

都市政策・地域経済ワークショップⅡ 議事要旨

日 時：10月11日(金)18:30~21:20

講 師：福知山公立大学地域経営学部 助教 佐藤充氏

議 題：北近畿における新たなモビリティサービスに向けた取り組み

講師略歴：法政大学大学院などを経て、現職。専門は地域産業で、近年の研究では、観光ビッグデータを活用した研究を行う。Wi-Fi パケットセンサーデータを利用し、観光者の回遊行動を推定する解析を行っている。

1. 講演概要

前半に北近畿の地域特性と交通事情の現状を説明した後、後半では自動運転や MaaS などの新たなモビリティサービスなどを紹介いただいた。

2. 北近畿の現状

■北近畿の地域特性

京都府北部と兵庫県北部の地域を北近畿と呼び、人口 50 万人のポテンシャルがある。将来の人口予測では 2015 年から 2040 年にかけて、26~27%程度の人口減少が見込まれている。

域内の主な公共交通機関としては、鉄道が JR と京都丹後鉄道（北近畿タンゴ鉄道の鉄道運行者で WILLER 子会社）、路線バスが丹後海陸鉄道、京都交通、全但バス、神姫バスなどがある。

なお、教育環境として、北近畿の 4 年制大学は福知山公立大学 1 校であったが、兵庫県豊岡市に兵庫県立国際観光芸術専門職大学（仮称）が 2021 年に開校予定である。

■北近畿の交通事情

京都府北部の路線バスに注目すると、運転手不足や利用者減少などにより、交通事業者の経営を圧迫し、バス路線の再編や減便・廃止といった状況に陥り、公共交通空白地が生まれつつある。

北近畿は都市部と比較し 1 人あたりの自動車保有率が高く、典型的なクルマ社会である。今後高齢化が進み、高齢者の運転免許証の返納が相次ぐと、移動困難者が大量に発生することが危惧される。そのため、今後は地域公共交通の整備が急務である。

国の動向としては、2013 年に「交通政策基本法」などの法令が制定され、「まちづくりと一体となって地域公共交通を適正化していく」ことを求めている。また、2006 年に「道路運送法」が改正され、いわゆる白ナンバー車での旅客運送が可能となった。今後は、公共交通空白地の解消のため、タクシーの乗り合いの運行の可否などに向けて、政府内で議論していく見通しである。

■豊岡市の事例

豊岡市では、従来の交通体系を見直し、地域の需要や特性に応じた移動サービスづくりに取り組んでいる。

市街地循環バス「コバス」と、市街地と地域拠点を結ぶ従来の路線バス（全但バス）を中心とし、市営バス「イナカー」と住民が中心となって運営する「チクタク」が地域の移動を支える、新たな交通体系を構築した。

市街地循環バス「コバス」は、バス停を乗客の利便性を考慮した場所に設置した結果、利用者が増加しており、既存の交通事業者とのすみ分けが課題となっている。

■京丹後市の事例

京丹後市では、市内の路線バス運賃を上限 200 円にした取り組みを、事業者の丹後海陸鉄道と共同で始めている。

2010 年と 2018 年の比較では、乗客は 2.7 倍に増加しているにも関わらず、行政の補助金の額はほぼ同額といった成果も生まれている。

3. 新たなモビリティサービス

■MaaS の概要

モビリティは、スマートシティの 1 要素であり、MaaS はその手段として位置付けられている。

料金体系として、①利用に応じた「ダイナミックプライシング」、②「定額パッケージ料金」の 2 種類がある。前述した京丹後市の上限 200 円バスのノウハウは、②で活用可能と考えられる。

京都丹後鉄道の親会社の WILLER は、京都丹後鉄道の沿線で自治体・交通事業者・観光関係者を構成員とした MaaS 事業を開始している。その構想では、移動困難者となっている沿線住民が主たる対象であり、MaaS を活用した新たなモビリティサービスの展開が示されている。

4. 全体のまとめ

- ・持続可能な地域公共交通のためには、現状把握に基づく計画立案をはじめ、行政が主導的な役割を担うマネジメントが必要である。
- ・公共交通空白地に新たなモビリティがさまざま提案されているが、既存の移動手段をベースにしてスマートモビリティの導入を検討することが望ましいと考える。