

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻

2021 年度
修 士 論 文

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-

2022 年 1 月 17 日提出
指導教員 岡部 明子 教授

矢野 裕一朗
Yano, Yuichiro

目次

第1章 背景・目的

- 1-1. 研究背景
- 1-2. 目的と論文の構成

第2章 既往研究の整理

- 2-1. 地域公共交通計画における観光の位置付け
- 2-2. モビリティの実証に関する研究の整理
- 2-3. 「移動」
- 2-4. コミュニケーションツールとしてのグリスロ

第3章 かたち

- 3-0. 対象地域概要
- 3-1. 移動とコミュニケーション
 - 3-1-1. 西岬における移動調査
 - 3-1-2. 生活者の移動
 - 3-1-3. 来訪者の移動
- 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

第4章 しくみ

- 4-1. 地域モビリティのステークホルダーにとっての移動の価値
- 4-2. 地域住民
- 4-3. 宿泊事業者
- 4-4. 交通事業者
- 4-5. 生活者と来訪者双方が乗り合う持続的な地域モビリティのしくみ

第5章 まとめ

参考資料

第1章 背景・目的

岡部明子研究室では、10年以上前より千葉県館山市にあるかやぶきの家ゴンジロウを拠点に地域の活動を行っている。ゴンジロウのある千葉県館山市西岬地区は房総半島の端に位置しており、東京湾と太平洋との三方を海に囲まれており海産業が盛んな地域である。一方で、標高の低い山が迫っており緑も豊富であること、一年中温暖であることからリゾート地としても栄えている。東京からはアクアラインを通過して約2時間ほどの距離にあり、東京駅からは直通の高速バス便「なのはな号」が通っている。路線バスとしては、「洲の崎線」が運行しており1時間に1本程度の割合である。

当研究室は2020年にゴンジロウ最寄りのバス停「安房塩見」を建設したことをきっかけにつながりのできた「株式会社ジェイアールバス関東」など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一般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⁾を進めている。観光庁補助金「既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業」に取り組んでいる。

1-1. 研究背景

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、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された。それにあわせて令和3年3月に作成された「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、地域公共交通が、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすことから『まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保』を強調している。特に地方では、近年の観光客の個人旅行化の進展や全国各地への外国人旅行者の急増を受けた観光振興が注目されている。そこで、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、生活者の足を下支えすることを期待する地域は多いのではないだろうか。

今回対象とする西岬地区のある館山市がそうである。令和2年3月に作成された「館山市地域公共交通網形成計画」では、まちづくりや観光振興との連携による公共交通の活性化を課題として挙げており、「地域の魅力を満喫できるような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、また超高齢化する都市に求められる移動ニーズに応じた新たなモビリティとして、各地方で注目されているものに「グリーンスローモビリティ(グリスロ)」がある。グリスロは、時速20km未満で公道を走る電動車を活用した小さな移動サービスである。各地で実証運行されているが、持続的な実導入には課題が多く、国土交通省の取り組みでは全国で98件の導入を行ったうち28地域である⁽²⁾。継続的な運行が実現している地域を見てみると、その多くが観光客の安定した移動ニーズのあるところで、観光地として完成されている地域であり、観光移動ニーズがそれほど顕著でない地域においては、来訪者と生活者が乗り合うグリスロは今のところあまり成功していない。

その背後には、従来の公共交通に求められてきた「目的地まで、はやく、時間通りに」といった価値観をもとに、観光交通と生活交通のネットワークが必ずしも一致せず、移動に求めるニーズが異なることによると推察される。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コストの負担についての認識が異なることによると考えられる。

1-2. 目的と論文の構成

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を対象に、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。

そのために、2章では、地域公共交通計画における観光の位置付け、モビリティの実証に関する研究を整理。移動の考え方を整理することで、生活者と来訪者に共通する移動の価値を探る。

3章では、実際に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。

そして、4章では、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。

5章では、本論の結論と今後の展望を述べる。

(1：この事業は、館山市西岬地区にグリーンスローモビリティ、コムス、高速バス、自転車ラックバス、レンタサイクルなどのモビリティサービスを実証的に導入、宿泊施設のテレワーク施設への改修、サイクルスポットなどの拠点を整備することで、観光客が移動の障害を感じることなく気軽に里の中に分け入り、地元の方々や大学生との交流を楽しめる地域づくりを目指すものである。私は、特にグリーンスローモビリティの導入に力を入れた。

<https://sakimobi.jp>

(2：グリーンスローモビリティ走行実績一覧（R3.4.1時点）（国土交通省）

<https://www.mlit.go.jp/common/001264528.pdf>

第2章 既往研究の整理

2-1. 地域公共交通計画における観光の位置付け

地域公共交通計画における観光の位置付けを見ていく。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。日本従来の独立採算制原則のもと民間事業者が公共交通を担うことが困難になってきたことから、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することの重要性が高まってきた。そこで、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された。それにあわせて令和3年3月に作成された「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、地域公共交通がもたらす効果が、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすことから『まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保』を強調している。

他方、近年の観光客の個人旅行化の進展や全国各地への外国人旅行者の急増の中で、地域における観光交通の確保・改善が喫緊の課題となっている。しかしながら、これまで地域交通については生活者の足の確保を目的とする検討や対応に重きが置かれていたため、観光客や観光関係者、観光地の視点を踏まえた具体的な改善策の提案や対策が十分でない。また、地域交通に観光客の移動ニーズを取り込むことによって、地域住民の生活の足の確保の下支えを期待する地域も多い。

そこで「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」における観光の位置付けを確認する。『2.1 地域の現状を見る・聞く・触れる』における現在の観光客の移動特性やニーズの把握の手法として、公共交通の利用者へのヒアリング調査、アンケート調査を挙げている。『2.4 上位・関連計画との連携を整理する』では、観光振興に係る計画や施策等との整合をとる必要があり、地方公共団体の各部署の担当者間、観光協会等の関係者との連携の重要性を挙げている。『4.4 数値指標・目標値の設定を行う』における観光振興の数値指標例では、(1)観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）、(2)観光地最寄りのバス停の乗降者数が挙げられている。

実際に、観光振興との一体性を確保している自治体の「地域公共交通計画」、及びそれ以前に作成された「地域公共交通網形成計画」において、どのような具体的な施策が挙げられているのか整理する。今回は、館山市のように海沿いに面しており、かつ観光振興をはかる自治体20を調査した。具体的な施策を利用者視点で見込まれる効果から以下6つに分類すると、表1のようになった。特に重視されているのは、目的地への移動のしやすさ、乗りやすさ、わかりやすさ、運賃など利便性に関するものであった。交通手段の充実として新たなモビリティの導入が行われたり、待合スペースの充実化を推進する施策は少なかった。公共交通機関が移動手段としての価値が重視されていることがわかる。

表 1. 地域公共交通計画の施策まとめ

対象	項目	施策	実例
地域住民・観光客	(1)目的地へのシームレスな移動	バス路線網の再編	複数
		鉄道・バスとの接続改善	複数
		運行時間帯の拡大	京都市；帰宅需要に応じたバスの運行 八戸市；終電に合わせて公共交通（タクシー）を整備
	(2)誰でも物理的に乗りやすく	鉄道駅のバリアフリー化	複数
		バス停のバリアフリー化	新潟市；バリアレス緑石
		ユニバーサルデザイン・ノンステップ車両の導入	複数
	(3)わかりやすい	バスのパターンダイヤ化	複数
		駅前広場・駐車場の整備	複数
		バス停位置の整備	複数
		共同案内所の設置	複数
		案内表示の設置	複数
		デザインの統一	複数
		自治体を跨いだバス路線マップの作成	館山市・南房総市
		バスロケーションシステムの導入	岐阜県中津川市
		GoogleMapを活用した公共交通の利用促進	宮崎市
	(4)安く使いたくなる	ICカード導入	複数
		乗継割引、ゾーン制運賃	宇都宮市内地帯制運賃
		企画乗車券	複数
		フリーバス	複数
	(5)交通手段の充実	高齢者バス	宮崎市；敬老バスの発行
		BRT、LRT導入研究	岐阜県；清流ライナー／富山ライトレール
		公共交通とシェアサイクルの連携	バス停に駐輪場の設置；茅ヶ崎市
		地域の輸送資源を用いた移動手段の導入	生活交通への観光客の取り込みによる交通の維持（埼玉県ときがわ市）
		グリーンスローモビリティの導入	グリスロ導入の手引き
	(6)待合スペースの充実	既存施設を活用したバス待合スペースの整備	宮崎市；コンビニ、商業施設／横浜市；コンビニ／八戸市；店舗の風除室にベンチの設置
		バス待合スペースの整備の仕組み化	バス待ちスポット（バス停から50m圏内）まち愛スポット（500m圏内）登録制度（埼玉県）
		鉄道駅への図書館の併設	岡山県美咲町亀甲駅、長野県千曲市屋代駅
	近接する民間施設にベンチを置いてもらう	和歌山市	

【参照した自治体】

館山市、南房総市、鴨川市、木更津市、湯河原町、平塚市、藤沢市、南伊豆・西伊豆地域、東伊豆・中伊豆地域、沼津市、下田市、伊東市、南知多町、伊勢市、尾鷲市、田辺市、和歌山市、福山・笠岡地域、宇部市、宮崎市、松江市、備前市

来訪者の移動の特徴にはどのようなものがあるか整理する。一般的に生活者の移動は、通勤、通学、買い物など目的地にたどり着くための手段として派生的需要となることが多い一方で、来訪者の移動はそれ自体を目的とする本源的需要となる可能性が高い。派生的需要としての移動は、ある目的を達成するための手段に過ぎないため、目的地までの所用時間がコストとなりうる。そのため移動にかかる時間は少ない方がよく、速い交通機関が好まれる。本源的需要は、移動サービスの利用それ自体が目的となり、そこから効用を得るためビジネスとして成立する場合がある。例えば、観光鉄道は、列車に乗り車内で駅弁を食べる、車窓から風景を眺めるなどが「楽しみ」となり、列車に乗ること自体が目的となっている。

また、観光地までの移動を担うサービスとしては、新幹線、航空、高速バスなど、全国ネットワークの高速交通ネットワークと、地域内の移動を担う地域交通ネットワークに分かれる。前者を一次交通、後者を二次交通と呼ぶ。一次交通と二次交通は相互に補完的な関係にあり、観光地までの移動と観光地内での移動を可能にするシームレスな交通ネットワークの形成、交通サービスの提供が求められる。二次交通には、レンタサイクル、電動キックボード、次に説明するグリーンスローモビリティなどが注目されている。

2-2. モビリティの実証に関する研究の整理

観光二次交通として、超高齢化する都市に求められるニーズに応えたモビリティとして、グリーンスローモビリティが注目されている。土井ほか（2011）は、東京圏を対象とした10-15年後の社会変化への意識、活動・移動の価値観、新たな移動手段へのニーズなどの調査を実施し、調査結果により（1）加齢に伴い移動の価値観は安全・健康・環境重視へ向かうこと、（2）こうした価値観の変化は道路ダイエット、速度抑制、徒歩・自転車とクルマとの中間のパーソナルな移動手段へのニーズを顕在化させること、これらを見通し、（3）移動手段と空間・インフラの共発展を促す統合アプローチとが求められることを示した。こうした移動の価値観の変化への対応として、徒歩とその他の交通手段との間に位置するスローモビリティが登場した。この移動手段は、広域的な移動を支えるというよりも地域内の回遊を促すことが重視されている。これまで、スローモビリティとして電動三輪車、電動車椅子、超小型電気自動車などの車両の導入が各地で検討されてきた。その中でも、近年、公共性の高い乗合型の移動サービスとしてグリーンスローモビリティ（グリスロ）が注目されている。

グリスロは、時速20km未満で公道を走る電動車を活用した小さな移動サービスである。平野ら（2020）は、国土交通省のグリスロ走行実績一覧から、地域と運行目的による分析を行っている。観光交通を中心市街地や観光地での周遊手段および移動手段としての活用、生活交通は、団地や集落、中山間地域などの住宅地において、地域住民の日常の移動手段としての活用を意味し、平日は生活交通、土日祝は観光交通として運行するなど、両方の目的で運行するものは観光交通+生活交通と定義している。

運行目的と運行エリアについて整理した図1を見てみる。オレンジ色で示しているものが運行を継続している事例、白色が実証実験の事例を示している。すると、中心市街地では本格運行に至った事例が相対的に多いことがわかる。2010年から取組を開始した飯田市をはじめ、2011年から始めた桐生市など、グリスロに長年取り組んできた地域が多い。次に、観光地においては、生活交通と観光交通の組み合わせより、観光交通のみの運行の

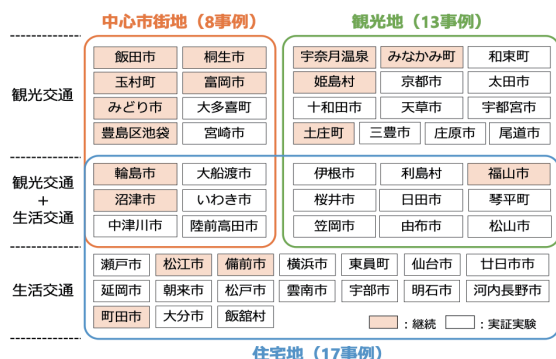


図1. グリスロの運行目的と運行エリアの整理

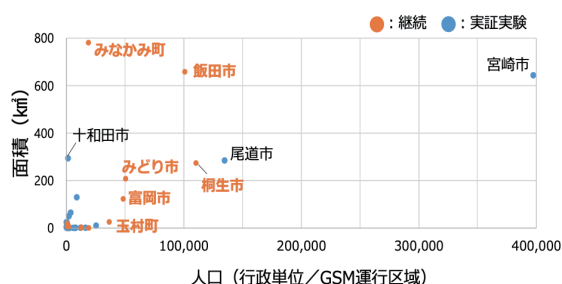


図2. グリスロ運行地域の人口と面積

平野ほか（2020）より引用

方が継続する事例が多いことがわかる。観光交通と生活交通を並立する難しさが伺える。図2のグリスロ運行地域の人口と面積による整理を見てみると、飯田市や桐生市のような中心市街地走行型の事例では比較的人口が多い傾向にあり、観光地走行型では人口が少ない傾向にある。移動ニーズが、グリスロ運行の継続には重要であることがわかる。

観光交通と生活交通を組み合わせて継続運行に入っている福山市は、江戸時代からの古い町並みが残り、古来より「潮待ち」の港として栄えた鞆の浦での運行である。今も生活が残る古い町並みが魅力であり、観光客と地域との距離が近いのが特徴だ。鞆の浦では、タクシー事業者が観光客をターゲットとしたグリスロタクシーを、鉄道事業者が地域住民をターゲットとしたグリスロバスとして運行を行っている。

今回対象としている館山市西岬地区の人口は2608人と生活者の移動ニーズはそれほど見込めない。観光入込客数は館山市全体で200万人ほどであるが、西岬地区には特に観光の目的となるスポットが少ない。そもそもの移動ニーズが少ない地域における地域モビリティのかたちはどう提案できるのか。あらためて「移動」の意味を考え直し、生活者と来訪者の移動に共通する価値にはどのようなものがあるのか探っていく。

2-3. 「移動」

アーリ (2007) は、歩くこと、鉄道、自動車などの移動のモードの分析を通して、『できるだけ速く A から B まで動くという点でのみ組織化された移動は、きわめて稀で例外的である』ということを示す。さらには『そうした移動が諸々の社会的営為と絡み合って、時間と空間に依存した強力な影響をもたらしている』のだ。歩くことは他の移動形態を構成する要素ともなり歴史的に重要である。歩くことを通して、『場所がどのように住まれ、使われているのか、そして、住まれ、使われるべきであるのかについて明らかにすることができ』、より経験的なものであることがわかる。鉄道は、機械化された経路によって様々な場所にいる人を結びつける。そのような人々が約束を交わすことで、時間厳守、正確さ、計算可能性の必要性を高め、鉄道時刻表を発達させた。鉄道と時刻表の作成は自然と関わる社会的営為から離れた「クロック・タイム」の始まりとなり、スピードアップするという夢をもたらした。速度の評価、遅い列車より速い列車が良いという価値観をもたらした。鉄道は 19 世紀より発達したものであり、鉄道以前から移動の要になっていた「歩くこと」と比べると例外的なものであることがわかる。他方、自動車は速度の理念を利便性の理念に変えた。自由な移動の喜びを与えるものであった。地域公共交通に求められる「速さ、便利さ」といった価値観は鉄道と自動車の発展とともにもたらされたものであることがわかった。

