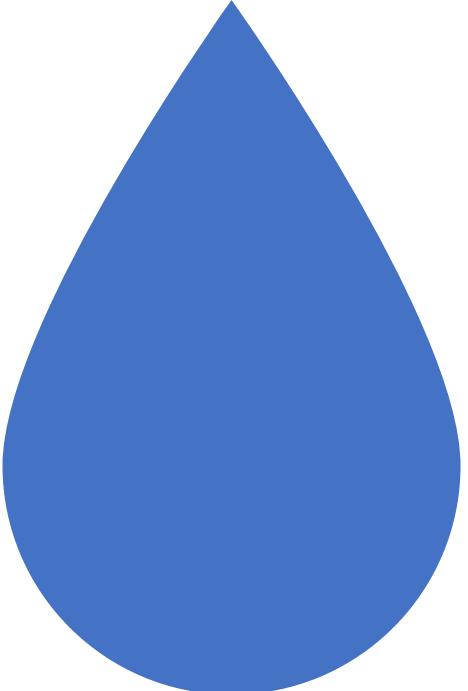


【有識者セミナー】
**専門家と考える持続可能な
新上五島町の交通まちづくり**

開始までもうしばらくお待ちください。



新上五島町「空白地域」解消等リ・デザイン全面展開PJモビリティ人材育成事業
～新上五島町交通ビッグデータ利活用及びオペレーション人材育成事業～

【有識者セミナー】専門家と考える持続可能な新上五島町の 交通まちづくり

新上五島交通ネットワーク共創協議会
新上五島町SmartGOTOデータ利活用推進協議会

令和7年10月5日

■新上五島町の交通まちづくりプログラム

テーマ

専門家と考える持続可能な新上五島町の交通まちづくり
～モビリティデータを活用した交通施策立案事例の共有、参加者との意見交換～

目的

全国で取り組まれているモビリティ・データ利活用から交通施策立案に繋がるプロセスを学ぶ。
～実践的な研修ワークショップ、OJT研修の意義を理解し、継続的に取り組める体制づくりのキックオフMTG～

日程

令和7年10月5日(日) 9:30~12:00 (予定)

開催形式

現地開催

講演等

モビリティ・データを活用した交通課題の把握と解決策の検討について：佐々木邦明様
「交通まちづくり」に向けた情報共有とディスカッション：清水宏之様

意見交換
テーマ

■参加者との意見交換

- テーマ①：島内の交通弱者を守る空白地域解消に向けたモビリティ・サービス
- テーマ②：主要産業である観光振興につながる新たなモビリティ・サービス
- テーマ③：学生の足を守り、地方創生に資するモビリティ・サービス

■本日のタイムスケジュール

時間	プログラム	担当	時間
9:30～9:35	プログラムの説明（セミナーの趣旨・目的） 開会のあいさつ	KCS佐野	5分
9:35～10:20	モビリティ・データを活用した交通課題の把握と解決策の検討について ～先進事例から見る新上五島町で検討すべきポイント～	早稲田大学創造理工学部 社会環境工学科 佐々木教授	45分
10:30～11:15	「交通まちづくり」に向けた情報共有とディスカッション」	株式会社MaasTechJapan 取締役副社長COO 清水様	45分
11:15～11:50	参加者との意見交換・フリーディスカッション	進行：KCS	35分
11:50～11:55	まとめ（アンケート調査協力依頼）	KCS佐野	5分
11:55～12:00	閉会のあいさつ ワークショップ開催のご連絡	KCS佐野	5分

モビリティ・データを活用した交通課題の把握と解決策の検討について

先進事例から見る新上五島町で
検討すべきポイント

早稲田大学 佐々木邦明

使いやすい公共交通 はどんなもの？

データを活用した課題発見と利用促進

早稲田大学 佐々木邦明



自己紹介

- 佐々木邦明
- 早稲田大学 教授
- 上五島上陸 5回目
- 専門分野
 - 都市計画・交通工学



使いやすい公共交通とは？

- ・使いやすい公共交通といった時に、どういった特徴を考えますか？

使いたいときにすぐ使える

行きたい場所にスムーズに行ける

安い費用で移動できる

公共交通が衰退してきたのはなぜ？

使いたいときにすぐ使える

行きたい場所にスムーズに行ける

安い費用で移動できる

公共交通が衰退してきたのはなぜ？

使いたいときにすぐ使える

行きたい場所にスムーズに行ける

安い費用で移動できる



自家用車

なぜ公共交通が必要？

- ・免許を持てない人の移動を支える
- ・自家用車が使えないときの移動
- ・自動車の移動とは異なる様々な体験
が可能
- ・運転しないという事の役割
- ・クルマは意外とお金がかかる



なぜ公共交通は大切なのか？

- ・免許を持てない人の移動を支える
- ・自家用車が使えないときの移動
- ・自動車の移動とは異なる様々な体験
が可能
- ・運転しないという事の役割
- ・クルマは意外とお金がかかる

移動はそんなに大切？

なぜ公共交通は大切なのか？

- ・免許を持てない人の移動を支える
- ・自家用車が使えないときの移動
- ・自動車の移動とは異なる様々な体験が可能
- ・運転しないという事の役割
- ・クルマは意外とお金がかかる

移動はそんなに大切？

- ・外出しないことの問題
 - ・様々な楽しみが失われる
 - ・社会性が失われる
 - ・健康状態が悪化する
 - ・認知能力が低下する
- ・地域の活力が失われる
- ・・・・

公共交通を使いやすくするためには？

- ・使いたいときにすぐ使える
- ・行きたい場所にスムーズに行ける
- ・安い費用で移動できる

公共交通を使いやすくするためには？

- ・使いたいときにすぐ使える
 - ・頻度を高めて営業時間を延長する
- ・行きたい場所にスムーズに行ける
 - ・ありとあらゆる場所に路線を作る
- ・安い費用で移動できる
 - ・自動車の移動と同じくらいの費用

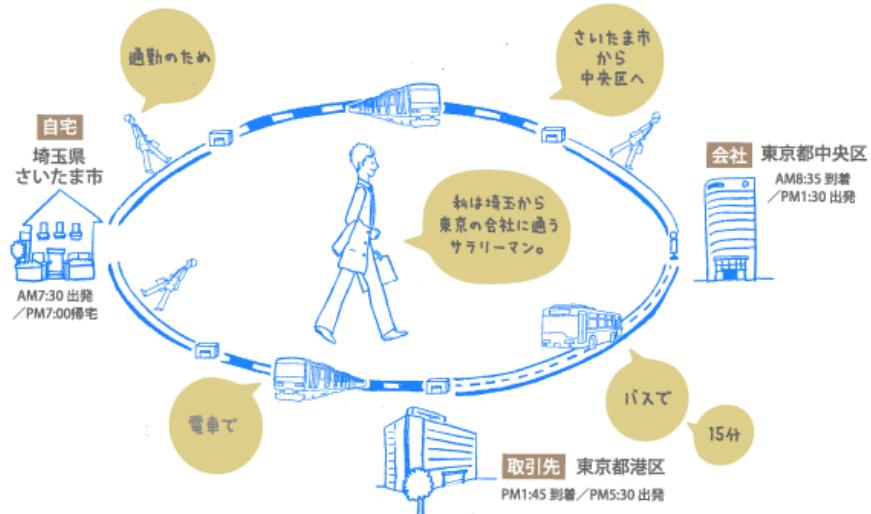
公共交通を使いやすくするためには？

- ・使いたいときにすぐ使える
 - ・頻度を高めて営業時間を延長する
- ・行きたい場所にスムーズに行ける
 - ・ありとあらゆる場所に路線を作る
- ・安い費用で移動できる
 - ・自動車の移動と同じくらいの費用



こんな交通を用意するのは
費用がかりすぎる？

使いやすさ？



- ・本当にいつでもどこでも？
- ・常に全部が全部、そろってい
る必要はない
- ・自動車の平均使用時間は1時間程
度（H22道路交通センサスより）

・必要な時に必要な場所に行く

- ・必要なところとは？
- ・必要な時とは？

明確にする！



データを使って地域公共交通を改善！

- ・人口情報 どこにどんな人が、どれだけ住んでいる？
- ・地域特性情報 どこに何がある？病院、学校、スーパー…
- ・交通ネットワーク情報 今ある公共交通や道路の状況は？
- ・交通サービス利用情報 始発と最終、一日の本数は？
- ・潜在需要情報
- ・持続性情報

出典：国土交通省資料

データを使って地域公共交通を改善！

- ・人口情報
- ・地域特性情報
- ・交通ネットワーク情報
- ・交通サービス利用情報
- ・潜在需要情報
- ・持続性情報

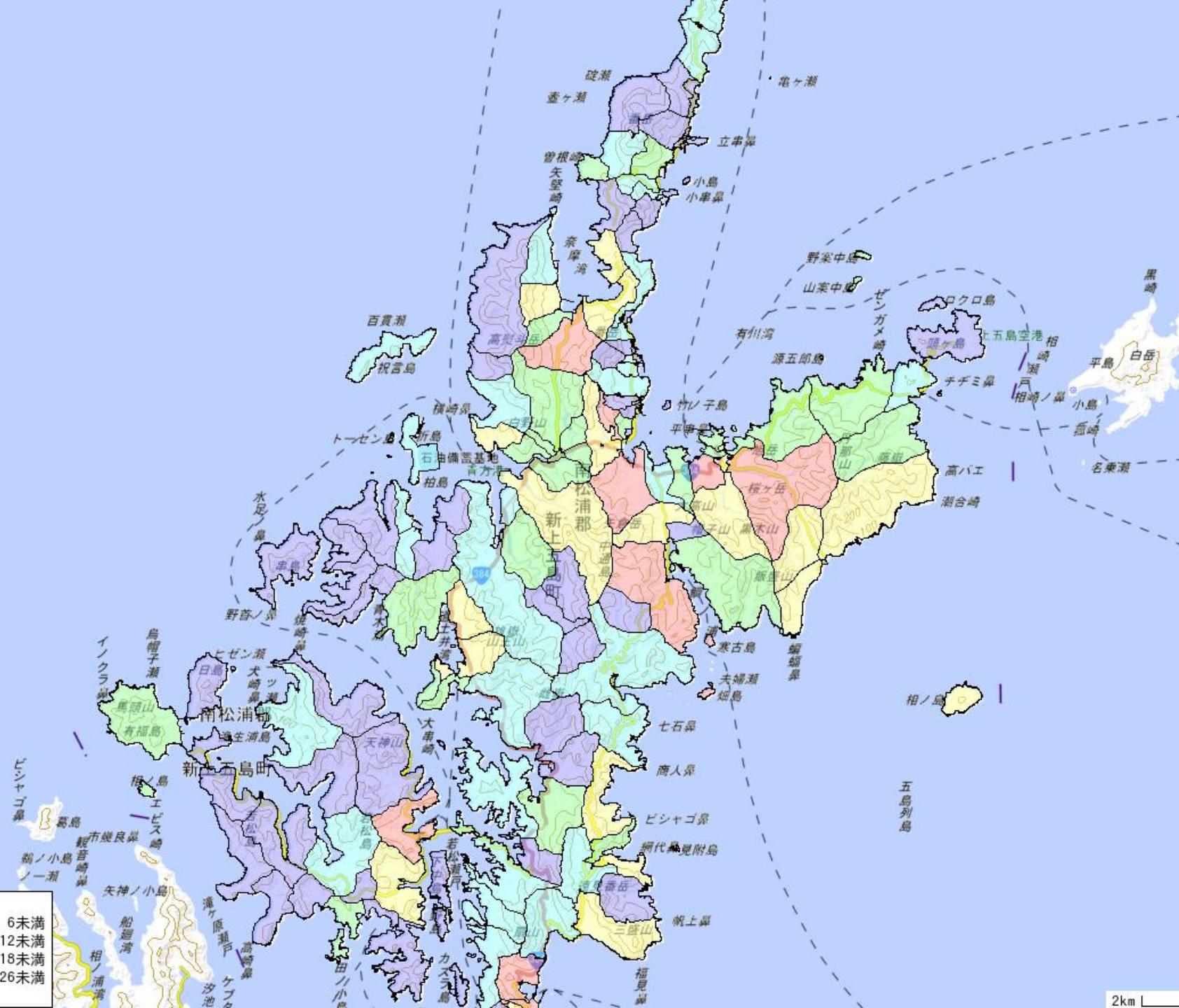
どこにどんな人が、どれだけ住んでいる？
どこに何がある？病院、学校、スーパー…
今ある公共交通や道路の状況は？
始発と最終、一日の本数は？

