

令和5年度 第1回八丈島デジタル活用協議会

令和5年7月26日（水）16:30-18:00

次第

- 1 事務局より御挨拶
- 2 協議会の体制・役割
- 3 委員の御紹介
- 4 協議会資料の公開方法・会議の傍聴
- 5 島内交通の充実に関する取組
- 6 意見交換
- 7 次回協議会の開催予定

1 事務局より御挨拶

東京都総務局調整担当部長

2 協議会の体制・役割

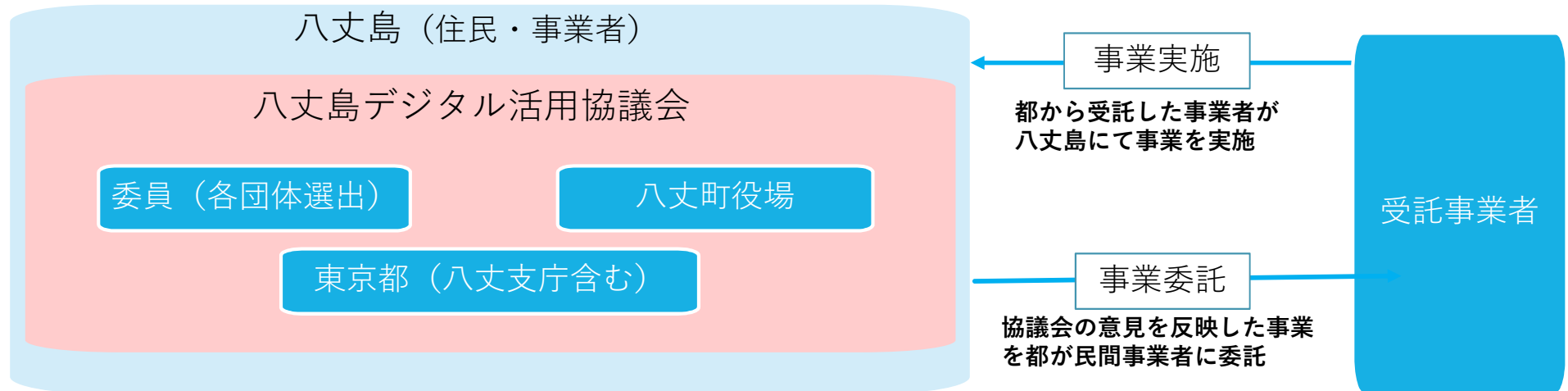
設置目的

本会は、島しょ地域の様々な社会課題について、デジタル技術を活用した解決策を八丈島において先行して実施し、有効な取組について他島に順次展開することで持続可能な島しょ地域の構築を推進するため、様々な立場からの意見を聴取することを目的として、東京都が設置する。

設置期間

令和6年3月31日まで

協議会概要



協議会の役割

- デジタル技術を活用した課題解決という観点から都が作成した事業案に対して意見し、地域の声や専門的な知見を反映した事業実施に寄与する。
- 令和5年度は、島内交通の充実に関する取組を東京都が実施する。東京都が作成する事業計画や事業の進捗状況を共有し、各委員より事業に関する参考意見を頂戴したい。

3 委員の御紹介

(団体名50音順で記載)

	団体名	役職等	氏名
委員	株式会社 愛光観光	非公開	
	七島信用組合八丈島支店		
	東京諸島リビングサービス株式会社		
	株式会社ドコモビジネスソリューション		
	NPO法人 八丈島移住定住促進協議会		
	一般社団法人 八丈島観光協会		
	八丈島TENNEI		
	八丈島麦酒株式会社		
	八丈町商工会		
	東日本電信電話株式会社		
株式会社 みずほ銀行			
事務局	東京都総務局行政部、八丈町役場、東京都八丈支庁		

4 協議会資料の公開方法・会議の傍聴

- 令和5年度協議会の開催状況については、会議資料（事務局作成）及び簡易な議事を東京都総務局行政部のホームページに掲載
- 委員情報については、団体名のみ公開とし、個人名は非公開
- 委員以外の会議の傍聴については、企業のノウハウ等に関する情報を扱うことがあることから、協議会の構成団体の職員のみ認める。但し、会場設営の都合から、WEB会議上での傍聴のみとする。

5 島内交通の充実について (事業者より説明)

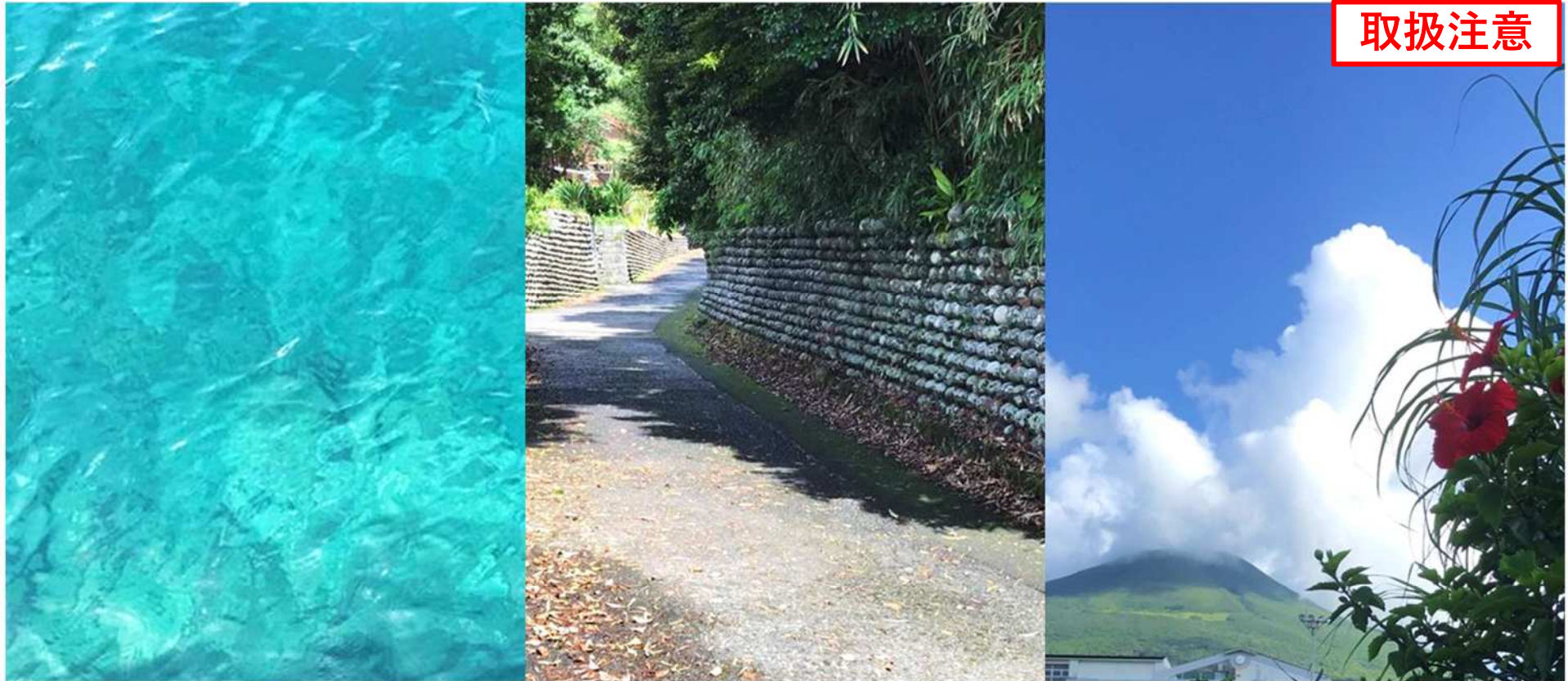
東京都委託事業者：日本工営株式会社

6 意見交換

7 次回協議会の開催予定

- 令和5年9月上旬を目途に実証事業の計画を詳細化し、第2回協議会を開催の上、ご報告予定
- 日程調整は別途

取扱注意



八丈島における島内交通に係る実証の計画策定
及び実施業務委託
実証実験計画書(案)

