

市会ジャーナル 第197号

令和元年度 Vol.8

政策調査レポート



写真：文化観光局提供 / 「NIGHT SYNC YOKOHAMA」特別演出イメージ

特集1 ナイトタイムエコノミーの活性化

ナイトタイムエコノミーの活性化とは
国の方針・施策
横浜市等の取組
海外・国内他都市の取組



特集2 日本版 MaaS をめぐる状況

世界の動向と国の方針・計画
日本版 MaaS とは
他都市の取組
横浜市の取組



発行：横浜市議会事務局 政策調査課

市会ジャーナル 第 197 号 令和元年度 Vol.8
政策調査レポート

特集1 ナイトタイムエコノミーの活性化

はじめに	1
第1部 ナイトタイムエコノミーの活性化とは	2
1 日本の観光を取り巻く状況	2
(1) 日本の目指す姿	2
(2) 訪日外国人旅行者数及び旅行消費額の推移	2
(3) 訪日外国人旅行者1人当たり旅行支出の推移	3
2 横浜市の観光を取り巻く状況	4
(1) 観光集客実人員及び観光消費額の推移	4
(2) 横浜市を訪れた訪日外国人旅行者の実態	5
3 ナイトタイムエコノミー活性化の必要性	5
(1) 観光市場におけるナイトタイムエコノミーのポテンシャル	6
(2) 推進による経済効果	8
第2部 国の方針・施策	9
1 「楽しい国 日本」の実現に向けて(提言)	9
2 観光ビジョン実現プログラム 2019	10
3 最先端観光コンテンツ インキュベーター事業	11
4 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集	13
第3部 横浜市等の取組	14
1 「NIGHT SYNC YOKOHAMA」の開催(文化観光局)	14
2 「コンパスヨコハマ2019」の開催(文化観光局)	15
3 バス路線「ピアライン」の新設(交通局)	16

4 横浜クリエイションスクラム助成事業の実施 ((公財)横浜観光コンベンション・ビューロー)	17
5 MICE 参加者向け“はしご酒体験”イベント「野毛おもてなしナイト」 の開催 (パシフィコ横浜[株]横浜国際平和会議場)	18
第4部 海外・国内他都市の取組	19
1 ナイトメイヤー	19
(1) 民間主導の事例ーナイトメイヤー(オランダ・アムステルダム)	19
(2) 行政主導の事例ーナイトツアー(イギリス・ロンドン)	20
(3) ナイトメイヤーの略歴、人材要件、選任方法	21
2 MINATO フラッグ制度 (東京都港区)	22

特集2 日本版 MaaS をめぐる状況

はじめに	24
第1部 世界の動向と国の方針・計画	25
1 世界の動向	25
2 国の方針・計画	26
(1) 未来投資戦略 2018 (平成 30 年6月 15 日閣議決定)	26
(2) 成長戦略実行計画 (令和元年6月 21 日閣議決定)	27
第2部 日本版 MaaS とは ~都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会(国土交通省)での議論より	29
1 検討の背景・必要性	29
2 目指すべき姿(日本版 MaaS)	30
(1) 日本の特徴	30
(2) 日本版 MaaS(「Japan MaaS(仮称)」)	30

3 取組の方向「1. 地域横断的な取組」	31
(1) MaaS 相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進	31
(2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化	31
(3) まちづくり・インフラ整備との連携	31
4 取組の方向「2. 地域特性ごとの取組」～大都市近郊型～	32
第3部 他都市の取組	
～国土交通省「新モビリティサービス推進事業」より	34
1 大都市近郊型・地方都市型(神奈川県川崎市・箱根町)	35
(1) 実験の概要	35
(2) 推進協議会構成員	35
(3) アプリの概要	36
(4) EMot が展開する3つの実証実験	36
2 地方郊外・過疎地型(三重県菰野町)	38
(1) 実験の概要	38
(2) 実施主体(菰野町地域公共交通会議)	38
(3) 令和元年度の取組	39
3 観光地型(ひがし北海道エリア)	40
(1) 実験の概要	40
(2) 参画する事業者等	40
(3) 実施地域	40
(4) ひがし北海道ネイチャーパス	41
(5) WILLERS アプリ	41

第4部 横浜市	43
1 旭区若葉台オンデマンドバス／郊外部における取組	43
(1) オンデマンドバスについて	43
(2) 実証実験の概要	44
(3) 第2回実証実験結果	44
2 まちの回遊性向上プロジェクト／都心臨海部における取組	45
(1) まちの回遊性向上プロジェクトについて	45
(2) AI運行バスについて	45
(3) 第2弾実証実験の概要	46

掲載している図や表が不鮮明な場合がありますので、参考・出典に記載のウェブサイト等も併せてご参照ください。

特集
1

ナイトタイムエコノミーの活性化

「ナイトタイムエコノミー」とは、観光庁によると、18時から翌朝6時までの活動を指すものとされています。地域の状況に応じた夜間の楽しみ方を拡充し、夜ならではの消費活動や魅力創出をすることで、経済効果を高めることを目標とするものです。海外では、20時以降に開演するエンターテインメントショーやライブ、美術館や博物館等の文化施設を夜間に活用した催し、官民連携によるまち全体でのイベントなどが行われており、その経済規模は、ロンドンで約3.7兆円、ニューヨークで約2.1兆円の市場となっており、雇用創出にも大きく寄与しています。

一方で、我が国の観光を取り巻く状況を見ると、近年、訪日外国人旅行者は増加しているものの、1人当たり旅行支出は頭打ちとなっています。また、横浜市における観光消費額は増加傾向であるものの、観光客の約85%は日帰りであり、宿泊客が少ない状況となっています。

そこで、観光消費額や宿泊客の増加につなげる方策として、日中のみならず、夜間における観光コンテンツを充実することが重要となります。

横浜市においても、国内外から多くの来訪者が見込まれる東京2020オリンピック・パラリンピックを来年に控える中、横浜らしい魅力あるナイトタイムコンテンツを発信し、ナイトタイムエコノミーを活性化することが期待されます。

本ジャーナルでは、我が国及び横浜市の観光を取り巻く状況、ナイトタイムエコノミー活性化の必要性、国の方針・施策、横浜市等におけるナイトタイムコンテンツ拡充等の取組や海外・国内他都市におけるナイトタイムエコノミーの推進体制整備の取組事例をご紹介します。

<ナイトタイムエコノミーのイメージ：海外で人気のコンテンツ>

海外で人気のコンテンツには、以下のように、20時以降に開演するエンターテインメントショーやライブ、美術館や博物館などの文化施設を活用したもの、官民連携したまち全体でのイベントなどがあります。

エンターテインメントショー、ライブ、バー



ブロードウェイ (ニューヨーク)
出所：Pheaboy



The Rocks Pub Tour (シドニー)

自然資源の夜間活用



Thames Dinner Cruise (ロンドン)
出所：Pheaboy



Foresta Lumina (モントリオール)
出所：シドニー観光局

グルメ・ショッピング



The Colonial Tramcar Restaurant (メルボルン)
出所：Pheaboy



Doota Mall (ソウル)
出所：韓国観光公社

官民連携したまち全体のイベント



Vivid Sydney (シドニー)
出所：Pheaboy



Rod Fai Market (ハンコウ)

美術館、博物館の夜間活用



メトロポリタン美術館 (ニューヨーク)
出所：Pheaboy



Anne Frank House (アムステルダム)
出所：オランダ観光公社 | シドニー



海外の事例を参考に、日本のナイトライフを楽しめるコンテンツを充実させ、宿泊を伴った消費を促す仕組みを検討しましょう。

■我が国で訪日外国人に人気のコンテンツ (参考)

ショーレストラン



ロボットレストラン (新宿)

- ロボットやダンサーによるショーを見ながら食事ができる非日常体験
- 1日4回公演開催 (最終21:45スタート)
- 派手な衣装で訪日外国人による写真撮影・SNS拡散を助長

出典：観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集」<https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>

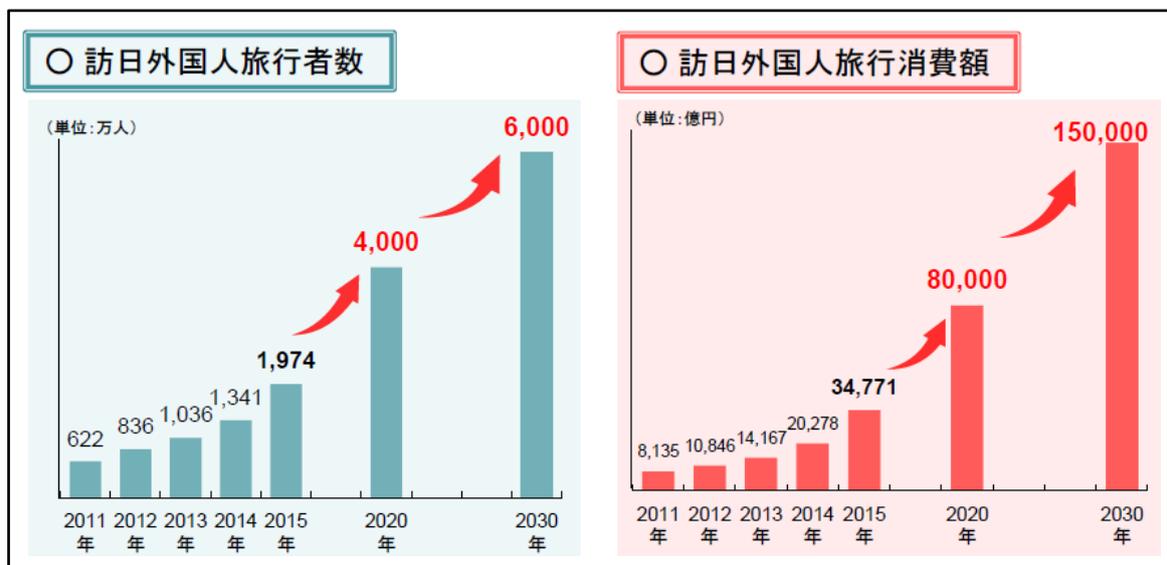
1 ナイトタイムエコノミーの活性化とは

1 日本の観光を取り巻く状況

(1) 日本の目指す姿

国においては、平成 28 年(2016 年)に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、観光を日本の基幹産業へと成長させ、「観光先進国」という新たな挑戦に踏み切る覚悟が必要であるとの考えを示しました。そのため、従来の政府目標を大幅に前倒しし、かつ、質の高い観光交流を加速させるべく、新たな目標を設定しました。訪日外国人に関しては、**2020 年に旅行者数 4,000 万人、旅行消費額 8 兆円** を目指すとされています。

表1 訪日外国人旅行者数及び旅行消費額の新たな目標値



出典:観光庁「明日の日本を支える観光ビジョン」施策集 <https://www.mlit.go.jp/common/001126604.pdf>

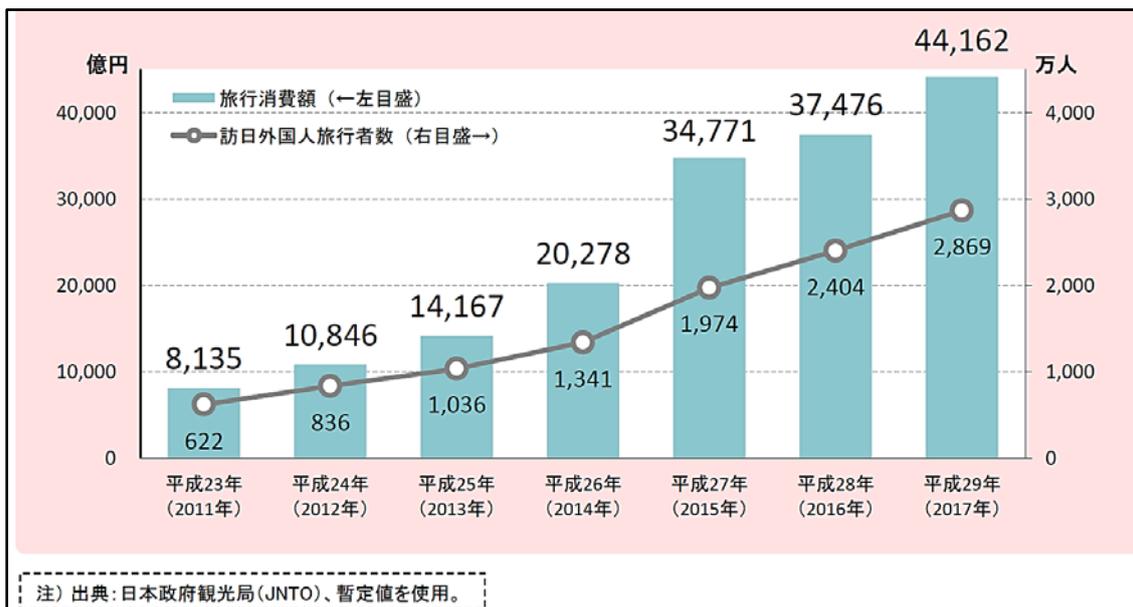
(2) 訪日外国人旅行者数及び旅行消費額の推移

日本政府観光局(JNTO)の発表によると、平成 30 年(2018 年)の訪日外国人旅行者[※]数は **3,119 万人** で、初の 3,000 万人を突破し、過去最多を記録しました。また、観光庁が実施した「訪日外国人消費動向調査」によると、平成 30 年(2018 年)の訪日外国人旅行消費額は **4 兆 5,189 億円** で、こちらも過去最高を記録しました。

しかし、政府が定めた 2020 年の目標値にはまだまだ程遠い結果となっています。

※ 訪日外国人旅行者とは、国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者のことです。

表2 訪日外国人旅行者数及び旅行消費額^{注)}の推移(暦年)



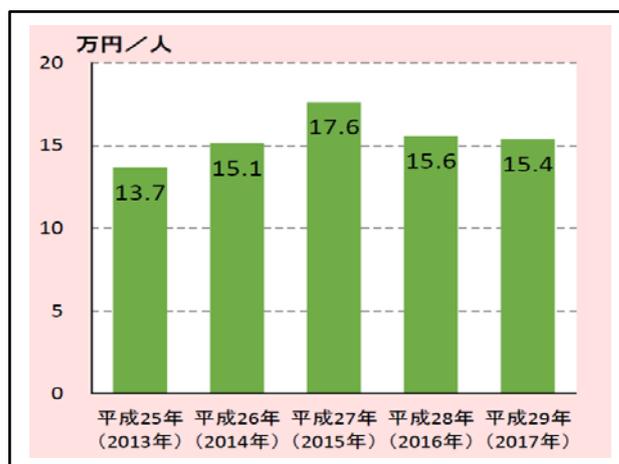
出典: 観光庁【訪日外国人消費動向調査】プレスリリース 調査結果の発表 2018年3月20日【図表1】
<http://www.mlit.go.jp/common/001226297.pdf>

(3) 訪日外国人旅行者1人当たり旅行支出の推移

観光庁が実施した「訪日外国人消費動向調査」によると、平成30年(2018年)の訪日外国人(一般客[※])1人当たり旅行支出は15万3,029円でした。この結果、近年はおおむね15万円程度で推移し、頭打ちとなっていることが分かります。

※ 「一般客」とは「クルーズ客」以外の訪日外国人をいいます。

表3 訪日外国人旅行者1人当たりの旅行支出の推移(暦年)



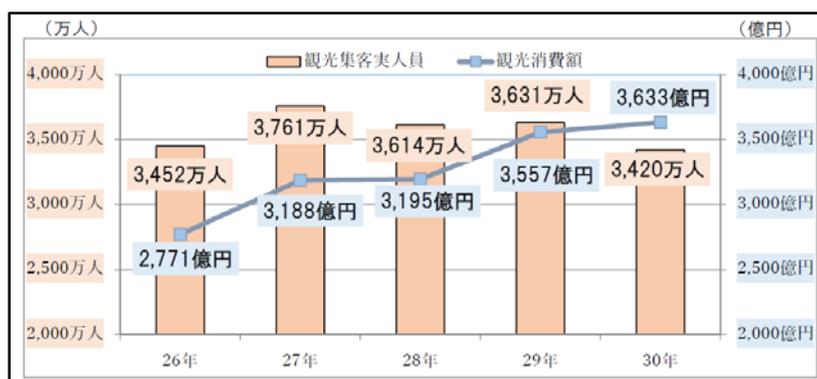
出典: 観光庁【訪日外国人消費動向調査】プレスリリース 調査結果の発表 2018年3月20日【図表5】
<http://www.mlit.go.jp/common/001226297.pdf>