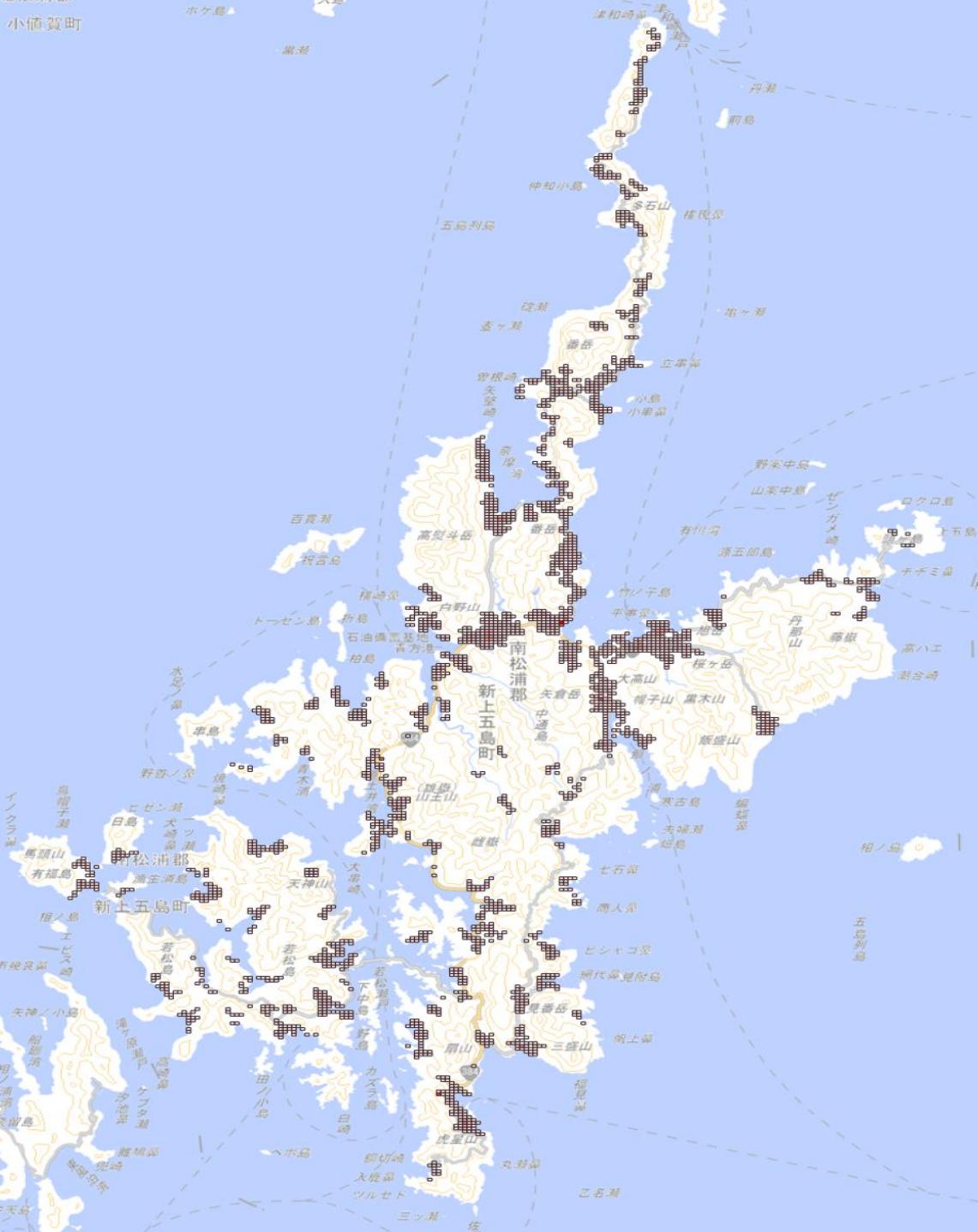
地域環境のデータ

出典：国土交通省資料

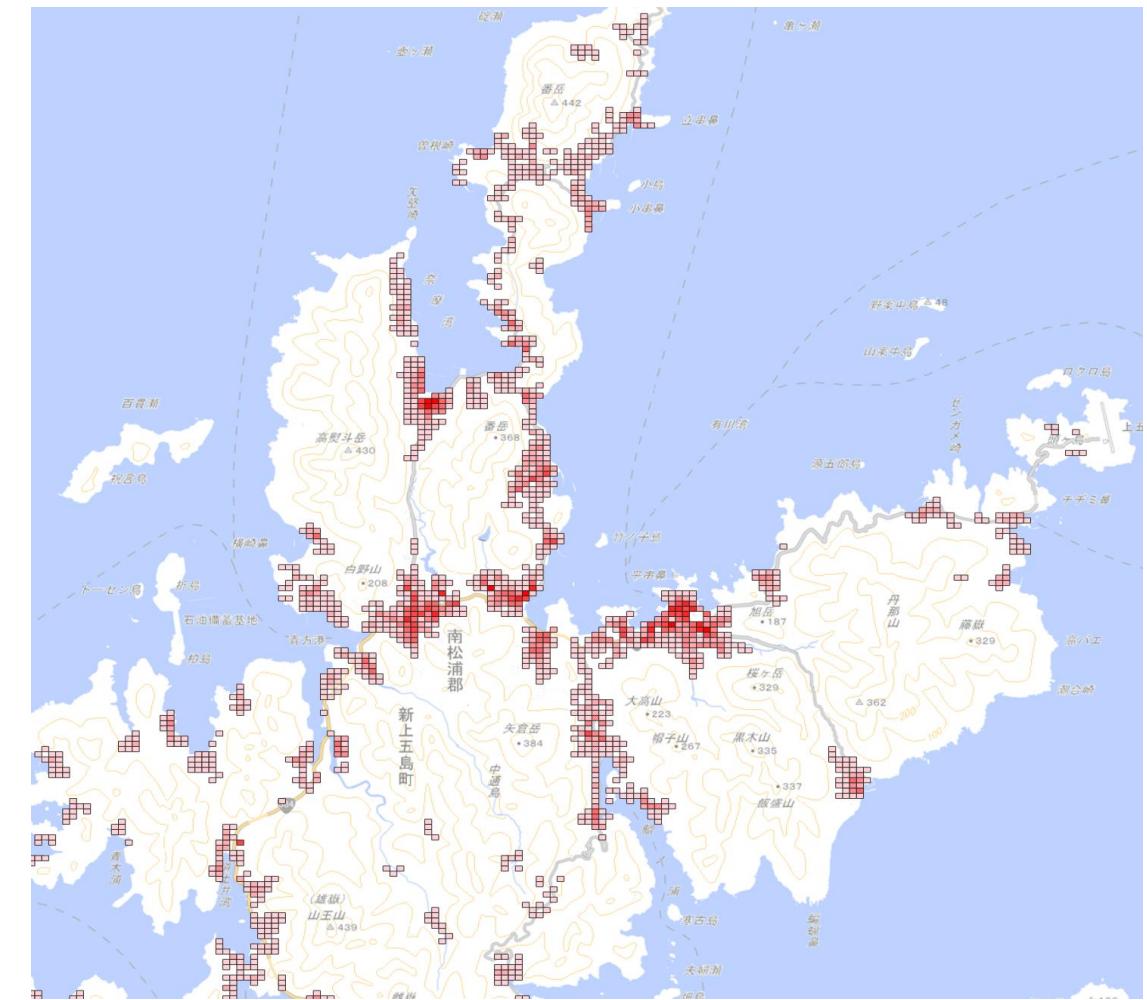
人口情報

- 例
 - 郷別の75歳以上の人数分布
 - 交通需要の基礎情報

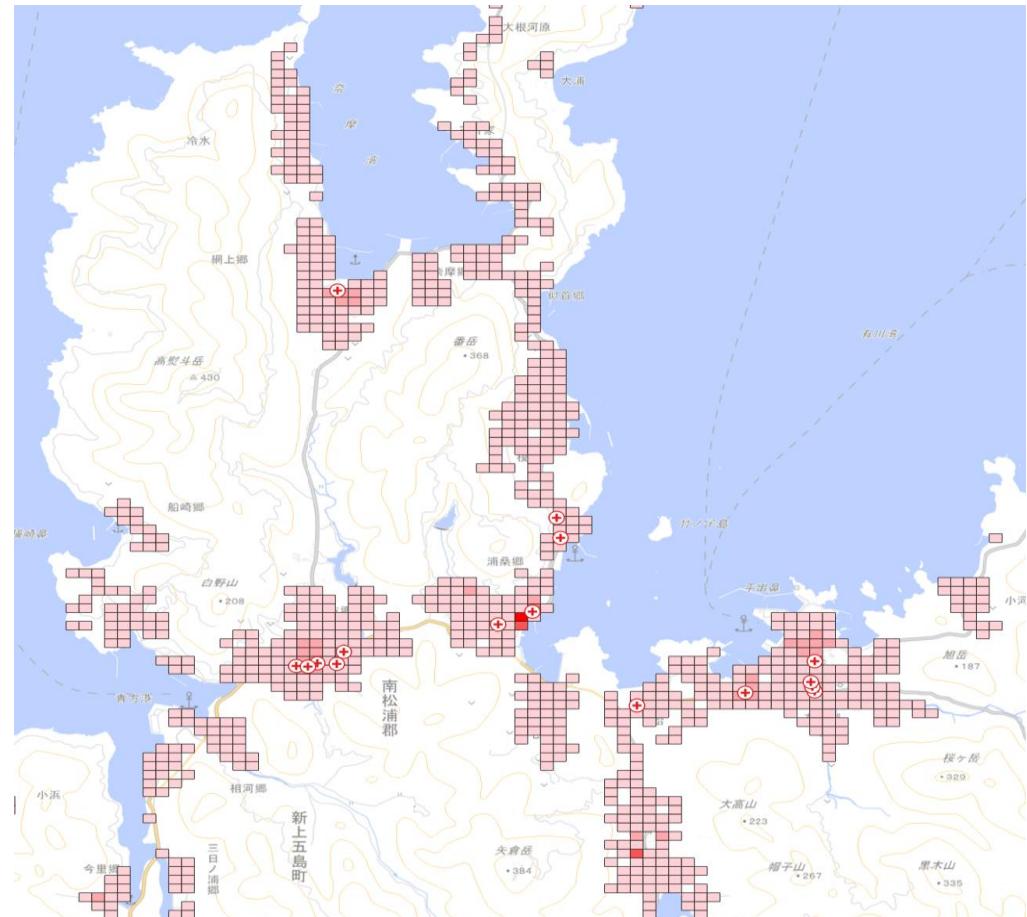
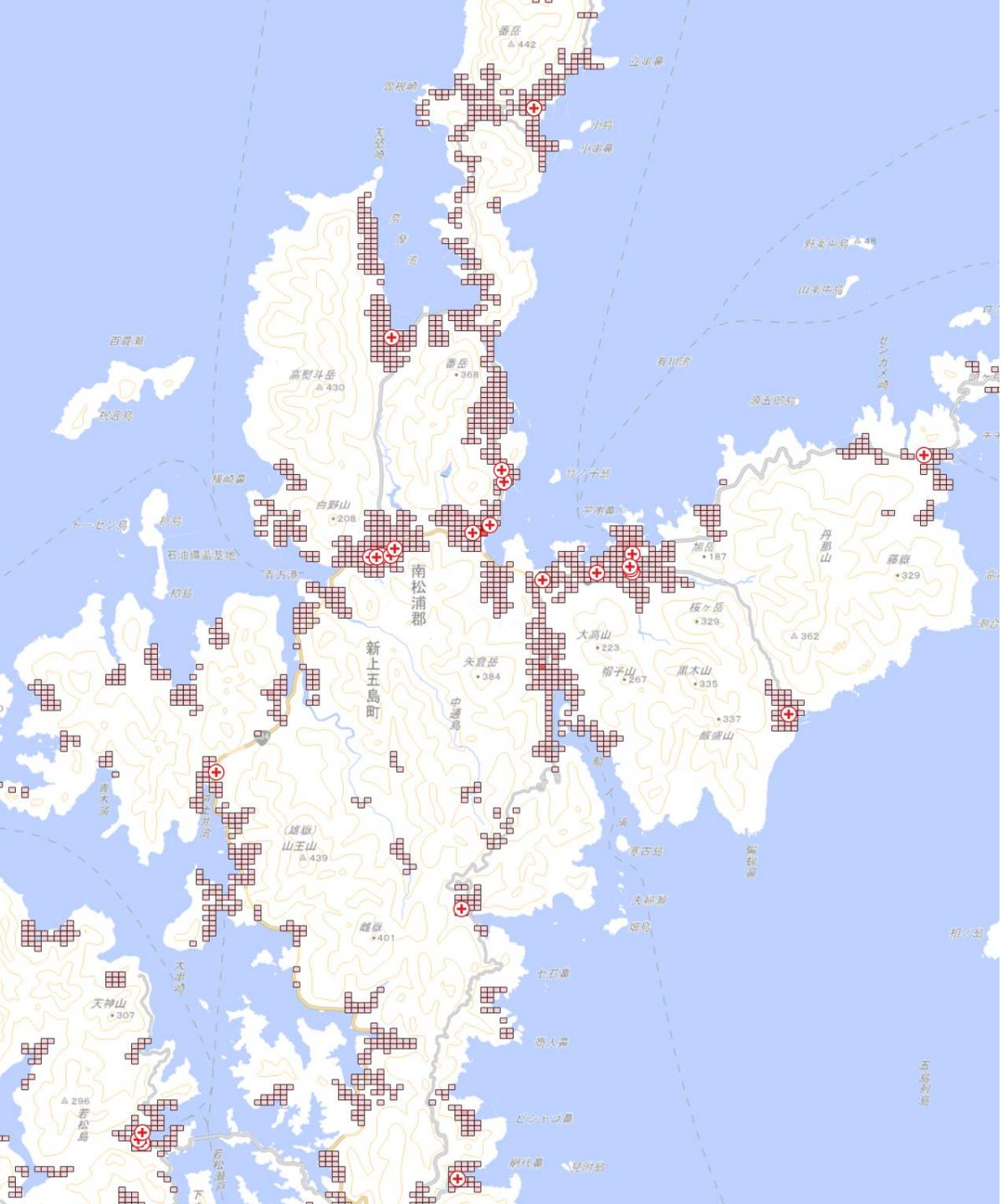




100M単位での分布

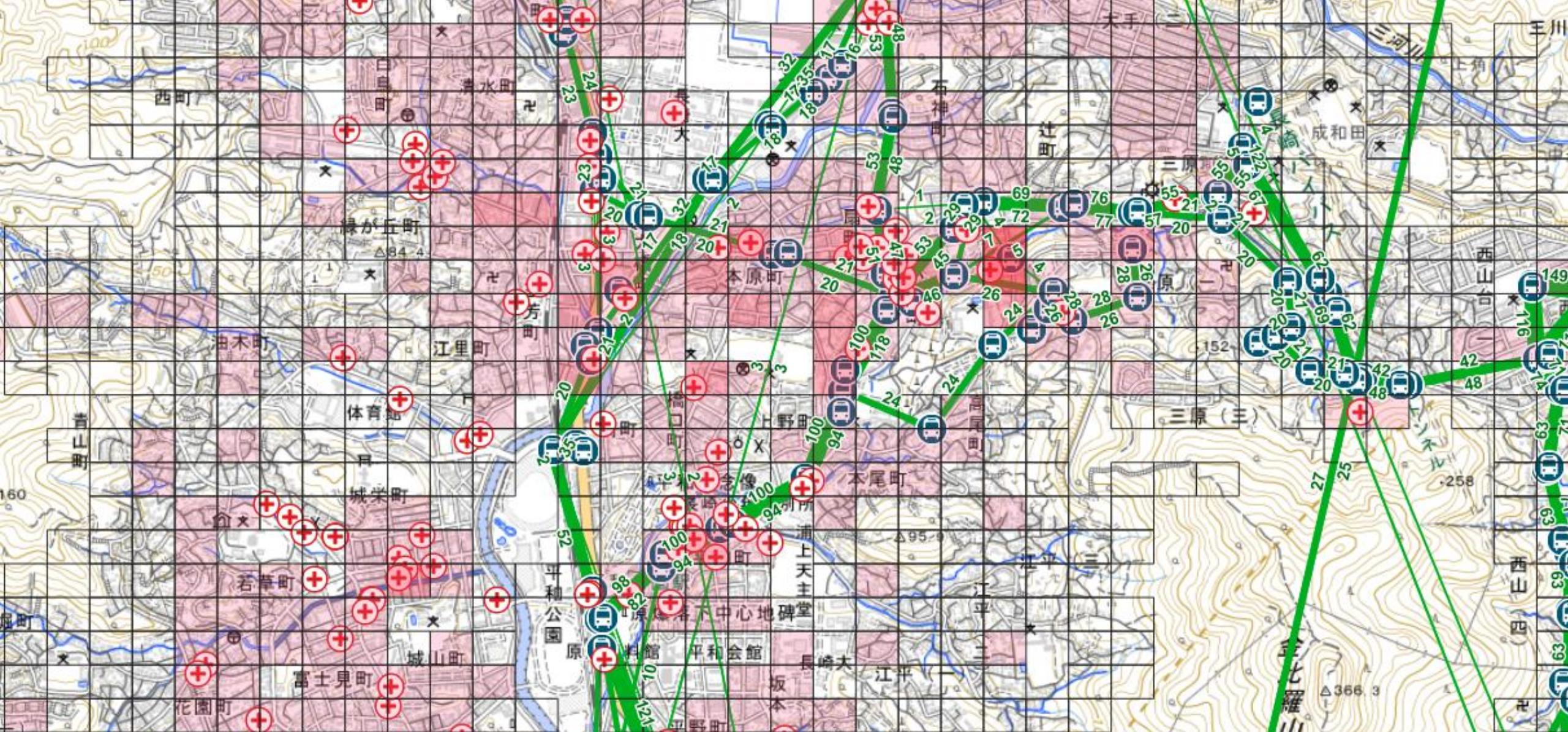


地域特性情報 例：医療施設



交通ネットワーク・サービス情報

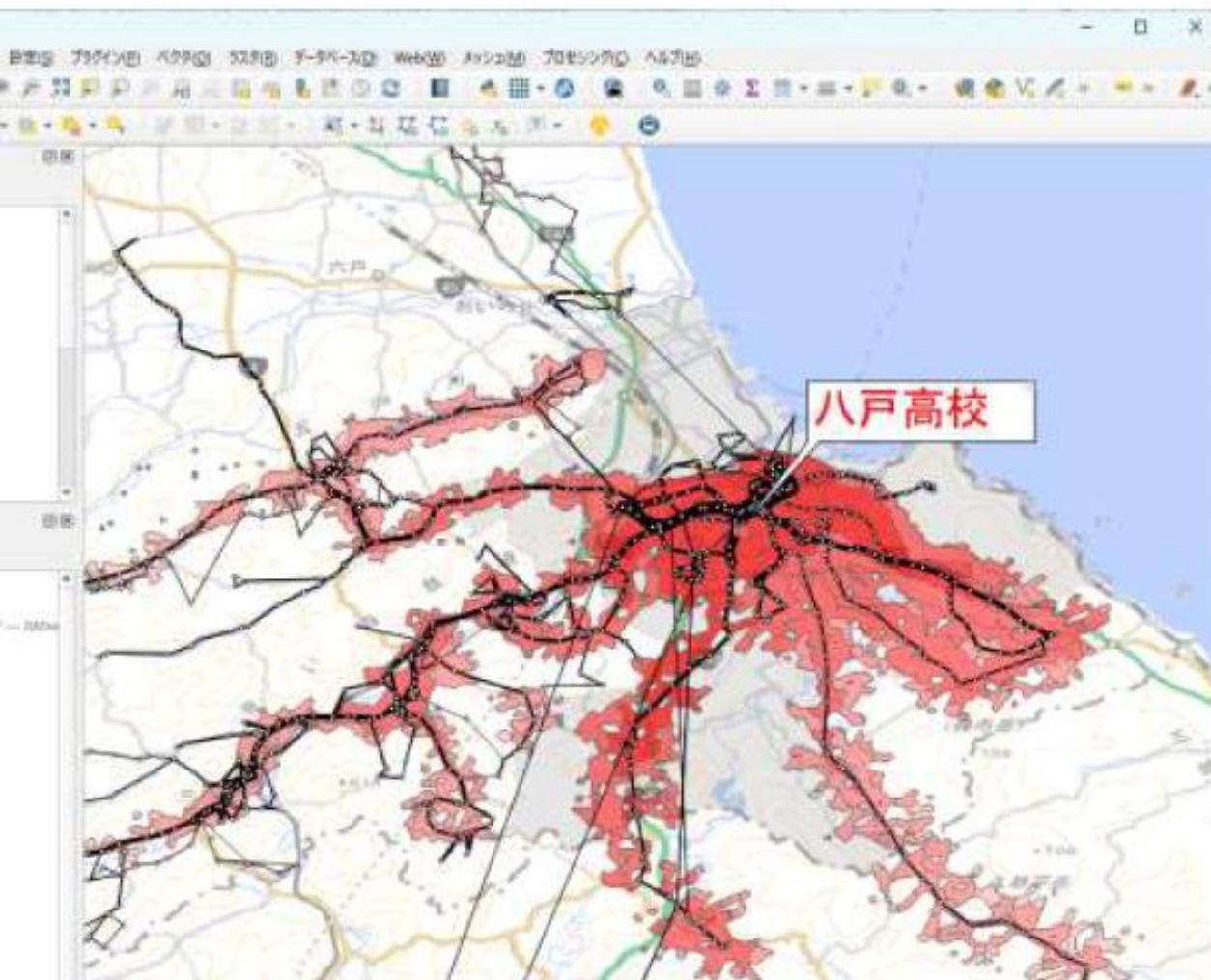
長崎県営バスの路線と頻度



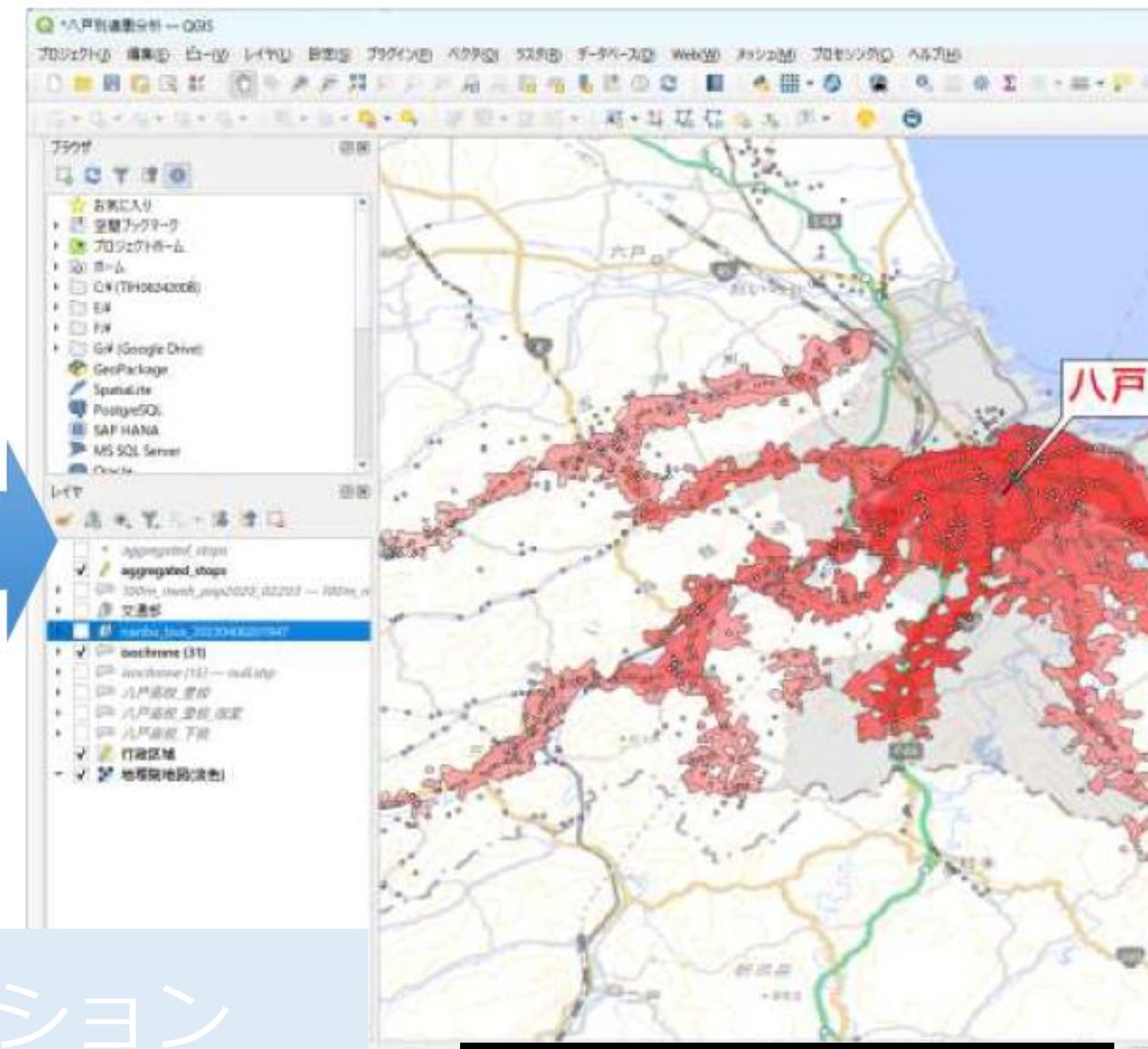
バスルート・頻度と人口分布

長崎市内の長崎県営バスの路線・頻度と人口分布

現状ダイヤでの通学範囲



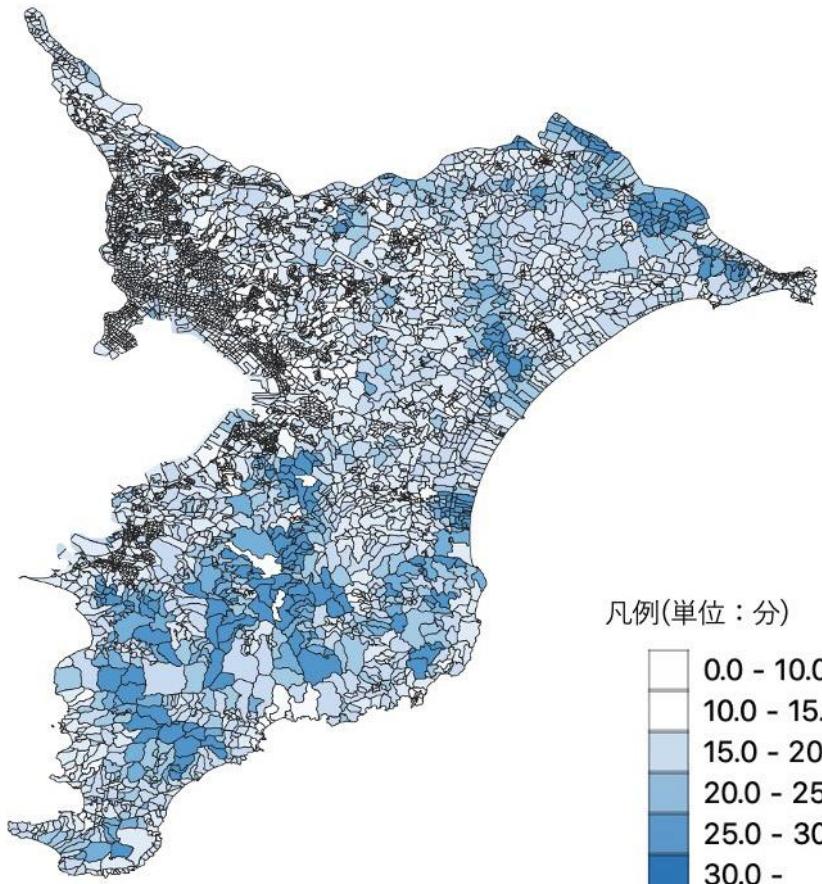
改正後ダイヤでの通学範囲



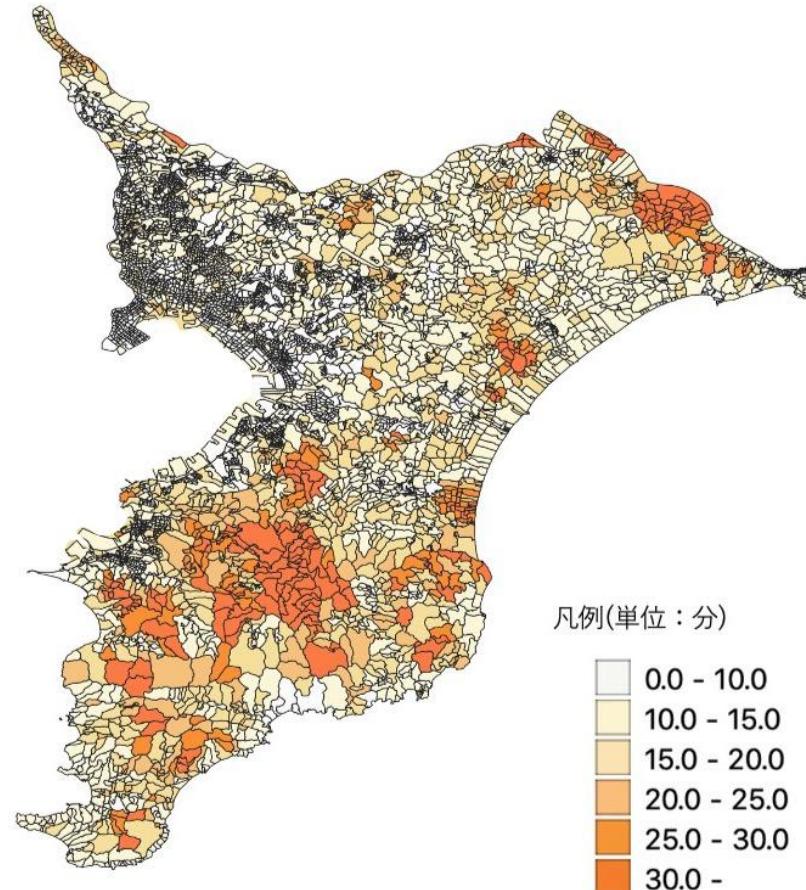
例：バス廃止の影響シミュレーション

出典：北信越運輸局研修会資料

人の側からの交通特性の検証



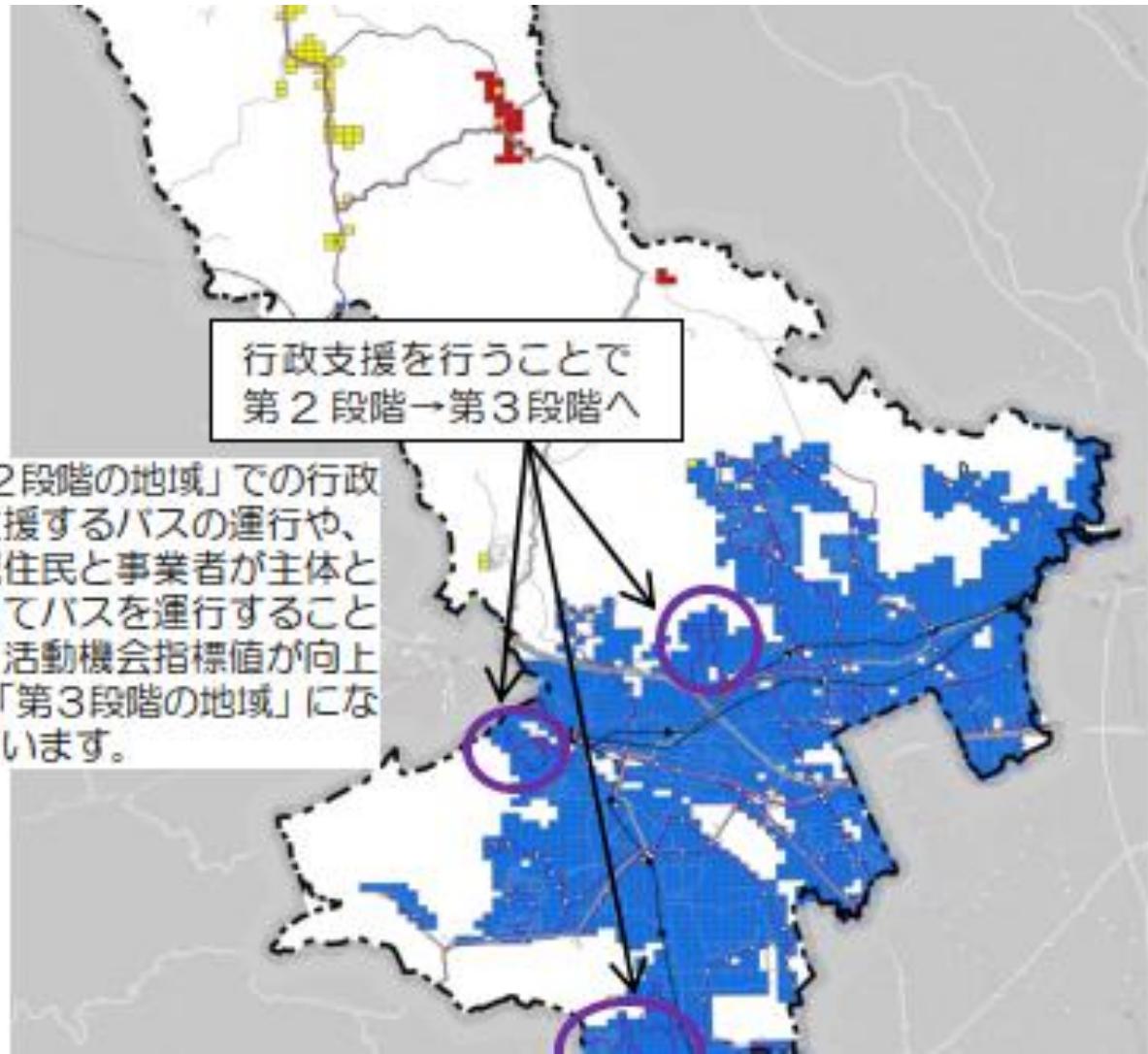
公共交通-病院・診療所一般化費用



公共交通-最寄り品一般化費用

活動機会を検証する

宝塚市の公共交通計画では、徒歩、バスなどを使って買い物や通院可能性を検討して、バスの運営がそれにどの程度寄与しているのかを検証



こちらを参考にすればすぐにでもできます

国土交通省資料

地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」

北信越運輸局 交通事業者・自治体向け交通データ活用研修会
GTFSデータを用いた交通サービスの視覚化

政府統計の総合窓口 (e-Stat) <https://www.e-stat.go.jp/gis>

地域公共交通計画の基本構成

① 基本的な方針

地域交通が目指す姿
(地域交通ネットワーク)

