

地味にすごい、福井
"JIMI NI SUGOI" FUKUI

地域の移動手段として持続可能な 交通ネットワークの構築

第1回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会220606
フェニックスプラザ地下大会議室

福井大学学術研究院工学系部門

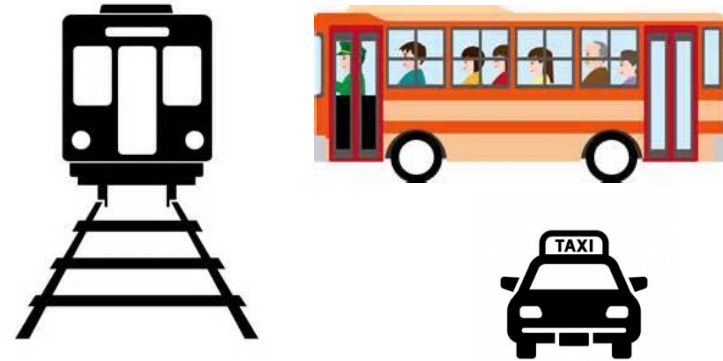
格致によりて
人と社会の未来を拓く 国立大学法人
福井大学

川本義海

yoshimi@u-fukui.ac.jp

地方（福井）の公共交通に抱く（一般的な）イメージは？

- 路線や便数が少なく**不便**
- クルマより移動に**時間がかかる**
- 運賃が**高い**
- 利用者が**少ない**
- クルマは不可欠であるが、公共交通は**とくに必要ないかも**
- 免許を持たない**生徒、学生や高齢者の乗り物**
- 通っている場所やルート、駅やバス停、乗り方、運賃などを**知らない、よく分からない**
- **自分は使わないが、車を利用できない人にとっては必要**
 - **・・・全否定？とまでは言わないまでもかなり否定的・・・** 😞



➡ では何故、今、公共交通なのか？

公共交通を使っています(いました、いくかも)か?

- 運転免許、自由に使えるクルマがないから
- 職場に駐車場がない、公共交通利用通勤が基本となっているから
- 月極駐車場料金が安いから
- お酒を飲むため
- 健康維持・増進のため
- 県外などへ遠出(出張等)するため



そもそも、多くのこのような質問の根底には、普段は公共交通を使っていない(使えない)という変わらぬ暗黙の前提がありそう…

➡ クルマとは異なり、“何となく利用”するのではなく、TPO(時と場所と状況)により、それなりの理由の下で選択されている

アフター(ウィズ)コロナの人の移動

- 通勤、通学 ➡ 従来+在宅勤務、ワーケーション、オンライン授業
- 通院、買い物 ➡ 従来+宅配(オンライン)+遠隔診療?
- 会議、会合、講演会 ➡ 従来+オンライン会議・講演会
- 出張、旅行 ➡ 従来+自粛、オンライン
- 飲み会、パーティ ➡ 復活?or縮小?、オンライン?

いずれにせよ、「オンライン」は引き続き日常生活の中に

➡ 「移動」と「集合」はケースバイケースに

➡ 「時間」と「場所」は絶対的な条件ではなくなる可能性

“リアル”は「時間」と「場所」の選択と組み合わせに

二次交通とは？

- 二次交通（にじこうつう）とは、複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを差す。
- 主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、学校や観光地などへ赴く交通手段のことが言われる。
- 特に、観光業界においては、車社会と言われる現在においても、誰しもが自動車を運転して観光地へ赴く訳ではないため、鉄道や路線バスは重要な観光交通手段となっている。このため、全国の観光地においては、二次交通の確保や整備が、グルメとともに、観光客を誘致する重要なポイントとなっている。
- このような状況によって、近年、各地の自治体では、主たる観光地を周回するコミュニティバスを運行する例が広まっている。
- また、最近では、地球温暖化防止や観光地の渋滞緩和の観点から、自家用車を郊外に設けた駐車場へ誘導し、そこから路線バスを利用させたり、シャトルバスを運行するなどの方策が始まっている。

二次交通とは？

- 二次交通とは、拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までの交通のこと。
- 地域の観光地は、過疎化により鉄道やバスの便が悪いため、観光を振興させるには、自治体や民間企業が協力し観光地までのシャトルバスや乗り合いタクシーを運行し、レンタル自転車を整備するなど、旅行者の利便性を高める努力が必要となっている。
- また、観光地域が広域に及ぶ場合や、観光地が隣県の拠点からがむしろ近い場合などは、行政の枠を超えた広域内二次交通の整備が必要視されている。

(出典) JTB総合研究所 <http://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/secondary-traffic/>

「二次交通」はクロスする

<住民の立場> 一次交通



徒歩、自転車など

<観光客（域外からの来訪者）の立場> 一次交通



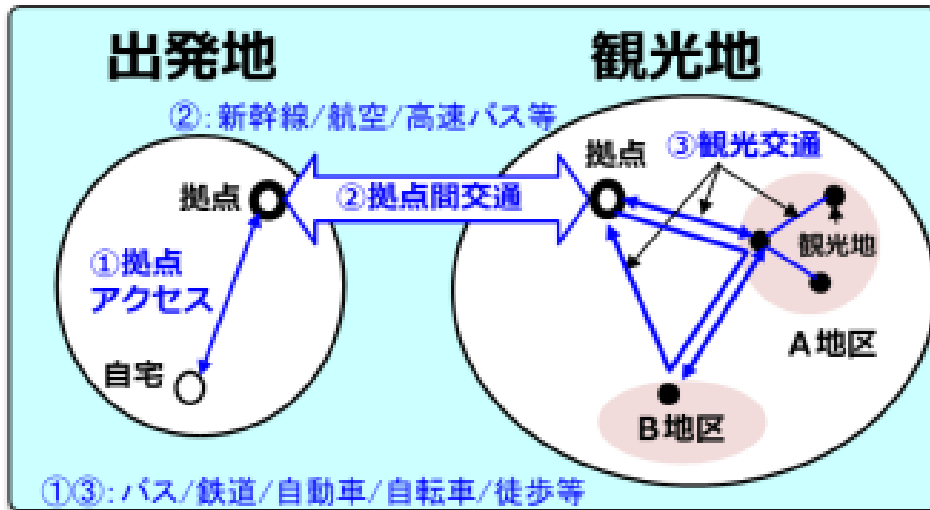
飛行機、新幹線、在来線、高速バスなど

二次交通



地方鉄道、タクシー、レンタカー、カーシェアリング、
送迎バス、路線・コミュニティバス、
レンタサイクルなど

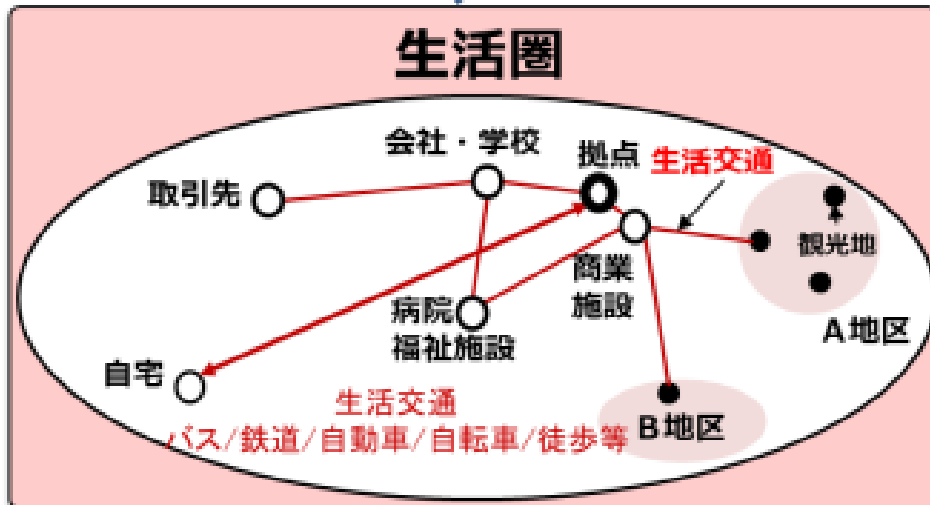
「観光交通」と「生活交通」



視点	観光交通の特徴
目的	観光地の訪問、本源需要の場合あり
時間帯	休日（季節、特定日）の昼間が多い
利用者	地元以外の利用者が多い（海外も） 初めての利用者も一定数いる
ルート	観光地へのルートや効率的な乗継が 確保されていない場合あり
料金	高くても利用する傾向

必ずしも一致しないが、クロスする（させる）余地の有無と具体の工夫は検討すべき

観光交通と生活交通はネットワークや特徴が必ずしも一致しない



視点	生活交通の特徴
目的	通勤・通学、通院、買物等の日常の利用
時間帯	平日朝～夕が多い（目的により異なる）
利用者	生活圏の住民の利用が多い 普段から利用している人が多い
ルート	地域住民の生活上必要なルート 人口減少等で公共交通の存続危機あり
料金	高いと利用しない傾向

（出典）観光と地域交通に関する研究会報告書
<https://www.jttri.or.jp/research/traffic/073>
 lkanko_chiiki_houkoku sho.pdf

