

2025年1月24日

地域公共交通コーディネーター・ プロデューサー養成講座 最終回： 討論会

岡村敏之(東洋大学) ほか

1

ちょっとしたサマリー:プロデューサー～地域公共交通に著しく欠けているもの

地域公共交通には「切り札」「万能薬」はない！ ただし「方程式」はある！

- ターゲットは明確か？
⇒ターゲットとは、単に「地区」や「人の属性」だけでなく、どんな生活を実現するか まで。
⇒結果とは「利用の多さ」。単に利用者数ではなく、ターゲットとした層の利用率。
「波及効果」「社会的便益」は、実際の利用がともなってはじめて生じる
- 基本コンテンツ(系統(行先・経路)、ダイヤ、乗降施設、車両)をどう磨き上げるか？
⇒お金を出す価値のある地域公共交通へ

(ここから岡村)
⇒「不便でも運賃が安いことで我慢してもらおう」「財源があれば、それは割引の原資に」
は、基本コンテンツをあきらめた結果。
⇒「タダなら乗る」のは、「価値がない」と言っているのに等しい
(これと、低所得者支援策や子育て支援策と混同してはならない)

ホットなワード「交通空白解消」

- 「交通空白(または不便)“地域”」とは限らない(時間帯、人の属性)

とても重要な事項。

ただし、「空白解消」が自己目的化する懸念。

- 地域・時間帯単位での「空白が解消」されること自体は、目的ではない。
- さらに、その解消のための「手段の導入」が目的化されがちな懸念。
⇒明確化された「地域の目的」を達成するための手段としての「空白の解消」
となっているか？
⇒また手段が「適材適所」となっているか？

3

昨年度に出したもの:プロデューサー不在の地域公共交通の例

- 「割引」の種類が妙に多い 高齢者割引、乗り継ぎ割引、妊婦割引、……
- 自治体運行バスで、経路する施設が妙に多い。「迂回区間」に限って利用者が僅少。
⇒目的、ターゲットが不明確なまま、ツギハギ的にサービスが付加されている。
⇒地域での「コストシェアリング」の考え方が希薄
⇒不断の改善がない、評価指標が不明確なため問題と認識されない。
- 地域公共交通計画の目的のトップが「公共交通空白(不便)地域の解消(縮小)」である
- ターゲット(目的)の明確化の前に、導入する乗り物(手段)を検討する
- 「施策リスト」の項目を増やして並べること自体を良しとしている(かのような)首長・議員・町会長……が多い
⇒目的と手段が混同されている。
⇒利用との関係が不明確 (「利用者数民主主義」)に反している。
⇒「誰のための施策」かトンチンカン？

- 「こんな困っている人がいる」という「伝聞」をもとに、「ニーズ」を把握したつもりになっている
 - ⇒「乗る載る詐欺」以前。自分のこと認識も難しいのに、他人のことが分かるのか？
 - ⇒アンケート、ひざ詰め…。調査方法が不適切。
- 会議で、「わたし意見を言う人、あなた質問に答える人」という関係性ができあがっている
 - ⇒**参画型、自律型**になっていない。一**所懸命**になっていない。
 - ⇒「**調整**」と「**合意形成**」の場になりえていない。

- いずれも、それぞれの人は良かれと思ってやっていることであろうが、ちぐはぐだったり、目的に逆行していることに気づいていない。また、**それを誰も指摘できない**。
- 「基本コンテンツの充実」の**替わり**のショボい「**アリバイ**」の羅列となっている。
- 「**交通と〇〇との連携**」の**美名**のもと、公共交通の側が“貢がされている”（食い物にされている）。
 - ⇒他の目的の達成のために（その目的が実現されているかも実は怪しい）、地域公共交通のコンテンツが弱体化している。担当者も、妥協のための「資源」として活用してしまう。

