

地域を元気にするモビリティのネットワーク化

ー計画から実践へのステップアップー

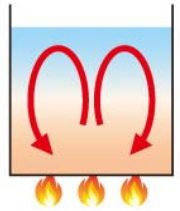
福島大学 経済経営学類
准教授 吉田 樹

(国土交通省 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 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)
(国土交通省東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

1. 地方圏で懸念される交流機会の減少

■ 人口減少下の地域づくりに求められる「対流」

- ◆ 人口減少下の地域づくりでは、「人の流れ」を生み出し、「対流」に変えていくことが鍵を握る。
 - ✓ 対流・・・水を下から加熱すると、温められた水が上昇し、周りの水が下降することを繰り返す(≠イベントの羅列)、全体に熱が伝わり温まる。



■ 地域内(間)の「対流」をどう創り出す

- ◆ 地域内(間)の「対流」は、地域ごとに「異なる魅力」(例:賑やかな街、豊かな郊外...)が存在することで生みだされるのでは？
- ◆ 地域公共交通(地域の鉄道・バス・タクシー等)は「対流」を創り出すうえで欠かせない役割を担う。 cf. 水の対流には「重力」の存在が不可欠
- ◆ 公共交通の整備から一歩踏み出し、「生活や観光の「どのようなシーン」で「使ってもらいたいのか」を発想することが重要。

図の出所: <http://www.cradle.co.jp/images/tec/column01/fig30.jpg>

1. 地方圏で懸念される交流機会の減少

■ 縮む「おでかけ」の目的地

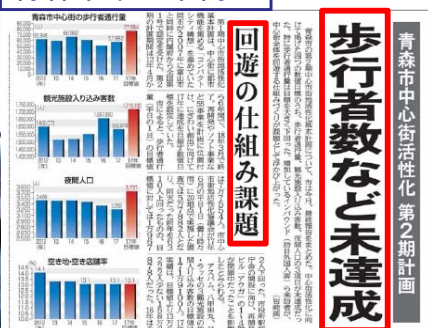
- ◆ 全国で「まちなか再生(中心市街地活性化)」の事業が進むが、テナントが埋まらない、歩行者交通量が伸びないなど、課題も多い。

某市の駅前再開発

商業ビルとして建設も、空きテナントが増えたため、市役所本庁舎を移転。



青森市中心市街地



東奥日報(18/7/29朝刊)

「駅前再開発」を進めた両市。なぜ苦戦しているのか？

1. 地方圏で懸念される交流機会の減少

■ 山形市民のアンケート調査(2015年9月実施)から

5年前からの外出状況の変化

- ◆ 高齢者は「行きたい場所が少なくなった」と回答。
- ◆ 免許を持たない高齢者は「外出がおっくうになった」と回答する割合が有意に高く、前期高齢者は外出頻度の減少も顕著。
- ◆ 後期高齢者は、免許の有無に関わらず、外出頻度が減少。

	65~74歳		75~歳	
	免許有	免許なし	免許有	免許なし
行きたい場所が少なくなった	13.5%	23.3%	17.0%	28.3%
	0.20		0.17	
外出がおっくうになった	10.4%	23.3%	17.0%	36.7%
	0.07+		0.02*	
外出頻度が減少した	25.0%	46.7%	40.4%	53.3%
	0.02*		0.18	
n	96	30	47	60

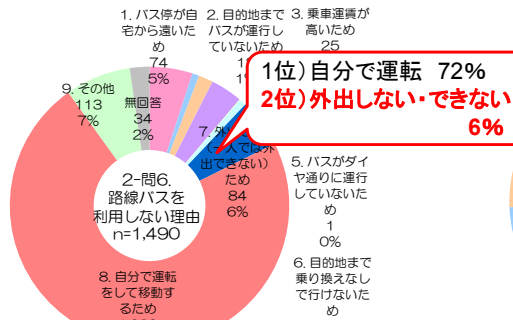
** p<0.01, * <0.05, + p<0.10

地方圏は自家用車の保有で高いモビリティを獲得してきた

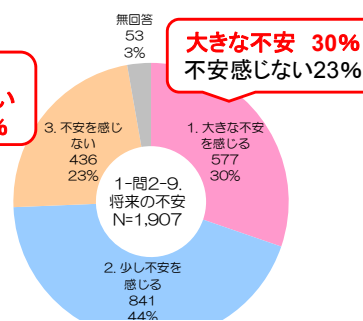
1. 地方圏で懸念される交流機会の減少

交通の躊躇と将来への不安 (佐渡市地域公共交通活性化協議会)

バスを利用しない理由



将来の外出への不安感



交通の躊躇は、個人の積極的な選択なのか？
 「外出しにくい地域」では、市民の交流機会が失われる
 超高齢・人口減少社会の直面で、地域経済循環も弱まる

2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

交通政策基本法 (2013.12.4施行)

(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」を支える地域公共交通→「くらしの足」の対流
 - > 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」を支える地域公共交通→「おでかけの足」の対流
 - > 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創出(「おでかけ」固有の価値)

地域公共交通網を「道具」として、市民の「生活」を守り、
 「交流＝おでかけ」の機会をつくる(→「まちづくり」との連携)
 ことがこれからの地域交通政策に期待される役割

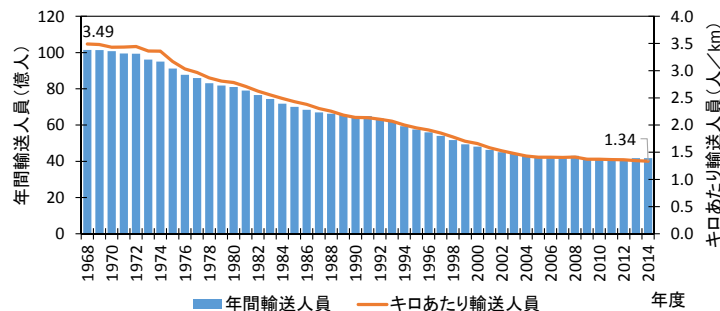
2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

長期的な「バス離れ」の継続から

◆ 乗合バスの年間輸送人員：1968年度のピーク以降、長期的には減少傾向。但し、直近数年間は「概ね横ばい」で推移。

* 年間輸送人員 101 億人 (1968) → 41.7 億人 (2014)

