

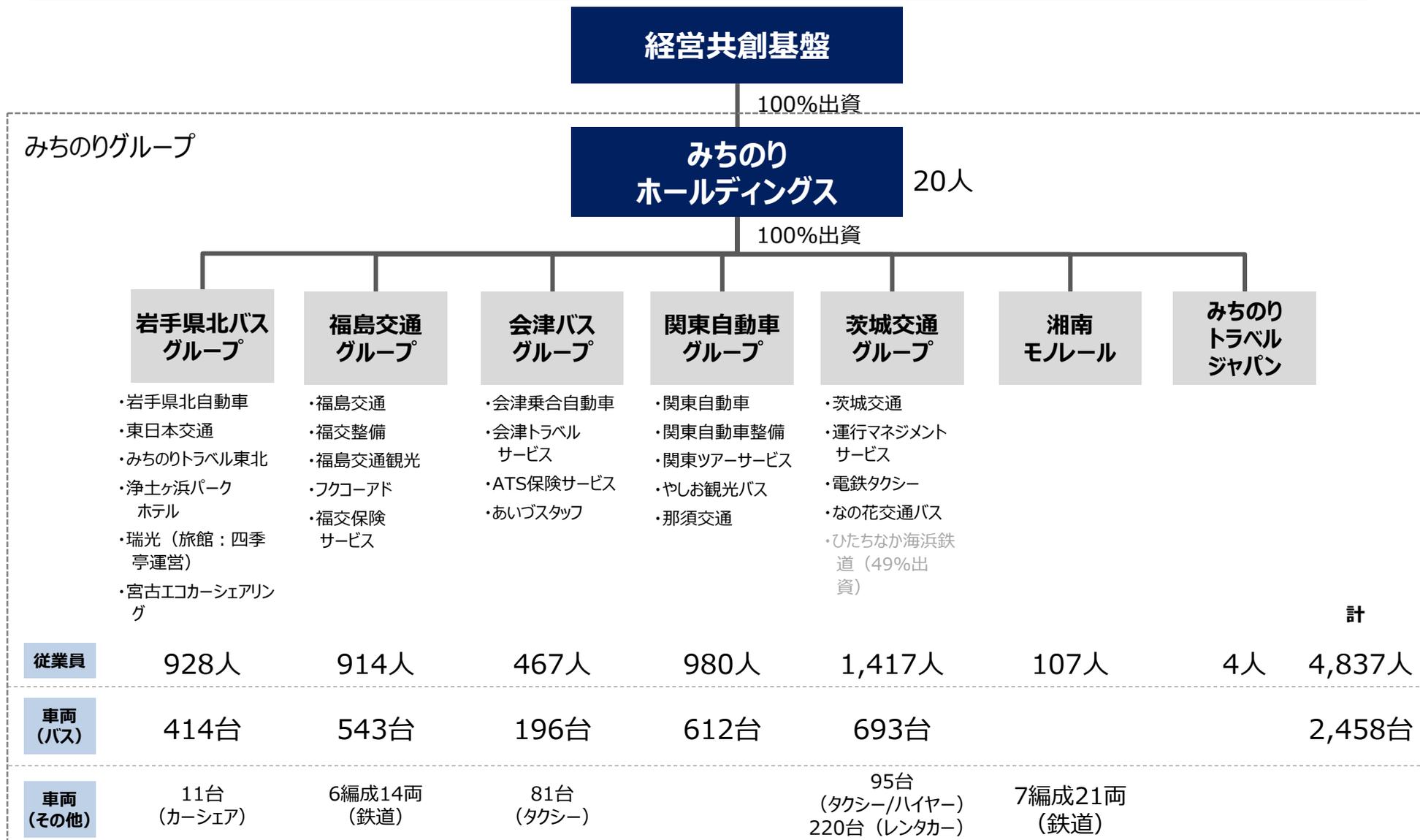
交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会
資料6

