

SDGs の実現に向けた公共交通の利用促進
令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄

沖縄の今後の公共交通の あり方や利用促進について

東京大学大学院
新領域創成科学研究科
スマートシティデザイン研究社会連携講座
特任教授
中村文彦

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

自己紹介 略歴

➤ 略歴

- 1962 新潟市生まれ(1971.3まで新潟市民、その後神奈川県民)
- 1985 東京大学工学部都市工学科卒業
- 1989 東京大学助手 (1991 工学博士取得)
- 1992-1994 アジア工科大学院助教授(在タイ王国バンコク首都圏)
- 1995 横浜国立大学助教授
- 2004 横浜国立大学大学院教授
- 2011 パラナ・カトリカ大学客員教授(在ブラジル連邦クリチバ市)
- 2021 東京大学大学院特任教授(三井不動産東大ラボ・ピークレスWG長)

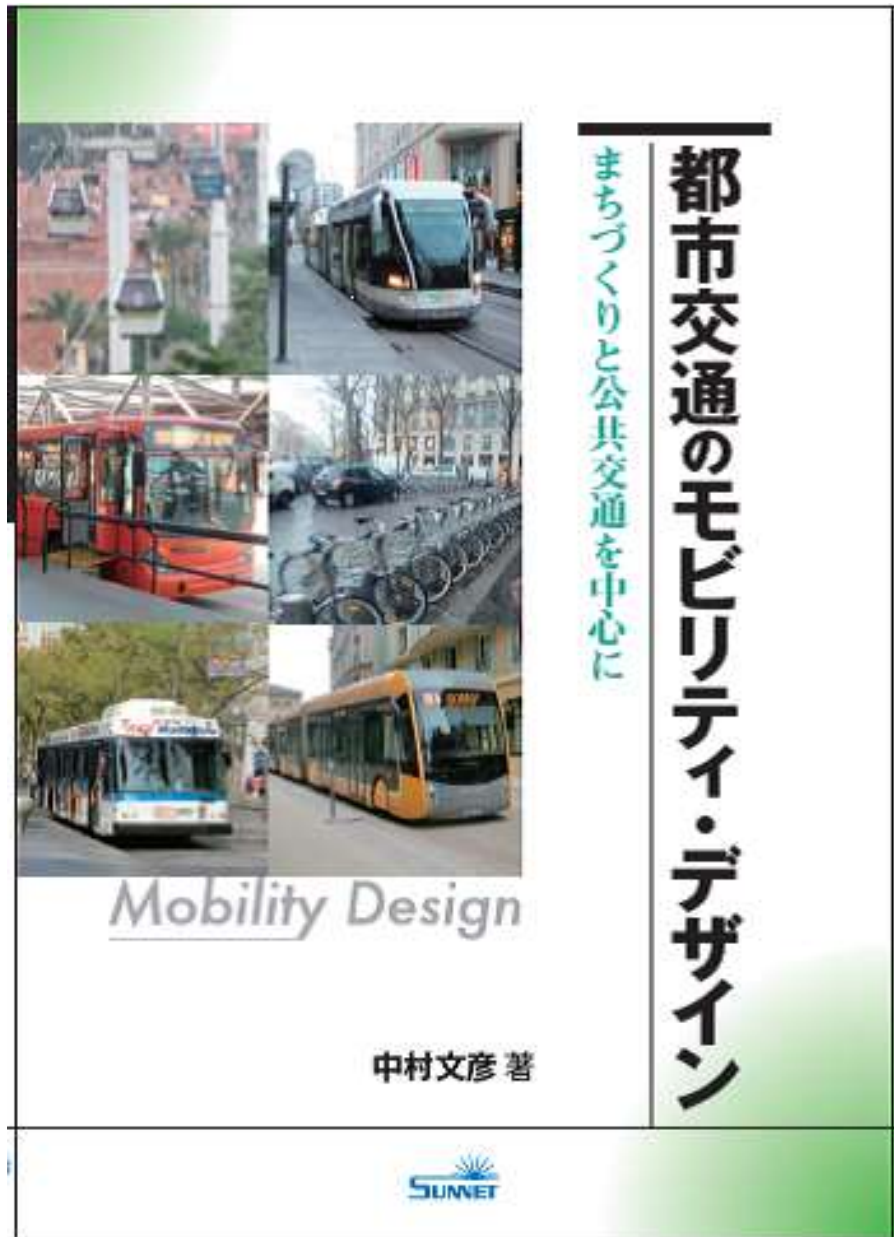
➤ 主な社会活動

- 国土交通省 交通政策審議会委員、社会資本整備審議会臨時委員
- ISO TC204 WG8 (公共交通と緊急車) 国際WG委員
- SIP 自動走行 サービス実装推進WG委員
- 東京都 環状2号線BRT導入検討の委員会委員長
- 都市計画審議会 (横須賀市ほか)
- 公共事業再評価委員会 (横浜市)
- 地域公共交通会議他各地の交通関連会議
(長野県中野市、札幌、新潟、都内、神奈川県内、広島、那覇他)
- 交通工学会理事、日本交通政策研究会理事等
- 一般社団法人JCoMaaS (MaaSの産官学コンソーシアム) 代表理事 (2018-)

➤ 専門

- 都市交通計画、公共交通政策、公共交通指向型開発、途上国都市交通政策等
- モビリティ・デザイン

宣伝 絶賛発売中、アマゾンでも購入できます。



宣伝 3月初旬販売予定 3月8日オンラインシンポジウム

主要目次

- 1章 コンサートホールや劇場への「行きやすさ」が人々を幸福にする
- 2章 ゆったりとした移動が都市の未来をひらく
- 3章 劇場と都市の変遷からみる歩行者と公共交通が連携した計画の重要性
- 4章 海外都市から学ぶ余韻と公共交通
- 5章 ニューローカルな都市と公共交通のエッセンス
- 6章 ケーススタディ——富山市中心部
- 7章 これからの都市・余韻都市
- 8章 ニューローカル——余韻を享受できる都市を支える公共交通

