

多様な主体の参画による地域モビリティの確保 に関する合意形成プロセスに関する考察

小林 寛¹・高橋 総一²・田村 亨³

¹正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究室（〒305-0804 茨城県つくば市大字旭1番地）
（前国土交通省 政策統括官付 参事官付 専門調査官）

E-mail: kobayashi-h92qs@nilim.go.jp

²正会員 国土交通省 北海道開発局 室蘭開発建設部長（〒051-0023 室蘭市入江町1番地14）
（前国土交通省 政策統括官付 参事官）

E-mail: takahashi-s23n@hkd.mlit.go.jp

³フェロー会員 工博 室蘭工業大学 教授（〒050-8585 室蘭市水元町27-1）

E-mail: tamura@mmm.muroran-it.ac.jp

地域のモビリティの確保は、地域の活力の維持・向上について最も有効な手段の一つであるものの、景気低迷、過疎化、少子高齢化などにより、特に地方におけるモビリティ確保は悪化の一途をたどっている。従来の交通事業者や行政のみに依存した地域モビリティの確保がますます厳しい状況になる中で、多様な主体（行政、利用者、地域住民、事業者、企業、NPO等）が参画、連携しながら地域モビリティを確保していくことは、今後重要な課題となってきた。

これらを踏まえ、本稿では多様な主体の参画・連携により地域モビリティを確保していくための取り組みに係わる合意形成プロセスに関する分析を多面的なヒアリング調査をベースに実施し、地域モビリティ確保施策の促進のための知見および留意点等を抽出し、とりまとめた。

Key Words : *consensus building process, participation of various stakeholders, local mobility*

1. はじめに

地域のモビリティの確保は、一人一人のアクティビティの質と量を向上・拡大し、交流と連携を活性化することにより、自立的な地域の形成にもつながることから、地域が抱える諸課題の有効な解決策として基本的かつ重要な要素となる。また、人口減少・高齢化社会を迎え、地域の活力を持続することが厳しい状況になってきている中、地域の人々の安全・安心な生活を確保し、地域の活力を持続・向上させるために、地域が様々な手段を活用・工夫しながら誰もが適切に使えるモビリティの確保を実践していくことは重要となる。

しかし、昨今の地域の実態を見ても従来の交通事業者や行政のみに依存した地域モビリティの確保がますます厳しい状況になってきている。そのような中、行政、交通利用者、地域住民、交通事業者、地域企業やNPO等の多様な主体が取り組みに参画、連携しながら地域モビリティを確保していくことは、今後重要な課題となる。

これらを踏まえ、本稿では、多様な主体の参画・連携

より地域モビリティを確保していくための取り組みに係わる合意形成プロセスに関する分析を多面的なヒアリング調査をベースに実施し、地域モビリティ確保施策の推進のための知見および留意点を抽出し、とりまとめた。

2. 多様な主体の参画の意義と課題

地域におけるモビリティ確保を取り巻く状況が悪化していく中、交通事業者サービス・行政による交通サービスの低下が顕著になってきている。そのような中、地域一体となって地域の公共財産である交通サービスの確保を図ることが求められている。図-1に示すように、交通事業者は運営や運行の専門技術と情報を積極的に提供し、市民やNPOは計画段階から参画して利用者の立場で使いやすいサービスになるよう提案するなど、地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し協働することで地域の実情に合致したサービスが提供されるとともに持続的なサービスの確保に繋がる。また、地方自治体には、地域全体の便益を踏まえつつ、これらの主体を主

導・調整するコーディネート的な役割が求められる。このように、地域の便益、利用者のニーズを踏まえ、持続可能な地域の交通体系を実現するためには、地方自治体、交通事業者、地域の企業、住民・NPO 等関係者の知恵を結集し、取組みを検討・実行することが重要である。

我が国では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 10 月施行）によって、市町村が協議会を設立し、関係する主体の参加・協力の下、地域にとって最適な公共交通のあり方について総合的に検討し、合意形成を図りその結果を各主体が連携し推進する方法が導入されるなど、地域モビリティの確保に向けた取組みは地方自治体が中心となりつつ、地域のモビリティに利害関係のある多様な主体が連携・協力し進める考え方が定着しつつある。

そのような中、地方自治体は、「モビリティの確保」に向けた取組みが一人一人の社会参加の機会を増大し、自らの地域の活性化の原動力とすべく、多様な主体との密接な連携によってその主体の力を引き出し、創意工夫を重ねながら総合的な交通施策を作成し、戦略的に推進することが求められる。また、地域住民が主体的に地域交通の課題に取り組み、交通事業者と協議を行っている場合においても地方自治体にはサポート役としての役割が求められる。