ギャップ

現状診断

② 計画区域、計画期間

※記載義務事項

③ 施策・事業

施策内容・実施主体・実施スケジュール

④ KPI

10のKPI（目標値）

⑤ PDCAスケジュール

評価体制

評価スケジュール

データ活用の意義

現状と目指す姿とのギャップを客観的・定量的に把握することで、取り組むべき課題を明確化することができる

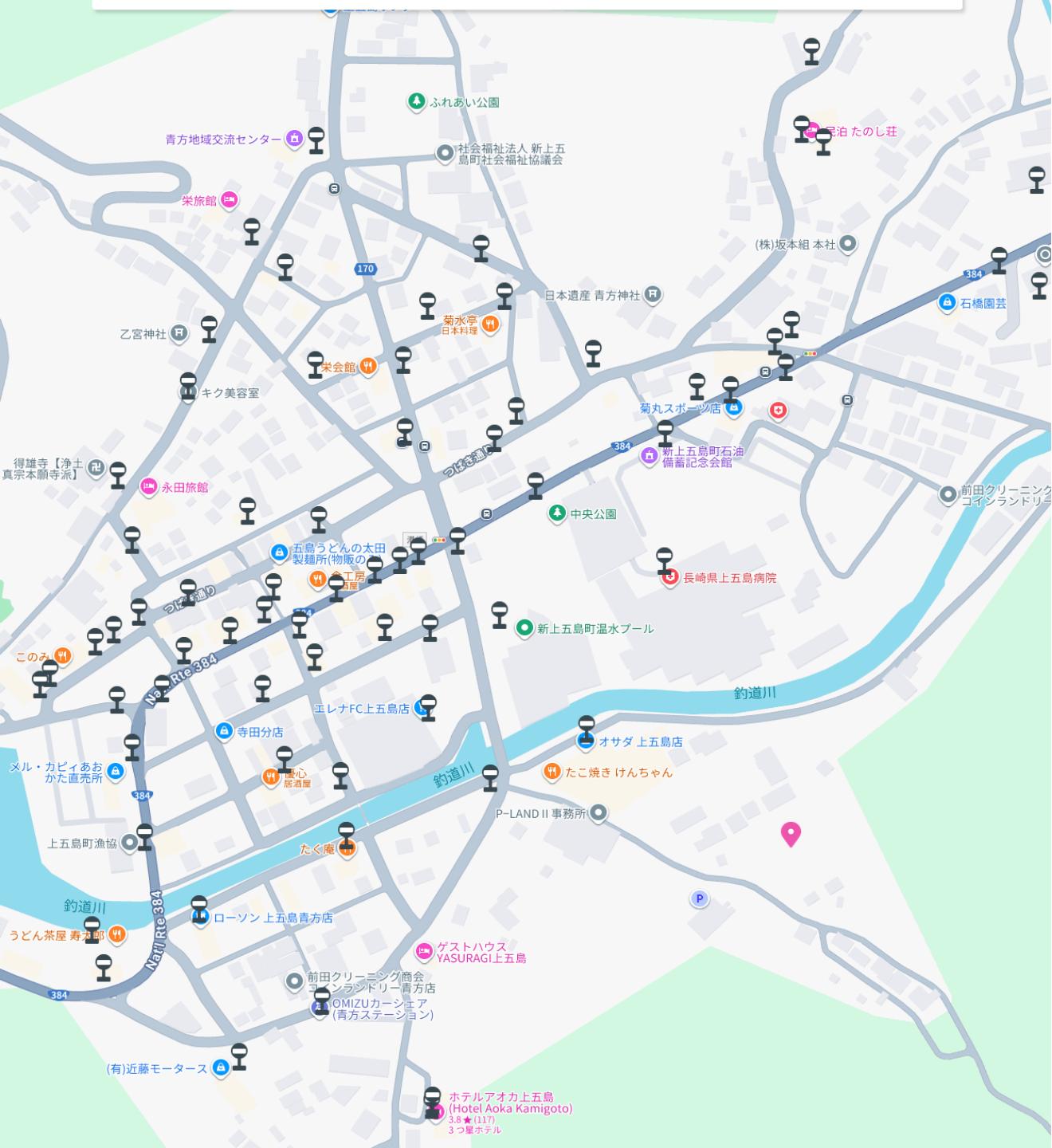
関係者同士での客観的・定量的な情報に基づく議論を通じて、より効果的な施策を検討できる

客観的・定量的な情報に基づき出発点を明らかにしながら、適切な目標値を設定することができる

使いやすいとは？

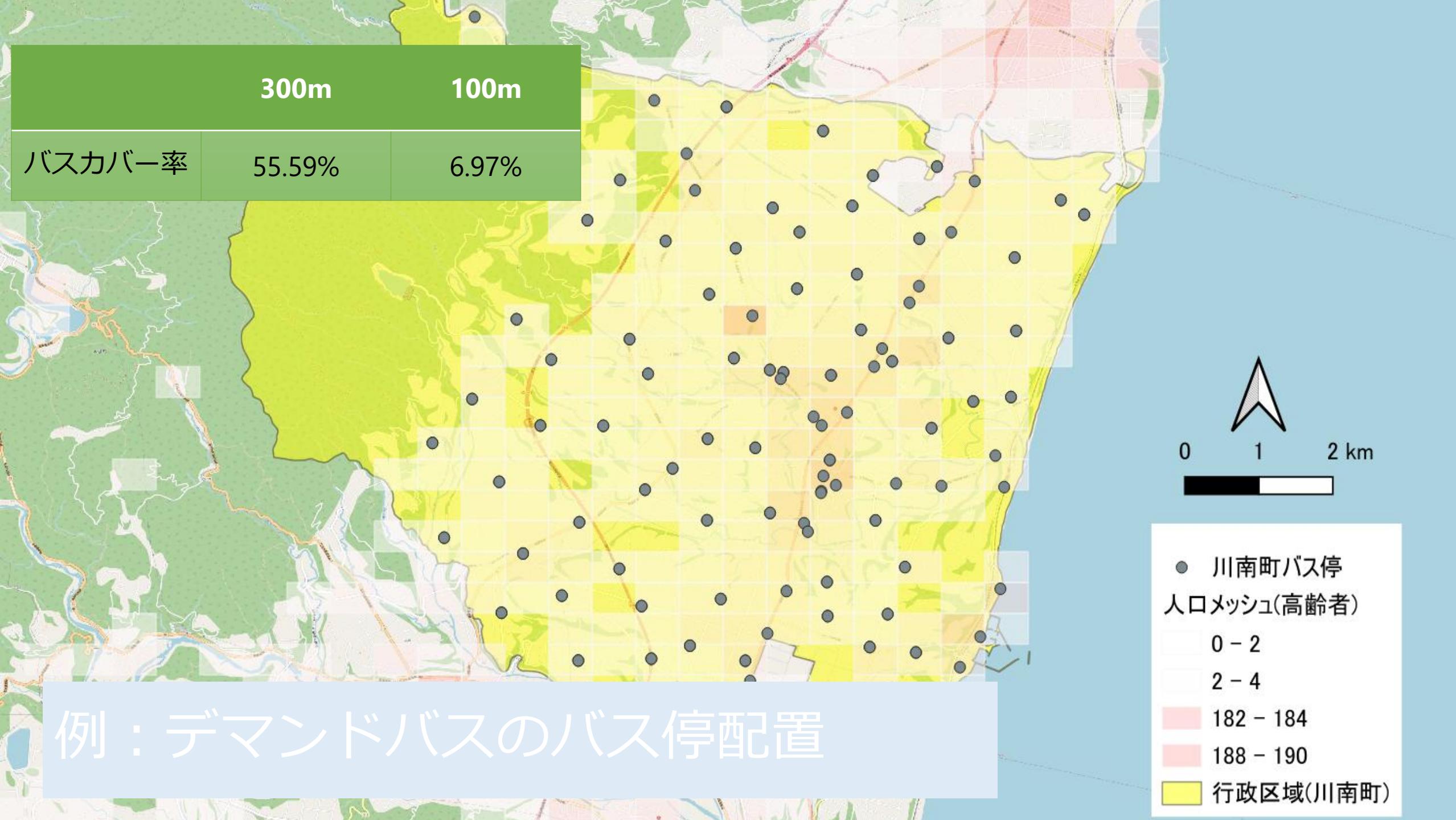
施策の実施結果を定量的に把握することで、実態に即した形で施策の軌道修正を行うことができる





SMART GOTO

- 路線バスとは異なる特性
- フレキシブルな路線設定
- 路線バス×SMART GOTOを用いたときの利便性の算定



データ活用はなかなか進まない

データ活用のハードル

- ・何を分析していいかわからない
- ・どこにデータがあるか、何の役に立つかわからない
- ・分析手法は何が適切か

ベンダー・ロックイン

- ・インハウスエンジニアがないことから、コストがかかる

- ・データ活用方策が適切でない
 - ・競合関係が薄いためモチベーションが高まらない
 - ・フェーズフリーな活用



データ活用に向けたハードル

- ・データクリーニング、ハンドリングだけで、多大な労力
- ・かけたコストに見合う成果が得られるのか？



データの解像度・精度

空間

町丁目単位, メッシュ単位
ドット単位

時間

一日単位, 1時間単位, 5分単位

調査期間

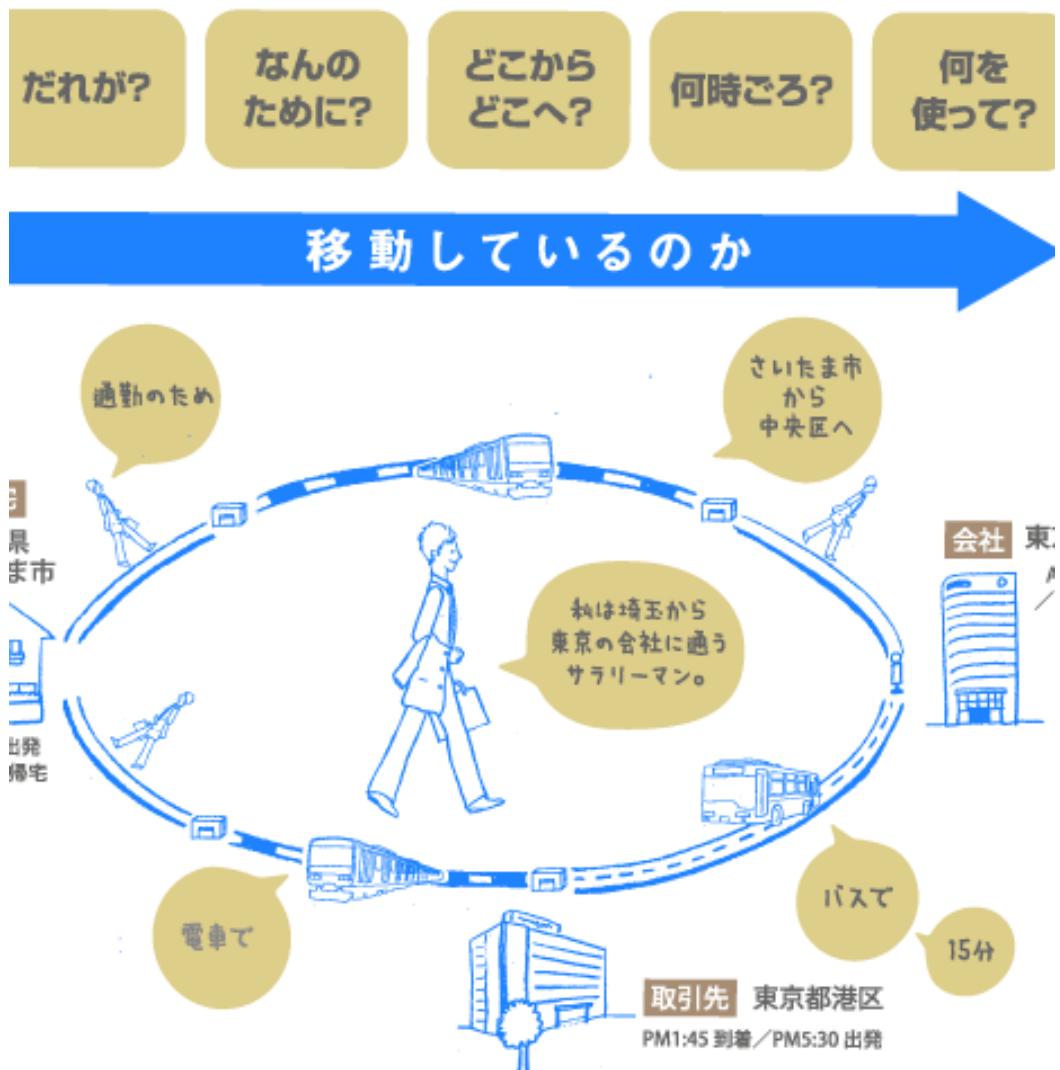
リアルタイム

5年に一度, 調査年度

整合した形にするだけで一苦労

人の動きとニーズ

ニーズは決まっているの？



人の動き・ニーズ

人の動き・ニーズと重ね合わせてはじめて
「必要な時に必要なところに行く」
 の検証が可能

- 例えば
 - 病院に行きたい人はどこにどれだけいるのか
 - その人はいつ行きたいのか？

この情報が不可欠

個人情報の壁と公共交通の改善

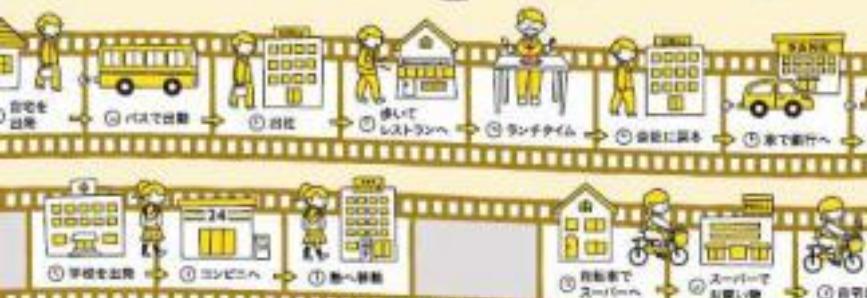


山形市・天童市・上山市・山辺町・中山町では、10月から11月にかけて。

山形広域都市圏パーソントリップ調査を行います。



あなたの1日の動きをお聞かせくださいよ。



1 パーソントリップ調査って 一体なんだろう?

「どのような人」が「いつ」「どこからどこへ」「なんの目的で」「どのような交通手段で」移動しているかを調べるアンケート調査です。
調査結果は、交通計画・都市計画・防災・経済などの具体的な政策の立案に役立てます。

2 誰が調査の対象になるの?

住民基本台帳から無作為に選ばれた約3万世帯の方が対象になります。

お問い合わせ 山形広域都市圏パーソントリップ調査 サポートセンター

0120-687-800 お問い合わせ時間／午前9時から午後5時まで
(土曜・日曜・祝日を除く)

<http://www.city.yamagata.lg.jp/kankaku/machizukuri/torihiki/syori/syori.html>

QRコード
パーソントリップ調査 山形

実施主体

山形市まちづくり推進部都市政策課 ☎ 023-841-1212 (内線511)
天童市建設部市計画課 / 上山市建設課 / 山辺町建設課 / 中山町建設課

そのようなデータはどこに？

- ・アンケート調査（左図、山形都市圏パーソントリップ調査）

PT調査は通常5年ごとに実施されるため、最新のデータではない可能性があります。独自のPT調査実施には追加コストが発生するため、予め検討事項（移動手段ごとの移動量等）を明確にした上で調査を実施しましょう

出典：国土交通省資料

・様々な利用状況のデータ

- ・自動車の走行データ
- ・ライブカメラの画像データ
- ・携帯電話の位置情報
- ・診察・支払いデータ etc.

ビッグデータ

- ・ビッグデータ，パーソントリップ調査，が使えるときは，それを使って人流の再現を行う
- ・難しい時は
 - ・簡単な調査
 - ・目的地でのデータ収集，高校・事業所の通学調査，病院の患者の調査
 - ・目的別の移動回数調査



	長 所	短 所
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間が短い ・出発, 到着時間が自由 ・経路の選択が自由 ・たくさんの荷物を運べる ・逐一、料金を払う必要がない ・自慢できる ・プライバシーが守られる ・気分が高揚する ・(地方部では)定時性がある <p style="text-align: right;">9項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞することがある ・ガソリン代, 維持費がかかる <p style="text-align: right;">2項目</p>
電車やバス	<p style="text-align: center;">短期的には自動車の圧勝</p> <p style="text-align: right;">2項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・友達との会話 ・移動中, 本を読むことが出来る 	<p style="text-align: right;">14項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少しの荷物しか運べない ・毎回料金を支払う必要がある ・駅, 停留所まで遠いことがある ・快適な環境とは言えない ・自慢できない／天気に左右される ・混雑する／職員の態度が悪い ・衛生的でない／騒音がする／危険がある ・移動時間が長い／(定時性がない)

(Everitt & Watson, 1987)

クルマに過度に依存する社会の問題

交通事故の問題

エネルギー（CO₂排出）消費

健康状態への影響

人とのつながりの減少

地域愛着の喪失

域外へのお金の流出につながる

送迎負担の増大

クルマに過度に依存する社会の問題

- ・交通事故の問題
- ・エネルギー（CO₂排出）消費
- ・健康状態への影響
- ・人とのつながりの減少
- ・地域愛着の喪失
- ・域外へのお金の流出につながる
- ・送迎負担の増大

- ・イノベーションを誘発する環境
(Atheyら(2008))

「近接性」
「密度」
「多様性」

- ・自動車過度依存社会では失われがちなものの

オクラホマシティの事例

- MAPS (都市圏計画)
 - 減税政策と施設整備
 - スポーツ・アリーナ、運河、アートセンター、野球場
 - 市内全ての学校をリフォーム・新築
 - 車でなく人のための街を整備する
 - ダウンタウンに公園を新設
 - 市街電車を導入
 - 徒歩圏内にシニア健康センター建設
 - カヌーやカヤックの施設整備
 - イベント開催やアスリート達が世界中から移住
 - 何百マイルにも及ぶ歩道建設
 - 住宅地と学校、または図書館が歩道圏内で連携
 - 道幅は狭まり、景観も整え、歩行者にとって快適な道となった
 - 100マイル以上自転車道の整備
- 結果**
- 高速道路へのアクセス充実
 - 交通渋滞はなく都心から遠く離れて暮らす人も多い
 - 町の範囲が620平方マイルあり、20km離れていても15分
 - 肥満都市ランキング1位



オクラホマシティの事例

- MAPS (都市圏計画)
 - 減税政策と施設整備
 - スポーツ・アリーナ、運河、アートセンター、野球場
 - 市内全ての学校をリフォーム・新築
- 車でなく人のための街を整備する
 - ダウンタウンに公園を新設
 - 市街電車を導入
 - 徒歩圏内にシニア健康センター建設
 - カヌーやカヤックの施設整備
 - イベント開催やアスリート達が世界中から移住
 - 何百マイルにも及ぶ歩道建設
 - 住宅地と学校、または図書館が歩道圏内で連携
 - 道幅は狭まり、景観も整え、歩行者にとって快適な道となった
 - 100マイル以上自転車道の整備

結果

- 高速道路へのアクセス充実
- 交通渋滞はなく都心から遠く離れて暮らす人も多い
- 町の範囲が620平方マイルあり、20km離れていても15分
- **肥満都市ランキング1位**

結果

肥満の減少
高学歴な20代の増加
非労働者数も全米最下位
経済状態も最高レベル





バスとSmart GOTOをフル活用！

- ・バスとSmart GOTO（と徒步・自転車）をフル活用して移動しよう
 - ・そのときは需要移動の時空間を集約することが望ましい
- ・なぜ？
 - ・一人一人に合わせて動くのは、ある意味自動車と同じ
 - ・需要を集約することで効率を上げる
- ・**需要を集約するためには、どうしたらいいのか？**
- ・**そのためにするべきことは？**



