

第2回サービス連携高度化部会 議事録

日 時： 令和5年1月19日（木）13：30～15：30

場 所： 富山県民会館4階 401号室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中交通政策局長

みなさん、こんにちは。本日、富山県地域交通戦略会議の第2回サービス連携高度化部会を開催しましたところ、委員の皆様には大変お忙しい中ご出席いただきまして本当にありがとうございます。

楠田委員には、オンラインでのご参加ありがとうございます。また、本日はデータ分析等をご専門としておられます、太田様を参考人としてお招きしております。ありがとうございます。委員名簿にも記載がありますが、サービス連携高度化部会ではデータの話にも及びますので、参考人としてご専門の方もお招きしているところです。

ご案内の通り、昨年6月の富山県地域交通戦略会議の立ち上げ以降、持続可能な地域公共交通の確保に向けた計画策定につきまして、議論を重ねてきているところであります。全体会議もこれまで3回やっていますが、昨年9月の2回目の全体会議では、すでにマスコミの皆さんからも報道をいただいておりますけど、戦略の基本的な方針・考え方についての議論・まとめを行いまして、また11月に開催しました第3回の全体会議では、この戦略の目標についてそれぞれご議論いただいて、ご了承もいただいているところです。

本日はこれまでの議論を踏まえまして、県民の皆様にはわかりやすい形で、地域交通の目指すべき姿を示せるように、委員の皆様方、各交通機関の方、また目的地でのビジネスに携わっていらっしゃる方、それぞれご出席いただいておりますので、そのような皆様の取り組み・サービスの連携高度化が図られるよう、検討・ご議論をいただければと思っております。

皆様方には、それぞれの立場から忌憚のないご意見を賜りますようお願いいたします。本日はよろしく願いいたします。

3 議事

(1) 地域交通におけるサービス連携高度化のあり方について

●長尾部会長

ただいまから第2回サービス連携高度化部会を開催いたします。各委員の皆様のご協力のもと、会議のスムーズな進行と活発なご意見が出るように、議事の進行に努めたいと思います。ご協力よろしくお願いたします。

これまでの富山県地域交通戦略会議や各部会では、バックキャスト型型の計画策定ということで、戦略の基本的な方針・考え方や全体目標に関して、まず議論をしてきました。

今後はこの基本的な方針・考え方等に基づいて、具体的な施策についての議論に、本格的に入っていくこととなりますが、本日の部会では、今後の議論の円滑化や、県民の方々をはじめとしたステークホルダーにも分かり易く、議論の方向性を発信していくことを目的に、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理するための議論をこれから行っていきたいと思います。

では、本日の部会の議論の進め方について、事務局に資料を用意してもらっていますので事務局から説明をお願いいたします。

●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明)

●長尾部会長

次に本日の議論の参考となる取り組み事例を紹介いただきます。トヨタモビリティ富山の品川委員に説明をお願いいたします。

ご存知のように、品川委員は富山 my route 推進協議会の一員として、トヨタグループが開発する MaaS アプリ「my route」の県内での導入・普及に携わっておられます。

品川委員からは「my route」に関する最新動向をご報告いただき、改めて「my route」の狙い、目指している将来像などを紹介いただきたいと思います。

●品川委員

富山 my route 推進協議会で会長を務めておりますトヨタモビリティ富山の品川と申します。

前回のサービス連携高度化部会では、「my route」のビジョン、目指すところ、サービスの内容、そして今後の取り組み予定のお話をさせていただきました。今回は、これまでの取り組みの実績、またそこから得られた結果の分析について、ご報告したいと思っております。

県内導入2年目となります2022年度の「my route」の目標を改めて振り返りますと、導入が目的であった初年度を受けて、2年目の今年度は富山県内での日常使用の拡大を掲げて、様々なKPIを設定しております。

具体的には、県民の皆さんの利便性が向上する交通サービスの提供、より多くのモビリティサービス・交通モードとの連携を進め、県内交通をシームレスにつなぐ MaaS

アプリとしての地位確立に努めたいと考えております。

一方で、その目的地であります観光・商業としっかり連携して、お出かけしたくなるサービスの提供という方針を掲げまして、県民の皆さんが使いたくなる、お得で魅力的なサービスの提供、交通と観光を組み合わせた、様々な新しい形のサービスの提供を目指して参りました。

また、アフターコロナを見据えた観光振興も、この「my route」の大きなゴールの一つになっております。そして掲げている具体的なKPIですが、まずダウンロード数を累計1万8,000件、県民50人に1人のレベルのダウンロードを目指したい。また日当たりのアクセス数であるDAU（デイリーアクティブユーザー）を、140件というレベルを目指したいという数字を掲げました。これは1年目の結果に基づいて設定したものでございます。

それから2番目のKPIとして、ルート検索利用者数を1日55件。また10月に連携しましたバスロケーションシステムの「my route」経由の利用者数を、日当たり15件に増やしたい。それから3番目のKPIとしまして、デジタルチケットの累計販売枚数を1,300枚まで伸ばしたいという目標を掲げて取り組みました。

その結果について途中経過のご報告になりますが、この棒グラフがダウンロード数になっておりまして、昨年末時点で1万6,000件を超えて順調に伸ばし、1万8,000件の目標は捉えられるところまで参りました。また線グラフがデイリーアクティブユーザーになりまして、こちらも目標の140件を超える月が何回かございました。

3月と11月は大きなイベントを行いました。この後説明しますが今後アプリの全面リニューアルも控えておりまして、ぜひ年度末には定常ベースで目標達成したいと思っております。

続いてKPIの2番目でありますルート検索、それから10月に連携したバスロケーションシステムの利用者数を、棒グラフと線グラフにして表しております。こちらは目標のルート検索日当たり55件、またバスロケ日当たり15件がまだ遠くっておりますが、この2つを大幅にてこ入れするアプリのリニューアルを今後予定しております。後ほど説明させていただきます。それからデジタルチケットの販売実績ですが、累計2,032枚を販売しまして、目標はすでに達成することができました。

なおこちらのグラフからは、とやまノーマイカーウィークの限定切符であるとか、後ほど説明します1日乗り放題切符の半額キャンペーンの数字は除いておりますので、定常ベースで当初の目論見を超える販売を達成することができております。

その要因になりましたのが、資料6ページでご覧いただいております多くのデジタルチケット、中でもこの「岩瀬おさんぽフリーチケット」、「とやま1日乗り放題きっぷ」がヒット商品となりまして、キャンペーン抜きで目標の達成に繋がったと考えております。

特にヒット商品「岩瀬おさんぽフリーチケット」ですが、販売実績が順調に伸びておりまして、非常にお得な値段で市内の電車・バスを6時間乗り放題となり、ご覧のような岩瀬のすてきなお店のクーポンが1,000円分ついてくるというチケットでご

ざいます。

このチケットがどういう経緯で誕生しかたかというと、私どもの協議会にご参加いただいている月刊「T a k t」を編集発行されているシー・エー・ピー様、また富山地方鉄道様、そして私どもトヨタ関係各社の主に若手のメンバーが、こんなチケットがあったら喜ばれるんじゃないかという構想を立てまして、そのアイデアを岩瀬地域の商店、店舗の皆さんにお話したところ、ご賛同をいただきまして、非常にお得感、満足感のある商品が完成したわけです。ぜひこの成功パターンを今後横展開していくということが重要だと考えております。成果としましては10ヶ月間で575枚販売することができました。

また次の8ページですけれども、前回取り組む予定と申しあげました、この10月31日から11月6日の2つのイベントをフックに「my route」の利用促進を図ろうという試みでございまして、この富山市内全域でイベントが開催された「まちめぐり富山」という催しと、あと11月6日の「富山マラソン2022」では県外からも多数のランナーの方がご来場されるだろうということで、この「my route」による各交通機関のシームレス乗車体験、また観光施設等の割引QRコードクーポンをご利用いただくことで、お得感、満足感、新しい発見を、資料の右にあります「とやま1日乗り放題切符」と組み合わせて訴求できないか、PRできないかという企画を考えました。