2 横浜市の観光を取り巻く状況

(1) 観光集客実人員及び観光消費額の推移

平成30年(1月～12月)の横浜市の観光集客実人員と観光消費額は、「平成30年度横浜市観光動態消費動向調査」を基に推計した結果、**観光集客実人員 3,420万人、観光消費額 3,633億円**となりました。また、その推移(表4-1)を見ると、観光集客実人員は年によって増減がありますが、観光消費額は堅調に伸びていることが分かります。

表4-1 観光集客実人員及び観光消費額の推移(平成26年～平成30年)



出典:横浜市文化観光局 平成31年4月26日記者発表資料

「平成30年(1月～12月)の観光集客実人員は3,420万人、観光消費額は3,633億円」

https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/miryoku/data/2018kanko-chosa.files/30chosa_press.pdf

このうち、平成30年の観光集客実人員の内訳(表4-2)を見ると、**宿泊が524万人、日帰りが2,896万人**であり、横浜を訪れる観光客の約85%が日帰りであることが読み取れます。

なお、「平成29年度集客実人員調査及び観光動態消費動向調査報告書」(表4-3)によると、日帰り客(市外宿泊を含む)の平均消費額は6,282円に対して、宿泊客(市内)の平均消費額は33,896円となっています。

表4-2 観光集客実人員及び観光消費額 内訳と比較

区分	観光集客実人員		増減	増減率
	30年	29年		
宿泊	524 万人	462 万人	62 万人	13.5%
日帰り	2,896 万人	3,169 万人	△ 273 万人	△ 8.6%
合計	3,420 万人	3,631 万人	△ 211 万人	△ 5.8%
区分	観光消費額		増減	増減率
	30年	29年		
宿泊	1,350 億円	1,567 億円	△ 217 億円	△ 13.9%
日帰り	2,283 億円	1,991 億円	292 億円	14.7%
合計	3,633 億円	3,557 億円	75 億円	2.1%

出典:横浜市文化観光局 平成31年4月26日記者発表資料

「平成30年(1月～12月)の観光集客実人員は3,420万人、観光消費額は3,633億円」

https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/miryoku/data/2018kanko-chosa.files/30chosa_press.pdf

※枠囲みを追加

表4-3 観光客の消費金額(平成 29 年度)

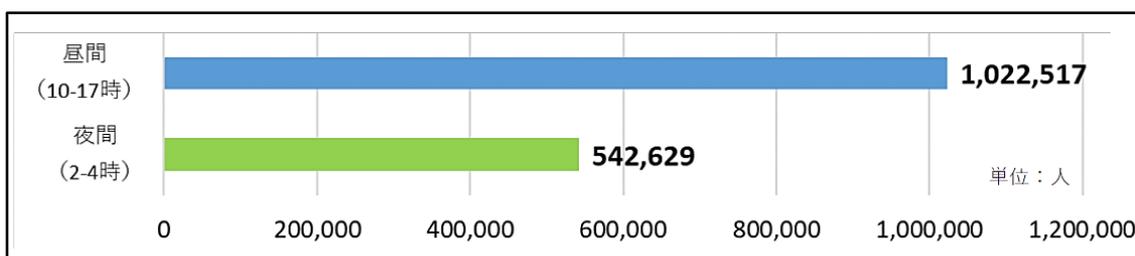
■消費金額 (全体)					
	全 体	春 季	夏 季	秋 季	冬 季
全体	10,177円	9,250円	11,550円	10,350円	9,498円
日帰り (市外宿泊を含む)	6,282円	6,015円	6,762円	6,404円	5,920円
宿泊 (市内)	33,896円	34,309円	42,706円	31,850円	27,951円

出典:横浜市文化観光局「平成 29 年度集客実人員調査及び観光動態消費動向調査報告書」
https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/miryoku/data/2018kanko-chosa.files/29chosa_gaiyo.pdf

(2) 横浜市を訪れた訪日外国人旅行者の実態

横浜市文化観光局では、横浜を訪れた訪日外国人旅行者の実態を把握するため、平成 30 年度に初めて調査を実施しました。平成 30 年1月から9月までの間における、時間帯別来訪者数は、**昼間来訪者数 102 万人、夜間来訪者(宿泊)54 万人**という結果になり、**宿泊旅行者は昼間来訪者の約半数**でした。

表5 訪日外国人旅行者 時間帯別来訪者数(平成 30 年1月～9月)



出典:横浜市文化観光局 令和元年5月9日記者発表資料
 「外国人旅行者に関する実態調査を初めて実施しました ～テーマ型調査としてクルーズ旅客調査も実施～」
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/miryoku/data/2018kanko-chosa.html>

3 ナイトタイムエコノミー活性化の必要性

ここまで国及び横浜市における観光を取り巻く状況について確認してきました。

国では、2020 年に訪日外国人旅行者数 4,000 万人、旅行消費額 8 兆円を目指す政府目標に対し、旅行者数は堅調に推移している一方、1人当たり旅行支出は 15 万円程度で伸び悩んでいる状況です。

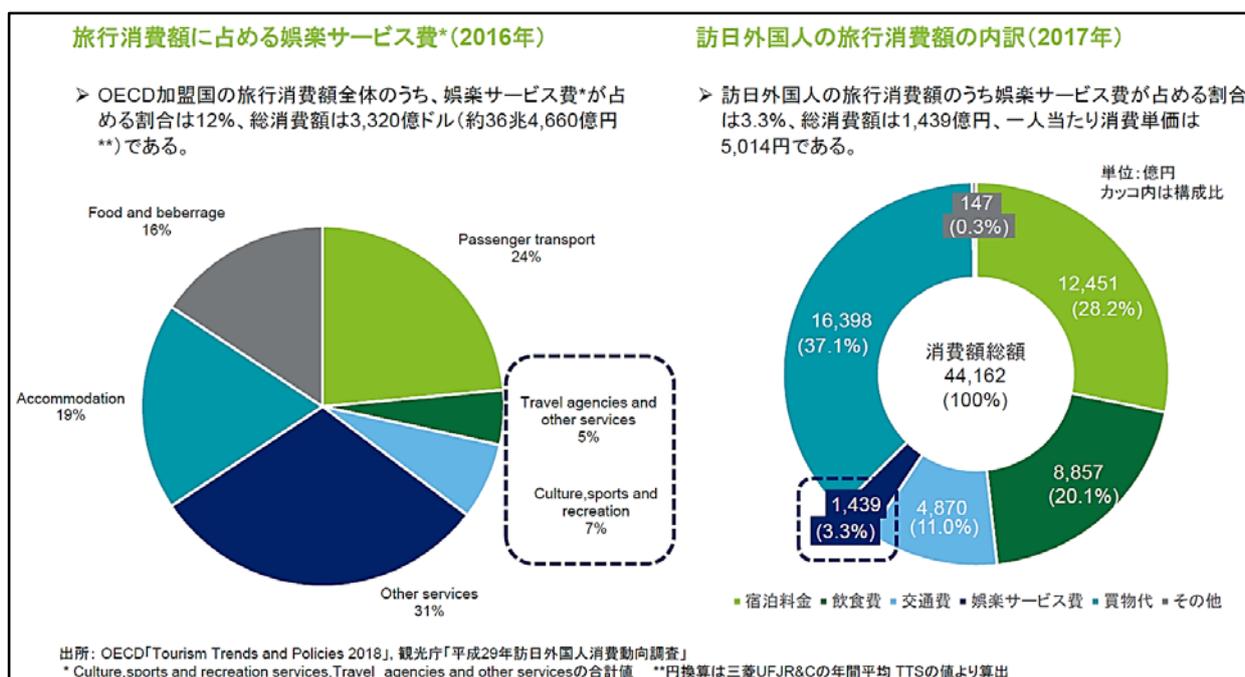
また、横浜市では、横浜を訪れる観光客のほとんどが日帰りであり、訪日外国人旅行者に特化した調査でも、約半数が日帰りという結果となりました。

そこで、観光消費額や宿泊客の増加につなげる方策として、日中のみならず、夜間における観光コンテンツを充実し、ナイトタイムエコノミーを活性化することが期待されます。

(1) 観光市場におけるナイトタイムエコノミーのポテンシャル

旅行消費額に占める娯楽サービス費の割合については、OECD 加盟国との比較がなされています(表6-1)。OECD 加盟国における割合が12%であるのに対し、日本における割合は3.3%と低い状況になっています。観光市場においては、近年、特に訪日外国人旅行者の消費行動が「モノ消費」から「コト消費」へと移る中、体験型コンテンツの充実と市場拡大が課題となっています。

表6-1 旅行消費額に占める娯楽サービス費の割合(OECD 加盟国との比較)



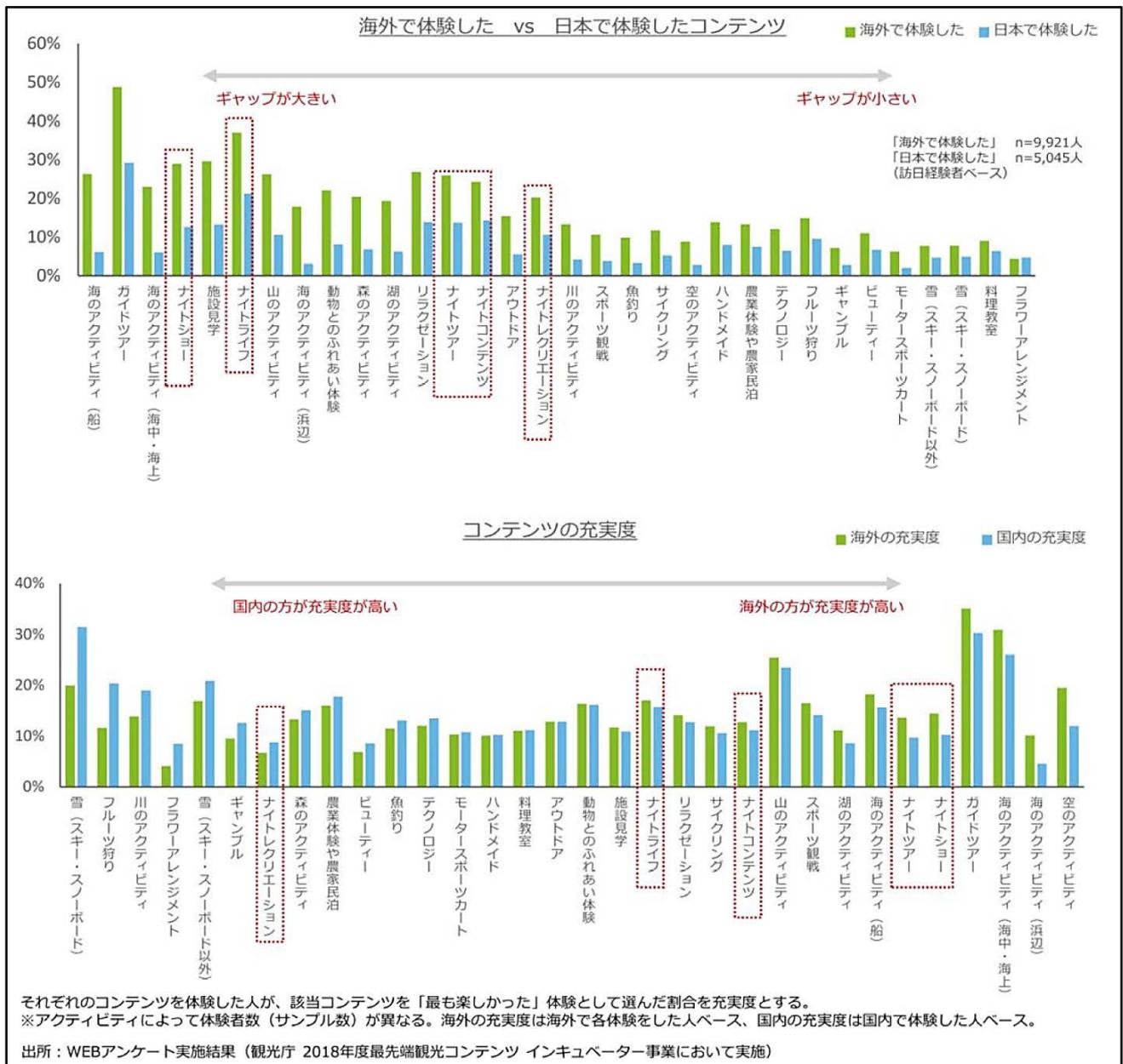
出典: 観光庁「体験型観光コンテンツ市場の概観」世界のコト消費と海外旅行者の意識・実態の調査結果
<https://www.mlit.go.jp/common/001279555.pdf>

また、体験型コンテンツの充実と市場拡大に当たって、観光庁は海外旅行時に「コト消費」をより重視する層(外国人約1万人)を対象に、WEBアンケート調査を実施しています。その中で、特に夜間のコンテンツに関するギャップが浮き彫りになりました。

例えば、訪日旅行の際にナイトショーなどのナイトタイムコンテンツを体験した者の割合は、海外で体験した者の割合よりいずれも低くなっています。また、ナイトタイムコンテンツの満足度においても、国内は海外よりも満足度が低いという結果が出ました(表6-2)。

この結果から、今後、娯楽サービス費等を向上させるためには、訪日外国人が楽しめる多種多様なナイトタイムコンテンツを拡充することが必要です。特に、コンテンツが不足していると言われる夕食後から就寝までの時間帯に楽しめるコンテンツを拡充することが重要となります。

表6-2 ナイトタイムコンテンツ体験者の割合(上)、ナイトタイムコンテンツの満足度(下)



出典: 観光庁 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 <https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>

(2) 推進による経済効果

ナイトタイムエコノミーの取組は、宿泊、飲食、体験消費、交通など幅広い波及効果をもたらします。夜間に営業する事業者にとっては、「夜間」という新たな時間市場を開拓することで事業を拡大する機会となります。日本においても大都市のみならず、全国各地域やまちにおいても、ナイトタイムエコノミーを推進し、訪日外国人が夜間に楽しめるコンテンツを拡充させることで飲食・宿泊を伴った経済効果が期待できます。

実際にナイトタイムエコノミーの推進に取り組んでいる海外の都市を見ると、**経済規模はロンドンで約 3.7 兆円、ニューヨークで約 2.1 兆円の市場となり、雇用創出にも大きく寄与**しています。

都市	円換算	経済規模*	雇用者数	調査公表時期
ロンドン	1ポンド=140円	263億ポンド (約3.7兆円)	723,000人	2017年4月
ニューヨーク	1ドル=110円	191億ドル (約2.1兆円)	196,000人	2019年1月

※都市によりナイトタイムエコノミーを対象とする業種や算出方法は異なる
 *経済規模：ロンドンではGVA（粗付加価値）、ニューヨークでは消費者の消費額の合計として算出
 出所：「THE ECONOMIC VALUE OF LONDON'S 24 HOUR ECONOMY」(London First)、「NYC's Nightlife Economy」(The Mayor's Office of Media and Entertainment)

出典：観光庁 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 <https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>

<参考・出典>

- ・観光庁 「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定しました！
https://www.mlit.go.jp/kankocho/topics01_000205.html
- ・観光庁 訪日外国人旅行者数・出国日本人数
https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/in_out.html
- ・観光庁 訪日外国人消費動向調査
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syuhityousa.html>
- ・日本政府観光局(JNTO) 日本の観光統計データ「訪日外客数の推移」
<https://statistics.jnto.go.jp/graph/#graph--inbound--travelers--transition>
- ・日本政府観光局(JNTO) 平成 31 年1月 16 日報道発表資料
「訪日外客数 2018 年 12 月および年間推計値を発表 過去最高の 3,119 万 2 千人」
https://www.jnto.go.jp/jpn/news/press_releases/pdf/190116_monthly.pdf
- ・横浜市文化観光局 観光に関する調査・統計データ
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/miryoku/data/2018kanko-chosa.html>
- ・観光庁 「体験型観光コンテンツ市場の概観」世界のコト消費と海外旅行者の意識・実態の調査結果
<https://www.mlit.go.jp/common/001279555.pdf>
- ・観光庁 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集
<https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>

2 国の方針・施策

1 「楽しい国 日本」の実現に向けて(提言)

(平成 30 年3月 「楽しい国 日本」の実現に向けた観光資源活性化に関する検討会議)