1. 全体計画

1-1. 本業務の目的

島内の現状把握

- 65歳以上の人口構成割合は、全国平均が26.6%に対し、八丈町は36.9%である。また2045年には**総人口が約半数に減少**する事に反し、**65歳以上の人口は増加**する見込みである。
- コロナ禍により来島客が令和2年度以降約半数減少し、4年度は微増傾向にある。
- 一方、コロナによる打撃等で**タクシーの供給は減少**している。
現在、島内のタクシー登録は15台程度に対して、稼働しているのは半数の7~8台程度のタクシー供給のみである。
- 町営路線バスルートは「末吉→神湊」「神湊→末吉」「循環バス」の3種類のみであり、八丈島発着の**航空便との接続が課題**である。また、**本数も1時間半~2時間に1本程度と少ない**。

以上から、高齢化・コロナ禍によるレンタカーやタクシーの減少等を踏まえた**持続可能な交通サービスのあり方**を検証する必要がある。

本業務の目的

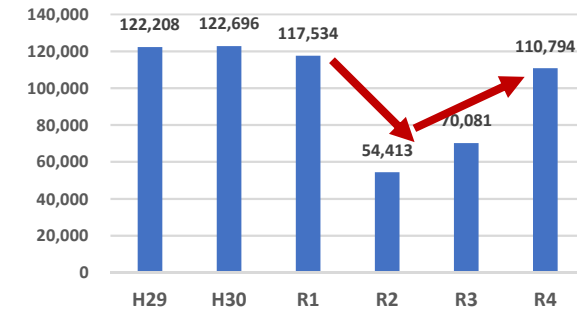
- **デジタル技術を積極的に活用**し、生活環境の改善、産業振興、行政サービスの向上といった、**島しょ地域の様々な社会課題を解決**する。
- 効果が得られたものについては、**他の島しょ地域に展開**する。

東京都八丈町の地域別将来推計人口
(出典：国立社会保障・人口問題研究所)



来島客の推移(H29 ~R4)

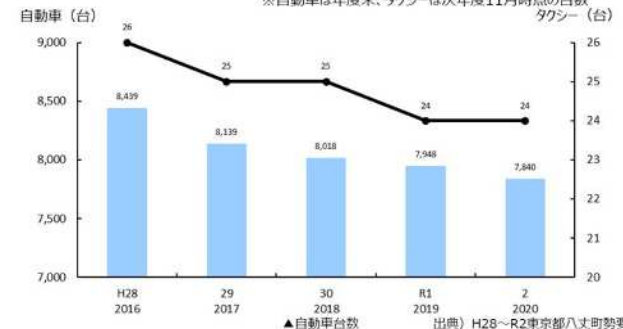
(出典：広報はちじょう・八丈町)



東京都八丈町の自動車、タクシー台数の推移

(出典：東京都八丈町勢要覧)

※自動車は年度末、タクシーは次年度11月時点の台数



1. 全体計画

1-2. 昨年度の検討経緯を踏まえた本業務の課題と取組方針

- これまで、デジタル化(以下、DX)の検討経緯があり、DXを通じ、島内資源を最大限に活用する必要がある。一方で、昨年度の実証事業で明らかになった課題として下記が挙げられる。
 - 昨年度のAIデマンド交通の実証事業の課題として、実証時期が閑散期ということもあり、利用者が限定されたこと、事業者側の要望として、「すぐに予約」という要望に対して、運行する体制が取れないことが明らかになった。
 - ⇒ 島内の住民に加え、来島者・観光客の利用が混在する繁忙期と島内の住民が継続して利用する閑散期での利用状況の確認が必要である。また、交通事業者が学生・園児の送迎等の対応がある中で、島内の実情を踏まえた運行に耐えられるシステム側の改修等が必要である。
 - 主たる利用者層として高齢者の利用を想定しているが、高齢者の利用は限定されており、デジタルデバイド等のDXに向けて課題が顕在化した。
 - ⇒ 草の根から利用促進を図る観点で、高齢者同士の輪や既存の福祉的な取組との連携が高齢者のDX対応等の解決策となる。
 - 島内の二次交通は、町営バス、タクシー、レンタカーと限定されており、引き続き、省人化された移動サービスの提供に課題がある。
 - ⇒ 観光客の二次交通や島民向けの交通手段に対応するシェアリングサービスの有効性を検証する必要がある。

島内の自動車は、一家に一台以上（一人に一台）の車両保有状況にあるが、自動車の利用時間は限定的であり、ほとんどの時間が休眠している。島内における車両のリソースは限定されるが、シェアリングのコンセプトのもと、ある一定数の車両がカーシェアとして供給された場合には、島内の移動ニーズに対応できるだけでなく、観光需要もカバーできる可能性がある。昨年度から実施しているAIデマンド交通の取り組みと併せ、実施していくことで、島内の限られた資源を有効活用し、効率的かつ輸送能力を最大限に引き出せる可能性がある。

1. 全体計画

1-3. 本業務実証実験概要

R5年度実証実験地域・位置づけ

- 八丈島における将来の島内交通体系の実現に向けて、R5年度実証実験において①坂下地域、坂上地域におけるAIデマンドタクシー実証、②坂下地域におけるシェアリングモビリティ実証を実施する。
- R5年度実証実験では、有償でのAIデマンドタクシーの運行やシェアリングモビリティを配置することで、需要量を確認するとともに、島内資源を有効活用した将来的な事業計画の策定や運賃設定の検討に資する検証を実施する。