それでは移動本来の価値とは何なのか。アーリは『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」の対象とされるようになっている』と述べている。移動を通して身体的位置を変えることで、世界を五感で感じることができ、その場所に行きたいという心の動きにつながるのだ。アーリは「場所」について、『固定されておらず、所与ないし不変のものではなく、ある程度、その場所における営為に寄っているということである、場所の諸関係は、情動を持って演示されなくてはならない。場所はさまざまな種類の演示を必要としており、したがって、長期に渡ってそうした演示がなされなければ、その場所は変容し、別のものになってしまうであろう』と述べている。

そこで本論では、「人が身体的位置をかえる経験」という意味での「移動」に注目する。「場所」に暮らす生活者、訪れた来訪者どちらかであることは関係なく、人が「移動」を通して「場所」を認識し「情動」の対象となりうることを意味する。すると、「移動」に求められる価値は、どのような経験をするかということが重要になってくるのではないか。

また、アーリは『旅に費やされる時間は、必ずしも、人々が最小にしたいと望む、非生産的な無駄な時間であるとは限らない。移動は、動きながらも住まうという物質的、社交的なモードの身体的な経験を伴い、山を登る、散歩をする、素敵な列車の旅をするといった具合に、それ自体が活動の（ための）場となる。』と述べる。本源的需要と派生的需要の話が出たがビジネス色が強く、豪華列車やイベントなどを通して目的をつくるという話になるが、それよりもまず移動することそのものが「楽しい」経験となり、それ自体が目的となる可能性がある。

インゴルドは、『風景とは、その場所に住んだ者たち、現在そこに住む者たち、将来そこに住む者たち、そして複数の経路沿いにある多くの場所に出かけたり、旅をすると言った実際的な活動を行う者たちに認知された世界である』と述べている。旅先には、昔からそこに住んでいる者、移住してきた者、旅行で短期間訪れる者など、様々な人がいる。過去とその瞬間にその場所にいたあらゆる生活者、来訪者の認識をたどり伝えることで、ある日訪れた来訪者が、その場での「風景」を豊かに経験することが可能なのではないか。

さらに、「小道は、人びとがせっせと日々の仕事にいそむなかで積み重ねられてきた無数の旅の痕跡を明示している。小道のネットワークが示すのは、幾代に渡るコミュニティの活動の堆積である。つまり可視化された生業の風景である」と述べる。地方には、自動車の発展によって忘れ去られた小道が多く存在する。自動車がストレスなく目的地まではやくたどり着くことのできる道が利用されているのが現状であり、自動車事故を起こしやすい小道は区画整理で消えていくことが多い。従来の交通サービスの価値観では裏方にまわっていた小道が、「遅い交通」「二次交通」の登場が生活のメインの通りとして光を当てる役割として期待される。来訪者が、その小道をゆったりと移動することで、その場に暮らした人々の積み重ねてきた痕跡を見る、感じるができる。それは来訪者にとっての豊かな経験につながるだろう。

2-4. コミュニケーションツールとしてのグリスロ

ドアがなく開放的なグリスロは、特に身体の位置を変えることによる経験を豊かにするのではないか。グリスロのコミュニケーション装置としての側面に注目する。

各地で行われるグリスロの実証導入により、コミュニケーションツールとしての側面が注目されている。小竹ら（2019）は、グリスロの導入により地域のコミュニケーションが促進されることから、「eCOM」の車内構造を分析し、コミュニケーションが容易に発生しやすい空間であることを明らかにした。また、車内だけでなく車外でもコミュニケーションが誘発する事例が観察されている。

他にも小竹ら（2019）は、グリスロの導入が住民同士のコミュニケーションや情報の共有を高め、自然な見守り効果が発生することを明らかにしている。また、アンケート調査により外出機会や会話機会も増えていることが明らかになった。

窓が無くオープンである性格が、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。

第3章 かたち

2章では先行研究から「移動」の身体の位置を変えることによる経験という側面に注目することで、生活者と来訪者に共通する移動における価値がコミュニケーションであることが見えてきた。そこで3章では、実際に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、移動を通してどのような体験をしているか、コミュニケーションがあるのかを調査し、それぞれの移動の意味・価値を明らかにし、双方に共通する価値を探る。それをもとに、生活者と来訪者双方乗り合うことが価値につながる地域モビリティのかたちを提案する。

3-0. 対象地域概要

千葉県館山市西岬地区は房総半島の南西の端に位置おり、東京湾と太平洋との海に囲まれており海産業が盛んな地域である。(図1) 一方で、標高の低い山が迫っており緑も豊富であること、一年中温暖であることからリゾート地としても栄えている。近年は二拠点居住者が増えている。東京からはアクアラインを通過して約2時間ほどの距離にあり、東京駅からは直通の高速バス便「なのはな号」が通っている。大方は館山駅で停まりであるが、1日に1-2本は西岬地区にある休暇村館山を終点としている。JRバス関東、日東交通の2社が交互に運行している。路線バスとしては、JRバス関東「洲の崎線」が運行しており1時間に1本程度の割合である。

館山市地域公共交通網形成計画から西岬地区における移動状況を見てみると、回答者全体の91.5%の人が自分専用か家族共用の自家用車を保有しており、利用交通手段については全体の76.1%の人が自家用車を自分で運転している。路線バス利用状況は、月に1回以上使う人が約16.2%という状況である。過度に自動車に依存した地域であることがわかる。また、88.9%の人が自分で運転ができたり、家族や知人の送迎があることから移動に困難

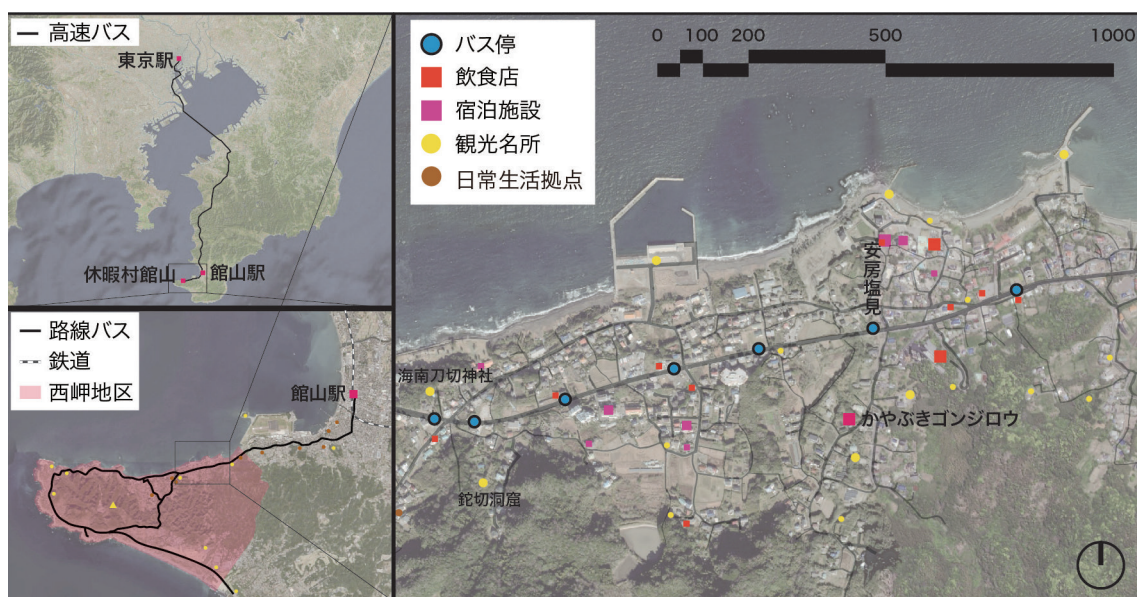


図1. 対象地域概要

を抱えていないと回答している。西岬地域に住む住人の大半は、自動車を用いた移動手段があり、移動に困難を抱えていないことがわかる。

西岬には14の地区があるが、その中でもかやぶきゴンジロウのある塩見区に注目する。面積1.3km²、世帯数113、人口202人、高齢化率が54%の集落である。全てで7班に分かれている。地域住民が顔を合わせる機会として、毎月25日に御嶽神社の集会所で開かれる常会があるが、コロナ禍で休止していたところ2021年12月より再開した。共同作業としては、毎月常会の前の日曜日に小1時間程度の神社掃除が行われる。各回2つの班が持ち回りでいき、1世帯1人ずつが決まりである。今までは、海辺の浜のゴミ拾いを行う浜掃除があったが、住民の高齢化により活動が厳しくなり、2020年より無くなった。今は、漁業組合などが有志で行っている。信仰・祭礼としては、1月11日に行う新年会としての蔵開き、7月15日に行う夏祭りなどがある。地域組織としては、区長・副区長・会計2人からなる部落役員、65歳以上であれば誰でも入ることができる楽勝会がある。過去には、地域組織は他にもありイベントが多く行われていた。現在は、娯楽が増えたこと、高齢化が進んだことから少なくなってきた。しかし、常会や神社掃除などの行事は毎月行われていることからコミュニティ内の繋がりは比較的強いといえる。

3-1. 移動とコミュニケーション

西岬における「移動」の調査を行い分析する。この調査で対象とするのは、「歩くこと」による移動とする。「歩くこと」による移動は、その他の移動モードの中でも平等であり身体的な経験をすること、今後の超高齢化する都市の移動ニーズの中心をなすモードであるからだ。10月～11月のかやぶきゴンジロウに滞在している際に観察された移動の調査を行った。具体的には、犬の散歩と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。(表1)

表1. 移動調査概要

調査手法	日時	天気	対象
犬の散歩に同行・ヒアリング	10月5日(火) 16:00～17:30	晴れ	ビーグルを飼う地域の男性1人
	10月6日(水) 16:00～17:30	晴れ	芝犬を飼う地域の女性1人
	10月8日(金) ヒアリングのみ	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	10月28日(木) 10:00～11:00	晴れ	夫婦2組、男性1人、スタッフ1人
	10月28日(木) 11:00～12:00	晴れ	夫婦1組
	11月21日(日) 16:00～17:00	曇り	宿泊者親子
バス停からの観察	10月8日(金) 13:30～17:30	晴れ	地域住民2組、二拠点居住者1組
	10月9日(土) 14:50～18:00	晴れ	地域住民2組、二拠点居住者1組、来訪者1組
	11月21日(日) 14:30～15:30	曇り	地域住民1組、来訪者2組

3-1-1. 西岬における移動調査

犬の散歩

この地域を歩くと必ずと言っても良いほど目にするのが犬の散歩である。基本的にはこの地域に暮らす方であることが多いが、この地域には犬と泊まれる宿泊施設が3件あり、時折来訪者の犬の散歩も見る。犬にとって住み良いということを決め手に移住を決意した方もいるくらいである。今回は、昔から地域に住む男性と女性1名ずつに同行調査、二拠点居住の男性1名の散歩の聞き取り調査を行なった。

同行調査をお願いする際には、普段通りのものを見せてくれるように頼んだ。散歩に同行する際には、見たもの疑問に思ったものを聞く、感じたことをわかりやすく声に出すようなコミュニケーションを取るとともに、動画撮影を同時に行った。

ビーグルを飼う地域の男性 (INさん)

ゴンジロウの活動に関心があり、地域でも顔が広く活発な76歳の男性である。塩見に生まれ育ち、自動車会社に勤めたが退職して塩見に戻ってきた。弦楽器の演奏するコミュニティに属しておりウクレレが得意であり、犬の名前は「レレ」(15歳)と名付けている。雨の日を除き1日に1度、夕方ごろに散歩に出る。犬の健康上重要であるため、必ず1日の生活に組み込まれる。

お決まりの散歩ルートが3つほどあるが、今回は定番のぐるっと一周できるルートを選択した。天気の良い日、ダイヤモンド富士が見える日は海側を選択するなど、時間、気候、飼い主の気分により選択される。一周2.5kmで、1時間半ほどであった。

持ち物には、犬用の餌や水、シャベルに加えて、歩数を測る目的にアップルウォッチをつけている。犬の餌は、レレにあげるだけでなく、途中で出会う他の犬にも与える役割があった。アップルウォッチは、最近体調が悪くなったこともあり、健康を気にしている。

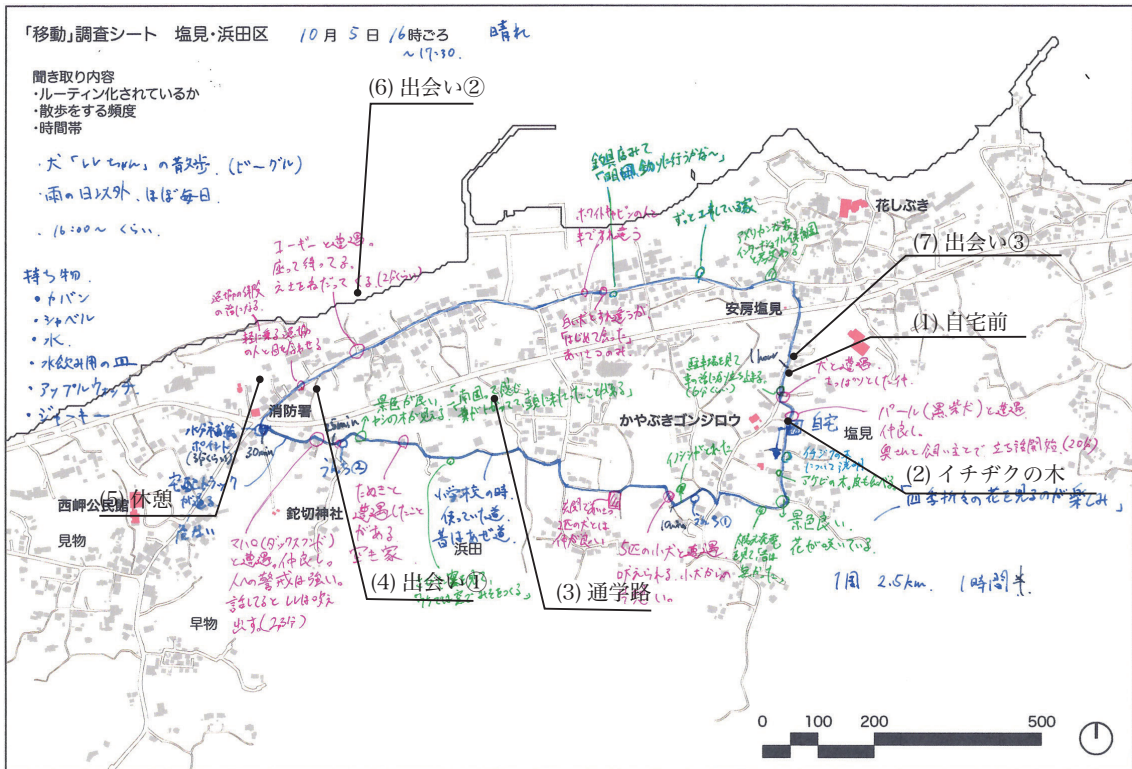
歩き始めるとすぐにお隣さんの庭のイチヂクの木の変化に気づき教えてくれた。また、道端の雑草を見て「四季折々の花を見るのが楽しみ」という発言をするなど、同じルートを通しても四季により見える景色は異なるということに気づかされた。自然を感じることを通して楽しいという価値になっていることがわかる。

1周する間に、6件の犬の散歩をする方とすれ違った。過去には、更に多くの犬がいたということである。移住して長い5匹の子犬を飼う女性の方、知り合い関係にある女性の方、コーギーを散歩する中学生、夫婦で移住してきた方(Yさん)、同じ地区内に住む知り合いの女性(KTさん)と遭遇した。1件はINさんも知らない方であり、あいさつのみ交わしペースは変わらず歩き過ぎ去った。犬同士の相性が良い場合、知人である場合に足を止めて、餌を与えたり、立ち話が始まり時間が使われた。短くて2,3分、KTさんとは20分使われる場合があった。犬を飼うもの同士、地域コミュニティでのコミュニケーションが価値になっていることがわかる。

また、私が見たもの・感じたことについて発言すると、自分の生活や過去の場所について

の話でコミュニケーションが深まった。ともに歩くことで、その人の生活や地域の過去の風景に触れられることがわかった。

Tさんにとって犬の散歩は、犬と歩くこと、健康の維持、景色を楽しむこと、犬を飼う者・地域内同士のコミュニケーションを意味していた。景色を楽しむこと、コミュニケーションに価値を感じていることがわかった。



(1) 自宅前 16:01

INさん(76歳)とビーグル犬レレとの散歩。右の布袋には、餌や水、シャベルが入っている。右手には、アップルウォッチを付けており、歩数や消費カロリーを計測している。



