

内閣府沖縄総合事務局
「交通人材の育成・人的ネットワーク形成のための勉強会」

「Qサポネット」の実践からみた
交通にかかわる人づくりについて
—10年、コロナを経ての反省と今後—

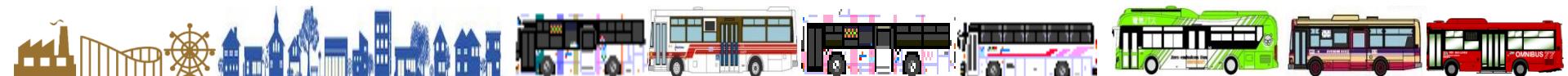
2023年01月20日
於 内閣府沖縄総合事務局
話題提供者 大井 尚司

(大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター 復興デザインユニット)
(地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu[Qサポネット]主宰・世話人代表
総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー)



話題提供の構成

1. 交通における「人財」育成の重要性—Qサポネット設立の背景や問題意識
2. Qサポネット、とは？
3. Qサポネットの活動やそれが反映された例について
4. 今後の方向性や課題など—「MM」の視点で



1. 交通における「人財」育成の重要性— Qサポネット設立の背景や問題意識

2. Qサポネット、とは？

3. Qサポネットの活動やそれが反映された例について

4. 今後の方針や課題など—「MM」の視点で



地域モビリティを取り巻く背景

- ・「10年ひと昔」ではなく「3年ひと昔」？

制度変化(活性化再生法、基本法など)

業法の度重なる改訂(タクシーなど)

→ 10年も持たずに改訂繰り返し

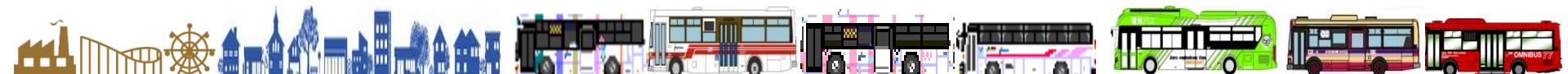
- ・誰がついていけているのか？

行政・役所もついていけない？

事業者？大学教員？

感度のいい人だけわかればいいのか？

=> **試行錯誤する各主体、地域モビリティ**



地域公共交通はいろいろ「不足」！

「交通駆け込み寺」がない

- ・「地域公共交通支援センター」？
- ・運輸局・支局も手一杯、自治体は悩んだまま
- ・交通事業者＝それどころではない、でも制度変化の対応遅れた

地域交通の人財の慢性的な不足

- ・コンサル＝できるところがわずか(しかも中央資本)
- ・研究者＝ほとんどいない、知られていない、「もどき」がいる？
- ・「溺れる者は藁をもつかむ」になりかねない＝避けねば！

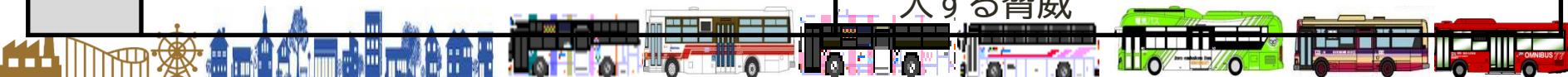
学ぶ機会がない、学びにいけない

- ・東京などのセミナー → 高い、旅費がない（オンラインでだいぶクリアしたが）
- ・無料のシンポジウム・セミナー → 聞くだけ、自己満足
- ・自学自習？ → 事例の不完全コピーになりかねない



九州の交通問題検討に関するSWOT分析

	プラス	マイナス
内的な要因	<p>S(Strength:強み)</p> <ul style="list-style-type: none">① バス会社に見られる交通事業者間のネットワークの存在② 地方分権の推進(地方の自立性が高い)③ 各地に地場・大手含め有力なコンサルタントが存在	<p>W(Weakness:弱み)</p> <ul style="list-style-type: none">① 地理的ハンデキャップ(南北間や東西間)による情報格差② 大学研究者の絶対数不足と連携不足③ 交通に携わっている人材の能力が現場の課題に十分に活かせていない④ 交通事業者の経営体力の弱さ
外的な要因	<p>O(Opportunities:機会)</p> <ul style="list-style-type: none">① 都市圏としての性質と、中山間地域を抱える過疎地としての側面を同時に有す=地域課題やその解決策に関する事例が各地に存在② バス会社のノウハウやネットワークの蓄積	<p>T(Threats:脅威)</p> <ul style="list-style-type: none">① 全国展開の事業者や、新規に許可を取得した事業者の進出可能性(ツアーバスや会員制バスの形態、全国展開の人材派遣会社や運送業者等異業種からの参入)② 地域交通に詳しくないコンサル等、地域の実情や地域の実情に合わせたダイヤ作成のノウハウを持たないコンサル等が参入する脅威



モビリティにとどまらないマネジメント

◎いくつかの地域が経験した「混乱」

ICカード

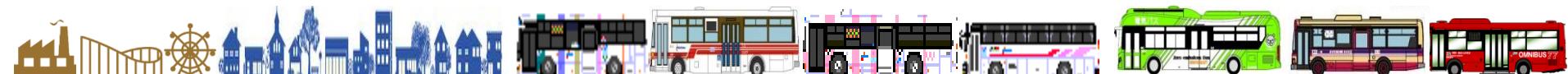
事業者競争(参入、撤退)

減便と廃止

新しいモビリティの形態

地方部における「生活」構成要素の行き詰まり

「モビリティ」でないものの「マネジメント」が
要求されているのでは？



交通の歩みは「人づくり」の歩み

- 2009年着任:手探りで地域モビリティ現場へ
(九州内、大分県内に徐々に拡大:現在31か所)
 - 自治体の課題認識、現場の課題認識
 - 「人」をつないでモビリティ確保へ
(国土交通大学校「課題研究」など)
- 前職の経験:バス・鉄道の業界の研究
 - 行政・事業者の様々な「不足」を知る
 - 勉強会設置の原動力に(Qサポネット)



1. 交通における「人財」育成の重要性—Qサポネット設立の背景や問題意識

2. Qサポネット、とは？

3. Qサポネットの活動やそれが反映された例について

4. 今後の方針や課題など—「MM」の視点で



Qサポネットの必要性と成立経緯

- 設立の最大の動機

九州の地域交通が内在する様々な課題は、行政・交通事業者・コンサルタント・研究者が単体毎に取り組むことでは解決しえないという問題意識
→組織設立趣旨:関係者間のネットワークの構築



