

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

—岩手県雫石町「あねっこバス」を事例として—

太田幸司*[†], 山本信次**

*岩手大学大学院農学研究科

**岩手大学農学部

The State of Rural Transport Services Organized on the Basis of the Collaboration of Various Bodies in Rural Mountain Village Regions: Case Study of Shizukuishi Town in Iwate Prefecture

OTA Koji*[†] and YAMAMOTO Shinji**

[†]Graduate School of Agriculture, University of Iwate, Morioka, Japan

^{**}Faculty of Agriculture, University of Iwate, Morioka, Japan

近年、モータリゼーションの進展により、不採算バス路線の廃止が増加傾向にあり、移動制約者の生活の足確保の観点から、地域の実情に精通する市町村等の基礎的自治体は地域住民を始めとした多様な主体との協働により、地域公共交通ガバナンスを構築することが求められている。バスの計画段階においてはバスのコンセプトを策定し自治体の施策へ位置づけると共に、住民の意向を十分反映させなければならない。これらには、学識者等の専門家の協力が必要不可欠である。バス運行の際、自治体行政はNPO法人や事業者と役割を分担することで、効率的且つ利便性の高いサービスの提供が可能になる。行政は基本的にバス運行に関わる欠損の負担や、関係機関との調整を行う。運行は事業者が担うことが望ましい。事業者の既存資源の活用により効率的な運行を可能とし、乗務員の二種免許保有による安全性の担保面からも効果的なことを理由とする。運営は、NPO法人が中心となり住民の代表として利用者の要望を常に把握し、サービスの改善を図りながら担うことが望ましいが、市町村、事業者、学識者などと常に情報の共有を行いながら、運営を行うことが重要である。

キーワード：地域公共交通ガバナンス、協働、農山村、デマンドバス

Due to the rise in motorization in recent years, the abolishment of unprofitable bus routes is on the increase. From the point of view of accessibility for physically impaired users, there is a demand for constructing regional public transport governance through the collaboration of a self-governing municipal government well-versed in the region, and various other bodies composed of regional inhabitants. In the bus planning stages, it is important to draw up a concept of the bus that sufficiently reflects the opinions of local residents through the cooperation of academic specialists. If in running the bus, the self-governmental administration shares the role between NPO foundations and the contractor, a service that is highly efficient and convenient can be provided. The administration should cover any losses connected with running costs and assist management with all related organizations. It is preferable that the contractor carries out the running of the bus services. This means running an efficient service based on the contractor's current resources. NPO foundations that understand the requirements of the users and can operate the service while implementing improvements are desirable as the core of management; however, it is necessary to undertake management while sharing information between municipalities, contractors and academics.

Key words : regional public transport governance, collaboration, The state of rural, demand bus

I 研究の背景と目的

近年モータリゼーションの進展により、バス事業者による不採算路線の廃止が増加傾向にあり、お年寄り

や学生といった移動制約者の生活の足確保の観点から、地域公共交通の再編が課題となっている。こうした動きは、人口が小規模・低密度に分散する農山村地域において顕著である。

福田(2005)¹⁾は、「人口規模が小さく、社会経済的な主体が低密度に分散しているという特徴を有するす

[†]連絡先 E-mail: kou_zyn0913@yahoo.co.jp

すべての地域を「ルーラル地域」と定義し、鉄道との比較からルーラル地域における公共交通として、乗合バスの最適性と重要性を指摘している。本研究ではこうした理由により、公共交通機関の中でも乗合バスに着目する。

加藤・福本(2006)^②によれば、こうした不採算ではあるが生活の足として重要な役割を果たしてきた乗合バスは、輸送人員が減少し始めた1970年代以降、地域の公共交通として「官」が確保する必要性が認識されてきたとしている。その方策は需給調整に基づくバス事業者の地域独占を中央政府が許認可することによって、事業者の内部補助(黒字路線から赤字路線への利潤補填)を促した上で公的補助を行い、地域全体の路線網を維持するものであったとしている。

しかし、こうした国と事業者中心の不採算バス路線維持方策は様々な弊害をもたらす。第1に補助主体はあくまで国であった為、地域の実情に精通する地方自治体が、地域のバス維持に関わりにくい制度であったこと。第2にバス事業者は需給調整などの様々な規制により、地域の特性やニーズに応じてきめ細かなバスサービスの提供を行いにくかったこと。したがって、第3に利用者である地域住民はバスサービスに対する利用の有無のみしか選択することができず、極めて弱い立場であったことなどが挙げられ、こうした理由が複雑に絡み合い、バスサービスは地域の実情とニーズからしだいに乖離し、利用者がさらに減少するといった悪循環を生みだすこととなった。

こうしたことから、近年では「官」により独占された「公共」の再編が大きな課題となっており、地方分権改革が進められている。金指ら(2003)^③は分権の本質が、施策を「決定する権力の拠点が市民の身近な所に分散されていくシステム」と考えた時、求められるのは住民を始めとした多様な主体が、「行政と対等の立場に立ち地域や公共の課題に対応するために、一定のルールの下、各々が社会的役割や責任を負っていくという、多元的主体による社会の統治秩序形成機能の発揮である」(ガバナンス)と述べ、ガバナンスを実現する為の手段として、協働に裏打ちされた行政・住民・NPOなどの多様な主体による地域課題への対応を挙げている。こうした認識に立ち、一連の分権改革においては国から地方自治体への垂直的分権には一定の評価を認めながらも、多様な主体の協働を促す「住民自治的な分権(水平的分権)の側面が弱い」と指摘している。

つまり、地方分権下におけるガバナンスの構築に

は、垂直的分権に加え、地方自治体と社会的に自立した多様な主体との協働が必要である。

地域公共交通政策においても2001年頃から分権改革が行われており、第1に2001年に行われた国の地方バスに対する補助の大幅な変更が挙げられる。国は複数市町村をまたぐ広域的・幹線的なバス路線について都道府県と協調して支援を行い、同一市町村内を走るバス路線に関しては、用途の限られた補助金中心の施策から、地方交付税(原則として特別地方交付税)中心の施策へと変化した。