(2) イチヂクの木 16:02

ご近所の木にイチヂクの実がなっていることを伝える。その先のオレンジ色の花に注目しながら「四季折々の花を見るのが楽しみ」と発言するなど、自然への関心が高く、それが楽しみになっていることがわかる。



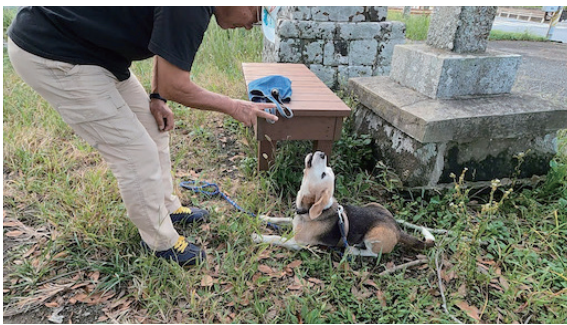
(3) 通学路 16:18

この道を通って今は公民館となっている西岬東小学校に通っていたことを伝える。昔は綺麗に舗装されておらず、田んぼの畦道だったようだ。フラワーラインが通る前、こちらの方が近道であった。



(4) 出会い① 16:26

知り合いの犬マハロ（2歳）と出会う。飼い主同士は仲が良いが、犬同士はそうではなく、話しているとレレははやく歩きたいと吠え出す。立ち止まったのは、2分ほどであった。このルートだと、この場所付近であるということである。



(5) 休憩 16:30

半分くらいの距離にある船越鉾切神社にて休憩をする。レレは血が固まりやすく、頻繁に水を取らなくてはいけない。指の本数を吠えるなど得意技を披露していただいた。休憩は3分ほどであった。



(6) 出会い② 16:35

先の方でコーギーが待ち構えていた。レレと仲が良く、よく待ち構えているようだ。餌を与えていた。飼い主同士は、親しいわけではなく、2分ほどであった。



(7) 出会い③ 17:10

先の方で、KTさんとパール、奥さんが立ち話していたところに出くわす。KTさんは散歩、奥さんは野良作業をしていた。近況や犬同士の話などがふくらみ、20分ほどの時間が使われた。

黒芝犬を飼う地域の女性 (KT さん)

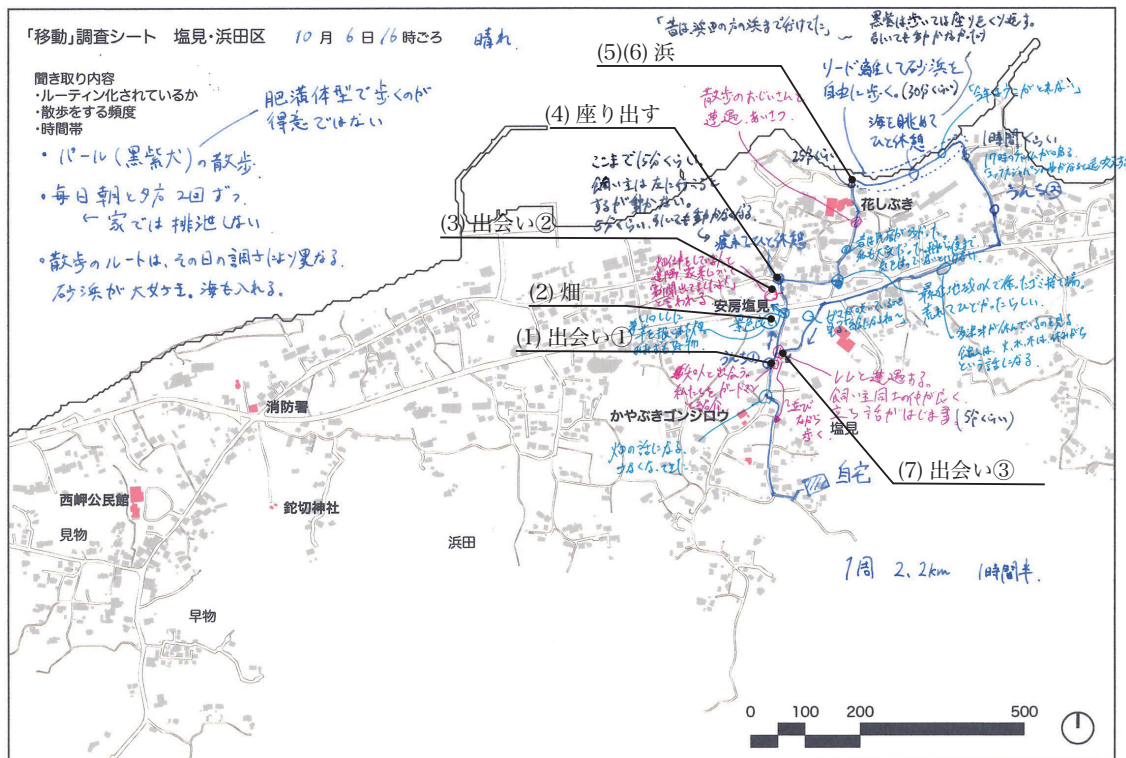
地域で宿泊施設を営む家に嫁いできた 70 代の女性。IN さんと同じ地区に住んでおり親しい仲にあり、犬同士の仲も良い。そこから紹介していただき、散歩に同行することができた。パールという名の黒柴犬は、家の周りでは排泄ができない性格であるため、雨の日でも毎日朝と夕方 2 回ずつ散歩に行かなくてはならない。犬の健康のため必ず毎日行わなくてはならないため、食事と同じレベルに生活に組み込まれていると考えられる。高齢(13歳)で肥満体型でもあるため、歩くスピードが遅く、頻繁に休憩を入れる。お決まりは浜に行くルートであるが、善栄寺前の三叉路で帰ることもあるなど、犬の調子がルートの大きな決定要因になっている。今回は、浜までたどり着くことができ、1 周 2.2km ほどの道のりを 1 時間半ほどでめぐった。

歩きはじめると、黒柴犬は「のっそのっそ」とゆっくりマイペースに進んでいく。突然歩みを遅め止まったり、別の方向に歩き出したりと、歩くルート、スピードは黒柴犬が決めている。浜辺では、リードが離され、自由に歩きまわったり座ったりなど 30 分ほど時間を過ごした。確かに、晴れて景色が良く、常にあたる風が心地よく、身体的な快感を得た。飼い主は早く別に行きたいと引っ張る一方で、犬は長く居座ろうと葛藤する場面があった。犬は浜辺にたどり着くこと、そこで身体的な快感を得ることに価値をおくと推察できる。一方、飼い主は自由気ままな犬を見ながら私と海や生活の話をするなど、コミュニケーションに価値をおいていることがわかった。

畑の近くを通るとこの畑は猪に芋を掘られたらしい、海では今年はウニが取れないらしいなど人伝ての話が聞けた。人とのコミュニケーションが、K さんの情報源になっていることがわかる。また、宿が立ち並ぶところでは家業である民宿の話になった。「朝から晩まで気を張っていなくてはならず大変だった」など、民宿を営んでいたからこそその体験を聞くことができた。

一周する間に、4 組の知人と出会った。あいさつだけに済ませる人や、新聞で K さんのお店が取り上げられているのを見たよと知人からの言葉があったり、僕のことを「今日はガードマンがいるんですよ、嬉しいですよ〜♪」と紹介するなどのコミュニケーションが見られた。特に長かったのは、IN さんとお会った時である。5 分くらい立ち話をしてから、同じ方面である自宅まで世間話をしながらともに歩いた。

KT さんにとって犬の散歩は、黒柴犬がルートとペースを決めて進みながら、道中で出会う知り合いとのコミュニケーションを意味しており、黒柴犬と歩くこと、道中でのコミュニケーションが価値になっていることがわかった。また同行したことに感謝されたことから、ともに歩くことが価値になったのではないかと推察できる。



(1) 出会い① 16:07

「のっそのっそ」と歩く。パールがトイレで立ち止まっていたところに、車から声をかけられる。それに対して「今日はボディガードがいるんですよ。嬉しいですよ～」と答えた。



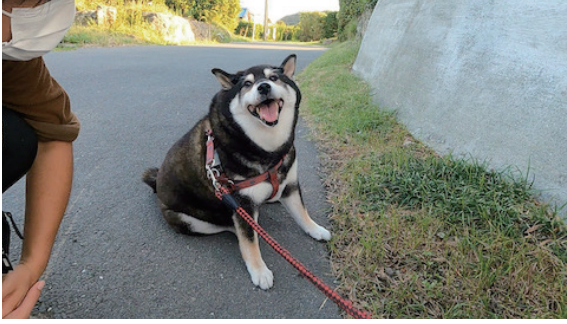
(2) 畑 16:11

この畑は「猪に芋を掘られたらしいよ〜、猪はミミズも好物らしいわね」と紹介する。Sさんの畑であることから本人から聞いたのであろう。この地域では、猪が出るとすぐに話がまわる。



(3) 出会い② 16:14

畑仕事をする女性Sと出会う。あいさつをすると、Sさんから「新聞見ましたよ～」と声をかけられる。家業の飲食店が取り上げられていたようだ。情報源としてのコミュニケーションが観察された。



(4) 座り出す 16:15

パールが突然座り出す。リードを引っ張っても座り動こうとしない。5分ほど座り込んで、KTさんが引っ張ると動き出した。しかし、KTさんが進もうとする方向とは別方向に歩き出す。



(5) リードを離して歩き出す 16:25

浜にたどり着くとKTさんはリードを離す。すると、元気よく歩き出した。浜が好きなのである。昔は、浜田の浜の方まで歩いていたという。海につかるのも好きだということだ。



(6) 浜が大好き 16:25 ~ 16:55

お気に入りの場所を見つけるとそこに立ち止まり、海を眺め動かなくなる。確かに、夕暮れで眺めが良く、波風も心地よく感じた。身体的な快感を感じているのだと考えられる。

その間KTさんは私との話に集中した。海から、海水面が上昇している話や、今年はウニが取れないらしい、というような話が聞けた。しばらくして、リードを引っ張るもなかなか動かなかった。30分ほど浜にいた。



(7) 出会い② 17:13

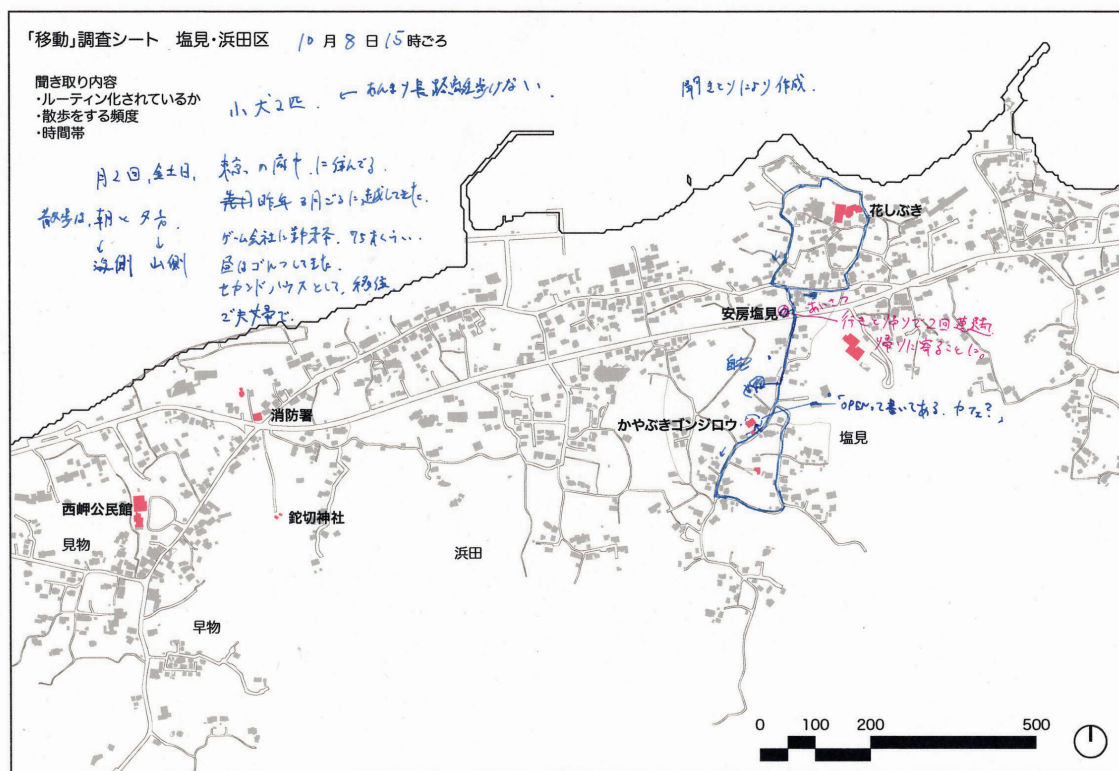
INさんと出会う。5分ほど立ち話をした後、自宅が同じ方面であることからともに歩き出した。INさんが餌を与えると、パールは機敏に反応した。犬についてや最近の生活に関するコミュニケーションが観察された。

子犬2匹を飼う二拠点居住の男性 (Aさん)

2020年3月に塩見区にセカンドハウスをご夫婦で購入した二拠点居住の男性（75歳くらい）である。東京府中市に住んでおり、ゲーム会社に務めており今は退職している。自然があることを決め手となった。毎月2回ほど金土日の週末にかけて塩見に至る。

犬の散歩の帰り道にバス停にて目が合い、こちらからあいさつをすることでコミュニケーションがはじまった。その時彼は帰り道でありすぐそばの家であったことからヒアリングのみを行った。散歩は、1日に朝と夕方に2回行っており、朝は山側のルート、夕方は海側のルートというように、時間帯によりお決まりのルートが異なり選択されている。ルートは景色の良いところを選んでおり、海側は青い海、山側は少し小高いところから見る景色に価値を感じていることがわかった。一方、かやぶきゴンジロウについて「OPENって書いてあるからカフェかと思った」と地域の情報があまり出てこなかったことから、地域についてのコミュニケーションは少ないのではないかと推察できる。

Aさんにとっての移動は、犬と自身の健康、景色を楽しむことを意味し、都会にはない自然を楽しむことに価値を感じていることがわかった。



来訪者の地域散策

この地域には、一般的な移動の目的地になるような観光スポットは無く、宿の外を出歩く来訪者は少ない。宿泊施設へのヒアリングをすると、宿泊者の大半が部屋やお風呂、ラウンジなど施設内の滞在で完結することが多く、外に出るにしても施設目の前のプライベートビーチなどである。今回は、私が偶然出会った来訪者とともに歩く調査を行なった。1件は、休暇村館山の宿泊者専用体験プログラムである「ふれあいプログラム」への参加。「ふれあいプログラム」は、週に一度開かれる地域をスタッフの案内とともに歩く地域散策ツアーである。それと、1件は「ふれあいプログラム」で知り合ったご夫婦と、もう1件はバス停で出会った親子とである。この2件は、私の移動を通しての体験と地域の方から聞いた話をもとに「楽しそうな」ルートを考え誘導しつつ、場所とともに説明を加え反応を伺いながら行なった。

花しぶきに宿泊したS親子（40代の母、大学院生の息子）

郵便局に現金を下ろしに行く道中、安房塩見バス停にて出会った。バス亭カフェを見て「どうしてこんなことしてるの〜?」と興味深く、活動について質問してきた。

この日は、曇りで時折小雨があり、傘を差しながらの移動であった。大学院生の息子さんは一眼カメラを持っており、鉄道や道を撮ることが好きであった。一周3.2kmほどの道のりを、1時間ほどで歩いた。

S親子は、花しぶきに一泊二日で、祖父母ご家族で宿泊されている。千葉の津田沼から自動車で来た。花しぶきに宿泊するのは5回目であるが、毎回自動車で来ており、外を歩くのは初めてである。来訪の目的は、花しぶきの宿とご飯ということであり、認知症の祖父にとっても安心ということでありリピートしている。普段の過ごし方を聞いてみると、部屋やラウンジ、テラスで過ごすなど、基本的に館内である。夏に、目の前の海岸に出ることがあるが、それ以外に出歩くことはないようだ。

