

Kyushu
MaaS
Grand
Design(案)



2023.3.29
九州MaaSプロジェクト
研究会事務局

KYUSHU

目次

	頁
1. グランドデザイン策定に至った経緯	
(1) 第41回九州地域戦略会議での議論	2
(2) 九州 MaaS プロジェクト研究会の目的	3
(3) 九州 MaaS プロジェクト研究会の構成	3
(4) 議論の経過	4
2. グランドデザインの目的・位置付け等	
(1) 九州地方の戦略との関係	6
(2) 国の政策との関係	7
(3) グランドデザインの目的・位置付け	8
3. 九州における公共交通・観光の問題と課題	
(1) 公共交通の問題 ～「公共交通崩壊」への深刻な懸念～	9
(2) 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～	12
(3) 問題解決のための課題	17
(4) 九州 MaaS の必要性	20
4. 九州 MaaS の目指す姿	
(1) 九州 MaaS の目的と基礎理念	25
(2) 九州 MaaS の全体像	26
(3) 九州 MaaS に求められる機能・施策	28
(4) 九州 MaaS のロードマップ	30
5. 九州 MaaS の運営	
(1) MaaS サービスプラットフォーム	33
(2) MaaS データ利活用プラットフォーム	33
(3) 運営体制	34
(4) 費用負担	36
(5) 個人情報保護	37
6. 今後の進め方	
(1) 九州創生アクションプランのプロジェクト化	38
(2) 運営体制構築等に向けた準備	39
事務局後記	40

1. グランドデザイン策定に至った経緯

(1) 第41回九州地域戦略会議での議論

新型コロナウイルス感染症は、九州はもとより日本そして世界に甚大なダメージを与え続けてきた。ウィズコロナの新たな生活様式・価値観、デジタル化が社会・経済に浸透して、もはやコロナ前の世界には戻らないのではないかとということが早い段階から指摘され、実際に社会・経済情勢は大きく変容した。

これまでの間、九州の官民は感染拡大を防止し、コロナ禍を乗り越えることに全力を挙げてきた。同時にポストコロナ時代を見据えた社会・経済の再活性化、一極集中から地方分散に向けた取り組み、分散型社会を支える基盤づくり、デジタル化・DX 推進等の九州創生の取組を加速させてきたが、コロナ禍の被害を受けた産業分野は広範に及び、未だ影響を受け続けている分野は少なくない。なかでも公共交通と観光はその最たる分野である。

この両産業分野は、九州の社会経済のなかで非常に重要な産業である。すなわち、公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な産業であり、社会基盤そのものである。また、全国より早いペースで人口が減少する九州にとって、観光は成長戦略の重要な柱の一つであり、減退する域内消費を観光客のそれで補填・上積みし、その経済効果を裾野広く波及させるエンジンである。さらに、この両分野は相互に関連しており、公共交通は観光を支える役割を担っている。以上のように考えたときに、この二つの産業分野の再活性化は九州創生の重点課題というべきである。特に、従前からの人口減少の影響を利用者減少という形でダイレクトに受けてきた九州の公共交通の経営は極めて厳しい状況に追い込まれている。今後も人口減少が進むことを勘案すれば、さらなる苦境が想定される公共交通に軸足を置きつつ、観光をはじめとする様々な連関分野に良い効果をもたらすような拡張性のある特段の対策が必要である。

このような問題意識から、(一社)九州経済連合会(以下「九経連」という。)の倉富純男会長が、2022年6月1日開催の第41回九州地域戦略会議※において、ポストコロナにおける公共交通の利用促進と九州観光復活の起爆剤として、九州一体となった MaaS(Mobility as a Service)「九州 MaaS」の構築を提案するに至った。この提案について同会議委員の了解を得たことにより、官民からなる「九州 MaaS プロジェクト研究会」を立ち上げることとなった。

※「九州地域戦略会議」

「九州はひとつ」の理念のもと、官民一体となって九州独自の発展戦略の研究や具体的施策の推進に取り組んでいくため、九州地方知事会の各県知事と主要経済団体(九州経済連合会、九州経営者協会、九州経済同友会、九州商工会議所連合会)により構成される会議体。年に2回定例会議を実施。

(2) 九州 MaaS プロジェクト研究会の目的

九州 MaaS プロジェクト研究会(以下「研究会」という。)は、

- ① 国内外における MaaS に関する最新の事例や潮流の情報提供
- ② 九州 MaaS 構築の意義・目的
- ③ 九州 MaaS 構築にあたって整理すべき事項
- ④ 九州 MaaS に求められる機能等
- ⑤ 九州 MaaS の運営方法等
- ⑥ その他、九州 MaaS 構築にあたっての調査・研究に必要な事項

について調査・研究を行い、九州 MaaS の構築に向け、これらの事項を整理して、九州一体となった広域 MaaS の目指す姿を示す「九州 MaaS グランドデザイン」を策定することを目的として2022年8月に発足した。

(3) 九州 MaaS プロジェクト研究会の構成

本研究会は、公共交通・観光に関する官民の主要な関係者により構成された。

「官」からは、九州地方知事会構成県と政令市の交通政策担当部局・観光政策担当部局が、「民」からはバス、タクシー、鉄道の事業者 18 社※に加え、九経連、九州観光機構が委員として参加した。

※事業者18社

九州旅客鉄道、西日本鉄道、JR 九州バス、第一交通産業、昭和自動車、祐徳自動車、長崎電気軌道、長崎自動車、西肥自動車、大分交通、大分バス、九州産交バス、熊本電気鉄道、TaKuRoo、宮崎交通、いわさきコーポレーション、南国交通、サンデン交通

研究会の会務総括機関は座長・副座長により構成され、委員の互選により、座長を九経連観光社会基盤部長の中川信治氏、副座長を宮崎県総合政策部総合交通課長の佐野晃浩氏、九州産交バス株式会社取締役営業本部長の宮田健司氏が務めた。

また、関係業界団体5者(九州鉄道協会、九州バス協会、九州乗用事業者協会、福岡県タクシー協会、日本旅行業協会)に加え、九州運輸局、九州経済産業局、九州地方整備局、九州地方環境事務所がオブザーバーとして参加した。

さらに、国の有識者会議等にも参画している(株)MaaS Tech Japan 代表取締役 CEO (JCoMaaS 理事)日高洋祐氏がアドバイザーに就任し、後述の第2回研究会として開催された公開シンポジウムにおいて基調講演を行った(一財)計量計画研究所理事 兼 研究本部

企画戦略部長の牧村和彦氏が、第4回の研究会以降、アドバイザーに追加就任した。

本研究会の事務局は、九経連、九州観光機構、九州旅客鉄道、西日本鉄道の4者が共同して務めた。

(4) 議論の経過

本研究会は、2022年8月から2023年3月にかけて計6回開催された。

第1回は、委員承認、座長・副座長互選、研究会設立趣旨の共有の後、国土交通省九州運輸局交通政策部交通企画課長の丹下涼氏より交通・観光の現状や九州 MaaS への期待についての基調講話が行われ、九州 MaaS 導入の意義・目的の共有等を図った。なお、九州 MaaS の議論をする上では、その対象地域を福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県および山口県の下関市として検討する方向の旨を確認した。

第2回は、公開シンポジウム「九州 MaaS シンポジウム2022」として開催し、MaaSに関する基礎的理解、最新潮流及び目指すべき方向性を共有するとともに九州 MaaS 構築に向けての気運醸成を図った。本シンポジウムでは、国土交通省観光庁長官の和田浩一氏、国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長の齋藤喬氏、(一財)計量計画研究所理事兼研究本部企画戦略部長の牧村和彦氏による講演、本研究会アドバイザーの日高洋祐氏、(一財)計量計画研究所理事 兼 研究本部企画戦略部長の牧村和彦氏、塩尻市役所産業振興事業部先端産業振興室長の太田幸一氏、本研究会座長の中川信治によるパネルディスカッションが行われた。本シンポジウムは、オンライン配信と併用したハイブリット方式により行われ、九州内外の約 600 名の方に聴講頂いた。なお、本シンポジウムについては、2022年9月27日より九州経済連合会のホームページにおいてアーカイブ配信を実施している。

第3回は、九州 MaaS に求められる機能を検討するため、先行事例の視察(宮崎県で実施している MaaS 事例の現地視察)とワークショップ形式での検討を実施した。ワークショップでは、旅客が複数の公共交通を組み合わせるシチュエーションに応じて班分けを行い、当該シチュエーションに応じた望ましいサービス・必要な機能・対処すべき課題等について個々に議論を行った。

第4回は、本研究会アドバイザーの日高洋祐氏から国内外の MaaS の先進事例や九州 MaaS の今後の発展可能性について講話を頂いた上で、九州 MaaS の必要性、目指す姿、運営体制等に関する議論を行った。運営体制に関する議論では、これまでの議論を総括した上で、今後九州 MaaS を運営する上で必要な組織や費用負担等について事務局より提案を

行い、それに対して交通事業者・自治体から多数の意見が出された。それを受け、フォロー説明会を開催し、活発な質疑応答が行われた。

第5回は当初の回次計画ではランドデザインのとりまとめの予定だったが、これを変更し、フォロー説明会での質疑応答の共有および第4回に続いて九州 MaaS の運営に必要な費用とその官民の負担割合等に関する議論を尽くすことにした。官民がそれぞれのセクターに分かれて活発に議論した上で意見を集約し、運営費用の官民負担割合のあり方等について基本的な考え方を整理し、具体的な負担割合については今後協議することとした。

第6回はランドデザイン案に関する議論を行った。事前に事務局が各委員にランドデザインのたたき台を提示し実施された委員意見照会の結果を踏まえたランドデザインとりまとめの基本指針について議論がなされ、確認された。その上で、ランドデザインは基本指針に基づいて事務局がその責任で作成し、第 43 回九州地域戦略会議に上程する旨が確認された。

2. グランドデザインの目的・位置付け等

(1) 九州地方の戦略との関係

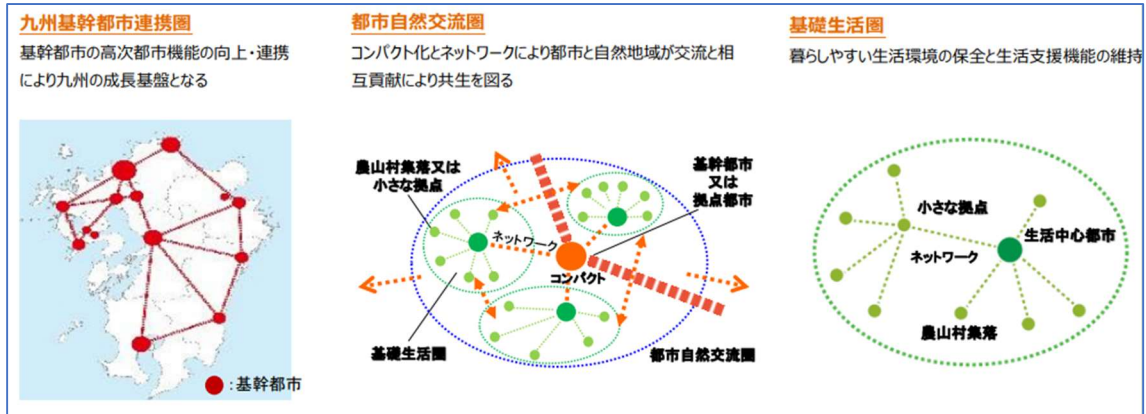
九州 MaaS の構築は、2020年度より九州地域戦略会議が推進する九州創生アクションプラン“Jewels+”（以下「Jewels+」という。）と符合する。Jewels+はテーマ別に編成された6つのプロジェクトチーム(PT)により推進されており、その中の「安心・安全 PT」の「基本施策(2)持続可能な社会インフラの整備」の「地域公共交通の『見える化・魅力化・最適化』プロジェクト」の調査研究事項として MaaS が挙げられている。つまり、九州の官民による本研究会の活動は、Jewels+の「安心・安全 PT」の調査研究活動そのものであり、本グランドデザインはその成果物として九州地域戦略会議で共有されるものと位置付けられる。

また、九州 MaaS は、「九州圏広域地方計画」の推進に資すると考えられる。現在の九州圏広域地方計画は、「国土形成計画(全国計画)」を受け、九州圏(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)の自立的発展に向け、21 世紀前半期を展望しつつ、概ね 10 年間の地域のグランドデザインをとりまとめた計画であり、2016 年3月 29 日に国土交通大臣により決定された。

同計画では、近年のアジアの経済成長や国内の急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展等に対処するためには、九州の経済や雇用の厳しい状況等を踏まえつつ、これらを乗り越え、積極的に活力ある未来を切り開いていく必要があるとの認識のもと、自立的発展に向けた九州圏の将来像を設定し、その一つに「三層の重層的な圏域構造からなる『元気な九州圏』」を挙げている。

