

2. 持続可能な地域モビリティの課題と方向性

(1) 地域のモビリティ確保を取り巻く厳しい状況

地域モビリティを取り巻く環境は、厳しい状況にある。

地方部を中心とした人口の減少等に起因し、地域の公共交通については、利用者の減少、採算性の悪化、サービス水準の低下、それに伴う利用者の減少、遂には路線廃止、といった現象が連鎖的に生じる負のスパイラルが発生している。一方、このような公共交通の衰退の影響もあり、自動車利用については、三大都市圏では自動車分担率は横ばいであるものの、地方都市圏では、平日、休日共に平成 11 年から 17 年の 6 年間で、約 5% の増加となっている。

また、都市においては、市街地の拡大、大型商業施設の郊外立地などにより中心市街地の衰退が進み、地域の活力が低下している事例が多く見受けられる。これは土地利用の変化だけでなく、公共交通利用から自動車利用へのシフトが進んだことで、従来公共交通を利用して中心市街地に行き来していた人の流れが、自動車を利用して郊外に行き来する流れに変わっていったことも要因のひとつとして考えられ、地域の活力をそぐ一因ともなっている。

(2) ニーズは、確実に高くなっている

一方、地域モビリティの社会的ニーズは高くなっている。

高齢社会の顕在化により、高齢者自らで自動車を運転できない層が増加し、過疎地域など高齢化が進んだ地域だけでなく、都市内においても高齢者が増加する中で、外出を支援する“足”の確保が喫緊の課題となっている。特に、足などの身体的衰えて、一度の歩行可能距離が短くなり、“これまで使えていたバスに乗れなくなる”といった高齢者が増加することになる。今後、高齢化の一層の進展により、移動に際してなんらかの問題を抱える人はさらに増加することが考えられ、地域モビリティにおいては、これまで以上にきめ細かいサービスの提供が求められていると言える。

高齢社会の進展に伴う需要の変化だけでなく、近年の公共施設の統廃合に伴い、地域の生活の質の確保に問題が生じている。例えば、日常的に利用していた農協、郵便局等の統廃合は、身体的に負担の大きい高齢者にとっては、これまで近くで用を足していたのが、公共施設が生活圈から遠くなることで生活利便性が低下することになり、移動手段の確保が生活そのものに直結することになる。このような高齢者等の移動ニーズへの重要性が高まっている。

また、人口減少や市町村合併に伴い、小中学校等の統廃合が全国的に生じている。平成 20 年の文部科学省の調査では、全国の専用スクールバスは計 4,741 台あり、約 13 万人の小中学生が利用している。また、スクールバスだけではなく路線バス利用を前提とした自治体もあり、学校の統廃合に伴う通学需要への対応、安全・安心な児童の通学の足の確保なども、地域モビリティにとって重要な視点となっている。

(3) どのように対応すればよいか

上記のような変化に対してどう対応すれば良いのか。

これまで地域モビリティを支えてきた交通事業者の取り組みだけでは、地域のモビリティの確保が困難となってきている。特に地方部では、採算性の確保が困難となっており、今後とも人口が減少し需要が低下する社会環境においては、交通事業者の努力だけでは、地域モビリティを持続的に確保することは困難である。

地域の人々が笑顔で暮らせるまちづくりを目指し、モビリティの確保だけでなく、中心市街地の再生や集約型都市構造への転換など、地域全体を視野に入れた総合的な視点を持ち、地域モビリティの確保を検討・実施することが重要であり、モビリティの確保のための地方自治体の役割が大きくなってきている。

厳しい環境の中、持続可能なモビリティの確保に関する様々な取り組みが行われ、注目すべき事例も多い。第3章で、その「知恵」を紹介するが、取り組みを進めるための留意点をまとめると以下の通りである。

①真に必要なもの、必要とされているものが何か、誰にとって必要となるのかをつかむこと

地域モビリティの計画をつくる上で、対象地域におけるモビリティの手段（バス、タクシー、自転車など）や運行形態（運行時間、本数、デマンド型、定時型など）等を決める必要があるが、その基礎となるのは、利用者が真に何を必要としているかを把握することである。

真に必要なものを把握するためには、誰にどのようなニーズがあるのかを調べる必要があり、取り組みのターゲット（例えば高齢者など）の、日頃の外出先、外出頻度、通学の時間帯など、生活に密着した行動、潜在的な行動、移動時の身体的・心理的課題、経済負担などをあわせて把握することが重要となる。

②厳しい財政制約の中、効果を最大限に発揮するための仕組みを確保し、健全な運営を持続すること

地域の活力を担う取り組みについて、厳しい財政制約のもと、効果を最大限に発揮する仕組みを考える必要がある。

そのためには、地域にどのような取り組みのための“資源”があるのか、何が求められるのかをもとに、何がどこまでできるかを包括的に検討し、また、最低限確保すべきサービス水準、工夫による運営コストの抑制などの検討が必要となる。

また、従来の枠組みにとらわれずに、地域にとって必要なことは何かを考え、大胆な発想の創出や実行に向けての関係者との粘り強い調整に取り組むことも真摯に考える必要がある。その答えは、地域にとってそれぞれ違うと考えられるが、地域の特性を踏まえつつ持続可能な取り組みを進めることが必要と考えられる。

③地域の力を活かして、地域のモビリティ確保を地域自ら考え、育てる仕組みを確保すること

地域モビリティの取組みを進める主体は、いまや行政や交通事業者だけではない。地域住民や企業、NPOなどもモビリティ確保を担う主体である。

例えば、交通事業者は、運営や運行の専門技術や情報を積極的に提供できるし、住民やNPOは、計画段階から参画して利用者の立場で使いやすいシステムとなるよう提案する役割などを担うことができる。こうした地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し合い、協働して初めて、地域の実情に合ったサービスが提供され、地域のモビリティが持続的に確保される。行政側（自治体）では、地域の将来のあるべき姿を提示するとともに、こうした住民や関係者の先導役・調整役としての役割が期待される。また、地域住民側では、地域モビリティへの理解・育てるという意識を持ってもらうことも重要である。

④交通モードや行政の枠などにとらわれず、利用したくなるような使いやすいサービスを提供すること

利用したくなるサービスを提供するには、交通モード、行政の枠などにとらわれないことが重要である。

地域のモビリティは路線バスだけでなく、デマンド型の小型バス、タクシーといった選択肢もあり、また、それらを時間帯・路線によって組み合わせるなどの工夫もある。また、自転車とバス、列車の組み合わせなど、ひとつの交通モードにとらわれずに検討することも必要である。

また、利用者の移動ニーズをみると、例えば、高齢者の外出目的の多くは、買い物、通院であるが、必ずしも行きたい施設が行政区域内にあるとは限らない。また、通勤・通学の需要についても行政区域外とのつながりが強いことから、地域モビリティを考える際に、検討の当初から行政区域内に限定するのではなく、近隣自治体と連携して、利用したくなるサービスを提供する発想も必要となる。

⑤支援制度などの様々なサポートツールを有効に活用しながら、賢く取組みを継続すること

既存の支援制度などを幅広く・賢く使うことで取組みを継続することが必要である。

地域モビリティの取組みは、立ち上げの検討段階、取組みの立ち上げ、事業の実施・継続などの段階に分けることができるが、それぞれの段階で既往の支援事業などをうまく活用することが必要となる。