

|                |   |     |   |
|----------------|---|-----|---|
| タイトル           | 観光型 MaaS  |     |   |
| 取組地域           | 愛媛県   | 実施者 | 【プロジェクト参画団体】：南予広域連携観光交流推進協議会（愛媛県、南予地域9市町、関係団体）、四国旅客鉄道株式会社、全日本空輸株式会社、伊予鉄バス株式会社、宇和島自動車株式会社、株式会社瀬戸内ブランドコーポレーション、一般社団法人愛媛県バス協会、石崎汽船株式会社、KDDI 株式会社 |
| 実施時期           | 2020年10月<br>(実証実験)  |     |   |
| 事例の概要          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低コストで運用できる NFC タグや QR コードを活用したデジタルフリーパスの導入や、公共交通を乗り継いだ利用者への特典の付与等により、観光客の周遊性を向上し、西日本豪雨により低迷している観光業の活性化を目指す。また、利用者の移動や決済データを把握し、今後の観光客誘致や交通ネットワークの再構築、まちづくりに活用する。</li> </ul>   |     |   |
| 特徴             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>アプリダウンロード不要</u>で、購入・利用のハードル低下する。</li> <li>・非接触型モバイルチケットにより即時決済可能とした。</li> <li>・ <u>公共交通（JR・路線バス等）を横断して利用できるデジタルフリーパスを発行し、地域交通のシームレス化を実現</u>した。</li> <li>・ NFC タグに対応したポスターにスマートフォンをかざすことで周辺施設の情報の取得や、周辺施設までのルートの検索可能とした。</li> <li>・ NFC タグまたは QR コードを用い、アプリ不要・個人情報登録不要で購入・利用できる仕組みを採用し、旅行者のハードルを大幅に低減した。</li> <li>・ <u>デジタルフリーパスによる公共交通の利用に応じて専用ポイントが貯まり、観光施設の割引券と交換可能で、周遊促進につながる設計</u>を行った。</li> <li>・鉄道・バス・観光案内など複数の事業者を巻き込む広域連携による地域活性化モデルで、地域外観光客とマイクロツーリズム双方を想定した。</li> <li>・地域の観光資源と公共交通をセットで訴求し、観光誘客と公共交通の維持・活性化の両立を目指す取り組み。</li> </ul> |     |   |
| 取組効果           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・チケット購入、利用において利用者評価は4点（5段階評価）【実験の成果】</li> </ul>  |     |   |
| 参考資料 URL       | <p>○国土交通省 公表資料<br/>愛媛県南予地域における観光 MaaS 実証実験<br/><a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891503.pdf">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891503.pdf</a></p> <p>○KDDI ホームページ<br/>愛媛県南予地域における観光型 MaaS の実証実験～公共交通の利便性向上・旅のシームレス化を実現～<br/><a href="https://www.kddi.com/corporate/sustainability/regional-initiative/case-study/case28/">https://www.kddi.com/corporate/sustainability/regional-initiative/case-study/case28/</a></p>  |     |   |
| 静岡県内の他地域展開の可能性 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルフリーパス化することにより交通モード間のシームレス化を実現している。</li> <li>・さらに、乗り継いだ場合にインセンティブ（ポイント付与）を与えており、複数の公共交通機関をできる限り乗ってもらう工夫がなされている。</li> </ul>   |     |   |

|                  |   |
|------------------|---|
| <p>実現に向けた留意点</p> | <p>・キャッシュレス決済を前提としており、高齢者層やデジタル弱者への対応が不十分となる可能性がある。</p> |
|------------------|---|

関連図面等

■利用方法



観光地までのルート案内

[3] 交通機関の利用状況に応じて観光施設の割引券がもらえる!



観光施設での利用イメージ

出典：KDDI ホームページ

愛媛県南予地域における観光型 MaaS の実証実験～公共交通の利便性向上・旅のシームレス化を実現～

<https://www.kddi.com/corporate/sustainability/regional-initiative/case-study/case28/>

