Kyushu MaaS Grand Design

九州MaaSグランドデザイン

概要版

KYUSHU

2023.5.31
九州地域戦略会議
九州MaaSプロジェクト

目　次

1. 九州MaaSの目指す姿と基礎理念

2. 九州MaaSの全体像と求められる機能・施策

3. 九州MaaSのロードマップ

4. 九州MaaSの運営等

1. 九州MaaSの目指す姿と基礎理念

九州の公共交通の問題～公共交通崩壊への深刻な懸念～

○コロナ禍を機に社会が変容したことによる需要の喪失
在九州路線バス事業者は、2020年度・2021年度ともに全37社が赤字経営。※1※2
タクシー事業者も、99社/102社とほぼすべての事業者において赤字となっている。※1※3
○人口減少による需要の継続的縮小の懸念
2050年時点の九州7県の推計人口は約950万人で20年比▲24.7%ポイント。※4
○ドライバー不足の悪化
九州の地理的特徴(都市部から離れた郊外や中山間地・離島が多い)や上記による待遇改善困難に加え、2024年労働時間上限規制強化の影響がドライバー不足の悪化を招くおそれ
○マイカー移動の増加
○原油価格高騰

公共交通事業者の厳しい経営状況は、コロナ後においても継続が予想され、今後より一層の公共交通の路線縮小により、1つのモビリティで乗り換えなしに移動できる範囲は、更に限定的になるおそれ。

九州の観光分野におけるモビリティの問題～周遊環境の利便性向上～

○魅力あるコンテンツに恵まれつつも、中山間地等に分散する観光資源が多い
○九州はインバウンド消費額比率が相対的に低い

今後本格的な回復が期待される観光需要を取り込み、観光消費額の拡大を狙う上では、近年高まっている公共交通の利用ニーズに対応できる環境整備が急務。

※1 九州運輸局資料「新型コロナウイルス感染症の影響(運送収入)より
※2 九州運輸局資料「乗合バス事業者(保有車両数30両以上:37社)経営状況より
※3 九州運輸局資料「タクシー事業者(保有車両数50両以上:102社)経営状況より
※4 (公財)九州経済調査協会による2022年推計より

問題解決のための課題

課題① 交通モード・事業者等の垣根を越え、公共交通サービスを束ねた「ネットワーク」として機能させる
課題② 需要の成り行き減に対抗して利用者減少幅を縮減する
課題③ 観光移動の円滑化のための公共交通をはじめとする複数モードを統合した情報提供や商品・サービス等が展開されるしくみ・環境を整える

九州MaaSの必要性

なぜMaaS
必要性① MaaSにより、三つの共創(官民間／交通事業者間／分野間)、データドリブンの取組、フィジカル連携、最新技術等を活用した新たなモビリティの導入等が可能または一層効果的に。**モビリティ機能の向上と公共交通の利用促進が期待される。**
必要性② 公共交通が充実しインバウンド需要も旺盛なエリアにおいてもMaaSの取組は進展。MaaSの活用で**九州観光の地域間競争力の強化が期待される。**

なぜ九州一体
必要性③ 行政区域でのアプリの切替等、**行政区域毎にモビリティサービスの一貫性が担保されないことは利用者の便益に適わない。**
必要性④ 九州全体での「多極交流」が各県の社会・経済の活性化につながる。**「多極交流」の促進剤として九州一体となったMaaSの導入が必要。**
必要性⑤ 観光資源の広域分散が九州の特性。**九州一体で広域的なMaaSを実現できれば、県域を越えて周遊する観光客に訴求するサービスを提供可能。**
必要性⑥ 好事例・ナレッジの共有とスケール化によるコスト集約。**効率的運営が可能。**
必要性⑦ 広域・多数の連携で交渉力を強化。**九州のイニシアティブでMaaS運営が可能。**

九州MaaSの目的

九州MaaSは、乗換えを前提とした様々な移動手段によって支えられる新たな交通ネットワーク像を前提とし、そのような社会環境においても公共交通が選ばれる環境を創出し、持続可能な地域公共交通の実現や観光分野等も含む移動の円滑化による地域経済の活性化を図る。

