため、アフターコロナに向けて、**MaaSや自動運転等最新技術の実装を進めつつ**、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、**「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で刷新・再設計（＝「リ・デザイン」）することが不可欠。**

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

【MaaSの社会実装】

- ・ デジタル技術で移動を効率化、地方の生活利便性向上に貢献
複数の交通機関や、観光や買い物を連携し、一括でサービス提供

【最新技術を活用した交通の社会実装】

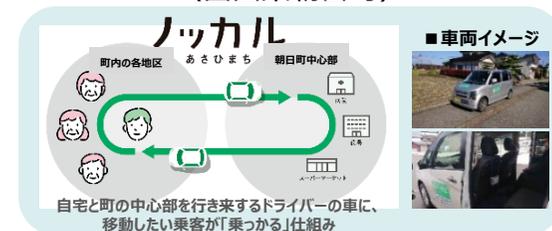
- ・ 自動化・電動化された輸送システムの導入を促進
環境負荷の低減や地域の魅力向上、地域活性化にも貢献

■ MaaS (Mobility as a Service)



トヨタMaaSアプリ
「my route」

過疎地域における例：ノッカルあさひまち
(富山県朝日町)



■ 最新技術を活用した輸送システム



自動運転車両・気仙沼線BRT
出典：JR東日本



燃料電池鉄道車両・HYBARI
出典：JR東日本

■ 他分野を含めた「共創」のイメージ

エネルギー × 交通

医療 × 交通

教育 × 交通



【官民の共創】

- ・ 地域が自ら「リ・デザイン」する地域交通
行政が路線・運賃等のサービス水準を設定、交通事業者が運営
- ・ 地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援
自動運転技術を有する主体が地域でバスサービスを提供

【交通事業者相互間の共創】

- ・ 複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進
並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など

【他分野を含めた共創】

- ・ 複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援
地域の暮らしに関わる産業が一体となって交通を支える仕組みづくり

地域公共交通確保維持改善事業

令和4年度当初予算案 207億円

- 幹線バス交通に対する支援等、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援。

新モビリティサービス推進事業

令和4年度当初予算案 0.73億円の内数

- MaaSをはじめとする面的な移動サービスの利便性向上、高度化に向けた取組を支援。

地域の暮らしを創る持続可能な地域公共交通の実現等

令和3年度補正予算 285億円

- 地域公共交通は、新型コロナや燃油価格高騰等の影響による厳しい経営状況にも関わらず、社会のインフラとして地域の暮らしを守るためサービス提供を維持してきたところ。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応し、情報化・データ化等を通じた事業の効率化・高度化による企業経営の改善を図るとともに、観光と連携した取組、多様な主体の参画による地域交通、地域づくりの一環として行う自動運転に対して支援を行い、もって持続可能な地域公共交通を実現する必要。



地域公共交通活性化再生法等の一部改正法、独占禁止法特例法(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【活性化再生法】

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も地域公共交通計画に位置付け
- ・地域公共交通計画において、利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等を努力義務化(データに基づくPDCAを強化)



地域に最適な旅客運送サービスの継続【活性化再生法】

路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設

従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じてコミュニティバスやデマンド化等による旅客運送サービスの継続を実現

「競争」から「協調」への転換【活性化再生法・独禁法特例法】

現状、地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障。また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難。

- ・「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」等のサービス改善を促進。
- ・併せて、独禁法特例法を創設し、カルテル規制を適用除外。

＜令和3年度補正一般会計 20,000百万円の内数＞

目的

- デジタルを活用した意欲ある地域による自主的な取組を応援し、「デジタル田園都市国家構想」を推進するため、デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上の実現に向けた地方公共団体の取組を交付金により支援。

