

MaaSに関する取組状況について

令和7年2月26日

近畿運輸局

「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開 (令和6年度補正・令和7年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業等
令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円
 ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
 ：令和6年度補正 37億円、令和7年度 487.4億円の内数
 ・鉄道施設総合安全対策事業費
 ：令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
 ・訪日外国人旅行者受入環境整備
 ：令和6年度補正 15.8億円の内数、
 令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 2.5億円の内数

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
 - ・ 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
 （調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援）
 - ・ 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
 - ・ 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム』パイロットプロジェクト推進
 （官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開）



地域の足：「かなライド」



観光の足：「おにタク」

- 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）
 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
 - ・ 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - ・ 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - ・ 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
 配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援
- 自動運転の社会実装に向けた支援
 自動運転大型バス等への支援を強化
- 交通分野における人材確保支援
 2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援
- 財政投融资（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資）
 （令和7年度：135億円）



クレカタッチ決済



自動運転大型バス

- 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援
 「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援
- ローカル鉄道再構築
 再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援
- 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）
 地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



軌道強化による高速化



EVバス充電施設の設置

地域公共交通の維持・確保等

- 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等
 - 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
 - パリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
 - 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）
 - 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

- 日常生活における「移動」の確保や観光二次交通の確保といった地域交通の課題を解消するため、デジタル技術を活用した地域の輸送資源の総動員や徹底活用、サービスの質向上による地域公共交通の持続可能性・生産性・利便性向上が必要。
- 交通事業者や観光コンテンツ等の連携・協働により多種多様なモビリティサービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaS(Mobility as a Service)の推進により、輸送資源へのアクセシビリティを向上させ、地域交通の「リ・デザイン」や「空白解消」の全面展開を加速する。

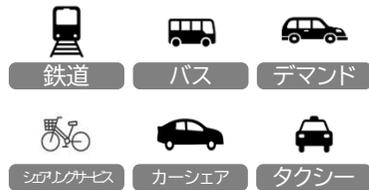
事業概要 (補助対象要件)

以下の①～③を一体的に実施することで、**移動環境の向上やコンテンツ連携による地域課題解決**を図る取組を支援。

① マルチモーダル×シームレスな移動体験の提供

鉄道、バス、タクシー、ライドシェア等の多種多様な交通モードを「一つのサービス」として広域かつシームレスに利用するためのMaaSアプリ等のサービス提供

マルチモードの参画



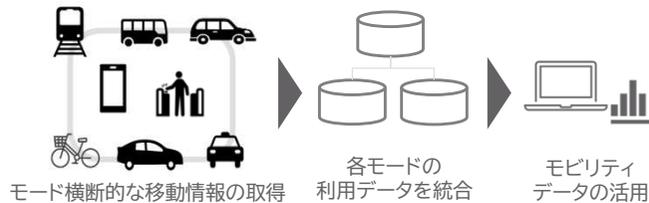
シームレスな移動体験



② モビリティ・データの取得と活用

MaaSアプリやキャッシュレス決済システム等から取得可能な「モビリティ・データ」をマルチモードで統合・活用することで、地域交通の分析や課題可視化を実施

モード横断のデータ取得



③ 地域交通政策等との連携

MaaSアプリの提供やデータ連携等により、持続可能な地域交通の実現や「空白解消」などの自治体等の地域交通政策を連携して推進。

交通計画との連携



他分野連携



施策実施手段



事業要件

【補助対象事業者】

都道府県若しくは市町村（以下「地方公共団体」という。）、**地方公共団体と連携した民間事業者**又はこれらを構成員とする協議会

【補助対象経費】

- ・ システムの開発・購入・利用・改修費用
 - ・ システム導入に伴い発生するその他費用（研修、マニュアル作成等）
 - ・ 地域交通へのキャッシュレス導入費用
 - ・ 交通情報のデータ化に要する費用
 - ・ 効果検証等のための調査経費
- 等

【補助率】

A 中小都市、過疎地など
【人口10万人未満の自治体】

500万円まで定額、
500万円を超える部分については2 / 3
(上限 1 億円)

B 地方中心都市など
【人口10万人以上の自治体】

2 / 3
(上限 1 億円)

C 大都市など
【三大都市圏の政令指定都市】

1 / 2
(上限 1 億円)