九州MaaSの目指す姿と基礎理念

九州MaaSは、九州が一体となって住民や観光客等の移動円滑化や異分野との連携を通じた移動需要の創出に取り組み、「公共交通の利用促進」「多極交流の実現」「九州観光の振興」を達成するとともに、「ナレッジの共有」「人材の育成」「スケール化によるコスト効率の追求」「ステークホルダーとの交渉力強化」を目指す。

基礎理念① ボーダレス交通の実現	・多様な輸送サービスをつなぎ合わせ、モビリティサービスとして提供する機能を有するMaaSを活用し、交通モード、事業者、行政区域等のあらゆる垣根を越えたモビリティ環境「ボーダレス交通」の実現に貢献すること
基礎理念② フィジカルなくしてデジタルなし	・デジタル領域での連携に限らず、乗継時間を考慮したダイヤ編成や乗継環境の整備、初訪問者でも分かりやすい移動環境の整備等のフィジカル面での連携にも両輪で取り組むこと
基礎理念③ 共創による移動需要創出への挑戦	・公共交通ネットワークの維持を図る観点から、他の分野との共創に九州の官民一体で挑戦し利用の促進を図ること
基礎理念④ モビリティデータ利活用の推進	・MaaSにより得られる旅客の移動データをICカードの利用データ等と統合することで生活シーン・観光シーンの両面での移動の実態を掴み、可視化・分析を通して、需給調整や新商品・サービスの検討及びEBPMの推進に活用すること

2. 九州MaaSの全体像と求められる機能・施策

九州MaaSの全体像

○BtoC系統：地域住民・来訪者向け「ボーダレス交通」サービスプラットフォームの運用

移動経路の検索・予約・決済、観光地やお出かけの情報、多様なデジタルチケットの販売、将来的には観光施設等の予約機能連携などの機能を実装したサービスプラットフォームを活用することで地域住民や観光客に対しボーダレスな交通サービスを提供。
サービスプラットフォームは、九州独自に自ら開発・運用するのではなく、ベンダーが提供する既存のものの中から選定。提案者の中から最適なプロジェクトパートナーを選定する最適な方法（プロポーザル方式等）で選定。

○BtoB/G系統：交通事業者・自治体等向けデータ利活用プラットフォームの運用

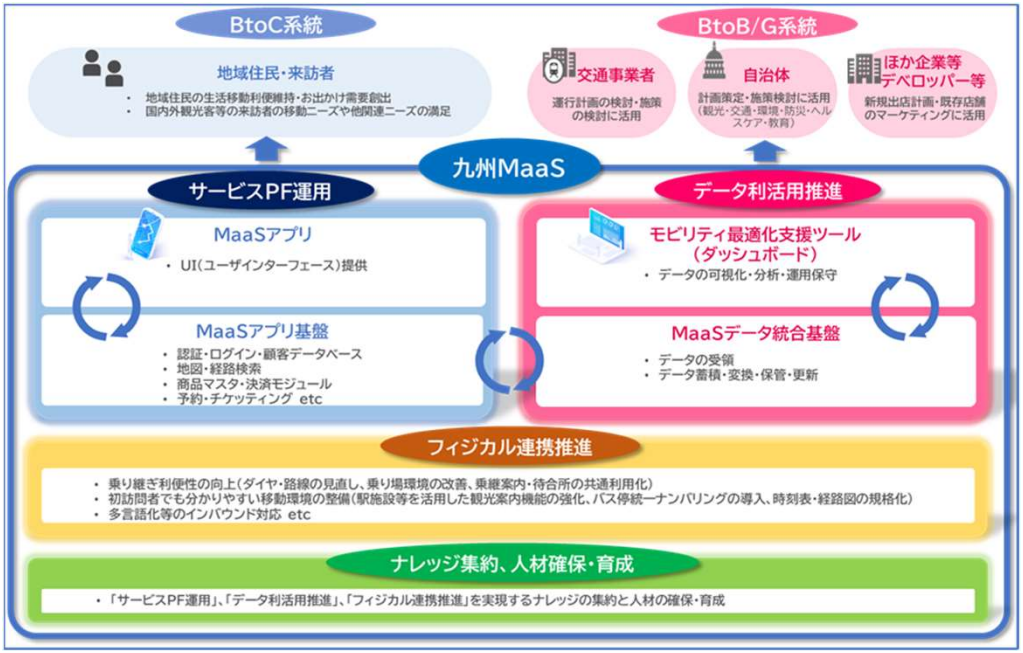
「MaaSデータ連携基盤」とそのデータを可視化し分析する「ダッシュボード」で構成。
MaaSで得られる移動関連データに加えて、ICカードの利用データ等とも統合。
データ利活用プラットフォームを構築する上では、福岡県が2023年度に開始するデータ利活用を先進事例として、概念実証（PoC）を実施。有用性が認められた段階で本格的なデータ利活用プラットフォームの構築もしくは利用を検討。

