

大分県における次世代モビリティサービスの導入に向けて
中間とりまとめ

令和 2 年 3 月 1 3 日

次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会

I 次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会

1 検討会設置の背景・目的

AI（人工知能）やIoT（モノのインターネット）などの先端技術が世の中のありようまでも変えようとしている。そのような状況において、大分県は、「先端技術への挑戦」をイニシアティブとして掲げ、アバターやドローンなどの先端技術プロジェクトを通じて、地域課題の解決や新産業の創出に繋げていく取組を進めている。

このような中、移動や交通に係る先端技術についても、5年先には高速道路での完全自動運転が実現し、10年先には、いわゆる“空飛ぶクルマ”が実現すると期待されている。国は、平成31年4月に「スマートモビリティチャレンジ推進協議会」を立ち上げた。令和元年10月には大分市において「スマートモビリティチャレンジ九州・沖縄地域シンポジウム」が開催されるなど、新しいモビリティサービスの導入に向けた取組は、地域へと広がりつつある。

本県においても、過疎地における高齢者の移動手段の確保や交通渋滞、大規模施設へのアクセス課題等、移動や交通に係る様々な課題が存在する。また、地元交通事業者は、需要減少や人手不足などの厳しい経営環境において、地域における住民や観光客の交通手段の維持・確保に取り組んでいる状況にある。そのような課題や状況に対応するため、行政、交通事業者、観光・福祉など地域代表者、学識経験者が一堂に会し、先端技術を活用したモビリティサービスの導入に向けて幅広く検討することを目的に、本年7月「次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会（以下、「検討会」という。）」を設置した。

本検討会では、同年9月の第一回検討会を皮切りに、年4回開催し、次世代モビリティサービスの導入状況や交通事業者の現状等について、事業者からのヒアリングも行いながら理解を深めてきた。

2 中間とりまとめの位置付け

本中間とりまとめは、今年度で開催した検討会での議論を踏まえ、目指すべき方向性や今後の検討をとりまとめたものである。

次年度以降、このとりまとめ内容に沿って、効果的な次世代モビリティサービスの導入に向けた取組をさらに進めていくこととする。

Ⅱ 目指すべき方向性

先端技術を活用した次世代モビリティサービスはこの数年で急速に進展しており、今後もこの進展は継続すると予想される。

こうした中で、地域の移動課題の解決に効果的な次世代モビリティサービスを導入するためには、県全体の移動課題の解決に向け幅広く検討を行う「検討会（県）」を中心に、地域の移動を支えるサービスを構築する「交通事業者やサービス提供事業者」、地域の状況に応じた施策が求められる「市町村」、サービスの提供を受ける「サービス利用者」等、関係者が一体となり検討を進めていくことが重要である。今後は、以下の考え方に基づいて取組を進めることとする。

1 持続的な次世代モビリティサービス

交通事業者は、過疎化や人口減少社会の進展で、今後、事業の維持・発展が厳しくなることが予想される一方、高齢者や外国人観光客の移動の要として、重要性は増すこととなる。

地域が抱える移動課題の解決を図るためには、効率的であることは当然であるが、持続的な次世代モビリティサービスとしていくことが不可欠である。例えば、①サービス利用者の利便性の向上、②交通事業者やサービス提供者の事業性・収益性の確保、③市町村の財政的負担の軽減など、関係者が互いにメリットを享受でき、「三方よし」となる持続的なサービスの導入を追求することが重要となる。

特に、持続的なサービスに向けて、サービス利用者や、市町村等行政の視点だけでなく、例えば、電腦交通のインターネットによるクラウド型タクシー配車システムやコールセンター委託業務サービスのように、地域における交通手段の維持・確保に取り組む交通事業者の経営効率や生産性を高める視点で、先端技術の活用を進めていく。

2 実証を通じた実例の提供

県全体の移動課題からテーマを決めて実証実験を実施することで、県内での次世代モビリティサービスの導入を促すとともに、移動データを取得し分析することで、P D C Aを回し持続可能性を確保していく必要がある。

例えば、「高齢者の移手段の確保」をテーマに、市町村の公営デマンド交通に配車予約アプリケーションやA I等を活用した最適化ルート運行を導入する実証実験において、システムによる乗り合いを基本とした配車計画の作成が実現した結果、1便当たりの乗車人数が約17%向上した。

また、「事業所間連携の促進」のテーマでは、3カ所の福祉事業所の通所送迎の効率化を図る実証実験において、送迎計画のデータ化が図られたことにより、誰でも計画が作成出来るようになったことに加え、新規利用者受入の判断が容易に出来る等業務効率の向上に繋がる結果が得られた。さらに、共同送迎のシミ

ュレーションでは、総走行距離が単体施設で実施するよりも16%削減される等、共同送迎による負担軽減が期待できる結果が得られた。

このような実証を通じ、市町村や事業者の実証データを示していくことにより、県として目指すべき次世代モビリティサービスの導入を促進していく。

3 新たな**経済価値**の創出

次世代モビリティサービスの導入に当たっては、単に既存のサービスの効率化による「三方よし」の関係を目指すだけでなく、~~のみならず、「移動」を通じて~~関係者を巻き込みながら「新たな**経済価値**」を生み出すことにより、働きやすい環境作りや、地域活性化につなげていく視点が重要である。ある意味で「**四方よし**」の関係を指す。

