

地域公共交通がない＝消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出することも多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
- いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)
一番大事なのは、**子どもが自由に動けること**
子ども1人でも友達同士でも使える**移動手段が必要**
もちろん、**高齢者や来訪者にとっても必要**
(3Kサポート:高校生・高齢者・観光客)

(クルマがなくても)「おでかけ」できること それが、地域公共交通の一番の存在意義

- クルマがあれば地域公共交通はいらない?
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい?
- モノが来てくれればいい?(通販、移動販売車など)
- ITを使えばいい?(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、
「おでかけ」が自由にできないというのは健全か?
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「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

→「おでかけ」を提供することで、**地域のQOL(Quality Of Life)を高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる**

「いまは乗らないけど、将来クルマが 運転できなくなったら利用したい」 という声をよく聞きますが・・・

- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利用できるのか?
 - バス停まで歩けるか? ダイヤを調べられるか?

結論:クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまりその時が自由に外出できなくなる時

- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気!
- クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
- そうすれば、**年老いても健幸(健康+幸福)のまま**でいられる(PPKにもなる)

(ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる)

日本経済新聞1/30朝刊28面

私見卓見

OPINION

「自動車がないと移動ができず生活が成り立たない」。大都市部などを除く日本のこの現状を変えることが、超高齢社会を乗り越えるために不可避であると考えている。

高齢者の運転で起きた悲惨な事故が報道され、「不安なので運転をやめたいが、その後の生活を考えるとできない」という高齢者が多くいる。一方、はたから見るとんでもない運転をしているのに「運転には自信がある」と勘違いしている高齢者も多々いる。

こっぴどい方々に運転を控えていただけよう、自動車を使わずとも生活が不自由にならない社会にしていけることが

名古屋大学大学院教授
(公共交通政策)
加藤博和

「卒車」できる社会へ

地域公共交通「最終戦争」！

- 乗合バス事業は主に経費削減を重ねて継続してきた（それが補助金受給の条件でもあった）
- しかし、それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至っている
- 企画立案や販促などはもってのほか。運転者が足りず超勤・廃休が常態化。給与が上がる見込みもない。役員が運転までしなければならない会社もある
- こんな業界にだれが入社するのか。路線改善なんてとてもできない
- 利用減少は底を打ち、自治体はお金を出すようになったが、「お金があっても運転者不足で走らせられない」時代へ

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

8

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通をムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからうちにも…」

乗合自動車。乗り合っただけこそバス。ステータスシンボルでない

「地球環境に優しい乗り物？」

ガラガラなら逆効果

「交通弱者のためには必要？」

むしろ不公平な手段（「ザルの福祉」）。数ある交通手段の「一種」に過ぎない

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ
存在意義（税金投入意義）はない

どうすれば払ってもらえるか（意義が見いだせるか）？
せっかくの貴重な運転士さんに有効に働いてもらうべき

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

9

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

豊鉄バス レイクタウン線

（愛知県豊橋市）



- 豊橋鉄道大清水駅（終日15分ヘッド）から南に2～3kmの住宅団地。坂はない
- 自動車メーカー社員・家族が主に居住
- 利用者減のため存続困難に
- 地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入（自治会の補助）や利用促進の取組
- 事業者も路線見直し（さらに南のレイクヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター＜豊橋南プラザ＞に昼間帯乗り入れ、団地内フリー乗降）など
- 市はこれら活動をバックアップ
- 危機に陥って10年近く経つが現在も存続

