

【論文】

官民共創によるモビリティ確保策

—岩手県一戸町の LLP（有限責任事業組合）の事例から—

野村 実

1. はじめに

本稿は、官民共創によるモビリティ確保策を主題として、岩手県一戸町の LLP（Limited Liability Partnership：有限責任事業組合）の事例から、地方部でのモビリティ確保に関わる実践と政策への示唆を導出することを目的としている。近年、地方鉄道や路線バスの廃線問題が深刻化しており、地域のモビリティ（移動可能性、移動手段）の確保が解決すべき重要な社会課題となっている¹。

いわゆるコロナ禍以前より、乗合バス事業の慢性的な赤字や、交通事業者の高齢化の問題が提起されてきた一方で、2020年以降は感染症拡大の影響によって、地域交通の直面する苦境に拍車がかかっている。こうした中、国土交通省内ではアフターコロナに向けた地域交通の共創に関する研究会²が立ち上げられ、「官民共創」による課題解決の方策が多様な関係者によって議論されている。

特にコロナ禍以降に危機的な状況に陥っている地域交通分野ではあるが、2022年3月に示された先の研究会の中間整理では、交通サービスの提供主体が地域コミュニティを活性化させることや、交通事業者と各産業のプレイヤーが領域横断的に課題解決に取り組むことなどを含めた「共創型交通への転換」がミッションとして位置付けられている（国土交通省，2022a）。

また先行研究でも、地域モビリティの再構築に関わる文脈で、事業者間での

1 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について」

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html, 最終閲覧日 2022年8月11日)

2 国土交通省「アフターコロナ時代の地域交通の方向性の研究」

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000171.html, 最終閲覧日 2022年8月11日)

「競争」よりも「協調」を確保・強化すべきとされている（家田，2021）ほか、新たなモビリティサービスの展開に際しての地域や地方のアクター内／アクター間におけるメゾレベル³での連携や協働の必要性も指摘されている（Karlsson et al., 2020）。

本稿では、こうした官民共創の具体事例として、岩手県一戸町の LLP の取り組みに焦点を当て、2008 年から 10 年以上も続いている自治体と交通事業者による共創のプロセスを紐解き、他地域への示唆の導出を試みる。具体的には、官民共創に関する政策資料と先行研究に関するサーベイを行った上で、2022 年 6 月に実施した一戸町の LLP へのインタビュー調査から、①自治体と民間事業者による官民共創の方策、②既存の地域資源の活用による持続可能なモビリティ確保の方策、という 2 点を明示する。

また本稿で一戸町の LLP を事例として取り上げる事由は、以下の 2 点である。

第 1 に、一戸町の LLP「一戸町デマンド交通」は、LLP によって地域交通を運営した全国で初めての事例であり、現在に至るまでの 10 年以上に及ぶ取り組みに焦点を当てることで、アクター間の連携・協働のプロセスを明示し、地域でのモビリティ確保等で課題を抱える他地域への示唆を導出することが可能となる。

第 2 に、近年の政策動向においてキーワードとなりつつある「共創」あるいは「共創プラットフォーム」の具体事例の一つとして LLP を位置付け、ケーススタディを通じて考察を行うことで、地域交通政策におけるパートナーシップ論や、官民協働に関わる既往研究に新たな知見を付け加えることが見込まれる。

2. 官民共創とモビリティ確保をめぐる論点

2.1. 近年における「地域モビリティ」の確保の課題

日本では、地方部を中心に公共交通サービスの縮減が進んでおり、2010 年度から 2018 年度までの 9 年間で、全国の路線バスの廃止キロは 9,482 km にのぼるほか、一般路線バスの約 7 割は赤字事業者となっている（国土交通省，2020）。また、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により「地域交通を取り巻く状況は

3 Karlsson et al. (2020) は、国家や法律、規制をマクロレベル、市民やサービス利用者をミクロレベルとしており、その中間として地方自治体や事業者、サービス提供者をメゾレベルと位置付けた上で、官民関係者へのインタビューから実践的・政策的課題を析出している。

劇的に変化」し、輸送需要の減少などが続く中で、先行きが不透明な状況にある（国土交通省，2022 a）。一方で、高齢者を中心に運転免許返納者は増加しており、主に地方部では自家用車の代替的な地域でのモビリティの整備が求められている。

