

# <概要版>しずおかMaaSレポート2019-2023 ~これまでの取組み①~

## <本レポートの位置付け>

- ✓ 2019年5月に地域主導型の常設MaaS(※)コンソーシアムを設立し、5年間に渡って様々な取組みや議論を実施してきました。
- ✓ 「誰もが利用しやすい新たな移動サービスの提供と、これを活かした持続可能なまちづくり」を目指して活動してきましたが、2020年4月以降は新型コロナウイルス感染症の急拡大により、コンソーシアムとしての活動が制約されたのみならず交通事業そのものが大きな打撃を受けるなど、取組み開始当時とは交通事業を取り巻く外部環境が大きく変化していく中での活動となりました。
- ✓ 本レポートは、5年間に渡る取組みから得た知見を中心に幅広く総括するとともに、様々な社会状況変化を見据えながら次のフェーズにおける活動の方向性をとりまとめたものです。

※MaaS (Mobility as a Service) : 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

## 第1章 5年間の取組みのふりかえり

これまでの5年間に、しずおかMaaSは交通を通じて持続可能なまちづくりに向けた様々な取組みを行ってきました。その根底となっているしずおかMaaSの目的や方向性について振り返ります。

### ■しずおかMaaSとは

しずおかMaaS(静岡県MaaS基幹事業実証プロジェクト)は、人口減少や高齢化社会が進行する中、ICT・AI等の最新技術を取り入れ、誰もが利用しやすい新たな移動サービスの提供とこれを活かした持続可能なまちづくりを目指して、2019年5月27日に発足した地域密着型の官民連携型のコンソーシアムです。

### ■目指すべき方向性

しずおかMaaSが取組みを通じて実現しようとする将来に向けて、将来ビジョンと中長期計画を構想し、世間に広めつつ同じ志を持つ仲間を集めることをねらいとして、目指すべき5つの方向性を示しました。

**【大切にしたい価値観】つながるまち、変わるあした**

- 1 気の向くままに移動しよう
- 2 心にゆとりを、暮らしにうおいを
- 3 安心や快適をあたりまえに
- 4 近未来にわくわくチャレンジ
- 5 私にもできることがある

### ■5つの方向性に向けた取組み

将来ビジョン・中長期計画で提示した取組みの5項目に関して、様々な主体による協力を得ながら実証実験等に取り組んできました。

- ①連携によるサービス高度化
  - [R2] 「しずてつMapS! (MaaSアプリ)」試験構築 : 経路検索・AIが「マツ」交通予約・決済・クーポン・静鉄混雑情報
  - [R2-3] 仮想「イミグ」ライツグ実験 (交通×商業) : 静鉄混雑情報+クーポン
  - [R4] 君と巡るシズオカ (交通×観光) : ツクルガ-との疑似観光体験
- ②分野間の連携
  - [R1] AI相乗りタクシー運行実験 : AIオンデマンド交通
  - [R2] のりあい号運行実験 : AIオンデマンド交通+客貨混載
  - [R3] えらべるデマンド実験 : AIオンデマンド交通+選択制料金
  - [R3] 玉川のりあい号運行実験 : 事前予約運行+遠隔買物体験
  - [R4] オクマス号運行実験① : 事前予約運行+遠隔買物
  - [R5] オクマス号運行実験② : AIオンデマンド交通+買物広場
  - [R4] のりあい放題実験 : AIオンデマンド実験+サブスク割引
- ③モビリティの拡充と統合
  - [R2] 自家車データ取得分析 : 移動実態把握、AIオンデマンド交通事業性評価
  - [R4] COOL CHOICE 2022 in しずおか : 公共交通利用調査
  - [R2] シンポジウム 【随時】取材対応、視察受入れ、意見交換等
- ④データ活用によるまちづくり
- ⑤活動機運の醸成



図:しずおかMaaSでの取組みエリア (2019-2023)

## 第2章 これまでの取組み

静岡市は「①過疎地型、②地方都市型、③観光型」の3つの都市類型を併せ持つ「日本の縮図」のような都市です。持続的に良い市民生活を送れる地域づくりに向けて、静岡市内の様々なエリア・課題に応じた様々な実証実験を行い、知見を得てきました。その各取組みについて振り返ります。

