

交通難民を救え！

推しさと戦隊愛のリレンジャー

宮崎 正義¹、坂口 唯華²、主海 勇心³、保久上 もえみ⁴、森 仁胤⁵

¹ 熊本市政策局総合政策部政策企画課

^{2,3,4} 熊本市中央区役所保健福祉部保護課・⁵ 上下水道局総務部料金課

『推せる』ふるさと(=推しさと)を目指して、地域力と ICT を生かした住み続けられるふるさとについて提案する。施策としては、①地域住民等の市民ドライバー活用による相乗り交通システムの構築、②ライフラインのスマートメーターによる地域での見守り体制構築 の 2 つである。過疎化する地域が抱えている問題を解決に導き、ふるさとを『残す』ことで、SDGs の目標の 1 つである「住み続けられるまちづくり」を実現したい。

1. 政策提言の背景

日本社会は都市部以外での人口減少、高齢化などの問題を抱えている。熊本市（以下、本市）も同じく、特に高齢化率の予測においては 2025 年に 28.4%、2040 年に 30.3% という数値が示されている。超高齢社会の中、「誰も取り残さない持続可能な開発」が重要なテーマである。本市が本年 7 月に SDGs 選定都市となったことを踏まえ、目標の 1 つにある「住み続けられるまちづくり」に焦点を当てた。住民の高齢化・過疎化により地域の担い手不足や地域コミュニティ力の低下が問題として考えられる。そこで、熊本市西区河内町大多尾地区の例を取り上げ、住み続けられるまちを「残す」解決策を考えるに至った。

2. 政策提言によって解決したい課題

(1) 西区芳野校区の特色とフィールドワーク

モデルとした大多尾地区は本市西区芳野校区に属している。金峰山の北側に位置し、山々に囲まれていて平地が少ないが、面積は 23.03 km²と西区にある 16 校区中最も広い。主な産業は農業で、河内川などの川沿いには棚田での稲作が見られ、山の南斜面等には特産品の河内みかんや芳野なし、ユズなどの樹園地が広がる。様々な名所で知られる金峰山だけでなく、野出春日神社大神楽や大多尾大神楽といった無形民俗文化財も残存している。生活インフラ（病院やスーパー）まで 10 km 以上、車で 20 分程度、徒歩で 2 時間強かかる。人口は平成 31 年 4 月 1 日現在で 1,884 人。西区全体の高齢化率の平均が 30.3% であるが、芳野地区は 42.0% と西区の中で最も高い。

大多尾地区にてフィールドワークを行った（令和元年 9 月 8 日実施）。住民にヒアリングし、生活環境などの現状を把握することとした。

(2) 住民の声から見える現状

a) 高齢化の実態と生産年齢層の減少による過疎化

子どもは数人しかおらず、高齢者のみで生活する世帯が多い。子世代は成人すると市街地へ転出する傾向にある。

b) 公共交通機関の不足による生活の利便性低下

通勤、通学、通院、買い物等あらゆる生活シーンで市街地まで移動する必要がある。しかし、大多尾にはバス等の公共交通機関の路線はなく、代替として乗合タクシーを運行しているものの、運行本数は少なく、要予約制。更に市の中心部までは乗換えが必要で移動時間が長いことから、利用者は少ない。その結果、自動車利用が必須化。移動や見守りのために、他地域に居住する親族に援助してもらう世帯も多い。

c) 地域コミュニティの結束力

大多尾地区は地域コミュニティが発展しており、大多尾地区に複数ある集落間でも住民の結び付きが強い。公民館を活用したイベント集会や住民間での農作物の提供、住民総出で地域の清掃等があり、住民間の助け合いで生活を支えている。

(3) 住民の声から見えてくる過疎地域の課題

人口減少から、公共交通機関の廃止・減便が起き、生活のために自動車利用が必須。また、交通網の衰退が利便性を求める若年層の流出を招き、高齢化・過疎化が加速。親族による援助（移動時の送迎・見守り等）を必要としている。公的扶助で乗合バスを運行しても、身体的理由や使い勝手の問題から利用者が伸びないことも考えられ、限界が生じる。『生活の“足”が無い』ことで『社会から孤立する』ことを防ぎたい。