家田（2021）はこうした「地域モビリティ」について、人々の日常的な移動を担保する機能とした上で、①自分の足で歩くこと、②個別輸送、③「まとめて運ぶ」乗合交通、という3つが原点であると指摘しているが、とりわけ場所間の距離が長く、商業施設や医療施設が必ずしも徒歩圏にはないような地域では、個別輸送か乗合交通に限定されてしまう。さらに地方鉄道や乗合バス事業が苦境に立たされている昨今では、乗合交通の供給すら難しく、住民は自らの運転か、同居・近居の家族による個別輸送に依存せざるを得ない状況下にある⁴。

一方、近年では表1にも示しているように、地域モビリティの確保をめぐるように法改正や計画策定が積極的に行われている。たとえば2020年の地域公共交通活性化再生法の改正では、運転手不足の深刻化などの公共交通サービスの維持・確保が困難である一方で、高齢者の運転免許返納が年々増加しているという社会状況を背景として、地域の輸送資源の総動員による移動ニーズへの対応が目指されている。

表1 地域モビリティの確保をめぐる近年の政策動向

年	制度・政策名称	主な内容
2020	地域公共交通活性化再生法の改正	地域自らがデザインする地域交通の構築および「輸送資源の総動員」による移動手段の確保などのメニューの充実
2021	第2次交通政策基本計画の閣議決定	公助、共助、自助などの手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ、まちづくり政策と連携した地域モビリティの再構築
2022	地域交通共創モデル実証プロジェクトの開始	複数の主体の連携による地域公共交通の維持・活性化と共創プラットフォームの構築、共創モデルの確立

出典 筆者作成

4 たとえば野村・三井・木村（2021）による地方部での外出状況に関する調査では、買い物や通院などの際の手段について、後期高齢者のうち4割以上が「自分で運転」、3割前後が「家族の送迎」と答えている一方で、公共交通は低い割合であった。

具体的には、自家用有償旅客運送における「事業者協力型」の制度創設⁵や、貨客混載に係る手続きの円滑化などが含まれており、地域のあらゆる資源を活用した方策が検討されている途上にある。また2021年には第2次交通政策基本計画の閣議決定、2022年には地域交通共創モデル実証プロジェクトが開始されているが、いずれも地域の多様なアクターの連携・協働による課題解決を目指しており、そのための補助メニューの充実や実証実験への支援が行われている。

こうしたことから、近年の地域モビリティの確保の文脈では「共創」やアクター間の連携・協働などがキーワードとして表出しているが、次に、関連する先行研究を概観し、これらの用語と理論的フレームワークの整理を行う。

2.2. 関連する先行研究の整理

官民共創によるモビリティ確保策に関わる議論を展開するにあたり、①地域交通の政策的課題、②官民共創（あるいは連携・協働）という2つの視点から関連する先行研究を整理し、論点の析出を試みる。

第1に、地域交通の政策的課題に関わる研究であるが、たとえば青木（2020）は、過疎地域の公共交通サービスの文脈で、乗合バスやタクシーは運行費用に占める人件費率が高い一方で、費用負担が比較的安価なボランティアによる輸送では安定供給の問題が生じるため（過疎地域の公共交通は）「必要なサービスだが維持は容易でない」ことを指摘している。特に過疎地域では、小規模な需要に対して財源の制約に対処しうるような、既存の方式にとられない公共交通サービスや事業者への支援措置が求められてきている（福田，2005）といえよう。

また高橋（2006）は、バス輸送を対象として地域交通政策に関わるアクターの役割と日本型パートナーシップの課題を明示しているが、公（政府）・共（非営利組織）・民（民間事業者）の三者を代表的なアクターと指摘し、特に非営利組織の役割について、公・民・個（個人）の鼎に入り込んで調整役となることへの期待に言及している。また、どういったアクターが必要とされ、主導すべきか、あるいはパートナーシップの重心が移動する可能性を見定めることが、地域交通

5 自家用有償旅客運送は市町村やNPO法人等によって、交通空白輸送や福祉輸送を行うものであるが、この「事業者協力型」によって、バス・タクシー事業者等が運行管理や車両整備管理に協力し、より安心、安全なサービスにしていくことが期待されている。

市場の課題解決策を示すことにつながる（高橋，2006）とされており、本稿でもこうした視点からアクター間の関係性と事例形成のプロセスを分析する。

第2に官民共創（あるいは連携・協働）に関わる研究であるが、たとえば川端・佐野（2019）は、地域公共交通ネットワーク形成におけるタクシー事業者の活用実態と官民協働のあり方を考察し、事例分析を通じて行政とタクシー事業者が十分に協議を重ね、（単に運行形態が優れているのではなく）実行可能な交通システムの設計につながったことを指摘している。近年では MaaS（Mobility as a Service）などの新たなモビリティサービスが全国的にも展開される中で、このように事例形成や官民協働のプロセスに着目している点は、本稿の事例分析の参照点にもなりうる。

