

幕張新都心MaaS マイクロモビリティWG サービス検討PT

討議用資料

2021.8.19

※2021.8.16提出資料に最終3ページを追加



文化が集まる、未来が集まる。





マイクロモビリティWGにおけるリーダー企業提示資料

マイクロモビリティWG 各PTの今後の進め方①

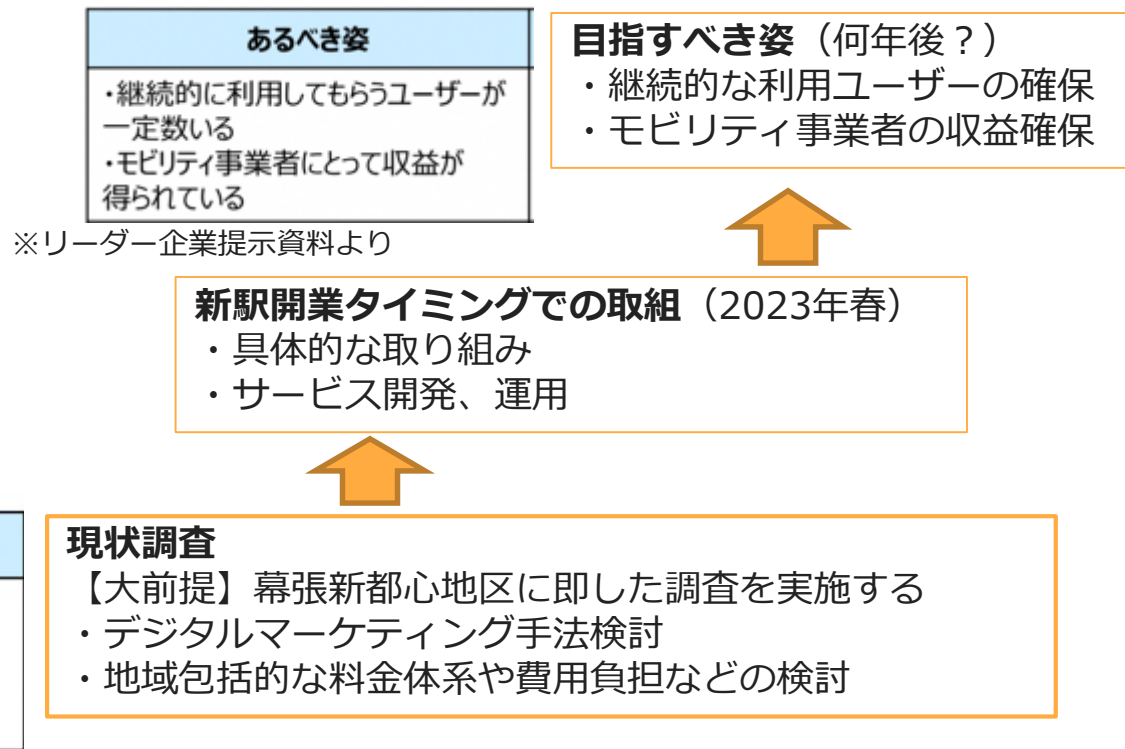


■PTについて

	あるべき姿	検討項目	PT参加企業
サービス 検討PT	・継続的に利用してもらうユーザーが一定数いる ・モビリティ事業者にとって収益が得られている	・デジタルを活用したお客様の誘客、送客 ・各種モビリティを一括利用できる方法やサブスク等のメニューの多様化	ヴァル研究所様、 JTBコミュニケーションデザイン様、 幕張メッセ様
リスク 検討PT	・モビリティを運行する上でのリスクが洗い出されている ・それらのリスクに対して対応ができています	・安全性（自動運転の事故、施設内～施設外の走行等）の検討 ・各種リスク・調整項目の洗い出し	MS&ADインターリスク総研様、 千葉大学様、 長谷川工業様
モビリティ 検討PT	・利用者が移動したいとき移動する手段に困らない状態	・拠点間を移動する手段や病院や新駅の利用を想定したモビリティの検討 ・街の賑わいや住民の回遊の活性化につながるモビリティの検討	アイシン様、久留米工業大学様、 三井住友海上火災保険様、 建設技術研究所様、 ベイトウン自治会連合会様