討論会 (になるかな) : こんなとき、あなたはどのように考えますか？

(1) ある地域の公共交通に、「**利用促進**」の**予算**がなぜか付いてしまった。

たとえば以下は行うべきでしょうか？

行うべき(または行うべきでない)としたら、どんなケースでしょうか。

効果的にするには、どんな知恵が必要でしょうか？

- お試し利用チケットを配る**
- MaaSアプリをつくる**
- 公共交通無料Day**

他に、「こんなものはいいい」というものはありますか？

この一連の講義で出てきたフレーズや考え方を使って、考えてみましょう。

プロデューサースキルが求められる場面の例←誰もが「プロデューサーマインド」を持つ 地域公共交通の「基本コンテンツ」を害するような提案・要望 (ただし、言った本人は大真面目)を受けたらどうするか？

協議会等の活用、地域公共交通計画等での**明確な目標設定**は当然として

- **専門性**
 - そもそも、何が「基本コンテンツ」かを理解
 - 地域の需要とニーズを理解
 - 供給側のコスト意識や技術制約の理解
- **コミュニケーション** 対: 地域住民/利用者
 - 「聞き出す」「しゃべらせる」「考えさせる」スキル: 場づくりのスキル。
- **調整** 首長、議員、住民代表、事業者
 - 各ステークホルダーの役割や関係性を熟知
 - 理論的な説明のスキル

討論会 (になるかな) : こんなとき、あなたはどのように考えますか？

(2) 市長がかわって、「**コミュニティバスの高齢者無料化**」を提案された。

これは行うべきでしょうか？

行うべき(または行うべきでない)としたら、どんなケースでしょうか。

どんな検討をしたらいいでしょうか。

代替案はあるでしょうか？

この一連の講義で出てきたフレーズや考え方を使って、考えてみましょう。

討論会 (になるかな): こんなとき、あなたはどのように考えますか？

(3) (某自治体担当者の声)

運転手不足で、利用者は減っていないのに減便を検討せざるを得ません。
お金は(そこそこ)あります。どんな積極策を打てますか？

どのようなプロセスで検討したらいいでしょうか？
「形から入るな」は鉄則だけど、そもそも「形」になるものはあるの？

この一連の講義で出てきたフレーズや考え方を使って、考えてみましょう。

9

私が考える「足りないもの」

- ・ 「なぜ地域公共交通が必要か？」という認識
- ・ 「地域公共交通のどこが問題なのか？」という理解
- ・ 「どうすれば地域公共交通はよくなるのか？」という方法論

これらがいい加減だから、
お金があっても有効に使えない、情けない現状！

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

11

以下、まとめに代えて、これまでの講義資料をピックアップ 地域公共交通に関してよく見受けられるご意見

それぞれ、なぜ
間違いかを説明
してみましょう

1. 高齢者などを対象とした福祉施策である
2. 超高齢化によって利用したい人が増えてくる
3. 国や交通事業者がまず主体的に取り組むべきである
4. 必要性は運賃採算性(収支率・営業係数)で判断すべき
5. (オン)デマンド交通、ライドシェアやMaaS、自動運転を導入すれば改善できる
6. 交通事業者よりボランティアを活用した方が安上がりでよい
7. 乗用車の自動運転が普及すれば不要となる
8. 鉄道廃止は絶対に許されない
9. 地域の要望をしっかりと取り入れることが不可欠である

すべて間違い！

この程度の認識だから、トンチンカンな施策が横行
地域公共交通の必要性について「再構築」すべき

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

8

改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

大きく3つ

1. だれでも気兼ねなく
「おでかけ」できること
2. 「おでかけ」が楽しくなり
「まち」が楽しくなること
3. 「おでかけ」を効率的にすること



それによって、地域を持続可能とすること

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

69

新しいモビリティサービス (束ねる+増やす)