坂下ルート
坂下地域:AIデマンドタクシー



坂上ルート
坂上地域:AIデマンドタクシー



坂下地域:EVバイク



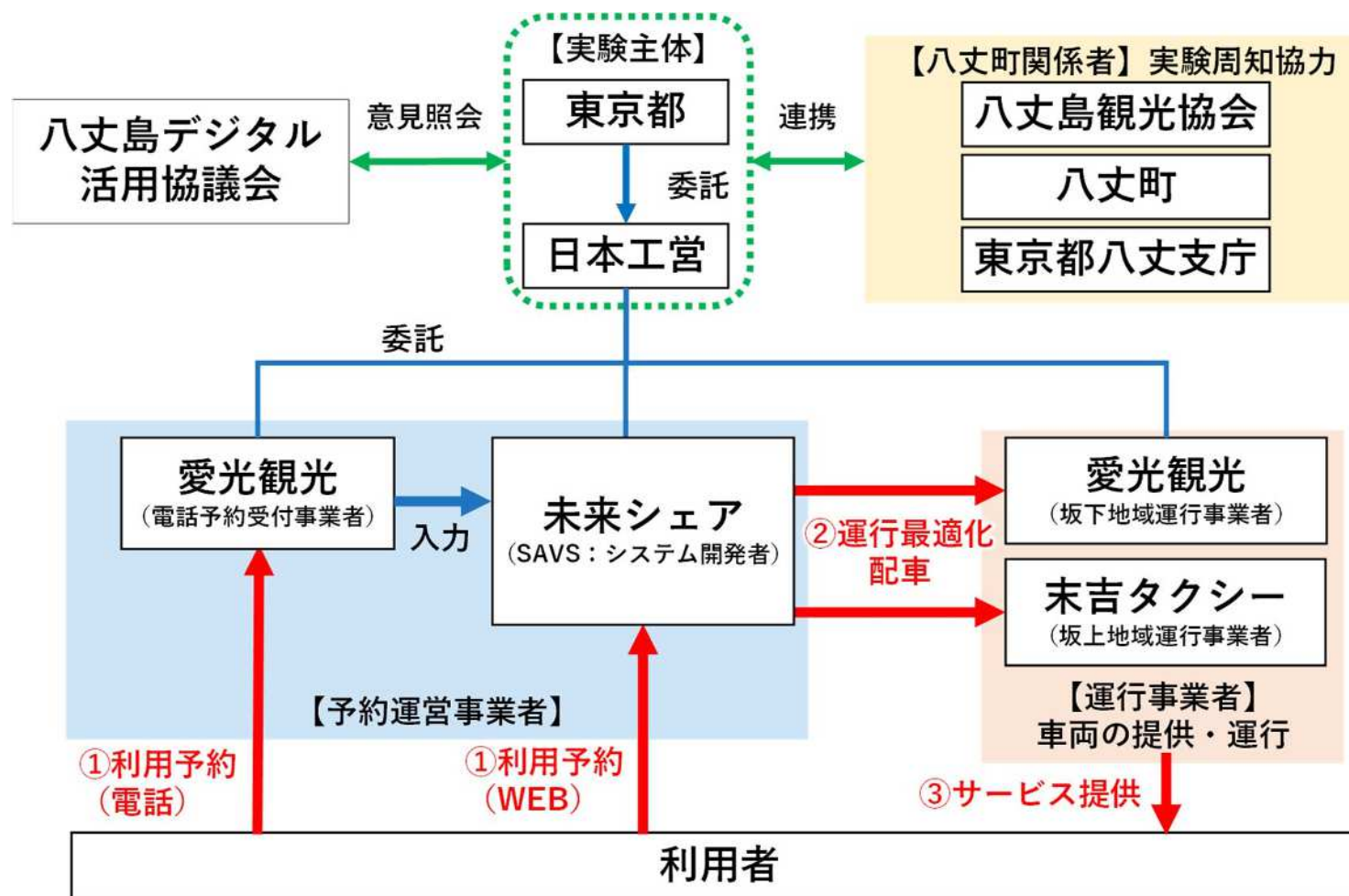
坂下地域:EV三輪バイク

2. AIデマンドタクシー実証

2-1. 実験概要

実施体制

- AIデマンドタクシー実証実験では、AIデマンドタクシー運行事業者として島内タクシー事業者に運行区域ごとの運行を委託する。将来的な実装を見据え、電話予約対応もAIデマンドタクシー運行事業者が担う。AIデマンドシステムについて、未来シェアの提供するSAVSを活用し、運行最適化を図る。八丈島観光協会や八丈町、東京都八丈支庁とも利用者促進の観点から連携を図る。

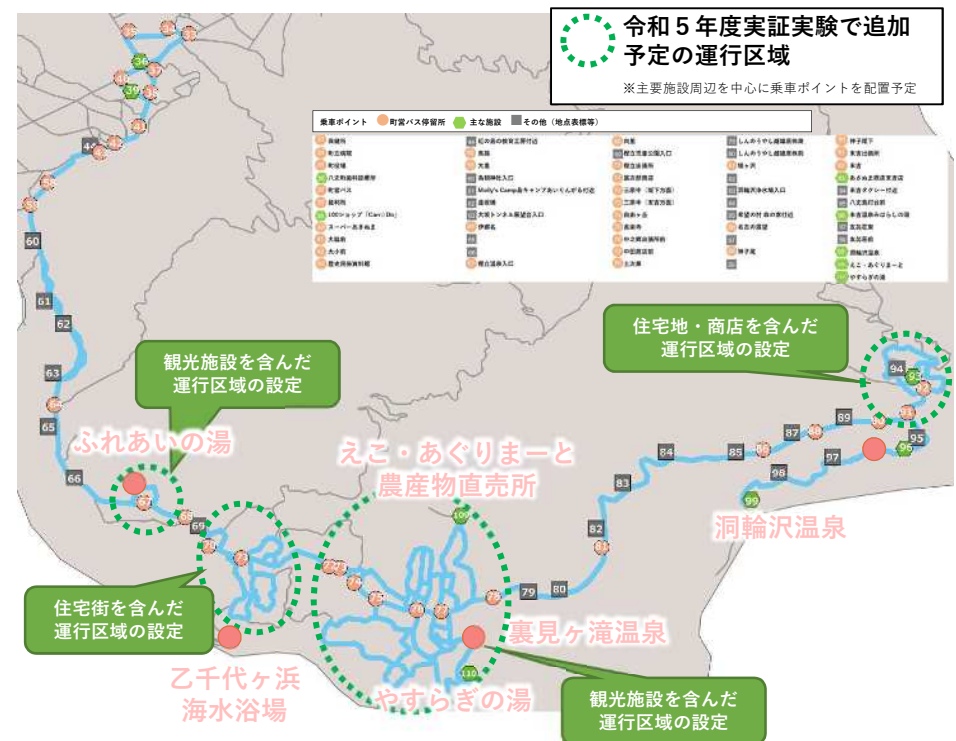
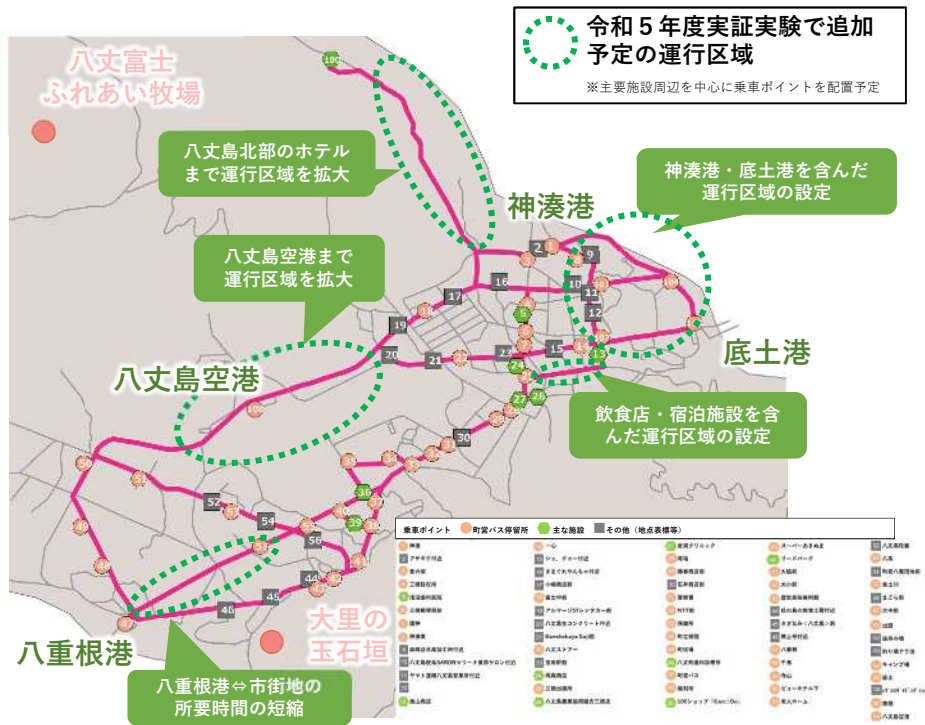


2. AIデマンドタクシー実証

2-2. 運行計画

運行区域

- 八丈島の「坂下地域」及び「坂上地域」の2つの運行区域において、島内タクシー事業者の所有するジャンボタクシー各地域1台（乗車定員：9名※運転手除く）を活用する。
- 2つの運行区域を跨ぐ配車は待ち時間の増加や輸送効率の低下につながるため、本実証実験では想定しない。
- 令和4年度実証実験において確認されたドアツードアに近い運行や観光・福祉サービスとの連携というニーズを踏まえ、坂下地域では、八丈島空港、底土港、八重根港含めた運行区域、坂上地域では、地域の商店を含めた運行区域を追加する。
- 本実証実験では、坂下地域では指定のポイントでの乗降とする。坂上地域では、指定のポイントで乗車とするが、降車ポイントは利用者希望の任意のポイントとする。



自由経路ミーティングポイント型デマンド方式

定路線型デマンド方式（迂回ルート有り）

2. AIデマンドタクシー実証

2-2. 運行計画

乗車ポイント

- 繁忙期・閑散期におけるAIデマンドタクシー利用者の属性が異なることを想定し、時期に応じて**配車システムのパラメータを見直し、利用者の待ち時間の低減や乗合率の向上**を図る。
- 既存施設やバス停を利用した乗車ポイントでは、AIデマンドタクシーの乗車ポイントと分かる**掲示物を作成**する。既存施設の無い乗車ポイントにおいて、道路上の滞留による一般車両や他交通参加者との事故リスク低減のため**道路標示の設置**等の安全確保策について検討する。
- 乗車ポイント周辺において、AIデマンドタクシー利用者が滞留したり、既存町営バス停留所へ駐車したりすることについて**道路交通法に基づいた道路使用許可等の申請支援を実施**する。

