



# 始まった日本版 MaaS ～東急とJR東日本が 始めた伊豆MaaSの Izukoを体験～

3月28日にソフトバンクとトヨタ自動車の共同出資会社である Monet Technologies が MONET コンソーシアムを設立し、4月23日には経済産業省と国土交通省が共同で開始する「スマートモビリティチャレンジ」のパイロット地域の公募が始まるなど、MaaSに関する国内の取り組みが加速しつつあります。

海外でMaaSというとMaaS Global、Kyyti、UbiGo、Uber、Lyftなどのスタートアップ企業やダイムラー系のmoovelなどの自動車系が代表的ですが、国内でいち早くMaaSに手を挙げたのは東急電鉄、JR東日本、小田急電鉄、西鉄バスなどの公共交通事業者です。

そこで今回は他社に先駆けてサービスとしてのMaaSを4月1日より導入した東急電鉄とJR東日本のIzukoという観光型MaaSにスポットライトを当てたいと思います。Izukoは今年の4～6月、9月～11月の6か月間の限定で実験導入される伊豆半島を対象とした観光型MaaSであり、アプリを使って鉄道、バス、オンデマンド乗合交通、レンタサイクル、レンタカーなどを利用することができます。GWの長期休暇の混雑を避け、5月18日の週末に実際に体験してきましたので、体験記も含めてレポートしたいと思います。

※今回掲載する予定としていました「実装が進むヨーロッパのMaaS・スマートシティ【後編】」は次号以降の掲載とさせていただきます。ご了承ください。



## 東急電鉄とJR東日本が伊豆で 実験導入している Izuko

東急電鉄とJR東日本が国内でMaaSの導入を発表したのは昨年9月26日であり、当時のプレスリリースでは今春に伊豆エリアで観光型MaaSを導入することが既に発表されていました。その後、東急電鉄は今年の1月下旬～3月下旬において横浜市青葉区で郊外型MaaSの実証実験も行っています。

2019年1月31日のプレスリリースでは伊豆エリアの観光型MaaSの実証実験期間が4月1日～6月30日、9月1日～11月30日の計6か月間となること、ダイムラー系のMaaSアプリであるmoovelをベースにしたIzukoというアプリが導入されること、デジタルフリーパスの購入や使用を含めてIzukoアプリが提供するサービス内容などが発表されました。

2018年9月26日

JR東日本と東急電鉄が「観光型MaaS」により、シームレスな新しい旅を実現します。  
- 国内外観光客の利便性向上と地域活性化を目指し、来年伊豆での実証実験を行います -

東日本旅客鉄道株式会社  
東京急行電鉄株式会社  
株式会社ジェイアール東日本企画

東日本旅客鉄道株式会社(東京都渋谷区、代表取締役社長 深澤 祐二/以下「JR東日本」)、東京急行電鉄株式会社(東京都渋谷区、取締役社長 高橋 和夫/以下「東急電鉄」)は、東日本地区の地方観光拠点において、国内外観光客が駅や空港からの2次交通(バス、タクシー、AI型オンデマンド交通、シェアカー等)をスマートフォンなどで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる「2次交通統合型サービス(以下、「観光型MaaS」)」を提供するとともに、国や自治体と連携しながら、新しい交通手段の開発等に取り組むことで、旅行者の利便性向上と地方活性化に貢献します。また、株式会社ジェイアール東日本企画(東京都渋谷区、代表取締役社長 原口 幸)は、本実証実験の運営事務局を担当し、こうした取り組みの円滑な運営を実現します。さらに楽天株式会社(東京都世田谷区、代表取締役会長兼社長 三木谷 浩史/以下「楽天」)は、楽天が掲げる「イノベーションを通じて、人と社会をエンパワーメントする」というミッションのもと、多様な顧客接点や観光事業、キャッシュレス社会に向けた決済システム等の知見を活用して、両社と協働します。  
JR東日本と東急電鉄は、2019年から伊豆エリアを対象に、観光型MaaSの実証実験を行います。

2019年1月31日

2019年4月から伊豆エリアにて実施する日本初の観光型MaaS実証実験の詳細が決定  
- 専用アプリケーション「Izuko」で国内外観光客の利便性向上と地域活性化を目指します -

