

モビリティ産官協議会「観光MaaS」

「全国地方都市に貢献する十勝バスのお客さま目線の取組み」
～ 人口減少時代における『路線維持』のために ～



平成31年3月12日(火)

十勝圏二次交通活性化推進協議会 会長
十勝バス株式会社 代表取締役社長

野村 文吾

これまでの取組み(自己紹介を兼ねて)

- 高校から親元を離れて、外から地元十勝を見続ける
- 西武グループ企画宣伝部で全国の観光事業に携わる
- 1998年に倒産寸前の路線バス会社「十勝バス」に戻る
- 地元十勝で観光に関わる複数の組織を立ち上げる
- 観光の経験と実践により経済界の多くの公職を拝命
- 『戸別訪問』と『ドラッカーの原理原則』で、

お客さまを増やして、会社を立て直す

※多数のメディアに取り上げられ、その取組みがミュージカル化される

- 公職で得た経験を活かして本業の公共交通で地域活性化に奔走中
- 将来を見据えて海外の路線バス会社との提携に挑戦中



1. 人口減少時代においては
「お客さまを減らさない」ではなく
「お客さまを増やす」が
地方交通(路線)維持の絶対条件

1. 人口減少時代においては「お客さまを増やす」が 地方交通(路線)維持の絶対条件

- ① 人口減少では利用者維持(減らさない)では減ってしまう
- ② 目的地検索型アプリで不安を解消しお客さまを増やす
- ③ 市民・**観光客**・出張者に路線バスを使って頂く
- ④ **インバウンドのお客さま**に路線バスを使って頂く
- ⑤ お客さまを増やして路線を維持する

2. ネットワーク化「繋がる」の意義

2. ネットワーク化「繋がる」の意義

- ① 単独バス事業者では目的地をカバーしきれない
- ② お客さまから見ると交通事業者の別は関係ない
- ③ 目的地に行けるかどうか、行けるのであれば活用する
- ④ 東京の鉄道の相互乗入れの事実・山手線内路線網と同等
- ⑤ JR北海道は地図に載り、情報のストックが蓄積してる
- ⑥ 公共交通の全てがネットワーク化で北海道全域が繋がる

2. ネットワーク化の意義

(1) 二次交通充足地域の創造

十勝圏二次交通活性化推進協議会の野村会長（右）と北村副会長（左）



会長に野村氏「流入人口増を」

十勝のバス会社とタクシー会社に「十勝圏」交通活性化推進協議会が28日、発足した。帯広市内の十勝バス本社で設立総会が開かれ、会長に十勝地区バス協会の野村文吾会長（十勝バス社長）を選任。バス、タクシーと十勝の観光素材を組み合わせた商品を開発し、6月から販売して「観光」で「一致」する。

会員は管内バス会社7社、タクシー会社9社。航空や鉄道など十勝への1次交通の利便性が高まっているのに合わせ、中心地から目的地への2次交通の利便性を向上を図る。設立総会には行政、経済、観光団体は

バスとタクシーが協議会 6月にも連携商品

十勝圏二次交通活性化推進協議会 設立総会
2013年3月28日開催

十勝毎日新聞 2013年7月30日掲載

日新聞
（昭和27年6月1日第3種郵便物認可）
C十勝毎日新聞社2013
大正8年創刊（日刊）

2013年（平成25年）7月30日 火曜日

発行所：十勝毎日新聞社
〒080-8688
帯広市奥1条南8丁目
電話代番 0155-22-2121

十勝毎日新聞

観光67コース設定

十勝 バス・タクシー連携

十勝のバス会社とタクシー会社でつくる「十勝圏二次交通活性化推進協議会」は30日午前、飛行機や鉄道などを使った十勝への訪問者が、目的地までの移動手段にバスとタクシーで乗り継げる67コースを発表した。帯広の中心地や宿泊地など観光地を結び付ける公共交通が充実し、広大な十勝に点在する拠点間の移動がしやすくなる。バス会社とタクシー会社が連携した旅行プランを設けるのは全国でも珍しいという。31日から販売を始める。

