

共創からつむぎだす 『暮らしの足』

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)
(国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 委員)

「暮らしの足」をみんなで考える意味

「コロナ禍」に直面してきた私たち…

接触機会の削減 = 外出の削減？

「不要不急の」外出って何？

「出かけなければならない人」が居る

それを「支える人」が居る

「おでかけしにくい」状況が

地域の経済や社会の「歪み」を大きくする

このことに気づかされた2年弱

「暮らしの足」をみんなで考える意味

安心して おでかけできる「暮らしの足」を
創り, 守り, 育てる

「コロナ禍」を乗り越える鍵は、
この「原点」を見失わないことでは？

『密』をビジネスにする公共交通から
『蜜』を創り出す「暮らしの足」という
選択肢をみんなで創ろう！ 育てよう！

地域の「暮らしの足」が抱える諸問題

① 自家用車の運転可否による活動機会の格差

- ◆ 鉄道駅の周辺に住宅や目的地が集中しているわけではない地方部は、自家用車を保有することで高いモビリティを獲得
⇒ 運転を続ける生活と止める生活の間で「ギャップ」が大きい

➡ ② 多くの市民は「移動の問題」を「自分ごと」に捉えていない

③ ニーズの多様化・小口化

- ◆ 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
- ◆ 大都市の郊外団地、中心市街地でも「移動の問題」が顕在化へ
➢ 上記地域でも「駅やバス停が遠い＝自家用車利用」の図式

④ 「担い手不足」の顕著化 × おでかけ需要回復の不確実性

- ◆ 「暮らしの足」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
- ◆ 「補助なし不採算路線」の縮小 × ポストコロナの不確実性

求められる「くらしの足」のマネジメント

■ 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「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」を創出する「くらしの足」

> 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)

**市民生活を守り、交流機会をつくる「くらしの足」を
ビジネス(経済)と合意形成(社会)で紡ぎ出す
… 地域公共交通会議 と 地域公共交通計画 の真骨頂**

10年で「考え方」は深化、「打ち手」も増えた

■ 地域公共交通関連法の改正(2020年11月)

◆ 「競争」から「共創」へのメッセージが明確に

① 「輸送資源の総動員」…「使える手段」は、利用したい

② 「共同経営」…黒字バス事業者の「交通調整」が可能に

③ 「束ねて、減らす」…特定事業(利便増進実施事業)の対象

■ 情報技術の高度化、「小さな交通」の多様化

◆ アプリを介したマッチング(相乗り), AI活用(需給ギャップの縮小), 自動運転, グリーンスローモビリティ, 超小型モビリティ…

⇔ ツールの「適材適所」は、未だ明確ではない

◆ データの活用で、公共交通の課題が可視化(→課題発見の迅速化)され、事業の付加価値生産性が高まる可能性

⇔ 誰が「料理人」になるか? (「分析」と「落とし込み」は異なる性質)

⇔ 地域の「目指す姿」は規範的に決定する(→地域公共交通計画)

「ポストコロナ」の地域公共交通

■ 「安全と安心の分離」にどう向き合うか?

◆ 公共交通利用への「不安」⇒外出控え「以上」の利用者減に直面

◆ コロナ禍が無くても、平時から「不安」な公共交通利用

> 案内, 情報, サービスの「分かりやすさ」の追求が必要

■ 「当面の利用者減」を前提としたサービス設計が必要

◆ 事実上の「内部補助」崩壊: 大都市圏でも大規模減便懸念

> ピーク時の需要回復⇔オフピークの需要減少(生産性低下)

> 「おでかけの提案」を付加価値に変える視点(日本版MaaS)

◆ 減便しても「サービスを切り下げている見せ方」が必要

> 共同経営, 運行間隔平準化, モード間連携…打ち手は様々

> 地域公共交通会議の開催状況に「差」が生じている。

◆ 地域公共交通の「コストシェアリング」を再考する契機に

> 通学定期の割引率:「事業者負担」のままで良いのか?

