

第3回サービス連携高度化部会 議事録

日 時： 令和5年7月26日（水）15：00～16：30

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

皆様、こんにちは。本日、富山県地域交通戦略会議の第3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。

楠田委員には遠方からお越しいただきまして、重ねて御礼申し上げたいと思います。

ご案内の通り、この富山県地域交通戦略会議でありますけど、昨年6月に立ち上げて、2年間で計画を策定するプロセスとなっております。

昨年度いろいろこの部会でも議論を重ね、今年2月に第4回の全体会議を開催し、地域交通ネットワークの目指すべき姿、今日の資料に配付してあると思いますが、それを整理していただいて、一応了承いただいたものとなっております。

今年度ですけども、これまでの様々な議論も踏まえまして、目指すべき姿ですとか目標、いろいろなものを昨年度固めましたので、それを実現するために、このサービス連携高度化部会で申し上げれば、交通機関また目的地が提供するサービスの連携高度化の観点から、具体的な施策、取り組むべき施策について検討を進めたいと思っております。

議員の皆様方には、具体的な施策ということで、いろいろとご提案いただければありがたいと思っておりますし、忌憚のないご意見を賜ればと思っております。本日はよろしくお願いいたします。

3 議事

(1) 地域交通ネットワークの目指すべき姿を実現する施策について

●長尾部会長

部会長を務めております長尾と申します。猛暑の暑い中、ご出席いただきましてありがとうございます。

コロナの感染状況においては最近落ち着いた状況にあるかと思っております。私もマスクを外しての会議や委員会も多くなってきましたので、世の中の経済界においては、コ

コロナ禍前に一步近づいたような状況になりつつあるのではないかと思います。

5月8日以降、皆さんご存知のように感染症の法的な位置付けが、季節性インフルエンザと同じように5類になったところです。それを契機にして、いろいろな活動がまたこれから活発に行われていくのではないかと思います。

本日暑い中お集まりいただき、局長の方からもお話がありましたように、具体論を各委員の皆様いろいろな角度からご意見をいただくこととなりますので、ぜひ活発なご意見をお願いできればと思います。この後は、着席して進行させていただきます。

それでは、これから議事に入りたいと思います。先ほど局長のご挨拶の中でも説明がありましたけれど、これまで富山県の地域交通戦略会議や本部会におきましても、バックキャスト型の計画策定ということで、ゴールの方向性から逆にプロセスを詰めていくというような段取りで議論を行っているところです。

皆様の2年間の討議におかれまして、戦略的な基本的な方針、或いは考え方全般の部分について議論をいただけたと思います。かなり日数が空きましたけど、前回の1月のサービス連携高度化部会におきまして、具体的施策の議論の前提となるポイントを整理していただき、その結果も踏まえ、2月の全体会議において、地域交通ネットワークの目指すべき姿をまとめたところでございます。

本日は冒頭に話しましたように、これまでの議論を踏まえて計画に位置づける具体的な方策について議論を各委員の皆様から積極的にいただくこととなりますので、どうかよろしくお願いたします。

これから議論を進めるに当たりまして、事務局の方から資料を用意していただいておりますので、まず事務局から説明をお願いしたいと思います。

●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明)

(2) 質疑応答・意見交換

●長尾部会長

本日の部会で何を議論するかを今、事務局の方からも説明いただきました。先ほども申しましたように、計画を位置づける具体的な施策等の整理に向けて、各委員の皆様からいろいろな角度からのご意見をこれからいただいきたいと考えております。

特に資料4、施策イメージについて、事務局から最後の方に説明がありましたが、これらの施策イメージについて具体化に向けた検討を進めるべきかどうか、これに関しては進める方向でという考え方の委員の皆様が多いと思います。

2点目としまして、今後検討を進めるにあたって、具体的に何をやっていくかという、具体策に関して幅広い視点からご意見がでるようにこちらとしても期待しております。

また、各施策についての関係者間の役割分担についても何かご意見があれば、ぜひ関連してご意見を出していただければと思っております。

この後1時間程度の時間がございますので、各委員の皆様から忌憚のないご意見をこれから伺いしていきたいと思っております。

全員の方にご意見をお伺いすることになりますので、こちらの方から順次指名させていただきます。目安として1人3分程度の範囲でご意見等をまとめていただければ非常にありがたいです。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄です。よろしくお願いいたします。

