

地方自治体交通担当者向け研修の
企画に関する調査業務報告書
(概要版)

令和5年3月

国土交通省北陸信越運輸局

目次

自治体の交通担当者に求められる姿についての学識者インタビュー	1
パイロットスタディ実施記録	4
実施概要	4
資料① 地域公共交通計画の概要	5
資料② 自治体が地域公共交通政策を行う意義	11
スライド 地域公共交通計画の概要	14
スライド 自治体が地域公共交通政策を行う意義	32
参加者アンケート	46
人材育成カリキュラムの作成	54

自治体の交通担当者に 求められる姿についての インタビュー調査

問題の所在

- ① “丸投げ” 地域公共交通計画
 - 仕様書案・見積徴収から、策定作業に至るまでコンサル任せ
 - 自治体担当者は「外形」の確認はしても、「中身」を理解することができない（善し悪しが判断できない）
 - 計画はできて終わり
- ② 場当たりのシステム導入
 - 話題となったシステムや、近隣市町で導入されたシステムの模倣
 - 計画に基づかない導入と、実証実験のみで終わり

自治体担当者が公共交通施策に対する本質的な理解ができず、
表面的な判断が優先されているため

自治体の交通担当者に求められる姿

- ①公共交通政策に自治体に取り組む意義を理解できる
 - 「なんのために交通施策を行うのか」
 - 「地域の福祉（住民の幸福）の増進にどのように関係するのか」
- ②その意義を具体化するための方法を考えることができる
 - 地域公共交通計画のコンセプトを作ることができる
 - それに伴う作業の仕様書を書くことができる
- ③計画に基づく事業を実施し、継続的改善に取り組むことができる
 - 状況に応じた適切な施策メニューを選択することができる
 - 事業の評価を行い、因果関係についての考察ができる

人材育成の方針

- 公共交通施策の意義についての理解を深める
 - 地域活性化などより大きな問題につながることを理解する
 - 概念だけでは消化不良になる恐れがあるので、具体例も用いる
 - 逆に具体例に振りすぎると、事例に引っ張られる恐れがあるので注意が必要
- 課題⇔目標⇔評価の対応関係を理解し、計画の骨格を理解する
 - 問題の所在を考える「仮説構築」と検証のための調査の関係
 - 問題から課題を抽出する
 - 目標を定量化する評価指標、目標値についての理解
 - 目標達成の基準は合意形成によって決まる
- 座学による知識習得だけでなく、アクティブラーニングによる「頭の体操」で知恵を付けることが必要

計画の実効性担保の工夫

- 計画に基づく事業を確実に実施するために組み込むべき仕組み
 - 評価方法の明確化（手順、算出式、データ出典の計画への明記）
 - 年間スケジュールの作成（協議会、評価、諸手続、予算等）
 - 協議会と連動した評価体制構築（事業進捗確認＋目標達成状況）
 - 評価の無駄な労力を減らし、本質的な評価を可能にする仕組み（入力フォーマットの作成＋補助様式との関係整理）

地域公共交通計画策定自治体担当者向け研修パイロットスタディ
実施概要

【日時】 2023年3月1日(水) 10:00~17:00

【場所】 上田駅前ビル・パレオ 2F 会議室
(長野県上田市天神1丁目8-1(上田駅から徒歩2,3分))

【主催】 国土交通省北陸信越運輸局

【研修プログラム】

第1部 (1000-1130)	【座学】地域公共交通計画の概要 講師 福本雅之(合同会社おでかけカンパニー)	
昼休み		
第2部 (1230-1400)	【座学】自治体が地域公共交通政策を行う意義 講師 井原雄人(早稲田大学大学院客員准教授)	
第3部 (1400-1700)	【ワーク】地域公共交通計画の骨子検討	
	1400-1420	【個人ワーク】 ・説明(5分) ・ワークシート①(15分)
	1420-1430	休憩
	1430-1600	【グループワーク】 ※5人×6班 ・説明(5分) ・ワークシート②(85分)
	1600-1615	休憩
	1615-1700	【発表・共有】 ※6班×5分=30分+余裕時間 ・各班から5分程度で発表

【講師プロフィール】

■井原雄人(早稲田大学スマート社会技術融合研究機構・大学院客員准教授)

1977年東京都生まれ。2001年東洋大学経営学部商学科卒業。2004年早稲田大学院国際情報通信研究科修了。2011年早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科満期退学。博士(学術)。2005年早稲田大学環境総合研究センター招聘研究員。2014年株式会社早稲田大学アカデミックソリューション統括研究員。環境・交通分野の研究成果の社会実装を担当。2017年より現職。

■福本雅之(合同会社おでかけカンパニー・代表社員)

1980年大阪府生まれ。2009年名古屋大学大学院環境学研究科博士後期課程単位取得退学。博士(環境学)。名古屋大学研究員、公益財団法人豊田都市交通研究所主席研究員などを経て、2019年4月より名古屋大学客員准教授。同年5月より現職。

資料① 地域公共交通計画の概要

福本雅之（合同会社おでかけカンパニー）

1. 地域公共交通計画の意義

自治体の役割

- 住民が幸福に生活できる地域を作り、発展させる
 - 日本国憲法第 25 条「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。」
 - 地方自治法第 1 条の 2「地方公共団体は、住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする。」
- そのためには、地域の社会・経済・環境が持続可能である必要
 - 生活基盤が整い・公共サービスが提供され、雇用と消費ができ、住生活環境が保たれている
 - 公共交通はこれを実現するための方法であり、具体的にどのような公共交通ネットワークを実現し、サービスレベルをどうするのか、そのネットワークやサービスの性能をより高めるために何をするのか、を記載するのが「地域公共交通計画」

2. 地域公共交通計画に記載すべき事項

必須項目 法第 5 条第 2 項

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針
- ② 地域公共交通計画の区域
- ③ 地域公共交通計画の目標
- ④ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体
- ⑤ 地域公共交通計画の達成状況の評価
- ⑥ 計画期間
- ⑦ そのほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

努力項目 法第 5 条第 3 項

- ① 資金の確保
- ② 立地適正化施策との連携
- ③ 観光振興との連携
- ④ そのほか配慮すべき事項

3. 計画の区域・計画の期間

計画の区域

- 住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活の移動がなされる交通圏単位とすることが望ましい
- 市町村単位での策定であっても、交通圏を意識した近隣市町村との連携は必須

計画の期間

- 5年程度とすることが一般的だが、総合計画の計画期間や立地適正化計画の期間との関係でそれ以外もあり得る。計画期間終了後、状況によっては延長する場合も。

4. 基本的な方針

どんな地域にしたいという「あるべき姿」はどのようなものか、そのために公共交通は何をすべきかという方向性を関係者が合意形成して決定することが重要（＝協議会の意思決定事項）

- 「あるべき姿」は総合計画に掲げられているはずなので、それを実現するための公共交通施策を実施するにあたっての方向性を決める
- ※例えば、「うちはクルマが使えない人には住んでもらいたくないので、公共交通サービスは実施しない」も選択肢の一つ。

5. 目標の設定

地域公共交通計画に基づいて具体的に何を達成しようとするのかの目標を設定した上で、目標を定量的に表現するための評価指標について考える

5-1 現状把握による問題の特定

- 現状の地域交通が抱える問題（好ましくない状態）を明確にする
 - なりたい姿と現状の乖離の整理し問題点を抽出する
 - プレ調査：足で稼ぐ（バスや電車に乗る、地域を見て回る）
- 問題を解決するために、問題の原因は何かを考える（仮説の構築）
- 問題に関する既存データ/調査結果有無を確認
 - あるものは活用。ない場合は調査を実施。
- 仮説を検証するための調査の実施
 - 調査内容の検討
 - ◇ 調査対象者、調査項目とそれに適した調査方法
 - 調査方法
 - ◇ インタビュー調査（運行事業者、ドライバー、利用者、住民）
 - ◇ グループインタビュー調査（住民など）
 - ◇ アンケート調査

5-2 取り組むべき課題と目標の設定

Point：課題と目標と評価は対応関係を持つことを意識する

- 課題設定
 - 問題を解決する具体的に取り組む課題を設定する
 - 1つの問題に対して課題は複数ある可能性があることに注意
- 目標設定
 - 課題に取り組むことによって当面目指すところを決める
 - 課題が解決された時の具体的な姿を定性的な言葉で示す
 - 課題と目標は対応関係を持つが、1:1とは限らない
 - 目標はあまり多くしない方が良い（目標同士が錯綜・重複する）

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

- 取り組みの結果、目標を達成することができたのかどうかを確認する方法について検討する→評価
 - ただし、目標が定性的な言葉では達成状況を客観的に表現しづらい
 - 定量的な指標で置き換えることが有用：評価指標と目標値を設定
 - 評価指標と目標値に模範解答はない。何が妥当かは合意形成の問題
 - 目標値の達成・未達成だけでなく、その理由について考察することが重要（定性的な評価を行わなくて良いわけではない）
- 評価指標の設定：評価指標は目標に合致したものでなければならない
 - 目標を評価指標という数値に置き換えると、評価指標以外の情報が見えにくくなってしまう（情報が減る）ため、なるべく目標を適切に表現できる指標を選ぶ
 - アウトプット指標とアウトカム指標の使い分け
 - ◇ アウトプット：事業が予定通り実施できたかどうかという結果
 - ◇ アウトカム指標：事業により得られた成果
 - 算出方法や入手方法を明確にしておくことも重要
 - ◇ 運賃収入や利用者数のように実績値を用いる場合：集計する期間や、いつ時点の数値を用いるのか決めておく
 - ◇ 利用者や住民の意識に関する情報など、調査をしなければ入手できない指標を用いる場合、調査対象や調査方法が一貫するように
 - 確保維持改善事業補助を受ける場合は「標準指標」を求められる
 - ◇ 住民等の公共交通の利用者数
 - ◇ 公共交通の収支
 - ◇ 公共交通への公的資金投入額
- 目標値の設定：評価指標の値がいつ、どうなれば、目標を達成したとするか
 - 撤退基準を設定することもあり得る

【用語整理】

問題：あるべき姿に現状を照らし合わせた際、現状の抱える好ましくない状態

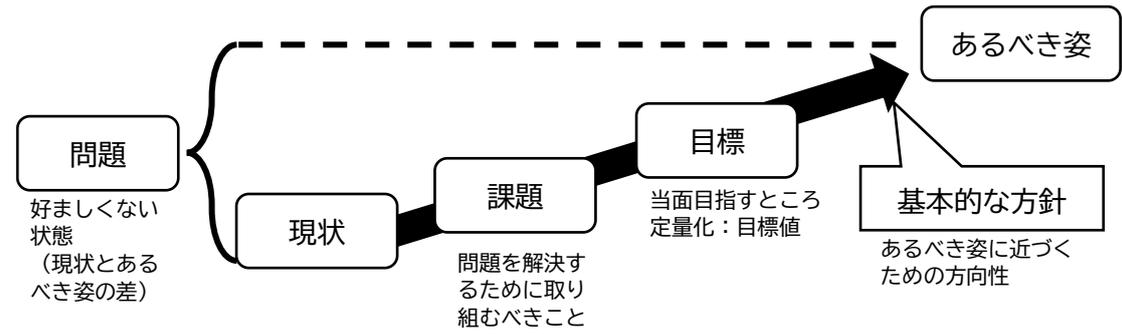
課題：その問題を解決するために取り組むべきこと

目標：課題に取り組むことであるべき姿に近づくために当面目指すところ

評価指標：目標の達成状況を定量的に表現するための数値

目標値：目標達成を評価指標の数値で表現したもの

■イメージ



6. 目標を達成するための事業の検討

- 目標達成を達成するための具体的な事業を検討する
- 実施主体、事業内容、実施スケジュールを作成する
- 複数の目標に関係する事業もあり得る（星取り表の活用）

7. 評価改善のための事業推進体制の構築

- 計画にもとづく事業を推進するための体制を構築する
 - 期間中のスケジュールと年間スケジュールの作成
- 毎年の協議会における事業進捗確認（アウトプット評価・・・毎年末に中間、6月に前年度最終）
 - 計画に掲げた事業のうち、実施することになっていた事業が実施されたか
 - 実施した内容や回数、その結果、利用者や参加者がどの程度であったか
 - 事業の実施結果に対する考察
- 毎年の協議会における評価指標の確認（アウトカム評価・・・6月に前年度のもの）
 - 計画に掲げた目標値の達成状況
 - 目標値を達成している/していない（近づいている/いない）理由に対する考察
 - 考察を踏まえた改善の方向性についての合意形成
- 協議会実施時期・評価フォーマットの設定

8. 具体的な計画策定作業

8-1 問題・困りごとから目標や事業を導き出す

- L字整理
- 田の字整理

8-2 計画策定のための協議会運営

- 重要なのは合意形成すること
- 策定スケジュールと TODO リスト、会議次第、議事録を活用し円滑に進める

資料② 自治体が地域公共交通政策を行う意義

井原雄人（早稲田大学スマート社会技術融合研究機構）

1. イントロダクション

- 地域公共交通はまちづくりの手段
 - 地域公共交通に対する投資では、「移動手段」としての価値だけに対して投資をするのではなく、日常（通勤や通学）・非日常（観光やイベント）・地域から生じる課題を地域資源として活用し、これらと地域公共交通を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して投資を行う。
- 地域公共交通は誰が維持するのか（地域公共交通活性化・再生法）
 - 地域公共交通の維持に関して、地域公共交通活性化・再生法では、国、都道府県、市町村、交通事業者の何れにおいても、努力義務しか課されておらず、「主体的に」努めるよう記載があるのは市町村である。

2. 地域の状況の捉え方

- 地方都市の人口と高齢化の現状
 - 近年問題提起がよくされる高齢化は、全国的に広がっており、2045年には人口全体は減少するものの、高齢者の人口は増加することが推測されている。一方で、同様に高齢化率が上昇している人口5万人以下の都市においては、2045年には人口全体が減少し、高齢者の人口も同様に減少することが推測されている。したがって地方都市においては、高齢化率が上昇することも問題であるが、同時に人口そのものが減少していることも問題であることに、留意しなければならない。
- 自分たちのまちにあてはめてみる（上田市の場合）
 - 自身のまちにおける問題を提起する際には、なんとなく困っているようなことを問題として掲げるのではなく、実際に数字を見ながら問題点を実感することが重要である。
- 地域公共交通の負のスパイラル
 - 地域公共交通においては、年々利用者が減少してきており、利用者が減少に伴い、事業者の収入が減少し、減便や運賃値上げなどのサービス水準の低下につながる。サービス水準が低下すると利用者は更に減少してしまい、こう言った負のスパイラルに陥ってしまっているのが地域公共交通の現状である。
- バス事業者の内部補助の実態
 - バス事業者の運営に関して、路線バスは元々赤字で運営しており、その赤字分を高速・貸し切りバスで内部補助している所がほとんどであった。しかし、コロナの流行などにより、これまで黒字であった高速・貸し切りバスも赤字に転落してしまい、路線バスを支えていたものが崩壊してしまった。

3. 移動の仕組みの選択肢

- 運行主体と道路運送法
 - 各運送方法は運賃や運行主体、道路運送法上の扱い、運行形態等によって分類される。
- 混同しがちな移動の仕組みの分類
 - 移動の仕組みは、乗り物の違い、運行主体の違い、走らせ方の違いで分類される。
- 自家用有償旅客運送の現状と課題
 - 路線バスの撤退による公共交通空白地域の拡大により、自家用有償旅客運送は団体数（440 市町村）・車両数ともに増加している。撤退した路線の代替であるため、利用者数（相乗り率）の少なさから収支率は低く（市町村からの補填が大きい）、既存公共交通と同様に運転手の高齢化による担い手不足が深刻化している。
- デマンド交通の運行パターン
 - デマンド交通には、デマンド時にのみ迂回して運行する迂回ルート型、地域内のみデマンドで運行し、利用の多い目的地へと運行する地域お迎え型、デマンド時のみ定時定路線で運行する路線不定期型、決められた区域の停留所間をデマンドに応じて運行する区域運行型等がある。

4. 地域公共交通の役割とまちづくりへの価値

- 地域公共交通に求められる役割と価値
 - 地域公共交通に求められる役割としては、地域住民の移動手段の確保、人の交流の活発化、まちのにぎわい創出や健康増進、コンパクトシティ+ネットワークの実現が挙げられ、移動手段としての価値だけでなく、移動手段があることによって得られる価値を非利用者も含めて実感できることが重要である。
- 通学ができない地域は消滅する
 - 公共交通で通学ができない地区は人口減少が加速する
 - 進学する高校生だけでなく、それについていく親の3人の若年層が減る
 - 自治体内での転居の場合、住民票の異動を伴わない場合があり、人口減少の実態がつかみにくい
- 移動の問題は家族による送迎として家庭内に隠される
 - 移動は地域社会の問題のはずが、家庭内の問題として隠されてしまっている
 - 送迎が当たり前と思っているので、送迎がない生活の気楽さに気づくこともなく受け入れている
 - 経済活動の機会（就労、社会活動など）を奪っている
- 移動に関わる施策により生まれる価値
 - 利用しやすい公共交通ができれば、外出率増加に伴い、商店の売り上げが増加し、新規出店が増加するため地価が向上し税収が増加する。同様に社会保障や

