

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
- 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

- 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会 幹事長
- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- マイクロモビリティ推進協議会 座長
- 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 委員
- 国土交通省鉄道局 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 委員
- 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 など

今日のテーマ

- 情報発信、MM、利用促進



- 利用促進, MM, 情報発信

の順に, 考える

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

発生 (住まいなど)

集中 (行き先など)

分布

(出発地・目的地の組み合わせ)

分担

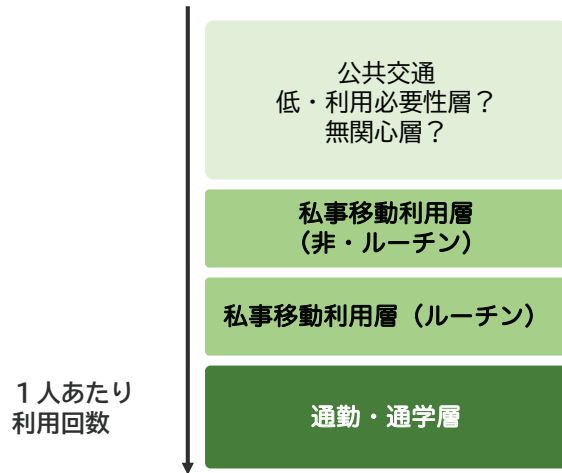
(利用交通手段)

配分

(利用経路)

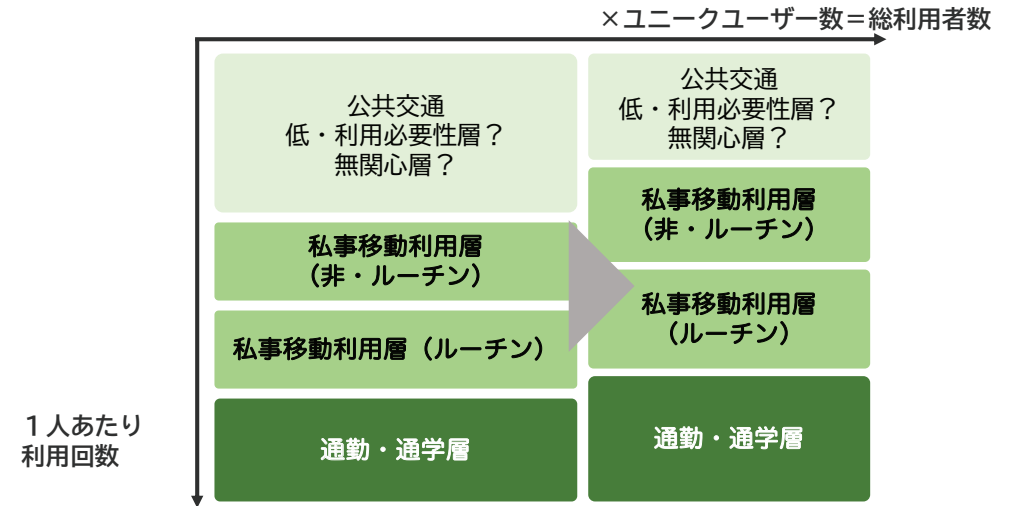
利用促進を考える視点

• 利用者のセグメント分け

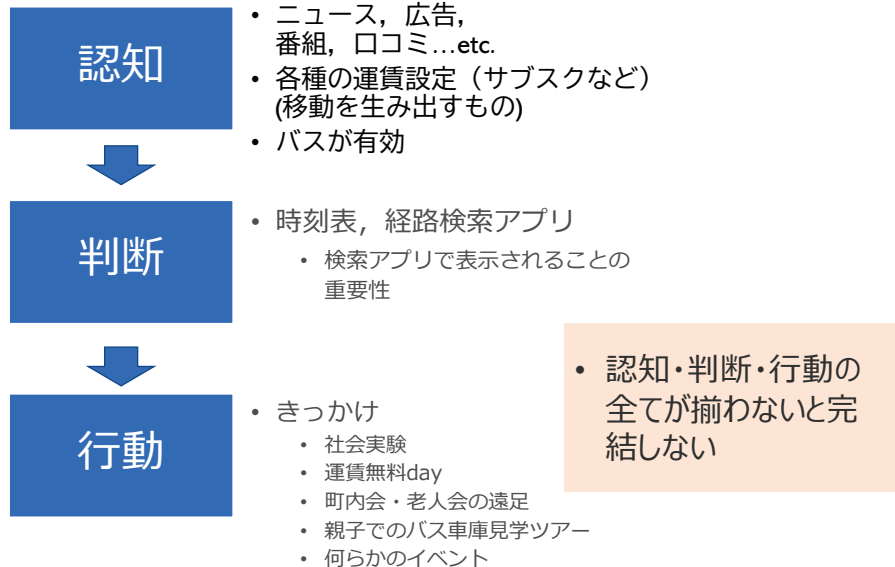


利用促進を考える視点

• 利用者のセグメント分けから利用促進策を考える



モビリティ・マネジメント (MM) の行動変容プロセス



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票から考える

平成29年度 広島都市圏パーソントリップ調査

あなたの調査日: 月 ● 日 ● 曜日

世帯番号を記入してください。世帯内で、あなたは何人目に入りましたか。

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

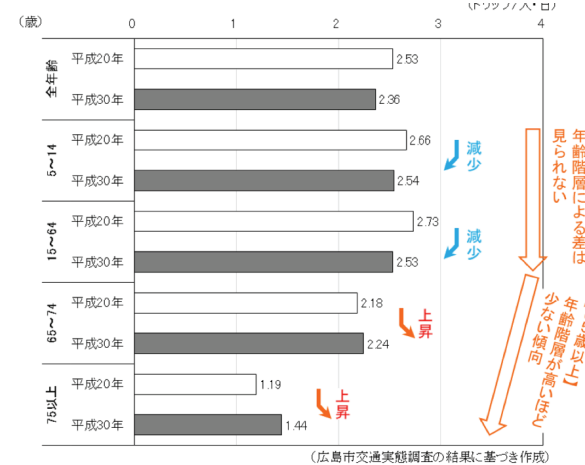
※調査日(上の赤枠内の日付)の1日に訪れた場所(自宅を除く)とその移動を全て順番にお答えください。

表3 目的

- 仕事
- 通学先・通園先への登校
- 買物
- 習い事
- 飲食
- 交際
- 娯楽・運動・レジャー
- 送迎(付き添いを含む)
- 治療・診察
- 散歩・ジョギング
- その他私事(家事・介護など)
- 勤務先へ戻る
- 通学先・通園先へ戻る

