

全国の市町村合併形態と生活交通確保施策の進捗状況に関する比較分析*

A comparison study between merging of municipalities and progress of transportation planning*

塩土 圭介**・高山 純一***・中山晶一郎****・宮本 祐介*****

By Keisuke SHIOJI**, Jun-ichi TAKAYAMA***, Shoichiro NAKAYAMA****, Yusuke MIYAMOTO*****

1. 研究の背景及び目的

平成 13 年頃から行われたいわゆる「平成の大合併」が一段落し、様々な行政分野において、これまで複数市町村に跨っていたサービスの統合や新たな行政課題への対応への模索が続いているものと推察される。それは公共交通分野においても例外ではなく、むしろ自治体の広域化・巨大化に伴って提供すべき交通サービスの量及び質も変化しつつあるものと想定される。

そのような中、昨今の公共交通に関係する国等の法的及び財源補助スキームが見直され、公共交通を支える基礎自治体の役割が拡大し、人的及び財政的な負担の増大が懸念され、また合併自治体においては、地域間の公平性の確保、広域的な交通の確保など新たな課題が出てきている。

著者らは、このような状況を踏まえ、現在の地域公共交通の確保の現状と自治体における課題認識を把握するため、全国自治体に対して公共交通活性化の課題認識及び取組状況をアンケート調査結果によって把握しているところである。本研究は、特に「市町村合併」をキーワードに、上記アンケート結果及び統計データを組み合わせ、市町村の合併規模等の分類を試みるとともに、交通課題認識及びその差違に関する比較分析を行うことで、市町村合併が公共交通施策に果たす役割とその課題を探ることを目的とする。

2. 本研究の検討フレーム

(1) 市町村合併形態と交通施策の関係に関する研究レビュー

合併市町村の生活交通対策の現状について、例えば柿本・鶴丸¹⁾は、ある一県内の各市町村へのアンケート調

*キーワード： 地域公共交通，市町村合併

**正員，修(工)，社団法人システム科学研究所

(京都市中京区新町通四条上る小結棚町428,
TEL:075-221-3022, E-mail:shioji@issr-kyoto.or.jp)

***正員，工博，金沢大学理工研究域環境デザイン学系

****正員，博(工)，金沢大学理工研究域環境デザイン学系

*****非会員，石川県七尾市役所

査(二時点)をもとに、合併後の生活交通対策への取組状況の考察を行っているほか、加藤²⁾は東海地方における市町村合併前後の公共交通政策に関する対応状況を整理し、その問題点を把握している。

一方、宮崎ら³⁾は法定合併協議会に対するアンケート調査結果ならびに各種統計データをもとに、合併後の公共交通システムの計画策定について傾向分析を行っているほか、高野ら⁴⁾は、2つの都道府県を対象に、合併前の公共交通の状況や行政機能配置パターン、相互交流の量と道路・地形等からなるアクセス性を主要な要素として、その自治体の状況に応じた公共交通の見直し状況に関する分析を試みている。

このように、市町村合併に伴う交通体系の見直し状況とその考察は、特定地域を対象に考察が試みられているが、全国で行われた市町村合併を対象に、交通施策との関連を体系的かつ網羅的に調査、分類を試みた既存研究はあまりないものと思われる。

(2) 本研究の検討フレーム

本研究における検討の大まかな流れを以下に示す。

Step1: 基礎自治体における公共交通の課題に関する現状整理：公共交通の検討状況に関する全国自治体アンケート調査結果に基づき、現在の各市町村における公共交通政策に係る問題意識を把握する。このとき、市町村合併等の有無との関連によるクロス分析等により、合併によって新たに生じた公共交通政策についての課題も明らかにする。

Step2: 公共交通施策取組状況の俯瞰的考察：地域公共交通施策について、連携計画及び現状での取組状況を把握する。

Step3: 基礎自治体における公共交通施策取組状況の類型化：アンケート調査結果及び既存の統計データを用いて、自治体の公共交通施策取組状況に関する類型化を行うとともに、類型ごとの施策取組状況の特徴と課題を整理する。

Step4: 将来検討すべき課題の整理：類型ごとに今後の基礎自治体における公共交通検討の課題を明らかにする。

3. 合併自治体の形態による分類

(1) クラスタ分析による合併形態の分類

市町村合併の規模によって交通体系の構築に変化が見られることが考えられる。合併形態の分類を試みた事例としては、文献⁵⁹⁾などが挙げられるが、ここでは、合併市町村（平成20年時点の合併市町村）について、以下の観点からクラスタ分析による分類を行った。

・**合併旧市町村の人口及び面積規模の差**：市町村合併の形態として、核となる都市に周辺の小規模市町村がいわば吸収的に合併したような合併や、同程度の市町村が対等合併的に合併したようなケースなどが挙げられる。ここでは、市町村について、合併前の市町村人口（H12年国勢調査人口及び面積を指標にした）について、人口第1位と第2位の比、また面積第1位と第2位の比を指標として取り上げた。この比が大きいほど、大規模都市を中心とした吸収合併的要素が強まると判定できる。