今日の会議では、「具体的な」というお話が先ほどから出ているようですので、私からは2つのサービスについてお話させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まずこれまでの会議でもその都度申し上げておりますが、本当に必要とされているサービス、あるいは今後恐らく必要になっていくというサービスを把握して、提供することが大事であるということと、そのサービスは利用者誰もが使いやすいものであって欲しいというふうに思っております。具体的なサービス2つのうちの1つ目になるのですが、最近特に必要性を感じており、今後、大きくなってくると思うサービスは、電車・バスなどを利用する際のキャッシュレス利用、タッチ決済でございます。特にクレジットカードによるタッチ決済、こういったものが必要になると感じております。

これに対応するカードをお持ちの方というのは私の周りでも非常に多いですが、県外からの観光、あるいは海外からのお客様もかなりお持ちであるというふうに思っております。

この3月に国とそして富山県からもご協力いただきまして、乗車時のクレジットカードによるタッチ決済を、弊社のバス、富山空港線に導入しておりますが、そのバス利用者全体に対するタッチ決済の利用率は導入を開始した3月は10%でしたが、4月、5月と両方17%、そして6月は23%というふうに増加傾向にございます。それ以外にも当社の窓口におけるクレジットカードによるキャッシュレス決済は、平成27年度からほとんどの窓口で導入しておりますが、導入当初の27%から毎年利用率は増加して、昨年度はちょうど50%と高まっております。

今後この傾向はさらに増加して、そしてニーズとしても高まると思っております。

このようにクレジットカードによるタッチ決済サービスの普及はこれからも進んでいくものと思っておりますが、一方でなかなかコスト的に事業者だけでの導入は負担も大きく、今後、観光も含めた地域交通の課題として位置付けて、この戦略会議における交通機関利用者の利便性向上とともに、観光分野における観光客、インバウンドの受け入れ環境整備の一環としても考えていかねばならないサービスの1つだと私は思っております。

もう1つは、先ほどから何度もこの資料にも出てきますけれど、運行情報案内サービス、これはやはり必要だと思っております。

これは特別新しいサービスではございませんが、残念ながら、富山県のバスロケーションシステムを今年度から活用するとなっておりますけれど、弊社の鉄道線の駅には設置されておられません。

最近頻発する異常気象によって残念ながらダイヤの正常運行が乱れる場合もよくございます。その状況を把握した上でその後の行動を判断するというお客様も多く、やはりこれはすでにあって当たり前のサービスに近いのではないかと考えております。

今後は鉄道駅をまちづくりの拠点として位置づける沿線の市町村と連携して、主要駅でのデジタルサイネージの設置についても、その拠点化の一環として主体的に考えていただけるように、交通事業者としても沿線の自治体さんに提案して参りたいと思っております。以上でございます。

●長尾部会長

ありがとうございました。

1点目にキャッシュレスのタッチ決済を促進していただきたいということと、2点目としまして資料にも提示されていましたが、運行情報の案内サービスですね。これは乗る人にとって、必要不可欠な情報の位置付けに、現在もうすでになってしまっているというご意見もいただきました。今後のことを考え、デジタルサイネージに関しても、もっと積極的に設置していく必要があるということでした。

お話聞いて思った、思いつきのレベルですが、キャッシュレスの中に、マイナンバーカードを組み入れるという、なかなか難しいレベルかと思いますが、将来的にその辺の連携に関してはどのように新庄さんはお考えでしょうか。

●新庄委員

そこまでは考えていなかったのですが、マイナンバーカードはこの利用以外にもいろいろと影響しますし、そういった部分の課題もしっかり解消されれば、よいと思います。

●川嶋委員

とやま観光推進機構の川嶋です。よろしくお願いたします。

最初にお話したいのは、今年の3月に、2018年以降に3大都市圏から富山県に旅行した経験のある方を対象に交通手段等に関するアンケート調査を行いました。

500名の回答を得たわけですが、その中で、旅行者の交通手段の不満点については、特に困ったとか、不満だったことはなかったという方が63%で、「待ち時間が長かった」、「乗り場やルートがわかりづらかった」、「現金払いしかできなかった」、これが不満点の上位3項目で、それぞれ1割前後でございました。そういう意味から言います

と総じて不満は高くないと考えられますが、先ほど新庄委員からお話あったように、国内旅行者においてもこの現金払いしかできなかったことに対して一定程度の不満があります。

今後、キャッシュレスに慣れたインバウンドの方が、増えることが見込まれますので、外国の方がよく利用される乗り物については、ぜひクレジットのタッチ決済の導入など、キャッシュレス対応をまず優先的に進められればどうかと思っております。

時々金沢で仕事に行くことがあるのですが、欧米の観光客の方がバスでの運賃の支払いで戸惑っていました。運転手さんも対応にすごく苦慮しておりまして、そういう意味ではクレジットカードとか、交通系 IC カードの導入というのは、旅行者の利便性はもちろんですが、運転手の負担軽減にも繋がり、両方にメリットがあると思いますので、この点について新庄委員と全く同感です。

