


MaaSアプリを活用した移動体験向上の取り組みについて



MaaS事業推進室

室長 吉岡大輔

アジェンダ

- 
- 1 会社紹介
 - 2 MaaSの歴史
 - 3 コロナによる人流の変化
 - 4 MaaSアプリを活用した移動体験向上の取り組みについて

A vertical bar with a color gradient from dark blue at the top to orange at the bottom.

会社紹介

自己紹介

吉岡 大輔（よしおか だいすけ）

学習院大学を卒業後、三井住友信託銀行、ITベンチャーを経て2013年にアイリッジ入社。

東急線アプリの立ち上げに携わり、列車走行位置表示システム、業務用TIDアプリ、駅サイネージ、グッチョイクーポンキャンペーンなどのプロジェクトを担当。

現在はモビリティ領域の責任者として、鉄道アプリやMaaSアプリのプロジェクトを統括。

2018年から2020年まで東急株式会社へ兼務出向。



趣味：馬術

学生時代に馬術部に所属し、2009年に自馬を購入して全日本大会に3年連続出場。
2020年～母校馬術部の監督就任。

会社紹介

社名	株式会社アイリッジ
所在地	東京都港区
設立	2008年8月
資本金	11億69百万円（2021年3月末現在）
従業員	単体：177人 連結：228人（2022年3月末現在）
株式市場	東証グロース市場
連結子会社	株式会社フィノバレー、株式会社Qoil
事業内容	アプリの企画・開発／マーケティング支援 アプリマーケティングツール「FANSHIP」提供

- 主な受賞歴 -



2016年 Red Herring Asia Top 100



2019年アジア太平洋地域テクノロジー
Fast 500で382位



2020年 日本テクノロジー Fast50で8位

アイリッジグループについて

グループ
会社

プロモーション



Qoil

アプリ開発



iRidge

資本業務
提携

オフライン可視化



FLOW

グループ
会社

電子地域通貨



finnovalley



マーケティングツール



FANSHIP

アプリ開発実績

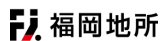
小売流通



NITORI



SHIPS



BOOK-OFF



阪急阪神ホールディングス

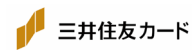


KEIO



鉄道

金融



会社名	アプリ名	主要機能	特性
 東急電鉄	東急線アプリ (2013年～)	 • 列車走行位置 • 運行情報プッシュ通知	鉄道アプリ
阪急阪神ホールディングス	阪急阪神おでかけアプリ (2014年～2018年)	 • おでかけ情報 • スタンプラリー	沿線アプリ
Osaka Metro	Otomo! アプリ (2018年～2020年)	 • お出かけ情報 • クーポン	沿線アプリ
 SOTETSU	相鉄線アプリ (2018年～)	 • 列車走行位置 • 運行情報プッシュ通知	鉄道アプリ
 NANKAI	南海アプリ (2019年～)	 • 列車走行位置 • 運行情報プッシュ通知	鉄道アプリ
 JR JR西日本	WESTER・setowa アプリ (2020年～)	  • マルチモーダル検索 • チケットینگ	MaaSアプリ
 阪急電鉄 Hankyu	阪急沿線アプリ (2021年～)	 • 列車走行位置 • 運行情報プッシュ通知 • おでかけ情報	鉄道アプリ
 MEITETSU	CentXアプリ (2022年～)	 • マルチモーダル検索 • チケットینگ • おでかけ情報	MaaSアプリ
 KEIO	京王アプリ、Tama-GOアプリ (2022年～)	 • 列車走行位置 • 運行情報プッシュ通知 • おでかけ情報/ポイント会員証	鉄道アプリ MaaSアプリ