- 交通事業においては、様々なサービスが複雑に入り組み、各コンテンツと交通事業が連携しておらず、交通起点の誘客や消費喚起ができていない。また、観光客らは地域の情報を事前に十分に入手することは困難であり、デマンドバスやライドシェアなど小規模サービスを満足に利用できていない状況にある。
- 交通事業者や観光コンテンツ等の連携・協働により多種多様なモビリティサービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaS(Mobility as a Service)の推進により、観光地へのアクセシビリティを改善し、地方誘客や「観光の足」確保を推進する。

事業概要 (補助対象要件)

事業実施主体に交通事業者を1社以上含む事業で、以下の①～③を一体的に実施することで、**観光地での周遊や観光消費の増加、オーバーツーリズムの未然防止・抑制等**に資する取組を支援。

① マルチモーダル×シームレスな移動体験の提供

鉄道、バス、タクシー、ライドシェア等の多種多様な交通モードを「一つのサービス」として広域かつシームレスに利用するためのMaaSアプリ等のサービス提供

マルチモードの参画

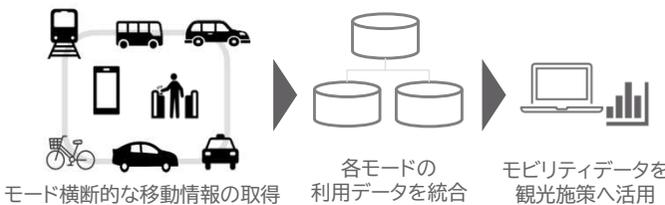


シームレスな移動体験

② データ活用を用いた行動変容施策

MaaSアプリやキャッシュレス決済システム等から取得したインバウンド客の属性、移動経路、観光消費額等のデータを分析し、地方誘客等を行う施策

モード横断のデータ取得



③ エンドコンテンツとの連携

交通手段と宿泊、観光、飲食等の観光分野のエンドコンテンツをパッケージで予約・購入可能なチケット販売など、MaaSアプリを起点とする周遊・消費促進

交通計画との連携



地域交通へのコミットメントを明確化

他分野連携



都市政策や観光施策など他分野との連携

施策実施手段



割引施策や混雑対策などの実施手段を提供

事業要件

【補助対象事業者】

都道府県若しくは市町村（以下「地方公共団体」という。）、**地方公共団体と連携した民間事業者**又はこれらを構成員とする協議会

【補助対象経費】

- ・ システム開発に要する経費
- ・ ハード整備に要する経費
- ・ 利用促進費
- ・ システム利用料
- ・ 実証運行費
- ・ その他費用（研修、マニュアル作成、調査費等） 等

【補助率】

2 / 3

オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業

事業目的・背景・課題

- 国内外の観光需要が堅調に回復する中で、一部の地域や時間帯等によっては、観光客の過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対処が必要。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するには、地域自身があるべき姿を描き、実情に応じた具体策を講じることが有効であり、こうした取組を総合的に支援する。

事業内容

各地域が現在抱えている／今後抱えうるオーバーツーリズムに関する課題について、その未然防止・抑制に向けた様々な取組※を総合的に支援する。

- <類型>
- ① **地域一体型**：地方公共団体／DMOが中心となり、地域の観光関係者や住民の参画を得つつ実施する取組を支援。
 - ② **実証・個別型**：地方公共団体／DMO／民間事業者等が主体となった取組を支援。（民間事業者等が主体となる場合、地方公共団体との連携が必須）

※(a) 地域における受入環境の整備・増強、(b) 需要の適切な管理、(c) 需要の分散・平準化、(d) マナー違反行為の防止・抑制、(e) 地域住民と協働した観光振興に係る取組（いずれも調査・実証事業を含む。）を対象とする。

事業スキーム

- ・ 事業形態：①、②ともに間接補助事業
- ・ 補助対象：国→民間事業者（事務局）
- ①地方公共団体、DMO
 - 補助率等：1地域あたり400万円まで定額、補助率2/3（※）、1/2、上限額：8,000万円
 - ※申請主体が持続可能な観光に取り組む地域である場合（日本版持続可能な観光ガイドライン（JSTS-D）ロゴマークを取得済又は取得予定）
- ②地方公共団体、DMO、民間事業者等
 - 補助率等：1/2、上限額：5,000万円