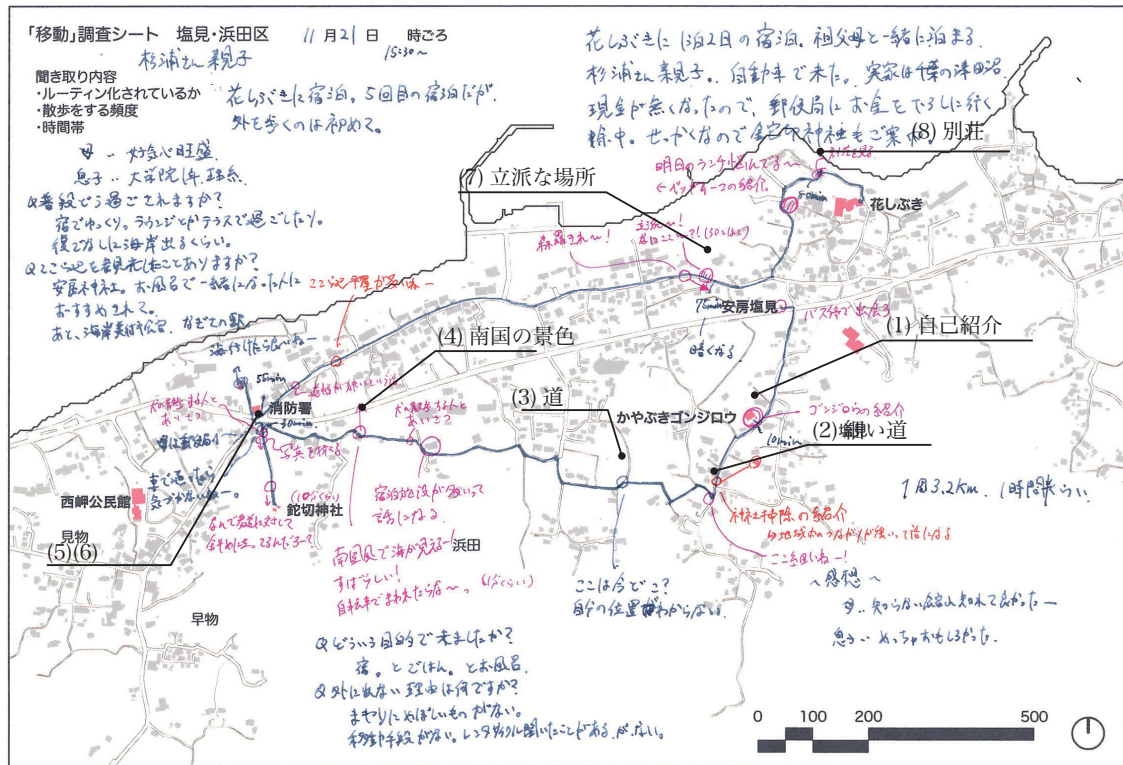
歩きながら、見たこと・感じたことについて発言が活発であった。それに対して、共感する・現象が起こる理由についての考察を通してコミュニケーションが深まった。気づくこと、話し合うことが楽しみになっていることがわかった。気づきに対して、地域と関連した話をすると、「へえ〜?」と感嘆したり、「興味深いね」などの発言が見られた。場所とともに地域と関連する情報を加えることに価値を感じた。

また、ともに歩くことで、私自身の気づきにもつながり、地域への認識が深まることを感じた。

バス亭カフェでの出会いをきっかけに、ゴンジロウでの活動を知れたこと、ともに歩き地域を知れたことに、感情を昂らせていた。偶然の出会いが価値になっていることがわかる。また、外出しない理由には、地域を知らないこと、移動手段がないことが挙げられ、地域を知れる媒体、レンタサイクルがあったら良いなどの移動ニーズが見つかった。

花しぶき宿泊親子にとっての移動は、景色を見ること、発見すること、考察すること、共

感することを意味した。非日常的な自然を感じることに、コミュニケーションに価値をおくことがわかった。この親子とは今も連絡を取っており、実証運行期間に合わせてもう一度館山に行きたい、と言われている。バス停での出会いが、印象深いものになることがわかった。



(1) 自己紹介 16:10

バス停で出会い、ゴンジロウを紹介してから、ともに歩き出す。そこで、「そういえば名前を知らなかったわね」ということで自己紹介をしあった。「普段は、一期一会だから名前聞かないね」という話になる。



(2) 細い道 16:13

「すごい細い道〜」と片側小川になる細い道に興奮している様子が見られた。見慣れない風景を見ると、感情が昂ることがわかる。



(3) 位置がわからなくなる 16:18

「ここはどこ？どこにいるかわからないわ～」ということになった。道が頭のない状態で歩くと、位置を把握しにくい道なりであることがわかった。



(4) 南国の景色 16:26

「南国風で海が見える～♪、すてき～」という声が聞かれた。1分ほど立ち止まり、風景を楽しむ。INさんから聞いた葉っぱは頭に刺さるんだ、という話をすると驚かれた。



(5) 出会い 16:30

船越鉾切神社の山道を歩くと犬の散歩をする人と出会う。お互いお辞儀をしあった。それまでもコーギーを散歩する人もあいさつしあうコミュニケーションが見られた。



(6) 写真を撮る 16:30

一眼レフカメラを取り出し、撮影をはじめた。普段は、鉄道や道を撮ることが好きということだ。その後、坂と海が写るアングルの撮影スポットはないかと聞かれた。



(7) 立派な場所 17:15

海側の道は特に景色として見るものがなく、家族関係に関するコミュニケーションがあった。その後、「なにここ立派～♪」と興奮して、誰の家だろうと考察をはじめた。



(8) 平家 17:20

この時間になると暗くなる。明るい平家を見て、「私は平家に住むのが夢なんだよね〜」という話になる。館山にとっても興味を持ったようだ。

ふれあいプログラム

休暇村館山にて毎週木曜日 10:00 より開催されるふれあいプログラム「【地元の魅力を発見旅!】パワースポット巡り〜地層編〜」に参加した。このプログラムは、宿泊者の無料特典で、休暇村スタッフが1名付き周辺を案内しながら歩いて巡る地域散策プログラムである。毎回4-5名ほどの方が参加され、平日ということもあり高齢の方が多い。今回の参加者は、スタッフI、千葉市在住のご夫婦C(60代)、自家用車を利用するご夫婦D(60代)、バスを利用して来たおじいさん(70代)と、私と研究室メンバーの7名であった。天気が良く風の強い日であった。

はじめに「WALKING MAP 見物海岸と西岬地区」というマップが渡される。(図2)これは地元(早物)出身の休暇村館山スタッフが作成したものである。基本的にはこのルートを歩くが、その時の気候やスタッフの判断により決められる。今回は、スタッフIさんが特に見どころがないという判断により、①→②→③→見物海岸→松庵→⑥(海南刀切神社)→⑦(船越鉾切神社)で折り返すルートとなった。HPの説明では、1周4kmを2時間ということであったが、今回は1周約2.3kmを1時間ほどでめぐった。

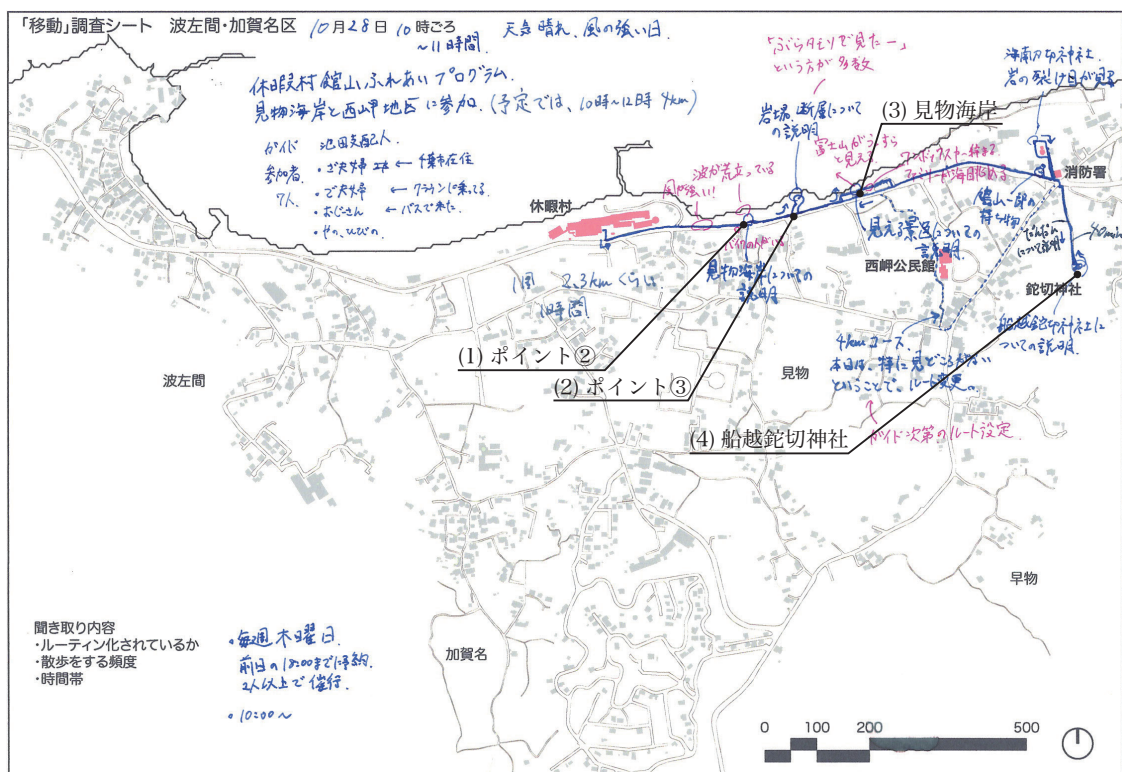
道は県道で車通りが比較的多いうえに歩道が狭いために、縦に並びながら歩いた。上記スポットにたどり着くと立ち止まり、Iさんが案内をはじめるといった形であった。その日は風が強くと聞きにくい状況であった。③は、南房総特有の地層の隆起が視覚的にわかる



図 2.WALKING MAP

ポイントであり、断層に関する説明がなされた。たまたま「ブラタモリで見たー」と発言する方が多く共感の高まりを感じた。地震により隆起したという話から、東日本大震災の話、2019年の台風でIさんが休暇村館山で体験した話という流れで話が進み、参加者はみな関心を持って聞く様子が見れた。見物海岸からは、その日うっすらと富士山が見えるくらいであったが、Iさんから「もっときれいに見える時があるので、ぜひまた来てください」とリピートにつながるような発言をしていた。船越鉾切神社では、ひっそりとした参道に入ったところで、特にコミュニケーションが活発になっていた。まとまって歩ける、静かで声が聞こえやすい、雰囲気が独特であることなどが考えられる。プログラム後にCさんに話を聞くと、特に印象深かったのは船越鉾切神社ということであった。

ふれあいプログラム参加者にとっての移動は、地域を五感を通じて知ることを意味し、場所とそこについての実体験をもとにした説明に価値を感じるということがわかった。



(1) ポイント② 10:09

天気は良いが風の強い日であった。波が荒立つ中、WALKINGMAPの②にて、見物海岸に関する説明があった。はじめのポイントということもあり基本的な説明がなされ、参加者はふむふむと聞いていた。



(2) ポイント③ 10:13

もっこりした岩の上で説明をはじめたと思えば、地震により地層が隆起してできた地形ということであった。見物海岸では有名な場所であり、「ブラタモリで見たー」という参加者が多かった。



(3) 見物海岸 10:18

見物海岸では、そこから見える景色についての説明があった。その日は富士山がうっすらと見えるくらいで、Iさんから「もっときれいに見える時があるので、ぜひまた来てください」という発言があった。



(4) 船越鉦切神社 10:40

船越鉦切神社の参道は、立派な大木が立ち並び神聖な雰囲気のある道である。風はそれほど通らず、独特な雰囲気を見て、参加者同士のコミュニケーションは活発になった様子が観察された。段々になっているのも隆起が起因しているということだ。参加者はみな興味深く、Iさんの解説を聞いていた。プログラム終了後に参加者に聞いてみると、一番印象深い場所が船越鉦切神社ということであった。

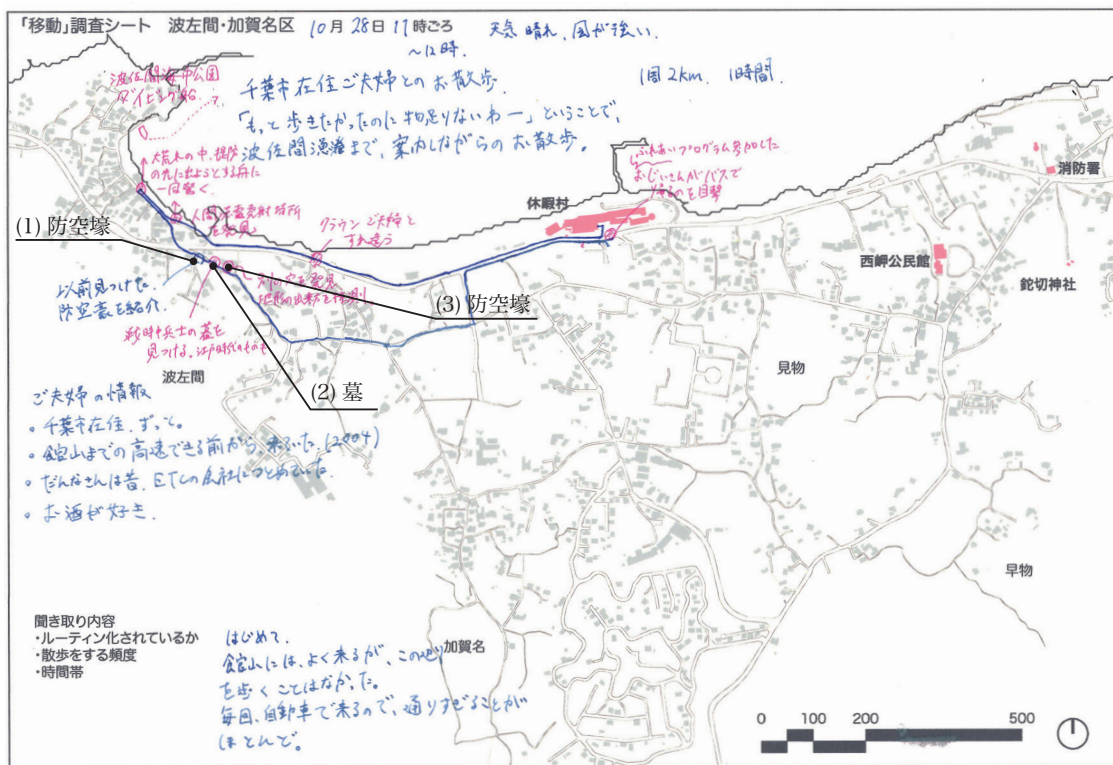


ふれあいプログラム参加のご夫婦 C との地域散策

腹ごなしに歩くことを目的に参加したご夫婦 C は、「もっと歩きたかったのに物足りないわー」と言っていたので、私と一緒に歩くことにした。ちょうど1時間になるようにルートを考えながら誘導した。

ご夫婦 C は千葉市に住んでおり、館山市には高速が通る前（2004年）ごろからよく来ていたということだ。その場合、宿泊は休暇村館山であることが多く、理由としては食事が美味しいということだ。お酒が好きということでもたくさん飲んだからこそ、健康のために歩きたかったということだ。ご夫婦は毎回交通手段が自家用車であり、周辺を歩いたのはこの日がはじめてであった。

歩きながらさきもびPの紹介をするるととても興味を持って質問をしていただいた。その日の波は大荒れであったのに、堤防の先に出ようとする船に皆驚いた。以前私が見つけた防空壕を見せると関心が高まり、旦那さんの興味で近くにあるお墓を探ることとなった。私は、その墓場を素通りしていたため、人により興味のポイントが異なることがわかった。ご夫婦 C にとっての移動は、健康、地域を知ること、探ることを意味し、奥さんは健康、旦那さんは地層や歴史を知ること・探ることに価値を感じていることがわかった。





(1) 防空壕 11:32

私が以前散歩をしていた時に、見つけた防空壕を案内した。この地域には、このような防空壕が多くあると話すと、ご夫婦Cはあたりを探索するような眼で観察しだした。



(2) 墓 11:36

ご夫婦Cの旦那さんはお墓を見て、いつからあるものか文字から推測するのを楽しんでいた。江戸時代のものや、第二次世界大戦の兵士のお墓など様々あることがわかった。



(3) 防空壕 11:41

少し歩いたところにも防空壕があることを旦那さんが発見した。歴史や地層に興味があるということで、このような探索をとっても楽しんでいたようだ。

バス停からの観察

当研究室では、安房塩見バス停にてコーヒーなどの無料サービスを行う「バス“亭”カフェ」を開いている⁽¹⁾。昔の小道と県道が交差し視界を遮るものが特に無く開けた位置にある。そこから周囲の観察と、バス“亭”カフェ参加者に対するヒアリングを行なった。

