

リレーレクチャー (10/25) 課題整理・仮説設定・調査



富山大学 猪井博登

1

課題レポート

- 本日の講義の内容で講義者が最も強調したかったことを5-7-5-7-7形式でまとめなさい。

一部界限からは
昨年度の課題で
最も難しかったと...

2

去年の事例

夢を持ち 人を巻き込み 軸定め ニッチを重ね 地域に還元

課題から 視野が狭くて 矮小化 夢なき計画 課題変わらず

レジーム変えるは 小さな変革 あんたもやらんか おれもやる

- バス走る 行きたいところに 寄らなければ 誰も乗らず 廃止になるよ
- 街づくり みんなで創る 良い街へ 好事例と 政治の力

3

ところで、去年のPowerPointをMicrosoft copilotに短歌形式で要約してお願いしてみました。

バス走らず
街の活力
失われ
住民協力
未来を描く

!?

間違っていないけど..
こんなこと強調した
記憶ない....

話したことと資料が違うのかな...。
しっかり、聞いて回答作ってください。

AIで生成されたコンテンツは誤りを含む可能性があります。

4

短歌形式と指定せず要約させると

- リレーレクチャー (11/7)
- 講義者: 富山大学 猪井博登
- 主なテーマ
- 課題整理・仮説設定・調査
- の運営に関する詳細なプロセス。
- リスクと効果: コミュニティバス運営におけるリスクと地域への効果を分析。
- 調査方法
- アンケート調査: 調査手続きやサンプリング方法、調

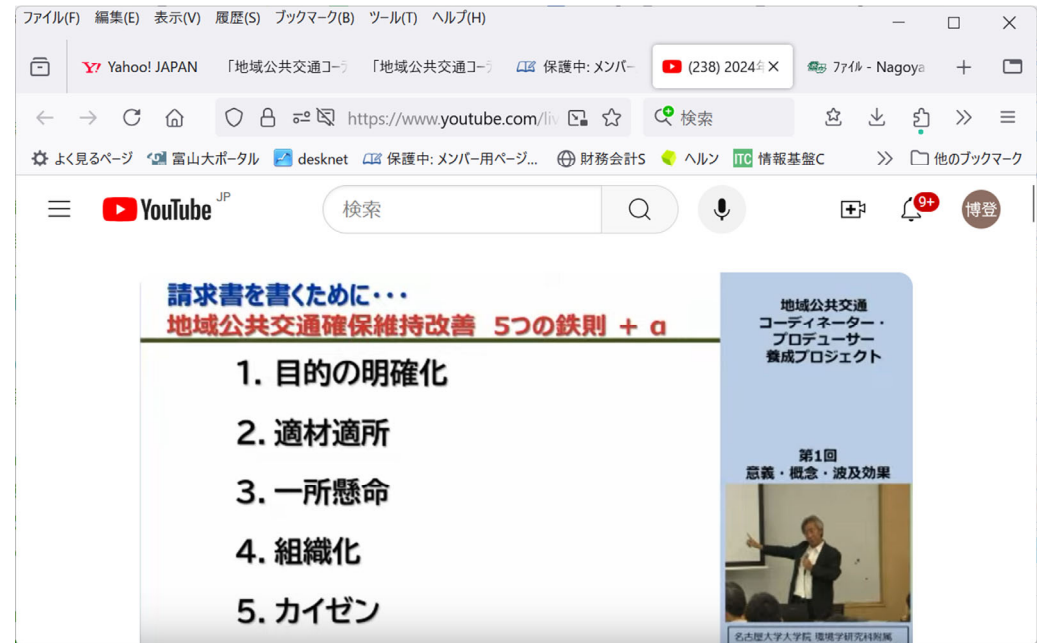
この講義では、地域公共交通の課題とその解決策について具体的な事例を交えながら説明されています。特に、コミュニティバスの導入とその運営に関する詳細なプロセスが強調されています

- フを詳細に説明。
- 社会状況の変化と公共交通の課題
- 少子高齢化: 人口減少と高齢化による公共交通の衰退。
- コロナ禍の影響: 利用者減少と人手不足の問題。
- トランジションマネジメント
- この講義では、地域公共交通の課題とその解決策につ

技術に頼るのではなく、自分で聞いて、考えないとだめですね。

- 兵庫県西宮市生瀬地区: コミュニティバスの導入とそ

要約?



計画に関する名言

夢なき者に理想なし、理想なき者に計画なし、計画なき者に実行なし、実行なき者に成功なし。故に夢なき者に成功なし。

- 吉田松陰(江戸時代後期の思想家、教育者。)

我々の計画というのは、目標が定かでないから失敗に終わるのだ。どの港へ向かうのかを知らぬ者にとっては、いかなる風も順風たり得ない。

- セネカ(ローマの哲学者・詩人)

一人で立てた計画は不完全だが、二人で立てた計画はもっとよい

- 荘子(紀元前3~4世紀中国の思想家、道教の始祖の一人)

変更できない計画は悪い計画である。

- プブリリウス・シルス(古代ローマの喜劇作家・詩人)『箴言集』

楽観的に構想し、悲観的に計画し、楽観的に実行する

- 稲盛和夫(日本の実業家)



金剛バス (富田林市 喜志駅)

課題整理

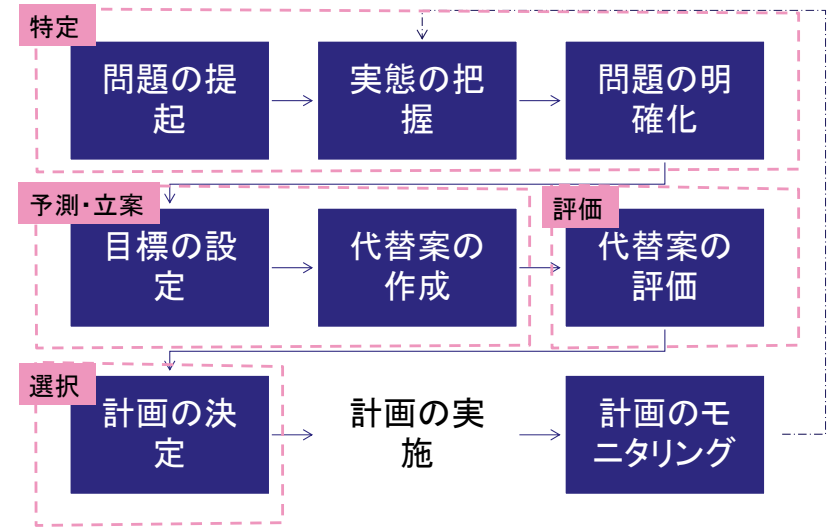
始まりはいつも突然

- 移動ができない・・・何とかして。
- バス会社が廃業する・・・何とかして。
- 隣町にコミュニティバスという100円バスが走ったので、うちの町にも導入せよ。
- AIオンデマンド カッコいいやん。導入せよ。