2022年3月発売

A5並製／248頁／本体2,300円＋税10%

ISBN978-4-306-07360-9 C3052



鹿島出版会の新刊案内

執筆者
猪井博登 岡田潤 川端祐一郎 蔦夢予 白石真澄 出口敦 土井健司 中野卓 藤井聡 松村みち子 三浦詩乃 吉田長裕 吉見俊哉

観劇やスポーツ観戦の後の余韻を楽しむ
都市計画とモビリティを考える——
「余韻都市」の実装へ

余韻都市

ニューローカルと
公共交通



中村文彦＋
国際交通安全学会
都市の文化的創造的機能を支える
公共交通のあり方研究会
編集者
猪井博登 岡田潤 川端祐一郎 蔦夢予 白石真澄 出口敦 土井健司 中野卓 藤井聡 松村みち子 三浦詩乃 吉田長裕 吉見俊哉

時間経験としての
都市。

観劇やスポーツ観戦の後の余韻を楽しむ
都市計画とモビリティを考える——

「余韻都市」の実装へ

鹿島出版会
定価 2,300円
(本体2,300円＋税10%)

余韻都市

ニューローカルと
公共交通

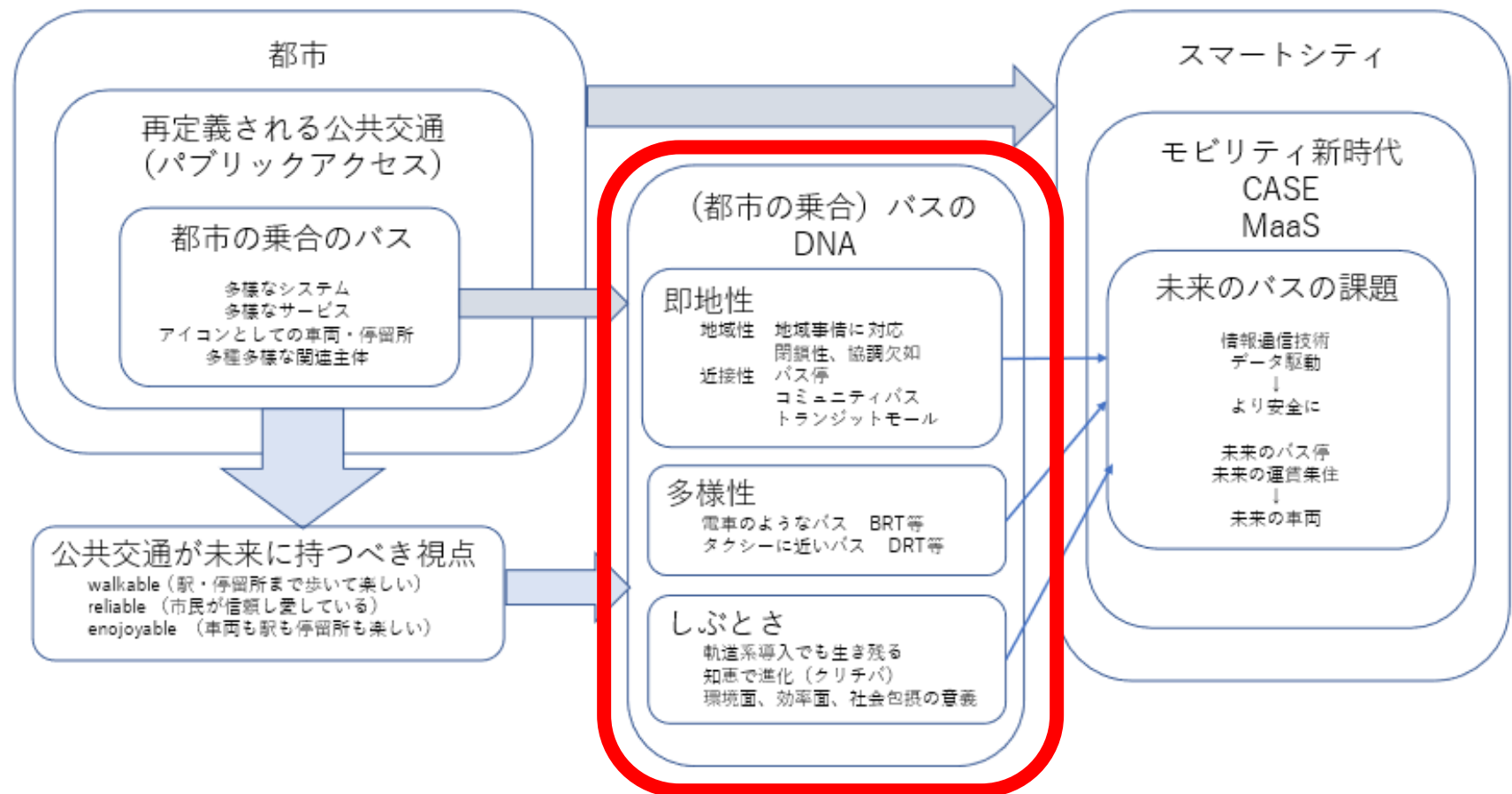
[illegible]

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

バスのDNA→即地性、多様性、しづとさ

(国際交通安全学会誌 IATSS Review 2021.10発行予定号掲載記事より)
(学会HPよりダウンロード可能)



講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

新技術

→シェアリング、自動運転、**MaaS**


- シェアリング
 - 公共交通利用を減らしている？
 - 道路混雑を増やしている？
- 自動運転
 - まだまだお金がかかる？
 - 運賃箱と乗務員が義務づけられているバス？
- **MaaS**
 - 個別の交通手段の質が悪いまま？
 - 地域のすべての移動選択肢を含めていない？
 - 割高な月額制なら利用されない？

新技術を前向きに受け止める

- 電動化
 - 車両の設計と運用がさらに変化する機会として
- シェアリングサービス
 - 使い勝手とシステムコストの問題の解決につなげて
- オンデマンドサービス
 - 需要量、供給量、コスト、信頼性の均衡点の向上に
- MaaS
 - 人々の行動変容を促すしかけとして
- 総体として
 - 交通システムが
 - 環境にやさしく、社会包摂を推進し、財源にやさしくなり、
 - 持続する社会の形成につながる方向へ

MaaS Mobility As A Service

地域内のすべての移動手段(バスだけでなく)
まとめてサービス(検索、予約、決済)する
概念(データも蓄積されていく)