「輸送資源の総動員」と言われるけど…

■ 某地域公共交通会議での発言より

某運輸支局

◆ 改正法は「輸送資源の総動員」がキーワードです。路線バスやデマンド交通だけでなく、スクールバスや企業の送迎バスなどをどう活用するかを地域公共交通計画に盛り込んでください。

某県庁交通政策担当課

◆ コロナ禍で公共交通需要が減り、財政負担が増えています。スクールバスや送迎バスの活用で、持続性を高めてください。

**地域の輸送資源を把握し、活用する視点は重要
しかし、その意図は、財政負担軽減に矮小化されがち
そして、従前の制度でもできたこと
なぜ「総動員」は、進まないのか?
「総論賛成」でも「各論」で行きづまるから**

八戸駅線共同運行化の議論過程

■ 合意の鍵 = (データ+ストーリー) × (対話 + 翻訳者)

「対話」を「文化」に

◆ 八戸駅線共同運行化の議論を契機に、路線バス事業連絡調整分科会を常設化。

- ▶ 構成員が資料を持ち寄る形式・・・論点や対立軸が明確に
- ▶ 次回の分科会日程と、それまでの「宿題」をその場で調整



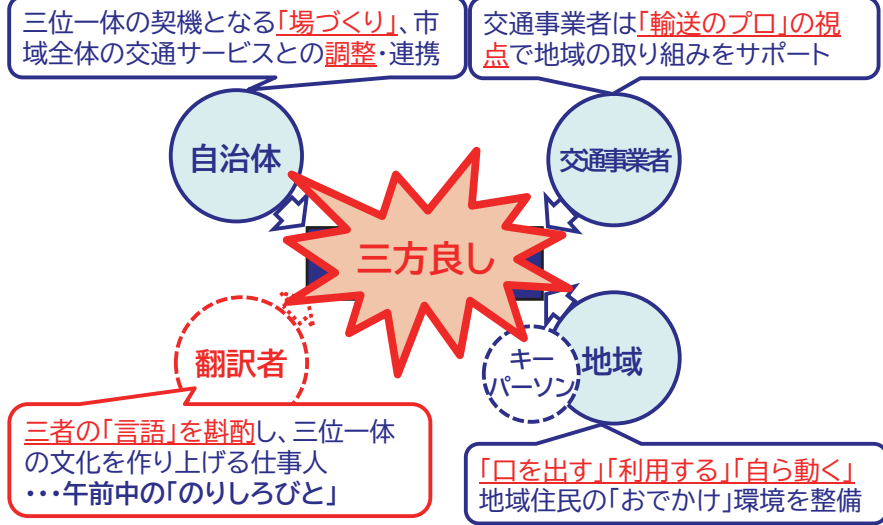
「翻訳者」たる第三者の存在

◆ 山本雄二郎先生(武蔵野市公共交通活性化協議会初代座長)が遺した言葉
 ▶ 「第三者」が、時としてフルモノになることも必要。
 ... 関係者の「考え」を読み解く「翻訳者」であることが前提

**「対話」がなければ、リアルは変わらない
 「翻訳者」の育成とネットワーク化が急務**

プレイヤー間の連携方策

■ 「実践知」を有する「翻訳者」の育成とネットワーク化

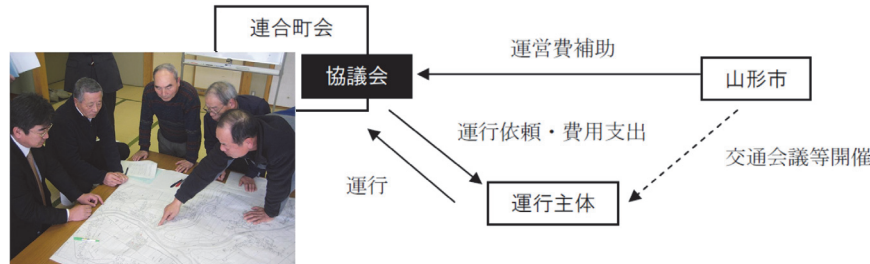


地域との「共創」による暮らしの足確保

■ 山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」

地域住民が主体となり、バスを走らせる

- ◆ 明治・大郷両地区の住民代表が「運営協議会」を組織。地区内の公共交通の経路や運賃などの運行計画を決定
- ◆ 山形市は「運営協議会」に対して定額の補助金を拠出するとともに、国土交通省への許認可手続きを肩代わり



「できること」を出し合い「暮らしの足」を確保

「フルスペック」で始める必要はない

■ 「与えられた」交通から「共創」に転換して課題解決

(会津若松市金川町・田園町)

