

都市型観光MaaSについて

東京都立大学都市環境学部観光科学科教授
金沢大学先端観光科学研究所特任教授
(公社)日本観光振興協会総合調査研究所所長
清水 哲夫

MaaS・都市公共交通関連の活動

- 都営交通の経営に関する有識者会議座長（東京都交通局）
- 多摩都市モノレール町田方面延伸沿線まちづくり検討会会長（町田市・多摩市）
- 浅草地区まちづくりビジョン策定委員会副会長兼基盤整備部会長（台東区）
- 利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議委員兼水辺空間活用ワーキング主査（東京都都市整備局）
- 大田区交通政策基本計画推進協議会副会長
- 南大沢スマートシティ協議会座長（東京都都市整備局）
- Digital Innovation City協議会有識者（東京都港湾局）

観光・交流による需要促進が成立の鍵を握るかもしれない公共交通整備プロジェクト

多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会(2021.12)

B案を基本として、地元市に対し、沿線まちづくり構想を策定するなど、**需要の創出に資するまちづくり**の深度化を促す→町田市と多摩市が連携し、実現に向けた沿線まちづくりの進め方やプロセスを検討中

団地再生を通じた**定住人口増加策**に大きく期待しがち
→自治体に覚悟があるか？



大学生・高校生の沿線流動を増やせるか？

→大学に留まってもらえるような支援施策は？
→放課後活動に魅力的な拠点を創出できるか？

観光・交流の需要創出策はどのくらい期待できるか？
→どのような分析を通じてエビデンスを示せるか？
(交通需要予測技術や事業評価技術を学んだ上でこの検討に参加したからこそこの気づき)

ルート検討委員会の検討結果を踏まえた都の今後の対応について

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_buturyu/mono_route.html

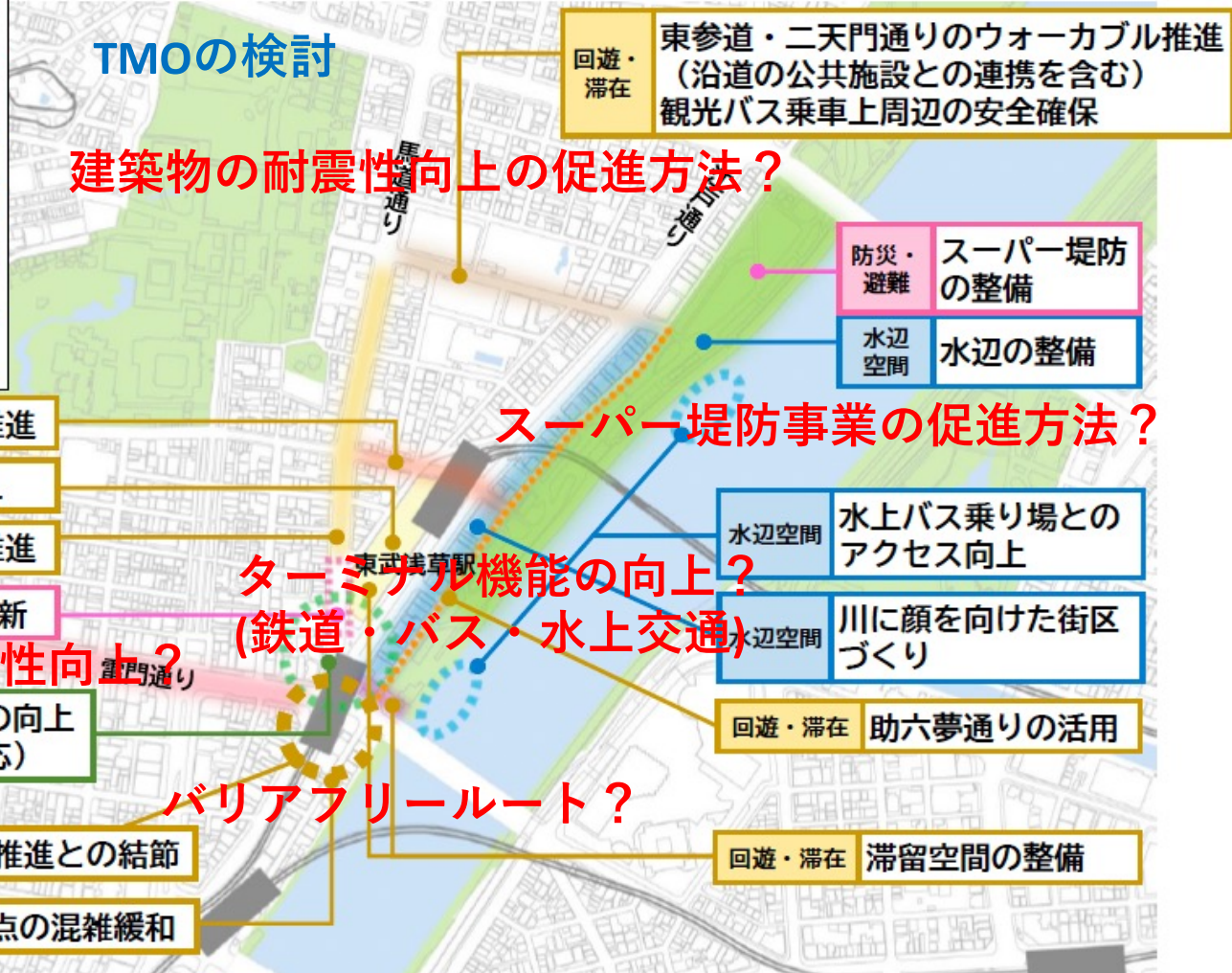
移動利便性と耐災性を高める国際観光拠点地区のまちづくり方針

浅草地区まちづくりビジョン策定委員会

世代間の考え方の違いへの対応
交通事業者のモチベーション向上

東京内での地区競争力の確保

地区全体に該当	
防災・避難	地震発災時の対応
防災・避難	老朽建物の更新
水辺空間	水辺とまちの親和性
水辺空間	まちから川への視認性
地域力	墨田区との連携
交通結節	ニューモビリティ等対応



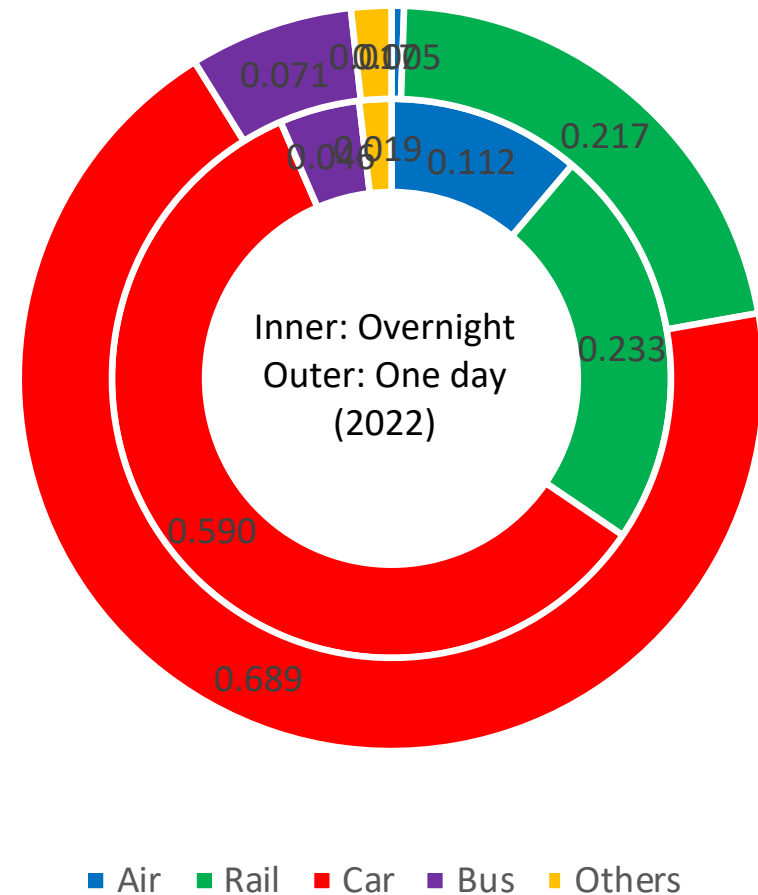
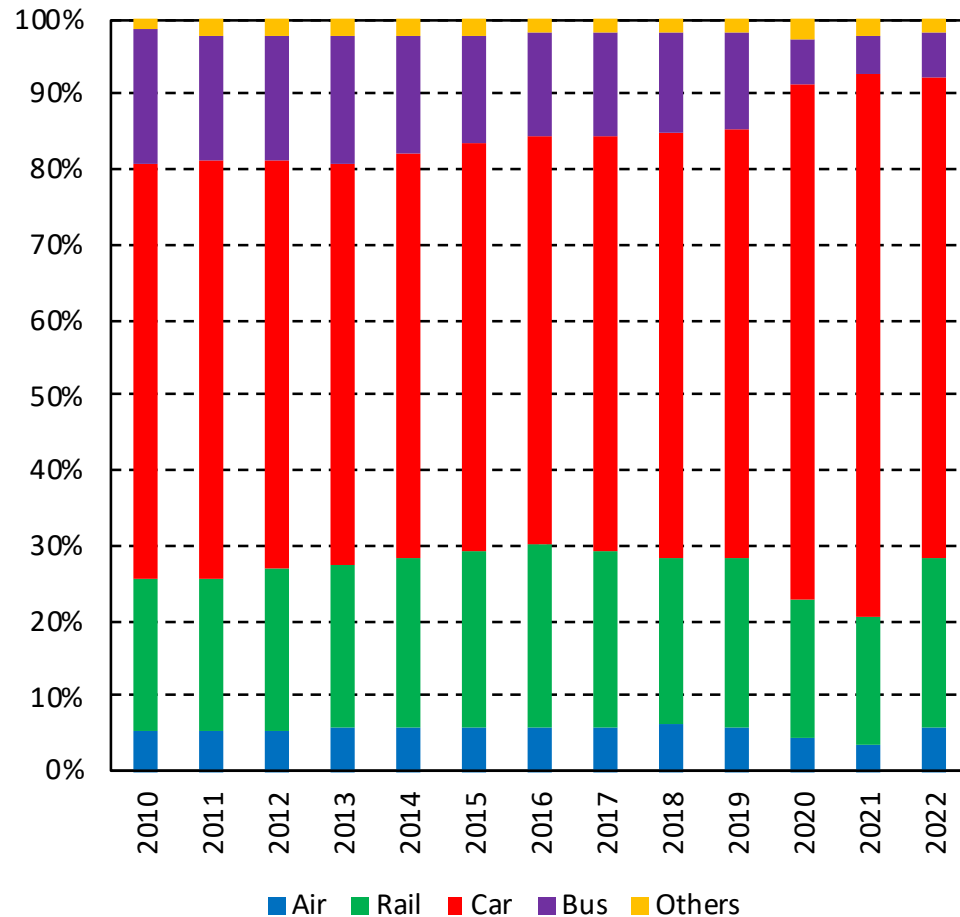
第3回浅草地区まちづくりビジョン策定委員会配布資料より転載