**これがホンモノのコミュニティバス
（自治体バスとコミバスは全く別物）**

10

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

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

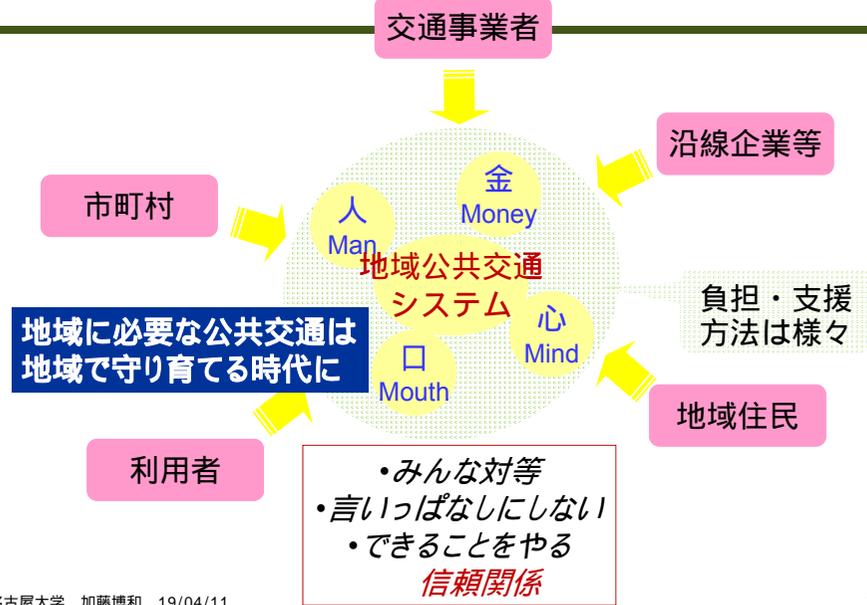
互いに話し合っ取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

地域みんなで気にかけて、
地域みんなで取り組むことが大事

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

11

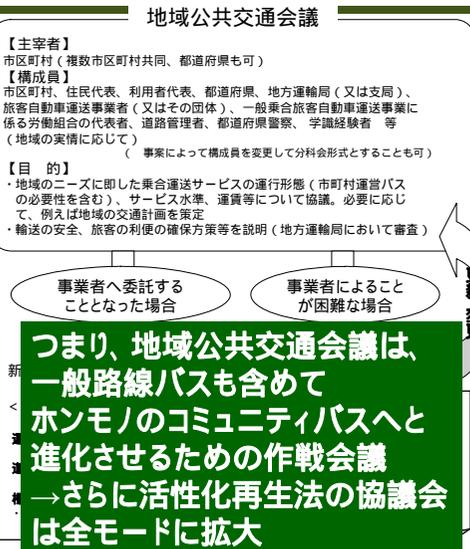
みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



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

2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- ・ 地域として必要な路線(乗合バス)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)
- ・ 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- ・ **しかし一番大切なのは…「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)**



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.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

「外患」と「内憂」

- よく言われる「衰退の理由」: モータリゼーションと少子高齢化。そして運転士不足
公共交通がなくても暮らしていけるようになった
むしろ、公共交通だけに頼ってはいけません
しかし、それだけが原因か？
- 影の(重要かつ深刻な)理由: 公共交通は旧態依然、十年一日(世の流れについていけない)
根本は土地利用=交通政策だが、そこに行く前にやるべきことがたくさんある(やらないと次に進めない)
そこに、巻き返しの可能性がある



公共交通は「一見さんお断り」？

～モータリゼーション・少子化のせいにするな！～

- クルマは既に半自動時代
- オートマで運転は楽
- カーナビに従って運転すれば目的地に行ける
- ITS推進で、事故防止も渋滞回避もエコドライブも進む
- それに比べ、いちいち調べないといけない公共交通は面倒極まりない
- 鉄道でさえわかりにくいのに、バスではお手上げ
- そもそも、案内が貧弱(分かりやすくする気がない?)
- 一見さんお断り？
- 「輸送」=「乗せてやる」。クルマがなかった時代の発想
- せっかく改善しても、利用者に伝わらなければ意味がない

名鉄岐阜(旧・新岐阜)駅前 バス市内線4番のりば
(2001年)



たくさんのバスが来るが、それが目的地に行くかどうか、「一見さん」にはさっぱり分からない(昔はこれでも乗ってくれたが...)

岐阜の路線バス網が抱えていた問題

-全国の地方都市と共通-

1. 名鉄岐阜・JR岐阜駅ターミナルの分散と待機スペース不足
多くがスルー路線とならざるを得ない
2. **路線・系統**が「複雑怪奇」
3. 都心部から郊外部に**直行**する形態の路線がほとんど
大型車両が郊外の閑散地域まで運行せざるを得ない
4. **3事業者**(岐阜バス / 岐阜市営 / 名鉄バス)時代の路線を
引きずっている
5. **案内システム**が不十分かつ非統一
系統が複雑すぎて統一的な案内を作るのが困難とも言える
6. 主要な通りで**本数過剰**。昼間でもダンゴ運転発生
7. 道路が貧弱。走行環境が悪い
8. **定時性**が確保されず