東京急行電鉄株式会社  
東日本旅客鉄道株式会社  
株式会社ジェイアール東日本企画

東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画は、国内外観光客が鉄道、バス、AIオンデマンド乗合交通、レンタサイクルなどの交通機関を、スマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる2次交通統合型サービス「観光型MaaS」の実証実験を、2019年4月から「静岡デスティネーションキャンペーン」にあわせて伊豆エリアにて開始します。

- 期間
  - ・Phase1: 2019年4月1日～6月30日(「静岡デスティネーションキャンペーン」と同期間)
  - ・Phase2: 2019年9月1日～11月30日 計6か月間
- 実験方法
  - (1) 展開エリア: 東伊豆および中伊豆エリア(右図参照)
  - (2) 使用する専用アプリ  
アプリ名: Izuko(「イズコ」、日英2カ国語対応、ダウンロードとアプリ使用は無料)

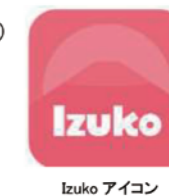


図1: 伊豆における観光型MaaS実証実験に関するプレスリリース(抜粋)

伊豆 MaaS こと Izuko が展開されるのは伊豆急行がカバーする伊東駅から伊豆急下田駅の東伊豆エリアと伊豆箱根鉄道がカバーする三島駅から修善寺駅の中伊豆エリアで、鉄道とバスが乗り放題である 2 種類のデジタルフリーパスの購入と利用(有料)、AI オンデマンド乗合交通の予約と利用(今春は無料、今秋は有料)、

レンタカーとレンタサイクルの予約ができる内容となっています。(図 2)

これまでは先行する海外の MaaS 事情について何度か取り上げてきましたが、ようやく日本でも MaaS が導入されたとのことで、これは自ら体験しなければならないと思い、5月18日(土)に実際に体験してきました。

**1. 期間**

- Phase1: 2019年4月1日～6月30日(「静岡デスティネーションキャンペーン」と同期間)
- Phase2: 2019年9月1日～11月30日 計6カ月間

**2. 実験方法**

(1) 展開エリア: 東伊豆および中伊豆エリア(右図参照)

(2) 使用する専用アプリ  
アプリ名: Izuko(「イズコ」、日英2カ国語対応、ダウンロードとアプリ使用は無料)

(3) 専用アプリ「Izuko」の各機能(詳細は別添1・2・3参照)

**【検索】**

- 鉄道 伊豆急線全線(伊東-伊豆急下田)、伊豆箱根鉄道駿豆線全線(三島-修善寺)
- 路線バス 展開エリア内を運行する伊豆箱根バスと東海バス

**【予約】**

- AIオンデマンド乗合交通(別添4参照)、レンタサイクルとレンタカー(リンク連携)

**【決済】**


① デジタルフリーパス2種類(ともに有効期間2日間)

- 「デジタルフリーパス・Izukoイースト」: 3,700円(右図赤線)  
乗り放題: 伊豆急線全線+伊東市内および下田駅周辺路線バス
- 「デジタルフリーパス・Izukoワイド」: 4,300円(右図青線)  
乗り放題: 伊豆箱根鉄道駿豆線全線、修善寺駅および下田駅周辺路線バスなど  
片道乗車区間(※): 東海バス(修善寺-河津)、伊豆急線(河津-伊豆急下田-伊東)

② 観光施設入場券: 小室山観光リフト、下田港内めぐり、下田海中水族館など5施設(予定)

**【その他】**

- デジタルマップ(飲食施設や携帯充電箇所などを多言語案内)、画面提示で約30施設の観光施設割引



Izuko アイコン

Izuko ワイド

Izuko イースト

※何度も途中下車が可能

以上

図 2: Izuko において提供されるサービスの全体像

### ■ 悩ましい伊豆エリアまでのアクセス方法

Izuko 体験の計画を立てる段階で非常に悩んだのが伊豆エリアまでのアクセス方法です。Izuko の目玉商品であるデジタルフリーパスを使うことを前提に考えると、フリーパスのエリアである伊東駅までどういう手段で行くかに悩まされます。

