

「地域新MaaS創出推進事業」 最終報告

株式会社野村総合研究所
産業技術総合研究所
日本工営株式会社



RoAD to the L4

地域新MaaS創出推進事業全体の結果

低コストで運用可能な価格変動型MaaSチケット（八重山）、医療MaaS（三重）等が実装へ

R5年度「地域新MaaS創出推進事業」における主な成果

① 移動サービスの連携	郊外部	館山	マイナカードをバス（有償運行）で活用する際のメリット・デメリット整理や、導入マニュアルの作成を実施
		川西	住民向けデマンドバスと企業送迎バスの統合検討等を踏まえ、郊外部における持続可能な収支モデルを整理
	中山間地域	吉備中央	あえて電話で公共交通の予約～移動提案を行う仕組みの社会受容性や、住民移動に与える効果を検証
	観光地	八重山	<u>価格変動型の観光MaaSチケットが次年度に実装へ。</u> 繁閑差低減・公共交通の利用拡大・利益増加を実証 <u>チケットの誤表示や収益配分を計算するシステムを構築</u>
② 異業種との連携	福祉連携	川西	健康増進プログラムと公共交通を掛け合わせて提供し、<u>高齢者の午後の外出減少という地域課題を解決する可能性を実証</u>
	商業・観光連携	焼津	デマンド型グリスロを「まちのシンボル」として、ビジネスや観光のイベントなど、30以上の地域振興アイデアを実証
		三重（度会）	集会所を用い、床屋や健康相談、日用品販売等、高齢者ニーズの高い施設をまとめて提供する取組を実証
	医療サービスと車両の融合	三重（大台）	<u>3年の実証を経て、R6年度に医療MaaSの実装が決定。</u> また、医療MaaSの各類型のメリット・デメリットを整理 - 診療報酬制度における具体的な課題も整理
③データ利活用		福岡・新潟	- 鉄道の利用データ等を交通事業者と議論しながら分析することで、<u>交通事業者の活用に資する分析イメージを具体化し、ニーズを確認した</u> <u>「MaaSコーディネーター」の運用コストを詳細試算</u>

次年度以降の各地域の取組課題

マイナカードを有償運行で活用する場合は、個人情報の取扱い・カードの交通利用に向けた条例改正が課題
工業団地の企業送迎ニーズはダイヤ・定員等のニーズが非常に複雑であり、デマンドバスとの統合は困難と判断。デマンドバス単体での実装に向けた最終調整を進める
福祉予算との連携に向けて、健康データを活用した検診のタイミングに合わせた移動提案など、異業種連携へ拡大
（次年度実装予定） チケット表示にあたって利用者の負担や、チケットの誤表示を減少させる取組を検討予定
実装に向けた利用促進・コスト削減策として、プログラムと公共交通を一元予約するアプリの導入や、オペレーターの省人化によるコスト削減を検討
- 輸送力拡大に向けて、ワゴン車の導入もグリスロと比較検討 - 事例を蓄積し、地域振興策との連携効果の定量化を進める
自治体予算での実装に向けて、より多くの生活サービスとの連携によるスケールメリットの実現・協賛金獲得を模索する
（次年度実装予定） 往診と医療MaaSとの診療報酬差額の改善が必要
- 複数地域での同時実装によって、民間事業としての投資判断に資する収益規模を確保することが必要 - データの価値を地域に還元する施策展開により、社会的受容性を高め、データ連携・利活用の取組みを定着

医療MaaS、マイナンバーカード活用、データ利活用といった、本事業の成果を横展開するためには、国によるガイドラインの策定や、他分野における制度改正等の検討も必要

本事業の成果を横展開するために必要な取組

医療サービスと
車両の融合
(三重6町)

- ・ 大台町等の先行地域で、訪問診療やオンライン診療と比較した際の「医療MaaSのメリット」の具体例を蓄積し、診療報酬の柔軟化等の議論を進めることが必要
- ・ 通信環境の問題でオンライン診療が難しい地域において、医療MaaSの優先的な展開を検討しつつ、医療MaaSに必要な最低限の通信インフラの整備を進めることも必要

複数の交通
サービスを束ねた定
額使い放題化
(八重山諸島)

- ・ 八重山において、複数事業者間で将来構想や収益配分についての合意形成に成功したポイント（キーパーソンの精力的な活動、安価なシステムでの運用など）を他地域にも紹介することが必要
- ・ 特に、GAS（Google Apps Script）の売上集計・収益配分システムは、MaaSチケットの導入に向けた現実的なツールであり、ガイドライン策定等で普及を進めることが必要

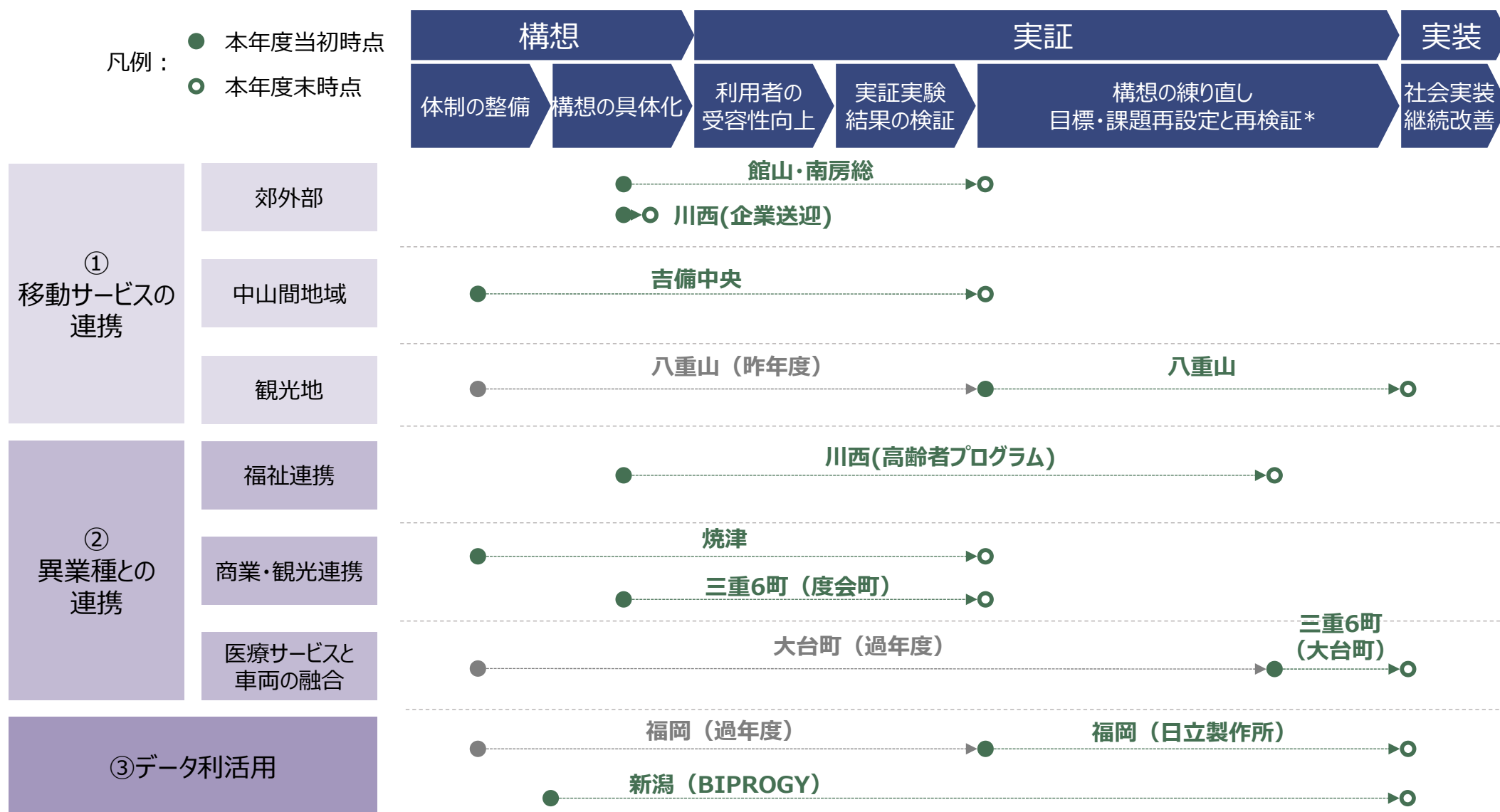
マイナンバーカード
活用
(館山・南房総)

- ・ マイナンバーカードを有償運行で活用する際に必要な条例整備等について、課題を整理することが必要
➡マイナンバーカード活用時には、国の法律（行政手続きにおける特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律）に基づいた条例改正が必要
- ・ 交通系ICとマイナカードの連携による認証・決済（例：前橋市）と、マイナンバーカードで直接決済する仕組みの棲み分けについて、導入コスト／利便性／社会受容性 等の観点から整理が必要

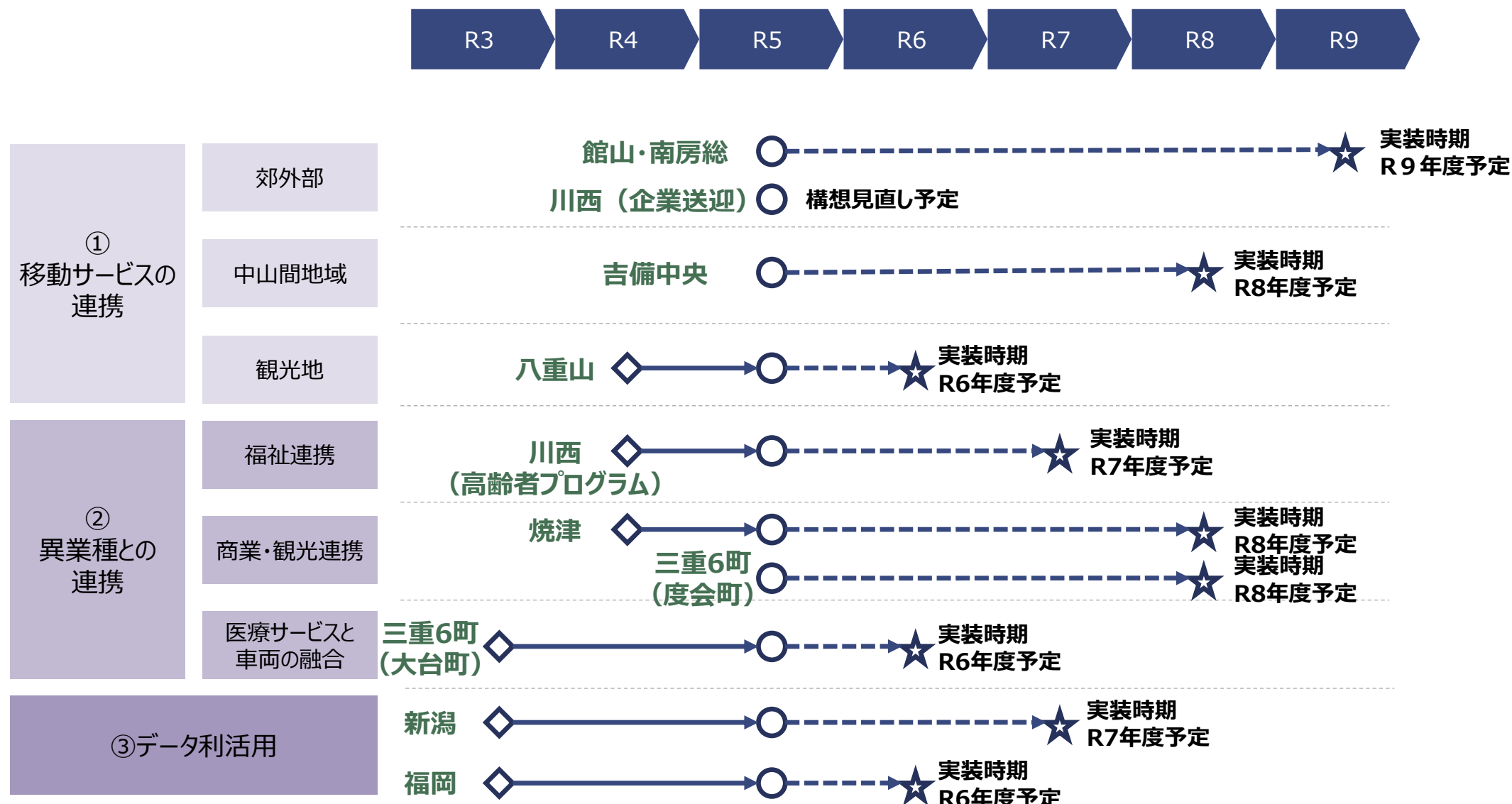
データ利活用
(福岡・新潟)

- ・ データの更なる利活用に向けて交通データの競争／協調領域の整理を進めるとともに、モビリティデータの連携等に関して、事業者や行政が参考にできるガイドラインの整備が必要
- ・ 交通のシミュレーションだけでなく、商業施設のマーケティングへの活用（福岡・新潟）や、行政のまちづくり検討への活用（新潟）といった異業種連携のユースケースを取りまとめ、全国各地の自治体へ紹介していくことが必要

過年度から継続する取組を中心に、次年度の実装を予定する取組が3件生まれた。他の取組も、実証の軌道修正から次年度以降の目標・課題再設定まで伴走支援した



八重山・三重6町・福岡は、R6年度の実装を想定。続いて、川西・新潟がR7年度の実装を想定。



採択地域別の結果

館山・南房総では、マイナンバーカードによる決済のメリット・デメリットは整理できた一方で、利用者への受容性の向上や横展開の可能なビジネスモデルの検討等が課題として残る。