それから今回の議論に関連するのですが、my route アプリの認知や利用経験も聞きました。my route アプリを利用したことがあるのは7.5%、利用したことはないが具体的に知っている方が8.1%、それから何となく知っているが13.8%で、全く知らないというのが70.6%です。

しかし、私の印象としては、意外と利用とか認知されていると感じております。というのは、他の設問で、私どもが力を入れています、黒部宇奈月キャニオンルートのことや、あるいは北陸新幹線の敦賀開業も全く知らないという方が、相当程度います。そういうことを考えますと、普及拡大が進んでいるなど認識しております。品川社長さんのご努力にも敬意を表したいと考えております。

それで、先ほど事務局から説明ありました、my route についての県が発信する観光情報、イベント等の連携、或いはデジタル乗車券、クーポン等の充実については、方向性については賛同したいと思っております。

その上で、気になっているのはいくつかありまして、1点目は旅行者を対象とした、MaaS アプリとして、JR 西日本の「tabiwa」というものがあります。北陸広域が対象ですが、tabiwa の扱いをどう考えるかというのが1点目です。2点目ですが、いろいろと連携することはよいのですが、具体的にどの程度の連携にするのかは、これはやはり関係者間で十分調整する必要があるのではないかと考えております。

それから最後3点目ですが、私の認識ではmy route はどちらかというと、富山県民の利用が多いのではないかとしますので、まずはその利用者というターゲットのニーズに合わせた内容の充実を進められた方がいいのではないかと考えております。簡単ですが以上です。

●長尾部会長

1点目について、もう一度説明いただけますか。

●川嶋委員

MaaS アプリの話ですが、旅行者を対象とした MaaS アプリとして、JR 西日本が提供

している「tabiwa」というアプリがあります。my route についていろいろと議論はされているのですがこの tabiwa はどう扱えばいいのか、どう考えればいいのかというのは、以前から関心があり、また疑問に思っていました。

今は、エリアとして、北陸と瀬戸内で使われています。

●長尾部会長

ありがとうございました。具体的に3点ほど、ご意見をいただきました。

●手崎委員

高岡交通の手崎でございます。よろしくお願ひいたします。

地域交通戦略の策定に向けた具体的な方策ということで、私の方はタクシー事業者として申し上げますと、ネットワークの中の葉っぱの部分、いわゆるファーストワンマイル部分と、ラストワンマイルの部分の移動を担う役割であるということで、大変重要な役割であると思っております。

しかしながら、現在の課題としましては、やはり深刻な担い手不足という状況がございます。コロナ禍の制限が解除され、少しずつ人の流れも戻ってきたというところではありますが、現在のタクシー輸送のピーク時間帯につきましては、どうしても供給力不足というところが一部常態化しておりまして、一般のお客様に大変お待ちいただくというような状況がございます。

それからいわゆる交通不便地域を中心とした地域交通サービスにつきましても、近年の市町村、各地域単位で、協議会を立ち上げるような形で、デマンドタクシーなど、実証運行等が実施されておりますが、そこでも担い手不足、あるいは行政、地域からの継続的な支援がなければ、持続できないというような状況もありますので、少し前置きとしましてタクシー事業者の現状を押さえておきたいと思っております。

その中で今回、目指すべき姿の具体的な方策の1つとしてありました、MaaSの普及促進について、2つほど提案させていただければと思います。

まずタクシーを依頼されるお客様からの問い合わせの中で最も多いものは、行き先までの料金照会、それからタクシーの到着時間の照会ですね。「どこそこまで行きたいのだけど幾らかかるのですか」、それから「今タクシー呼んだらどのくらいで来ますか」と、大体この2つ、昔から変わらないのですが、これが利用者の知りたい欲しい情報になります。

ぜひ今回 my route の中に、タクシーの機能として、この情報を提供できれば、大変利便性が向上しますし、お客様も利用できるというところが一つあります。

もう一つは葉っぱの部分の役割をしっかりと果たすためには、データ連携するための共通のインフラが必要だと思っております。

現在県内のタクシー事業者は47社、計769台の車両が動いているのですが、それぞれ各社のシステムで動いておりますので、例えばアプリ配車が可能な会社もあれば、そうではないという会社もございます。

今までの議論、基本的な方針もありますが、目指すべき最適な MaaS の実現には、こうした各社バラバラの状況では連携データが取れないということになりますので、そういった環境整備に対しての支援というのは不可欠ではないかなと思います。

