

MaaS Tech Japan

## 事業紹介

2022年12月9日

株式会社MaaS Tech Japan

# 自己紹介

## 日高 洋祐 (Yosuke Hidaka)

東京工業大学総合理工学部修士卒 (機械工学)

2005年4月 JR東日本入社 (新幹線メンテナンス、車掌、運転士、輸送指令員)

2010年4月 慶應義塾大学SFC研究所訪問研究員  
同年JR東日本研究開発センターフロンティアサービス研究所

2014年4月 東京大学大学院学際情報学府(博士課程)、須田義大研究室 (日本版MaaSをテーマ)

2018年6月 技術イノベーション推進本部ITストラテジー部門モビリティ変革グループ

2018年11月 株式会社MaaS Tech Japan創業

2018年12月 一般社団法人JCoMaaS設立、事務局長

### <著書>

MaaS ～モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ～

### <委員等>

国土交通省 MaaSデータ連携検討ワーキンググループ委員

経済産業省 MaaS関連アーキテクチャの策定ワーキンググループ委員

内閣官房 MaaS2030モビリティ検討会委員 他

加賀市 スマートシティフェロー

東京都 DX推進フェロー



# 柏市公共交通情報連携アプリ（第一期MaaSトライアル）

@千葉県柏市2013.10-12（ITS世界会議開催期間）

産学官の連携

異なる事業者間で鉄道とバスのリアルタイムな位置情報データが連携運用された国内初の取組  
アプリケーション提供とユーザヒアリングを実施



Trial Project  
"Transportation Cooperation Service"