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ①】 館山・ 南房総	交通系ICやQRコード決済の囲い込みが進むなかで、中山間地域でも横展開可能な決済手段としての、マイナンバーカードの長所／短所を整理できている	Felica系カード（交通系IC）と比較したメリットとして導入コストの低さ、自治体の利用しやすさを確認。マイナンバーカード利用に対する否定的評価（安全面への懸念等）は実証を通して減少した（高校生：33%→18%、高齢者：57%→42%）	今回の実証実験を通じてマイナンバーカードへの否定的評価は減少したが、より一層の受容性の向上（特に高齢者に対して）が課題である。
	マイナンバーカードを用いたMaaS（ニーズに応じた料金設定、運行エリア変更、地域共通ポイントを活用した異業種連携等）について、対象地域における実装の方向性が明らかになっている	マイナンバーカードを用いることで柔軟な料金設定や利用実態把握ができることを確認した。実装の方向性として、既存の公共交通における柔軟な割引設定に加え、今後導入されるライドシェア等との共通決済手段としての導入も想定している。	個人情報取り扱いやマイナンバーカードの利用範囲を定義・変更するための条例制定・改正等に時間が必要であり、部局を超えた行政内部の調整に時間を要することから、実装には時間を要する。
	横展開に向けて、事業モデル構想・事務マニュアル等が作成され、他地域でもスムーズに導入・運用できる	マイナンバーカードへのチャージ、バス車内での決済等に関するマニュアルを作成した。	マイナンバーカードの導入によるビジネスモデルは、具体的な附帯収入が見込めておらず、収益の確保に向けてが引き続きの検討が必要である。
	競合も懸念される交通系ICとマイナンバーカードの連携／棲み分けについて、あるべき姿が明らかになっている	JR東日本が、マイナンバーカードとSuicaの認証連携により対象者限定の割引施策を実施する実証実験（GunMaaS）に取り組んでおり、Suica決済を前提とした連携の仕組み構築が進んでいることを確認した。	Suica決済を前提とした仕組みが利便性・受容性の面で先行している状況の中で、マイナンバーカード決済が勝るような活用の場面を精査する必要がある。

吉備中央では、MaaSコントロールセンターによる住民への移動提案の取組実施は先進的であった。一方で運営体制や今後のAI化に取り組み、データ連携基盤との連携などが課題としてあげられる

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ①】 吉備中央	• <u>他の中山間地域でも応用可能な形で、住民の移動・健康データや、公共交通・自家用車の運行データを収集し、利用者層（高齢者・学生）ごとの行動パターンを整理する手法を確立</u>できている	• テレマティクスタグを用いて住民の行動パターンと公共交通の行動パターンの分析を実施 • 昨年度町実施のアンケート結果より地域・年代別の移動傾向を把握し、仮設移動モデルを4パターン設定（通院後の買い物/飲食モデル、郵便局・銀行経由モデルなど） • 設定したモデルをもとにMaaSコントロールセンターでの移動提案を実施	• 移動提案については、実験後半での対応となり、他の中山間地域での応用可能な形までは落とし込めていない点から、今後も利用者を拡大して継続的に移動ニーズの把握は必要。
	• 行動パターンの分析を基にした公共交通の<u>具体的な改善策が実証期間中に実施され、成果が定量的に整理</u>できている	• 実証期間を1期と2期に分けて取り組み、1期で得られたデータで分析・評価の上施策を見直し、改善策を2期にて取り組みを実施し評価	• 対応済
	• 自治体の許容できる費用感を踏まえ、<u>実装時における運行形態が検討</u>できている	• 実験終了時、中間時点、最終形の三段階で収支モデルを検討 • 将来構想としてMaaSコントロールセンターの利用者拡大、システムやサービスの強化などを提案するとともに、デジ田のデータ連携基盤の活用を提案	• 別途取り組まれているデジ田におけるデータ連携基盤との連携については、今年度は取組ができていないが、将来構想を踏まえ次年度以降、具体的な実現を含めた取組が期待される • また今年度の取組みを踏まえたAI化などMaaSコントロールセンターの効率化に向けた対応も課題である。

八重山では、MaaSチケットによる周遊促進・繁閑平準化効果が確認できた一方、売上配分のための正確な利用実績取得のシステム化や運用については今後改善を継続予定

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ①】 八重山	石垣本島や竹富島、西表島等へ観光客が偏ることの対策として、旅前の行動変容（＝周遊島数の増加）を促す仕掛けを設計できている	- MaaSチケット購入者が、未購入者に比べ平均周遊島数が約1島増加していることを確認。アンケートでも、約4割の購入者が「当初よりも多くの島を観光した」と回答した。 - 繁忙・閑散期で販売価格を変更した結果、閑散期価格を見て約2割の方が日程を閑散期に変更したという結果を確認した。	－
	既に地域に訪れている観光客に対して、目次レベルで観光周遊を促す仕組みを実行し、その成果を計測できている	MaaSチケット購入者の約5割が「旅行前に訪問する島をある程度考えていたが、最終的に現地で決定した」と回答。滞在中に旅程を変更し、他島への訪問を実施する方の割合が一定増加したと考察できる。	- 今年度は来訪者に対し、追加の情報提供（各島の混雑度合いや、比較的空きのあるアクティビティのお知らせ等）を実施せず、来訪者自身の判断に委ねていた。 さらなる周遊促進に向け、今後はMaaSチケットを土台にした追加施策の実施も検討しうる。
	複数の中小交通事業者の乗車券を統合して販売する際に、データに基づいた収益分配を、安価で簡便なシステムにより実現するためのノウハウが整理できている	Excelベースでの簡便な仕組みで、利用実績に応じた交通事業者間への売上分配を実施。配分の結果、各事業者とも現状からの利益率低下は見られなかった。 - 取得データの目視によるクリーニング作業を一部システム化することに成功。ただし、一部誤表示も含まれており、精度向上のため目視での確認も追加的に実施。	本実証では、利用実績データの目視でのクリーニング作業も残存した。乗降データ取得方法（本年度は乗降時双方でQRコードの読取を実施）やクリーニング作業のシステムの見直し等、作業低減に向けた検討が必要。

焼津では、交流イベント等との一体運用により、運賃収入以外の目標は一定達成できた。一方、輸送力・耐久性を加味した車両選択や今後の取組拡大に向けて、市との議論や調整が必要

テーマ・地域

【テーマ②】
焼津

採択時の期待

- ・地域中核人材を中心とした異業種連携（「人材マッチング」による地域の経済活動活性化）の効果を大義に、**運行費用を商工会議所等が担う仕組みや費用負担の考え方が明確になっている**

- ・「ワーケーション」や「二地域居住」といった、アフターコロナの行動変容を受けた**関係人口増加の取組**と、来訪者向けの**フィーダー交通の組合せ方**について、地方型MaaSにおける移動需要創出のあり方として、**他地域にも横展開可能なパッケージが整理できている**

今年度の成果

- ①市の公共交通としての実装検討に向け、協議のうえ**運賃以外の評価項目も含めた指標を実証前に設定**。検証結果を同指標で評価予定（3月24日まで実証継続）。
- ②市内事業者と市外来訪者との交流による**ビジネスマッチングやイノベーションが複数発生**。つなモビによる**消費効果・外出効果**も有識者により**定量評価を実施予定済**。

- ③焼津PORTERSなどの**交流拠点**で、市外ビジネス客を対象としたイベントを**計40回開催し誘客と交流効果を促進**。都内等の事業者と地元企業の交流や、市内事業者と地元中学生の交流など**市内イノベーションを加速させる取り組み事例も複数発生**。

- ④市外ビジネス客を中心に、観光客や地元民も利用できる新交通としてデマンド乗合型グリスロを導入。**交流拠点、直売所、観光名所を停留所に設定し、消費・交流効果を産んだ**。（②で定量評価実施予定）

- ⑤グリスロの「スローさ」が来訪者と地元民・停留所の心理的ハードルを下げ、**交流を促進することを確認**。これに着目した協賛企業候補も出現。地元民にも、マイカーでは通らない**裏道をあえてグリスロで周遊するといった行動変容の事例や、シビックプライドの醸成が見られ、市が推進するウォークブルな街づくりへの効果を生んだ**。

今年度の未達内容と課題

- ・運行費用を市が賄う（＝実装化）条件は整理されたが、下段の点から、**特に利用者数の未達が課題**となった。

- ・グリスロについて、「スローさ」による待ち時間の長期化や輸送能力の不足、強風の港沿いの停留所の乗降ニーズが高いことから、雨風による車両破損等の課題が顕在化。
- ・利用者の4割ほどを占める地元民の短距離移動ニーズを確認。今後は**輸送力や走行範囲の広さといった交通単体の利便性を重視しワゴン車に切り替えるか、交流効果や街づくり効果を重視して頑強なグリスロ車両で継続走行するか、実証終了後に市との方向性議論を実施予定済**。
- ・交流の主役である**市外ビジネス客を安定誘客し市内交流を促進**するには、**今春宿泊施設が完成する焼津PORTERSとのコンテンツとの一体運用の検討が必須**。
- ・横展開には、上記条件に加え、本実証のように、**関係人口によるイノベーション効果の発生の見通しと、連動させた走行範囲や停留所設定が重要**である点が分かった。

三重6町では、1自治体での医療MaaS実装の可能性は示唆できた一方で、複数自治体での連携・費用負担の課題は解決できておらず、広域連携での展開の課題は残る

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ②】 三重6町	他地域も含めた医療MaaSの実装に向け、<u>あるべき運行形態</u>（乗車人員や活用機材等）や<u>サービス導入・継続運用に向けた課題が整理</u>されている	- 医療MaaSについて、<u>運用ケース*ごとに対象患者やメリット・デメリット、運用課題</u>を整理した。 3か年の検証の結果、<u>大台町では看護師2名、乗用車、患者宅付近（車内or家）の運用体制でR6年度実装予定。</u>	- 改定によりやや緩和されたものの、医療MaaSと訪問診療では、<u>診療報酬差額は回あたり5,670円と顕著。</u> - 実証実験の成果や、継続的な運用結果を基に、<u>高齢化のさらなる進展を見据えた条件緩和に向けた活動</u>が求められる。
	車両による医療以外のサービス提供について、住民・供給者のニーズが双方ともに高く、<u>実装時に協賛可能性の高いものが整理</u>されている	- 住民や自治体のニーズは確認できたが、<u>サービス事業者からは出店意向はあるものの、協賛金の拠出は見込めなかった。</u> - 短期的には、<u>公用車・集会所を活用し、公金で実装する</u>ことを目指す。	- 医療MaaSについて、住民のニーズは確認できたが、提供体制の課題（医療機関の人的体制・機器導入等）が未解決。 - 提供要否も含めて、上記を検討予定。
	<u>大台町・度会町において、実装時の費用感や自治体の費用負担のあり方</u>に関して議論できている	- 大台町は、医療MaaSの実装時の運用形態、自治体負担も含めた収支モデルは議論済み。<u>まずは単独自治体で実装予定。</u> - 度会町は、サービス事業者からの協賛や医療MaaSの組込による収益拡大は現状見込めず、<u>公共サービスとして公金での運用を検討中。</u>	利用者やサービス事業者等から利用料や協賛金の可能性を継続的に検証予定（例：〇〇のサービスは〇〇円の支払い意思額が期待、等）
	広域連携の意義が定性・定量的に整理されており、<u>他町とも連携の方向性や実装へのロードマップが改めて整理</u>できている	3か年の実証結果を基に、<u>複数自治体で同一車両を多目的利用した場合の効果</u>を仮想的に検証。 - 単独自治体でのコスト削減（省人化・車両小型化等）に劣らない削減効果を確認できた。	広域での運行に向けた、「地域運営会社」の設立等も含めた<u>具体的な議論は、各自治体と今後実施予定。</u>

*診療場所（患者宅（車内or家）、集会所）、運用体制（看護師1名、看護師＋運転士）等

川西では、外出頻度の向上や生活充実度の向上が見られた一方で、予約確定がすぐに判明しない等の理由により企業関係者による利用が進まなかった点が問題として残った

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ②】 川西	・高齢者でも利用しやすいUI/UXを備え、必要十分な機能で安価に運用できるデマンドタクシーアプリの姿が明らかになっている	・川西くすのき号登録者アンケートでは、Web予約よりも電話予約の方が多かった。Web予約をしなかった理由や不便に感じる点については、「高齢者にとっては難しい」、「予約ページがわかりにくい」などの意見が得られた。 ・予約確定がすぐに判明するようなポップアップ機能を実装する必要がある点を整理した。	・利用しやすいアプリであるために必要な予約確定通知のポップアップを実装するにあたっては、iOS版とAndroid版の両方を準備する必要がある点を把握できた一方、それらのバージョンアップへの対応などコスト増となる点への改善策を明らかにしていく必要がある。
	・本年度・過年度の外出促進策・コミバス再編策を総括したうえで、一連の取組の経緯・経過・効果を「モデルケース」として資料に取りまとめ、他地域が模倣・転用可能になっている	・本年度、外出促進策として「お楽しみごと（健康増進事業・小さな拠点事業）」を実施することで、デマンドタクシー利用者の外出頻度が向上したことを把握した。 ・しかし、他地域が模倣・転用可能なレベルでのモデルケースの取りまとめには至っていない。	・午後の時間帯に健康増進事業を実施することにより、昨年度と比較してデマンドタクシーの午後利用は向上したが、健康増進事業がデマンドタクシーの午後利用を促進するための手段となっており、すでに存在する移動ニーズに対しデマンドタクシーを導入することでニーズに応えることができるかという観点での検証は別途必要となる。
	・企業送迎について、協賛可能性のある企業、協賛条件（運行時間・ルート等）、住民向けモビリティとの両立可否が整理できている	・町内工業団地立地企業のうち4社が参加し、そのうち2社が利用した。JR法隆寺駅へのアクセスニーズに対応できない点や予約確定がすぐに判明しない等の理由によりほとんど利用されず、住民向けモビリティとの両立は難しいことを整理した。	・企業送迎を実現するためにはコミュニティバス（午前のみ）＋デマンドタクシー（終日）の運行体制が必要となるが、午前2名、午後1名の運転手を確保することが難しいため、今後は両立に向けた条件を明確にしていける必要がある。