コースの中には観光施設入場料などが含まれているコースもある。いずれのプランもコースを利用しない場合よりも30～49%安い。バスとタクシーで乗り継ぐ観光プランは、芽室町内の「嵐山スカイパーク」、清水町内の「十勝千年の森」、帯広市内の「真鶴庭園」など。竹ガイデンの3コース。十勝千年の森の場合、タクシーとJR帯広駅バスターミナルを出発してJR芽室駅前まではバス、十勝バスで移動。芽室から千年の森まではタクシー。このほか、拓殖バスや毎日交通による新コースの帯竹ガイデン、然別湖畔など計31コースある。タクシーのみは33コースあり、昭和タクシー（清水町）は帯広野市内と結び、途中が富良野市内の一麗園の森を經由するプランも打ち出した。インターネットでも31日から情報発信する他、パンフレットを制作し、8月上旬まで往復できることになった。移動手段がバスのみのツアーバスは、十勝バスが路線バスを使ったこれまでの日帰り路線バスパックのほか、拓殖バスや毎日交通による新コースの帯竹ガイデン、然別湖畔など計31コースある。タクシーのみは33コースあり、昭和タクシー（清水町）は帯広野市内と結び、途中が富良野市内の一麗園の森を經由するプランも打ち出した。インターネットでも31日から情報発信する他、パンフレットを制作し、8月上旬まで往復できることになった。

最高気温 22℃
最低気温 19℃

あすの帯広

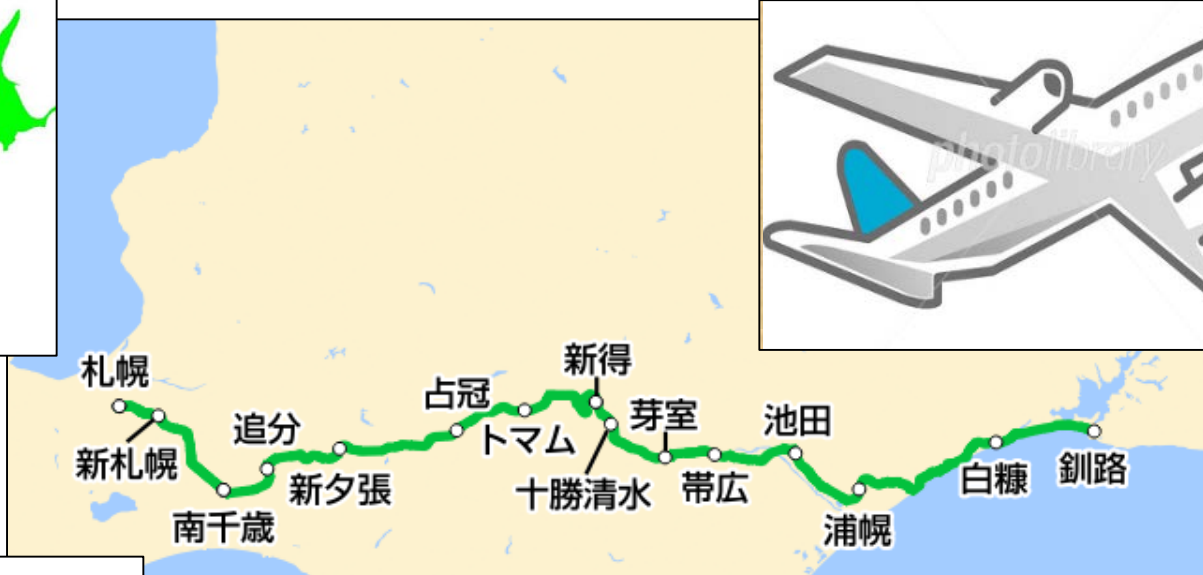
6～12時 12～18時

歯周病専門医による
歯周病相談
医療法人 株式会社 わたが歯科 34-2001
日本歯周病学会認定 歯周病専門医 院長 歯学部士 和田 大海

2. ネットワーク化の意義

(2) JR北海道(交通新聞社)と 競争から協創で連携

< 石勝線特急列車のみで導入 >



3. 目的および目的地検索型 乗換案内アプリの意義

3. 目的および目的地検索型 乗換案内アプリの意義

- ① 不安解消・目的および目的地提案 → 利用者増
- ② 企画商品化による「路線の見える化」 → 域外利用者増
- ③ ITによる「路線の見える化」 → アナログより情報力大
- ④ スマホ若者・青年・実年層 → あと5年前後で高齢者層
- ⑤ 既存の駅名検索型鉄路系アプリ → 機能しない
- ⑥ 「路線の見える化」へはIT化 → MaaS実現へのベース