事業イメージ



目的

関西では2025年の大阪・関西万博をはじめ、今後も多くの観光客の訪問が見込まれており、既に大阪・京都など都市部の一部地域や一部時間帯では、インバウンドを含めた観光客の集中や、公共交通機関の混雑が発生している状況の中で、「手ぶら観光」を推進することで、**地方部への周遊拡大、消費拡大、混雑緩和に寄与し、旅行者、受入側双方にとって持続可能な観光環境の構築**を目指す。

主な取組（2023年～）

2023年度

- 臨時手荷物預かり所の開設（京都駅前）



一時手荷物預かり所と案内の様子

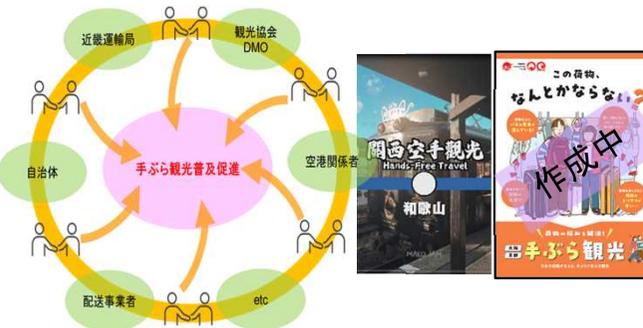
- ▶ 適切な案内の重要性
- ▶ 手ぶら観光の利用満足度は「高い」

結果：手ぶら観光有効性の再認識

手ぶら観光実施に向け各地における検討広がり

2024年度

- 検討会の実施
 - WEB調査の実施
 - ファムトリップ・情報発信の実施
- 普及促進に向けた検討



目標：利用者認知度の向上

自治体・スタートアップ企業と連携した事業実施

2025年度（予定）

- 関係者ヒアリング
- 日本版インタウンチェックインの実装



目標：関西ALL手ぶら観光可能な環境整備及びサービス提供者・選択肢増

関係者増
連携者増

他機関との連携

オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業活用の案内・伴走支援実施

