



地域公共交通計画の読み解き方

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究院客員准教授 井原雄人

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

自己紹介

- 名前:井原(武末)雄人
- 所属:早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所 客員准教授
 - :合同会社ビジュアライト 共同代表
 - :一般社団法人日本バス情報協会 監事
 - :地域公共交通のトリセツ 編集会議
- これまでの研究開発プロジェクト
 - :電動車両の開発・実証(東京都、奈良県、神戸市、長野市、川崎市、本庄市、周南市など)
 - :交通計画などの策定(瀬戸市、沼津市、小田原市、南足柄市、大井町、開成町、三田市など)



20年クルマの研究していますが
クルマの免許は持っていません

自動車技術

東京生まれ、東京育ちなので
公共交通は便利です

移動距離が長いので
環境負荷はとても高いです

環境評価

交通政策

運転できない交通弱者だからこそ
地域公共交通を考えています

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



今日はなかなかハードルが高い

加藤博和の前で地域公共交通計画を語るなんて

5分前までは不安しかありませんでしたが
たくさん勉強もしたし、資料もしっかり作った

今はとても自信があります
話しているときは「オレ、最強」って思ってるから

プロデューサーに必要なのは、この「覚悟」だと思っています

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



地域公共交通計画の役割

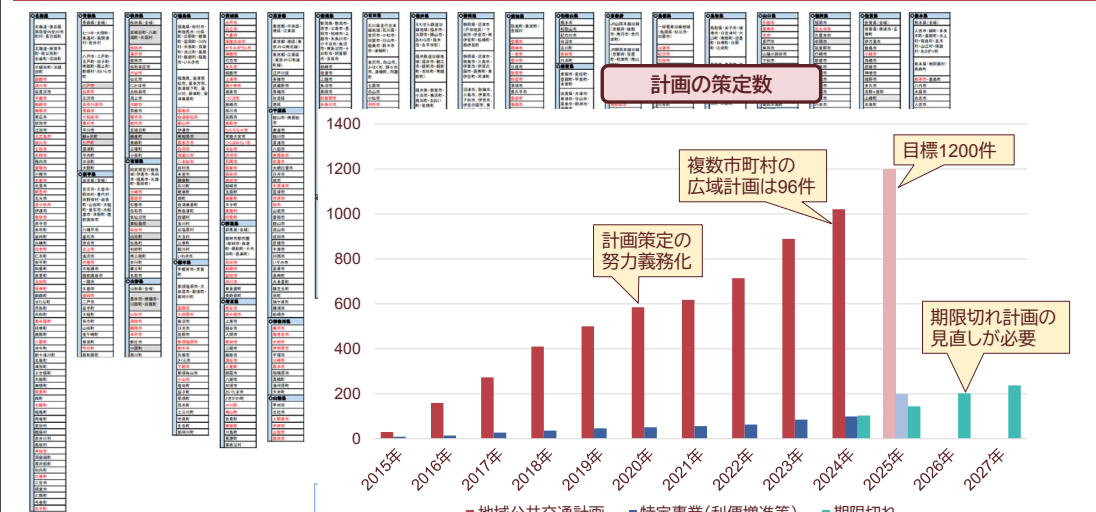
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

	地域公共交通総合連携計画 (2007年)	地域公共交通網形成計画 (2014年)	地域公共交通計画 (2020年)
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の活性化・再生を目的(コミュニティバスなど) 特定の交通モードに特化した計画の作成策定 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通モードを組み合わせた公共交通ネットワークの確保・維持 路線の再編や新規整備による充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの確保に加えて、ダイヤや運賃などのサービス向上を含めた総合的な改善・充実 公共交通以外の地域の輸送資源との組み合わせ
計画の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 市町村(必要に応じて複数市町村)で作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体(市町村に加えて都道府県)で作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体での作成を努力義務化 計画策定の補助事業との連動
実効性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的なかつ明確な目標設定 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的な数値目標 計画終了時・見直し時の達成状況を評価 	<ul style="list-style-type: none"> 定量的な数値目標(利用者数・収支率・公的負担額)や毎年度の評価を制度化 定量的なデータに基づくPDCAの取り組み強化

国土交通省, 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

特定の交通モード → 公共交通ネットワーク → 輸送資源の総動員

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

記載すべき事項	概要
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像とそれに対する公共交通の果たす役割を明確化 都市機能の増進、観光振興などの多様な分野との連携
計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> 地域の生活圏・交通圏を基に計画の区域を設定 必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像を実現(または近づく)するための目標を設定 利用者数、収支率、公的負担額など目標の達成度を測るための定量的な数値(指標)
事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成するために行う事業、実施主体および必要な資金の確保 公共交通に加えて地域の輸送資源を一体化した公共交通ネットワークの構築 サービス水準(ルート・頻度)や利便性(運賃・ダイヤ)の向上 自治体・交通事業者・地域住民を含む関係者相互間の連携と協働
計画の達成状況の評価	<ul style="list-style-type: none"> 事業によるインプット・アウトプット・アウトカムの把握 評価を踏まえた見直しのサイクルの実施(事業期間内を含む)
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> 原則5年 期間内でも社会の状況変化に合わせて柔軟に改定

