

# 長崎県 MaaS 導入指針

令和3年5月

長崎県 MaaS 導入推進協議会

## 内容

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1. 本指針の目的・位置づけ .....           | 2  |
| 1.1 全国における MaaS や制度改正の状況 ..... | 2  |
| 1.2 長崎県を取り巻く状況 .....           | 2  |
| 1.3 長崎県への MaaS の導入に向けて .....   | 3  |
| 2. 長崎県における公共交通等の現状と課題 .....    | 4  |
| 2.1 公共交通等の現状と課題 .....          | 4  |
| 2.2 観光の現状と課題 .....             | 4  |
| 3. 協議会における議論 .....             | 5  |
| 4. 長崎県 MaaS が目指す姿 .....        | 6  |
| 4.1 長崎県 MaaS が提供する機能の考え方 ..... | 6  |
| 4.2 提供エリアの考え方 .....            | 6  |
| 4.3 県内外での MaaS との連携 .....      | 7  |
| 4.4 収益・コストの考え方 .....           | 7  |
| 4.5 事業者および行政の担う役割 .....        | 8  |
| 5. 今後の検討事項 .....               | 9  |
| 5.1 長崎県 MaaS の提供機能 .....       | 9  |
| 5.3 運営 .....                   | 9  |
| 5.4 システム .....                 | 9  |
| 5.5 収益獲得方法 .....               | 10 |
| 5.6 費用負担 .....                 | 10 |
| 5.7 導入スケジュール .....             | 10 |
| 6. 検討体制 .....                  | 11 |

## 1. 本指針の目的・位置づけ

### 1.1 全国における MaaS や制度改正の状況

MaaS（Mobility as a Service）は、「未来投資戦略 2018」において「自動運転のみならず様々なモビリティ手段の在り方及びこれらを最適に統合するサービス」として定義された。2019 年には国土交通省が主導する形で、地方都市の交通課題解決を目的とした「地域版 MaaS」の実証実験の支援を開始している。

また、国内での人口減少社会における地域社会の活力維持・向上、そしてまちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通活性化再生法」が定められ、地方公共団体を中心に計画策定が進められている。

さらに、各モビリティの運賃・料金の柔軟な決済を実現するため、タクシー業界では乗車前に運賃とルートが確定する「事前確定運賃」が 2019 年から認可されるなど、制度の見直しも始まっている。

こうした制度上の後押しもあり、国内各地域において MaaS や新型輸送サービスなどの開発・導入の動きが広がっている。

### 1.2 長崎県を取り巻く状況

長崎県においては、令和 4 年秋の九州新幹線西九州ルートの開業や、県北地域への「九州・長崎 IR」誘致により、来訪者増加による経済効果が生まれることが見込まれている。

この経済効果を県内各地域に波及させるために、インフラの整備や二次交通の確保などが必要となるが、本県の空の玄関口である長崎空港から各観光地への周遊におけるルート検索において、最適なルートが表示されない等の問題も確認されており、観光客の来県さらには県内の観光周遊性の向上が一つの課題になっている。

また、少子高齢化や人口減少により、公共交通機関において路線の統合や廃止が進み、地域住民に対する交通サービスが十分に提供できない状況に陥ることも懸念されている。

そのような中、MaaS 導入は有益な手段として認識されており、県内各地域への周遊促進による県全体の経済活性化や、県民の地域交通の利便性の向上などの実現が期待されている。

MaaS の導入により、高い周遊性を維持するための地域交通網の再編や、従来個社が負担していた運行コストや車両コストの削減等が期待され、公共交通事業者や行政の運営負担が軽減されることが見込まれる。また、県内各地域の交通、観光、商業等がシームレスに繋がることで、高齢者の移動手段の確保に加え、地域住民への様々なサービスの利便性が高まるが見込まれる。加えて、公共交通の維持、利用促進を促すと共に、観光、行政サービスの情報、さらには医療、商業施設等においても利便性の高いサービスを提供することが可能となり、県内での移動総量の増加や経済活性化の促進にもつながることが期待される。

