

駅等における公共交通情報提供の拡大事例研究と既存の公共交通を十分に活用した MaaS 等新サービスとの連携に関する考察

土屋樹一¹・西田純二²・市岡 隆³・吉田龍一⁴

¹非会員，株式会社JR西日本コミュニケーションズ（〒530-0003大阪市北区堂島1-6-20 堂島アパホテル8階）

E-mail: k-tsuchiya@jcomm.co.jp

²フェロー会員，京都大学経営管理大学院経営研究センター（〒606-8501京都市左京区吉田本町）

E-mail: nishida@jriss.jp

³会員，株式会社社会システム総合研究所（〒550-0002大阪市西区江戸堀1丁目22-4 肥後橋イシカワビル503）

E-mail: ichioka@jriss.jp

⁴非会員，株式会社社会システム総合研究所（〒550-0002大阪市西区江戸堀1丁目22-4 肥後橋イシカワビル503）

E-mail: ryu@jriss.jp

昨今あらゆるモビリティ等を同一プラットフォーム上に集約し、人々の様々な移動ニーズに応えようとするMaaSのサービス展開が交通事業者を中心に活発に実践されている。このようなサービスの導入により、単なる移動促進だけでなく、レジャーやお出かけ需要の誘発にも結びつきつつある。しかしながら事業者によってはバス等の公共交通があるにも関わらずレンタカーやタクシー利用を前提とした情報提供を行っている事例もあり、特に駅からのアクセス交通の利用促進に十分貢献できていない事例も散見される。

現在駅において継続的に設置を拡大しているタッチパネル式デジタルサイネージを活用した公共交通情報や多言語情報の提供だけでなく、普及が進んでいるバスロケーションシステムデータを活用した、デジタルサイネージ等によるバス接近情報提供の拡大も進めている。公共交通のさらなる利用促進のためには、この取り組みを継続し、集約情報をMaaS等のプラットフォーム上に載せていくことが、無駄も少なく公共交通の維持活用に貢献できる取り組みであると確信している。本論文では特にデジタル媒体を効果的に活用した国内外の公共交通情報提供事例を紹介し、効果的な事例に関する研究を行う。これらを踏まえ、発表者らが携わっているバスロケーション情報の活用可能性も考慮しながら、既存の公共交通情報を十分に活用したMaaS等新サービスとの連携に関する考察を行う。

Key Words :PublicTransport Policy,Station,Information Service, Regional Activation ,Digital Signage,Mobility as a Service

1. はじめに

来年の東京オリンピック・パラリンピック開催を見据え、訪日外国人等のスムーズなナビゲーション等に照準を合わせたインフラの整備が、ハード・ソフト共に進んでいる。また2025年の大阪万博の開催も決定し、東京だけでなく関西においても、様々な開発案件が勢いを増している。

筆者の所属する(株)JR西日本コミュニケーションズ（以下当社と表記）が関係するデジタルサイネージ業界にお

いても、昨年までは東京を主体とした取り組みが目立っていたのに対し、民営化された大阪メトロの積極的な媒体開発等により、関西エリアも注目されるようになってきた。本年4月に発表された「Osaka Metro Group 2018－2025年度 中期経営計画」¹⁾によれば、拠点駅や万博最寄りとなる夢洲地区における大規模開発が打ち出されており、一部の奇抜な計画については8月に見直しを行っているものの、御堂筋線梅田駅を「インフォメーションターミナル」のコンセプトのもと、日本最大級のパノラマビジョンをメインに設置する計画等が進行している。

(図-1)



図-1 梅田駅「インフォメーションターミナル」

デジタルサイネージ関連以外にも中期経営計画ではデジタルマーケティングプラットフォームの構築や最先端技術を活用した新しい交通サービスの在り方検討等、デジタル技術を活用した情報提供やモビリティの実現を視野に入れた計画が満載されている。大阪メトロがこの計画を推進することを契機に、他の鉄道事業者や付帯サービスを提供する事業者との連携も期待できるため、関西の交通を中心としたデジタル技術を活用したサービスレベルが向上することが想定される。当社においてもこの流れに合わせ、新しいサービスの提供や媒体開発、MaaSにつながる施策の構築の検討を進めているところである。

