

令和3年度第2回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会

議事録

1. 日時：令和4年1月11日（火） 14：30～16：30
2. 場所：大分県庁新館13階 133会議室
3. 出席者：以下敬称略

■委員

ご所属	役職	氏名	代理出席者
日本文理大学工学部建築学科	教授	吉村 充功 (委員長)	
九州旅客鉄道(株)大分支社	支社長	吉野 敏成	池田副支社長
(一社)大分県バス協会	会長	杉原 正晴	脇専務理事
(一社)大分県タクシー協会	会長	漢 二美	
(社福)シンフォニー	理事長	村上 和子	
(公社)ツーリズムおおいた	会長	和田 久継	桑野筆頭副会長
(公財)ハイパーネットワーク社会研究所	所長	青木 栄二	
大分県商工観光労働部	部長	高濱 航 (副委員長)	

■事務局・オブザーバー

ご所属	部署	役職	氏名	
大分県	商工観光労働部	理事 (事務局長)	河野 哲郎	
		課長	佐藤 元彦	
	先端技術挑戦課 (事務局)	IT戦略監	富田 龍彦	
		主幹	本田 真也	
		主任	小野 裕明	
		主任	田邊 勝彦	
	企画振興部	交通政策課	主幹	岩本 善道
			主事	石川 貴満
	中部振興局	地域創生部	主事	大江 はるな
	西部振興局	地域創生部	部長	山口 満

市町村	大分市	都市交通対策課	課長	橋本 陽嗣
			主査	安部 順司
	別府市	政策企画課	課長補佐	佐藤 浩司
			主任	平石 健太郎
	日田市	まちづくり推進課	主査	永楽 智史
	由布市	総合政策課	課長補佐	米津 康広
	竹田市	企画情報課	主査	佐田 直人
九州経済産業局		情報政策課デジタル経済室	室長	松本 孝之
			係長	原田 紘之
九州運輸局		大分運輸支局	首席運輸 企画専門官	吉岡 順一
				中村 靖子
株式会社オートバックスセブン			部長	八塚 昌明
ICT プラットフォーム推進部			課長	花井 太郎

4. 議事内容

(1) 令和3年度実証実験の進捗状況について（資料2）

事務局から今年度実施している3件の実証実験の進捗状況を説明。以下、主な説明内容。

【花井】（事務局：オートバックスセブン）

●実証実験①【Mobility×地域サービス】

IoT プッシュボタンを用いたタクシー配車（竹田市）

昨年度、大分市野津原地区で実施した実証実験で出てきた2つの課題「もっと多くのデータを集める」「有料でも需要があるか」について本年度は検証している。本年度は2回に分けて実証実験を計画しており、竹田市明治地区で1回目の実証実験を実施した。タクシー料金は参加者が乗った分だけ通常乗車料金を支払った。実証実験後のアンケートで「有償での実証実験のため、地域内の移動が増えることはなかった」「IoT プッシュボタンを使ったら、タクシーがいつ来るか不安になった」「定額乗り放題は、お得感があればぜひ活用したい」「見守りサービスに関する安心感は特になし」「夕方以降であれば飲み会の時に利用できた」という意見を参加者から頂いた。このような意見を踏まえ、2回目の実証実験に向けて「割安な料金体系」「IoT プッシュボタンの改良」「見守りを考慮した対象者の選定」について改善する。

●実証実験②【Mobility×シェアサービス】

電動キックボードのシェアリングサービス（大分市大在）

大分市の大在駅と日本文理大学の間で、日本文理大学の学生を対象とし、電動キックボード

のシェアリングによる効果検証の実証実験を実施した。電動キックボードの安全性について、乗る前は「普通」と回答する参加者が多かったが、乗ってみると「あまり安全ではない」という回答が多かった。12月6日(月)16時頃に参加者が電動キックボード運転中に転倒する事故があり、実証実験を一時中断した。実証実験参加者全員に注意点や危険な状況を共有し、実証実験を再開した。実証実験後のアンケートでは電動キックボード本体に対する改善要望が多かったが、電動キックボードのシェアリングについては満足度が高かった。

●実証実験③【Mobility×観光サービス】

観光地の渋滞緩和に向けたパークアンドライド（由布市湯布院町）

湯布院から徒歩 15-20 分ほど離れた宮尻パーキングで、自家用車で訪れた参加者が電動キックボード、IoT タクシーに乗り換えて満足度を測る実証実験を実施している。参加者には事前にアプリをダウンロードしてもらい、AI カメラで取得した駐車場の満空情報、抜け道、渋滞情報、電車・バスの時刻表をアプリで提供している。1月5日(水)から実証実験を開始しており、本日1月11日(火)時点で電動キックボードを15名、IoT タクシーを4名利用している。