安全対策、環境対策においても効果があり、公共交通の確保・維持はまちづくりにおいても、重要である。

- 地域公共交通のまちづくりへの効果
 - バスの利用者数の増加による効果の推計からは、バスの利用者数の増加に伴い、新規出店数が増加し、地価公示価格も増加することが推測される。公共交通の直接的な効果以外にも公共交通がまちづくりに与える影響も評価することが望まれる。
- 地域公共交通の健康への効果
 - 公共交通分担率と人口 10 万人当たりの受療率の送還を調査したところ、多くの疾患において公共交通分担率が向上するほど受療率が低減することが明らかとなった。また、公共交通ネットワークの整備により徒歩圏が拡大し、医療費削減に貢献することが可能である。このように地域公共交通の充足は、健康増進の観点からも必要とされる。
- 「公共」交通機関に対する「公」の役割の見直し
 - これまで「公共」交通と言いながら、民間事業者が担ってきた交通事業の位置づけを見直し、利用促進や赤字補填から、自治体と連携した主体的なサービス設計や所有リスクの負担へ転換することが必要である。
- 公共交通の無償化への転換（珠洲市）
 - 珠洲市では従来運行していた民間事業者（北鉄奥能登バス）が退出した現在では、市営で無料のバスが運行している。また、のと鉄道から転換バス（宇出津珠洲線・穴水珠洲線）の乗車にも補助を行い、実質無償化を行っている。
- エリア一括協定運行事業
 - 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度として、エリア一括協定運行事業が創設された。コンパクト・プラス・ネットワークの高質化・多様化や地域全体としての中長期的な経営戦略が可能となる点、ネットワークの統合による生産性の向上等、様々なメリットが存在する。
- まちづくりと移動の問題の関係
 - まちづくりにおける問題については、移動の問題の解決がまちづくりにおける問題の解決につながることもある。まちづくりの目的の達成のため、各分野における問題提起、その解決手段の模索と、段階的に問題と施策を洗い出すことが重要である。

2023年3月1日（水）

地域公共交通計画策定自治体担当者向け研修パイロットスタディ（北陸信越運輸局）

於 上田市駅前ビル・パレオ 2F会議室

地域公共交通計画の概要



合同会社

おでかけカンパニー

（名古屋大学 客員准教授）

福本雅之

1 地域公共交通計画の意義

自治体の役割

- 住民が幸福に生活できる地域をつくり、発展させる
- 地域の社会・経済・環境が持続可能とする

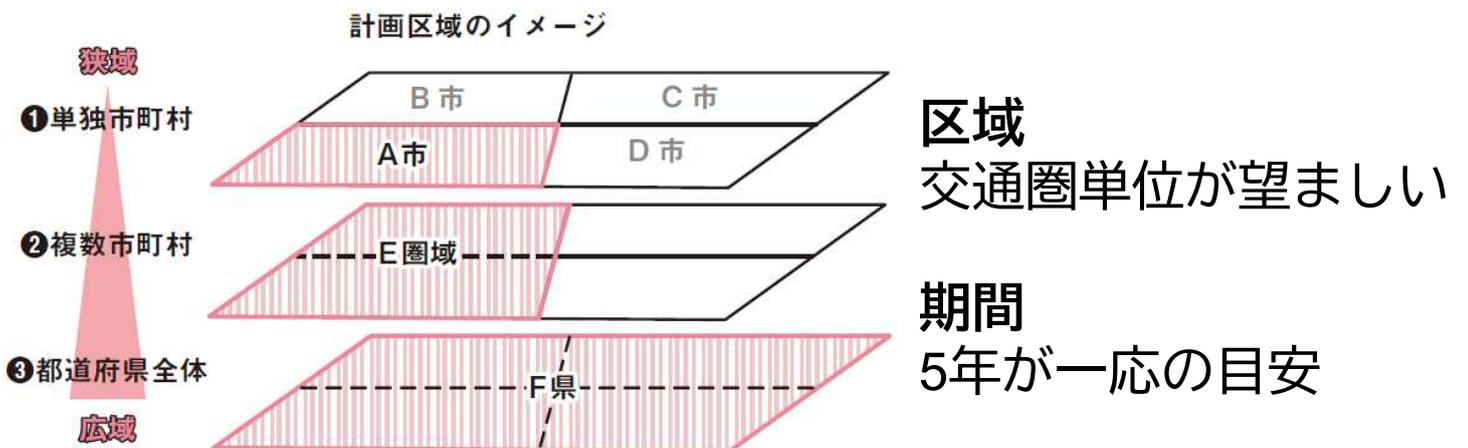


公共交通で何をするのか？
「地域公共交通計画」

2 地域公共交通計画に記載すべき事項

必須項目 §5-2	1 基本方針 ↓
	2 区域	
	3 目標	
	4 事業及びその実施主体	
	5 達成状況の評価	
	6 計画期間	
	7 その他必要と認める事項	
努力項目	§5-3	§5-4
	1 資金の確保	利用者数、収支などの定量的なもの
	2 立地適正化計画との連携	■ 指標はこれに限らない ■ 定性的評価が否定されるものではない
	3 観光振興との連携	
4 その他配慮すべき事項		

3 計画の区域・計画の期間



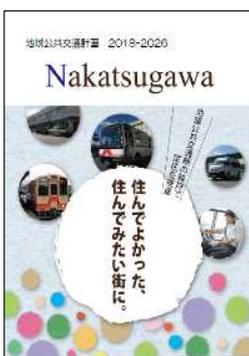
画像出典：中部運輸局「はじめての地域公共交通」

4 基本的な方針

- どんな地域にしたいという「あるべき姿」
- そのために公共交通は何をすべきかという方向性

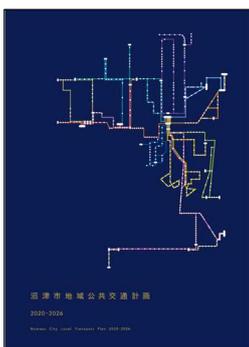
関係者が合意形成して決定することが重要
(＝協議会の意思決定事項)

4-1 基本方針の例



住んでよかった、住んでみたい街に。
～地域公共交通網の維持で定住を推進～

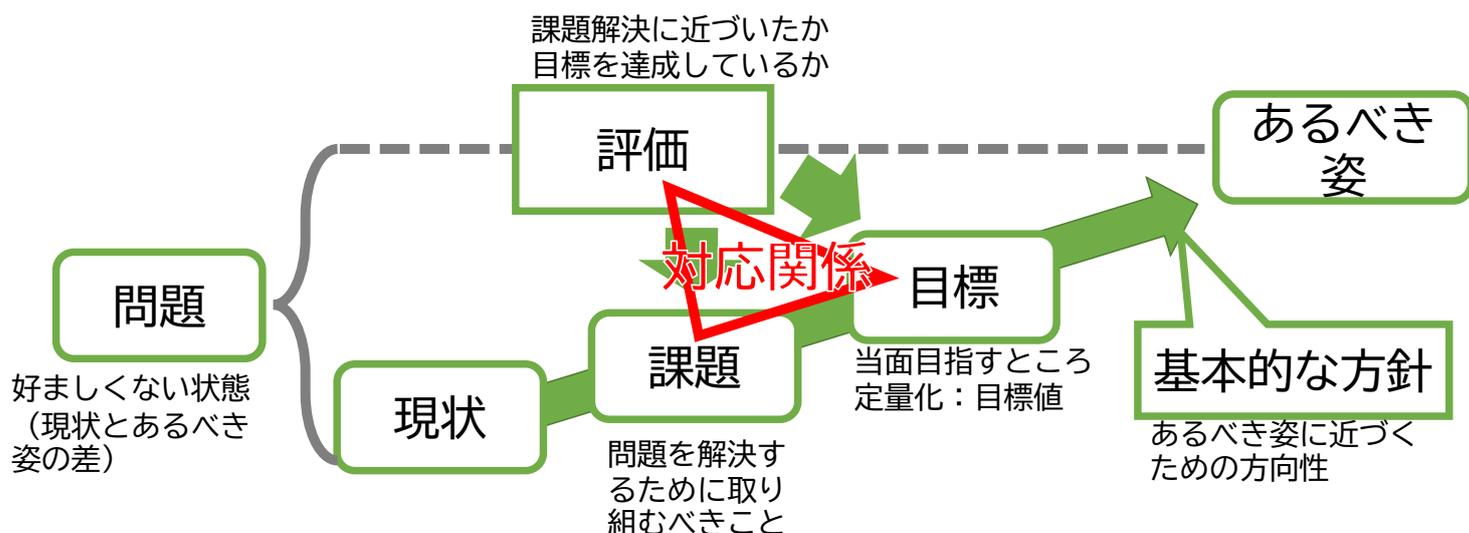
市の重点施策や所管課の業務内容を強く意識



「行きたいまち、住みたいまち。」
～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

3年間にわたる詳細な課題抽出と、近隣市との差別化を意識

5 目標の設定



Point: 課題と目標と評価は対応関係を持つ

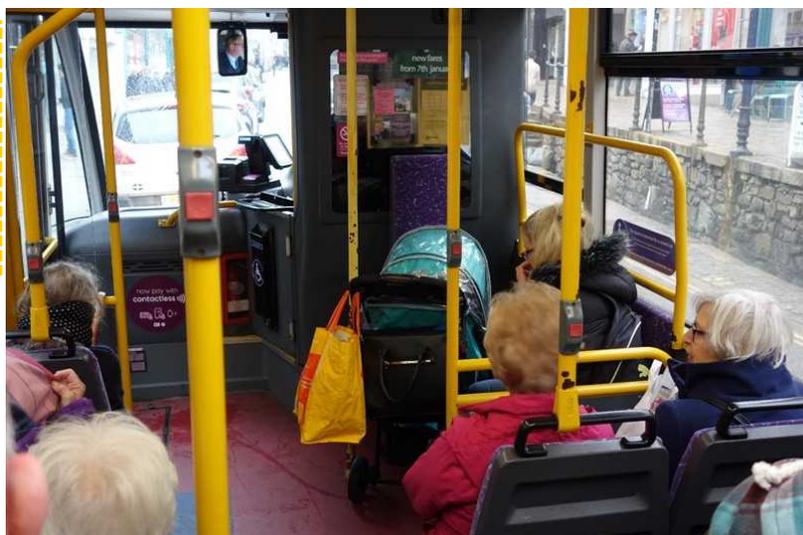
5-1 現状把握による問題の特定

現状把握＝アンケート？

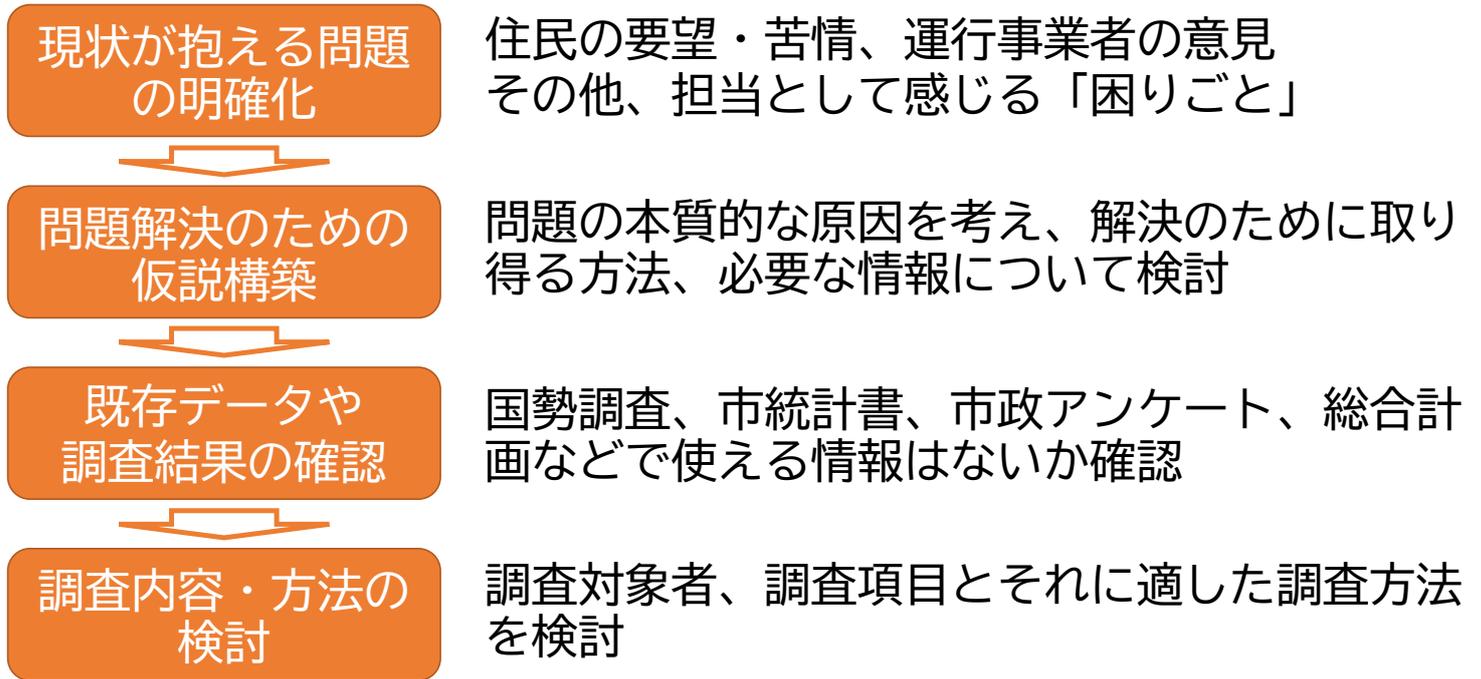
よくあるアンケート結果の報告
〇〇コミュニティバスについて

- ・利用者は高齢女性が8割以上
- ・利用目的は6割が通院、3割が買い物目的

実態を知りたいなら、乗った方が早いですよ。



5-1 現状把握による問題の特定



5-1 現状把握による問題の特定

検証しようとする仮説によって、調査対象者と調査項目、調査方法は異なる

	目的	調査法
量	定量的なニーズ（需要量）の把握	統計データ 住民アンケート（選択式）
質	定性的な個別の事情の把握	住民アンケート（記述式） グループインタビュー インタビュー調査

5-1 現状把握による問題の特定

アンケートにおける悪手の例

予算が取れたからいろいろ盛りだくさん

市民アンケートのついでに公共交通の設問

満足度を聞いてみる

5-1 現状把握による問題の特定

アンケートにおける対象者と設問内容の関係

市民全体を対象→政策全体の是非

例) ○○市では公共交通の維持に年間○億円を支出しているが、これは適切な負担額だと思うか？

対象者を絞る→個別具体のニーズや施策

例) 高齢者の通院先の把握、高校生の保護者の送迎の状況、○○線の利用促進策の実施

5-1 現状把握による問題の特定

アンケートが過大推計となる理由

【悪い例】

この地区にデマンド交通を導入したら使いますか？

→単に欲しいかと聞いたら欲しいと言うに決まってる結果、過大推計に陥り、あとで困る

【改善例】

1) この地区にデマンド交通を導入するためには年間800万円の税金が使われます。導入すべきだと思いますか？

2) 導入できるサービスは1日5便程度、近くの総合病院やスーパーまで利用でき、運賃は300円程度で、乗車の際に電話予約が必要です。あなたは利用しますか？

→なるべく回答者の都合の良い解釈を減らし、過大推計となる割合を避けるように質問する

5-1 現状把握による問題の特定

インタビュー調査や意見交換会の留意点

オフィシャルな場で意見を聞いて本音が出てくるか？

- ・公式な場に出てくるのは「利用しない利用者」
- ・真の利用者の声は公式な場で拾えない

本音を聞くには足を運ぶしかない

- ・時間があつたらではなく「時間を作って」バスに乗る
 - ・ドライバー、乗客の話に話を聞きまくる
 - ・車内外の利用者の挙動を観察する
 - ・忘れないうちに清書して何度も読み返す
- 必要ならアンケートで検証

5-2 取り組むべき課題と目標の設定

課題設定

- 問題を解決する具体的に取り組む課題を設定する
- 1つの問題に対して課題は複数ある可能性があることに注意

目標設定

- 課題に取り組むことによって当面目指すところを決める
- 課題が解決された時の具体的な姿を定性的な言葉で示す
- 課題と目標は対応関係を持つが、1:1とは限らない
- 目標はあまり多くしない方が良い（目標同士が錯綜・重複する）

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

評価：取り組みの結果、目標を達成することができたか確認

- 定性的な目標を評価指標を用いて定量的な目標値へと置き換えることで表現しやすくすることが有用
- 目標にも模範解答がなければ、評価指標と目標値にも模範解答はない。関係者の合意形成で決めることが肝要
- 数値の達成・未達成にとらわれるのではなく、その背後にある理由を考察することがより重要
→評価のための評価でなく、改善のための評価を！

