

「移動」から考える エッセンシャルサービス

2025年10月22日

国際大学グローバル・コミュニケーション・センター 伊藤将人

伊藤 将人

国際大学グローバル・コミュニケーション・センター 研究員・講師

大東文化大学 社会学研究所 兼任研究員

立命館大学 衣笠総合研究機構、武蔵野大学アントレプレナーシップ研究所、

NTT地域循環型ミライ研究所 客員研究員

- ・ 長野県松本市生まれ、池田町育ち。博士（社会学）
- ・ 一橋大学大学院社会学研究科、日本学術振興会特別研究員を経て現職
- ・ 研究分野は、地方移住・移住定住政策研究、地方農山村のまちづくり研究、観光交流や関係人口など人の移動と地域。
- ・ 複数の地域連携/地域活性化事業の立ち上げに携わり、代表として関わった2つの事業が、長野県地域発元気づくり大賞を受賞。研究の傍ら学術的知見の社会実装・地域実装、産官学連携の促進にも取り組んでいる。
- ・ 朝日新聞や読売新聞、毎日新聞、NHK、テレビ東京、Abema Prime Newsなど寄稿・出演多数。成蹊大学、大東文化大学、昭和女子大学、島根県立大学、都留文科大学ほか非常勤講師。南魚沼市 観光戦略策定委員。



移動と階級
伊藤 将人

人生は**移動距離**で
決まるのか？



日常生活から地球規模の大問題まで
移動から見えてくる
〈分断・格差・不平等〉

講談社現代新書



伊藤将人 著

なぜ、「エッセンシャルサービス」と「移動」について考えるべきなのか？

- エッセンシャル・サービス（小売（生活必需品）、交通・物流、医療、介護等）の多くが「移動（mobility）／非移動（immobility）」の問題と密接に関連
- 交通・物流：移動と聞いて最も最初に浮かぶもの
- 小売：スーパーマーケットに行って購入する、商品を店頭まで運ぶ
→買い物弱者支援：移動を支援or移動できなくても、購入可能に
- 医療：病院に行って受診する、薬局に行って薬をもらう
- 介護：介護者が被介護者を訪れる・被介護者が介護施設に行く
→多くの権利（例：教育、勤労、居住移転、団結）は移動の権利／自由が前提

