

令和 5 年 11 月 7 日

松阪市議会議長 坂口 秀夫 様

松阪市議会 蒼水会

代表 沖 和哉

## 蒼水会 先進地視察研修実施報告書



会派による先進地視察を実施いたしましたので、下記のとおり報告いたします。

日時 令和 5 年 10 月 25 日(水) 14:00 ~ 16:00

会場 福岡県福岡市中央区渡辺通4丁目8-28 FTビル9F 株式会社 SEED ホールディングス本社

テーマ 福岡版 MaaS と糸島市「よかまちみらいプロジェクト」について

講師 株式会社 SEED ホールディングス

取締役副社長 齋藤 修一 様

昭和グループ役員室 室長 永利 勇氣 様

昭和グループ役員室 モビリティ事業推進グループ 課長 松岡 健二 様

昭和グループ役員室 モビリティ事業推進グループ 課長 白石 浩幸 様

参加者 沖 和哉、深田 龍、濱口 高志、赤塚 かおり、野呂 一平

日時 令和 5 年 10 月 26 日(木) 10:00 ~ 12:00

会場 福岡県糸島市(現地視察)

テーマ 糸島市「よかまちみらいプロジェクト」におけるモビリティサービスの利便性の検証

参加者 沖 和哉、深田 龍、濱口 高志、赤塚 かおり、野呂 一平

# 1. MaaS と「よかまちみらいプロジェクト」について

## (1)事業概要「よかまちみらいプロジェクト」

昭和グループで地域の活性化をどうやってやっていくのか？

▷ グループ会社18社でやろう！ ▷ まずは糸島市から

糸島エリアは…【昭和グループのバスエリア/TOYOTA 関連会社も昭和グループのみ】であり、競合する他の交通機関等との摩擦やトラブルを極力避けることができると仮定からスタート。

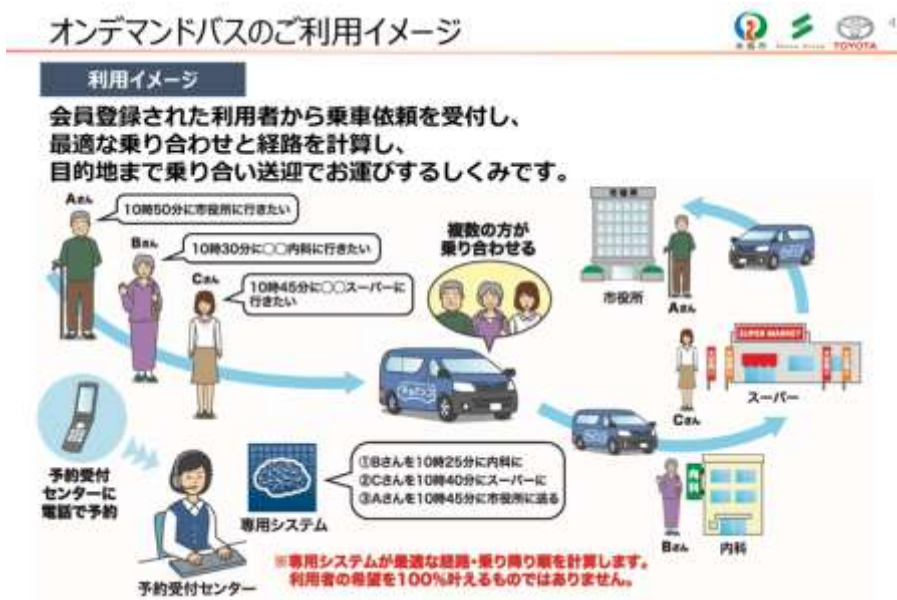
2020年10月 プロジェクト発足 よかまちみらいプロジェクト



## (2)オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」



2021年3月 1台 実証運行 ▷ 2021年10月 2台 ▷ 2022年10月 4台 ▷ 2023年10月 5台  
 会員 2,500名(毎月70~80人増えている)/台数 5台:100件ほど/日の予約/バス停 230か所  
 運行時間:8時30分~17時(タクシー会社とも協議) それ以外の時間帯は既存のコミュニティバスが運行  
 ※バス事業者は人口の集中したよほどの都市部でなければ、公的資金を導入しないと運営できないような不採算路線の多数維持しているが、公共交通を担う気概や奉仕精神だけでは限界がある。



