

「地域モビリティの再構築」出版記念オンラインシンポジウム
(地域公共交通総合研究所 第7回シンポジウム)
パネルディスカッション **茨き付けプレゼン**

「おでかけ復興のため、 いまこそ決起せよ！」

(2021年9月2日)

加藤 博和

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附属持続的共発展教育研究センター 教授

国土交通省交通政策審議会 委員

内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会 構成員

(一財)中部貸切バス適正化センター 会長

答えは現場にあり、現場にしかない！

皆さん、現場を見ているですか？ そもそも、見るスキルはありますか？

現場を見ていない典型が至るところに・・・

- 「最先端」「全国初」けっこうな話だけど、現場で役に立たないと意味がない、どこかきわめて有害
 - それ以前に、「昔からやられていること」なのに、知らないで言っている人が多い
 - 例えば「AI」って何で、どんなときに有効か知って言っているのか？
 - 役に立たないので、導入した時が絶頂で、そのうち忘れ去られる(地域は忘れないけど)
 - 乗りに行ったら運転手が「視察の人ばかりで地域の人は乗らない」と言われたこと多数
 - 役に立つところに入れば評価されるのに、そうでないので、そのシーズ自体が評価されず葬り去られる結果に
 - 一方で、いいものが出ても広がらない。そもそもいいと思われない。なぜ？
- 「〇〇でやっているのに日本では・・・」「△△すべきなのに遅れている」言うだけならだれでもできるので、さっさとやってみせてください
- そもそもこのコロナ禍を乗り切るために、役に立っているものが何一つ出てこないとは、どういうことか？

何が地域公共交通を悪くしているのか？

- 主体性の欠如(国や事業者が何とかすべきと思っている)
- 新技術頼みと嫌悪(MaaS、シェアリング、AI、自動運転の4点セット)
- 協議を避ける(シャンシャンや書面協議に走る)
- 現場を見ていない
- お客様(顕在・潜在<地域と地域外>)を見ていない
- 地域公共交通が大切と思っていない

だから、

- 啓発(マインドセット)が必要
- ソリューションが必要
- それをてこに、世の中を変える(これがホントの「モビリティ革命」)

この本で言いたかったのはこれだけ

- 地域公共交通をよくするための基本要件は
「適材適所」
- そしてそれを生み出すのは
「地域公共交通プロデューサー」
- 目指しているのは
**「たくさんの方々に乗っていただき、
ありがたがっていただくこと」**
そのためには手段を選ばない！
そのためにならない手段は選ばない！

あえて、「おでかけ」したくなるために

「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

→ そんなリアルな「おでかけ」を

クルマに頼ることなく可能とすることで

住民の「健幸」(Healthy and Happy)を実現し

地域のQOL(Quality Of Life)を高め

安全安心を守り、豊かさを増進させる。

その結果、地域が持続可能となる(SDGs)ことに

貢献できてこそ公共交通は存在し続けられる

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

**<コロナ前から言っていたが> 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
「おでかけ」が必然でなくなった「コロナ後」、いよいよ重要に！**

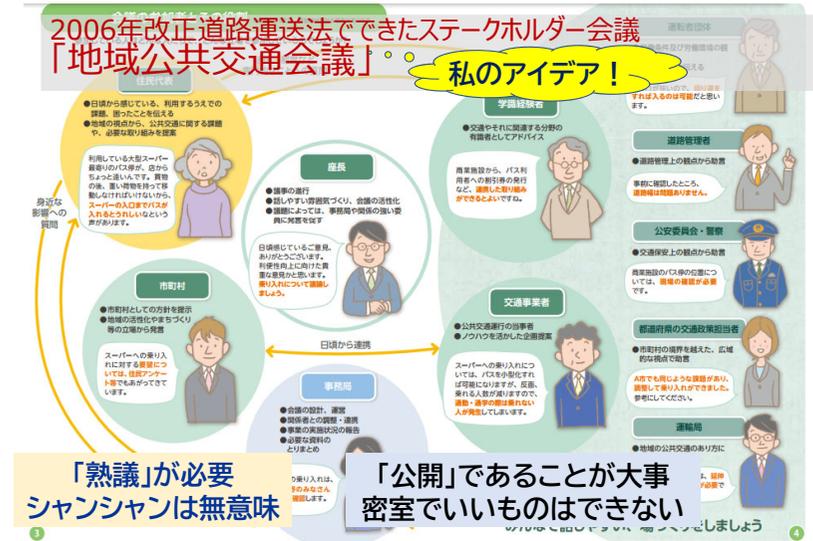
ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

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まりない
(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くないのか?)
- ※ 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
→ 「18年たった今も新鮮？」とはどういうことか！

総動員の前提：地域主体の「おでかけ」手段確保にやる気を出せるような世の中であるべき

- 「地域の」・・・それぞれが確保する
- 「地域による」・・・できる人がやる
- 「地域のための」・・・自ら必要性を考える
 - 過去にもそれはできたし、必要ならやった。しかし「脱法」で
 - 「合法」にするのはもちろん、喚起する仕組みにしていける必要
- 「担い手」をつくり出す（「安全かつ持続的に」できることが大前提）
- 使う人も担う人も、その周りの人も幸せになれるようにする（ビジネスモデル）
- 安全安心を第一に、そして低廉で便利な手段を（企画・運営と運行の分離が進む）
- 何よりもまず「必要とされ使っていただける手段をつくり出す」（そこそが現場の付加価値）
 - そのために、いまできることを認識し、徹底して使い倒す