観光庁では、「観光ビジョン実現プログラム 2017」で掲げられた柱の一つ、「楽しい国 日本」の実現に向けて、平成 29 年9月に、『「楽しい国 日本」の実現に向けた観光資源活性化に関する検討会議』を設置しました。本検討会議においては、様々なテーマの体験型コンテンツの充実や体験満足度向上等に向けた現状・課題や、取り組むべき方針について、各方面で活躍する民間事業者等の有識者にヒアリングを行い、今後、体験型コンテンツに関わる官民の関係者が取り組むべき方針を提言として取りまとめました。

提言では、「新たな体験型コンテンツを観光資源として掘り起こす取組」として、ナイトタイム や モーニングタイム の有効活用、美容室やネイルサロン等の美容サービス、観戦型スポーツ、ビーチの活用について、コンテンツのビジネス化に向けた取組を進めていくことが必要であると述べられています。

「楽しい国 日本」の実現に向けて(提言) (抜粋)

2. 新たな体験型コンテンツを観光資源として掘り起こす取組

(1) ナイトタイムの有効活用

訪日外国人旅行者の消費拡大に向け、夜間帯を有効に活用することが求められており、夜間における我が国ならではの魅力ある体験型コンテンツの拡充、当該コンテンツの国内外への情報発信とともに安心安全な環境作りに向けて、今後下記の事項に取り組むべきである。

- 日本滞在中のナイトライフの満足度の向上
 - ・魅力的な観光コンテンツの発掘、育成に向けた訪日外国人旅行者のマーケティング・ニーズ調査の実施【観光庁】
 - ・ナイトライフ充実にに向けた各種課題(2次交通、安心安全の確保、開演時間の工夫等)について官民で協議する場の設置【観光庁、関係省庁、関係団体、民間事業者等】
- 国内外への情報発信を強化
 - ・海外スタンダードを理解した上でのカテゴライズの検討、訪日外国人が訪日前から各種情報を得られるようなポータルサイトづくり【観光庁、民間事業者等】

2 観光ビジョン実現プログラム 2019 –世界が訪れたいくなる日本を目指して– (令和元年6月 観光立国推進閣僚会議)

国では、平成 28 年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標達成に向け、令和元年6月に観光立国推進閣僚会議(主宰: 内閣総理大臣)において、今後1年を目途とした行動計画として、「観光ビジョン実現プログラム 2019」を決定しました。

その中で、ナイトタイム活性化に向けて、夜間のコンテンツを開拓する取組とあわせて、飲食店の夜間営業や公共交通の夜間運行など、多様な主体間の連携により地域ぐるみで夜間観光を促進する取組を推進するとしています。

観光ビジョン実現プログラム 2019 の概要

訪日外国人旅行者数 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人などの目標の確実な達成のため、①外国人が楽しめる環境整備、②外国人が喜ぶ観光コンテンツの充実、③日本政府観光局と地域(自治体・観光地域づくり法人)の適切な役割分担と連携強化等に取り組み、外国人の地方への誘客・消費拡大等に一層力を入れて取り組んでいく。

1.外国人が真の意味で楽しめる仕様に変えるための環境整備



外国人に伝わる多言語解説

Wi-Fiの環境整備

3.日本政府観光局と地域(自治体・観光地域づくり法人※)の適切な役割分担と連携強化



グローバルキャンペーン等の先進的プロモーション

2.地域の新しい観光コンテンツの開発



体験型宿泊コンテンツ(城泊等)

スノーリゾート活性化

4.出入国の円滑化等



顔認証システムなどによる出入国の迅速化

観光ビジョン実現プログラム 2019 における関連施策(抜粋)

2. 地域の新しい観光コンテンツの開発

観光地・交通機関

○ナイトタイムの有効活用

訪日外国人旅行者の地方誘客や消費拡大を目的に、夜間における地域伝統芸能の開催等、我が国ならではの魅力ある体験型コンテンツの拡充等を図る。あわせて、地域での官民連携体制の構築、深夜交通の確保や飲食店の夜間営業等の推進といった受入環境整備を行うとともに、経済的・文化的価値の可視化等により、ナイトタイムエコノミーの観光・文化への寄与度を明らかにし、夜間帯がもつポテンシャルの健全な発展を促進する。

3 最先端観光コンテンツ インキュベーター事業（観光庁）

観光庁では、平成30年度において、旅行動態の変化や旅行者のニーズの多様化等を踏まえ、訪日観光における新たな観光コンテンツの拡充と支援のため、訪日外国人旅行者の潜在的なニーズを把握し、各国・各層のニーズに対応した、消費機会の拡大が期待できる新たな観光コンテンツを開拓・育成する事業を、「最先端観光コンテンツ インキュベーター事業」として実施したところです。

令和元年度においては、消費機会の拡大に向けて今後注力すべき領域を新たに設け、訪日外国人旅行消費額の増加や訪日外国人の地方誘客に向けたモデル事業を実施し、事業成果を検証の上、ビジネスモデルとして全国への展開を図るものです。

その中で、ナイトタイムエコノミーの推進に係るモデル事業として13件が選定されました。

平成31年度 最先端観光コンテンツ インキュベーター事業におけるモデル事業 公募要領(抜粋)

(1) 公募領域1	日本に足りない着地型コンテンツの充実・横展開を図る <ul style="list-style-type: none"> ・分野1：地域固有の自然を活用した体験型観光サービスの提供と充実 ・分野2：ビーチエリアの活用・消費促進 ・分野3：お祭りの訪日外国人向け観光コンテンツとしての活用 ・分野4：癒し（Relaxation）をテーマとした観光コンテンツの造成 ・分野5：ナイトタイムエコノミーの推進 ・分野6：最先端ICTを活用した地方誘客／観光体験の高付加価値化
(2) 公募領域2	滞在型の旅行形態に個別のコンテンツを掛け合わせるによる滞在の高付加価値化を図る
(3) 公募領域3	(1)、(2)によらない自由な公募領域

2. 取組対象となる活動

(1) 公募領域1：日本に足りない着地型コンテンツの充実・横展開を図る

⑤分野5：ナイトタイムエコノミーの推進に係るモデル事業

事業概要

対象エリアにおいて、訪日外国人旅行者を主なターゲットとするナイトタイムエコノミーの推進に資するモデル事業を行う。なお、当該地域のナイトタイムエコノミーの活性化に関係する者の連携のもとに実施する。

【コンテンツの造成・拡充】

○ナイトタイムエコノミーの活性化に資するコンテンツの整備を行う。

コンテンツの整備にあたっては、まち特有の観光資源の活用や飲食等主要なナイトタイムエコノミーコンテンツとなり得るものの掛け合わせ等により、夜間帯のカスタマージャーニーを意識する。

○整備したコンテンツへのアクセス可能性を高めるため、二次交通対策等、交通アクセスに関する課題解決のための取組を行う。

○整備したコンテンツの効果的なプロモーション手法を検討、実施し、効果検証を行う。

【夜間の経済効果の算出への協力】

○モデル事業実施期間中の各種取組に係る経済効果の算出に当たり、必要なデータ提供等、別途観光庁が実施する調査への協力を行う。

<参考> ナイトタイムエコノミーの推進に係るモデル事業(13件)

《分野5：ナイトタイムエコノミーの推進 13件》

応募団体名	事業名	実施予定地域
一般社団法人フード&エンターテインメント協会	インバウンド向けアフターマイスによるナイトタイムエコノミーの活性化事業	東京都
DMO東京丸の内	ナイトタイムエコノミー創生事業「伝統×革新 江戸東京夜市」	東京都千代田区
合同会社オーディーシー(Funny Japan Project)	Funny Japan Project (Standup Comedy)	東京都台東区 浅草周辺
協同組合浅草おかみさん会	浅草ナイトタイムツアー「EDO IKI NIGHT(江戸粋ナイト)」創生事業	東京都台東区 浅草周辺
渋谷ミュージックナイトアウト協議会	音楽体験の夜間観光の資源化	東京都渋谷区
一般社団法人渋谷MICE協会	伝統芸能「能楽」「芸者」の外国人向けナイトタイム定期公演の実施と情報発信事業	東京都渋谷区
株式会社MONOLITH	SHIBUYA NIGHT MARKET	東京都 表参道周辺
一般財団法人ふじよしだ観光振興サービス	新たなナイトタイムエコノミーの担い手を呼び込む空き店舗活用事業	山梨県富士吉田市 周辺
一般社団法人京都府北部地域連携都市圏振興社(海の京都DMO)	「海の京都」の特性を生かしたインバウンド向けナイトコンテンツ創出事業	京都府宮津市
OSAKA RIVER GO ROUND実行委員会	OSAKA RIVER GO ROUND	大阪府大阪市
株式会社 新通	JAPAN RAINBOW NIGHT OUT (ジャパン・レインボー・ナイト・アウト)	大阪府大阪市、沖 縄県那覇市
公益財団法人福岡コンベンションビューロー	地域資源を活かした新しいナイトコンテンツの創造による博多旧市街ナイトフェス(仮称)の実施	福岡県福岡市
一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォーム B-bizLINK	夜の地獄めぐりと地獄の夜市	大分県別府市

出典：観光庁「令和元年度 最先端観光コンテンツ インキュベーター事業」における展開事業の選定結果について

https://www.mlit.go.jp/kankocho/topics05_000264.html

本事業の目的

- 日本国内各所に展開しているようなインバウンド向けナイトエンターテインメントを核にし、地域経済の活性化を図る事業モデルの検証

1. 事業の概要

事業の様子



事業主体

ナイトエンターテインメントによる地域経済の活性化協議会事務局

構成団体

松竹輪、アパリステム、全額協賛

実施内容

- 京都五ノ辻一帯を主とし、モノクロ調の街から現地に飛び出したキタウチーガが中心に産業の街を巡るツアー(夜間5:00の両ターミナルに乗り)を控した。
- ツアー中に飲食店や商店に100円の観光券を配布し、各店で消費活動を実施することで地域経済の活性化を図る。

実施エリア

■ 京都一帯(京都エリア(京都府中京区))

実施期間

2019年1月25日～1月29日

2. まとめ

実施結果、検証事項

- ツアー使用店舗、ツアー後の利用促進等で周辺地域に経済効果をもたらした。消費額の日増しは高かったが、消費を促す施策により十分な経済効果が期待できる。
- ツアーに活用している店舗、人の割合 60%
- 高付帯層における売上増加(参加者の消費額) 195,340円
- 同様に売上増加(1件) 1,000円(100%)

考察

- 観光と観光、地域を掛け合わせたコンテンツについては高付帯層であったため、インバウンド向け(ナイトエンターテインメント)コンテンツとして地域経済活性化の核となることがわかる。
- 新たな観光の発生を促す効果として、ツアー後の案内の徹底や誘導人員を確保しツアー内のまぶしさを抑え、消費を促す。むじのり、キタウチーガ(飲食店)を核とし、継続的にツアーを行うことが効果的に効果と想定される。

3. 参考となるポイント

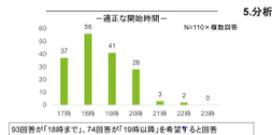
- コンテンツ開発と事業性について
 - ▶ 「高付帯層向けナイトツアー」というコンテンツ内容は高付帯層であり、他地域での展開が期待される。
 - ▶ 他地域での展開を促すには、地域・行政の協力や継続してできるビジネスモデルづくりが必要。
- オンラインから事業として事業化するには15,000円以上チケット代を徴収する必要がある。この点、後述のように参加者ターゲットとマーケティングが必要と想定される(今回の設定値は5,000円)。
- ▶ 自治体や個人事業者による利用する観光のアドバイザー(Visitor)を活用したチケット販売が有効。

ナイトエンターテインメントによる地域経済の活性化「分析結果」(6/8)

- 18時までの開始が過半数である一方で、19時以降の夕食後の開始を希望する参加者も多い
- 夜の時間帯にツアーを行う場合、飲食が含まれることが望まれている
- ツアーに期待する要素として、観光的要素、美しい珍しい建物や景色などが期待されている
- 消費単価が高いとされる、ビジネス目的の訪日外国人旅行者が仕事終わりに参加するのコンテンツの整備が必要である

5. 分析結果

一適正な開始時間—



50回答が「18時まで」、74回答が「19時以降」を希望する回答

一期待する要素—



観光 79
美しい建物や景色 73
飲食 71
珍しい建物や景色 63
エンターテインメント 58
アパリステム 18
買い物 5
買物 5
宿泊 3
美容 6

一観光的要素、美しい建物や景色、飲食、エンタメ要素などを期待するとの回答が多い

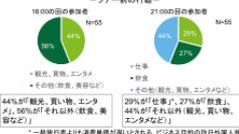
一適正なナイトツアー形態—



グループツアー(飲食含む) 39
夕食含むツアー 11
夕食含むツアー 49
ツアー(飲食無し) 4
ツアー(飲食含む) 63

53回答が「夕食含むツアー」に賛同し、49回答が「夕食含むツアー」に賛同し、39回答が「夕食含むツアー」に賛同し、49回答が「夕食含むツアー」に賛同する回答

一ツアー前の行動—



18,000人の参加者 N=105
21,000日の参加者 N=55

観光 44%
美しい建物、エンタメ 40%
その他(買物、宿泊など) 16%

観光 29%
美しい建物、エンタメ 27%
その他(買物、宿泊など) 44%

観光 44%
美しい建物、エンタメ 40%
その他(買物、宿泊など) 16%

観光 29%
美しい建物、エンタメ 27%
その他(買物、宿泊など) 44%

一観光的要素以外の消費額が高いとされる、ビジネス目的の訪日外国人旅行者、飲食店や個人事業者による活用する観光のアドバイザー(Visitor)を活用したチケット販売が有効

平成30年度に実施された、夜間の観光資源に関するモデル事業(4件)の実施結果報告書は、観光庁のウェブサイトから閲覧できます。https://www.mlit.go.jp/kankocho/page05_000119.html

4 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 (平成31年3月 観光庁)

観光という文脈において、ナイトタイムエコノミーの推進を検討している方々に対して、推進するにあたり直面しやすい課題の整理と課題解決のイメージを具体化し、ナイトタイムエコノミー推進に向けたまちづくりの示唆を得てもらうことを目的に作成されたものです。

ナイトタイムエコノミーの経済効果や文化的価値などの基礎的な情報、海外での人気のコンテンツ、推進するにあたり直面しやすい課題と各課題に対する解決の方向性などが紹介されています。



<出典>

- ・観光庁「楽しい国 日本」の実現に向けた観光資源活性化に関する検討会議
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/tanoshiikuni-kento.html>
- ・観光庁「観光ビジョン実現プログラム 2019」を策定しました！
https://www.mlit.go.jp/kankocho/topics02_000170.html
- ・観光庁「最先端観光コンテンツ インキュベーター事業」
https://www.mlit.go.jp/kankocho/page05_000119.html
- ・観光庁 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集
<https://www.mlit.go.jp/common/001279567.pdf>

3 横浜市等の取組

1 ナイト シンク ヨコハマ 「NIGHT SYNC YOKOHAMA」の開催（文化観光局）

横浜市では、世界から注目が集まるラグビーワールドカップ2019™開催の機会をとらえ、国内外の多くの方に横浜の夜を楽しんでいただくため、美しいイルミネーションと先端技術を活用した都市的スケールの光をシンクロさせる「NIGHT SYNC YOKOHAMA」を開催しています。

新港中央広場でメディアアートやイルミネーションを常時展開するほか、特別プログラムとして、広場とその周辺で約10分間のダイナミックな光と音楽の演出を行い、横浜の街を光で包みます。この取組を通じ、街の回遊性を高め、横浜のナイトタイムエコノミーの活性化を図ります。

1 開催概要

【開催期間】令和元年 11 月 1 日(金)～12 月 27 日(金) 18 時～21 時 10 分

【開催場所】主会場:新港中央広場を中心とした新港地区

関連会場:神奈川県庁、山下公園、横浜美術館、大岡川(旭橋から黄金橋周辺)

【主催・共催】主催:クリエイティブ・ライト・ヨコハマ実行委員会 共催:横浜市

2 実施内容

(1) 常時楽しめるプログラム（新港中央広場、18 時～21 時 10 分）

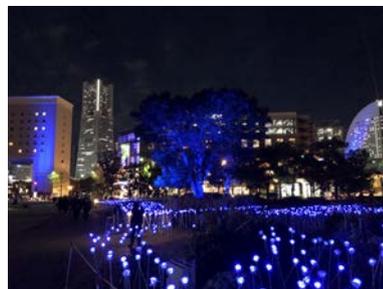
プロジェクションとセンシング技術を使った映像装置を使い、映像コンテンツを双方向で体験できます。また、広場の植栽部分では、フラワーイルミネーションやフルカラー投光器による樹木のカラーライトアップを実施します。