特にこの「とやま1日乗り放題切符」については、この期間中限定で半額キャンペーンを実施しようということ、参加者である各施設さん、富山地方鉄道さん、あいの風鉄道さんをはじめ交通事業者の皆様にもご同意をいただきまして、展開をいたしました。

結果的に大成功であったわけですが、実はこのとやま1日乗り放題切符は、紙ベースで2016年から県庁さんに音頭をとっていただいて既に発売されていたものを、「my route」によりデジタル化したところ、もともと自治体の旗振りがあって、また今回のデジタル田園都市国家構想予算も含めたご支援をいただいて、実装されたチケットであるということでもあります。また今回は特に地域のイベントと連動して行うことができたということが、非常にうまくいった原因であると考えております。

とやま1日乗り放題切符半額版の販売実績でございしますが、累計で1,157枚ということで、1,200枚限定で発売したところ、結果的にほぼ見込み通りの販売になりました。また、事前購入いただいた方が約3分の2ということで、デジタルならではの強みを発揮することができたと思っております。また実際このイベント期間中、特に富山マラソン当日にも多数ご購入いただくことができて、その後ご説明しますが各種PRが効いたものというふうに考えております。

どのようなPRを行ったかと言いますと、富山駅構内に大型看板を設置させていただきまして、公共交通を乗り継ぎいただく通行者の方であるとか、富山駅をご利用になる「my route」をまだご存知ない方にも訴求することができまして、私どものスタッフが期間中常駐したわけですが、そちらでご説明することでスマホを触って購入検討されるというケースも多々ございました。こういったブースや立て看板を見て興味

を持っていただいた方々に、使い方を丁寧に説明させていただいて、このイベント期間中のダウンロード数や利用者数の増加に繋がったものと考えております。先ほどの資料にもございましたが、例えば恒常的にデジタルサイネージ等で駅の目立つところに情報提供を行うということは、非常に効果があるものと考えられます。

また、このとやま1日乗り放題切符の利用実績を分析いたしますと、こういった場所にこの期間行かれたかといったデータも取ることができました。

富山市内や高岡市内の観光スポットが多く出てまいりまして、このデータから推定しますと、購入者のみなさまは、あいの風鉄道さん、富山地方鉄道さん、万葉線さんをご利用になって、この割引クーポンが使える観光地に行かれたということが見えました。またこの11月は、富山、北陸地区に加えて首都圏、中京圏、関西圏と、実際ご購入いただく場所が日本全国であったということです。またこのとやま1日乗り放題切符を駅員の方や乗務員の方にお見せになられた場所は、富山駅、高岡駅に集中すると同時に、そこから乗り換えてライトレール沿線であるとか万葉線沿線であるとか、沿線の観光スポットにいらっしゃったというデータも得られました。

12 ページ戻りますが、実際の移動データ等を元に、様々なお徳感、満足感、新しい発見を提供できるサービスを、ぜひ複数の交通機関や複数のプレーヤーの皆さんに参画、協働をいただいて充実させていくためには、さらなるコラボレーションが必要になりますので、取りまとめ役として自治体の方々、また各種観光、商業の振興団体様、また業界団体様、地域のお世話役の皆さんのご協力があれば、スムーズにいろいろな企画プロジェクトの輪が広がっていくのではないかと考えます。

13 ページですが、駅構内でも様々なイベントを「my route」推進協議会として開催しましたが、駅というのは、本当にものすごい集客力・宣伝力がある場所です。2日間通して、シー・エー・ピーさんと一緒に「T a k t マルシェ」を開催し、県内の人気店の皆さんに富山駅構内にマルシェ形式のご出展をしていただいたのですが、ほぼ全店舗完売ということで、もっと持ってくればよかったとおっしゃる店主さん多々おられましたし、また感想として、富山駅の集客力に驚いたと、ぜひまたお願いしたいという声を皆さんからいただきました。

その他の企画についても、すべてほぼ満員となりまして、やはりこの交通の結節点としての駅は、いろんなイベントを行うのに非常に適した場所であるということを、自社の店舗で毎週末イベントやっている私どもとしましては、大変うらやましく感じた次第です。

また写真が2枚ございますけども、駅という場所は比較高齢者の方も多くいらっしゃるといことがよく分かりまして、高齢者の皆さんも、今日日ほとんどスマホを持ってらっしゃいまして、私どものスタッフがしっかりとご説明をさせていただくことで、この「my route」をダウンロードいただきご利用いただいているところです。

この「my route」をダウンロードいただくことで、マルシェ店舗の割引クーポンがもらえるという仕掛けも作ったのですが、たくさんの方にご利用いただくことができました。そういったことで利用の裾野も広がっていくものと期待しております。

またアプリ上の仕掛けといたしましては、こういったイベント、また県外の方が多く富山マラソン期間中に、飲食店のお土産、またマラソン走られた後の銭湯のクーポン情報を表示したところ、非常にアクセス数、閲覧数が多かったという結果も出ております。またこの期間、スマホのポップアップ通知も頻繁に出させていただいて、それをタップすれば「my route」に入っていくというような取り組みもさせていただきました。

結果、15 ページになりますけれども、この富山駅周辺、またマラソンゴール地点で様々なイベントを行った結果、当日のダウンロード数、またDAUが大きく跳ねるといった結果になっています。

こういった取り組み結果に加えて、冒頭に申し上げたアプリのリニューアルを1月28日に予定しております。「my route」の弱点であるところをすべてカバーする大リニューアルとなっております、UXという言い方しますけれども、まさにこの画面の使い勝手のよさを飛躍的に向上させることを目的としております。

これまでは、まずユーザーIDを入れ、パスワードを入れて入っていただく必要があったのですが、それを不要にいたしまして、どなたでもダウンロードさえしていただければ自由に使える、デジタルチケットを購入いただく際、また決済が発生する際のみ、ユーザーIDとパスワード入れていただくという形に、大幅にアクセスを改良させていただきます。

また画面も非常にわかりやすくなり、先ほど課題と言っておりました検索であるとか、バスロケーションシステムへのアクセスもステップを短縮しまして、飛躍的に利用頻度が上がるものと考えております。

ちょっと具体的にお話いたします。まずmyステーション機能という、日頃利用される駅を登録できるようにしまして、そこを1回タップすると、その駅やバス停に関する様々な情報が一度に表示されるというシステムでございます。

1回タップするだけでバスロケーションシステムに繋がります、時刻表であるとか、今バスがどこにいるのか、何分遅れなのかということも見えるようにするというので、検索、またバスロケーションの利用が飛躍的に増大するのではないかと期待しております。

それから、myチケット、myコレクションという新機能についてですが、同じく最寄りのバス停、電車の駅以外に、よく使う、ないしは行きたいイベントを登録することができ、そこをタップすれば、一度登録した目的地やイベントに即アクセスできる機能になります。またその目的地周辺のいろんなイベントや、その他の観光地、飲食店なども繋がって出てくるという機能を追加いたします。

また19ページですが、そのおすすめスポット、おでかけメモが表示され、最近のスマホのアプリは皆そうですけれども、ユーザーの方の好きな場所、好きなジャンルに応じて情報がどんどん出てくるという個別カスタマイズ機能が追加されることになっております。

またルート検索機能も、大幅にスピードアップ、利便性アップを図っております。高齢者の方にもわかりやすいビジュアルになっております。

以上、弱点だった部分を補って、より一層県民の皆さんの、また富山にいらっしゃる県外・インバウンドの皆さんのウェルビーイングの向上に向けて、多言語対応も含めて今年度中にインフラとしての更なるレベルアップを実現したいと考えております。

まさに交通事業者さん、そして観光・飲食・商業をはじめ目的地の皆さん、そして街の賑わい・地域社会の発展という、交通事業者よし、目的地よし、地域社会よしの「三方よし」に貢献する、日常使いの「おでかけアプリ」を目指して、さらに進化しサービス内容の向上に努めてまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

