

北海道観光における移動分野のサステナブルツーリズム検討調査

北海道開発局

開発監理部 開発連携推進課

令和6年11月14日（木）

本日の説明会では、
実証実験実施計画（案）策定までの
過程・考え方を説明します。

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを 活用した環境負荷の少ない観光地 アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

自然環境・文化の保全と観光が両立した**持続可能な観光地域づくり**が必要

北海道観光の**現状**

- 北海道は、**豊富な自然環境・景観**を活かした観光コンテンツが存在
- 北海道の観光資源は、各地に点在しており、空港・港湾から観光地までの**二次交通の利便性が低い**
- 北海道は、自然環境、自然景観、農山漁村景観、豊富な温泉、ジオパーク、独自の歴史・文化等が観光資源となっており、これら**自然環境や文化的資源を活かした観光へのニーズが高い**

自然環境・文化の保全と観光が両立した**持続可能な観光地域づくり**が必要

北海道観光の課題

□旅行需要の**季節偏重**

□来道外国人旅行者の宿泊地の多くが**道央圏に集中**

□移動時の**CO2排出**

本調査の対象

□観光客の著しい増加に伴う**渋滞**、自然**環境への負荷**、地域**住民の生活への負担**等

【リサーチクエスチョンⅠ】

都市部で普及が進む電動キックボードは、北海道の地方部の観光地におけるCO2排出量の削減に有効な手段となり得るか？

【仮説】

北海道の地方部で渋滞が発生している観光地近くの道の駅に電動キックボードを整備することで、渋滞を嫌う観光客は自動車から乗り換えて観光地を訪問する。

【対応】

都市部と異なる北海道の地方部での導入可能性を検証するため、電動キックボードの運用方法や安全対策を確認するための実証実験を行う。

【リサーチクエスチョン2】

都市部で普及が進む電動キックボードは、北海道の地方部の観光地におけるラストワンマイル問題を解決する移動手段となり得るのか？

【仮説】

本州の鉄道駅等を中心にラストワンマイルの移動手段として導入が進む電動キックボードは、北海道の地方部の鉄道駅等から観光地を結ぶラストワンマイルを担う移動手段として導入出来る可能性がある。

【対応】

ラストワンマイルに課題を持つ北海道の地方部の観光地で、実証実験を通じて鉄道駅等から電動キックボードを使用した二次交通の利用可能性を検証する。

調査概要（調査の目的・検討フロー）

ゼロカーボンモビリティを活用した環境負荷の少ない観光地アクセスの検討

①ドライブ観光の立ち寄り拠点である「道の駅」等から、駐車場が脆弱な観光スポットへの代替交通の検討



②鉄道駅・バス停等からアクセス性の悪い観光スポットへの乗り継ぎ交通の検討



年目（令和5年度）

本日の説明

基礎調査等

（案）策定
実施計画



年目（令和6年度）

実証実験

実現方策
の検討

ドライブ観光と「ゼロカーボン北海道」の両立に向けて、新たなゼロカーボンモビリティ（特定小型原動機付自転車に区分される電動キックボード）を活用した環境負荷の少ない観光地アクセスに関する基礎調査やゼロカーボンモビリティへの転換によるCO2削減効果、効果的に行動変容を促すナッジ理論を活用した交通手段選択のための情報提供方法等の検討を行った。

① 基礎調査

1. 持続可能な観光地づくりの実現に向けた施策の情報収集
2. ゼロカーボンモビリティの概要整理
3. ゼロカーボンモビリティの活用に関する先進事例（国内外）収集
4. 基礎調査のまとめ



シンガポールの電動キックボード

② 実施計画案の策定

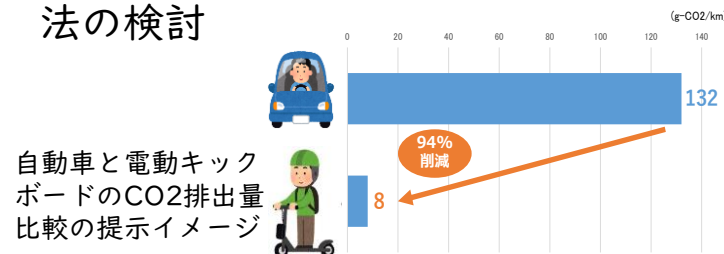
1. 実証実験に適した箇所の選定
2. 現地調査
3. ヒアリング
4. 検討会の開催（3回）
5. 実証実験実施計画（案）の策定



第3回 検討会

③ CO2削減効果の検討及び見える化

1. CO2削減効果の算出方法の検討
2. CO2削減効果の見える化に繋げる方法の検討



④ 情報提供手段の検討

1. 観光客の属性・移動手段に関する現状把握
2. ナッジ理論を活用した交通手段選択のための情報提供方法の検討



EASTの原則

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

目次 Agenda

02 新たなゼロカーボンモビリティを 活用した環境負荷の少ない観光地 アクセスに関する基礎調査

- 持続可能な観光地づくりの実現に向けた
施策の情報収集
- ゼロカーボンモビリティの概要整理
- ゼロカーボンモビリティの活用に関する
先進事例（国内外）収集
- 基礎調査のまとめ



コロナ禍を経た旅行需要の変化

持続可能な観光

(サステナブルツーリズム) への関心が高まっている。



目次 Agenda

02 新たなゼロカーボンモビリティを 活用した環境負荷の少ない観光地 アクセスに関する基礎調査

- 持続可能な観光地づくりの実現に向けた
施策の情報収集
- ゼロカーボンモビリティの概要整理
- ゼロカーボンモビリティの活用に関する
先進事例（国内外）収集
- 基礎調査のまとめ

電動キックボードとは、2輪もしくは3輪以上のタイヤで走行する
電動式モーターが取り付けられた乗り物

若者向け 電動キックボード



- 2017年にシェアリング事業が登場し、2年間で世界中に広まった電動2輪モビリティ
- 最高時速20km/h程度
- 自転車と比較して半分程度の体積(自転車5台駐輪するスペースに10台駐輪可能)
- またぐ必要がないため、スーツやスカートでも簡単・快適に乗ることができる

