

IV部門：計画

計画1

2023年3月3日(金) 09:00 ~ 10:30 第7会場 (8号館401)

[IV-05] ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの継続性に関する研究

*原 雄一郎¹、加藤 博和¹、福本 雅之¹ (1. 名古屋大学大学院)

*Yuichiro Hara¹, Hirokazu Kato¹, Masayuki Fukumoto¹ (1. Nagoya University)

キーワード：地域公共交通サービス、共創、継続性

生活に欠かせない一方で民間事業者や自治体が供給しない移動サービスを確保するため、住民や企業、自治体など公共交通に関係する多様なステークホルダーの連携のもと創出されるサービスが全国各地で展開されている。しかし、運営の担い手や財源確保が困難となることや、ステークホルダー間の意識に隔たりが生じることにより、サービス継続が危ぶまれる事例が少なくない。本研究では、この「ステークホルダー共創型地域公共交通サービス」を継続して提供可能とするために求められる要因を分析する。代表事例を対象に、今日に至る継続的なサービス提供を可能とした運営実態を把握し、今後もサービス提供を継続可能とするための要点に言及する。

ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの継続性に関する研究

名古屋大学大学院 学生会員 ○原 雄一郎
 名古屋大学大学院 正会員 加藤 博和
 名古屋大学大学院 正会員 福本 雅之

1. はじめに

地域での生活において欠かせない移動手段を確保するためには、交通事業者や自治体による地域公共交通サービスだけでは不十分であるという認識のもと、地域の住民や企業など多様な関係者の連携により企画・運営される「ステークホルダー共創型地域公共交通サービス」が全国各地で展開されている。しかし、これらのサービスは立ち上げにおいて困難さが伴うのみならず、立ち上げ後の継続時においても、利用が減少すること、運営の担い手や財源の確保が困難となってくること、ステークホルダー間で意識に乖離が生じることなどにより、サービスの継続性への懸念が生じる例が見られる。

本研究では、ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの継続に資する要因を明らかにし、具体的な取り組みを提示することを目的とする。

2. サービス継続要因に関する仮説

既往研究¹⁾²⁾³⁾より、ステークホルダー共創型地域公共交通サービスが継続するための要因を整理し、仮説として示したものが表-1である。本研究ではこの仮説を検証するために、ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの実態を、形態や地域特性等が様々な事例を選定し、調査する。

3. 事例調査内容

3.1 調査対象

調査対象は、サービスの開始（試験運行含む）から今日まで概ね10年以上継続している事例から21事例を抽出した。

3.2 利用実態調査

各事例について「沿線人口1人当たり年間利用回数」を求める。2010年から2020年にかけての利用者数と、国勢調査の小地域（丁、目、字）のデータ

表-1 サービスの継続要因に関する仮説

項目	継続要因
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者確保 ● 利用者ニーズとサービス内容の合致 ● 利用者ニーズを反映したサービス内容 ● サービス内容の評価・改善
運営基盤	<ul style="list-style-type: none"> ● 活動目的の明確化 ● 地域で公共交通確保に取り組もうとする意識の醸成 ● ステークホルダー間での目的の共有・連携体制の構築 ● サービス内容の評価・改善に取り組む運営組織の機能化 ● 運営に関わる人材（構成員）、財源確保 ● 運営に係る資産（有形・知的資産） ● 人材、財源、資産の承継

から算出した沿線人口によって求められる「沿線人口1人当たり年間利用回数」の増減を把握する。

3.3 ヒアリング調査

2章で構築した仮説を基に、各事例の「サービス創出実態」とそれを支える「運営実態」を把握するため、各事例の代表的役割を果たしている人物、もしくは事例をよく知る人物を対象にヒアリング調査を実施する。調査方法として、半構造化インタビューを採用する。調査は、1事例をオンライン、20事例を対面で実施した。

4. 事例調査の結果

4.1 利用実態

2010年から2020年にかけて「沿線人口1人当たり年間利用回数」が増加しているのは、20事例中4事例（20%）であった。増加傾向にある4事例は、

交通サービスが運行する地域の地縁組織に所属する住民が運行協議会を設立している点が共通している。一方、減少傾向にある16事例中12事例も地縁組織と連携した運営基盤を構築している。地縁組織と連携体制を構築しているサービスは、地縁組織に立脚せず、行政・NPO法人・運行協議会が単独で行っているサービスに比べ、利用者を確保している傾向にあることが分かった。

4.2 サービス創出実態

21事例中20事例(95%)において、「利用者ニーズの把握」「サービス改善」が実施されていた。共創型のサービスは、利用者や地域の意見を直接的に把握することができ、それによって把握したニーズを基に、サービス改善につなげている実態が明らかになった。一方、立ち上げ時には多様なステークホルダーの共創によりサービス内容を創出した事例でも、後に行政のみの運営に移行することで、サービス改善のインセンティブが働かなくなったものがあった。

4.3 運営実態

運営組織の代表の交代について、21事例中14事例(67%)で仕組み化・実施している。利用者が大きく減少している事例は、代表交代が仕組み化・実施されておらず、運営を担う特定人物への依存が強い状況にあり、かつ、ステークホルダーとして「地縁組織」との連携体制を構築していない実態が分かった。

4.4 サービス継続を左右する要因の把握

「サービスの創出」においては各運営主体が積極的に取り組んでいる。しかし、「運営実態」の面で、利用を増加・確保している事例と減少している事例との違いの1つとして運営主体があることから、サービス継続を左右する要因として「運営実態」があるといえる。特に、サービスの運営を特定人物が担わなければならない状況に陥っている事例は、利用者の減少率が大きいことと同時に、他の人物に運営ノウハウ等が承継されないという実態を把握した。

これらのことから、ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの継続可能性を左右する要因は、「運営実態」に内在し、「特定人物の過度な負担」が特に懸念されると推測できる。ステークホルダー共創型により公共交通サービスの提供を継続するためには、運営に関して特定人物に過度な負担が強いられる状況を軽減し、担い手の確保とノウハウを計画的に承継する取り組みを行うことが求められる。

4.5 自治体による運営組織と地縁組織の連携体制構築への働きかけ

ステークホルダー共創型地域公共交通サービスの運営組織と地縁組織との連携体制構築に関して自治体による働きかけが行われている事例は、21事例中6事例(33%)に留まることが分かった。

5. サービス継続に必要な取り組み

サービス継続のための取り組みとして、1) 運営組織と地縁組織との連携体制の構築、2) 自治体による運営組織と地縁組織の連携体制構築を促す積極的働きかけ、の2点を提示する。上記2点に取り組むことにより、サービスの改善、運営を担う地域の人材確保が可能となる。その上で、特定人物の過度な負担を軽減し、ステークホルダー共創型によるサービスの継続に資することができる。

参考文献

- 1) 西堀泰英, 鈴木雄, 土井勉, 田中巖, 辻寛, 山中千花: コミュニティ交通の持続可能性に影響する要因の実証分析, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol. 78, No. 6, II_717-II_729, 2022
- 2) 福本雅之, 加藤博和: 地区内乗合バスサービス運営方式の類型化及び適材適所の検討, 土木学会論文集 D, Vol. 65, No. 4, pp554-567, 2009
- 3) 増田聡: NPO活動の持続性と事業承継:(特非)まちづくり政策フォーラムの経験から, 同志社政策科学研究, 第22巻(第2号), pp69-85, 2021