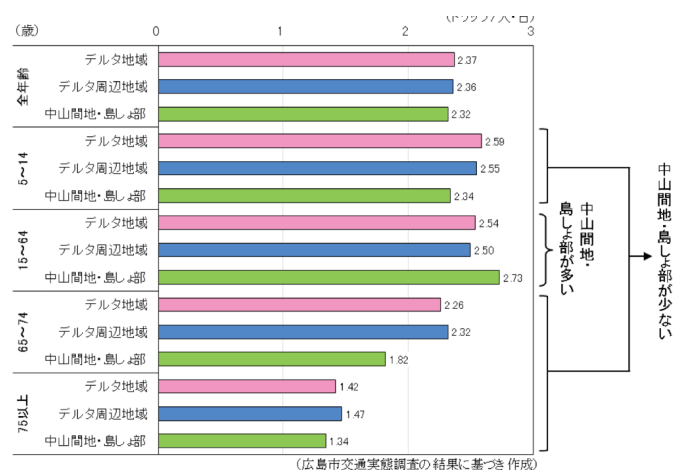
トリップ数

- 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）



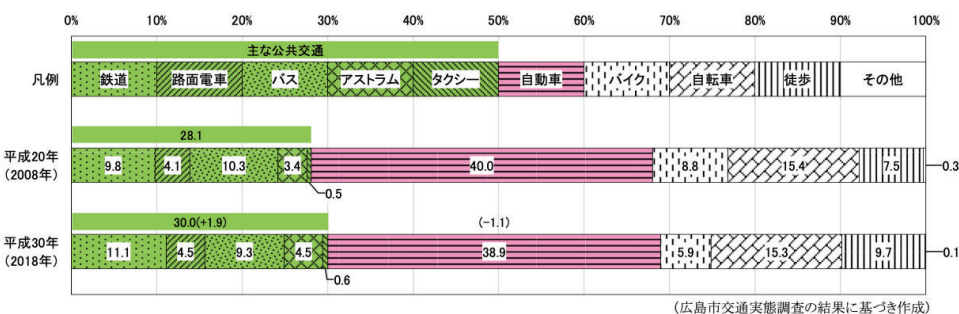
トリップ数

- 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）



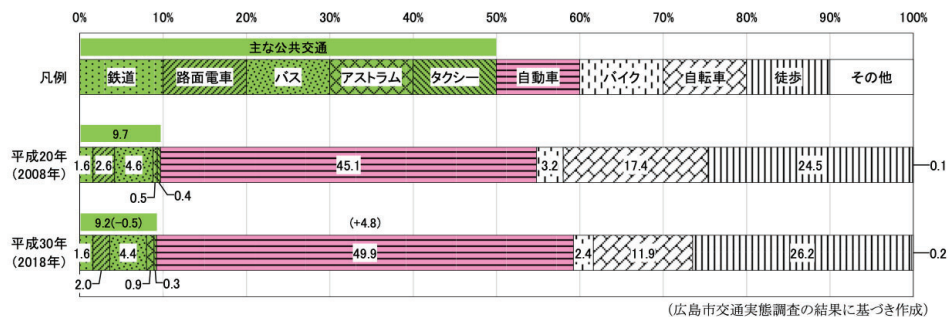
利用交通手段

- 通勤目的の交通手段（平日@広島）



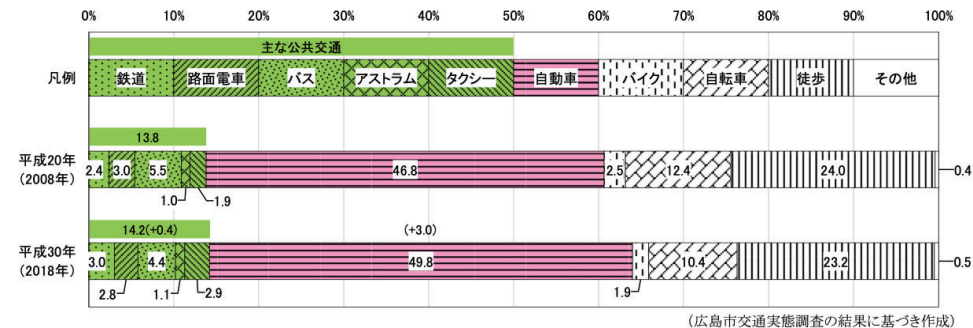
利用交通手段

・買物目的の交通手段（平日@広島）



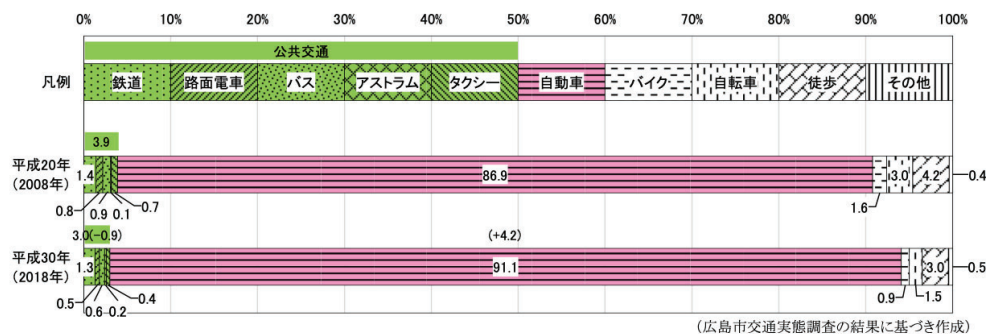
利用交通手段

・私用目的の交通手段（平日@広島）



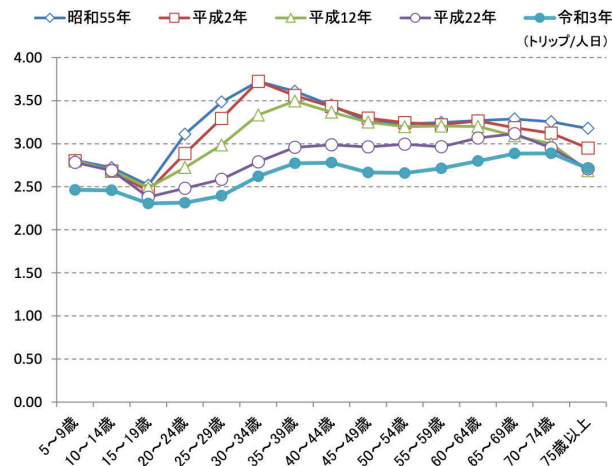
利用交通手段

・業務目的の交通手段（平日@広島）



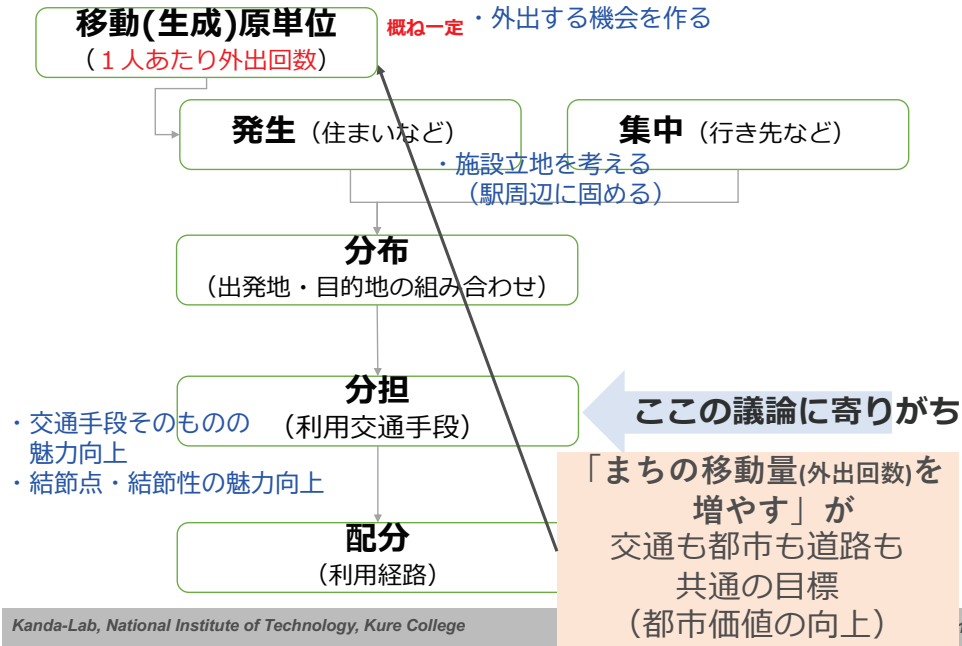
移動回数が減っている

・1人当たりトリップ数の推移（平日）



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

利用促進を考える視点



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：
通勤・通学，通院，買い物，私事，帰宅etc.)