観光における気候変動対策に関するグラスゴー宣言 (2021)

- We declare our shared commitment to unite all stakeholders in transforming tourism to deliver effective climate action. We support the global commitment to **halve emissions by 2030** (2030年までに排出量を半減) and **reach Net Zero as soon as possible before 2050** (2050年までにネットゼロを達成). We will consistently align our actions with the latest scientific recommendations, so as to ensure our approach remains consistent with a rise of no more than 1.5° C above pre-industrial levels by 2100.
- We commit to deliver plans aligned with **these (five) pathways** to cut tourism emissions in half over the next decade and reach Net Zero emissions as soon as possible before 2050.
 - **Measure (計測)**
 - Decarbonize (脱炭素)
 - Regenerate (再生)
 - Collaborate (協働)
 - Finance (資金投入)

<https://www.oneplanetnetwork.org/programmes/sustainable-tourism/glasgow-declaration>

自動車が卓越する観光・レクリエーション目的の利用 交通手段



観光庁旅行・観光消費動向調査より作成

観光部門のカーボン・ニュートラル実現戦略を考えて欲しいとの論説のオーダーを受けて考えてみた…

JTB総合研究所 日本語 | English

JTB総合研究所について お問い合わせ メルマガ

観光インサイト 観光データベース 提供サービス

コラム

地域活性化 インバウンド MICE 宿泊・集客施設 旅行者・消費者行動 デジタルマーケティング ユニバーサルデザイン 観光危機管理 観光教育

週刊東洋経済2022年8月27日号のシンクタンク厳選レポートに採択

ホーム / コラム / 【特別寄稿】“Tourism×カーボン・ニュートラル”～観光部門に突きつけられる難題～

2022年07月21日更新

*x*Tourism 【特別寄稿】“Tourism×カーボン・ニュートラル” ～観光部門に突きつけられる難題～

2021年のCOP26で発表されたグラスゴー宣言は、今後10年間で観光部門の二酸化炭素(CO2)排出量を半減し、2050年10年間の目標達成に向けどんなシナリオがあるのだろうか。交通学を専門とし、長年観光部門に起因するCO2などのつ筆者が、観光分野のCO2排出構造をデータから整理し、取り組むべき課題を考察する。



清水 哲夫
東京都立大学 教授
都市環境学部 観光科学科

Tweet いいね!

目次

- 1. “カーボン・ニュートラル”という嵐の到来～グラスゴー宣言の衝撃
- 2. 日本における観光部門のエネルギー使用を分析してみる
- 3. 近年の国内観光流動状況を概観する
- 4. 交通機関別の二酸化炭素排出量を理解する
- 5. カーボン・ニュートラルに対して観光部門（特に旅客輸送部門）が考えるべきこと
- 6. おわりに

5章提言の抜粋

自動車については、高速道路の渋滞を削減できれば走行速度が向上して二酸化炭素排出量を抑える効果も期待できることもあり、**可能な限り鉄道やバスに転換してもらいたい**ところである。一方で、多くの観光地では自動車がないと地域内での移動利便性が大きく低下するのが現状であり、観光地内の観光客移動の軸線に頑張ってバスサービスや共同送迎サービスを成立させるとともに、パーソナルモビリティ・自転車・電動キックボードなどのシェアサービスをその軸線上で充実させるような二次交通・三次交通サービスネットワークを観光MaaSとして強力に推進することが不可欠である。そして、これらのサービスの動力源として**観光地周辺で生成した自然再生エネルギーを活用**することで、二酸化炭素排出量を大きく削減できるかもしれない。

<https://www.tourism.jp/tourism-database/column/2022/07/carbon-neutral/>

観光による地域経営の目標～観光総生産額の増加

$$\text{観光総生産額} = \text{観光入込客数} \times \text{一人当たり観光消費額} \times \text{域内調達率}$$

観光総消費額

$$\text{一人当たり観光消費額} = \text{宿泊費} + \text{飲食費} + \text{買物代} + \text{交通費(域内)} + \text{娯楽等サービス費}$$

- 真に見なければならぬのは「観光総生産額」
- 観光入込客数が増えても、一人当たり消費額が小さければ経済効果は限定的
- 観光総消費額が大きくても、消費品目・サービスの原材料を地域外に依存している状況では、最終的に稼ぎの多くが地域外に流出
- 一人当たり観光消費額を増加させるための消費費目は宿泊、飲食、買物、交通、娯楽サービスなど多様

地域における典型的観光施策と予期する効果

1. 観光資源の磨き上げ

- ①観光産業の育成
- ②周辺産業の巻き込み
- ③商品開発

2. 情報戦略

- ①プロモーション
- ②コミュニケーション

3. 受入環境整備

- ①設備・インフラ改善（誘導案内設備，バリアフリー，トイレ整備，歩行・自転車利用環境等）
- ②二次交通整備

4. サービス改善

- ①キャッシュレス化
- ②観光MaaS

5. 組織形成

- ①担い手発掘・育成
- ②観光地域づくり法人(登録DMO)育成
- ③広域連携

組織形成を通じた総生産額増加のパス

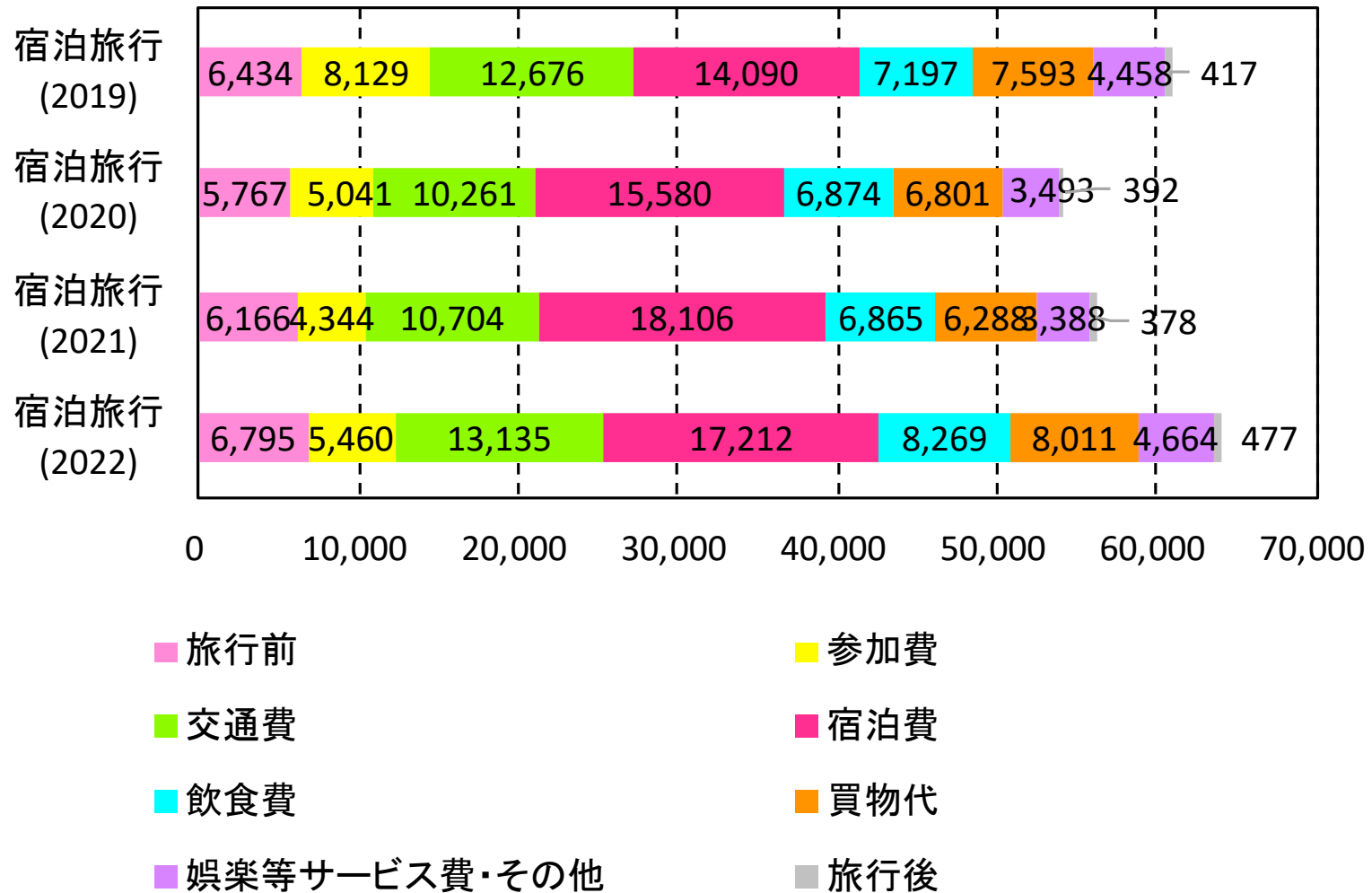
$$\text{観光総生産額} = \text{観光入込客数} \times \text{一人当たり観光消費額} \times \text{域内調達率}$$



$$\text{一人当たり観光消費額} = \text{宿泊費} + \text{飲食費} + \text{買物代} + \text{交通費(域内)} + \text{娯楽等サービス費}$$