実は JR 東日本が販売している「南伊豆フリー乗車券」という商品があります。東京-伊豆エリアの往復も含めて 6,160 円という非常にお得な価格で東伊豆エリアの鉄道とバスが 2 日間乗り放題となる切符であり、フリーパスを使わないのであればこの切符を使うのが最もお得になると思われます。ただし、この切符では東海道新幹線(※東京-品川のみ可)には乗ることができず、踊り子号などの特急を利用する際には別途特急料金が必要となるため、お得料金を満喫したいのであれば東京-伊東までを時間

のかかる快速または普通列車で移動する必要があります。

一方、デジタルフリーパスを使う場合には①踊り子号で行く、②新幹線を使うという二つの選択肢があります。踊り子号の場合は乗り換えなしで終点の伊豆急下田まで行けるというメリットがありますが、伊豆急線内の特急料金が発生するためデジタルフリーパスを活用すると往復で 11,000 円を超えてしまいます。一方、新幹線を利用する場合、通常料金ですと東京-熱海の自由席往復で 7,340 円もかかってしまいますが、JR 東海が発売している「新幹線お出かけきっぷ」を使えば 2 日間以内に往復するのであれば 5,450 円で行くことができます。

(図 3)は伊豆エリアまでのアクセス方法として今回検討した 3 つの手段ですが、① Izuko イーストのデジタルフリーパスが使える、② 踊り子号よりもお得、③ 新幹線が使えるので早いという理由から「新幹線お出かけきっぷ」を使うことにしました。


南伊豆フリー乗車券	踊り子号	新幹線お出かけきっぷ
東京都区内から 6,160 円 	○踊り子号 東京-伊東(約 1 時間 40 分) 指定席: 4,128 円 自由席: 3,608 円  ○スーパービュー踊り子号 東京-伊東(約 1 時間 40 分) 指定席: 4,508 円  伊豆急線内の特急料金 指定席: 510 円 自由席: 410 円	東京・品川-熱海(約 50 分) 往復・自由席: 5,450 円  熱海-伊東: 320 円
合計 6,160 円 ※特急乗車には特急券が必要	合計 11,736 円(踊り子号自由席で 往復+デジタルフリーパス)	合計: 9,470 円

図 3: 公共交通を利用した伊豆エリアまでのアクセス方法

■ デジタルフリーパスの購入で翻弄される

5月18日の朝、新幹線お出かけきっぷを使って東京駅からこだま号に乗車し、熱海に向かうことにしました。デジタルフリーパスのIzuko イーストは当日に買えなければ買えないと記載されていたので、新幹線の中でIzuko アプリを使って購入することにしました。

ところがIzuko アプリを色々操作してみ

と向かいます。ここまでくればデジタルフリーパスが買えるだろうと思いきや、新幹線の中と同じで全く買えそうにもありません。乗車する電車は熱海発一伊豆急下田行き直通電車ですので、このままフリーパスが買えないまま乗車し続けると伊東以遠は無賃乗車になってしまいかねません。