 - × (1日あたり) 移動回数
 - ユーザーの状態
 - ・意識・行動フェーズ
 - 誰の，何を目的とした移動で，利用者のネックがどこにあるかを見極めない失敗する！！
- Kanda-Lab, National Institute of Technology, Kure College 18

モビリティの中心 ≠ まちの中心？

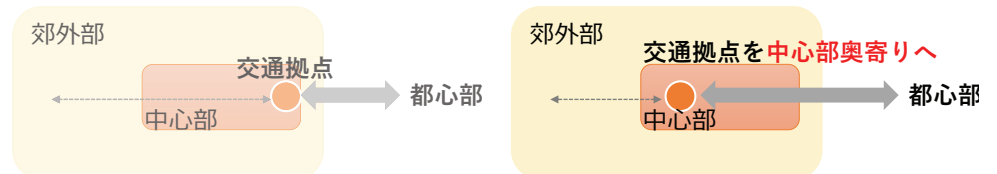


ある自治体での議論 (広島市郊外エリア)

- 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

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日から1週間ほぼ全線で運賃無料に

2024/12/18(水) 19:02 配信 10 広島県 RCC

広島県福山市を走る路線バスで18日から1週間、運賃が無料となる取り組みが始まりました。



中国放送

【写真を見る】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日から1週間ほぼ全線で運賃無料に

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で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。

観光道 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きたい」

福山市のバス路線の在り方を検討する官民組織、バス共創プラットフォームは、市内各路線バスを対象とした運賃無料ウィークを12月18、24日実施することを決めた。バスに乗るきっかけづくり、アンケートを通じて路線改善点を発表。利用者は期間中、定期券の所有者を含め整理券を取って乗車。指定の回収場所

福山路線バス 無料ウィーク

官民プラットフォーム実施

に整理券を入れて降車する。アンケートはウェブや紙で実施する予定。回答者に特典として無料ウィーク後に使える1日乗車券を専用プラットフォームの会長を務める島高専の福田拓亮教授(交通政策)は「無料ウィークを機に外出回数を増やし、バスを利用してほしい。まちづくりにつながる第一歩」として、福山の発展に生かしたいとしている。(取材:大)

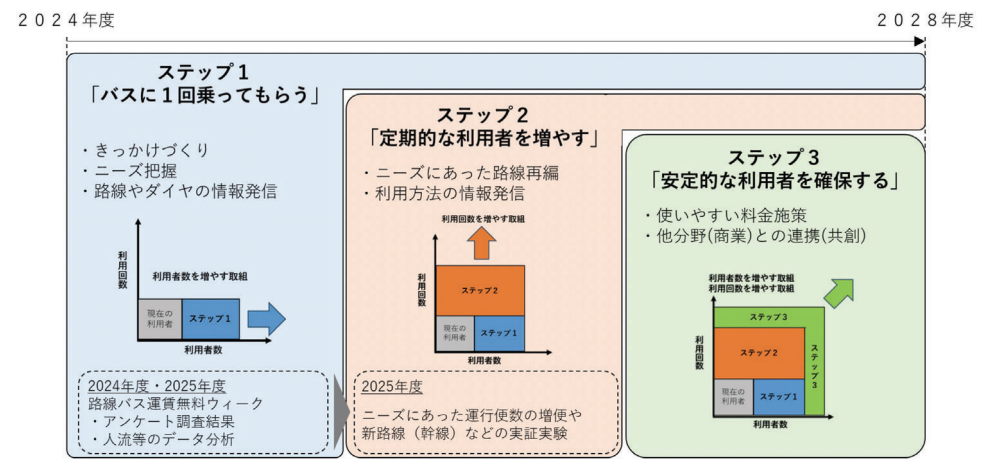
移動生成量を増やす

福山路線バス 無料ウィーク

官民プラットフォーム実施

に整理券を入れて降車する。アンケートはウェブや紙で実施する予定。回答者に特典として無料ウィーク後に使える1日乗車券を専用プラットフォームの会長を務める島高専の福田拓亮教授(交通政策)は「無料ウィークを機に外出回数を増やし、バスを利用してほしい。まちづくりにつながる第一歩」として、福山の発展に生かしたいとしている。(取材:大)

移動生成量を増やす・の先の展開



モビリティ・マネジメントとは？

MMとは？

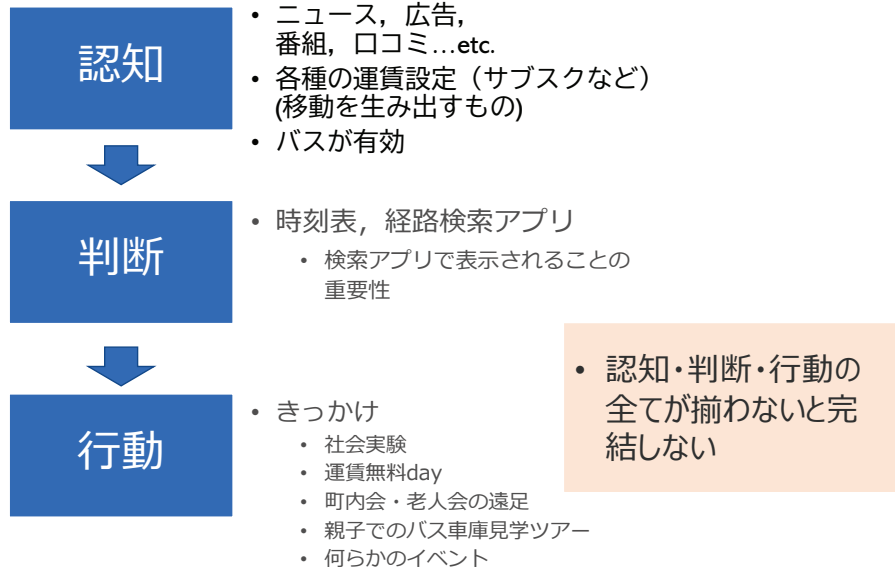
- 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。(自分で考えて、意図をもって行動してもらう)
- 具体的には、一般の人々や各種の組織を対象とした**コミュニケーション施策を中心に**、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを**持続的に展開**する。
- それらを通じて、**一般の人々や各種の組織が**、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった**問題に配慮しつつ**、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを**「かしこく」使う方向へと自発的に転換していく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

モビリティ・マネジメント (態度・行動変容)

• 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
- 前提として、「考えたことがない(非完全情報)」と考えた方が良い
 - 我々は、市民等が**「完全に情報を持って判断」**や、「すべき」と思いがち

