

M a a S の推進について

1 M a a S について

(概 要)

M a a S は、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスと捉えシームレスに繋ぐ新たな移動の概念。

スマートフォン等のM a a Sアプリにより、出発地から目的地までの経路や発着時刻、所要時間、利用料金を一括して検索・予約・決済できるようにすることで、快適で効率的な移動環境創出、人の移動の最適化が期待される。

海外では、1箇月単位の定額利用料金で様々な交通手段を利用できる事例もある。

(京都のまちづくりへの効果)

京都においては、M a a S の推進により、公共交通の一部路線や主要交通拠点周辺で生じている混雑の緩和、路線の適正化や営業コスト削減等による交通事業者の運営の効率化、ひいては公共交通の持続可能性の向上が期待できる。

*スウェーデンのチャルマース大学の研究チームが、進捗度合いに応じて、M a a S をレベル0～4に区分。

レベル 4	Integration of policy	都市計画やインフラ整備、インセンティブ等の施策が、交通施策と一体となって立案されている
レベル 3	Integration of the service offer	M a a S の運営主体が、交通事業者等の垣根を越えて、各移動手段を一元化したパッケージを利用者に代理提供。期間定額制も盛り込まれる
レベル 2	Integration of booking & payment	一元化された情報のもとで選択した交通手段等の予約・決済がアプリ等で一括して行える
レベル 1	Integration of information	各交通手段の利用料金・経路等の情報が一元化されて表示されることで最適な移動手段の選択が容易になる
レベル 0	No Integration	統合なしとして単体のバラバラのサービスの段階

Jana Sochor 他” A topological approach to Mobility as a Service” (2017)

2 本市の取組

他の地域のM a a S では、カーシェア等自動車を活用する事例や、グループ企業におけるエリア観光を促進する事例など様々なものが検討されているが、「歩くまち・京都」を標榜する本市としては、市域のバス・鉄道の公共交通網の更なる利便性向上、利用促進を図ることを第一に考え、導入に向けた研究等を行っている。

(1) 公共交通事業者との連携

M a a S の推進には、各交通事業者等が保有する時刻表や料金表、運行情報等のデータを相互に運用していくために、これらのデータをオープン化したうえで集約する情報連携基盤を構築する必要がある。

このため、「京都市公共交通ネットワーク会議」に参画する、京都市域を運行するバス・鉄道16事業者から、各社局の保有データの取扱いに関する方針や、M a a S に対する意向を聴取するとともに、当該事業者とM a a S 推進に向けた協議を行っている。

(2) 国への要望

令和元年6月に、M a a S の整備段階において、交通事業者の負担を軽減しながら、移動関連のデータを社会全体で活用するための制度づくりや財政支援について、国に対して要望活動を行った。