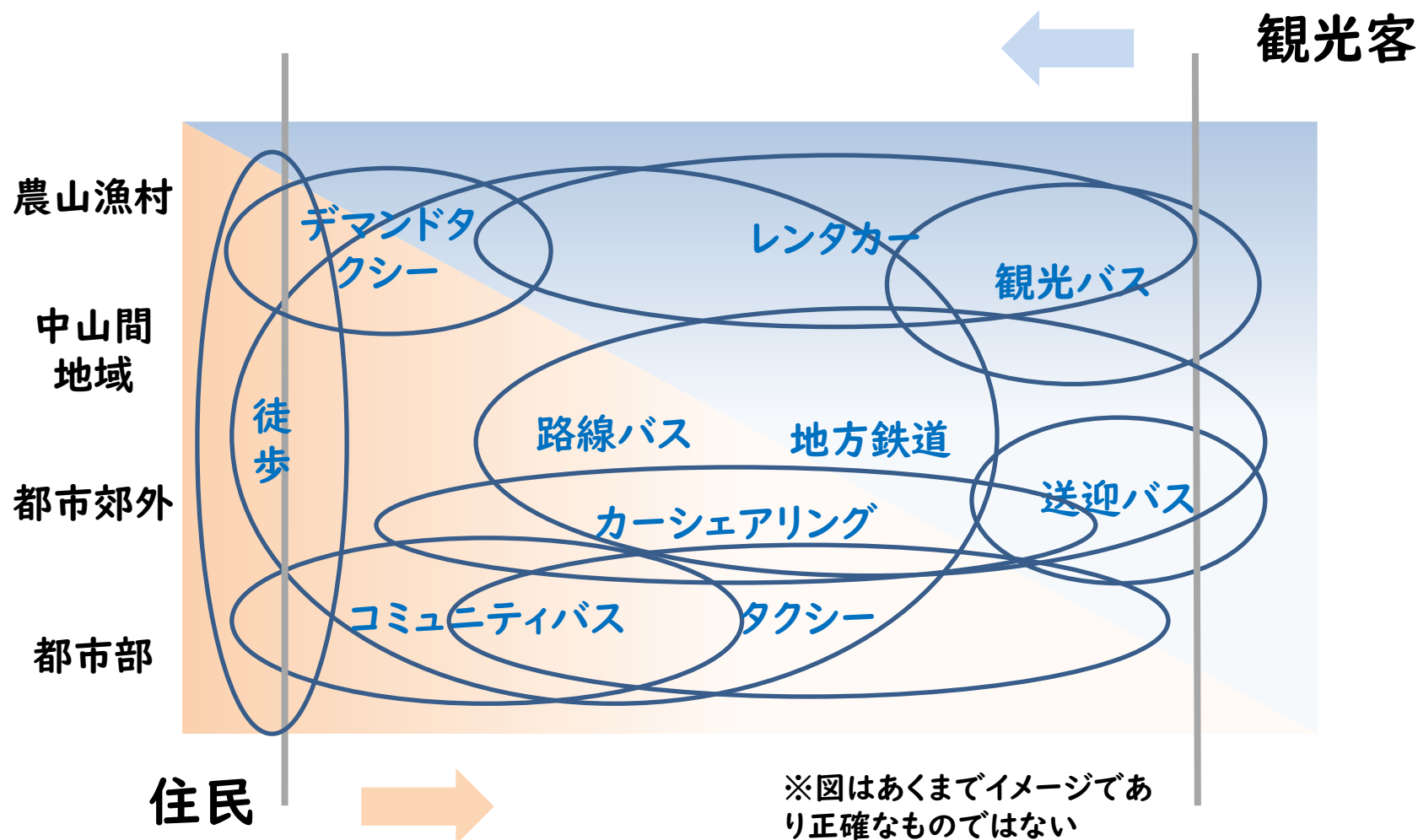
住民と観光客（来訪者）の求めるもの 『ながれ』

要素	住民	観光客
向かう方向	郊外 ➡ 都心 郊外 ➡ 郊外 都心 ➡ 郊外	駅 ➡ 観光地 観光地 ➡ 観光地 観光地 ➡ 駅
移動の目的	通勤通学 買い物 業務	観光
移動途中	休息 勉強・読書	車窓鑑賞 旅程確認
移動時間	できるだけ速く 定時	速く or ゆった(く)り ランダム
...		

住民と観光客（来訪者）の求めるもの 『たまり』

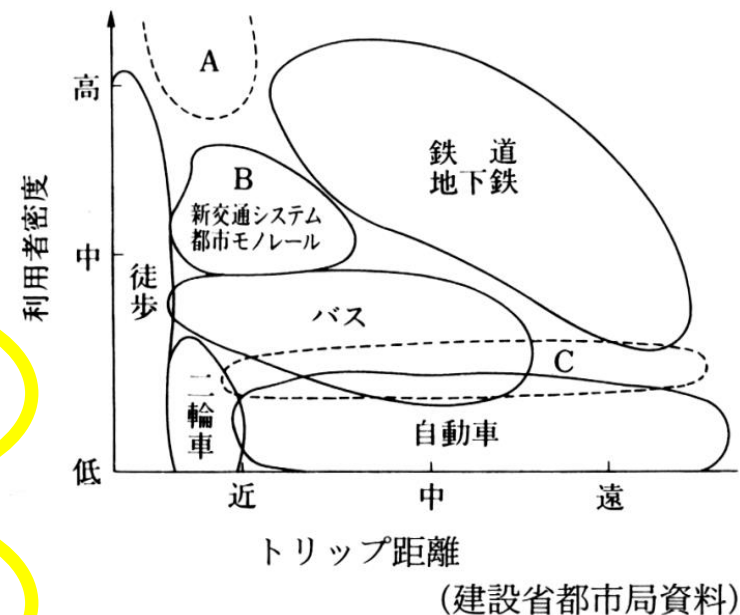
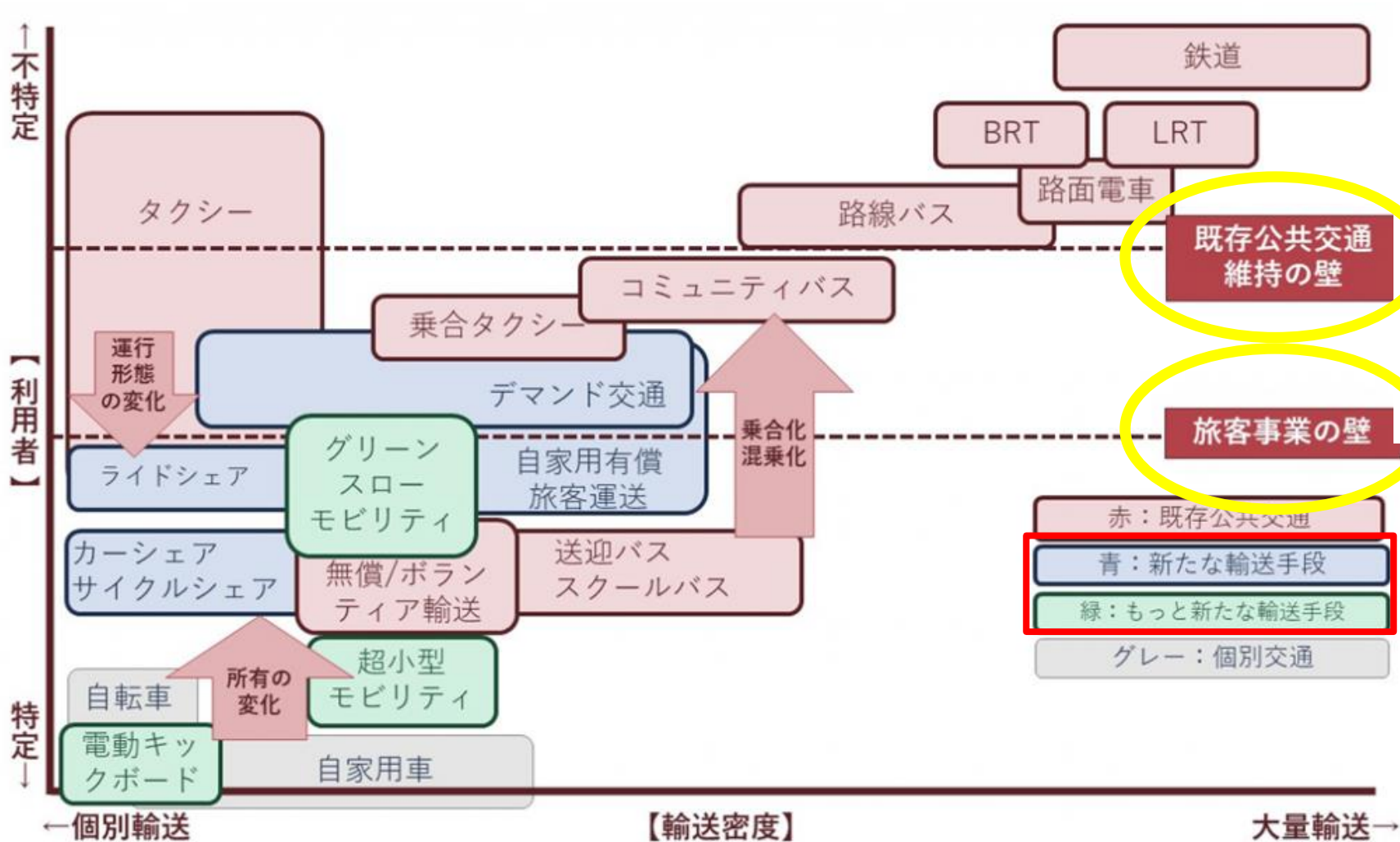
場所	住民	観光客
駅、ターミナル、 バス停	地域イベント 安全安心	行先、乗り方案内 待合・集合スペース 観光・イベント 情報
観光地	—	手軽な休憩場所 売店 駐車スペース
移動途中	—	休憩場所
滞留時間	できるだけ短く 快適に	短く or ゆった(く)り
...		

地域内移動の選択肢（マイカー除く）



住民の移動と観光客の移動の分離と統合を視野に繋がるエリアと途切れるエリアは？ながれとたまりの視点から

陸上交通手段の整理



既存の交通手段が全ての移動需要をカバーしきれている訳ではない。このすき間(トランスポートギャップ)を如何に埋めるか?

➡ 技術+仕組み

(出典) 公共交通トリセツ <https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>

日本の公共交通

- 「公共」とはいうものの、多くは**歴史的に民間が運営・管理してきた(できてきた)**
- 交通事業(あるいはグループ)内で儲かるところが儲からないところを賄う「**内部補助**」に支えられた経営で成立
- 基本的に**高密度を前提**としたシステム
- 「**マイカー(クルマ)**」vs「**公共交通**」の構図で捉えられがち
- 地方ではおもに「**交通弱者(子ども、高齢者)対策**」として位置付けられ、本来のパブリック(不特定多数の万人)のためのものとしての意識が希薄に ⇒ **実際には「特定少数」となっている現実...**

公共交通の利用と運営を取り巻く環境

- 人口減少（とくに若年層（高校生の通学減））
- 人口密度の低下（大量輸送手段の本領が発揮されず…）
- 生涯ドライバー化（マイカーが当たり前のライフスタイル）
- 事業に不可欠な資源の縮小（収入減、運転手不足、老朽化、…）
- 産業・職業として（発展性、魅力、収入、…）
- …