行動変容プロセス



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

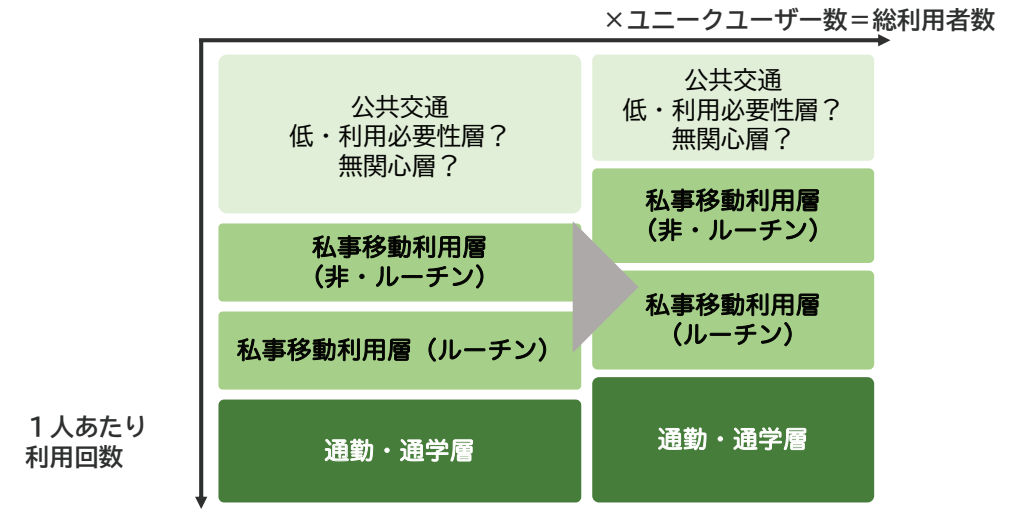
乗らない、使わないのは、使い方がわからない、イメージがないから

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する (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

利用促進を考える視点

- 利用者のセグメント = ペルソナ



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 (回答例)

質問1 現状、公共交通機関を、どれくらい利用して、通勤していますか？

質問2 遠距離通勤対策のためには、クルマ利用はできるだけ減らした方がいいと思いますか？

質問3 クルマを少しでも利用して通勤されているのにお聞きします。

質問4 クルマの代わりに、「徒歩」や「自転車」で通勤することは可能ですか？

質問5 クルマの代わりに、「電車」や「バス」で通勤することは可能ですか？

質問6 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

質問7 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

質問8 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

質問9 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

質問10 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

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

松江市一斉 ノーマイカーウィーク たまにはクルマを

90系統 新バス路線

おためし乗車券

無料で

2月17日(日) 2月28日(日)

12,000円

10/19(月) 10/23(金)

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（ペナルティ）により人々の行動を変える

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

事故のつじがけが減る
統計では、50年クルマに乗り続けると
●人身事故は 5人に1人
●死亡事故は 160人に1人
割合で起こす

調査票 (回答用)
現状認識パート
資料を読ませるパート
行動プランを立てるパート

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 = 社会実験・実証実験のメイン

- 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
 - アドバイス法：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（具体的なアクション）を記述

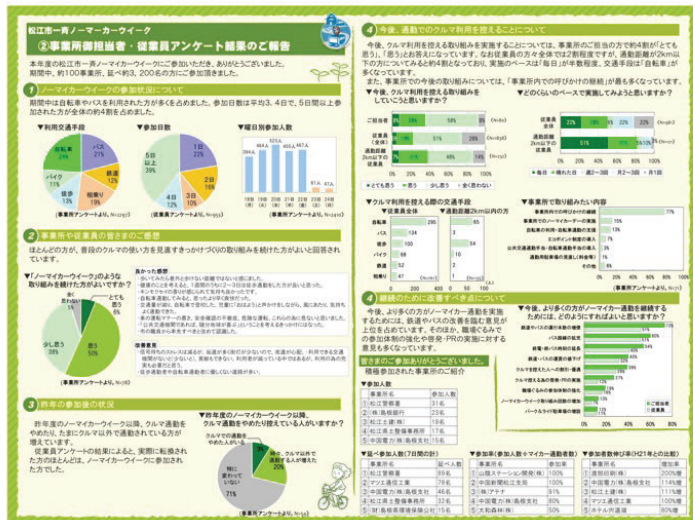
TFPアンケート (Travel Feedback Program)

- 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

調査票 (回答用)
現状認識パート
資料を読ませるパート
行動プランを立てるパート

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



コミュニケーションで渋滞が減る

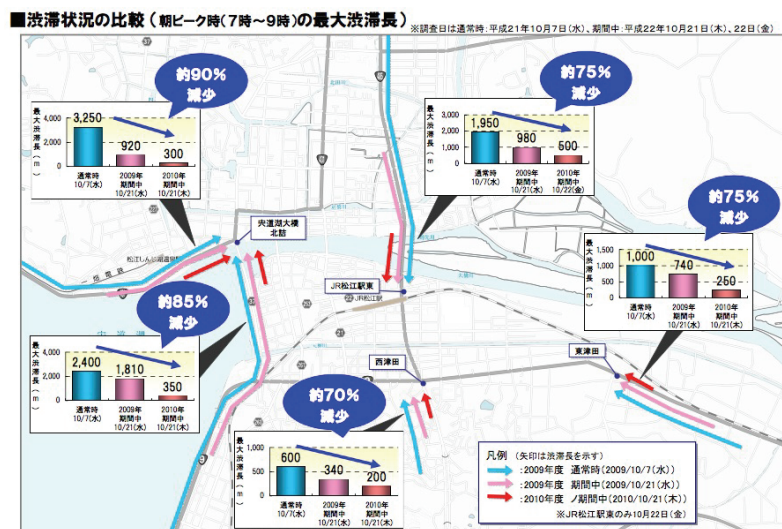
- 「市民全体」は嘘！

- 例（松江市ノーマイカーウィーク）
 - 従業員を動かしたい
 - 会社のトップ、総務担当
 - 配偶者
 - どちらかというと同僚狙い



MMで渋滞が消えた！

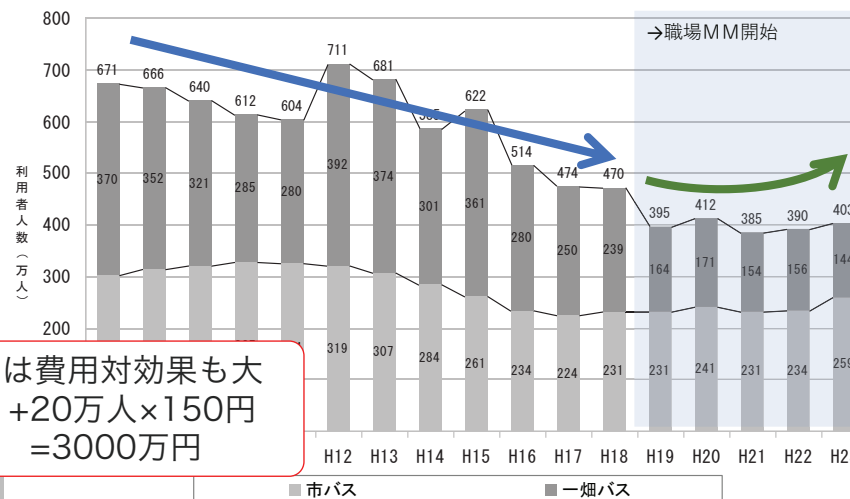
松江市一斉ノーマイカーウィーク(2010)



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）



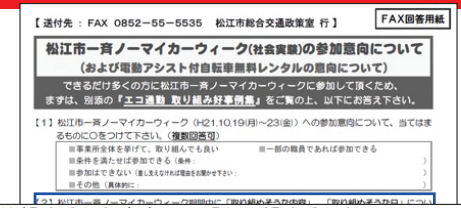
よくある思い込み

- 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となる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