3. 目的地検索型アプリの意義

(1) バスの『乗り方』の説明

『目的地』の提案

帯広市のバスについて

バスの乗り方

- 1 降車 ボタンを押します。車内放送で降りるバス乗車がアナウンスされたら、お近くの降車ボタンを押します。
- 2 乗車 ボタンを押します。バス前方の液晶表示で乗車券番号がら乗車を始められます。
- 3 降車 ボタンを押します。車内放送で降りるバス乗車がアナウンスされたら、お近くの降車ボタンを押します。
- 4 乗車 ボタンを押します。バス前方の液晶表示で乗車券番号がら乗車を始められます。
- 5 降車 ボタンを押します。車内放送で降りるバス乗車がアナウンスされたら、お近くの降車ボタンを押します。

目的別時刻表 (通院・買物編) 音更線

7時台~21時台まで30分間隔で運行しております。
(時刻の詳細は十勝バス発行の時刻表をご参照下さい)



十勝バス
0155-23-5171

41 帯広駅前 → 音更

200m~300mおきにバス停がありますので最寄のバス停をご利用下さい。

3. 目的地検索型アプリの意義

(2) 商品化：日帰り路線バスパック

路線上の施設＋路線バス
お互いの強みを
組合せた企画商品

観光交通と生活交通の
一体化により
生活交通を支える

利用者数の推移

2010年度：2,100名
2012年度：3,200名
2014年度：4,600名
2015年度：5,000名
2016年度：5,400名
2017年度：6,500名



3. 目的地検索型アプリの意義

(3) 商品化×ネットワーク化： ビジットカチパス

複数の路線バス+全て路線
お互いのネットワークを
組合せた企画商品
観光交通と生活交通の
一体化により
生活交通を支える

利用者数の推移

2017年度：0,179名
※11月～3月の5ヶ月間

2018年度：0,436名
※4月～1月の10ヶ月間

"VISIT TOKACHI" PASS

The "Visit Tokachi" Pass coupon book is for travelers from overseas. It's valid for rides on local buses in the Tokachi area. "Visit Tokachi" Pass is a specially priced pass that lets you enjoy all that Tokachi has to offer by giving you convenient access to Karafu Station, Aomori Station, the Bama race track, the Tokanigawa Onsen hot spring district, Lake Shikaribetsu, the Nukabira Gensensho hot spring district and more!

*Not valid for scheduled tourist buses and intercity express buses.

1-day Pass ¥1,500
(Child ¥750)

2-day Pass ¥2,500
(Child ¥1,250)

2018年11月1日発売

"ビジットカチ"パスのご利用方法

【販売窓口】帯広駅バスターミナル/帯広空港十勝バス窓口（場所は裏面に掲載）
【範囲】十勝管内の十勝バス・拓殖バス全路線（定期観光バス、都市間高速バスは除きます）
【利用期間】2018年11月1日～（利用開始日に購入/事前購入できません）
【購入からご利用までのながれ】
①販売窓口で申込書に必要事項を記入しパスを購入します。
購入時に、現住所がわかる身分証明書（運転免許証・マイナンバーカード等）とあわせて、十勝にお越しの際の乗車券や航空券等（モバイル画面も可）を確認させていただきます。
②路線バスに乗車します。
③降車時→<十勝バス> 各紙からバス1枚をとり、運賃箱に入れてください。
<拓殖バス> 各紙からバス1枚をとり、ドライバーに手渡ししてください。

