

鳥取県におけるMaaSの推進



鳥取県地域づくり推進部
中山間・地域交通局
地域交通政策課

本日の発表の流れ

1 なぜ、MaaSを検討するに至ったのか
(背景)

2 鳥取県にマッチしたMaaSとは (考察)

3 今後の進め方

MaaSに取り組むに至った主な背景

①元々、公共交通の運営は厳しい

モータリゼーション → 乗車率低下 → 減便（サービスレベル低下）
→ さらに乗車率低下 → さらに減便 負のスパイラル
加えて、路線維持のための行政負担も増加、持続可能性が課題

②新型コロナウイルスによる社会環境の変化

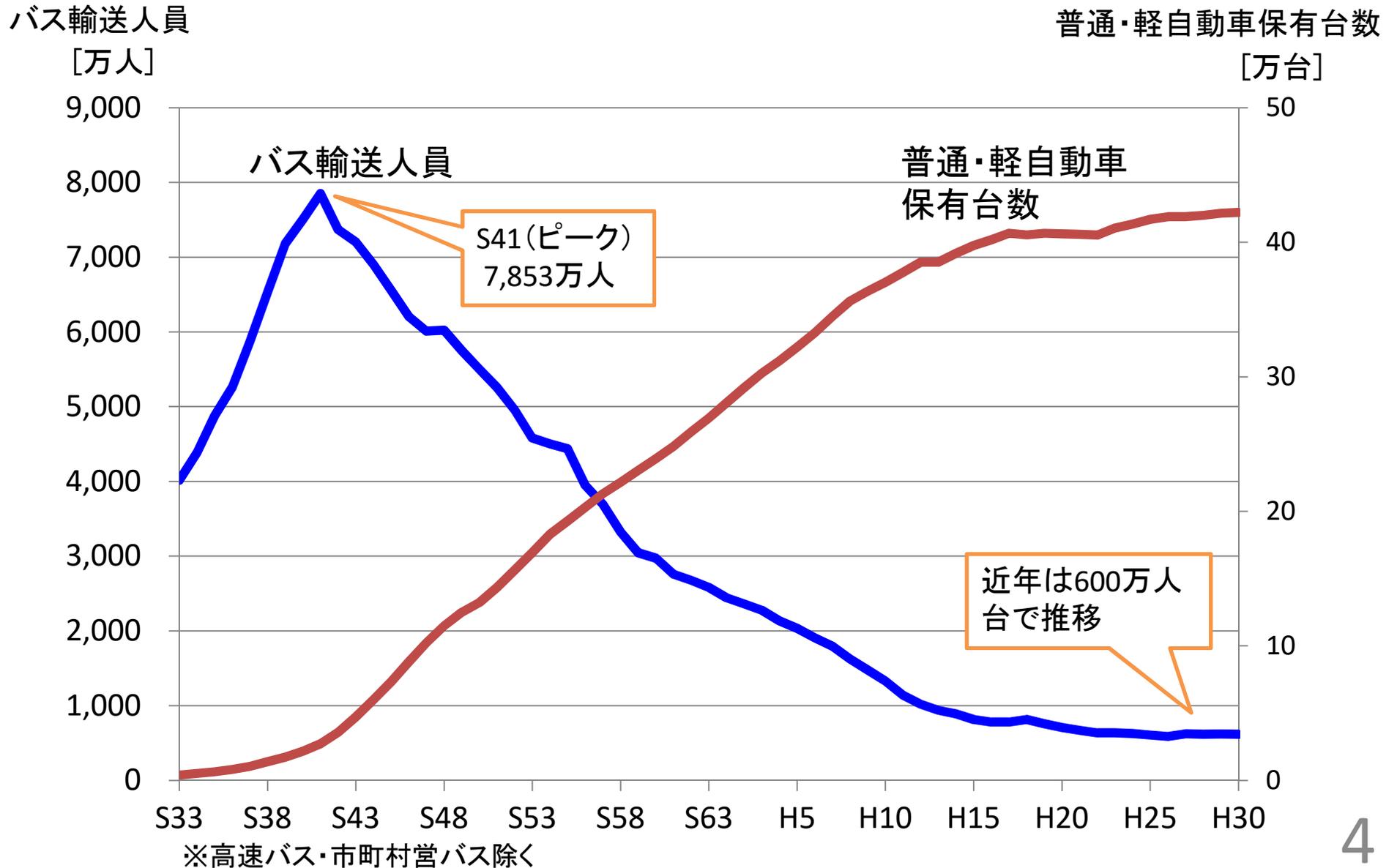
テレワーク、オンライン会議、宅配など人々の行動変容が起こり、公共交通利用者はコロナ収束後もコロナ禍前の水準までには回復しないと言われている。

③超高齢化社会の到来

- 2025年には団塊世代が後期高齢者→待ったなし
- 高齢者事故問題。事故に至らないヒヤリハットも相当ある。本当に危険！
- 免許返納漸増→お出かけできる移動環境整備待ったなし→お出かけによる健康予防

県内の路線バス輸送人員推移

自家用車の急激な普及にあわせるようにバス輸送人員は急減の一途を歩んでいる。



県内のバス補助の支出額

【R1年度バス補助金(運行費、車両購入費)合計】

(単位:千円)

	国	県	市町村	計
金額	182,260	534,205	1,077,767	1,794,232
負担割合	10.2%	29.8%	60.1%	

バス運行維持に係る税金支出額

年間 約 **18億**円

5歳以上の全県民が今より年18回多くバスを利用すると、この18億円の税金支出は不要になると試算 (年18回は、ひと月当たり1~2回)

(平均運賃約185円×鳥取県5歳以上人口546,089人×18回=約18億円)

MaaSに取り組むに至った主な背景

①元々、公共交通の運営は厳しい

モータリゼーション → 乗車率低下 → 減便（サービスレベル低下）
→ さらに乗車率低下 → さらに減便 負のスパイラル
加えて、路線維持のための行政負担も増加、持続可能性が課題

②新型コロナウイルスによる社会環境の変化

テレワーク、オンライン会議、宅配など人々の行動変容が起こり、公共交通利用者はコロナ収束後もコロナ禍前の水準までには回復しないと言われている。

③超高齢化社会の到来

- 2025年には団塊世代が後期高齢者→待ったなし
- 高齢者事故問題。事故に至らないヒヤリハットも相当ある。本当に危険！
- 免許返納漸増→お出かけできる移動環境整備待ったなし→お出かけによる健康予防

コロナによる交通事業者への影響（売上）

		4～12月売上の前年同期比
鉄道	JR西日本	53.7%減（鉄道事業運輸収入） （うち新幹線64.9%減、在来線41.4%減） ＜参考 4～12月期連結決算＞ 純損益 ▲1,618億円（前年同期は1,171億円の黒字） 売上高 44%減（6,450億円）
	第三セクター	普通：1割減 特急：6割減（旅客運輸収入）
バス	路線バス	2～3割減
	高速バス	8～9割減
	貸切バス	約7割減
タクシー	約4割減	

MaaSに取り組むに至った主な背景

①元々、公共交通の運営は厳しい

モータリゼーション → 乗車率低下 → 減便（サービスレベル低下）
→ さらに乗車率低下 → さらに減便 **負のスパイラル**
加えて、路線維持のための行政負担も増加、持続可能性が課題

②新型コロナウイルスによる社会環境の変化

テレワーク、オンライン会議、宅配など人々の行動変容が起こり、公共交通利用者はコロナ収束後もコロナ禍前の水準までには回復しないと言われている。

③超高齢化社会の到来

- 2025年には団塊世代が後期高齢者→待ったなし
- 高齢者事故問題。事故に至らないヒヤリハットも相当ある。本当に危険！
- 免許返納漸増→お出かけできる移動環境整備待ったなし→お出かけによる健康予防

