

生活者と来訪者双方が楽しめる持続的な地域モビリティの提案 ～千葉県館山市西岬地区を対象として～

Proposal of sustainable regional mobility that both dwellers and visitors can enjoy.

-the Nishizaki area of Tateyama City, Chiba Prefecture as a case-

学籍番号 47-206744
氏名 矢野 裕一郎 (Yano, Yuichiro)
指導教員 岡部 明子 教授

第1章 序論

1-1. 背景

岡部明子研究室では、千葉県館山市西岬地区にあるかやぶきの家ゴンジロウを拠点に、地域の事業者と協力して、エリア価値向上に資するスモールモビリティを導入し路線バスと連携する「西岬モビリティプロジェクト」(さきもびP)⁽¹⁾に取り組んでいる。地方では、人口減少、高齢者の運転免許返納、運転手不足などにより公共交通の維持は難しくなっている。そこで地方公共団体に「地域公共交通計画」の作成努力義務が課され、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保が重視される。特に地域交通に来訪者の移動ニーズを取り込むことによって、生活者の足の下支えを期待する地方は多い(宿利, 2020)。館山市地域公共交通計画では、「観光二次交通を充実させることで、衰退傾向の公共交通を下支えする」ことを方針として掲げている。観光二次交通として、超高齢化する都市に求められる移動ニーズ(土井ほか, 2011)に対応して、グリーンスローモビリティ(グリスロ)⁽²⁾が注目されている。各地で実証運行されているが、地域の移動ニーズがそれほど顕著でない地域では、来訪者と生活者が乗

り合うグリスロはあまり成功していない⁽³⁾。その理由には、従来の公共交通に求められてきた「はやく、効率的に」といった価値観のもと、観光交通と生活交通のネットワークが必ずしも一致しないことが考えられる。また、利用者(生活者と来訪者)、地域住民、交通事業者、観光事業者など、ステークホルダーによって移動サービスに対する認識が異なることによると考えられる。

1-2. 目的と構成

本論では、住居と観光地が混在するも移動ニーズが顕著でない地域で、生活者と来訪者双方が乗り合う地域モビリティのかたちとしくみを提案することを目的とする。そこで、既往研究を整理し、生活者と来訪者に共通する移動の価値を探り(2章)、対象地域における生活者と来訪者の移動の調査を通して、各々の移動の意味や価値を明らかにし、双方の体験を豊かにする地域モビリティのかたちを提案する(3章)。そして、複数の実証運行案の検討過程における地域住民、宿泊事業者、交通事業者から出た意見やヒアリング内容を分析し、移動に対する認識の違いを明らかにすることで、異なるステークホルダーが支える持続的な地域モビリティのしくみを提案する(4章)。

第2章 先行研究の整理

2-1. 「移動」の考え方

アーリ (2015) は、歩くこと、鉄道、自動車などの移動モードの分析を通して、移動手段に求められる速さや利便性という価値観は、19、20 世紀から見られる限定的なものであることを示す。「移動」はそもそも人々の生活や社会と絡み合い、時間と空間に依存した強力な影響をもたらしている。さらに『移動することで、世界は見られ、感じられ、経験され、知られるようになり、「情動」の対象にされるようになっていく』と述べる。そこで「移動」の「身体の位置を変える経験」としての側面に注目することで、生活者と来訪者双方にとって豊かな体験ができることが価値に繋がり、双方が楽しめる地域モビリティが実現可能になると考える。

2-2. コミュニケーションツールとしてのグリスロ

グリスロによる移動は、住民同士のコミュニケーションを促進し、外出機会につながったり、自然な見守り効果を生むことが明らかになっている (小竹ほか, 2019)。窓が無くオープンである性格が、身体の経験を豊かにし、沿道とのコミュニケーションを促進する。そして小型でゆっくりという特徴は、「生業の風景」である小道に再び焦点を当てる可能性があるのではないかと考える。

表 1 移動調査のまとめ

調査手法	天気	対象	
犬の散歩に同行・ヒアリング	晴れ	ビーグルを飼う地域の男性1人	図 a
	晴れ	芝犬を飼う地域の女性1人	
	晴れ	子犬2匹を飼う二拠点居住者	
地域散策に同行・ヒアリング	晴れ	夫婦2組、男性1人、スタッフ1人	
	晴れ	夫婦1組	
	曇り	宿泊者親子	図 b
バス停からの観察	晴れ	地域住民2組、二拠点居住者1組	
	晴れ	地域住民2組、二拠点居住者1組、来訪者1組	図 c
	曇り	地域住民1組、来訪者2組	