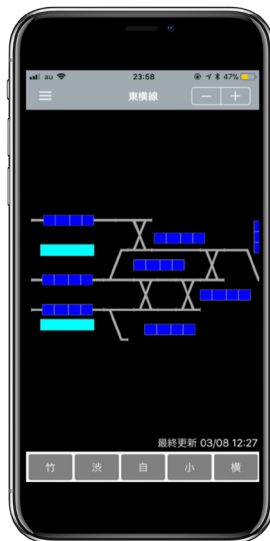
その他開発実績



混雑緩和キャンペーン施策



ホームサイネージ



業務用TIDアプリ



バス接近情報



混雑状況解析

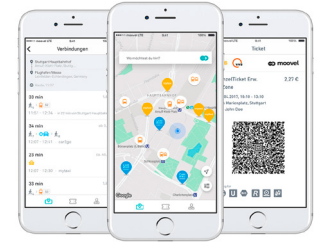


MaaSの歴史

MaaSの歴史

2015年 Whim (MaaS Global)

moovel (Daimler)



2018年 my route (トヨタ自動車)



MaaSの歴史

2019年 経済産業省と国土交通省による全国での実証実験

Izuko (東急・JR東日本・伊豆急行)

Emot (小田急)

Miles



2020年 WESTER・setowa (JR西日本)

Ringo Pass (JR東日本)



2022年 CentX (名古屋鉄道)



2023年 関西MaaS (関西MaaS検討会)

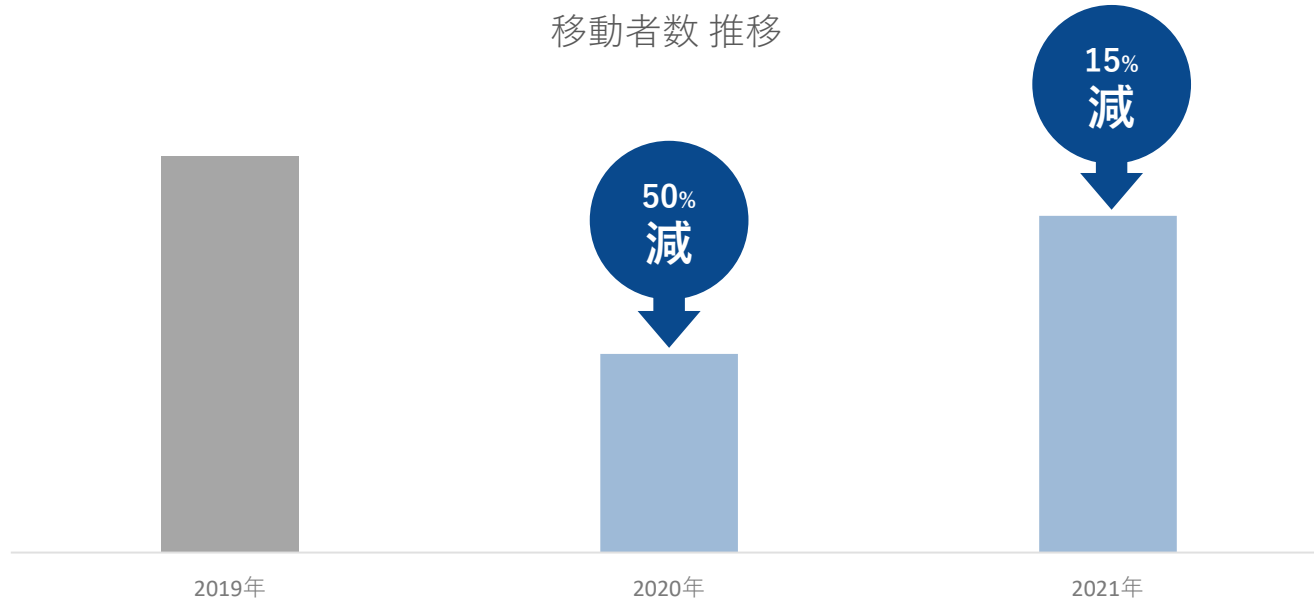


A vertical bar with a gradient from blue at the top to orange at the bottom.