新潟では、分析結果の価値はある程度認められたが、データ量の少なさから信頼性には疑問が挙げられた。また、ステークホルダーのデータ利活用意識の醸成など、事業モデル実現には課題が残る

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ③】 新潟	【全体】事業全体の費用分担が明確になり、提案された事業モデルの成立可能性と課題が明らかになっている	- 地域共創事業体で事業実施した場合のコストを算出し、<u>収支シミュレーションを検討</u> - ヒアリングを実施し、<u>データ分析結果の利用意向、マネタイズの課題を確認</u> <u>データの量ではなく、組み合わせの希少性に価値を置いたモデル</u>へ構想の練り直しを図った	- 各ステークホルダーのメリットと<u>対価として支払う費用の妥当性まで議論が煮詰まらなかった</u> - アプリDL数を増やしGPSデータを増やすモデルだと、支出も膨大になりかねない。
	【レイヤーA】モビリティデータを活用し、<u>シェアサイクルを含む公共交通の最適化に向け事業者・行政と議論が開始できている</u>	- バス・シェアサイクル・地域アプリデータの分析により、<u>バス移動を補完するシェアサイクルポートの最適配置案を検討</u> - 新潟市、にいがたシェアバイク共同事業体、バス事業者にヒアリングを実施	- バス・シェアサイクル連携の協議に、本事業のデータに基づく検討結果を提示したが、<u>分析サンプル数などデータの量が課題</u> - バス・シェアサイクル連携を継続し、サンプル確保と継続協議が求められる
	【レイヤーB】「誰に」「どのような」データのニーズがあるかを明らかにし、地方中核都市のあるべき異業種データ連携の事業モデルを描いている	- アプリデータの分析により<u>プッシュ広告の効果試算を実施</u> <u>GPSとICデータを組み合わせた周遊履歴や、発信する情報毎の閲覧率の違い</u>などを分析し、事業者に提示し、事業者POSデータとの連携に向けた機運を醸成した	- POSデータを受領できず、<u>アプリデータと購買データを紐づけることが出来なかった</u> - 各社データは収集していても、活用経験は少ない。地域全体でのデータ利活用の前段で、<u>個社単位でのデータ利活用成功体験の創出が求められる</u>
	【レイヤーC】域内の人流の可視化データをもとに、<u>有望なまちづくり施策の内容と効果を行政と議論し、事業者としてのマネタイズ手法・可否が確認できている</u>	- アプリデータをもとに<u>駐車場徒歩圏域の分析や、まちづくり施策の評価指標として人々の滞在・周遊等の分析を実施</u> - アプリデータを<u>不動産分析に活用し</u>、事業者へのヒアリングでマネタイズ可能性を確認	分析において取得データ数の少なさだけでなく<u>定点観測（月、年レベル）と複合情報（気象情報、イベント情報）も求められ、単純な人流だけでは利活用判断に至らなかった。</u>

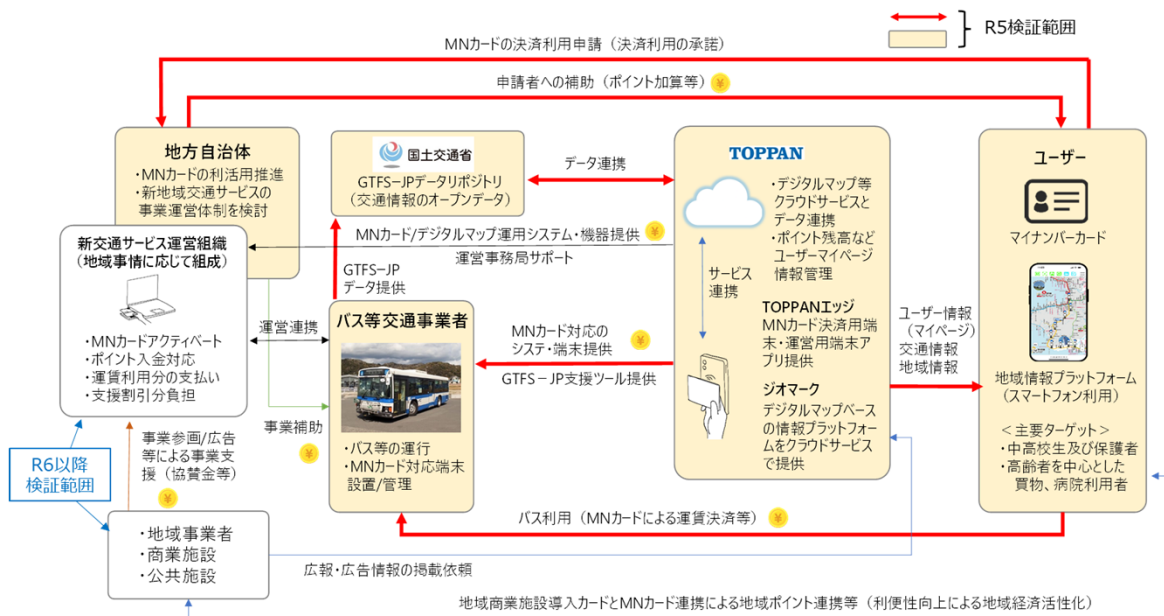
福岡エリアでは、マネタイズモデルの詳細な検討と交通・商業事業者における定常業務でのデータ利活用可能性を確認できた。事業性確保に向け、他地域展開のための戦略の検討が必要である。

テーマ・地域	採択時の期待	今年度の成果	今年度の未達内容と課題
【テーマ③】 福岡	【全体】提案された事業モデルの成立可能性と課題が明らかになっている	MaaSコーディネーターの<u>コスト構造を詳細に検討し、3エリア以上展開できれば事業性を確保</u>でき、レイヤーB,Cのユーザー数確保により発展できることを確認した。	交通事業者各社との<u>モビリティデータ提供に関するスキーム作り及びデータ値付けや二次利用時の還元方式（ロイヤリティ）</u>に関する協議・合意を得ることが今後の課題
	【全体】MaaSコーディネーターの役割や機能の解像度が向上し、<u>目指す姿・提供価値の実現に向けた課題が明らかになっている</u>	<u>MaaSコーディネーターの人的リソース・体制</u>を明確化した。 - 事業性確保のためには他地域展開が必要であることを明らかにした。	—
	【レイヤーA】<u>交通事業者（西鉄、JR九州、福岡市交通局）・行政（福岡県）と、地域内の移動リソース最適化の効果と実現に向けた打ち手について議論し、打ち手の案を整理できている</u>	人流データとモビリティデータを組み合わせ、街の移動の変化の把握や、<u>エリアODの視点で対策箇所を発見するプロセス</u>を確立。個社並び地域としての輸送力のロバスト性評価、改善案の検討に必要なKPIと可視化手法を整理した。	—
	【レイヤーB】商業施設のマーケティング業務へのモビリティデータ活用方策が確立され、<u>マネタイズ可否が明らかになっている</u>	販促施策立案から評価までの<u>業務プロセス改善案を策定し、商圈把握やイベントの効果分析等の定常業務に活用可能</u>であることを確認した。	- レイヤーB,Cからの収入は、付加的な収入源とするビジネスモデルとして検討している。 <u>将来的に月次等でレポートを行う場合、人流データの購入頻度が向上するため値付け等の議論が必要</u>となる
	【レイヤーC】行政の抱える課題を元に、<u>公共施設等の最適な立地・運営方法（及びその際の公共交通像）について議論できている</u>	可視化したデータをもとに行政へのヒアリングを行い、<u>交通ネットワーク妥当性評価や回遊による経済効果評価、インバウンド等の広域移動の把握</u>といったニーズを確認した。	公共施設等の最適な立地・運営方法の検討は、行政側の意向により実施が難しく、<u>行政業務の整理と具体的活用方法の検討が必要</u>

採択地域別の将来構想

館山・南房総地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想



■ 実装に向けたロードマップ

R5年度（本年度）	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度以降
マイナンバーカードでの決済可能な公共交通のサービス価値の検証	- R5実証成果による既存の路線バス再編の検討 - 自治体内調整（担当部局を交えたコンセンサス形成）	- 観光客向けの移動手段再構築の検討 - 店舗利用時、バス利用時のポイント付与等の相互利用の検証 - 自治体内調整（予算要求に向けた折衝）	- 店舗利用時、バス利用時のポイント付与等の相互利用の検証 - 自治体内調整（条例改正・議会承認）	実装

■ 実証実験成果

利用実績

- ・西岬地区 のべ224回（24日間運行）
- ・白浜地区 のべ282回（20日間運行）

検証項目① サービス価値 の検証

- ・以下の項目について60%以上のモニターより評価を得る。
- ①新規バスルート・便数の追加により移動における利便性の向上に繋がったか。
⇒**白浜地区：達成 西岬地区：未達成**
- ②キャッシュレス決済が他の決済手段と比較して活用しやすかったか。
⇒**高校生：達成 高齢者：未達成**
- ③マイナンバーカードの決済を他の決済手段と比較して活用したいか。
⇒**高校生：未達成 高齢者：未達成**
- ④マイナンバーカード・デジタルマップにより公共交通利用意向が向上し、継続的に利用したいか。
⇒**高校生：達成 高齢者：未達成**

検証項目② ユーザビリティ・技術 の検証

- ・マイナンバーカードの登録や決済におけるハード的な課題点を把握する。
⇒**達成**
- ・バス情報サービスの操作性、利便性の評価、利用促進に必要なサポートを把握する。
⇒**達成**

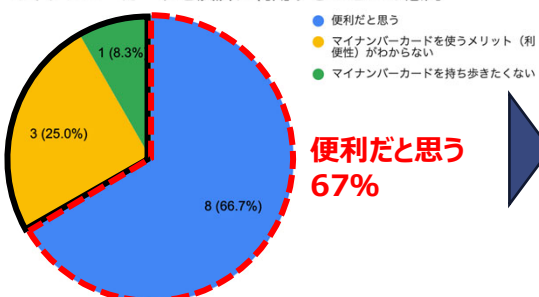
館山・南房総地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ等）

■ マイナンバーカードの活用意向

マイナンバーカード活用意向は実証後も高齢者は約3割程度に留まり、目標を達成できなかった。一方で実証前後のアンケートを比較すると、高校生で約1割、高齢者で約2割の方が便利だという評価に変化しており、実証を通じてマイナンバーカードの活用に触れてもらうことで活用意向の促進に繋がると推測。

《高校生：事前アンケート》

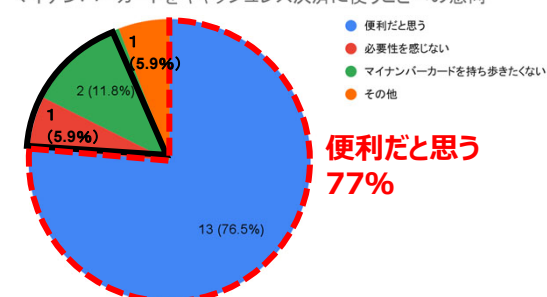
マイナンバーカードを決済に利用することへの意向



否定的評価 33%

《高校生：事後アンケート》

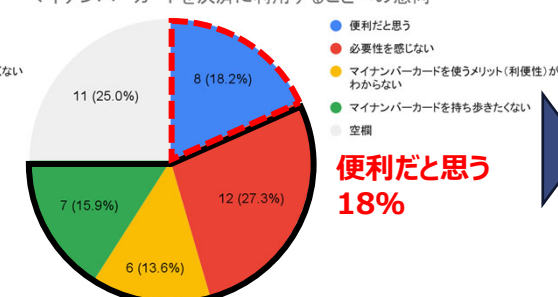
マイナンバーカードをキャッシュレス決済に使うことへの意向



否定的評価 18%

《高齢者：事前アンケート》

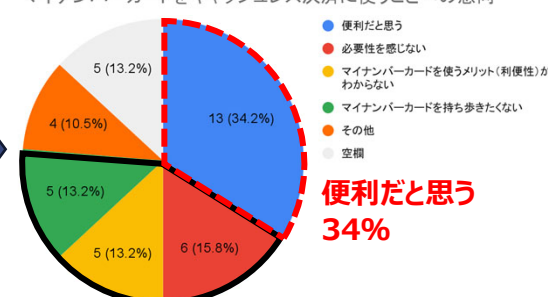
マイナンバーカードを決済に利用することへの意向



否定的評価 57%

《高齢者：事後アンケート》

マイナンバーカードをキャッシュレス決済に使うことへの意向



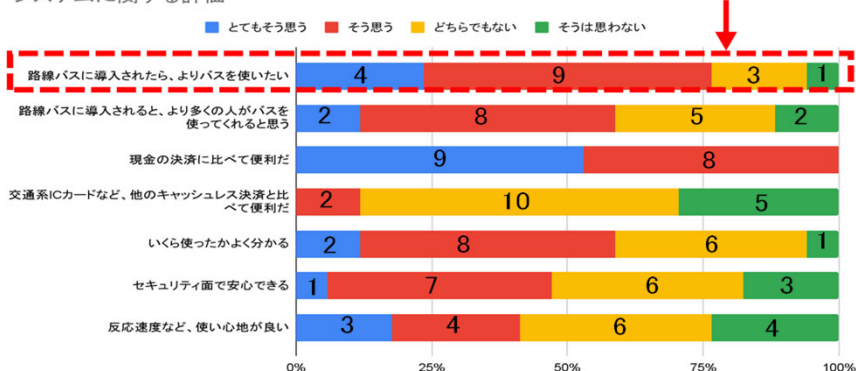
否定的評価 42%

■ マイナンバーカード決済システム導入によるバス利用意向

マイナンバーカード決済システム導入によるバス利用意向は「よりバスを使いたい」と回答した高齢者は4割に留まり、目標を達成できなかった。一方でマイナンバーカード決済システム導入による公共交通促進効果は一定程度期待できると推測。