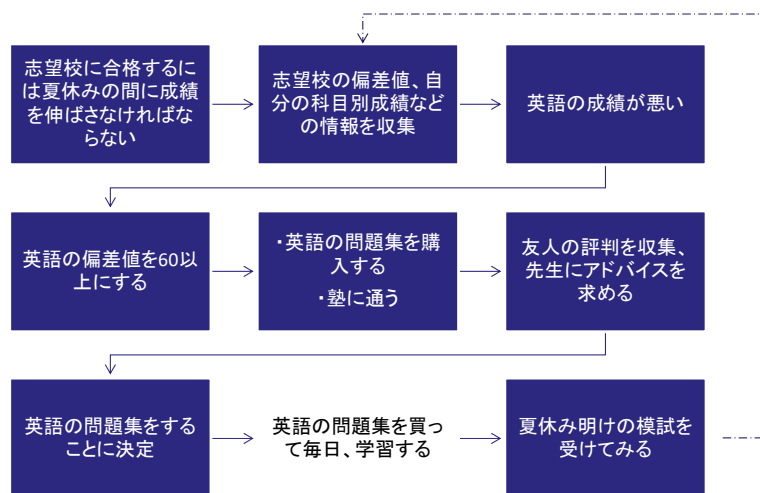


計画の手順を順に進めるだけでなく、場合によっては、戻って、問題や目標を定義しなおすことが肝要

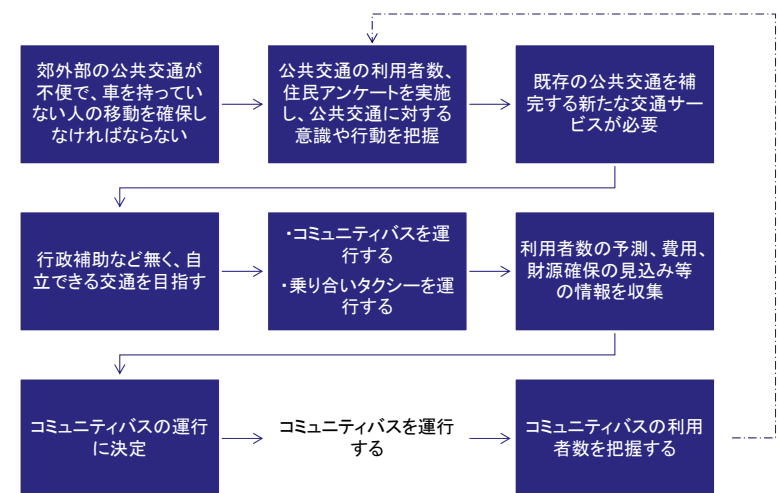
計画の手順



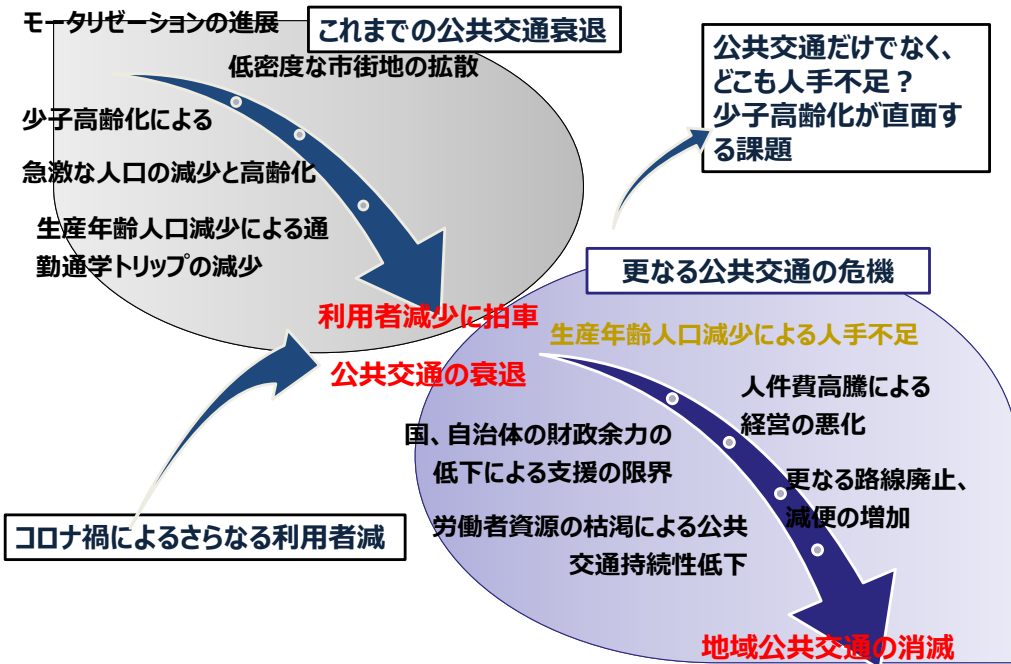
計画の手順（受験勉強を例に）



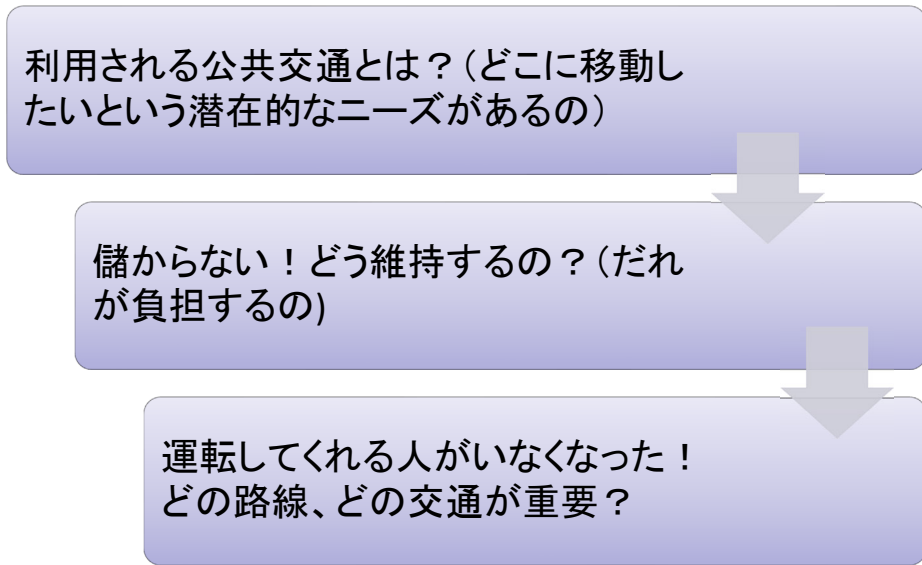
計画の手順（地域公共交通を例に）



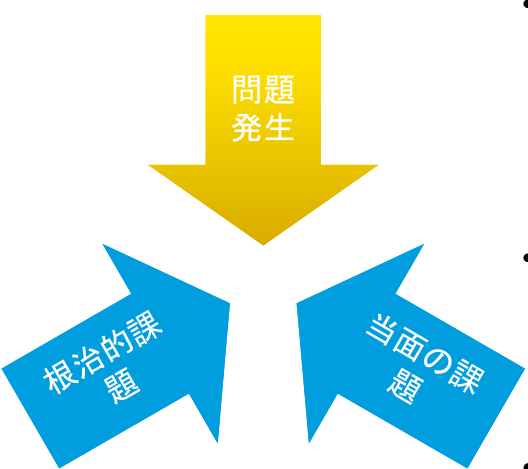
社会状況の変化 更なる公共交通の危機



課題の変化



課題の射程



- 公共交通をなくすと失われるもの
 - 外出の足
 - 人口流出
 - 安全に運行する技術・文化
- 出血を止める
 - 出血を止めるのと根治的治療は同時には難しい。
 - 根治的治療に差し支えないか
- 根治的治療