・**合併後の人口及び面積及び集積度**：合併後の人口規模や面積規模での分類を試みるため、ここでは合併後の人口、面積(H20年時点)、人口密度及び都市の集積度を表す指標としての DID 人口比率（市町村の人口に占める DID 地区内人口の比率）を採用した。

以上の指標を用いてクラスタ分析（ウォード法）により、分類を試みた結果、以下のように分類された。（分析の結果、特異と考えられる数自治体を除いた。）

表 3-1 クラスタ分析の結果と各指標の平均値

	N	人口核都市率	面積核都市率	合併後人口	合併後面積 km ²	合併後人口密度 人/km ²	DID 人口比率
中核市吸収型	58	20.4	2.9	315,204	535	779	66%
中規模吸収型	78	7.2	3.2	99,922	190	732	47%
広域合併型	89	7.3	1.8	74,804	795	110	27%
小規模対等合併型	331	2.9	1.9	33,197	245	194	6%

人口・面積核都市率（合併前の構成市町村人口（面積）第1位と第2位の比）全国合併自治体のうち、分類の結果特異値と思われるサンプルを除いた556自治体を対象とした。

1. 中核市吸収合併型：合併後人口が30万人を超えており、人口核都市率（合併前の構成市町村人口第1位と第2位の比）が平均20倍を超えていることから、この群は、いわゆる中核市クラス以上の都市が母体となり、周辺の小規模自治体が吸収的に合併した市と分類できる。

2. 中規模吸収合併型：合併後の人口密度平均が上記の中核市吸収合併型に近いが、合併後の人口や面積がそう大きくなく、比較的コンパクトな合併を実施した群として定義できる。

3. 広域合併型：合併後の面積が平均で800km²となっており、合併後の人口及び人口密度は高くないことから、いわゆる広域合併で面積が広大になった自治体と定義することが出来る。

4. 小規模対等合併型：上記に含まれない自治体で、この群に分類された自治体が最も多いが、自治体に占める DID 人口比率が小さいこと、合併後の人口または面

積も小さいこと、人口及び面積核都市率も他に比べて低いことから、比較的小規模の自治体が対等的に合併した自治体と定義することが出来る。

表 3-2 クラスタ各群に分類された市町村の例

中核市吸収合併型	岩見沢市、石狩市、弘前市、盛岡市、秋田市、酒田市、宇都宮市、前橋市、高崎市、さいたま市、相模原市、長岡市、富山市、福井市、長野市、富士市、豊田市、奈良市、倉敷市、呉市、福山市、山口市、岩国市、周南市、高松市、松山市、佐賀市、長崎市、佐世保市、大分市、宮崎市、都城市、延岡市、豊田市、熊本市
中規模吸収合併型	会津若松市、須賀川市、土浦市、古河市、取手市、佐野市、下野市、桐生市、伊勢崎市、熊谷市、飯能市、本庄市、鴻巣市、深谷市、野田市、新発田市、高岡市、射水市、越前市、塩沢市、多治見市、鳥田市、磐田市、焼津市、掛川市、伊豆の国市、豊川市、稲沢市、弥富市、伊勢市、木津川市、三木市、海西市、米子市、倉吉市、総社市、光市、阿南市、丸亀市、今治市、諫早市、合志市、いちき串木野市、奄美市、越前市
広域合併型	北見市、日高町、新ひだか町、むつ市、宮古市、花巻市、八幡平市、奥州市、大崎市、大館市、湯沢市、大仙市、鶴岡市、日光市、那須塩原市、柏崎市、十日町市、村上市、糸魚川市、魚沼市、白山市、大野市、飯田市、佐久市、関市、郡上市、下呂市、揖斐川町、伊賀市、甲斐市、福知山市、豊岡市、出雲市、津山市、新見市、三原市、三次市、庄原市、東広島市、三好市、四国中央市、唐津市、中津市、日田市、萩市、遠軽町
小規模対等合併型	妙高市、五泉市、南魚沼市、胎内市、南砺市、輪島市、加賀市、かほく市、能美市、宝達志水町、能登町、あわら市、坂井市、おおい町、若狭町、上野原市、甲州市、身延町、千曲市、安曇野市、阿智村、木曾町、飯綱町、恵那市、本巣市、海津市、袋井市、牧野原市、西伊豆町、川根本町、新城市、田原市、愛西市、豊根村、熊野市、大台町、紀北町、愛在町、与謝野町