本研究では当社がJR西日本各駅に設置しているデジタルサイネージを活用した継続してブラッシュアップに努めている公共交通情報の最新の提供事例や他社の取り組みおよび共同研究者が取り組んでいる施策でメディア連携することにより無駄なく公共交通情報を提供できる可能性のある事例を例示し、効果的な今後の活用可能性について考察する。さらに最近Wi-Fi等の技術を用いてバスの走行位置を測位し、その情報を地図上にプロットしバス運行情報を利用者にサービスする低コストのサービスを提供する取り組みも行われているため、この情報のさらなる利活用の可能性についても検証する。

これらの取り組みを集約・拡大し、一つのプラットフォームで提供することは、MaaSの取り組みに他ならない。この観点で、公共交通事業者のグループ会社である当社として、今後どのようにMaaSに取り組んでいくべきかについても最終的に考察することとしたい。

2. JR西日本の駅における公共交通情報の提供事例と他社の注目すべき取り組み状況

(1) JR西日本の駅における公共交通情報の提供事例

当社は共同研究者と共同でタッチパネル式デジタルサ

イネージを開発し、2012年1月にJR京線茨木駅に初めて設置した。以後設置を拡大し、2019年3月末現在で65駅91台の設置規模となっている。

このデジタルサイネージは、利用者のタッチボタン操作により、利用者が必要とする情報が表示できることと、表示データベースを基本的にWEBと共用しているため、設置駅の特性にあわせたコンテンツも容易に表示できることが特徴である。基本情報としてJRの時刻表、駅構内図、路線図、周辺地図、列車運行情報を表示しており、周辺地図と列車運行情報は多言語（英語、中国語繁体字、中国語簡体字、韓国語）での情報提供も行っている。利用者がタッチパネルを操作していない時間帯には、駅の特長や広告を出稿しているクライアントのニーズに基づいた情報を表示しており、提供する情報の種類により4種類に分類している。（図-2）



図-2 タッチパネル式DSの種類

上記のうち、交通情報タイプが公共交通利用促進に直接的に寄与するタイプである。このタイプについては、黒部宇奈月温泉駅（富山地方鉄道・接続バス時刻表）、姫路駅（バスロケーション情報）、栗東・手原駅（コミュニティバス時刻表）、草津駅（バス時刻表）、三ノ宮駅（地下鉄時刻表）、新神戸駅（地下鉄時刻表）、倉敷駅（水島臨海鉄道・バス時刻表）、広島駅（バスロケーション情報）が該当する。2018年度は倉敷駅についてタッチパネル式デジタルサイネージを新設し、情報提供を開始した。もともと駅構内に水島臨海鉄道とバスの時刻表を専用で表示するデジタルサイネージを設置していたが、この機器の老朽化により、新たに当社のタッチパネル式デジタルサイネージに置き換え、交通情報を収容したものである。（図-3）



図-3 倉敷駅での水鉄・バス時刻表表示

このタッチパネル式デジタルサイネージの特徴として、利用者のタッチボタンの操作実績データを取得することが可能なことも挙げられる。リアルなバス接近情報等、本格的にバス情報を提供している姫路駅、倉敷駅、広島駅における一日平均操作実績は以下のとおりである。(図-4)

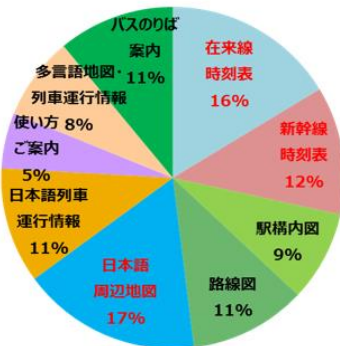
広島駅
1日平均 365 件【平日 290件、土休日 521件】
※4台合計の実績



赤太字は操作実績上位3位を示す

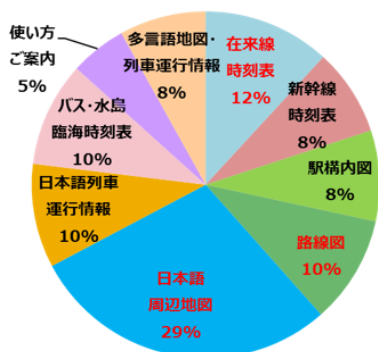
図-4 タッチパネル式DS 一日平均操作実績
(調査期間：姫路駅・広島駅
2018/4/ 1～2019/3/31
倉敷駅 2018/12/ 18～2019/3/31)