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

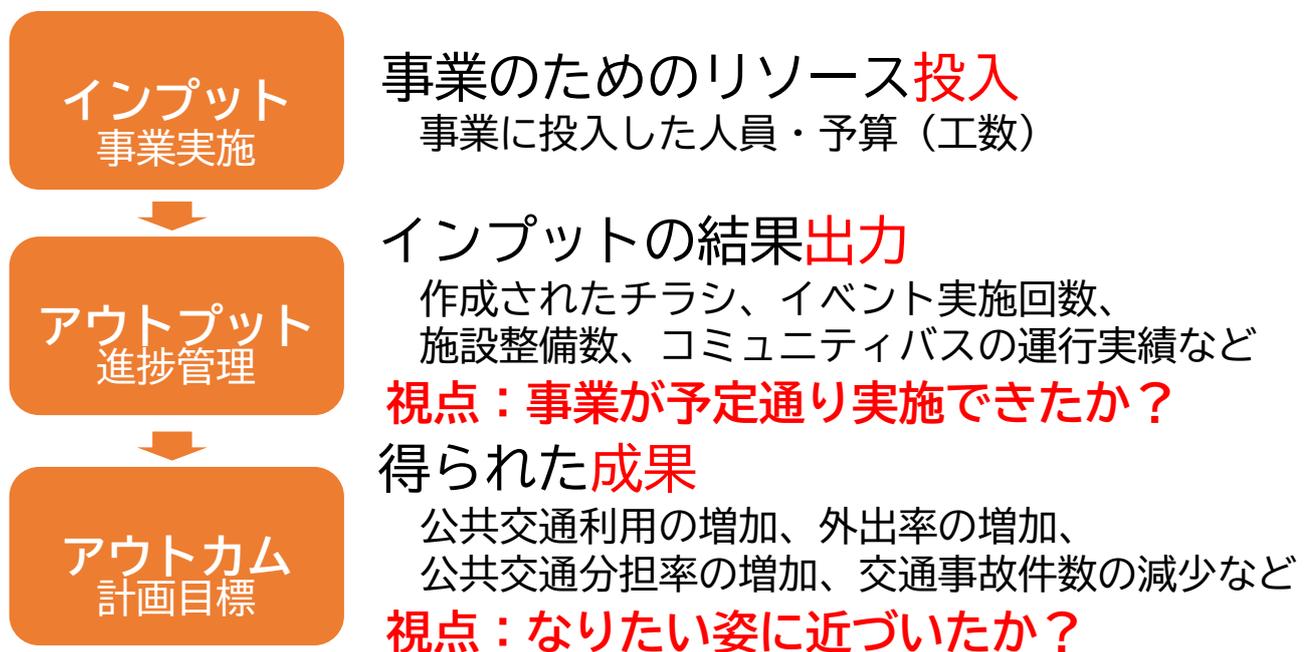
評価指標設定の注意点

- 評価指標以外の情報を捨てていないことを忘れない
- アウトプット指標とアウトカム指標の使い分け
- 評価指標の算出方法・使用データを明確に
- 目標値の設定根拠を明確に

計画書に
明記する！

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

アウトプット評価とアウトカム評価の違い



5-3 目標達成状況の評価方法の決定

アウトプット・アウトカムと計画評価の関係

	進捗状況 の評価	事業効果 の評価
計画全体の評価	アウトプット	アウトカム
地域公共交通計画	各事業の 実施状況	計画目標の 達成状況
個別事業の評価	アウトプット	アウトカム
確保維持改善計画	運行計画の実 施実績	輸送実績

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

評価の落とし穴

定量的＝論理的？ 定量的＝客観的？？

定量化により失われる情報

理想的な評価＝優れた評価？

利用者数・収支率はよくなるとダメ？

収支率以外の効率性評価指標

5-3 目標達成状況の評価方法の決定

	内容	具体例
問題	現状の抱える好ましくない状態	通学が不便なため、進学を機に市外転出する高校生が存在
課題	問題を解決するために取り組むべきこと	高校への通学手段の充実
目標	課題に取り組むことで、あるべき姿に近づくために当面目指すところ	市内全地区から高校へ通学できる交通手段の整備
評価指標	目標の達成状況を定量的に表現するための数値	Output: 高校へ行ける地区数 Outcome: 転出者の減少
目標値	目標達成を評価指標の数値で表現したもの	Output: 100% Outcome: 基準年比50%

6 目標を達成するための事業の検討

事業毎に実施主体、事業内容、スケジュールを記載

1-2. 高校生のバス通学者を増やします

【事業概要】

- 市街地から比較的近い地域に住む学生は、自家用車での送迎で高校へ通うため、バス利用が少ない現状があります。また、加子母・付知方面が発着のバスは、市街地に近づくほど乗客が多くなるため、バス通学が敬遠されているとも考えられます。
- バス路線や時刻表、定期券などの情報を提供し、バスでも高校へ通学ができることを周知するためのチラシの配布、学校の保護者会などでバス利用をすすめます。
- 利用者と交通事業者の意向を把握し、バイパス経由の快速便の運行や田瀬橋発の便を新設するなど、バス通学者の利便性を向上し、利用増に結び付ける取り組みの実現可能性を探ります。



【実施時期】

時期	実施内容
各年度	8月 「バスで行ける高校」チラシの作成
	9月 校長会でチラシ配布の依頼 重点地区の中学3年生を対象にチラシ配布
	12月 市内全中学3年生を対象にバス通学補助金制度のチラシを配布（再掲）
随時	新たな系統の開設に向けた検討、協議

【実施主体】 中津川市、交通事業者

出典：中津川市地域公共交通計画

事業の名称

事業の説明

事業のスケジュール

事業の実施主体

6 目標を達成するための事業の検討

事業毎に実施主体、事業内容、スケジュールを記載

第5章 地域公共交通を維持するために行う事業

2. 事業の実施スケジュール

● 各事業の実施主体と実施期間、目標との関係は次のとおりです。

事業名	目標1	目標2	目標3	実施主体	実施期間(年度)				
					2022	2023	2024	2025	2026
1-1 高校生のバス通学を支援します	●			中津川市	継続実施				
1-2 高校生のバス通学者を増やします	●	●		中津川市/交通事業者	継続実施				
1-3 市民向け徒歩/バスの乗り継ぎを円滑にします	●	●	●	交通事業者/中津川市/公共交通会議	継続実施				
1-4 パーク&ライドで地域公共交通の利用を促進します	●	●	●	交通事業者/中津川市	継続実施				
1-5 地域公共交通の運行を継続します	●			交通事業者/地域住民組織/中津川市/公共交通会議	継続実施				
1-6 タクシーを活用したおでかけを促進します	●			中津川市/交通事業者	継続実施				
1-7 明和鉄道の運行を支援します	●			中津川市/交通事業者	継続実施				
1-8 路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引を行います	●	●	●	中津川市/交通事業者	事業研究、検討				
1-9 免許返納者へのタクシー割引制度を継続します	●			交通事業者	継続実施				
1-10 安全・安心に利用できる地域公共交通を推進します	●			交通事業者/中津川市	継続実施				
2-1 観光資源を生かした地域公共交通を運行します	●	●		交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	継続実施				
2-2 地域公共交通を使ったおでかけ情報を発信します	●	●		中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	継続実施				
2-3 路線バスの企業の特を発行します	●	●		交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	継続実施				
2-4 ラッピングバスやデコレーションバスを運行します	●	●		交通事業者/協力団体/中津川市	継続実施				
2-5 地域公共交通の利用促進活動を行います	●	●		中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	事業研究、検討				
2-6 経路検索の充実に向けたデータ整備を行います	●	●		交通事業者/中津川市/協力団体/公共交通会議	継続実施				
2-7 公共交通オープンデータを活用します	●	●		中津川市/交通事業者/協力団体/公共交通会議	継続実施				
2-8 にぎわいプラザバス待合所を改善します	●	●		中津川市/交通事業者	継続実施				
3-1 運転手の採用に向けて取り組みます				● 交通事業者/中津川市/公共交通会議	継続実施				
3-2 女性限定の運転手体験を開催します				● 交通事業者/中津川市/公共交通会議	事業研究、検討				

複数の目標に対応する事業がある
→目標にぶら下げるのは困難

星取表で目標との関係を整理する方が
わかりやすい

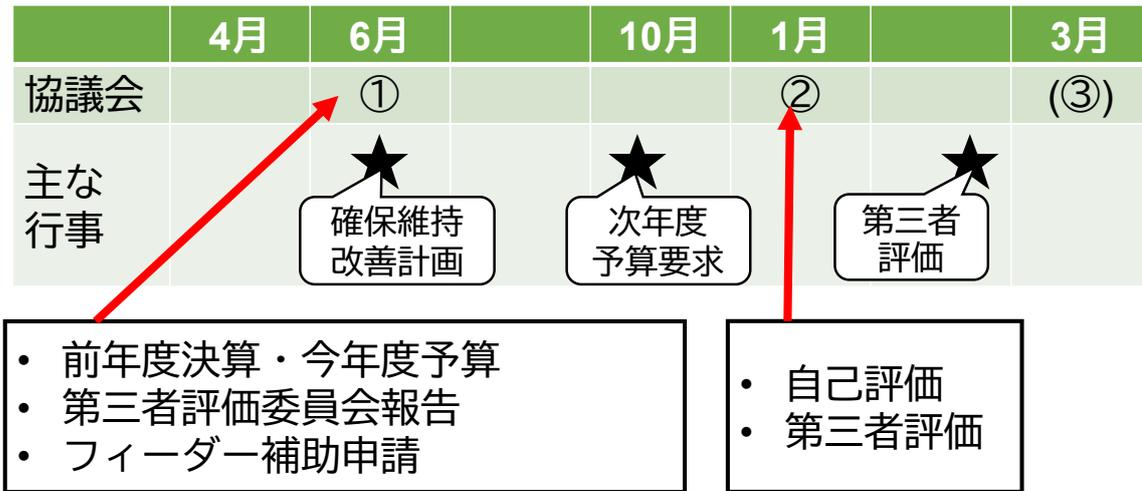
出典：中津川市地域公共交通計画

7 評価改善のための事業推進体制の構築



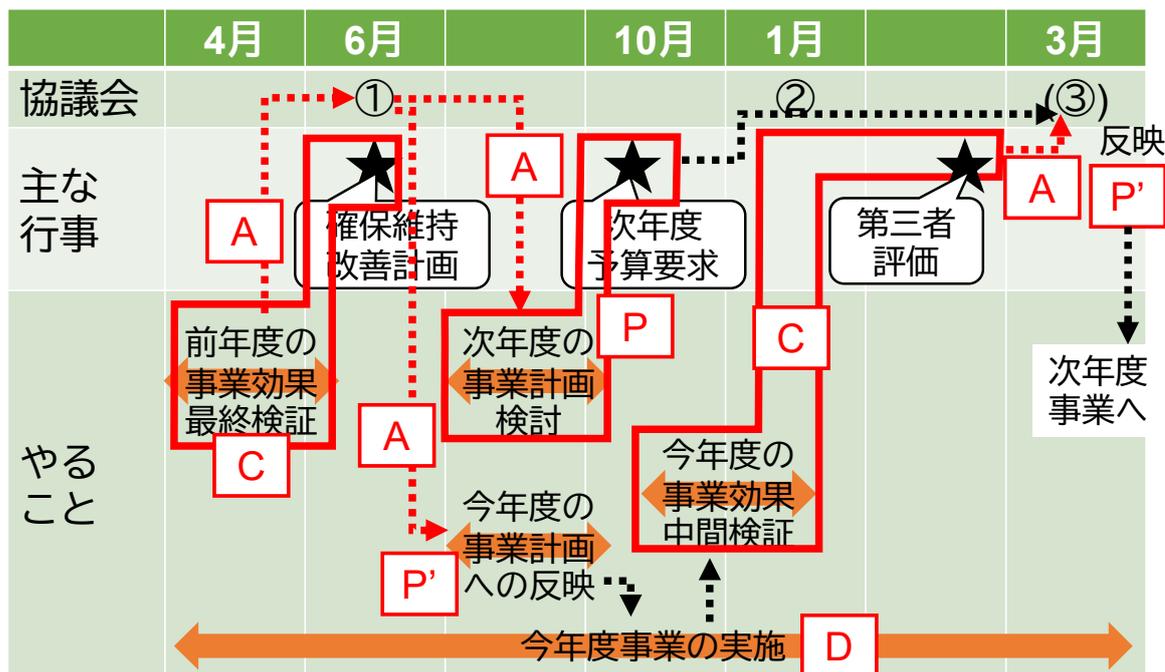
7 評価改善のための事業推進体制の構築

【年間スケジュール】



7 評価改善のための事業推進体制の構築

【年間スケジュール】



年間を通じてPDCAの要素がある



スケジュールリングが最重要

7 評価改善のための事業推進体制の構築

協議会で何を評価するのか？

計画に掲げた事業の進捗状況（アウトプット評価）

1 関市地域公共交通網形成計画の目標を達成するための事業の実施

目標番号	事業内容	実施有無	実施内容・未実施理由
1-1	公共交通の運行	○	12月に路線別の評価基準値に基づき、評価を行い、課題を明確にし、対応方針を打ち出しました。
1-2	バス路線の再編	○	第2回協議会で市街地病院循環線廃止後の路線案について検討しました。
1-3	交通結節点の整備・改善	○	関シティターミナル駐輪場を40台増設しました。
1-4	バス停環境の改善	—	令和元年度は、バス停環境の改善を伴う道路改良工事等が無かったため、令和2年度以降に実施予定。
1-5	バス・鉄道の連携強化	○	鉄道やバス、タクシーなどの移動手段を統合し、1つのサービスとして提供する「Ma a S」の仕組みについて勉強会を開催した。 R2.2.21 関市役所にて運行事業者、沿線市町の観光担当者及び観光協会が参加 長良川鉄道の運賃がR1.7.1からPayPayで支払えるようになりました。
2-1	市内における統一的な運賃体系の構築	—	地域内バスの有償化後に実施予定。
2-2	お得な共通定期券の導入	—	地域内バスの有償化と【2-1】市内における運賃体系の見直し後に実施予定。
2-3	学生通学支援補助制度の導入	○	①関市内から関シティバスと長良川鉄道(株)の通学定期券を利用し、通学する高校生の保護者に対して補助を行いました。

出典：関市公共交通活性化協議会資料

- 計画に掲げた事業のうち、実施することになっていた事業が実施されたか
- 実施した内容や回数、その結果、利用者や参加者がどの程度であったか
- 事務局としてその事業の実施結果をどのように受け止めているかの考察

7 評価改善のための事業推進体制の構築

協議会で何を評価するのか？

計画目標の達成状況（アウトカム評価）

計画目標	評価指標 目標値	達成状況					考察
		1年目 (R3)	2年目 (R4)	3年目 (R5)	4年目 (R6)	5年目 (R7)	
【目標1】 市民に日常から認識してもらえる公共交通	路線バス等の年間利用回数 約31.7万回/年 (R1) ↓ 32.8万回/年	288,688回	-	-	-	-	目標は未達成だが、路線変更による高校の通学利用も一部加わり、R2比では増加した。(R2: 282,484回/年)
【目標2】 高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通	運転免許証の自主返納者数 353人/年 (R2) ↓ 400人/年	331人	-	-	-	-	令和元年度をピークに減少傾向にあり、免許返納に伴う運転免許経歴証明書を発行せず、失効する方も一定数いると考えられる。
	路線バスの通学定期券の利用人数 394人/年 (R1) ↓ 410人/年	398人	-	-	-	-	路線変更やダイヤ改正により、利用人数は増加した。(R2年度: 383人)
【目標3】 地域で支え合う公共交通	地域主体による移動手段の運行地区数 2地区 (R1) ↓ 5地区	3地区	-	-	-	-	(仮称) 地域タクシーの試験運行を実施した袋井東地区を追加し1地区増とした。。

出典：袋井市地域公共交通会議資料

【評価】

- 目標値が達成している/いない (近づいている/いない)
- その理由に対する考察

7 評価改善のための事業推進体制の構築

協議会で何を評価するのか？

計画目標の達成状況（アウトカム評価）

計画目標	計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
【目標1】 市民に日常から認識してもらえ 公共交通	<p>基準年(R1)からはコロナ禍の影響により減少しているが、近年の利用者数は回復傾向にある。</p>	袋井駅南の商業施設からの利用など新規利用者の取り込みに向け、更なるPR活動や周知方法の改善を実施する。
【目標2】 高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通	<p>返納者数が大きく上昇した令和元年度からは減少傾向となっている。</p> <p>経路変更やダイヤ改正も起因し、コロナ禍においても通学定期券の利用者は横ばいで推移している。</p>	公共交通の利用促進に加え、高齢者の運転免許更新が厳格化されたことも踏まえ、制度の周知とともに、引き続き免許証の返納の促進を図る。
【目標3】 地域で支え合う公共交通	<p>既存の地域に加え、集中支援地区として位置づける地域を中心に検討を進めている。</p>	試験運行した袋井東地区において、運行方法の改善を図った上で令和5年4月から運行を再開する。また、他地区においても勉強会の開催やニーズ調査の実施など、導入の可能性を検討する。

【改善】

- 評価の考察を踏まえた改善の方向性



目標達成に着実に近づけるよう、関係者間で今後の進め方について合意形成

出典：袋井市地域公共交通会議資料

7 評価改善のための事業推進体制の構築

評価の材料はルーチンワークにすることで負荷を減らす



出典：関市公共交通活性化協議会資料

(2) 進捗状況評価シート (市町村用)

進捗状況評価シート 令和●年度 (市町村用)

①前年度の取組の概要

※前年度に実施した取組の概要および社会情勢等について簡単に記載

②事業の実施状況

取組内容	事業名	実施状況	実施内容
地域・町 移動不便地区の解消	移動不便地区の解消		
高齢者の生活	高齢者の生活		
子育て支援	子育て支援		
観光振興	観光振興		
防災・減災	防災・減災		
環境対策	環境対策		
その他	その他		