新たな設備投資につきましても、これも事業者によってはできる事業者とできない事業者がどうしても出てくることになりますので、事業として採算性が確保できて、持続可能な環境を整える必要があると思っております。

今日資料にもありましたように、オープンデータ化や関係者間で共有するために必要なデータ連携基盤の整備に対しては、各自治体からの関与、さらなる事業支援があればと思います。以上でございます。

●長尾部会長

コロナ禍において辞めていかれたドライバーの方が非常に多い業種なので、その意味において人手をこれからどうカバーしていけるかというのは、やはり業界として非常に大きいテーマではないかなと思います。他にもご意見をいただきました。どうもありがとうございました。

●武内委員

いろいろとご説明をお聞きした上で、私の仕事といいますか立場の上からご提案とかお伺いしたいこととして挙げさせていただきたいと思っております。

まずこの地域交通等々を考える上で、私自身の経験からいたしましても、普段自分が使っているサービスとの比較は必ずあると思っております。

例えば、出張で東京、あるいは京都の方に行くのですが、アプリで配車できるタクシー及び乗り合いのウーバーみたいなサービスを使っていたり、あるいは乗り換えについてもどういう乗り換えでどうするのかというアプリを使うことがありますけど、それぞれ例えば旅行される方もそうだと思うのですが、普段使っているアプリやサービスとの比較から地方性を差し引いて、いろいろ考えるのだろうと思うのですが、そういうものと比較して、利便性が高いとか低いということを、何となく判断されているのかと思います。

富山の中の状況をからいきますと、もう少しサービスを、地域と協業をすることでサービスを上げられるものはいくつかあると思っております。先ほどの話の中にありました拠点となる駅においての、各駅のポテンシャルを上げていくということはあると思うのですが、前回や前々回のお話で私も割と大きな鉄道の駅をイメージしていたのですが、よくよく考えますと富山でいきますと、バスを使用することが非常に多いなと思います。バスを利用する時にバスの停留所は、割とぼつんと停留所だけが存在しているというケースが多く、これだけ日中暑いとか、あるいは冬場、非常に雪が降って大変だというときに、車で通っていると、待合の方の不便さといいますか、大変さみたいなものが目につく部分があります。

バス停を見ていると、私が見ている限りにおいては、そのバス停の近くの企業さ

んと連携しながら、そのバス停をしっかりと施設を整備していらっしゃるようなところも目についたりしますし、今日のニュースを見ている、東京でこの暑さのため、信号の付近にある企業さんが玄関を開放して、信号待ちをできるようにしていらっしゃるものがあつたりしますので、県と地域ということの役割分担になると思うのですが、例えばバスの停留所1つ見ても、そのうち地域の自治振興会みたいな方と、あるいはその近辺の企業、行政等が連携することで、先ほど事例にも挙がっていましたがデジタルサイネージのようなものは、提供していただければよいのかなと思います。

それをもとに、その地域の駅を中心とした、そこが1つのミーティングポイントとして、待っていらっしゃる方とその地域の方、あるいは交通事業者との1つの結節点みたいなものの考え方をしますと、大きな拠点駅だけではなく、それぞれ小さな単位での停留所みたいなものを1つとっても、いろいろな可能性もありますし、利用される方にとりましても、先ほどありました待合時間の遅延が最大3分～5分ぐらいしか我慢できないということから考えても、その待合の時間を有効に利活用できるというような、そういうことをもう少し具体的に進めていける可能性があるのではないかと思います。

それに向けてサービスを提供する側の我々としましても、少し大げさですが、ビジネスチャンスに繋がる部分もあるかもしれませんし、利用される方がストレスに感じる部分が、逆にそうでなくなれば、公共交通の利用につきましても、もう少し前向きに考えられる部分があるのではないかなと思います。

どうしても自家用車で自由に回ることと比較してしまったりとか、あるいは接続の部分だったり乗り換えだったり、本数の少なさみたいなところばかり目が行くのですが、それが何か価値観が変わることによって、もう少し公共交通の方に、インバウンドや出張でいらっしゃる方だけではなくて日常使いをする上においても、可能性が広がるのかなというふうには思っています。

最後に1つだけ、これも普段周りで関わる方を見ておきますと、公共交通を使われるのがやはり一番多いのは学生さんと、病院に行かれたりする高齢の方が多いと思うのです。この方は主に行き先が割と大きな病院ということが多く見受けられると思うのですが、学生さんたちは、特に今日も新聞で発表がありましたが、武道館がいわゆる郊外にできるという話でした。県総合運動センターだとか郊外のスポーツ施設に、普段から練習や大会に行くというのがありますが、そこに対してはどうしても公共交通の利便性が悪いという言い方はあれなのですが、本数の少なさだとか、移動距離の長さがあり、父兄の方が車で送り迎えをしないと、成り立たないというのが結構見受けられる気がしています。

