

# ソフト施策 (情報発信、MM、利用促進)

神田 佑亮  
呉工業高等専門学校  
yusuke-k@kanda-labo.net

# 自己紹介

## 神田 佑亮 (かんだ ゆうすけ)

- 1977 広島県 庄原市 (東城町) 生まれ
- 1999 広島大学工学部 第4類 (建設系) 卒業
- 2001 広島大学大学院国際協力研究科 修了
- 2001- 株式会社オリエンタルコンサルタンツ (交通・まちづくり系エンジニア+経営企画室・新規事業開発担当)
- -2005 政策研究大学院大学 修了
- 2012- 京都大学大学院 工学研究科 都市社会工学専攻 助教 (2013- 准教授)
- 2017- 呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授 (現在に至る)
- 2018- 広島大学 防災・減災研究センター 客員研究員 (現在に至る)



## 専門

- 交通政策論・交通計画・土木計画 (特に、モビリティ・マネジメント、交通リスク論、災害時交通マネジメント論)

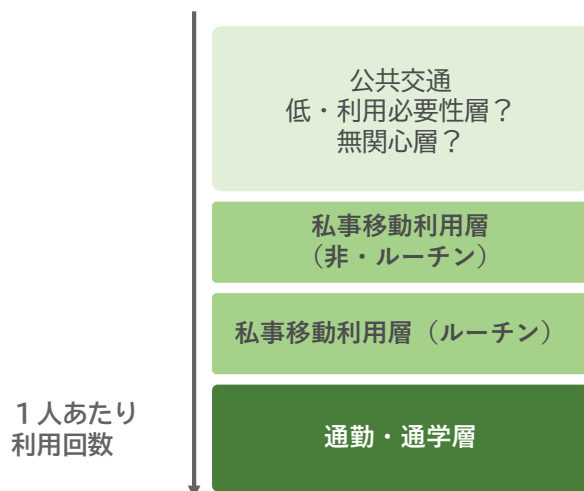
## 委員会活動・行政のアドバイザー等

- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会 幹事長
- 国土交通省道路局 バスタプロジェクト推進検討会 委員
- 国土交通省総合政策局 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会
- 国土交通省総合政策局 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会
- 国土交通省 国土審議会地域生活圏専門委員会
- 国土交通省 交通政策審議会 地域公共交通部会 臨時委員
- 国土交通省 『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム アドバイザー
- 国土交通省中国運輸局 芸備線再構築協議会 構成員
- 鹿児島県 指宿枕崎線の将来のあり方に関する検討会議 委員

(ほか)

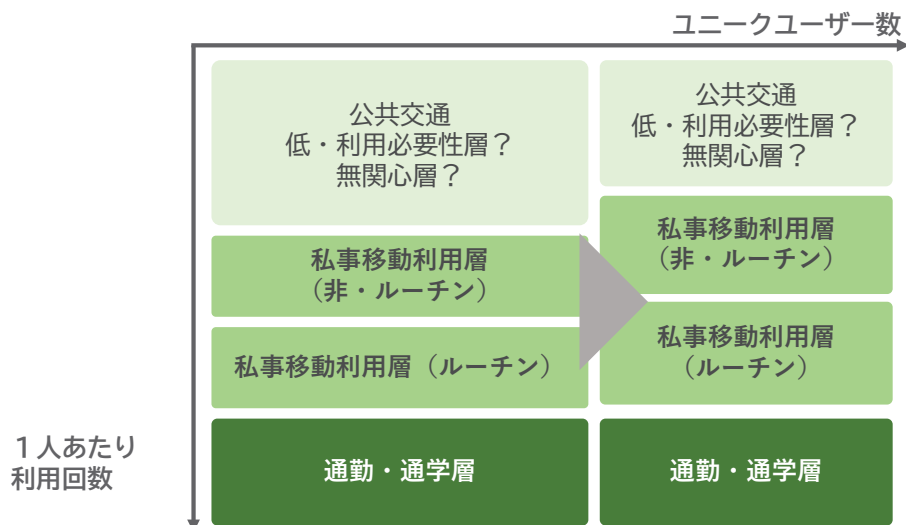
# 利用促進を考える視点

- 利用者のセグメント分け



# 利用促進を考える視点

- 利用者のセグメント分けから利用促進策を考える



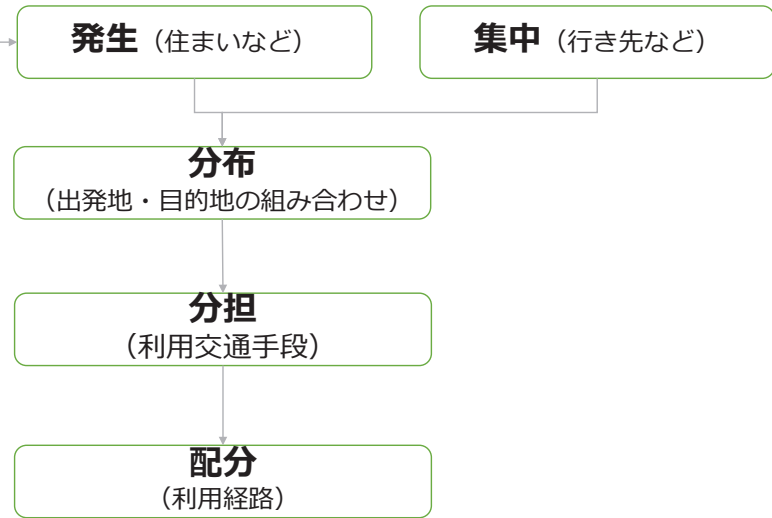
# 利用促進を考える視点

- (総)利用者数 (f(x)) =
  - × 人口
  - × ユニークユーザー数
  - × 公共交通の利用比率 ← 車との取り合い
  - (移動目的別)
  - × (1日あたり) 移動回数

# 利用促進を考える視点

移動(生成)原単位  
(1人あたり外出回数)

概ね一定



# パーソントリップ調査

## 交通実態調査とは

交通実態調査は、交通の主体である人に着目し、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどの「人の一日の動き(トリップ)」をアンケート調査により調べるものです。

そこから、鉄道やバス、自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。



# パーソントリップ調査

平成29年度 仙台市パーソントリップ調査

あなたの調査日は 月 日 (曜日)

個人票 平日

※世帯のうち、5歳以上の方(平成29年10月1日現在)一人ひとりに、お答えください。

※調査日(上の赤枠内の日付)の1日に訪れた場所(自宅含む)とその間の移動を全て、順番にお答えください。

1日のおこぼれに付いた場所(出発地・目的地)を記入してください。

1. 出発地 2. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

2. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

3. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

4. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

5. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

6. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

7. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

8. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

9. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

10. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

11. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

12. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

13. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

14. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

15. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

16. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

17. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

18. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

19. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

20. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

21. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

22. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

23. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

24. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

25. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

26. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

27. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

28. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

29. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

30. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

31. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

32. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

33. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

34. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

35. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

36. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

37. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

38. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

39. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

40. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

41. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

42. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

43. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

44. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

45. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

46. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

47. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

48. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

49. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

50. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

51. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

52. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

53. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

54. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

55. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

56. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

57. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

58. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

59. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

60. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

61. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

62. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

63. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

64. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

65. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

66. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

67. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

68. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

69. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

70. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

71. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

72. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

73. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

74. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

75. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

76. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

77. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

78. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

79. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

80. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

81. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

82. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

83. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

84. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

85. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

86. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

87. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

88. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

89. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

90. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

91. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

92. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

93. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

94. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

95. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

96. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

97. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

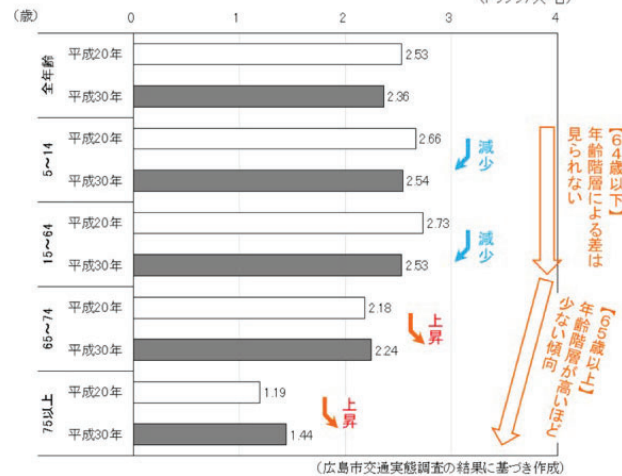
98. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

99. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

100. 目的地 3. 交通手段 4. 移動時間(分)

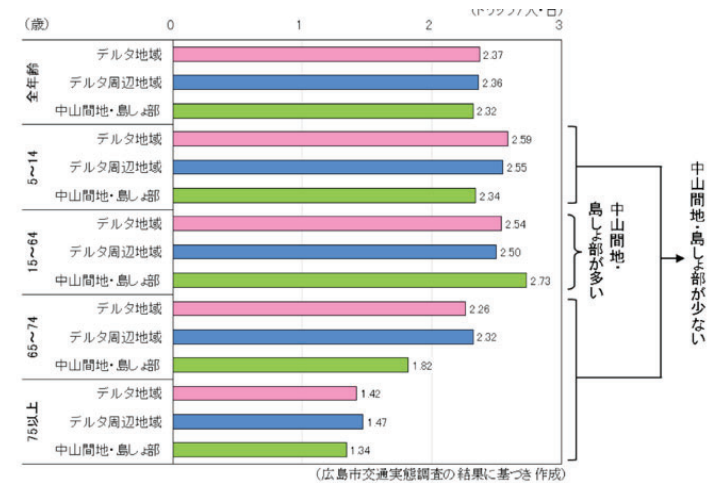
# トリップ数

- 年代により異なる・・・が、
- 広島都市圏・年代別（1人あたりトリップ）



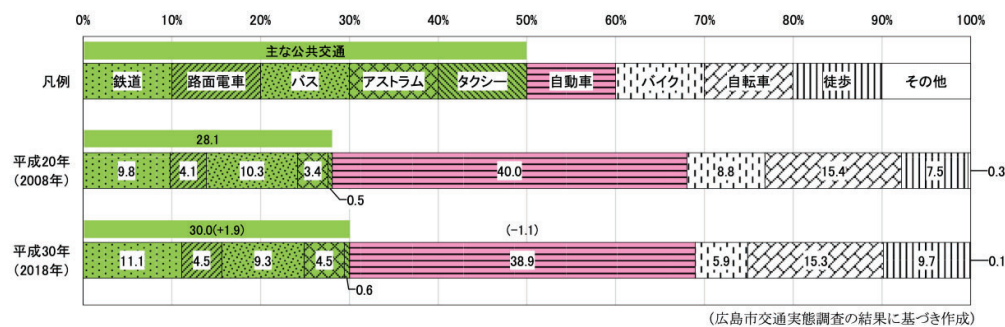
# トリップ数

- 年代により異なる・・・が、
- 広島都市圏・年代別・エリア別（一人あたりトリップ）



# 利用交通手段

- 通勤目的の交通手段（平日@広島）



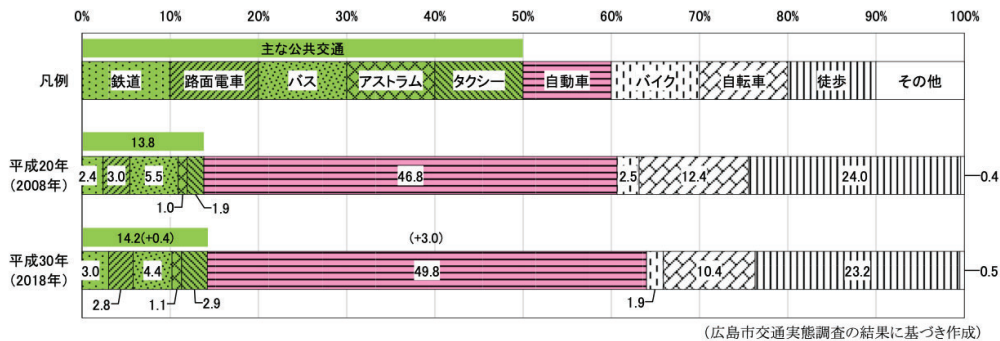
# 利用交通手段

- 買物目的の交通手段（平日@広島）



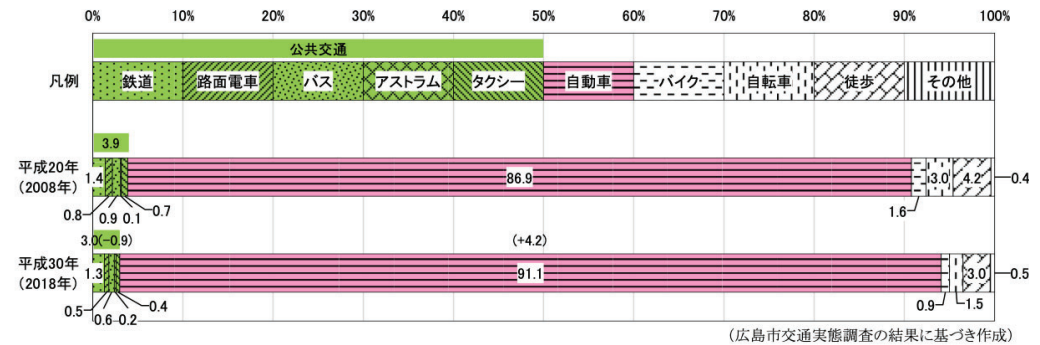
# 利用交通手段

## ・私用目的の交通手段（平日@広島）



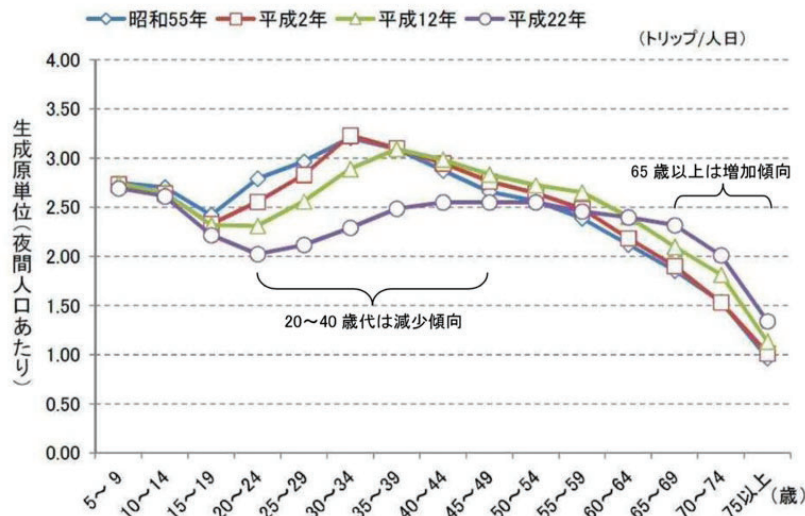
# 利用交通手段

## ・業務目的の交通手段（平日@広島）

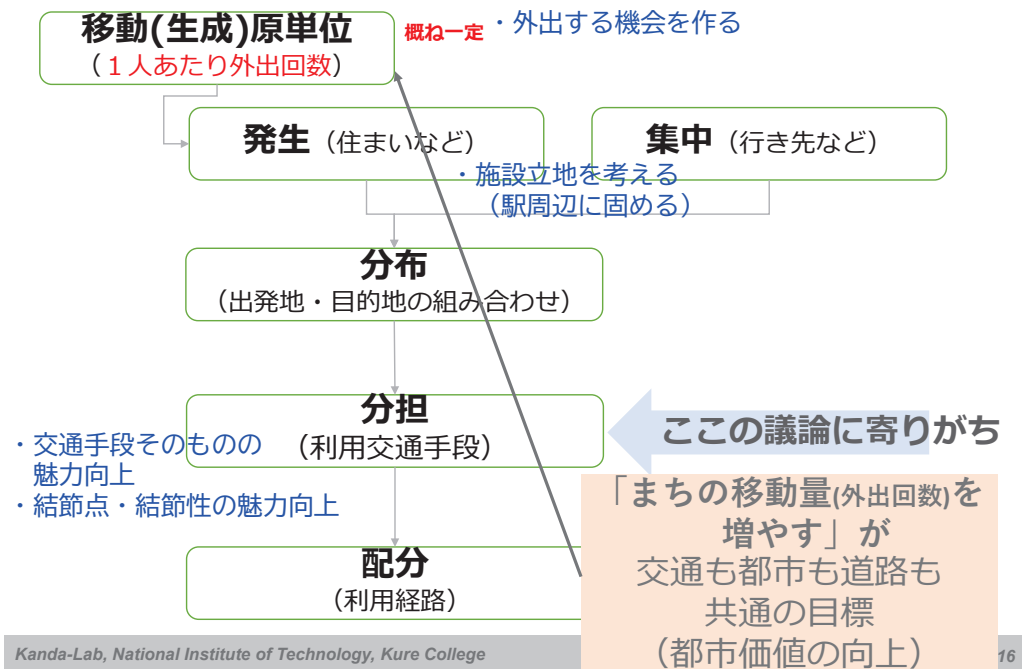


# トリップ数

## ・将来どうなる？（近畿PTの例）



# 利用促進を考える視点

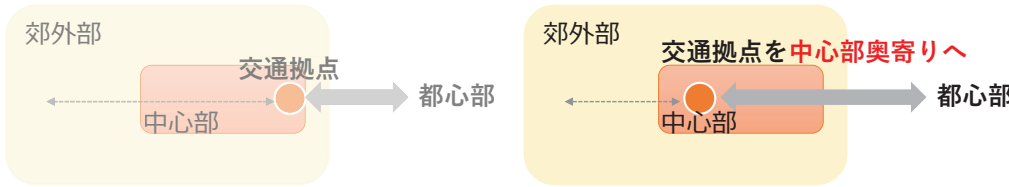


# ある自治体での議論（広島市郊外エリア）

- 広島市内行きのバスが比較的充実
- バスの拠点が地域の広島市都心部寄りに立地
  - =地域の端部のため、地域内の交通確保に課題
- 地域の中心部から郊外部へのバスは利用者減、維持が課題

- ↓
- 交通拠点を奥寄りに移す
- 同時に、拠点および周辺を街のモビリティ・コミュニティハブ化

「地域公共交通(交通計画)」と「立地適正化計画(交通計画)」を同時に策定  
 ・中身のすり合わせを「しっかりと」行う



# 移動生成量を増や

福山のバス路線の在り方を考える民間組織「福山共創プラットフォーム」は、市内発着の路線バスを対象とした「運賃無料ウィーク」を12月18日、24日に実施することを決め、バスに乗るきっかけづくり、アンケートを通じて路線の改善点を挙げる。

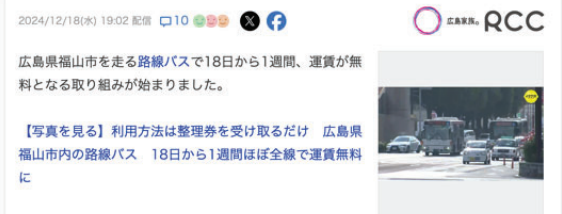
## 福山路線バス 無料ウィーク

官民プラットフォーム実施

「整理券を入れて降車する。チケットはエリアや紙で実施の予定。回答者に特典として無料ウィークに使える1日乗車券を専用アプリで配り、継続的な調査につなげる。期間中は運賃相対はバス事業者が補助し、1千円前後の事業費を見込

（取材：福山）

# 利用方法は整理券を受け取るだけ 広島県福山市内の路線バス 18



無料となるのは、ほぼ全ての路線バスで18日から24日までの1週間です。バスを使うきっかけづくりにと、市や交通事業者などがつくる官民組織が実施しています。

利用方法は、乗車時に整理券を取ることだけ。こうした取り組みは、ほかの自治体でも先行例はありますが、平日を含む1週間行なうことは珍しいということです。

バスの利用者たち  
 「ふだん、車だとバスに乗らないので、(車の浦へ)バスで行ってみようかなと思って」「天気も良いし、良いかなと」

福山商業高校 3年生  
 「ぜひ、この機会にバスをお使いください」

また、福山商業高校の3年生3人が、公共交通の利用を促したいと、チラシ約120枚を配りました。裏面では「おすすめスポット」を紹介し、バス利用を呼びかけていました。

新幹道 神原昌弘 旅客運送事業部長  
 「一度乗られてですね、バスはこういうものだ、ここへ行けるんだとか、ぜひ体験していただいて」