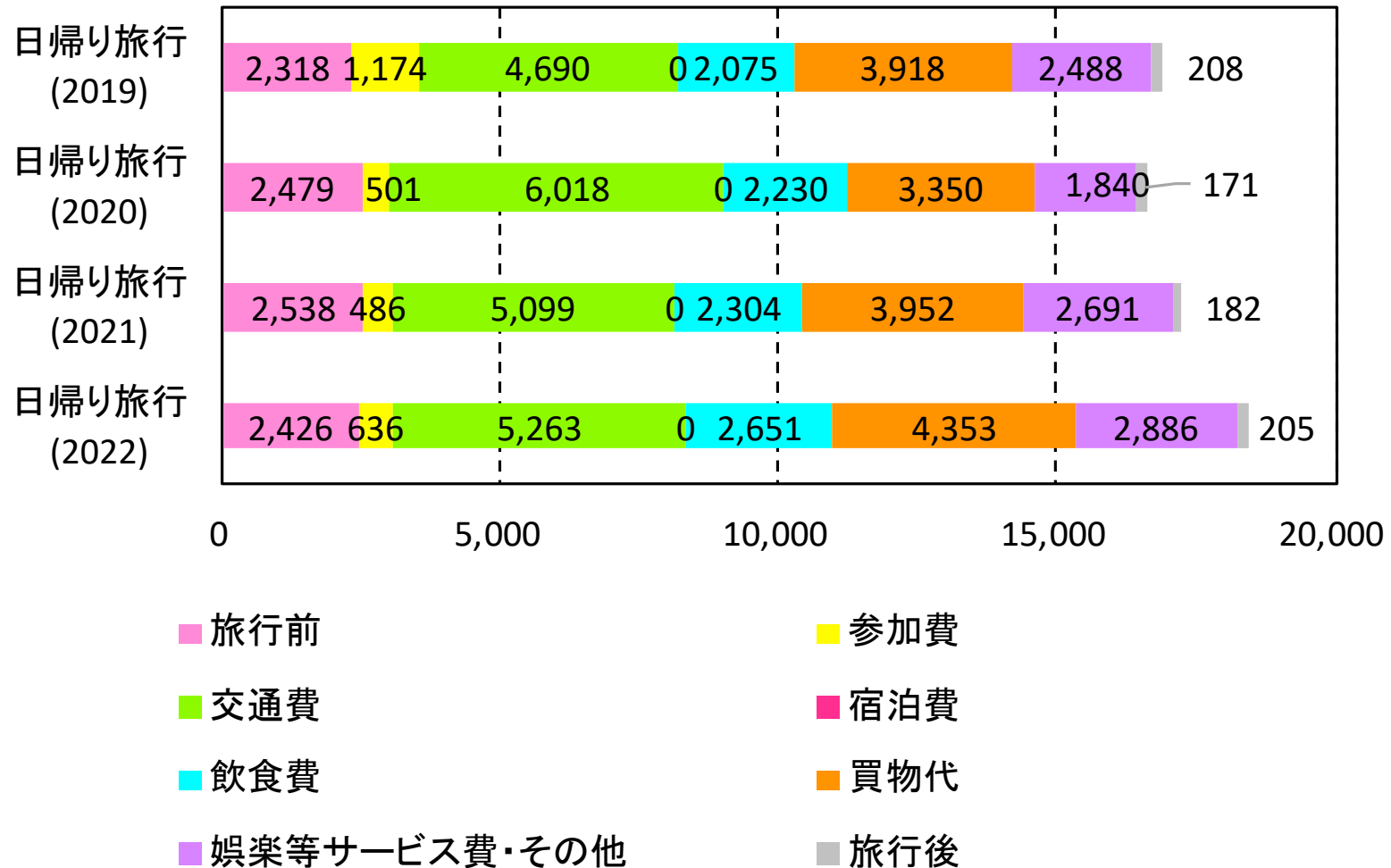
————→ 直接的に増加に貢献
-----> 間接的に増加に貢献

コロナ前後の観光・レクリエーション目的の宿泊旅行の平均消費単価



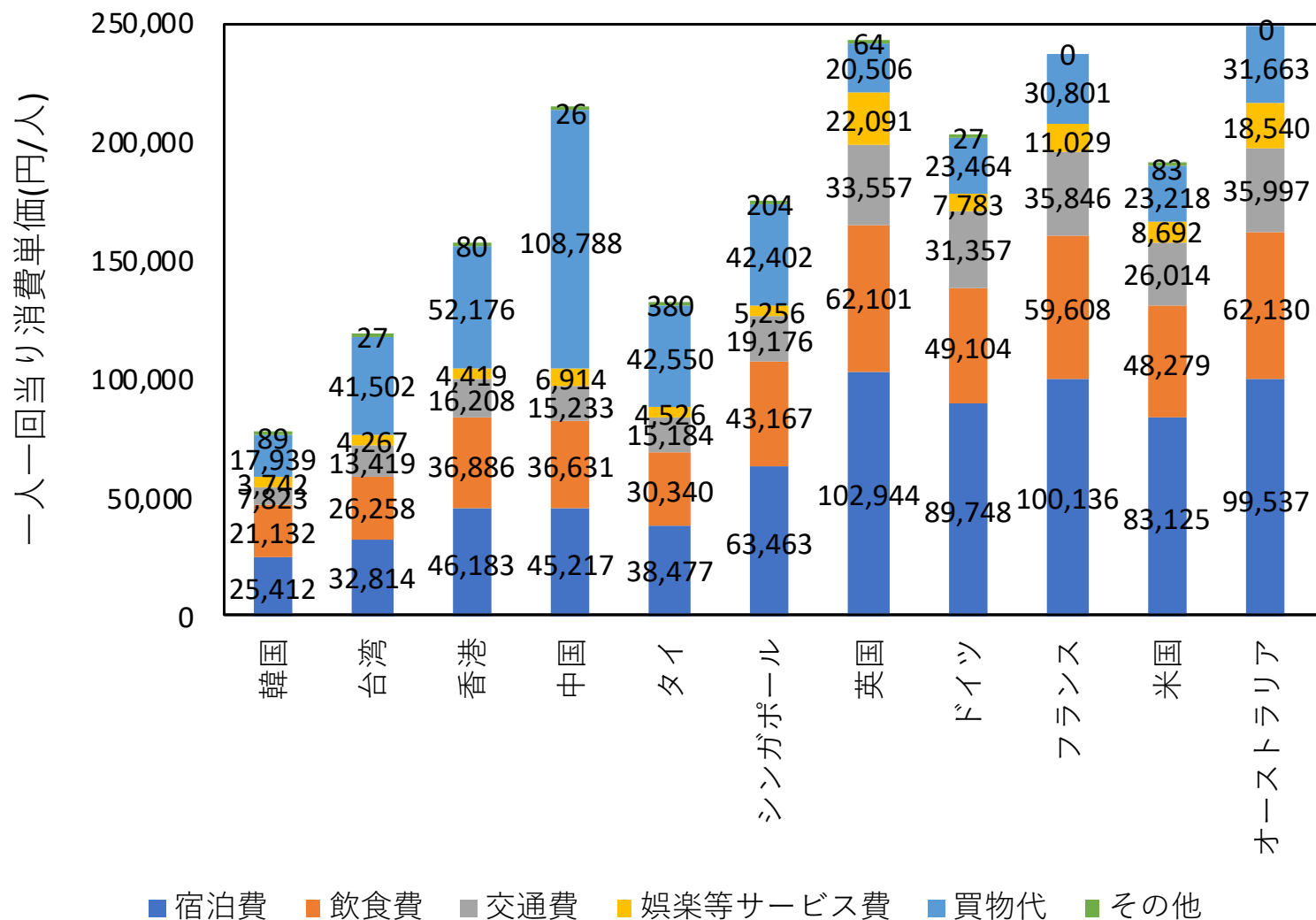
観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

コロナ前後の観光・レクリエーション目的の日帰り旅行の平均消費単価



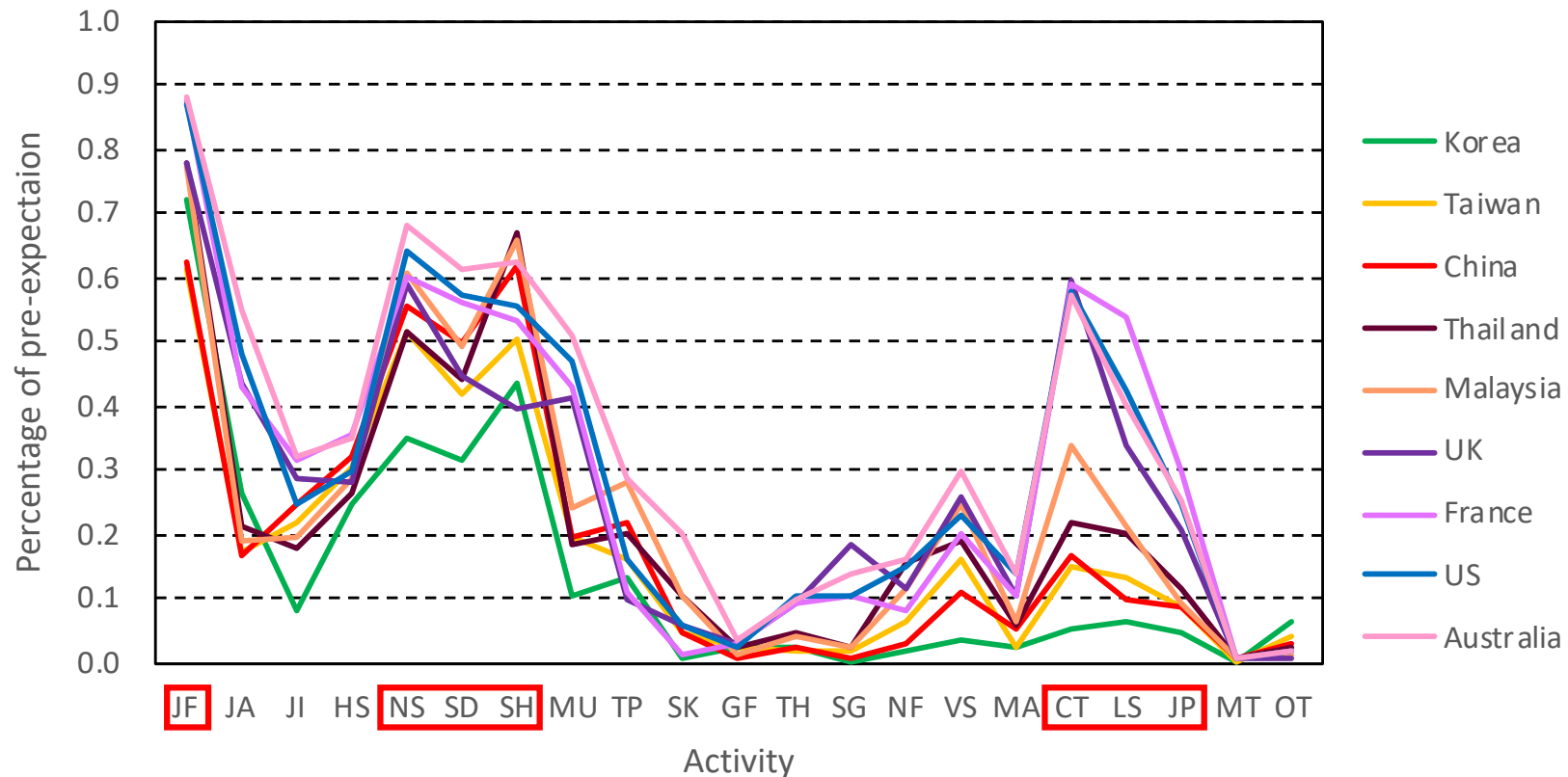
観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

国籍・地域別の費目別一人一回当り消費単価(2019)



