### 第98回 まちと交通勉強会 (2019/12/11)

## 豊田市におけるMaaS導入可能性の検討

公益財団法人 豊田都市交通研究所 主任研究員 石井 真

### <本日の話題>

- ・MaaSとは
- ・豊田市の交通課題との関連
- ・マルチモーダル型MaaSに関する豊田市民アンケート結果

### MaaS (Mobility as a Service)とは

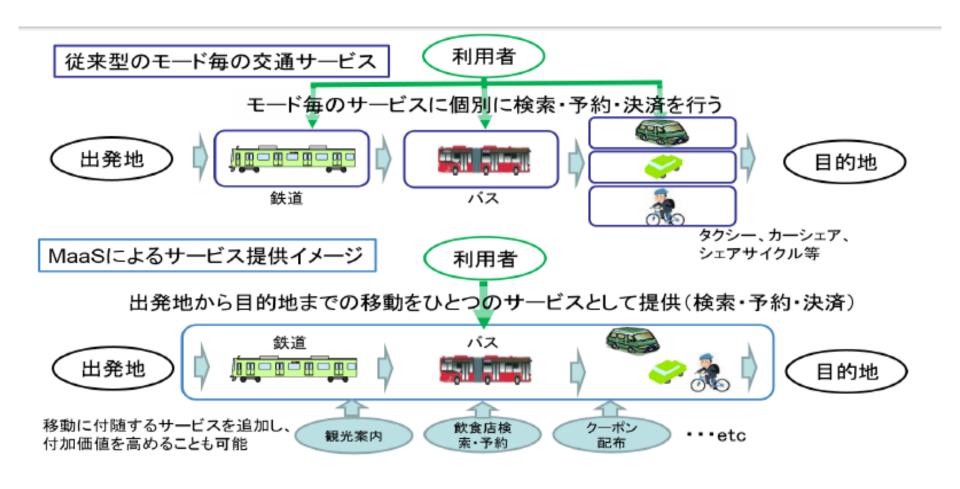
- ○統一的な定義は存在しないが、本資料では「<mark>複数の交通サービス</mark>を対象に、<mark>検索・予約・ 決済機能を統合し定額制</mark>で提供するサービス」とする。
  - ◆MaaS Alliance (欧州におけるMaaS推進のための産官学連携組織)

Mobility as a Service (MaaS) is the integration of various forms of transport services into a single mobility service accessible on demand 10

複数の交通サービスを、オンデマンドで利用できる一つの交通サービスに 統合したもの

- ◆国土交通省
  - ・出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、 複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス 20
  - ・定額制サービスも有効
- 1) MaaS Alliance HP <a href="https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/">https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/</a>
- 2) 国土交通省「都市と地方の新しいモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」

## MaaS (Mobility as a Service)とは



出典:国土交通省 第1回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会配布資料 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\_transport\_tk\_000090.html

### MaaSのレベル分類

3

### 【事例】

4 Integration of societal goals Policies, incentives, etc.

社会目標の統合

現状なし

Integration of the service offer Bundling/subscription, contracts, etc.

サービス提供の統合 whim

Integration of booking & payment: Single trip - find, book and pay

予約と決済の統合





Integration of information:

Multimodal travel planner, price info

情報の統合







No integration:

Single, separate services

統合なし





出典: A topological approach to Mobility as a Service (Chalmers University, Jana Sochor)を基に加筆

### 海外事例(Whim) 利用者の状況

- 〇フィンランドのヘルシンキ等でMaaSグローバル社が提供するMaaS
- ○2016年10月より試験導入し、2017年11月より事業化
- 〇ユーザー数は約7万人(2018年12月時点)で、ヘルシンキの人口60万人の1割強
- ○2018年時点では、ほとんどの利用者が「都度払いプラン」を選択
- ○「定額乗り放題プラン」はサービス提供者のリスクが高く、現時点では利用者を限定

サービス	Whim to go (都度払い)	Whim urban	Whim unlimited (定額乗り放題)
月額料金 (2018年)	0 €	49 €	499 €
内容	<ul><li>・利用の都度支払い</li><li>・アプリで市内の公共交通、タクシー、レンタカーのチケットを購入可能</li></ul>	<ul> <li>・市内の公共交通乗り放題</li> <li>・タクシー利用</li> <li>5km以内は最大で10€</li> <li>・レンタカー利用</li> <li>ー日49€</li> <li>・シェアサイクル</li> <li>30分以内使い放題</li> </ul>	・市内の公共交通乗り放題 ・タクシー利用 5km以内は乗り放題 ・レンタカー利用 使い放題 ・シェアサイクル 30分以内使い放題
利用者の比率 (2018年)	8~9割	1~2割	利用者を限定 して運用