第3章 かたち

3-0. 対象地域概要

西岬地区は、館山市の最西端に位置する。館山市によると、西岬地区の 76.1%が自家用車を運転しており、88.9%の人が移動に困難を抱えていない。

ゴンジロウのある塩見区は人口 202 人、高齢化率が 54%の集落である。地域住民が顔を合わせる機会に、常会と神社掃除、年始とお盆の催事がある。現在は、高齢化が進んだことから行事は少なくなっているが、催事は毎月行われており、地域内の繋がりは依然強いことが伺える。

3-1. 移動とコミュニケーション

西岬地区を対象に「歩くこと」による移動の調査を行った。生活者の犬の散歩と来訪者の地域散策に同行すること、また人の結節点であるバス停からの観察とヒアリングを通して調査をした。概要を表 1 にまとめる。

3-1-1. 生活者の移動

犬の散歩に同行することで、小道を通るルートが豊かな経験を与えることがわかった。生活者にとっての散歩は風景を感じることに、健康維持、地域内での交流を意味し、時とともに変化する自然の景色を見ること、仲の良い人同士のコミュニケーションに価値をおくことがわかった。そして、散歩ルーティンが人との出会いを可能にしていることも



図 a 生活者の犬の散歩同行調査シート



図 b 来訪者の地域散策同行調査シート

わかった。バス亭カフェ(4)からの観察では、居合わせた学生や来訪者との交流から得られる刺激を大切にしていることがわかった。

3-1-2. 来訪者の移動

地域散策に同行することで、来訪者にとっての移動は、地域に近い人とともに歩き、地域を知ること、発見を通じてのコミュニケーションを意味した。特に、景色・雰囲気の良い場所を感じる、他とは異なる場所を見つけてコミュニケーションを取ることによって価値を感じることがわかった。また、バス亭カフェは、道に突如現れる交流空間であり、そこで生活者とコミュニケーションを取ることによって価値を感じ、旅の思い出になることがわかった。

3-2. 生活者と来訪者双方が楽しむ地域モビリティのかたち

以上より、生活者と来訪者の移動に共通する価値は次の3点であると言える。(1) 身体的位置を変えることを通して、四季折々の自然、地域の生業などの「風景」を感じる。(2) 人と出会うこと、ともに歩くことを通してのコミュニケーション。(3) 地域で過ごす時間(生活、旅)に与える影響。

そして、これらの価値を創出する地域モビリティのかたちは次の3点が肝要である。

- (1) 動く交流空間としてのグリスロの導入、
- (2) 小道を通るグリスロのルート設定、(3)



図 c バス停からの観察調査シート

ひとりひとりが参加することからはじまりルーティンとなる運行により、生活者と来訪者双方の体験が豊かな地域モビリティが可能となるだろう。(図1)



図 1. 運行提案図 (マップを基に作成)

第4章 しくみ

4-1. ステークホルダーの移動の価値

実証運行案検討過程における打ち合わせ、説明会の概要を表2にまとめた。提案の仕方により反応が分かれたことから、大きく3つの時期に分ける。そして、地域住民、宿泊事業者、交通事業者それぞれの視点から移動サービスに対する考えを分析する。

第1期: さきもびPの概要とグリスロを路線バスに合わせた定時定路線による運行を行うことを説明した。それに対して地域住民は乗り物自体の性能、安全面に対する質問があり、自分がどう活用したいかという意見は少なかった。交通事業者は、時間厳守の意識が働くために忙しい運行になってしまい、来訪者が乗りにくいものになってしま

うのではないかという意見を出した。

第2期：その意見を反映して予約制自由運行の提案を行った。地域住民からは、利用するメリットが感じられないなどの意見が出された。一方、宿泊事業者は賛同し、マップやガイドがあると良いなど積極的な提案があった。良い感触を受けて交通事業者は、宿泊施設との連携に向けて動き出した。

第3期：実際にグリスロに乗車してもらう機会を設けた。地域住民からは、体験することで是非に関わらず具体的な活用に関する意見が出された。提案には、「青いやかん」を共通サインにガレッジセールや庭でお茶を出し、友達や来訪者を出迎えたいというアイデアが見られた。

