

農山村地域における住民主導の公共交通の再構築 —北上市口内地区における自家用有償旅客運送を事例として—

坂井 光子*・山本 信次**

Rebuilding of transportation infrastructure in rural areas by local residents
—Private use fare-paying passenger transport in Kuchinaicho, Kitakami City, Iwate Prefecture—

Mitsuko SAKAI* and Shinji YAMAMOTO**

1. 研究の背景と目的

1. 研究の背景

乗合バス事業は、国民の足としての役割を果たしてきた。近年、モータリゼーションの進展により、1968年をピークに輸送人員は減少し続け、路線バスの撤退が増加している。それに伴い、運転免許を持たない高齢者や学生などの移動制約者が出現し、移動手段の確保が求められている。特に、過疎化の進む農山村地域では深刻な問題となっている。

そこで、路線バスに代わる交通手段として、コミュニティバスや乗合タクシーといった新たな輸送サービスが注目を集めている。これら新たな輸送サービスは、比較的に路線バスよりも規模が小さいため、農山村地域等の需要量の少ない地域に適している。新たな輸送サービスに対する期待は大きく、調査や研究も数多く行われている。様々な交通を利用者の特定・不特定、個別・乗合の2つの属性の度合いにより分類したのが図1である。

新たな輸送サービスにはそれぞれ特徴があり、その土地・利用者に合った交通を導入することが必要である。以下、既往研究（秋山・吉田2009）をもとに新たな交通の特徴をまとめる。

(1) コミュニティバス

運行経路、時刻表が決められており、誰でも使えるという点では一般の路線バスと変わら

Received Maech 11, 2013

Accepted May 13, 2013

* 岩手大学農学部共生環境課程

** 岩手大学環境学系

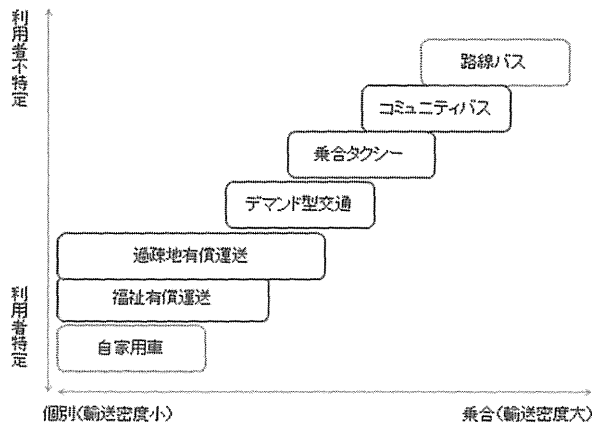


図1. 多様な輸送サービスの運行形態（秋山・吉田（2009）を参考に著者が作成）

ない。1998年度の運輸白書の定義では、「主に地方公共団体が主体となり、地域住民の日常的な移動のために、小型車両を用いて市街地を循環するような、新しい運行形態で輸送サービスを提供するバス」とされている。運営主体が地方公共団体であるため、採算性を追求しないという点が路線バスとは異なる。採算性を追求しない地域のための交通であり、高齢社会である現代のためのバスと言える。

(2) 乗合タクシー

道路運送法にもとづく「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を受けた事業者が、乗車定員が11人に満たない小型車両を使用して運行する形態である。運行経路や時刻表が固定されているケースが多いが、固定しなければいけないというわけではない。

(3) デマンド型交通

利用者の事前予約に応じて、運行経路や時刻表を設定して運行する形態である。予約のあった時のみ運行するので、運行経費の節約もでき、需要の少ない地域でも導入が可能である。

(4) 過疎地有償運送

自家用自動車を使用した有償の運送は、一般に禁止されているが、過疎地域等の要件を満たせば運送を行える。運行経路や時刻表はさまざまである。一定の要件を満たす非営利法人が運営主体となり、市町村が主催する運営協議会での承認が必要であり、自家用自動車による輸送も行える。近年、導入事例が増えつつある。利用者は事前の会員登録が必要である点も、これまでの運行形態とは異なる。

(5) 福祉有償運送

過疎地有償運送と同様に、自家用自動車を使用した形態であり、こちらも市町村が主催する運営協議会での承認が必要である。利用者は、要介護者や身体障害者等で会員登録されている者に限定されている。