(2) 10 分間の特別プログラム

（新港地区及び周辺、18 時、19 時、20 時、21 時から各約 10 分）

新港中央広場のイルミネーションや映像とシンクロし、新港地区及び周辺の8施設や4会場にご協力いただき、毎日 18 時から 21 時の各約 10 分間、建物壁面のカラーライトアップやサーチライト等によるダイナミックな光と音楽の特別演出を行います。

複数の建物に設置したライトを一括でコントロールし、都市的なスケールで演出するのはこれまでにない試みです。



<出典>

横浜市文化観光局 令和元年9月 27 日記者発表資料

横浜の夜に光がシンクロする「NIGHT SYNC YOKOHAMA」を開催します！

<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/bunka/2019/0927nsy.html>

2 「コンパスヨコハマ2019」の開催（文化観光局）

ラグビーワールドカップ 2019™、横浜美術館の企画展の開催に合わせ、横浜美術館前の美術の広場で、夕暮れから夜の時間を中心に、文化芸術イベントを開催しました。ライブパフォーマンスや大型インスタレーションなどの野外アート展を中心に、子どものためのワークショップや飲食エリアも設け、大人から子どもまで、アートに染まった“美術の広場”をお楽しみいただきました。

本イベントは、ラグビーワールドカップ 2019™の機運醸成やナイトタイムエコノミーへの寄与、文化芸術創造都市・横浜の発信を目的としており、期間中、約 26,000 人にご来場いただきました。

1 日程

令和元年9月 20 日(金)～9月 29 日(日)

※金: 16～20 時頃、土・日及び祝: 11 時～20 時頃

※パフォーマンスや飲食エリアは金～日及び祝のみ。

大型インスタレーションは期間中常時展示。

※台風の影響により9月 23 日(月・祝)は中止。

2 会場

横浜美術館前 美術の広場(グランモール公園)

3 プログラム

- ・11 名のアーティストによる野外アート展
大型インスタレーション「ぐるぐると夢見る金魚」他
- ・子供のためのワークショップ
- ・DJ パフォーマンス
- ・キッチンカーによるフード&ドリンク など

4 主催・共催

主催: 公益財団法人横浜市芸術文化振興財団 共催: 横浜市



<出典>

横浜市文化観光局 令和元年9月 18 日記者発表資料

芸術創造特別支援事業シンボル・プログラム 美術の広場で文化芸術イベント「コンパスヨコハマ 2019」開催！

<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/bunka/2019/0918compassyokohama.html>

4 横浜クリエイションスクラム助成事業の実施

((公財) 横浜観光コンベンション・ビューロー)

(公財)横浜観光コンベンション・ビューローでは、市内経済の発展及び都市ブランド向上につながる事業「横浜クリエイションスクラム助成事業」を公募(令和元年9月30日締切)し、民間事業者(8名)から構成される審査委員会での審査を経て、助成事業が決定しました。

本事業は、横浜の観光・MICE に携わる企業・各種団体・市民事業者等、民間事業者の皆様が、自らの発意を活かして実施する事業に対して、資金助成を行うことで、横浜の新たな魅力とにぎわいを創出し、横浜が観光・MICE 都市として抱える課題(宿泊客の増加、観光消費促進)の解決を図ることを目的としています。(一事業につき、総事業費の3分2以内でかつ、300万円を上限として助成)

<採択された5つの事業のうち、ナイトタイムエコノミーを推進する4事業を抜粋>

事業名	助成額	申請事業者	概要
YOKOHAMA ミッドナイト HAR★BAR2019	300万円	びあ株式会社	音楽や飲食など横浜のミッドナイトハーバーを24時まで気軽に楽しめる地域連携企画。周辺の対象ホテル宿泊者への特典・優待設定等宿泊増を図る。
第1回横浜グローバルMICEフォーラム	150万円	パシフィック横浜	横浜グローバルMICEフォーラムの開催に伴う、社交プログラム、ナイトプログラム、プレ&ポストツアーの実施を通じて横浜でのMICE開催メリットをアピールする。
横浜、夜のバリアフリー・ウェブガイドマップ実証実験事業	150万円	ナイトタイムエコノミー株式会社	野毛、中華街、関内エリアの横浜のナイトタイムコンテンツを楽しめるウェブガイドマップページを構築し、ナイトライフに特化したバリアフリーの情報を発信。
2020 春節燈火	150万円	横浜中華街発展協同組合	中華街全体を「赤」を基調とした華やかなイルミネーションで演出。街中には昨年の1.5倍のイルミネーションを設置し、かつ朝暘門(東門)から山下公園へ向けて拡充する。周辺ホテルの宿泊者増、周遊性向上、集客増を図る。

<出典>

令和元年10月31日 (公財)横浜観光コンベンション・ビューロー記者発表資料

横浜クリエイションスクラム助成事業 横浜の新しい魅力とにぎわいを創出する5つの事業が決定!

<https://business.yokohamajapan.com/media/ja/file/press/191031.pdf>

5 MICE 参加者向け“はしご酒体験”イベント「野毛おもてなしナイト」の開催（パシフィコ横浜〔株〕横浜国際平和会議場）

複合 MICE 施設であるパシフィコ横浜は、令和元年7月 29 日と 30 日の2日間、国際会議参加者向けに“はしご酒体験”イベント「野毛おもてなしナイト」を企画・開催しました。

これは、横浜市と横浜観光コンベンションビューローで誘致し、パシフィコ横浜で開催された国際会議「第 39 回地球科学・リモートセンシング国際シンポジウム 2019 (IGARSS2019)」の公式イベントとして実施されたものです。パシフィコ横浜から徒歩圏にある、昭和の下町風情漂う居酒屋エリア「野毛地区」の 16 店舗を会場に、海外から約 120 名が参加し、日本文化の「はしご酒」を体験しました。



- | | |
|--------|--|
| 1 開催日時 | 令和元年7月 29 日(月)、7月 30 日(火) 19:00~21:00(2時間) |
| 2 企画名 | Social Event : Noge Evening (Japanese Casual Food Waik in Noge Area) |
| 3 主催学会 | 第 39 回地球科学・リモートセンシング国際シンポジウム 2019 (IGARSS2019)
(世界 56 か国の科学者・研究者など約 2,500 人が参加) |
| 4 共催 | 横浜市、株式会社横浜国際平和会議場 |
| 5 参加費 | 38ドル (「1ドリンク&おつまみ」チケット×2枚(2店舗分)含む) |
| 6 参加店舗 | 野毛本通り、野毛柳通り、野毛小路を中心とした 16 店舗 |
| 7 募集人数 | 各日 60 名 計 120 名 |
| 8 実施内容 | 日本文化を楽しむことを目的とした、横浜の下町風情のある居酒屋エリア「野毛」ではしご酒を体験する学会参加者向けプログラム。各1時間で対象2店舗のはしご酒を楽しむ。各店舗には座席が確保されており、注文は専用のチケット制のため、気軽に居酒屋体験ができる。(追加注文も個別精算にて行える。各店舗に英語メニューあり。) |

<出典>

令和元年8月 26 日 パシフィコ横浜発表資料

パシフィコ横浜での国際会議(7/29~30)参加者 120 名が昭和の下町風情漂う野毛地区で日本のナイトライフを体験！ MICE 参加者向け“はしご酒体験”イベント『野毛おもてなしナイト』を本稼働

<https://www.pacifico.co.jp/pacifico/press/release/tabid/341/Default.aspx?itemid=755&dispnid=926>

4 海外・国内他都市の取組(推進体制整備)

1 ナイトメイヤー

ナイトタイムエコノミーを推進するための体制づくりとして、「ナイトメイヤー(夜の市長)」と呼ばれる制度が欧米を中心に広がりを見せています。

夜の市長ことナイトメイヤーはアムステルダムで 2003 年に誕生しました。ナイトメイヤーが担う役割は、夜の街と昼の行政の橋渡しとなることです。例えば、「夜間産業の事業者らの窓口として彼らの要望を集約し、行政や政治家と交渉する。」「騒音問題などについては住民側に立って対応を考える。」「ステークホルダーの利害を集約し、それをしかるべき行政部局に対して政策課題として要望し、さらには民間企業間の利害調整も行う。」といったこと、つまり、ステークホルダーからの要望の取りまとめと政策のアジェンダ・セッティングが主要な役割になります。

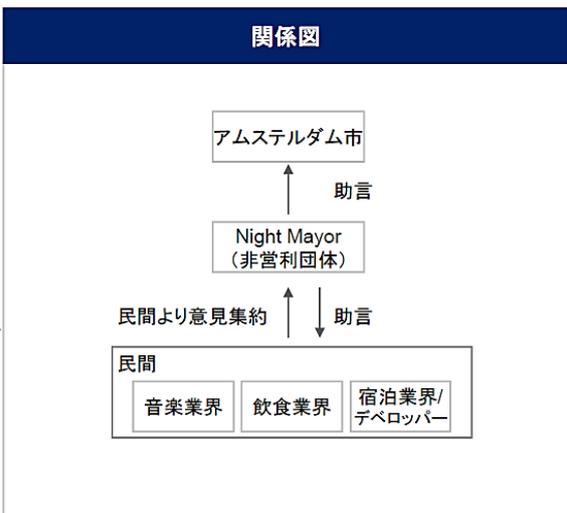
ナイトメイヤー制度は、何か統一された規格があるわけではなく、その都市にフィットする形で制度が設計されており、大きくは民間主導型と行政主導型に分けられます。

ここではそれぞれ代表的な2都市の事例を紹介します。

(1) 民間主導の事例ーナイトメイヤー(オランダ・アムステルダム)

アムステルダムにおけるナイトメイヤーは rebel in a suit(スーツを着た反逆者)を自認し、ナイトライフ環境を向上させるため、規制当局に対して同じ土俵に立って激しい議論を行う、という姿勢をとっている点が特徴的です。また、世界で初めてナイトメイヤーを創設した都市として、アムステルダムのみならず、世界各都市のナイトタイムエコノミー推進者に対する啓蒙活動にも取り組んでいます。

背景	2002年、フルンリンクスと呼ばれるオランダの政治政党が、アムステルダムのナイトタイムに関する様々な課題を解決するための手段の一つとして、ナイトメイヤーの設立を検討したことがきっかけとなっている
Night Mayor Office	<ul style="list-style-type: none"> ● 概要: 非営利団体として、ナイトライフに関するあらゆる事項に関して、関係者との対話を実施 ● 役割: 行政やナイトライフに関わるあらゆる利害関係者との対話のほか、ナイトライフ関連のイベントに対する助言 ● 任期: 3年 ● 選任方法: オンライン投票、および委員会による最終選考 ● 現Night Mayor: Shamiro van der Geld(テレビ番組のホスト、俳優、パフォーマー、ライター、ダンサー等の複数の肩書き) ● 前Night Mayor: Mirik Milan(ナイトクラブのプロモーター等の肩書き) ● 財源: アムステルダム政府および民間からの寄付
Night Mayor Summit	<ul style="list-style-type: none"> ● 会議名: Night Mayor Summit 2016 ● 主催者: Mirik MilanおよびNacht Burgemeester Amsterdam ● 会期: 2016年4月22日-23日(2日間) ● 会議概要: 各国のナイトメイヤーや夜の事業関係者等がネットワーキングや情報交換するための国際会議



出所:「About the Night Mayor of Amsterdam」(Nacht Burgemeester Amsterdam)、ヒアリングを基に作成

出典: 観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ~参考資料~」<https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

主な取組	アムステルダム市の課題・背景	Night Mayorが実施した具体事例
24時間営業許可の取得	<ul style="list-style-type: none"> 深夜時間帯に営業している店舗が少なく、ナイトタイムエコノミー推進の妨げになっていると考えられていた 	<ul style="list-style-type: none"> 2013年、アムステルダム市長直下の専門家チームの一人として、アムステルダムにおけるホテルやケータリング産業の24時間営業許可に尽力
ナイトメイヤーサミットの開催	<ul style="list-style-type: none"> 世界初のナイトメイヤーを創設した都市として、世界の各都市にベストプラクティスを共有し、コネクションを構築することを目的としていた 	<ul style="list-style-type: none"> パリ、トゥールーズ、チューリッヒのナイトメイヤーを招聘し、ナイトメイヤーサミット2016を開催 海外の各都市でアムステルダムのアンバサダーとして、講演活動を実施
Chicks on a Mission サミットの開催	<ul style="list-style-type: none"> アムステルダムにおけるナイトライフは、騒音問題を抱えていたり、暴力等も横行していたことから女性にとって安全ではないという課題を抱えていた 	<ul style="list-style-type: none"> ナイトタイムにおける女性に対する性差別、アントレプレナーシップ、安全に関する意識向上を目的とした会議を開催し、出席者に対する意識の向上と解決策の検討を実施

出所:「About the Night Mayor of Amsterdam」(Nacht Burgemeester Amsterdam)、ヒアリングを基に作成

出典:観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ～参考資料～」 <https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

(2) 行政主導の事例ーナイトツアー(イギリス・ロンドン)

ロンドンにおける推進体制は、大ロンドン庁 (GLA) 直下の Night Czar (ナイトツアー) が推進主体となっています。ナイトツアーは、ナイトタイムエコノミーに関するビジョンの設定や、ビジョン実現のためのロードマップ作成等、大きな枠組みを定める役割を担っています。

背景	<p>ロンドンにおけるナイトタイムエコノミーは経済的、文化的に大きな影響力を有しているが、若者の飲酒習慣の変化等により、2007年から2016年の間に、50%ものナイトクラブが消滅するなどの状況が続いていた。2016年、サディック・カーンは市長選で、ロンドンの文化的生活の強化を優先事項の一つに挙げ、Night Czarという役職の創設をマニフェストに掲げ当選した</p>
Night Czar	<ul style="list-style-type: none"> 概要: ビジョンの設定や、ビジョン実現のためのロードマップ作成等、大きな枠組みを定める役割を担う 役割: <ol style="list-style-type: none"> Night Time Commissionと協力し、「24時間活動する都市」というビジョンの設定 ビジョン実現のためのロードマップ策定 地域の行政と協力し、ロンドンのナイトタイムエコノミーの育成および多様化のための助言活動 任期: 1年間(再任あり) 選任方法: 希望者はロンドン市へ応募 現Night Czar: Amy Lamé (作家、放送出演者、パフォーマー等の複数の肩書き) 財源: 20,000ポンド(約290万円)
Night Time Commission	<ul style="list-style-type: none"> 概要: ロンドンのナイトタイムエコノミーのビジョンを策定するための諮問機関 主なメンバーの属性: 自治体、ロンドン自治体連合、地方自治体協議会、各種ビジネス協会、ディベロッパー、市長公安室、ロンドン警視庁、騒音防止団体 等 財源: 90,000ポンド(1,300万円)

関係図

```

graph TD
    NTC[Night Time Commission] -- 助言 --> GLA[Greater London Authority (GLA)]
    NTC -- 助言 --> NC[Night Czar]
    GLA -- 方針・指針の公表等 --> NC
    NC --> Min[民間]
    subgraph Min
        Music[音楽業界]
        Food[飲食業界]
        Hotel[宿泊業界/デベロッパー]
    end
    
```

出所:「MD2023」、「MD1610」(Greater London Authority)、ヒアリングを基に作成

出典:観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ～参考資料～」 <https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

主な取組	ロンドン市の課題	Night Czarが実施した具体事例
ナイトタイムエコノミー関連施設の経営存続	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃業の危機にある数多くのナイトタイム関連施設を存続させるため、多くの利害関係者を巻き込んで解決策を出すことが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● ステップニー地区に所在する「the George Tavern」というパブに対して、エージェント・オブ・チェンジ[※]を適用し、近隣開発を計画するデベロッパーによって当該パブが防音対策に関する負担を強いられないようサポート
ナイトタイムエコノミー推進に関する調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● ロンドン市内における音楽施設、パブ、LGBT+関連施設の数が増加している現状を鑑み、その実態を把握することが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● ナイトタイム関連施設数や、廃業のリスクが高い施設を明らかにするための調査を実施 ● 事業税(Business rates)が上昇した場合の音楽施設に対する影響についてまとめた報告書を公表
女性の夜間安全に配慮した施策の策定	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性も安心してナイトタイムを楽しめる環境整備が必要 ※ロンドンにおける性犯罪被害者の9割が女性である 	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性が路上や各種施設でより安全に過ごせる環境づくりを行う旨の憲章を制定 ※従業員教育、ハラスメント報告等 ● ロンドン市で初となる、女性の夜間安全に関するサミットを開催