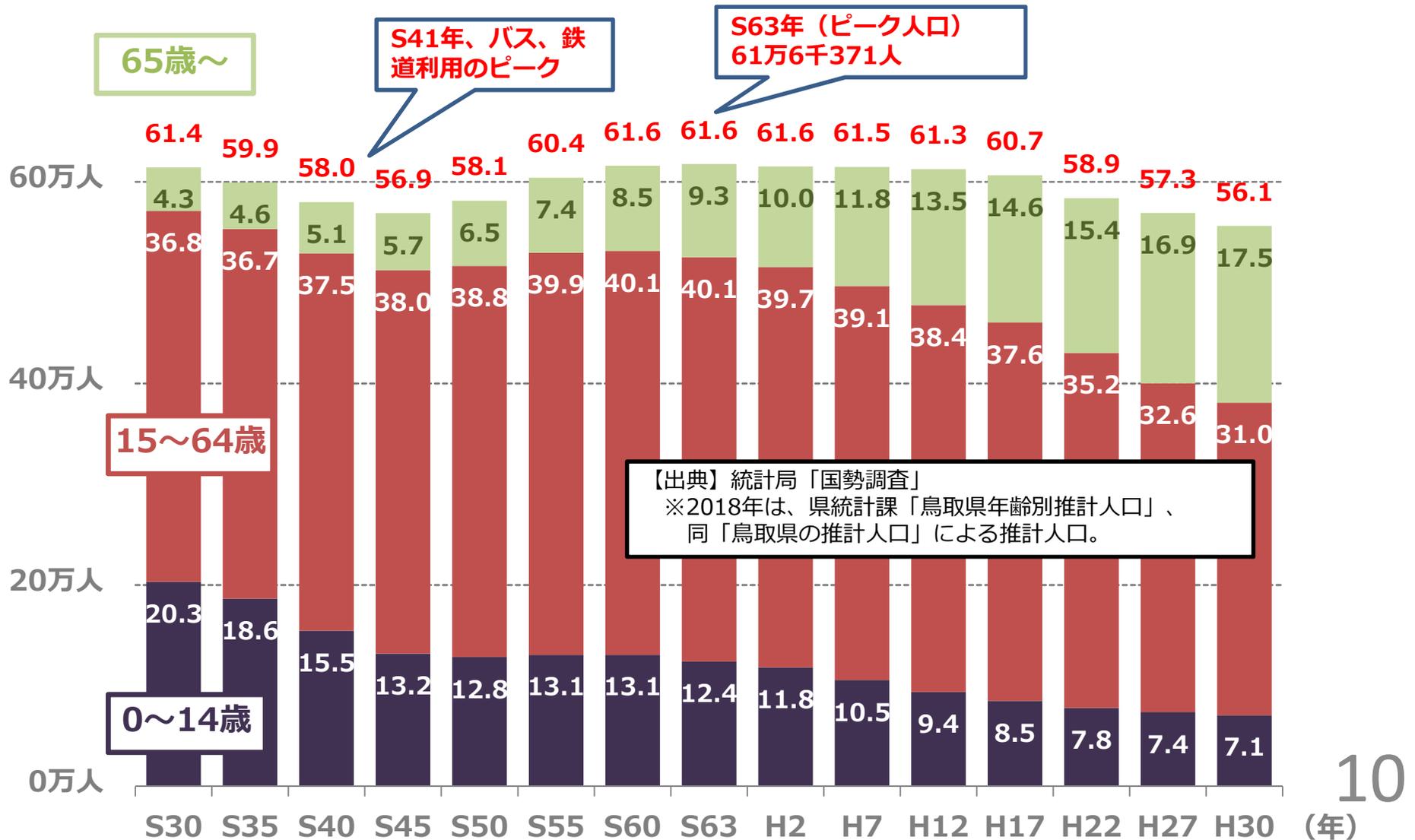
後期高齢者人口推移

「新築一戸建てマイスター」様HPより引用



鳥取県の人口の推移（年齢3区分）

人口減少はあるものの、バス鉄道のピーク時と現在の人口が変わらず、人口構造が大きく変わっている。

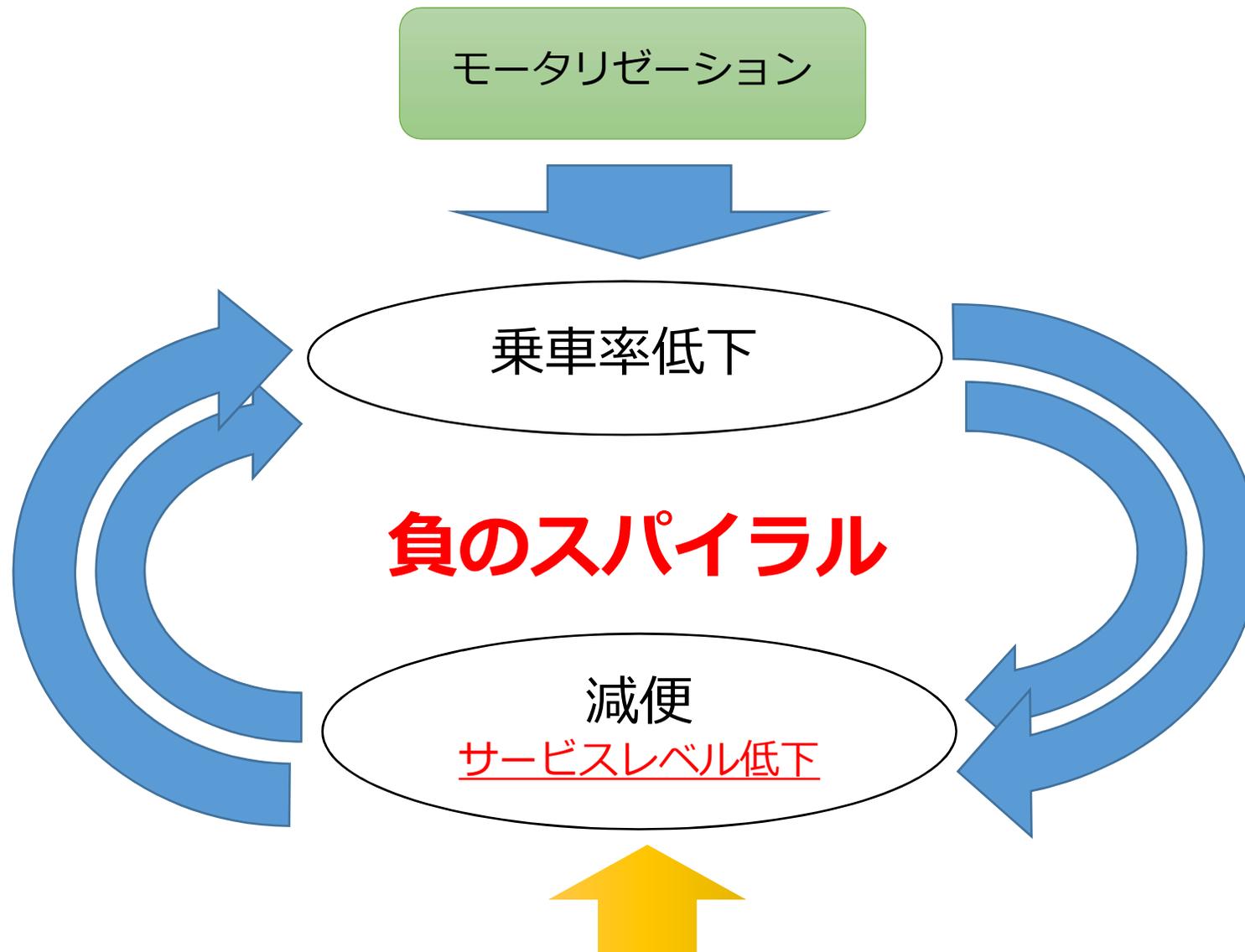


鳥取県は
過度に自家用車に頼った社会



抜本的な見直しが必要

負のスパイラルを断ち切るには



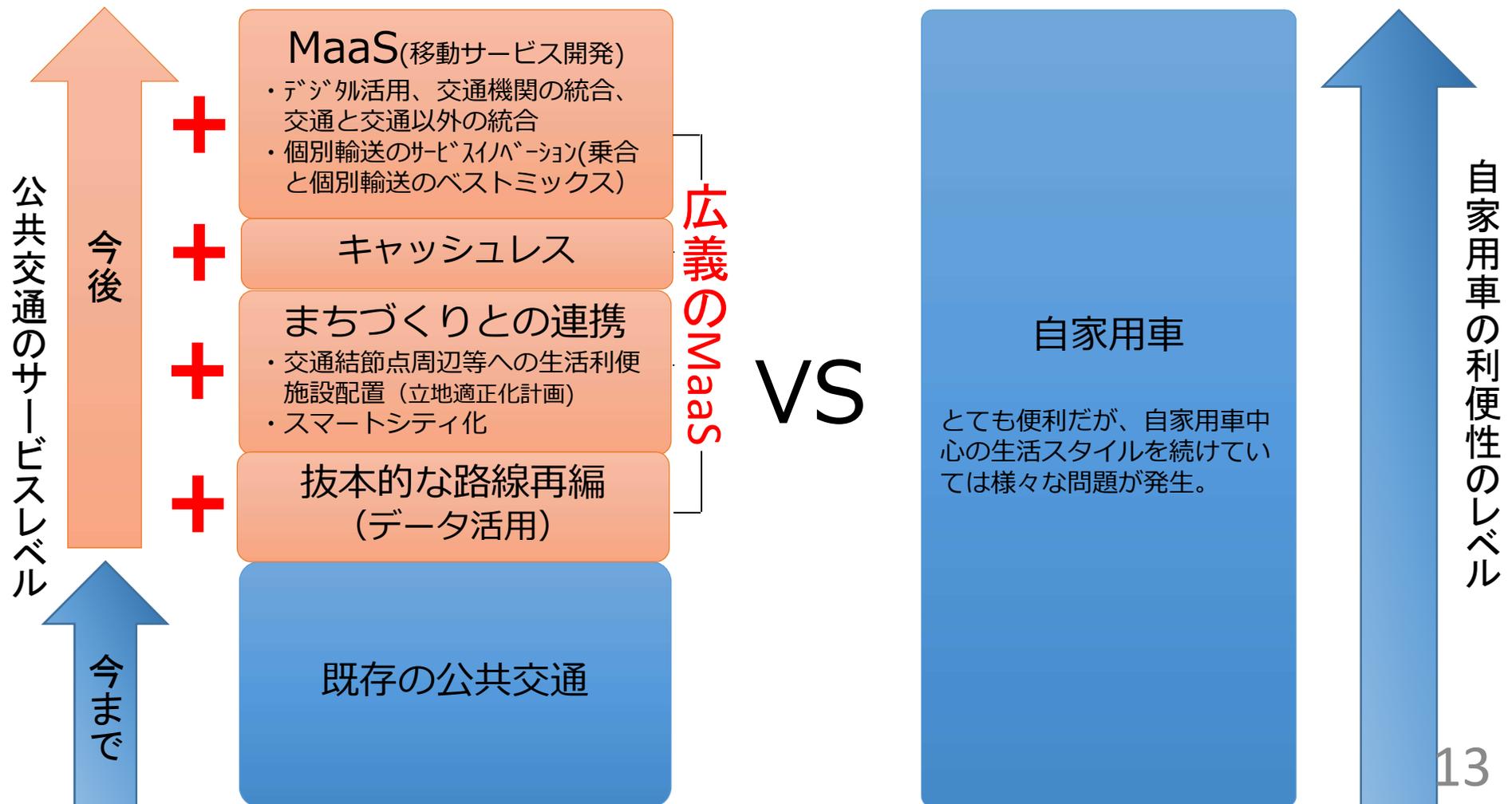
12

負のスパイラルを断ち切るにはサービスレベルを上げるしかない

問題の根本的な原因＝公共交通のサービスレベルが低い

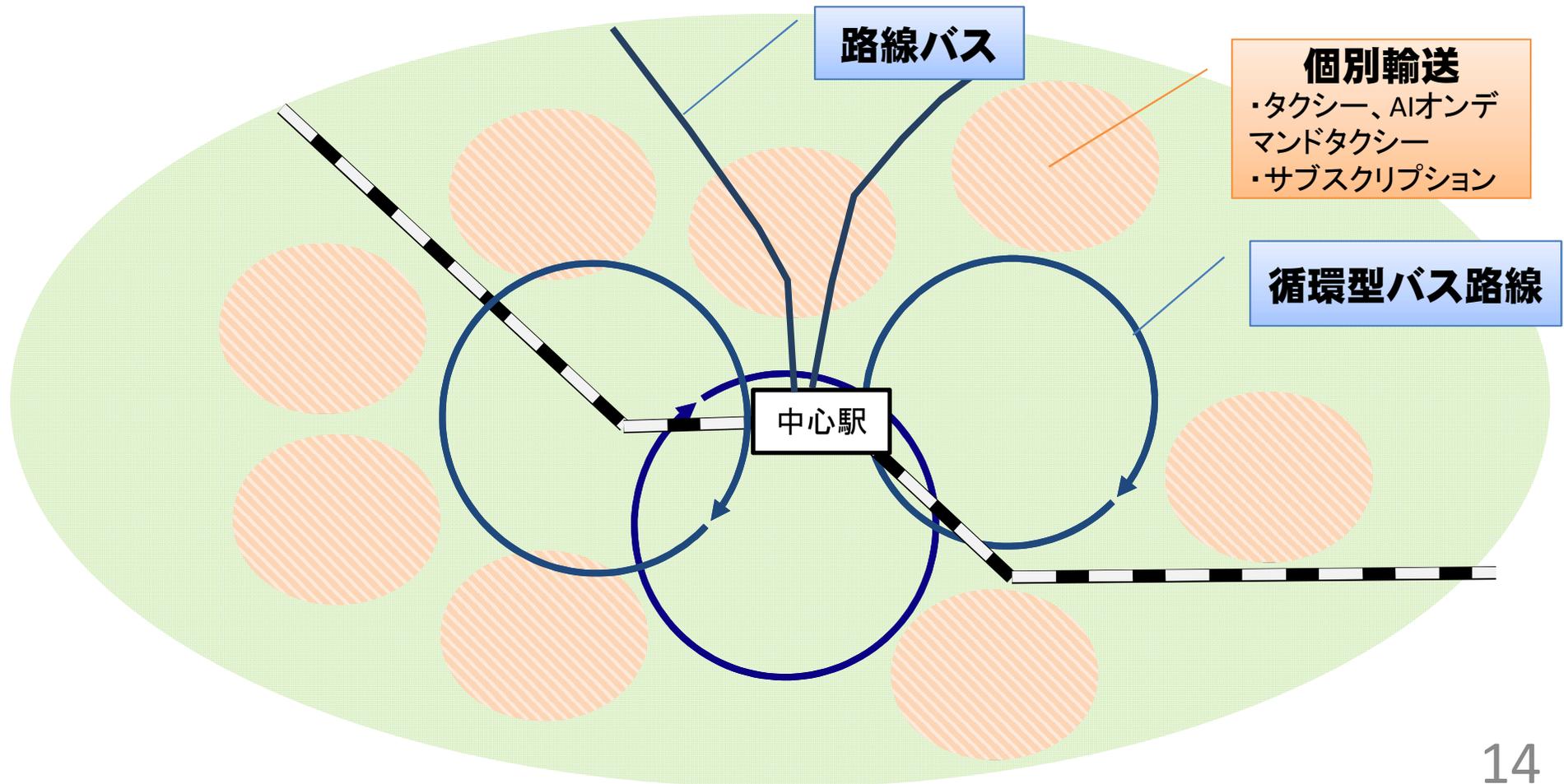
○公共交通が利用されないのは、サービスレベルが自家用車の利便性に大きく劣っていることが主要因であり、まちづくりとの連携、キャッシュレス、MaaSなどにより公共交通のサービスレベルを自家用車並みに引き上げることが必要。

○このことにより、自家用車以外の移動の選択肢が生まれ、公共交通の収支率の改善はもとより、高齢運転者問題、免許返納者急増、高齢者がおでかけし易い環境づくり等の超高齢化社会への対応や渋滞緩和、環境問題、若者の車離れへの対応(若者定住)、まちの周遊性向上による地域活性化等様々な諸課題の解決に繋がり、持続可能なまちづくりの実現に寄与する。