### 1.3 長崎県への MaaS の導入に向けて

本県の次期計画「長崎県総合計画チェンジ&チャレンジ 2025」においては、「IR の整備や九州新幹線西九州ルート開業を見据えた大村湾周辺地域の活性化」することを施策の 1 つに掲げ、令和 5 年度までに「MaaS をはじめとする新たなモビリティサービス」を導入することを目標として定めている。

本県を取り巻く状況を踏まえ、MaaS の取組を本格化させるため、令和 2 年 7 月に「長崎県 MaaS 導入推進協議会」を設置し、MaaS 導入に向けた課題や方向性等について協議・検討を行っている。

本指針が示す「長崎県 MaaS が目指す姿」は、協議会における協議を踏まえた方向性を示すものであり、同時に、今後の検討の指針として活用していくものと位置づける。

## 2. 長崎県における公共交通等の現状と課題

### 2.1 公共交通等の現状と課題

本県は人口減少や少子高齢化が全国より進んでおり、また自動車（自家用車、レンタカー等）利用率も高いため、県内の公共交通機関の利用率は低下している。行政からの補助金支援はあるものの、多くの鉄道事業者やバス事業者では経営環境の厳しさに加えて、コロナ禍による危機的な経営状況にあり、路線の統合や廃止が進んでいる。

こうしたなか、一部の過疎地域では、公共交通を提供できない「交通空白地帯」が生じており、高齢者を含む地域住民の足の確保が困難な状況が生じている。そのような状況から、移動機会を増やす取組みとして、各地域が個別にオンデマンドバスサービス（以下、「過疎型 MaaS」という。）の導入を進めているが、そのサービス提供範囲はそれぞれの地域に留まっているほか、地域住民及び来訪者への認知度の向上についても課題がある。

また、都市部においても、自動車交通の集中に伴う慢性的な渋滞も課題となっている。

### 2.2 観光の現状と課題

本県への国内観光客の割合は、九州圏内が約 46%、関東エリアが約 24%、近畿エリアが約 12%、東海エリアが約 7%となっている。今後は、九州新幹線西九州ルートの開業により、関西・中国圏など、九州圏外からの来県客が増加することが期待されている。また、外国人観光客は、近隣国である韓国および台湾、中国からの来訪が主であるが、空の玄関口となる長崎空港の 24 時間化や海の玄関口となる国際クルーズ港の整備により、近隣国以外からの集客も期待されている。

観光客の増加による観光収入の増大は経済活性化にあたり重要な要素となるが、公共交通の空白地帯の存在は観光客の周遊性に関係するため、観光訪問先の選択にも影響を与える懸念がある。例えば、長崎空港や長崎駅から雲仙温泉地域へ移動する際には、ラストワンマイルを含めてどのような交通手段があるのか、検索が容易ではなく、また時間帯によっては公共交通の乗り継ぎに時間を要するなどの課題があり、周遊性の向上にむけては、公共交通の見える化及び結節の改善が求められる。併せて、交通系 IC カードの導入地域拡大等による決済利便性向上も求められる。

本県は世界文化遺産である「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」など豊富な観光資源を有しているが、それぞれの観光地は点在しており、周遊性の確保は重要な取組みになる。また、離島部においては二次交通の数は限定的であるため、県外からの多数の観光客が来訪する際には、交通サービスを充足できないリスクを有している。

### 3. 協議会における議論

本協議会は、県内の二次交通事業者（鉄道、バス、タクシー、レンタカー、航路関係）に加え、有識者、観光事業者により組織しており、オブザーバーとして関連する基礎自治体なども協議へ招致し、これまでに5回の検討会を実施した。

協議会においては、様々な移動手段・サービス（宿泊、観光、商業等）の「検索」「予約」「決済」をワンストップの移動サービスとして提供する MaaS の実現に向けて、複数事業者間の連携基盤の導入についての検討を行っている。

令和2年度においては、MaaS の概要や県内外の導入事例を研究するとともに、長崎県において MaaS を提供するエリアや機能、収益・コストの考え方等についての議論を行ってきたところである。

## 4. 長崎県 MaaS が目指す姿

本県を取り巻く状況等に対応し、県内の公共交通機関の利用率を高めるとともに、来訪者増加の効果を最大化するため、「県内の周遊性向上」「過疎地域での移動手段（過疎型 MaaS 等）の提供と広域連携」「外国人も含めた観光客への観光インフラの整備」などのために広域 MaaS の導入に取り組み、地域公共交通の利便性の向上や最適化等による持続可能な地域公共交通を構築していく。

