



# 始まった 地方交通革命

Rural transportation  
revolution begins

～持続可能な地方版MaaSを成立させる要因とは～

May 2020



## Contents

- 02 巻頭言 | 地方創生の鍵を握る交通革命  
KPMGモビリティ研究所 アドバイザー／筑波大学 名誉教授／一般財団法人 日本みち研究所 理事長 石田東生
- 03 解説 | 地方版MaaSとは何か？
- 09 解説 | 地方版MaaSの先行事例から学ぶ  
－MaaS大国フィンランドから学ぶ地方版MaaSの実現方法  
－地方版MaaSに新規参入した日本企業の成功要因
- 13 インタビュー | 地方版MaaSの実現にかかる政策当局の狙い  
国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 課長 重田裕彦氏
- 17 仮説提示 | 地方版MaaSが成立するための要件は？
- 21 KPMGモビリティ研究所について

## 巻頭言 地方創生の鍵を握る交通革命

国や企業などによる取組みが加速し始めたことにより、MaaS=Mobility as a Serviceの概念は日本国内で相当浸透しつつあり、一部の関係者の間ではブームになるほどの状況です。この数年、MaaSの普及に取り組んできた私としてはブームとなるのはありがたいと思う反面、少々心配にもなり始めています。

「MaaSアプリがあれば、あるいはデータ連携が実現すれば地方の交通課題を解決できる」といった誤解や行き過ぎた思い込みがあるように感じられるからです。また、MaaS的な新しいモビリティサービスを提供するためにはMaaSアプリの開発と提供が必須であるという誤解も生まれています。

今回、KPMGモビリティ研究所において「地方版MaaS」を取り上げるにあたり、国・地方自治体・サービス事業者などに期待することは、「地方の交通課題を解決するためにはどのようなモビリティサービスが提供されるべきか」、「そのためにそれぞれの組織で何が提供できるのか」をもう一度冷静に考えていただくことです。

国土交通省と経済産業省によるMaaSの実証プロジェクトが開始しましたが、そのことから2つの新しい発見がありました。

1つ目は、想像以上に多くの地域から応募があったことで、地域の交通課題を新しいモビリティサービスで解決したいと思っている人がたくさんおり、交通事業者、自治体、プラットフォームなどが組んでチャレンジしようとする活動が数多くあることが分かったことです。

2つ目は、自動車などのハードウェアは経済産業省、モビリティサービスは国土交通省と2つの省で完全に役割が分かれていたのが、MaaSをきっかけにハードウェアとサービスを一体として考えられるようになったことです。実証プロジェクトの公募や実施、協議会の運営を両省が一緒に行うのは、これまでにはなかった大きな一歩です。

第1次年度（2019年）に各地で展開した成果報告が集まりつつありますが、MaaSの実証プロジェクトが一時的な取組みで終わることなく、実サービスとして継続的に行われて成果が次々と生まれるような環境にしていくことが重要だと思います。

MaaS、なかでも地方版MaaSがなぜ大事かということ、人の幸せや地域の存続・成長になくてはならないものだからです。モータリゼーションが過度に浸透したことによって公共交通網が維持できないという厳しい現実を直面している地域は数多くあり、このままの状況が改善されなければ地域そのものが存続し得ないことにもなりかねません。この問題を本質的に解決するためにはMaaSアプリを作るだけでは不十分であり、もっとファンダメンタル（基礎的な部分）なところから取り組んでいく必要があります。

高齢ドライバーによる事故をなくしていくために免許返納を推奨していく必要があることは分かりますが、自力で外出できなくなることで高齢者の生活の質に悪影響が生じる、家に閉じこもることが増えることで健康寿命に影響し、家族の不安や負担が増加する側面にもしっかりと手当てしていく必要があります。

そのためにもさまざまなステークホルダーが連携し、地域住民も参画していくことで、一体となって地域に貢献していくことが求められていると思います。

KPMGは世界中に拠点を持つグローバル企業です。モビリティ分野においても米国、欧州、アジアなどを中心として積極的な活動を行っています。これらのグローバルネットワークを背景にして活動しているKPMGモビリティ研究所に期待したいのは、社内・社外のネットワークはもちろんのこと、KPMGのノウハウ・スキルを活用して地域の将来ビジョンを描き切れるようなプロジェクトマネジメントです。私もアドバイザーとして一緒に活動できれば嬉しく思います。

KPMGモビリティ研究所 アドバイザー  
筑波大学 名誉教授／一般財団法人 日本みち研究所 理事長

石田 東生





解説

## 地方版 MaaSとは何か？

### フィンランドで誕生したMaaS

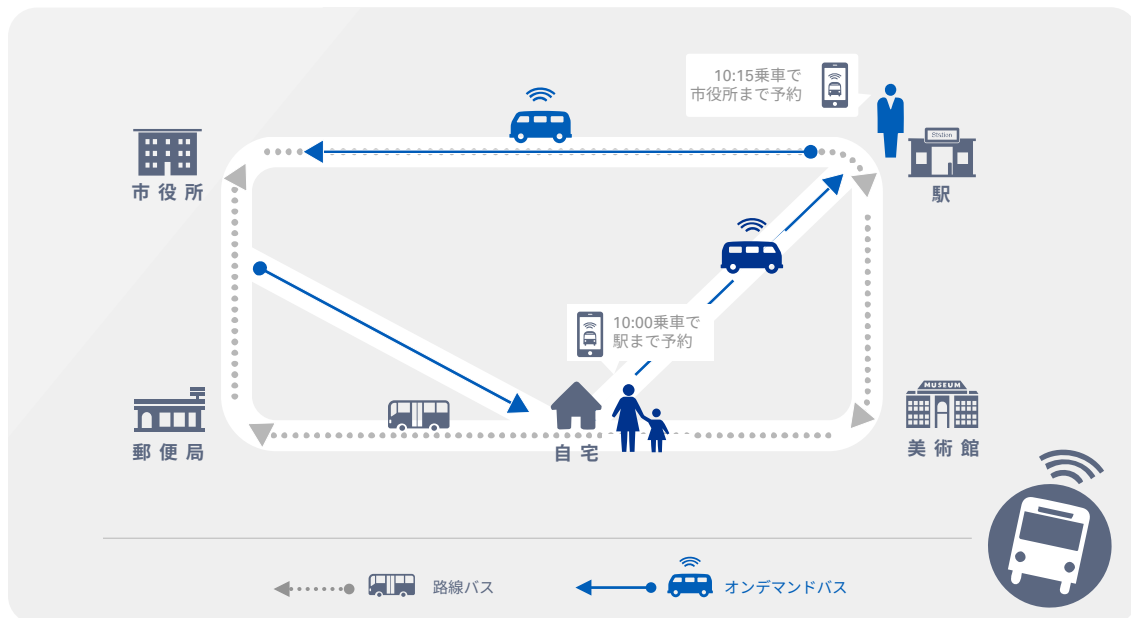
MaaS（マース）＝Mobility as a Serviceはフィンランド発で提唱されている新しいモビリティサービスである。2010年代半ばにスマートフォンが広く普及したことがきっかけで、ライドシェア、カーシェアリング、バイクシェア（自転車）、電動キックボード（e-scooter）シェアリング、タクシーアプリ、鉄道アプリなど、スマートフォンを使ったさまざまなモビリティサービスやアプリが提供されるようになり、交通分野に大きなイノベーションをもたらした。一方で、それぞれのモビリティサービスを提供する会社が異なることが多いため、複数のサービスを組み合わせる移動したい場合にはアプリを複数使い分ける不便さが発生してしまう。そこで、1つのアプリに複数のモビリティサービスを統合し、パッケージ旅行のような統合型のモビリティサービスを提供できないかということで誕生したのがMaaS（モビリティを1つのサービスとして提供）という概念である。

