公共交通マーケティングへの期待

平成30年12月

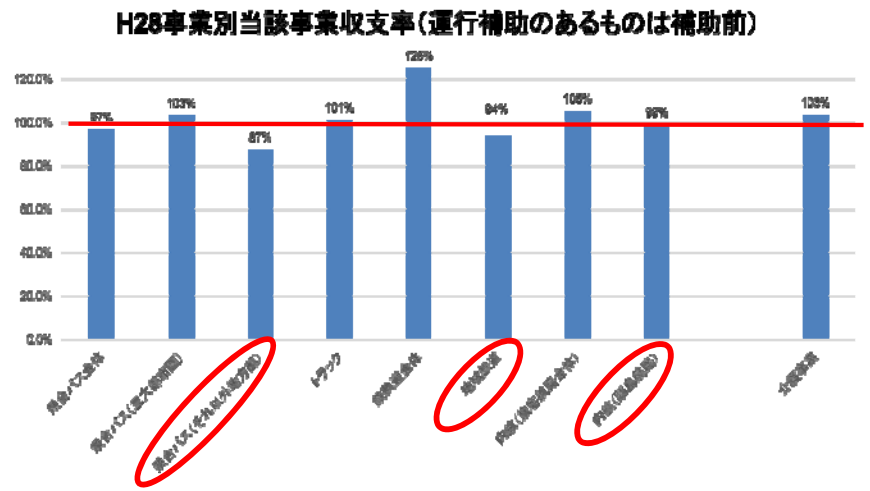
国土交通省総合政策局
公共交通政策部長
城福　健陽

1．地域公共交通を巡る状況
～引き続く厳しい経営環境～

1. 地域公共交通事業者の厳しい経営状況

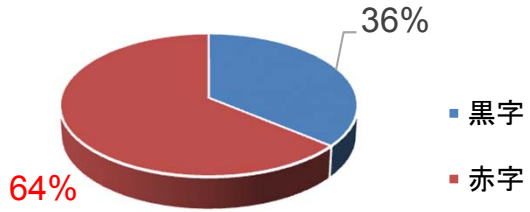
国土交通省

一般路線バス事業者の約64%が赤字事業者、地域鉄道事業者の約74%が赤字事業者であるなど、いずれの地域公共交通分野も厳しい経営状況にある。

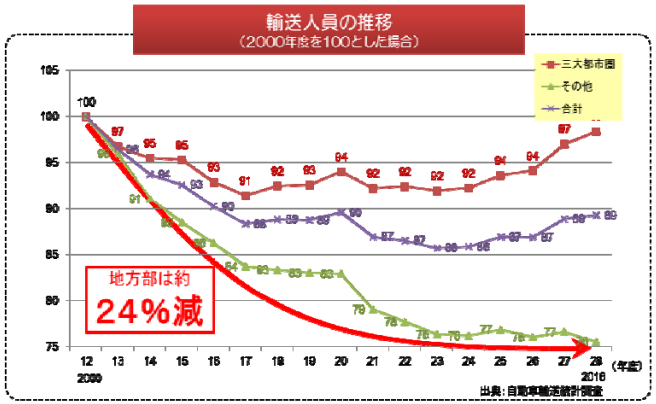


＜一般路線バス事業者＞

乗合バス事業者の収支状況



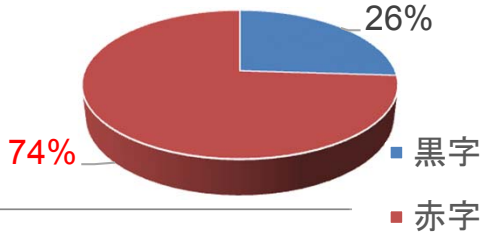
（保有車両30両以上の事業者（2016年度））



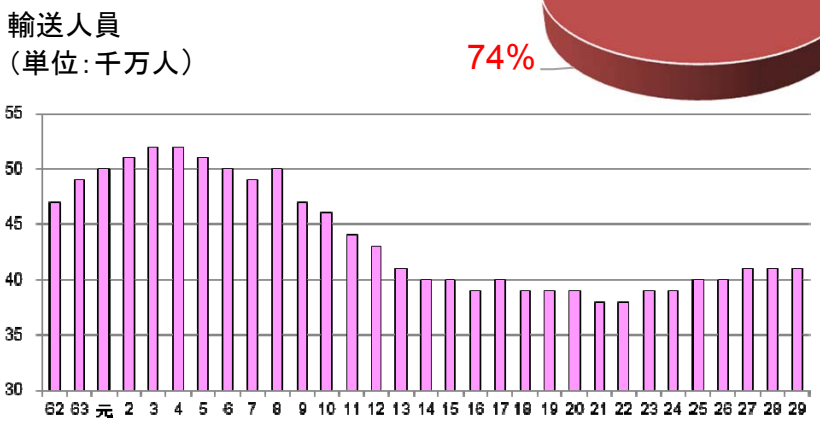
資料：国土交通省自動車局作成

＜地域鉄道事業者＞

地域鉄道事業者の収支状況



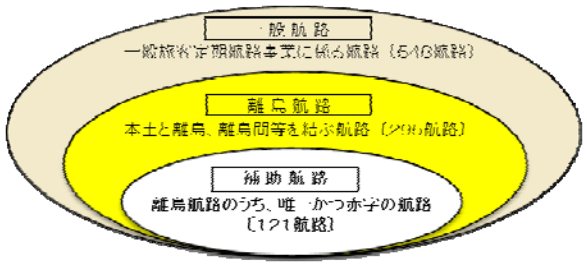
▼地域鉄道の輸送人員の推移

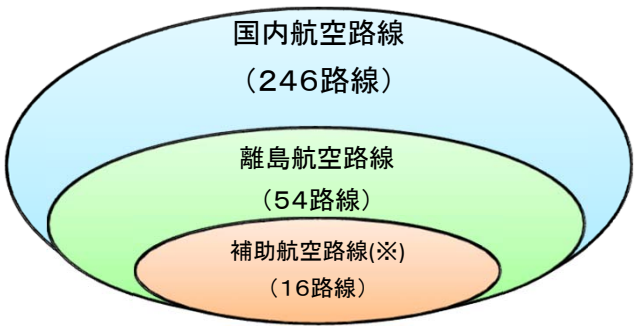


国土交通省「鉄道統計年報」及び
国土交通省鉄道局調査より抜粋

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社
資料：国土交通省鉄道局作成

＜参考＞ 航路・航空路の補助対象路線





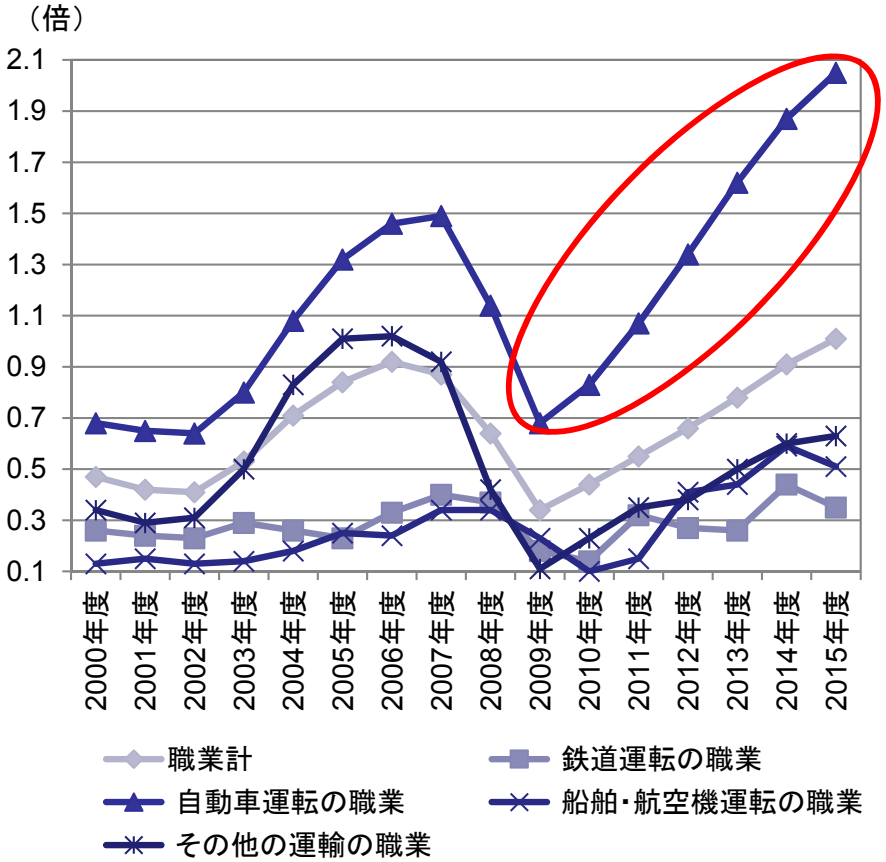
※経常損失が見込まれる離島航空路線のうち、
①最も日常性を有し、
②船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上、
③2社以上の競合路線でないこと