新規顧客を創出できず、将来的な収益性悪化が懸念

岐阜市は路線再編を計画。しかし事業者は受け入れず

路線再編などはムリだが
案内の改善なら我々でもできる

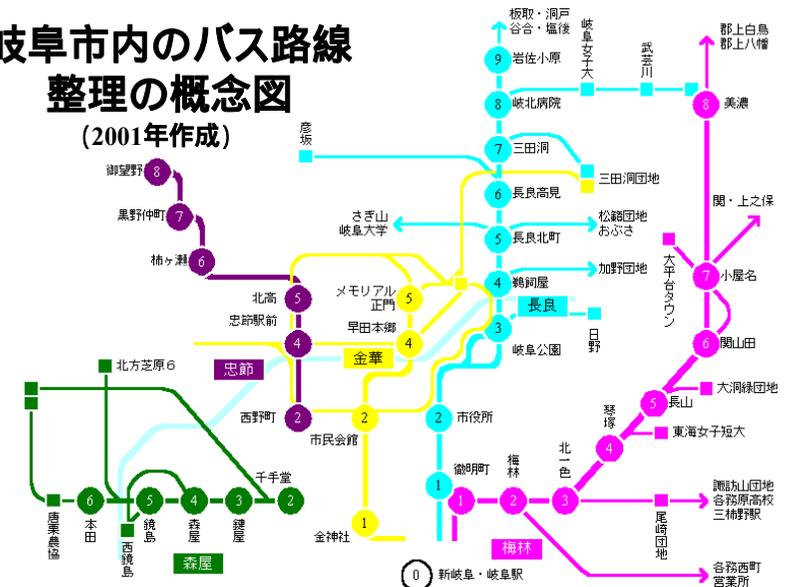
- 名鉄岐阜・JR岐阜など主要停に**バス路線・のりば総合案内板**が整備されていない
- **バスマップ**など、路線網案内用のチラシが準備されていない
- **系統番号**、**経由地表示**など、案内をわかりやすくするコンテンツが統一されていない
- 系統番号(記号): 岐阜バス・ひらがな(一部路線のみ)、旧市営・数字、旧名鉄・なし
これはこれでわかりやすいが...

- 予算がなくとも変えられるはず
- だが、岐阜は系統が複雑なので、一筋縄ではいかない
- やれることから取り組むことに

「岐阜市内のバスを利用しやすくするプロジェクト」
をマニア有志で立ち上げ
まずは、事業者の代わりにHPで時刻表を公開

岐阜市内のバス路線
整理の概念図

(2001年作成)



再編せずとも、案内をきちんと行えば、
わかりやすくなるのでは？

Designed by Tatooe



2008年4月、行先番号導入(7年かかる)

名古屋大学 加藤博和 19/04/11



名古屋大学 加藤博和 19/04/11

国土交通省 2018年10月
乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン(概要)

- 【1. ガイドラインの適用範囲】
 - 新規に系統番号を導入する場合や、既存の系統番号の改良を行う場合、本ガイドラインに準拠することを推奨。
- 【2. ナンバリングの対象とする運行系統】
 - 市区町村の行政区域に拘らず、生活圏・交通圏単位で検討することが望ましい。
 - 一般路線バスに限らず、予約が不要で一般路線バスに準じた運行形態の空港アクセスバスやコミュニティバスも対象。
 - 予算的制約などにより、全ての運行系統の対応が困難な場合は、例えば、訪日外国人旅行者や日本人旅行者の利用が多い運行系統を優先するなどの対応が考えられる。
- 【3. 系統番号に使用する文字及び桁数】
 - 「アルファベット+数字」又は「数字のみ」によって表現(漢字、ひらがな・カタカナ等は原則として使用しない)。
 - 大都市圏を除き、アルファベットと数字の組み合わせの場合は4桁以内、数字のみの場合は3桁以内のできるだけ少ない桁数で表現。
 - 既に「漢字+数字」のナンバリングが実施され、利用者に浸透している場合は、例えば、風知期間を十分に確保した上で、計画的・段階的に新たな系統番号への切替えを実施する。「アルファベット+数字」の系統番号を併用する等の対応が考えられる。
- 【4. ナンバリングの設定ルールの検討】
 - 系統番号を設定する場合は、地域の公共交通網の現状及び今後の見込みを踏まえ、当該地域共通のルールの下で、他の運行主体と番号が重複しないよう、個々の運行系統に系統番号を付与。
- 【5. ナンバリングの検討体制】
 - 地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等を活用し、関係する運行主体を含めた検討体制を設けることが望ましい。
- 【6. ナンバリング等に必要となる予算や人手の確保】
 - 費用や労力の面で関係者に過度な負担が生じないよう、ナンバリングの実施時期をダイヤ改正のタイミングに合わせるなど、負担の軽減に向けた工夫を行う。
- 【7. 運行システムのナンバリングと併せて実施すると効果的と考えられる取組】
 - 「どのバスに乗れば良いかわかりにくい」、「バス乗り場がわかりにくい」といった不満を解消するためには、バスに乗るために必要な情報を総合的に案内することが必要。そのため、バスマップの作成や、シンボルカラーの導入、ピクトグラムの付記、多言語表記、ホームページのレイアウトの見直し、経路検索サイトや地図情報アプリへのデータ提供、Wi-Fi環境の整備等の取組を推奨。