### 海外事例(Whim) 利用者の状況

- 〇Whim利用データ報告書(Whimpact)では、2018年の1年間の利用データから11の示唆が提示されている
- OWhim利用者は「より公共交通を利用する」「マルチモーダルである」などの成果が出ている
- 〇但し、定額乗り放題プラン(Whim unlimited)は利用者が少なく分析から除外しているため、効果は未知数
  - ①MaaS利用者は平均的なヘルシンキ市民より公共交通を利用する (公共交通の分担率 MaaS利用者73% ⇔ヘルシンキ市民48%)
  - ②MaaS利用者はマルチモーダルである (公共交通とタクシーの組み合わせ MaaS利用者9%⇔ヘルシンキ市民3%)
  - ③MaaSはファーストマイル・ラストマイルの移動に関する問題を解決する (MaaS利用者は、公共交通利用前後の自転車・タクシーの利用が増加)
  - ④タクシーはMaaS利用者の選択肢として受け入れられている (タクシーの分担率 MaaS利用者2.4%⇔ヘルシンキ市民1%)
  - ⑤MaaS利用者はシェアサイクルの利用距離が短い (シェアサイクル平均利用距離 MaaS利用者1.9km ⇔ ヘルシンキ市民2.1km)
  - ⑥MaaS利用者と平均的なヘルシンキ市民のトリップ数はほぼ同じ (1日当たりのトリップ数 3.4回)
  - ⑦公共交通がMaaSのバックボーン (Whimでの移動のうち、95%が公共交通)
  - ⑧MaaSは公共交通が発達している地域で拡大する (68%のWhimでの移動は公共交通が発達した地域で行われた)
  - ⑨新しい交通手段が38%のマイカーでの移動を代替した (電動自転車等が好まれている)
  - ⑩MaaS利用者はルールを守る
  - ①レンタカーはMaaS利用者のトリップの一部となっている (まだレンタカーでのトリップは少ないが、合計で900トリップ/日)

出典:Whimpact

### 国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会

○国土交通省は2018年より「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を実施し、地域特性ごとの地域課題とMaaS導入目的・実現イメージを整理している

地	tab	杜	<b>₩</b>
뽀	ᄴ	11	1I

- •人口:大
- •人口密度:高
- •交通体系:鉄道主体

(1)大都市型

#### 地域課題

- │・移動二一ズの多様化へ │ の対応
- 潜在需要の掘り起こし
- ・日常的な渋滞や混雑

#### (2)大都市近郊型

- •人口:大
- •人口密度:高
- •交诵体系:鉄道/自動車
- ファースト/ラストマイル 交通手段の不足
- ・イベントや天候等による 局所的な混雑

#### (3)地方都市型

- •人口:中
- •人口密度:中
- •交诵体系:自動車主体
- 自家用車への依存
- 公共交通の利便性・事業 採算性の低下
- 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の 移動手段不足

#### (4)地方郊外:過疎地型

- ・人口:低
- •人口密度:低
- •交通体系:自動車主体
- 自家用車への依存
- 地域交通の衰退
- ・交通空白地帯の拡大
- 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の 移動手段不足の深刻化

#### (5)観光地型

- ・人口: 一
- ・人口密度: -・交诵体系: -
- ・地方部における二次交通 の不足、観光交通の実現
- 急増する訪日外国人の 移動円滑化
- 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応

観光客の回遊性の向上

訪日外国人の観光体験

#### 導入目的

- ・全ての人にとっての移動 利便性の向上
- ・日常的な混雑の緩和
- ファースト/ラストマイル サービスの充実
- ・特定条件下での局所的 な混雑の解消

### ・地域活性化に向けた生活交通の利便性向上

- ・域内の回遊性の向上
- 生活交通の確保・維持
- ・交通空白地での交通網・ 物流網の確保

#### **等八日**0

実現イメー

ジ(例)

#### **OMaaS**

- ・MaaS相互間の連携
- ・多様なモード間の交通結 節点の整備
- ├・ユニバーサルデザインへ ├ の配慮
- ・多言語での情報提供など
- ○新型輸送サービス
- ・相乗りタクシー、超小型モ ビリティ、シェアサイクル など

#### **OMaaS**

- ・大都市MaaSとの連携
- ・基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合
- ・生活サービスとの連携
- ・多様な決済・乗車確認手段の提供など
- ○新型輸送サービス
- カーシェア、オンデマンド 交通、将来的な自動運転 サービスなど

#### OMaaS

- ・他地域MaaSとの連携
- ・新たな乗換拠点の創出
- ・複数交通モードでの定額・制サービス
- 生活サービスとの連携
- ・多様な決済・乗車確認手 段の提供など
- 〇新型輸送サービス オンデマンド交通、カーシェ アなど

#### **OMaaS**

- 近隣MaaS等との連携
- 地域内の様々な輸送資源の統合
- 生活サービスとの連携など
- ○新型輸送サービス
- ・過疎地域における貨客混載、道の駅等の小さな拠点を核とした自動運転サービスなど

#### OMaa\$

の拡大・向上

- ・空港アクセス交通、都市 間幹線交通含むMaaSと の連携
- 手荷物配送サービスとの 統合
- 観光サービスとの連携など
- ○新型輸送サービス
- オンデマンド交通、グリーンスローモビリティなど

出典:国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ

### 経済産業省 IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービス関する研究会

○経済産業省は2018年に「IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービス関する研究会」を 実施し、新しいモビリティーサービスの活性化に向けたポイント等を整理している