上記のような新たな輸送サービスの導入による成功例もあるが、失敗例も多い。路線バスを運営していた民間事業者の撤退後は、基礎自治体が担い手とならざるを得ない場合が多く、基礎自治体の担当者手腕にかかっているととも言える。しかし、路線バス廃止後の基礎自治体の対応は十分とは言えない。このことについて秋山・吉田（2009）は、「地域の現状を捉える診断から計画の策定、実際の運行までのプロセスを適切に遂行することが意外に難しく、経験1～3年の自治体職員では手に負えないことが間々ある」と述べている。また、高橋（2006）は、「自治体（公）と事業者（民）のみならず、住民による非営利組織（共）が介在し、三者間で役割分担と連携を試みるべき場合」もあると述べている。つまり、交通分野においても、「協働」が提唱されているのであり、公共交通を行政や事業者任せりにするのではなく、自らの問題として地域住民も関わっていく姿勢が求められている。

地方公共交通の衰退を受け、政府は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（2007.10.1施行）を制定した。この法律により、市町村・公共交通事業者・道路管理者・住民等の関係主体による協議会を設け、「地域公共交通総合連携計画」の策定が可能になるなど制度的整備が進み、より地域住民も公共交通への話し合いに参加しやすくなったと言える。

2. 研究の目的

こうした状況を受け、農山村地域において地域住民の移動を確保するうえで、多様な主体の協働は今後さらに重要性を増してくると考えられる。しかし、農山村地域等の交通分野で多様な主体の協働に関する研究は、報告書等を除き学術論文では、太田（2008）があるが数は少なく、さらなる事例の蓄積と詳細な分析が必要とされている。また、交通に関する研究は、行政や企業の働きに注目したものが多く、地域住民の役割や責任に関する研究はあまりなされていない。

以上のことから、本研究では、多様な主体の中でも地域住民・住民組織に注目するものである。また具体的事例として、口内地区で行われている自家用有償旅客運送を取り上げ、多様な主体の関わりを整理し、そのメリット・課題を明らかにすることで今後の地域公共交通の構築の一助とすることを目的とする。

本研究で取り扱う自家用有償旅客運送とは、2006年の道路運送法改正により運行可能となった自家用有償運送の一種である。自家用有償運送には、市町村運営有償バス、過疎地有償運送、福祉有償運送の三種があるが、本研究では自家用有償旅客運送のなかの過疎地有償運送と福祉有償運送の二つをとりあげるものである。

自家用有償旅客運送を行うためには、運送主体、運送の対象、使用車両、運転者、損害賠償、運送対価、管理運営体制、法令順守といった8つの条件を満たし、先述した関係主体により構成される運営協議会にて承認を受け、その後、管轄の運輸局に申請し受理される必要がある。運輸局への申請は形式的なものであるため、実質的な決定権は運営協議会にある。

II. 調査対象と調査方法

1. 調査対象の概要

(1) 岩手県北上市口内地区

本研究では、北上市口内地区を調査対象地とした。口内地区は、北上市の市街地から東へ約10kmに位置し、人口は約1,700人、世帯数は約550戸、高齢化率は約40%の人口減少、高齢化が進行している中山間地域である。地区の周辺は山林に囲まれており、自家用車がないと移動は不便である。図2は北上市全体の地図である。

口内地区では、既存の公共交通だけでは住民のニーズを満たさきれておらず、さまざまな問題が生じていた。非免許所持者はバスやタクシー等の公共交通機関や家族・親族・友人の送迎に頼るしかない。しかし、バスやタクシーに関しては、バスの本数が少ない、バス停まで遠い、特に冬場は雪のせいで遠くのバス停まで行かなければならない、バスの行き先が希望と合わない、タクシーを毎回使うのは家計的に厳しい等の問題があった。家族に送迎を頼む人も多く見受けられたが、毎回頼むのは気兼ねするという人もいた。免許所持者であっても、自家用車を使えない時は非免許所持者と同じ状況に陥っていた。