「バス」は、マイカーに対抗すべく、利便性向上を図ったのではなく、「廃止」「減便」「値上げ」により魅力を低下させていった。



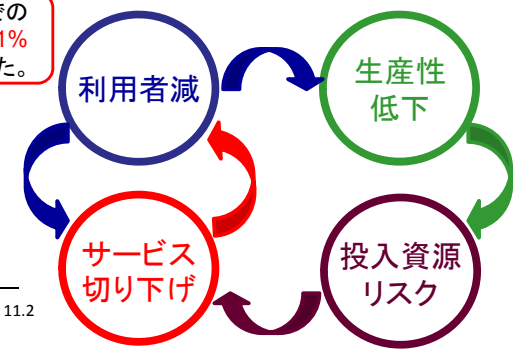
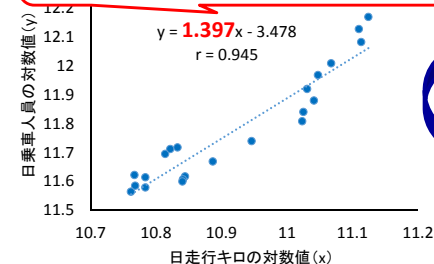
2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

日本のバス事業・・・国際的に稀有な「収益事業」

小さな「政策的関与」と「負のスパイラル」

- ◆ 需給調整規制(～2002年)により、国はエリア独占を認める一方、採算部門の収益で不採算路線を維持する「内部補助」を強制。
- ◆ サービス水準の切り下げが利用者の逸走を加速した。

南北線全線開業から東西線開業までの22年間・・・仙台市バスのサービスを1%低下させると、1.4%利用者が減少した。



2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

「利用者減」自体を抑える「予防策」としての観光需要の取り込みとモビリティ・マネジメント

- 公共交通ネットワークの「面的な再構築」
- 特定目的(通学, 福祉, 観光など)輸送との統合
- 派生需要から本源需要への着目(「おでかけ」機会の創出。輸送以外の付加価値創造)

- 財政支援(運行費に対する欠損補助)は短期的には有効だが...
- 中長期的には公共交通事業者との品質協定が必要(品質を維持するための財政支援=投資)

利用者減

生産性低下

サービス切り下げ

投入資源リスク

- 車両や施設などハードに対する財政支援(投資)
- 公共交通産業の「働き方改革」

- 特定目的(通学, 通院, 福祉, 観光)輸送との統合
- 地域公共交通の「C2C」
- 中長期的には土地利用との連携(コンパクト+ネットワーク)

2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

■ 地域公共交通会議×網計画＝公共交通事業の「特区」

地域公共交通会議

(2006年10月の道路運送法改正により創設/原則市町村が主宰)

- ◆ 地域の実情に応じた乗合輸送(法4条)の態様に関する協議
→ 市民・行政・事業者の三位一体で「育てる」生活必需路線へ
- ◆ 地域の実情に応じた乗合輸送の運賃・料金等に関する協議
→ 規制(総括原価方式)にとられない発想が可能に
- ◆ 市町村有償運送(法79条)に関する協議

地域公共交通網形成計画

(2014年11月の地域公共交通活性化・再生法改正により創設)

- ◆ 自治体内の地域公共交通網に係る「全体計画」の策定が可能
- ◆ 「こまめに見直す」ことを可能にするため、大臣認定から除外

みなさんの自治体では、これらが「実質化」していますか？

2. 地域交通政策は「何を」目指すのか

■ 地域公共交通のカイゼンを阻害する「ジョーシキ」

- ① 地域公共交通の利用者減は、マイカー社会では当然だ。
- ② 地域公共交通会議は、コミバスやデマンド交通の導入・変更のために開催するものだ。
- ③ 広域路線バスやタクシーを地域公共交通会議で議論できない。
- ④ 地域公共交通会議の出席者に、「無料駐車券」を渡す。
- ⑤ 自治体バスは、幅広いエリアをカバーし、交通空白地域の解消を目指すことが望ましい。
- ⑥ 国内外の先進事例を「わが町」でやってみたい。
- ⑦ 超高齢社会では、「ドア・ツー・ドア」のデマンド交通が必要だ。
- ⑧ コミバスは100円、デマンドは300円で走らせるものだ。
- ⑨ 乗務員不足なら、地域住民が送迎すればよい。
- ⑩ 学識者やコンサルの提案をそのまま実践すれば、うまくいく。
- ⑪ 住民代表の方が出席していれば、市民参加は十分だ。

3. 地域交通政策のベンチマーク

■ 『国土のグランドデザイン2050』

4. 国土のグランドデザイン2050...コンパクト+ネットワーク

国土交通省

趣 旨

- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有
- 2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す

時代の潮流と課題

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| ① 急激な人口減少、少子化 | ④ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化 |
| ② 異次元の高齢化の進展 | ⑤ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 |
| ③ 都市間競争の激化などグローバル化の進展 | ⑥ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 |

キーワードは『コンパクト+ネットワーク』

質の高いサービスを効率的に提供

新たな価値創造

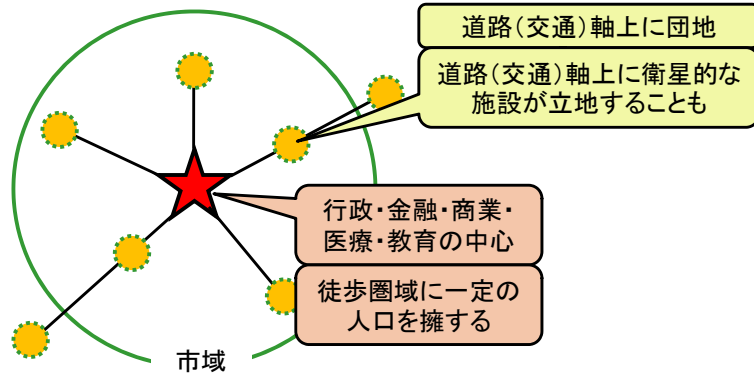
『コンパクト+ネットワーク』は、郊外居住の否定ではない「拠点間」と「拠点まで」のネットワークの有機化が必要