以下、主な意見等。

●実証実験①【Mobility×地域サービス】

【高濱】（県商工観光労働部）

次回の実証実験に向けて割安な料金体系を検討するとあるが、事業者側にとってメリットがあって持続可能なシステムになる。改善点についてどのような考えがあるか。

【花井】（事務局：オートバックスセブン）

エリアを絞る必要がある。ラストワンマイルでのタクシー利用を定額にすることで事業者の安定した収益源になるし、利用者側にもメリットがある。昼以降のみを定額にする、運賃を昼間は安く、朝は高くするなど時間帯で変えることで事業者と利用者の双方にとって Win-Win になるように料金設定することを目指したい。

【八塚】（事務局：オートバックスセブン）

我々としてはモビリティに加えて地域サービスを込みで考えている。地域の活性化、安心安全を産官民の連携で進めることができれば、より使いやすいものになると考えている。

【漢】（県タクシー協会）

事業者と利用者の双方にとって Win-Win となる料金設定することは現実的には悩ましい。時間帯で料金を変えることは馴染まないと思う。借り上げであれば事業者に毎月決まった収益が入るが、運賃の定額ではあまり意味が無い。

【吉岡】（大分運輸支局）

タクシー運賃については、道路運送法の枠組みに則って設定されている。今後も運賃に関す

る検討事項があれば、事前に運輸支局へご相談いただきたい。

【村上】（(社福)シンフォニー）

どこのタクシーに頼めばいいかわからないような不慣れな場所であれば良いサービスになるのではないかと。

【青木】（ハイパー研）

SNS 上の声を聞くと、アプリ以外の手段というのは思った以上に要望があることが分かる。今回の結果を見ても、タクシー等の単なる移動だけでは事業採算性がなく、補助金に頼らざるを得ない。

MaaS 以外の付加価値を合わせないと地域のモビリティを検討するのは難しいと考える。

この問題についてどうしたらいいかを議論するのが本日の意見交換の場ではないか。

また実証実験の参加人数が少なすぎるので、分析し考察するには適切とは言い難い。

【佐田】（竹田市）

実証実験の明治地区は、市が運営するコミュニティバスが月、金曜日に1日2往復ずつで使い勝手が悪く利用者が少なく、竹田市として苦慮している。明治地区は竹田市中心部への移動にタクシー利用をしている方が多い地域であるため、今回の実証実験でもっと利用があると考えていたが、厳しい結果だった。耳が遠いなど双方向のコミュニケーションが難しい方にとっていいサービスではないかと期待していたが、残念ながらなかなか利用がなかった。タクシー業者の方から聞いた話では電話でのコミュニケーションが難しい方で、一方的にタクシー業者に場所を伝えて電話を切ってしまう方もいらっしゃるようなので、そのような方向けのサービスとして磨き上げができればいいのではないかと思う。地場のタクシー事業者は非常に協力的だった。こういった実証実験を通じて、将来のタクシー事業のあり方について考えていければいい。

【吉村】（委員長：日本文理大学）

携帯を持っている方を対象にしたことが利用頻度に影響したか。

【漢】（県タクシー協会）

スマホのアプリであればタクシーがどこまで来ているかわかる。

●実証実験②【Mobility×シェアサービス】

【吉村】（委員長：日本文理大学）

学生によって電動キックボードの利用頻度が違った。危険なイメージが無くならないと地方ではなかなか浸透しないと思う。

【高濱】（県商工観光労働部）

スクールバスの代替として使用した方がいいのか、あるいはそれ以外の用途で使用した方がいいのか。元々の目的と照らし合わせてどうか。

【花井】（事務局：オートバックスセブン）

電動キックボードはスクールバスのように密集しない。時間に縛られず好きな時間に好き

なように乗れるメリットがある。

【吉村】（委員長：日本文理大学）

普段はバス、自転車を使用している学生が参加した。電動キックボードは時間に縛られない点にメリットを感じたようだった。

【青木】（ハイパー研）

実証実験後にアンケート用紙を集計して座談会は開催していないとのことだが、座談会があれば結果が変わったと思う。アンケートの結果は電動キックボード、モビリティどちらの実証実験になっているか曖昧。仮に電動キックボード、原付バイク、アシスト付き自転車の3台を並べたときにどれを選択するかを検証すると異なった結果が出てくると思う。座談会による定性的な分析が必要と思う。

