
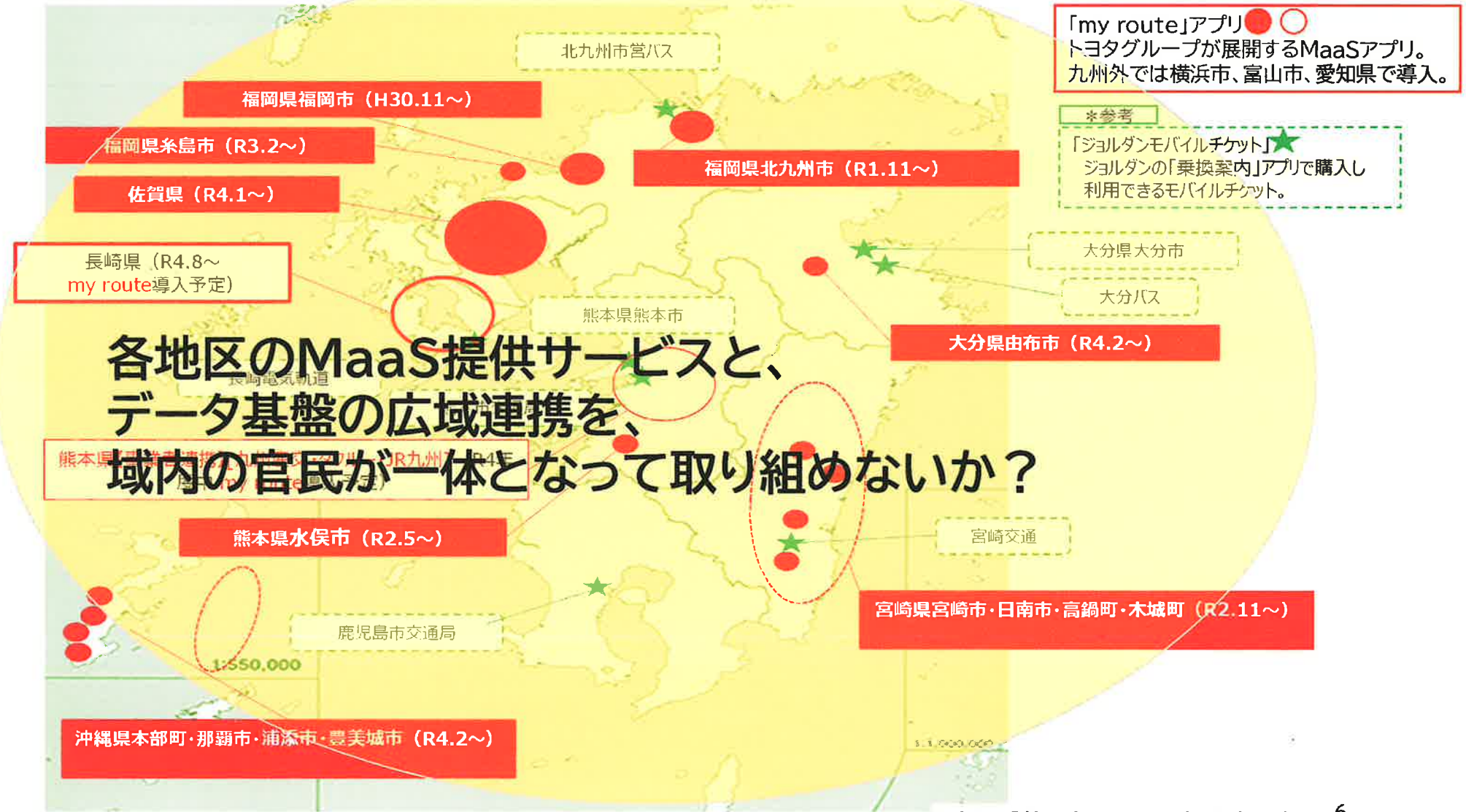


九州MaaSプロジェクト研究会の取組について

 2022年9月16日
(一社)九州経済連合会

はじめに

九州地区におけるMaaS導入の現状



「my route」アプリ ● ○
トヨタグループが展開するMaaSアプリ。
九州外では横浜市、富山市、愛知県で導入。

*参考
「ジョルダンモバイルチケット」★
ジョルダンの「乗換案内」アプリで購入し
利用できるモバイルチケット。

各地区のMaaS提供サービスと、
データ基盤の広域連携を、
域内の官民が一体となって取り組めないか？

九州MaaSプロジェクト研究会に関するこれまでの経緯

- ・6月の九州地域戦略会議にて、九経連倉富会長が九州MaaSの構築を目指す研究会の立ち上げを提案し合意を得る
- ・8月8日第1回研究会を開催(域内の**官民**31団体・48者)



- ・今年度目途にグランドデザイン(九州MaaSのあるべき姿)をとりまとめ、来春の戦略会議にて審議等を予定

背景と課題認識

九州地域における公共交通の課題

- 人口減少
- コロナの影響
- 燃料費高騰
- 人手不足

• 9割が赤字経営
(R1年度)