概要

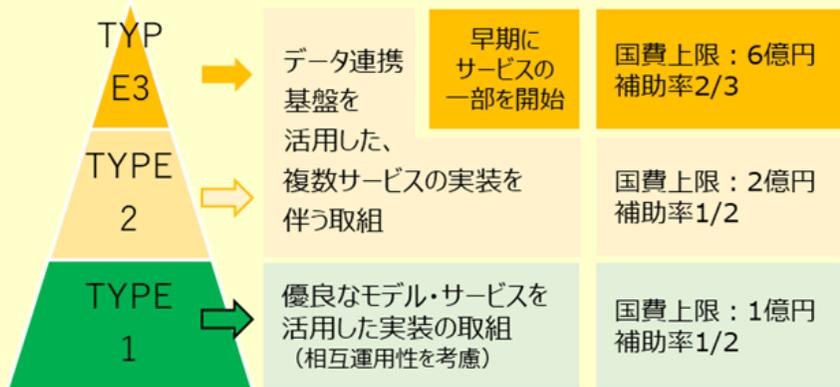
デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上に向けて、

- データ連携基盤を活用し、複数のサービス実装を伴う取組 (TYPE 2・3)
- 他の地域等で既に確立されている優良モデル・サービスを活用した実装の取組 (TYPE1)

を行う地方公共団体に対し、その事業の立ち上げに必要なハード/ソフト経費を支援。

詳細

＜TYPE別の内容＞



※申請上限数：都道府県 9事業 市町村 5事業

○要件 (TYPE共通)

- ▶ デジタルを活用して地域の課題解決や魅力向上に取り組む
- ▶ コンソーシアムを形成する等、地域内外の関係と連携し、事業を実行的、継続的に推進するための体制の確立

※TYPE 2・3については、官民および民間事業者間での相互連携性の確保など、デジタル原則への準拠を求める。

＜対象事業の例＞

TYPE 2・3



データ連携基盤を活用したスマートシティ構想等

TYPE 1

観光MaaS



相乗りマッチング



スマート農業



母子健康手帳アプリ



遠隔ライブ授業



＜中長期的取組＞

事例の採択・フォローアップや好事例の情報発信により、地域のデジタル実装を強力に支援し、「デジタル田園都市国家構想」を推進。



効果

意欲ある地域における地域の課題解決や魅力向上に向けた先導的なデジタル実装の取組を支援し、地方から国全体へのボトムアップの成長を実現することにより、デジタル田園都市国家構想を推進。デジタルの実装に取り組む地方公共団体：1000団体（2024年度末）を目指す。

デジタル実装タイプ(TYPE1)の採択結果<分野・取組別>

防災

- 除雪状況、河川水位等のモニタリングや、地理空間情報システム (GIS)におけるデジタルマップの公開により防災に役立てる取組
- 全76事業、約12.4億円 (国費) を採択