ようやく国も我々の動きに追いついてきた

名古屋大学 加藤博和 19/04/11



2007年3月、JR岐阜駅北口バスターミナル供用開始
それまで分散していた駅周辺のりばがすべて集約

Photo rosenzou.com

名古屋大学 加藤博和 19/04/11



案内ワーディング統一

- JR・名鉄岐阜駅BTの各のりばへの系統割り付けを、行先番号（つまり方面）と整合
- 車両LED方向表示、停留所看板・時刻表・系統図、総合案内板、配布時刻表・バスマップでの、経路停留所統一および行先番号表示

その後、行先番号ルールが路線再編ルールに発展

複雑な路線をどう案内するかから案内のしやすい路線にどう変えていくか、へ展開

これによる幹線の明確化が、連節バス導入や幹線・支線システムにつながる

28

岐阜市内バスマップ

最新版：2019年4月発行（第28版） <http://www.rosenzu.com/gifubus/>



- 岐阜市総合交通協議会（法定協）が発行
- 市・事業者・支局が協力
- 公共交通利用促進ネットワークが作成

その他、幾つかの事業者・コミュニティバスの路線図作成に協力

- 事業者・行政提供データと独自調査データに基づく
- デザイン・構成は自前
- 依頼元に作成原稿を渡すまでを担当（印刷・配布は依頼元）

このマップによって岐阜の公共交通再編が進んだ

29

バスのりば案内看板



名鉄岐阜駅前（公道上）

JR岡崎駅コンコース

Photo rosenzu.com

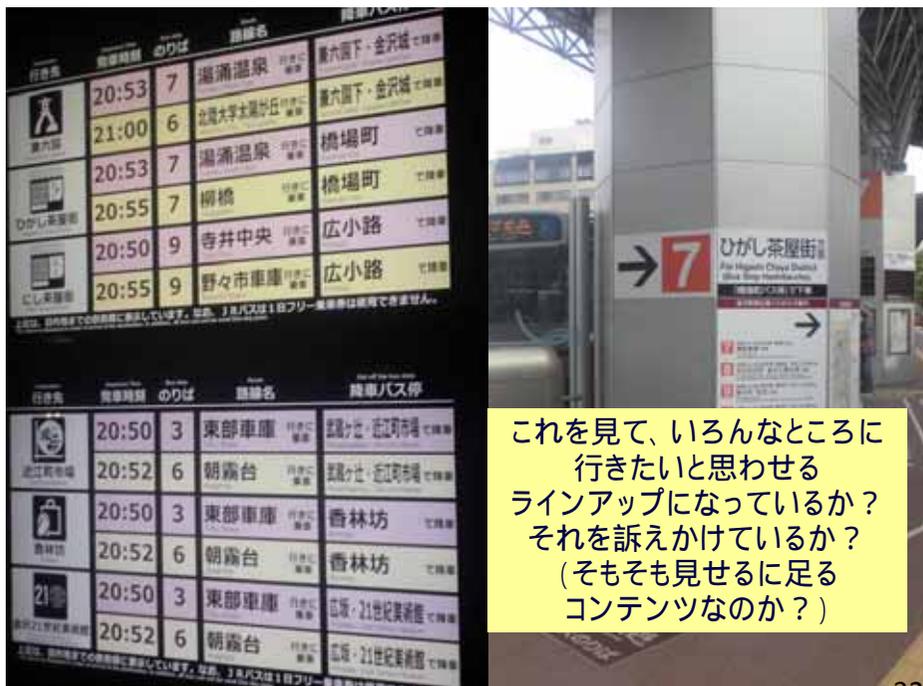
30

「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通

- (例1) 総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？
高齢者は病院しか行くところがない？（でかける口実がつくれな
い？）
- (例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた
これは、本当にいいことなのか？
商店街が何も努力しなければ共倒れになる