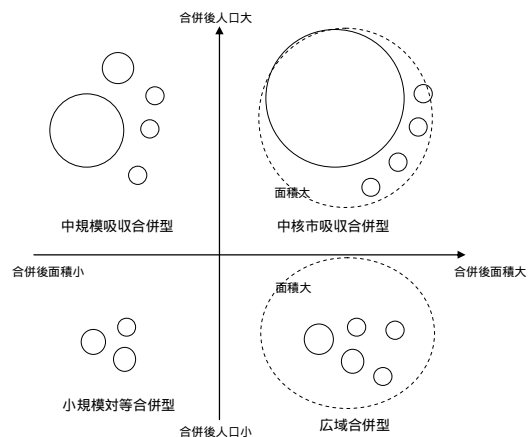


図 3-1 分類ごとの合併形態のイメージ

(2) 合併形態ごとにみた地域交通状況

上記の合併形態ごとに交通特性を把握するため、各市町内通勤通学率を見ると、広域合併及び中核市吸収合併の自治体においては、各市町内通勤通学の割合が多くなっており、小規模合併自治体においてはその割合が低くなっていることから、合併後も引き続き隣接市町との連携が必要なことが読み取れる。

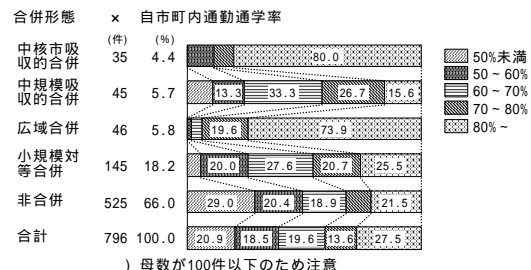


図 3-2 合併形態ごとの各市町村内通勤通学率

出典：H17年国勢調査 全国自治体のうち、後述するアンケートに回答した810自治体を対象とした。

また、合併形態ごとの公共交通分担率を見ると、広域合併または小規模対等合併自治体において、公共交通分担率が低いという特徴が見られる。（図 3-3）

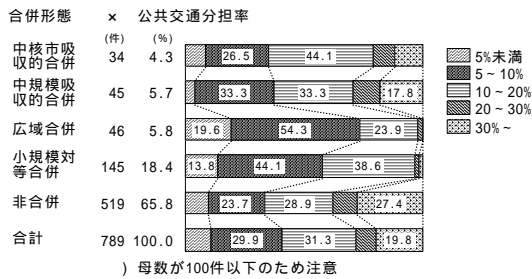


図 3-3 合併形態ごとの公共交通分担率

出典：H17 年国勢調査
全国自治体のうち、後述するアンケートに回答頂いた 810 自治体を対象とした。

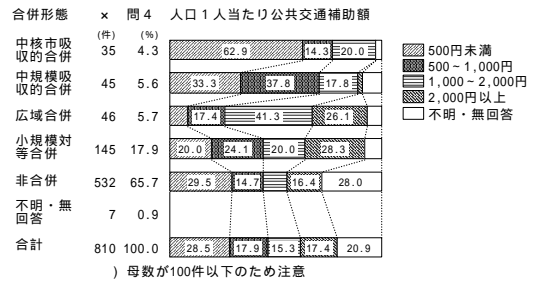


図 4-1 合併形態ごとの人口1人当たり公共交通補助額

出典：アンケート調査結果 以下同様

4. 合併形態ごとにみた地域交通の取組状況

(1) 自治体アンケートの概要

著者らが実施したアンケートの概要は以下の通りである。

平成 21 年 12 月に全国の 1795 市区町村（平成 21 年 10 月 1 日時点）の交通施策担当者を対象に「自治体における地域公共交通確保の検討状況」について郵送配布、メールまたは郵送回収によるアンケート調査を行った。質問項目は下表の通りである。

表 4-1 アンケート調査における質問項目

	No.	質問項目
公共交通現状	問1	市町村名
	問2	入力者名・所属・住所・電話番号・メールアドレス
	問3	公共交通運行状況（運行の有無・路線数・年走行距離）
	問4	各公共交通に対する補助状況（利用者数・収入・支出・補助額）
	問5	平成16年～平成20年補助金額の推移（国・県・自治体）
自治体取組状況	問6	補助金額増加傾向の要因・減少傾向の要因
	問7	各自治体における解決すべき課題
	問8	各自治体の方策（既に取り組んでいる・3年以内に取り組み）
市町村合併	問9	合併を契機に取組が始まった施策（問9に対応）
	問10	合併前後において生活交通の確保に関するメリット
	問11	合併前後におけるサービスレベルの格差の有無
	問12	合併前後におけるサービスレベルの格差の内容
	問13	サービスレベルの格差解消法
協議会取組状況	問14	地域公共交通会議設置状況
	問15	法定協議会設置状況
	問16	地域公共交通総合連携計画の策定状況
	問17	地域公共交通総合連携計画の公表状況
自治体考え	問18	今後の課題認識
	問19	バス交通において今後のサービスレベル・財政出動
	問20	よりよい公共交通のため取り組む必要があると思うこと