国土交通省, 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

記載すべき事項は「満たしている」だけのアリバイ計画になっていないか

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

記載すべき事項	概要
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像とそれに対する公共交通の果たす役割を明確化 都市機能の増進、観光振興などの多様な分野との連携
計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> 地域の生活圏・交通圏を基に計画の区域を設定 必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像を実現(または近づく)するための目標を設定 利用者数、収支率、公的負担額など目標の達成度を測るための定量的な数値(指標)
事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成するために行う事業、実施主体および必要な資金の確保 公共交通に加えて地域の輸送資源を一体化した公共交通ネットワークの構築 サービス水準(ルート・頻度)や利便性(運賃・ダイヤ)の向上 自治体・交通事業者・地域住民を含む関係者相互間の連携と協働
計画の達成状況の評価	<ul style="list-style-type: none"> 事業によるインプット・アウトプット・アウトカムの把握 評価を踏まえた見直しのサイクルの実施(事業期間内を含む)
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> 原則5年 期間内でも社会の状況変化に合わせて柔軟に改定

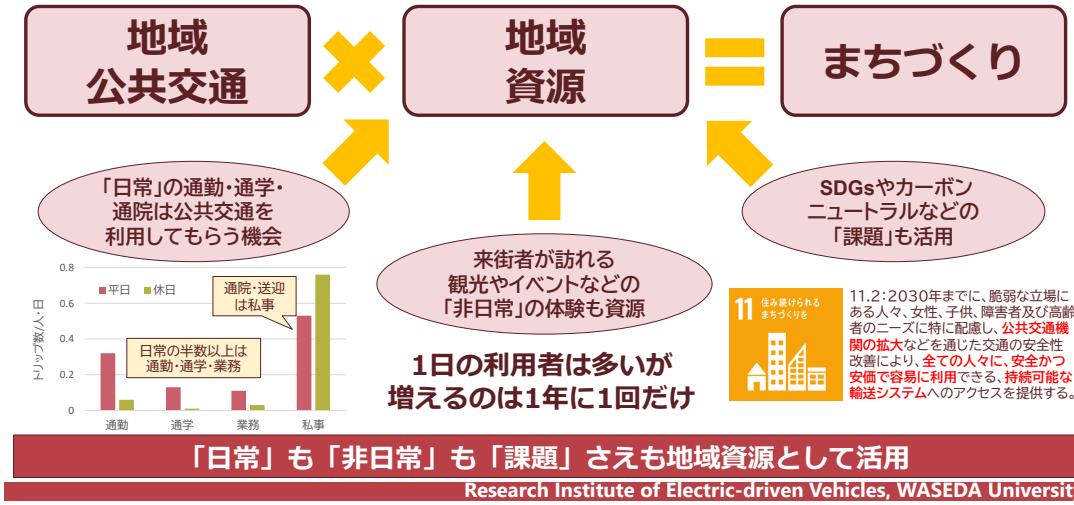
国土交通省, 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

記載すべき事項は「満たしている」だけのアリバイ計画になっていないか

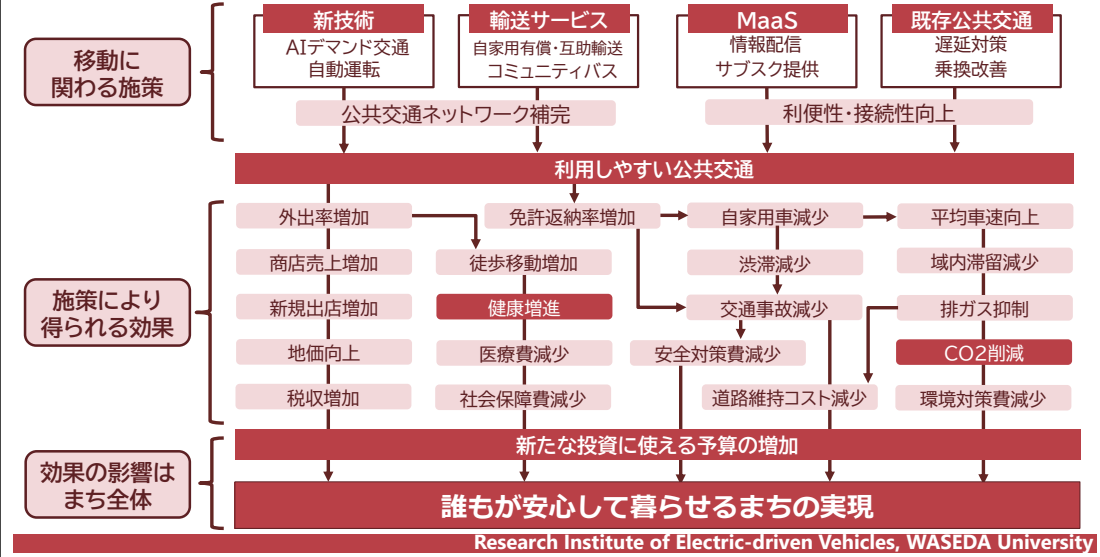
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