# 移動生成量を増やす



BTSの所属事務所「ハイプ」は、「2030釜山エキスポ招致に力添えし、コンサートを通じて釜山を世界が注目する場にしたい」ということで、コンサート費用の70億ウォン（約7億円）を全額負担した。

ポストコロナにBTSが韓国国内でコンサートを開催した場合、「1回当たり経済波及効果は、6197億ウォンから最大1兆2000億ウォン」（韓国文化観光研究員）という。

70億ウォンどうのこうのより、釜山市で世界中からファンを集めたBTSのコンサートが開かれること自体、意義のあることだった。

# モビリティ・マネジメントとは？

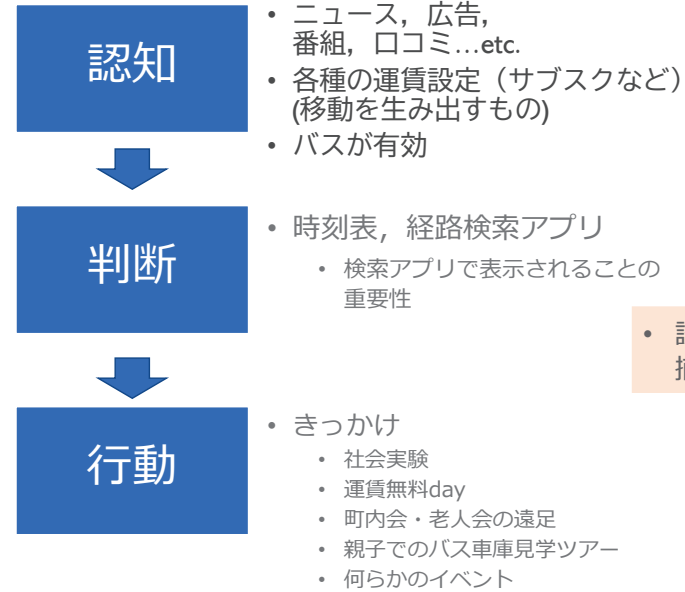
## MMとは？

- 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が**社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す**取組みを指す。**(自分で考えて、意図をもって行動してもらう)**
- 具体的には、一般の人々や各種の組織を対象とした**コミュニケーション施策を中心に**、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の**改変や新設などを持続的に展開**する。
- それらを通じて、**一般の人々や各種の組織が**、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった**問題に配慮しつつ**、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを**「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促す**ものである。

## モビリティ・マネジメント（態度・行動変容）

- 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することをコミュニケーションにより促す

## 行動変容プロセス



認知・判断・行動の全てが揃わないと完結しない

## 利用促進のためのポイント

- 利用のパターンからターゲットをセグメント分ける (ペルソナ設定)
- 認知 => 判断 => 行動 が揃わないと、行動変容しない
  - ペルソナにより、ネックになっているポイントが違う
  - 考えさせるポイントを置く
- 利用者増を間接的に増加させる方策も広く考える

## MMの展開プロセス（判断）

- TFP調査 (Travel Feedback Program)
  - アンケートを通じて、具体的にどのように行動（利用）するか、書きながらシミュレートしてもらう

調査票「Eco通勤」  
Eco通勤の導入について

問1 調査、この交通情報も、どれくらい利用して、通勤していますか？  
記入欄を参考に1～5の交通手段がすべてについて、ご回答ください。

交通手段	1	2	3	4	5
バス	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
電車	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
タクシー	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
カーシェア	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
バイク	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
自転車	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	
徒歩	よく使わない	少し使う	使う	とても使う	