みちのりグループにおける チケット・データ連携の取り組みと今後の展望・課題



2022年1月21日

株式会社みちのりホールディングス



※従業員数・車両台数は2021年8月31日時点

みちのりグループ 事業概要

観光バス



路線バス



高速バス



運転士達



ロープウェイ



タクシー



電車



モルレール



観光・旅行

車両整備

交通

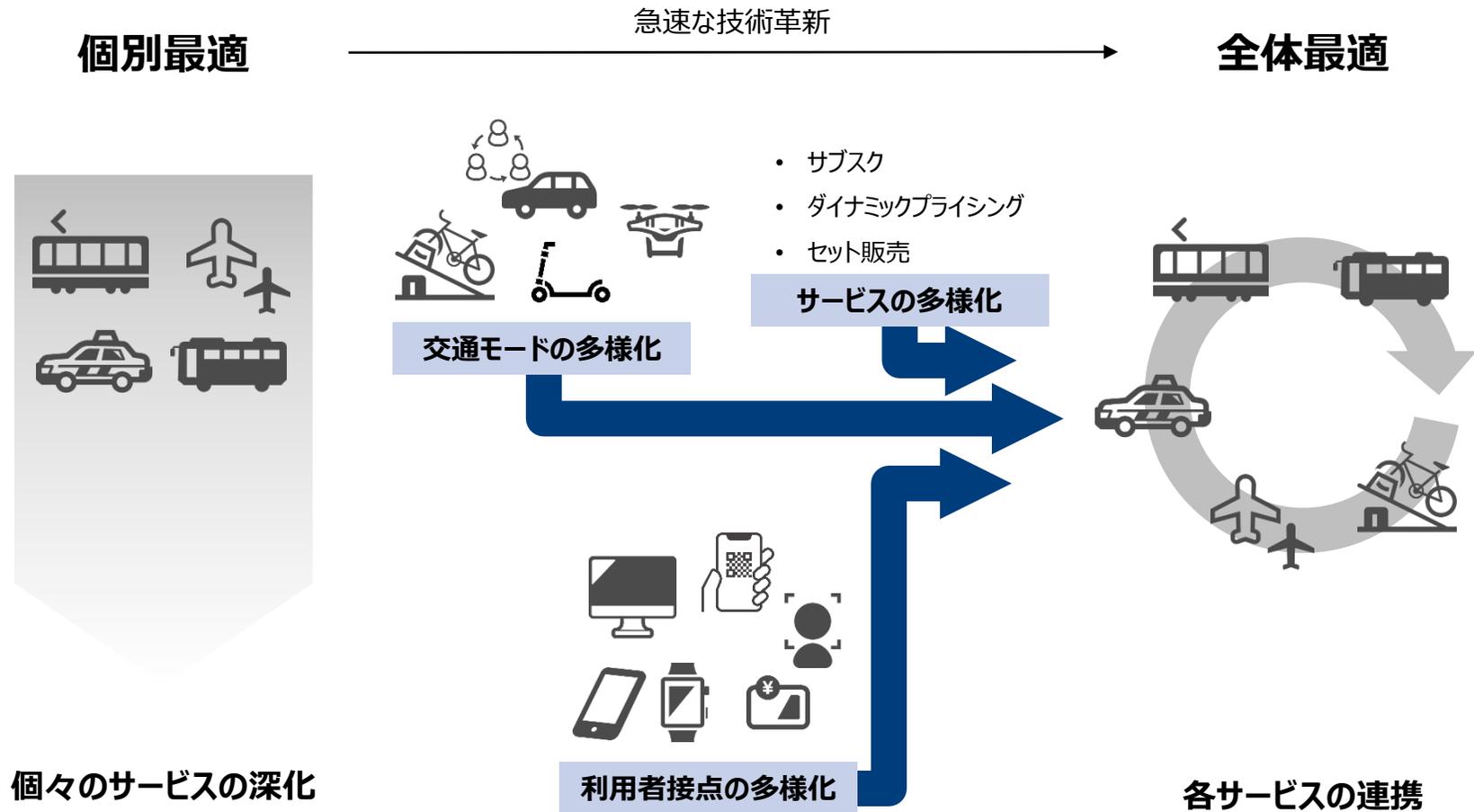
ホテル



車両整備の風景



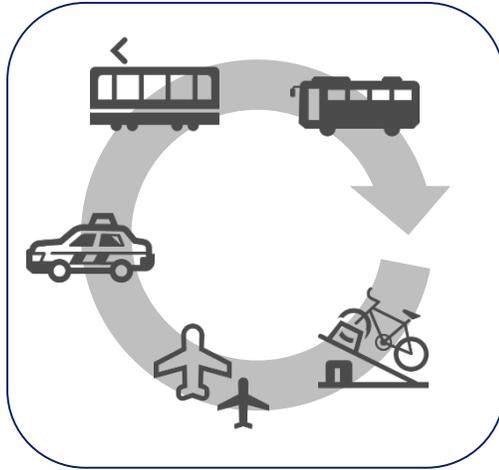
持続可能な交通事業の実現のため技術革新による生産性向上を目指す



標準化・オープン化と水平分業による相互連携の実現

優れたサービス
(ダイヤ、ルート、乗り物、料金etc.)

優れた利用者接点