### (3)カーシェア「TOYOTA SHARE(トヨタシェア)」



若者の車離れ(TOYOTA 車の良さの普及も・・・)  
開始時 3ステーション ▷ 現在 12ステーション 22台  
糸島半島は広すぎるので、とにかくステーションを増やそう  
移転してきた九州大学の学内にもステーションを設置  
(台数 7.3 倍 稼働率 2.1 倍) 実証実験も兼ねている

### (4)レンタサイクル「よかチャリ」

レンタカー会社で自転車も借りれる(5台 ▷ 12台)  
糸島市観光協会との連携(観光協会が増車をして利用率低下)  
残念ながらレンタサイクルは有人対応のため、オンラインで完結でき  
ていない。また、店舗が開いている時間でしかできないため、  
ワンウェイ利用のみ【借りたところに返す】



### (5)ルート検索アプリ「My route(マイルート)」

アプリひとつで予約から決済まで/普及活動に取り組む/昭和自動車を中心にデジタルチケットを開発  
2022年7月ウエストコーストライナーのチケットを販売/2023年12時間フリーパス(月1,500枚)  
マイルートを使ってシームレスな環境を目指していく/JR や西鉄ともタッグを組んでいきたい  
連係した時の利便性が高いように/マイルートを活用した九州版 MaaS の検討も進められている

### 【質疑応答】

#### (1)よかまちみらいプロジェクトにおける自治体からの支援はどうか？

A:福岡市からの金銭補助は無し(福岡市は西鉄に対しても補助金無し)ただ、福岡市から糸島市への来訪者を増やすことが糸島 MaaS の成否に大きく影響することから、福岡駅や主要幹線、公共施設等で周知啓発に力を入れてくれており、成果は大きい。

糸島市からはコミュニティバス等含め、年間トータル1億円ほど(ちよいそこで約1000万円)



(2)本プロジェクト開始前のコミュニティバス運行と、チョイスコを採用したオンデマンド運行との比較はどうか  
バス停等が増えたことによる人的物的経費の増を超えるメリットが生まれているか？



A:コミュニティバス1台よりは導入経費、ランニング経費ともにオンデマンドバスの方が良い(安価)  
導入に際しエリアや料金の検討はいるが、コミュニティバスより人員配置も含め柔軟に対応できる。  
全国でこんなに利用されているオンデマンドバスはない。  
1車25件/日までの配送が限界(現在5台120件)  
今後増車も検討中。

(3)各種モビリティサービスの利用に専用アプリが必要とのことだが、観光客目線からすれば、年に1度もしくは遠方在住者であれば数年に1度の糸島来訪になるだろう旅行のために、わざわざアプリを入れることは不便なように思う。ブラウジングによる展開は検討しなかったのか？

A:マイルートは少しずつ増えてきている/10年後かも知れないが全国に広がる潜在力がある。本来は糸島のためだけのものではないため、全国各地で利用できるようになっていくことを見込んでいるシステム。  
観光客目当てではなく、地元地域の方がどこかに行ったときに便利になるような仕組みとしてスタート。  
ノーマイカーデーなどで使ってもらう/地元の人がマイルートを使うことが主であったが、糸島市単体では上手いかず、福岡市へも広がってから、他地域からの移動や学生が利用しだしてから好転した。  
最初は月に10枚程度……今は3000枚/月