トランジションマネジメント

- レジームの推移・変遷をマネジメントする

レジーム

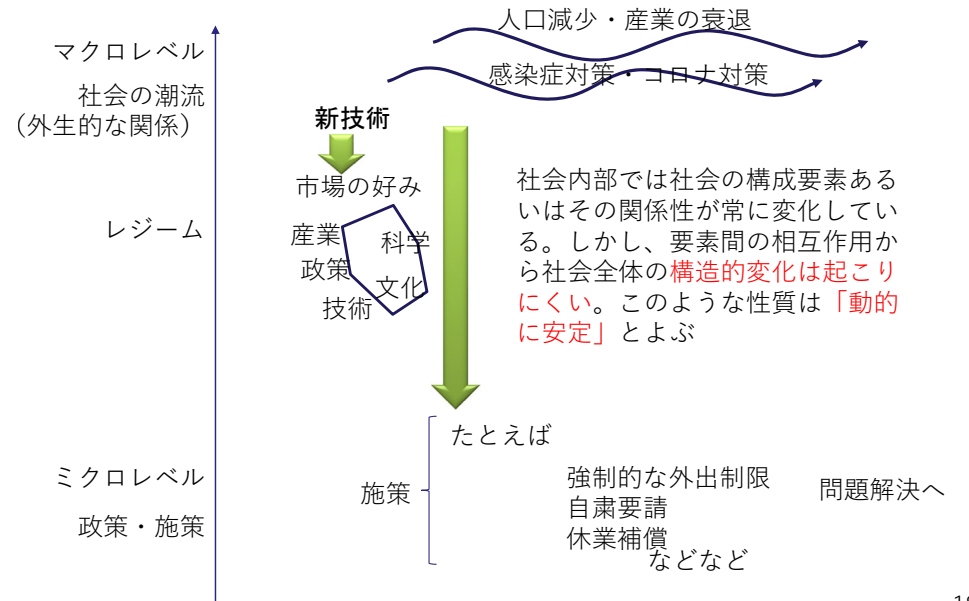
社会＝技術、制度、市場、生産者・生産システム、サービスとそれらに対する需要、消費者の選好、文化などの幅広い要素により構成
 社会の各主体は、独自の目的・資源をもって行動するが、目標を達成するためにはほかの主体の資源を利用する必要があり、主体は社会の構成要素との相互関係を前提とした意思決定をおこなうことになる。

社会には「明示的あるいは暗黙的な原理、規範、意思決定の決定手続き、慣習など、主体間になんらかの合意を成立させるルール」が存在する。このルールの集合をレジーム(Regime)とよぶ。

我が国のレジームは？

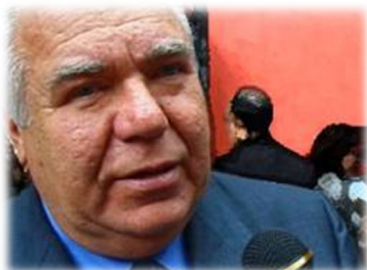
- 公共交通は、民営事業者が維持してくれる。住民は利用者、または、要望を伝える役割でよい。
- バス運転手は、雇用条件の厳しく、
 - 地域公共交通の提供が市場で行えたこと。
 - 1951年（昭和26年） 道路運送法
 - 「路線」ごとの「免許制」による参入規制
 - 2004年（平成16年） 道路運送法改正
 - 需給調整規制の停止
 - 2013年（平成25年） 交通政策基本法
 - 交通に対する時代の要請に的確に応え、関係者の一体的な協力のもとに、施策を策定・実行していく体制を構築する
 - 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識

トップダウン型の社会システムの変化



リーダーシップ

- 交通まちづくりの好事例と呼ばれている都市では、高いレベルの政治的なサポートがあり、強い意思があった。



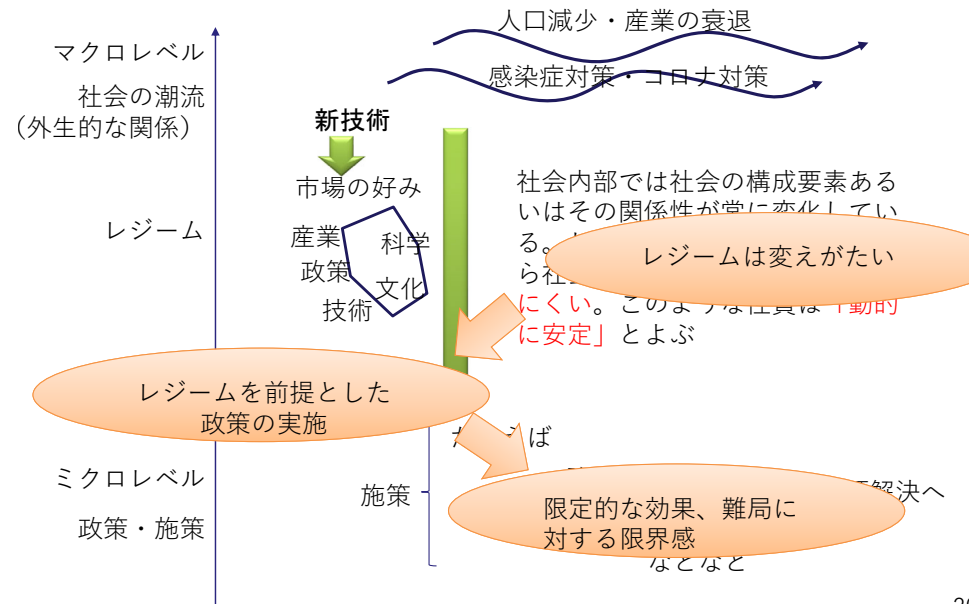
ジャイメ・レルネル
元クリチバ市市長



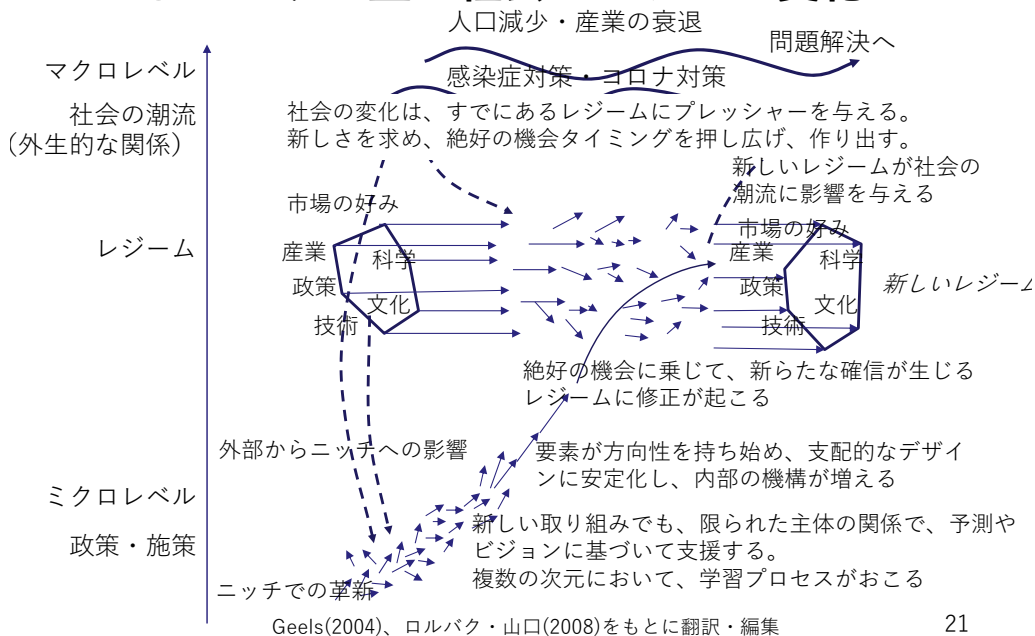
李明博
元ソウル市長(元韓国大統領)