地域公共交通はまちづくりの手段

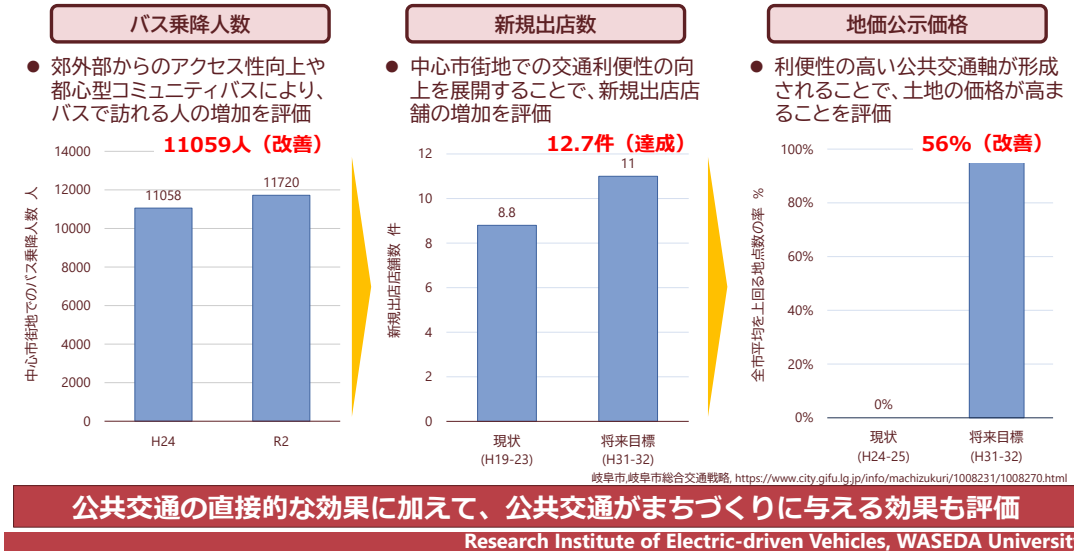
- 地域公共交通を交通事業者の内部補助を含む経営努力や、自治体からの赤字補填だけで維持することは困難となっている。
- 「移動手段」としての価値だけでなく、地域資源と組み合わせることで「まちづくりの手段」としての価値を見出す必要がある。



公共交通の確保・維持とまちづくりの関係



上位計画と連携した数値目標の設定 (岐阜市)



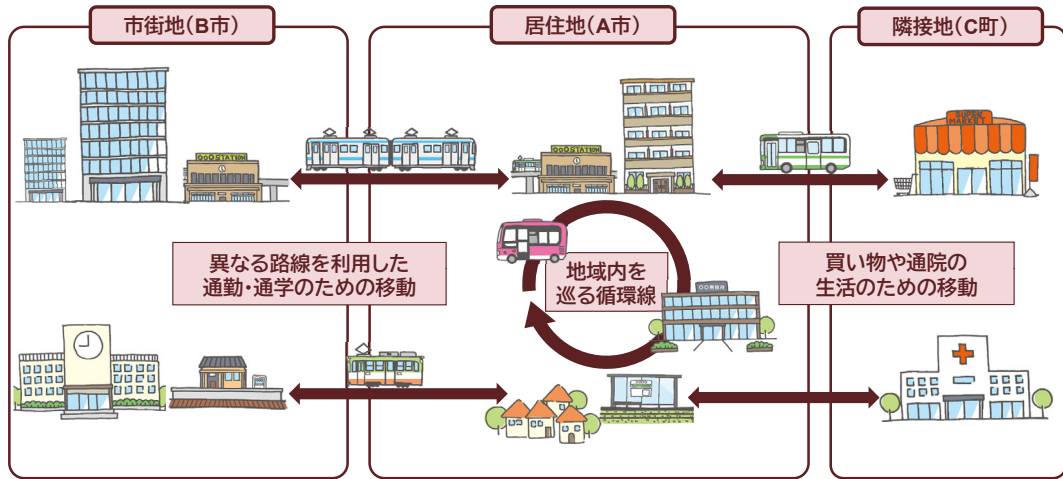
地域公共交通計画に記載すべき事項

記載すべき事項	概要
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の将来像とそれに対する公共交通の果たす役割を明確化 ● 都市機能の増進、観光振興などの多様な分野との連携
計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の生活圏・交通圏を基に計画の区域を設定 ● 必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の将来像を実現(または近づく)するための目標を設定 ● 利用者数、収支率、公的負担額など目標の達成度を測るための定量的な数値(指標)
事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 目標を達成するために行う事業、実施主体および必要な資金の確保 ● 公共交通に加えて地域の輸送資源を一体化した公共交通ネットワークの構築 ● サービス水準(ルート・頻度)や利便性(運賃・ダイヤ)の向上 ● 自治体・交通事業者・地域住民を含む関係者相互間の連携と協働
計画の達成状況の評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業によるインプット・アウトプット・アウトカムの把握 ● 評価を踏まえた見直しのサイクルの実施(事業期間内を含む)
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則5年 ● 期間内でも社会の状況変化に合わせて柔軟に改定