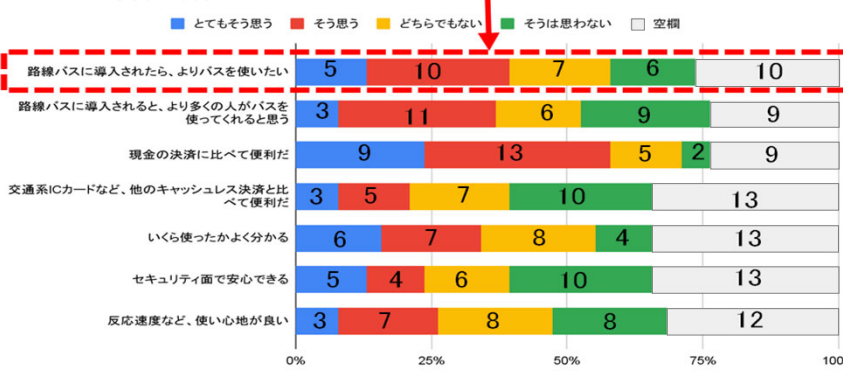
《高校生：事後アンケート》

システムに関する評価



《高齢者：事後アンケート》

システムに関する評価



※赤字は来年度以降に検証予定

[illegible]

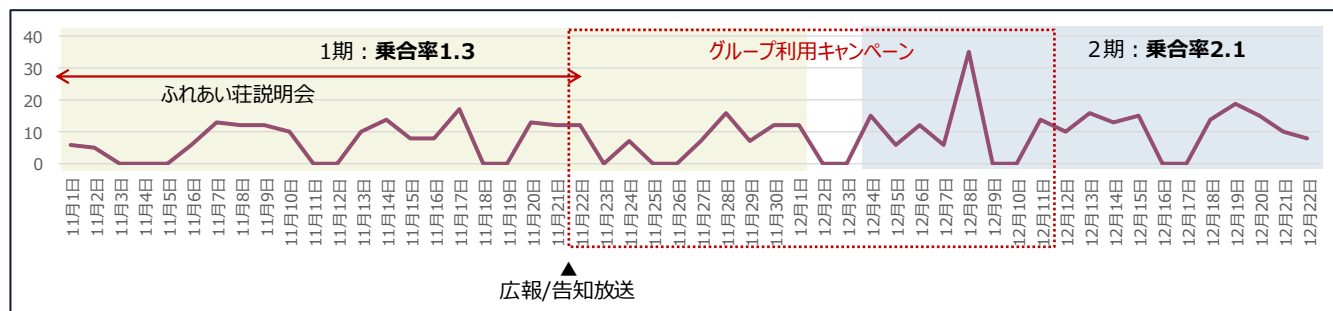
R5年度（本年度）	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度以降
・デマンド型乗合タクシーの増便による利用促進 ・MaaSコントロールセンターによる対応（予約受付・利用促進案内）の効果検証	・利用ターゲットを拡大して実施検証 ・MaaSコントロールセンターの運営体制構築と業務効率化 ・データ連携基盤の利用検証（移動による健康増進）	・データ分析による効率的提案、移動最適化（AIコンシェルジュ開発） ・データ連携基盤との連携（PHR）	・AIコンシェルジュ機能実装 ・データ連携基盤との連携（自動化）	・AIコンシェルジュの定着化と改善

NUVA the LT

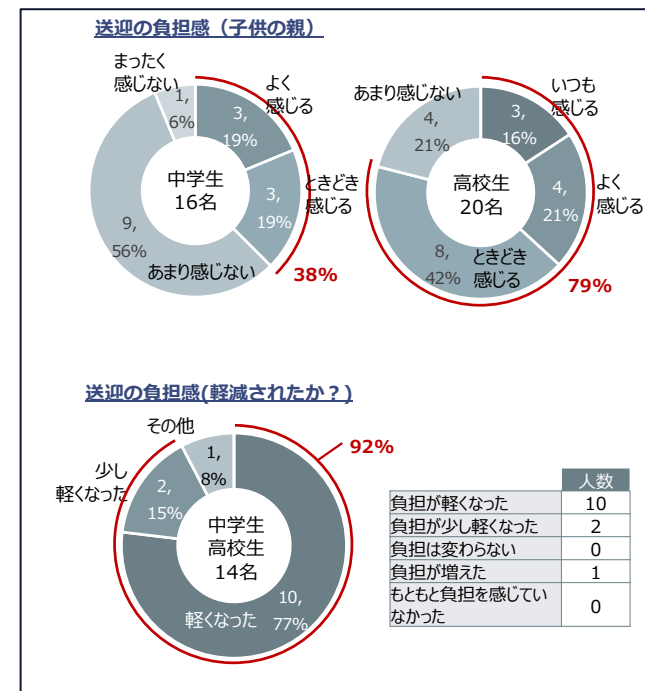
利用実績	・電話対応件数 293件（日平均8.1件） ・デマンド交通予約件数 74件 （利用者からの新規予約受付） （11/1～12/22：営業日36日間） ・デマンド型乗合タクシー利用者数：613人
検証項目① 住民移動の定量的 評価と分析	・デマンドタクシー利用者は実証前の3倍に増加 ・大和便（高齢者通院向け）は、時間・曜日で偏りがあるが、学生便は定期的に利用されニーズ有
検証項目② 属性別移動パター ン仮設立案による 乗合率の向上	・金融機関経由/町内観光モデルのニーズ有、乗合率向上はグループ利用キャンペーンの影響が寄与 ・MaaSコントロールセンター受電時の追加提案成功率56%
検証項目③ MaaSコントロール センターの受容性 評価	・利用者の77%は満足との評価。 ・業務効率化、収益性、認知度向上が課題
検証項目④ MaaSコントロール センターの事業面・ 技術面評価	・今年度は収益なく公費負担となる ・付加価値向上が課題

吉備中央地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ等）

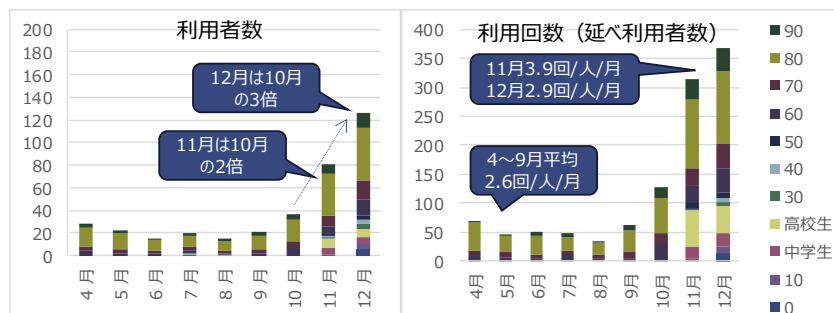
■ デマンド型乗合タクシーの利用者数実績（実証期間中）



■ 学生便利用者アンケート（上段：事前、下段：事後）



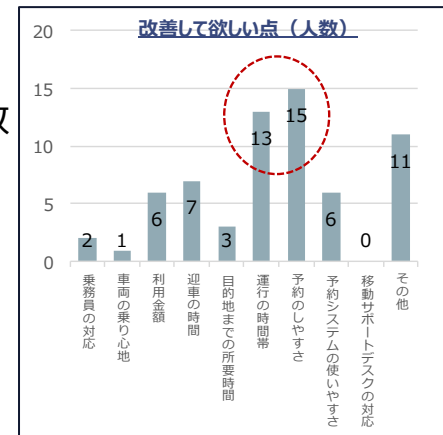
■ デマンド型乗合タクシーの月別利用者数（年代別）



■ MaaSコントロールセンター（移動サポートデスク）における提案及び成立数

提案内容	対応するモデル	受電後提案回数()：成立数	テレアポ回数()：成立数
医療福祉関連			
ふれあいタクシー案内		1 (1)	
福祉移送サービス案内		1 (1)	
復路提案・周遊提案	①②	10 (9)	
デマンド案内・予約提案			12 (3)
買い物関連			
復路提案・周遊提案	③④	3 (0)	
デマンド案内			3 (0)
その他		10 (3)	110 (5)
計		25 (14)	125 (8)
成立率		56.0%	6.4%

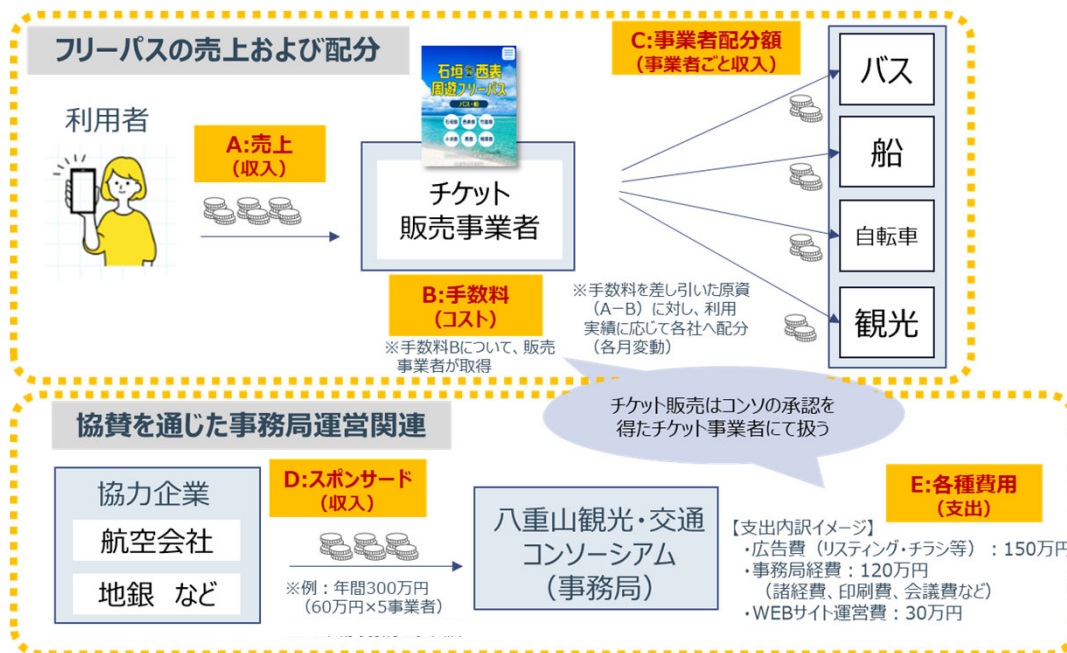
■ MaaSコントロールセンター（移動サポートデスク）の改善要望



八重山地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想

フリーパスの売上はチケット販売事業者が手数料を取得の上で、各事業者へ配分。事務局運営は協賛より運営。



■ 実装に向けたロードマップ

R5年度 (本年度)	R6年度	実装後
- 割引率を押さえたチケットの受容性 - 誘客促進チケットの効果検証	実装	- OD取得率の向上 - 利便性の向上 - データクリーニングの完全自動化

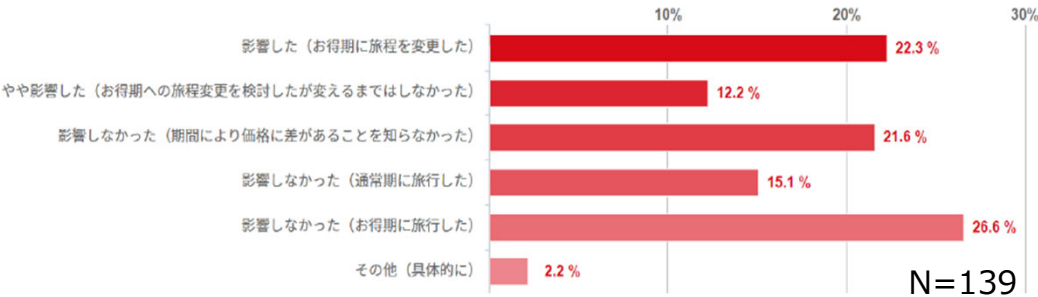
■ 実証実験成果

利用実績	610枚販売 (101日間) ➡販売枚数目標 達成
①周遊促進、満足度向上、行動変容の確認	未購入者と比較し、購入の方が満足度が高く、周遊島数も多い。MaaSチケット購入による周遊効果が見られた。
②価格設定による期間ごとの平準化効果の検証	料金設定が旅行日程に影響したと約2割が回答。閑散期のお得価格による販売枚数は年末年始を除いた繁忙期よりも多い。価格による期間ごとの平準化効果が見られた。
③誘客促進チケットによる地域分散効果	閑散エリアへの訪問割合が高く、一定程度の地域分散効果が見られた。
④各券種の価格検証	価格の割引率を通常期約1割、お得期約2割で設定。結果として約2割前後の割引率となった。
⑤観光体験の拡充による消費・満足度向上	チケットを購入した理由について「オプションが魅力的だ」と約2割が回答。
⑥レンタカーから公共交通への転換効果検証	購入者のレンタカー利用者は減り、利用時間も短く、「路線バスを使う機会が増えた」と約4割が回答。
⑦地域・環境への貢献を目的とした利用者ニーズの確認	地域・環境への貢献を購入理由とした人は1割未満となったが、オプションの竹富島入島料の購入割合は一定程度確認できた。
⑧正確な利用実績の取得、分配システムの構築	- アプリのわかりやすさが昨年度より減少。 - 実績クリーニングのシステム化を試行したが、システムのみでの実施は難しく、目視での作業が発生。