問2 「Eco通勤」運動は、同僚の誘いで、自分の考えで、周囲の理解に「Eco通勤」を取り入れるものです。この点について、以下の問いにお答えください。

① この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

② 「Eco通勤」運動は、同僚の誘いで、自分の考えで、周囲の理解に「Eco通勤」を取り入れるものです。この点について、以下の問いにお答えください。

③ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

④ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑤ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑥ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑦ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑧ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑨ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑩ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑪ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑫ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑬ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑭ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑮ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑯ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑰ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑱ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑲ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

⑳ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉑ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉒ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉓ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉔ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉕ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉖ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉗ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉘ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉙ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉚ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉛ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉜ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉝ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉞ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㉟ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊱ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊲ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊳ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊴ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊵ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊶ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊷ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊸ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊹ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊺ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊻ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊼ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊽ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊾ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

㊿ この考えを聞きながら、現在交通手段がある「Eco通勤」運動で考えていますか？

ご協力、ありがとうございます。  
署名された場合は、できる範囲で、「Eco通勤」にお取り組みいただければ幸いです。

# MMの展開プロセス（行動）

- 社会実験
  - ノーマイカーデー
  - 乗り入れ禁止
- お試し乗車券
- 料金無料デー

# MMのアプローチ

- 心理的方略
  - コミュニケーションや事実情報の提供を通じて人々の態度・行動を変える
  - 信念、態度、責任感、信頼、道徳心、良心等の心理的な要因に働きかける
- 構造的方略
  - 法律や制度により人々の構造を変える

# 基本的なMMのアプローチ

- 動機づけ→バスサービスを認識→TFP調査で考えのセット
- 特に、アンケートは意見収集よりも、考えさせるツール

# 心理的方略のいくつか

- 事実情報提供法
  - 実態や現状を伝えて説得
- 経験誘発法
  - まずは一度協力行動を経験させる
- コミュニケーション法
  - いろいろな情報を提供し、協力行動への変容を期待
    - 依頼法：協力方法をお願いする
    - アドヴァイス法：協力行動の行い方を具体的にアドバイス
    - フィードバック法：行動を測定し、目標設定
    - 行動プラン法：協力行動の行動プラン（具体的アクション）を記述

# TFPアンケート (Travel Feedback Program)

- アンケートを通じて、具体的にどのように行動(利用)するか、書きながらシミュレートしてもらう

### 現状認識パート

現在、どの交通機関を、どれくらい利用し記入内容を参考に今後の交通選択に役立てて

① 月 週 日 程度 通勤している

② 月 週 日 程度 通勤している

③ 月 週 日 程度 通勤している

④ 月 週 日 程度 通勤している

⑤ 月 週 日 程度 通勤している

⑥ 月 週 日 程度 通勤している

### 行動プランを立てるパート

① 月 週 日 程度 通勤している

② 月 週 日 程度 通勤している

③ 月 週 日 程度 通勤している

④ 月 週 日 程度 通勤している

⑤ 月 週 日 程度 通勤している

⑥ 月 週 日 程度 通勤している

### 資料を読ませるパート

① この冊子を読む前、国土交通省が定める「エコ通勤」運動をご存じでしたか?

② 「クルマ利用」とCO<sub>2</sub>のページ(2頁)について、内容を覚えていましたか?

③ 「クルマ利用を、少し減らすだけで」のページ(3頁)について、内容を覚えていましたか?

④ この冊子をお読みいただいて「エコ通勤」運動の趣旨はご理解いただけましたか?

# MMの展開プロセス (フィードバック)

- 効果を見える化して還元し、動機をさらに高める

### 松江一斉ノーマイカーウィーク

#### ②事業所副担当者・従業員アンケート結果のご報告

本事業所松江一斉ノーマイカーウィークにご参加いただき、誠にありがとうございました。期間中、約100名参加、延べ約3,200名の方にご参加いただきました。

①ノーマイカーウィークの参加状況について

参加人数: 118名 (10/19), 121名 (10/23)

②事業所副担当者の皆さまのご感想

「ノーマイカーウィークのよさ」

③今後の参加の促進

④結果のまとめ

⑤結果の還元

# コミュニケーションで渋滞が減る

- 「市民全体」は嘘!
- 例 (松江市NMW)
  - 従業員を動かしたい
  - 会社のトップ、総務担当
  - 配偶者
  - どちらかというとな配狙い

### 松江一斉ノーマイカーウィーク

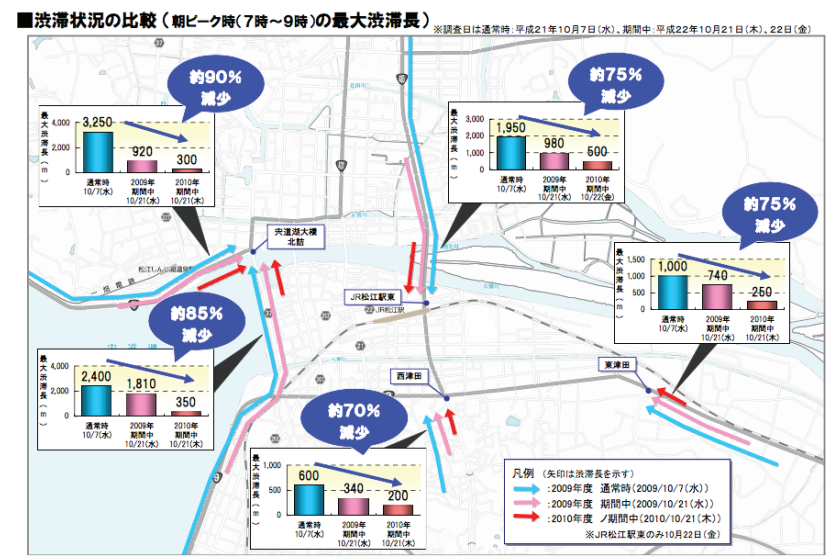
たまにはクルマを休んでみませんか?

クルマからのCO<sub>2</sub>削減や交通渋滞の緩和、バス・鉄道の利用促進に向けて、適度なクルマ利用を見直すきっかけづくりの取り組みです。

平成21年 10/19(月) ~ 10/23(金)

# MMで渋滞が消えた!

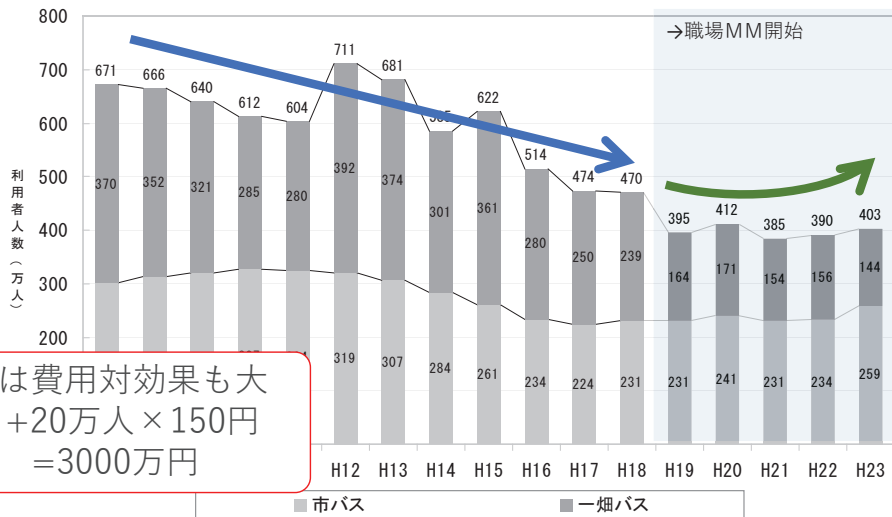
## 松江市一斉ノーマイカーウィーク(2010)



# MMのチカラ

## 公共交通の利用者が（本当に）増える

●バス利用者数の推移（松江市）

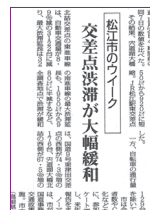


# 特に地方では新聞・TVを活用せよ！

ストーリー性を持たせたプレス戦略

- 事前プレス2回（予告+直前の盛り上がり（リマインド）と話題）+事後プレス2回（熱が冷めないうちの速報+詳細分析後）+α
- 記者が面白く、かつ簡単に書けるネタを揃えておく（HPも有効活用）

