

地域公共交通活性化における 地域人材育成とコミュニティ形成 —大分県豊後大野市の事例から—

大井 尚司¹

¹ 正会員 大分大学准教授 経済学部門 (〒870-1192 大分県大分市旦野原 700 番地)
E-mail:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

本研究では、大分県豊後大野市における大分大学・大分県立三重総合高校・豊後大野市連携の「大人の社会見学」事業の成果を通じて、地域公共交通活性化における地域人材育成とコミュニティ形成の関係を考察したものである。得られた知見は以下の通りである。

地域公共交通活性化においては、地域住民や自治体職員の意識醸成という観点の人材育成も重要であるが、将来の利用者かつ住民になりうる地元の若者が関与することで、住民意見の聴取や利用体験企画設定などが容易になり、利用促進の継続につながる効果が期待される。また、地域におけるコミュニティの形成度合によって利用促進の効果がはっきり分かれる結果になったが、地域住民のコミュニティ形成における媒介役として、社会実験を通じて地域の若者の機能があることが確認された。

Key Words: *times, italic, 10pt, one blank line below abstract, indent if key words exceed one line*

1. はじめに

地域公共交通の利用者減少が進む中、事業者や行政ではなく地域住民あるいは地域のステークホルダー全体がかかわって（以下「地域主導」とする）地域公共交通の確保維持改善を進める動きが全国的に進められている。交通政策基本法では、国民（住民）こそ努力規定になったものの、地域公共交通に関わる全てのステークホルダーに公共交通の確保維持改善の取り組みへの参画を求めているほか、地域公共交通活性化再生法（以下活性化再生法とする）でも各ステークホルダーの参画による公共交通の確保維持改善が想定されている。

ただ、ステークホルダーの参画という際、法に指摘される「ステークホルダー」が本当の意味でのステークホルダーであるか疑わしいと思われる事案も多くみられる。例えば、活性化再生法で地域公共交通会議への参画を求めている住民代表についてみると、代表として参画している人の中には日常的には地域公共交通の利用を行っていない（あるいは行えない）立場にある人が加わることが少なくない（自治区の代表者など）。そのため、真に利用している住民の声を伝聞する（場合によっては陳情的な形態になる）にとどまり、地域主導の実現が容易ではないという課題がある。

地域主導型の地域公共交通についての研究はこれまで

も多くなされている。その視点は、運営主体およびその運営（マネジメント）に関する問題と、資金確保などの問題、利用促進に関する問題に注目したもので、という視点で整理できる。

一方、まちづくり・過疎地の集落問題や観光の面においては、「地域主導」での取り組み事例が多くあり、それらを取り上げた研究も多い。まちづくり団体によるタウンマネジメント・エリアマネジメントについて扱った研究や、コミュニティ形成のあり方に関する研究、観光面では近年はDMOに関する研究が進められている。

これらの「地域主導」による地域公共交通・まちづくり・観光などの事例は、いずれも参考になる面も少なくない。ただ、それらをどうやって進めていくか、そのためにはどのいくのかという点では、十分議論しつくされていない面があると考えられる。

本研究では、地域主導の地域公共交通をつくりあげていくために、地域住民でもあり将来の地域を担う高校生・大学生が参画し、とりわけ地域内の高校等教育機関を巻き込むことで、どのような効果があるのかについて検証する。これは、モビリティ・マネジメントの分野における教育 MM 的発想を導入して、地域主導により地域公共交通を確保維持改善できるのかという取り組みの実践と、その結果の検証を行うものである。具体的には、大分県豊後大野市において 2014 年から継続実施してい

る「大人の社会見学」事業を中心とした大学・高校・自治体・事業者の連携による地域公共交通の利用促進の取り組みを振り返り、地域主導による地域公共交通の確保維持改善の可能性と課題について考察する。

2. 豊後大野市の公共交通の現状

(1) 交通体系

豊後大野市は、2005年に旧大野郡の犬飼・大野・三重・緒方・朝地の5町と千歳・清川の2村が対等合併して生まれた。ただ、地域公共交通については、2010年までは民間事業者（大野竹田バス・大分バス・臼津交通の路線）を除けば、旧町村が運行していたそれぞれの路線・運行形態のまま維持されていた。そのため、地域（旧町村）によって料金・サービス水準が異なるほか、もともとの自治体規模からほとんど策が講じられていない地域も存在しており、サービスの均質化が課題になっていた。また、交通空白地・不便地も多く存在していたほか、民間事業者の路線も存続が厳しく廃止せざるを得ない路線もあったため、その対策が急務であった。そのため、2010年に地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会での議論を経て、以下のコミュニティバス・乗合タクシーの全市的な導入と、既存路線バス・JRという公共交通体系が構築された。