### ■取組み1. 中山間地での取組み

**①「地域内移動の拡充」の取組み** ← 一体的に実施 → **②「生活機能へのアクセス容易化」の取組み**

<p><b>【玉川地区】</b> 「玉川のりあい号」運行実験</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民を対象に、地域住民を運転手とした無償の事前予約制バスを運行</li> <li>・住民協議に基づき、2種類の運行を実施</li> <li>①地域内運行 (遠隔お買い物体験含む)</li> <li>②お買物バス (市街地商業施設行き)</li> </ul>	<p><b>【梅ヶ島・大河内地区】</b> 「オクマス号」運行実験</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民を対象に、地域住民を運転手とした有償の事前予約制バスを運行</li> <li>・予約方法により料金差を設定 (電話予約300円、LINE予約200円)</li> <li>・住民協議に基づき、地域内運行を実施</li> </ul> <p><b>ご利用イメージ</b></p>	<p><b>【玉川地区】</b> 「遠隔お買い物体験」実証実験</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「玉川のりあい号」を利用して交流館に集まり、モニターの映像を見ながら遠隔で買物を実施</li> <li>・商品が届くまでの時間は、健康体操等をして交流しながら待つ</li> <li>・買物班が戻り次第、購入者ごとに商品別し現金精算後、玉川のりあい号にて帰宅</li> </ul>	<p><b>【梅ヶ島・大河内地区】</b> 「モビリティマルシェ」実証実験</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動サービス車を活用して生活サービスを集積するイベント*を実施し、地域内の生活施設不足を補完</li> <li>*2022年度オクスズにぎわい市</li> <li>2023年度オクスズかいの広場のこと</li> <li>・「オクマス号」を利用して開催地に集まり買物等を行う</li> </ul>
--	---	--	--

### ■取組み2. 市街地・郊外部での取組み

サービス改善を図りながら取組みを実施

<p>2019年度 JR静岡以北エリア 「AI相乗りタクシー」運行実験 (AIオンデマンド交通)</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・AI相乗りタクシーの乗車・運行体験を実施</li> <li>・相乗り運賃を含む新サービスに対する受容性や利用意向、ニーズ等を検証</li> </ul>	<p>2020年度 草薙地区・庵原地区 「のりあい号」運行実験 (AIオンデマンド交通+客貨混載)</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・支線バス路線の代替移動手段の検証</li> <li>・運賃外収益 (宅配料金) の獲得に向けた検証</li> <li>・withコロナにおける生活の持続化</li> <li>→商店店舗、来店頻度向上、販路拡大</li> <li>利用者 : 外出せずに生活できる環境づくり</li> </ul>	<p>2021年度 JR静岡駅南地区、岡・船越地区 「えらべるデマンド」実証実験 (AIオンデマンド交通+選択制料金)</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の利用実態、ニーズを把握・検証 (社会福祉協議会への要望等から運行エリア設定)</li> <li>・乗降パターンに応じて選択可能な料金・システムの検証</li> <li>①Express Pool型 : 指定のスポット間で乗降</li> <li>②Door to Door型 : 自宅等に直接送迎</li> <li>③エリア内外移動型 : エリア外への通院移動</li> </ul>	<p>2022年度「静岡駅北地区」 「のりあい放題」実証実験 (AIオンデマンド交通+サブスク割引)</p> <p><b>【主な実施事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民(特に高齢者・子育て世代)が利用しやすい多様な料金体系の設定・検証</li> <li>・市内企業からモニター募集し、ビジネス利用の可能性を調査</li> </ul>
---	---	---	--

<取組み結果> AIオンデマンド交通の民間実装は現時点では困難な一方、公共交通の持続性向上は変わらず喫緊の課題

- 課題1. 地域ドライバー確保とサービス設計のバランス
  - ✓地域ドライバー数がサービス設計の実現に影響を与える
  - ・十分な地域「ライバル」が確保できなければニーズを満たすサービス設計は困難
  - ✓地域ドライバーの担い手確保の取組みが必要
  - ・協力的な住民は一定数存在するが65歳以上が大半なため、5~10年後などの将来を見据えると持続性に懸念が残る
- 課題2. 収支バランスの確保
  - ✓収支バランスの確保は困難
  - ・人口減少(=利用者数減少)や支払意欲額・輸送コストの乖離により運賃で収支が保つことは困難
- 課題3. 運用体制づくり
  - ✓実装ノウハウは地域組織にはない
  - ・交通事業者は運輸法令等の専門性が高く、具体的な運行手法や法規制まで知っているが、地域組織は皆無
- 課題4. 実装・横展開の仕方
  - ✓地域ごとに異なる移動確保の考え方に寄り添いつつ、不公平感がない実装スキームを考える必要がある
  - ・サービス設計(運賃、運行範囲ほか)の考え方は地域ごとに異なる
- 課題5. 住民意識
  - ✓移動手段を確保したいという住民組織の意識表示が必須
  - ・将来的に移動に困ることは分かっているとしても、現時点でどうにか移動のできている場合は他人事になりがち