<主なモデル・サービス>

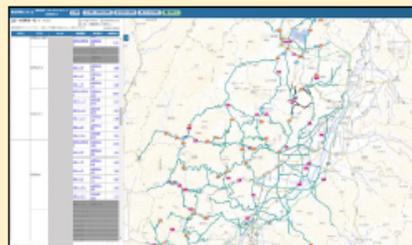
除雪・河川等監視

GPSやIoT技術等を活用し、道路の除雪状況・河川の水位等をリアルタイムにモニタリングできるサービスを提供

- ・計25事業、2.9億円
- ・24団体が導入

<主なKPI>

- ・除雪に関する苦情件数の減少
- ・冠水被害件数の減少 等



※山形県飯豊町の実施計画書から抜粋

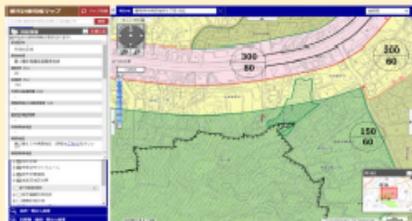
GIS活用

地理空間情報システム (GIS)において、ハザードマップ等の様々な情報を公開し、防災等に活用

- ・計16事業、2.7億円
- ・16団体が導入

<主なKPI>

- ・公開型GISの利用満足度
- ・問い合わせ件数の減少 等



※長崎県長崎市の実施計画書から抜粋

その他

マルチデバイス一斉情報配信、防災情報プラットフォーム、防災アプリ 等

交通・物流

- 高齢者や観光客等にとって使いやすい、オンデマンドの地域公共交通サービスの提供や、ドローン等による配送の取組
- 全62事業、約12.2億円 (国費) を採択

<主なモデル・サービス>

オンデマンド交通

アプリ等による予約受付やAIによる効率的な配車等により相乗りを可能とした持続可能な公共交通ネットワークを形成

- ・計31事業、4.0億円
- ・31団体が導入

<主なKPI>

- ・利用者数
- ・地域の警察署への運転免許返納数 等



※福島県喜多方市の実施計画書から抜粋

MaaS

アプリ等により地域公共交通機関の経路検索、予約、決済のみならず、地域情報等を参照できるサービスを提供

- ・計7事業、2.2億円
- ・7団体が導入

<主なKPI>

- ・予約システム利用率、満足度 等



※大阪府河内長野市の実施計画書から抜粋

その他

ドローンによる配送、自律航行機能付き小型EV船によるオンデマンド輸送サービス、自動運転バス、スマートインフラ 等

デジタル実装タイプ(TYPE1)の採択結果<主な採択事例>

交通・物流

【採択額 850万円(国費)】

広島県

「自律航行機能付き小型EV船によるオンデマンド輸送サービスの実装」

瀬戸内海島しょ部の生活インフラである、水上移動・輸送において、**自律航行機能付きの小型EV船によるオンデマンド輸送サービスを実装することにより人件費や燃料費高騰などの課題に対処し、生活航路の維持継続を図る。**

<交付対象事業の導入サービス例> ※広島県 実施計画書から抜粋



ひろしまサンドボックスで開発した小型EV船の自律航行システムに予約・決済管理機能を追加搭載したシステムを、瀬戸内島しょ部で定期航路や観光船を運営する事業者の実装し、オンデマンド輸送サービスを実現

主なKPI	設定値
オンデマンド輸送サービス利用者満足度	2024年度：80% (2022年度：60%)
オンデマンド輸送サービス利用者数	2024年度：500人 (2022年度：50人)

健康・医療

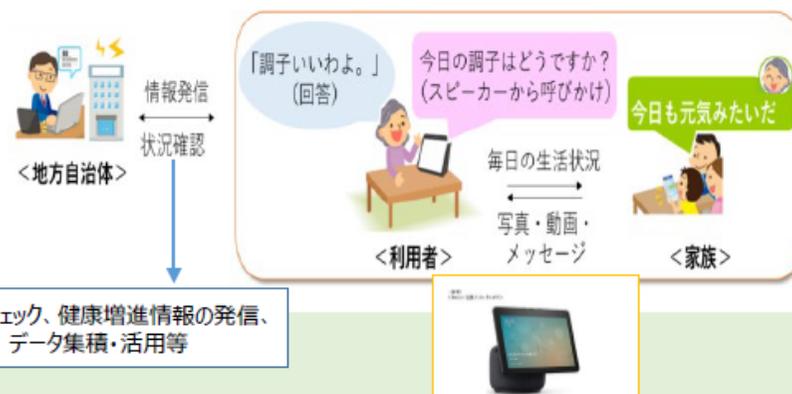
【採択額 約503万円(国費)】

大阪府 河内長野市

「スマートスピーカーを活用した見守り機能による介護予防サービス」

市と日本郵便が連携し、高齢者の自宅にネット接続された画面付きのスマートスピーカーを設置し、スマートスピーカーに備えた見守り機能を活かし、対象者の日常生活の状況・健康状況の把握、見守りを行う。

<交付対象事業の導入サービス例> ※河内長野市 実施計画書から抜粋



- ✓ 市が対象となる高齢者に本サービスを案内し、連携する日本郵便が対象者の自宅にスマートスピーカー(画面付き)を設置
- ✓ 市としてもコンテンツを作成し情報発信を行うとともに、対象者の日常生活の状況(健康維持)を把握、データ集積を行う。
- ✓ 対象者の日常生活上の課題がある場合は、国保データベースの情報ともつぎ合わせながら、効果的なアプローチを行う。

主なKPI	設定値
利用者の主観的健康観 ※2022年度末を100ポイントとして、その後の状況を把握	2024年度：100ポイント (2022年度：100ポイント)
利用者のスマートスピーカー活用回数(延日数)	2024年度：38,416日 (2022年度：11,760日)