「三層の重層的な圏域構造」とは、「九州基幹都市連携圏」、「都市自然交流圏」、「基礎生活圈」からなる(図表-1)。「九州基幹都市連携圏」は、九州圏全体を単位として、県庁所在都市等の高次都市機能を有する基幹都市を核とした基幹都市圏が連携する圏域である。「都市自然交流圏」は、基幹都市または基幹都市を補完する拠点都市と複数の基礎生活圈にわたる生活中心都市及び農山漁村等の集落が、「コンパクト+ネットワーク」により共生する圏域である。「基礎生活圈」は、生活支援サービス機能を有する生活中心都市と農山漁村等の集落地域のネットワークにより形成される基礎的な圏域である。

(図表-1)「九州基幹都市連携圏」、「都市自然交流圏」、「基礎生活圏」



資料出所:九州地方 新広域道路交通ビジョン (2021年7月)

九州圏広域地方計画は、これら三層の重層的な圏域構造と各圏域や都市間相互に循環する交流・連携により、九州の総合力を高め支え合う「元気の九州圏」の形成を図るとしており、その実現のための重点戦略として「九州圏の活力を創出する交流・連携の促進」と「九州圏の圏域機能の向上と連携の強化」を示している。九州 MaaS の取組はこの計画の「活力を創出する交流・連携の促進」と「圏域の機能向上と連携強化」に係るモビリティ分野の実践として位置付けることができるし、本ブランドデザインはその具体的方向性を示すものといえる。

(2) 国の政策との関係

2022 年6月7日に閣議決定されたデジタル田園都市国家構想基本方針においては、「MaaS の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする」と示されており、MaaS 等の最新技術を活用した取組に言及している。

また、国土交通省において 2022 年3月に設置された「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会(以下「リ・デザイン検討会」という。)」が策定した提言(2022 (R4)年8月26日公表)においては、「自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との間の「三つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが求められる。」とされている。リ・デザイン検討会が示した提言の考え方は、その後のデジタル田園都市国家構想総合戦略(2022 年 12 月 23 日閣議決定)

にも反映されており、「MaaS の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、①官と民、②交通事業者間、③他分野との「三つの共創」により、地域交通を「リ・デザイン」し、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。」とされている。(リ・デザイン検討会が示した提言においては、九州旅客鉄道、西日本鉄道、第一交通産業による MaaS の取組が共創の先進事例として取り上げられている。)

直近では、国土交通省が設置する交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会が2023年2月28日に公表した中間とりまとめにおいては、リ・デザイン検討会が示した方向性に基づく施策の具体化がなされ、MaaS については「広域で活用できる MaaS や、交通事業者と観光・商業・福祉等他分野の事業者が連携する MaaS の取組を重点的に支援」とされた。

九州 MaaS は、MaaS という最新デジタル技術を活用した交通 DX の取組であるとともに、①官民、②交通事業者相互の「共創」の取組といえる。また、後述する九州 MaaS の機能が広がりに応じて、③交通以外の他分野との共創の余地も多分に生じるものである。したがって、九州 MaaS の構築は九州版デジタル田園都市国家構想の実現に資するものであり、国の政策と符合する。

(3) グランドデザインの目的・位置付け

以上のように、九州 MaaS の構築は、九州地方の戦略とも、国の政策とも整合する。したがって、本グランドデザインは、九州 MaaS の構築に向け、諸事項を網羅的に官民で整理し、目指す姿を示すものであるから、九州地域戦略会議はもとより全九州の官民で広く共有され、そして国の関係機関とも共有していくものである。

また、本グランドデザインは九州一体となった広域 MaaS の社会実装の基本構想であり、Jewels+ の「持続可能な社会インフラの整備」及び九州圏広域地方計画の「活力を創出する交流・連携の促進」と「圏域の機能向上と連携強化」に係るモビリティ分野の一つの方向性を示すものである。よって、九州 MaaS の取組が実際に推進される際には、本グランドデザインの内容を基本方針として取組を具体化していく。

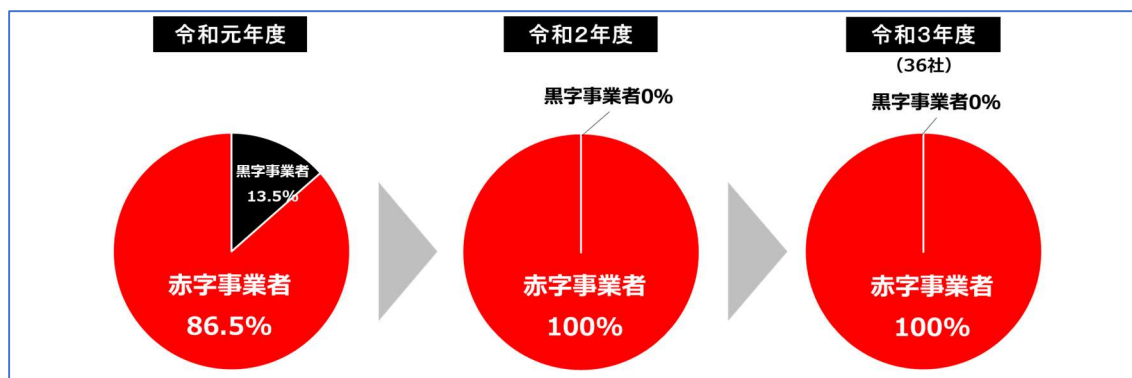
3. 九州における公共交通・観光の問題と課題

(1) 公共交通の問題 ～「公共交通崩壊」への深刻な懸念～

公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であるとともに、観光客や交流人口の増加を図るためにも必要となる地域社会の基盤的なサービスである。しかし、人口減少やマイカー移動の増加等に起因する継続的な公共交通利用者の減少に、今般の新型コロナウイルス感染症・原油価格高騰による影響が重なり、その担い手である交通事業者の経営状況は急激に悪化している。

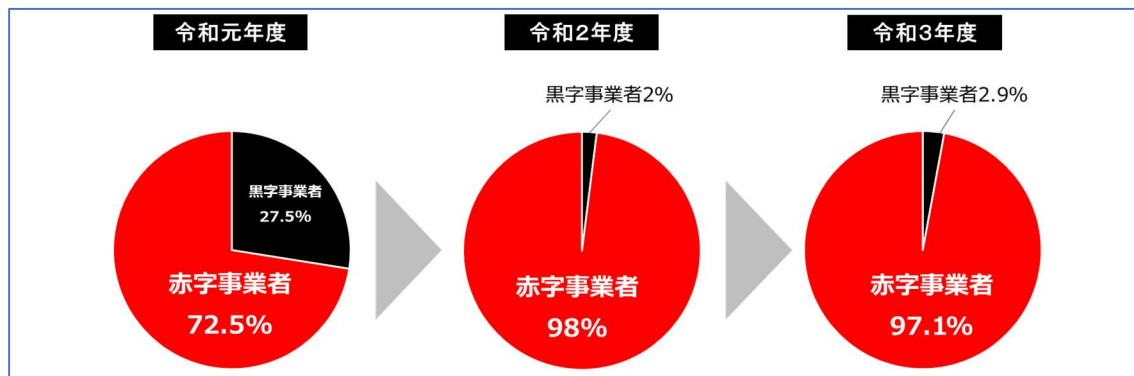
この点、九州運輸局の調査によると、保有車両数 30 両以上の在九州路線バス事業者(全 37 社)の路線バス事業の収支について、コロナ禍以前の 2019 年度は 32 社が赤字経営であったのに対し、2020 年度・2021 年度ともに全 37 社が赤字経営となったことが明らかになっている(図表-2)。また、保有車両数 50 台以上のタクシー事業者(全 102 社)を対象とした調査では、2019 年度時点では 74 社に対して、2020 年度は 100 社、2021 年度は 99 社とほぼすべての事業者において赤字であることが明らかになっている(図表-3)。

(図表-2)乗合バス事業者(保有車両数 30 両以上:37社)経営状況



資料出所:九州運輸局資料

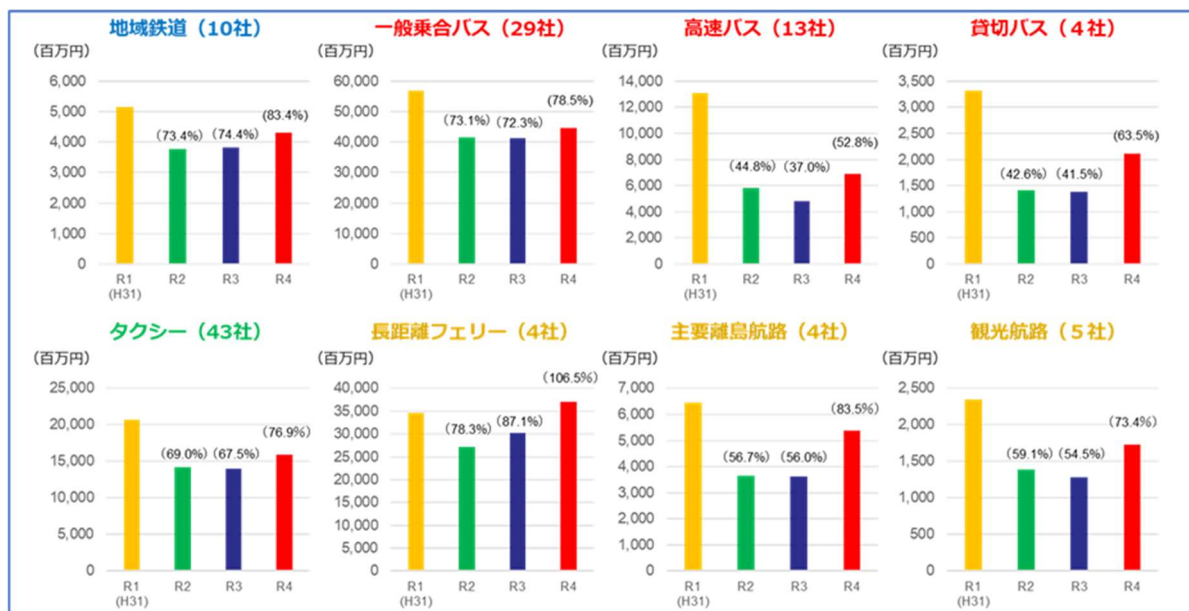
(図表-3)タクシー事業者(保有車両数 50 両以上:102 社)経営状況



資料出所:九州運輸局資料

2022 年度においては、前年以前と比べると、新型コロナウイルス感染症による影響が小さくなってきたとはいえ、ほとんどの交通モードにおいては、コロナ禍以前の水準に回復できていない(図表-4)。また、コロナ以前から、通勤・通学以外の日常のおでかけが中心となる定期外利用が定期利用に比べてさらに減少傾向にあったが、こうした傾向はポストコロナにおいても継続することが公共交通事業者では予想されている(図表-4)。

(図表-4)新型コロナウイルス感染症の影響(運送収入)



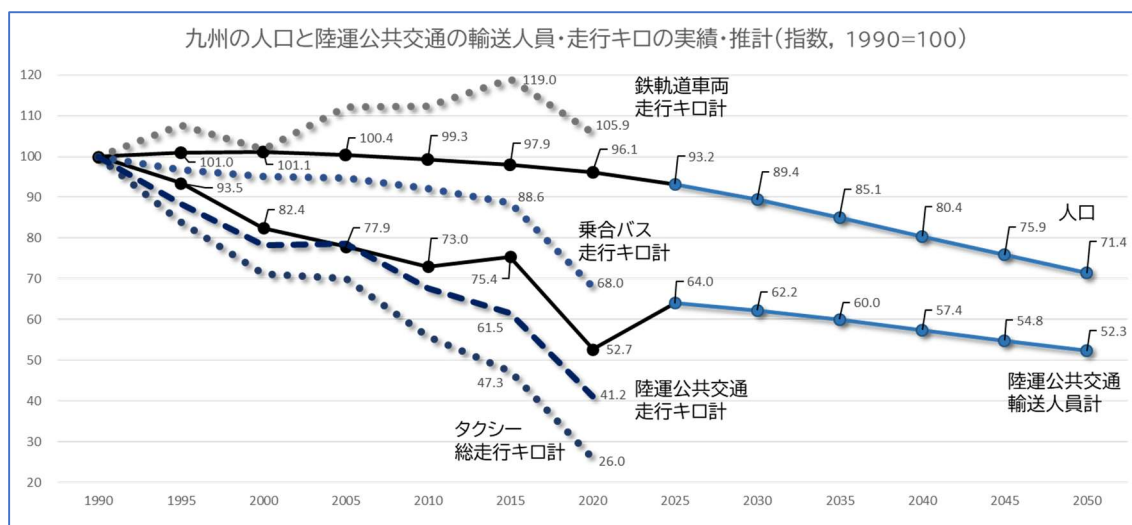
- ※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R4.6月の全ての月で実績がある事業者の数。
- ※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間運送収入に対する各年の年間運送収入の割合。
- ※ 長距離フェリーの運送収入については、コロナ前の実績を上回っている。この点、コロナ禍以降、物流需要が旺盛となり、車両航走が増加したことも理由の一つであるが、燃料サーチャージによる収入増加の影響もあり、経営状況が大きく改善するには至っていない。