また田中（2014）は、多様な主体によるバス交通サービスの供給に関わる文脈で、中山間地域の公共交通は輸送規模の階層に応じて相互に補完関係を持ち、官民連携（PPP）の拡大を伴ってバス交通サービスの供給体制が地域的に編成されてきたことを指摘する。さらに田中（2014）は、行政の政策方針と民間主体の経営特性を整合させることの重要性と、事業者間の利害関係や慣習などのローカルルールを行政がいかに扱うかについても問題となることを指摘しており、こうした点は後述の LLP の事例分析にあたって重要な視座といえる。

国外研究では Karlsson et al.（2020）が、北欧での MaaS の取り組み事例を通じて、先の事業者間の利害関係や（アクター間の連携の）慣習について指摘して

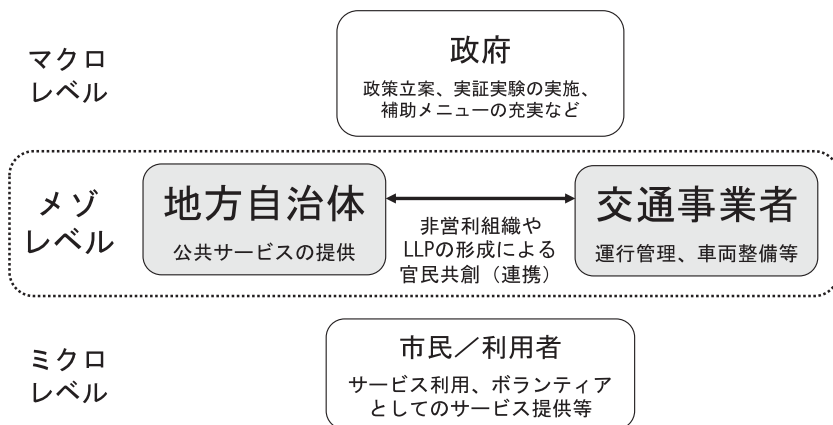


図1 本稿の研究フレームワーク

出典 Karlsson et al. (2020) をもとに筆者作成

いるが、特にマクロ（国家）とミクロ（個人）の中間としてのメゾレベル（地方自治体、事業者）の視点は、本稿の LLP の様相をつかむにあたって肝要となる。

とりわけ Karlsson et al. (2020) は先の 3 つの異なるレベルから分析フレームワークを構築しているが、本稿ではこれをもとに、図 1 にも示しているように地方自治体と交通事業者というメゾレベルから、官民共創のあり方についてケーススタディを通じて分析を試みる。特に後述のように、LLP という組織形態によって地域交通やモビリティ確保に取り組む事例は全国的にも稀有であるが、従前の NPO による自家用有償旅客運送などとの比較可能性という観点から、メゾレベルに焦点を合わせて LLP の事例分析を試みる。

2.3. 官民共創のモビリティ確保策としての LLP の可能性

本稿で岩手県一戸町での LLP の事例を取り上げるにあたって、ここでは LLP の概要と官民共創の一形態としての位置付けについて詳述する。

まず LLP は、既述の通り Limited Liability Partnership の略語であり、「有限責任事業組合」を意味する。日本では 2005 年 8 月に、参加する組合員が個性や能力を発揮しながら共同事業を行うことができる組織形態として、有限責任事業組合（LLP）制度が創設された（経済産業省、2010）。LLP の特徴は、表 2 にも示しているが、従前の株式会社や民法組合などと比較すると、①有限責任、②内部自治原則、③構成員課税（共同事業性の確保）という 3 点が挙げられる。またこれらに加えて、同・異業種間や異なる規模の企業間での連携など、さまざまな形態で共同事業を実施することも LLP の特性といえる。

表 2 株式会社と民法組合、LLP の差異

	株式会社	民法組合	LLP
有限責任制	○	× 無限責任	○
内部自治原則	× 出資額に比例した 損益や権限の配分	○	○ 損益や権限の 配分は自由
構成員課税	× 法人課税	○	○

出典 経済産業省（2005）をもとに筆者作成

また経済産業省によれば、2017年末時点でLLP登記数は全国で7,593組合にのぼり、業種別にみると上位から「学術研究、専門・技術サービス業」が32.9%、「情報通信業」が14.5%、「卸売業、小売業」が11.5%となっている一方で、後述のような「運輸業・郵便業」は0.8%にとどまっている。国土交通省がまとめている乗合タクシーや自家用有償旅客運送に関わる事例集を参照しても、こうしたLLPによる公共交通や地域モビリティの確保に努める事例は一戸町以外に見当たらず、全国的にも稀有な取り組みであるといえよう。