1. 運転者の有効求人倍率

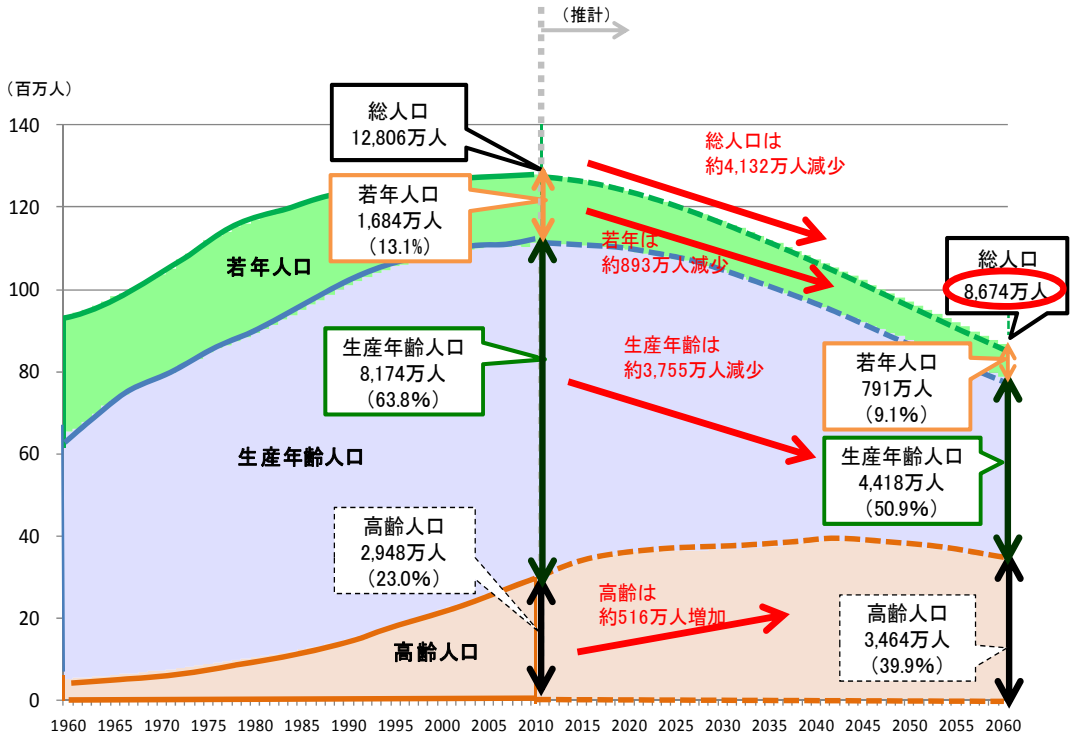
国土交通省

- 交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。
- 2010年から2030年の間に、生産年齢人口は毎年１％近く減少していくことが見込まれており、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移



我が国の人口構造の推移

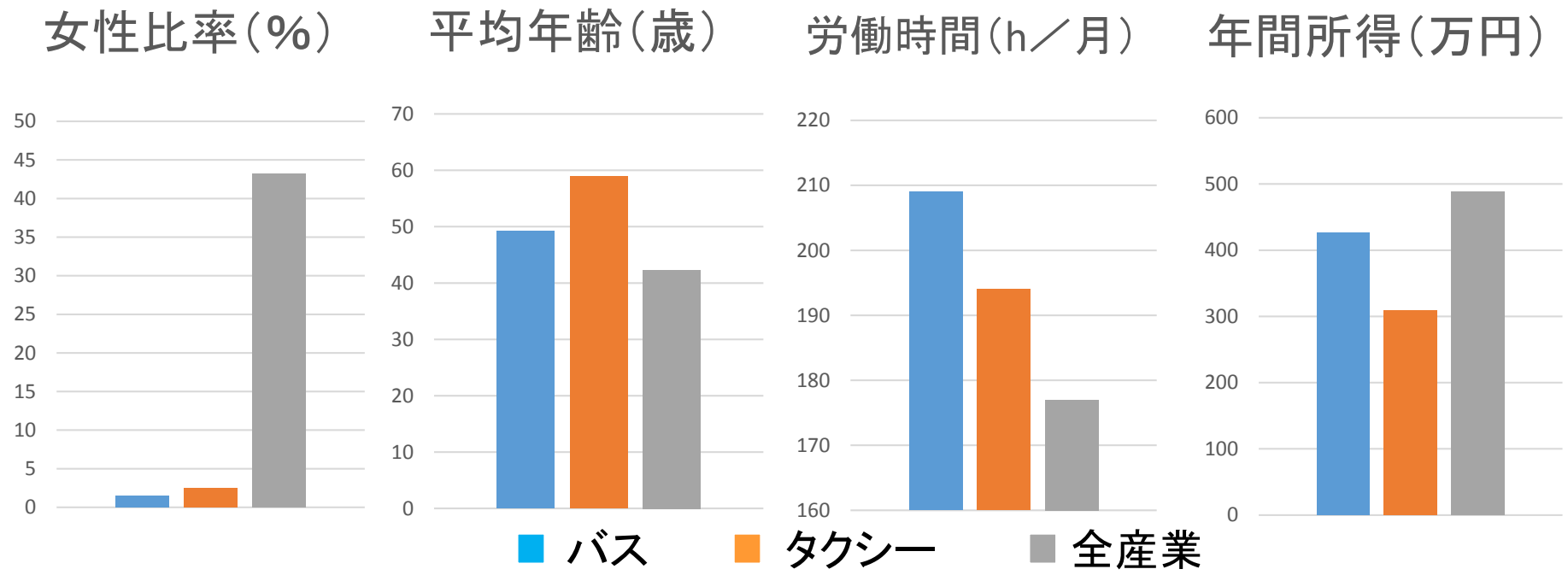


（注）　1　「若年人口」は０～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
　　2　（　）内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合
資料）　総務省「国勢調査（年齢不詳をあん分して含めた人口）」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年１月推計）」における出生中位（死亡中位）推計より国土交通省作成

1. 厳しい環境にある自動車運送事業等の就業構造

国土交通省

- 総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。
- このような環境から、若年者が自動車運送事業等への就業を敬遠していることが考えられる。



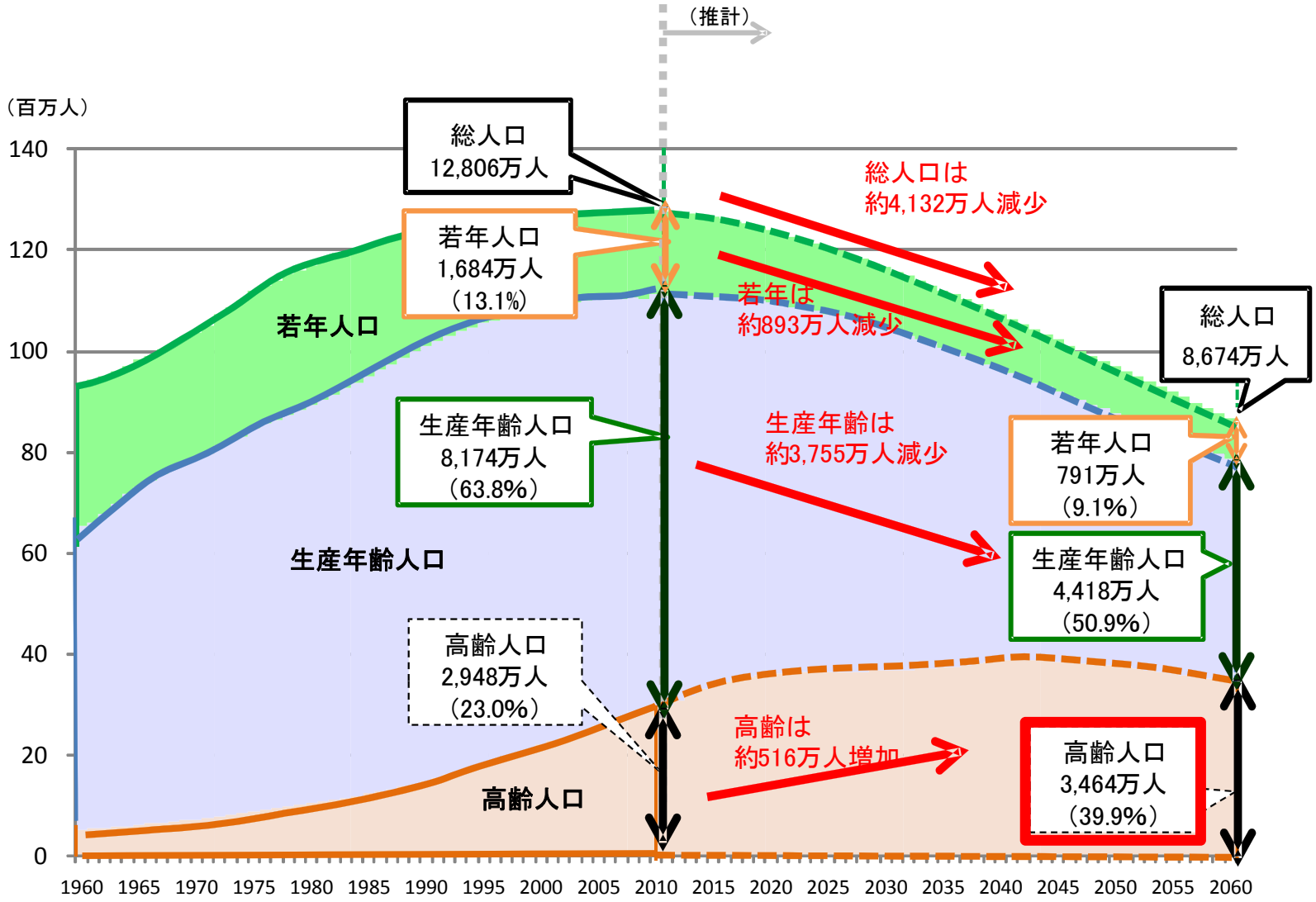
注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12 月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成

2. 公共交通のニーズの変化
～高齢化社会・インバウンド等観光交流の基盤～

2. 高齢化の進展

国土交通省

■ 若年人口と生産年齢人口が減少する一方で高齢人口は増加するため、長期的には、通学・通勤の移動ニーズの減少と高齢者の移動ニーズの増加が見込まれる。（P３資料一部再掲）



（注） １ 「若年人口」は０～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
２ （ ）内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

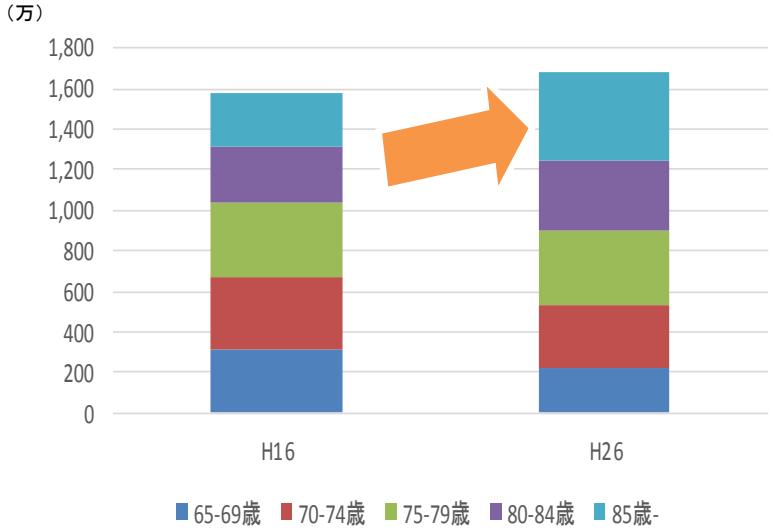
資料） 総務省「国勢調査（年齢不詳をあん分して含めた人口）」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」における出生中位（死亡中位）推計より国土交通省作成

