

令和5年度 取組報告

～ 福岡県のMaaS戦略 ～

施策

MaaSアプリ上で
経路検索が可能

交通情報のオープンデータ化

分析に必要不可欠な
基礎データ

MaaS実証実験

- ・支援対象エリア拡大
- ・MaaSアプリの利用促進
(デジタル乗車券、調査・分析、
広報周知)



モビリティデータ連携基盤 によるデータ利活用

データに基づく現状・
課題分析、施策検討



効果

- ・スマホ一つで、目的地まで
ストレスなく快適な移動が可能
- ・おでかけ需要の創出

(例)

- ・最適な移動手段を検索・予約・一括決済できる
- ・乗車券とお得なクーポンがセットになることで、目的に
合った移動促進に

最適な交通モードを検討・実現 (フィジカル連携)

(例)

- ・市町村を跨ぐコミュニティバスの広域運行が進むことで、
隣町の病院や商業施設まで乗り継ぎが不要に
- ・官民連携により、ダイヤ調整やバス乗入れなどが進み、
乗り換えがスムーズに

他分野連携により、地域交通 の価値を高める

(例)

- ・公共交通利用によるCO2排出削減効果を可視化・
分析し、県民に周知することで、公共交通の利用を促進

目指す姿

～子どもから高齢者まで、誰もが行きたいときに、行きたい場所へ、快適に移動できる社会へ～



地域公共交通の利便性向上、利用拡大、維持・確保

交流人口拡大による地域経済の活性化



1-1 福岡県MaaS実証実験(今年度の状況・成果)

日田彦山線沿線BRTエリア MaaS検討会議

- R5.4.28 検討会議立ち上げ
R5.8.28～ 「BRTひこぼしライン開業記念1DAY満喫フリーチケット」発売
R5.11.27～12.3 利用後アンケート調査実施
R6.2.27 「マイルート」とAIオンデマンド「のるーと東峰」のシステム連携
R6.3.19～ 日田市との連携によるフリーチケットリニューアル販売

「BRTひこぼしライン開業記念1DAY満喫フリーチケット」

- ・BRT開業に合わせ、BRTの利用促進と沿線地域の振興を図るもの。



大人:860円 小児:430円

BRT全線(彦田⇄日田)1日フリー乗車券と地域限定の特典を組み合わせたデジタル乗車券の造成。

BRT全線1日
フリーチケット

+

特典クーポン

- ・3/29からは、大分県日田市との連携によるリニューアル販売を実施
(3市町村で使えるお得な特典クーポンを13個→66個と大幅追加)

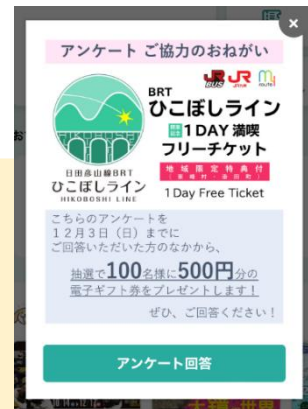
※福岡県(東峰、彦田)と大分県(日田)が県域を越えて連携した、**県内初の取組**

<構成員>

東峰村(交通・観光)、彦田町(交通・観光)、日田市(交通・観光)
西日本鉄道、JR九州、JR九州バス、事務局:福岡県(交通・観光)

<利用後アンケート調査>

- ・チケット利用者にプッシュ通知&ポップアップを流し、アンケートフォームへ誘導(設問21問、記述あり)
- ・アンケート回答者にクオカードPay500円分プレゼント(回答率 **約17%**)



<利用者の声>

- ・手頃な価格でお得、チケットレスでスマホ一つで利用できるから便利・・・チケット利用後の感想は全体的に好印象
- ・鉄道とセットのチケットや2日間チケットもあればよい・・・新たな提案:要望あり
- ・沿線の観光・スポットの情報が事前にほしい・・・情報発信・広報周知は引き続き検討・工夫が必要
- ・各駅から観光地までの交通手段(シェアサイクル等)があればよい・・・今後二次交通についても研究

調査結果を踏まえ、複数の交通手段を組み合わせたチケット造成や情報発信等、次年度の施策に活かす

<「マイルート」とAIオンデマンド「のるーと東峰」のシステム連携>

- ・「マイルート」内にAIオンデマンドの経路検索を表示し、予約アプリへ遷移させることで、スムーズな予約が可能に
- ・「マイルート」利用者がAIオンデマンドの利用・予約方法を自然と認知・使用できる流れを構築することで、より快適な移動の提供、利用促進につなげる



複数の交通手段を組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービス提供の進化

1-1 福岡県MaaS実証実験(今年度の状況・成果)

久留米エリアMaaS検討会議

<構成員>

久留米市(交通・観光)、西日本鉄道、JR九州、西鉄バス久留米、事務局:福岡県(交通・観光)

R5.4.26 検討会議立ち上げ
R5.12.15 デジタル乗車券「くるめGoGoきっぷ」発売
R6.2.10~12 販売促進施策の実施

「くるめGoGoきっぷ」販売

久留米エリアでのおでかけ需要を喚起することで、同エリアでのバスの利用促進と活性化を図るもの。



大人:550円 小児:280円

JR・西鉄の駅間を結ぶエリアを中心とした**バス乗車券**と**地域の特典**を組み合わせた企画乗車券の造成。

西鉄バス
1日フリー
乗車券

+

特典クーポン
※地元の13施設が
特典を提供

特典クーポンは、「地元で愛される名物グルメやアート、カルチャー、体験等久留米市の魅力を満喫できる特典」がセットに!!

「販売促進施策」概要

購入後・利用後の2回のアンケートへの回答を条件に、3日間限定で**100円**にて販売する施策を実施。安価にすることで、より多くの販売に繋がり、チケット利用者の生の声を集めることができた。



更に、2/12(月・祝)は、久留米市で行われる「ちゃりフェス plus」と「JR久留米のりものパライス」の両交通イベントの開催に合わせてブースを設置し、MaaSやチケットのプロモーションを実施

<利用者の声> ※回答率:購入後アンケート**約77%** / 利用後アンケート**約55%**
・久留米の駅周辺に人を集めるいい施策である …移動需要の喚起
・特典クーポンにより、新たなお店の開拓に繋がっている …移動需要の喚起
・シェアサイクル等、他の交通モードとのセット券がほしい …移動ニーズの抽出
・バスの乗降エリアを拡大してほしい …移動ニーズの抽出

移動ニーズに合わせた施策やターゲット層に効果的な訴求方法を、次年度の施策に活かす

1-1 福岡県MaaS実証実験(今年度の状況・成果)

有明エリアMaaS検討会議

<構成員>

大牟田市(交通・観光)、柳川市(交通・観光)、みやま市(交通・観光)、
西日本鉄道、JR九州、西鉄バス久留米、西鉄バス大牟田、堀川バス、事務局:福岡県(交通・観光)

- R5.8.1 検討会議立ち上げ
- R6.2.9 デジタル乗車券「有明エリアのりのり2DAYきっぷ」発売
- R6.2～ ポップアップ通知による各市の魅力をPR

「有明エリアのりのり2DAYきっぷ」販売

有明エリアでのおでかけ需要を喚起することで、同エリアでの公共交通の利用促進と地域活性化を図るもの。

複数の交通事業者・自治体(コミュニティバスを含む)が連携する、**県内初の取組**。



大人:1,200円 小児:600円

3市の主要駅を結ぶ片道乗車券



エリアバスフリー乗車券



地域限定特典(約40店舗)



<QR改札>

西鉄柳川駅、JR大牟田駅及び瀬高駅にQRコード読取機を設置し、利用者の利便性向上とデータ活用に取り組む。

<体験モニター実施>

30名限定で体験モニターを募集。
モニターの方は、期日までにアンケートに回答いただくことで、利用料金相当のQUOカードPayをプレゼント。

<利用者の意見(現在精査中)>

- ・片道乗車券を往復乗車券にしてほしい
- ・路線バスの便数が少ない
- ・コミュニティバスが使いにくい
- ・アプリにルート検索や乗換案内の機能があるか分からず、Googleマップと乗換案内アプリを使った

多くの声を集め、次年度以降の取組方針を検討

1-1 福岡県MaaSの広報・周知

<エリア別MaaS実証実験のチラシ作成・配架>

3エリアの実証概要チラシを作成し、鉄道駅やバス車内、施設等へ配架。イベント時にも周知を実施。



日田彦山線BRT沿線



久留米



有明

<MaaS普及啓発ポスター掲載> <福岡県MaaS特設ホームページ設置>

鉄道駅や中吊り広告にて普及啓発ポスターを掲載。
特設ホームページで県の取組趣旨や実証内容を説明。



MaaS普及啓発ポスター



福岡県MaaSホームページ
(福岡の移動がつながる! MaaSでまっすぐ!)