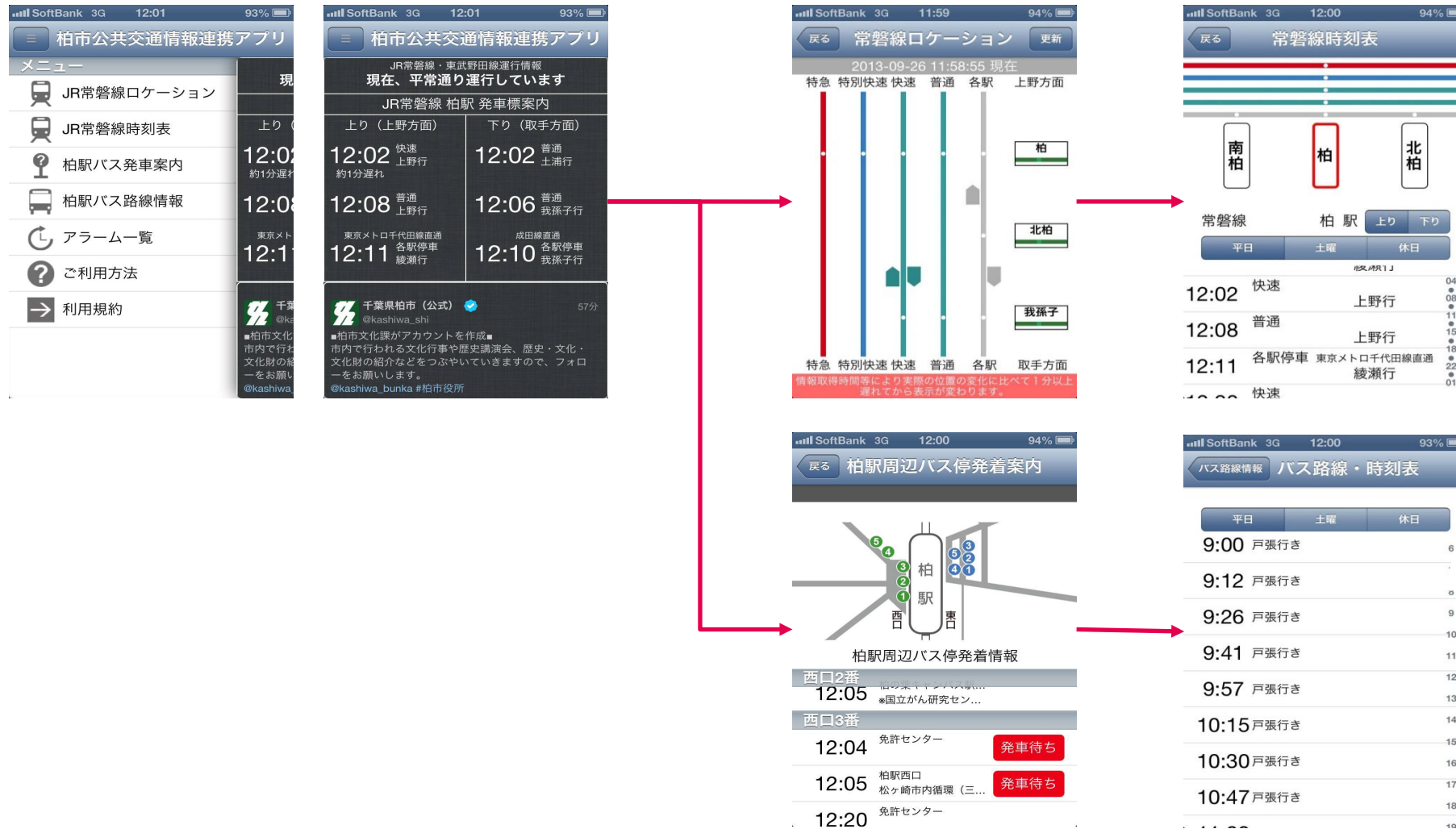
交通事業者



鉄道事業者  
バス事業者

# サービスデザイン

静的・動的情報をわかりやすく組み合わせせて情報提供



## 13年間の鉄道会社における経験

2005年福知山線・羽越脱線事故や2011年東日本大震災

安全に維持することの難しさ、安全投資・経営の重要性を認識

日々の当たり前前の交通サービスを維持するためにも、技術革新が必要と感じる



羽越脱線事故  
突風による脱線



東日本大震災  
津波に流された常磐線車両



東日本大震災  
秋田新幹線初列車

## MaaS分野に本格的に入るきっかけ



2016年からはMaaSが交通系カンファレンスのキーワードに。  
日本国内ではそれを扱うプレイヤーの不在。

# MaaSモビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ



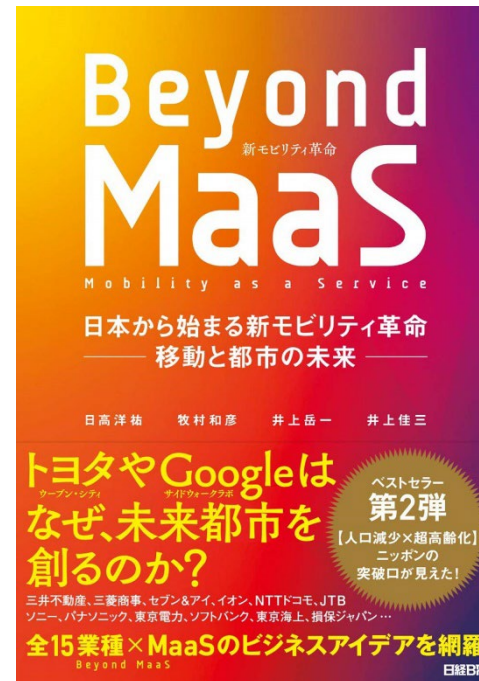
東京都副知事 **宮坂学氏推薦**

デジタルテクノロジーの活用により、移動の自由をどう確保するか、公共交通をどう進化させていくのか。  
この本を読めば、ヒントが見つかる

日経BP社

日本初! MaaSの本質が分かる入門書

MaaS業界  
カオスマップ  
2019-20  
収録



## MaaSの入門書かつ専門書

- ① MaaS Global、Moovel、MaaS Alliance など海外事例
- ② テクノロジー観点、プラットフォーム観点
- ③ 都市観点
- ④ 各事業におけるアクションプラン
- ⑤ Beyond MaaS

