

幕張新都心モビリティコンソーシアム モビリティ利活用WG (第2回) 議事要旨

1 日時 令和3年6月29日(火) 15:30～17:00

2 場所 オンライン開催

3 出席

イオン株式会社
イオンコンパス株式会社
株式会社ヴァル研究所
株式会社ウェザーニューズ
株式会社NTTドコモ千葉支店
京セラコミュニケーションシステム株式会社
株式会社建設技術研究所
コストコホールセールジャパン株式会社
JFA夢フィールド幕張温泉湯楽の里
株式会社JTBコミュニケーションデザイン
株式会社JTB総合研究所
損害保険ジャパン株式会社
株式会社千葉ロッテマリーンズ
ビー・トランセホールディングス株式会社
東日本旅客鉄道株式会社千葉支社
株式会社幕張メッセ
丸紅ネットワークソリューションズ株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
三井不動産株式会社
三井不動産レジデンシャル株式会社
三ツ矢エミタスタクシーHD株式会社
神田外語大学
久留米工業大学 インテリジェントモビリティ研究所
公益財団法人千葉市観光協会
公益財団法人日本サッカー協会
幕張ベイタウン自治会連合会
千葉県
千葉市

4 議題

- (1) 第1回WGの振り返り
- (2) モビリティ利活用WGの今後の進め方
- (3) 意見交換
- (4) プロジェクト提案(東日本旅客鉄道株式会社千葉支社)
- (5) まとめ、事務連絡

5 配布資料

資料1 WGの振り返り

資料2 モビリティ利活用WGの今後の進め方

資料3 ヒアリングシート（案）

資料4 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社プロジェクト提案書（非公表）

■議事内容

1. 開会

2. 議題

（1）第1回WGの振り返り

千葉市より、資料1に沿って説明。

（2）モビリティ利活用WGの今後の進め方

イオンコンパス株式会社より、資料2に沿って次のとおり説明。

【今後の進め方】

モビリティ利活用WGとして、2023年の新駅開業をマイルストーンとして取り組んでいく。

【2021年に取り組むべき事項】

- ① 幕張新都心において、デマンドバスやシェアサイクル、電動キックボードなどのモビリティをどのように取り入れるべきか、域内交通の最適化に向けて検討していく。
- ② ヒアリングシートなどを活用しながら、各施設の資源やニーズを把握していく。
- ③ WGだけでは時間も限られるため、専門部会であるPTの立上げに向けて取り組む。

（3）意見交換（グループワーク）

テーマ 各施設（団体）における課題について

（グループ1）

- ・アクセス面では、千葉市の協力によりシェアサイクルを整備している。
- ・徒歩では駅から相当かかるので、自社のシャトルバスを走らせているが、コスト面で大きな課題がある。
- ・施設の利用にあたって、ほとんど自家用車だがバス利用も多い。また、特に夕方は帰宅する利用者が多く、定員数が限られておりシャトルバスに乗れないケースもある。その場合、シェアサイクルや路線バスを案内する。
- ・初めての方は、シェアサイクルを利用できるか疑問である。
- ・駅から目的地までの検索や案内は充実しているが、目的地から次の目的地までの案内がない。
- ・新駅開業にあたって土地の権利関係により調整が難しいこともあるが、情報提供や来訪者が使いやすい形で整備できればよい。
- ・学生は、徒歩で海浜幕張駅から大学まで通学する学生が多い。また、路線バスもあるのでこちらも利用している。
- ・通学の際の防犯対策など安全面の確保が重要である。
- ・授業後に、大規模商業施設や球場へアクセスしやすい環境があるとよい。
- ・海浜幕張駅からタクシーを利用する際、近場の利用が多い。
- ・タクシーは費用がやや高いため、地域の利便性を高めることを考えると、周遊バス（ハイエ

ースサイズ)があるとよい。

(グループ2)

- ・シェアサイクルやバスなどたくさんあるが何が動いているのかわからない。
- ・無料送迎バスを提供しているがコストが高い。また、決められた時間にしか走れないので他の交通手段はないか不便との声もある。
- ・シェアサイクルが2年前に始まってから少し人の流れが変わった(回遊性が生まれたのではないか)。
- ・パーソナルモビリティが有効と考える。
- ・サービスを提供する側としては、コストや稼働率を改善させたい。
- ・モノを運ぶことについての意見もあり、ヒトだけでなくモノの輸送により稼働率を高めることができるのではないか。
- ・幕張に暮らす人でさえ、普段使い慣れている人以外、何の乗り物があるかわからない状態なので見える化が必要である。その仕掛けとしてプラットフォームの環境づくりをしてほしい。
- ・「利便性の向上」と「提供者のコスト」は相対するものだが、利便性の向上を図りながら、既存の乗り物の利活用(路線バスの相乗り)に取り組んでいるところもある。
- ・駅から徒歩15分という拠点が多いため、歩く場合は遠く、自動車に乗るまでもない距離感となっている。従って、歩くことも一つの移動手段と考えると、歩いて楽しいまちづくりの観点も必要と考える。