MaaSがお役立ちできないか？

公共交通事業の維持は困難 危機的な状況

対策として

新たな需要創出と効率化への取組が必要

九州地域における観光市場の課題

- ・コロナ後の反転攻勢に備えた基盤整備

→消費額向上のための仕組みと仕掛け

→インバウンド復活の備えでの受入環境整備
MaaSがお役立ちできないか？

対策として

- ・域内回遊促進に資するシステム・しくみの構築
- ・点ではなく面でのマーケティング (VS北海道・他・・・)



広域で取り組みで期待される効果

広域での取組で期待される効果

公共交通の課題



観光市場の課題

課題解決の手段として

MaaSの活用



期待される効果

・利用者側

- 生活者: ライフライン維持・利便性向上
- 来訪者: 対象エリア・コンテンツのバリエーション拡大

・事業者側

- スケールメリットによるコストダウン
- データ活用による新たな付加価値創出

・行政側

- データ活用による政策立案への活用(EBPM等)
- 官民共創による新たな付加価値創出

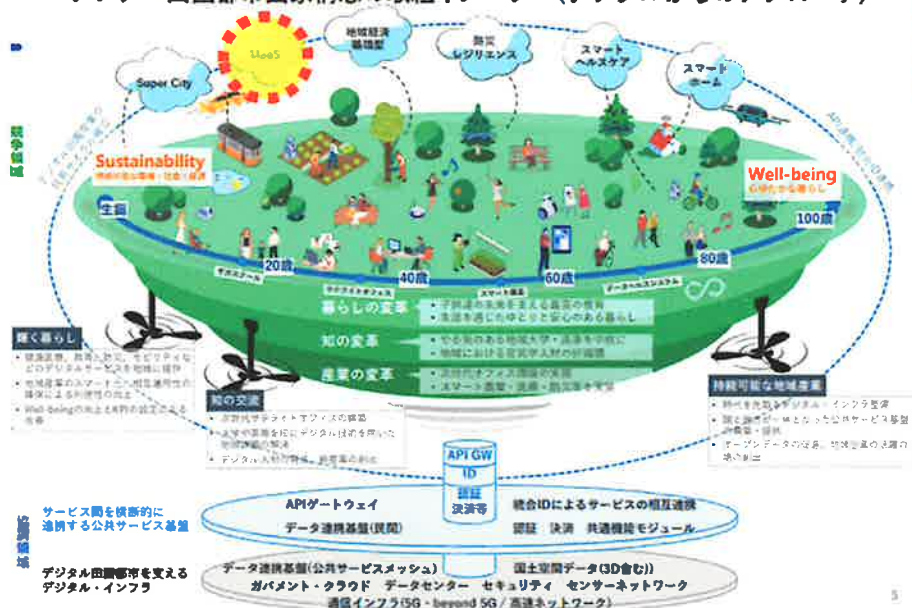
国の戦略との関連性 (官民一体・共助のビジネスモデル)