- 
- ①情報提供
 - ②予約
 - ③決済
 - ④月極利用
 - ⑤ビッグデータ活用

手間が省ける



人々の行動を変え課題解決



交通以外領域の目標達成

留意点

- MaaSだけで問題が解決するわけではない
- MaaSは既存交通手段の統合だけではない
- MaaSは適用空間によってやることが異なる
- MaaSはアプリ開発だけではない

なんのためのMaaS？

- **MaaS**は手段。では目的は？
 - 自家用車利用(分担率、トリップ数、年間走行距離)削減？
 - 公共交通利用者数増(による公共交通事業者経営改善)？
 - まずは外出を増やして、健康増進(して医療費補助削減)？
 - 地域の特定の事業者の収益増(仲間外れ事業者がある)？ ×
- 誰が参加するべきか？
 - 対象地域のすべての移動サービス実施者(運輸事業者だけでなく)
- 数々の批判を越えていかねば。
 - 地域の課題分析ができていない、あるいは無視している
 - 特定事業者の特定サービスだけ便利(学割、障害者割引例外)
 - アプリはいいけどバス路線もバス停もしょぼい
 - 自然災害発生時や事故発生時に使えない
 - 一部事業者による囲い込み(協調と競争の整理ができていない)
 - 隣接市と別のアプリ(独自性と共通性の整理ができていない)
 - 実証実験だけで、ロードマップなく検証仮説なく、何の実験か不明
 - 他地域の(補助金と無縁の)事例をよく勉強していない
 - データ管理ができていない(乗り放題サービス利用記録とれない等)

MaaSへの期待

- MaaSは、つなげるきっかけになる
 - 交通手段間を
 - 既存技術と新技術を
 - 生活と交通を
 - 将来ビジョン(目的)と政策ツール(手段)を
 - データ解析とマーケティングを
- そのためにも
 - 実証実験は数多く
 - 検証すべき仮説を明確に述べる。
 - 誰のどんな行動を変えていきたいのか、突き詰める。
 - 本格実施は、地域で包括的に
官民役割分担(リスク分散、責任明確化)

新技術への態度

原則1 広い視野で理解

- 新技術を理解しつつ、ふりまわされないこと。
- モビリティ新時代
 - 都市計画学会誌2021.11月号を是非お読みください
 - シェアリング（自転車、自動車、電動キックボード等）
 - MaaS（Mobility As A Service: マース）
 - 自動運転

新技術への態度

原則2 戦略的アプローチ

- 大きな方向性はみんなで共有 **Visioning**
- 短期的目標設定→実験で検証 **Validating**
 - いろいろなデータがとれる→机上でも検証
 - 実証実験にふりまわされることなく。
- 具体的な実験(達成目標を明確に)や試行実施
 - 駅に対して
 - 例: **まんが図書館や自習室、ダンス練習場、朝市、ライブ**
 - 駅前に対して
 - 例: 空間配分変更→**車両(タクシー待機等)空間減らし広場に**
 - 駅前地区に対して
 - 例: 小さい「**場**」をあちこちに散りばめる。バスの活用

公共交通の再定義へ

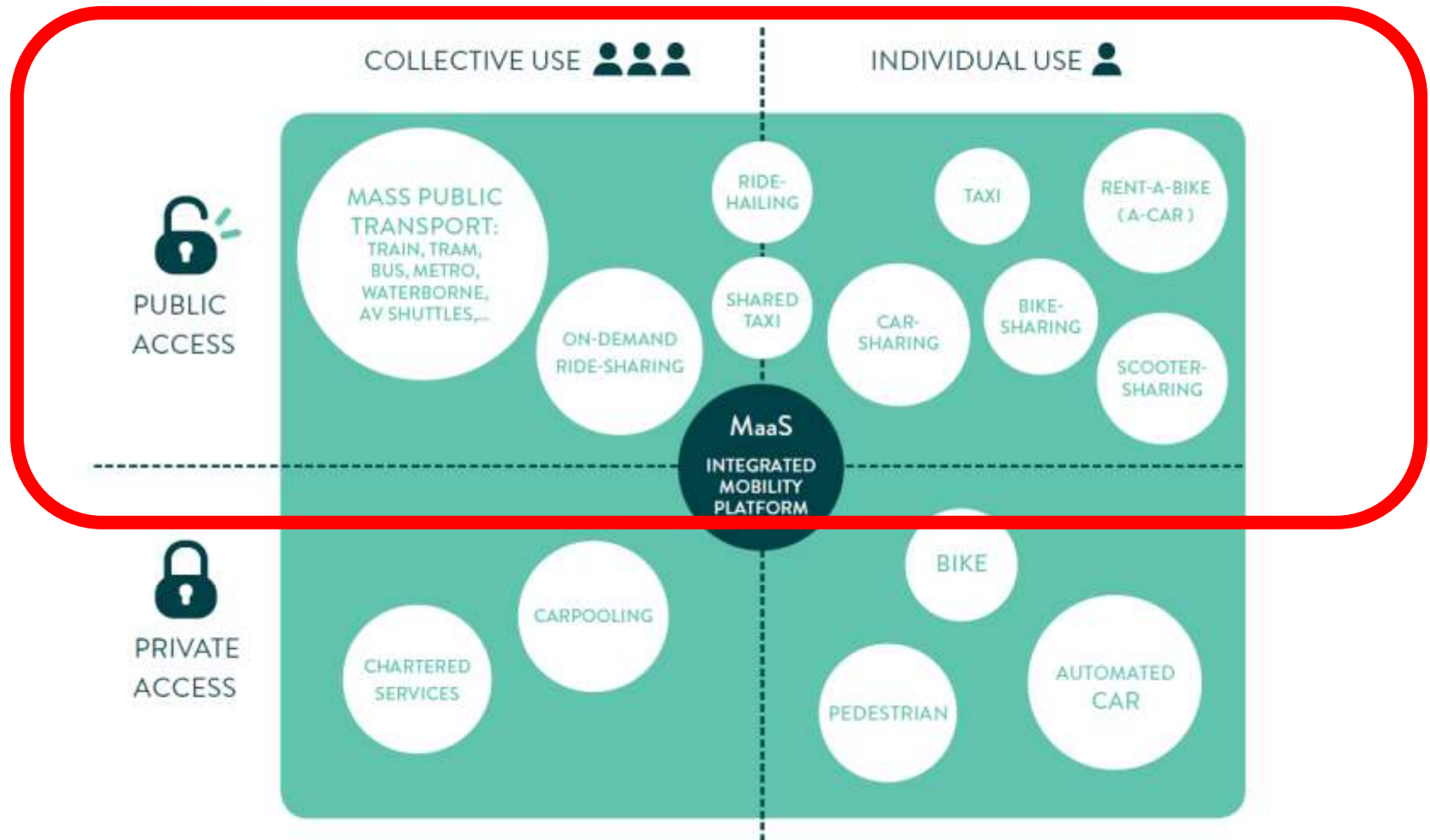
- 新しいモビリティツール(小さい車両や歩行具等)
 - 新しいモビリティサービス(シェアリング、MaaS)
- 公共交通がどこまでか、再整理が必要