第2に、「地域協議会」制度が2002年より実施された。

これは都道府県が主体となり、関係市町村・バス事業者・国土交通省地方運輸局の代表らが構成員となり、存続が困難とされる路線への公的補助の在り方やサービスの水準・内容について協議し、構成員の合意に基づいた具体的な措置を行うもので、これらの個別案件の協議は、都道府県をさらに地方振興局ごとなどに分割した「分科会」によってなされる仕組みである。しかし問題点も指摘されており寺田(2005)^④によれば、①協議会の構成員に住民や利用者の代表者が入っていない。②生活の足を議論する場合、県レベルでの協議会では大きすぎる為、活動の中心が分科会で都道府県レベルでの協議会が形骸化している。③合意内容が現状肯定の域から脱せず、事業者からの退出・補助申し出の妥当性を検討するだけの場となっており、当該地域の生活交通のあり方を議論するまで至っていない。④他モード交通事業者が構成員に入っておらず、交通をネットワークと見なす連携がとれていない。⑤分科会地域割りが既存事業者の営業区域に対応している地域が多く、1事業者が独占する場合も多い。といったことが挙げられており、積極的な議論の展開を喚起し選択肢を拡げる制度への改善が重要としている。

第3に2006年10月より導入された「地域公共交通会議」は、地域協議会を改善した制度で、住民に最も近い基礎自治体である市町村が主催者となり、協議構成員となる市区町村・住民代表・利用者代表・地方運輸局・事業者・学識経験者等が、地域の実情に即した運行形態やルート・運行頻度・運賃などについて協議を行い構成員間の合意がなされると、事業者による委託運行が可能な場合は、運賃・停留所・タイヤの設定・事業者選出の自由度が増し、柔軟なサービス設定が保障される。事業者による運行が困難な場合は国土交通大臣に登録を受け、研修を受けた上で自治体やNPOが

白ナンバーで有償運送が可能となった。既存の地域協議会の分科会を地域公共交通会議として位置付けることも可能であり、地域に必要なバス路線の在り方の協議を行う際は、基礎自治体である市町村が主催者となる地域公共交通会議が大きな権限を持つようになった。

以上から、この3つの制度改正は国から都道府県、さらに基礎自治体である市町村への垂直的分権と、市町村と地域の多様な主体の協働によるバス運行を喚起したものといえ、地域公共交通部門におけるガバナンス、すなわち「地域公共交通ガバナンス」構築を目指した制度改正といえる。また、「地域公共交通ガバナンス」構築の際は、制度的に見ても基礎自治体である市町村がイニシアティブを發揮しやすい立場である。

しかし、市町村・事業者・住民を始めとした多様な主体の協働によるバス運行を分析した先行研究の多くは本源的な需要に恵まれた都市近郊地域を対象としているものが多い。また、町内会を母体とした「住民運営協議会」によるバス運行を分析したものなど、地域住民の積極的なバス運行への関与を示唆した先行研究も存在するが、バス計画段階から市町村と地域住民が密接に関わっていたとは必ずしもいえない。したがって、農山村地域において「地域公共交通ガバナンス」を構築し、バス運行を行っている成功事例の詳細な分析が必要である。

以上のことから本研究では、人口が小規模・低密度に分散する農山村地域において、バス廃止を契機に市町村がイニシアティブを發揮し、地域住民を始めとした多様な主体との協働により市町村圏域を見据えたバス運行を行っている岩手県雫石町の事例を分析し、多様な主体が役割を發揮できる望ましい協働によるバス運営の在り方を考察することを目的とする。

II 分析・調査方法および調査対象概要

1 分析・調査方法

岩手県雫石町における「あねっこバス」の事例分析を行った。その際、①バス導入の発端、②生活交通ニーズ把握期、③導入準備期、④バス運行期の4段階に分類し、それぞれの段階における主体と役割の把握を行い、協働によるバスサービス実現の効果の分析を行った。また、本事例分析から「地域公共交通ガバナンス」成立条件を整理し、それを基に各主体に課題と改善方策を示すことで、望ましい協働によるバス運営の在り方を考察した。調査は「あねっこバス」関係主体であ

る雫石町役場、有限会社雫石タクシー、NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワークへの聞き取り調査と参与観察⁶⁾、文献と資料による調査を行った。

2 調査対象概要

(1) 岩手県雫石町

岩手県雫石町は県の中西部に位置し、四方を奥羽山系の山々に囲まれた総面積609.1km²、人口19,363人、高齢化率24.8%、人口密度31.7人/km²の町である(平成17年3月)。昭和の大合併時に1町3村が合併し現在に至っており、現在では大小74の行政区が点在する為、人口が低密度に分散する農山村地域の特徴を有している。

(2) NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク

当該団体は、「あねっこバス」事業においてバス運営部門を担っている団体である。設立は2003年11月、会員数は2007年3月現在で26名である。活動ミッションは「雫石の地域資源を活用して、心豊かな地域社会の構築を図ること」である。専務理事兼事務局長のD氏によると設立の動機として、「町の基幹産業である農業や観光の低迷を受け、町に活気が無くなってきている中で、雫石は個人レベルで孤軍奮闘している人が多く、こうした人が集まり町を盛り上げ元気にする為に、共に何か活動が出来るのではないかと思った」と述べている。構成員は全て町民で農家、民宿経営者、個人商店経営者、定年後のIターン者、芸術家など多様な立場の人達から成り立っている。D氏は農業を営んでおり、NPOの事務局を担う中心人物である。設立当初の活動計画は年に数回のチャリティーライブの企画・運営といったイベント事業の展開のみであったが、後述するが町からの働きかけで「あねっこバス」運営に関わることとなった。以後、指定管理者制度による町内の市民農園運営事業、NPO設立・運営相談業務や市民活動やNPOに対する理解を深める「NPO講座」の開催といった中間支援事業などへ事業拡大している。D氏によれば活動領域拡大の要因として「これまで行政が担うとされていた公共領域へ住民組織が関わることで、公共サービスの向上が望めることを、バス運営を通じて学んだ」と述べており、バス事業においても住民の立場・視線を大事に、バス運営を担っていることが感じ取れる。事務所はJR雫石駅内にある町所有の一室を無償で借り受けており、専従職員はD氏の他に3名、非常勤職員2名で事業を展開している。

(3) 有限会社雫石タクシー

「あねっこバス」事業において運行部門を担っているのが当該事業者である。資本金は620万円、従業員数は75名で本社は雫石町に立地し、営業所は近隣市町村に4か所設け、盛岡市や雫石町を始めとした岩手郡の限られたエリアで営業を行っている。

Ⅲ 協働によるバス計画・運行の展開

1 「あねっこバス」導入の発端 2003年3～5月

(1) 既存路線の存続から新たなバスの導入へ

雫石町では2004年の4月より、「あねっこバス」を運行しており、運行開始から約3年が経過しているが、利用者は年々増加傾向にある(図-1)。

「あねっこバス」が導入される以前、町内におけるバス路線は民間バス事業者により10路線以上運行されていたが、94年2月に町内を起終点とする2路線廃止の申し出があり、町では補助金により財政負担を講じて路線を存続させてきた(表-1)。

