

2023年度

「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」の取組概要

1. はじめに

東北活性化研究センターは、東北圏（東北6県および新潟県）における多様な地域・社会の課題解決に向けて、調査研究事業と地域・産業振興事業を統合的に運用・展開する「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」に取り組んでいる。

2023年度は「公共交通、新たな移動支援サービス」のテーマで地域課題を抱える東北圏の自治体を支援した。

具体的には、山形県地域公共交通活性化協議会による県内自治体を対象とした「地域公共交通勉強会」（全体会、地域別部会）を支援した。

また、2023年度内に乗合型オンデマンド交通の実証実験の実施を目指していた福島県賀川市に対し、AI デマンド交通システムを提供する民間事業者とのマッチングを支援した。

これらの支援を通じ、複数の自治体の実務者

レベルで意見交換を深め、顔の見える関係を築きながら、相互のコミュニケーションと連携・協力を図っていくことの重要性が明らかとなった。

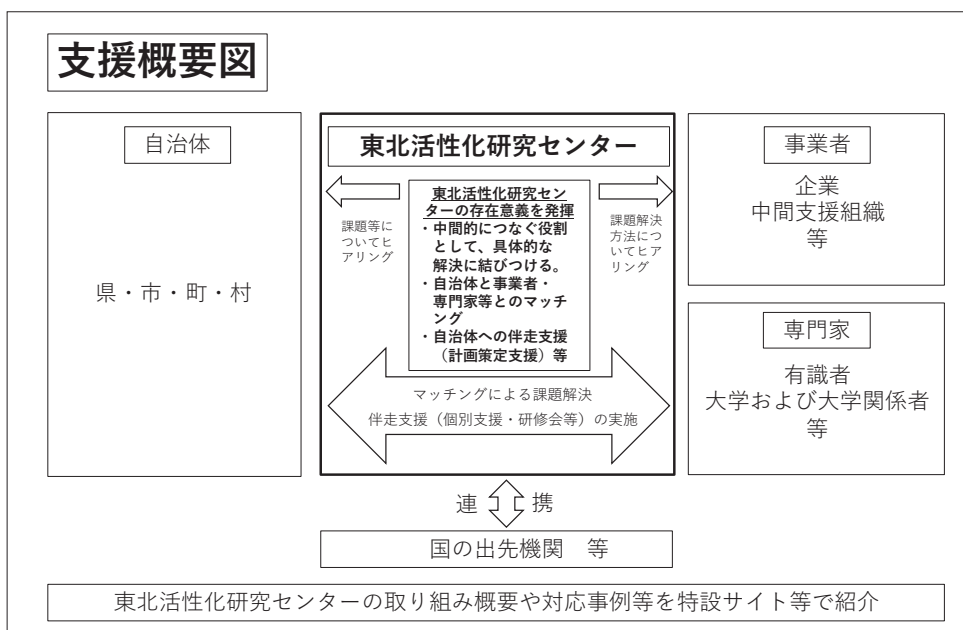
また、当センターが中間的な組織として、自治体間、あるいは行政と民間をつなぐ役割を果たすことの意義を改めて認識した。

2024年度以降に向けては、2023年度に実施した支援の成果と反省を踏まえ、支援メニューの標準化など持続可能な支援体制の構築を図り、引き続き支援に取り組むこととしている。

2. 支援事業の趣旨

「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」は、当センターがこれまで蓄積してきた調査研究事業の成果を地域における具体的な実践につなげていくため、2023年度から取り組んでいる。

これは、調査研究による知見の集積、プロジェクトの発掘・形成・支援を一連の流れで展開す



るもので、当センターが、課題を解決したい自治体と解決策を有する関係者(事業者・専門家)を中間的につなぐ役割を果たすことで、限られたリソースを有効活用しながら具体的な課題解決を図ることをねらいとしている。