10

- 多様化する移動ニーズに対応するためには、MaaSによる個々の事業者によるサービスを束ねることに加えて、様々な特性を持つ新型輸送サービスを増やすことが重要



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

17

まとめ

37

地域に合わせた技術を選べば
公共交通の利便性・持続可能性・生産性は高まります

メーカ・コンサルにお願い

技術の紹介ではなく
技術で地域がどう変わるのか
を教えてください

自治体にお願い

地域がどうなりたいかを
考え、言葉にして
それに必要な技術を選んでください

そのための橋渡し役もプロデューサーの役割です

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

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

19

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ない。

- 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

20

はじめに一求められる「不易流行」

- 公共交通は、運転できない高齢者と高校生の為に必要？
 - ✓ 自家用車以外の「選択肢」を求める若者層
- 他地域の「先進事例」で、自地域の課題は解決できる？
 - ✓ 事例が「相場」になり、「やった気になる」ことが問題
- メジャー企業や大学との「連携」で課題が解決できる？
 - ✓ 「共創」がバズワードになり、「実証実験」が目的化
 - ✓ 「アジャイル」で改善・・・と言われるが手立てが不明瞭
 - ・「共創」は、地域と交通の「強壮」が目的。「共瘦」に非ず
- 運転士不足問題は、自動運転やライドシェアで解決する？
 - ✓ 自動運転は「新薬開発」。運転士不足は人件費不足に起因。ライドシェアもオンデマンドも「場所を選ぶ」

私たちは「新たなこと」を受け止めつつも、
「変化しない本質」を忘れてはならない
「協議会」に求められる姿勢は「不易流行」にあり

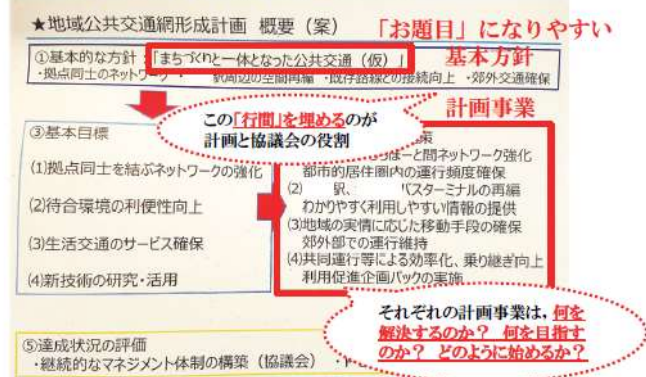
どのようなマインドが必要か

- この分野は「調整」と「合意形成」の連続です
- 交通政策の立案は地方公共団体でも、実際に運行するのは公共交通事業者(しかも「真の」本社が県内とも限らない)
 - ⇒ 公共交通事業者を受け止めてもらえる「文脈」が必要
- 相手からの「要望」をどこまで受け止めるか
 - ⇒ 「Yes」か「No」が答えとは限らない
 - ⇒ 「No(Yes), but・・・」の「but」以下の選択肢をどこまで用意できるかが鍵(+できることから始める)
- 国の規制や事業制度のため「できないこと」が多い？
 - ⇒ 国は「安全規制」に重点。協議会の意思決定を尊重
 - ※ 各運輸局さらには担当者により「解釈」に幅。この点は突き詰めてよい

まずは「対話」、でも「臆せず」。これが基本的姿勢
モビリティサービスが高度化しても、この文化は不変
但し、客観視することで「対話」は進みやすくなる

地域公共交通計画の策定と運用

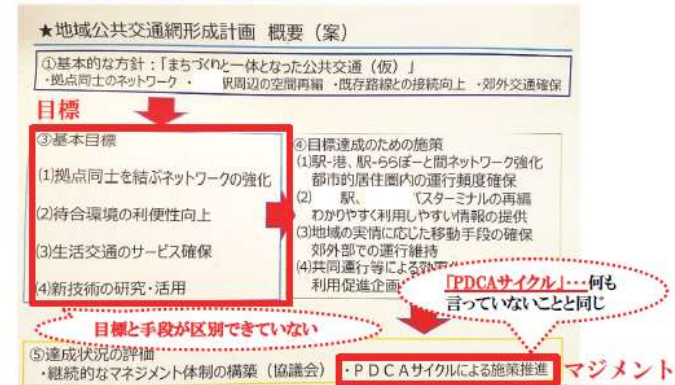
■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが・・・