4-2. 持続的な地域モビリティのしくみの提案

以上より、移動サービスに対して、地域住民は移動手段として利便性を求めることがわかった。一方、宿泊事業者は付加価値になることを求め、交通事業者は実現可能性の高い宿泊事業者の声を聞くようになった。

そこで、生活者と来訪者双方が乗り合う持続的なモビリティには、次の3点が必要だと言える。(1)地域住民が移動をサービスとして待つのではなく、主体的に地域モビリティに参加すること、(2)そのために実際に体験すること、(3)そして行政と交通事業者は小さな地域からはじまる実践を支える役割が求められる。(図2)

第5章 まとめ

本論では、移動の身体的位置を変える経験という側面に注目し、生活者と来訪者に共通する移動の価値を明らかにすることで、双方の体験が豊かになる地域モビリティのかたちを提案した。4章では、その地域モビ

リティの持続に必要なしくみを提案した。スタートした実証運行では、「青いやかん」のアイデアが実装され、生活者と来訪者の新たな出会い・発見が生まれている⁽⁵⁾。持続的な地域モビリティの実現には、実証運行を通して更なる検討が必要だ。

表2 打ち合わせ、説明会のまとめ

	名称	参加者
第1期	西岬海辺の里づくり協議会	地域住民4名、大学7名、JRバス関東2名、その他3名
	西岬7区区长説明会	地域住民7名、JRバス関東2名、大学2名
	事業者全体打ち合わせ	JRバス関東4名、大学4名、その他事業者4名
	浜田地区常会	地域住民20名、大学2名
第2期	西岬海辺の里づくり協議会	地域住民6名、JRバス関東2名、大学6名、その他5名
	グリスロ運行に関する打ち合わせ	JRバス関東2名、大学3名、市役所1名
	西岬地区長説明会	地域住民7名、JRバス関東2名、大学2名、市役所1名
第3期	グリスロセミナー	地域住民14名、その他複数
	グリスロ・コムス展示会	地域住民4名、JRバス関東4名、大学4名
	コムスセミナー	地域住民13名、その他複数
	グリスロ・コムス展示会	地域住民10名、JRバス関東3名、大学3名

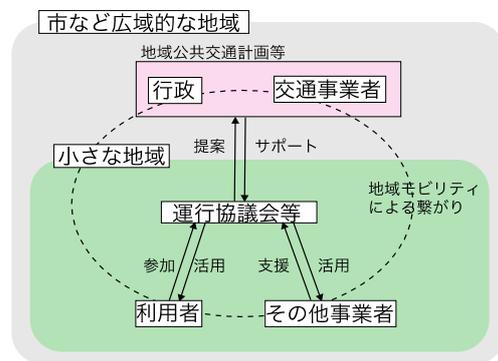


図2 地域モビリティのしくみ

【脚注】

- (1)西岬モビリティプロジェクト
<https://preview.studio.site/live/4yqBy0yd0j/>
- (2) 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス
- (3) 国土交通省: グリーンスローモビリティ走行実績一覧(R3.4.1時点),
(<https://www.mlit.go.jp/common/001264528.pdf>)
- (4) 当研究室では、週末に安房塩見バス停でコーヒーなどをサービスしている。
http://www.tda-j.or.jp/magazine/vol-54_web.pdf
- (5) 西岬地区でグリスロの実証実験始まる
<https://news.yahoo.co.jp/articles/51856ce4286c688f18fac3878aedf27b4ddb79d7>

【主要参考文献】

- 宿利正史, 観光と地域交通に関する研究会報告書, 運輸総合研究所, 2020
- 土井健司, 長谷川孝明, 小林成基, 杉山郁夫, 溝端光雄, 超高齢化を迎える都市に要求される移動の質に関する研究, 2011
- Urry, J. (2007). *Mobilities, Polity* (吉原直樹・伊藤嘉高訳[2015]『モビリティーズ-移動の社会学』作品社)
- 小竹ほか, 高齢者居住地域に導入された低速電動バスによる地域の自然発生的な見守り効果, 2019
- 三重野真代, グリーンスローモビリティ 小さな低速電動車が公共交通と地域を変える, 学芸出版社, 2021