(UI/UX、検索性、セキュリティetc.)



交通事業者

需給情報の連携
=事業者間の連携

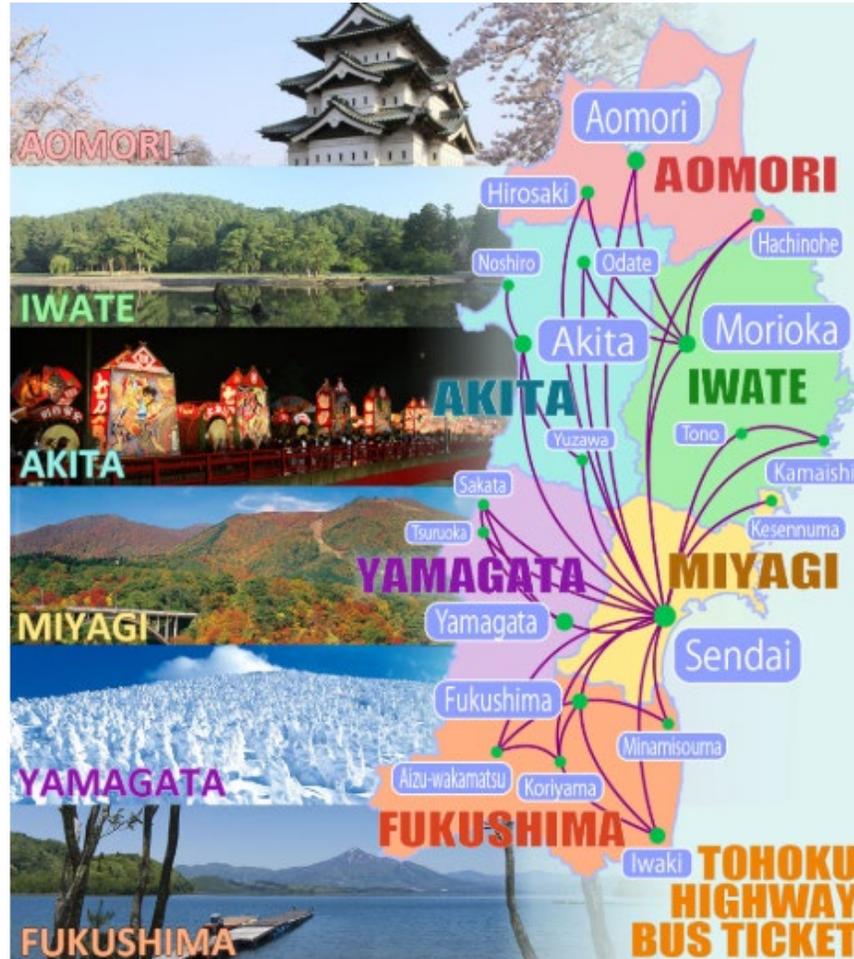
IT事業者

データの標準化



データ流通/Open化
≠無償化

事業者間連携・優れたサービスを創る取り組み 東北エリア高速バス フリーパスチケット



- インバウンド旅行者限定
- 東北6県／17の高速・乗合バス事業者の指定路線・サービスが対象
- 2日間（6,000円）/3日間（8,000円）で乗り放題

事業者間連携・優れたサービスを創る取り組み 最適経路バス・事前予約バス

コミュニティ内の移動サービス



ナイトタイムサービス

東山温泉・若松市内ホテルご宿泊のお客様専用 旅行サービス—— 会津トラベルサービス

リクエスト型最適経路バス 2021年10月18日(月)～2022年2月28日(月)