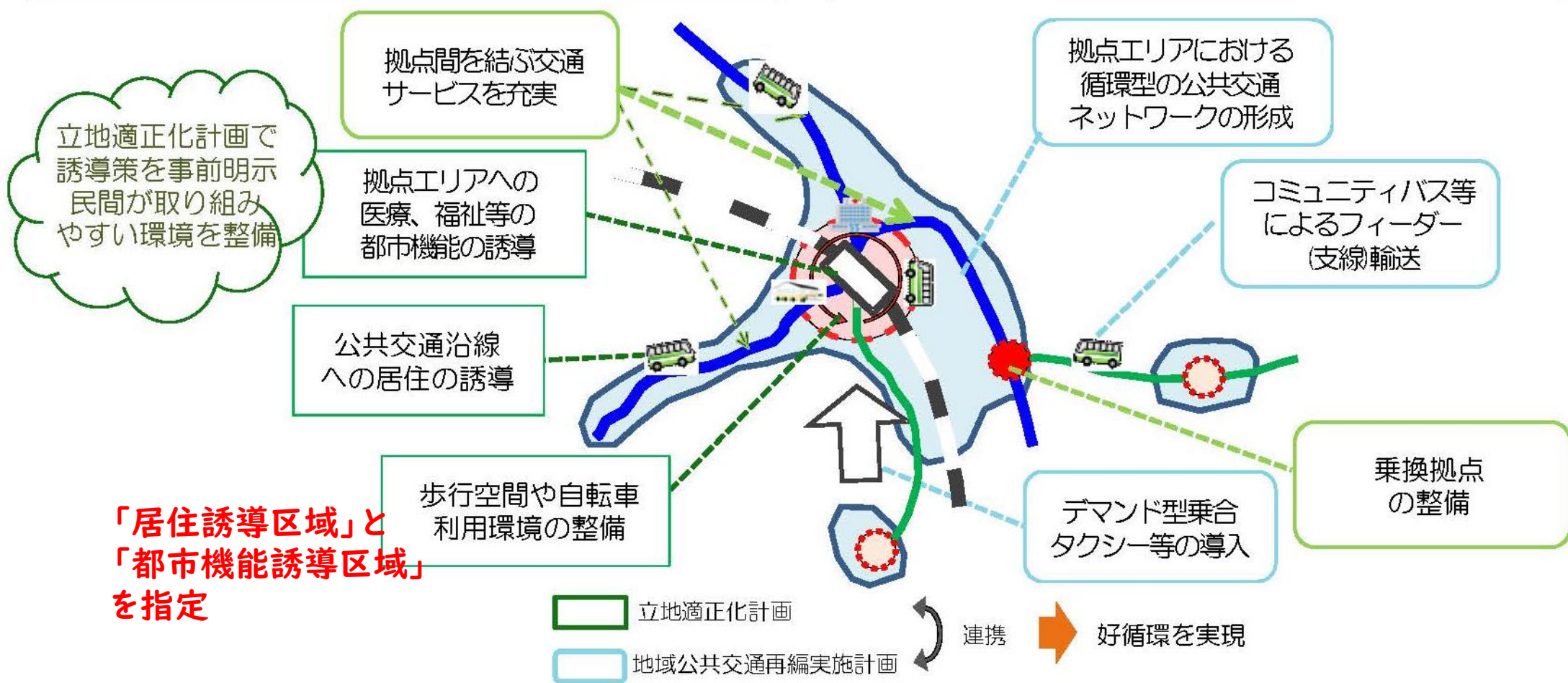


『地域の総合モビリティサービス分野』として
転換・発展・進化すべき段階に

人口減少を見据えたまちの構造転換

都市全体を見渡したマスタープラン

都市計画と公共交通の体系化



まちづくりへの公的不動産の活用

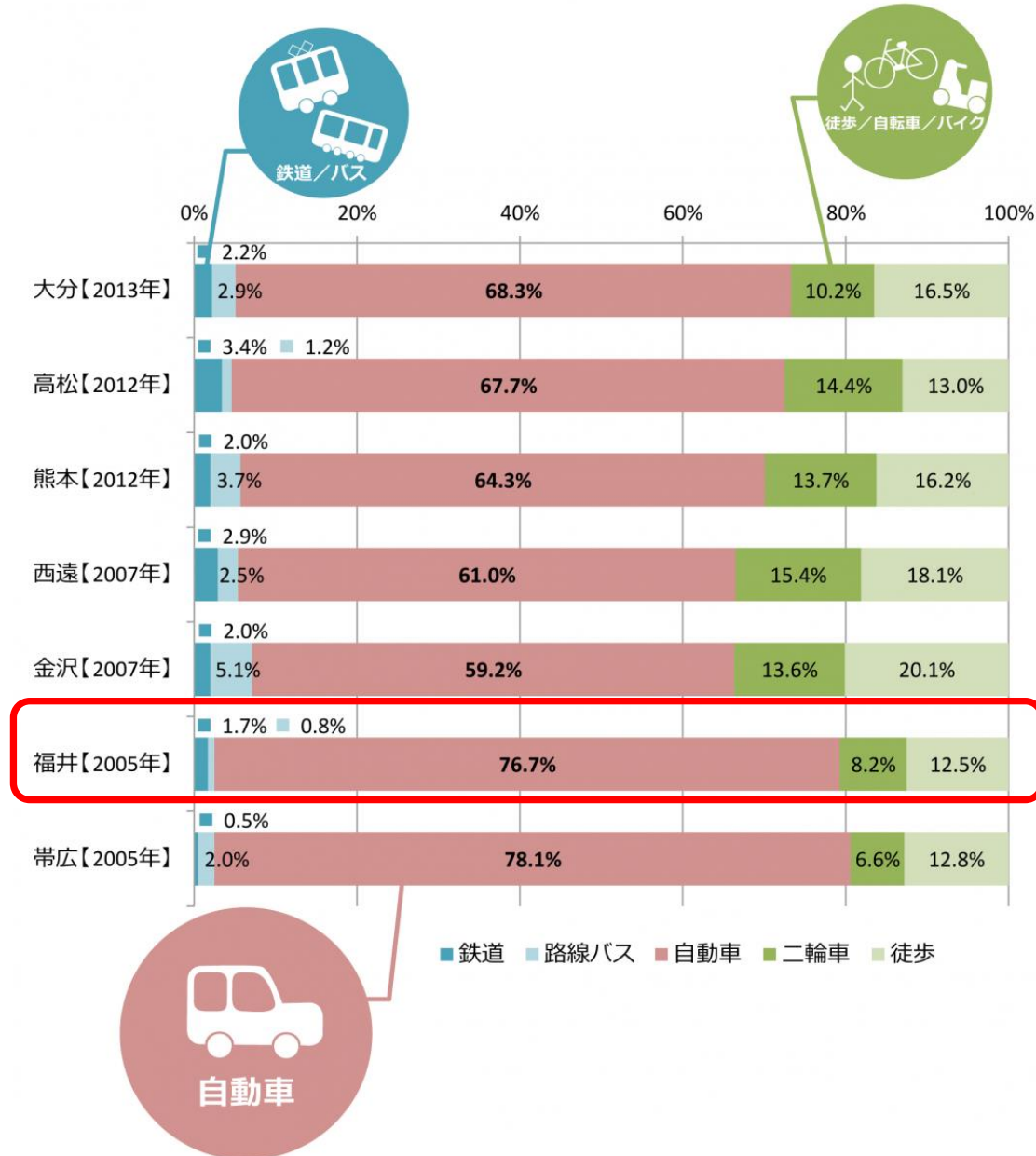
市街地空洞化防止のための選択肢

「小さな拠点」形成後のイメージ



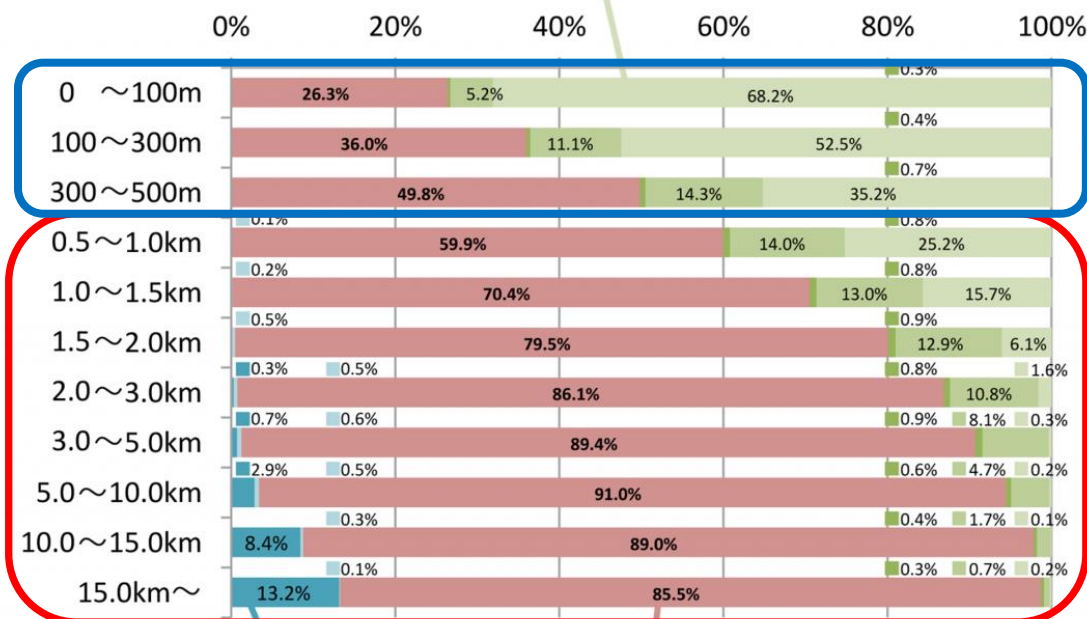
(出典) 国土交通省国土政策局地方振興課資料、「小さな拠点」づくりに関する国土交通省の取組、2015

地方都市圏の代表交通手段構成比の比較



- 他都市に比べて**自動車の割合が高い**
- 公共交通の利用が少ないが、とくに**路線バスが極端に少ない**
- いずれにせよ、**自動車中心のライフスタイル**

車利用中心では人は歩かない



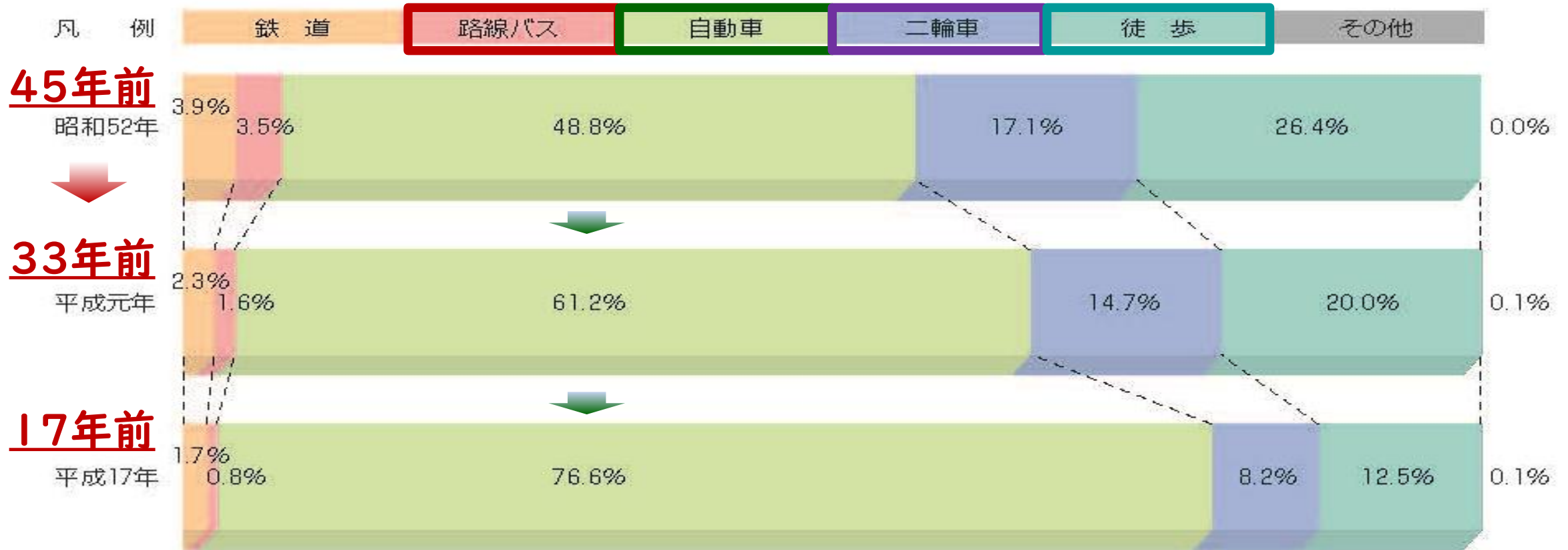
- 移動距離別にみると、**100m未満の移動でも4人に1人は自動車**を利用
- **移動距離が500mを超えると半分以上の人が自動車**を利用