### 多様な移動手段の確保

新技術で公共交通の利便性・事業性向上多様な移動手段を提供可能に【ポイント1】

### モビリティ×非モビリティ連携

● 医療・小売や不動産、物流等地域の多様な経済活動と連携、地域全体を活性化【ポイント3】

### 「公共交通」と「クルマ」のシナジー

● 公共交通を自動車の新たな使い方で補完、 トータルで移動需要を満たしていく【ポイント2】

### 地域内外協業推進

● 自治体のイニシアティブの下で、地域内外のプレイヤーの協業ポテンシャルを引き出す。【ポイント4】

### デジタル投資促進と基盤整備

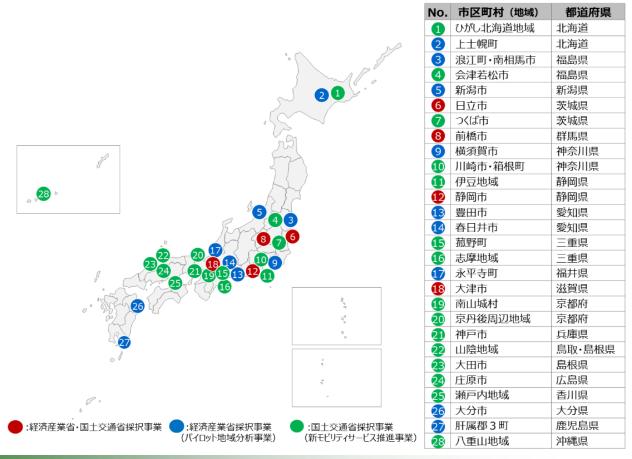
● 様々なモビリティ関連データ連携の共通基盤を構築し、モーダル間や非移動とのシナジーを創出【ポイント5]

出典:経済産業省 新しいモビリティサービスの活性化に向けて

### スマートモビリティ・チャレンジ

- 〇国土交通省と経済産業省は、2019年に新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動 課題の解決及び地域活性化を目指し、「スマートモビリティチャレンジ」を開始した。
- 〇豊田市を含め、全国各地のMaaS等新たなモビリティサービスの実証実験を支援

「スマートモビリティチャレンジ」支援対象 選定結果



出典: 国土交通省・経済産業省 スマートモビリティチャレンジHP

### 豊田市の特徴とMaaSの関連性

- 〇中京都市圏全体と比べて、自動車分担率が高い(図1)
- 〇産業の中心は自動車産業 (製造品出荷額は13兆円で、豊田市内工業生産の9割以上)
  - ・超小型電気自動車(Ha:mo)のシェアリングが事業展開済み (図2)
  - ⇒豊田市においてはMaaSの中にカーシェアリング等の自動車での移動も含めたサービスの方が受け入れられるのではないか?

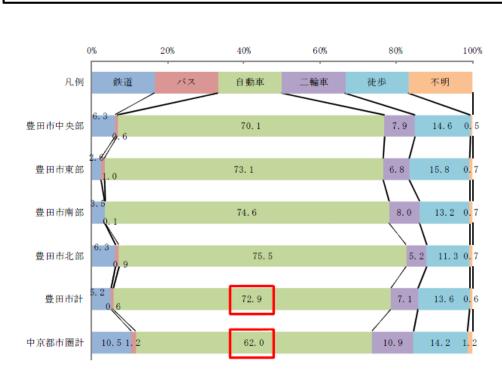


図1.地域別代表交通手段分担率(発生集中量) 出典: 豊田市PT調査

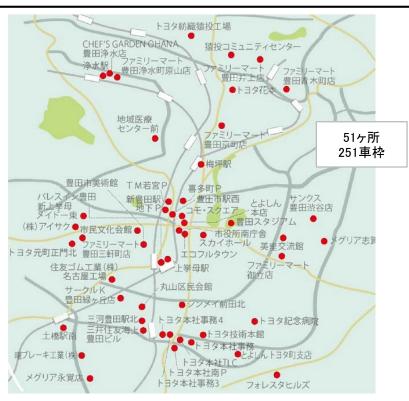


図2.Ha:moステーション

出典:トヨタ自動車資料(豊田市交通まちづくり推進協議会資料)

#### 豊田市の交通課題とMaaSの関連性 1公共交通利用促進

【現状】鉄道・バスの交通手段分担率は中京都市圏全体と比較して低いものの、 近年の鉄道・バスの利用は増加傾向(図3・4)

【課題】鉄道・バスのサービス水準の維持・向上のため、利用促進を図ることが必要 【MaaSによる課題解決の可能性(仮説)】

1,057

686

1,033

公共交通を定額化することで、公共交通の利用が増加し、交通サービスとしての 持続可能性が高まるのではないか?

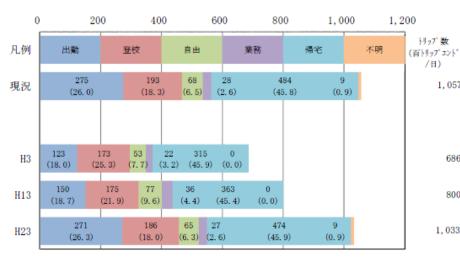


図3.鉄道利用目的構成の推移(発生集中量)

出典:豊田市PT調査

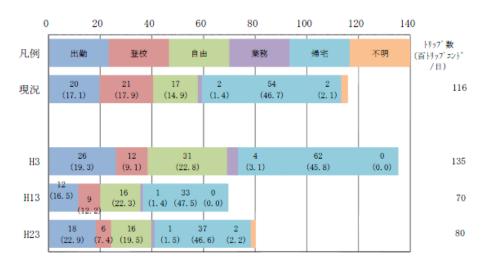


図4.バス利用目的構成の推移(発生集中量)

出典: 豊田市PT調査

### 豊田市の交通課題とMaaSの関連性 ②高齢者の移動支援

【現状】高齢者の利用交通手段は自動車の分担率が高く、約80%を占める。

一方、免許・自家用車ともに保有しない高齢者の外出率は低い。(図5・6)

【課題】高齢での運転における安全性の問題があり、高齢者が自動車に頼りすぎない 移動支援が必要。

また、免許返納等により移動が困難な高齢者への交通サービスが必要。

【MaaSによる課題解決の可能性(仮説)】

公共交通を定額化することで、高齢者の移動促進・支援につながる

可能性があるのではないか?