ひどい事例からいきますと、それがやはり成り立たないため子供さんが部活動を諦めざるを得ないという事例も聞いたりしますので、普段、公共交通をよく利用する方たちに対して、サービスをどのように高度化できるのかについては、もう少し議論が要するという思いで見えておりました。

私もこの立場を与えられて、割とそういうところに目が行くようになったから気づ

けたことがあるかも知れませんが、普段から公共交通を利用される方の利便性をまず上げていくことも1つの課題になると思いました。以上でございます。

●長尾部会長

ありがとうございました。

私は富山高専の近くのバス停を、時々利用しているが、今日のように猛暑の日とか、本当どこで待っていればよいかわからないような状況で、また雨とか風の強い日にどこでバスを待ったらよいのか、停留所だけは立派なものがあるのですが、そこで待機をするお客さんにとって、待ち時間をどのように快適に過ごせるかという配慮がどこの停留所においても、今はされていないのではないかと思います。

今、例をお出しになった企業との連携で、そういう施設を作ってくれているところもあるかと思います。そのようなことが社会的に連携して、待つ人達においても快適にバスを待てる状況がこれから積み重なってくればよいかと、意見をお聞きし思いました。どうもありがとうございました。

●酒井委員

シー・エー・ピーの酒井ですよろしくお願いいたします。

私も特に夜の会食の際はバスをよく使いますので、皆さんの意見には賛成です。

私からは県民を巻き込んだ取り組みによる地域交通の利用増とサービスレベルの向上の好循環に向けた県民の理解醸成という点について、少し述べさせていただきたいと思えます。

私自身が、県内情報サービスの提供を生業としておりまして、その立場から考えたときに、県民の理解を醸成する、深めていくためには、一過性ではなく、情報発信を繰り返し重ねること、もう1つは一方的ではなく、双方向のコミュニケーションが続けられることが必要であると考えています。

サービスなりをアピールし、アピール面ではインパクトや内容も大切ですが、理解の醸成という面では、情報発信やコミュニケーションの場所が非常に重要ではないかと思います。それは、せっかく発信する情報を散漫にしたり、錯乱させたりしないということ、要は日常的に目に触れる機会を増やして効果を感じてもらうためです。

そういう意味では、様々なメディアを使ったり、アプローチ方法を試したりするよりも、県民といたしましうか、ユーザーといたしましうか、サービス受給者との重要な接点である、ロケーションシステムや MaaS アプリのさらなる周知や利用促進、有効活用、連携充実が効果的ではないかと思います。

足りないところを補い合ったり、重複するところは一元化したりするなどして、便利さ、快適さ、お得さなどを感じてもらえれば、理解の醸成とともに、利用促進にも繋がるのではないかと考えます。私からは以上です。

●長尾部会長

県民の理解促進、また県民の理解者を増やしていくためのご意見をいただきましたかと思ひます。どうもありがとうございます。

●楠田委員

私からは少しだけ辛口でご意見させていただきたいなと思ひています。たくさんお話ししたいことがあるので少し早口になります。

まずは、外国人観光客に対する交通系 IC カード以外のタッチ決済の活用のお話が出てきたかと思ひのですが、これに関しては少し長期的に対応していった方がよいかと思ひていまして、私もタッチ決済が結構好きで、非常に使いやすいためやみつきになりそうですけれども、今交通系 IC カードを入れられたり、更新のため今後端末を購入したり、my route を入れていかないといけなことを考えると、タッチ決済でやると全然違う別路線の話をしてしまいかねないので、今から言うと個人の ID を管理して統合していく動きがあるかと思ひのですがまたバラバラのことをすると、データが取れなくなることがあるので、そこをしっかりと設計しながら入れていかないと、短期的にはいいかもしれないが長期的に入れると変わってくるというところは、よく念頭において入れられるといいかなと思ひました。

続きまして、タクシーの担い手不足について、デジタル関係なのですが、私もタクシーの協会も取材するのですが非常に担い手不足で、そもそも経営難で非常に厳しい状況にあって、今 1 社のみでは結構対応ができません。公的なお金も結構入れながら、業界全体で地域の中で連携しながらやっていく必要があります。とはいえ、一方で高齢者の方が増えてきたり、観光客の方が増えてきたり、また子供さん、いろんなところで送迎を誰かが担っていく必要があるので、ここはしっかりと対応されて、公的なところでもデジタルの機器を導入し、共同でのデジタル化を、業務効率の部分でもしっかりとサポートし、データ連携のところでも入れていく必要があると思ひております。