ちょっとした距離、すなわち自宅や各種施設周辺の「日常生活空間」が安全、安心、快適で楽しくなければ（あるいはストレスがあるようでは）人はほとんど歩かない！

(出典) 前橋・高崎都市圏及び両毛都市圏パーソントリップ調査「人の動き」実態調査 (2015-2016)
<http://www.kendoseibi.pref.gunma.jp/section/toshikeikaku/gunma-pt/result.html>

移動における代表交通手段の推移 福井都市圏（嶺北地区）



公共交通は
大幅に減少 ↓

自動車は
大幅に増加 ↑

二輪車は
大幅に減少 ↓

徒歩は
大幅に減少 ↓

(出典) 福井都市圏パーソントリップ調査

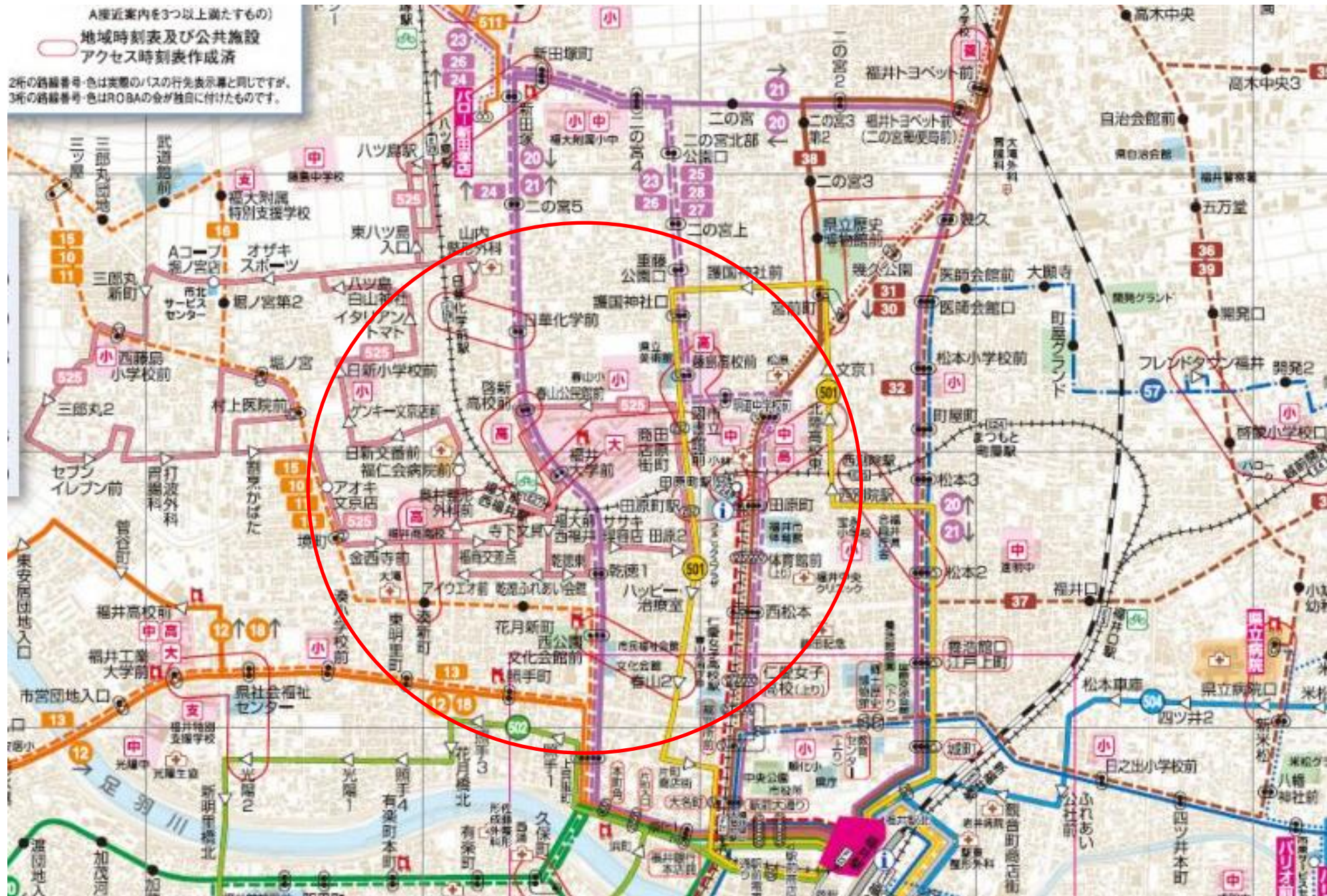
http://info.pref.fukui.jp/toshi/pt/pamphlet/h17pamphlet/pamphlet_h17_2.pdf

徒歩 + 鉄道・バス の組み合わせ

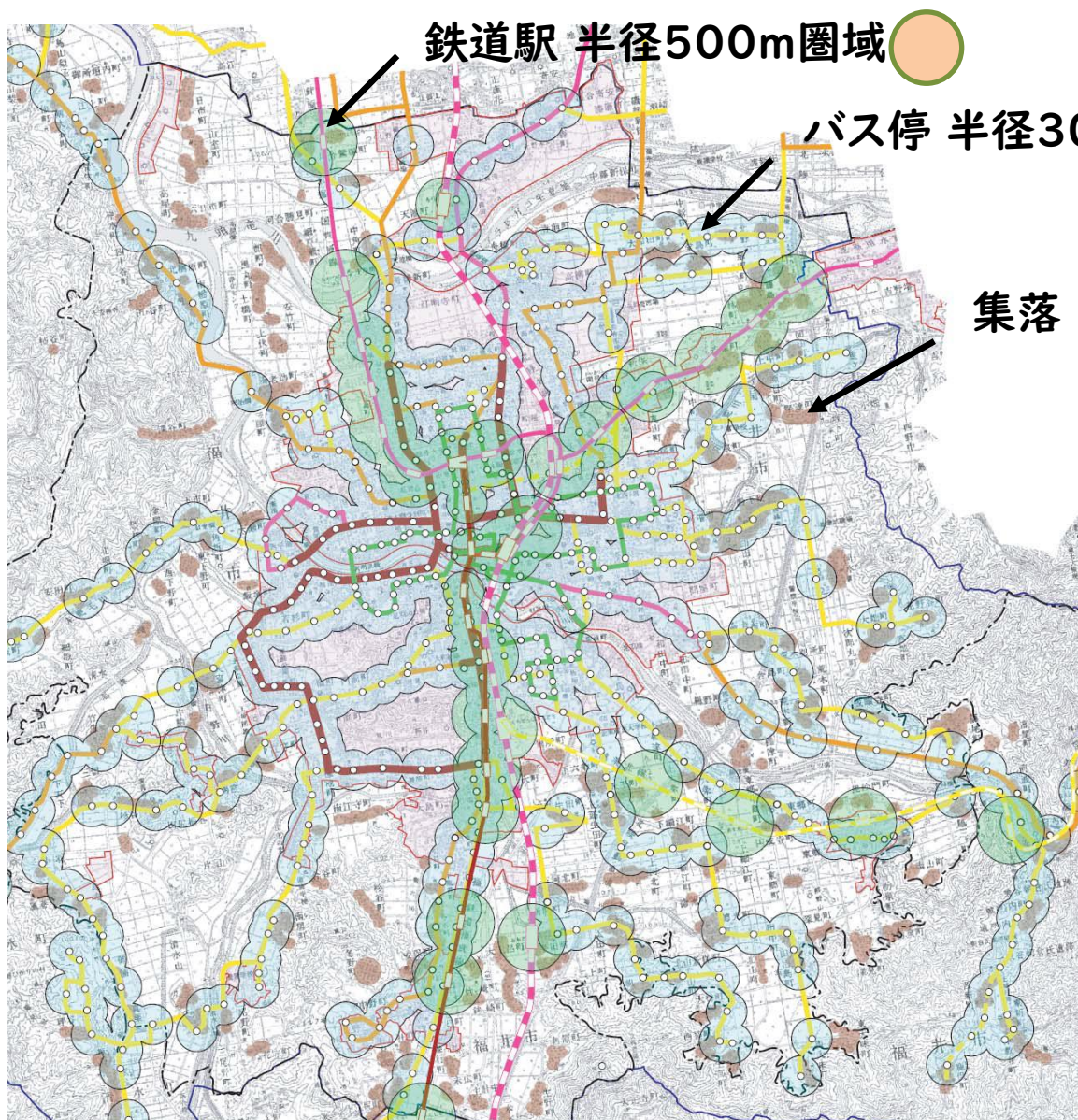
- 複数の路線がとまるバス停
- 地域時刻表及び公共施設
アクセス時刻表作成済

徒歩と鉄道・バス
(タクシーも含めて)を上手く使い
こなせば、財布にも優しく、健康にも
良い。(例えば、行きは徒歩、帰りは
公共交通など)

(出典)ふくいのりのり
マップ第18版
<http://www20.tok2.com/home/nori20map/>



みち空間の運用情報の反映と利活用に向けた議論



バス停圏域ならば歩いて4~5分、
鉄道駅圏域ならば6~7分程度
の距離圏。

バス停、鉄道駅までのみちのりの
歩きやすさは?安全性は?快適性
は?また待ち合い環境は?...