3. 地域交通政策のベンチマーク

■ 公共交通事業の成否には都市構造が影響

公共交通の事業経営がしやすい = 「路線が引ける」都市構造

- ◆ 行政・金融・商業・医療・教育の中心機能が集約されていれば、中心地と居住地を結ぶバス路線網の最適化を図りやすい。

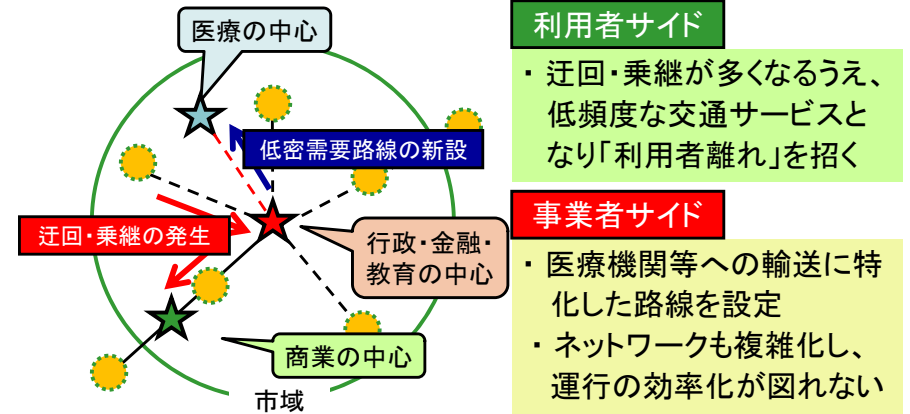


3. 地域交通政策のベンチマーク

■ 公共交通事業の成否には都市構造が影響

地方圏にありがちな現在の都市構造

- ◆ 行政・金融・商業・医療・教育の中心機能が分散



3. 地域交通政策のベンチマーク

■ 北上市の「コンパクト+ネットワーク」=「あじさい都市」

あじさい都市きたかみ地域公共交通網形成計画(2017年6月)

- ◆ 市内16地区の「地域拠点」と「都市拠点」を結ぶ路線網の確保・維持と「地域拠点」までの協働型地域内交通の構築を目指す。

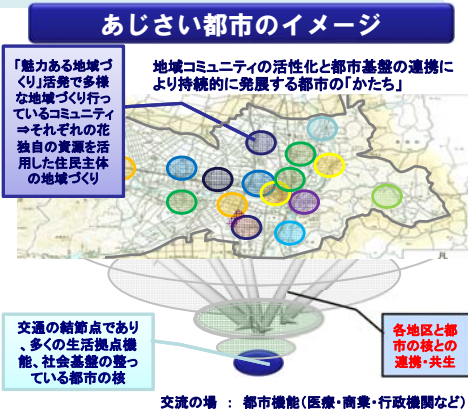
戦略1 都市拠点と地域拠点をむすぶ拠点間交通の構築
◆ 主な事業：拠点間交通構築事業、地域ターミナル設置事業 など4事業

戦略2 協働型地域内交通の再構築
◆ 主な事業：地域内交通再編・整備事業、地域交通サポート事業 など6事業

戦略3 都市拠点エリアの便利な公共空間の創出

戦略4 幹線交通の機能確保

戦略5 愛される公共交通の創出



4. 公共交通網の「軸」を「居住」と結びつける

■ 公共交通「軸」の明示・・・事業者の「競争から共創」へ

- ◆ 八戸駅⇄中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を、**八戸市の調整下で一体的に設定し、「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化**を実現。

(運行ダイヤ) * 八戸駅発平日時刻

(従前)	9:03*	9:17	9:28*	9:31*	9:40	9:43*	9:46*	9:59
	⇒ 2社が 112.5往復/日 を運行							
(現在)	9:00	9:10*	9:20	9:30*	9:40	9:50*	10:00	
	⇒ 2社が 90.5往復/日 を 10分間隔 で運行 (08年4月～)							
	⇒ 2社の 定期券共通化+ のりば共通化							

【効果】両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)
(乗車人員) 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
(収支) 1,567万円の「赤字」→ 2,556万円の「黒字」

4. 公共交通網の「軸」を「居住」と結びつける

■ 青森県八戸市の「地域公共交通網形成計画」

- ◆ 中心街を起点に、バス路線の「幹線軸・準幹線軸」を設定。10～20分(準幹線は30分)間隔の運行維持を表明し、沿線と鉄道駅周辺を「公共交通の利用が便利な居住区域」と表現。
- ◆ 立地適正化計画における居住誘導区域設定の素地に

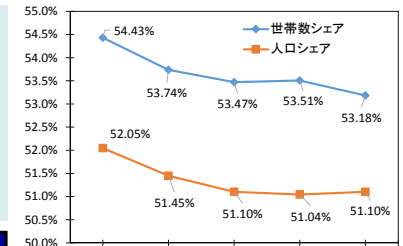


誘導区域の設定で、持続的な「軸」の確保を担保する。但し、誘導区域外でも「ラストマイル」までモビリティを確保しようとするのが公共交通政策では基本的視点。

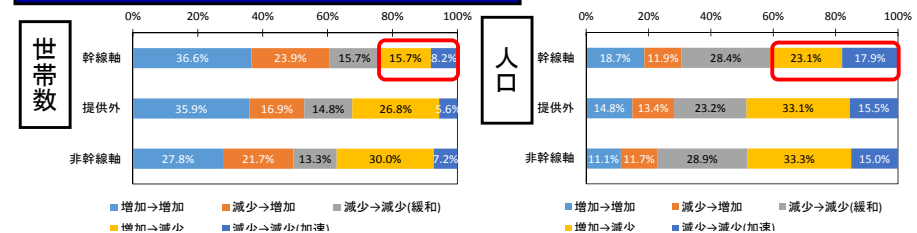
4. 公共交通網の「軸」を「居住」と結びつける

■ 国勢調査4次メッシュ集計における変化

- ◆ バス路線網の「軸」を定めた2005年以降、市全体に占める沿線世帯数、人口のシェアは下げ止まり。
- ◆ 幹線軸沿線は、世帯数や人口減少の「悪化」が相対的に小さい。



95→05年の変化に対する05→15年の変化

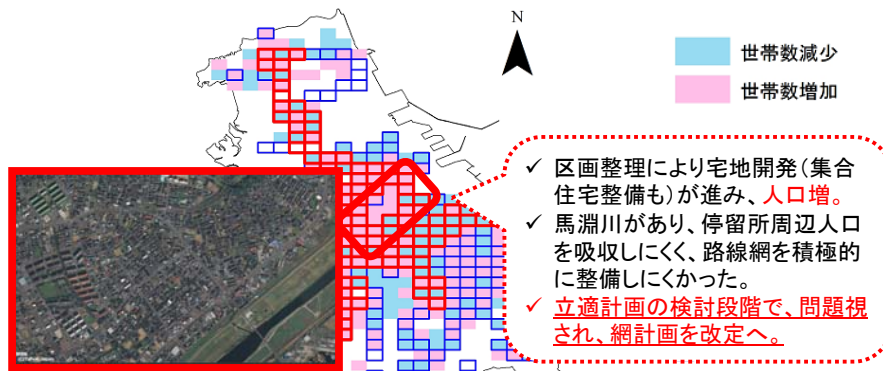


公共交通の「軸」は「緩やか」に作用する cf. 軌道系

4. 公共交通網の「軸」を「居住」と結びつける

■ 網計画と立適計画の「キャッチボール」が必要

- ◆ 路線網の「最適化」は、現状の路線網が素地になる。そのため「やや郊外」に区画整理で整備された住宅地が案外抜け落ちる。



「高頻度沿線＝居住誘導区域」と単純化することは問題。

5. 「拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 人びとが「集う」停留所



■ 「待つ人」「歩く人」が賑わいを演出する

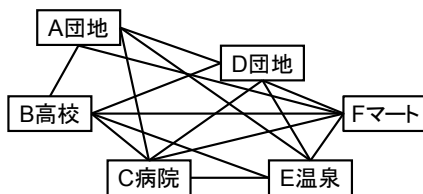
公共交通を「まちの装置」に活かす諸外国の地方都市公共交通の事業環境が異なる日本で何ができるのか？