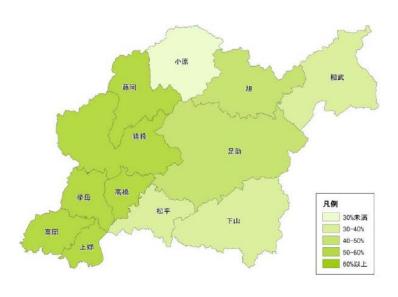


図5.地区別高齢者外出者率

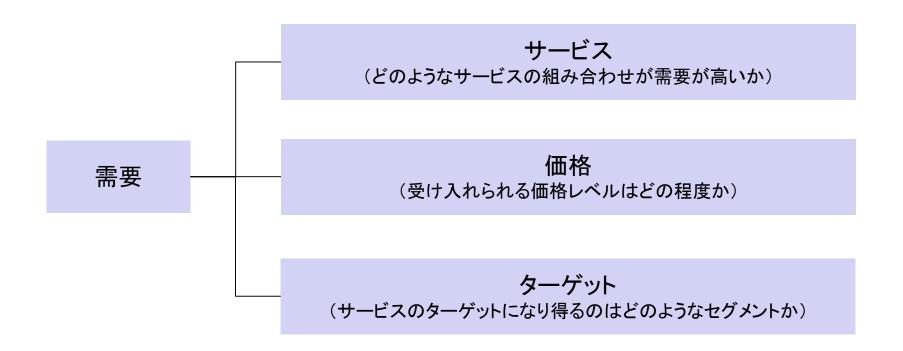


図6.地区別高齢者外出者率(免許非保有・自家用車非保有)

出典: 豊田市PT調査 出典: 豊田市PT調査

### 豊田市民アンケート調査の目的

- 〇様々な交通サービス等を組み合わせた、定額制のマルチモーダル型MaaSに対する豊田市民の需要の程度を明らかにする
- ○マルチモーダル型MaaSにより、豊田市の交通課題(公共交通利用促進、高齢者の移動支援)に対応できる可能性を確認する



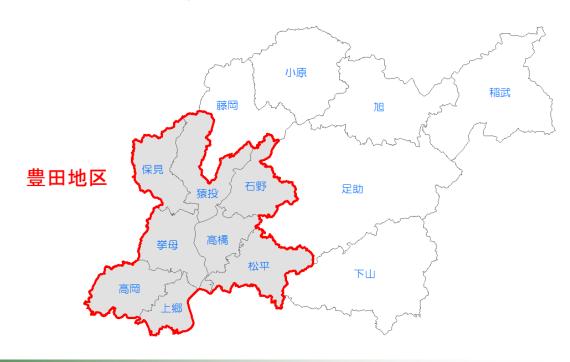
### 豊田市民アンケート調査で確認するサービスの組み合わせ一覧

		対象サービス								
	サービスプラン	モビリティ				非モビリティ				
		バス	電車	タクシー	カーシェア	コンビニ	住宅	病院		
Α	バス+電車+タクシー	•	•	•						
В	バス+電車+カーシェアリング	•	•		•					
С	バス+電車+タクシー (回数制限あり) +カーシェアリング	•	•	•	•					
D	バス+電車+タクシー (豊田地区乗り放題) +カーシェアリング	•	•	•	•					
Е	モビリティサービス×コンビニ	•	•		•	•				
F	モビリティサービス×住宅	•	•		•		•			
G	モビリティサービス×病院	•	•					•		

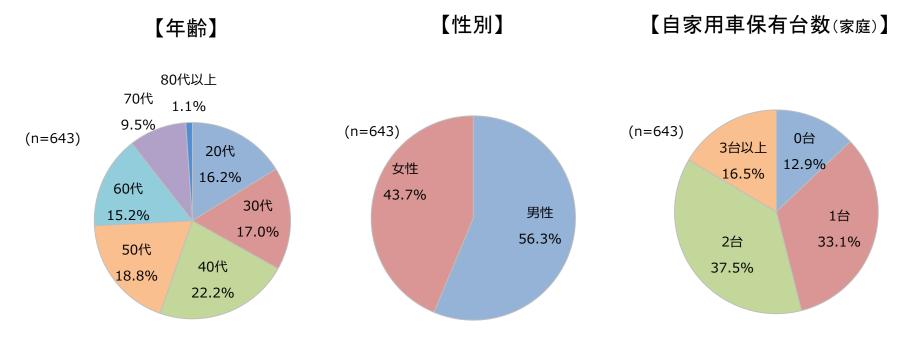
### アンケート調査概要

実施期間	2019年10月28日(月)~2019年11月05日(火)		
調査対象	20歳以上の豊田市中心部(豊田地区)在住者		
実施方法	ウェブアンケートにて実施		
サンプル数	643名 (自動車保有者:560名、自動車非保有者:83)		