トップダウン型の社会システムの変化



ボトムアップ型の社会システムの変化



ボトムアップ型のトランジションマネジメント

ニッチ(時間や対象や地域などを限定)で革新を行う。

- 革新が多く生じるような環境を整える。

ニッチの保護

多く生じた革新をネットワークし、相互学習を行う。

- 革新それぞれの取り組み自身が向上する学習(一次学習)
- 革新が一定の方向性を持ち始め、支配的なデザインに安定化する(二次学習)

支配的なデザインに安定化する。

支配的なデザインが安定化したもとで、社会的な変化が大きくなってきたときに、レジームが変容し新たなレジームにシフトする

課題設定まとめ

- 課題を設定しなければなら
ない！
 - 必ずしも、「問題の提起」から始まるわけではない。
- 課題は変化する
 - 出血を止める
 - おでかけの足を確保する。
 - 根治的治療
 - レジームを変える。

言うまでもない

夢？理想

夢なき者に理想なし、理想なき者に計画なし、計画なき者に実行なし、実行なき者に成功なし。故に、夢なき者に成功なし。

我々の計画というのは、目標が定かでないから失敗に終わるのだ。どの港へ向かうのかを知らぬ者にとっては、いかなる風も順風たり得ない。



バス！のってスタンプラリー (枚方市)

仮説設定

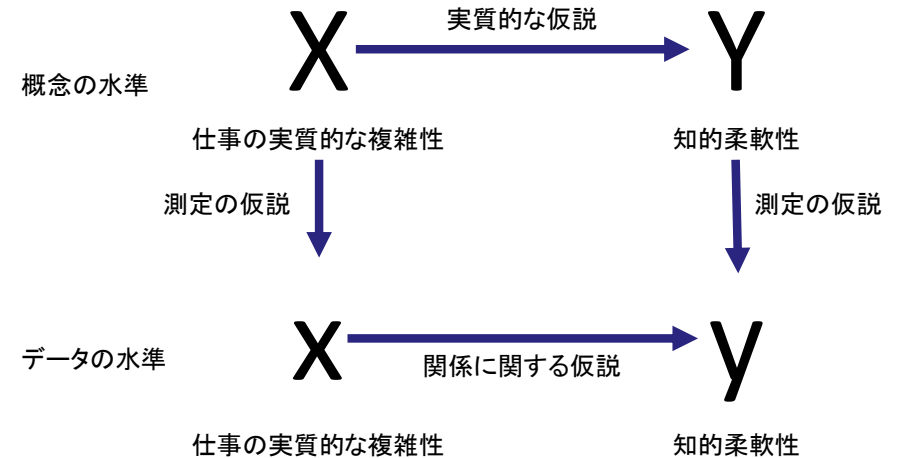
仮説とは

明らかにしたい事象や理論を独立変数(説明変数)と従属変数(被説明変数),そして媒介変数などを用いて記述した仮の説明

設定した仮説を検証可能な項目におきかえなければ,仮説を検証することはできない。

25

仮説の構成



26

調査データ収集の手順

調査データ収集

- 問題の設定と仮説の構成
- 調査設計
- データの収集の実施

調査データの解析

- データの整理と構造化
- 解析設計
- データ解析による結果の提示

問題の設定と仮説の構成がかならずしも同時でなく、かつ調査設計と完全に一致していないことが、少なくない。

探索的な問題の設定と仮説の構成に確定した研究計画が存在しない。問題と仮説の曖昧さに応じた調査の設計がもとめられる。

現地調査を重視するため、データの収集に自ずと限界がある

27

問題意識の源泉

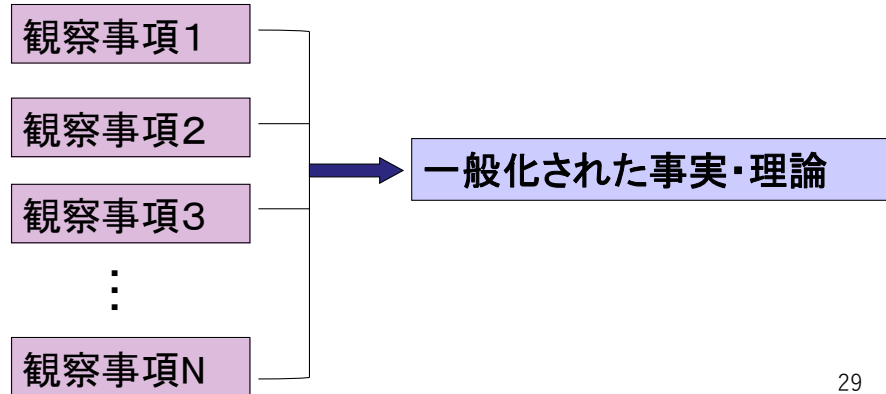
- 問題意識はどこから生まれるのか?
 - 本人の経験から
 - 本人の観察から
 - 他人の経験から
 - 他人の観察から
 - 他の研究から