MaaSのポイント＝乗合交通と個別輸送のベストミックス

- 乗合交通(鉄道、バス等)＝大量輸送が可能、かつ、比較的安価。ただし、目的地まで直接行けない。
 - 個別輸送(タクシー等)＝目的地まで直接行けるが、輸送力が低い、かつ、コストが高い。
- 両者を上手くミックスしてシームレスに繋ぎ、利便性と効率性の両立を図るのがMaaSのポイント。



乗合交通

VS

個別輸送

発想の転換

乗合＋個別輸送

VS

自家用車

なぜ鳥取でMaaSなのか？

鳥取の最大の課題は人口減少

・このまま人口減少が続けば、商圈人口が縮小し、様々な商売やサービスが縮小・撤退していき、住みづらい地域となり、さらに人口減少が進むという負のスパイラルに陥る危険性がある。

移動手段の確保だけでは不十分

- ・上記の課題を踏まえれば、交通政策としては、単に移動手段の確保だけではなく、それ以上の地域活性化と結びつけて施策展開を図ることが必要。
- ・逆に、新たな取組にチャレンジしなければ、人口減少により交通事業の運営はさらに厳しさを増し、移動手段の確保すら難しくなる。(守りから攻めへ)
- ・従って、交通セクションが商工、観光、福祉等のセクションを巻き込んだBeyond MaaSに取り組もうとするもの。