3. 課題解決策

(1) 相乗り制度

a) 注目されるシェアリングエコノミー

日本では「民泊」をきっかけにシェアリングエコノミーが注目されており、近年、行政活動においても活用事例が増えている。内閣官房においてもシェアリングエコノミー促進室を設け、全国各地の実情に応じた新たな公共政策として活用が期待されている。その一つに移動手段を共有する「ライドシェア」がある。いわゆる「相乗り」のことであり、自動車移動の際の空席を他者と共有することでコストシェアを図ることが目的である。ここでは、自家用車で移動する地域住民を市民ドライバーとして活用する相乗り制度の導入によって、過疎地域の生活の『足』を確保する新たな交通手段を提案したい。

b) 相乗り制度の類型

自家用車を活用する相乗り制度は大別すると二つに分けられる。一つは「オンデマンド配車型」、もうひとつは「コストシェア型」である。

オンデマンド配車型は「Uber」というアメリカ企業が代表的であり、日本にも進出している。ドライバーは利用者の配車依頼を受けて、運送業務を行うことで運送料金を請求するため、事業的なイメージである。一方、コストシェア型は「BlaBlaCar」というフランス企業が代表的であり、日本では「notteco (のってこ!）」という企業がサービスを展開している。こちらは、ドライバー自身に目的地があり、利用者には移動に係る実費（ガソリン代等）のみ請求するため、「同じ場所に行きたい人がいれば同乗しませんか」といったヒッチハイクのイメージである。

両者は同じ相乗り制度であっても、有償サービスか否かという点で大きな違いがある。「オンデマンド配車型」であれば、ドライバーに対して対価を与えられるため、ドライバー数の確保につながるというメリットがあるが、公共交通機関が存在しない過疎地域を対象とするのであれば、需要の絶対数が少ないことから、営利目的にはそぐわない。そのため、有償サービスを取り入れても、ドライバー数の確保にはつながらないと想像される。また、日本においては道路運送法の定めにより、自家用車を活用した有償運送サービスは原則認められていないため、法制度上の壁も存在する。

以上を踏まえ、今回の提言では、地域住民相互の支え合い（共助）を前提にした「コストシェア型」の相乗り制度の導入を採用する。

c) 先進事例の取り組みと分析

市民ドライバーによる相乗り制度は国内にて、いくつか先進的な取組がなされている。以下の自治体は過疎化の進行により、公共交通機関がない地域となっている。

北海道天塩町では、生活インフラへアクセスするために最寄りの稚内市まで70kmの行程を移動する必要があるという実態を受けて、相乗り制度を導入した。notteco社と提携し、同社のマッチングシステムを利用することで相乗りが実現した。運行区間は需要の高い天塩町～稚内市に限定し、18歳以上の町民なら誰でもどのような目的でも利用できるようにすることで生活の足を確保することに成功している。

また、京都府丹後町（現：京丹後市）では、相乗り制度「ささえ合い交通」を導入。NPO法人を設立し、道路運送法第78条第2号に基づく、「公共交通空白地有償運送」に登録した。こちらはUber社と提携し、同社の配車サービスアプリを利用してマッチングを実現している。運営主体がNPO法人であるため、運営費用を行政が負担していない点も大きな特徴である。それにより利用者に料金請求を行っているが、これは運営費やシステム管理費を賄うためであり、ドライバーに対価が発生するわけではない。

ほかにも、兵庫県養父市でも「YABUKURU（やぶくる）」という同様の相乗り制度が存在するが、ここでは地元タクシー会社と提携し、配車システムや講習を地域企業に委託することで、養父市版Uberを作り上げている。

上記三つの自治体の取組を分析した際、共通する利点として、公共交通手段を維持するよりも自治体の負担を抑えて交通手段を確保できる点が挙げられる。道路運送法の「公共交通空白地有償運送」に登録すれば、地域自治会やNPO法人が運営主体になり、地域の力で運営が可能であることも可能性を広げている。

また、共通する課題として、ドライバー数の確保が挙げられる。それについては、制度の意義や取組を一般的に周知することで賛同者を得たり、地域に関わる交流人口を増やすことで地域を走るドライバーの絶対数を増加させたりする必要があるが、特効薬となりうる解決策はないため、今後も検討が必要となる。

他に、利用者の多くは高齢者のためスマホやアプリ操作ができないという課題もあるが、電話受付窓口を用意する等し、サポート体制を敷くことで概ね解決できる。

d) その『地域』だから出来ることを

本市導入にあたっては、河内町大多尾のように過疎化が進行する公共交通機関空白地に限定することで、市民ドライバーによる相乗り制度が効果的に機能すると考える。

過疎化地域では近隣の生活インフラへの動線は概ね共通すると考えられ、コストシェア型の相乗り制度との親和性は高い。また、住民間のつながりが強いという地域性を活かせば、相乗り時の他人が同乗することに対する不安感は薄れるため、心理的な壁は取り除きやすい。加えて、元気な高齢者の力を地域に還元することで、高齢者にも社会的な役割を持たせることができ、地域住民の共助を後押しできると考える。