Qサポの歴史 ~2021年度までに28回、延べ約2000名の参加~

- 2008年5月 「赤レンガミーティング」
(西鉄、コンサル、学識の座談会より)

↓ このころ大井は東京に…

2009年より準備開始(世話人を増加)←大分赴任が決定

*先行していた「再生塾」(関西拠点)の視察、連携などの実施

- 2010年7月 第1回開催(九州大学箱崎キャンパス)
- 2011年11月 初の地方開催(大分市) *再生塾と連携
- 2012年1月 「初級編」開催(2012年度まで実施)
- 2012年5月 地方開催2回目(久留米市)他団体と共に
- 2012年6月 取り組みを学会発表
- 2012年11月 国際会議(ACAP)に参画



Qサポの歴史 ~2021年度までに28回、延べ約2000名の参加~

- 2015年6月 土木計画学研究発表会でSS実施
- 2016年11月 土木計画学「子育て」委員会との共催
- 2017年7月 JCOMM企画セッションで報告
- 2018年 「タクコミネット」(第一交通産業支援)と連携
九州運輸局との共催イベントの開始
(公共交通セミナー、研修会など)
- 2018年7月 フィールドワークを入れた地方開催の実施
(肥薩おれんじ鉄道協力、熊本・鹿児島両県開催)
- 2019年3月 国土交通省九州運輸局「交通政策表彰」
- 2020年 10周年、初のオンライン開催



開催実績とテーマ

年度	日時	内容				開催地	参加者数
2010 年度	第1回 7月17日 土 1	北九州市の交通不便地域対策～おでかけ交通～について学ぶ 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	61
	第2回 10月30日 土 2	商店街地域の拡大と立地限界を突破する事業モデル 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	40
	第3回 1月9日 土 3	地域からみた公共交通の役割とは？～まちづくりと公共交通の関連をマーケティングの観点から考える、特に医療連携によるまちづくりとかかわって 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	61
2011 年度	第1回 5月14日 土 4	大野城市のコミュニティ政策における交通の役割について～大野城市のコミュニティバスと高齢者移動支援バス「ふれあい号」が地域コミュニティに果たす役割を考える 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	77
	第2回 7月23日 土 5	福岡市「交通基本条例」の制定と地域交通確保のあり方について ～交通基本法制定に向けて行政は地域交通をどう守るべきか 【パネルディスカッション＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	63
	第3回 10月29日 土 6	過疎地域の公共交通のあり方について ～西米良村の高齢化率の空世帶調査にみる移動実態報告 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	62
	第4回 11月19日 土 7	暮らしの地域で生活できるための地域交通のあり方とは？～大分市地域交通在題材として 【基題確認＆特別講演＆参加者によるグループディスカッション】				大分	78
	第5回 1月7日 金 8	Qワポネット基礎編～交通計画担当者向けワークショップ 【基題確認＆特別講演＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	70
2012 年度	第1回 5月19日 土 9	久留米市におけるタウンモビリティの取り組みについて（共催：環境に配慮した持続可能な地域社会の形成に関する共同研究委員会・久留米市） 【現状見学会＆消費者リレートーク＆参加者によるグループディスカッション】				久留米	68
	第2回 7月21日 土 10	交通事業者の現状と課題およびこれから求められる役割について 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	53
	第3回 11月11日 日 11	アクティブ・エイジング社会にふさわしい移動環境とは（第7回北九州アシア太平洋アクティブ・エイジング会議2012で開催、主催：アジア太平洋アクティブ・エイジングコンソーシアム／共催：北九州市） 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				北九州	55
	第4回 1月13日 日 12	基礎講座「地域との関わり方について」 ～公共交通利用促進のための地域住民とのコミュニケーション 【基題確認＆パネルディスカッション＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	61
2013 年度	第1回 5月18日 土 13	新時代を迎えた高速バス事業～公益事業と収益事業の兼用から考える 【基題確認・該題提供＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	64
	第2回 10月26日 土 14	地域ともに新たな発展を創る～交通空白地域対策の取り組みから 【基題確認・該題提供＆参加者による意見交換会】				福岡	69
	第3回 11月17日 日 15	「還故知新」天神、博多の都心形成史からまちと交通の未来を考える ～九州の交通起業家から再生のヒントを探る 【基題確認＆パネルディスカッション＆参加者によるグループディスカッション】				福岡	69



開催実績とテーマ

	第1回	7月5日	土	16	「みんなで考えよう、公共交通のイロハ」 【基調講演・問題提供＆参加者によるグループディスカッション】	福岡	70
2014 年度	第2回	10月25日	土	17	まちを元気にするおでかけを考える—地域のあしとまちづくりのありかたについて (後援：(一社)建設コンサルタント協会 九州支部) 【現地見学会＆基調講演・問題提供＆参加者によるグループディスカッション】	北九州	25
	第3回	11月24日	月	18	北九州市の公共交通と自転車利用の連携のあり方を考える(北九州自転車フォーラム2014にて開催、主催：北九州市、北九州モビリティデザイン研究会／ワークショップ主催：Qサボネット) 【基調講演(フォ1)&パネルディスカッション(フォ1)&グループディスカッション】	北九州	14
	第4回	8月29日	土	19	これから公共交通を新たな視点・手法で考える 【基調講演・問題提供＆グループディスカッション(ワールドカフェ形式)】	福岡	61
2015 年度	第2回	11月14日	土	20	熊本の地図と交通の問題をみんなで見て、聞いて、考えよう 【現地見学会＆基調講演・問題提供＆参加者によるグループディスカッション】	熊本	102
	第1回	8月27日	土	21	「学び～考え～実践！ 地域公共交通問題」～鹿児島市 交通問題を題材として 【基調講演・問題提供＆参加者によるグループディスカッション】	福岡	59
2016 年度	第2回	11月3日	木	22	ふくおか在日本一子連れでお出かけのしやすいまちにするには何が必要か? -子連れでお出かけがしやすい・支える・見守るまちづくりを考える 【基調講演・問題提供＆パネルディスカッション】	福岡	65
	第1回	9月2日	土	23	地域公共交通網形成計画の実践～描いた将来像に向けて各種施策に取り組む～ 【基調講演＆パネルディスカッション＆参加者によるグループディスカッション】	福岡	68
2017 年度	第2回	1月7日	日	24	「最後の公共交通ニタクシー」は、今どうなっているのか？これからどうなっていくのか？～ 「すち」(都市部と地方部)と「タクシー」のこれからのかき合い方とは? (共催：タクシー事業者によるコミュニティ交通ネットワーク(タクコミネット)) 【パネルディスカッション＆参加者によるグループディスカッション】	北九州	68
	第1回	7月21日	土	25	地方における「移動」と「まち」「観光」「地域」の連携を考える 【現地見学会＆トークセッション＆参加者によるグループディスカッション】	熊本～鹿児島	49
2018 年度	第2回	1月12日	土	26	「GTFSって何の略か、ご存知ですか？」公共交通の新たなスタンダードに触れる ～仕組みはカンタン！我が街のペンリ必要な物をグーグルでアピールしよう！～	福岡	63
	-	3月7日	木	-	平成30年度 九州運輸局交通政策開発表彰(公共交通部門)	福岡	-
2019 年度	第1回	1月11日	土	27	ICTがもたらすモビリティ・移動の新たなカタチとは?～ 具体的な事例から学ぶ公共交通のICT導入～ICTで何ができる?何が変わる?何をしたら良いの?～	福岡	73
2020 年度	第1回	7月18日	土	28	コロナ禍の公共交通への影響を共有することから公共交通のこれからの中のパラダイムを考え方始めよう ～物理的段「現」を回避し、地域との心理的な「現」を高めるには～ 【オンライン開催】	オンライン	111
	第2回	2月7日	日	29	コロナ禍のおでかけ交通・地域の今後～倒れたらどうするの?～ 【オンライン開催】	オンライン	90