配布市区町村数は 1795、回収市区町村数は 810、回収率は約 45%となっている。

(2) 公共交通の維持状況

1人あたり補助負担額を合併形態ごとにみると、中核市吸収的自治体は比較的1人あたり負担額は小さいものの、広域合併自治体については1人あたり負担額が増大していることが分かる。（図 4-1）

(3) 合併形態ごとの課題認識

合併形態ごとの課題認識を整理するため、13項目について回答率を指標として、さらに「特に重視 = 2点」

「重視 = 1点」と重み付けして合計した結果、以下のように、大都市吸収的合併自治体及び広域合併自治体において、課題認識としてあげている項目が多いことが明らかになった。これらはいずれも合併によって行政区画が広大になっている群であり、これらの自治体では多くの公共交通課題が生じていることが読み取れる。

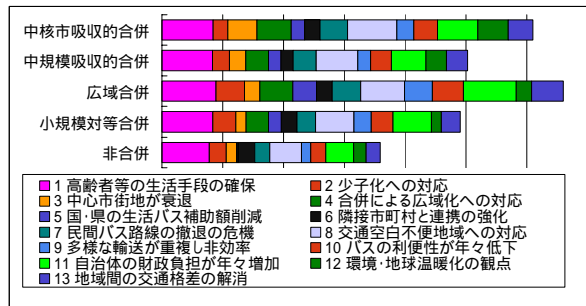


図 4-2 課題として認識している事項

（合併形態ごとの課題認識割合の累計）

集計の方法：合併形態ごとに、「特に重視している」「重視している」自治体の回答率を指標として、さらに特に重視している = 2点、重視している = 1点として加えて累積合計をおこなった。

さらに、合併形態ごとに、交通課題に対する認識の度合いをクロス集計し、有意差を見るための²検定及びクラメールのV係数を算出した。その結果は表 4-2に示す通りであり、合併形態と、課題認識としての「合併による広域化への対応」「国・県の生活バス補助額削減」「多様な輸送が重複し非効率」という回答に対し、特に有意な差が出た。

表 4-2 合併形態ごとの交通課題認識に対する有意差検定結果

	2値	有意	クラメールV
1 高齢者等の生活手段の確保	11.539		0.0844
2 少子化への対応	31.613	**	0.1397
3 中心市街地が衰退	43.204	**	0.1633
4 合併による広域化への対応	377.095	**	0.4825
5 国・県の生活バス補助額削減	183.971	**	0.3370
6 隣接市町村と連携の強化	2.988		0.0429
7 民間バス路線の撤退の危機	25.285	**	0.1249
8 交通空白不便地域への対応	37.753	**	0.1527
9 多様な輸送が重複し非効率	65.401	**	0.2009
10 バスの利便性が年々低下	34.026	**	0.1449
11 自治体の財政負担が年々増加	63.034	**	0.1973
12 環境・地球温暖化の観点	49.984	**	0.1757
13 地域間の交通格差の解消	49.113	**	0.1741

**:.1%有意 *.5%有意

形態毎に特徴を見ていくと、合併による広域化への対応については（図 4-3）、中核市吸収的合併都市や広

域合併都市にあっては多数が、広域化への対応に重視しているという意見が多い。一方で、国や県の生活バス補助額削減については（図 4-4）、特に広域合併自治体で、課題として重視しているという声が多く寄せられ、合併により自治体が広域化したことにより、自市町でバス路線の維持を図る必要が出ているものと推察される。