③事業の実施結果に対する考察

※事業を実施した結果、得られた成果やその理由などについて考察

④今後の取組方針

※今後の事業への取組など「改善」を願って記載

出典：南信州地域公共交通計画

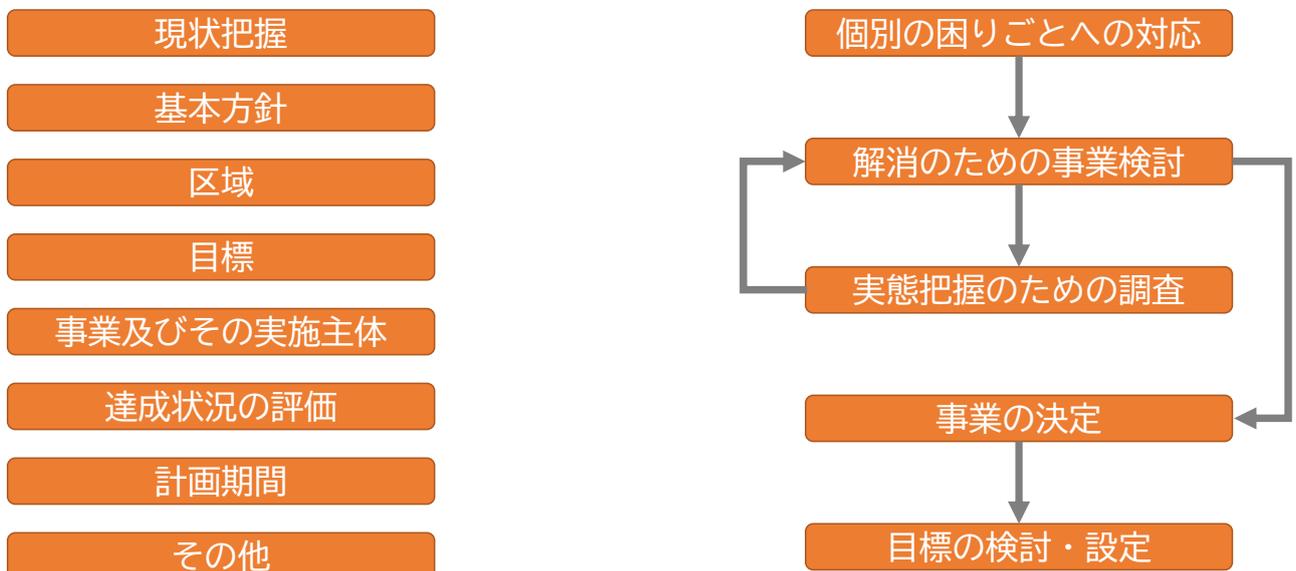
7 評価改善のための事業推進体制の構築

協議会を活用した評価・改善のために

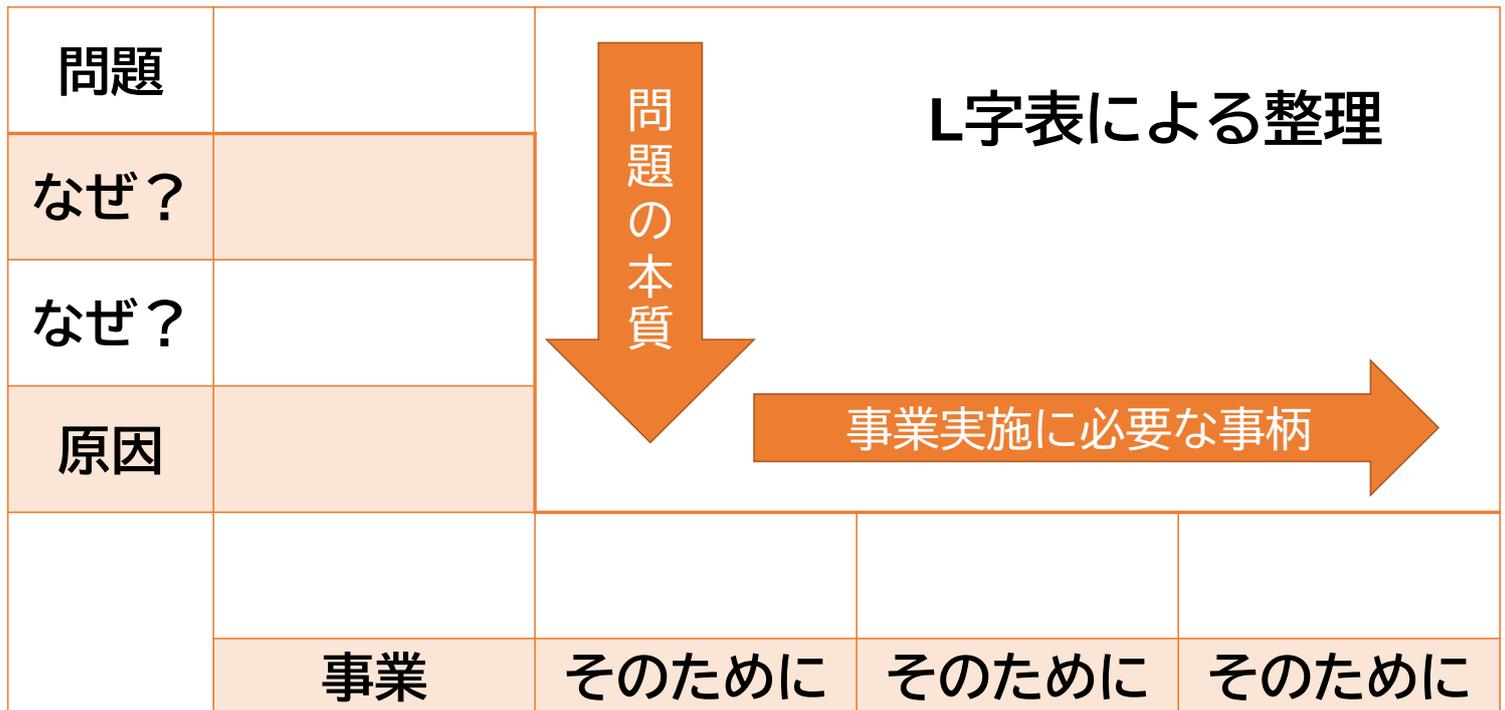
- 数字を数字のまま見せない
 - 表やグラフ、図示にする努力
 - 数字の持つ意味を考察
- 単年度の数値のみを見ない
 - 単年での目標達成・未達成では議論ができない
 - 評価指標の経年変化の傾向から対策が考えられる
- 結果を公表する
 - 協議会資料、議事録は公表するのが原則
 - WEBサイトに載せるのは最低限、できれば市民に広く知ってもらう努力をするのが望ましい

8 具体的な計画策定作業

- 計画の構成と、策定作業の手の動かし方は連動しない

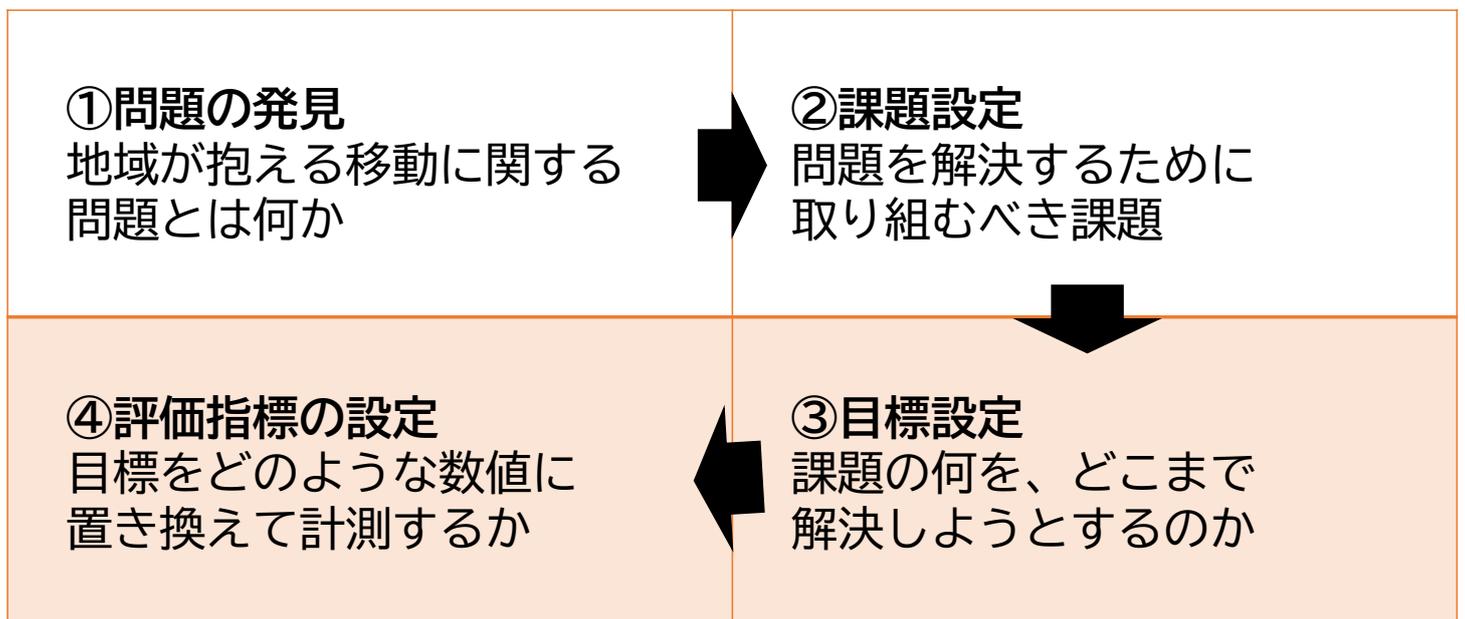


8-1 問題・困りごとから目標や事業を導き出す



8-1 問題・困りごとから目標や事業を導き出す

田の字表による整理



8-2 計画策定のための協議会運営

策定までのスケジュールを立てる

協議会実施のタイミングと議題
調査や分析、パブコメに必要な期間
予算や議会のタイミングとの関係

協議会の進め方の工夫

関係者への事前調整
前回の議事録確認と今回決定すべき事項の明示
意見を言いやすい進行

最重要はそれぞれの事項への合意形成

自治体が地域公共交通政策を行う意義

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

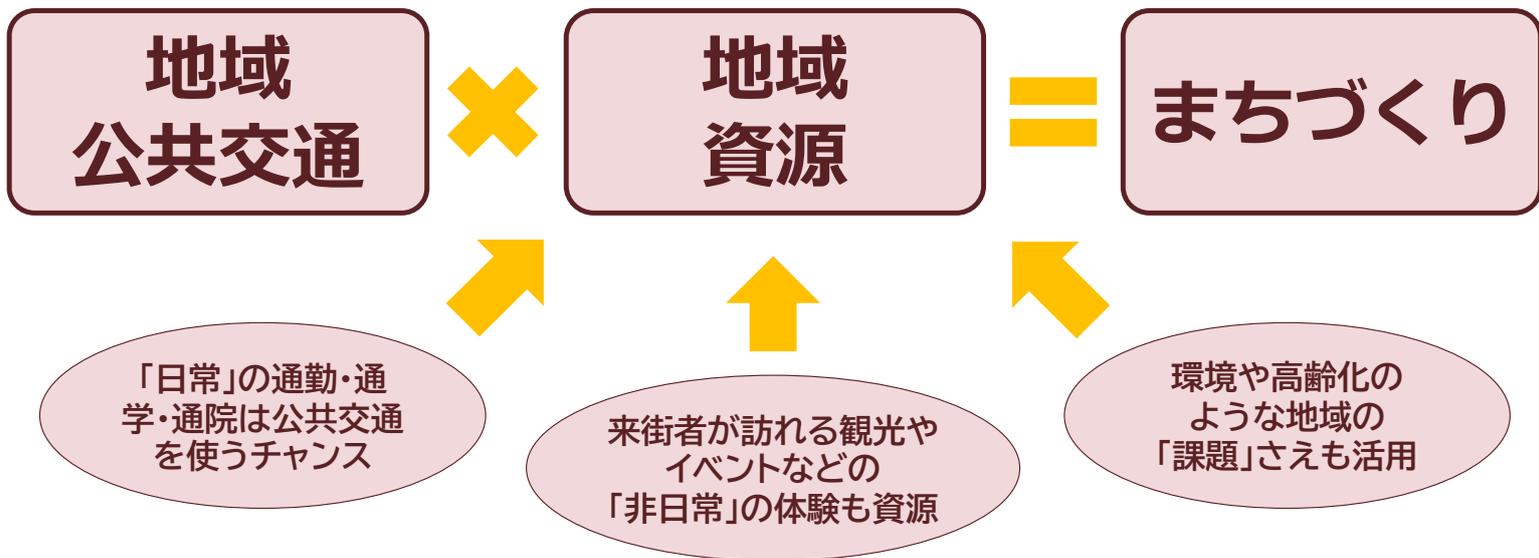
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



イントロダクション



- 「移動手段」としての価値だけに対して投資をするのではなく、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して投資をする。



「日常」も「非日常」も「課題」さえも地域資源として活用

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



なぜ？ 交通政策を自治体がやらなければならないのか？

法律に定められているから



（国等の努力義務）

第四条

国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ**主体的**に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

国、自治体、交通事業者の何れも「努めなければならない」けれど主体的に取り組むのは市町村

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



これで納得して取り組めれば良いけれど他にもやらなければいけないことがたくさんあるのが実情

交通の問題を解決することが多くの地域の問題を解決することに繋がっている

これを理解することが今日の目的

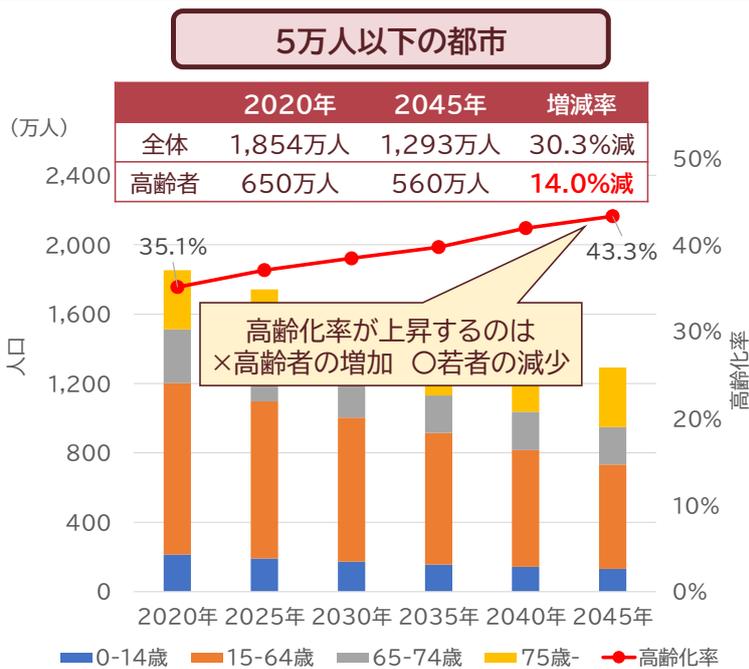
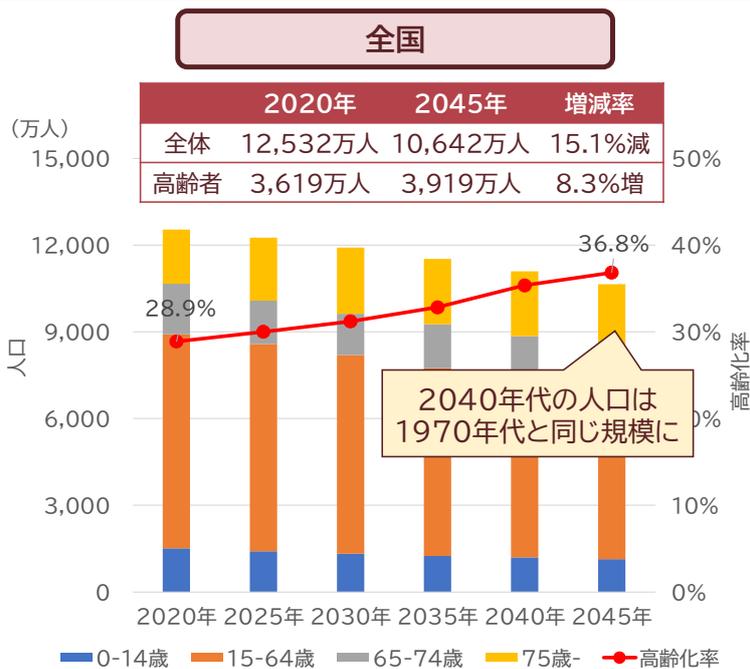
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