■繁忙期/閑散期における配車パラメータ

	繁忙期	閑散期
利用者傾向	来島者の利用増加を想定	島民の利用者が大部分と想定
配車パラメータ	乗合乗車が多く効率的な運行	待ち時間の低減の運行
利用頻度が高いと想定される乗車ポイント	【坂下地域】 空港・港・観光地周辺 【坂上地域】 観光地周辺の乗車ポイント	【坂下地域】 町役場・観光協会等地域中心部 【坂上地域】 スーパー・福祉施設等

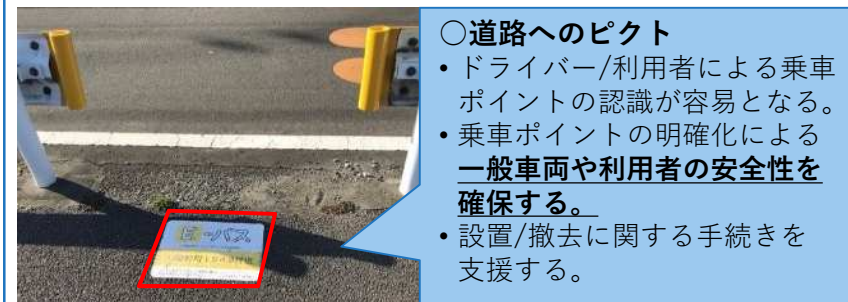
■道路交通法・道路法に基づいた手続き支援

想定される手続き	申請に必要な書類	手続き支援
道路使用許可	<ul style="list-style-type: none"> 道路使用許可申請書 添付資料（場所、見取図等） 	<ul style="list-style-type: none"> 八丈島警察署協議 申請書作成 実験計画書作成（乗車ポイント/駐車場所カルテ作成等） その他必要書類の作成
駐車許可 (道路交通法44条申請)	<ul style="list-style-type: none"> 駐車許可申請書 添付資料（駐車場所周辺の地図、駐車場の用務を証明する書面、運転免許証の写し等） 	
道路占用許可 (道路法32条)	<ul style="list-style-type: none"> 道路占用許可申請書 添付資料 	

■既存施設を活用した乗車ポイントの設定



■既存施設の無い乗車ポイントの設定



2. AIデマンドタクシー実証

2-2. 運行計画

運行時間

- 島民の**日中の移動手段の確保のため、9:00～17:00の運行を基本とする。**
- 休憩時間や運休時間帯の設定にあたり、島内保育園・小学校の送迎やイベント時の貸切運行等のため**急遽AIデマンドタクシーが運休となる懸念がある。**①ドライバーの手配状況（副業：畑仕事等の以前から継続している仕事）や②地域交通事業者の地元保育園への送迎、③利用者の移動ニーズを鑑み、**利用者側の待ち時間を考慮した持続可能な運行、休憩時間を検討する。**
- AIデマンドシステムでは、**運行日ごとに運行時間（休憩時間を含む）を設定する。**ドライバーがすぐに配車対応できない時間帯を予め設定することで、該当時間帯の配車予約は受け付けない。また、ドライバーの小休憩（トイレ等）時間において、ドライバーは休憩前にドライバー画面を操作することで、配車予約を受け付けない運用とする。ドライバーの画面操作から**一定時間後（5分後等）に予約受付を自動で再開する。**ドライバーが小休憩時間においても、**利用者は小休憩後の時間帯の配車予約であれば予約可能とする運用を想定する。**

■運行区域ごとの運行形態

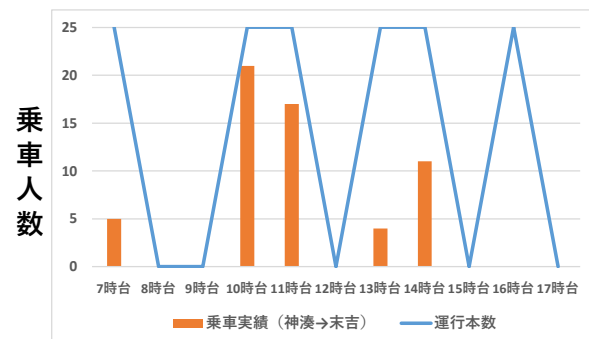
	坂下地域	坂上地域
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行事業者は愛光観光 ● 幼稚園送迎の時間帯以外で随時運行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行事業者は末吉タクシー ● 路線バスの運行がない時間帯で運行

■AIデマンドタクシーのドライバー画面



- 休憩時間の対応
- ドライバーは休憩時にドライバー画面より休憩ボタンを操作する。
 - ドライバー休憩中は、AIデマンドタクシーの配車を休止する。

■町営バスの運行本数と乗車実績（坂下→坂上）



- 町営バスの運行実績
- 町営バスの運行していない時間帯をデマンドタクシーでカバーするよう休憩時間を設定する。

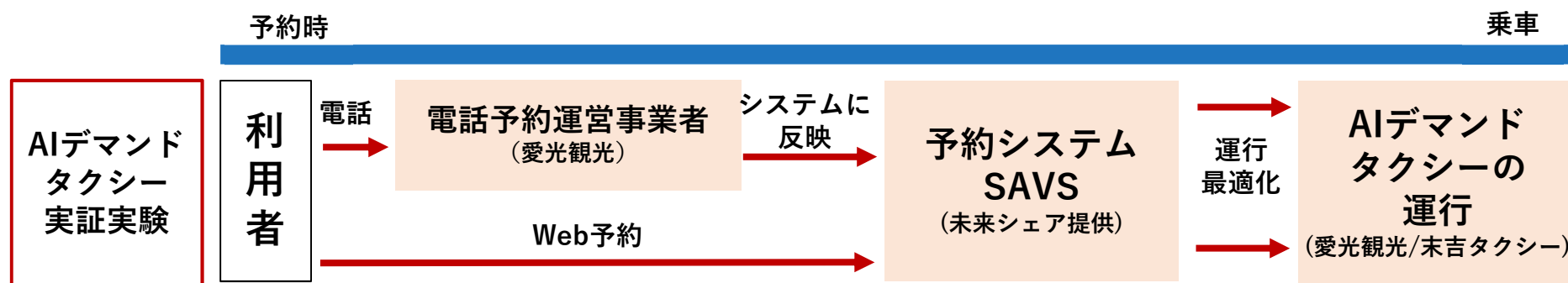
2. AIデマンドタクシー実証

2-2. 運行計画

AIデマンドタクシーの予約 (調整中)

- AIデマンドタクシーを利用する場合、利用者は電話あるいはWEBからの予約が必要である。
- 予約開始時刻は、坂上地域、坂下地域ともに、利用希望日の3日前の午前10時からとする。加えて坂上地域においては配車の1時間前に配車予約を締め切る運用を想定する。

■AIデマンドタクシー予約フロー



■AIデマンドタクシーWEB予約開始時間と予約受付終了時間

- 八丈島来島者の滞在期間は2~3泊の利用が多く、来島前に島内の移動手段を確保することが想定されるため、予約開始時刻を希望利用日時の3日前AM10:00とする。
- 坂上地域では、昨年度実証実験にて得られた予約受付後すぐに配車が難しいという課題を踏まえ、予約受付終了を希望利用日時の1時間前に設定する。



2. AIデマンドタクシー実証

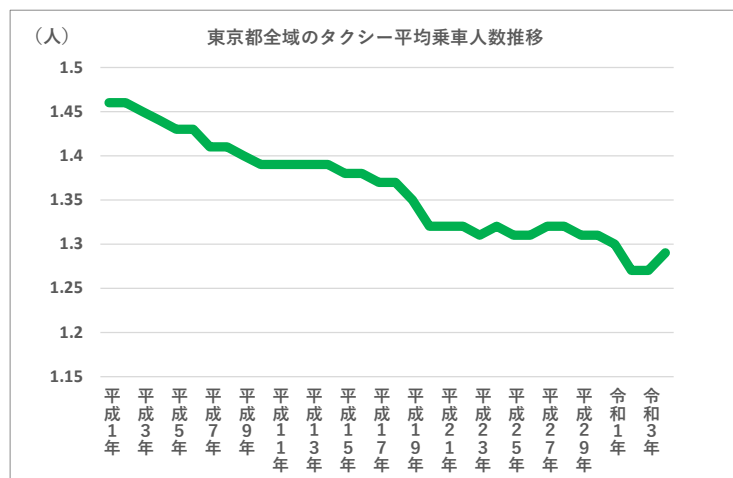
2-2. 運行計画

運賃の設定

- 本実証実験のAIデマンドタクシーの運賃を設定するにあたり、東京ハイヤー・タクシー協会が公表している**年度別輸送実績**や**東京都内の他デマンドモビリティの運賃**を考慮し、**坂下・坂上地域のそれぞれの運行地域内運賃は一律300円（大人）とする**。また、**2日乗り放題チケット（1000円）**も別途想定する。