23

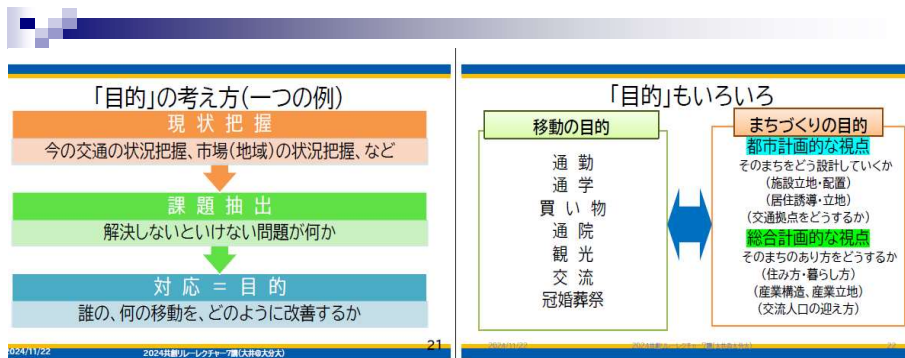
地域公共交通計画の策定と運用

■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが・・・



22

24



交通計画における目的の重要性とあり方

- 「移動」は主たる目的ではないということ
「MaaS」の考え方がいま重要視されていることをふまえると「目的」が移動せずにできるものが多数—それでいいのか
- 「目指すべき将来像」をどこに置くかで変わること
どのような「生活像」を描くのか(いつまで定住、どこに住む、など)
計画期間中のまち・ひと・くらしの変化を見据える
- 「何をもってヨシとするか」を左右するものであること
理想も大事、でも現実も重要：達成水準を左右
「豊かな暮らし」に求める(最低限の)水準とのバランス

話題提供者の考える「目的」いろいろ(例)

- 定住人口の増大
高校の状態把握(存在、学区、通学生、定員割れ、・・・)
⇒「近くの高校に通学可能」(高校まで定住可能にする)
企業・産業(自治体内への立地、通勤状況、雇用、・・・)
⇒「その企業へ就業可能」「車使わず通勤可能」など
- 住民の(車を使わないでできる)「生活」実現
必須活動(医療、商業など)→「生きることができる」
文化活動利用、地域活動、コミュニティ→「愉しく過ごせる」
- 交流人口の増大(ただし、結構難しい)

(3)何をもって評価(指標と)すべきなのか

- 数字の見せ方(住民への共有)を考えたときに
数値化できるもの→共有/実行可能・金銭感覚的にわかる指標に置き換え
- (例)公共交通への財政負担額
年間〇〇万円 = 市民の金銭感覚からすれば大きすぎる
↓
利用者あたり〇〇円 = 利用しない人の意識づけに課題
↓
【提案】住民一人当たり〇〇円/年(月、日) = 感覚がわかりやすい
(もっと進むと)「保険料」的な意識づけと絡める「転ばぬ先の杖」
- (例2)公共交通の利用者数
年〇〇万人 = 「乗らなくてもこれだけいるじゃない」となってしまう可能性
↓
【提案】住民数で除して「住民一人当たり〇回/年(月)」=これならできる

