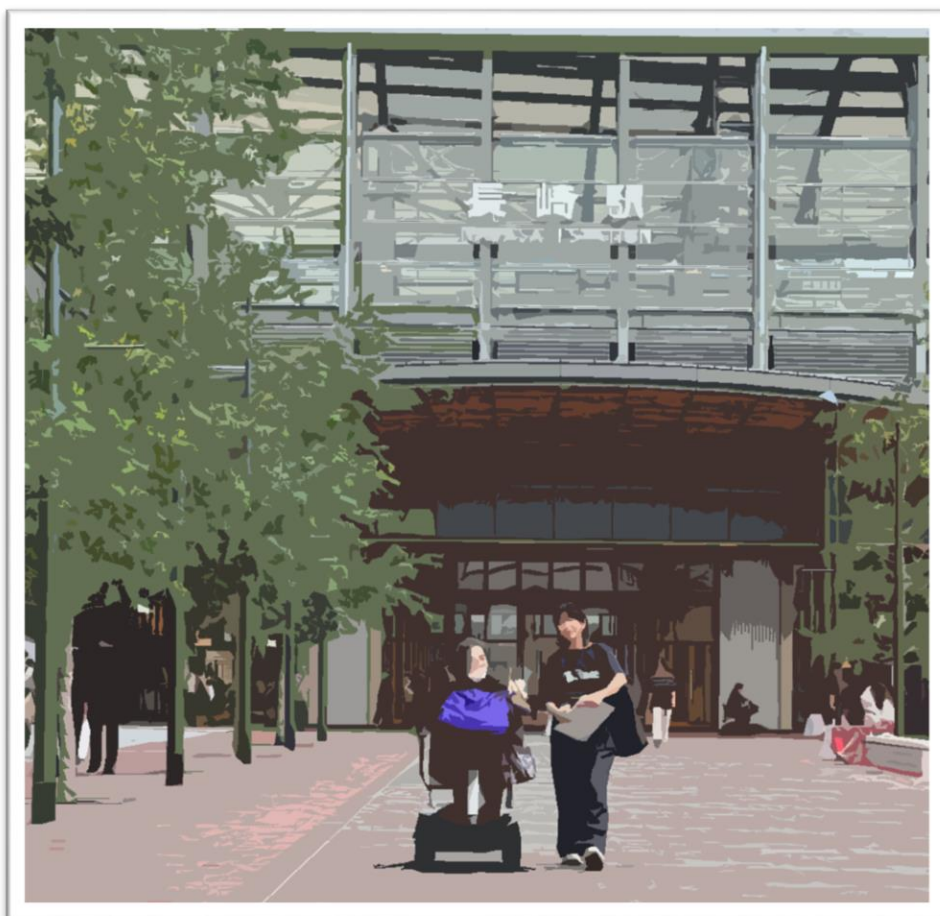


長崎駅東口駅前広場

(多目的広場、ロングルーフ及び東西軸)

モビリティ社会実験報告書



令和7(2025)年6月

長崎市まちづくり部長崎駅周辺整備室

目次

I	モビリティ社会実験	
1	目的	1
2	事業の流れ	1
3	社会実験の実施場所	1
4	社会実験の内容	
	(1) 使用したモビリティ	2
	(2) 実験範囲（運転可能エリアとモビリティ設置場所）	3
	(3) 実施時間	6
	(4) 参加者	6
	(5) 参加を促すための声掛け	7
5	社会実験の周知	
	(1) 市のホームページにて周知	8
	(2) SNSへの投稿	8
	(3) ポスター・チラシの掲示	8
	(4) 看板の設置	9
6	アンケートの方法・内容	
	(1) アンケート方法	10
	(2) アンケート内容	10
7	参加者の特性（アンケート結果1）	
	(1) 居住地	11
	(2) 年代	12
	(3) 訪問理由	13
	(4) 会場までの移動手段	14
	(5) 社会実験を知ったきっかけ	14
8	モビリティの利用状況	
	(1) 参加者の特性（移動支援を必要性）	15
	(2) 参加者が選択したパーソナルモビリティ	15
	(3) 参加者の利用時間	16
	(4) 参加者の利用区間	17
9	参加者の感想等（アンケート結果2）	
	(1) モビリティ体験の満足度	19
	(2) モビリティ体験の満足度の理由	19
	(3) 長崎駅東口駅前広場にモビリティが常設された場合に 使いたいかどうか	20
	(4) 長崎駅東口駅前広場にモビリティが常設された場合に 使いたいかどうかの理由	20
	(5) 「アミュプラザ長崎本館荷捌場」にあるタクシー乗り場 の認知度	21
	(6) その他（自由記述）	22
10	写真	24
II	総括	
1	評価	25
2	課題	25
3	所感	26

I モビリティ社会実験

1 目的

長崎駅東口では令和8年度の全体完成に向け長崎駅東口駅前交通広場・多目的広場・東西軸（プロムナード）等の整備を進めているが、一次交通の拠点である長崎駅から二次交通の主な乗降場がある国道202号まで約200m、アミュプラザ長崎本館からタクシー乗り場までは約280mの距離があることから、その整備にあたっては、駅舎・国道間及びアミュプラザ長崎本館・タクシー乗り場間を行き来する人に対し安全で快適に移動できる動線を確保するとともに、最適な移動支援を行うことが重要であると考えている。

そのため、本業務では、利用者のニーズを把握・検証することを目的としてパーソナルモビリティを用いた社会実験を実施した。

2 事業の流れ

- (1) 「長崎駅東口駅前広場モビリティ社会実験運営等業務委託」の受注者の決定
令和6年9月20日：決定
- (2) 社会実験の実施
1日目：令和6年10月17日（木） 9：00～17：00
2日目：令和6年10月18日（金） 9：00～17：00
3日目：令和6年10月19日（土） 10：00～18：00
4日目：令和6年10月20日（日） 10：00～18：00
- (3) 社会実験の検証・報告書の作成
- (4) 長崎市ホームページにて結果の公表

3 社会実験の実施場所

長崎駅東口駅前広場（多目的広場、ロングルーフ及び東西軸）



I モビリティ社会実験

4 社会実験の内容

駅舎・国道間及びアミュプラザ長崎本館・タクシー乗り場間など長崎駅東口駅前広場（多目的広場、ロングルーフ及び東西軸）を行き来する人に対する移動支援策としてパーソナルモビリティを採用し、社会実験として参加者に無料で乗車してもらい、利用状況及びアンケート調査の結果を通して移動支援策に対するニーズを把握・検証した。

(1) 使用したモビリティ

時速6km以下で歩道を走行できるパーソナルモビリティとして、空港、病院、テーマパーク及びホテルなど多くの施設等で利用されているWHILL（ウィル）社のモビリティ2種類（スクータータイプのハンドル型、電動で動く車イス型）を採用した。

■WHILL Model S

■WHILL Model C2

ハンドル型



広い足元
荷物が多い場合も
安心です



杖ホルダー
付き



フック
バッグなどがかけられます
(耐荷重1kg)



バスケット
荷物が快適に入れます
(耐荷重4kg)

車イス型



杖ホルダー
付き



リュックが
かけられる背もたれ



バスケット
足元のバスケットには
荷物が快適に入れます
(20L)

【操作方法】



ハンドルに付属のバーで操作可能。右側のバーを手前に引くと前進し、左側のバーを手前に引くと後進する。直感的で簡単な操作。



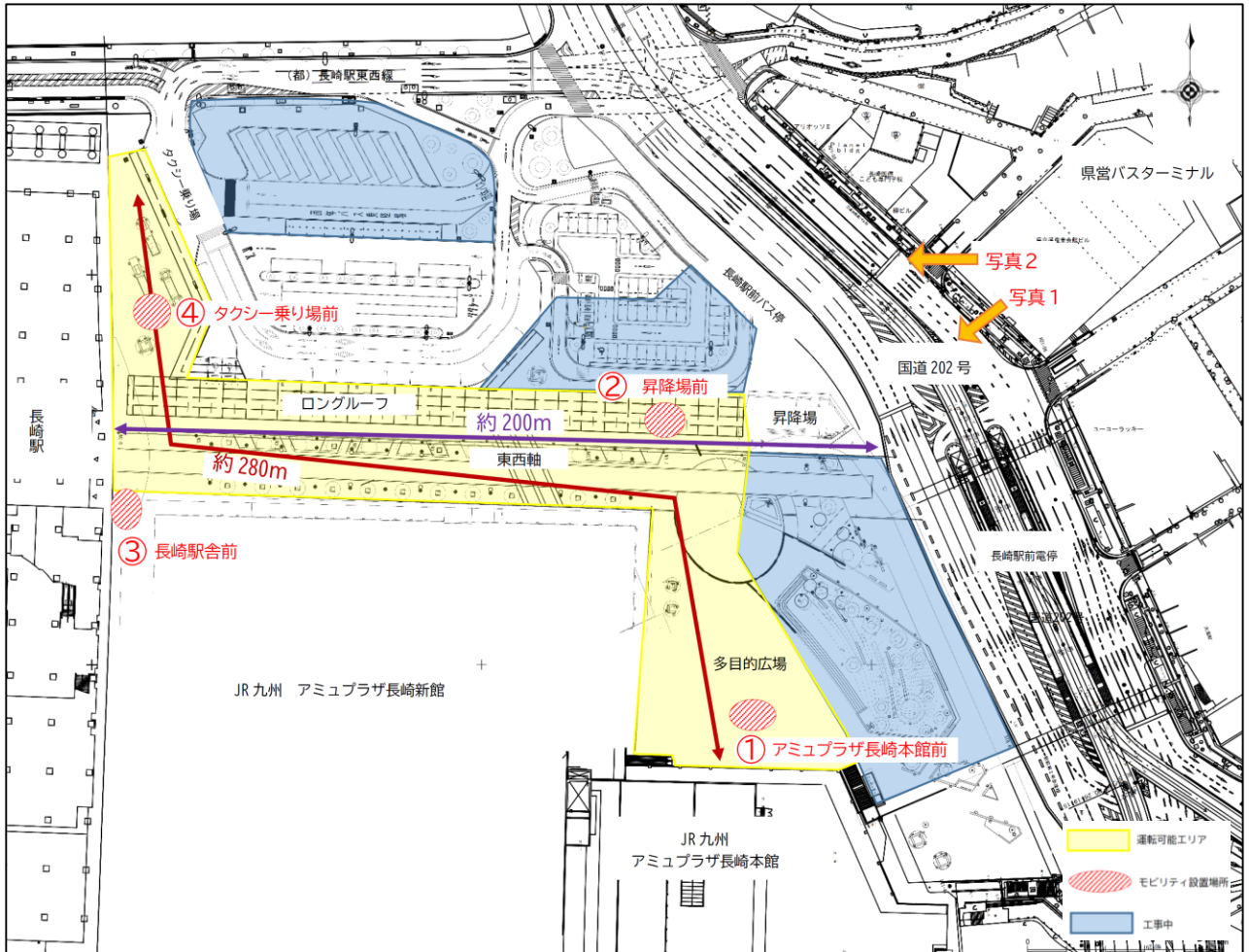
手元のコントローラーは軽い力で操作でき、直感的で使いやすい。タイヤは横方向にも回転し、その場で90度の方向転換ができるほど小回りがきく。