100mでもクルマを使う現状を
十分理解し工夫する必要あり(利
用者のTPOを考慮)

交通量に留まら
ず、バスの運行
頻度などのサー
ビスレベルも重
要

地域公共交通計画に記載すべき事項 及び記載の上での基本的な留意点

- まちづくり、観光振興等の**地域戦略との一体性の確保**
- 地域全体を見渡した**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
- 地域特性に応じた**多様な交通サービスの組合せ**
- **住民の協力**を含む関係者の連携

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480548.pdf>

「自動車以外の移動手段」も選択できる社会へ

「群馬県交通まちづくり戦略」(2018年3月)



群馬県交通まちづくり戦略

「〇〇する」
 という
 能動的
 アプローチ
 (意思表示)

https://www.pref.gunma.jp/04/h2lg_00064.html

ポストコロナのまちづくりの方向性

- 空間用途のさらなる**多目的（多様）化**
- **屋外、半屋外**利用の推進
- 職・住の近接から、**職・住・遊**の融合も（用途の弾力的な運用）
- **ICTとAI**のフル活用
- “固い”計画づくりから“**柔らかい**”**試行錯誤**へ「2D」から「**3D**」へ（3D都市モデル）
- **移動自体の価値**がより注目され重要に（+車内の機能と空間デザイン。**人を惹きつける空間移動体**として）
- まちを表現する**原単位の見直し、再定義**と**新たな設定**
- 機能面ばかりでなく**環境面、厚生面**をより重視

➡ いずれもコロナ以前から予兆あり

外出機会の再創出

- 「不要不急」の外出喚起（本源需要の魅力向上）
 - ➡ 義務的（不可避）な移動ではなく、自発的な移動を刺激する（余暇、趣味）
- 外出のハードルを下げる（出不精にさせない）
 - ➡ 料金、乗り換え、… 利用の受容性向上
- 行きたい目的先との連携（派生需要の強化）
 - ➡ 「MaaS」はこれを後押しする



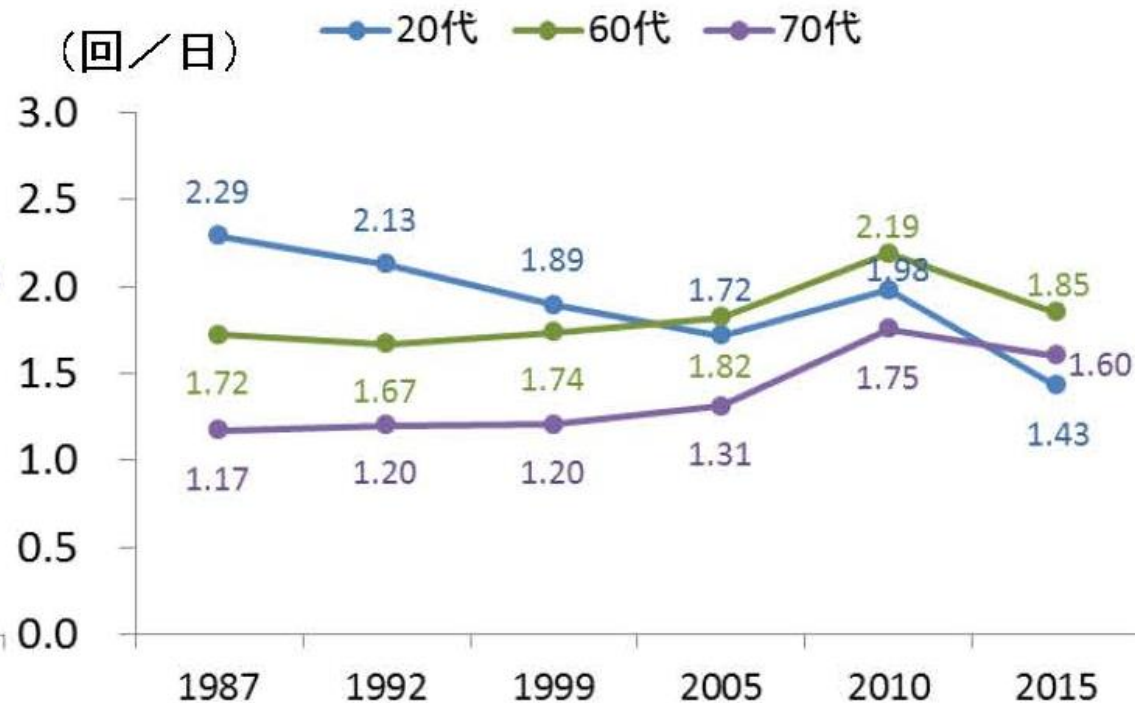
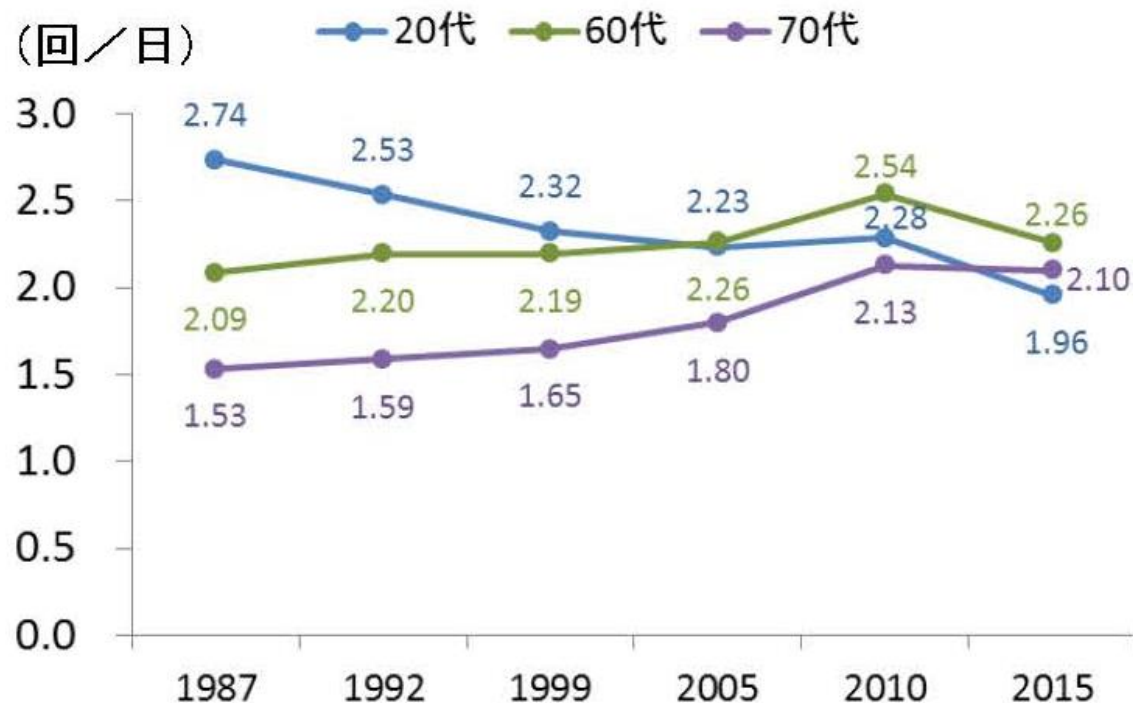
抑制されてきた移動需要を“あらたな形”で
迎え入れることに要注力！（ステージアップのチャンス）

若年層の外出誘発と高齢者の外出支援

1日あたり移動回数の推移

平日

休日



20代、30代の移動は減少する一方で、60代、70代の移動は増加傾向。

(出典) 都市における人の動きとその変化 - 国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf>

「スローモビリティ」という考え方

ヒューマンスピード（歩行に近い速度）での移動手段あるいは移動形態のことで、自転車、電動自転車、電動トライク、高齢者用の電動カート、超小型電気自動車、セグウェイなど（マイクロモビリティやパーソナルモビリティ）を指す。



「スローモビリティ」のデザイン

- 人と環境への配慮
徒歩や自転車と協調しながら、CO₂排出削減や交通事故削減につなげる
- 魅力的な移動空間
周辺に調和し、場の演出性に優れ、バリアフリーでユニバーサルなデザイン
- ヒューマンスケール
交通に関わる事物の大きさや人と空間との関係を、人間の身体や体の一部分の大きさを尺度にして考え、人間の感覚や動きに適合した、適切な空間の規模や物の大きさ



「おもてなし」の心がダイレクトに表出する『**コモビリティ***』の確立へ
(*モビリティとコミュニティを両立させる概念。参考:国際交通安全学会)

グリーン・スロー・モビリティ

電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ。

【特長】 Green、Slow、Safety、Small、Open

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる「**低速の小さな公共交通**」
- ゆっくり移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む「**乗って楽しい公共交通**」
- 地域が抱える**交通等の課題解決と脱炭素社会の確立**を同時に実現



(出典)

<http://www.mlit.go.jp/common/001290259.pdf>

ウォーカブル推進都市

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ 概要③

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
 ※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



居心地が良く歩きたくなるまちなか

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたら、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

【イメージ例】

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
 民間敷地の一部を広場化 (宮崎県日南市)



2つの開発の調整により
 一体整備された神社と森 (東京都中央区)



都市構造の改変等

- 都市構造の改変 (通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備 (人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等) 等



駅前のトランジットモール化と広場創出 (兵庫県姫路市)



道路を占用了した夜間オープンカフェ (福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

(出典) 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間とりまとめ (2019年6月26日)

<http://www.mlit.go.jp/common/001301649.pdf>

道路を人の生活の場に ～安全と健康のまちづくり～

～ Barcelona “SuperBlock Project” ～



市民中心型の街づくりのため、基盤の目状の区間の一部を歩行者と自転車専用のスーパーブロック（特別区間）にすることで、市民の安全と健康を守るプロジェクト（2016～）。計画では、バルセロナ市を構成する10地域中9地域に503ものスーパーブロックが設けられる予定。

（出典）中央社協の「まちひとサイト」
(<http://machihito.blog131.fc2.com/blog-entry-2428.html>)
IDEAS FOR GOOD
(<https://ideasforgood.jp/2019/09/25/superblock-project/>)

パークレット (Parklet)



パークレットは、歩道とフラットにつながるプラットフォーム部分を土台とし、車道との間の柵、机・椅子などのアメニティの他、花が植えられたプランターや駐輪スペースなどで構成された駐車スペース数台分の小さな空間。

アスファルトの路上駐車スペースを、人が溜まったり、休憩したり、飲食できるような魅力的な空間へ

(出典) ソトノバplace (<http://sotonoba.place/whatisparklet>)



バリアフリーとユニバーサルデザイン(UD)

■バリアフリー【barrier free】

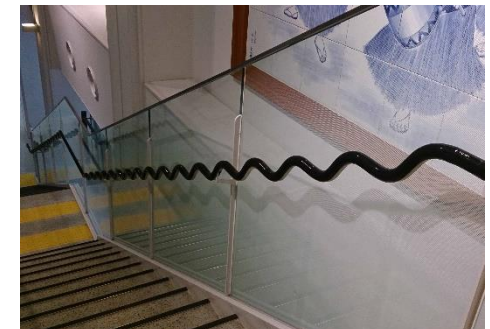
高齢者や障害者が社会生活を送るうえで、障壁となるものを取り除くこと。当初は、道路や建物の段差や仕切りをなくすことをいったが、現在では、社会制度、人々の意識、情報の提供などに生じるさまざまな障壁をふくめて、それらを取り除くことをいう。(出典：三省堂デジタル大辞林)

■ユニバーサルデザイン【universal design】

障害の有無に関係なく、すべての人が使いやすいように製品・建物・環境などをデザインすること。1974年、アメリカのメースによって提唱された。UD。(出典：三省堂デジタル大辞林)

ユニバーサルデザイン(UD)の7原則

1. だれにでも公平に利用できること。
2. 使う上で自由度が高いこと。
3. 使い方が簡単ですぐわかること。
4. 必要な情報がすぐに理解できること。
5. うっかりミスが危険につながらないデザインであること。
6. 無理な姿勢を取ることなく、少ない力でも楽に使用できること。
7. 近づいたり利用したりするための空間と大きさを確保すること



UDは新たなステージへ

UDプラスの考え方

※デライト:「楽しませる」
「喜ばせる」

ソフト
(心理面)
デライト
(大)

快感・達成感の追求

行動の誘発
活動量の増加

- ・達成感のある作業
- ・心地よい段差
- ・心地よい重さ
- ・楽しい表示

これからは
この領域が
とても大切!