現在ではMaaSという表現はフィンランド発祥の統合型モビリティサービスだけでなく、自動運転車によるモビリティサービス、オンデマンド交通などを意味するものとして使われつつあり、広義のMaaSは「新しいモビリティサービス」と同義の表現と捉えるのが適切である。

### 地方版MaaSとは

地方版MaaS（Rural MaaS）は、広義のMaaSを地方に当てはめた地方版の新しいモビリティサービスのことを指す。日本の地方や一部の郊外ではマイカー依存（モータリゼーション）と人口減少が進み、それによってローカル鉄道、路線バスなどの廃線や便数削減が進んでいる。同時に高齢化が進展している地域も多く、このような場所では運転免許証の自主返納などによりマイカーでの移動ができない高齢者が増えている。また、公共交通の縮退は免許を保有していない高校生や中学生などの若者にとっても深刻な問題となっている。地方や郊外において移動の不便が増大することはさらなる人口減少を招き、コミュニティが維持できない問題につながりかねない。そこで、最新のテクノロジーやサービスを導入することでコストを抑えつつ、必要最低限の移手段を確保しようとするのが「地方版MaaS」なのである。

地方版MaaSでも先行するフィンランドでは、健康保険によって大半のコストがカバーされている通院患者のタクシーに一般の乗客が相乗りするなど、ITやアプリなどを活用した新たな地方版MaaSの提供が始まっている。その代表格が後ほど紹介するスタートアップ企業の“Kyyti”である。日本でもアイシン精機とスギ薬局が愛知県豊明市で提供している“チョイスコ”やNTTドコモが提供する“AI運行バス®”などのオンデマンド型の地方版MaaSの提供が始まっている。また、国土交通省と経済産業省は2019年度よりMaaSの実証実験を開始しており、選定された多くのプロジェクトの地方版MaaSの実験的なサービス提供が始まっている。



オンデマンド乗合バス（イメージ）

## 地方版MaaSにはどのような種類があるのか

日本国内でも提供が始まった地方版MaaSだが、現在において既に導入が始まっているサービスを分類すると次の6つの類型が存在する。

- ① オンデマンド乗合バス
- ② 相乗りタクシー
- ③ 定額タクシー
- ④ 自家用車相乗りサービス（自家用有償旅客運送）
- ⑤ 自動運転シャトル・自動運転タクシー
- ⑥ グリーンスローモビリティ（低速電気自動車シャトル）

この6つの類型に当てはまらないサービスも今後は提供される可能性があるが、本誌では代表的な事例を紹介しながら、6つの類型それぞれの特長を解説していきたい。



### ① オンデマンド乗合バス

オンデマンド乗合バスとは、1台の車両を乗合で利用することを前提に、ユーザーのニーズ（デマンド）に合わせて柔軟に運行するサービスのことを指す。固定ダイヤ・固定ルート・決められた停留所を前提に乗合による運行を行う路線バスと異なり、オンデマンド乗合のバスの場合は、ダイヤもルートも停留所も変動させることが可能となっている。国土交通省の定義によると、オンデマンド乗合バス（国土交通省の定義では「デマンド型交通」）には、1) 固定ダイヤ型／非固定型、2) 定路線型／自由路線型、3) バスストップ型／各戸送迎型と複数に分類できるため、理論上は路線バスを除く7つのパターンが存在することになる。

オンデマンド乗合バスの代表格と言えるのが、イスラエル発のスタートアップであり北米中心に事業展開しているViaである。“バーチャルバスストップ”という地図アプリ上のみに表示される“仮想的なバス停”を使って、顧客の需要が見込まれるルートを自由に設定して運行するサービスである。乗客がスマートフォンのアプリにおいて乗車および降車したい場所と時間を要望（デマンド）として出すと、Viaが複数の顧客のデマンドを勘案し、最適なルートとダイヤを設定してドライバーに指示を出し、乗客はアプリで指定された時間に指定されたバーチャルバスストップに向かう仕組みとなっている。路線、料金、運行時刻が固定ではないことから需要の変化に柔軟に対応でき、運用コストも大きく下げられる特徴がある。

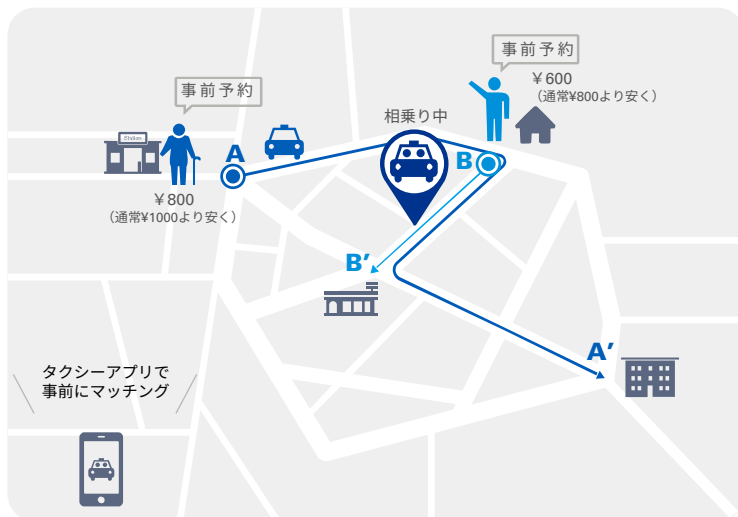
国内におけるオンデマンド乗合バスの代表的な事例（実証サービスを含む）としては、トヨタ自動車とソフトバンクの合併会社である“MONET Technologies”、NTTドコモの“AI運行バス®”、西日本鉄道と三菱商事の“のーと”（福岡市で提供）、はこだて未来大学発のベンチャー企業である未来シェアの“SAVS”、そして後述するアイシン精機とスギ薬局が運営する“チョイソコ”などがある。

国土交通省中部運輸局が作成した「デマンド型交通の手引き」（2013年3月）によると、オンデマンド乗合バス（デマンド型交通）が適正に機能するためには、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉輸送サービスなど他の交通機関との明確な役割分担と相互補完関係が成立する必要があり、導入にあたっては事前の関係機関協議のなかで既存バス路線やタクシー事業との棲み分けを行う必要があると記載されている。すなわちデマンド型交通が既存の路線バスとルートが重複したり、タクシーの営業機会を奪ったりしてはならないということになる。道路運送法では、地方自治体が他の交通機関との利害調整を行う場として「地域公共交通会議」という協議会の設置を推奨している。デマンド型交通を導入したい事業者は、地域公共交通会議にその事業計画を諮り、了承が得られなければサービスが導入できない。

## ② 相乗りタクシー

相乗りタクシーとは、通常は1組の乗客を1つの目的地に輸送することが前提となっているタクシー業において、相乗りを行うサービスである。専用のアプリを活用することで乗車地と目的地が異なる乗客の方向と時間帯が一致した際に、乗車距離に応じて料金を案分することで1人（あるいは1組）よりも安価にタクシーを利用できる仕組みである。

相乗りタクシーは2018年1～3月に国土交通省とタクシー事業者2社による実証実験が東京都内で行われ、2019年10～11月には札幌市で5社による実証実験が行われた。都内の実証実験では、相乗りを希望した乗客の約9割はマッチングが成立せず利用できない結果となっており、マッチング効率を上げる工夫が必要であることが明確となった。そのため実サービス化には至っていない。