注:自家用車非保有層も含めた分析のため、自家用車非保有者のサンプルを200名程度収集する予定であったが、アンケート期間に収集できたサンプルは83名となった。



### 回答者属性



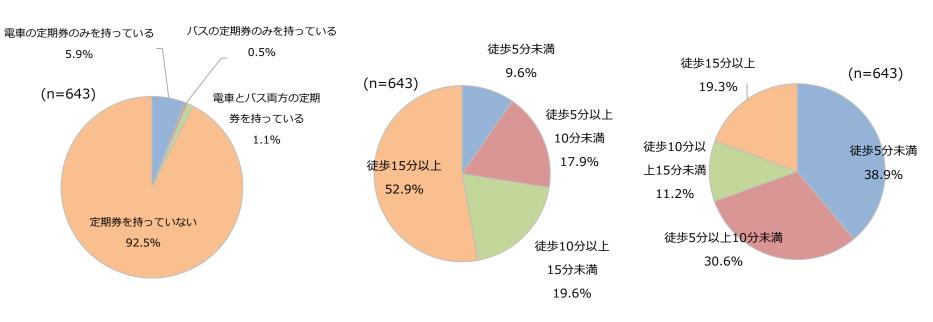
アンケート加重平均 1.58台/世帯 豊田市2018年実績 1.59台/世帯

注:ウェブアンケート調査のため、70代以上のサンプル数が 少なくなっている

### 回答者属性

#### 【電車・バスの定期券保有】

#### 【最寄り駅までの所要時間(徒歩)】 【最寄りバス停までの所要時間(徒歩)】



### 利用意向:サービスA (バス+電車+タクシー)

(回数制限あり)

- ○月額8,000円(Whim同等価格)の場合、10.4%が利用意向あり
- ○月額14,000円(中間価格)、20,000円(運賃積み上げ価格)の場合、利用意向が大きく低下する

#### サービスA 内容

豊田市内のバス・電車が乗り放題のプランです。荷物が多い買い物のときなどは、タクシーを使うこともできます。



バス:豊田市内乗り放題

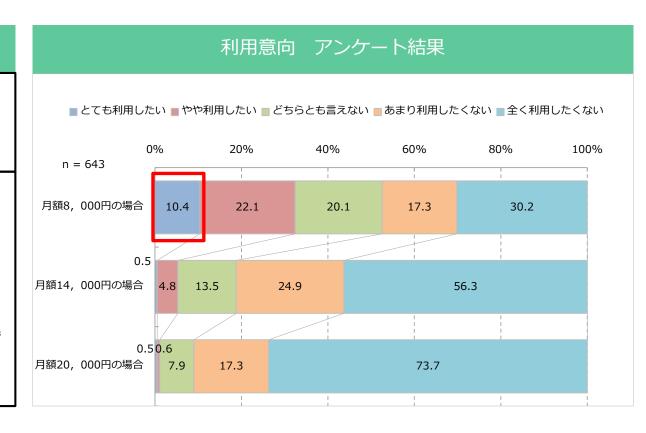


電車:豊田市内乗り放題



タクシー:豊田市内5km以内で

月4回まで無料



### 利用意向:サービスB (バス+電車+カーシェアリング)

- ○月額8,000円(Whim同等価格)の場合、12.4%が強い利用意向あり
- ○月額16,000円(中間価格)、24,000円(運賃積み上げ価格)の場合、利用意向が大きく低下する
- 〇タクシーを組み合わせたサービスよりも、カーシェアリングを組み合わせたサービスの方が 利用意向が高い

#### サービスB 内容

豊田市内のバス・電車が乗り放題のプランです。駅からのラストマイルは、小型電気自動車のカーシェアリングのHa:moも利用できます。



バス:豊田市内乗り放題

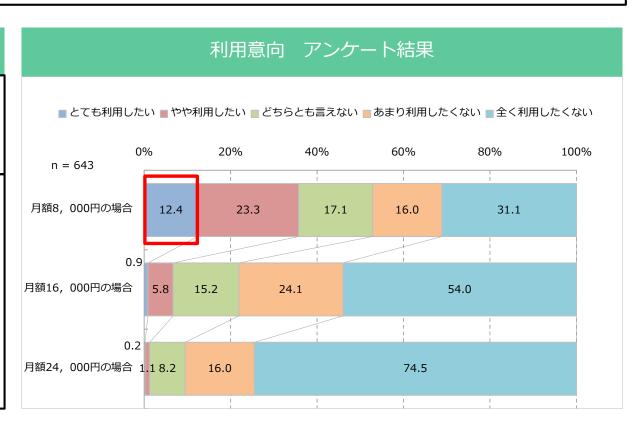


電車:豊田市内乗り放題



カーシェアリング(Ha:mo)

: 豊田市内乗り放題



### 利用意向:サービスC (バス+電車+カーシェアリング+タクシー)

(回数制限あり)

- ○月額8,000円(Whim同等価格)の場合、15.7%が強い利用意向あり
- ○月額18,000円(中間価格)、28,000円(運賃積み上げ価格)の場合、利用意向が大きく低下する
- ○このサービスの組み合わせが最も利用意向が高い

#### サービスC 内容

豊田市内のバス・電車が乗り放題のプランです。駅からのラストマイルは、小型電気自動車のカーシェアリングのHa:moも利用できます。荷物が多い買い物のときなどは、タクシーを使うこともできます。