口内地区では「NPO法人くちない」を運営主体として過疎地有償運送、福祉有償運送の運行を2010年から行っている。バス路線が減便、短縮されるのに合わせて利用者は年々増加傾向にある。過疎地有償運送、福祉有償運送を利用するには利用登録が必要であり、過疎地有償運送は世帯ごとに、福祉有償運送は個人での登録を行う。現在、過疎地有償運送の加入世帯は39件、登録者は53名、福祉有償運送の登録者は26名となっている。

ドライバーは、町民から募ったボランティアであり、現在10名である。ドライバーには、実費として過疎地有償運送は1回300円、福祉有償運送は1回1,000円の謝礼が支払われる。以下は過疎地有償運送と福祉有償運送の概要である

① 過疎地有償運送(町内型)

- ・対象者：口内町民
- ・運行範囲：口内町内(土日は市街地である済生会病院、さくら野(北上市中心部に存するデパート)、北上駅まで)
- ・運賃：1回100円(土日の市街地までは福祉型)

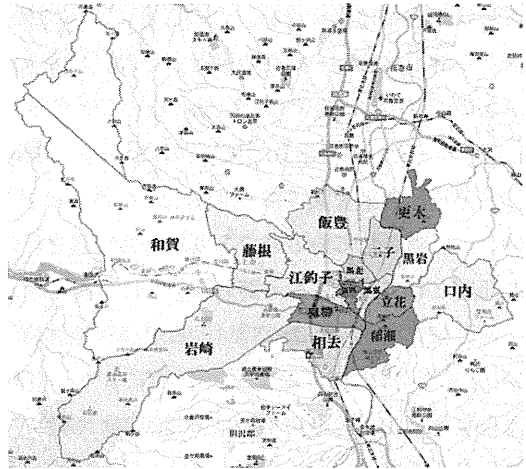


図2. 北上市の地図(北上市HPより引用)

- ・年会費：1世帯1,000円
- ・運行目的：地区内のバス路線(口内線)のフィーダー輸送として、自宅からバス停までの移動や、口内地区内の移動手段として、地区住民の自家用自動車を活用した輸送サービスを行う。

② 福祉有償運送（福祉型）

- ・対象者：口内町民で、認定基準を満たした人（障害者、要介護者、要支援者限定）
- ・運行範囲：北上市内
- ・運賃：8 kmまで800円， 8～10kmまで1,000円， 12km以上1,200円

③ 利用方法

- A) 利用者は、前日の15時までにNPO事務局へ予約する。
- B) 予約を受け付けたNPO事務局は、利用者の最寄りのボランティアドライバーへ運行を依頼する。
- C) ボランティアドライバーが自宅など希望地まで迎えに行き、地区内の場合、30分程度までは帰りを待つ。
- D) 事前に購入したチケットで利用料を支払う。

(2) 口内町自治協議会

北上市は16地区に分けられ、それぞれに自治協議会または自治振興協議会という自治組織がある。口内町自治協議会は、9つの行政区をまとめており、また、市から指定管理者として、2006年から交流センター（元公民館）の管理を任されている。口内地区の交通問題をなんとかしようと、活動を始めた主体である。本格運行を始めるにあたり設立したNPO法人くちないは自治協議会のメンバーが中心となっている。

(3) NPO法人くちない

口内地区での有償運送、地区唯一の雑貨店「店っこくちない」の運営を行っているNPOである。2009年に法人格を取得した。会員数は23人、理事は5人である。口内町自治協議会と密接な関係にある。口内地区での自家用有償旅客運送の運営、店っこくちないの運営、特産品の販売を行っている。店っこくちないは自家用有償運送の予約センターとしても機能している。

(4) いわてNPO-NETサポート（以下、NETサポート）

2000年に法人格を取得し、北上市内を主な活動地域とするNPOである。NPO活動の発展をめざし、幅広く地域や分野を超えた支援を行っている中間支援組織である。口内地区から相談を受け、支援を行った。