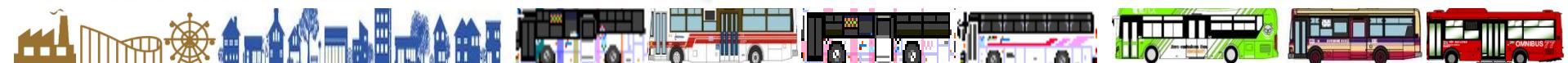
2021年度：1回目 「初任者向け地域公共交通計画のイロハ」 11/25 約60名

2回目 「2050 まちづくりビジョンについて語ろう～タクコミ・Q サポ
からの提案をしよう～」(タクコミネット主催に共催) 約40名

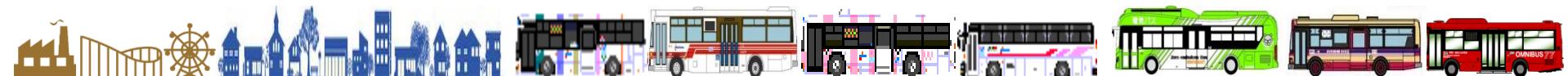
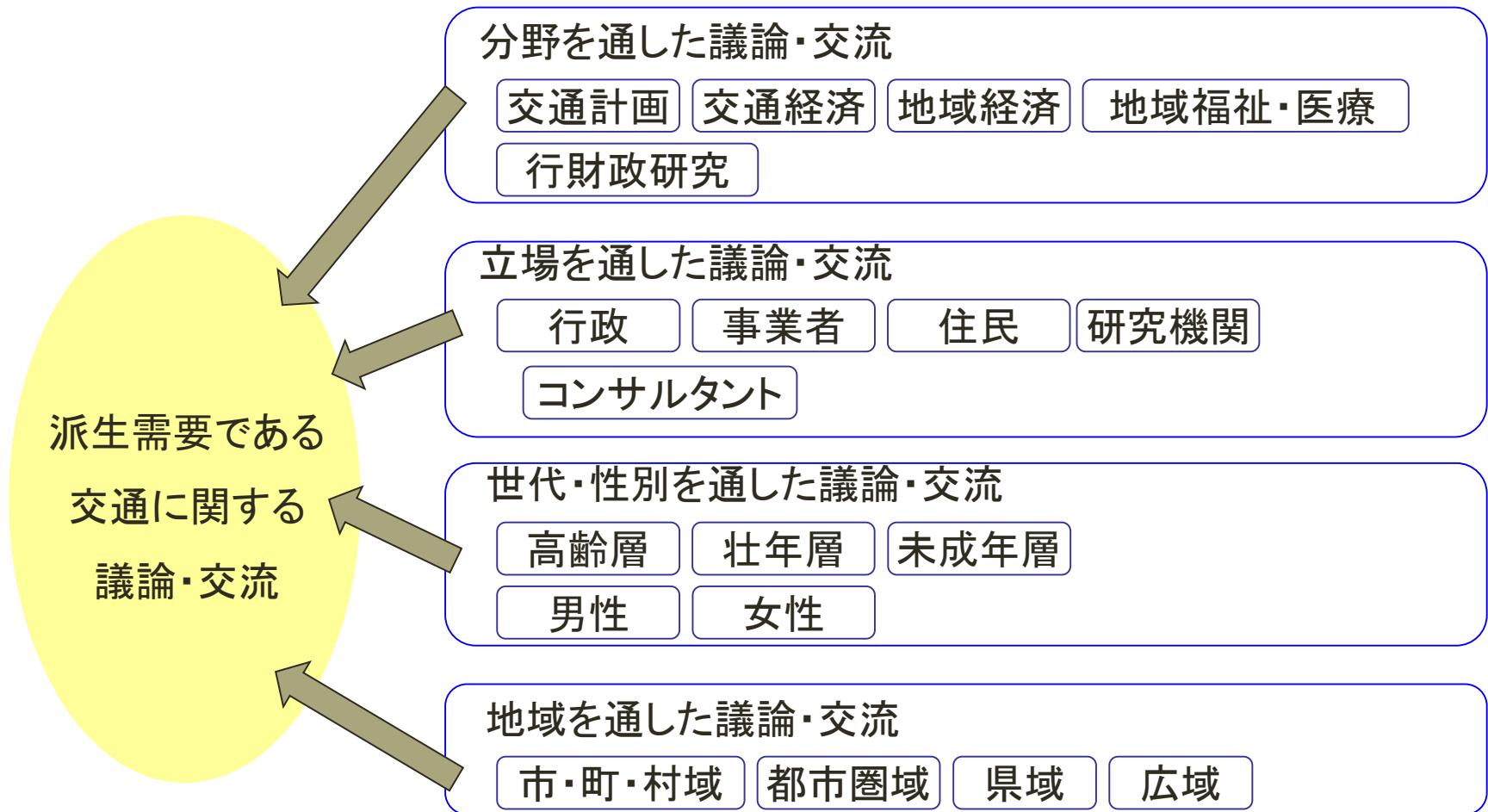