八重山地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ等）

■ 繁忙期・閑散期の料金設定による平準化効果
チケット購入者のうち約2割が「料金設定が旅程に影響した」と回答。お得期（閑散期）の販売数も多かった。➡**料金設定による平準化効果は一定程度見られた。**

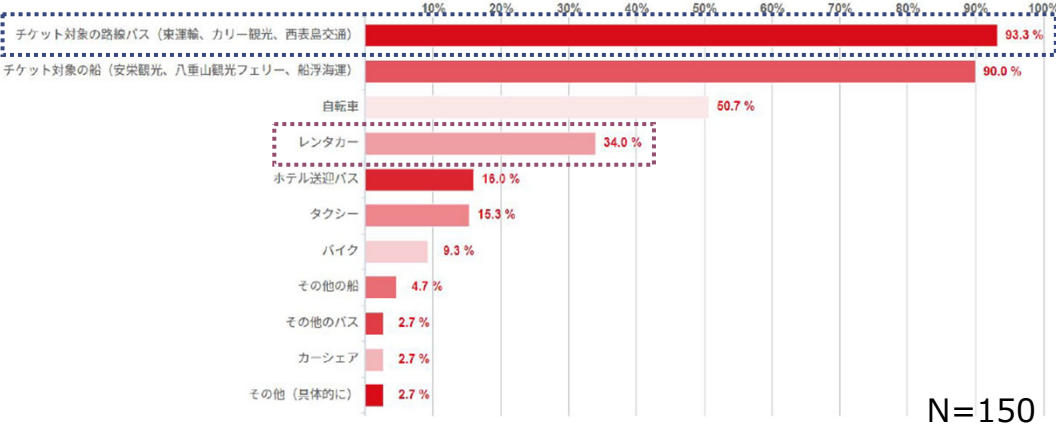
《料金設定は旅行日程の検討に影響したか。（MaaSチケット購入者）》



■ レンタカーから公共交通への転換効果

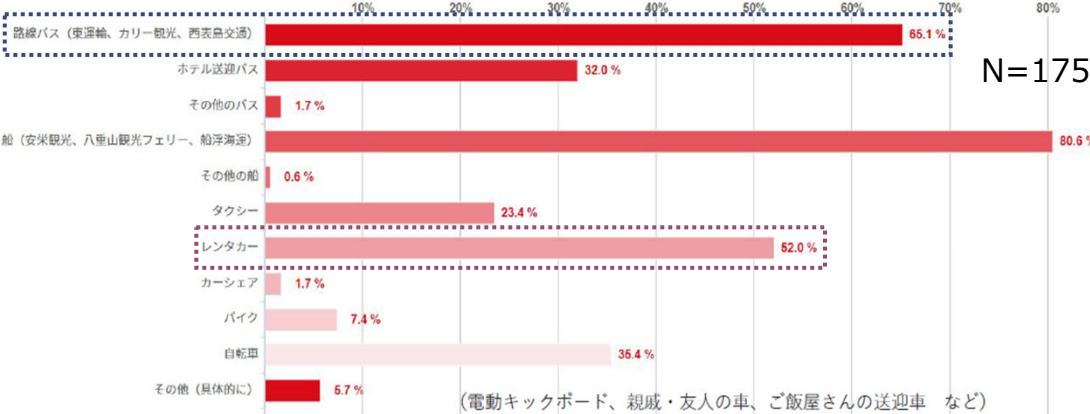
レンタカー利用者はチケット未購入者が5割を超えていることに対し、購入者は約3割となった。路線バスの利用者はチケット未購入者が約6割に対し、購入者は9割を超える結果となった。➡**チケット購入によるレンタカーから公共交通への転換効果は一定程度見られた。**

《MaaSチケット購入者の利用した交通機関》



期 間	参考 令和 4 年度	令和 5 年度					令和 5 年度計
		通常期 第 3 段階	通常期 第 2 段階	お得期 第 2 段階	通常期 (年末年始)	お得期 第 2 段階	
2 日券単価	R5.2.1～2.26 5,500円 (-2,000円)	R5.10.12～10.31 8,000円 (+500円)	R5.11.1～11.30 7,500円 (±0円)	R5.12.1～12.27 6,500円 (-1,000円)	R5.12.28～R6.1.3 7,500円 (±0円)	R6.1.3～1.20 6,500円 (-1,000円)	-
3 日券単価	7,000円 (-2,500円)	10,000円 (+500円)	9,500円 (±0円)	8,500円 (-1,000円)	9,500円 (±0円)	8,500円 (-1,000円)	-
4 日券単価	8,000円 (-2,500円)	11,000円 (+500円)	10,500円 (±0円)	9,500円 (-1,000円)	10,500円 (±0円)	9,500円 (-1,000円)	-
1 日あたり販売枚数【通常+お得】	7.2 枚/日 (=186枚/26日)	1.7 枚/日 (=34枚/20日)	3.5 枚/日 (=104枚/30日)	7.3 枚/日 (=196枚/27日)	10.7 枚/日 (=75枚/7日)	8.0 枚/日 (=134枚/17日)	5.4 枚/日 (=548枚/101日)
1 日あたり販売枚数【通常】	-	1.7 枚/日 (=34枚/20日)	3.2 枚/日 (=97枚/30日)	0.5 枚/日 (=13枚/27日)	7.4 枚/日 (=52枚/7日)	0.06 枚/日 (=1枚/17日)	3.2 枚/日 (=183枚/57日)
1 日あたり販売枚数【お得】	-	-	0.2 枚/日 (=7枚/30日)	6.8 枚/日 (=183枚/27日)	3.3 枚/日 (=23枚/7日)	7.9 枚/日 (=135枚/17日)	7.2 枚/日 (=318枚/44日)

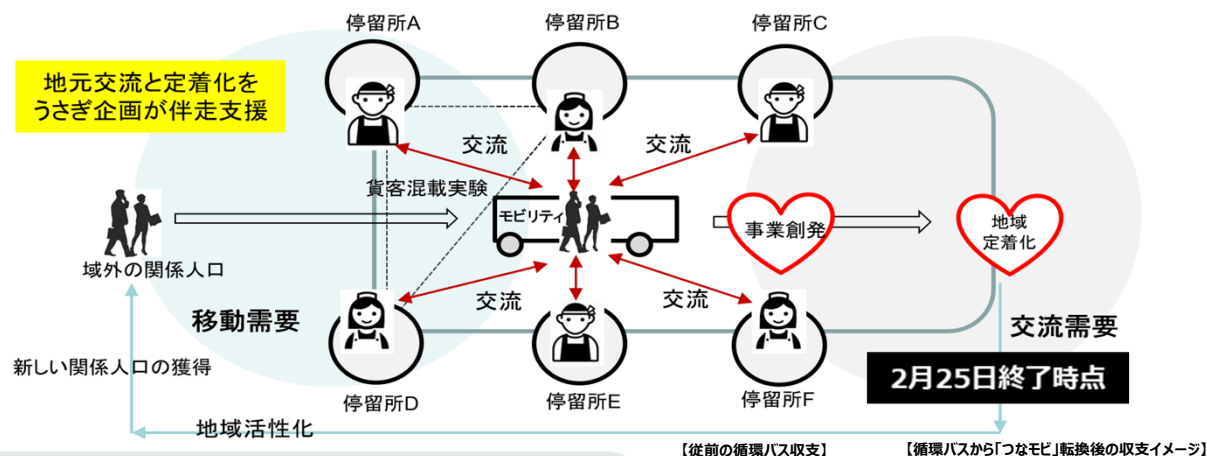
《MaaSチケット未購入者の利用した交通機関》



焼津地域 | 実装に向けた進捗状況

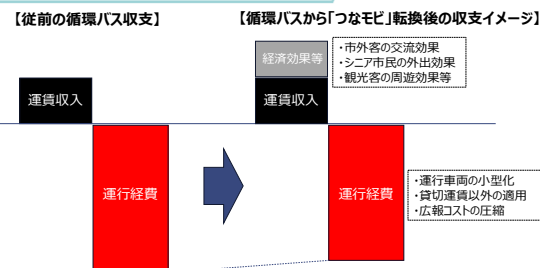
■ 実装時の構想

移動×交流の連鎖による地域活性化「つなモビ」モデル



◆現時点の実証条件案は以下の通り

- ①循環バスの一部を転換することで、従前の運行経費を圧縮でき、交通単体としても改善効果が見られること
- ②従前には得られなかった経済効果等が明らかに見られ、継続性が期待できること（現状、新しい移動・交流需要創出が認められつつある）



■ 実装に向けたロードマップ

R5年度（本年度）	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度以降
・本実験（運賃以外の交流・経済効果の検証含む）	・方向性検討（目的性、車両や走行範囲検討） ・実証検討最終実験	・実装準備期間 ※既存交通との調整	・実装予定 （ダイヤ改正にあわせて4/1付）	

■ 実証実験成果

1日乗り放題600円（大人）

利用実績

・465名/58日（平均：8.0名/日）
※市の事業期間も含むと、580名/79日

検証項目①

運行コストに対する収入率

- ・利用客数は目標を達成
- ・現状のグリス口輸送力とオペレーションでは、1日20ライド程度が上限
- ・輸送能力に限界がある中で、輸送能力改善とあわせて、本実験で確認された運賃以外の交流効果や経済波及効果を追求する方が現実的ではないか（以下ご参照）

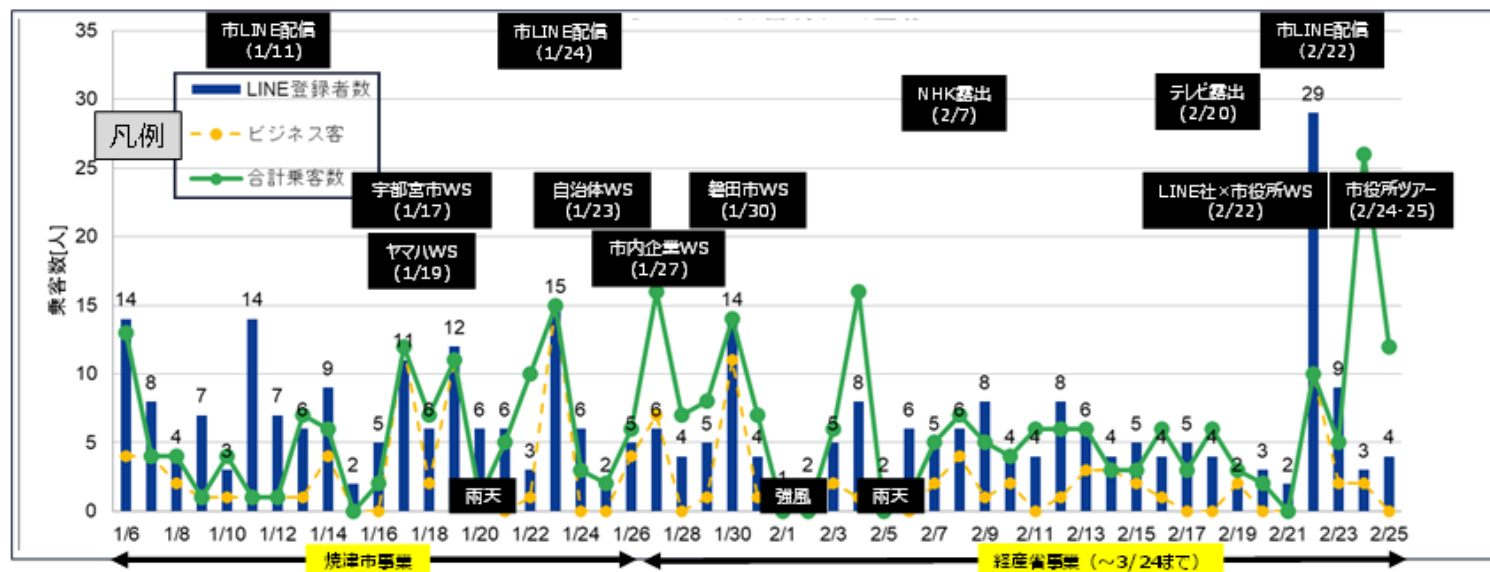
検証項目②

運賃以外の交流効果等の評価

- ・【経済波及効果】79日間で1,781万円の経済波及効果や雇用創出効果を確認
- ・【ウォーカブルな街づくり】観光または日常生活目的でマイカー来訪した人の24%が、つなモビに乗り換え、中心街を周遊した。
- ・【交流効果・事業創発効果】市内外企業のビジネスマッチングにより、新規事業での協業事例が3案件進行中。
- ・【市内企業からの協賛】コミュニティラジオ局を開局予定の停留所事業者「My Star社」から協賛申出あり

焼津地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ）

■ 利用実績（2月25日終了時点）



- ◆乗客数【緑】：1月はWS参加のビジネス客が中心⇔2月は観光協会経由の観光客や地元客が中心
- ◆ビジネス客【黄】：上記と関連して、交流イベント等を開催しないと、利用者数が伸びないのが現状
- ◆LINE登録者数【青】：市LINEによる広告配信の効果あり。利用者増とも正の相関あり
- ◆外部要因：雨天・強風等の天候の影響を受ける傾向あり／テレビ露出は利用者増に直結するというより基礎認知獲得面で大きな効果あり

