

「おでかけ復興」をもたらす 地域公共交通の力 —実現方策としての「共創」のあり方—

福島大学 経済経営学類

准教授 吉田 樹

(交通政策審議会 地域公共交通部会 臨時委員)

 <https://www.facebook.com/itsukkey>

「くらしの足」の諸課題—「唯一解」はない

① 自家用車の運転可否による活動機会の格差

- ◆ 地方の生活者は、**自家用車の保有で高いモビリティを獲得**
 - クルマの運転を「身体機能が低下するまで」続ける実態

➡ ② 多くの市民は「移動の問題」を「自分ごと」に捉えにくい

③ 移動ニーズの小口化と多様化

- ◆ 駅、総合病院など**「最大公約数」の目的地以外のニーズが拡大**
 - ⇔ 個別化された交通サービスに注目も、**単体の黒字化は困難**
- ◆ クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択にも影響

④ 「収益事業」の限界 × おでかけ需要回復の不確実性

- ◆ コロナ禍で**「内部補助」の限界が露呈**⇒大都市圏でも減便
- ◆ 「くらしの足」を支える**担い手(運行+運営の双方)の不足が顕著**に
 - 人口減少 + **「支える人」と「使う人」の分離が進むコロナ禍**
- ◆ 楽しい「おでかけ」が遠ざけられたCOVID-19禍

自家用車以外の手段が「選ばれない」理由

■ 「基本要素」が不十分だから、選ばれない

- ◆ デマンド交通, AI, シェアリング, MaaS, 自動運転, MM…
⇒ 「注目」の陰で, 「本質的課題」をオブラートに包んでいないか
- ◆ 地域モビリティの**基本要素: 経路(区域), 時刻(ダイヤ) × 価格**
⇒ 「**使えない**」公共交通を地域社会が生み出す構図が存在
 - 地域住民との「対話」・「誰の」声かを読み解くことが必要