5. 「拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 公共交通ネットワークにおける「拠点」の重要性

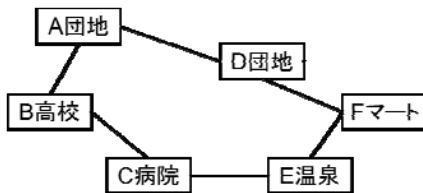
それぞれ結ぶ？

✓ 地点間は最短経路で結ばれるが、非効率なネットワークとなり、全ての路線を確保することは非現実的。「公共交通空白域」が生じる一因。



環状に結ぶ？

✓ 一見、効率的に見えるが、目的地まで迂回を強いられる。コミュニティバスによく見られる形態。

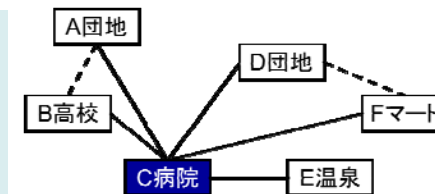


5. 「拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 公共交通ネットワークにおける「拠点」の重要性

「拠点」を設定すると・・・

✓ 例えば、C病院をターミナル化し、各路線がC病院へ「毎時50分着」「毎時00分発」であれば、C病院を介して全地点へ行ける。(乗継は必要)



デマンド交通(予約式)にすると・・・

✓ C病院での乗継は不要となる利点の一方、「拠点」自体が不要となり、単体では「人が集まる(交流する)場所」を生み出せない。

地域公共交通を「まちづくり」と結びつけるには、コミバスやデマンド交通の「単体」ではなく、「ネットワーク」に着目を！

5. 「拠点」を明確にしたネットワークへ

【事例】岩手県北上市「まちなかターミナル」

◆ 中心市街地の核店舗である「さくら野百貨店」周辺の停留所が「本通り2」「本石町1」「新穀町」の3か所に分散し、北上駅までの運行経路が複雑であった



5. 「拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 北上市中心街⇒北上駅方面のバス時刻表(検討当時)

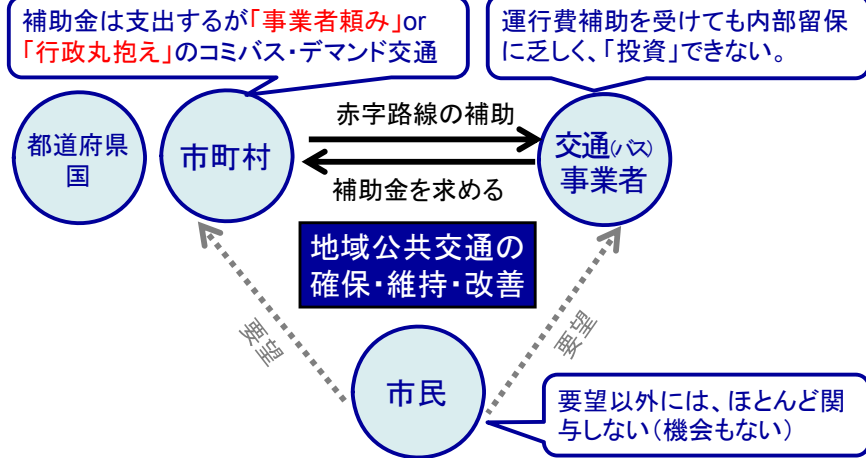
- ・ 中心街⇒北上駅間は平日70便/日のバスが運行されている。
- ・ 停留所が「分散」しているため、1時間に1～2本運行されているようにしか見えない。

	本通2丁目	本石町1丁目	新穀町
7	46 54	39 48 56	14 34 54
8	14 44 54	51 54	24
9	08 23 44	28 36	04 44
10	11	54	09 54
11	14 35	06	34
12	14 34 49		12 44
13	11	26 36	14 54
14	14 35	36 48	34
15	11	24 36	14 49
16	11 35 44		19 49
17	11 48	36 54	29 59
18	16 34 58	06	19
19	13 43	04	04

既存路線を活用して、いわゆる「まちなか循環バス」と同様な機能を追加コストを掛けずに求めることはできないか？

7. 「くらしの足」を支えるのは誰か？

■ 地域公共交通を支えるのは誰か？



事業者、行政、地域の「リスク分担」が明確になっていない

7. 「くらしの足」を支えるのは誰か？

■ 交通政策基本法に描かれた「責務」と「役割」

(地方公共団体の責務)

第九条 その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。…以下略
(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める…以下略
(国民等の役割)

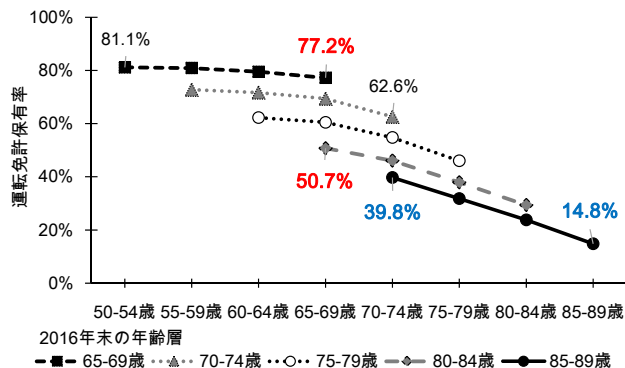
第十一条 基本理念についての理解を深め、…取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによつて、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

地域公共交通政策の立案が地方公共団体の責務に交通事業者のほか、市民の役割にも大きな期待。しかし…

8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 確かに高齢者の免許保有率は上がっているが…

- ◆ 加齢に伴って免許を手放す人は「それなりに」存在。
- ◆ しかし、免許を手放してから公共交通に乗り換えるのは、あまりにもハードルが高い。(身体機能、「調べる力」「聞く力」あらゆる点で)