3. 2023年度の事業方針

2023年度は、前年度に実施した「東北圏における移動困難者・買物困難者としての新たな移動支援サービス等に関する事例調査」の成果・知見をもとに、「公共交通、新たな移動支援サービス」関連をテーマに事業を展開した。具体的には、移動や買い物困難者対策等の地域課題解決を目指す東北圏の自治体を対象に、解決策(デマンド交通サービス等)を有する事業者とのマッチング支援、専門家と連携した伴走支援等に取り組むこととした。

経済産業省東北経済産業局の協力のもと周知を行い、関心を示した岩手・山形・福島県内の4自治体にヒアリングを実施し、関係機関と折衝のうえ、山形県および県内市町村と福島県須賀川市に対して具体的支援を行った。

(1) 山形県市町村への支援概要

「山形県地域公共交通計画」の次期計画策定に向けて、エリア別に自立的な対応を志向する県のニーズを踏まえ、県内で共通の課題(地域公共交通等の課題が明確になっていない)を抱えている複数自治体に対するグループ支援と位置付け、県内全市町村を対象に、「山形県地域公共交通活性化協議会」による勉強会(他地域の先進事例を学ぶ全体会および4地域別部会＝ワークショップ)を以下のとおり開催した。

①全体会(事例発表・パネルディスカッション)

■日時

2024年1月30日(火)(オンライン)

■出席者

協議会委員(山形県、国土交通省東北運輸局、市町村、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、公安委員会他)約70名

■内容

[事例発表]

- ・長野県辰野町／株式会社バイタルリード
「辰野町における定額乗合タクシーの取組」
- ・長野県松本市
「地域の暮らしの足、おでかけの足再編(官民連携)～松本市における路線バス再編の取組み～」

[パネルディスカッション]

「地域公共交通の現在地と未来に向けて」

登壇者：上記事例発表団体

コーディネーター：菅野 永氏

(株式会社 MAKOTO WILL 代表取締役)

事例発表では、新しい移動支援サービスの導入等による地域公共交通の確保・維持に向けた先進的な取り組みとして、長野県辰野町および松本市による事例発表が行われ、両市町の担当者から事業開始までのプロセスや実績・効果、実務上の課題等が紹介された。



全体会の様子(事例発表)

[主な発言]

- ・辰野町、松本市：住民や交通事業者の理解を得るため、住民説明会で丁寧に説明したり、現場に足を運んで利用者や関係者の声を拾うように心がけた。

- ・松本市：事業開始までの限られたスケジュールの中で段取り良く進めることが重要。
- ・松本市：住民と交通事業者の間で、自治体職員としての第三者の目線を大切にした。
- ・辰野町：自分が高齢者になったときの移動手段をつくっているとの思いで取り組んだ。

引き続き、両市町の担当者を交えたパネルディスカッションが行われ、住民ニーズの把握や交通事業者とのやり取りにおいて気をつけたこと、実施後の反省点などについて話し合われるとともに、出席者との間でZoomのチャット機能を用いた活発な質疑が行われた。



全体会の様子（パネルディスカッション）

[主な質疑]

- Q. 定額乗合タクシーを運行していない地域の住民への対応は。
- A. 辰野町：定額乗合タクシーは定時定路線の町営バスを運行していない地域で導入。町営バスの沿線住民からはバスを残してほしいとの要望があり、現在の形になっているが、ニーズの変化（定額乗合タクシーへの要望）があれば町営バスからの見直しも検討する。
- Q. 利用者増の内訳はリピーターか。
- A. 辰野町：リピーターだけでなく全体的に利用者が増えた。当初は高齢者の通院や買い物利用を想定したが、定額制にしたことで近隣の友人宅や温泉施設への移動にも使われる、新たな需要創出につながった。