ナイトタイム どこでもバス ご利用料金 **無料!**

アプリで呼び出す、観光や移動に便利な無料のバスです。

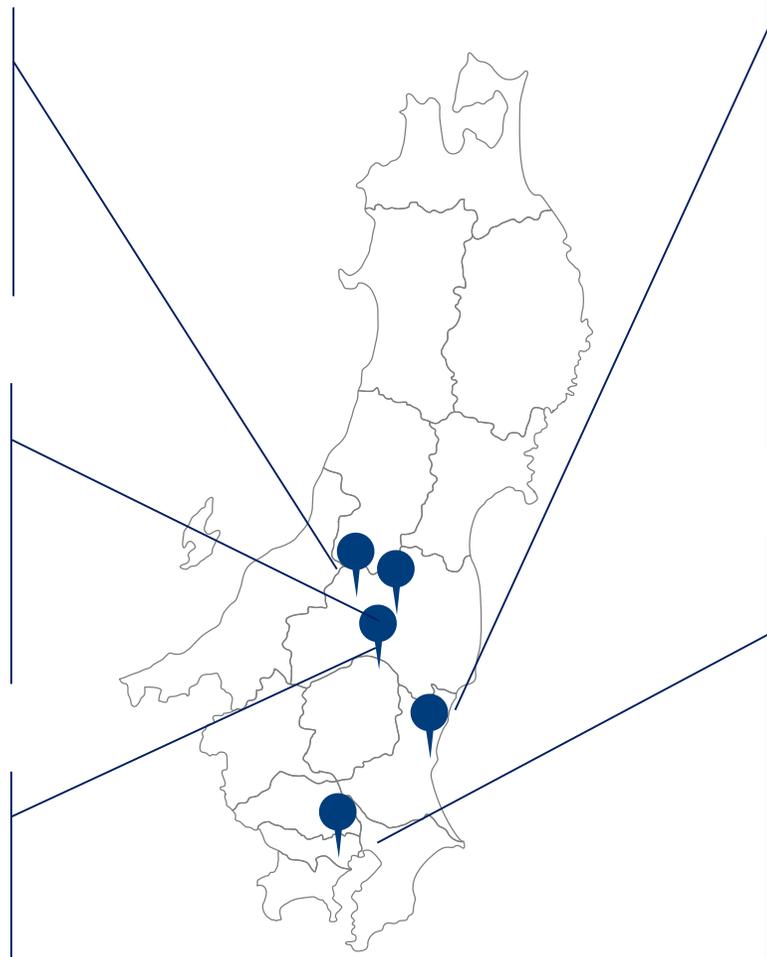
リクエスト型最適経路バスとは・・・お客様の利用状況に合わせてAIで最適ルートを設定、運行するバスです。



乗降ポイント・・・既存のバス停に加え、新たに「乗降ポイント」を多数設定、今までより近くで乗降いただけます。バス停の機能はすべてバスに乗降できるポイントです。アプリの画面で場所が分かります。



通勤型のデマンドサービス



路線バスの代替サービス



乗り換えなしで移動できます

MyRide のるる

利用したい時に、好きな場所へ「のるる」呼び出すバス「のるる」 実証運行中



買い物客向けのサービス

ベイエリアと都心を結ぶバスで、お買物をもっと便利に!

24時間 期間限定運行開始

江戸ひとめぐりバス

無料

江のひとめぐりバスは、ベイエリアと都心を結ぶグループの乗降施設やホテルの乗降施設を利用した予約バスです。お買物の必需品などの移動手段として、お買物にご利用いただき、乗降施設は予約制となります。また、ご利用には「乗降施設」の予約が必要です。乗降施設は「乗降施設」の予約が必要です。乗降施設は「乗降施設」の予約が必要です。