■タクシー平均乗車人数

- 東京都全域におけるタクシーの平均乗車人数（人/回）は近年では約1.3人程度であり、初乗料金のみの支払いの場合でも、約515円/人である。



■デマンドタクシーのエリア情報

- 東京都内デマンド交通の運賃や運行面積に関して現状を整理した。

	大人料金 (円)	小人料金 (円)	運行面積 (km ²)	備考
武蔵村山市	300	150	4.9	
小平市	150	80	4.5	運行エリア内のみでの運行。運行面積は3つの運行エリアの合計。
三鷹市	100	—	3.4	運行エリア外を目的地とする場合は300円。
東久留米市	500	無料	12.9	2名以上の乗車の場合、300円/人。
国立市	300	100	1.1	試験運行の情報。

※【運行面積】坂下地域：9.0km² 坂上地域：7.7km²
 ※GISにて運行面積を算出。

- 東京都におけるタクシーの平均乗車人数が1.3人/回程度であることから、**本実証実験の運賃が500円以下であれば通常のタクシーと比較しても安価でのサービス提供**となる。
- 坂下地域、坂上地域の運行面積と東京都内他デマンド交通の運行面積、運賃を踏まえると**300円での運賃設定は妥当であると考えられる**。

2. AIデマンドタクシー実証

2-2. 運行計画

運賃（徴収方法）

- 八丈島内のタクシー利用は主に現金による決済であるが、一部タクシー事業者ではクレジットカードやQR決済が利用可能である。そこで、本実証実験ではキャッシュレス決済機器の導入にあたり、島内交通事業者の負担を減らすため現在島内交通事業者が活用している機器の利用を想定している。

■八丈島の通信環境（NTTドコモサービスエリアマップ）

八丈島の一部地域において、LTE通信がカバーしていない地域もあり、キャッシュレス決済の阻害要因となる。



■本実証実験でのキャッシュレス決済方法（案）



	クレジットカード	QRコード	電子マネー
想定利用者	島民、来島者	島民、来島者	主に来島者
通信状況による影響	大きい (八丈島中心部でも場所によって通信不可)	小さい (八丈島全域で比較的使用可 島民のd払いも多い)	大きい (八丈島では利用できない 地域が多い)
島内交通事業者の取扱状況	利用あり	交通事業者による	利用なし

本実証実験では、**QRコード決済**を主要なキャッシュレス決済方法として採用する。

2. AIデマンドタクシー実証

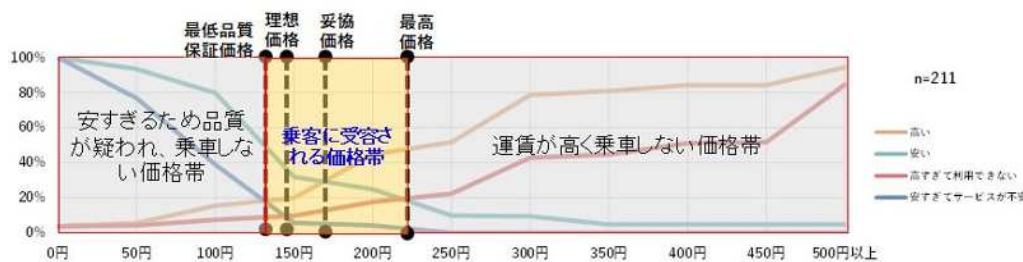
2-3. 検証計画

検証項目・手法

- 島民の移動ニーズを踏まえた運行形態の実現や将来的に持続可能な事業スキームを構築する必要があり、**実験参加者や非参加者（島民）へのアンケート、タクシー事業者へのヒアリング**を実施する。

観点	検証項目	調査方法
サービス性	<p>【昨年度より継続項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> 島内移動実態（利用目的、乗車時間帯等） 乗車時間帯 満足度（サービス内容、予約等） <p>【新規項目】⇒乗車ポイント/運行形態</p>	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態データ（SAVSと呼ばれるシステムから抽出されるODデータ） 利用者へのアンケート調査（継続項目、新規項目） 非利用者（島民、来島者）へのアンケート調査（移動実態等）※宿泊施設利用者対象を想定
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 住民・観光客の受容性 タクシー事業者の受容性 	<ul style="list-style-type: none"> 島民へアンケート調査（AIデマンドタクシー導入による行動変容、町営バスとの連携可能性等） タクシー事業者へヒアリング調査（AIデマンドタクシー運用上の課題抽出等）
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 料金設定（支払い意思額、費用項目整理等） 将来的な持続可能な事業スキーム 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者へのアンケート調査（支払い意思額の把握等） 利用実績からランニングコストの概算を試算 繁忙期・閑散期の運行形態/収益確保策（航空会社との連携等）の検討

■ 支払意思額の分析イメージ



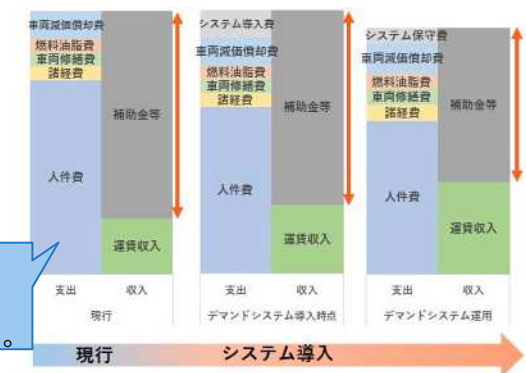
（弊社実績：栃木県ABCプロジェクト）

- 支払意思額を分析し、乗客に受容される価格帯を把握し、実装時の運賃について検討する。

■ デマンドシステム導入によるコストの整理イメージ

（弊社実績：野木町地域公共交通計画策定業務、那須塩原市デマンド交通導入検討）

- システム導入後のコストの整理、事業性を検証する。



3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

3-1. 実験概要

実証実験概要

- 繁忙期、閑散期双方を含む9月下旬頃～2月下旬頃の期間で実証実験を実施することにより、両期間における有効なモビリティ活用に向けた検討を行う。

■実証実験の概要

小型モビリティ（電動バイク）	
実証期間	・ 2023年9月下旬～（調整中）
対象	・ 来島者（観光客・ビジネス）
導入するモビリティの名称・台数	・ Shaero 電動シェアバイク：30台（調整中） （6台ステーション×6か所） ・ Shaero トライク：4台（調整中） （1台ステーション×4か所）
ステーション設置候補箇所 ※うち5か所程度への設置を予定（調整中）	