だんだん焦ってきたのでIzuko アプリにある問い合わせ先に電話をかけてみましたが、本日は対応していないとの応答メッセージが流



図6：熱海駅で新幹線から在来線に乗り換えて伊東方面に向かう

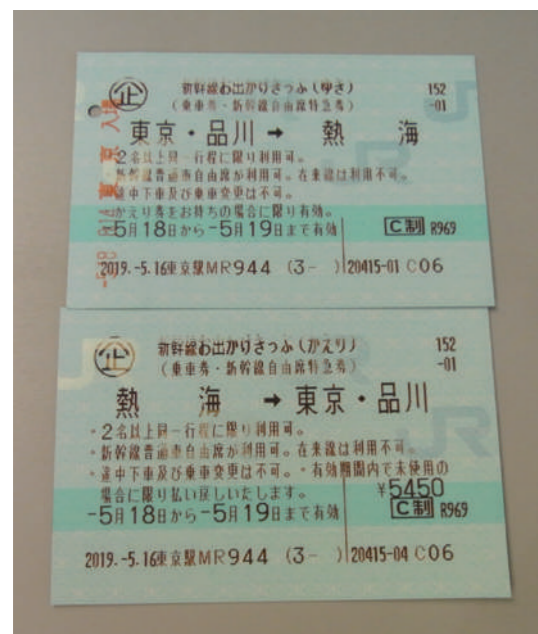


図4：使用した新幹線お出かけきっぷ



図5：圏外だとデジタルフリーパスが購入できない

てもIzuko イーストが買えないのです。(図5)がアプリの画面ですが、経路検索をしてもIzuko イーストの購入画面が出てきませんし(左)、購入済みチケットをクリックしても(右)デジタルフリーパスを購入できるボタンが見当たりません。東京から新横浜までの車内でアプリをくまなく操作してみましたが一向に買えそうにないので、熱海につけば買えるだろうとあきらめることにしました。

約50分の乗車の後、熱海駅に到着し、新幹線から在来線に乗り換えました。熱海駅で熱海一伊東の切符を購入し、JR伊東線のホームへ

れ、つながりません。あきらめて列車に乗ろうとしていたところホームに車掌さんがいたので尋ねてみたのですが、「デジタルフリーパスを使って乗車する人がいることは教えてもらっているが、実際にどうやって購入するのかは全く教えてもらっていない、また熱海駅の駅員に聞いても同じだと思う」といわれてします。「自分はJR東日本の所属なので、伊東駅を過ぎて伊豆急線内に入ってから伊豆急の車掌さんに聞いてください」と言われたので、少しホッとしてそのまま伊東まで向かうことにしました。

熱海から伊東までの間もフリーパスのことが

気になり、何度かアプリで確認してみました。全く購入できる様子ではありません。ところが伊東駅に到着し、改めて経路検索してみると(図7)の左にある画面となり、Izuko イーストの3,700円のデジタルフリーパスがようやく購入できるようになります。購入すると(図

7)の中のようなフリーパスが手に入り、(図7)の右の画面のように「購入済みチケット」のリストにIzuko イーストが表示されるようになりました。どうやらGPS信号がIzuko イーストのエリア内であることを確認できなければ購入できない仕組みになっていたようです。



図7：フリーパスが購入できるようになった画面(左)、購入したフリーパス(中)、購入済みリストに入ったフリーパス(右)

■期待していた AI オンデマンド乗合交通だが・・・

無事にフリーパスを手に入れ、MaaS 実証実験の目玉の一つである AI オンデマンド乗合交通を体験するため、サービスが提供されている伊豆急下田に向かいます。伊豆急下田駅の改札



図 8: AI オンデマンド交通を体験するため伊豆急下田駅に降り立つ

昼食を終えて、観光すべく市内を歩き始めたところパレードをしている音が聞こえてきます。年に 1 回の黒船祭が行われているようで、有名なペリーロードに向かおうとするとパレード隊に遭遇したり、パレードを待っている人たちが道路をブロックしていたりするので、大きく回り道をしなければいけそうにもありませ

ん。やっとの思いでペリーロードに到達し、調印が行われたという了仙寺を訪問することができました。

その後、下田公園に向かい開国記念碑を訪れたのちに AI オンデマンド乗合交通の乗り場があるはずのペリー上陸の碑まで向かい、再度トライしてみます。



図 9: ペリーロード(左)、了仙寺(中)、開国記念碑(右)

を出て、AI オンデマンド乗合交通を予約しようとアプリを操作しますが、何度トライしても車両が見つからないという表示が出てきます。昼食を予約していたので、このままでは間に合わないと思い、あきらめて徒歩で市内に向かうことにしました。



図 10: 予約できない AI オンデマンド乗合交通(左)、ウェブでの AI オンデマンド乗合交通の案内(右)



しかし、ここでもアプリでは(図 10) (左)のように表示され、予約することができません。これはおかしいと思い、改めて AI オンデマンド乗合交通のサイトをチェックしてみると運行期間のところに小さい字で 5 月 17 日～19 日は運休と書かれています。考えてみれば、黒船祭で街中が閉鎖されているときに AI オンデマンド乗合交通が走行できるわけもなく、祭りが行われていることを知った時点で気付くべきだったと反省しました。気付かなかった私も悪



図 11: 門脇つり橋への検索結果(左)、本数が少ないバスのダイヤ(中)、乗車したバス(右)

