

# 本事業のねらいと意義

福島大学 経済経営学類

准教授 吉田 樹

(交通政策審議会臨時委員／国交省MaaS関連データ検討会メンバー)

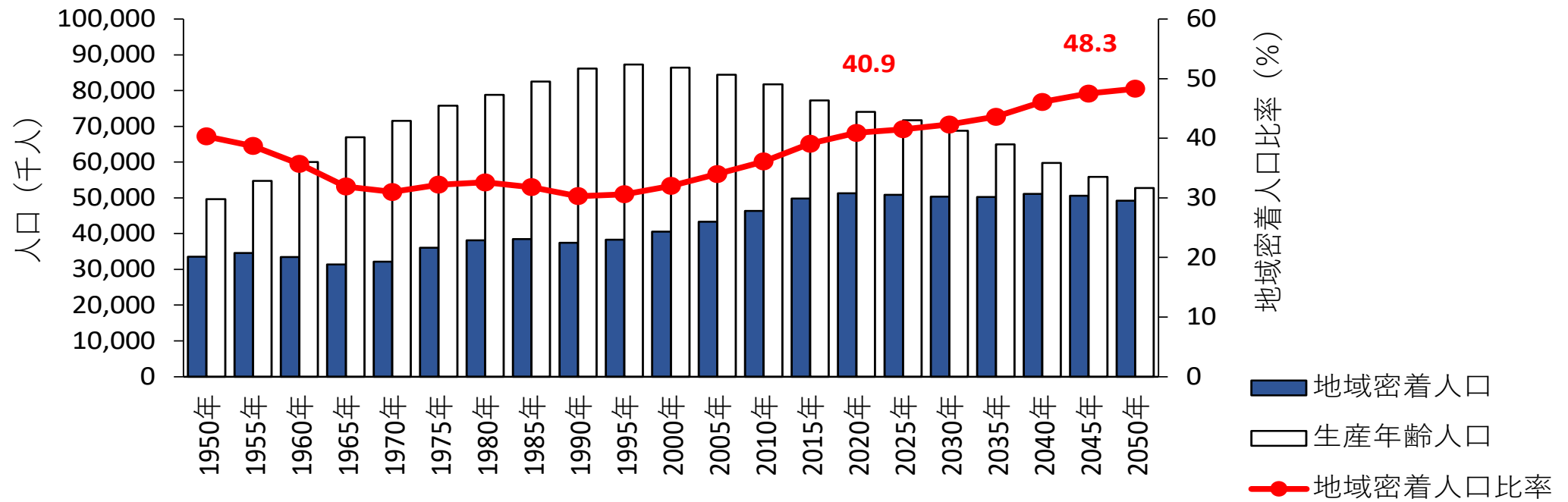


<https://www.facebook.com/itsukkey>

# 「身近な」移動ニーズは増えるも「担い手」に課題

## ■「地域密着人口」(=「～14歳人口」+「65～歳人口」)の増加

- ◆ 日常生活を「地域内」で過ごすことの多い「地域密着人口」は、1990年以降増加
  - 人口減少局面でも、**2045年頃までは横ばい(約5千万人)・・・近場の移動ニーズ**
- ◆ 生産年齢人口は、1995年国調をピークに減少。当面は、5年間で3～400万人減少。



**「地域密着」の移動の仕組みづくりが求められる半面、担い手不足に直面**

# 近距離移動の「値ごろ感」形成・・・結構, 難しい

## ■ F県のタクシー原価(2017年度:原価計算事業者34社)から考える

### 実車キロあたり原価

費用内訳	実車キロ 原価 (円)	割合
運転者人件費	93.9	54.0%
その他人件費	9.8	5.6%
燃料油脂費	14.2	8.1%
車両修繕費	3.4	2.0%
車両償却費	3.7	2.1%
自動車リース費	1.6	0.9%
その他運送費	11.3	6.5%
一般管理費	34.5	19.8%
営業外費用	1.6	0.9%
計	173.9	100.0%

- 運転者人件費が「無償」でも, 燃料・車両関連や管理費用などで「80円/km」の費用発生
  - 一般管理費を除外しても「45.5円/km」  
⇒ ガソリン代程度の「実費」との乖離は大きい  
⇒ マイカー所有も「相応の」費用が生じているはずだが, 意外に気づかない
  - タクシー運転者がF県の最低時給(828円)を得るには「118.5円/km」の収入(売上)が必要  
⇒ 近距離だからワンコイン...では, 常時相乗りが発生しない限り, サービス継続は難しい
- ユーザー, 地域, 行政, 自社の他部門...  
「誰と」コストシェアリングを行えるか?**

# 「クルマの運転」以外の手段が「選ばれない」理由

## ■ 「基本要素」が不十分だから選ばれない

- ◆ デマンド交通, AI, シェアリング, MaaS, GTFS, 自動運転, モビリティマネジメント…  
⇒ 取り組みに「注目」が集まる陰で, 解決すべき「本質」を見失っていないか?
- ◆ 地域公共交通の**基本要素: 経路(区域), 時刻(ダイヤ) × 価格**  
⇒ 「使えない」経路・ダイヤのまま, 運賃を値下げしても「安かろう悪かろう」に過ぎない

## ■ 利用するまでに「不安」が多いから選ばれない

- ◆ 検索できない = サービスが「無い」 / 現地で迷う = 満足度低下 (⇒ 他者に勧めない)  
⇒ 地域公共交通は「経験財」。「見せ方」と「魅せ方」を変えることが必要