- ・幕張新都心ならではの実態に即したデジタルマーケティングおよびサービス観点から、調査・検討・まとめを行い、幕張新都心地域における新たなデジタルサービスモデルを提言する。（ベンダー・Sier目線や、モビリティ事業先行ではなく、地域の特性や実態視点が肝要）
- ・時間に合わせた運行ではなく、利用者の都合に合わせたオンデマンドや小型モビリティ（自転車など）を中心に、住民利用の相互補完へとつなげる議論を実施する。



※新駅開業を一つの検討タイミングと考えるが、
新駅および交通を中心として考えるものではない



1. 幕張新都心地域という独自性を軸に考える

幕張メッセやzozoマリンスタジアムなどにおける年間を通じた様々なイベントに、世界中から来街者が訪れる街。観光・MICEなど特徴的なターゲットも含む。



【実態】街に滞在したり、回遊することなく、イベント後は東京へ流れてしまう



来街者に対して、街の情報や店の情報、コミュニケーション醸成情報を積極的に発信し、行動変容を促し街の活性化につなげる（街を利用したビジネスマッチング）

・例：幕張メッセで名刺交換⇒街でデジタル名刺交換

同じ趣味の方たちが店などで集まりコミュニティを作る

移動手段（マイクロモビリティを含む）をあわせて提示

・例：オンデマンド交通

来街者利用以外の時間帯では、居住者も積極的に利用する魅力あるサービスを、買い物などにつなげてサービス運用。
WAONの活用も幕張らしさの体現ということができる。

※CEATECにおける乗合タクシー運用の例

イベントMaaS-乗合タクシー：会場→西船橋駅直行
1800円



イベントMaaSでは、CEATECからの帰宅が集中する時間に、会場の幕張メッセから西船橋駅（JR東日本・東京メトロ・東葉高速鉄道）までの区間を走行する乗合タクシーを、公式アプリケーションにて簡単に予約・決済しご利用いただけます。

実施内容
幕張メッセから、西船橋までの区間の所定ルートでの乗合タクシー運行

実施日時
2019年10月15日（火）～10月18日（金） 14:30～17:00
※最終日のみ 14:30～16:00

検討方法の整理

2. マイクロモビリティは手段であり、目的ではないことを再認識

幕張新都心地区における全体サービスモデル設計の中で、各モビリティに関する費用収支も併せて計算する。（モビリティ単独での黒字化は想定しない）

※国土交通省さま資料

(1) 超小型モビリティ導入事例の類型 

- 超小型モビリティ導入事例は、「業務・公務利用」「観光利用」「日常利用」と多岐に渡る。
- 全国において約6,000台の車両が導入されている。

超小型モビリティ導入事例の類型

業務・公務	観光利用	日常利用
配送業務の効率化（日本郵便・セブンイレブン）  訪問業務での活用（熊本県、宮城県、高松市等） 	離島や自然観光地の周遊利用（鹿児島、大分県、神戸市等）  温泉地等の滞在リゾートでの回遊性向上（石川県加賀市、南砺県等） 	都市部でのシェアリング日常利用（豊田市、安城市等）  中山間地や離島でのレンタル日常利用（長野県、大分県等） 



※WEB上写真



※WEB上写真

● 超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両。

HONDA The Power of Dream  ホンダ MC-B	トヨタ自動車 TOYOTA AUTO BODY  トヨタ車体 コムス	NISSAN  日産 ニューモビリティコンセプト (NMC)	TOYOTA  トヨタ I-ROAD
NTN TAJIMA WATERY CORPORATION  NTN・タジマ	ノイエス  ノイエス フリー	KOBOT  コボット コボットθ	HTM-Japan  HTM-Japan

※国土交通省さま資料

全国で約6,000台導入



※WEB上写真



■ 街を利用したビジネスマッチングサービス

要検討事項：

- ・ サービス主体者
- ・ サービスモデル設計
デジタル利用者想定とユーザーエクスペリエンス策定
利用者増に向けたタッチポイント造成取組

この収支の中で、マイクロモビリティ関連の費用もまかなう
(マイクロモビリティの有料化も当然実施)

