

令和4年度 新モビリティサービス推進事業一覧

日本版MaaS推進・支援事業	前橋市新モビリティサービス推進協議会
	京浜急行電鉄株式会社
	全日本空輸株式会社
新型輸送サービス導入支援事業	トヨタモビリティ東京株式会社
	江ノ島電鉄株式会社
	株式会社Luup
	シナネンモビリティPLUS株式会社
	株式会社ドコモ・バイクシェア
	常陸太田市
	OpenStreet株式会社
地域交通キャッシュレス決済導入支援事業	ラウンド・ビーチ交通株式会社
	相愛交通株式会社
	相愛第二交通株式会社
	株式会社イケダ自動車
	小田原報徳自動車株式会社
	太陽自動車株式会社
	株式会社与野交通
	藤沢タクシー株式会社
	株式会社矢島タクシー
	高崎市
	小湊鐵道株式会社
地域交通データ化推進事業	富士急湘南バス株式会社
	京王電鉄バス株式会社
	東急バス株式会社
	土浦市地域公共交通活性化協議会
	国際興業株式会社
	関東バス株式会社
	つちうらMaaS推進協議会

地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)・事業評価

令和5年2月28日
関東運輸局

評価対象事業名: 日本版MaaS推進・支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
前橋市新モビリティサービス推進協議会	<p>・当協議会は、複数年度にわたっての実証・実装を実施してきた前橋版MaaS「MaeMaaS」の更なるサービスの充実及び交通データのより効果的な活用によるEBPM、業務効率化等のため、令和4年12月～令和5年3月に、交通データの可視化等を実施する調査分析基盤のSHIFT-TDMを導入、検証する事業を実施。</p> <p>・交通データの可視化機能及び共同経営に係るシミュレーションの実施等については、令和5年2月末までに完了見込み。デマンド交通の交通データを活用した見守りサービスについては、令和5年2月末までに実施・完了見込み。</p>	A	B	<p>●交通データの可視化、共同経営シミュレーション・運賃プール分配シミュレーション 新規検討対象路線数:3路線→R5年3月末達成見込み サービス利用回数:合計18回(バス事業者6社)→R5年3月末達成見込み 利用者満足度:80%(バス事業者6社)→R5年3月末達成見込み</p> <p>●交通弱者に対する見守り 延べ利用者数:200人→R5年2月末下記事由のため未達成 利用者満足度:80%→R5年2月末下記事由のため未達成 認知媒体数:6媒体→R5年2月末下記事由のため未達成 新たに公共交通を選択した割合:5%→R5年2月末下記事由のため未達成 ※当初想定では、市民に対して広く提供する形での実証検証を想定していたが、個人の移動情報の管理と安心の提供ということで、個人情報等の観点からも極めて慎重かつ十分な検証等を実施する必要があると判断したため、不特定多数への広範囲の提供ではなく、今現在地区で見守り活動等を実施している民生委員及び地区社協等に協力を依頼し、関係者目線によるサービス内容及びUIの実証検証等を実施し、実装時に本実証・検証内容を活用する形で万全の状況でリリースが可能とする状況を構築することを優先とした。</p>	<p>本事業において交通データの可視化、共同経営シミュレーション・運賃プール分配シミュレーションが可能となる分析基盤の構築・実証の達成により、従来各運行事業者の感覚等に頼っていたリアログ手法・事業者ごとに異なる手法で取得していた利用実績が共通フォーマットで可視化・分析が可能となった。これにより、交通再編を更に推進するにあたり、全事業者共通の視点・エビデンスを用いての検討協議が可能となり、さらには地域住民に対しても精緻なデータに基づく実利用状況をエビデンスとして詳細な説明をすることが可能となった。一方で、未達成の見守りサービスについては、上記検証結果を踏まえて、具体的に利用登録方法(個人情報の管理や本人同意の確認)を電子的に完結させるための手法構築といった課題が明確になった。そのため、今後は、類似サービスとの協調及び補完性等についても検討をし、公共交通の安心安全に繋がる取り組みの充実化を図っていくこととする。</p>	<p>・個人情報の取扱いの問題により、当初の目標は達成できなかったものの、自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・今後は、今回明らかにした課題の解決とともに、さらなる取組の促進に期待する。</p>	

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
京浜急行電鉄株式会社	当協議会は、MaaSを通じた公共交通へのモーダルシフトの行動変容促進、データ活用によるエリアマネジメント構築、地域共通MaaS基盤での情報一元化・2次交通整備による滞在時間拡大を目的とし、すでに2020年度から常設サービスとして展開する観光型MaaS「三浦COCOON」の機能強化として、マイカー利用時との温室効果ガス排出量比較換算機能、MaaSから得られるデータの可視化、予約機能の高度化を実施し、2022年11月から2023年1月を実証期間として、三浦COCOONのサービスについて効果や満足度を検証する事業を実施。各機能の実装についてはすでに完了。またモニターアンケート調査、誘客促進策も実施済み。評価指標に設定した定量的指標については、実証期間となる11月～1月のうち、1月30日までの実績を集計して下記達成状況として記載する。	A	マイカー利用との温室効果ガス排出量比較換算数値の可視化機能、MaaSから得られるデータを可視化する管理画面の構築、予約機能の高度化について、当初計画の11月中実装からやや遅れての12月実装となったが、概ね計画どおりに実施できた。本サービスの利用促進策およびモニターアンケート調査については計画どおり12月に実施した。	B	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値1: サイトアクセス数 150,000アクセス→174,795アクセス(1月30日時点)で達成。 ・目標値2: 会員登録数 5,000名→8,566名(1月30日時点)で達成。 ・目標値3: デジタルチケット販売枚数 10,000枚→8,405枚(1月30日時点)で未達成の見込み。 ・目標値4: GHG削減量 50t→48t(1月30日時点)で未達成の見込み。 ・目標値5: アクティビティ予約件数 3,000件→1,103件(1月30日時点)で未達成の見込み。 ・目標値6: MaaSサービス全体の総合満足度 80%以上(とても満足・満足)→56%で未達。 ・目標値7: 提供したサービスがきっかけで観光行動に変容があった人の割合: 70%以上→80%で達成。 ・目標値8: 本MaaSをきっかけに公共交通を選択した割合: 30%以上→84%で達成。 	<p>本事業において、常設で既にMaaSサービスの提供を行っている三浦COCOONに、新機能として温室効果ガス排出量の比較換算可視化機能実装、また予約機能の機能追加を実施したことで、公共交通利用への行動変容の更なる促進や予約サービスの汎用性向上につながり、地域の課題解決に資するMaaS共通基盤としての継続的な高度化に向け更に前進した。また、MaaSで取得したデータの一部可視化できる管理画面を構築したことで、地域課題に対する今後の改善策検討のためのマーケティングデータとしての活用が可能となり一歩前進した。一方で特にサービスの総合満足度についての結果から、ユーザー目線でのUI改善等必要性の課題が明確になった。今後はよりユーザーの利便性を考慮したサービス導線の再検討をし、次年度に修正することとする。また、各自治体とも連携したコンテンツ拡大による更なるMaaS共通基盤の地域活用強化・充実による流入促進と、継続的な機能拡充を次年度も実施し、更に便利で実用的なサービスにアップデートすることで、本実証実験での課題解決を図っていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今回明らかになった課題の解決とともに、次年度以降も継続的な、さらなる取組の促進を期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果	
全日本空輸株式会社	<p>・当社ならびにUniversal MaaSプロジェクトでは、「誰もが移動をあきらめない世界」を実現させるため、以下を実施。</p> <p>1. 一括サポート手配 (1) 航空×タクシー部分の社会実装 3月以降の社会実装を目指し、1月25日にシステムリリース(実証実験中)。 (2) 航空×鉄道部分の実証実験 2月1～2日(プレ)、15～16日(本番)に羽田⇄新千歳空港⇄札幌間にて実証実験を予定。 (3) 空路を含まない経路の実証実験 2月9・10・21日に巢鴨/王子⇄浜松町⇄羽田空港にて実証実験を予定。</p> <p>2. バリアフリー地図/ナビ (1) 自治体観光サイト向けの社会実装 横須賀市(12月8日 久里浜、3月 追浜 or 浦賀)にて実証実験を実施。 3月以降の社会実装を目指し、2023年1月26日にシステムリリース(実証実験中)。 (2) 視覚障がいの方を対象とした機能の社会実装 今年度中の社会実装を目指し、2023年1月26日にシステムリリース(実証実験中)。 (3) 新規自治体への横展開 札幌市(9月4日[夏期]、1月17日[冬期])にて実証実験を実施。 3月以降の社会実装を目指し、2023年1月26日にシステムリリース(実証実験中)。 (4) 新たな利用用途の開拓 新機能を1月26日にシステムリリース(実証実験中)。 2月24日に羽田空港内にて屋内地図/ナビの実証実験を予定。</p>	<p>A</p> <p>1. 一括サポート手配 (1) 航空×タクシー部分の社会実装 都内・関西エリアにおける予約システムを構築し、1月25日より実証実験中。3月までに社会実装予定。 (2) 航空×鉄道部分の実証実験 実証フィールドを北海道エリアへと拡大し、現場オペレーションとの連携機能を強化。1月26日にシステムリリース完了。 2月の実証実験を通じて有用性の検証・課題抽出を行う。 (3) 空路を含まない経路の実証実験 介助情報の登録機能、空路を含まない経路におけるサポート手配機能などを新規構築し、1月25日にシステムリリース完了。2月の実証実験を通じて検証・課題抽出を行う。</p> <p>2. バリアフリー地図/ナビ (1) 自治体観光サイト向けの社会実装 実証実験を通じ、地域ごとの課題を抽出し、横須賀市観光サイト向けに機能改善。 1月26日よりシステム整備完了。来年度までに社会実装予定。 (2) 視覚障がいの方を対象とした機能の社会実装 視覚障がいのある方向けナビゲーションサービスと連携。1月26日より実証実験中。 2023年3月を目処にシステム面・運用面での整備が整い次第、社会実装見込み。 (3) 新規自治体への横展開 実証フィールドを北海道札幌市へと拡大し、自治体情報の連携/運用仕様を確立。 自治体情報の運用機能を1月26日にシステムリリース完了。3月以降に社会実装予定。 (4) 新たな利用用途の開拓 2023年1月26日に利用シーン毎の情報表示の制御機能、屋内に特化したナビゲーション機能を実装。 2月24日の実証実験を通じて、有用性の検証・課題抽出を行う</p>	<p>A</p> <p>[指標] a.提供サービスに対する利用者満足度 b.経路検索サービスの行程(+利用者のバツファ時間)通りに移動できた確率 c.自律的移動支援サービス・機能における目的地到達率</p> <p>[目標] a:75%以上の利用者が10段階中上位4位以内の回答 b:75%以上が予定通り到着 c:80%以上が予定通り到着</p> <p>[達成状況] a.2023年2月の実証実験を通じて測定予定 b.2023年2月の実証実験を通じて測定予定 c.2023年2月の実証実験を通じて測定予定</p>	<p>1. 一括サポート手配 2月の実証実験を通じて、課題抽出を行い、達成状況や改善点について評価を行う。</p> <p>2. バリアフリー地図/ナビ 本事業は利用シーン毎に情報を制御可能にし、利用者に対して利用用途に合わせた機能の提供が可能となった。また、自治体情報の連携/運用機能を構築し、バリアフリー情報の管理業務改善の土台を生成した。一方で、実証実験を通じて、観光誘致を目的としたバリアフリー情報の提供(自治体おすすめルートの表示)や、積雪寒冷地ならではの課題(屋内を考慮した経路案内機能の必要性)などが明確になった。そのため、今後は横須賀市・札幌市に加え、新たな自治体との連携も視野に入れ、自治体にてルートの生成が可能な機能や屋内ルート検索における改善策について検討し、取り組むこととする。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後は、今回明らかにした課題の解決とともに、自治体との連携等により、さらなる取組の促進に期待する。</p>	

