

“30年先の地域交通を考える”  
ことから、  
現在“考える(想う)”こと

神田 佑亮

呉工業高等専門学校

yusuke-k@kanda-labo.net

# 地域交通を深く考えることとなったきっかけ





# 地域交通を深く考えることとなったきっかけ



# 地域交通を深く考えることとなったきっかけ





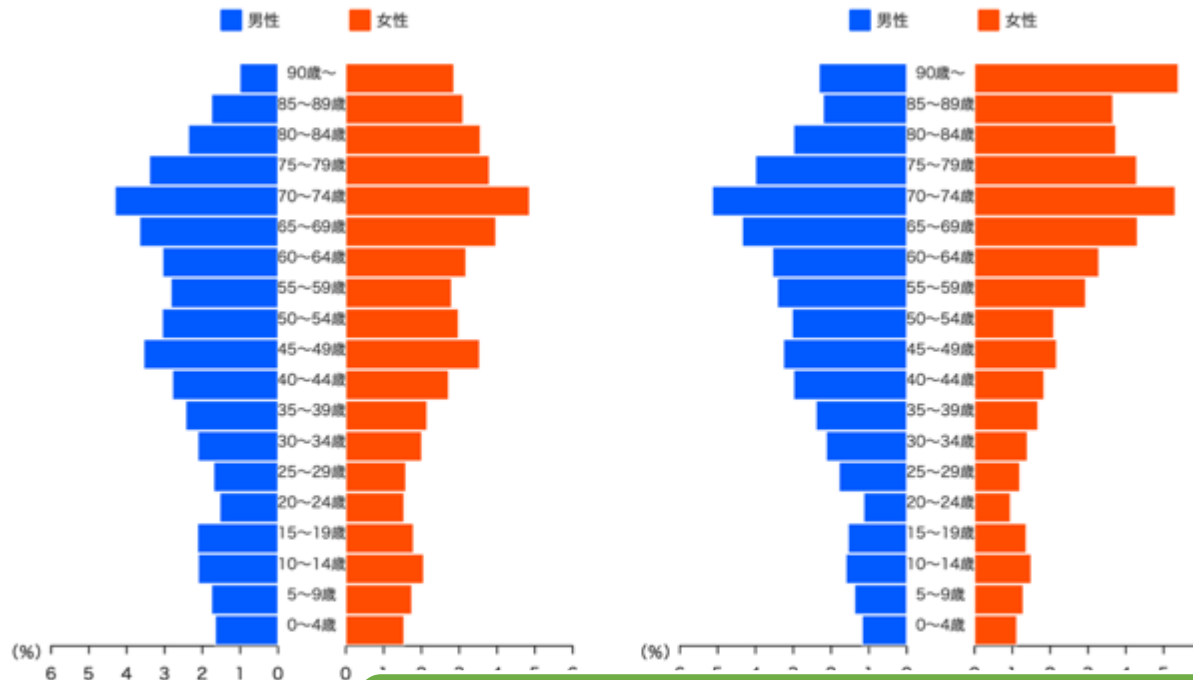
# 将来の人口が示唆すること

- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する

## ▼例：京都・綾部市の人口

2020年 (31,542人)

2045年 (20,933人)