8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 「分かる人」が分かれば良いのか？@郡山駅前

路線図は整備されたが「行き先案内」では経路地が読み取れない

「コスモス循環」と言われてもどこを経由するかが分からない

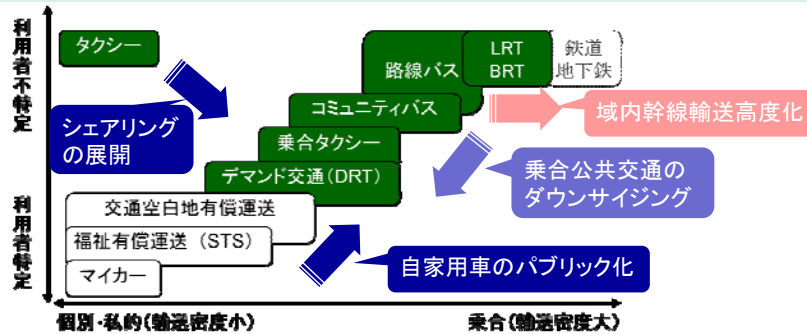


「情報のアクセシビリティ」が低く、「調べる力」と「聞く力」がなければ利用できない…福祉交通も含め、高齢者にとって利用可能なサービスが分からず、敷居が高い。

8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 地域公共交通の将来像・・・「4つのベクトル」

- ◆ 「乗合公共交通」のダウンサイジングは、デマンド交通への転換など、各地で進められてきたが、課題も少なくない。
 - 運転免許自主返納者比率・・・福島県は全国45位タイ(H29年末)
 - 乗務員不足(→運行委託の困難化), 財政支出増加の懸念
- ◆ ICT高度化により、**ユーザー同士がつながるモビリティ**に注目。



8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 「くらしの足」を支えるプラットフォームの多様化と「不易流行」

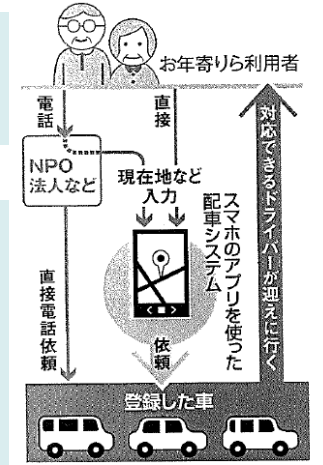
従来の公共交通

- ◆ 公共交通事業者が運行計画を定め、ユーザーに提供する「B to C」が基本。
 - ✓ 「つくる人」と「つかう人」の分離

ユーザー創発型サービス

- ◆ ICT高度化により、**ユーザー同士が結びつく「C to C」のモビリティ**に注目。
 - ✓ アプリの「シーズ」が先行(これも課題)
- ◆ 地域住民による「**自発的な相乗り**」が最も原初的な形態である。
 - ✓ ユーザーが相乗りをコーディネート
 - ✓ 地域が運営するバス・デマンド交通

ライドシェア(有償運送)のしくみ

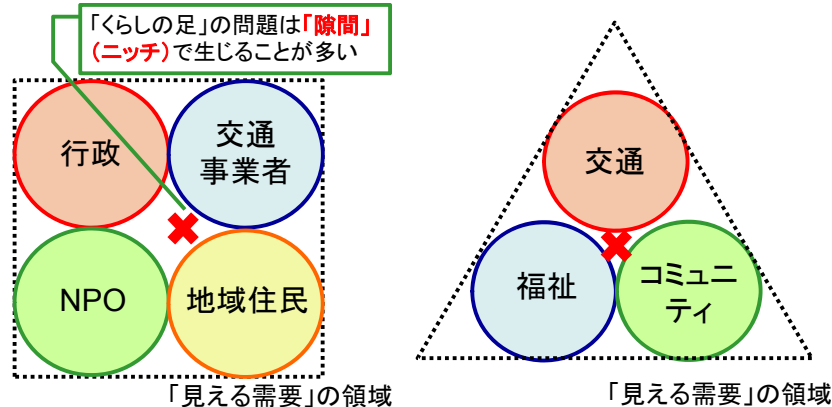


朝日新聞「いちから分かる」(17.02.04朝刊)

8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 「ラストワンマイル＝守備範囲の隙間」という考え方

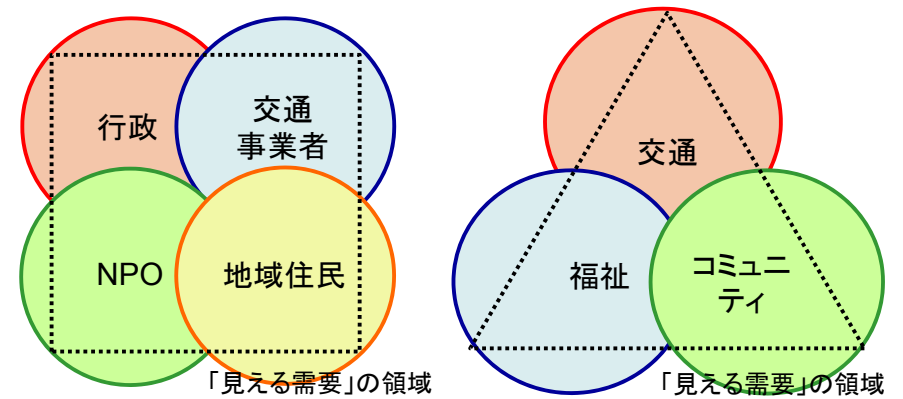
- ◆ 公共交通の駅・停留所から自宅や目的地までの空間的な「ラストワンマイル」という捉え方だけでは不十分ではないか？
- ◆ 担い手や政策に「守備範囲」があることで生じる「**隙間**」が問題。



8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 「くらしの足」の問題を緩和する「のりしろづくり」

- ◆ 担い手や政策の「守備範囲」を少し広げる(=「**のりしろ**」をつくる)ことで、人口減少・超高齢社会における「くらしの足」の問題は緩和され、新たな「くらしの足」の需要もうみだされるのではないか。

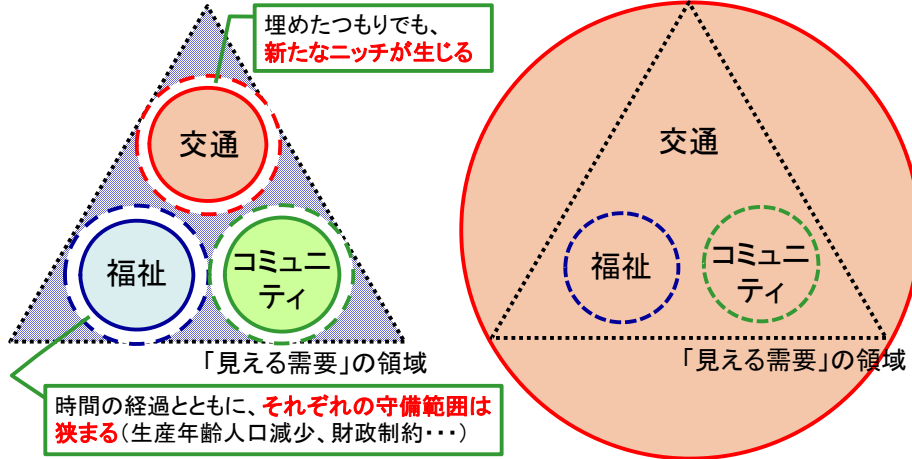


8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 自動走行やICT・・・「情報技術」だけでは解消しない