2. 高齢者と移動

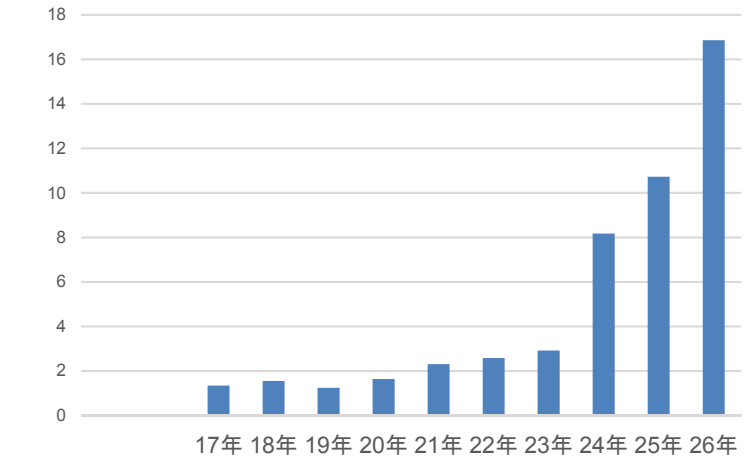
国土交通省

○ 高齢者の免許人口の増加とともに、免許返納の数は、近年大幅に増加。
○ 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大きい。

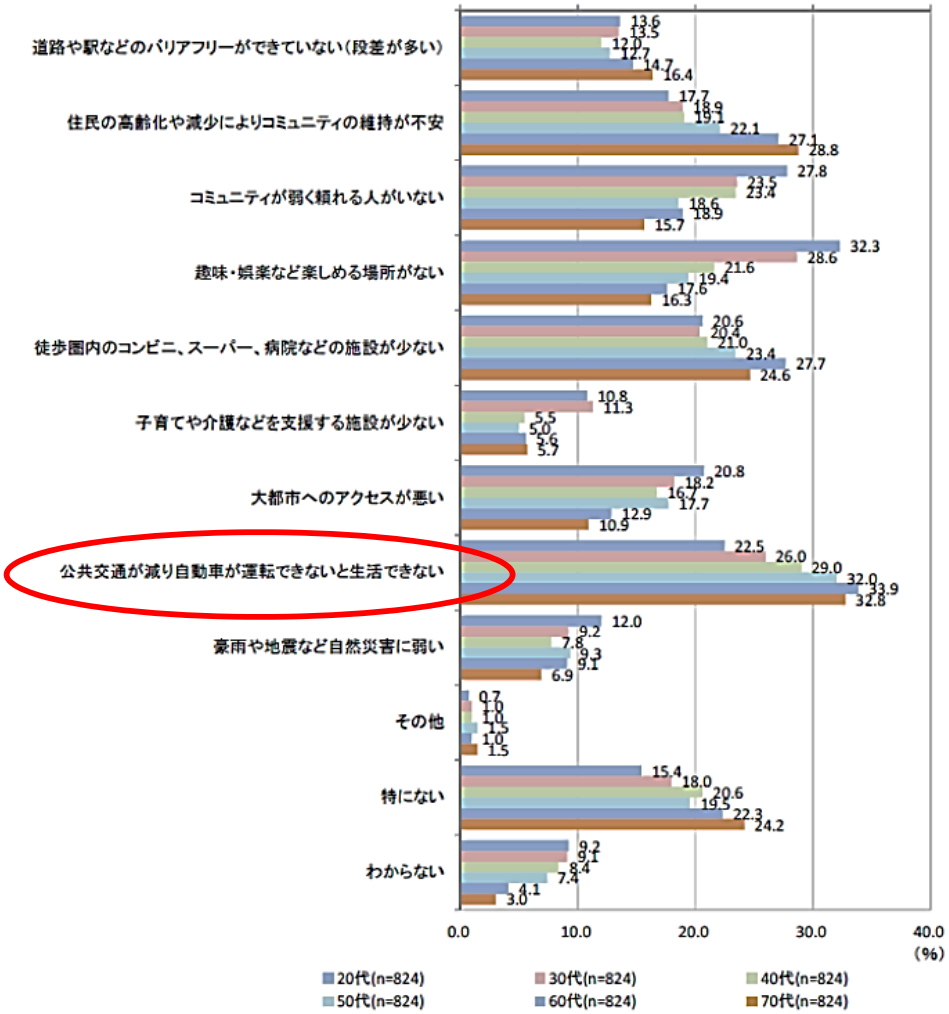
高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増



免許返納は年々増加（運転経歴証明書交付件数の年別推移）



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

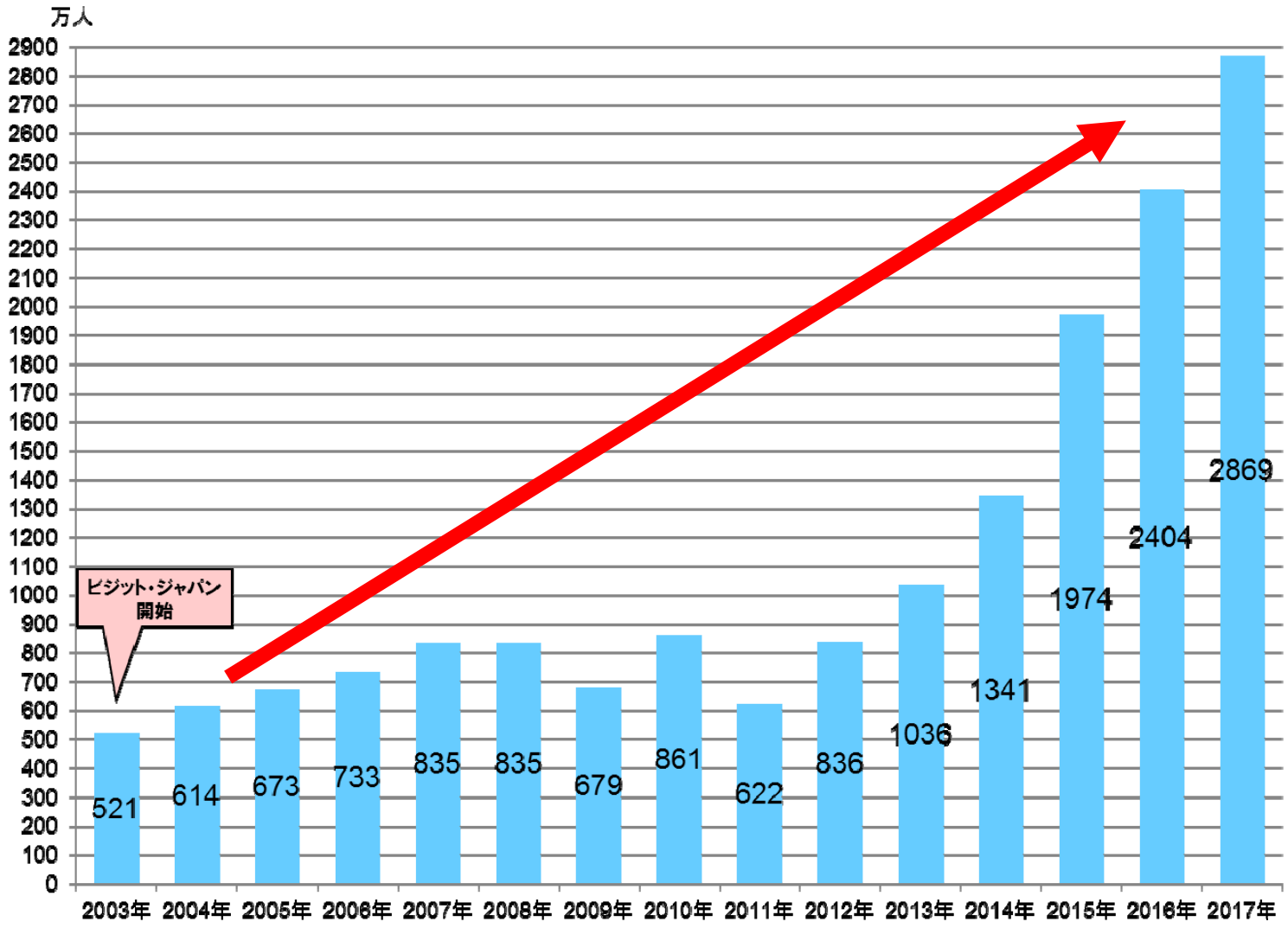


※国土交通省国民意識調査（平成30年度国土交通白書用）

2. 観光交流の拡大　～インバウンド～

国土交通省

■ 訪日外国人旅行者数は、近年大きな伸びを見せ、直近5年で3倍強に増加している。



訪日外国人旅行者数の推移

注）2016年の値は確定値、2017年の値は暫定値。
資料：日本政府観光局(JNTO)資料から観光庁作成

３．地域公共交通の確保・維持・活性化に向けた国の取組
～地域に最適な公共交通のあり方の検討から！～

3. 地域に最適な公共交通の検討や計画づくりのサポート

国土交通省

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- ■ 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- ■ 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- ■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項　等

＜目標＞
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

- ■ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ■ 区域・目標・計画期間
- ■ 実施事業・実施主体
- ■ 計画の達成状況の評価　等

- ● 協議会を開催し策定
  （地方公共団体（都道府県・市町村）・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）
- ● まちづくりと連携しつつ、地域最適な交通ネットワークを検討

地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる）

軌道運送高度化事業（LRTの整備）	道路運送高度化事業（BRTの整備）	海上運送高度化事業（海上運送サービス改善）	鉄道事業再構築事業（鉄道の上下分離等）	地域公共交通再編事業（公共交通網の再構築）	鉄道再生事業（廃止届出がなされた鉄道の維持）
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）
軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画	鉄道事業再構築実施計画	地域公共交通再編実施計画	鉄道再生実施計画
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（地方公共団体・事業者）	（地方公共団体）	（地方公共団体・事業者）
国土交通大臣が認定					国土交通大臣に届出

