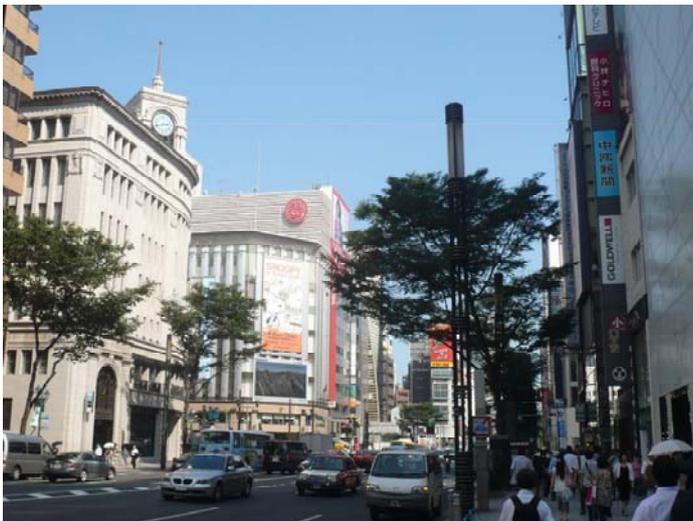


銀座地区モビリティサポートモデル事業 の概要について

「東京ユビキタス計画・銀座」実施協議会

I 地域の概要と課題

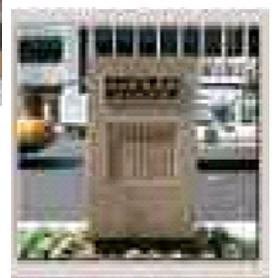
- ◆ 魅力的な店舗や豊富な観光資源が数多く存在
- ◆ 一方で、外国人を含む来街者や観光客の多様なニーズに対し、街の魅力を十分に情報発信しきれていない



日本有数の繁華街「銀座」



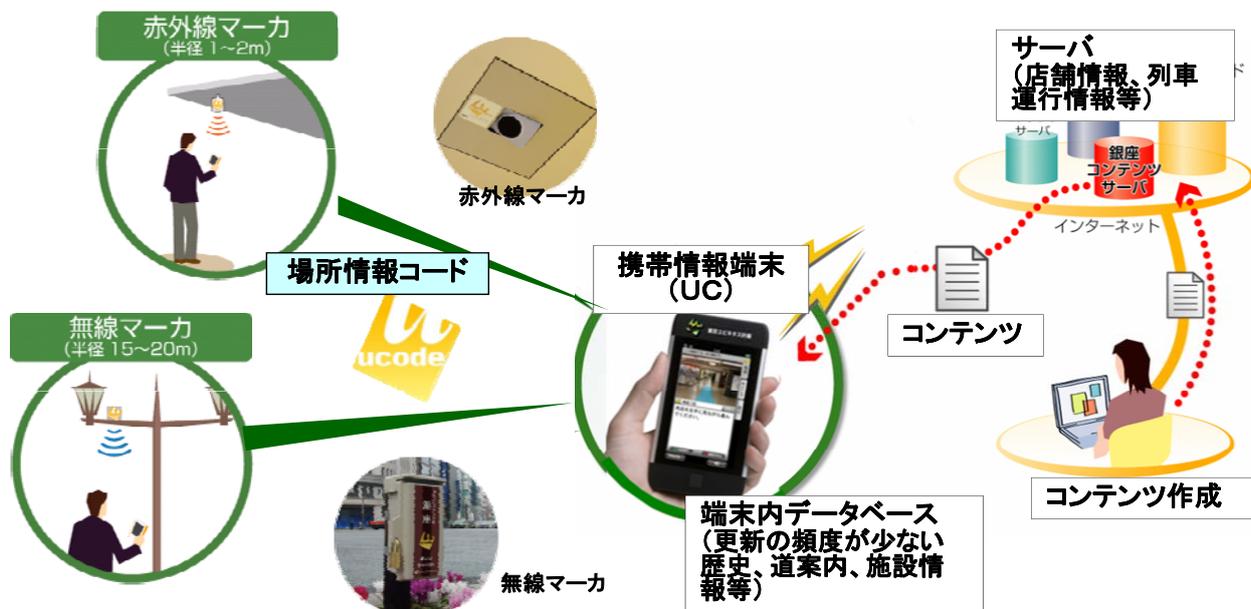
コイコリン



銀座発祥の地

II 取組概要(情報提供の仕組み)

