

地域を創る・育てる 『おでかけ』づくりのこれからとは



グリーンスローモビリティの導入で変わる地域の未来 「グリーンスローモビリティシンポジウム」

基 調 講 演

2019年11月01日 於：電気ビルみらいホール（福岡市）

話題提供者： 大井 尚司 （大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター）

（地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu 代表、総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー）



講演の概要ー20分しかないので駆け足で。。。

- 地域の「おでかけ」が直面する「いま」の状態
- 地域を創る・育てる「おでかけ」の重要性
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



- **地域の「おでかけ」が直面する「いま」の状態**
- 地域を創る・育てる「おでかけ」の重要性
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



地域の「おでかけ」、何が課題？

- 「ないない」 尽くし、あるのは「文句」だけ

お客さんが「（い）ない」（人口減少、少子化）

支えるお金が「（すく）ない」（補助金、給料、維持費（年金））

支える人が「（い／足り）ない」（運転手、行政職員、住民）

車が持てない、免許も持てない（免許返納、車両価格高騰＝安全対策）

- 「誰かのせい」、実は「みんなの無関心」

利用者（もどき）→事業者、行政のせい（欲しがるが使わない）

事業者 → 行政、住民のせい（使うための改善意図が見えない）

行政 → 事業者、利用者のせい（実は動いてない、聞いてない）

◎ こんなことが続けば本当に「公共交通」はなくなります
「欲しがって」「もらえる」のは子供の駄々こねだけです



いろいろありました、「流行」モード・・・

・コミュニティバス、乗合タクシー

路線バス白旗、で大量増殖 ← 国庫の補助が大活躍（？）

＜実態＞ **運転手不足、資金不足**を前にこれらも「白旗」

・デマンドタクシー

「配車適正化の**システム**」 **開発ラッシュ**、導入競争

＜実態＞ システム維持費に白旗、これも**運転手不足**に直面、実は最適化はアナログ有利？

・ボランティア輸送、白ナンバーの有償輸送、無償輸送、〇〇〇シェア

「最後の正義の味方」？「緊急避難」？「営業対策」？

＜実態＞ ボランティア・担い手の**高齢化と不足**、要はこれも「運転手不足」直面

金の切れ目が縁の切れ目：資金切れで運行が中止、も多々

福祉系の輸送との境界線の問題（タクシーとの競合問題） ← 「価格」vs「正義」？



**うまく機能しているところも確かにありますが、
それ以上に、「問題」が出ているところ、実は多くないでしょうか？**



- 地域の「おでかけ」が直面する「いま」の状態
- **地域を創る・育てる「おでかけ」の重要性**
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