【収入】

- ・ 利用者負担
- ・ ステークホルダ負担（利用される店やサービス）
- ・ 広告
- ・ その他

【費用】

- ・ 設備費
- ・ 広告費
- ・ システム利用料
- ・ サポート費用
- ・ その他もろもろ

本議論の深堀を、P T ・ WG内、および他のWGとも連携して実施いたしてまいりたい。



現在ご検討いただいているモビリティ利用時の保険とあわせ

■ 街の中で過ごす際の全体的な保険

- ・ 関係者と情報をやり取りした際の、情報取り扱いに関する保険
（個人情報・営業情報）
- ・ 心理的に相手を傷つけたなどコミュニケーションに関する保険
- ・ 身体的に相手を傷つけたなどコミュニケーションに関する保険
- ・ 信用スコアとの連携
- ・ その他保険、保証

などにつきまして

包括的または個別でのご検討を頂ければ大変ありがたいです。



現在ご検討いただいているモビリティの検討とあわせ

■ 一般人向け個人行動用（キックボードや自律移動モビリティ・超短距離接続）

・ 駅と駅周辺の店舗、および店舗間、イベント実施場所の移動に使えるまちなかチョイノリ（お酒を飲んでいても乗れるものだとさらにうれしいです）

■ 一般人向けオンデマンド大容量輸送（イメージはバス・短距離接続）

- ・ 幕張メッセと海浜幕張駅間
- ・ 幕張メッセと新駅・イオンモール間
- ・ zozoマリンスタジアムと海浜幕張駅間
- ・ zozoマリンスタジアムと新駅・イオンモール間
- ・ ホテルなど大規模施設で数時間過ごした後の、駅輸送
- ・ イオンモールをハブにしたまちなか移動

■ ハイエンド向け（イメージはタクシー・中距離含む）

・ 一般人向けオンデマンド路線を軸に、サービス・金額は高く、柔軟で快適な移動を実現。MICE来場者やVIP向け。周辺だけでなく、高級レストランなどの移動も含む

などにつきまして

可能な範囲でのご検討を頂ければ大変ありがたいです。

第1・2回リスク検討PT検討事項

中間報告

海浜幕張のマイクロモビリティ（以下、モビリティ）に関する課題/原因仮説/検証事項について

実証実験

社会実装化

課題

- ✓ モビリティにおいて統一（標準化）されたルール（マニュアル）が整備されていない
- ✓ モビリティにおけるヒヤリ・ハットや事故情報が共有されていない。また、原因分析・対策（未然防止策・再発防止策）が十分に検討されていない

- ✓ 利用者等へのルール（マニュアル）の周知手法が確立されていない
- ✓ 安全性を確保した上で利用されやすいルール（マニュアル）の整備が十分に検討されていない
- ✓ モビリティの特性に応じたリーズナブルな保険（対人・対物・搭乗者等）が設計されていない

原因仮説

- ✓ 複数異種のモビリティ設計者による議論がなされていない（例えば、車は標準の方向指示器はマイクロモビリティとしては不要か）
- ✓ 利用者や、モビリティと共存する歩行者などの意見を集約する必要がある
- ✓ 各社/団体がヒヤリ・ハット/事故情報やルール（マニュアル）を共有（オープンデータ化）し、原因分析/対策を検討/実行することで、当該地域におけるモビリティの走行に関する安全性を高めることができるのではないか

- ✓ ルールが整備されても利用者がルールを周知していないと安全性は保てない（利用者以外も同様）
- ✓ あまり安全面を考慮しすぎるルールでは、利用者にとって手軽さが軽減され実用的な運営が展開できない

検証事項

- ✓ 複数のモビリティを実際に走行する機会を設けて、意見を集約し、それらを踏まえて、モビリティを改良した上で、実証実験にて検証する
- ✓ ヒヤリ・ハット/事故情報やルール（マニュアル）の共有により当該地域におけるモビリティの走行に関するリスクをアセスメントすることができるかを検証する