■実証実験のスケジュール

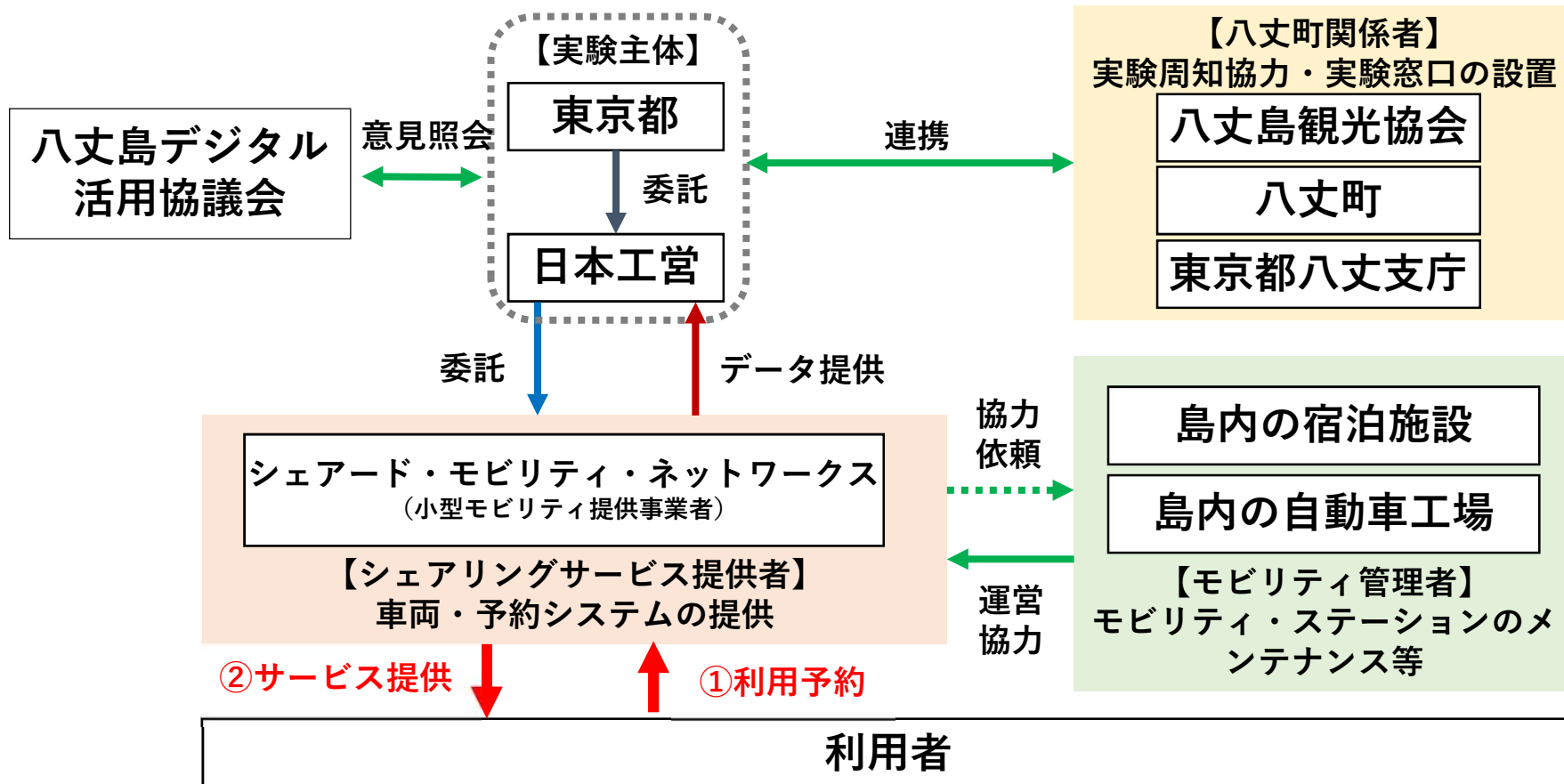
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
小型モビリティ		計画・準備	実証実験実施・各種データ取得						原状回復
		・各機関との調整 ・広報準備 ・機材運搬							とりまとめ

3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

3-1. 実験概要

小型モビリティ 実施体制

- 小型モビリティの車両およびステーション設置、予約システムの提供はシェアード・モビリティ・ネットワークスに委託することを想定する。ステーションを設置する宿泊施設への協力を依頼し、実証期間中の車両およびステーションの管理を行う体制を構築することで継続的なサービス提供を測る。また、八丈町や八丈島観光協会とも利用者促進の観点から連携を図る。



3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

3-2. 運行計画

導入モビリティ（小型モビリティ）

- 観光客の移動手段が限定されている現状があるなかで、コロナ禍収束後の旅行者の増加に伴い、移動ニーズに応じたモビリティの提供が求められる。また、導入したモビリティを島内の移動手段として定着させるためには、**島しょ地域の環境下においても継続的に維持管理される必要がある。**
- 上記の課題を受けて、本事業では、宮古島への導入実績があり、**島しょ地域での管理運営ノウハウがあるShaeroバイクを導入し、来島者の移動手段の確保を図る。**また、乗車定員が多く、荷物も運ぶことができる**トライクも同時に導入することで、移動手段の選択肢の幅を広げる。**

	Shaero トライク	Shaero バイク
車両登録	側車付軽二輪	原付一種
運転免許	普通自動車免許	原付免許
ヘルメット	不要	必要
乗車定員	3名	1名
全長/全幅/全高	213cm/102cm/160cm	63cm/58cm/104cm
車両重量	251kg	25kg
最大積載量	定員含め225kg ※荷物 規定なし	定員含め120kg ※荷物30kg
最高速度	45km/h	30km/h
満充電走行距離	75km	30km
バッテリー	リチウム電池 72V 50Ah	リチウム電池 48V12Ah
特徴等	<ul style="list-style-type: none">・ リゾートエリアでの家族での利用ニーズが見込まれる・ テスト運用中	<ul style="list-style-type: none">・ 省スペースに設置可能・ 宮古島のリゾート施設にステーション設置（6か所、計80ポート）



▲バイク



▲トライク

3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

3-2. 運営計画

料金設定・料金徴収方法

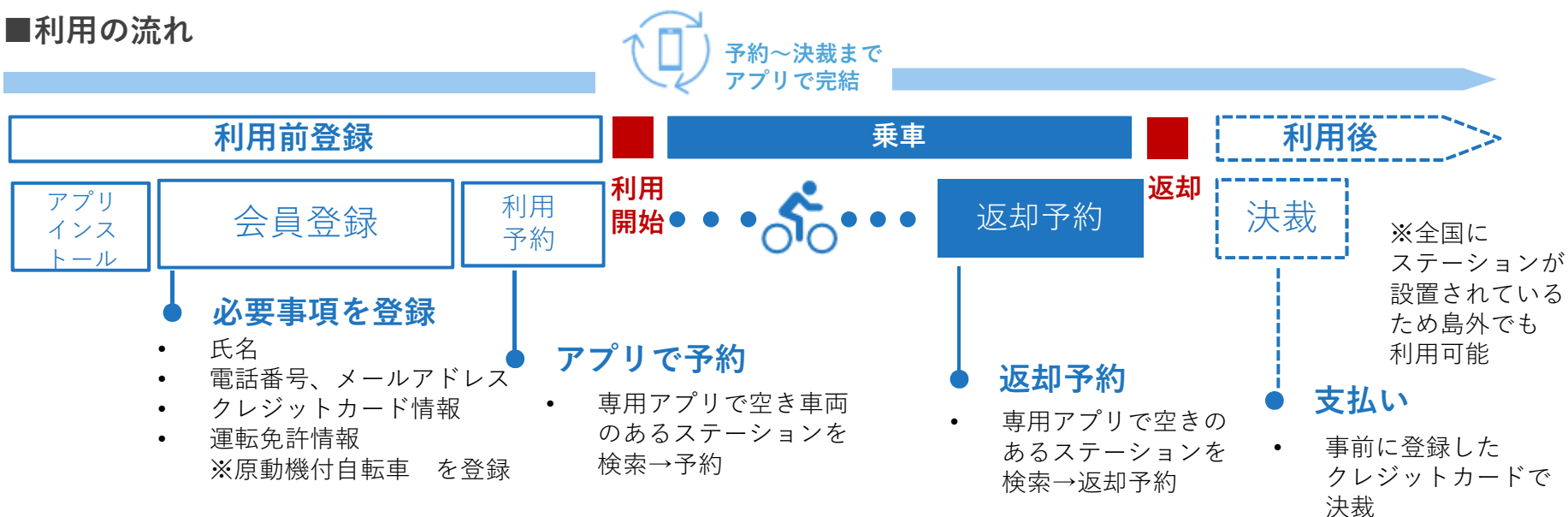
- 観光客の島内での移動手段としての活用が期待されることから、来島後の登録でもすぐに使うことができ、かつ一時的な利用や滞在中の長時間の利用等様々な移動ニーズに対応できる料金形態を導入する。
- シェアード・モビリティ・ネットワークスが運用する既存の予約システムでは、登録後すぐに利用開始が可能である。また、他地域においても既に展開されているサービスであり、観光客でも登録のハードルが低い。また、登録時に入力するクレジットカード情報により、決済はキャッシュレスで完了する。

■利用料金

※基本料金：無料

プラン	料金	概要
一時利用	200円/15分	料金が2,000円を超えた場合自動的に1日利用プランに切り替わる
1日間利用	2,000円/24時間	終了時刻を超えた場合、超えた時間分は200円/15分で課金