○フィジカル連携の推進

乗り継ぎ時間を考慮したダイヤ編成や乗り継ぎ環境の整備、初訪問者でも分かりやすい移動環境の整備等、公共交通の利便性向上に資するフィジカル面での連携を推進。

○ナレッジ集約、人材確保、育成

各地域での成功事例・失敗事例からの学びやデジタル関連や商品設計のノウハウ等、実地で九州 MaaS の運営に携わることで得られる知識や経験の共有・継承、及びこれらの共有・継承された知識・経験と今後の公共交通を見据えたスコープを持つ人材の育成。



求められる機能・施策

（1）公共交通の利用促進

- 事業者や県境の垣根を越え多様なモビリティサービスをボーダレスにつなげた最適な経路検索/予約/決済/精算
- 観光施設や宿泊施設等の検索・予約・決済サービスの提供と経路検索との連動
- 事業者や事業分野の垣根を越えたデジタルチケットの造成・販売・自動精算・利用状況分析
- スマートフォンやICカード等との連携による企画乗車券や定期券のオンライン購入サービスの導入
  （例）✓ 九州域内のすべての交通モードで利用できるデジタルチケット（九州周遊パス等）
  ✓ ショッピングや観光コンテンツ等の移動の目的と連動したデジタルチケット、ポイント等の特典サービス
  ✓ 欧米豪等の消費単価の高い富裕層やリピーターをターゲットとした長期滞在に繋がるデジタルチケット

（2）情報発信

- 地域住民・国内外観光客へのサービスの周知
- 公共交通機関の遅れ、混雑情報、天気等のリアルタイム情報の発信・経路検索（代替ルート）との連動
- 宿泊施設や観光施設、商業施設、DMO等との連携による利用者の目的や嗜好に応じた情報・サービスの提供
- 多目的トイレ、授乳室、バリアフリー設備の設置、駅員等による補助の有無等に関する情報・サービスの提供
- 位置情報からのポップアップやレコメンドの提供、スケジュールの通知

（3）移動環境の整備

- 乗り継ぎ利便性の向上（ダイヤ・路線の見直し、乗り場環境の改善、乗継案内・待合所の共通利用可）
- 初訪問者でも分かりやすい移動環境の整備（駅施設等を活用した観光案内機能の強化、モビリティハブ化や交通結節点の充実、バス停統一ナンバリングの導入、時刻表・経路図の規格化など）、Wi-Fi・充電環境の充実
- 二次交通が整備されていないエリアにおける移動手段確保に向けた検討（輸送資源の総動員や新たなモビリティの導入等）
- 各種取組の好事例の横展開による利用者満足度の向上（お客様の声を全関係者で共有）
- 多言語化等のインバウンド対応、手荷物輸送など「手ぶら観光」の推進