バリアー
(大)

アクティブ ハード
(大) (身体面)

UDプラス

UDの基本

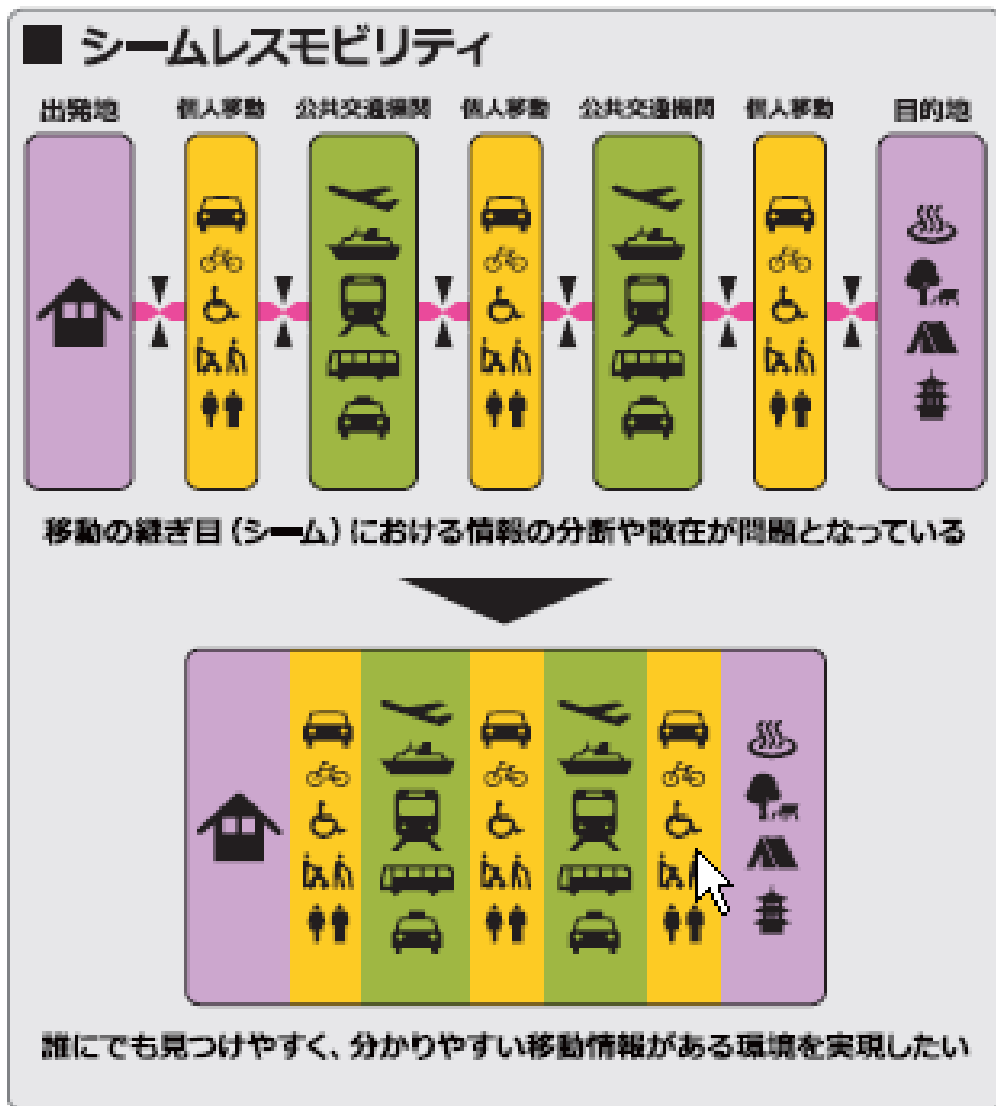
ストレス
(大)

バリアー・ストレス
の低減

- ・安全・安心な作業
- ・段差を無くす
- ・できるだけ軽く
- ・判りやすい表示

身体的、心理的に適正な負荷(刺激)を与えることで機能の低下を防ぎ向上させるという新たなUDの視点 → 「健康まちづくり」

移動におけるUD (シームレスモビリティ)



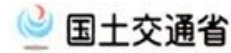
「誰もが行きたいところへ、安全に、快適に移動できること」

- 移動距離 ➡ ホームtoホーム
- 料金 ➡ 共通運賃
- 案内情報 ➡ ワンストップ
- 管理運営 ➡ 共同運行
- ...

『MaaS』(Mobility as a Service: マース)へICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

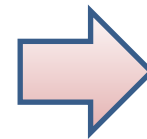
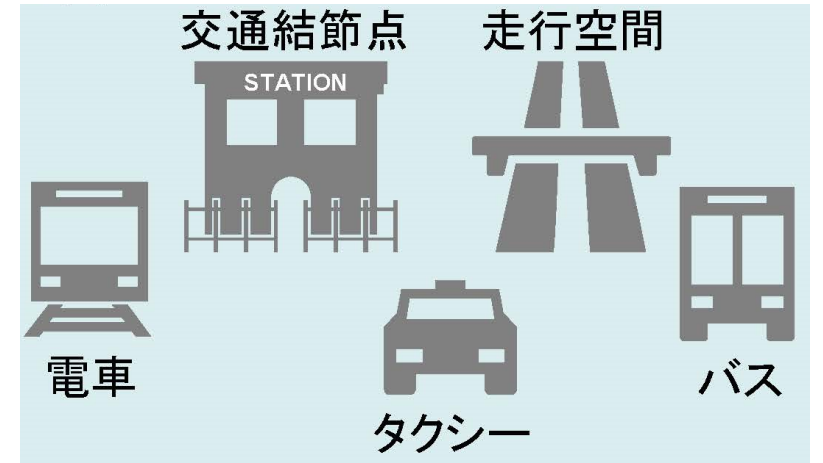
「日本版MaaS」の推進方針

「日本版MaaS」の実現に向けて（モビリティサービス懇談会中間とりまとめ概要）

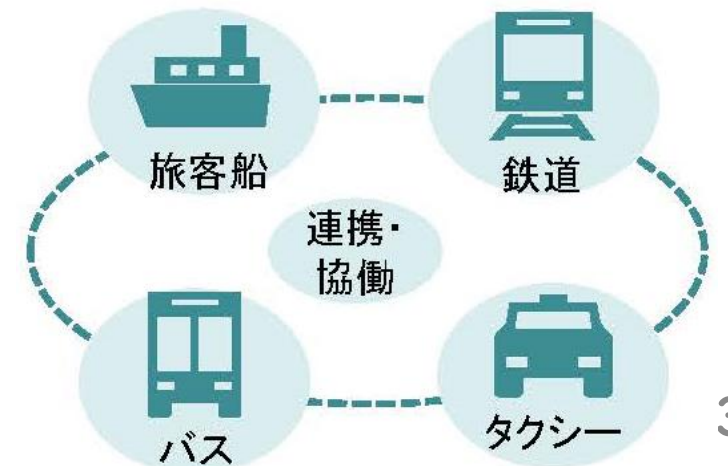


1. データ連携の環境整備を進める。
2. 制度を見直す。
3. 駅から駅ではなく、「door to door」で考える。
4. 交通結節点、道路も見直す。
5. 地域ごとにビジネスモデルを考える。

その他…人も育てる。ガラパゴス化しない。



移動手段間の物理的なシームレス化は極めて重要!



(出典) 新・公民連携最前線

https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/PPP/report/110100212/?SS=imgview_ppp&FD=1423698167

クルマに(過度に)頼らない移動

鍵は「交通手段の選択肢」と「ネットワーク」

➡ 「ある」か「ない」は決定的! 「ない」は問題外!!

クルマ利用下ではほぼ意識しない(する必要がない)上記2つを徹底的に考え、丁寧に対応すること



- 見えない存在を「見える化」する
- 選択肢や話題の一つとして「きっかけ」をつくる
- 「仲間で共有(シェア)」する
- 考えることを「厭わなくて済む」環境をつくる

公共交通の見える(魅せる)化

普段、公共交通を利用しない人向けに、どのようなアプローチをするか

➡ 正攻法(重要性、必要性をベースに)の他に、時には変わった方法もあり?

例) 出発!ローカル線 聞きこみ発見旅、ローカル路線バスの旅 (BS JAPAN 7ch) → 映画化、DVDも



<http://www.bs-j.co.jp/localsen2/>



<http://www.bs-j.co.jp/localbus/>

話題の一つとしてのきっかけづくり

公共交通を利用する、しないに関わらず、**巷の話題**となり楽しむことができるものができるのか

例) おとぎの世界の「BUS STOP (バス ストップ)」・フルーツバス停

■フルーツバス停 MAD■

※この他に葛産センター前

山茶花高野 がいあひ浜町



- 設置のきっかけは長崎旅博覧会
- グリム童話をモチーフに
- 休日にフルーツ狩りはいかが!
- 全部で5種類16基



<http://www.city.isahaya.nagasaki.jp/post03/1452.html>

仲間で共有(シェア)する

公共交通を身近に感じ、盛り上げるアイデア。マニアのみならず、老若男女、住民から観光客まで

ヒント) えちてつオリジナルカレンダー

平成28年版 オリジナルカレンダー発売中!

今年も えち鉄オリジナルカレンダーができました!

四季折々の沿線風景と電車が、優しいタッチの水彩色鉛筆で描かれています。 ※各月毎の沿線イベント行事も紹介しています。

各有人駅窓口のほか、えちぜん鉄道ホームページより通信販売も行ってありますので、この機会に是非お買い求めください。詳しくは下記をご参照ください。



仕様 壁掛カレンダー A2サイズ 7枚綴り

販売価格 1部 1,000円(消費税込) えちてつカードメンバーの優待へ
50ポイントでカレンダーと交換できます!!