行動プラン法の応用

- 参加エントリー方式
 - 事前エントリーを推奨
 - エントリー時に「何をするか」決めてもらう。



【2】松江市一斉ノーマイカーウィーク期間中に「取り組みそうな内容」、「取り組みそうな日」について当てはまるもの全てに○をつけて下さい。また、ご参加頂けそうな「人数」についてご記入下さい。

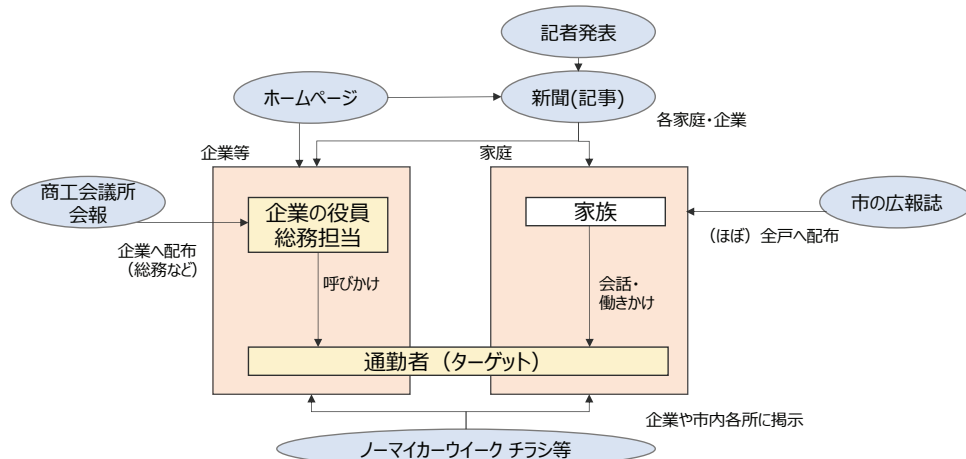
①取り組みそうな内容 (当てはまるもの全てに○)	<input type="checkbox"/> マイカー通勤者へのノーマイカー通勤の呼びかけ <input type="checkbox"/> 近場（概ね5km以内）のマイカー通勤者への徒歩・自転車通勤への呼びかけ・実施 <input type="checkbox"/> 公共交通（バス・鉄道）による通勤への呼びかけ・実施 <input type="checkbox"/> パーク＆ライド（クルマを駅やバス停に駐車し、鉄道・バス通勤）の呼びかけ・実施 <input type="checkbox"/> 相乗り通勤（近所や、自分より近くに住む同僚を乗せて通勤）の呼びかけ・実施 <input type="checkbox"/> 業務移動での自転車の利用 <input type="checkbox"/> その他(具体的に: _____)
②実施可能日 (当てはまるもの全てに○)	<input type="checkbox"/> 19日(月) <input type="checkbox"/> 20日(火) <input type="checkbox"/> 21日(水) <input type="checkbox"/> 22日(木) <input type="checkbox"/> 23日(金)
③参加予定人数	人 _____

※実際の取り組み内容や実施日、参加人数に変更があっても問題ございません(現時点の意向で結構です)。

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・・・



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



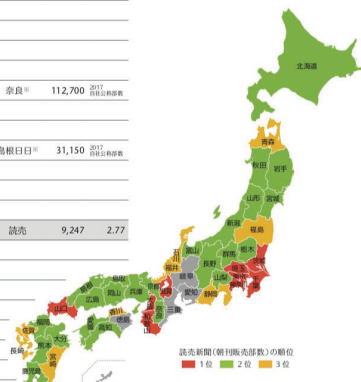
↑
この段階での反応が大きければ、体制も整いやすい

↑
「成功」と新聞が報じる

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	朝日	73,373	12.96			
京都府	1,202,380	読売	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 2017年10月現在	
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	島根日日*	31,150 2017年10月現在	
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	176,729	27.83	西日本	58,183	9.16	読売	56,621	8.92			
熊本県	770,607	熊本日日	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

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

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、 53.8% 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

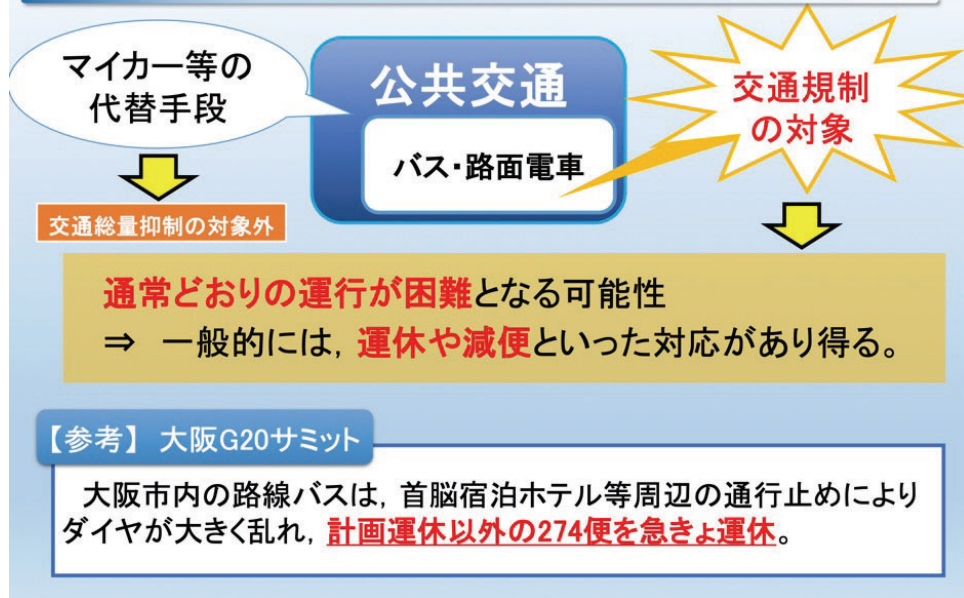
27号(中山)線 大内越峠 広島駅 八丁堀・紙屋町 方面ゆき 令和5年4月1日
広島バス株式会社 運行予定時刻表

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



【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

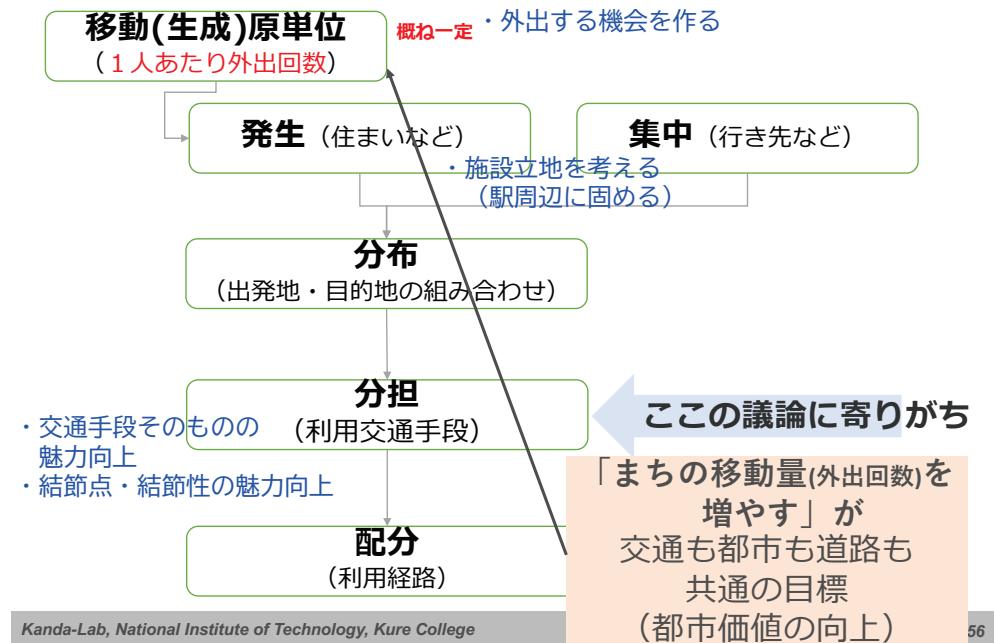
！ 「マイカー利用の自粛」等に取り組むに当たっては、
公共交通(バス・路面電車)も
交通規制による影響を受けること
に留意することが必要