国土交通省, 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き, https://www.mlit.go.jp/sojoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

記載すべき事項は「満たしている」だけのアリバイ計画になっていないか

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



単独の行政区ではなくて通勤・通学や生活のための移動を踏まえた範囲

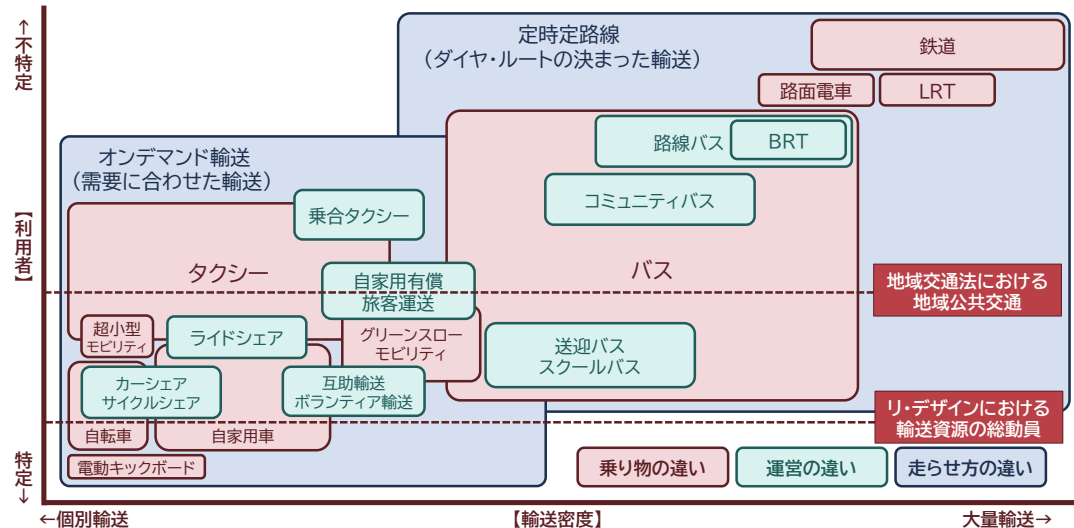
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

記載すべき事項	概要
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像とそれに対する公共交通の果たす役割を明確化 都市機能の増進、観光振興などの多様な分野との連携
計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> 地域の生活圏・交通圏を基に計画の区域を設定 必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> 地域の将来像を実現(または近づく)するための目標を設定 利用者数、収支率、公的負担額など目標の達成度を測るための定量的な数値(指標)
事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成するために行う事業、実施主体および必要な資金の確保 公共交通に加えて地域の輸送資源を一体化した公共交通ネットワークの構築 サービス水準(ルート・頻度)や利便性(運賃・ダイヤ)の向上 自治体・交通事業者・地域住民を含む関係者相互間の連携と協働
計画の達成状況の評価	<ul style="list-style-type: none"> 事業によるインプット・アウトプット・アウトカムの把握 評価を踏まえた見直しのサイクルの実施(事業期間内を含む)
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> 原則5年 期間内でも社会の状況変化に合わせて柔軟に改定

国土交通省、地域公共交通計画等の作成と運用の手引き、https://www.mlit.go.jp/sojoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

記載すべき事項は「満たしている」だけのアリバイ計画になっていないか

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

- 「交通空白」を解消のため取り得る輸送手段は多様にある中でライドシェアでなければならない理由はあるのか?
- デマンド輸送を作りたい(例えば高齢者のDtoDの移動を作りたい)のであればタクシーでもいいのではないのか?

	許可・登録を要しない輸送	自家用有償(公共ライドシェア)	(日本版)ライドシェア	タクシー	乗合タクシー
道路運送法上の扱い	なし	78条2号	78条3号	4条乗用	4条乗用(相乗)
運行主体	NPO等	自治体・NPO等	交通事業者	交通事業者	
運行形態	定時定路線/デマンド	定時定路線/デマンド	デマンド配車のみ	個別の契約による輸送	
				デマンド配車/流し	定時定路線/デマンド
運賃	●実費(燃料・保険・借料) ●任意の謝礼	●実費(燃料・保険・借料・人件費) ●タクシー8割程度	●事前確定運賃 ●タクシー同額	●距離・時間のタクシーメーター	●乗車距離に応じて案分
				●時間貸切	●協議運賃