Q. アプリの導入検討、利用状況は。

A. 辰野町：利用者の大半が高齢者であるため、今のところアプリの導入予定はなく、引き続き定額制導入前からの電話予約で対応する。

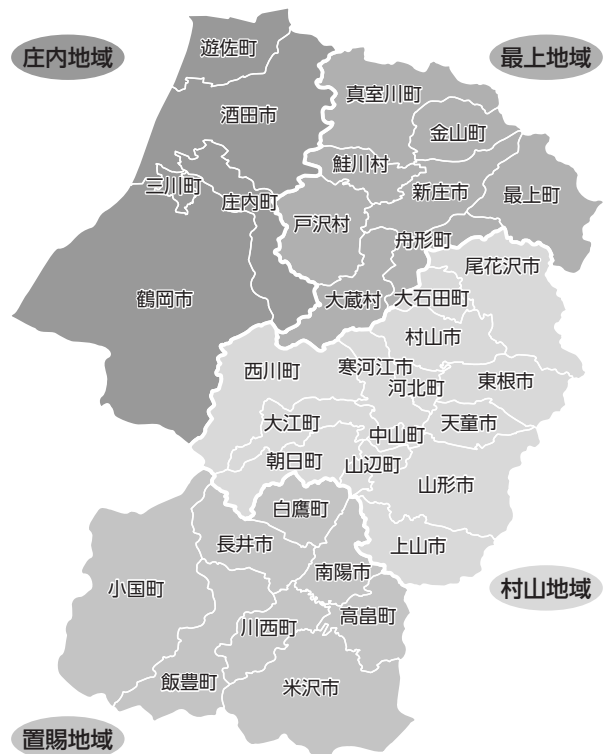
松本市：路線バスがない地区で運行しているAIオンデマンドバスは、アプリを導入し、市の公式LINEからの予約も可能である。ただし、利用者が高齢者ということもあり電話予約が多いのが実態である。

②地域別部会（ワークショップ）

■各部会日時・出席者

- ・2月15日：庄内地域（4市町：5名）
- ・2月28日：置賜地域（8市町：9名）
- ・2月29日：最上地域（8市町村：9名）
- ・3月7日：村山地域（13市町：14名）

各地域別部会のコーディネーター：菅野 永 氏
（株式会社 MAKOTO WILL 代表取締役）



山形県の市町村図と地域区分

■内 容

各地域別部会では、予め1～3のグループに分かれた出席者が、全体会と同様、菅野氏による進行のもと、以下の内容でワークショップに取り組んだ。

・個人ワーク

各々の出席者が自地域の公共交通の現状についてSWOT分析[※]を行い、分析結果をグループ内で共有。

・グループワーク

個々の分析結果から共通課題を導き出し、その解決策と来年度から取り組むべきこと（ネクストアクション）について討議。

・発表

討議結果をグループごとに発表し、出席者全員で共有。

※ SWOT分析：内部環境と外部環境の視点から自地域の強み、弱み、機会、脅威の4項目で分析するフレームワークのこと

本稿では、置賜地域別部会と最上地域別部会の概要について以下に紹介する。

置賜地域別部会では、A・Bの2つのグループに分かれて実施した。

個人ワークによるSWOT分析をもとに、Aグループは「公共交通についての住民の意識づけ」、Bグループは「複数の自治体を跨ぐ公共交通による移動確保」を共通課題に設定し、それぞれグループワークを行った。

討議の結果、Aグループは、運転免許を自主返納した住民向けのタクシー無料券の配付やデマンドタクシーの運行などに取り組んでいるものの、なかなか利用者が増えない、デジタル機器が使えない、あるいは自家用車の利用が多く公共交通を使うメリットを十分周知できていないなどの現状を踏まえ、解決策やネクストアクションを考えた（以下例示）。

- ・地域おこし協力隊や各地区の区長会等を通じて周知する
- ・利用者が集まるタッチポイントに出向いて広報する
- ・交通安全教室開催時に説明会を開催する



置賜地域別部会の様子（Aグループ）

また、Bグループは、バスの乗継に対する利用者の抵抗感（ハードル）を下げるためにはどうしたらいいか、あるいは身の丈に合わないサービス提供を掲げて事業継続が難しくなった場合、サービス水準を下げるのは容易ではないことを踏まえ、解決策やネクストアクションを考えた（以下例示）。