●長尾部会長

「my route」の内容も精度が上がり、サービス・機能が向上した状況が良くお分かりになったと思います。ただいまのご報告に対して質問等かなりあるかと思いますが、後程予定しております質疑応答・意見交換の時間でまとめてお伺いすることとさせていただきます。

続きまして、本日ゲストでお越しいただいているトラフィックブレインの太田社長様から説明をいただきたいと思っております。太田社長は、バスロケーションシステムで得られるデータ分析等を通じて、交通サービス改善に取り組んでおられます。

本日は、本日の部会の議論に先立って論点の一つである、乗り継ぎの円滑化に資する情報提供の充実や、データを活用したサービス改善の手法と、計画策定に向けた議論の参考となる情報について、ご紹介をいただきます。それでは、太田社長、よろしくようお願いいたします。

●太田参考人

皆さんはじめまして。トラフィックブレインの太田と申します。私はもっぱら交通のデータ分析、コンサルティングをやっているものです。

前職は5年前にナビタイムジャパンにおりまして、実は「my route」の裏側の経路検索システムはナビタイムが提供していますが、そこで経路検索の開発だとか、ビッグデータの分析をやっておりました。今はもっぱらバスのことばかりをやっております。遅れの改善をするだとか、データを標準化して、オープンにして、どんどん使ってもらおう、そんな取り組みをやっております。

最近、熊本でプロジェクトをやっております。渋滞を半減させる。そのために車1割を削減すると公共交通の利用は2倍になる。このような取り組みもやっております。後程、いくつかの事例として、この熊本から出てきた話もご紹介しようと思っております。

さて、今日の話題ですが、まず富山県の現状を振り返ってみます。富山県では、バスのG T F S - 経路検とかバスロケの情報を規格化したもの - これオープンになっていて、それが「my route」をはじめいろいろな経路検索に使われています。これ

は全国でもトップクラスの状況です。

ただ、逆に言えばそれ以外はというと、まだまだやることがあるということで、今日は情報提供と交通計画、その両面のためにデータをどのように充実していけばいいか。そんなお話をしたいと思います。

まず情報提供についてです。皆さん、経路検索はどんなサービスを使われていますか。最近ではGoogle一強状態の中で、昔からあるヤフーナビ、ジョルダンなどがそこそこユーザー数を稼ぎながら「my route」のような新しいものも出てきてると、そんな状況です。

バスだとか、鉄道だとか、歩きだとか、いろいろひっくるめて案内をするには、このような情報サービスの活用は不可欠です。ですが、情報サービスはどうしても人気があるものに集まります。どれかを普及させようと思ってもなかなか思うように普及するわけではないというマーケットです。

とりわけ、観光客にとってGoogleは非常に強くて、私も今日富山駅に降りてお昼何食べようかなという時に、第1候補はやはりGoogleです。星4.1の和食屋に入る、次に行き方として地铁のバスが出る、そういう使う方が非常に多くて、この影響力はやはり見過ごせません。

そのために、すでにあるいろいろなデータとか機能を、できるだけ標準的な形式にそろえてオープンにしていく。そしていろいろなものに使ってもらうこれが、非常に大きなポイントでして、私はこのような開かれた、仕組みをオープンMarketとして勝手に呼んでいます、それが大事だと思っています。

資料の星取表を見ていただきますと、「×」が結構あります。バスの基本的な経路検索ができるようになってはいますが、実はリアルタイムのバスロケはまだGoogleで見れなかったり、乗り放題のチケットも、「my route」では見れるけど他では見れない、シェアサイクルやオンデマンドも他のサービスではなかなかたどり着けない、そのような状況です。

実はそういう対応をすることについては、いろんな事例がありまして、バスロケをGoogleで見れるというのは他の地域ではかなり広がってきていますし、シェアサイクルもGoogleでは出来るようになってはいる。「my route」でもですね、福岡ではデマンド交通の検索ができるようになっていたりして。ただフリーパスもジョルダンが出したようなものに対応してはいる、今日乗ってきた北陸新幹線の予約はGoogleから飛べるようになっていたりとか、最近いろいろな進化を遂げてきております。

こういうような時にやっぱり大事なのが規格化であり、オープンにしていくということ。こうしていくことで、それぞれの出口が広がっていくということが大きなポイントになってきます。

先ほどGoogleが非常に使われているということだったのですが、熊本市でアンケートをとってみると、住民も観光客も6割Googleで来るんです。結構ショッピングで、私以前ナビタイムで経路検索のログデータ分析を論文にしていたので、富

山でどれくらい使われてるか調べてみたんですが、年間で390万件、1日で1.1万件くらい使われていたんですが、それ以上にGoogleが使われている。Google一強状態でして、ここまでくると、ちょっとどうかなという危機感もありつつ、そうは言ってもこの影響力は見過ごせない。こういうものにかにつなげていくか非常に大事になってきます。

それからついついMa a Sというと経路検索ばかり目が行きがちですが、富山県で取り組まれているサイネージだとか媒体も非常に重要です。最近熊本が取り込んでいる例ですが、JRの駅が上熊本というところにあるんですが、そこに私鉄と市電とバスが乗り入れている。それぞれのデータのG T F Sを作りまして、サイネージで一網打尽に見られるようにする。そのようなことをやっています。かかった費用は、60インチぐらいのモニターが一番高かったんですが、全部合わせて10万円ぐらい。

それから同じデータを使って、おうちにおけるちょっとしたサイネージをですね、町のエンジニアの方が作って、ちょっと話題になったんですが、これ5,000円ぐらいです。

最近取り組んでいる紙の配布、1枚数円です。こういうように、濃淡いろいろありまして、いずれにしても、もう勝手に交通の情報が目に入ってくる。そういう環境をいかに作っていくのかということがポイントになってきます。

これが、11月に配布していた「My時刻表」というものなんですが、出発地と目的地を入れるとそこを直通するバスだけを会社横断的に表示してくれるというものです。バスの時刻表って、いろいろ行き先とか系統とか書いてあって、結局どれに乗ればいいんですか、ってなります。それを解決するために、本当にあなたが行くところにたどり着けるバスだけを表示してあげます。

そういうものを作ったところ、結構好評でして、ターミナルで配布したらひっきりなしにお客さんやってきました。これどこに貼るんですかっていうと、3分の1ぐらい家の中の冷蔵庫に貼る、これ日本の文化だなと思っています。

そして本当の高齢者よりは、おばさんぐらいの世代が非常に多く持って帰って、これはいいなということで。商店街で配ったり、今度高校の入学式でもブースを設ける予定ですが、意外とローテクにも実はG T F Sが使われていると。これがオープンなMa a Sの世界です。

というふうに情報提供はわかりやすいのですが、一方で、今県として計画を立てられていると思いますが、そこにもこのデータというのは非常に重要です。とりわけ、鉄道以外で、面的に地域をカバーしているバスですが、バスの弱点はやっぱりどうしても定時性です。渋滞の影響を受けてしまうということで、鉄道に比べて満足度はどうしても低くなってしまいます。

しかもコミュニティバスは閑散地なので渋滞はそんなにないですが、地鉄さんのバスですと真ん中を走っているのだから、渋滞の影響を受ける。非常に苦しい中運行されていると思うのですが、お客さんは厳しくて、許容値は5分以内だという方が6割なんです。なのでこれは、いつも達成できるわけではないけれども、なるべく達成しない

といけない。

この対策のために一番考えられるのは情報提供です。これもうすでにやっているように、遅れるのは許容して、せめて次善策として情報をお伝えし、イライラしないように或いはあらかじめ待っているようにすると。

つついこの遅延対策という、専用レーンを引いてとか、道路を拡幅してとか、ハードルの高い策で速達化するところに、つつい目が行きがちなんです、そこまですらなくても遅れるのは許容して、毎日遅れるのであれば、あらかじめダイヤをずらしておこうと。そういうことであれば、比較的簡単にできて、これであれば、お客さんにとっては待たずに済む、乗り換えの失敗も起きづらくなる。そのようなことが、バス会社さんと一緒にやるだけでも、出来るようになります。

