

第8回 おでかけ交通博2023 inもりおか  
2023.10.27

# おでかけ交通博へようこそ！

福島大学 経済経営学類 准教授  
前橋工科大学 学術研究院 特任准教授  
吉田 樹

(地域公共交通東北仕事人・おでかけ交通博プロデューサー)

# 「おでかけ交通博」へようこそ！

## ■ 「おでかけ交通博」のねらい

- ① 身近な事例から「おでかけを支える交通」のノウハウを学ぶ  
◆ 国内外の「先進事例」に限らず、**身近な地域の取り組みにこそ、「おでかけを支える交通」のヒント**がある。
- ② 「おでかけを支える交通」の人的ネットワークづくり  
◆ 何事にも、垣根を超えた「総力戦」がなければ課題解決が困難な今日。**「実践者＝仕事人」のネットワークづくり**が必要！
- ③ 地域交通まちづくりの「学びの機会」  
◆ 開催当初から、福島大学が協力してきた理由。

**東北6県の巡業形式で開催。今回が実質10回目！**  
**これまでに 延べ160件の話題提供。**  
**出展団体間のコラボも多数うまれる！**

## 「おでかけ交通博」の醍醐味

■ 最後の合言葉は「また来年 会いましょう！」

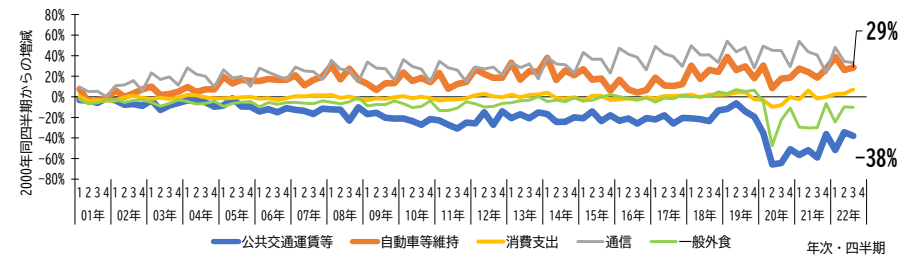
**「新しい日常」が求められるなか  
どう見ても「密」すぎて  
2年間オンラインに…  
今年は4年ぶりのフル開催！！**

「第3回おでかけ交通博」は  
200人参加→懇親会120人

地方運輸局主催のセミナーの交流会として  
全国最大規模の参加者数+歩留まり率（当社比）

## 「再設計＝縮小均衡」の含意ではない

- 家計支出の増減率（2000年同一四半期との比較／家計調査）
- ◆ 消費支出の総額は、直近20年で不変も、**通信費や自家用車等維持費は3割増加**。他方、**公共交通運賃等への家計支出は、一貫して減少基調**。COVID-19禍以前でも、2割減少。



**公共交通運賃への家計支出減＝利用者減**  
**利用者減にあわせて供給を縮小すればよいか？**  
**再設計(リ・デザイン)の意図は「縮小均衡」の推進に非ず**

## 地域交通の再設計を「地域(都市)戦略」に

### 都市規模別に集計した交通分野の家計支出

- ◆ 小規模自治体ほど、自家用車の維持・利用に関わる支出が多くなり、**交通分野の支出が家計に重くのしかかる**

⇨ クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択に影響

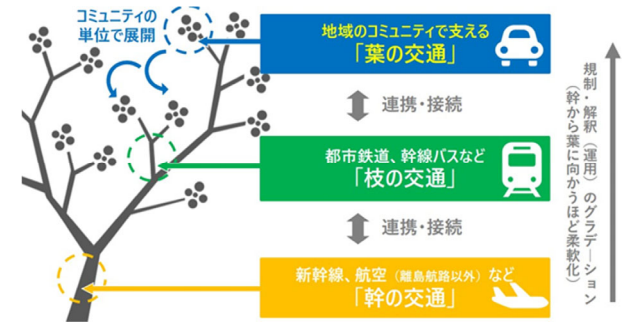
(2019年家計調査) ※2人以上世帯	交通分野の 家計支出	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市／東京都区部	226, 125	72, 800	153, 325
人口15万以上の都市(上記除)	249, 243	52, 536	196, 707
人口5万以上15万未満の市	268, 379	45, 911	222, 468
人口5万未満の市／町村	286, 289	29, 065	257, 224
	(円)	(円)	(円)

**自家用車依存度が高い地域は、家計にも生活時間にも  
余裕が生まれず、「地方創生」がより難しくなる  
「選ばれる」地域交通を創ること＝地域(都市)戦略**

## 地域交通をどのように再設計するか

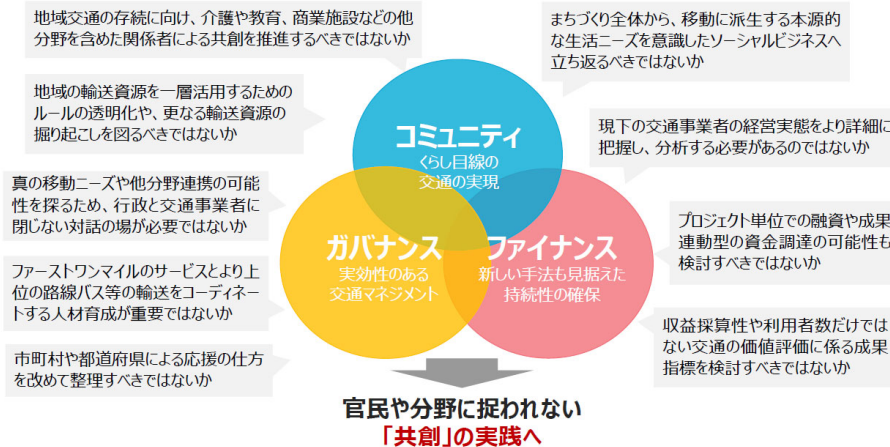
### 地域交通の機能類型と方略(都市交通でも基本は同一)