4人の執筆者とプロジェクトを組み、一冊にまとめる。

# 交通分野におけるパラダイムシフト

スマホ/アプリの出現によりデータが増加。交通分野に**パラダイムシフト**が生じている

## 過去

- サンプル、統計的な手法で、都市計画、交通計画、道路計画が作られている

サンプル

典型的な1日

5-10年に1回

非リアルタイム

行動は不変



## 現在

- 利用できる**データの種類や量が圧倒的に増加**するとともに、よりパーソナライズされた分析や検討が可能に

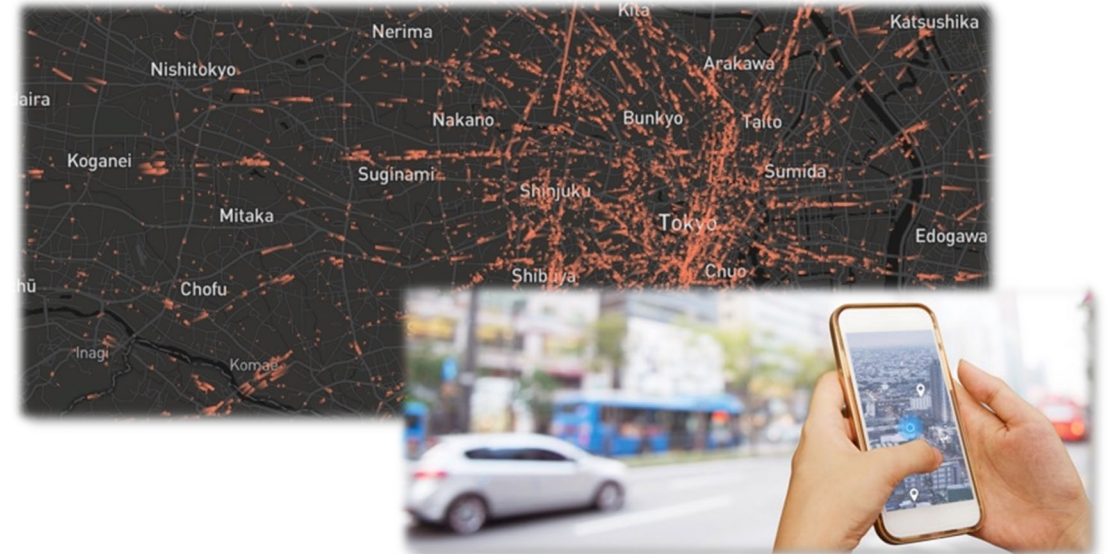
多種のデータソース

全量データ (24h365d)