[※]クラブやライブハウスを騒音苦情から保護する法律

出所:「Amy Lamé publishes guidance to protect night-time economy and culture」(Greater London Authority)

出典: 観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ～参考資料～」 <https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

(3) ナイトメイヤーの略歴、人材要件、選任方法

主要都市のナイトメイヤーは、ナイトタイムエコノミー関連のビジネス経験のみならず、行政との活動経験を有しています。選任方法は各都市の推進体制により異なりますが、行政による任命か、有識者やオンラインによる一般投票で決定されます。

都市	アムステルダム	ロンドン
ナイトメイヤー(在任期間)	Mirik Milan (2012-2018)	Amy Lamé (2016-)
略歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 2003年に、クラブイベントのプロモーターとして活動を始めて以来、様々なアーティストや企業、行政とコラボレーションしたイベントを開催 ● 現在は、その経験とネットワークを活用し、世界中のナイトタイムエコノミー関係者を集めて「ナイトメイヤーサミット」を開催している 	<ul style="list-style-type: none"> ● BBC Radioのアナウンサーとして知られているほか、作家、放送出演者、パフォーマー等の複数の肩書きを所有 ● LGBTのための「Duckie」というクラブイベントを20年近く運営した経験や、カムデン・ロンドン自治区の市長夫人を務めた経験を持つ
人材要件	<ul style="list-style-type: none"> ● 国あるいは行政の公募・選任ではないため、具体的なスクリーニング要件は公開されていないと思われる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大ロンドン庁によると、下記の要件をすべて満たす候補者がナイトメイヤーに望ましいとされている ● リーダーシップスキル、課題解決に対する推進力 ● 政治に関連する分野での経験 ● 夕方・夜間経済に関する業務経験もしくは協働経験 ● 国家政策の枠組み、およびロンドンにおける文化と政策に関する知識 ● ロンドンにおける行政とライセンスの枠組みに関する知識 ● パブリックスピーキングの経験と文筆能力の高さ ● ロンドン市長が打ち出している各種マニフェストに対する理解
選任方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 5人の委員からなる委員会(業界内外の有識者で構成される)やオンラインでの一般投票(2000人ほどが参加)を実施し、最終的にはその結果も踏まえて委員会が選考を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ● 志願者は、ロンドン議会に履歴書と志望動機を提出する ● ロンドン市の選考により、ロンドン市長が任命する

出所:「[ナイト・メイヤーとは何か?]CCCC × ミルク・ミラン 対談」(クラブとカルチャーを守る会)、「NIGHT CZAR」(Mayor of London)、ヒアリング等を基に作成

出典: 観光庁「ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ～参考資料～」 <https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

<出典>

・観光庁 ナイトタイムエコノミー推進に向けたナレッジ集 ～参考資料～

<https://www.mlit.go.jp/common/001279568.pdf>

・齋藤貴弘 「ルールメイキング ナイトタイムエコノミーで実践した社会を変える方法論」 学芸出版社

2 MINATO フラッグ制度（東京都港区）

MINATO フラッグ制度は、イギリスの夜間も安心して楽しめる地区を認定する「パープルフラッグ制度」※を参考にした区独自の制度です。

客引きや路上看板対策等の区の安全・安心の取組に賛同・協力する、区内の夜間に営業する事業者には、その証として小さな旗「MINATO フラッグ」を交付し、店舗に掲げてもらいます。区はそれらの店舗を積極的にPRし、MINATO フラッグを掲げる店舗が増えることで、安全・安心なまちのイメージアップに繋がります。

区は東京 2020 大会を間近に控え、安全・安心と観光振興を両立させた「港区ならではのナイトタイムエコノミー」の推進に取り組んでいるところです。MINATO フラッグ制度はこの一環であり、行政と事業者が協力して、安全・安心の向上と夜の観光振興をともに進めていくという点において、全国初の取組です。

【MINATO フラッグ事業者となるための要件】

- ・区内で、午後8時から午前0時の夜間に（一部でも）営業する店舗を設けている事業者であること。
- ・区の安全・安心の取組に賛同・協力の意向を表明すること。

【具体的な協力の内容】

- 1.客引きを利用した営業は行いません。
- 2.暴力団と交際せず、暴力団を利用しません。
- 3.看板等を設置する際は、通行の妨げとならないよう配慮します。
- 4.ごみ出しのルールを守ります。
- 5.各種法令を遵守するとともに、近隣の迷惑となる行為を行いません。
- 6.パトロール等、地域の安全・安心の取組に参加・協力します。
- 7.夜のまちの健全なにぎわいに向けた区や地域の取組に協力します。



令和元年 9 月 17 日 MINATO フラッグ交付式



【※イギリス・パープルフラッグ制度】

英国タウンセンターマネジメント協会 (Association of Town Centre Management) より与えられる地域認定制度です。この認定を受けた地域は魅力的なナイトタイムエコノミーの存在はもとより、消費者が安心してそれを楽しめる安全性や、街の清潔さなどの存在が同協会から担保されるものです。

同協会はパープルフラッグの認定に際して、①犯罪及び反社会的行為の抑制、②アルコールと健康対策、③多様性、④交通、⑤社会認知、⑥規模と価値評価、⑦顧客品質 の7点を評価基準として設けています。

現在、同協会からパープルフラッグの認定を受けた地域は、イギリス及びアイルランドにおよそ70あまり存在しており、多くの消費者、特に地域事情に疎い観光客にとっては、夜遊びの場所を選ぶ際の一種の「品質保証」として機能しています。

<出典>

東京都港区 MINATO フラッグ制度

<https://www.city.minato.tokyo.jp/seikatsuanzen/bosai-anzen/sekatsuanzen/minatoflag.html>

木曾崇 「夜遊び」の経済学 世界が注目する「ナイトタイムエコノミー」 光文社新書

特集 2

日本版 MaaS をめぐる状況

最近、「MaaS(マース)」という言葉が新聞やニュースでよく見かけるようになりました。「Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス)」の頭文字を取った略語であり、様々な交通手段・サービスを組み合わせ、1つの移動サービスとして捉える考え方です。

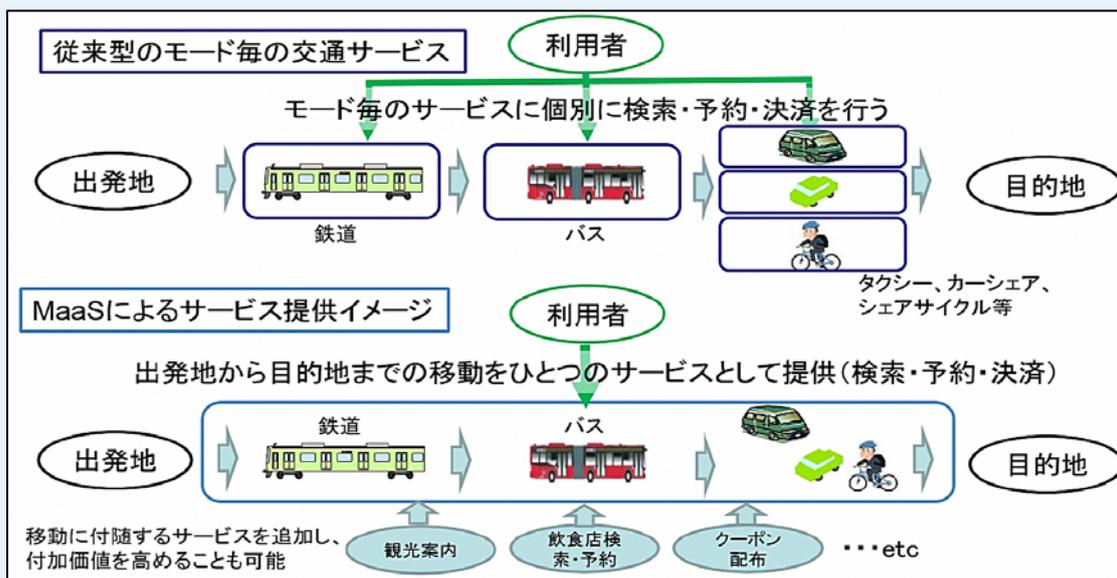
IoT や AI などの技術革新を活用することで、例えば、1つのアプリを起動すると、鉄道間の乗り継ぎはもちろんのこと、バスやタクシー、カーシェア、シェアサイクルなど様々な交通手段の検索・予約・決済が一括してシームレスにできるようになります。さらには、周遊切符やツアーパス、飲食店等のクーポンなどと組み合わせることで、移動手段・サービスの高付加価値化、より一層の需要の拡大も期待できます。また、高齢者等の移動手段の確保や運転事故の減少、人の移動の活発化による都市・地域の活性化など、誰もが移動しやすい豊かな社会の実現につながることが期待されます。

このように、MaaS は、交通利便性の向上のみならず、サービスの高付加価値化・多様化やライフスタイルの変化に対応するまちづくりの推進など、様々な分野にインパクトをもたらすイノベーションであるとされています。MaaS の本格的な展開に向けて、国土交通省では令和元年を「MaaS 元年」とし、全国各地で新たな実証実験が進められています。

こうした中、横浜市においても、今後の人口減少社会・超高齢社会の進展を踏まえて、郊外部における移動手段の確保、都心臨海部でのにぎわいづくりや増加するインバウンド対応など、市民に身近な交通サービスの維持充実を図る取組が始まっています。

本ジャーナルでは、今注目されている MaaS にスポットを当て、日本が目指している「日本版 MaaS」のポイントや、他都市や横浜市における取組事例をご紹介します。

<従来型のモード毎の交通サービスと MaaS によるサービス提供イメージ>



出典: 国土交通省 第1回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 配布資料 資料5
新たなモビリティに関する近年の状況について

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000090.html

1 世界の動向と国の方針・計画

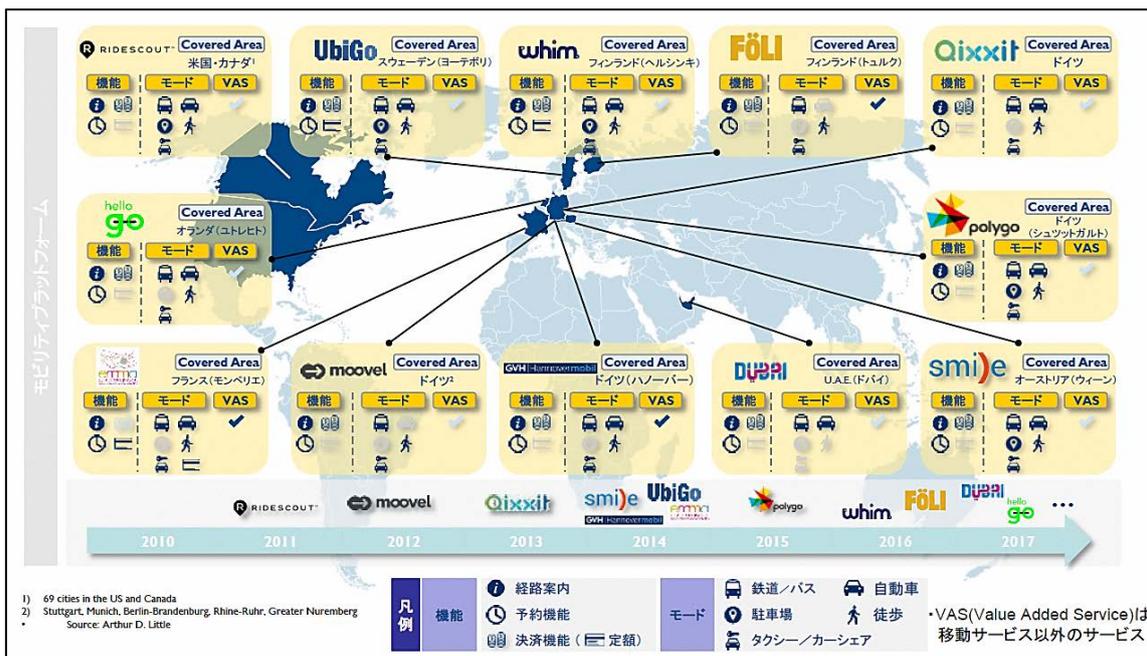
1 世界の動向

MaaS の発祥と言われているのはフィンランドのヘルシンキです。2016 年に MaaS Global 社が運営するスマートフォンアプリ「Whim(ウィム)」がスタートし、公共交通機関、タクシー、レンタカー等の交通手段を一つのアプリで移動計画・予約・決算できるサービスを世界で初めて実現しました。

そのほか、欧州を中心とした諸外国で、MaaS と呼ばれるサービスが提供され、利用者目線で地域交通を再構築し、公共交通の利用の増加や道路混雑の緩和をもたらしています。

また、米国等でも自動運転の実装に向け、官民が連携した技術開発や実証実験が進んでいるなど、世界的な動きが活発化しています。

＜世界における MaaS の事例＞



出典:国土交通省 第1回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 配布資料 資料5
新たなモビリティに関する近年の状況について

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000090.html

2 国の方針・計画

MaaS を明記した政府の方針として、未来投資戦略 2018 および成長戦略実行計画を紹介し
ます。

(1) 未来投資戦略 2018 (平成 30 年6月 15 日閣議決定)

MaaS に関する具体的な記述がはじまったのは、未来投資戦略 2018 から確認できます。

Society5.0 の実現に向けて取り組むべき重点分野として次世代モビリティ・システムの構築が掲
げられ、自動運転の社会実装など移動手段の施策展開が記載されるなか、MaaS の検討を進め
ることを明示しました。

未来投資戦略 2018 (抜粋)

第 1 基本的視座と重点施策

3. 「Society 5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フ
ラッグシップ・プロジェクト」

(1)①「自動化」：次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

＜公共交通全体のスマート化＞

- ・まちづくりと公共交通の連携を推進しつつ、自動走行など新技術の活用、まちづく
りと連携した効率的な輸送手段、買い物支援・見守りサービス、MaaS (Mobility as
a Service) などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービ
スのモデル都市、地域をつくる。

第 2 具体的施策

I. 「Society5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フ
ラッグシップ・プロジェクト」等

1. 次世代モビリティ・システムの構築

(2) 政策課題と施策の目標

(略) また、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 (MaaS (Mobility as a Service)) について検討を進める。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 次世代モビリティ・システムの構築に向けた新たな取組

- ・地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供や経路検索
の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等の ICT、自動走行など新技術の
活用、見守りサービスや買い物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaS の実現な
ど多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモ
ビリティサービスのモデルを構築する。
- ・様々な交通サービスをデータでつなげて新たな付加価値を生み出すモビリティサ
ービス等 (MaaS) の促進について、オンデマンドなどのサービス高度化、API 等によ
るデータ連携・プラットフォーム、対応する制度の在り方等について、本年度中
に検討を行う。

(2) 成長戦略実行計画 (令和元年6月21日閣議決定)

また、今年6月に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、引き続き Society5.0 の重要な柱としてモビリティを位置づけ、MaaS の推進を明示しました。

成長戦略実行計画 (抜粋)

第2章 Society5.0 の実現

3. モビリティ

(2) 対応の方向性

③ Mobility As A Service (MaaS) の実現

複数の交通手段や行先での宿泊・サービスの予約などをスマートフォンで一括して手配し、キャッシュレスで、無駄な待ち時間なく、スムーズに移動できる便利なサービス (いわゆる MaaS: Mobility as a Service) が世界的な流れとなっている。我が国においても、住民のみならず、観光客の潜在需要を掘り起こし、地域交通の再生に貢献することが期待されている。

こうしたサービスについて、様々な好事例を創り出していくとともに、地域の様々な事業者・自治体が展開しようとする取組を支援し、全国に拡大する。

コラム MaaS のレベル

MaaS は、その情報やサービスの統合度合いに応じて、レベル0からレベル4までの5段階に区分できるとされています。

現在の日本における MaaS の取組は、進んでいるものでもレベル2に留まっていると考えられています。



【出典】 牧村和彦：モビリティ革命の最前線，未来投資会議構造改革徹底推進会合「地域経済・インフラ」会合（インフラ）（第3回） 配布資料
※ Jana Sochor 他(2017): A topological approach to Mobility as a Serviceに掲載の図表をもとに牧村氏が加筆したもの

- ・レベル4: 社会全体目標の統合としてガバナンスと官民連携の段階
- ・レベル3: 提供するサービスの統合としてパッケージ化、定額制、事業者内の連携等の段階
- ・レベル2: 予約・支払いの統合として単一トリップの検索、予約、決済の段階
- ・レベル1: 情報の統合として複数交通モードの検索や運賃情報の段階
- ・レベル0: 統合なしとして単体のバラバラのサービスの段階

