

ITは「くらしの足」を救う？ —ぜひ救ってください！ただ・・・—

地域公共交通プロデューサー
(株)井笠バスカンパニー相談役
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
(一社)運輸デジタルビジネス協議会アドバイザー

加藤博和

名古屋大学大学院情報学研究科 附属
持続的共発展教育研究センター



名古屋大学 加藤博和 18/10/28

1



分かりにくいことで有名？な青森駅前バスのりば

改善努力は見受けられるが・・・

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

2

東洋大学白山キャンパスで仕事 さあ、どこに泊まってどう行くか？

- どの付近だと行きやすいか？
 - 所要時間
 - 乗換
 - 運賃
 - 定時性
- 実際、どのような経路で行くか？
 - 乗換検索
 - 運行状況

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

3

https://tobus.jp/ibsys/nav/ICD=&VCD=&SelectDest&ICD=&SelectDest&Ist=&Ist&IstMCD=&IstMCD=

23

ページTOP

時	【池袋駅東口】 草63 浅草寺町行 (休日)
5	
6	30 49
7	06 21 36 50
8	04 18 32 46 59
9	12 24 36 48
10	00 12 24 36 48
11	00 12 24 36 49
12	02 14 26 38 50
13	02 14 26 38 50
14	01 12 23 34 45 56
15	07 18 30 42 54
16	07 20 33 46

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

4

https://tobus.jp/ibsys/nav/ICD=&result&ICD=&IstMCD=&IstMCD=

※平171-0022 東京都市圏の乗換案内の地図を表示しています。ご確認ください。

ステップ2: 停留所を選びます
 地図上の林業したい停留所のマークをクリックして、停留所を選びます。

選んだ停留所
 池袋駅東口

この停留所の周辺情報を表示

ステップ3: バス路線を選びます
 池袋駅東口
 を通るバス路線一覧

草63 池袋駅東口→浅草寺町
 草63 池袋駅東口→浅草一丁目

この路線の運行状況を表示

選んだバス路線の全体を地図上に表示します。

選んだバス路線をクリックし全停留所を表示します。

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

5

https://www.google.co.jp/maps/@35.68114,139.76705,15z

出発時刻: 8:00 10月30日(日)

ルートをもっと詳細に調べる

8:06 - 8:41	35分
8:02 - 8:30	28分
8:03 - 8:34	31分
8:03 - 8:39	36分

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

6

https://www.google.co.jp/maps/@35.68114,139.76705,15z

出発時刻: 8:00 10月30日(日)

8:06 - 8:41	35分
8:02 - 8:30	28分
8:03 - 8:34	31分
8:03 - 8:39	36分

名古屋大学 加藤博和 18/10/28

7

「不便」でなく「不安」

- 本当に不便な場合も多い
- しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- たまに使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる

「分かるようにする」ことが重要。

その企画をどう組み、情報をどう出すか？

「全く知らない人」を想定する

そもそも乗り方を知らない人も多い

(乗り方教室は有効)

「不便」でないのにそれが理解されていないなら

検索システムは有効



結局は・・・

- 検索すれば最適経路は出る
- しかし、そもそもそれを考慮してホテルを決める人がどれだけいる？(もちろん、そういったことを考慮できるアプリも出るかもしれないが)
- 立地行動が選択される時点で、「(何となく)便利」ということが理解されるようにしておかないとそこを選んでもらえないし、実際に移動する段になっても選択肢が限られてしまう

よって、東京・大阪では、行政区域でなく**鉄道沿線**が地域の単位として認識され、利便性が評価される

どこの路線がどう使えるのか(便利なのか)わかることが「訴求力」を生み出す

いつか来た道を、また？

- モビリティマネジメントで公共交通利用は大きく増やせる？

もともと不便なものをわかりやすくしたら、むしろ「不便であること」が知られてしまう

- バスマップで公共交通はわかりやすくなる？

もともと複雑なものをわかりやすくしようとしても限界があり、結局理解されない。そもそも見てももらえない

結局、いまの路線網をダイナミックに変えていくメカニズムがなければ、抜本的な改善には至らない

名鉄バス東部 ふれんどバスで行ける路線マップ

忘れ物・時刻・運賃などのお問い合わせ
名鉄バス東部 運賃課 0533-68-3220

ふれんどバス運賃
乗車券 大人1,000円 小児500円
ふれんどバス定期券
大人1,000円 小児500円
学生定期券 1,000円

訴求力があり、検索にもかかりやすい(よって人を引き寄せる)路線が、IT活用(検索ログ・過去移動データ等からAIで最適経路・ダイヤを生成し、MaaSのフレームワークに組み込まれ情報提供される)によって生み出されるなら大歓迎!