移動格差の是正と社会的・経済的利益



移動格差を埋めれば大きな経済的・社会的利益が得られる

- ▶ 日本の交通機関は、信頼性が高く広く利用されているが、すべての人がより便利に移動できるように改善する余地がある



国内の利用者の40%が現在の交通機関は適切だと感じているが、25%はイノベーションが遅いことを懸念している



地域のサービス産業の44%が交通機関は適切だと感じているが、40%は移動手段が増えれば自社の事業が改善すると感じている



訪日観光客の76%が、日本の交通機関を利用して国内を十分に見て回れたと答えたが、62%が、滞在中一回は移動に苦労する経験をした

- ▶ 効率的に幅広いアクセスを確保し続けるためには、革新的で柔軟な解決策が必要



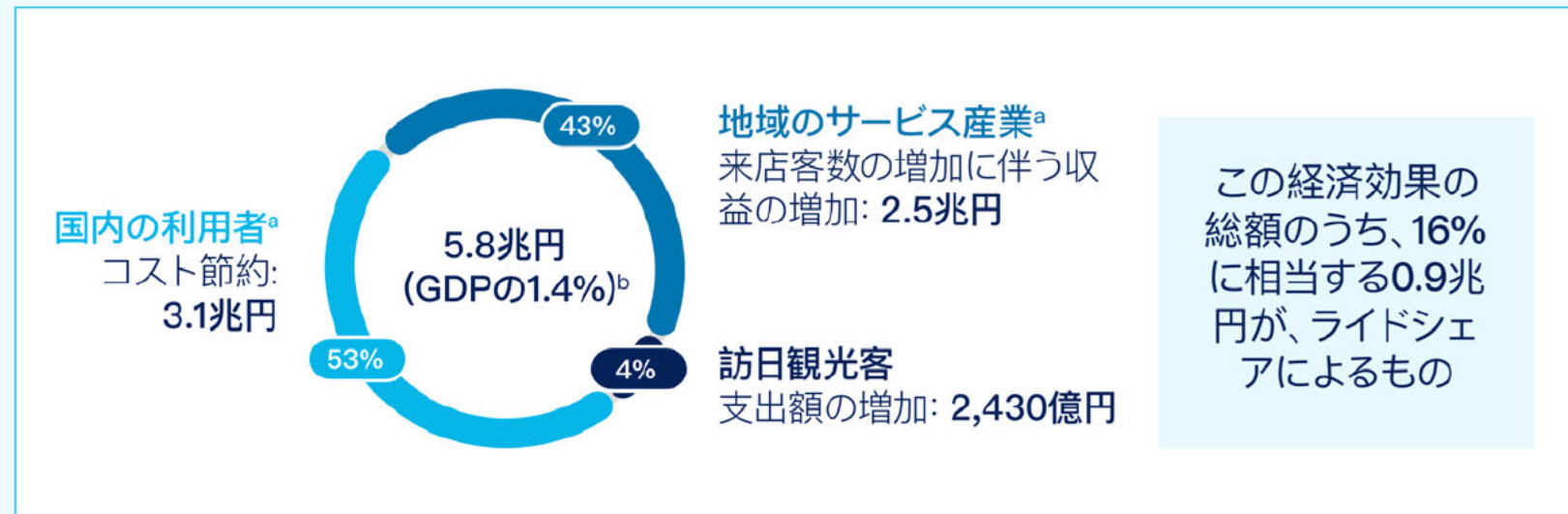
国内の利用者と訪日観光客が期待するトップの項目は、
1)大量輸送機関の便数増加と路線拡大、
2)運賃の値下げだが、



リソースが限られる中、すべての地域で左記のような対応を取ることは難しい。ライドシェアや移動型サービスなどの柔軟で革新的な解決策により、既存の交通網を補完することが必要