28

問題意識と課題の明確化の2つの方法

帰納法: 帰納法的思考

複数の観察された事実や意見を羅列し、その類似性から結論を導く方法。

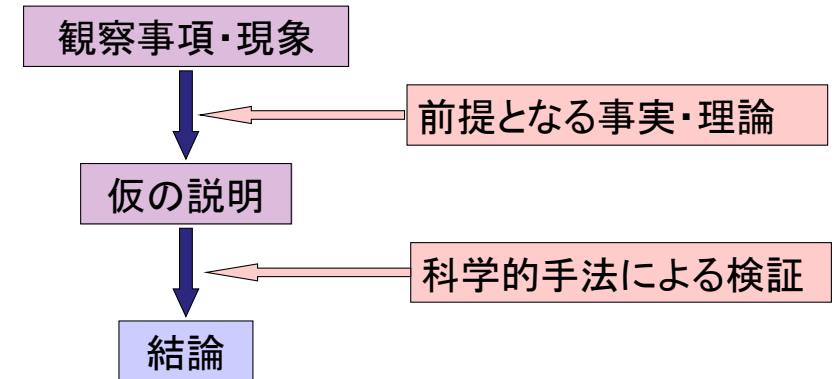


29

問題意識と課題の明確化の2つの方法

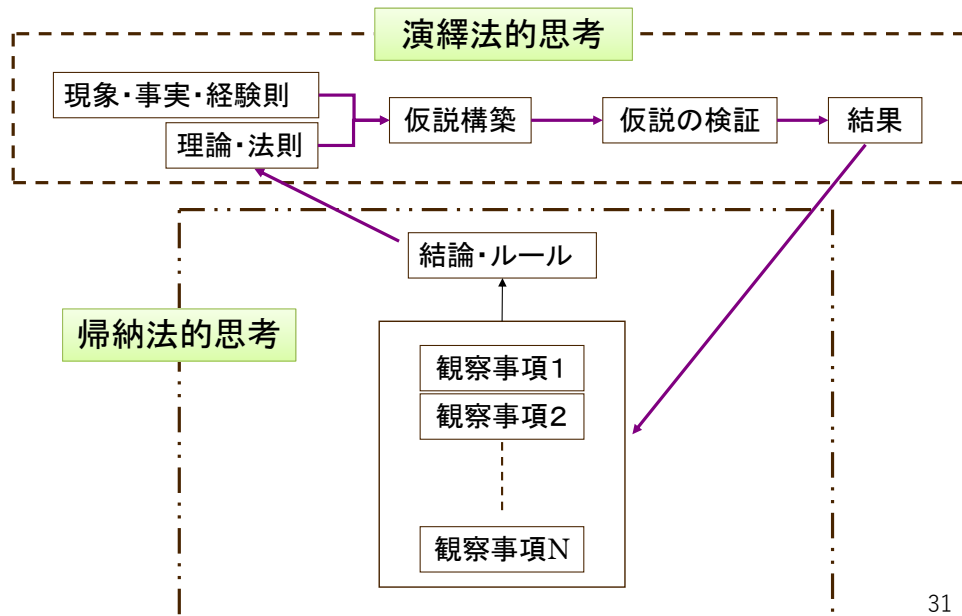
演繹法: 演繹法的思考

まず前提となる事実があり、そこから仮の説明を推測(演繹)し、その仮の説明を調査によって実証することによって解釈し、結論を導く方法。



30

問題意識と課題の明確化の方法



31

仮説まとめ 仮説から調査へ

- 仮説**検証**型調査
 - 先に仮説ありき
- 仮説**探索**型調査
 - 調査した結果、命題や仮説を導き出す調査
 - 実態調査に終わり、問題の要因や構造を追及したり、今後の対策の方向性を導き出すことができないことも。
- いかなる調査においても、理論的な根拠に基づく仮説を立て、分析枠組みを設計してから行う。

poorな仮説からはpoorな結果しか生まれない

32



近江鉄道 ガチャフェス2023

調査

アンケートが好きな皆さん

- 計画するのに、アンケート調査もしないなんて
- 計画するならば調査でしょう。
- 協議会でアンケート行くと報告して1回、結果を説明して1回



- 所詮アンケートですからね。
- いつも乗る乗る詐欺



仮説の大事さの難しさ

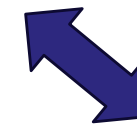
- アンケートは無駄だとは思わない。
- ただ、必ず行わないといけないとは思わない。
- 必要なのか、何を知りたいのかを明らかにしてから。

- わからないからアンケートしているの！

- 実施者が分からないことは、回答者もわかりません。
- 仮説を立てる

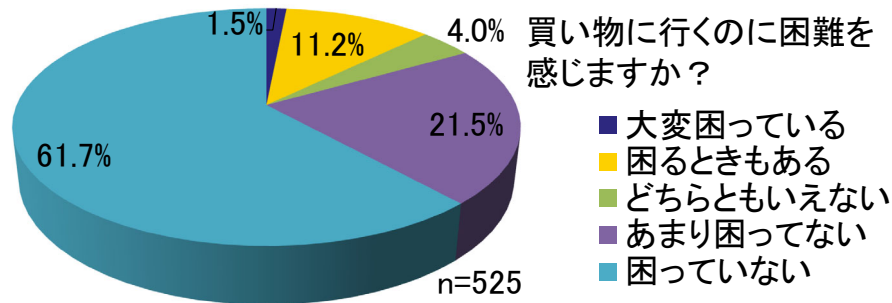
適切なアンケート調査の難しさ

- バスの利用
- 条件設定して聞けましたか？
- Garbage in garbage out
- 他の交通手段
- その時の仕事など時間的な制約の強さ
- 体力的な疲れ
- 天候
- 荷物の量 . . .



アンケートで正確に聞くのは無理？
実際に走らせて、利用結果を検証する。

地域交通の難しさ



買い物困難の比率

(大阪府和泉市緑ヶ丘団地で実施のアンケート)

- 生活必需品を入手できないと暮らせない。買い物ができない人は引っ越してしまう
- 交通は問題であるものの、本当に困難を感じている人は一部にとどまりつづける。

37

調査にはどんなタイプがあるか！？

- ①記述的調査 (実態的)
「ある現象の実態はXである」
- ②相関的調査 (探索的)
「XとYには関係がある」
- ③因果的調査 (説明的)
「XはYの原因である」
- ④予測と統制の研究
「例) 実際の場合に適用するもの」

仮説を立てる

↓検証する

(Poli&Hungler 1998;Rosenthal&Rosnow 1991)をもとに改編

38

では何を使ってその現象を立証する？

多くの場合・・・

現象を**数量化** (データに直す) ことで把握する
ただし・・・手続きに従って！！

- 調査手続きとは・・・

(簡単に言えばルール)

- ①客観性：主観がはいってないか
根拠に基づいているか
- ②再現可能性：特殊な状況下では意味がない
- ③論理一貫性：話のスジ
- ④実験操作：実験に不備はないか
- ⑤条件統制：実験下での状況
- ⑥無作為に抽出：被験者の特性など

39

誤差を最小にするために

違いが生じる典型的な例

- 車の運転・・・年齢・性別で大きな違い
- 買い物の頻度・・・職業によって大きな違い
⇒個人属性によって層に分ける、限定する
- 順番によって起こる誤差
 - 実験などでコースなどを覚えてしまう。慣れ
 - アンケートでも、後になると疲れてしまうし、前の設問の影響を受ける
- ⇒ランダムな配置
- サンプルの少なさ
⇒サンプルを多くすれば母集団に近づく
※ただし、多くしすぎたら実験条件に差が出来る