(2) スマートメーターによる共助関係作り

a) 情報の『見える化』スマートメーター

スマートメーターとは、電気・ガス・水道の使用状況をデジタルで計測して通信機能を併せ持つ測定器を指す。自動検針や遠隔操作が可能となり、管理コスト削減や供給サービス向上が期待されている。水道事業では公益財団法人水道技術研究センターにおいて、平成27年度に水道スマートメーター協議会を設立して以降、普及促進を図ることを目的としたA-Smart（アクア・スマート）プロジェクトを開始しており、産官学が連携した取組を実施している。既に南は石垣市から北は札幌市まで19の都市で実証実験が実施されており、熊本市もその都市の内の1つである。

b) 水道×スマートメーター＝『共助』

地域コミュニティの結束度を強みとして、スマート水道メーターを活用し、地域住民が相互に見守り合う体制を整え、いつまでも住み続けられるふるさとにしたい。具体的には、スマート水道メーターで水道使用状況を確認し、一定時間使用がないなど変化があった場合に親族ならびに地域住民へ通知するシステムを構築する。

水道事業主である自治体は、地域コミュニティの繋がりを強化し有事の際に共助出来る体制を望んでいる。この点、スマート「水道」メーターと自治体の親和性は高い。

導入についてはコスト意識が不可欠であるが、検針業務効率化を目的としたスマートメーター設置と同時に水道使用状況を通知するシステムを構築すれば、費用抑制が可能である。また、大多尾地区は山間部にあり、市街地と比較し検針業務の負担軽減効果が高い。このような地域こそ自動検針にすることで検針業務の削減が見込まれる。

c) 結束力を地域の魅力に

大多尾地区は、住民同士が毎日家を行き来するような結束された地域コミュニティが存在する。その特性を活かす政策と成り得る。

「見守られる」体制を整えるのではなく、「見守り合う」体制を整えることこそ、高齢化社会・過疎地域に効果的と考え、本政策を提言したい。

4. 結論

大多尾地区の魅力である農産物や文化財などを守る人々から思いを汲み取り、ふるさとを『残す』ことを目的とした。

公共交通機関の維持には膨大な費用が必要だが、市民による相乗りシステムであれば、費用負担を抑え、交通手段を確保できる。また、生活の足だけでなく、観光等に利用すれば、交流人口を拡大させ、地域活性化につながることを期待される。スマートメーターを活用し、地域が一体となって助け合う風土作りを手助けすることで、リアルタイムでの見守りと迅速な対応が可能となる。高齢者等の要配慮者は親族のみならず、地域住民も共に見守ることができれば、住民の不安解消につながる。

上記二つの解決策により、『公助』の作用で『共助』の力を底上げすることで、住み続けられるまちが実現できると考える。

(参考文献)

- ・経済産業省 資源エネルギー庁：平成 30 年度エネルギーに関する年次報告，pp. 243，2019.
- ・経済産業省 資源エネルギー庁：第 5 次エネルギー基本計画，pp. 37，2018.
- 厚生労働省 医薬・生活性政局 水道局：水道分野における新技術の導入について（産官協議会資料），pp. 4，2018.
- ・公益財団法人 水道技術研究センター 調査事業部 主任研究員 関根康記：スマート水道メーターの最近の動向について（第 645 回建設技術講習会配布資料），2018.
- ・公益財団法人 水道技術研究センター 調査事業部 主任研究員 中野佑一：スマート水道メーターの最近の動向について（第 653 回建設技術講習会配布資料），2019.
- ・首相官邸 HP 『シェアリングエコノミー活用事例集（平成 30 年度版）
シェア・ニッポン 100～未来へつなぐ地域の活力～』
- ・首相官邸 HP 『資料 8-7 天塩～稚内「相乗り交通」取り組み 北海道天塩町副町長齋藤啓輔』
- ・総務省 HP シェアリングエコノミー活用推進事業
- ・養父市 HP 国家戦略特区について
- ・YABUKURU（やぶくる）HP
- ・notteco（のってこ！）HP
- ・NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町 HP