▼予告(1ヶ月前)      ▼直前      ▼翌日      ▼終了後速報      ▼結果詳細



↑  
この段階での  
反応が大きければ、  
体制も整いやすい

↑  
「成功」と  
新聞が報じる

# よくある思い込み

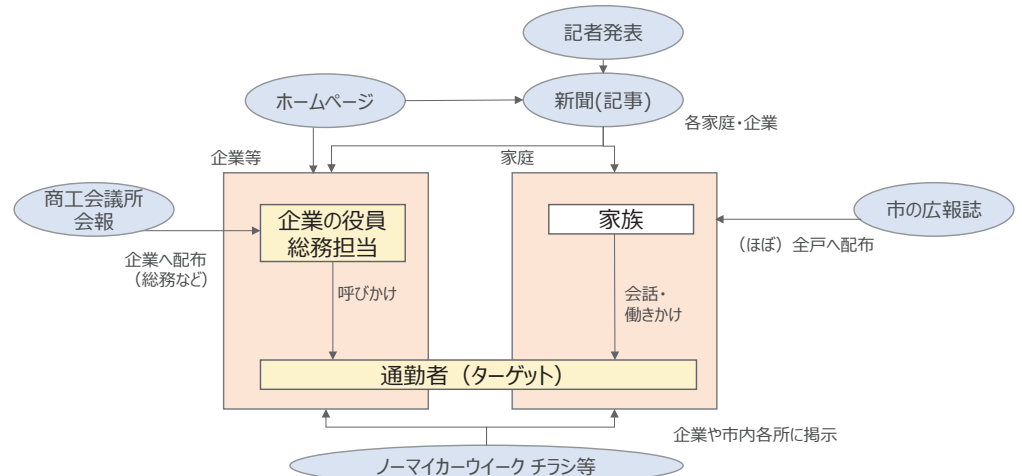
- 市の広報誌に掲載すれば、情報が届く
  - 普段、市の広報誌を見ていますか？
- HPに掲載すれば市民に情報が届く
  - 市民って誰だ？誰が市のHPから情報を収集する？
- 全ての利用者は、自分で判断に必要な情報を得て合理的判断のもと、選択して行動をしている
  - あなたの身近な人は検索アプリを使い倒して移動していますか？
- 自動車利用者は自動車が好きなので使っている
  - 車を運転するのが苦手なのに渋々使っている人も多々

乗らない、使わないのは、使い方がわからない、イメージがないから

# 伝わる「コミュニケーションライン」を考える

松江市一斉ノーマイカーウィーク(2009)の例  
(コミュニケーションモデルの設計)

従業員のエコ通勤を促すには・・・



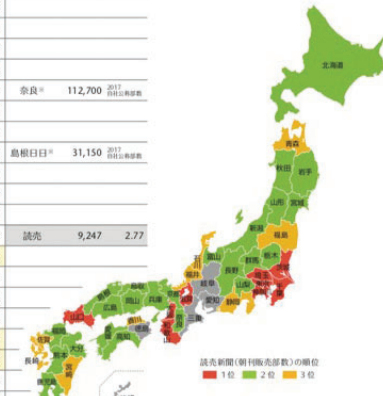
# コミュニケーションを実践する上での留意点

- ① 受け手は「人間」である (+記者も)
- ② ターゲットを明確化する (+目的も)
- ③ 伝わる「ルート」を考える (タッチポイント)
- ④ 時代や季節のトレンドに載せる
- ⑤ 初・新 (目新しさ)
- ⑥ 物語、連続性
- ⑦ わかる、直観性, メッセージ
- ⑧ 社会的意義
- ⑨ デザイン
- ⑩ 提案する & 考えさせない & 意思決定させる
- ⑪ 組織体

# 地方のメディアの特性

上位3紙朝刊販売部数・世帯普及率

都道府県名	世帯数	1位			2位			3位			参考		
		新聞名	販売部数	普及率 (%)	新聞名	販売部数	普及率 (%)	新聞名	販売部数	普及率 (%)	新聞名	販売部数	普及率 (%)
全国	57,477,037												
滋賀県	566,148	読売	129,806	22.93	朝日	92,879	16.41	京都	73,373	12.96			
京都府	1,202,380	京都	375,251	31.21	読売	172,406	14.34	朝日	140,540	11.69			
大阪府	4,223,735	読売	800,269	18.95	朝日	606,850	14.37	毎日	544,943	12.90			
兵庫県	2,507,945	神戸	503,646	20.08	読売	487,779	19.45	朝日	389,319	15.52			
奈良県	587,413	毎日	147,284	25.07	読売	118,304	20.14	朝日	110,243	18.77	奈良*	112,700	19.19
和歌山県	440,150	読売	104,046	23.64	朝日	76,595	17.40	毎日	71,069	16.15			
鳥取県	235,502	日本海	160,109	67.99	読売	21,619	9.18	朝日	12,411	5.27			
島根県	288,790	山陰中央新報	174,690	60.49	読売	31,504	10.91	朝日	15,596	5.40	島根毎日*	31,150	10.79
岡山県	835,989	山陽	384,865	46.04	読売	75,268	9.00	朝日	64,629	7.73			
広島県	1,300,322	中国	554,430	42.64	読売	118,212	9.09	朝日	103,019	7.92			
山口県	659,804	読売	166,791	25.28	朝日	130,868	19.83	毎日	115,178	17.46			
徳島県	334,117	徳島	224,447	67.18	日本経済	11,472	3.43	朝日	10,747	3.22	読売	9,247	2.77
香川県	436,123	西国	192,896	44.23	朝日	47,553	10.90	読売	47,383	10.86			
愛媛県	651,763	愛媛	239,554	36.75	読売	66,800	10.25	朝日	64,186	9.85			
高知県	352,694	高知	175,117	49.65	読売	9,094	2.58	日本経済	7,362	2.09			
福岡県	2,371,459	西日本	505,877	21.33	読売	351,305	14.81	毎日	282,794	11.92			
佐賀県	328,015	佐賀	133,314	40.64	西日本	44,179	13.47	読売	25,485	7.77			
長崎県	635,020	長崎	176,229	27.83	西日本	58,183	9.16	読売	56,621	8.92			
熊本県	770,607	熊本毎日	285,337	37.03	読売	48,530	6.30	朝日	30,342	3.94			



- 地方では、地元に着した地元紙は有効活用可能なツール
- 新聞掲載は、評価されていると行政や地域に受け止められる

# 事前に警察が発表した規制想定



# G7広島サミットの交通規制と総量抑制とMM

令和5年6月15日  
G7広島サミット交通総量抑制対策推進会議事務局

## G7広島サミット交通総量抑制対策の結果

### 1 交通量の削減状況

検証期間	令和5年5月18日(木)~21日(日)の4日間【サミット開催1日前+開催期間】 ※ 5月22日(月)【開催1日後】は、結果的に午前中の短時間しか交通規制が行われず、また、前日にはその予定を広報していたため、検証期間からは除外することとした。
検証結果	広島県内の高速道路 及び 広島市中心部の一般道路 において、1年前の同週同曜日と比較して、 <b>53.8%</b> 削減を達成

### 2 渋滞の発生状況

- 令和5年5月18日(木)から21日(日)までの間に、国道2号(住吉町交差点周辺)や寺町通り・舟入通り(十日市交差点周辺)等において、サミット開催に伴う交通規制により発生したとみられる1km以上の渋滞が15件発生。
- 高速道路における渋滞の発生はなし。

# 交通規制の広報スケジュール (案)



(通常時の午前8時)



(期間中の午前8時)



