

地域公共交通計画等の都市規模別の策定状況と未策定要因の分析

(株)地域未来研究所 正会員 ○義浦 慶子
藤井寺市 非会員 池田 晃誠
大阪公立大学 正会員 内田 敬

1. はじめに

地域公共交通は、まちづくり、観光振興、地球環境等の観点から期待される一方で、交通事業者の独立採算での維持が困難となって久しい。2020年に改定された「地域公共交通活性化再生法」では、すべての地方公共団体において地域公共交通計画の策定が努力義務となり、国等からの支援が計画と結びついている。しかしながら、地域公共交通計画や地域公共交通網形成計画（以下、地域公共交通計画等）を策定しない地方公共団体が一定数存在する。

本研究は、地域公共交通計画等の策定状況、計画未策定の場合は策定予定の有無や策定における懸念や課題等を明らかにすることを目的に、基礎自治体である市町を対象にアンケート調査を実施し、地域公共交通計画の策定を推進するための方策について検討したものである。

2. 調査設計

(1)調査対象

財政余力や住民ニーズ、公共交通網の整備状況等の地域特性について、都市規模や圏域による違い等を考慮するため、表1、表2に示す区分を設定した。大都市は全国の政令指定都市・中核市を対象とした。地方市・地方町A・地方町Bは対象都府県を設定し、該当市町を抽出した。対象都府県は3大都市圏を対象としたが、山梨県は三国峠で隔たれているため除外した。但し、例外として全国の縮図と言われている広島県を対象とした。

(2)調査内容

アンケート調査の実施概要を表3に示す。

3. 調査結果

調査対象の467自治体に調査票を配布した結果、294自治体から回答を得た（回収率63.0%）。

(1)計画の策定状況

図1に示すとおり、大都市や地方市は半数以上が

表1 都市規模区分

大都市	全国の政令指定都市・中核市
地方市	対象都府県の内、人口10万人以上の市
地方町A	対象都府県の内、人口2万人以上の町
地方町B	対象都府県の内、人口2万人未満の町

表2 対象都府県

首都圏	東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、群馬県、栃木県（1都6県）
中京圏	愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県（5県）
近畿圏	大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県（2府4県）
その他	広島県（1県）

表3 アンケート調査実施概要

調査方法	郵送配布、郵送回収及びweb回答		
配布数	467自治体	回収数	294自治体
調査期間	2022年2月中旬～3月28日		
設問内容	①計画の策定状況 ②策定年度 ③策定予定の有無 ④策定目的 ⑤運行を開始した（予定の）交通手段 ⑥策定の際、苦労したこと ⑦計画見直しの有無 ⑧策定における懸念や課題		