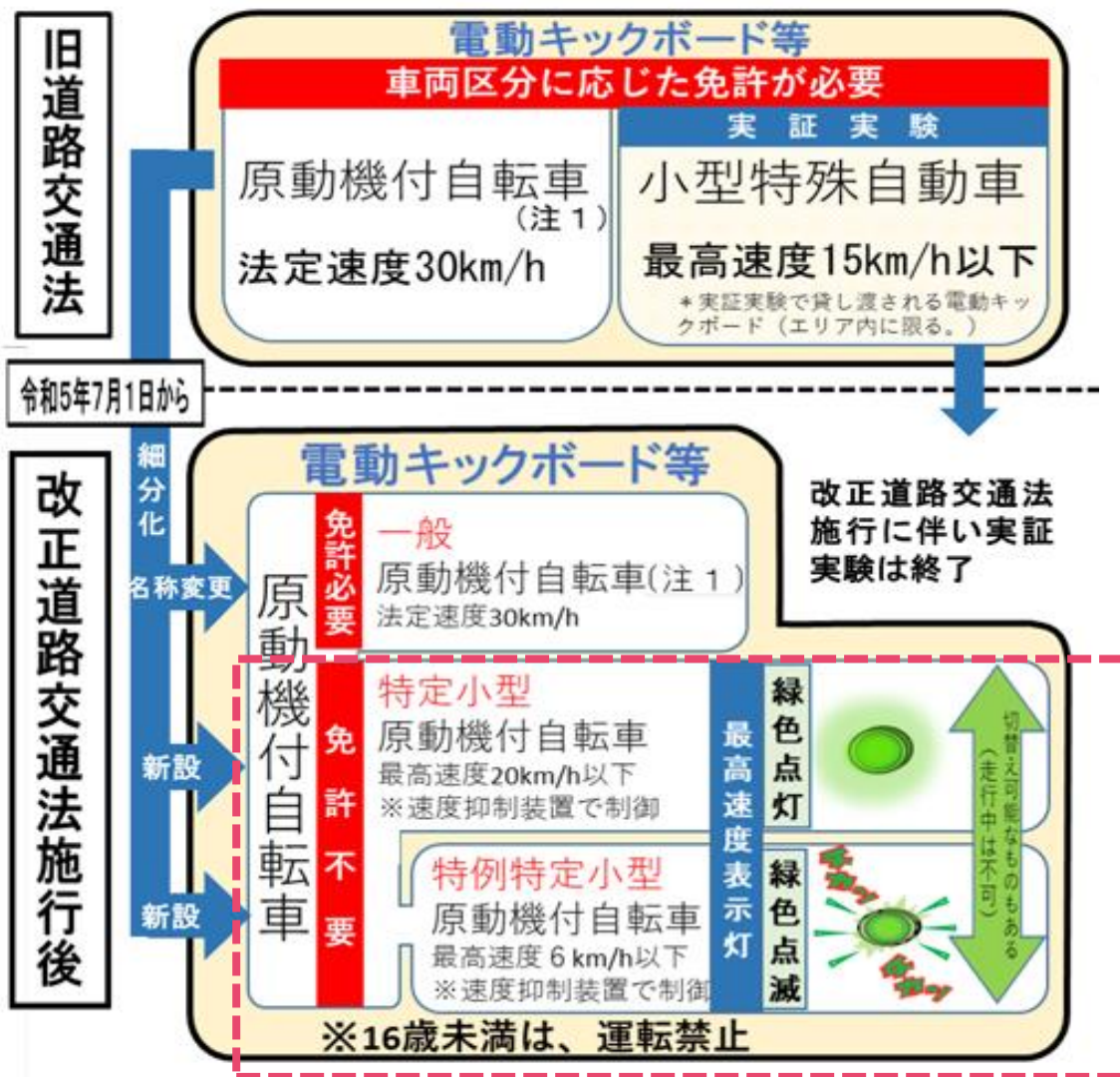
シニア向け 電動キックボード (電動シニアボード)



- 電動駆動で車輪が3-4輪であるため横に倒れる心配のない低速電動モビリティ
- 最高時速6～15km/h程度
- 荷物を入れられるカゴ付き
- 椅子あり・なしモデルが存在
- またぐ必要がないため、スーツやスカートでも簡単・快適に乗ることができる

令和5年7月1日
道路交通法改正

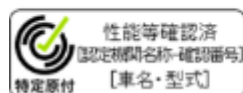
新たに
特定小型原動機付自転車
という区分を新設



【特定小型原動機付自転車の保安基準項目】



性能等確認済シール



- 車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること。
- 原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること。
- 時速**20キロメートル**を超える速度を出すことができないこと。
- 走行中に最高速度の設定を変更することができないこと。
- オートマチック・トランスミッション(AT)機構がとられていること。
- 最高速度表示灯が備えられていること。
- 道路運送車両法上の**保安基準に適合**していること。
- 自動車損害賠償責任保険（共済）**の契約をしていること。
- 標識（ナンバープレート）**を取り付けていること。

特例 特定小型原動機付自転車とは、特定小型原動機付自転車のうち、**次の①～⑤のいずれにも該当するもので**、他の車両を牽引していないもの（遠隔操作により通行させることができるものを除く。）をいいます。

- ① 歩道等を通行する間、**最高速度表示灯を点滅**させていること。
- ② 最高速度表示灯を点滅させている間は、車体の構造上、**6**キロメートル毎時を超える速度を出すことができないものであること。
※アクセルの操作により特定小型原動機付自転車を6キロメートル毎時を超えない速度で走行させている場合は、この要件を満たすものではないため、**特例特定小型原動機付自転車**には該当しない。
- ③ 側車を付けていないこと。
- ④ ブレーキが走行中容易に操作できる位置にあること。
- ⑤ 鋭い突出部のないこと。

※令和6年12月22日までの道路運送車両の保安基準上の経過措置により、最高速度表示灯を取り付けていない特定小型原動機付自転車は、①の要件を満たさないことから、**特例特定小型原動機付自転車**にはなり得ず、歩道又は路側帯を通行することができない。

目次 Agenda

02 新たなゼロカーボンモビリティを 活用した環境負荷の少ない観光地 アクセスに関する基礎調査

- 持続可能な観光地づくりの実現に向けた
施策の情報収集
- ゼロカーボンモビリティの概要整理
- ゼロカーボンモビリティの活用に関する
先進事例（国内外）収集
- 基礎調査のまとめ

先進事例調査（国内）

【電動キックボードを活用した実証実験（令和4年度以降）】

	自治体・地域	取組概要
1	島根県松江市	電動キックボードによる散策ツアーの実施
2	静岡県下田市	電動キックボードのレンタル実証実験
3	愛知県豊橋市	電動キックボードのシェアリング実証実験、次世代ワイヤレス給電システムを実装した給電ポートの実証実験
4	埼玉県秩父市	電動キックボードのシェアリング実証実験
5	大分県別府市	電動キックボードのレンタル実証実験
6	東京都あきる野市	電動キックボードのレンタル実証実験
7	岐阜県奥飛騨温泉郷	電動キックボードのシェアリング実証実験
8	京都府舞鶴市	電動キックボードのシェアリング実証実験
9	和歌山県那智勝浦町	電動キックボードのシェアリング実証実験
10	滋賀県米原市	電動キックボードのシェアリング実証実験
11	宮城県仙台市東部沿岸地域	電動キックボードのシェアリング実証実験
12	広島県広島市	電動キックボードのシェアリング実証実験
13	福井県おおい町	電動キックボードのシェアリング実証実験
14	沖縄県名護市	電動キックボードのシェアリング実証実験
15	静岡県沼津市	電動キックボードのシェアリング実証実験

