

新モビリティサービス事業に 関する制度について

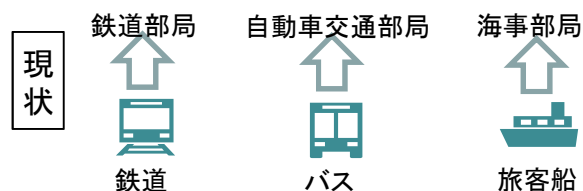
国土交通省 総合政策局
モビリティサービス推進課

1. 制度内容・趣旨

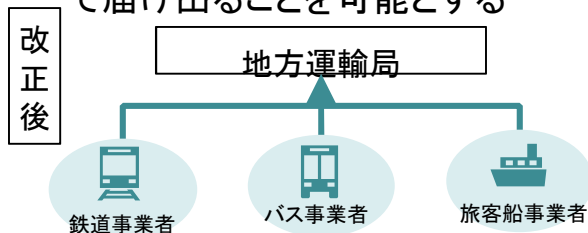
- ① MaaSに参加しようとする交通事業者等は、MaaSの実施に係る事業計画の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- ② 認定された事業計画に定められた交通事業者(鉄道・バス・フェリー)が運賃・料金の届出を行う場合、共同で行うことができる。
→ 運賃届出手続きのワンストップ化※下図参照
- ③ 都道府県又は市町村は、MaaSの実施に関し必要な協議を行うための新モビリティサービス協議会を組織することができる。
→ 交通事業者等のMaaS関係者における協議・連携の促進