法律の特例措置・重点的な支援により計画の実現を後押し

地域公共交通確保維持改善事業

（平成30年度予算額 209億円）

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

＜支援の内容＞

- ○ 幹線バス交通の運行
  地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- ○ 地域内交通の運行
  過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- ○ 離島航路・航空路の運航
  離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である 離島航路・航空路の運航等を支援。

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し

＜支援の内容＞

- ○ 地域公共交通網形成計画、地域公共交通確保維持改善事業の計画等策定に係る調査
- ○ 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- ○ 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

快適で安全な公共交通の構築

＜支援の内容＞

- ○ ノンステップバスの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備　等
- ○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新　等

3. 地域公共交通網形成計画　策定状況

国土交通省

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（２０１４年１１月）以降、２０１８年10月末までに、４３３件の地域公共交通網形成計画が策定され、２８件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市
	深川市
	岩見沢市
	千歳市
	釧路市
	美唄市
	帯広市
	紋別市
	江別市
	北広島市
	岩内町
	白糠町
	白老町
	仁木町
	安平町
	斜里町
	音更町
	当別町
	厚岸町
	釧路町
	せたな町
青森県	青森県
	八戸市
	弘前市
	三沢市
	五所川原市
	青森市
	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
	十和田市
	鰺ヶ沢町
	七戸町
岩手県	八幡平市
	釜石市
	宮古市
	北上市
	滝沢市
	花巻市
	大船渡市
	岩手町
	大槌町
	矢巾町
秋田県	秋田市
	湯沢市
	鹿角市
	由利本荘市
	大仙市
	仙北市
	にかほ市
	北秋田市
	潟上市
	大館市
	五城目町
	藤里町
	美郷町
	五城目町、八郎潟町、大潟村

宮城県	大崎市
	栗原市
	石巻市
	白石市
	気仙沼市
	東松島市
	山元町
	松島町
	利府町
山形県	山形市
	酒田市
	鶴岡市
	長井市・南陽市・川西町・白鷹町
	新庄市
	小国町
福島県	福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楢葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯舘村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市
	福島市
	会津若松市
	郡山市
	伊達市
	南相馬市
	喜多方市
	白河市
	棚倉町
	石川町
	楢葉町
	塙町
	西郷村
茨城県	水戸市
	日立市
	下妻市
	常陸太田市
	かすみがうら市
	神栖市
	行方市
	牛久市
	稲敷市
	土浦市
	龍ケ崎市
	潮来市
	つくば市
	鹿嶋市
	桜川市
	筑西市
	高萩市
	ひたちなか市
	常陸大宮市
	つくばみらい市
	守谷市
	五霞町
	城里町
	大子町
	東海村

栃木県	真岡市
	大田原市
	鹿沼市
	日光市
	宇都宮市・芳賀町
	佐野市
	那須塩原市
	那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
	塩谷町
	益子町
	那須町
	茂木町
	上三川町
	市貝町
群馬県	太田市
	前橋市
埼玉県	熊谷市
	春日部市
	上尾市
	越谷市
	入間市
	草加市
	三郷市
	飯能市
	ときがわ町
	小川町
	鳩山町
	吉見町
	寄居町
	川島町
	東秩父村
千葉県	東金市
	鴨川市
	君津市
	八街市
	南房総市
	佐倉市
	大網白里市
	白井市
	旭市
	木更津市
	富津市
	長南町
	大多喜町
東京都	東京都・中央区・港区・江東区
	多摩市
神奈川県	藤沢市
	海老名市
	大和市
	伊勢原市
	真鶴町
	湯河原町
山梨県	甲州市
	北杜市
	上野原市

新潟県	柏崎市
	佐渡市
	上越市
	魚沼市
	長岡市
	阿賀野市
	糸魚川市
	新発田市
	見附市
	三条市
	阿賀町
富山県	高岡市
	黒部市
	富山市
	魚津市
	小矢部市
	高岡市・氷見市・砺波市・南砺市（城端・氷見線沿線地域）
	滑川市
石川県	七尾市
長野県	松本市・山形村
	飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村
	上田市
	佐久市
	小諸市
	駒ヶ根市
	長野市
	箕輪町
	信濃町
	木曽町
	中川村
	高山村
	大桑村
福井県	福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町（えちぜん鉄道沿線地域）
	福井市・鯖江市・越前市・越前町（福井鉄道沿線地域）
	鯖江市
	福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町

岐阜県	岐阜市
	高山市
	恵那市・中津川市
	羽島市
	美濃加茂市
	土岐市
	各務原市
	関市
	多治見市
	飛騨市
	海津市
	山県市
	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町（養老線沿線地域）
	郡上市
	白川町・東白川村
静岡県	下田市
	伊豆市
	御殿場市
	静岡県・沼津市（戸田地区）・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町
	湖西市
	藤枝市
	掛川市
	静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町
	焼津市
	牧之原市
	三島市
	裾野市
	小山町
愛知県	豊橋市
	岡崎市
	一宮市
	豊川市
	日進市
	田原市
	弥富市
	清須市
	長久手市
	豊田市
	蒲郡市
	東海市
	西尾市
	新城市
	豊明市
	小牧市
	半田市
	安城市
	東郷町
	豊山町
	武豊町
	南知多町
	東浦町
	飛島村
	設楽町・東栄町・豊根村

三重県	津市
	四日市市
	伊勢市
	松阪市
	伊賀市
	名張市
	尾鷲市
	鳥羽市
	亀山市
	紀北町
和歌山県	橋本市
京都府	木津川市
	福知山市
	京都府・綾部市・南丹市・京丹波町（JR山陰本線沿線）
	京都府・笠置町・和束町・南山城村（JR関西本線沿線）
	京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市（北タンゴ鉄道沿線地域）
兵庫県	豊岡市
	姫路市
	神戸市
	加古川市
	加東市
	たつの市
	小野市
	三木市・小野市・神戸市
	洲本市、淡路市、南あわじ市
	加西市
	福崎町
滋賀県	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町
	甲賀市
	長浜市
大阪府	河内長野市
	岸和田市
	貝塚市
奈良県	奈良県下全39市町村
	宇陀市
	五條市
	広陵町
鳥取県	鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町
	鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町
	鳥取県・倉吉市・琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町

島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）
	江津市
	松江市
	大田市
	島根県、江津市、川本町、美郷町、邑南町、広島県、三次市、安芸高田市（三江線沿線地域）
岡山県	井原市
	高梁市
	瀬戸内市
	玉野市
	倉敷市
	津山市
	真庭市
	久米南町
	吉備中央町
	和気町
	笠岡市（岡山県）福山市（広島県）
広島県	三原市
	三次市
	広島市
	東広島市
	廿日市市
	江田島市
	尾道市
	安芸高田市
	北広島町
	坂町
	大崎上島町
	安芸太田町
	神石高原町
山口県	宇部市
	周南市
	光市
	長門市
	美祢市
	山陽小野田市
	下松市
	下関市
	防府市
	山口市
	岩国市
香川県	高松市
	小豆島町・土庄町
愛媛県	愛媛県
	東温市
	西予市
	大洲市
	新居浜市
	愛南町
	鬼北町

高知県	高知市
	宿毛市
	田野町
	佐川町
	津野町
徳島県	小松島市
	阿波市
	つるぎ町
福岡県	福岡市
	北九州市
	久留米市
	中間市
	筑紫野市
	行橋市
	朝倉市
	豊前市
	飯塚市
	糸島市
	嘉麻市
	宗像市
	柳川市
	八女市
	みやま市
	大牟田市
	直方市
	岡垣町
	久山町
	那珂川町
	芦屋町
	遠賀町
佐賀県	佐賀県
	佐賀県・唐津市・玄海町
	伊万里市
	鹿島市
	小城市
	吉野ヶ里町
	上峰町
	太良町
長崎県	佐世保市
	五島市
	対馬市
	大村市
	松浦市
	長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市
	壱岐市
	新上五島町

熊本県	熊本市・嘉島町
	八代市
	水俣市
	合志市
	人吉市
	荒尾市
	上天草市
	天草市
	大津町
	美里町
	和水町
	水上村
	人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村あさぎり町
	熊本県・南阿蘇村・高森町
大分県	大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市
	大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市
	大分県・佐伯市・津久見市
	大分県・大分市・別府市・由布市
	別府市
	大分市
	杵築市
	中津市
	臼杵市
	豊後大野市
	竹田市
	宇佐市
	日田市
	由布市
	九重町
宮崎県	宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村
	えびの市
	都城市
	小林市
	門川町
鹿児島県	薩摩川内市
	鹿屋市
	日置市
	姶良市
	南さつま市
	鹿児島市
	霧島市
	奄美市
	和泊町・知名町
	さつま町
沖縄県	南城市
	沖縄市

再編実施計画について、
- 既に認定を受けた団体：赤
- 策定意向のある団体　：黄

4. 地域の公共交通の情報発信の拡充
～標準的なバス情報フォーマットの普及促進～

4. 経路検索の充実に向けた取組

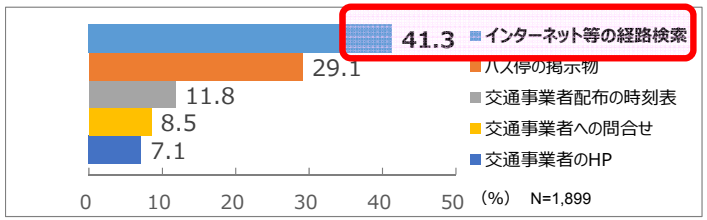
国土交通省

■ 携帯端末を通じた経路検索サービスは都市部を中心に幅広く利用されるようになってきているが、地方の中小事業者が運行するバス路線やコミュニティバスについてもこうしたサービスへの対応の促進を図っていく。

経路検索サービスの普及

インターネットによる経路検索は広く利用されている。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）



バス事業者の対応状況

多くの中小バス事業者において、経路検索に必要な情報がデータ化されていない。

（※経路検索事業者側で独自にデータ入力している事例あり。）

旭川駅から動物園正門まで路線バスが運行されているが未対応のため徒歩を案内

Google Mapsで札幌駅～旭山動物園まで検索した場合の例

12:00発 札 幌 駅
スーパーカムイ15号 1時間25分
13:25着
13:43発 旭 川 駅
石北本線 各駅停車 19分
14:02着 北日ノ出駅
徒歩 3km 40分
14:41着 旭山動物園