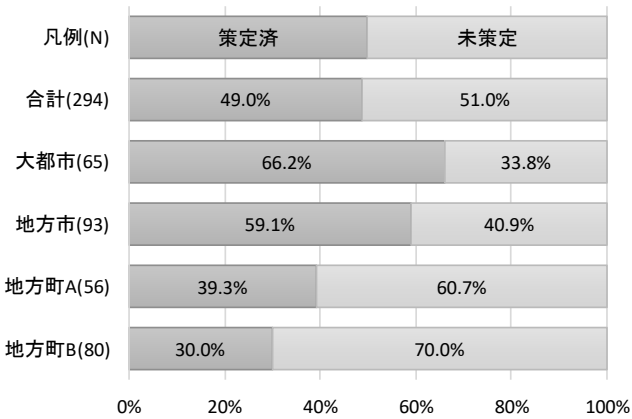


図1 計画の策定状況

策定済であるものの、地方町Aや地方町Bは半数以上が未策定である。

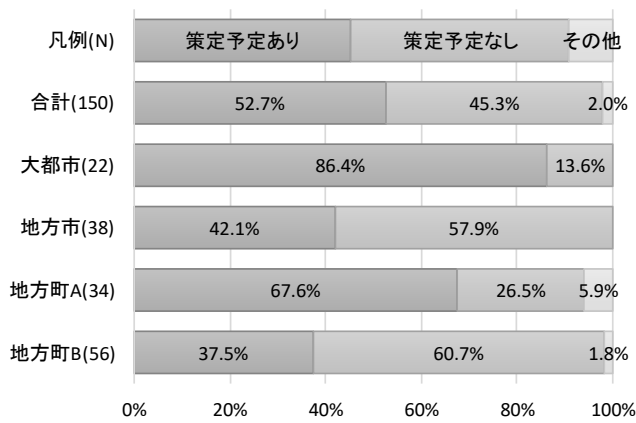


図 2 今後の計画策定の予定

(2)今後の計画策定の予定

図 2 に示すとおり、大都市や地方町 A は半数以上が今後策定予定があるものの、地方市や地方町 B は半数以上が今後も策定予定がない。

(3)計画の策定予定がない要因

今後も計画の策定予定がない 68 自治体を対象に、その要因について整理した結果、表 4 に示すとおり、大きく 5 つの要因に分類することができた。

図 3 に集計結果を示す。大都市や地方市は「肯定的」の割合が高く、総合交通戦略等の交通計画を既に策定している、あるいは調整中であるため、今後も地域公共交通計画を策定する予定がない。

地方町 A と地方町 B は「組織」の割合が最も高く、財源や人員の確保がネックとなり地域公共交通計画を策定していない。このため、それらを確保するために、他の制度を活用した財源確保や外部人材の活用等に取り組む必要がある。また、「否定的・制度」の割合も一定数存在し、地域公共交通計画を策定しても補助要件が厳しく財政支援を受けられないため、地域公共交通計画を策定していない。このため、財源支援を受けられるように、制度の補助要件の緩和や対象となる交通機関・施策や対象地域等の制度拡充、補助金の上乗せ等、新たな補助スキームを構築する必要がある。

また、地方市や地方町 A、地方町 B は「地域特性」の割合が高く、住民の生活移動、すなわち生活圏に見合ったかたちで地域公共交通計画を策定した方がよいとの考えから、地域公共交通計画を策定していない。このため、生活圏での地域公共交通計画の策定を推進するためのマニュアル等を作成する必要がある。

表 4 計画の策定予定がない要因

要因分類	内容
肯定的	総合交通戦略等の交通計画を既に策定済あるいは調整中であるという、計画に対して肯定的な要因
否定的	計画策定に対してメリットや必要性を感じないという、計画に対して否定的な要因
制度	計画を策定しても、事業が補助対象に該当しないという「制度」に関する要因
地域特性	市町での日常の移動が市町内で完結しない、市町の公共交通の整備状況や運営状況による「地域特性」に関する要因
組織	人手や予算、知識、体制の不足による「組織」に関する要因

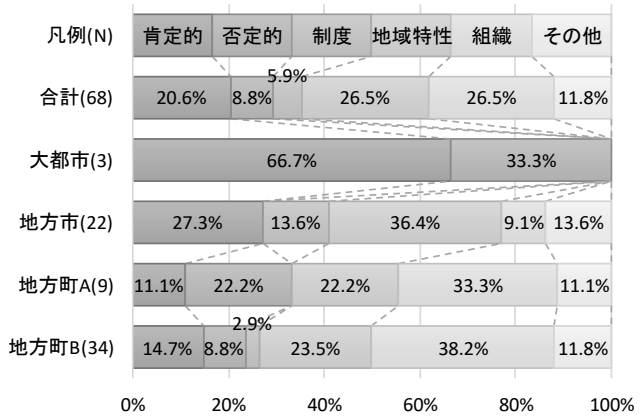


図 3 計画の策定予定がない要因

4. おわりに

本研究では、都市規模別に地域公共交通計画等の策定状況や計画未策定の市町の今後の計画策定の予定、策定予定がない要因を明らかにした上で、地域公共交通計画の策定を推進するための方策について検討した。

今後の展開として、地域公共交通計画の策定を推進するための具体的方策や生活圏での地域公共交通計画を推進するためのマニュアル作成等について提案する必要がある。また、圏域による地域公共交通計画の策定状況等の違いについて分析する必要がある。

参考文献

1) 公益財団法人日本都市センター：都市自治体による持続可能なモビリティ政策－まちづくり・公共交通・ICT－, <http://www.toshi.or.jp/app-def/wp/wpcontent/uploads/2018/05/report175.pdf>, 閲覧日時 2023/2/26

2) 伊藤 将希, 高野 裕作, 川崎 薫, 谷口 守：自治体属性とモビリティ政策の関連性－立地適正化計画と地域公共交通網形成計画に着目して－, 土木学会論文集 D3, Vol.75, No.6, I_537-I_546, 2020

3) 国土交通省：地域公共交通計画等の作成と運用の手引きについて, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html, 閲覧日時 2023/2/26