一方で、地域の多様な主体が参画することは、その分各人の利害が複雑に絡み合うことが想定され、関係者が共通の問題意識のもとに合意形成を図り、実行に移すことは容易ではない。また、地域モビリティの確保といった課題に対し、多様な主体の参画を促進する上では、そもそも地域モビリティは、「行政と交通事業者だけが関わるもの」といった固定概念を払拭する必要があるほか、地域住民も交通サービスの受益者としてだけでなく、交通サービスを持続的に運営する責任を担うことへの理解を促進することが課題となる。

こうした中、地域住民や地域の企業等の多様な主体が側面的あるいは直接参画することで利用しやすいモビリティの確保につとめている事例もあり、多様な主体の役割分担のパターンは事例によって様々であり、これまでの経緯や地域の特性に応じて柔軟に対応する必要がある。事例が多様であるがゆえに、成功要因や組織化の方法論、合意形成のメカニズムが一般化されておらず、多様な主体の参画が広く展開するに至っていない状況にある。

3. 多面的なヒアリングの実施による合意形成プロセスマップの作成

合意形成過程における成功要因や合意形成メカニズムを分析するため、地域モビリティの確保の取組みについて地方自治体の担当者の目線で地域の状況を類型化（①

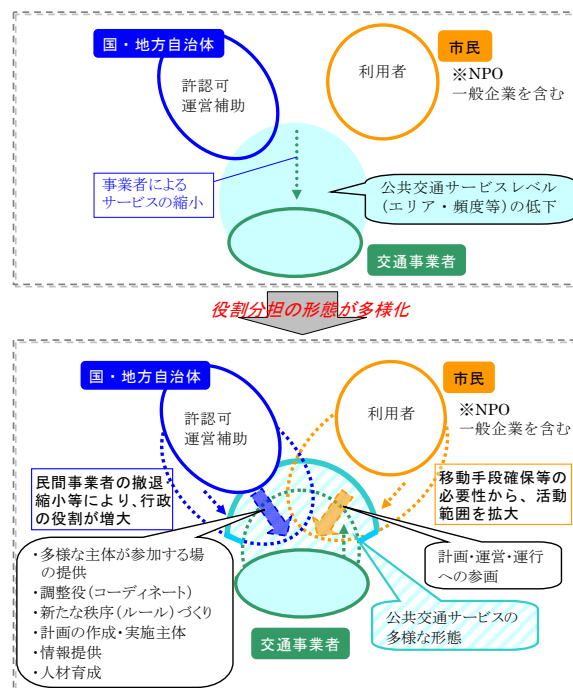


図-1 交通サービスの担い手の多様化¹⁾

自治体が住民主体の運営を促した取組、②住民発意・住民主体による取組、③地域の事業者が主体となった取組、④自治体が多様な主体と連携した取組、⑤交通事業者同士が連携した取組）し、代表的な事例を収集した。

さらに、取組みに関与した複数の主体から(1)取組みの機運が醸成される段階、(2)計画・準備の段階、(3)運行段階において、各主体がどのような思惑を有していたのか、また直面していた課題は何か、実施した行動、複数の主体で合意形成した内容、合意形成に至った工夫などについて、詳細にヒアリングを行った。ヒアリング調査を行った事例、ヒアリング機関については表-1 に示す。

こうした複数主体のヒアリング調査をもとに、図-3 に示す合意形成プロセスマップを各事例において作成した。

本稿では、山形のスマイルグリーン号と京都よるバスの事例について紹介する。

(1) 山形スマイルグリーン号

a) 取組み概要

本事例は、行政の支援を受けつつ、住民主導によりデマンド交通を実現した取組みである。当該地区を運行していた路線バスの廃止に伴い、住民が専門家とともに調査や様々な検討を行いながら取組みを立ち上げ、その後、地域住民が協議会を設置し、交通事業者とジャンボタクシーによるデマンド交通の運行を直接契約し、運行を実現している事例である。図-2に運営体制を示す。

市は欠損補助をしない定額の負担金を支出することで住民自身が地域交通の利用率をあげようとするインセンティブを持つような形での支援を行っている。利用者向上対策としては、多くの住民に関心をもってもらうため