コミュニティバスは、合併前の7町村中心部（支所または市役所本庁舎）周辺を拠点として、地域内あるいは一部地域外（旧緒方町にある市立病院・市庁舎のある旧三重町）へ34路線が運行されている。支所・本庁舎は各地域の商業・医療施設が集中する場所に立地している場所が多いが、一部離れている地域については商業・医療施設の立地するエリアまで運行している。運行便数は地域・路線により異なっており、週1日～毎日、1往復～5往復程度となっている。一部はスクールバスと一本化しているが（一般客と混乗）、すべて道路運送法78条に基づく自家用有償運送の形態をとっており、市が車両を保有し運行を地元バス会社（大野竹田バス）および豊後大野市タクシー協会に委託している。

また、路線バスの廃止地域、コミュニティバスの運行が困難な地域（道路環境、利用者数など）においては事前予約制の「あいのりタクシー」という乗合型のタクシーを運行している。午前中中心部向け、午後は集落向けに2便ずつ運行されており、週2回の運行である。こちらは旧三重町・清川村で4路線運行されており、タクシー会社のタクシー車両（緑ナンバー）を使用、運行は豊後大野市タクシー協会に委託されている。

なお、豊後大野市タクシー協会は、あいのりタクシーの運行を契機に組織されたもので、市内に営業所・本社

を有するタクシー会社の共同組織体である。組成の背景として、地域（旧町村）内に複数事業者ある場合、どの会社に委託するかを自治体が決定することになれば、会社間の公平性が保てなくなることや、本来のタクシー事業への影響があった。そのため、協会に委託後の実際の運行事業者（会社）の決定は協会にゆだねられており、複数社ある場合は期間を均等に割ってローテーションが組まれている。

この他、大分バス子会社の大野竹田バスが合併前7町村に路線を有する他、JR九州バスの廃止代替路線（JR臼杵駅～JR三重町駅）を臼津交通（大分バス子会社）と共同運行、大分市と竹田市を結ぶ路線を大分バス本体が運行している。鉄道網は犬飼・三重・清川・緒方・朝地の各旧町村中心部にJR九州豊肥本線の駅がある。

(2) 地域公共交通の協議体制について

道路運送法に基づく地域公共交通会議と、活性化再生法に基づく地域公共交通活性化協議会が同時開催（両会議体のいずれかに入る構成員全てで構成）されており、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーなど全モードに関する協議が年4回程度開催されている。また、これらの会議体の下部組織として、コミュニティバス運営協議会が旧7町村部の自治会代表すべて、PTA代表などより末端の利用者に近い構成員で組織されている。コミュニティバス運営協議会は、特に路線の改廃やダイヤ変更に関して利用者サイド・地域サイドから検討する役目を担っているほか、地域と行政との橋渡し役として機能している。この協議会の会長が地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会の構成員を兼ねることから、末端利用者の声を上げやすくする仕組みになっているほか、上部会議体の議論の経緯や意向を伝えやすくなっていることも協議体制の特徴である。

地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会・コミュニティバス運営協議会という協議組織の他に、住民主導での利用促進や公共交通の維持を目指し、利用の多い地域に対してのインセンティブ制度を導入している。ひとつはトリガー制度である。これは、コミュニティバスの全路線を対象に、路線ごとの利用者数及び運行経費（利用者数あたり）を計算しており、とりわけ後者の運行経費について、市の平均値よりも高額な運行経費となる路線については、利用者数の推移等もみつつ、半年程度の経過期間の後改善がみられない場合は運行水準やサービス提供形態の見直し（減便、廃止、バスから乗合タクシーへの転換）も含め地域と協議することになっている。また利用の多い地域については、運行経費もみながら増便も可能な仕組みとなっており、後述のバス停コンテストで3年連続1位の地域（バス停）を有する路線では増便が実現している。もうひとつは「バス停コンテス

ト」の導入である。これは、コミュニティバス乗務員の乗降記録に基づき、実運行日数あたりの利用者数を全停留所でカウントし、多いバス停の上位 3 位を交通会議内で表彰するものである。上位 3 位のバス停には待合用のベンチを贈呈しているほか、市報や市のケーブルテレビでも広報されており、地域でバスを支えることでのインセンティブに繋がっている。

(3) 豊後大野市における地域公共交通の課題

上記のような協議体の組成、交通空白地の解消、サービス提供水準の均等化、インセンティブ制などを導入しているが、豊後大野市の公共交通にも課題は少なくない。

1 つは、利用者数の動向を見ると、地域間での利用の偏りが発生していることである。運行開始当初からも存在していたが、もともと人口の少ない旧 2 村では、村の中心部に目的地となる施設が少ないこともあり、日当たり 2 人を割るような利用状況が各路線で見られている。また、空白地対策でコミュニティバスを導入した路線・地域では、空白地解消という地域要望が強く導入したものの、それまで公共交通の利用習慣や利用の必要性が無かったこともあり、新規の利用につながっていない状況がみられる。また近年では地域の病院が顧客確保のために無料の送迎行為を行っている。