その事例を紹介します。というのも私これが専門の一つでして、岡山で5年前に開発したシステムがあり、バスロケーションの日々のデータを蓄積して、なるべく実態に合ったダイヤを自動的に引く、こういうシステムを開発しました。

バスというのはダイヤよりも早く出発すると、早発といいまして、規則違反になってしまいます。なので、どうしても遅れ気味になってしまうのですが、そうは言ってもぎりぎりのところを引いていこうということで、毎日のデータ分析で程よいところに引き、なおかつ時間調整できるところではちょっと寝かせると。

そんなような仕組みを作ったところ、岡山で効果てきめん、遅延が半減したんです。これダイヤ改正一発です。というように非常に遅れのひどかった路線でも効果があったということで、京王バスさん、それから今熊本のバス5社で導入をしているというところでございます。

この分析の触りをご紹介しますけれど、富山地铁さんのデータです。G T F Sリアルタイムで公開され、非常に先進的なことをされていますので、状況がよくわかるんです。平日と休日とでどれくらい遅れているか調べてみますと、平日の朝は8分ぐらい、夕方9分ぐらい、それから土曜の日中は7分ぐらい遅れている。この辺がなかなかしんどい時間帯だということが分かるわけです。ですので、先ほどの5分以内というのはなかなかこの時間には達成していない。

ちょっと細かく見てみますと、どうしても長い路線は遅れがちなんですよね。高岡からやってくるような路線、朝夕ですね、途中で遅れてくると、橋を渡る手前で遅れが拡大したり、富山市街に入っていくにつれて遅れが拡大する。その所々、遅れを解消するような時間設定もされていますが、それもちょっと大味なところがある。

今は非常に詳細なデータがこうやって手に入るようになりましたので、より実態に近いダイヤを引けるようになってくる。これは5年ぐらい前では絶対できなかったことですので、ぜひやっていると効果が高いのではないかと思います。

遅れるのはもうしょうがなく、渋滞しているからなんです。所要時間どれくらいかかっているか、速度がどれくらいなのか、右側の図で示していますけれども、ことごとく橋を渡るところなんです。神通川をどこの橋で渡っても10分ぐらい余計にかかるというのが富山の街だと。いうことを私も理解したのですが、ここはどんなに時

間を遅らせても、ダイヤをずらしたところで遅いのは変わらないので、やっぱり速達化が必要になってくると。

そのためには、車の移動時間を分散させることもありますし、鉄軌道に寄せるもありますし、いずれにせよ、車の過度な集中を解消していくこと、これが富山の街全体をスムーズにしていくことになってくるんじゃないかと。この神通川横断の交通分担のあり方、これが富山の都市圏の肝だなと感じたところです。

実際システムを導入したらどれぐらいの効果が見込めるんだろうか、試算してみました。ちょっと詳細省きますけれど、毎日の遅れをあらかじめ盛り込んでおくということを仕組化していますので、そういうことをやれば、遅れ5分以内率は、どうやら39%から67%に上がる。4割から3分の2ぐらい、ということで、まあまあ時間通り来るよねというようなバスに生まれ変われるのではないかと思います。

こういう情報システムの策だとかソフト的な策って、いまいち効果が見えづらいというのが、よく言われることなんですけれども馬鹿にならないんです。遅れの時間が仮に1分、全部のバスで短縮したらどれぐらいの効果があるのか、試算してみますと、年間でお客さんの待ち時間10万時間減らせるんです。これ金銭換算すると、大分控え目に見積もっても8,400万円ぐらいの効果がある。これ、おそらく掛かる人件費だとかいろいろ含めても1,000万円とかそれぐらいだと思うんですけど、ビーバイシー (benefit by cost) で言うと8倍です。1年間で元が取れる、それくらい実は費用対効果が高い策だったりします。

おそらく、利用者の増加にもじわじわ効いてきまして、ちょっとえいやっと、ざっくりですけども、4割利用者増にはね返るとすると、3,400万円の増収にもなるんじゃないかと。遅れ1分短縮は、それぐらいの規模感で、効いてきます。

特に道路に策を打たなくても、バス会社とデータで頑張ればできるようになるということで、まずはできることをやっていきながら、その上で、例えば税金を入れてもっと増便するだとか、道路をもっと公共交通を優先する仕組みにするとか、とういうことを訴えていくと、いい順番ではないかなというふうに思っています。

それからデータはサービスレベル—これおそらくこの後、県さんの議論の中心になるテーマだと思うんですけども—、これの分析にも使えます。

サービスレベルの一番重要な指標は運行頻度、1日何本走るかということなんですけど、富山市のアンケートでも、50%の人が満足するのは、満足というか普通まで入れて、まあこれぐらいなら良しとするかというレベルがどれぐらいかというのと、1時間に2本ですね。ざっくりと1日30本ぐらいです。

それからバス停までの距離は300メートルぐらいならまあ満足するが増えてくると。国交省の基準も実はそれぐらいでして、この30本300メートルというのが一つ基準になってきます。

どこのバスが1日30本満たせているか、意外とすぐ分かりません。これすぐ分かるようにするシステム、実は2年前作りまして、このGTF Sを使うとですねボタン一発で地図上に、どこに何本走ってるか分かるようになります。

実際やってみました。バスと路面電車はですねG T F Sを使って、富山県内のすべての路線の運行頻度を数えました。一見ほとんど網羅されてるように見えるんですけども、30本以上のところはどれだけ残るかという、ほとんど消えてしまいます。

なので、実は富山県内で基幹的路线といえるようなところはこれぐらいしかないんです。鉄道も、あいの風とやま鉄道と地鉄の本線は30本以上ありますけど、それ以外は30本未満である。ですので、本数を増やさないとまず議論として始まらないんじゃないかなというふうにも思うところです。こういうことを見るようにする、それから考えていくためにも、データが非常に重要になってきます。

ここまではバスの供給、ダイヤとかそういう話だったんですけども、じゃあ何に乗ってくれたのか、実績も非常に重要なデータです。

先進的なことをやっているのは熊本でして、バス5社で、ICカードの分析システムというのを共通に入れて、社員であればログインしてWEBツール上で、どこで何人乗って降りていて、収入で幾らなのか、この月は、この日は、この時間は、この便は、というのを調べられるようなツールを作っています。

これ1,200万円ぐらい開発費をかけたのですが、これのおかげで、本当に、いつでもサクサク調べられるようになりました。これ交通の学会でも表彰されたんですけども、私も実は使わせていただいている、これをもとにいろんな計画を立てています。

ついついICカードがないとこういうことが出来ないんじゃないかと思われがちなんですけど、実はほとんどバスは、紙ではこういうデータを作っているんですね。作って国交省への報告を出して、その時に明細を全部捨てられているんですね。でもその捨てられているデータをきちんと入力し直せば、同じようなことは出来るんです。コミュニティバスでも、調査日は1日のデータかもしれないですが、同じようなことが実は出来るということで、諦めちゃいけないかなと思います。

何でこのように見える化しているのかといいますと、他の交通と比べられると、ここがポイントです。

これは、全国の車と鉄道とバスの、どれぐらい人が流れてるのか、車が流れてるのか、一網打尽に地図にするというようなことを去年作りまして、これ全国版があるので一応富山もあります。一応といったのは、残念ながら鉄道と道路の大ざっぱな数字しかないということなんですけど、首都圏はこの緑色の鉄道一色の中です。富山はオレンジ色の一般道路一色ということが一目でわかるわけです。

全国版はこれぐらい荒っぽいんですけども、熊本だけはスペシャルなデータを導入しています。先ほどのバスのICカードのデータも入れていますし、パーソントリップ、ちょっと古いのですが2012年のデータを使うと、期間の時間帯ごとの通過人員なんかも分かるわけです。