「おでかけ」ができることの意味とは？

- 「あってよかった」「いてもらってよかった」

交通手段：もちろんこれは必須 ←そう思わせる事業者になってほしい

地域住民：利用者、生活の支え ←定住促進

生活利便施設：商業、医療、教育など（+付随するインフラ）

⇒ これらは「積極的な存在意義」を感じづらい側面も（行政の施策？）

- 「ここに住んでよかった」

「楽しみ（愉しみ）」の存在：交流、外出の目的（地）

～これらの創出とセットする

⇒ このための移動が「おでかけ」：どう地域を創るか？から移動を考える

・・・地域が主体的に使い、持続可能になるためのカギでは？



参考：大阪大名誉教授・土井勉先生の研究成果より

- 車使えない、公共交通不十分

⇒ 日常生活レベルの活動はあっても、**愉しみが潜在化**

- 人間の**生きがい向上は「愉しみ」**

⇒ **自宅外で行う活動**の重要性（外食、地域活動、知人との交流）

- **公共交通（移動）により、愉しみが顕在化**

神戸の高台住宅地、バス路線がある地域の事例

⇒ 「足」の整備が目的ではなく

「おでかけ」「地域住民の生きがい向上」の視点で

公共交通（移動）が重要に



「免許なくとも生活可能」な地域づくりの実践ー交通事業×地域×商店街

北九州市枝光「おでかけ交通（やまさかタクシー）」

● 地域を見た事業者（地縁ベース）

⇔ 利用客・地域が動く仕掛け

協力と責任分担（市・地域・事業者）

自分たちで運営、を原則で制度化