デジタル田園都市国家構想の目指すべきもの

- 地域の「暮らしや社会」、「教育や研究開発」、「産業や経済」をデジタル基盤の力により変革し、
- 「大都市の利便性」と「地域の豊かさ」を融合した「デジタル田園都市」を構築。
- 「心ゆたかな暮らし」(Well-being)と「持続可能な環境・社会・経済」(Sustainability)を実現。

“九州”と認識

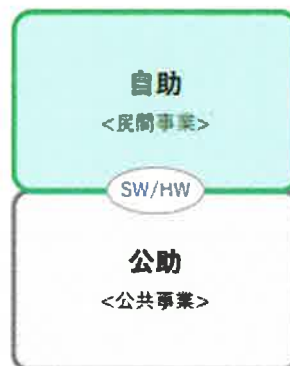
デジタル田園都市国家構想の取組イメージ (デジタルからのアプローチ)



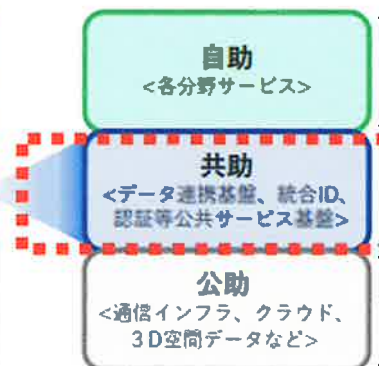
デジタル基盤の確立と共助のビジネスモデル

- デジタル田園都市の実現には、データ連携基盤をはじめ、統合ID、認証など共通サービスを支えるデジタル基盤が必要。基盤の運営・構築を持続可能な形で担うのは、官単独でも、事業者単独でも難しい。官民学、全員が参加し、民を中心に管理・運営する共助(シェアードエコノミー型)のビジネスモデルが必要。
- ただし、そこを目指しても、国が自治体の取組をただ支援するだけでは、それを引き受ける特定事業者だけを利して終わる可能性も高い。このため、ハードウェアの共有、システムの共有、それを担う人脈の形成など、幾つかのアプローチから、民主導の共助のビジネスモデルの確立を、国自ら積極的に支援する。

Before Digital(昭和のモデル)



After Digital(令和のモデル)



九州MaaSが目指す
“官民一体”の考え方

各デジタル・サービス 市場競争型
【競争領域】

デジタル基盤 シェアードエコノミー型
【協調領域】

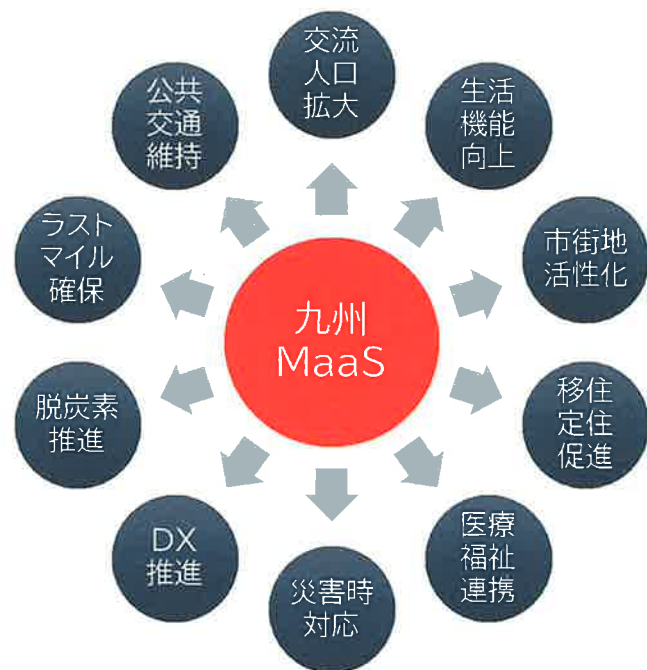
ハードウェア的な公共インフラ の整備
【公共領域】

© 2022 Kyushu Economic Federation. All Rights Reserved

研究会の概要

九州MaaSの意義と目的

※今後、研究会で整理



MaaSの拡張により、地域課題を順次解決することを目指す

- ・九州の公共交通の維持
- ・九州の観光基盤の強化
- ・公共交通、観光の事業連携と相乗効果追及
- ・蓄積するモビリティ関連データを新たな付加価値創出や政策立案への活用 など