ニッチ(隙間)を「ソフト」でカバーしようとするが・・・

交通だけでニッチをカバーしようとするが・・・



8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 「交通」の最前線は「人」・・・「乗務員不足」の深刻化

デマンド交通「サシバふれあい号」(栃木県市貝町)の運休

◆ 2013年12月、受託タクシー会社の破産により運休。
 「一般のタクシー業務に運転手を回す余裕はほとんどなく、デマンドを無事故で運行することで手いっぱいだった。」
 「運転手は全員65歳以上。人が足りなくてもデマンドの予約が入れば車を出す。食事する間もなく運転することが珍しくなかった。」



8. 超高齢社会の「くらしの足」

■ 求められるMaaS(モビリティのサービス化)のプラットフォーム

ポイントは「価格の見える化」

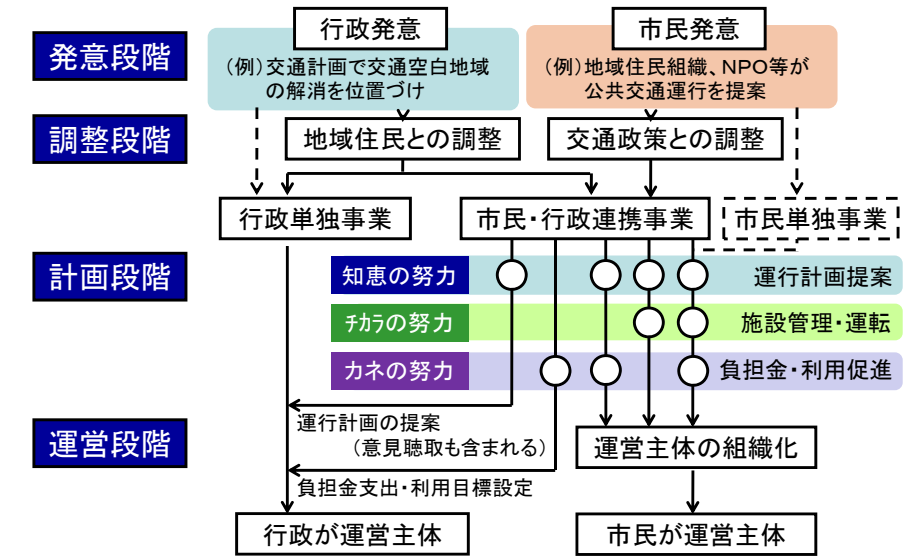
- ◆ 公共交通の「固定価格」を設定し、マイカー保有との対比を促す。
- ◆ 南相馬市では、平日時間帯限定の定額タクシー「みなタク」を原町、鹿島両区内で開始(600~1,800円)に設定。メーター運賃との差額は市が補助。会員数5,500人以上。一日100回以上の配車。



情報技術の高度化に対応した公共交通は、モードや事業者の枠を超えて「価格の見える化」を図り、マイカー保有コストからの転換を促すことが鍵。

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 地域公共交通の「支え方」は多様である



9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 運営・運行主体と道路運送法許可・登録の関係

【運営主体】運行計画(時刻表・運行経路・運賃等)の決定主体

【運行主体】利用者を輸送する主体

運営主体	運行主体	道路運送法の許可(登録)	
交通事業者	交通事業者	4条(通常の路線バス)	有償
市町村 (地域公共交通会議)	交通事業者	4条(コミュニティバス・デマ ンド交通※など)	
	市町村	79条(市町村運営有償運送)	
地域組織 NPO等	交通事業者	4条(コミュニティバス・デマ ンド交通※など)	
	地域・NPO等	79条(公共交通空白地有償運 送・福祉有償運送)	
		※ 許可・登録不要の形態	無償

※ デマンド交通…利用者の事前予約に応じて経路やスケジュールを設定して運行する形態

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 道路運送法による「許可・登録」を要しない輸送

国交省事務連絡(2006年9月29日)※近日改正予定

- ◆ 以下の(1)~(4)の諸要件を満たすものであれば可能。
- ◆ 公共交通事業者によるサービス提供が困難な地域において、地域組織が移動サービスを提供使用とする場合に有効。

- (1)-1 利用者からの給付が、任意の謝礼と認められる場合
- (1)-2 利用する・しないに関わらず 会費等が一律の場合
- (2)-1 利用者からの給付が野菜や地域通貨など換金性が乏しい財物などで行われる場合
- (2)-2 ボランタリーなサービスを相互に提供し合う場合
- (3) 利用者からの給付がガソリン代実費、道路通行料、駐車料金(特定費用)のみの場合
- (4)-1 市町村の事業として市町村の車両で実施されるなど、利用者の負担がゼロの場合
- (4)-2 自家輸送の場合
- (4)-3 介護や家事身辺援助等のサービスと一体型の場合
- (4)-4 利用者の所有車両で送迎を行う場合



移動・外出を多様な生活支援サービスで推進するセミナー in YAMAGATA(2017年10月16日)河崎民子 氏 資料

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 自家用車を活用した移動サービスの課題

福祉有償運送

- ◆ 障害者、要介護・支援者などを有償で送迎。市町村主宰の運営協議会で必要性が認められれば登録可能(道路運送法79条)。

S県H市の例	移送(民間団体生活サポート事業除く)	民間団体生活サポート事業	移送事業合計	依頼を受けられなかった件数
平成25年度	1,518件	5,323件	6,841件	-
平成26年度	1,448件	5,256件	6,704件	-
平成27年度	1,077件	4,455件	5,532件	14件

無償輸送(道路運送法の許可・登録不要)

- ◆ 無料または実費による送迎、サービス(例:買物付添)と一体になった有償送迎が対象。「共助」の形態として着目されることが多いが、不安定な運営が多い(例:助成金頼み cf. 法的な整理は現在進行中)

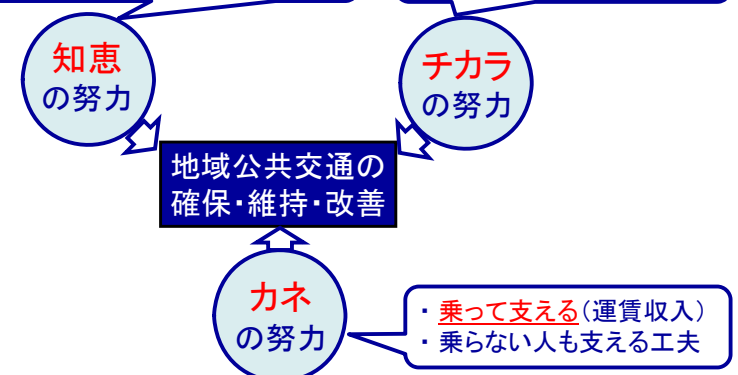
「担い手不足」は「共助」でも同じ…「リスク分担」が重要

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 地域公共交通の確保・維持・改善…地域にできること

・地域における移動ニーズを把握し、生活に「使える」経路・時刻・サービスを考える

・施設整備・広告物の制作
・自らが運転・運行管理



「知恵」「チカラ」「カネ」を地域で「マネジメント」するには?