- ◆ 「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な連携・接続が不可欠  
→ 「枝の交通」が機能してこそ、「葉の交通」の選択肢が豊かに  
→ 「葉の交通」だけでは“a Service”を実現できない
- ◆ 「信頼されること」が必要: 「品質保証」と「性能保証」の考え方  
➢ おでかけの「たのしさ」も提案: Walkable, まちづくり



## 地域交通のリ・デザイン(再設計)の意図

### コミュニティ・ファイナンス・ガバナンスを深化させる



(図の出所)国土交通省「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会 Season1」資料(2021年3月)

## 地域交通の戦略的マネジメントーガバナンス

### 交通政策基本法(2013年12月4日)

(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**…を実現する機能を有するもの…

- ➡ □ 「生活」を支える: 運転しない方も、活動目的を満たせる
- 「交流」をつくる: 運転しない方も、「おでかけ」機会がある

### 「前回の」地域交通法改正(2020年11月27日)

- ◆ 「競争」から「共創」へのメッセージが明確に。今改正でも踏襲
- ① 「輸送資源の総動員」・・・「使える手段」は、利用したい
- ② 「共同経営」・・・黒字バス事業者も「交通調整」が可能に
- ③ 「束ねて、減らす」・・・特定事業(利便増進実施事業)の対象

**市民の生活を支え、交流をつくる地域交通を  
ビジネス(経済)と合意形成(社会)の掛け算でデザイン**

## 地域交通の戦略的マネジメントーガバナンス

### ■ 地域公共交通会議×計画＝地域交通の「特区」

#### 地域公共交通会議 (道路運送法)

- ◆ **地域の実情に応じた**乗合輸送の態様, 自家用有償旅客運送の必要性と対価に関する協議

**23年10月改正後** 乗合輸送の運賃協議は「第9条第4項の協議会」に分離。住民, 利用者, 利害関係者の意見を聴く段階が必要

#### 地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

- ◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し, 「何を目標して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める**全体計画**
  - 継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)
- ◆ 法定協議会化で**参加応諾義務**と**結果尊重義務**が発生
  - 関係者間の合意形成を図るうえで有用

これらを「仕組み」として実質化できるかが鍵

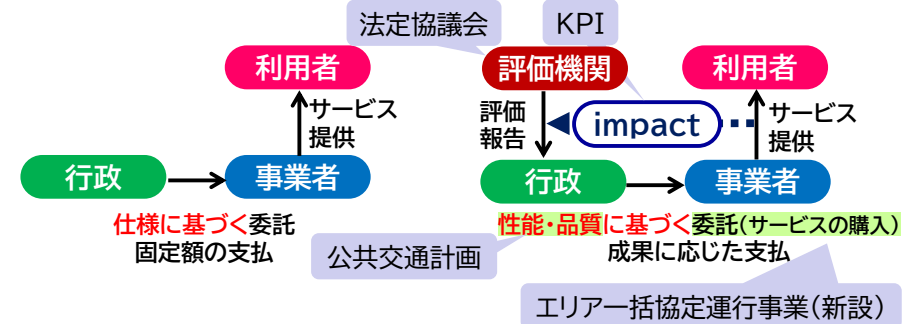
## 地域交通のファイナンスとコミュニティ

### ■ 官民連携手法による契約・・・地域交通への応用

- ◆ 行政費用を抑えつつ, 社会課題の解決を図るファイナンス手法に, PFS(Pay for Success)やSIB (Social Impact Bond)が存在。**成果指標(impact)の達成度に応じて対価・報酬を支払う**
- ◆ SIB: 事業者が金融から資金調達。行政からの報酬で返済

#### 従来の委託契約

#### PFS: 成果連動型契約



## 地域交通のファイナンスとコミュニティ

### ■ 「おでかけ」による付加価値を「収益」に変える

#### ① 「交通」を起点に「地域」が収益を得る

- ◆ 交通と地域の素材をパッケージ化。**地域全体が**収益を得る構図
  - 多様な主体が地域交通に関心を寄せる契機に: 「共創」へ

#### おちょこパス(会津バス・福島大吉田ゼミ)

会津塗の「お猪口」を一日乗車券に。そのまま酒造巡りが可能



#### 馬肉バスパック(八戸圏域)

五戸町の馬肉店のセット商品と往復バス乗車券をパッケージ



#### ② 交通サービスの「付加価値」を収益に変える

- ◆ 例: (一社)全国子育てタクシー協会「子育てタクシー」乳幼児を連れた外出のほか, 保育園・塾などに保護者の代行で送迎。顧客から「**選ばれるサービス**」を指向



これらを「進めやすく」するうえでデジタル技術は有効に

## さいごに: 「自信を持って」これを言いたい!

### ■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



地域交通施策は、この実現に一步ずつ近づけることクルマに頼らない「楽しいおでかけ」の選択肢を増やすことが都市や地域の「格」を高める!