魅力的な地域に向けて

- ・データは、みんなの認識を確認・共有するツール
 - ・議論を感覚や感情だけでなく進めるツール
 - ・思い込みの是正や、想像力の不足を補う
 - ・皆さんの肌間隔も踏まえた望ましい解と目標設定
- ・使いやすい公共交通の仕組みができたら
 - ・利用に向けた態度・行動変容も大切
 - ・生活の変化だけでなく街も変化
 - ・そこにもまたデータ（証拠）が大切
- ・データ分析に基づいた、一人一人の小さな態度・行動変容が地域を大きく変える

新上五島町交通ビックデータ利活用及びオペレーション人材育成事業

「交通まちづくり」に向けた情報共有とディスカッション

2025年10月5日

株式会社MaaS Tech Japan
取締役副社長COO 清水 宏之

自己紹介



清水 宏之

Hiroyuki Shimizu

株式会社MaaS Tech Japan
取締役副社長COO

経歴：

1999年4月～ 株式会社JR東日本情報システム
高速鉄道輸送管理システム開発担当
SE、アーキテクト、プロジェクトマネジメント
数理計画による鉄道運行最適化研究開発担当兼務

2016年5月～ 日本マイクロソフト株式会社
インダストリーアドバイザー（運輸・物流・建築・不動産担当）
MaaS・Smart Buildingソリューション部門 専任部長（兼務）

2022年2月～ MaaS Tech Japan入社、取締役CSO、プロダクト開発統括責任者
2024年7月～ 現職

2020年11月～ 長野県千曲市のワーケーション企画支援・温泉MaaS構築支援
2022年7月～ 観光庁広域周遊観光促進のための専門家派遣事業 登録専門家（交通）
2024年7月～ 観光庁地域周遊・長期滞在促進のための専門家派遣事業 登録専門家（交通）



当社は、MaaS業界における日本のパイオニアであり、非常に優れた交通データ分析およびコンサルティング集団です。

「大企業や自治体との連携実績」と「高い技術力と蓄積されたモビリティノウハウ」を保有し注目を集めています。

会社名 株式会社 MaaS Tech Japan

設立 2018年 11月 1日

所在地 東京都港区虎ノ門二丁目2番1号 住友不動産虎ノ門タワー 19F

代表 日高 洋祐

従業員数 15名 (2025年4月時点)

事業内容 プロダクト開発事業、コンサルティング事業、メディア事業

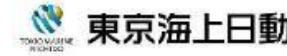
主要株主



GLOBIS
CAPITAL
PARTNERS



DBJキャピタル株式会社
日本政策投資銀行グループ



東京海上日動



ZENRIN
FUTURE PARTNERS



SMBC ベンチャーキャピタル



ICJ
Inclusion Japan



ヴァル研究所



Nishitetsu
Group



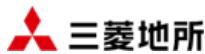
MUFG
三菱UFJキャピタル

取引実績(民間大手企業)



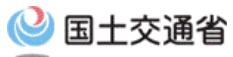
ZENRIN Maps to the Future

NTT DATA



トヨタ自動車九州株式会社

取引実績(政府・自治体)



浜松市

受賞・アワード



Microsoft
Japan Partner of the Year
2023

マイクロソフト ジャパン パートナー オブ ザ イヤー 2023

協業パートナー

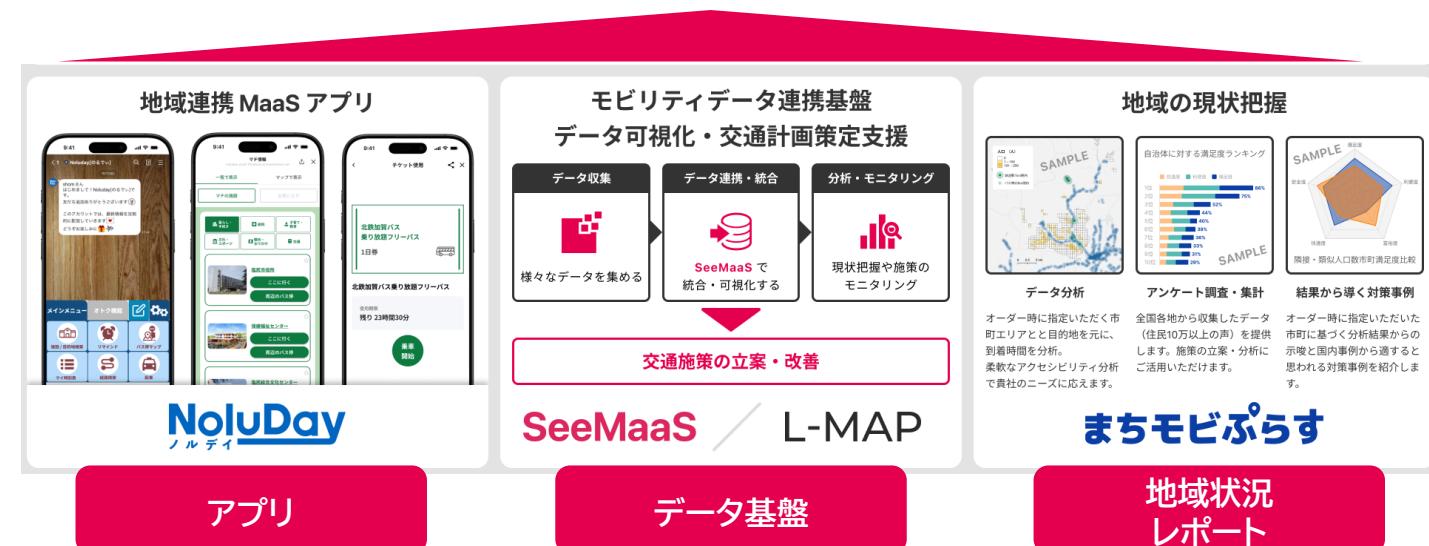
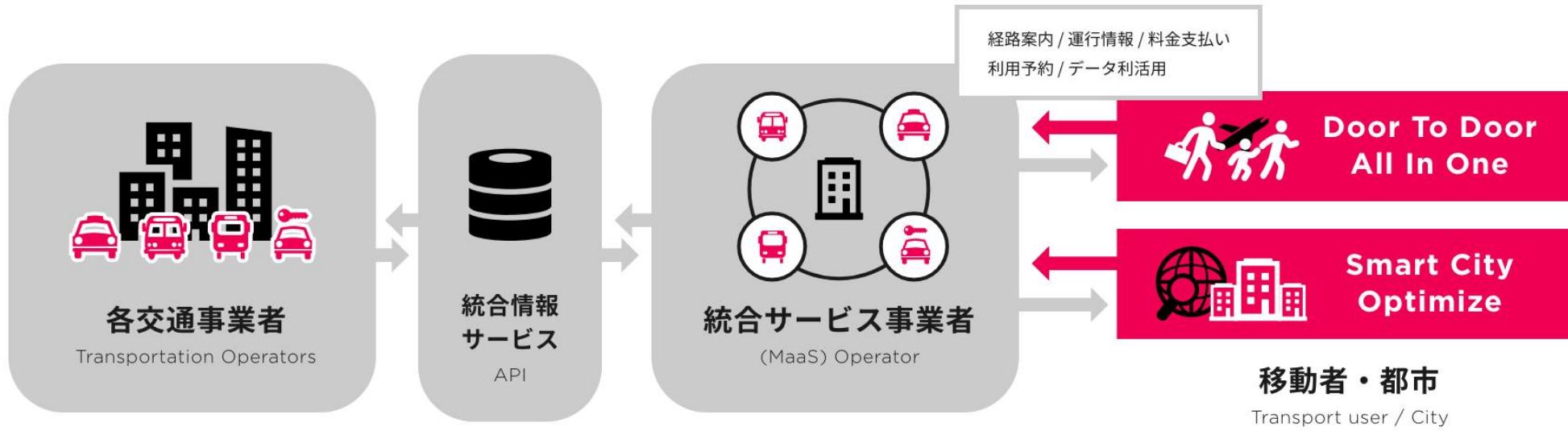


パーソルクロステクノロジー

LINEヤフーによるMicrosoft Azureを活用したMaaSの普及拡大を支援する共同プロジェクトのパートナーに選出

「MaaS(Mobility as a Service)」とプロダクト

MaaS Tech Japan



先進的かつ効果的なプロダクトで、様々な交通課題を自治体様と共に解決

コンセプト

移動需要と移動総量を増やすことができるMaaSアプリ

移動需要創出



イベント
(高齢者外出機会)



趣味サークル



部活動(地域移行)



- ①地域イベント等参加者コミュニティ作成
- ②情報配信やインセンティブで参加意欲アップ
- ③アンケートで潜在需要を発掘

移動総量増加



鉄道



バス



タクシー

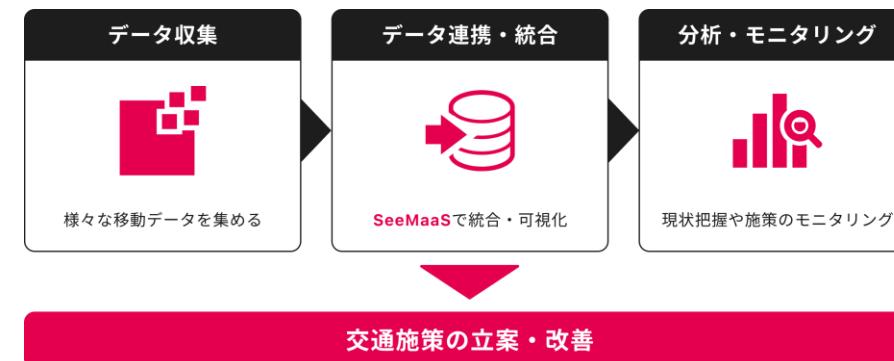
- ①イベントに合わせた最適なルートを案内
- ②移動情報をモード一括ワンストップ提供
- ③個々の検索不要→公共交通利用意欲アップ

コンセプト

ノーコード・ローコードで課題解決を実現する柔軟な基盤

データ統合

- ・ 交通系ICカード乗車履歴
- ・ バス運賃箱の支払い履歴
- ・ アプリによる乗車履歴・施設訪問履歴
- ・ BLEタグによる乗車履歴・施設訪問履歴
- ・ 乗り込み調査
- ・ シェアサービスのポート間移動履歴



データ活用

- ・ 交通空白課題の発見・改善・解消
- ・ データに基づいた路線再編/勘と経験に頼らない路線再編
- ・ 鉄道とバスの乗継分析
- ・ バスとシェアサイクルの需給調整

- ①ノーコード・ローコードによる柔軟なデータ取り込み
②さまざまな交通モードのデータに対応
③交通移動潜在需要として人流データに対応

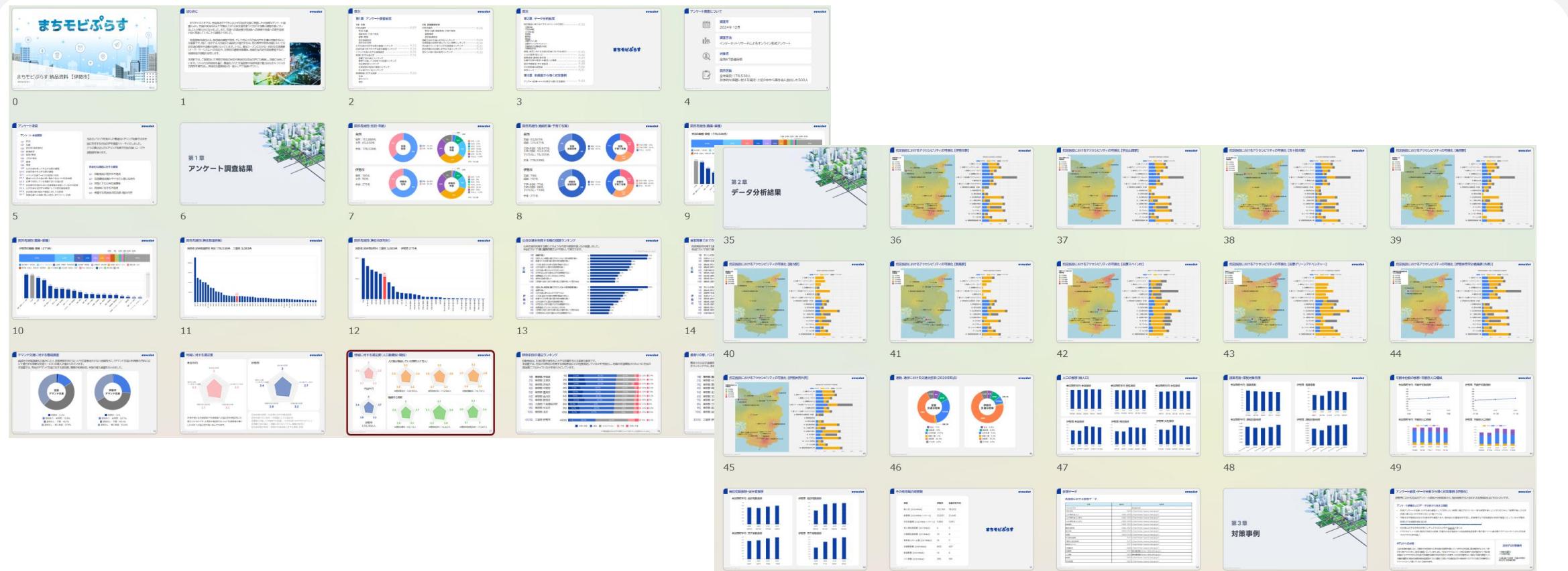
- ①ノーコード・ローコードによる柔軟なデータ可視化
②複数のデータを掛け合わせて分析が可能
③安価にデータに基づく継続的な政策評価が可能

交通系データに加え、人口推移や交通アクセシビリティ、地域経済指標等の必要データをそろえる。

地域実情がとてもわかりやすく楽に把握でき・資料作成やレポート作成も非常に円滑に。

交通空白地域：公共交通へアクセスできないエリアの可視化

交通不便地域：公共交通へアクセスするのが不便なエリアの可視化



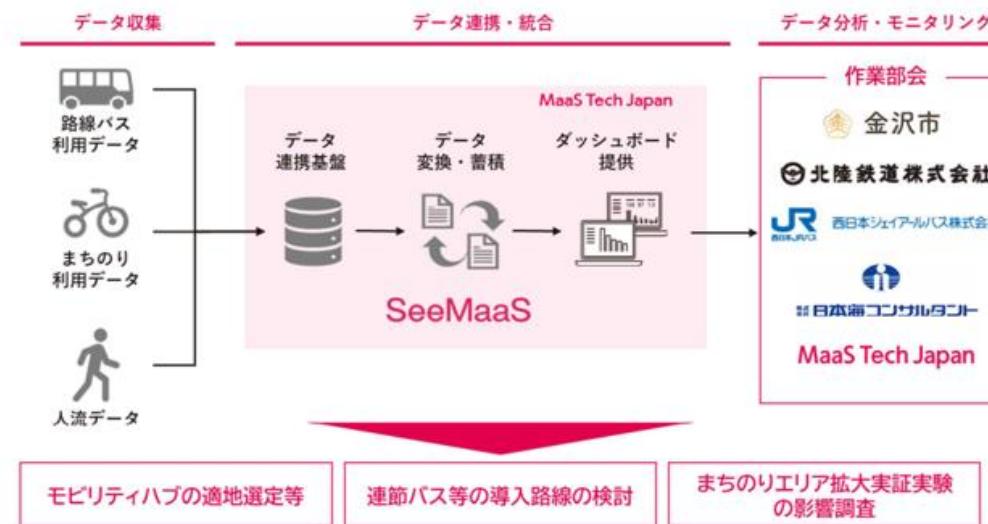
群馬県 (国土交通省)	国土交通省R7年度日本版MaaS推進・支援事業 「モビリティデータを用いた交通計画策定支援システム実証事業」 (2025年5月採択 運用開始2025年9月予定) ・公共交通計画策定において必要となるデータ統合と分析および策定支援
福岡県	「福岡県モビリティデータ連携基盤構築等業務」(2023年6月採択) 多様な移動情報を扱う統合データ基盤および可視化・分析機能を合わせたプラットフォーム「SeeMaaS」を導入。 ・複数の交通事業者のデータ統合および統合する際の課題と解決に関する知見提供 ・決済運賃情報から交通計画策定に必要な交通移動データにするための課題と解決に関する知見提供
広島県	「モビリティデータ連携基盤構築業務」(2021年8月採択) 移動情報統合データ基盤の導入 ・交通系ICカード「PASPY(※2025年3月25日をもってサービス終了)」を含む、鉄道・バスなど複数事業者にまたがる交通データを活用した公共交通の補助金支出に関するデータ分析および検討支援
静岡県 浜松市	「MaaSデータ連携基盤システムサービス提供役務」受託(2022年12月～2023年3月) ・共助型交通と既存交通との共存・すみ分けの検討において必要となるデータ分析 ・自家用車利用動向と既存交通利用の比較検討において必要となるデータ分析
長野県 塩尻市	塩尻市との共創事業 地域密着・住民参加型MaaSソリューション「Noluday」導入(2024年7月) ・近隣市にまたがる移動ユースケースの策定および新モビリティ導入に関する知見提供 ・公共交通への行動変容に向けたMaaSアプリの提供および動機付け施策の策定
石川県 金沢市	金沢MaaSコンソーシアム「データ連携基盤を活用した交通環境向上分析業務」受託 (2023年5月～2024年2月) ・路線バスとシェアサイクルの影響度合いの検討において必要となるデータ統合と分析 ・過度な自家用車利用の抑制検討および連接バス導入路線の検討において必要となるデータと分析
自治体・企業向け システム開発	・京都府 「京都府における観光客の混雑閑散の広域可視化と住民向け混雑回避案内通知の仕組みの構築事業」(2024年9月) ・三菱地所 大手町・丸の内・有楽町地区リアルタイム回遊マップ「Oh MY Map！」を提供開始(2021年12) ・北海道上士幌町 「生涯活躍のまち上士幌MaaSプロジェクト」(2019年11月)

その他実績多数

従来アナログ調査や限られた情報のみでなされた重要な検討を、あらゆるデータが統合した状態で最適な交通施策や都市開発を支援

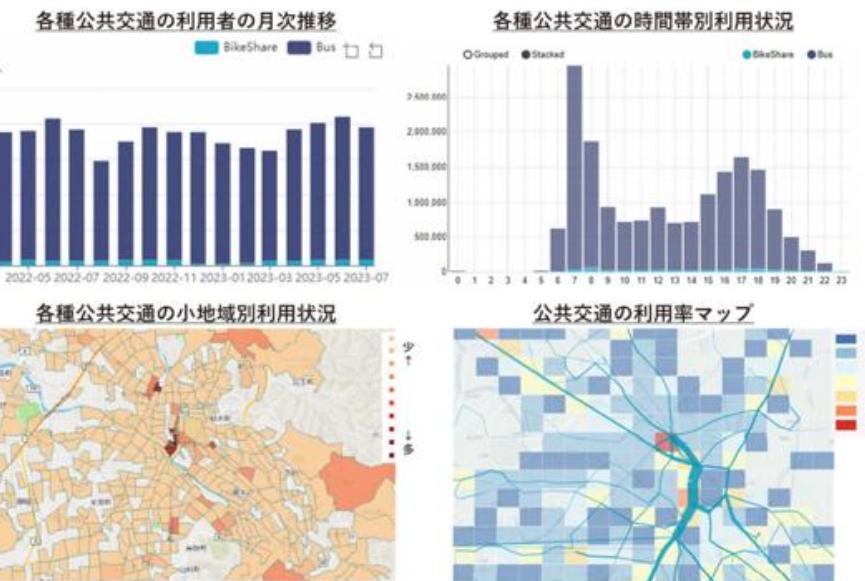
1. 交通データ活用検討〔部会事務局：株式会社MaaSTechJapan〕

公共交通をはじめとする様々な移動データを一元管理し、可視化できるプラットフォーム(=SeeMaaS)を活用し、路線バスの乗降データやまちのりの利用データ、人流データ等を重ねることで、公共交通利用へ転換を促す施策立案に活用