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 地域起点で「くらしの足」を創るプロセス

Step1 課題の共有

- ・ 地域の「おでかけ」に関する課題を**共有するため**に、**まず集まる**(地域内外、老若男女問わず)
- ・ 近隣地域も含めた公共交通サービスの現況を把握すること(まずは、**自ら乗って確かめる**)
- 【注】「**先進事例**」から学べることは意外と少ない?

Step2 「おでかけ」ニーズの把握

- ・ 地域住民の「おでかけ」に関して、どのような活動に「困っている」かを明らかにし、需要を「数える」
- > 地域での集会(ヒアリング)やアンケート調査等

Step3 移動手段をつくり守る(確保・維持する)方法を考える

- ・ 地域で困っている「おでかけ」ニーズに応える移動手段の提供方法を検討する(①⇔②)
- ① 運行する時間帯や目的地の整理
- ② 資金と相談しつつ運行形態・運行主体の決定
- > これ以降、特に「**翻訳者**」の役割が重要になる

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 地域起点で「くらしの足」を創るプロセス

Step4 運行開始

- ・ 決定した運行計画(運行主体・経路・時刻・運賃)に基づき、運行を開始
- > 運行開始に向けては、**道路運送法に基づく許可等が必要な場合、交通事業者や市町村の協力も必要**になる
- > 「**継続**」を問う**交通政策**vs「**できること**」から考える**福祉政策(補論)**

Step5 継続したカイゼン

- ・ 運行開始後も、継続したモニタリングを行い、適宜カイゼンを図ることが必要
- > 運行開始後も**議論できる体制**が必要

Step6 次世代にバトンタッチできるか?

- ・ これまでの取り組みを次世代に引き継ぐことができるか?
- > 地域での生き方や地域づくりと一体に「くらしの足」を考えることが必要

9. 地域起点で「くらしの足」を考える

■ 利用者の「数え上げ」と「地図への落とし込み」(会津若松市)

地区	市内名称	世帯数	高齢者世帯数	利用車数	利用車数/世帯	高齢者利用車数	高齢者利用車数/世帯	高齢者利用車数/高齢者世帯
東野	下野井	103	8	4	0.04	0	0	0
東野	下野井団地	31	5	3	0.1	0	0	0
東野	蟹川	66	6	3	0.05	0	0	0
東野	真京	46	2	0	0	0	0	0
東野	新野新三丁目	120	6	8	0.07	0	0	0
東野	新野新二丁目	270	22	8	0.03	0	0	0
東野	真京新野新三丁目	99	3	2	0.02	0	0	0
東野	真京新野新四丁目	70	3	2	0.03	0	0	0
東野	真京高野新三丁目	99	4	0	0	0	0	0
東野	新野	23	2	0	0	0	0	0
東野	中野	19	0	0	0	0	0	0
東野	石巻	15	2	3	0.2	0	0	0
東野	田村山	19	3	1	0.05	0	0	0
東野	宮島田	18	1	0	0	0	0	0
東野	宮ノ下	25	0	0	0	0	0	0
東野	原	14	1	1	0.07	0	0	0
東野	田代	17	0	1	0.06	0	0	0
東野	新野	41	1	1	0.02	0	0	0
東野	白山	6	0	0	0	0	0	0
東野	合計	1,101	59	37	0.03	0	0	0



10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」

山形市明治・大郷地区

- ・ 山形市の北端(山形駅より10km)に位置
- ・ 東西2~3km、南北5kmの範囲に約3,000人が居住(947世帯)
- ・ 約15年前に路線バス(山交バス)が廃止された後、**山形市が「地域交流バス明治線」を週1日運行**
- ・ エリア内にスーパー・CVS・医療機関はなし。遠距離通学の地区も。



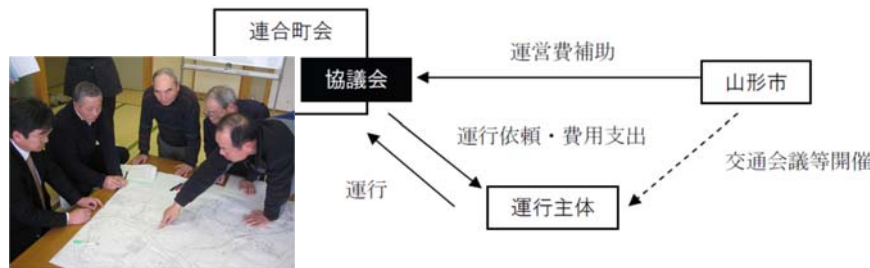
⇒ 地域住民からは、週複数日の運行に増便を求める声が強かった

10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ バスは「会議室」を走らない。「現場」を走る！

地域住民が主体となり、バスを走らせる

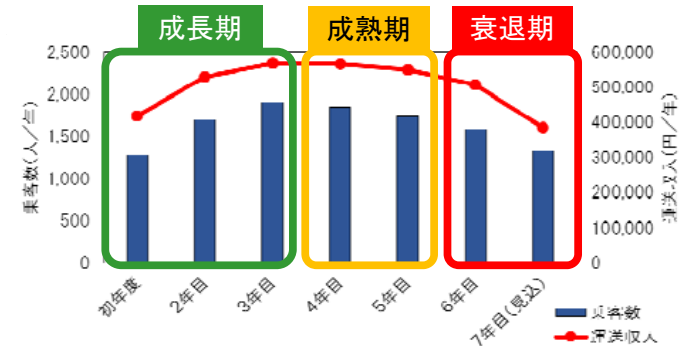
- ◆ 明治・大郷両地区の**住民代表が「運営協議会」を組織**し、地区内の公共交通の経路や運賃などの運行計画を決定
- ◆ 山形市は、「運営協議会」に対して定額の補助金を拠出するとともに、国土交通省への許認可手続きを肩代わり
- ◆ 市民、行政、交通事業者が**「できること」**を分担し、課題をクリア