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



ぼくの考えた“最弱”の地域公共交通計画



補助金をもらうためのアリの計画

- 1. はじめに 1
 - 1.1 計画の趣旨 1
 - 1.2 関連計画における公共交通の位置づけ 2
 - 1.3 対象区域 2
 - 1.4 計画期間 2
- 2. ***市の現状 3
 - 2.1 地形・地勢 3
 - 2.2 人口 3
 - 2.3 地区別人口や生活環境の状況 4
 - 2.4 通勤・通学状況 5
 - 2.5 道路の整備状況 5
 - 2.6 自家用車の所有状況 5
- 3. 地域旅客運送サービス等の現状 6
 - 3.1 公共交通 6
 - 3.2 公助交通 7
 - 3.3 共助交通 7
- 4. 地域旅客運送サービス等の課題 8
 - 4.1 地域の現状に関する課題 8
 - 4.2 地域旅客運送サービスに関する課題 8
- 5. 基本方針 9
 - 5.1 計画の基本方針と基本目標 9
 - 5.2 数値目標 11
- 6. 計画の達成状況の評価 12

3.1 公共交通
(1) 鉄道
 * * 線が村内のほぼ中央部を運行し、特急列車も停車する。
(2) 高速バス
 * * 交通が運行する高速バスとして「名古屋線」「仙台線」「空港線」の路線がある。
(3) 路線バス
 * * 交通が運行する5路線「病院線」「公園西口線」「公園循環線」「* * 循環」「* * 線」があり、本村が路線バスの運行に関与していない路線が1路線ある。

公共交通が「ある」ことは分かる

5.1 計画の基本方針と基本目標
 地域公共交通を利用するすべての人が快適に利用でき、駅周辺を中心としたまちづくりと連携した地域公共交通を充実させる。
(1) 主な施策

- 路線バスの継続した運行支援と利用促進
- 地域内フィーダー系統確保維持計画の申請
- 路線バス運行経費補助金の支給
- デマンドタクシーの効率的な運営【デマンドタクシー業務委託】
- デマンドタクシーのWeb 予約システム導入
- 地域住民と連携した利便性の向上
- 近隣自治体と連携したノーマイカーの促進

本編12ページ

事業内容はこの7行で全て

フィーダー補助をもらうだけでももっとも効率の良い計画ともいえる？

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



分量が多ければ良いわけではない

*****市地域公共交通計画**

- 1. はじめに 1
 - 1.1 計画策定の背景と目的 1
 - 1.2 計画の位置づけ 2
 - 1.3 計画の期間 3
 - 1.4 計画の区域と地区区分 4
- 2. ***市の現状の整理 6
 - 2.1 位置・地勢 6
 - 2.2 社会状況 7
 - (1) 人口の推移 7
 - (2) 高齢化の状況 8
 - (3) 高齢者の交通事故の動向 9
 - (4) 児童生徒の通学 10
 - (5) 学生(高校生、大学生等) 12
 - (6) 通勤の実態 15
 - (7) 公共施設等の立地 17
 - (8) 観光の実態 19
- 2.3 公共交通の現状 20
 - (1) 公共交通網 20
 - (2) 公共交通空白地域 22
 - (3) 運行便数と人口密度 23
 - (4) 鉄道の状況 24
 - (5) バスの状況 26
 - (6) 都市計画の状況 29
 - (7) タクシー事業主との連携 32
 - (8) デマンド交通の導入 32
- 2.4 意向調査結果 33
 - (1) 都市計画マスタープラン見直しアンケート 33
 - (2) 高校生アンケート調査 39
 - (3) 路線バス利用実態調査 46
- 3. ***市公共交通網形成計画の評価 53
- 4. ***市の地域公共交通に係る課題 65

背景に66ページ

内容に33ページ

5. 基本的な方針 67
 5.1 目指すべき将来像 67
 5.2 都市構造と連動した地域公共交通 67
 5.3 地域公共交通の役割 69
 5.4 取組の視点と役割の明確 69

6. 公共交通の整備方針 71
 6.1 地域公共交通網整備の方向 71
 6.2 地域公共交通を担う各交通手段の役割 73
 6.3 各地区における公共交通の現状と課題等 74
 6.4 見直し・整備の進め方 75

7. 目標及び施策方針 76
 7.1 体系図 76
 7.2 課題と目標・施策の対応関係 77
 7.3 目標及び施策 78
 7.4 策の実施スケジュール 98

現状の把握は必要だが「計画」は「調査」ではない

調査・分析して検討を行い記載するのは「実施」すること



公共交通があるから住んでみたい街になる

地域公共交通計画 2018-2026



Nakatsugawa

住んでよかった、住んでみたい街に。

2022年1月 中津川市

<p>第1章 趣旨と位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 計画策定の目的 1 2. 計画策定に至る経緯 1 3. 計画の位置づけ 2 4. 計画の区域 2 5. 計画の期間 2 <p>第2章 中津川市と公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 中津川市の現状 3 2. 主な公共交通の現状 4 <p>第3章 公共交通を取り巻く課題 5</p> <p>第4章 地域公共交通網形成計画の基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 計画の基本方針 7 2. 計画の目標 7 3. 計画により維持する地域公共交通ネットワーク 9 <p>第5章 公共交通網を維持するために行う事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 事業の内容 10 2. 事業の実施スケジュール 26 <p>第6章 目標の評価と進捗管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 目標の評価 28 2. 目標の進捗管理 31 	}	<p>背景に 6ページ</p> <p>内容に 24ページ</p>
--	---	--