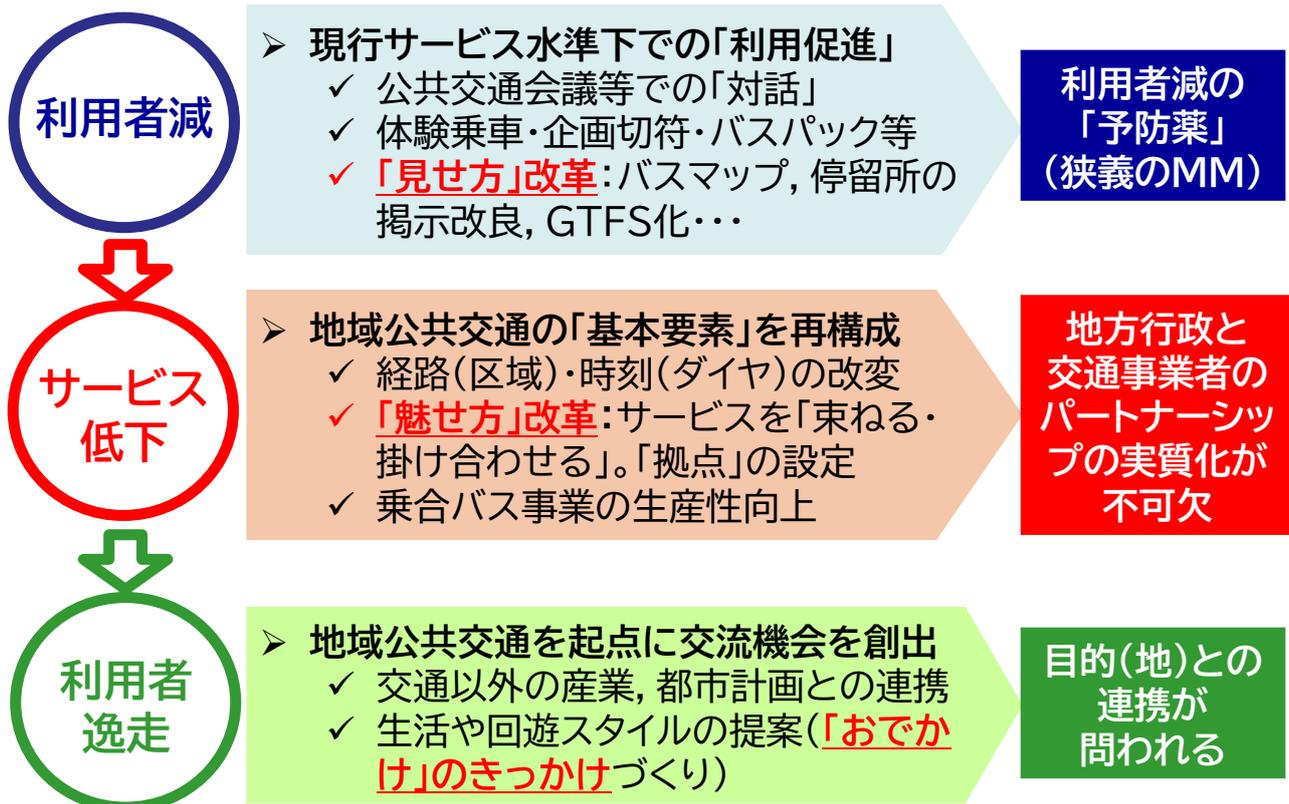
■ 利用までに「不安」が多く、選ばれない

- ◆ 検索できない = サービスが無い / 現地で迷う ⇒ 他者へ勧めない
⇒ 地域公共交通は「**経験財**」。「**見せ方**」と「**魅せ方**」で変革を

■ 政策目的が「自分ごと」にされにくい

- ◆ 「高齢者の移動手段確保」「財政負担軽減」「利用促進」…
⇒ 車保有が前提の生活 ⇔ **好んで運転しているとは限らない**
- ◆ 地域の移動確保を支える主体(コストシェアリング)が不明確

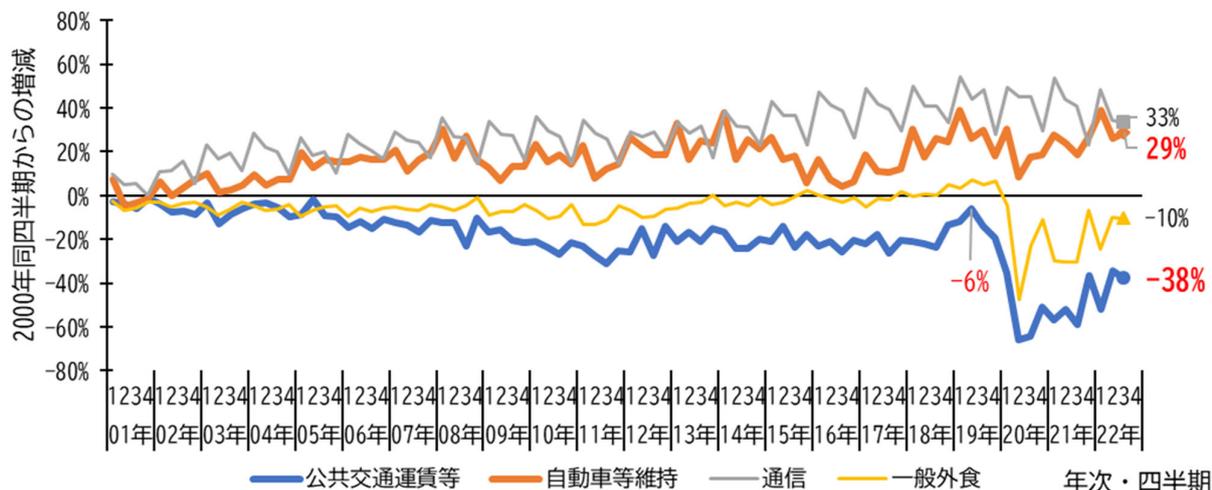
『悪循環』を打破するために



公共交通需要とおでかけ需要は密接な関係

■ 家計支出増減率の推移(総務省統計局「家計調査」より吉田分析)

- ◆ 2000年の同四半期からの増減率を集計。家計に占める自動車等維持費は3割増。一方、公共交通運賃等は一貫して減少
- ◆ 2020年以降、**外食費と公共交通運賃等の増減が高い相関**