I モビリティ社会実験

(2) 実験範囲（運転可能エリアとモビリティ設置場所）

移動支援が想定される下図の黄色着色部（長崎駅東口駅前広場（多目的広場、ロングルーフ及び東西軸））を運転可能エリアとした。（長崎駅舎やアミュプラザ長崎などの建物内は運転不可エリアとした。）

運転可能エリア内を通行する人の起点になると考えられる 4か所（①アミュプラザ長崎本館前、②昇降場前、③長崎駅舎前、④タクシー乗り場前）をモビリティ設置場所とし、ハンドル型と車イス型の2種類のモビリティを1台ずつ配置した。



長崎駅東口駅前広場平面図

I モビリティ社会実験

■長崎駅東口駅前広場（写真1）



■長崎駅東口駅前広場（写真2）



I モビリティ社会実験

■モビリティ設置場所

①アミュプラザ長崎本館前



②昇降場前



③長崎駅舎前



④タクシー乗り場前



I モビリティ社会実験

(3) 実施時間

移動支援を必要とする人が長崎駅東口駅前広場を通行する頻度が高いと考えられる平日の9:00~17:00、休日の10:00~18:00を実施時間として設定した。

(4) 参加者

「パーソナルモビリティの乗車を希望した人」かつ「アンケートの協力に同意した人」を参加者とした。

安全管理上、乗車時にフットサポート（足置き）に足が付かない人、飲酒をしている人、体重が115kg以上の人、電動車イスの利用を医師から禁じられている人を利用ができない人として取り扱い、下のとおり「利用上の注意」を掲示した。

長崎駅東口駅前広場モビリティ社会実験

利用上の注意

- 安全管理上、以下の人は利用できません。
 - ①乗車時にフットサポート(足置き)に足が付かない人
 - ②飲酒をしている人
 - ③体重が115kg以上の人
 - ④電動車椅子の利用を医師から禁じられている人
- モビリティは1人乗りです。お子さまと一緒に乗車することはできません。
- 利用できる場所は、長崎駅東口駅前広場のみです。その他の場所ではご利用いただけません。



- スタッフの指示に従い、スムーズな運営にご協力をお願いします。スタッフの指示に従わない場合は、途中で利用を中止していただく場合もあります。
- 体調に不安がある人及びアンケートにご協力いただけない人の利用はご遠慮ください。
- 利用は1回15分以内とします。たくさんの人に体験していただくため、スタッフの指示に従ってください。
- 天候悪化やモビリティの不具合等でやむを得ず運営を中止する場合があります。

長崎市 まちづくり部 長崎駅周辺整備室

I モビリティ社会実験

(5) 参加を促すための声掛け

参加を促すため、スタッフが長崎駅東口駅前広場の通行者に声掛けを行ったが、声掛けに先立ち、外見等から移動支援の必要性を以下のとおり設定した。

【移動支援の必要性のレベル】

- 必要
ではない
- ↑
- ↓
- 必要
- 1) 移動支援は必要ない人（歩行に不安がない）
 - 2) 移動支援はあまり必要ないが、歩行に不安がありそうな人（杖は利用していない）
 - 3) 移動支援を必要とする可能性が高い人（杖や松葉杖などを利用している）
 - 4) 移動支援をすでに利用している人（車イスを利用している）

声掛けにあたっては、すべての通行者に対して一律に行うのではなく、「レベル3（移動支援を必要とする可能性が高い人（杖や松葉杖などを利用している）」と、「レベル2（移動支援はあまり必要ないが、歩行に不安がありそうな人（杖は利用していない）」に該当すると考えられる人を中心に参加を促す声掛けを行った。

なお、「レベル4」の人は移動支援を必要とする状態にあるものの、すでに車イスなどを利用しており、導入するモビリティに乗り換えてまで利用するとは考えにくいと判断し、積極的な声掛けは行わなかった。



参加を促すための声掛けの様子

I モビリティ社会実験

5 社会実験の周知

- (1) 市のホームページにて周知
- (2) SNSへの投稿
 - ・当室アカウントのX
 - ・市の公式LINE
- (3) ポスター・チラシの掲示

長崎駅東口駅前広場
モビリティ社会実験

快適に
移動しよう!

駅前広場 モビリティ 体験

無料

長崎駅東口駅前広場

体験してみたい人は、スタッフまでお声がけください。



Model S

ハンドル型

シンプルな操作性に7.5cmの段差乗り越え、一度の充電で33km走行可能なスクータータイプのモデル。

どちらに
乗って
移動
したい
ですか？



Model C2

車イス型

悪路や段差の多い場所でも快適に走行でき、狭いスペースでも小回りの利く車イスタイプのモデル。

10/17(木)・18(金)
9:00~17:00

10/19(土)・20(日)
10:00~18:00

東口駅前広場を
「楽に」移動してみませんか？



体験して
いただいた人に
飲み物
または
駄菓子
詰め合わせ
をプレゼント!

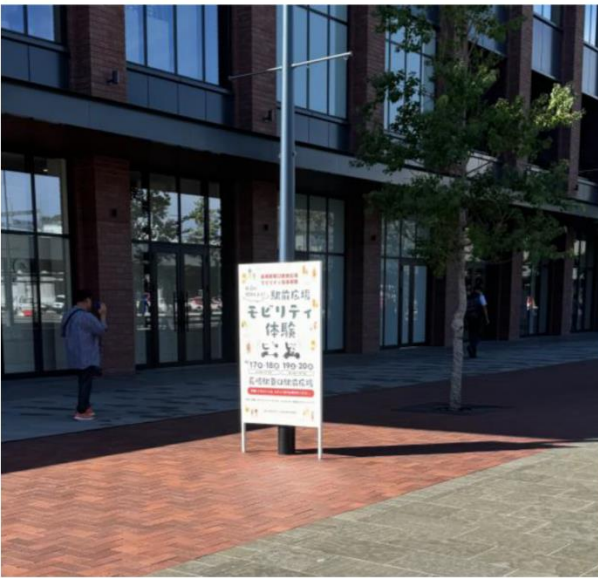
安全で快適に移動するためのニーズを把握し、東口駅前広場に最適な移動支援を考えます。

※長崎市では、令和8年度の全体完成に向けて長崎駅かもめ口(東口)において、交通広場・多目的広場・東西軸(プロムナード)等の整備を進めています。一次交通の拠点である長崎駅から二次交通の主な乗降場がある国道202号まで約200m、アミュプラザ長崎本館からタクシー乗り場まで約280mの距離があることから、東口駅前広場を行き来する人に安全で快適な移動支援を行うことができないかと考え、パーソナルモビリティを使った社会実験を実施することにしました。

主催：長崎市まちづくり部長崎駅周辺整備室

I モビリティ社会実験

(4) 看板の設置



I モビリティ社会実験

6 アンケートの方法・内容

(1) アンケート方法

アンケート調査は、スタッフが参加者に直接質問し、聞き取りをする方法で行った。スタッフは、モビリティに乗車している参加者の隣を一緒に歩きながらアンケート項目を質問し、聞き取った内容をタブレットで入力した。

(2) アンケート内容

- ・ 在居住地 ・ 年代 ・ 訪問理由 ・ 移動手段 ・ この社会実験を知ったきっかけ
- ・ モビリティ体験の満足度とその理由
- ・ 広場にモビリティが常設された場合に使用したいかどうかとその理由
- ・ 「アミュプラザ長崎本館荷捌場」にあるタクシー乗り場の認知度

長崎駅前東口駅前広場モビリティ社会実験<アンケート>

④【出発前】体験者に確認ください

Google にログインすると作業内容を保存できます。詳細

Q1.お住いの地域について教えてください。

- 長崎市内
- 長崎県内（長崎市以外）
- 福岡県
- 佐賀県
- 大分県
- 熊本県
- 宮崎県
- 鹿児島県
- 答えたくない
- その他:

Q2.年代について教えてください。

- 20代未満
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代
- 80代以上
- 答えたくない

Q3.この場所を訪れた理由を教えてください。

- 本体験のため
- 通勤・通学
- お買い物
- 観光
- 出張
- 答えたくない
- その他:

Q4.この場所までの移動手段を教えてください。

- 徒歩
- 自家用車
- バイク・自転車
- JR
- 路面電車
- バス
- タクシー
- 船
- 答えたくない
- その他:

Q5.この社会実験を知ったきっかけは何ですか。

- ポスター
- SNS
- マスメディア
- 友人・知人から聞いて
- 偶然通りかかって
- 答えたくない
- その他:

