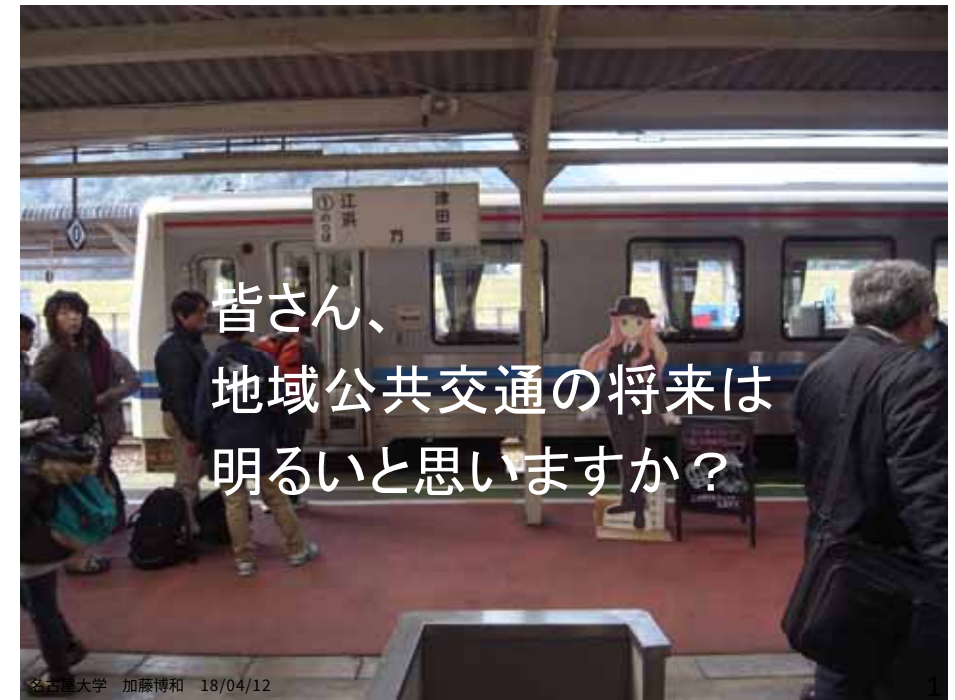


公共交通がまちをつくり、 まちが公共交通をつくる —いまこそ、舵を切れ！—

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤博和



名古屋大学 加藤博和 18/04/12

「明るい」？
「明るくない」？
いや、
「明るくする！」でしょ！

要するに、皆さんに
当事者意識はありますか？

タクシー事業は総じて時代から遅れていて、 追いつこうという意志も感じない

- 多くの事業者が個人商店のレベルから脱却できておらず、データ経営に脱皮できていない(例えば、利用者数データさえ出せない<台数(件数)がやっと>)
- インターネットで各地域のタクシー事業者を探すことがほとんどできない(HPがあっても更新されていないものばかり。潰れた会社が検索される、など)
- スマホ予約が普及しつつあるが、郊外・地方部ではそれに対して供給が可能な営業になっていない(事前の電話予約と各自の縄張りで乗務員<歩合制>が動いている)
- タクシー待機がない駅が増えているが、どの駅にタクシーが常駐しているか調べるのが困難
- 運行「中」管理が困難で、質保証に難

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

日本バス協会バス活性化シンポジウム（2003.9.25）で使用したスライド

1. お客様を待たせることを当然と思っている
(しかも多くの場合、待つ環境は劣悪。劣等感さえ感じる)
2. 遅れるのはしかたないとしても、お断りやおわびがありません
(嫌な気持ちになったお客様は二度と戻ってこない)
3. 従業員の方が偉そうにしていることが多い
(中年男性の座ったままの応対は自然とそう見える。運転手とお客様との圧倒的な情報格差。お客様はドキドキしながら乗っている。営業所が「営業」所になっていない)
4. 降りるまで値段が分からないことが多い
(回らないすし屋よりひどい。運賃が上がるたびにドキドキするスリルを味わう)
5. お客様や現場の不満がほとんど改善されていかない
(「言ってもムダ」状態。労働集約型産業の強みを生かせず)
6. わざと隠しているのではないかと思うくらいPR下手
(「メニュー」であるはずの停留所掲示が見にくく分かりにくいのはなぜ。お客様は勝手に集まってくると思っている?)
7. 社長が自社商品を使っていないことが多い
(競合他社どころか自社路線さえ説明できなくて恥ずかしいのか?)