「問題の明確化」, すなわち「地域課題の明確化」

- 「**地域課題の明確化**」が極めて重要！
- 新技術を導入することが目的化していませんか？
 - AIデマンド
 - 自動運転

調査

調査（地域特性）

- 大きく3つの対象がある

地域特性

需要側の特性

供給側の特性

- **地域交通をとりまく環境**
 - 地理的条件, 気象条件等
- **属性別居住地別人口分布**
- **道路ネットワークおよび交通サービスの状況**
- **活動機会の獲得地点の列挙**
 - 通院, 買物などの行先となっている地点
 - 交通結節点など
- **交流構造**
 - どの地区間にどれだけの移動が生じているか

30

その他, 地域特性の状況

- **地域によって異なるため, その地域独特の状況を把握する必要あり**
 - 例)
 - ・ 小学校の統廃合により, 子供たちを小学校まで送迎しなければならない
 - ・ 高校の部活動が複数校での合同となったため, 通っている学校以外の場所への送迎が発生
 - ・ 鉄道利用について, 駅圏が広い
 - フィーダー交通が必要?

31

調査（需要側の特性）

- **生活実態の把握**
 - 外出を伴う生活の実態をアンケート調査等によって把握
 - 以下を明らかにする役割を担っている。
 - ・ 地域が抱える問題
 - ・ 人々の活動ニーズ
 - ・ 現行の公共交通サービスの改善の方向
- **移動の能力, 支払い能力の把握**
 - バス停までの歩行能力, 車両への乗降能力など
- **支払い意思の把握**
 - 利用者のみならず, 非利用者においても納税という形で負担に対する意思の確認も必要

31

生活実態の把握内容例

- ▶ **活動目的別に行先を確認**
 - 以下の目的について, 行くとしたら, どこに行っているか。
 - ・ 通勤, 通学
 - ・ 買物
 - ・ 通院先
 - ・ **趣味・娯楽・習い事などの行き先**
 - ・ その他
 - 地域の事情にあわせて

※意外かもしれないが, 自動車を自由に利用できる人の行動が, その地域の真の移動ニーズである可能性が高い

31

調査（供給側の特性）

- **交通事業者等**
 - 地域の公共交通の担い手としてどのような事業者や組織が存在するかをあらかじめ調査する
- **「地域資源」の保有状況**
 - 適切な事業者が存在しない場合に備え, 活用可能な地域資源を確認しておく
- **費用負担構造**
 - 運行費用の負担者は, 利用者, 自治体, 沿線の地域など。
 - これらの負担者の負担割合や負担額という費用負担構造を実態に即して明らかにする必要がある。
- **費用構造**