Q6.モビリティ体験の満足度を教えてください。

- 1 2 3 4
- とても悪かった とても良かった

I モビリティ社会実験

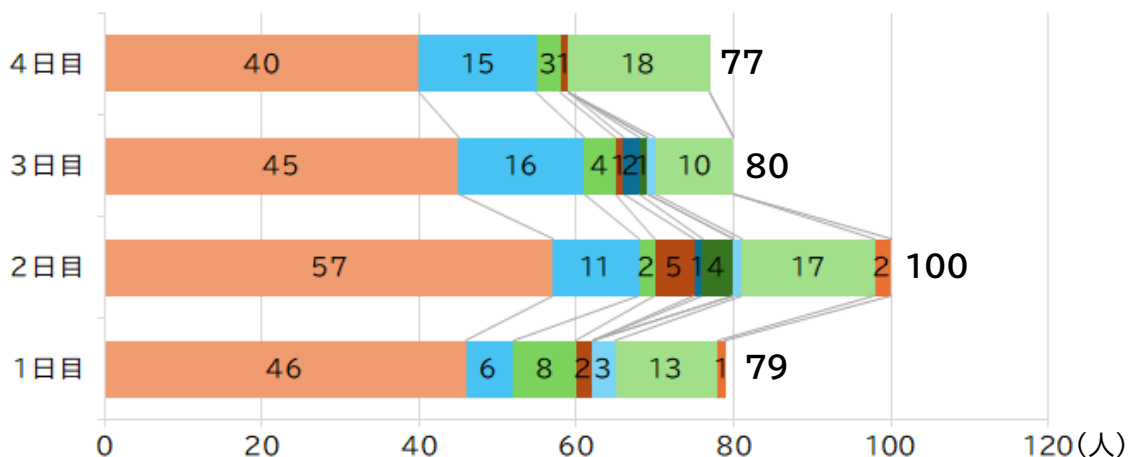
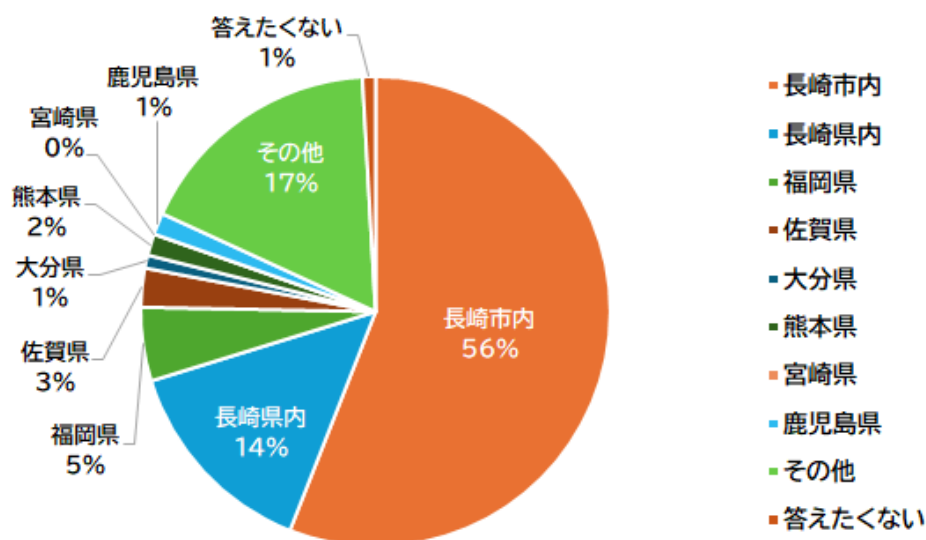
7 参加者の特性（アンケート結果Ⅰ）

(1) 在驻地

参加者の70%程度は長崎市内、県内にお住まいの人だった。

お住まいの地域について教えてください

(336件の回答)



	4日間総計	1日目	2日目	3日目	4日目
長崎市内	188	46	57	45	40
長崎県内	48	6	11	16	15
福岡県	17	8	2	4	3
佐賀県	9	2	5	1	1
大分県	3	0	1	2	0
熊本県	5	0	4	1	0
宮崎県	0	0	0	0	0
鹿児島県	5	3	1	1	0
その他	58	13	17	10	18
答えたくない	3	1	2	0	0
合計	336	79	100	80	77

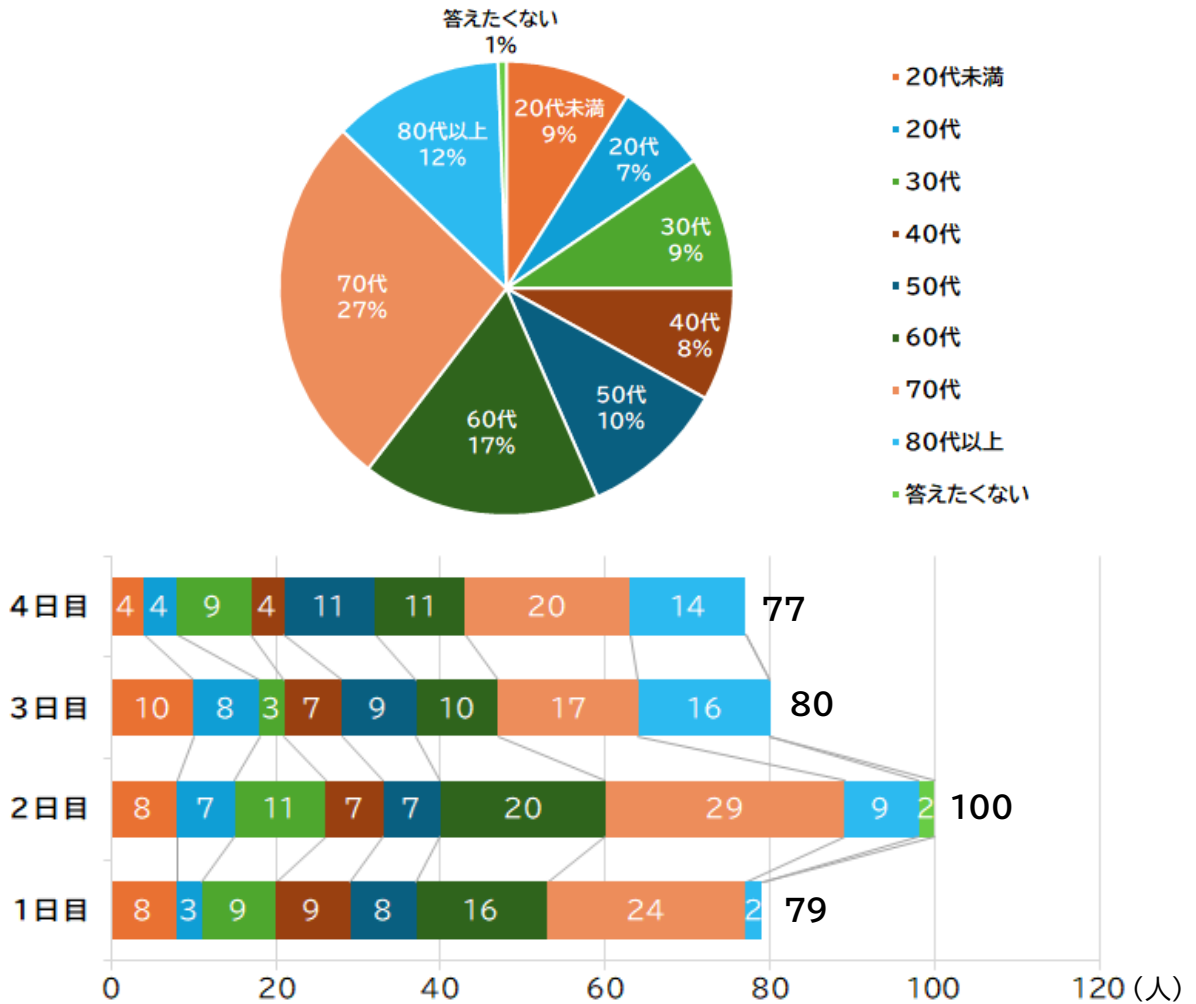
I モビリティ社会実験

(2) 年代

参加者の半数以上（56%程度）が60代以上の人だったが、他の年代の人もバランスよく参加していた。

年代について教えてください

(336件の回答)



	4日間総計	1日目	2日目	3日目	4日目
20代未満	30	8	8	10	4
20代	22	3	7	8	4
30代	32	9	11	3	9
40代	27	9	7	7	4
50代	35	8	7	9	11
60代	57	16	20	10	11
70代	90	24	29	17	20
80代以上	41	2	9	16	14
答えたくない	2	0	2	0	0
合計	336	79	100	80	77

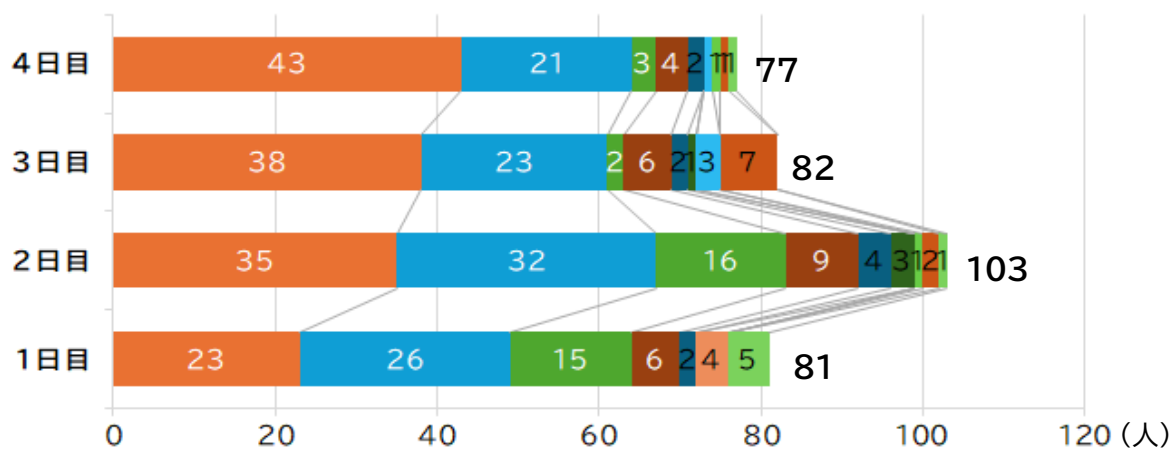
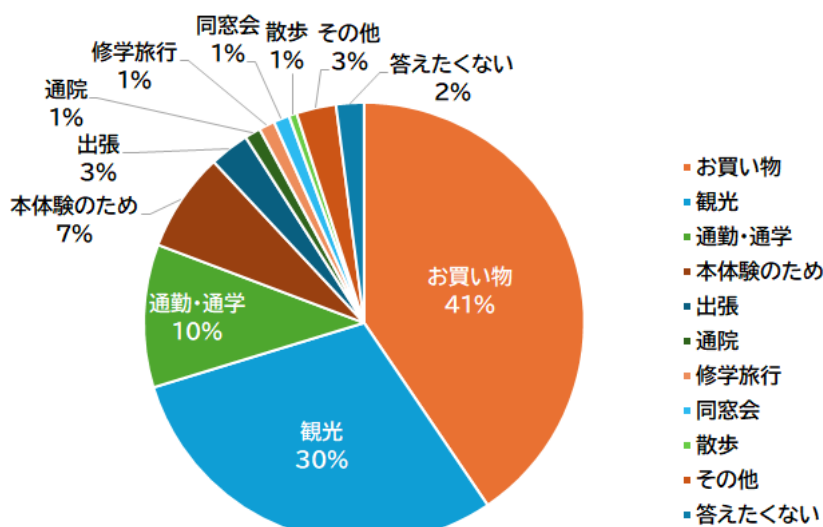
I モビリティ社会実験