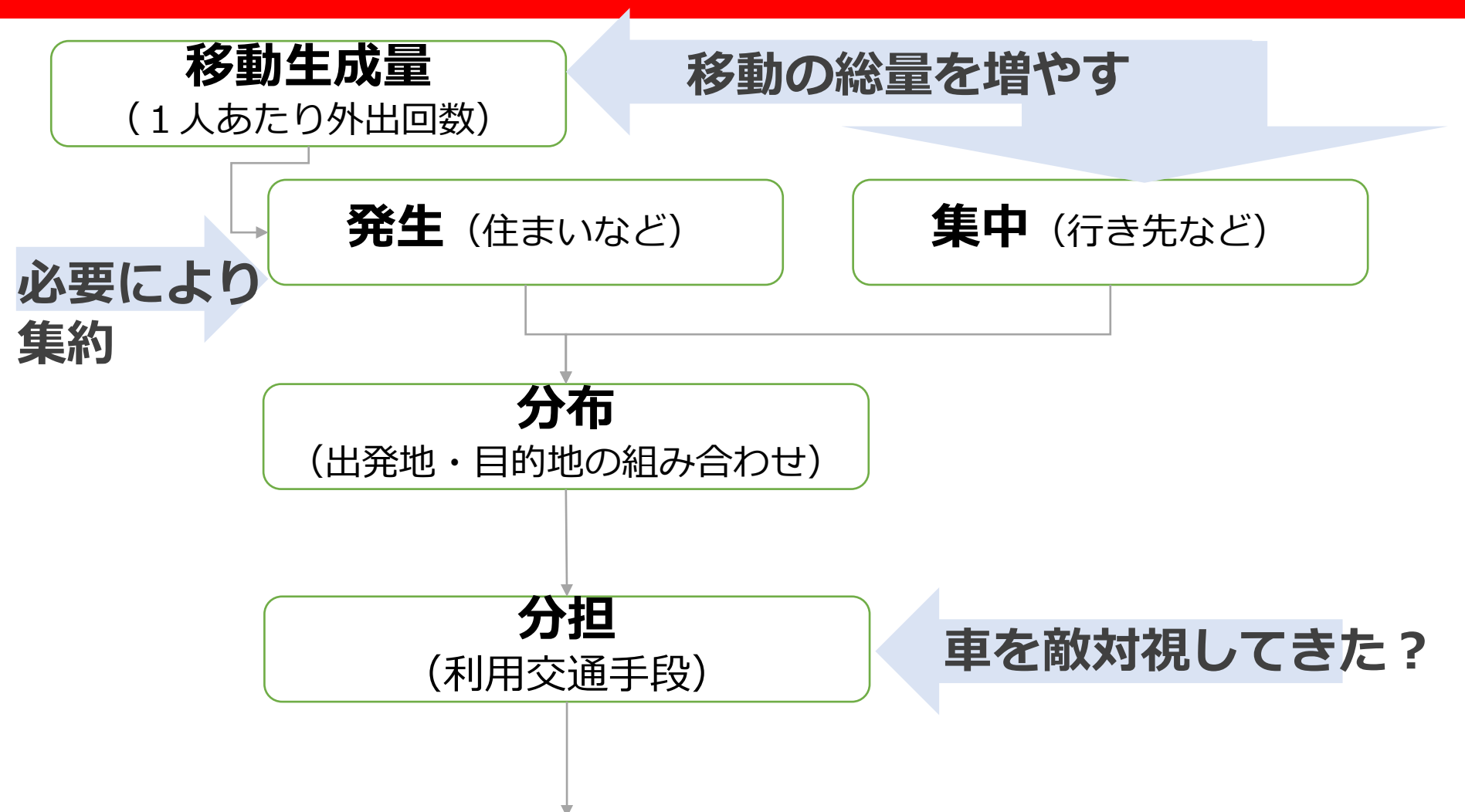


- 利用者減  
↓
- サービス水準減 ←
- ↓
- さらに利用者離れ  
↓
- コスト議論の悪化

老年人口 (65歳以上) : 12,3  
生産年齢人口 (15歳～64歳) : 1  
年少人口 (0歳～14歳) : 3,4

- ダウンサイジング + 低コストには限界がある
- モビリティだけで考えるには限界がある

# モビリティと地域の活性化



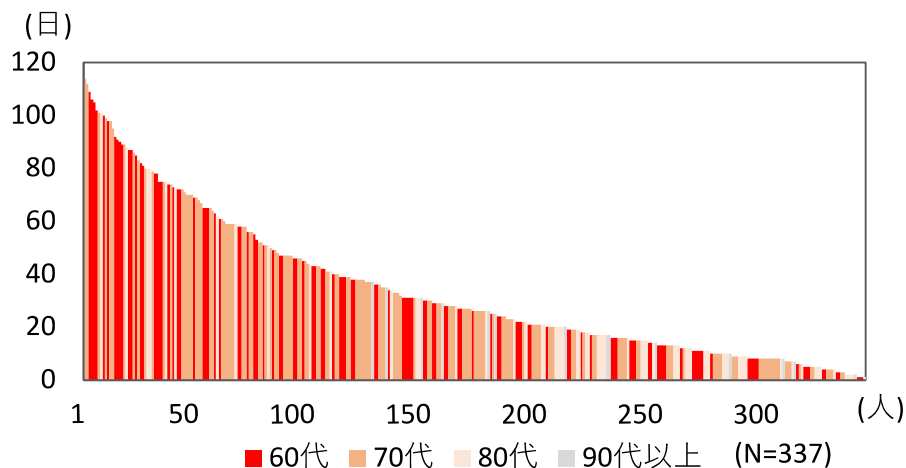
- 移動の減少=交通需要の減少, 地域活力の低下
- "抑圧需要(モビリティがないから外出できない)"の解放ができないか?

# モビリティサービスと移動

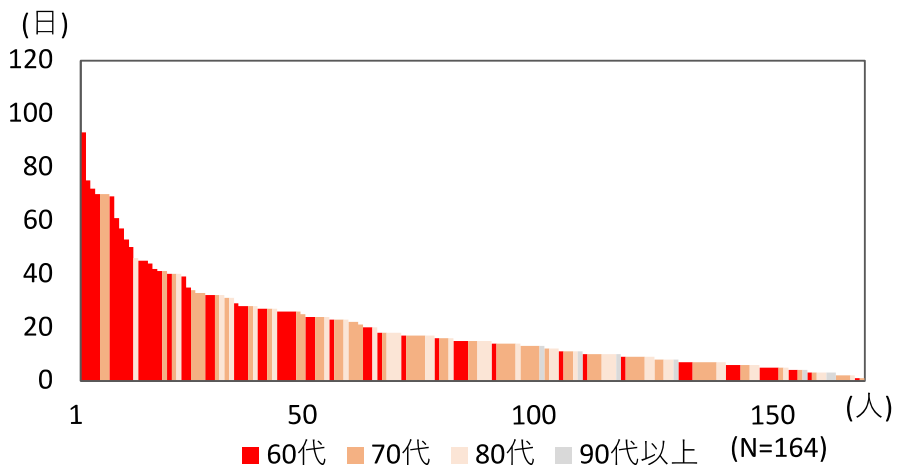
## 年代別の外出日数とモビリティサービスの関係

ある中山間地域での購買データログ分析から

▼A地域(アクセシビリティ高い)



▼B地域(アクセシビリティ高い)



- 高齢になると、アクセシビリティの低い地域は、移動回数が極度に減る
- 左右の差分が潜在的な「抑圧需要」？

# モビリティの中心 ≠ まちの中心？

6月28日(水) 広島

新着 地域 スポーツ 地方経済 特集・オピニオン

## 中国地方の鉄道ニュース

### 再開発にかけた34年間に乗客減、駅前が閑散【鉄道のあす・輸送密度1000人未満のいま】<1>芸備線（上）三次―備中神代【動画】

地域 鉄道ニュース 広島 広島県北

中国地方の真ん中にある田園都市・広島県庄原市。中心駅のJR芸備線備後庄原駅前は2020年秋、市の土地区画整理事業で生まれ変わった。駅が開業した1923（大正12）年にちなみ、大正ロマン風の装いになった駅舎を出ると、整然としたロータリーと公園がある。ただ、その先に目えるのは駐車場と

## 再開発にかけた34年間に乗客減、駅前が閑散【鉄道のあす・輸送密度1000人未満のいま】<1>芸備線（上）三次―備中神代【動画】

地域 鉄道ニュース 広島 広島県北

2022/9/18 (最終更新: 2022/9/23)