姫路駅
1日平均 190 件【平日 150件、土休日 273件】
※2台合計の実績



赤太字は操作実績上位3位を示す

倉敷駅
1日平均 60 件【平日 53件、土休日 74件】



赤太字は操作実績上位3位を示す

基本的に鉄道の時刻表と日本語周辺地図の検索需要が各駅とも高いため、バス情報の検索シェアはいずれの駅も検索上位3位以内には入っていないが、各駅とも10%前後のシェアを占めており、一定の需要があることがわかる。各駅とも平日よりも休日の検索件数が多いことから、普段利用のない利用者に対する情報提供に貢献していると考えられる。以上の結果から、駅の利用者が必要とする情報を1ヶ所に集約し提供することは効果的であり、このようなサービス提供に様々な情報を一つの機器で表示できるタッチパネル式デジタルサイネージが役割機能を果たしているということがわかる。

当社が設置した機器以外を活用した公共交通情報の提供事例としては、「えきバスびじょん。」が代表的である。²⁾これは設置駅の自治体等からの支援を受けながら運用しているデジタルサイネージで、共同研究者でもある株式会社システム総合研究所が開発・運営しているものである。現在は阪神間を中心にJR西日本、阪神電鉄、神戸市交通局の主要駅に設置されており、JR西日本の駅では伊丹駅、朝霧駅、明石駅、西明石駅、大久保駅に設置されている。明石市エリアでの設置が集中しているのは、明石市が市域の公共交通利用促進を目的に精力的に設置を進めている結果であり、明石市内設置のビジョンについては「あかしiびじょん。」と呼称されている。このサービスはデジタルサイネージで表示する情報と、「えきバスねっと。」と呼称しているWEB・スマートフォン向けの情報を1台のサーバーを活用して提供できるように設計されている。また画面設計の際に、駅のバス発車時刻が順に表示される部分と、バス路線が表示される部分、乗り場案内が表示される部分等を、それぞれ個別の

スマートフォン画面としてサービスするだけでなく、デジタルサイネージの画面をスマートフォンに自動適合するような考慮が最初からなされていた。よって「えきバスびじょん。」の設置駅については必ず「えきバスねっと。」の情報も利用者に提供されるということになった。2008年に伊丹駅にはじめて「えきバスびじょん。」が設置された際から確立しているサービスであるため、当初からMaaSを意識して構築されているサービスと評しても過言ではないと考えられる。(図-5)



図-5 「あかしびじょん。」(JR朝霧駅)

このビジョンを活用した情報提供についても将来的にはデジタルサイネージの老朽化も想定されるため、他の情報提供サービスとの融合を検討しなければならなくなる場面も想定される。その際には当社が管理するタッチパネル式デジタルサイネージへの当該情報の収容も選択肢の一つであると考えられる。

上記の2サービス以外にも単発で設置され公共交通の情報提供を行っているデジタルサイネージが数か所存在するが、組織的な設置拡大には至っていない。よって今後の情報提供の拡大を検討するうえでは、上記2サービスを念頭に入れておけばよいと現時点では認識している。

(2) 他社の注目すべき取り組み事例

最近最も鉄道駅に数多く設置されているのは、東京都交通局の都バス案内用デジタルサイネージである。これは都営地下鉄の主要駅に2017年4月から順次設置が進んでいるもので、東京2020大会までに、主要な駅改札口や駅前広場を中心に、20基程度を設置するとプレスリリースされている。³⁾ (図-6)



図-6 都バス案内用デジタルサイネージ(門前仲町駅)

このデジタルサイネージではリアルな都営バスの運行情報、時刻表、乗り場案内、路線・系統図の情報が提供されている。横長の画面で、それぞれの情報が見やすく表示されている。しかしながら東京においては東京メトロ・都営地下鉄の2運営主体があるにも関わらず、東京都交通局の駅のみの設置で推移している点、東京都区内周辺エリアでは都営バス以外の運行路線があるにも関わらず、都営バスのみ情報提供に留まっている点が現状の課題である。後者についてはすでに複数事業者のバスロケーション情報を提供している事例も増えているため、今後ソフト面の改修等で改善されることを期待したい。

一方でこのような組織的な公共交通情報提供システムの構築には相当の費用が必要であり、地方の赤字路線を多く抱える事業者等は導入に踏み切れないという話もよく耳にする。このような現状を踏まえ、コストを低減したバス情報提供システムの開発も進んでいる。ここでは共同研究者が開発し実用化されているシステムを紹介する。(図-7)