■利用の流れ

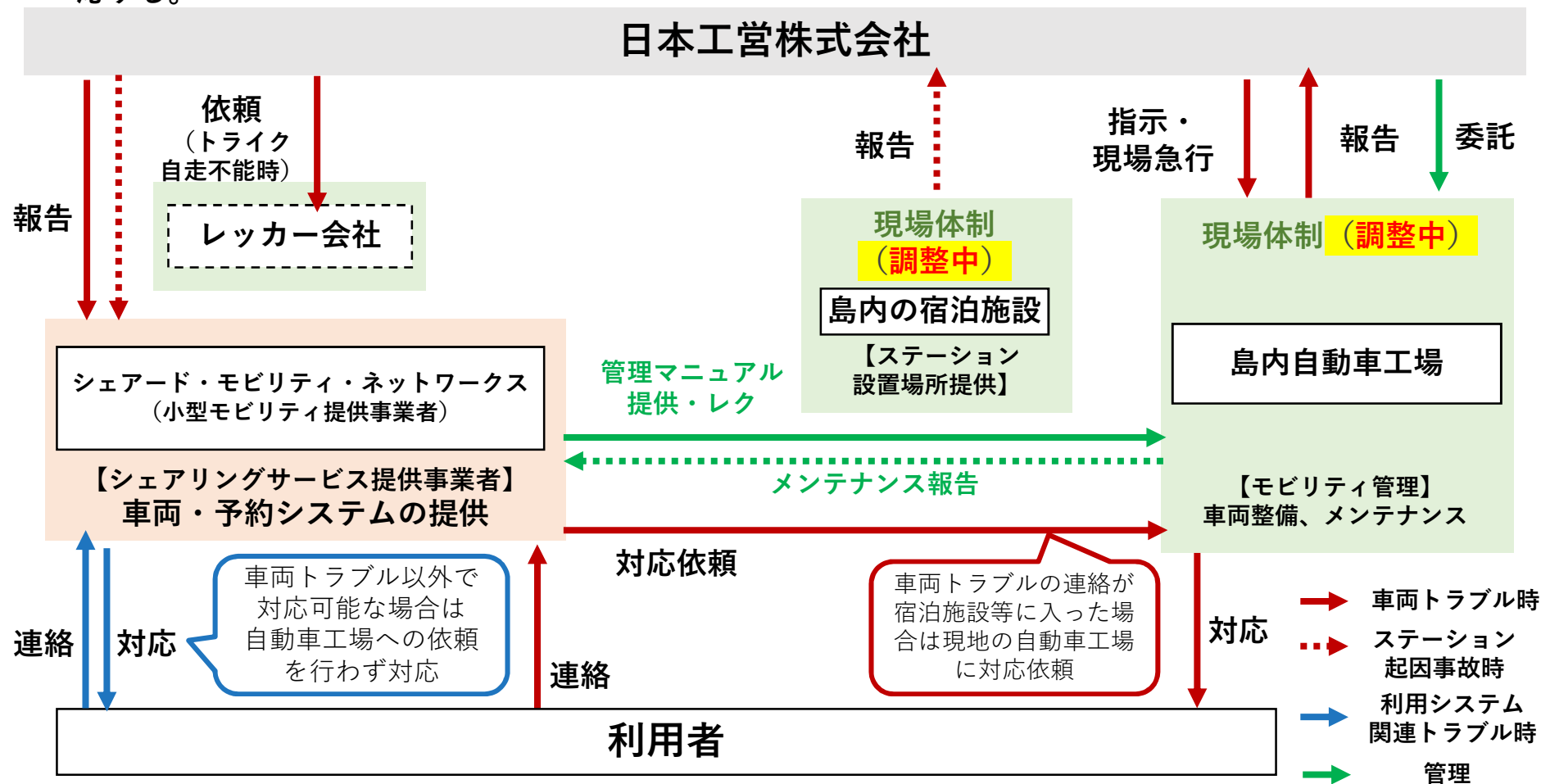


3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

3-2. 運営計画

メンテナンス

- 実証実験実施期間中の車両の清掃・動作確認は島内の宿泊施設に依頼する。3か月に1回程度の車両の整備は自動車工場が実施する。
- 利用トラブルが発生した場合は、島内の自動車工場が迅速に対応できる体制を構築する。車両関連のトラブルは自動車工場が対応し、利用方法やシステム等に関するトラブルの際は宿泊施設または日本工営で対応する。



3. シェアリングモビリティ実証（小型モビリティ）

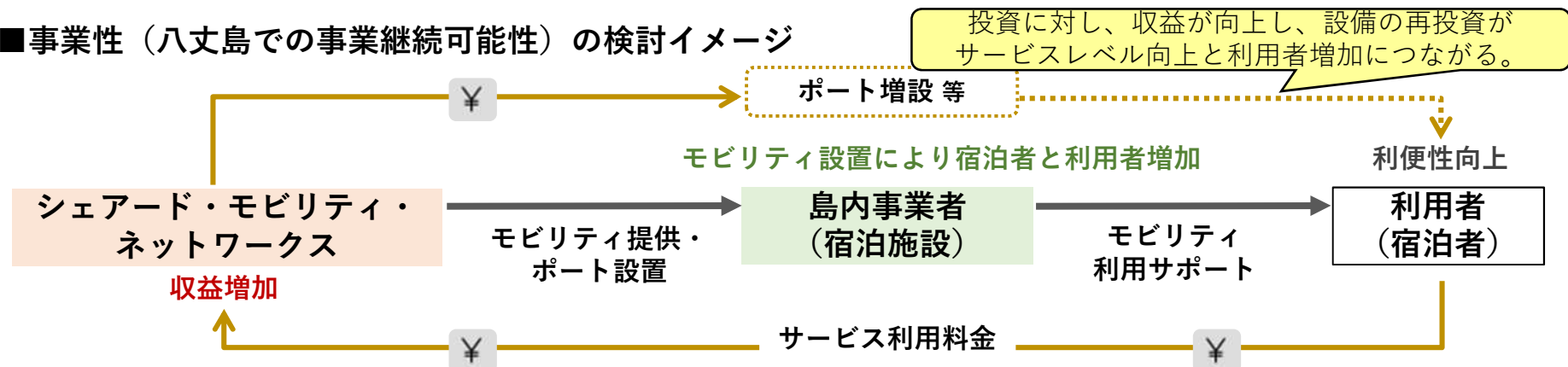
3-3. 検証計画

検証計画・手法

- 小型モビリティのシェアリングサービス実装に向けた分析、検討を実施する。

観点	検証項目	調査方法
サービス性	<ul style="list-style-type: none"> 満足度 継続的な利用可能性 ステーション設置箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者へのアンケート調査（満足度、今後の利用意向等） 非利用者へのアンケート調査（普段の移動手段の選択理由等） ※宿泊施設利用者や島民アンケートを想定 実証期間中の利用実績の調査 アプリから取得するデータの分析（移動ログ等）
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 島民・観光客への受容性 事業者への受容性 	<ul style="list-style-type: none"> 島民・観光客へのアンケート調査（モビリティ導入による利用交通手段の変化の有無、モビリティの選択理由等） 観光施設・飲食店・交通事業者へのヒアリング調査（モビリティ導入による影響の把握等）
事業性	<ul style="list-style-type: none"> 適切な料金設定 将来的なビジネスモデル 八丈島での事業継続可能性 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者へのアンケート調査（支払意思額の把握等） 利用実績からランニングコストの概算を試算 モビリティ提供事業者・ステーション管理運営事業者へのヒアリング調査 繁忙期・閑散期の利用実態の把握による年単位での事業性の検討