(5) 北上市政策企画課

市の基本計画等を担当する課であり、交通運輸対策に関する業務も行っている。

2. 調査方法

調査方法は、文献調査、メールでの質問、聞き取り調査を行った。聞き取り対象は、NPO

法人くちない、いわてNPO-NETサポート、北上市政策企画課の3者である。

Ⅲ. 口内地区における自家用有償旅客運送運行開始までの経過

本研究では、自家用有償旅客運送運行までを表1のように3段階に分けて分析を行う。また、契機となった山村再生プラン申請から、現在に至るまでの自家用有償旅客運送運行に関わる出来事をまとめたものが表2である。山村再生プランとは、林野庁の補助事業であり、NPO等が行う山村活性化のためのプランを募集し、その中から優秀なものに助成金を交付するというものである。

1. 第1段階（～2008年7月）

口内地区では、バスの本数が少ない、バス停まで遠い、送迎してくれる人がいない、タクシーの料金が高く毎回は使えないなど交通に関して様々な問題を抱えており、常に地域住民の足の確保について考えているという状態が続いていた。例えば、「夫婦二人生活、運転免許は夫が

表1. 3段階の分け方

段 階	時 期
第1段階	山村再生プラン申請まで（～2008年7月）
第2段階	山村再生プラン申請～運行開始（2008年7月～2010年7月）
第3段階	運行開始後（2010年7月～）

表2. 自家用有償旅客運送に関するできごと

年 月 日	内 容
2008年4月	山村再生プラン申請
2008年8月	アンケートによる交通ニーズ調査
2008年10月27日 ～11月7日	有償ボランティア交通社会実験
2009年3月	次年度運営組織としてNPO法人くちない設立
2009年3月	口内地区過疎地有償運送関係者会議
2009年6月	口内地区より北上市に対して運営協議会の開催依頼
2009年7月～ 2010年2月	関係団体との調整
2010年4月	北上市自家用自動車有償運送運営協議会において承認される
2010年7月	自家用有償旅客運送運行開始
2010年9月	店っこくちない開店
2011年7月	県交通上野田線減便、土日運休
2012年1月	過疎地有償運送の土日運行開始（市街地まで）

所持していたが、その夫が入院することとなった。夫の着替えを週1・2回持っていかなければならないが、バス停までの距離が遠い。年金生活でその都度タクシーを使う余裕はない。親戚や近所の人に送迎してもらうことはあるが毎回では気兼ねする」(口内町有償ボランティア交通社会実験報告書より)という事態も起こっていた。

同時期に口内町自治協議会は、協議会の存する交流センターで行われる市からの委託に基づいて実施される生涯学習事業への参加者が交通の問題などから近辺の人だけで固定化していることを気がかりに思っていた。そうしたことから、交流センターから距離のある場所に住んでいる住民にも参加してもらおうと考えスクールバスの活用を考えるが、実現には至らず、新たな解決策を模索していた。その後、国交省の補助事業である「新たな公」を知り、応募を考える。この「新たな公」とは、コミュニティ創生支援モデル事業であり、採用されれば補助金が下りる。しかし、応募しようとしたところ、北上市から制止される。その事業には北上市として応募したいので、代わりに林野庁の補助事業である「山村再生プラン」はどうかと代替案を提示される。そして、同時にNETサポートを紹介され、支援を受けることとなる。その後、口内町自治協議会はNETサポートと相談し、「山村再生プラン」に応募し、採用される。

2. 第2段階（2008年7月～2010年7月）

(1) 山村再生プラン事業

口内町自治協議会は山村再生プランの補助金を用いて、住民意識調査と社会実験を行った。住民意識調査では、住民1,471名に対してアンケート調査を実施した。この調査は、交通ニーズの把握、地区住民の生活満足度の把握、そして社会実験の基礎資料とすることを目的に行われた。社会実験前であるのに、この交通システムは必要であるという意見もあり、期待は非常に強いことが伺われた。社会実験では、地区住民からボランティアドライバーを募集し、そのボランティアドライバーによる無償での運送を12日間行った。12日間を通して述べ20件の利用があった。そして利用者に対してインタビュー調査も行い、実行可能性、ニーズ、課題を洗い出した。この2つを行ったことで、やはり自家用有償旅客運送は地域にとって必要であることが理解された。

また、山村再生プラン事業実行時にはNETサポートが一貫して支援を行っている。具体的にはデータの整理や講習会の講師などである。また、専門的知識を補う為にアドバイザーの紹介も行っている。