実は地方だからこそそのチャンスもある

- ・現状が、自家用車に過度に依存した社会という事は、実は、伸びしろがあるということ。逆に言うと大都会にはあまり伸びしろはない。
- ・大都会では大手私鉄など多くの民間交通事業者が存在するため、地域全体を網羅した統合は困難である。その点では、地方の方が合意形成は行い易い。
- ・輸送資源が少ない地方だからこそ、統合して供給の最適化を図る必要がある。

なぜBeyond MaaSが必要なのか？

移動は、目的がなければ発生しない (いわゆる派生需要)



公共交通を活性化するには、公共交通を利用した

**移動と目的がセットになったサービス開発
(Beyond MaaS) が必要。**



このようなサービス開発により、**交通も潤うし、目的地側も潤う**
いわゆるWinWinの関係が構築できる。

<現在の移動と目的が連携したサービスの例>

○ノルデ運動(鳥取市)・ノーマイカー運動(米子市)

普段、主にマイカー通勤の方でこれから公共交通を利用しようとする方が、お店の特典が受けられる。
(例: ワンドリンクサービス、飲み放題延長、唐揚げ2個サービスなど)

○鳥取藩乗放題手形

鳥取県内のバスが3日間乗り放題になるチケットに、観光施設などで特典を受けられる。
(例: 入館料割引、ドリンクの割引、お菓子プレゼントなど)

○観光定額タクシー → 観光需要の創出で観光関係事業者が潤う

Beyond MaaSの例

「路線バス〇〇系統でこのラーメン屋さんに行ける」というように、**バス系統とラーメン屋を紐づけたマップ**を作成。さらに路線バスで来訪してきた人には特典が付いてくる(例:チャーシュー1枚サービスなど)

「バスラーメンマップ 麵財布」 R3. 11. 28発刊

鳥取県東部バス路線図
ラーメン店の右下「アクセス情報」とこの路線図をチェックして、お目当てのラーメン店★を食べ「乗り」しよう!

若美町

八頭町

若桜町

26 上海茶楼 0857-32-1177
鳥取市山形東3-32
11:00~14:00, 17:00~21:00
※平日11:00~14:00, 17:00~21:00
※休 曜日の休業日

27 赤のハム 0857-28-5111
鳥取市山形南1-340
11:00~14:00
※休 不定休

28 らーめんランド 0857-23-4777
鳥取市大石3-2
11:00~20:30(L)
※休 火曜

29 武蔵屋食堂 0857-22-3399
鳥取市大石3-2
11:00~17:00(休業日を除く)
※休 日曜、祝日

29 麵財布
鳥取県東部「バスでお得になるラーメンマップ」
バスでラーメンを食べれば、トッピングサービスなど特典が付いてくる。
●お待たせ! 特典に申し込むと、特典のサービスが自動的に付いてくる。
●特典のサービスは、特典のサービスが自動的に付いてくる。
●特典のサービスは、特典のサービスが自動的に付いてくる。

1 牛骨まつおらーめん 0857-35-0977
鳥取市 香ばしい牛骨スープ
「まつおらーめん」(700円)

2 らーめん五歩 0857-30-3566
鳥取市 野菜の旨味とボリュームもたっぷり
「焼き野菜しょうゆラーメン」(780円)

3 麺屋 田所商店 0857-51-1890
鳥取市 味噌を凝めたい貴方一杯
「北海道産味噌汁かけチャーシューメン」(1210円)

4 ももろいラーメン 0857-26-6522
鳥取市 鳥取・夜のオアシス一杯
「牛すじラーメン」(900円)

5 松本家 学屋 0857-25-5755
鳥取市 スープ・具に鳥取産、ジガのラーメン
「醤油焼きおぼろ餃子」(880円)

6 めんやぶつたろう 0857-23-9233
鳥取市 香る麺と担々、あとは食すのみ
「大山小巻汁しゅうめん」(800円)

7 麺屋 玖 0857-20-2340
鳥取市 飲み干し系 大山どろスープ
「わんたんめん」(850円)

8 麺屋 八頭 0858-71-0756
鳥取市 八頭唯一のラーメン専門店
「つけめん」(840円)

9 麺屋 赤い 0857-28-4482
鳥取市 選べるラーメンと多彩なトッピング
「おぼろラーメン」(830円)

10 めん屋 出丸 0857-77-3988
鳥取市 丁寧な仕事に光る 湯身作の一杯
「日の出丸ラーメン」(700円)

29 麵財布
特典のサービスは、特典のサービスが自動的に付いてくる。
特典のサービスは、特典のサービスが自動的に付いてくる。
特典のサービスは、特典のサービスが自動的に付いてくる。

令和4年度 デジタル化を予定

17

本日の発表の流れ

1 なぜ、MaaSを検討するに至ったのか
(背景)

2 鳥取県にマッチしたMaaSとは (考察)

3 今後の進め方

都会と地方の交通の基本的な違い

①乗合交通の発達レベル

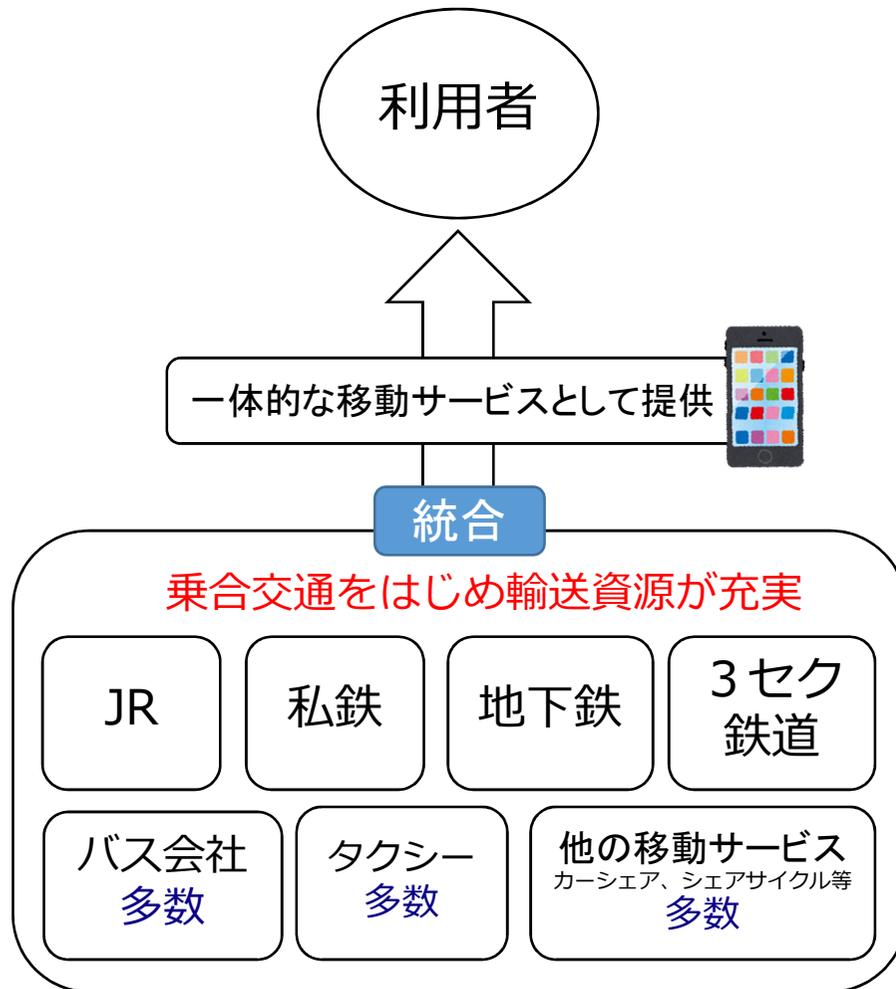
- ・都会は、人口が多い・密度も高いため、**大量輸送の乗合交通（バス、鉄道）が発達**しているが、地方は、その逆で脆弱である。
- ・地方は、中山間地では顕著だが、大量輸送のバスをやめて、**デマンド型乗合タクシー**に転換する事例が見られている。

②輸送資源の供給量

- ・都会は、鉄道・バスなどの**乗合交通に加えて、タクシーなどの個別輸送の輸送資源も豊富**にあるが、地方の輸送資源は少ない。
- ・地方は、特に中山間地では、住民自身がドライバーとなる共助交通やトラック運送会社が旅客輸送に異業種参入する事例も見られている。市街地でもタクシーの台数は減り続けている。