実証実験の概要

□ 目的

社会実装、回遊性向上、移動手段の確保。

□ 機材

LUUPの電動キックボードを活用。

□ 料金（1時間あたり）

平均 **1,030 円**

※最安 400 円 最高 3,250 円

先進事例調査（静岡県沼津市の事例）

【静岡県沼津市の事例】

Go Slow Town to Portとは

本市では、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進しており、拠点間を利便性の高い公共交通で連結し、沿線居住者の利用を増加させることで、持続可能な公共交通の構築を目指しています。

また、交通結節点や拠点施設などから、公共性を有するシェアサイクルやマイクロモビリティなど、目的に応じて多様な移動手段を選択できる環境を整備し、誰もが市内を快適に移動できる公共交通ネットワークの構築に取り組み、過度に自動車に依存しないまちづくりを推進しています。

その一環として、目的に応じて多様な移動手段を選択できる取組を「Go Slow Town to Port」と題し、沼津駅南口から沼津港入口間で、時速15km/hでゆったりと街を回遊することができる電動キックボードのシェアサービスを提供する社会実験を実施いたしました。



□ 期間

令和4年9月17日～10月16日の30日間

□ エリア

沼津駅南口～沼津港入口

□ 料金

最初10分100円以降1分ごと15円

□ 内容

- ✓ 対象エリアに7箇所のポートを設置し、電動キックボードのシェアサービスを提供
- ✓ 電動キックボードは、エリア内に設置する複数のポートでの貸出返却を可能とし利用できるサービス
- ✓ 国の特例措置のもと、ヘルメット着用任意での利用が可能

先進事例調査（静岡県沼津市の事例）

【静岡県沼津市の事例】

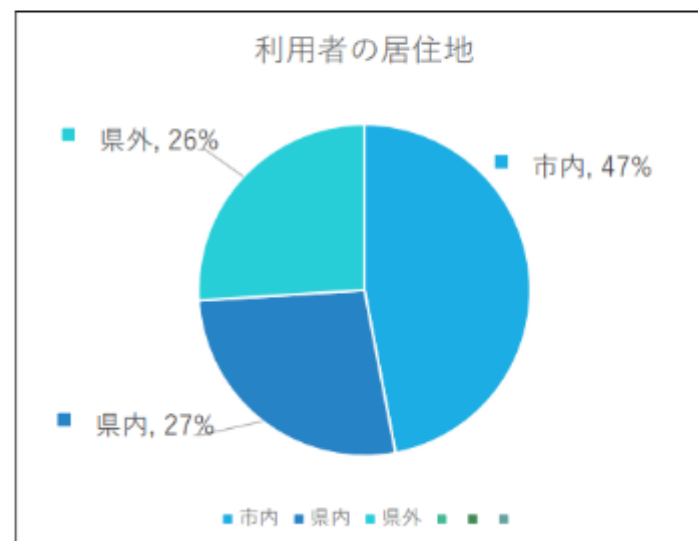
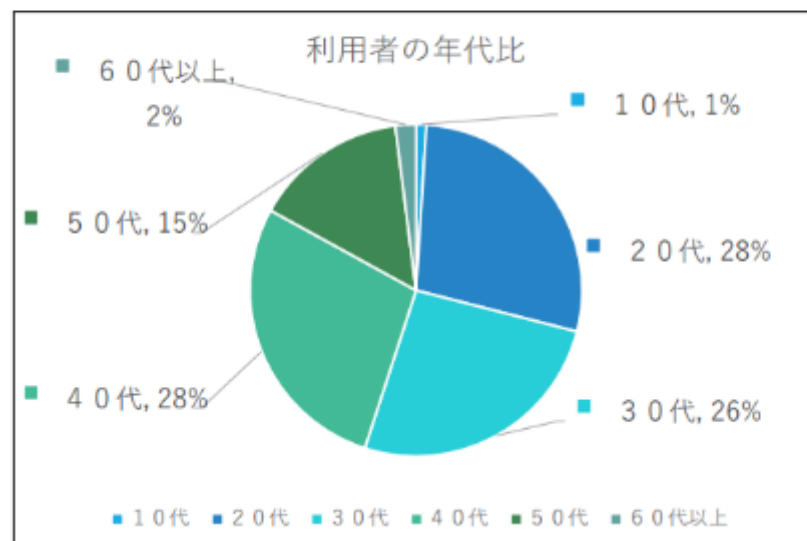
社会実験の実施結果

利用者数	226名	平均走行距離	2.18km	1台あたり回転数	1.3回/日
利用回数※	587回	総利用時間	117.5時間	1台あたりの月間稼働率	39.1回
総走行距離	1,281.4km	平均利用時間	約12分/回		

※利用回数は、利用者が返却もしくは一時ロックした回数＝トリップ数をカウント（他地域と同じカウント方式）

利用者の年代比、利用者の居住地

利用年代は、20代～40代が中心。利用者の約半数は市内で、市外県内・県外の方が約3割。



先進事例調査（静岡県沼津市の事例）

【静岡県沼津市の事例】

利用者アンケートの結果

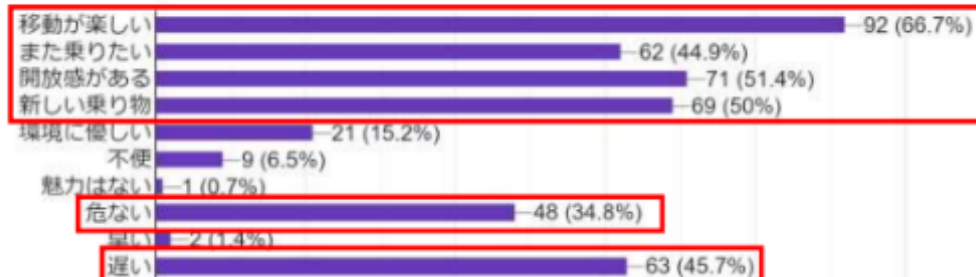
利用者アンケート 電動キックボード社会実験の利用者に対してアンケートを実施し、利用者数226名に対して、140件の回答（回答率61.9%）があった。

約66%の利用者が移動が楽しいと回答し、クルマ以外でのゆっくりとした移動手段を楽しむ機会となった

約34%の利用者が危ないと回答し、利便性の高い移動手段であるものの、走行環境や利用環境など、安全面への課題を認識する結果となった

電動キックボードを利用した感想を教えてください。

複数回答



・約6割以上の方が移動が楽しいと回答し、開放感があると回答した方が半数以上いたことから、電動キックボードが移動そのものを魅力的にする可能性を伺える結果となった。

・一方で、危ないと回答した方が約3割以上おり、安全性の面で不安を感じる方が、一定数いることがわかった結果となった。

・半数近くの方が、スピードが遅いと回答した

【その他】

- ・車両等（ミラーはあるが後ろが見えない、パワー不足、路面からの振動、ナンバープレート留め具ガタガタ、他の社会実験と比較して車体チープ、あと5キロ速く、もう少し速度が出ると良い）
- ・走行環境（路面からの振動、道路の整備、道路面の状況に運転が影響されやすい、大手町等は停車中の車が多い）
- ・安全面（車の幅寄せ行為等の危険、便利だが危険性が高い、公道を走るのに危ない、重心が高く不安定、大手町等は停車中の車多い）
- ・利用環境（アプリ登録、カード登録が分かりにくい、ポートが少なく車体の数も足りていない）