リアルタイムデータ

パーソナライズ

行動マネジメント



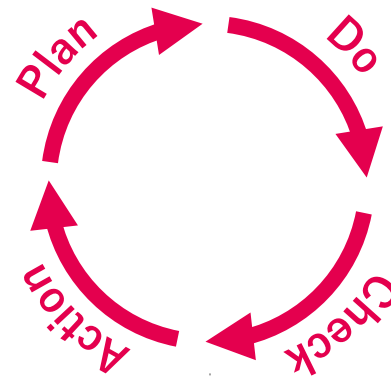
# MaaS Tech JapanにおけるMaaS事業

MaaSコンサルティング・支援＋MaaSデータプラットフォームを提供

## 新交通サービス・施策検討



国内外の最先端のモビリティ事例や各交通事業への深い業務理解から施策立案



## MaaSプロダクト提供

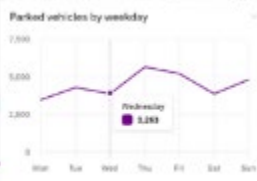
データ収集・統合



データ分析



予測シミュレーション

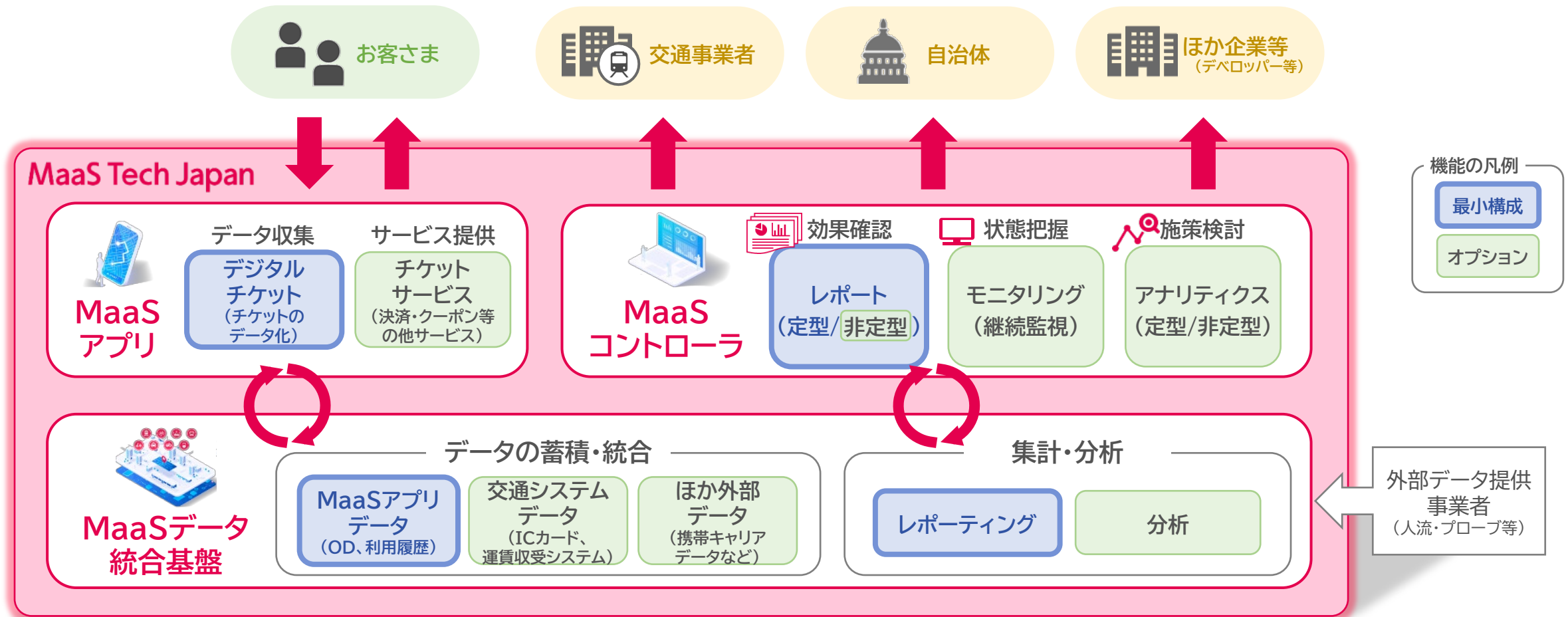


アプリ連携案内

地域全体・交通全体のデータ連携および分析・予測・モニタリング（EBPM）の仕組

## 地域交通課題解決に向けたMaaS実装(EBPM)

MaaSアプリ・MaaSコントローラとそのバックエンドのMaaSデータ統合基盤の機能構成

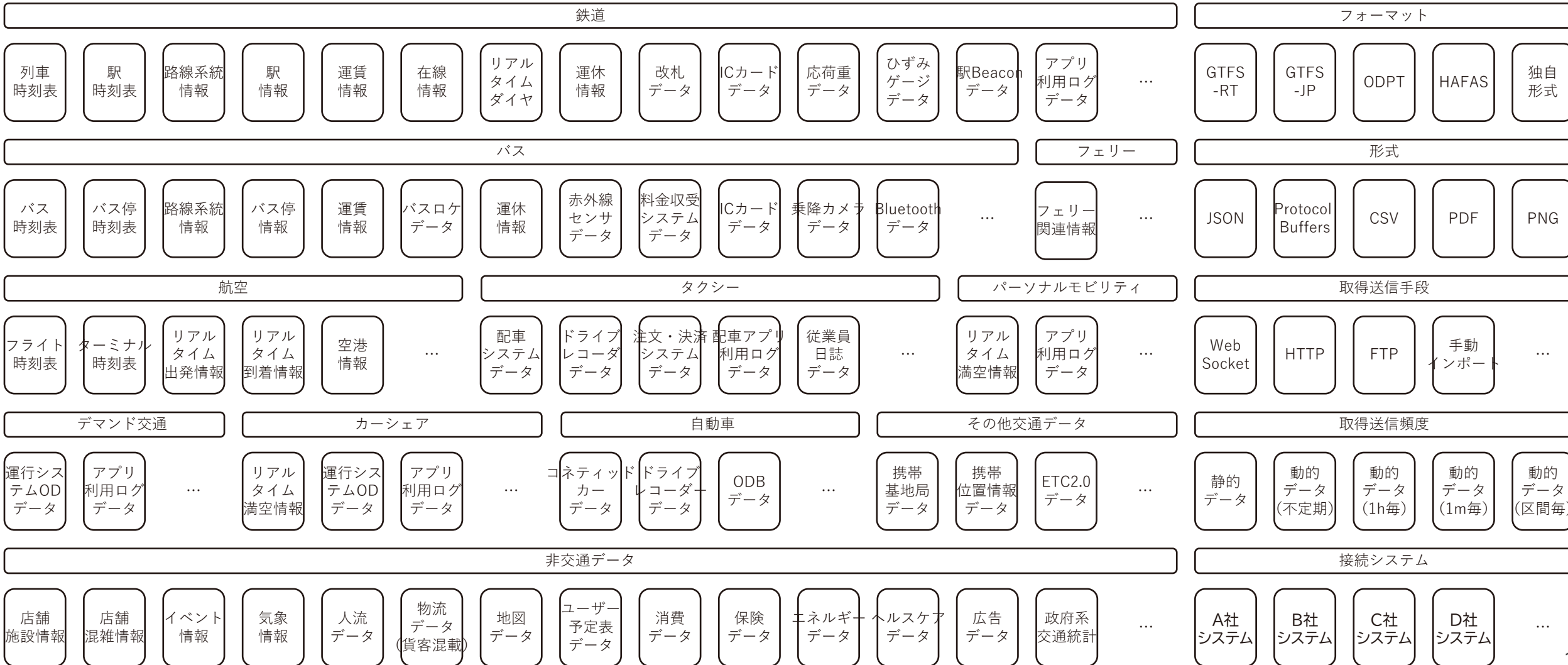