- ◆ 道路等に設置された無線マーカ等から場所情報コードを読み取ることで、場所を特定
- ◆ 場所に応じた情報(誘導案内、歴史、店舗等)をプッシュ型で配信



No2

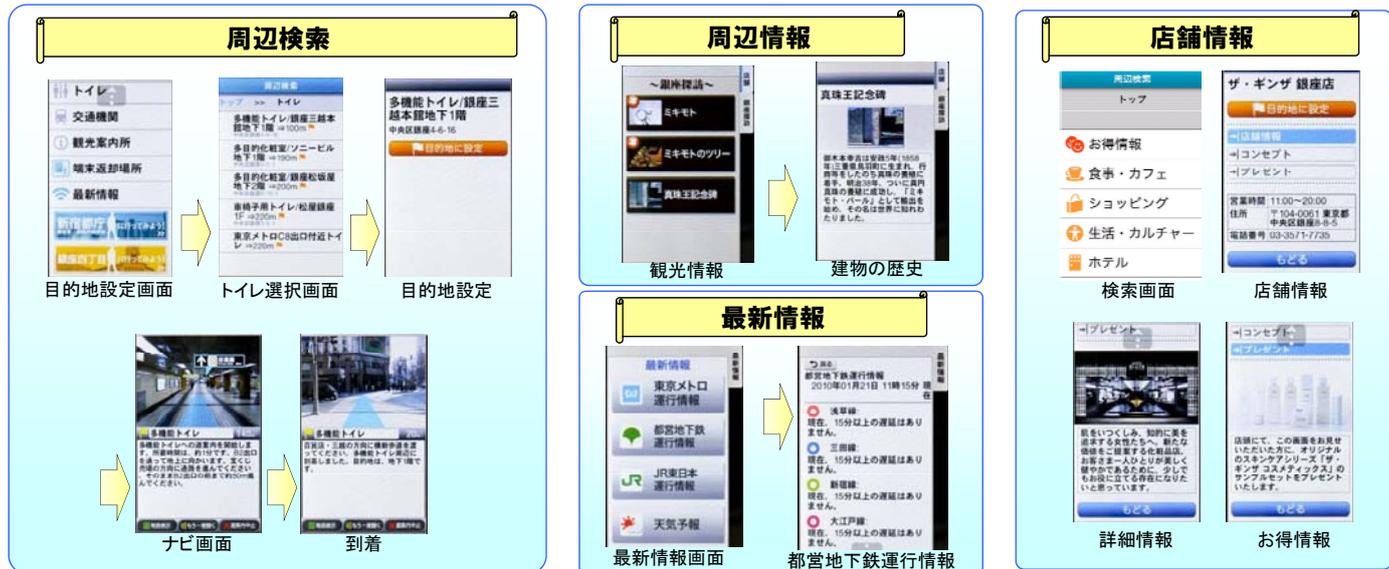
II 取組概要(実験概要)

- ◆ 実験期間 10月15日から3月31日まで
- ◆ UC貸出場所 ホテル8箇所(銀座5、新宿3 宿泊客対象) その他2箇所(一般来訪者対象)
- ◆ UC台数 5台ずつ計55台(広場コーナーのみ10台)
- ◆ 協力店舗数 約70
- ◆ 体験者数 約700名(3月10日現在)



No3

Ⅱ 取組概要(情報提供内容)

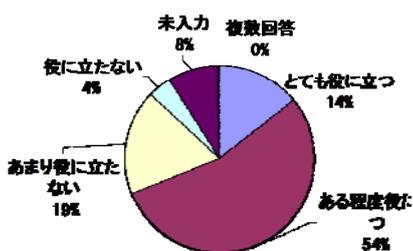


No4

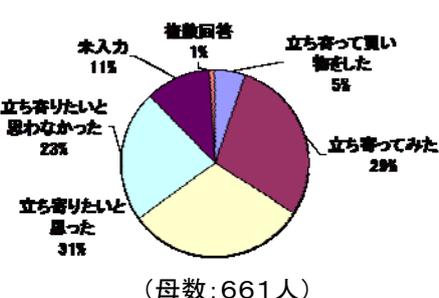
Ⅲ 結論・評価①

- ◆ 店舗、ホテル等の協力を得て、半年程度の長期に渡り情報サービスを提供することができた
- ◆ 利用アンケート結果(3月10日時点)から、多くの利用者にサービスの有用性を感じてもらうことができた

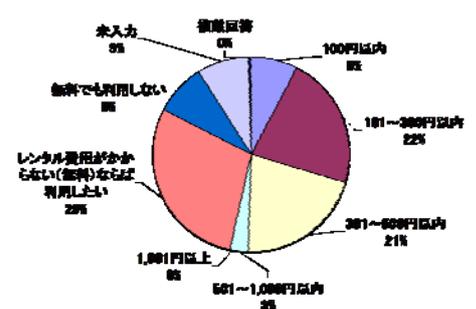
サービス・システムの有用性



店舗への立ち寄り意向



一日当たりのレンタル料(支払意志額)



