



Title	アプリを使った地方活性
Author(s)	チーム地元愛
Citation	地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 12, 75-78
Issue Date	2023-03-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/89081
Type	departmental bulletin paper
File Information	REBN_12_075.pdf



<学生レポート>

アプリを使った地方活性

チーム地元愛（経済学部4年 樽屋 幸汰，同 東谷 颯大，
経済学部3年 山田 郷史，同 中村 弦）

1. はじめに

本企画において、チーム地元愛は「アプリを使った地方活性」を提案した。下記に、発表内容をまとめる。

2. 北海道の課題

北海道を活性させるにあたって、最大の課題は「地方都市における交通の便」だと考えた。その理由として、観光客と地元住民から不満な点があがっているからだ。

まずは、観光客から見た北海道の地域交通についての意見を紹介する（図1）（観光客は道外客）。景観については、「まあ満足」以上の評価を与えている観光客は90.8%だった。一方の交通機関については、「まあ満足」以上が74.0%であり、約17ポイントの差がある。また、景観については「満足せず」の割合は極めて低いのに対して、交通機関については3.8%とはっきりとした不満が垣間見える。よって、

北海道の観光に対する全体的な満足度を高めるうえで、交通機関の改善は重要であろうと思われる。

続いて地元住民ベースでの地域交通の現状について説明する。表1は路線バスの廃止路線距離と、表2は免許返納者数の推移を表したものだ。路線バスについては、2007年から2016年にかけて一貫して減少傾向にある。鉄道が無い町内の移動には車や自転車等、バス以外の交通手段を用いる必要があることがわかる。免許返納者の件数については、急激に返納者が増え

表1 国土交通省、地域交通をめぐる現状と課題

路線バスの廃止路線キロの推移

年度	廃止路線キロ
2007年度	1,832
2008年度	1,911
2009年度	1,856
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
計	13,991

※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

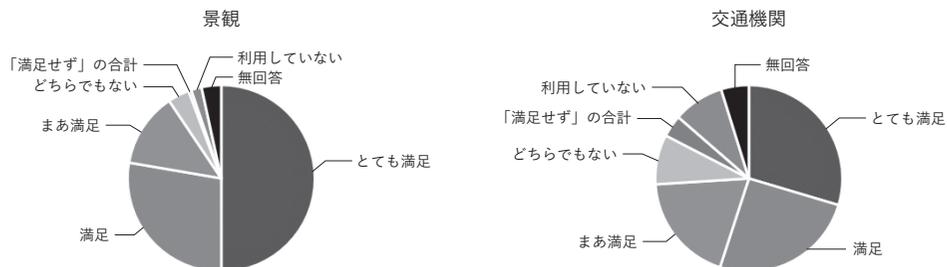
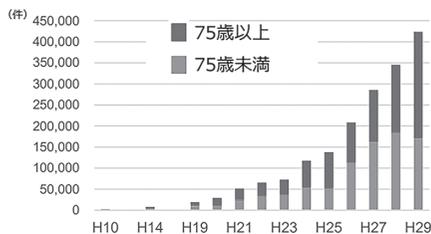


図1 北海道観光振興機構・観光統計データ「令和三年度 北海道来訪者満足度調査報告書」

表2 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

免許返納は年々増加 (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



ている。2007年の時点では約2万件だったものが、2016年には約42万件に増加している。高齢ドライバーによる交通事故が社会問題として取り沙汰されていることもあり、運転免許を返納する高齢者が増えている。公共交通機関の減少と免許返納は、地方都市の高齢者にとって大きな問題である。

地方都市における交通手段の減少は、一般住民にとっても不安の種になっている。表3は地方都市に住む人々が不安に感じていることをまとめたものだが、「公共交通機関が減り自動車が運転できないと生活ができない」ことを不安視している人が最も多いとわかる。よって、公共交通機関の少なさを解消できるサービスがあれば、地方都市に住む人々の生活が豊かになると考えられる。

