

# 広島県における交通データの利活用について

～地域公共交通計画の実質化に向けた検討会～

2024年2月14日



広島県地域政策局交通対策担当

# 1 交通データの利活用に向けた取組経緯

## 背景

- 県内の交通会議や交通施策の検討にあたっては、関係者それぞれの経験に基づき議論されることが少なくない状況
- しかしながら、真に地域の実情に応じた公共交通を実現するには、具体的なデータとファクト（見える化）に基づき検討・議論することが必要不可欠
- 一方で、各市町が個別にデータ収集や分析システムを整備することは、市町によっては技術面・費用面でハードルが高く、県全体の観点では二重投資となる可能性（※ 広島県：23市町）



## 広島県モビリティデータ連携基盤の構築

⇒ 県内全域の交通データについて、  
県及び市町の職員が共通的に可視化・分析できるデータ基盤

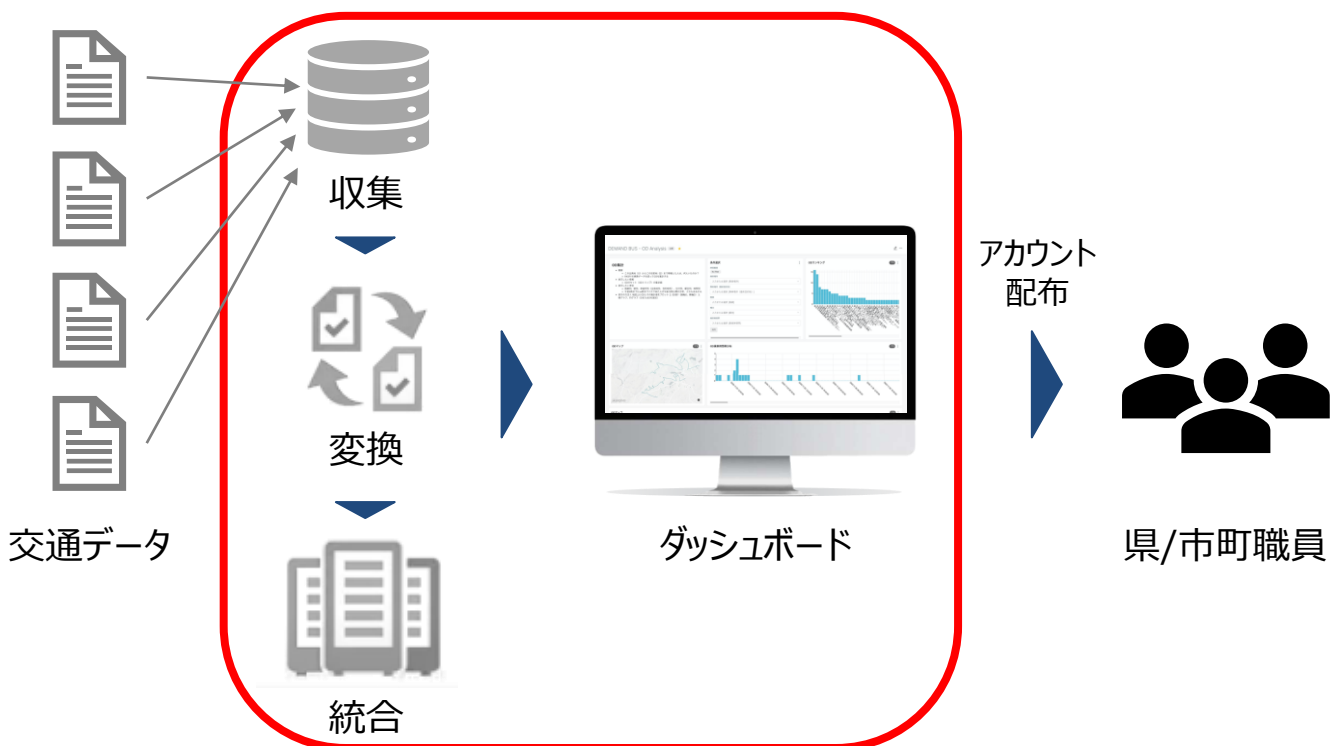


県全体におけるデータに基づく効果的な交通施策の促進

## 2 広島県モビリティデータ連携基盤とは

### システム概要

- 多様な交通データをクラウド上のデータ連携基盤に収集・変換・統合
- PCやタブレットのWebブラウザ上からダッシュボードへアクセスし、閲覧したい情報をフィルタ設定することで、分析結果をチャートで表示
- 県職員のほか**県内全市町の職員へアカウントを配布し、データ分析で活用**