- 日本では、公共交通＝運輸事業
 - 正しいようで、少しおかしい。
- 最新の議論での定義
 - **誰もが気軽にアクセス**できる移動サービスの総称
 - 自転車のシェアリングもカーシェアも含む
 - レンタカーは微妙
 - タクシー、オンデマンドバスは含む
 - 予約リクエストしても頻繁に拒否されるようではだめ
 - 数日前予約のハイヤーや貸切バスは含まない

<参考>

UITP(国際公共交通連合)資料 MaaSのための交通手段再定義

Urban mobility services



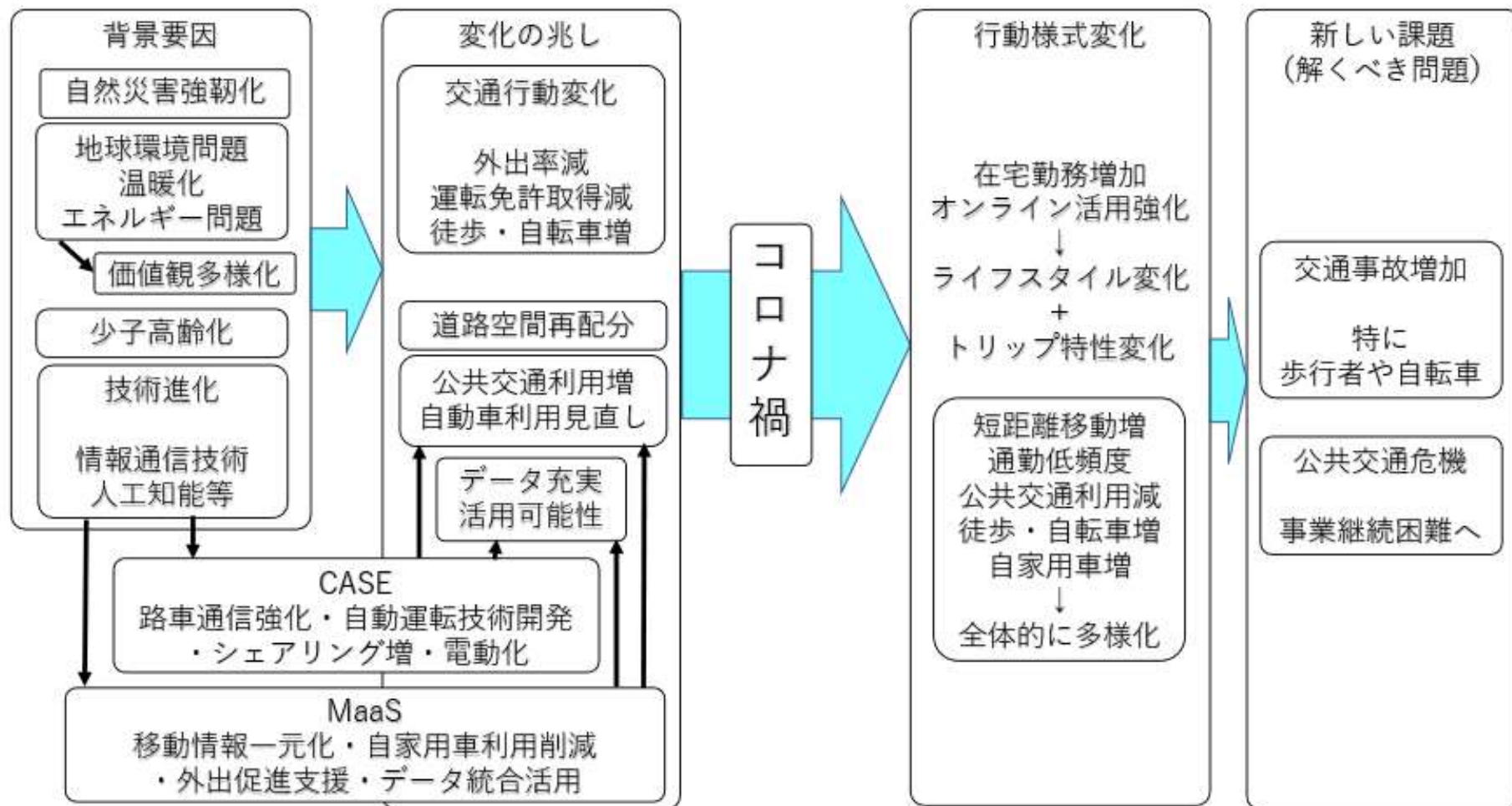
講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

参考:コロナ禍を受けての課題 MaaS & CASE

(日本都市計画学会 学会誌 都市計画 2021.9発行予定号掲載原稿より)

(都市計画学会に入会いただくか、個別に購入いただければ)



この先にあるもの

- 移動の中身の多様化
 - 頻度の多様化、時間帯の多様化、目的の多様化、距離の多様化、同行者の多様化、交通手段の多様化
- 近距離の増加 & 健康志向→徒歩や自転車の増加
 - 限られた道路空間で、歩行者や自転車をより優遇
 - 自動車の利用はある程度制限せざるを得ない
 - ある程度まとまった輸送の公共交通は必ず活用
 - 例：スローストリートプログラム（サンフランシスコ）
- 公共交通を成り立たせる理屈
 - 環境負荷、交通事故、高齢化→自動車依存強化は困難
 - 終日需要が平準化する仕組み→運賃制とコストモデル工夫
 - 中心地区地価上昇に伴う税収増や健康向上に伴う医療費補助
節約分が公共交通にまわる仕組み