地域公共交通プロデュースとは？

旧弊な公共交通をいかに革新するか
(多くの現場は、いまの運行形態では戦えない)

- 「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す
- 利用者・地域のニーズに応えられる**基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)**
 - それを必要とする利用者(運賃) / 周辺住民・企業(協賛金) / 自治体(補助)の**三方一両損のビジネスモデル**
 - スピード感と粘り強さを持ち、現場感覚**を起点とした戦略・企画・実施・点検・見直し
 - 地域公共交通づくりを通して地域づくりまで高める**運動論**
- このプロセスが確立されない状況でMaaSが入れば、いまの地方部の公共交通網は滅び去るほかない

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、..
- サービス業では当然だが、従来の公共交通事業では、いい技術革新・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
→ そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要
→ いい路線(網)をどうつくり出すか？ ITはそれに資するか？

国(運輸局)への申請データの電子化・オープンデータ化で一挙解決！

- 事業計画変更、補助申請等手続きの迅速・正確化
 - 事業者:業務効率化、各種検討に活用可能
 - 自治体:公共交通計画策定等、施策検討に活用可能
 - バスマップ等案内ツール作成が容易に
 - 時刻表データの登録で乗換検索サイト登録も省力化
 - 現状の国土数値情報データは間違いが多くメンテナンスもされていない)
 - 申請データを活用できず、ムダな調査が多数生じている
- 業界のICT対応の遅れを取り戻す好機
(現状は自動運転・IoTどころのレベルでない)

「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

主な地域公共交通プロデュース活動

-分かりやすく、使いやすく、そして「お値打ち」に-

- 情報提供
 - 東海3県(路線図ドットコムへの協力)、岐阜市(配布マップ、案内板、停留所掲示、方向幕)、その他地域のバスマップ、配布時刻表、HP
- 住民主導型交通立ち上げ
 - 生活バス四日市・徳島応神(自律型)、松阪(立候補型)
- 鉄道廃止代替交通確保
 - 岐阜600V、神岡、桃花台、屋代
- 鉄道とバスの一体化
 - 明知鉄道
- 生活圏単位での公共交通再編
 - 北設楽郡、南信州(飯田下伊那)
- 路線バスとコミバスの一体化
 - 高山、飛騨、一宮、稲沢
- 路線バスと航路の一体化
 - 鳥羽
- 公営交通の立て直し
 - 名古屋、長崎

◆某著名な先生のありがたきおことば「加藤が100人いれば日本の地域公共交通は救える」(1,000人の間違い?)

◆しかし日本は、こういうことができる人をまったく育ててこなかった(オレもや~!)

◆ITでこの必要人数をどれだけ減らせるか?(AIでいい路線)

バスのIT化

- バスロケ
- デジタコ、ドラレコ
- センサー類(乗降等)
- ICカード、運賃箱

これらから収集・蓄積されるビッグデータをリアルタイムで運行管理者が把握でき、データが蓄積されれば、安全性向上、ダイヤ改善に大きな効果を発揮する

(将来的には自動・無人運転への要素技術に)

加藤博和

検索 

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

質問・相談等はE-Mailで

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！

(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>

「マーケティングが公共交通を救う!!」
より使いやすく分かりやすい公共交通への進化を目指し、今、立ち上がる!!
公共交通マーケティング研究会
スタートアップセミナー
2018年12月10日(月) 13:30~17:00
名古屋交通会館(名古屋駅南口徒歩5分)
※ 会場の予約を済ませ、公共交通機関から会場までお越しください。

長年教育を続けてきた日本の地域公共交通が、いま見直されつつあります。しかし、多くの方に利用されるようになるためには、現状のままではダメで、路線やダイヤも、PMのしかたも、大きく見直しをしなければなりません。また、ITや自動運転といった新しい技術もうまく活用していく必要があります。

問題は、「公共交通改善」のために必要なノウハウが関係者間で広く共有され、レベルが底上げされる機会が極めて少ないことです。各自が勝手にバラバラに取り組んでいるだけでは、公共交通サービスが社会の期待に届くことはできません。

そこで我々有志は立ち上がりました! 日本の地域公共交通に最も足りないのは「マーケティング」だと考えました。すなわち、ニーズを把握し、それを満たすサービスを提供することを可能とするビジネスモデルをつくりあげ、絶えず改善していく活動です。それを関係者みんながフラットな立場で集まって勉強し、現場で実践し、結果を出すための「場」として、**公共交通マーケティング研究会**を立ち上げました。

公共交通事業者の協賛、そして事業に関与する(したい、しなければならぬ)協賛が、「マーケティング」の発展を呼び入れてよりよい公共交通をつくっていく活動ができるように、ノウハウや知識の積極交換と集約、そして現場の改善と社会へのインパクト波及を目指します。この発展にご賛同いただける協賛、ぜひ一緒に取り組まませんか!

■ ショートスピーチ ~公共交通マーケティングへの期待~

城福 健隆さん (国土交通省総合政策局公共交通政策部長)

川鍋 一朗さん (全国ハイヤー・タクシー連合会会長)

名古屋大学 加藤博和 18/10/28 (十勝バス(株)代表取締役社長、本研究会アドバイザー)