コロナによる人流の変化

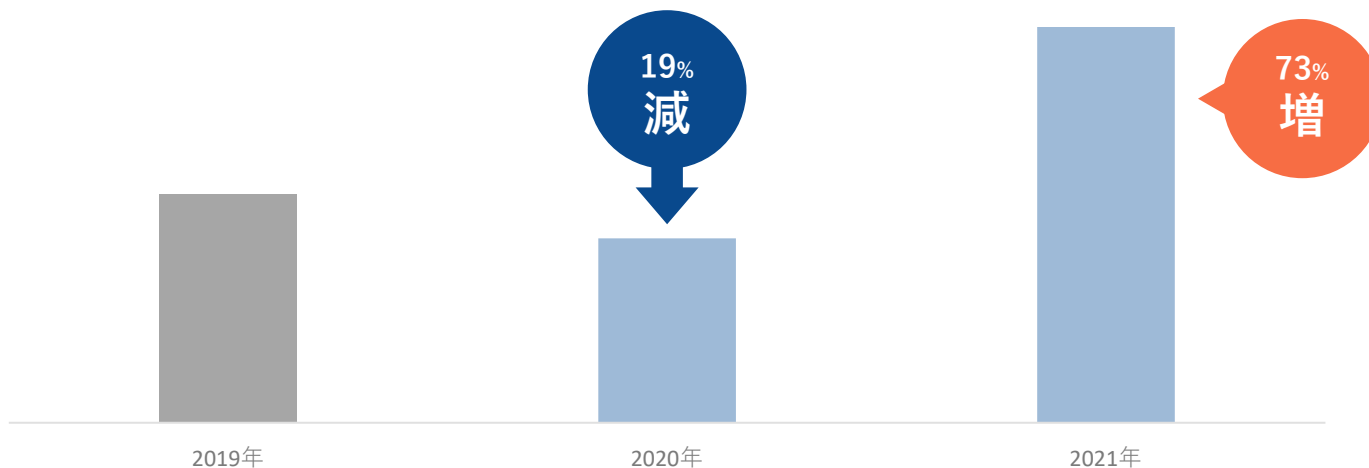
コロナによる人流の変化

首都圏の電車利用（長津田駅～渋谷駅）



コロナによる人流の変化 駅ビル（エモト長津田）

利用者数 推移

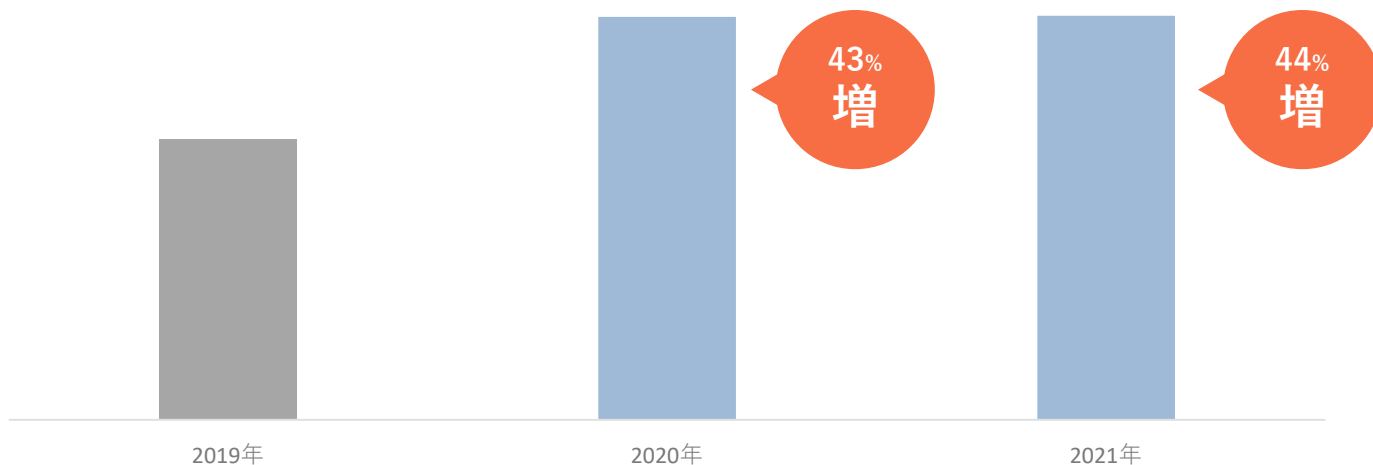


弊社が位置情報コンサルを行う目的で許諾を頂いている、FANSHIPの位置情報データを利用しています。
GPSによる位置情報の取得には、誤差が生じる場合があります。