- ・利用者が受け入れられる必要最小限の利便性を考える必要がある
- ・地域の拠点病院である公立置賜総合病院への足として、高畠町と川西町を結ぶバス運行の実証実験を行いたい



置賜地域別部会の様子（Bグループ）

一方、最上地域別部会でも、A・Bの2つのグループに分かれて実施した。

個人ワークによるSWOT分析をもとに、Aグループは「市町村毎の交通モードの接続性改善（広域連携）」、Bグループは「担い手不足である運転手の魅力をどのように発信していくか」を共通課題に設定し、それぞれグループワークを行った。

討議の結果、Aグループは、主な利用者として通院や買い物の足として使う高齢者を想定し、解決策やネクストアクションを考えた（以下例示）。

- ・隣接する自治体の広域連携により、高齢者が外出する時間帯（午前）を中心に循環バスを1台から2台に増やす
- ・県立新庄病院など拠点施設にある停留所での乗継（接続）時間を20分以内にすることで利便性を高める



最上地域別部会の様子（Aグループ）

また、Bグループは、担い手不足により分母が少ない中で、隣接自治体間で運転手の取り合いが起きると想定し、解決策やネクストアクションを考えた（以下例示）。

- ・待遇面など仕事としての運転手の魅力をもっと発信していく
- ・大型二種免許を持っている自動車教習所の講師を運転手としてシェアするための組合を組織する



最上地域別部会の様子（Bグループ）

以上、2つの地域別部会におけるワークショップの概要を紹介したが、出席した自治体担当者の方々には、他自治体との連携方法や担当者レベルでの業務進行のアプローチについて、多くを学んでいただくことができた。

また、各地域別部会の開催後、出席者にアンケート調査を行い、参加したことによる学びや気づき、ワークショップの内容を踏まえて来年度取り組みたいこと、その他感想・要望等について回答いただいた。

回答からは、出席者がワークショップでの交流を通じ、今後、担当者レベルでの他自治体との意見交換を深めることの重要性を感じ、とりわけ他市町村との連携強化への関心度が上がった様子が窺えた。

この点は、地域公共交通の活性化を目指すうえで、実務者間の網羅的なコミュニケーションと協力がいかに重要であることを示している。

出席者からの要望では、今後も担当者レベルで集まり、意見交換を行える研修の場の設定が挙げられた。

このように、今回のワークショップを契機に担当者同士が定期的に情報交換や連携を検討するコミュニケーションの継続が重要と考える。

なお、全体会および上記2地域を含む各地域別部会における討議の詳細については、後で触れる「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」情報発信サイトに公開しているので、こちらを参照されたい。

また、山形県では、全体会および地域別部会の実施結果を、2024年度の「山形県地域公共交通活性化協議会」をはじめとする取り組みに反映していくこととしている。

(2) 福島県須賀川市への支援概要

2023年度内に乗合型オンデマンド交通の実証実験の実施を目指していた須賀川市に対し、AI オンデマンド交通のシステムを提供している民間事業者2社を紹介した。

同市ではうち1社との間でシステム導入に向けた本格検討を行った。

その後の検討の結果、同市では当センターの紹介先とは異なる事業者が提供するシステムを導入したが、当センターによるマッチング支援が「須賀川市地域公共交通活性化協議会」等での議論に反映され、2024年1月から乗合型オンデマンド交通「ちょこすか」の実証運行が開始されている。

なお、実証運行開始後の1月下旬、須賀川市企画政策課総合交通政策係長の有馬氏に、事業者決定のプロセスや運行概要、自治体から見た当センターの支援に対する感想等について話を伺った（以下、聞き取り概要）。