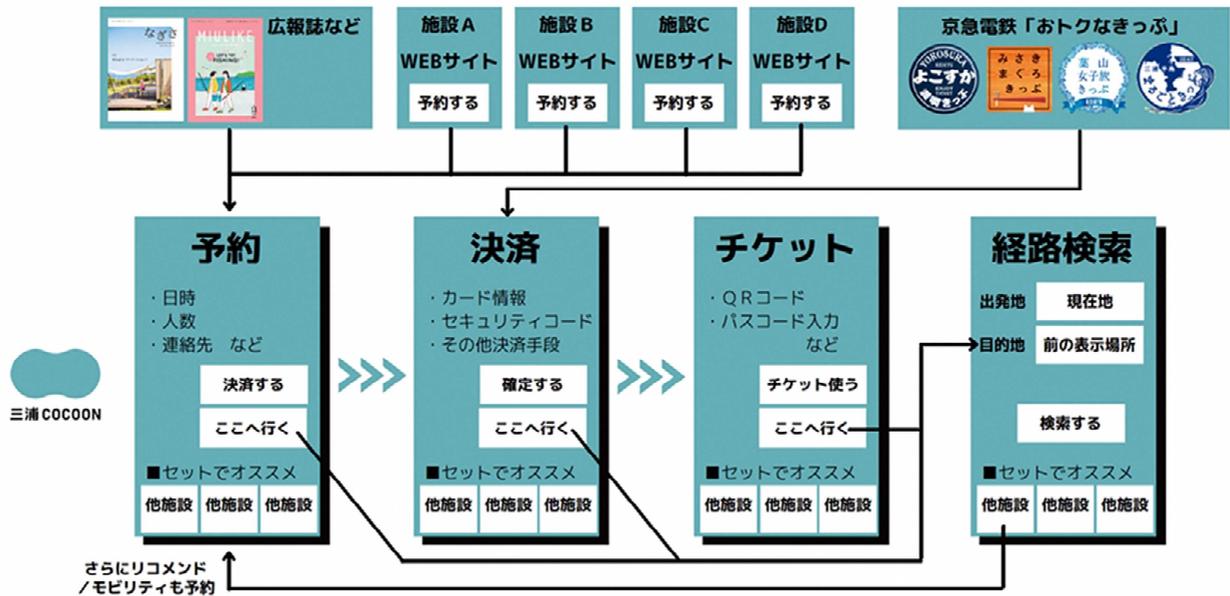
輸送手段のシームレスな連携②

|                |   |     |  |
|----------------|---|-----|--|
| タイトル           | 観光型 MaaS「三浦 COCOON」   |     |  |
| 取組地域           | 神奈川県  | 実施者 | 【組織】 COCOON ファミリー                                    |
| 実施時期           | 2020 年 10 月～  |     | 【参加団体】 105 団体 ※2021 年 10 月 7 日時点<br>【事務局】 京浜急行電鉄株式会社 |
| 事例の概要          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域事業者 105 団体が連携する MaaS プラットフォームである。</li> <li>・「予約」「決済」「デジタルチケット」「マルチモーダル経路検索」の 4 大機能を導入した。</li> <li>・<u>一般的な電車、バス等の公共交通機関だけの検索ではなく、レンタサイクルや電動キックボード、カーシェアなども含めた経路検索が可能</u>である。</li> <li>・検索結果に応じて「おトクなきっぷ」の利用を推奨するなど、ユーザー目線に立ったサービスを提供する。</li> <li>・観光型 MaaS「三浦 Cocoon」と「観光ナビ」を連携させ、風光明媚なスポットや施設を巡る観光ルートを設計・発信することで、渋滞の解消など社会課題の解決を図る。</li> <li>・モビリティ基盤も整備することで三浦半島の観光周遊化を実現する。</li> </ul>                                       |     |  |
| 特徴             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・三浦 Cocoon × 観光ナビのシステム連携により、混雑回避・行動変容を促すルート提案が可能。</li> <li>・「デジタルチケット（例：よこすか満喫きっぷ）」と連動し、観光周遊を促し消費拡大につなげる仕組み。</li> <li>・多様なモビリティ（鉄道・バス・タクシー・カーシェア・レンタサイクル・電動キックボード等）を統合した「Cocoon モビリティパッケージ」を提供。</li> <li>・観光事業者・自治体など 88 団体以上が参加する「三浦 Cocoon Family」により、地域一体のサービス連携が実現。</li> <li>・音声ガイド付きナビにより徒歩や自転車利用者にも対応し、観光体験を向上。</li> <li>・混雑の分散・滞在時間延長・消費増加など、地域課題を同時解決する観光型 MaaS モデルとして機能。</li> <li>・オンデマンド交通やタクシー配車との連携も目指している。</li> </ul> |     |  |
| 取組効果           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アプリダウンロード不要で、購入・利用のハードル低下</li> <li>・観光事業者の顧客基盤を共有でき、事業者間の相互集客と相互リコmendを行うことが可能となり、観光滞在時間や観光消費額の拡大につながる</li> </ul>   |     |  |
| 参考資料 URL       | <p>○京急電鉄 ホームページ<br/>エリアマネジメントを支える観光型 MaaS「三浦 COCOON」機能拡大！<br/><a href="https://www.keikyu.co.jp/company/news/2021/20211008HP_21090AK.html">https://www.keikyu.co.jp/company/news/2021/20211008HP_21090AK.html</a></p> <p>○国土交通省 スマートシティ官民連携プラットフォーム<br/>スマートシティプロジェクト<br/><a href="https://www.mlit.go.jp/scpf/projects/">https://www.mlit.go.jp/scpf/projects/</a></p>   |     |  |
| 静岡県内の他地域展開の可能性 | 公共交通機関だけでなく、シェアリングサービスを含めた経路検索が可能のため、パーソナルモビリティ等の活用を推進する伊豆地域においては、参考になる事例である。   |     |  |
| 実現に向けた留意点      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点周辺において、電動キックボードやレンタサイクル等の拠点が整備されている必要がある。</li> <li>・デジタルチケット化やモビリティ統合は、多業種の調整が必要であり、運用ルールの整備が課題である。</li> </ul>   |     |  |