(4)バスやレンタカー等のモビリティサービスの先の、来訪先(飲食店や観光施設等)との連携や協創はどのような取り組みをしているか？

A:移動とは何かの目的があってその地に行く/最初はマイルートの目的地情報を載せていた  
関係事業者は、その目的に関連している(マイルートのみではなく)  
実証実験を3年間したので、次年度から再検討をする

本来は質問にあるような飲食店等の情報やイベント情報などのデータを紐付けている予定であったが、新型コロナウイルスの影響で人の流れも店舗等の動きも変わってしまい、とん挫した。現状、結局は他のインターネット情報サイト(ぐるなび等)のオープンデータを流用するにとどまっているが、大きな検証課題。

(5)全国的なトップランナーと言えるような各企業が参画しているが、地元企業や小規模事業所等との摩擦などは生まれてないか？または、良い協創が生まれているのか？

A:情報交換会(年2回2時間くらい)を、横のつながりを深める目的で実施している。

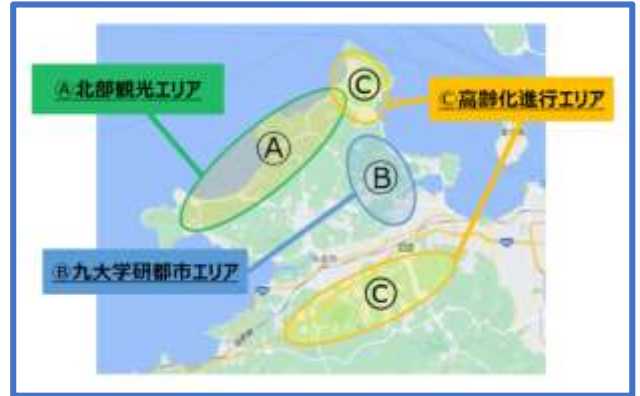
各社は競争領域ではなく協調領域として整理。

各企業とも地域貢献をやりたいと思っているがなかなかどうやっていいかわからない

よかまちみらいプロジェクトを中心に集まる→関係各社からの推薦等でプロジェクトへ参加

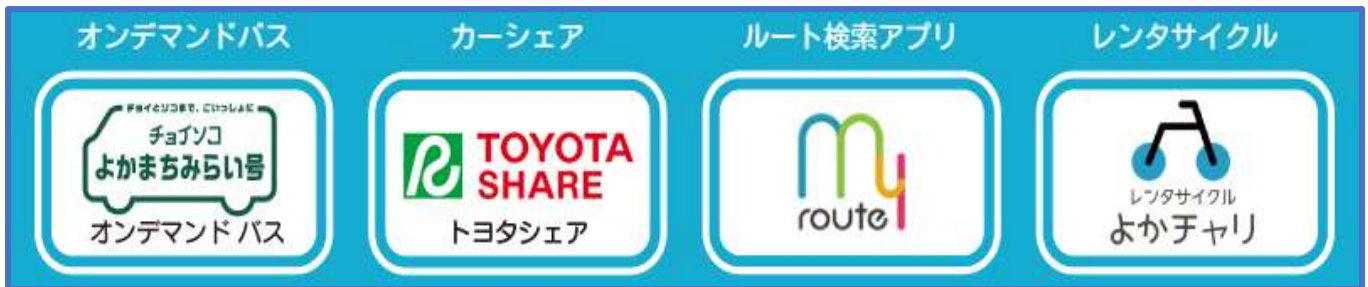
エリアスポンサー制度(バスにラッピング、CMなど)として、地元企業の協賛。AISINが導入現在7社

※飲食店や医療機関が送迎用の車をデマンド交通に変えるなど、連携が広がり始めている。



10月26日(2日目)

## 2.「よかまちみらいプロジェクト」現地視察と利便性の検証



(1)福岡県糸島市(面積 215.70 km<sup>2</sup> / 総人口 100,047人)

(2)糸島半島(面積 約300km<sup>2</sup> / 人口 約31万5千人【糸島半島として】)