ポストコロナの地域交通は「おでかけの提案」が鍵

「地域交通デザイン」に求められる視点

■ 交通政策基本法(2013.12.4施行(下記は改正法でも踏襲))

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するもの…以下略

① 「生活」を支える地域モビリティ→「くらしの足」

> 移動手段として公共交通サービスが「使える」ことの重視

⇒ ② 「交流」を支える地域モビリティ→「おでかけの足」

> 観光者と観光対象をつなぐ交通

> 自ら交通して活動する機会(「おでかけ」固有の価値)

**市民のくらしを守り、おでかけを提案する地域交通を
ビジネス(経済)と合意形成(社会)を組み合わせ
創り、育てる仕組みづくり：地域交通デザイン**

「見せ方」改革で『おでかけウェルカム』へ

市街地の拠点施設を「ターミナル」に(岩手県北上市)

- ◆ 市街地の複雑な経路を見直し。全路線が百貨店脇の停留所(本通り2丁目, 本石町1丁目)に停車するように
- ◆ 店舗内にバス接近表示システムと待合場を配置



「人が集まる場所」と「ネットワークの拠点」を重ねる

「見せ方」改革で『おでかけウェルカム』へ

「まちなかターミナル」による市街地の回遊性向上

③まちなかへの集客効果

⇒平成30年4月の北上市コミュニティバス(飯豊立花黒岩線)利用者の動向。
(まちなかターミナルから半径1km以内にあるバス停を対象)

行き(まちなか)の利用の際は、目的地付近のバス停で降車するが、帰りの利用の際はまちなかターミナルを利用する傾向にあり

→結果、まちなかへの集客に貢献!

バス停名	降車人数	乗車人数
北上郵便局前	15	2
北上市役所前	24	6
まちなかターミナル	51	113
本通り十文字	13	4
黒沢川	4	2
御旅屋	5	0
白百合橋	37	9
萩の江橋さくらホール前	31	5

北上市コミュニティバス(飯豊立花黒岩線)
まちなかターミナル及び周辺バス停利用状況(上下線合計:平成30年4月)



まちなかターミナル(本通り二丁目)から多くの方々がコミュニティバスを利用している。

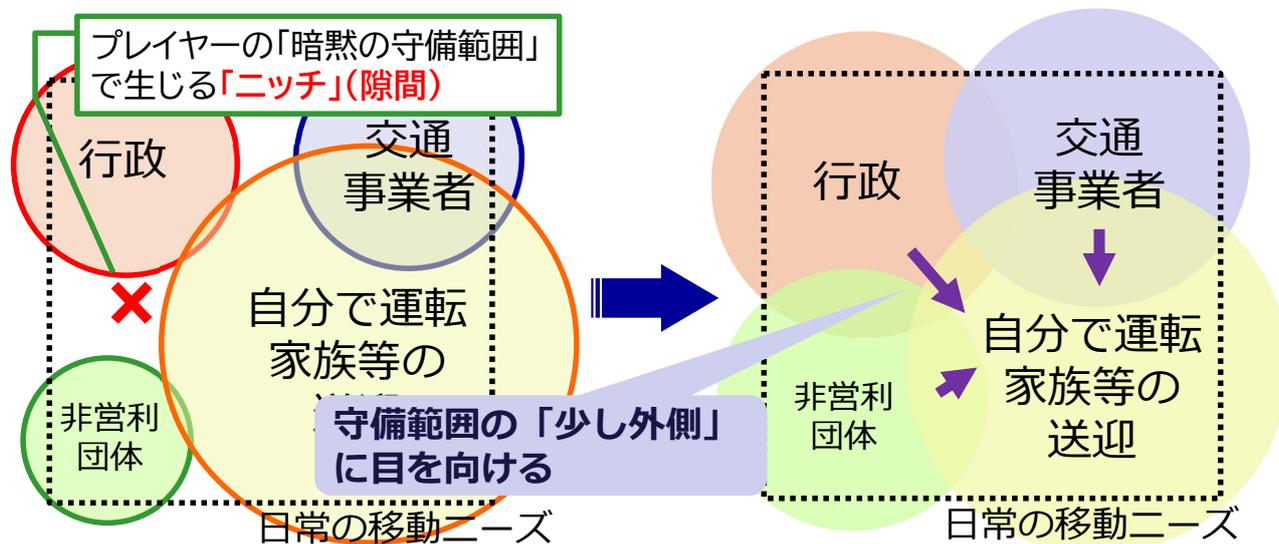
通院などの用事を済ました後、まちなかターミナルまで移動し、そこで買物をしてから帰る方が多くみられる。(撮影日:平成30年6月14日)