コロナ禍の都市で、まずやるべきこと

1. 歩行者や自転車への道路の開放

- 部分的でも、1週間のうちちょっとした時間でも。
- 安心してでかけられる空間をつくれることの実証。
- 効果1 自動車利用需要削減
- 効果2 健康増進(在宅勤務者やサテライト勤務者)

2. 新しい公共交通事業モデルの模索実験

- 事業者間や事業種間の調整は必須。
- 運賃支払い(額と方法)課題の克服も必須。
- ピーク時に混ませて稼ぐビジネスモデルからの脱却
- 終日等時隔運行＋時間帯別運賃→いつでも座れる
- 効果1 安定して持続した経営への道筋
- 効果2 近距離外出支援で健康(在宅＋サテライト勤務者)

3. 上記2項へ市民を惹きつけるためMaaS活用

- 歩きやすい道路やでかけやすいスポットの案内、決済
- 効果 行動の継続的記録→交通状況解析と改善案提示へ

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

大前提

- **成熟**した地域を残していく(消滅させない)

(関連するキーワードを整理しておく)

- サステナビリティ(持続可能)
- クリエイティビティ(創造的)
- レジリエンス(強靱)
- ダイバーシティ(多様)

サステナビリティ 持続可能

3つの視点

- 環境面→**脱炭素**への貢献
- 経済面→地域全体で**財政**的に安定
 - エコシステム、効率、広い意味の費用対効果
- 社会面→誰もが参加しつづけられる
 - 社会包摂(**インクルーシブ**)

当たり前ではあるが

- 個人個人の**心身の健康と安全**が最重要

クリエイティビティ(創造的)

- 出合いがあり交流があること
 - セレンディピティ(偶然的な出合い)
- 文化や芸術やスポーツの中心であること
 - 仕事や勉強や買い物ではない
 - そういふことのほうが都市では大切

レジリエンス(強靱)

- まず防災。
- 被災しても、**しぶとく**立ち直れる。
 - 被害の量と質が下がる事前準備
 - 直後の救助、その後の復旧、その先の復興がすぐ機能するような準備
 - 想定外のこと(**不確実性**)を乗り越える。
 - 計画の不確実性＝周辺条件、関連計画、当事者価値観

ダイバーシティ(多様性)

- **多様**であることが都市の基本
 - 同じ仲間とだけ過ごしていてもつまらない
- 多様であることの効果は多様
 - よいことを重ねる**相乗効果**
 - よくないことを消せる**相殺効果**
 - 足りなければ補う**補完機能** などなど
- 持続可能性にも創造性にも強靱性にも貢献できる。

4つのキーワード→「場」づくりが有用

「**Place** 場」があれば

- インクルーシブのチャンス
- お金をまわすエコシステムのチャンス
- セレンディピティのチャンス
- レジリエンスにも貢献
- ダイバーシティの効能を引き出せるチャンス

参考：ロンドン大学ピータージョーンズ教授資料より

自動車指向都市→持続可能交通都市→「場」としての都市
道路や駐車場建設→公共交通や歩行者→街路・空間

■ How do policy perspectives shape cities?

Over time, a city authority's perspective will determine which types of policy measures are introduced. And the measures implemented will impact on attitudes and behaviour, which in turn can influence levels of car use. Historically, we can identify three distinct policy perspectives.