観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成

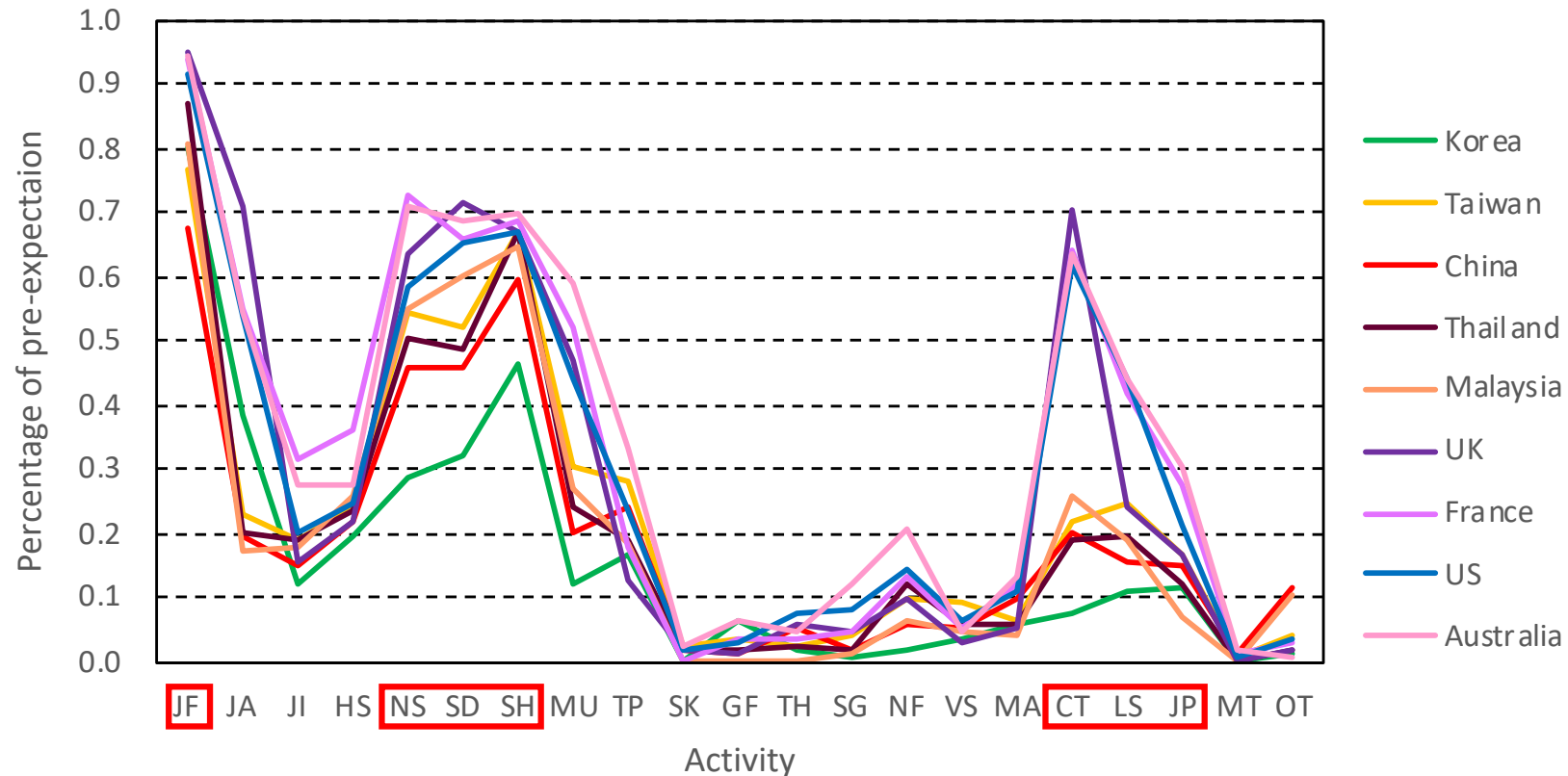
訪日外国人観光客は訪日前にどんな活動に期待していたか？(2019)



JF = 日本食を食べること JA = 日本の酒を飲むこと (日本酒・焼酎等), JI = 旅館に宿泊, HS = 温泉入浴, NS = 自然・景観地鑑賞, SD = 繁華街の街歩き, SH = ショッピング, MU = 美術館・博物館・動植物園・水族館, TP = テーマパーク, SK = スキー・スノーボード, GF = その他スポーツ (ゴルフ等), TH = 舞台・音楽鑑賞, SG = スポーツ観戦 (相撲・サッカー等), NF = 自然体験ツアー・農漁村体験, VS = 四季の体感 (花見・紅葉・雪等), MA = 映画・アニメ縁の地を訪問, CT = 日本の歴史・伝統文化体験, LS = 日本の日常生活体験, JP = 日本のポップカルチャーを楽しむ, MT = 治療・健診, OT = 上記には当てはまるものがない

訪日外国人消費動向調査より作成 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>

訪日外国人観光客は訪日前にどんな活動に期待していたか？(2023_3Q)

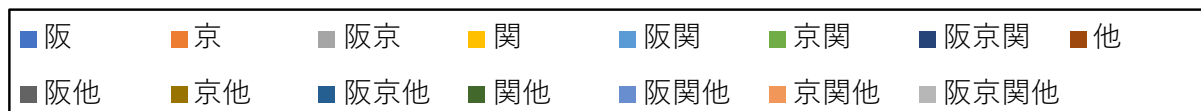
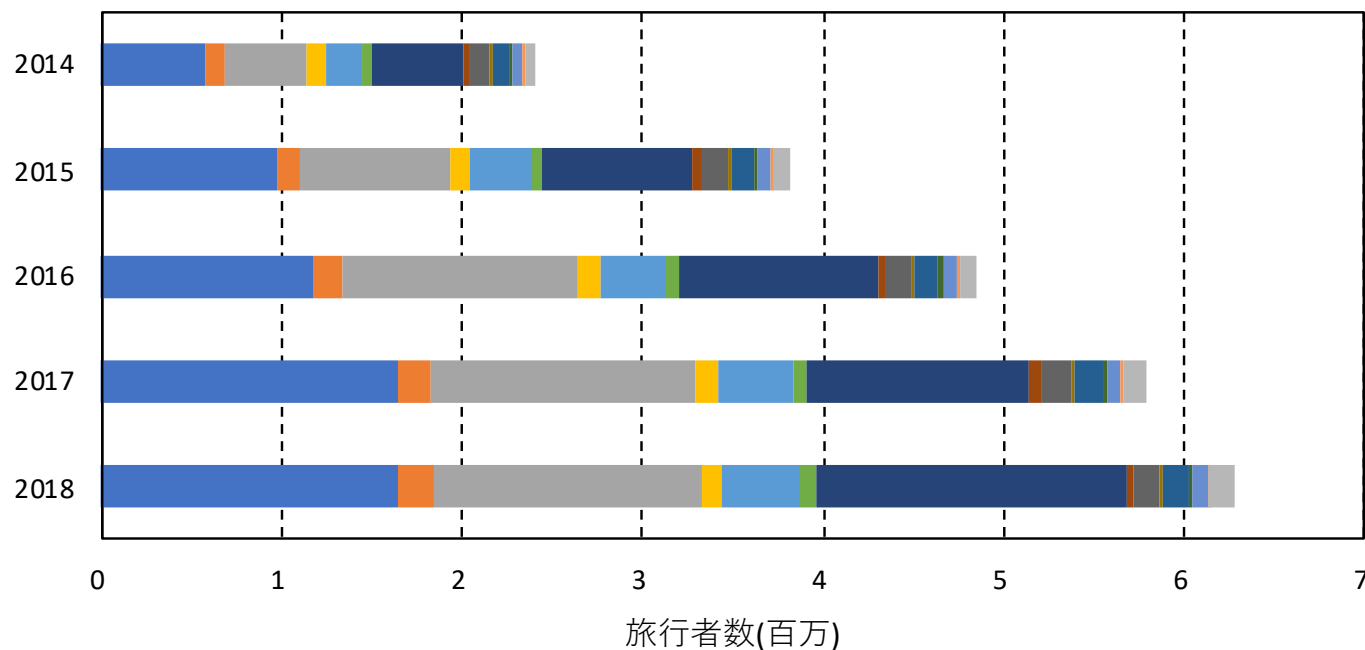


JF = 日本食を食べること JA = 日本の酒を飲むこと (日本酒・焼酎等), JI = 旅館に宿泊, HS = 温泉入浴, NS = 自然・景観地鑑賞, SD = 繁華街の街歩き, SH = ショッピング, MU = 美術館・博物館・動植物園・水族館, TP = テーマパーク, SK = スキー・スノーボード, GF = その他スポーツ (ゴルフ等), TH = 舞台・音楽鑑賞, SG = スポーツ観戦 (相撲・サッカー等), NF = 自然体験ツアー・農漁村体験, VS = 四季の体感 (花見・紅葉・雪等), MA = 映画・アニメ縁の地を訪問, CT = 日本の歴史・伝統文化体験, LS = 日本の日常生活体験, JP = 日本のポップカルチャーを楽しむ, MT = 治療・健診, OT = 上記には当てはまるものがない

訪日外国人消費動向調査より作成 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>

出入国空港と訪問地の関係～FF-Data

関西空港出入国者の訪問都道府県パターン



阪=大阪府
 京=京都府
 関=その他関西
 他=関西以外

国土交通省「FF-Data」より作成

- 京都と大阪のみ訪問の割合は半数程度で変わらない。
- **関西を広域に周遊する**観光客数が大きく増加している。

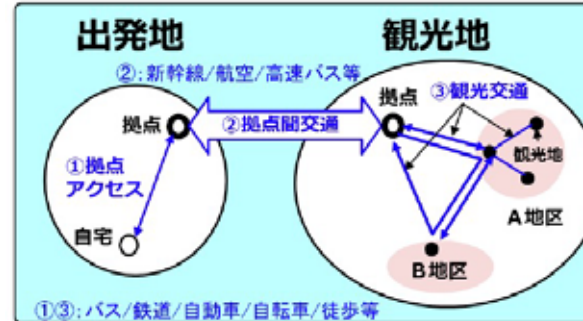
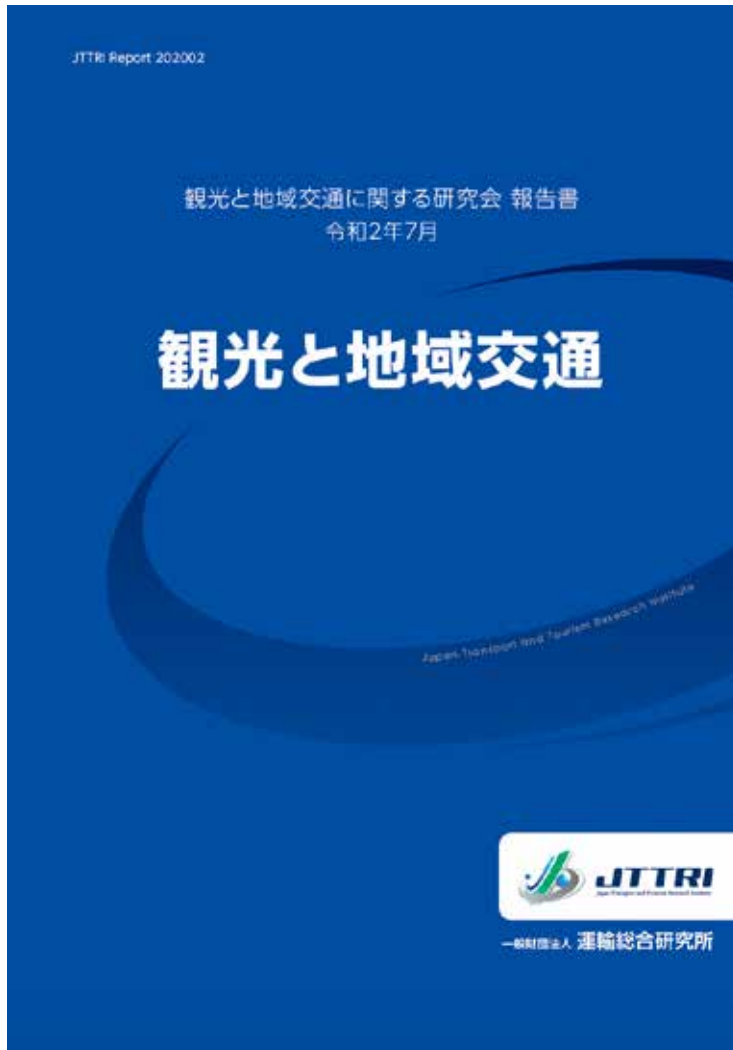
観光MaaSに対するギモン