資料出所:九州運輸局資料

さらに近年では、公共交通事業のドライバー不足も深刻である。全国的にみても他産業と比較して給与水準などの待遇面の魅力が高くないことに加え、特に九州地方は都市部から離れた郊外や中山間地・離島が多いため、特に路線バスやタクシーにおいて必要となるドライバーが確保できず、公共交通の維持が困難となる地域も少なくない。また、今後は 2024 年の労働時間上限規制強化を境に、労働力不足が一層深刻化し、ドライバーが確保できないことによって、交通ネットワークを維持することが困難なエリアの増加が懸念される。

(公財)九州経済調査協会によると、九州で人口最多の福岡県においても、2020 年から 2025 年にかけて減少に転じ、九州 7 県の人口は 2020 年の約1,280万人から 2050 年には約 950 万人と 24.7 パーセントポイント減少すると推計されており、今後も九州地方では人口減少が継続的に進行していくことが予想されている。したがって、公共交通を巡る上記の状況についても、コロナ後に一時的な回復を見込めたとしても、中長期的には、各交通事業者の経営状況は一層深刻化することが予想される(図表-5)。

(図表-5)九州の人口と陸運公共交通の輸送人員・走行キロの実績・推計



※1990～2020 年度は実績、2025～2050 年度は推計

※人口推計は九州経済調査協会の 2022 年推計の引用。

※輸送人員推計は九経連の推計(コロナ禍からの 2023 年度回復は対 2019 年度比 80%まで、以降は人口減少率を基準に通減するとして算定)。

資料出所:第4回九州 MaaS プロジェクト研究会資料

具体的には、公共交通の路線は縮小し、一つのモビリティで乗り換えなしに移動できる範囲が限定的になるおそれがある。また、エリアによってはミッシングリンクが生じることで交通ネットワークが分断され、公共交通だけではドア to ドアの移動を実現することがさらに困難になっていくことが危惧される。

一方、既に一部の地域で人工知能(AI)を活用したオンデマンドバスが運行しているように、

分断された交通ネットワークを補完する観点から、最新技術等を活用した新たなモビリティの登場も予想される(AI オンデマンドバス、自動運転、シェアサービス等)。このような新たなモビリティの登場は歓迎すべきことではあるが、当初は局所的なサービス展開になることが予想されるため、他のモビリティサービスと連携して移動環境を提供できなければ、交通ネットワークとしては機能せず、実際の需要獲得には十分繋がらないおそれもある。

こうした交通ネットワークの危機的な状況は、九州の社会経済全体の持続可能性を考える上でも深刻な懸念となっている。このままでは、九州圏広域地方計画が目指す「三層の重層的な圏域構造と各圏域や都市間相互に循環する交流・連携により、九州の総合力を高め支え合う」という九州の将来像の実現が危惧される状況となることを否定することはできない。

問題を構造的に総括すれば、

- ① コロナ禍を機に社会が変容したことによる需要の大規模喪失
- ② 人口減少による需要の継続的縮小の懸念
- ③ ①②による待遇改善困難と労働時間規制強化によるドライバー不足の悪化
- ④ ①～③の結果としての公共交通ネットワークの縮小・分断の懸念
- ⑤ ④の補完措置としての最新技術等を活用した新たなモビリティと既存サービスとの不連携がもたらす公共交通ネットワークとしての機能不全

ということであり、これらの問題への対応は急務である。

(2) 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～

観光は裾野が広く、地域経済への波及効果が大きな産業であることから、政府においても「観光は成長戦略の柱、地方創生の切り札」とされている。とりわけ、顔の異なる四方の海と風光明媚な山々、個性豊かな温泉等の恵まれた自然環境、そして国内屈指の深遠な歴史と文化を誇る九州において、観光は経済を支える重要な産業である。

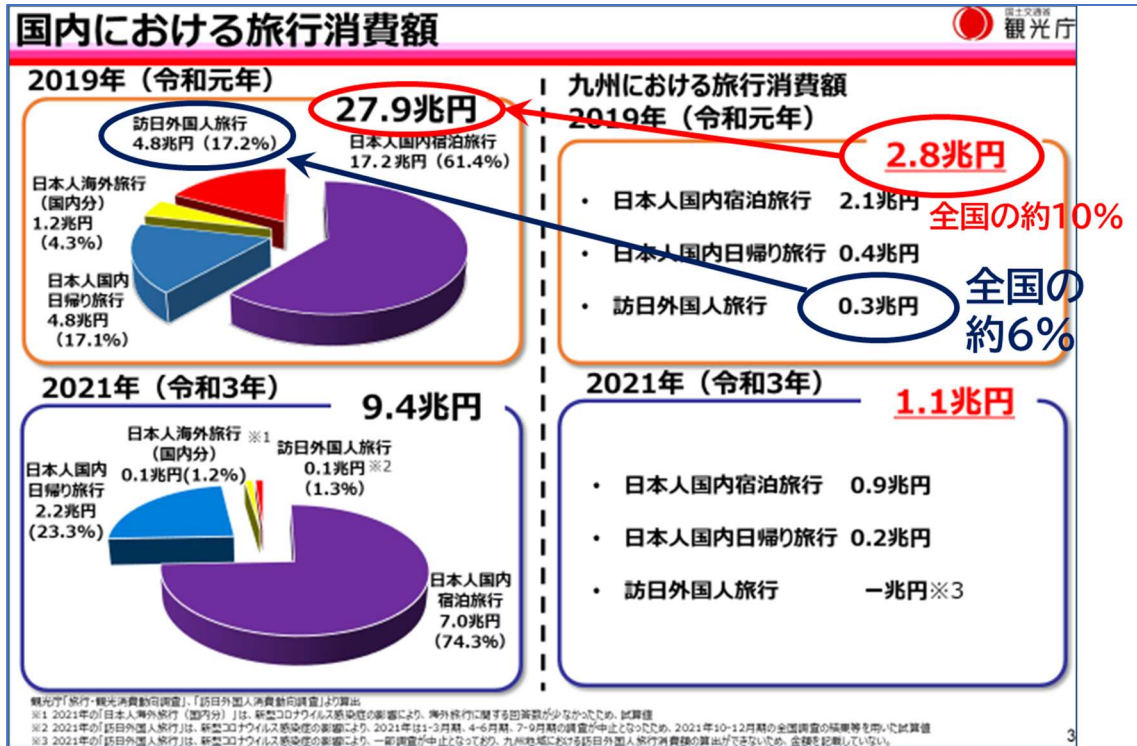
しかしながら、観光についても公共交通と同じく、コロナ禍の影響を深刻に受けている。コロナ禍以前の2018年に過去最高となった約511万人の九州へのインバウンド需要は蒸発し、日本人の延べ宿泊者数も九州全体で約3割減少した(図表-6)。旅行消費額で見ても、九州全体で2.8兆円(2019年)あった市場規模が2021年には約6割減の1.1兆円に縮小した(図表-7)。

(図表-6)九州における日本人延べ宿泊者数

2019年	2021年	2019-2021減少率
50,011,060	32,583,970	▲34.8%

資料出所:観光庁「宿泊旅行統計調査」(全ての施設に対する調査)

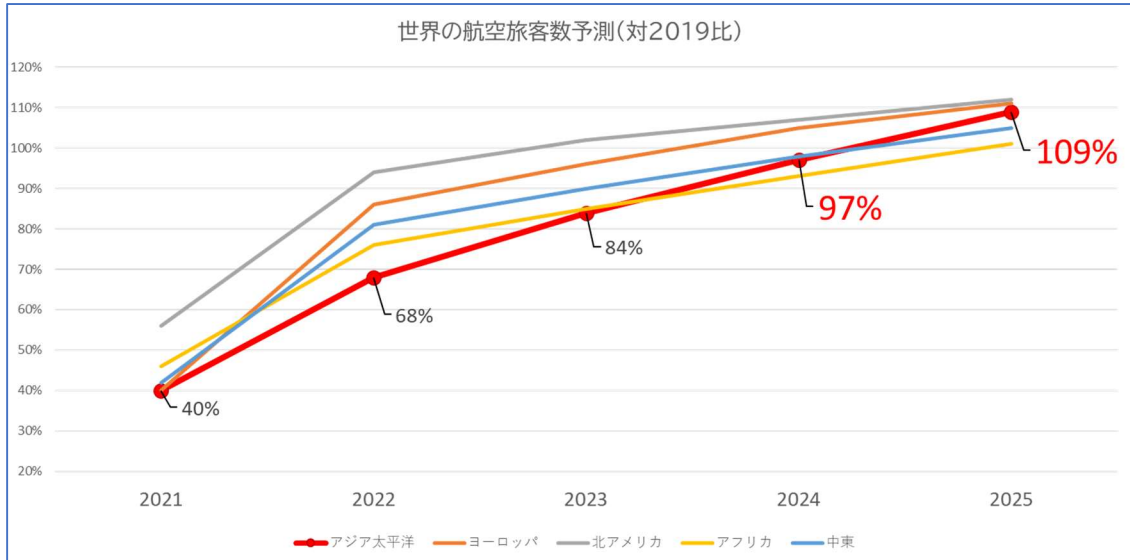
(図表-7)訪日外国人旅行者数の推移



資料出所:2022.9.16 第2回九州 MaaS プロジェクト研究会「九州 MaaS シンポジウム2022」観光庁・和田長官 特別講演資料をもとに作成

ただ、見通しは明るい。国際航空運送協会(IATA)によると、アジア地域の航空旅客は2024年にはコロナ前の水準に回復し、2025年にはコロナ前を上回る見込みとされている(図表-8)。また、世界の観光動向や見通しを定期的に公表している国連世界観光機関(UNWTO)は、同機関の観光専門家パネルではアジア・太平洋地域の国際観光市場は2024年以降にコロナ前の水準に回復する見通しが大勢であると公表している(2022年6月時点の見通し)。政府の入国制限も昨年10月に緩和され、ウィズコロナ・ポストコロナへの転換が進む中、インバウンド観光の本格的な再開や西九州新幹線の開業など明るい材料に加え、全国旅行支援の実施等も奏功して、国内外からの九州観光の需要は著しい回復を見せている。今こそ九州観光の復活に向け、反転攻勢を仕掛けるタイミングである。

(図表-8)世界の旅客数予測(対2019年比)



資料出所:国際航空運送協会(IATA) 2022年3月発表資料

一方、コロナ禍以前の問題が解決したわけではない。九州におけるインバウンドの旅行消費額は、コロナ前の2019年時点でも0.3兆円に留まり、全国の旅行消費額4.8兆円と比べると、約6%の市場規模にすぎない(図表-7)。国内旅行を含めた旅行消費額は九州旅行が全国の約10%を占めていることを踏まえると、インバウンドの旅行消費の向上が課題であり、消費額の上積みのための対策が必要である。

先述のとおり、九州は恵まれた自然、歴史、文化、産業の遺産も多くあり、それぞれに特徴があり個性的である。必ずしも観光資源に乏しいという訳ではない。しかし、観光資源が一定のエリアに集積する東京、大阪、京都等を核とする地域とは異なり、広域に分散している特性がある。この特性を活かして、分散するコンテンツを広域で連携して売っていくことで、旅行消費額の更なる上積みが期待される。

特に、インバウンド旅行消費額が全国シェア6%に留まっているということは、逆説的には伸び代があるということでもある。人口減少下においても九州がGRP(Gross Regional Product:域内総生産)を引き上げて、一人あたり総生産額全国最低水準(図表-9)から脱却していくためには、この伸び代を現実の果実とする挑戦が重要な一助となる。そのためには、広域でまとまってインバウンドの長期滞在と周遊を促進させたり、ある特定の県に旅行拠点を置いて他県の観光地との往来を促進させたりする環境整備、なかでも、移動しやすい環境整備や商品・サービスの造成が必要である。しかし、現在のところ、これが十分に整えられているとは言い難い。それは、言語の障壁はもとより、情報不足による目的地探索・設定の障壁、交通モードや事業者毎に展開されるサービス分断の障壁などがあるからである。

(図表-9)ブロック別一人あたり GRP ※2018 年実績(単位:万円)