図 2018年7月21日（土）第1回勉強会の例（熊本県八代市～鹿児島県薩摩川内市）



Qサポネットの目指す勉強会

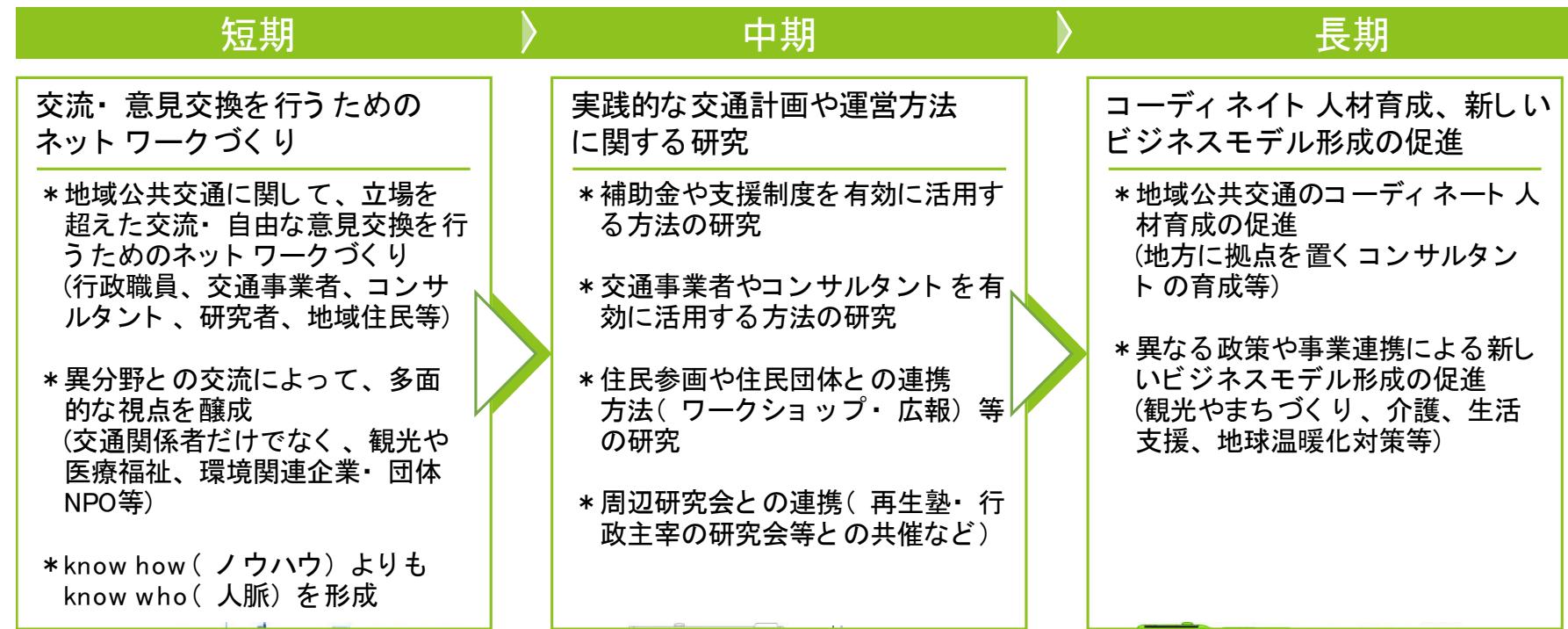


Qサポネットの活動方針と計画

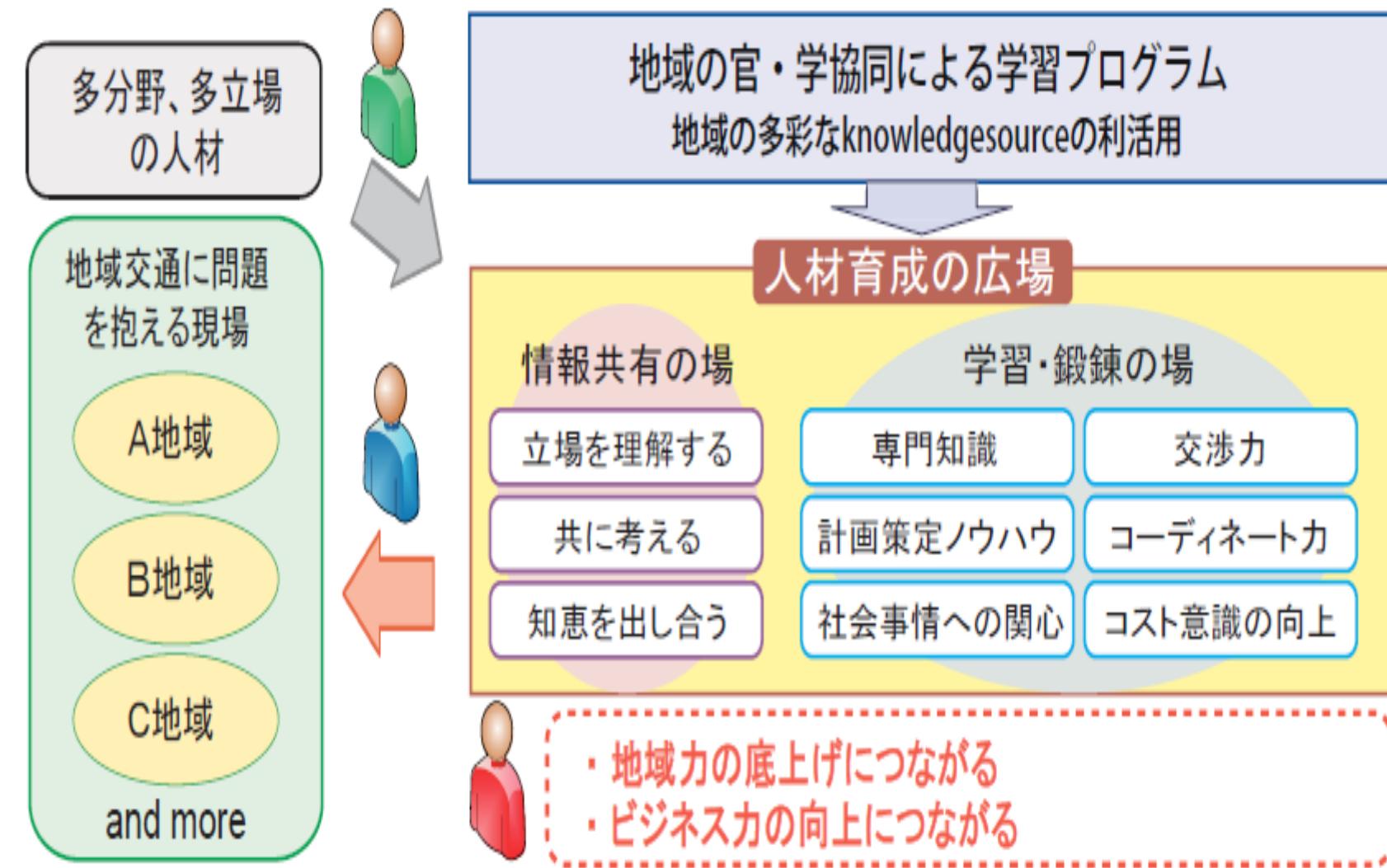
◆ Qサポネットの活動方針 ◆

- 交通に関する人材の地域・業種を超えた連携(ネットワーク)づくり
- 地域交通に携わる人材のスキルアップ・人材育成
- 地域交通に関する相互の情報提供・意見交換の場づくり

◆ Qサポネットの活動計画 ◆



総合交通政策推進へ向けた「地域力」による人材育成のあり方



総合交通政策推進へ向けた 「地域力」による人材育成のあり方について

「地域の人材育成が地域力の向上とビジネスにつながる」という認識を共有化できるように人材を育成すること

地域即応型で対応でき、交通政策・計画策定のノウハウを均質化するための学習プログラムを地域の総力で組んでいくこと

制度変革とビジネスモデル変化に対して、上から目線でないかたちで互いに学び「気づき」を得られるようにすること



組織・運営体制

- 世話人制度(すべてボランティア)

大学: 交通関係の研究者数名

自治体: 有志(県、市)

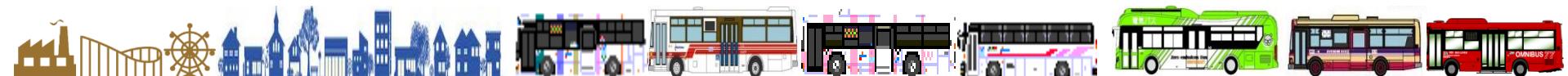
コンサル: 会社横断組織

交通事業者: 主にバス会社

その他: 興味関心のある地域づくりの実践者(とくに制限はない)

※ 基本的には40台以下のメンバーで構成

- 法人格は取らず(兼業等の問題)
- 每回の会費による自主財源、外部補填なし