【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



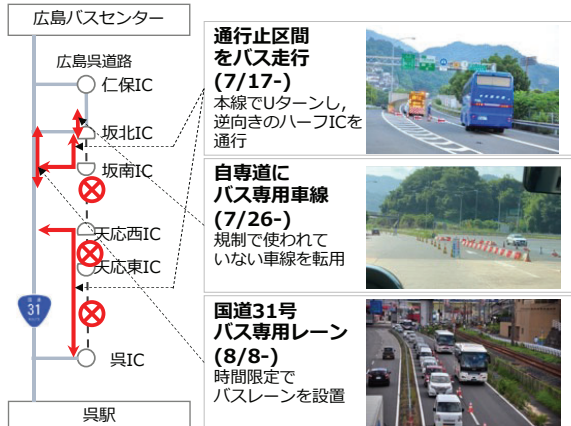
災害時交通マネジメントとSNS

- 「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)

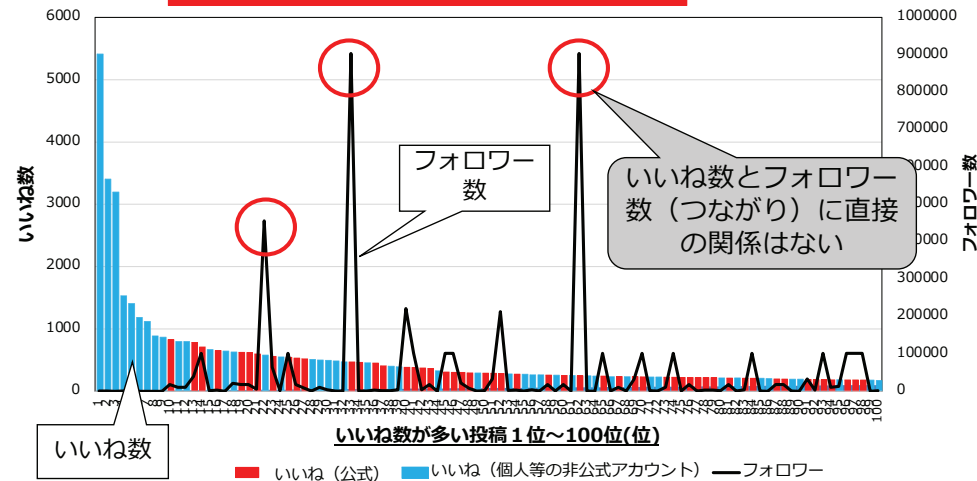


■ 災害時BRTの構成：渋滞を悪化させずバスの速達性を確保



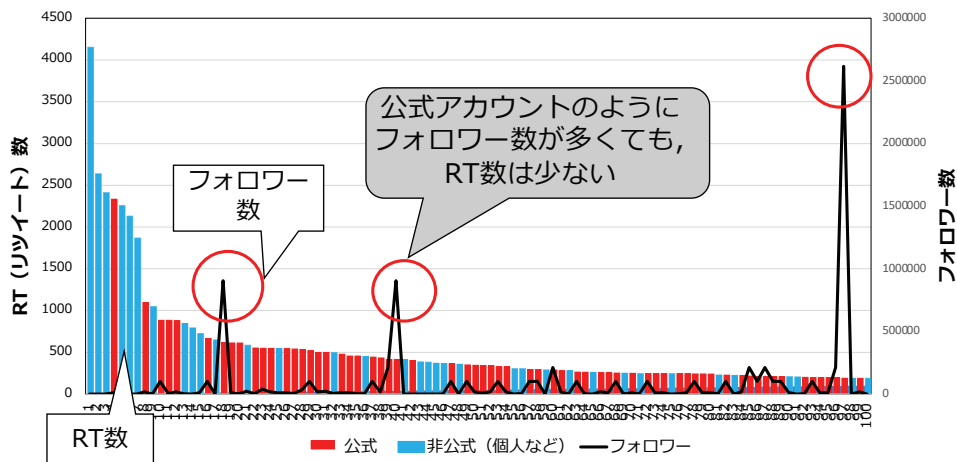
拡散するSNSの投稿の特性は？ いいね&フォロワー数

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



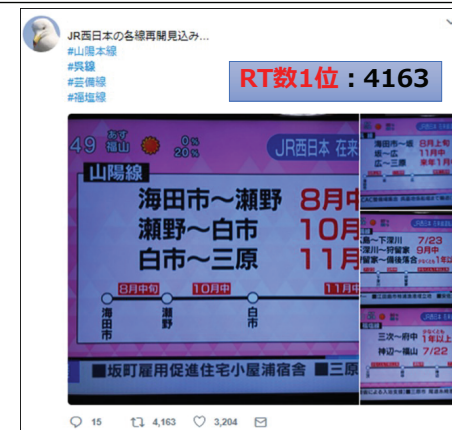
拡散するSNSの投稿の特性は？ いいね&RT数

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





芸備線備後庄原―備中神代間

JR西、再構築協を要請 存廃協議巡り全国初

JR西日本は、利用が低迷するJR芸備線備後庄原―備中神代間(8.5キロ)の存廃を独自自治体と話し合うため、再構築協議会の設置を国に要請した。再構築協議会は、ローカル線の存廃協議を進める目的で国が今月から導入した新制度で、設置要請は全国で初めて。24・25日に関連する。

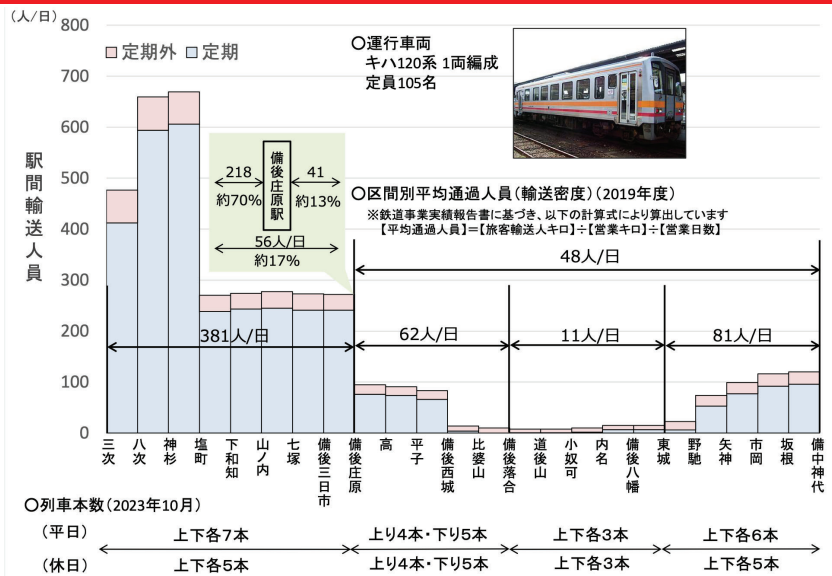
鉄路のあす



芸備線を通って今後予想される流れ

- JR西日本が3日、備後庄原―備中神代間の再構築協議会設置を国に要請
- 中国運輸局が広島県、庄原市、岡山県、新見市に意見聴取。必要と判断すれば協議会設置
- 運輸局が選定進行役となり、自治体とJR西が存廃を協議。実証事業も実施
- 鉄道として存続させるか、バスなどに転換させるかを原則3年以内に決定
- 国の財政支援を受けて必要な事業を実施