地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)・事業評価

令和5年2月28日
関東運輸局

評価対象事業名: 新型輸送サービス導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
トヨタモビリティ東京株式会社	<p>【町田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア拡大に伴うシェアサイクルの設置(80台)を実施、80台導入する事が出来た。 ・シェアサイクル導入拡大に要するスマートロックシステム(80台)を実施、80台導入する事が出来た。 ・ステーション拡大に要する環境整備(14カ所)を実施、14カ所整備する事が出来た。 <p>【立川市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア拡大に伴うシェアサイクルの設置(120台)を実施、120台導入する事が出来た。 ・シェアサイクル導入拡大に要するスマートロックシステム(120台)を実施、120台導入する事が出来た。 ・ステーション拡大に要する環境整備(15カ所)を実施、15カ所整備する事が出来た。 	A	<p>町田市及び立川市へのシェアサイクル・スマートロックの設置件数は予定通り実施。町田市のステーション拡大に要する環境整備に関しては1カ所未達ですが、立川市に関しては期初目標(様式第1提出済)を達成する事が出来た。各自治体での12月シェアサイクルご利用実績が、町田市=5,569回、立川市=3,529回と期初目標(様式第1提出済)を上回りました。</p>	A	<p>【町田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内のサイクルポート設置箇所数 59カ所(令和5年3月末) →59カ所(令和5年3月末)達成見込み ・1か月あたりの市内のシェアサイクル利用回数 3,500回(令和5年3月末) →5,569回(令和4年12月末)達成 <p>【立川市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内のサイクルポート設置箇所数 34カ所(令和5年3月末) →39カ所(令和4年12月末)達成 ・1か月あたりの市内のシェアサイクル利用回数 1,500回(令和5年3月末) →3,529回(令和4年12月末)達成 	<p>【町田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの拡充ができ、利用件数の増加、敷いては気軽に届けられるよう移動しやすいまちづくりの実現の一助になった。 ・課題としては、団地やマンション等の集合住宅にサイクルポートを設置して、市民ニーズへの細やかな対応、公共機関との連携等の実現をさらに充実させる必要がある。 <p>【立川市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの導入数を大幅に導入した為、利用件数の大幅なる増加を実現でき、回遊性を向上させることが出来た。 ・課題としては、駅周辺のサイクルポートに自転車が集まりにくい環境で有る事が分かった為、自転車の再配置等を検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今更明らかになった課題が着実に解決されることにより、より便利で効率的なサービスが提供されることを期待する。
江ノ島電鉄株式会社	<p>令和3年度は神奈川県内の5市3町のエリアにてシェアサイクルサービスを展開していたが、令和4年度にはステーション(貸出・返却拠点)設置自治体をを県内13市町(左記の数値には補助対象外での展開も含む)に拡大し、228台の自転車を配置してサービス拡充を行った。</p> <p>コロナ禍において社会に必要不可欠な交通インフラの維持を行い、お客様の新しい交通手段の1つとして選択していただけるよう、モビリティサービスの提供を行なった。</p>	B	<p>相模原市においては、二次交通機能として、駅前など交通結節点でのサービス拡充を中心に利用環境の整備を行い、移動利便性の向上に貢献するとともに、交通不便地域などのラストワンマイルを補完するような目的地でのステーション設置も推進できた。</p> <p>一方、申請時に予定していた横浜市内への展開は、横浜市との事業開始が当初より遅れたため、シェアサイクルの空白地域である海老名市へ新規展開を図った(横浜市へは既存車両を再配置して充当)。</p>	B	<p>相模原市内での自転車利用回数は3551回(最新の統計である2022年12月の値)。12月という閑散期でありながら、目標の3529回に対し+0.6%と達成した。申請時の目標で4089回を記載していた横浜市は、当社では5月開始を予定していたが、ターミナル駅周辺へのステーション設置等が遅れた。一方で、海老名市の自転車利用は、2022年12月が1254回、事業開始からの平均は1348回だった。海老名市内での利用は堅調であるが、周辺自治体との流出入が少なく(相模原市の越境利用率49%、横浜市の同27%に対し海老名市は同16%)や、当初の横浜市内での開始予定に比べ、事業開始が遅れたため目標値までは達しなかった。</p>	<p>今後においては、ハード面のみならずソフト面におけるシェアサイクルの利用促進を図り、更なる稼働率を高める。2022年度中に、小田急グループのMaaSアプリとシェアサイクルアプリを連携させた当社としては初めての取り組みの試行を行い、シェアサイクルの認知向上を図る。また、社内の他の交通機関が混雑する時期における補完関係を強化する。</p> <p>ハード面においては、地域事業者とのリレーションシップの強化により更なるステーションおよび自転車設置数の拡大を行いたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後も利用状況の把握、分析や、連携の強化等を行うことにより、利便性の向上と持続可能なサービスの提供に寄与することを期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点		評価結果