- 公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき（商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど）。
- それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

31



利用者（ニーズ）起点でのカイゼン

見える化



魅せる化



見直す化

「見える化」公共交通に気付いてもらう

岐阜県中津川市 高校通学用時刻表(2018年10月版)



- ・高校生はもちろん、中3生にも配布し、進学の参考にしてもらう
- ・乗り方が分からない人が多いのでそれも解説

ターゲットに合わせた情報提供で訴求力を高める



「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる



- ・八戸市および周辺地域では、上限運賃・中心街ターミナル整備・バス案内改善に加え、「行先との連携」によるおでかけ提案も進めている

2018/4→2019/3 十勝バス
日帰り路線バスパック
 <<社会見学・歴史・芸術
 に関心のある方へ①>>

「ばんえい十勝・とがらむら」バスパック
 世界でここだけの騎馬、必見です
 【観光地】 道南管内の観光地
 大ノ 1,000円
 小ノ 500円
 ●内容 ● 乗込バス1台乗車券+記念グッズ

「愛の国から幸福へ」バスパック 恋人の聖地で幸せを
 【観光地】 道南管内の観光地
 大ノ 1,000円・小ノ 500円
 ●内容 ● 乗込バス1台乗車券+記念グッズ

2018/4→2019/3 十勝バス
日帰り路線バスパック
 <<温泉を満喫したい方へ>>

「おびひろ道湯」バスパック
 道の駅温泉は何と温泉「ワンコインでエンジョイ♪♪」
 【観光地】 道南管内の観光地
 大ノ 500円・小ノ 250円
 ●内容 ● バス乗車券+温泉入浴券

「おびひろ道湯」バスパック
 【観光地】 道南管内の観光地
 大ノ 3,000円・小ノ 1,500円
 ●内容 ● バス乗車券+温泉入浴券+温泉バス乗車券

「十勝川温泉・エコロジーパーク」バスパック
 【観光地】 道南管内の観光地
 大ノ 1,200円・小ノ 600円
 ●内容 ● バス乗車券+温泉入浴券+エコロジーパーク乗車券

地域と一緒に
 「乗って楽しい」
 「降りても楽しい」
 路線をたくさんつくる

「見直す化」公共交通をどんどんよくしていく！

京都市バス もっと便利に! 大快革!!
 2014. 3.22 START!
 ■ 事業規模の拡大で「攻めの経営」を推進。更なる増客を目指す。
 車両数 764両 → 788両 走行キロ 81.4千km → 84.0千km
 1 次々にやってくる! 主要路線の増強によりさらに便利に
 2 地下鉄を結び結ぶ 乗車・降車時間短縮
 3 夜間・深夜も充実 「おからの交通方式大行進」の展開
 4 乗客の安全・安心を確保 乗車・降車時の安全確保
 5 地域の皆様と一緒に歩む 地域づくりの推進
 6 利便性向上に向け、経路の 変更や経路を行っていきます
 7 さらにお客さまへのサービス向上
 8 市バスとの連携強化を 積極・進んで進めたい

利用者に訴求する
 キャッチフレーズを
 意識した
 コンテンツ
 見直しとメ
 ディアで
 の訴求。「
 便利にな
 ったな!」
 と思わせ
 る。

常に利用者目線：ターゲットを明確に

- TPOに応じたコンテンツ設定を考える
 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

- いまの路線網の「魅せ方」を変えるだけでもかなり改善の余地があるが、それだけでは間に合わないことも多い
- 「魅せ方」を考えることから、路線網を見直すことにつながる場合も(岐阜市の例)

「乗って楽しい」「降りても楽しい」
 公共交通って?