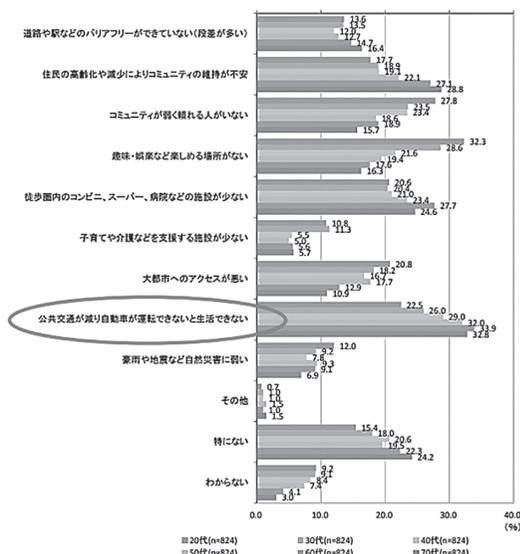
3. 課題解決を目的としたサービス

私たちは上記課題の解決に向けて、新たな交通サービスの導入を提案する。サービスの名称は「HOTomo」だ。名前の由来は、「Hokkaido + 友」「HOT → 温かい人々」という言葉を掛け合わせている。

公共交通機関が少ない地域での移動を望むユーザーが、配車アプリを利用してドライバーの検索を行うサービスだ。アプリでタクシーを予約する感覚で、地域のドライバーを探す。そのタイミングで対応できる地域のドライバーが、利用者を迎えに行き、目的地へと送迎す

表3 国土交通省総合政策局作成 2019

現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



る。バスやJRの本数が少なく、タクシーを拾うことも難しい地域ではHOTomoが活躍するだろう。移動手段が少ない地域に新たな交通手段を提供する狙いだ。十分にドライバーがいれば、ストレスの少ない、交通空白地での移動が実現される。

HOTomoに登録されているドライバーは自治体への申請を行い、認可を受ける必要がある。第二種運転免許を持っていない者が運賃を受け取って自家用車での送迎を行うことは原則禁止されているが、公共交通空白地有償運用制度の登録によって認可を受けることができる。実際に京都府の丹後町では、NPO法人による交通機関の整備が行われている。

3.1 兵庫県丹後町のケース

丹後町では『ささえ合い交通』という名前で運用されており、Uberと連携して、配車と運転代行を行なっている。地元住民のボランティアがドライバーを務めている。そして、乗車可能地域は丹後町のみで、降車可能地域は京丹後市全域となっている。料金はタクシーの料金の

半額となっており、目的地も詳細に指定できる。また、ドライバーのための講習会や運行管理の徹底によって、安心して利用できる上に運転手も法律によって保護される仕組みになっている。

HOTomoでも丹後町の「ささえ合い交通」と同じ要領で認可を受けることを想定する。

3.2 HOTomoで実現できること

HOTomoを運用することで、実現できることは以下2点だ。

1点目は、地方交通を活性化させることにより、新たな観光資源を創出することだ。現状の観光地はJRやバスが発展している（函館、小樽、旭川など）か、観光ツアーに組み込まれている（富良野、知床など）地域が多い。一方でそれ以外の地域に目を向けられることが少ない。そのような地域にも観光客がアクセスしやすくすることが狙いだ。これはひいては観光客の満足度の向上にも繋がり、北海道観光の底上げともなるのではないだろうか。

その1例として、日高町のヴェルサイユリゾートファームを紹介する。当該施設は、引退した競走馬を飼育する牧場である。近年は「ウマ娘」のような若者に人気のコンテンツと北海道の日高地区とのコラボも行われているため、一定の需要は見込まれると考えられる。一方で、交通機関の利便性の悪さは大きな課題だ。現状は、近くにJRの駅が無く（最寄り駅は20km離れた鶴川）、バスも2時間に1本ぐらいしかない。そこでHOTomoを活かすことが出来るのではないだろうか。JRで札幌から鶴川駅まで移動し、そこから目的地までHOTomo経由のドライバーを利用する。そうすることで、駅から目的地まで23分から30分程度で移動することができる。公共交通機関での移動が難しいことを考慮すると、HOTomoは画期的な移動手段になると考えられる。