相乗りタクシー（イメージ）

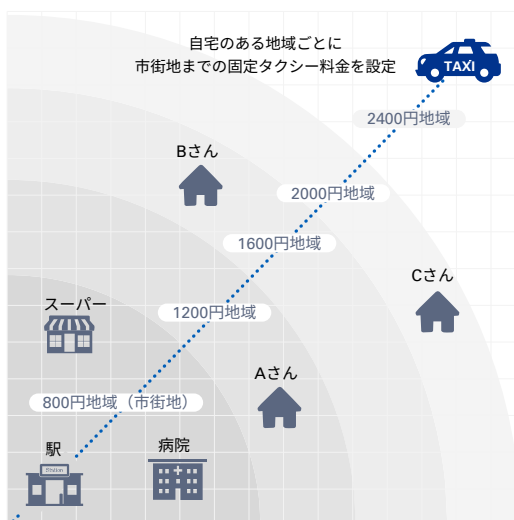
### ③ 定額タクシー

定額タクシーとは、距離や時間に応じて従量制となっているタクシー料金を固定とすることで、想定以上の料金になってしまう不安を持たずにタクシーを利用できるようにしたサービスである。定額タクシーには決められた乗車地と目的地の間の料金を固定とする「固定料金型」と、決められたエリアや頻度などを規定したうえで乗り放題とする「月額乗り放題型」の2種類がある。

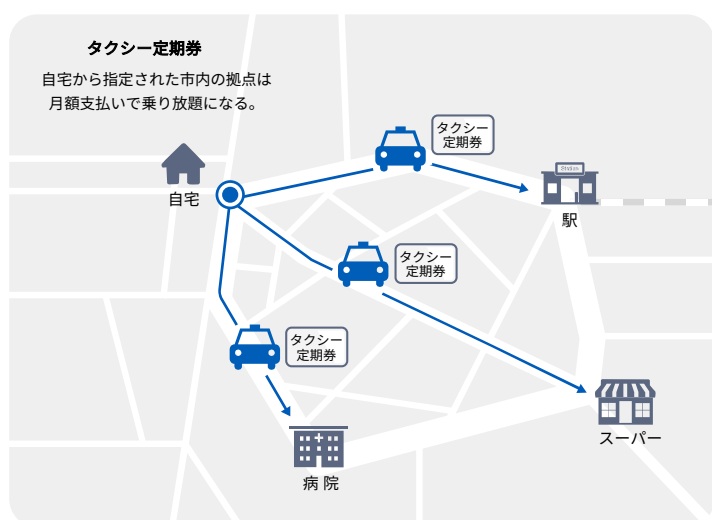
固定料金型定額タクシーの分かりやすい例が空港定額タクシーである。東京都内の場合には羽田空港から都内各所までの料金を定額にしたサービスが複数のタクシー会社から提供されており、他の地域でも同様のサービスが提供されている。マイカーを持たない高齢者向けの固定料金型定額タクシーは、国土交通省の実証実験として2018年10～12月まで北海道、福島県、東京都、神奈川県、岡山県、福岡県で実施された。

現在、実サービスとして提供されているのが福島県南相馬市で2018年3月から提供されている“みなタク”である。車を運転しない住民やバスなどの公共交通機関が利用しにくい住民だけでなく、対象地域に居住する全ての住民が利用できるサービスで、自宅から指定された市内の拠点までの料金が固定となっている。

月額乗り放題型定額タクシーの代表例がJTBの“JTBジェロンタクシー®”である。70歳以上の高齢者のみを対象にしたサービスで、自宅と自ら指定した2カ所（買い物店、利用駅、かかりつけ病院のうち2つ）を毎月7日間乗り放題にした定期券型のタクシーサービスである。2015年の福岡県北九州市、2018年の長野県諏訪市での実証実験を経て、2019年8月より群馬県明和町でサービス提供されている。旅行業の募集型企画旅行として位置付けられているため申込期間が決まっている。



固定料金型定額タクシー（イメージ）



月額乗り放題型定額タクシー（イメージ）

④ 自家用車相乗りサービス（自家用有償旅客運送）

自家用車相乗りサービスとは「自家用有償旅客運送」を指す。既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な交通空白地域を対象として、自治体、NPO、町内会などの組織が実施主体となり、自家用車を含む一般車両を使って有償で提供される輸送サービスである。海外で提供されているライドシェアのように自家用車を使って有償で他人を運送できるサービスであるが、1) サービス提供できる地域が交通空白地域に限定される、2) 参入するにあたって地域の関係者の事前合意が必要である、3) 路線や区域などを定める必要がある、4) 利用対象者が地域住民に限られる、5) 運賃はタクシー運賃の1/2程度、など数多くの制約を満たさなければサービス提供できない制度となっている。

代表事例が京都府丹後町においてNPO法人が提供している“ささえ合い交通”であり、米国ウーバー社のアプリを活用してボランティア運転者が自家用車を使ったライドシェア的なサービスが提供されている。しかし、自家用有償旅客運送には、市町村がバスやワゴンなどの車両を提供し委託先のNPO法人や事業者が運行するオンデマンド乗合バスの形態も含まれているため、ライドシェアのような形態が必ずしも一般的ではないことに留意する必要がある。

< 自家用有償旅客運送（交通空白地域の輸送）の規定 >

サービス対象地域	バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域
サービス提供可能な組織	市町村／NPO法人など
参入条件	地域における関係者の合意（地域公共交通会議または運営協議会での事前合意）
運送形態	路線を定めた運送／区域を定めた運送
利用対象者	市町村内の住民／地域住民
使用できる自家用車	実施主体が使用承諾書を交わした自家用車
免許などの要件	1種運転免許保有＋指定された講習の受講
運賃の設定	実費の範囲内（タクシー運賃の1/2を目安） ※地域における関係者の合意を得ていること



自家用車相乗りサービス（自家用有償旅客運送）（イメージ）



#### ⑤ 自動運転シャトル・自動運転タクシー

自動運転シャトル・自動運転タクシーとは特定のエリアにおいて自動運転によるバスやタクシーを運行するサービスを指す。海外での代表的な事例としてはグーグル系Waymoが米国アリゾナ州で2019年12月より提供している“Waymo One”という自動運転タクシー、フランスのNAVYAやEasyMileなどが世界中で展開している自動運転バスサービスなどがある。国内では内閣府、国土交通省、経済産業省、東京都などが実施している自動運転の実証実験において、期間限定で自動運転シャトルや自動運転タクシーなどが運行しているが、実サービスとして提供されているものはない。2020年秋からは茨城県境町においてソフトバンク系BOLDLY（旧：SBドライブ）とマクニカの協力の下、初の自動運転シャトルサービス（無料）が開始される予定となっている。いずれにせよ、自動運転については技術面・制度面・コスト面での課題が多く、地域の足となる実サービスとして定着するのは相当先になると考えられる。

#### ⑥ グリーンスローモビリティ（低速電気自動車シャトル）

グリーンスローモビリティとは時速20km未満で公道を走行する乗車定員4人以上の電気自動車シャトルを指す。国土交通省と環境省が推進している低炭素型の地域モビリティであり、導入に際して環境省から補助が行われている。車両としては4～7人乗りの電動ゴルフカートと10～16人乗りの低速電気自動車バスの2種類があり、乗合バス、自家用有償旅客運送、ボランティア団体などによる有償運送（実費相当）などの形態で利用されることが想定されている。現在行われている実証実験では、市内周遊バス、高齢者などの地域の足、観光用モビリティ、イベント用モビリティなどで活用されている。

低速であることから車両として高い安全装備を必要としない半面、既存の交通流への悪影響を最小限にする必要があることや長距離の移動には適さないことから、導入できる場所がきわめて限定される課題を抱えている。