（4）地域消費の拡大

- 広域の交流人口活性化に資するサービスの検討
- 地域間、事業者間の連携による宿泊日数や消費単価の向上に資するサービスの検討

（5）他分野等との連携等

- EBPM等の実現のためのデータプラットフォームの構築及び蓄積されたデータ利活用機能の実装、高機能化、省人化
- データ利活用ノウハウの蓄積によるマーケティング、新規取組の創出
- 緊急時・災害時における公共交通や避難場所等に関する情報を提供する等のMaaSアプリの付加価値向上
- 貨物輸送やエネルギー/医療/福祉/教育/まちづくり等の他業種や脱炭素化、渋滞緩和、マイナンバーカード等の他分野との共創
- 中山間地域等の交通空白地域における交通手段確保に向けたMaaSを活用した柔軟かつ最大限の取組の検討
- 自動運転車両等の活用による運転士不足の解消、運転士業務負荷の軽減など交通事業に関する課題解決の取組
- 人材育成、交通/観光業界ナレッジの保有/活用、ノウハウの継承

3. 九州MaaSのロードマップ

九州MaaSのロードマップ

○2024年4月～夏頃のサービス開始を

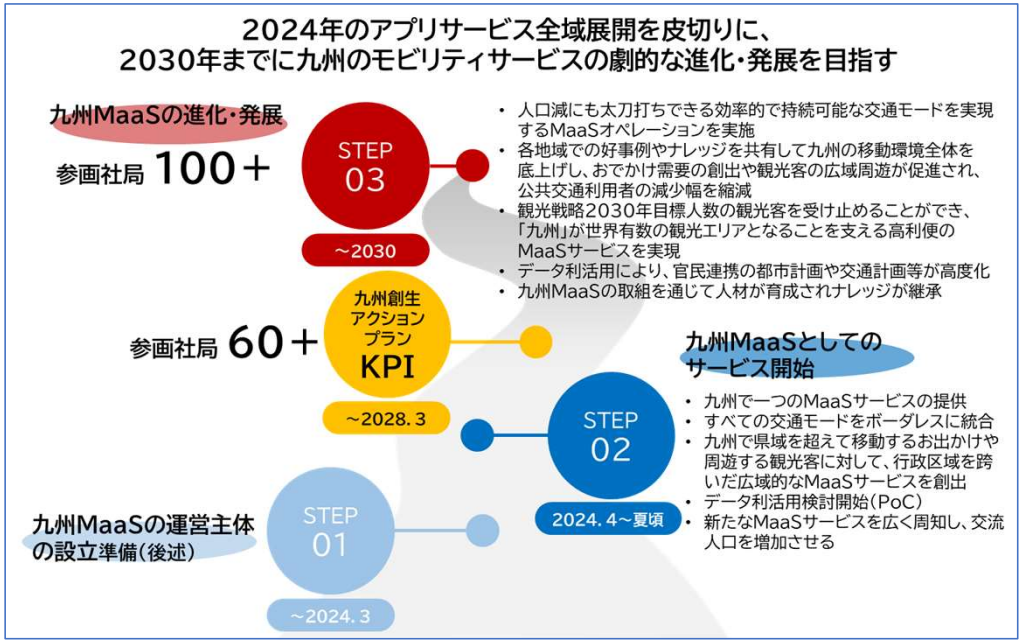
理由①:コロナ禍影響からの早期脱却を図るとともに、人口減少の進行やドライバー不足等による公共交通ネットワーク縮小・再編の懸念に早期に備える必要があるため
理由②:急激な回復が見込まれるインバウンド観光客の需要を旺盛に取り込むことが交通産業ひいては観光産業をはじめとする九州の地域経済の復興に繋がるため
理由③:インバウンド観光客は2024年にはコロナ前の水準にほぼ回復することが見込まれるため

○サービス開始時に目指す5つの状態

状態①:九州を網羅する一つのMaaSプラットフォームが構築されている
状態②:すべての交通モードがボーダレスに統合されている
状態③:九州で、県域を超えて移動するお出かけや周遊する観光客に対して、行政区域を跨いだ広域的なサービスが創出されている
状態④:データ利活用の検討(PoC等)が開始されている
状態⑤:新たなサービスを広く周知し、交流人口を増加させている