2 つ目は、路線バスとの重複問題である。コミュニティバスの路線設定にあたっては、既存路線バスとの共存の観点から、重複を回避して乗継を促すようにした地域も存在する。ただ、既存路線バスについては、事業者の要因制約などの問題から、必ずしも利用者の行動パターンに合わないダイヤ設定になっているものも少なくない。また、路線設定における地域要望等の反映、乗換を忌避する住民の声などに応えたことにより、結果的に路線バスと重複して目的地施設がある場所まで路線を伸ばしている場合もある。コミュニティバスは一律運賃であるが、路線バスは従前どおりの対距離運賃であるため、もともと少なかった路線バスの乗客がより地域をこまやかに回るコミュニティバスに転移して、路線バスが廃止されコミュニティバスがカバーするというケースもみられることになった。

3 つ目は、路線設定の経緯に関する問題である。確かに路線設定に関しては（行政主導の面が無いとは言えないが）地域の協議体でも協議のうえ決定したものである。とはいえ、法定協議会に加わる地域住民の代表はごく少数であり、実際は利用していない人が代表になっていることは少なくない（この点の解消もあって下部組織のコミュニティバス運営協議会が蘇生されている）。また、初期の段階でコミュニティバスの路線設定が基本的に旧町村域内で完結するように構成された経緯があり、旧町村を越える移動は考慮されていなかった。これは、

特に旧 2 村で、域内の商業・医療を守る経緯等から、住民の要望は隣接する地域（域外）への異動であったにも関わらず、ニーズに合わない路線設定を余儀なくされたものである。また、旧清川村域では、歴史的な経緯から行動（生活）圏が旧村域でも分かれているにもかかわらず、路線がそれに合っていないという問題もあった。

これらの課題は、その後の見直しで解決が進んでいるものもみられるが、とりわけ 1 つ目の課題は深刻であった。むやみに効率性だけで廃止を進めることもできないが、新規利用の増加と利用の定着がないことには財政制約もあって路線の維持は困難であり、トリガー制度があることから、こういった課題のある地域・路線をどのように改善していくかが課題であった。

3. 「大人の社会見学」事業実施の背景と経緯について

上述の課題を踏まえ、法定会議・協議会の委員として参画していた筆者と自治体担当者間で協議を行った。その中で、現状行政が行っている利用実態の把握や利用促進策では、潜在的な利用者の意向が十分に把握できていない可能性が指摘された。とりわけ自治体職員が住民に対して直接意見聴取を行うとなると、要望陳情型の意見発出が多くなってしまいう傾向があることが指摘された。この結果を踏まえて、利害関係が無く（高齢者の多い地域にとっては）孫の世代でもある大学生（学生）であれば、地域住民も利害関係なく意見交換ができ、日常生活の実態や移動実態、利用促進のあり方などを把握できるのではないかと考え、大学と地域が連携した「大人の社会見学」事業（以下、本事業と略す）の実施に至った。以下、2016 年度までの事業の実施プロセスと内容について説明を行う。

(1) 事前調査（0 年目）

本事業の実施 1 年前に、豊後大野市内で地域公共交通の利用が低い地域について同市の地域選定のもと、実態調査を行ったことが本事業の契機である。当初の実態調査の目的は、コミュニティバス等の路線があるにもかかわらず利用につながらない（あるいは逆に利用の多い）地域の実態把握を、現地踏査と生活実態調査により行うことで、当該地域における生活の満足度を見ようという趣旨であった。

2013 年度の本調査では、調査対象地域を旧千歳村域のコミュニティバス運行地区、旧三重町域の乗合タクシー運行地区、そして比較対象のためコミュニティバスの利用が当時最も多かった旧三重町域の角門地区に選定し、現地踏査、利用者の自宅訪問による生活の実態調査を実

施した。実施に当たっては、75 歳以上の単身齢者世帯を中心に市役所協力のもと訪問先を選定し、外出実態、生活の豊かさなどを確認した。

この年の調査結果からは、実は移動そのものへのニーズというよりは、むしろコミュニティ形成の度合いを把握することができた。旧千歳村域での調査からは、買い物など必要な手助けが必要な時以外は子・孫世代があまり来ず、交流や外出が最小限になっている実態が把握できた。一方、旧三重町域の角門地域では、バス停及びバス車内が地域の住民のコミュニティの場になっていること、バスを中心に外出促進の声掛けが行われていること、といった、公共交通の整備と利用が地域住民の満足度向上につながっている実態が把握された。乗合タクシー運行地域については自宅訪問がかなわなかったが、同乗しての簡単な聞き取りからは角門地区と同様の結果が得られている。