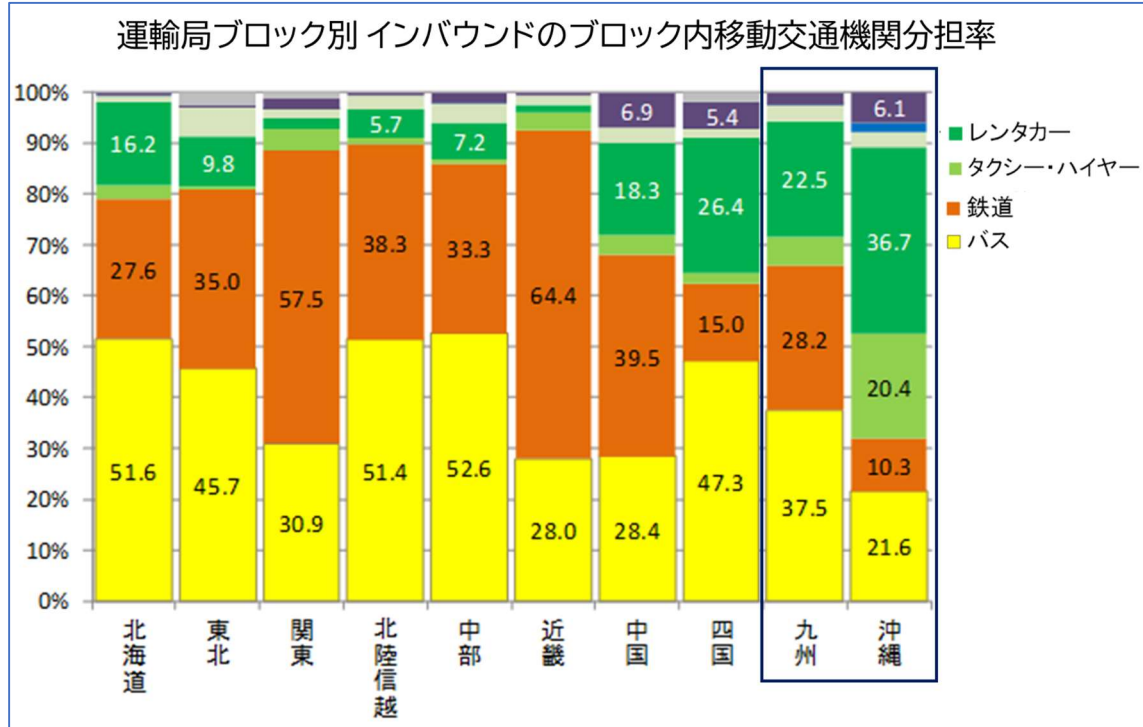
北海道・東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州・山口・ 沖縄
373	490	474	407	401	372	360

※山口県は中国ブロックと九州・山口・沖縄に二重で計上している。

資料出所:九経連資料

インバウンド観光客の移動について実際の状況を確認する。国土交通省が公表している訪日外国人流動データ(FF-Data)によると、鉄道やバスを中心とした移動が多い他の地域に比べて、公共交通をベースにしながらも九州では様々なモードで移動する傾向がある(図表-10)。つまり、九州のインバウンド観光客は、移動に際して様々なモードを駆使する必要性から先述の障壁を独力で乗り越えるために手間をかけていると考えられる。このことが観光分野におけるモビリティの問題であり、対策を講じれば、九州における旅のしやすさを向上させることができる。

(図表-10)訪日旅行における旅先での移動手段

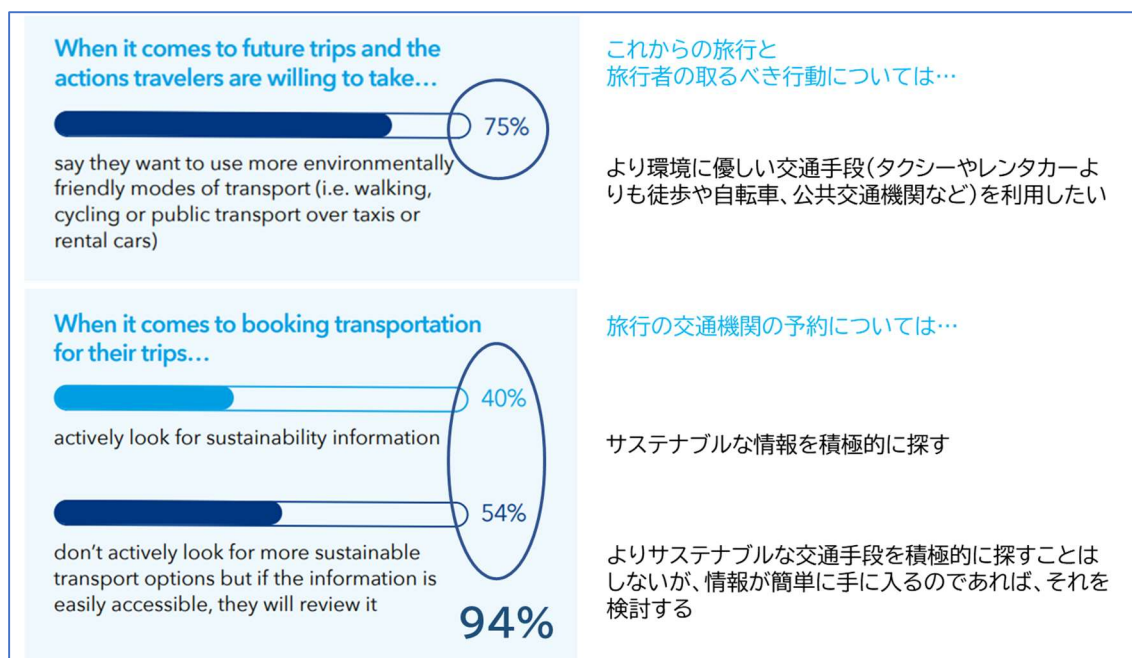


資料出所:FF-Data(Flow of Foreigners-Data) 2019

また、ポストコロナに向け、インバウンド観光客の旅行に対する意識に変化が見られる。パン

デミックと気候変動危機の影響で今よりサステナブルに旅行したいと答える世界の旅行者が61%を占め、同じ調査の1年後のデータでは、より環境に優しい交通手段を利用したいと答える旅行者が75%となった。さらに旅行の交通機関の予約については、「サステナブルな情報を積極的に探す」「よりサステナブルな交通手段を積極的に探すことはしないが、情報が簡単に手に入るのであれば、それを検討する」と答える旅行者が94%に上った(図表-11)。近年のこうした世界的な意識変化の潮流に九州も観光の文脈で適切に対応していく必要があり、インバウンド観光客が公共交通を軸とした環境に優しいモビリティサービスの情報を簡単に手に入れたいとするニーズが顕在化しているところ、現時点ではそれに応えられるような九州が一体となったしくみや環境は十分に整備されていない状況である。

(図表-11)サステナビリティに関する意識の高まり



資料出所: 第4回九州 MaaS プロジェクト研究会資料(Booking.com Sustainable Travel Report 2022(32 カ国・地域の3万人以上から回答)をもとに作成)

このような問題は、インバウンド観光客固有の問題ではなく、九州を訪れる国内観光客にも当てはまる。九州の観光地は交通ネットワークが脆弱な地域にも多く点在し、以前から二次交通の確保が課題となっていた。バスからバス、あるいはバスから他のモビリティへの乗り継ぎ等を行えば公共交通でも移動できるが、目的地までの経路情報の提供や乗り継ぎ利便性が十分に確保できていないため、公共交通が移動手段として選択されず、結果として、その観光地自体が目的地として敬遠されるおそれがある。これを放置すれば、先に**(1)公共交通の問題**で触れたとおり公共交通ネットワークの縮小・分断が進んだ場合、観光地としての魅力の低下が懸念される。

また、国内観光客についてもサステナブルな旅をしたいと考える層の広がりが確認できる。沖縄県と(一社)沖縄県観光コンベンションビューローが2022年12月に実施した首都圏・阪神圏在住のZ世代(18~25歳)を対象にした調査(以下「Z世代調査」という。)によれば、旅先でのサステナブルな取り組みについて22.4%が「より環境に優しい交通手段を利用したい」と回答しており、環境効率の高い公共交通利用への高いニーズが確認されている。このような観光客の公共交通利用ニーズに応えられるような九州が一体となったしくみや環境は十分に整備されていない。

つまり、問題を総括すれば、「国内外の観光客の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・環境の整備に課題がある」ということである。

(3) 問題解決のための課題

(1)公共交通の問題で述べたとおり、公共交通は極めて深刻な状況に置かれている。コロナ禍で需要が大規模に失われ、コロナ前の水準に回復させることに見通しが立たない状況が続いている。今後も人口減少が進行することでさらに需要が減り続け、ドライバー不足の事情も重なり、公共交通ネットワークは縮小・分断が進むことが懸念される。それを補完しようと登場する新たなモビリティが局所的に登場するが、他の交通モードと連携しない限り公共交通ネットワークとしては機能不全のままである。なお、国のリ・デザイン検討会がとりまとめた提言においても、社会経済情勢やライフスタイルの変化によって「このままでは、相次ぐ路線廃止による「交通崩壊」が懸念され、地域社会にも甚大な影響が生じるおそれがある。」と記載されている。

こうした状況を脱することが急務である。このためには、「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①)」ことと「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②)」ことが肝要である。

課題①への対処の考え方は、次のとおりである。

人口減少等に起因する既存の交通ネットワークの縮小やネットワーク縮小に対応した新たなモビリティサービスの登場により、単一のモビリティで乗り換えなしに移動できる範囲は限定的になることが予想される。このことを踏まえると、今後の交通ネットワークは、一層乗り換えを前提とした様々な移動手段によって支えられる姿へと変貌する。利用者の視点から考えれば、目的地までの経路のうち、ラストワンマイル等の一部区間だけでも移動手段が存在しないミッシングリンクがあれば、ネットワークとして機能しないため「公共交通での移動」は選択されない。また、乗継回数が増えれば、移動費用がかさみ、公共交通が敬遠される原因にな

る可能性もある。このことを踏まえると、単一のモビリティで乗り換えなしに移動できる環境が限定的になった未来においては、少なくとも、複数のモビリティサービスを組み合わせた経路情報や乗り換えた際の初乗り運賃の負担を軽減するような商品を含めたサービスを利用者に提供できなければ公共交通は選ばれないと考えるべきである。すなわち、運営主体の異なる多様な移動手段を繋げ、一つのサービスとして提供するための新たな「交通インフラ」が必要になると考えられる(その前提として、バスや鉄道といった定時定路線型以外のモビリティも含め、標準的データフォーマット(GTFS)等を用いた交通データのデジタル化やデータ連携基盤等を通じたデータ提供体制の構築が必要である)。ただし、実際の移動シーンにおいてもボードレスかつ快適に移動できるよう、乗継時間を考慮したダイヤ編成、路線再編、乗継環境の整備、初訪問者でも分かりやすい交通案内(多言語サインや今はまだないバス停ナンバリングなど)の整備等がされてこそ、公共交通が「選ばれる移動手段」となる。こうした事業者による基本的かつ実態的な、いわば「フィジカル連携」※の努力が欠かせない。

※フィジカル連携

デジタルによらない現実空間での物理的・実態的な施策連携のこと。

また、持続可能な交通ネットワークの構築や新たなモビリティサービスの導入を企図する際には、現状の需要を客観的に把握し合理的な検討がなされなければ、交通ネットワークを適切に維持することができないおそれがある。これを適切に実施するためにはデータドリブン※の発想でボードレスに公共交通を繋げる必要があるが、モビリティの分野では、官民ともにデータ利活用が必ずしも進展していない。例えば、独占禁止法特例法※の制定によって、国土交通大臣の認可を受け、ダイヤや路線再編の調整を直接事業者間で行うことが可能となったが、関係事業者がデータを持ち寄り、その分析をとおしてはじめて事業者横断の需給調整は利用者の便益に適うものになる。このように政策にも事業にもデータを利活用して、公共交通ネットワークを維持していかなければならず、これを担当者の異動や業務の省人化にも対応するために継続的に実行可能にするデータ連携と分析機能の実装が検討されるべきである。また、その前提として公正な負担に基づくモビリティ関連データのオープンデータ化も必要である。

※データドリブン

収集したデータの分析結果に基づき、企画立案や意思決定をし、具体的アクションにつなげていくこと。

※独占禁止法特例法

正式には「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」。

課題②への対処の考え方は、次のとおりである。

人口減少が今後も進行する以上、公共交通利用者を増加に転じさせることは難しいと言わざるを得ない。しかしながら、その減少幅を縮減することは、各交通事業者の努力のほかに、課題①への対処の考え方で示した「運営主体の異なる多様な移動手段を繋げ、一つのサービスとして提供するための新たな『交通インフラ』」を導入することが効果的であると考えられ