- (例えば...)総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
 しかし、本当にいいことなのか?
 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
 そこへ行く利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か?
 高齢者は病院しか行くところがない?(でかける口実がつくれない?)
- 公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき
 (商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)。
- 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要(明るく、テーブル、WiFi)
 それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

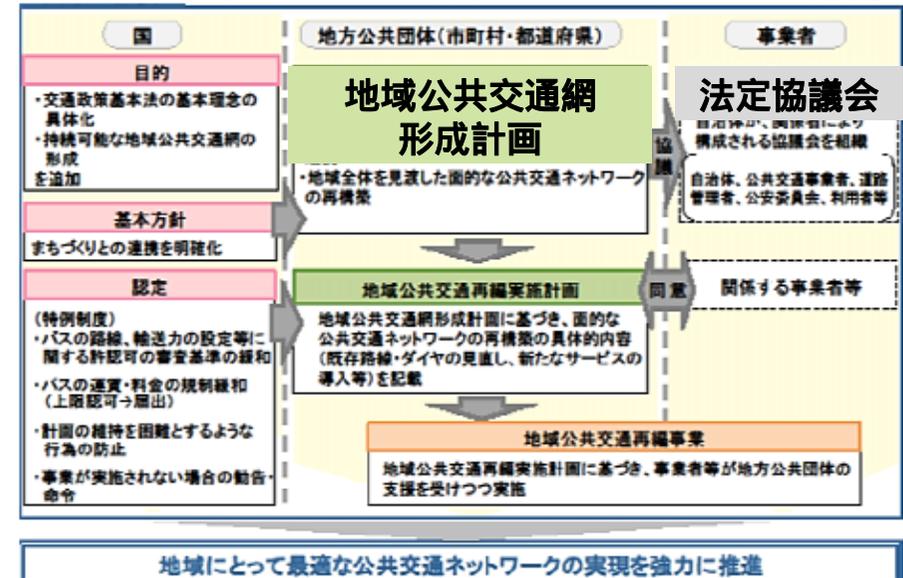
「見える化」「魅せる化」「見直す化」は三本の矢

- ・「魅せる化」がない「見える化」...魅力がなければ、なかなか使ってもらえない
- ・「見直す化」がない「魅せる化」...その時は良かった取り組みも、いずれニーズからずれ、やがて使ってもらえなくなってしまう
- ・「見える化」がない「見直す化」...サービスを改善しても、そもそも多くの人に知られていなければ、使ってもらえない

では、この取組をだれが進めるか？

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



地域公共交通網形成計画策定状況 (平成31年3月末現在)



地域公共交通のサービス内容への認識を規定するコンテンツ (内容) とメディア (媒体)

コンテンツ

- 路線 (行先と経由地)
- ダイヤ (静的 / 動的)
- 乗降施設
- 車両
- そして、運賃

メディア

- 停留所・公認の屋外広告物!
- 車内アナウンス・表示
- 看板・掲示・サイン
- 方向幕
- 配布物
- 案内所
- インターネット

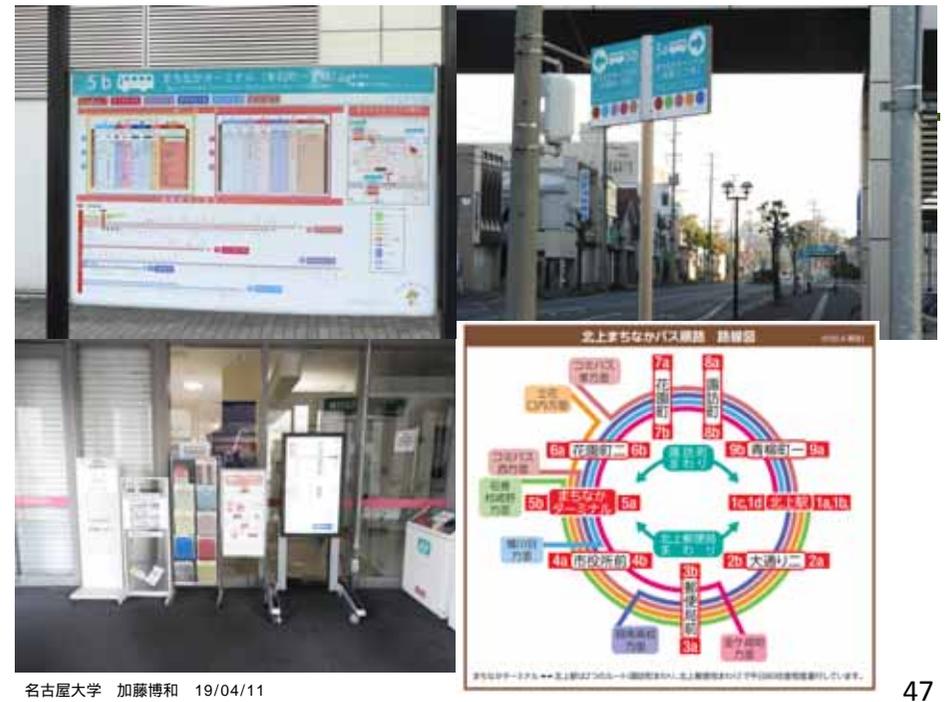
どう見せるとわかって、納得していただけるか？
いや、むしろ、わかってもらえることを意識して
コンテンツをつくるべきでは？