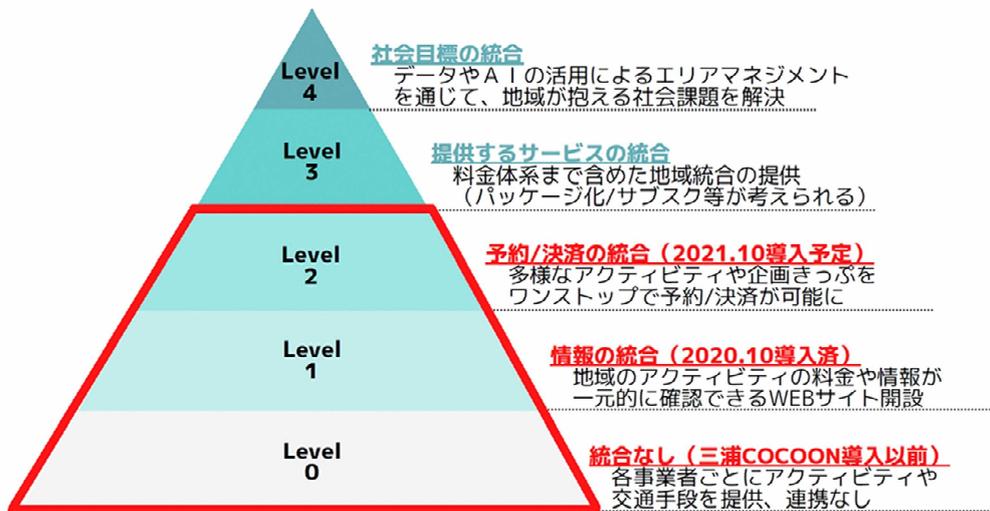
関連図面等

■観光型 MaaS「三浦 COCOON」 サービスイメージ図

■各事業者の顧客一元化による「相互集客」と「相互リコメンド」



■MaaS のレベル図



※出典：チャルマース工科大学（スウェーデン）「MaaSレベル」を基に三浦COCOONとして作成

出典：京急電鉄 ホームページ

エリアマネジメントを支える観光型 MaaS「三浦 COCOON」機能拡大！

[https://www.keikyu.co.jp/company/news/2021/20211008HP\\_21090AK.html](https://www.keikyu.co.jp/company/news/2021/20211008HP_21090AK.html)