この広域 MaaS 導入により、交通事業者や観光事業者のサービスをワンストップで提供し、各地域で展開する過疎型 MaaS や県外の MaaS の利用者が、県内の各種サービスを利用する際の窓口の役割も果たすことを目指す。この目指す MaaS の形を、本指針では「長崎県 MaaS」と称する。

また、公共交通機関の不足が懸念される県内各地域の過疎型 MaaS や県内外の MaaS サービスとの連携は、利用者のさらなる移動の利便性向上に繋がるため、積極的に接続を図ることに加えて、観光・商業等の事業者同士が連携することにより、県内の移動サービス全体の質が向上していくことが期待できる。

### 4.1 長崎県 MaaS が提供する機能の考え方

県内の周遊性向上には、過不足なく移動手段を提供して、各地域がシームレスに繋がることが求められる。長崎県 MaaS では、都市部、過疎地域問わず、地域住民全ての移動手段を確保すること、また観光客に対しては周遊性を高める移動手段を提供する。なお、利用者が複数の移動手段を利用することも考え、乗り換えの接続等についても、事業者の連携を強化していく。

MaaS の基本機能としては、「ルート検索」「予約」「決済」を用意し、1 つのアプリケーションによりワンストップで、利用者に対して広域観光等に必要な二次交通と観光情報を提供する。利用者への交通アクセスを確保するだけでなく、観光情報とも連動し、移動自体をコンテンツとして利用者へ提供していく。

また、自動車（自家用車、レンタカー等）利用者へも、様々な公共交通機関等の他の移動手段を提示することで、費用・時間ともに利用者へ最適な選択ができる情報を提供する。

さらに、各地域で利用者の周遊・消費活動を促進するような仕組み、仕掛けとして、新たな二次交通、コンテンツ、機能等を追加していくことが望ましい。

### 4.2 提供エリアの考え方

長崎県 MaaS は、県内各地域の交通、観光等が繋がれることを目指しており、最終的には全県下でサービスが享受できる広域の MaaS であることが求められる。

はじめから全域で開始するのではなく、導入初期は実証可能なエリアから展開し、段階的に各地域と接続して、地域事業者同士がサービスをワンストップで提供できるような連携を実現する。

県内の周遊は、長崎・県央地域の長崎空港、九州新幹線の各駅だけでなく、県北地域、半島および離島地域のいずれの市町も起点となることが求められる。本県の地理的な特性から交通体系・高規格道路は県を跨ぐことが多いため、隣県との連携も重視していく。

