

地域コミュニティに貢献するモビリティサービスのデザイン

—高知県幡多郡黒潮町での観察—

Designing Mobility Services that Contribute to Local Community — Observations in Kuroshio Town

高田友紀 岩崎博論

Takada Yuki Iwasaki Hironori

武蔵野美術大学

Abstract : This study explores how rural mobility services can contribute to local communities. Based on fieldwork in Kuroshio Town, Kochi Prefecture, it examines mobility as a tool for social connection and mutual aid. Findings reveal gaps in information

sharing and the role of peer encouragement in service use. These insights suggest directions for designing mobility systems that support community care, promote inclusiveness, and strengthen everyday relationships.

Key Word : Mobility Service, Mutual Support, Local Governance

1. はじめに

近年、地域の大小を問わず、日本各地で公共交通の衰退が深刻な課題となっている。人口減少や財政難、人材不足などを背景に、鉄道やバスなどの公共交通の廃線・減便が進んでおり、とりわけ地方部や過疎地域においてその影響は甚大である。

公共交通の縮小は、単に移動の不便さととどまらず、高齢者や移動手段を持たない住民の孤立を招きかねず、地域社会の経済活動やウェルビーイング、さらには地域コミュニティの活力にも影響を及ぼす可能性がある。行政・地方自治体や交通事業者は、人的・金銭的な経営資源の確保の難しさから事業縮小を余儀なくされており、従来の地域交通の枠組みを超えた持続可能なモビリティのあり方に対する新たな視点が求められている。

本研究は、高知県幡多郡黒潮町（以下、黒潮町）における地域交通の導入と運用の実態に着目し、それが単なる移動手段の提供を超えて、地域社会におけるコミュニティ形成や地域社会福祉の基盤としてどのように機能し得るのかを考察するものである。

2. 先行研究

本研究は、地域交通の持続可能性と、地域社会におけるコミュニティ機能との接続に着目している。先行研究では、共助に基づくモビリティサービスの設計、支援関係の構造、制度と住民実践との接続に関する議論が展開されている。

原田（2019）は、互助は家族や知人など個人的な関係性で問題解決することであること、共助は問題を共有する集団が仕組みの下で問題解決することであると述べている[注1]。

坂口、原田（2024）は、共助における資源統合について、共助はアクターが無理なく気軽に楽しく支え合い、アクターの主体的な参加が基盤となる。そのため、参加者の関心事に対する知識やスキルの引き出しや経験や知恵に基づく資源統合が必要である。これらの資源は仕組みで使われ、アクター間で共有される公共財として成長すると述べている。また、共助に基づくサービスデザインの対象について、プロジェクトをシステムとして捉える視点を示している[注2]。

地域包括ケアにおける互助について、田所（2018）は、「互助」の部分をもっと運営されるためには、支援の与え手と受け手の間に均衡的互酬性の関係を見いだそうとするものである。だが、この関係論理には、贈与のパラドックスが内在化していると述べている[注3]。

Rhodes（1996）は、ガバナンスとは多様なアクターによる水平的な統治であると述べている[注4]。

東根、他（2023）は、地域ケア会議における多職種の継続的な対話をもたらし効用と地域包括ケアシステムの中で多職種連携を深化させるための具体的なプロセスとその枠組みについて述べている[注5]。

このように、モビリティサービスを共助や互酬性、地域ガバナンス、協働的支援の仕組みと接続して捉えるための理論的視座は蓄積されつつある。一方で、特定地域におけるモビリティ実践が、制度上の設計と住民の実践のあいだでどのように運用され、地域関係性にどのような影響を及ぼしているのかといった点についての実証的知見はまだ限られている。本研究は、こうした視点から、モビリティサービスが地域社会の関係性や地域社会福祉の基盤としてどのように機能し得るかを、現場での参与観察と関係者との相互作用を通じて記述的に明らかにすることを目的とする。

3. 黒潮町における地域交通の概況

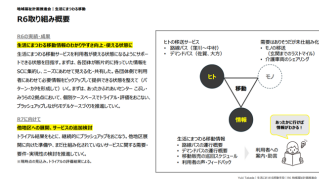
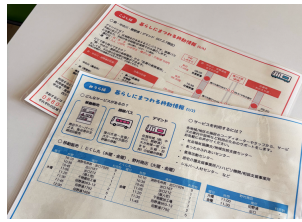
黒潮町は、高知県西部に位置する人口約10,000人の町であり、佐賀地域と大方地域という2つの主要エリアから構成されている。人口減少と高齢化が進むなかで、住民の移動手段の確保は重要な地域課題の一つとなっている。

近年では需要の減少や運行コストの上昇などにより、路線バスの減便や廃止が相次いでいる。現在は、幹線となる路線バスに加え、フィーダー交通としてオンデマンド乗合バスの運行や、スクールバスの一般混乗化などが導入され、地域交通の維持が図られている。しかしながら、公共交通の担い手不足や利用者の減少は依然として深刻であり、持続的な運行体制の確保が難しい状況にある。こうした背景のもと、黒潮町では2022年度（令和4年）に新たな地域公共交通計画を策定し、利用しやすい公共交通網の構築および安定して持続する公共交通網の実現を目指している[注6]。

4. 調査方法論

本研究では、黒潮町における地域交通の実態と、その周辺における地域関係性について理解を深めるため、参与観察のアプローチを取った。ここでは、参与観察を「調査者が調査対象の現場に身を置き、関係者との相互作用を通じて、その場の行動や関係性、意味の構造を記述的に捉える質的調査手法」と定義する。