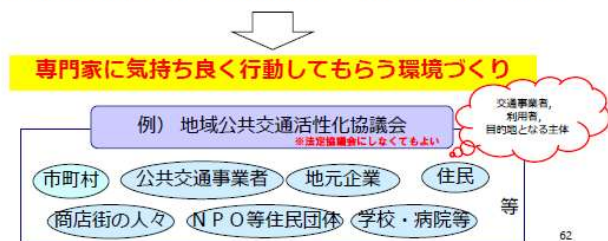
32

32

地域公共交通の取組みには 「コモンの自治に近い？」

地域の将来ビジョンが明確であるという前提

- 地域公共交通計画立案が必要
- 関係者の合意形成
- 役割分担の必要性（“餅は餅屋にまかせる”という発想）



62

33

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。

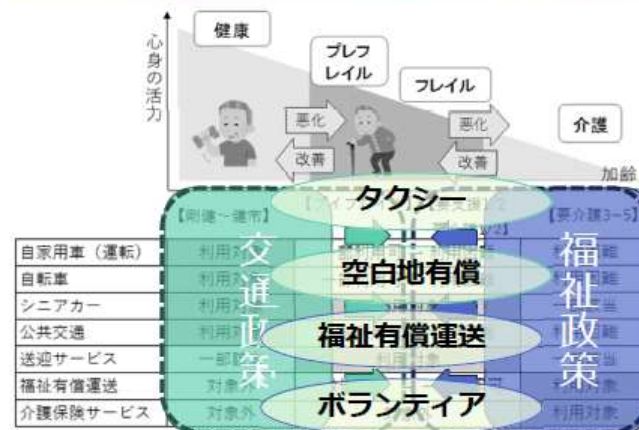
34

こんなことはありませんか？ 手段を目的化しないこと！

- 突然、首長から
 - 自動運転を導入したいから、なんとかしてほしい
 - AIデマンドをなんとかして導入してほしい...
 - など...
- 確認した後に、課題解決につながると判断したら
 - 提案されたものを導入できるように、動いてください。
- 課題解決につながらないと判断したら。
 - 断固、反対してください。
 - その際、きちんとした根拠が必要
 - 例) ある自治体の事例
 - 首長が、自動運転の導入を...と言ってきた。
 - 担当者は、反対の立場をとっていて、しばらく、首長に反対の説明をしていたが、対応しきれなくなり、その地域公共交通活性化協議会会長の宮崎に相談してきた。
 - 宮崎から、「自動運転を導入することで、〇〇の自治体のどの課題解決をしようとしているのか。そのために、どこに導入するのか。という視点で考えたところ、導入する必要がないと思いますが...」と回答。
 - その担当者も同意。
 - その後、立ち消えに...

48

狭間解消 → お互いが少しずつカバー



36

誰もが気兼ねなくおでかけできる環境に向けて

★福祉部門と手を取り合って進めることが一番の課題か！？

課題や将来の目指したい姿は共通する部分が多い

高齢福祉（介護部門）：健康寿命の延伸
障がい福祉（障害部門）：自立生活、地域移行・

◆様々な主体が同じ方向性を持って進めるため計画もしくは、連携協議の場を設ける

ex.公共交通会議 & 福祉有償運送運営協議会：高山市、長久手市

◆交通部局、福祉部局が独立した運営ながらも抜け目のない輸送サービスを展開

ex.日進市（公共交通＋ボランティア送迎市内9地区で展開）
豊明市（公共交通＋フレイル層へのタクシー助成＋送迎ボラ）

37

まとめ：福祉との連携

35

だれでも気兼ねなく「おでかけ」できる環境を実現するには...

- 使う人（利用対象者）を着目し、生活や移動の実態を知る
- そして、自立的な生活が営めているか、おでかけ手段が抜け目なく展開できているか、福祉部局の施策とあわせて確認
- 共通のビジョン（計画）を掲げ、連携した体制（協議会）を確保する

福祉部局と連携するには（交通と福祉の連携シンポジウムより）...

- 今いるポジションや立場を超えた議論、そのためにも施策の先の将来像
- A（あたりまえに）B（バカにせず）C（ちゃんとやる）
- 家族団らんが希薄化→地域団らんを大切に
- 笑い、楽しく！！

38

2024/12/06

58

考えるヒント(3) 鉄道事業者の協力を得る方法

- 「自助努力」で頑張ってきた民間事業者としては、金銭支援を得る代わりに経営の自由を失うのが怖い
- 鉄道事業の「常識」に反する提案には反対せざるを得ない
- 鉄道事業者の協力を得て、サービス改善を行うためには何が必要か
 - 上下分離における運行事業者の選定と契約の方法
 - 運行に必要な費用と自治体が負担するのが望ましい委託費の水準
 - 他の交通事業者との調整方法
- 自動車と異なる問題は、突き詰めれば費用負担に帰着。高額な費用を上回る便益が見込め、かつ自動車より高い効果が得られるなら、鉄道も活用すべき

オンデマンド交通である必然性はあるか

21

高齢者が移動手段に求めるものは何か？

- 自宅や目的地のなるべく近くで乗り降りしたい
- 行政として考慮すべきことは何か？
 - 利用者の利便性に配慮したサービス提供形態
 - 同一サービスであれば効率的な供給形態の選択
 - 既存交通事業者の活用・維持

