

観光まちづくりと統合型モビリティ・サービス導入： 課題整理

西井 和夫¹・日比野 直彦²・栗原 剛³・岸野 啓一⁴

¹正会員 流通科学大学経済学部（〒651-2188 神戸市西区学園西町3-1）

E-mail: Kazuo_Nishii@red.umds.ac.jp

²正会員 政策研究大学院大学（〒106-8677 東京都港区六本木7-22-1）

E-mail: hibino@grips.ac.jp

³正会員 東洋大学国際観光学部（〒112-8606 東京都文京区白山5-28-20）

E-mail: kurihara039@toyo.jp

⁴正会員 岸野都市交通計画コンサルタント（株）（〒612-8081 京都市伏見区新町8-38）

E-mail: kisihino@mub.biglobe.ne.jp

わが国の観光地では、これまで TDM に代表される渋滞緩和・交通円滑化等のための「需要管理型」交通施策がなされてきた。2000 年代以降では『観光まちづくり』の取組みとして、観光地の活性化や観光振興に資する地域交通サービス改善と観光地魅力化を一体的に推進する「需要創造型」の施策展開も数多く見られる。一方、欧米の都市交通分野においては、MaaS (Mobility-as-a Service) に代表される統合型モビリティ・サービスの提供を意図した施策展開がなされている。本論文では、「交通」「観光」「まちづくり」の相互の関係性に着目しながら、「需要創造」を意図する統合型モビリティ・サービスに関する基礎的考察とともに、閑空利用の中国人訪日観光客対象の旅行行動実態及びニーズ調査データ分析を通じて、訪日外国人をターゲットとする観光地への導入に関する課題整理を行う。

キーワード：観光まちづくり、統合型モビリティ・マネジメント、MaaS、空港アクセス・周遊交通

1. はじめに

これまで多くの観光地では、交通システム運用 (TSM) や交通需要管理 (TDM) に代表されるハイシーズンやイベント対応の渋滞緩和・交通円滑化等のため「需要管理型」交通施策がなされてきた。(西井・古屋 (1997)¹⁾ また 2000 年代以降では、観光研究における計画課題の広がり (観光地交通論や観光交通計画手法から都市型観光地を中心に『観光まちづくり』へ) を背景として、観光地の活性化や都市観光振興に資する地域交通サービス改善と観光地魅力化を一体的に推進

する「需要創造型」の施策も含め多様な展開を見せている。こうした潮流の中で観光地関連交通需要に対応する交通施策は、短期的交通対策から観光まちづくりのための長期的戦略展開の中へ組み込まれる (パッケージ化) に至っている。(西井・江守・横山 (2019)²⁾

一方、欧米の都市交通分野においては、Kamargianni et. al. (2015)³⁾ のように、MaaS (Mobility-as-a Service) に代表される統合型モビリティ・サービスの提供施策の導入検討と実際への適用が精力的になされている。この MaaS-scheme では、基本的に都市域の公共交通利用におけるシームレスで利便性 (ストレスフリー) の高

いサービス提供、その結果として公共交通利用促進とともに、長期的には車利用頻度・保有減少が期待されている。

本論文では、「交通」・「観光」「まちづくり」の相互の関係性に着目しながら、観光まちづくりの取組みとしての「需要創造型モビリティ・サービス」導入について基礎的考察を加える。