1-1 福岡県MaaSの広報・周知

<MaaS普及啓発の動画制作・SNS広告>

県内で知名度の高いタレントを起用した動画を作成。
ソラリアビジョン(4画面)での放映や、YouTube・Instagram・Facebookで
広告を配信。

【YouTube】

平均表示回数(月):約17.1万回
クリック率(月):0.04~0.09%

【Instagram・Facebook】

平均表示回数(月):約10.4万回
クリック率(月):0.82~1.69%

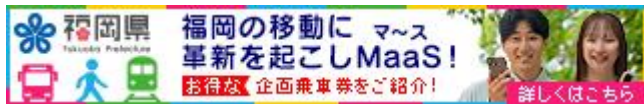


MaaSのメリット・良さを伝えるCM動画(15秒)／MaaSの魅力を伝える県内周遊型動画(1分)

<ロカドプラスを活用した広告配信>

位置情報(GPS)データを活用し、県内の空港や鉄道駅、バスターミナル等の付近に
過去1年以内に訪れた方へ、様々なジャンルのアプリ・WEBサイトでバナー広告を
配信。

【ロカドプラス】平均表示回数(月):約20.8万回、クリック率(月):0.12~0.22%



多くの方が移動時に利用する主要地点を指定して
広告配信することで、県民はもちろん、福岡県
を旅行・観光する可能性の高い県外の方にも訴
求が可能。



1-2 令和6年度MaaS導入を検討・協議しているエリア

R6～ 糸島エリア(糸島市)

- よかまちみらいプロジェクトと連携して観光MaaSの検討(福岡市とも連携)

R6～ 宗像～新宮 国道3号沿線エリア(宗像市、古賀市、福津市、新宮町)

- JR沿線の3市1町でフィジカル連携の検討

R6～ 筑紫エリア(太宰府市、筑紫野市、春日市、大野城市、那珂川市)

- 太宰府市・筑紫野市は連携して観光MaaSの検討
- 市域を跨いだコミュニティバスの運行などフィジカル連携の検討

R5～ 日田彦山線BRT沿線エリア(東峰村、添田町、(+日田市))



R5～ 久留米エリア(久留米市)



R5～ 有明エリア(大牟田市、柳川市、みやま市)



1-3 フィジカル連携における検討例

①ダイヤ調整

課題：隣接市のコミバスとの乗り継ぎが悪い

現状：コミバスの駅の到着時刻は鉄道に合わせている

方針(案)：駅などの交通結節点はコミバスの待機時間を設ける

②待合所・移動環境の整備

課題：初訪問者は土地勘がないため、コミバスのどの路線/どこで降りたらいいか分からない

現状：Googleマップや市HPを駆使しながら試行錯誤

方針(案)：バス停や待合所に共通のエリアマップの設置やナンバリング設定の検討など

③コミュニティバス共同所有

課題：緊急時に備えて、予備車の所有が必要

現状：各市が所有し、維持費がかかる

方針(案)：隣接数市町で共同所有

④市域を跨ぐ新規交通モードの導入(共同運行等)

課題：市民から隣接市のショッピングモールへコミバスを乗り入れてほしいとの要望がある

現状：乗務員不足により、路線を新設するには他の路線を削る必要がある

方針(案)：新たな路線として、課題に即した新規交通モードを導入(関係市の共同負担で運行)

1-3 フィジカル連携における検討例

＜事例 1＞ 下曽根モデル JR九州・西鉄の輸送サービス連携（北九州市 JR下曽根駅）

- 従来は競争していたエリアで接続連携。バス路線のフィーダー化と系統新設、鉄道とのダイヤ調整を実施。
- 運行情報の相互提供やベンチ増設、サイン整備など乗継環境の向上も実施。



駅改札口正面にバス時刻モニターを設置

1132 阪有・心斎橋		1133 阪有・心斎橋	
駅	1132 阪有・心斎橋	駅	1133 阪有・心斎橋
63 橋本田 西門・門前田	11:24 通過	95 田野浦 阪有・心斎橋・門前田・橋本田	11:40 4分00秒
49 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:25 通過	72 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:43 8分00秒
175 田野浦 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:36 2分00秒	49 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:40 8分00秒
70 田野浦 阪有・心斎橋・西門・門前田・橋本田	11:36 3分00秒	74 和布刈 阪有・心斎橋・門前田・橋本田	11:43 8分00秒
6 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:30 4分00秒	83 淡島神社 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:49 14分00秒

平日(月・金) 通行時刻表	
駅	1132 阪有・心斎橋
63 橋本田 西門・門前田	11:24 通過
49 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:25 通過
175 田野浦 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:36 2分00秒
70 田野浦 阪有・心斎橋・西門・門前田・橋本田	11:36 3分00秒
6 JR門前田 阪有・心斎橋・西門・門前田	11:30 4分00秒



西鉄バス運賃表モニターに駅の発車時刻を表示

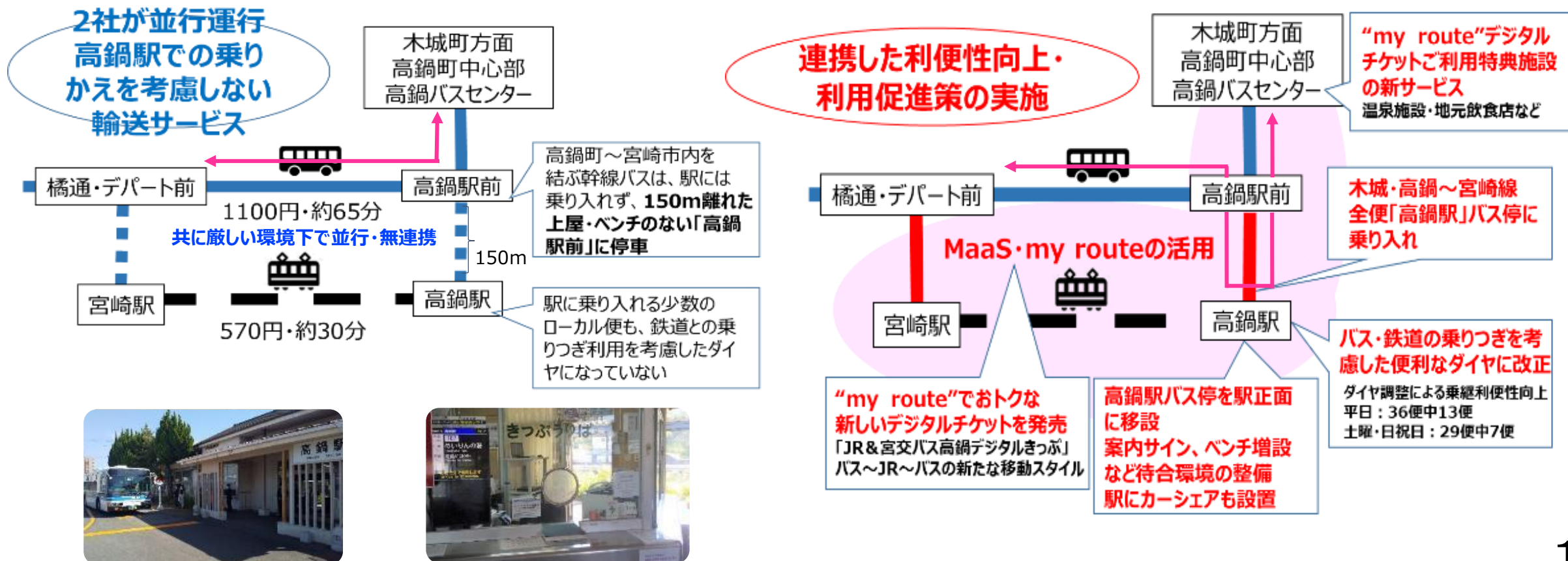
時刻表		JR下曾根駅	現在時刻 10:31
小倉・門司港／下関方面			
行	先	発車時刻	
	小倉	10:42	
	小倉	11:05	
	小倉	11:24	
	小倉	11:41	
	小倉	12:05	



1-3 フィジカル連携における検討例

<事例2> 高鍋モデル 輸送サービス連携 + MaaS (宮崎県 JR高鍋駅)

- 鉄道とバスが、駅への乗入れなどの連携もなく並行運行していた区間において、**輸送サービスの連携**を開始。
- 駅へのバス乗入れ・ダイヤ調整のほか、バス停の移設やサインの設置などの乗換利便性の向上を実施。
- 同時に、施設特典を含む**my routeのデジタルチケットサービス**を開始。



1-3 フィジカル連携における検討例

<事例3> 湖東圏域地域公共交通再編実施計画

- ◆ 彦根市内においては、立地適正化計画に定める「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」を中心に市内の回遊性を高めるためのバス路線再編を実施。
- ◆ 同一方面を運行する複数路線の混在を整理統合し、効率化と利便性向上の両立を図る。
- ◆ 中山間地域及び著しく利用の少ないバス路線及び系統は、予約型乗合タクシー「愛のリタクシー」へ移管し、効率性向上を図る。



1-3 フィジカル連携における検討例

<事例3> 湖東圏域地域公共交通活性化協議会（滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）

定住自立圏構想に基づき、1市4町による「湖東圏域公共交通活性化協議会」を設立し、**市町間の連携による広域交通ネットワークを形成**。また、**路線バスと乗合タクシーの役割分担見直し等**による再編で、**市街地回遊性の向上と交通空白地の解消を実現するとともに、ドライバー不足にも対応**。利用促進にも取り組み、7年間で**路線バス利用者は30%増、乗合タクシー利用者は3倍以上増加**。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 1市4町による**湖東定住自立圏構想に基づき**、圏域全体の公共交通の活性化とネットワーク化を図るため、**既存の法定協議会を「湖東圏域公共交通活性化協議会」として拡大発展**。