# モビリティデータ連携基盤TraISARE（トレーザー）の価値

異業種、別モード間の連携促進のためには**データ連携技術**が必要

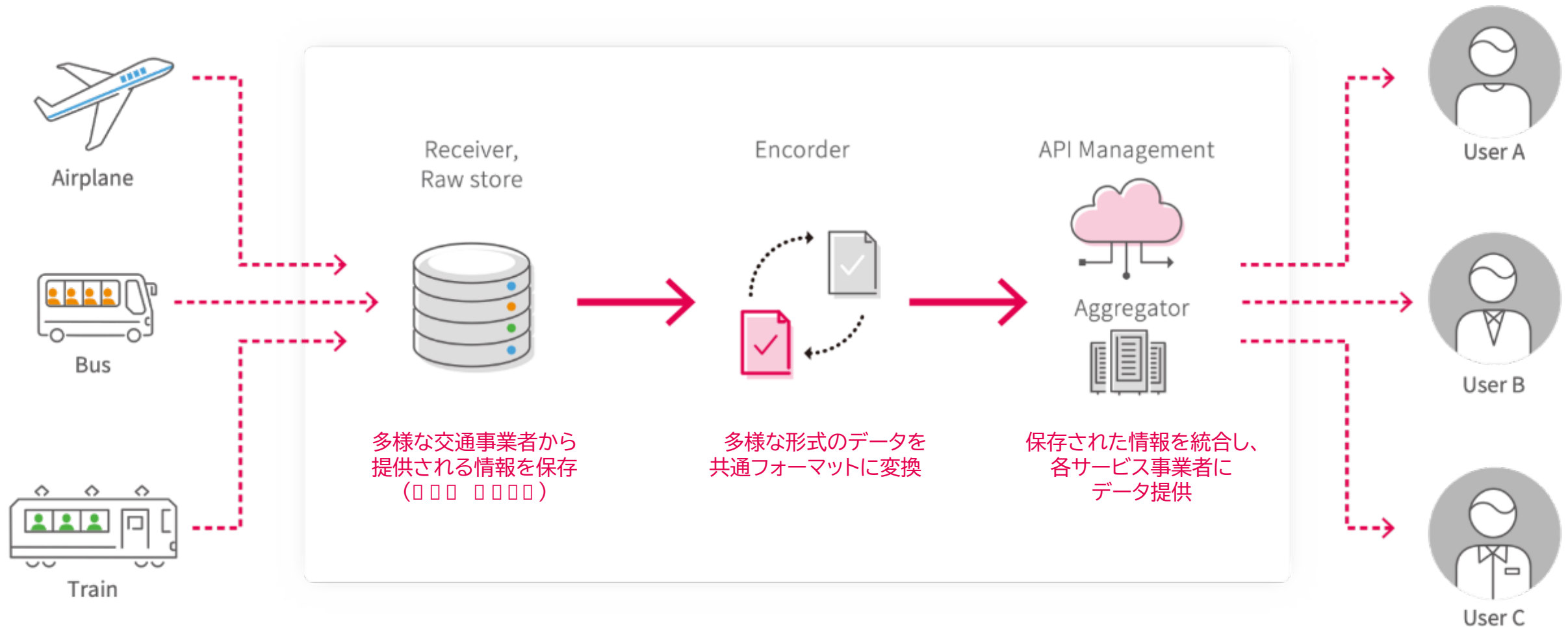
データの種別

データの形式



## データ連携基盤イメージ

様々な形式・フォーマットの交通関連データを受取り、**取得・変換・蓄積・出力**を行う基盤を必要とする



# 広島県

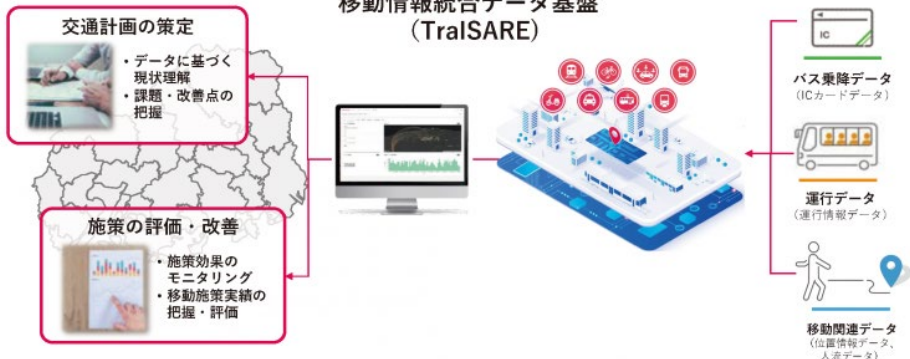
広島県全域のMaaS関連データをデータ統合基盤へ投入することで、データに基づく交通政策立案（EBPM）を実施。県全体の広域移動や都市部および中山間地の課題解決を効果的に行う。

## 概要

- ◆ 広島県では、中山間地域をはじめとする各地域の交通ネットワークの維持・確保に向け、県及び県内市町が今後交通政策に活用するためのデジタル技術を活用したデータ分析に基づく、「広島県モビリティデータ連携基盤」を構築
- ◆ 県及び市町における交通政策検討時を想定した分析モデルの構築と受容性確認