る。このような措置を講ずることにより、単一のモビリティで乗り換えなしに移動できる環境の維持が困難となった場合でも、他の事業者と連携することで、今の利用者を繋ぎ止めることが期待できる。

また、新たな移動需要を創出することで、移動需要の成り行き減に対抗することにもチャレンジすべきである。昨今では、PC やスマートフォン等のデジタル端末で、リモートワーク、買い物、映画鑑賞ができるなど、移動せずとも様々な便利さを享受できる環境が急速に整ってきたが、それでも、人びとが健康で幸せな生活を送る(いわゆるウェルビーイングである)ためには、何らかのリアルな活動の場への移動が必ず生ずる。このリアルな活動の場へ誘引する仕掛けとその目的地に向けた移動のしやすさが確保されていれば移動需要を創出することができる。既に一部の都市部においては商業施設のセールキャンペーンと公共交通利用促進のタイアップ企画などは実施されているが、これは都市部の商業施設に限らず、美術館、博物館、郊外でのイベント、身近な商店街等と公共交通の間でも実施でき、県域を越えたタイアップによる非日常のお出かけ需要を創出することも可能である。ただし、公共交通を利用した方がおトクだと感じられるインセンティブ設計は不可欠であり、PR や販売・頒布・管理の方法が効率的でなければ、商品・サービスのラインナップは充実できず、実施可能性・容易性も担保されない点に留意が必要である。

(2)観光分野におけるモビリティの問題については、「観光資源の広域分散という九州の特性」、「様々な交通モードを駆使するという九州のインバウンド観光客の特徴」、「世界的なサステナブル意識の浸透による公共交通志向の高まり」を踏まえると「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・環境が十分に整備されていないこと」が挙げられる。しかしこの問題も換言すれば、公共交通を利用した観光周遊に伸び代があるということであり、「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(課題③)」ことができれば更なる観光客の獲得に繋がり、観光消費額の向上が期待される。

課題③への対処の考え方は、次のとおりである。

九州の観光地・コンテンツは中山間地域や郊外にも多く、公共交通を乗り継がなければ訪れることができない場所に点在しており、観光客にとって公共交通を乗継いで周遊することは容易ではない。そのため、課題①への対処の考え方と同様、運営主体の異なる多様な移動手段を繋げ、一つのサービスとして提供するための新たな「交通インフラ」が必要になると考えられる。

観光の場合、この情報提供には、目的地までの経路や乗継負担の少ない移動の商品・サービ

スが含まれるのは当然として、目的地となりうる観光コンテンツの情報提供も含まれるべきである。課題②の考え方と同様に観光シーンにおいても移動需要を創出し、公共交通利用者を継続的に獲得していく。目的地の設定は旅マエに計画的に行われるだけでなく、旅ナカでも随時行われることが多い。その場合、目的地候補の情報が容易に入手できて選択が助けられ、目的地までの移動手段の情報もワンストップで手に入れられれば、旅の快適性と容易性は高まる。九州を訪れるインバウンド観光客の移動特性を踏まえれば、移動手段の情報は、公共交通だけでなく、レンタカーやシェアサービス等の様々なモードが含まれるべきであり、また、多言語対応は必須である。

(4) 九州 MaaS の必要性

九州における公共交通・観光の問題、及びそれらの問題を解決するための課題認識と対処の基本的な考え方は以上のとおりである。これに対する具体的手段として、MaaS の九州一体での導入が有効なのではないかというのが、本研究会の基本的な視座である。こうした視座に立って本研究会で議論され、共有された内容を「なぜ MaaS なのか」、「なぜ九州一体なのか」の論点ごとに整理し、以下に九州 MaaS の必要性を示したい。

「なぜ MaaS なのか」については次のとおりである。

MaaS は、国土交通省のガイドラインによると、「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと」であり、「新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光地や飲食店のチケット購入等)も組み合わせ提供することが可能」とされており(国土交通省『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第二版)』)、スマートフォン向けアプリケーションでのサービス展開が国内外ともに主流である。

こうした国土交通省の定義や先行して MaaS を導入している事例に鑑みた場合、MaaS を導入することで、

- ・複数の移動手段をポータルにつなぎ、ドア to ドアの移動方法を提案できること
- ・さらに、経路検索だけではない機能によって移動目的の創出、移動環境に対する満足度向上に繋がること(観光情報等の情報発信、デジタルチケットの販売、ワンストップサービス、商業・宿泊・医療・福祉・教育・脱炭素等の他分野との連携)
- ・アプリから得られるデータや他のモビリティ関連データを統合して関係者間で共有し、デジタルマーケティングの展開や新たな政策・ビジネスのきっかけにすることができること
- ・上記の取組を、自治体、交通・観光事業者等の地域サイドのイニシアティブで進めることができること

という効果が想定される。換言すれば、MaaS を活用することでリ・デザイン検討会が示した三つの共創、データドリブンによる各種取組、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となって各圏域におけるモビリティ機能の向上を図ることができ、公共交通の利用促進が期待されるのである。これが第一の理由である。

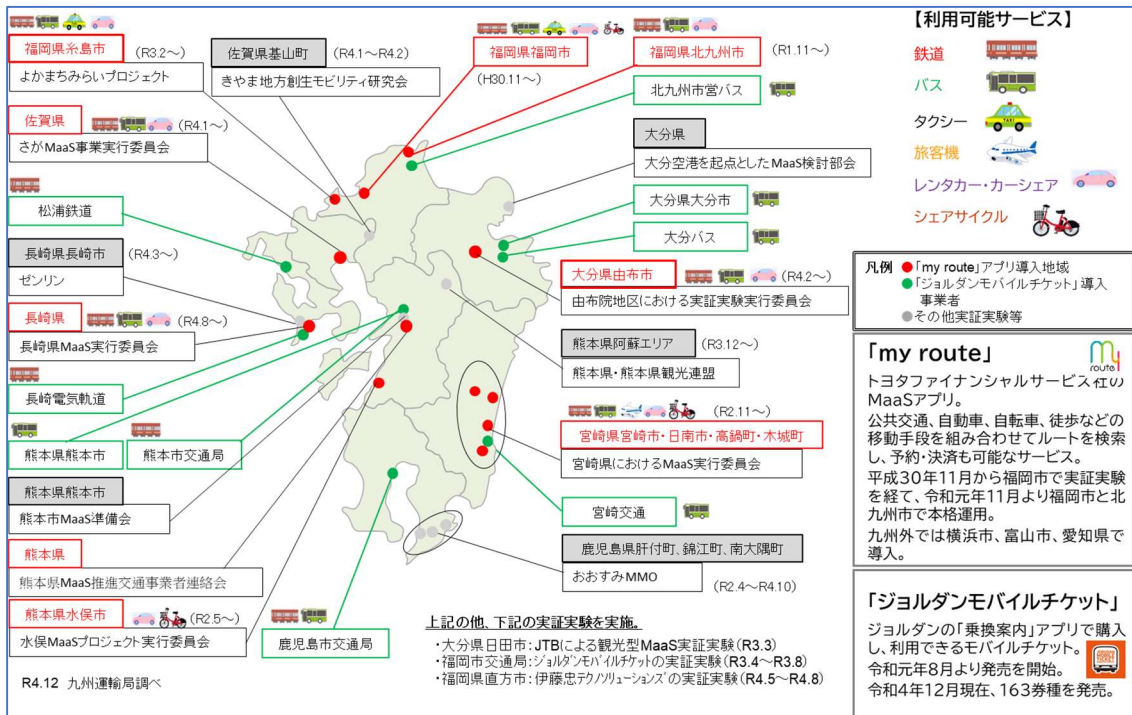
また、東京・大阪・京都などを核とする、公共交通が充実しインバウンド需要も旺盛なエリアにおいても MaaS の取組は進展している。これらのエリアとの地域間競争の点においても、今やモビリティサービスに関する情報提供の充実は、観光目的地として当たり前にも備えておかなければならない基盤的サービスといえる。観光目的地の情報発信や快適に旅行できるモビリティ環境を整備することができれば、運転免許の返納数が年々増加している高齢者層や運転免許取得率低下・ペーパードライバー化が進む若年層(事実、先述の Z 世代調査によれば、首都圏・阪神圏の Z 世代のうち、4割超が自動車の運転免許を保有しておらず、2割超がペーパードライバーであり、全体の6割超が自動車運転ネガティブ層である)などの観光客に訴求すると考えられ、九州観光の地域間競争力の強化につながることを期待される。これが第二の理由である。

以上のとおり、MaaS を導入できれば、課題①～③の対処となり得て、現在や将来においても利用者の移動円滑化や移動需要の創出ができ、MaaS により公共交通の利用促進と九州観光の振興に資すると考えられる。

「なぜ九州一体なのか」については次のとおりである。

既に九州でも複数の MaaS アプリが実装され、運用されている(図表-12)。しかしながら、いずれも特定の行政区域を対象にしたものであり、県境を越えた九州全域での取組は見られていない。今後も地域単位での独立した様々な取組が進めば、行政区域を跨ぐごとにアプリを切り替える必要が出てきたり、そもそも MaaS の利用ができなかったりと、行政区域の境で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ので、これは避けられるべきである。これが第一の理由である。

(図表-12)九州における MaaS の導入状況(2022年12月時点)



資料出所:九州運輸局資料

本研究会では、九州全体の将来を考えれば、九州は「多極交流」※で持続可能性を高める地域として存続すべきであるとの意見が出た。九州圏広域地方計画でも三層構造の交流と連携が重要と指摘されている。そのためには、観光だけではなく、日常のおでかけについても県域を超える移動需要を喚起する必要がある。後背地が衰退すれば都市部も衰退するように、都市や地域は相互に関連し、影響を及ぼし合いながら存在しているので、九州全体での多極交流が結局は各県の社会・経済の活性化につながるのである。MaaS は人びとをリアルな活動の場に誘引することができ、人びとの移動を支援することができる。多極交流の促進剤として九州一体となった MaaS の導入が必要と考えられる。これが第二の理由である。

※多極交流

一極集中でも多極分散でもなく、複数の都市が地域の核となると同時に、それらの都市・地域同士が相互に密接に交流する都市・地域発展概念。本研究会委員意見を受け、九経連が設定した。

九州の成長戦略の柱、九州創生の切り札としての観光を復興させるには、「観光資源の広域分散という九州の特性」を踏まえなければならず、旅行消費額の増大に向けて長期滞在と広域周遊を実現したい。単県ごとにインバウンド等の観光客を誘致して自県内で旅行を完結させようとしても、旅行消費額を上積みする効果はなかなか得られにくいことは先に述べたとおりである。そうであれば、MaaS は広域で導入されるのが望ましく、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することができる。インバウンド観光客にとっては、県境等の行政区域はそれほど意味をなしていない

め、サービス提供のあり方や範囲はそれに沿うべきである。さらには、インバウンド観光客の旅行に関するサステナブル意識の高まりを踏まえれば、彼らから“九州はひとつのサステナブル観光エリア”に見えることが重要であり、そのことが九州各県を「選ばれる観光地」に昇華させると考えられる。これが第三の理由である。

「九州一体」の枠組みができることで、各地域での好事例やナレッジを共有して、九州の移動サービス全体を底上げすることにも繋がる。また、こうした広域的なMaaS事業の展開は、各県単位で取り組むよりも、スケール化の効果でコスト集約が図られ、費用負担面でも効率的と考えられる。これが第四の理由である。

最後に、ステークホルダーとの交渉力の問題を考慮する必要がある。MaaSを推進する上では、MaaSプラットフォームベンダー等のステークホルダーにデータや利益が流出するだけという事態は回避されなければならない。そのため、最前線で住民の移動を支える公共交通事業者と自治体がイニシアティブを確保できるよう、公共交通事業者・自治体ともに、広域かつ多数で連携してステークホルダーに対する交渉力の強化を図る必要がある。そのことにより、地域の社会・経済の基盤を担う交通産業の弱体化を防ぐことができる。この点、九州が一体となって取り組めば九州サイドの交渉力が高まり、交通産業の弱体化の防止に資する。これが第五の理由である。

以上のとおり、九州一体でMaaSを導入すれば、課題②③の対策となり得るとともに、観光振興をはじめとする九州全体の発展にプラス効果をもたらし、コストの効率化やステークホルダーとの交渉力強化に資する。

このように「なぜMaaSなのか」についての二つの理由、「なぜ九州一体なのか」についての五つの理由の計七つの理由により、九州における公共交通の問題、観光の問題を解決するためには、九州一体となったMaaS=九州MaaSの構築導入が有効であり、必要であると結論付けられる。なお、この議論の過程で、公共交通事業者、自治体の双方の視点から九州MaaSに期待する効果について整理されたので、これを(図表-13)に示しておく。