図-7 高知西南交通バス情報提供デジタルサイネージ

これは高知西南交通が導入したデジタルサイネージである。2018年に高知西南交通・高知高陵交通・高知東部交通の3バス事業者は、高知県の支援のもとで、バスの位置情報を利用者に伝えるバスロケーションシステム「高知バスロケ」を導入した。システムについてはバス

に搭載されたスマートフォンのGPS情報を利用し、ユーザーはWEBサイトにアクセスするだけで各社のバスの位置が分かる、非常にシンプルなシステムを採用し、導入コストの低減を実現している。また表示ディスプレイについても、専用筐体を必要とするような大掛かりなものでは設置の際高額な投資が必要であるため、市販のテレビに小型のPCを組み合わせることで、コストを削減している。このコスト削減効果もあり、複数個所へのディスプレイの設置を実現している。⁴⁾このような低コストなシステムであっても、WEBとセットというMaaSの情報提供に必要な要件は満たしている。次章でMaaSを利用シーンのタイプ別に分類し今後の取り組むべき方向性を考察していくが、特に地方の公共交通情報等の効果的な提供ツールとして、水平展開が望まれるモデルであると考えられる。

3. MaaSへの施策展開に向けた方向性の整理

(1) 日本におけるMaaSに関する取り組み状況

MaaSとは「サービスとして提供される移動」を指す言葉である。車を所有せず、使いたいときだけ使うカーシェアリング、バス、タクシー、鉄道、航空機など複数の移動サービスを統合的に検索・予約・決済できるサービスを一元的に整備することを目指して、近年日本でも盛んに検討が進んでいる。MaaSの先進事例としてフィンランドのヘルシンキ市の取り組みが有名である。「Whim」というサービスであり、公共交通機関のほか、タクシー、自転車や自動車のシェアリングサービスなどさまざまな企業が参加し、アプリで行き先を検索して経路を選んだら、複数の移動手段の予約や支払いをまとめて済ませることができるサービスである。このサービスが成功事例になっている背景には国がMaaSの利用を促進する法律まで制定し、民間タクシーの参入障壁の緩和やUberの解禁等を実施していることがあり、様々な公共交通サービスに関する規制が存在している日本においてはこのサービスがそのまま普及するとは考えられない。このことから日本ならではのMaaSサービスが構築される必要があることがわかる。

日本においても国土交通省が主体となり、サービス普及に向けた取り組みは始まっている。2018年に有識者による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」が立ち上がり、望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用に応じた課題抽出・今後の取り組みに関する検討が開始されている。⁵⁾

日本の公共交通事業者においては、JR東日本、小田急電鉄、西日本鉄道において特筆すべき取り組みが開始されている。

JR東日本においては2019年4月に「MaaS事業推進部

門」が設置され、MaaS事業の推進を本格的に開始している。彼らの取り組みとしては東急と連携し2019年4月から取り組んでいる「Izuko」が有名となった。現在はフェーズ1の実証実験は終了し、フェーズ1の課題を解決し本年12月からフェーズ2の実証実験が実施される予定である。今後新潟等の他都市での実証実験も計画されており、本格的な自社プラットフォームを開発し多箇所展開を図っていこうとする目論見が感じられる。

小田急電鉄においては2018年12月にヴェル研究所、タイムズ24、ドコモ・バイクシェア、WHILLと連携し、小田急電鉄が目指すMaaSの実現に向けて、システム開発やデータ連携、サービスの検討を相互に連携・協力することに合意し取り組みを開始している。小田急電鉄が開発するアプリ「MaaS Japan」をプラットフォームに、様々な分野の事業者とタイアップし、日本のMaaSで中核的な役割を果たすことを狙っている。現在までにJR東日本、JR九州等の鉄道事業者だけでなく、JAL、ジャパンタクシー等の鉄道以外の交通事業者との連携も広く行っている。現時点では取り急ぎ特定のエリアでMaaSサービスの導入を希望する事業者が、小田急との連携に積極的な感がある。また江ノ島エリアにおいてバスの自動運転の実証実験も実施する等、新たな輸送サービスの構築に関しても積極的である。