糸島半島は東西17km、南北10kmほどの半島である。福岡市西区今宿と糸島市加布里を境界にして突出した部分を指す。東部が福岡市西区(周船寺、今津、桑原、元岡、宮浦、小田、草場、西浦等)、西部・南部が糸島市の市域となる。

### 【地理】

玄界灘に面した沿岸一帯は玄海国定公園に指定され、白砂青松の松原が広がり、生の松原(いきのまつばら)や幣の松原(にぎのまつばら)がある。他にも三大玄武洞とも謳われる芥屋大門(けやのおおと)や、日本の渚百選・日本の夕陽百選に選ばれた二見ヶ浦など景勝地が多い。

### 【歴史】

近年は福岡都市圏の拡大や JR 九州筑肥線の複線化・福岡前原有料道路の開通などによって糸島市などで宅地開発が著しい。2005年には九州大学の伊都キャンパスが拓かれ、箱崎・六本松キャンパスの設備・組織が移転し、2018年9月に伊都キャンパスは完成。

糸島半島は福岡都市圏近郊の地の利を生かし、海水浴や遊漁が盛んで、ゴルフ場など観光開発も進んでいる。また、ロケーションを生かして別荘やリゾートマンションも開発される。二見ヶ浦はサーフィンの名所としても知られ、福岡都市圏近郊からの日帰り観光地でもある。

### (3) 検証体験 「TOYOTA SHARE(トヨタシェア)」

通常のレンタカーではなく、15分単位でのシェアカーサービス。スマートフォンアプリ上の地図で貸し出し可能店舗が検索でき、予約も支払いも領収書取得もすべてアプリで完了する。また、自分のスマートフォンが車の電子キーとなり、鍵の貸し出しや返却といったセキュリティにも対応している。

### (4) 検証体験 レンタサイクル「よかチャリ」

よくあるレンタサイクルの仕組みではあるが、モビリティサービスの一環としてトヨタレンタカー各店舗にて展開している。鉄道利用観光客に対するサービスではあるが、駅から店舗までに多少の距離があることが難点。また、シェアカーと違い、ネット予約や決済ができないため、これだけ一連の流れからこぼれ落ちている面は否めない。ただ、サイクリングコースの整備や路面へのルートペイントなど、サイクリストに対するおもてなしは図られている。



### (5) 検証体験 ルート検索・決済アプリ「My route(マイルート)」

ある意味では、糸島 MaaS の根幹となるオンラインシステムであろうと思う。鉄道やバス運賃の割引チケットや予約システム、シェアカーのオンライン利用手続き、周辺施設の観光案内など、さまざまなサービスを内包するが、上述した【よかチャリ】との未連携など、まだまだ成熟しているとは言い難い面もあり、自分のスマホで全部完結するといった近未来的な仮想観光体験でもあった。

既存の旅行代理店サービスのような仕組みを、スマートフォン上のアプリで一括して行うことができ、利用者にとっては簡単・便利という方向へ向かい、事業者としては顧客が利用するであろう交通手段等を一括して取り込めることから、WinWin になることを目指していると推測するが、まだまだブラッシュアップが必要なのではないかと思う。



### 3. 所感

前回の報告(令和5年10月23日)で述べたことの実践がそこにはあった。地域住民が公共交通を最大限に利用し、企業が公共交通の利用促進、社会還元、資金支援といった、公共交通を維持していくための主体的な行動をとっている。唯一にして最大の課題は、行政が、「よかまちみらいプロジェクト」に対して、赤字路線の運営補填以外の視点が持てず、一体となった支援ができていないことである。

要所に課題は点在しているが、「よかまちみらいプロジェクト」は3年間の実証実験を終え、検討をおこない、事業見直しをしていくそうである。未来へ向けた推進力がそこには確かにあった。さらに行政のサポートが加われれば、正しい意味での公民地域連携のカタチがみえてくるので、松阪市においても、失敗を恐れず、非難せず、建設的に未来を見据え事業を進めていく「想い」を、地域と共有して行って欲しいものだ。(野呂 所感)