表-1 バス補助金推移

補助金の種類	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度
廃止路線代替バス補助金	9,380	11,769	11,847	9,370	9,384	9,434	9,901
生活交通路線維持補助金	219	194	56	350	465	240	478
合計	9,599	11,963	11,903	9,720	9,849	9,674	10,379

(単位:千円)

資料:雫石町政策室

表-2 廃止バス路線概要

路線名	起点	終点	運行回数/日	平均乗車密度
雫石篤宿線	雫石営業所	篤宿温泉	5回	1.7人
西山直道線	玄武温泉	盛岡バスセンター	1回	4.7人
西山線	雫石駅前	玄武温泉	2.5回	1.0人
西根線	雫石駅前	玄武温泉	3回	1.7人
西根線	雫石駅前	玄武温泉	1回	1.7人
雫石小岩井線	雫石駅前	奥意内温泉プール	5.5回	0.7人
雫石小岩井線	雫石駅前	小岩井駅	3回	1.7人
雫石スキー場線	雫石駅前	雫石スキー場	3回	1.1人

資料:岩手県交通(株)運輸事業本部運行計画課

しかし2003年3月、翌年の3月を以て町内を起終点とする全てのバス路線の廃止を行う申し出が民間バス事業者からなされ、状況は一変する(表-2)。

大規模な路線廃止の為、町ではこれまでのような補助金により路線を存続させる措置をすぐには取らず、2003年5月に特定課題懇談会を実施した。懇談会において町は、厳しい財政状況の中で前述したような公的補助により路線を存続させてきた経緯と、大規模な路線廃止が行われることを住民に説明し意見を求めた。この町の選択について、雫石町役場住民課の担当者であるY氏は、「市町村合併が進む中で住民意向の調査を行った結果、半数以上は合併を望まない結果になり雫石町では単独での行政を行っているが、特別交付税削減等々厳しい財政事情もあり、まず住民に町の状況を知ってもらいたかった」と述べており、さらにY氏は「町からの説明を受けた住民たちからは、『大きいバスはいらない』『何らかの形で生活の足を残して欲しい』『空気を運ぶバスは経費だけが増し、非効率ではないか』といった意見が出された」として、このことが新たなバスを考えていく発端となった」としている。すなわち、地域住民は大型バスによる既存バス路線存続を望んでいたわけではなく、効率的な運行を視野に新たなバスの導入を希望しており、こうした意見が挙がったのも町が情報を公開したことが大きな要因と考えられる。

(2) 小括

以上から、路線の廃止の申し出を受けての対策は補助か廃止かの二者択一ではなく、地域の実情に応じた多様な選択肢が存在していると考えられる。その選択肢を見出す最初の段階として、市町村が住民と議論が行える場を設置し、その中で情報公開を行い住民と本音の議論を交わすことが重要と考えられる。

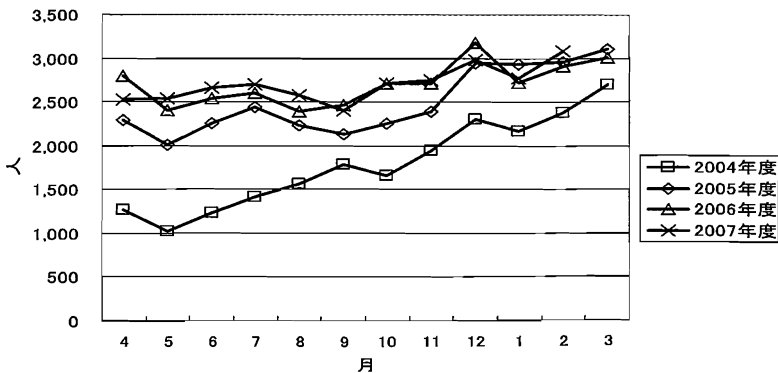


図-1 あねっこバス利用者推移 (2008年3月現在)

資料: NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク

2 生活交通ニーズ把握期 2003年5～11月

(1) 住民協議組織からのバスコンセプトへの提言

懇談会での議論により、効率的な運行を視野に新たなバス導入が決定したが、町には当時4つの課題があった。第1にバス運行に関わる経験やノウハウが圧倒的に不足していた専門性の問題、第2に町の生活交通対策のビジョン・方向性が明確でないバスコンセプトの問題、第3に交付税の削減といった財源の問題、第4にバス路線廃止まで1年を切っており、短い期間の中で的確な対処を行わなければならない期間の問題であった。

これらの解決の為に、町は有識者である岩手県立大学、交通工学専門のM教授をアドバイザーに招き入れ、さらに住民の生活交通ニーズの把握に力を入れた。その目的は、新たなバスのコンセプトの策定に向けて、住民ニーズをコンセプトへ反映させる為であった⁶⁾。町がとった手段は①公募による住民協議組織を設置することで住民の自由な議論を喚起し、バスコンセプトへの住民提言を受け取ること、②有識者の協力を得てアンケート調査を行うことで、広範な住民ニーズを的確に調査・分析することであった。

町は2003年8月に住民公募組織である「雫石町生活交通対策提言委員会」を組織した。提言委員会の構成員は、一般公募者、町から委嘱を受けた団体代表者、M教授といった17名の多様な立場の人々から成り、同年8月、10月、11月の計3回に渡り住民提言の作成を目指し議論が交わされた。

委員会で出された提言としては、①運転免許を持たない高齢者や学生といった交通弱者が利用しやすいよう、運賃は既存のバス運賃よりも低料金且つわかりやすい料金形態に設定し、バス停を利用者の近くに設置することが望ましい。②盛岡圏への通勤・通学者や観光客の利便性の向上の観点から、雫石駅などの交通結節点でバスの利便性を図る必要がある。③雫石は民宿などの宿泊施設が多いことから、送迎バスの活用や免許を有する有志で運転ボランティアの組織を結成するなど、雫石の資源を用いた運行を行うといったことが挙げられた⁶⁾。

またM教授は、④誰を対象とした生活交通対策にするのか(対象の明確化)。⑤雫石の広く寒い地域特性を考慮しなければならない(地域性の考慮)。⑥時間が無い中での対応であるので、運行を行いつつもバスサービスの改善が行えるよう、試験運行期間を設けてみてはどうかといったバス運行に際しての専門的知見を踏まえた助言を行っていた⁶⁾。