- 課題1. 公共交通網のあり方をどうするか?
  - ・市街地・郊外部は交通事業者が営業している区域のため、山間部の取組みも含めた市域全域で検討する必要がある
  - 例 : <短期対応> 市域全域での交通網見直し等 <中長期対応> 自動運転車両の運用検討等
- 課題2. タクシー事業の改善・社会要請にどう対応するか?
  - ・日本版ライドシェアの議論進展により乗務員の増加の可能性が出てきたなかで、これまでの運行効率化を高める取組み以外の手法検討も含め、タクシー事業者の意向も踏まえた更なる検討が必要
  - 例 : 共同配車に係る取組み等
- 課題3. 地域弱者対策にどう対応するか?
  - ・ボランティア輸送についても運転ボランティアの高齢化が進んでおり、持続性に危機感を募らせる地域も存在。若者に賃金を払って運転してもらおうとの考えを持つ地域もあるが、市街地・郊外部では自家用有償旅客運送もできない一方、日本版ライドシェア解禁により可能性が開けることも考えられる

**【今後の方向性】**  
当初仮説の方向性は合っていると確認でき、かつ十分な運用ノウハウを得ることができたため、地域のドライバーの担い手とサービス設計のバランスに配慮し、実験検証を行いつつ、実装・横展開に向けて関係各所との調整を行っていく

**【解決に向けた方策案】**  
AIオンデマンド交通の実装は難しいとの結論に至ったものの、サービス設計やコスト感、合意形成のあり方等について理解を深めることができたため、**今後は蓄積した知見を活用しながら、日本版ライドシェアの議論を注視しつつ、各種検討・協議を行っていく**

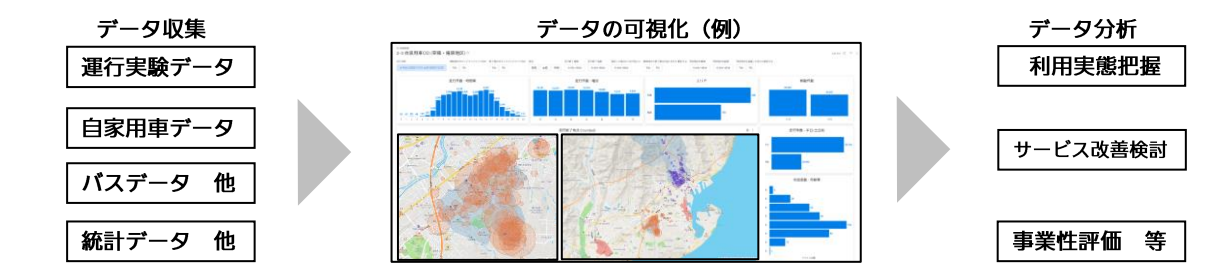
# <概要版>しずおかMaaSレポート2019-2023 ~これまでの取組み②~