○2030年までに「九州のモビリティサービスの劇的な進化・発展を目指す」

状態①:人口減にも太刀打ちできる効率的で持続可能な交通モードを実現するMaaSオペレーションを実施している
状態②:各地域での好事例やナレッジを共有して九州の移動環境全体を底上げし、おでかけ需要の創出や観光客の広域周遊が促進され、公共交通利用者の減少幅を縮減している
状態③:九州が世界有数の観光エリアとなることを支える高利便のサービスを実現している
状態④:データ利活用により、官民連携の都市計画や交通計画等が高度化している
状態⑤:九州MaaSの取組を通じて人材が育成されナレッジが継承されている



サービス開始時に実装・実施が望ましい機能・施策

(1)公共交通の利用促進

- 事業者や県境の垣根を越え多様なモビリティサービスをボーダレスにつなげた最適な経路検索/予約/決済/精算
- 観光施設や宿泊施設等の検索・予約・決済サービスの提供と経路検索との連動
- 事業者や事業分野の垣根を越えたデジタルチケットの造成・販売・自動精算・利用状況分析
- スマートフォンやICカード等との連携による企画乗車券や定期券のオンライン購入サービスの導入
  - ⇒ 九州域内のすべての交通モードで利用できるデジタルチケット(九州周遊パス等)
  - ⇒ 事業者がオンライン上で、ノーコードで乗車券の造成・発売までの作業を完了できる機能
  - ⇒ 連携する観光施設などの目的地との契約・精算事務が簡易かつ迅速に済ませられる機能
  - ⇒ 領収書の一括発行など通勤・出張費精算を簡易かつ迅速に済ませられる機能

(2)情報発信

- 地域住民・国内外観光客へのサービスの周知
- 宿泊施設や観光施設、商業施設、DMO等との連携による利用者の目的や嗜好に応じた情報・サービスの提供

(3)移動環境の整備

- 乗り継ぎ利便性の向上(ダイヤ・路線の見直し、乗り場環境の改善、乗継案内・待合所の共通利用可)等のフィジカル連携施策
- 二次交通が整備されていないエリアにおける移動手段確保に向けた検討(輸送資源の総動員や新たなモビリティの導入等)
- 各種取組の好事例の横展開による利用者満足度の向上(お客様の声を全関係者にて共有)
- 多言語化等のインバウンド対応

(4)地域消費の拡大

- 九州広域の交流人口活性化に資するサービスの検討
- 地域間、事業者間の連携による宿泊日数や消費単価の向上に資するサービスの検討

(5)他分野等との連携等

- EBPM等の実現のためのデータプラットフォームの構築及び蓄積されたデータ利活用機能の実装に向けたPoCの実施
- データ利活用ノウハウの蓄積によるマーケティング、新規取組創出の検討
- 人材育成、交通/観光業界ナレッジの保有/活用、ノウハウの継承の検討

4. 九州MaaSの運営等

九州MaaSの運営

【運営体制】

○「協議会」を主体とした運営

九州で一体となったMaaS施策の戦略的な立案・実行に必要な実効性を担保するために、一つの主体＝「協議会」により運営。将来的な参画事業者の拡大や取組の進展に応じ、組織の強化・拡充について継続的に見直しを検討。