第39回総合的交通基盤整備連絡会議
北上市発表資料(2018.8.7)

「くらしの足」の課題を緩和するために

■ 「ビジネス」に加え「共創」が選択肢となることへの期待

◆ 各プレイヤーの「守備範囲」を少し広げあう(「のりしろ」をつくる)ことで、「くらしの足」の課題は緩和できる。



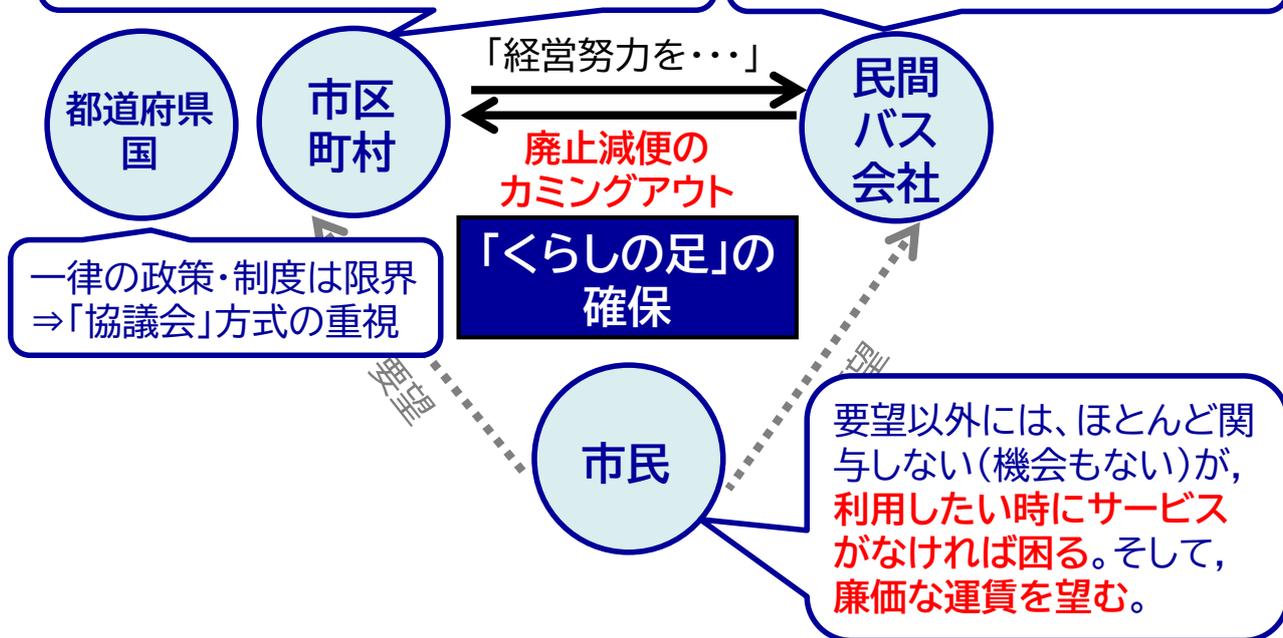
多様な主体の「のりしろ」をどうつくり，繋げるか？

これでは「共創」は生まれない

■ 日本の公共交通は「コストシェアリング」の視点が弱い

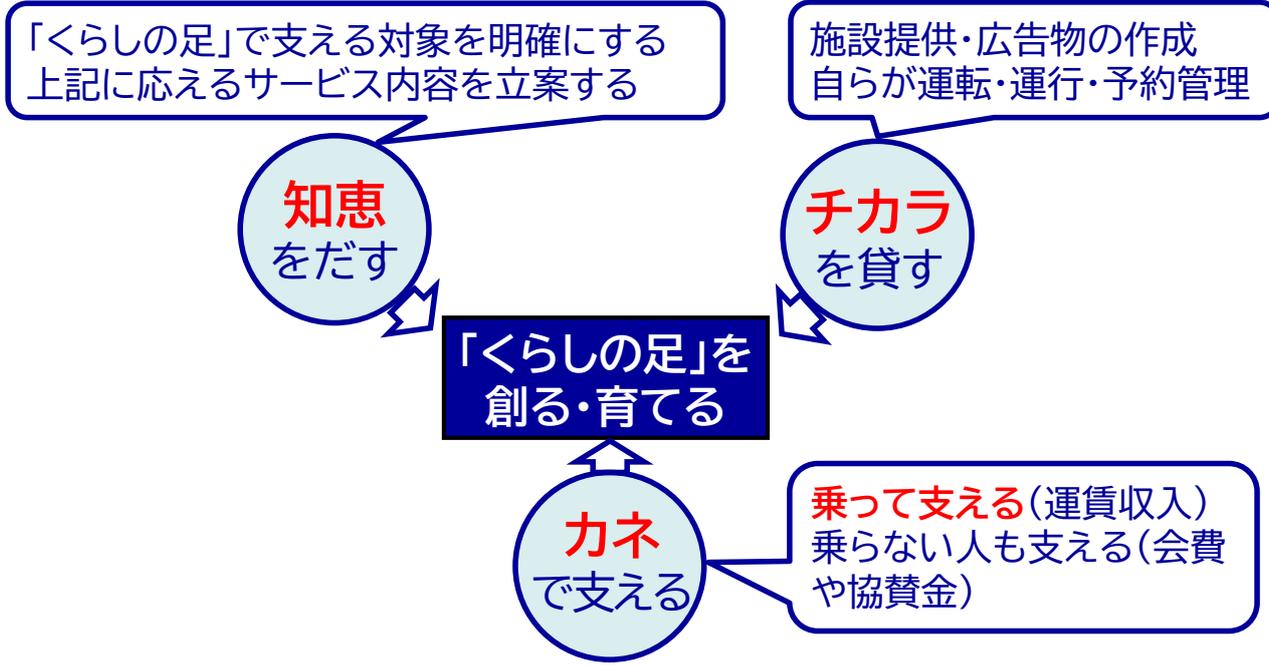
行政運営型の以外の公共交通には無関心になりがち。財政出動を減らしたい。

自社負担の運行もあり，内部留保に乏しく、「投資」できない。



「くらしの足」を創り, 育てる仕組みづくり

■ ポイントは「できること」を紡ぎあげる



「小さな足がかり」から「大きく育てる」ことが必要

「できること」から小さく始める

■ 周辺を運行している車両をうまく使う

知恵

◆ 国際興業バス「間野黒指線」の運行空白時間(6時間)を**医療法人の送迎車両に地域住民が相乗り**。週1日の運行で開始。

- 地域住民は「利用登録」が必要