10月8日(金) 天気：晴れ

天気の良い日であった。14:30から観察をスタートした。すると、向かいの道端の垣根にて、4,5人の地域住民のメンバーで草刈りをしている姿を見た。協議会メンバーのIKさん、ITさん、SMさんがおり、聞いてみると、台風が襲った2019年より発足したお金をもらって野良仕事をする活動ということだ。自分たちのことを「シルバー草刈り隊」と呼んでいた。高齢で庭や畑仕事ができないという方のために、業者に頼むより安いお金で、地域住民のメンバーで代わりに草刈りなどを行う。コーヒーのサービスを通して、最近の地域の畑情報やバス亭カフェの活動に関するコミュニケーションがおきた。

15:40ごろ、2匹の犬を散歩するAさんと目が合い、あいさつを交わしてバス亭カフェに参加した。そこで移動調査を行なった。

シルバー草刈り隊は、その頃には作業を終え、交差点近くで集まり、かれこれ1時間ほど立ち話をしていた。その間に、ウォーキングをする人、犬を散歩する夫婦が通りすがったが、目を合わせるとお互い挨拶を交わし、交流の場に入っていく様子が観察された。どちらも地域に住む住人のようであった。一方、私と話を終えたAさんが通り過ぎるときには、特にコミュニケーションは見られなかった。長く住む地域住人と最近越してきた二拠点居住者の間には、お互い「見知らぬ人」であることがわかる。

16:30ごろ、INさんが犬を連れて訪れた。犬の散歩の帰り道であった。INさんは、バス亭カフェの常連である。地域への関心が高く、バス停建設の際にも積極的に関わっていた。

17:30ごろに日が暮れたので終了した。

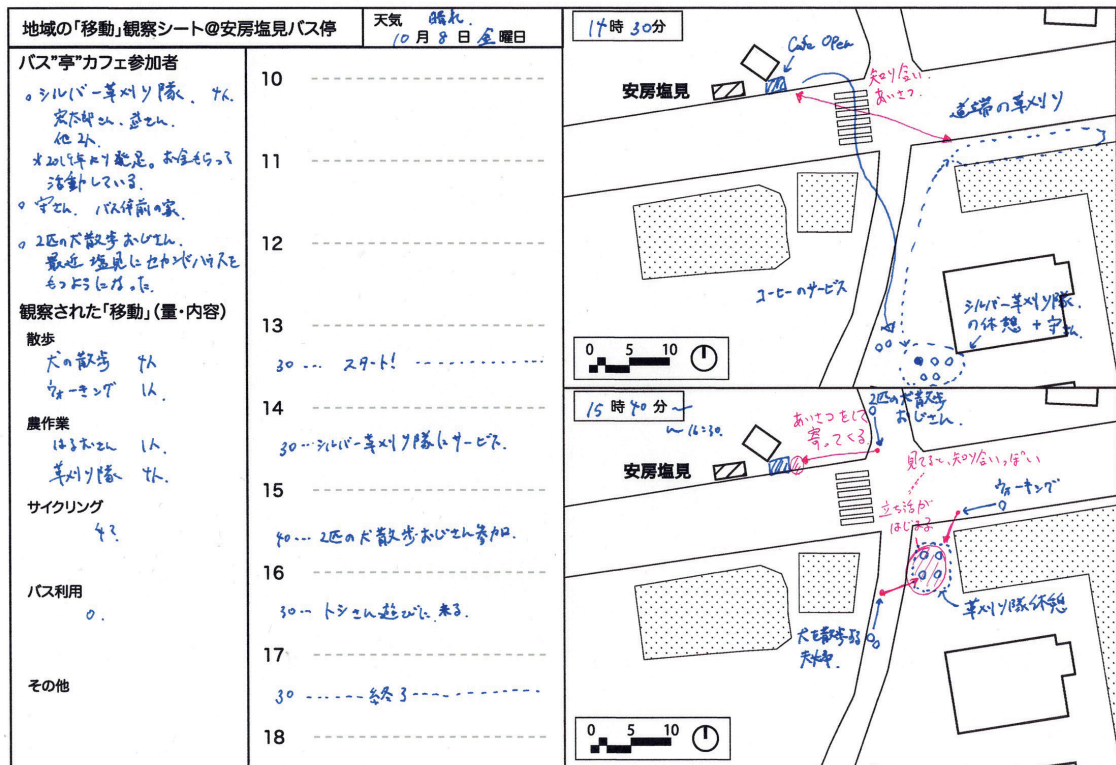
10月8日の観察では、高齢化した地域を元気な地域住民が支えるという形のコミュニティができていることがわかり、地域住民同士の強いつながりが見えた。一方で、日の浅い二拠点居住者は、そうしたコミュニティの存在を知らず、コミュニケーションも生まれなかったことがわかった。



14:30 ごろの写真

(1: 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



10月9日(土) 天気：晴れ

14:50よりスタート。15:20ごろに、あたりを見渡しながらゆっくりとバス停に近づく女性の方がいた。目が合いあいさつをして、コミュニケーションがはじまった。近くの宿泊施設「花しぶき」の日帰り入浴に来ており、バスで館山駅方面まで向かう途中であった。館山駅付近の宿泊施設に宿泊していたが、宿に温泉が無かったことから「花しぶき」を目指した。1年前にもバスで訪れたことがあり、周辺を歩いた経験があり「景色が良かった」と発言した。その時にはバス亭カフェなど無かったと驚いていた。また、寺社仏閣は好きだが、船越鉦切神社の存在は知らなかったようである。また出会いたいと喜んでおり、バスが来るまでお話しした。女性にとってバス亭での出会いは、地域を知ること、地域で生活する学生とのコミュニケーションを意味しており、そのような出会いに価値を感じたと考えられる。

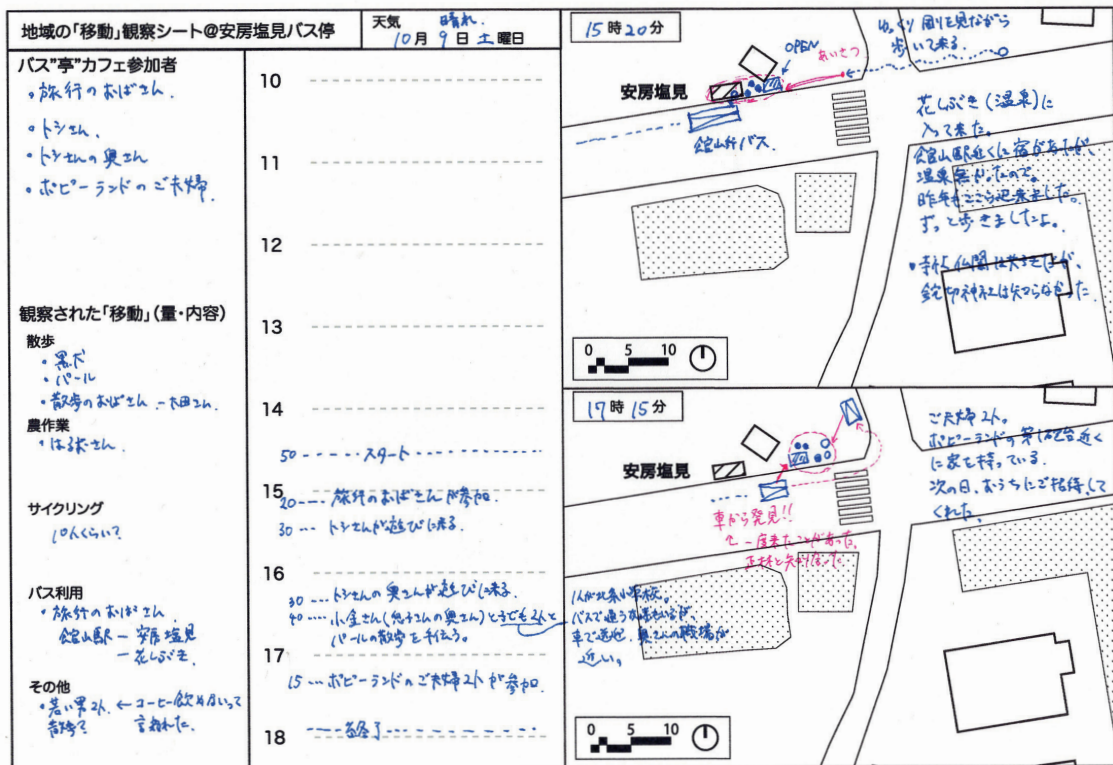
バスに乗る女性を見送って数分、15:30ごろINさんが訪れた。その日は学生の1人がサクスを吹いていたため、その音を聞いて訪れたのだと考えられる。INさんと話しながら待っていると、2人の観光客らしき人が道を歩いており、彼らに対してINさんから「コーヒー無料ですよ」と声をかけた。その2人の片方は良さそうであったが、片方は「コーヒーが飲めない」ということで通り過ぎた。また、横断歩道を通過するが、通り過ぎる人を見て、INさんはもっと道行く人にバス亭カフェに参加してもらった方が良いのではとカフェの位

置を横断歩道に近づけることを提案した。INさんは、来訪者とのコミュニケーションを期待していることがわかった。

16:30 ごろに、INさんの奥さんが訪れた。奥さんは元々新聞社に勤めており、ゴンジロウの活動に関心が高い。学生など若い人と話すことで刺激をもらえることに価値を感じており、それがボケ防止にもなると考えている。地域の人がもっと訪れると良いということで、回覧板でバス亭カフェの情報をまわしたらどうかと提案した。INさんの奥さんにとって、バス亭カフェは、学生や来訪者との出会いを意味しており、そこから得る刺激に価値をおくことがわかった。

16:40 ごろには、パールを散歩するK親子(KTさんの息子の奥さん(40代)と娘さん2人)が訪れた。相変わらずパールは、なかなか歩くのがマイペースで散歩に苦労しているようであった。娘のうち1人は、北条小学校(館山駅方面。自動車かバスで登下校する学生が多い)に通っているが、バスで通う友達もいる中、自動車送迎を好むということであった。奥さんの職場が館山駅方面なため負担ではないが、公共交通機関に乗って欲しいと発言していた。

17:15 ごろ、赤い車が突然停まった。出てきたのは、ポピーランドに別荘を持つ二拠点居住者ご夫婦であった。以前、バス亭カフェに寄った経験があり、その時に学生1人と連絡先を交換するような仲になっていた。ご自宅の近くに、昔が砲台が今は花壇になっており「ブラタモリ」にて取り上げられた家があるという話になり、次の日家に招待してくれる流れとなった。ご夫婦にとって、バス亭カフェは、地域に生活する学生とのコミュニケーショ





15:30 ごろの写真

ンを意味しており、より繋がりを深めていくことに価値を置いていることがわかった。

10月9日の観察から、地域に長く暮らす住民や二拠点居住者などの生活者が、学生や来訪者とのつながりを持ちたいという意思を感じ、来訪者にとっても旅路での偶然の出会いが価値になっていることがわかった。

11月21日(日) 天気：曇り時々雨

この日は天気が悪く、天気を伺いながらの14:30にスタートであった。はじめてからしばらくするとIKさんが遊びに来た。その日の午前中は区の神社掃除で出会っており、その話をした後すぐにゴルフを見たいからと自宅に向かった。バス亭カフェは、暇つぶしの役割もあるようだ。

15:00ごろには、ロードバイクに乗るサイクリスト5人組が目の前を通過したので、「コーヒーありますよ」と声をかけると最後尾の人が停まった。自転車を停めてあいさつすると、口ばやに「トイレない?」と聞かれた。そこで、ゴンジロウを案内し、用を足した後、再びバス停に戻ってきて話をした。その日は、11/20,21で開催される「～RIDE and CAMP～Station Ride in 南房総 21autmn」というイベントであった。東京両国駅からB.B.BASEという自転車を折り畳まずにそのまま積載可能な列車に乗って館山までいたり、50km,80kmと分かれているコースを選択してライドを楽しむというイベントであった。Iさんは主催者側の人間で、自転車雑誌の編集長であった。相の浜から次の休憩スポットである「ファミリーオ館山」までの、その道中でありコーヒーを飲み過ぎたらしくトイレを探していたようだ。案内した場所がかやぶぎの家であることに驚き、普段よく通る道であるのに気づけなかったようだ。

そのような話をしていると、次の4人組と3人組の隊列が目の前を通った。そこで、Iさんが「コーヒーあるよ」と声をかけると全員が停まった。無料でコーヒーをサービスしているということに驚き、写真を撮る方がいた。かやぶぎゴンジロウの話をすると皆感心を持って聞く様子が観察できた。サイクリストにとって、バス亭カフェとの出会いは、水分

補給・トイレ休憩などの休むこと、学生との話を通して地域を知ること、かやぶき古民家があることへの気づきを意味した。特に、リアカーをスタンドにコーヒーを出す姿やかやぶきの古民家を見ること・写真を撮ることに価値をおくことがわかった。

15:10 ごろには、花しぶきから歩いてくるS親子との出会いがあった。あいさつをしてか

地域の「移動」観察シート@安房塩見バス停		天気 <曇り>	11月21日 曜日
バス"亭"カフェ参加者	10	15時40分	
○コハマのりん	11	安房塩見	
○杉浦北親子	12	花しぶきから、西山野原から向かい歩いて来ると	
○サイクリスト ×8	13	ジョギングしてる人から興味を持。見に行くと同出する	
○BiCYCLE CLUB 岩田さん	14	0 5 10 ①	
観察された「移動」(量・内容)	15	15時00分 ~	
散歩 2人	16	安房塩見	
農作業	17	ジョギングしてる人、50km-J-スノー人、ジョギング入る	
サイクリング	18	11/20, 21で、Station Road in 南房総 2/3kmのイベント。JR東日本PASEを標準とした自転車イベント。50km/20km 2-3人参加。次のイベントは、ファミリーを対象とした、その中で相の出来で進行したい。	
バス利用		0 5 10 ①	
その他			

地域の「移動」観察シート@安房塩見バス停		天気 <曇り>	11月21日 曜日
バス"亭"カフェ参加者	10	15時15分	
○コハマのりん	11	安房塩見	
○杉浦北親子	12	自転車は倒りに置く、50km-J-スノー 声かけから話をする	
観察された「移動」(量・内容)	13	0 5 10 ①	
散歩	14	時 分	
農作業	15	安房塩見	
サイクリング	16	ジョギングしてる人、50km-J-スノー人、ジョギング入る	
バス利用	17	ジョギングしてる人、50km-J-スノー人、ジョギング入る	
その他	18	ジョギングしてる人、50km-J-スノー人、ジョギング入る	

らすぐにコミュニケーションがはじまり、移動同行調査につながる。15:30 ごろには、天気が悪くなってきたことと、ガスが切れたことから終了した。

11月21日の観察では、バス亭カフェが、サイクリストにとって休む、地域を知る・気づく場所を意味しており、サイクリストにとっても良い溜まり場になる可能性を感じた。



14:30 ごろの写真。この日は、曇りで時折小雨の予報であった。



15:25 ごろの写真。15:00 ごろ目の前を通過したサイクリストに声をかけると続々集まってきた。サイクリストにとって隠れ家的なスポットは価値が高いということで、写真を撮るなど喜ばれた。

3-1-2. 生活者の移動

犬の散歩に同行することで、どのルートを通るとどのような体験ができるのかがわかった。生活者の散歩ルートには、いくつかのお決まりのルートがあり、時間、気候、犬の調子、飼い主の気分により選択される。ルート上で、同じく犬の散歩をする人、知人との出会いや、生業と関わる場所、四季折々の自然との出会いがあり、そこで歩きが遅くなったり止まったり、時間が使われたり、コミュニケーションが活発になるなどした。そして、犬の散歩はそれのみを意味するのではなく、飼い主が風景を感じる楽しみ、健康維持、地域コミュニティ内での交流につながり、特に時によって変化する景色を感じることや、仲の良い知り合い同士とのコミュニケーションに価値をおくことがわかった。また、犬の散歩は毎日の生活に組み込まれており、ルーティン化されている。それが犬と飼い主にとっての健康維持につながっており、知人との出会いを可能にしている。

バス停における観察では、訪れる生活者にとって、バス停がどのような意味を持つか、価値をおくのがわかった。学生やそこに居合わせる人との交流を意味しており、それを通して地域の情報を伝えあったり、地域外の話聞く役割もあることがわかった。特に、学生や来訪者とのコミュニケーションから得られる刺激を大切にしていることがわかった。