- 公共交通をどのようにするかではなく、公共交通を使って街をどのようにしたいかを基本方針にする。
- これまでの背景は最小限に、これからやる事業を充実させる。

第2期 久留米市地域公共交通網形成計画 改定版

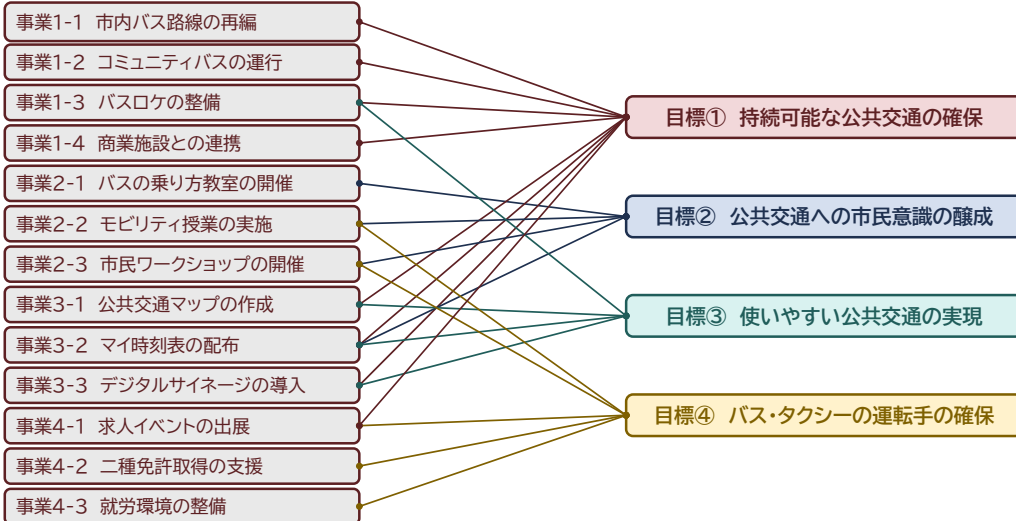
- 1. 地域公共交通網形成計画の概要 1
 - 1-1 計画の背景と目的 1
 - 1-2 計画の対象区域と計画期間 2
 - 1-3 計画の位置づけ 3
 - 1-4 「久留米市立地適正化計画」との連携 4
 - 1-5 各種計画から地域公共交通に求められている役割 5
- 2. 地域公共交通の目標像 6
 - 2-1 地域公共交通が果たすべき役割 6
 - 2-2 地域公共交通の目標像 7
- 3. 地域公共交通に関する基本的な方針 8
 - 3-1 地域公共交通の現状・課題 8
 - 3-2 地域公共交通に関する基本的な方針 9
- 4. 地域公共交通網形成計画の目標・施策・評価指標 10
 - 4-1 目標の考え方 10
 - 4-2 「目標1」を達成するために行う施策とその評価指標 12
 - 4-3 「目標2」を達成するために行う施策とその評価指標 14
 - 4-4 「目標3」を達成するために行う施策とその評価指標 16
 - 4-5 全ての目標と施策に関わる評価指標 18
- 5. 計画の進め方について 19
 - 5-1 取り組み姿勢 19
 - 5-2 計画の進め方 20

背景に7ページ
内容に12ページ
資料に54ページ

令和2年8月
(令和6年3月改定)
久留米市

事業	目標① 持続可能な公共交通の確保	目標② 公共交通への市民意識の醸成	目標③ 使いやすい公共交通の実現	目標④ バス・タクシーの運転手の確保	実施主体		
					市	事業者	地域
事業1-1 市内バス路線の再編	●				○	◎	
事業1-2 コミュニティバスの運行	●				◎	○	○
事業1-3 バスロケの整備	●		●			◎	
事業1-4 商業施設との連携	●				◎		○
事業2-1 バスの乗り方教室の開催	●	●			◎	○	○
事業2-2 モビリティ授業の実施	●	●		●	◎		○
事業2-3 公共交通月間の開催	●	●		●	○		◎
事業3-1 公共交通マップの作成	●		●		◎	○	
事業3-2 マイ時刻表の配布	●	●	●		◎		○
事業3-3 デジタルサイネージの導入	●		●		○	◎	
事業4-1 求人イベントの開催	●			●	○	◎	
事業4-2 二種免許取得の支援				●	○	◎	
事業4-3 就労環境の整備				●	○	◎	

複数の目標に対して影響を与える事業の関係性を整理



事業	5年後 評価指標	目標① 持続可能な公共交通の確保	目標② 公共交通への市民意識の醸成	目標③ 使いやすい公共交通の実現	目標④ バス・タクシーの運転手の確保
事業1-1 市内バス路線の再編	5路線	●			
事業1-2 コミュニティバスの運行	13000人/年	●			
事業1-3 バスロケの整備	25000回/年			●	
事業1-4 商業施設との連携	10か所				
事業2-1 バスの乗り方教室の開催	1回/年	●	●		
事業2-2 モビリティ授業の実施	2回/年	●	●		
事業2-3 公共交通月間の開催	1ヵ月/年	●	●		
事業3-1 公共交通マップの作成	1回/年	●		●	
事業3-2 マイ時刻表の配布	2000件/年	●	●	●	
事業3-3 デジタルサイネージの導入	10か所	●		●	
事業4-1 求人イベントの開催	1回/年	●			●
事業4-2 二種免許取得の支援	全事業者				●
事業4-3 就労環境の整備	5か所				●