平日を見てみますと、郊外は道路が万単位で、それに対してバス100台単位ということで2桁少ないぐらいのバスの利用なんですけど、中心部は、車とバスと市電が拮抗している。結節点にある駅のところですね、バスに乗り換えてるかって、あんまりそうでもないな。そんなようなことが見えてくるわけです。

これが朝の7時どうなのかという、緑の鉄道が急に存在感大きくなっているんです。やっぱりピーク輸送力は鉄道が非常に高い。ということで朝だけは幹線道路並みに役に立ってる鉄道。おそらく富山もこんな状況なんじゃないかと思います。しかし、あまりデータがないのでバスはさっぱりわかりませんし、鉄道もあいの風とやま鉄道、全線で一つの数字ぐらい荒っぽいものになっていまして、分析するには物足りないので、ぜひ基本的な状況を理解するためにも、時間帯別の鉄道の通過人員、乗降客数ぐらいはですね、普通に手に入る、そんな関係は必要なんではないかなと思います。

何でこんな地図の話をしているのかと言いますと、SUMPでもよく言われていますけれど、きちんと市民の皆さんに対応するというのが大事なんですよね。

この交通の学会で対話してきました。タッチパネルを置いて、皆さんの街見れますよとやったところ、大盛況でして、いろんなコメントをいただきまして、いずれにしても、道路と公共交通が並べて見れるのが分かり易い、他の地域の状況と比べられるのが分かり易い、直感的に表よりも分かる。非常に会話が弾んだんですよね。

こういうことが富山県でも必要ではないかなと思っています。更に先ほどから車の話が出てきています。何のために公共交通を充実させるのか、街づくりのためもありますし、やっぱり車をどう減らすのか、そこが非常に重要になってくるわけです。そのためには、相手を理解する必要がある。車をきちんと公共交通の文脈で理解することが大事なんじゃないかと思います。

ですので、パーソントリップがあれば、このようにどこの地域どれぐらいの交通分担なのか一網打尽にわかります。これが出来ればいいのですが、出来ないにしても、車側のデータは実はたくさんあります。警察のデータをこのJARTICがオープンデータにしていまして、どこの道路に何時何分に何台来ていたのか、5分間隔で実はオープンになっています。

それから時速何キロで走っていて車がどこからどこに抜けていくのか、先ほどの橋が渋滞してる、じゃあその橋を通過している車はどこからどこに何台抜けているんだと、そのような形ではもうわかるんです。ホンダさんのデータを買ってもいいですし、国交省のデータを借りてきてもいいんですが、そういうようなことは熊本で当たり前やっています。特にデータがあればいろいろなことができるのですが、ちょっとまだデータが足りない。

その中で県が率先してやっているところがありまして、山形県では、このGTF Sだけではなくて輸送実績ですね、報告書だとかICカードのデータも、完全にオープンではないにしても関係者には共有できるようにするとか、交通以外のデータ、先ほどのETC2.0、車の流れのデータだとか、施設の一覧のデータ、こういうものをなるべくオープンにするというなことを取り決めていて、これは公共交通計画と連携して策定しているんですね。

それから先ほどからいろいろデータ出てきていますけれども、人の流れのデータというのは携帯電話のデータが非常に使えまして、パーソントリップ調査をしなくても、このKDDIさんのデータを買って、バスを無料にしたらどこの歩く人が増えたのか、

そんなことを岡山市さんが分析をされていたりします。こういうアプローチもあるかなと思います。

というような事例ですけれども、情報提供のためには、データ整備として引き続きバスロケだとかG T F Sのデータの質の向上がまずは必要になってきます。富山のバスのデータはひと癖ふた癖あるデータでして、普通のデータにしたいなというのが、思っているところです。

それからG T F Sはバスだけではなくて鉄道にも使えますし、似たようなものでオンデマンドの規格もありますし、シェアサイクルの規格もありますので、何か交通サービスを入れたのであれば、データをオープンにする、A P I をオープンするまで必ずセットでやる必要があります。

それから計画のためのデータはいろいろありますが、やっぱり公共交通のI Cカード、種類はいろいろかとは思いますが、これらを日常的に分析できるように、権利関係だとか、ツールだとか、或いは人的な研修だとか、そういうところも含めて、日常的なものにしていくことが必要かと思えます。それから車、人の流れも含めて理解できるようにしていくと。これがまずは、基礎的なものになると思えます。これらをひっくるめてですね、計画だとか評価のプロセス、それから指標を作っていくことになるのではないかと思います。

それでですね、いろんな検討した結果或いは状況を市民の皆さんと、私これ「データを肴に対話」って呼んでいるんですが、アイデアベースだけではなくて、きちんと事実を踏まえた上で議論していけるような環境を作っていく必要があるだろう。

これを市町村さんが個別にやるのは、どう考えてもいろいろな負担が大きいのので、県が非常に重要な単位になってくると思えますので、ぜひ取りまとめていただけると良いんじゃないかなと思います。

以上です。

(2) 質疑応答・意見交換

●長尾部会長

ありがとうございました。質問等は先ほど申しましたが、意見交換の時に、お出しただけだと思います。

これから各委員の皆様がたのご意見を伺っていくわけですが、冒頭に申しましたように、年度内に第4回の富山県地域交通戦略会議が設定されているわけですが、そこにおける地域交通ネットワークの目指すべき姿の整理に向けて、これから議論を行っていきたいと思います。

具体的には、資料3の論点ペーパーに基づき、富山県の地域交通ネットワークの中で、乗り継ぎがどのような位置付けになるか。地域交通ネットワークを構築するには、どのような取り組みの方向性が考えられるか。その他、サービス連携高度化の観点でどのような検討が必要になるか、ご意見を伺って部会としての考えをまとめていき

いと思います。

また、今後の部会で具体的な施策を検討するにあたって、議論が必要と考えられる論点についても、あわせて資料3に列挙されています。こちらについては、本日の部会で結論を出すことはしませんが、もし今の段階で何かご意見等があれば、あわせて各委員の考えをお聞きしたいと思います。

事前に事務局、品川委員、太田社長から紹介のあった情報も参考にしながら考えやご意見をお聞かせいただきたいと思います。先ほど申しましたが、品川委員、太田社長からの紹介いただいた内容について質問がありましたら、各委員が発言いただく際に合わせて、ご質問をお願いいたします。

それでは私の方から指名した順に発言をお願いいたします。時間の関係上、お1人3分程度で取りまとめて、お願いしたいと思います。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしくをお願いいたします。

前回のこの会議で公共交通のサービスというものが、利用者からすれば分かりづらく難しいととらえられる傾向があると、このようにお話をさせていただいておりますが、このことは県内全域に展開する地域交通ネットワークが、実際は複数の交通事業者の路線を繋いで成り立つことからすれば、さらに考えなくてはならない問題だと思っております。このネットワークを生かすためにも、そういった複数の事業者の路線が一体化したサービスとして、分かりやすくそして不安なく受け入れられるサービスとして提供できるかということを考えて、そのための施策を具体化していく必要があるんじゃないかというふうに思っております。

そこで私たちは交通事業者として、交通事業者の課題、役割としては、この複数の事業者であったり、鉄道、バスといった別の交通機関で成り立つこのネットワークを本当に一本の路線となるように、ダイヤであったり、運賃であったり、そういったサービスの内容を、全県的な交通網の一部として考え、調整すること。こういったことが事業者に必要なようになってくると思っております。その中でもまず、対応を求められるのは、ダイヤの接続だと考えております。

ダイヤが接続していなければ、一つの移動サービスとして完結しません。もちろん高頻度でパターン化されたダイヤの設定は、乗り継ぎにも自然に対応していますけれども、やはり始発や終電、終バスなど特に低頻度時間帯の接続は設定に配慮すべきだと、このように考えております。

それと駅やバス停の乗降場所間の距離が長い場合など、利用者が急ぐ必要のない接続間隔など、細かい現地の実態の把握も必要です。これもダイヤの接続調整として、交通事業者が対処すべきことというふうに考えております。