- 会場は参加費の範囲で手配(行政の協力も大きい)
- テーマは世話人会で決定。ニーズを考慮。
- 参加者の制限なし
- 広報はメール、Facebook

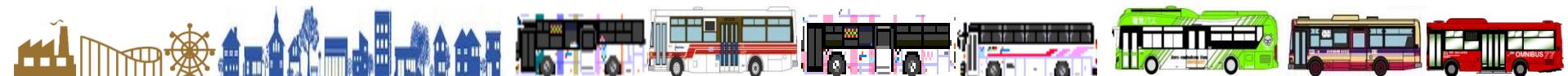


1. 交通における「人財」育成の重要性—Qサポネット設立の背景や問題意識

2. Qサポネット、とは？

3. Qサポネットの活動やそれが反映された例について

4. 今後の方針性や課題など—「MM」の視点で



Qサポネットの活動から得られた成果 —参加者データから見る考察

—アンケート調査から見た参加者意識の変化—

■ 他主体への認識の変化

- ・「各主体の立場の違い」の理解・共有化。
- ・講演(一方通行)のみならず、複数の立場を混合したワークショップ(双方向)を実施。

■ 参加目的の変化

- ・義務的な参加(受動的)から個人的な知識欲・交流欲求の充足のための参加(能動的)へ変化。
- ・「業務上の知識収集」から「交流促進の拡大」へ。



Qサポネットの活動から得られた成果 —参加者データから見る考察

—ワークショップ後の「総括」の内容から見た議論内容の変化—

■ 単なる「どこかの批判」はなかった

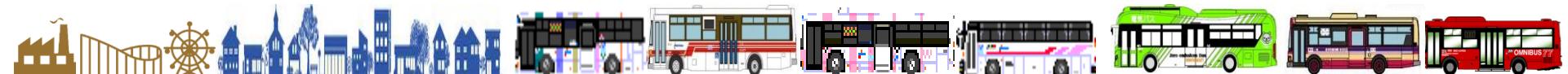
- ・各主体が「立場の違い」を理解し、批判ではなく解決策(どう乗り越えるか)を議論している。

■ 提案事項の質の変化

- ・理想論的な提案から実現していくための提案にシフト。
- ・できない理由付けを行う硬直化した議論から「実行するための取り組み・仕掛けづくりの柔軟な議論へシフト。