株式会社Luup	当社は、利用者の利便性向上及び業務効率化のため、令和4年3月～令和4年9月に、新型輸送サービスを導入する事業を実施。	A	本事業は、計画どおり、進出都市でのマイクロモビリティ本体及びポート設置を行った。	A	目標値 ライド数 24万5千ライド(令和4年9月) → 25万ライド(令和4年10月)達成。	本事業において、高密度にポートを設置することにより利便性が増すことになった。よって利便性が増した結果ライド数が向上して目標を達成できた。引き続きポートを高密度に設置して利便性を向上してライド数増加を目指す。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後も利用状況の把握、分析等を行うことにより、利便性の向上と持続可能なサービスの提供に寄与することを期待する。
シナネンモビリティPLUS株式会社	1都3県を中心に約2,600か所自転車1万台でシェアサイクルサービスを提供しているが、本事業により更に527ST3,300ラックの設置を行い、サービスの拡充を行った。公共交通機関を補完する新たな移動手段として駅前への設置、その周辺での目的地となる場所への設置を推進した。	A	都内を中心に移動の起点となる駅前とその周辺へほぼ計画通りで設置(令和4年12月末時点で計画▲100ST▲800ラック、1-3月で残りを設置予定)ができ、サービス拡充による利用環境の向上を図れた。しかしながら、まだまだ、ステーションが不足しており、インフラを補完できるほどの移動手段にはなっていないため、引き続き駅前ST、周辺のステーション密度の向上が必要。	A	目標値: 利用者数(累積ユーザー数)を80万人(本事業開始時点(令和3年11月)の50万人から+60%) ⇒令和4年12月時点で95万人達成(本事業開始時点から+90%)	目標以上のスピード感で進めてきているが、まだまだ利用できない・しづらい方もいるため、さらに都内を中心とした駅前開拓とその周辺のステーション密度を向上し、利用環境の整備を進める。ステーションの拡大に伴い、運営業務も増えるためサービスレベルの維持・強化も併せて実施予定。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後も利用状況の把握、分析等を行うことにより、利便性の向上と持続可能なサービスの提供に寄与することを期待する。
株式会社ドコモ・バイクシェア	サイクルポート設置(ラック等物品購入費):19,255,000円 サイクルポート設置(物品加工&ポートの設置作業):62回4,498,000円 ※残り2か月で回数増える可能性あり。 サイクルポート工事(中野区1件 杉並区2件):3回1,476,600円	A	計画通り、実施された	A	2022年度目標(年間平均) 会員登録数:約1,329,000ユーザー 利用回数(月):約1,096,000回 ⇒2022年度実績(年間平均)※12月まで 会員登録数:約1,119,000ユーザー 利用回数(月):約1,167,000回	目標に沿って、計画的に実施をしているが、利用回数を増やすためにもさらにポート開拓をする。また、14区以外の新たな区とも組み、シェアサイクル事業の東京都内のエリア拡大を目指す。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後も利用状況の把握、分析等を行うことにより、利便性の向上と持続可能なサービスの提供に寄与することを期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
常陸太田市	<p>・サーバーシステム整備費 →車体利用料金を100円/30分、以後1分ごとに10円で決済できるよう整備。また、利用時間を9:00から16:00に設定(12月22日から7:30からに変更)し、利用時間外は利用ができないよう整備した。令和4年12月末までに完了。</p> <p>・掲載用ポスター・チラシ制作費 →シェアリングを行っていることを周知するポスターを作成した。令和4年12月末までに完了。</p> <p>・貸出ポート整備費(5拠点分) →貸出ポートに仕切用テープを貼り、屋外用看板を設置した。令和4年12月末までに完了。</p>	A	<p>全ての実施内容について、計画どおり実施することができた。</p>	A	<p>目標:電動キックボード導入にあたり、貸出ポート整備について、事業実施前0拠点→事業実施後5拠点とする。 →令和4年12月達成。</p>	<p>5拠点に貸出ポートを整備する目標を達成することができた。課題としては、安心で安定的な利用に向けての安全面等の市民への更なる周知や利用促進策の充実が必要となる。安全面については、現在、電動キックボードが走行している旨の案内看板を設置し注意喚起しているところであるが、安全な乗り方等について引き続き市ホームページや市SNS等を通して呼びかけを行っていく。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・今回明らかになった課題が着実に解決されることにより、より便利で効率的なサービスが提供されることを期待する。</p>