- ① 少子高齢化・人口減少社会などの地域課題の解決と地域経済・コミュニティの活性化
- ② 脱炭素の推進



持続可能で豊かな九州の実現の一助

研究会の構成

■座長 九州経済連合会:中川 観光社会基盤部長

■副座長 宮崎県 :佐野 総合政策部 総合交通課長 ※九州創生アクションプランにおけるMaaS幹事県
九州産交バス :宮田 営業本部長 ※MaaS導入に積極的+共同経営にも取り組んでいる

■委員(31団体・48者)

	山口(下関)	福岡	佐賀	長崎	大分	熊本	宮崎	鹿児島	沖縄
県	交通政策担当部局 および 観光政策担当部局								
政令市	福岡市・北九州市・熊本市の交通政策担当部局 および 観光政策担当部局								
鉄道		九州旅客鉄道 西日本鉄道		長崎電気軌道		熊本電気鉄道			
バス	サンデン交通	西日本鉄道 JR九州バス	昭和自動車 祐徳自動車	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	宮崎交通	いわさきコ 南国交通	(第一交通産業)
タクシー		第一交通産業				TaKuRoo			
団体	九州経済連合会、九州観光機構								

■オブザーバー(9者)

【行政】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

【業界】九州鉄道協会、九州バス協会、九州乗用自動車協会、福岡県タクシー協会、日本旅行業協会、

■アドバイザー (株)MaaS Tech Japan代表(JCoMaaS 理事)日高 洋祐氏

■事務局 九州経済連合会、九州観光機構、九州旅客鉄道、西日本鉄道

研究会スケジュール

回次／開催日／開催地	回次目標
第1回 8月8日／福岡市	<ul style="list-style-type: none">・九州MaaS導入の意義／目的を共通認識にする・九州MaaSのあるべき姿を描くにあたっての論点を整理する
第2回 9月16日／福岡市	<ul style="list-style-type: none">・公開シンポジウムでMaaSに関する基礎的理解、最新潮流およ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を醸成する
第3回 10月6日／宮崎市	<ul style="list-style-type: none">・九州MaaSに求められる機能等を検討するうえで重要なポイントを先行事例から理解する(宮崎県MaaSの現地視察)・九州MaaSに求められる機能等を決定する
第4回 12月8日／熊本市	<ul style="list-style-type: none">・九州MaaSの運営方法等を決定する
第5回 2月2日／長崎市	<ul style="list-style-type: none">・グランドデザインをとりまとめる(当面のゴール)



来年春の九州地域戦略会議で審議後、実行フェーズに移行させていきたい

九州MaaSのあるべき姿(グランドデザイン)の策定にあたり本研究会を通じて整理したい事項

➤九州MaaSの意義と目的

➤九州MaaSのあるべき姿(グランドデザイン)の位置付け

➤九州MaaSの目指す姿(九州MaaSビジョン)

➤九州MaaSビジョンの実現に向けたロードマップ

➤ 九州MaaSに求められる機能

→ サービス提供エリア・求められるサービス／機能(交通／観光／他異分野の各面から)・九州内外のMaaSとのサービス連携 交通結節／連携のあり方(デジタル／フィジカルの両面から) モビリティ関連データの活用のあり方+ α

➤ 九州MaaSの運営方法

→ 収益とコストの考え方(マネタイズ、九州共通コストと地域固有コストの分担整理等)・システム(保有／利用、利用の場合のシステム選定の考え方)・運営主体の考え方・官民一体(役割分担やコスト負担等)の考え方+ α

ご清聴ありがとうございました。