移動格差の是正と経済効果

▶ 移動格差をなくすことで得られる経済効果は年間5.8兆円と推定

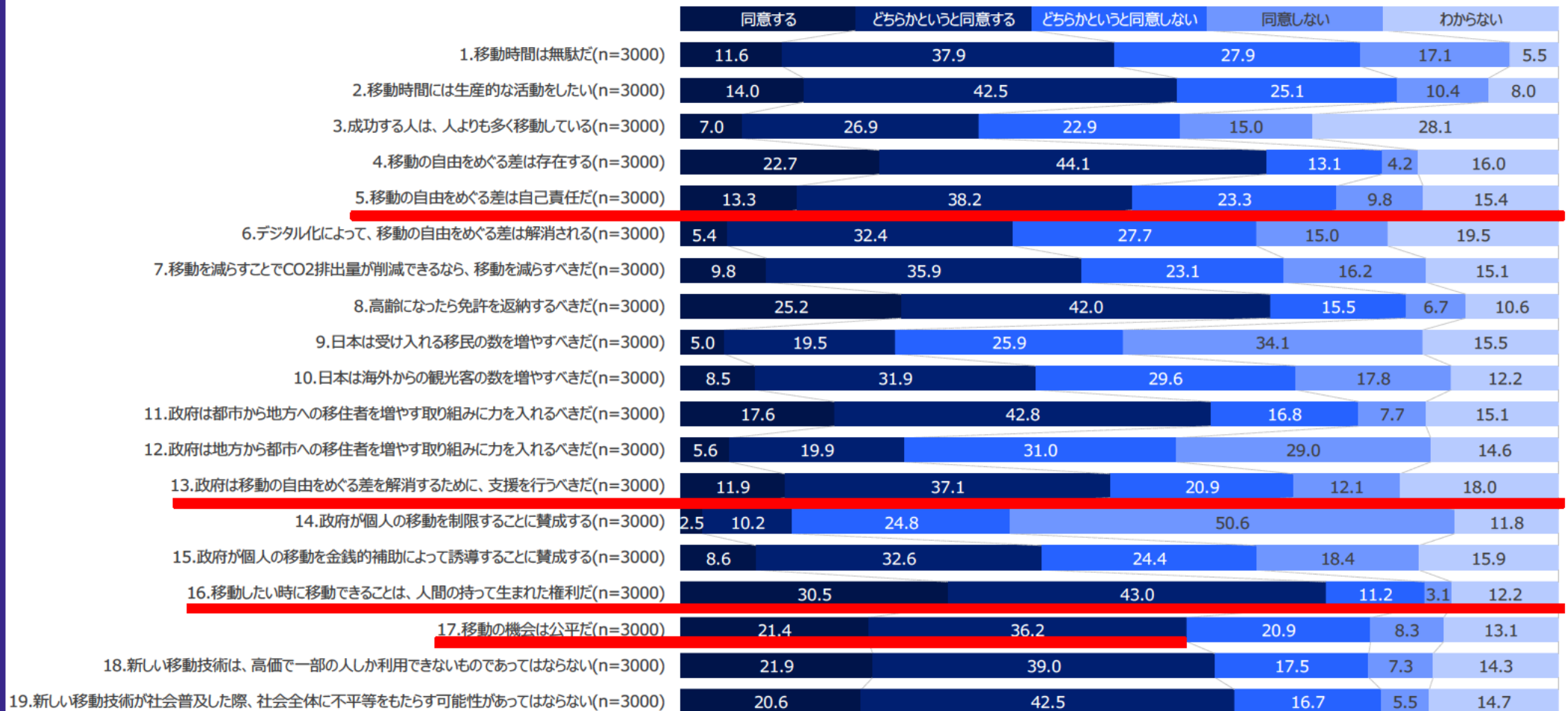


a: 日本の特定の地域における経済効果の推定額を表している。詳しくは、レポート本編を参照。

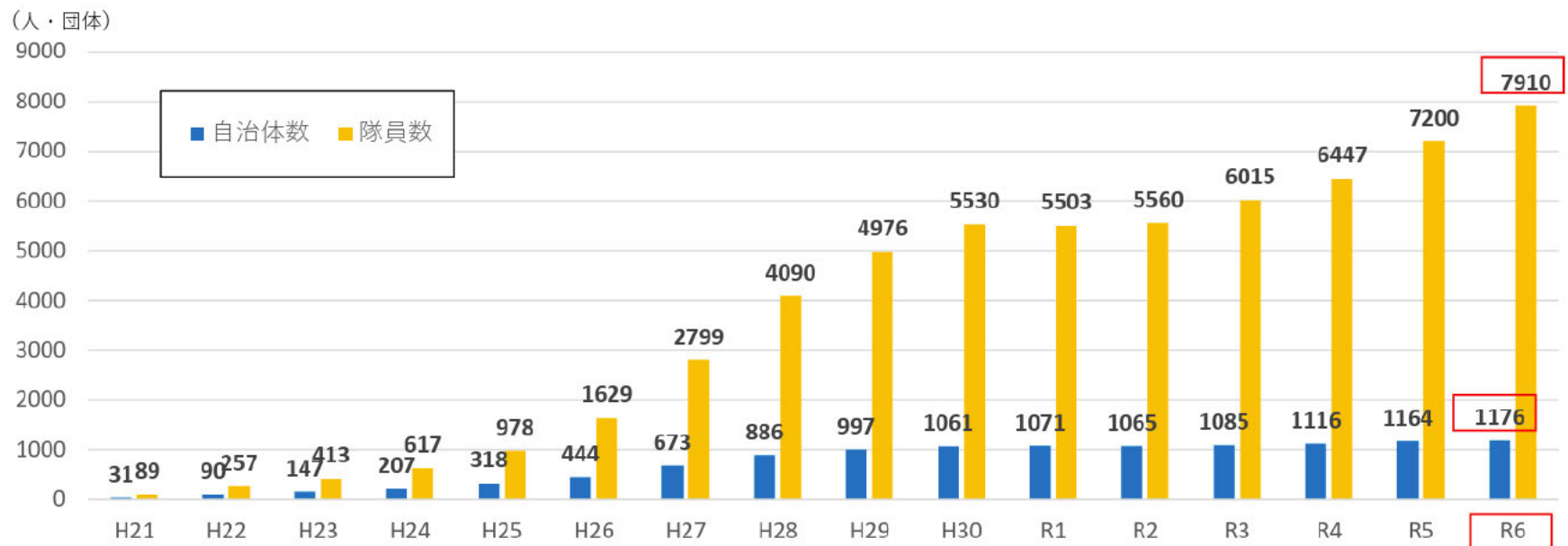
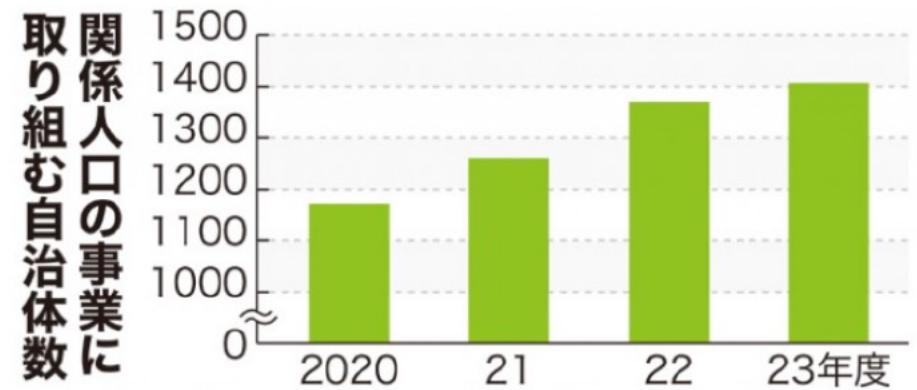
b: 国内の利用者および地域のサービス産業に関する分析では、人口の多い3つの都道府県（東京、大阪、神奈川）を除外して、得られる可能性のある経済効果の総額を推定した。訪日観光客については、日本全国を対象にした。ここに記載しているGDP指標は、公平に比較するために、日本全国のGDPから前述の人口の多い3つの都道府県分を除いた額を基準にしている。詳しくは、レポート本編を参照。