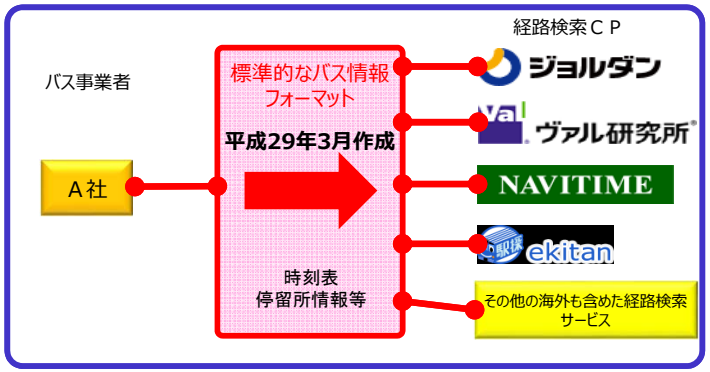
「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索サービスへの対応を促進

【情報フォーマットの概要】
○停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目を網羅。
○北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保し、海外からの検索への対応も可能に。

【情報フォーマット整備による効果】
○中小バス事業者等から経路検索事業者等への情報提供が促進されることで、経路検索におけるバス情報が充実する。

【実証実験の結果を踏まえた更なる普及促進】
○国内3カ所で行った実証実験の結果を踏まえ、情報フォーマットの普及に向けた活動を加速。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ

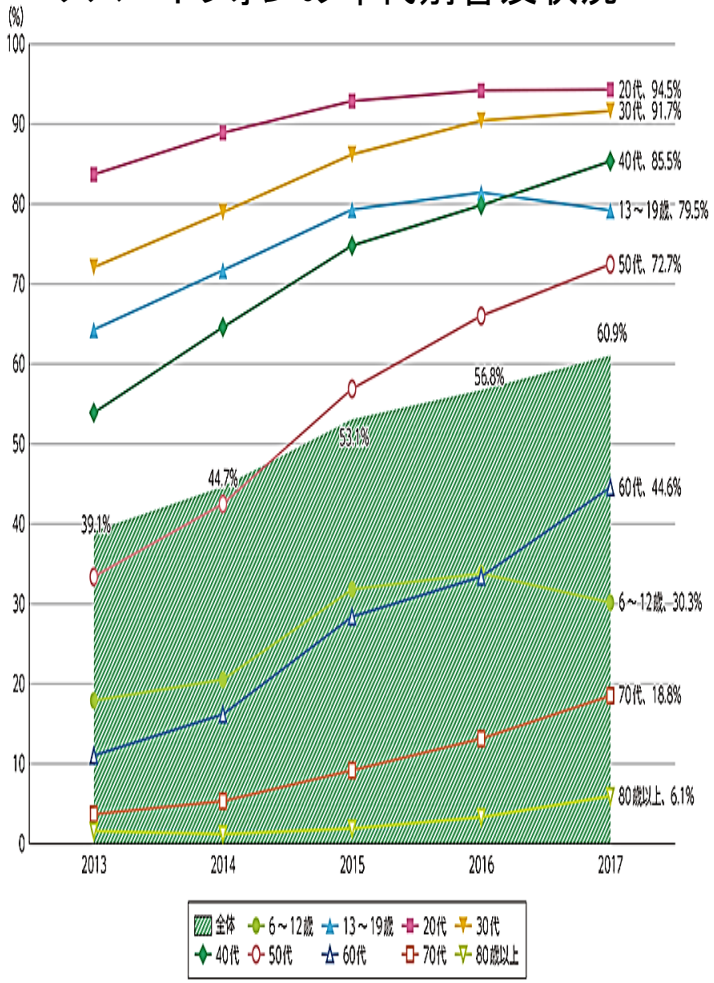


4. 高齢者にも普及するスマートフォンアプリ

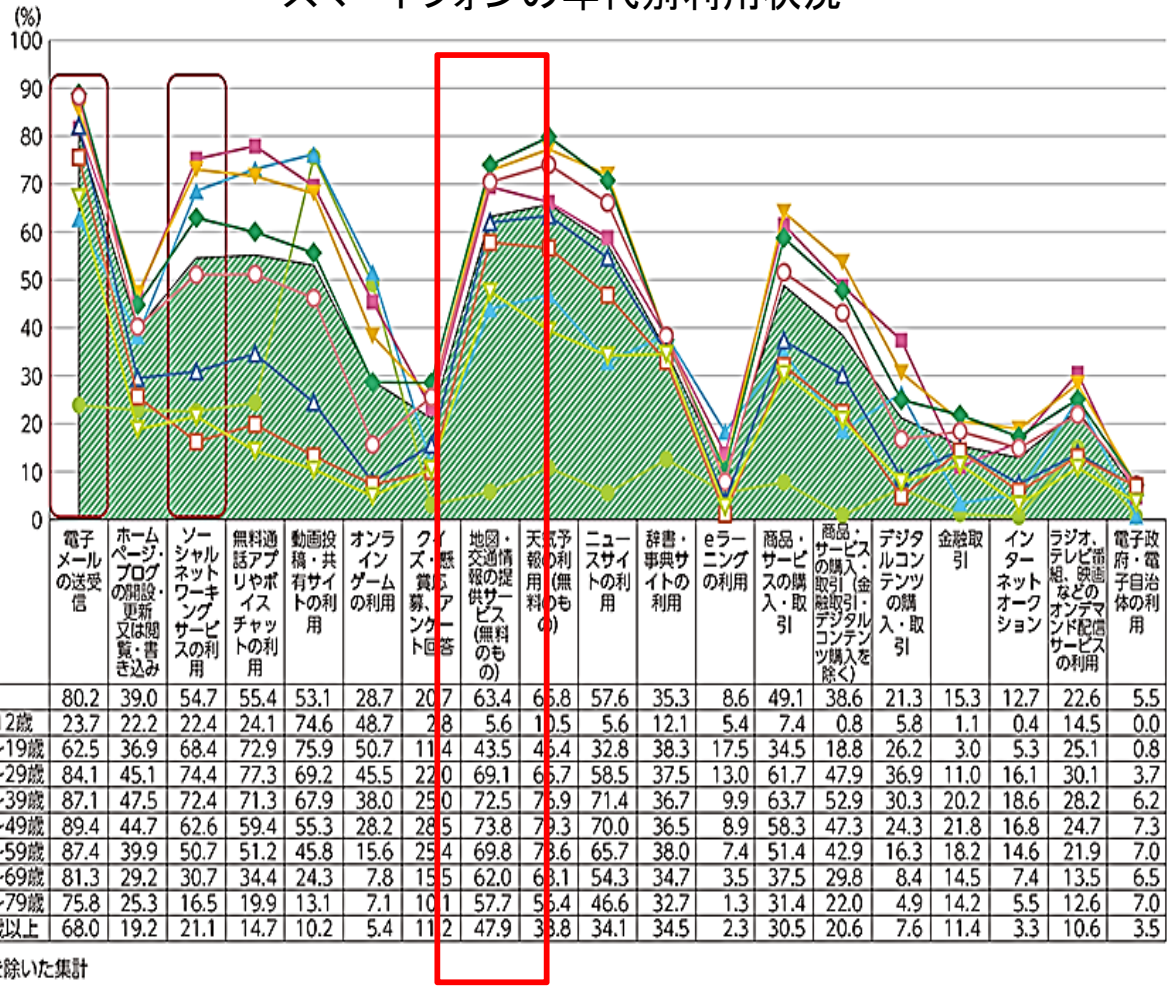
国土交通省

- ■ スマートフォンの普及率は年々上昇（平均で60%）。直近では、特に高齢者層の伸びが著しい。
- ■ スマートフォン利用者の63.4%が交通サービスのアプリを使用。80代以上でも約半数が使用。

スマートフォンの年代別普及状況



スマートフォンの年代別利用状況



	電子メールの送受信	ホームページ・ブログの開設・更新又は閲覧・書き込み	ソーシャルネットワーキングサービスの利用	無料通話アプリやボイスチャットの利用	動画投稿・共有サイトの利用	オンラインゲームの利用	クイズ・懸賞応募、アンケート回答	地図・交通情報の提供サービス（無料のもの）	天気予報の利用（無料のもの）	ニュースサイトの利用	辞書・事典サイトの利用	eラーニングの利用	商品・サービスの購入・取引	商品・サービスの購入・取引（金融取引・デジタルコンテンツ購入を除く）	デジタルコンテンツの購入・取引	金融取引	インターネットオークション	ラジオ、テレビ番組、映画などのオンデマンド配信サービスの利用	電子政府・電子自治体の利用
全体	80.2	39.0	54.7	55.4	53.1	28.7	20.7	63.4	65.8	57.6	35.3	8.6	49.1	38.6	21.3	15.3	12.7	22.6	5.5
6～12歳	23.7	22.2	22.4	24.1	74.6	48.7	2.8	5.6	10.5	5.6	12.1	5.4	7.4	0.8	5.8	1.1	0.4	14.5	0.0
13～19歳	62.5	36.9	68.4	72.9	75.9	50.7	11.4	43.5	46.4	32.8	38.3	17.5	34.5	18.8	26.2	3.0	5.3	25.1	0.8
20～29歳	84.1	45.1	74.4	77.3	69.2	45.5	22.0	69.1	65.7	58.5	37.5	13.0	61.7	47.9	36.9	11.0	16.1	30.1	3.7
30～39歳	87.1	47.5	72.4	71.3	67.9	38.0	25.0	72.5	76.9	71.4	36.7	9.9	63.7	52.9	30.3	20.2	18.6	28.2	6.2
40～49歳	89.4	44.7	62.6	59.4	55.3	28.2	28.5	73.8	79.3	70.0	36.5	8.9	58.3	47.3	24.3	21.8	16.8	24.7	7.3
50～59歳	87.4	39.9	50.7	51.2	45.8	15.6	25.4	69.8	73.6	65.7	38.0	7.4	51.4	42.9	16.3	18.2	14.6	21.9	7.0
60～69歳	81.3	29.2	30.7	34.4	24.3	7.8	15.5	62.0	68.1	54.3	34.7	3.5	37.5	29.8	8.4	14.5	7.4	13.5	6.5
70～79歳	75.8	25.3	16.5	19.9	13.1	7.1	10.1	57.7	56.4	46.6	32.7	1.3	31.4	22.0	4.9	14.2	5.5	12.6	7.0
80歳以上	68.0	19.2	21.1	14.7	10.2	5.4	11.2	47.9	38.8	34.1	34.5	2.3	30.5	20.6	7.6	11.4	3.3	10.6	3.5