- 使える交通サービスが限定的すぎる？
- 旅行者の行程に柔軟に対応できない？
- 派生需要的移動に対して交通サービスの充実だけで勝負しようとしている？
- 本源需要的移動を取り込めていない？

都市型観光MaaSの基本的な方向性

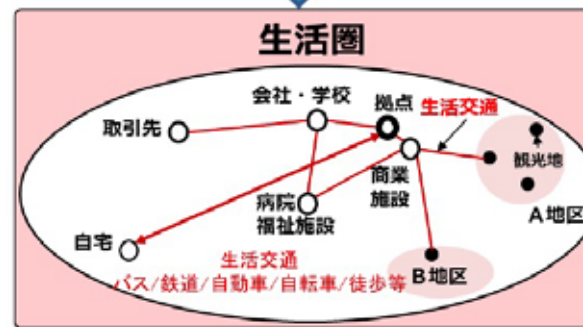
1. 既存の周遊パス(交通サービスのみ)の電子化・統合化
2. 移動先のアクティビティとの一体サービス
3. 局所的混雑回避に向けた動的な交通・アクティビティ一体型商品構築・提供

(一財)運輸総合研究所による観光と地域交通に関する研究会による提言(2020.7)



視点	観光交通の特徴
目的	観光地の訪問、本源需要の場合あり
時間帯	休日(季節、特定日)の昼間が多い
利用者	地元以外の利用者が多い(海外も) 初めての利用者も一定数いる
ルート	観光地へのルートや効率的な乗継が 確保されていない場合あり
料金	高くても利用する傾向

観光交通と生活交通はネットワークや特徴が必ずしも一致しない



視点	生活交通の特徴
目的	通勤・通学、通院、買物等の日常の利用
時間帯	平日朝～夕が多い(目的により異なる)
利用者	生活圏の住民の利用が多い 普段から利用している人が多い
ルート	地域住民の生活上必要なルート 人口減少等で公共交通の存続危機あり
料金	高いと利用しない傾向

ダウンロードはこちら

https://www.jttri.or.jp/research/traffic/0731kanko_chiiki_houkokusho.pdf

整理した論点

1. 観光地側の視点

- i. DMOや地方公共団体観光部局の役割
- ii. 運営主体（地方公共団体，交通事業者，観光関係者等）のあり方

2. 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- i. 現在の交通サービスでは対抗できていない需要や創出が見込める需要への対応
- ii. 本源需要としての地域交通への対応

3. 交通サービスの供給側の視点

- i. 交通データ収集やユーザーへのわかりやすい情報提供のあり方
- ii. 地域の輸送サービス資源の活用
- iii. 新しいモビリティサービスやMaaSへの課題と期待

4. 計画や規制などの政策・制度の視点

- i. 観光の視点から見た地域公共交通に関する計画の対応
- ii. 政策や法律上の課題（法令，規制，運用等）への対応

特に重要な提言

- 地方公共団体交通部局は観光関係者を交通の諸計画の協議会構成メンバーとして位置づけるべき
- 外部有識者のサポートによるもとで、行政内で専門性の高い人材を育成すべき
- 観光施設と交通をパッケージ化した料金導入を図るべき
- 比較的支出余力のある観光客の費用負担力を交通路線維持の財源として活用すべき
- 行政は交通事業者や観光関係者に現行法制度で対応可能な事項を丁寧に説明していくべき

八ヶ岳観光圏の持続可能な観光地域づくりへのアドバイザーとしての参画

国際観光市場での競争力確保のためにSDGsへの取り組みが観光地に求められているが、**環境面**での取り組みは不十分である。八ヶ岳観光圏地域において、自然再生エネルギーを積極的に利用した観光地域づくり、特に電動モビリティサービスの実装、**自家用車による来訪を減らすための二次交通サービスの実装**をアドバイスしている。



<https://unwto-ap.org/topics/glasgow/>

観光分野としても**2030年の半減**、**2050年までのネットゼロの実現**を約束したが、**達成の道筋は厳しい?**

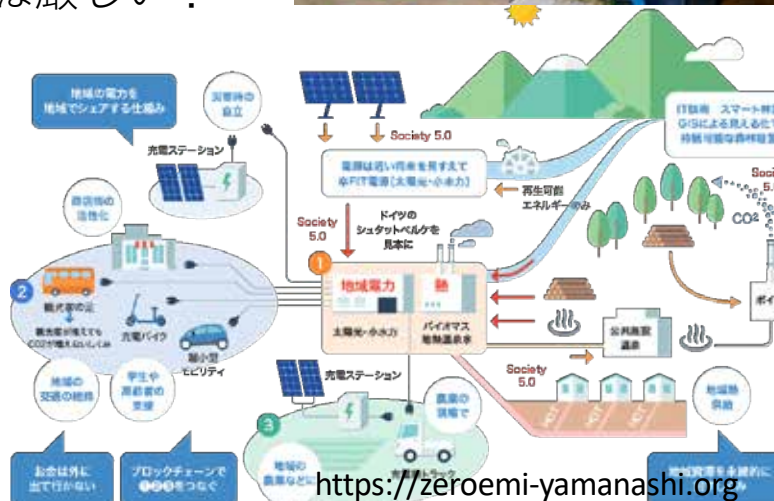


<https://kiyosato.gr.jp/ev-tuktuk-rental/>

電動モビリティを使ったガイドツアーなど、**小さいながらもできる努力**を続けているが...



持続可能性、特に環境に配慮しない観光地は**選んでもらえない**時代になりつつある。どうやって実践・公開していくか?



<https://zeroemi-yamanashi.org/>

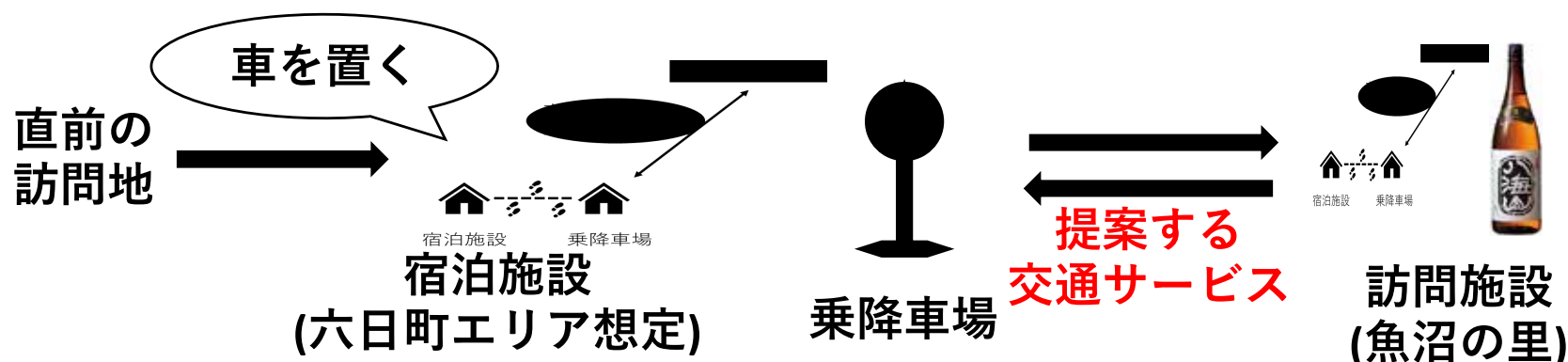
地域循環共生圏の実現を目指す地域法人がDMO活動に参画し、観光業関連施設の**エネルギー利用・温暖化効果ガス排出状況の調査**を開始

二次交通体系整備に向けた課題意識

1. 観光地域づくりの視点からの、観光事業者と交通事業者の
意識合わせと体制づくり
2. 二次交通サービスの科学的判断に基づいた導入に向けた移動実態/ニーズデータの収集・統合・解析の仕組み
3. 単なる社会実験に終わらない**事業化実験**
4. 事業化実験をベースとした政府・自治体への（規制緩和等の）働きかけ

アクティビティと送迎交通の一体的サービスでモビリティの価値を高められるか？

二次交通サービス支払意思額調査(首都大・雪国観光圏：2018.11)



時間帯：2種類

- (A) 昼→実際の来訪時間
- (B) 夜→営業時間を20時頃まで延長することを想定

アクティビティ：2種類

- (A) 滞在時間：60～90分
- (B) 滞在時間：120～180分(食事込み)

【本日の旅程】

ヶ所 (B-1,C)

ヶ所 (B-1,C)

ヶ所 (B-1,C)

ヶ所 (B-1,C)

宿泊施設 乗降車場 移動のイメージ

【宿泊地周辺の状況】

日1ナ (利田オスネ)

【(A)】

【(B) 調査員聞き取り欄】

Q: 車を置いて魚沼の里へ来ると想定した時、前後の旅程に変更はあるか教えてください (特に魚沼の里訪問後はかなりの移動制約を受けることになる)

- 実際に利用したいと考えるか
- 事前に訪れる観光地が変化するか
- 事後に訪れる観光地が変化するか
- 訪れる順番が変化するか

【魚沼の里での活動内容】

<八海山雪室>

1) 雪室の見学及び試飲・買い物 (30分)

<つづみや八蔵>

2) 施設内での買い物・飲食 (30分)

【(C) 本日魚沼の里で食べたものをお茶ください (予定の方も含め)