各種公共交通の利用状況の可視化

地域別や時間帯別に公共交通の利用状況を確認し、公共交通利用へ転換を促す施策を実施すべきエリアや時間帯を検討

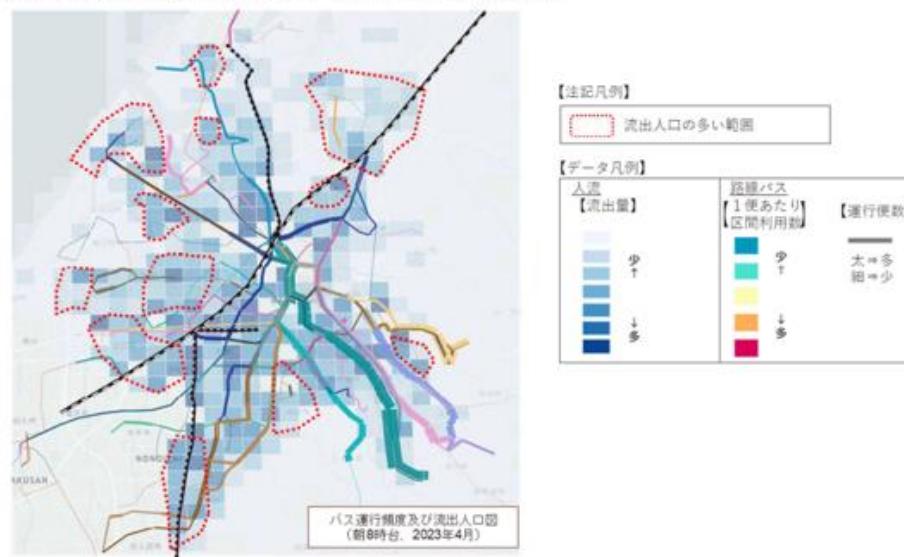


※金沢MaaSコンソーシアム第2回総会資料より抜粋

調査員やコンサルタントなど多くの人件費がかかっていた部分をDX化することで
省力化・簡素化・価値創出を実現

モビリティハブの適地検討に向けた人流や路線バスのデータ等の活用

「移動需要（流出人口）の多い場所」とバス（鉄道）路線まで距離が
離れている地域などをモビリティハブにより接続

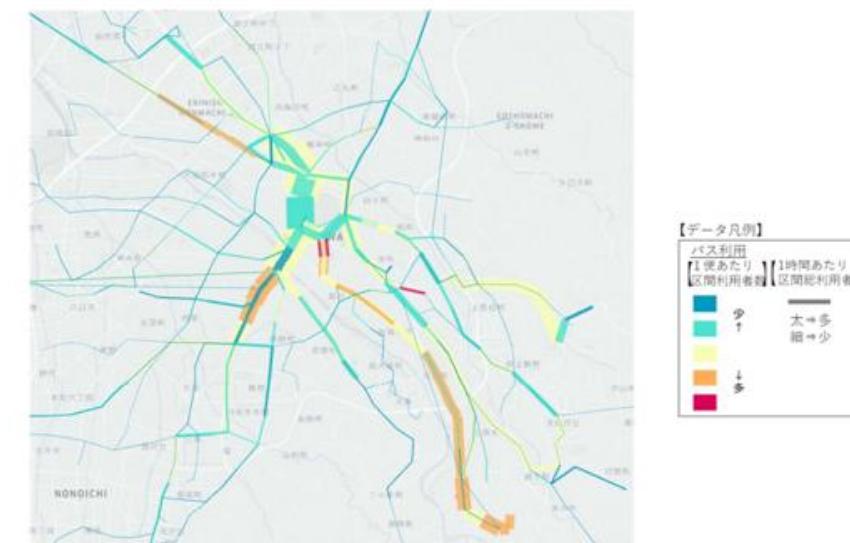


→「SeeMaaS」から確認された結果に加え、関係機関などとの協議を
踏まえ、今後、金沢市などを中心にモビリティハブの候補地を選定

※金沢MaaSコンソーシアム第2回総会資料より抜粋

輸送力強化(連節バス等導入)の検討に向けた路線バス利用データの活用

1便当たりの利用者数などから連節バス等の導入が有効と思われる路線を検討



→「SeeMaaS」から確認された結果に加え、関係機関などとの協議を
踏まえ、今後、金沢市などを中心に連節バス導入路線を選定

地域交通の状況

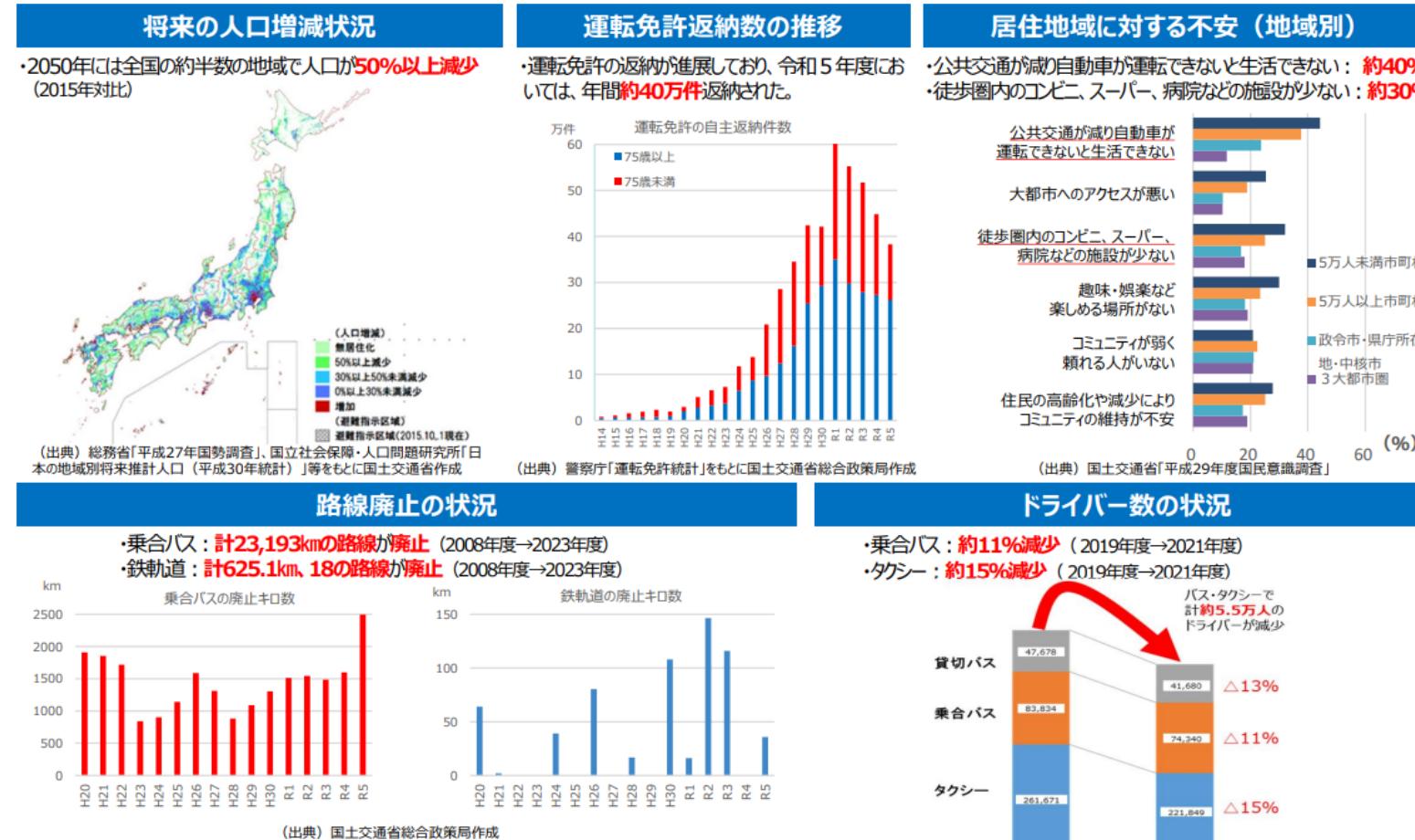
地域交通の状況

引用元:<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001755107.pdf>



地域交通の現状と取組の方向性①

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。



- **人口減少、少子高齢化**
- **民間交通事業の衰退(路線廃止、減便)**
- **交通の成り手の不足(ドライバー不足)**

地域交通の状況

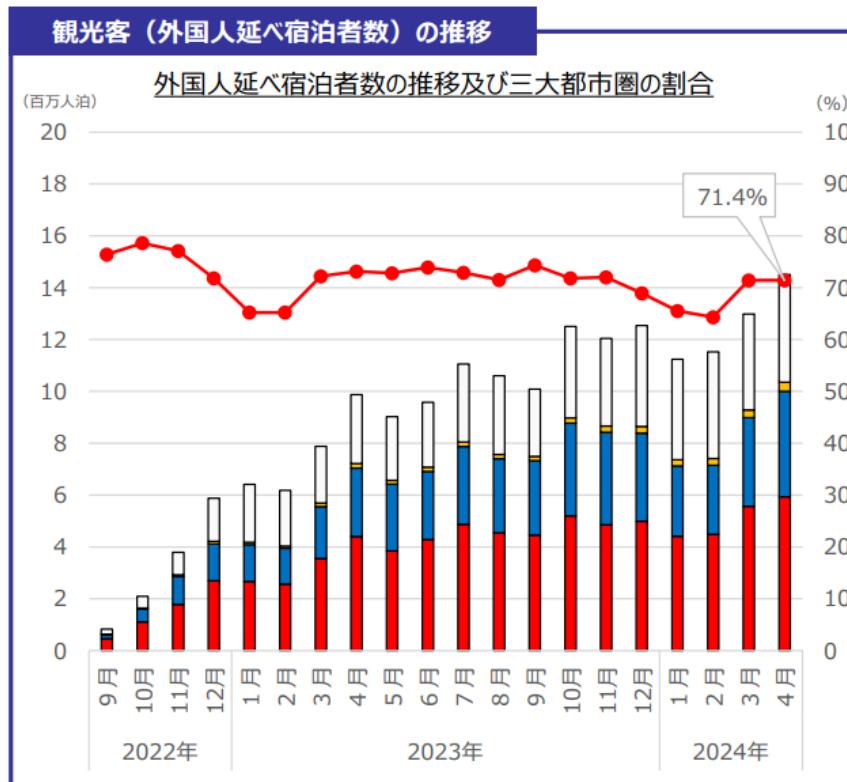
引用元:<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001755107.pdf>



「観光の足」の現状

- 2022年10月の水際措置の緩和以降、観光需要は徐々に回復し、2024年4月には外国人延べ宿泊者数が1400万人を超えたが、宿泊先地域によって偏在傾向が見られ、三大都市圏（※）のみで71.4%（2024年4月）となっている。
- 他方、特に地方の交通結節点においては、タクシー等がつかまらないなど二次交通の確保に課題がある。

※東京圏（埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県）、名古屋圏（愛知県）



交通結節点における二次交通についての課題

【課題例】

- 交通結節点から利用できるタクシー等の二次交通の供給が（時間帯によって）十分でない。
- 交通結節点でのタクシー等の二次交通に関して、事前にHP、スマホなどからの予約ができない。
- 交通結節点でのタクシー等の二次交通に関して、鉄道駅などで周知が十分ではない。

交通結節点の様子（イメージ）



2013年1月



2022年4月

(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(2024年1～4月は第2次速報値) をもとに国土交通省総合政策局作成

(引用元) Google社「Google マップ、Google Earth」

- 観光による地方創生が進んでいない現状
- 地方部と三大都市圏の比率
コロナ前 4:6
コロナ後 3:7
- 地方部の交通課題

移動手段(Mobility)

むかし

公共交通



鉄道



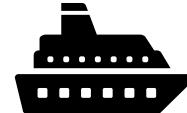
バス



タクシー

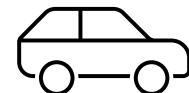


飛行機



船

共有



レンタカー

所有



自動車



バイク



自転車



徒歩

移動手段(Mobility)

いま

公共交通



鉄道



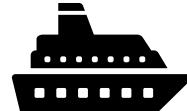
バス



タクシー

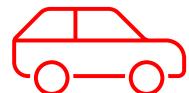


飛行機



船

共有



レンタカー



カーシェア
ライドシェア



シェアバイク



シェアサイクル



所有



自動車



バイク



自転車



徒歩

各モビリティの特徴

- 各モビリティは時間的・空間的・物理的に特徴・制約があり、一つのモビリティですべてを兼ね備えることは困難
- 同じモビリティモード内でも事業者が異なることが障壁となり連携できていないケースもある



鉄道

- 速い、需要集中に強い
- 料金が安い
- ✗柔軟性が低い



タクシー

- いつでも、どこへでも利用可能
- ✗需要の集中に弱い
- ✗料金が高い



バス

- 需要集中に強い
- 料金が安い
- ✗柔軟性が低い



デマンド交通

- いつでも、どこへでも利用可能
- ✗需要の集中に弱い
- ✗乗降箇所が限定される



航空

- 速い、需要集中に強い
- ✗柔軟性が低い



レンタサイクル

- いつでも、どこへでも利用可能
- ✗需要の集中に弱い
- ✗貸出・返却場所に制約がある

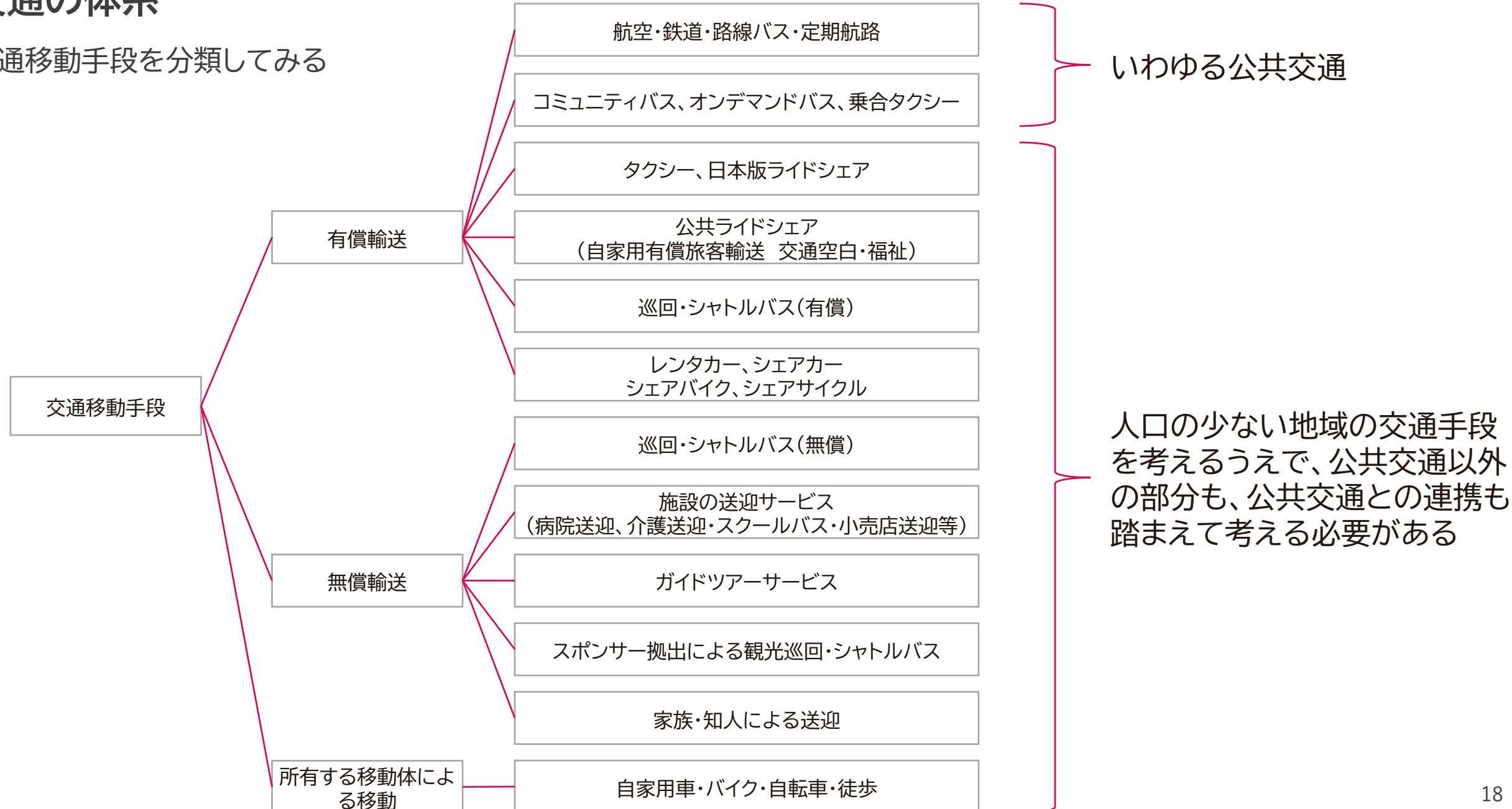
定時運行性 需要集中対応性 速達性 コスト優位性 $+ \alpha$

参考文献:統合モビリティサービスの概念と体系的分析手法の提案
第54回土木計画学研究発表会(秋大会)特別セッション
東京大学大学院 藤垣洋平他

交通移動手段を分類してみる

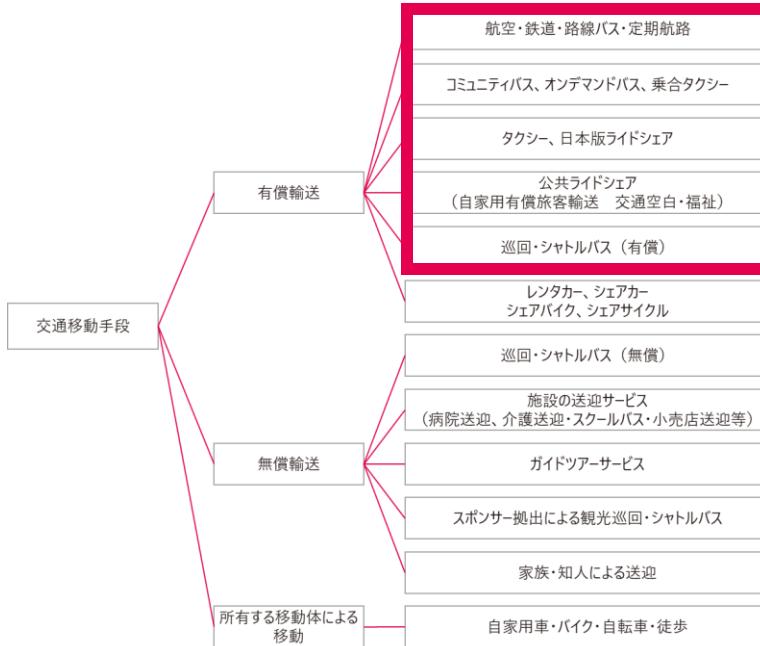
交通の体系

交通移動手段を分類してみる

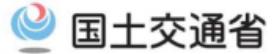


法律からみた交通の体系

引用元:道路運送法の基礎知識について <https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164269.pdf>



2 道路運送法の法体系について①



区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業(法 § 4)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業(法 § 4)		・タクシー
		特定旅客自動車運送事業(法 § 43)		・工場従業員等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス ・自治体の要請による実証運行
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

法=道路運送法
省=道路運送法施行規則

(補足)地域の足・観光の足の確保

引用元:<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001755107.pdf>

対策例(地域の足)

対策例 01 乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

・車両のダウンシギングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能

対策例 02 AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能（AI）による最適な運行ルートの決定が可能

- 任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- 個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

A Iによるルート決定

対策例 03 公共ライドシェア

導入事例	神奈川県三浦市
導入経緯	バス運行本数やタクシー稼働台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入
運送主体	神奈川県三浦市
運賃	タクシーと同額
その他	運行時間：19時～25時 G Oアプリによるキャッシュレス決済

▲「かなライド」

対策例 04 日本版ライドシェア

導入事例	石川県金沢市
導入経緯	タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入
運行エリア	金沢交通圏
タクシー会社	6社
稼働時間曜日	金土曜午後4時～翌午前6時
車両数	27台

ライドシェアの表示

▲石川交通（株）

対策例(観光の足)

対策例 01 MaaS
(鉄道会社とタクシー会社の連携等)

実施事例 JR四国予讃線特急停車駅6駅

概要 特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配ができるサービスを期間限定で提供。

出典：四国旅客鉄道株式会社資料より

対策例 02 地方ゲートウェイの刷新

概要 タクシー乗り場・待合所の利便性向上、監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上

※イメージ図

出典：大日本印刷株式会社「モビリティポートJ」より ※DNP大日本印刷の登録商標

対策例 03 公共ライドシェア

導入事例	大江駅（京都府福知山市）
導入経緯	路線バスの減便等を踏まえ、観光客も利用可能な移動手段として導入
運送主体	大江まちづくり住民協議会
運行エリア	大江町内
稼働時間曜日	主に月～土の8:30～17:00
車両数	最大24台

▲「鬼タク」

出典：大江まちづくり住民協議会（京都府福知山市）資料から国土交通省作成

対策例 04 日本版ライドシェア

導入事例	軽井沢駅（長野県軽井沢市）
導入経緯	今後の観光シーズン等の観光客増加による交通課題解決の一として導入
運送主体	4社
運行エリア	軽井沢町全域
稼働時間曜日	主に金土日及び祝日の午後
車両数	最大24台

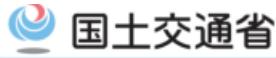
▲4/26 出発式の様子

法律からみた交通の体系

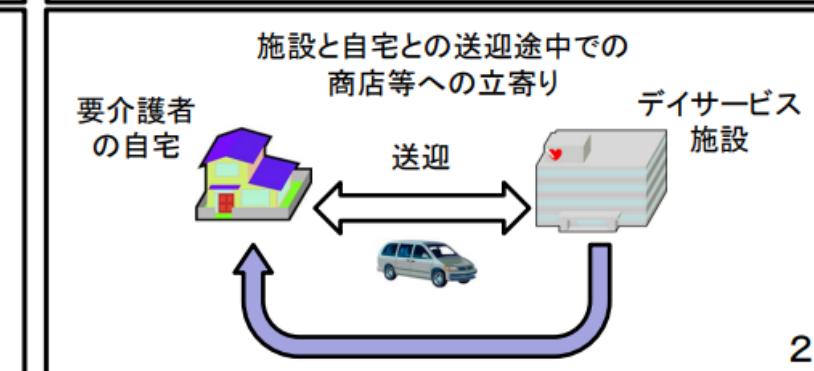
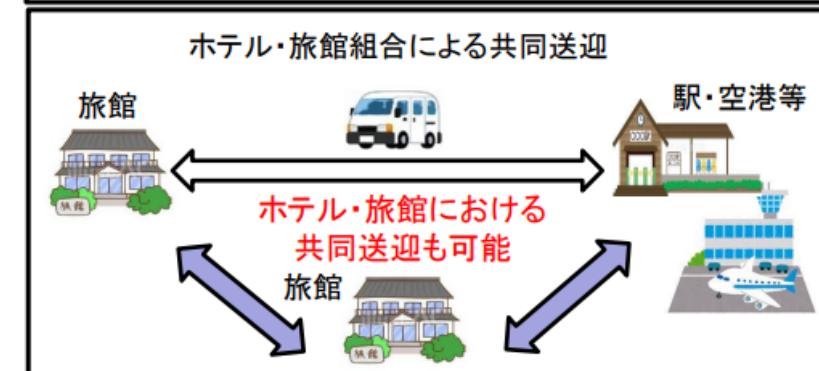
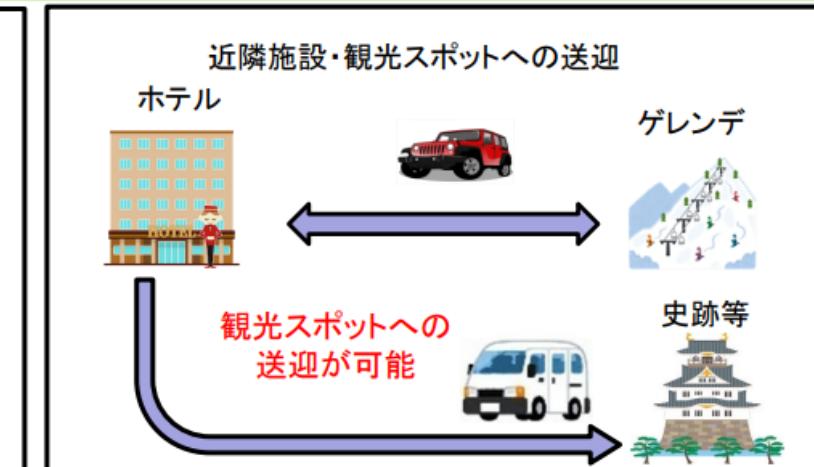
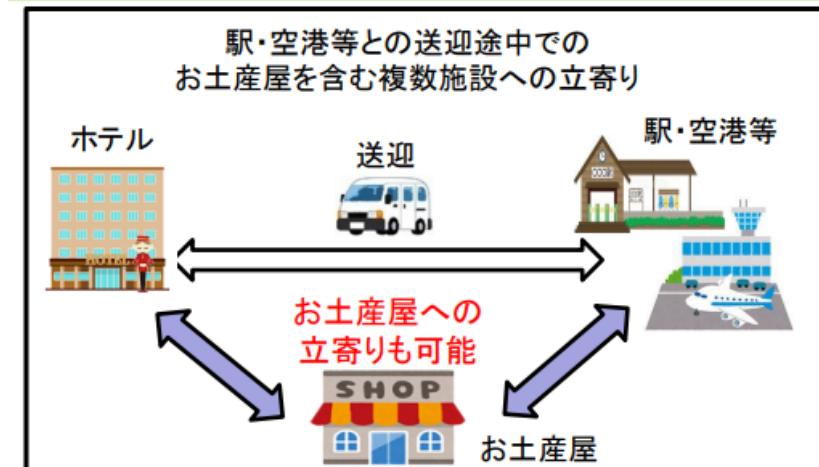
引用元:道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて(令和6年3月1日国自旅第359号)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001322024.pdf>