一方近年では、離島生活路線等の航空路線維持を目的として、九州地域で地域航空サービスアライアンス（EAS LLP）が設立され、地域航空会社間での協業の促進が試みられている⁶。具体的には、2019年10月に地域航空会社3社と大手航空会社2社によってLLPを設立し、4年間を期間として従来の協業メニューに加え、安全・技術、事業促進、総務調達など、大手系列の枠を超えた協業の促進・拡大が目指されている。

こうした背景には、人口減少に伴う地方空港路線の利用者減少が見込まれる中で、地域航空会社間での経営統合を継続課題として位置付けながら、異なる事業者間での安全基盤の確立や営業販売の強化を図っていくことが期待される。ただし花岡（2021）は、LLPは出資比率に関係なく制度づくりが可能な点や、法人税が課されないという利点の一方で、法人ではないため（航空機の）機材の統一化や共通化、人員の融通・確保などによって期待される費用削減は十分には見込めないとされている。もちろん地方空港路線と本稿で取り上げる陸上交通では、費用や人員規模などで文脈が異なる部分もあるが、同じ「地域の生活の足」確保に向けた取り組みとして参照する意義はあるものと考えられる。

また上記の事例は民間事業者の協業事例であったが、官民共創のLLPという文脈では、たとえば再生可能エネルギーの普及を目的とした広島県広島市での取り組み事例が挙げられる。2013年に設立された「ひろしま再生可能エネルギー有限責任事業組合」は、広島県と電力会社、エネルギー供給企業の3者によってメガソーラー発電事業に取り組むものであり、約3ヶ月間という短期間で組合を

6 国土交通省「「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」の設立について～九州地域における系列を超えた航空会社間の協業を促進～」

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001313777.pdf>, 最終閲覧日 2022年8月20日)

設立できた点や、各組合員が一定の役割を担いながら事業展開が可能となっている点などが LLP という形態を選択した効果として挙げられる⁷。

以上のような LLP に関する基礎的な整理と他事例をふまえて、次に岩手県一戸町の事例から、官民共創によるモビリティ確保策に関するケーススタディを展開していく。

3. ケーススタディ：岩手県一戸町の LLP の事例

本章では、官民共創によるモビリティ確保策の具体事例として、岩手県一戸町の LLP 「一戸町デマンド交通」の取り組みに着目し、2022 年 6 月に実施したインタビュー調査から、LLP 設立の背景と現状や LLP 運営による利点、今後の展望について詳述していく。本調査は、LLP の組合員である一戸町と地元交通事業者（LLP 代表）を対象として、一戸町役場で 90 分程度のインタビューを行ったものであり、調査後には役場に併設されるデマンド交通の予約センターを見学させていただき、本章での記述はこれらの視察で得られた知見に基づいている。

3.1. 岩手県一戸町の概要と LLP 導入の背景

岩手県内陸北部に位置する一戸町は、総面積 300.03 km²のうち 62% を山林・原野が占めており、町のほぼ中央部を北に向かって流れる馬淵川の河岸段丘上に市街地が形成されている。現在の一戸町は、1957 年 11 月に 1 町 4 村の合併によって誕生し、過疎地域活性化特別措置法および過疎地域自立促進特別措置法による過疎地域指定を受けている。

合併当時は 27,000 人程度であった人口は、2022 年 6 月時点で 11,406 人、高齢化率は 42.7%（2020 年度時点）となっている。また一戸町の地理的特性であるが、中心市街地を除いて沢沿いに小規模集落が点在し、路線バスの循環型での効率的な運行が難しい地理条件にあるほか、町南部に位置する奥中山地区は降雪量が多く、冬季期間は天候や路面凍結による外出の妨げとなることがあるという。

このような特性を持つ一戸町では、人口減少と高齢化を背景として、各交通事業者の採算性の観点から事業規模を縮小せざるを得ない状況にあり、他の地方部

7 経済産業省「(LLP パンフレット) 2.2 【追加】 事例篇 (2018 年 7 月)」

(https://www.meti.go.jp/policy/economy/keiei_innovation/keizaihousei/pdf/llpPamphletJirei2.pdf, 最終閲覧日 2022 年 8 月 20 日)