「まかない」の料理を味わえる 1000円～

醸造所> <そば屋 長森>

1500円～

と、おつ 750円～

支払意思額調査の概要

サービスタイプ：2種類

(A) タクシー型

(B) シャトルバス型

サービス水準：3種類各3水準

(A) 運賃

(B) 運行間隔

(C) 徒歩時間

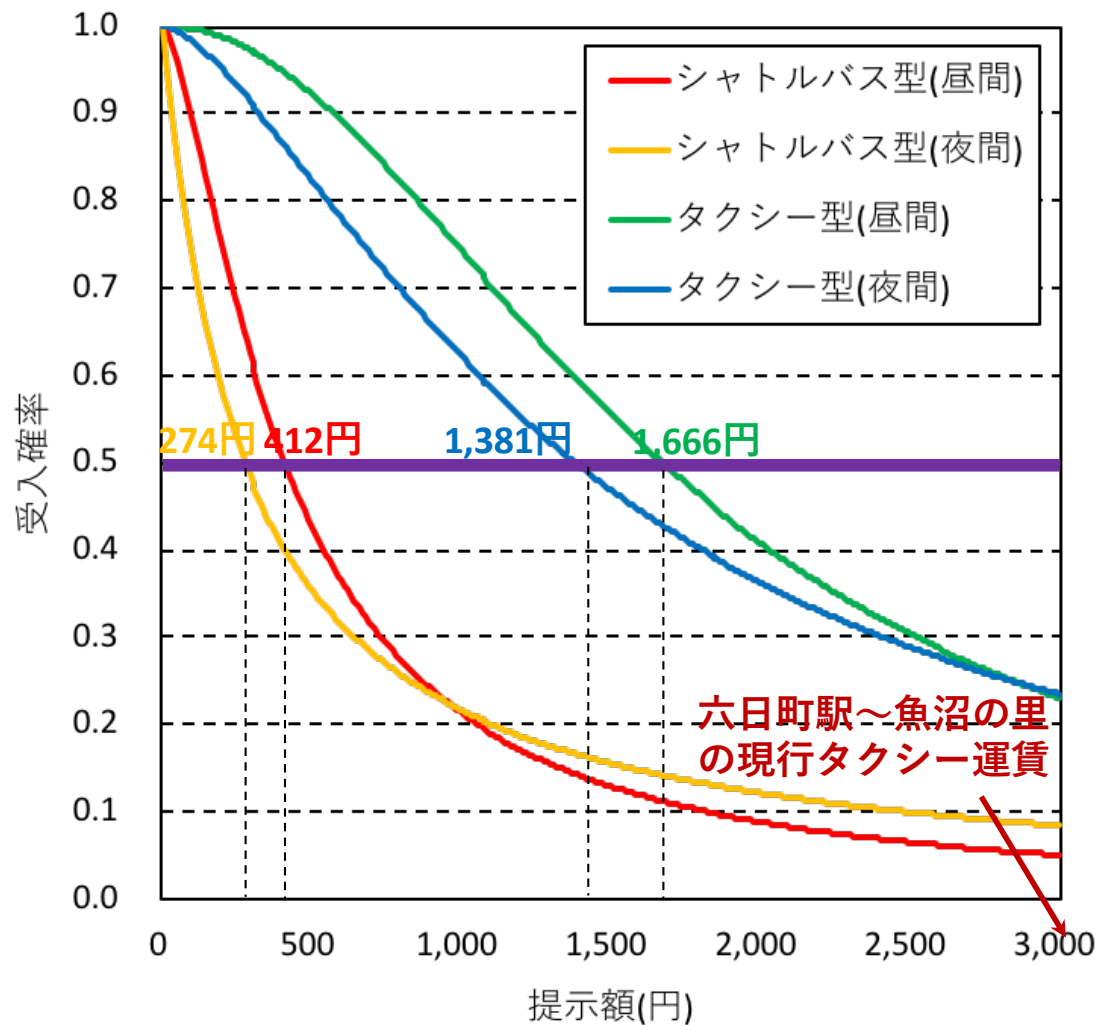
二段階二肢選択形式の回答形式

ケース1

運賃	300 円
運行間隔	30分に1本
宿泊施設 から乗降 車場まで の距離	5 分



交通手段別の支払意思額曲線の推定結果



受入確率

$$\text{Pr(YES)} = \frac{1}{1 + e^{-\Delta V}}$$

$$\Delta V = a - b \ln T \leftarrow \text{提示額(円)}$$

パラメータ	シャトルバス型		タクシー型	
	昼間	夜間	昼間	夜間
a	8.89 (16.3)	5.59 (13.3)	15.2 (10.0)	11.0 (8.91)
b	1.48 (16.8)	0.996 (14.5)	2.06 (9.84)	1.52 (8.95)
回答数	504	501	174	169
尤度比	0.64	0.65	0.55	0.57

()はt値

南大沢スマートシティ構想への参画

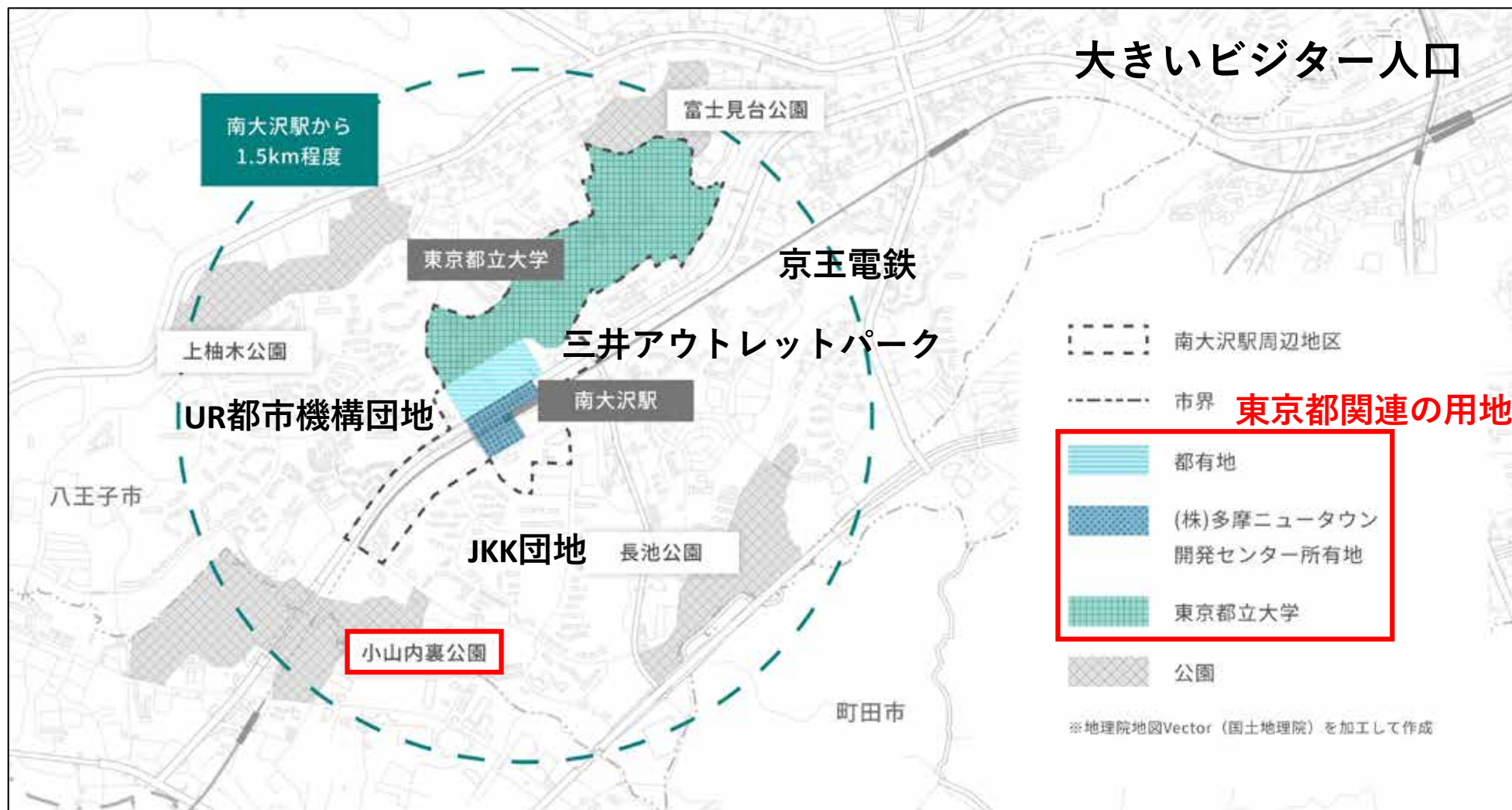


参画団体



- 南大沢地区は5Gと先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装を実施する「**スマート東京**」の先行実施エリアのひとつに選定された。
- 最先端の研究とICT活用による住民生活の向上が融合した持続可能なスマートエリアの確立を見据え、**産学公連携**により、多様な専門的見地から南大沢スマートシティの社会実装に向けた検討及び実証実験等を推進する。
- R2～R4までは東京都都市整備局自体が事務局を務めたが、R5～R7は**多摩ニュータウン開発センター**が都市整備局と連携して事務局を務める。