西日本鉄道においては、2018年11月にトヨタ自動車と連携しMaaSの実証実験を開始している。トヨタ自動車が開発したマルチモーダルモビリティサービス「my route」を活用し、鉄道・バス等の公共交通、タクシー、レンタカー、自転車、徒歩などさまざまな移動手段を組み合わせルートを検索し、必要に応じて予約・決済まで行い、移動をサポートするサービスの構築を目指している。また福岡市のアイランドシティ地区において、AIを活用したオンデマンドバスの運行も2019年春より開始しており、MaaSを契機とした新たなモビリティサービスの構築も開始している。西鉄自体が日本最大のバス事業者ということもあってか、利用シーンに応じた自動車交通の付加価値向上に特化しているイメージもあり、JR東日本や小田急とは異なる観点でのサービスの充実を目標としているイメージがある。

当社の親会社であるJR西日本においても、本年10月よりせとうちエリアにおいて観光型MaaSの実証実験が開始される予定であったが、システム開発に時間を要しているため開始が延期されている。またJR本社の総合企画本部内に10月1日付けで「MaaS推進部」が新設され、今後JR西日本グループあげてのMaaSに対する本格的な取り組みが開始される予定となっている。

(2) MaaSの類型

日本においてはMaaSは主として都市型と観光型に大別

されると考えられる。

都市型MaaSは交通渋滞やラッシュ時の慢性的な公共交通機関の混雑を解消するために、持てるモビリティをいかに効率的・効果的に活用していくかに力点を置き、情報提供や新たな輸送手段の構築をシステムティックに行うサービス基盤である。具体的には鉄道の列車ごとの混雑状況の可視化による乗車分散化の促進、バス路線の幹線系統と支線系統の再編等による効率的な輸送体系の構築、通勤時の自動車への相乗り乗車の促進等による道路混雑の緩和等がメニューにあがってくるであろう。特に多くの外国人の来日が予定される2020年の東京オリンピック・パラリンピック時や、2025年の大阪万博時に照準を合わせ、部分的にでも都市型MaaSのサービス提供がなされることはたいへん効果的である。しかしながらこれらの情報を網羅的に利用者に提供することにより、多くのコストが必要となるため、一交通事業者だけでプラットフォームを構築することも現実的ではない。よって交通事業者が一つのプラットフォームに相乗りし、共同でサービスを提供していくことが必要であると考えられる。前述したJR東日本、小田急電鉄、西日本鉄道の各社のMaaSサービスのそれぞれが全国的なプラットフォームに発展する可能性もあると思われるが、最終的にはこの中から全国的なプラットフォームとなるサービスが選別されると想定される。

一方観光型MaaSは特定の観光地の公共交通が一覧化され検索・予約が一元的にできるだけでなく、周辺の観光施設や宿泊施設等の検索・予約も一元的に行うことができる機能が期待されているサービス基盤である。日本においては様々な事業者が公共交通の運行や施設の運営を行っており、現状アプリにおいてはこれらのサービス情報を網羅的に提供している事例も少ないため、情報を一覧化するだけでも意味のある取り組みである。こちらのサービスのほうがエリアも限定され取り組みもしやすいためか、実証実験が各地で開始されている。JR東日本・東急の「Izuko」やJR西日本のせとうちのの実証実験もこのパターンである。このパターンは必ずしもサービス基盤を共通化する必要はないが、ユーザビリティの点ではどの観光地においても同じ操作で情報検索等を可能とすることが望ましいため、プラットフォームの共通化も有効である。

都市型MaaS、観光型MaaS以外にも、赤字ローカル線の廃止等を契機に代替となるサービスをMaaS手法で整備する地方型MaaS等も存在するが、提供されるサービスの点では都市型MaaS、観光型MaaSのミニ版と考えるべきである。よって当社等が駅での公共交通に関し今まで提供してきた情報を、都市型MaaS、観光型MaaSのそれぞれにどのように反映していくかを今後検討していくことが得策である。

4. 公共交通情報等のMaaS連携に関する方向性の考察

(1) 情報提供のシステム構成

昨今WEBからの情報を直接取得しないデジタルサイネージについても、災害情報やニュース・天気予報等のリアル性を必要とする情報の提供に関するニーズが高まり、デジタルサイネージの一部情報についてリアルな情報が取得できるシステムの開発が進み、当社も導入している。当社の当該システムの構成図は次のとおりである。(図-8)