(2) 生活交通動向調査

生活交通対策提言委員会では活発な議論が交わされたが、様々な団体の代表者と極少数の公募者からなる組織であった為、より広範な住民の交通ニーズを的確に調査する必要があった。町ではM教授の協力を得て9月に、生活交通動向調査を行った。調査は16歳以上の住民から無作為に抽出した1,500人を対象に留め置き調査が実施され、M教授はアンケートの設定と解答の分析を行った。

分析の結果①バスの利用者は高齢者、特に女性が多く、目的は買い物や通院が大きな割合を占めていること。②少数ではあるが町内の通学(高校)にも利用されていること。③無免許者を潜在的利用者と見なした時、盛岡方面への移動需要があり、大多数が雫石駅から電車で移動しているが、雫石駅までの移動手段としては、バスが利用されていないことが明らかになり⁶⁾、バスコンセプト策定や路線設計の際に大きなポイントとなった。

(3) 小括

以上からバス計画段階において、町は生活交通ニーズの把握を行うことが重要である。その際重要な役割を果たすのは有識者である。具体的には誰の為に、どのようなバスが必要であるのか住民の考えを的確に引き出すファシリテーターとしての役割を担う。またアンケート分析などにおいては設問の設定や分析など高度な知識が必要とされる役割を担っていた。これらのことから住民の生活交通ニーズを的確に把握するには、有識者との連携が必要不可欠である。

3 導入準備期 2003年11月～2004年3月

この時期に町が行ったことは、提言委員会からの提言と生活交通ニーズ調査の結果を基に①バスコンセプトである「わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン」の策定と、②具体的なバスシステムの検討であり、これらを行う体制を整える為に、町は庁内に役場職員とM教授からなる「雫石町生活交通対策庁内プロジェクトチーム」を設置し、11月の末まで5回に渡り協議が行われ検討された。

協議を行う上で課題となっていたのは、①厳しい財政状況下での住民ニーズである低運賃での運行の実現。②バス路線廃止が5ヶ月後に迫っている中で最適なバスシステムの設計を行い、運行を迎えられるかといったことであったが、この課題の解決の糸口となったのは①有識者が専門性を発揮した方策の提案を行ったこと。②バス運行後でもシステムを見直せる体制作

りを行ったことである。

(1) 効率的な運行を可能にした有識者の提案

厳しい財政状況下で住民ニーズである低運賃の運行の実現を可能としたのは有識者からの①車両の小型化、②デマンド方式による運行といった提案であった。町によれば、ニーズ調査の分析結果やもともと人口規模が少ないこともあり、需要は比較的小規模であることが予想されたのが小型車両導入の要因としていた。

また、運行方式としてはデマンド方式による運行が検討された。デマンドバスとは、路線・ダイヤ・バス停の全部があるいは一部を利用者の要望に応じて可変的に設定するシステムで、元田ら(2004)⁷⁾によると、バスの3要素である路線・ダイヤ・バス停の組み合わせで27通りの運行形態が存在する内、14通りが実用可能であるとしている。

当時、デマンドバスを運行していた自治体の多くは、バス停・ダイヤ・路線のいずれも可変的なシステムを採用し、低運賃でドア・ツー・ドアのサービスを提供していたが、それを実現する為に予約センターに高度なIT機器を投入し、車両にナビゲーションシステムを搭載するなど、乗客の利便性は格段に上がるもののIT機器投入の初期投資、維持費などに莫大な財政負担を講じなければならず、大きなネックとなっていた。町ではデマンドとして自由度は低いがバス停・路線が固定され、利用者がいない場合は運休するデマンド方式を採用した。すなわち事前に乗客は、運行主体へ利用したい便の電話予約を行い、時刻表に従いバス停から乗降するもので、バスは予約があった便だけ運行する。町によるとこの選択を行った理由は①初期投資と維持コストの抑制、②冬季の積雪時にはドア・ツー・ドアのサービスが、困難になる可能性があることを挙げている⁸⁾。

こうして可能な限り経費を抑えたシステムを採用することで、廃止予定のバスよりも低い運賃設定が可能となった。

(2) バス運行後もシステム改善が行える体制づくり

町はバス路線の廃止が5ヶ月後に迫っている中で、時間をかけて協議や調査を行い最適な路線設計やバス停の位置を導き出す時間的余裕は無いと考え、運行前はバスコンセプトを策定することで新たなバスシステムの骨格を作ることに力を注ぎ、加えてバスシステムの改善が随時行いやすい体制を整えた⁹⁾。その手段として町は2つの主体へ役割の分担を行った。

1) NPO法人への運営委託と中間支援NPOの協力

運行を行いながらも利便性の高いバスシステムを構築していく為に町が講じた手段は、地域住民が構成員となるNPO法人への運営委託であった。その理由は①住民目線でサービスの改善を行いやすくする為、②住民を中心としたNPOが運営することによる要望や意見のいいやすい環境の創出といった行政組織と住民組織の性格を比較しての優位性を前提に、③運営委託料である町税の地域住民への還元、④住民組織が運営することによる当事者意識の醸成を挙げており、町が想定したNPOの役割は①住民ニーズの把握、②サービスの企画・改善、③運賃収入管理などの庶務業務などである¹⁰⁾。

しかし当時、町で活動を行っていたNPO法人は河川の環境保全を活動内容とする1団体と認証審査中の団体が1団体あるのみで、その認証審査中であった団体が現在、バス運営部門を担っている「NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク」である。

D氏によれば、NPOは町との交渉の中で町の公共交通の廃止による町のさらなる活力の低下に理解は示したものの、生活の足となるバス運営となると高度なNPOマネジメントが必要と判断しパートナーを断念した。しかし、この状況を救ったのが盛岡市にある中間支援組織である「NPO法人いわてNPOセンター」である。いわてNPOセンターは町との交渉を行う中で、バス運営のパートナーとなることを快諾するが、先の事情を汲み取りD氏の研修も兼ねて職員として1年間受入れ、スキル向上に尽力した。その後、運行2年目である2005年の4月からは、D氏が中心となり「いきいき暮らしネットワーク」によりバス運営が行われている。

以上から、NPOの協力が得られた要因としては、地域の課題に関し積極的な活動を展開していこうとする熱意を持ったキーパーソンと同調者の存在に加え、支援する中間支援組織の協力が重要であるといえる。また町はNPOと協議を行い、その強みを見極め役割の分担を行っており、その役割を十二分に発揮させる為に、バス運賃収入が全てNPOの収入となるインセンティブを設定したことも注目に値する。