ドアトゥドア・予約時運行のサービス
→ タクシー・オンデマンド交通に本質的な差なし

いずれを選ぶべきか？

需要の多寡、カバーエリアの大きさ、事業者の状況による

40

「だれでも気兼ねなく」とは？

- いつでもどこでも
- 安い
- 快適
- バリアフリー
- 便利

→ 「安いタクシー」。あるいは「運転手付きのクルマ」

→ 当然、高コスト。足りていない運転手を贅沢に占有

このような「個人のわがまま」をそのままきいていたら、結局、特定の人・地域しか利用できないものになる（「だれでも」にならない）

これが、オンデマンド交通の成功と言える例が少ない理由

41

安直な（オン）デマンド交通導入は公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい？ 歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化？
- 需要に応じて走るの、サービスレベルが向上？
 - オンデマンド交通は定時定路線と逆で、**利用が少ないと経費が減るので、利用促進する気がなくなり**、政策検討が停止
 - AI経路決定などで乗合率が高まると称しているが、地方部では**需要が少ない割に希望OD・時刻がバラバラなので乗り合わない**。（一般タクシーで間に合うのでは？） **利用が増えると経費が増大**
 - 「ドアツードア」希望が多いが、家の前まで行くのに**時間がかかり、幹線部では近い時間に何台も走る**ことになり、**経費も運転者も浪費**。乗換を避けるための**長距離運行は運転者が多数必要**
 - 結果、オンデマンド交通の多くが、**補助金で「安くしたタクシー」**も同然。**補助額は乗客1人あたり多額**。安くて便利だから当初人気が出るが、そのうち**予約が取れなくなり**、増車も困難。**不公平**な手段

42

何を入れるべきかどうやって決める？

22

対象となるエリアや利用者が極めて限定的な場合
→ タクシー活用策

ある程度のエリアをカバーする場合や、利用者の“流れ”が空間的・時間的に存在する場合
→ 乗合型のオンデマンド交通

43

“乗用タクシー”を活用するメリット

23

行政

担い手確保容易
法的手続き容易（事業者との契約のみ）
タクシー事業維持への寄与

事業者

経営資源の有効活用
運転手確保への寄与

運転手

売上・給料の向上
労働環境の改善

オンデマンド交通は、手続きも経費も膨大
→ タクシーで小さく始めて、必要であれば切り替える

44

❖ タクシーに関する様々な課題の存在

- ✓ 経営状況の改善・運転手不足への対応
- ⇒ 利用者数増とそれに伴う収入増が根本的な解決

❖ タクシーは様々な形でのサービス提供が可能

- ✓ 新たな交通サービスの担い手としての役割
- ⇒ タクシー自体との競合
- ⇒ 新たなサービス=安いタクシーというイメージ

❖ タクシー=公共交通

- ✓ 地域でどのような役割をタクシーに求めるか?
- ✓ タクシー事業者の状況(経営規模・方針等)は地域毎で大きく異なる
- ⇒ 地域毎で考える必要性

デマンド導入を考える際のポイント

① モードの守備領域と導入シーンは合致しているか

- 1時間あたりの需要
- ピーク時の需要

② 選択するモードは経費的に比較優位か

- 利用者1人を運ぶコストに優位性があるか

③ 人の流れを作り出したいか

- バスの代わりなのか、自家用車の代わりなのか
- 交通政策なのか、都市政策なのか

デマンド交通は万能ではないことを知る

デマンド交通は乗らないバスの効率化にはならない

非効率だが移動サービスが必要な場合の打ち手の一つ

- ・ 利用者の利便性に配慮したサービス提供形態
 - バスと比較してドアトゥドアよる利便性UP
- ・ 同一サービスであれば効率的な供給形態の選択
 - タクシーと比較して乗合が見込めれば効率UP
 - ただし、固定費用(予約配車受付体制)は大きい