輸送手段のシームレスな連携③

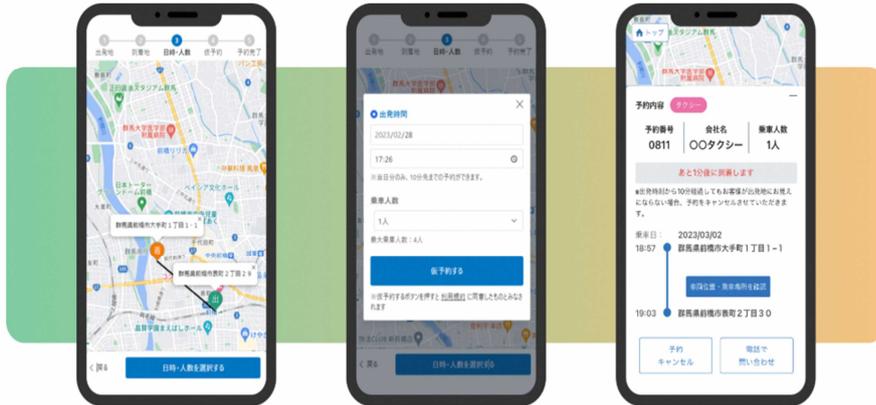
|                |   |     |   |
|----------------|---|-----|---|
| タイトル           | MaeMaaS (現 GunMaaS)   |     |   |
| 取組地域           | 群馬県前橋市  | 実施者 | 【実施体制】前橋市新モビリティサービス推進協議会<br>【構成団体】前橋市、東日本旅客鉄道(株)高崎支社、(一社)ICT まちづくり共通プラットフォーム推進機構、(株)NTT データ、(株)NTT ドコモ群馬支店、国立大学法人群馬大学、(株)未来シェア、(一社)群馬県バス協会、前橋地区タクシー協議会、上毛電気鉄道(株)、ecobike(株) |
| 実施時期           | 2021 年～   |     |   |
| 事例の概要          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・バス・タクシー・デマンド交通を統合、予約を一元化している。</li> <li>・路線バスのデジタルフリーパス購入者への店舗等の特典の付与している。</li> </ul> <p>※2022.4.1 以降も引き続き本実証実験サービスの提供を延長<br/>※現在は GunMaaS としてサービスリニューアル</p>  |     |   |
| 特徴             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内 MaaS「MaeMaaS」から県域版「GunMaaS」へ拡大し、鉄道・バス・タクシー・シェアサイクルを一元的に案内。バスについてはリアルタイムな位置情報も提供</li> <li>・<u>マイナンバーカードと連携</u>し、市民割・高齢者割・若者割などの属性別チケットを自動適用。</li> <li>・バス定期券の DX 化 (スマホで購入)、シェアサイクル (cogbe) との連携など、多様な電子チケットを販売。</li> <li>・経路検索・予約・決済・割引をワンストップ化し、広域で利用可能な MaaS プラットフォームを実現。</li> <li>・<u>利用データを収集・分析し、交通政策やサービス改善に活用可能。</u></li> </ul>   |     |   |
| 取組効果           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルフリーパス又はデマンド交通をマイナンバーカード認証による市民割引にて利用した利用者は、43.3%。そのうち 84.7%が「満足」と回答。</li> <li>・マイナンバーカードを活用しての市民認証による運賃施策やデマンド交通の予約一元化等の MaaS サービスに関しての市民認知の向上や利用者の定着等が見られた。</li> </ul>   |     |   |
| 参考資料 URL       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○前橋交通ポータル<br/>公共交通情報 GunMaaS<br/><a href="https://maebashimobility.jp/traffic/gunmaas">https://maebashimobility.jp/traffic/gunmaas</a></li> <li>○国土交通省公表資料<br/>MaeMaaS (前橋版 MaaS)社会実装事業<br/><a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891509.pdf">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891509.pdf</a></li> <li>○前橋市公表資料<br/>令和 2 年度前橋万 MaaS「MaeMaaS」報告<br/><a href="https://www.city.maebashi.gunma.jp/material/files/group/9/siryou5.pdf">https://www.city.maebashi.gunma.jp/material/files/group/9/siryou5.pdf</a></li> <li>○ecobike、前橋版 M a a S の実証実験に参画<br/><a href="https://ecobike.co.jp/wp-content/uploads/2021/10/5da7d61731010af3611dab4ed4f05a6a.pdf">https://ecobike.co.jp/wp-content/uploads/2021/10/5da7d61731010af3611dab4ed4f05a6a.pdf</a></li> </ul> |     |   |
| 静岡県内の他地域展開の可能性 | マイナンバーカードと連携させているため、利用者の属性データ等の取得が可能である。このため、データに基づいて交通政策を検討することができ、利用者ニーズに適切に対応した施策展開が可能となる。   |     |   |
| 実現に向けた留意点      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマホや登録手続きに不慣れな高齢者へのサポート (相談会等) を継続する必要がある。</li> <li>・交通事業者間のデータ形式、運賃制度、システム連携を調整するのが難しい。</li> <li>・市内外利用者を想定し、マイナンバーカード連携とプライバシー保護の両立が課題。</li> </ul>  |     |   |