須賀川市の位置図（須賀川市提供）



須賀川市・有馬係長

Q. 事業者決定までのプロセスは。

A. 当市では長沼地域西部エリアでの実証運行を目指し、活性研から紹介いただいた2事業者のうち1つと検討を進めた。

その後、運行を委託する市内タクシー事業者による各配車システムの使いやすさなどの評価を踏まえ、近隣自治体で既に導入されているシステムを導入することとなった。



ちょこすか（上）と運行エリア（下：須賀川市提供）

Q. 実証開始後の運行状況は。

A. 運行エリアは当初計画からの変更はないが、運行日と時間については、タクシー事業者

の運行体制などを考慮し、当初検討していた朝7時からや日曜日の運行を、月曜～土曜の8時30分～17時00分と変更した。事前の登録者は90名で、登録窓口としてエリア内にある商業施設に協力してもらっている。登録すれば誰でも利用可能である。運行状況は、6営業日で23名が利用しており、エリア人口を考えるとスタートとしては妥当である。運行を軌道に乗せるためには最初からエリアなど規模を求めず、スモールスタートが良いと感じている。運行期間は、当面の間とし、今後、利用状況を検証しながらエリア拡大(長沼地域東部や岩瀬地域等)を検討する。

- Q. 自治体から見て東北活性研の支援はどうだったか。
- A. 先行事例や事業者の紹介は自治体が求めている情報であり、各事業者の強みが分かる情報を提供してもらえるとよりありがたい。また、何から取り組めばよいのか分からず、担当者が一人で悩んでいる自治体もあると思うので、東北活性研のような機関が仲介して複数の自治体担当者がお互いに顔の見える関係が築ける場があると良い。
- Q. そのほか、乗合型オンデマンド交通の運行を検討している自治体に向けて参考になる

ことがあれば。

- A. 長沼地域は、東日本大震災後に循環バスを運行した実績があるものの、長続きせず廃止となった経緯があり、地域内に今回の実証運行を成功させたいという熱意を持った人がいたことが大きかった。その方の存在が、事業を構築していくうえで大変助かっている。
- また、東北活性研から紹介された事業者との検討段階において、いろいろと話を聞く中で運行イメージがクリアになり、事業スキームの整理に役立ったところである。

4. 官民共創プロジェクトに関する 情報発信サイトの開設

2024年3月、「官民共創」をキーワードに自治体等と民間事業者等をつなぐプラットフォームとなる「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」情報発信サイトを、当センターのWebサイト内に開設した。

同サイトは、東北圏全体の課題解決に貢献していくため、支援事業の趣旨・目的や取組成果(支援概要、レポート等)などを広く発信・共有していく双方向コミュニケーションツールとして位置付けている。

Web サイト
はこちら



「官民共創プロジェクトマッチング支援事業」情報発信サイトトップページ

5. 支援事業の今後の展開

2023年度の支援を通じ、山形県の「地域公共交通勉強会」では、複数の自治体担当者が一堂に会して意見交換する機会は少なく、他の自治体の現状を知る良い機会だったとの感想が聞かれた。

また、須賀川市の担当者からは当センターのような機関が仲介して複数の自治体担当者がお互いに顔の見える関係が築ける場があると良いといった声をいただいた。

こうしたことから、当センターが中間的な組織として間に入り、支援していくことの意義を改めて認識した。

これを踏まえ、支援事業の2024年度以降の展開に向けては、2023年度の成果と反省のもと、持続可能な支援体制の構築を視野に支援メニューを標準化していくとともに、行政や非営利団体(NPO等)のニーズ把握に努め、引き続き支援に取り組んでいくこととしている。

支援メニュー (案)

- ✓ アドバイザー (専門家) または事業者の仲介・派遣支援
- ✓ 自治体・団体職員や地域住民の課題認識、理解醸成、先進事例把握のための講演会、勉強会・WS、研修会、デモ体験等のイベント開催支援
- ✓ 上記イベント開催のための諸経費補助
- ✓ 事業化に係るニーズ・需要把握のためのアンケート調査経費補助