

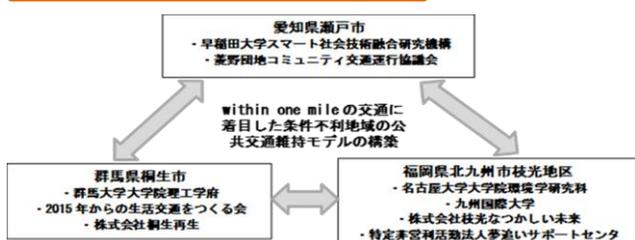
within one mileの交通に着目した 条件不利地域の公共交通維持モデルの構築

群馬大学教授 天谷賢児 / 早稲田大学客員主任研究員 井原雄 / 人名古屋大学教授 加藤博和
2015年からの生活交通をつくる会 / (株)気流再生 / 養野団地コミュニティ交通運行協議会 / (株)枝光なつかしい未来 / NPO夢追いサポートセンター

背景と目的

- 地域公共交通は、モータリゼーションの進展により需要が減少し、さらに近年では運転手の高齢化や燃料費の高騰といった要因によるサービスの低下により、いわゆる「負のスパイラル」による衰退の一途をたどっている。
- 本研究では、持続可能な公共交通維持モデルの一つとして、これまでの地方自治体が主導し、交通事業者に委託する形式が多かったコミュニティ交通において、住民主体あるいは住民密着型の公共交通モデルを構築することを目的とする。

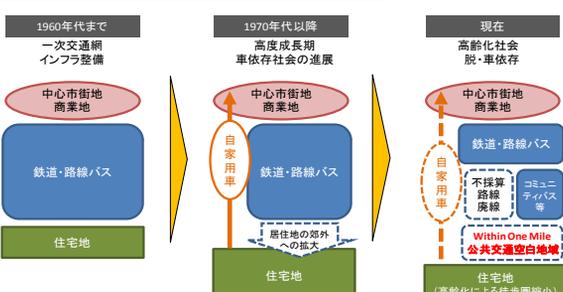
組織



1st Stageでの実施内容

1. 公共交通維持モデルの構築に向けたストラテジー作り
2. 各グループ間で相互視察を実施（情報共有、共通問題点の抽出）
3. 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2017」での成果発表

地域交通の現状



研究の進め方

新しい視点に立った公共交通維持モデルの構築



地域共有物としての公共交通の意識醸成
住民自らが作る公共交通への転換
地域企業等のCSR活動の対象としての価値づけ

研究内容

桐生地域

運行試験で見られた地域住民の方の行動変容

【1】路線バスが導入されていない高齢者地域で、低速電動バスを使用した実証実験を実施して、地域住民と協働した路線の設計、アンケート調査を行った。
【2】低速電動バスの運行事業者による様々な取り組み（例：教育機関での環境教育、結婚式での利用、地域イベントで活用）
【3】低速電動バスのレンタカー事業
地域内外で行われる様々なイベントや運行試験へのレンタル⇒運行ノウハウをパッケージとして提供・運行データの取得と集積
※運行事業だけでなく、地域の活性化や様々な地域イベントへの協力など、地域づくりの視点で事業を維持する仕組みの構築が必要

瀬戸地域

名鉄バス路線

交通空白地域

運行形態

- 乗車時に運賃収受を行わない
- 運行費用は市の補助及び自治会費のからの負担

→ 旅客事業及び有償運送には該当せず。
=白ナンバーでの運行が可能

- 運転者は自治会からの有償ボランティア
- 事前に自動車運送事業者に対する安全指導業務（適性診断・運行管理に関する講習）を受講することで安全性を向上

→ 白ナンバーでの運行であるが、一定の安全性を確保

枝光地域

ルート別の枝光本町駅前から各ルートへの片道距離がラスト1マイル

ルート	ルート距離	1日の便数	1日の走行距離	年度の走行距離
日由	3.5km	19便	66.5km	19,750.5km
山王	3.7km	12便	44.4km	13,186.8km
山王原尻	4.4km	3便	13.2km	3,920.4km
荒手	4.0km	21便	84.0km	24,948.0km
枝光	3.8km	7便	23.8km	7,068.6km
合計		62便	231.9km	68,874.3km

エリア・マネジメント推進の発展

【1】中心市街地へのお出かけの機会を増やす、中心市街地体型的な活動の増加を支援する。
【2】住民や店主の自主的参加を誘導するコミュニティの創造を支援する。
【3】地域交通事業者が地域の実情と向き合い、学ぶ環境づくり(タスキナゲ研究会)を支援する。

【総合生活支援交通＝住民の移動 × エリア・マネジメント】

旅客+αのサービス	地域への貢献	バスビタリティ
<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物代行 ● 病院予約代行 ● 荷物輸送（異音認識） ● ICTの活用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域密着型運送手による見守りサービス ● 来客者に対する観光案内サービス 	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性ドライバーの活躍 ● 利用客も運転手も子ども供

利用者も乗りやすい（アクセシビリティの高い）地域公共交通の構築
⇒ 持続性が向上する地域の形成

1st Stageでは、研究の全体的な進め方の方向性を各グループが共有し、グループ間の相互視察なども開始された。今後さらに、連携を深めて研究戦略の見直しや実質化、効果の検証を進めて行く必要がある。2nd Stageではこれらを進める予定である。それによって得られた成果を3地域いずれかで公開するようなワークショップ等を開催する予定である。また、効果の検証を図るために、共通アンケート等も実施する。最終的に初年度の研究成果として、新しい公共交通維持モデルに必要な考え方や具体的な方法論を明示し、後年のより実証的な研究につなげて行く。