(2) 本格運行に向けての準備

山村再生プラン事業を終え、口内町自治協議会は本格運行に向けての準備を始める。まず、運行主体となる「NPO法人くちない」を設立する。このNPOは口内町自治協議会と密接な関係にあるが、独立した団体である。

過疎地有償運送、福祉有償運送を開始するための条件である運営協議会の承認を得るために、

関係団体との調整を始める。調整は、NPO法人くちないから1名、北上市担当者から1名、NETサポートから1名の3者で行った。調整を行ったのは、交通関係以外の団体は運輸局、社会福祉協議会、岩手県警、そして交通関係団体は、八重樫タクシー、岩手県タクシー協会、北上地区タクシー組合、岩手県交通、岩手県交通労働組合の8団体である。口内地区において過疎地有償運送、福祉有償運送の2つの運行を考えていることを説明した。この時点での説明は主に北上市担当者が行った。交通関係以外の団体からはすぐに了承を得ることができたが、交通関係団体との調整は難航した。またこの後の説明にはNPO法人くちないも直接あたることになる。

北上市タクシー組合との調整では、タクシーがあるのだからタクシーを使えばいい、過疎地有償運送を行うと客を取られてしまうのではないかという理由から反対された。100円で移動できるような制度を導入されてはタクシー会社にとっては大きな損失となる。しかし、口内地区内にはタクシー会社はなく、口内地区は市街地から約10km離れているため、口内地区内の移動にタクシーを使うと空走りの方が多という事実があった。タクシー組合にそのことを説明し、口内地区内でタクシーを使ってもタクシー会社にとってあまり利益がないことを理解してもらい、了承を得た。

口内地区を通るバスを運行している岩手県交通、岩手県交通労働組合との調整も難航した。県交通はやはりバスを使えばいい、バスの利用者が減ってしまうのではないかという理由から反対した。しかし、過疎地有償運送と福祉有償運送に分けたことで、過疎地有償運送は地区内でのみの移動に使いかつバス停まで運ぶのでバスに繋ぐ役割を果たし、福祉有償運送は市街地まで運ぶが福祉有償運送で運送する人はバスに乗れない人でありバスとは競合しないようになっていた。これを説明し、了承を得た。

関係団体との調整を終え、2010年4月に北上市自家用自動車有償運送運営協議会にて承認を受け、2010年6月に運輸局に申請し、7月に受理された。そして、2010年7月から口内地区は自家用有償旅客運送の運行を始めることとなった。

3. 第3段階 (2010年7月～現在)

2010年7月に運行を開始してから2012年秋現在に至るまで、事故やトラブルは起こっておらず、また利用者数も増加傾向にあり、運行は順調である。図3は過疎地有償運送の利用者数の推移を表したものである。

運行開始後の2011年7月に口内地区を通っていた「県交通上野田線」が減便し、土日運休になるという大きな出来事があった。土日運休になると移動制約者は市街地等に移動できなくなり、大変な不便となる。それを受け、くちないではバスの代わりになるものが必要だと考え、過疎地有償運送での土日の市街地までの運送を検討する。過疎地有償運送で土日に市街地まで運送するには運営協議会の承認を得たあとに運輸局に変更届を提出しなければならない。くちないは運営協議会で承認を得るために再度関係団体との調整を行った。県交通はすぐに了承を