バス:豊田市内乗り放題



電車:豊田市内乗り放題



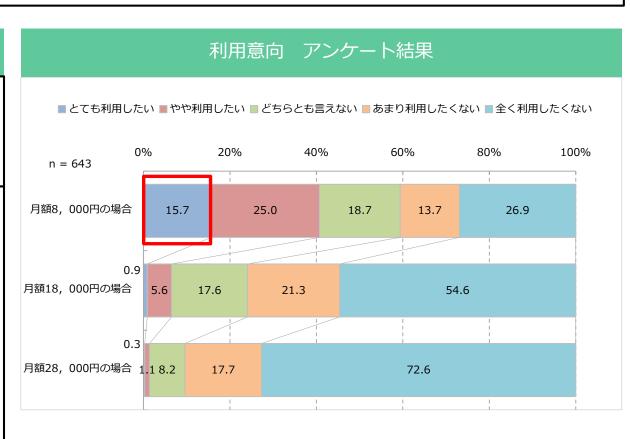
カーシェアリング(Ha:mo)

: 豊田市内乗り放題



タクシー:豊田市内5km以内で

月4回まで無料



### 利用意向:サービスD (バス+電車+カーシェアリング+タクシー)

(豊田地区乗り放題)

- ○月額60,000円(Whim同等価格)では、利用意向なし
- ○月額30,000円でも、利用意向は極めて低い

#### サービスD 内容

豊田市内のバス・電車・カーシェアリング、 豊田地区のタクシーが全て乗り放題のプラン です。

都心部の移動の自由を提供します。



バス:豊田市内乗り放題



電車:豊田市内乗り放題

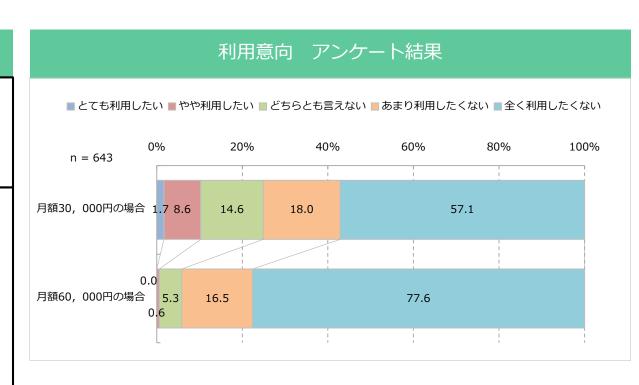


カーシェアリング(Ha:mo)

: 豊田市内乗り放題



タクシー:豊田地区で乗り放題



### 利用意向:サービスE (モビリティサービス×コンビニ)

- ○月額8,000円の場合、11.4%が強い利用意向あり
- ○月額16,000円、24,000円の場合、利用意向が大きく低下する

#### サービスE 内容

豊田市内のバス・電車・カーシェアリングが 乗り放題なのに加えて、カーシェアリングの ステーション付きのコンビニ・スーパーまで カーシェアリングを利用してアクセスすると、 コンビニ・スーパーの割引クーポンが利用で きるプランです。



バス:豊田市内乗り放題



電車:豊田市内乗り放題



カーシェアリング(Ha:mo)

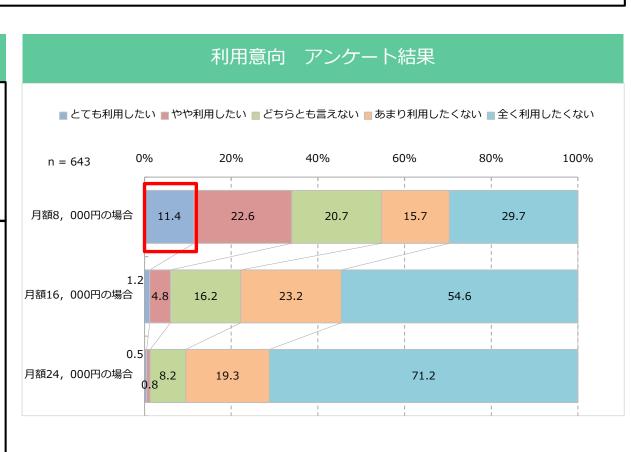
: 豊田市内乗り放題



コンビニ

: カーシェアリング利用者に

割引クーポン提供



### 利用意向:サービスF (モビリティサービス×住宅)

- ○月額8,000円の場合、11.2%が強い利用意向あり
- ○月額16,000円、24,000円の場合、利用意向が大きく低下する

#### サービスF 内容

カーシェアリングのステーション付き住宅に 住むことができるプランです。バス・電車も 豊田市内乗り放題で、豊田市内を自由に移動 できます。

※家賃は別途必要です。



バス:豊田市内乗り放題

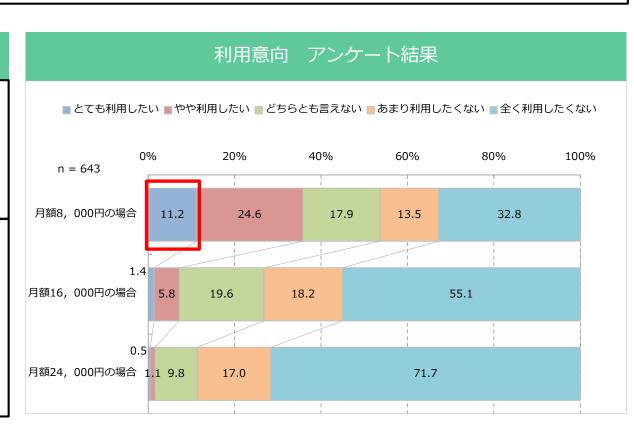


電車:豊田市内乗り放題



カーシェアリング(Ha:mo)