2) 地域の企業の協力

さらに町では運行部門を担う主体の検討に入り、本社が地元で立地する唯一のタクシー会社である、「有限会社雫石タクシー」との交渉を始める。理由として①今後システムを随時改善していく際の調整に、本社が地元にあるほうが対応しやすいく、②車両の小型

化に伴うタクシー車両、無線、運転手など事業者の既存資源を利用することで効率化を図ったこと、③町が公的補填を行うことを鑑みて、地域の企業に還元し経済の循環を図りたかったことを挙げており、町が想定した事業者の役割としては、①運行業務、②車両管理、③予約受付、④安全管理などである⁶⁾。雫石タクシー常務取締役であるI氏によれば交渉合意の理由として、昼間のタクシー利用閑散期にバス運行を行うことで、運行委託金により収入が得られるチャンスがあったことを挙げており、事業者にとって新たにバス事業に取り組むことで一種のビジネスチャンスがあったといえる。

(3) バスコンセプトの策定

こうして運行システムの骨格が決まってくると、町は2003年12月に新たなバスのコンセプトでもある「わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン～これからの生活交通対策の方向性～」を策定した(表一3)。

住民提言や生活交通ニーズ調査の結果も十二分にバスコンセプトへ反映させていることがわかる。

バスコンセプトが策定されると、町はダイヤ、運行経路の検討に入ったがあくまでもたたき台との認識が強く⁶⁾、ダイヤは列車接続のニーズを考慮した上で、朝6時台から夕方7時台までの間で1日4便設定された。運行経路は、廃止予定のバス路線と結果的に運行経路が重複してしまったが、生活交通ニーズ調査の分析結果である雫石駅・商店街・病院の経由を考慮した上で設定した。バス停についても廃止予定の路線を参考に設置が進められた。乗車券は事前に雫石駅内にあるチケット販売所で購入する仕組みとし、同時に利用者は登録制とした。

(4) 住民説明会の実施

3月に入り、全行政区での住民説明会が行われた。説明会の目的は住民への新たなバスシステムの概要の説明を行うと同時に、今後のバスサービス改善の為に住民意見の収集であった⁶⁾。この住民説明会の中心的

な役割を担ったのは、「いわてNPOセンター」であり、新たなバスの説明を行うだけでなく、細かい意見や要望の把握を行う為に意見交換や参加者全員へアンケートの実施を行った。行政は運営の為に資金提供や、説明会場の確保といった間接的な支援を行うと共に、担当職員も数名同行した。アンケートによれば参加者の約7割が高齢者で、多数意見として路線・バス停・便数の増加に関する意見が圧倒的に多く、その他には土日の運行希望、チケット販売所の増加、車内での予約受付の開始などが挙げられたことで⁶⁾、バスシステム改善の課題が浮き彫りとなった。加えてこの時点で廃止まで1ヶ月もないことから、十分な対応ができないままバス運行が始まることを危惧し、運行開始から3ヶ月間は試験運行期間として引き続き利用者の意見を収集し、バスサービス向上の取り組みを行う旨を町の広報誌によって周知されている。また町はNPOの活動拠点であるバス運営事務所(雫石駅舎内)の手配を行い、無償での貸与を行っている。

(5) 小括

バス計画段階において市町村は、住民の生活交通ニーズを十二分に反映したバスコンセプトを策定し、これに準じたバスのデザインを行うことが重要である。その際は有識者と連携を行うことで、デザインの選択肢が広がる場合がある。また、バスサービスの見直しや改善が容易な体制を整えておくと、コンセプトに則ったバスサービスの改善が運行後も行いやすい。加えて市町村は、バスの運行に向けて住民組織や事業者と役割の分担を行うことで、効率的で利便性の高いバスサービス実現の可能性が高まる。役割の分担を行う際は各主体との協議を通じ、その特性に応じた役割を分担することが重要である。同時に後述するが各主体間で共有する目標の確認と、目標と連動した各主体へ働くインセンティブの設定を行うと各主体の役割を十二分に引き出すことが可能となる。

住民組織の活動基盤が脆弱な場合、町は事務局の整

表一3 わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン

基本コンセプト	12の施策
I 交通弱者がいきいき暮らせる社会の創造	1.利用料金の低減化及びわかりやすい運賃体系の導入 2.NPOによるボランティア郵送システムの導入
II 地域資源を活かした交通手段の確保	1.NPOと地元企業との連携による輸送システムの導入 2.人材の確保による雇用機会の創出 3.まちづくりとの連携による産業の活性化 4.生活交通確保に向けた推進体制の整備
III 交通結節点でのサービスと利便性の向上	1.JR電車と連結したバス運行時間帯の改善 2.通勤、通学輸送を重点化したサービスの拡大
IV 住民が自主的に参加するという住民意識の醸成	1.生活交通の維持・活性化に向けた愛着心の醸成 2.住民意見の反映による生活交通対策への合意形成
V すべての人と環境にやさしいまちづくりへの配慮	1.公共交通施設や輸送バスのバリアフリー化の推進 2.地球環境への負荷の低減に向けた公共交通の利用促進

資料：雫石町資料

備や地域外の高度なNPOマネジメント能力を有する中間支援組織との連携を促すことで、住民組織のエンパワメントを図ることが可能である。

4 バス運行期 2004年4月～

(1) 試験運行の実施

4月に入るとバスの運行が開始された。町・NPO・事業者の契約関係は、町がNPOへ運営の委託を行い、NPOが事業者へ運行委託を行うもので、契約は1年とした。委託料は町・NPO・事業者で協議して決められ、初年度は3,150万円での運営・運行となった。委託料の内訳としては事業者側が運転手の人件費や車両管理費など完全補助で3,024万円、NPOは事務運営費や人件費など部分補助で126万円であり、運賃収入はNPOの収入とした。

運行開始直後の利用者数は廃止されたバスよりも少なく、関係主体は危機感を強め、本格運行に向け住民説明会時に得た意見とバス利用者から寄せられた要望を基に、積極的にシステムの改善を行った。

第1にNPO・町・事業者の3者は、住民説明会時に要望の多かったバス停増設の検討を行った。バス停の増設先としては、特に説明会で要望の多かった行政区と、運行開始後に電話や投書箱（バス運営事務所に設置）などで寄せられた意見を基にバス停増設とそれに伴う路線延長が検討されると同時に、路線延長により町が直営で運行している患者輸送バスと経路が重複する箇所も多かったことから、患者輸送バスの一部の路線廃止・区間廃止も行われ、効率的な運行が模索された。また、予約のなかったバス停を迂回できるように、各路線2～4の迂回路の検討も行われた。