公共交通施策として考慮すべきこと

- ・ 既存交通事業者の活用・維持
 - 業務を通じてタクシーの維持確保につながる
- ・ 公共交通施策・まちづくり施策の中での役割
 - 他の交通モードとの関係整理、担う移動ニーズ

データ分析とは？



インフォメーション

- ・ 解釈して、意味の理解や価値判断が出来るデータ
 - 解釈出来るかはその人の知識に依るので、データを情報と見なせるかどうかは人によって異なる
- ・ 例
 - テストの点数：60点 → このままではデータ
 - 平均点が30点、最高得点が62点という判断基準が示されると解釈可能になる
- ・ データを情報にするために
 - データ取得状況に注目し意味の読み換え
 - 異なる時刻、異なる場所、異なるサンプルのデータを収集し、差や変化に注目
 - 異なるデータと突き合わせてデータを説明させる
 - 判断基準の明確化

※ データ分析は総合的な知的格闘技。くれぐれも、データを投入すれば自動的に有用な知見が得られるわけではないことに注意。

インテリジェンス

- ・ 意志決定に寄与するように解釈され、秩序づけられた事実
- ・ データに基づくが、分析者の主観(洞察)によって隠れた意味を読み解くところに価値がある
- ・ 情報を利用する「目的」と表裏一体。何をしたいかによって求められるものが変わる

※ 定義は伊藤による

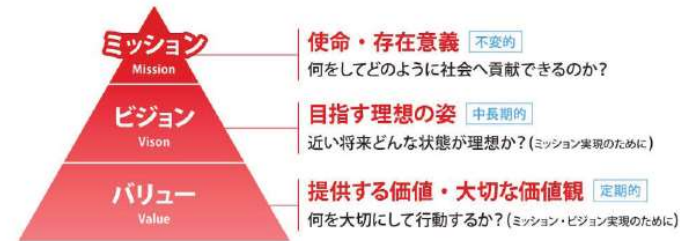
利用促進を考える視点

- 利用者のセグメント分けから利用促進策を考える



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



基本手順

1. 何についての合意形成か?
2. 誰が意思決定者(=責任者)か?
3. 誰が利害関係者か?
4. 利害関係者全員の利害・関心は?
5. 4を全て満たす提案は?

→合意に至る

※合意に至らない場合もある

利害・関心を
①聴く
②的確にとらえ、
それで良いか
確認する
③整理する
④分析する

心得集

- ①相手の意見を良く聞き、言葉の裏にある本当の気持ちを汲み取る。とくに、自分の望みをうまく言葉で表現できない人には、一緒に見つける気持ちで接する。②どの人も話し合いや意思決定のプロセスからはずされたいような気配りをする。
- 仕事一般において、表明している「立場」とその背景にある「(心の中で思っている/感じている)利害」を分けて考え、「利害」の部分に着目する。交渉学は生き様ですね。
- 待つ。対話をしながら、その人の意見や、思っていることが出てくるように手助けをしようとは思いますが、基本的に自然と出てくるのを待ちます。
- 一番大切なものは理解し合う心。熱意と誠意！ 両手を挙げて話しかける。いろいろな立場の人の意見を聞く。そして自分の想いを正直に伝える。もちろん、「プロ意識」と「プロの技術」は必須ですよ。
- Simple is the Best. エンジニアとして、胸の内にはきわめて高い専門性を、そして、一般の人々に説明する際には、きわめてシンプルに、わかりやすく。
- フェアネス(公正、公平)。例えばサッカーの審判は、どちらのチームが点を入れるかではなく、公正なプレーで点が入ったかを問題にしますよね。パブリック・インボルブメントでもフェアであることが大切だと思います。
- 人と人が心底わかり合えるなんて幻想。だからこそ、理解できることを見つけたら、「そうですね」と共感できるものを探したりする努力が必要。そのチャンスや場を創っていくことが大切です。
- つぶやきを形に、思いを仕組みに。「自立」と「自律」

● ポイント② 「私たち」という関係をつくる