続きまして、観光の話が今回コロナ明けでたくさん出てきましたが、公共交通はやはり何とんでも日常がベースだと思ひますので、高齢の方、学校への通学、部活に行く、塾に行くというところで送迎がまた増えていきますので、そこのお困りになっている方のデータをしっかりと把握して、個人情報の問題はありますけれども、子供のことで困っている方はどこにお住まいで、場所がわかればそこにサービスを届けるとか、設計ができるような時代に今後なってくるかと思ひます。まだまだできてないですが、免許を持っていなくて運転ができない方は 1 人で暮らしていたら本当に困ってらっしゃることがわかっているなので、どこに住まわられていて、どうサービスを届けていくかということにデータを使っただきたい。

あと、学校の統廃合が、交通以前にその町が存続するかのようなどころがあるかと思ひるので、しっかりとその交通をご議論いただくように、教育分野の方とお話しただけならと思ひております。交通分野の方はよくご存知ですけども、教育分野の方はそこまで学校の校内だけのことになりがちなため、一体的にまちをどうしていくかというのを、活性化の視点で考えていただきたいと思ひています。

最後に、サービス連携高度化部会とは何かということですが、これを分解すると、事業連携や情報提供やコミュニケーションや決済のデジタル化に加え、交通計画を立てていく時の高度化というふうにもいろいろな分解ができると思うのですが、その全体設計とロードマップを描かないと、バラバラと出てきている、こんなことがしたいです、して欲しいです、という要望だけが挙げられる感じがしてしまふ。

今聞いている感じも、専門的なご知見のある方で、さらにデジタルに長けた方のこんなことが今後できるということも描きながら、地域内の交通の連携、地域の中の他のサービスの連携、他の地域と海外とのアプリの連携など、1つの地域だけで完結してしまうと、また違う連携を忘れがちで、他の地域へ行ったら使えないことがたくさん出てくることもあるため、そのデータの連携はそれぞれの基盤で連携できないこともありますので、他の地域の動向も見ながら作っていく必要があると思っています。

最近、JR西日本さんの方では、先ほどありましたけども、アプリを作るだけではなくて、IDの連携、会社の中での連携、お買い物や交通、新幹線の予約も一元化しているという流れもあるなど、関西 MaaS という形で、いろいろな鉄道、各社との連携をしながら、データ連携基盤を作っているようにされていますので、そこでの連携をどうしていくかも、会社の組織としてデータの連携も考えていく必要があるかなと思っています。

繰り返しになりますが全体設計ロードマップも、あるべき姿から my route さんの今後の進化のためにも描いていき、この地域、デジタルでどういうふうに活性化していくかを考えて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。

この部会自体が連携高度化という大きなテーマを持っているわけですが、今まで各委員の皆様からいただいた具体的な方向性、事業案を全体的にどういうふうに連携設計していくことができるかという、最終ゴールをあらかじめ位置付けて、今後、連携高度化を進めていかなければいけないというご意見を最後にいただけたと思います。

●品川委員

my route を推進している立場から、今までの皆様方からも大変貴重なご意見や、参考にさせていただくべき情報をいただきましたので、思うところのまとめも兼ねて、今後の my route の方向性も含めてお話させていただければと思います。

まず、運営している立場として申し上げますと my route は手段でございます、目的は、本日の資料2にあります、「人の往来は、人や地域間の交流を生み、地域に活力をもたらし、ウェルビーイングの向上につながる」ということだと思っています。要するに移動を活発にし、賑わいを作り、経済を活性化させ、そして、ウェルビーイングの利便性、快適性を県民、地域の皆さん、また観光客、インバウンドの皆さんにご提供することかと思っています。

その手段としての my route に 2 つの課題があると、今日お話を伺って思いまして、1 つは、今まで以上の機能の向上であるとか、サービスの高度化であるとか、my route 自身が発展していく必要性、そして、もう 1 点が my route 以外の様々なサービス、また各事業者さんの運営システムといかに連携を図っていくかと、楠田さんのお話聞いて、サービス高度化、連携強化ということが my route もそのまま課題、当社の取り組みテーマなのかと思った次第でございます。

my route のさらなるサービスの高度化という意味では、冒頭にご説明いただいた資料にもありましたけれども、いろいろな新しいサービスを地域の皆様と連携しながら進めていくことだと思っています。