第2にダイヤの増加の検討を行った。これも3者の協議により検討され、バスコンセプトに則り乗石駅の列車接続・お年寄りの通院時間帯を配慮し、1日4便から（上下線で計8便）6便（上下線で12便）へと増加することが決定された。これらのバス停増設に伴う経路変更やダイヤの増加といった事業計画の変更は、Iで述べた地域協議会での受理や、運行主体である事業者との調整が必要となる為、3者間での協議に基づいて行われた。

第3にNPOは利用者の意見を受けると迅速に対応し、サービスの改善を行った。高齢の利用者から「予約が面倒」「予約電話をかけるのが大変」という声を多く耳にしたNPOは、「まごころカード」制度を導入した。これは高齢者や障害者などを対象とした、デマンドバスの予約代行サービスである。路線沿いに立地

する商店・銀行・病院・郵便局・温泉施設などと交渉し、協力施設はまごころカードを所持している利用者からカードの提示を受けた場合、帰りの便の予約代行をしてくれるもので沿線約20の施設から協力が得られた。また、チケット販売箇所増加の要望も多かったことから、チケット委託販売協力の交渉を沿線施設へ行うだけでなく、バス車内でのチケット販売を事業者へ提案し実現させている。

第4にNPO任せにするのではなく、行政の担当職員も共にサービス改善や利用促進の為に取り組みを行っており、土日祝祭日の運行予約受付の開始をNPOへ提案を行い改善し、また、利用拡大の為に駅前でお試し券の配布を持ちかけ、NPOと共にPR活動を行っている。さらに、NPOや市民活動について自主的に学習も行っており、町担当職員の良識ある姿勢が感じられる。

第5にM教授は①高齢者にはわかりにくい料金形態の改善（料金一律制）、②電話申し込みでの登録制の導入、③チケット制でなく料金払い制の導入、④回数券へのサービス券添付といった要望には現れなかった現状のサービス形態の改善点を的確に見抜き、NPOや町へ示している。この提言の多くは、運賃収入の減少により町の委託料が増加し、財政圧迫の可能性もあった為、NPO・事業者・町の3社は協議を行い、今後の利用者の推移を見極めた上で、結論を出すこととした。

(2) 本格運行の開始

こうした取り組みの成果もあって本格運行開始後、利用者も増加しバスの愛称も公募によって決められ、「あねっこバス」と決まった。その後もNPOは要望に応じ積極的にサービスを改善してきている。

2005年度に入ると、課題であった料金の一律化も利用者が増加したこともあり、4月から路線ごとに運賃が一律200円となり、それに伴い事前登録も廃止され飛躍的に利便性が向上した。

また同年の6月には、「まごころカード」の制度が利用者から好評であった為、行政の資金協力を得てNPOは町内10箇所に、受話器を上げるだけで予約センターにつながる予約専用無料電話を導入した。7月には要望の多かった土日祝祭日の運行に応える為に、町と事業者と協議を行った結果、試験運行を開始したが、一定の利用者がみられたことから2006年の1月からは本格運行が始まっている。

こうした細かなサービスの改善が功を奏し、その後も利用者の増加が続き、乗車チケットの種類も10回券と5回券しかなかったものが、バラ売りも開始され同

時に回数券にはサービスチケットが付くようになった。また、要望に応じ経路の延長やバス停の増設も行っている。このようにサービスの改善が積極的に行われた要因は、NPOへの聞き取りによれば「関係主体が試験運行時の危機感から、未完成のバスシステムという意識が強いことが根底にある」としている。また、冬期においては利用客が乗車定員を越える便もあったが、事業者が契約外の車両を配車するなど柔軟なサービスの提供を行っており、各主体が未完成のバスシステムという意識が強く、利用者数の増加に向けて献身的に取り組んでいたといえる。

(3) 小括

運行期における各主体の役割について整理する。

町はNPOと事業者へ役割の分担を行い第1に経費の負担、また、行政手続きが必要なバスサービス改善時にはNPOと事業者と協議を行い、その後地域協議会へ参加を行っていることから、第2に関係機関との調整が主な役割といえる。しかし、現場の第一線からは遠ざかっているもののNPO任せにするのではなく、バスの利便性向上へ向けて積極的に運営主体であるNPOと交流を持ち、共にサービスを改善していこうとする担当者の姿勢を感じ取ることができる。こうした良識ある姿勢も町側に必要な要素といえる。

住民組織であるNPOの果たした役割は、チケット販売や利用者登録、運賃管理といった庶務業務を行うと共に、基本的には利用者の要望を把握しバスサービスの改善を行った。第1に行政手続きが必要なサービス変更や、3者間の利害調整が必要になるサービス変更の際は、利用者代表として行政や事業者との協議へ参加しサービスの改善を促している。すなわち、利用者の代表として利害調整の場に臨むことである。第2に行政手続きや3者の利害調整が伴わないサービス改善の場合は、NPOが住民目線を活かしたサービスの企画・改善を行うことである。

事業者が担った主な役割は、運行業務と安全管理である。これは事業者の既存資源の活用により効率的な運行を目指した為である。また、現在は患者輸送といった福祉輸送需要の増加から、一定の条件をクリアした上で国土交通省へ登録を行えば、1種免許での乗合輸送が可能となっているが、2種免許を持つ運転手と運行管理者を保有する事業者が運行を担うことは、安全性の担保面からも重要と考えられる。

有識者が果たした役割も大きく試験運行時には導入されなかったが、利用者の声に現れなかったサービス改善点を今後の経営課題として各主体に示し、一層の

バスサービス改善を促している。これは交通分野の専門性に欠けるNPOや町を補完し、バス運営のコンサルティング役を担ったといえる。

このように運行時においては、多様な主体がそれぞれ強みを発揮した役割を担っているが、各々が未完成のバスシステムという意識が強いことから、バスサービスの改善に積極的なことも注目すべき点である。すなわち個々の役割を十分に発揮するには、各種体間で共通目標を持つことが重要と考えられる。加えて前述したが、各主体へ役割の発揮を引き出すインセンティブの設定を行うことも効果的である。

IV 総合考察

1 協働によるバスサービス実現の効果

第1に利用者数の増加が示すように、既存バスを運行していた場合より飛躍的に利便性が向上したことが挙げられる。これは前述したが、生活交通ニーズの把握に力を入れ、それらを十二分に反映したバスコンセプトを策定したことで、当該地域におけるバスのあるべき姿が明確になり、それに則りバスサービスの改善を行いやすい体制づくりが行われたことが大きな要因と考えられる。具体的には、廃止されたバスとのバス停個数を比較すると「あねっこバス」の方が約30箇所多くなったことで、経路の延長が図られた。またダイヤは、零石駅との列車接続が意識されたものとなり、運賃も低減化が図られ、住民の生活交通ニーズの充足が図られているといえる。これらのことから、「あねっこバス」は廃止されたバスと比較しても、住民の生活の足として重要な役割を担っているといえる。