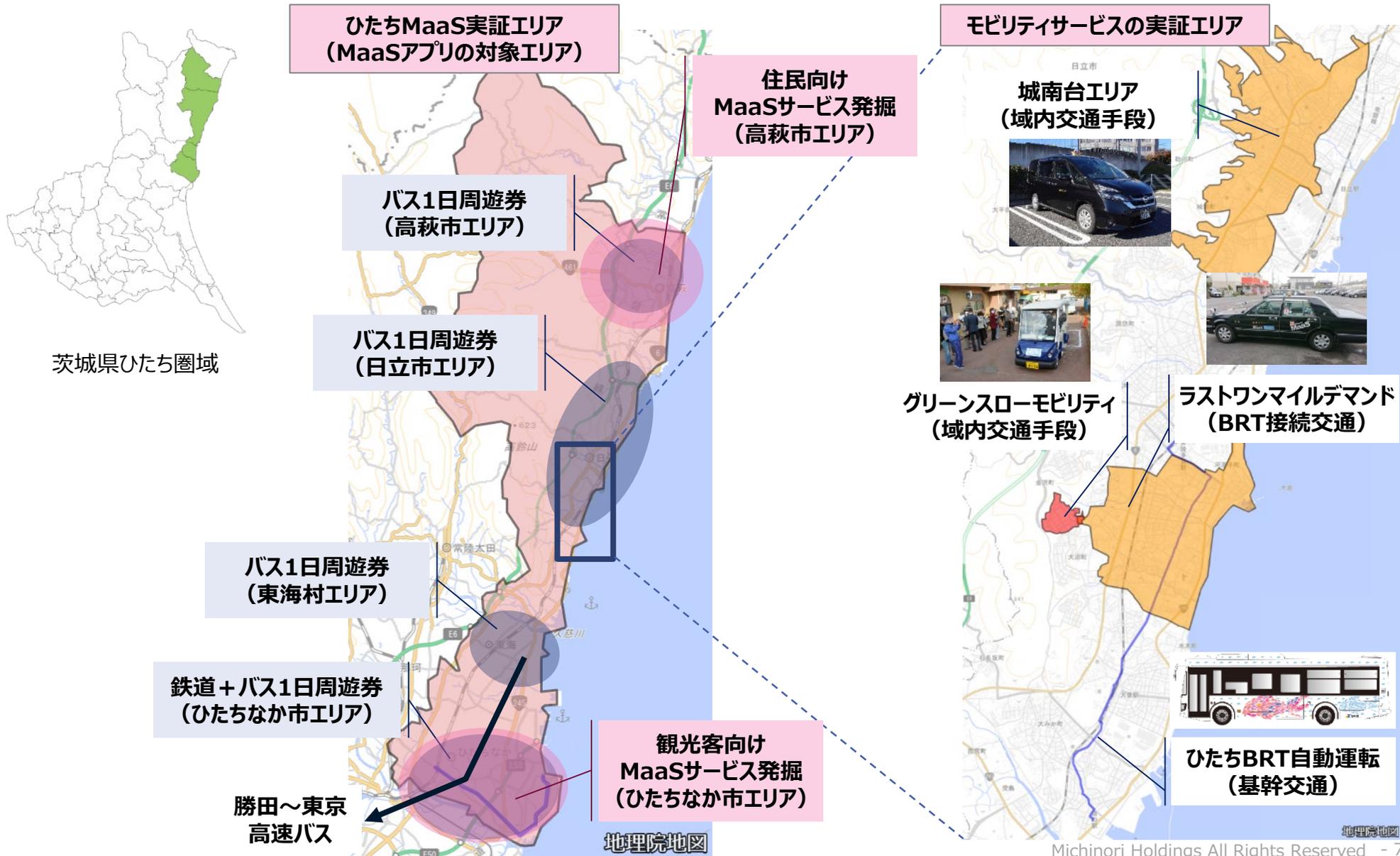
江戸ひとめぐりバスに乗って、特典をGETしよう!