既存のチケットをさらに魅力あるものにしていく、また新しいデジタルチケットを作っていくことでもあるかと思えますし、また、例えば、今日、川嶋さんおられますが資料で説明のあった、県や様々な観光関連団体さんが運営される、情報発信サイトと密接に連携をとりまして、my route を活用した移動の目的地、ないしは移動したいとさせていただくインセンティブを、単独ではなくて様々な情報発信をされている方々と連携をして、システムのリンクを張って、情報連携をとって、進めていくことも必要だと感じました。

また、武内さんから先ほど待ち時間の利便性という話もありましたけども、そういう地域の商工業団体の皆さん、また駅やターミナルを運営される皆さん、また先ほど富山中部高校の話もありましたが、実は富山北部高校の生徒会さんから、スタンプラリーの提案を富山市のまちめぐりとやまというイベントを通していただきまして、今その企画を練っているところです。そういった、いろいろな県内の主体の皆さんとアイデアを出し合いながら、賑わいづくり、また移動の活性化に向けた取り組みもしていく必要があると思っています。

資料にありましたけども、my route としましては日常使いの向上ということ在今年の大きなテーマに掲げておりまして、1 日当たりのアクセスであるとか、実際 my route を使って、バスのロケーション情報であるとか、行き先の検索であるとかを皆さんにどのぐらいヘビーに使っていただけるかを、目指して努力しておりますし、先ほど川嶋さんの話でも、まだ知らない方が 70% いらっしゃるということなので、まだまだ伸びしろ大ということで取り組んで参りたいと思っています。

また、先般はダイバーシティ&インクルージョンと申しますか、例えばハンディキャップを負われた方々や、カーボンニュートラルやいろいろなエシカルな取り組みをされている皆さんからも、交通 MaaS に対するご期待をいただくこともありまして、そういった行事やイベントへのサービス提供ということも、行って参りたいと思えますし、またクレジットカード決済の話が出ましたけど、クレジットカードをお持ちでない学生の皆さんにも使っていただくように、デポジットをしてもらい、そこからコードを発行して、デジタルチケットを使えるようにすることも学生団体から要望があり、取り組もうと思っています。

また先ほど、とほ活アプリの話もありました。そういう昨今の健康ブーム、また医

療費削減通じた社会貢献という意味からも、公共交通を利用して健康増進にというテーマもあるかと思っておりますので、そういったことにも幅を広げていきたいと思っております。

商業の活性化という意味でも、my route 独自の新しい機能としまして、例えばアプリを開けば近隣のイベントや、商店の情報をポップアップで表示するなど、有料サービスとして新規に提供することも考えております。

まちの賑わいづくり、経済の活性化、地域のウェルビーイング向上という目的に沿った my route の向上を、今日伺った様々なご意見、情報を基に進めて参りたいと思っております。

また2点目の他サービスとの連携強化につきましても、先ほど tabiwa さんの話やタクシーアプリの話もありましたが、それぞれサービスの高度化を進めておられる中で my route とどのように連携されていくかは、私の一存では決まらない、もっと大きなところの意思決定になるのではないかと思います。例えば JR 西日本さんの tabiwa と my route の関係という意味では、決して競合するものとか別々に独立していくものではなくて、同じスマホ上のアプリでありますので、両方見ていただくとか、ないしはそれぞれ得意分野があって、JR 西日本さんの tabiwa は鉄道で移動されて、移動先の観光向けの MaaS でいらっしゃるし、我々の my route はまさに地域 MaaS でありますので、地域の中の移動アプリであります。

今も JR 西日本さんとはデジタルチケットのお出かけフリーチケット、同じ商品を共用しております。端末が別という使いにくいのですが、同じスマホ上のアプリですから両方ダウンロードいただいて、協働で進められるサービスを連携していくことかと思っておりますし、それぞれ運営主体が広域ネットワーク、私も my route を地鉄さんとやっておりますけども地域のネットワークということで、お互い得意分野を生かした商品を作って連携していく進め方もあるのかと思っております。

またタクシーについても、現在富山県内では GO が一部タクシー会社で使えるということですが、東京だと S.RIDE とかいろんなアプリがあります。my route はそれこそレンタカーでいえば、トヨタレンタカー、TOYOTA SHARE とともに連携しております。