また、多様な輸送が非効率という課題について（図 4-5）も、広域合併都市にあっては重視しているという回答が多く寄せられている。

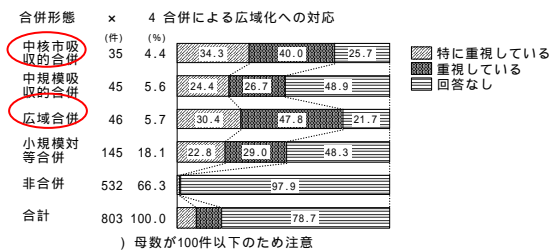


図 4-3 合併形態ごとの「合併による広域化への対応」に対する課題認識の割合

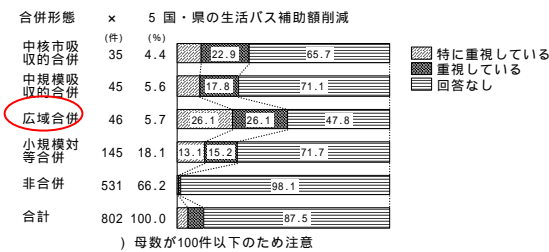


図 4-4 合併形態ごとの「国・県の生活バス補助額削減」に対する課題認識の割合

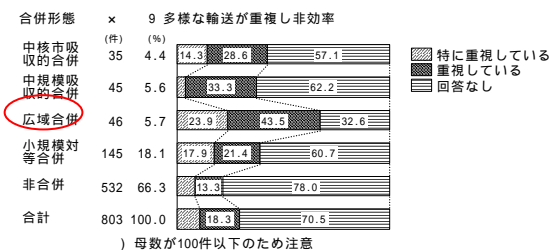
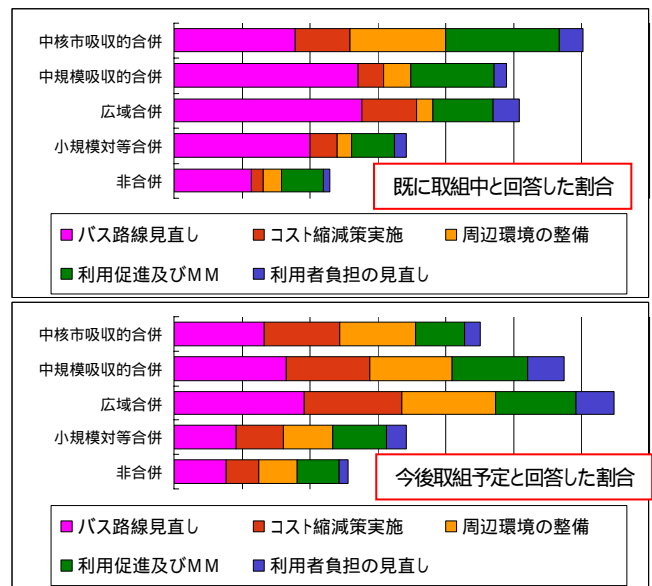


図 4-5 合併形態ごとの「多様な輸送が重複し非効率」に対する課題認識の割合

(4) 現在の取組施策

続いて、合併形態ごとに現在の施策取組状況について、「既に取組中」「今後3年以内に取組予定」の回答を同様にクロス集計を行った。（図 4-6）

中核市吸収的合併自治体においては、多くの施策の取組が進んでいるが、広域合併自治体においてはこれから数年内に取組予定とされており、実施スピードに若干の差がある。一方で、非合併自治体においては、合併自治体に比べて取組施策の実施が必ずしも進んでいないことが明らかとなった。これについては、そもそも施策実施の必要性に乏しい場合も考えられるが、合併自治体に比



べて、公共交通関連施策の実施の機運が高まっていないことも考えられる。

図 4-6 現在自治体で取り組まれている施策実施率 (合併形態ごと)

集計の方法：合併形態ごとに、自治体の「既に取組中」または「今後3年以内に取組予定」という回答率を指標として累積合計をおこなった。

また、合併形態ごとの現在実施中もしくはこれから取り組もうとしている公共交通施策の実施率に関して² 検定及びクラメールのV係数を算出した結果が下表の通りである。ほぼすべての項目で1%有意となっているが、特に「旧市町同士を結ぶバス路線の新設」「デマンド式の乗合タクシーの導入」「モビリティマネジメント(MM)」に関しては、合併形態ごとに有意な差としてあらわれている。

表 4-3 合併形態ごとの現在取組施策実施率に対する有意差検定結果

	2値	有意	クラメールV
バス路線見直し	1 バス路線の再編(系統見直し等)	71.169	** 0.2096
	2 利便性向上のための増便・ダイヤ改正	48.580	** 0.1732
	3 利用の少ない路線の減便・廃止	68.102	** 0.2050
	4 特定層をターゲットにした運行	25.536	** 0.1256
	5 中心部・郊外のバス路線の新設	50.370	** 0.1763
	6 旧市町同士を結ぶバス路線の新設	149.303	** 0.3036
	7 地元等による自主運行バスの支援	48.955	** 0.1738
コスト削減	8 デマンド式のバスの導入	59.989	** 0.1924
	9 デマンド式の乗合タクシーの導入	136.245	** 0.2900
周辺環境の整備	10 他の輸送サービスとの統合	37.276	** 0.1517
	11 バス待ち環境の改善	63.174	** 0.1975
	12 バス走行環境の改善	93.533	** 0.2403
	13 P&R、駐車場・駐輪場の整備	80.935	** 0.2235
	14 バス停清掃などのボランティア支援	16.013	* 0.0994
利用促進及びMM	15 モビリティ・マネジメント	125.829	** 0.2787
	16 利用促進キャンペーン	57.511	** 0.1884
	17 情報提供の改善	71.461	** 0.2100
利用者負担の見直し	18 観光施策との連携	36.081	** 0.1492
	19 商業施策との連携	36.386	** 0.1499
	20 運賃値下げ	43.277	** 0.1634
	21 運賃値上げ	48.829	** 0.1736
	22 地元・企業等からの財政的支援	27.130	** 0.1294

**:1%有意 *:5%有意

合併形態ごとにみた各交通施策の実施率を見ると、例えば、バス路線見直し関連施策は多くの自治体で取組を進めているところであることが読み取れる（図 4-7）。また、デマンド化などの輸送効率化施策については、