関連図面等

■GunMaaS 利用画面

利用方法

1. 出発地・降車地、利用時刻と人数を選択し、仮予約をします。
2. 予約内容に間違いなければ、予約を確定します。
3. 予約情報はチケットホルダーより確認いただけます。



○前橋交通ポータル

公共交通情報 GunMaaS <https://maebashimobility.jp/traffic/gunmaas>

■取組イメージ



○国土交通省公表資料 MaeMaaS (前橋版 MaaS)社会実装事業

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891509.pdf>

輸送手段のシームレスな連携④

|                |  |     |                       |
|----------------|--|-----|-----------------------|
| タイトル           | 他社路線への床面案内   |     |                       |
| 取組地域           | 大阪府  | 実施者 | 大阪府、JR 西日本、OsakaMetro |
| 実施時期           | 2018 年～  |     |                       |
| 事例の概要          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府では、公共交通機関等と連携した受入環境整備を進めている。</li> <li>・実施内容は、駅構内などで多言語による案内モニター（他路線やバスなどの乗継や運行情報などを表示）や、<u>経路床面案内標示（乗継や行先情報などを表示）</u>等である。</li> <li>・経路床面案内標示は、<u>複数ある他社路線までの案内ルートの色分けしたライン</u>で分かりやすく案内している。</li> </ul>  |     |                       |
| 特徴             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者を誘導するために、駅のホームやコンコースの床に貼られた歩行ルートや案内などのさまざまなサインを設置している。</li> </ul>   |     |                       |
| 取組効果           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・下を向いて歩いている人や向かう先を見て歩く人への視認性の高いため、吊り下げサインの代替として採用するケースが増えている。</li> <li>・鉄道利用者の誘導を床面案内で適切に実施したことにより、安心・安全な旅客輸送に貢献している。</li> </ul> <p>（・京都駅でも同様の取組が行われており、観光客などのスムーズな乗継ぎ・乗換えの促進により混雑緩和が図られている。）</p>   |     |                       |
| 参考資料 URL       | <p>○大阪府 HP</p> <p><a href="https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/toshikotsu/noritsugi/ukeirekannkyoseibi.html">https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/toshikotsu/noritsugi/ukeirekannkyoseibi.html</a></p> <p><a href="https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/toshikotsu/noritsugi/index.html">https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/toshikotsu/noritsugi/index.html</a></p> <p>○フロアシートサイン</p> <p><a href="https://www.fujifilm.com/jp">https://www.fujifilm.com/jp</a></p> <p>○京都駅の事例（FUJIFILM HP）</p> <p><a href="https://www.fujifilm.com/jp/ja/business/signage/railway/case-studies/westjr">https://www.fujifilm.com/jp/ja/business/signage/railway/case-studies/westjr</a></p> |     |                       |
| 静岡県内の他地域展開の可能性 | <p>複数の交通モード・路線・系統がある交通結節点においては、吊り下げサインやデジタルサイネージだけでは、案内が不十分な場合がある。既存のサイン（案内）との組み合わせにより、公共交通利用者の乗り換えの利便性が向上する。</p>  |     |                       |
| 実現に向けた留意点      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・視認性は良いが、過度な案内表示は床面の景観を損なう恐れがある。</li> </ul>   |     |                       |

## 関連図面等

### ■床面案内の概要



(写真) 提供：JR西日本

### 他社路線への床面案内表示 (JR、OsakaMetro)

出典：大阪府 HP

<https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/toshikotsu/noritsugi/ukeirekannkyoseibi.html>