地域の状況の捉え方



地方都市の人口と高齢化の現状



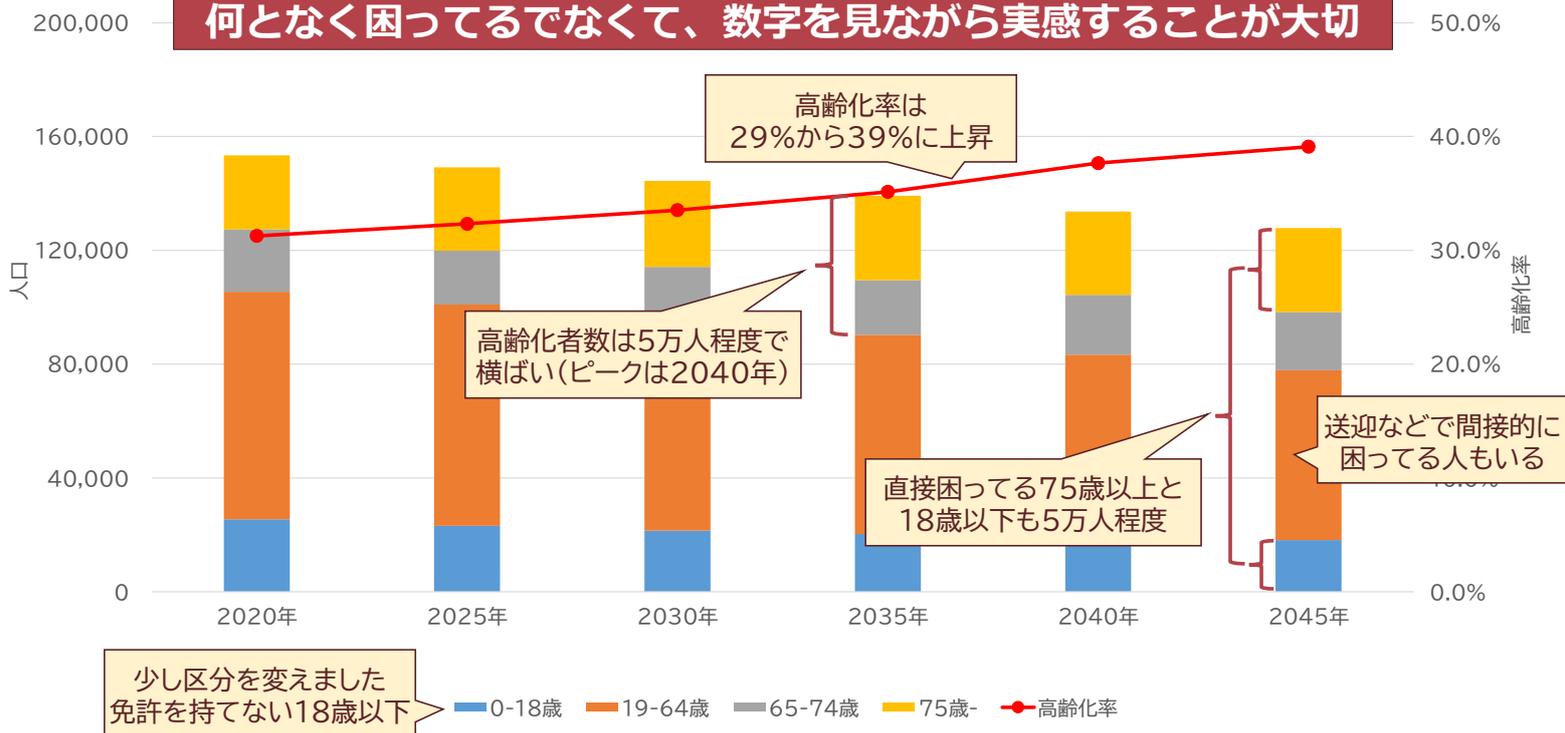
国立社会保障・人口問題研究所,日本の地域別将来推計人口,http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/6houkoku/houkoku.asp

高齢化率が上昇するだけではなく人口そのものが減ることが問題



自分たちのまちにあてはめてみる（上田市の場合）

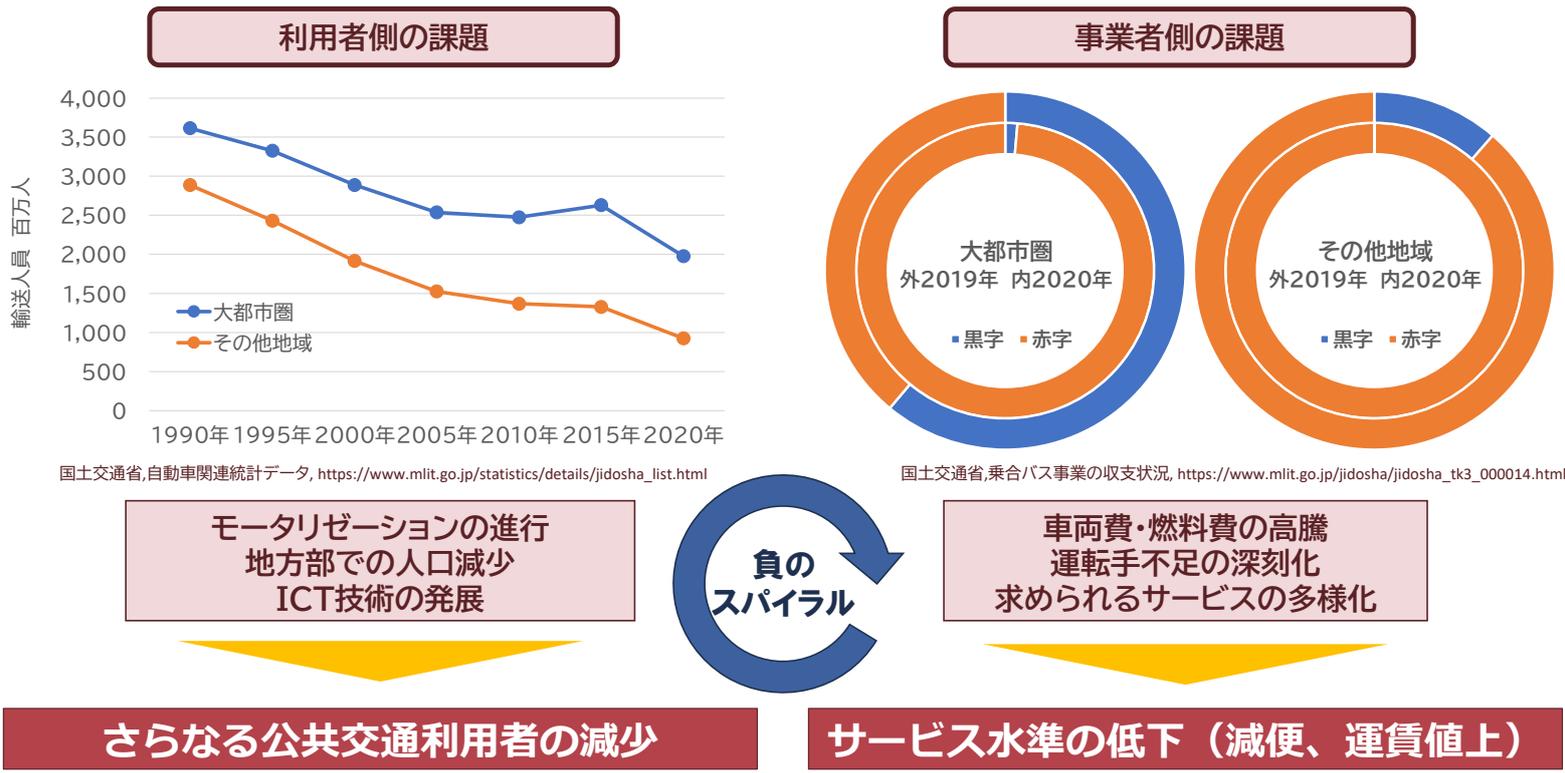
何となく困ってるでなくて、数字を見ながら実感することが大切



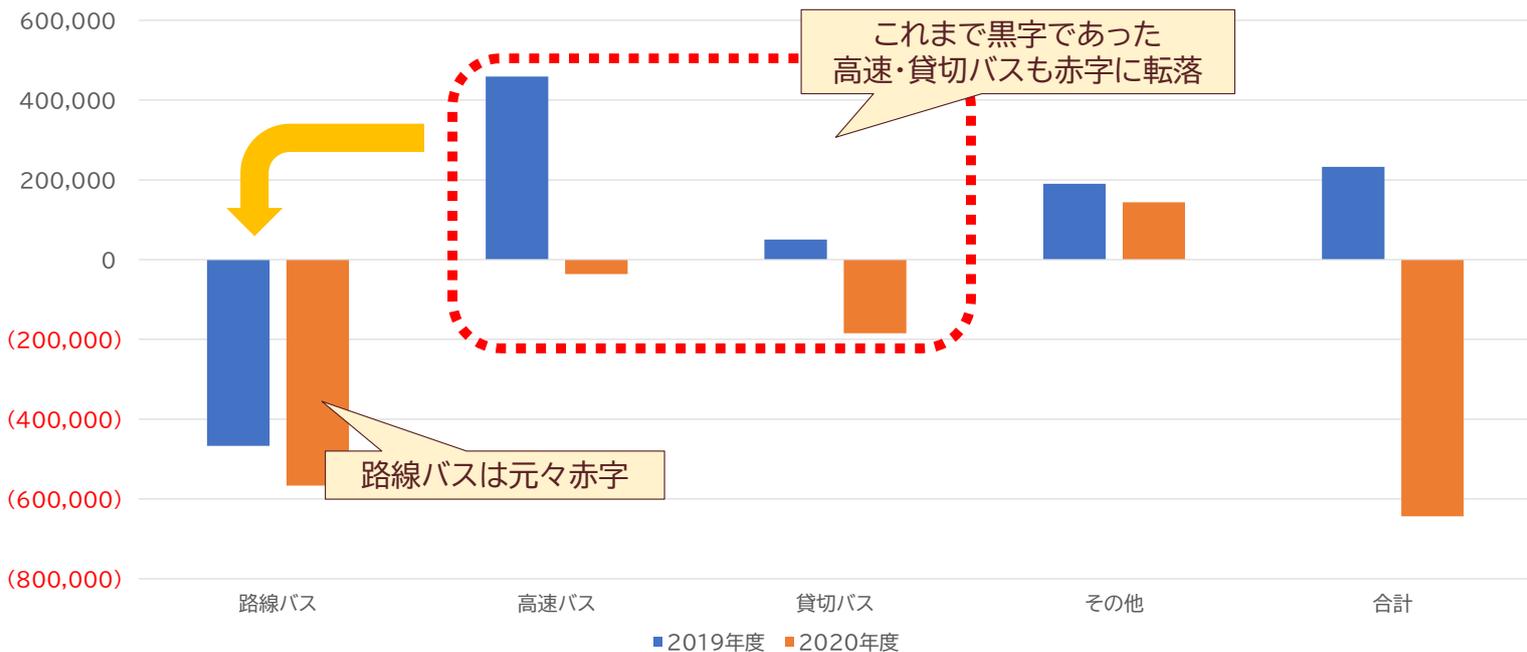
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



地域公共交通の負のスパイラル



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



高速・貸切バスの内部補助で路線バスを支えていたものが崩壊

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



移動の仕組みの選択肢

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



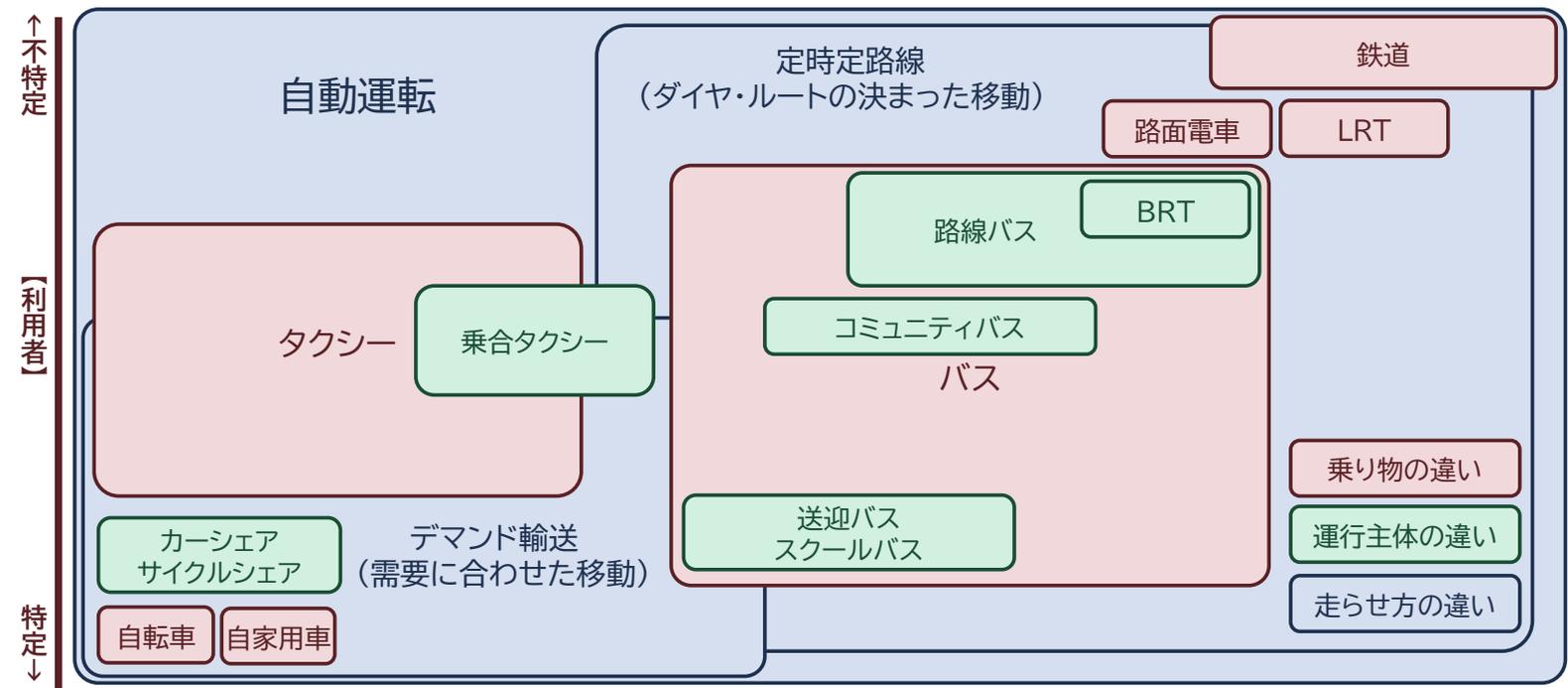
運行主体と道路運送法

デマンド交通
11人以上はバス、10人以下はタクシー

運賃	区分	運行主体	利用者	道路運送法上の扱い	運行形態	運行形態	
有償	事業用 緑ナンバー	交通 事業者者	制限なし	一般乗合旅客自動車 運送事業	路線定期運行	路線を定めて定時運行	
					路線不定期運行	路線を定めて予約に応じて運行	
					区域運行	運行区域を定め予約に応じて運行	
	自家用 白ナンバー	市町村 NPO 自治会 など	地域住民 来訪する者	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送	タクシー	一個の契約により定員10人以下の 自動車を貸し切って運行
						貸切バス	一個の契約により定員11人以上の 自動車を貸し切って運行
			特定の者			特定旅客自動車 運送事業	送迎バス
無償	市町村 NPOなど	地域住民	対象外	互助輸送・ボランティア輸送・ 許可登録を要しない輸送	福祉有償運送	地域住民を対象に自治体が輸送	
						登録した会員	協議会で合意された会員を輸送
		住民等				自治体の車両による無償輸送 高齢者向け:福祉バス 小中学生:スクールバス など 住民同士の互助による輸送	



混同しがちな移動の仕組みの分類



←個別輸送

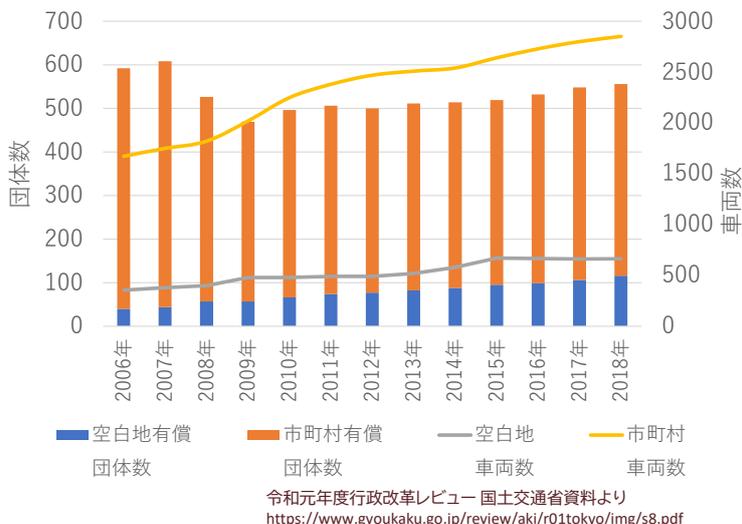
【輸送密度】

大量輸送→

地域公共交通のトリセツ,今更聞けない!?移動手段ってどんな種類があるの?, <https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>に加筆



団体数・車両数



運行状況

	路線定期	デマンド
サンプル数	105団体	71団体
平均利用者数/回	4.8人/便	2.9人/便
平均走行距離	21km	24km
運送の対価	142円/人	491円/人
収支率	19.4%	42.0%
運転者の平均年齢	58歳	61歳

国土交通省が実施したサンプル調査による推計(平成23年度ベース)

- 路線バスの撤退による公共交通空白地域の拡大により、**団体数(440市町村)・車両数ともに増加**
- 撤退した路線の代替であるため、**利用者数(相乗り率)は少なく収支率は低い**(市町村からの補填が大きい)
- 既存公共交通と同様に運転手の高齢化による**担い手不足が深刻化**



迂回ルート型

定時定路線の運行に加え
デマンド時のみ迂回して運行



- デマンドをした人は**最寄り**で乗車でき**利便性は向上**するが、元々乗っていた人は余計に時間がかかり**定時性が失われる**。

地域お迎え型

地域内をデマンドで周回し
利用の多い目的地へ運行



- 利用の多い場所が限られていれば、地域内のみデマンドで運行し、**目的地へは定時で到着**することができる。

路線不定期型

路線と運行時刻を設定するが
デマンド時のみ運行



- 観光地など特定の時間・曜日に需要が集中する場所では、**需要に合わせた運行となるため空車を避ける**ことができる。

区域運行型

決められた区域の停留所間を
デマンドに応じて運行



- 区域内に限れば**一般のタクシーと同様の利便性**を提供できるが、需要の異なる運行となるため相乗りは減少する。



地域公共交通の役割とまちづくりへの価値



地域公共交通に求められる役割と価値

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

まちのにぎわい創出や健康増進

外出機会の増加による
にぎわいの創出や
歩くことによる健康増進

人の交流の活発化

観光客等の来訪者の利便性や
地域内での回遊性の向上により
人の交流を活発化

コンパクトシティ+ネットワークの実現

都市機能を集約した拠点同士や
拠点と居住地域を結ぶ
交通手段の提供

利用している人だけでなく、何かしらの理由で利用できない人も対象
移動手段としての価値だけでなく、移動手段があることによって得られる価値

通学ができない地域は消滅する

- 公共交通で通学(特に高校への進学が境目)ができない地区は人口減少が加速する
- 進学する高校生だけでなく、それについていく親、**合わせて3人の若年層が減る**
- 自治体内での転居の場合、住民票の異動を伴わない場合があり、**人口減少の実態がつかみにくい**