庄原駅（手前）。周辺は駐車場や空き地が多く、駅前が閑散とするから（撮影・広田恭祥）

- 鉄道で行く理由がない
- サービス水準よりも、拠点の問題？

中国新聞(広島)HP

<https://www.chugoku-np.co.jp/articles/gallery/216084>



# モビリティの中心 = まちの中心へ

- 長井駅（山形県）



# モビリティの中心 = まちの中心へ

- 長井駅（山形県）



# モビリティの中心 = まちの中心へ

## ・長井駅（山形県）





# モビリティの中心 = まちの中心へ

- 長井駅（山形県）



地域交通は  
地域のまちづくりに  
どう役立つか？

地域交通は  
地域のまちづくりに  
どう役立つか？



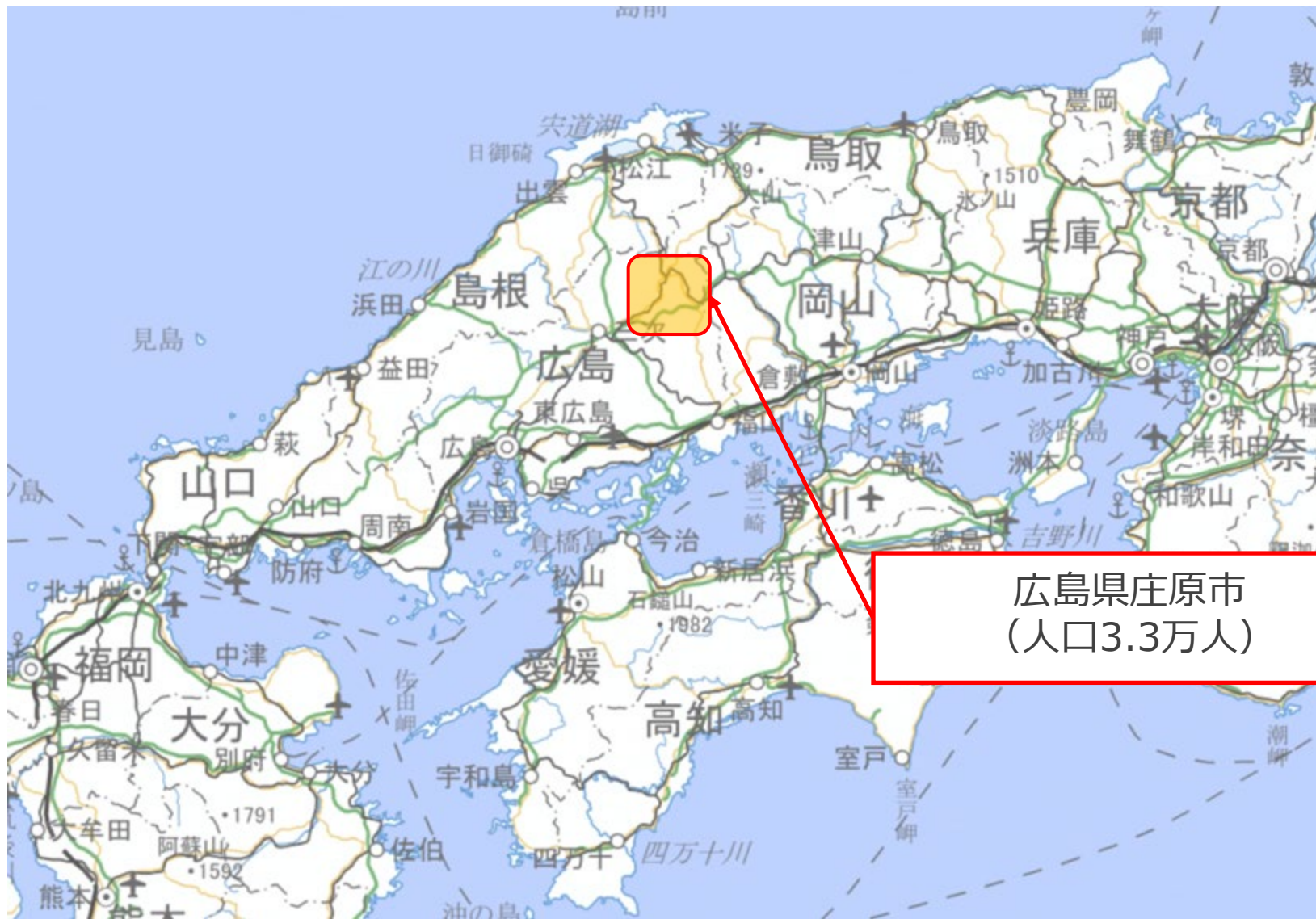
どう地域が存続・発展するか？

の

思想の共有が必要



# ある過疎地での取り組み



広島県庄原市  
(人口3.3万人)

# データの共有現場

- 実証実験の検討会（よくある会議体）
  - +
    - 任意の研究会
      - 「包括的データ活用による移動・地域活性化研究会」@庄原
        - 地域内外の産官学による研究会
          - 地域内の産：交通事業者（バス）、観光関係、国営公園管理者、スーパーマーケット、商工団体…
          - 地域外の産：交通事業者（鉄道・バス）、IT/DX、コンサルタント、素材産業、自動車メーカー系…
- 研究会の狙い