※無回答を除いた集計

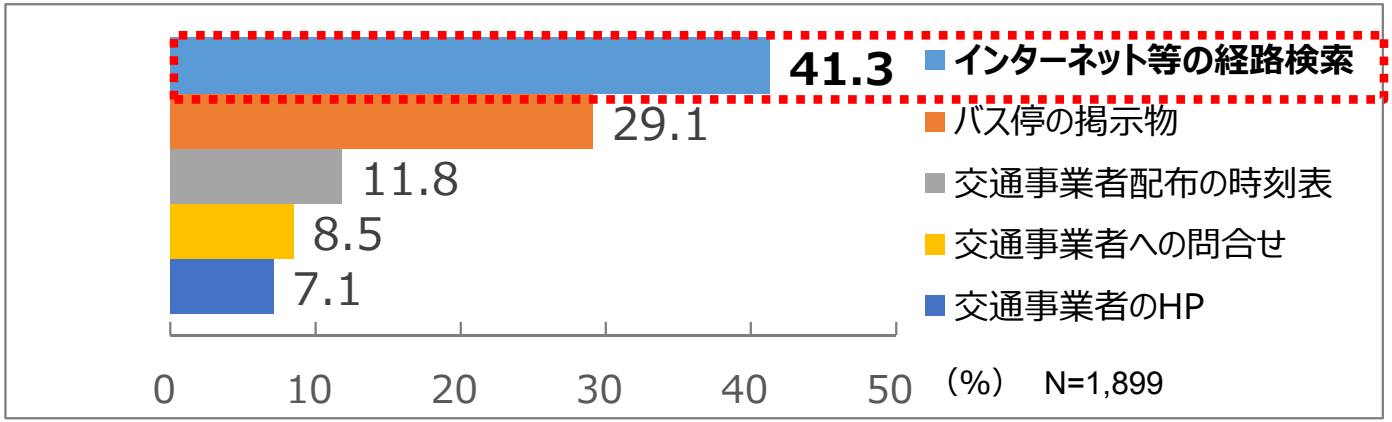
出典：平成30年度情報通信白書（総務省）

4. バス路線の経路検索の活用

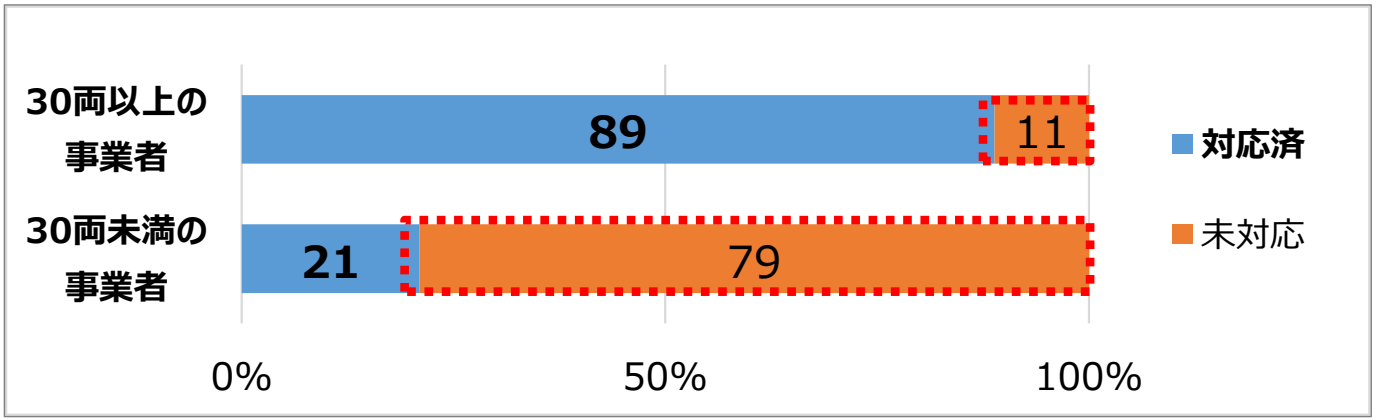
国土交通省

○インターネット等の経路検索は広く利用され、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象。
○一方、中小バス事業者、地域のコミュニティバスやデマンド交通は対象から外れているケースが多い。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）



バス事業者の経路検索対応状況（平成28年4月公共交通政策部調べ）



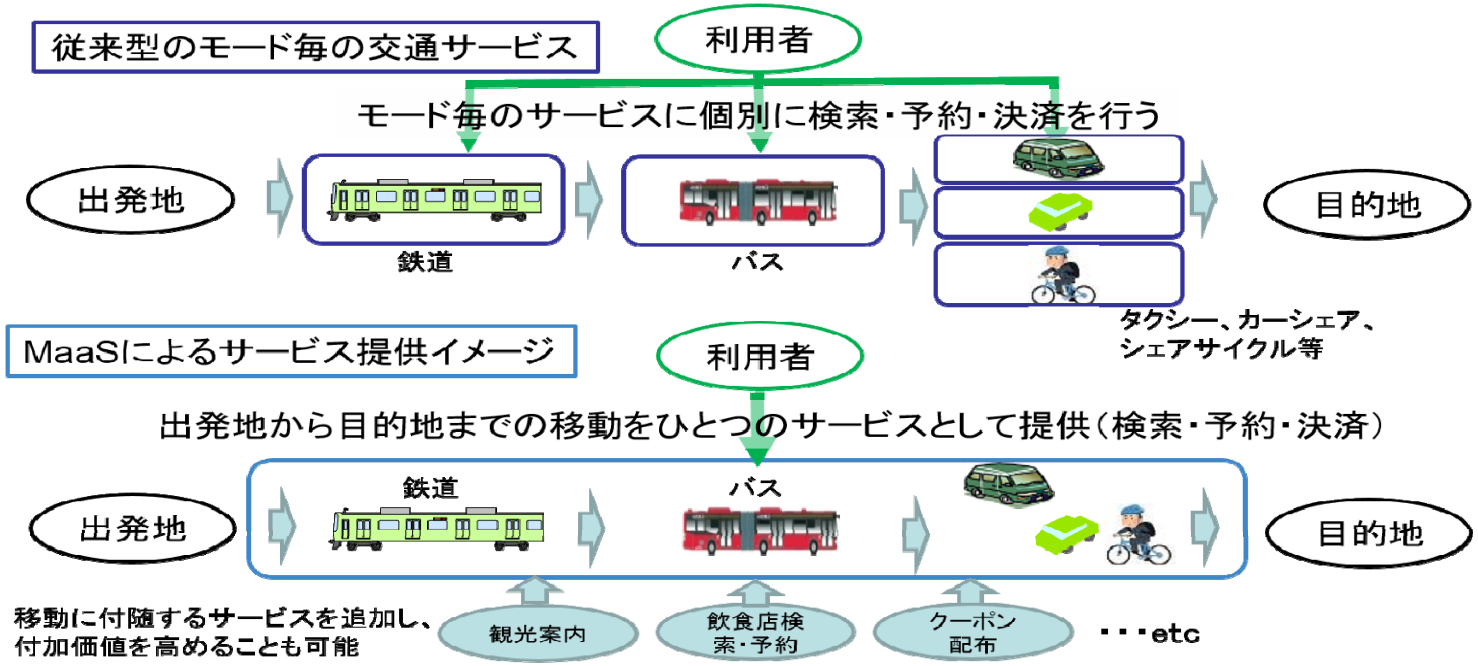
5. 都市と地方の新たなモビリティサービスの展開に向けて

（１）MaaSの取組
（２）フォローアップ・イノベーションの取組

5.（1） MaaSについて

国土交通省

- MaaS： Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの様々な移動ニーズ・手段を一つのサービスとして捉え、シームレスな移動を実現する概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。