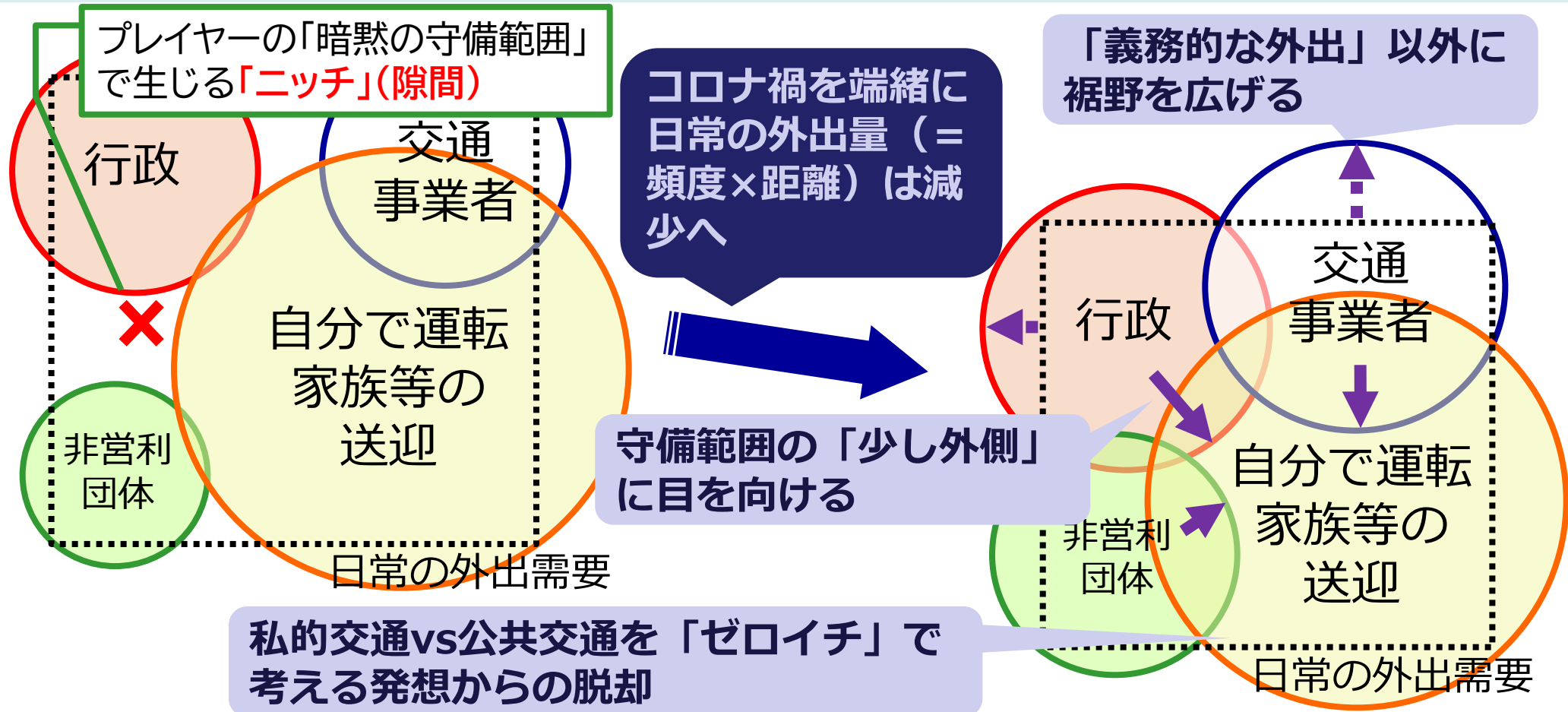
## ■ 地域の移動確保に関わる政策目的が曖昧で, 共感されにくい

- ◆ 政策目的 = 高齢者の移動手段, 財政負担軽減, 利用促進…に矮小化  
⇒ その結果, 「自分ごと」に捉えない市民を生み出していないか (対話と共感の不足)  
cf. 青森県: 運転免許を持たない「20代」が直近5年間で倍増
- ◆ 地域の移動確保を支える主体 (コストシェアリング) も不明確…「三方良し」にならない

# 鳥瞰図で「棲み分け」する発想の限界

## ■ 「のりしろ」の発想で移動の自由度を拡げる

- ◆ 各々の「守備範囲」を少し広げあう（「のりしろ」をつくる）ことで、移動の問題は緩和。  
単一のサービスでカバーするよりかえって合理的。



# 「地域に合った移動の仕組みづくり」事業の特長

## ■ 複数年の事業採択+「伴走」で、取り組みを「育てる」

- ◆ 単年度採択を基本とする政府補助とは異なり、**複数年の事業採択**を行った
  - ⇒ 新たな試みは、「単年度(=数か月の実証実験)」では育たない
  - ⇒ VUCA時代は「失敗」を糧にする機会の提供が重要(単年度主義では、実証実験のまま放置される懸念)
- ◆ 助成元(TMF)と採択団体との間を**「伴走」**で橋渡しをする
  - ⇒ 「ヨソ者」の視点を加えることで、取り組みの「タコツボ化」を防ぎ、ともに「育てる」

## ■ 「暗黙知」から「形式知」を抽出: 「人づくり」と「ネットワーク形成」を重視

- ◆ 優良事例の紹介に止まらず、その内容や過程から、汎用性の高い**「パーツ」**を抽出
  - ⇒ 「地域に合った移動の仕組み」を「支える人」に向けた「形式知」を整理
- ◆ 「移動の仕組みづくり」の**ネットワーク**を形成
  - ⇒ 助成先のプレイヤー(市民, NPO, 行政, 交通事業者, コンサルタント, 大学…)を起点にしたプラットフォームの構築を目指す