特に中核市吸収合併型及び広域合併型で進められているほか(図 4-8),モビリティマネジメント施策及び情報提供改善などの利用促進施策においては中核市吸収的合併自治体をはじめ比較的大規模な合併を行った自治体において進んでいるものの,小規模対等合併自治体においては,取組が進んでいない現状にあることが読み取れる(図 4-9)。

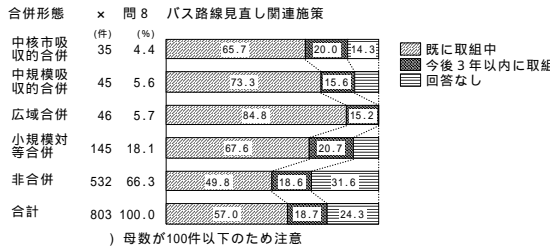


図 4-7 合併形態ごとの「バス路線見直し関連施策」(ダイヤ改正, 系統再編等)の実施率

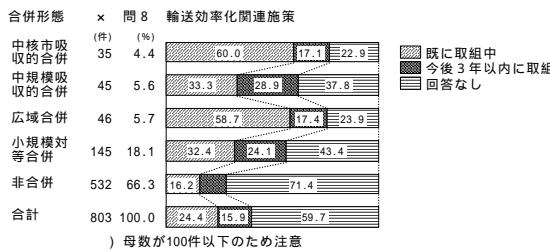


図 4-8 合併形態ごとの「輸送効率化関連施策」(デマンド化, 異種輸送統合)の実施率

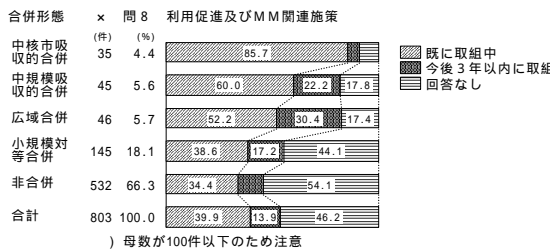


図 4-9 合併形態ごとの「利用促進及びMM関連施策」の実施率

5. 合併形態ごとにみた交通施策の課題認識と取組施策の比較

ここでは,合併形態ごとに交通施策の課題認識の回答率と現在取組中の交通施策の実施率を比較することで,それぞれの自治体が置かれた交通課題の違いを明らかにする。

(1) 中核市吸収的合併自治体の場合

中核市吸収的合併自治体(合併後人口が約 30 万人程度)における課題認識としては高齢者対策,空白地域への対応,自治体の財政負担の増加といった課題認識を持っている。それに対して,実際の実施施策としては,情

報提供やMM等の利用促進施策,デマンド式の乗合タクシーの導入が進んでいる割合が多い。(表 5-1)

このカテゴリに属する市町村は,比較的人口規模も面積も大きい部類に入るが,財政負担を軽減しながら空白地域への対応や広域化の対応策として乗合タクシーの導入が進んでいることは,合併によって新たに過疎的地域を多く抱えることになった事例が多いためと推察される。

一方で,他のカテゴリに比べて環境・地球温暖化の観点が重視されている割合が多いこと及び,バス待ち環境改善やP&R,駐車場整備等の周辺環境整備など,大都市で多く見られる交通施策が見られるほか,情報提供,MMなどの利用促進施策が比較的進んでいる。総じて,都市部と周辺部の両面を持つ自治体であることから複合的な交通課題を持ち,取組施策もまた複合的に実施されている自治体が多いものと推察される。

表 5-1 交通課題認識及び取組中施策の回答率(中核市吸収的合併自治体)

順位	交通に対する課題認識	特に重視	重視	順位	取組中の交通施策	取組中	取組予定
1	高齢者等の生活手段の確保	72.2	25.0	1	情報提供の改善	61.1	13.9
2	交通空白不便地域への対応	69.4	22.2	2	デマンド式の乗合タクシーの導入	55.6	13.9
3	自治体の財政負担が年々増加	50.0	33.3	3	バス待ち環境の改善	52.8	5.6
4	合併による広域化への対応	36.1	38.9	4	モビリティ・マネジメント	52.8	11.1
5	中心市街地が衰退	36.1	25.0	5	P&R, 駐車場・駐輪場の整備	47.2	8.3
6	環境・地球温暖化の観点	33.3	33.3	6	バス路線の再編(系統見直し等)	41.7	30.6
7	民間バス路線の撤退の危機	33.3	25.0	7	利便性向上のための増便・ダイヤ改正	38.9	11.1
8	バスの利便性が年々低下	27.8	22.2	8	バス走行環境の改善	38.9	2.8
9	地域間の交通格差の解消	22.2	36.1	9	利用促進キャンペーン	36.1	22.2
10	多様な輸送が重複し非効率	13.9	27.8	10	利用の少ない路線の減便,廃止	33.3	27.8
11	隣接市町村と連携の強化	13.9	22.2	11	他の輸送サービスとの統合	22.2	8.3
12	国・県の生活バス補助額削減	11.1	22.2	12	旧市町同士を結ぶバス路線の新設	19.4	0.0
13	少子化への対応	8.3	30.6	13	地元等による自主運行バスの支援	19.4	5.6