【運賃届出手続きのワンストップ化】

○フリーパスの料金を、各事業者が運輸局の担当部局にそれぞれ届出



○1社が全社の運賃・料金を一括して届け出ることを可能とする

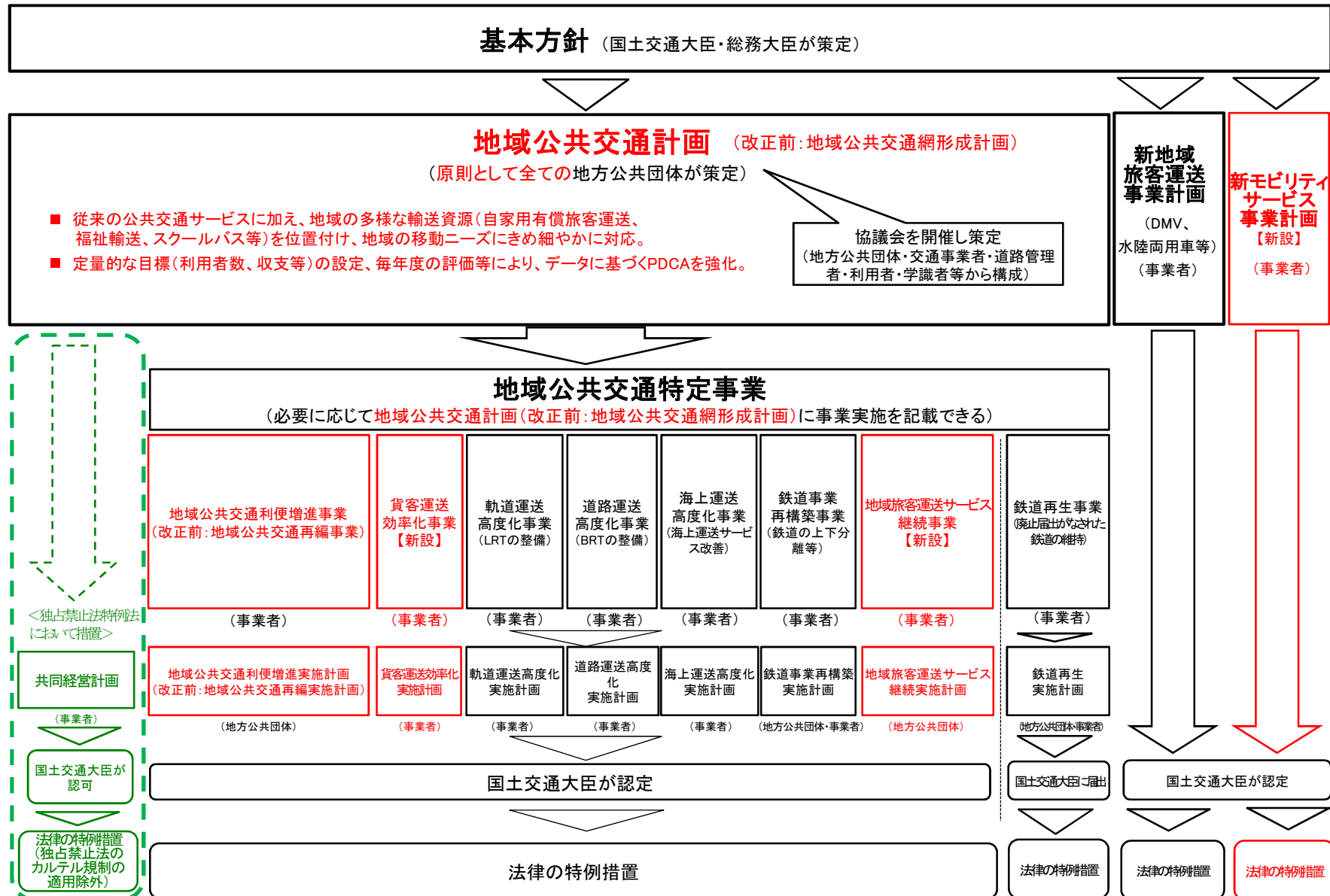


【新モビリティサービス協議会】

- 協議会構成員は原則、協議に応じなければならない。
- 協議が調った事項について、構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 国、都道府県は、新モビリティサービス協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言ができる。

構成員の選定

- ・地方公共団体
- ・新モビリティサービス事業者
- ・公共交通事業者等
- ・道路管理者
- ・港湾管理者
- ・地方公共団体が必要と認めるもの



本制度の特徴

- ① 事業計画の策定主体は、交通事業者や地方公共団体に限らない
 - ・MaaS事業者が主体となって、計画策定可能
 - ・大臣認定を得た事業者は、新モビ協議会の組成を要請可能⇒(場合によっては)大臣認定というお墨付きが得られることで、自治体や、地域の交通事業者を、事業計画の推進に巻き込みやすくなる可能性あり
- ② 複数の地方公共団体に跨った計画を想定
⇒行政界ではなく、交通サービスの需要に応じた事業計画の策定が可能

【参考】

地域公共交通網形成計画(当時)は、国として、広域的な取組を推進していたものの、実態として、約90%が市町村単独での作成(令和元年7月末時点)

2. 想定活用事例

法第二条第十六号

情報通信技術その他の先端的な技術を活用して
二以上の交通機関の利用に係る予約、料金の支払
その他の行為を一括して行うことができるようにする
サービスその他の当該技術の活用により交通機関の
利用者の利便を増進するサービスを提供する事業を
いう。

- 複数自治体に跨る、①鉄道、②路線バス、③AIオンデマンドバス及び④シェアサイクル等のモビリティサービスについて、一括で予約・検索・決済可能なサービス
- 上記モビリティサービスに関する、サブスクリプションサービス