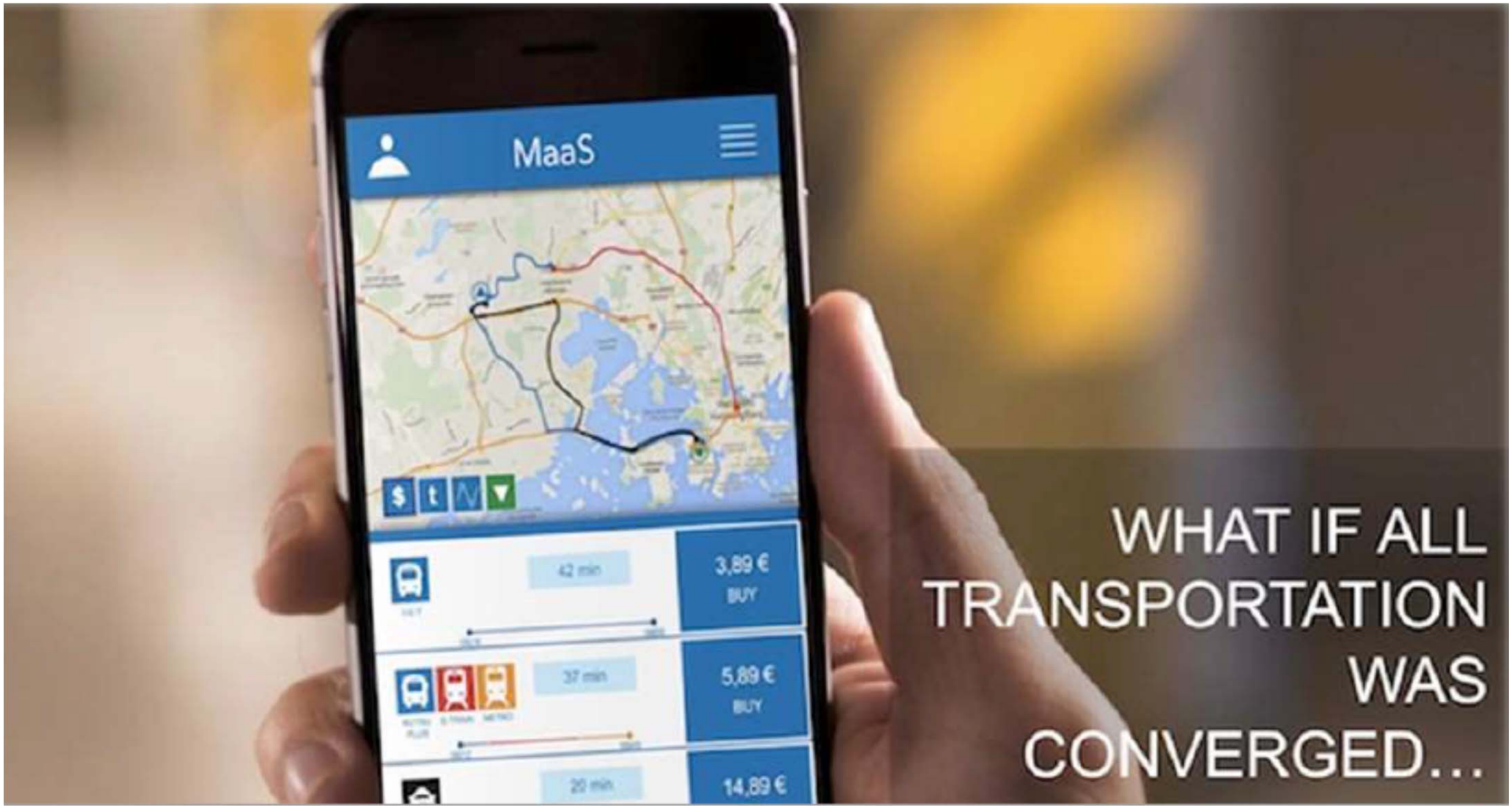
想定される効果

- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
- 公共交通機関の利用シェアの増加（ヘルシンキWhimユーザー：48%→74%）
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集（→路線の再編）

出典：MaaS ALLIANCE “White Paper”
ERTICO “VISION PAPER”

5.（1） MaaSの実利用イメージ（複数のモビリティサービスの統合）

国土交通省



フィンランドMaaS Global社によるWhimのスマートフォンアプリによる利用イメージ

※未来投資会議 構造改革徹底推進会合　地域経済・インフラ会合（平成30年4月17日）
計量計画研究所　牧村氏発表資料より抜粋

5.（1） 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会について

国土交通省

1．開催の趣旨

○公共交通の分野においては、都市部では道路混雑やドライバー不足、地方部では少子高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な問題。

○このような問題に対応し、昨今、交通事業者がMaaS、バス・タクシー運行時におけるＡＩや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの提供に取り組み始めている。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性。

○このため、近年の諸外国、我が国の官民における様々な取組も踏まえながら、我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのＡＩ・自動運転の活用に当たっての課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催。

2．メンバー

【有識者】

石田　東生	筑波大学特命教授
伊藤　昌毅	東京大学生産技術研究所助教
鎌田　実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端　由美	自動車ジャーナリスト、株式会社ローランド・ベルガー
須田　義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
高原　勇	筑波大学未来社会工学開発研究センター長 トヨタ自動車株式会社未来創生センターＢＲ未来社会工学室長
森本　章倫	早稲田大学社会環境工学科教授
矢野　裕児	流通経済大学流通情報学部教授
吉田　樹	福島大学経済経営学類准教授

【事務局】

総合政策局公共交通政策部交通計画課
都市局都市計画課都市計画調査室
道路局企画課評価室

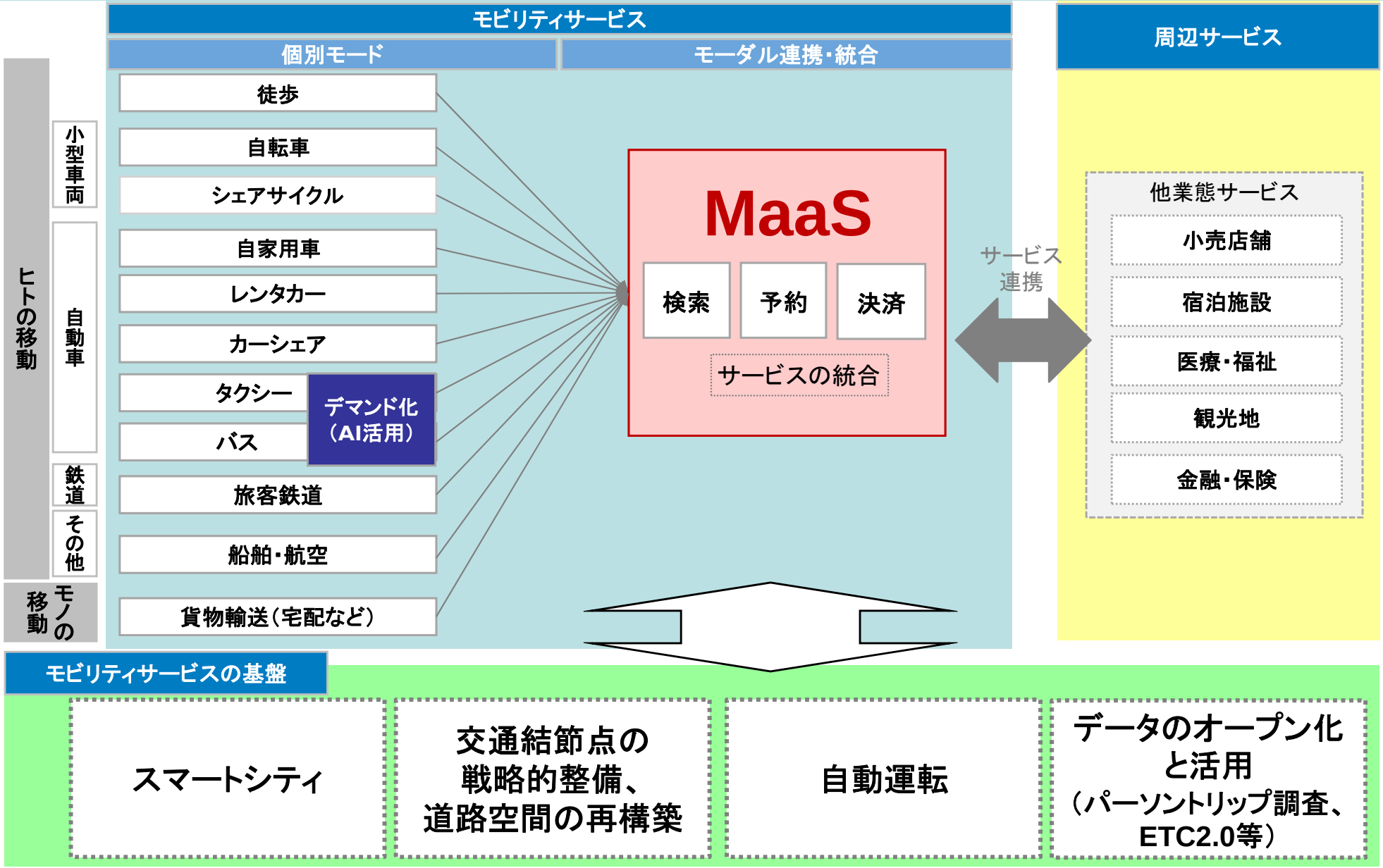
3．スケジュール

第１回　10月17日（水）
・現状の把握と検討の方向性
第２回～第４回　11月～12月
・MaaSについて事業者へのヒアリングを実施。
第５回　12月
・中間整理
第６回　１月
・その他サービス革新、技術革新の取組について事業者へヒアリング
第７回　２月
・中間とりまとめの審議
第８回　３月
・中間とりまとめ

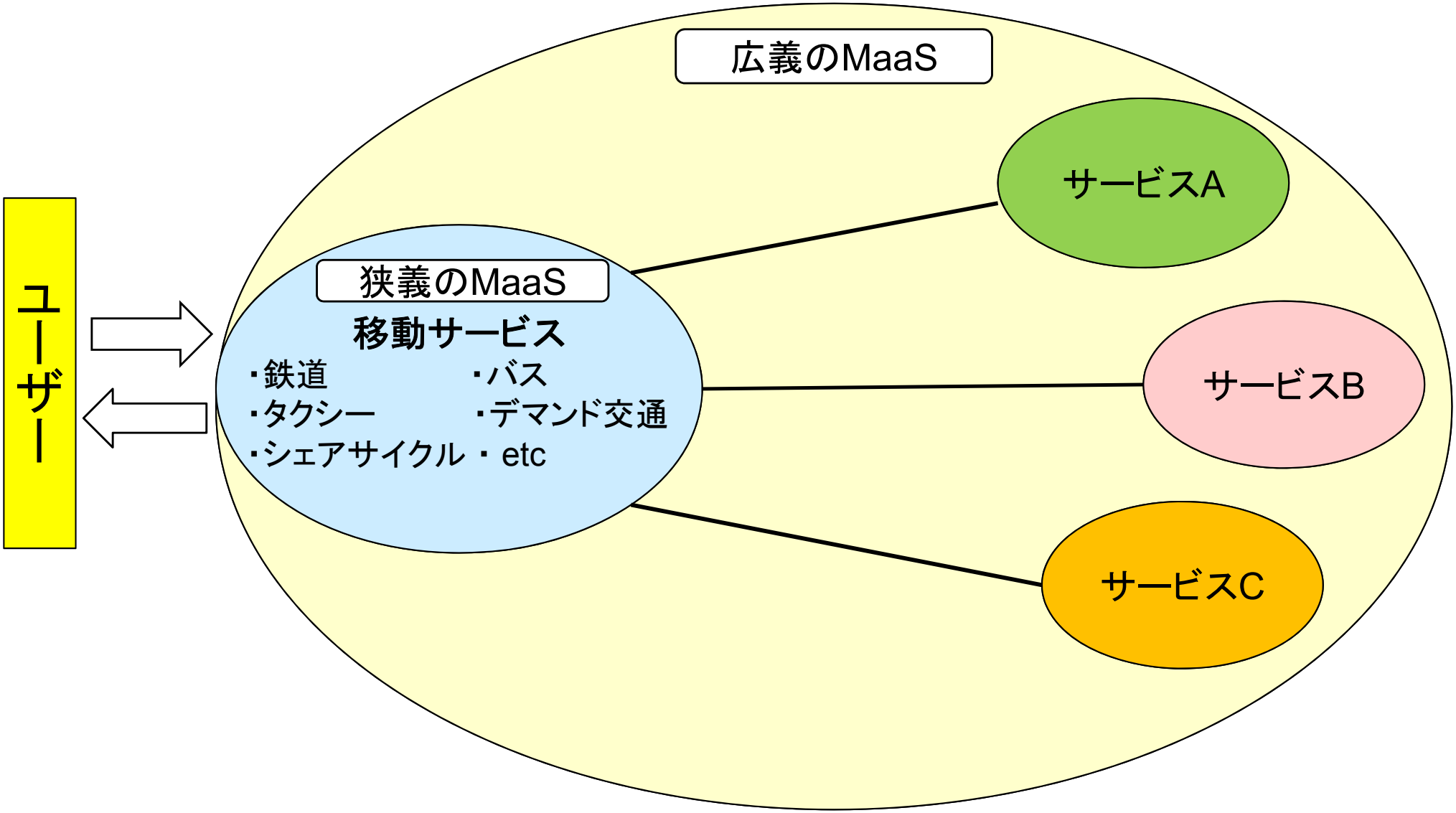
5.（1）都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会の検討対象