名古屋大学 加藤博和 19/04/11



名古屋大学 加藤博和 19/04/11



名古屋大学 加藤博和 19/04/11

「わかりやすい」ようにコンテンツを組み直す

何に使えるか思い浮かぶようにする

- 愛称よりキャッチフレーズが大事
- 基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)を「分かりやすい」「キャッチフレーズがつくれる」ように作りこむ(ヘッドダイヤ、目的が分かるダイヤ)
- 路線名・行先名で訴求させる(ような路線にする)
- 車両やシステムを先に決めてからコンテンツをつくるのは最悪
- メニューが大切(ゴチャゴチャ書かない。売りを明確に示す。停留所に大書すべきは「その停名」ではない)

ITS(インテリジェント交通システム)が広げる可能性

- 「お客様が知りたいこと」を提供できる情報案内システム
- 「お客様が求めることをつかむ」運行・利用情報収集システム

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

48

乗る路線をどうつくり出すか？

- 「一見さんお断り」から脱却するために-

- ターゲットを明確化する
 - その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- 基本コンテンツを磨き上げる
 - 系統、ダイヤ、乗降施設、車両で決まるサービスレベル
 - それを「お値打ち」と思わせる運賃設定

分かりやすく、おしゃれで、心に響く訴えかけをする

- 利用者の立場に立ったインタフェイス

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

49

公共交通網のジレンマ

- いろんなニーズに応えようとすると系統が複雑になる
- そうすると分かりにくくなり、路線網全体の生産性・効率性が低下
- 逆に、分かりやすく、かつ効率性を上げるためには、路線集約が望ましいが、不公平感が大きくなる

「鉄道とバスの違い」はその典型

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

50

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン

(福井市、京福バス運行)2011.10.1運行開始

従来:福井駅前と清水地域との間に幾つかのバス路線があり、経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損も大きかった

そこで県が市と協力して路線を大再編

幹線:大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド(地域間幹線として国県補助)

地域内:乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)清水プラント3で接続。

更に地域主体型乗合タクシー

「殿下かじかポッポー」も接続

乗継拠点:プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

バスを乗継させるのは難しい。結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい



名古屋大学 加藤博和 19/04/11

51



名古屋大学 加藤博和 19/04/11

市街地・小地域・端末におけるGreen Slow Mobilityの可能性 ～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



名古屋大学 加藤博和 19/04/11

群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- 中心部観光のほか、中心部に近い公共交通空白地でのラストワンマイル運行実験(フィーダー)実施中
- 「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外の間のコミュニケーションにも資する(乗っていてめちゃ楽しい)

フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる地域で支えるスキームが好適
電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

電動カートin輪島



4月、福山市鞆の浦にて、タクシー(緑ナンバー)と自家用有償運送(白ナンバー)が運行開始

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

複合型輸送サービス マルチ交通 を試行します!

マルチ交通とは
地域住民の移動手段だけでなく、荷物の運送や買い物代行などの生活支援サービスも一体的に提供する輸送サービスを今年 両山域村内限定で試行します。どうぞご利用下さい。

使い方
マルチ交通予約窓口にて事前に電話
0774-75-2144
(加茂タクシー株式会社)

料金

- 乗合交通として
[例: 鞆から福山市(鞆)までの往復]
中学生以上・・・(1人) 500円 (大人料金)
小学生・・・(1人) 300円 (小学生料金)
中学校就学前の幼児は無料 (大人1人につき2名まで)
- 生活支援サービス
各サービス1回・・・500円
[例: 買い物代行]
買い物代金は別途
※あらかじめ、マルチ交通の手帳等に
お預けください。生活支援サービスは、
乗客が乗車後に利用を希望されたらドライバー
にご連絡ください。
- 荷物の運送
[例: 鞆から福山市(鞆)までの往復]
1回・・・500円
(1回あたり20kgまで)
※荷物の運送は天候によって乗客の
乗車ができません。