評価指標を満たしたら目標を達成しているはず



「検討する」計画と「実施する」計画

検討するだけ(かもしれない)

事業1-5 コミュニティバス運賃の見直し

- コミュニティバスの運行においては、利便性と採算性のバランスの取れた持続可能性が求められています。市民負担の公平性の観点や民間路線バスの運賃体系を考慮し、運賃制度の検討を行います。

事業1-6 高校生や高齢者への運賃割引制度の検討

- 中心交通拠点から距離が離れている地域では、運賃が高く、定期的に通院等でバスを利用する高齢者にとって経済的負担が大きくなっているに加え、高校生の自主通学を阻む原因ともなっています。
- 公共交通の見直しを行い、コミュニティバスを導入している地域との間で運賃格差が生じています。そのため、市街地中心部から離れた地域の高齢者や高校生が日常的にバスを利用しやすいよう運賃の割引制度の検討を行います。

検討して実施する

事業1-7 東中学校区の公共交通の見直し

- 東小学校の開校に向け、学校統合後の通学に利用しやすいよう地域の方や交通事業者と検討協議を行い、経路の変更やダイヤの見直しを実施します。

事業1-8 各地区の公共交通の見直し

- 「見直し・整備の①誰が」に基づき見直しを進めます。
- 既存公共交通の撤退に、公共交通空白域拡大や地域内交通が必要な地域において、**地域住民で構成される組織を設置し**、地域主体で取り組む**交通サービスの検討**を行います。
- ②何を検討 下れる検討組織とともに、既存の鉄道や路線バスの活用、地域が運行主体のコミュニティバスやデマンド交通の導入等により、**公共交通の見直しを進めていきます。**

③何をする

自治体担当者

「検討すること」が目標であれば「やっても」「やらなくても」検討すれば目標達成

コンサル会社

委託業務は計画策定であり事業実施でないため検討までしかやらない(やれない)

検討するのであれば①誰が②何を検討し③何をするかを明確にすることが重要



事業スケジュールと指標の設定

事業		現状	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	
目標① 持続可能な公共交通の確保	事業1-1 市内バス路線の再編		検討・実施					
	指標 再編路線数	0路線					5路線	
	事業1-2 コミュニティバスの運行		検討・実施					
	指標 利用人数	120,371人					130,000人	
	事業1-3 バスロケの整備		検討・実施					
	指標 アクセス回数	0回					25,000回	
	事業1-4 商業施設との連携		検討・実施					
	指標 施設数	2か所					10か所	

5年間切れ目のない線表を引き、5年目に目標値を達成すればよいのか？



事業スケジュールと指標の設定

事業		現状	検討と実施は分ける	2026年	2027年	5年かからないものもある	2029年	
目標① 持続可能な公共交通の確保	事業1-1 市内バス路線の再編		検討	実施				
	指標 再編路線数	0路線	0路線	3路線	5路線			
	事業1-2 コミュニティバスの運行		実施					
	指標 利用人数		検討=やる/やらない調整=やるための準備	124,000人	130,000人	目標見直し		
	事業1-3 バス	計画策定中に検討	検討	調整	線形で増加するとは限らない			
	指標 アクセス回数	0回	0回	12,000回	20,000回	24,000回	25,000回	
	事業1-4 商業施設との連携		調整⇄実施の繰り返し	調整・実施		最終年は評価と次期計画の策定がある		
	指標 施設数	2か所	3か所	4か所	5か所	8か所	10か所	