おでかけ北設(愛知県北設案郡)

- 3町村営バスを相互乗り入れし、通学時の乗り継ぎを解消
- 郡内唯一の高校への進学率向上と、下宿率の低下を実現



おでかけしらかわ・ひがししらかわ(岐阜県白川町・東白川村)

- 路線バス、町村営バス、デマンド交通を組み合わせることで全集落から通学できる環境を整備

「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」バスの種類

	定期路線バス	JR接続便	予約制バス	サポート便 (福祉有償運送)
利用対象者		どなたでもご利用できます。		身体等の都合により公共交通の利用が困難な方
利用方法・運行内容	(1) 白川中央線 (2) 白川東白川線 各バス線ごとに決められた時間・路線(定時定路線)で運行します。	JR白川口駅、下流井駅へ輸(行き)と午後(帰り)に運行しています。 町内各地区一駅の運行便です。	地区内、地区外の商店や病院、施設等への利用ができます。	地区内、地区外の商店や病院、施設等への利用ができます。
予約の有無	予約は不要です。	予約が必要です。 ・高校生 ・スマホ専用サイトで予約 ・一般 電話 (74-1001) で予約	予約が必要です。 ・電話 (74-1001) で予約	予約が必要です。 ・電話でサンシャイン東濃白川または 社会福祉協議会で予約
運賃	(1) 白川中央線 1回 100円~200円 (2) 白川東白川線 1回 200円	1回 200円	1回(ゾーン内) 200円 1回(ゾーン間) 400円	町内 1回 400円または500円 町外 1回 1,000円~2,000円
運行範囲	白川町及び東白川村	白川町内	白川町及び東白川村	白川町内外

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

移動の問題は家族による送迎として家庭内に隠される

日常生活に紛れ込んでいる送迎の負担

- 夫の通勤、妻の買い物
- 子供の通学、部活、習い事
- 父母・義父母の通院



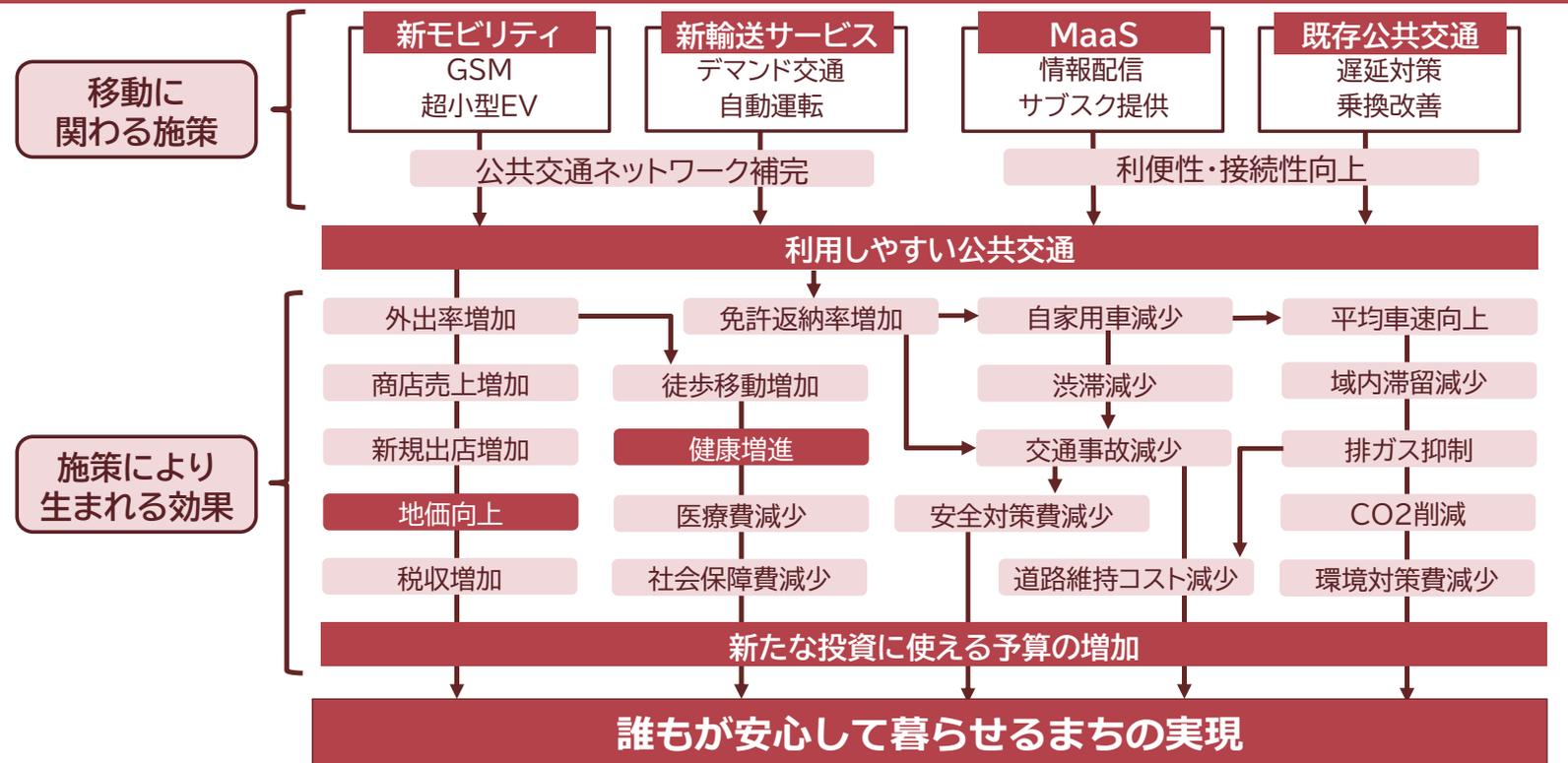
送迎により失われているもの

- 子供の進学を機に仕事の時間を減らした
- 塾帰りの迎えがあるので晩酌はできない
- 近所の親と輪番制で子供の学校までの送迎をしている
- 義母の通院で待ち時間を含めると半日以上つづさる
- (送迎される側が)気兼ねをするので外出機会が減る
- 思春期の子供との唯一の会話時間(ポジティブ)

- 移動は地域社会の問題のはずが、家庭内の問題として隠されてしまっている
- 送迎が当たり前とっているので、送迎がない生活の気楽さに気づくこともなく受け入れている
- 経済活動の機会(就労、社会活動など)を奪っている

送迎しなければ住めない地区 = 住みやすい地区?

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

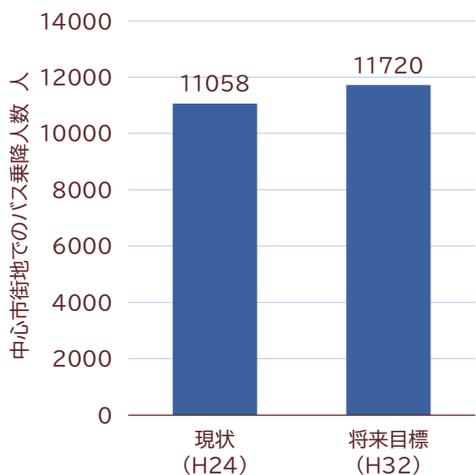


Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



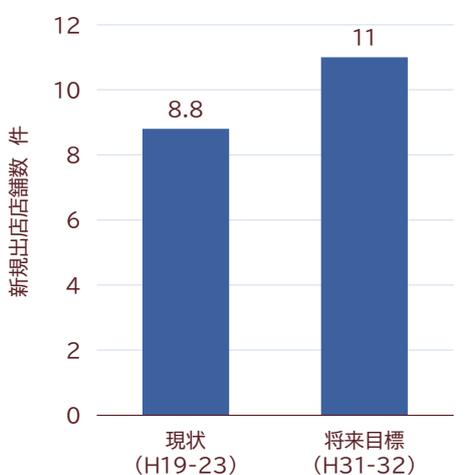
バス乗降人数

- 郊外部からのアクセス性向上や都心型コミュニティバスにより、バスで訪れる人の増加を評価



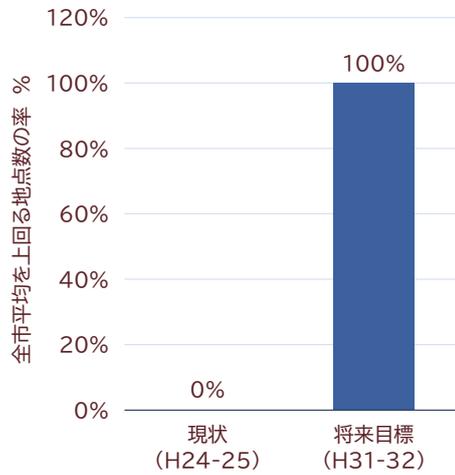
新規出店数

- 中心市街地での交通利便性の向上を展開することで、新規出店店舗の増加を評価



地価公示価格

- 利便性の高い公共交通軸が形成されることで、土地の価格が高まることを評価



公共交通の直接的な効果に加えて、公共交通がまちづくりに与える効果も評価

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

地域公共交通の健康への効果

公共交通分担率と疾患の受療率の相関

- 都道府県ごとの自動車分担率・公共交通分担率と人口10万人あたりの受療率の相関を調査
- 同様に歩数と受療率の相関と比較

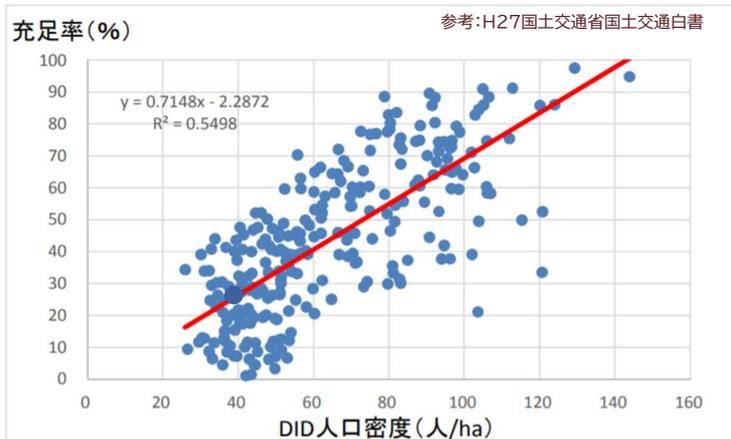
	自動車分担率	公共交通分担率	歩数
糖尿病	0.165	-0.371	-0.216
脳血管疾患	0.412	-0.449	-0.317
高血圧疾患	0.302	-0.569	-0.491
心疾患	0.534	-0.496	-0.423
虚血性疾患	0.508	-0.399	-0.266
肝疾患	-0.427	-0.235	-0.096
腎疾患	-0.067	-0.293	-0.256
悪性新生物	0.326	-0.382	-0.499
結核	0.366	-0.017	-0.135
肺炎	0.314	-0.613	-0.511
精神疾患	0.124	-0.571	-0.424

参考：H27国土交通省全国都市交通特性調査、H29厚生労働省患者調査、労働省国民健康・栄養調査
森健ら「交通行動と健康との関連性に関する地域間比較研究」土木計画学講演集、51号、2015

多くの疾患において公共交通分担率が向上するほど受療率が低減

徒歩圏充足率と医療費削減

- 公共交通ネットワークの整備が進む(コンパクトシティ化が進む)ことで日常サービスの徒歩圏充足率が向上する。
- 国土交通省の歩行量調査のガイドラインによれば、**0.065~0.072円/歩/日**の医療費抑制効果があるとされている。



公共交通ネットワークの整備により徒歩圏が拡大し医療費削減に貢献

「公共」交通機関に対する「公」の役割の見直し

共同経営



熊本地域のバス事業者5社による共同経営が、4月1日から始まります
～独占禁止法特例法に基づき、共同経営第1号を認可～

令和3年3月19日

国土交通省は、本年3月2日付けで申請のあった「熊本地域乗合バス事業共同経営計画(第1版)」に基づく共同経営について、独占禁止法特例法に基づく認可を初めました。乗合バス事業者5社が共同して重複路線の効率化や待ち時間の平準化等を行うことで、利便性を確保しつつ、熊本地域における運送サービスの持続的な維持が図られます。

○ 昨年11月27日に、乗合バス事業者による共同経営等について、国土交通大臣の認可を受けた場合に独占禁止法の適用を除外する「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基本的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律(令和2年法律第32号)」(独占禁止法特例法)が施行されたところです。

○ 本年3月2日、九州産交バス(株)・産交バス(株)・熊本電気鉄道(株)・熊本バス(株)・熊本市バス(株)の5社より、熊本地域における共同経営に関する協定の締結の認可が申請され、本日、独占禁止法特例法に基づく初の認可を行いました。

○ 熊本地域を運行するバス路線の厳しい収支状況を踏まえ、将来的に運送サービスの維持が困難になることが予想されます。このため、「熊本地域乗合バス事業共同経営計画(第1版)」においては、熊本市内を中心に、複数の事業者が重複してバス路線を運行している区間を含む4方面のバス路線を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整による待ち時間の平準化を図ることとしています。

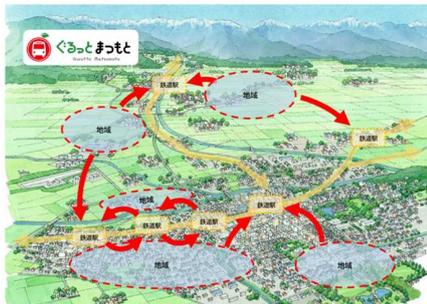
○ 熊本地域の共同経営に基づく運行の開始は、本年4月1日を予定しています。国土交通省においては、引き続き、独占禁止法特例法及び関連制度の周知・円滑な運用に努めてまいります。

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000213.html

公設民営

令和5年4月スタート! 「ぐるっとまつもとバス」

公設民営という新しい運行形態の「ぐるっとまつもとバス」が4月からいよいよスタート!



熊本エリアのバスは利用客数の減少に伴い、路線の廃止が進み、民間事業者に加え、市などが代替運行する路線が存在しています。4月からは、市がエリア全体を一つとして捉え、路線や便数等を設計し、運行の効率化や利便性の向上を目指します。

1 バス停・路線名を統一

運行形態ごとバラバラだったバス停を1つにして、わかりやすく統一したデザインにします。バスの車体やバス停には、公費によって決定したロゴマークと愛称を表示し、市民の皆さんだけでなく、多くの観光客に親しみをもって利用してもらえ、バスを目標としています。



<https://www.city.matsumoto.nagano.jp/soshiki/222/50194.html>

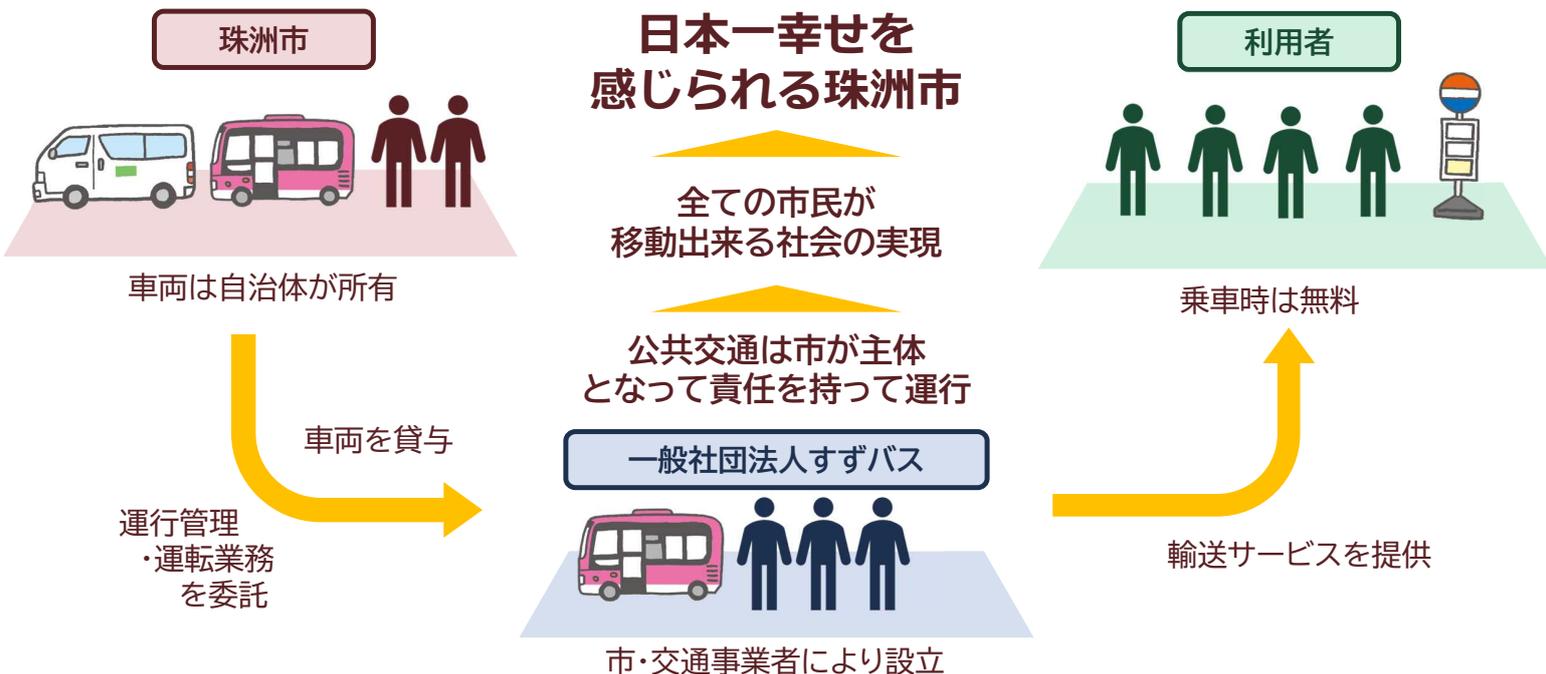
- これまで「公共」交通と言いながら、民間事業者が担ってきた交通事業の位置づけの見直し
- 自治体と連携し、競合する**民間事業者間の共同経営**による効率化
- **自治体が効率的な路線再編、運賃体系などの制度設計**をし、民間事業者が運行业務やサービスの提供
- インフラ(=車両や施設)を**公が所有し、運行を民間が担う**ことの検討も必要