【脇】（県バス協会）

今回の実証実験では予約できなかったのであれば、使用したいときに使用できなかったということが考えられる。

【八塚】（事務局：オートバックスセブン）

シェアリングサービスを想定する中で必要な機能として洗い出した上で予約機能を採用することは可能。今回はそこまで踏み込まなかった。

【吉村】（委員長：日本文理大学）

今回は利用者と電動キックボードの数にそれほど乖離がなく、使用できない状況はあまり無かったようだ。

【橋本】（大分市）

次世代モビリティの視点は誰を対象にするか。小型のモビリティは乗り継ぎの問題を見据えながら引き続き工夫しながら検証すれば色々な結果が出ると思う。

●実証実験③【Mobility×観光サービス】

【高濱】（県商工観光労働部）

人は日常使い用のアプリはダウンロードするが、観光や防災などの非日常的な用途のアプリは高齢者、若者に関わらずダウンロードすることに抵抗感を持っている。本実証実験で使っているアプリは実証実験のために必要ということで、アプリのダウンロードをお願いできるが、実証実験後のサービス化にあたってどのようにアプリをダウンロードしてもらうか。あるいはアプリ無しでのサービス化を見ているのか、方針を教えてください。

【花井】（事務局：オートバックスセブン）

おっしゃる通りアプリをダウンロードしてもらうハードルは高い。本実証実験でもアプリのダウンロードに乗り気でない参加者もいらっしゃる。サイネージなどで車に乗りながら情報が得られる方針がいいと考えている。

【八塚】（事務局：オートバックスセブン）

現地でクーポンなどのサービスを受けられるようなメリットをアプリに持たせることが必

要になると思う。ヒアリングしながら検討していく。

【漢】（県タクシー協会）

湯布院にひとりで観光に行くことは殆どないと思う。2、3人のグループで行った際にパークアンドライドで電動キックボードの利用はどうだろうか。

【花井】（事務局：オートバックスセブン）

電動キックボードは免許所有者のみが使用できるので子供が乗れない。今回は電動キックボードとタクシーのみだが、グリーンスローモビリティのノルクや人力車に駐車場まで来てもらうなど、多様性を持った移動手段を持たせることも考えられる。本実証実験ではお父さんが電動キックボードに乗り、お母さんとお子さんがタクシーに乗って合流するケースがあった。色々な移動手段を持たせることを模索することがいいと考えている。

【青木】（ハイパー研）

モビリティだけではなく他の部分が観光において大切。姫島村に電動キックボードが14台設置されており、1時間1,000円で利用できる。姫島村は車がほとんど来ない海岸線を自由に走り回れる。湯布院では田んぼの中を自由に走れるような楽しい感覚が必要。

【松本】（九州経済産業局）

本実証実験は日本人が対象になっていると思うが、サービス化は日本人向けと理解してよいか。

【八塚】（事務局：オートバックスセブン）

現時点では未定だが、日本人に限定するつもりはない。海外の方に利用頂く際にはより一層安全性について理解して頂いた上で運用する必要がある。このような懸念事項を1つ1つクリアにした上で様々な国の方々に楽しんで頂けるサービスになればいいと思う。

【村上】（(社福)シンフォニー）

電動キックボードがあちこち走っている湯布院の姿を想像できない。それよりはアシスト付き3、4人乗りのファミリー向け自転車や馬車などの方がイメージに合う。

【桑野】（ツーリズムおおいた）

今あるモビリティ選択肢との運動性をみた方が、今後の役に立つ結果が得られる。冬場に実証実験しても参加者が少ない。特に外で実施する実証実験は期間を選ぶことも必要。

【米津】（由布市）

ご指摘の通り時期の問題はある。環境省のグリーンスローモビリティの実証実験では、電動カートを入れていた。今回は、午前中はタクシーが忙しかったため、IoTプッシュタクシー利用は12時からとしている。朝はコミュニティバス、夜はタクシーを利用する方が多いため、バスとタクシーのセット割引のようなものを検討したい。