＊他地域はここが弱く実験止まり

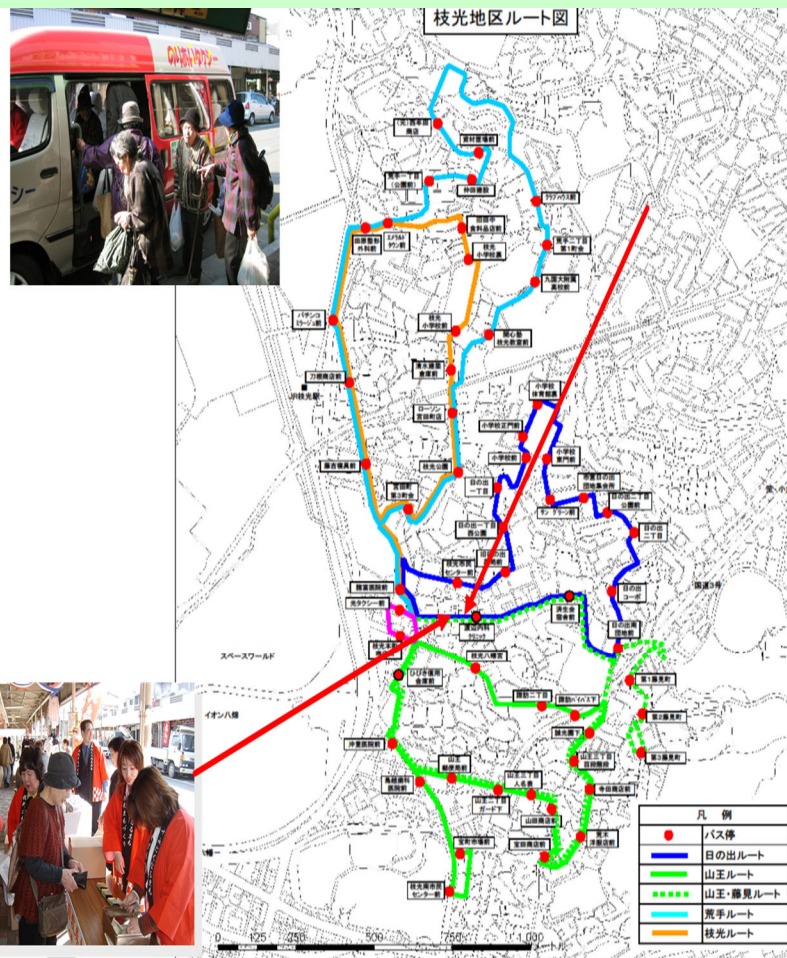
● 結果

商店街の振興（大型SCに勝てる）

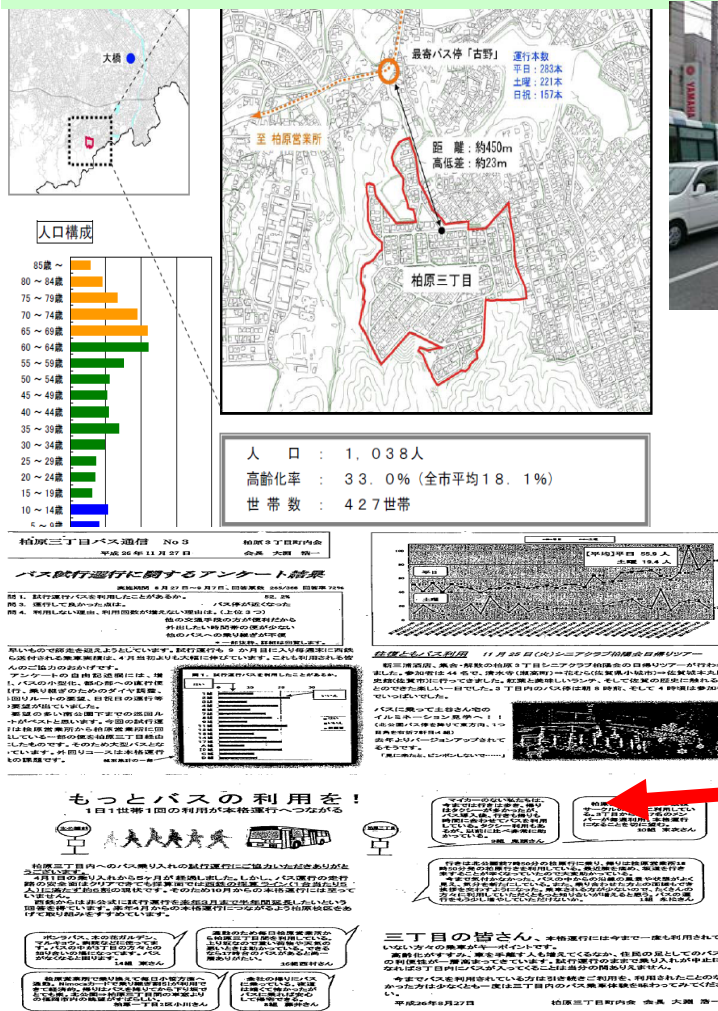
劇場の誘致（銀行の跡地）

一般タクシーも利用増に

常客の見守り支援までつながる



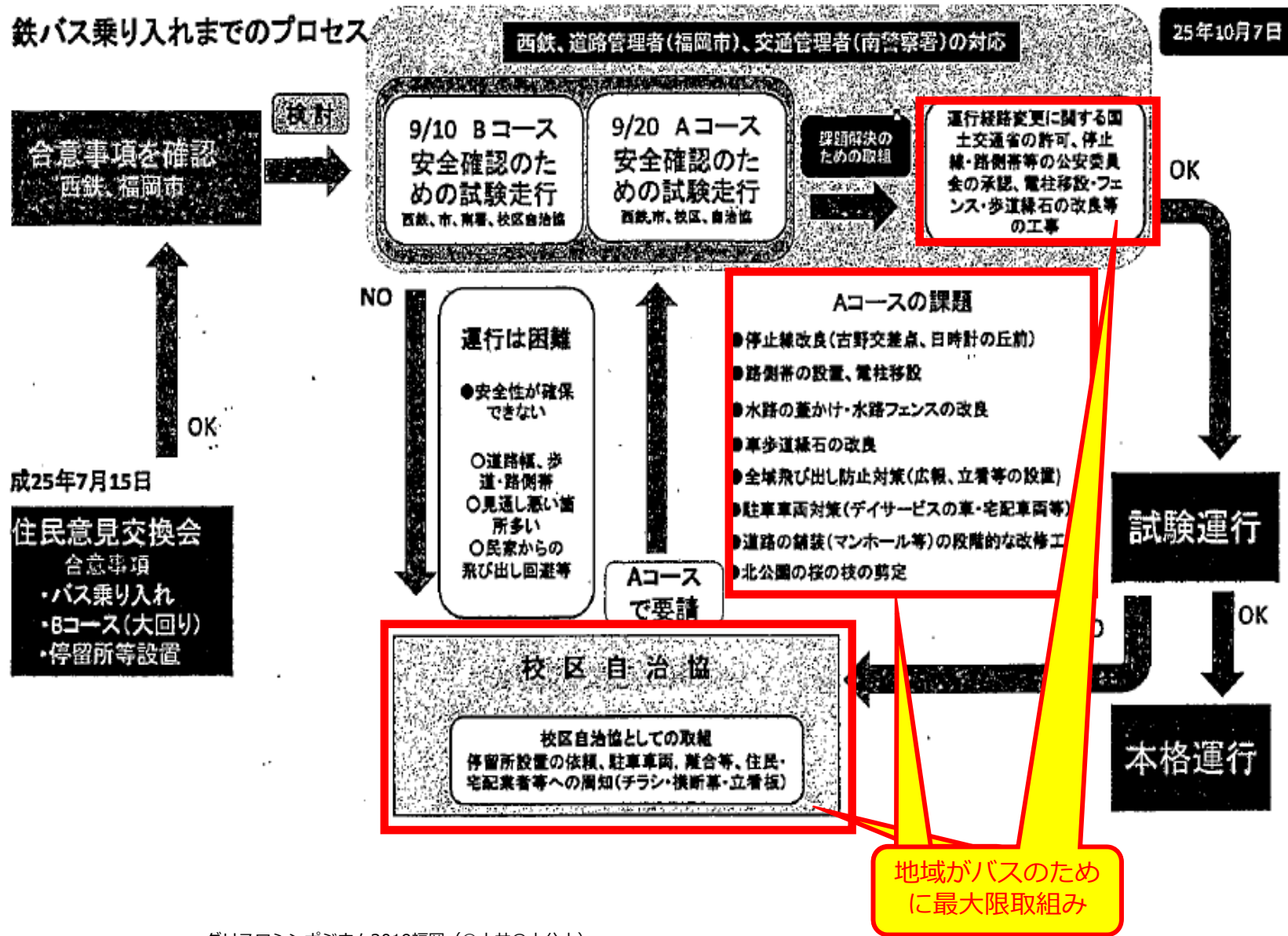
全員主導で地域のあし創りの例＝福岡市柏原三丁目



- ◆地域、事業者、行政のタイアップ
- ◆地域で利用意識醸成、取り組み
- ◆1年の実証運行を経て本格運行
- ◆市の財政支援は半年だけ
- 市の支援制度変更を促した！
- ◆既存資源活用が有効、の立証
- ◆「要る」人が議論し、汗を流し、つくりあげたもの
- ◆広報作り、広告取って、地域内消費までやれるか？



鉄バス乗り入れまでのプロセス



「住民主導」「住民主体」は美談？

- 福岡県小郡市の事例（毎日新聞の記事より転載）

たしかに「タダ」「安い」
は助かりますよね
（病院送迎が典型）

会場内限り



たしかに
すごいことです

会場内限り

事業者のせいですか？規制緩和
は問題でも、乗らなかったの、
誰ですか？



- 地域の「おでかけ」が直面する「いま」の状態
- 地域を創る・育てる「おでかけ」の重要性
- **グリーンスローモビリティの可能性と課題**
- まとめにかえて



グリーンスローモビリティの可能性

- もちろん「モビリティ」としての可能性