# 渋滞抑制のための行動変容(MM)の仕掛け

- 交通総量50%削減を目標
- 行政機関が休業を表明 (これは早めに示される)
- 「休日ダイヤにすべき」発現
- バスを休日ダイヤにすることを表明 ←初めて具体的影響を明示
  - バスセンター, 駅が混雑必至(VIPホテルが至近)
- 大学・高校の通学を抑制
  - その後, 県教委が高校等へ意向調査
  - 一人で留守番しても問題ない
- 小学校・中学校・幼稚園が自主的に休みを検討・決定
- 企業の休業の検討が進む
  - 学校の休み表明が, 広島全体の空気感を醸成?
- 結果, 通勤・通学交通を抑制される
- 通勤が減るので, 業務等, 日中の交通を抑制
- 店が閉まるので買物等の交通を抑制
- (5連休となり) 広島県外へ旅行等へ出かける
- その結果, 市内交通を抑制
- 交通総量53.8%を達成

# バスの休日ダイヤ

27号(中山)線  
大内越峠

広島駅  
八丁堀・紙屋町

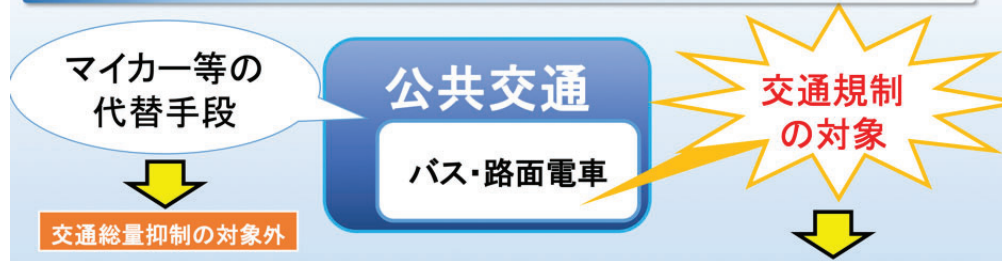
広島バス株式会社  
運行予定時刻表  
令和5年4月1日

時	月曜日~金曜日	時	土・日・祝
6	27 42 52	6	32 47
7	05 13 20 27 34 41 48 55	7	02 17 32 47
8	03 13 23 33 43 51	8	02 17 32 47
9	01 11 23 37 49	9	02 17 32 47
10	03 18 33 48	10	02 17 32 47
11	03 18 33 48	11	02 17 32 47
12	03 18 38 58	12	02 22 42
13	18 38 58	13	02 22 42
14	18 38 58	14	02 22 42
15	18 38 58	15	02 22 42
16	18 36 54	16	02 22 42
17	12 27 42 57	17	02 22 42
18	12 27 43 58	18	02 22 42
19	16 36 56	19	02 21 41
20	16 56	20	01 21
21		21	

お忘れ物等のお問合せ先: 大州営業課 TEL0570-019-148  
交通状況による運行上の乱れが生じる事がありますのでご了承ください。

大内越峠 上り

## 交通規制による公共交通(バス・路面電車)への影響について



交通総量抑制の対象外

通常どおりの運行が困難となる可能性  
⇒ 一般的には、**運休や減便**といった対応があり得る。

### 【参考】大阪G20サミット

大阪市内の路線バスは、首脳宿泊ホテル等周辺の通行止めによりダイヤが大きく乱れ、**計画運休以外の274便を急ぎょ運休**。

## 【参考】大規模な交通規制に伴う公共交通の対応について

呉工業高等専門学校環境工学分野  
神田 佑亮 教授

これらの影響が見込まれるため、公共交通事業者としては、こうした事態発生に備えて、

「減便対応」を取った上で、  
できる限り運行の確実性を確保する対策をとることが望ましい。

## 公共交通(バス・路面電車)への影響を踏まえた留意点

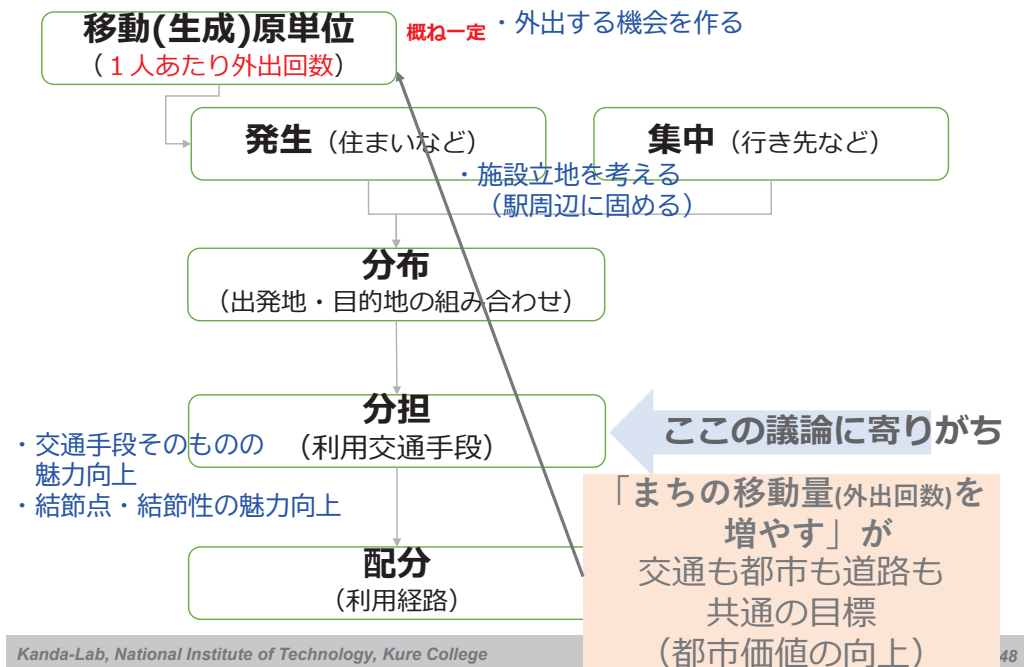
**!** 「マイカー利用の自粛」等に取り組むに当たっては、  
**公共交通(バス・路面電車)も**  
**交通規制による影響を受けること**  
に留意することが必要

### 【参考】県庁の取組

全庁的な方針を**5割以上削減**

- 交通抑制の具体の指示を行政機関(サミット事務局)から出しにくかったか?
- 補償・責任などの議論発生が懸念
- 条件が決まれば団体が具体の検討を始める

## 利用促進を考える視点



# 西日本豪雨の災害時BRT(Bus Rapid Transit)

- 「使える道路空間」を柔軟に活用し、バス専用の走行空間を確保
- 所要時間が短縮し安定。便数増加，利用者増，渋滞緩和の好循環に  
(発災直後：2-3時間→約1時間)

■ 通行止状況と交通渋滞  
(7/13 (金) 発災1週間後)