2024年7月から2025年2月にかけて、1～2週間の滞在を計4回行い、フィールドワークとして参与観察を実施した。具体的には、地域住民、行政担当者、地域福祉関係者、交通事業者が関与する場面に立ち会い、地域交通の利用実態や、説明会などでの相互作用を観察した。調査者は、地域説明会や地域社会福祉推進会など



一部の場面では、説明者あるいはファシリテーターの立場として関与し、住民や行政、福祉関係者と直接的なコミュニケーションを行った。着目した主な要素は、制度運用上のルールと現場の実践とのギャップ、住民間における自然発生的な支援関係、交通情報の伝達と受容の実態である。単に地域を外側から観察するだけでなく、調査者自身が現地での活動に一定程度関わりながら、関係者との対話を通じて現象の理解を深めていくことで、制度の運用実態や住民同士の支援関係、交通情報の伝わり方などについて多角的に考察する視点を得ることができた。

このような現地での関わりを通じて得られた経験や気づきは、制度・サービスと日常の実践との関係性をより深く理解するうえでの重要な手がかりとなった。本章で示した調査手法を通じて得られた知見については、次章以降で具体的に整理・考察する。

5. 地域交通に関する観察と示唆

前章で示した調査を通じて、地域におけるモビリティサービスの現状と課題、またその周辺にある地域関係性に関して、いくつかの気づきが得られた。なお、ここでは、「ケア」という語を、専門職による支援に限らず、地域の中で自然に生まれる気づかい、手助け、見守りなども含む広義の意味で用いる。

(1) 移動手段を越えた支え合いの役割

制度的・財政的制約の中で、公共交通が従来のような柔軟な対応を担うことが難しくなっている。一方で、乗降時の手助けや目的地での待機といった、ドライバーの善意で行われていた行為が地域住民の安心感につながっていたことが確認された。これは、モビリティが移動手段にとどまらず、地域におけるさりげない支え合いの場面とも結びついていることを示唆している。

(2) 情報の伝達と共有の課題

モビリティサービスの存在は、地域内で必ずしも十分に認知されておらず、必要とする人に届いていないという情報伝達上の課題が浮き彫りになった。住民、福祉関係者、行政など複数のアクターの間で、サービスの認識にズレがあり、情報が共有されていないことは、地域交通の利用促進における重要な課題であると考えられた。

(3) 近所づきあいによる後押し

サービス利用の心理的ハードルを下げる役割として、「ご近所さん」の存在が大きいことが明らかになった。地域説明会の中で、「一緒に使おう」と声をかけるやりとりが観察された。このような近所づきあいの中で生まれる自然な声かけが、利用の心理的ハードルを下げ、互助的な関係性として機能している場面もあった。

これらの観察結果は、モビリティサービスが制度と暮らしの狭間で、多様な役割を担っていることを示している。次章では、これらの気づきを手がかりに、今後の検討すべき論点を整理する。

6. 今後の検討論点と展望

本章では、これまでの観察調査を通じて得られた知見をもとに、今後の研究や地域実践において検討すべき主な論点を整理する。

(1) モビリティと地域ケアの接続可能性

モビリティサービスは、移動という目的だけでなく、暮らしの中の小さな手助けや見守りといった支援行動と接続し得る。制度上対応が難しい行為に対して、地域の中で誰がどのように補完的に関わるができるのか。今後は、こうした支援の担い手や形態について、制度外の実践も含めて検討する余地がある。

(2) 情報の媒介としてのモビリティの可能性

モビリティに関する情報は、単なる運行案内にとどまらず、住民、福祉関係者、行政など、異なる立場の主体をつなぐ共通の情報基盤として機能し得る。共有のきっかけとなることで、立場を越えた対話や支援の連携を促進する可能性がある。また、情報がやりとりされる中で意味づけられ、地域内の関係性や活動を生み出す媒介物となる場合もある。こうした機能を高めるためには、情報の届け方や表現方法、更新のタイミングや担い手の在り方などについて、地域の実状に即した再設計が必要である。

(3) 互助の促進と支援のデザイン

住民間の自然な声かけや支え合いを、過度に制度化せずどのように支援し、促進できるかが問われる。行政や地域団体は、互助関係を直接的に構築するのではなく、それを可能にする環境や関係性の文脈を整える「補完者」としての役割を担うことが重要である。

これらの論点を踏まえ、今後は地域内外の関係者との対話を重ねつつ、制度・サービス・住民の暮らしをゆるやかにつなぐモビリティの在り方について、引き続き実践と検討を重ねていきたい。

注および参考文献

- 1) 原田博一：2019年度 共助交通マニュアル「ビタミン」、共助交通を通じた地域人材育成の普及協議会，15，2019
- 2) 坂口和敏，原田博一：共助に基づくサービスデザイン，サービス学会 第12回国内大会，B-1-1-2，2024
- 3) 田所聖志：地域包括ケアにおける「互助」概念と贈与のパラドクスー互報性を手がかりに，日本健康学会誌，84(6)，187-197，2018
- 4) Rhodes, R. A. W.: The New Governance: Governing without Government, Political Studies, 44(4), 652-667, 1996
- 5) 東根ちよ，他：多職種による継続的な対話の場づくりによる効用と枠組み—地域ケア会議に着目して—，日本プライマリ・ケア連合学会誌，46(2)，36-42，2023
- 6) 黒潮町：黒潮町地域公共交通計画（概要版），6，2022