出典：「電動キックボード」を活用した社会実験の実施について

https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/cycle_katsuyo/kickboard/index.htm

目次 Agenda

02 新たなゼロカーボンモビリティを 活用した環境負荷の少ない観光地 アクセスに関する基礎調査

- 持続可能な観光地づくりの実現に向けた
施策の情報収集
- ゼロカーボンモビリティの概要整理
- ゼロカーボンモビリティの活用に関する
先進事例（国内外）収集
- 基礎調査のまとめ

基礎調査からは得られなかった知見

- 電動キックボードを活用した実証実験の多くが令和4年度以降に行われており、**十分な知見の蓄積がある状況にない。**
- 観光客の周遊促進のための移動手段の確保を目的としており、**本調査の目的と一致する実証実験は行われておらず**、十分な参考情報が得られていない。



北海道の地方部で実証実験を行う理由

- 都市部で普及が進んでいるシェア型と異なる公共交通ネットワーク、利用環境下での**運用方法**（設置箇所、貸出方法等）の検証
- 本州等と異なる道路状況や走行環境等を踏まえた**安全対策**の検証

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

目次 Agenda

03 実証実験実施計画（案）の策定

- 実証実験に適した箇所の選定
- 現地調査
- 検討会の開催
- 関係者へのヒアリング

実証実験の箇所選定（考え方）

箇所選定の考え方

観光地の選定条件

【前提条件】

- 北海道内の主要な観光地を対象とする（道央圏を除く）
- 実証実験における安全性の考慮
 - 2km圏内にトンネルなど危険な走行環境や起伏が無いこと
- 先行事例の有無
 - 電動キックボードが地域に導入されていないこと
- 自走化の可能性
 - 地域への波及効果（滞在時間の増加など）があること

ドライブ観光型

- 環境負荷等の課題を抱えている観光地
 - 渋滞・オーバーツーリズムが発生していること
 - 駐車場が整備しづらい土地条件であり車等での周遊等が困難であること
- 駐車場が脆弱な観光地への代替交通の可能性
 - 拠点施設の駐車場の規模が十分にあること
- 受け入れ環境
 - エコツーリズムや持続可能な観光地づくりに取り組んでいること

公共交通利用型

- 二次交通等の課題を抱えている観光地
 - 二次交通が脆弱であること
 - 拠点駅等から観光地まで距離があること
- 受け入れ環境
 - 地域における公共交通活性化に取り組んでいること

ドライブ観光型候補地

13箇所 ※立ち寄り箇所 道の駅・商業施設

道北：美瑛（青い池）、美瑛（市街地）、富良野、東川、層雲峡
道東：知床、弟子屈、阿寒湖、鶴居、音更、中札内
道南：松前、江差

公共交通利用型候補地

12箇所

道北：富良野（富良野駅）、稚内（稚内駅）、美瑛（美瑛駅）
名寄（日進駅）、名寄（名寄駅）
道東：弟子屈（摩周駅）、弟子屈（川湯駅）、釧路（釧路駅）、
根室（根室駅）、根室・温根沼周辺（西和田駅）
道南：木古内（木古内駅）、函館（函館駅）

ドライブ観光型候補地

白金青い池（美瑛町）

- 観光客数に対して駐車環境が脆弱であるため渋滞が発生している。
- 道の駅びえい「白金ビルケ」は青い池から半径2km範囲内である。

公共交通利用型候補地

美瑛駅前（美瑛町）

- 美瑛町の市街地にある道の駅びえい「丘のくら」はＪＲ美瑛駅に近接し、交通結節点として有力である。
- 駅から周辺の観光地までのラストワンマイルの課題がある。

目次 Agenda

03 実証実験実施計画（案）の策定

- 実証実験に適した箇所の選定
- 現地調査
- 検討会の開催
- 関係者へのヒアリング



現地調査概要

(ドライブ観光型・公共交通利用型)

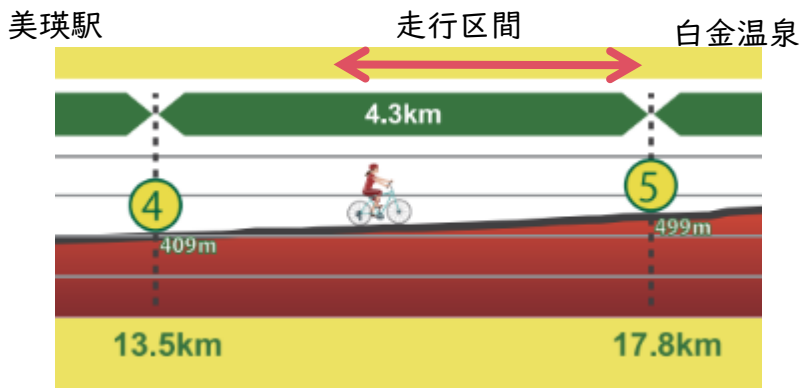
- 令和5年8月23日に美瑛町で現地調査を実施。
- 走行エリアとして2コースを想定。
- 走行時の車との距離、路面状況、道路勾配、電動キックボードの走行能力等を確認。

使用機材

- YADEA KS6 PRO
(電動キックボード・特定小型原動機付自転車タイプ)



出典：国土地理院 地理院地図



出典：美瑛町観光協会 ～美瑛川・青い池 サイクリングコースマップ～
<https://www.biei-hokkaido.jp/wp3/wp-content/uploads/2023/10/bieiriver-bluepondcyclingcourse.pdf>

ドライブ観光型の候補地

- 道の駅びえい「白金ビルケ」～白金青い池間。
- 道道・町道の2ルート进行。
- 走行時の車との距離、路面状況、道路勾配、電動キックボードの走行能力等を確認。

調査結果

- 走行支障なし。
- 快適な移動が出来る距離。
- 交通量の多い時期には走行に危険を感じる。

交通量の少ないルートが望ましい。



出典：国土地理院 地理院地図

公共交通利用型の候補地

- セブンイレブン上川美瑛店～ケンとメリーの木間。
- 走行時の車との距離、路面状況、道路勾配、走行時の安全性等を確認。

調査結果

- 走行支障なし。
- 交通量が多く、路面状況も良くない。
- 観光客1人で走行するのは難しい。

ガイド付きで走行することが望ましい。

目次 Agenda

03 実証実験実施計画（案）の策定

- 実証実験に適した箇所の選定
- 現地調査
- 検討会の開催
- 関係者へのヒアリング

実証実験計画（案）策定検討会の概要

検討会の概要

- 実証実験の実施に当たり、**実証実験の実施に必要な内容について検討会で議論**。※計3回開催
- 関係者へのヒアリング及び検討会を通じて、令和6年度に実施する実証実験の概要をまとめた**実証実験実施計画（案）**を策定した。