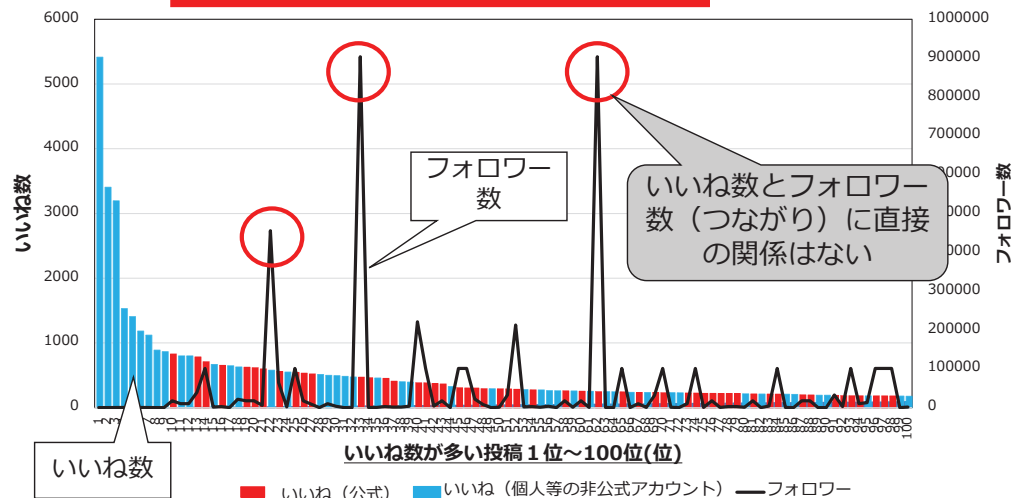


■ 災害時BRTの構成：渋滞を悪化させずバスの速達性を確保



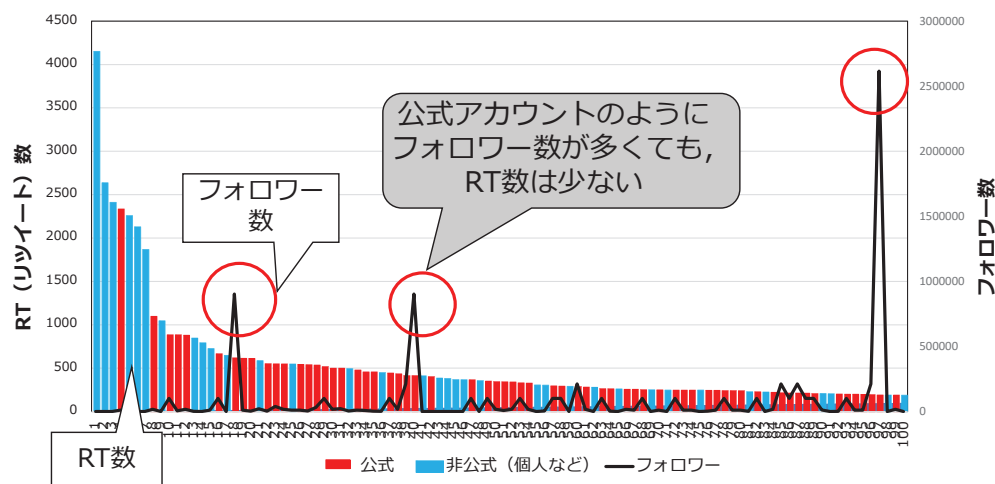
# 拡散するSNSの投稿の特性は？ いいね&フォロワー数

非公式アカウントでフォロワーが少なくても、いいね数は大きい



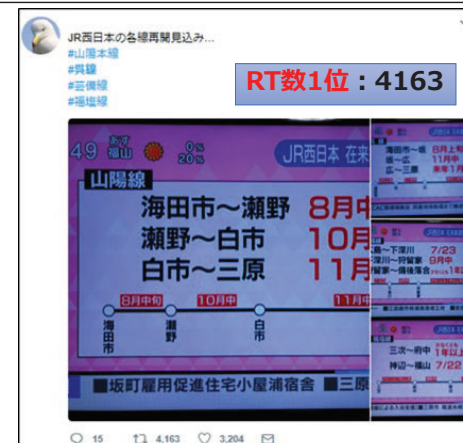
# 拡散するSNSの投稿の特性は？ いいね&RT数

非公式アカウントでフォロワーが少なくても、RT数は大きい

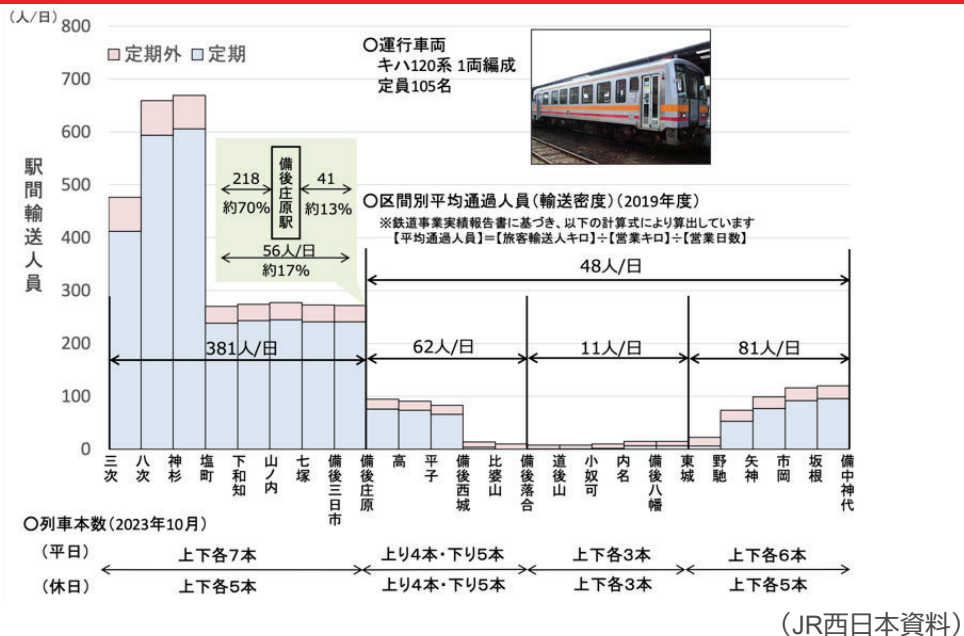


# いいね・RT数上位

公的な機関の内容について、参照元のURLが明記されていたり、掲示物の写真を掲載した投稿が上位にランクイン  
公的な情報がしっかり出されると、誰かが拡散し、ガセネタは出にくい



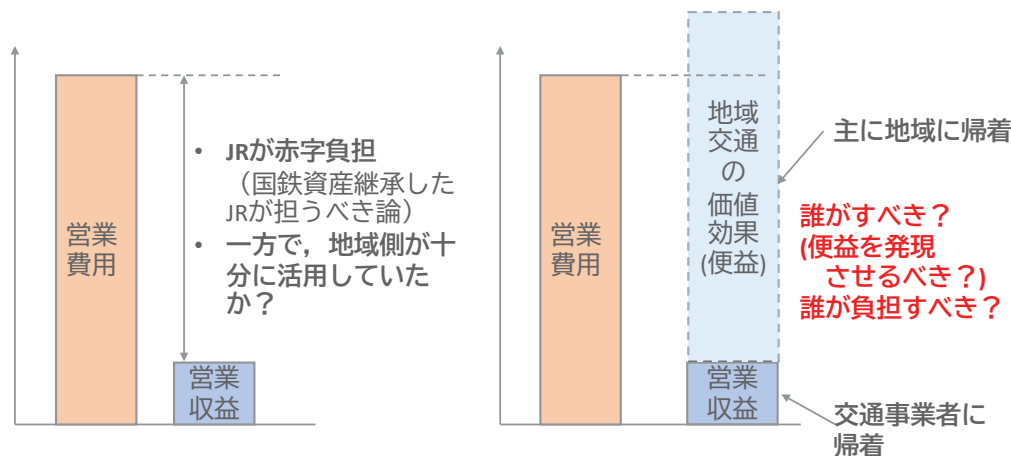
# 芸備線の利用状況



# 議論の構図

▼現在のローカル線の議論  
(世論含む)

▼交通インフラの意義に基づく議論



・建設系にはあるが、地域づくりであまり議論されない領域

# ある事例の計算イメージ



- ・参加費, 2日で3万円の会議
- ・宿泊費・親睦会費別途(2万)
- ・参加のための現地までの交通費(2万円)
- ・お土産代等(1万円)
- ・指宿枕崎線乗車(480円)
- ・約20人が参加
- ・運賃収入: 9,600円
- ・経済効果: 160万円



# 公共交通の利用促進の連携可能性

- ・利用者を増やす
  - ・地域の方の移動を増やす
    - ・利用促進
    - ・ターミナル・駅舎や駅周辺の土地や施設の活用
  - ・地域に来る人の利用を増やす
- ・鉄道・バスをきっかけとした来訪者/ビジネスを活発化
  - ・お土産物を買える仕組み
  - ・この地域ならではのものに触れる, 人に会える
- ・交通をきっかけとしたまちづくりの人材を集める