の自治体と同じく、行政コストが増加傾向にあったという。こうした背景もあり、町では新たに持続可能な交通体系を構築し、継続して地域住民の足を確保しつつ中心市街地への来客誘導を試み、地域活性化を図ることを目的としてデマンド交通⁸の導入の検討を開始した。

LLPの設立とデマンド交通運行開始までの経緯は表3の通りであるが、2003年に実施した老人クラブ会員へのアンケート調査で得られた交通手段への課題を背景として町内のアクターで検討委員会を立ち上げ、デマンド交通に対する理解を深めながら、並行して行政と交通事業者からなるワーキンググループを組織し、LLPの可能性を検討してきた。最終的には、2008年10月に一戸町と、町内タクシー事業者3社、バス事業者1社の計5者の共同出資によって「有限責任事業組合（LLP）一戸町デマンド交通」を設立し、「いちのへいくべ号」の運行を開始した。

表3 一戸町 LLP 設立およびデマンド交通運行開始までの経緯

年	主要な検討事項、経過など
2001	デマンド交通導入についての検討開始
2003	老人クラブの会委員 1,400 名を対象としたアンケートの実施 →約 76% が「自ら移動する交通手段を持たない」と回答
2006 ～ 2007	町内の老人クラブ、商業者、学校関係者、交通事業者等からなる 「一戸町におけるデマンド型交通検討委員会」の立ち上げ →先進地視察・協議等を重ね、事業主体としての LLP の可能性も検討
2008	「有限責任事業組合（LLP）一戸町デマンド交通」を設立 →デマンド交通「いちのへいくべ号」の運行を開始

出典 一戸町政策企画課提供資料をもとに筆者作成

一戸町や町内の事業者が LLP の運営を選択した理由として、①2005年に LLP 制度が創設され、その制度内容が参加事業者の意向に合致したこと、②事業者間の公平性を保つ観点から特定事業者への委託が困難であったこと、③登記手続き等の事務負担が小さく、かつ短期間で設立できること、という3点が挙げられる。

8 デマンド交通は、利用者の要望に応じてルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等のことを指し、2020年度時点では全国573市町村において導入されている（国土交通省、2022c）。

3.2. LLP 一戸町デマンド交通の概要

LLP とデマンド交通「いちのへいくべ号」の概要は、表4に整理した通りである。出資金については一戸町が2,800万円、参加事業者4社で50万円ずつ（計200万円）で、合わせて3,000万円となっている。従業員は予約を受けるオペレーター3名で、運行事業者は上記の参加事業者4社、使用車両は各事業者の保有する10人乗りのハイエースとなっている。運行区域は一戸エリア、小鳥谷エリア、奥中山エリアという3つに分かれており、運賃はエリア内で300円、エリアを越えるごとに200円が加算される仕組みとなっている。

また図2では、デマンド交通「いちのへいくべ号」の利用者数と登録者数の推移を示している。LLPによれば、デマンド交通は主に通院や買い物に利用され、高齢者の引きこもり防止にもつながっているが、その一方で町の人口減少も進行したことから利用者数は2010年度の27,047人（1日平均112.6人）をピークに減少が続き、2016年度には増加に転じたものの、2021年度は16,265人（1日平均67.77人）と、ピーク時と比較すると低位にあることがわかる。こうしたことから、LLPは新規利用者の掘り起こしや新たな業務受託による売上増など、事業収支の改善を課題として位置付けている。

表4 LLP 一戸町デマンド交通と「いちのへいくべ号」の概要

項目	主要な内容
組員	タクシー会社3社、バス会社1社、一戸町
出資金	3,000万円（町：2,800万円、各事業者50万円）
従業員	予約を受けるオペレーター3名
運行事業者	LLP組員のうち一戸町を除く各交通事業者
使用車種	ハイエース4台（一戸2台、小鳥谷1台、奥中山1台）
運行区域	一戸エリア、小鳥谷エリア、奥中山エリアの3区域
運賃	同一エリア300円、エリアを越えるごとに200円加算
運行日時	月曜日～金曜日、午前7時～午後4時（土日祝などを除く）
利用方法	利用登録→チケット購入→電話等で予約→チケットで運賃支払
登録者数	2,459人（2021年3月末時点）