ご注意

- 払い戻し・再発行はできません。
- 一つのバスを複数人で利用することはできません。

3. 目的地検索型アプリの意義

(4)「目的」や「目的地」の提案により 「路線の見える化」が実現！

企画商品化による アナログ的「見える化」

1. 目的地検索型アプリの意義

(2) 商品化：日帰り路線バスパック

路線上の施設+路線バス
お互いの強みを
組合せた企画商品

観光交通と生活交通の
一体化により

生活交通を支える

利用者数の推移
2010年度:2,100名
2012年度:3,200名
2014年度:4,600名
2015年度:5,000名
2016年度:5,400名
2017年度:6,500名



この事より
明らか

つまり、目的や目的地から
検索が可能ならば

- 利用者が増加する
 - 地元市民
 - 観光のお客さま
 - ビジネスの出張者

結果、路線の維持が可能

3. 目的地検索型アプリの意義

(5) 目的地検索型・経路検索型

乗換案内アプリ『もいく』の活用が必須！

時刻表・路線図
運賃等データ提供・確認

アプリケーション
アルゴリズム連携



十勝バス TOKACHI BUS

バス会社のノウハウ提供・コンサル



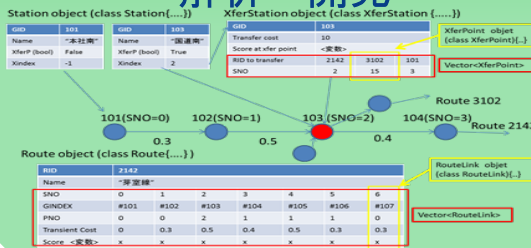
バス会社独自のノウハウ投入
利用者目線のシステムコンサル

システム設計・確認
コンサルテーション



北海道大学
HOKKAIDO UNIVERSITY

経路探索アルゴリズム
解析・開発



設計・開発・クラウド
環境提供



クラウドシステム
低コスト運用
柔軟性・データ蓄積

あらためて、

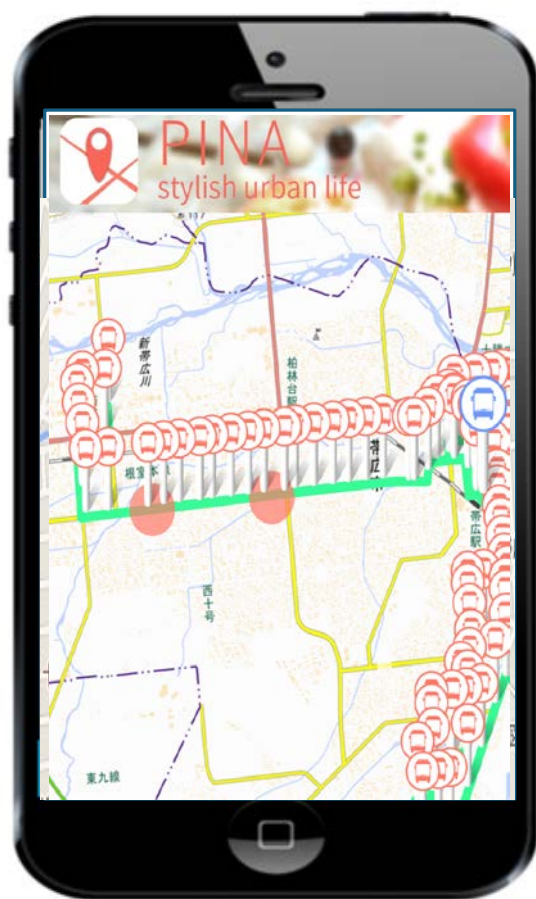
1. 人口減少時代においては
「お客さまを減らさない」ではなく
「お客さまを増やす」が
地方交通(路線)維持の絶対条件

1. 人口減少時代においては「お客さまを増やす」が 地方交通(路線)維持の絶対条件

- ① バスロケーションはお客さまを減らさない仕組み
- ② 人口減少では利用者維持(減らさない)では減ってしまう
- ③ 目的地検索型アプリで不安を解消しお客さまを増やす
- ④ 市民・**観光客**・出張者に路線バスを使って頂く
- ⑤ **インバウンドのお客さま**に路線バスを使って頂く
- ⑥ お客さまを増やして路線を維持する

1. 路線維持のための増客

(1) 『バスロケーション』システムは お客さまを減らさない仕組み



- バスロケーションシステムは
- 既存のお客さまの利便性を高めるシステム
- バスを使われていないお客さまにとっては、その必要性を感じられない
- 人口減少の時代ではお客さまの利用を維持してもそのままでは減少してしまう