(図表-13)MaaS に期待する効果

	課題	九州MaaS導入後の効果
交通事業者	<p><利用者減少幅の縮小></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少よりも速いペースで利用者減少が進行。路線の縮小や減便等によっても収支は大きく改善せず、利用者の減少に歯止めがかからない。運転士不足も相まって今後もネットワークを縮小せざるを得ない状況。 ● 交通ネットワークの縮小によって、自社モビリティのみで住民・観光客の移動を支えることが困難に。 ● コロナ禍によって都市部でも利用者が減少。都市部で得た利益で地方路線を維持する内部補填構造が崩壊。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 人口減少が継続する以上、利用者の増加に転じることは難しいが、利用者減少幅の縮減には効果。単一のモビリティで乗り換えなしに移動できる環境の維持が困難となった場合でも、他の事業者と連携することで、今の利用者を繋ぎ止めることができる。 ✓ また、MaaSによる観光やお出かけ需要の創出等によって、都市部等の需要が増加すれば経営体力の回復に期待。
	<p><データ活用による事業者間の役割分担の最適化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自社分の移動データのみでは、マーケティングに限界。とりわけ事業者間の乗り換えを前提とした交通ネットワークとなった場合、自社分の移動データだけでは、他社との役割分担の最適化が図れず、経営改善に繋がらない。 ● 例えば、独占禁止法特例法の制定によって事業者間でダイヤ調整や路線再編の議論を直接行うことができるようになったが、両者共通のデータがなければ、議論が十分に進まないおそれ。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ データ連携基盤が構築されることによって、自社分だけではなく、エリア全体の移動需要を把握した上でのマーケティングが可能に。 ✓ エリア内の他社ともデータが共有されることで、事業者間で役割分担の議論が進捗し、エリア内での全体最適化・経営合理化が図られることに期待。
自治体	<p><住民の移動手段の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 免許返納数が増加する中、交通ネットワークの縮小が継続すれば、移動が困難となる交通弱者が拡大するおそれ。コミバス化等によって路線を維持しても、他のモードと接続性を確保し、かつ利用者がそれを把握できなければ、移動範囲は限定的に。 ● 自治体の財政負担によって維持されている路線でも利用者の減少に歯止めがかからず、今後も運行費補助等の負担増加が予想。 ● 交通ネットワークの縮小は、都市部への人口流出の遠因にも。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 複数モード間の乗継を前提とするものの、人口減少社会に対応した持続可能性の高い移動環境の確保が実現・交通弱者の発生を抑制。 ✓ 利用者の減少幅を縮減することで、運行費補助等の自治体負担を軽減。
	<p><観光客の二次交通の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 観光客にとって公共交通を乗継いで周遊することは容易ではない。しかし、九州の観光地・コンテンツは中山間地域や郊外にも多く、公共交通を乗り継がなければ訪問できない場所に点在。そのため、二次交通の確保が観光振興の重要課題に。 ● 一方、公共交通の現状に鑑みれば、今以上の交通ネットワークの拡大に期待するのは非現実的。今後、交通ネットワークがさらに縮小すれば、公共交通による周遊の難易度が一層高まるおそれ。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 既存の交通ネットワークを最大限活用した二次交通環境の整備が実現。 ✓ 乗継ぎ方の不明等によって九州観光が敬遠されることを回避。むしろ「公共交通で訪れやすい観光地」への発展の可能性。
	<p><EBPMの実現></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画の策定が努力義務として自治体に課せられたが、公共交通に関する詳細なデータを継続的に取得できていない。 ● DMOとの連携等により、観光戦略を策定している自治体が多数。しかし、公共交通を利用する観光客にフォーカスされたデータは取得できておらず、十分なマーケティングができていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 九州MaaSで構築するデータ連携基盤に集約されるモビリティ関連データを活用して、より実効性の高い地域公共交通計画・観光戦略の策定が可能に。 ✓ 交通・観光以外の政策分野における活用も可能に。

4. 九州 MaaS の目指す姿

(1) 九州 MaaS の目的と基礎理念

これまで公共交通および観光分野におけるモビリティの問題と課題、それを踏まえた九州 MaaS の必要性に関する検討の結果を述べてきた。その上で、九州 MaaS の目的をあらためて整理すれば、次のとおりである。

すなわち、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ことを目的とする。

また、この目的を実現するために次の四点を九州 MaaS の基礎理念とする。

第一に、「ボーダレス交通の実現」である。過去に顧みると、交通事業者間には熾烈な競争関係に基づき各社の輸送サービスの研鑽を図った一方、各社単位でのサービス提供は乗換えを前提とする利用者には不便を強いることもあった。しかしながら、今後は乗換えを前提とした交通ネットワークに転換していくことを踏まえ、個々の輸送サービスを繋げたモビリティサービスとして一丸となっていくことが重要である。また、交通ネットワークは事業者のみによって支えられるものではなく、官民一体となって維持していくものであることから、官民の間でも垣根を超え、互いの長所を生かした取組を行うことが重要となる。多様な輸送サービスを繋ぎ合わせ、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超えたモビリティ環境、すなわち「ボーダレス交通」の実現に貢献するのが九州 MaaS である。また、モビリティサービスを連携して提供することはもちろん、各地域での成功事例のナレッジや失敗事例の共有、人材育成についても九州 MaaS として一体的に取り組むべきという認識の共有が図られた。こうしたソフト面でのボーダレス化も、九州 MaaS として取り組むことが求められる。

第二に、「フィジカルなくしてデジタルなし」ということである。本研究会においては、九州 MaaS の基礎理念の一つとして、デジタル領域での連携に限らず、フィジカル面での連携も両輪で取り組んでいくべきという認識も共有された。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ことを目的としている。こうした目的に鑑みたとし、MaaS アプリの提供等のデジタル領域のみの取組で、継続的に利用者を獲

得していくことには限界がある。アプリを介して最適な移動手段を提案するとともに、実際の移動においてもボーダレスかつ快適に移動できるよう、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がされてこそ、公共交通が「選ばれる移動手段」となる。MaaS アプリの導入自体を目的化することなく、「フィジカルなくしてデジタルなし」の考え方で取り組むことが重要である。

第三に、「共創による移動需要創出への挑戦」である。交通事業単独で移動需要を創出することには限界がある。これまでも人口減少等に伴う移動需要の減少に対応して、事業者は交通ネットワークの縮小を続けざるを得なかった。そうした交通事業者の切実な声を踏まえ、本研究会の議論では、観光だけでなく、貨物輸送、エネルギー、医療、福祉、防災、教育、まちづくりといった様々な分野との共創にも九州の官民一体で挑戦し、移動需要の創出を図るべきとされた。すなわち、MaaS を官民・事業者間・他分野とのシナジーが生まれる共創の場として活用し、公共交通に新たな付加価値を見出すことも、九州 MaaS のミッションとして位置付けられるべきである。

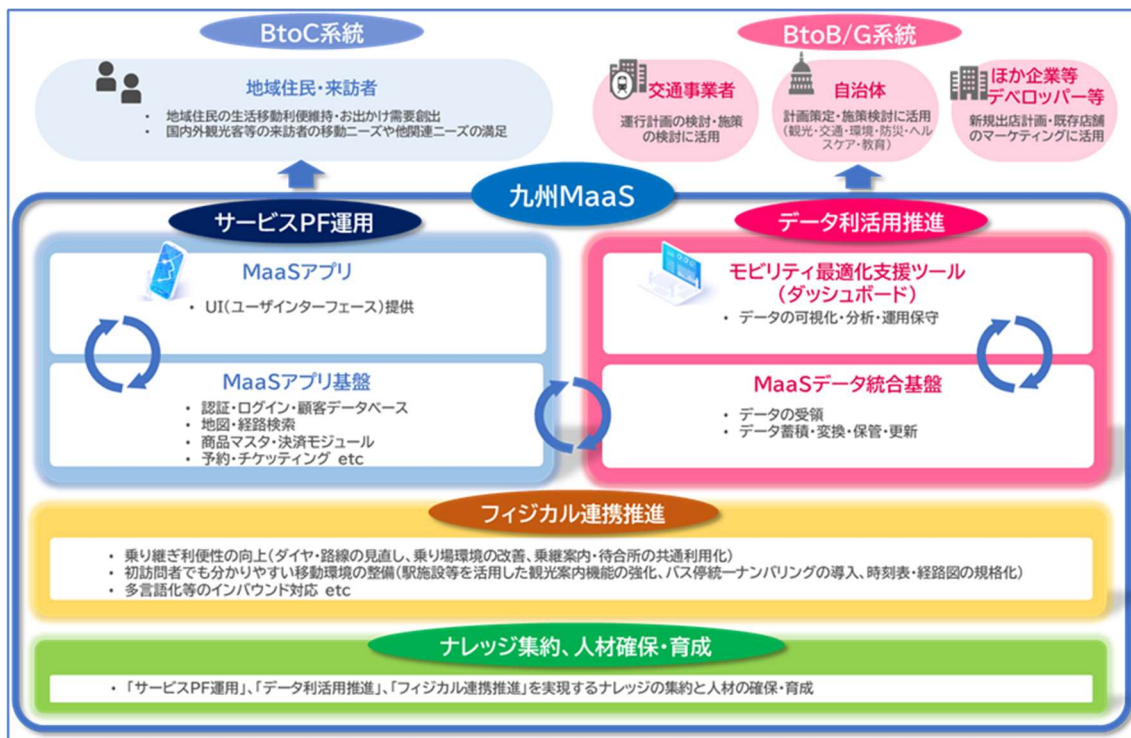
第四に、「モビリティデータの利活用の推進」に取り組むということである。MaaS は交通サービスのデジタル化の手段でもある。先にも述べたが、モビリティの分野では、官民ともにデータ利活用が必ずしも進展していない。MaaS により得られる旅客の移動データを IC カードの利用データ等と統合することで生活シーン、観光シーンの両面での移動の実態を掴むことができる。これを可視化し、分析することにより、事業者は需給調整や新たな商品サービスの検討に用いることができるし、自治体は EBPM(Evidence Based Policy Making: 証拠に基づく政策立案)の推進が可能となる。

以上、「ボーダレス交通」、「フィジカルなくしてデジタルなし」、「共創による需要創造への挑戦」、「モビリティデータ利活用の推進」という四つが九州 MaaS の基礎理念である。

(2) 九州 MaaS の全体像

九州 MaaS の目的と基礎理念を踏まえ、機能の大枠を整理して全体像を示せば、次のとおりである(図表-14)。

(図表-14)九州 MaaS の全体像



※図中に「アプリ」の表現があるが、これをもって WEB ブラウザ型のサービスを排除することを意味してはいない(以下同じ)。

九州 MaaS のサービス機能は、サービスを公共交通利用者に提供する B to C (Business to Consumer) 系統とサービスを企業や自治体等の行政に提供する B to B/G (Business to Business/Government) 系統の二系統に分けられる。

B to C 系統は、MaaS の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する。あわせて、観光地やお出かけの情報を提供して移動需要の満足・喚起を狙う。デジタルチケットでキャッシュレス決済を実現する。将来的には観光施設等の予約機能連携など、交通以外の他分野とのサービス連携等の機能拡張が検討されなければならない。これらのサービスの外国語対応はインバウンド需要を取り込むために必須であり、サービスへの海外からのアクセスも広範な地域で可能であることが望ましい。

B to B/G 系統は、データ利活用推進のサービスを提供する。具体的には、MaaS のサービスプラットフォームから得られる移動関連データや IC カードの利用データ等を統合する MaaS データ連携基盤と、その統合されたデータを可視化し分析するモビリティ最適化支援ツール(ダッシュボード)で構成される。それ以外の企業等がこのデータの利活用を望む場合は、これを販売して収益化を図ることも検討する。

四つの基礎理念の一つとして言及したフィジカル連携も九州 MaaS の枠組みにおいて推進する。ダイヤや路線の再編は、データ利活用による可視化・分析・シミュレーションで一層最適化され得るし、その後のモニタリングで検証され、フィジカル連携の好循環が見込まれ、まちづくりへの貢献も期待できる。

以上の機能を運用するのは、人である。先述のとおり、各地域での成功事例・失敗事例からの学び、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は、今後の交通分野においては必要不可欠のものといえ、さらにはそれが基礎となって将来に向けたスコープを持つ人材を育成することに繋がり得る。こうした人材育成も、官民の垣根を越えて九州 MaaS の枠組みで実行する。

(3) 九州 MaaS に求められる機能・施策

九州 MaaS に求められる機能や施策の具体的内容は如何にあるべきかという点について、第3回研究会でワークショップを行い、九州 MaaS に求められる機能・施策を下表のとおり整理した(図表-15)。

(図表-15)九州 MaaS に求められる機能・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ド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や混雑情報、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

- 九州 MaaS を活用した広域の交流人口活性化に資するサービス
- 九州 MaaS を活用した地域間、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