表-1 ヒアリング調査を行った取組みと機関

取組みの類型	取組み	場所	ヒアリング機関
(1)自治体が住民主体の運営を促した取組	行政運営のバスから地域住民主体のコミュニティバスへの移行(あじす・きららコミュニティタクシー)	山形県 山形市	山形市 阿知須コミュニティ交通協議会
	自家用車を活用したボランティアによる輸送サービス(かんばらマイカー)	愛知県 豊根村	豊根村 (社)豊根村シルバー人材センター
(2)住民発意・住民主体による取組	住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで継続的なバス運行を実現	新潟県 新潟市	新潟市 茅野山・早通生活交通協議会 さくら交通(株)
	バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行(生活バスよっかいち)	三重県 四日市市	四日市市 NPO法人生活バス四日市
	バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施(醍醐コミュニティバス)	京都府 京都市	醍醐コミュニティバス市民の会 京都大学 (株)ヤサカバス 弥栄自動車(株)
	行政サポートを受けつつ住民主導によりデマンド交通を実現(スマイルグリーン号)	山形県 山形市	山形市 大郷明治交通サービス運営協議会 やまがた福祉移動サービスネットワーク 山交ハイヤー 首都大学東京
	地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス(長沢ミニバス)	兵庫県 淡路市	淡路市 長沢地区町内会
	バス運行の立ち上げから運営まで住民主導で実施(よるバス)	京都府 京都市	京都大学 合同会社 京都まちづくり交通研究所 (株)まち創生研究所
(3)地域の事業者等が主体となった取組	行政に頼らず商店街が独自に運行する市街地循環バス(まちバス)	香川県 高松市	高松丸亀町商店街振興組合
	医療機関が中心となって導入した中心市街地活性化循環バス(五戸ちんちんバス)	青森県 五戸町	田中医院 南部バス(株)
	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス(当別ふれあいバス)	北海道 当別町	当別町 北海道医療大学
	企業の送迎バスと路面バスの一体化(弥生が丘循環線)	佐賀県 鳥栖市	鳥栖市 (株)シーエックスカーゴ
(4)自治体が多様な主体と連携した取組	地域や自治体の熱意と行動により地方鉄道を再生(和歌山電鐵)	和歌山県 和歌山市 ・紀の川市	和歌山市 紀の川市 貴志川線の未来をつくる会 和歌山電鐵(株)
	民間資本を活用したコミュニティサイクルの導入(自給華市民共同利用システム:アグイル)	富山県 富山市	富山市 エムシードウコー(株)
	鉄道とタクシーのシームレスな連携によって高齢者に安心感を与える通院交通サービスの提供(IGR地域医療ライン)	岩手県 盛岡市	IGRいわて銀河鉄道 岩手中央タクシー(株)

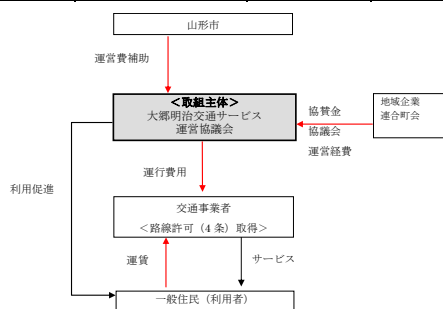


図-2 スマイルグリーン号の運営体制

に、地元の小学生から愛称を募集し、「スマイルグリーン号」という名称が決定したほか、児童が作成した絵を車内掲載や回数券のデザインに採用するなどしている。また、交通事業者職員である運転手は、病院の待合室まで、乗客を迎えに行くなど、ホスピタリティ溢れる接客で、利用者の満足度を高めている。さらに、時刻表は、見やすいようにA3版で作成し、予約しやすいように、電話番号も大きく表示するなどの工夫を行っている。

b) 合意形成プロセス

本取組みに関わった主な関係者を表-2に示す。

表-2 取組みの主体となった関係者

主体	役割
大郷明治交通サービス運営協議会	地域住民組織、取組み主体
交通専門家（首都大学東京）	地域住民にノウハウ提供
民間タクシー事業者	運行委託事業者
山形市	住民主導の交通実現を支援

①背景：民間路線バスが廃止された後、市が高齢者限定バスを運行

平成11年、地元の民間バス会社が採算性から地域内のバス路線を廃止した。山形市は、代替手段として高齢者に限定した福祉バスを運行することとしたが、住民が利便性向上を求め、以降、様々な活動が行われる。

②機運醸成段階：地域の利便性を求め、地域にふさわしい交通を行政とともに検討

地域住民は、高齢者に限定しないバスの運行について山形市に協力を求めた。山形市は、地域の声に応え高齢者福祉バスを廃止し、乗車限定しない地域交流バスを運行することにした。しかし、地域交流バスは、週1便のみの運行であったため、地域住民にとって満足のいくものではなかった。そこで、地域住民は、山形市長に対し、運行本数の増便を陳情・請願することにした。

山形市は運行本数を増便させる検討を実施したが、予算の制約で便数を増加させることが困難であるとの結論に達したため、「明治地域にふさわしい交通」について、市が地域と一体となり検討していく支援体制づくりを地域住民に提案した。地域住民はこの提案を受け入れ、明治地区にふさわしい交通について検討・討議する「推進検討委員会」を、平成18年に立ち上げた。