出典 一戸町政策企画課提供資料をもとに筆者作成

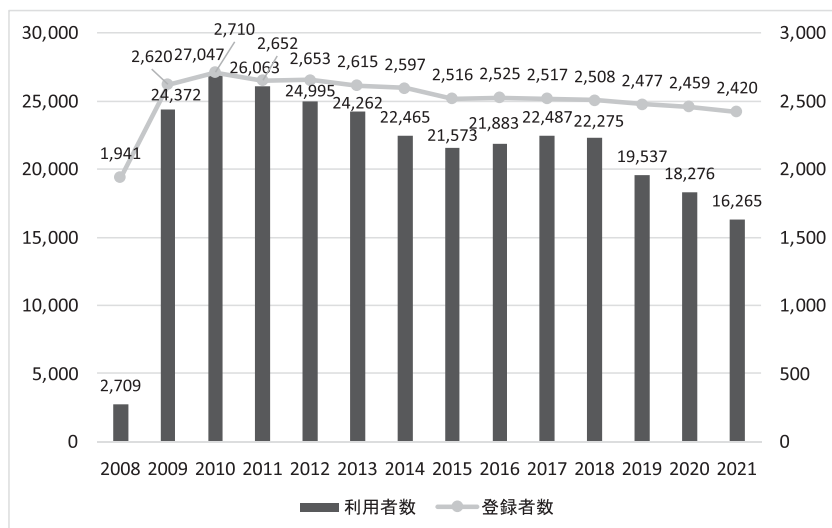


図2 デマンド交通「いちのへいくべ号」の利用者数と登録者数の推移
出典 一戸町政策企画課提供資料をもとに筆者作成

また「いちのへいくべ号」の収支構造であるが、オペレーターの人件費やシステム利用料、通信費や雑費などの組合事務経費は、ほとんどが利用者の支払う運賃で賄われている。一方で、町が支出する経費は、組合員それぞれが保有している車両の運行経費であり、具体的には、年間で2,200万円から2,300万円程度であるという。

3.3. LLP の運営による利点と今後の展望

以上のように、インタビュー調査では LLP 導入の背景や概要について質問しているが、これらをふまえて LLP の運営による利点と今後の展望も尋ねており、そこで得られた知見をもとに、以下に詳述する。

まず利点として、交通事業者にとっては車両の有効活用と固定収入の確保、自治体にとっては既存の交通事業者のノウハウと専門性を活用できる点が挙げられる。LLP によれば、町も出資者となることで公共性が担保されるという点から、LLP での運営が有益であると判断したという。なお、町から各事業者への具体的な運行委託料は、1時間あたり2,550円、1日で22,950円（午前7時から午後4時までの計9時間）となっている。

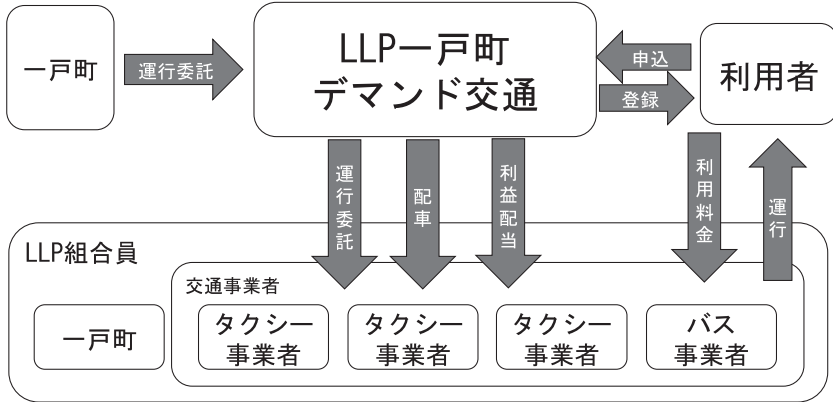


図3 一戸町でのLLPによるデマンド交通の運行スキーム
出典 総務省(2009)をもとに筆者作成

図3では一戸町でのLLPによるデマンド交通の運行スキームを示しているが、LLPに一戸町も参画し、自治体と各事業者が並列的に位置していることがわかる。地域交通政策の文脈では、自治体から交通事業者への単純な運行委託が一般的な傾向にある中で、一戸町でのLLPは自治体と交通事業者の協働と役割分担が図られるスキームとなっている。

特にデマンド交通という運行形態をとることで、路線バスの運行が困難な交通空白地域が解消されたことや、「戸口から戸口」の運行が可能になることで、停留所まで歩くことが難しい高齢者にも利用しやすい仕組みとなった。また、先の図2の利用者数の推移からもわかるように、近年では新型コロナウイルスの感染拡大の影響等で利用者減少の傾向にある。その一方で、今後の展望としてLLPは、感染者減少によって利用者の回復を見込んでいるという。