出典: Access Partnershipによる分析および日本で実施された国内の利用者、地域のサービス産業、訪日観光客に対するアンケート。

移動をめぐる人びとの認識について（報告者作成）



外部人材は エッセンシャルサービスの 担い手となりうるのか？



移住後の職業

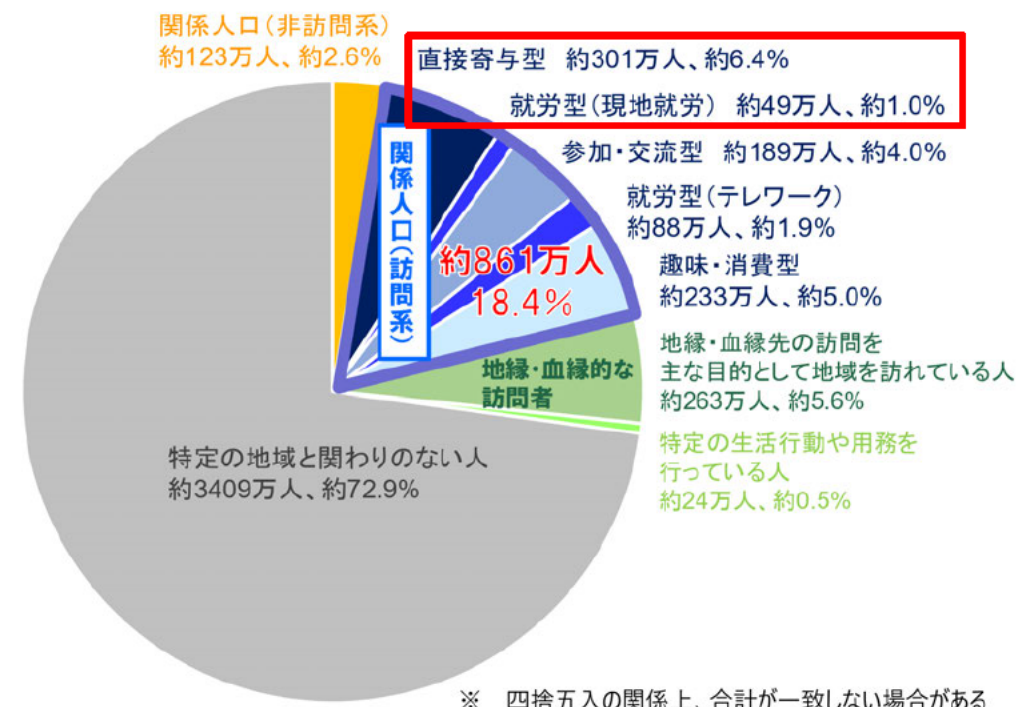
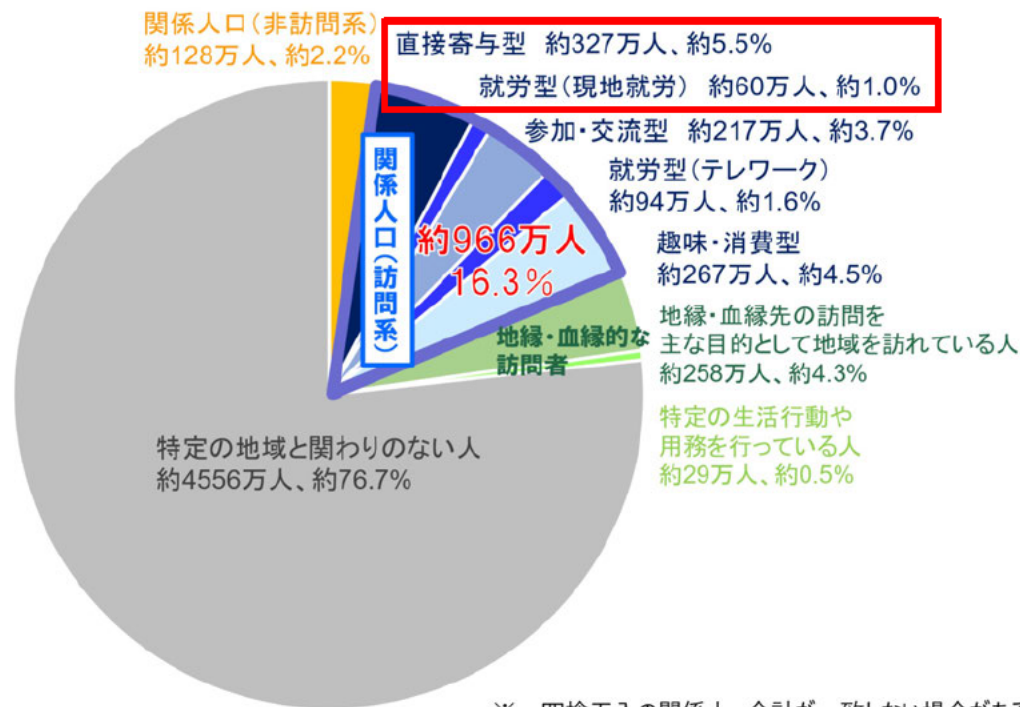
- 転居後にエッセンシャルサービスを選択する移住者は、少ない傾向