MaaS Tech Japan

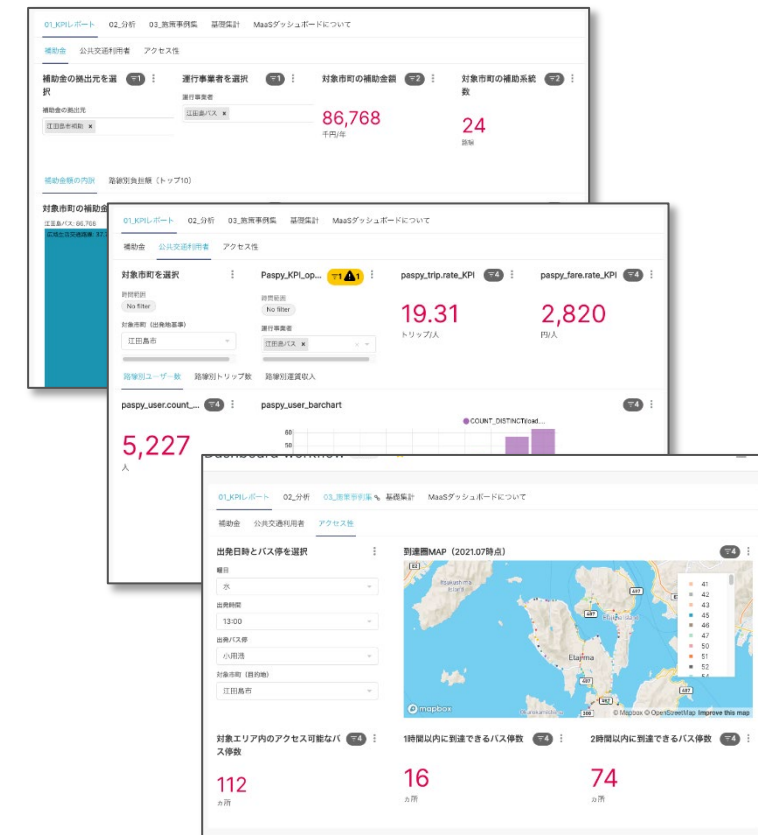
移動情報統合データ基盤  
(TraiSARE)



## データの活用モデル

### ◆ ポイント

- 県全体と市町単位でのダッシュボード構築により、**広域ネットワークとしての評価と、市町ごとの施策の横比較**を実現する。
- 合わせて**好事例を別地域でも展開可能**とする。
- **人流データと公共交通データ、自動車系データを組み合わせ**て包括的に**人・公共交通・自家用車の動きを把握**し、路線の維持や置き換え、補助金の適切な配分などを行う
- 施策の評価や交通計画立案の立案に活用

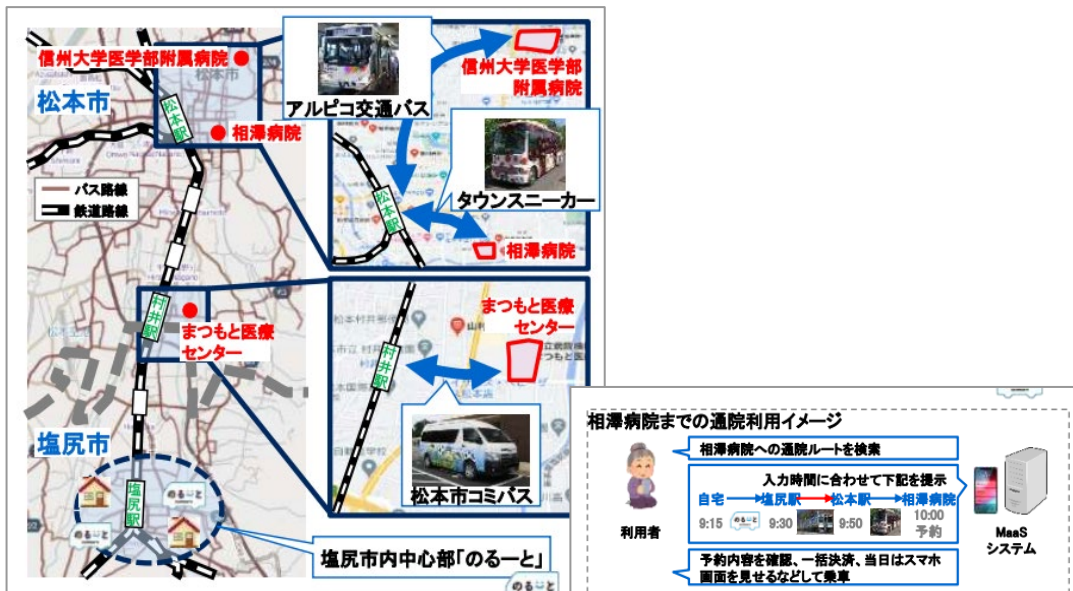


## 長野県塩尻市

塩尻市における交通最適化と共に、松本市（信州地域の中心的な経済圏）との広域ネットワークの改善を行う。  
地域経済活性化や持続可能な生活・商業・まちづくり計画を実施