県外に目を向けると、既にそのような取組が進みつつある地域も存在する。例えば、愛知県豊明市の「チョイソコ」では、交通空白地の「買い物難民」や、自力での通院が困難な「医療難民」の移動支援として、医療機関や公共施設、商業施設等を結ぶ乗り合い送迎サービスに取り組んでおり、移動手段の確保に加え、これまで外出機会の少なかった方が前向きに移動出来る環境を整備することで、地域経済の活性化に繋げている。

また、福岡市の「my route」では、移動手段の検索・予約・決済までを一元的に行う「MaaS」の考え方に、活用促進のための一日乗車券の発行や、目的地に応じた店舗やイベント情報の提供等付加価値を与えることで、回遊性の向上による経済の活性化に繋げている事例も生まれている。

県内でも、大分市の自動運転や由布市のグリーンスローモビリティなど、「移動」を通じた新たな**経済価値**の創出が期待できる取組も生まれつつある。また、日田市と連携して実施した実証実験では、**デマンドバスの運行効率化に加え、運行業務のデータ化による運転手の働きやすい環境作り**という効果も見られている。

県としてはそのような挑戦を行う市町村と共に、移動課題の解決に留まらない**新たな価値の創出**、~~や地域活性化~~に取り組んでいく。

Ⅲ 今後の検討

先端技術を活用した次世代モビリティサービスの導入により、移動課題の解決を図るためには、「Ⅱ 目指すべき方向性」で述べたように、本検討会（県）だけでなく、交通事業者やサービス提供者、市町村など関係者の具体的な行動が不可欠である。

各地域における移動課題の解決に向け、各関係者の期待される役割、また、MaaSのような次なる取組に向けた検討を行っていく。

1 県や市町村の役割分担

県としては、本検討会も踏まえ、各市町村で共通の課題に関する実証実験等を通じた情報提供を行う。また、データ化の促進等担い手となる関係者間の連携を促し、移動に関する地域課題の解決と、移動を介した地域課題解決につなげていく。さらに、交通事業者などサービス提供者の生産性向上への取組に対する支援や市町村を越える広域連携も視野にいれた検討を進める。加えて、既に次世代モビリティサービスの導入に向けた取組が進んでいる県内サービス事業者も出てきていることから、本検討会の取組への参画や、県内外のサービス事業者との連携の後押しも行う。

市町村は、地域の公共交通ネットワークや観光・福祉など、各市町村におけるまちづくり政策と一体となった次世代モビリティサービスの導入を促進する取組が期待される。

2 交通事業者の役割

安全・安心でだれもが利用できる公共交通の果たす役割は大きく、交通のネットワークを確保・維持することは、移動弱者を含むすべての人の移動と、人の活動によって生み出される地方の活力を維持し、発展させるために必要となっている。

今後も、県や市町村等と連携して地域の移動手段の維持を担うとともに、先端技術を活用したより安全・安心な運行サービスを提供することが期待される。

3 MaaSなどにつながる環境整備

公共交通としてオープンデータ化が先行し、検索や配車サービスが提供されているバス・タクシー・鉄道については、多数の利用者が活用する、利便性、効率性等の高いサービスの提供が求められるため、~~広く活用されるサービスであることが不可欠であることから~~、さらに様々なサービス提供事業者を呼び込み、より良いサービス展開を促す健全な競争環境が重要となる。

例えば、大分県内のバス事業者3社が、昨年3月から運用しているバスロケーションシステム「バスどこ大分」では、国土交通省が推奨する標準的なバス情報フォーマット「GTFS-RT」(General Transit Feed Specification Realtime)に準拠したデータを使用しているため、経路検索事業者に提供を行うことで、様々なサービスに迅速に反映されるという特徴がある。今後は、バスロケーションシステムを整備していないバス事業者の時刻表や運行経路等のGTFSデータ化とともに、MaaSの基礎データとしての活用推進のため、オープンデータ化が進むよう環境整備を促していく。

一方、データ化が進んでいない市町村の公営デマンド交通やコミュニティバスなどは、官民で移動に係るデータ化を進めることで、当該市町村における将来のMaaSへとつなげていく。

加えて、公共交通以外の福祉施設等の通所送迎などにおける次世代モビリティサービスの可能性について、先進事例や実証データの提供等により、事業者が連携した新たなサービス展開を促す環境を整える。

4 来年度の取組みについて

来年度は、本検討会において、「目指すべき方向性」に沿った検討をさらに進めていくとともに、地域での実装につなげていくための実証実験を続けていく。

さらに、持続的な次世代モビリティサービスの導入を推進するためには、サービス利用者、地元交通事業者やサービス提供者、市町村など、関係者の理解が増進し、広く活用されることが不可欠である。今回オブザーバーとして参加した大分市や由布市、日田市など、新たに次世代モビリティサービスの導入に挑戦する関係者も議論に参加して頂き、大分県全体への導入促進へとつなげていく。