③計画・準備段階（その1）：専門家との出会い

推進検討委員会を立ち上げたものの、実現には至らないことから推進検討委員会のメンバーは、福祉移動関連のNPOに相談を持ちかけた。相談を受けたNPOは、より専門的な知識を持った方に検討に加わってもらべく、面識のあった大学の専門家を紹介し、以後、専門家とともに検討を行うことになった。

交通サービスの利便性向上には、行政支援も必要であると考えた専門家は、山形市も含めて勉強会を行うことを提案した。この提案を受け、地域住民は各町内会の役員有志がメンバーとなった勉強会を開催し、新しい交通サービス導入に向けた検討を行った。

本勉強会の場において、拾い出せなかった地域住民の創意工夫にあふれた意見は、勉強会の後に行われていた懇親会で拾い上げられた。こうして、場がなごむ席で、専門家がうまく地域住民の意見やアイデアを拾い上げることで、勉強会参加者の間に強い信頼関係が生まれていった。また、地域住民の多くは、農家であり、交通に対するノウハウを持っていなかった。そうした中、専門家が真剣に地元密着でノウハウを伝承することで、住民主

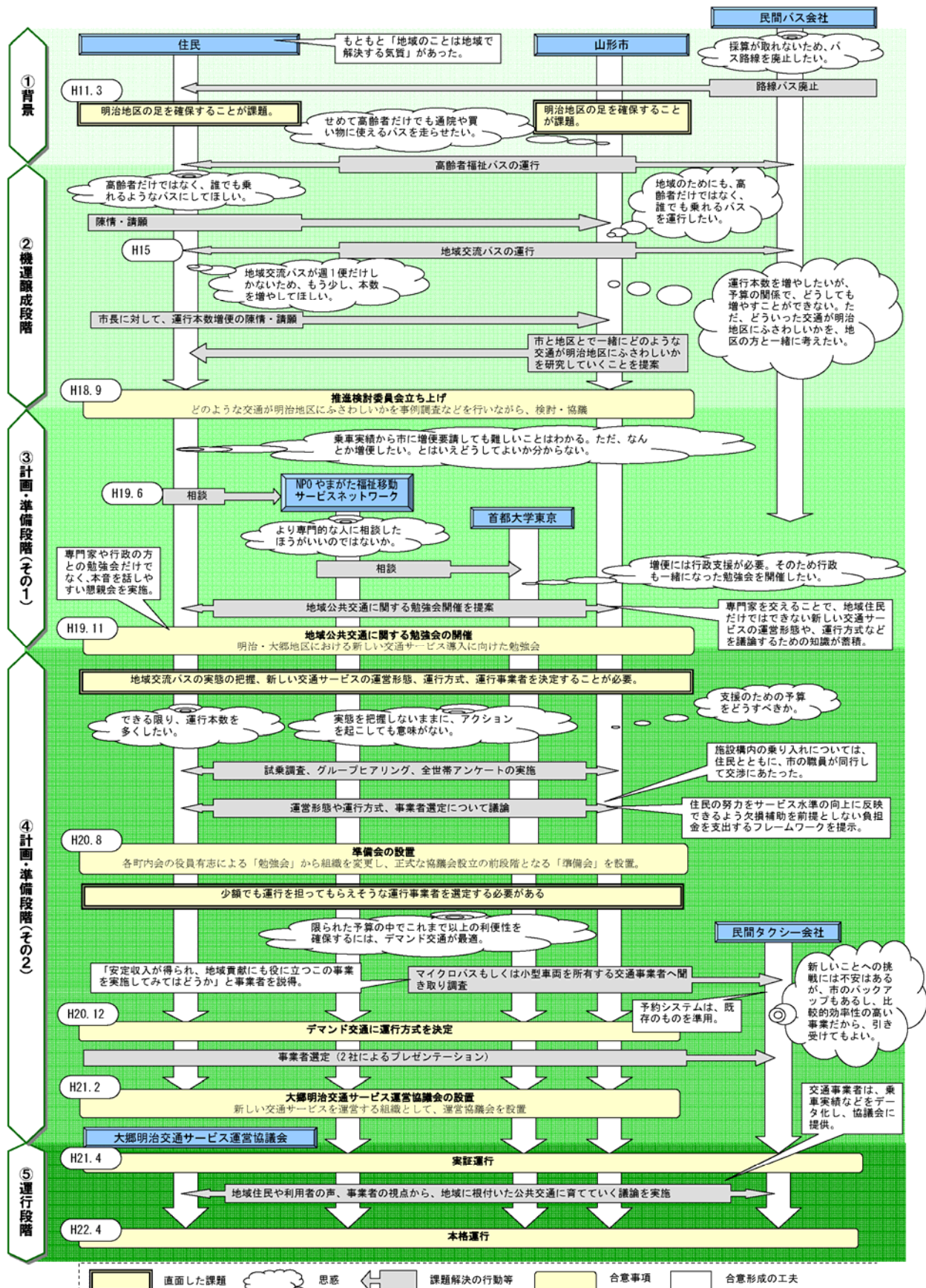


図-3 合意形成プロセスマップ (山形スマイルグリーン号)