## ■取組み3. MaaSアプリの試験構築 実験に必要なシステムの試験構築を通じて「必要な要件、費用感、運用体制等」の知見を得た

項目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022、2023年度
名称	MaaS Web	しずてつMapS 1	AI運行バス	LoCoBuS	タク呼び
種別	Webアプリ	アプリ	Webアプリ	LINEミニアプリ	アプリ
会員登録	なし (しずおかMaaS HP内で登録)	あり (アプリ内、SAVS管理画面内で登録)	あり (Webアプリ、管理画面内で登録)	あり (LINEミニアプリ、管理画面内で登録)	なし (旅行券購入者情報と突合)
ログイン	方法: 毎回: ID・Pass入力(手動)	初回: 会員登録 次回以降: 自動ログイン	毎回: ID・Pass入力(手動)	初回: ID・Pass入力(手動) 次回以降: ID・Pass入力または 自動ログイン(LINE連携時)	初回: 氏名、電話番号を登録 次回以降: なし
ID	事前設定・振り出し	事前設定・振り出し	メールアドレス	メールアドレス	電話番号
Pass	事前設定・振り出し	事前設定・振り出し	個人設定 ※電話登録時はPass入力なし	利用者が設定 ※電話予約時は固定Pass設定	なし
UIの概要	複合経路 検索 ○: 静鉄電車・バス ×: JR、その他バス、シェアサイクル等	mixway API ○: 静鉄電車・バス ×: JR、その他バス、シェアサイクル等	mixway API ○: 静鉄電車・バス ×: JR、その他バス、シェアサイクル等	連携なし	連携なし
MaaS機能	予約 ○: AIが「マド」交通 (SAVS) ※タクシー、シェアサイクル等なし	AIが「マド」交通 (SAVS) ※タクシー、シェアサイクル等なし	AIが「マド」交通 (AI運行バス) ※タクシー、シェアサイクル等なし	事前予約制バス ※タクシー、シェアサイクル等なし	AIが「マド」交通、タクシー ※シェアサイクル等なし
決済	○: AIが「マド」交通×: 電車、バス、シェアサイクル他	e-Scottle(5大クレジットカード) ○: AIが「マド」交通×: 電車、バス、シェアサイクル他	e-Scottle(5大クレジットカード)	連携なし	連携なし (しずおかMaaS HPで旅行券購入)
まちづくり連携	なし	○: 混雑情報表示 (静鉄電車) ・クーポン取得・利用 ・スポット情報表示	なし	なし	なし
その他システム	・管理画面 ・ドライバーアプリ	・管理画面 ・ドライバーアプリ ・呼び出しサインネジ	・管理画面 ・ドライバーアプリ ・イベント予約タブレット	・管理画面 ・ドライバーアプリ	・管理画面 ・ドライバーアプリ
実験名称	AI相乗りタクシー運行実験	のりあい号運行実験 (草薙・滝原)	玉川ののりあい号運行実験	オクマス号運行実験	タク放縦実験
輸送対象	主に地域住民	主に地域住民	地域住民のみ	地域住民のみ	主に地域住民
輸送範囲	地域内移動	地域内移動	地域内移動	地域内移動	地域内移動
運行方式	区域運行	区域運行	不定時定路線運行	不定時定路線運行	区域運行
料金	有料 (都度払いのみ)	有料 (定期券、都度払い)	無料	有料 (都度払いのみ)	有料 (定期券、都度払い)
予約方法	1種類 (webアプリ)	3種類 (アプリ、電話、呼び出しサインネジ)	3種類 (webアプリ、電話、予約タブレット)	2種類 (LINEミニアプリ、電話)	2種類 (アプリ、電話)
事前予約	あり	あり	あり	あり	あり
決済手段	1種類 (クレジットカード)	2種類 (クレジットカード、現金)	—	1種類 (クレジットカード (HPP内購入) 現金)	2種類 (クレジットカード (HPP内購入) 現金)
その他	旅行業法	適用あり (手配旅行)	適用なし	適用なし	適用あり (募集型企画旅行)

検証項目	得た知見の整理
MaaSシステムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>①UIの構築技術、特徴、費用感を知る <b>UIの構築手法、構築技術、特徴、費用感等について整理</b></li> <li>②地域側(システム発注者)の役割を知る <b>既存UIの選定～要件定義の各段階における役割、留意事項について整理</b></li> <li>③MaaSシステムの特徴、費用感を知る <b>検索・予約・決済の各サービスごとの課題や要素となりうる技術について整理</b></li> <li>④使ってもらえるシステムについて <b>利用者ターゲットの重要性と、ターゲットに合わせたシステム構築・工夫の必要性について整理</b></li> <li>⑤サービス運用上、重要度が高い機能 <b>サービス運用視点からUIに組み込むべき機能について整理</b></li> <li>⑥構築費を抑える工夫 <b>機能と費用感のバランスや、構築費用抑制のための運用工夫等について整理</b></li> </ul>
MaaSシステムの運用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑦システム運用主体に求められる法令要件 <b>考慮すべき法令について整理 (旅行業法、個人情報保護法、資金決済法、景品表示法)</b></li> <li>⑧システム利用上のルールのある在り方 <b>必要なルール (システム利用規約、プライバシーポリシー、提供サービス利用規約) と、コールセンターの必要性・留意点等について整理</b></li> <li>⑨システムの運用体制</li> </ul>

## ■取組み4. データ利活用 取組みを通じて「データ収集・可視化・分析の各段階における課題等」について認識を深めた



検証項目	検証達成度	積み残し課題の有無
データの利活用・可視化	◎どのようなデータが収集できるか	○ 課題あり
	⑩どのようにデータを可視化できるか	○ 課題あり
	⑪収集・可視化したデータをどのように活用できるか	△ 課題あり

【今後の方向性】UIやMaaSシステムについて、技術的知見や費用感、運用方法等について理解を深めることができたため、今後は洗い出された課題に対し、最新動向に注視しつつ、各種研究・協議を行っていく。