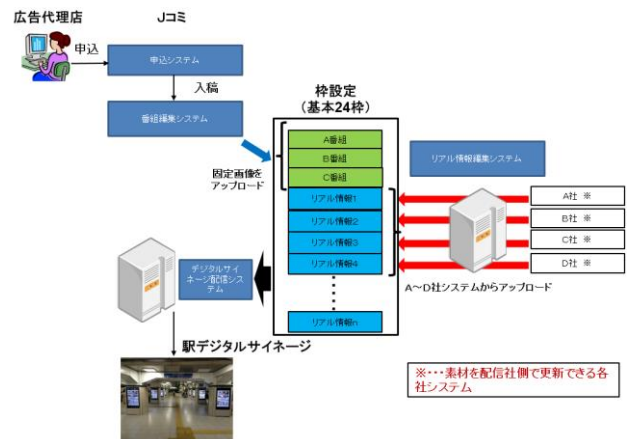


図-8 デジタルサイネージ配信システム（現行）

上図の青い四角の情報が外部からの入稿情報を変えることで、リアルな情報提供が可能となるプログラムである。現行システムでは図中のA社～D社が情報更新してから番組が更新されるまで30分～1時間を要するため、即リアルな情報が提供できるわけではないが、今後5G通信等の普及により情報伝達速度が改善されれば、よりスピーディーな情報反映が可能であると考えられる。

一方で駅においてデジタルサイネージと駅利用者のスマートフォンの両方に対し、公共交通情報や防災情報等をリアルに提供したいというニーズも近年高まっている。この場合デジタルサイネージとスマートフォン用に別個のサーバーを持つのはコスト面で得策でないため、共通のサーバーを活用した情報提供ができないかの検討を進めている。このイメージに即したシステム構想図は次のとおりである。(図-9)

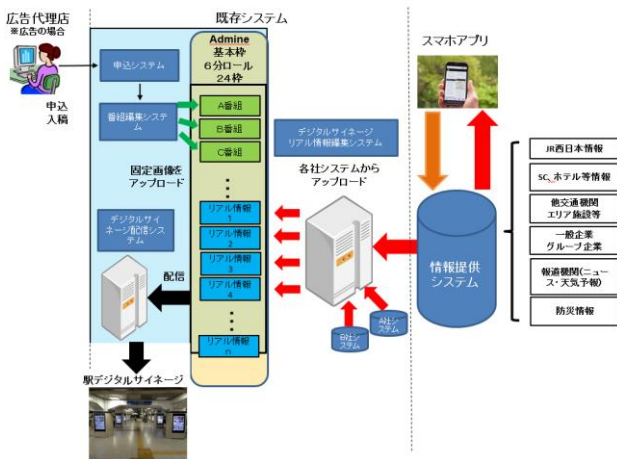


図-9 システム構想図 (将来)

このシステムを活用すれば、公共空間向け情報と個人向け情報を区別する必要があるが、同じ情報提供システムを活用してサイネージとスマートフォン向け情報を出し分けることが可能であるため、効率的な情報提供が実現する。例えばデジタルサイネージでは概略情報を表示し、デジタルサイネージに表示したQRコードで詳細情報をスマートフォンで取得してもらうというレギュレーションも可能である。このようなシステムを構成し、MaaSの運用を行うことが効果的であるため、今後このようなシステムの実現に向けてJR西日本等に働きかけていく予定である。

(2) MaaSへの応用を前提とした実証実験への参画

当社は中国新聞社等と共同で、総務省「放送と通信を連携したローカルコンテンツの配信及び災害情報の提供の在り方に関する調査研究の請負」の一環として公募が行われた「放送と通信を連携したローカルコンテンツの配信及び災害情報の提供の在り方」に応募し、採択された。

これは広島エリアにおいて放送・新聞等メディア横断での地産地消型ビジネスモデル確立のための地域情報配信基盤構築による平時及び災害時の情報の集約・整理、並びにマルチデバイス配信に係る検証を行うものであり、当社の広島駅のデジタルサイネージを活用して、災害発生時に通常情報から異常時情報の切り替えを、中国新聞社発信のデータベースを活用してスムーズにできるかを検証するものである。

情報基盤アラート（災害情報共有システム）のデジタルサイネージを活用した表示については、以前からデジタルサイネージ業界全体として取り組むべき課題として総務省等から期待されている。しかしながら、提供する情報の正確性の問題から、具体的な取り組みには至っていなかった。例えば、自治体等の入力した避難所に関する情報を駅構内で流し、これを見た利用者が避難所に