- ✓ 利用者のみならず、非利用者からの意見を集約し、ルール（マニュアル）を構築する

幕張新都心モビリティコンソーシアム
マイクロモビリティWG
モビリティ検討PT

モビリティ検討PTのすすめ方のご相談

株式会社 アイシン
イノベーションセンター

CONTENTS

- 1.千葉市様、ドコモ様の意向の共有
- 2.モビリティ検討PTの考え方（案）
- 3.具体的なPTの進め方とゴールの姿

1. 千葉市様、ドコモ様のPTに向けた意向

マイクロモビリティWG 各PTの今後の進め方①



■PTについて

	あるべき姿	検討項目	PT参加企業
サービス 検討PT	- 継続的に利用してもらうユーザーが一定数いる - モビリティ事業者にとって収益が得られている	- デジタルを活用したお客様の誘客、送客 - 各種モビリティを一括利用できる方法やサブスク等のメニューの多様化	ヴァル研究所様、 JTBコミュニケーションデザイン様、 幕張メッセ様
リスク 検討PT	- モビリティを運行する上でのリスクが洗い出されている - それらのリスクに対して対応ができています	- 安全性（自動運転の事故、施設内～施設外の走行等）の検討 - 各種リスク・調整項目の洗い出し	MS&ADインターリスク総研様、 千葉大学様、 長谷川工業様
モビリティ 検討PT	利用者が移動したいとき移動する手段に困らない状態	- 拠点間を移動する手段や病院や新駅の利用を想定したモビリティの検討 - 街の賑わいや住民の回遊の活性化につながるモビリティの検討	アイシン様、久留米工業大学様、 三井住友海上火災保険様、 建設技術研究所様、 ベイトウン自治会連合会様

幕張地区をケースにあるべきモビリティの姿（モノ、サービス）の提示

2.モビリティPTの検討の考え方（案）

【幕張地区の特徴】

土地利用計画表

(単位: ha)
(Unit: ha)

土地利用区分 Land Use Classification	用地面積 Land Area		計 Total
	中心地区 Core Area	拡大地区 Expansion Zone	
タウンセンター用地 Town Center District	24.6	8.4	33.0
業務研究用地 Business and Research District	53.6	31.0	84.6
文教用地 Academic District	57.8	—	57.8
住宅用地 Makuhari Bay Town Residential District	41.6	—	41.6
新築住宅 Wakaba Residential	17.5	—	17.5
公園緑地用地 Park and Greenery District	107.8	3.8	111.6
公益施設用地 Public facilities District	19.9	16.8	36.7
道路及びその他の用地 Roads and other area	114.9	24.5	139.4
計 Total	437.7	84.5	522.2