## ■取組み5. 交通×商業連携の取組み

【実験趣旨】  
 ・混雑情報提供により、安心して乗合移動サービスを使ってもらえる環境を作ること (密回避の促進、利用回復)  
 ・商業クーポンにより、混雑回避促進と地域経済循環を促すこと (静鉄電車沿線商業施設の活性化)

■実験期間中のホームページの閲覧数  
 ■提供情報 ※2021/1/26にキャプチャ

ユーザー	総数	5,627人
うちモバイル	4,142人	(76%)
うち非モバイル	1,485人	(24%)
セッション	セッション数	9,306回
ユーザーあたりセッション数	1.65回	
ページビュー	全体	22,386回
リアルタイム混雑情報	2,788回	
きょうの快速車予報	2,130回	

※2020/11/19~2020/12/250期間で集計  
 ※セッション数: しずおかMaaS HPを閲覧した延べ人数 (一日に複数回閲覧した場合は複数カウント)

【今後必要となる一手】

①混雑情報提供  
 ○モニターと比較してホームページで混雑情報を見た人は少ない  
 ○低頻度のユーザーも意識したサービスのアップデート  
 ○混雑情報を全く閲覧しなかった人は、混雑時間帯に静鉄を利用しない人や時間帯を変更できない人である。よって、回数利用して混雑をよめてしまった人へのアプローチを検討することが必要

②クーポン利用  
 ○クーポン利用の行動パターンの特徴を活かした施策展開  
 ○使用頻度の高い人が使用回数の多くを占めており、頻度の高い人、頻度の低い人のそれぞれに着目した利用促進を考えると重要と考えられる。  
 ○店舗利用者の特性をモニタリングしたマーケティングへの活用可能性  
 ・データ活用方法も含め、商業店舗が協力しやすいように、決裁と連携したクーポンの使用環境の構築が重要

○クーポンの期限や利用店舗の拡充のニーズが高い  
 ・アプリの操作性や使い方の説明の改善により、利用者を増やせる可能性が高い

## ■取組み6. 交通×観光連携の取組み

イベント参加者数	県外参加者割合	スポット制覇率	アンケート回答者数	満足と答えた割合	久能山東照宮公式ツイッター最大インプレッション数
401名	41.9%	46.0%	115名 (回収率28%)	87.8%	865,596件

✓ イベントに登録した人の98%がイベントに参加  
 ✓ 参加者の41.9%が静岡県外  
 ✓ 46.0%が5か所のスポットを制覇  
 ✓ 参加者の87.8%が満足と回答  
 ✓ 久能山東照宮公式ツイッターで最大865,596件の閲覧と反響があったが、  
 実際のイベント参加者数はその0.05%であり「静岡市への来訪+観光周遊」のハードルの高さが伺える

【今後必要となる一手】 継続的な企画実施により、参加者のデータを収集し、それを次に活かすサイクルを繰り返すことが、地域活性化・公共交通利用増等の効果最大化につながるのではないかと。Ex)「+1か所」「+1品」「+1食」を促す等

## ■取組み7. 公共交通×環境への取組み

・COOL CHOICE 2022 in しずおか  
 イベント実施日 2022年11月19日 (土)

【公共交通】

対象路線	・静岡鉄道全線 ・しずてつジャストライン運行エリア (静岡市内 (一部路線除く))
時間	始発～終電・終バスまで
内容	運賃無料

【クールフェス2022】

会場	駿府城公園内特設会場
時間	10:00～16:00
内容	環境について学び、体験 電動車・パトカー・白バイの展示、サウナイベント 飲食ブース

【連携イベント】

会場	駿府城公園、新静岡・日吉町、長沼・曲金、草薙、清水、にぎわい・周遊企画
時間	10:00～16:00

①CO2排出量の削減効果  
 ● 普段自動車を利用している人が、イベント当日に静鉄電車・バスを利用したことによるCO2排出量の削減効果は52t-CO2であり、これは杉の木の約5,900本の1年間の吸収量に相当します  
 ● COOL CHOICEをきっかけに日常的に電車・バスを利用する意識が高まれば、CO2排出量を大幅に削減することができます

②マイカーの利用や保有に対する意識の変化  
 ● 電車やバスの利便性が高まれば、自動車の利用をより減らすと回答した人が約6割であり、さらに自動車を保有することも減らすと回答した人が約2割でした  
 ● が重要であり、みなさんがより利用しやすい公共交通を実現することで、自動車、電車、バスの上手な使い分けが進み、CO2排出量の削減につながることを期待されます  
 ● 電車・バスが利用しやすい場合、自動車・バスが利用しやすい場合のマイカー利用に対する意識、自動車保有に対する意識