※ そして何よりも致命的なのは「普通の商売では考えられないことばかりなのに、バスの場合「これで当たり前」とみんなが思い込んでいる」こと
名古屋大学 加藤博和 18/04/12 → 「14年たった今も新鮮？」とはどういうことか！

4

なぜかくも緩慢なのか？

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

5

公共交通サービスは このまま減びてしまうのか？

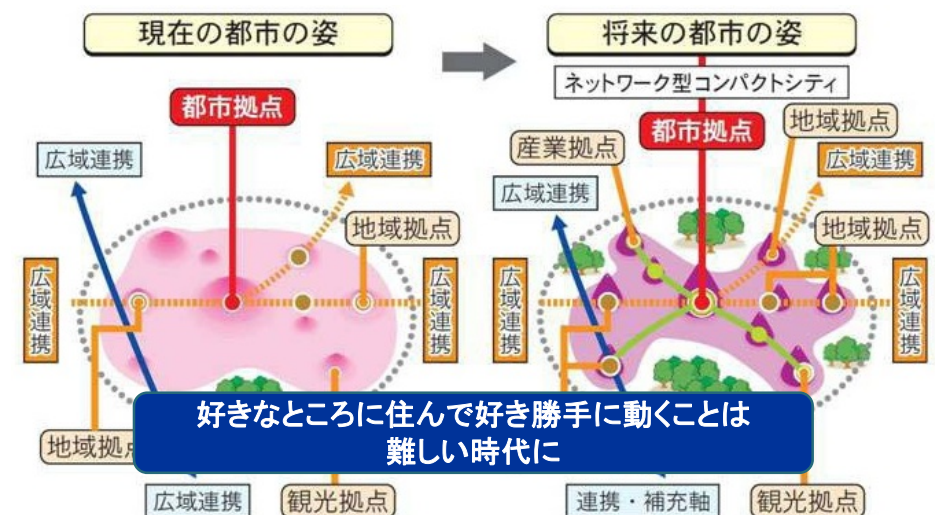
- 利用者減少は底を打った感があるが・・・
- 手の打ちようがない？要員不足

しかし、必要性が低下したわけではない

6

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

コンパクト+ネットワーク・・・まとまり、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 18/04/12

7

「拡散」から「凝集」へ

人口増加期：「だらしない拡散」

スクラップ＆ビルド(使い捨て)
都市域の無秩序な拡大
土地利用の無駄使い
→ 持続不能社会



人口減少期：「かしこい凝集」

各地域の身の丈に合った空間形成
土地利用の最適効果の発揮
→ 持続可能社会へ

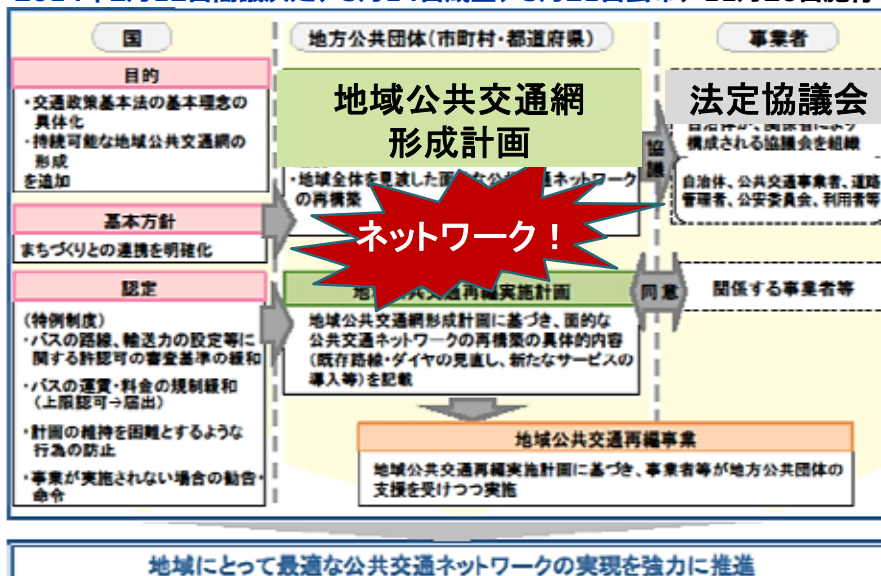
改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行