(5)他分野との連携等

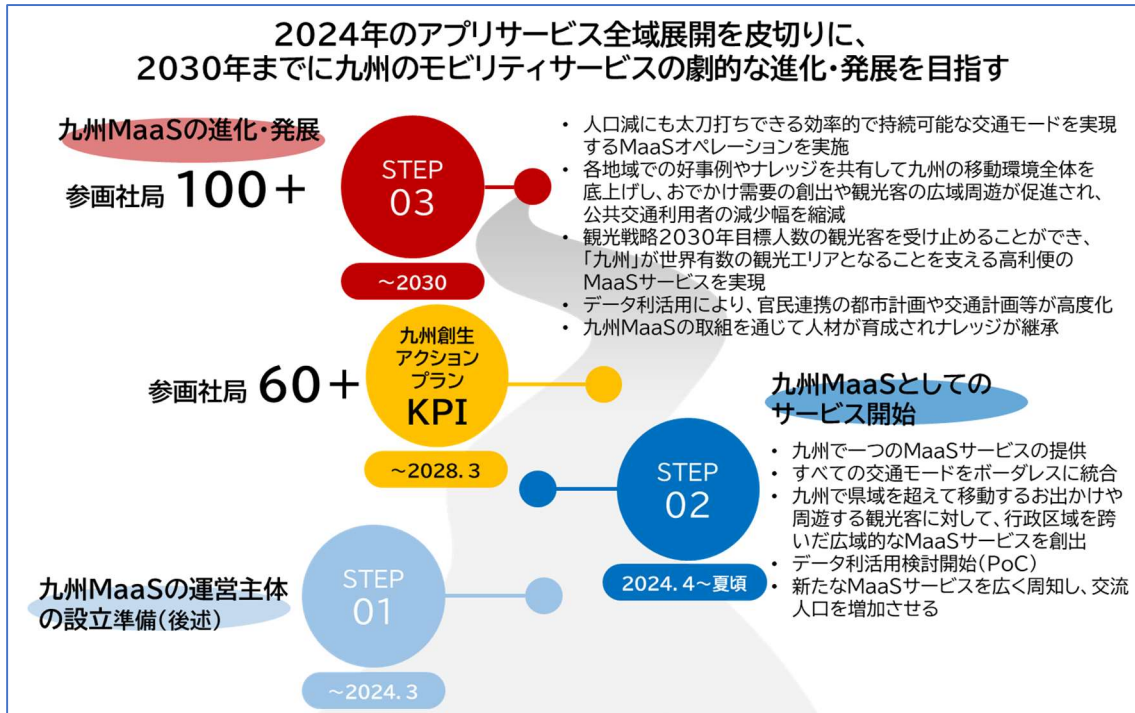
- EBPM 等の実現のためのデータプラットフォームの構築及び蓄積されたデータ利活用機能の実装、高機能化、省人化
- データ利活用ノウハウの蓄積によるマーケティング、新規取組の創出
- 緊急時・災害時における公共交通や避難場所等に関する情報を提供する等の MaaS アプリの付加価値向上
- 貨物輸送やエネルギー/医療/福祉/教育/まちづくり等の他業種や脱炭素化、渋滞緩和、マイナンバーカード等の他分野との共創
- 中山間地域等の交通空白地域における交通手段確保に向けた MaaS を活用した柔軟かつ最大限の取り組みの検討
- 自動運転車両等の活用による運転士不足の解消、運転士業務負荷の軽減など交通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

なお、(図表-15)に掲げる機能の実装を目指すべきと考えられるが、総事業費、テクノロジーの発展、制度改正等の最新の状況を踏まえ、九州 MaaS に求められる機能や目指す姿については、不断に見直されることが望ましい。

(4) 九州 MaaS のロードマップ

九州 MaaS の目指す姿を提示するのが本グランドデザインの使命である。同時に目指す姿に到達するためのロードマップも示さなければならない。本研究会で議論された結果の全体像を示せば次のとおりである(図表-16)。

(図表-16)九州 MaaS のロードマップ



まず、九州 MaaS のサービス開始時期については、九州 MaaS は可及的速やかに構築され、サービスを開始するのが望ましいと考えられる。その理由は、以下の二点である。

- ・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
- ・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

また、先述の IATA の予測や UNWTO の公表事項によれば、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ており、反転攻勢をかける絶好のチャンスである。このような観点からも、九州 MaaS は2024年4月～夏頃を目途にサービスを開始することを目指すのが相当である。

この2024年では、次の五つの状態を整えたい旨が本研究会で議論された。

- ・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
- ・すべての交通モードがボーダレスに統合されている
- ・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
- ・データ利活用の検討(PoC※等)が開始されている
- ・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

※「PoC」

Proof of Concept=概念実証のこと。

さらに、先述の求められる機能・施策(図表-15)のうち、2024年のサービス開始段階でどう実装・実施されるべきかを検討したところ、次の機能等が実装・実施されるのが望ましいと考えられる(図表-17)。

(図表-17)九州 MaaS サービス開始時(2024年)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
 - ⇒ 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 MaaS を活用した広域の交流人口活性化に資するサービスの検討
- 九州 MaaS を活用した地域間、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

一方、本グランドデザインで提示するロードマップの期間終期は2030年とすることとした。これは、2030年訪日外国人旅行者数 6,000万人達成等の政府目標がポストコロナにおいても維持されており、また、九州地域戦略会議(九州観光戦略委員会)が現在策定中の第3期九州観光戦略においても、その期間終期を2030年に設定しているためであり、九州 MaaS はこれら二つの目標を意識しながら取組を進展させていくのが相当である。

この2030年までに、九州 MaaS により「九州のモビリティサービスの劇的な進化・発展を目指す」とし、具体的には、次の五つの状態を目指す。

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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

また、そのために九州 MaaS に参画する事業者数を KPI として設定することとし、定時定路線でサービスを提供する陸海空の交通事業者を中心に100社の参画を目指す。これは、九州各県の定時定路線輸送サービスを事業とする交通事業者の約6割をフォローする水準である。

さらに2024年のサービス開始から本グランドデザインが射程とする2030年の間におけるチェックポイントとその KPI も必要と考え、九州 MaaS は九州の官民で取組むことから Jewels+ の計画期間を念頭に検討し設定した。

5. 九州 MaaS の運営

(1) MaaS サービスプラットフォーム

MaaS のサービスプラットフォームは、九州 MaaS の必要不可欠な構成要素の一つである。これについては、九州独自に自らプラットフォームを開発し保有するのか、ベンダーが提供する既存のプラットフォームの中から選定して利用するのかの選択肢がある。本研究会での検討の結果、前者は莫大な投資と多くの人材の投入を伴い、その後の維持管理等にも別途コスト負担が生じるため投資・経費が過大と判断し、九州 MaaS の導入にあたっては後者の方法によるのが望ましいとの結論に至った。

また、九州 MaaS の目指す姿を実現するためには、公平性、透明性、客観性を担保した手続を通して、ベンダーとそのサービスプラットフォームを選定することが適切との確認がなされた。九州 MaaS のサービスプラットフォームベンダーの選定は、将来にわたるプロジェクトパートナーの選定そのものである。九州 MaaS の価値観を共有し、求める機能を満足し、共にサービスを向上させていくのに最もふさわしいパートナーを選ぶ必要がある。したがって、価格により選定する一般競争入札でも、応募時点での提案内容により競わせるコンペ方式でもなく、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方式(プロポーザル方式等)を採用するのが相当である。

さらに、公募にあたってのいわゆる「仕様書」は、当然ながら、本ブランドデザインに基づいて記述されるべきである。また、ベンダーとそのサービスプラットフォームの選定に当たっても、本ブランドデザインの内容や趣旨を十分に踏まえなければならない。また運用にあたっては、本ブランドデザインの内容に基づいているか(選定したサービスプラットフォームの機能が課題解決に繋がるものか等)を随時検証する。

(2) MaaS データ利活用プラットフォーム

データ利活用のためのプラットフォームも九州 MaaS の重要な構成要素である。データ利活用プラットフォームは、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される。MaaS データ連携基盤は、MaaS のサービスプラットフォームから得られる移動関連データだけではなく、他に蓄積される IC カードの利用データ等も統合したデータ連携基盤である。

こうしたプラットフォームによりモビリティ関連データの利活用を実現する動きは、近年盛んになってきており、そのコンセプトの実証が行われるなどの取組が行われている。現状では、こ

こうしたプラットフォームにより公共交通事業者の事業改善や自治体の EBPM の推進を図るというコンセプトは肯定されているものの、具体的な手法の確立と有効性の確認は今後の進捗を待たなければならない。

したがって、まずは九州においても PoC を実施し、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するのが適切と考えられる。また、この取組についても交通事業者・自治体等の行政が一体となって取り組むべきである。

なお、九州におけるデータの利活用については、独占禁止法特例法上の認可を受けて共同経営に取り組む熊本県内の事業者(九州産交バス、産交バス、熊本バス、熊本電気鉄道、熊本都市バス)により実施されているほか、本研究会の第4回において福岡県から2023年度よりこれに取り組む旨が表明された。福岡県の全県下での取組は九州におけるデータ利活用の先進事例であり、九州 MaaS のデータ利活用機能実装に向けた PoC としても位置付けることができるから、九州 MaaS の枠組みの中でその事業の取組内容等は関係者に共有されることが望ましい。

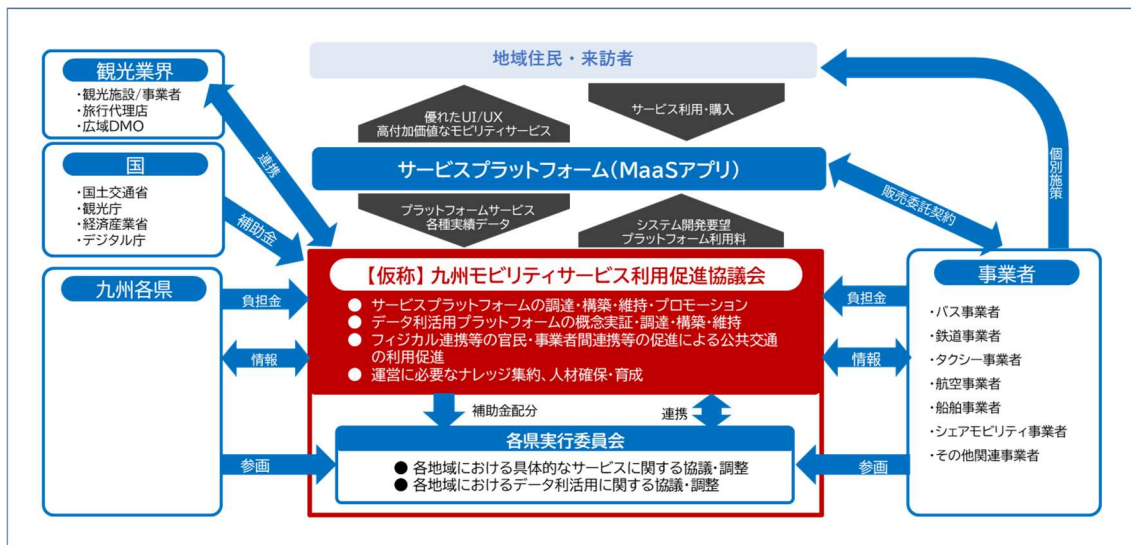
(3) 運営体制

九州 MaaS は、九州が一体となって住民や観光客等の来訪者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組み、以て、「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」をも目指すものである。それらを県単位の運営に頼るばかりでは、九州が一体となった戦略的 MaaS 政策の立案と実行は難しいと考えられ、中には県単位の運営ではそもそも達成できない取組や実効性が担保できないものも含まれると考えられる。このため、九州 MaaS は一つの主体によって運営される形態を採ることが必要である。

もちろん、地域の自治体が独自の MaaS 政策を行う場合も考えられ、九州 MaaS の取組みがそれを妨げることになってはならない。九州 MaaS の運営組織は、この点に十分留意した上で、地域間の調整役としての機能を発揮しなければならない。また、自治体の政策に屋上屋を架す運営は避け、コスト重複などの冗費は排除する運営が求められる。

この点、望ましい運営主体のあり方については本研究会で種々の議論が活発になされ、九州 MaaS の運営主体には「協議会方式」を採用することが確認された(図表-18)。

(図表-18)運営主体立ち上げ時のイメージ



具体的には、「協議会」(オフィスなどは設けないバーチャル組織)を設立し、官民の共同負担で九州 MaaS を運営するという方式である。「協議会」が九州 MaaS のサービスプラットフォームの調達・構築・維持のほか、プロモーション、官民・事業者間連携による九州共通施策等の事業を実施する。フィジカル連携等による公共交通の利用促進、データ利活用実施団体の実施状況等を参考にしたデータ利活用プラットフォームの PoC・調達・構築・維持に取り組み、それらを通じて得られたナレッジ等を集約して、九州 MaaS を支える人材の育成等を目指す。