それとあわせて接続利用に関する運行情報をしっかりと伝えなくてはならないと思います。このサービスはすでにスマホなどを利用した情報サービスとしても提供されておりますが、最初に申しました、誰にでも、こういった層にもわかりやすく、不安

なくといった観点からすれば、バスなど二次交通と接続する拠点駅などに、一目で分かる案内表示などがあることは、乗り継ぎ利便性の充実のためには、必要ではないかというふうに思っております。

いずれにしろこのように富山県全域の地域交通サービスが一体化して、利便性が向上するためには、それぞれの交通事業者のサービス要素のうち特にダイヤ、そして運賃における連携が不可欠で、それらとあわせて、先ほど太田社長からもお話がありましたように、特に路線バスの定時性の問題など根本的なサービスの内容、こういったものも合わせて対応されて充実しないと、品川委員からお話にありました、M a a S などそういった高度化されたサービスも活かさないというふうに思っております。交通事業者としては利用者の視点を重視して考えたいと思います。

最後になりますけれども、こういった取り組み内容によっては非常に利便性が向上しますけれども、一方で交通事業者の費用負担も大きく増えることもございまして、その場合はサービスの安定的な供給には課題が残ってしまうと、いうことになります。

これらサービスの向上であったり運営改善といったものを地域公共交通サービスの充実として、自治体、そして地域の皆様と一緒に考えていただくとともに、結節拠点となります駅の活用についても、発展的に検討いただければというふうに考えております。

●長尾部会長

ありがとうございます。ネットワークを組むにあたっての課題等、今ご指摘していただいたかと思えます。

複数の事業者が絡むので、やはり利用者にとって分かり易く、特にダイヤ、運賃等においても一本化する努力が、事業者間において必要だというご意見をいただき、また他にもたくさんのご指摘をいただいて、ありがとうございます。

●渡辺委員

高岡交通の渡辺です、よろしくお願ひします。

タクシーの立場で今回は二つだけ問題提起等、お願ひをしたいと思います。

一つは、中学生の自転車通学が、この冬季間になると安全のために禁止されてるところが多いんですね。学校によっては、その学校の30%ぐらいの生徒さんが、通常自転車通学しています。自転車通学の基本って、2.5キロ程になってるんですけど、4キロぐらい離れた人達もいます。

今はほぼ、お父さんお母さんが、祖父母の人がね、自動車で送ることになってると思いますけど、これを全部の家庭でできるわけではなくて、やはりカバーしてやりたいというのが必要ではないかなと。特に、こないだの12月の20日21日あたり、道路も実際に除雪できないような状態で、歩いて来いってのは非常に危険ですよ。

ですから、そういうところに対して、デマンドタクシーとかスクールバスとかそういうものを、バスは観光、冬季間はほとんどないです。そういう意味では、バスを利

用した、バスとかね、タクシーのデマンドタクシーを利用した、そういうサポートができるような体制にして欲しいと。

これを実現するためには、一番の問題は予約とキャンセル、どこに集まるかっていうような情報集約の仕事を誰がするかなんですね。で、今はほとんど電話になると思いますけど、最近では、中学生はほとんど親のライン使ってるね。学校からの連絡もほとんどラインでやっているの、ラインで受け付けてラインで配車するというようなことが富山県の全県的にできないかなと。

困っている生徒さんたちを助けてやるのができないかということで、情報インフラっていいですかね、配車と予約と組み合わせたような情報インフラの拡充、確立が必要ではないかなというふうに思います。

交通弱者っていうと、大体がお年寄りっていう感じですけど。この雪道の送迎とか、もう一つは学童とか、塾とか、クラブ活動の終わった後の送迎ですね。ここら辺に目を向けてやる必要があるのではないかと思います。

●長尾部会長

ありがとうございます。学童に対する、特に中学生の例を挙げていただきましたけど、冬季間において、学校の方で自転車通学を禁止しているということですので、それに対する支援体制として、デマンドタクシー、デマンドバスという体制を組むことができないかと。そのためには、情報インフラをいかに進めるかという課題があるというご指摘をいただきました。どうもありがとうございました。

●楠田委員

お願いいたします。私の場合いろいろな視点から発言できる立場でありますので、何点かございますが、時間内にお話できるようにお話ししたいと思います。高岡交通さんの後ということで、まずはタクシーについて、また送迎問題についてお話ししたいと思います。

最近タクシーが公共交通として位置付けられていて、お年寄りや先ほどお子さんのお話がありましたけれども、地域の持続可能な地域内移動の確保にはやはり事業者協力型の自家用輸送運送「ノッカルあさひまち」の取り組みがあるように、やはりタクシーと他の移動手段を維持させていくってところで、大変大切な役割になってきているかと思いますので、自治体の皆さんも含めて、タクシーの位置付けを今後どうしていくか、今コロナで大打撃を受けて赤字の会社さんが多いと聞いていますので、そちらの今後の維持というところも、バスや鉄道と同じような形でご検討される必要があるかなと考えております。

続きまして「my route」のお話、M a a Sについて先ほどトラフィックブレインの太田社長からプレゼンがあったように、またトヨタモビリティ富山の品川社長からありましたけれども、品川様のご説明の部分は、利用者の情報提供の部分が多かったかと思うんですけども、バックエンド側の事業者や県、及び自治体の方にとってはトラ

フィックブレインの太田社長のような形での運行計画や効率化の形での活用をするという、役割が非常に大事になってきていて、そこでの利用者側と運行側との双方の利便性、効率化、DXが行えるような形での開発を次のバージョンでご検討いただけたらなど。

そこに今情報が載っていないとありましたタクシーであったり、「ノッカルあさひまち」のような送迎サービスであったり、田舎行くとですね結構やはり困るのが、そういったバス以外の移動手段の情報ですので、こちら入ってらっしゃる事業者様に、しっかり出していただくことを、利用者視点からお願いしたいなと思っています。

あと最後に乗り継ぎなんですけども、地方においては定時性であったりとか、待つ時間をどうするかなんですけども、おそらくこれからも本数が減ったり、待つ時間は増えてしまいます。寒かったり暑かったり、怖かったり、いろんな思いをして利用者さんは待ってらっしゃるかと思います。私も結構そういう思いをしたんですけど、逆に待つことが楽しめるような空間にしていって、もっと待ちたかった、来ちゃったぐらいの空間をたくさん作る必要があるかなと。

そうするとですね、沿線街づくりや、教育や観光の方々と一緒に交通部局の予算以外を使ってですね、例えばまずはトイレをつくるであったりとか、暖がとれる、寒くない、暑くない、机がある、明かりがある、電源がとれる、そういったことを基本的に、仕事や勉強がそこでしたくなる、井戸端会議がしたくなる、例えば鉄道の中、多分規制があって難しいかもしれないんですけど、スーパーになって物が運ばれてくるから移動スーパーみたいな形で、待っている方も、お迎えに行く方にとっても楽しいような、駐車場がちゃんとあるとか、そういったインフラを整えながら賑わいを活性化する沿線まちづくりをしていっていただきたい。

あと、車椅子の問題もあるかと思うので、そこは事業者様の予算では難しい部分だと思うので、自治体様、県の皆様と車椅子の段差のバリアフリーの問題、ご対応いただいて、シームレスな乗り継ぎの移動を検討いただけたらなと思っています。

以上でございます。

●長尾部会長

ありがとうございました。数々ご指摘いただきましたが、その中で乗り継ぐ拠点になる駅が楽しくなるような、いわゆる快適に待てるような駅のインフラ整備等が必要だということを、最後の方にご意見として、いただけたと思います。

観光とか教育とかショッピングセンターとか地域の施設等とか、いろんな待ち方、待っている人に対しての情報提供のあり方、また体験等も駅の中、駅の周辺で出来るわけですので、それに対して対応していくには、ご意見があったように、いろんな部署の予算を活用していくという考え方が伴ってくると思います。