OpenStreet株式会社	<p>新型スマートロックの整備費用(関東エリア:3000台)</p>	A	<p>計画通りに新型スマートロックを整備しており、事業が適切に実施されている。3月中旬には事業完了予定である。</p>	A	<p>シェアサイクルに使われる新型スマートロックを計画通りに順次交換しており、8割の交換が完了している。</p> <p>・計画:令和4年度 → 3,000台のスマートロック整備 ・1月31日現在 → 8割の2,400台の整備完了 ・3月中旬 → 3,000台の整備完了</p>	<p>3G停波の影響もあり、新型のスマートロックへの交換を進めている。計画通り作業が進んでいることで、シェアサイクルサービスの安定的な運用につながると考えている。残り2割についても、引き続き交換作業を行っていく。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・今後も利用状況の把握、分析等を行うことにより、利便性の向上と持続可能なサービスの提供に寄与することを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)・事業評価

令和5年2月28日
関東運輸局

評価対象事業名: 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点		評価結果
ラウンド・ビーチ交通株式会社	当社は利用者の利便性向上及び業務効率化のため、地域交通キャッシュレス決済導入支援事業を活用し令和4年8月～令和5年3月を目標にキャッシュレス決済機を導入、検証する事業を開始した。キャッシュレス決済機については10月末をもって全車両21台導入完了。	A	キャッシュレス決済機については計画通り10月末をもって取り付けを完了。11月より設置順に運用を開始した。	A	令和4年7月0台→令和4年10月末21台設置完了(目標の21台設置を達成)	本事業においてキャッシュレス決済機導入の目標達成により利用者に対してキャッシュレス決済を提供することが可能となった。一方で今後キャッシュレス決済による手数料の負担増などその他の経費面においても検討が必要となると思われる。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。
相愛交通株式会社	当社は利用者の利便性向上及び業務効率化のため、地域交通キャッシュレス決済導入支援事業を活用し令和4年8月～令和5年3月を目標にキャッシュレス決済機を導入、検証する事業を開始した。キャッシュレス決済機については10月末をもって全車両38台導入完了。	A	キャッシュレス決済機については計画通り10月末をもって取り付けを完了。11月より設置順に運用を開始した。	A	令和4年7月0台→令和4年10月末38台設置完了(目標の38台設置を達成)	本事業においてキャッシュレス決済機導入の目標達成により利用者に対してキャッシュレス決済を提供することが可能となった。一方で今後キャッシュレス決済による手数料の負担増などその他の経費面においても検討が必要となると思われる。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。
相愛第二交通株式会社	当社は利用者の利便性向上及び業務効率化のため、地域交通キャッシュレス決済導入支援事業を活用し令和4年8月～令和5年3月を目標にキャッシュレス決済機を導入、検証する事業を開始した。キャッシュレス決済機については10月末をもって全車両13台導入完了。	A	キャッシュレス決済機については計画通り10月末をもって取り付けを完了。11月より設置順に運用を開始した。	A	令和4年7月0台→令和4年10月末13台設置完了(目標の13台設置を達成)	本事業においてキャッシュレス決済機導入の目標達成により利用者に対してキャッシュレス決済を提供することが可能となった。一方で今後キャッシュレス決済による手数料の負担増などその他の経費面においても検討が必要となると思われる。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。
株式会社イケダ自動車	非接触型クレジットカード、交通系ICカード決済システム、全車10台導入目標達成	A	スケジュールどおりに実施された。	A	非接触型クレジットカード、交通系ICカード決済システム導入台数0台(R4.2)→10台(R4.5)となり、目標達成	非接触型クレジットカード、交通系ICカード決済システム導入で感染症予防、違法決済などの安全が確保された。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
小田原報徳自動車株式会社	当社で利用可能なキャッシュレス決済は署名式のクレジットカードと一部のQRコード決済のみであり、支払い手段の煩雑さと少なさに関し不満の声が多かった。特に交通系ICが利用できないことへの不満が多く、支払い手段の多様化が急務となっていた。利用者の利便性向上のため令和4年4月に新型の決済端末機導入を決め、同年6月30日までに当社車両67台への設置が完了した	A	計画通り67台全ての車両への設置が完了した。	B	目標値：令和4年度末までに、総売り上げに占めるキャッシュレス決済の割合を20%にする。 事業開始前は総売り上げに占めるキャッシュレス決済の割合が約10%であったが、新型決済機導入後から交通系ICによる決済がすぐに増加し、半年後の令和4年12月は約16%まで上昇した。決済件数では、令和4年5月は約80件であったが、同年12月には約1,100件まで増加した。	交通系IC決済が可能になったことにより、支払い手段が少ないことへの苦情はほぼなくなった。また、現金の受け渡し機会が減ることにより、料金収受にかかる時間を短縮し、より効率的な運行が可能となった。 現在は16%程度であるキャッシュレス決済の割合であるが、新型決済機導入以後毎月増加しており、当初掲げていた令和4年度末までに20%とする目標を達成できるかもしれない状況である。しかし、料金支払いのキャッシュレス化は、時間短縮による効率的な運行のみならず、車内の現金を減らすという防犯上及び現金を介した感染症拡散防止といった観点からも、より強力で推し進めるべき事案である。会社だけでなく、タクシー業界として将来的に100%を達成できるような取組を継続していく必要がある。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。