(3) 訪問理由

買い物（41%）、観光（30%）、通勤・通学（10%）の理由が上位を占め、この社会実験への参加を目的に来場された人は7%程度だった。

この場所を訪れた理由を教えてください

(343件の回答)

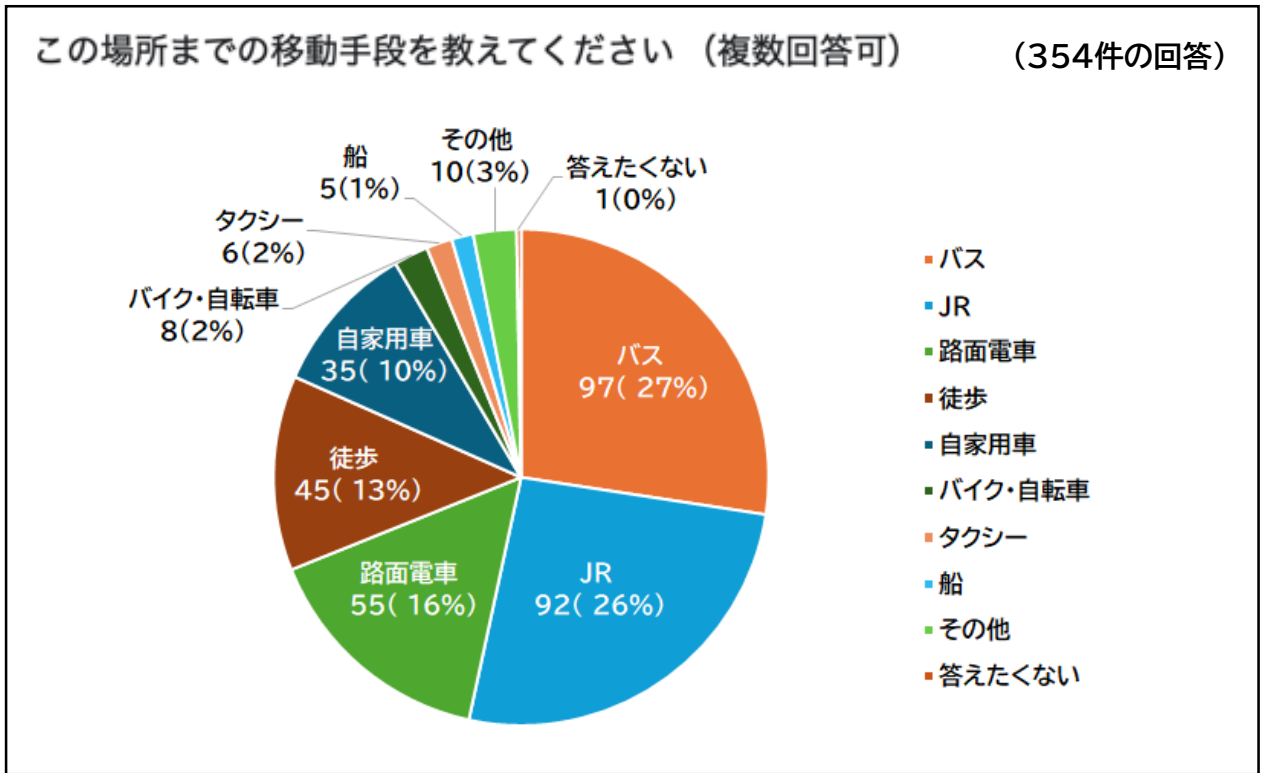


	4日間総計	1日目	2日目	3日目	4日目
お買い物	139	23	35	38	43
観光	102	26	32	23	21
通勤・通学	36	15	16	2	3
本体験のため	25	6	9	6	4
出張	10	2	4	2	2
通院	4	0	3	1	0
修学旅行	4	4	0	0	0
同窓会	4	0	0	3	1
散歩	2	0	1	0	1
その他	10	0	2	7	1
答えたくない	7	5	1	0	1
合計	343	81	103	82	77