【参考・出典】

- ・国土交通省 第2回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 配布資料 資料4
MaaS 概念の現状と捉え方に関する提案並びに都市・交通計画と業界構造への影響に関する考察
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000094.html
- ・国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会「中間とりまとめ」(平成 31 年3月 14 日公表)
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html

令和元年度革新的事業活動に関する実行計画(抜粋)

生産性向上特別措置法に基づき作成された実行計画で、新技術等実証、革新的データ産業活用その他の革新的事業活動の促進に関する施策の集中的かつ一体的な推進及び迅速かつ確実な実施を図ることを目的としています。計画実行期間については、2020年度までとしています。中長期的な取組にも連動させていく観点から、2025年度までの取組の見通しも併せて記載しています。

3. モビリティ

i) 日本版MaaSの推進

2019年度	2020年度	2021年度	2022~2025年度	担当大臣	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋~年末</p> <p>通常国会</p> <p>自家用有償旅客運送の見直し</p> <p>交通事業者(タクシー事業者)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合に必要な法案の提出を図る</p> <p>来訪者も対象とすることを法律において明確化</p> <p>交通空白地について、既存の導入事例を調査・分析一定の目安を示し、判断の枠組みのガイドラインを策定</p> <p>地域公共交通網形成計画に自家用有償旅客運送の導入を位置付ける場合の手続簡素化</p> <p>タクシーの利便性向上</p> <p>タクシーの事前確定運賃を可能とする</p> <p>タクシー相乗り検討</p> <p>定額タクシー運賃やタクシーの乗込乗降料金を検討</p> <p>地域交通</p> <p>AIなどの新技術・サービスの進展も踏まえた計画・支援制度等の在り方の検討</p> <p>取りまとめ</p>	<p>法案の円滑な施行</p> <p>ガイドラインの施行</p> <p>全国的タクシー事業者を対象に導入</p> <p>地域公共交通活性化再生法等の見直し</p>			<p>【国土交通大臣】</p> <p>【内閣総理大臣(情報通信技術(IT)政策担当大臣)、経済産業大臣、国土交通大臣】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2020年度目途に、公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスが開始 2030年までに、地域限定型の無人自動運転移動サービスが全国100か所以上で展開 2020年に、自動ブレーキが、国内販売新車乗用車の90%以上に搭載 2020年に、安全運転支援装置・システムが、国内車両(ストックベース)の20%に搭載、世界市場の3割獲得 2030年に、安全運転支援装置・システムが、国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及

i) 日本版MaaSの推進

2019年度	2020年度	2021年度	2022~2025年度	担当大臣	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋~年末</p> <p>通常国会</p> <p>データプラットフォーム</p> <p>官民の検討会においてオープン化すべきデータの整理やシステム連携可能なAPIの検討、ガイドラインの策定</p> <p>交通事業者や様々なサービス事業者との連携を容易にする共通データプラットフォームの実現に向けた検討</p> <p>屋内でのナビゲーション等への活用のため主要駅でのWi-Fiアクセスポイントの位置情報等をオープンデータ化する取組の促進</p> <p>新たなモビリティサービスの導入</p> <p>新たなモビリティサービスの導入に意欲的に取り組む地域への総合的な支援(スマートモビリティチャレンジ)</p> <p>地域特性ごとのモデルづくり、ルール整備</p> <p>MaaSオペレーション</p> <p>クラウドやQRコードによる乗車確認など低コストで導入可能な取組を支援</p> <p>全ての都道府県で相互利用可能な交通ICカードの導入への取組</p> <p>事業者による、様々な交通サービスを柔軟な料金で包括的に提供するなどの取組について支援</p> <p>集約交通ターミナル「バスタプロジェクト」</p> <p>有識者委員会でMaaS等に対応可能な施設、整備・運営管理に関して民間を活用する制度等の検討、取りまとめ</p>	<p>様々な交通機関がスマートフォン等で連携より便利な社会の実現</p> <p>オープンデータを活用した情報提供の本格実施</p> <p>全国へ拡大</p> <p>キャッシュレス化の取組を促進</p> <p>さらに利用可能範囲を拡大</p> <p>MaaSサービスの高度化</p> <p>必要に応じて制度・運用の緩和、環境整備のための仕組みづくり</p> <p>バスタプロジェクトを全国で戦略的に展開</p>			<p>【内閣総理大臣(情報通信技術(IT)政策担当大臣)、経済産業大臣、国土交通大臣】</p> <p>【内閣総理大臣(情報通信技術(IT)政策担当大臣)、国土交通大臣】</p> <p>【経済産業大臣、国土交通大臣】</p> <p>【国土交通大臣】</p> <p>【国土交通大臣】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2020年度目途に、公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスが開始 2030年までに、地域限定型の無人自動運転移動サービスが全国100か所以上で展開 2020年に、自動ブレーキが、国内販売新車乗用車の90%以上に搭載 2020年に、安全運転支援装置・システムが、国内車両(ストックベース)の20%に搭載、世界市場の3割獲得 2030年に、安全運転支援装置・システムが、国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及

【参考・出典】

- 国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport.tk_000089.html
- 首相官邸「未来投資戦略2018」
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/kettei.html#tousi2018>
- 首相官邸「成長戦略実行計画」
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/kettei.html>
- 首相官邸「令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/kettei.html>

2 日本版 MaaS とは

～都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会(国土交通省)での議論より

第1部では政府方針(成長戦略)での位置づけを紹介しましたが、ここでは日本が目指す MaaS を巡る課題や具体的な論点、将来像等、その詳細について、国土交通省での議論より紹介します。

国土交通省では、MaaS などの新たなモビリティサービスの活用により都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、平成 30 年 10 月より「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催しています。日本版 MaaS の将来像や、今後の取組の方向性などの検討が進められていますが、ここでは同懇談会にてまとめられた「中間とりまとめ」(平成 31 年3月 14 日)より、日本版 MaaS のポイントをまとめました。

1 検討の背景・必要性

・交通分野を巡る状況として、**都市部と地方部では現状や課題が大きく異なる。**

都市部 運転者不足による運行本数の削減や混雑による経済的損失、環境問題の発生や駐車場確保の問題など。

地方部 自動車移動が多いことと少子・高齢化の進展により、公共交通需要が低下。運転者不足とあいまってバスやタクシーのサービスの縮小・撤退が顕在化。高齢者の運転免許返納数が近年大幅に増加しており、返納後の移動手段の確保に不安を感じる高齢者も多い。

・一方サービス面では、技術革新を受け、**IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発**になっている。

・**新たなモビリティサービスに取り組む意義**は、以下のとおりである。

- ▶交通手段の選択肢の拡大や**ワンストップでシームレスなサービスにより、利便性が向上**する。
- ▶高齢者の移動・買い物手段の確保や運転事故の減少、都市・地域の活性化や、運転免許返納後の高齢者を含む**誰もが乗客として移動しやすい豊かな社会の実現**につながる。
- ▶公共交通データや人流データ等が把握でき、AI、IoT といった新技術を活用することで、都市内の移動の全体最適化を図る等、**都市・地域の課題解決を目指すスマートシティの実現**につながる。
- ▶人の移動の効率化により、**混雑緩和や空間利用の効率化**が図られる。
- ▶自家用車から公共交通へのシフトを促すことにより、**CO2 排出の抑制等**につながる。

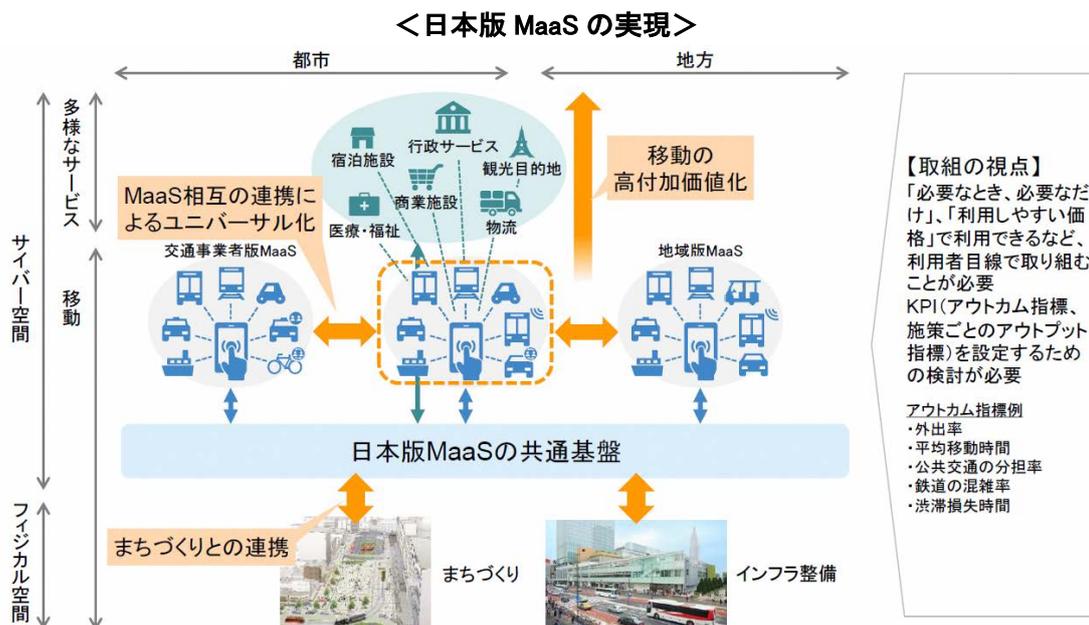
2 目指すべき姿(日本版 MaaS)

(1) 日本の特徴

- ・MaaS 発祥の欧州等では、交通サービスは公的主体により提供されているが、日本においては、民間ビジネスとして多様な民間主体により多くのサービスが提供されており、民間セクターと公的セクターとが、大都市、地方都市等 様々な地域の特性に応じた役割によりサービスを提供している。
- ・MaaS についても、それぞれの地域 で、多様な MaaS サービスの出現が期待 されるところであるが、MaaS の大きな特色である個々の移動サービスのパッケージ化を進めるにあたっては、利用者目線に立ちつつ、多様なサービス提供主体間等の調整が必要。
- ・一方で、多くの民間交通事業者では、沿線のまちづくりや商業・観光など総合的なサービスを展開しており、移動と多様なサービスとの連携が可能。
- ・このような点が、欧州等との相違点で、日本の交通分野の特徴であり、この特徴を積極的に活用した日本ならではの MaaS の展開が期待できるところ。

(2) 日本版 MaaS(「Japan MaaS(仮称)」)

- ・(1)のような特徴のある日本において、都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域 全ての人が、どのような時でも利用できる仕組みの構築が必要である。特に MaaS は、多様な MaaS 相互の連携等による「ユニバーサル MaaS」を目指すべき。
- ・併せて、移動と多様なサービスの連携による 高付加価値化 や 交通結節点の整備等まちづくりとの連携 も、移動円滑化や外出機会の創出等の観点から重要である。このように、「MaaS 相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が、望ましいまちづくりの実現に資する形で位置づけられた MaaS が「日本版 MaaS」であり、その早期実現を目指して取り組むべき。



出典:国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会「中間とりまとめ(概要)」

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html

3 取組の方向「1. 地域横断的な取組」

日本版「MaaS」の実現に向けて、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に積極的に取り組んでいくことが必要ですが、その基盤となる**地域横断的な取組**として、「地域をこえた MaaS 相互連携のための事業者間のデータ連携の推進」「運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化」「まちづくり・インフラ整備との連携」の3つの観点から議論がされました。

(1) MaaS 相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進

- ・地域を超えて、出発地から目的地までの移動を一つのサービスとして提供する仕組みの構築には、MaaS 事業者と交通事業者との間で、システムのレベルに応じ、時刻表等の静的情報や、リアルタイムの運行情報、予約状況等の動的情報をはじめ、各種データの共有が必要。

(2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- ・異なる運賃・料金体系をどのようにパッケージ化し、利用者に提示するかが重要。加えて、複数回の利用までもパッケージ化する、いわゆるサブスクリプション(定額制)について、MaaS の利便性をより一層高めるものとして、検討が必要。

(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- ・MaaS 事業者間等のデータ連携といったサイバー空間における取組だけではなく、新型輸送サービスを実現するのに必要な交通結節点や走行空間の整備といったフィジカル空間における取組も併せて必要。

<地域横断的な取組>

(1) 事業者間のデータ連携の推進

- ・ 連携データの範囲及び連携ルールの整備
- ・ データ形式の標準化
- ・ API仕様の標準化・設定の必要性
- ・ データプラットフォームの実現
- ・ 災害時の情報提供等データの公益的利用



(2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- ・ 事前確定運賃
- ・ サブスクリプション(定額制サービス)
- ・ ダイナミックプライシング
- ・ 旅行業法の適用
- ・ MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- ・ キャッシュレス化



(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- ・ 都市・交通政策との整合化
- ・ 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)
- ・ 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)
- ・ まちづくり計画への移動データの活用



(4) 新型輸送サービスの推進

- ・ 新型輸送サービスの実証実験に対する支援の実施
- ・ 自動運転による交通サービスの提供の拡大に必要な施策の検討
- ・ 関連する規制のあり方について不断の見直しの検討



(5) その他の取組の方向

- ・ 交通事業者間の連携・協働を円滑化するための競争政策の見直し
- ・ プロジェクトマネジメントや制度設計を担う地域の核となる人材の育成
- ・ 「日本版MaaS」を発信しつつ、グローバルでユニバーサルなMaaS実現に向けた国際協調



出典：国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会「中間とりまとめ(概要)」

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html

4 取組の方向「2. 地域特性ごとの取組」～大都市近郊型～

地域特性が都市圏と地方圏で大きく異なることを起点に、双方をそれぞれ中心部と郊外部に区分し、観光という別の観点で特徴的な移動が見られる地域も個別に取り上げて、『大都市型』『大都市近郊型』『地方都市型』『地方郊外・過疎地型』『観光地型』という5つの地域類型を設定しています。

ここでは、そのうち **大都市近郊型** についてご紹介します。

都市圏における新たなモビリティサービスの推進(大都市近郊型)

① 地域特性及び地域課題

- ・平地に位置する大都市から少し離れた丘陵地に位置することが多く、鉄道駅を核としてその周囲一帯に住宅地や生活サービス施設等が立地するような都市構造。
- ・大都市への通勤・通学のため多くの人が基幹交通である鉄道を日常的に利用する。
- ・自家用車の浸透とともに都市のスプロール化が一定程度進み、結果として、駅と住宅地の間のファースト/ラストマイルは自家用車に依存している場合が多い。また、買い物や通院などの地域内での移動も基本的に自家用車に依存している。
- ・ファースト/ラストマイルを担う交通モードが充実していないため、運転免許返納後の高齢者や自家用車非保有者に対する移動手段が不足。丘陵部や狭隘な道路の影響により大きな負担になりやすい。

② 新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

[導入目的1]ファースト/ラストマイルサービスの充実

- ・主に運転免許返納後の高齢者や自家用車非保有者の移動確保のため、路線バス等の既存の交通モードと時間帯等を適切に分担しつつ、ファースト/ラストマイルを担う移動手段を充実させる必要がある。具体的には、カーシェアのようなシェアリングサービス、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、将来的には、自動運転サービスなどが考えられる。

ファースト/ラストマイルサービスの充実



③ サービス実現に向けた役割

・望ましいMaaS のあり方の例:

大都市MaaS との連携、基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合、小売・飲食等商業分野、医療・福祉分野、物流サービスとの連携サービス、多様な決済・乗車確認手段の提供

・望ましい新型輸送サービスの例:

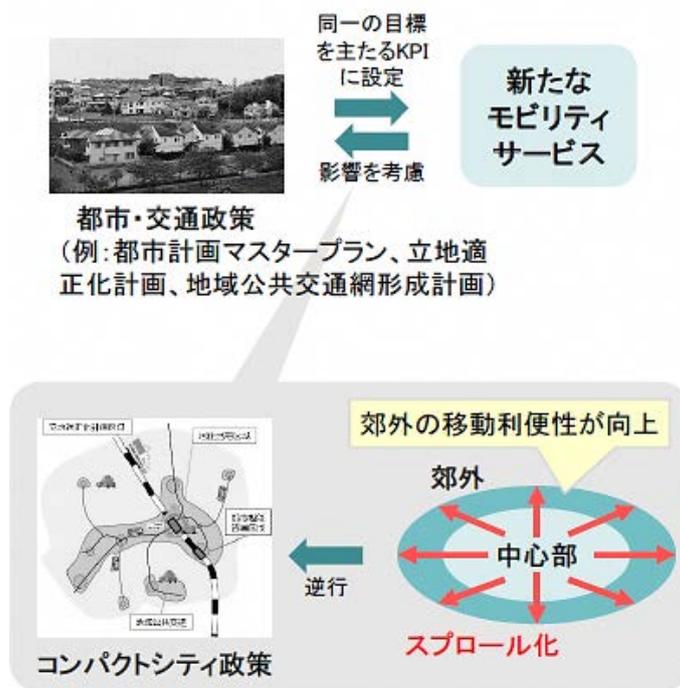
カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、将来的な自動運転サービス、など