2. 創意工夫

（1）交通ネットワーク再編による効率性・利便性向上

- 平成30年度、**路線バスと予約型乗合タクシーの役割分担見直しによる効率化、市街地回遊性の向上**を目的として、「**湖東圏域地域公共交通再編実施計画**」の認定を受け（近畿初）、以下の取組を実施。
 - ◇ 需要の高い路線の増便や主要施設を効率的に経路するよう路線の見直し
 - ◇ 路線バスと乗合タクシーの競合区間解消 ◇ 著しく利用者の少ないバス路線の乗合タクシーへの移管

（2）予約型乗合タクシーの利便性向上

- 予約型乗合タクシーについて、一部市町が独自に運行していたものを**運行範囲を圏域全体に拡大し、市町間での移動を可能にするとともに、システム・運賃制度を統一**
- 相乗りで利用すれば運賃が半額になる「ふく割」や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施、定期券・回数券の発売など、利便性向上に向けた取組を展開。**乗合率は導入時の1.22人／台から1.59人／台に上昇**。

（3）利用者増に向けた取組

- このほか、利用促進に向けた以下のような取組を実施した結果、平成30年度の**路線バス利用者は約30%増加し、予約型乗合タクシー利用者は3倍以上に増加**（平成23年度比）
 - ・協議会での取組や公共交通の利用状況等を記事にしたニュースレターの全戸配布
 - ・小学生向けのバスの乗り方教室 ・公共交通を利用した家族での外出促進キャンペーン

3. 自立性・継続性

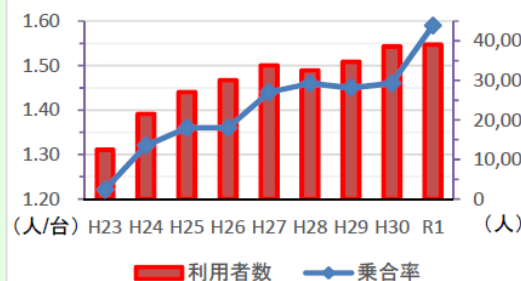
（1）圏域将来ビジョンとの連携

- 圏域全体の将来ビジョンを定めた定住自立圏共生ビジョンに、具体的取組として「**圏域全体を見据えた公共交通ネットワークの構築**」を位置づけ。また、**市町間で協定を締結し、圏域内での連携した取組体制を確立**。

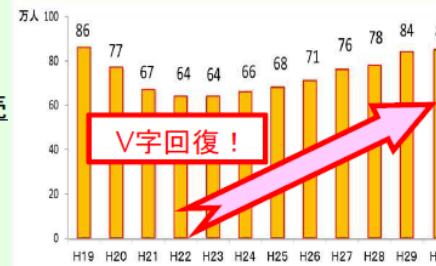
（2）ドライバー不足への対応・公共交通空白地の解消

- **バス路線再編による運行効率化の結果、路線バスの運行に必要な車両数及び乗務員数が減少し、バス事業者のドライバー不足に対応**。再編により廃止された路線は、乗合タクシーに移管することで**圏域内の交通空白地をほぼ解消**。

「愛のリタクシー」利用者数・乗合率推移（R1は12月まで）



湖東圏域における路線バス利用者数推移



ご当地キャラ博in彦根2015の開催にあわせて公共交通のPRを行うゆるキャラたち



1-4 他分野連携における検討例

①環境×交通

- ・公共交通利用によるCO2排出削減効果を可視化・分析し、県民に周知することで、公共交通の利用を促進

②商業施設×交通

- ・交通チケットとショッピングチケットを組み合わせ販売し、データを収集。
チケット内容やプロモーションに反映させるだけでなく、どの商業施設をセットで訪れる傾向が強いのかを分析し、商業施設同士の連携を進めることで消費行動を活性化

③医療×交通

- ・診療予約に連動させて最適なタイミングでの配車予約(米国では事例あり)

④教育×交通

- ・子育て世代の支援を目的に、自宅と習い事先・学習塾・児童育成クラブ等までの間を複数の児童が乗り合わせ、それぞれの希望の場所に送り届ける小中学生専用のAIオンデマンド交通

⑤〇〇×交通

- ・その他の分野でもMaaSの活用により、地域公共交通の価値を高める取組が可能(次ページ)

1-4 他分野連携における検討例

<事例> モビリティ付き賃貸マンション 西鉄グループによる他分野連携

News Release

西日本鉄道株式会社 広報・CS推進部

https://www.nishitetsu.co.jp

まちに、夢を描こう。

Nishitetsu Group

<2024 年 2 月 1 日発表>

モビリティサービス付き賃貸マンションの提供を開始します！

新たなビジネスモデルの確立により、お客さまの“QOL 向上”に寄与

<ビジネスモデル特許出願中>

- 西鉄グループでは、賃貸マンション新規入居者向けに、西鉄バス乗り放題乗車券を進呈する新たなサービス「モビリティサービス付き賃貸マンション」の提供を、2024 年 4 月より開始いたします。
- 本サービスは、西鉄不動産㈱による仲介で対象物件の賃貸借契約を締結された新規入居者さまに対し、おでかけアプリ「my route」で提供するデジタル乗車券を進呈するものです。
- 今回、鉄道駅直上に位置する、西日本鉄道㈱所有の「ラクレイス県庁口」または「ラクレイス平尾ステーション」を新たにご成約のお客さまに、「西鉄バス福岡市内 24 時間フリー乗車券」を、ご入居から 1 年間、1 戸あたり毎月 4 枚(年間計 48 枚)進呈いたします。
通勤等で普段ご利用されている鉄道沿線だけでなく、バスに乗って、休日のお出かけやお買い物など、福岡市内の様々なエリアに足を運んでみてはいかがでしょうか。
- “住まい”と“交通”という親和性の高い商品同士を掛け合わせることで、西鉄グループ間でのシナジー効果を生み出し、入居者さまの QOL(クオリティ・オブ・ライフ)向上ならびにマンションの付加価値向上を図ります。