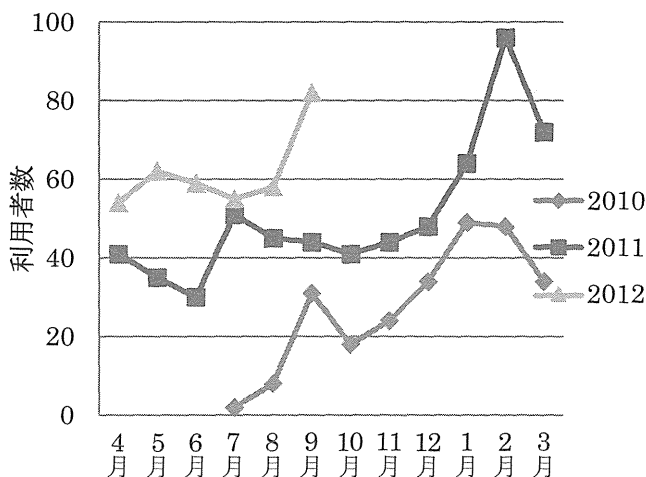


図3. 過疎地有償運送の利用者数の推移

くれたが、タクシー組合との調整は時間がかかった。市街地まで運送するとなると、タクシーと競合してしまう。料金を考えても過疎地有償運送はバスよりも高いがタクシーよりは安い。しかし、この制度の必要性を説明し、なんとか了承を得た。そして2012年1月から過疎地有償運送での土日限定の市街地までの運送を開始した。この内容は、土日限定で市街地の3地点（北上駅、さくら野（北上市中心部に存するデパート）、済世会病院）まで福祉有償運送と同じ料金で運送するというものである。

IV. 考 察

1. 住民主導の公共交通再構築のメリット

一つ目に、まず一番の課題であった「地域の足の確保」ができるというメリットがある。住民がドライバーとして運送することで交通の問題を自分たちの手で解決できる。

二つ目に、「住民のニーズに合った運送」が行えることである。口内ではアンケートで住民のニーズを把握し、社会実験を行いその利用者にインタビューを行い、ニーズを把握した。

三つ目に、「地域の雇用の創出」というメリットがある。これは住民ボランティアドライバーへの実費分の謝金のことを指す。これにはガソリン代も含まれるが、運送回数が多いドライバーはそれなりの金額をもらえる。ほとんどのドライバーが年金生活者であるので少額とはいえ現金収入があることは歓迎されている。

四つ目に、「地域の見守り」というメリットがある。口内では高齢化が進み、一人暮らしの高齢者が増加している。一人暮らしの高齢者が自家用有償旅客運送を利用する時にはドライバーが話し相手になり、中には人生相談をすることもある。これによって、孤独死を防ぐこともできる。

五つ目に「子どもの送迎」というメリットがある。口内では小学校・中学校共にスクールバスが通っており、スクールバスで通う生徒とスクールバスに乗れないところに住んでおり親の送迎で通う生徒がいる。しかし、急な用事で親が送迎できないこともあり、そのようなときに過疎地有償運送が利用されている。地域の住民がドライバーなので親にとって安心感もある。これら五つのメリットが「地域の活性化」にもつながっている。

2. 課題と解決策

(1) 既存の公共交通だけでは住民のニーズを満たしきれていない

口内地区では、公共交通だけでは住民のニーズを満たしきれないという大きな課題があった。この課題の解決策として、自家用有償旅客運送制度が用いられた。

(2) 既存の公共交通との調整

過疎地有償運送の運行では、既存の公共交通との調整が問題となる。調整をうまく進めるには、運行計画を立てる際に運行範囲などをバスやタクシーと競合しないように設定することが重要である。そして、話し合いにおいては当事者である地域住民と公共交通団体だけでなく、第3者が介入することで摩擦を避けることが可能になったといえよう。

(3) 主体的に取り組む地域住民の存在

住民主体の公共交通の再構築では、「地域の課題に意欲的に取り組む人・団体」が必要である。口内では、K氏を始めとした口内町自治協議会が中心となり活動した。

(4) 地域に対して技術的支援を行う人・団体の存在

住民主体の公共交通の再構築では、「技術的支援者」が必要である。交通の調査・計画、社会実験などに地域だけで取り組むのは難しい。口内では活動当初からNETサポートが一貫して支援を行っており、活動を円滑に進める潤滑剤となっていたと考えられる。

(5) 地域に対して金銭的支援を行う人・団体の存在

住民主体の公共交通の再構築では、「金銭的支援者」が必要である。調査や計画、社会実験、そして運行開始後も資金が必要である。口内地区においては、調査・計画段階では、林野庁の補助事業に採用され、林野庁が資金を提供したことで解決された。