4. 事例の考察：「共創プラットフォーム」としてのLLP

岩手県一戸町でのケーススタディをふまえて、ここでは「共創プラットフォーム」としてのLLPについて考察していく。

改めて、2000年代後半から取り組まれてきた一戸町LLPの事例を概観すると、自治体と各事業者の連携によって、デマンド交通の運営・運行が実施されてきた。近年の政策的文脈では、たとえば2022年から実施される地域交通共創モデル実証プロジェクト(表1参照)において、こうした自治体と事業者等による

協議会や事業体、連携スキームを「共創のプラットフォーム」と表現しているが、一戸町 LLP はその具体事例の一つともいえる。

また、本稿冒頭でも言及した国土交通省内のアフターコロナに向けた地域交通の共創に関する研究会では、「官民や分野に捉われない『共創』の実践」に向けて、「コミュニティ（暮らし目線の交通の実現）」「ガバナンス（実効性のある交通マネジメント）」「ファイナンス（新しい手法も見据えた持続性の確保）」という3つの視点から議論が展開されている⁹。これを一戸町 LLP の事例に当てはめると、①住民の生活課題の解決に向けた地域の輸送資源の活用（コミュニティ）、②行政と交通事業者に関じない対話・議論の場の創出（ガバナンス）、③行政と各事業者が出資者となり共同事業を展開（ファイナンス）、という3つの要点が導出される。

一方、既述のように、LLP の文脈では地域交通やモビリティ確保に取り組むケースは一般的ではない。しかし、NPO や社会福祉協議会、住民組織などの非営利組織を含めて、地域交通に関わるアクターが多様化している中で、LLP による運営は、自治体や交通事業者にとっての選択肢の一つとしても位置付けられる。とりわけ、株式会社のように法人格などは持たない一方で、短期間で組合設立が可能で、組織内の権限や配分などが柔軟である点は、人口規模の小さい自治体や中小規模の交通事業者にとって、アクター間で手を取り合おうとする際のヒントとなりうる。

もちろん、LLP は民間事業者同士での共同事業なども含まれるため、一戸町のように行政が関与する場合、すなわち官民共創はあくまで一つの形態であるが、地域でのモビリティ確保に向けたパートナーシップのあり方を考える上で、アクター間の役割分担や棲み分けという観点から、参照すべき事例の一つといえよう。

5. おわりに

以上のように本稿では、岩手県一戸町の LLP（有限責任事業組合）の事例か

9 国土交通省アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究「中間整理概要【令和4年3月30日発表】」

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474547.pdf>, 最終閲覧日 2022年8月20日)

ら、官民共創によるモビリティ確保策について考察してきた。一戸町での取り組みは、LLP というプラットフォームを通じて自治体や交通事業者が共創し、継続的に高齢者等交通弱者の課題解決を図ってきていることがわかった。デマンド交通である「いくべ号」は、コロナ禍による影響を受けて利用者減少が続いているとはいえ、約2割に当たる2,420人も町民が利用登録しており、かつ1日に70人弱も利用があることから、地域の重要なインフラとして機能していることがうかがえる。

また本稿で取り上げた一戸町 LLP の事例は、既述のように、LLP として地域交通分野に取り組む稀有な事例である一方で、2000年代から先駆的に取り組んできたこと、さらに近年の政策的文脈で言及される「共創のプラットフォーム」の具体事例となりうることは、持続可能性と他地域での展開可能性という観点から、評価されるべきポイントといえる。

以上をふまえて、本稿の研究課題として次の3点を提示したい。

第1に、他地域での類似する事例との比較検討の必要性である。たびたび述べてきたように、LLP として地域交通に取り組む事例は一戸町以外には見当たらないものの、官民共創で取り組む NPO や、あるいは同じデマンド交通に取り組む地域での事例などを参照する¹⁰ことで、一戸町 LLP や「いくべ号」の特性や課題の析出につながることを期待される。

第2に、今回取り上げた LLP の事例では、バス会社やタクシー会社（および行政）というアクターであったため、異業種や他分野との連携可能性については検討できていない。近年の MaaS などの新たなモビリティサービスの文脈では、医療や福祉、教育、商業などの他（多）分野との連携が模索されているが、LLP においても異業種間の連携が期待されているように、必ずしも同業他社での共創のみが目指されているものではない。また一戸町 LLP でも新たな業務の受託による収支改善等を課題として位置付けているが、こうした場合に地域交通分野に