（2）地域モビリティ×地域サービスによるSDGsに向けた取組み（資料3）

事務局から地域モビリティ×地域サービスによるSDGsに向けた取組みについて説明。

以下、主な説明内容。

【八塚】（事務局：オートバックスセブン）

課題は連鎖すること、そしてすべてのゴールを同時に達成することがSDGsの本質。地方創生事業は「ひと」「まち」「しごと」の繋がりを連鎖させた街づくりが必要。公共交通機関撤退→移動困難→外出機会減少による健康寿命悪化→人口減少→消費減退→経済圏縮小→若者流出→地域コミュニティ衰退→人口減少→公共交通機関撤退に繋がる。次世代モビリティ事業は地方創生事業に繋がるという思いでご提案させて頂いている。

以下、主な意見等。

【高濱】（県商工観光労働部）

交通公共機関の撤退に関して、1箇所だけで良い悪いと言っていたら解決はできない。色々な施策を絡ませた広い視点を持つことの重要性を再認識した。

【青木】（ハイパー研）

年度単位ではなく年度を跨ぐような事業にした方が冬場の実証実験を避けられるので検討いただきたい。

【吉村】（委員長：日本文理大学）

何のために検討を進めているか再認識することが重要。モビリティで閉じるのではなく、新たな付加価値を意識して引き続き取り組んで頂きたい。

（3）MaaSに関する県の取組みについて（資料4）

【岩本】（県交通政策課）

交通政策課を事務局として大分空港を起点としたMaaS検討部会を設置し、大分空港の活性化、移動手段の利便性向上に取り組んでいる。ひとつのアプリで予約&決済が可能とし、ひとりひとりの移動ニーズにあわせて新たな移動手段を組み合わせ、地域が抱える課題解決を目指す。国土交通省による日本版MaaSの推進では「コアなMaaS」「MaaS+生活・観光サービス」「MaaS+社会インフラ」の3層があり、公共交通機関事業者がどのような連携ができるかを交通政策課と事業者と一緒に検討を進める。将来的には観光・商業施設のサービスとの連携も進めたい。インバウンド、キャッシュレス決済、多言語化が多様な観光ニーズに対応した交通サービスの軸であり、公共交通機関を連携させて利用促進を実現し、住民の利便性を向上させる。空港アクセスバス、路線バス、タクシー、観光施設等の情報やサービスをアプリで連携させることを検討していく。この他、交通政策課の取り組みとしてGTFS-JPデータの整備の状況を報告した。

以下、主な意見等。

【高濱】（県商工観光労働部）

GTFS-JP(静的情報)だけでなくGTFSリアルタイム(動的情報)も整備しないとバスがMaaS

から排除されてしまうか。

【岩本】（県交通政策課）

GTFS-JP（静的情報）は基本情報として必須。GTFS リアルタイム（動的情報）は+ α のサービス。位置情報を発信する装置を全バス車両に取り付けるためには大きな投資が必要。

【脇】（県バス協会）

県でデータ整備を支援してくれることに感謝。田舎ではバスの連携が難しい。地域交通と観光を組み合わせた仕組の検討が必要。

【村上】（(社福)シンフォニー）

空港から別府・大分を経由せずに直接目的地へ向かうバス、定額タクシーなどがあると移動時間が短縮されて観光エリアが広がる。例えば静岡空港から三島まではタクシーで通常約3万円かかるが、飛行機利用者を対象とした割引サービスが提供されている。大分でも空港利用者を対象とした観光地への移動サービスがあるとありがたい。

【高濱】（県商工観光労働部）

県はコロナ禍の観光をどうするかという対応をしてきたが、長期的な視点での対応を検討し始めている。観光地にどのように人を呼ぶか事業者と連携して検討していく。

【池田】（JR九州）

JR九州では福岡県、宮崎県で MaaS の実証実験を実施している。今後は湯布院等でも始めたいと考えている。MaaS の検討で各事業者と話す機会が増えており、デジタル化するだけでなく全体最適化を考えた事業者同士の調整に取り組んでいる。

【桑野】（ツーリズムおおいた）

MaaS が地域住民へのサービスに繋がる。多くの観光客が大分に訪れて、気持ちよく帰っていただけるよう一緒に MaaS に取り組んでいきたい。

【吉村】（委員長：日本文理大学）

12月に首都圏居住者の大分に来てみたい方500名に対してインターネット調査をした。普段旅行をしている層でも MaaS そのものを知っている方はおよそ半分。アンケート分析途中だが、交通だけの MaaS ではニーズが無さそう。宿泊・観光施設などと連携した MaaS の組み立てが必要というのが現時点での分析結果となっている。

（4）閉会

事務局より、「第3回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会」の開催について、改めてご案内する旨を連絡して閉会

以上