芸備線の利用状況



再構築協議会での議論

「1年後にも議論のヤマ場」

芸備線備後庄原―備中神代間の存廃を巡り、JR西日本が3日、再構築協議会設置を国に要請した。協議会では、ローカル線の存廃協議を進める目的で国が今月から導入した新制度で、設置要請は全国で初めて。24・25日に関連する。

呉高专 神田教授に見通し聞く



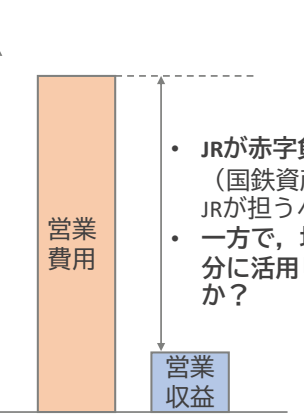
「1年後にはヤマ場」
再構築協議会の設置を要請したJR西日本が、備後庄原―備中神代間の存廃を巡り、再構築協議会を設置する意向を示している。協議会では、ローカル線の存廃協議を進める目的で国が今月から導入した新制度で、設置要請は全国で初めて。24・25日に関連する。

協スタート半年 明査来月開始

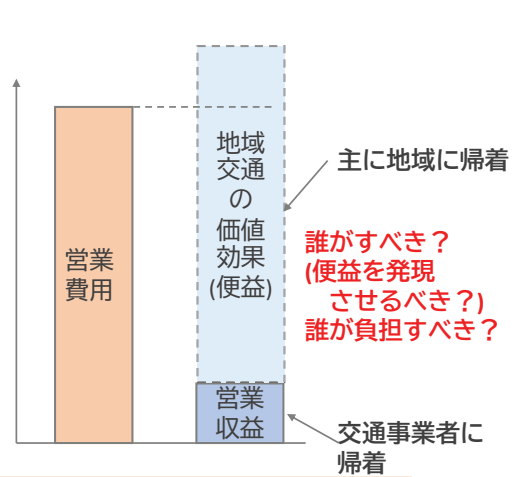
約30件あり、海外一県は調査結果を踏まへ今月17日付でJRA文書

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、地域づくりであり議論されない領域

移動生成量を増やす



BTSの所属事務所「ハイブ」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目にする場にしたい」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。

70億ウォンどころのこうのより、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。

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

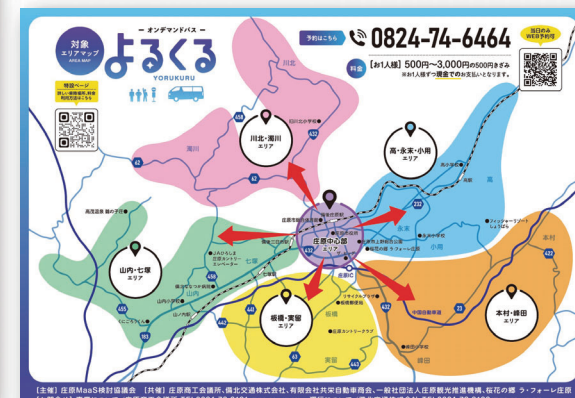
公共交通の利用促進の連携可能性

- 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/ビジネスを活性化
 - お土産物が見える仕組み
 - 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