### フロアシートサインとは

鉄道利用者を誘導するために、駅のホームやコンコースの床に貼られた歩行ルートや案内などのさまざまなサイン。

下を向いて歩いている人や向かう先を見て歩く人への視認性の高さから、吊り下げサインの代替えとしてご採用いただくケースが増えています。



JR天王寺駅 コンコース 乗り換え誘導サイン



JR大阪駅 ホーム 整列乗車フロアサイン



大阪メトロ梅田駅 ホーム 整列乗車フロアサイン



JR新今宮駅 フロア誘導サイン



JR新大阪駅 コンコース 乗り換え誘導サイン



JR鶴橋駅 改札誘導サイン

出典：富士フィルム HP → フロアシートサインより

輸送手段のシームレスな連携⑤

|                |   |     |     |
|----------------|---|-----|-----|
| タイトル           | てらすガイド  |     |     |
| 取組地域           | 東京都   | 実施者 | 新宿駅 |
| 実施時期           | 2018年～  |     |     |
| 事例の概要          | <p>・JR新宿駅では、エレベーターの設置場所がわかりにくく、初めて駅を利用する人、ベビーカーを利用する人、年配の利用者等からの問い合わせが多かった。その都度、駅係員が場所を案内していたが、タイムリーに現地まで案内できないケースもあり、何か良い方法がないかと考え、「てらすガイド」の導入に至った。</p>  |     |     |
| 特徴             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線名や行先の案内に利用できる。</li> <li>・<u>足もとに光る・動くサイン</u>で、駅構内の利用者をスムーズに目的階へ誘導できる。</li> <li>・以下のような場合にも対応が可能である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>○<u>多言語切り替えで外国語対応も可能</u></li> <li>○イベント開催時など施設内で一時的に案内表示を行ったり、時間帯などに応じて案内表示を行う場所を柔軟に変更する場合</li> <li>○施設の利用状況や時間帯に応じて手間なく案内表示を変更する場合</li> <li>○サインは標準実装の汎用的なものから、<u>画像の作成や音声の取込みによるオリジナルサインの作成も可能</u></li> <li>○機器は床置きでコンセントがあれば設置は簡単。サイネージなどのように固定の必要はなく、<u>イベントや時間に合わせた移動も可能</u></li> </ul> </li> <li>・従来の案内表示板や床面ステッカーなどと異なり、<u>作成や貼り換えが不要</u>。案内業務の低コスト化に寄与する。(機器導入費用：約110万円/基、リース有)</li> </ul> |     |     |
| 取組効果           | -   |     |     |
| 参考資料URL        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○三菱電機ビルソリューションズ(株)HP<br/> <a href="https://www.mebs.co.jp/cases/building/interview/18_shinjuku.html">https://www.mebs.co.jp/cases/building/interview/18_shinjuku.html</a><br/> <a href="https://www.mebs.co.jp/building/guide/">https://www.mebs.co.jp/building/guide/</a></li> <li>○<u>てらすガイドリーフレット</u></li> </ul>  |     |     |
| 静岡県内の他地域展開の可能性 | 床面へのハード整備が不要であり、案内の変更にもフレキシブルに対応できることから、簡易な案内表示をすることで公共交通利用者の乗り換え利便性が向上する場合に有効である。  |     |     |
| 実現に向けた留意点      | 特になし  |     |     |

## 関連図面等

### ■ たらすガイド



## 1 コンセントがあれば、 設置は簡単。

面倒な工事は不要。イベント時などの移動も容易です。  
※但し、設置は屋内の床面に限ります。



## 2 必要なサインを 必要なときに簡単操作で。

専用ソフトウェアにより、現場で表示内容の編集が可能。簡単な操作で動画や静止画を取り込めます。



### ■ 映写機



| 機器仕様     |  |       |                         |
|----------|--|-------|-------------------------|
| 大きさ      | W 405.6 × H 855.6 × D 171.0 [mm] (転倒防止板: W 510 × H 3.2 × D 289.0 [mm]) |       |                         |
| 重さ       | 23.0 [kg] (転倒防止板: 約3.6 [kg])   |       |                         |
| 電源       | AC100V 50/60Hz   | 投影面   | 床面                      |
| 消費電力     | 約310W以下  | 明るさ   | 3500 [lm]               |
| インターフェース | 無線LAN (IEEE802.11ac/n/g準拠)   | 投影サイズ | 約110インチ (約2.37m×約1.48m) |
| 環境条件     |  |       |                         |
| 温度       | 5~30℃  | 湿度    | 20~80% (ただし結露なきこと)      |
| その他      | 屋内仕様、床面設置  |       |                         |

| タブレットPC 動作環境 |   |  |
|--------------|---|--|
| O S          | Windows11 Pro または Windows10 Pro         |  |
| C P U        | Core-i3以上 (Core-i5以上を推奨)                |  |
| メモ リ         | 4GB以上 (8GB以上を推奨)                        |  |
| ディスク容量       | 128GB以上                                 |  |
| 画面解像度        | 1920 × 1080、2160 × 1440 または 3000 × 2000 |  |

出典：三菱電機ビルソリューションズ（株）HP

[https://www.mebs.co.jp/cases/building/interview/18\\_shinjuku.html](https://www.mebs.co.jp/cases/building/interview/18_shinjuku.html)

[たらすガイドリーフレット](#)