「バス」でも「タクシー」でも「自家用車」でもない
ただ「徒歩」でも「シニアカー」「自転車」でもない

⇒「ちょっとそこまで」「もう少しここまで」に対応可能

- 「スロー」であるがゆえの可能性

現状は時速20キロ程度：徒歩（4km/h）、シニアカー（6km/h）より早い

* エスカレーター：定格速度は出せて3km/h以下

エレベーター：超高層ビルだと40km/h以上も

普通の自動車：出せるが環境性能は落ちる（可能性）

⇒「速いエスカレーター（歩行支援）」的な位置づけへの期待



グリーンスローモビリティの課題

• 「モビリティ」としての限界

効率性挙げるなら「相乗り」 ⇔ 車両が小さい：大量輸送×

車両：特殊、閉鎖空間ではない、電動 → 導入コスト

車両設備、大きさ、性能 → 長距離長時間は無理

だれが運転するのか： グリスロに限らず「担い手不足」は深刻

• 「スロー」であるがゆえの限界

「速くいきたい」「遠くに行きたい」は無理 ← ハードの限界

スローゆえの競合：電動自転車、ミニカー、バイク

（観光面）人力車、馬車、ウォーキングとの差別化は？



一歩間違えば「中途半端」な移動手段になりかねない

= 「手段」に飛びつかず、「目的」「お出かけ」に根差す必要性



延岡市方財地区の社会実験

- バス停～集落の「ラストワンマイル」輸送
- バスの延伸：道路幅員・運行上の制約で不可能
- バス路線の存廃問題、バス停までの移動困難者存在
- おでかけ促進のイベントも実施（健康施設）