どうもご意見ありがとうございました。

●川嶋委員

観光推進機構の川嶋です。よろしくお願ひいたします。観光振興の立場から少し述べたいと思います。

北陸新幹線の敦賀開業を控え、公共交通機関、特に鉄軌道の利用志向が高い海外からの個人客の増加が今後見込まれますので、そういう意味では公共交通機関を利用した旅行ニーズが高まるのではないかと考えております。

先ほど品川委員の方からも、交通と観光を組み合わせたお話がございましたが、私どもも、公共交通サービスを利用した着地型の旅行商品の企画販売の強化が必要でないかなと考えております。

こうした中で、地域交通サービスの乗り継ぎの円滑化というのは、やはり大切だと思っております。ダイヤの調整だとか、臨時便の増発だとかそういうことも課題でないかと考えておりますが、インバウンドの関係から見ますと、運行情報の案内など、多言語での案内表示がまだ十分でないので、外国人が理解しやすい、利用しやすい環境整備が必要でないかと考えております。

それと、先ほど楠田委員からもご指摘ありましたが、いくら接続の待ち時間を少なくしようとしても、なかなかゼロというのは難しいと思います。特に観光客は一分一秒を争っているわけではありませんので、待ち時間を利用して駅構内、或いはその隣接の施設で楽しむ、快適に過ごすようなことを考えていけばいいと思います。

一般的には、図書館があったり、ショッピングセンターなどの集客施設もあるわけですが、全国的には景色が良い絶景だとか、温泉などが楽しめる、駅自体が観光の目的となっているところもあります。富山県でも、特に地鉄さんの駅は非常に趣のある駅舎もたくさんございます。そういう駅を組み合わせた魅力アップというか、情報の発信が、考えられればいいのではないかと考えております。

最後に、富山県に来る観光客の方はどうしても車で移動する方が多いんですが、公共交通サービスを利用することによって、旅行先の生活に触れることにもなりますし、地域住民との交流・接点を持つことにもなりますので、暮らしと環境の調和という持続的な観光の意味からも、公共交通サービスの利用を促していきたいと思っております。

そういう意味から、観光事業者・観光地からも、今までどちらかと言えば受け身だったわけですが、積極的なアプローチをしていかなければいけないと考えております以上です。

●長尾部会長

ありがとうございました。観光客の視点に立って、ご意見をいただけたかと思ひます。多言語の情報、観光サービスの情報案内等の整備、駅、或いは駅周辺で待つ場合、先ほども楠田委員からも意見が出されておりますが快適に楽しく、そこで過ごせるような場所にしていただきたいというご意見も、観光客にとっても重要であるというご意見をいただきました。

●武内委員

よろしく願いいたします。皆さんのご発言をもとに、私ども商業の立場からちょっと発言をさせていただきたいと思います。

今日いろいろお話をお伺いして、いわゆる部会の題名にもあります、サービスの連携を高度化するということですが、これが商業者にとって何で必要かということ、我々の視点からちょっと考えてみました。

移動のスムーズ化というのは、やはりいわゆる滞在時間をどれだけ楽しくできるか、行った先の滞在時間をどれだけ楽しくできるかっていうことにも、すごく繋がっているとは思っております。やはり時間というのは制限がありますので、私ども商業者の立場からしますと、仕事をしていて、おいでになるお客様が、公共交通或いは自動車の渋滞等々によって時間がなくなって滞在時間が少なくなるというケースはありますし、自分自身の経験でもあります。

やはりその目的に対して交通機関のサービスの連携することが、その目的たる滞在時間を楽しくできるかどうかということにもかかっているような気がしますので、我々自身も、我々自身の環境だけではなくて、そこに来られる、或いはお帰りになるというそういうその過程も一緒になって考えていく必要があるなというのは非常に感じました。

そういう意味では、先ほどの「my route」のデジタルチケットみたいな取り組みでありますとか、或いは先ほどの太田社長の「My時刻表」等々のお取り組みを、我々商業者の方も把握しながら、利用しながらですね、その行き帰りのことまで含めて、商業者と消費者との繋がりを持てると、滞在していただける時間もより充実したものにできるのかなというふうに思っております。

先ほど楠田委員の話にもありましたけれども、いわゆる待ち時間というのはどうしても主語が、移動の方に置かれていると思いますが、待ち時間が待ち時間でなくなればいいということからしますと、それぞれ結節点においてもその場所自身の楽しみも、何か商業関係者が一緒になっていろいろと考えることができたらいいいのかなと思います。

近年、首都圏ではありますが、駅構内であるとか高架下或いは駅ナカに商業施設が充実してきているのを見て取れるわけですが、そういうものを富山の中でどこまで考えることができるのか。

可能性があるかどうか分かりませんが、富山は、バスの移動というものが公共交通の場合多いと思うんですが、先ほどのお話にも出ましたが、そういうところでの滞在時間を待ち時間ではなく楽しい時間、或いは楽しい道草の時間にできるかということから考えますと、バスの停留所付近の環境等々も、何か地域商業者、或いは関連するような人達で工夫を重ねられる可能性もあるのかなと思って、お話をお伺いしておりました。

商業者としながらも、おいでいただくその時間を楽しくできるということにおいて、今の乗り継ぎの問題も含めて交通環境も無関係ではないということから、一緒にテー

ブルについて、いろいろと考える時間があったらいいなというふうに感想として持ちました。

以上でございます。

●長尾部会長

ありがとうございました。待ち時間をいかに楽しく快適に過ごしていただくか、こういうことに関して、地域の商業者も加わって、いろいろ対応を考えていきたいというご意見をいただけたかと思えます。

●酒井委員

シー・エー・ピーの酒井と申します、よろしくお願いたします。私からは、特に利用者といいますかユーザーの観点から改めて乗り継ぎについては大切な要素だと思えました。

それは主要となる駅周辺部の人とそれ以外の地域の人では、駅そのものの捉え方にも大きなギャップがあると感じておりました、つい、どこへ行こうかという出発地側の人の発想に偏りがちですが、スムーズな乗り継ぎが実現すれば、目的地側の人からその逆の移動意識も高まってくるんじゃないかなと。

乗り継ぎの利便性と快適性がきちんと浸透していれば、互いの行動範囲が広がって、双方向の交流であったり、盛り上がりであったり、満足度の向上に繋がるのではないかなというふうに思っております。

もう一つは、目的地の関係者と連携した地域交通のサービスの双方の需要の掘り起こしとしまして、品川委員の方からお話あった、いろんなMaaSアプリもそうですし、あとロケーションシステムで提供されているサービスも前提になるかと思えます。

駅ですとか移動中に、サイネージやアプリなどで、ある程度ユーザーの嗜好に沿った選定されたサービスの情報ですとか、混雑遅延状況などがリアルタイムで確認できるということが浸透すると、随分心の距離が縮まるのではないかなというふうに思います。楽しければ最高なんですけど、この時間が無駄だとか、つまらないと思わせないことが大事かなと思ひまして、位置情報や興味項目などを事前にごわかっていて、そういうものが活用できれば、より良いのかなと思ひます。

また、最後に目的地の関係者による鉄道駅などの利活用についてなんですけども。これは一過性のものでなくて、常設や定期的な催しの開催などが、リピーターの獲得に繋がるのではないかなと思ひます。よくありますが、例えば産地直売所やアンテナショップ、展示みたいなもの、あとは音楽やダンス、絵画、作品、パフォーマンスなどの発表の場であったり、日常的な練習の場であったり、試食会や体験会やセミナー、教室など、老若男女が集まるような広場、コミュニティスペース、そこに行ったら何か面白いことやってるんじゃないかと思わせるような場所づくり、公民館的な役割と言ってもいいかもしれませんが、それらが固定的であってもいいかもしれませんし、各駅を転々としてリレーイベントなどであっても広範囲にファンをふやすことに