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

昨年6月以降、コロナ禍で開けなかった地域公共交通会議が一部自治体で再開。そこで、公共交通の感染防止策徹底、運行支援、利用促進に取り組むための緊急アピール採択

コロナ禍で対面会議もまともに開けないとしたり、危機なのにこのくらいのことを協議しないで、地域公共交通会議の存在意義なんかあるのか？

さらに、自治体・地域全体で公共交通を支えるしくみへの移行を進め、コロナ後の「価値あるおでかけ」をつくりだしていくことを会議のミッションに

制度が悪いと人のせいになっている人が多いけど、単に理解していないだけでは？

- 地域公共交通会議はめんどくさい？ 時間がかかる？
 - 関係者が納得できないとうまくいかないし、それにはそれなりに手間と時間がかかる（ムーバスの経験）
 - その代わり国土交通省は、協議が調えば手続きを短縮・簡略化することとした
 - つまり、関係者が集まって議論できる場として活用することが大事なのに、書類作成や会場準備など、くだらないところに時間をかけていて、肝心の中身を詰めずシャンシャンでは無意味
- 地域公共交通会議を開いても大してメリットはない？
 - 制度を理解していないだけでは。実際、地方分権改革の窓口に寄せられる自治体の要望の大半は、今でもできること

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～テスト必出！これを「地域公共交通計画」に書く！～

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・クリエーター」
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
 - ◆ パラパラではダメ。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担当のよりどころとなる
 - ◆ 失敗は恐れるのではなく、対応を間違えないことが大事
 - ◆ 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

「地域公共交通プロデュース」が日本には必要

旧弊な地域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地域公共交通サービス実現」を「現場で」目指す

- 利用者・地域のニーズに応えられる**適材適所な基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)**と**シームレスなネットワーク化の具体的提案**
- 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**
→ **地域公共交通サービスが、地域の持続性を高めるツールとして機能し、付加価値を発揮するに至るまでのソリューション提示と実現支援**

主な地域公共交通プロデュース活動

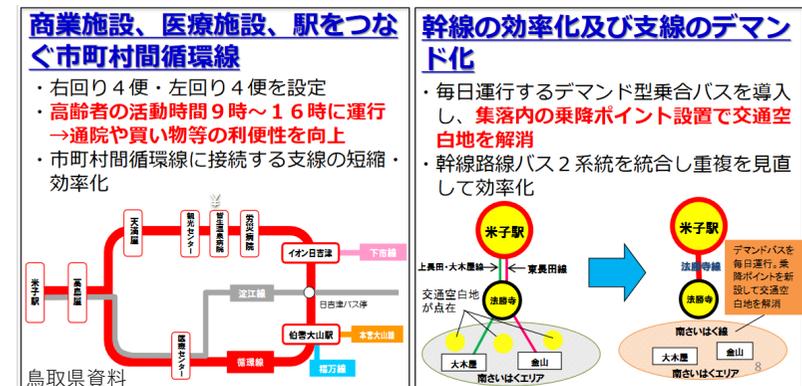
- 分かりやすく、使いやすく、そして「お値打ち」に、みんなの力で！ -

- **情報提供**
 - 東海3県(路線図ドットコムへの協力)、岐阜・米子(系統・行先番号付与、配布マップ、案内板、停留所掲示、方向幕)
- **住民主導型交通立ち上げ**
 - 生活バスよっかいち、徳島市応神、松山市チョイソコひさえだ(自律型)
 - 松阪(立候補型)
- **鉄道廃止代替交通確保**
 - 岐阜600V、神岡、愛知県桃花台、長野電鉄屋代線
- **タクシー撤退代替交通確保**
 - 愛知県新城、三重県紀北
- **生活圈単位での公共交通再編**
 - 愛知県北設楽、南信州(飯田下伊那)、白川・東白川
- **路線バスとコミバスの一体化**
 - 飛騨、稲沢、半田
- **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

◆ 創造的で、しかし調整力や忍耐力が必要
◆ 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～！)

(法改正前) 地域公共交通再編実施計画の好例

鳥取西部(米子市と周辺8市町村)



- 昔は激しく競合していた2事業者が協調
- 県がリーダーシップをとって調整



10月1日、鳥取市でも爆誕！
私は、どんどん仕掛けます！

名古屋大学 加藤博和 2021/09/02

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？

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)
- いきがいづくり(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)

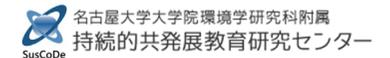
地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたいがられるものでなければ
存在意義(税金投入意義)はない
どうすれば払ってもらえるか？
ただ「くれくれ」言ってももらえない！

名古屋大学 加藤博和 2021/09/02

さあ皆さん、今日から何をしますか？

決まっていますよね！
「地域公共交通プロデューサー」
を目指すこと、増やすこと！
それによって
「地域公共交通の大切さ」
を日本の津々浦々で
実感できるようにすること！

名古屋大学 加藤博和 2021/09/02



M:もっと
a:あなたらしく
a:あんしんして
S:せいかつできるために
地域公共交通が貢献できることを考え
皆さんと一緒に現場でやってのける！
それが地域公共交通プロデューサー

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)