2023/10/4

対面（美瑛町役場）

1. 調査概要説明
2. 実証実験実施計画（案）に盛り込む項目について意見交換
3. その他



2023/12/20

WEB

1. 実証実験実施計画（素案）に関する意見交換
2. その他



2024/2/6

対面（美瑛町役場）

1. 実証実験実施計画（案）の策定に向けた意見交換
2. その他

検討会の構成員

行政

- 美瑛町（まちづくり推進課地域みらい創造室・商工観光交流課）
- 上川総合振興局地域創生部地域政策課
- 北海道警察旭川方面旭川東警察署交通第一課
- 国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局

観光関係団体

- 一般社団法人美瑛町観光協会
- びえい白金温泉観光組合

交通事業者

- 北海道旅客鉄道株式会社
- 道北バス株式会社

調査主体

- 国土交通省北海道開発局
開発監理部開発連携推進課
- 旭川開発建設部地域振興対策室（現 地域連携課）

調査受注者

- 株式会社ドーコン

実証実験実施計画（案）に必要な項目



検討会の様子（第1回目）

- 実施時期・実施期間
- 実施エリア
- 走行ルート
- 使用するモビリティ
- オペレーション方法
（モビリティの設置場所・設置台数・貸出方法）
- 安全対策
- 広報
- アンケート

目次 Agenda

03 実証実験実施計画（案）の策定

- 実証実験に適した箇所の選定
- 現地調査
- 検討会の開催
- 関係者へのヒアリング

調査対象	ヒアリング項目
株式会社コトブキ 札幌支店	□ レンタル電動キックボードの諸元について □ 実証実験におけるレンタル費用、保険等の諸条件について □ 実証実験におけるオペレーション上の留意点について
上川町DMC大雪山ツアーズ	□ 電動キックボードを用いた取組について □ 電動キックボードのレンタル事業からみえる利用者特性について □ 実証実験におけるオペレーション上の留意点について

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

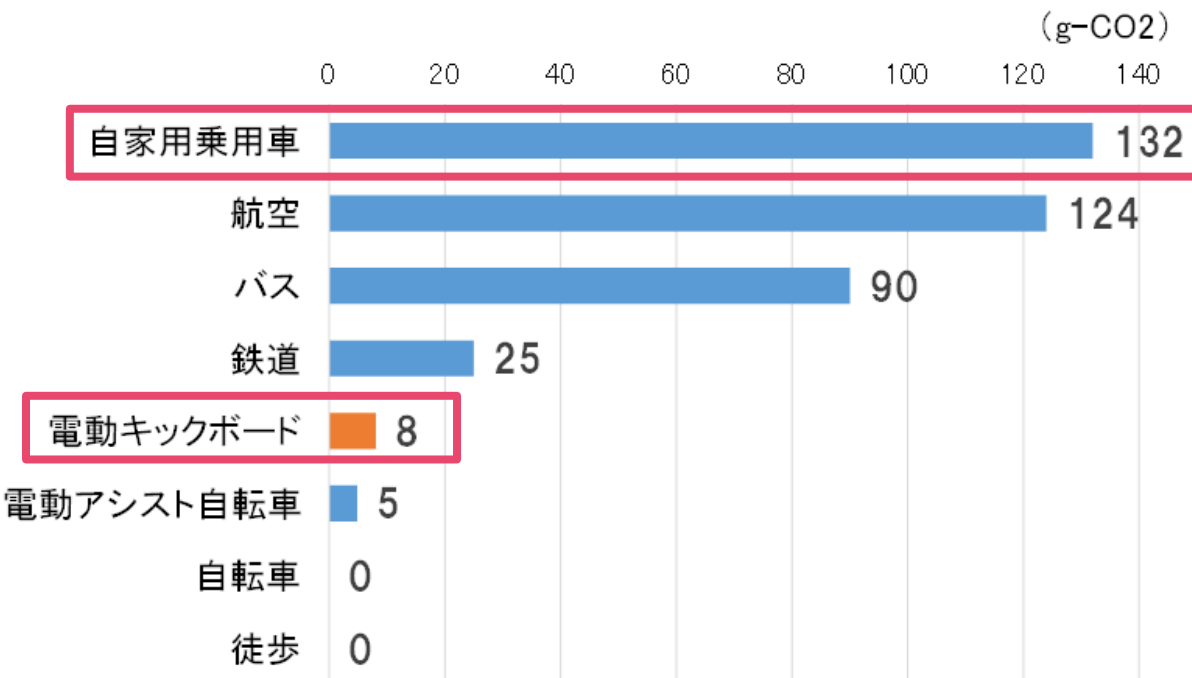
03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

CO2削減効果の算出方法



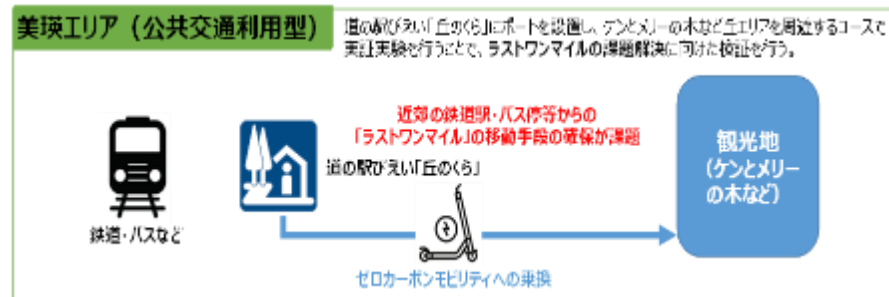
自家用乗用車から電動
キックボードに乗り換え

CO2削減効果

94%

出典：国土交通省運輸部門における二酸化炭素排出量
2021年度における交通手段別のCO2排出量原単位 (g-CO2/人km)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html



CO2削減効果の算出方法

1日50人×7日間 計350名が実証実験に参加したと仮定すると

①公共交通利用型

項目	数値	単位	計算式
実験参加者数	350	人	A
丘エリアコース	7	km	B
総移動距離	2,450	km	$C=A \times B$
電動キックボードのCO2排出量原単位	8	g-CO2/人km	D
実験による電動キックボードCO2排出量	19,660	g-CO2	$E=C \times D$
自動車のCO2排出量原単位	132	g-CO2/人km	F
自動車の場合のCO2排出量	323,400	g-CO2	$G=C \times F$
電動キックボードによるCO2削減量	303,800	g-CO2	$H=G-E$