3-1-3. 来訪者の移動

地域散策に同行することで、来訪者が地域のどのような体験に価値を感じるのかわかった。散策のルートは地域に詳しい人の決定力が大きく、自分で選択するというよりはおすすめを教えてもらいたいという意識が強いように感じた。どの場所でペースが変わるか、どこに時間を使うかは、ともに歩くメンバーの興味や関心によって異なる。神社や墓などの神聖な場所、視界が開けて自然を感じられる場所は、特に関心を引きつけコミュニケーションを誘発した。コミュニケーションの種類には、見たこと感じたことに関する共感、興味を持った場所に対する考察、お互いの生活に関する話などが見られた。場所とともに、地域の方から聞く歴史や生業に関わる話、話手の体験をもとにした話などをすると、関心が高まる反応が観察された。来訪者にとっての地域散策は、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、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価値を感じるものがわかった。

バス停からの観察では、地域や活動について、興味深く話を聞く、観察するなどの状況が見られた。来訪者にとって、バス停との出会いは、当初の目的地に向かう道に突如現れる交流空間であり、その出会いを通して、生活者とコミュニケーションを取ることに価値を感じ、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をあげると以下となる。

- (1) 身体の位置を変えることを通して、四季折々の自然を感じる、地域の生業などの「風景」を見ること。
- (2) バス停カフェ、道中で人と出会うこと、ともに歩くことによるコミュニケーション。それは、お互いの「風景」を感じることで、また生活者にとっての刺激、来訪者にとって地域を知ることになる。
- (3) そのような移動・出会いが、双方の地域で過ごす時間（生活、旅）に与える影響。生活者にとって外出するルーティンとなり出合いやすくする。そして、そこでの偶発的な出会いが来訪者にとって旅の思い出につながる。

それぞれの移動に同行することで、西岬の「風景」を感じることは移動において重要な要素であることがわかった。生活者にとって、それは四季折々の自然を感じることで、地域の情報を集めることを意味している。長い時間地域にいて同じような景色に感じることは普通であるが、移動することで四季・時間により変化する自然に気づくことができる。来訪者にとっては、海や木々などの自然を感じることで、神社や墓などで地域の歴史を知ること・神聖な雰囲気を感じることで、他の地域と比較することで気づきを得ることを意味している。観光紙に乗るようないわゆる観光スポットはなくても、移動を通して、多くの新鮮な気づきが見つかるのだ。

バス亭カフェでの出会い、道中での知人や学生との出会い、ともに歩くことによるコミュニケーションは特に時間が使われた。コミュニケーションを通して、生活者は来訪者からの「風景」に対する新鮮な気づきを得て、来訪者は生活者の生活や歴史とともに「風景」を知ることによって時間的な深さを持って「風景」を感じるができる。「風景」以外にも、生活者にとって地域外の人と話すことは刺激になり、来訪者にとっては地域の暮らしをより詳しく知る機会となる。

そして、そのような移動・出会いが、それぞれの生活と旅に大きな影響を与えることを見てきた。生活者にとって、犬の散歩は毎日行わなくてはならず、1日の生活に組み込まれており、健康維持や毎日の楽しみにつながっている。バス亭カフェは、はじめはそれほど人が集まるわけではなかったが、定期的に開くようにすると、サックスをふいたら常連が集まるなど、地域住人の生活に関わるようになってきている。そのようにして生活者のルーティンとなった移動・出会いは、来訪者との出会いも生みやすくなる。来訪者にとって、それは旅の途中で突然現れる生活者との交流点となり、後に思い出深いものになるだろう。

これらの価値を創出する地域モビリティのかたちを提案する。

- (1) 動く交流点としてのグリスロの導入
- (2) 小道を通るグリーンズロモビリティのルート設定
- (3) 一人一人が参加することではじまり、ルーティンとなる運行



図3：作成された地域散策マップの一部

バス亭カフェや移動を通しての人との出会いの空間を交流点と定義する。動く交流点としての4人乗りのグリスロを導入する。グリスロには4人乗り以上のものもあるが、この地域のサイズとしては4人乗りの小型がふさわしいと考える。グリスロは、乗り合う人同士のコミュニケーションが促進するだけでなく、沿道とのコミュニケーションも期待できる。交流点を動かすことで、生活者同士、生活者と来訪者のコミュニケーションを誘発する。そこでお互いの「風景」を感じ、刺激になったり、地域を知ることにつながるだろう。

グリスロは、生業を感じる小道を通るルート(図3)とする。INさん、KTさんとの犬の散歩、S親子との地域散策を通して、現在のメインの通りであるフラワーロードとは異なる小道の魅力が見つかった。そのルートには、バス亭カフェ、猪にやられた畑、常会が開かれる御嶽神社、小川が流れる細い道、通学路に使われた道、ヤシの木越しに海が見えるポイント、船越鉈切神社、海南刀切神社、地域の人知らない立派な家、浜がある。これらのスポットは、生活者と来訪者双方の移動においてコミュニケーションとなったポイントであり、交流点を生む可能性の高い。また、このルートは地域の犬の散歩でもよく通るルートであるため、地域の人との偶発的な出会いも期待できる。開放的な乗り物に乗り身体を動かす経験を通して、四季折々の自然、地域の生業などの「風景」を感じることができるだ

ろう。

グリスロを活用しようという人がいたら、その人からはじまる運行である。3-0でも見た通り、この地域には移動手段としての移動ニーズが無く、グリスロが巡ることのできる範囲内に買い物施設なども無い。はじめは事業的な視点に縛られず、とりあえず生活者と来訪者に体験してもらうことを目的に運行を行う。はじめは、もの珍しいから乗ってみる、散歩がわりに乗ってみる、市街地に買い物に行くためにバス停まで乗ってみる、などどのようなきっかけでも良いので体験してもらう。浜辺まで行くのが大変なパールが乗っても良い。一人一人の移動ニーズを実現するような運行を繰り返すうちに、この時間はお昼の買い物に乗ろう、知り合いがよくいるので乗ってみよう、散歩をする人と出くわすことができるので乗ろう、などルーティン化される移動となるだろう。実証運行は、そのようなグリスロを通して実現したい移動ニーズを探ることを目的に行う。そのようにしてルーティン化された移動ができてくると、来訪者が乗り合わせる可能性が上がる。そこでの出会いは、来訪者にとって旅の素敵な思い出となるだろう。

第4章 しくみ

3章では、生活者と来訪者双方が乗り合うことが価値につながる地域モビリティのかたちを提案した。その地域モビリティが継続するには事業化が必要であり、その利用者や地域住民、交通事業者、その他地域の事業者が地域モビリティを担う可能性がある。そこで4章では、彼らが移動に何を求めるのかを明らかにし、利用者（生活者、来訪者）、地域住民、交通事業者、その他の事業者など異なるステークホルダーが主体的に担う持続的な地域モビリティのしくみを提案する。まずは、さきもびPの実証運行検討段階における打ち合わせにおいて各ステークホルダーから出た意見やヒアリング内容をまとめ、移動サービスに求めるもの、移動サービスで提供しようとするもの、コスト負担についての認識の違いなど移動に求めることを明らかにする。

4-1. 地域モビリティのステークホルダーにとっての移動の価値

さきもびPのグリスロ実証運行検討段階における地域住民、交通事業者、その他事業者との打ち合わせ、説明会の概要を述べる。観光庁の補助金の交付が決定した10月からの打ち合わせ、説明会の概要を表2にまとめた。

表2. 打ち合わせ・説明会調査の概要まとめ

	日付	場所	名称	参加者
①	10月10日	かやぶきゴンジロウ	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
②	10月25日	西岬地区公民館	西岬7区区長説明会	地域住民7名、JRバス関東2名、大学2名
③	10月27日	ファミリーオ館山	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
④	10月28日	船越鉦切神社集会所	浜田地区常会	地域住民20名、大学2名
⑤	11月7日	かやぶきゴンジロウ	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
⑥	11月9日	JRバス関東館山支店	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
⑦	11月19日	西岬地区公民館	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
⑧	12月4日	ファミリーオ館山	グリスロセミナー	地域住民14名、その他複数
⑨	12月5日	西岬地区公民館	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
⑩	12月11日	西岬地区公民館	コムスセミナー	地域住民13名、その他複数
⑪	12月12日	西岬地区公民館	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

日時：10月10日(日)13:30～

場所：かやぶきゴンジロウ

名称：第102回西岬海辺の里づくり協議会

「西岬海辺の里づくり協議会」は、毎月かやぶきゴンジロウにて開かれる、塩見区の地域住民と岡部研の学生とで地域の景観について話し合う会合である。10年以上前にかやぶきゴンジロウにて活動を始めた際に発足した協議会であり、2021年7月に第100回を迎えた。参加者は、地域住民4名、学生7名、JRバス関東2名、その他3名である。

この会では、さきもびP（この時点では、プロジェクトの名称は決定していない。）の概要を私が説明した。グリスロの運行についての説明、コムスの導入に対して、地域住民からは乗り物自体の性能に関する質問、安全性に関する質問が出た。電動で静かというところに不安があるようであったが、時速20kmしか出ず、運転はJRバス関東の運転手が担うという説明により、安心したようだった。

グリスロの活用してどのような生活を実現したいか意見交換を行うと、グリスロの運行とイベントを掛け合わせると乗りたくなるという声が聞かれた。ゲートボール大会、運動会、お茶会、温泉入ってお酒が飲める会などである。また、コムスの活用について、学生としてはおでん屋台を考えているという話をすると、地域から「焼き芋をやって欲しい」という声が聞かれた。

この会では、新しく導入される乗り物に対する興味と不安があることがわかった。また、グリスロ、コムスの運用に関する問いかけに対して、自分だったらどうしたら利用するかという視点での具体的な希望・活用方法が出された。意見が活発に出たのには、参加メンバーと関係性が築けていること、この会以前からプロジェクトについて簡単に共有していたことが理由に挙げられる。



第102回協議会風景

日時：10月25日（月）17:00～

場所：西岬地区公民館

名称：西岬7区区长説明会

この会では、西岬地区の中でも特にグリスロの運行想定エリアに接する香・塩見・浜田・見物・加賀名・波左間・坂田の7地区の区長に対して説明を行った。初めて顔を合わせる方が大半であり、はじめての地域むけのプロジェクト説明会であった。参加者は、地域住民7名、JRバス関東2名、学生2名である。

プロジェクト概要、グリスロの運行（想定ルート、定時運行）（図2）に関する説明はJRバス関東より行った。それに対して、乗り物の性能・安全性に関する質問、「どれくらいの期間でやるのか?」「私たちは使えるのか?」といった質問が出された。新しい乗り物に対する興味・関心と、観光利用との併用のイメージがつきにくいことが考えられる。私から、「観光庁の補助金ではあるが地域の方の利用も視野に入れている」ことを説明すると、理解はできたがパツとした顔は見られなかった。どのような活用が考えられるか聞くと、西岬小学校への登下校で使えるのではないかと、という声があった。JRバス関東としては、登校の時間は難しいが、下校時間であれば可能性があると答えがあった。また、地域への説明のため回覧板の資料を作成することを強く要求したり、浜田区の常会に誘われることになった。自分たちの生活に関わることを知り、関心が高まったと考えられる。

この会では、プロジェクトの説明としての要素が強く、新しい乗り物に対する興味・不安、地域への説明責任から来る質問がなされ、自分視点での活用の意見は特に無かった。

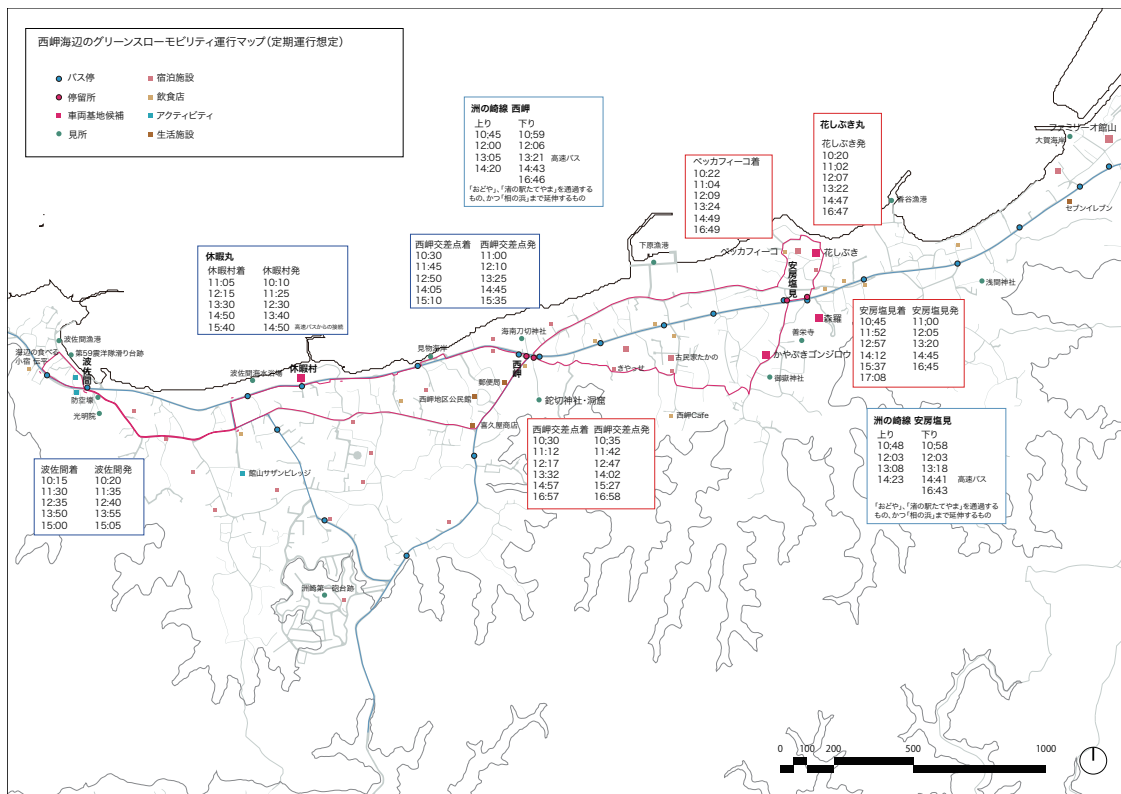


図2. 定時定路線運行の想定

日時：10月27日（水）13:00～

場所：ファミリーオ館山

名称：事業者全体打ち合わせ

この会は、さきもびP 関係事業者が集まる会議であった。大学が4人、JRバス関東が4人、その他事業者4人であった。

私から、生活者と来訪者が乗り合うルート設定をし、路線バスの乗降時間に合わせたダイヤを設定をした定時定路線運行の提案を行った。（図2）それに対して、JRバス関東からは、ダイヤ運行はバス運転手は厳格に合わせようとする性格であるため難しい。最低限始発の時間を決め、通過点では〇〇分”ごろ”という表記が良いのではないか、という意見が出された。

交通事業者として、時間通りでない運行に対して慎重になっていることが伺えた。



事業者打ち合わせ風景

日時：10月28日（木）8:30～

場所：船越鉾切神社集会所

名称：浜田地区常会

西岬7区区長説明会にて誘われたことをきっかけに参加した。常会は、毎月地区住民が集まる会である。コロナが開けて久しぶりの会であった。参加者は20名ほど、コロナ以前よりは参加者は少ないようであった。

テーマとしては、近隣地区の開発、交通事故、猪の出没など地域に関する情報が取り扱われていた。この会では、私からグリスロの定時運行について説明し、活用の提案を求めた。（図3）反応は、他の会と同様に、乗り物自体の性能・安全性に関する質問がなされ、具体的な活用に関する意見はなかった。「どこを運行ルートに入れると楽しいか教えて欲しい」という質問をすると、Rさんが積極的に地域の情報について教えてくれた。（図4）

この会では、他の会と同様に新しい乗り物に対する興味・不安が見られた。一方で、地域の情報や昔の話を深ぼるような質問をすると、積極的に意見を出すことがわかった。

これから“グリーンスローモビリティ”が走ります！！



※観光庁の補助金を活用します

グリーンスローモビリティとは？ こんな時に乗ってみてください！

- ・最大時速 20km！ ゆっくり進みます！
- ・電気で走るので環境に優しい
- ・小さい移動サービスを提供！
- ・ちょっと遠くまで行くのに便利だから
- ・なんか面白そうだから
- ・誰も乗ってなくて寂しそうだから

走らせる目的

- ・宿泊施設、飲食店、観光スポットなどをつないで、地域としての魅力を向上させる
- ・自動車を使わなくても、地域散策の足になる

ぜひ、お力添えを！

- ・地域を案内したい
- ・運転してみたい
- ・おすすめのスポットを知っている

連絡先

ご質問ある方、ご協力いただける方はこちらに
連絡先
mail: youyanomega@gmail.com
tel: 080-9661-3536
東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻 岡部明子研究室
矢野裕一朗
日比野遼一