運行開始後も運営を継続していくために、維持費が必要である。これは、今後の課題と言える。現在、口内地区の過疎地有償運送は使えば使うほど赤字になる制度である。福祉有償運送は収支ゼロ程度だが、過疎地有償運送は利用料1回100円に対してドライバー報酬が1回300円なので収支は-200円となる。これが年会費の中で収まればいいが、現状では収まっていない。赤字分は市や他の事業の補助金で賄っている。もともとバスが撤退するほど経営が成り立たない場所なので、赤字にならざるを得ない。NPO側も経費を削減し、収入を増やしていく努力は必要であるが、シビルミニマムとしての公共交通の維持には行政がある程度の負担を負うことは当然と言えよう。本事例を維持するための北上市行政当局の年間支出額は数十万円にとど

まるものと予想され、もしも従来のバス路線を維持するためにバス会社に補助金を出すとすれば、数百万円にならざるを得ないことは太田ら（2008）の研究からも明らかであり、むしろ行政支出の縮減に大いに寄与しているものといえよう。

V. 総 括

(1) 主体的に取り組む地域住民の存在と課題解決のパートナー

住民主導の公共交通の再構築を行うためには、まず地域に主体的に取り組む人・団体が必要である。そして、再構築を行うためには各段階ごとに存在する課題を解決しなければならない。それぞれの課題ごとに技術的支援者、金銭的支援者等の適切なパートナーを見つけ出すことが必要である。

(2) 金銭面の問題

住民主導の公共交通の再構築の最も大きな課題は金銭面の問題である。資金は計画段階、運行開始後のどちらにおいても必要である。口内地区では、計画段階は林野庁の公募式の補助制度によって国からの補助金が入り、運行開始後は他のさまざまな事業や市からの補助金によって経営を成り立たせている。

現在では、2007年に施行された「地方公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定により、市単位で「地域公共交通総合連携計画」の策定が可能になった。この計画で定める事業に補助金が出されるため、計画を策定する市は増加している。このように、交通への補助の体制が整ってきている。

(3) 住民主導の公共交通の再構築において行政が果たす役割

住民主導の公共交通の再構築において、行政が果たす役割は重要である。行政は、地域に対して、金銭面、技術面の2つにおいて支援するべきである。

金銭面では、交通は公共性が高くこれを守ることは行政の責務とも言えること、そして路線バスを維持する補助金よりもはるかに安い補助で足りることの2つの理由から、計画段階の補助、維持費の補助を行うべきである。

技術面では、情報提供、調査・計画、関係団体との調整の3つの支援を行うべきであると結論付けられる。

引用文献

- (1) 秋山哲男・吉田樹（2009）生活支援の地域公共交通. 224pp, 学芸出版社, 京都.
- (2) 太田幸司（2008）農山村地域における多様な主体の協働による市町村交通サービスの在り方—地域交通ガバナンスの構築に向けて—. 林業経済研究54(3)：7-18.

(3) 高橋愛典 (2006) 地域交通政策の新展開. 272pp. 白桃書房, 東京.

要 旨

近年、公共交通である乗合バス事業では不採算路線の増加のため、事業者の撤退・減便が進んでいる。路線撤退後の公共交通のあり方は基礎自治体に委ねられるが、十分な対応ができていない。そこで本研究では、住民主導の公共交通の再構築に取り組んでいる岩手県北上市口内地区の取組みを事例として、それに関わる地域住民・行政・NPOといった多様な主体の関係性を明らかにした。その結果、地域住民による主体性の発揮が必須であると同時に住民以外の主体である行政やNPOの支援が重要であり、地域住民には欠けているノウハウやネットワークを補う必要があるという結論に至った。交通分野においても、行政、企業、住民などの多様な主体の協働が求められている。

Summary

Since the share-ride bus project designed as a transportation infrastructure failed to generate the anticipated profit, operators have been backing out and the frequency of buses has been reduced. Following the loss of transportation lines, the transportation infrastructure fell into the hands of municipalities who are unable to respond adequately. In this study, we have examined the efforts undertaken by residents in Kuchinaicho, Kitakami City, Iwate Prefecture, to rebuild the transportation infrastructure, in order to clarify the relationship between various entities including local residents, government, NPO, etc. As a result, it was determined that while the locals do need to exert their independence, support by outside entities such as the government and NPO is also necessary in order to supplement the know-how or networking which local residents may be lacking. Cooperation between the government, corporations, local residents, etc., is most desirable in the field of transportation.