

幕張新都心モビリティコンソーシアム 利活用・M a a S P F W G (第1回) 議事要旨

1 日時 令和3年4月26日(月) 13:00~15:00

2 場所 オンライン開催

3 出席

株式会社アイシン
イオン株式会社
イオンコンパス株式会社
株式会社ヴァル研究所
株式会社ウェザーニューズ
株式会社NTTドコモ千葉支店
小田急電鉄株式会社
OpenStreet株式会社
京セラコミュニケーションシステム株式会社
京成電鉄株式会社
コストコホールセールジャパン株式会社
JFA夢フィールド幕張温泉湯楽の里
株式会社JTB
株式会社JTBコミュニケーションデザイン
株式会社JTB総合研究所
損害保険ジャパン株式会社
株式会社千葉ロッテマリーンズ
ビー・トランセホールディングス株式会社
東日本旅客鉄道株式会社千葉支社
株式会社幕張メッセ
丸紅ネットワークソリューションズ株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
三井不動産株式会社
三井不動産レジデンシャル株式会社
三ツ矢エミタスタクシーHD株式会社
MONET Technologies株式会社
神田外語大学
久留米工業大学 インテリジェントモビリティ研究所
公益財団法人ちば国際コンベンションビューロー
公益社団法人千葉県観光協会
公益財団法人日本サッカー協会
幕張ベイタウン自治会連合会
千葉県
千葉市

4 議題

- (1) WGの取組み・目標
- (2) プレゼンテーション
 - ア 千葉市幕張新都心課
 - イ 公益社団法人千葉市観光協会
- (3) グループワーク
 - ア 現在の幕張新都心の良い点、課題感
 - イ モビリティによってもたらされる理想的な幕張新都心の姿（具体的なイメージ）
- (4) まとめ、事務連絡

5 配布資料

- 資料1 WGの取組み・目標
- 資料2 千葉市幕張新都心課説明資料
- 資料3 公益社団法人千葉市観光協会説明資料

■議事内容

1. 開会

2. 議題

(1) WGの取組み・目標

幹事会社より、資料1に沿って説明。

(2) プレゼンテーション

- ア 千葉市幕張新都心課より、資料2に沿って紹介。
- イ 公益社団法人千葉市観光協会より、資料3に沿って紹介。

(3) グループワーク

ア 現在の幕張新都心の良い点、課題感

(グループ1)

- ・回遊性の少ない部分がデメリットと考える。
- ・都市自体がコンパクトシティであり、ブロックは大きく、都市機能が縦横に分かれている。
- ・一方で、土地がフラットであり、シェアサイクルはいい手段と考える。今後新たな選択肢として電動キックボードの取組みも始まるため、デメリットをメリットに変えていく施策が重要ではないか。

(グループ2)

- ・各所に引きのあるポイントは存在しており、産官学住職がバランスよく配置されている一方で、それらのつながりが少ないことが課題ではないか。
- ・山側、海側という視点では、何らかのイベントがある時に海側は盛り上がるものの、山側は閑散としているような状況がある。エリアによって差があるのではないか。
- ・モビリティがうまく機能することによって、有機的なつながりが生まれ、幕張というブランドが非常によいものになるのではないか。

(グループ3)

- ・課題として、色々な要素が集積しているものの横連携ができていない。

- ・地域で会話している中で、連携したいとくすぶっている人の存在がある。
- ・横連携の課題として、夜の経済が活性化しない、防災対策を全体としてできていないので、このような会議体を設けることによって、やりたい人同士の掛け算により、課題解決が図れるとよい。
- ・こうした取組みを通じて、昔に比べると盛り下がっていると言われがちな幕張新都心のイメージを払拭し、新たな価値を生むことができるのではないかな。
- ・プラスアルファの価値として、幕張新都心にはチェーン店舗が多いので、総武線沿線周辺の古き良きまちとも回遊を促し、連携することでより魅力的なまちとなるのではないかな。

(グループ4)

- ・実証実験に適した新しいまちであり、柔軟性もある。
- ・このエリアの中に、企業、大学、学校や商業施設等、都市機能を持ち合わせており、メリットがある。
- ・一方、個々の集客や情報連携は縦割りなところもあるように感じる。一定の地域の中で、より便利な移動を、関わっている団体がシェアをすることで、今後の持続的なまちづくりにつながるのではないかな
- ・週末の渋滞や災害時の混乱に対しても、モビリティを改善することで、防災・減災を目指してまちとしてやっていくべきではないかな。

(グループ5)

- ・良いところは、インフラとしては歩道や車道がある程度の広さが担保され、しっかり整っている。住民目線で歩いても、車で走っていても、実験をする際にも安心感がある。
- ・課題としては、車の渋滞があり、行きにくさがある。また、ゾーニングとして、歩くと遠いが、バスやタクシーを使うほどではないという距離感にも課題があると考える。
- ・コンテンツ面では、ゾーニングされていることで、まちづくりという観点では色々なことがやりやすい。一方で、みなとみらいを引き合いに比較すると、ウォーターフロントとしてのリッチ感やコンテンツ力が外向けに発信できていないのではないかな。
- ・同じ湾岸エリアと比較したときには、南船橋のららぽーとやイケアとのすみ分け等、コンテンツ力としては課題があるのではないかな。

(グループ6)