殺し避難所のキャパシティの問題で収容できなかった場合、間接的であれ情報を提供した当社の責任が問われる。大規模災害発生時には情報を提供する側も混乱している可能性が高いため、正確な情報提供を期待するにも限界がある。このような状況が想定されたため、Lアラート情報のデジタルサイネージでの提供を検討する状況には今までなかった。⁶⁾

今回、中国新聞社が情報を編集し、自治体等の発信情報を駅での情報提供に耐えうる異常時情報に加工のうえ提供するという方向性での合意ができたため、当社として初のデジタルサイネージを活用した異常時情報の表示実験が実施できる運びとなった。このシステムは共同通信社の汎用システムを活用しているため、共同通信社の表示フォーマットを活用している他駅への水平展開も可能である。基本的に異常時情報に限定はされるが、今回の実験ではデジタルサイネージとスマートフォンに情報を出し分ける取り組みも検証するため、将来のシステム構成図を実現するのに必要な知見が蓄積できるものと期待している。

5. まとめ

今回の研究を通して、以下の5点が明らかとなった。

- ・関西エリアにおいては、2025年の大阪万博の実施や大阪メトロの積極的な施策展開により今後デジタル技術を活用したサービスレベルが向上することが想定される。当社においてもこの流れに合わせ、新しいサービスの提供や媒体開発、MaaSにつながる施策の構築の検討を進める必要があること。
- ・当社や共同研究者等が開発した公共交通に関する情報提供システムは、データをデジタルサイネージ用とWEB・スマートフォン向けにシェアしている場合も多く先進的であり、今後これらのシステムを利活用してMaaSのサービス構築に生かすことが有効であること。
- ・MaaSは主に都市型MaaSと観光型MaaSの2種類に分類できるが、いずれのサービスにおいてもこれまでの公共交通情報提供のノウハウを生かしたサービス構築をJR西日本等に働きかけることが得策であること。
- ・デジタルサイネージ用とスマートフォン用の情報提供システムサーバーは共用することが効率的であること
- ・MaaSサービスの構築検討に生かせる実証実験等に積極的に関与することがノウハウ蓄積に重要であること

MaaSはモビリティの進化だけでなく、人々の生活を充実させるための興味を引くコンテンツを提供する機

能を備えることも重要なテーマの一つである。この分野については当社のクライアント向けのコンテンツ作成ノウハウや広告提供のノウハウを十分に生かすことができる。MaaS のサービス構築に当社の総合力を活用して積極的に取り組むことが、今後の当社の重要な成長ポイントになると言っても過言ではない。このような観点を持ち、利用者の求めるサービスの価値創造に各方面からのご指導をいただきながら、今後も継続的に取り組んでいきたい。

参考文献

- 1) 大阪市高速電気軌道：Osaka Metro Group 2018-2025 年度中期経営計画，大阪メトロホームページ，2019 年 4 月
- 2) 「えきバスびじょん。」「あかし i びじょん。」については、市岡隆他：バス乗り継ぎ情報の提供による公共交通利用促進の取り組み，土木計画学研究・講演集 vol.53, CD-ROM，2016 年 4 月に詳しい
- 3) 東京都交通局：プレスリリース，2017 年 4 月
- 4) 浅尾啓明他：高知バスロケーションシステムにおける地域施設への表示装置の展開，土木計画学研究・講演集 vol.57, CD-ROM，2018 年 4 月
- 5) 林正尚：MaaS を巡る国内の動向，国土交通政策研究所報第 71 号 2019 年冬季，2019 年 1 月
- 6) 土屋樹一他：デジタル媒体を効果的に活用した公共交通情報提供事例の考察とメディア連携を活用した情報の充実に関する研究，土木計画学研究・講演集 vol.57, CD-ROM，2018 年 4 月
- 7) 日高洋祐等：MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ，日経 BP 社，2018 年 11 月

(2019.10.-4受付)

Study on useful cases of effective provision of public transportation information at stations etc. and consideration about cooperation with new services named “Mobility as a Service” etc. for convenient use of public transportation.

Kiichi TSUCHIYA, Junji NISHIDA, Takashi ICHIOKA, Ryuichi YOSHIDA