第2に運行の効率化が図られたことも大きな効果である。本事例においてはデマンド方式の採用や事業者の既存資源の活用などが挙げられるが、バスの運営と運行に関わる経費の総額は、運行初年度は3,150万円、2年目以降は約3,700万円で推移している。町によると、廃止された大型バスによる路線をそのままの形で補助金によって存続させた場合、年間約5,000万円の財政負担が必要だったとしていることから、2割から3割程度経費の節減が図られたことになる。

こうした効果が得られたのも町が、地域住民・事業者・有識者といった多様な主体と連携・協働し、各主体がそれぞれ得意とする役割を発揮したことが大きな要因と考えられる。

2 「地域公共交通ガバナンス」成立の条件

1章において「地域公共交通ガバナンス」構築の手段は、協働によって多様な主体が役割を發揮することによってなされることを述べた。こうした指摘から協働を手がかりに①対等な関係の構築、②共有意識（目標）の保持、③共有意識（目標）と連動したインセンティブの設定を、本事例から導き出せる「地域公共交通ガバナンス」の成立条件として考察する。

第1に対等な関係の構築である。Iで指摘を行ったように、地方分権改革による制度変更により、市町村が「地域公共交通ガバナンス」構築のイニシアティブを持つ為、役割を分担したパートナーとどのような関係を築いていくかは重要な課題である。本事例においては、①役割分担の際は町の押し付けでなくパートナーと協議を行い、その強みを活かせる役割の分担を行ったこと。②住民組織の基盤整備や地域外の間支援NPOとの連携を図ることで、住民組織のエンパワメントを図ったこと。③バス運行時には現場から一歩引いた立場であるにも関わらず、運営主体であるNPOと密接な関わりを持ち、共にバスサービスの改善の思案やPRを行ったこと。④利害調整が必要なバスサービス改善の際もNPOや事業者と協議を行い、各主体との合意の上で必要措置を講じていたことなどが挙げられ、町が対等な関係の構築を志向していたといえる。

第2に共有意識（目標）の保持である。本事例においてはバス運行開始当初、利用者が落ち込んだ経験から未完成のバスシステムであるのでバスの利便性を向上させ、利用者数の増加を図る共有意識が非常に強く、こうした共有意識（目標）の存在が積極的なバスサービスの企画・改善を行う原動力となり、利用者の増加につながったと考えられる。特に試験運行時には様々なバスサービスの改善策が模索され、その多くはパートナー間の利害調整が必要なものであったが、こうした共有意識を保持したことにより大幅なサービスの改善が実現している。したがってパートナー間で意識（目標）をあらかじめ共有することは、重要だと考えられる。

第3に共有意識（目標）と連動したインセンティブの設定である。本事例においては、運賃収入がNPOの取り分となっていることで、NPOの役割であるバスサービスの企画・改善を活性化させるインセンティブが設定されていた。つまり、目標を達成するほどNPO側にはメリットが生まれ、さらなる運営努力を促していたといえることから、インセンティブの設定はパートナーの役割を引き出す効果的な手段と考えられる。

こうした3つの要素が相互に影響し「地域公共交通ガバナンス」が形成され、廃止されたバスと比較しても「あねっこバス」は更に利便性が高まったと考察できる。

3 今後の課題と展望

前述した地域公共交通ガバナンスの成立条件から、改善の余地があると思われる課題を主体毎に整理する。

(1) 対等な関係の制度的保障

雫石町とNPOは運営委託契約を結びバス運営を行っているが、契約書によれば本源的なサービス提供者は町という位置づけになっており、町はNPOが行う委託業務に関し必要な事項を指示し、NPOは必要があると認める場合は、町の指示に従う旨が記載されている。具体的な指示内容については明記されていないものの、意思決定の際、行政側に有利となるような契約の内容となっており行政上位とも見て取れる。

町とパートナー間で「対等な関係」構築の努力がなされてきたことは前述したが、こうした「対等な関係」はインフォーマルなものであり、上下関係が明白な「委託」とは異なる、「対等な関係」を保証する新たな契約形態での運營業務の遂行が望まれる。

今瀬（2006）⁴⁰⁾はこうした行政優位の委託契約に変わるものとして、「協働契約」を提唱している。従来の委託契約との相違点としては、①NPOと行政が共に事業主体となる。②権利の帰属など条項全般で両者を対等にする。③守秘義務条項を無くし情報公開を原則とするなどが挙げられ、本事例への適用も望まれる。その際、考慮すべき点として、運行部門を担う事業者は現状の運行委託契約で十分ということではなく、運行と配車業務へ専念してもらえよう基本的には委託のスタンスを取るが、利用者と直に接することから運営部門との情報交換を密接に行い、また意思決定の協議の際は構成員として積極的に運営部門へ関わることも重要である。

(2) より住民に近いNPOへ

NPOはバス運営の際、住民の総意として機能しており、「地域公共交通ガバナンス」成立条件の3要素が機能したことで、役割を發揮してきたことは前述してきた通りであるが、NPOがこれから求められるのは役割を更に向上させる取り組みである。

第1に住民が意見を表明するチャンネルが少ないことである。現在、住民がバスに関する意見を運営主体へ届ける手段としては、NPO事務所にある投書箱への

意見用紙の投函とNPO事務所への電話のみである。新たなチャンネルとしては、タクシー車両内や乗車チケット販売店への御意見箱の設置は最低限必要だと思われる。また、鈴木・寺田(2006)⁽¹¹⁾によれば、現場の具体的な情報を最も把握しているのは、乗務員であるとした上で、利用者の生の声を聞き運営部門と情報を共有していくことが重要としている。したがって、運行主体と運営主体の日々の情報交換は必須で、運行日誌などを用い利用者の声を汲み取ることは有益だと思われる。