(2) フェーズ 1 大学と自治体の連携による事業実施 (1 年目)

(1)における実態調査から、地域外の住民がめったに来ることのない地方部における学生つまり「よそ者」「若者」の来訪が、行政が主導で行う調査よりもより多くの話を引き出せることと、実は来訪自体が「生活における張り合い」になる可能性が把握された。そこで、より外出を促進するためのインセンティブとして、学生の援助による公共交通利用での外出支援策を検討することになった。それが本事業である。

第 1 フェーズは、筆者の研究室の所属する大学生と自治体の連携で行うことになった。地域選定に当たっては、(1)で訪問した旧千歳村域から（コミュニティバスの運行曜日と実験実施の日程調整の関係で）1 路線を選定し、同路線の沿線 2 地区を対象地域（以下地域①とする）とした。また、次年度に路線拡大が予定されている旧朝地町域において、路線の運行前ではあるが利用の可能性を探るべく、市役所及び支所の協力を得て 1 地区を対象地域（以下地域②とする）に選定した。

対象地域①と②を各 1 日ずつ、2 日間に分けて本事業を実施した。事業の実施内容は、基本的にコミュニティバスでの地域内～中心部間往復乗車体験を中心に、中心部に到着後はイベントと昼食会、近隣商業施設での買い物支援を行い、帰宅後学生が自宅訪問して生活実態や移動の実態を聞き取り調査した。具体的には下記の通りである。

地域①（2014 年 9 月 30 日実施）：

コミュニティバス乗車（地域内→豊後大野市役所（旧三重町域））

保健師による健康講話、角門地区利用者によるバス利用体験の講話

昼食会（婦人会の協力のもと昼食を参加者と共同調理、一緒に昼食）

市役所近隣のスーパーで買い物（学生が援助）

コミュニティバスで帰宅、協力の得られた方に自宅訪問して聞き取り調査

地域②（2014 年 10 月 1 日実施）

自宅からタクシー相乗りで朝地支所まで送迎（この時点でバスは運行開始前のため）

コミュニティバス乗車（朝地支所→豊後大野市民病院（旧緒方町））

市民病院院長より健康講話、病院施設見学

昼食兼レクリエーション（病院横のホール）

病院近隣のスーパーで買い物（学生が援助）

コミュニティバスとタクシーで帰宅、協力の得られた方に自宅訪問して聞き取り調査

なお、コミュニティバスの乗車については、次回以降自身で乗車出来るようになるべく、自宅最寄りのバス停にて乗降を行ってもらい、料金を参加者自身で支払いをしてもらうことにした。コミュニティバスには学生が 1 名同乗し、料金支払い方法や乗降の援助を行った。

1 年目の本事業は、地域①・地域②ともそれぞれ約 20 名の参加が得られ、新聞社含めマスコミが多く取材するなど盛況であった。

本事業から得られた成果としては、以下の点が挙げられる。

地域①については、本事業の実施前に路線とダイヤの見直しが行われ、それまでは旧千歳村の中心部と地域を結ぶ路線で週 2 回運行だったものを、需要の多い旧三重町域（市中心部）まで路線延伸する代わりに、週 1 回に運行曜日を減らした地域であった。にもかかわらず、本事業の実施月は利用者数がそれ以前の 2 倍に増え、現在もその利用者数のペースを維持している。通常このような一過性のイベント後は利用者数が定着しづらいと予測していたが、意外な結果となった。その背景として、聞き取り調査の結果から、本事業により日頃 1 人暮らしで自家用車あるいは送迎利用の参加者が、乗り合ってお出かけすることの楽しさと可能性を認識したことがある。これは事後的に聞き取りを行った際にもそのような意見が出ており、定期的に食事会などのイベントを地域で行ってコミュニティバスを利用しての外出を続けているとのことであった。また、比較的地域コミュニティが強かった地域でも、戸建て住宅で独居になるとつながりが薄れる傾向にあったとのことで、今回の本事業が再会のきっかけになったとの声もあった。

一方地域②は、本事業（イベント）に対する評価は高かったものの、聞き取り調査の結果からは地域①のような利用の増加には直結しなかった。地域②については本事業実施時点ではコミュニティバス運行開始前であり、

今回はその疑似体験ということでタクシー＋コミュニティバスの乗継体験という形にしたが、公共交通が無かった地域ゆえに自家用車利用や家族による移動・生活支援が日常的に行われていることが把握でき、より詳細に地域全体の実態把握が必要であるという課題を残した。

(3) フェーズ 2 地元高校も巻き込んだ三者連携による事業の開始 (2 年目)