10 たとえば野村（2020）では、兵庫県養父市で自家用有償旅客運送「やぶくる」に取り組む NPO に着目し、交通事業者が中心となって立ち上げた NPO の取り組み事例を「官民・市民連携」の観点から分析している。また、社会福祉協議会が主体である三重県玉城町「元気バス」は、一戸町と同程度の人口規模でデマンド交通に取り組む事例（野村，2023）であり、登録者数や利用者数等も類似しているため、一定程度、比較可能であると考えられる。

限らない共創や、異業種や他分野がプラットフォームに参画する可能性について、継続的な実地調査と政策資料のサーベイを通じて検討していきたい。

第3に、上記に関連して、本稿ではLLPや各交通事業者の収支状況に関して具体的に記述はしていないため、今後の補足調査から収支状況の把握とLLPの掲げる収支改善の具体的な方策（行政による補助のあり方など）について考察していく必要がある。この点については、一戸町での継続的な実地調査をふまえて別稿に委ねることとする。

謝辞

本稿は、科研費（若手研究、課題番号20K13684）の助成を受けたものである。調査にあたりご協力いただきました、LLP一戸町デマンド交通の梅垣様、小堀様、一戸町役場の一野辺様、福田様に感謝申し上げます。また現地調査にあたっては、木村聡氏（岩手県陸前高田市市議会議員）に多大な協力をいただくとともに、調査当日は木村聡氏、廣瀬太陽氏（NPO法人SET）、木村瑠々花氏（佐賀県地域おこし協力隊）、奥野智帆氏（きょうとNPOセンター）、金載烈氏（富士通株式会社 [オンライン参加]）が同行くださった。

参考文献・資料

(和文)

青木亮（2020）「過疎地域の公共交通代替策に関する考察」『農業および園芸』95(3), 191-200.

家田仁（2021）「地域モビリティ問題の本質」家田仁・小嶋光信監修、三村聡・岡村敏之・伊藤昌毅編著『地域モビリティの再構築』総論、薫風社、14-34.

川端光昭・佐野可寸志（2019）「地域公共交通網形成におけるタクシー事業者の参画と官民協働のあり方」『E-journal GEO』14(1), 246-257.

経済産業省（2005）「有限責任事業組合契約に関する法律について」

(https://www.meti.go.jp/policy/economy/keiei_innovation/keizaihousei/pdf/llp_gaiyou.pdf, 最終閲覧日 2022年8月19日)

経済産業省（2010）「LLPパンフレット一括（2010年5月）」

(https://www.meti.go.jp/policy/economy/keiei_innovation/keizaihousei/pdf/llpPamphlet.pdf, 最終閲覧日 2022年8月19日)

国土交通省（2020）『令和2年版交通政策白書』

国土交通省（2022a）「論点整理：『官民共創』（令和4年5月10日 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討委員会 資料6）」

国土交通省（2022b）「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」ファーストワンマイルを支える持続可能な地域交通の実現を目指して」（令和4年3月30日 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会 中間整理）」

- 国土交通省（2022c）『令和4年版交通政策白書』
- 総務省（2009）「有限責任事業組合（LLP）による、デマンド型交通システムの運行」
（<https://www.soumu.go.jp/iken/pdf/100125/7-02.pdf>, 最終閲覧日 2022年8月27日）
- 高橋愛典（2006）『地域交通政策の新展開 バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ』白桃書房
- 田中健作（2014）「広島県三次市における多様な主体によるバス交通サービス供給体制の構築」『季刊地理学』66(1), 17-29.
- 野村実（2020）「過疎地モビリティの確保に向けたアクター間協働の方策」『国際公共経済研究』31号, 76-86.
- 野村実・三井俊介・木村聡（2021）「岩手県陸前高田市におけるラストマイル輸送に関する研究」『第14回 ECOMO 交通バリアフリー研究・活動助成成果報告会（報告書集）』113-121.
- 野村実（2023）「ソーシャル・フレイルに対する外出支援の役割－三重県玉城町「元気バス」による地域実践の事例から－」『福祉情報研究』18（掲載決定済、頁数未定 [2023年2月刊行予定]）
- 花岡伸也（2021）「地域航空は持続可能か」『TRAVEL JOURNAL』2021年11月22日号, 12-13.
- 福田晴仁（2005）『ルーラル地域の公共交通 持続的維持方策の検討』白桃書房

(英文)

- Karlsson, I. C. M., Mukhtar-Landgren, D., Smith, G., Koglin, T., Kronsell, A., Lund, E., Sarasini, S. & Sochor, J. (2020) "Development and implementation of Mobility-as-a-Service-A qualitative study of barriers and enabling factors" *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 131, 283-295.