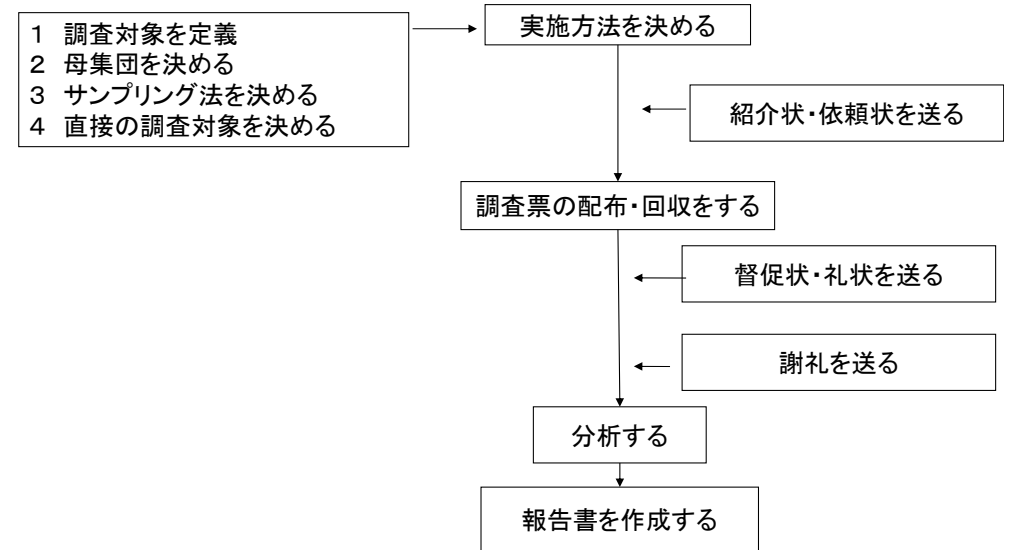
40

調査方法の特徴

	質問紙法	面接法	観察法	実験法
方法	アンケートや紙媒体	ヒアリングや話を聞く	状況を観察して記録	実験室や条件を変えて行動の変化等を追う
長所	① 大人数に同時に実施できる。 ② 一度に多くの要因を考慮してデータを集めることができる。	相手の回答に応じてより深い質問ができる。	対象者の拘束や制約が少ない。 乳幼児、動物なども対象にできる。	実験条件を統制することができる。
短所	調査対象者の防衛がはたらきやすい。	一度に大量のデータを得ることができない。 客観的に統制することが難しい。	調査対象となる行動の生起するのを待つ必要がある。 主観的になりやすい。	環境操作が非日常的なことになりがちである。

41

実施手順



42

サンプリングの方法

- 有意抽出法
 - 母集団の代表と思われる標本を主観的に選択抽出する
 - このようにして得られた標本には偏り（バイアス）があり、誤差の評価において統計学的な取り扱いが不可能となることがある。
- 無作為抽出法
 - 母集団からある個体を選ぶとき、その母集団に属する全ての個体にとって選ばれる確率が等しいこと。
 - それぞれの個体が独立に抽出されること。

43

無作為抽出法

- 単純無作為抽出法
 - 乱数表や等を用いて抽出。サンプル数が多いと実行が困難
- 系統抽出法
 - 出発点を乱数表を使ってきめ、リストから一定の間隔で抽出
- 多段抽出法
 - 段階ごとにくりかえし抽出する方法。
- 層化抽出法
 - いくつかの層にわけ、各層から必要数を抽出する。
 - 層化とは、母集団を相対的に同質なグループに分けるプロセス
 - 標本誤差を減らし、サンプルの質を高める。

44

調査まとめ

- 様々な調査方法がある
 - 適切な調査方法を選択する。
 - アンケートは比較的効率的な調査方法であるが、唯一の調査方法ではない。
 - ヒアリング、指折り
- 試験運行、モニタリング
- 「定量的な資料」と「定性的な資料」
 - 悲観的に計画するためには定量的な資料が重要。しかし、人を動かすのは、定性的な資料も重要。

45



ロンドン

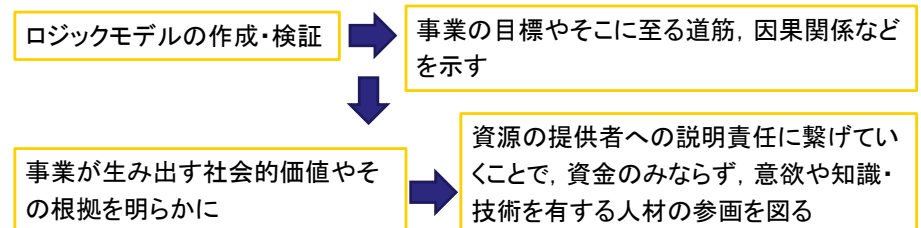
事例紹介1 社会的インパクト評価 Hackney Community Transport

社会的インパクト評価とは？

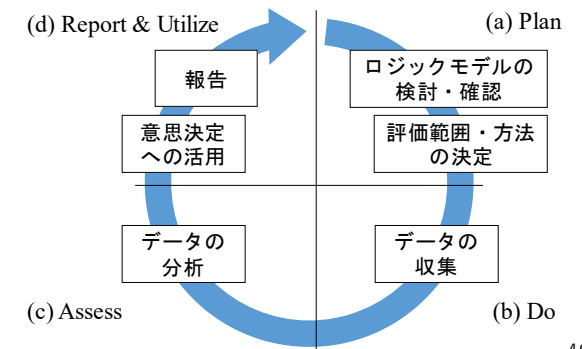
- わが国において急速な人口減少・高齢化の進展に伴い社会的課題が多様化・複雑化する中で、従来の行政中心の取組だけでは限界があるとして、民間に滞留している人材や資金等の資源を呼び込むために、2015年に内閣府により「社会的インパクト評価検討ワーキンググループ」が設立され、調査・研究が進められている。

47

社会的インパクト評価のプロセス



• PDARUサイクル



PDCAサイクルに似ているが、PDARUは前のサイクルよりも参画者を増やし、次のサイクルに至ることが特徴。

48

ロジックモデルとは

事業が成果を上げるために必要な要素とそれらの因果関係を論理的に図示化したもの

資源

- 事業を実施するために必要な資金や人材などの資源

活動

- 事業を通じて提供するサービスなどを生み出すための具体的な事業活動

直接の結果

- 事業を通じて提供するサービスなどを指し、事業や活動の直接の結果

成果

- 事業や活動の直接の結果がもたらす変化、便益、学びその他効果

ロジックモデルを構築し、各要素の存在確認と

ロジックモデルの例（学習支援事業）

資源 (インプット)	活動 (アクティビティ)	直接の結果 (アウトプット)	成果(アウトカム)	
			短期	長期
・ヒト ・モノ ・カネ	・経済的困難を抱える子供への学習支援プログラム	・プログラム実施回数 ・参加人数	・学力の向上 ・社会情動的能力の向上	・経済的自立 ・生活自立 ・精神的自立

従来の評価の対象

社会的インパクト評価の対象

社会的インパクト評価を活用している事例

- ハックニーコミュニティトランスポート (Hackney Community Transport(HCT))
 - ロンドン ハックニー区を発祥として、交通などを提供するソーシャルエンタープライズのグループ
 - 英国のソーシャルエンタープライズの成功事例
 - 1982年 設立
 - このとき、職員5人、車両5台、売り上げ10万ポンド(3.5千万円)
 - 2019年 従業員2002人、路線バス400台、2階建てバス138台、ミニバス396台、売り上げ7700万ポンド(111億円)
 - Social Impact Report (社会的インパクト報告書)を毎年公表
 - 社会的なミッションとして、「交通と訓練によって、人々の生活を促進し、機会を供給し、人々と地域を結合させる。」ことを掲げる