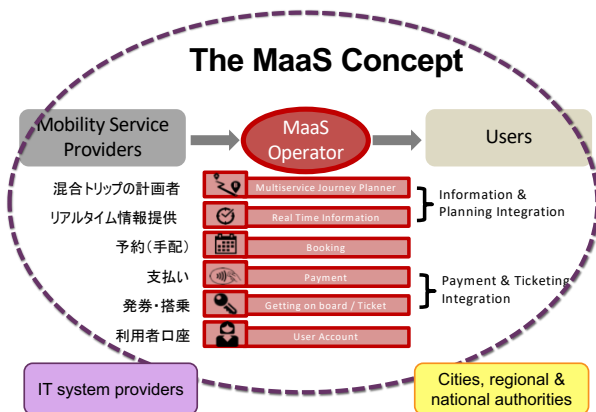
以下ではまず、Kamargianni et. al. (2016)⁴⁾ による MaaS-scheme について概観し、次いで観光地への MaaS 型統合モビリティ・サービス導入における諸要件等を明らかにする。さらに、観光客の抱くこれらサービス提供に対するニーズや意向表明に関する基礎調査を実施、そして調査データに基づく分析結果を明らかにする。具体的には、関空利用訪日中国人観光客のうちで関西地域を主な観光目的地とする観光客をターゲットとし、彼等の訪日・再訪意向の規定要因としての空港アクセス性及び圏域周遊性に関するサービス水準改善とインバウンド需要創出との関係について考察する。

2. 統合型モビリティ・サービス (MaaS) の概要

MaaS は、基本的に都市交通を対象としているが、ここではまず、その基本概念を簡単に紹介し、次節で Kamargianni et. al. (2016) のレビューを通じて、既存の MaaS-scheme の事例をもとにした統合型モビリティ・サービスに関する成立要件について明らかにする。

MaaS の定義として、「交通サービスに関する様々な形態を統合することにより需要対応型の一体化した移動サービスを提供すること」と捉えられている。

図-1 は、MaaS の基本概念の模式図である。



図—1 MaaS の基本概念 (出典 : White Paper⁴⁾)

その特徴は、以下のように理解できる。すなわち、

- MaaS は、これまでの交通機関別の発券・運賃徴収を一体化させるアプリにより利用者のために高い付加価値 (利便性) を与える
- MaaS サービスは、これまでになく多様な輸送形態を運営管理する新たなビジネスモデルを生み出す。
- MaaS の最終的な狙いは、MaaS 利用者に最良の付加価値の提示にあり、個人のマイカー利用に代わり、より便利で、持続可能で、しかも安価なサービスの提供にある。

3. 統合型モビリティ・サービスとしての成立要件

Kamargianni et.al.(2016)は、MaaS-scheme に関するレビューから都市交通に関する革新的なモビリティ・サービスとしての統合型モビリティ・サービスの成立要件 (レベル設定) 等を示している。

この論文では、まずその背景として、都市交通システムへの成長圧力によって、より効率的なシステムへの全く新規で革新的な解決方法に対する期待の高まりを挙げている。この課題へ取り組む接近法の一つとして、シェア型モビリティ・サービスへのゆっくりではあるが着実な移行 (シフト) が考えられ、これら新規交通モード構築と ICT 技術革新のもとに、MaaS の概念が近年脚光を浴びるに至り、それは、車を保有しないで便利な door-to-door 型移動サービスを提供するものとして位置づけている。

MaaS という言葉は、移動手段の購買の代わりに消費者ニーズに基づきモビリティ・サービスを購入することを意味する。最近、様々な MaaS スキームが世界中に出現しているが、本研究は、これらの既存の新規開発されたモビリティ・サービスをレビューして、それらをモビリティ統合化レベル評価基準 (より高い統合化レベルは利用者により強くアピール) に基づき評価することを目的とする。レビューでは、それぞれのスキーム (基本構造: schemes) 間の比較とともに、MaaS の背景そしてこれからの諸研究での MaaS に関する調査設計に役立つ重要要点を明らかにしている。さらには、交通事業者や実務者に対しても、自動車保有からの効果的なシフトが可能な魅力的 MaaS スキームのために考慮すべき要素 (要件) について言及している。

MaaS の概念の背景にある一貫したシームレス・モビリティ(integrated and seamless mobility)は将来の都市交通ビジョンと言える。まさに、MaaS は、以下の3つの要件が成立することによって、一貫したシームレス・モビリティを達成すると主張している。:

- **Ticket & Payment integration** (発券・支払いの統合化) : 単一のスマート・カードや切符は当該サービスに関与するすべてのモードに等しくアクセスできること、そして単一のアカウント (決済口座) によってサービス課金処理ができること。
- **Mobility package** (モビリティ・パッケージ) : 購買者は、モビリティ・サービスの組合せについての距離 (時間) 単位の利用課金の事前支払いができること。
- **ICT integration** (ICT 統合化) : モビリティ・サービスに関与するすべてのモード情報へアクセスできるように単一のアプリやオンライン・インターフェイスを持つこと。