繋がらないかなというふうな想像をしました。

以上です。

●長尾部会長

ありがとうございました。最後の方に目的地側の立場に於いて、従来もいろんなイベント等が開催されて、どちらかといえば一過性で終わっている催事が非常に多かったと思いますけど。そういうものに対して、常設ができる、或いはキャラバンの、或いはリレー方式的につないでいくというような、サービスの魅力のアップというものを提案していただけたかと思います。どうもありがとうございました。

●品川委員

大変参考になります。ご意見伺うことができ本当に良かったです。

楠田委員からのご質問で、交通機関の乗り継ぎ等含めた使い勝手について、ユーザーの方々からご意見をフィードバックする仕組みや考えがあるかということでした。

「my route」にはアンケート機能がございまして、例えばあるデジタルチケットを買われたお客様、ある地域に行かれたお客様、というようにターゲットを絞ってアンケートを取ることができますので、実際利用されたユーザーの方からの使い勝手、改良の要望、フィードバックを受けることはできるようになっております。そういったことも、次のステップとして取り組んでいかなければいけないと思った次第です。

それからプッシュ通知という話を先ほどもしましたが、あるターゲットを絞った方々に、観光情報、イベント情報、また駅での待つ楽しみのようなものをアナウンスするといった機能もありますので、各事業者の皆さんにPRしながら、「my route」にとっては利用者アクセス、DAUの増加につながりますし、交通事業者さんにとっても、目的地の皆さんにとっても、よりサービスの向上、利用の拡大、売上の増大、ということにつながる、まさにウィン・ウィン・ウィンの三方よしの仕組みとして、「my route」をさらにブラッシュアップできればいいのかなと思います。

また「岩瀬おさんぽフリーチケット」が非常にヒットしたということで、同じような形で、目的地の皆さん、また交通事業者の皆さん、そしてこのシステム展開する私どものコラボで、新しいパッケージ商品を開発できないかなと思っておりまして、例えば商店街連盟の皆さんですとか、観光事業者の皆さん、業界団体さんと連携することにより、新たなデジタルチケットやキャンペーンを組成できればと考えております。

「岩瀬おさんぽフリーチケット」は、シー・エー・ピーさんや岩橋の各施設さんと、私どもトヨタグループの若手のアイデアだったので、今後もアイデアを出していただく人の輪を広げられないかと考えております。「my route」の話ばかりになって恐縮ですが、今日伺っていて、たくさんの人のお知恵、お力を借りながら、さらにこのような形での公共交通の利用促進に貢献できたらなと思った次第でありますので、今後ともどうぞよろしく願いいたします。

●長尾部会長

ありがとうございました。「my route」にアンケート機能を付加されているということですので、アンケートの結果等についてもこれから商品化とかサービス化に持ち込むようなヒントがたくさん出てくるかと思っておりますので、分析のほどしっかりお願いできればと思います。

それでは最後に県の立場として中川地域交通政策監も出席されていらっしゃると思いますので、中川政策監からご意見をお伺いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

●中川地域交通政策監

ありがとうございました。

今日はサービス連携ということで、様々な視点からお話をいただきました。まずは事業者さんの方で、ダイヤ等も含めて便利にしていくということが前提として提示された上で、運賃などの一体化に向けての事業者間での連携等も進めていく方向でということで、これは県民の側からの要望もたくさんあると思っておりますし、事業者さんの中での連携も含めて、県や市町村なども一緒に考えながら、そういう便利な交通システムを作っていくということが重要だということが確認されたと思います。

それに加えて今日お話いただきましたのは、「my route」の話ですとか、太田社長からはデータ分析ということが提起されまして、公共交通の利便性向上と、こういったデータ連携或いはITを利用したシステムの普及が相まって、さらに使いやすくなると思っておりますのでその辺りも大変前向きなご議論をいただけて、ありがたかったと思います。

それから観光或いは商業施設等々との連携ですが、目的地側になるところとの連携などのお話もいただきましたので、これらを総合していきますと、かなり利便性も向上していくと思っておりますので、この会議全体でのテーマとしてありますウェルビーイングの向上に向けての交通計画という方向にまた一つ前進するお話をいただけたと思います。

ありがとうございました。

●長尾部会長

どうもありがとうございました。これまで各委員から出たご意見をまとめていただいた部分もあったかと思っております。

以上で各委員の皆様のご意見をお伺いしたところです。予定の時間を30分ぐらい経過していますが、本議会の方に報告いたさなければいけませんので、部会としての取りまとめ案について、ポイントをしばって説明させていただきたいと思っております。

サービス連携高度化の観点から議論を行っていただいたわけですが、地域交通ネットワークサービスの目指すべき姿は、快適に乗り継ぐことを前提とした地域交通ネットワーク全体を、いかに構築するかということが、この部会のポイントになるのではないかと

と思われました。

それを具体的に進めるにあたって、各委員の皆様からいただいた施策に繋がるようなご意見として、大きく二つに大別できるのではないかと考えました。

1つは様々な地域交通サービスを、鉄道駅を中心にいかに繋げるかと。それに対する具体的な施策として、拠点となる鉄道駅での乗り継ぎ環境の整備これをどのように行っていくか。パークアンドライドとかサイネージによる運行情報、鉄道駅で乗り継ぐ、待っているというような感覚ではなくて、拠点の駅で乗り継ぐ時間、空間を楽しく過ごせる。このような整備を具体的にどう行っていくかというご意見が多々あったかと思えます。

2点目として、地域交通サービス間の連携です。これに関しては、ダイヤ調整をいかに行うかということと、もう一つが各サービスの提供されるサービスの高度化、バスの定時性の向上、これをどのように図っていくかと言うことです。特に地域交通サービス間の連携におきましては、事業者によっては乗り継ぎ先を利するだけであって、自社の利益に繋がりにくいという問題もあります。そのためには各事業者の取り組みを見直すだけでは進まないの、基本的な方向等に基づいて自治体の積極的な関与による仕組みを検討していく必要が問われているのではないかというと思えます。二つ目においては、そのような検討ポイントがあったかと思えます。

それからもう1つの方向としてお得感、満足感、楽しい発見を得られるサービスの提供を具体的にどうやっていくか。そのための具体的な方策として、目的地サービスと地域交通サービスの双方向の需要の交流をいかに進められるかということ。

それから4点目として、目的地の関係者による鉄道駅等の利活用、これに関しては各委員からも、多々ご意見を本日の部会においてもいただけたかと思えます。

もう一度整理をしてみますと、地域交通ネットワークサービスの目指すべき姿として、快適に乗り継ぐことができる、こういうようなネットワークの構築がこれから問われていると。

その具体策として、様々な地域交通サービスを鉄道駅にいかにつなげるか。乗り継ぎ環境の整備、それから域交通サービス間の連携と高度化をいかに図るか。

それからもう一方の柱として基本方針に出されています、お得感、満足感、新しい発見を得られるサービスをいかに提供できるかと。

その具体的な策として、目的サービスと地域交通サービスの双方向の需要の掘り起こしが求められている。それから、目的地の関係者による鉄道駅等の利活用をどう図っていくかと、この2つによって、お得感、満足感、新しい発見を得られるサービスを具体的にしていくというポイントが出されたかと思えます。

今日話していただいたご意見を踏まえて、今後のサービス連携高度化部会では、今ポイントとして指摘しました4点の検討ポイントをもとに、具体的な方策、それから関係者間の役割分担、責任分担等を今後、検討していくことになるかと考えております。

以上、今日長時間にわたってご審議いただいた内容、抜けている部分もあるかと思

いますので、私の集約した内容について、ご異議等があれば出していただきたいと思います
と思いますが、全体的にこの内容でよろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

では委員の皆様におかれまして反対意見もないようですので、年度内に開催予定の
第4回全体会議では、地域交通ネットワークの目指すべき姿の整理に向けて、ただ今
のまとめに沿って本日の部会の議論を報告させていただきますので、事務局の方で準
備をお願いしたいと思います。

それでは本日の部会の議事につきましては、以上でございます。皆様のご協力に
より、本日の議事について無事終了することができましたことに感謝を申し上げて、
事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会