改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



乗合公共交通の存在と「まちなにぎわい」

- 乗合交通機関は、同一方向にまとまった交通需要がないと存在し得ない。

(交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便しさ)

※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高い

- 乗合交通機関のないまちとは？
 - 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)
 - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

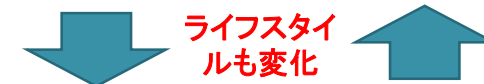
「公共交通が維持できない」=「にぎわいが無い」
=「個性がない」=「まちが衰退する」

公共交通が「健幸」実現の！ 「健康」＋「幸福」

- ・ 自家用車が使えなくとも必要な「おでかけ」ができることは、地域が持続可能であるために必須
- ・ 「おでかけ」しやすくすることは、地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
 - やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要
 - ・ 乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある
 - ・ 降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける
- それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、地域の豊かさを増進させるのが公共交通事業
- ・ 高齢化社会における公共交通の役割(クロスセクター効果の1つ)
 - ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする(予防)
 - ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる(緩和)

低炭素・低費用で魅力的な都市・交通システム 実現のための「長期」スパイラル

＜交通戦略(網形成計画)＞
コンパクト化を誘導しうる交通ネットワーク
公共交通・非動力交通の充実



＜都市計画マスタープラン・立地適正化計画＞
公共交通を有効に機能させうるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・
40年計画で頑張ればよい(その間に建物は半分以上建て替わる)
でも、現場では全然かみ合ってません！

「使いやすく
それゆえに多くの方に
利用していただける
公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとても重要なもの
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

1. 国: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. 市町村: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. 公共交通事業者等: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

最近の法制定・改正（2013～15年）は、要するに・・・

交通政策基本法（2013年12月）

- 国の交通政策を規定。理念法（モットー）

地方分権一括法による道路運送法改正＜自家用有償運送の地方への事務・権限移譲＞（2015年4月）

- 移譲（登録・監査等）自体はほとんどメリットがない
- 同時に行われた自家用有償運送制度の見直しが大きな意味（移譲希望せずとも享受できる、後述）

タクシー特措法改正（2014年1月）

- 地域公共交通と位置づける（その役割を果たす義務が生じる）ことと引き替えに減車・運賃改定を可能に
- 公共交通としてのタクシーの適正化・活性化を地域の協議会で議論

地域公共交通活性化・再生法改正（2014年11月）

- 最重要な法律
- 改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視（連携計画→網形成計画）
- バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体に実質権限移譲（再編実施計画）
- タクシー（、自家用有償運送）も地域公共交通として位置づけ

地域が主役となって「おでかけ」（移動）手段をつくり直す時代へ

-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

公共交通が**必要な理由**、それを公的に維持する**必要性**を「**地域自ら**」明らかにする

それをどのように**具体化**するかを「**地域自ら**」考える（たくさんのやり方を検討できる時代に）

それを**誰がどう支えるのか**を「**地域自ら**」決める

○「おでかけ」の保証水準は、**地域・自治体**が自ら決め、実情に合わせコントロール

○「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える際の大事な要素（**地域全体の方向性を考える必要**）

→「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事

そこに参画・協力するのは住民・利用者の権利かつ義務

→しかし残念ながら、**地域・自治体は素人**

ビジネスチャンスのはず、なのに・・・

- 本来なら、制度変更を勉強し、どう使えるかを研究すべきではないか
- 例えば「網形成計画を使ってうちの会社で何か新しいことをしかけられないか」とか
- ところが、制度変更自体を知らないとか、うちには関係ないと思っている「化石のような」事業者・自治体が多く見受けられる

国土交通省

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自家用車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を義務にすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境を整備していく。そのための検討会を「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」と開催