■ 市内外プレイヤーの交流機会を通じた経済効果・事業創発するイベント

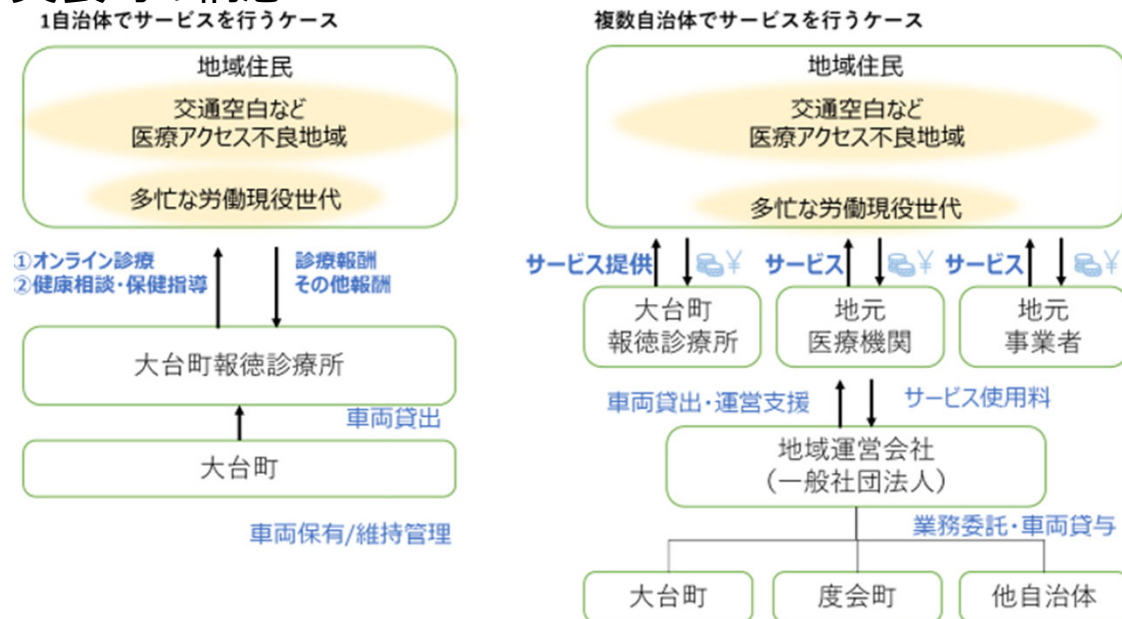
市内外の交流・消費・創発が誘発された内容（P7に加えて）



- 誘発されるもの：市外客のツアー要素が必須／交通・街づくり関連の参加者／時間共有によるつながり醸成系
- 誘発されないもの：周遊を前提としない／目的性が明確すぎる／多忙な人材が集う内容／マイカー来訪が前提化
- 可能性のあるもの：市外客対象の文化体験（街歩きにつながる）／市内客対象の市内観光ツアー（逆に市外客が参加したがる）／多世代交流のツアー

三重 6 町地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想



- 複数自治体が連携することで、イニシャルに係るコストは抑えられるが、車両の管理、運営支援を行う役割が必要になる。
- 車両は個別に所有し、システム等の共通化によるランニングコスト低減を図る連携も可能。

■ 実装に向けたロードマップ

R5年度（本年度）	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度以降
・医療MaaSの省人化・効率化の検証 ・地域拠点のサービス多様化の事業性検証	・大台町報徳診療所で医療MaaSの実装予定 ・度会町で地域拠点のサービス多様化の事業性検証（地区拡大）	・複数医療機関に横展開・サービス多様化（実装拡大） ・度会町で地域拠点のサービス多様化の事業性検証（地区拡大）	・度会町で地域拠点のサービス多様化の実装予定	

■ 実証実験成果

利用実績	・医療MaaS：15名 ・サービス拠点：205名（4地区） ※サービス利用に重複あり
検証項目① 医療MaaSにおける省人化・効率化検証	・看護師2名、患者宅へ乗用車で運用することで、医療側の運用面の効率化、費用面の削減を実施し、車両やオンライン診療（僻地医療、訪問診療）の補助金を活用することで、自治体負担も軽減し、持続可能なモデルを見出した。 ※次年度は、大台町の1自治体のみでの実装からスタート
検証項目② サービスの多様化の事業性検証	・地域拠点でのサービス提供に関する利用者の一定のニーズは確保できたが、医療MaaSの実装の課題、サービス事業者からの手数料の回収は見込めないため、既存のイベントに付随した形の公共サービスとしての実装を目指す形である。

三重6町地域 | 実装に向けた進捗状況

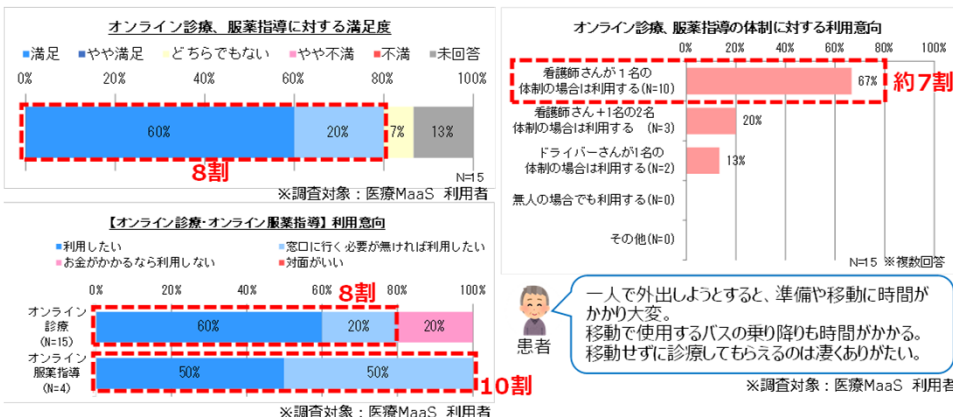
■ 医療MaaSの各運行形態のメリット・デメリット

分類	可能な診療行為	利用可能な層 需要が高い層	事業の継続性 (採算性?)	医療従事者の メリット・デメリット	利用者の メリット・デメリット
医療MaaS	Case 1: 利用者宅付近 看護師 + 運転士	・検査可能 (聴診・採血・心 電図・エコー) ・処方可能	・移動困難な方 (対象疾患の制限なし) ・再診の方、経過観察で処 方のみを求める方	○医療機関単独で企画が可能 ×個別訪問のため、移動時間のロスが増え、 対応可能人数も限られる ○実施日時を状況に応じて決定可能 ×服薬指導終了まで待機が必要がある (所要時間・人件費コスト)	○オンライン診療よりも可 能な検査範囲が広がる ○看護師による視診触 診が可能 ○自宅で診療を受けれる (必要に応じて通院の 指示あり)
	Case 1: 利用者宅付近 看護師のみ	・検査可能 (家庭 向け機器の使用に 限る) ・処方可能			
	Case 1: 利用者宅付近 運転士のみ	・検査可能 (家庭 向け機器の使用に 限る) ・処方可能			
	Case2:地域拠点 看護師 + 運転士	・検査可能 (聴診・採血・心 電図・エコー) ・処方可能	・徒歩や自転車等で集会所 にいくことが可能な方 ・再診の方、経過観察で処 方のみを求める方	×集会所の利用・調整が必要 ○個別訪問よりは移動時間のロス (人件費 含む) が少なく、まとめて診療可能 ×実施日時の決定に小回りが利かない ○追加で場所の確保が可能な場合、服薬 指導を効率的に実施可能 (診療と併走可能)	○オンライン診療よりも可 能な検査範囲が広がる ○遠くまで行かなくて良い ×集会所までは行かない といけない (必要に応 じて通院の指示あり)
	Case2:地域拠点 看護師のみ	・検査可能 (家庭 向け機器の使用に 限る) ・処方可能			
	Case2:地域拠点 運転士のみ	・検査可能 (家庭 向け機器の使用に 限る) ・処方可能			

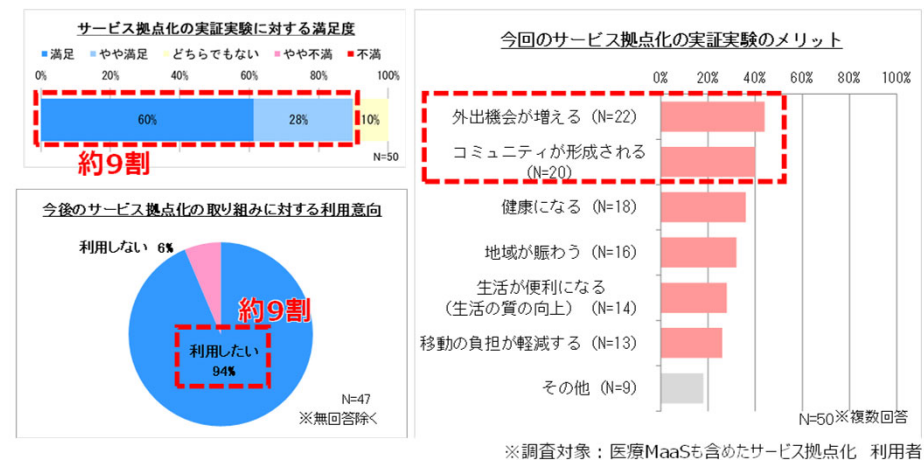
■ 1自治体・複数自治体で実施するケースのメリット・デメリット

分類	車両運用・体制	機器・システム	課題	メリット・デメリットを踏まえた総評	実現可能性
1自治体で 実施するケース	○各自治体で車両の管理ができ自由度が高い △自治体ごとに車両購入が必要	△自治体ごとに通信機器・シ ステムを用意	・コストに対しての採算性が大きな課題	・自治体ごとにコストは発生が、自治体 間の連携面を考慮することなく、自治 体ごとの方針で実施できる	高
複数自治体で 実施するケース	×車両の移動が発生するため、手間やスケジュール の自由度が低い ×保険負担や事故対応など連携面で懸念点あり △車両管理・運営支援を行う役割が必要 ○車両購入費用は抑えられる	○複数自治体間で機器・シ ステムの共有が可能であ れば、ランニングコストを抑え られる △車両・機器・システムの管 理運営支援を行う役割が 必要	・自治体ごとの意向を合わせる必要があ る(車両サイズや利用頻度、タイミ ング) ・地域全域支援会社が必要になる	・コストは抑えられる ・連携面で懸念点が多い ・地域全域で管理運営支援を行う役 割を用意でき、懸念点を払拭できる か次第	低～中

■ 医療MaaSの満足度



■ 地域拠点サービスの満足度



移動スーパー
出店者

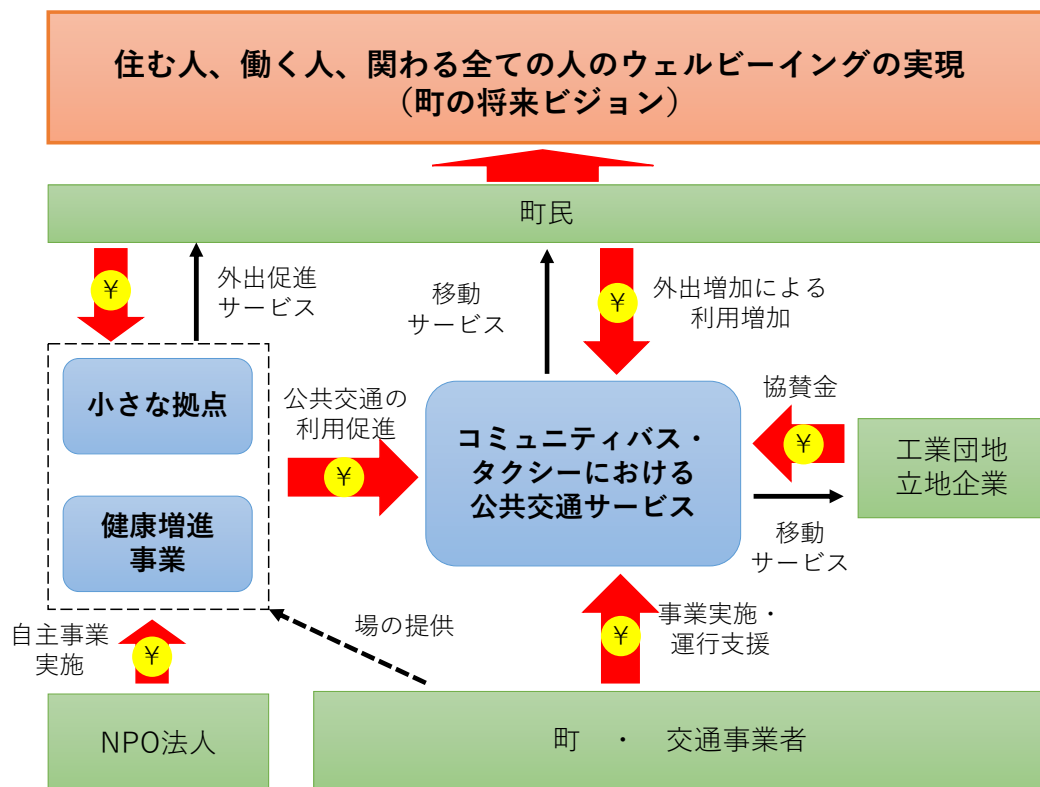
出張ヘアカット
出店者

細かく拠点を回るのが収益に対する効率性が高い。またPRにもなるので今後出店する場合は30分程度の滞在で対応していきたい。

今回の実験で用意してもらった空間は、普段と比べ環境が整っており作業がしやすいだったので、また出店したい。

川西地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想



■ 実装に向けたロードマップ

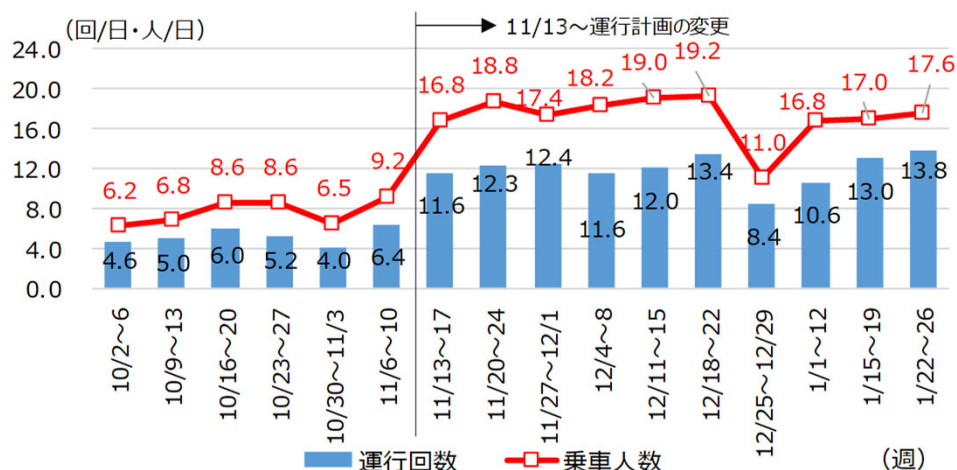
R5年度（本年度）	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度以降
- 実験参加者の行動や経済活動の変容 - 実験参加者の身体機能・精神心理機能の変化 - 社会実装に向けた事業の持続可能性	- デマンドタクシー乗り合いサービス - 健康増進事業・小さな拠点事業 ⇒運行体制やスキームの深度化	実装予定		