■事業性（八丈島での事業継続可能性）の検討イメージ



4. 安全対策

4-1. 事前対策

事前同意書の活用

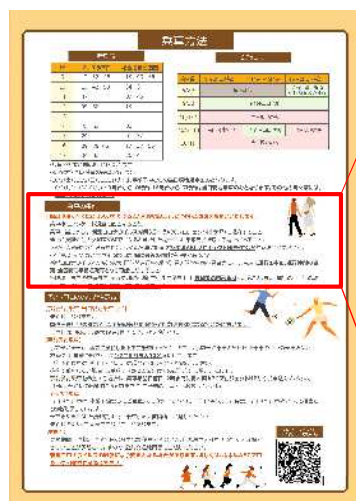
- 実証実験参加者に対して、配車予約やAIデマンドタクシー利用登録、シェアリングモビリティ利用登録時（モビリティ利用前）に実証実験における事故リスク等について責任の所在等に関する同意書を提示する。利用者は同意書の内容に事前に確認したのち、実験モビリティの利用が可能となる。

■利用の流れにおける同意書確認のタイミング



■同意書の想定内容・保険

- 実証実験参加者に対して、実験後アンケートへの協力や乗車時の注意事項、費用補償等について事前に了承を得る。実験中に発生する事故に関しても事前に責任の所在等を明確にすることを想定。



下記の事項すべてにご了承いただけることをご確認の上で、ご予約・ご乗車をお願いいたします。

- 乗車後にアンケート調査に回答すること。
- 乗車に当たっては、新型コロナウイルス対策を遵守すること。
- 運行の支障や他の参加者の迷惑になると判断した場合には、乗車をお断りする可能性があること。
- スタッフが実験参加者等を撮影し、その写真や動画をHP等で公開する可能性があること。
- 小学生以下がご乗車する際には、保護者等の同伴が必要であること。
- 悪天候や車両不具合等により、急ぎょ運行の中止、運行時刻の変更等の可能性があること。
- 実験場所までの交通費等、実験参加に付随して発生する費用は、参加者の自己負担となること。また、運行の中止の場合にも、これらの費用の補償は一切いたしかねること。

▲乗車の条件記載例

4. 安全対策

4-1. 事前対策

シェアモビリティ利用時の傷害保険および賠償責任保険

- 利用者は、原則としてシェアード・モビリティ・ネットワークスの利用規約に同意の上でモビリティ利用を開始する。（会員登録時の必須確認事項）
- 利用者自身がけがをした場合、利用者が第三者にけがをさせた・物を壊した場合（ステーションに起因するものを含む）は、基本的に**シェアード・モビリティ・ネットワークスが加入する傷害保険・賠償責任保険で対応**する。

■シェアード・モビリティ・ネットワークス加入保険

- 対人・対物ともに利用者および第三者の事故等に対応する保険が付保されている
- 施設管理者に対するステーションに起因する事故への保険も付保されている

状況	保険	補償内容
利用者自身がけがをした場合	傷害保険	<ul style="list-style-type: none">● 死亡・後遺障害保険金額：100万円● 入院保険金額（日額）：3,000円● 通院保険金額（日額）：1,500円
利用者が第三者にけがをさせた場合 物を壊した場合	賠償責任保険	<ul style="list-style-type: none">● 対人賠償限度額：無制限● 対物賠償限度額：無制限
ステーションに起因して第三者に けがをさせた場合・物を壊した場合	賠償責任保険	<ul style="list-style-type: none">● 賠償限度額：1億円（1事故あたり）

■管理責任

- 定期点検整備：日本工営から委託→島内自動車工場に対応
※シェアード・モビリティ・ネットワークスの定める基準による定期点検整備を依頼
※整備の内容・管理はシェアード・モビリティ・ネットワークスがアプリを介して対応

5. 利用促進策

5-1. 島民向けの取り組み

シニア世代へのDX推進の取組案

- 島内の高齢化・社会のデジタル化に伴い顕在化するデジタルデバイドの課題に対し、本実証における**高齢者のAIデマンドサービスの利用を促進**する。スマート技術の導入の障壁を緩和するため、八丈島デジタル協議会と連携し、**スマホ操作が得意な島内のシニア層を八丈町シルバー人材センター等から募集し、DXシニアリーダーとして育成**する。
- AIデマンドの予約方法・スマホの基本操作・防災タブレットの利用方法を中心に教室を開催し、高齢者の利用を促す。**八丈町社会福祉協議会主催の「よりあいサロン」など、既存のコミュニティ機会を利用**する。

■利用促進に向けた取組案

通常の利用促進方法

- ・未だサービスを利用していない層、認知していない層の参加が難しい
- ・主体的、積極的にかかわることが難しく、理解が深まりにくい



DXシニアリーダーを用いた利用促進策

- ・同世代のDXシニアリーダーによる高齢者の目線に立った講座の実施により、高齢者の参加のハードルが下がり、スマホへの理解度も高まる

連携

八丈島デジタル
活用協議会

スマホが得意な
シニアを募集

よりあいサロン
機会提供

日本工営

八丈町

八丈町社会
福祉協議会

広報

DXシニアリー
ダーの認定

事前講習会
の実施

高齢者のための
スマホ教室の開催



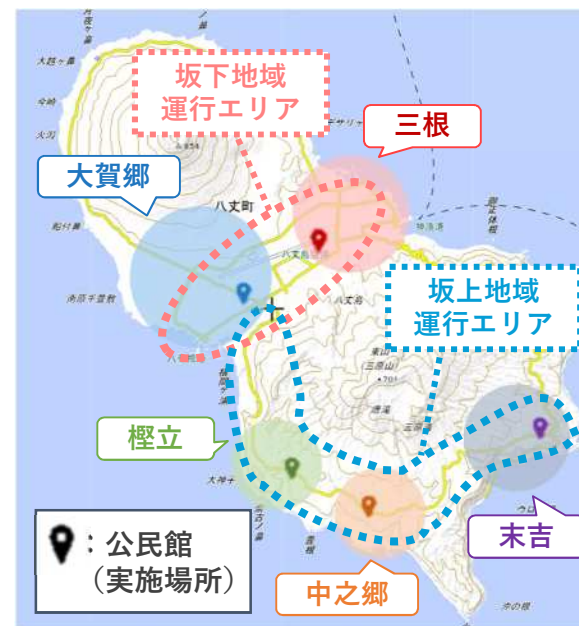
5. 利用促進策

5-1. 島民向けの取り組み

AIデマンド交通体験会の実施

- 島内5地域（三根、大賀郷、檜立、中之郷、末吉）で月1回程度実施されている老人会において、**AIデマンド交通の説明・体験会を実施**する。（開催時期・回数は要調整）
- サービス・予約方法の説明～乗車まで支援し、具体的な利用のイメージを伝えることで、島民の**日常的な利用を促進**する。
- 実際に乗車を体験することで、乗合乗車への理解を促進する。

■実施内容（案）



その他島民向けの取り組み

実施項目	実施内容
チラシ・ポスター	島内説明会の時期や場所、実証実験中のAIデマンドタクシーの利用状況を広報し、AIデマンドタクシーの情報を日頃より島民に提供する。
自治会や地域団体等と連携したチラシ・既設デジタルサイネージ	自治体や小中学校、八丈島観光協会と連携し主に島内若年者を主眼に実証実験のPRを実施する。

5. 利用促進策

5-2. 来島者向けの取り組み

来島者向けの利用促進策

- WEBページやSNS、交通機関内でのアナウンスにより、来島前の観光客に対する情報発信を行う。また、島内のサイネージや車両へのラッピングを活用し、来島後も情報に触れる機会を創出する。

実施項目	実施内容
WEBページ	運行区域や乗車ポイント、時刻表等について情報発信するとともに、AIデマンドタクシーの予約やMaaSアプリ化等で 本実証実験のプラットフォームとして活用 する。聖地巡礼マップ等、モビリティの利用を促すコンテンツを掲載する。観光協会HPにバナーを表示していただき、周知を行う。
SNS	観光協会のTwitter等を活用し、実証実験の運行状況等を配信する。
航空機・船舶内のアナウンス	平成31年度の自動運転実証実験では、ANAと連携し、機内アナウンスを実施した。
車両を活用したPR	車両にマグネット等を活用したラッピングを施し、既存タクシーやホテル送迎バスとの差別化を図るとともに島民の利用を促進する。

■車両ラッピングイメージ



■機内のアナウンス

八丈島では10月29日から11月12日まで、八丈島空港と八丈島観光協会を結ぶルートで自動運転バスのテスト運行を行っております。

詳しいご案内は、ターミナル内観光協会ブースにあるパンフレットをご覧ください。