1. 路線維持のための増客

(2) 目的地検索型『経路検索乗換案内』アプリは お客さまを増やす仕組み

したがって、

●IT的「見える化」の目的地検索型
経路検索乗換案内アプリは

- バスを使っていない方にとって
目的地まで行けるどうか等の
バス利用の不安を取り除く
- 新たなお客さまの
バス利用の動機を高め
バスのお客さまを増やすアプリ

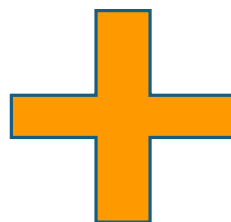


1. 路線維持のための増客

(3) バス利用のお客さまを

「増やす」してから「減らさない」

目的地検索型 経路検索
乗換案内アプリ



バスロケーション
アプリ

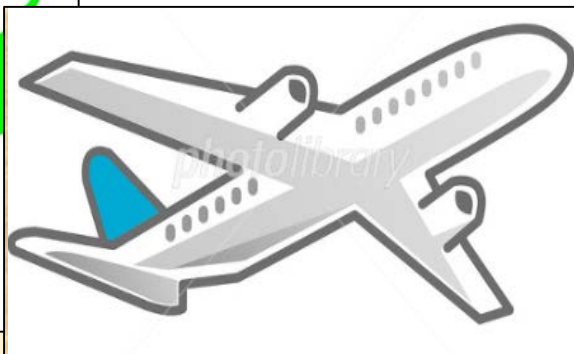
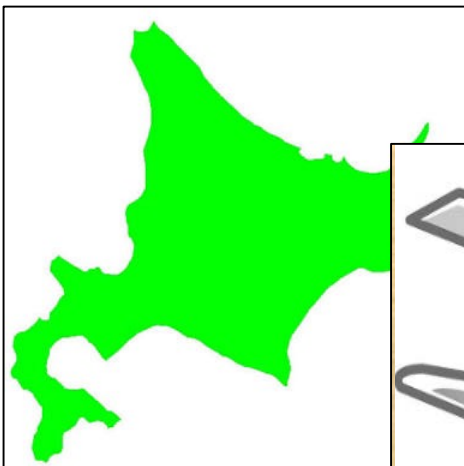


●路線の維持のためにお客さまを増やすには、
目的地検索型 経路検索乗換案内アプリの導入は必要不可欠！

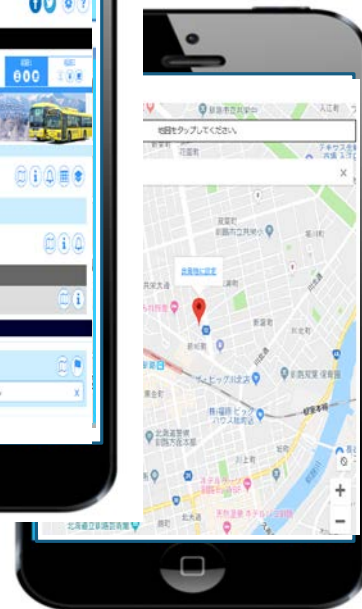
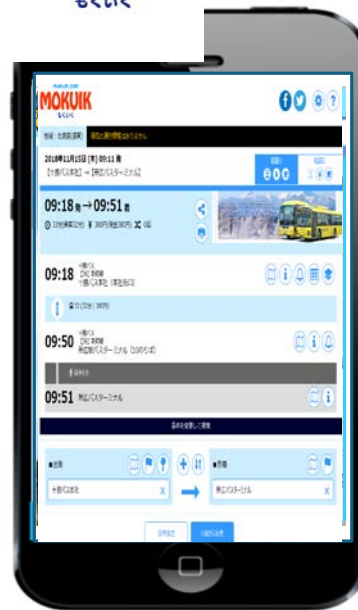
1. 路線維持のための増客