- Road building
- Car parking
- Lower density
- Dispersion



- Public transport
- Cycle networks
- Roadspace reallocation

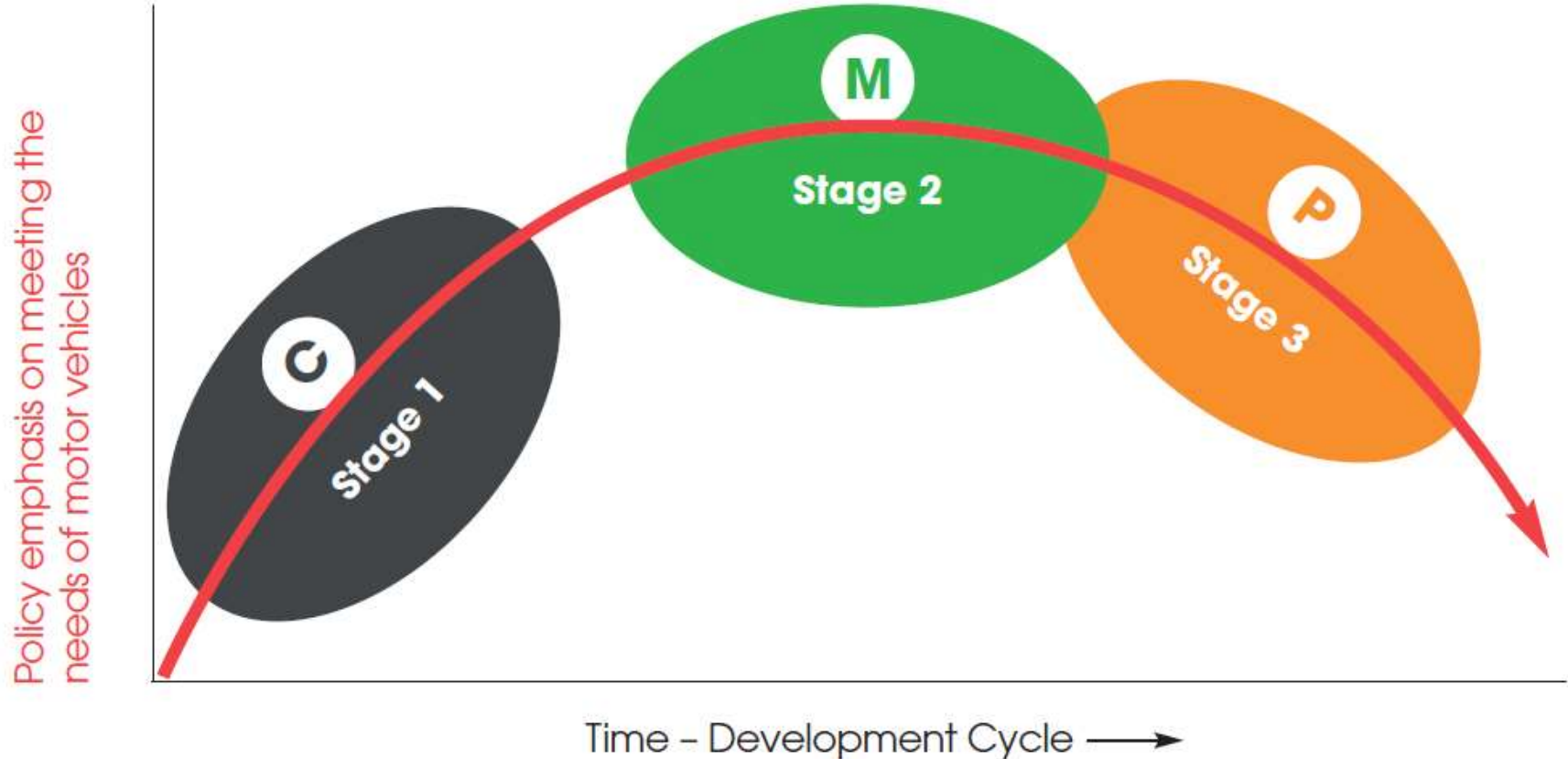


- Public realm
- Street activities
- Traffic restraint
- ToD/mixed use developments

縦軸は自動車ニーズへの対応レベル

横軸は時間軸(ピークカー(飽和した)の議論)

In most Western European cities these perspectives have broadly followed sequentially, as a three-stage process, with the traffic restraint and street place-making elements in Stage 3 (P) depending on the provision of modal alternatives in Stage 2 (M). In some cases, however (e.g. Copenhagen) an interest in Place (P) proceeded a focus on sustainable mobility (M).

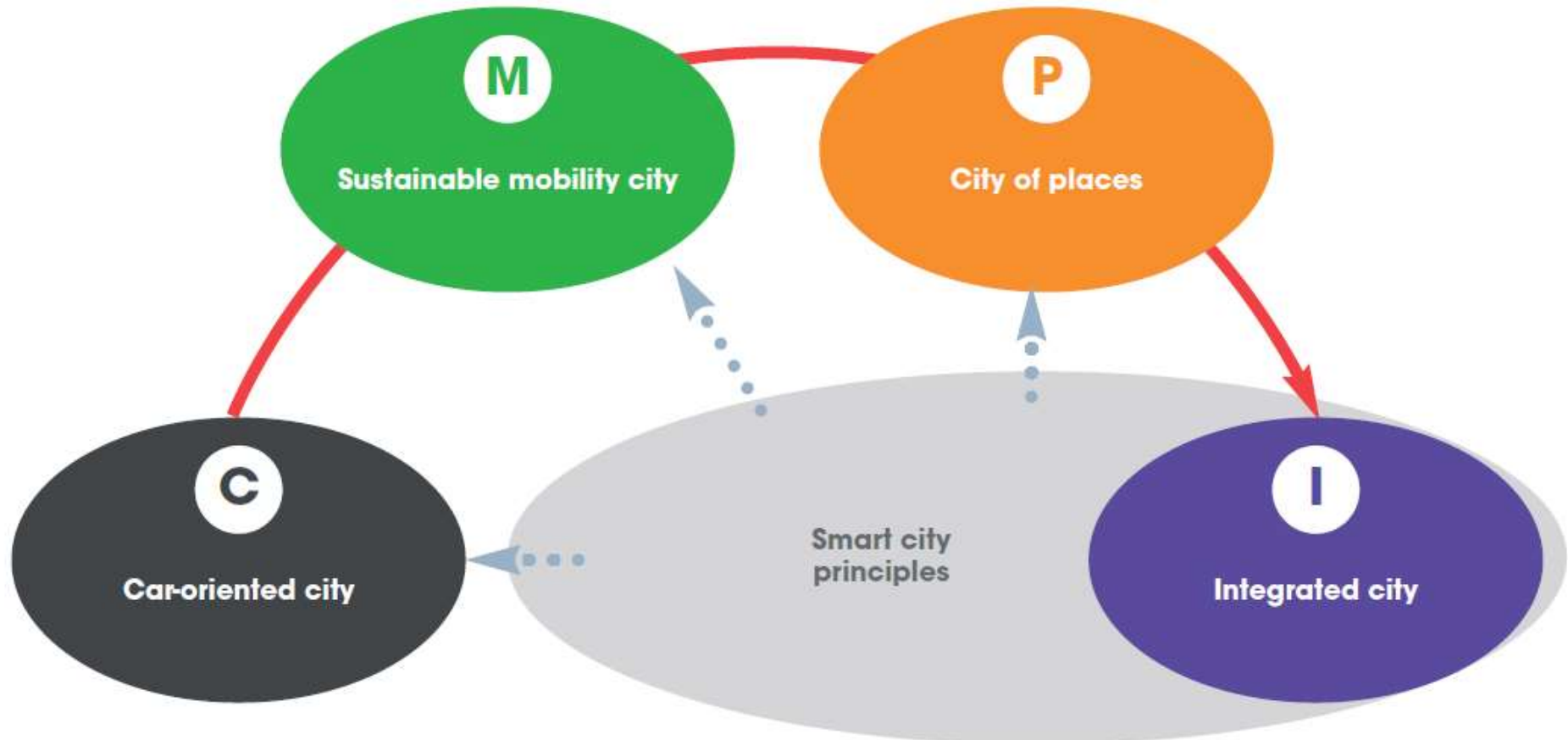


スマートシティのコンセプト

自動車指向→持続可能モビリティ指向→「場」指向→統合都市

Opportunities to enhance other policy perspectives

Elements of the Integrated City approach, based on Smart City principles, can also increase the efficiency and effectiveness of the previous three policy perspectives.