■ キーマン・人材の重要性が全体を通じて指摘されている

- ・「キーマン・人材の重要性の指摘」⇒人材育成につながっている。



参考資料

Qサポネットの活動から得られた成果 —参加者データから見る考察

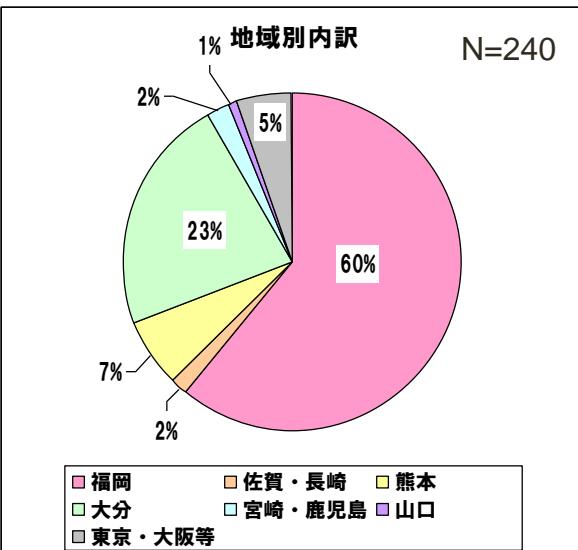


図1. 地域別参加者数

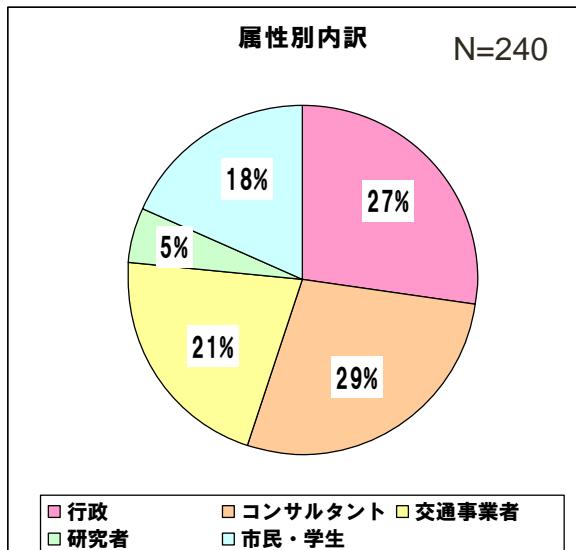


図2. 属性別参加者数

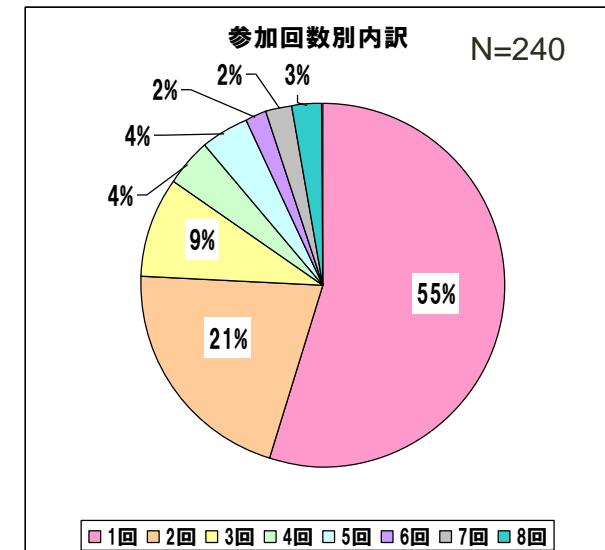


図3. 参加者の参加回数

- 地域間のアンバランスがある
- 属性間の偏りは見られない
- 3回以上の参加が24%とリピーター層が存在する。



社会的認知度について

- 行政のバックアップ

九州運輸局の全面支援、九州地方整備局の協力

自治体職員の世話人参画への承諾

運輸局「地域公共交通の勘どころ」にも掲載

- コンサルタント業界

九州建コン協CPDプログラムに認定

世話人のコンサルは九州内地域交通の経験値を強化

世話人のファシリテーション能力の強化

- 社会一般に

国交省地域公共交通メルマガ、九州経済調査月報にも掲載

土木計画学研究発表会での発表

国際会議・諸団体(再生塾、勉強会など)との連携

大学でも社会活動として認知(COCプログラム申請など)

◎ 交通事業者に警戒されないための取り組みと認知度拡大が力ギ





平成26年3月

国土交通省 九州運輸局

p.28に掲
載

【参考事例】「Qサポネット」「再生塾」

相談できる相手を見つける“場”

任意団体である勉強会組織「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu（通称：Qサポネット）」では、九州をフィールドに、行政や交通事業者、研究者、市民団体、コンサルタントなどが集まり、地域公共交通の問題の共有や解決に向けた討論を通じて、人材ネットワークの構築、人材育成に取り組んでいます。

また、関西では NPO 法人「持続可能なまちと交通をめざす再生塾（通称：再生塾）」が、まちづくりや交通問題の解決、再生に向けて、行政や技術者、地域のリーダーを対象として、人材育成や専門家相互のネットワークづくり、研究、技術の普及などの活動を行っています。

これらの団体はいずれも、地域の問題解決に向けた相談の“場”的提供や、そのためのネットワークの形成に取り組んでいます。行政間のみならず、交通事業者や学識経験者とのつながりが、自分の地域が抱えている問題を解決する糸口となるかもしれません。



Qサポネットの活動風景

「Qサポネット」ホームページ <http://qsuppo-net.blogspot.jp/>
「再生塾」ホームページ <http://www.saiseijuku.net/>