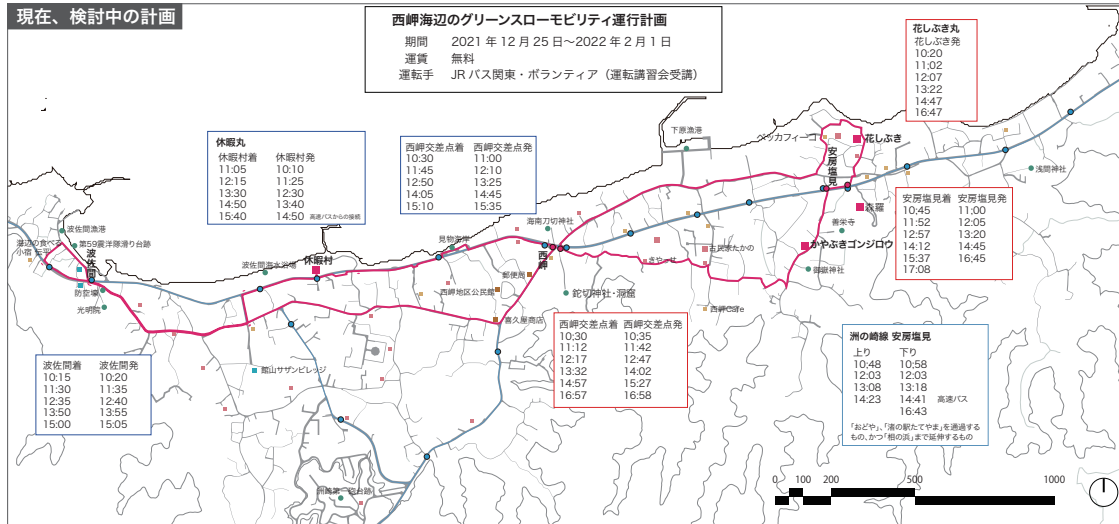
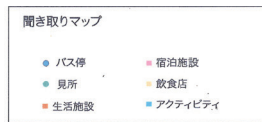


図3. 浜田区常会説明資料



10/28 倉山市浜田区の常会
 発言者 龍崎さん

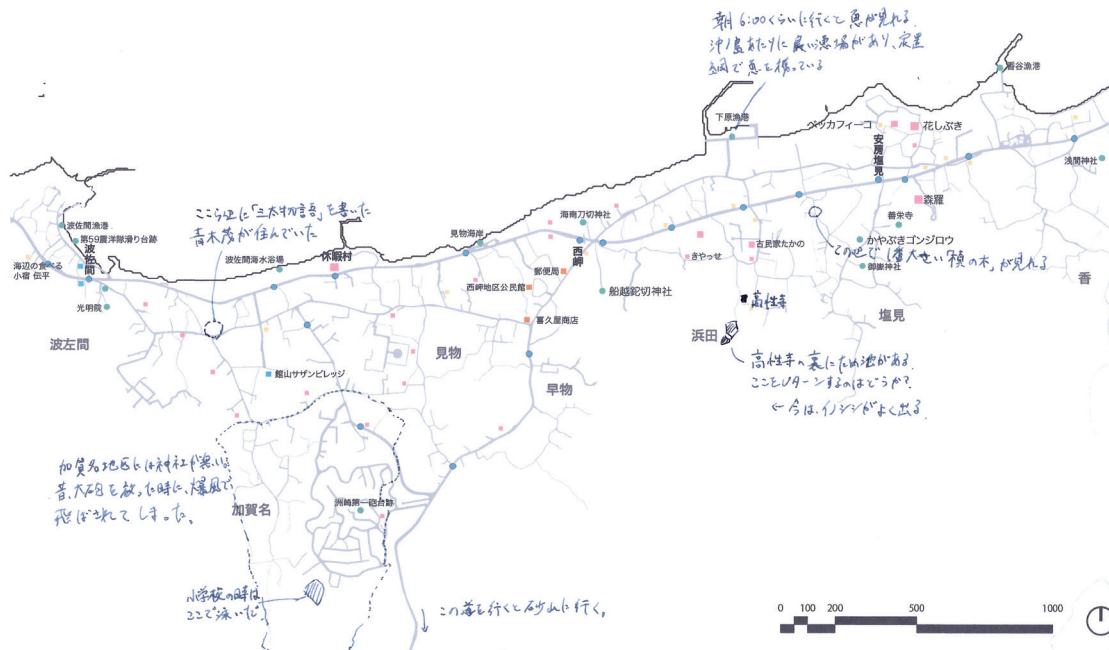


図4.Rさんからの地域に関する聞き取りをまとめた地図

日時：11月7日（日）13:30～

場所：かやぶきゴンジロウ

名称：第103回西岬海辺の里づくり協議会

毎月の会である。参加者は、地域住民6人、大学6人、JRバス関東2人、その他事業者5人である。私から、グリスロの定時定路線やCOMSの進捗状況についての説明を行った。JRバス関東からは、運転手は私たちのみで担当したいという意見があった。宿泊施設オーナーであるKHさんからは、プロジェクトへの期待を述べ、「善栄寺で座禅体験をしてもらうのはどうか」など地域と連携するような提案がなされた。そこで地域の話になり、地域住民からも積極的な意見が出された。（図5）

この会では、交通サービスを提供する交通事業者としての意見や、宿泊事業者からの観光と地域の連携や、地域についての話を聞くことができた。

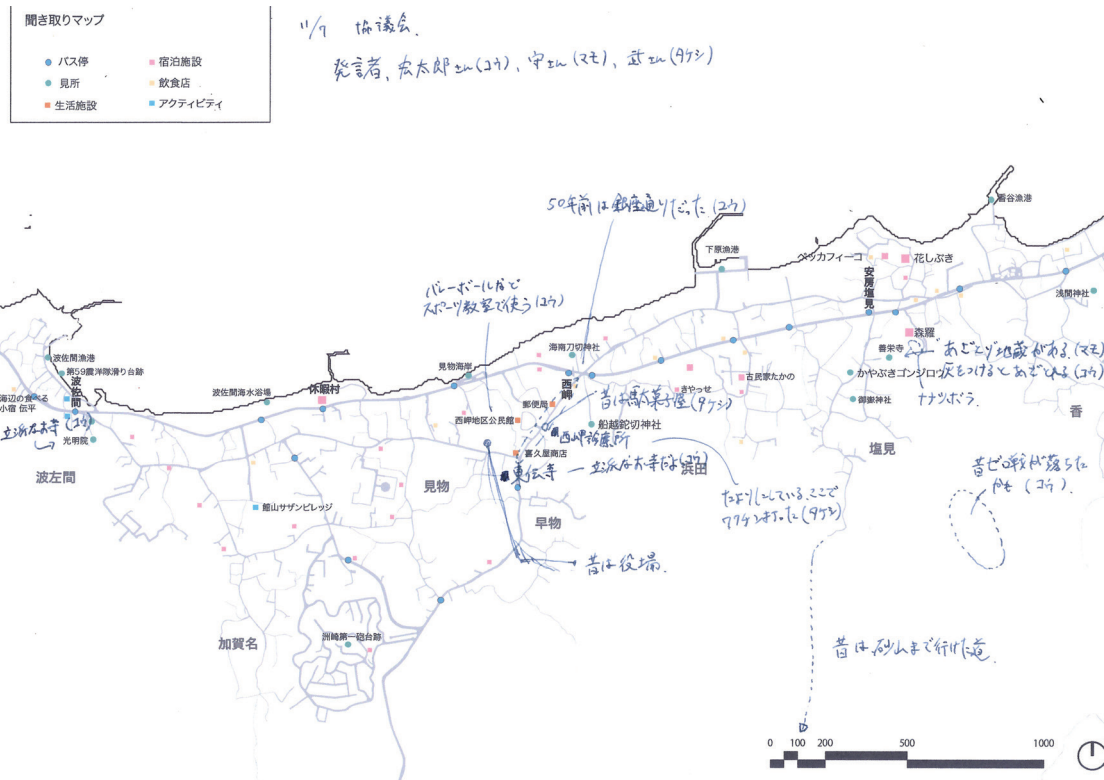


図5. 地域の方からの聞き取りをまとめた地図



第103回協議会風景

日時：11月9日（火）17:00～

場所：JRバス関東館山支店

名称：グリスロ運行に関する打ち合わせ

この会では、グリスロの運行方法について大学とJRバス関東とでの打ち合わせを行った。JRバス関東からは、図の提案に対して定時運行だと時間に縛られ使いづらいものになってしまうため、コースをゆったり運行させる目的で観光客優先の予約制の運行が提案された。予約が入らない時間で地域住民に使ってもらうという方向性だ。JRバスとしては、観光メインの用途を考えており、利用者がいかに使い勝手よく乗車できるかという点に重きをおくことがわかった。

日時：11月19日（金）17:00～

場所：西岬地区公民館

名称：西岬地区長説明会

この会では、西岬地区説明会の第2回である。地域からは7名、JRバス関東2名、市役所1名、学生2名出会った。資料をもとに、今回は定期運行ではなく「観光がメインであり、空いている時間に使ってください」というような説明がJRバス関東からなされた。(図6) それに対して、「私たちは使えないのね」「我々からするとゆっくりなグリスロが走ることにより生活に支障が出ないかが心配」など、運行に関して否定的な意見が出始めた。JRバスからは「空いている時間に使える」「警察から看板を設置するなど指示を受けており、それを実施するとともに、運転は注意する」というような対応があった。市役所からは、買い物施設が運行ルートに入っている富崎のグリスロ実証運行とは異なるという説明がなされた。

この会を通して、地域住民は移動サービスに対して、時刻表を用いた運行や買い物などの交通手段としての運行といったイメージが強く、使いにくいとわかると否定的な意見も出てくることがわかった。



西岬地区長説明会風景

“グリーンスローモビリティ”の実証運行のお知らせ

2021年11月19日



西岬東地域をエリアとしての魅力を向上させることを目的に、「小さな移動サービス」の実証実験を行います。ゆったりと走行しているので、見かけたらずひご利用ください！

観光庁「既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業」の補助金を活用しています。

“グリーンスローモビリティ”とは？

近場へのちょっとした移動を支える「小さな移動サービス」です。時速20km以下で、ゆっくりと公道を走ります。電気で走るので環境に優しく、様々な地域で注目されています。

ご協力をお願いします！

観光を目的に導入される車両ですが、西岬在住の皆様も無料にてご利用可能です。見かけた際には、お声がけいただけると嬉しいです。

また、ゆっくりな乗り物なので自動車の方にはご迷惑をおかけするかと思いますが、お許しください。

実証運行の目的は？

地域に点在する観光スポットや飲食店、宿泊施設を繋ぎ、エリアとしての魅力を向上させることです。ゆっくりと自由気ままな運行をすることで、この地域ならではの偶発的な出会いを生み、観光で来るお客様の思い出に残る体験を提供します。

スケジュール

走行セレモニー

場所 ファミリーオ館山
日時 12/4(土) 15:15~

展示説明会

場所 西岬地区公民館
日時 12/5(日) 13:30~15:00
12/12(日) 10:00~11:30

体験できます！

運行計画(検討中)



運行エリア

塩見～浜田～早物～見物
～加賀名～波左間

運行スケジュール

12/13～23
西岬地区各ルートでプレ走行
12/24～2/1
実証運行期間
(詳細な運行方法は検討中)

お問い合わせ

JRバス関東館山支店
住所：千葉県館山市北条 1884-2
電話：0470-22-6511

東京大学大学院岡部明子研究室
住所：千葉県館山市塩見 349 かやぶきゴンジロウ
mail：okabelab@gmail.com



図 6. 説明資料

日時：12月4日（土）13:00～

場所：ファミリーオ館山

名称：セミナー『第一回 新しい乗り物、グリスロって何？』

この会は、さきもびPに関する公開連続セミナー「モビリティが面白い半島端」の第1回である。グリスロの権威である鎌田実先生とグリスロ導入を事業として行う西利也さんを講師として呼びし、これから西岬に導入するグリスロについての他地域の事例に関する説明や西岬における運行に関する議論を行った。議論では、グリスロの事業化が論点になり、企業からの協賛金を集めた事例や、福祉事業として成立させる事例が出されたが、この地域では観光利用が良いのではないか、という話の流れになった。それに対して西岬地区全体の区長から、「たしかに、観光客向けの乗り物としては勝算が見込める。しかし、地域住民にとっての使い方が思いつかず、地域の方にどう説明すれば良いのかわからない」という声が聞かれた。

この会では、様々な事例を見てきた方からだとやはり西岬は観光交通という線が固く、地域住民にとっても観光利用のイメージはしやすいことがわかった。



第一回セミナー風景

日時：12月5日（日）13:00～

場所：西岬地区公民館

名称：グリスロ・コムス展示会

昔は西岬東小学校であった西岬地区の公民館の校庭で、グリスロとコムスに実際に触れる試乗会を行った。地域の方が4名、JRバス関東からはグリスロ運転手であるOB含め6名、大学から4名が参加した。昔から住む見物の区長さんは、実際に乗ってみたものの、やはり車の方が便利だし、近場は歩けるので、私は利用しないという声が聞けた。数年前に移住してきたご夫婦は、奥さんが自動車免許を持っておらず、普段の移動手段は自転車ということで、郵便局やコンビニ、スーパーに行く機会に、グリスロを使いたいと期待していた。特に交通手段としての利用を考えており、時間がわかれば、それに合わせて1日の予定も立てられるということであった。

グリスロの運転手を担当するJRバス関東OBからは、グリスロを実際に運転してみて、バスや自動車とも違う操作感覚に敏感に反応していた。館山市に昔から住む方は、近くの波左間や坂田の海岸に遊びにきた話や、洲の崎線の運転手としての思い出話が聞けた。また、運転手を担うことを通して、旅の道中での「偶然の出会いが生まれる場所にしたい」という声が聞かれた。

この会を通して、実際に乗車体験することで、利用するか否かに関わらず具体的な活用に対する意見が出ることがわかった。運転手は、まずは安全を第一に考えながらも、何か特別な体験を提供したいという考えがあることがわかった。



グリスロ・コムス展示会風景

日時：12月11日（土）13:00～

場所：西岬地区公民館

名称：セミナー『第二回 「動く」と暮らしが楽しくなる』

この会は、コムスに焦点を当てて、マイクロモビリティ研究の第一線の話や、他地域での実績について紹介し、西岬ではどのような活用ができるかという議論を行った。地域住民は13名ほど参加した。レクチャーの間には乗り物の性能に対する質問や、何をしてくれるのかといった質問が多く、具体的な活用案は出てこなかった。しかしその後、実際に乗車体験することで、「コムスの後ろに神輿を乗せるのはどうか」「アンプを乗せてどこでもライブをしたい」などの具体的な活用に対する声が聞けた。



セミナー風景



グリスロ・コムス体験風景

日時：12月12日（日）10:00～

場所：西岬地区公民館

名称：グリスロ・コムス展示会

グリスロとコムスの第二回試乗会を開いた。その時、ちょうど別の集まりがあったことから地域住民は10名ほど参加していただいた。西岬地区有害鳥獣対策協議会の猪用跳ね上げ式くり罠の作成の仕方の講習であった。乗車することで、「楽しかった」「イメージが変わった」などの声が聞けた。ご夫婦できた方には、免許を持たない奥さんが使うかと思っただが、恥ずかしくて乗らないかもしれないという声もあった。

移住して22年たち地域の民宿を営むTさんは、庭でお茶を出しお友達や来訪者を出迎えたいという提案があった。またそのお友達の6年前に浜田区に移住してきたYさんは、ガラクタや絵本、ちょっと良いキャンドルを出し、無料でお茶を提供するガレッジセールをやりたいということであった。お茶を出せる共通サインに「青いやカン」の看板を吊るし、看板のある日は寄ってもらえるような仕組みを考えていたようである。JRバス関東は、すぐにそれに賛同し実務的な話に移った。

この会では、地域住民の中でも移住者からのグリスロを活用した提案が見られた。移住者は、グリスロ運行を通して、友達や来訪者との繋がりに価値をおくことがわかった。



グリスロ・コムス展示会風景

4-2. 地域住民

以上の打ち合わせ、説明会の内容を地域住民の視点から分析する。これ以外にも、さきもびPに興味を持っていただいた方には、個別にヒアリングを行っており、それもふまえて分析する。こちらかのアクションにより、地域住民の方の反応は異なったことから、大きく3つの時期に分けられる。