いのですが、運行していないのであれば、アプリで予約しようとした際に「今日は運行していません」と表示してくれれば良いのにと文句を言いたくなってしまいました。

■バスを利用して城ヶ崎海岸に向かってみる

日帰りの予定で伊豆に来ていますので、いつまでも下田にいるわけにもいかず、フリーパスを活用して城ヶ崎海岸に向かうことにします。伊豆急下田駅から伊豆急線で城ヶ崎海岸駅に向かいます。城ヶ崎海岸駅から門脇のつり橋までは徒歩では距離がありそうですし、乗り放題である東海バスを使ってみたくのでアプリで検索してバスに乗ることにします。アプリによると駅から 3 分ほど歩いてバス停に到着したのちに約 20 分後のバスに乗車するように案内されます。これくらい待つのであれば歩いて時間も変わらなかったかと思いながら「MaaS 体験だからそんなことを言ってはダメだ」と思い聞かせてバスを待ちます。

バス停で時刻表を見ていると、1 日に 7 便しかなく、しかも私が乗車する 14:25 発のバスが最終便だと知ります。この本数ではラストワンマイル交通としてはなほだ不安だと思っ

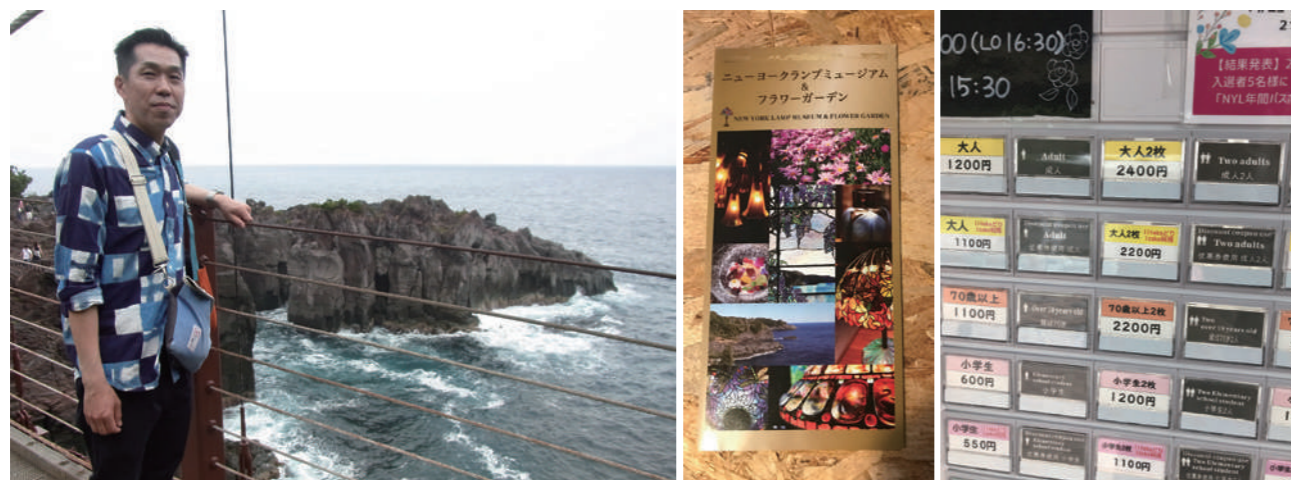


図 12: 門脇のつり橋(左)、訪問したミュージアム(中)、Izuko で入場料が 100 円引きに(右)

ているとほぼ時刻通りにバスが到着して乗車することができました(図 11)。門脇のつり橋に最も近いバス停は二つ先なのであつという間に到着し、そこからは徒歩で向かいます。城ヶ崎ピクニカルコースに入り、ボラ納屋、砲台跡を抜けて門脇のつり橋に到着します。伊豆半島有数の有名スポットだけに素晴らしい景色であるとともに、数多くの観光客でにぎわっています。そのままピクニカルコースを抜けてニューヨークランプミュージアム&フラワーガーデンに向かうと、なんと Izuko ユーザーは入場料が 100 円割引されるといいます。割引された入場料を購入し、城ヶ崎海岸をバックにした美しい花畑と約 120 年前に作られたティファニーのステンドグラスランプのコレクションに目を奪われます。ミュージアム内の素敵なカフェでお茶をし、ミュージアムショップに立ち寄ったのちに帰路につくこととしました。ミュージアムから伊豆高原駅方面のバスは 10:35 から 1 時間に 1 本で 16 時台に 2 本の便があった後、ミュージアムの閉館に合わせて出発する 17:05 が最終便となります。結局、最終便に乗って伊豆高原駅に向かい、伊東駅経由で熱海まで戻った後、熱海駅で刺身と炉端焼きを囲みながら反省会をして東京に帰ってきました。