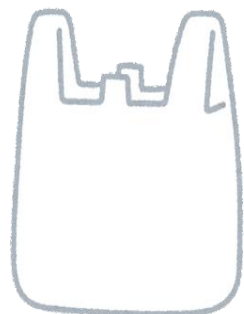
②ドライブ観光型

実験参加者数	350	人	A
道の駅白金ビルケ→青い池（往復）	4	km	B
総移動距離	1,400	km	$C=A \times B$
電動キックボードのCO2排出量原単位	8	g-CO2/人km	D
実験による電動キックボードCO2排出量	11,200	g-CO2	$E=C \times D$
自動車のCO2排出量原単位	132	g-CO2/人km	F
自動車の場合のCO2排出量	184,800	g-CO2	$G=C \times F$
電動キックボードによるCO2削減量	173,600	g-CO2	$H=G-E$

①+② 実験によるCO2削減量合計	477,400	g-CO2	
-------------------	---------	-------	--

他指標への置き換えによるCO2削減効果の提示イメージ

477,400g-CO2の削減って？～身近なもので置き換えてみよう～

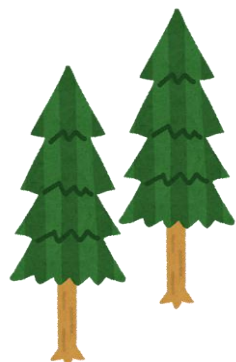


レジ袋
7,826袋分
の削減に相当します



テレビ13,727時間分
の電力削減に相当します

※液晶テレビ(40V)



スギの木54本分
の年間CO2吸収量に
相当します



電気代40,380円分
の削減に相当します

※液晶テレビ13,727時間の電気代換算値。

目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

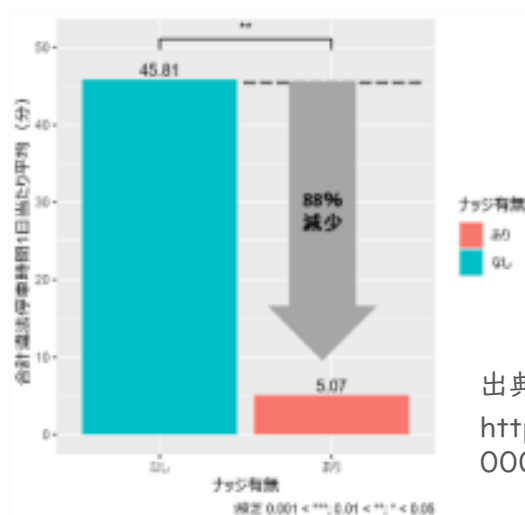
ナッジ理論とは？



【京都市、(株)NTTデータ経営研究所の事例】



<平均> 合計違法停車時間(分)



ナッジが注目するもの

人間の**行動特性 (癖)**

出典：京都市情報館 第10回四条通エリアマネジメント会議
https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/000298/298084/01_gaiyou.pdf