各県に既に組織されている、もしくは今後組織される実行委員会等と「協議会」が緊密に連携して事業を実施する体制とする。また、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に参画できない自治体や事業者がある場合には、「協議会」と情報共有を図るなど、可能な限り連携していくべきであり、他プラットフォームとの連携も検討することが望ましい。

「協議会」事務局は、民間の公共交通事業者および九経連が共同して担当するのが適当である。また、将来的な参画事業者の拡大や取組みの進展に応じた組織の強化・拡充を課題として認識し、継続的に検討することも必要である。

(4) 費用負担

費用負担のあり方に関する議論は、本研究会で最も長い時間をかけて行われた。本研究会での議論の過程で確認された、費用負担のあり方を考える上での基本的な考え方は次のとおりである。

人口減少等に起因する既存の公共交通ネットワークの縮減や新たなモビリティサービスの登場により、単一のモビリティで乗り換えなしに移動できる範囲はいよいよ限定的となるおそれがあり、公共交通ネットワークは、今後一層、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姿に変貌していくことが想定される。このような環境においても、交通分野にとどまらず、観光振興、まちづくり、更に健康、福祉、教育、環境等の様々な分野に跨って地域の暮らしと産業を支えるためには、住民と観光客等の来訪者の移動の円滑化が求められる。その手段である MaaS は、多様化と路線縮減が想定される交通モードを統合する「交通インフラ」であり、クロスセクターで便益をもたらす地域の社会・経済の基盤＝「社会インフラ」としての意義もある。また、デジタル社会の進展に応じて、「社会インフラ」という概念はフィジカルなハードの領域からデジタルのソフトの領域に拡張されつつある。事実、デジタル田園都市国家構想実現のために必要とされるデータ連携基盤＝都市 OS はデジタル社会インフラとされ、現在、自治体により整備されて運営され始め、ソフトのサービス提供も次々に打ち出されている。このように考えたときに、九州 MaaS は単なる民間サービスではなく、都市 OS と同様に九州の社会・経済にクロスセクターで裨益する「デジタル社会インフラ」としての意義が認められる。

また、デジタル田園都市国家構想総合戦略に示されるとおり、MaaS はデジタル田園都市国家構想実現の鍵の一つでもある。九州においても MaaS の活用など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、①官と民、②交通事業者間、③他分野との「三つの共創」により、地域交通を「リ・デザイン」し、自家用車を保有しない地域住民や来訪者の移動手段を確保していかなければならない。九州 MaaS にはこうした政策的要請に対応する意義がある。

このような九州 MaaS の必要性、「社会インフラ」としての公共性、「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、公共交通ネットワークが維持されることによる地域の社会・経済への裨益、自治体におけるデータ利活用の可能性等を考慮すると、九州 MaaS の運営に必要な費用は、官民の共同の負担で継続的に賄うべきである。

一方、本グランドデザイン策定時点では、サービス開始時における各県のサービス展開エリアが未定で、MaaS サービスプラットフォームベンダーも選定されていないため、九州

MaaS 運営費用の大半を占めると想定される当該プラットフォーム利用料が確定されていない。このため、官民ともに各々の具体的な負担金額が明確にならない状況下で双方の負担割合を決定するのは合理的ではない。したがって、官民の負担割合や官民それぞれのセクターでの按分方法等については、今後も継続して協議され、プロジェクトの進捗に対応して適時に決定されるべきであり、取組の内容に応じて官民それぞれが真に負担すべき部分を適宜見極められるべきである。

また、今後の継続協議は、本研究会での議論の延長線上に行われることから、本研究会で議論された

- ・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組が定着するためのスタートアップ支援の必要性
- の二点に鑑みたときに、九州 MaaS が開始された後の一定期間、負担割合については地域の特性等に応じた特段の措置を講ずることもあわせて検討されるべきである。

さらに、スタートアップ支援期間終了後の取り扱いについても、

- ・九州 MaaS における自治体(地域)と事業者の受益の程度
- ・交通事業者等の経営状況(コロナ禍からの需要回復状況)
- ・その他、九州 MaaS の推進状況(参画事業者の拡充状況等)

の三点について十分検証した上で、当該検証結果に基づいて負担割合の適否を判断する。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。

(5) 個人情報の保護

九州 MaaS においては、MaaS アプリを介して取得した利用者の個人情報や、各交通事業者が保有する利用者の個人情報、マイナンバーカード情報などの個人情報をデジタルマーケティング等の施策に活用する可能性がある。個人情報の活用、特に複数の主体が保有する個人情報を組み合わせて分析・活用する場合などには、事前の利用許諾や適切な管理体制下での匿名化加工など、様々な要件をクリアする必要がある。

よって、MaaS アプリ選定の際に MaaS アプリ提供主体と利用者との間の個人情報取扱規則を策定するとともに、具体的なデータ活用においては、適宜、必要に応じて専門家に相談しつつ検討を進めるものとする。また、対応のノウハウ・ナレッジは協議会にて関係者に共有されるべきである。

6. 今後の進め方

(1) 九州創生アクションプランのプロジェクト化

本研究会は、九州地域戦略会議での議論を受けて、九州 MaaS の構築に向けて諸事項を網羅的に官民で整理し、目指す姿を見出すために設置された。その官民議論の結論が本ブランドデザインである。

公共交通は崩壊が危惧される状況にあり、今後も多様化と縮減が進む公共交通をボーダレスに統合し、ネットワークとして機能させ続けるためにはあまり猶予はない。手が付けられない状態になる前に手を付ける必要があり、決して次世代に先送りできない。この点は特に民間委員から異口同音に強く指摘された。インバウンド観光客も2024年以降に本格的に回復することが見込まれており、公共交通と観光などをはじめとする関係各産業分野がその需要を旺盛に取り込めるようにすることも九州創生の重要な柱として位置付けられるべきである。そのため的手段が九州 MaaS の構築である。早期に実行に向けた意思決定がなされ、本格的に構築に向けた実効性のある活動が開始されることが望ましい。

九州 MaaS 構築に向けたプロジェクトは官民共創のプロジェクトであり、全国に類を見ない広域連携のプロジェクトである。規模も大きく、継続的に協議すべき事項も未だ多くあり、難易度の高いミッションである。これを実現させるためには大きな推進力が必要である。

そこで、本研究会から、九州 MaaS プロジェクトを Jewels+ のプロジェクトに位置付けることを提案したい。実際に、現在見直し作業中の Jewels+ に九州 MaaS プロジェクトが盛り込まれる方向で検討されているが、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され、その効果についての検証もなされるべきである。そうしたチェックを適宜受けながら、九州の官民の合意に基づいて事業を推進する方がより大きな推進力が得られる。

また、MaaS の浸透・定着には時間を要する。ドイツ鉄道(国鉄)が展開するドイツ全国を対象にした MaaS では、売り上げが目に見えて増加するまでに6~7年を要した例に鑑みれば、一定期間以上の取組が必要である。そういった意味でも、九州 MaaS は Jewels+ のプロジェクトとして継続的かつ着実に推進されるべきである。

なお、本研究会では、広域での MaaS 推進には財政、制度の両面で国の支援が不可欠である。そのため、地域の実情を継続的に国に届ける体制を官民で構築することが必要との議論もなされ、九州 MaaS の推進に必要な事項を中央省庁等に要望する体制を構築することで

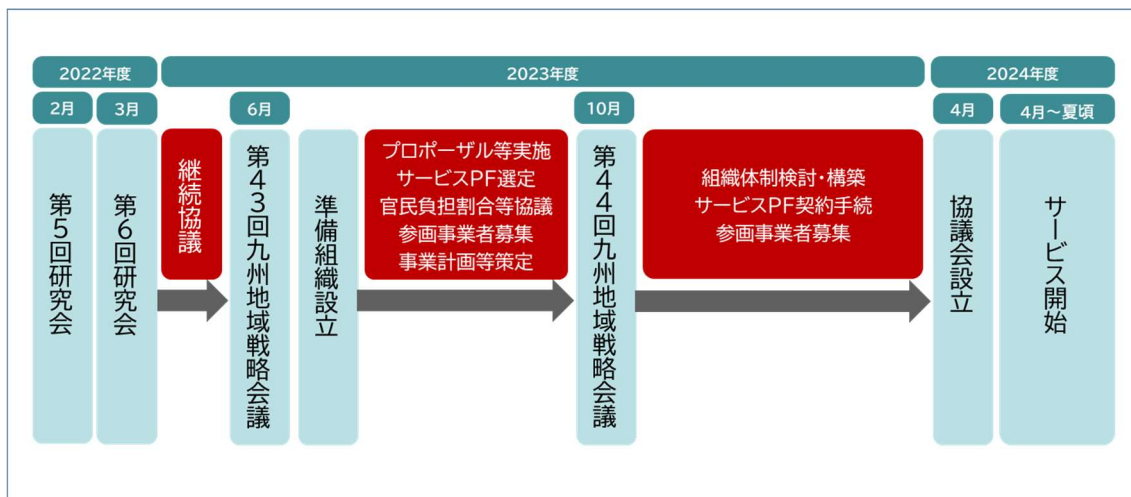
意見の一致をみた。九州地域戦略会議の枠組みで九州 MaaS が推進されることは、こうした点でも有効であると考えられる。

(2) 運営体制構築等に向けた準備

九州 MaaS を構築するためには、その運営主体となる「協議会」の設立に向けて準備が必要になる。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際には、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に取り掛かることが望ましい。本研究会で積み残した課題や準備組織設立に向けての事前整理事項もあるため、本研究会の延長線上で関係者による継続協議が必要である。

当該準備組織では、九州 MaaS サービス開始時におけるサービス展開エリアの設定、サービスプラットフォームベンダー選定関連業務も進め、当該ベンダーが選定されれば、運営費用の官民負担割合や官民両セクターでの按分方法の決定、参画事業者の募集・勧誘活動、事業計画等の策定など、準備組織のタスクは多い。そして、これらはすべて第44回九州地域戦略会議で審議される必要がある。(図表-19)。

(図表-19)今後のスケジュールイメージ



事務局後記

今般、九州 MaaS プロジェクト研究会が発足し、交通政策・観光政策を担う自治体担当者、交通事業者、関係業界団体等が一堂に会するというかつてない枠組みで、九州 MaaS の実現に向けて活発な議論を重ねてきた。特に、研究会の第4回以降では非常に白熱した議論が交わされた。そうした議論の最中でも、厳しい経営状況の中で奮闘する交通事業者の苦悩と人びとの移動を支える者としての矜持が語られ、それに呼応する自治体の姿が見られた。立場を異にするものの、官民双方が九州の未来のために、意見の大きな隔たりに直面してもあきらめずに議論を続けてきた。このような意義深い議論の機会を得て、そこで展開された議論をランドデザインという一つの成果物に結実できたことはかけがえのない財産である。官民の各委員、アドバイザー、オブザーバーの本研究会への真剣な関わりと多大なる協力を敬意を表し、心から感謝を申し上げたい。

ただ、MaaS は万能ではない。MaaS のみによって持続可能な地域公共交通が実現される訳ではないことを忘れてはならない。利用者が継続的に減少する公共交通の問題解決のためには、事業者の垣根を越えたフィジカル連携はもとより、観光、まちづくり、環境、医療、福祉、防災等の他分野と融合した取組みを行う必要がある。交通分野が交通分野だけに閉じてしまっているのは、もはやその価値は社会的に共有されない時代となっている。特に地方においてこそ公共交通を単なる「輸送」ではない「モビリティサービス」へ進化させなければならない時が来ているといえよう。九州 MaaS プロジェクトはこの点に留意して取組みを進めなければならない。他方、交通分野としても、九州 MaaS の仕組みを活用すれば、人口減少や脱炭素など他の政策分野における課題解決に貢献することができるし、九州 MaaS という枠組みがあれば、自動運転などの今後新たに登場する最新技術や知見を活かした工夫も容易となって実現可能性を増すだろう。

本研究会は、九州という地方における MaaS とは何か、広域連携の MaaS とは何かを突き詰める場であった。観光文脈での議論や多極交流という新しい概念が提示される中で、MaaS を切り口に九州の地方創生についても議論が及んだ。こうした議論をとおして、公共交通は地域の社会・経済の基盤であり、「九州創生の要」であることが官民双方であらためて認識された。九州 MaaS はその要を構成する中心的なプロジェクトの一つとして、他分野と連携しながら、不断の努力をもってその役割を果たしていかなければならないことを本ランドデザインの最後に記しておきたい。

2023年3月29日

九州 MaaS プロジェクト研究会事務局