I モビリティ社会実験

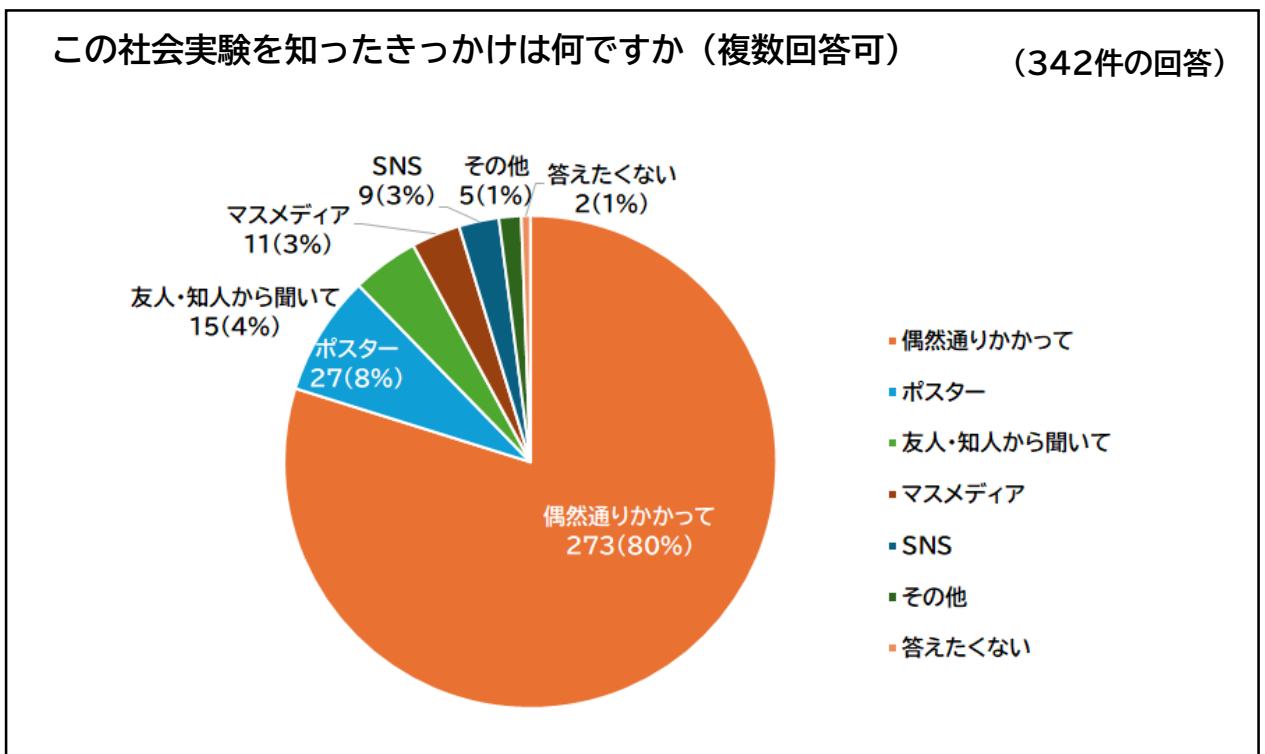
(4) 会場までの移動手段

公共交通（バス、JR、路面電車）を利用した人が69%程度を占めていた。



(5) 社会実験を知ったきっかけ

偶然通りかかって社会実験を知った人が80%程度を占めていた。



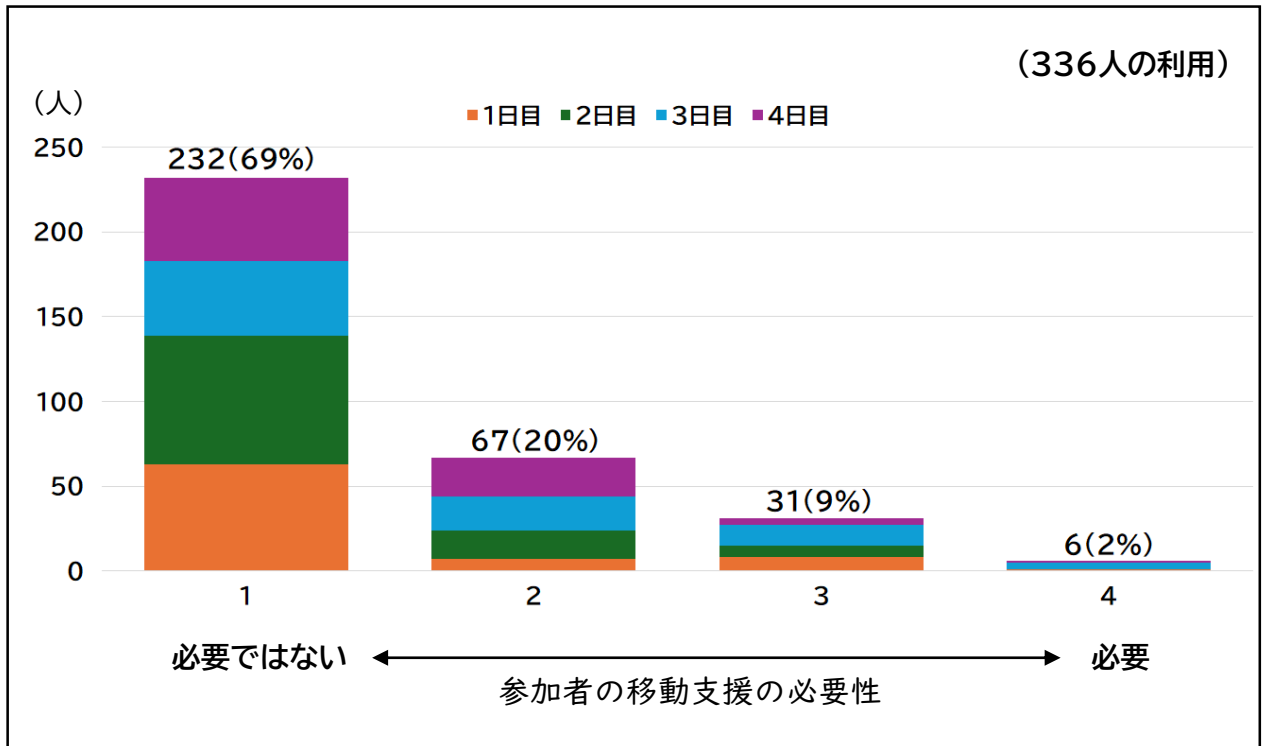
I モビリティ社会実験

8 モビリティの利用状況

(1) 参加者の特性（移動支援の必要性）

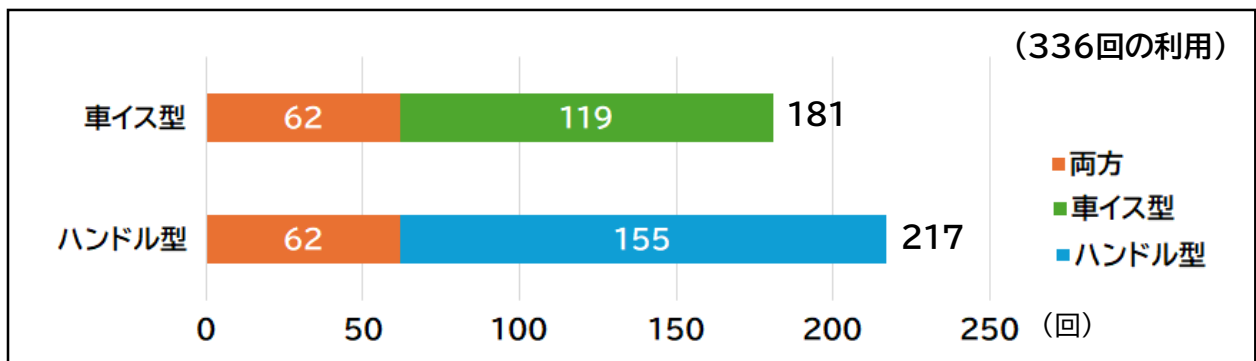
「4 社会実験の内容」の「(5) 参加を促すための声掛け」に示したように、外見等から「レベル3（移動支援を必要とする可能性が高い人（杖や松葉杖などを利用している）」「レベル2（移動支援はあまり必要ないが、歩行に不安がありそうな人（杖は利用していない）」に該当すると考えられる人を中心に参加を促す声掛けを行ったものの、「レベル1（移動支援は必要ない人（歩行に不安がない）」の参加が最も多く（69%）、「レベル3」「レベル2」の参加は29%にとどまった。

なお、「レベル4」に分類された6人（2%）は、モビリティの購入を検討しており、試乗したいという理由での参加であった。



(2) 参加者が選択したパーソナルモビリティ

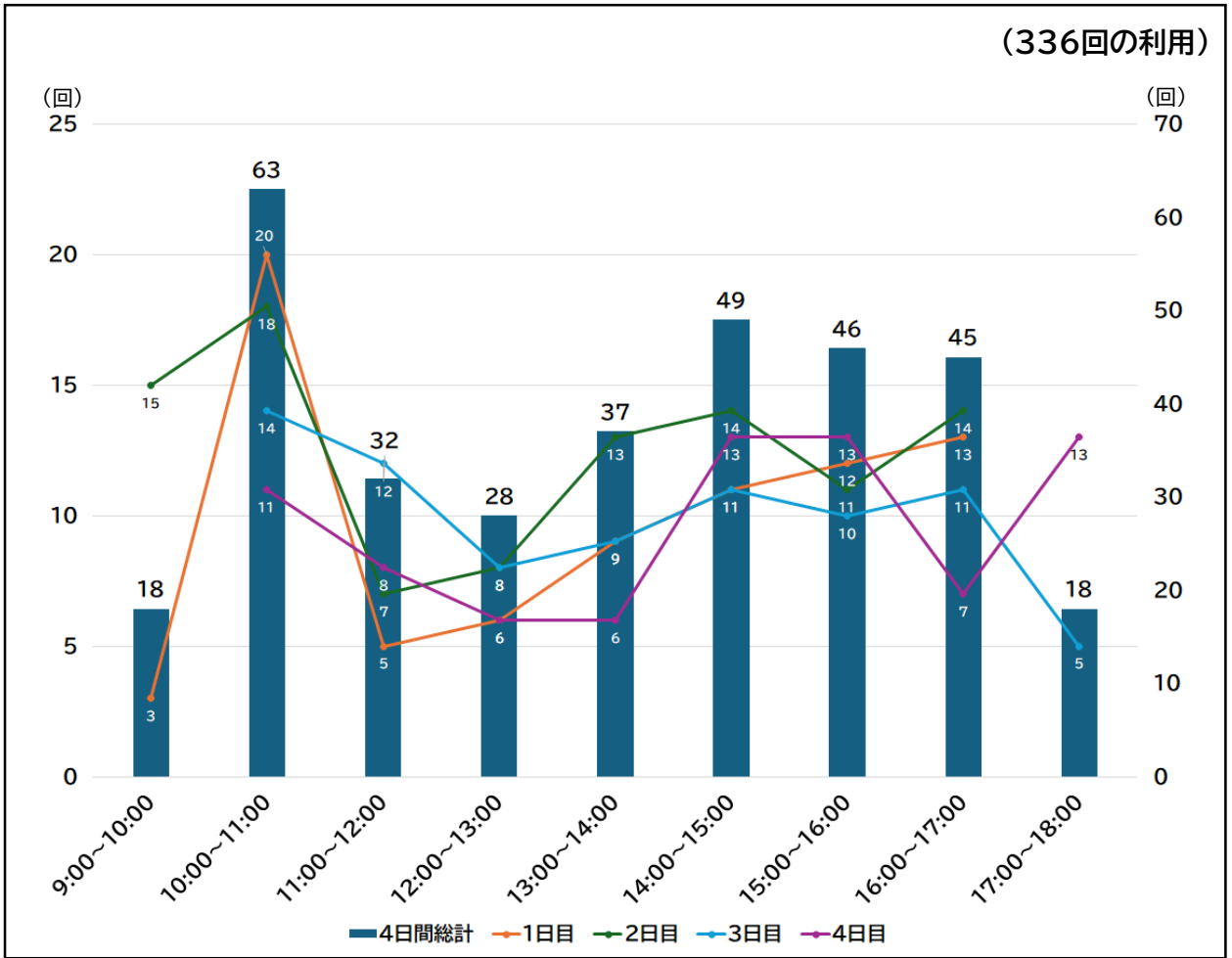
スタッフが参加者に車イス型とハンドル型のどちらに乘車したいかを確認し、選択した方のモビリティに乘車してもらった。必要に応じてそれぞれのモビリティの特徴などを説明した。両方の乘車を希望した参加者には、両方のモビリティに乘車してもらった。両方に乘車した人は62人で、ハンドル型を希望した人が若干多いという結果になった。



