

# 地域公共交通運営への非公共セクター参画プロセスに関する基礎的考察\*

## A Fundamental Study on Process of Nonpublic Sector Participation in Local Public Transport Management\*

福本雅之\*\*・加藤博和\*\*\*

By Masayuki FUKUMOTO\*\*・Hirokazu KATO\*\*\*

### 1. はじめに

日本においては従来、地域公共交通の運営は、交通事業者が独立採算によって行うことが原則であり、それが不可能な場合に市町村が行うという形が一般的であった。しかし近年、地域住民や商業事業者などといった非公共セクターが運営に関与する事例が増加しつつある<sup>1)</sup>。また、市町村が運営するコミュニティバスや第3セクター鉄道でも、協賛金やサポーター制度の導入により、地域住民や商業事業者が運営に参画する仕組みを取り入れる事例が存在する。

これら、地域の非公共セクターの参画による公共交通運営による利点として、既報<sup>2)</sup>において、自律的な利用促進やフォローアップ活動がなされ、持続可能な運営が行われるインセンティブとなる可能性があることを示した。しかしながら、非公共セクターが運営に参画するインセンティブや、それを促進するための制度設計については十分に検討できていない。

谷内ら<sup>3)</sup>は、バス運営への地域住民の参加意識を高める要因を Social Capital 概念を用いて分析し、その影響を定量的に明らかにしている。また、湧口<sup>4)</sup>は、非公共セクターが地域公共交通の運営を行う理由について、公共財の自発的供給という観点から検討を行っている。その結果、交通サービスの供給に対する不確実性を回避しようとする場合にオプション価値が生まれ、自発的供給が行われる要因となる場合があることが明らかにされている。しかしながら、現実に地域で公共交通運営を行う運動や、それを担う組織を形作るに至るかどうかの検討は不十分である。

本稿では、地域の非公共セクターが参画する公共交通運営組織の形成プロセスに関して考察し、それを促進するための制度設計への基礎的な知見を得ることを目的とする。

### 2. 運営組織の2類型

非公共セクターが地域公共交通の運営にあたる際、既存の地縁組織や商業者団体などがその活動の一環として行う場合と、目的達成のための新たに組織を立ち上げて行う場合の2つがある。

これら2つをそれぞれ都市社会学的に言うと、前者は地域空間という意味で「コミュニティ」、後者は共通の関心を満たすための組織という意味で「アソシエーション」と位置づけられる<sup>5)</sup>。

自治会や町内会といった地縁組織や、商工会や商店街連合会といった商業者団体による地域公共交通運営の事例として、三重県名張市における地域運行協議会によるバス運行や、春日井市商店街連合会の勝川・味美ちよい乗りバス「かつちい」などが挙げられる。これらの事例では、単一の組織が取り組んでいるか、同じ性質を持つ組織同士（例えば、複数の町内会）が共同で運営を行っているものが多い。一方、関係する各種の主体が、公共交通運営という目的達成のための新たに組織を立ち上げる場合、地縁組織や商業者団体、市町村、大規模小売店舗など、沿線に存在する様々な性質の主体が協働する例が見られる。事例としては、三重県四日市市の生活バスよっかいちなどが挙げられる。

いずれによる運営であっても、地域参画によって公共交通運営に取り組むためには、交通に関する問題を地域の主体が自らのものとして認識することが前提として必要である。しかしながら、多くの人がマイカーによって自ら移動手段を確保している中で、各主体が漠然と交通に関する問題意識を持っていたとしても、組織的かつ自主的に地域公共交通運営に取り組むまでに至ることはほとんど考えられない。そこで、各主体の持つ問題意識を明示し、それを様々な主体で共有することが必要となる。本稿ではそのための方法としてナレッジマネジメントに着目する。

### 3. ナレッジマネジメントの考え方の導入

#### (1) ナレッジマネジメントとは

ナレッジマネジメントは企業マネジメントの一手法である。個人の持つ知識を組織全体で共有できるように

\* キーワード：公共交通計画、市民参加

\*\* 正会員、修(工)、名古屋大学大学院 環境学研究所  
(名古屋市千種区不老町C1-2(651)、TEL 052-789-2773、  
E-mail fukumoto@nagoya-u.jp)

\*\*\* 正会員、博(工)、名古屋大学大学院准教授 環境学研究所

することで、組織の創造性を高めることをいう。その際、知識を、主観的・経験的で他人に伝えることが困難な「暗黙知」と、客観的・理性的で他人に容易に伝達できる「形式知」に分類する。

ナレッジマネジメントの代表的な枠組みとして、野中ら<sup>6)</sup>の提唱する「SECI プロセス」がある。これは、(1)個人の暗黙知からグループの暗黙知を創造する「共同化 (Socialization)」、(2)暗黙知から形式知を創造する「表出化 (Externalization)」、(3)個別の形式知から体系的な形式知を創造する「連結化 (Combination)」、(4)形式知から暗黙知を創造する「内面化 (Internalization)」の4つの知識変換モードからなるプロセスであり、これがスパイラル的に進められることにより、組織の知識が向上するとするものである。