①②④⑤：プロジェクト概要の説明、定時定路線型の運行の提案

プロジェクト概要の説明や、定時定路線型の運行の提案を行った時期である。意見の大半は、乗り物自体の性能や安全性に対する質問であった。これは、見慣れない新しい乗り物に対する興味・関心・不安から来る意見だと考えられる。グリスロやコムスの活用に関する意見については、顔馴染みでありプロジェクト概要についても以前から触れていた地域住民からは、自分の生活に引きつけた提案が出てきた。一方、はじめて話すような方々からは、自分が使うというような意見は見られず、小学生や他の高齢者など他人を想定した活用案が出てきた。自身は移動に困っていないことから、他の人を想定した意見が出たのだと推察できる。その他、他の地域住民への説明を求められたり、回覧板資料の作成を求められるなど、新しい取組をどのように地域に説明するかというところを不安視していることがわかった。高齢で新しい取り組みに対して寛容なわけではないことが推察できる。

⑦⑧：予約制運行の提案

交通事業者や宿泊事業者との打ち合わせから判断された予約優先型の運行案を提案した。一度説明していることもあり、雨天はどうするのか、予約の優先順位はどうなるのか、など運行に対してより現実的な質問がされた。大きく反応が変わったのは「地域住民にとってのメリットが考えられない」「生活に支障が出ないかが心配」など、運行に対して否定的な意見が出されるようになったことである。日常の移動というと、買い物、病院、仕事などへの目的地への移動という考えが浸透しており、この地域ではそのような目的性の強い移動手段としての利用ができないことから、メリットが感じられないという意見になっていると考えられる。移動サービスに求めるのは、便利に目的地までたどり着けるといふところがあると推察できる。そして、メリットが感じられない上に、遅い乗り物が道路を走行することに対して、邪魔なのではないかという発想になり、否定的な意見が生まれている。また、定時定路線ではないことから、活用のイメージがしにくくなり、使い方が見出せなかったことも考えられる。

⑨⑩⑪：グリスロ・コムスの試乗

実際にグリスロ・コムスを見て、乗ることで、使う使わないに関わらず、自分に引き寄せた具体的な意見が出るようになった。乗車してみると「楽しかった」「イメージが変わった」など、好意的な意見が見られた。一方で、目新しい乗り物に乗ることに「恥ずかしさ」を感じる方もおり、それを感じさせないようなメリットがあると良いのではないかという意

見も出た。

グリスロの活用について、具体的な提案をしてくれる方がいたので、その意見を表3にまとめた。見てみると大半は女性からの意見が多かった。普段の移動が自転車の方からかは、郵便局や買い物への移動手段としての意見が見られ、移動手段としてのニーズもあることがわかった。また、グリスロの移動によりやってくる人と交流したいというような意見があった。浜田地区にすむ女性2人であるが、彼女らに共通するのは移住者ということである。浜田区は移住者に寛容であり、現在の区長も移住者である。移住者は、昔から長く住む地域住民とも異なり来訪者をつなぐ可能性があり、地域モビリティを主体的に活用する姿勢が見られた。

地域住民に焦点を当てて、移動サービスに対する考え方を分析してきたが、移動に対して移動手段として考える方が多く、またグリスロなどの事業者が運行するような移動に対してはサービスという意識が強く、主体的な活用を見込む意見が少なかった。移動をサービスとして捉え、行政や交通事業者がなんとかしてくれるだろうという意識が見られたが、これは他の地域にも共通して言えることなのではないか。

表3. 地域住民からのグリスロの活用への提案まとめ

お住まい	性別	年齢	普段の移動手段は？	グリスロの活用について
見物	女	30代	自動車	友達が遊びに来るときに使いたい
見物	男	70代	自動車	奥さんが使うかと思ったけど、恥ずかしくて乗るかわからないって
見物	女	60代	自転車	郵便局、コンビニ、スーパーへの移動に使いたい
塩見	男	70代	自動車	普段使いは想像できない。花見に使うと良いかも
塩見	女	70代	自動車	学生との交流が生まれると嬉しい
浜田	女	60代	自動車	ガレッジセールを開いて、観光の方を迎えたい
浜田	女	70代	自動車	庭でお茶を出して、お友達や観光の方を呼びたい

4-3. 宿泊事業者

本プロジェクトに協力する宿泊事業者に対しての行ったヒアリング内容をまとめる。対象は、花しぶき、森羅、休暇村館山の3施設である。要点をまとめると表4の通りである。さきもびPの計画段階から話を進めていたこともあり、モビリティサービスに対する意見・提案が積極的になされた。宿泊者の滞在期間中の移動については、ほとんどが宿で過ごすか、目の前のビーチで遊ぶ、もしくは自動車で館山市外の観光地に行き、西岬の地域を出歩くことはないということであった。

さきもびPを通して地域に出て、その地域にしかない体験や話を聞くということは、宿泊者にとっての価値につながるといえるところは共通の認識であった。地域を案内するマップ、ガイド、特別なツアーの提案が見られた。移動サービスに対して、宿泊者にとって付加価値になることを期待している。コスト負担については、実証結果次第では購入も考えるとの声が聞けた。

表4. 宿泊施設へのヒアリングまとめ

ヒアリング内容	花しぶき	森羅	休暇村館山
宿泊者人数別比率	<p>2020年7月～12月 合計2712人</p>	<p>2020年7月～12月 合計4448人</p>	<p>2021年4月～11月 合計7605人</p>
都道府県別	1都3県：89% (千葉県51%、東京都21%)	1都3県：90% (千葉県36%、東京都33%)	1都3県：95% (東京都がほとんど)
滞在日数	1泊94%、2泊5%	1泊96%、2泊4%	1泊が大多数。春先は連泊が増える。
どのような方が来られるか？	ネットを見て、口コミ・人聞きが半々。リピーター客が4～5割。	口コミ・人聞きが大半。リピーターは少ない。	休暇村会員が多い。半分くらいがリピーター。
宿泊された方の過ごし方について	部屋でゆったり過ごされる。ラウンジやテラスに出る方もたまに。外に出るとしたら目の前の浜をぶらぶらすくらい。	屋外風呂付き個室を求めてくる方が多く、夕食以外は部屋でゆっくり過ごす方が多い。フリードリンクのラウンジで過ごされる方もたまに。	平日宿泊される方は、高齢者が多く館内でゆっくりと過ごされる。週末は、30～40代くらいのファミリー層が半分くらいおり、自動車で観光する人がほとんど。
コロナ前後での変化	団体客がいなくなった。忘年会もなくなった。プライベートを求める方が多くなっているように感じる。	開業してすぐにコロナがはじまったため、大きい変化は感じにくい。	大人数の客が減った。一方で、1人客の割合が増。ワーケーション関連がいるのか。
地域散策について	聞かれた場合は、簡単にフロントが案内する	マップを配っている。	スタッフがガイドする散策プログラムを週に数回開催している。毎回2～5人くらい、高齢の方が参加される。
GSMの運行について	宿について知ることになるので、すぐに乗れると良い。予約制のツアーがあると良いのでは。	ラウンジが狭いので、どこで待つかを気にする。また、チェックアウト後荷物の預かりはしていないので、どうするのか。	目的地を作らないと乗らないのでは？マイカーの人があえて乗るのは懐疑的です。一方、公共交通機関の人は時間を気にします。
今回のさきもびPへの期待	地図やモデルコースを作って、宿泊者に地域に出てもらいたい。地元の人と観光とが結びつくと素晴らしいですね。	地域を知る機会とし、周辺の事業者と連携を深めていきたい。	観光では、目的意識、きっかけが大切。ここでしかできない体験、聴けない話などは付加価値になるはずなので、そこがうまくいくと良い。また、地域にお金を落とす仕組みができるとうれしいのでは。

4-4. 交通事業者

昔から館山でバス事業を営むJRバス関東館山の支店長、社員に対するヒアリングを行った。南房総市の白浜出身の支店長は、西岬地区は昔は花で栄えており、1日に館山駅からのバスが17両出ていたこともあったことが印象に残っているということだ。昔ほどとは言わないが、高齢化で人口が減少する館山市の現状を見て、グリスロやコムスの導入により観光振興に寄与することを狙っている。また、JRバス関東館山支店が運行する路線バスは軒並みコロナ禍で赤字となっているが、洲の崎線は黒字ということだ。利用者はほぼ沿線に住む住人ということから、今回のプロジェクトを通して、地元高齢者の足となることも狙っている。

運転手としては、JRバス関東OBを臨時雇用し、責任を持って安全運転に努めたいということであった。同時にバス運転手と関わりを持つことで、バスに乗るきっかけになって欲しいという狙いもあるようだ。

社内でも意見が異なるが、特に運転手としての現場に近い方からの意見では、「地域住民と観光客双方乗り合う移動サービスは不可能であり、この地域の適性を考えて観光客に都合の良い運行をしたい」という声がある。宿泊事業者もガイドがいるようなツアー運行を要望しており、それに応えたいという考えがわかる。移動をサービスとして捉え、ターゲットのニーズに応えた高品質なサービスを提供したいと考えていることがわかる。

コスト負担については、今回の実証運行の結果をもとに本社にかけ合いたいという意見があり、継続に向けて肯定的であることがわかる。

事業者としては、生活者と来訪者の両者を狙っており、グリスロ導入により地域の魅力が上がり、運転を担うことを通してバスに乗るきっかけをつくることが自社の利益につながると考えている。しかし、現場感覚としてはターゲットを絞った方が良いという意見もあり、地域モビリティをサービスとして提供することに限界を感じた。

4-5. 生活者と来訪者双方が乗り合う持続的な地域モビリティのしくみの提案

地域住民、宿泊事業者、交通事業者が、移動サービスに求めるもの、移動サービスで提供するもの、コスト負担への考えを見てきた。すると、地域住民は移動をサービスとして、移動手段として目的地まで行くのに便利かどうかという価値観で移動を考えていることがわかった。宿泊事業者は地域モビリティが宿泊者の付加価値につながることに期待しており、積極的な意見を出していた。交通事業者も移動サービスを提供するという意識が強く、利用者増につながる高品質なサービスを提供したいと考えており、積極的な意見が聞かれる宿泊事業者の声を聞くようになっていた。

そこで、生活者と来訪者双方が乗り合う地域モビリティには、まずは地域住民が移動をサービスとして捉えるのではなく、移動を通して実現したい自分の生活を明らかにし、主体的に参加していくことが必要性である。そうでないと、一人一人の参加からルーティン化さ

れる地域モビリティが、来訪者のみにとって使い勝手の良いものとなる可能性があるからだ。

しかし、地域住民には、新しい乗り物を導入する際にはイメージが付きにくくすぐには積極的な活用案が出にくいという課題が見つまっている。そこで、まずは移動を通じてどのような体験ができ価値があるのかを体験することが必要であり、そのきっかけづくりが大切になってくる。表面的な声を聞くだけにとどまらず、地域での移動の観察を通して、既にある移動を支えることも重要だ。

生活者が主体的に地域モビリティに参加するようになると、地域住民から友達や来訪者を迎える交流点「青いやかん」のようなアイデアが出るようになる。それが地域としての魅力に繋がり、結果、交通事業者、宿泊事業者にとってのメリットになるのではないか。地域の事業者も同様に、地域モビリティによりどのような価値が見込めるか考え、地域住民とともにより良い地域づくりを目指すことが大切だ。

そして、交通事業者や行政は、そのような地域から出てきた意見を実現させるべく、地域モビリティを下支えする役割が求められるだろう。移動がルーティン化するには時間がかかるため、長期的な視点を持って検討していくことが重要だ(図7)

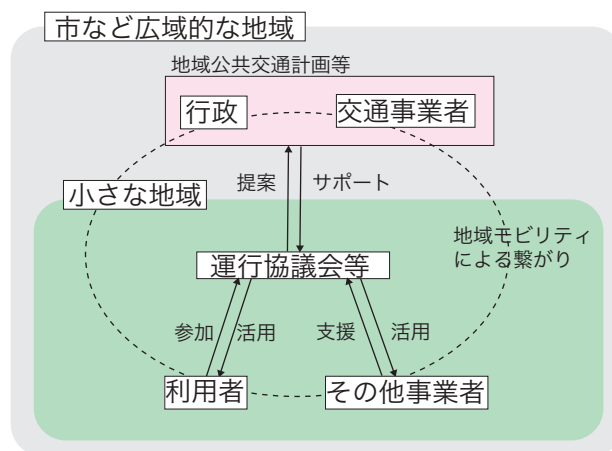


図7. 地域モビリティのしくみ

第5章 まとめ

第1章では、衰退する地域公共交通に観光ニーズを取り込むことによって下支えを狙う地域において、生活者と来訪者双方が乗り合う交通としてグリーンスローモビリティが注目されており、各地で実証運行が進むも継続的な運行に至らないことを見てきた。その背景には、生活者と来訪者の移動ニーズが大きく異なりうまくいかない、異なるステークホルダーが移動サービスに対する考えが異なることによるという課題があるとした。そこで本論では、観光地と住居が混在する館山市西岬地区を対象に、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を提案することを目的とした。

第2章では先行研究から移動の考え方を整理し、「移動」の身体的位置を変える経験としての側面に注目することで、生活者と来訪者に共通する移動の価値にコミュニケーションがあることが見えてきた。

そこで、第3章では、実際に館山市西岬地区における移動同行調査を通して、生活者と来訪者にとっての移動の意味・価値を明らかにし、双方に共通する価値を探った。すると、(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」を見ること、(2) バス停カフェ、道中で人と出会うこと、ともに歩くことによるコミュニケーション、(3) そのような移動・出会いが、双方の地域で過ごす時間（生活、旅）に与える影響、であることがわかった。そこで、(1) 動く交流点としてのグリスロの導入、(2) 小道を通るグリーンスローモビリティのルート設定、(3) 一人一人が参加することではじまり、ルーティンとなる運行、により生活者と来訪者双方乗り合うことが豊かな経験につながる地域モビリティのかたちを提案した。

第4章では、実証運行検討段階における地域住民、宿泊事業者、交通事業者に対するヒアリングを通して、各ステークホルダーが移動サービスに求めること、移動サービスで提供すること、コスト負担について分析し、地域モビリティが持続するしくみには、(1) 地域住民が地域モビリティにより実現したい移動を明らかにし主体的に参加すること、(2) そのために、地域住民が体験するきっかけづくりを行うこと、(3) 小さな地域からはじまる実践を行政と交通事業者が支えること、が重要であることを提案した。

スタートした実証運行では、生活者と来訪者にとっての新たな出会い・発見が生まれている¹⁾。地域住民より発案された「青いやかん」を共通サインとした交流点は、生活者と来訪者双方に評判が良いようだ。

今後は、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実現に向けて、実証運行の効果検証を通して、更なる検討が必要である。

(1: 西岬地区でグリスロの実証実験始まる

<https://news.yahoo.co.jp/articles/51856ce4286c688f18fac3878aedf27b4ddb79d7>

参考資料

参考文献

- 宿利正史（2020）『観光と地域交通に関する研究会報告書』運輸総合研究所
- 土井健司、長谷川孝明、小林成基、杉山郁、溝端光雄（2011）『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』
- 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）
- 土井健司、長谷川孝明、小林成基、杉山郁夫、溝端光雄（2011）『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』
- 佐々木昭恵、土井健司、紀伊雅敦、長谷川孝明（2011）『高齢者の外出と街なかの回遊性を促進するためのスローモビリティとコモビリティに関する研究』
- 平野里奈、土井健司、葉健人、青木保親（2020）『グリーンスローモビリティを対象とした社会的価値の検証に関する試み』
- 小竹裕人、船津賢人、天谷賢児、宝田恭之、根津紀久雄、宗村正弘、登丸貴之、大橋司、清水宏康、佐羽宏之（2019）『安全安心なモビリティとして開発された低速電動バスによるコミュニケーション空間の創出』
- 小竹裕人、船津賢人、天谷賢児、関庸一、宝田恭之、根津紀久雄、佐羽宏之、登丸貴之、大橋司、清水宏康、宗村正弘（2019）『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』
- 三重野（2021）『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』
- 宇都宮浄人（2020）『地域公共交通の統合的政策-日欧比較から見える新時代』東洋経済新報
- 塩見英治・堀雅通・島川崇・小島克巳編著（2018）『観光交通ビジネス』成山堂書店
- 羽藤英二（2015）「遅い交通の時代」『運輸と経済』第75巻第1号、運輸調査局
- 大野秀敏・佐藤和貴子・斎藤せつな（2015）『〈小さい交通〉が都市を変える-マルチ・モビリティ・シティをめざして』NTT出版株式会社
- 国土交通省（2021）『グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き』
- 国土交通省（2021）『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き』

2021年度 修士論文 生活者と来訪者が楽しむ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～

矢野 裕一朗