- 飯能市は、利用者に対する保険に加入



午前

乗車場所	時間
「間野黒指」バス停	10:40
↓	
「間野」バス停	10:43
↓	
「井天前」バス停	10:45
↓	
「南高麗」バス停	10:47
↓	
「申測」バス停	10:48
↓	
南高麗地区行政センター	10:50
↓	
「上畑」バス停	10:52
↓	
「下畑」バス停	10:53
↓	
小室クリニック	11:04

間野黒指行 ①

乗車場所	時間
小室クリニック	11:15
↓	
「下畑」バス停	11:26
↓	
「上畑」バス停	11:27
↓	
南高麗地区行政センター	11:29
↓	
「申測」バス停	11:31
↓	
「南高麗」バス停	11:33
↓	
「井天前」バス停	11:35
↓	
「間野」バス停	11:36
↓	
「間野黒指」バス停	11:40

午後

飯能駅行 ②

乗車場所	時間
「間野黒指」バス停	13:40
↓	
「間野」バス停	13:43
↓	
「井天前」バス停	13:44
↓	
「南高麗」バス停	13:45
↓	
「申測」バス停	13:47
↓	
南高麗地区行政センター	13:50
↓	
「上畑」バス停	13:52
↓	
「下畑」バス停	13:53
↓	
小室クリニック	14:04