単位: % 上位13位までを掲載

(2) 中規模吸収合併自治体の場合

中規模吸収合併自治体(平均合併規模人口 10 万人前後)における交通施策課題と取組施策を見ると,課題認識としては高齢者への対応及び空白地域への対応といった課題を多く挙げられているほか,民間バスの撤退の危機を挙げている自治体も見られる。(表 5-2)

それに対して取り組み施策としては,バス路線の再編や利便性向上のための増便の一方,利用の少ない路線の減便,廃止といった見直しも多い。また,高齢者対応及び空白地域の対応が多い割に,乗合タクシーの導入については他カテゴリの自治体より割合が小さいことから,当該カテゴリの自治体によっては,既存バス路線体系の見直しを重点的に取り組んでいる自治体が多いものと推察される。

表 5-2 交通課題認識及び取組中施策の回答率(中規模吸収合併自治体)

順位	交通に対する課題認識	特に重視	重視	順位	取組中の交通施策	取組中	取組予定
1	高齢者等の生活手段の確保	68.9	28.9	1	バス路線の再編(系統見直し等)	55.6	24.4
2	交通空白不便地域への対応	46.7	44.4	2	利便性向上のための増便・ダイヤ改正	55.6	22.2
3	自治体の財政負担が年々増加	44.4	24.4	3	利用の少ない路線の減便,廃止	51.1	22.2
4	民間バス路線の撤退の危機	26.7	22.2	4	情報提供の改善	51.1	22.2
5	合併による広域化への対応	24.4	26.7	5	特定層をターゲットにした運行	37.8	15.6
6	バスの利便性が年々低下	15.6	37.8	6	中心部 郊外のバス路線の新設	31.1	6.7
7	中心市街地が衰退	15.6	22.2	7	利用促進キャンペーン	31.1	24.4
8	地域間の交通格差の解消	13.3	42.2	8	旧市町同士を結ぶバス路線の新設	28.9	4.4
9	国・県の生活バス補助額削減	11.1	17.8	9	観光施策との連携	24.4	15.6
10	環境・地球温暖化の観点	8.9	48.9	10	デマンド式の乗合タクシーの導入	17.8	31.1
11	少子化への対応	6.7	42.2	11	P&R, 駐車場・駐輪場の整備	17.8	4.4
12	隣接市町村と連携の強化	6.7	26.7	12	バス待ち環境の改善	15.6	13.3
13	多様な輸送が重複し非効率	4.4	33.3	13	他の輸送サービスとの統合	13.3	8.9

単位: % 上位13位までを掲載

(3) 広域合併自治体の場合

広域合併自治体（合併後面積平均 800km²程度）における交通課題及び取組施策を比較すると、課題としては高齢者対策や自治体の財政負担の増加、空白地域への対応が特に重視されている。また、地域間の格差解消といった、広域合併自治体ならではの課題も多く挙げられているところである。（表 5-3）

取組中の交通施策については、利便性向上のためのダイヤ改正や利用の少ない路線の減便廃止、バス路線再編といった既存バス路線の見直しが他カテゴリの自治体に比べて多く、喫緊の課題となっているようである。一方で利用促進系の施策実施はあまり進んでおらず、今後の課題といえる。

表 5-3 交通課題認識及び取組中施策の回答率

(広域合併自治体)

順位	交通に対する課題認識	特に重視	重視	順位	取組中の交通施策	取組中	取組予定
1	高齢者等の生活手段の確保	78.3	21.7	1	利便性向上のための増便・ダイヤ改正	60.9	26.1
2	自治体の財政負担が年々増加	76.1	21.7	2	利用の少ない路線の減便・廃止	58.7	28.3
3	交通空白不便利地域への対応	56.5	30.4	3	バス路線の再編(系統見直し等)	54.3	39.1
4	地域間の交通格差の解消	37.0	30.4	4	特定層をターゲットにした運行	39.1	13.0
5	バスの利便性が年々低下	37.0	28.3	5	デマンド式の乗合タクシーの導入	39.1	21.7
6	民間バス路線の撤退の危機	32.6	28.3	6	情報提供の改善	34.8	30.4
7	合併による広域化への対応	30.4	47.8	7	中心部・郊外のバス路線の新設	28.3	8.7
8	少子化への対応	26.1	41.3	8	デマンド式のバスの導入	23.9	10.9
9	国・県の生活バス補助額削減	26.1	26.1	9	旧市町同士を結ぶバス路線の新設	21.7	6.5
10	多様な輸送が重複し非効率	23.9	43.5	10	観光施策との連携	21.7	15.2
11	隣接市町村と連携の強化	10.9	30.4	11	運賃値下げ	21.7	6.5
12	中心市街地が衰退	8.7	32.6	12	他の輸送サービスとの統合	17.4	23.9
13	環境・地球温暖化の観点	8.7	32.6	13	利用促進キャンペーン	15.2	26.1