(2)における地域②で、地域の要望により 2015 年 10 月 1 日からコミュニティバスの運行が開始した。そこで、地域②において、路線のなかった 1 年目と、開設後とで行動変容 (利用促進) の可能性があるのか検証すべく、2 年目は旧朝地町域を対象とし、スケジュールや地域調整の関係から 2 路線 (地区) を対象に本事業を実施した。実施時期は運行開始後の 11 月に 1 日で実施した。

1 年目の課題から、地域内の実態をより細かく把握すべく、事業実施前 (運行開始前) に新規路線開設する全地区において市役所及び支所協力のもと在宅訪問調査を行い、日々の異動や買い物等の実態調査を行った。

また、1 年目は大学生のみで実施したが、大学生は地域外出身の学生がほとんどであり、研究テーマの自主性担保という教育面での配慮も考えれば、学生だけで今後も本事業を継続するには限界もあった。一方で、豊後大野市内に唯一存在する高等教育機関である大分県立三重総合高校は、豊後大野市と連携協定を結び、地域課題の解決を「課題研究」という講義内で実施することを行ってきた。同高校は実業系の高校で学生は比較的地域内 (市内および隣接) の住民であったこと、同高校と筆者の所属大学の連携協定もあったことから、研究や事業推進能力の面では比較優位にある大学生と、地元理解があり教育的ニーズとしても合致する地元高校生の相乗効果が見込めると考え、自治体担当者と同高校担当教員の個人的な縁もあって、高校生・大学生・自治体の三者連携を行うことになった。

事業の実施内容は、基本的に 1 年目と同じで、コミュニティバスでの地域内～中心部間往復乗車体験を中心に、中心部に到着後はイベントと昼食会、近隣商業施設での買い物支援を行い、帰宅後学生が在宅訪問して生活実態や移動の実態を聞き取り調査した。具体的には下記の通りである。

コミュニティバス乗車 (地域内→道の駅あさじ (乗換) →市民病院 (旧緒方町域))

*道の駅あさじ→市民病院間でクイズ実施 (バス停掲示の文字をメモして作文)

市職員によるバス利用の講話

レクリエーション (学生考案によるゲーム・簡単な運動)

昼食会

近隣のスーパーで買い物 (学生が援助)

コミュニティバスで帰宅、協力の得られた方に自宅訪問して聞き取り調査

2 年目の本事業は、約 30 名の参加が得られ、新聞社含めマスコミの取材も受けている。

本事業から得られた成果としては、以下の点が挙げられる。

まず、事後の聞き取り調査から、コミュニティバス運行に関する関心と、利用の必要性に関する意識は高くなったことが把握できた。イベントに関する評価は高く、楽しみにされていたこと、小旅行のような気分であったとの感想も得られている。当日コミュニティバス運営協議会会長であり地域公共交通会議委員である自治会長が参加して呼びかけたことが大きいと思われる。

次に、利用環境改善において地域環境の影響が大きく、現時点では利用促進に関する効果を得るのは (少なくとも短期的には) 難しいということである。事前の調査から得られた結果として、運行地域の一部で、コミュニティの形成や自治会活動がスムーズにいかない地域があり、地域内の住民であっても相乗りには抵抗があるという意見が少なからずみられた。とりわけ、男性単身世帯へのヒアリングでは、自治会役員も同じ人の繰り返しになってしまい、過去の仕事上のつながり等々から、他人の世話になることや一緒に活動することを忌避する意向がみられ、仮に運転出来なくなったとしても相乗りをすることは好まないという意向がみられた。また、市の広報や回覧板の回付も成立しない地域もみられ、地区内のもっとも通行頻度の高い道路の一角に専用のボックスを置いて、広報はそこから受け取り、回覧事項はその場で見て帰るという習慣のある地域も存在した。こういった地域では、他人とのコミュニティ形成に支障があるため、相乗り型の交通にはなじまず、地域自体の持続可能性も含め懸念がある。さらに、コミュニティが強い地域であっても、家族が同居しているため買い物等で外出する必要がないケースや、病院送迎も含め身内の支援があるという実態もみられ、そもそもコミュニティバスのような有料かつ相乗りで曜日制約のある移動の必然性を感じていないという回答も少なからずみられた。

今回本事業を行った地域では、地域内に路線を張り巡らせる路線新設の代償として、運行日数を週 2 回から 1 回に減らしたため、全く運行していない地域にとっては増便でもすでに運行されていた一部の地域には減便となった。本事業後の利用者数を確認すると、事業実施月において本事業参加者が含まれる分の考慮をしても、利用者は減りはしなかったが増えてもなく、1 年目ほどの効果が得られたとはいいがたい結果となった。