コロナによる人流の変化

郊外の商業施設（アピタ長津田）

利用者数 推移



弊社が位置情報コンサルを行う目的で許諾を頂いている、FANSHIPの位置情報データを利用しています。
GPSによる位置情報の取得には、誤差が生じる場合があります。

コロナによる人流の変化 私の行動データ

2019.8.13



電車：69km 2時間16分
バス：5.3km 56分



馬：30分
徒歩：6.1km 1時間9分

2021.8.13



電車：0分
バス：0分



自動車：1.2km 17分
自転車：1.8km 41分



馬：30分
徒歩：1.2km 51分

リモートワークに移行し、電車とバス利用が激減
一方、自宅近辺の移動手段として自家用車や自転車の利用が増加

コロナによる人流の変化

コロナ時代の人流分析結果

電車の利用



駅ビルの利用



車の利用



公共交通の移動が減少し、生活圏が自宅中心に変化

コロナによる人流の変化 鉄道各社の動き

2020年度 定期客 増減率ランキング

2020年度 定期外客 増減率ランキング

順位	鉄道会社	増減率	2020年度	2019年度
1	阪神			80,009
2	南			64,980
3	名			42,268
4	西			315,305
5	近			267,814
6	阪京			287,589
7	京			310,525
8	相			247,841
9	京			18,559
10	東			19,014
11	京			212,854
12	西			230,086
13	東			145,643
14	小田			97,774
15	京王	-33.4%	209,743	404,731
16	東急	-33.7%	478,618	722,283

順位	鉄道会社	増減率	2020年度	2019年度
15	名鉄	-40.3%	75,035	125,622
16	東京メトロ	-40.3%	690,355	1,156,999

定期外客は復調、しかし定期客が戻らない

沿線ユーザーへの積極的なアプローチが必要

(注) 輸送人員の単位は1000人
(出所) 日本民営鉄道協会

(注) 輸送人員の単位は1000人
(出所) 日本民営鉄道協会

コロナによる人流の変化 鉄道各社の動き

しかし...

これまでグループ各社が個別にデジタルマーケティングを行っていたため、沿線ユーザーの会員基盤が1つになっていないことが多いという課題。

「共通ポイントや共通会員証を作成し、基盤を統合したい」





MaaSアプリを活用した移動体験向上の 取り組みについて

鉄道アプリとMaaSアプリの違い



鉄道アプリ
(東急線アプリ)

運行異常時にプッシュ通知受信

遅延情報や列車走行位置を確認

通勤/通学ルートの変更

受動的



MaaSアプリ
(setowaアプリ)

瀬戸内エリアに興味を持つ

周遊チケットを購入

週末に家族で旅行に行く

能動的

MaaSアプリの機能

理想

現在

二次交通

スポット
情報

ルート検索

決済

チケット

認証

定額制

移動体験を向上させる3つのポイント

ダイナミックプライシング（定額制）

次世代改札システム

移動手段推定

移動体験を向上させる**3つ**のポイント

ダイナミックプライシング（定額制）

タクシー変動運賃の実証実験開始 国交省（2021.10）

鉄道運賃を柔軟に、国の認可不要 国交省が素案提示（2022.6）

航空機のような需給に応じた自由な運賃設定、海外MaaSアプリのような定額制が実現できれば、行動変容を促すことが期待できます。

移動体験を向上させる3つのポイント

次世代改札システム

ダイナミックプライシングを実現する際に直面する課題が改札機です。現行の改札機では乗車時に初乗り運賃が減算され、降車駅で区間料金が減算される※ため、変動運賃に対応することができません。

※エリアによって減算金額が異なります

移動体験を向上させる3つのポイント

移動手段推定

GPSや加速度センサーを活用した移動手段推定とインセンティブ設計を組み合わせることで、地点間の移動について行動変容を促すことが期待できます。

例) 普段、車で移動している方に自転車での移動を促し、実際に切り替えた場合にエコポイントを付与。

ご清聴ありがとうございました



<https://www.maas.iridge.jp/>