

# 浜松市モビリティーマネジメント促進に有効な交通情報提供手段の研究（概要書）

## 浜松市の現状

### 交通情報提供

#### 移動のための情報提供ツール

- ◆テーマ型Mapが多数存在、個別交通手段別には、多種の手段による情報提供がされている
- 総合的交通情報Map等 事業者・手段横断の情報提供はない
- 利用者が、適宜、情報を取捨選択し、組み合わせて利用
- 多様な公共交通サービスが提供されている状況にあって、正確ではあるが、網羅的大量の情報の中から、必要な情報を取捨選択することは容易ではない
- ◆生活関連の移動のためのマップ、ルート検索など、Google Yahoo等のWeb利用が主流となっている。（ある程度のリテラシーが必要）
- ◆デジタルデバイス層は、情報が提供されない状況  
⇒公共交通の情報、個人の経験知に依存、つまり、使ったことのない公共交通情報へのチャンネルは極めて細い

#### MMIに関連した情報提供

- ◆MMグッズ(路線マップ・時刻表等)の提供 転入者対象14000件/年(施策に対する効果の評価 ⇒ 効果あり)
- ◆MM施策が効果的なターゲットを選定して行われており、施策の対象者は限定的

#### 都市施策、交通施策との関連した情報提供

- ◆都市計画のマスタープラン:  
市民の暮らしを支える拠点を形成し、これらを公共交通でつなげる方向性を掲げ、主要な公共交通ネットワーク沿いを都市軸とする都市像を提示  
⇒目標への規制・誘導、事業を進行中 市民の認知度は不明  
⇒公共交通の利便性の高いエリアを、市民に認知させる積極的な情報提供は無い
- ◆総合交通計画  
拠点ネットワーク型の都市構造を目指した、交通ネットワークの構築を提示  
⇒公共交通の幹線網、ミニバスターミナルの位置、公共交通利用イメージ等を提示  
これらと、関連付けた積極的な公共交通情報提供は特になく、多様な交通手段の組み合わせによるネットワーク構築をうたっているが、これらと関連付けた交通情報提供はない

### 利用の実態

#### 来浜者の実地トリップ調査(観光客を想定)

- ◆初めての土地(空間認識が無い場所)では、地図等空間情報と併せたわかりやすい案内・説明が必要
- ◆一次的に利用する情報は看板・案内サイン等の情報、二次的手段として、Webのナビシステム等を活用。デジタルデバイス層の二次的手段は、「人に尋ねる」ことになるが、公共交通を利用しない市民が多数派の状況で、的確な案内・誘導は難しい状況が予測される。  
⇒気軽に交通情報を問い合わせ可能な拠点(ここに行けば大丈夫という場所)が各所にほしい。
- ◆初めて訪れる土地での案内において、自分の位置情報が重要

#### 子育て女性へのヒアリング及びアンケート

- ◆浜松市の公共交通の利便性に対するイメージは極めて悪い  
⇒子育て中の市民は、あえて使おうという気持ちにはならない手段
- ◆なじんでいないため、使い方もイメージできていない。  
公共交通情報にはそもそもアクセスしない  
⇒受動的に個人に併せた利活用イメージの提案されることが望まれる
- ◆サイクル&ライド、パーク&ライド等、公共交通施策に対する認知度は低い
- ◆公共交通網が便利な中心部へとそもそも行かなくなっており、放射線状の交通体系では使わない。点在する主要な拠点間を的確に移動できる手段を選択できる公共交通情報が必要

#### 大学生(静岡文化芸術大学)の交通利用及び意識実態調査

- ◆将来車を保持しながらも、便利であれば公共交通を利用すると回答した人が約50%  
⇒必要性があって車を購入しているため、公共交通だけで生活できるようにしなければ車に依存しない可能性がある  
20代の免許取得率を1991年と2011年と比較すると、3%減少。  
⇒車離れにより、若者の公共交通のニーズが高まっている。公共交通利用者層として、高齢者中心とするだけでなく、若者を対象とすることの検討も必要

## 検討会での論点整理

- ①市民自らが合理的な交通手段選択が行える情報提供が必要
- ②公共交通離れが進んだ浜松市の現状において、親しみを回復させる、“攻め”の情報が必要
- ③点在する拠点間を移動するネットワーク型ニーズの顕在化と移動手段情報の提供による、公共交通網の最適化への道筋づくりが必要
- ④移動手段間のシームレス化を図る情報提供が必要
- ⑤わかりやすさや情報の獲得のしやすさが重要
- ⑥車を運転しなくても快適に暮らせる“移動関連”情報の提供

## 情報提供のあり方

論点との対応

- ① 現状についての認識を高める情報提供
- ② 受動的・即時的に交通情報が獲得できる環境
- ③ 多様な手段による交通情報提供
- ④ 「事業者」「手段」横断的な総合交通情報提供
- ⑤ 主要拠点の公共交通情報拠点化
- ⑥ 空間情報の有効活用
- ⑦ ライフスタイル、価値観転換に訴求する情報