幕張新都心は3 k m圏内に職、遊、学、住が計画的にエリア分けされた特徴的な都市
様々な本社、コンベンションセンタースタジアムもあり、他の地区からの往来も多数

2.モビリティPTの検討の考え方（案）

身体特性

ACTIVE

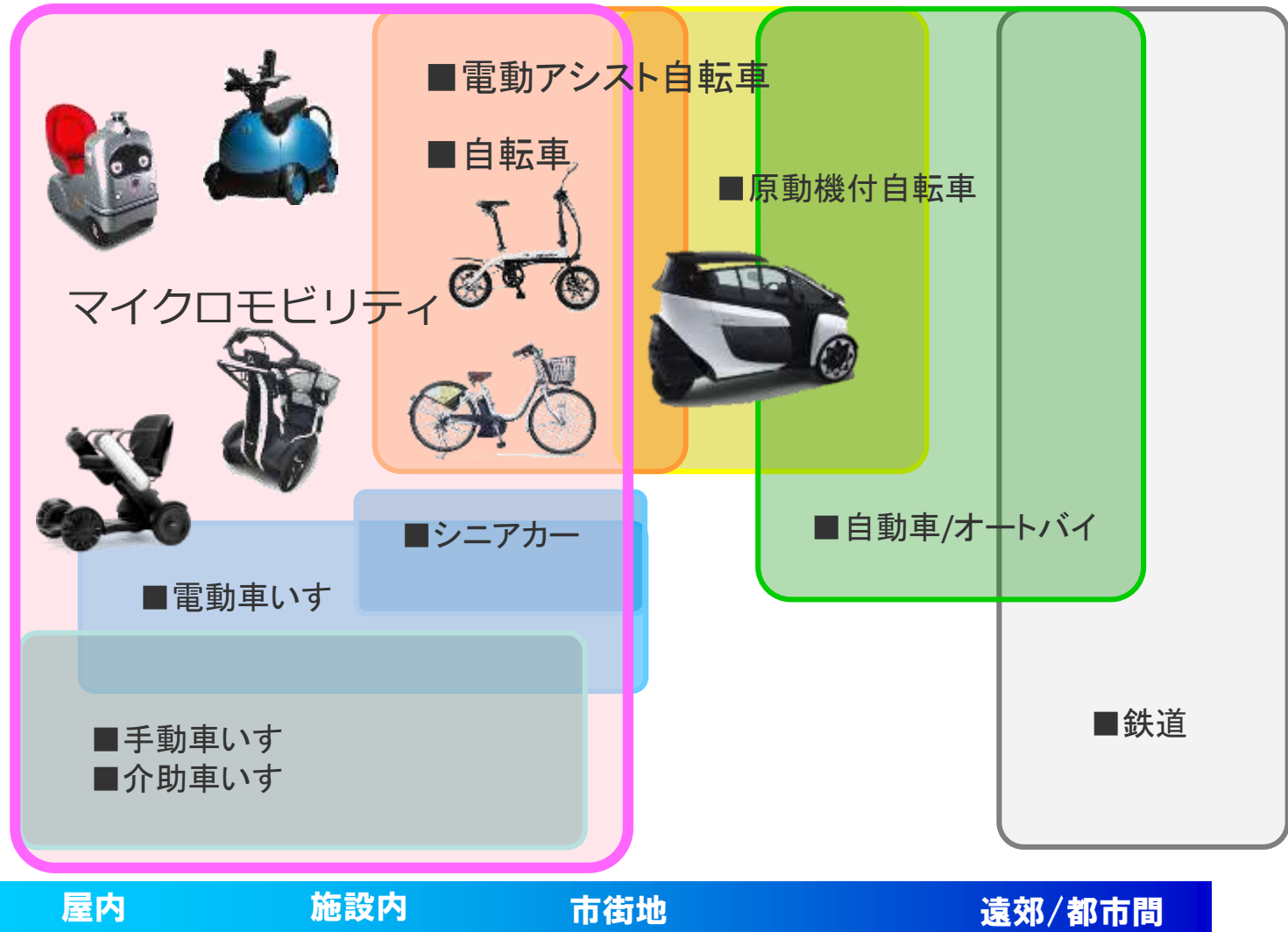
20～30代
主婦
通勤者

健常者

アクティブシニア
60～80代

ねたきり
PASSIVE

ハンディキャップ



ユーザーの身体特性、移動したい目的、距離によってモビリティは多様化

3.具体的なPTの進め方とゴールの姿

幕張地区のあるべきモビリティの姿（モノ、サービス）を検討するためのアクションプラン

- ①幕張エリアの各地区（職、遊、学、住）の移動の現状の把握→（現場洞察）
※住についてはベイトウン自治会様へのヒヤリング（現場を見ながら）
- ②既存手段の利用状況把握→（千葉市様ご協力による交通業者ヒヤリング）
- ③ターゲットユーザーの分類
- ④あるべき姿の議論、モノ、サービスの洗い出し
※まとめる必要は無いと思います。議論して多様な意見ができればOKかと
- ⑤あるべき姿に向けて幕張地区で取り組みたいコトの抽出 2～3案

スケジュールが
心配ですが....

モビリティ検討PTはケーススタディの幕張地区の現場を見て感じて、あるべき姿を検討する場にしたいと考えております

コロナ禍ではありますが、この機会に1回でも現場を見て、感じて議論できると幸いです