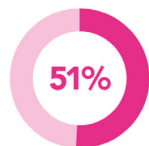


HCT Group のロジックモデル

活動	直接の結果	成果
個別の交通サービス	友人や家族との定期的な交流	①地域施設へのアクセス サービス利用者は自立した生活を送るための支援を受けられる ②精神的・身体的健康 サービス利用者は身体的・精神的健康を感じることができる ③家族や友人との繋がり サービス利用者が社会的な繋がりを持つことができる ④市民権と地域社会 サービス利用者は地域社会の一員であると感じることができる ⑤自然環境との対話 公共交通機関として環境に配慮する
集団の交通サービス	地域の医療施設の利用	
	医療以外の支援サービスの利用	
	地域社会の活動への参加	
	地域施設の利用	
	自動車利用の削減	
HCTグループのミッション 交通サービスを通じて、人々の生活を向上させ、機会を提供し、人と地域社会を繋げる		

HCT Group の社会的インパクト評価

成果	評価指標
①地域施設へのアクセス	施設へのアクセス(%向上度)
	自立性(%向上度)
	自信(%向上度)
②精神的・身体的健康	外出(%向上度)
	健康(%向上度)
	生活満足度(%向上度)
	生活への適応力(%向上度)
③家族や友人との繋がりが	社交性(%向上度)
	他者との繋がりが(%向上度)
	孤独感の低減(%向上度)
④市民権と地域社会	社会的包括(%向上度)
	地域社会への積極性(%向上度)
⑤自然環境との対話	CO ₂ 排出量(kg/トリップ数)
	環境志向の車両の割合



less lonely
51% of HCT Group individual transport users said their loneliness has decreased



feeling healthier
53% of HCT Group individual transport users said they feel healthier

improved access

61% of HCT Group individual transport users said their ability to access local facilities has improved

出典: hct group ホームページ

HCT Group の社会的インパクト評価 成果の表現

Home / About us / Social impact / Social impact stories

Social impact stories

The best way to find out about our social impact is through the stories of those who use our services and the stories of the people who work for us

ALL | TRANSPORT | OTHER SERVICES | FILTER ▾

Social impact
Back to our social impact main page
Back to social impact...

Ashley's story
Ashley now travels independently after joining our independent travel training in Norfolk.

Marlon's story
Marlon started a career as a London red bus driver

John's Story
John is using community transport to stay active

Our latest Impact Report
Our Impact Report sets out the difference we're making
Find out more...

Measuring and reporting impact
It's not enough to just say you've done good...
Find out more...

Our social impact...

出典: hackney community transport : <http://www.hackneyct.org/>

数字としての表現だけではなく、「物語」により成果を表現
人々の参加を活性化するのは、数字だけでなく、物語（ナラティブ）が重要

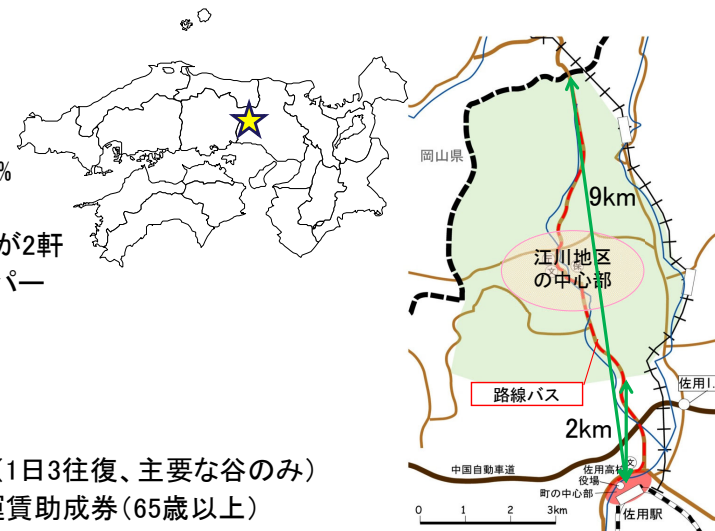


江川ふれあい号運行開始式

事例紹介2 兵庫県佐用町江川地区 江川ふれあい号

ケーススタディ地域概要 ：兵庫県佐用町江川地区

- 人口 1,310
- 高齢化率37、0%
- 佐用駅周辺
 - ✓総合病院が2軒
 - ✓大型スーパー
 - ✓役所
 - ✓銀行
 - ✓農協
- 交通の現状
 - ✓神姫バス(1日3往復、主要な谷のみ)
 - ✓タクシー運賃助成券(65歳以上)
 - ✓予約型の福祉バス(週2回)



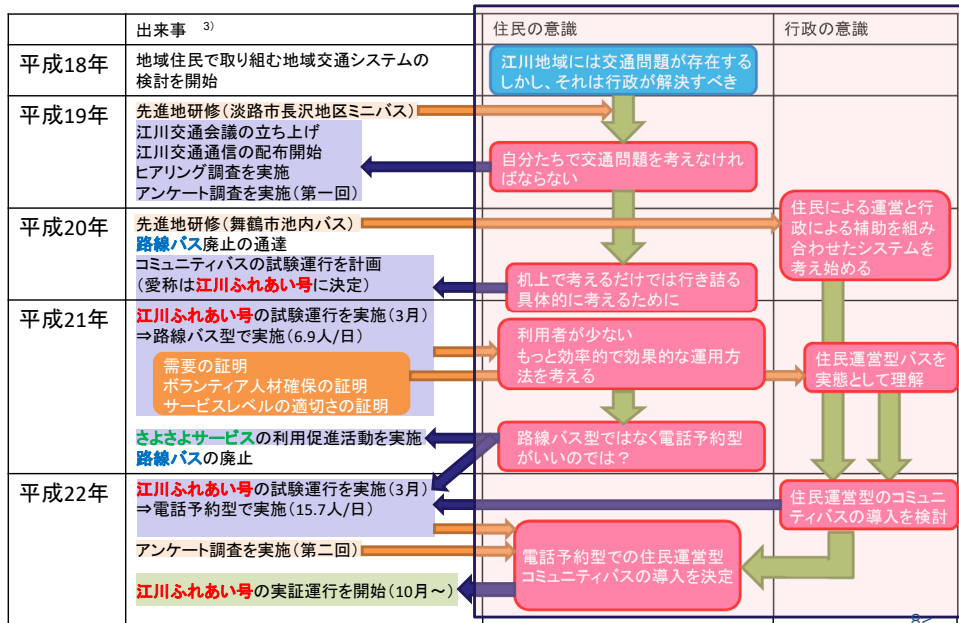
運行開始	平成25年4月1日
運行日	月曜日から金曜日(祝日を除く)
運賃	1回300円か乗車チケット1枚(11枚つづり3,000円) 小学生以下は無料
運行便数	1日4往復
運行形態	デマンド型 出発時刻の1時間前までに電話予約 大まかなダイヤを決めており、電話予約を受け付け、利用者宅近くまで迎えに行く。 自宅前からまちなかの希望する施設まで輸送
使用車両	トヨタ ハイエース (10人乗り)
運営スタッフ	運転スタッフは9名、予約受付スタッフは4名年齢は50代から70代
費用・補助金	運行費用 300万円 (うち216万円を町が補助、 1人当たりの町負担額785円) 他地区のさよさよサービス 12,588人(1,436円/人) タクシー運賃助成制度 16,358人(1,007円/人)
年間利用者数	2,746人