■ モビリティサービス付き賃貸マンションについて

【サービス開始】

入居申込開始: 2024 年 2 月～

クーポン提供開始: 2024 年 4 月～

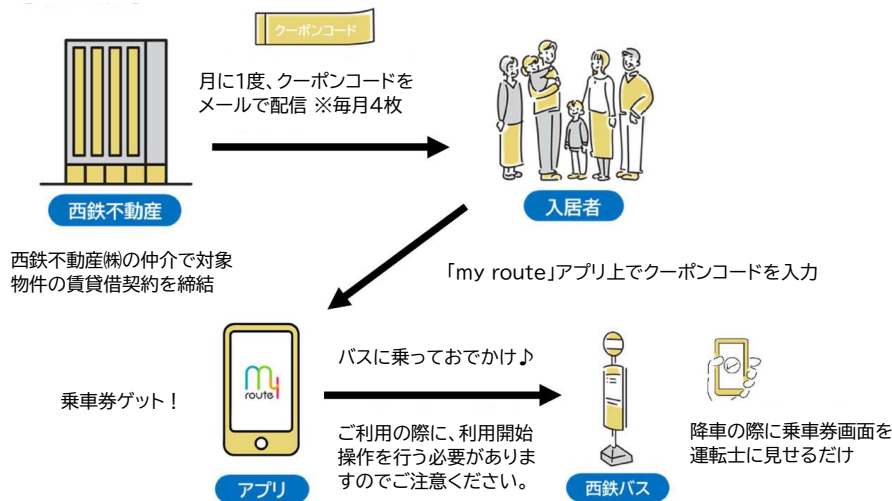
【内容】

西鉄不動産㈱による仲介で、対象物件の賃貸借契約を締結された新規入居者さまに対し、おでかけアプリ「my route」上で展開する西鉄バスのデジタル乗車券を進呈

【提供サービス】

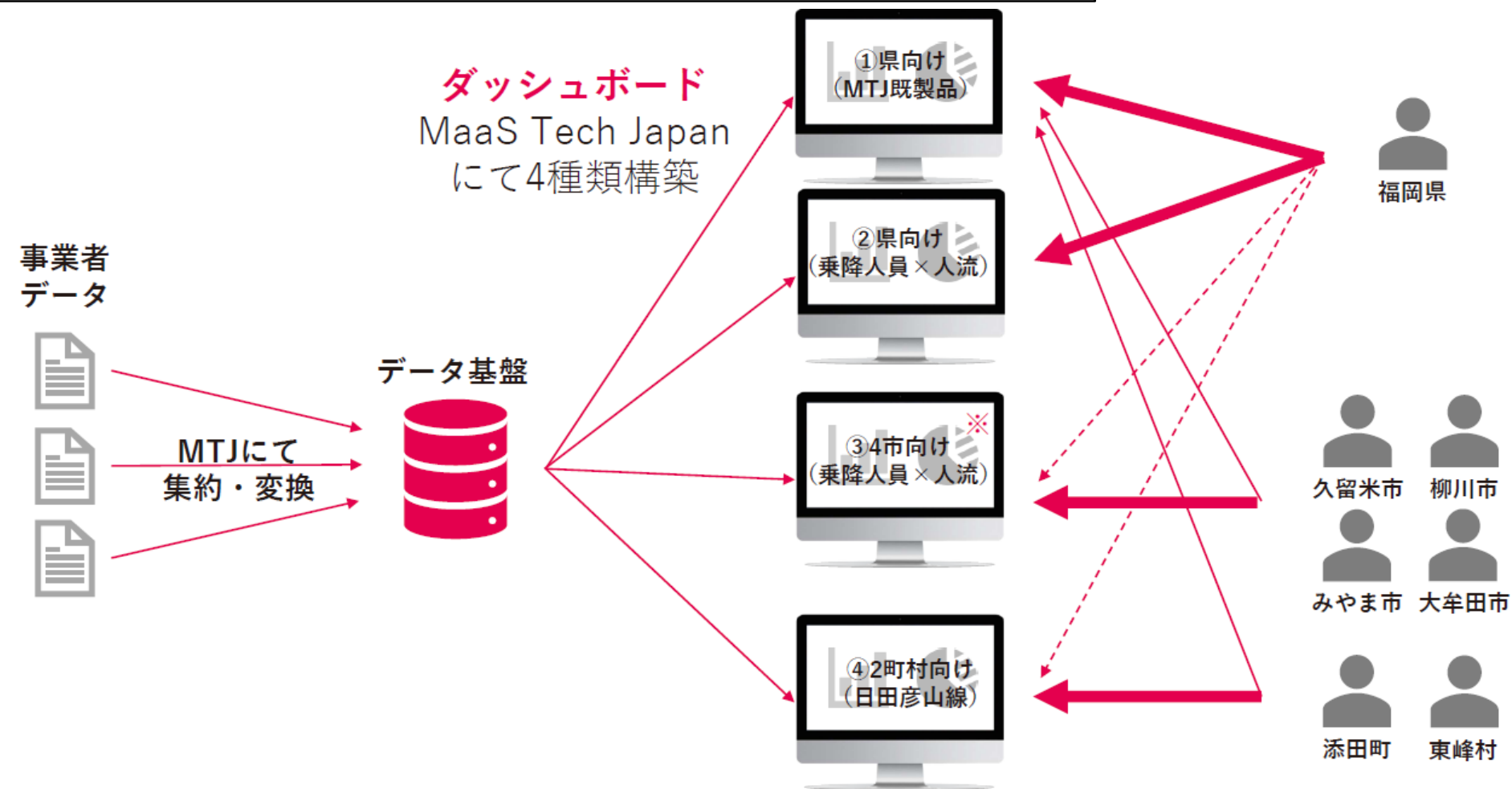
「西鉄バス福岡市内 24 時間フリー乗車券」を、ご入居から 1 年間、1 戸あたり毎月 4 枚(年間計 48 枚)進呈

【利用の流れ】



2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

今年度業務で構築したダッシュボードの種類と位置付けについて



→モビリティデータ、人流データ等を可視化し、地域交通の課題分析、施策検討に活用。

2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

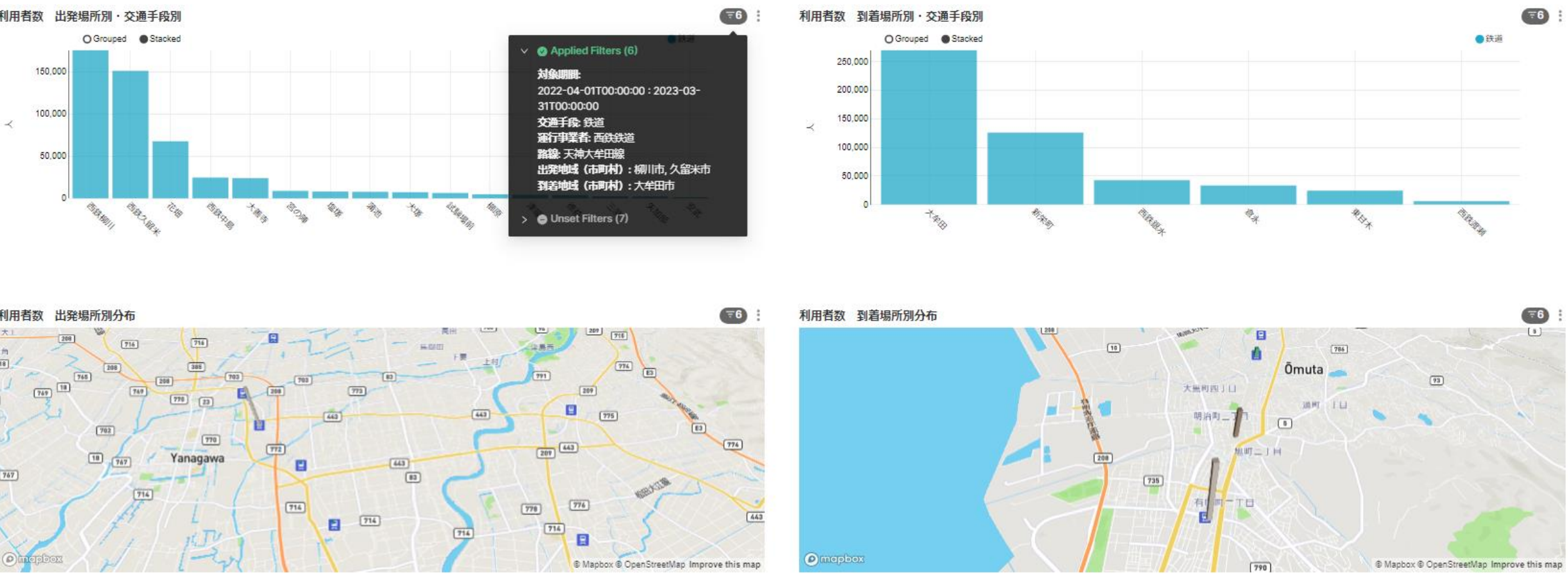
今年度業務で構築したダッシュボードの種類と位置付けについて

データ		①県向け (MTJ既製品)	②県向け (乗車人員×人流)	③4市向け (大牟田、久留米、 柳川、みやま) (乗降人員×人流)	④2町村向け (東峰、添田)	備考
西鉄（鉄道・バス） ICカードデータ	出発地×到着地の組み合わせ	○ (県全域)	×	×	×	・nimoca利用データのみ ・「現金」利用データは含まれない
	駅・バス停別に集約	○ (県全域)	○ (県全域)	久留米市・大牟田市 (柳川市は西鉄柳川駅のみ)	×	
JR九州（鉄道） ICカードデータ	駅別に集約	×	○ (県全域)	○	×	・SUGOCA利用データのみ ・「定期券」「磁気券」利用データは含まれない
人流データ	ドコモ基地局データ 500mメッシュ	×	○ (県全域)	○	×	
コミュニティバス 乗降データ	市から直接受領	×	×	柳川市・みやま市	×	・市からの委託先運行事業者が記録した乗降データ
国勢調査 人口データ	人流データと同じ 500mメッシュ状に集計	×	○ (県全域)	○	×	
国土地理院 施設位置情報データ	学校・病院・公共施設	×	×	○ ※柳川市・みやま市は スーパーもあり	×	
TFS my route 日田彦山線データ	画面提示時の位置情報 クーポン読込件数	×	×	×	○	・「BRTひこぼしライン開業記念 1DAY満喫フリーチケット」利用実績

