

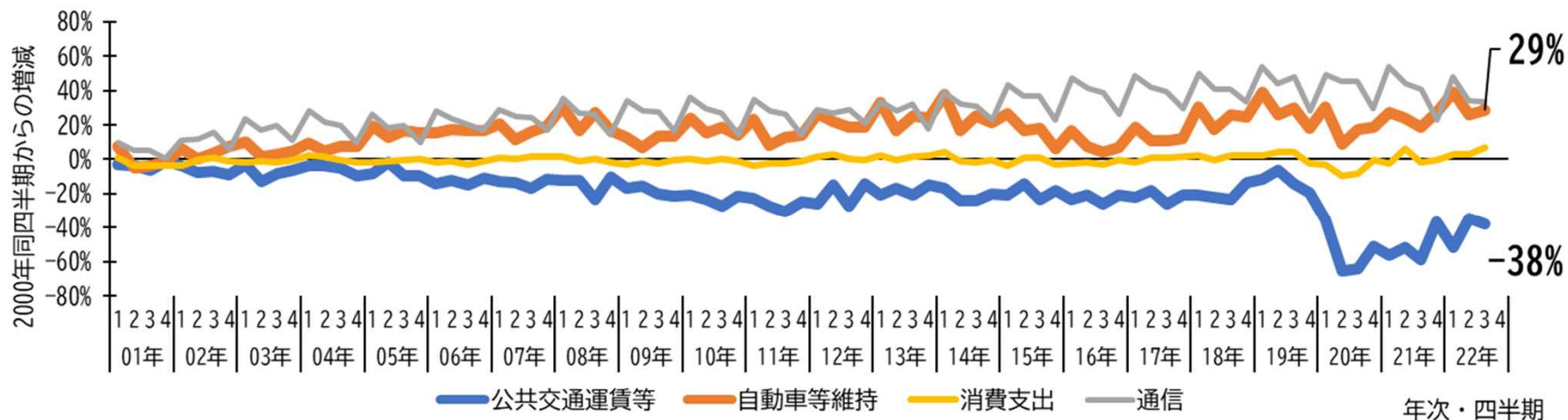
ラスト・ワンマイルモビリティに 関する問題意識 ー求められる「仕組み」づくり

福島大学 経済経営学類
准教授 吉田 樹

自家用車への依存は家計に重くのしかかる

交通分野(除:自動車購入費)の家計支出(総務省統計局「家計調査」)

◆ 自家用車維持への支出は、通信費とともに、**20年間で3割増**



◆ 政令市・特別区と比べ、**小規模自治体**(5万人未満)の世帯は、**年6万円多く負担**(2019年)

(2019年家計調査) ※2人以上世帯	交通分野の家計支出	公共交通運賃等	自家用車維持・利用
政令指定都市/東京都区部	226,125	72,800	153,325
人口15万以上の都市(上記除)	249,243	52,536	196,707
人口5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
人口5万未満の市/町村	286,289	29,065	257,224
	(円)	(円)	(円)

クルマへの高依存地域 = 移動自己責任...という現実

「移動」に関わる諸課題—「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

- ◆ 地方部は、**自家用車の保有で高いモビリティを獲得**
 - クルマの運転は「身体機能が低下するまで」続ける

② 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
 - ⇔「**量**」は希薄。そのため、移動サービス単体では黒字化困難
- ◆ クルマ以外の**選択肢を求める「若者層」**・・・居住地選択に影響
 - ⇒ **高齢者の移動手段確保「のみ」に照準を合わせない**