広島県モビリティデータ連携基盤

【広島県の市町一覧】

広島市	呉市
竹原市	三原市
尾道市	福山市
府中市	三次市
庄原市	大竹市
東広島市	廿日市市
安芸高田市	江田島市
府中町	海田町
熊野町	坂町
安芸太田町	北広島町
大崎上島町	世羅町
神石高原町	

## 2 広島県モビリティデータ連携基盤とは

### 投入データの種類・取得方法

カテゴリー		種類・サービス名	データ内容	データ範囲	データ取得方法
公共交通	利用実績	PASPY※	・ICカード利用実績 (10カード利用含む)	PASPY導入事業者 (バス、路面電車など31社)	交通事業者で構成される PASPY運営協議会より購入
	運行情報	GTFS	・時刻表 ・バス停の緯度経度 ・路線形状	広島県バス協会への GTFS提供事業者 (15社)	広島県バス協会の ホームページより取得
人流・人口	人流	携帯電話 位置情報 データ	・滞在量 ・流入/流出量 ・人流OD	広島県全域	データホルダーより購入
	人口	国勢調査	・居住地人口 ・交通分担率	広島県全域	総務省統計局の ホームページより取得
その他	補助金	補助金 負担額	・国/県/市町補助額 (系統/種別ごと)	広島県全域	市町より取得 (県がフォーマットを指定)

※ PASPY：広島県内のバス・路面電車等で利用できる交通系ICカード  
(10カードの片利用も可能)

# 3 広島県モビリティデータ連携基盤の活用事例

## 事例① 広島県（人流データ）

- 「広島県地域公共交通ビジョン（R6.3策定予定）」の策定にあたり、人の移動に着目し、データ連携基盤の人流データを活用
- 「移動傾向（日中の人の動き）」と「移動量（日中の平均滞在量）」を軸として、各マトリクスの特性に合わせ、県内を6つのパターンに類型化

移動傾向と移動量による細分類

傾向・移動量	昼間 激増	昼間 増加	昼間 減少	NaN
移動量 (大)	移動量大 昼間激増	移動量大 昼間増加	移動量大 昼間減少	該当 なし
移動量 (中)	移動量中 昼間激増	移動量中 昼間増加	移動量小 昼間減少	該当 なし
移動量 (小)	移動量小 昼間激増	移動量小 昼間増加	移動量小 昼間減少	NaN

移動傾向や移動量  
から集約

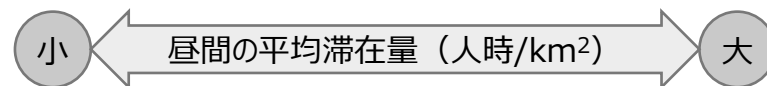
広島県全体の移動類型

傾向・移動量	昼間 激増	昼間 増加	昼間 減少	NaN
移動量 (大)	生産 拠点型	都市 拠点型	都市 住居型	該当 なし
移動量 (中)		地域 拠点型	地域 住居型	
移動量 (小)	移動需要分散型			

移動の傾向（日中の人の動きを3つに分類）

昼間 激増	朝夕の人が少なく、日中に急激に滞在量が増加する地域
昼間 増加	朝夕も一定の人がおり、日中に滞在量が増加する地域
昼間 減少	朝夕も一定の人がおり、日中に滞在量が減少する地域