■全体及び性別

※転居前<転居後に網掛け

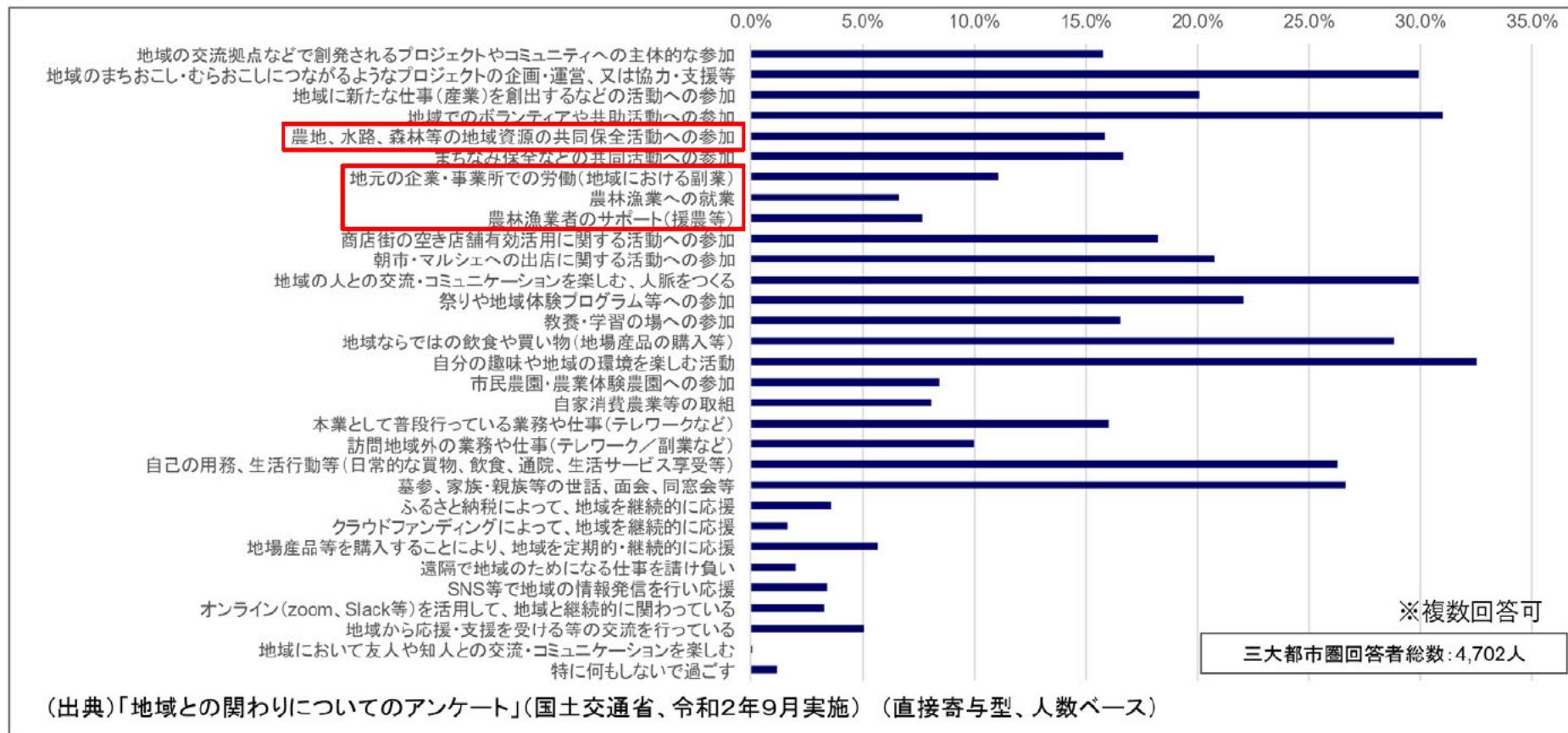
	全体		男性		女性	
	転居前	転居後	転居前	転居後	転居前	転居後
農業	2.5	3.9	3.0	6.0	2.0	1.8
林業	0.2	0.7	0.2	1.4	0.2	0.0
漁業	0.3	0.5	0.4	1.0	0.2	0.0
鉱業	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0
建設業	5.7	4.4	10.2	7.8	1.2	1.0
製造業	11.5	7.8	16.3	11.2	6.3	4.1
電気・ガス・熱供給・水道業	1.5	1.1	2.8	2.0	0.2	0.2
運輸・通信業	4.1	2.7	6.6	4.6	1.6	0.8
卸売・小売業	6.0	4.2	5.8	4.2	6.3	4.3
金融・保険業	2.6	1.8	2.4	2.0	2.9	1.6
不動産業	0.8	0.2	0.6	0.2	1.0	0.2
サービス業	35.3	27.9	25.7	20.5	45.2	35.6
公務	8.8	9.0	9.4	9.4	8.1	8.6
学生	3.6	1.0	4.6	1.6	2.6	0.4
無職	14.5	17.0	9.0	14.1	19.8	20.2
未定	—	13.9	—	9.4	—	18.1
無回答	2.5	3.6	2.8	4.2	2.2	3.1