(4) JR北海道(交通新聞社)と、 アプリによる競争から協創で連携

< 石勝線特急列車のみで導入 >



mokuik.com
MOKUIK
もくいく



1. 路線維持のための増客

(5) 北海道庁「北海道交通政策総合指針」策定

『北海道交通政策総合指針』 《概要版》

人とモノの流れが加速する！ 北海道の新たなステージを創る！ 安全・安心・便利で快適な交通ネットワークを道民みんなで実現する！

I 策定の趣旨 本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、あらゆる関係者が協働して交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するための策定。
計画期間：2018(平成30)～2030年度（北海道新幹線の札幌開業予定時期）

II 交通ネットワークの現状と課題 人口減少と広域分散型社会 労働力不足と災害対応 加速する人とモノの動き 陸・海・空のネットワーク強化 自動走行など技術革新 交通機関等(鉄道・バス・タクシー・航空・船舶・高規格幹線道路・物流)

III 交通ネットワーク形成の基本的な考え方 2030年頃の北海道交通の「めざす姿」▶世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現
4つの基本方向：①交流人口の拡大 ②ストレスのない移動 ③安全・安心な地域社会 ④防災機能の強化
・人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開
・今後3年間で集中的に進める取組を5つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速

IV 道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク

1 交通ネットワーク形成圏

北海道型公共交通ネットワーク(3つの階層)	幹線交通 中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク	3つの交通ネットワーク形成圏
	広域交通 中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク	道央・道南地域
	生活圏交通 単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク	道北地域
		道東地域

2 鉄道網の展望 (持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方と指針における具体的取組)

3 空港の展望 (新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別、中標津、紋別、釧路(利尻・礼文・奥尻)、丘珠)

4 港湾の展望 (室蘭、苫小牧、函館、小樽、釧路、石狩湾新港など)

(3) シームレス交通戦略

具体的な取組(2018～2020年度)

連携の促進・強化

◆地域の課題解決に向けた交通事業者、行政、住民など関係者による強力なタッグチーム

◆関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築

方策1 地域の関係者による検討会議の設置

交通モード間の連携や乗換に便利な交通結節点の整備など、誰もが利用しやすいシームレスで利便性の高い交通ネットワークの実現に向け、交通事業者や関係団体、自治体など関係者間の連携を強化し、地域が一体となって取組む体制を構築する。

公共交通連携で実証実験 道が推進 十勝で3年間

道は、各事業者の連携を「ムレス交通戦略」に基づき、利便性の高い公共交通を取り組み、

乗り継ぎ利便性議論 シームレス戦略会議が初会合

利便性の高い公共交通を目指す「シームレス交通戦略推進会議」(座長・岸邦宏北大大学院工学部教授)の第1回会合が2日、帯広市内のどか館で開かれた。利便性の向上策として考えられる「利用者視点に立った乗り継ぎサービスの設定」や「乗り換えアプリのさらなる情報提供」などについて、参加者が意見を交わした。

道が3月に策定した「北十勝圏」次交通活性化推進政策(「北十勝圏」次交通活性化推進政策)にある交通事業者間連携の素地があり、3年間で実証実験を行うモデル地域に選ばれた。この日、道の関係者や管内の交通事業者など27人が出席、意見交換では参加者から「乗り換えアプリはまだ利用の広がりがなく、地域住民や観光客が利用しにくいものにも修正したい」「バスに乗る不快感を持つ人に対してどう情報提供していくか、会議の中で話し合いたい」などの意見が出た。

はまた利用の広がりがなく、地域住民や観光客が利用しにくいものにも修正したい「バスに乗る不快感を持つ人に対してどう情報提供していくか、会議の中で話し合いたい」などの意見が出た。

取組を進めていることもあり、実験の適地には選ばれた。実験期間は今年度から3年間。5月中には国、道、市町村、交通事業者、経済団体、有識者によるシームレス交通戦略推進会議(仮)

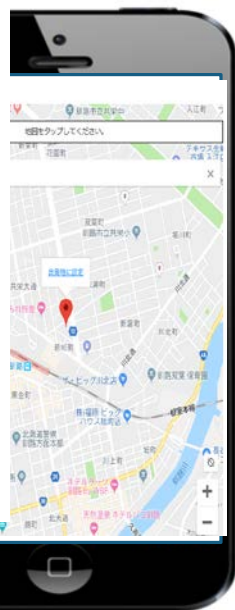
「マイカーから公共交通へのシフト」を実現するための利便性の高い移動の実現に向けて、今後、取組む内容の詳細を決めていく。次回会議は7月ごろ開催予定、具体的な実証実験は来年度の実施を予定している。(中島佑子)