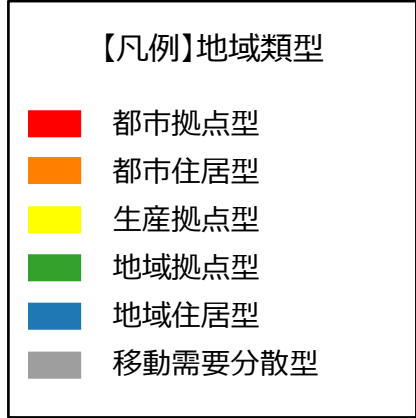
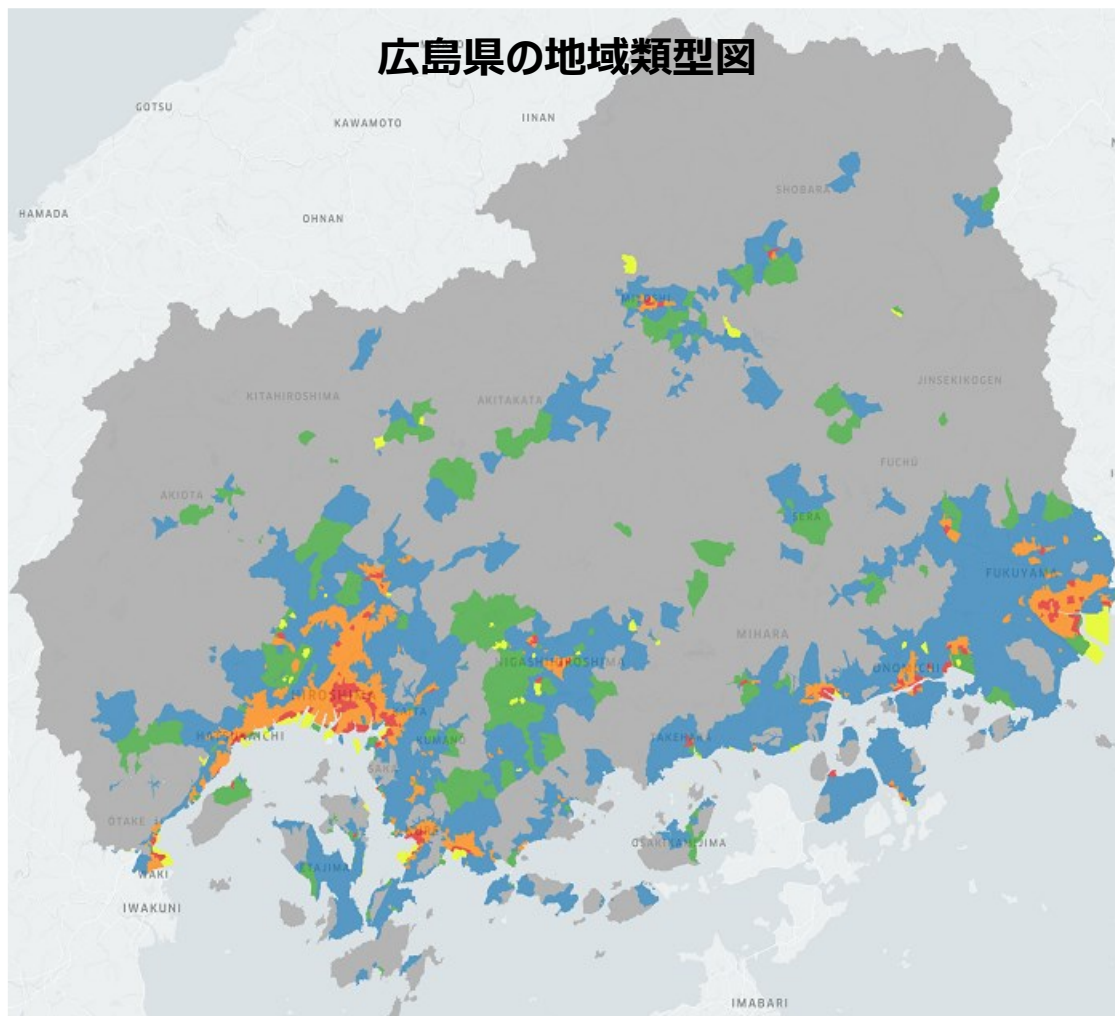
移動量（地域の移動量を3つに分類）