太陽自動車株式会社	当社で利用可能なキャッシュレス決済は署名式のクレジットカードと一部のQRコード決済のみであり、支払い手段の煩雑さと少なさに関し不満の声が多かった。特に交通系ICが利用できないことへの不満が多く、支払い手段の多様化が急務となっていた。利用者の利便性向上のため令和4年4月に新型の決済端末機導入を決め、同年6月30日までに当社車両35台への設置が完了した。	A	計画通り35台全ての車両への設置が完了した。	B	目標値：令和4年度末までに、総売り上げに占めるキャッシュレス決済の割合を20%にする。 事業開始前は総売り上げに占めるキャッシュレス決済の割合が約10%であったが、新型決済機導入後から交通系ICによる決済がすぐに増加し、半年後の令和4年12月は約16%まで上昇した。決済件数では、令和4年5月は約30件であったが、同年12月には約500件まで増加した。	交通系IC決済が可能になったことにより、支払い手段が少ないことへの苦情はほぼなくなった。また、現金の受け渡し機会が減ることにより、料金収受にかかる時間を短縮し、より効率的な運行が可能となった。 現在は16%程度であるキャッシュレス決済の割合であるが、新型決済機導入以後毎月増加しており、当初掲げていた令和4年度末までに20%とする目標を達成できるかもしれない状況である。しかし、料金支払いのキャッシュレス化は、時間短縮による効率的な運行のみならず、車内の現金を減らすという防犯上及び現金を介した感染症拡散防止といった観点からも、より強力で推し進めるべき事案である。会社だけでなく、タクシー業界として将来的に100%を達成できるような取組を継続していく必要がある。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
株式会社与野交通	<p>・当社は、利用者の利便性向上及び業務効率化のため、2022年11月キャッシュレス決済端末を導入、検証する事業を実施。</p> <p>・キャッシュレス決済端末については、2022年11月末までに完了。</p>	A	<p>キャッシュレス決済端末については、計画どおりタクシー全車の車内においてキャッシュレス決済を実施。車内において新型キャッシュレス決済の告知を行い利用促進に努め、乗客乗員の直接接触の機会を減らすとともに乗客の利便性向上に貢献した。</p>	A	<p>目標1 利用者のキャッシュレス決済比率を1年間で40%増加させる →2023年1月達成</p> <p>目標2 キャッシュレス端末導入車両比率100%とする→2023年1月達成</p>	<p>本事業においてキャッシュレス決済を利用率目標の達成により、利用者に対して新たな支払方法を提供することが可能となった。搭載車両比率も達成できていることから、今後はさらに利用率を高めるための施策(乗車時のアナウンスや乗り場や車両への広告掲載)などを行い、利用促進に努めていく。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・キャッシュレス決済の利用率向上を目指すとともに、今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>
藤沢タクシー株式会社	<p>当社は、利用者の利便性向上と新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、令和4年10月に交通系ICカード決済端末機器を3台の車両に設置した。</p>	A	<p>計画ならびにスケジュールどおり、交通系ICカード決済端末機器を当社の3台の車両に設置した。</p>	A	<p>目標:交通系ICカード決済端末機器導入率50%以上 事業実施前 44.7% 導入後 52.6%達成(令和5年12月現在)</p>	<p>本事業により、目標を達成することができたが、今後も更なる利用者の利便性向上と感染症拡大防止に向け、キャッシュレス端末機器の増設をめざすこととする。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>
株式会社矢島タクシー	<p>当社は、利用者の利便性向上及び業務効率化、ウイルス対策(非接触)のため、令和4年11月30日にキャッシュレス端末機器1台を導入。 運用については12月21日からを予定。事業完了については、12月末を予定。</p>	A	<p>令和4年11月30日導入。 運用開始令和4年12月25日。</p>	A	<p>目標値:キャッシュレス端末機器の導入率 65% 事業実施前8台(内予備1台)(導入率62%) →令和4年度末9台(導入率69%) → 目標達成</p> <p>交通系ICカード導入開始後、利用者の14%程度の利用がある。今後学生等へ利便性をアピールしてゆき利用率の向上を図る。</p>	<p>地域連携ICカードを新年度を迎え新社会人や学生等へ大泉町、千代田町と連携して利用者を増やしていく取り組みを行うこととする。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・キャッシュレス決済の利用率向上を目指すとともに、今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>
高崎市	<p>当市は、利用者の利便性向上のため、市コミュニティバス(廃止代替路線も含む)運行車両のうち、市が所有している車両へ地域連携ICカードシステム車載器を導入する。順次車載機器の導入を進めており、令和5年1月末のサービス開始を予定している。</p>	A	<p>おおむねスケジュール通りに進行しており、令和5年1月末にサービス提供開始が可能となる見込である。</p>	A	<p>令和4年11月末時点で、計画に位置付けられた対象車両34台の配線工事が完了。12月現在、順次車載機器の取付工事を実施している。 令和5年1月中旬までに、対象車両34台全ての取付工事が完了する見込である。</p>	<p>市広報記事、ホームページ等によるお知らせや、バス車内での利用案内など、ICカードシステム導入についての周知を実施することにより現金利用からの積極的な移行を促進する。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・キャッシュレス決済の利用率向上を目指すとともに、今後もさらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点		評価結果