高校生に参画してもらったことの教育的効果は高校側にとっては大きかったようで、大学生も地域把握の面や

イベント実施の面で作業分担等ができ非常に効率的であった。事後的にはあるが、大学と高校の連携という面でも教育委員等から高い評価を頂いた。ただ、事業の性格上大学生が主導、高校生が追従の形態にならざるを得ない側面が少なからずみられ、高校生が主体的に参画するという面では課題も残した。

(4) フェーズ3 高校生の主体性追求と乗り合いタクシー利用促進 (3年目)

高校生と大学生の連携について、高校生により主体的に参画してもらう必然性があることから、大学生側で立案する事業計画を工夫して、さらに1年継続して高校・大学連携で事業を実施することになった。

3年目は、市役所との協議の結果、事業の実施地域を旧清川村域に決定した。同地域は、村内の中心部に JR 駅が存在し、隣接の旧三重町・旧緒方町へは路線バスが運行しているものの、旧村域内は通学需要対応のスクールバス（コミュニティバスとして一般客も混乗可能）を除いて、事前予約型のあいのりタクシー（乗合タクシー）でカバーしている。あいのりタクシーの運行エリアにはもともとコミュニティバスが運行されていたが、利用者がほとんどなく、トリガー制度による判定と地域合意のもと乗合タクシーに転換した。その乗合タクシーも利用者数が伸び悩んでおり、コミュニティバス時代の利用者数よりも減少していることから、その要因把握と利用の可能性を探るべく対象としたものである。

事業の実施内容は、基本的に1年目・2年目と同じであるが、村内の全域から参加者を募るべく、本事業実施日が本来運行していない曜日に該当する地域については臨時便を運行することで対応した（関係省庁へは申請済み）。また、乗合タクシーの運行区域が旧清川村域に限られ、同村域には商業施設・医療施設がほぼ皆無のため、タクシーからコミュニティバスに乗り継いで商業施設のある隣接町域（旧緒方町）まで移動することも実験として行っている。具体的には下記の通りである。

前日に自宅からあいのりタクシー予約センターへ電話予約（手順は市から事前説明）

自宅からあいのりタクシーで道の駅清川まで移動（乗り継ぎ、トイレ休憩）

コミュニティバス乗車（道の駅清川→緒方支所（旧緒方町域））

保健師によるバス利用・おでかけの健康講話

支所近隣のスーパーで買い物（学生が援助）

コミュニティバス乗車（緒方支所（旧緒方町域）→道の駅清川）

道の駅横の会館で昼食・レクリエーション（学生考案によるゲーム・簡単な運動）

あいのりタクシーで帰宅、協力の得られた方に自宅訪

問して聞き取り調査

3年目の本事業は、タクシー利用が約10名、昼食会とレクリエーションのみの参加が約20名であった。

本事業から得られた成果としては、以下の点が挙げられる。

まず、イベント参加者の本事業に対する評価は高いものの、本来参加してほしい層（移動手段を持っていない人、高齢者のみの夫婦あるいは単身世帯など）が参加していなかったということである。参加者および協力の得られた近隣住民からのヒアリングから、この地域の住民には、自身の身内に世話になる（依存する）ことは抵抗がないものの他人の世話になりたくないという特性が得られた。参加者の中には「世話をしている」子世代がいたので確認したところ、子世代の本音としては自身も高齢者になるためいつまで続けられるのかに対して不安があるとのことであった。そのため、コミュニティ活動等への参画を呼び掛けたり、参加の支援を申し出たりはするものの、たとえば地区の行事であっても送迎やお世話されてまで地域行事には出ないという現状がみられるとのことであった。そして、付き合いがなくなるのは地域を出て施設への入居や入院、家族との同居を迫られる時期であり、そういったサイクルにより人口減少に歯止めがかからないとのことであった。

次に、公共交通サービスというものが地域に適合していない現実である。コミュニティバスやあいのりタクシーの導入以前から公共交通を利用する習慣が無い地域であり、こういった公共交通の情報が入っても関心を持たない、あるいは利用してこなかったという地域状況が、事後の感想から確認できた。また、こういった地域状況や前述のコミュニティの状況から、相乗りの習慣になじんでおらず、各種の送迎サービスや施設の買い物支援などの（代わりになる）手段があるため、利用の必然性に乏しい現状も垣間見られた。さらに、公共交通と生活圏の不一致も指摘された。前述の通り、旧清川村域においては、商業施設は道の駅に併設された小規模な A コープのみ、医療機関は診療所が1か所あるだけであり、生活の多くを隣接の旧三重町・旧緒方町域に依存せざるを得ない。当時の地元の反対でコミュニティバス・あいのりタクシーとも村外への路線を引かなかった経緯があり、こういった需要にこたえるには村の中心部で JR ないしバスへの乗り換えを余儀なくされるが、民間の路線バス（市民病院～清川～三重町）は日に2往復しかなく、コミュニティバスとして清川駅から緒方（市民病院）の運行を行って補完しているものの、三重方向には存在しない。また、過去の経緯から旧清川村の行動圏（生活圏）が旧三重町域と旧緒方町域に二分しており、一本化が困難であるという経緯も存在する。