: 豊田市内乗り放題



24

### 利用意向:サービスG (モビリティサービス×病院)

- ○月額8,000円の場合、8.7%が強い利用意向あり
- 〇月額16,000円、24,000円の場合、利用意向が大きく低下する

#### サービスG 内容

豊田市内のバス・電車が乗り放題なのに加えて、病院までデマンドバスで送迎するサービスがついたプランです。



バス:豊田市内乗り放題

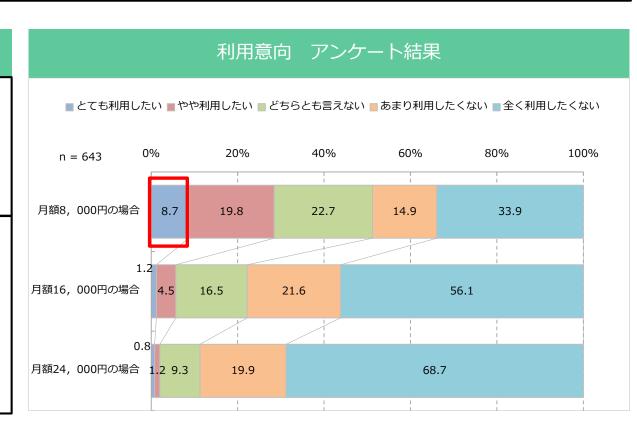


電車:豊田市内乗り放題



病院:病院までデマンドバスで

送迎



### 利用意向比較:サービスA~G

- 〇モビリティの選択肢が多く、価格を抑えているサービスCが最も利用意向が高い
- ・タクシーよりもカーシェアの方が利用意向が高いが、それぞれに長所・短所があり、タクシーとカーシェアが両方利用できるサービスCが支持されている
- 非モビリティと組み合わせたサービスよりも、モビリティの選択肢が多い方が支持されている
- ・タクシーが乗り放題となるサービスDは価格が高く、支持されていない

			対象サービス								
	サービスプラン	モビリティ			非モビリティ			価格	利用意向		
			電車	タク シー	カーシェア (Ha:mo)	コンビ ニ	住宅	病院	(※1)	(※2)	
Α	バス+電車+タクシー	•	•	•					8,000円	10.4%	
В	バス+電車+カーシェアリング	•	•		•				8,000円	12.4%	
С	バス+電車+タクシー (回数制限あ り) +カーシェアリング	•	•	•	•				8,000円	15.7%	
D	バス+電車+タクシー (豊田地区乗 り放題) +カーシェアリング	•	•	•	•				30,000円	1.7%	
Е	モビリティサービス×コンビニ	•	•		•	•			8,000円	11.4%	
F	モビリティサービス×住宅	•	•		•		•		8,000円	11.2%	
G	モビリティサービス×病院	•	•					•	8,000円	8.7%	

(※1) 最も安い価格

(※2) 最も安い価格の場合の「とても利用したい」の割合

### 利用意向比較:他調査との比較

- 〇首都圏在住者を対象に実施された他の利用意向調査と比較し、豊田市在住者を対象に実施された今回の調査は、利用意向が同等以上となっている
- ⇒首都圏との公共交通サービス水準の違いを考慮すれば、豊田市民の利用意向は非常に 高いレベルであると言える

#### 【MaaS利用意向調査】

調査実施主体	調査対象	サンプル数	サービ内容	月額価格	利用意向	
时 <u>自</u> 大心工作	叫鱼炒汤	9 J J Nex	9 Cri <del>a</del>	刀放射脚门口	ניוגאנתניף	利用意向の集計方法
豊田都市交通研 究所	豊田市在住者	643名	バス+電車+タクシー (月4回無料) +カーシェアリング	8,000円	15.7%	「サービスをとても利用し たい」の割合(5件法)
東京大学 藤垣氏ほか (※1)	東京都・神奈川 県・千葉県・埼 玉県在住者	600名	バス+タクシー (月8回無料) +カーシェアリング (月額基本料のみ無料)	8,000円	約16.5%	「会員制サービスに加入し たい」の割合(2件法)
三菱総研 MaaSTech Japan (※2)	東京都・神奈川 県・千葉県・埼 玉県在住者	1,500名	バス+電車+タクシー (月5回無料) +バイクシェア	-	8.7%	「定額制MaaSを利用した い」の割合(2件法)

- (※1) 大都市圏向け統合モビリティサービスMetro-MaaSの提案と需要評価(2017年10月)
- (※2) 消費者動向に基づいたモビリティサービスの検討(2019年9月)