体で、新しい交通サービスの運営形態や運行方式を検討することが可能となった。

④計画・準備段階（その2）：住民・専門家・行政それぞれの努力

参加住民の議論を聞いた専門家は、勉強会参加住民が、地域交流バスを利用していない実態に気付いた。普段利用したことのないサービスについて向上検討を行うにあたって、臨場感をもって現状及び課題を把握するために、住民自らが試乗調査、全世帯アンケート等を実施することにした。本調査結果をもとに、運営形態、運行方式などを議論していった。一方、山形市は、住民や専門家と議論を行う中、新たな支援の枠組みについて検討し、住民の努力をサービス水準の向上に反映できるよう、欠損補助を行わない負担金として支出するフレームワークを、住民側に提示することにした。

また、運行ルートの設定にあたっては、利便性を考慮し、商業施設や病院などの施設構内まで乗入れるなどの工夫を行った。乗入れに関しての施設所有者との交渉については、勉強会のメンバーである住民だけではなく、市の職員が同行することで、交渉相手に対する「信用度」を高め、スムーズな交渉を実現した。

勉強会の発展形として、正式な協議会設立の前段階となる「準備会」が設立された際に運行委託者を選定することが課題となった。既存のバス会社の中で目標とするコスト内で運行できる事業者が見つからなかったため、山形市がマイクロバスまたは小型車両を所有するタクシー事業者をピックアップし、低コストで運行可能な事業者を探した。事業者との交渉に際し、タクシーの1日流しの平均日車収入よりも、事業実施により得られる1日分の収入のほうが高くなることを見込まれるため、「安定収入かつ、地域貢献にも資する事業」となると交渉した。話を受けた民間会社は、新たな分野への挑戦には不安はあるが、市のバックアップがあり、予約システムも既存のシステムを準用すれば、比較的効率性のある事業であると判断し、参加意向を示すことに決めた。

こうして、平成21年2月に、大郷明治交通サービス運営協議会が設立され、同年4月に、「スマイルグリーン号」がトライアル運行された。民間バスの廃止から約10年を費やしたことになるが、長期間にわたり継続して住民主体に活動を行ってきた要因には、交通活動以外にも、住民主体で桜の苗木を町内で育て河川敷に植樹する活動を行うなど、地域活動が盛んにおこなわれていた地区といった「地域のことは地域で解決する気質」があった。

⑤運行段階：利用者から高い評価を受けるホスピタリティ溢れる対応

運行開始後も、定期的に地域住民、行政、交通事業者による利用促進策などを議論する場がもたれており、乗車人員も徐々にではあるが、増加傾向にある。なお、バ

スの運転手が、ほぼ全員の乗客の顔と名前を覚えていることや、病院の待合室まで乗客を迎えに行くなど、ホスピタリティ溢れる対応が、利用者から高い評価を受けている。

(2) 京都よるバスの取組み概要

a) 取組み概要

本事例は、京都市の中心市街地である三条・四条河原町周辺の昨今の衰退要因の一つが、JR 京都駅への夜間の公共交通アクセス不足であるとの認識のもと、少数の地域の商業者等が出資者となり、有限責任事業組合（LLP：Limited Liability Partnership）^{注1}）を設立し、取組みを実施したものである。本LLPが事業主体となり、22時以降に10分間隔で10本、河原町周辺とJR京都駅間を結ぶ直通バス（よるバス）を運行している。図-4に運営体制を示す。

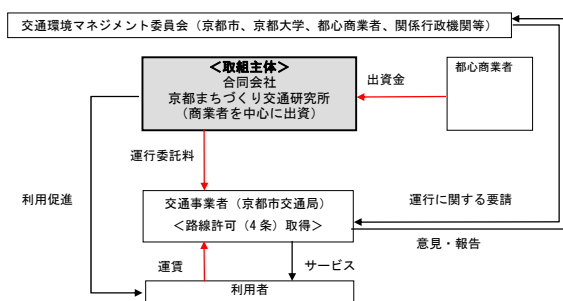


図-4 よるバスの運営体制

b) 合意形成プロセス

本取組みに関わった主な関係者を表-3に、ヒアリング調査より作成した合意形成プロセスマップを図-5に示す。

表-3 取組みの主体となった関係者

主体	役割
京都まちづくり交通研究所	商業者を中心に投資を行っている組織、よるバスの運営主体
交通環境マネジメント委員会	市街地活性化を目的に交通・環境について検討している組織
交通専門家（京都大学）	ノウハウ提供・運行実現指導
京都市交通局	運行委託事業者