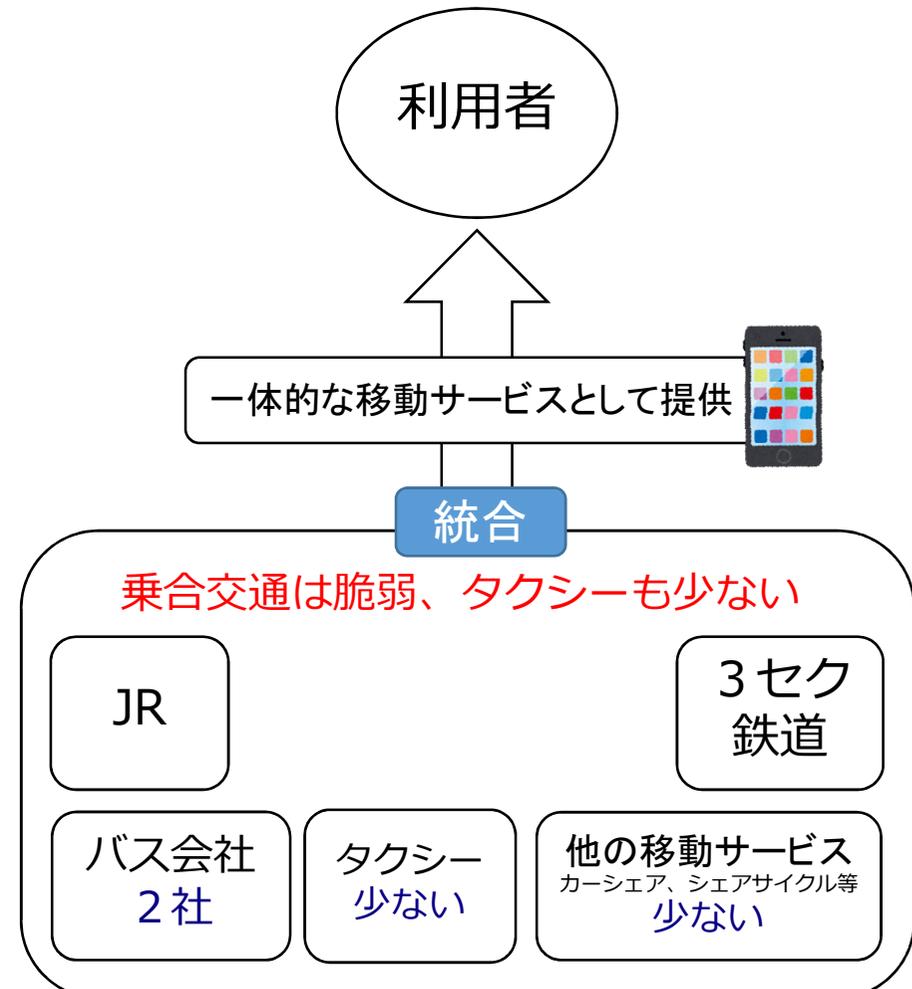
鳥取らしいMaaSとはどんなものか？（考察）

都会



既存の交通を繋ぎ合わせれば、移動の選択肢が増え、かなり便利

地方



既存の交通を繋ぎ合わせるだけでは、便利にならない

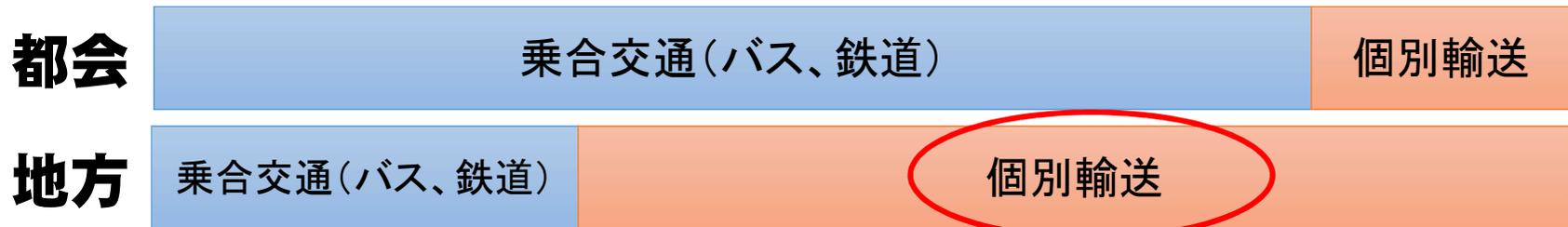
鳥取らしいMaaSとはどんなものか？（考察）

鳥取型MaaSの検討の方向性

①個別輸送に比重を置いたMaaSになるのでは？

- ・MaaSのポイントは乗合交通と個別輸送をベストミックスして効率化を図ることであるが、都会と地方、あるいは地方同士でも地域ごとに人口密度や生活利便施設の立地状況などが異なるため、そのベストな比率は異なると思われる。
- ・鳥取は乗合交通はあまり発達しておらず、大規模病院などの主な生活利便施設も交通結節点から離れているため、個別輸送の比率が高くなるのではないかと考える。

<MaaSにおける乗合交通と個別輸送の比率イメージ>



地方では個別輸送の比率が高くなると思われる

<クモ戦略とハチ戦略> 鳥取大学 谷本圭志 教授より



- ・都市は獲物(お客さん)がたくさん飛んでいる状態なので、クモのように網(乗合交通網)を張って待っているだけでも経営が成り立つ。
- ・一方、地方は獲物(お客さん)がたくさん飛んでいないので、蜂のように自ら獲物を捕まえに行かなくてはならない。(さらに、蜂は花(お客さんや目的地)にとっても花粉を運んでくれるという良い影響(需要喚起、お出かけによる健康など)をもたらす。)

鳥取らしいMaaSとはどんなものか？（考察）

鳥取型MaaSの検討の方向性

②個別輸送のサービス革新と輸送資源の掘り起こしが肝になるのでは？

- ・地方では、乗合交通があまり発達していないため、それらを単に繋ぎ合わせるだけのMaaSでは、あまりサービスレベルの向上は見込めない。
- ・そこで、乗合交通を穴を埋める個別輸送が重要になるが、**個別輸送はコストが高い**ので、**AI相乗りオンデマンド交通**や**貨客混載などの多角化**、**サブスクの導入**などのサービス革新により利用者にとって**割安感**を出していくことが必要。
- ・また、**ドライバーの高齢化・減少に苦しむタクシー**事業者だけでは、乗車率の低いバスからの転換や自家用車から転移する需要を賄うことはできないので、**新たな供給の担い手の掘り起こし**も必要。（例：宅配を行っている業者、福祉事業者、今後交通結節点となり得るスーパー、輸送資源を持つカーディーラーなどだろうか？）
- ・従って、MaaSオペレーターの業務も、都会は既存の輸送資源を繋ぎ合わせる調整業務が主となるが、地方は担い手の掘り起こしに関わる業務の比重が大きくなると思われる。