②宿泊施設＆介護施設の利用に付随する送迎



- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、**送迎に対する反対給付がない場合**に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の運送を行うことも可能です。

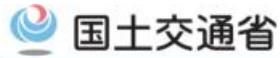


法律からみた交通の体系

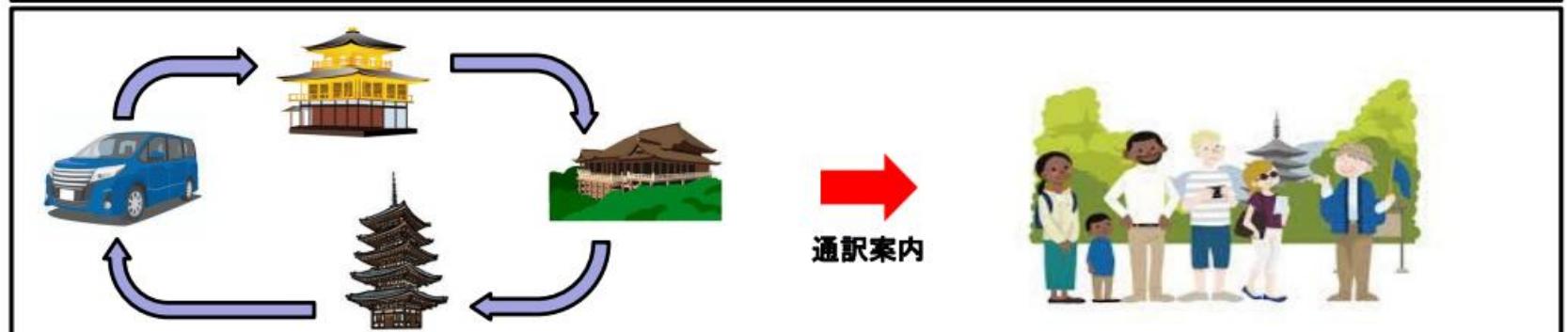
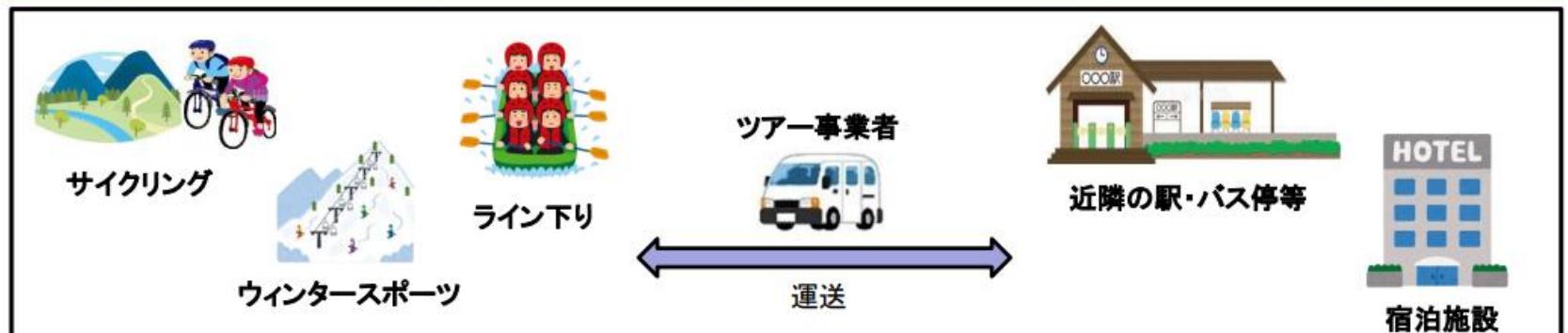
引用元:道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて(令和6年3月1日国自旅第359号)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001322024.pdf>



③ツアー＆ガイドに付随する送迎



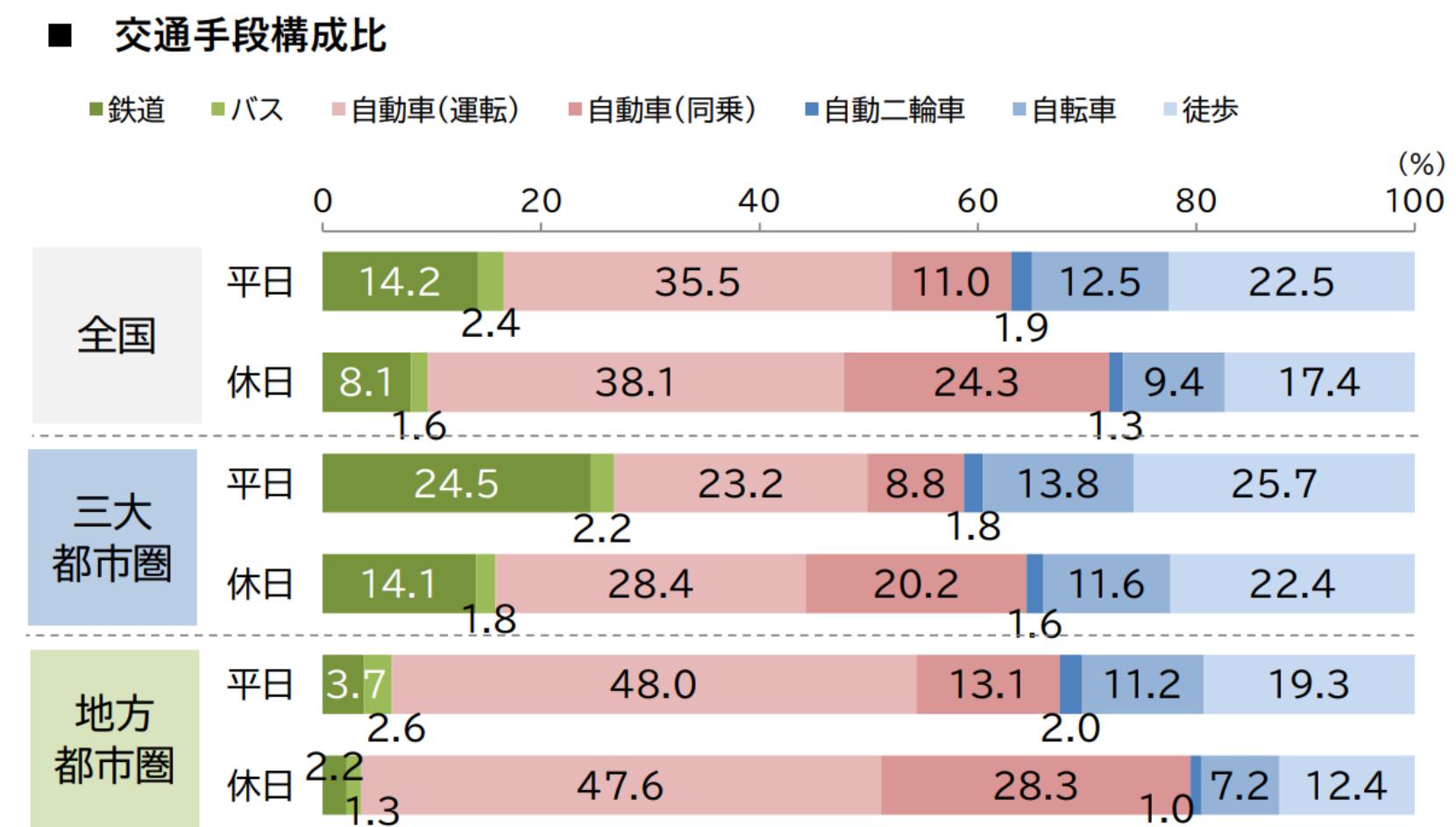
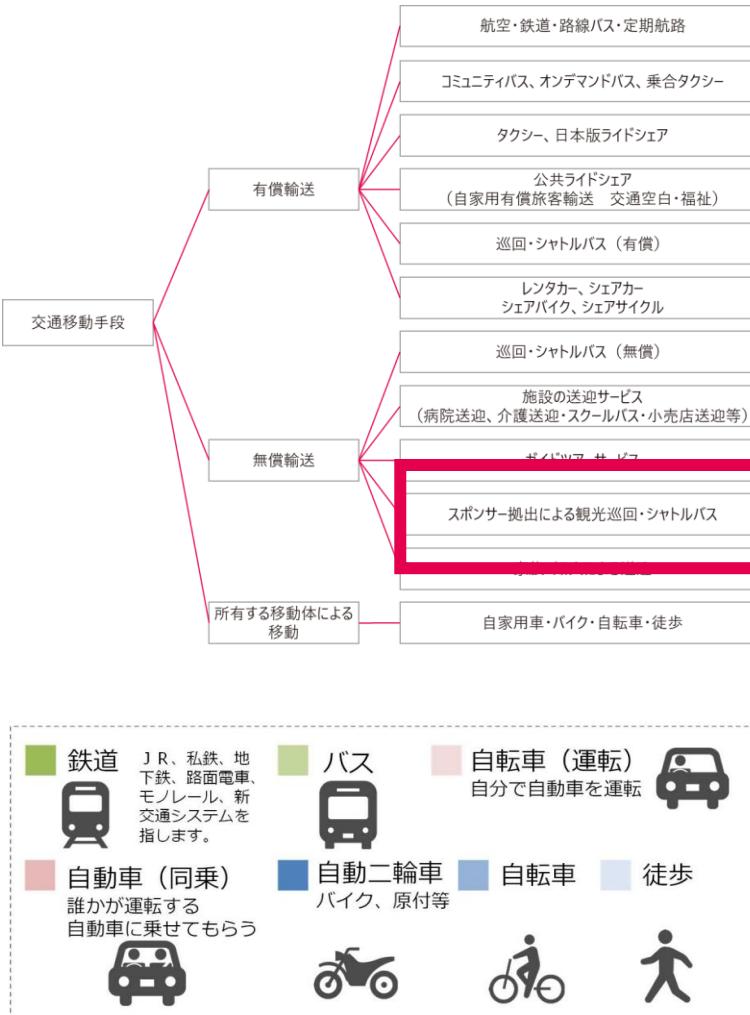
- ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、**運送に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。**
- 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、**運送に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。**



※ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は**許可等を要することとなります。**

地域の移動を担う交通手段

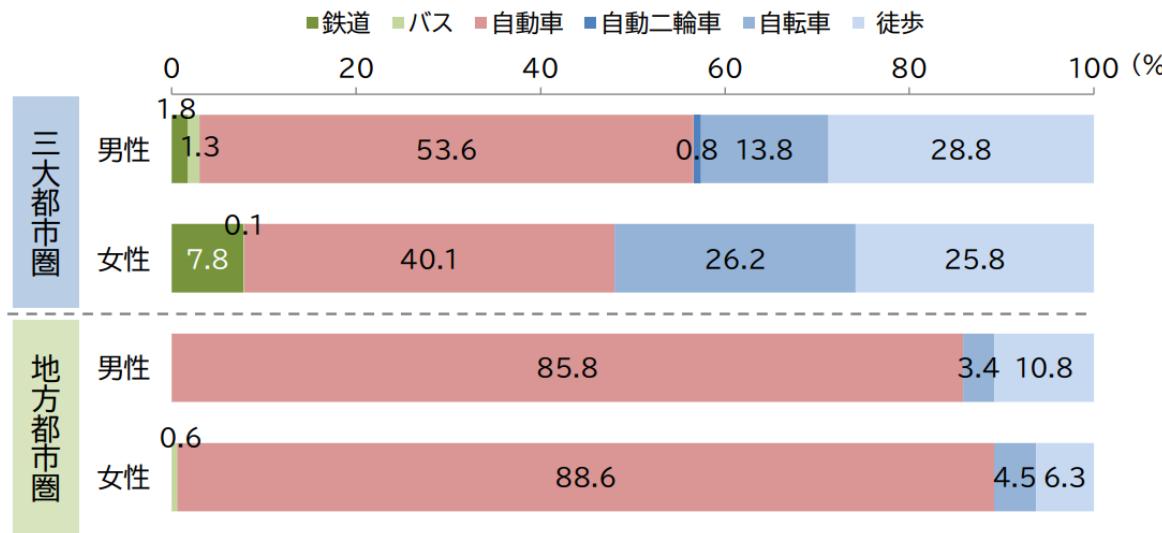
引用元:令和3年 第7回全国都市交通特性調査結果
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000240.html



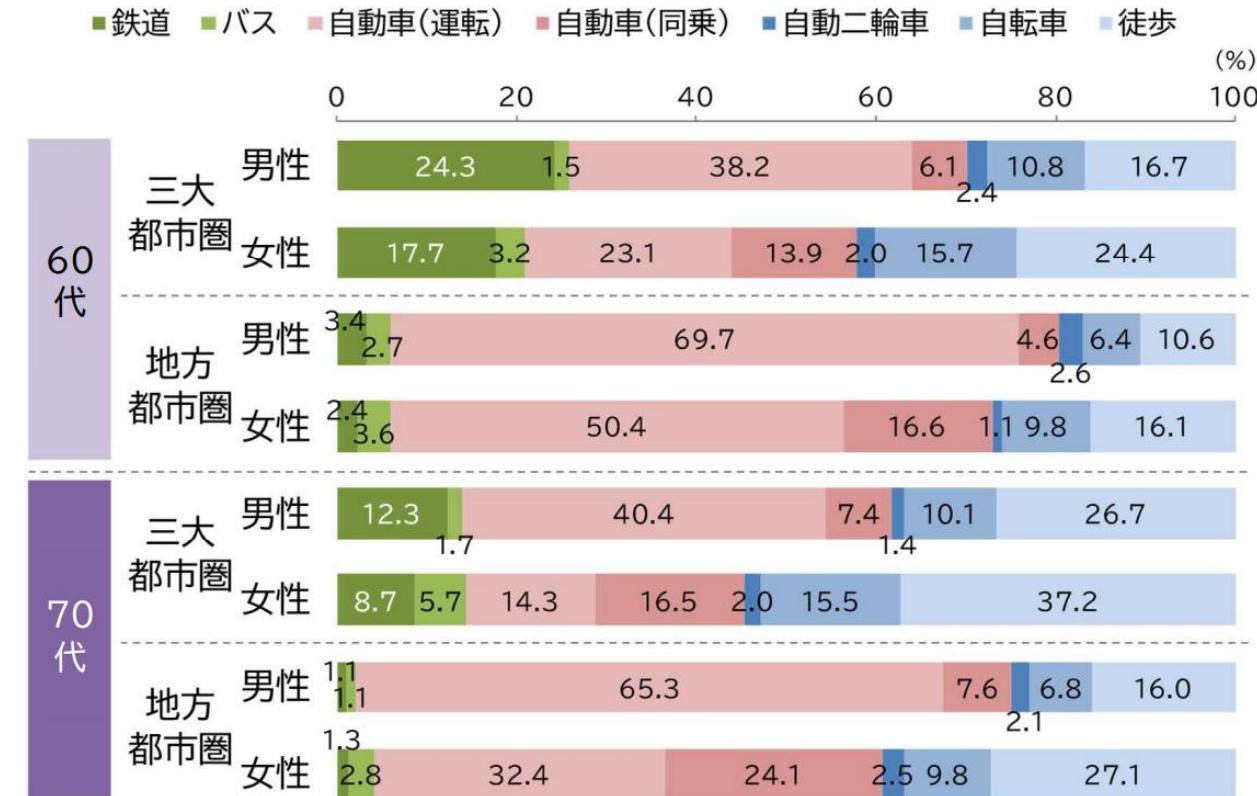
地域の移動を担う交通手段

引用元:令和3年 第7回全国都市交通特性調査結果
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000240.html

■ 子育て世代の交通手段構成比（平日・送迎）



■ 高齢者の交通手段構成比（平日）



交通まちづくりの事例

鉄道回遊コンテンツを活用した広域連携デジタル人材育成事業

株式会社ふろしきや(千曲川ゴーランド推進チーム)

取組の詳細

(事業内容)

モビリティ分野や公共交通分野は、専門性の高さから一部の関係者のみしか関われないというイメージが定着しており、多くの人が自分ごととして考えていない現状がある。特に鉄道においては多様性によるイノベーションが起きにくい環境を感じている。そこで、ワークショップや講義・アイデアソンを開催することで幅広い官民学の人材を巻き込み、実践的な関わりしろを増やし、専門性の向上と未来への可能性と楽しさを共有し合う人材とその輪を作った。より面白そう、楽しそう、1市民でも参加しやすいイメージをつけるため「モビリティスナック」という取り組みコンセプトを作り、事業の中心で展開。以下のプロセスを約半年で実施。

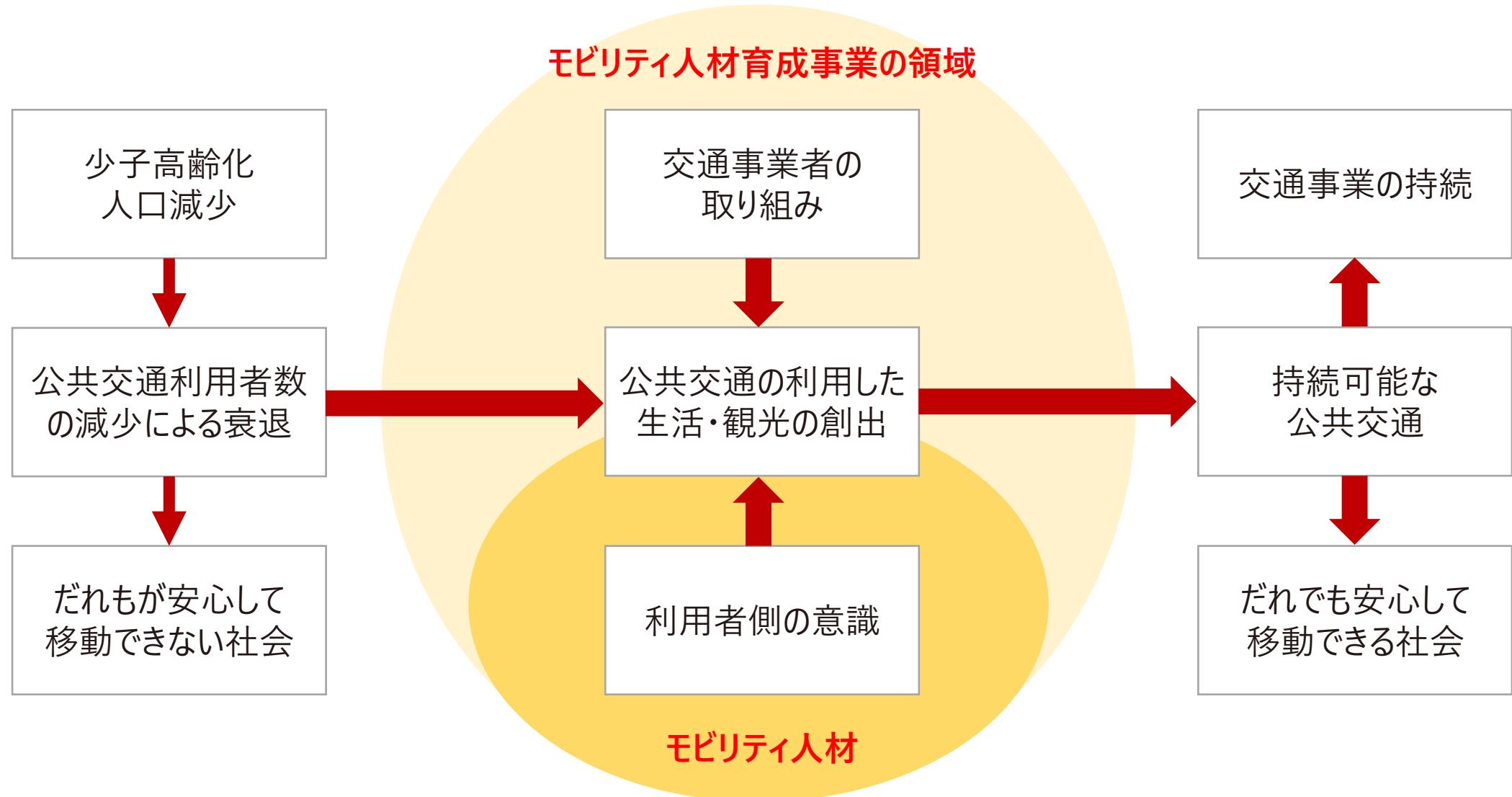
- ・長野県の全鉄道事業者との対エア、各分野専門家を交えたプレーヤー育成の場(座学、アイデア出しの場、アイデアの具体化の機会)
- ・北しなの線含むしなの鉄道沿線の広域回遊コンテンツやデジタルフリー PAS パッケージの試行実施(OJTプロジェクトで育成)
- ・鉄道を中心とした持続的な鉄道事業やモビリティ事業に向けた取り組みの知見を報告会で共有、ドキュメント化(知識のシェア)