利用者数について、本事業実施の翌月で利用者数が増

加しているという傾向はみられなかった。今後推移を確認していく必要があるが、3年間行った本事業の対象地域の中では最も厳しい結果となることが予想される。

4. 「大人の社会見学」事業の成果と課題

以上の通り、各年次で対象地域が異なり、それぞれの地域特性等々から利用促進効果についてははっきり分かる結果となった。ここでは、本事業を3年間行った総括を通じて、本事業の成果と課題を整理したい。

(1) 高校と大学の連携に関する課題

本事業は、2年目から高校生と大学生の連携で行った。地域課題の解決にあたって、「よそ者」「若者」の効果が大きいとされるが、「よそ者」は地域に定着することが難しく人材が枯渇する懸念があるうえ、事業の継続性参画をやめた時点で効果がなくなる可能性があった。そこで、「よそ者」ではない、地域に定着している「若者」が本事業を回せるようになり、いずれは高校生以外の地域住民も巻き込んで地域主導で回せるよう、初期の段階だけは大学生が支援しつつも、徐々に関与度を下げていくことが、連携の目的であった。

しかし、カリキュラムの都合もあり、参加した高校生は全て3年生であった。また、後に分かった話として、公立高校であっても、その高校生は必ずしも市内住民とは限らないということであった。これらは、事業の連続性の面では課題であると言えるが、大学より自由度の低い高校のカリキュラムを変えることは厳しく、長期的に教育委員会等も巻き込んで取り組むべき課題と言える。

時間的制約も大きな課題である。本事業は市の予算に基づいて行っていたため（実際は市からコンサルタントに業務委託し、本研究室が再受託しているという形態）、状況によっては事業実施の可否が6月頃までずれ込むことがあり、実施までの期間から逆算すると夏季休暇等の関係でタイトなスケジュールになることもあった。また、高校生はカリキュラムの制約で「課題研究」の講義時間中しか準備等ができないうえ、休暇中は活動できないなどの問題もあった。結果として大学生が講義の合間で高校に出向くことになり（逆は担当教員の出講しかできず）、出向くコストと時間の負担も課題であった。

更に、専門的な知識やプロジェクトの遂行能力などの面で、大学生が主、高校生が従、の関係になりやすいことは大きな課題であった。連携2年目は高校生の作業分担比率を増やしたほか、高校生が考えるメニューを増やすなどの工夫を凝らしたが、高校生が大学生のように1から全部考えて、ということにはなかなかできなかった。その背景には、本事業で扱う内容が行政・政策課題の解

決になっているためある程度の予備知識が必要とされそのレベルを高校生に求めにくいこと、こういった事業をやることで何に生きるのかを示しきれないこと、が挙げられる。

(2) 実験総括

事前調査も含めて4年間豊後大野市の各地域に入って調査、事業を行った結果として、地域公共交通の利用環境がコミュニティの形成度合いや家族等への依存関係にかなり左右されることが確認された。

3年間の本事業（イベント）実施で、「よそ者」「若者」がめったにこない地域に入り込んで調査なりイベントを行うことが、地域にとっての生活のメリハリ付けや活力となることは確認できた。実施地域の中には、このようなイベントをまたやってほしい、やれば参加したい、とう以降はかなり強くみられた。ただ、イベントは所詮一過性のものであり、イベントではなく継続性のある「お出かけ」に繋がらなければ、あるいは「お出かけ」の実践にならなければ効果があったとは言えないと考える。今回の本事業は、バスに乗るところから含めて「お出かけを楽しみ」と思わせる誘因づくりに腐心したが、今後は地域主導でそのような仕掛けを行う体制になっていくことが必要であると考えている。その意味で、本事業1年目の地域①はそれができているが、他の地域はそれができなかったことは課題であると言える。

また、「よそ者」「若者」がめったにこない地域に入り込んで調査等で自宅訪問やヒアリングを行った際、それ自体が生活の張り合いになり、また生活実態把握など「本音」を聞く面で有益であったことは本事業の効果であったと言える。本事業の実施前に自治体と協議したところでは、行政職員が聞き取りを行えば、どうしても要望陳情が先になってしまい、あるいは抵抗を示すケースは少なくないとのことである。