バスルート・運行日程のご案内

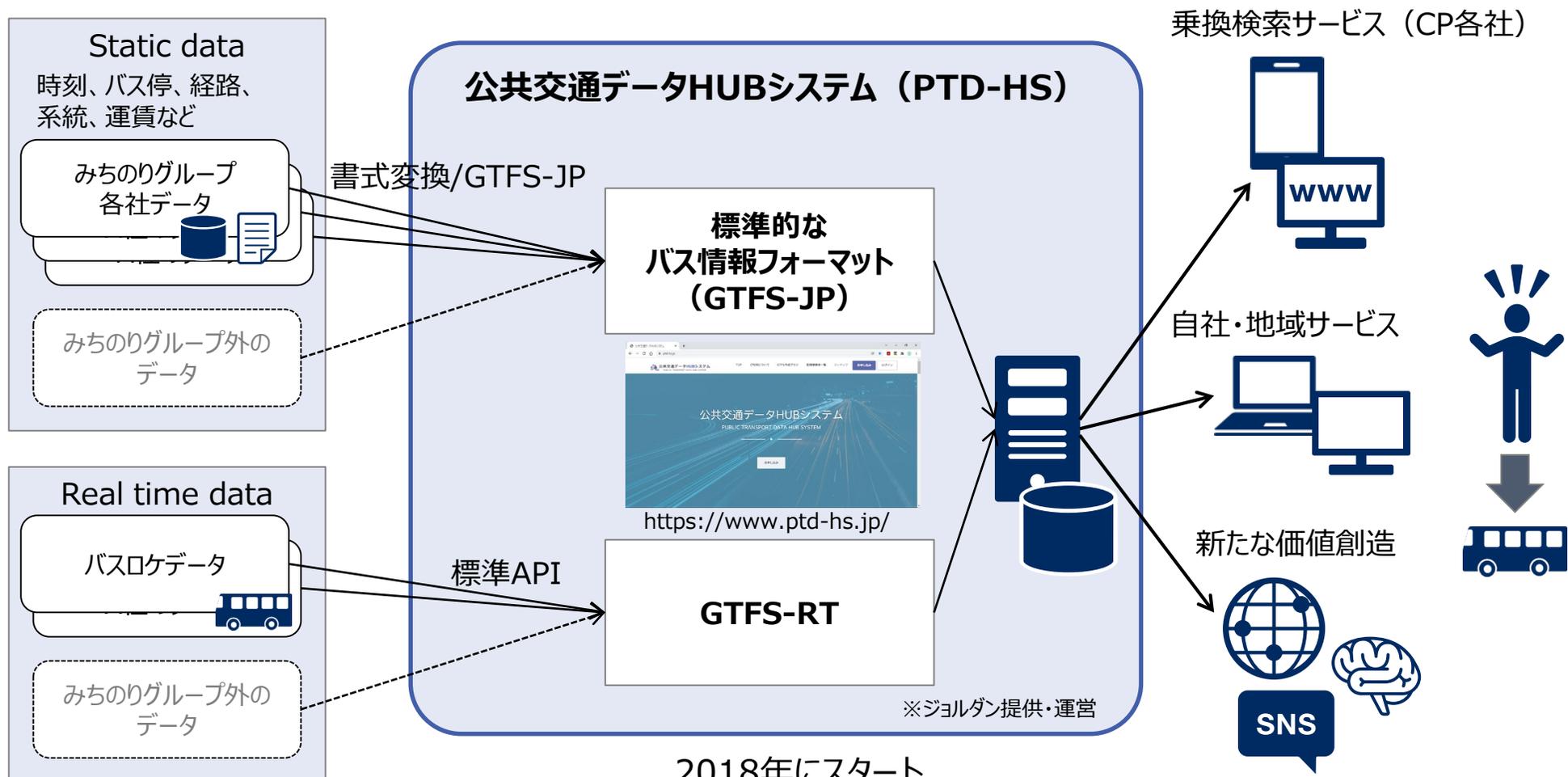
運行日	2021.12.24(日)～12.30(木) 6:00～	2022.1.7(日)～2.13(日) 6:00～
運行時間	2021.12.24(日) 18:00～	2022.1.7(日) 18:00～
乗降施設	SWAT (都心)	SWAT (都心)