都会

乗合交通が便利で安いので公共交通
分担率高い

乗合交通
充実

個別輸送
充実

乗合交通は既に交
通系ICカードで統合

相乗り、ダイナミックプ
ライジングなどで更に便利
なサービスを開発

地方

乗合交通が不便、かと言って、個別輸
送は高いので、自家用車利用が主

乗合交通
未発達

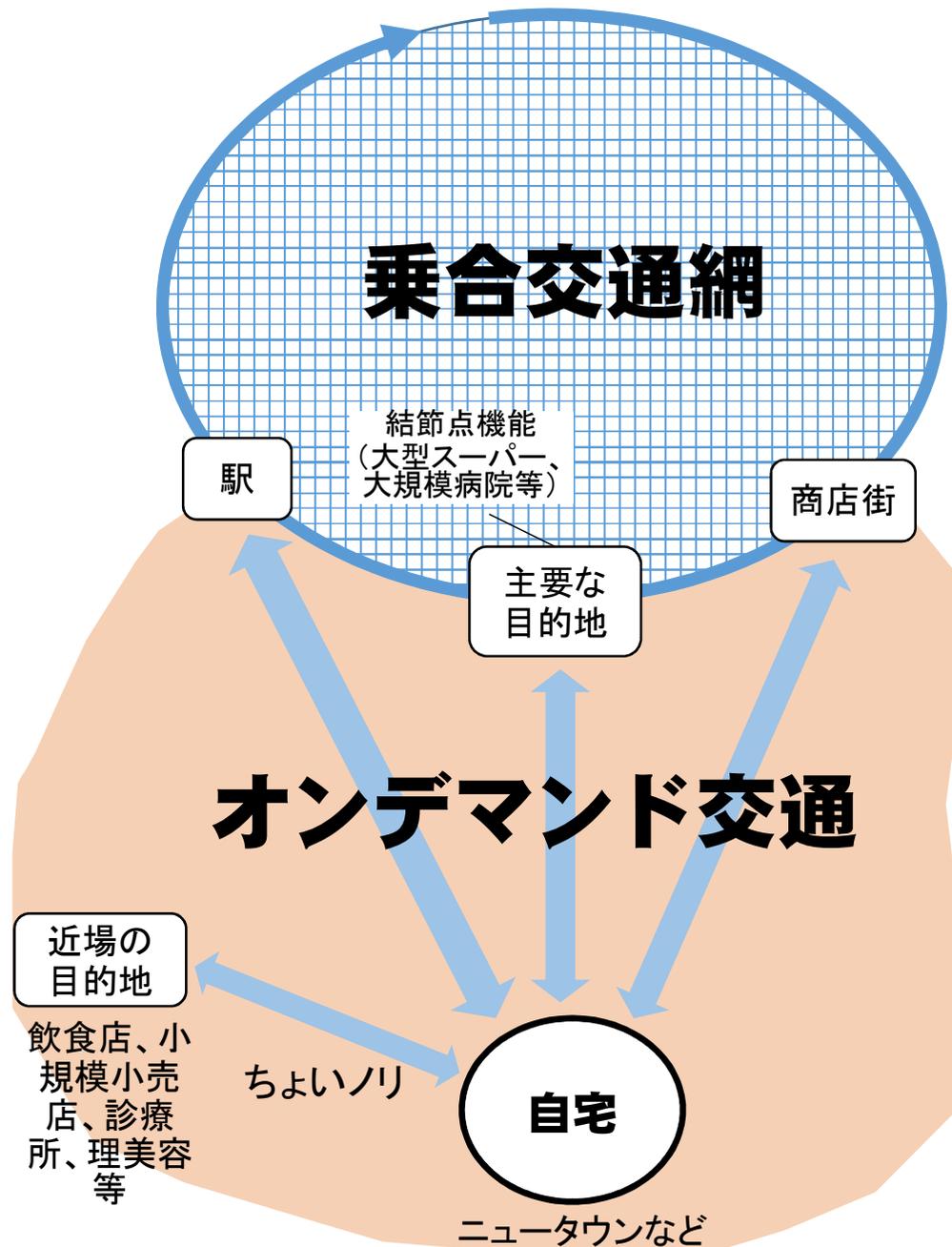
個別輸送
減少傾向

送迎バスなどの輸
送資源の掘り起こ
しを行うとともに、
統合を図る

カバー
する

相乗りAIオンデマンド乗合
タクシーや業務の多角
化、新たな担い手の掘り
起こしなど

鳥取らしいMaaSとはどんなものか？（考察）



- 幹線軸及び中心部に絞る
- 主要な目的地を結ぶ
- 循環型・高頻度化を図る

- 乗合交通とのミックス
- AI相乗り
- ダイナミックプライジング
- サブスクリプション
- 目的とセットになった移動
- 多角化による生産性向上
- アプリ活用で気軽に使える
+顧客データ蓄積による改善

⇒ 割安感を出す、利便性向上、
ちょいノリ需要創出

交通体系の抜本的な再編によるメリット

①地域全体の交通運営が効率的になる

- ・中心部の公共交通分担率(乗合+個別輸送)が上がり、乗合、個別輸送ともに収益率が上がる
- ・周辺部は、乗車率の低い乗合交通からサービス革新により効率化したオンデマンド交通に切り替わるので運営が効率化する

②公共交通の利便性が向上する

- ・中心部では乗合交通の密度が上がるとともに、オンデマンド交通のサービス革新が起こることにより、自家用車が無くても生活できるレベルに利便性が向上する
- ・周辺部では、頻度の少ない乗合交通からドアツードア移動が可能なオンデマンド交通に切り替わるので利便性が向上する

本日の発表の流れ

1 なぜ、MaaSを検討するに至ったのか
(背景)

2 鳥取県にマッチしたMaaSとは (考察)

3 今後の進め方

やるべきこと

利用者・事業者・地域が三方よしになるMaaSのビジネスモデルを考えて実証し、社会実装していく

利用者＝自家用車と遜色ないサービスレベルを受けられる
(そのためには事業者連携(統合サービス)などが必須)
事業者＝経営課題の解決に繋がるような継続可能なビジネスができる
地域＝人口減少などの地域課題の解消に繋がる



MaaSに関する有益な情報を関係者で共有・議論する
コミュニティをつくりビジネスマッチングを図る



MaaSに関するコンソーシアムを立ち上げる予定 26

結局、誰がどうやって進めていくのか？

まずは行政主導で小さな成功例を作る

- ・全国では様々なMaaSの実証実験が行われてはいるものの、これと言った成功例は生まれていないのが現状。(成功イメージが湧かない)
- ・そのような成功例がない中で民間がMaaSに投資することはリスクであり、民間主導ではなかなか進められるものではないと思われる。(もちろん最終的には参画が必要)
- ・MaaSは事業者間の調整が主な仕事の一つであり、その点は中立な立場である行政は適任である。まずは行政が音頭をとり、事業者と一緒にMaaSの成功例を作りたい。

成功例を情報共有し、徐々に民間の投資を誘発

- ・行政だけのアイデアや活動だけでは限界がある。本格的な活動にしていくためには、市場競争に基づく民間のアイデア、活動、投資が不可欠である。
- ・そのため、今後立ち上げるMaaSのコンソーシアムに、関係する様々な機関・事業者に参画を促すとともに、事務局(県)において、コンソーシアムでの情報共有や議論が活発になるよう運営を行っていく。

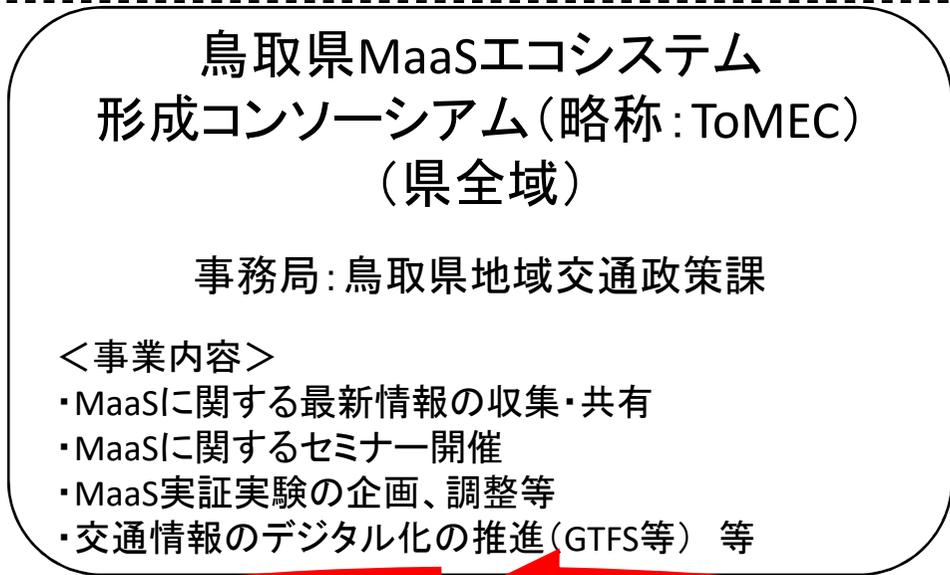
最終的にはMaaSオペレーター（専門組織）が必要

- ・MaaSを推進するには、交通の統合や、交通と交通以外のあらゆる産業を結び付けて移動関連商品を開発するMaaSオペレーターの存在が不可欠。
- ・コンソーシアム立ち上げ初期は、行政がMaaSオペレーターのような役割を担うが、最終的には民間交通事業者とともに地域交通のマネジメント業務も併せて行う専門組織の立ち上げを目指す。(いわゆるMMO(Mobility Management Organization))

鳥取県MaaSエコシステム形成コンソーシアム(ToMEC)について

自家用車に過度に頼らない地域づくりにより、超高齢化社会への対応等の様々な地域課題の解決及び新たな移動関連ビジネスの開発・提供による需要創出により地域経済の活性化に繋げることを目的として、MaaSに関心のある事業者が参画し、情報共有や様々な事業連携を行う組織として「(仮称)鳥取県MaaSエコシステム形成コンソーシアム(略称: ToMEC)」を立ち上げる。