バス事業者による実証実験運行 H23.7~H24.7

- ・市街地外縁部の空白地域対策として運行開始
- ・地元は運行支援委員会として事業者をサポート
- ⇒利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7~H24.3

1日当り 運行量 9便 (3コース)	1週当り 運行量 63便 (3コース)	1日当り 利用者 4.1人
-----------------------------	------------------------------	---------------------



実証実験運行の検証 H24.8~H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケート等による検証

運行可能性・運行方法の検討 H25.8~H26.6

- ・利用希望者との度重なる意見交換
- ・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7~

【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7

- ・継続したバスの運行を図っていくためには、地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立
- 【運営協議会の開催】H26.7~ 毎月1回開催
- ・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
- ・実績や声に基づいた利用促進策の検討

【「さわやか号」運行開始】H26.11~

- ・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

約2年間行われた検証・地域との議論

利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底に行う

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2~3倍

実績：H26.11~H27.9

1日当り 運行量 3便 (1コース)	1週当り 運行量 12便 (1コース)	1日当り 利用者 13.7人
-----------------------------	------------------------------	----------------------

実績：H27.10~H28.9

1日当り 運行量 3便 (1コース)	1週当り 運行量 12便 (1コース)	1日当り 利用者 10.9人
-----------------------------	------------------------------	----------------------

「フルスペック」で始める必要はない

■ 利用者の「数え上げ」と「地図への落とし込み」(会津若松市)

バス路線名	区間	乗車数	利用登録数	乗車回数	乗車回数
下野井	103	0	4	6	
下野井団地	31	5	3	5	
蟹川	66	6	3	7	
真流	46	2	0	0	
真流	120	6	8	0	
真流	270	22	8	17	
真流	99	3	2	4	
真流	70	3	2	4	
真流	99	4	0	1	
真流	23	2	0	1	
真流	19	0	0	1	
真流	15	2	3	4	
真流	19	3	1	3	
真流	18	1	0	0	
真流	25	0	0	0	
真流	14	1	1	1	
真流	17	0	1	1	
真流	41	1	1	1	
真流	6	0	0	0	
合計	1,101	69	37	66	



「できること」から小さく始める

■ 「週1日」の運行でも好評。継続へ

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

- 地域住民は「利用登録」が必要
- 飯能市(埼玉)は、利用者に対する保険に加入



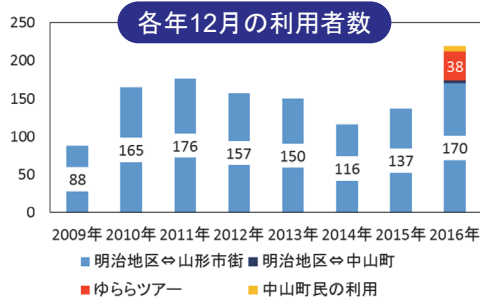
午前		午後	
飯能駅行 ①	間野黒指行 ①	飯能駅行 ②	間野黒指行 ②
乗車場所	時間	乗車場所	時間
「間野黒指」バス停	10:40	小堂クリニック	11:15
「間野」バス停	10:43	「下畑」バス停	11:26
「井天前」バス停	10:45	「上畑」バス停	11:27
「南高麗」バス停	10:47	南高麗地区行政センター	11:29
「申渡」バス停	10:48	「申渡」バス停	11:31
南高麗地区行政センター	10:50	「南高麗」バス停	11:33
「上畑」バス停	10:52	「井天前」バス停	11:35
「下畑」バス停	10:53	「間野」バス停	11:36
小堂クリニック	11:04	「間野黒指」バス停	11:40
		乗車場所	時間
		「間野黒指」バス停	13:40
		小堂クリニック	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
		「申渡」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