利用促進や赤字補填から主体的なサービス設計や所有リスクを負うことへ転換



公共交通の無償化への転換（珠洲市）

- 従来運行していた民間事業者（北鉄奥能登バス）が退出し、無料の市営バスとして運行（＝公共交通の無償化）
- のと鉄道から転換バス（宇出津珠洲線・穴水珠洲線）の乗車にも補助することで実質無償化



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

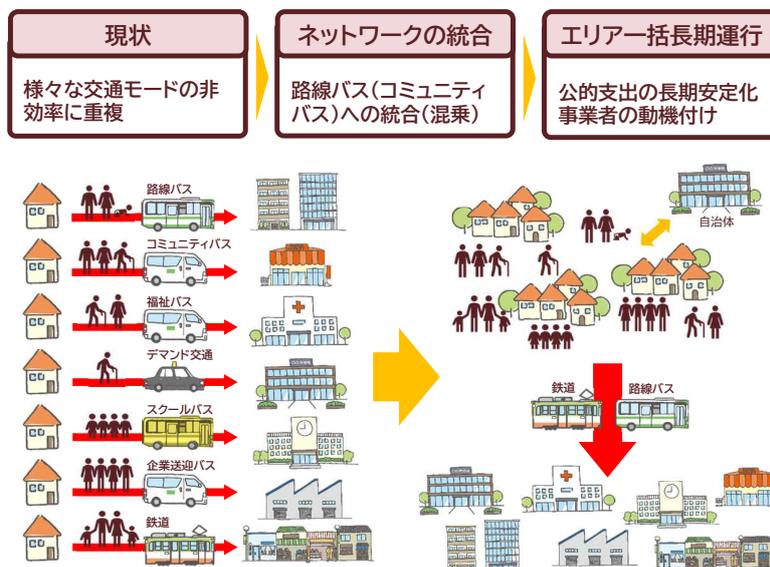


エリア一括協定運行事業

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- 路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブの課題や利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念。

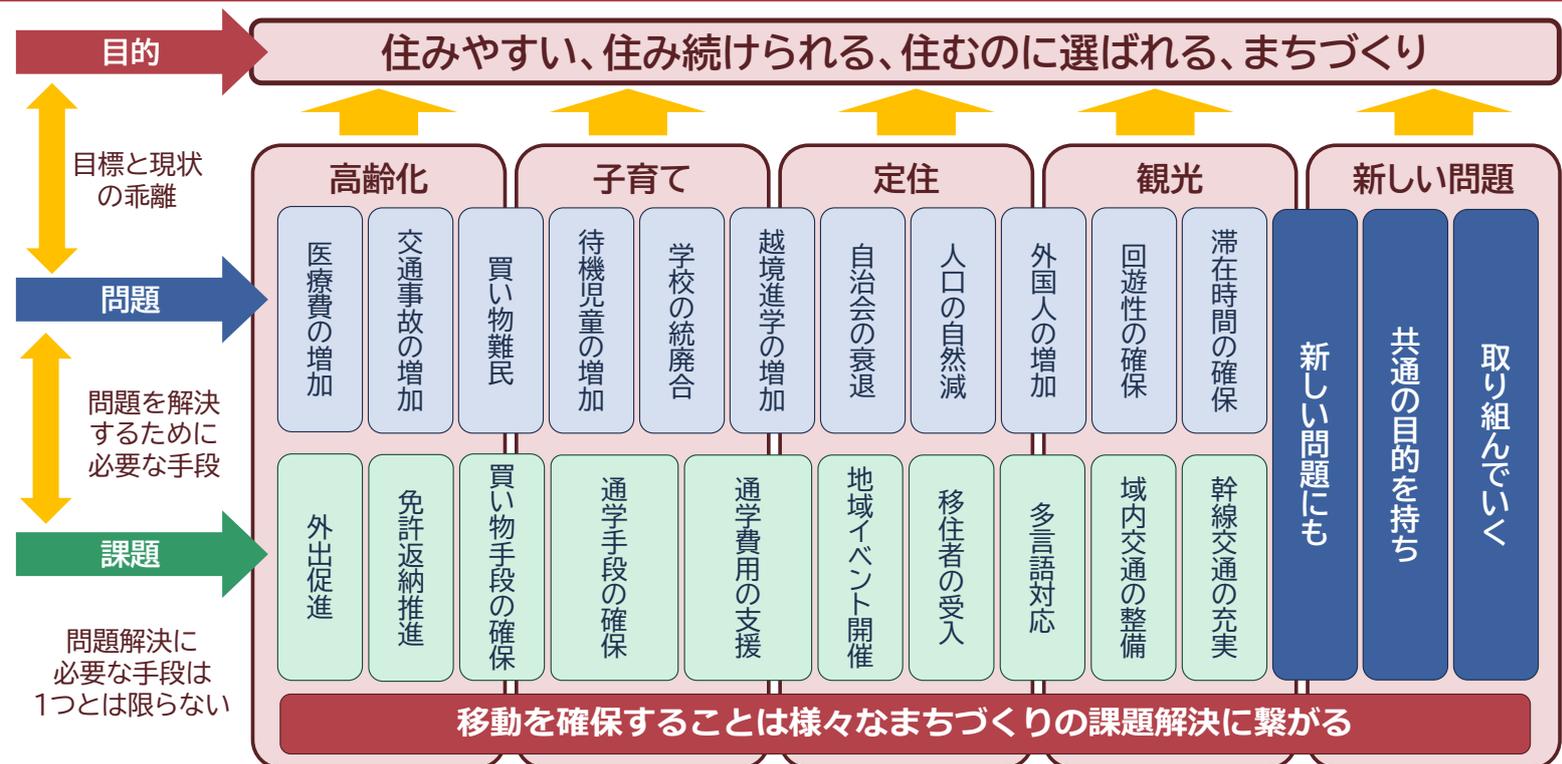
自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結
 - 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行
 - 国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援。
- メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化
 - メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能
 - メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上
 - メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与



国土交通省、令和5年度予算大臣折衝について、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001579722.pdf>

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University



参加者アンケート結果

1.【座学】地域公共交通計画の概要

平均点 4.87

No.	得点	理由
1	5	新年度、計画策定に取り組むため
2	5	基本的な内容から他地域の状況もまじえ紹介していただき、非常にわかりやすかった。参考となる点も多く、今後につなげられる。
3	5	なんとなく理解はしていたが、それを体系的に学ぶことができたため
4	5	補助制度と計画の連動化により、自分としても主にその部分を意識してばかりでした。特に、評価は計画において一番重要であるが、特に見ていなかったのが正直なところです
5	5	7.評価の部分が何を評価するか、様式をつくってやることを決めてあげるというアイデアもよいと思う。達成しただけでなく理由も明確にする。
6	5	・本質を深掘りしないで取り組みを進めていることがわかりました ・スケジュール、計画の目標・課題・評価に注意して次年度の業務に努めます
7	5	計画策定にあたっての基本的な部分を再確認できた。コンサルに発注するにしても、自治体の特性に応じて目標、評価指標を組み立てる必要性を強く感じた。また、計画策定の本質が少しわかった気がした。
8	5	福本先生の講義は何度かお聞きしていますが、自治体交通政策担当者の方には一度は受けて欲しいと思っています
9	5	・現在交通計画の策定中であり、計画づくりにおいて留意すべき点を学ぶことができた。 ・特に、合意形成、評価のしくみの重要性と分かりやすいフロー入りの説明がよかった
10	5	・多くの自治体がPDCAをまわせておらず、Aがまわせていない。とても参考になった。 5-3について、確かに数値したものをさらに分析することで、課題が見えてくる部分もある
11	4	策定までの計画のつめ方について勉強させていただきました。 具体的なスケジュール、プロセス的なところも教えていただきましたかったです
12	5	アウトカム指標の重要性 私自身評価方法について具体的なイメージを持てていなかったため、とても勉強になりました
13	4	計画策定のポイントというよりも、どのようにしたら公共交通事務を理解できるか、新任～2年目位むけの講義であった。公共交通の課題は多岐に渡るため、初めて交通担当になった職員にはぴったりの内容であった
14	5	公共交通計画以外でもアンケートを実施する機会があり、その際の質問を作成する際に気をつけるべきことが学べた。また、計画のアウトカム・アウトプットの分類や、評価方法の決定など、今後の策定で実践できることを学べた
15	5	「オフィシャルな場に出てこない人が、本当に困っている人」というお話があったが、その通りと感じた

2.【座学】自治体が地域公共交通政策を行う意義

平均点 4.67

No.	得点	理由
1	4	まちづくりや地域づくりへの展開、公共交通による町全体へ及ぼす効果（幅広い）を検討することへの造詣が深まったため。
2	5	交通担当1年目に受講を必須にすべき内容
3	5	//
4	5	計画策定に向け、そもそもの大前提がわかった。新しい事業（エリア一括）について、意義がわかった。持続可能な運行を考えていく必要があるなと思った
5	5	P19・20の通学ができない地域は消滅する。移動の問題は家族による送迎として家庭内に隠されるなど、今まであつかわれていないなと思った
6	5	公共交通がまちづくりと深くつながっていることを認識しました。送迎の負担に関して地元の状況と重なり、地域をもっと知る必要性を感じました。
7	5	公共交通が抱える課題がいかに大きいか、改めて感じさせられた
8	3	もっと「行う意義」について説明して欲しかった
9	5	・移動のしゅみ、まちづくりへの価値を学ぶことができた。 ・まちづくりの課題解決に当たり、移動手段、交通の視点からアプローチできる側面が多々あること
10	5	数値を上手に活用していくと分かることがたくさんある
11	4	意義についてよく理解することができました
12	5	地方都市では高齢化により、必ずしも高齢者のバス利用が増えるわけではないと感じました。若い世代3人の転出と高齢者利用のどっちをとるか、という言葉がとても印象的でした
13	4	こちら福本先生同様、初任職員～向けの教科書ともいえる現状把握に調度良かったです。2者とも、課題の提供・捉え方、認識といった視点であった。「担当に考えさせる」がテーマ
14	5	公共交通がまちづくりへ与える影響は日々から考えていたが、改めてその大切さを学ぶことができた
15	5	公共交通は「まちづくり」に直結することが再認識できた

3.【ワーク】ワークシート①を用いた個人ワーク

平均点 4.36

No.	得点	理由
1	4	課題整理や望ましい手法を検討するプロセスが参考となった
2	5	業務に取り入れていきたいが・
3	5	考える練習になったため
4	4	身近（自分と祖母）のことを記載したが、あんまりぱっとしなかった。説明や講義では、こういう風に記載するといいと理解したつもりだったが、理解ができていないことがわかった。ワークシートに具体例をのせてくれると想像しやすいかもしれません
5		
6	5	問題・課題・目標・評価を考える方法ヒントになった
7	5	
8	3	・慣れておらず使い方がよく分からなかった。 ・研修等で使うためには使い方や使用例を学ばないといけないと思った。
9	5	問題、課題を深掘りしていく過程の大切さ、なぜ、なぜということの必要性が理解できた
10	5	1つの課題を深掘りするだけで多くのことが見えてきた。それが複数になると、さらに多くの課題が見えてきて、やるべきことが明確化される
11	3	
12	5	自分の中で考えているようで、あまり考えられていない部分がわかりました。計画策定のプロセスを実感しました。
13	3	課題がそもそも分からない、という担当職員もいるため、補足があってもよいと思います
14	5	課題があっても、なかなか深掘りしてじっくり考えることは多くなかったため、よい機会となった
15	4	課題を設定して深掘りしていく作業はなれていないこともあってなかなか難しかった

4.【ワーク】ワークシート②を用いたグループワーク

平均点 4.64

No.	得点	理由
1	5	当町の課題を取り上げていただいたため
2	3	テーマを共通にして他グループの考え方を参考にしてみたい。特定地域の現状に引っぱられるかと
3	5	同上
4	5	自分だけでは、あまり想像つかなかったが、話し合いを聞いて実務的なことも知れた。また、途中先生方が意見をしてくれたことで参考になった。
5	5	むずかしかった。自治体からすると運輸局は恐い存在と言われ、そうならないよう再認識して勤めたい
6	5	他の自治体職員と交流しながら1つのテーマをほりさげる手法は参考になり職場内でもやれるといいと思いました
7	5	現状→課題→目標→評価指標への結びつけが難しかったが、どういう状況を目指すべきかを明確にすることで考え方の整理をしたい
8	4	・複数人で行うグループワークは有益だと思った ・最初の問題の設定が難しいと感じた
9	5	問題→課題→目標→評価指標のサイクルに従いグループ内で活発な意見交換ができた
10	4	・時間が短かった ・多くの意見を聞くことができ、参考になった。いろいろな視点があった面白かった
11	4	他の自治体の状況を知ることができるきちょうな時間でした
12	5	各担当者の視点や考え方が共有できて良かったです。特に、評価に対する考え方でヒントをいただけて良かったです。
13		
14	5	他者の考えを聞くなど、課題に対するアプローチの方法の幅を拡げることができた。また、過大の評価指標の設定の方法がより理解できた
15	5	・他市の路線バスの状況を知ることができて有意義でした ・どこも同じような課題を抱えていると感じました

5.【ワーク】各グループの発表

平均点 4.62

No.	得点	理由
1	5	各市町共通する課題に参加者みなさんの真剣に話し合い、検討を続けている姿に感動をしました
2	3	発表の時間を少なくしてもグループワークの進め方、検討方法について説明を多くしてほしい
3	5	
4	5	
5	4	
6	5	各テーマにそって様々なアイデア参考になった
7	5	各自治体で抱える課題はそれほど大きく変わらないものの、対応策としては事情や特性に応じて、多種多様な考え方があることを知れた
8	4	
9	5	それぞれ課題を掘り下げていく議論のステップの大切さを学べたと思う
10	4	グループワークと同様に様々な意見・視点があって参考になった
11		計画の中身について考えることが今までなかったので、いい勉強になりました。また次もあれば参加したいです
12	5	各グループの目標と課題の着眼点がおもしろかったです（評価指標はほとんどが同じであるのに）
13		発表シートが見えにくい。拡大してもよいと思います
14	5	各市町村の抱える問題はやはり共通点が多いことを改めて認識でき、様々なアプローチ方法を学ぶことができた
15	5	こういう機会ではないと聞けないような話が聞けてよかったです

6.全体を通じての感想・意見

No.	内容
1	悩み方、問題意識の発見、気づき、原因、深掘りをつながり意識した計画を策定し、議論を深めたい
3	グループワークについては人数はちょうど良かった
4	どの講義も最終的目的が重要と再認識。いつも目先のことだけやっていて、最終的にどのようにしていきたいかを考えるのが後回しになりがちだった。根拠をもって説明できるように（試算をする、この場合なら〇〇、他の場合は△△）というようにしてやっていきたい
5	次年度早々に自治体担当者向けに開催して欲しい
6	ぜひ、今後、解決の方法を含めた研修会の開催を希望します
9	次年度、機会があれば参加させていただきます
13	このような研修は異動したばかりの職員には必須です。交通業務は事務量が非常に多いため、スキルアップのフォローとして引き続き開催してほしいです。
15	課題を考えるきっかけになったよい機会でした

7.今後、希望する研修のテーマ

No.	内容
2	協議会の運営方法等
3	協議会の有効な運営方法について
7	地域が主体となった移動手段の確保策の取り組み支援等、行政としてできること。事業者も含めた効率的な路線の再編のあり方について
13	今回の内容でも十分ですが、補助メニューや活性化の事例など、共有できる機会があるとよいです

まとめ

- 参加者全般、否定的な意見はなく、同種の研修の必要性を感じたとの回答が多い
- 個人ワークは難しいという意見が多く、実際にワークシートを見ても、課題設定に誤りがあるものや、深掘りが甘いものも散見され、進め方等に改良の余地がある
- グループワークは、他者の意見が聞けたことに対しては歓迎する意見が多いが、ワークシートの記載内容を見るとやはり甘いものが散見される。参加者間の意見交換が目的であれば今回のようなやり方でもよいと思われるが、計画策定に向けた具体的な内容に踏み込むことが目的であれば、各テーブルにファシリテーターを配置するなど、積極的に介入することが必要と考えられる

パイロットスタディ参加者アンケート

本日はお疲れ様でした。今後の参考とするために皆さんの感想をお知らせ下さい。研修プログラムについて、5段階で評価した上で、その理由について教えて下さい。

1.【座学】地域公共交通計画の概要

←大変参考になった	5	4	3	4	1	参考にならなかった→
(その理由)						

2.【座学】自治体が地域公共交通政策を行う意義

←大変参考になった	5	4	3	4	1	参考にならなかった→
(その理由)						