小湊鐵道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・当社は、利用者の利便性向上及び業務効率化のため、令和4年9月よりトロッコ列車の整理券(指定席)キャッシュレス化に伴う予約決済システムの導入を実施。 ・令和4年9月29日にシステム導入完了し、運用を開始。 	A	トロッコ列車の整理券(指定席)キャッシュレス化について令和4年9月29日より30日目の予約受付を開始し、令和4年10月29日の運行より現場における実働を開始した。	B	目標値:キャッシュレス比率0%を年度内に80%→年度内実績54%(令和4年内の運用実績)	乗車日の現金発売を減少させることは五井駅9時11分発車の養老溪谷行については事前予約が多く、導入目的である始発駅での行列解消と業務効率化は期待通りの効果を得られた。しかし、行楽後の帰路にあたる五井行列車については現地現金購入が多いという傾向が見られた。今後については、令和5年3月のダイヤ改正より行楽時間に合わせた利用しやすい運行時間に変更することで事前予約を促進するとともに、当日現金購入と電話予約については指定席料金を改定し、キャッシュレス決済が有利になる状況を造成していくことを検討しております。	<ul style="list-style-type: none"> ・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・今回明らかになった課題が着実に解決されることにより、さらに利便性が向上することを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)・事業評価

令和5年2月28日
関東運輸局

評価対象事業名: 地域交通データ化推進事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点		評価結果
富士急湘南バス株式会社	当社は、ダイヤ編成における乗降者数及び乗車区間等がデータ化されたことにより、ニーズに合わせたダイヤ編成が可能となった。 コロナ禍による人流が戻らず、利用者があまり回復していないため、混雑時の対応は測定できていない。	A	当社は、ダイヤ編成とGTFSデータを同時に作成出来るようになり業務の効率化に繋がった。	A	システム運用は計画通り6月中に完了。 GTFSとの連携により、実態に即したダイヤ編成が可能となった。	一部の路線において、観光目的乗降者数が回復してきており、次年度以降のダイヤ編成において確りとして活用していきたい。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。
京王電鉄バス株式会社	当社は、バスの位置情報データについて独自フォーマットで作成しており、自社サイト以外には掲出していないため、当社バス利用者への情報発信が課題となっている。利用者の利便性向上のため、2022年9月～2023年3月に、共通フォーマット(GTFS)の導入、検証する事業を実施。 開発については、2023年1月末までに完了。オープンデータセンター連携について2023年3月末までに完了見込み。	A	共通フォーマットであるGTFSデータを作成できるコンバーターを開発については、計画どおり、1月末に導入を実施。オープンデータセンターへの連携については3月末までに完了見込み。	A	・目標値1:GTFS データ作成用コンバーター開発(2022年9月)→(2023年1月末)達成。 ・目標値2:オープンデータセンター連携(2023年2月)→(2023年3月末)達成見込み。	本事業においてGTFSコンバーター開発により、自社サイト以外の利用者に対しても位置情報の提供することが可能となった。一方で、オープンデータセンターから無償でデータを提供する。また令和5年度においては、GTFS形式での静的・動的データをGoogleに公開し、当社運行路線をご利用されるお客さまに新たな検索手段として提供すべく、協議調整を進める予定である。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。
東急バス株式会社	当社が保有しているダイヤ等の静的情報、車両位置情報の動的情報を、国土交通省が推奨するGTFS(General Transit Feed Specification)形式にデータを整え、Google等の検索サービス事業者へ情報公開するためのシステム開発を推進している。	A	令和5年3月上旬頃に、GTFS形式でデータ提供するシステム基盤の完成を予定しており、計画通りである。	A	検索サービス等の提供による効果測定は実施困難のため、定性的な顧客満足の上を目指しているが、経路検索等の結果をWebサイト等で幅広く提供し、顧客開拓とサービス面で効果的と見込んでいる。	令和5年度においては、GTFS形式での静的・動的データをGoogle等の検索サービス事業者のサイトに公開し、当社運行路線をご利用されるお客さまに新たな検索手段として提供すべく、協議調整を進める予定である。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果		