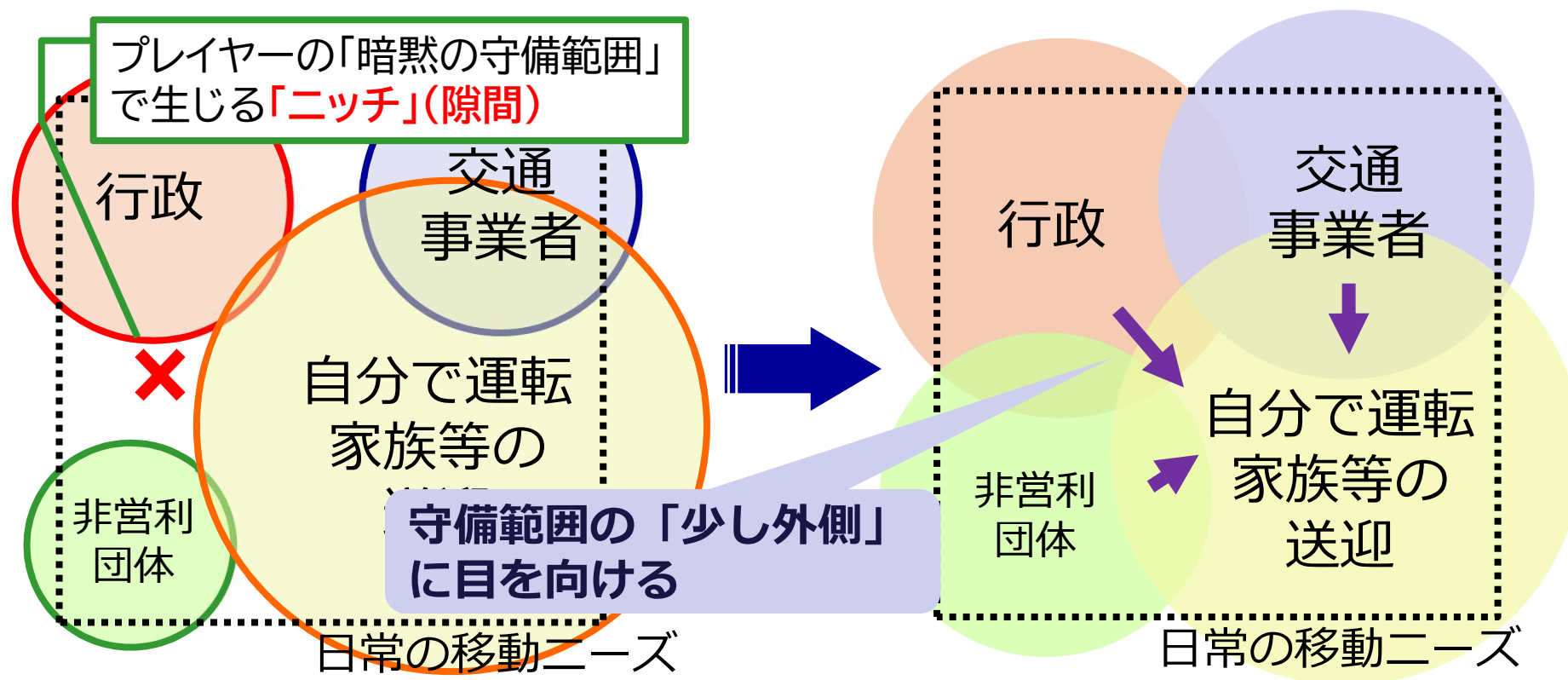
③ 「担い手不足」の顕著化 × 需要回復の不確実性

- ◆ 「**くらしの足**」を支える**担い手**(運転士に限らない)**が足りない**
 - 大都市圏でも「**補助なし不採算路線**」が大幅減便・退出も
 - **地域コミュニティも「守備範囲」縮小**:「共助」を目的化しない
- ◆ **楽しい「おでかけ**」から遠ざけられた:「**目的づくり**」の必要性

「くらしの足」の課題を緩和するために

■ 単一の手段では, あらゆるニーズに対応できない

- ◆ 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?

「豊かなのりしろ」をつくるために

■ 「交通空白」の意味を改めて考える

- ◆ デマンド交通の導入が進むも、移動手段確保が課題となり続ける現状・・・**「交通空白」を鳥瞰図で捉えることの限界**

例1) 昼間時にバスが来ない地区: 自家用有償でカバー(長野・高山村)／医療法人の車両への混乗(埼玉・飯能市)

例2) 長距離回送を強いられる地区: 自家用有償が地域内をカバーも、市中心部からの片道利用は不可(埼玉・飯能市)

■ 「呼び出し」主体地域のタクシー事業制度を再編する

- ◆ 「流し」主体(=事業者の選択性が低い)の地域と、「呼び出し」主体の地域(=選択性が高い)とが**同じ市場を前提にすることの限界**

- ◆ アプリの高度化で**「乗用+相乗り」と「乗合」が相対化**

⇒ 後者地域は、貸切(メーター運賃)と乗合(相乗り, 定額, サブスク)

を小型車両に限り乗用事業で兼務できることも一考の余地

⇒ あわせて、営業区域の統合や「隣接地区」の柔軟化も

これらのレジームを変えられるか

1. 地方で移動手段を必要とするのは、高校生と高齢者である
2. 協議会は、コミバスやデマンド交通の導入・変更時だけ開く
3. 「利用者」の声は、協議会の「充て職市民」が代弁してくれる
4. コミュニティバスは「広く、薄く」運行して、公平性を担保する
5. 路線バスが撤退しても、代替りの会社はいくらでもある
6. 国内外の先進事例を横展開できれば、移動課題を解決できる
7. 超高齢社会では、ドア・ツー・ドアのオンデマンド交通が必要だ
8. 運賃100円のコミュニティバス／運賃300円のデマンド交通
9. 移動手段は専ら行政が支えるべき／交通事業者が支えるべき
10. コンサルタントは、わが市町村に「最適な」提案してくれる
11. メジャー企業等との「連携」や「実証」の成果を共有しない
12. 自動運転やAI, MaaS・・・新たなツールが最大の解決策である

市民と利用者「信頼」されなければ持続できない
各地域の「仕組みづくり」が重要(但し、「翻訳者」は圧倒的に不足)