#### ① ゴルフカートタイプ



4～7人乗り

#### ② 電動低速タイプ



10人乗り



16人乗り

グリーンスローモビリティ

出典：国土交通省「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集」（2018年6月22日）



解説

## 地方版 MaaSの先行事例から学ぶ

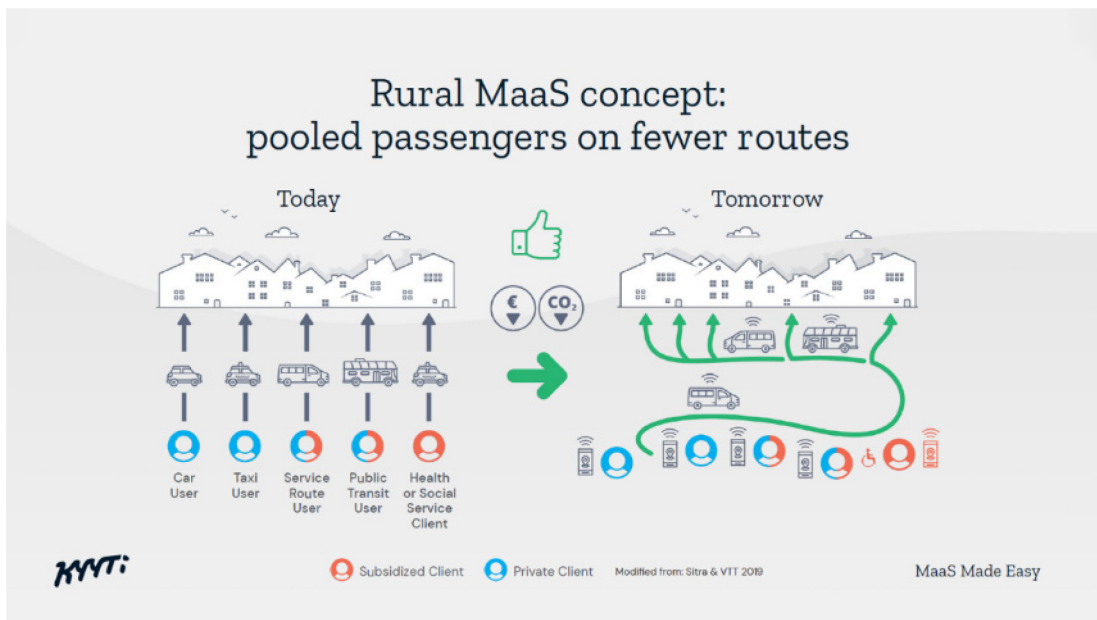
国内のMaaSブームもあり、MaaSへの関心や事業としての参入を検討する企業が増えている。政府のMaaS担当セクションやMaaSに関係する有識者には、MaaSに取り組むべきというトップからの指示が下りているが、どうすればよいのかという問い合わせが数多く寄せられていると聞く。

しかし、地方版MaaSの場合は補助金なしでは採算性が確保しづらく、地元自治体や既存の交通事業者との利害調整が必要になるなど、参入へのハードルが低いとは言えない。そこで、MaaSで先行するフィンランドにおいて地方版MaaSを提供するKyyti、自動車部品メーカーの新規事業部門が大手ドラッグストアチェーンと共同で提供しているオンデマンド乗合バスのチョイスコを先行事例として取り上げながら、彼らがどのようにして地方版MaaSへの参入に成功したのかを解説したい。

### MaaS大国フィンランドから学ぶ 地方版MaaSの実現方法

フィンランドでは、国を挙げてMaaSを推進するため政府主導でMaaSの環境整備が行われている。2018年に実施された大胆な規制改革では、MaaS事業者が異なる交通サービスを組み合わせたMaaSとしての統合サービスを提供できるよう、交通事業者に対して自社の情報システムへのオープンアクセスを可能にする仕組みを設けるよう義務付けた。このような背景もあり、2015年に創業したベンチャー企業のMaaS Globalはフィンランド発のMaaSの代表的企業として日本を含め世界中に展開している。

都市部を中心としてサービス提供しているMaaS Globalに対し、地方を中心としてMaaSに取り組んでいるフィンランド企業がKyytiである。同社は地方版MaaS以外にも企業向けMaaS、大学向けMaaSなどさまざまなサービスを提供しているが、Kyytiの地方版MaaSとその実現を可能にしている社会システムは成功事例として参考になることからそのポイントを解説する。



異なる目的で使われている車両をマルチユースにしていく地方版MaaSのコンセプト（出典：Kyyti）

### フィンランドの地方ではタクシー補助が一般的

Kyytiによると、フィンランドでは人口密度の低い地方においてはバスのような公共交通が整備されておらず、通院、通学、介護施設への往復など、生活維持のために必要となる移動については基本的に国や地方政府の負担によって経費が賄われている。例えば、住民が通院する場合、地元のタクシーを配車して4～5ユーロ（2020年5月現在の為替レートで500～600円程度）のみを負担すれば、その他のタクシー代は健康保険制度を通して国や地方政府が負担する仕組みになっている。

### 公的補助によるタクシーの空席に着目したKyyti

Kyytiは税金で賄われているタクシー移動の大半が乗客1名のみとなっていることに着目し、同じ時間帯に同じ方向に移動する需要があれば、公的補助されている乗客とその他の乗客を相乗りにすることで、安価かつ効率的に車両を利用できるサービスを提供している。乗車定員3～15名の車両をエリアや目的に応じて使い分け、車いすを搭載できる車両か、相乗りが適さない重篤患者が乗車するのかなど、相乗りの条件をきめ細かく管理しながら運用している。

### 現状では相乗り分の売上・収益は民間事業者の取り分

公的補助によって利用されているタクシーに一般の相乗り客を乗車させた場合、追加で得られる売上や収益の分配をどうするかは契約によって決まる仕組みとなっており、現状ではタクシー会社とKyytiの取り分になっているケースが大半だという。今後の契約によって見直しが行われる可能性があるが、いずれにせよKyytiの取り分は行政によって担保される仕組みとなっている。

### 交通密度の低い地方における MaaSには行政による一定の補助が不可欠

交通密度の低い地方では交通サービスの採算性が低く、一定の公的補助がなければ住民が必要となる最低限の移動手段が担保できない。そのため、地方版MaaSでは公的補助を大前提としたうえで、民間の創意工夫が働くような仕組みとすることが欠かせないとKyytiは主張する。

フィンランドなどの欧米諸国では公共交通サービスを提供しているのは公的な機関であり、運営経費を国や自治体から補助されているケースが大半となっている。そのため基本的に民間企業が公共交通サービスを提供しているケースが大半である日本とは事情が大きく異なることは予め考慮しておく必要がある。また、日本の健康保険制度では通院のための移動費などは対象とされていないため、タクシーに健康保険などで公的補助を行うフィンランドの社会システムを日本でそのまま導入することはできない。

そのことを横に置いたとしても、公と民の役割を明確にしながら民間の創意工夫を働かせているフィンランドの地方版MaaSの取組みは日本での地方版MaaSのあり方を考えていくうえで参考にすべきではないだろうか。また、上図に示すようにKyytiでは通院、通学、介護、送迎など異なる目的で使われている車両をマルチユースにしていくことでドライバーと車両が限られている地方において効率的な輸送システムを実現しようとしている。このようなコンセプトは日本の地方や郊外においても検討に値するのではないだろうか。

## 地方版 MaaSに新規参入した 日本企業の成功要因

オンデマンドバス「チョイソコ」は、2018年7月にトヨタ系の大手自動車部品メーカーであるアイシン精機と大手ドラッグストアチェーンのスギ薬局が、愛知県豊明市で開始したオンデマンド型交通サービスである。