また著者らは、これら3つの要素 (要件) の組合せがどのように交通行動や交通モード選択に影響 (効果) をもたらすかについての研究事例は見当たらないとして、これらの MaaS 成立要件としての明確化とそれに基づく MaaS 導入・整備の基本要件としての重要性を強調している。

4. 観光地への統合型モビリティ・サービスの導入

本節では、都市交通を対象とした場合の統合型モビリティサービスの成立要件をふまえて、観光客の抱くこれらサービス提供に対するニーズや意向表明に関する基礎調査を実施、そして調査データに基づく分析結果から、観光地への統合型モビリティサービスの導入に関わる課題を明らかにする。具体的には、関空利

用訪日中国人観光客のうちで関西地域を主な観光目的地とする観光客をターゲットとし、彼等の訪日・再訪意向の規定要因としての空港アクセス性及び圏域周遊性に関するサービス水準改善とインバウンド需要創出との関係について考察する。

具体的な分析結果については、講演時に発表する。

【参考文献】

- 1) 西井和夫・古屋秀樹 : TDM および環境対策と観光地交通計画, 『観光交通計画立案のための調査・分析方法の再構築』, 科研基盤 A (森地茂, 07305021) 報告書 57-68, 1997.
- 2) 西井和夫・江守昌弘・横山 憲 : エリア・マーケティング・マネジメント・アプローチ(AMMA)に基づくイベント対応 TDM の観光まちづくりへの展開-伊勢神宮式年遷宮 TDM を事例として-, 交通工学, Vol.54, No.4, pp8-13, 2019.
- 3) Kamargianni, M., Matyas, M., Li, W., and Schafer, A.: Feasibility Study for “Mobility as a Service” concept in London, REPORT edited by UCL and Energy Institute and Department for Transport, 84p, 2015.
- 4) White Paper: Guidelines & Recommendations to create the foundations for a thriving MaaS Ecosystem, edited by MaaS ALLIANCE AISBL, 21p, 2017.
- 5) Kamarginanni, M., W. Li, M. Matyas, and A. Schafer: A critical review of new mobility services for urban transport, Transportation Research Procedia 14, pp3294-3303, 2016.
- 6) Nishii, K.: Preconditions of introducing integrated mobility services in tourism destinations in Japan: Toward more attractiveness in urban tourism, a presented at The 15th International Nectar Conference in Helsinki, Finland, 2019.

INTRODUCING INTEGRATED MOBILITY SERVICES TOWARD AREA DEVELOPMENT INVOLVING TOURISM: SOME CHALLENGES

by

Kazuo NISHII, Naohiko HIBINO, Takeshi KURIHARA, and Keiichi KISHINO

This paper is motivated by a great concern for ‘integrated mobility services’ like Mobility-as-a-Service (MaaS) in ICT-innovated urban cities in Europe. Kamargianni (2016) has pointed out that integrated and seamless mobility is the idea behind the MaaS. Most of the existing MaaS schemes intend to integrate different transport modes and provide seamless door-to-door mobility in passenger transport system in urban cities, but we have hardly had experience with mobility services based on the MaaS scheme in tourism destinations in Japan. This paper aims to identify prerequisite conditions when the MaaS is applied to tourism destinations in Japan. The paper also discusses how we should manage those integrated mobility services from the viewpoint of the concept of inclusive tourism destinations management. The result turns out that there are two of newly derived challenges: One is how these measures can be decided on continuously to contribute to form the attractive and sustainable tourism-destinations. As they are expected to create the emerged demand, the goal of the MaaS scheme for tourists in tourism destinations would be therefore different from that for residents in urban cities. The other challenge is concerned with ‘inclusive’ destinations management. Such a manageable challenge is more essential for urban tourism and common to that in the MaaS scheme in urban cities.