### 概要

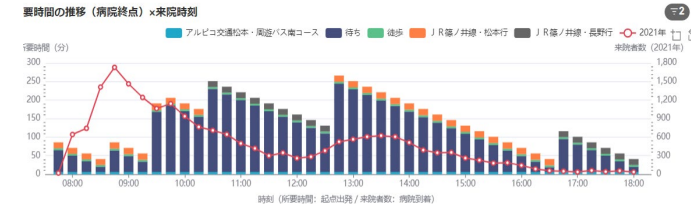
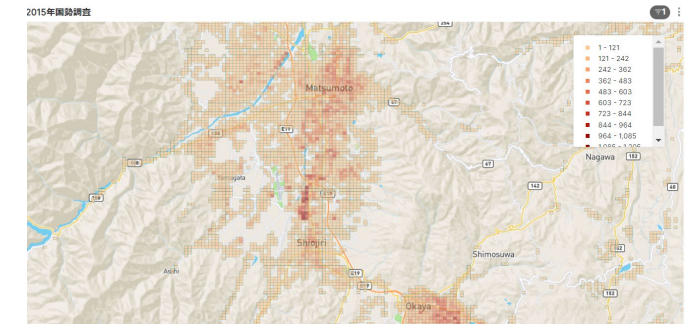
- ◆ 市を跨いだ広域な移動需要に着目し、モビリティデータダッシュボードのプロトタイプを構築
- ◆ 広域移動における、複数モビリティを乗り継いだマルチモーダルな利便性を検証
- ◆ 目的施設（病院等）の情報と組み合わせることで、交通と連携した施策を検討



### データの活用モデル

#### ◆ ポイント

- ダッシュボード（地図上）で可視化することで、**直観的かつ網羅的に現状の把握**が可能
- 人口統計、時刻表データ、施設データなど複数データの重ね合わせによる分析が可能
- 出発地から移動目的（通院）に合わせて利便性の高い時間を明らかにすることで**利用者の行動変容**を促す施策の検討が可能になる



## 青森県

高齢者人口統計と行先を追加してフリーパスやデマンド導入による移動回数、おでかけ促進効果を評価する。  
あわせて健康情報と紐づけて高齢者のフレイル対策やWellbeing指標との紐づけを行うことが可能となる。

## 概要

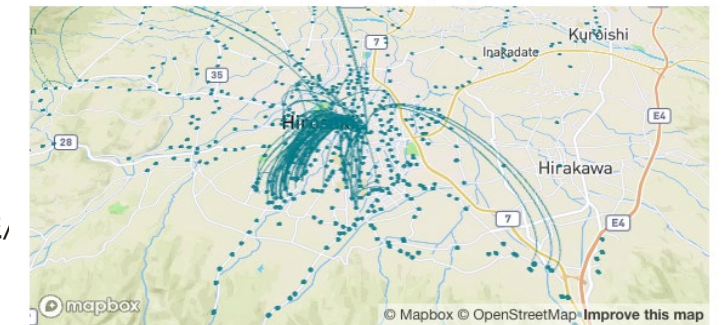
- ◆ 青森県事業で、デジタルチケットアプリを活用してODデータを取得
- ◆ これまでICカードの導入がなく、利用実態が見えてなかったエリアで、ユーザーの移動実態が把握できるようになった

## データの活用モデル

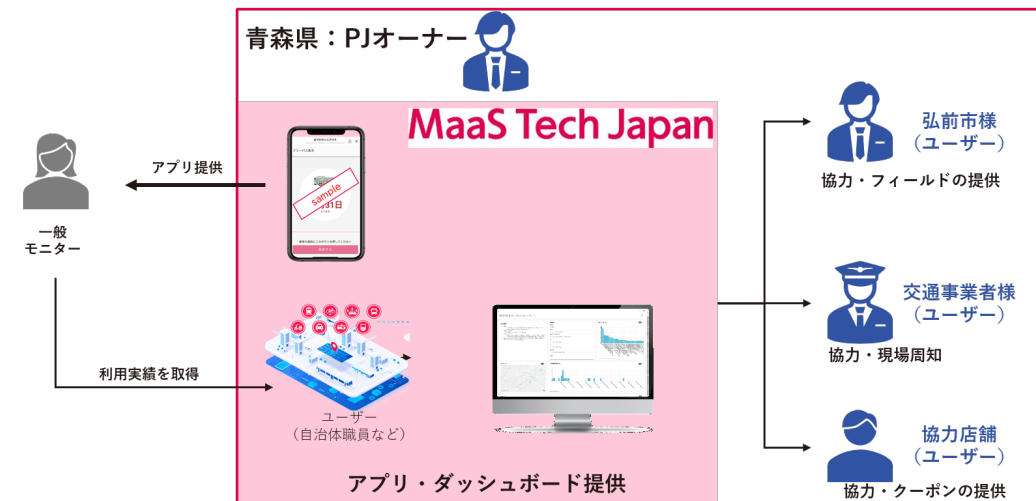
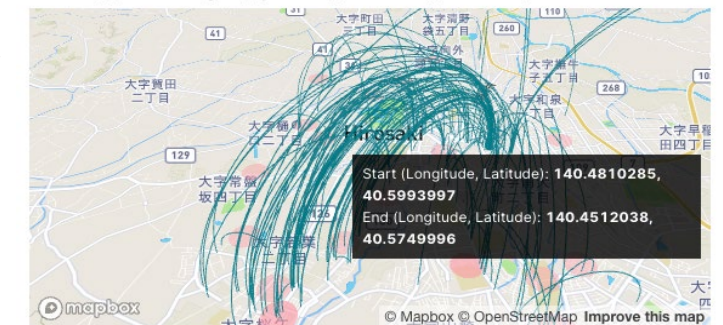
## ◆ ポイント