### 「チョイソコ」のサービス内容

- サービス提供エリアは豊明市内の①沓掛エリアと②仙人塚・間米エリアの2カ所となっており、平均200メートル単位で停留所を設置
- 利用できるのは2つのエリアに居住する住民だが、65歳以上の高齢者のみがエリア内すべての停留所の利用が可能
- それぞれのエリアに乗車定員8名のハイエース1台が割り当てられ、平日の9～16時に限りサービスを提供
- 利用料金は200円
- 利用するためには会員登録が必要であり、電話、スマホ（アプリ）、eメールのいずれかで予約可能（現在は電話予約が100%）

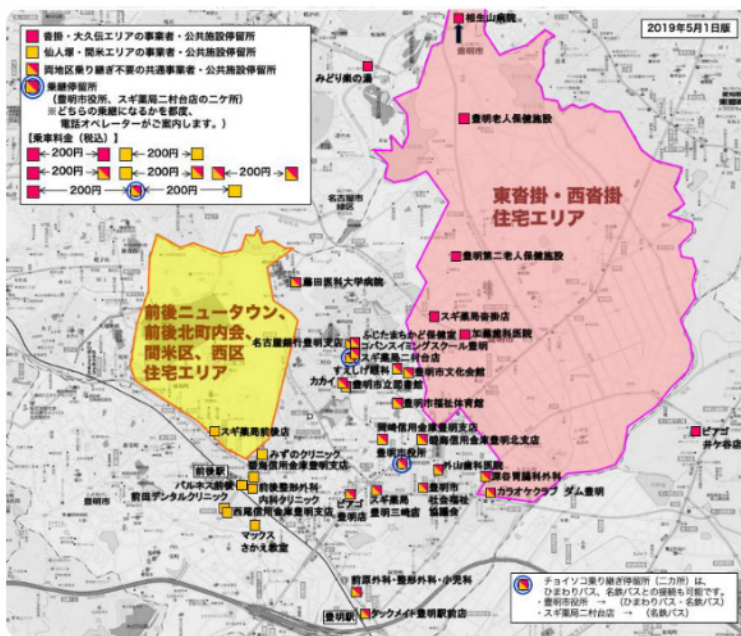


(出典：アイシン精機株式会社)

### チョイソコとよあけについて

## 事業者・公共施設停留所 (エリアスポンサー)

市内各所に事業者・公共施設停留所を設置。  
既に数多くの事業者様にエリアスポンサーになっていただいております。



チョイソコがサービス提供している豊明市内の2つのエリア (出典：アイシン精機株式会社)



Rural transportation revolution begins

フィンランド：Kyyti

日本：チョイソコ

### 「チョイソコ」の成功要因

2018年7月に無償でサービスを開始したチョイソコは、2019年4月に有償化（200円）を実現し、開始当初91名だった会員は2020年4月時点で1,680名まで増加している。運賃以外にエリアスポンサー制度による地元企業からの協賛・広告料を設定することで運行経費の3～4割程度をカバーでき、地方自治体による補助率は6割程度まで減らせている。

赤字続きや利用率低下に苦しんだり、一定期間のみの実証実験に留まったりしているオンデマンド乗合バスが多いなか、チョイソコの実績は地方版MaaSの成功事例として評価に値する。チョイソコが成功に至った要因としては以下の4つがあげられる。

#### ①地域に根差した取組みであること

- チョイソコに取り組んでいるアイシン精機は豊明市と隣接する刈谷市に本社がある地元企業であり、地域への貢献も含めて地域にコミットする形でオンデマンド乗合バスに参入している
- 豊明市役所がサービスへの参入、会員募集、認知度向上、サービス拡大などについて積極的に協力している
- チョイソコの担当がエリアスポンサーを含めた地元企業、豊明市役所、自治会などと緊密なコミュニケーションをとりながら、認知度、利用率、採算性の向上に向けて不断の努力を重ねている

#### ③協賛しているエリアスポンサーに対しても売上増加につながるメリットが提供されていること

- エリアスポンサーにとっては、店舗前に停留所が設置される、ダイレクトメールを活用することで特定の層をターゲットに集客できる、といった理由でチョイソコを通じた売上増加が期待できる

#### ②ユーザーの利便性を高めるための改善に努めていること

- 利用頻度の低い停留所は廃止し、潜在的ニーズの高い施設に停留所を新設するなど、顧客ニーズに基づいて運行形態を常に改善している
- チョイソコ通信（ダイレクトメール）の発行、会員へのインタビューなどを通して、利用者との双方向のコミュニケーションを図りながらサービス改善を進めている
- 会員向けの優待サービス、ガイド付きツアーなどを積極的に提案することで移動需要を創出する努力を重ねている

#### ④他地域への横展開を積極的に進めていること

- 事業としての採算性を向上するために他地域への横展開を積極的に進めている
- 豊明市で成功した仕組みを参考に、情報システムだけでなく、地元との調整、許認可の取得方法を含めた全体ソリューションとして横展開している
- 他地域に展開する際には、当該地域に根差した企業とパートナーシップを組むなど柔軟な形で横展開を行っている

インタビュー

## 地方版 MaaS の 実現にかける 政策当局の狙い

国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課 課長

重田 裕彦 氏

大臣官房  
公共交通・物流政策審議官  
Minister's Office for Public Transport and Logistics

大臣官房審議官（公共交通・物流政策）  
Assistant Vice-Minister for Public Transport and Logistics Policy

総合政策局  
Policy Bureau

交通政策課  
Transport Policy Division

物流政策課  
Logistics Policy Division

モビリティサービス推進課  
New Mobility Service Division



(注) このインタビュー記事は2020年1月6日に行った実際のインタビューに改正地域公共交通活性化再生法の最新状況を反映させたものです。

### 2019年7月に新設された

#### モビリティサービス推進課が設立された背景

**KPMG**：モビリティサービス推進課は2019年7月に国土交通省に設置されたばかりの新しいセクションだと伺いましたが、どのような背景から新設されたのでしょうか。

**重田**：今まで国土交通省（以下、「国交省」）の部門では、モードごとの事業規制が主でしたが、そこにパッケージとして1つのサービスを提供するMaaSのような考え方が現れてきて、またそれを可能にするようなIT技術の進歩があり、国交省として、この時代の変化にタイミングを逸することなく対応すべく、新しいセクションを作って集中的に取り組むべきということで新設されました。モビリティサービス推進課のメンバーにはさまざまなバックグラウンドを持つ者を揃えました。これまではMaaSに関する問い合わせは省内の各局に分かれていましたが、今後は当課がワンストップの窓口となります。航空、自動車、バス、タクシー、鉄道、道路、インフラ、街づくりまでを含むあらゆるテーマを扱い、国交省のMaaS戦略のハブとなって取り組んでいくことを目指しています。また、これまでは国交省があまり付き合いのない業界、特にIT業界やコンテンツプロバイダー業界などは今後は直接関わるようになります。

MaaSやモビリティサービスに関心がある企業の方には、所属している業界に関係なく、当課に相談していただきたいと思います。また、MaaS関係の活動を推進している“スマートモビリティチャレンジ推進協議会”は、経済産業省の自動車課と連携して、国交省では当課が事務局を務めています。

### 日本発のMaaSにとって

#### 欧米とは異なる背景や事情

**KPMG**：欧州では以前から、最近は米国でもMaaSという表現が使われるようになってきましたが、欧州と米国ではMaaSが異なる意味で使われているように感じます。例えばフィンランドやスウェーデンのMaaSは、MaaS事業者がモビリティサービスを自ら提供するのではなく、サービスを提供している事業者をパッケージ化するサービスのことを指しています。これに対し、米国では1つの企業がワンストップでモビリティサービスを提供するのがMaaSであると捉えられているイメージがあります。ちなみにITS世界会議ではMobility on Demand(MOD)という言い方がされていました。