第2に対応が事後対処である。これは住民組織である為、マーケティング能力やバス交通を考える上での専門性に弱く、先手をとった手段を講じにくいと推測できる。事実、バス計画段階でのニーズ調査・分析や、試験運行の際、要望に出なかったサービス改善点をNPOや町に示したのは有識者であった。更なる利便性の向上の為に、待ちの姿勢では無く運営主体自らニーズ把握の為に調査・分析を通してサービスの改善を行うことが求められる。その際は運営主体が有識者と連携し、利用者の移動ニーズを把握することが重要である。鈴木・寺田(2006)⁽¹¹⁾は住民の本音を探りだすアンケート調査の必要性を述べており、①アンケートの設問をきめ細かに設定することや、②設問でカバーしきれなかった意見を把握する為に自由意見の項目を設け、分析することをポイントとしている。こうした取り組みを有識者と連携し、定期的に行っていくことがニーズの発掘へ繋がると考えられる。

(3) 事業者との対等な関係の構築

事業者の役割は主に運行であり、運営はNPOが中心となり担っていたことは前述した通りであるが、NPOでの課題で指摘したように、これからは運営部門と積極的に連携し、共にバスシステムの改善を考え実行する役割も求められる。その際はNPOや町と対等な関係・責任のもとでバス運営に参加することが重要である。その為の手段として、バスサービスの企画・改善を促すことで得られるインセンティブの設定を行うことや、関連して補助形態の見直しを行うことが効果的と考えられる。

現在、「あねっこバス」は年間約3,700万円で運営・運行が行われているが⁽¹²⁾、その内訳は約60万円がNPOの運営経費であり、約3,640万円はタクシー事業者の運行経費である。事業者に対しての補助率は経費の100%であり、運行の有無に関わらず毎日一定の収入を得ている。対しNPOは委託料だけでは経費が不足する為、チケット収入を自らの活動資金として充当でき

るようになっており、年間約550万円のチケット収入で不足分の経費を賄っている。つまり、NPOに対しては部分的補助(その比率には議論の余地があると思うが)と増収インセンティブが働くことで、NPOの役割であるバスサービスの企画・改善を促す仕組みとなっているが、事業者は固定補助となっているのでNPOや町と対等な関係・責任とはできず、積極的に運営に関わるインセンティブが機能していない。

改善方策としては、事業者に対する固定的な完全補助を見直し、NPOと事業者双方の経費に対する補助比率と運賃収入の取り分を再設定することが望ましい。こうして、NPOと事業者にインセンティブが働くことで、相互の交流が図られ一層のバスサービスの改善が望めると考えられる。

V 総括

本研究から得られた知見を以下に示す。

第1にバス路線廃止の申し出を受けた際の選択肢は、既存バス路線の補助金による存続・廃止という二者択一ではなく、地域の実情に応じた多様な方策が存在する。市町村は住民との議論の場を設置し、情報の公開を行い本音の議論を交わすことでその方策を見出す可能性が高まる。

第2にバス計画段階において市町村は、有識者と連携し住民の生活交通ニーズの把握を行うことが重要である。地域住民は市町村が設置する住民協議組織への参加や、各種調査において積極的に意見を表明することで、当該地域のバスの利便性向上に資することが可能となる。有識者は住民協議組織においてファシリテーターとしての役割や、調査・分析といった住民ニーズを的確に引き出す役割を担うと考えられる。

第3にバス計画段階において市町村は、生活交通ニーズを十二分に反映したバスコンセプトを策定し、これに準じたバスのデザインを行うことが重要である。その際、有識者との連携を行うことでデザインの選択肢が広がる場合がある。また、運行後もバスサービスの見直しや改善が容易な体制を整えておくと、コンセプトに則ったバスサービスの改善が行いやすい。

第4に市町村はバス運行の際、住民組織や事業者と役割の分担を行うことにより、効率的で利便性の高いバスサービス提供の可能性が高まる。役割の分担を行う際は各主体との協議を通じ、その特性に応じた役割を分担することが重要である。同時に各主体間で共有する目標の設定と、連動した各主体へ働くインセン

タイプの設定を行うと、各主体の役割を十二分に引き出すことが可能となる。

第5に「地域公共交通ガバナンス」成立の条件として、①対等な関係の構築、②共有意識(目標)の保持、③共有意識(目標)と連動したインセンティブの設定を指摘した。この3つの要素が相互に影響し、ガバナンスが構築され、効率的で利便性の高いバス運行が実現したと考えられる。

第6に本事例から考察した望ましい協働によるバス運営に必要な方策として、①対等性を保障する新たな契約形態である「協働契約」の導入、②NPOの役割を更に向上させる取り組みとして、住民参加チャンネルの増加と学識者との連携によるニーズ調査・分析の実施、③対等な関係の下で事業者のバス運営参加を促進する方策として、補助形態を見直したインセンティブの設定を行うことを提案した。こうした取り組みを行っていくことが、「地域公共交通ガバナンス」の構築を更に活性化させ、市町村交通サービスの発展に繋がるものと考えられる。

注および引用文献

- (1) 福田晴仁『ルーラル地域の公共交通』白桃書房、2005年、まえがきi, 48頁, 113頁, 122頁
- (2) 加藤博和・福本雅之「市町村バス政策の方向性と地域公共交通会議の役割に関する一考察」『土木計画学研究会・講演集』, 2006年
- (3) 金指太郎・石川真実・白井千夏「「協働」のまちづくり手法—「ローカルガバナンス」序説」, 2003年
- (4) 寺田一薫『地方分権とバス交通』勁草書房、2005年、20~21頁
- (5) 著者は2005年6月から2008年3月現在、NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワークにおいて、非常勤事務職員として本事例に密接に関わる立場にある。
- (6) 雫石町『わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン』, 2004年
- (7) 元田良孝・高嶋裕一・堀籠義裕「ダイヤモンド型交通システムの実態に関する調査報告書—帯広市あいのりタクシー・フレアりんバスを中心として—」『岩手県立大学総合政策学会ワーキング・ペーパー・シリーズ』No.20, 33~35頁, 2004年
- (8) 雫石町役場住民課Y氏への聞き取りによる
- (9) NPO法人いわてNPOセンター『しずくいしデマンドタクシー導入PR準備業務委託報告書』2004年
- (10) 今瀬政司「NPOと行政の「協働契約書」の開発普及に向けたアンケート調査報告(速報版)」『市民主権・地域主権に基づく「市民優位の協働施策」に関する研究中間報告書』, 2005年~2006年度文部科学省「科学研究費補助金」研究(若手研究(A)研究課題番号17683001), 2006年, 2~4頁
- (11) 鈴木文彦・寺田一薫『バス・タクシーの地域・住民ニーズ—中間モード・システムと新市場』地域科学研究会, 2006年, 168~171頁
- (12) 委託料金増加の理由は、土日祝祭日の運行が開始したことによる契約内容の変更が要因である。

(2007年12月26日受付, 2008年6月10日受理)