①背景：商業者の交通問題への関心の高まり

京都市の中心街であった三条・四条河原町周辺における商店街の最近の地盤沈下からくる危機感もあり、商業者を中心に市街地活性化とそれに付随する交通問題への関心が非常に高い状況にあった。そうした背景から、バス、モビリティマネジメント、自転車という課題について商業者、京都大学、京都市をはじめとする産学官による議論の場として、交通環境マネジメント委員会が設立された。こうした交通に関する委員会に商業者が主メンバーとなるなど、商業者が地域の交通問題について真剣

に取り組む土壌があった。

②機運醸成段階：迅速な意志決定を重視し、少人数の商業者でLLPを設立

商業者の交通問題に対する関心の高まりの成果として、夜間における「河原町→京都駅」方面への人の流れに関する調査を行った。その結果、「河原町→京都駅」の通行量は、「烏丸（河原町から西へ約1kmほど離れた地区）→京都駅」の1/16の通行量しかないことが判明し、夜間の拠点となる駅（京都駅）への公共交通のアクセス量不足が、烏丸地区に比較して相対的な地盤沈下を招いているのではないかと考えるようになった。

そこで、夜間帯のバスの運行の増強を京都市に要請したものの、良い回答が得られなかったため、商業者は京都大学の専門家と連携し、早急にバス増便に向けた取組みの検討を開始した。バスの運行に当たっては、運営組織の整備が必要となるため、周辺状況も鑑み商業者を中心とした組織作りを大学の専門家とともに検討することになった。組織の形態としては、NPOなどの法人組織も考えられたが、認証までに時間がかかること、一方で、株式会社では利益追求ととらえられてしまうことから、有限責任事業組合（LLP）形態にするに決め、京都まちづくり交通研究所を平成19年10月に設立した。また、早期の運行開始を実現することと、意思決定を迅速に行えることからLLPの出資者は少人数に限定し行った。

③計画・準備段階：専門家の知見と商業者の地元人脈を活用しバスの運行を実現

運行計画の策定にあたっては、大学の専門家のノウハウを取り入れ、夜10時から10分おきに10本運行する利用者が覚えやすい（利用しやすい）ダイヤを組んだ。運行ルートについては、バス停が系統によって交差点の前後に分かれているものについてよるバスでは両方それぞれ停車することで利用者の利便性を高める工夫を行った。また、バス停の設置に反対する人については、商業者が説明・交渉にあたることで、スムーズにバス停の設置を行うことができた。こうして、大学の専門家の知見と古くから地元で培った商業者の人脈を活用しよるバスの運行を開始した。

④運行段階（その1）：地域全体の活性化を考慮し運営組織形式を変更

よるバス運行の実現が地域活性化の最終目的ではなく、活性化に資する様々な事業を展開することを考えていたが、LLPの組織形態は、当該事業以外の事業を展開するために必要な資金をプールしておくことが認められていない。そこでLLPから合同会社（LLC：Limited Liability Company）^{注2)}へ組織変更を行った。

⑤運行段階（その2）：既存の路線バスの運行間隔を調整し、利用者の利便性向上を追求

平成19年12月「かわらまち・よるバス」が運行開始さ

れることとなったが、夜バスの運行時間帯には、既存の市バスの路線も運行されており、よるバスの1分後に市バスもやってくるといった非効率性が問題となっていた。市バスとよるバスが5分の等間隔になれば、利用者にとっても利便性が高まるのではないかと考え、京都まちづくり交通研究所および京都大学の専門家が、京都市交通局と協議することになった。よるバスとルートが重複する市バスの路線には、比較的長距離の路線が含まれており、定時性確保が難しい状況であったが、協議を重ね、よるバスと市バスの運行間隔を調整し、5分間隔で交互に運行できるようにした。

4. 合意形成を促進するための工夫

3. で実施したヒアリング調査や合意形成プロセスに関する分析から取組みの合意形成を促進するための工夫を取組み分類（①自治体が住民主体の運営を促した取組、②住民発意・住民主体による取組、③地域の商業者が主体となった取組、④自治体が多様な主体と連携した取組、⑤交通事業者同士が連携した取組）ごとに整理し、取りまとめた。ここでは、②住民発意・住民主体による取組み及び③地域の商業者が主体となった取組みを行う上での工夫の一例を紹介する。