コンソーシアム
参画企業・団体



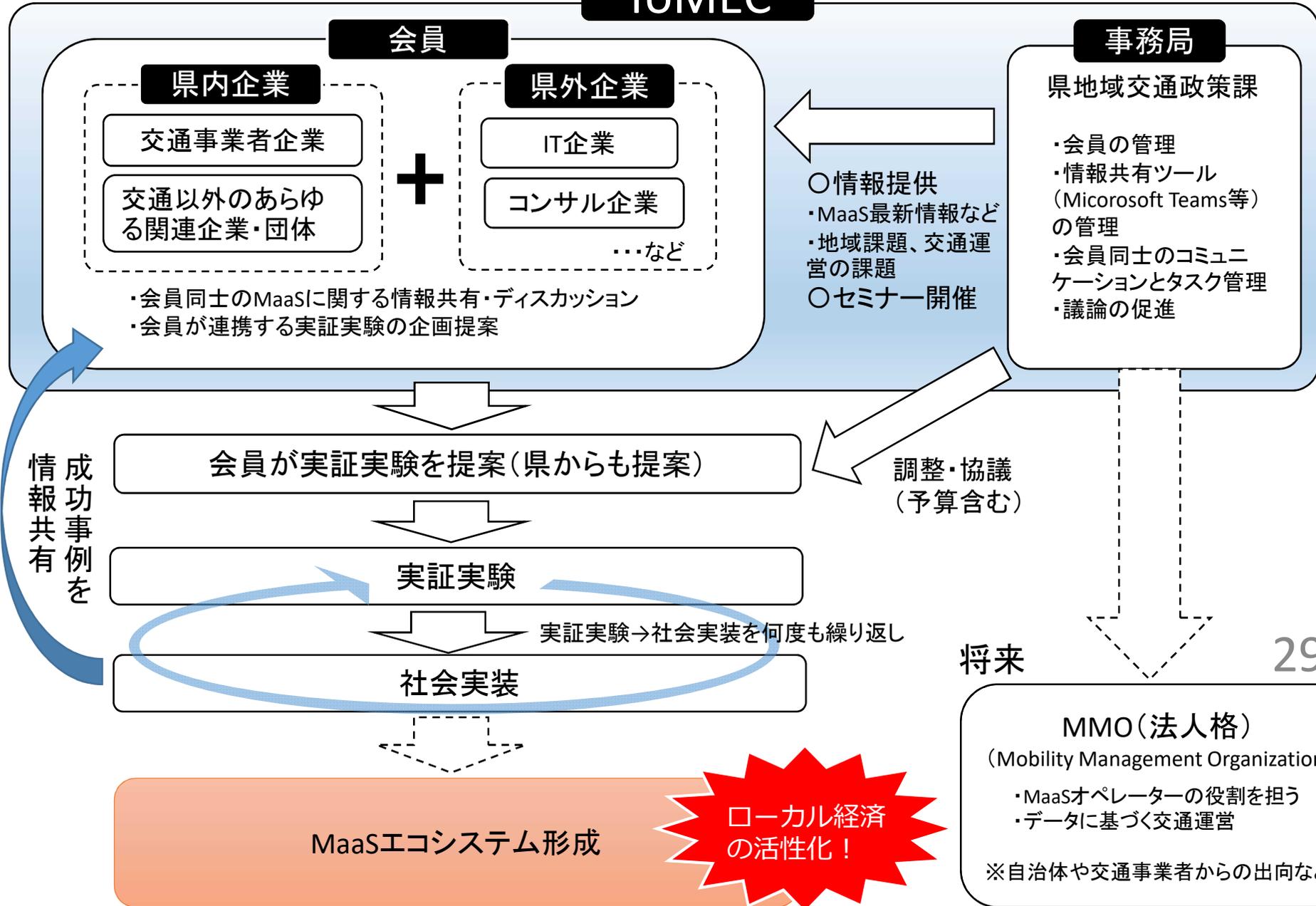
コンソーシアム
参画企業・団体



<実施内容>
各地域MaaS協議会は3市を中心とした各地域のプレーヤーとともに、MaaS構築にかかる実証実験などの実践活動を行う。

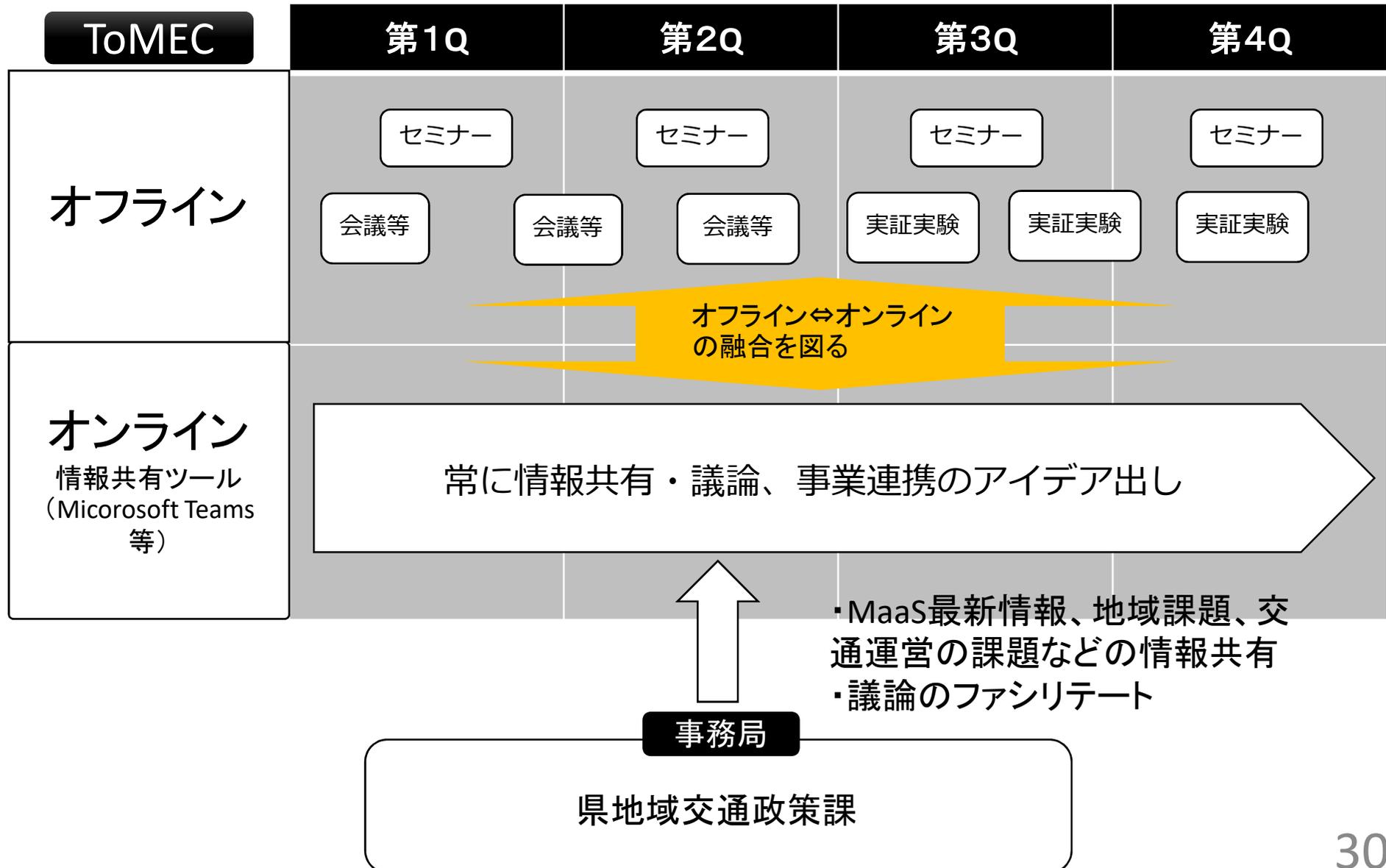
コンソーシアムのマネジメントについて

ToMEC



オンラインとオフラインを融合したコミュニティを形成

1年間の想定スケジュール



実証実験の進め方＝まずは小さな成功例から

成功したら次のステップへ

連携サービス

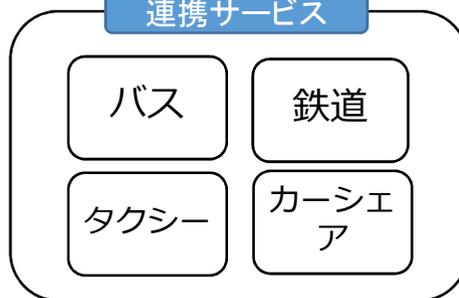


STEP3

成功!

成功したら次のステップへ

連携サービス



連携サービス



STEP2

成功!

成功したら次のステップへ

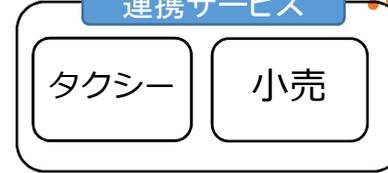
連携サービス



連携サービス



連携サービス



STEP1

成功!