先駆型

一般型



京都市「臨時手荷物預かり所」



NEC「Travel Light」



Airporter「街中チェックイン」

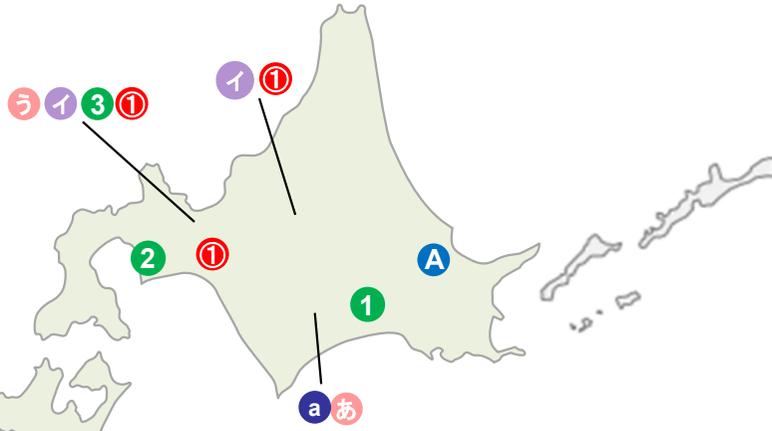
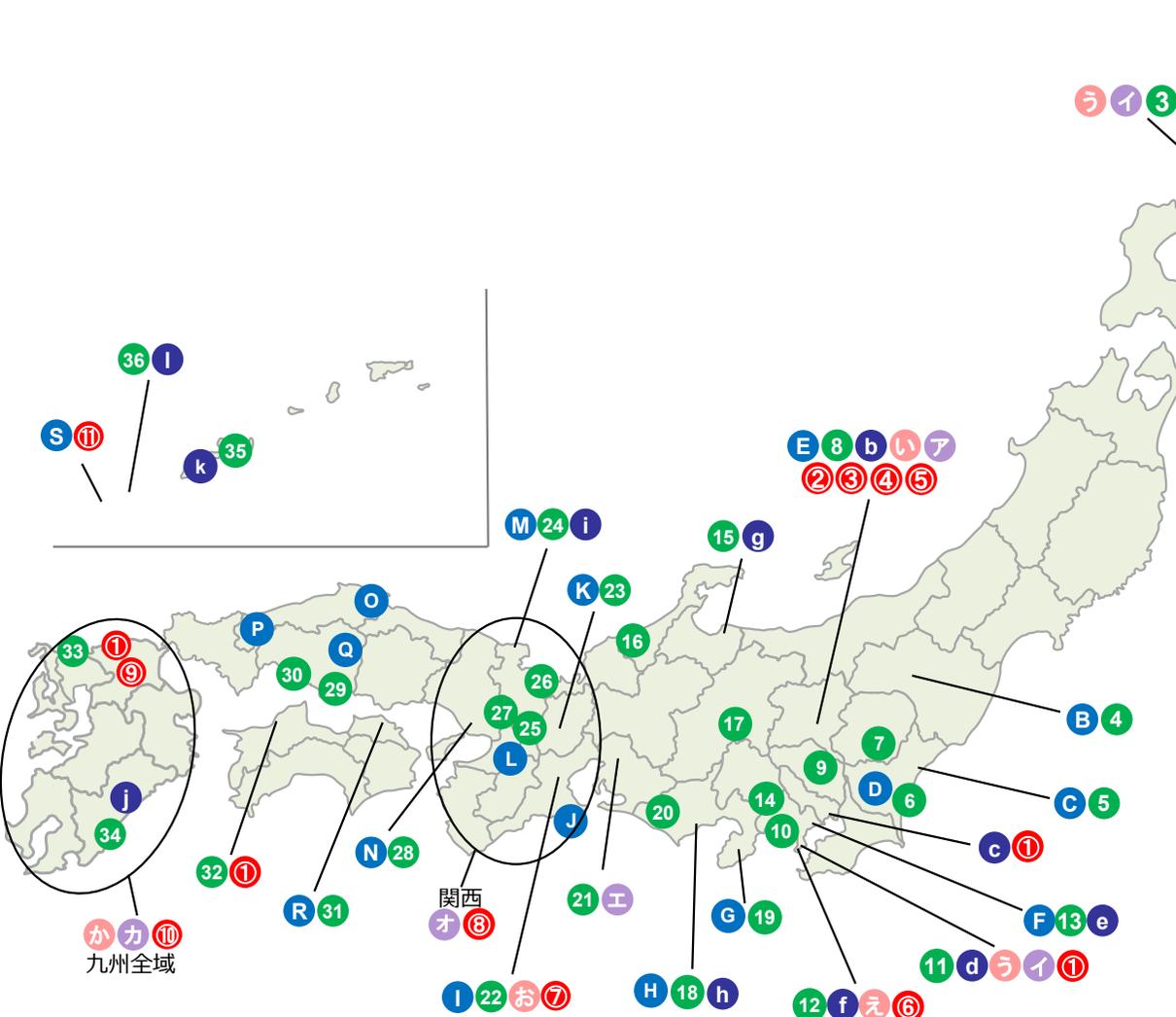
関係者がPRツールを使用し旅ナカ周知を実施

情報流通量を増加させ、さらなる認知増・利用増へ

參考資料

令和6年度 日本版MaaS推進・支援事業について

地域におけるMaaSのモデル形成



R1 19事業	
A.ひがし北海道エリア	
B.福島県会津若松市	
C.茨城県日立市	
D.茨城県つくば市	
E.群馬県前橋市	
F.神奈川県川崎市・箱根町	
G.静岡県伊豆エリア	
H.静岡県静岡市	
I.三重県菰野町	
J.三重県志摩地域	
K.大津・比叡山	
L.京都府南山城村	
M.京丹後地域	
N.兵庫県神戸市	
O.山陰エリア（島根・鳥取）	
P.島根県大田市	
Q.広島県庄原市	
R.瀬戸内エリア	
S.沖縄県八重山地域	

R6 11事業	
①.横須賀市・札幌市・旭川市・千歳エリア・台東区・渋谷区・松山市・太宰府市（※）	
②.群馬県	⑦.三重県菰野町
③.群馬県県央・東部エリア等	⑧.関西各県・愛知県の一部
④.群馬県前橋市	⑨.福岡県
⑤.群馬県渋川市	⑩.九州全域
⑥.神奈川県三浦半島（※）	⑪.沖縄県八重山地域（※）