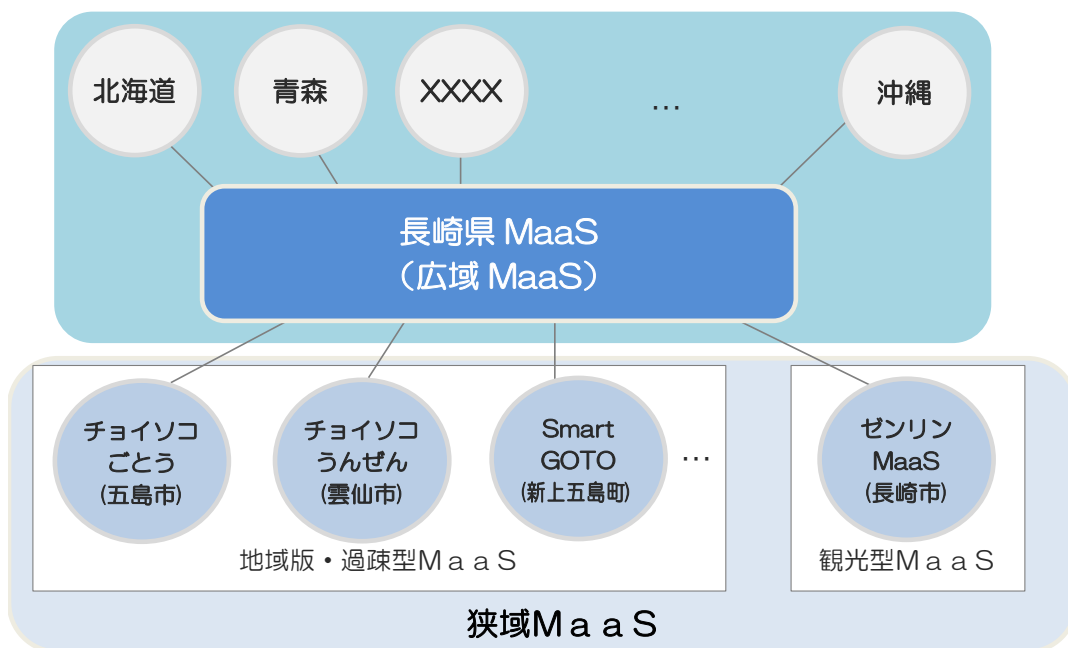
### 4.3 県内外での MaaS との連携

県内の一部地域では、オンデマンドバス等の過疎型 MaaS や、都市観光サポート等を限られたエリアで提供する MaaS（以下、「狭域 MaaS」という。）の実証実験が行われており、地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献するデマンド交通「チョイソコ」、五島市の久賀島での公共交通機関を補完する過疎型 MaaS、長崎市における観光型マイクロ MaaS などが進められている。

各地域で進められている狭域 MaaS は、鉄道、バスの路線が少ない地域での公共交通サービス拡充等にも資するため、長崎県 MaaS ではこれらとの連携を図る。さらに、県外からの来訪者を取り込むために、他県の MaaS とも連携できるような拡張性を確保する。目指すべき連携の在り方として、県内の狭域 MaaS は長崎県 MaaS のアプリケーションからサービスを呼び出すことができ、さらに他県での MaaS サービスは、ルート検索、予約、決済等の機能を介して利用できるような形を目指していく。（図 1）

図 1. 長崎県 MaaS のコンセプト

- ※ MaaS アプリから他のサービスを呼び出すイメージ
- ※ 他県からは経路検索・予約・決済等の機能を介して接続



○狭域 MaaS：都市もしくはより限定された地区単位で導入する MaaS

○広域 MaaS：都市内に加えて都市間の接続も視野に入れた MaaS。場合によっては狭域 MaaS と接続し、サービスを提供

### 4.4 収益・コストの考え方

長崎県 MaaS では事業者が連携するための共通基盤を構築又は導入することにより、各事業者が個別にシステムの開発や維持を行う負荷を軽減していく。また、交通サービスと観光・商業サービスをシームレスにつなげることで、交通サービスに留まらない収益源の確保を目指していく。



システムに関しては、県外 MaaS との拡張性、過去の MaaS 導入実績、導入に際するインシャルコストの費用の観点から、既存のプラットフォームの活用も視野に入れて検討していく。

#### 4.5 事業者および行政の担う役割

長崎県 MaaS の推進には運営団体が必要であるため設置を検討する。運営主体は、県内にサービスを提供する事業者とし、運営主体を核として交通事業者を含め、観光・商業事業者の参画を促していく。運営主体は、事業を統括する立場として、収支管理だけでなく、利害関係者との折衝・交渉を行うことが求められる。また、運営主体はプラットフォームと協議しながら、本県独自の機能開発も進めていくことも求められる。

目的地周辺のラストワンマイルを充足するための移動手段の整備は、基礎自治体を中心に進め、県としては MaaS の推進にあたり、地域の事業者との共創に向けた事業者間の連携支援、事業者への観光コンテンツなどの情報収集・提供を行うとともに、各地域との連携等の協力を図ることにより広域的な取組みに注力していく。

## 5. 今後の検討事項

長崎県 MaaS の目指すべき姿を実現するために、「1. 長崎県 MaaS の提供機能」「2. 提供エリアと拡張・接続方法」「3. 運営」「4. システム」「5. 収益獲得方法」「6. 費用負担」「7. 導入スケジュール」の領域を定義し、これらを今後検討していく。

### 5.1 長崎県 MaaS の提供機能

利用者への移動全体に対して、MaaS アプリをワンストップで提供するため、予約決済できるサービスの提供範囲を定める。その際、各種サービス提供を行う事業者と長崎県 MaaS とのシステム連携を図る。また、地元のオンデマンド交通、その他新規モビリティ等の交通空白地域での利便性に直結する機能との連携を行う。