どんな「Place 場」か？

- 誰もが**アクセス**できる(いろんな人)
 - 多様な年代
 - 子どもも高齢者も＝**自動車の運転ができなくてもよい**。
- いろいろな**過ごし方**ができる
 - 買い物やレジャーだけではない。
 - 眺めがよいこともひとを惹きつける
 - 小さい「場」が繋がった地区に、いろいろな機能
 - 地区内の移動のしやすさ も大事。
- 特定管理者に依存しない(リスク分散必要)
 - 大規模商業施設内空間だけではだめ。
 - **市民＋行政＋民間のバランス**よい組み合わせ。

「場」づくりに必要なモビリティ・デザイン

- モビリティ＝移動のしやすさ(「車両」の意味ではない)
- モビリティ・デザイン＝「移動のしやすさ」をデザインする
- なんのため
 - 「場」(「場」が連なる地区)への**アクセス**
 - 自動車の運転ができなくても来ることができる。
 - 連なる「場」の**中の移動を支援**
 - 移動自体も**楽しませる(速くなくてもよいとか)**
- なにをする
 - 移動のための空間＋移動のサービス→行動変容へ
 - 特に、**歩行者空間＋自転車交通＋公共交通** 時に駐車場も
 - ゲートウェイのバスターミナルの場合、そこからの**つなぎ方**も

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

普通に考えると

- 環境にやさしく高齢者にやさしい公共交通
- 起終点が分散しているのでオンデマンドバス
- 幹線から枝分かれする支線
- 採算性の確保
- 運転士減るから自動運転めざす

普通に考えると

- 環境にやさしく高齢者にやさしい公共交通
- 起終点が分散しているのでオンデマンドバス
- 幹線から枝分かれする支線
- 採算性の確保
- 運転士減るから自動運転めざす

いったん忘れましょう

普通に考えると

- 環境にやさしく高齢者にやさしい公共交通
- 起終点が分散しているのでオンデマンドバス
- 幹線から枝分かれする支線
- 採算性の確保
- 運転士減るから自動運転めざす

いったん忘れましょう

誰にどう移動してもらいたいのか？
（自分ならどう移動したいか？）
から始めて、
あとのことはなんとかする

公共交通のめざすかたち

- **基本**
 - 移動の選択性 multi-modal 積極的に選ばれる
 - 移動の自由 freedom of travel 自由を享受できる(苦痛なし)
- 3つのキーワード(安全は前提として)
- **Walkable**
 - 駅やバス停への歩きやすさ(安心できて快適で)
 - 自動車優先の道路からの見直し→空間再配分、規制工夫
- **Reliable**
 - 市民がその移動サービスを信頼し自慢できる
 - たとえ一日5本でも自慢のバスはあり得る。
- **Enjoyable**
 - 駅やバス停、車内が楽しい(イベント、市場も)
 - 眺めもよい(駅から、車内から) → **Place**

WALKABLE (human oriented space)



安全な空間の確保
Safe Space Provided
(Bangkok)



適切な運用
Appropriate Use
(Vientiane)



公共交通と共存
Share with Buses
(Himeji)



道路地下化の工夫
Underground Road
(Kunming)



水辺空間再生
Waterfront Rebuilt
(Seoul)



熱帯気候対応
For tropical Weather
(Singapore)

RELIABLE (public transport)



既存小型車両活用
Small Vehicle Use
(Jeepney, Manila)



バス高速輸送システム
Bus Rapid Transit
(Transjakarta, Jakarta)



高架通勤鉄道
Elevated Railways
(BTS, Bangkok)



オンラインバイクタクシー
On-line Motorcycle Taxi
(GOJEK, Jakarta)



法令遵守
Compliance at Busway
(BRT, Jakarta)



混雑による遅れ
Delay by Congestion
(Siam, BTS, Bangkok)

ENJOYABLE (stations and streets)



海岸眺望の駅
Station with Sea-View
(Hitachi)



鉄道駅構内市場
Market inside Station
(Insein, Yangon)



バスターミナル併設市場
Market & bus terminal
(CBS, Vientiane)



朝市と街路
Morning Market
(Ekachai, Bangkok)



歴史的建築物と街路
Colonial Building
(Strand, Yangon)



公園と駅前広場
Station with Parks
(West Gate, Oita)

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

2018.11講演 バスとARTの課題のまとめ

1. 自家用車は便利だが問題も多い
2. 自家用車完全依存からの脱却が必要
3. そのためには、徒歩、自転車、公共交通が重要
4. 軌道系公共交通は効果的だが時間と費用を要する
5. バスは安価で短期間で導入できるが効果不確か
6. 海外事例みるとバスは工夫余地多い
7. 工夫によってバスが、まちを変えていける
 - ・ 持続する都市(低環境負荷、安定財政、社会的公平性)へ
8. バスの工夫は、道路交通運用、土地利用、自家用車抑制とセットが必要
9. 沖縄で実証を重ね、模範例を全国展開できればよい

2018.11紹介 ナンシー(フランス)幹線バス2号線





ナンシー(フランス)幹線バス2号線
小さい運賃箱＋低床→前ドア車椅子乗降可能

ナンシー(フランス)幹線バス2号線 車内のLCD案内表示



ナンシー(フランス)幹線バス2号線 日中もバスレーン→渋滞させてもバス速く



あのヴァンソン 藤井由実さん

2018.11の講演より 沖縄ARTへの期待 58号大変身へ

- バスを速く & 時間が読める安定性
 - 目標設定:
 - 当面: 20km/h (名古屋基幹バス、クリチバ幹線バス)
 - 理想: 30km/h (ボゴタ幹線バス、ゆいレール他)
 - 実現のために
 - 施設と運用: 交差点形状、信号制御、バス停設計
 - バスの運行: 急行運行便高頻度 (存在感出る)
 - 目立つ & 惹きつけられる車両 (デザイン、色でなく乗降方式まで)
 - 自動運転技術 (ピーク時のための援用 (正着にこだわらない))
 - スムーズ停車 & 発進 → 運転士技量差克服でロスタイム最小化へ
 - 利用者は全員着席前提 (必ず座れる新車両大量投入)
- モーダルシフトを惹き起こす
 - 目標設定
 - 公務員の5割が公共交通通勤へ (オタワ的戦略)
 - そのための通勤手当制度や駐車場制度の見直しへ
 - 58号沿い居住への家賃高額補助等

2022.2.16

沖縄の公共交通のあり方(提案)①

- 当面軌道系拡充は財源的に厳しいとすれば
→路線バスと他資源の総動員(含タクシー)で「公共交通」
- 目標 利用者増 (自動車総走行距離減→脱炭素へ)
 - 自動車毎日から自主的に月1回以上公共交通へ
 - 我慢して嫌々公共交通→公共交通のほうが「幸せ」を味わえる
- ネットワークの基本 →**reliable** へ
 - 幹線→専用車線＋信号配慮＋高頻度→時間が読める→利用者の信頼
 - 支線→バスや他の移動サービスの組み合わせ→カバー領域の充実