10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 「始める」のは大変。「続ける」ことはもっと大変。

- ◆ 運行開始7年目に初めて経験した大幅な利用者減、収入減。
- ◆ 小規模集落における地域密着型のバスだからこそ、ヘビーユーザーの転居や加齢で大幅な利用者減となるリスクが現実。



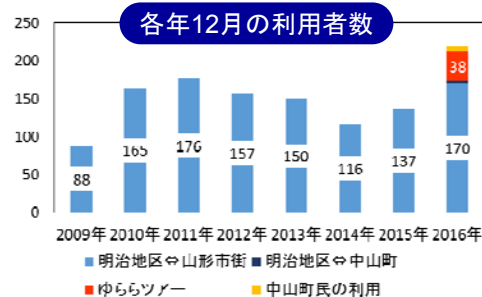
衰退期の危機を皆でどう乗り越えるか？

10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 「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るとともに、生活交通の維持に貢献。



10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 明治・大郷地区+中山町『スマイル・グリーン号』

- ◆ 中山町延伸出発式(2016年10月24日朝7時!)の一幕



「くらしの足」を守る取り組みが地域の連帯を生み出す

10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 地域協働型移動交通サービスの成立要件

【成立要件以前】地域に「丸投げ」するのではうまく行かない

① 地域が「選択」できるしくみを政策（網計画）で担保

- ◆ 地域内交通の形態を選択は、地域との協議・合意が前提。
- ◆ モードを問わず、地域の取り組みについて財政支援。

② 地域課題と目的の共有

- ◆ 生産年齢人口の減少と高齢化により、担い手自体が不足。
- ◆ 地域課題を共有し、「選択」した移動手段を持続させるための**目標基準**を設定。交通以外の解決策も併用（例：店っこくない）

③ 実践のなかで、地域の「仕事人」が生まれる

- ◆ 地域で議論して、小さくてもカタチにすることで、「仕事人」が生まれる。誰かに負担が偏っても、取り組みは持続しない。

10. 地域住民による「くらしの足」の確保

■ 北上市口内地区「NPO法人くちない」の活動（運送：2010～）

- ◆ JAの空き店舗を活用した事務所に、店舗（店っこくない）と地域住民の「たまり場」、路線バスとの乗継拠点を設け、公共交通空白地有償運送も運営。**活動や機能の「密度」を高め、持続性を担保。**



郊外地域の「コンパクト」は「拠点に集約」ではなく「拠点の集約」

11. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 公共交通×観光＝「人育て」のプラットフォーム（明知鉄道）

- ◆ 一日一本の定期列車に「食堂車」を連結。沿線の生産者や飲食店の協力で、ランチを提供。説明や実演も依頼することで、地域資源のショールームに。鉄道自体の魅力も向上（本源的需要）。

じねんじょ列車



右写真 <http://news.walkerplus.com/article/52651/image287093.html>

11. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「バスパック」の試み（八戸市・青森県）

- ・ 目的地の入館料や食事代と往復の路線バス運賃をパッケージ化し、市内外の人気スポットに限らず、「普段行けない所」や「地元おすすめのお店」ともコラボ。バスとまちの双方にメリットがある。



11. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「おいしい」は、まちと公共交通を救う！（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



**公共交通利用者を「上得意様」に変える契機に。
乗客がまちの応援団に。まちが公共交通の応援団に。**

11. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 公共交通が「旅人」と「伝統工芸品」と「食」を結びつける

会津バス「おちょこパス」(2017.1.21～発売)

「おちょこ」が乗車券に

- ・東山温泉～会津若松市街地間には周遊バスが運行
- ・市街地には多数の酒蔵が立地+伝統工芸の会津漆器
- ・「おちょこ」自体を「まちなか周遊バス」の1日乗車券に

「おちょこ」でまちあるき

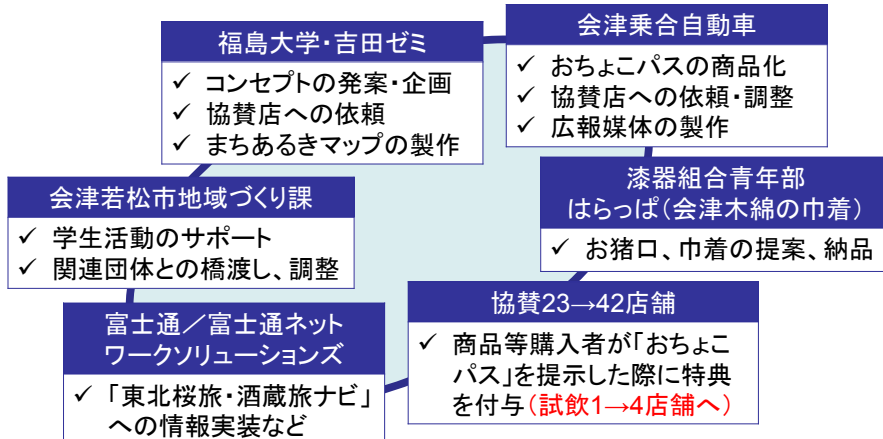
- ・市街地に多数立地する酒蔵で試飲に使用
- ・「おちょこ」を介して協賛飲食店等で特典が受けられる
- ・「おちょこ」が旅行者のコミュニケーションツールになる

お土産になる「おちょこ」

- ・伝統工芸の「会津漆」と「会津木綿」の巾着袋を使用
- ・旅行を思い出す楽しみにも

11. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「できること」を紡ぎあげ、カタチにする



**多様な主体が「できること」を紡ぎあげることでカタチになる
「地消地産」の公共交通は、地域資源と結びつけやすい**

12. さいごに

① 地域と公共交通をなじませる方策を考える

- ◆ 人が集まる(集めたい)場所と公共交通網の拠点を重ねる
 - 地方圏は、鉄道駅周辺に目的地や住宅があるとは限らない
- ◆ 公共交通を「人育て」や「まちづくり」のプラットフォームに活かす
 - 超高齢社会における「ラストマイル交通」の確保にも役立つ

② 公共交通網の「軸」を設定する

- ◆ バス路線網の「軸」となる区間を設定し、居住と結びつける
 - 質の高いサービスの提供と維持が鍵。行政の役割が大きい。
- ◆ 小規模自治体では、広域公共交通と域内交通との連携が重要
 - 広域バス路線を「軸」として活かすことが定住と交流の鍵に

③ 「小さな実践」から大きく育てる

- ◆ 公共交通もまちづくりも「小さな実践」の連鎖が重要