ナッジ理論を活用した検討フロー

R5
年度調査

STEP1. アウトカム(成果)の定義 本来得たい成果とは？

STEP2. パルソナの設定 どのターゲット層を対象とするか？

STEP3. 行動の特定 ナッジで変えたい行動を特定

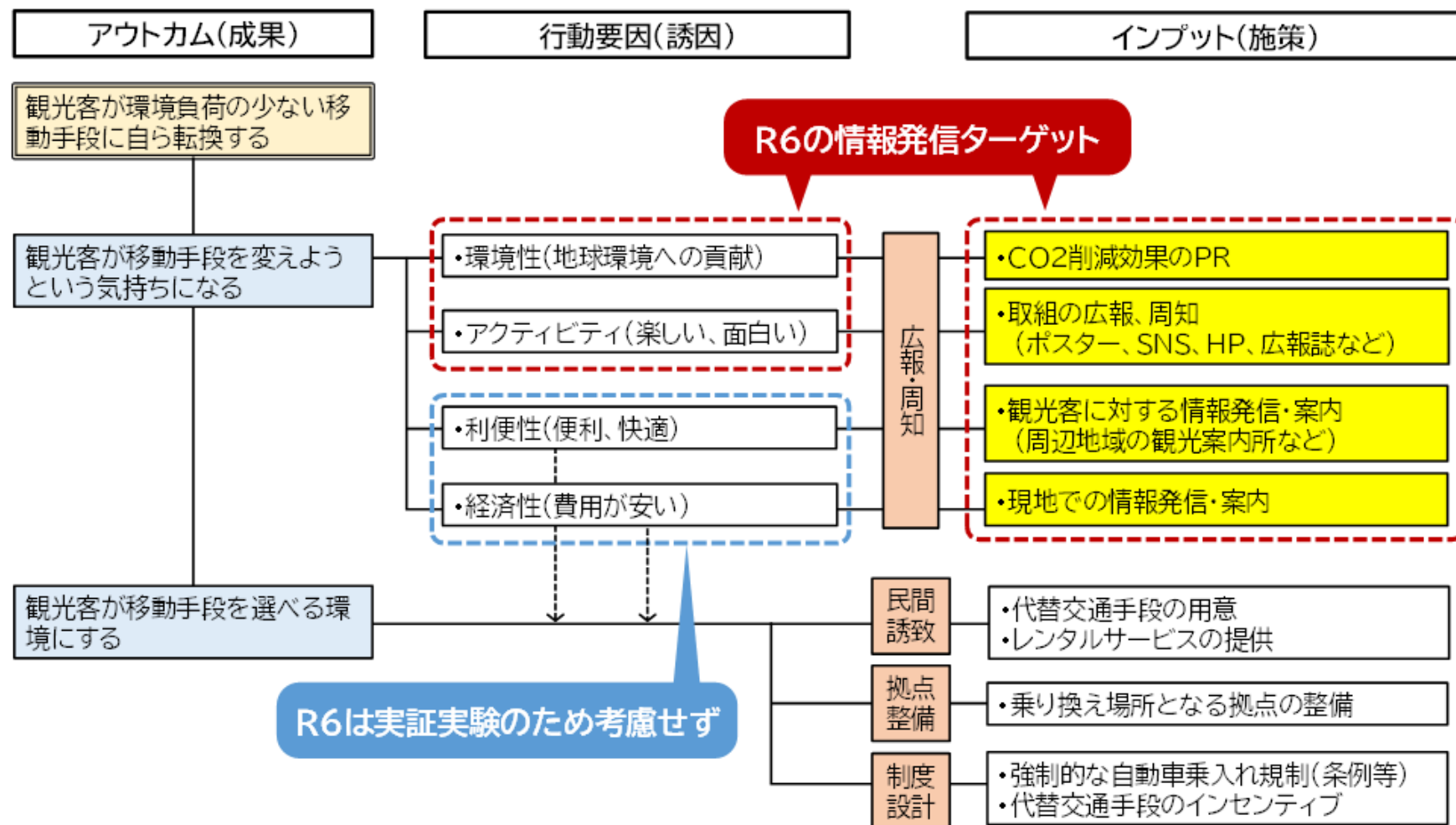
STEP4. ナッジの設計 EASTに基づいて設計

R6年度 実証実験期間中に、ポスター等により情報発信するとともに、
実験参加者へのアンケート調査を実施

STEP5. 効果検証 ナッジの効果を確認、改善

実証実験後

【STEP I】 アウトカム（成果） の定義



【STEP 2】 ペルソナの設定

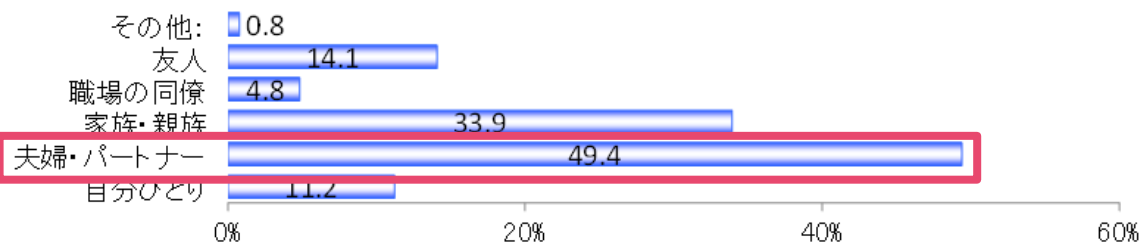


図 美瑛町を訪問する日本人観光客の同行動態

出典：北海道観光入込客数調査報告書

<https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html>

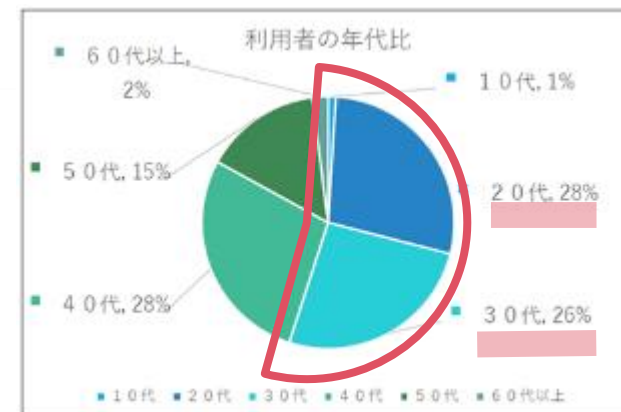


図 電動キックボードの利用者の年代比

https://city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/cycle_katsuyo/kickboard/index.html