(1) 住民発意・住民主体の取組み

a) 機運醸成段階

公共交通の空白地域や不便地域の住民から交通サービスの充実を求める要望、相談があった場合、自治体としては、地域主体での交通サービス提供に関する仕組み作りの契機として捉えることが重要である。一方、この場合の地域住民は地域モビリティ確保に関する取組み意欲が高いが、当該知見等が少ないため具体的に何を実施すればよいか理解していない場合が多い。自治体の担当者等には調整者としての役割が求められ、先導して地域住民の勉強会を開催することも一案である。また、熱意のある専門家を紹介し、住民活動の支援をすることも考えられる。また、地域活性化の取組み等を独自に実施している地域等、地域力を発揮している地域は、地域のモビリティ確保にあたって地域力を発揮する可能性があることからこうした地域をうまく生かしていくことも重要である。

b) 計画・準備段階

交通計画の知識を十分に有していない地域住民だけで計画を立てることは困難であり、地域の交通事業者や経験豊富な有識者等の協力を得つつ地域のニーズに即した交通サービスのあり方を検討していくことが重要である。

収支計画の立案にあたっては、場合によるが運賃収入だけでは採算をとることが困難となる場合が多いと予想されるため、できるだけ広く地域で支える仕組みをつく

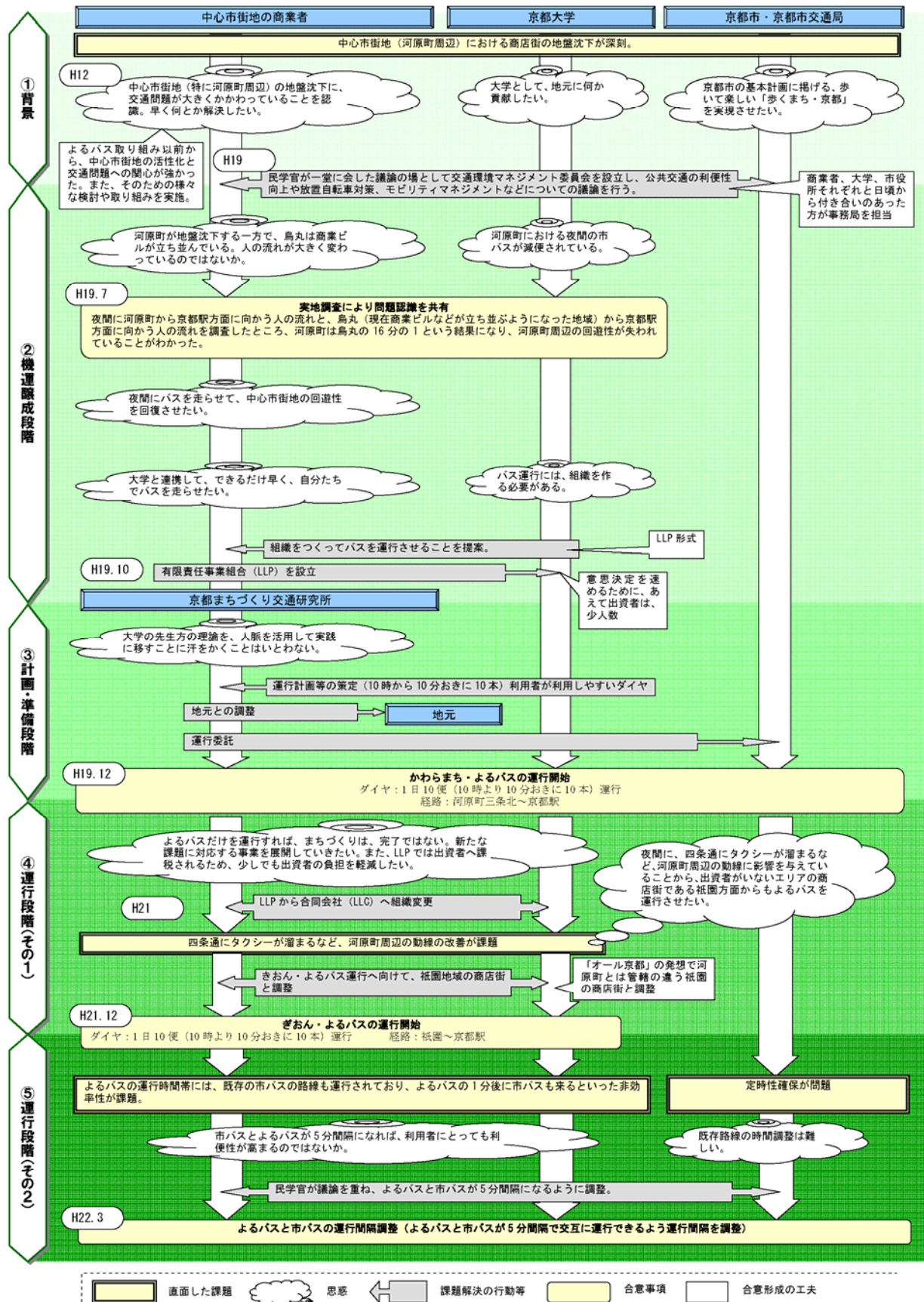


図-5 合意形成プロセスマップ（京都よるバス）

ることが取組みの持続可能性を高める上で重要である。一方で、経費の縮減の工夫が重要であり、交通事業者の協力が不可欠となる。計画・準備段階から交通事業者にも参加してもらうことで、交通事業者も取組みの意義や困難さを理解してくれるようになり、経営努力等によりできるだけ低コストでコンパクトな運行費用を提示してくれることが期待できる。

c) 運行段階

地域交通サービスの取組みは持続可能であることが望ましく、特に地域住民が主体となった取組みでは地域住民自身がモチベーションを維持させていく必要がある。行政が補助等の支援を行う場合も単なる欠損補助ではなく、地域が当事者意識を持ち続けることができるような工夫を行うことが重要である。