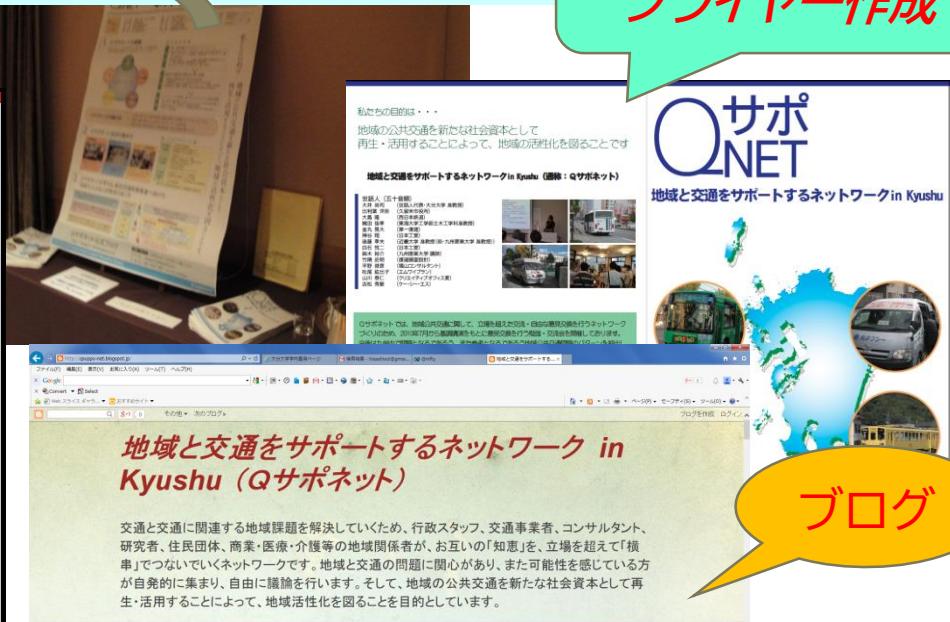


広報活動の例

内容説明の フライヤー作成

運輸局シンポ、「くらしの足を考える全国フォーラム」でポスター発表

Facebookページで、地域交通および関連分野の情報発信を継続中



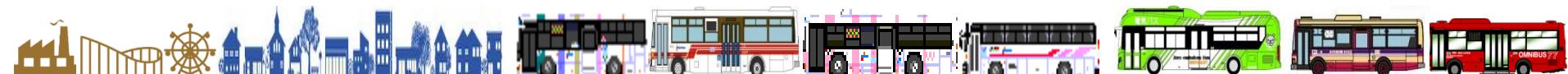
Facebookページ開設！



「人づくり」が生んだ産物

=>「モビリティ」以外のマネジメントの結実ではないか？

- ・事業者社員が地域に勉強会仕掛け
～協議会発足～網計画～事業者内勉強会発足～Qサポへ参加
- ・実験の調査研究～「テーマ・ヒマ・オジャマ」～実績に応じた地域密着交通
～大臣表彰へ(大分市の事例:参加者を絶やさない)
- ・喧嘩・和解(?)～表彰～高・大・自治体連携のプロジェクトへ
- ・研修～酒飲み交流～人の縁～協議会参画～網計画へ
- ・相談先に関する議論～仲間内への相談～再生塾とのつながり(+師匠の存在、相談)～Qサポネットの発足
- ・Qサポ発足～コンサル通し切磋琢磨～質向上、受注件数増加～網計画策定増加～(異動転職等もあり)受注業者・件数・人材が若干増



対外的評価: 平成30年度九州運輸局交通政策表彰授賞

平成30年度九州運輸局交通政策表彰受賞式

 印刷用ページ

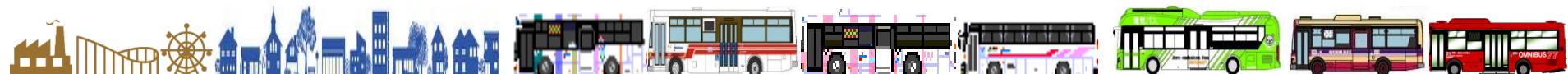


会場の様子

○地域公共交通部門

・地域と交通をサポートするネットワーク「Kyushu」の確立(大分県大分市)

受賞者	地域と交通をサポートするネットワーク「Kyushu」
表彰事由	九州における地域公共交通の問題の共有や解決に向けた議論会・交流会を通じ、行政、交通事業者、コンサルタント、住民、地域団体、研究者、学生等の様々な立場の人々が参加し、九州における地域交通のネットワークづくり、人材のスキルアップ、人材育成に貢献している。



行政が汗をかく：大分市「地域検討会」の取り組み



- 出席者はあくまで**利用者**（自治委員も出席）
 - 地域ニーズの把握（行先、頻度、目的）、ダイヤ改変の協議、利用率の説明、増便可能性の提示など
- =「**地域で・利用者（住民参加）でつくる交通**」の**意思決定機関**として機能



- 2012年11月より各地区で実施（年1回以上）
- 検討会の結果でダイヤ改定実施した地区もあり



参考:大分市の取り組み事例が国土交通大臣表彰に

大分市地域公共交通協議会（大分県大分市）

- ・地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。
- ・昨年度より、市内の全ての交通不便地域において導入可能にし、路線バスとのネットワークを構築。
- ・開始時より、運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。

（取組の概要）

- 高齢化が進展し、交通不便地域が多数点在する大分市において、平成16年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。
平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

1. 「真の利用者」、行政、事業者の参画・連携

- 各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行う「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。
- 大分市は地域検討会・説明会を精力的に運営。利用者からの意見は大分市地域公共交通協議会において議論し、実運行に反映。その他、ふれあい交通と接続するバス停の上屋・ベンチの整備を重点的に実施。
- 地域のタクシー事業者全体で運行を担う体制を構築。
ある事業者が運行不能となった場合でも、タクシー協会が調整し、他の事業者が運行を継続。
運行事業者がそれぞれ利用予約を受付け、予約人数に応じたサイズの乗用タクシーを配車。

2. 市内全ての交通不便地域を持続的に解消できる仕組みを創意工夫

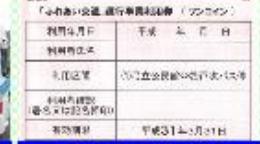
- 昨年度より、市内全ての交通不便地域において、住民の意志で乗合タクシーの提案を可能に。
→市内の全ての交通不便地域を解消できる仕組みを実現。路線バスとのネットワークを構築。
- ふれあい交通から降車の際、利用者は名前を記載した「利用券」をドライバーに手渡し。
→全ての利用状況を把握可能。特に頻度の高い利用者には地域検討会に重点的に参画を要請。「利用券」を通じて、「真の利用者」を把握。

- 各ルートごとに利用登録者数に応じた便数の上限(1週6~20便)を設定。

- 地域検討会では、限られた便数の中、使い勝手や路線バスの接続時間を考慮した、住民が真に必要とする運行計画が作り上げられることになり、財政面での持続可能性も担保。

3. 自立的・継続的な運行を実現

- 平成16年に4ルートから開始した取組みが現在は23ルートに横展開。利用者増加の系統もみられる。
- 大分市が行う高齢者向け路線バス100円均一施策(高齢者ワンコインバス事業)をふれあい交通にも適用。路線バスのネットワークとも連携し、地域住民の「おでかけ」を誘発。