I モビリティ社会実験

(3) 参加者の利用時間

10:00~11:00の利用が最も多く、次に14:00~15:00、15:00~16:00、16:00~17:00が続くという結果になった。

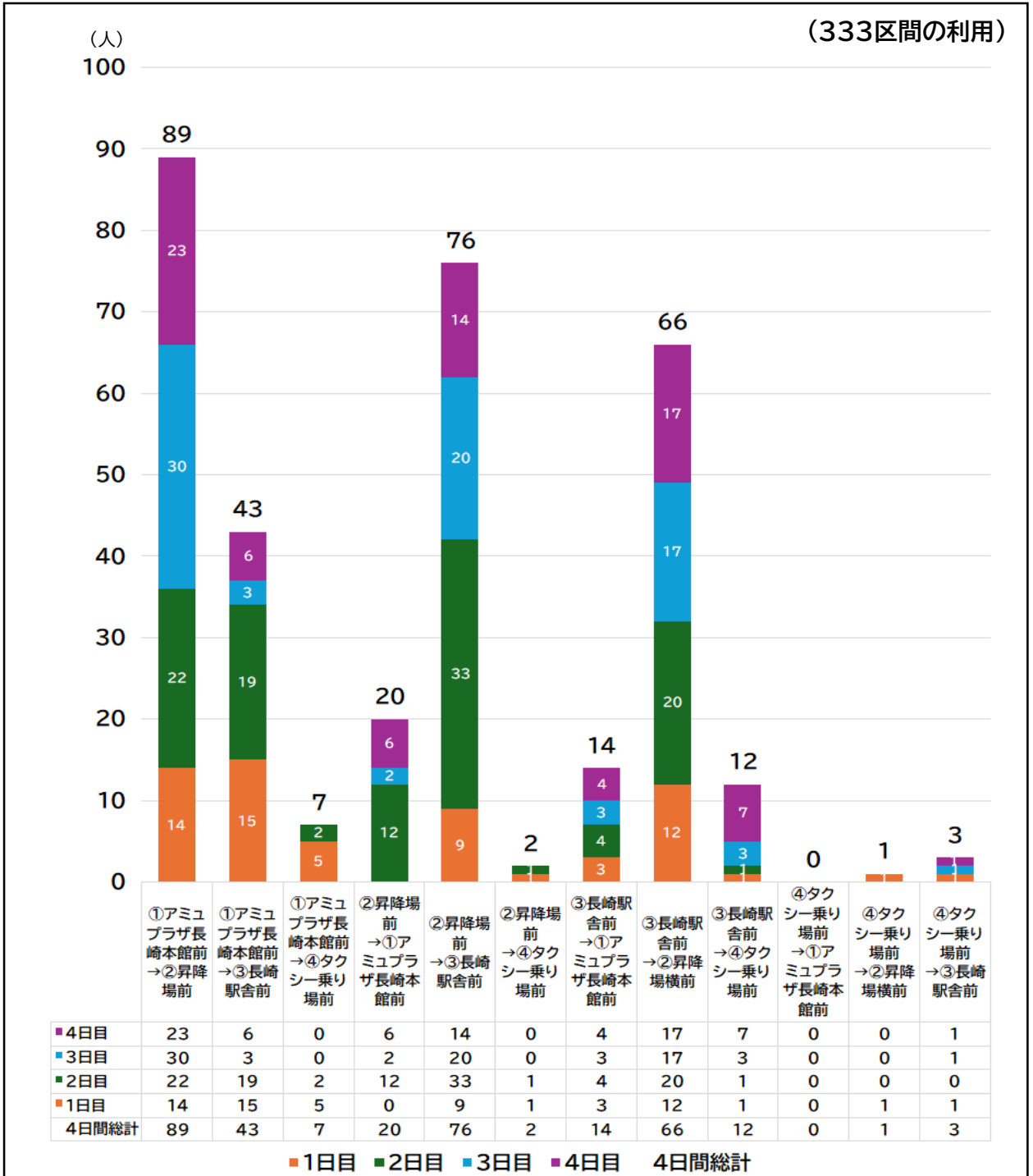


I モビリティ社会実験

(4) 参加者の利用区間

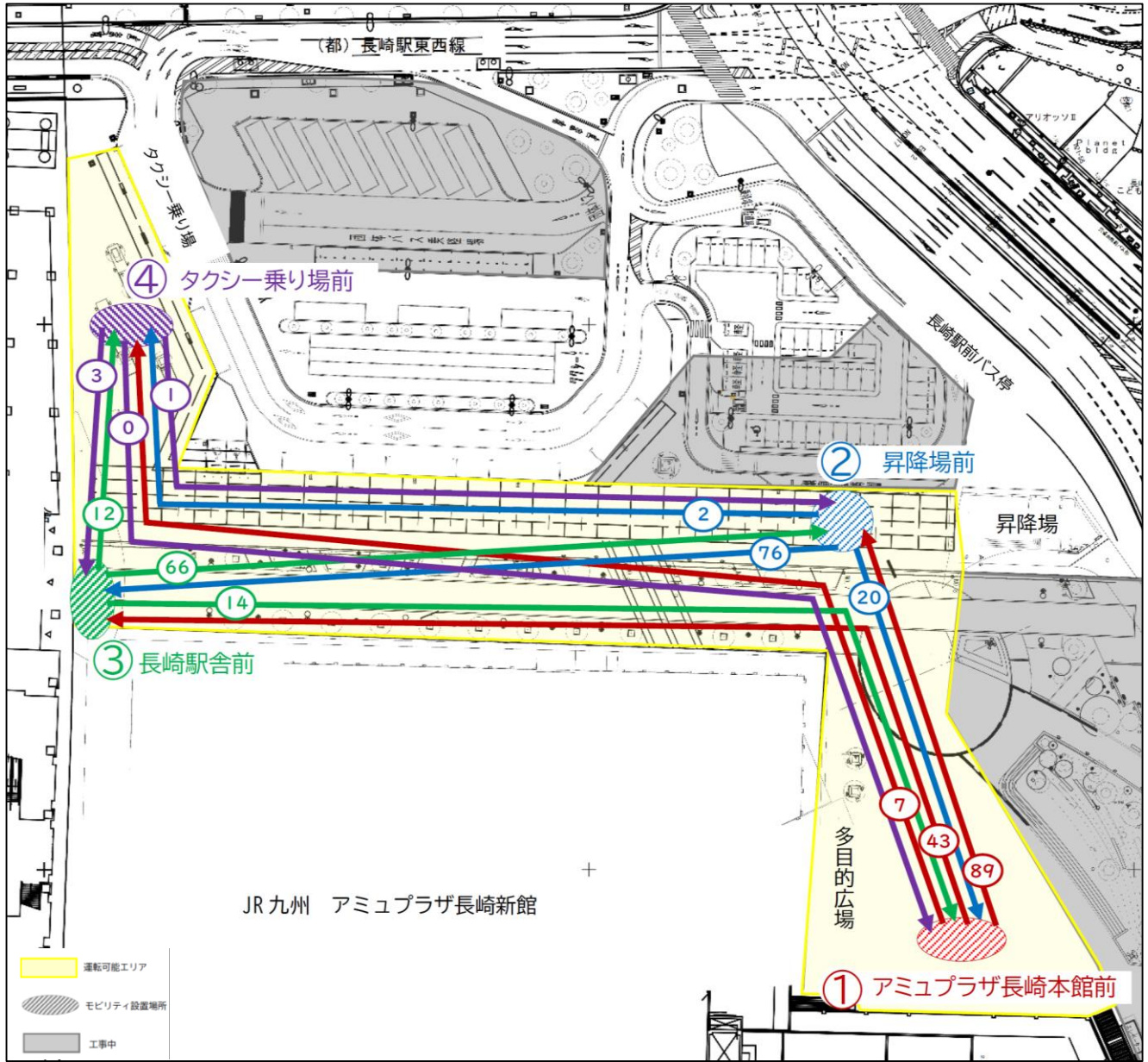
参加者が利用した区間は、「②昇降場⇔③長崎駅舎前」が142人（②→③76人、③→②66人）で最も多く、「①アミュプラザ長崎本館前⇔②昇降場前」が119人（①→②89人、③→②20人）、「①アミュプラザ長崎本館前⇔③長崎駅舎前」が57人（①→③43人、③→①14人）と続いた。④のタクシー乗り場を起終点として利用する人は少なかった。

「①アミュプラザ長崎本館前→③長崎駅舎前」の区間は平日（1～2日目）の利用が多く、休日（3～4日目）の利用は少ないという特徴があった。



I モビリティ社会実験

(利用の状況)



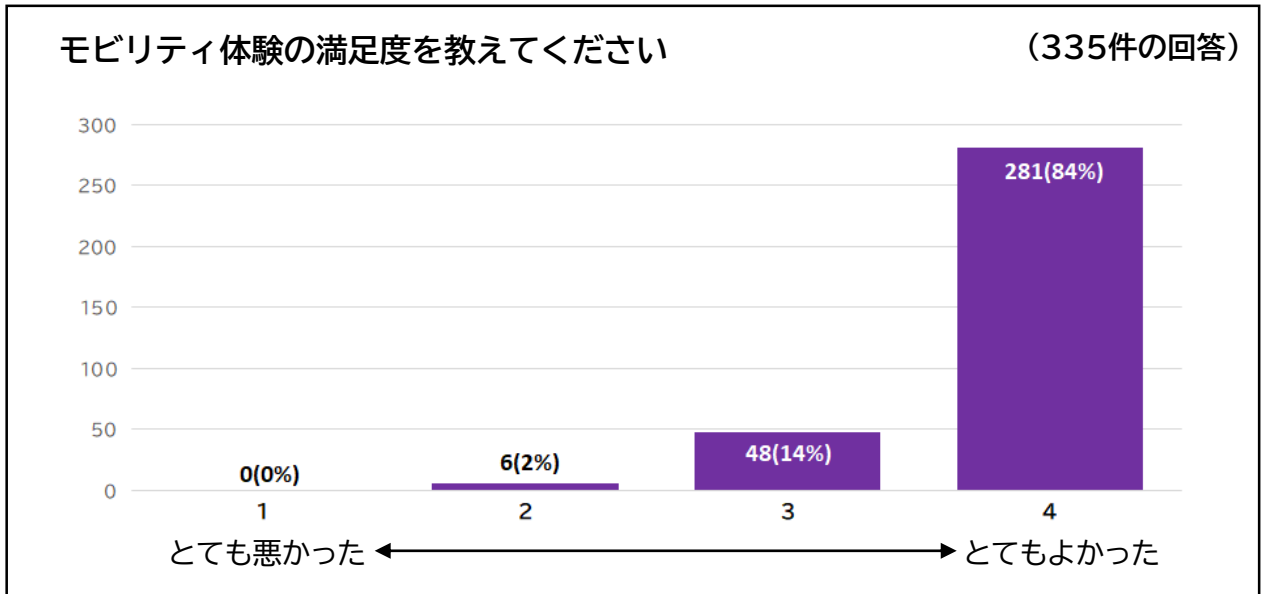
①アミュプラザ長崎本館前→②昇降場前	①アミュプラザ長崎本館前→③長崎駅舎前	①アミュプラザ長崎本館前→④タクシー乗り場前	②昇降場前→①アミュプラザ長崎本館前	②昇降場前→③長崎駅舎前	②昇降場前→④タクシー乗り場前	③長崎駅舎前→①アミュプラザ長崎本館前	③長崎駅舎前→②昇降場横前	③長崎駅舎前→④タクシー乗り場前	④タクシー乗り場前→①アミュプラザ長崎本館前	④タクシー乗り場前→②昇降場横前	④タクシー乗り場前→③長崎駅舎前	
4日間総計	89	43	7	20	76	2	14	66	12	0	1	3