関係プレイヤー	役割
鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉・教育サービス等の事業者。	バスやタクシー、さらには都市・住宅開発や商業・娯楽施設を提供してきた鉄道事業者も多く、このような民間事業者の役割が重要。

④ 対処すべき課題と今後の取組方向性

[課題]持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化

場合によっては郊外での移動利便性が向上することで都市のスプロール化を招く可能性があり、まちづくりにおいてこれまで進めてきたコンパクトシティ政策に逆行する影響を与えかねない。このため、新たなモビリティサービスの実現に向けては、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要である。



【参考・出典】

・国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会「中間とりまとめ」(平成 31 年3月 14 日公表)
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport.tk_000089.html

3 他都市の取組

～国土交通省「新モビリティサービス推進事業」より

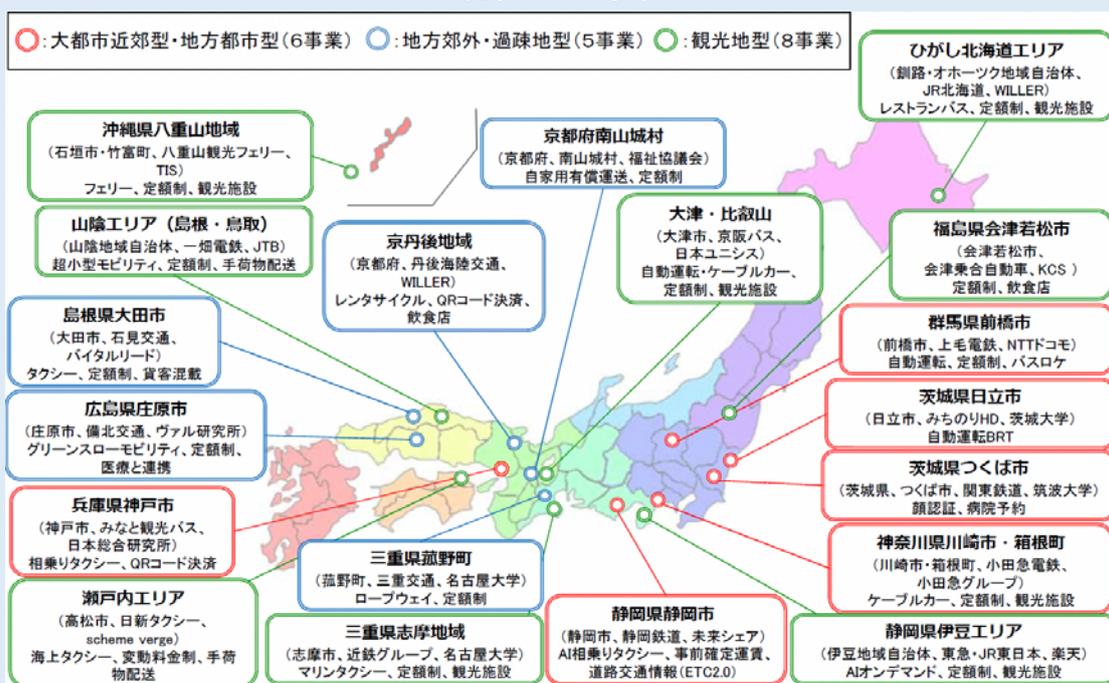
地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進めることを目的として、全国各地で MaaS の普及が進められています。

ここでは、国土交通省「新モビリティサービス推進事業」において、今年6月に選定された先行モデル 19 事業より他都市の事例をご紹介します。

国土交通省「新モビリティサービス推進事業」

- ・国土交通省では、全国各地のMaaS 等新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進するため、「新モビリティサービス推進事業」を公募しました(2019年4月より約1か月間)。
- ・応募51事業について、(1)大都市近郊型・地方都市型、(2)地方郊外・過疎地型、(3)観光地型の各地域類型ごとに評価し、全国の牽引役となる先駆的な取組を行うモデル事業として、**19事業の実証実験**について支援を行います。
- ・また、応募団体のうち、日本版 MaaS の実現に向け、官民連携で活動を推進する意欲がある団体については、経済産業省と連携したスマートモビリティチャレンジ推進協議会における情報共有・助言等を通し、取組の実現に向けて支援をしていきます。

<先行モデル事業>



出典:国土交通省 令和元年6月18日報道発表資料 日本版 MaaS の展開に向けて地域モデル構築を推進！
別紙1 http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000150.html

1 大都市近郊型・地方都市型(神奈川県川崎市・箱根町)

大都市近郊型・地方都市型として選定された事業の中から、「神奈川県における郊外・観光一体型 MaaS 実証実験」をご紹介します。

(1) 実験の概要

神奈川県内の郊外住宅地と観光地の双方で一体的に、複数の交通サービスや生活サービスの検索・決済等ができる MaaS アプリを提供するとともに、交通と生活・観光サービスがセットになったパッケージ商品を MaaS アプリ上で提供する。地域特性を踏まえたパッケージ商品を企画・提供し、公共交通利用促進や交通混雑緩和などの地域の課題の解決を目指す。

(2) 推進協議会構成員

神奈川県、川崎市、箱根町、小田急電鉄(株)、小田急バス(株)、小田急箱根ホールディングス(株)

<交通サービス利用中心のライフスタイルの転換へ>

交通サービスを適材適所で組み合わせることで、自家用車と同等以上の便利さを提供し、**交通サービス利用中心のライフスタイルを提案する**

■ お客さまの体験の例

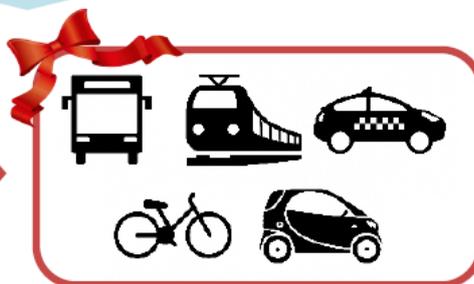
ショッピングも鉄道とバスで行けば
渋滞や駐車場の入庫待ちがなく、
ビールも飲めて、家族との時間も増えた！



公共交通での観光は高く面倒と
思っていたが、フリーパスなら安く、
いざとなればアプリからタクシーを
呼べるから便利！

体験を積み重ねることで…

自家用車移動が中心の
ライフスタイル



交通サービス利用中心の
ライフスタイル

Copyright 2019 Odakyu Electric Railway Co.,Ltd. All Rights Reserved.

出典:国土交通省 第2回 MaaS 関連データ検討会 配布資料5

MaaS アプリ「EMot」とオープンなデータ基盤「MaaSJapan」のデータ連携について

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html

(3) アプリの概要

■名称:EMot(エモット)

■サービス開始:令和元年10月30日(水) iOS版、11月11日(月)Android版

■利用料:無料(電子チケットを購入の場合は別途料金が発生)

アプリをダウンロードいただいた方であれば、どなたでもご参加可能です。

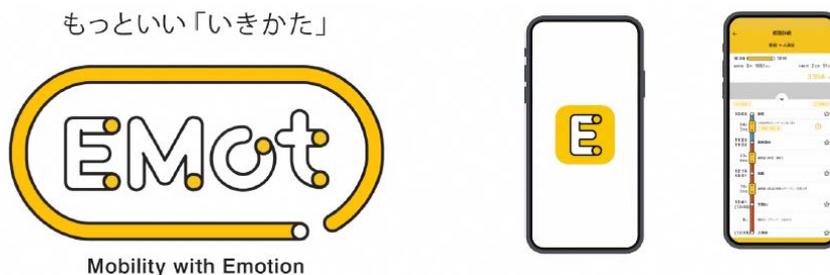
■基本機能

①複合経路検索サービス

- ・鉄道やバスに加え、タクシーやシェアサイクル等を組み合わせた**経路検索**
- ・経路検索結果から連携しているアプリ・サイトへ遷移しての**モビリティの予約・決済**
- ・保有している**定期券情報や購入した電子チケットが考慮**された経路検索

②電子チケットの発行

- ・フリーパス等の**企画券**や生活サービス施設などの**電子チケット**の購入
- ・ショッピング等に応じて無料でモビリティが利用できる**特典チケット**の発行
- ・フリーパス等と連携した**優待施設情報**の取得



Emotion (感動させる) + Mobility (モビリティ)

EMot (エモット) は、日々の行動の利便性をより高め、新しい生活スタイルや観光の楽しみ方を見つけられるアプリ

(4) EMot が展開する3つの実証実験

EMot の持つ2つの機能(「複合経路検索」「電子チケット発行」)に、小田急電鉄(株)が提供する独自サービスを加えた3要素の有効性等を検証するため、3つの実証実験^{※1}を実施します。

※1 3つの実証実験のうち、国土交通省「新モビリティサービス推進事業」として実施されるものは、新百合ヶ丘エリアにおける「郊外型MaaS」および箱根エリアにおける「観光型MaaS」となります。

■ 郊外 (新百合ヶ丘エリア)

通勤は公共交通利用率が高いが、買物等の私用は自家用車の利用率が多い
→MaaSにより買物等の私用での公共交通利用増を目指す

■ 観光地 (箱根エリア)

私用時の自家用車の機関分担率が高く、交通渋滞等の課題を抱える
→MaaSによる周遊性向上と交通渋滞の緩和を目指す

■新百合ヶ丘エリアにおける「郊外型 MaaS」

期間: 令和元年 10 月 30 日(水)～令和2年3月 10 日(火)(予定)
 概要: 商業施設「新百合ヶ丘エルミロード」にて2,500円以上(税込)お買い上げの方を対象とした、新百合ヶ丘駅を発着する **小田急バスの往復無料チケットの発行**



■箱根エリアにおける「観光型 MaaS」

期間: 未定 ※2～令和2年3月 10 日(火)(予定)
 ※2 台風 19 号の影響を踏まえ実験開始時期を延期
 概要: 箱根エリアのさまざまな交通サービス(登山電車、ケーブルカー、ロープウェイ、遊覧船、バス等)が **自由に乗り降り** できることに加え、箱根周辺の温泉や観光施設など、約70 のスポットが **優待割引料金** になるお得なきっぷ「**デジタル箱根フリーパス**」を販売



1. Select



EMotのチケットストアから箱根フリーパスのチケットを購入してください。

2. Tap



乗車する直前にマイチケットタブの箱根フリーパスチケットの「使う」ボタンを押します。

3. Get on



表示されたアニメーション画面を乗車時に駅係員に提示してください。

■小田急新宿駅・新百合ヶ丘駅における「MaaS×生活サービス」

新宿・新百合ヶ丘エリアにおける取組として、新宿・新百合ヶ丘駅構内の「おだむすび」「箱根そば」「HOKUO」のいずれかの店舗で1日1回利用できる定額制チケット(アプリ内で購入。ご購入日から30日間有効の10日券、30日券)を販売。



1. Select



EMotのチケットストアから飲食サブスクのチケットを購入してください。

2. Scan



EMotのMyチケット欄にある飲食サブスクチケットをタップし、対象店舗内・レジにて貼付されている2次元コードを読み込んでください。

3. Get



表示されたアニメーション画面を店員に提示し、ご提供メニューの中から好きな商品をご注文いただき(お好きなパンを選んでレジへお持ちいただき)、商品を受け取ってください。

【参考・出典】

- 国土交通省 令和元年6月 18 日報道発表資料 日本版 MaaS の展開に向けて地域モデル構築を推進！
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000150.html
- 国土交通省 第2回 MaaS 関連データ検討会 配布資料5 MaaS アプリ「EMot」とオープンなデータ基盤「MaaSJapan」のデータ連携について
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html
- 小田急電鉄(株) 令和元年 10 月 30 日ニュースリリース 10 月 30 日、MaaS アプリ「EMot(エモット)」サービスイン
<https://www.odakyu.jp/company/about/news/>
- EMot <https://www.emot.jp>

2 地方郊外・過疎地型(三重県菰野町)

地方郊外・過疎地型として選定された事業の中から、「こもののおでかけを MaaS で便利にするプロジェクト」をご紹介します。

人口約4万人の三重県菰野町では、集落が分散し公共交通不便地域が広がるなか、鉄道や路線バスのほか、町が運行しているコミュニティバスやオンデマンド交通ののりあいタクシーなど様々な交通手段を組み合わせ、公共交通を確保しています。

菰野町 MaaS「おでかけこもの」の実用化を目指すなかで、**鉄道・バスとオンデマンド乗合交通タクシーの円滑な結節**(網全体のシームレス検索・予約サービス導入が大前提)や、**コミュニティバス運行効率化**などを進めることが期待されています。

(1) 実験の概要

町民の生活利便性・来訪者の移動利便性の向上を目的に、地域公共交通網全体の検索・予約システム作成及びオンデマンド乗合交通の配車のAI化を行い、地域公共交通のニーズ把握とKPI向上を図る。

(2) 実施主体(菰野町地域公共交通会議)

菰野町、近畿日本鉄道(株)(鉄道)、三重交通(株)(路線バス、コミュニティバス)、(有)尾高(のりあいタクシー)、御在所ロープウェイ(株)(ロープウェイ)、菰野町社会福祉協議会(公共交通空白地有償運送)、国土交通省中部運輸局、三重県、名古屋大学、ほか



(3) 令和元年度の取組

コミュニティバスとのりあいタクシーを乗り継いで利用してもらうため、町内全てののりあいタクシーの乗降場所間の移動や、コミュニティバスや近鉄湯の山線、三重交通路線バスとの乗り換え案内などが検索できるようにするとともに、のりあいタクシーの予約も行えるようにします。また、多言語対応として、外国人旅行客だけでなく、町内在住、在勤の外国人の方も公共交通を利用できるようにします。令和2年1月から2月の間にインターネットに接続できるパソコンやスマートフォンなどから実際に利用していただけるように、進められています。

<町内公共交通の例>

■菟野町のりあいタクシー(受託者:(有)尾高)

事前に電話予約することで、駅や公共施設、金融機関、病院など町内各所に設置された最寄りの乗降場所から乗車でき、エリア内の乗降場所へ向かうことができます(2エリア・計162か所)。その際、目的地や経路が近い方々で乗り合わせとなることもあります。また、コミュニティバスに乗り継ぐ場合、コミュニティバスの利用料(200円)は無料となります。

利用方法

- 1 コールセンターへ電話
☎ **059-396-0292**
☎ コールセンター: 各曜日
- 2 必要事項を伝える
- 3 乗降場所で待つ
- 4 乗車し、目的の乗降場所へ向かう
- 5 降車時に乗車料金を支払う

必要事項

氏名	電話番号 (携帯電話可)
人数	利用日時
乗りたい乗降場所	降りたい乗降場所

注意点

北部エリア
南部エリア
間の行き来は不可

NORTH
X
SOUTH

乗車人数は
1台につき**4**人まで

運賃

1人1乗車につき

大人 12歳(中学生)以上
400円

小学生・高齢者・障がい者
300円

※小学生未満は無料

■コミュニティバス(受託者:三重交通(株))

路線バスなどの公共交通が通っていない区間を補うため、コミュニティバス「かもしか号」を7コースに分けて運行しています。

発車時刻表

下記は主要なバス停の発車時刻表です。路線図の色ごとに色分けをしています。

菟野駅発	8	1	2	6	7	3	9
菟野山方面	6						
	10 57	7 05	28				
	8						
	03	9 05	35				
	10 34	56					
	38	11 平18					
		12 土10					
	01	13 55					
	06 平29	14					
	15 12 35						
	18 55	16 12 21 55					
	50	17 50					
	50	18 50					
		19					