(グループ3)

- ・他の施設と比べると徒歩で15～20分かかるので駅から遠く、海浜幕張駅から施設まで直行便のバスが出ているが乗車率が高い。他のモビリティもあればよい。
- ・海に近い拠点では風の影響を受けやすい(キックボードなどのモビリティには影響があるのではないか)。
- ・幕張新都心には魅力的な大規模商業施設があるのに、施設から距離が遠いので生かしきれていない。そのため、施設への来場前や来場後に、大規模商業施設で買い物をする人がそんなに多くないのではないかと捉えている。
- ・基本的には駅から施設、施設から駅までの行き来のみをしている人が多い。回遊性の向上が課題であると認識している。
- ・モビリティは海外のものも参考にするのもよいのではないか(ハワイのトロリーなど)。また、日本の観光地でも、長い期間活用されているモビリティもあるので、それを参考として考えるのもよい。
- ・大規模商業施設では、利用者が手ぶらにはならないため、電動キックボードなどを導入する場合は工夫が必要となる。従って、バスや自動車サイズの自動運転車が適していると考え。
- ・雨にぬれずに行くためにアーケードを設置するのは予算的にも難しいため、屋根付きのモビリティが妥当な線である。
- ・大規模商業施設の利用者は、大部分が自家用車を使用して来場するため、幕張新都心の中心地の駐車場をつなぐ何かソフト的な取組みがあれば回遊性は向上するのではないかと考える。
- ・大規模商業施設に何かモビリティを展開する際は、自家用車を乗って来られない方を対象とした(ある程度偏った方向性)プランニングの方がよいかもしれない。
- ・幕張新都心は、魅力的な場所で目的を持っていく場所だが、目的が終了した後は他の場所に

行くときにどのような手段で行ったらいいのか、わかりづらい印象である。

- ・他の場所に行く際は、時間的にも待つ時間があり、人も多いので遠慮してしまうこともある。
- ・コンベンション施設としては、せっかく来てくれた来場者が幕張新都心を周回するよう回遊性の向上を図りたい。
- ・コンベンション施設では他施設と比べてイベントの主催者がいるので、新しい取組みを行うときは主催者の意向を確認しないといけない。
- ・モビリティの観点からは、施設と施設の移動のこともあるが、大規模施設内での移動においては施設内も相当距離があるため、電動キックボードなどのマイクロモビリティが適していると考ええる。
- ・幕張新都心で課題を考えるに当たっては、来訪者・従業員・居住者の三点の視点からそれぞれ分析すべきである。
- ・利用者の立場としては、幕張本郷からのアクセスと中心地周辺のアクセスを考え、その結合がうまくできるとよい。

(グループ4)

- ・海側へのアクセス（交通手段）がない。カフェなどがあり散策しながら海に行けると良い。
- ・車道に車両が多く駐車しており、景観が悪い。
- ・アウトレットなどの駅前施設では不便さを感じない。
- ・大規模商業施設のバス等利用者からはバスの本数を増やして欲しいと要望がある。
- ・ブロックごとに分かれており、歩くのは厳しい。
- ・雨天時は移動が徒歩であることが多いため、大変である。
- ・車移動は駐車場もあるため、問題ない。
- ・バスはあるが、乗るのが面倒（わかりにくい、近い距離だと結局歩く）である。
- ・モビリティは何があるかわからない。
- ・イベント時などは電車を1～2本遅らせて乗車してもらえそうな仕掛けがあれば良い（改札やホームが混雑するため）。
- ・複数の施設を回遊できる工夫が必要である。情報が取りにくいいためアプリなどで情報提供、予約など一元化できると良い。
- ・ビーチリゾートを売りにしたいが、防風林などもあり分断されているので厳しい。
- ・浜辺がある事を知らない。折角の海なのでもっと売り込みたい。

(4) プロジェクト提案

東日本旅客鉄道株式会社より、資料4に沿って紹介。

(5) まとめ、事務連絡

千葉市より、以下のとおり説明。

- ・グループワークでいただいた意見を踏まえ、改めて各施設（団体）における課題やニーズ、資源を把握するためにヒアリングシートによる調査を行っていきたい。
- ・今後、他のWGから中間報告等があった際には、モビリティ利活用WGの視点からも検証していくことになる。

4. 閉会