I モビリティ社会実験

9 参加者の感想等（アンケート結果2）

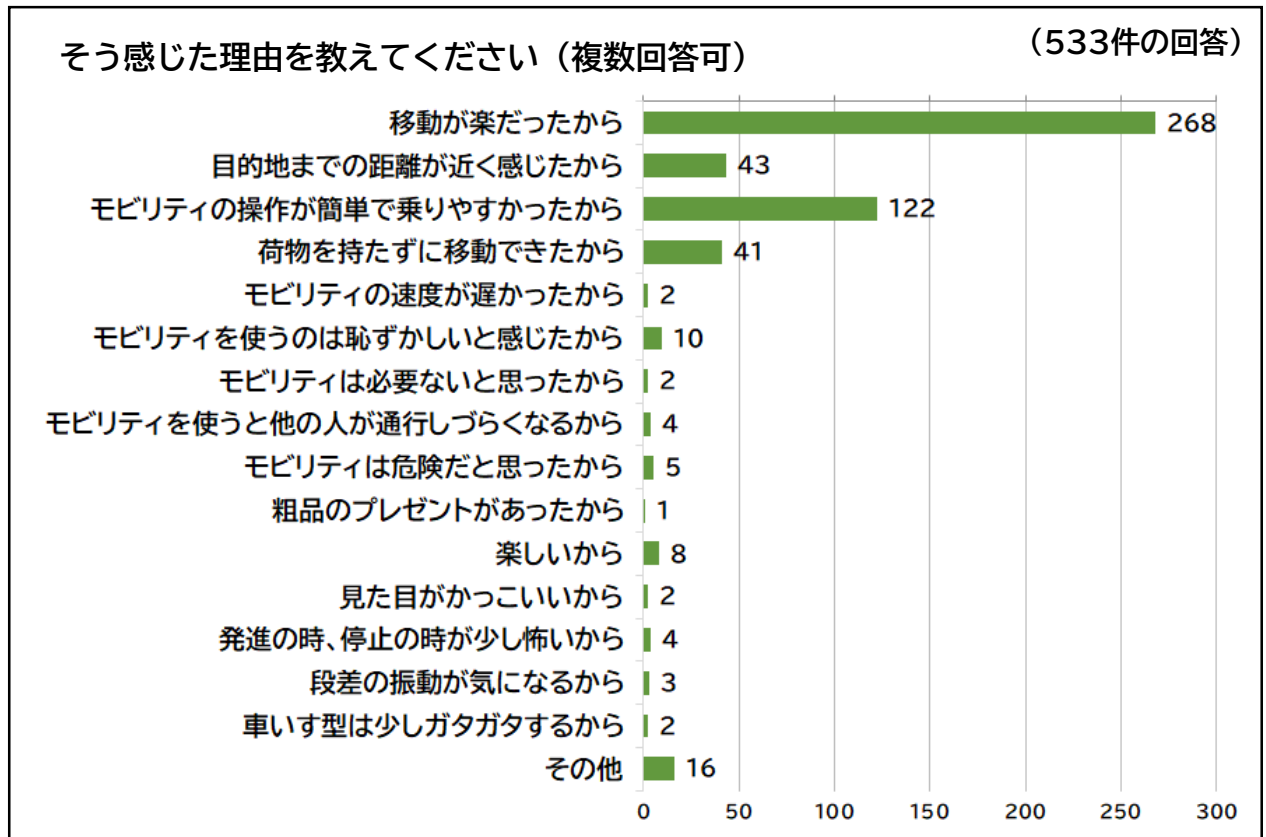
(1) モビリティ体験の満足度

参加者の98%程度が「よかった」と回答した。



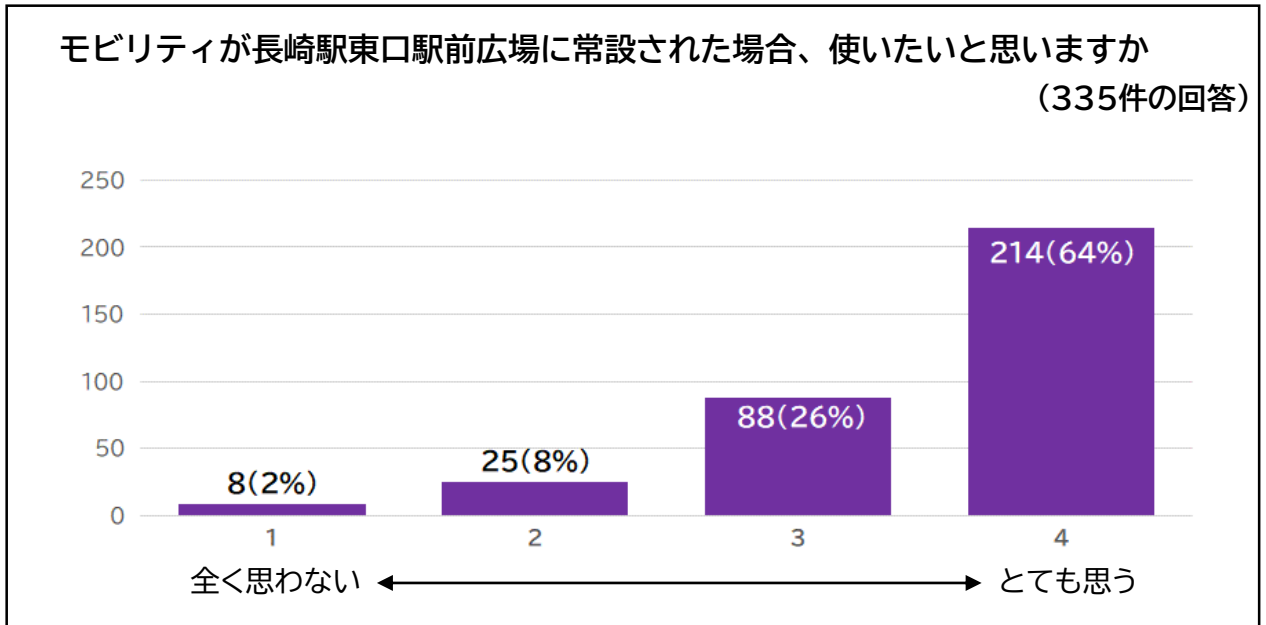
(2) モビリティ体験の満足度の理由

「移動が楽だったから」「モビリティの操作が簡単で乗りやすかったから」など好意的な理由が多かった一方で、「モビリティは危険だと思ったから」「モビリティの速度が遅かったから」などの理由もみられた。

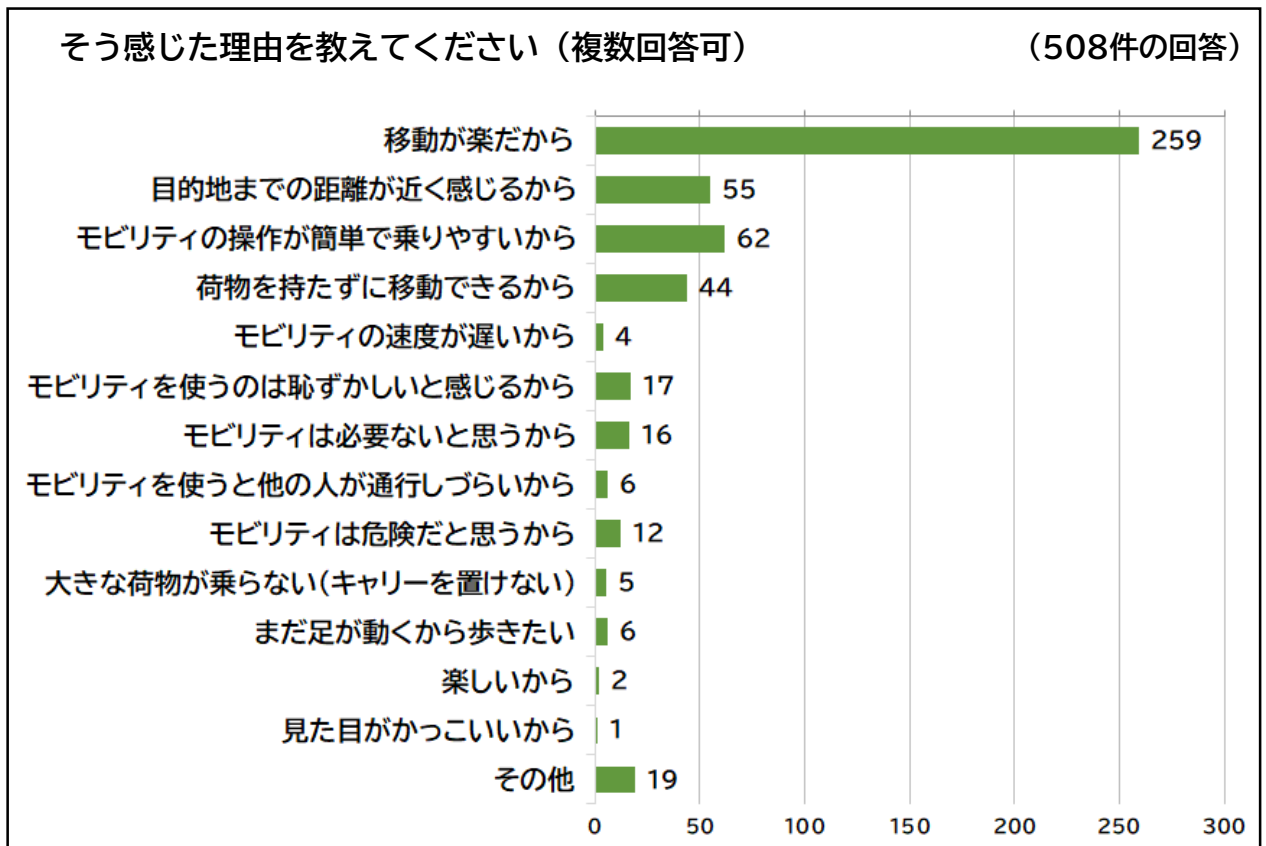


I モビリティ社会実験

(3) 長崎駅東口駅前広場にモビリティが常設された場合に使いたいかどうか
参加者の90%が使いたいと思うと回答した。



(4) 長崎駅東口駅前広場にモビリティが常設された場合に使いたいかどうかの理由
「移動が楽だから」という意見が多かった一方で、移動は楽になると思うが自分では使わないという意見も聞かれた。運動のためにも足が動くうちはなるべく歩きたいと答える高齢の人の意見が印象的だった。



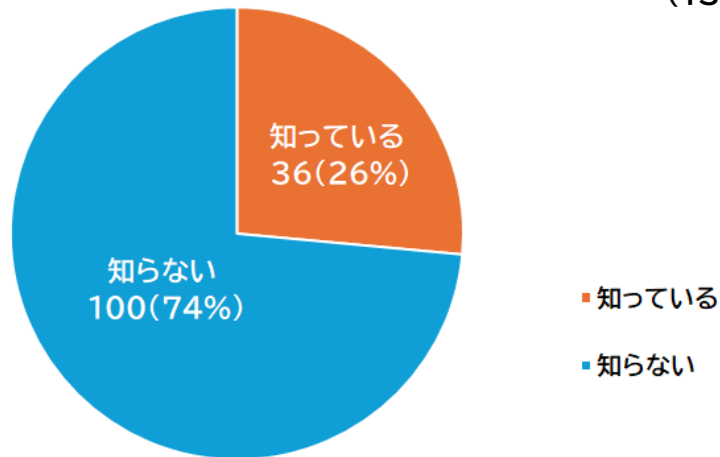
I モビリティ社会実験

(5) 「アミュプラザ長崎本館荷捌場」にあるタクシー乗り場の認知度

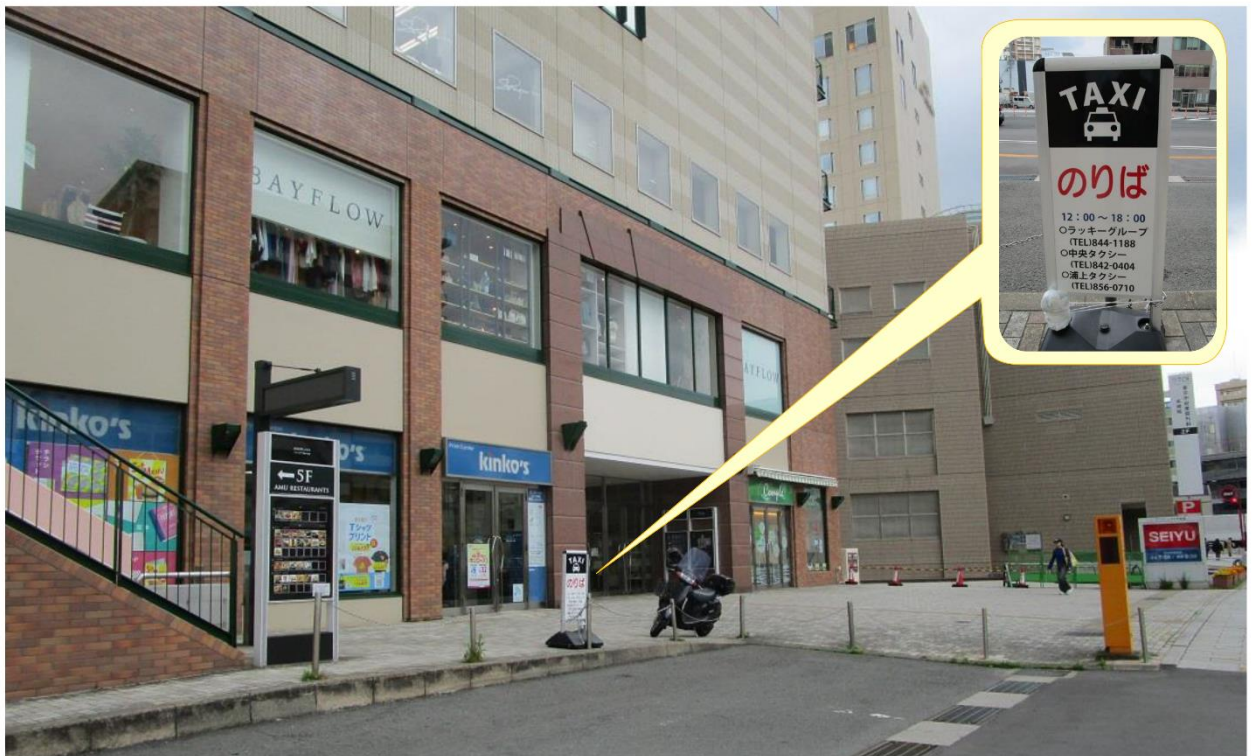
「アミュプラザ長崎新館がオープンしてから、タクシー乗り場が遠くなった」というご意見を度々いただくことから、アミュプラザ本館の南側にある荷捌場横にタクシー乗り場があることについて、知っているかどうか尋ねたところ、「知っている」と答えた人は26%程度にとどまった。