○「協議会」の主なミッション

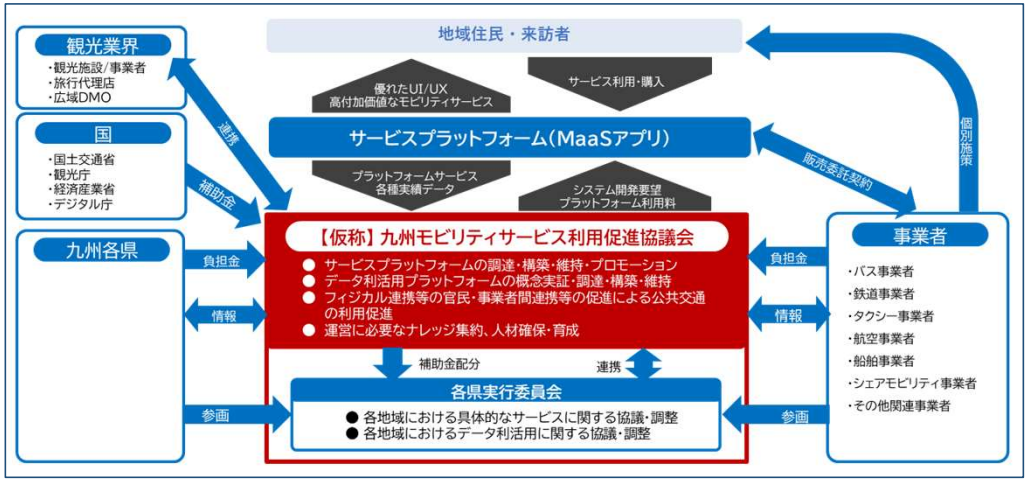
①サービスプラットフォームの調達・運用・プロモーション
②官民・事業者間連携による九州共通施策の実施
③データ利活用プラットフォームのPoC・調達・運用
④フィジカル連携等の推進
⑤ナレッジ集約、人材の確保・育成

○「協議会」は地域間の調整機能を担う

自治体固有のMaaS政策を妨げないよう留意し、地域間の調整役としての機能を発揮する。

○「協議会」は九州MaaS非参画者とも最大限連携

既にMaaSアプリを開発・運用または既存のプラットフォームを利用しているなど、地域の実情により九州MaaSに参画出来ない自治体や事業者と「協議会」は可能な限り連携。他プラットフォームとの連携も検討。



【費用負担】

○官民共同負担

①九州MaaSの必要性、②九州MaaSの「社会インフラ」としての公共性、③「共創」の取組により地域交通をリ・デザインすべきという政策的要請、④公共交通ネットワークが維持されることによる地域社会・経済への裨益、⑤自治体におけるデータ利活用の可能性等を考慮し、官民の共同の負担で継続的に賄う。

○官民負担割合等の継続協議

官民の具体的な負担割合や官民それぞれのセクターでの按分方法は今後、継続して協議し、今後プロジェクトの進捗に応じて適時に決定。取組の内容に応じた真に負担すべき部分を見極めていく。

○官民負担割合等の継続協議において留意すべき研究会での議論

✓官民の負担割合については、コロナ禍による交通事業者・観光関連事業者の経営状況悪化からの回復支援の必要性、先駆的で広域的な取り組みが定着するためのスタートアップ支援の必要性の点から、一定期間、地域の特性等に応じた特段の措置を講ずることも各地域において検討されるべき。
✓スタートアップ支援機関終了後については、①九州MaaSにおける自治体(地域)と事業者の受益の程度、②交通事業者等の経営状況(コロナ禍からの需要回復状況)、③その他、九州MaaSの進捗状況(参画事業者の拡充状況等)、の3点について十分検証した上で、負担割合の適否を判断。万一、九州MaaSに期待する効果自体が十分にみられない場合は、運営のあり方そのものについて再検討を行うことが望ましい。

今後の進め方

○九州創生アクションプランのプロジェクト化

✓九州MaaSプロジェクトは、官民が一体となった取組であることから、九州地域戦略会議が推進する九州創生アクションプランのプロジェクトに位置付けることが望ましい。
✓九州MaaSプロジェクトの重要事項については、九州地域戦略会議で議論の上、継続的かつ着実に推進され、その効果について検証もなされるべき。
✓広域でのMaaS推進は、財政、制度の両面で国の支援が不可欠。要望体制の強化を図る。

○運営体制構築等に向けた準備

✓第43回九州地域戦略会議における本グランドデザインに関する議論を経て承認が得られた場合には、九州MaaSとしてのサービス開始に向け、可及的に速やかに運営主体の設立準備へ。
✓準備組織が担う主なタスク
①サービスプラットフォームベンダー選定
②運営費用の官民負担割合協議
③官民両セクターでの負担金按分方法の決定
④参画事業者の募集・勧誘活動
⑤事業計画の策定
※重要事項は第44回九州地域戦略会議に付議