その他

- マルチ交通の乗車場所は乗車
場所を自由に指定できます。
停留所はありません。
- マルチ交通の利用はどなたでも
OK! (荷物の運送、生活支援サービスは
ご利用希望の乗客が乗車する前に予約
が必要です)

利用方法

- 1 電話予約 加茂タクシーへ電話をします。予約電話番号
受付時間 午前7時30分から午後8時00分
※買い物代行・荷物運送は予約が必要です。
※乗車時間 午前8時30分から午後4時30分
- 2 「マルチ交通をご利用する」と申し出て下さい。
- 3 利用目的を申し出て下さい。
①乗合交通(移動)、②荷物の運送、③生活支援サービスから
お選び下さい。
※荷物の運送の乗客、送荷物、運送物の取り扱いはできません。
● 生活支援サービス一覧
A. 買い物代行 B. 高齢者の安否確認 C. 書類の配達(運送を除く)
D. 郵便物の投函 E. 村内金融機関への支払い代行 F. 店舗の送迎
※サービス利用区域は両山域村の区域に限りります。
- 4 乗降場所(利用場所)、利用日時、あなたのお名前とお電話番号を
申し出て下さい。外出の連絡は押りの方もあらかじめ予約下さい。
- 5 予約完了!
利用後はアンケート調査にご協力下さい。

注意事項

マルチ交通

● 乗合交通(移動) ● 荷物の運送 ● 生活支援サービス
※買い物代行も500円

両山域村内限定・区域限定
電話予約 加茂タクシー ☎0774-75-2144

名古屋大学 加藤博和 19/04/11

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)

導入のメリット

- ✓ 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



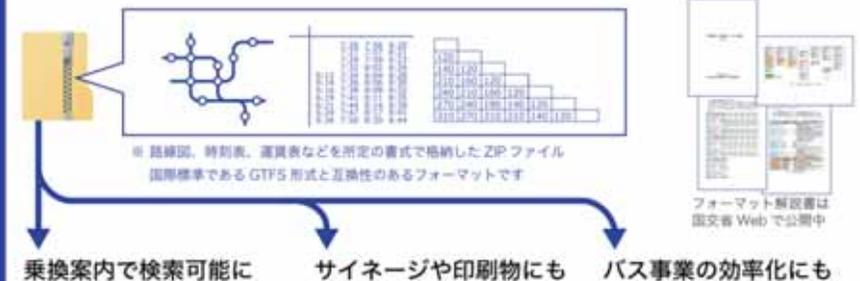
「標準的なバス情報フォーマット」のすすめ

～バス時刻表をデータ化して利用促進につなげよう～

標準的なバス情報フォーマット広め隊

連絡先: 伊藤昌毅(東京大学 生産技術研究所) mito@iis.u-tokyo.ac.jp

2017年3月に、国土交通省総合政策局公共交通政策部より「標準的なバス情報フォーマット」が公開されました。これをきっかけに、路線バスの時刻表データを整備して、乗換案内などに広く使ってもらおうという気運が高まっています。自主的にフォーマットに関する情報発信やツール開発を行うエンジニアも増えています。是非あなたも「標準的なバス情報フォーマット広め隊」の一員として路線バスのデータ整備を推進しませんか。



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

- 顧客満足(CS)
 - 商品開発・企画
 - 広報宣伝
 - モニタリング・改善・PDCA
 - そして、マーケティング・リサーチ
- 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
(地域に根付く)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

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

- 1. 目的の明確化**
 - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
- 2. 適材適所**
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
- 3. 一所懸命**
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
- 4. 組織化**
 - ◆ 場づくり: 連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性: 調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ パラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
- 5. カイゼン**
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき



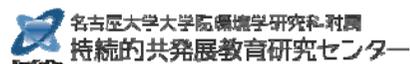
公共交通マーケティング研究会

- ・「場所」(例会): 2か月に1回開催
 - ・「巡業」(合宿): 年1回開催
- どちらも誘致大歓迎!

6/6(東京駒場場所)は4月下旬申込受付開始
 8/23-24に「豊田場所・巡業」決定!!

地域公共交通の「あいうえお」

- ありがたい(あることが難しい)
- いきがづくり(健幸)
- うんてんいらず(安全安心)
- えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)
- おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)



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](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

(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、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

一般公開用ではありません。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>