### 3 広島県モビリティデータ連携基盤の活用事例

#### 事例① 広島県（人流データ）

県内地域を移動特性に応じて捉えることで、行政区域に捉われることなく、各地域の実態に応じた議論を行うことが可能



### 3 広島県モビリティデータ連携基盤の活用事例

#### 事例① 広島県（人流データ）

【地域類型のイメージ】

類型を想起させるワード

移動需要分散型

- ・山、川、海
- ・集落

地域住居型



- ・低密に立地する住居

地域拠点型



- ・町役場
- ・支所周辺
- ・病院
- ・道の駅

生産拠点型



- ・大規模工場
- ・工業地域

都市住居型



- ・マンション群
- ・住宅団地

- ・鉄道駅
- ・市役所
- ・マンション
- ・ホテル
- ・総合病院

都市拠点型



- ・高層ビル
- ・商業ビル
- ・タワーマンション
- ・新幹線駅

地域類型ごとに目指す姿を設定し、施策を検討

### 3 広島県モビリティデータ連携基盤の活用事例

#### 事例② 市町（ICカード利用データ）

市町の地域公共交通計画の評価指標モニタリングや、個別施策の検討から評価・改善まで、幅広いフェーズで活用

高齢者割引の対象路線  
見直し可能性の検討

交通計画の評価指標  
のモニタリング

コミュニティバスと他路線の  
役割分担の評価

改善 (A)

計画 (P)

評価 (C)

施策 (D)

交通政策  
のDX

学生の利用実態把握、  
利用促進策の検討

バスシェルター  
設置計画の作成

#### 【市町からの声】

- 生活航路の利用分析をしたいが、乗降データがないため活用できない  
⇒ 生活航路はキャッシュレス決済が未導入の場合が多く、乗降データの取得が困難
- バスの路線再編やダイヤの検討にあたり、1便ごとの利用実績を分析したいが、便ごとの乗降データが把握できないため、十分に活用できない  
⇒ 交通事業者より、便（運行データ）と紐づいた乗降データを提供いただく必要がある



## 4 市町との連携

### ① データ連携基盤研修会

- 県内全市町の交通担当者を対象に、データ連携基盤の機能や活用方法等に関する研修会を開催
- 開催にあたっては、市町交通担当課長会議（毎年4月開催）で事前に周知するとともに、データ連携基盤の積極的な活用を呼びかけ
- データ活用の意向が強い市町に対しては、個別にヒアリングや分析モデルの提案を実施

⇒ **データ連携基盤の活用促進、市町のニーズに応じた機能強化・改善**

### ② 交通マネジメント研修会

- 市町の交通担当者（年度当初に募集）を対象に、地域公共交通計画の策定に関する仮説検証型の研修会を開催
- 交通事業者や学識者にも参加・サポートいただくことで、エリアや職種をまたいだ産官学の連携を強化
- ①の研修会と連携することで、具体的なデータ活用も実践

⇒ **地域公共交通のマネジメントを効果的に実施できる人材の育成・強化**

## 5 データ取得・共有に係る課題

- 交通系ICカード「PASPY」の廃止（R7.3予定）に伴い、次期決済システムのデータフォーマットへの技術的な対応が必要
  - ⇒ **すべての決済システムにデータ共有のための標準規格があれば、新たなシステムのデータ取り込みに伴う技術的な対応は不要となる**
- （「PASPY」廃止後の想定として）各交通事業者から個別に利用実績データを取得する場合、各社との事務的なやり取りが発生することが見込まれ、人的負担が大きくなる（※PASPY導入事業者：31社）
  - ⇒ **データを一括して共有するための協議会など、スムーズにデータ取得が可能となるような仕組みが必要**
- 補助金データは県が指定したフォーマットに市町が入力したデータを取り込んでいるため、市町（データ入力）・県（データ確認）ともに人的負担が大きい
  - ⇒ **国・県・市町の補助金申請がデジタルかつ標準規格であれば、機械的にデータ取り込みが可能となり、人的負担が軽減される**