事業者間連携・優れたサービスを創る取り組み MaaS



事業者間連携・優れたサービスを創る取り組み 公共交通データHUBシステム



2018年にスタート
日本全国450以上の事業者、自治体（コミバス等）のデータを収録
（2022年1月現在）

事業者間連携・優れたサービスを創る取り組み 高速バス向けのバスロケ

- バス停への到着ではなく、目的地への到着時間を正確に予測・提供するサービスの運用を開始。



車内のQRコードを読み取る

降車予定の停留所を選ぶ

現在地や到着見込みが
表示される

到着！

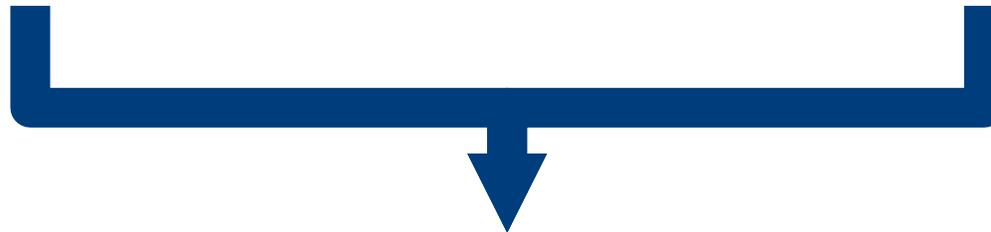
データ連携の高度化を進める上で顕在化している課題

内部のDX推進

- 表面的に技術活用は進んでも、業務の多くが各社で個別最適化され、業務フローがアナログ前提で標準化されていない
- 業務フローの標準化とシステム導入を推進する人材不足・経済合理性の欠如