2022.2.16

沖縄の公共交通のあり方(提案)②

- 施設の基本 → **enjoyable and walkable** へ
 - 車両(車内でwifiと充電)
 - バスターミナルとバス停→楽しい場 **Place**
 - バス停やバスターミナルまわりの歩行者空間・広場空間の連携整備
- お金の基本
 - 自家用車移動よりも実質で安くなる仕組み(定価はともかく実質で)
 - 通勤の場合はどうか?
 - 家族でおでかけの場合はどうか?
 - 訪問客や観光客はどうか?
 - 費用負担の適正分担(努力と成果に見合った負担の分担)
 - 赤字補填補助ではなく、成果ベース契約。県民のバス利用の補助へ
- 戦略の基本→リーディングプロジェクト
 - 県民が日常的にみて体験できる 幹線ARTと支線のショーケース

具体案(試論)

- 車両
 - 全事業者共通仕様(着席重視、窓重視)→コスト削減
 - リース(行政機関所有等)→事業者費用負担減
- 施設(バス停もバスターミナル利用者関連部分も)
 - 公共的施設として行政機関管理→事業者費用負担減
 - 新潟bRT、東京BRTでは、乗降施設公設民営を実現
 - 関連道路整備改良→道路管理者負担
 - ウォーカブルな街づくりは、まずバス停やバスターミナルまわりから
- 運賃設定と運用
 - 運転士さんの適正な報酬の保証→運賃原価単価は高く。
 - 行政は、事業の支援とともに県民の利用の支援へ。
 - 利用促進(後述)のための運賃割引分・乗継割引分を行政が裏負担
- 事業者と行政の質保証協定契約(QUALITY PARTNERSHIP)
 - 車両リース、施設使用料、事業支援、運賃支援は契約ベースで
 - 運行記録と利用実績データの共有も盛り込む協定
 - 事業者と行政の役割分担、責任分担、リスク分担の明確化
 - 利用者数が減少してきたのは誰のせい？のこたえの共有へ

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- **利用促進の視点**
- まとめ

基本：行動変容を踏まえた利用促進へ

- 行動変容

- 人々の行動の前提となる**価値観、態度**が変わる。
- 結果として**基本的枠組み**が変わり、**行動が変わる**。
- 変容の対象
 - バスでの移動が楽しく好ましくなった結果として
 - 外出回数が増える
 - 目的地が変わる(郊外ショッピングセンター以外へも)
 - 目的地滞在時間と活動の中身が変わる(ゆっくりお酒等)
 - バス利用の場面が増える(自動車も使うけど)
 - 一緒にでかけるメンバーが変わる(友人らと、家族と)

- 単純に利用者数が増えればよい、ではなく！

- 誰になにを変えてもらうのかを明確に狙う
- その結果、全体としては、利用者数増へつなげる

2022.2.16

沖縄の公共交通の利用促進(提案)①

- やれることはたくさんある。お金必要。以下は例示。
- ターゲットごと戦略例
 - バスに見向きもしない人に体験してもらう。
 - また乗りたいと思わせる体験(二度と乗るものか、とは思わせない)
 - 路線バス利用日帰り遠足への無料招待(意見書提出を義務づける)
 - 県政モニター路線バス枠
 - 年間20回利用毎回意見提出でバス無料かつモニター謝金も払う
 - 出された意見は、すべて公開、回答する。
 - 事業者と行政各部署の役割分担、責任分担の整理に基づいて回答
 - もうすぐバスに見向きもしなくなりそうな人をつかまえておく
 - 高校生と大学生に徹底的にバスを使ってもらう
 - 行政の教育福祉面の財源をかき集めて、大幅割引運賃設定へ
 - 高校生モニターや大学生モニターも別枠募集でバス無料。

2022.2.16

沖縄の公共交通の利用促進(提案)②

- 健康長寿の観点での利用促進
 - 75歳以上無料
 - 利用実績分福祉財源で負担(ICカードあれば楽ですが)
- **MaaS**の活用
 - 準備
 - 全事業者、タクシー、他も網羅する案内情報を含むアプリ
 - 運賃の統合 → 期間と区域を限定する乗り放題チケット(アプリ上)
 - 他の情報(店舗や施設等のサイト)からつながる仕組み
 - アプリ体験者を増やす→フィードバックしてアプリは逐次改善
 - 検索記録や乗車記録の蓄積→さらなる利用者確保のマーケティング
- 利用が促進された状態のイメージ
 - 県民全員が1年に一度以上バスに乗る
 - 一度も乗っていない人ゼロ人。平均値年12回
 - 平均だけみるのはよくない
 - 県民の意見でバスがどんどんよくなる
 - 結果的に自動車利用の頻度と距離が少しずつ減る

講演の構成

- 自己紹介
- バスのDNA
- 新技術の捉え方と公共交通の再定義
- コロナ禍の先
- 都市交通の潮流としての「場」
- 公共交通を育てる視点
- 沖縄での公共交通のあり方
- 利用促進の視点
- まとめ

まとめ

- バスにはDNAがある 即地性、近接性、しぶとさ
- 新しいモビリティツールとサービスを踏まえ公共交通再定義
- コロナ禍の先は、移動多様化、徒歩・自転車・公共交通中心
- 持続可能、創造的、強靱、多様の実現を「**place**場づくり」で
- 都市交通の潮流は 健康のための「街路の場」づくりへ
- 誰もがアクセスできる場のために公共交通は重要
- 公共交通は、**walkable, reliable, enjoyable**
- 事業者と行政の役割再整理で財源活用
- **Quality Partnership**で車両、施設、運賃の工夫へ
- ターゲットを絞った行動変容ベースの利用促進
- 特に自動車べったり層と若者層が課題
- **MaaS**で情報統合と運賃工夫→アプリ体験→利用増へ
- 利用促進策を通してバスも進化し地域も進化し**SDGs**貢献も

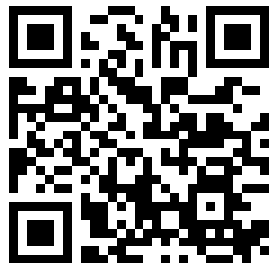
おわり

nakamura-fumi@edu.k.u-tokyo.ac.jp

113-8656

東京都文京区本郷7-3-1

東京大学大学院新領域創成科学研究科
工学部14号館三井不動産東大ラボ
(オフィスは工学部8号館609)



←中村文彦ブログ

ID kenchan2

PW bunchan