「楽しいおでかけ」を提案できるか

■ 「おでかけ」のきっかけづくりが「くらしの足」を守る

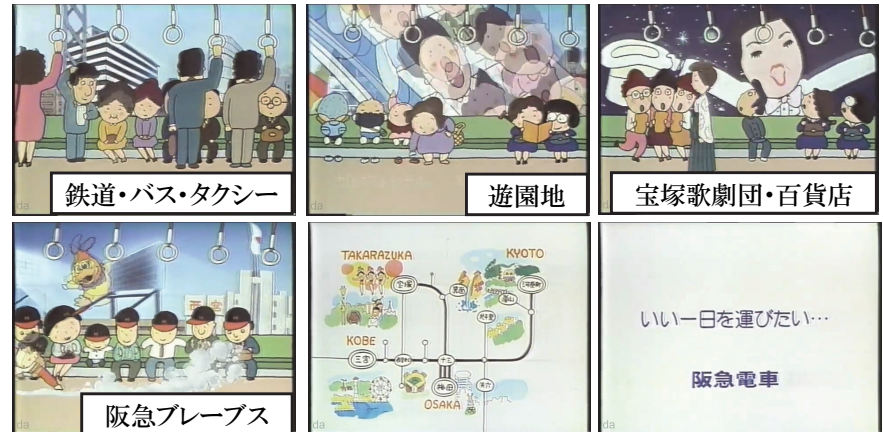
「通院」「買物」だけが「くらしの足」ではない

◆ 2016年10月～中山町へ運行エリアを拡大。中山町から山形市北部の医療機関等への移動手段確保が目的だったが、**運営協議会のメンバーが定期的に温浴施設への「ツアー」を実施。**両市町の交流が生まれ、スマイル・グリーン号の継続に貢献。



「楽しいおでかけ」を提案できるか

■ 阪急電車1982年のテレビCM(YouTubeから)

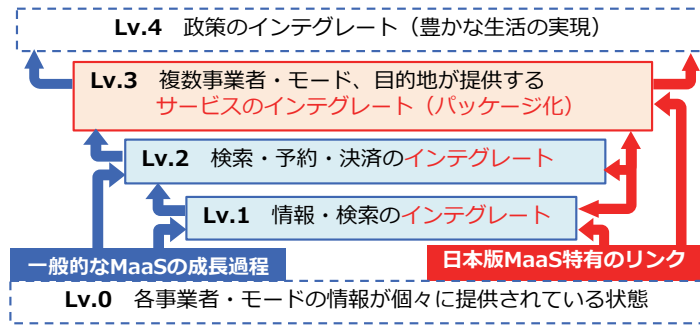


公共交通産業が「モビリティ」と「おでかけ機会」を提供してきた日本…「お家芸」を“MaaS”で再構成

「楽しいおでかけ」を提案できるか

■ 公共交通の「データ連携」と「オープン化」が課題

- ◆ 公共交通の供給量拡大ではなく、**複数のモビリティ**(例:シェアサイクルとバス)や**目的と組み合わせる**ことが鍵。
- ◆ **Lv.1~2の穴を埋める方策**(公共交通データ(まずは静的データ)のオープン化)と、**プライシングの多様化**が必要。



上図補注: Jana Sochor他 (2017): A topological approach to Mobility as a Service
に示されたMaaSレベルを吉田が意識のうえ、加筆

「楽しいおでかけ」を提案できるか

■ 「おいしい」は、街と公共交通を救う(八戸:馬肉バスパック)

- ◆ 料理を割引しても、協賛店舗(馬肉料理店)のメリットはあるか?

特典1 1,700~2,300円相当の料理→1,500円に割引

① 1グループあたり追加注文金額	3,004 円
② 1グループあたり参加者数	2.8 人
③ 参加者1人あたり追加消費金額(①/②)	1,072 円



「まち」を元気にするツールに地域公共交通を活かす
これを「選ばれやすく」するのが“MaaS”

まとめーパネルディスカッションに向けて

「くらしの足」をつくり、守り、育てるために、

- ① 関係者間の「共創」や「地域資源の活用」をカタチにするうえでのポイントは何か?
 - スクールバスなどの**輸送サービス**を「くらしの足」とどう**掛け合わせて**行けばよいか?
 - 共同経営など、**交通事業者・モード間の連携**をどう図るか?
 - 吉田の経験・・・「総論」と「各論」が異なる(総論賛成・各論反対/総論反対・各論賛成)点に留意するが・・・
- ② **新たな道具**(情報技術・小さな交通)をどう活かすか?
 - MaaS:「**楽しいおでかけ=目的づくり×移動手段**」を「**選ばれやすくする**」取り組みになれるか? («お家芸」の再構成)
 - まずは「次の5年・10年」を議論の主題
 - 20年後の「くらしの足」とは(未来予想図)