プロジェクトエリア



<https://minamiosawa-smartcity.com/#poc>

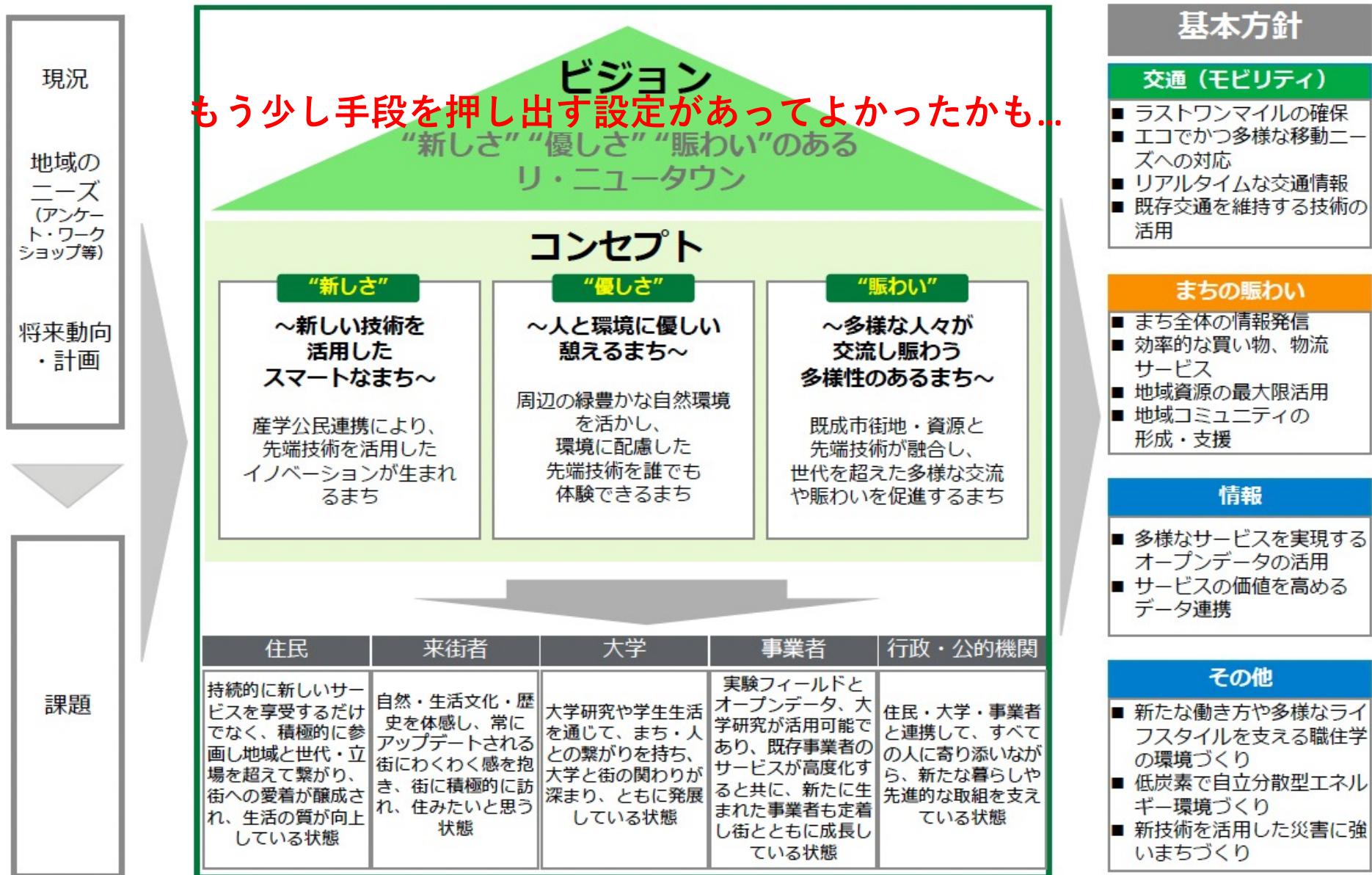
座長としての5つの悩み

1. 単年度予算の下で事務局機能が固定化しない
2. 地元自治体が先頭に立たない（立てない）
3. 地域企業のリーダーが定まらない
4. 地域企業の一つとしての大学も一歩踏み込めない（研究者“個人”としての参加に留まっている）
5. 短期の技術・サービス実証と中長期ビジョンのバランスが難しい

南大沢スマートシティの位置づけ



実施計画Ver3におけるビジョン・コンセプト



「南大沢スマートシティ実施計画Ver3～計画の深度化・まとめ～」より転載

協議会の体制

【現在】

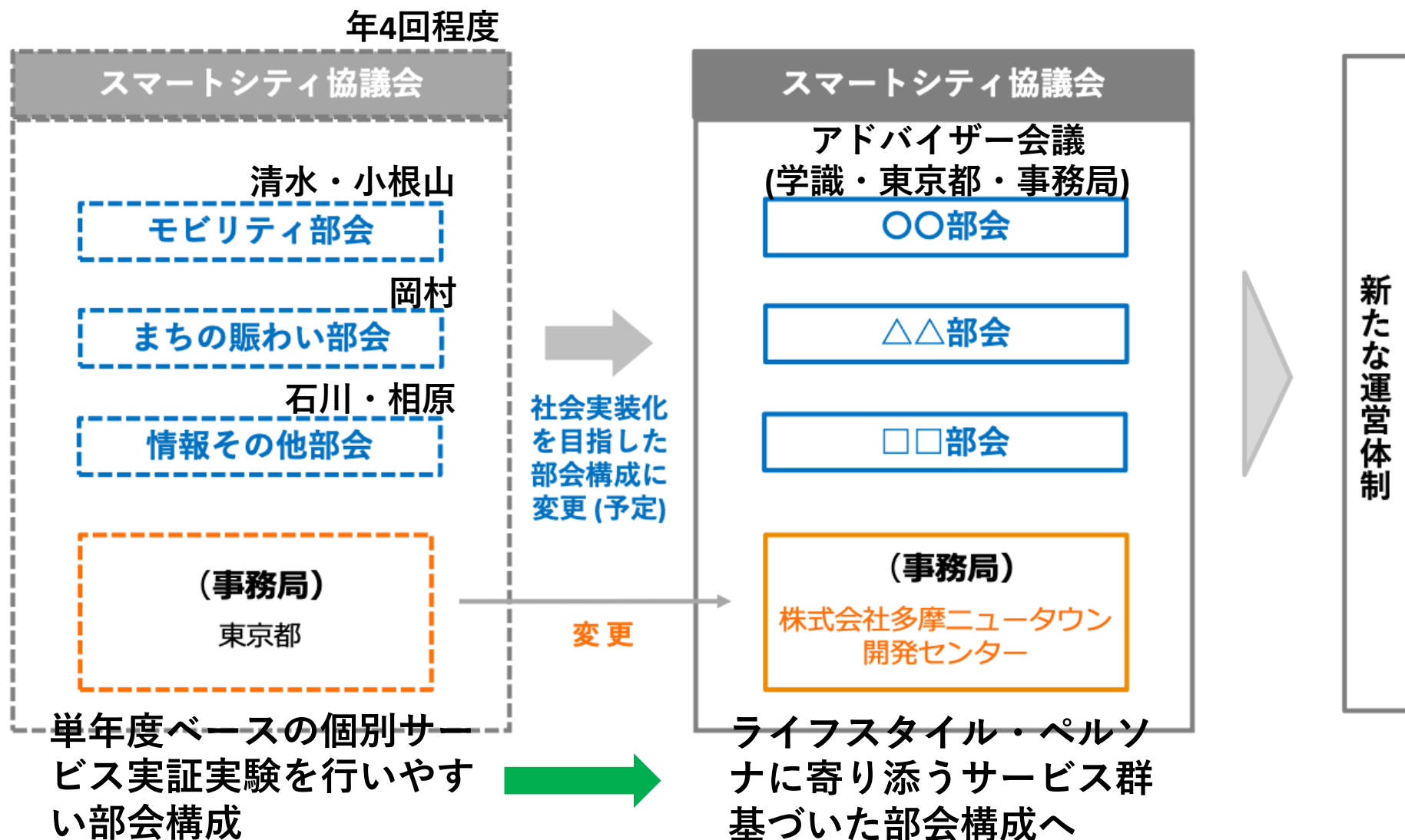
(2～4年度)

【ステップ1】

(R5～7年度)

【ステップ2】

(R8年度～)



「南大沢スマートシティ実施計画Ver3～計画の深度化・まとめ～」より転載

これまでの実証実験

年度	モビリティ	まちの賑わい	情報・その他
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ラストワンマイルの確保 ・エコで多様な移動ニーズへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・まち全体の情報発信 ・効率的な買物・物流サービスの提供 ・地域資源の最大限活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様なサービスを実現するオープンデータの活用 ・サービス価値を高めるデータ連携
R2	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転車いす ○自動運搬ロボット 	○アバターロボット	
R3	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ○電動シェアサイクル 	○デジタルスタンプラリー	
R4	○電動キックボードシェアリング	○デジタルサイネージ	○3Dデジタルマップ

事務局選定時の**仕様書**に実証実験課題が含まれている

「南大沢スマートシティ実施計画Ver3～計画の深度化・まとめ～」より転載



KEIO NEWS RELEASE

2021年10月24日

まちなぎの発展や環境性・賑わいの向上を目指す

「南大沢スマートシティ協議会」が推進する まちなぎの発展や環境性・賑わいの向上を目指す取組みとして「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用します！

KEIOは、2021年10月24日(日)、「南大沢スマートシティ協議会」が推進する「南大沢スマートシティ」の実証実験の一環として、2021年11月1日(日)から「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用します。

本日は、「南大沢スマートシティ協議会」が推進する「南大沢スマートシティ」の実証実験の一環として、2021年11月1日(日)から「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用します。これは、「デジタルスタンプラリー」や「デジタルマップ」、鉄道・バス最新の運行情報を反映したデジタルサイネージである「リアルタイム情報提供」などを通じて、CRUISEアプリ周辺のデジタルサイネージの活用や、まちの賑わいの向上を目指す。さらに、「交通機関の発展」に資する「タクシーによる付帯サービス」を実施します。

一方で、2021年11月の多摩地区におけるMaaS (Mobility as a Service) の実証実験の一環として「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用したMaaSの実証実験として、高度なサービス・デジタルマップの活用、経路検索の最適化、リアルタイムの運行状況、リアルタイムのデジタルサイネージ等を実施しています。

今後も地域の活性化や環境性・賑わいの向上を目指すことで、まちの魅力を高め、多くのお客さまに楽しんでいただくことで、活のあるまちづくりを進めたいと考えています。詳細は下記のとおりです。

https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2021/nr20211025_minamiosawasmart.pdf



三井不動産 MITSUBI FUDOSAN

2021年10月26日

三井不動産株式会社

三井不動産株式会社(本社)東京都港区、取締役兼常務執行役員(兼)東京都港区南大沢地区、東京都立大学、協力企業・提携先として「南大沢スマートシティ協議会」が推進する「南大沢スマートシティ」の実証実験の一環として、2021年11月1日(日)から「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用します。

本日は、「南大沢スマートシティ協議会」が推進する「南大沢スマートシティ」の実証実験の一環として、2021年11月1日(日)から「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用します。これは、「デジタルスタンプラリー」や「デジタルマップ」、鉄道・バス最新の運行情報を反映したデジタルサイネージである「リアルタイム情報提供」などを通じて、CRUISEアプリ周辺のデジタルサイネージの活用や、まちの賑わいの向上を目指す。さらに、「交通機関の発展」に資する「タクシーによる付帯サービス」を実施します。

一方で、2021年11月の多摩地区におけるMaaS (Mobility as a Service) の実証実験の一環として「TAMa+GO (たま+ごー)」を活用したMaaSの実証実験として、高度なサービス・デジタルマップの活用、経路検索の最適化、リアルタイムの運行状況、リアルタイムのデジタルサイネージ等を実施しています。

今後も地域の活性化や環境性・賑わいの向上を目指すことで、まちの魅力を高め、多くのお客さまに楽しんでいただくことで、活のあるまちづくりを進めたいと考えています。詳細は下記のとおりです。