具体的方策

1. 公共交通機関
 - ・高齢者の公共交通の働きかけ
 - ・乗合タクシー・地方公共団体
 - ・タクシーの増設
 - ⇒ 配車アプリ
 - ・過疎地域における
2. 貨客混載等の促進
 - ・貨客混載の推進
 - ⇒ 過疎地域における貨客混載と貨物運送のかけこぎ【平成29年6月末までに結論】
 - ・スクールバス等への選定
3. 自家用有償運送の活用
 - ・検討プロセスのガイドライン化
 - ⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化【平成29年度中実施】
 - ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
 - ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底
4. 地域における取組に対する支援
 - ・地方運輸局の取組強化
 - ・制度・手続等の周知徹底
 - ・地域主体の取組の推進
5. 福祉行政との連携
 - ・介護サービスと輸送サービスの連携
 - ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化【速やかに周知】
 - ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大【平成29年7月末までに実施】
6. 地域における取組に対する支援
 - ・地方運輸局の取組強化
 - ・制度・手続等の周知徹底
 - ・地域主体の取組の推進

「自助」による輸送の導入に関する情報提供

明瞭化

業界的には、自家用車ライドシェアについて書かれなかったとか、許可・登録輸送が書かれたとかの話も気になるかもしれませんが、問題は「バス・タクシーについてたいして書かれていない」ことですよ！

自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

ショーバイ(商売)路線

- －「採算性」が大事
- 事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ

アリバイ路線

- －「あること」が大事
 - 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ
- 互いに全くてんでばらばら
- どちらも「地域公共交通」ではない！
 - 本当の「地域公共交通」・・・「ありがたがっていた
だけの公共交通」はどうすればつくり出せるか？

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- ・ 利用者「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - ・ 事業者「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合っ取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

解決策1: ITによるコミュニケーション
解決策2: 地域コミュニティ

そもそも「地域公共交通」とは？ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (2007施行、2014大きな改正)

- 地域公共交通(2条1)
地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 公共交通事業者(2条2)
 - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 - ロ 軌道法による軌道経営者
 - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ (略)
 - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 - ヘ (略)

まちづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク ＝「地域公共交通網形成」

- 地域内: だれでも安心して暮らせる地域
「生活」支援・・・地域主導？
 - － クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ(通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
 - 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ
- 地域間: だれでも楽しくお越しいただける地域
「交流」支援・・・自治体主導？
 - － 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス
 - 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

公共交通事業者に必要な3つの力

企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業に合わせたマーケティング
- 企画実施と安全確保の両立を模索するイノベーション

提案力

- 「中核的価値」を明確に
- 新企画・新商品・新サービス
- 地域・社会課題の解決
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

もう10年も経ったのだから
当然やっていて、
網計画にも反映されていますね！

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「公的補助」「コミバス・デマンド企画」でない、自治体の新たな役割

「おでかけ」確保戦略の確立

- 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
- 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるように「戦略」)