日本でもMaaSという言葉は浸透してきましたが、日本の実態を考えていくうえで欧米とは異なる背景や事情があれば教えてください。

**重田**：世界における主要国の日本大使館に調べてもらったところ、MaaSという言葉で実際にサービス提供しているのは数カ国しかないことが分かりました。そのため、用語の使い方については、当課でしっかりと見極めてから国内に発信していく必要性を感じていますが、AIやIoTなどの新技術を活用し、利用者の利便性を高めるような移動サービスが広まりつつあるのは世界共通だと認識しています。

日本の事情を考えるうえで重要なのは、公共交通の成立が欧州と日本では大きく異なることです。欧州では公共サービスとして公共交通が提供されていますが、日本では鉄道、バス、タクシーなど数多くの公共交通を提供しているのは民間事業者です。経済が右肩上がりの時は、都市開発を含め収益を得られたのですが、

近年はそれが難しくなってきたり、従来の公共交通サービスのビジネスモデルからの転換が必要になってくる難しさがあります。

大手電鉄系のMaaSサービスを見ると、鉄道だけでなく主要駅にバスやタクシーを走らせる、観光事業を行うといったことに取り組んでいます。このような事例を見ると、そもそも交通事業者がMaaSを提供できる事業環境にあったことが分かります。交通事業では採算がとれなくても、観光、小売り、医療福祉といった幅広い周辺サービスとの連携を工夫することで公共交通+周辺サービスという形で提供するMaaSのモデルは欧州にはあまりなく、日本独自のものではないでしょうか。こういったところに日本でのMaaSに発展の可能性を感じています。

### 改正地域公共交通活性化再生法を 制定した背景

**KPMG**：私鉄が交通サービスだけでなく、デベロッパー事業や小売事業などを行うというビジネスモデルは日本が誇れる先進事例として挙げられます。そういったプレーヤーはこれからも重要ですが、そこにIT業界や自動車業界などがMaaSを語るうえで切り離せない存在になりつつあると考えています。

**重田**：地方版MaaSは、特に、地域の移動手段の確保という課題に直面している自治体が主導し、そこにITを提供するサービス企業が協力し、実際の運行は地元の交通事業者が行うモデルがよく見られます。ただし、その際に考えなくてはならないのが収益面で、これは、新サービスにより収益を飛躍的に向上させることは難しいのが現実ではないかと思っています。地域の移動手段を維持するために公共団体から提供される補助額の増加を抑え、また削減していくために、新しいサービスを提供するということだと思います。このような背景を踏まえた、新しい地方版MaaSのビジネスモデルを日本としては目指していきたいですね。

**KPMG**：自治体が主導し、民間のアイデアやノウハウを盛り込んでいくためには、第三セクターのような公民が一体となった組織のあり方についても一度検討する価値があるのではないかと思います。仕組みについてのお考えがあれば教えてください。

**重田**：「改正地域公共交通活性化再生法」という新しい法律は、“地域の移動手段を総動員する”ことを目指しています。路線バス、コミュニティバス、スクールバス、介護用バスなど、すべての交通サービスを活用し、さらには安全性の確保を最優先としたうえで、地域のニーズに適切に対応できるような自家用有償旅客運送のあり

方を考えていかなければならないと思っています。

そのきっかけの1つになり得るのがMaaSではないかと思っています。加えてMaaSの目的・効果とも言える、外出機会を作り出し、地域の人が移動するようになることで少なくとも地元経済への貢献も増えていくと思います。健康な高齢者が増えることは医療・福祉にとってプライオリティの高いテーマでもありますので、そういった部局ともうまく連携していければと思っています。

### 地方版MaaSが全国展開していくために 必要なこと

**KPMG**：地域や社会として最低限必要な移動サービスは提供されるべきですが、そのサービスのみで採算を得るのは難しいことから、行政による一定の支援や補助には頼らざるを得ないと思われます。しかし、その支援に依存するのではなく、一定部分までは支援を減らしつつ、独自に売上や利益を稼げる余地を残しておくことが重要だと思っています。国内における地方版MaaSの成功事例となりつつある豊明市のチョイソコやMaaS先進国であるフィンランドの代表的企業のKyytiは、うまくバランスを取ってサービス提供している印象です。今後、日本全国で地方版MaaSが普及していくために重要なことは何でしょうか。

**重田**：1つの地域で成功させた後に、他のエリアにも展開していくという戦略を持った事業者がいることが理想的です。特定の地域だけで収益を上げることは難しいので、横展開することで総合的に収益性を確保できる事業者が出てきてほしいと考えています。ただし、地域課題に直面すべきサービスでもあることから、自治体としっかりとタッグを組んで進めてもらえることが不可欠です。

### 地方版MaaSの普及に向けて 地域と連携した国土交通省の新体制

**KPMG**：モビリティサービス推進課は本省のセクションですが、各運輸局の相談窓口はどうなっているのでしょうか。

**重田**：各運輸局の交通政策部交通企画課がMaaSを担当しています。MaaSの普及に向けた講演会の実施、案件形成に向けた各種調整、MaaS関連の補助・支援事業の窓口などを担当しています。

**KPMG**：大きな方針を決めるのは本省になると思いますが、地域で解決すべきことで運輸局の支援が必要な場合には交通政策部交通企画課が窓口となってくれるというのは分かりやすい仕組みですね。そういう仕組みになっていることは多くの事業者に浸透しているのでしょうか？

重田：現在は全国に周知されているという状況ではありませんが、2020年4月以降は補助や案件の申請がすべて各運輸局を通して本省に上がってくる仕組みになりますので、周知されていくものと思われまます。スマートモビリティチャレンジ推進協議会の地方版である“地域シンポジウム”もあり、その運営は運輸局と経産局が共同で行っています。

### 公共交通事業者が他の事業者と連携して 取り組める仕組みを構築

KPMG：MaaSの盛り上がりがかっけとなって自動車業界やその周辺業界、ITや通信業界、商社や小売事業者などがモビリティサービス事業への参入を検討するようになっていますが、これら企業の地方版MaaSへの関与についてはどのようにお考えでしょうか。

重田：「改正地域公共交通活性化再生法」ではMaaS事業を位置付け、円滑な事業実施を後押しするために、複数モードにわたる運賃設定の手続きのワンストップ化という規制緩和を行います。また、交通事業者だけでなく観光、小売り、医療福祉といった幅広い関係事業者も含めた任意の協議会を自治体が自由に作る事ができる制度を整えます。併せてMaaSを提供しようとする事業者が協議会の設置を地方自治体に働きかける要請制度も設けます。この協議会をきっかけに自治体主導で幅広い関係者が協力する枠組みが作られ、MaaSを提供するなど新しいアイデアを有する事業者がリードして新しいモビリティサービスを具体化していくと、地域に根差した理想的な地方版MaaSの実装へとつながっていくと考えています。

### 先行するフィンランドからの学び

KPMG：MaaS先進国であるフィンランドから学べる事があれば教えてください。

重田：Kyytiの取組みから学べたことは、彼ら自身が地方版MaaSのビジネスモデルを作り上げたということです。交通密度が低い地方では公的補助が行われることが前提となっているため、そのことを前提に新たなサービスを創り出すべきというコメントがありました。その考えは今回の新しい法律にも盛り込まれています。

また、MaaSのデータ連携のガイドライン作成の際にはフィンランドの交通サービス法を研究しました。先行する事例があることは大いに参考になります。MaaS先進国のフィンランドとは、これからも引き続き連携していきたいと思っています。