国土交通省

■ 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会では、MaaSを中心としてAI活用や自動運転などの個別モードの技術革新によるサービス革新も含めて実現される新たなモビリティサービスを検討対象とする。



5.（1） MaaSに関する概念整理

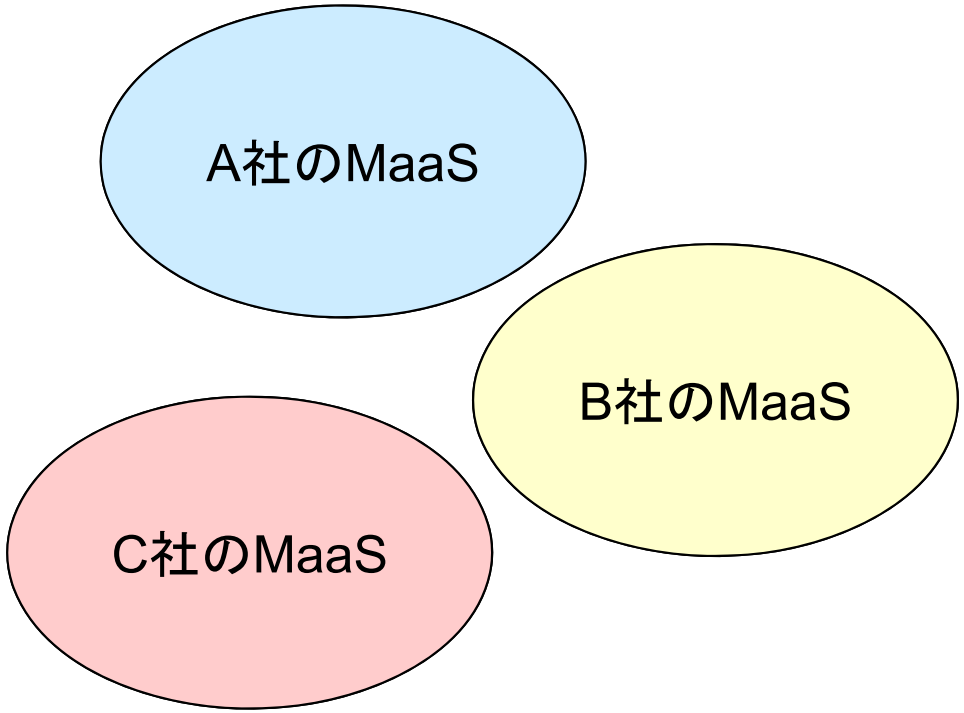


5.（1） 検討の方向性～MaaSのあり方～

国土交通省

■ あらゆる人の移動を促進する“日本型MaaS”のあり方に関しては、現在進みつつある各事業者による取組動向を踏まえて、将来像や取組の方向性を整理する。

現在進みつつある
各事業者によるMaaSの取組動向



日本型MaaSの将来像

日本型MaaSの将来像や取組方向性を整理

5.（1） 検討の方向性～論点～（たたき台）

■ 検討の方向性として、下記の論点に対する議論を通じて、今後に向けた新しいモビリティサービスのあり方・MaaSのあり方について整理を行うこととしてはどうか。

懇談会における論点

① 日本型MaaSとは

- MaaSの将来像について、都市や地方、高齢者・障がい者等全ての地域、全ての人にとってユニバーサルに利用可能なあり方とはどのようなものか。
- 将来像の実現に向けて、MaaSとしてどのようなプレイヤー間の連携やサービスの統合を目指していくべきか。
- 組織や業種・分野の垣根を超えた基盤・環境の整備を進めるために、どのように取り組む必要があるか。

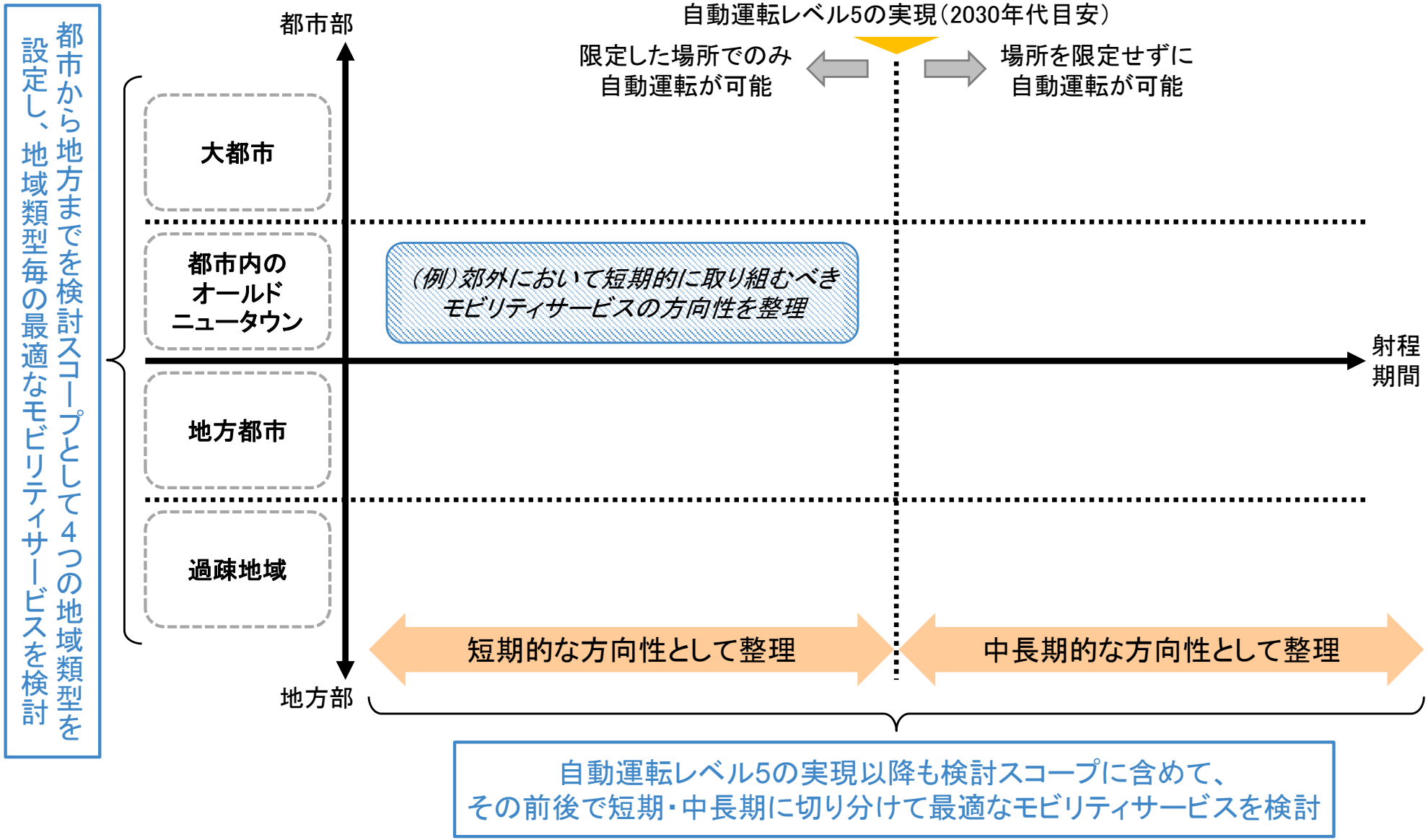
② MaaSを中心とする新たなモビリティサービスの社会的インパクト

- 新たなモビリティサービスが、地域の住民の移動・生活や交通産業、都市のあり方や都市構造に与えるインパクト

5.（1） 検討の射程範囲（たたき台）

国土交通省

■ 検討の射程範囲として、特徴的な地域の類型毎に、自動運転レベル5の実現を短期・中長期のマイルストーンとして全体の整理を行う。



5.（2） 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会について

国土交通省

開催概要

○ バス・タクシーの需給調整の廃止（平成12年・14年）から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定（平成19年）から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方**等を幅広く検討する。

○ 第1回は11月1日に開催し、**来年夏頃の中間とりまとめを目途**に検討

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】
・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】
・広域交通圏での対応の必要性の増加
・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

構成員

（座長） 山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科教授
池田 千鶴 神戸大学大学院法学研究科教授
大井 尚司 大分大学経済学部門准教授
大串 葉子 椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
大森 雅夫 岡山市長（指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長）
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
齋藤 薫 日本バス協会地方交通委員会委員長
住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
田中 亮一郎 全国ハイヤー・タクシー連合会 地域交通委員会委員長
常石 博高 高知県田野町長
土井 勉 大阪大学特任教授
西川 一誠 福井県知事

（事務局長） 公共交通政策部長
（事務局） 公共交通政策部 自動車局旅客課