A県X市

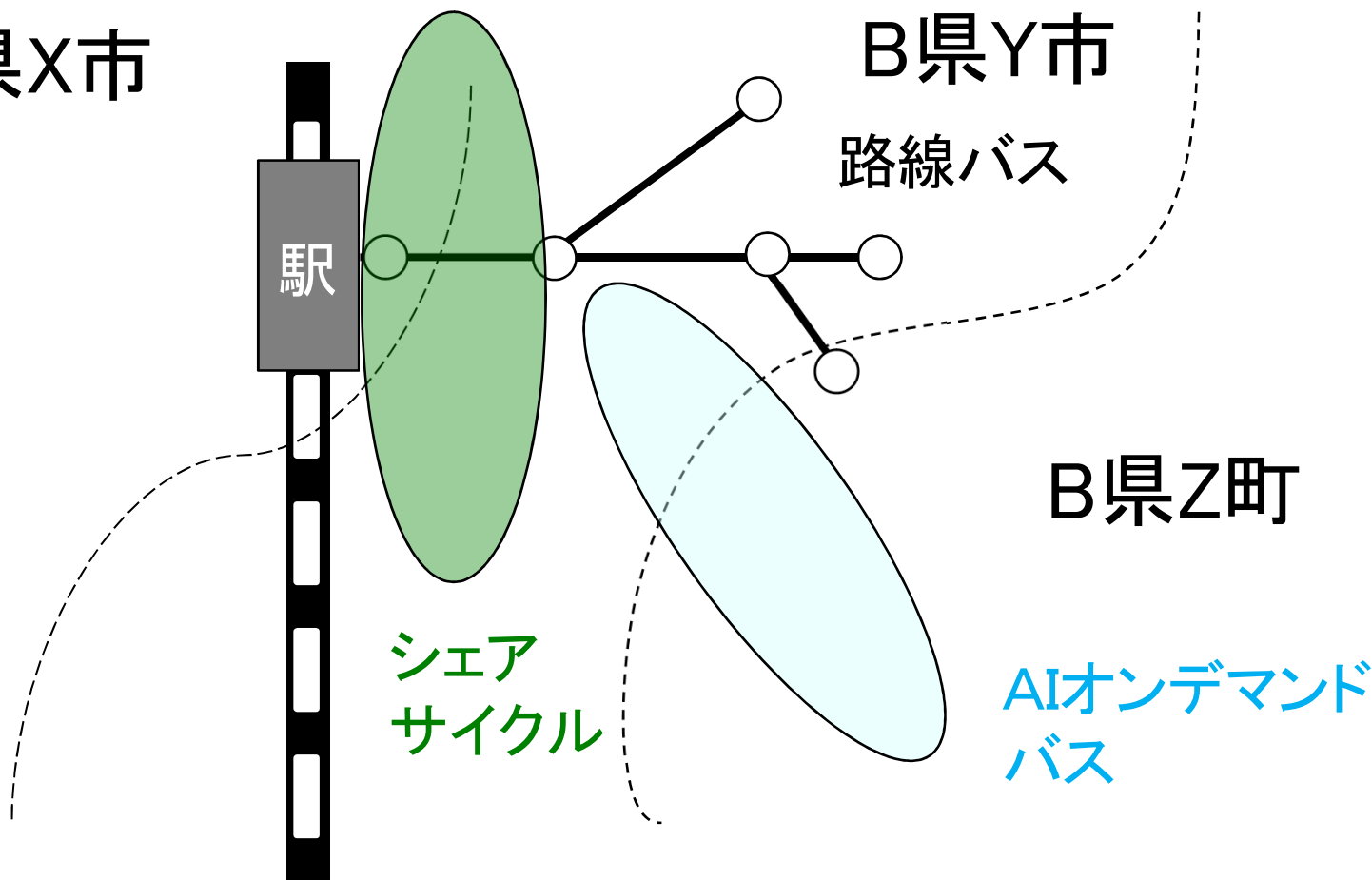
B県Y市

路線バス

B県Z町

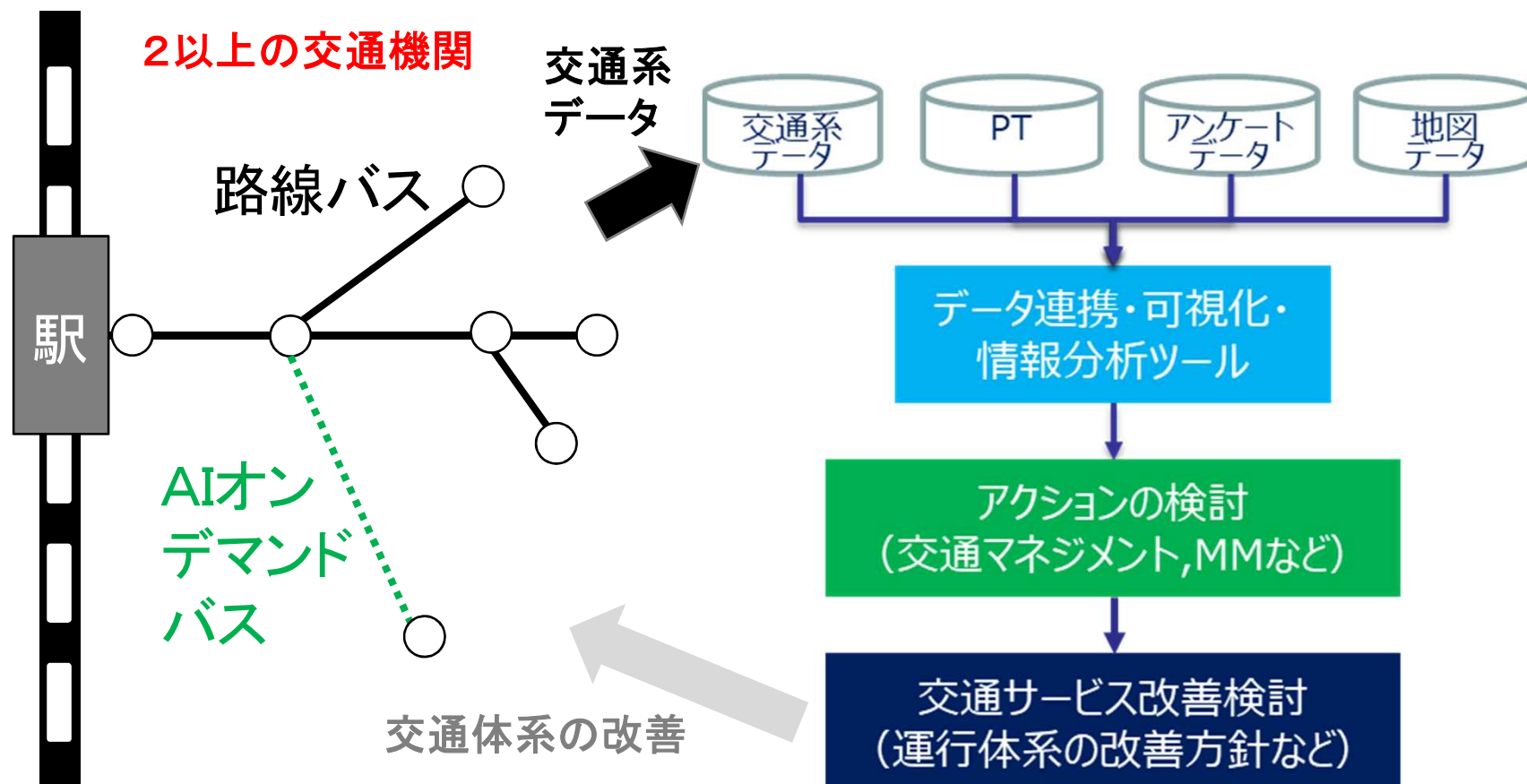
シェア
サイクル

AIオンデマンド
バス



想定活用事例②交通サービスの改善検討サービス

- 鉄道や路線バス等が走行している地域において、データ分析ツール等を活用し、AIオンデマンドバスなどの新たなモビリティサービスの導入を検討することで、交通サービスの改善を検討するサービス
 ※新たなモビリティサービスの導入決定を前提としなくてもよい



3. 申請項目

申請書記載項目

1. 実施区域
2. 事業の目標
3. 事業の内容
4. 実施予定時期
5. 事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
6. 事業の実施に必要なとなるデータ連携に係る事項
7. 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
8. その他新モビリティサービス事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項