販売箇所 えちぜん鉄道 有人駅(※一部は除く)、書店(藤木書店、紀伊國屋書店福井店)、通信販売(えち鉄ホームページより)

お問合せ: えちぜん鉄道 お客様相談室 ☎ 0120-840-508 (8:00~21:00)

- 四季折々の沿線風景と電車が、やさしいタッチの水彩色鉛筆で描かれた素敵なカレンダー
- ポストカード、切符のデザインもあり



(写真提供) えち鉄カフェ様



和歌山電鐵の「たま駅長」は全国的にも有名

<http://www.wakayama-dentetsu.co.jp/>

<http://echizen-tetudo.co.jp/special/calendar.html>

利用の際の戸惑いを軽減する

「分からない」「ややこしい」「心配だ」等々、**お困りのことに丁寧に分かり易く答える工夫**

例) 福井鉄道「電車の乗り方ビデオ」



- 福武線にもっと親しみを持ってもらおうとともに、より多くの方に利用してもらおうと「福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議」および福井市、越前市の支援団体で構成する「福井鉄道福武線サポート団体等協議会」で「電車の乗り方ビデオ」を制作
- 基本編に加え、知って得する情報編もあり



観光インバウンドへの対応例（鳥取）

外国人観光客 **3 hours**
Tourist Taxi
1000 yen 周遊タクシー



受付時間：8:30AM-5:30PM (12/31&1/1休)
受付場所：鳥取市国際観光客サポートセンター
(JR鳥取駅北口を出てすぐ東70m)
支払料金：1000円(1人1000円)
乗車人数：タクシー1台につき4人まで
利用時間：3時間(超過分は追加料金)
※受付は英語・韓国語・中国語スタッフが対応
観光コースなど自由にご相談ください。

お問い合わせ：鳥取市国際観光客サポートセンター
TEL 0857-22-7935 / MAIL: international@hal.ne.jp

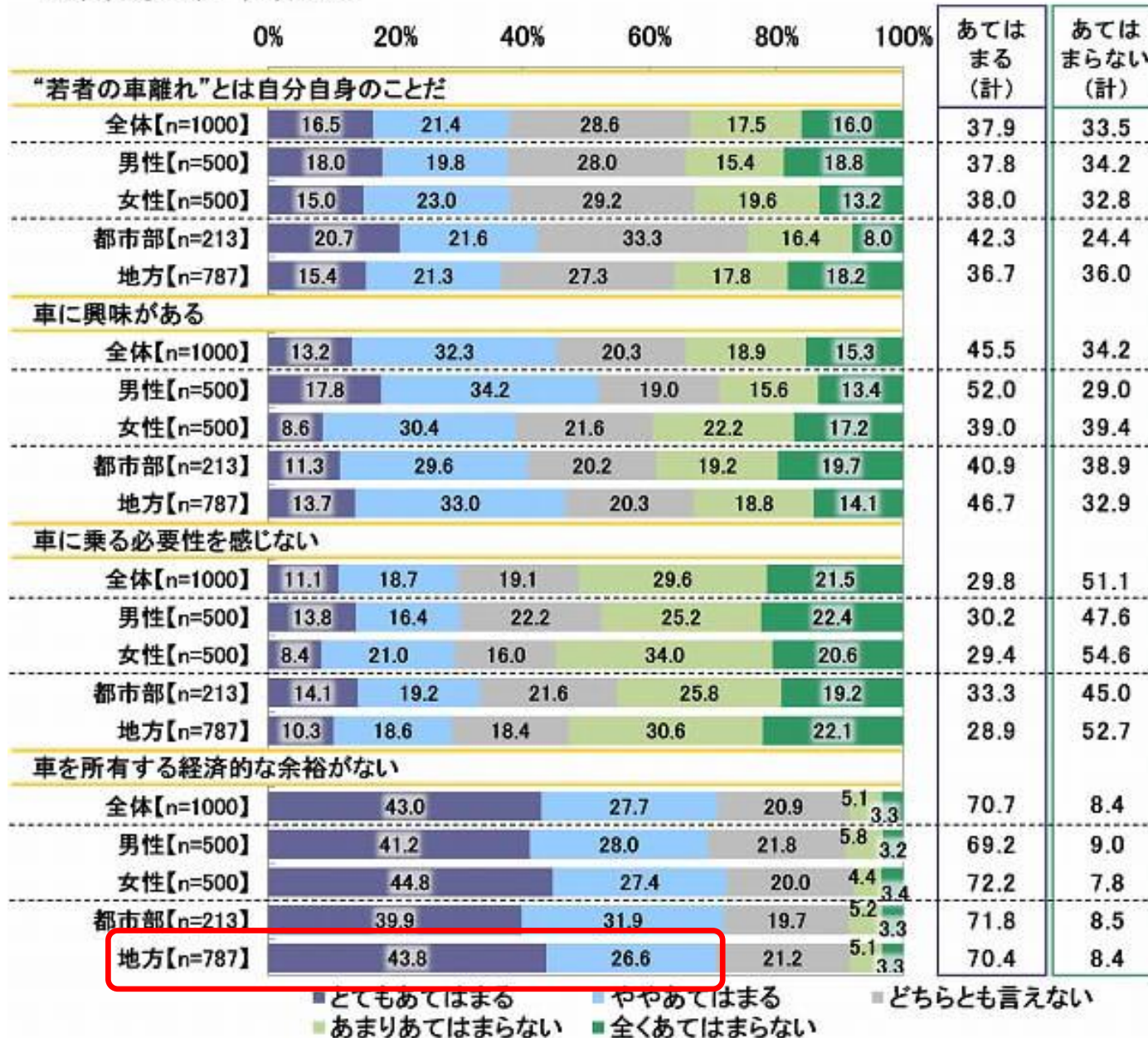
Have a nice day

- 外国人客が増えたことで、**受け入れ事業者のモチベーションアップ**
- **三者（タクシー会社、鳥取県、鳥取市）が費用を融通し合って、最大の課題を解決（3時間乗り放題の1000円タクシー）**



◆“若者の車離れ”と呼ばれる状況についての意識

※項目毎に単一回答形式



「車に興味ある」も
「車を所有する余裕なし」



クルマを持たなくても（お金を
かけずに）大きな不自由なく暮
らしていくことができる環境を
担保することも重要

（出典）ソニー損保「今年成人式の新成人たちの
カーライフ意識調査」
<http://ennori.jp/2463/car-life-survey-to-2015-new-adults>

マイカー所有率はここ数年減少傾向

◆マイカー所有率 【2010年～2015年:経年比較】

※単一回答より、「自分の車を持っている」/「自分の車を所有(計)」の割合を抜粋



※2010年～2014年は分母を免許保有者から全回答者(新成人全体)に変更し、算出 (%)
 ※2015年調査から、家族共用の車の有無を問わない形に選択肢を変更している

(出典)ソニー損保「今年成人式の新成人たちのカーライフ意識調査」
<http://ennori.jp/2463/car-life-survey-to-2015-new-adults>

若年層分析（四輪非保有者）の分析から

- 車関心層は3割程度。3割は全く関心なし。
- 車購入意向層は4割強。非意向層が5割を超える。
- 車については利便性向上のメリットを認識している一方で経済的負担感によるデメリットも強く感じている。
- 貯蓄に積極的な堅実消費志向。

Keywords: 女性、お金、車以外、貯蓄



ここに強く訴求できるモノとコトづくり

(出典) 一般社団法人 日本自動車工業会「2015年度乗用車市場動向調査」
http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/pdf/2015PassengerCars.pdf

「ヒト」と「モノ」の「混乗」と「混載」



【第3セクター鉄道・北越急行×物流大手・佐川急便】

宅配便の荷物を運ぶ貨客混載事業の試験運行を開始（ほくほく線六日町駅（南魚沼市）→うらがわら駅（上越市））



【岩手県北バス×ヤマト運輸×路線バス】

宅急便を輸送する貨客混載バス“ヒトものバス”（岩手県盛岡市と宮古市、宮古市内から重茂半島）



【ヤマト運輸の台車×京福電鉄嵐山本線の路面電車】

台車を車両に積み込み配送。「歩くまち・京都」を掲げる環境モデル都市、京都でヤマト運輸と連携し、低炭素社会を目指すもの（嵐山駅、嵐電嵯峨駅）

デザイン志向とは

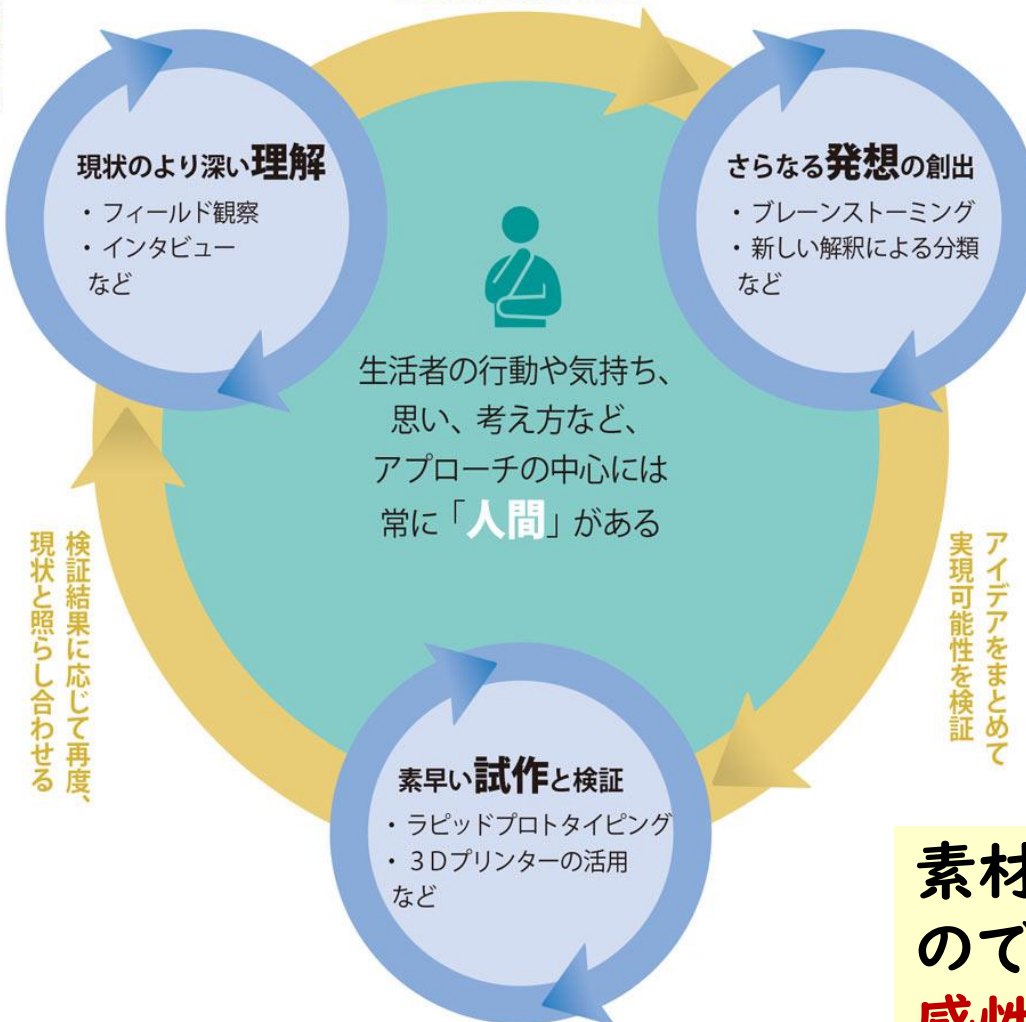
「理解」「発想」「試作」を素早く行い、
新たな発想につなげること。

デザイン思考が重視するのは、生活者である人間の姿。生活者がどんな行動を取り、どんな考え方をするか、どんな感情を示すかなどを詳細に観察し、「人間を中心に発想すること」。