最後に、今回4町村域の約10地区ほどで聞き取りを行ったが、地域・地域によって実は生活習慣・コミュニティの形成度合いが異なっていることに対して、移動手段の確保という面でも考慮が必要であるということである。今回の調査ないし事業実施地域の中には、日々の生活習慣・コミュニティの形成度合いにかなり差がみられ、「お出かけ」の内容・目的によっては、公共交通を使う必要性がないと判断している地域が少なからずみられた。とりわけ、家族依存・独立性の高い人が多い地域に、いくら交通不便であるからと言って相乗り型で日時制約のかかる公共交通の利用を促すことは困難であることが、いくつかの地区のヒアリングから確認できた。行政主導でサービス提供するのではなく、むしろ地域合意・地域主導を促して移動手段の必要性を選択してもらうことも必要ではないかと考える。豊後大野市では、バス停コン

テストやトリガー制度における利用者数・収支の公開のように、地域内で競争環境を築いて利用促進を促すという方法も導入されているが、他地域の努力に発奮して利用促進が進むところもある一方で、それは関係ないとして流されることも十分考えられる。これらの制度が、「効率の悪いところを切る」方に目標設定されるようになれば、豊後大野市のように利害関係の異なる複数町村の合併を行った市町村では地域間反発が大きくなることにもなりかねず、慎重な検討が必要である。

5. まとめにかえて

以上、豊後大野市における「大人の社会見学」事業の経過を振り返り、地域公共交通活性化における地域人材育成とコミュニティ形成のそれぞれのあり方について考察した。

本事業を通じて、地域公共交通活性化における地域人材育成には、自治体職員だけではなく、地域住民を巻き込むための「よそ者」「若者」の力を借りることの有効性を確認できた。その上で、大学のような高等教育機関が知見を地域に供与して、高校等にいる地域の若者が主導的に地域公共交通活性化にかかわっていく体制を構築することは、教育 MM 的発想からも重要であることが確認できた。但し、これまでの本事業において高校生が参画したのははまだ 2 回であり、しかも 3 年生の参画であったことから事業の引継ぎが（指導の先生を通じてでしか）できない体制になってしまったことは課題であるといえる。また、まだ高校生が主導できるレベルには至っておらず、今後の事業計画形成においても課題があると言える。

一方で、地域公共交通活性化におけるコミュニティ形成との関係を考えて、将来の市場構造を考えたときには地域公共交通の利用者は現在の高齢者のみならず将来の高齢者も含まれることから、将来の高齢者・地域住民になりうる地域の「若者」を媒介に、今回のようなイベントによる「良い思い出」を通じて、地域公共交通を使ったコミュニティ形成を行える可能性は、一部の地域ではあるが十分にあると考える。例えば、今回学生による自宅訪問の聞き取りを行ったが、これは調査としては手間のかかる手法である。しかし、これを行政が行えば陳情になってしまい、紙媒体による調査では誰が答えて

いるかわからないことや回収率が落ちることが懸念される。今回「よそ者」「若者」である大学生や高校生がこのような調査を行ったことは、どの地域でも（めったにこない若者ということもあつてか）極めて効果的であり、中には最初の対応で病気により大変しんどそうな表情を見せていた方が終了後には笑顔で送り出すような光景も見られている。このようにコミュニティ形成における地元住民・行政では難しいハレーション等の緩和効果に、本事業は有効であったことも確認できた。さらに、本事業のような「良い思い出」を記録に残していくことで、地域の意欲向上につながった例が、利用者数の増加した旧千歳村域である。意欲向上という面では、既に導入されているトリガー制度や、その実効性を高めるためバス停コンテスト（利用者数ランキング）実施もあるが、どちらも外生的なものであり、持続可能性の意味では課題も少なくない。地域の内発性を促す本事業のような取り組みが、地域公共交通の活性化と地域コミュニティ活性化双方につながり、活動の中で学生の教育的効果にもつながっていることが、本事業の大きな成果と言える。

本事業はまだ数年の取り組みであり、過去行った地域の効果の再検証、あるいは今後の運営主体や資金確保のような現実的問題、観光や街づくりといった「地域主導」の先進的な分野に学んだ事業の改善などは今後の課題である。

謝辞：本調査及び社会実験にご協力いただいた豊後大野市まちづくり推進課の地域公共交通担当の皆様、大分県立三重総合高等学校メディア科学科の先生方および学生の皆様、事業推進に支援頂いた日本工営福岡支店の皆様と、大井研究室で本事業にかかわってくれた学生の皆さんに感謝申し上げます。

付録

参考文献及び図表の整理編集作業中のため、発表会当日に参考文献及び図表を挿入した発表原稿を配布しますことをお断り・お詫び申し上げます。

参考文献

- 1) 整理中です

(2017.4.28 受付)

LOCAL HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT AND COMMUNITY FORMATION IN REGIONAL PUBLIC TRANSPORTATION ACTIVATION - Cases of Bungoono City, Oita Prefecture -

Hisashi OOI