交通ネットワーク

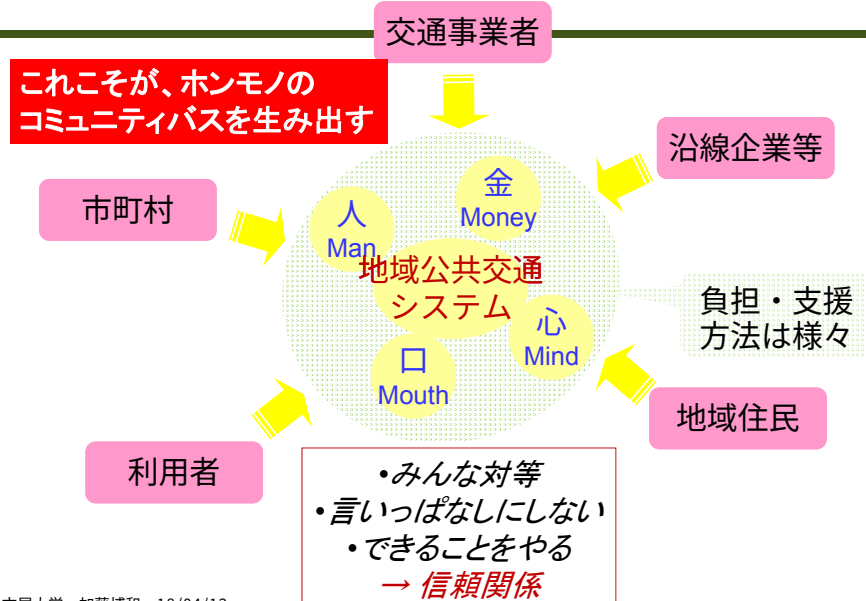
- 結節・幹線・支線
- 共通運賃・乗換・乗継
- 事業者間の連携

各交通手段

- 「適材適所」となす「まちづくりコンサルティング」
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

もう10年も経ったのだから
当然やっていて、
網計画にも反映されていますね！

みんなで「一所懸命」づくり守り育てる



中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

あつてはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない(のでシャンシャンにしたい)
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形(広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ)で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない(開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外)
6. 傍聴者がいない(PRLしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべらない(しゃべりやすくする工夫をしていない)
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない(バスは会議室でなく現場を走っている)
9. コミバスやデマンドしか扱わない(事業者路線は話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！

本会議開催は大変だが、幹事会・部会や書面協議も併用し、
公開原則(傍聴・議事録公開等)も活用して実りある会議を心がけるべき

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

28

地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年2月末現在)

北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	新潟県	富山県	石川県	福井県	山梨県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	鳥取県	徳島県	香川県	高松市	愛媛県	高知県	福岡県	佐賀県	大分県	熊本県	鹿児島県	沖縄県
旭川市	青森市	盛岡市	仙台市	秋田市	山形市	福島市	水戸市	宇都宮市	前橋市	さいたま市	千葉市	東京都	横浜	新潟市	富山市	金沢市	福井市	山梨市	長野市	岐阜市	静岡市	愛知県	津市	彦根市	京都市	大阪市	神戸市	姫路市	和歌山市	鳥取市	徳島市	高松市	松山市	高知市	福岡市	北九州市	大分市	熊本市	鹿児島市	那覇市	
旭川市	青森市	盛岡市	仙台市	秋田市	山形市	福島市	水戸市	宇都宮市	前橋市	さいたま市	千葉市	東京都	横浜	新潟市	富山市	金沢市	福井市	山梨市	長野市	岐阜市	静岡市	愛知県	津市	彦根市	京都市	大阪市	神戸市	姫路市	和歌山市	鳥取市	徳島市	高松市	松山市	高知市	福岡市	北九州市	大分市	熊本市	鹿児島市	那覇市	

※99の地方公共団体、
再編実施計画について、
・既に認定を受けた団体：赤
・策定意向のある団体：黄
網形成計画の策定を検討中

全国で337件(1718市町村)

29

なぜ地域公共交通網形成計画(活性化再生法5条)を つくらなければならないのか？

- ・「国がうるさいから」「補助がもらえるから」は論外として・・・

そもそも「計画」とは？・・・

ある「こと」を行うために、あらかじめその方法や
順序などを考えること。また、その考えの内容、も
くろみ。

- ・ みなさんのところの網形成計画はそういう内容になっていますか？ あるいは、しようとしていますか？

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

30

網計画・タクシー地域計画において 特に留意すべき点

- ・ 要は、利用者・住民に喜んでいただける、地域の価値を高めることができる地域公共交通網が実現できればいい。それに寄与してこそ計画をつくる意味がある。単に書いたただけなら時間とカネと紙のムダ
 - ・ 計画終了までにどのような網が形成され、それによって地域がどう変わるのかをできる限り具体的に明示(網形成計画なのだから当然)
 - ・ それを実現するための、協議会メンバー等のミッションを簡潔・明瞭に示す(調査結果などを本文に長々と書くべきでない。概要版がむしろ重要)
 - ・ 今後の検討事項リストではなく検討結果としての施策の中身を書く。(今後の検討事項を書いてあるだけなら、計画策定してはいけない！「検討」はNGワード)
 - ・ だれが読むのかを意識する(地域の人たちが読めて納得でき行動できる)
 - ・ 担当者の「遺言」(政策の継続性)。これを見たら新入りでも担当ができるよう、後々までマニュアルとして使えるものに
- これらは「部外者である」コンサルタントにはできない。事務局が書き、メンバー全員の腑に落ちるものにしないといけない！