観光情報については、県内の主要な観光情報サイトである「ながさき旅ネット」等と連携し、既存の情報を有効に活用していく。また、アクティビティ、宿泊、飲食・土産店等の情報の提供内容についても、精査していくことで、利用者視点で利便性が高いものとなるように努める。なお、これらのコンテンツについては、一元管理し、プラットフォームに提供できるよう、検討を行う。

デジタルチケット販売に関しては、どのようなサービスを組合せたチケットにすべきか事業者同士で価格等も含めて検討する。周遊パス・フリーパスを設定する場合、利用率向上だけでなく、交通事業者への利益最大化となるように考慮することが必要である。

加えて、外国人観光客向けのサービス向上のため、対応すべき言語、対応施設の範囲等について検討を行う。

### 5.2 提供エリアと拡張・接続方法

観光面からは全県下で取組みを進めることが理想的であるが、まずは導入初期エリアを決定し、実証等を行う。導入初期エリア以降、各地域への拡大や段階的な接続について検討を進める。

さらに、県外における MaaS と接続する二次交通事業者（鉄道、長距離路線バス、フェリー、航空機等）との最適な接続についても検討を行う。

### 5.3 運営

導入を図るエリアにおいて、長崎県 MaaS 事業の運営団体の設置、および運営主体となる事業者を決定する。さらに、協議会と運営主体が各事業者へ参画を促していく。運営団体では、定期的に会議を開催し、運営主体および参加する事業者が果たすべき義務や担当範囲を定め、推進体制を整備していく。

### 5.4 システム

長崎県 MaaS への参画事業者から収集すべき情報について取りまとめ、システムへの要求性能等を整理していく。また、収集したデータの所有権および利用に際しての権利関係については事業者間または

協議会にて取り決めを行う。

外部プラットフォームを活用する場合、その選定にあたっては、提供される機能や費用負担、他県の MaaS との連携などを考慮し、プラットフォームに求める要件を整理のうえ、協業を行う。

#### 5.5 収益獲得方法

複数事業者同士が連携した周遊バス・フリーバスを販売する場合の収益分配方法を決定する。交通以外の収益獲得方法としては、「送客による手数料収入」「他事業者からの広告収入」「国からの補助金・助成金」などが挙げられるが、今後想定利用者を考慮した収益シミュレーション、実証事業等を通じて、実現可能な収益獲得方法を整理していく。

#### 5.6 費用負担

長崎県 MaaS の実証等初期費用（イニシャルコスト）部分に対しては、国や県及び市町の支援も含め検討を進めるが、具体的な負担軽減方法について引き続き検討を行う。また、運用後の負担軽減方法についても検討を行う。

外部プラットフォームを活用する場合、公共交通の分担率が低い九州の状況に鑑みたくえで、利用料をプラットフォームと協議していくことが必要になる。さらに長崎県 MaaS サービスでは、交通事業者以外の事業者も受益者となることが想定されるため、受益者負担を考慮したコスト分担となるように検討を行う。

#### 5.7 導入スケジュール

令和 3 年度中に、本指針に記載される検討事項について議論を行い、初期導入エリアや機能などを定めることを目指す。そのうえで実証実験を行い、得られた知見、課題を踏まえた改善を行い、令和 5 年度内に MaaS 導入を実現することを目指す。

現在、本指針に記載している広域連携を目的とした長崎県 MaaS と、県内各地域で個別に推進している狭域 MaaS が並走しているが、最終的には各地域の狭域 MaaS のサービスが長崎県 MaaS を介する形で利用可能となるような連携を図ることが必要になる。各地域での MaaS の連携時期については、各地域での実証動向を考慮して決定する。

## 6. 検討体制

MaaS の導入検討を進めるためには地域単位での議論を進める必要となることから、各地域に検討分科会もしくは実行委員会を設置する。

各分科会及び実行委員会では、地域の事業者が中心となって議論を行い、地域に合った MaaS の検討を進める。分科会及び実行委員会における検討状況は、上位会議体である協議会に報告され、協議会は各地域の検討状況を踏まえた討議を行っていく。