■ 実証実験成果

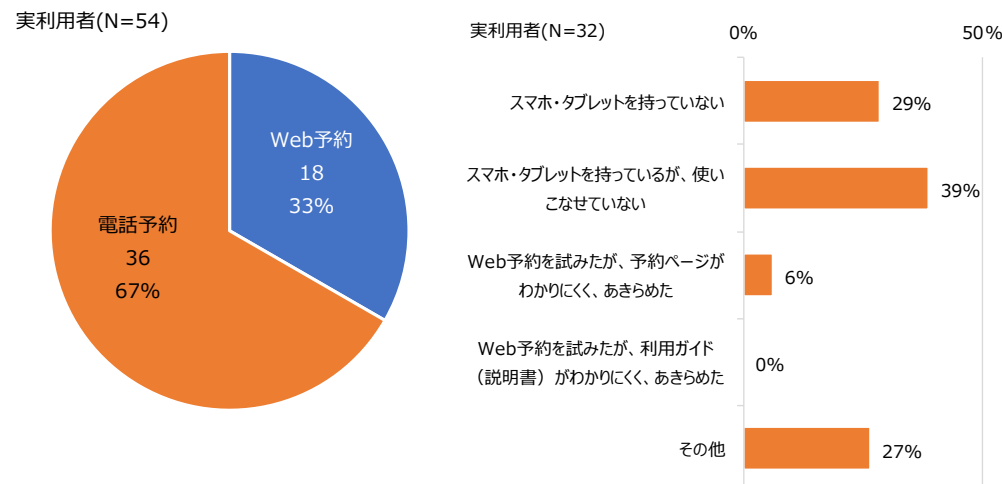
利用実績	- 電話予約 412回 Web予約 439回 - 運行回数 730回 (実験77日間)
検証項目① 実験参加者の行動や経済活動の変容	➢ 外出頻度の向上、新しく行く場所の増加、外出に対する抵抗の減少、生活の充実度の向上を確認。 ➢ 経済活動や消費活動の増加へも寄与したことが考えられる。
検証項目② 実験参加者の身体機能・精神心理機能の変化	➢ 身体機能については歩行能力が向上、認知機能（記憶力、注意力等）にも有意または有意に近い改善あり。 ➢ 参加者の大半が参加前に比べて健康になった、生活が充実したと感じ、精神的な幸福度が高まったことを確認。
検証項目③ 社会実装に向けた事業の持続可能性	➢ デマンドタクシー事業と健康増進事業のセットでの実施が、それぞれの事業の利用促進につながったと考えられる。 ➢ 健康増進事業の実施により、コミバス・デマンドタクシー共存して公共交通利用者が増加する可能性が確認。 ➢ 企業送迎に関しては、行先・輸送資源・アプリ面の改善に加え、今回参加しなかった企業の積極的な参加が必要。 ➢ 地域に根付いたNPO組織が小さな拠点・健康増進事業の運営に前向きだが、料金設定が課題である。 ➢ 持続可能なサービス提供に向けた運行資源の確保が課題。

川西地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ）

■ デマンド型乗合タクシーの利用者数実績

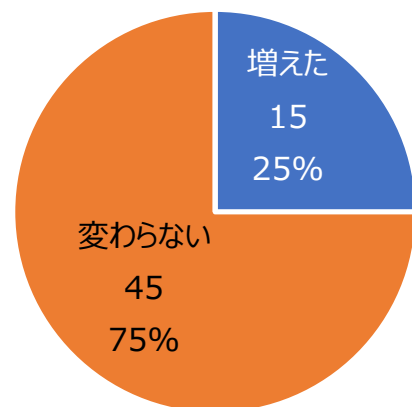


■ 予約方法の内訳及びWEB予約をしなかった理由

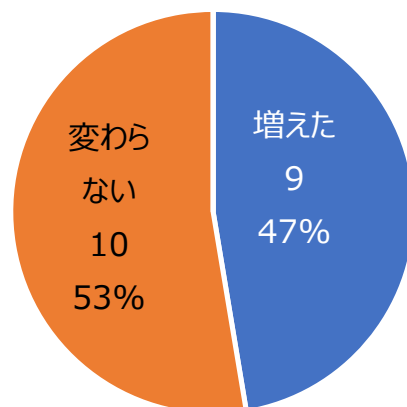


■ 外出頻度の変化

実利用者(N=60)



ヘビーユーザー(N=19)



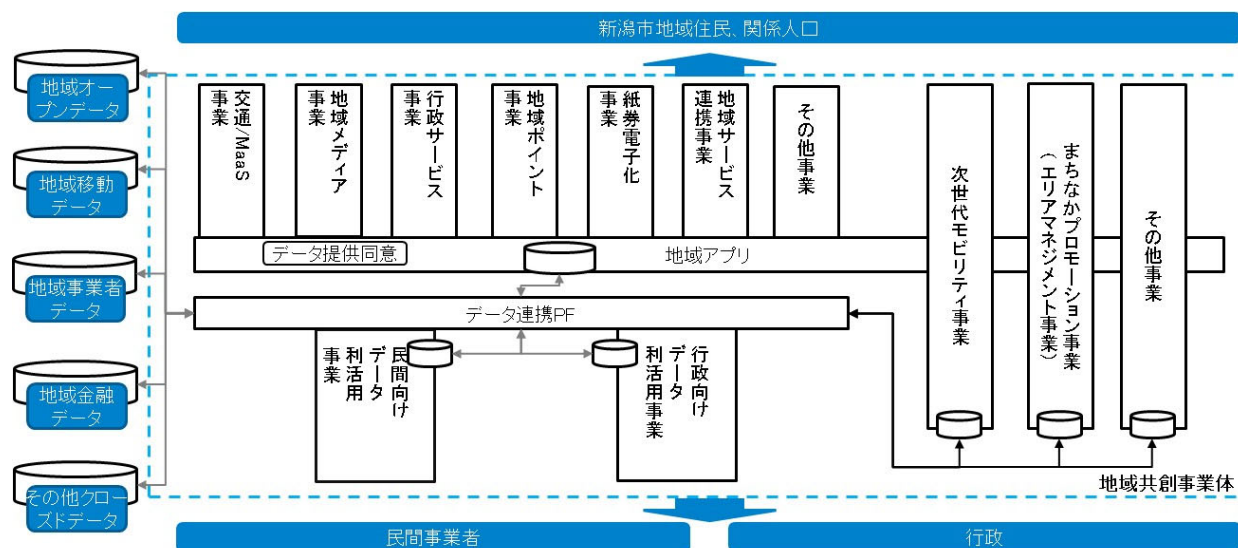
■ ヒアリングを通じた実証の問題点・課題

ヒアリングでの主な意見	今後の検討課題
●大阪方面へのアクセスを踏まえ、JR法隆寺駅にアクセスする移動サービスであれば、利用が増える可能性がある。	➡町外への移動ニーズに応じていくと、1回の輸送に時間を要し、町内のサービスが薄くなるため、限られた輸送資源の中で優先順位を明確にする必要あり。
●予約アプリについて、予約不成立時のレスポンス（メール等での）が設定できておらず、何らかの移動手段をリアルタイムで確保する必要がある企業側が利用するツールとして課題があり。	➡将来的に、ウェブ・アプリでの利用を基本としていく場合、町民利用が主であっても、左記ユーザーインタフェースに関する課題には対応する必要あり。
●当初町内2台でサービスを提供予定だったが1台となったため、町民利用による予約が先行し、企業予約が取れないケースがあった。	➡町民主体の移動手段との一体的なサービスの輸送資源として、車両1台でのサービス提供は厳しい一方、対応できる運転手の問題もあり、限られた輸送資源の中で優先順位を明確にする必要あり。
●企業側の都合（生産調整）や従業員の意向（健康志向で徒歩や自転車を利用）等で、当初の企業想定よりも利用が少なく、現状サービスとして活用する場合は、企業協賛金という固定的な経費捻出は難しい。	➡現状サービスの延長で企業対応する場合は、町内従業員も対象とする形で、個人単位での利用登録・都度支払の対応とする。 ➡企業共同送迎で対応していくことについては、町民輸送とは別の枠組みで考える必要あり。

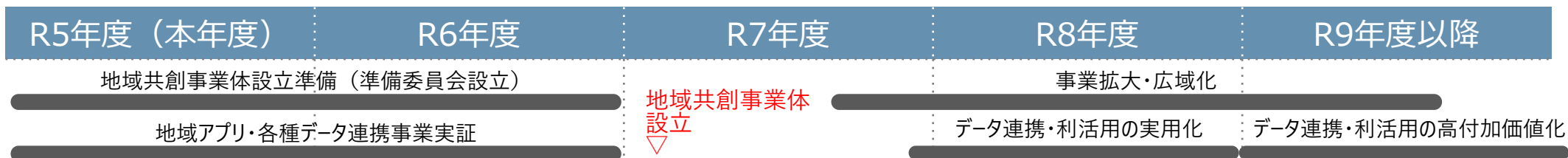
新潟地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想

- ・「**地域共創事業体**」を設立し、「地域アプリ事業」「データ利活用事業」を推進する。
- ・事業体内で複数事業に関わるステークホルダーが得られるメリットに見合った役割/コストを負担し、事業を拡大することを目指す。



■ 実装に向けたロードマップ



■ 現時点での実証実験成果

利用実績	地域アプリで地域内の人流データを収集。 アプリ利用状況：4801DL ※目標1万 会員登録数：3742件 (2/16時点 ※実験139日目)
検証項目① 移動サービスのデータ連携事業 (バス・シェアサイクル連携、公共交通効率化分析)	・地域アプリを通してバス・シェアサイクルを利用したデータを取得し、シェアサイクルによるバス利用促進、連携有効性およびマネタイズ可能性に関するヒアリングを実施 ・分析結果に対する行政の期待値が高いことを確認
検証項目② 異業種とのデータ連携事業（位置情報によるプッシュ広告通知、マーケティングへの活用）	・週2～3回のペースでユーザー通知を実行し、アプリ利用データ等を取得。今後、地域アプリユーザーの交通データと商業データの紐づけ、効果や有効性の分析を実施 ・事業者がデータを活用しマネタイズするには実践伴走が必要であることを確認
検証項目③ 地域データ基盤との連携事業（まちづくり施策立案、不動産価値分析、データ連携基盤検証）	・人流データを活用したにいがた2kmの施策評価や不動産価値分析を試行予定。 ・地域アプリと健康アプリ間のポイント連携システムを構築し、利用者が健康増進行動や環境配慮行動によってポイントを積み、消費することで地域に還元するモデルを検証

[illegible]

◀各移動データ（バス・シェアサイクル・地域アプリ人流）による地理空間分析

The map shows the Tokyo subway system, specifically the Yamanote Line (山手線) and the Marunouchi Line (丸の内線). The Yamanote Line is a circular line that runs around the city center, connecting major stations like Shinjuku, Nishi-Shinjuku, Yamanote Line, and Shinjuku. The Marunouchi Line is a radial line that runs from the city center towards the suburbs, connecting stations like Nishi-Shinjuku, Yamanote Line, and Shinjuku. The map also shows other lines like the Chiyoda Line (丸の内線) and the Yamanote Line (山手線). The legend indicates that the Yamanote Line is represented by a blue line and the Marunouchi Line by a red line.