イベントによるCO2排出削減量 (1日あたり) **52 t-CO2**  
 杉の木の約5,900本の1年間の吸収量に相当

【課題と対応策】

①市民  
 ・継続的な環境意識啓発 (意識的に行動を起こす取組みへ進化)  
 →インセンティブが少なくても行動変容に繋がる施策の模索、科学的根拠に基づいた施策の実施・分析・振り返りが実施しやすいデジタル媒体の活用検討  
 ・実施に向けた幅広い周知・浸透活動 (マスメディア等も活用した実施主旨の継続告知、告知を支える補助の仕組みの確保)

②連携会社・団体  
 ・連携会社・団体間の繋がりを作る仕組みの構築  
 →準備委員会の組成、事前説明会の開催  
 →同じ志を持つ会社・団体の創出に繋がる仕組みへの転換  
 →イベント参加の公募実施、会費の徴収、事務局業務の委託

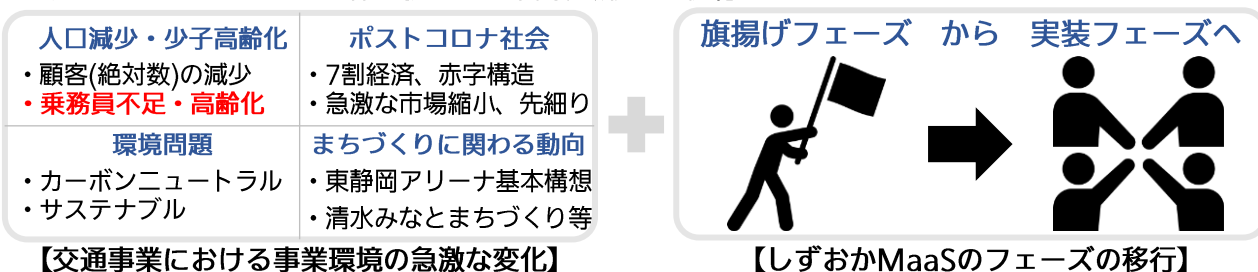
# <概要版>しずおかMaaSレポート2019-2023 ~これからの取組み①~

## 第3章 団体の今後の方向性について

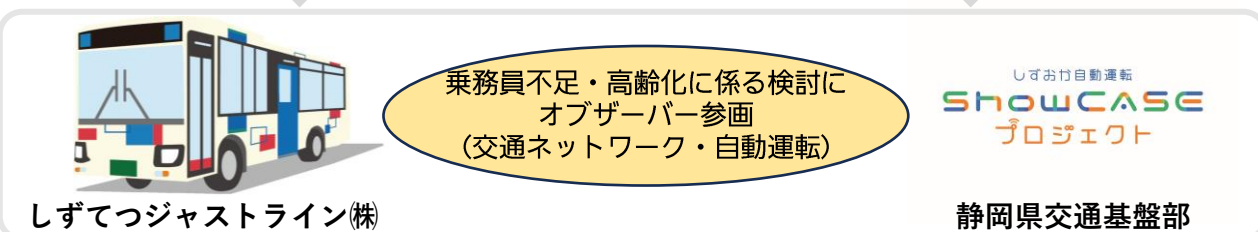
今後、しずおかMaaSは「様々な知見を獲得する『実験フェーズ』」から「集約した知見を活かしていく『実装フェーズ』」に移行し、地域のキープレイヤー達と共に次のアクションを行ってまいります。次のアクションに向けては、昨今の大きな社会変化やキープレイヤー達が置かれている変化が激しい事業環境、集約した知見等を踏まえつつ協議を重ねていくことが非常に重要です。そこで、次のアクションをより実行力のあるものとするため、キープレイヤーを拡充した組織体制（協議会形式）に変更し、新たな理念の下で今後の地域交通のあり方を模索しつつ、しずおかの魅力的な地域まちづくりに貢献してまいります。