## 持続可能な運送サービスの提供の確保に資 地域公共交通の活性化及び再生に関する法

### 地域が自らデザインする地域の交通

- 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
  - ・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
  - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・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)も計画に位置付け
  - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
  - ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

### 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

#### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

##### <地域に最適な旅客運送サービスの継続>

- 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右の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

実施方針に定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④	タクシー(乗用事業)による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

#### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

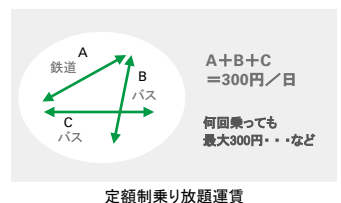
##### <利用者目線による路線の改善、運賃の設定>

- 【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



- 【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設

- ⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進併せて、独占禁止法特例法案(内閣官房提出)により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

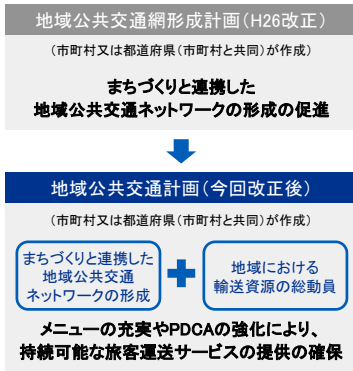




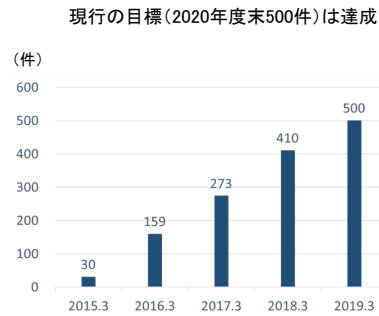
# する取組を推進するための 律等の一部を改正する法律



## 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】



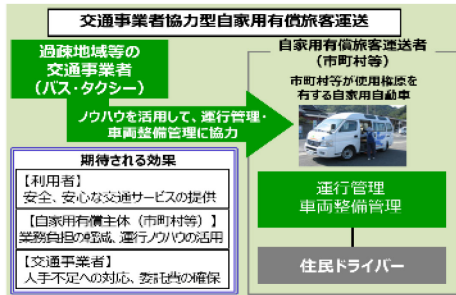
## 地域公共交通網形成計画の策定状況



## 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### <自家用有償旅客運送の実施の円滑化>

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化  
⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応



### <貨客混載に係る手続の円滑化>

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設  
⇒旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進



貨客混載

### < MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 >

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設  
⇒交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- MaaSのための協議会制度を創設  
⇒参加する幅広い関係者の協議・連携を促進



複数交通機関の一括フリーバスの提供

## 交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)  
・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備  
⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点(トラックターミナル等)の整備  
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ

物流拠点



仮説提示

## 地方版 MaaSが成立するための要件は？

マイカー依存の進展、人口減少、中心市街地の荒廃などによって、地方の公共交通の多くは縮退する一方となっている。そこにドライバー不足やドライバーの高齢化が重なり、路線バスだけでなくタクシーを含めた移動手段の縮退に拍車をかけている。

高齢化の進展や小中高の統廃合が進む地方において、公共交通やタクシーの縮退はさらなる人口減少につながりかねず、地域住民の最低限の移動手段を確保する地方版MaaSへの期待が高まっている。しかし、現在提供されている地方版MaaSは、解決策としての決定打に欠けている、または実証実験の域を超えていないものが多く、持続可能なサービスとしての定着が難しいと考えられる。

そこで地方版MaaSが成立し、持続可能なサービスとして提供され続けるためには、どのような要件を満たす必要があるのかを仮説として提示したい。

### 1) ユーザー視点で 使いやすいサービスとなっているか？

持続可能なサービスとして提供され続けるために最も重要なのは、提供されている／提供されようとしている地方版MaaSのサービスがユーザー視点で使いやすいものとなっているかという点である。マイカーに慣れている地域のユーザーにとって、バス停などサービスを利用できる場所までのアクセスが悪い、目的地まで行くために待ち時間の長い乗り換えが必要、といった不便があると、マイカーの代替手段としての魅力に欠けるという理由から使われなくなる可能性が高い。交通空白地域で提供されているデマンド交通のなかには、市内中心部に出る場合には途中で路線バスに乗り換える必要がある、頻繁に行く目的地が市町村外にあることからデマンド交通ではアクセスできないなど、ユーザーの利便性に欠けるという意見を耳にする。また、自家用有償旅客運送のなかには、自宅から目的地までの往路では使えるが、帰路では路線バスやタクシーを利用しなければならないものがある。

利用料金についてもバス料金以上、タクシー料金未満の範囲でユーザー利便性と事業者の採算性のバランスの取れた価格帯に設定することが適切と考えられるが、提供するサービスによってバス事業としての制約

あるいはタクシー事業としての制約を受けることから、バランスの取れた料金設定が実現できていないケースも多い。

現状提供されているモビリティサービスには、社会経済の変化に対応して従来のビジネスモデルや経営資源の配分から転換されないまま、既存規制と業界慣行の枠組みの中で必ずしもユーザー視点での使いやすいサービスとなっていないものが少なからず存在する。また、国家プロジェクトを含めて数多くの実証実験が行われているが、提供する期間が限られている、無料であるなど、サービス実装を想定した料金設定にはなっていないケースが多い。このような方法では地域住民の真のニーズを拾うことが難しいため、実サービスとして提供された際にユーザーニーズとの乖離が発生してしまう可能性がある。

事例として紹介した豊明市のチョイソコの場合は、実サービスとして提供するところからスタートし、2019年4月からは料金を200円とする有料化に踏み切っている。また、スポンサー企業と会員の意見を聞きながら、ルートやバス停の場所などを見直すことでユーザーの利便性を維持する努力が重ねられている。

地方版MaaSがユーザー視点で使いやすいサービスとなるためには、実サービスの導入を前提としたうえで、制度やサプライサイドの都合に過剰に振り回されない工夫が求められる。

## 2) 持続可能なサービスを提供する主体が存在するか？

どのような形態でモビリティサービスを提供する場合であっても、地域住民にとって不可欠なサービスが持続可能に提供され続けるためには、そのサービスを提供し続ける意思のある主体が必要となる。主体になり得る候補としては、路線バスなどを提供している公共交通事業者、地元のタクシー会社、地域のNPO法人、新しいモビリティサービス事業者などがあるが、**カギを握るのは、「どの事業者が地域全体の移動課題やユーザーニーズを把握したうえで最適なサービスを提供しようとしているか」「当該事業者が持続的にサービスを提供し続ける意思を有しているか」「そのサービスを提供するにあたって採算性のあるビジネスモデルを構築できているか」の3点である。**主体性のある事業者が現れるかどうかは、3) で指摘する地方自治体や政府からの支援の影響も大きい。

現在提供されている新しいモビリティサービスでは、域外の新規企業（あるいは新規事業）が自治体のサポートを得て、地元の交通事業者と連携してサービス提供している事例が多い。このように自治体が「接着剤」的な役割を果たすことで、地域に対する一定のコミットメントを民間企業から引き出すことは地方版MaaSの成功のために欠かせない。



3) 地方自治体や政府からの  
強力な支援が得られているか？

Kyytiやチョイソコの事例からも明らかであるのは、地方版MaaSが事業として採算性を単独で成立させることがほぼ難しいという実態である。また、1)や2)で述べたように既存の交通秩序や規制体系を前提とする限り、真のユーザーニーズに応えたサービスの提供や、地域にコミットして持続可能なサービスを提供する主体の登場は期待できない。必要最低限の交通手段を維持する前提で一定の財政的支援を担保し、ユーザーニーズに応えたサービスが提供されるよう制度面・運用面でのサポートを国と地方自治体の両方が行うことが不可欠である。