(事業実施手順・スケジュール)

事業項目	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
先行ワークショップ実践 (千曲市及び周辺地域)	(軽井沢→戸倉駅直通)湯けむりNEOネオン号コンテンツ/デジタル切符の利活用	アイデアを実施して団体内での人材育成					完了報告書提出
講義・アイデアソン(長野県全域対象) 企画・実行広報・PR/コンテンツ開発/評価	講義/アイデアソン 企画・募集	ワークショップ実施	アイデア選定・ 具体化伴走	OJTプロジェクト実施 (回遊ツアー/企画切符想定) *募集期間含む		振り返り・ 知見シェア	報告会
沿線市町村団体他 巻き込み	各地域声掛け・ 参加促進	取組シェア・ 講義・ アイデアソン	アイデア選定・ 具体化共創			詳細分析・ 報告まとめ	

モビリティ人材育成の目的





テーマ	SnowLine Festival ~北しなの冬の駅めぐり~ *雪×北しなの線		
メンバー	信州大学生有志 日鉄ソリューションズ（しなの鉄道、長野県観光機構、飯綱町/信濃町観光協会ほか協力）		
実施期間	2025/1/11(土)～2025/1/19(日)	鉄道区間	長野～黒姫(牟礼、古間、黒姫)

取り組み概要	取り組みの動機
<ul style="list-style-type: none">北しなの線で乗降者数の下位3駅である、牟礼駅、古間駅、黒姫駅同時に雪イベントを開催するし、沿線フリーパスも同時発売1/12にSnowLine Festivalとして牟礼駅(Hot Spot Park)古間駅(雪だるまづくり)黒姫駅(雪合戦)実施1/11-1/19に北しなの長野-黒姫おさんぽフリーパス、北しなの線フリーきっぷを発売	<ul style="list-style-type: none">しなの鉄道で最も路線活用の要望が強かった「北しなの線」の利活用最もイベントが少ない冬のコンテンツづくりのヒント
鉄道・モビリティ連携の調整ポイント	結果（行動誘発・移動実績）
<ul style="list-style-type: none">牟礼駅前会場は個人所有の広場(公園)、古間駅および黒姫駅前の会場は信濃町から使用許可フリーパスのおさんぽガチャ対応のため、豊野駅から黒姫駅へのQRコードの掲示、その他各駅5店舗へのチェックポイント協力2つのフリーパス対応のための鉄道事業者調整	<ul style="list-style-type: none">1/12の3会場合計でのべ約150名（牟礼駅：70名、黒姫駅：40名、古間駅40名）フリーパスの売上： 北しなの線フリーきっぷ：大人16枚小人2枚 北しなの線長野-黒姫おさんぽフリーパス：大人21枚



テーマ	SnowLine Festival ~北しなの冬の駅めぐり~ *雪×北しなの線		
メンバー	信州大学生有志 日鉄ソリューションズ（しなの鉄道、長野県観光機構、飯綱町/信濃町観光協会ほか協力）		
実施期間	2025/1/11(土)～2025/1/19(日)	鉄道区間	長野～黒姫（牟礼、古間、黒姫）

取組イメージ



北しなのフリーきっぷ（長野～妙高高原）

おすすめ商品 記念きっぷ お導なきっぷ グッズ 上田わわ

北しなの線フリーきっぷ

北しなの線内乗り降り自由なきっぷです。

【発売取扱箇所】
しなの鉄道：長野駅、三才、豊野、牟礼、黒姫各駅
えちごトキめき鉄道：妙高高原駅
※古間駅ではお取扱いしておりません。
※お買い求めには有人駅の窓口営業時間内でお願いいたします。
窓口営業時間外は券売機で普通乗車券をお求めください。

【発売期間】
2015年3月14日から通年
※有効期間開始日の1か月前から利用日当日まで発売いたします。

【利用期間】
2015年3月14日から通年

【発売金額】
大人1,220円・小孩 610円

【有効期間】
乗車日当日限り有効

【ご利用駅】
北しなの線 長野駅～妙高高原駅間の普通列車の普通車自由席が乗り降り自由です。

【払い戻し】
有効期間内に未使用の場合に限り払い戻します。（220円の手数料がかかります）

北しなのおさんぽフリーPASS（長野～黒姫）

大人 1300円
長野-黒姫間往復 通常運賃と同額！

1DAYフリーきっぷ

北しなの線
長野-黒姫間

沿線のお店で使える クーポン300円以上

ミッション達成で 豪華景品 が当たる 抽選権



テーマ	SnowLine Festival ~北しなの冬の駅めぐり~ *雪×北しなの線		
メンバー	信州大学生有志 日鉄ソリューションズ（しなの鉄道、長野県観光機構、飯綱町/信濃町観光協会ほか協力）		
実施期間	2025/1/11(土)～2025/1/19(日)	鉄道区間	長野～黒姫（牟礼、古間、黒姫）

1/12のイベント風景（左から牟礼駅：HOT SPOT PARK、古間駅：雪だるま、黒姫駅：雪合戦）



Snowline Festival ~北しなの冬の雪巡り~

北しなのフリーきっぷ(長野～妙高高原)

おすすめ商品 記念きっぷ お得なきっぷ グッズ 上田れむ

北しなの線フリーきっぷ お得なきっぷ

北しなの線内乗り降り自由なきっぷです。

【発売取扱箇所】
しなの鉄道：長野駅しなの鉄道きっぷうりば、北長野、三才、豊野、牟礼、黒姫の各駅
えちごトキめき鉄道：妙高高原駅
※古間駅ではお取扱いしておりません。
※お買い求めは有人駅の窓口営業時間内でお願いいたします。
窓口営業時間外は券売機で普通乗車券をお求めください。

【発売期間】
2015年3月14日から通年
※有効期間開始日の1か月前から利用日当日まで発売いたします。

【利用期間】
2015年3月14日から通年

【発売金額】
大人1,220円・小児 610円

【有効期間】
乗車日当日限り有効

【ご利用区间】
北しなの線 長野駅～妙高高原駅間の普通列車の普通車自由席が乗り降り自由です。

【払い戻し】
有効期間内で未使用の場合に限り払い戻します。（220円の手数料がかかります）

北しなのさんぽフリーパス(長野～黒姫)

**北しなの長野-黒姫
さんぽフリーパス**
利用期間
2025年1月11日(土)～19日(日)

大人 1300円

**長野-黒姫間往復
通常運賃と同額！**

**北しなの線
長野-黒姫間**

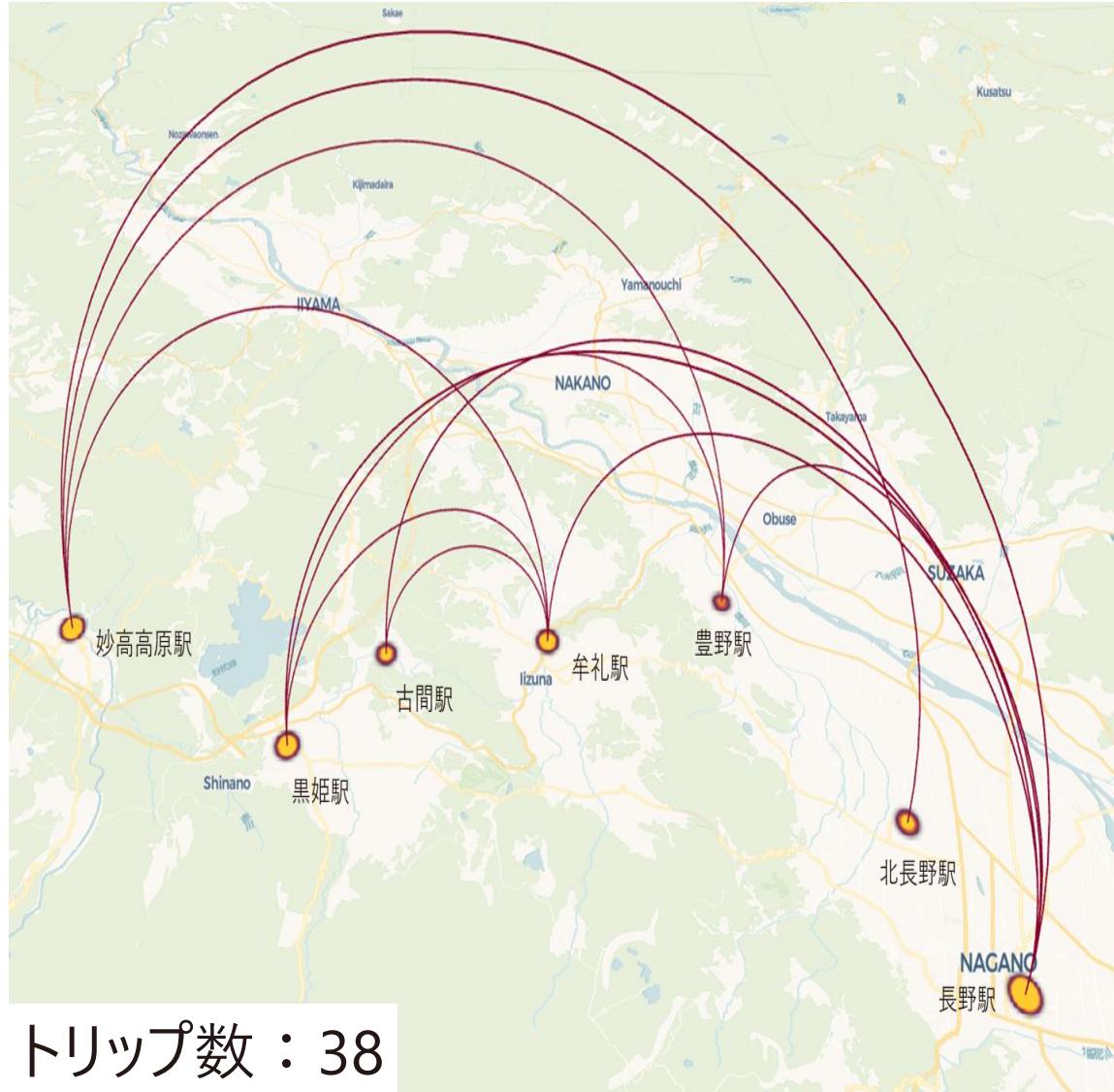
1DAYフリーきっぷ

沿線のお店で使える クーポン300円以上

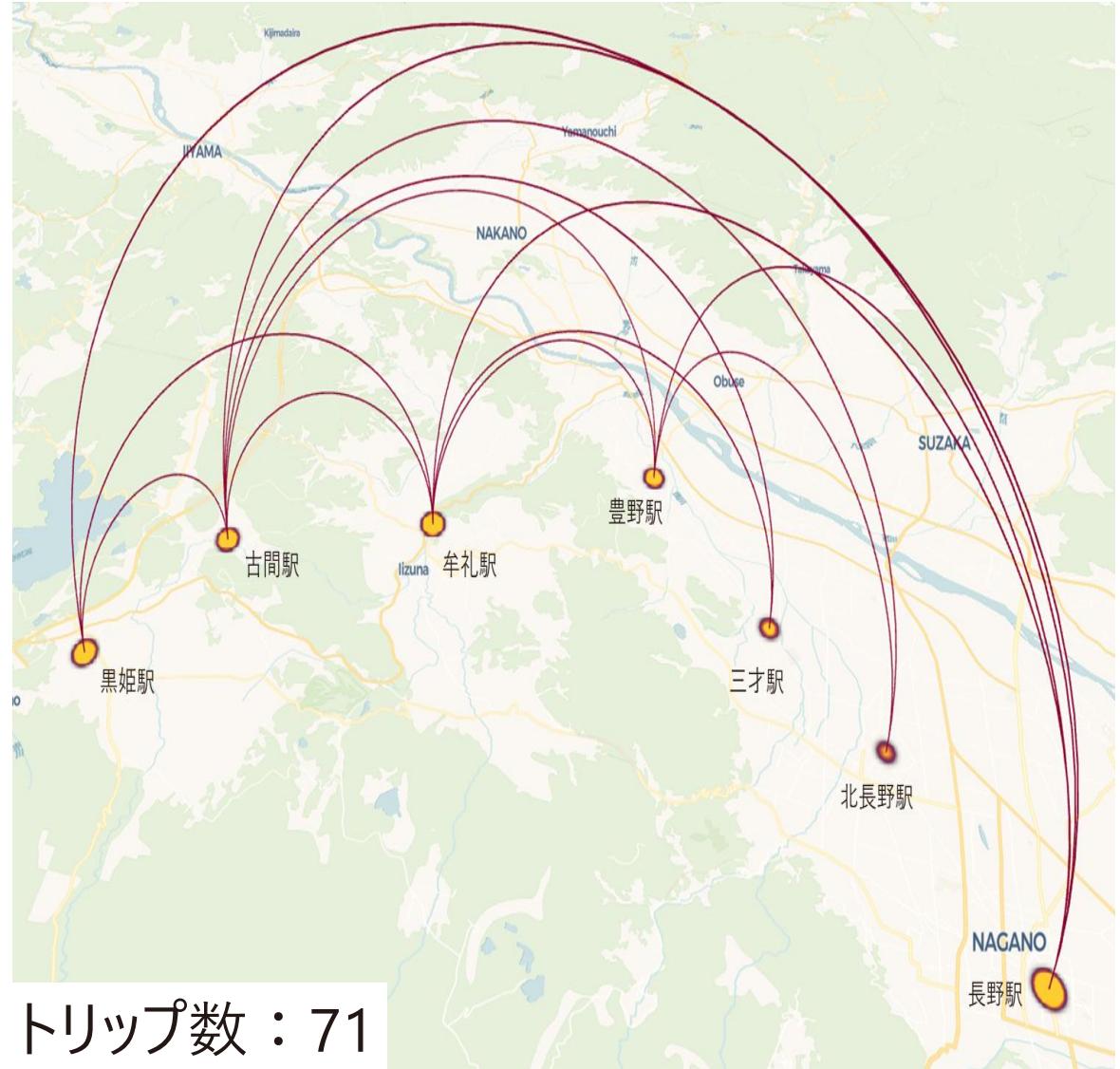
ミッション達成で 豪華景品 が当たる 抽選権

Snowline Festival ~北しなのの冬の雪巡り~

北しなのフリーきっぷ(長野～妙高高原)

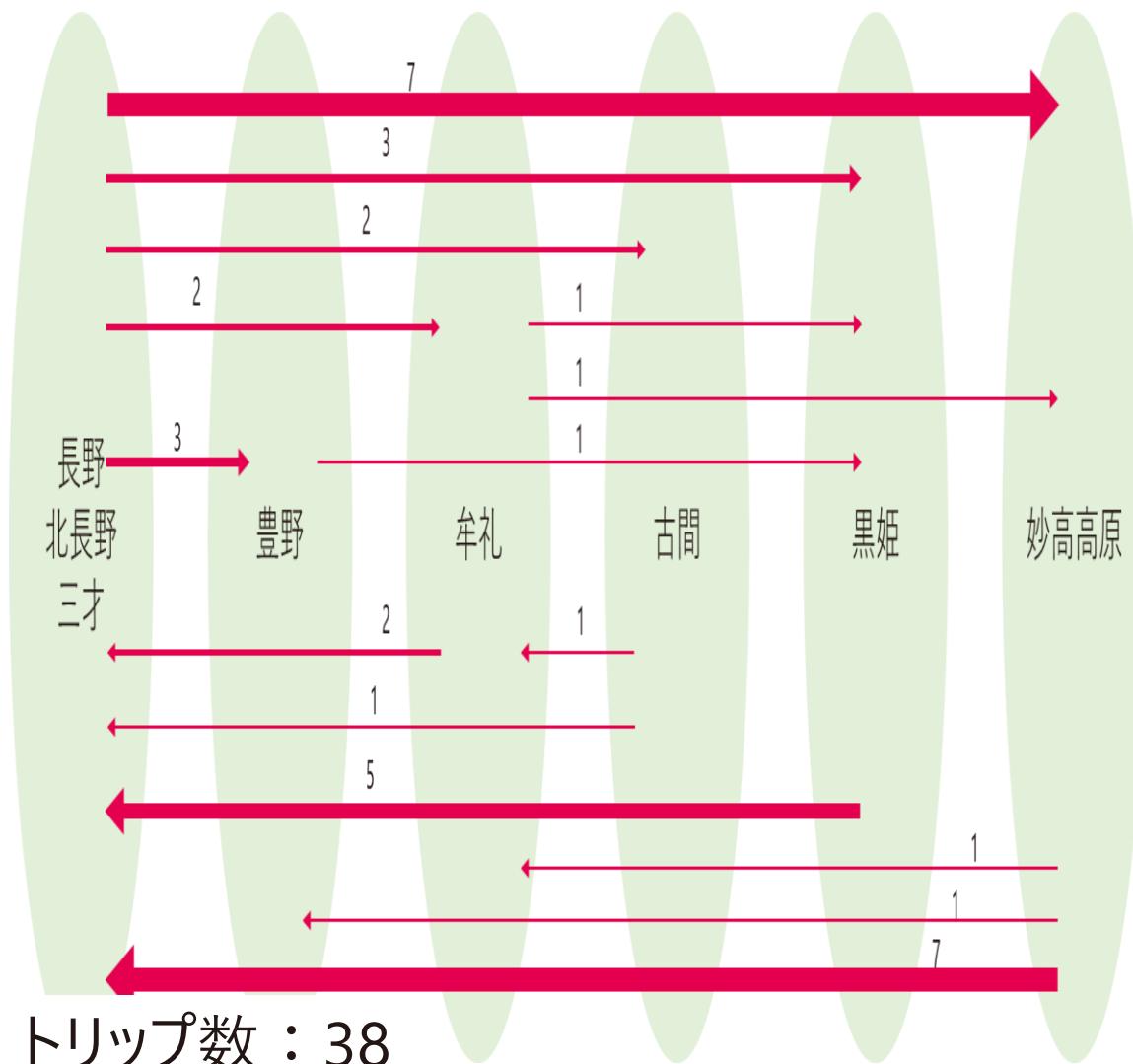


北しなのおさんぽフリークルーズ(長野～黒姫)

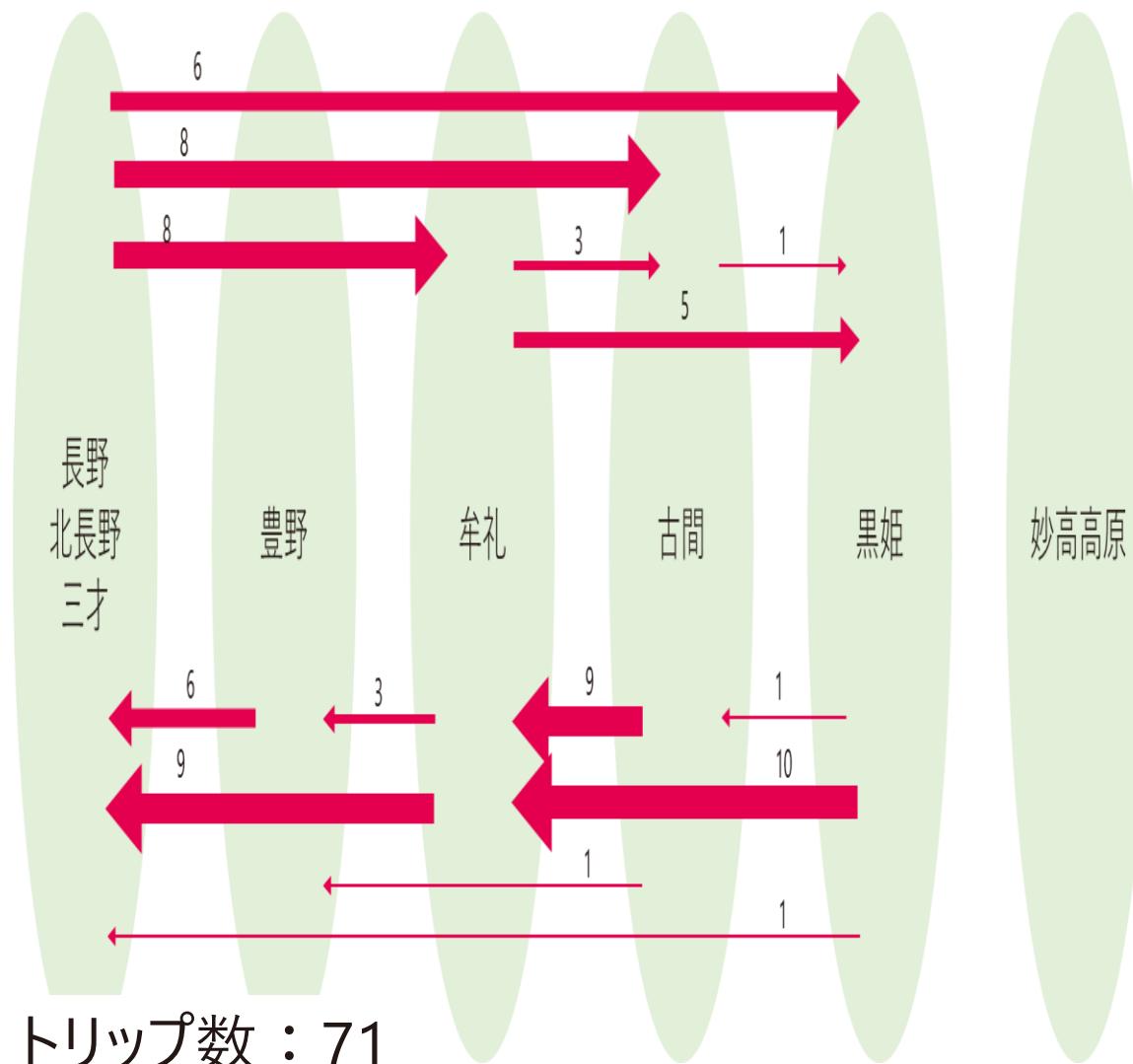


Snowline Festival ~北しなの冬の雪巡り~

北しなのフリーきっぷ(長野～妙高高原)



北しなのおさんぽフリーパス(長野～黒姫)



