

第1回「ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援」
検討委員会議事概要

【日 時】平成27年10月21日（水）15：00～17：00

【場 所】中央合同庁舎3号館4階 特別会議室

【議事概要】持永官房審議官の挨拶の後、石田座長（筑波大学大学院教授）の進行のもと、以下のとおり議事が進められた。

1. 平成27年度調査事業計画

昨年度まで実施していた「情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査」での検討結果を基に、路線バス事業の経営革新を図るという具体的なテーマについて検討するため、事業名称を「ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援」に変更した。

本調査事業の内容、検討事項、スケジュール、ワーキンググループの設置について事務局から説明し、承認された。主な意見は以下のとおり。

○個人情報の取り扱い・プライバシー保護について、今回のマーケット調査で利用する情報は、昨年度と比較して集め方、使い方に変更はあるか。

●プライバシー保護に十分配慮するとともに取り扱うデータで個人情報に該当するものについては、昨年に引き続き慎重に取り扱いたい。（事務局）

○昨年度までの検討結果を生かし、ワーキングの中で、データ分析法、マーケティング調査に関して十分に議論して良い成果を出してほしい。

2. PDCA ビジネスモデル

本議題では、地方バス路線事業の経営革新を図るため、ビッグデータ等を活用して次のPDCAを継続的に実施するPDCAビジネスモデルを策定すること、及び、ビジネスモデルの実施マニュアル及び分析ツールを作成することについて、検討した。

①(Plan) マーケット調査と経営分析に基づく施策の計画

②(Do) 計画に基づく施策の実施

③(Check) 施策後の評価

④(Action) 評価に基づく施策の見直し、

始めに、マーケット調査には、サービス・マーケティング理論の活用が考えられるため、戸谷委員からその概要について紹介された。

次に、PDCAの各段階における基本的考え方と検討事項について、事務局から説明し、了承された。主な意見は以下のとおり。

○人の移動の可視化に関して、モバイル空間統計(携帯位置情報に基づく人口推計統計)は、ODデータ(起点(origin)から終点(destination)までの移動経路データ)ではない。一方、混雑統計(GPS位置情報)は、ODデータではあるがサンプル数が少ないため、新潟市で十分なデータがあるか懸念がある。これらの2つデータを組み合わせてODを出すということか。

●モバイル空間統計と混雑統計を組み合わせて人の移動状況を可視化する作成支援ツールを作成することを考えている。混雑統計の使用は、データ数が多い人口が多い市の中心部に絞るなど、利用方法や見せ方を検討する。(事務局)

○データによってはサンプル数が少ないなど地方部では使いにくいといったことや様々なデータを全部そろえるのは大変といった問題がある。使えないデータがあった場合にどうするかを検討しておいてほしい。

●本調査では、一連のデータ分析手法において、分析してわかる事柄とデータの種類、その分析方法を明らかにして、分析ツールを作成するものであるが、一連のデータを画的にすべて収集することは手間とコストがかかるため、事業者毎に利用可能なデータに応じて必要な事柄について分析できるように配慮する。例えば、モバイル空間統計がなくても既存の地図情報で分析することやICカード情報がなくても乗降客のカウントデータを活用することなど、データソースは利用可能なもので対応できるようにだけに配慮したい。(事務局)

○必要なバスサービス水準の明確化に関して、グループインタビューとアンケートを通勤、通学者、主婦層、高齢者層のタイプ毎に実施する意図を説明してほしい。

●ユーザーのタイプ毎にバス利用に対する考えや感覚が異なることから通勤、通学者、主婦層、高齢者層のタイプ毎にグループインタビューを実施し7P分析を行い、バスのサービス品質をいろいろな側面から見て、意外な論点 Emotional Value(感情的価値)等も含め品質項目を網羅的に洗い出す。アンケート調査は、同様にユーザータイプ毎に、得られた品質項目の重み付け等を明らかにする。(事務局)

○バスサービスの品質項目を洗い出すグループインタビューやアンケート調査は継続的に実施するのか。それとも、今回限りとし、継続的にはSNSから取得するのか。

●品質項目を洗い出すグループインタビューはPlanの段階で実施すればその後継続的に実施する必要はない。アンケート調査はPlanの段階で実施する必要があるが、その後施策の評価 Check に際して、どのような方法でデータをモニターすべきか(例えばアンケートをすべきか)は今後検討していきたい。(事務局)

○バスのサービスのどこに問題があって、どうすれば改善するかは事業者毎に異なる。その点にご留意頂きたい。

○分析結果をどういう施策につなげていくのかもサイクルに加えた方が良い。現状は個

人情報の関係で使えないデータでも、将来使えるようになったら、こういうこともできる、といった提案もあって良い。

- 事業者や地域毎に異なる問題を解決する改善策を計画するために、また継続的に改善策の効果を評価するために、データをどのように活用していくか、という点を主眼に検討していきたい。また、データは利用可能なものを柔軟に活用できるよう工夫していきたい。(事務局)

3. モデル事業

本議題では、策定したPDCAビジネスモデルの実行性、有効性を検証するため、新バスシステム(BRT 導入、バス路線新設、その他のバス路線再編)を導入した新潟市・新潟交通(株)を対象にPDCAビジネスモデルを適用したモデル事業を実施することについて検討する。

モデル事業の前提として、新バスシステム導入に当たっての問題意識と基本方針等(公共交通計画や経営方針等)を明確化するため、新潟市大勝専門委員及び新潟交通(株)村山専門委員から、それぞれの問題意識と改善に向けた基本方針等について説明された。

その後、モデル事業のPDCAの各段階における検討事項について事務局から説明し、了承された。モデル事業の結果は、次回の検討委員会で報告することとなった。主な意見は以下のとおり。

○新潟市の新バスシステムは、PDCAのDの段階に来ている。現時点から見ると、Planは過去となるため、アンケート、グループインタビューでは過去の結果も聞くし、将来の見通しも聞くことになるのか。

- ご指摘のとおり現在の新潟市の取り組みはDの段階であるが、データ分析についてはPlan時点のデータに遡って検討する。ただし、グループインタビュー、アンケートについては、1年前はどう思っていたか聞いてもナンセンスなので、現実に即した課題に当てはめて聞くつもりである。(事務局)

○十勝バスの事例は、バスが不便だから乗らないのではなく、バスの乗り方が分からず不安だから乗らないということを表している。バスの乗り方を沿線住民に丁寧に説明すること、すなわち、Emotional Value(感情的価値)、Knowledge Value(知識的価値)が大事であることを示した例だと考えられる。

(以 上)