土浦市地域公共交通活性化協議会	<p>・当協議会は、利用者の利便性向上及び新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、令和4年10月よりバスロケーションシステム・乗降カウントシステムの導入、検証する事業を実施。</p> <p>・バスロケーションシステム・乗降カウントシステムの導入については、令和4年10月末までに完了。GTFSデータについては、令和4年11月末までに完了。</p>	A	<p>バスロケーションシステム・乗降カウントシステムの導入については、計画どおり、バスロケーションシステム・乗降カウントシステムの構築及びシステムを搭載したタブレットの設置を実施。</p> <p>また、GTFSデータの出力が可能となったことで、GoogleMaps等でデータ公開が行えるようになり、利用者の利便性を高めた。</p>	A	<p>・目標値1：つちまるバス(中村南・西根南地区経由)の令和4年10月～令和5年3月乗り残し人数 12人以下(令和4年10月～令和5年3月) →5人(令和4年10月～令和5年1月)達成見込。</p> <p>・目標値2：つちまるバス(右粕地区経由)の令和4年10月～令和5年3月乗り残し人数 12人以下(令和4年10月～令和5年3月) →1人(令和4年10月～令和5年1月)達成見込。</p> <p>・目標値3：バスロケーションシステム利用者数 1,000人(令和5年3月末) →788人(令和5年1月末)達成見込。</p>	<p>概ね計画通りに事業が進められ、目標値を達成する見込みである。</p> <p>本事業において、バスロケーションシステム・乗降カウントシステムの導入により、利用者に対して遅延状況や乗車人数などの運行情報を提供することが可能となった。</p> <p>今後、利用者が増加するように公民館イベントでのチラシ配布や高齢者向けの説明会など周知方法について検討し、取り組むこととする。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>
国際興業株式会社	<p>・当社は、利用者の利便性向上及び業務効率化のため、令和3年12月～令和4年4月に、バスロケーションシステムを全エリアで導入するとともに、より精度の高い情報提供を求めるニーズに対して応える為、リアルタイム運行情報から到着予定時刻を予想するシステムを導入する。</p> <p>・バスロケーションシステムについては、令和4年4月末までに完了。同時にリアルタイム運行情報から到着予定時刻を予想するシステムの運用も開始した。</p>	A	<p>バスロケーションシステム及びリアルタイム運行情報から到着予定時刻を予想するシステムを、計画どおり全エリアで導入完了。</p>	A	<p>バスロケーションシステムの導入エリア：実施後 100%</p>	<p>・スマートホンを持っていない乗客にもリアルタイム運行情報を多言語で提供できるスマートバス停の整備</p> <p>・災害などの非常時の運行情報の提供方法の検討</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>
関東バス株式会社	<p>当社はご利用のお客様の利便性向上とバス利用機会の拡大を目的として、現在運用しているバスロケーションシステムにおいてGTFS形式のデータを作成・出力できるよう、2023年1月よりメーカーと打ち合わせを行い、打ち合わせ後システムの改修を行った後、3月末までに運用を開始見込み。</p>	A	<p>2023年1月末にメーカーとの打ち合わせが終了し、GTFS連携対応に向けたバスロケーションシステム改修が3月末までに完了見込み。</p>	A	<p>GTFS形式での連携が可能になった後、予定しているMaaSアプリとの連携を行い、GTFS形式でのデータ提供を1件行見込み。</p>	<p>提携を予定しているMaaSアプリ以外にもGTFSデータの活用方法を検討し、お客様の利便性向上に寄与するよう取り組むこととする。</p>	<p>・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。</p> <p>・データ化した交通情報を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。</p>

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性	④目標・効果の達成状況	⑤事業の今後の改善点	評価結果	
つちうらMaaS推進協議会	つちうらMaaS推進協議会ではおおつ野周辺地区において既存の路線バスとグリーンスローモビリティ及び小型バスの時刻表や遅延情報といったリアルタイムの情報を、バスロケーションシステム及び土浦協同病院内にデジタルサイネージを通して提供し、同病院におけるモビリティ同士のシームレスな乗り継ぎの案内に向けた取り組みを令和4年10月23日～令和5年3月31日の期間実施し、これらの取り組みを通じて得られた知見と、利用者の満足度、移動目的、有料化したときの利用意向を確認・調査・検証し、今後同地区における最適な交通手段のあり方を検討する。	A バスロケーションシステムを搭載したタブレットの設置及び結節拠点へのデジタルサイネージの設置、GTFSデータの作成について、計画通り実施。検証については令和5年3月末に完了見込み。	B ・バスロケーションシステム及びデジタルサイネージの満足度を測る。(目標満足度 調査全体の80%以上) ⇒達成見込み ・一定のグリーンスローモビリティ及び小型バスの利用者数を確保する。(目標1便あたり2.0人以上) グリーンスローモビリティ(平日: 沖宿町循環線) 1便あたり0.6人 グリーンスローモビリティ(休日: おおつ野循環/環境科学センター) 1便あたり2.0人 小型バス(全日: おおつ野周辺地区ルート) 1便あたり0.6人(1/12現在)	利用者の満足度は高く、「大変満足」「満足」で9割を占めており、今後も利用したいという声も 9割以上であった。沖宿循環線は利用需要が少なく目標未達となった。おおつ野循環/霞ヶ浦環境科学センター線は利用需要が概ね目標値に達した。今回実施したアンケートの結果を踏まえ、次年度においては、おおつ野地域でのAIデマンドによる予約制での運行や高齢者の買い物、子供の習い事の需要を考慮した運行ダイヤやルート策定が有効であると考えられる。	・自己評価のとおり、事業はおおむね適切に実施されている。 ・データ化した交通情報やアンケート結果を活用し、さらなる利便性向上に資する取組に期待する。	