

公共交通の利用促進に向けた 「地域共創型 MM」の提案

- 丹波篠山市福住地区での取り組みから -

大谷大学野村ゼミ MM チーム

○三島 啓暉 (Hiroki MISHIMA)・赤嶺 太洋 (Taiyo AKAMINE)・岡田 紗奈 (Sana OKADA)・杉内 響太 (Kyota SUGIUCHI)・間宮 莉歩 (Riho MAMIYA)

(大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科)

キーワード：モビリティマネジメント、地域共創型 MM、公共交通

1. はじめに

人々の日常生活の移動手段である地域公共交通は、運転手不足や利用者減少などを要因に、その維持や存続が厳しい状況に置かれている。こうした地域公共交通の維持・活性化に向けては「“自分たちで守る”という主体的な責任感を持って取り組むことが大切」(国土交通省, 2013)とされており、この具体策として2000年代からモビリティマネジメント(以下、MM)とよばれる取り組みが各地で展開されている。

このMMは、国土交通省によれば、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す「コミュニケーションを中心とした交通政策」と定義される。MMに取り組むにあたって、先行研究からは、自治体の施策担当者の意志の存在が重要であるとされている一方で、私たちの行った自治体へのヒアリング調査からは、施策担当者に意志があっても、自治体だけで取り組むことは難しい実情があることがわかった。さらに全国でも、地域公共交通専任担当者が不在の市町村は8割にのぼる(国土交通省, 2019)ことから、地域公共交通の課題解決に向けて自治体が進みたいとしても、現実的ではないものと考えられる。

そこで本研究では、兵庫県丹波篠山市を事例に、MMの新たな方法として、地域内外の主体の連携・協働による「地域共創型MM」を提案する。具体的には、同市福住地区で私たちがまちづくり協議会と連携して実施している「路線バス乗車体験会」の実践を通じて、各主体の役割分担の方策を提示し、他の地域へのヒントを導き出すことを試みる。

2. 先行研究の整理

国土交通省(2013)によれば、MMによる利用促進策の取り組みを行うにあたっては、「ターゲットを絞ることが非常に有効である」という。具体的には、MMではより個別なコミュニケーションを行うことで、(住民等に)自分自身の問題として認識してもらい、自発的な行動変容を促すことを目指しているが、このために対象者や対象組織との

コミュニケーションが非常に重要となる。

野村(2023)は、和歌山県での公共交通ワークショップの事例から、対象者をバスの①利用者、②潜在的利用者、③非利用者の3つの属性に分け、普段の利用者にとっては知人等と移動することの楽しみが得られ、非利用者にとっては免許返納後の生活を想像する契機となったことを指摘している。

沼尻ら(2014)は、MMを展開するにあたって、首長の政策的判断等のほかに、施策担当者の「まちを良くしたい」という意志の存在が重要であるという。しかし、先述のように、約8割の自治体で交通専任担当者が不在であり、さらには人口が少ない自治体ほどその傾向が強い(国土交通省, 2019)ことから、たとえ意志があっても、業務の兼任等によってMMの企画や対象者の選定に割く時間的な余裕がないことも推測される。

以上のことから、MMは公共交通の活性化に向けて重要である一方、対象を絞ることや対象組織とのコミュニケーションが必要となり、これは自治体だけで取り組むことが難しいことがわかった。

3. ケーススタディ：兵庫県丹波篠山市福住地区での実践事例から

3.1. 丹波篠山市の概要

丹波篠山市は兵庫県の中東部に位置しており、人口は39,993人(2022年9月末)、市内の西部をJR福知山線が通っている。同市では、2024年3月に地域公共交通計画を策定し、「一人ひとりが安心して暮らすことができる丹波篠山の地域公共交通」を基本理念としている(丹波篠山市, 2024)。

同市の地域公共交通の課題としては、自動車への依存と、公共交通の分担率の低さが挙げられる。たとえば、図1にも示しているように、交通手段分担率における自動車の割合は80.6%にのぼる一方で、路線バスの割合は1.2%となっているほか、65歳以上の交通手段分担率では、自動車の割合は91.4%でバスの割合は0%であることから、高齢者ほど路線バスを含む公共交通を利用していないことが分かる。