HP

その他の時刻表は町のホームページで確認できます。

コミュニティバス町ホームページ



かもしか号

運賃

どこまで乗っても

大人 12歳(中学生)以上
200円

小学生・高齢者・障がい者
100円

※小学生未満は大人1人につき1人まで無料

【参考・出典】

- 国土交通省 令和元年6月18日報道発表資料 日本版 MaaS の展開に向けて地域モデル構築を推進!
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000150.html
- 菟野町 MaaS「おでかけこもの」
<http://www2.town.komono.mie.jp/www/contents/1568969423110/index.html>
- 菟野町「公共交通」
<http://www2.town.komono.mie.jp/www/contents/1001000000029/index.html>
- 菟野町 広報こもの 令和元年10月号 No.710
<http://www.town.komono.mie.jp/k-backno/backnumber.html>

3 観光地型(ひがし北海道エリア)

観光地型として選定された事業の中から、「ひがし北海道観光型 MaaS における移動及び車両データ収集、利活用実証」をご紹介します。

(1) 実験の概要

ひがし北海道地域において、主に旅行者による利用を想定し、WILLERS MaaSアプリにより鉄道、バス、超小型モビリティ等を組み合わせて、移動ルートの検索・予約・決済を一括して行い、観光目的地を周遊しやすくするサービスを提供。

利用データなどを事後に分析して利用者のニーズを把握し、地域の関係者とともに関光地の魅力向上に活用する。

(2) 参画する事業者等

WILLER(株)、JR 釧網本線維持活性化沿線協議会、JR 北海道、阿寒バス(株)、網走バス(株)、斜里バス(株)、くしろバス(株)、金星釧路ハイヤー(株)、(有)阿寒観光ハイヤー、(株)網走ハイヤー、(株)斜里ハイヤー、ひがし北海道自然美への道 DMO、AZAPA(株) 等

(3) 実施地域

JR 釧網本線を軸とした沿線9市町村

(釧路市・弟子屈町・釧路町・標茶町・鶴居村・網走市・斜里町・小清水町・清里町)



(4) ひがし北海道ネイチャーパス

「ひがし北海道ネイチャーパス」とは、北海道の道東地方をスムーズに周れる スマホ型のツアーパス です。周遊のベースは JR 釧網本線と路線バスなどの4つの公共交通が利用できるフリーパス をメインに、追加オプションで「交通」と「アクティビティ」が選択できる という商品内容で、パス利用者のみが受けられる割引や特典もあります。

■ネイチャーパスに含まれるもの

- ・JR 釧網本線3日間もしくは4日間フリーパス【選択制】
- ・斜里バス路線 2 回乗車券(斜里バス)
- ・あばしり観光施設めぐりバス 1 日乗車券(網走バス)
- ・摩周線バス 2 回乗車券(阿寒バス)

■利用方法

予約・購入後にスマートフォンで取得した電子クーポン画面を指定された窓口で提示

■追加オプション

ネイチャーパス購入者特典として、割引額で利用することができます。

「交通」には、目的地への移動を補完する便利な交通手段として、例えばパーソナルモビリティ i-ROAD[※]、観光タクシーや阿寒ビークルなどがあります。

「アクティビティ」には、例えばカヌー体験やホーストレッキングなど北海道の自然や文化を楽しめる観光オプションがあります。

※ パーソナルモビリティ i-ROAD…トヨタ自動車が開発した最先端の新たなモビリティ。雄大な大自然を肌で感じながら、既存の公共交通だけでは行くことのできない、絶景ポイントへのラストワンマイルの移動を手軽に楽しめます。



(5) WILLERS アプリ

ひがし北海道と京都丹後鉄道沿線地域を対象エリアとして、8月から観光 MaaS アプリケーション「WILLERS アプリ」によるサービスの提供が開始されました(Android 版:8月、iOS 版:10月28日)。

WILLERS アプリは、出発地と目的地の2地点を検索できるだけでなく、途中5か所までの経由地を指定して検索 ができます。その 経由地は駅や空港、バス停、観光地のほか、レストランバスやカヌーといったアクティビティも選択し、滞在時間を設定 することができます。この検索結果にはルート周辺のアクティビティがリコmendされ、予約が必要な交通と一緒に予約することができます。

行きたい観光地や体験したいアクティビティと、そこに行くための交通を1つのアプリで検索・予約・決済 することで、より自由な個人旅行を簡単に楽しむことができます。

また、今後 多言語化することで、地方におけるインバウンドの観光をさらに簡単・便利 にします(令和2年1月予定)。



【参考・出典】

- 国土交通省北海道運輸局 令和元年8月22日プレス情報 日本版 MaaS の「先行モデル事業」交付式を開催します！～ひがし北海道で観光地型 MaaS の実証実験をスタート～
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/press/index.html>
- WILLER(株) 令和元年5月9日プレスリリース ひがし北海道の周遊がもっと簡単便利に！「交通」と「アクティビティ」がお得に選べる。個人旅行の体験価値を変える新商品「Eastern Hokkaido Nature Pass」通年販売開始
http://www.willer.co.jp/news/press/2019/0509_3616/
- WILLER(株) 令和元年7月19日プレスリリース WILLER が「ひがし北海道」と「京都丹後鉄道沿線地域」で観光 MaaS アプリを8月にリリース
http://www.willer.co.jp/news/press/2019/0719_3747/

4 横浜市の取組

横浜市においても、民間企業等の技術やノウハウを活用し、MaaS等の新たなモビリティサービスの概念を取り入れた取組が郊外部と都心臨海部それぞれの地域で進められています。

ここでは、横浜市内で実施されている取組についてご紹介します。

1 旭区若葉台オンデマンドバス／郊外部における取組

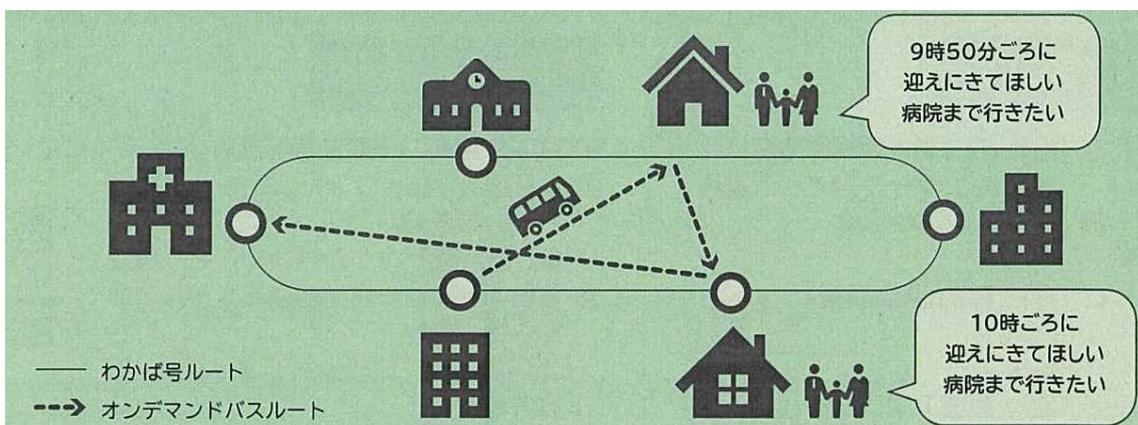
横浜市は「SDGs 未来都市」として国から選定され、平成 31 年1月 18 日にソフトバンク(株)と「SDGs 未来都市・横浜」の実現に向けた包括連携協定を締結しました。ICT を活用した地域における移動手段の充実に関する取組について協議を進めた結果、ソフトバンク(株)のグループ会社である MONET Technologies (株)との取組を行うことになりました。

その取組が、旭区若葉台エリアでのオンデマンドバスの実証実験です。高齢者や子育て世代など、誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思えるまちの実現を目指して、これまでに2回実証実験が実施されました。実施にあたっては、地域でコミュニティバス「わかば号」を運行する(一財)若葉台まちづくりセンターが運営主体となり、MONET Technologies (株)が配車プラットフォームを提供、ヨコハマSDGsデザインセンターが地域の「取組」と企業の「技術」のマッチング及び実施に向けたコーディネートを行いました。

(1) オンデマンドバスについて

オンデマンドバスとは、時刻表や指定ルートを持たず利用者の要望に合わせた運行を行う乗合のバスです。スマートフォンの専用アプリを使って、乗りたい日時と場所、行き先を登録して利用します。

<オンデマンドバスイメージ>





(2) 実証実験の概要

	第1回	第2回
利用対象者	旭区若葉台にお住まいの方 30 名程度	旭区若葉台にお住まいの方・お勤めの方 人数制限なし
実施期間	平成 31 年 3 月 20 日～3 月 26 日	令和元年 7 月 11 日～8 月 9 日 (7 月 27、28 日運休)
運行時間	9:00～17:00	7:00～20:00
走行エリア	若葉台地区	若葉台地区及び近隣施設
運賃	無料	無料

(3) 第2回実証実験結果

利用条件	187 名の登録 ・iPhone、Android(Android は 7/29～)所有者 ・若葉台地区に在住・在勤・在学
利用件数	388 件(のべ 851 名)
ご意見	・運行時間帯や所要時間について満足 →80%以上 ・今後サービス化されたら利用したい →98% ・乗降ポイント(バス停)がわかりづらいなどのアプリ改善要望あり

- 時間別では、8時、10時、15時～16時、18時台での利用が多く、乗降場所では地区センターや保育園などでの利用が多く、買物や保育園送迎の利用が多かった
- 結果を踏まえ、運行方法やシステム改善と並行して、有償サービス実施に向けた料金徴収の仕組みや施設連携、運営スキームの検討等を進める

【参考・出典】

- ・横浜市温暖化対策統括本部 平成 31 年 3 月 4 日記者発表資料
「住みたい」「住み続けたい」まちの実現に向けたオンデマンドバスのテスト走行を旭区若葉台で行います
<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/ondan/2018/0304kishahappyyou.html>
- ・ヨコハマ SDGs デザインセンター 令和元年 6 月 17 日記者発表資料
～「住みたい」「住み続けたい」まちの実現を目指して～旭区若葉台オンデマンドバス利便性を UP した第2回実証実験スタート
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/ondanka/futurecity/designcenter.html>
- ・経済産業省 第2回多様なモビリティ普及推進会議(令和元年 9 月 30 日) 資料6 横浜市のモビリティの取組
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/002.html

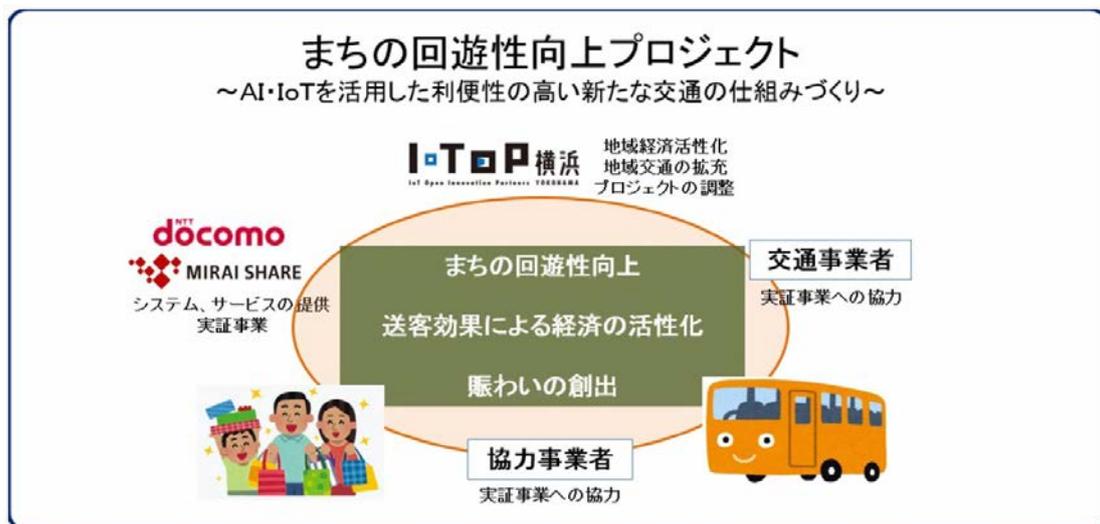
2 まちの回遊性向上プロジェクト／都心臨海部における取組

横浜市と(株)NTTドコモと(株)未来シェアは、IoT 等による新ビジネス創出を促進する「^{AI・トップ}横浜」の取組として、平成 30 年度に「まちの回遊性向上プロジェクト」を立ち上げ、みなとみらい 21・関内地区において、オンデマンド乗合交通システム「AI運行バス」の実証実験を実施しました。今年度も、昨年度に引き続き、実証実験第2弾を実施しました。

(1) まちの回遊性向上プロジェクトについて

今後、インバウンド、観光客の増加が見込まれる中、都心臨海部をはじめ、人々が様々な目的に応じて移動できるよう、幅広い交通手段による回遊性づくりは横浜市にとって喫緊の課題です。

まちの回遊性向上プロジェクトでは、新たな交通サービスの実現により、観光客・来街者の需要に応じた交通環境を整備することで、街の回遊性を向上させ、周辺施設への送客効果による 経済の活性化、にぎわいの創出 に寄与することを目指しています。



(2) AI運行バスについて

スマートフォン等を用いて、観光施設やグルメスポット、イベント情報を検索し、検索結果から、降車ポイントを指定し、その後、最寄りの乗車ポイント、乗車人数、乗車時間を指定して回遊できます。さらに、リアルタイムな観光情報やクーポンを獲得 できるため、まちを楽しめます。



(3) 第2弾実証実験の概要

■運行日時

令和元年 10 月 10 日(木)～20 日(日) 10 時 00 分～21 時 00 分

※10 月 12 日(土)、13 日(日)は台風のため運休。

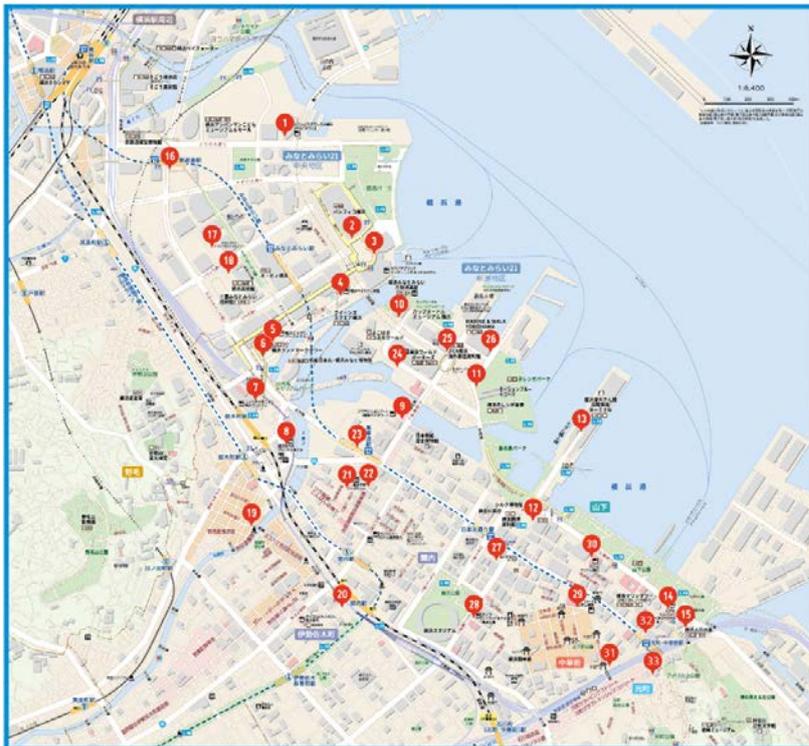
■乗車方法

- ①スマートフォンでAI運行バス専用アプリをダウンロードするか、Web アプリの登録ページで、観光施設一覧などから降車ポイントを指定
- ②最寄りの乗車ポイント、乗車人数、乗車時間を指定して予約(乗車料は無料)

■第2弾実証実験の特徴

- ・タクシー車両に加え、ニーズの高いルート(桜木町、赤レンガ、パシフィコ横浜など)には、横浜市交通局が小型バスの運行により参画
- ・車いすなどに対応したユニバーサルデザイン車両の配車機能を追加

▼乗降ポイントは、商業施設、宿泊施設等 33 か所



▲ A I 運行バス



▲ 交通局小型バス

【参考・出典】

- ・横浜市経済局 平成 30 年 10 月5日記者発表資料
I-TOP 横浜「まちの回遊性向上プロジェクト」始動！「AI 運行バス」の実証実験を開始します
<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/keizai/2018/20181005-024-28262.html>
- ・横浜市経済局・交通局 令和元年 10 月3日記者発表資料
I-TOP横浜「まちの回遊性向上プロジェクト」実証実験第2弾を実施します！
<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/keizai/2019/1003itopaiunkoubus.html>
- ・AI運行バス <https://yokohama.ai-bus.jp/index.html>