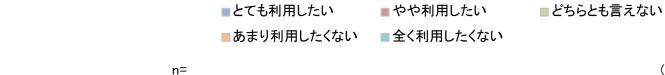
#### 【参考】

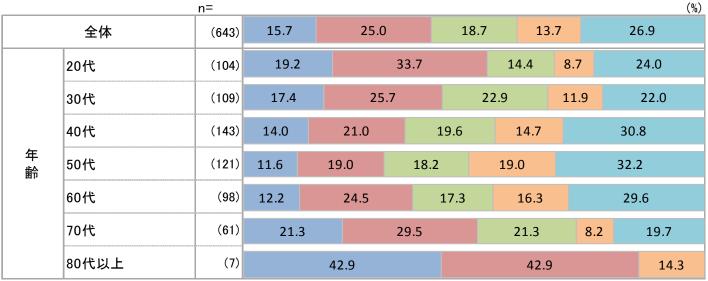
豊田市の電車・バスの交通分担率(PT調査) 5.8% 豊田市の電車・バスの定期券保有率(本アンケート調査) 7.5%

### 利用意向:年齢別

### 〇若年層(20代~30代)と高齢者(70代以上)で特に利用意向が高くなっている

#### 【年齢別利用意向(サービスCで月額8,000円の場合)】

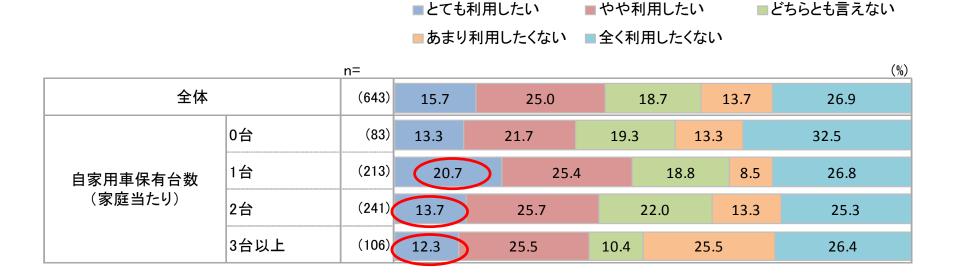




### 利用意向:自家用車保有台数別

- 〇自家用車を持っていない層だけでなく、自家用車を持っている層も高い利用意向を示して いる
- 〇特に、自家用車を家庭で1台保有している層の利用意向が高い

#### 【自家用車保有台数別利用意向(サービスCで月額8,000円の場合)】



### 利用意向:自家用車運転頻度別

○大多数を占める週3日以上運転する層においても、全体と比較してほぼ同等の利用意向を 示している

#### 【自家用車運転頻度別利用意向(サービスCで月額8,000円の場合)】

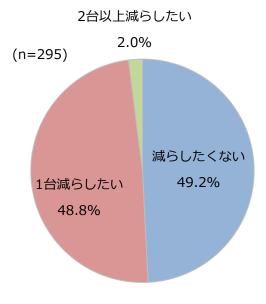
■とても利用したい■やや利用したい■どちらとも言えない■あまり利用したくない■全く利用したくない



### 自家用車減車意向(マルチモーダル型MaaSを利用した場合)

○マルチモーダル型MaaSを利用した場合、自家用車を減らしたくないという層が約50%である 一方、1台減らしたいという層も約50%である

【自家用車減車意向(いずれかのサービスで「とても利用したい」または「やや利用したい」と回答した場合)】

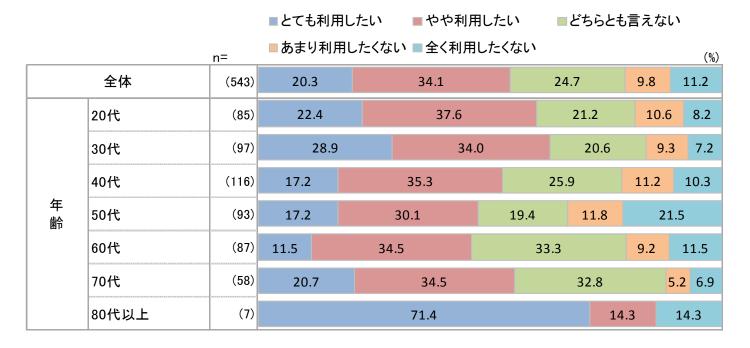


### 免許返納後の利用意向

- 〇免許返納後の利用意向(※)は、全体で約20%であり、現時点での利用意向(約16%)よりも高い
- 〇年齢別では、20代~30代と70代以上の利用意向が高い

(※)「とても利用したい」の割合

#### 【年齢×免許返納後の利用意向】



### まとめ

- 〇電車・バス・タクシー・カーシェアリング等のルート検索・予約・決済機能を組み合わせて 定額制で提供するマルチモーダル型MaaSに対して、最も条件の良いプランでは、豊田市 民の約16%が「とても利用したい」という利用意向を示している。
  - ⇒現在の公共交通の交通分担率や定期券保有率と比較して高く、定額制のマルチモー ダル型MaaSにより、公共交通利用が増加する可能性が示唆された。
- 〇自家用車非保有層だけでなく、自家用車保有層も同等の利用意向を示している。
- 〇定額制のマルチモーダル型MaaSを利用した場合、約半数は自家用車の保有台数を維持したいと考えている一方、約半数は自家用車の保有台数を減らしたいと考えている。
- ○免許返納した場合の利用意向は現状よりも高くなっており、人口構成の高齢化に伴い、 ニーズが高まることが考えられる。
- ○定額制のマルチモーダル型MaaSの価格は月額1万円以下の水準が求められている。 ⇒マルチモーダル型MaaSは多くの交通事業者が関わる中で、事業性が成立する価格水 準の検討は別途必要。

# ご静聴ありがとうございました。

ご不明点等がございましたら、以下までご連絡下さい。

**2**: 0565-31-7543