3.【ワーク】ワークシート①を用いた個人ワーク

←大変参考になった	5	4	3	4	1	参考にならなかった→
(その理由)						

裏面へ続きます

4.【ワーク】ワークシート②を用いたグループワーク

←大変参考になった	5	4	3	4	1	参考にならなかった→
(その理由)						

5.【ワーク】各グループの発表

←大変参考になった	5	4	3	4	1	参考にならなかった→
(その理由)						

6. 全体を通じて何かご感想・ご意見があればお知らせ下さい

--

7.今後、希望する研修のテーマがあればお知らせ下さい

--

ありがとうございました！

人材育成カリキュラムの作成

地方自治体の交通担当者を念頭に置いた人材育成カリキュラムを作成した。

人材育成に関する問題の所在

少子高齢化や公共交通事業の退潮に加え、地域公共交通計画の策定が地方自治体の努力義務化されるなど、地方自治体が地域公共交通に関わる必要性が高まっている。

特に地域公共交通計画は、この計画に基づいて地方自治体の各種事業が実施されることから、地域の実態をよく知り、事業を実際に担う地方自治体の担当者が中心的な役割をもって策定されなければ、実効性のあるものとはならない。しかしながら、多くの地方自治体において計画の策定はコンサルタント会社に委託されているのが実態である。コンサルタント会社への委託自体は問題ではないが、中には「コンサルに出す予算が確保できないので計画が策定できない」といった声があったり、計画の核心にあたる部分も含めてコンサルに「丸投げ」する例も散見され、自治体担当者が主体的に計画策定に関わっていないという状況が生じている。

この結果、計画が地域の実態を反映しない内容となったり、事業の実施段階で実効性のないものになってしまうという問題が生じているほか、自治体担当者の政策スキルの低下も懸念される場所である。この状況を放置しておくことは、各地で地域公共交通計画の策定が進んでも、実質的な地域公共交通の改善につながらないことを意味するばかりか、中長期的に見て、自治体の交通政策能力の低下につながると考えられる。

こうした状況を改善するためには、自治体担当者が地域公共交通計画の策定をはじめとする地域公共交通政策に主体的に取り組むことが必要であるという意識啓発を行うと共に、そのために必要な知識を教育する機会が必要である。

自治体担当者が身につけるべき知識

以上のような問題意識を元に、地域公共交通政策に関わる自治体担当者が身につけるべき知識を整理すると以下ようになる。

公共交通政策に自治体に取り組む意義を理解できる

地方自治体が交通施策を行う意義を理解できるような知識を提供することが必要である。具体的には、「民間事業者による採算では維持できないために代替交通を確保する」という対症療法的な考え方から脱し、公共交通を確保することが、地域の持続性の向上や住民福祉（幸福）の増進にどのように寄与するのかについて理解できるような内容を含める。

意義を具体化するための方法を考えることができる

地域公共交通に取り組む意義が理解できたとしても、具体的な施策に結びつけることができなければ意味がないため、地域公共交通計画の策定を行うための知識を身につけることができるようにする必要がある。

具体的には、当該自治体の総合計画等の上位計画に示された方針を踏まえながら、公共交通政策として具体化する、すなわち、地域公共交通計画のコンセプトを描くことができるような知識を得られるようにする。

さらに、そのコンセプトを計画書にとりまとめるにあたって、その作業の一部をコンサルタント会社へ委託することが想定されるため、そのための仕様書を作成するのに必要なポイントを理解できるようにする。

計画に基づく事業を実施し、継続的改善に取り組むことができる

地域公共交通計画の中で取り組むべき事業について、適切に判断できるような知識を身につけることも重要である。また、継続的な改善のためには、事業の評価に関する知識も必要となる。

このことから、地域の状況を踏まえた適切な事業や施策のメニューを選択することができるような知識を身につけることと、事業の実施結果を踏まえて適切な評価を行い、事業結果が生じた因果関係について考察できるようなトレーニングを行う必要がある。

カリキュラム作成のコンセプト

以上の問題意識を元に、カリキュラムを作成した。

なお、カリキュラムの作成における基本的なコンセプトは以下の通りである。

- トップランナーの育成ではなく、すべての自治体を合格ラインに引き上げることを目標に基礎的な知識・能力を重視する
- 概念だけでは消化不良になる恐れがあるので、具体例も用いるが、事例に引っ張られないように留意する
- 計画における、課題⇔目標⇔評価の対応関係を理解できるようにする
- 問題の所在を考える「仮説構築」とその検証のための調査の関係について理解する
- 座学による知識習得だけでなく、アクティブラーニングによる「頭の体操」で知恵を付ける

以上を踏まえて、地域公共交通計画の策定に取り組む自治体を主な対象に想定したパイロットスタディを実施した。パイロットスタディのカリキュラムを以下に示す（再掲）。

第 1 部 (1000-1130)	【座学】 地域公共交通計画の概要 講師 福本雅之 (合同会社おでかけカンパニー)	
昼休み		
第 2 部 (1230-1400)	【座学】 自治体が地域公共交通政策を行う意義 講師 井原雄人 (早稲田大学大学院客員准教授)	
第 3 部 (1400-1700)	【ワーク】 地域公共交通計画の骨子検討	
	1400-1420	【個人ワーク】 ・説明 (5分) ・ワークシート① (15分)
	1420-1430	休憩
	1430-1600	【グループワーク】 ※5人×6班 ・説明 (5分) ・ワークシート② (85分)
	1600-1615	休憩
1615-1700	【発表・共有】 ※6班×5分=30分+余裕時間 ・各班から5分程度で発表	

各座学およびワークの意図は以下の通り。

内容	実施の意図
<p>地域公共交通計画の概要</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通に関する法制度 ・ 移動手段の種類と特性 ・ 地域公共交通に関する課題設定 ・ 移動サービスの設計 ・ 利用促進等の事業 	<p>地域公共交通計画の策定に当たって留意すべき事項について総合的に解説する。特に計画のコンセプト作成、目標設定について、担当職員をはじめとする市町村が主体的に検討を行う必要性と有用性について重点的に説明をした上で、評価方法、推進体制といった計画の実効性を担保するための仕組みについても解説し、計画が「絵に描いた餅」にならないことを意識した説明を行い、各市町村が実情に応じた計画策定ができるための基礎的な知識を身につける。</p>
<p>自治体が地域公共交通政策を行う意義</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村が地域公共交通施策に取り組む理由 ・ 地域公共交通が地域にもたらす価値 	<p>地域公共交通の確保・活性化に取り組むことは、単に既存公共交通の維持にとどまるのではなく、通学手段の保障による若年層の流出抑制や、交流機会の増大による住民の生活の質（QOL）向上、地域内経済活動活発化といった、地域の活性化や持続可能性の向上に幅広い効果があるということを説明し、地域公共交通政策に市町村が関与する意義と、担当者のやりがいへの意識を高める。</p>
<p>地域公共交通計画の骨子検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ グループワーク形式での実施 	<p>地域公共交通計画の策定のために必要となる、「地域の抱える交通問題」を踏まえ、「取り組むべき課題」「具体的な目標」「対応する施策」に結びつけていく作業について、他の受講生とのディスカッションやグループワークを通じて体験する。これによって、地域公共交通計画の策定に必要な思考プロセスを身につける。</p>

パイロットスタディを踏まえたカリキュラムの修正

パイロットスタディを実施した結果、参加者からは好意的な意見が多く、同種の研修を望む声が聞かれたが、ワークにおいては実施の課題があることが明らかとなった。

また、パイロットスタディにおいては地域公共交通計画の策定をテーマとしたが、これ以

外にもコミュニティバスやオンデマンド交通の導入、あるいは改善、公共交通施策の評価などのテーマが考えられることから、自治体の公共交通担当者の実務範囲を踏まえた形で、カリキュラムを充実することとした。

さらに、担当者であっても、初任者のような基礎的な内容を重視する必要がある場合と、複数年経験者のように応用的な内容が望まれる場合があることが考えられる。さらに、担当者だけでなく、政策意思決定者に対しても地域公共交通政策の重要性について啓発することが望まれる。

以上を踏まえて、修正したカリキュラムを以下に示す。

各研修題目を組み合わせることで、様々な受講ニーズに対応することができるようにカリキュラムを設計した。また、各県就航目の講師候補者、教材候補についても例示した。

なお、公使候補者、教材候補および研修プログラムについては、状況に応じて柔軟に変更する。

研修カリキュラム

研修プログラム	対象者・内容	実施方式・時間
初任者向け研修	自治体の地域公共交通担当者となった初任者向け。基本的な内容を総合的に学ぶことができるように構成	座学形式にて 90～120 分程度の受講時間を基本
計画策定研修	地域公共交通計画を策定する自治体の担当者向け。計画策定に関連することを重視	座学形式にて 90～120 分の講義を行った後、演習形式にて 120～150 分のグループワークを行う
ステップアップ研修 ニーズ調査演習	2～3 年目の担当者向けのアドバンスな内容として実施。実践的なスキルを身につけるため、演習形式で実施を基本とする	座学形式にて 60～90 分の講義を行う
ステップアップ研修 GTFS 演習		演習形式にて 180～300 分実施する
ステップアップ研修 利用実績演習		座学形式にて 60～90 分の講義を行った後、演習形式にて 120～240 分実施する
政策意思決定者向け研修	首長・議員・幹部・財政職員を対象として、地域公共交通施策の意義を中心に学ぶ内容とする	座学形式にて 60～90 分程度の受講時間を基本とする

研修題目	研修内容	講師候補者	教材候補	初任者向け研修	計画策定研修	ステップアップ ニーズ調査演習	ステップアップ GTFS 演習	ステップアップ 利用実績演習	政策意思決定者向 け研修
【座学】地域公共交通に取り組む意義	<p>【ねらい】</p> <p>地域公共交通の確保・活性化に取り組むことは、単に既存公共交通の維持にとどまるのではなく、通学手段の保障による若年層の流出抑制や、交流機会の増大による住民の生活の質（QOL）向上、地域内経済活動活性化といった、地域の活性化や持続可能性の向上に幅広い効果があるということを説明し、地域公共交通政策に市町村が関与する意義と、担当者のやりがいへの意識を高める。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村が地域公共交通施策に取り組む理由 ・地域公共交通が地域にもたらす価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・土井勉（グローバル交流推進機構） ・吉田樹（福島大学） ・井原雄人（早稲田大学） ・福本雅之（名古屋大学） 	<ul style="list-style-type: none"> ・はじめての地域公共交通（中部運輸局） ・地域公共交通のトリセツ 	◎	○				◎
【座学】地域公共交通計画の策定	<p>【ねらい】</p> <p>地域公共交通計画の策定に当たって留意すべき事項について総合的に解説する。特に計画のコンセプト作成、目標設定について、担当職員をはじめとする市町村が主体的に検討を行う必要と有用性について重点的に説明をした上で、評価方法、推進体制といった計画の実効性を担保するための仕組みについても解説し、計画が「絵に描いた餅」にならないことを意識した説明を行い、各市町村が実情に応じた計画策定ができるための基礎的な知識を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する法制度 ・移動手段の種類と特性 ・地域公共交通に関する課題設定 ・移動サービスの設計 ・利用促進等の事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・福本雅之（名古屋大学） ・井原雄人（早稲田大学） ・吉田樹（福島大学） 	<ul style="list-style-type: none"> ・はじめての地域公共交通（中部運輸局） ・地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省） ・地域公共交通のトリセツ 	○	◎				
【演習】計画策定に向けた地域課題の抽出	<p>【ねらい】</p> <p>地域公共交通計画のコンセプトを検討するにあたり必要となる、「地域の抱える交通に関する困りごと」をリストアップした上で、それらを「取り組むべき課題」「具体的な目標」「対応する施策」に結びつけていく作業について、他の受講生とのディスカッションやグループワークを通じて体験する。これによって、地域公共交通計画の策定に必要な思考プロセスを身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少人数のグループワークによる交通課題の抽出 	<ul style="list-style-type: none"> ・土井勉（グローバル交流推進機構） ・福本雅之（名古屋大学） ・井原雄人（早稲田大学） 				○			

研修題目	研修内容	講師候補者	教材候補	初任者向け研修	計画策定研修	ステップアップ ニーズ調査演習	ステップアップ GTFS 演習	ステップアップ 利用実績演習	政策意思決定者向 け研修
【座学】地域公共交通の評価	<p>【ねらい】 地域公共交通の継続的な改善に必要でありながら、計画策定時点では十分な検討がなされない傾向のある評価について説明する。評価の意義と視点について説明した上で、主な評価指標の例とその特徴について解説する。さらに、評価を継続して実施するための工夫についても説明し、計画運用段階において継続的な評価を無理なく進める技術を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通評価の意義 ・評価指標設定の考え方 ・地域公共交通評価の視点 ・評価指標の整理方法 ・主な評価指標の種類と特徴 	<ul style="list-style-type: none"> ・土井勉（グローバル交流推進機構） ・福本雅之（名古屋大学） ・吉田樹（福島大学） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する事業評価の手引き（中部運輸局） ・地域公共交通のトリセツ 	○	◎				○
【座学】地域公共交通会議・法定協議会の運営	<p>【ねらい】 地域公共交通会議・法定協議会における協議のポイントを解説する。具体的には、道路運送法上の協議が必要となるケースや、協議会として意思決定をすべきケースについて説明をし、必要な協議が行えるような知識を得られるようにする。さらに、円滑な協議会運営のコツについても説明する。以上に加えて、協議会の意義が「関係者間の合意形成と協議会としての意思決定」であることを理解し、協議会をセレモニーではなく積極的に活用できるような意識を醸成する。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議制度の概要 ・道路運送法上必要となる主な手続き ・関係者による合意形成プロセス ・円滑な会議運営のポイント 	<ul style="list-style-type: none"> ・福本雅之（名古屋大学） ・井原雄人（早稲田大学） 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の仕組み 8STEP（トヨタ・モビリティ基金） ・地域公共交通会議等運営マニュアル（中部運輸局） 	◎	○				

研修題目	研修内容	講師候補者	教材候補	初任者向け研修	計画策定研修	ステップアップ ニーズ調査演習	ステップアップ GTFS 演習	ステップアップ 利用実績演習	政策意思決定者向 け研修
【座学】 ニーズ調査 の技術	<p>【ねらい】 地域公共交通計画の策定や、移動サービスの設計のバックデータとなる住民の移動ニーズを調査するための技術について説明する。調査には定量的アプローチと定性的アプローチがあり、いずれのアプローチを取るかで採用すべき調査手法が変わることを理解する。また、調査手法として、統計データの分析、アンケートの設計・実施・集計、インタビュー調査の設計・実施・とりまとめなどに必要な知識を説明する。以上を通じて、目的に応じた適切なニーズ調査手法を判断できる知識を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに関する調査とその特徴 ・統計データの分析手法 ・アンケート調査の設計と分析 ・インタビュー調査の実施方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・土井勉（グローバル交流推進機構） ・福本雅之（名古屋大学） ・塩土圭介（日本海コンサルタント） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のトリセツ 	△	○	◎			
【演習】 GTFS-JP データ作成	<p>【ねらい】 MaaS 実現への第一歩として、スマートフォンによる経路検索への対応が公共交通利用者の確保のために求められる。経路検索用のデータの整備において、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）による整備が望ましい。本演習では、GTFS-JP データの作成について、「見える化フォーマット」を用いて演習形式で学び、データの作成から更新までに必要な知識を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GTFS データ作成の意義 ・GTFS データ作成演習 	<ul style="list-style-type: none"> ・諸星賢治（MoDip） ・伊藤浩之（公共交通利用促進ネットワーク） ・柘植良吾（中津川市役所） 	<ul style="list-style-type: none"> ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）作成方法検討マニュアル（第二版）（九州運輸局） ・地域公共交通のトリセツ 				◎		
【座学】 利用実態の 把握	<p>【ねらい】 地域公共交通計画に基づく評価や、コミュニティバスの見直しなどにおいて、利用者数をはじめとする利用実態を把握することが必要である。利用実態を把握するための調査方法、集計方法、グラフ等によるビジュアル化などの技術について説明する。以上を通じて、利用実態の把握から改善に結びつけるための知識を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用実績データの種類と特徴 ・データ収集の手法 ・データの見える化と解釈 	<ul style="list-style-type: none"> ・福本雅之（名古屋大学） ・塩土圭介（日本海コンサルタント） 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスデータ大百科（中部運輸局） ・地域公共交通のトリセツ 	△				◎	

研修題目	研修内容	講師候補者	教材候補	初任者向け研修	計画策定研修	ステップアップ ニーズ調査演習	ステップアップ GTFS 演習	ステップアップ 利用実績演習	政策意思決定者向 け研修
【演習】利用実態の把握（エクセル実習）	<p>【ねらい】</p> <p>OD データや乗降調査データなどの利用実績データを分かりやすく表現するためには、グラフや表に加工することが有効である。本演習では、エクセルを用いて OD データや乗降調査データを集計し、グラフ等に加工するための技術を身につける。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エクセルによるデータ集計演習 	<ul style="list-style-type: none"> ・福本雅之（名古屋大学） ・塩土圭介（日本海コンサルタント） 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスデータ大百科（中部運輸局） ・地域公共交通のトリセツ 					◎	
【演習】利用実態の把握（GIS 実習）	<p>【ねらい】</p> <p>利用実績を分かりやすく表現する手法として GIS（地理情報システム）の活用がある。本演習においては、フリーの GIS である QGIS を用いて、沿線人口の表示や、系統別利用者数の表示のための基礎的な技術を学ぶ。</p> <p>【主な項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・QGIS 操作演習 	<ul style="list-style-type: none"> ・福本雅之（名古屋大学） 						○	