<https://www.mitsufudosan.co.jp/corporate/news/2021/1025/download/20211025.pdf>



PR TIMES プライムタイムズ・ニュースリリース配信サービスPRTIMES

Top | テクノロジー | モバイル | アプリ | エンタメ | ビューティー | ファッション | ライフスタイル | ビジネス | グル

電動キックボードシェアリング

南大沢スマートシティの実証プロジェクトに電動キックボードシェアリングサービス「BIRD」が参加八王子市南大沢地区で11月25日から実証を開始します

PR TIMES株式会社

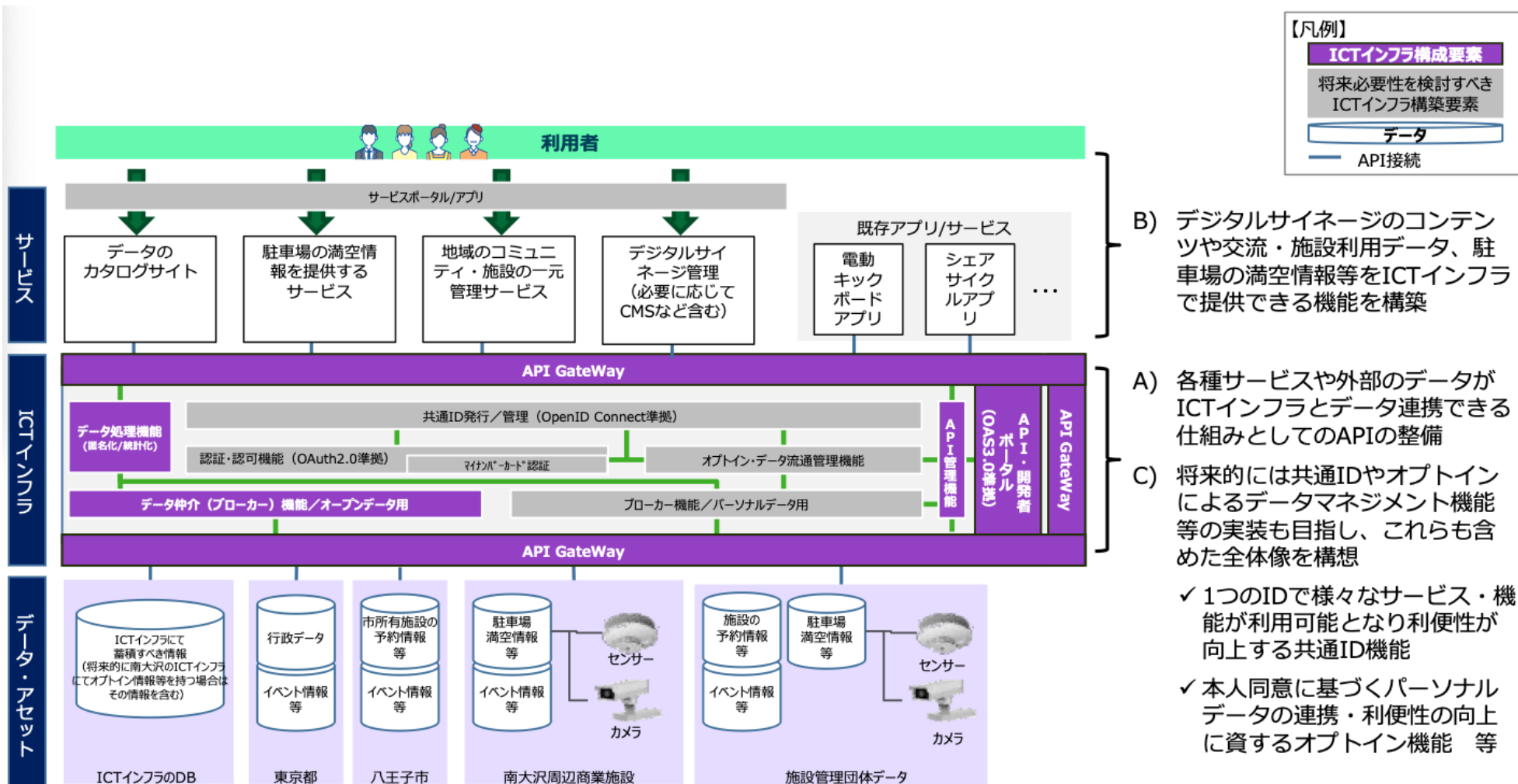
2021年11月24日 12時00分

世界最大規模のマイクロモビリティサービス「BIRD」を日本で展開するPR TIMES株式会社(読み方:ピーアールジェイ 本社:東京都港区、代表取締役/CEO:宮内 秀明、以下「BIRD」)は、2022年11月25日(日)より、東京都八王子市南大沢地区で電動キックボードシェアリングサービスの実証を開始します。

東京都は、「スマート東京」の実現に向けて、先行実施エリアの一つである南大沢地区において、先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実証を推進しており、本実証は「南大沢スマートシティ協議会」の取組の一環として実施されるものです。

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000016.000082085.html>

ICTインフラの課題



「南大沢スマートシティ実施計画Ver3～計画の深度化・まとめ～」より転載

パーソナルデータの取得・管理体制？

他都市・エリアとの連携？

新しい技術・サービスの組み込み？

講義との連携

地域企業・団体と連携した課題解決型学習PBLの実施 (2021年度東京都立大学ベスト・ティーチング・アワード受賞)



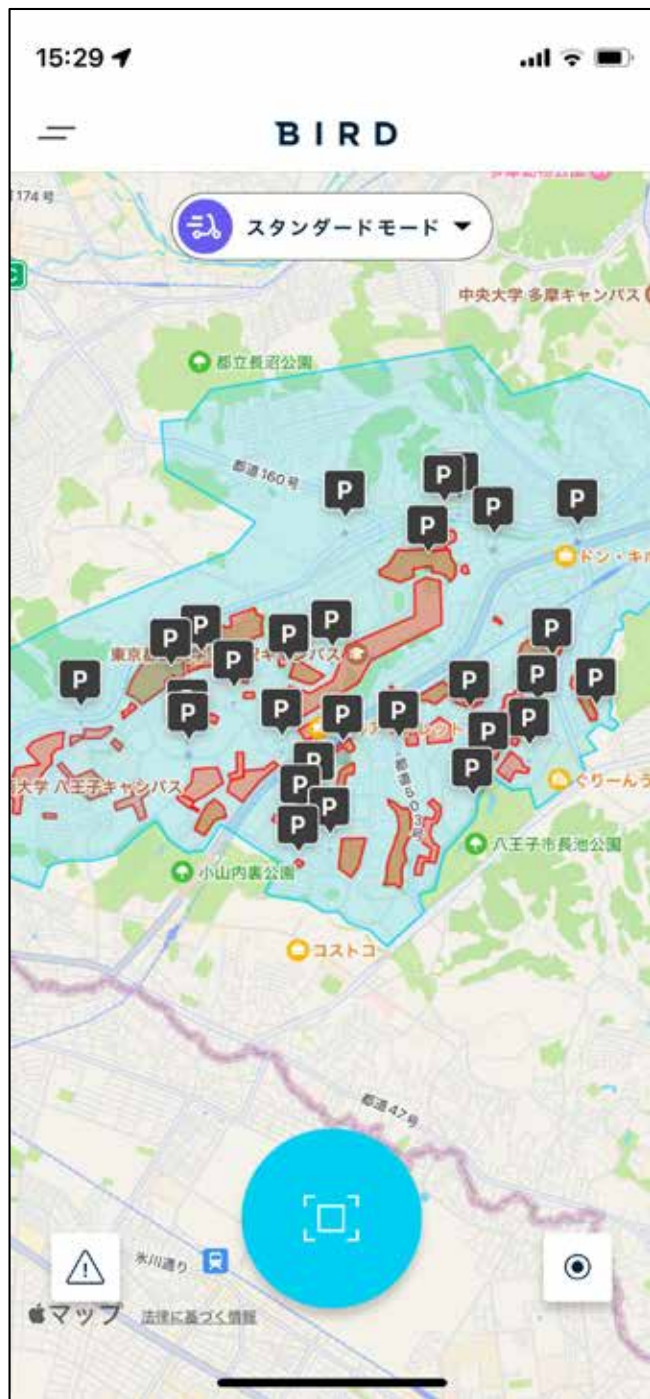
「**観光科学プロジェクト演習Ⅱ**」は地域企業や団体と連携しながら行う課題解決型学習科目である。本取組では、学生が地域企業や自治体が抱える課題を解決するため、フィールドワークを行い、計画を立案し、最終発表時には企業の方から計画案についてコメントをもらうことで、社会的ニーズを深く考えさせ、地域の資源や人、事業者等多方面への関心を喚起した。また、冊子として報告書を作成、学内向けセミナー発表、学会やコンテストへの参加等、学内外への活動も行った。

2023年度課題

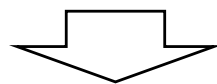
「シェアモビリティ事業者の立場から南大沢の観光・レクリエーションを構想する」

ラストワンマイルの確保や、エコで多様な移動ニーズへの対応を目的に導入されたシェアモビリティ（電動自転車・電動キックボード）に注目し、これらと豊かな地域資源の組み合わせることで、南大沢の新たな観光・レクリエーションを構想することを目指す。

1. シェアリングモビリティの利用者の増加につながる観光・レクリエーションシーンを創出する
2. 創出した観光・レクリエーションや駅周辺などを含めたまちの回遊性の向上を図る
3. それらをまちの将来ビジョンや社会的背景に位置づける
4. 実現に向けての実施体制や事業計画を立案する



地域観光課題
モビリティ事業課題



コンセプト
ペルソナ
巻き込む事業者
ビジネスモデル



世界中で猛威をふるうオーバーツーリズム



高速道路渋滞緩和と地域滞在時間延長を同時に達成するDMO・高速道路道路会社・大学による実証事業

スイスイ旅

立ち寄りスポットと施設混雑情報を提供するウェブアプリ

「スイスイ旅」は「観光混雑回避に向けた自発的行動変容を促すゲーミフィケーション導入に関する実証実験」の実証実験用ウェブアプリです。「スイスイ旅」はリアルタイムで観光スポットの混雑情報を提供し、チェックインや写真投稿ミッションによって、混雑回避と周遊行動を便利にします。

【こんなウェブアプリ】

- 近くのおすすめする観光スポット・施設の情報を提供
- 観光スポット・施設の混雑情報を提供
- 観光スポット・施設の営業時間、感染症対策、写真、評価、レビューなどを情報提供
- 訪れたスポットにチェックイン、写真投稿ミッション等でポイントを獲得

行動変容を促すゲーミフィケーションの導入



経路検索

混雑情報

立寄先の選択

詳細情報

音声ナビ

<https://www.suisuitabi.org/>ゲーミフィケーション/アプリ概要

地域観光を支援するために道路・交通分野で検討すべきと考える施策・実証研究

- 移動の高付加価値化
- **歩行空間**の低密化と **自転車**走行空間の充実
- 施設・エリア・交通ネットワーク全体の密管理
- 公共交通への非接触決済システムの導入
- コンテキスト型観光MaaSの展開
- 渋滞解消 + 立ち寄り促進のための **高速道路料金**設定
- **道の駅**の休日営業時間変更(後ろ倒し)
- 渋滞解消 + 観光振興財源確保のための **駐車料金**設定
- 自動**バレーパーキング**
- 旅客輸送車両の共同運用
- 自家用有償運送とタクシーの連携
- **DMO/自治体交通・観光部局**に対するアドバイス体制