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

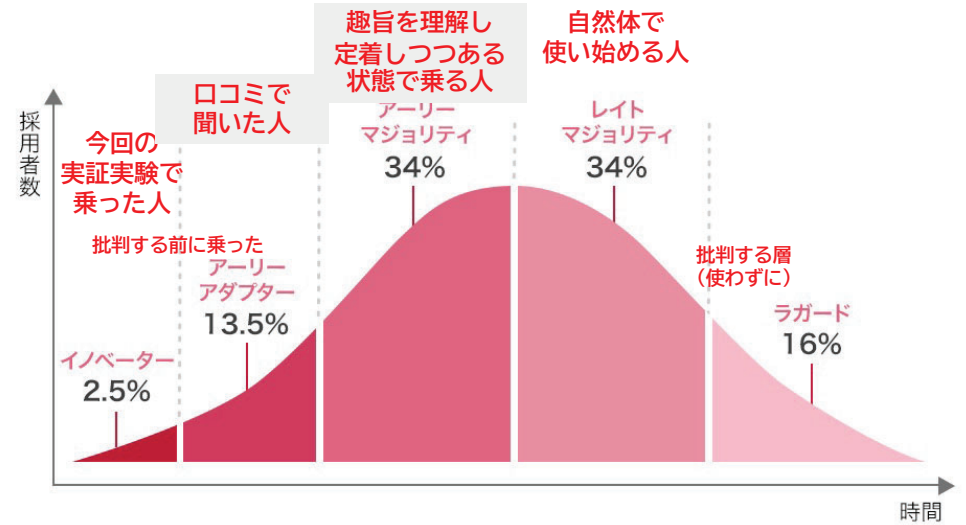
▼サービスマイナーチェンジ後のチラシ

利用パターンの明示

エリア別
運行日程設定
フリーに

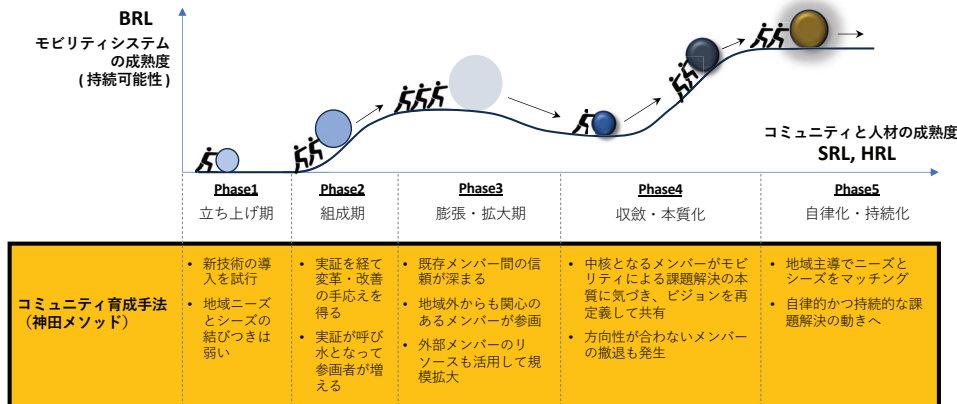
▼運行開始時のチラシ

イノベーター理論



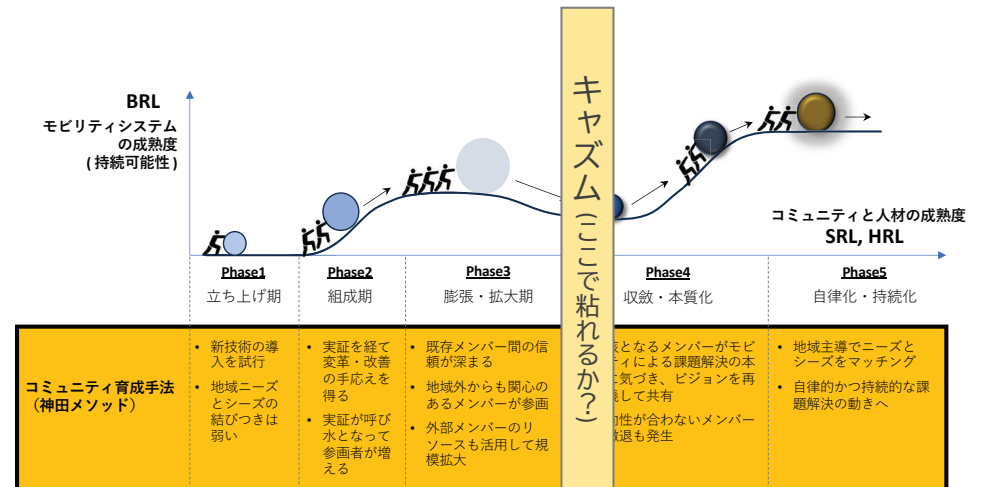
モビリティプロジェクトの発展フェーズ (仮説)

- (計画策定) → 実証実験 → 社会実装 の認識が本当か?



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?



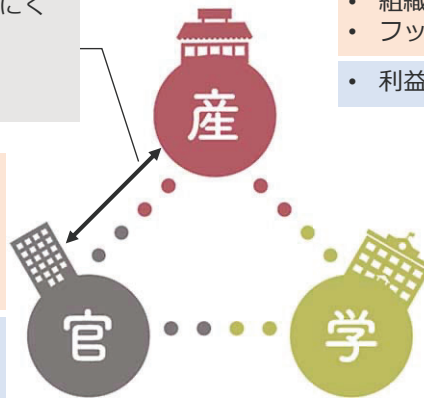
産官学の相互関係

・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・議会のみ
 ・単年予算主義
 ・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おう)
 ・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)

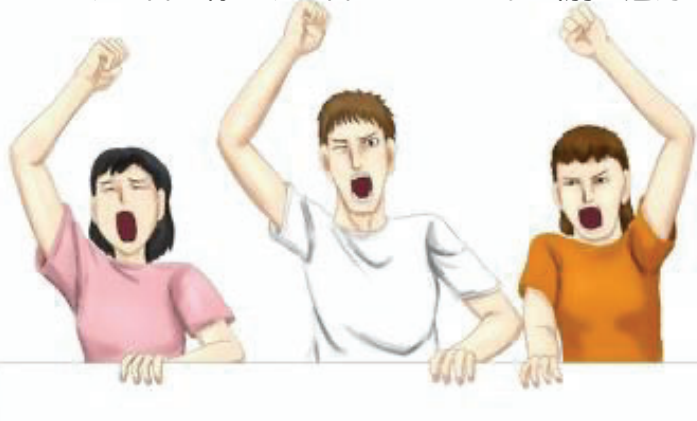
- 審議会
- 委員会・協議会
- 検討会
- 研究会
- 分科会
- ワーキンググループ (WG)
- 懇談会
- ワークショップ (WS)
- 研究会・研修会
- セミナー
- 意見交換会・情報交換会
- 懇親会・交流会
- 飲み会

議論の密度
自由闊達さ
創造度
非・警戒度
属人的

連携

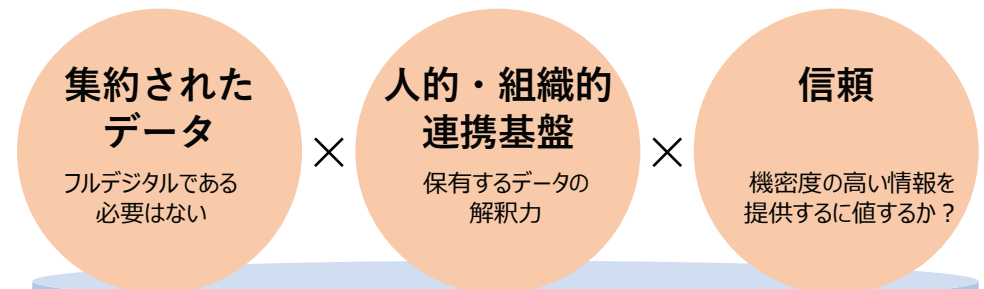
・この人なら何か変えてくれる!

- ・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)



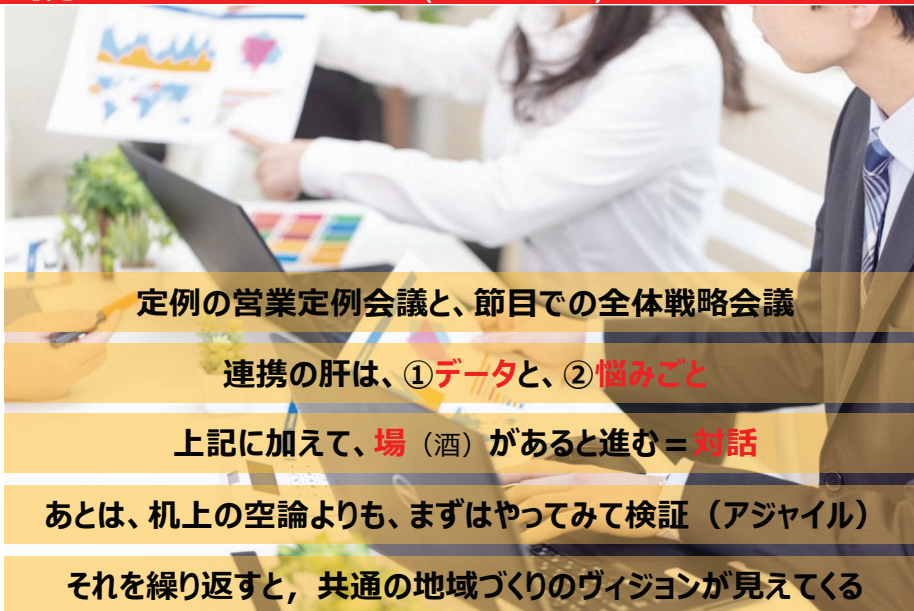
連携基盤づくり

・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

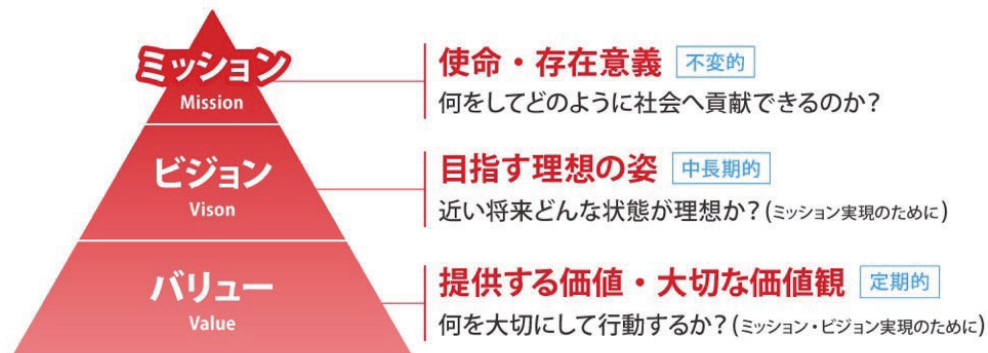
上記に加えて、場(酒)があると進む = 対話

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