江川地域における取り組み

年	取り組み	内容
平成18年	地域交通研修会	大学からの情報提供
平成19年	先進地研修	
	地域交通検討会	
	江川交通通信の配布開始	
	第1回江川地域交通会議	
	ヒアリング調査を実施	
平成20年	江川地域交通会議	会議の開催 運行計画 試験運行の計画 試験運行の反省 行政による移動サービスの 利用促進活動
	先進地研修	
	江川地域交通会議	
	試験走行実施	
平成21年	江川地域交通会議企画会議	地域住民への情報提供 地域住民の意識調査
	江川ふれあい号の試験運行を実施	
	江川ふれあい号試験運行反省会	
	江川地域づくり協議会定期総会	
	江川地域交通会議	
	地域交通部会企画会議	
平成22年	江川地域交通会議企画会議	試験運行の実施
	江川ふれあい号の試験運行を実施	
	江川ふれあい号試験運行反省会	
	アンケート調査の実施	
	江川地域交通会議	

江川ふれあい号の導入の経緯と意識変化の仮説



大学と住民、住民間のコミュニケーション



全戸配布の地域報の発行(23回)



移動困難者の方へのヒアリング(2回)



ワークショップ、企画会議、反省会(32回)



全戸配布のアンケート調査の実施(2回)

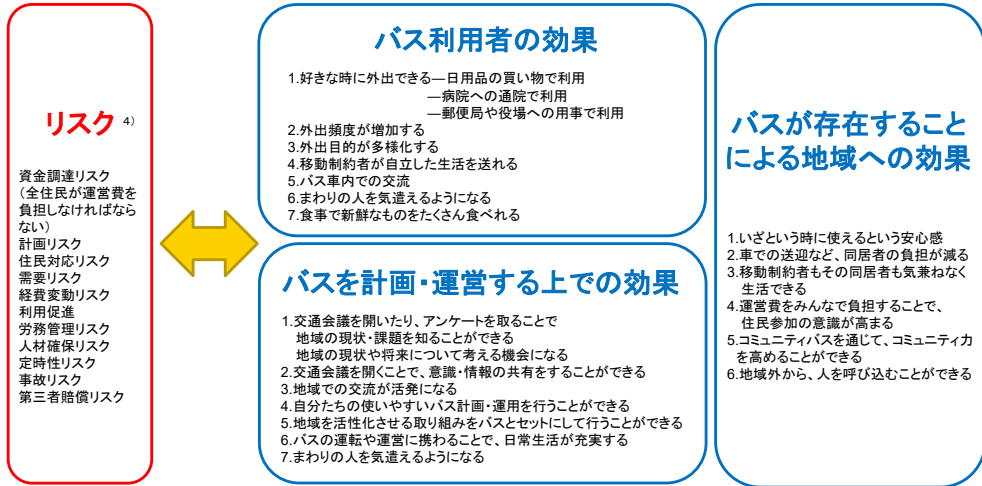


住民代表による先進事例見学会(2回)



試験運行の実施(2回)、車内ヒアリング、利用者調査の実施

江川ふれあい号のリスクと効果



便益帰着構成表による効果とリスクの整理

項目	主体	利用住民	提供住民	地域住民	行政
計画段階の効果	地域交通に対する知見の広まり	広報誌により	先進地研修 交通会議の開催	広報誌により	先進地研修 交通会議の開催
	地域交通に対する当事者意識の向上	アンケート調査・ヒアリング調査に回答	交通会議の開催	アンケート調査・ヒアリング調査に回答	
	地域交通に関する情報の共有	広報誌により	交通会議の開催	広報誌により	交通会議の開催
	サービスレベルの向上	試験運行により	試験運行により		試験運行により
	地域の活性化	計画を通じて	計画を通じて	計画を通じて	計画を通じて
運行段階の効果	外出機会の変化	ふれあい号の運行開始 ----- 自治体バスの休止			
	外出頻度の増加	利用することで			
	外出目的の多様化	利用することで			
	移動制約者の生活の自立	利用することで			
	日常交流の増加	利用することで	提供することで		
	賃金の獲得		提供することで		
	地域を支えるやりがい		提供することで		
利用住民の意見を反映しやすい		提供することで			

運営段階の効果	移動制約者の同居者や近隣住民の負担軽減		存在することで	
	将来に対する安心感		存在することで	
	集落間の結びつきの強化		存在することで	
	地域外からのアクセスの改善		存在することで	
	地域の活性化	運行を通じて	運行を通じて	運行を通じて
費用およびリスク	計画・運営に関わる時間損失		会議への出席や運転、受付による拘束	会議への出席による拘束
	資金調達リスク			-A
	料金収入	-B	+B	
	運営費		-C	+D さよさよサービスの休止による軽減
	補助金		+C-B	-C+B
	需要変動リスク			±E
	経費変動リスク			±F
	設備損傷リスク			±G
	住民対応リスク		住民への対応	
	利用促進		協議会で実施	
	労務管理リスク		苦情対応	
	人材確保リスク		要員不足への対応	
	定時制リスク		デマンド型による	
事故リスク	被害者になる	加害者になる ----- 事故防止策の実施	被害者になる	
第三者賠償リスク				町が保険に加入



大手モートルランジットモール社会実験（富山市）

まとめ

地域の交通の計画・戦略の必要性

残念ながら魔法はありません。

- コンピューターを使った新しい交通 では、残念ながら解決してくれません。
- 地道な作業です。
- 皆さんができることをどのようにつなぎ合わせて、助け合いの仕組みを作るか？が大事です。

地域の交通計画を立てるために留意が必要なこと

- **目的を明確にすること**
 - 地域のどんな生活を支援するのか
- **戦略(方針)を明確にすること**
 - どのように参加者を増やす(=地域住民の輪)を広げる戦略
 - まちの他の交通施策との関係性
 - 他の地域との連携

交通計画を立てる上での注意点

調査は重要。しかし、アンケートを行うことを目的にしてはいけません。

- 地域の交通をどのようにするのか方針が決まり、方針に対する賛否を問える段階で調査することが望ましい。

では、どのように方針を決めるか？

- グループヒアリング(膝をつき合わせて話を聞く)
- 地域の人々が持っている情報を固める

実際に動くことが住民の方の熱意をあげるために重要

- 実際に行ってみること。
- 実際に観ることが住民の参加を得る上で重要。ここでいう観るべきこととは、バスそのものではなく、地域でどのように仕組みを作り上げたか「しくみ」であり「こころ」である

発展学習

- EUが提示した持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) の第2版
- 各都市の経験をもとにしている。
- 参加型計画
- (一財) 地域公共交通総合研究所から翻訳版が発行される。



持続可能な都市モビリティ計画の策定の12ステップ (第2版) -プランナー向けの概要



出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン, p30., 今村朋範(訳), 宇都宮浄人(監訳), 柴山多佳児監訳, 一般財団法人 地域公共交通総合研究所, 2022.

課題レポート（再掲）

- 本日の講義の内容で講義者が最も強調したかったことを5-7-5-7-7形式でまとめなさい。

ご静聴ありがとうございました

- ご意見ご質問がございましたら、下記まで。
富山大学 都市デザイン学部 都市交通デザイン学科
猪井博登
TEL 076-411-4886
E-mail inoi@sus.u-toyama.ac.jp