商品の魅力度レベル

エコシステムとは？

エコシステムとは、元々生物の生態系のことに、後に、ビジネスの世界に転用

- ・生産者(植物)、消費者(虫や動物)、分解者(菌類、微生物)が循環して生態系が成立
- ・ビジネス界において、業種・業界の垣根を越えて一つの商品やサービスを実現し、共存共栄する仕組みを生態系になぞらえてビジネスエコシステムという。

例: パソコンの場合、CPUはインテル、OSはマイクロソフト、パソコンのハードメーカー、ソフトウェア開発会社が共生しながらエコシステムを構築

MaaSを実現すること＝エコシステムづくり

- ・顧客目線のMaaS商品を作るには各企業の連携が必須であり、必然的にエコシステムが形成されていく。
- ・ダブルループの善循環

MaaSに参画する個々の企業が投資 → 個々の企業の売上増加 & MaaS全体の魅力増加 → MaaSに参画する個々の企業の更なる売上増

例: パソコンの場合、良いソフトが発売されればパソコン本体やその他の商品も売上が増加する

<MaaSにおける企業連携の想定例>

※現在、車通勤している人を公共交通に転移させることを考えた場合のMaaS商品を開発する場合

○バス、鉄道は乗り放題に以下をプラスしてMaaS商品を開発

- ・バス、鉄道の待ち時間対応として、MaaS契約者は、交通結節点付近のカフェのコーヒー等が割引される
- ・残業で遅くなり、公共交通で帰宅できなくなった場合、MaaS契約者は、ホテルに割安で宿泊可能
- ・緊急時にオンデマンドで移動できるように、MaaS契約者は、タクシーを割安で利用可能
- ・月に数日は車通勤可能なように、MaaS契約者は、勤務地付近の駐車場を割安で利用可能
- ・週末のみは、車で自由に移動できるように、MaaS契約者は、カーシェアを割安で利用可能

このような商品企画及び企業間の収益配分をするのがMaaSオペレーターの役割

→ 一つのMaaS商品で

バス、鉄道 × カフェ × ホテル × 駐車場オーナー × タクシー × カーシェア が連携!

鳥取県における交通政策のロードマップ (R3. 12. 21時点)

		2021年(R3)	2022年(R4)	2023年(R5)	2024年(R6)	2025年(R7)	2026~2029年(R8~R11)	2030年~
MaaSの推進	推進体制	MaaS研究会 MaaSコンソ会員募集	MaaSコンソ設立	MaaSコンソ会員拡大、会員同士の連携			MaaSオペレーター設立 (法人格)	
	GTFS対応 RT(バスロケ)対応	GTFS-JP完了	バスロケ機器更新(スマホ→ 専用機材)	GTFS-RT化→Googlemap 【実装】	バスロケ運営者移管(鳥大→地元IT企業)			
	キャッシュレス化 等(都度決済)		交通DX検討会	バス会社、自治体職員向けGTFS研修会(バス会社、自治体職員が GTFSデータを自己作成可能に)	【東部】路線バス、若桜鉄道に導入	【東部】JR線に導入、智頭急行線に導入 【実装】		
				【中部】均一運賃一部路線へ試 験導入	【中部】均一運賃導入 【実装】			
				【西部】路線バスに導入	【西部】路線バスに導入 【実装】			
	地域住民MaaS		【東部】実証実験(若鉄・JR・日 交)	【東部】実証実験(交通以外 との連携Beyond MaaS) 【実装】	【東部】MaaS商品充実化 【実装】			
			【西部】実証実験(日交、日ノ丸)	【中部】実証実験(日交、日ノ丸、 タノ口)中部DMOと連携 【実装】	【中部】実証実験(交通以外 との連携Beyond MaaS) 【実装】	【中部】MaaS商品充実化 【実装】		
				【西部】実証実験(IR境線・ 伯備線、日交、日ノ丸) 【実装】	【西部】実証実験(交通以外 との連携Beyond MaaS) 【実装】	【西部】MaaS商品充実化 【実装】		
	観光利用MaaS		【東部】実証実験 東部広域周遊 (砂丘自動運転等)	MaaS商品の充実化 【実装】	【中部】実証実験 三朝温泉、コナン、県立美術館 ※中部DMOと連携 【西部】実証実験(皆生温泉、大山、水木しげる)	【中部】MaaS商品の充実化 【実装】	【西部】MaaS商品の充実化 【実装】	
	タクシーイノベ ーション(個別輸 送)		【全域】実証実験(軽度認知症患者向けサブスクAオンデマンド、タク シーと他産業との連携サービス実証(TaaS) 【実装】	【全域】TaaS商品充実化 【実装】				
			【全域】実証実験(市街地のAIオンデマンドタクシー)	【全域】AIオンデマンドタクシーの充実化 【実装】				
抜本的な 路線再 編	データに基づく再 編		【中部】乗降センサー設置、データ取得-見える化	【中部】路線再編案検討	【中部】抜本的路線再編			
	データに基づく交 通運営		交通DX検討会	【東部・西部】中部に依って抜本的路線再編検討	【東部、中部】抜本的路線 再編			
まちづくりとの連携		交通部局とまちづくり部局の組織横断的な勉強会	データ分析セミナー、勉強会	交通計画を踏まえた立地適正化計画の策定(県内モデル事 例)	データに基づく交通運営体制の確立	モデル事例の他地域への横展開		

理想とする交通体系の実現

※このロードマップは県がこのように進めたいという意思表示であり、関係者と調整済みの内容ではありません。

<コンソーシアム設立までのスケジュール>

R3.10～12 県内関係企業・団体への説明

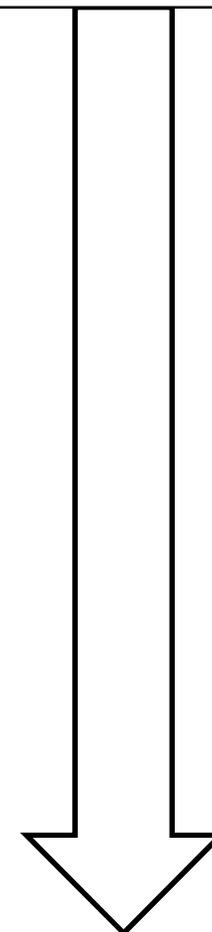
R3.12.21 第1回MaaS研究会セミナー(キックオフセミナー)
講師:(一財)計量計画研究所 理事 牧村和彦
テーマ:MaaS概論、地方でのMaaS展開の可能性
主な対象者:MaaSにより交通と関連する業界

R4.2.1 第2回MaaS研究会セミナー
講師:東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村文彦
ひと・ネットワーククリエイター 山下裕子
テーマ:まちづくりと交通の連携
主な対象者:自治体まちづくり担当者、交通担当者、まちづくり
団体等

R4.3頃 第3回MaaS研究会セミナー
講師:●●●●
テーマ:交通のデジタルシフトなど
主な対象者:交通事業者、県内IT企業

R4.春 MaaSコンソーシアム設立

コンソ会員
募集開始



コンソーシアム会員募集を始めます

- コンソーシアム現在プレ稼働中
- R4春に正式に立ち上げ予定
- 鳥取県地域交通政策課ウェブサイトに入会申込書を掲載

<地域交通政策課ウェブサイト>

<https://www.pref.tottori.lg.jp/dd.aspx?menuid=300840&tmp=637702298737280088#moduleid615728>

<検索ワード>

とりネット

→

組織と仕事

→

地域づくり推進部地域交通政策課

→

鳥取県の
交通政策

→

MaaS

【コンソーシアムの概要】

- 会費無料です
- 会社単位、個人単位問わず登録が可能です
- **緩やかな連携組織**です
- 何かの意思決定をするための組織ではなく、MaaSに関する最新情報を会員で共有してフラットに議論しアイデア出しなどを行う場です（情報を得ていただくだけでも問題ありません）
- オンラインでの情報共有・議論は、「Microsoft Teams」を使って行う予定です。

コンソーシアム会員募集を始めます

- 「Microsoft Teams」にて情報共有・議論をさせていただきます。
- 会員登録いただいたアドレスをMicrosoft Teamsに登録させていただきます。
(Microsoftアカウントに登録したメールアドレスが必要です)
- 「Microsoft Teams」はPC又はスマートフォンで使用可能です。
- PC版はMicrosoftホームページ(<https://www.microsoft.com/ja-jp/microsoft-teams/download-app>)からダウンロードしてください。
- スマートフォン版は、アプリストアで「Microsoft Teams」アプリをダウンロードしてください。

<メリット>

- ・無料で使える
- ・タスクごとに情報が整理され、タスクごとに議論が可能。
- ・情報の投稿時にプッシュ通知が来ない。都合の良い時に参画が可能。時間に拘束されない。



ご清聴ありがとうございました