自由意見 (良い意見)

- ・ 詳細なお店情報が得られたので、とても役に立った
- ・ 普段行かない場所に行ったり、知らない情報を得られたのがよかった

自由意見 (改善要望等)

- ・ 携帯電話やスマートフォンのアプリであれば、利用したい
- ・ コンテンツの充実、エリアの拡大を希望
- ・ 端末を見ながら歩くのが危険

No5

Ⅲ 結論・評価②

◆ 実績値及び利用者・店舗・ホテル等へのアンケートやヒアリング結果を用いて評価

達成目標	達成状況(評価)
①UCで情報提供店舗数 100	<ul style="list-style-type: none"> ・約560店舗(グルメ情報サイトを含む)の情報を提供した。 ・今回は無料での情報提供であったが、有償化へ移行するためには、<u>店舗に有用性を感じてもらうことが必要</u>である。
②UCの貸出運営を継続するホテル数 6	<ul style="list-style-type: none"> ・8ホテルで半年間UCの貸出を行った。 ・<u>2ホテルが継続運営の意向</u>を示している一方、情報提供エリアの拡大やUCの反応速度の向上などの課題を指摘されている。
③継続的な情報提供サービスの実施意向を持つ団体数 1	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では、サービス運営による<u>収入は見込めず</u>、採算性を確保することは困難である。<u>運営意向を持つ団体は現れていない</u>。 ・情報提供エリアを拡大することが求められている。
④利用者数 1500	<ul style="list-style-type: none"> ・約700名(3月10日時点):<u>ホテルでの利用者が</u>5ヶ月で120人程度であり、想定より大きく下回った。 ・<u>ホテル利用者のニーズを把握</u>すると共に、情報の内容、サービス対象者、周知方法を見直す必要がある。

No6

Ⅳ 官民連携による継続的な運用体制の構築①

- ホテルや案内所でUCを貸出
- 店舗情報は各店舗が情報を入力、更新する仕組みを構築



案内所(ストリートガイド)

店舗入力ツール

- プッシュ型で、歴史・史跡やイベント・お勧め情報等を行き交う人々に提供し、観光や買い物等の新たな活動を促し、街の魅力向上や活性化に寄与
- ⇒将来、店舗や地元等を含めた民間主体の運用体制構築に期待

No7

Ⅳ 官民連携による継続的な運用体制の構築②

○鉄道の運行情報をほぼリアルタイムに提供

- ・鉄道事業者のWEB情報を定期的に読み込む
- ・読み込んだ情報をUC用に変換してサーバに蓄積
- ・蓄積した最新情報を提供



No8

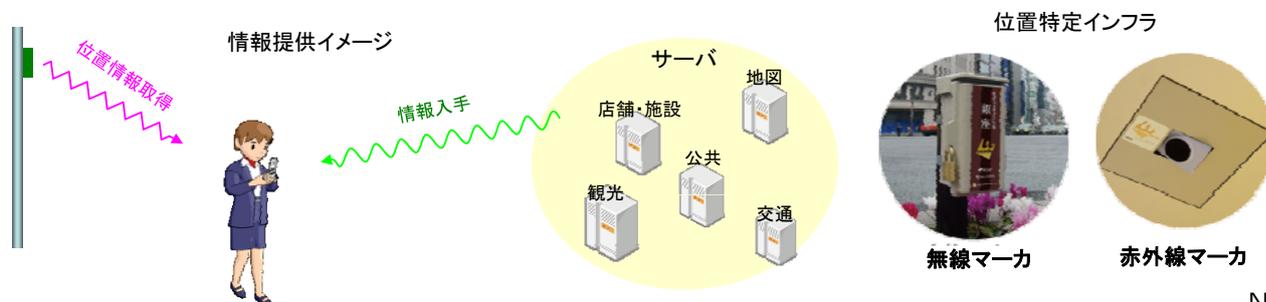
V 位置特定インフラや情報の法的位置付けの検討

○現状の問題点

道路法では、道路上に設置できるものは、「道路附属物」と「道路占用物」に区分されるが、位置特定インフラは明確な位置付けがない。このため、インフラ整備が進まない。

○今後の方向性

- 1 位置特定インフラは、道路附属物(安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物)の定義に合致するのではないか。
- 2 位置特定インフラは、位置情報(Uコード)のみを発信するため、位置情報に紐づく店舗等の情報とは直接的な関係はなく、相互に切り離して整理することができる。
- 3 整備を促進するためには、
 - ・通達等により道路法において位置特定インフラの位置付けが明確化されることが必要である。
 - ・インフラ整備の指針となる整備計画や基準等を作成する必要がある。また、道路事業としてインフラを整備・維持管理する枠組みを構築することが必要がある。



No9