  - 地域のデータを俯瞰しながら解釈
  - データに基づく議論から能動的な施策を生成
  - 民間にとってはビジネスの場に
  - 地域モビリティをなんとかしたいが、  
地域をなんとかしてモビリティを何とかしたい、  
あるいは、モビリティから地域を何とかしたい、  
という思想



# データでの議論

今後10年の課題 2ndkankoukeikaku-hon.pdf (city.shobara.hiroshima.jp) \*庄原市観光計画「2019-2023」から試算

## 人口減少からみた売り上げ将来予測

2021年度売上ベース更新版



- 消費減少を補填するための対応案 (一例) 下記のように複数の対応を同時並行ですすめる必要あり
1. 人口減少の歯止めの施策を検討する  
働き世代の人口を5%回復 → 消費増額 1.10億円 差額 25.28億円
  2. なみかほろかの利用を生活用品だけでなく楽しみゆとり健康に消費をふやす  
現状から5%個人別消費を増加させる → 消費増額 3.79億円 差額 21.49億円
  3. 観光客消費  
平成29年レベルの訪問者数への回復前提で利用金額を500円増加 → 消費増額 13億円 差額 8.49億円

差額8.49億円を超える施策 ⇒ 市外事業消費 (農業こと消費、林業からの企業誘致など含む)



# データに基づく議論から誕生したプロジェクト(の一部)

- 高速バスを活用した客貨混載

- 店舗の人不足, スーパーの商品拡充のニーズがマッチ  
(2021に実証, 今年9月実装)