間野黒指行 ②

乗車場所	時間
小室クリニック	14:15
↓	
「下畑」バス停	14:26
↓	
「上畑」バス停	14:27
↓	
南高麗地区行政センター	14:29
↓	
「申測」バス停	14:31
↓	
「南高麗」バス停	14:33
↓	
「井天前」バス停	14:35
↓	
「間野」バス停	14:36
↓	
「間野黒指」バス停	14:40

「できること」から小さく始める

■ 乗用タクシーを活用した「おきタク」

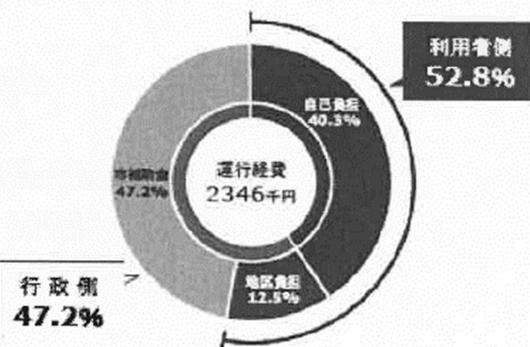
知恵 カネ

- ◆ 山形県南陽市沖郷地区は「地域公共交通運行協議会」を組織。メータ運賃の差額を市・地域で補填し、**定額制タクシー**を運営。
 - 乗降可能な目的地，時間帯は限定。前日までに予約必要。
 - 町内会費「年200円」上乗せ。運賃＋会費で50%を目指す。



運行経費の負担割合

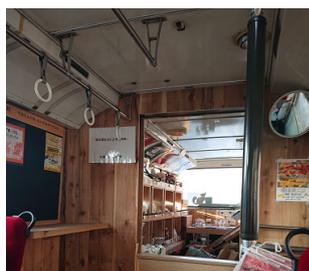
運行経費はこれまでの金運行に係るメータ一額の合計、自己負担は利用者本人が支払う額（定額500円）の合計。協議会負担分は、補助金交付にかかる予算額・決算額に基づき、地区負担と市補助金とに按分して算出した。



地域公共交通による「おでかけ」の提案

【事例】十勝バス：大空団地での「共創の足がかり戦略」

- ◆ 空き店舗に焼肉店「にくや大空」を開店。昼間時は、コミュニティカフェに。
 - 地域課題の発見・プレイヤーの発掘
- ◆ バス車両の後部を「店舗」に改造した「マルシェバス」実証実験
 - 市内異業種との結びつきを強化



生活スタイルの提案から，地域の信頼を創造する
新たなモビリティサービスが受容される契機に

「共創領域」を豊かに 但し「共創」は目的に非ず

地域モビリティのビジネス

- ✓ **収益事業**の公共交通（高速乗合・貸切バス，大都市圏の鉄道・バス，地方都市圏の基幹的な鉄道・バス，**流し主体地域のタクシー**）
- ✓ **MaaS系ベンダー**もビジネス化を志向も，**モビリティ起業家がなかなか生まれない**

- 交通事業者が**チャレンジ**できる×**モビリティビジネスを育てる**制度転換が必要
- 交通事業者の**困り込み**型のモデルとは異なる**文脈**が必要

共創領域

- 交通事業者との「**質保証契約**」（補助から投資へ）
- 同業他社・異業種との**価値創造**（密（蜜）度の経済）
- **インフラ**をビジネスのトリガーに（**範囲の経済**）
「モビリティハブ」など道路側との連携+公共交通の対象拡大

地域モビリティのインフラ

- ✓ **生活支援**の交通サービス（地域必需不採算路線+**非流し地域のタクシー**，自家用有償も）
- ✓ 地方**公営企業**や**第三セクター**のサービス提供
- ✓ 公共交通等の**データ基盤**（**オープン化**）

- 生活支援の交通サービスを**社会で支える**視点（**地域公共交通計画**で合意形成）
- サービス提供が**不効率**になることの懸念