2-1 今年度のデータ活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

- ①県向け（MTJ既製品）ダッシュボード
- ・西鉄天神大牟田線（出発地域：久留米市・柳川市、到着地域：大牟田市）の出発・到着場所別利用者数

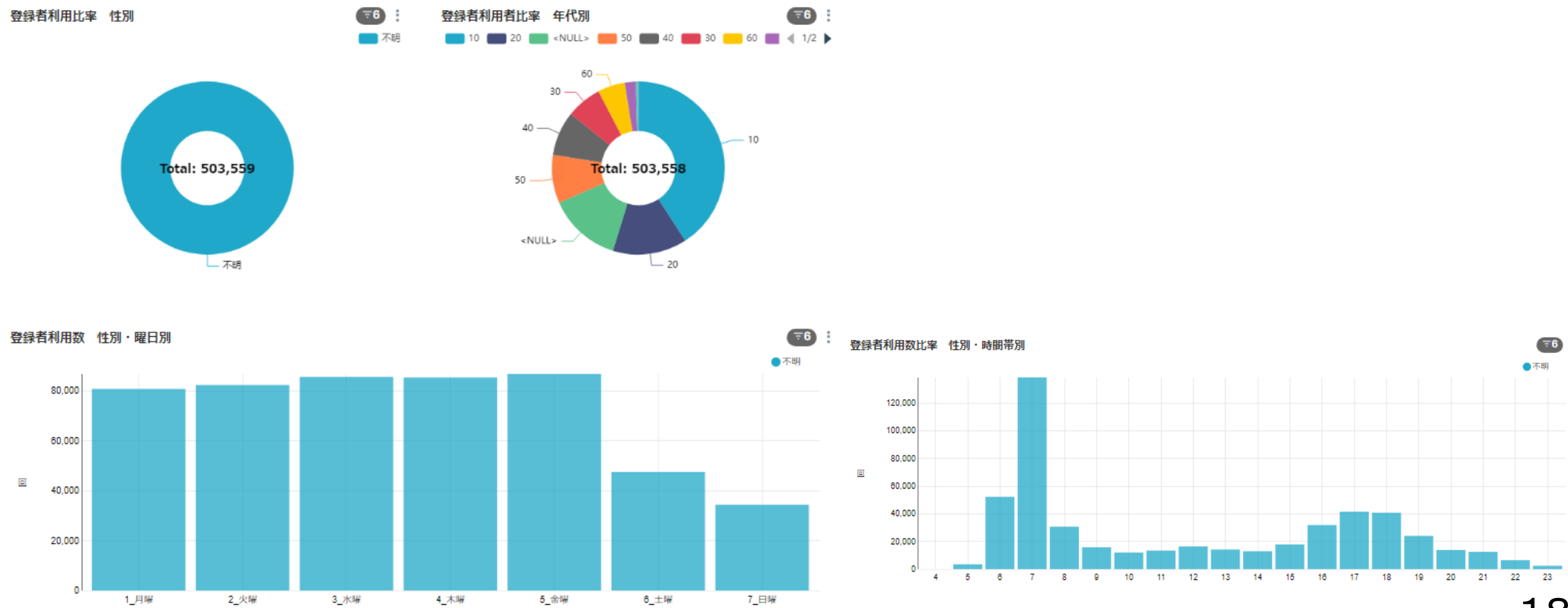


2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

①県向け（MTJ既製品）ダッシュボード

・西鉄天神大牟田線（出発地域：久留米市・柳川市、到着地域：大牟田市）の性別、年代別、曜日別、時間帯別利用者数

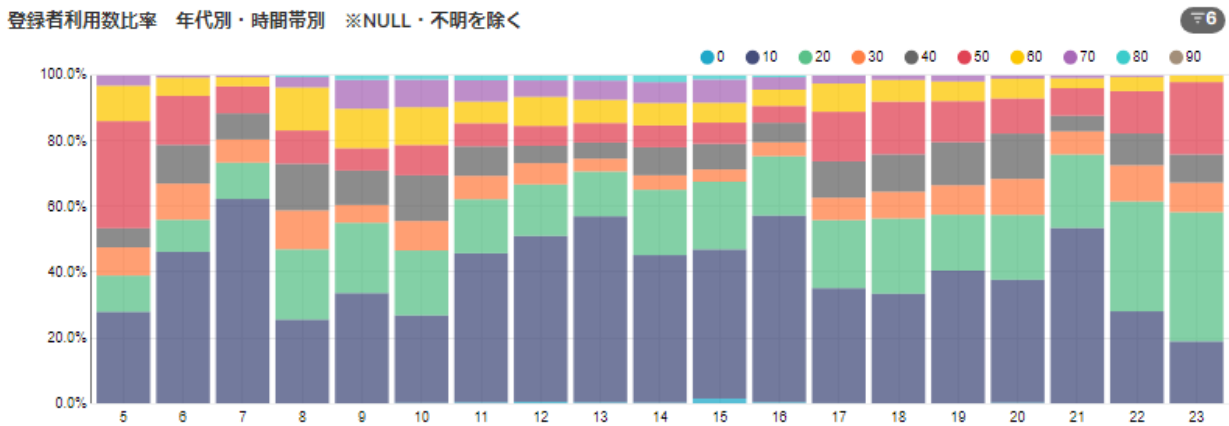
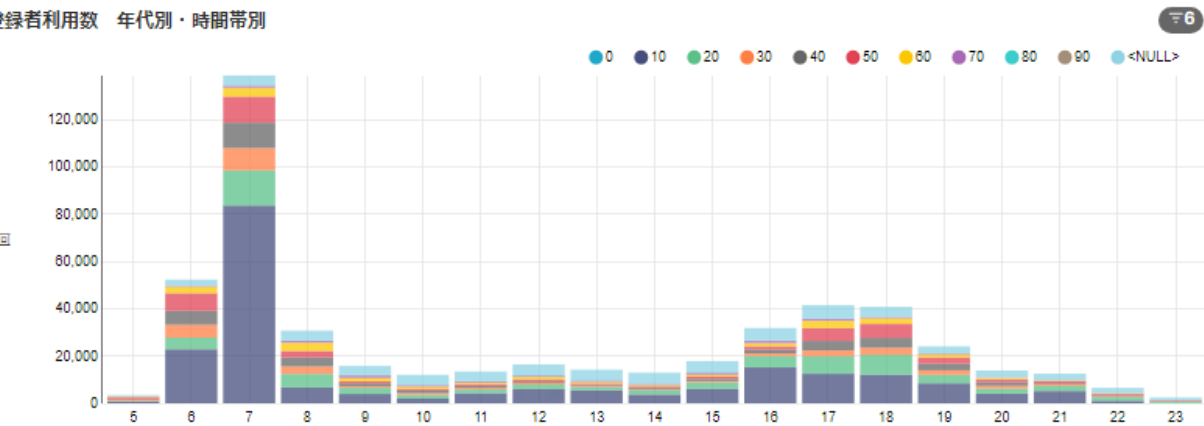
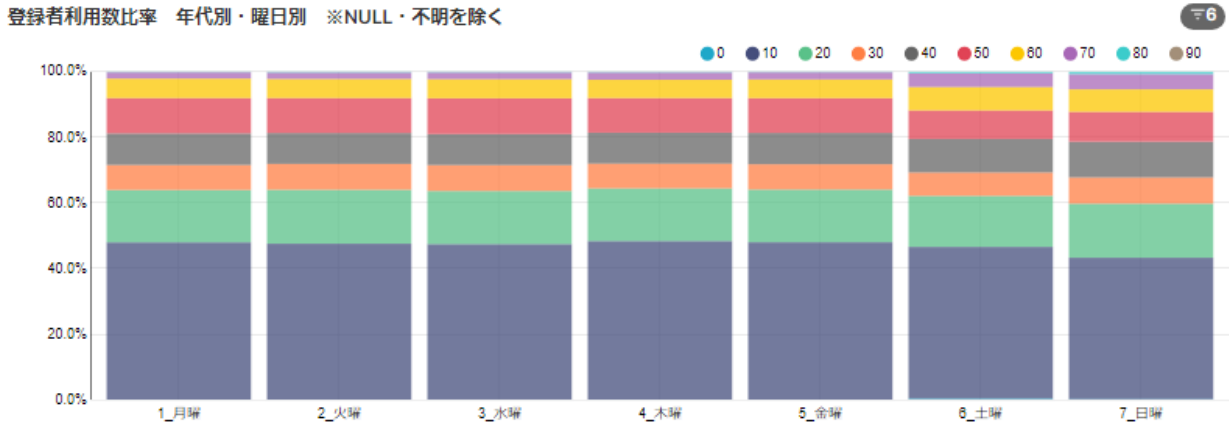
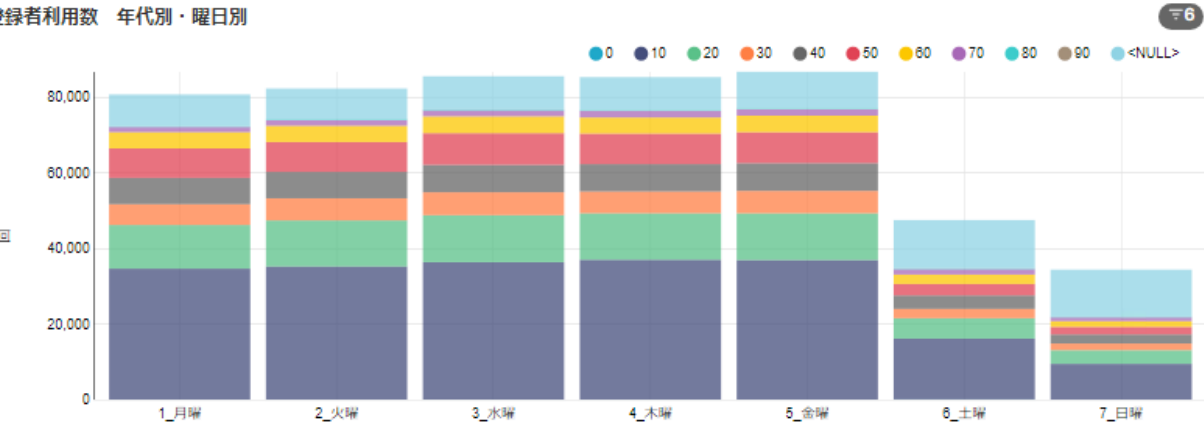