地域住民主体の地域検討会	H29年度開催の検討会・説明会一覧										
	 <p>のべ85回開催、 地域からは合計1,711人が参加</p>										
<p>・運行形態:路線不定期(予約制) ・適当な便数:6~20便 ・運賃:200円 (小学生以下とワンコインバスの対象高齢者は100円)</p>	<p>大分市内を結ぶ路線バス・ふれあい交通ネットワーク</p> <p>この4月も23ルート中16ルートで、停留所の新設・運行時刻変更等の運行見直しを実施</p> 										
	<p>「おでかけ」を誘発</p> <table border="1"><tr><td>利用4月上</td><td>平成 31.4.1</td></tr><tr><td>利用者登録</td><td></td></tr><tr><td>運行区間</td><td>大分市全般の運行区(大分)</td></tr><tr><td>料金制度</td><td>高齢者100円割引</td></tr><tr><td>有効期間</td><td>平成31年4月31日</td></tr></table> <p>記名式の利用券</p> 	利用4月上	平成 31.4.1	利用者登録		運行区間	大分市全般の運行区(大分)	料金制度	高齢者100円割引	有効期間	平成31年4月31日
利用4月上	平成 31.4.1										
利用者登録											
運行区間	大分市全般の運行区(大分)										
料金制度	高齢者100円割引										
有効期間	平成31年4月31日										

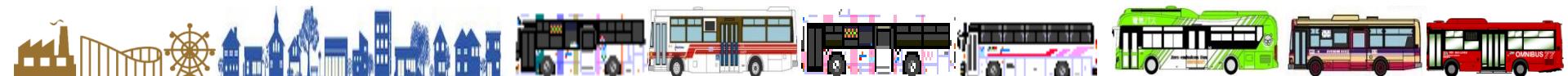


1. 交通における「人財」育成の重要性—Qサポネット設立の背景や問題意識

2. Qサポネット、とは？

3. Qサポネットの活動やそれが反映された例について

4. 今後の方針性や課題など—「MM」の視点で



次を目指した取り組み ～高きを高めニーズをフォロー・底上げ～

『高きを高める』

- ・ **中級編の開催**
(実践を通じた課題解決能力育成)
- ・ 交通に派生する事例の取り上げ
- ・ 他団体との連携
- ・ 研究ワーキンググループ立ち上げ
- ・ 大学との連携
(大学院、学部ゼミ活動の支援)

『ニーズのフォロー・底上げ』

- ・ 交通事業者向けQサポ
- ・ 事業者の自主勉強会の支援
- ・ 各県研修の研修内容標準化と支援

『**遅延**』した交通 ⇒ 「地縁」による「**おでかけ**」への発展
「**交通**」 ⇒ 「**目的**」「**健康**」「**環境**」を考えた「**おでかけ**」づくりへ



Qサポの「限界」

- **組織とお金が無い**

公的認知を取るのが難しい(利害関係はないが)

参加費=集客依存の財政(剩余金で運営も限界に)

*オンラインで参加費が取りにくくなつた

講師を呼ぶのも一苦労(旅費確保など)

事務局会議も自腹が常態化(本音)

- **事務局がない**

連絡、受付、準備は全て世話人で分担

利益にならないので企業には受けてもらいにくい



Qサポの「限界」

- **世話人の構成**

最初若手、今や最も忙しい世代に = 作業が割けない
新たな世話人が増えない(研究者が少ない、コンサルも少ない、
自治体は入りにくい)

- **いつまで「自主的」で続けるのか**

県・国・事業者に担ってもらいたい部分もある(基礎編など)
テーマを何にするか、の決定の悩み
大学のプログラムにしてもいいのでは?
世話人・参加者のモチベーション(マンネリ?)



10年やってみて+コロナ禍で
2022年度、初の「開催0」かも(無念)=来年度は反転攻勢!

- 世話人が集まれない、企画詰められず、故に開催頻度低下

意見交換機会の激減、企画会議したもののその先が進まず

交通計画策定増加で余力が低下(件数急増 ⇔ 人材不足)

- オンラインセミナー急増と差別化の問題

無料のオンラインセミナー増加: 話題提供だけでは差別化できない

ハイブリッド対応の増加: 自主勉強会でそこまでの対応は厳しい

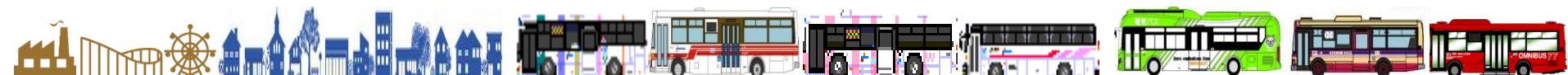
会費が取りにくい環境に: 旅費+会費が要る会は敬遠される?

- 「対面開催」の責任問題、「交流会」「グループワーク」ができないジレンマ

会食制限・出張(移動)制限+会場の借用制限、定員制限の問題が

対面開催時にコロナ感染の責任取れない:任意団体の宿命かも

オンラインでは交流会の運営が困難



「MM」の「M」「M」は？

◎最初の「M」

- 「マンパワー(Man)」:

残念ながら当分移動は「ヒト」が必要

運転だけではない；管理面の人財も必須

- 「地域資源(Material)」「マーケット」:

“地域にあるもの”の理解・活用

「移動」の枠からの脱皮

- 「マネジメント」

- 「自治体(Municipal Administration)」

地域がつくるならば「自治体」がしっかりすべき

事業者(経営陣)の意識変革・マネジメントが不充分



「MM」の「M」「M」は？

◎後の「M」も含めると

- ・「マーケット」の「マーケティング・マネジメント」：

取り巻く市場のマーケティングが粗末

市場に向き合い、付き合う姿勢

- ・「マッチング」

市場、ニーズ、主体、制度、…

=あらゆるものマッチングシステム欠如

*総務省の「地域人材ネット」はぜひ使ってください(交付税措置あり)

- ・「マネジメント」の本質

人材も、予算も、知恵も、すべてのマネジメントが必要

意思疎通+磨きあげ(他者評価・意見交換など)は必須条件

➡ そのための「勉強会」として続けていきたい



ご清聴ありがとうございました

【お問い合わせ等はこちらまで】

勉強会「Qサポネット」について

- ☞ 事務局 qsuppo.net@gmail.com (お返事が遅くなることがあります)
または Facebookページ(「Qサポネット」で検索)をご覧ください
- ☞ 総務省「地域人材ネット」の活用について(自治体向け:交付税措置あり)
総務省ホームページで
「総務省トップ > 政策 > 地方行財政 > 地域力の創造・地方の再生
> 地域人材ネット(地域力創造アドバイザー)」
を検索ください

大井個人へのお問い合わせ・ご相談など

- ☞ ooi-hisashi@oita-u.ac.jp までメールで連絡をお願いします