むしろこのスマホ上のアプリという特性を活かして、サービスは別だけれども連携している、繋がっていることがまさに IT の中で可能になっておりますので、my route 自身で実装する方法もありますが、そういった他のアプリとどんどん連携を進めて、まさにワンストップシームレスなプラットフォーム、ポータル、入口をつくっていくという元々のコンセプトの中で、取り込んだ方がよりユーザーの利便性があるものはトヨタ自動車にも働きかけたいと思っておりますが、そういった形でまずはやはり利用される方を増やしていく。先ほど紹介もありましたけどユーザーアンケートを頻繁にとっていきたいと思っておりますし、そういったユーザーの声や今日皆様から伺ったようなお話を基にさらに高度化、連携強化をしていくことかと思っております。

my route が将来的に社会的プラットフォームになれるかはわからないのですが、

1つのモデルケースといたしますか、ベンチマークになることを目指して、サービスなどの連携強化を進めたいと思います。

最後にもう1点、やはり移動の情報が実はデータベースとして取れておまして、前回の委員会でも発表させていただきましたが、そういった情報を個人情報保護の範囲内で有効に活用して、トラフィックデータからしか得られない、気づかなかった新しいサービスなど人々の動きを、新しいビジネスチャンスやサービスにつなげていくということにも取り組んで参りたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。以上です。

●長尾部会長

ありがとうございました。

お話を聞いていて、日常使いの向上ということを具体的に展開していくには、やはり使用してもらおう動機というか、そのためには、紹介のありました健康アプリなど、我々一人ひとりにとって生活に関連するようなアプリの開発をするとともに、そういうアプリが増えてくれば、また利用客も自然に多くなり、認知率も自然に高まっていく段階へ行くのではないかと感じました。

特に my route に関しましては、いかに使ってもらい、認知率をどう高めていくかという、2つの変数というのは同時並行的に考えていくことも必要ではないかと、今ご意見聞いていて思いました。

全員の委員の皆さんにご意見をいただきました。それぞれの委員の立場で専門的な意見も出てきました。事務局の方で今日いただいた意見を整理していただいて、具体的な方向へこの後繋いでいければと思っております。わかりやすい説明を各委員の皆様からいただき、聞いておられて納得できる部分が多かったのではないかと思います。

今後はやはり県民をどう巻き込んでいくかという部分で、高校生たちもいろんな企画をして、最後にレポートにまとめて、富山中部高校の生徒さんたちがやってくれるとか、いろいろな業者との連携。特に私自身観光にも興味を持っている部分があるのですが、やはりこれからの人の移動を考えると、県外からの観光客、外国人の観光客、が今後増えていくと思っておりますので、そういう人たちのために、ここで出された具体的な考え、意見が早く実現できていけばと思っております。

特に事務局にお願いしたいのは、運用面でいろいろな会合でいろいろな人から意見が出されるが、やはり県民の意識を醸成して巻き込んでいくということになれば、委員の皆さんがおっしゃった意見あるいは県民が提案した意見、こういうものがいち早くやはり実現化されて、自分たちの提案した意見が具体的に事業として展開していると。意見をもらったままではなく、その実現を早く見えるようにしていくことも、県民をしっかり巻き込んでいく一つの方法論にもなると思っておりますので、なるべく実現性が高いものに対しては、早急に行動に移していただけるように、今後、配慮していただけないかと思います。各委員の皆さんの非常に貴重なご意見等をいただきましたので、ぜひ成果や行動に、いち早く予算対応するなど、方法論や、やり方等を検討して

進めていただくことで最後にいいものができればと思います。

皆さんの意見聞いていて、言い忘れたとか、付け加えておきたいことがありましたら、挙手の上、お願いしたいのですが、いかがですか。最後に、何かございませんでしょうか。それぞれの立場でいろいろな角度から今日ご意見をいただきましたと思います。これを次の4回目の部会にまたつなげ、また、全体の地域交通戦略会議におきましても、今日いただいた意見をまとめて報告をさせていただきたいと思います。

(委員から異議なし)

時間になりましたので私の進行の運営に関しては、以上で終了にさせていただきます。

4 閉会

●田中交通政策局長

今日はそれぞれの委員各位の立場で実体験に基づいた具体的な施策に繋がるご意見、ご提案をいただいたと思っております。

一方で、楠田委員からも話がありましたが、今後の連携高度化の検討の留意点も明確にし、引き続き検討していただきたいという話もいただきました。

最後には部会長からもお話ありましたが、県民を巻き込む方法、より早く具体化するご提案もいただきましたので、本当に幅広く今日はいろいろな視点でご意見をいただいて本当にありがとうございました。

計画を今年度作るわけですが、今日は本日第3回目でしたが、よりよいものとするために我々も今日いただいた意見を、できるだけうまく形づくりに持って行って参ります。今日で終わりではありませんので、引き続き継続していろんな角度から、さらに突っ込んだご意見をいただきたいと思いますと思っております。引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。本日はどうもありがとうございました。