2-1 今年度のデータ活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

①県向け（MTJ既製品）ダッシュボード

・西鉄天神大牟田線（出発地域：久留米市・柳川市、到着地域：大牟田市）の年代別・曜日別、年代別・時間帯別利用者数

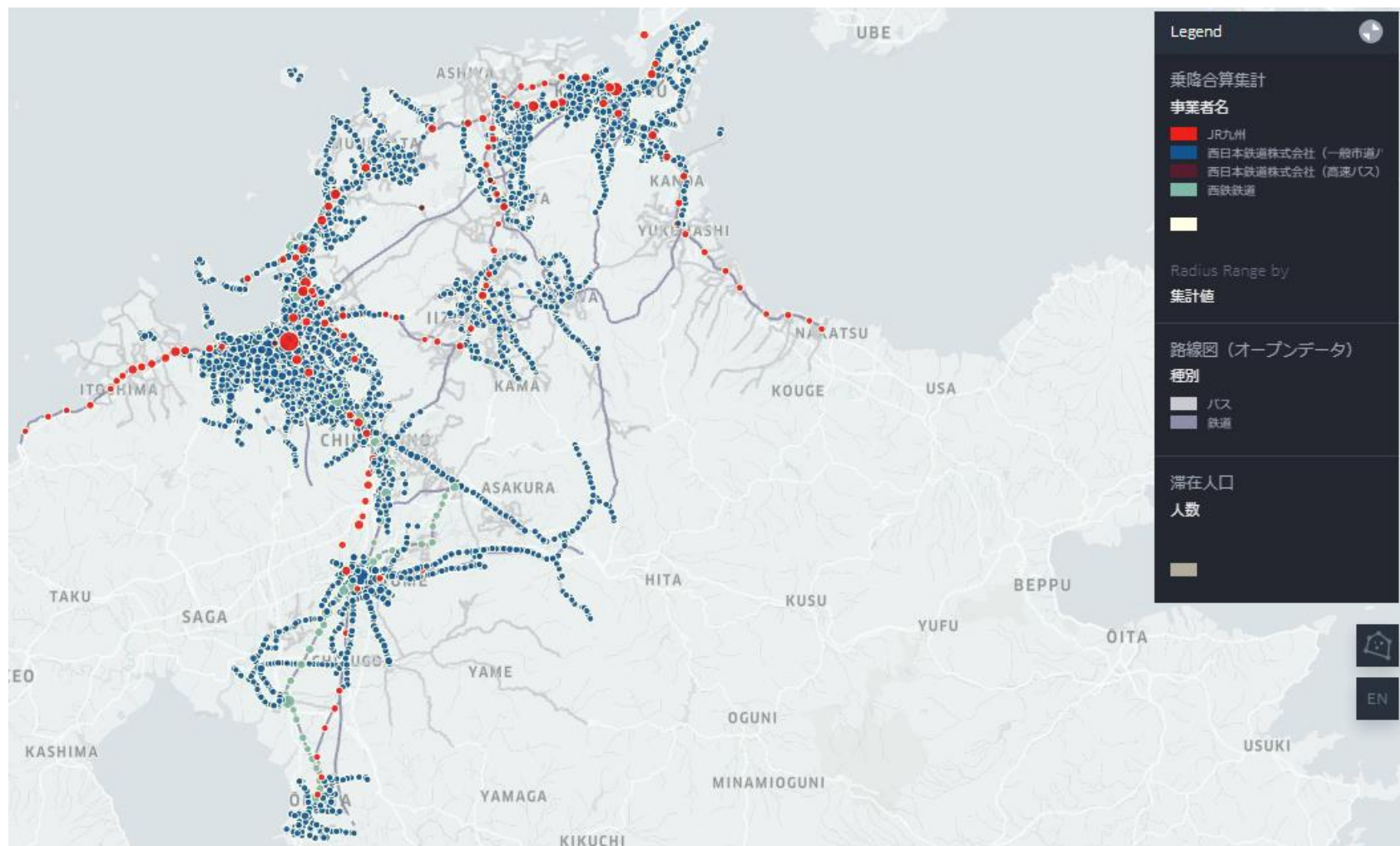


2-1 今年度のデータ活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

②県向け（乗降人員×人流）ダッシュボード

- ・県内全域におけるJR九州、西鉄（鉄道、高速バス、路線バス）の各駅・バス停別乗降者数、人流データを表示



※JR九州データは「定期券」「磁気券」利用データは含まれない

2-1 今年度のデータ活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

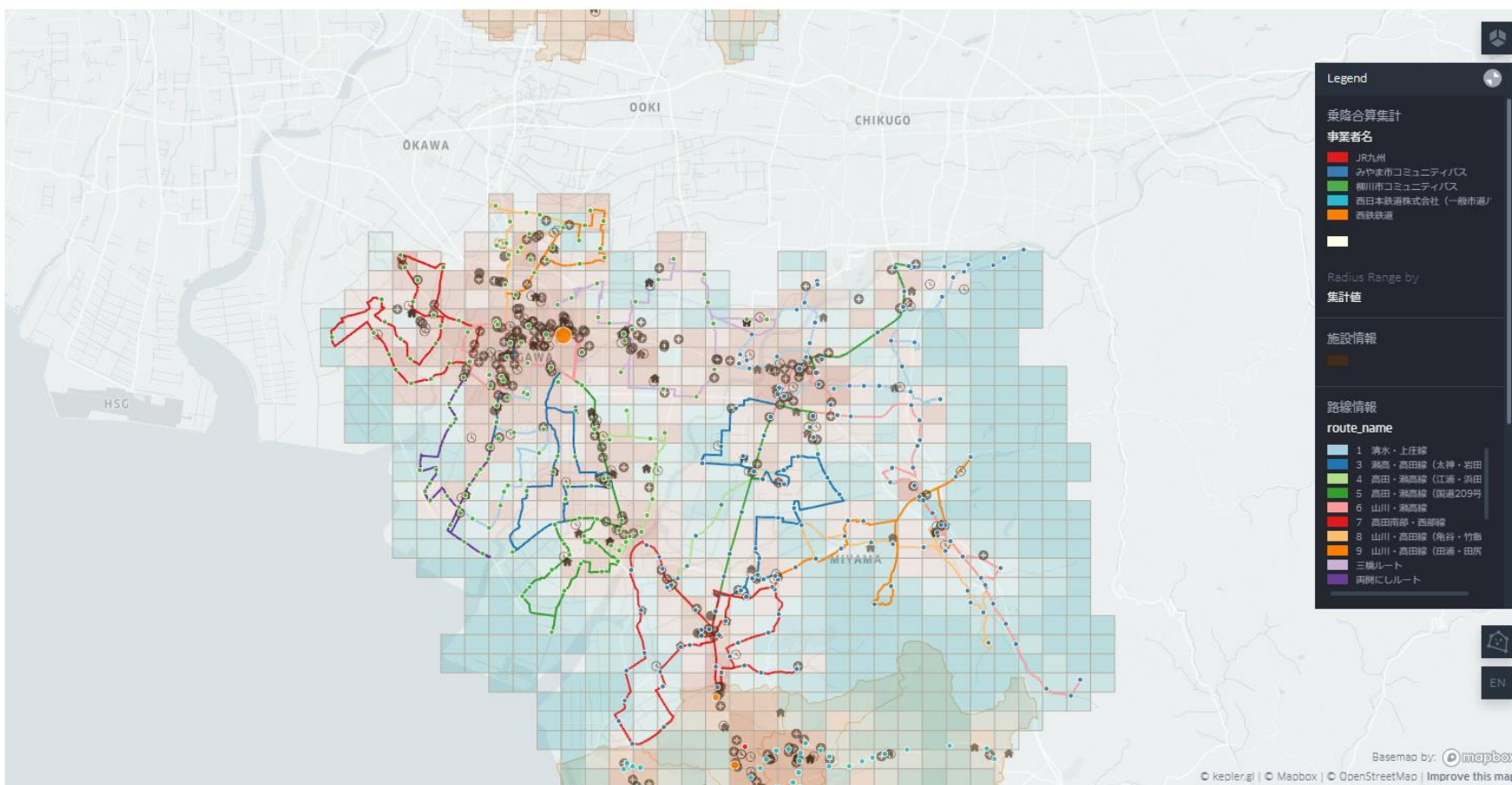
③4市向け（大牟田市、久留米市、柳川市、みやま市）（乗降人員×人流）ダッシュボード