## (2) 地域参画型公共交通運営組織への適用

SECI プロセスは共同化の「場 (フィールド)」を設定するところから始まる。ナレッジマネジメントが本来対象としている企業の場合、部署毎の打合せがこのような「場」の役割を果たすことになるが、地域の非公共セクターの参画による公共交通運営の場合、地域に公共交通に関する話し合いの「場」をまず設定することが必要となる。

「コミュニティ」による運営の場合、既存路線バスの撤退などをきっかけとして、元来は地域公共交通についての話し合いを行う「場」ではない地縁組織の会合などが、偶然にその「場」に転化した場合が多いと考えられる。これにより、「コミュニティ」の構成員がそれぞれ暗黙知として個別に持っていた交通に関する問題点が形式知として顕在化し、その解決策として公共交通サービスの供給がなされたと見ることができる。しかし、解決策として公共交通サービス供給以外の形や、供給をあきらめるという可能性もあり、「コミュニティ」による公共交通運営事例の成立は偶然に頼っていたと言える。

また、「アソシエーション」による運営組織の成立は、既存の「場」が存在する「コミュニティ」よりもさらに偶発的となる。

これに対して、市町村などが「場」を設定することにより、地縁組織などが地域公共交通運営に取り組むきっかけ作りを行う仕組みが考えられる。この例として、愛知県一宮市の生活交通バスの事例が挙げられる。一宮市の生活交通バスは、市が地域に協議会の結成を持ちかけ（「場」の設定）、協議会で地域の問題点や、バス運営に取り組む意義、コースやダイヤの設定についての議論、協賛広告の募集などを行い、運営にこぎ着け

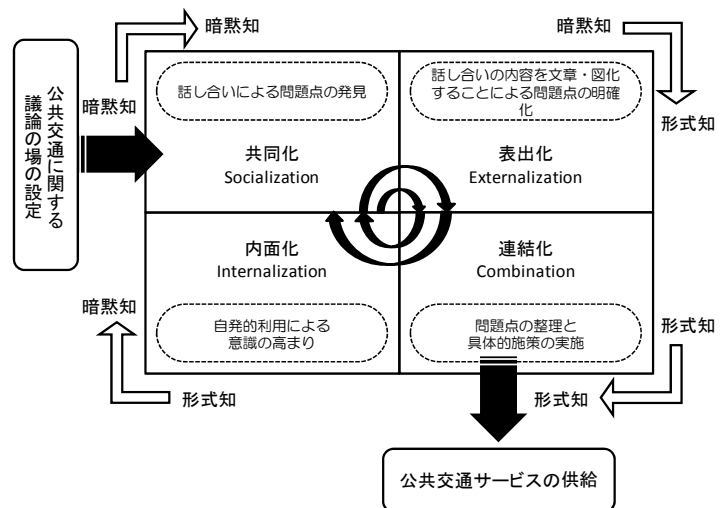


図-1 地域公共交通運営組織における SECI プロセス (野中ら<sup>6)</sup>に加筆)

ている。市による「場」の設定をきっかけに SECI プロセスが機能していると考えられる事例である。

図-1 は地域公共交通運営組織における SECI プロセスを表現したものである。

## 4. まとめ

本稿では、地域参画型公共交通運営組織の形成過程についてナレッジマネジメントの考え方をを用いて検討を行った。その結果、「コミュニティ」や「アソシエーション」による地域公共交通運営は、従来、偶然に頼っていたが、市町村などが「場」を設定することによって、その組織の形成が促進される可能性があることを示すことができた。

今後は、「コミュニティ」や「アソシエーション」の形成について社会学の知見を参考にしながら検討を進めることを予定している。

### 【参考文献】

- 1) 福本雅之、加藤博和：役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性検討、土木計画学研究・講演集 No.31、CD-ROM、2005。
- 2) 福本雅之、加藤博和：地域公共交通の運営方式に関する適材適所の検討、土木計画学研究・講演集 No.33、CD-ROM、2006。
- 3) 谷内久美子、猪井博登、新田保次：住民のバス事業への参加意識に影響を与える地域特性の分析、土木計画学研究・講演集 No.39、CD-ROM、2009。
- 4) 湧口清隆：交通サービスの自発的供給は可能か？—理論的フレームワーク—、交通学研究 1998 年研究年報、pp.111-120、1999。
- 5) 森岡清志編：地域の社会学、有斐閣、2008。
- 6) 野中郁次郎、竹内弘高 (梅本勝博 訳)：知識創造企業、東洋経済新報社、1996。