## 先進事例調査

### 視察調査:金沢市公共交通施策の視察

- ◆「路線充実」「案内充実」が二本柱で推進  
「案内充実」は以下が主なもの
- ◆多様な情報提供手段の充実  
案内サイン:金沢駅前広場での(横断的・多言語)総合交通案内施設  
対面:金沢駅への交通コンシェルジュの配置  
ICT活用:QRコードやビジュアルバスロケーションシステムの導入  
空間情報との連動:バス停留所への統一タウンマップの設置  
バス停の交通情報拠点化  
各情報媒体間でのバス停、観光地等の名称の整合性の確保(統一表示)
- ◆事業者・手段横断的な情報提供  
市全体の連絡調整体制としての、担当者レベルの会議  
「2次交通施策推進分科会」が有効に機能
- ◆フラットバス 15分間隔での運行に対する認知普及が、バス利用に対する抵抗感を緩和
- ◆パーク&ライド(郊外の大規模商店の駐車場を活用)  
Kパークの利用:事前申し込み制にすることで停車台数を把握  
(利用者には使用料3000円に対し、同額の商品券を提供)

### 資料調査等

#### 「歩くまち・京都」協議会

- ◆「歩くまち・京都」公共交通センター  
コールセンターによる、詳細な交通案内の実現
- ◆「バス・鉄道の達人」アプリ  
バス停がわからなくても、目的地の施設名でも検索可能  
CO2削減効果等のインセンティブ情報も表示

#### 千葉県柏市(東京大学社会実験)

- ◆鉄道・バス運行情報連携
- ◆スマートフォン・デジタルサイネージでの情報配信
- ◆交通事業者間が連携する情報配信プラットフォームのモデル提案

#### 伊豆箱根鉄道駿豆線

- ◆beaconを利用したロケーション連動型情報配信サービス  
交通情報と周辺施設の情報の連動、即時提供

#### 旺文社 tabitte

- ◆車を使わない旅行をテーマとしたガイドブックを企画。  
販売が好調

#### ダラス スマートモビリティ

- (シュナイダーエレクトリック社)  
◆縦割りの情報を一元化、市のホームページで公開

## 検討会での論点整理

①市民自らが合理的な交通手段選択が行える情報提供が必要  
市民は、移動のサービスレベルに関わる客観的な情報が得られていないため「とりあえず車で移動する」行動パターンになっている。

②公共交通離れが進んだ浜松市の現状において、親しみを回復させる、“攻め”の情報が必要

公共交通を使い慣れていない、そもそも公共交通を選択する動機をもたない状況では、公共交通に関する情報に能動的にはアクセスしない。手段・分野横断的な情報が、できるだけ受動的に提供される環境が必要。

③点在する拠点間を移動するネットワーク型ニーズの顕在化と移動手段情報の提供による、公共交通網の最適化への道筋づくり

移動の実態はネットワーク型、現状の放射線状の公共交通ネットワークとはミスマッチの状況。多様な交通手段を組み合わせ、公共交通を使いながらの移動を促す情報提供が必要。「移動のニーズを見える化」することによる、公共交通網の最適化にむけた取り組みを促すべき。

④移動手段間のシームレス化を図る情報提供が必要

交通結節点での円滑な乗り換えを支える情報提供が必要。特に、玄関口である浜松駅での交通情報提供機能の向上。

⑤わかりやすさや情報の獲得のしやすさが重要

オープンデータ等を利用し空間情報を活用しつつ、わかりやすさを向上させるとともに、多様な手段で情報が獲得できる環境が整っていることが必要。主要な拠点や身近な地域拠点での交通情報提供機能の向上

⑥車を運転しなくても快適に暮らせる“移動関連”情報の提供

車を運転できなくなった高齢者や車での移動を第一義に志向しない若者層等の暮らしの移動を支える情報提供  
目指すべき都市像(公共交通軸沿いへの居住の集約化)と連動させた、主要な公共交通軸周辺エリアでの重点的なMMの情報提供

## 情報提供のあり方

現状についての認識を高める情報提供  
時間ロスや機会ロス等を数値的データで提示するなど  
交通サービスレベルに関わるわかりやすいデータの提供

受動的・即時的に交通情報が獲得できる環境  
個人の活動・行動に併せた交通情報の提供  
例: 診療予約と連動した交通情報やサービスそのものの提供  
多様な手段の組み合わせによる移動の選択肢が、容易に入手可能  
Beacon活用等によるリアルタイムな情報収集と提供  
(参考: 具体的イメージ資料「提案1」)

多様な手段による交通情報提供  
紙、ICT、対人多様な媒体での情報提供  
コンビニのネットプリント等民間サービスの活用

「事業者」「手段」横断的な総合交通情報提供  
JR、遠州鉄道(バス、電車)、天竜浜名湖線、タクシー、コミュニティバス、遊覧船、レンタカー、レンタサイクル等、移動に関わる関係者の横断的連絡・調整体制の構築

主要拠点の公共交通情報拠点化  
(参考: 交通網と主要な拠点図)

空間情報の有効活用  
地図、3Dデータの活用オープンデータ活用  
(参考: 具体的イメージ資料「提案2」)

ライフスタイル、価値観転換に訴求する情報  
長期的視点での情報提供、施策のPR