- ・良い点は、ビーチの存在は全国的にも珍しい都市であるとともに、京葉線は全通30年と若い路線であり、幕張新都心に限らず沿線の発展価値がある。また、インバウンドが戻ってきた際には、空港も近く、幕張メッセやホテルもあるため、需要が高いのではないかな。
- ・各方面から来る際にも、アクセスが便利である。
- ・時刻表を見なくても生活ができるところもよい。
- ・課題は、ブランディングづくりについて、まちをあげてやらなければならない、ビーチがある分、災害時の対応もしなければならない。

イ モビリティによってもたらされる理想的な幕張新都心の姿（具体的なイメージ）

(グループ1)

- ・幕張新都心において回遊性を向上させることが必要なのかというところから議論した中で、域内にある施設では遠方からいらっしゃるお客様も多いということで、遠方から呼び込み、さらに回遊・長期滞在することで地域に貢献いただくことを目指す必要があるのではないかな。

- ・幕張で推していくものとして、コンテンツとして海があるので、リゾート感を出していくことが重要ではないか。例えば、福島にはハワイアンズにより集客ができており、幕張は利便性が高く、より呼び込めるのではないか。

(グループ2)

- ・移動というものは、点と点を結ぶ大量移動を前提に作られているというところであり、回遊性を向上させることは利便性を下げる（移動効率を上げると、回遊性は少なくなる）という二面性があるのではないか。
- ・移動手段中心のまちではなく、人の暮らしや移動するというところにフォーカスを置き、ソフトモビリティを中心にした考え方がよいのではないか。
- ・域内移動は、自転車、徒歩やキックボードのようなスローモビリティを利用して移動するような動きがヨーロッパでは格段に進んでいる。そのようなまちづくりをすれば、回遊性は自ずとあがってくるのではないか。
- ・基本的には住んでいる人を中心として、訪れた人も心地よさを感じてもらえるように、人の移動が楽しくなるようなモビリティ・ライフスタイルを提案する新しいまちということを外にPRしていくことがよいのではないか。
- ・既存のモビリティサービスや点としてのコンテンツを提供している事業者もいるので、そのような方々の意見も尊重し、まちづくりを変えていく必要がある。

(グループ3)

- ・地域の生活者という視点で見ると、外から幕張新都心エリアに車で来ると、1つの施設で完結してしまうことが多く、他の施設へ移動する際も車でという煩わしさがある。その点を簡易にできれば、多くの行き先にアクセスできるのではないか。
- ・その日の季節や気象によって、行き先のレコメンド機能があるようなモビリティがあると面白い。
- ・移動自体を楽しみ、利便性だけではなく人間の心に訴えかけるようなことを通じて、幕張新都心エリアでの滞在時間を長くするようなモビリティがありがたい姿になるのではないか。

(グループ4)

- ・幕張新都心は先進的なまちではあるものの、高齢者というキーワードは欠かせないのではないか。
- ・拠点単体の魅力は高いが、拠点間の距離が遠いことが課題。
- ・イベントの特性上、初めて来街される方も多く、どの公共交通機関を使っていいかわからないという声も聞く。実際に歩いて移動すると、かなり距離があると感じる。
- ・居住者目線や観客の高齢化を考えると、高齢者にとってはやや厳しい環境ではないのか。
- ・理想の姿としては、高齢者が車を手放したとしても、負担なく生活ができるまちづくりを訴えることにより、高齢者の活気により日中の賑わいを創出することが考えられる。
- ・他自治体では、自治体職員が通勤途上に高齢者をピックアップし、病院やスーパーに送迎するような実証実験が行われているところ。
- ・幕張新都心は歩道が広く、高齢者向けのモビリティの実験フィールドとして適しているという話もあり、そのような面からも適合性があるのではないか。
- ・国内だけではなく海外にも目を向け、回遊性の向上という共通課題に、シニア向けという視点が追加できるとよりよいものができるのではないか。

(グループ5)

- ・幕張新都心は各ランドマークに対して単体で向かうということが多く、それらを繋ぐような魅力をつくる必要がある。
- ・ランドマーク間の連携では、駐車場の横連携を行い、例えばマリスタジアムに行く際に別の駐車場に駐車し、その間を移動する手段を提供することも考えられるのではないか。
- ・シェアリングサービスも別々の企業で運用されており、バスや電車も同様だが、それぞれのアプリケーションを立ち上げるのではなく、ポータルサイトのようなアプリケーションを用意し、そこから案内できるようなものを開発することで、利便性向上が図られるのではないか。
- ・現在の資源だけではなく、病院新設、新駅建設や公園改修等がこれから進むことになるため、移動距離が増えることも踏まえ、回遊というものを考える必要がある。
- ・住民目線では、現在のバス停やシェアサイクルポートは固定されており、住民の高齢化が進展する中、そこまで移動しなければならないという課題がある。昨年度の実証実験にて展開されたAI運行バスのようなもので、マンションの近くまで来てくれるような手段と上手く融合できると利便性が高まるのではないか。

(グループ6)

- ・各施設がゾーニングされているが故に、ゾーン間の移動がしにくい課題がある。
- ・コンベンション後・イベント最中のコンテンツや施設間の回遊性が必要であり、人の移動がニーズを生み出すのではないか。
- ・先日、横浜市でオープンしたロープウェイやサンフランシスコのケーブルカーのような「このまちに来てこの乗り物に乗りたい」という目的があってもよいのではないか。
- ・幕張新都心のメイン駅である海浜幕張駅は、改札口が1つしかないため、イベント開催時や朝夕のラッシュ時には混雑により安全性が危ぶまれるところ。これを分散する仕組みを設けられないか。
- ・特有のものとして、イベントの有無によって人の流れに波があるため、モビリティによって解決できないか。

4. 閉会