- 「MaaS ステーション」

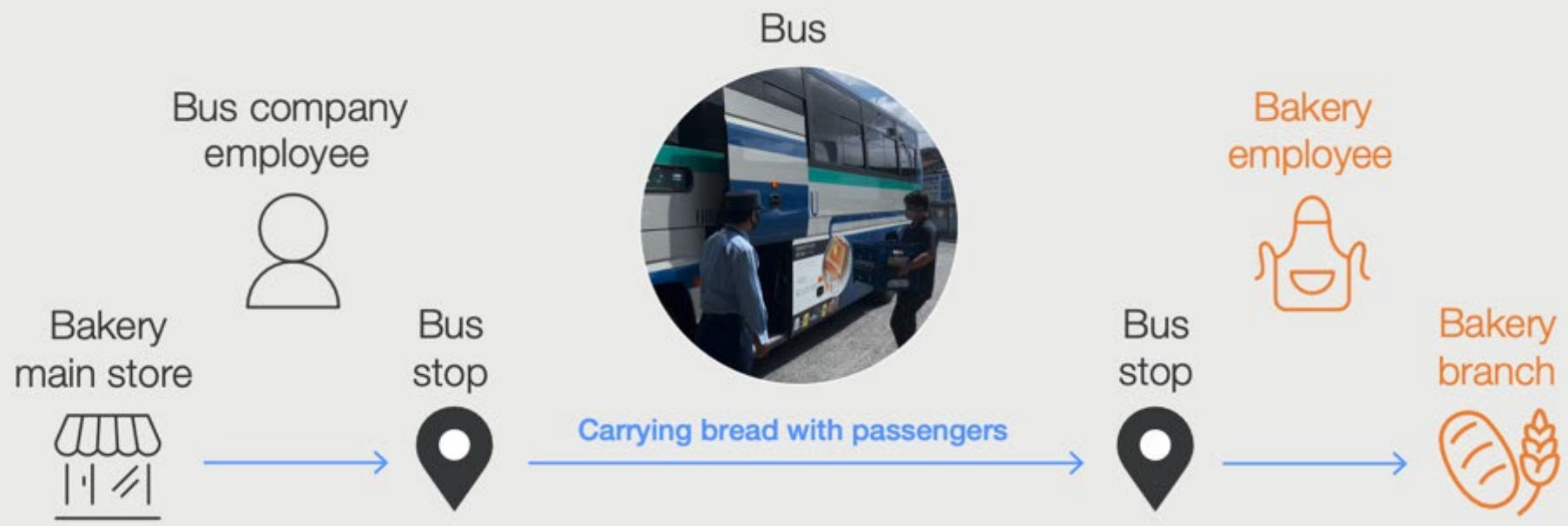
- モビリティハブ. 交通に関するよろず相談・対応窓口
- タクシー会社とも連携

- 地域キャッシュレス&交通系ICによる移動のセンシング

- 施設訪問ポイントを付与
- 公共交通利用ポイントも？

それを繰り返すと, 交通から地域づくりのヴィジョンが見え, 共有でき  
味方のプレイヤーが増え, 「交通」を重視するようになる

# アジャイル型のモビリティからの活性化の取組み



# アジャイル型のモビリティからの活性化の取組み



- 「交通が持つポテンシャル」を実証を通じて共有
- “地域のモビリティが必要だ”という合意形成



# 30年先を見据えた際に思うこと

- **「移動したい」があつての交通**
  - 「移動したい」に対する働きかけ，意識/行動変容(MM)
- **人口減少が故に，ハブ（拠点）の重ね合わせ**
  - 交通のハブとまちのハブの重ね合わせ
  - フィジカル & デジタル & 人間関係を含めた，コミュニティ&モビリティ・ハブ
  - 「連携」を冷静に考える必要
  - そのために必要なインフラの議論と整備
- **モビリティは様々なプレーヤーを連携させることができる**
  - 結びつける，ビジネスのチャンスになる
  - 「実証事業」の目的・位置付けの明確化…イノベーションの評価軸も
  - それら含め“地域モビリティサービス&ビジネスの”マネジメントのあり方
- **上記を含めて，モビリティインフラの多様な効果を評価する議論がまだ熟成していない？**
  - 財源論の前に“事業評価”の制度議論時にあつた多面的な評価が必要か？
  - 何を目指すのか？という地域レベル，国家レベルのビジョンが必要



# 連携基盤づくり

- 良質なデータ連携基盤の3要素

集約された  
データ

フルデジタルである  
必要はない

×

人的・組織的  
連携基盤

保有するデータの  
解釈力

×

信頼

機密度の高い情報を  
提供するに値するか？

- 複数のデータ連携は、異なるプレイヤーを結びつけて混ぜることで、地方でもイノベーションが起こる
- 地域には「交通」がある。交通を軸とした
- データ+場+ビジネスの可能性+相互の応援関係、そして、それを混ぜることが共創の大きなカギ！