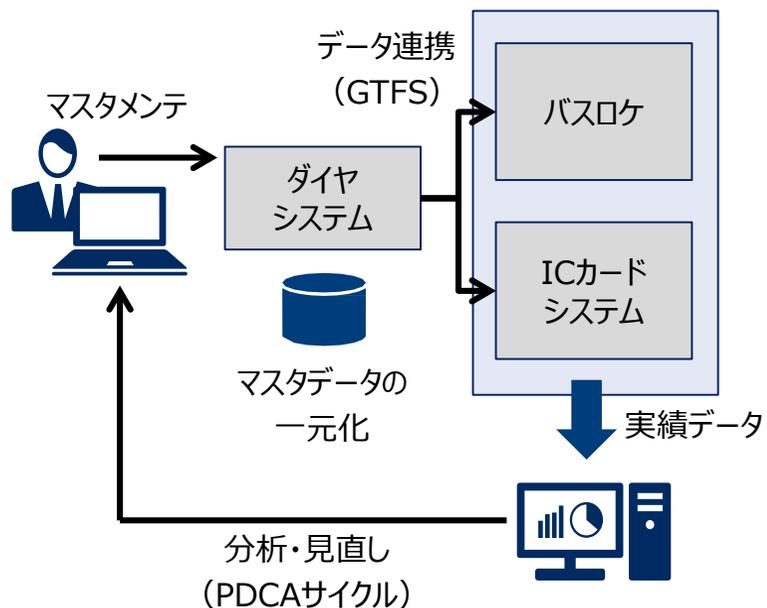
連携データの標準化

- データ連携が出来ているのはごく一部で、フォーマットや連携方法が規定されていないものが多く、取り組みごとに連携する先によって進め方がバラバラ



各社個別の取組ではなく、業界で連携した取組が必要ではないか？

岩手県北バスのデータ連携・活用



- 業務フロー全体を見直し、データの利活用を想定したシステムを設計
- 事業者自らがビジネスの方向性を見定め、システムの仕様を規定

茨城DXプロジェクト



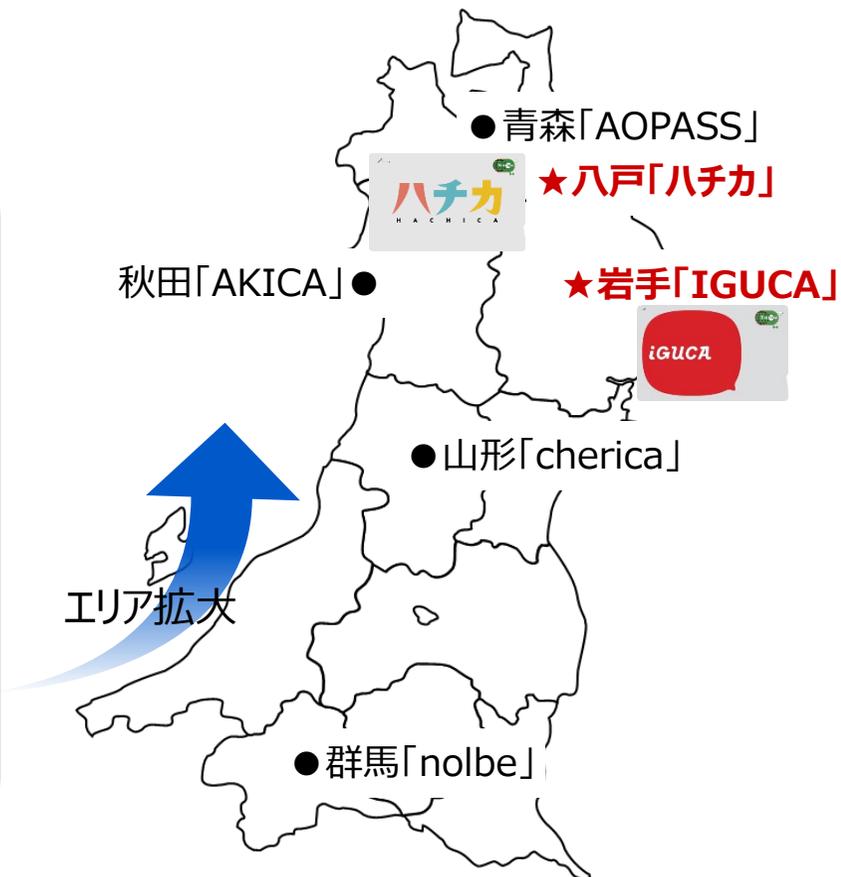
- 地域の異なる会社が販売のためのデータを共通で保持、提供し、多様な販路で販売するモデルを実現
- 異なる企業間でバス停の名称やIDを統一化しデータ流通を効率化

栃木県域・宇都宮地区「totra」



- 2021年3月21日サービス開始
- 乗継割引や福祉ポイントなどの共通サービス
- JR在来線ともSuica利用、連絡定期券で連携し、地域内のシームレスな交通ネットワークを構築

2022年春 導入予定エリア



さらなる連携加速のための論点

検討余地のある論点

- 予約商品（在庫商品）の連携
- 交通事業者間の連携商品造成
- 遅延などのイレギュラー時のデータ連携
- チケットの利用実績に応じた精算

現状

- 利活用されている在庫管理システムは少なく、API連携も進んでいる
- 許認可の届出フローがモード毎に異なり、手順が複雑
- フォーマットの共通化よりも、各現場でのイレギュラー時のデジタル化が先決。
- 事業者同士のルールを支えるベンダーの支援があれば解決

• 商品情報の共有化（企画乗車券などの通用範囲などの情報）

• 企画乗車券などのチケット規格が異なるため、販売チャネルをまたいだ販売が困難

• 販売運賃などの最低限の情報だけでは販売ページ作成などが共通化されない

• アプリごとにチケットが乱立し、連携のためにはアプリを寄せる必要性。

競争領域と協調領域の切り分け

競争領域



顧客獲得（UI/UX,プロモーション）



ビッグデータ（利用実績・ニーズ）



サービスバリエーション／価格

協調領域



デジタルチケットの券面（デザイン・利用フロー）



セキュリティ対策（キセル、不正払戻しなど）



商品情報の管理項目・プロトコル

【論点整理】 社会全体でのデータの利活用に向けて

- 公共交通全体の生産性向上には、事業者の自発性に基づいて全体最適が重要
- 取り組みにおいて、「標準化」と「データ連携（オープン化）」がカギ
- 個別事業者での取り組みには限界があり、業界での連携が必要ではないか
- 連携における競争領域と協調領域を意識して取り組みを進めるべき
 - デジタルチケットのデザイン（検札の手間の削減）
 - 不正防止（業界全体での知恵の共有）
 - デファクト化しているプラットフォームの利用（iOSやAndroid、Suica etc.）