R2 36事業		
1.北海道十勝地域	13.神奈川県川崎市	25.京都府京都市
2.北海道洞爺湖町周辺	14.神奈川県南足柄市	26.京都府舞鶴市
3.北海道札幌地域	15.富山県朝日町	27.大阪府池田市
4.福島県会津地域	16.石川県加賀市	28.兵庫県神戸市
5.茨城県ひたち圏域	17.長野県茅野市	29.広島県福山市
6.茨城県土浦市	18.静岡県静岡市	30.広島県広島市
7.栃木県宇都宮市	19.静岡県伊豆半島	31.香川県高松市
8.群馬県前橋市	20.静岡県浜松市	32.愛媛県南予地域・松山市
9.埼玉県三芳町	21.愛知県春日井市	33.福岡県糸島市
10.神奈川県横浜市周辺	22.三重県菰野町	34.宮崎県宮崎市・日南市
11.神奈川県横須賀市周辺	23.滋賀県大津市	35.沖縄県全域
12.神奈川県三浦半島	24.京都府京丹後市	36.沖縄県宮古島市

R5 6事業
ア.群馬県前橋市
イ.札幌市・旭川市・横須賀市
ウ.三重県菰野町
エ.愛知県春日井市
オ.関西全域、愛知県の一部
カ.九州全域

R4 6事業
あ.北海道芽室町
い.群馬県前橋市
う.神奈川県横須賀市、他
え.神奈川県三浦半島
お.三重県菰野町
か.九州全域

R3 12事業	
a.北海道芽室町	g.富山県朝日町
b.群馬県前橋市	h.静岡県静岡市
c.東京都大丸有地区	i.京都府与謝野町
d.山手線周辺/横須賀市	j.宮崎県
e.川崎市、箱根町	k.沖縄県
f.神奈川県三浦半島	l.沖縄県宮古島市

下線部事業は、各年度新規事業 / (※) は、観光促進型で採択

KANSAI MaaSによる交通事業者連携認証基盤への対応

KANSAI MaaSのデジタル企画乗車券機能を高度化し、多様な交通事業者のQRコード対応改札機が利用可能となる電子チケットをご購入いただける機能を実装する

<p>協議会の 構成員</p>	<p>【協議会代表】大阪市高速電気軌道(株) 【代表正会員】近鉄グループホールディングス(株)、京阪ホールディングス(株)、南海電気鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株) ※その他構成員も含め81社で構成（2024年4月1日現在）</p>		<p>事業イメージ</p>	
<p>地域 課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 多数の交通事業者が存在する大都市圏において、広く活用できるサービス基盤及び組織が存在しない ● 2025年万博に向け、関西広域でシームレスな交通サービスが必要 		<p style="text-align: center;">MaaSを通じて提供するサービスを含む事業イメージ</p>	
<p>事業 概要</p>	<p>サービス 開始時期</p>	<p>2024年12月</p>	<p>評価指標</p>	
<p>事業エリア</p>	<p>近畿2府5県(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県、三重県) ならびに愛知県の一部</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● 協議会会員の参画に関する指標（会員数、アプリ活用状況） ● KANSAI MaaSの利用に関する指標（登録者数、MAU/DL比率、チケット事業者数等） 	
<p>MaaS システム</p>	<p>KANSAI MaaS（関西MaaS協議会により構築）</p>		<p>今後の方向性</p>	
<p>交通 サービス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 経路検索機能：一般的機能のほか、協議会構成員（大阪市高速電気軌道、近畿日本鉄道、京阪電気鉄道、南海電気鉄道、西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道他、協議会構成員グループ事業者等）の静的・動的データ（駅構内図・列車走行位置）に連携する機能を有しており、順次連携を拡大 ● 電子チケット：協議会構成員の企画乗車券を順次収容 		<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の移動を補完する新たな移動需要を創出する（事業者視点） ● DX、CO2削減、高齢化等の時代の要請に応える新たな社会インフラとなる（社会的視点） 	
<p>交通以外 のサービス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光データベース：関西一円の主な観光施設・イベント情報を掲載 ● 電子チケット：自治体・観光団体との連携により、関西一円の観光施設入場券等を順次収容 			
<p>事業 目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西MaaSは関西一円の交通事業者との連携を視野に入れた、日本初の本格的な大規模MaaSとして構築するもので、当面は2025年大阪・関西万博との連携による利用促進を目的としつつ、将来的には広く公共交通の利便性向上に寄与し、多くの交通事業者等が活用できるデータ連携基盤となることを目指している。 			