### ■組織体制をキープレイヤーを拡充した協議会形式に変更

交通事業における事業環境変化等への対応に向け、より実効性の高い検討を実施するため、地域のキープレイヤー2団体を拡充した協議会形式に移行



- |  |  |
|--|--|
| <b>人口減少・少子高齢化</b><br>・顧客(絶対数)の減少<br>・乗務員不足・高齢化 | <b>ポストコロナ社会</b><br>・7割経済、赤字構造<br>・急激な市場縮小、先細り      |
| <b>環境問題</b><br>・カーボンニュートラル<br>・サステナブル          | <b>まちづくりに関わる動向</b><br>・東静岡アリーナ基本構想<br>・清水みなとまちづくり等 |
- 【交通事業における事業環境の急激な変化】



### <組織体制変更>

	【旧】	【新】
正式名称	静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト	しずおかMaaSまちづくり推進協議会
略称	しずおかMaaS	しずおかMaaS
会議体	幹事会、作業部会	理事会、ワーキンググループ
各役員の 役称・団体数	代表幹事 : 静岡鉄道(株) 代表幹事 : 代理静岡市 幹事 : 他6団体 オブザーバー : 2団体	会長 : 静岡鉄道(株) 副会長 : 静岡市 理事 : 他6団体 オブザーバー : 4団体
技術会員 (会員区分・会費)	一般会員 (30万円/年) 県内会員 (15万円/年) 市内会員・特別会員 (0円/年) ※計43団体が参画 (2024年3月21日現在)	準会員 (特別会員以外/会費徴収なし) 特別準会員 (行政機関、学術機関、非営利団体等/会費徴収なし) ※参画団体が技術関連団体だけではないため実態に合わせて区分変更
事務局	静岡鉄道(株)未来事業創造部	静岡鉄道(株)未来事業創造部
ロゴ		

### ■しずおかMaaS新理念の設定

昨今の大きな社会変化やこれまでの取組みを踏まえ、新たな理念への見直しを行います。

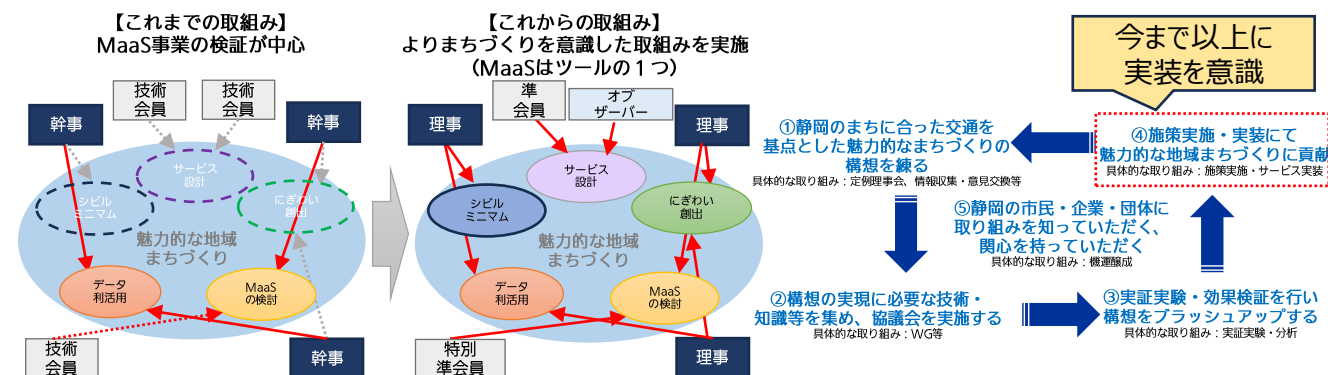
**【しずおかMaaS新理念】**

私たちは交通を基点とした魅力的な地域まちづくりへ積極的に関与していくため、新たな基本理念に見直します

- 行政及び地域団体並びに市内外の民間企業等が組織の垣根を越えて連携し、しずおかのソーシャルグッドを創出します
- 新たな移動サービスを構築し、あらゆる地域で「安全・安心・快適」に移動できる社会の実現を目指します
- 環境の変化にも適合する持続可能な交通ネットワークの構築を目指します
- ICT・AI等の最新技術や各種データの利活用により、地域経済の好循環を促します

### ■各団体の関わり方の見直し

事業目的や取組みテーマを明確にし、各理事・オブザーバー・会員がより積極的に関与しやすい組織運営に努めます(「未来投資」「持続可能なモビリティサービス」「データ利活用」の3テーマに取組む)