素材の魅力（性能）は、単に数値で表現されるものではなく、オノマトペ（擬音語・擬態語）による感性評価システムを用いて「感性の言葉」で表現

各段階ごとに議論の発散と収束を繰り返す

結果から範囲を絞り新たな事業機会を探る



(出典) 日経BP デザイン思考の次 第1回

(<https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00097/00002/>)

福井県嶺北地域公共交通活性化協議会設立総会 (220415)

- ① 地域の移動手段としての持続可能な交通ネットワーク構築
- ② 新幹線駅からの利便性の高い二次交通整備
- ③ 移動を楽しめる仕掛けづくり

日本経済新聞
220416

福井北部の公共交通充実

活性化協が発足

みらなど
新幹線に企業や
新県や

北陸新幹線の福井県延伸開業に向けて、福井県北部の嶺北地域の二次交通充実など公共交通の活性化に向けた協議会が15日、発足した。県や域内11市町、交通事業者などが参加。観光客や地域住民の利便性向上へ協議を

始める。議論を踏まえ、県は2024年度から5カ年の嶺北地域公共交通計画を23年中にも策定する。

「嶺北地域公共交通活性化協議会」は自治体・国、地域鉄道・バスなど交通事業者といった産学官や利用者関連団体などで構成する。①地域の移動手段として持続可能な交通ネットワーク構築②新幹線駅からの利便性の



高い二次交通整備③移動を楽しめる仕掛けづくり——の観点から実態を検証、具体策につなげる。同日開いた設立総会で委員から「(デマンド型交通の)自治体の境を越えた需要への対応を考えた」と、「地域鉄道やバスで、乗り継ぎしやすいダイヤ設定など連携できれば」といった意見が出た。

冒頭、県の藤丸伸和副知事・まちづくり対策監は「新幹線開業というチャンスを生かし、経済効果を全面に波及させていく上で地域公共交通の在り方はとても大事。市町の観光拠点にどういった役割を担うのか検証し、用意していくことが重要だ」と述べた。委員からは、JRやえちぜん鉄道、福井鉄道、並行在来線、路線バスをスムーズに乗り継ぐダイヤ編成や、キャッシュレス決済やルートの検索システムの統一化を検討すべきだといった意見が出された。バスやタクシー、事業者連帯手足を課題に挙げた。

協議の場は地域公共交通活性化再生法に基づき法定協議会として「嶺北地域公共交通計画」を策定する。計画の実施期間は24年度から28年度までの5年間。県や市町の担当者、JR西日本金沢支社などの交通事業者、学識者で構成し、会長には福井大学術研究院工学系部門の川本義海教授を選んだ。

嶺北2次交通 充実探る 県や11市町 協議会を設立

県と嶺北11市町、交通事業者などは15日、嶺北地域の公共交通の在り方を議論する協議会を設立した。少子高齢化や新型コロナウイルス禍で利用者の減少に直面する中、2024年春の北陸新幹線県内延伸を見据えた2次交通網の充実や、地域住民による日帰り利用促進策を盛り込んだ計画を23年度中に策定する。(宇野和宏)

来年度に計画策定



協議の場は地域公共交通活性化再生法に基づき法定協議会として「嶺北地域公共交通計画」を策定する。計画の実施期間は24年度から28年度までの5年間。県や市町の担当者、JR西日本金沢支社などの交通事業者、学識者で構成し、会長には福井大学術研究院工学系部門の川本義海教授を選んだ。

福井新聞
220416



嶺北地域公共交通活性化協議会の設立総会 15日、福井市の県国際交流会館

設立総会(220415)で出された意見

<各種関連計画>

- 各市町、事業者における公共交通計画、交通戦略
- 都市計画マスタープラン
- 地域の拠点づくり

<課題など>

- 地域の**拠点**と**公共交通**のネットワークとの**接続**
- 観光面での**広域交通**
- コミバスの**利用者停滞・減少**
- **デマンド型乗り合い**、**自家用有償旅客運送**など
- 観光宿泊者の**夜間運送**
- **運転手**の確保
- 鉄道駅(新幹線駅含む)からの移動手段、**駅の改修**

<課題など>

- タクシー、レンタカーの活用
- ワンウェイ型観光への対応
- MaaS (マース) への対応、活用
- 自動運転、コミバス、デマンド型乗り合いタクシー、共助型交通などの使い分け
- 免許返納者のモビリティ確保
- 福祉部門との連携
- 持続可能な運行の探究
- 運行補助の要件
- 路線のトライアージ (要不要の選別)
- 一過性 (イベント的) でない日常利用の促進
- モビリティの質の向上
- KPI (重要業績評価指標) の設定

<課題など>

- 人口減少とクルマ社会の進展
- 現状とニーズの把握
- 新幹線を活かしたビジネスチャンス
- 使いやすいダイヤの設定
- 県民目線
- 乗り継ぎストレスの軽減
- 駅の価値向上
- 乗って楽しい+降りても楽しい
- まちづくりの観点
- ユニバーサルデザイン（高齢者、身障者のみならずみんな）
- 人と人とのコミュニケーション（おもてなし）
- 未知との遭遇を楽しむことができるように

<課題など>

- 需要に応じた**柔軟な交通手段**の提供（小型化、デマンド化）
- **乗務員不足、待遇向上**
- **学校の統廃合**への対応
- **安心**の提供（わかりやすく、利用しやすく、乗りやすく）
- 新幹線開業を契機とした**あらたな路線づくり、事業開拓**
- 自社のため+他社のため（**自他共栄**）
- **情報化社会**への即応（キャッシュレス、各種検索）
- **安全性**の向上、安全教育
- **道路事業**の活用（交通結節点）
- **安全と円滑**の確保
- **人の行動特性**に合わせた**フレキシブル**なルート選択と接続
- 所要（乗車）時間、目的地の**見える化**
- **子どもから大人までが一緒に楽しむことができる体験の提供**

<課題など>

- 案内サインの明示
- 待ち時間の演出
- 旅行者目線
- 市町の域を超えた議論
- 広域的な視点(俯瞰)
- 市民団体の意見の反映

まず出発点として、全メンバーの立場や考え方を理解・共有し、

1. 自身がすべきこと(使命)

2. 自身ができること(「支援」:他者の活動の一部を助ける(サポートする自身は脇役) <「援助」:全面的に他者の活動を助ける(アシストする自身は主役)

3. 自身から他に求めたいこと(「要求」:リクエスト)

にできる限り包摂的(inclusive、誰も排除しない)に伝えていく。

具体化したいアイデア Ⅰ

- **モニター募集と意見交換**（高校生、大学生、子育て中の親、高齢者、通勤者、…） ➡ 地域公共交通会議で十分フォローできていない部分
- **公共交通優先**（バス停からの発車時の一般車の譲りなど）
- **車内環境改善**（古くても小奇麗に。乗客への思いやり、気遣いが感じられるように）
- **車内空間に適度な変化**を（いつも同じポスター、内容ではつまらない）
- **定時性、速達性の確保**（「いつも遅れる」ではダメ。「遅いのが普通」でもダメ）
- **ポスト**（鉄道、バス、タクシー（お出かけついでに））、**てく（てく）配**（地域の人が散歩がてらに配達する）

具体化したいアイデア 2

- 定期券 (A⇔B) の往復+数回の区域外利用 (AorB+C) 可の「定期+α」券
- 通勤定期+まちなか駐車券 (平日は公共交通を利用し、休日には家族でまちなかにクルマで来てゆったりと滞在&回遊)
- 閑散時間帯専用割引 (高速道路のETC割引を参考に)
- アイデアを実現するためのクラウドファンディング
- 各交通のサポートクラブ間の交流、共同取り組み
- ふく割、県民割の適用
- テレビ、ラジオ、新聞、SNSなどで報道された関連動画、記事のアーカイブ化
- 沿線で面白いことをしている人、作っている人発見
- その他、色々…

(参考) 地域公共交通を扱ったサイト

● 乗りものニュース (<http://trafficnews.jp/>)

交通インフラを利用する数多くのユーザに向けて、ニュースやオリジナルコラムなど、私たちが日常的に触れている『乗りもの』に関するニュースをわかりやすく配信。

● 日本モビリティ・マネジメント会議 (<http://www.jcomm.or.jp/>)



渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みを紹介。

● 交通新聞社メールマガジン (<http://www.kotsu.co.jp/mailmagazine/>)



全国津々浦々、編集部が足で稼いだっておきの街ネタ情報や最新鉄道トピックスなど、お得感満載のメールマガジン。(購読無料)

● **月刊交通** (<http://www.fujisan.co.jp/product/1281687275/b/1213019/>)

交通安全教育・思想の普及啓発、道路や車両の安全の向上、交通事故被害者の救済など様々な立場で交通安全を支える人々に、交通警察の「いま」を伝える雑誌。



● **週刊鉄道経済** (http://www.itmedia.co.jp/keywords/sugiyama_column.html)

鉄道的话题を中心に、公共交通と社会について考える杉山淳一氏のコラム「週刊鉄道経済」。ITmedia ビジネスオンライン (Business Media 誠) で毎週金曜日に掲載。



● **東洋経済オンライン (鉄道最前線)**

(<http://toyokeizai.net/list/genre/tetsudosaizensen>)



鉄道ビジネスの現状や各社の取り組みなどを語る。

● **鉄道フォーラム**

(<http://www.railforum.jp/>)



明日のため、今日を記録する鉄道フォーラム

ワンランク上の会話を楽しむ鉄道趣味サイト。大人の趣味者が、最新情報はもちろんのこと、乗り鉄から専用線・歴史・廃線跡・バスまで、幅広い話題を日々心地よく語り合っている。

ご清聴ありがとうございました