・交通の議論を通じ、地域の将来を考えるべきタイミング

# 空白地解消に向けた取組 ナイトタイムデマンド

- ・ 曜日別に方向を設定し運行
  - ・ 地域ぐるみでの利用検討を促すため
  - ・ 中心部は曜日関係なく運行
- ・ 運賃はタクシーの8割程度に設定



# 空白地解消に向けた取組 ナイトタイムデマンド

- ・ サービスの変更
  - ・ 日程別にエリア設定→フリー
  - ・ 利用パターンを明示

▼サービスマイナーチェンジ後のチラシ

▼運行開始時のチラシ

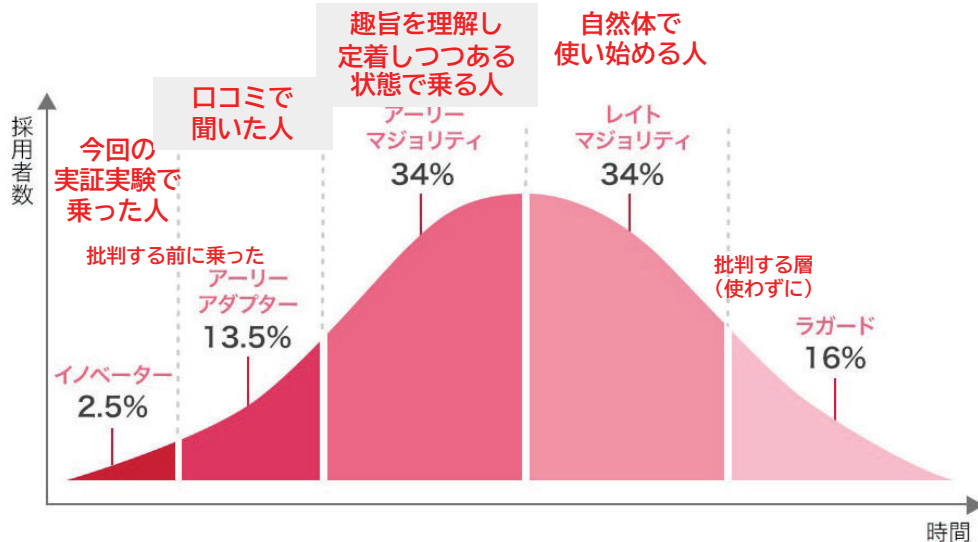


利用パターンの明示

エリア別  
運行日程設定  
フリーに

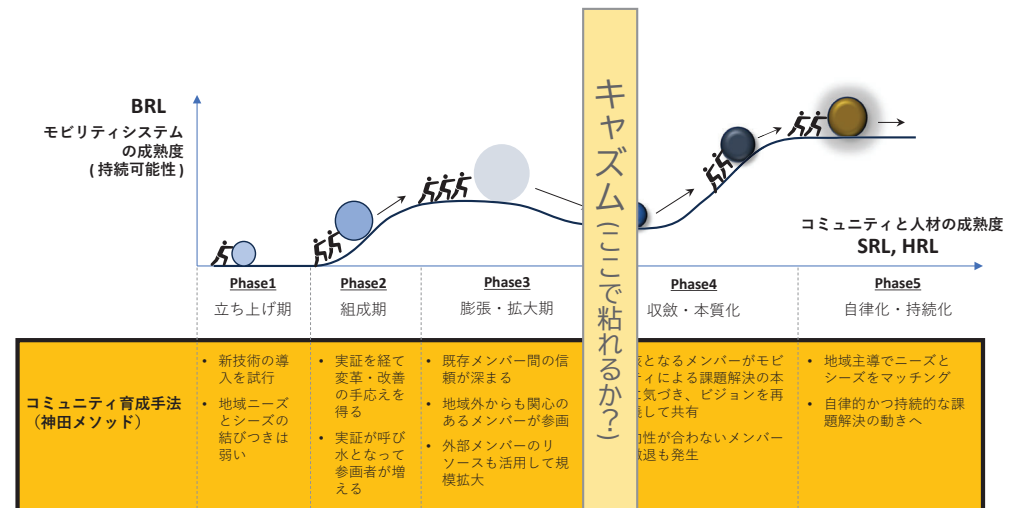


# イノベーター理論



# モビリティプロジェクトの発展フェーズ (仮説)

- ・ (計画策定) → 実証実験 → 社会実装 の認識が本当か？



# 産官学の相互関係

## ・強みを活かしつつ、弱点を補完する関係

- ・癒着が疑われるので、深い付き合いになりにくい
- 議論が深まらず、進みにくい

- ・ 社会的信頼性
- ・ 情報発信力
- ・ 大きな流れを作る
- ・ 政策にハマった時の規模感・推進力

- ・ 硬直的な組織
- ・ スピード感のなさ
- ・ 住民・議会の目
- ・ 半年予算主義
- ・ 過度な公平意識



- ・ 企画開発力
- ・ 組織の柔軟性
- ・ フットワーク
- ・ 利益至上主義に映る

- 学が入ることで
- ・ 官民癒着の疑念減
  - ・ プロジェクトの進みやすさ (“お墨付き”)
  - ・ それぞれの役割の置き換え (言いたいことを誰かに言ってもらう)
  - ・ メディアに映りやすくなる
  - ・ 場を作れる

# 会議体

公式度  
重さ  
宛職的  
(横並び)

- 審議会
- 委員会・協議会
- 検討会
- 研究会
- 分科会
- ワーキンググループ (WG)
- 懇談会
- ワークショップ (WS)
- 研究会・研修会
- セミナー
- 意見交換会・情報交換会
- 懇親会・交流会
- 飲み会

議論の密度  
自由闊達さ  
創造度  
非・警戒度  
属人的

# 連携

## ・この人なら何か変えてくれる！

- ・ 自分がやりたいこと、できないことを実現してくれそう
- ・ お金ではない、リソース (時間・労力含む) 投資の価値がある
- ・ 金の切れ目が縁の切れ目にならない。(別の魅力で寄せる)



# 連携基盤づくり

## ・良質なデータ連携基盤の3要素



- ・ 複数のデータ連携は、異なるプレイヤーを結びつけて混ぜることで、地方でもイノベーションが起こる
- ・ 地域には「交通」がある。交通を軸とした
- ・ データ+場+ビジネスの可能性+相互の応援関係、そして、それを混ぜることが共創の大きなカギ！

## 連携基盤のイメージ(個人が思う)



定例の営業定例会議と、節目での全体戦略会議

連携の肝は、①データと、②悩みごと

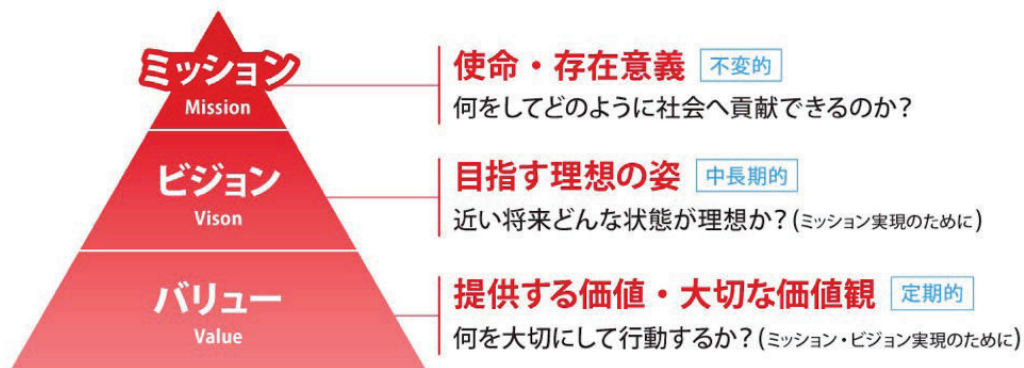
上記に加えて、場(酒)があると進む=対話

あとは、机上の空論よりも、まずはやってみて検証(アジャイル)

それを繰り返すと、共通の地域づくりのヴィジョンが見えてくる

## 経営的視点と「まちづくり」

- 「まちづくり」は、経営論で説明がつくことが多い
- ビジョン、ミッション、バリューを突き詰める
- 1つの言葉に様々な解釈、それを揃えていく



## 交通とまちづくり

- まちづくりは、
  - 地域の経営であり、
  - 社会の経営
  - そのためのリソース、コミュニケーションのマネジメントが必要
  - 人材育成も必要
  - 我慢も必要
  - 俯瞰することも必要