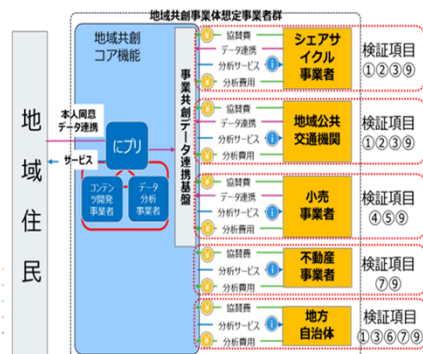
バスとGPSの両データを組み合わせられたため、そのユーザの1日の動きをシームレスに把握できた例

バスICカード乗降データ：青字、地域アプリGPSデータ：赤字

11:15	①「出来島変電所前」乗車
11:39	②「万代シティ」降車
13:31-14:00	古町エリア滞在
14:00	③「古町」乗車
14:00-14:11	古町⇒新潟駅へバス移動
14:11	④「新潟駅前」降車
14:11-14:38	新潟駅エリア滞在
16:00	④「新潟駅前」乗車
16:30	⑤「出来島変電所前」降車

レイヤーA	・事業が政策の趣旨に沿っていれば予算化の可能性はあるが、<u>もっと継続的に実証した結果をみてから判断</u>することになる ・バス利用が増えるパターンもみられ、バス・シェアサイクル連携への価値は感じるが、<u>本実証程度の連携数ではバス利用増の影響は限定的</u>
レイヤーB	・バス利用とGPSデータからの周遊状況把握は興味深い ・今回はPOSデータを連携する実証が実施できなかったが、連携すると精緻な効果測定や顧客解像度を上げられることは理解 ・POSデータ等と外部データの連携分析を進める機運醸成に繋がった。
レイヤーC	・分析の活用可能性は感じるが、<u>データの量・質が追いついていない</u> ・自治体が予算を確保するとすると、<u>費用対効果の視点も必要</u>。 ・分析の有効性と価値は認められるが、<u>取得データ数が少ない</u>

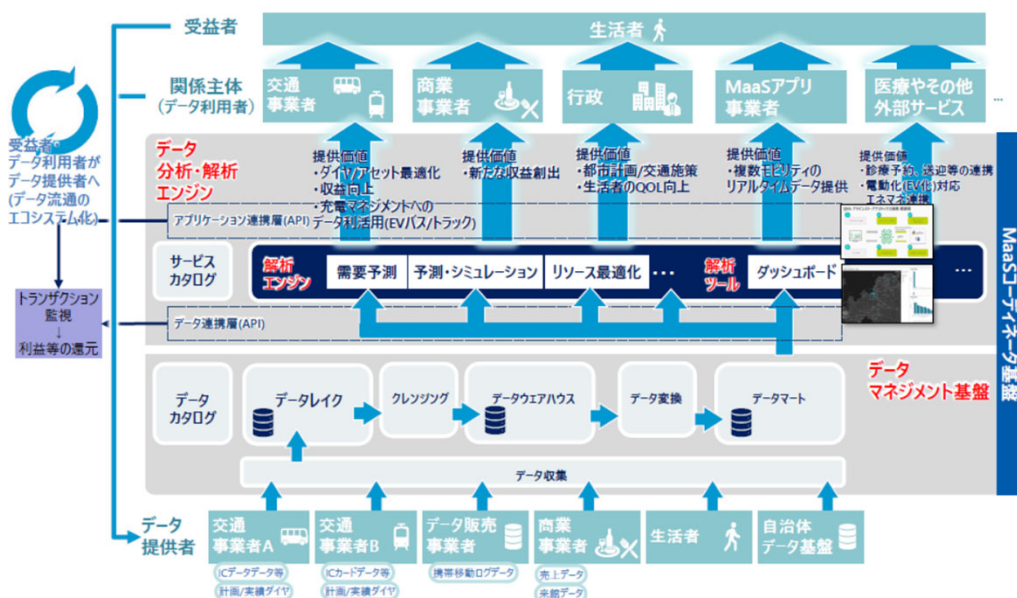
実証検証ビジネスモデル



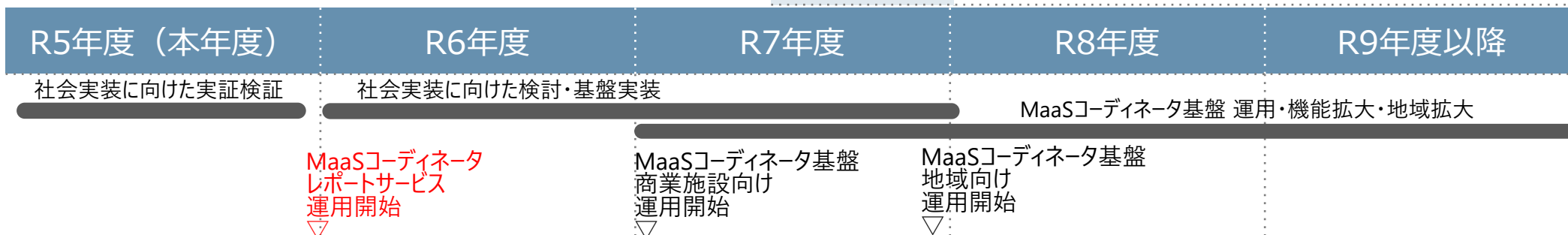
RoAD to the L4 30

福岡地域 | 実装に向けた進捗状況

■ 実装時の構想



■ 実装に向けたロードマップ



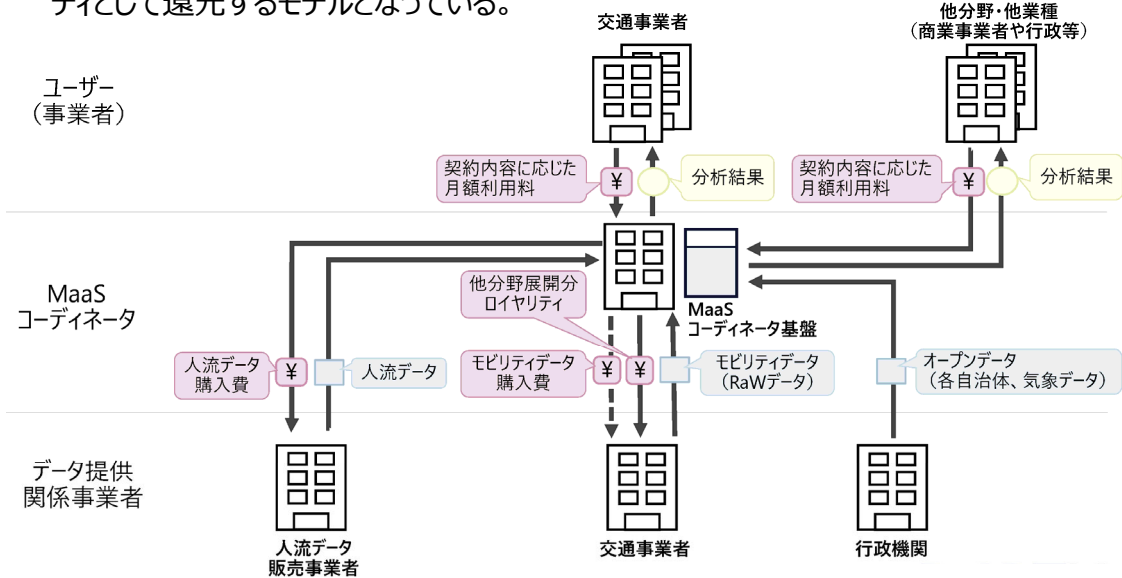
■ 実証実験成果

利用実績	—
検証項目① 交通事業者： 輸送状況の可視化とロバスト性議論	・ 個社活用及び複数事業者連携を前提として地域の移動需要の共通理解と輸送計画に関する業務プロセスの改善フローを策定。 ・ 七隈線延伸前後を例にデータから街の移動の変化を把握するためのプロセスを確立。 ・ 輸送力のロバスト性評価、改善案の検討に必要なKPIと可視化手法を整理。鉄道乗車人数の推定結果は実務適用レベルであることを確認。 ・ 地域/個社の課題や解決策について示唆導出、調整を担う立場として、MaaSコーディネーターの必要性を確認。 ・ マネタイズモデルを詳細に検討し、交通事業者と協議。
検証項目② 商業事業者： 販促業務への活用性検証	・ 3 商業事業者へのヒアリングを実施し、販促施策の立案から評価までの業務プロセス改善案を策定。 ・ 七隈線延伸開業前後の博多/天神エリアの移動総量の可視化、過去イベントの利用状況を可視化。 ・ 商圈把握、イベント効果分析等定常業務に活用可能であることを確認。
検証項目③ 行政： 行政業務への有効性検討	・ 大規模イベント日におけるイベント施設の滞在者の移動可視化結果をもとに行政へのヒアリングを行い、交通NWの妥当性に関する評価や集客・回遊による経済効果の評価等のニーズを確認。

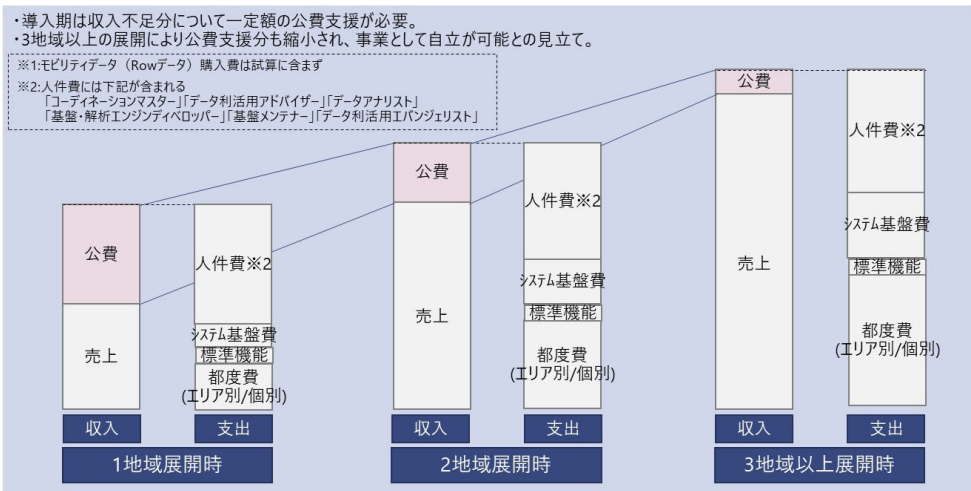
福岡地域 | 実装に向けた進捗状況（参考データ等）

■ マネタイズモデルの検討

イニシャルコストを抑え、交通事業者および商業事業者・行政から月額でサービス利用料を徴収するサービス型ビジネスを検討。交通事業者個社からみると、自社 + 他社のモビリティデータで自社、地域に貢献できるモデルを基本に、商業や行政等で活用された場合は、そのデータの貢献度に応じてデータ提供の対価をロイヤリティとして還元するモデルとなっている。

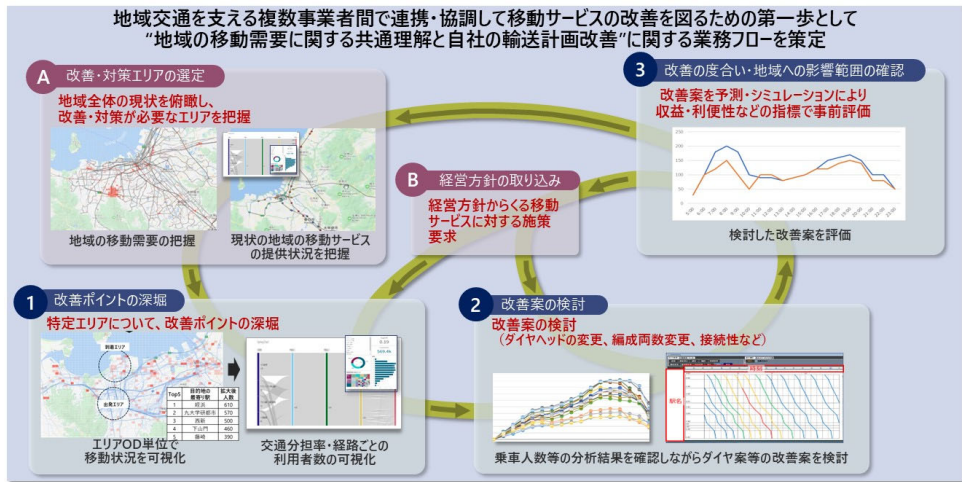


＜収支モデル＞

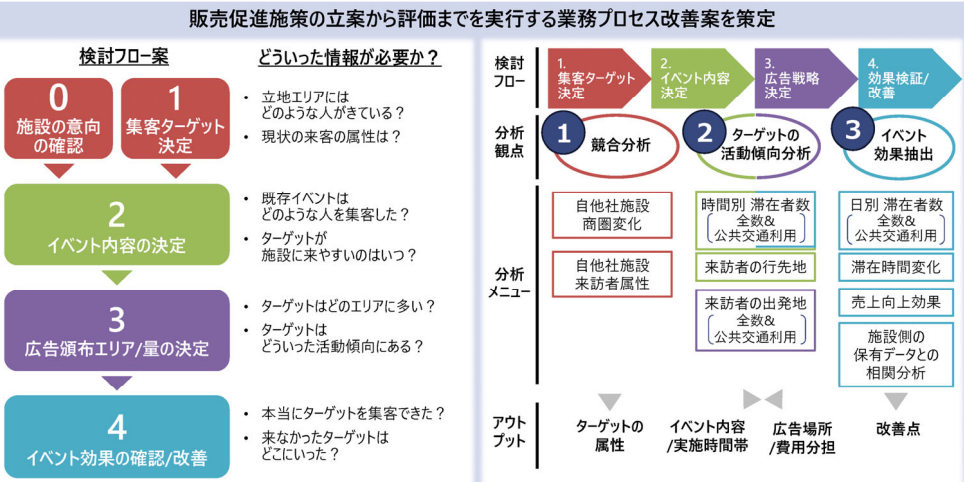


➤ 3地域以上の展開により、事業性を確保できることを確認

■ 交通事業者：輸送状況の可視化とロバスト性議論



■ 商業事業者：販売促進業務への活用性検証



Smart Mobility Challenge

スマートモビリティチャレンジ