こうしてアクセスがよくなることで、新しい観光客だけではなく、リピーターも増えていく

かもしれない。交通の便が悪いため、観光客がなかなか訪ねられない魅力的な観光資源が地方にはたくさんある。HOTomoによって交通の便が改善され、それらの観光資源にアクセスしやすい状況が生まれることで、注目される機会が増えてくる。そしてSNSなどで話題になるような観光地がいくつか生まれてくることで、多くの観光客が何度も北海道の地方を訪れるという大きな可能性が考えられてくるのではないだろうか。

2点目は、HOTomoで地方の人々にとっての交通問題を解決することだ。HOTomoは地元の人々の利用も考えている。

前記表1にある「路線バス廃止路線キロ」のグラフからも分かる通り、地方では路線バスが減便され、更に表2の「免許返納は年々増加」のグラフを見ても、高齢者の免許返納の動きが加速している。そのため地方に住む人々にとっても、HOTomoを運用することで交通の利便性を改善するメリットは大きい。HOTomoを買い物や病院など様々な目的で気軽に利用できることが、交通の便が悪くなっている地域では大いにこの仕組みを活用できると考えられる。

地域の高齢者も利用することを考慮すると、運用には電話での予約を受けられる仕組みを構築する必要があるだろう。観光客と地元住民では、利用者の年齢層が大きく異なることが想定されるため、利用者のニーズに沿ったサービスを展開する必要がある。

また、この運用を実現することで観光客の増加と地方の人々の行動が活発化し、新たな商業チャンスが生まれ、多くの店が地方に進出する可能性など、地方の発展につながることも考えられる。

4. 運用に向けた課題

運用に当たってはいくつかの課題がある。それらを解決することで、実現に近づくことができる。

1つ目の課題は、収益性が低く長期的な運用が難しい点だ。そもそも収益を目的としていないものであるため、運賃は低くすることを想定している。そのため売上高が増えにくく、民間企業が関与するのが難しい。行政が負担するとしても、長期的な視点で考えると赤字が続いてしまうという可能性がある。HOTomoに当該地域の地場企業の広告を掲載し、企業に一部費用を負担させる等の施策を講じ、運用資金を調達する。飲食店やレジャー施設であれば、HOTomoを利用する観光客に訴求できるため、一定の広告掲載が見込めるだろう。

2つ目の課題は、HOTomoを利用した際の移動距離の制限だ。HOTomoでは、札幌から函館への移動のような、長距離の移動ではなく、地域内の移動を想定している。利用者が遠方への移動を希望した際の対応として、飛脚制の採用が考えられる。例えば、ドライバーの移動距離を50キロに制限し、50キロ先に別のド

ライバーを配置する。ドライバーを交代しながら目的地への到着を目指す。この施策の実現にはHOTomoの全道的な広がりが必要不可欠ではあるが、実現できれば各ドライバーの負担を減らしつつ、利用者のニーズもかなえられるのではないだろうか。

参考文献

- 京都ちーびず web サイト, 「地域の足を守る「ささえ合い交通」が好調～NPO 法人・気張る！ふるさと丹後町」, 2017年8月28日 <https://bit.ly/3Kdh7fu>。
- ささえ合い交通とは | 気張る！ふるさと丹後町 NPO 法人気張る！ふるさと丹後町 <http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaesai/>。
- 国土交通省, 地域交通をめぐる現状と課題, 2019.9.9。
- 北海道観光振興機構, 観光統計データ「令和三年度 北海道来訪者満足度調査報告書」。