【振り返って】

- 「声」ほど需要がなかった（これはグリスロの問題ではないが、利用は固定客数人に限定）
- 狭い街路のドアtoドアに有利
- 海沿いなど空気を感じながら走る場所には好適
- 「見られながら走る」に地域は慣れるか？
- 運転手確保、他モード競合の問題



- 地域の「おでかけ」が直面する「いま」の状態
- 地域を創る・育てる「おでかけ」の重要性
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- **まとめにかえて**



流行語に踊らされない「おでかけ」

出てはもてはやされ、消えていく？ = グリスロも二の舞？？

- コミュニティバス：不正確なムーバスコピー量産、コミュニティも確保できない「空気輸送」
- 「乗合タクシー」：乗り合っていない「“激安”個別交通」化 → タクシー会社を破綻に？？
- 「デマンド交通」「○○○シェア」：全員のデマンドは満たせないのに（アローの不可能性定理）、満たせると誤って思ってしまう「システムによる“最適化”幻想」
- 「ボランティア輸送」：「ボランティア＝美」で違法も正当化？、負担できなくなったらジエンド
- 「自動運転」：現状はインフラで大きく左右、全自動はまだまだ
- 「超小型モビリティ」：シニアカー・軽自動車・ミニカーといった既存技術を見捨て
「小さいことはいいこと？」の新型車礼賛
- M a a S：公共交通で移動し慣れている人は「頭の中MaaS」＝やるならここまですらないと
今やっているのは、使い慣れていない人に「玄人向け＋合体＋アプリ」？

◎ 海外は海外です、日本は日本です。不正確なコピーはかえって事態を悪化させます。



守るべき、創るべき、育てるべきは何か？

①人々の「日々の営み」を支える「おでかけ」

- 今やこれができなくなっている：IoTで全ては代替できず
- 全員が満足する解はないが、妥協点は見つかる

②日々の営み「+α」の「ゆしみ・豊かさ」を支える「おでかけ」

- ①は「持ってくる」ことも→動かないと老化、医療費増など
- 「マイナスの消費＝医療」から「地域も、住民も、豊かになる消費」を誘導する
「おでかけ」＝このためには「目的」「目的地」づくりが必須

③外から来た人が「動けて良かった」と思える環境

- 「わざわざ」来る人への最大のおもてなしは「動ける」こと
- 動けばお金は循環する、動けなければ「行かない」し循環しない（× 病院通い）



「流行語」 = 「ツール」、適材適所に活かす

- これまで出ては消えた「流行語」に飛びついた反省を
補助金、流行、…よりも「おでかけ」を熟知すべき
→ 最優先は「必要なおでかけ」確保 + 今あるツール活用
新しいものは、上記で不足あるいは充実するために使うべき
- 「ツール・道具」は「活かせば」機能する、の大原則に
「何を満たす」ための「ツール・道具」なのかに立ち返る
→ モード選択： 空間の広さ狭さ、距離、時間
その他： 必要な情報の範囲、客層、移動範囲、などに注目



まとめにかえてーグリスロの可能性（私案）

- ・車両登録・免許を考えないでいい「地域内ゴーカート（大きなシニアカー）」

ローカルのカーシェア、共助で運転、車両も共有
事故リスクの低いエリア限定での短距離移動での活用（自動運転技術が進むといいが）

＊ ただし、この構想はかなり規制緩和が必須

- ・バスより密、タクシー/自家用車より緩やかな「コミュニティ」の場合

バスに数人ではコミュニティが薄くなる（＋路線が長いと地域が混在する）
クルマではスピードが速い＝短時間しか同空間にいない、狭いコミュニティ限定
歩くとなれば長すぎる＝そこまで密にならなくても（？）、井戸端会議で十分
→ グリスロの車両規模は、程よい時間と速度、空気感、密接度かも

- ・既存交通モードが担えない「ラストのラストマイル」のカバー

タクシー・バス等がない、入れない、入るには厳しい地域：これらへのフィーダー



ご清聴ありがとうございました

大井 尚司（おおい ひさし）

大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター 復興デザインユニット
（総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー）

ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