Snowline Festival ~北しなの冬の雪巡り~

考察

- 今回、同じ期間内に2種類のフリーきっぷをデジタルチケットとして同じプラットフォーム(千曲川ゴーランド)で販売を行ったことは、効果の比較を行うという観点でよい取り組みだった。
 - ①「北しなの線フリーきっぷ」(1日間、長野～妙高高原間) 1,220円
 - ②「北しなのおさんぽフリーパス」(1日間、長野～黒姫間) 1,300円(ガチャ・クーポン付き)
- 上記①、②の2つのデジタルチケットの利用状況を見たところ、以下の特徴があった。
 - ①では、長野～妙高高原間の長距離を行き来する移動が多くみられる
 - ②では、牟礼、古間、黒姫に乗降した短距離移動の回数が多くみられる
- この特徴から、②では意図していた各駅への立ち寄り、鉄道を使った回遊を促したことの結果が表れたと考えられる。
- 牟礼駅は拠点的な役割を持ち、古間と黒姫はどちらか一方に訪問した人が多かったようにみられる。
- 要因としては、北しなの線の運行ダイヤ上、昼間12時前後に運行される軽井沢リゾート号が古間駅を通過すること、軽井沢リゾート号の運行に伴い、各駅停車列車が土日祝日運休となることから、古間駅と黒姫駅を両方効率よく訪問することが難しかったと考えられる。

列車番号		326M				328M	6302M	132D		134D	330M
列車種別等					(注1)	快速					
北 し な の 線	妙高高原	発	1052	..	..	..	1146	1200	一	..	1306
	黒姫	タ	1100	..	..	..	1154	1208	(注2)	..	1314
	古間	タ	1105	..	..	..	1200	レ	..	..	1319
	牟礼	タ	1112	..	..	..	1206	1219	飯山線	..	1326
	野	着	1121	..	..	..	1215	1227	1237	..	1335
	三才	発	1122	..	..	..	1215	1228	1238	..	1335
	長野	タ	1127	..	..	..	1221	レ	1243	..	1340
	北長野	タ	1131	..	..	..	1225	レ	1247	..	1344
	長野	着	1136	..	..	..	1230	1240	1253	..	1349

列車番号		325M	131D	327M		6301M	133D	329M
列車種別等				(注1)		快速		
北 し な の 線	長野	発	923	1029	1049	一	1053	1147
	北長野	タ	929	1034	1054	(注2)	レ	1152
	三才	タ	933	1039	1058	..	レ	1156
	野	着	937	1043	1103	..	1103	1200
	牟礼	タ	947	1044	1103	..	1103	1202
	古間	タ	954	1113	..	1113	飯山線	1237
	黒姫	タ	959	1120	..	1124	飯山行	1244
	妙高高原	着	1008	1125	..	1133	..	1249
				1134	..			1258

持続可能な交通まちづくりに向けて

デジタル庁 モビリティ・ロードマップ2025

モビリティ・ロードマップ2025の概要

モビリティサービスを巡る現状と課題

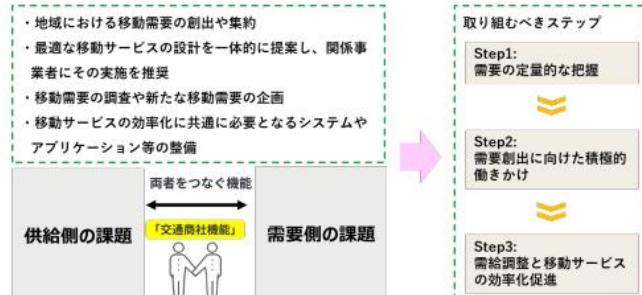
- 公共交通サービスに対する潜在移動需要の存在を踏まえたモビリティサービスの効率化
- 移動の自由を巡る都市・地方格差の進展と差が広がりつつある米中の自動運転技術との格差解消
- 広がる実証事業に対し足踏みする事業化

モビリティ・ロードマップ2025の考え方

- 需給一体となったモビリティサービスの再設計
 - ・移動需要の把握・創出と街づくり施策・モビリティサービスの連動
- デジタル基盤の共同利用等による合理的な投資環境の整備
- 自動運転技術の実装(事業化)に向けた環境整備
 - ・事業の構成要素・特性に応じた打ち手・在り方の検討【別紙1】
 - ・共同利用すべきデジタル基盤の導入
- 自動運転技術の段階的導入
 - ・自動運転技術の実証的導入から地域の特性に応じた事業化へ

新たなモビリティサービスの普及に向けた重点施策

- 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
 - ・潜在需要の調査・縦割りを越えた政策立案体制の整備
 - ・需給一体となったサービス設計機能の確立支援
 - ・共同利用すべきデジタル基盤の整備・導入（「交通商社機能」の考え方）

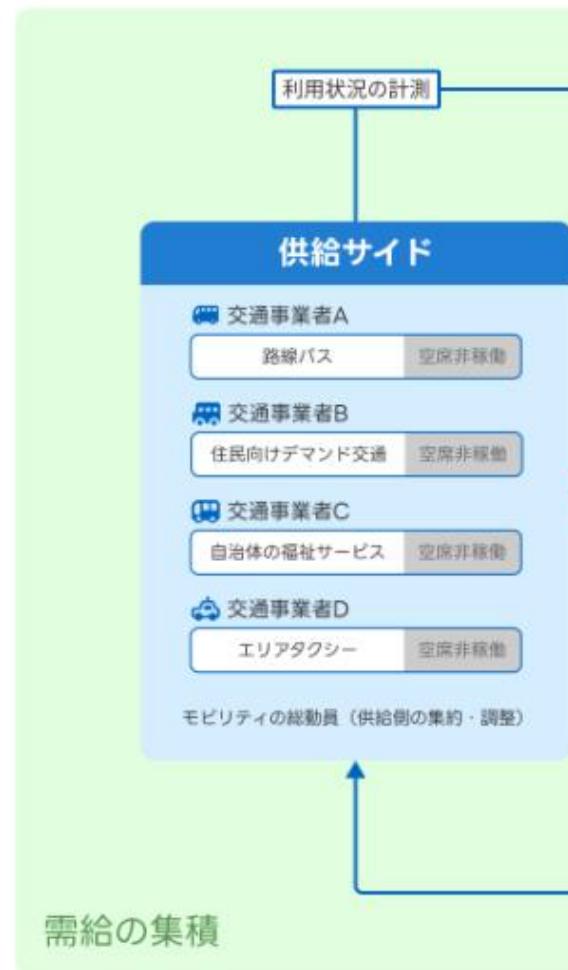


- 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備
 - ・初期導入費用の低減
 - ・合理的な分業体制の確立と協調領域の設定
 - ・路車協調技術など必要な技術の開発と普及
 - ・事故等に対応する体制の整備
 - ・社会的受容性の向上
- ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
 - ・先行的事業化地域の選定（10か所程度）【別紙2】

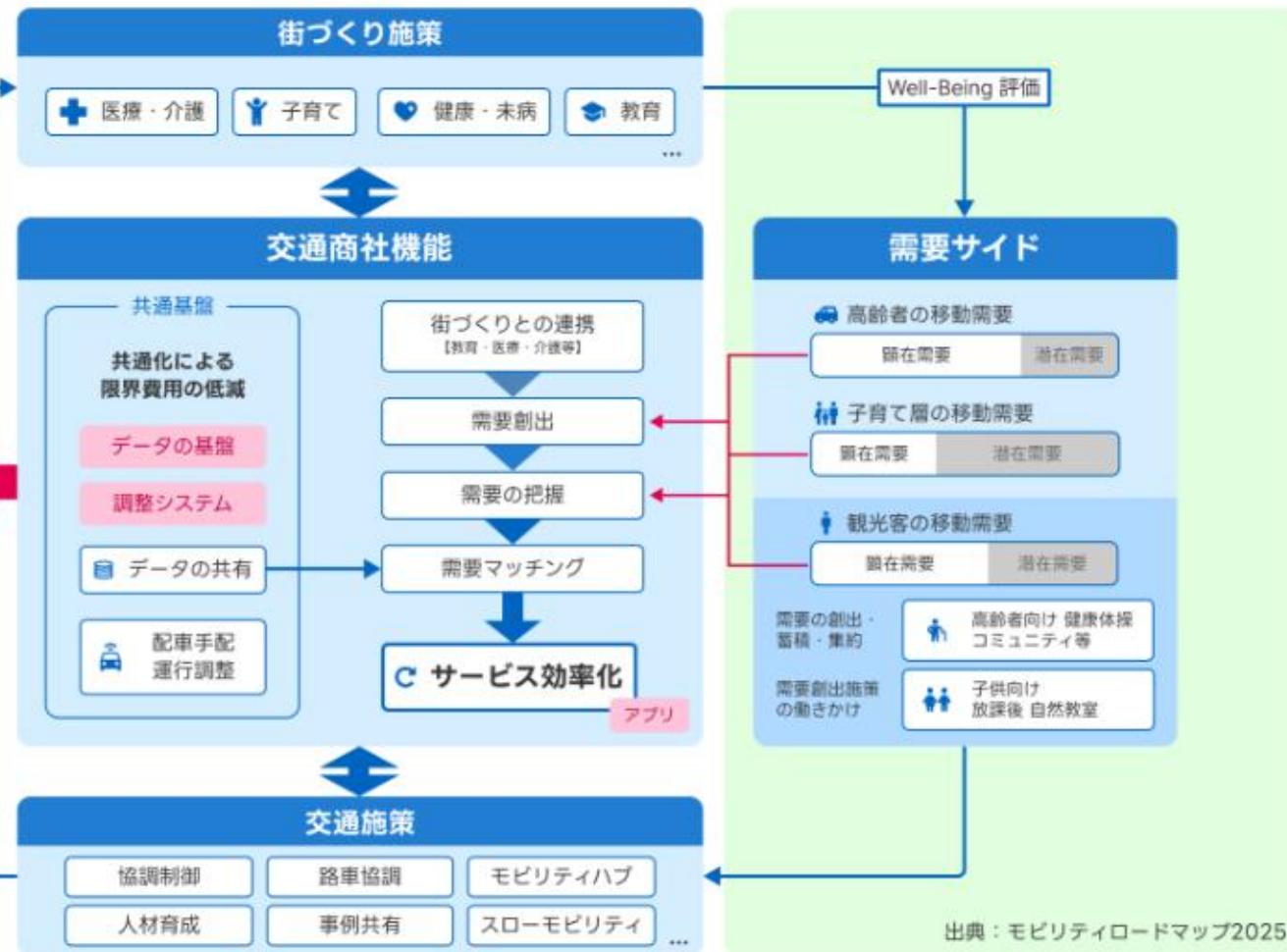
交通需要と供給をつかさどる「交通商社機能」

データ・デジタルを活用して「地域住民の声を聞き、供給側の把握・調整・統合を行い、ニーズにあった移動の企画・仕入・運用を担う存在」。あわせて移動をベースに、移動目的を取り込む。

②需給に合った仕入れ供給の企画・調整



①需要の把握・創出・蓄積・集約



出典：モビリティロードマップ2025を元にMTJ作成

交通商社機能に向けた実証検証

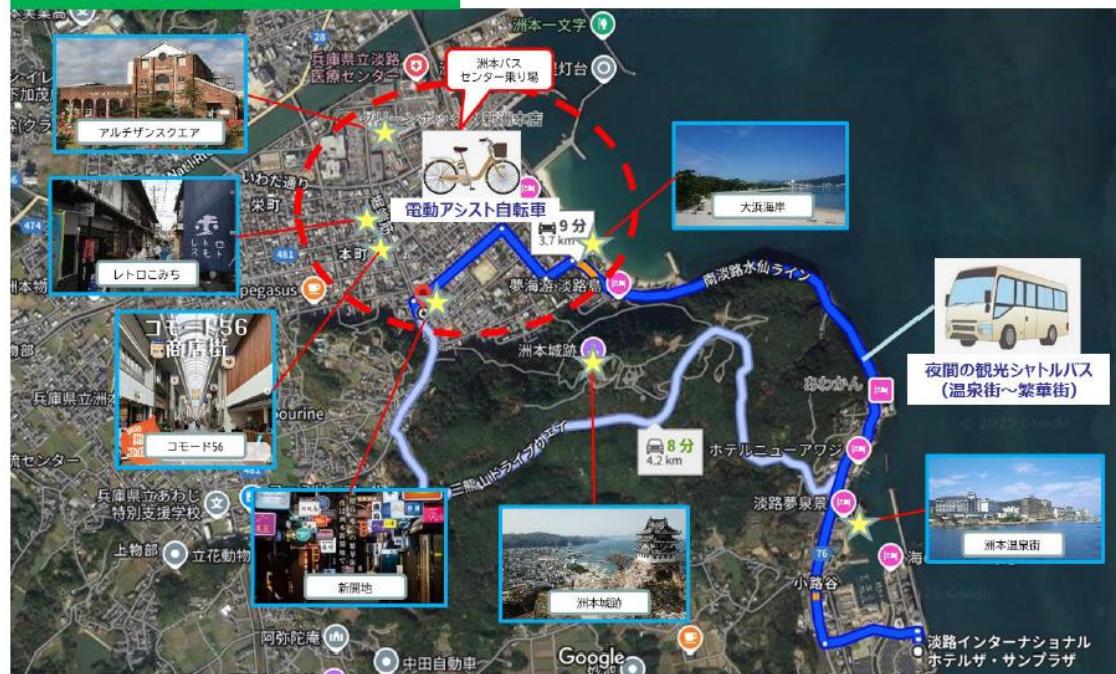
兵庫県洲本市（淡路島）

洲本中心市街地の賑わい創出に向けた地域周遊促進事業

淡路島地域公共交通活性化協議会

- 二次交通が脆弱である中心市街地において、今後の観光客の増大を見据えた受入環境整備を行うため、観光名所がコンパクトに集中する城下町の強みを活かし、手軽に移動できるアプリ機能付き電動アシスト自転車（Eバイク）を街中にリースで整備するほか、交通空白となっている夜間の温泉街と繁華街の区間にいて観光シャトルバスを運行し、合わせて泊食分離の需要調査も行い、中心市街地の賑わい創出を目指す。

市街地周遊のイメージ



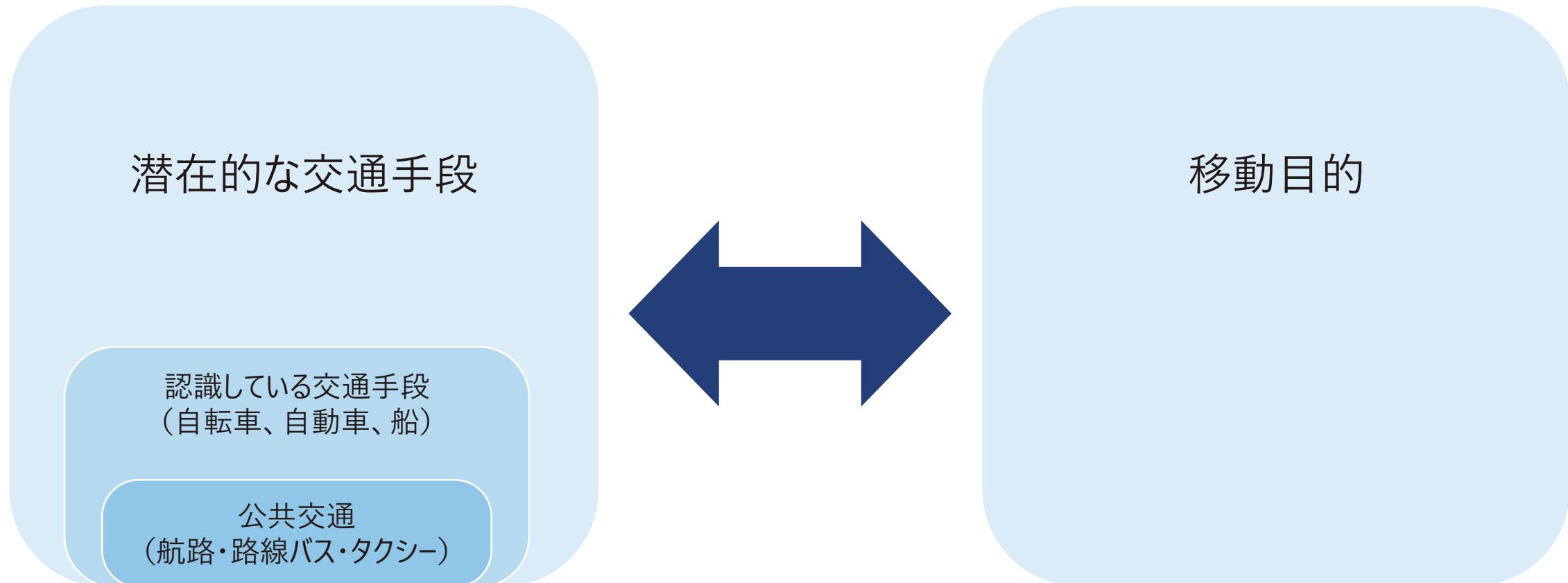
実施主体	洲本市役所
運行主体	淡路交通(株) (一社)兵庫県タクシー協会淡路部会 その他
共創パートナー	洲本商工会議所 淡路島観光協会 洲本旅館組合 洲本飲食組合 (株)MaaS Tech Japan
交通モード	観光シャトルバス（1台） シェアサイクル（20台）

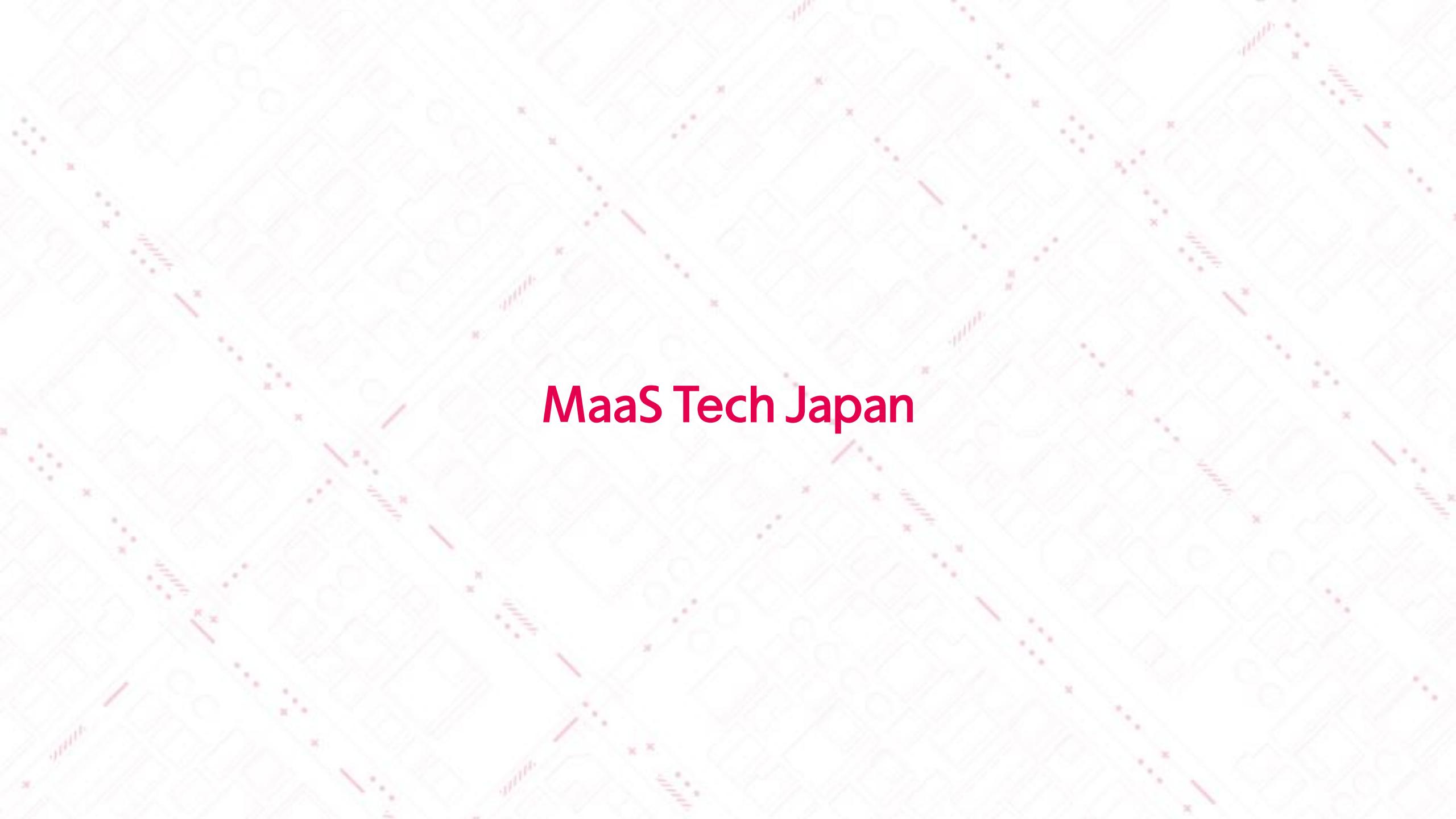


ディスカッション

ディスカッション

どういう移動目的があつたら交通を使いますか
どういう交通手段があつたら使いますか
みなさんで考えてみましょう





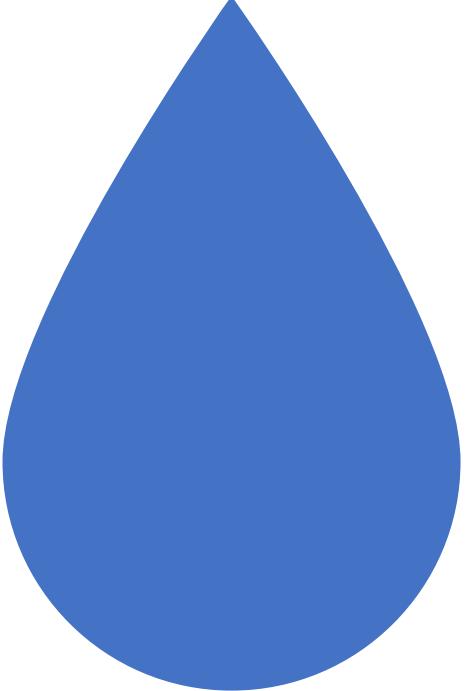
MaaS Tech Japan

■セミナー参加者向けアンケート調査

アンケートのご協力、よろしくお願ひいたします。



<https://forms.office.com/r/AkaehChbG8>



【有識者セミナー】
専門家と考える持続可能な
新上五島町の交通まちづくり

本日のプログラムは終了しました。
ご参加ありがとうございました。