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

31

“当たり前”では全然ない！ 「なぜ地域公共交通は必要か？」

- 「地域公共交通」がないと、地域は、住民は、どう不都合でしょうか？
 - － あってもなくてもほとんど変わらない？
 - 「地域公共交通」を守り育てるためには、どれだけのお金と手間がかかりますか？
 - － ありがたみがわからないので安ければ安い方がいい？
 - いま地域を走っているバス・鉄道は、「地域公共交通」と言えますか？
 - － 全然その役割を果たせていない？
- そもそも、必要な「地域公共交通」とはどのようなもので、どのように支えていけばいいかについて、地域でまともに話し合ったことがない？
(それがなくて網計画の目的・目標が書けるのか？)

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

32

KTG市と言えど・・・



- 世界的にメジャーな予約配車システムを日本で初導入した公共交通空白地有償運送
- 当初はスマホ予約・クレカ決済のみであったが、現在は電話予約・現金払いも可能！
- そもそもこの予約配車システムは必要な現場なのか？

先端技術かもしれないけど、地域に合っていないなければ意味がない

NPOの皆様のご苦勞には頭が下がるが、この種の活動自体は全国各地で先行的取組が多数ある(のにどうしてみなそんなに注目するのか？)

名古屋大学 加藤博和 18/04/12



33

ライドシェアと自動運転は不可分

- ITによって、買い手と売り手が直接結ばれるようになった(こうなるとポータルサイトの力は絶大)
- 空車の活用も容易に(自家用車の実車率は10%以下)
 - 自家用車ライドシェアが有効
- しかし、商品が旅客輸送だと、現行制度では売り手が限定されてしまう(許認可、運転手が必要)
- 自動運転になればこの限定が外れる
- よって、自動運転とライドシェアは相性がよい(コンテナやパレットと同じく、共有化へ)
 - ✓ ただし、自動運転の一般化は少なくとも20年先？
 - それまでは運転手は必要
 - ✓ 中大量輸送機関もなくなる(輸送力が大きい)
 - (共有化・半ば公共交通化した)クルマとどう結びつけていくか？
 - 中大量輸送機関をどのように運行するか？

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

34

統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれるシステム
 - MaaS (Mobility as a Service)

検索されなければ、存在しないも同然

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能(相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

実際の活用例



名古屋大学 加藤博和 18/04/12

35

公共交通を「くるり」と変える

-澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変える-

お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供

- 見かけ・口先でなく「本当のニーズ」を探り出す
- 安全を大前提に、移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす

お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供

- 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
- そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
- 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う気になるには何が必要かを考える
- それが収益を、給料を高くすることにつながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける (パートナーシップ)**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

「常に利用者・現場起点」 ターゲットを明確に

- TPOに応じた**コンテンツ**をどう設定し実現するか？
時間帯(Time)、場所(Place)、場合(Occasion)
- コンテンツをどう**メディア**に載せるか？
- 必要な情報を厳選し、キャッチーに**提示**するには？
(キーワード、コピー、・・・)
※CMや通販番組など、参考になるもの多数

ニーズ追従でなく、ニーズ創出であることに注意

「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「**おでかけ交通**」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体: 光タクシー



- 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- 高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- このままでは商店街も住宅地も衰退

- タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- 地域・事業者・市の「三位一体」
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善

市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)

- 乗合タクシー(運賃当初100円、現在は200円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- 商店街は中心部にバス待合所を擁し、**すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ**

→ **クルマに頼らずいつまでも住んでいけるまちへ！**



公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザインを通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- ・ マーケティング・リサーチ
- ・ 顧客満足(CS)
- ・ 商品開発・企画
- ・ 広報宣伝
- ・ モニタリング・改善・PDCA、..

→ サービス業では当たり前の言葉。

しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない
技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議

運ぶこと自体に付加価値はない

「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う
コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない
(「地域に根付いた」事業体であることが付加価値を生み出せる)

名古屋大学 加藤博和 18/04/12

40

加藤博和

検索

URL:

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。
意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

【告知1】

本日お話しした問題意識を踏まえ、解決策を横串で考え実施していくため、「交通マーケティング研究会」立ち上げを企図中。
ご興味をお持ちの方は当方までご連絡を。

【告知2】

今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」やります！
(<https://zenkokuforum.jimdo.com/>)

10/27(土)・28(日)に、東洋大学白山キャンパスで開催
全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方々が立場を
越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会合です。皆さんの取
組はポスターで紹介できます。

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の
機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共
交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用
いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、
および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和

kato@genv.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>