

# 地域と「創る」モビリティのデザイン

福島大学 経済経営学類 吉田 樹 ゼミ



## 南陽市沖郷地区『おきタク』の持続的なサービス提供方策の立案（調査活動）

### 地域おこし協力隊インターンへの任用と調査活動

#### おきタクの現状

- 利用者が伸びており、高齢者の日常を支える公共交通の1つとして受け入れられている
- 地区の高齢者が増加し、利用者数もさらに伸びることが予想されるなかで、**現在の料金体系では、継続が困難になる可能性**がある

#### 地域おこし協力隊インターンへの任用

- ゼミ生3名が地域おこし協力隊インターンに任用
- <期間> 9/11~25の2週間
- <目的> おきタクに対する利用満足度/住民の認知度や負担感を調査
- <活動> 実利用者とは対象者に対しアンケートを実施（写真-1）

#### 非対象者向けアンケート

- <方法> 沖郷地区全世帯のQRコード付きのチラシを配布
- <質問> ・おきタクの認知度 ・地域負担の認知度
- <結果> 利用対象年齢ではない「60歳未満」に限定し分析した結果、「おきタク」自体の認知度は高い一方、各世帯からの負担金が徴収されていることの認知度は4分の1程度（図-1, 2）



写真-1 地域おこし協力隊インターンでの調査活動

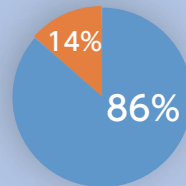


図-1 「おきタク」の認知度 (60歳未満)

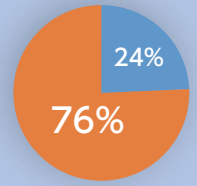


図-2 地域負担への認知度 (60歳未満)

## 仙台市若林区荒井地区『荒井モビリティ』プロジェクトへの参画

### プロジェクトの概要

- 仙台市若林区荒井地区にある企業（産電ホールディングス）の送迎バス（写真-2）を地域住民の足に活用し、モビリティ（移動のしやすさ）の向上を図る実証実験。吉田ゼミは、利用者アンケートの実施・分析や、継続可能な方策の立案を担当
- 産電工業が自社開発したウェブアプリ上で予約。バーチャルバス停相互間で利用可能。会員制。ICカードのデポジット（500円）のみ徴収（図-3）



写真-2 「荒井モビリティ」の使用車両

会員ICカードのQRコードからアプリを起動（自動ログイン）。乗降希望のバーチャルバス停を選択。到着目安が表示

呼び出しボタンを押すと配車（キャンセルも可能）

アプリ上で車両現在位置と到着目安時分を表示  
乗車時にICカードをタッチして会員認証



図-3 「荒井モビリティ」の予約方法とアプリの画面遷移

### 会員アンケート調査の実施と分析

#### 満足度（図-4）

- サービスの利用方法自体に関わる不満は少ない
- 他方、**運行日**（現在の実証実験では、火・水・木曜日に設定）**や時間帯に関わる満足度が相対的に低い** ⇒ 11月の実証運行より、月・水・金曜日に変更

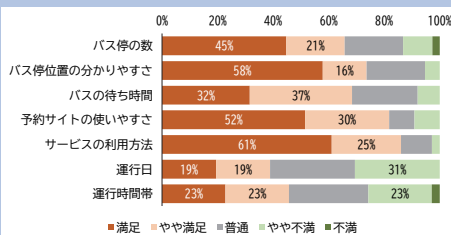


図-4 「荒井モビリティ」の項目別満足度

#### 外出や交通手段の変化

- 「荒井モビリティ」の運行による外出状況の変化（表-1）有効回答者の**3分の2がポジティブな変化**
- 「荒井モビリティ」を利用できない場合の外出状況（表-2）
  - ・バス・タクシーとの競合ではなく、**徒歩や自転車の外出を補完する**位置づけになっている
  - ・荒井モビリティが**地区内における外出を誘発**

表-1 外出状況の変化

1. 外出する頻度が増えた	29%
2. 外出の際の目的地が増えた	26%
3. 今までより遠い場所まで出かけるようになった	24%
4. バスでの移動が中心になった	8%
5. 送迎が不要になった	13%
6. 変化なし	32%
7. その他（日々の徒歩数が増えた／バスに乗ろうと思いきい外出した／車の使用を控えてみようという気持ちに）	8%

表-2 「荒井モビリティ」を利用できない場合の外出状況

1. 自家用車で外出する（自分で運転）	33%
2. 自家用車で外出する（送迎してもらう）	18%
3. 自転車・バイクで外出する	38%
4. 徒歩で外出する	60%
5. 路線バスで外出する	10%
6. タクシーで外出する	5%
7. 行く場所を変える	13%
8. 出かけるのをやめる	23%

有効回答：n=40

#### 本格運行を見据えた価格への評価

- PSM分析に基づく「許容価格」の推計（図-5）  
今回のサービス水準を前提に「荒井モビリティ」を**月額料金を利用する場合を想定**。一月・一人あたり【886円～1,500円】が許容価格

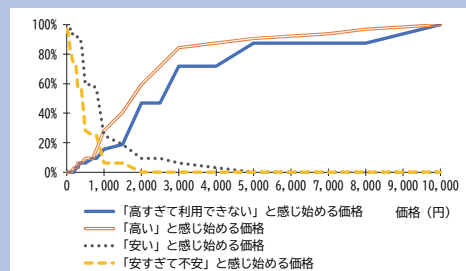


図-5 「荒井モビリティ」のPSM分析結果