- ・ MaaS実証エリアである上記4市における各駅・バス停別乗降実績（柳川市、みやま市はコミバスの乗降者数を含む）、人流データ、施設位置情報データを表示

集計方法を選択してください

☒ 乗降合算集計 ☐ 乗車集計 ☐ 降車集計 ☐ バス停別利用割合集計（コミバスデータのみ対応）

選択されている手法: 乗降合算集計

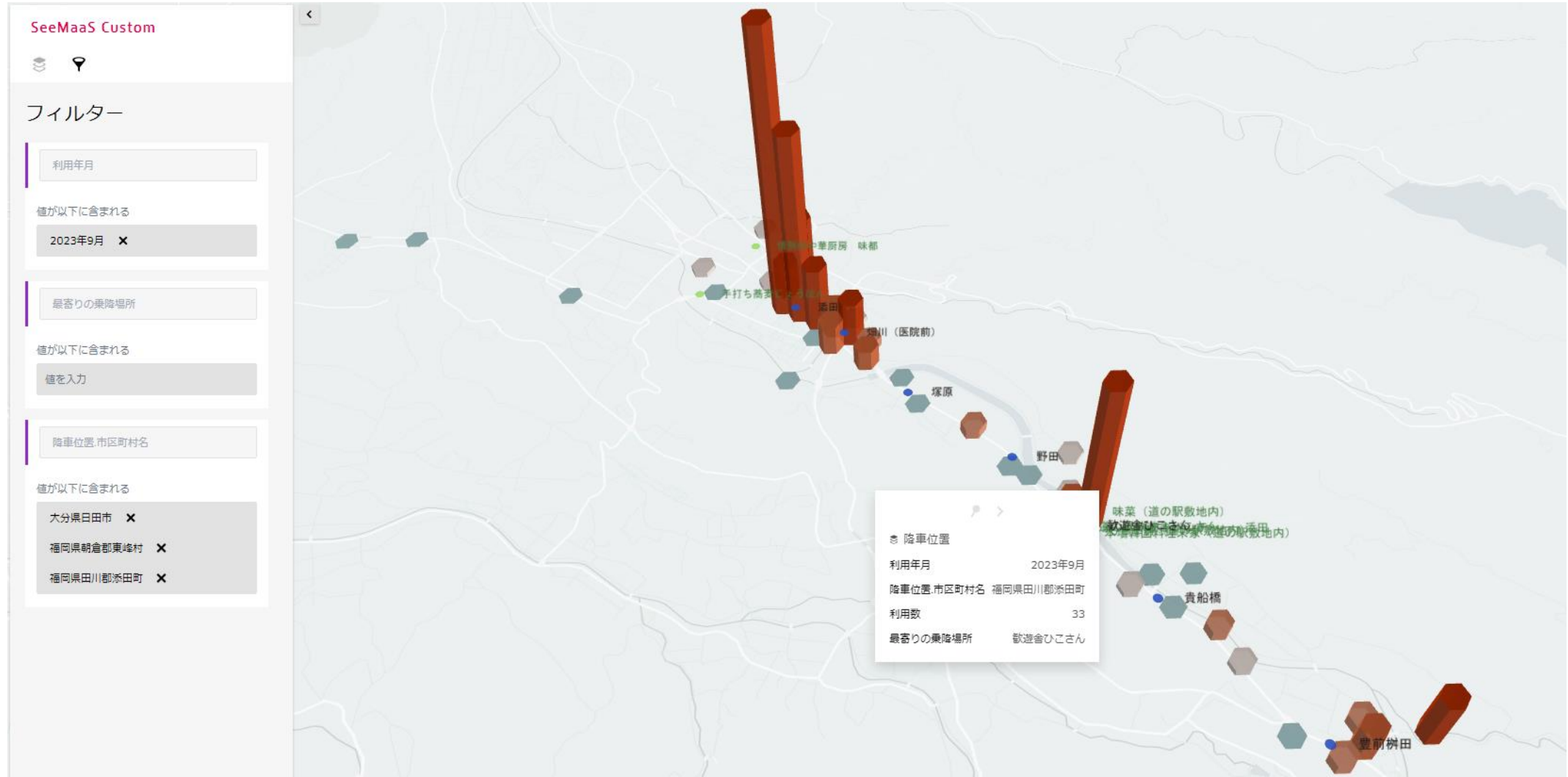


2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

④2町村向け（東峰村、添田町）ダッシュボード

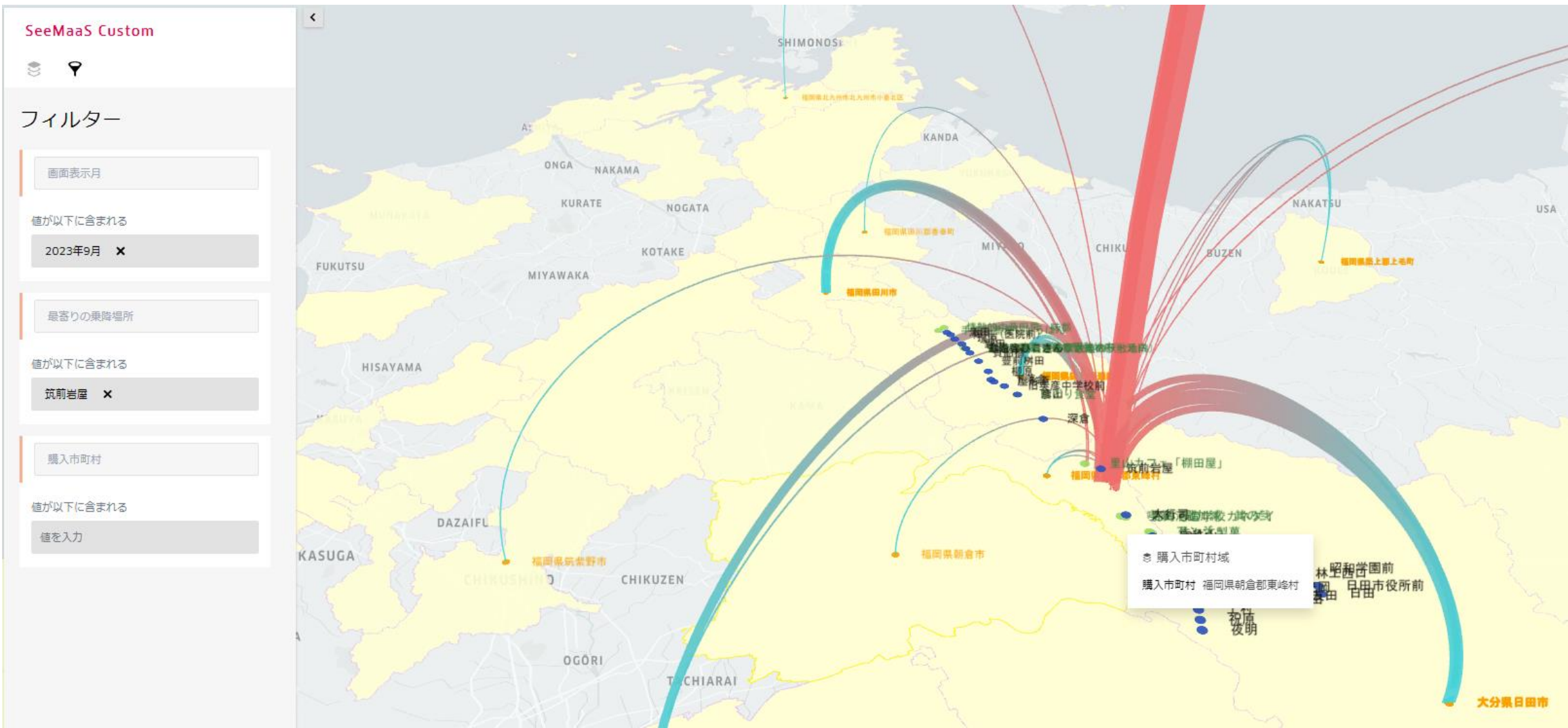
- ・ MaaS実証エリアである日田彦山線の「BRTひこぼしライン開業記念1DAY満喫フリーチケット」利用実績を表示



2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

- ④2町村向け（東峰村、添田町）ダッシュボード
- ・チケット購入市区町村と降車バス停の対応を表示



2-1 今年度のデータ活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

【分析例】 ③4市向けダッシュボードを活用した分析例

乗車



降車



➡ 傾向：買い物場所について、乗車数よりも降車数の方が多くなっている。

2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

ダッシュボード画面の紹介

【分析例】③4市向けダッシュボードを活用した分析例

データの傾向から言えそうな仮説

- コミュニティバスを往復の片方にしか利用していない場合が相当数ある？
- 買い物へは行きに利用？
 - 行きの時間は比較的自由
 - 帰りは食品があると長時間待つことができない（+荷物が重い）

仮説検証のためのより詳細な調査実施の検討

- 往復で異なる交通機関を利用する人の実態の調査
- 病院からの往復利用で、自宅直帰か寄り道ありかの実態の調査
- 買い物先での滞在時間の調査と運行ダイヤ（買い物場所到着～出発までの時間）の調整等により、利便性の向上・往復利用を促し、利用増につながる可能性？

2-1 今年度のデータ利活用事業の報告

今年度の取組を踏まえた課題（主なもの）

1 収集・可視化するデータに係る課題

(1) 公共交通利用データ

- ・収集データが限定的(西鉄のnimoca利用者、JR九州のSUGOCA利用者、実証エリアにおけるコミバス等の利用者数のみ)
- ・乗継ぎ利用者のOD(出発地と最終到着地の組み合わせ)を可視化できていない

(2) 運行データ

- ・コミバスオープンデータ(GTFS-JP)化の未実施や不備(異常データの発生)

(3) 人流データ

- ・ODが分からず(500mメッシュの流出入数のみ)、住民の本来の移動ニーズが把握できない

(4) データ利用に係る費用

- ・データが累積することに伴う費用の増大

2 ダッシュボードを活用した分析・施策への反映に係る課題

- ・県・市町村職員におけるデータ分析のノウハウ不足
- ・課題分析・施策検討に必要なデータの特定ができていない

2-2 来年度のデータ利活用事業の方向性

次年度の取組の方向性について

	① R5に構築したダッシュボードの維持・活用	② R6新規事業
目的	網羅的に交通データを収集して可視化するダッシュボードを構築し、現状の把握・分析を行うもの（データドリブン）。	市町村を跨ぐ特定の広域エリアの交通課題に対し、分析に必要なデータを収集・可視化し、取組の方向性を検討するもの（イシュードリブン）。
受託予定者	株式会社MaaS Tech Japan	プロポーザルにより決定
受託事業者の業務内容	R5年度に構築したダッシュボードの維持・ダッシュボード活用に係る支援（市町村への研修会の開催等）	現状分析や課題解決に資するデータの収集、取組の方向性を検討する会議等におけるデータの提示（ダッシュボードの構築なし）
事業開始予定	令和6年4月～	令和6年夏頃～ （日本版MaaS交付金の交付決定後の着手となるため）
データ	2022年度のJR九州、西鉄、コミバス等のデータ	分析に必要なデータを特定し、収集（既存のデータに加え、必要に応じてデータを追加収集する）