①公共交通利用型：公共交通機関を使用して美瑛町を訪れる20～30代の少人数グループの観光客（インバウンド含む）

②ドライブ観光型：レンタカーを使用して美瑛町を訪れる20～30代の少人数グループの観光客（インバウンド含まない）

【STEP 3】 行動の特定

ドライブ観光型（白金青い池）の例

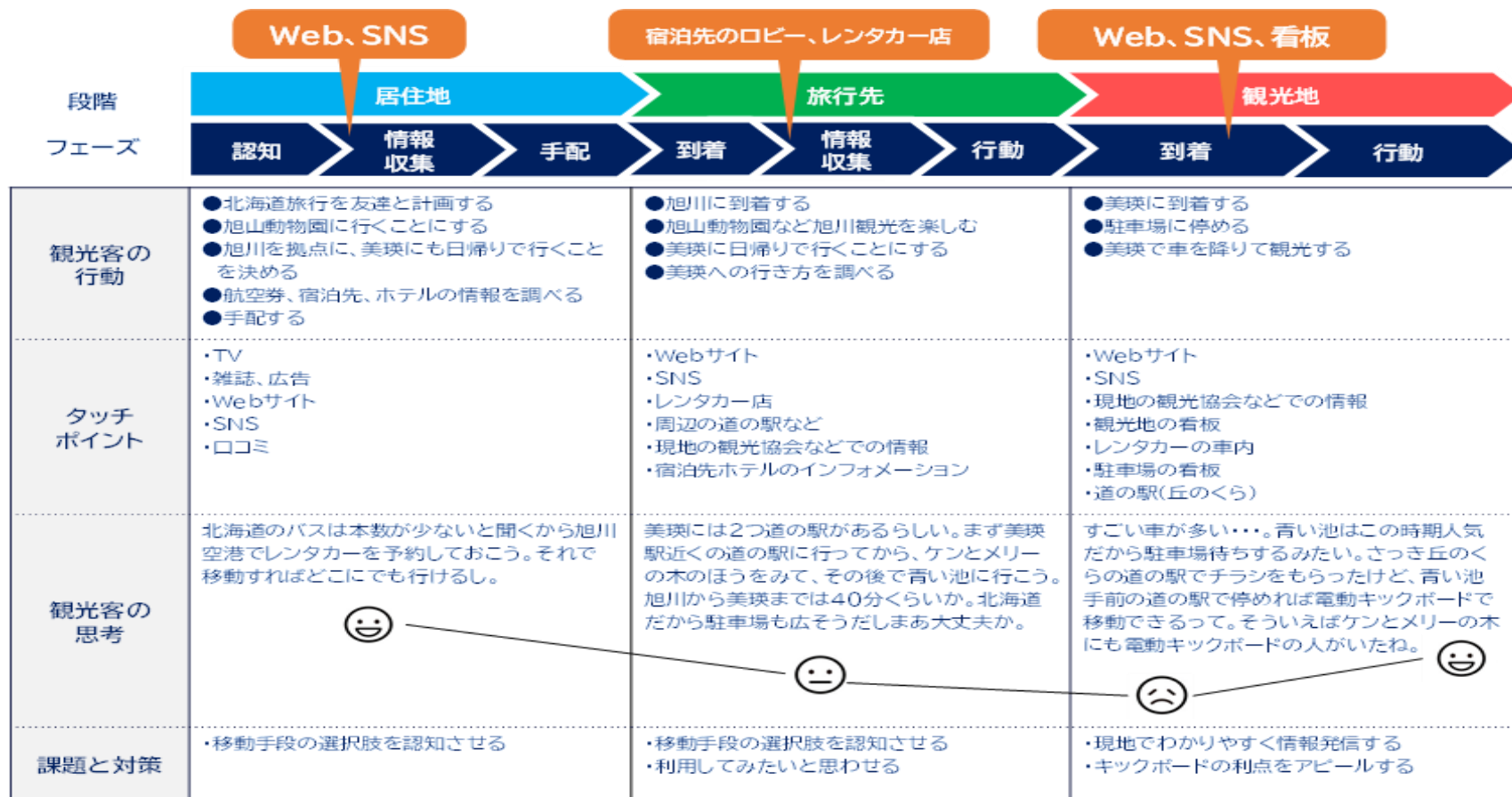


図 カスタマージャーニーマップに基づく情報のタッチポイント

【STEP 4】 ナッジ の設計

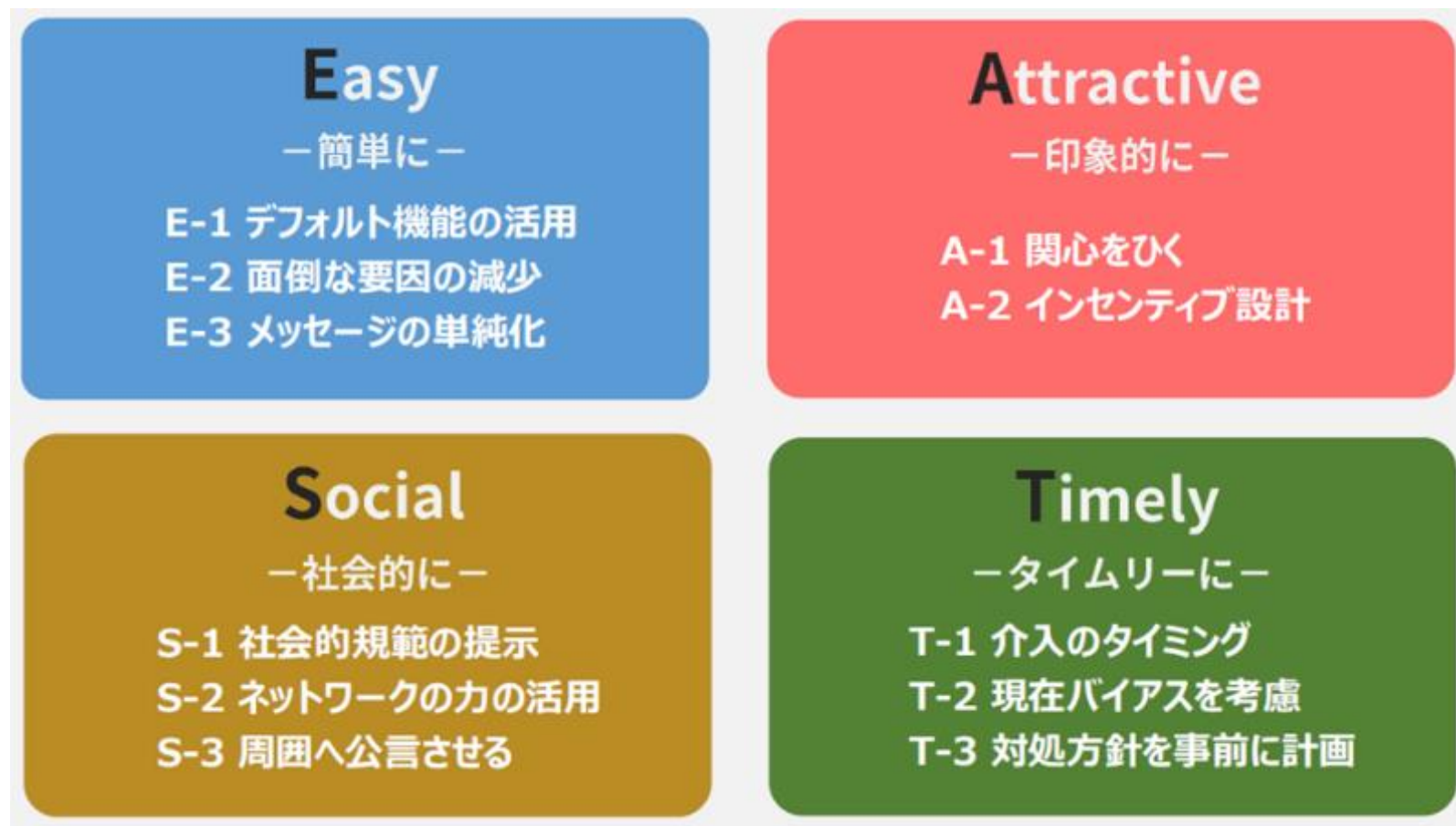


図 EASTの原則

【案Ⅰ】 環境を重視



【Easy（簡単に）】

- ・メッセージとグラフ等のシンプルな構成とした。

【Attractive（印象的に）】

- ・「美瑛町はサステナブルな観光地づくりに取り組んでいます。」というメッセージを中心とすることにより、これを見た人がまず美瑛町の取組に興味を持つようにした。

【Social（社会的に）】

- ・電動キックボードによるCO2削減効果についてグラフと説明を入れた。
- ・社会規範の要素から、美瑛町観光客の公共交通機関利用状況（ダミーの数字）を入れた。

【Timely（タイムリーに）】

- ・適切な場所でポスター掲示、または、チラシとして配布する。



【案2】 アクティビティ を重視



【Easy（簡単に）】

- ・文字情報を極力減らし、写真イメージとキャッチフレーズのみの構成とした。

【Attractive（印象的に）】

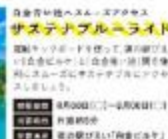
- ・楽しさや爽快感を感じさせるイメージ写真を使用し、電動キックボードのアクティビティ要素を訴える構成とした。

【Social（社会的に）】

- ・電動キックボードによるCO2削減効果についてメッセージを入れた。

【Timely（タイムリーに）】

- ・適切な場所でポスター掲示、または、チラシとして配布する。



目次 Agenda

01 調査の概要

02 新たなゼロカーボンモビリティを
活用した環境負荷の少ない観光地
アクセスに関する基礎調査

03 実証実験実施計画（案）の策定

04 CO2削減効果の検討・見える化

05 情報提供手段の検討

06 まとめ

北海道の地方部において環境負荷の少ない観光地アクセスを検討するために必要なこと



1. 都市部で普及が進んでいるシェア型と異なる公共交通ネットワーク、利用環境下での**運用方法**（設置箇所、貸出方法等）
2. 本州等と異なる道路状況や走行環境等を踏まえた**安全対策**

実証実験の実施及び北海道観光における移動分野のサステナブルツーリズム検の実現方策を検討するために必要なこと



1. 利用者である観光客の**安全性と利便性の両面を確保**
2. 地域住民の**不安を解消**

環境に配慮した移動手段を観光客が選択できる観光地づくりに取り組むためには、



様々な関係者を巻き込んで**地域一体**となって取り組むことが大切

実証実験実施計画（案）の策定

ゼロカーボンモビリティ実証実験 実施計画（案）

令和6年2月

1

4. 使用するモビリティ

実証実験で使用するモビリティの概要

- ・ゼロカーボンモビリティとして、電動キックボードを使用する。
- ・特定小型原動機付自転車は、18歳以上であれば免許不要で乗ることが可能（外国人含む）である。
- ・実証実験で使用する機体は、電動キックボード事業者からのレンタルを想定する。

機体の候補：レンタル電動キックボード LAIL グレードS

- 株式会社コトブキがレンタルで提供している電動キックボード。
- 約8時間でフル充電となり、継続可能距離は約40km。
- すべての機体に、ミラー（右側のみ）、ヘルメットが付属している。
- 他メーカーの特定小型原動機付自転車と比較してタイヤが太いのが特徴で、路面の段差にも強い。
- 歩道モード（最高速度9km/h）はあらかじめ使えないように設定されている。
- 5台・1ヶ月単位のレンタルとなり、料金は18万円/台/月。



2