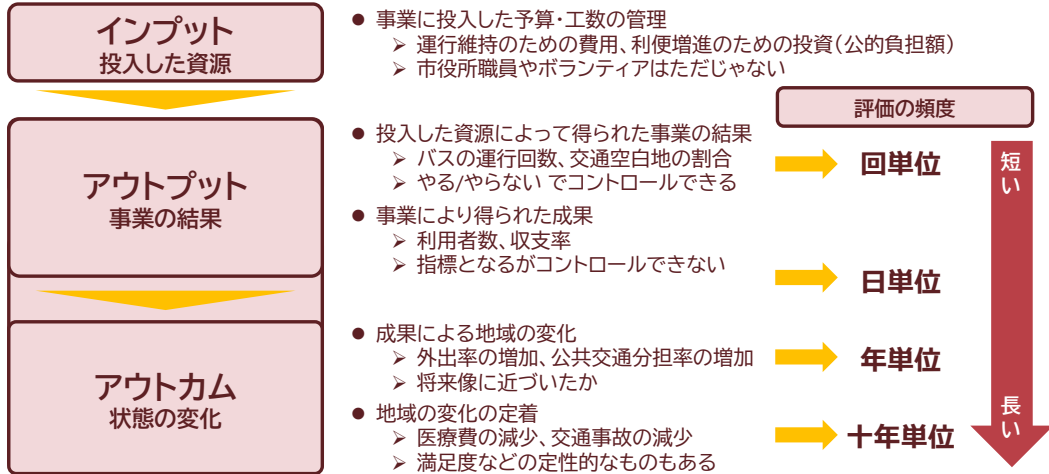
5年間切れ目のない線表を引き、5年目に目標値を達成すればよいのか？



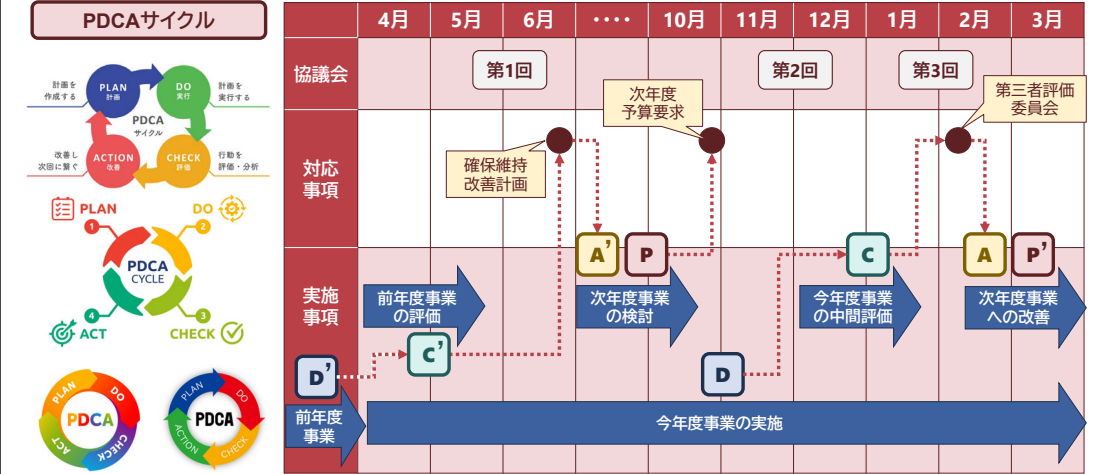
実績値と評価の考察

事業		現状	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年
目標① 持続可能な公共交通の確保	事業1-1 市内バス路線の再編		検討	実施			
	指標 再編路線数		0路線	3路線	5路線		
	実績		0路線	3路線			
	事業1-2 コミュニティバスの運行		実施				
	指標 利用人数	120,371人	120,000人	124,000人	130,000人		
	実績		119,000人	120,000人			
	事業1-3 バスロケの整備		検討	調整	実施		
	指標 アクセス回数	0回	0回	12,000回	20,000回	24,000回	25,000回
実績			20,000回				
事業1-4 商業施設との連携		調整・実施					
指標 施設数	2か所	3か所	4か所	5か所	8か所	10か所	
実績		2か所	2か所				

数値の記録ではなく、その数値になった理由を考察することが重要



予算要求(すたるための説明)には費用対効果(アウトカム/インプット)が必要



PDCAの説明には意味がなく、PDCAを計画にどう当てはめるかが重要

基本方針	地域の将来像	「全ての人が必要な時に、必要な場所に、移動できるまち」 ● 人のなりたい姿でなく、まちのなりたい姿 ● そのために公共交通の果たす役割を定める
仮説	将来像に必要な要素	● 公共交通が便利(15分に1本)である ● 便利な公共交通が持続可能である
現状	将来像に対する現状	● バスが1時間に1本しかない ● 利用者の少ない路線でバスの退出が進んでいる
問題	将来像と現状の乖離	● 公共交通が不便である ● 公共交通が持続可能でない
課題	乖離を埋める具体的な方法	● 便利にするためにバスを増便する ● 持続可能とするために利用者を増す
目標	問題が解決されたとする状態	● バスが增便され便利になる ● 利用者が増えて持続可能になる
指標	目標を数値化(定量化)	● バスが15分に1本ある ● 20人/便の乗車がある
事業	目標を実現するために行うこと	● 増便:路線の再編、公的投資の確保... ● 利用増:公共交通マップの作成、待合環境の改善...

基本方針	地域の将来像	「全ての人が必要な時に、必要な場所に、移動できるまち」 ● 人のなりたい姿でなく、まちのなりたい姿 ● そのために公共交通の果たす役割を定める
仮説	将来像に必要な要素	● 公共交通が便利(15分に1本)である ● 便利な公共交通が持続可能である

地域の将来像はよそ者には決められません
ここは地域にしかできない

将来像に必要な制度・手段・技術には
伝えるのがプロデューサーの仕事

それは、加藤博和がいるから

「まあ、これで良いんじゃないの」という計画を作ろう

打倒加藤



ご清聴ありがとうございました

あなたの街の地域公共交通のため
どこにでもいきます

連絡先

ihara@aoni.waseda.jp