また、計画づくりや運行に深く関与しているキーパーソンとしての特定の地域住民だけが努力しても限界があるため、広く一般住民が関与・協力を求めていくような仕組みづくりが必要である。

(2) 地域の事業者が主体となった取組み

a) 機運醸成段階

交通サービスの水準は地域における人の移動の活性化に大きな影響を与えるため、地域活性化の有効な手段となり得る。このため、市街地活性化などまちづくりを検討するにあたり交通面の改善が地域に与える影響は大きい。しかし、商業・サービス事業者自身等が活性化施策として交通サービスの課題解消に取り組む意欲を持っても知見がないことが多い。一方、まちづくりの検討の場には自治体や学識経験者等の多様な主体が参画していることが多く、それぞれが有する専門知識や人脈を活かすことが有効である。

また、地域には商業やサービスを営むことで培った人脈を有する人物や取組みに協力的な人材は多く存在する。そうした意欲ある人材を発掘・活用することで地域が主体となった持続的な取組みにつながる可能性がある。

b) 計画・準備段階

商店街などにおいて地域の活性化寄与の観点から交通サービスの検討を行う場合、個別利害が支配的になり多くの関係者から様々な意見が出てくる可能性があり、取組み推進に際して障害を生じることが懸念される。ニーズや意見を幅広く聴取し、その集約に時間や労力をかけることは重要であるが、実際に行動計画を策定する段階では、責任を有した少数で取り組むことも効果的な場合がある。ただし、計画を策定するにあたっては、商業・サービス事業者だけでは情報やノウハウが不足していくことが多く、学識者や専門家、交通事業者等を計画・準備段階から参画させることで、ノウハウや知見を有効活用することができ、効果的な運行の実現につなげること

が可能となる。

c) 運行段階

商業・サービス事業者が交通サービスの提供を行っている場合、移動手段の確保という目的だけではなく地域の活性化を伴うことが大きな目的となる。京都よるバスの事例にみられるように、当初は交通サービスのみにしか対応できなかった組織（有限責任会社）であったものが、まちづくりの課題へ対応できる組織（合同会社）へ変更していったことで新たなまちづくりへの挑戦ができるようになった事例もある。交通サービスの運営だけでなく、関係者が目標を共有した上で地域活性化を目指すにふさわしい組織・体制をとることも重要である。

5. おわりに

以上、本稿では、多様な主体の参画の意義と課題、幅広い関係者からヒアリング調査を行うことで作成した合意形成プロセスのマップを2事例紹介するとともに、合意形成を促進するための工夫をとりまとめた。

本研究の成果については、主に地方自治体の交通担当者に理解していただける知恵や工夫をとりまとめたものとして、「地域のモビリティ確保の知恵袋～地域の様々な人々が参加・協力し、地域の交通を確保していくための工夫・ノウハウ～」を作成した。各地域における取組の参考とすれば幸いである。

謝辞：本研究にあたっては表-1に示した機関に対するヒアリングを実施し、取組みの経緯や創意工夫によって生み出された「知恵」等の貴重な情報を得るとともに、有識者による勉強会（田村亨 室蘭工業大学教授、喜多秀行 神戸大学教授、大串葉子 新潟大学准教授、松中亮治 京都大学准教授、谷口綾子 筑波大学講師、吉田樹 首都大学東京助教）を設置しご指導・ご助言を頂きました。ご協力頂きました皆様方にこの場を借りて感謝の意を表します。

注1) 有限責任会社（LLP）：構成員全員が有限責任で、損益や権限の分配が自由に決めることができるなど内部自治が徹底し、構成員課税の適用を受ける組織形態。出資者の利益分配に直接課税される。

注2) 合同会社（LLC）：有限責任と内部自治の徹底についてはLLPと同様だが、LLPとの違いは、法人格を有し、構成員に直接課税されるのではなく法人組織に課税される。また、内部留保が可能な点もLLPとは異なる。

参考文献

- 1) 五十川泰史ほか：地域のモビリティを確保する上での課題と対応策について，土木計画学研究・講演集，Vol.39，2009