### 今後の取組みのテーマとイメージ

A. 未来投資	A-1. まちづくり	都市開発等による街の変化を捉えた行動変容を促すことにより交通課題の解決や地域経済の好循環を促進
	A-2. 先進技術	自動運転技術の活用実験を通じて社会実装を見据えた知見を深め、先進技術活用による交通課題解決や観光周遊促進
	A-3. サービス設計	新たなビジネスモデル(新サービス導入、法改正適応等)の検討や交通関連の法制度改定(運賃、法規制、人材、利用促進、補助金等)への対応・働きかけ
B. 持続可能なモビリティサービス		交通弱者(高齢者、中山間地域住民、要介護者等)に向けた移動手段確保や生活支援に資する取組みにより、交通ネットワークの持続可能性向上や安心して生活できる社会の実現
C. データ利活用		ビッグデータを活用し、科学的な根拠に基づく人流創出、観光振興、交通マネジメント等の実現に向けた取組み



## ■今後のロードマップについて

交通を起点とした魅力的な地域まちづくりの実現を目指し、以下のような枠組みで取組みを推進していきます。しずおかMaaSが目指す姿に向けた各取組みに対して、短期・中期・長期でのロードマップを作成しています。  
また、今後の取組みを推進していくために、「モビリティマネジメント」「自動運転」「ビジネスモデル」「生活支援モデル」の4つのテーマでワーキンググループを構成します。

ネクストアクション テーマ	取組みのイメージ	短期 (2024年~2025年度)			中期 (2026年~2028年度)	長期 (2029年度以降)	しずおかMaaSが目指す姿・ゴール
		2024年度上期	2024年度下期	2025年度			
A 未来投資	A-1. まちづくり 都市開発等による街の変化を促した行動変容を促すことにより交通課題の解決や地域経済の好循環を促進	各まちづくり団体・行政計画との連携施策検討 都市開発（静岡駅前、清水港・日本平等）・観光・商業等を含む交通の検討					<p style="text-align: center;"><b>交通を基点とした魅力的な地域まちづくりの実現</b></p> <p>【達成要素】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各まちづくり団体等との共創・共栄</li> <li>交通サービスのビジネスモデル変革</li> <li>持続可能な交通ネットワーク形成</li> <li>「安全・安心・快適」に移動できる社会</li> <li>生産性向上による地域経済の好循環</li> </ul> 
	モビリティマネジメントWG 短期取組みメニューの協議 (行政計画や他のまちづくり計画の連携・整備等)	具体的アクションプランの策定	モビリティマネジメントの事例調査・企画 (ターゲット・手法・目的地連携 等)	企画に基づく実験・効果検証	施策推進		
	A-2. 先進技術 自動運転技術の活用実験を通じて社会実装を見据えた知見を深め、先進技術活用による交通課題解決や観光周遊促進	先進技術（MaaS、キャッシュレス、インバウンド対応、新モビリティ等）に関する他地域事例収集・導入可否検討					
自動運転WG 短期取組みメニューの協議 (技術トレンドの集約・整備)	具体的アクションプランの策定	自動運転技術のトライアル・ノウハウの蓄積		自動運転の実装を見据えた取組み推進			
A-3. サービス設計 新たなビジネスモデル（新サービス導入、法改正適応等）の検討や交通関連の法制度改定（運賃、法規制、人材、利用促進、補助金等）への対応・働きかけ	新たな交通サービスの法制度改定（運賃、法規制、人材、利用促進、補助金等）に関する情報収集と対応検討						
ビジネスモデルWG 短期取組みメニューの協議 (法制度の整備やエリアごとの課題と場合の整備等)	具体的アクションプランの策定	新たな交通サービスのビジネスモデル検討 (新モビリティ・プラットフォーム・にぎわい創出・他分野連携・観光周遊)		スモールスタート（順次）			
B 持続可能なモビリティサービス 交通弱者（高齢者、中山間地域住民、要介護者等）に向けた移動手段確保や生活支援に資する取組みにより、交通ネットワークの持続可能性向上や安心して生活できる社会の実現	既存交通サービスの持続可能性向上に資する取組み推進						
生活支援モデルWG 短期取組みメニューの協議 (法律等行政制度の整備やエリアごとの課題と場合の整備等)	具体的アクションプランの策定	地域課題に則したモビリティサービスの検討・スモールスタート（順次）		新たな交通サービスの実装を含めた持続可能な交通ネットワークの検討			
C データ活用 ビッグデータを活用し、科学的な根拠に基づく人流創出、観光振興、交通マネジメント等の実現に向けた取組み	交通サービスに関するデータ活用事例の収集・活用検討（人流データ・ETC2.0等）						
		データに基づくターゲティングや地域周遊促進施策（人流創出・渋滞緩和・ウォークアブルな街づくり等）の検討			データを活用した持続可能な交通ネットワークの検討		