北海道庁 2018年3月策定

1. 路線維持のための増客

(6)目的地検索型『経路検索乗換案内』アプリで
北海道全域が繋がる！

北海道全域が繋がる！
北海道の路線が見える化！



『観光立国インバウンド政策』に潜む 地方の特性による重要な課題

- ① 観光旅行者は、ほとんどが個人旅行(FIT)へ移行
- ② 大都市圏の若年層は、既に免許不保持傾向が顕著
- ③ インバウンド(中国)は、国際免許取得の制限に課題
- ④ インバウンド(東南アジア)は、冬期間の運転に課題
- ⑤ 一次交通からの最終目的地までの路線が見えて無い
- ⑥ 二次交通の「路線の見える化」がますます重要で必要

4. データ共有と他アプリとの連携

4. データ共有と他アプリとの連携

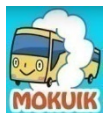
(1) 乗換案内アプリ『もくいく&バスロケ』で 北海道全域が繋がり、オープンデータ化

オープンデータ
標準フォーマット

北海道全域が繋がる！
北海道の路線が見える化！

お客さまにとって、
選択肢が多い方が、
使い勝手が良い
アプリを選べる！

Google



もくいく



ジョルダン
乗換案内



Yahoo!
乗換案内



NAVITIME



駅探



駅すばあと



バスナビ

4. データ共有と他サービスとの連携

(2) データ共有によるAI案内の積極的な活用 将来的には人財不足に対応

帯広バスターミナル
に設置の
AI窓口



十勝バス TOKACHI BUS

 北海道拓殖バス
HOKKAIDO TAKUSHOKU BUS

 OBIUN



各社、アプリ「もくいく」の交通データが
共通フォーマットのため実現可能

5. 「Global MaaS」 の実現に向けて

5. 「Global MaaS」の実現に向けて

(1) 乗換案内アプリを世界と繋げる！

**海外に繋がる！
海外から繋がる！**



海外データを「もくいく」に反映。
「もくいく」データを海外サービスに反映。

相互データ共有



(1) 第29858号 2019年(平成31年)1月29日

十勝バス 海外交通大手と連携協議

シンガポールで新業態具体化目指す

十勝バス 飛田、野村文一など具体的な交渉に入る。シンガポールの大手公共交通運営会社のSMRTグループとの間で、次世代型の移動・交通サービス「MaaS」を構築する議論を加えてきた。今年、この合意を、MaaSの構築を目指す。

十勝バスは、野村文一社長が現地を訪れ、SMRTのゼネラルマネジャーと3者で結んだ。十勝バスは、事業拡大などを目的に海外展開を模索。シンガポールは2017年から政府関係者などと協議を進める中で、SMRT側とコンタクトが深まり、今回の動きもその一環と見られる。

野村社長は、野村文一社長が現地を訪れ、SMRTのゼネラルマネジャーと3者で結んだ。十勝バスは、事業拡大などを目的に海外展開を模索。シンガポールは2017年から政府関係者などと協議を進める中で、SMRT側とコンタクトが深まり、今回の動きもその一環と見られる。

野村社長は、野村文一社長が現地を訪れ、SMRTのゼネラルマネジャーと3者で結んだ。十勝バスは、事業拡大などを目的に海外展開を模索。シンガポールは2017年から政府関係者などと協議を進める中で、SMRT側とコンタクトが深まり、今回の動きもその一環と見られる。



SMRTはシンガポールなどを運営する地下鉄・バス・タクシー位の企業。今年

モビリティ産官協議会「観光MaaS」

「全国地方都市に貢献する十勝バスのお客さま目線の取組み」

～ 人口減少時代における『路線維持』のために ～

ご清聴、ありがとうございました

十勝バス株式会社 代表取締役社長 野村 文吾