### ■伊豆の観光型 MaaS を体験して感じたこと

「胎動する次世代ビークルの世界」では世界で台頭する MaaS について幾度も取り上げてきましたが、実はユーザーとして実際に MaaS アプリを使ったのは今回の Izuko が初めてでした。Izuko の導入に向けては東急電鉄や JR 東日本のご担当が相当な努力を重ねられたと聞いています。そのこともあり、間違った情報が表示される、誤操作で追加費用が発生するといったトラブルは一切ありませんでした。一方で、実際に体験してみるとユーザー目線で改善すべきと思うことは数多くあったというのが正直な感想です。

第一に感じたのがデジタルフリーパスの購入方法です。伊豆エリアまでは公共交通でアクセスする人が大半と思われることから最低でも玄関口である熱海駅で購入できるようにすべきであり、そのことを予めウェブやアプリで案内しておくべきと思いました。

第二に感じたことは経路検索の利便性や信頼性です。日ごろからグーグルマップや乗り換えアプリを使い慣れていることから、どうしてもそれらで経路検索するほうが便利だと感じます

し、安心して表示された情報を信用できます。そのため、今回の道中でもこれらのアプリでダブルチェックしながら経路を確認する癖が抜けませんでした。

第三に感じたことはユーザー目線で使い勝手の良い交通パッケージの提案です。Izuko イーストや Izuko ワイドといったデジタルフリーバスだけでは伊豆エリアまでの移動手段が含まれておらず、東京や横浜方面から訪問する観光客にとってトータルで最適なパッケージにはなっていません。以前から販売されている JR 東日本の南伊豆フリー乗車券も同様です。その原因は新幹線が JR 東海、在来線が JR 東日本と別会社になっていることだと思われませんが、この点が解消されなければ①自宅からクルマでアクセスして観光地を回る、②熱海駅まで新幹線でアクセスしてそこからレンタカーかカーシェアで回るといった手段の方が圧倒的に便利であるため、MaaS の優位性が生まれてこないと感じました。

また、細かいところで思ったのは、伊豆高原で提供されている「伊豆ぼた」(図 13)という電動アシスト自転車のレンタルサービスが使

えなかったことです。2 時間 1000 円 / 1 日 2,000 円で借りられるこのサービスが使えれば本数の少ない路線バスを使って城ヶ崎海岸を訪問するよりも、便利かつ機動的に回ることができたように思います。電動アシストであることもアップダウンの多いこのエリアに適していると感じました。

Izuko は夏の間は休止となったのちに秋に再開する予定です。今春の実証実験期間を通して私を含めた数多くのユーザーからのフィードバックが反映され、秋の Izuko はもっと便利になっていることを期待したいところです。

— END —



図 13: 電動アシストレンタルの伊豆ぼた

著者紹介: 伊藤慎介 株式会社 rimOnO 代表取締役社長  
(兼) KPMG モビリティ研究所 アドバイザー /  
有限責任 あずさ監査法人 総合研究所 顧問  
(兼) ミズショー株式会社 顧問  
(兼) 亜細亜大学都市創造学部都市創造学科 講師  
1999 年に旧通商産業省(経済産業省)に入省し、自動車、IT、エレクトロニクス、航空機などの分野で複数の国家プロジェクトに携わる。2014 年に退官し、同年 9 月に工業デザイナーと共に超小型電気自動車のベンチャー企業、株式会社 rimOnO を設立。2016 年 5 月に布製ボディの超小型電気自動車 "rimOnO Prototype 01" を発表。現在は、MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) の推進などモビリティ分野のイノベーション活動に従事。