生活圏、通勤圏等以外と関わる「関係人口」の実態



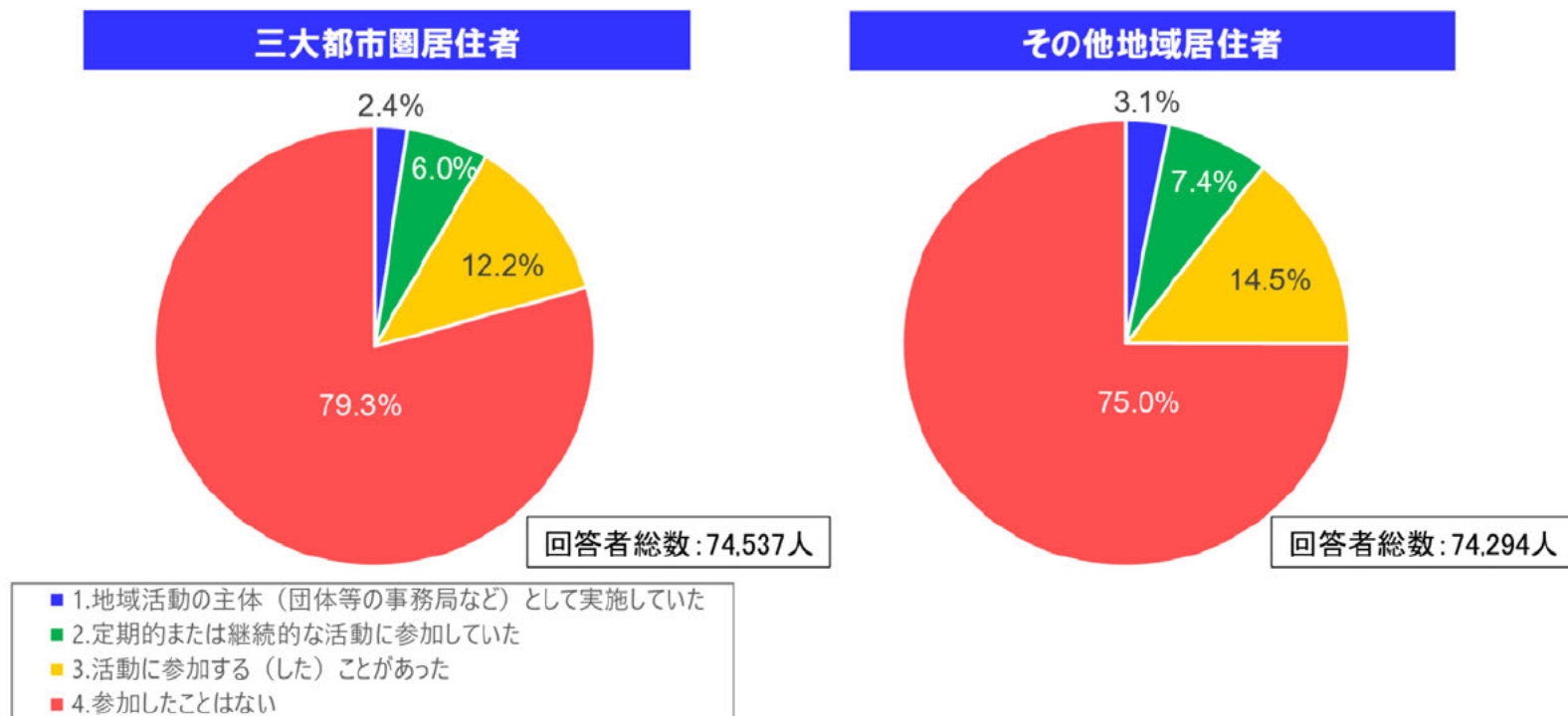
典)「地域との関わりについてのアンケート」(国土交通省、令和2年9月実施)、その他地域居住者(人数ベース))「地域との関わりについてのアンケート」(国土交通省、令和2年9月実施)、三大都市圏居住者(人数ベース)

三大都市圏に居住する 関係人口（訪問系） 直接寄与型の地域における過ごし方



居住地における地域活動への参加状況

- 関係人口以前に、居住地での地域活動に関わる人が圧倒的に少ない現状



（出典）「地域との関わりについてのアンケート」（国土交通省、令和2年9月実施）

地域おこし協力隊の運転手採用事例が与える示唆

- 2024年から地域おこし協力隊（総務省）を活用した運転手確保事例が
- 移住者が運転業務 + α（地域協力活動）を担う
- 自治体は藁にも縋る思い → 現状は思うように採用進まず、現場は限界を認識
- 財政的な支援策は多数あるが、肝心の人材がない／潜在的な人材が見つけれない

市町村	北海道標茶町	北海道美幌町	北海道北見市
募集開始時期	2024年1月	2024年3月	2024年4月
特徴	行事バス専用の運転手募集	路線の運転業務担当	路線の運転業務担当
採用実績（）内は人数	2024年4月（1）	2024年12月（2）	2025年6月時点で実績なし
免許取得支援	×	○	○
交通事業者との連携	○	○	○

移住促進、関係人口促進の限界と課題

- 移住者は、地域におけるエッセンシャルサービスの担い手に一部なりうる
- 関係人口は、地域におけるエッセンシャルサービスの担い手にはなりづらい
- 移住者や関係人口の増加は、受け入れ地域側の環境に依る
 - 地域のエッセンシャルサービスは、現存する地域産業に供給する内外人材の維持基盤
 - 基盤的な生活インフラ、地域環境の大半は、各種地域組織や住民が担っている
 - 日々、交通機関を利用し、毎夜電気、環境を維持しているのは、
地域組織／住民であることを忘れてはならない
- 地域組織／住民が、地域組織／住民の暮らしをいかにして支えるか？
- 地域住民の多様な地域への関わり方のルートを、いかに創出するか？
(従来の自治会・町内会を基盤とした関わり方以外を考える必要性)