- 従来取得できなかった、紙チケットの利用実績を取得し、サービスの実績・効果分析を実施
- 路線別の利用状況のほか、時間帯ごと・曜日ごとの**利用傾向を詳細に把握、分析**ができる
- 今後、人口統計や将来予測をベースに地域の高齢化対策を移動データ、健康データ、目的地データなどを利用して**地域全体でデータを活用**して取り組むことができる

Aomori Ticket Usages (deck.gl Multiple Layers)

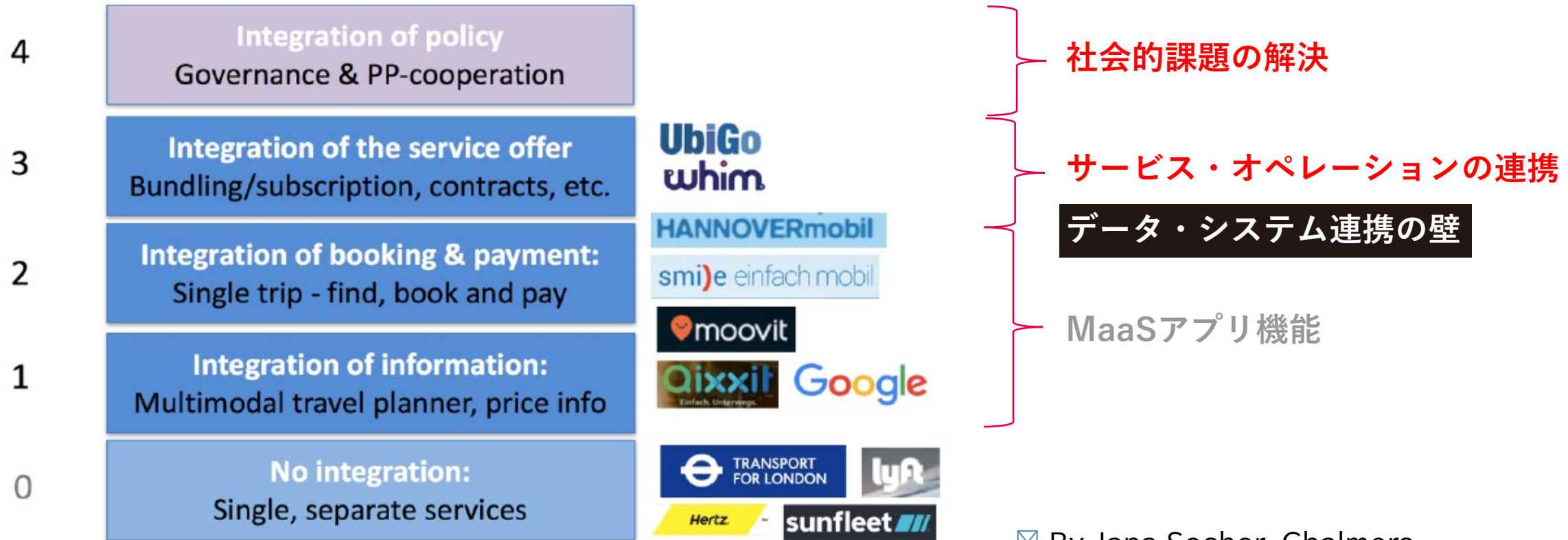


Aomori\_[ticketusages]:[person\_attributes\_odekake]



# MaaSレベル定義

地域内であらゆるモビリティがまずはデジタルで連携しフィジカルに効果を発現させることで、真の地域課題解決を後押しできるのではないか



☒ By Jana Sochor, Chalmers University of Technology

**MaaS Tech Japan**