「アミュプラザ長崎本館荷捌場（にさばきば）」にタクシー乗り場があることをご存じですか

(136件の回答)



■ 「アミュプラザ長崎本館荷捌場（にさばきば）」のタクシー乗り場



I モビリティ社会実験

(6) その他 (自由記述)

■ 走行の安全性について

- ・後方を確認できるミラーがあるとよい。
- ・後ろが見えないから怖い、ミラーが欲しい。
- ・左側だけでもミラーが欲しい。
- ・日除けとミラーが欲しい。
- ・ミラーが欲しい(体をひねることが困難な人もいるため)。
- ・方向指示器つけたほうがいいのかも。
- ・段差がガクガクする。杖入れが狭い。
- ・段差の移動がどうなのか。
- ・もう少し段差での衝撃を緩和してほしい。
- ・点字ブロックの上を通った時の揺れを結構感じる。
- ・曲がる時のランプなどがないと人に当たって危ない。
- ・バンパーなどがないと歩行者に当たったり、巻き込んで危ない。
- ・アクセルかけた時が不安定に感じる。
- ・簡単な分、誤作動が起きそう。
- ・音が静かなのは良いが、前にいる人が気づきにくい。
- ・ブレーキが効きやすくていい。
- ・ブレーキが少し急に感じる。
- ・車イス型は、急に止まったときには衝撃で驚いてしまう高齢者もいると思う。
- ・ハンドル型は、運転に慣れてない人は慣れるまで難しいかも。
- ・他の人に迷惑にならないか心配。ハンドル型の方が安心。車イス型のグリップがもう少し大きいと良いと思う。
- ・車イス型よりハンドル型の方がハンドル操作しやすい。
- ・車イス型は前に何もなければ不安。
- ・車イス型は小回りが効くが、ハンドル型より怖さがある。
- ・車イス型の方が操作しやすい。

■ 運転可能エリアについて

- ・移動範囲が狭い。周辺も使いたい。ホテルまでとか。
- ・広場だけの貸し出しは不十分かと思う。
- ・本店からかもめ市場、JRまで乗れたらいいと思う。駅の中まで行けたら嬉しい。
- ・県庁までの道のりも遠いのでそこにも設置してほしい。
- ・スタジアムシティくらいまで道を舗装してこれが利用できるようになれば助かる。
- ・すごく簡単で良かった。もっとまちなかにもあってほしい。
- ・操作が簡単なので、観光地にあると便利だと思う。

■ モビリティのデザインについて

- ・デザインがダサイ。
- ・モビリティがかっこよくて良かった。

I モビリティ社会実験

■設置された場合の料金について

- ・常設する場合は一回100円くらいの料金を取ってもいいと思う。
- ・お金がかかるなら足が不自由だが歩く。
- ・駅までの距離が長いため、導入されたら使いたい。導入されたら金額が気になる。
- ・値段によっては設置されたら利用したい。すごく便利。
- ・導入された場合の値段と、どのような形で利用できるようになるのか知りたい。

■モビリティの広場への導入について

- ・是非置くべき。
- ・是非広場に導入して欲しい。
- ・ぜひ置いて欲しい。
- ・疲れていたり、荷物が多い日に利用したい。
- ・借りやすい場所など設置の際の設備を整えて、モビリティが借りられたらいいと思う。その際、係の人がいない方が気軽に借りられるのではないかと思った。
- ・高齢者の通行が少ないから福祉目的の利用は少ないのではないか。
- ・荷物がたくさんある時は利用しづらい。

■モビリティの購入について

- ・価格が安い。
- ・コマーシャルを見て乗ってみたいと思っていたので乗れて良かった。
- ・欲しいと思った。
- ・充電があるかないかわかりづらい。
- ・車に乗せたり持ち運びが簡単ならもっと良い。
- ・坂道で使えるなら良い。
- ・太陽光で充電できるとなお良い。
- ・妻用に購入したい。
- ・購入希望。
- ・値段が安ければ購入したい。
- ・自分用に欲しい。

■モビリティ体験の感想について

- ・荷物が重く、距離も遠くて大変だったけど楽しかった。
- ・荷物が多すぎて助かりました。
- ・いつもは疲れるけど今日は楽しかった。

■その他

- ・楽しい、便利。
- ・もう少しスピードが出て欲しい。
- ・モビリティの専用レーンを作るといいのではないか。
- ・このような体験できる機会を増やすべき。

I モビリティ社会実験

10 写真



Ⅱ 総括

1 評価

(1) モビリティ体験に対する評価

モビリティ体験に対する参加者の評価はとても高いものとなった。

満足度

○満足度について4段階で回答を求めたところ、335件の回答のうち「4 とてもよかった」「3 よかった」の回答が98%を占めた。

理由

○そう感じた理由を尋ねたところ、「移動が楽だったから」「モビリティの操作が簡単で乗りやすかったから」「目的地までの距離が近く感じたから」という理由が上位を占めた。

(2) モビリティが常設された場合の使用に対する評価

モビリティが常設された場合の使用に対する参加者の評価は高いものとなった。

使用意思

○モビリティが常設された場合に使用したいかについて4段階で回答を求めたところ、335件の回答のうち「4 とても思う」「3 思う」の回答が90%を占めた。

理由

○そう感じた理由を尋ねたところ、「移動が楽だから」「モビリティの操作が簡単で乗りやすいから」「目的地までの距離が近く感じるから」「荷物を持たずに移動できるから」という理由が上位を占めた。

2 課題

(1) 今回使用したモビリティ

今回の社会実験で使用したモビリティは、歩行者と同様の扱いとなる時速6kmで走行するもので、デザイン性も高く、空港、病院、テーマパーク及びホテルなど多くの施設等で採用されているWHILL（ウィル）社のパーソナルモビリティ2種類（スクータータイプのハンドル型、電動で動く車イス型）である。

2種類ともに直感的に簡単な操作で動かすことができるモデルであり、参加者へのアンケートでは「操作が簡単で乗りやすい」との意見が寄せられた。一方で、一部の参加者からは、後方が見えない不安などから「危険だと思う」との意見も寄せられた。

今回使用したモビリティは購入もしくはレンタルが可能で、購入価格は比較的安価（WHILL社カタログ等で確認したところ、スクータータイプで約30万円、車イスタイプで約50万円）となっている。

(2) モビリティの自動運転化

今回の社会実験で使用したモビリティは、運転者がハンドル又はコントローラーを操作して、自ら運転するモデルである。羽田空港など一部の施設では自動運転の車イス型「WHILL Model C2」が使用されていることから、長崎駅東口駅前広場での自動運転モビリティの導入についてメーカーへ確認したところ、「駅前広場など屋外での自動運転は、屋内に比べて処理すべき情報が多く、また、走行環境が大きく変化するため、現時点では技術的に難しい」との回答であった。なお、ロングルーフ下をまっすぐに走行するだけであれば、自動運転化の可能性を探ることは可能とのことであったが、走行空間の画像処理などの導入費用として相当の費用がかかるとの回答を受け断念した。

Ⅱ 総括

(3) 実装に向けて

今回の社会実験で使用した運転者がハンドル又はコントローラーを操作して、自ら運転するモビリティは、購入もしくはレンタルする際の費用は比較的安価である。

しかしながら、実装にあたっては、充電などの日々のメンテナンス作業や保管場所の確保が必要なほか、使用前に保管場所から移動させ、使用後に保管場所に戻す作業、使用されたモビリティをその都度元の場所に戻す作業など、日々の対応が必要になる。

また、一部の参加者において、アクティビティとして乗って遊ぶような利用が見られたこともあり、このような本来の意図である移動支援とは異なる利用をどのように防止するのかについても検討が必要である。このほか、盗難やいたずら防止のための保管場所の確保など、実装に向けてはさまざまな解決すべき課題が存在する。

3 所感

今回の社会実験は、JR長崎駅の改札口が西側へ約150m移動したことに伴い、駅舎・国道間及びアミュプラザ長崎本館・タクシー乗り場間などの移動距離が伸びたことから、安全で快適な移動支援の在り方について検討するため、長崎駅東口駅前広場においてパーソナルモビリティ（歩道での走行が可能なスクータータイプのハンドル型・電動で動く車イス型）を用いてニーズ把握や課題等の検証を行ったものである。

社会実験では、移動支援を必要とする歩行者（高齢者や杖を利用している人など）を中心に1,410人に声掛けを行い、336人の参加があった。なお、参加者336人のうち高齢者（60歳代以上）は188人（約56%）であった。参加者からは、操作が簡単で移動が楽だったとの声が寄せられるとともに、モビリティが常設された場合には使用したいとの声が多く寄せられた。

一方で、当該箇所におけるパーソナルモビリティの実装に向けては、導入費用は比較的安価であると考えられるものの、現時点において屋外での自動運転が技術的に難しく、人手による管理が多く必要なことからその費用をいかに確保するか等、様々な課題が存在することを確認した。

今後も長崎駅かもめ口（東口）を利用する方へ距離を感じさせないような賑わいのある空間作りを心がけるとともに、最適な移動支援の在り方について、さらに検討を進めていきたい。