令和6年度は、上記①②の事業を実証として実施し、今後の県におけるデータ利活用事業の方向性を検討する。

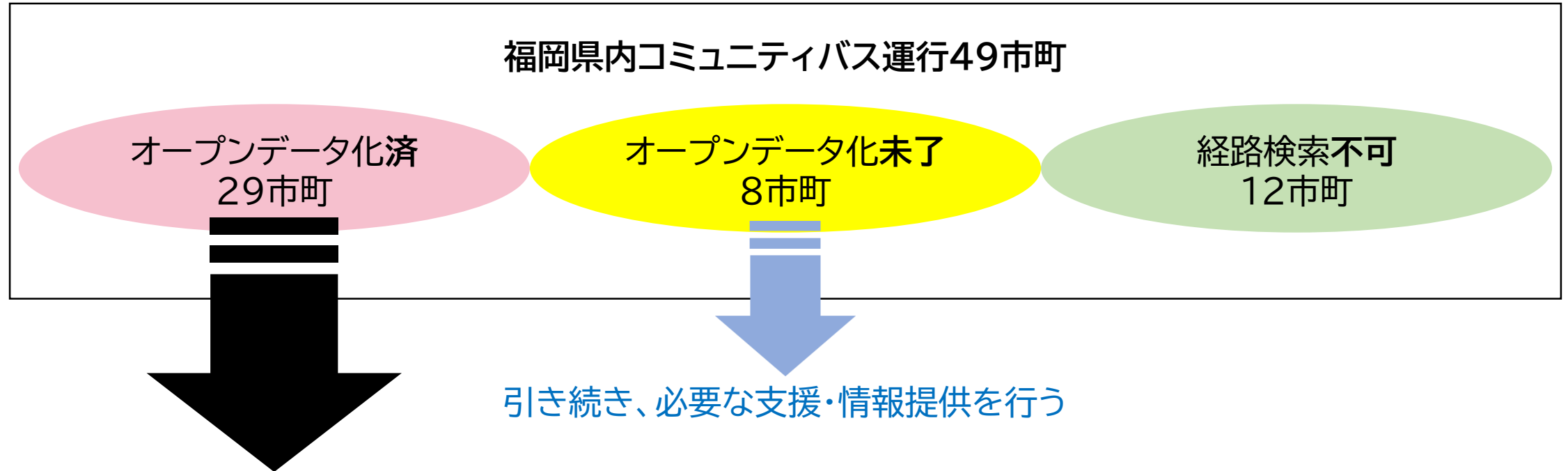
3-1 今年度のオープンデータ化の状況

<令和6年2月時点>

コミュニティバス運行 49市町村	Google 検索可能 24市町村	北九州市、久留米市、飯塚市、田川市、柳川市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、古賀市、福津市、うきは市、嘉麻市、糸島市、那珂川市、須恵町、新宮町、久山町、芦屋町、岡垣町、遠賀町、鞍手町、苅田町	
	Google 検索未対応 13市町村	5市町	<u>オープンデータ化が今年度完了予定</u> 直方市、豊前市、みやま市、添田町、川崎町
		8市町	<u>取組予定or検討中</u> 福岡市(一部の路線のみ非対応)、中間市、宮若市、朝倉市、香春町、吉富町、上毛町、築上町
	経路検索不可 12市町村	<u>デマンド型など定時定路線でなくオープンデータ化が不可能</u> 大牟田市、八女市、筑後市、小郡市、宇美町、筑前町、東峰村、大刀洗町、広川町、糸田町、福智町、みやこ町	

3-2 今後のオープンデータ化の進め方

<課題> GTFS-JPデータは1度作成して完了ではなく、路線再編やダイヤ改正の度にデータ**更新**が必要だが、担当者の異動等により適正なデータが保持できていない



MaaSやデータ利活用、利用者の利便性向上のため、今後は**維持・更新**に力を入れる。(補助金を創設) オープンデータの知見を有する九州産業大学と連携を図り、福岡県内の適正なオープンデータ整備に向け取組を進める。



<参考> 令和6年度の県補助メニュー①

■MaaS導入事業補助金

地域公共交通の利用促進や地域振興を図るため地域の実情に応じたMaaS実証実験を実施するための事業

(1)【新】地域住民向けデジタル乗車券造成費

補助対象経費	MaaSアプリにおいて、地域住民が通院や買い物等の日常的に利用する交通サービスの利便性を高めるためのデジタル乗車券造成に要する経費
補助率	1/2
補助金上限額	MaaSを推進する会議体1団体につき72万円

(2)アプリ連携に要するシステム開発・改修費

補助対象経費	MaaSアプリと他の予約アプリ等を連携させるために必要なシステム開発・改修費
補助率	1/2
補助金上限額	1申請当たり240万円

<参考> 令和6年度の県補助メニュー②

■観光企画乗車券販売支援事業

交通チケットと観光施設入場券や体験プログラム、飲食店のチケット等がセットになった**観光目的**の企画乗車券の販売促進

補助対象経費	企画乗車券のMaaSアプリへの登録に要する経費。 MaaSアプリの使用に要する経費(企画乗車券に関わるもの)。企画乗車券の広報費。
補助率	1/2
補助金上限額	MaaSを推進する会議体1団体につき50万円

■観光地アクセス向上支援事業

公共交通機関の駅等から**観光地までのアクセス向上**を図るためのモビリティ等導入の実証事業

補助対象経費	モビリティのリース料。モビリティの設置・管理・運営の経費。広告宣伝に要する経費。
補助率	1/2
補助金上限額	MaaSを推進する会議体1団体につき600万円

<参考> 令和6年度の県補助メニュー③

■オープンデータの維持・更新支援

市町村又は法定協議会が、コミュニティバスの利便性の向上を図るため、コミュニティバスのオープンデータの維持・更新に取り組む事業

補助対象経費	コミュニティバスのオープンデータの維持・更新に必要な経費(税抜き)
補助率	1/2
補助金上限額	1市町村(当該市町村が設置する法定協議会を含む。)につき22万円

<参考> 令和6年度の県補助メニュー④

■オンデマンド交通システム導入事業補助金

市町村又は法定協議会が、コミュニティバス等の充実・利便性向上のため、オンデマンド交通システムを導入・運用する事業

(1) オンデマンド交通システム導入費

補助対象経費	MaaSエリア設定費や乗降拠点設定費等のオンデマンド交通システム導入に要する経費(税抜き)
補助率	1/6
補助対象期間	導入を開始した年度のみ

(2) オンデマンド交通システム月額使用料

補助対象経費	データ提供料、車載器(タブレット)通信料等のオンデマンド交通システム月額使用に要する経費(税抜き)
補助率	1/2
補助対象期間	導入を開始した年度のみ

(3) 生産性向上の取組に必要な経費

補助対象経費	オンデマンド交通システムを使ったコミュニティバス等の利用増に資するための取組(例:住民説明会、チラシやのぼりの制作等)に要する以下の経費(税抜き)
補助率	1/2
補助対象期間	導入を開始した年度のみ

<参考> 令和6年度の県補助メニュー⑤

■オンデマンド交通車両導入・バス停等整備事業補助金

市町村又は法定協議会が、コミュニティバス等の充実・利便性向上のため、オンデマンド交通システムを導入・運用する際に新たに車両を導入し、又はバス停等を整備する事業

(1)車両の導入

補助対象経費	新たな車両の導入に要する経費(税抜き)又は車両の乗車定員毎に定める限度額のいずれか少ない額
補助率	1/2
補助金上限額	30人乗り以上:650万円 29人乗り以下18人乗り以上:600万円 17人乗り以下11人乗り以上:250万円 10人乗り以下:170万円
補助対象期間	導入を開始した年度のみ

(2)オンデマンド交通システム月額使用料

補助対象経費	新たな停留所施設(停留所標識、停留所に設置するベンチや上屋)の整備等に要する経費(税抜き)又は限度額のいずれか少ない額
補助率	1/2
補助金上限額	500万円
補助対象期間	導入を開始した年度のみ

<参考> 令和6年度の県補助メニュー⑥

■オンデマンド交通運行補助金

市町村又は法定協議会が、オンデマンド交通システムを利用するコミュニティバス等を運行する事業のうち、収益が費用に達していないもの

次のア又はイのいずれか少ない額

補助対象経費	ア 運行により生じた欠損額 イ 市町村又は法定協議会が、交通事業者又は特定非営利活動法人等に対して交付する額
補助率	1／6
備考	ただし欠損額を算定するにあたって以下の額は除く ・営業外収益及び営業外費用 ・運行計画等を策定するための協議会等の運営費及び乗降調査等の委託費 ・運送費の「その他経費」、一般管理費の「その他」のうち勘定科目の内容が明確でないもの
補助対象期間	導入開始年度から起算して2年度目及び3年度目