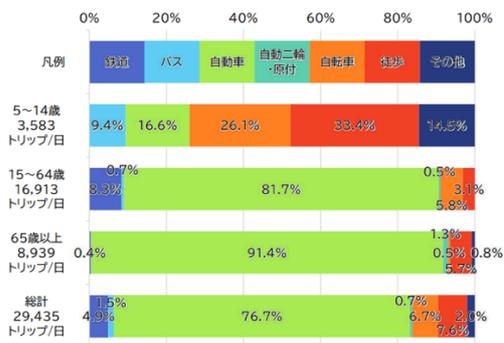


図1 丹波篠山市の代表交通手段分担率（年齢層別）
（出所）丹波篠山市（2024）

また、MMの実践にあたっての交通政策の現状と課題を知るため、私たちは2024年8月に、丹波篠山市で交通政策を担当する創造都市課にヒアリングを実施した。市の主な施策として、2021年から交通系ICカードのNicoPa（ニコパ）を使うと上限200円でバス利用ができるようにしたことで、主に学生を中心に利用者が増えたことがわかった。一方で、MMについては先の交通計画にも施策メニューの一つに位置付けられているが、これまでは市で取り組むことが「あまりできていなかった」とした上で、「市（役所）だけで取り組むのも大変で、事業者や市民も一緒になってもらわないと意味がないと思っている」という意見が得られた。

3.2. 福住地区でのMMの実践

上記のヒアリングから得られた課題をもとに、私たちは丹波篠山市での公共交通の利用促進を目的に、MMの一環として路線バスの乗車体験会（以下、バス体験会）を企画した。企画にあたっては、先行研究で指摘された対象を絞ることに留意し、2024年度から私たちのプロジェクトと地域連携活動に関わってくださっている東部の福住地区を対象地域に、運転免許の返納等を考えている65歳以上の高齢者層を呼びかけの対象者とした。

事前の打ち合わせで、対象者の選定は地元をよく知るまちづくり協議会（以下、まち協）が、参加者のインセンティブとして2,200円分のNicoPaの準備を市が、バスに乗って何をするかや帰着後のワークショップ（以下、WS）などの企画全体を私たち大学が、それぞれ担うこととなった。

2024年9月28日に実施した福住地区でのバス体験会では、65~84歳の男女9名（いずれも運転免許保有）に参加いただいた。当日はまず、まち協の会議室に集まいただき、参加者と学生で3~5名のチームを組んだ。事前のWSとして公共交通マップを机上でみながら、参加者が普段自家用車で出かけている場所等を中心にルートを決めた。停留所でバスを待つ間を利用して福住地区を走る路線バスに関するクイズを実施したほか普段路線バスに乗車しない参加者がほとんどであったため、乗車方法やNicoPaの使い方を学生と一緒に

乗車しながらレクチャーを行った。

城下町に着いてからはチームごとに行動し、散策しながら参加者から公共交通や普段の移動手段について話を伺うこととしたほか、休憩しながら学生が「おでかけカード」を作成した。これは、MMにおける「アドバイス法」であり、参加者の最寄りと目的のバス停や時刻をそれぞれ記入し、次の利用時に参照してもらうことを狙いとした。

帰着後は、再びまち協の会議室に戻り、ふりかえりのWSをチームごとに実施し、その結果を全体で共有した。要約すると、次の2点である。

第1に、「(NicoPaを使ったら)思ったよりも安い」「バスに乗る練習ができた」という声があり、利用体験を通して価格面のメリットの実感や、免許返納後の生活の体感につながったといえる。

第2に、福住地区を含む東部地区では2024年11月から新たにデマンド交通が運行されることとなっているが、この利用にあたって体験会が必要ではないかという声があり、継続的に実施する意義があるものと考えられる。

4. 「地域共創型MM」の提案

以上をふまえて、公共交通の利用促進と公共交通の活性化のために「地域共創型MM」を提案する。ここでの地域共創型MMとは、地方自治体と地域内外の主体の連携・協働により行うMMのことである。これは、①対象者の選定を地域団体が、②参加者へのインセンティブの準備を地方自治体が、③企画の立案・体験会等の運営に関する専門性を持った地域外の団体が行う。

具体的には、対象者の選定は地元をよく知るまち協や自治会等の地域団体が行うことで、地方自治体のコミュニケーションコストを減らすことにつながる。さらに、WS等の企画、内容の考案をMMに関するノウハウ生かせる地域外団体が行う。ここでの地域外団体は研究機関やNPO等の交通やWSに関する専門知識を有する団体を想定している。

以上の提案が公共交通課題に取り組もうとする地方自治体や地域団体への具体的なヒントとなり、公共交通活性化につながることを期待される。

参考文献

- (1) 国土交通省 (2013): 「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」
- (2) 国土交通省 (2019): 「地域交通をめぐる現状と課題」令和元年度第1回 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 資料2
- (3) 沼尻了俊・神田佑亮・藤井聡 (2014): 「モビリティ・マネジメントの継続要因に関する地域横断的考察」『土木学会論文集』70(2)
- (4) 丹波篠山市 (2024): 『丹波篠山市地域公共交通計画』
- (5) 野村実 (2023): 「地域公共交通政策における都道府県の役割」『国際公共経済研究』第34号