今回視察した先は、公共バスを運営し、TOYOTA 車の販売もしている企業さんが主体となり、民間同士の結びつきのなかで公共交通の改変を行っていることから、当市のように行政主導で行う改変よりもスムーズにしているかと想像していた。しかし、聞いた課題は同じく、企業間のなわばり意識は当然強く、その垣根を超えるためのコンソーシアム機能の発揮はこれからといった印象だった。市民の利便性と企業利益は相反するところに未だあるようだ。(深田 所感)

視察2日目は糸島市北部観光エリアにてレンタサイクル「よかチャリ」に試乗。コロナ禍の密を避ける通学手段として、学生の利用を見込んだが、観光客の利用割合が高かったことから、駅から観光地まで巡る電動アシスト自転車を貸出した。サイクリングコースが作成されていることでさほど迷うことなく、往復22kmを試乗した。松阪市内の離れた観光地を自転車走行できるサイクリングコースを作成することも、観光客集客に一役買うかも知れないと感じた。(赤塚 所感)

現地にて、レンタサイクル「よかチャリ」を体験した。筑前前原駅から半島の観光スポットまでは 10km ほどあり、歩いて行くには遠いが、自転車なら手軽な距離であり電動アシストが付いているので、2 時間(料金は 600 円)で楽に往復でき、アクティビティとしてコストパフォーマンスが高いと感じた。また、道路面に道順が書いてあり、迷わず目的地に到着でき、便利であった。

松阪市でも中心部の神社仏閣、城は徒歩でも行けるが、電動アシスト付きレンタル自転車があるとベルファーム、松浦武四郎記念館、松名瀬海岸等行動範囲が広がり、観光のまち松阪として広がりを見せるのではないかと考える。観光協会に設置し、観光ルートマップの作成も合わせて望む。(濱口 所感)

観光客目線で率直に言うと、面白かったけど、まだ使いにくい。このような状況かなと感じた。一連のモビリティサービスの連動がスムーズでなかったり、アプリを複数インストールしなければならなかったり、全ての人にとって便利かという点はまだその域には達していない。そこは主管事業者の方も当然認識しておられたので、これから次の段階に向けてアップデートされていくとは思われるが、現段階では未知数である。「My route」アプリがどこまで利便性を高められるかにもよるが、果たしてたとえば楽天トラベルやじゃらんといった既存の大手オンラインサービスや、大手旅客事業者のサービスと対抗しても人々は「My route」を選択するのだろうかという疑問は残る。使い慣れたサイトで新幹線や航空機を予約し、ホテルを予約しているであろう今の状況を変えてでも使いたいアプリになる実感は持てなかった。

ただ、カーシェアの利便性は高く、観光客以外でも、これからの地域の移動手段としてカーシェアという仕組みはますます広がっていくのかもしれない。そうなれば、地方の田舎町である松阪市のような自治体においても、移住施策と組み合わせるなどして新しいまちづくりが展開できるかもしれない。

また、今回は実体験できなかったが、オンデマンドバスの有用性は非常に高いと再認識した。運営側のコストパフォーマンスも、昨今課題となっている運転手不足の問題も、くまなく走らせれば走らせるほど赤字となる空バス路線の問題も、多方面でのメリットにより改善していける手法となると感じた。松阪市の公共交通空白地帯の問題だけでなく、地域交通の維持として、行政だけでなくバス会社やタクシー会社の方々と共に、持続可能な仕組みを考え始めなければ、今のままではいずれ共倒れになるか、非効率な運営に膨大な市税を投入するかの選択しかなくなってしまう危険がある。今はまだ大丈夫、ではなく、今のうちに先のことを考えていかなければならないと、改めて感じた。(沖 所感)