改正地域公共交通活性化再生法の成立によって、“地域が自らデザインする地域の交通”を国土交通省と各地域の運輸局が全面的にサポートできる体制が整うが、新しいモビリティサービスの事業者を地元自治体が強力に支援するとともに、国土交通省や運輸局が地域の実情やユーザーニーズに合わせて規制を柔軟に適用することが望ましい。

これまでのモビリティサービスの場合、①車両の登録、②ドライバーの免許種別（2種免許の保有など）、③既存のバス路線への配慮、④低い運賃設定の自由度など

によって、ユーザーニーズ／地元自治体／サービス提供者のいずれの意向にも合致しない形でサービス提供せざるを得ないことが多々あったが、改正地域公共交通活性化再生法の施行を通してこのようなことがないように解消されていくことが期待される。

また、事業者がサービスを持続可能に提供し続けるためには、事業者の努力次第で売上や利益を伸ばしていけるようなインセンティブがビルトインされている必要がある。フィンランドの事例では、地方に居住する通院患者がタクシーを利用する際には健康保険がコストの大半をカバーすることで財政的な支援を担保し、Kyytiのような新しいモビリティサービス事業者がタクシーの空席を一般客に販売することで、新たな売上機会を得るという構造になっているため、事業者側に営業努力を行うインセンティブが発生する。しかし、チョイソコの事例では、スポンサー企業からの収入を増やしていくことで自治体による補助を減らすという構造になっていることから、事業者側の経営努力が事業者の売上や利益向上につながるということが必ずしも保証されているとはいえない。そこで、地域交通の維持のために必要と考える一定の補助金額を国と自治体で設定し、各事業者の創意工夫によって追加の売上や利益が計上できた場合は、事業者の収益機会とするような構造を実現していくことが期待される。



#### 4) 他地域や他国に横展開できるモデルとなっているか？

日本が高度成長や人口増を謳歌していた時代には、交通事業者が地域に根差したさまざまな交通サービスを提供することで十分な収益機会の獲得が可能であった。しかし、東京への一極集中、マイカー依存、中心市街地の縮退、ドライバー不足などによって、現状のままでは地域の交通事業者が生き残ることが困難になりつつある。

一方、ライドシェア、カーシェアリング、電動キックボードシェアリングなど、海外で登場したさまざまな新しいモビリティサービスの事業者は、地域に根差して新しいモビリティサービスを導入したのちに、市民権を得たサービスを他地域や他国に横展開していくことで効率性や採算性を大幅に改善している。

人口減少が進むことが確実であるなか、地方版MaaSを提供する事業者が効率性や採算性を向上していくためには、ある地域で成功したモデルを他地域や他国に横展開していけるようにすることが欠かせない。そのためには、地域に根差した事業者が全国展開（あるいは海外展開）できる事業者と連携してサービス開発を行うといった新しい関係性を作っていくことも必要と思われる。

地方版MaaSが成立するための要件として4つの論点を提示したが、実装に移行する過程では当初は想定していなかったようなさまざまな課題に直面する可能性がある。それらの課題を解決し、成功率を高めていくためには、政府・自治体・事業者が連携してPDCAを回し続けられる仕組みを構築していくことも必要になるだろう。本誌を参考に、地域の交通事業者、新しいモビリティサービスの提供事業者、地元自治体、政府がこれまでにない新たな連携や役割を果たしていくことで、国内各地で持続可能なサービスが提供されていくことを期待したい。

### 地方版 MaaSの成立要件

#### 1 ユーザー視点で使いやすいサービスとなっているか？

- 乗車場所へのアクセスが悪くないか
- 待ち時間が長くないか
- 乗換が必要となっていないか
- 一定の頻度で利用できるか
- 使いやすい料金となっているか

#### 2 持続可能なサービスを提供する主体が存在するか？

- 地域の実情に引きあおうとする事業者がいるか
- 持続的にサービス提供する意思のある事業者がいるか
- その事業者は採算性のあるビジネスモデルを構築できているか

#### 3 地方自治体や政府から強力な支援が得られているか？

- 最低限の交通手段を維持する目的で地方自治体が一定の財政支援を担保しているか
- 国土交通省や運輸局が地域の実情に応じて規制を柔軟に適用しているか
- 事業者の創意工夫による売上や利益が事業者の収益機会につながる仕組みとなっているか

#### 4 他地域や他国に横展開できるモデルとなっているか？

- 特定地域にとどまらず、他地域や他国に横展開できる仕組みとなっているか
- 地域に根差した事業者が全国展開できる事業者と連携する形をとっているか

## KPMGモビリティ研究所について

自動車業界が大変革期を迎え、ヒトやモノの移動、すなわちモビリティは、電気自動車の対応、コネクティッドカーならびに自動運転車の普及、そしてカーシェアリングに代表されるサービスとしてのモビリティ（MaaS）といった3つの革新的技術の進歩により、世界の産業構造に大きな影響を与える重要なテーマとなっています。

地方都市におけるモビリティにおいても例外ではなく、次世代のモビリティの活用が、人口流出や高齢化により生じている交通課題の福音となるのではないかと期待され、いかに継続性のある形で解決していくかがわが国のみならず世界的に議論されています。地方都市におけるモビリティ課題解決のためには、中心的な役割を果たしていく自動車業界や運輸業界だけではなく、エネルギー、産業機器、金融、情報通信、官公庁など、多くの業界の知見を結集し、産官学による積極的な検討が必要となります。

「KPMGモビリティ研究所」では、KPMGジャパンにおける関連各産業セクターや海外関連研究グループとグローバルに連携し、社会構造の変化を1つの切り口＝モビリティで捉えて産業横断的に研究しています。将来的には、産学官連携のハブとしての役割を果たしながら、日本のモビリティ発展に寄与することを目指しています。

---

### 概要

---

名称	KPMGモビリティ研究所	英文表記：KPMG Mobility Research Japan
	所長：小見門 恵	
	アドバイザー：石田 東生	筑波大学 名誉教授／一般財団法人 日本みち研究所 理事長
	伊藤 慎介	株式会社 rimOnO 代表取締役社長
	宮代 陽之	株式会社国際経済研究所 非常勤フェロー
設立日	2018年9月1日	
所在地	東京都千代田区大手町1-9-7 大手町フィナンシャルシティサウスタワー	
業務内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティに係る産官学の取組みに関するグローバルレベルでの情報収集、および調査研究</li> <li>モビリティ関連分野の専門家の育成</li> <li>内外の知見を集めた専門ニューズレターの発行</li> <li>関連セミナー、フォーラムの企画・実施</li> <li>寄稿や出版を通じた情報発信</li> <li>産学官が連携したコンソーシアムの組成や実証実験実施など</li> </ul>	



# Contact us

KPMGモビリティ研究所

**T** : 03-3548-5159

**E** : mobility-inst@jp.kpmg.com

ここに記載されている情報はあくまで一般的なものであり、特定の個人や組織が置かれている状況に対応するものではありません。私たちは、的確な情報をタイムリーに提供できるよう努めておりますが、情報を受け取られた時点及びそれ以降における正確さは保証の限りではありません。何らかの行動を取られる場合は、ここにある情報のみを根拠とせず、プロフェッショナルが特定の状況を綿密に調査した上で提案する適切なアドバイスをもとにご判断ください。

© 2020 KPMG AZSA LLC, a limited liability audit corporation incorporated under the Japanese Certified Public Accountants Law and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

Printed in Japan. 20-1039

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.