(4) 小規模対等合併自治体の場合

小規模自治体が集まって合併した自治体における交通課題及び取組施策を見ると、高齢者対策が最も重視されているが、他の交通課題認識は他の合併自治体に比べて回答率が低くなっている。（表 5-4）

取組実施については、バス路線再編や利用に応じた増減便等の取組は半数以上が実施されようとしているが、情報提供の改善等を初めとする利用促進策の実施割合は小さくなっており、自治体の財政負担が年々増加する中で、利用促進策をどう展開していくかが課題となろう。

表 5-4 交通課題認識及び取組中施策の回答率

(小規模対等合併自治体)

順位	交通に対する課題認識	特に重視	重視	順位	取組中の交通施策	取組中	取組予定
1	高齢者等の生活手段の確保	72.4	23.4	1	バス路線の再編(系統見直し等)	46.2	20.0
2	交通空白不便利地域への対応	48.3	29.7	2	利用の少ない路線の減便・廃止	44.8	17.9
3	自治体の財政負担が年々増加	46.9	32.4	3	利便性向上のための増便・ダイヤ改正	40.7	17.2
4	合併による広域化への対応	22.8	29.0	4	特定層をターゲットにした運行	31.0	13.8
5	バスの利便性が年々低下	22.1	26.9	5	情報提供の改善	29.0	15.2
6	少子化への対応	21.4	32.4	6	旧市町同士を結ぶバス路線の新設	21.4	5.5
7	民間バス路線の撤退の危機	20.0	21.4	7	デマンド式の乗合タクシーの導入	19.3	20.7
8	多様な輸送が重複し非効率	17.9	21.4	8	利用促進キャンペーン	15.2	6.2
9	地域間の交通格差の解消	13.8	35.9	9	中心部・郊外のバス路線の新設	13.8	4.8
10	国・県の生活バス補助額削減	13.1	15.2	10	他の輸送サービスとの統合	12.4	12.4
11	隣接市町村と連携の強化	12.4	26.9	11	バス待ち環境の改善	11.7	4.8
12	中心市街地が衰退	7.6	17.9	12	運賃値下げ	10.3	6.9
13	環境・地球温暖化の観点	4.8	22.8	13	デマンド式のバスの導入	8.3	5.5

(5) 非合併自治体の場合

上記以外の非合併自治体における交通課題及び取組施策を見ると、高齢者対策が必要であるという認識が高いことは合併自治体と同様の傾向を示しているものの、他の合併自治体に比べて取組中の公共交通施策の実施率は低くなっている。（表 5-5）

表 5-5 交通課題認識及び取組中施策の回答率

(非合併自治体)

順位	交通に対する課題認識	特に重視	重視	順位	取組中の交通施策	取組中	取組予定
1	高齢者等の生活手段の確保	63.5	29.4	1	利便性向上のための増便・ダイヤ改正	28.8	16.9
2	交通空白不便利地域への対応	37.1	30.3	2	バス路線の再編(系統見直し等)	27.9	18.6
3	自治体の財政負担が年々増加	33.0	24.9	3	利用の少ない路線の減便・廃止	24.7	16.8
4	少子化への対応	16.8	22.2	4	情報提供の改善	24.1	9.2
5	民間バス路線の撤退の危機	15.4	19.0	5	特定層をターゲットにした運行	22.6	8.9
6	隣接市町村と連携の強化	13.9	25.2	6	利用促進キャンペーン	14.9	8.1
7	バスの利便性が年々低下	13.9	21.7	7	バス待ち環境の改善	12.1	5.3
8	地域間の交通格差の解消	11.5	22.8	8	観光施策との連携	8.5	7.0
9	多様な輸送が重複し非効率	8.7	13.4	9	デマンド式の乗合タクシーの導入	8.3	8.5
10	中心市街地が衰退	7.9	18.3	10	P & R、駐車場・駐輪場の整備	7.7	0.9
11	環境・地球温暖化の観点	7.7	25.8	11	モビリティ・マネジメント	7.7	4.0
12	合併による広域化への対応	1.1	0.8	12	中心部・郊外のバス路線の新設	7.8	4.0
13	国・県の生活バス補助額削減	0.9	0.9	13	他の輸送サービスとの統合	6.2	7.5

非合併自治体においてはその都市規模が様々であるため一概には言いにくいですが、交通課題として認識はしつつも、合併自治体に比して施策検討の機運が高まっていないことが示唆される。

6. まとめと今後の課題

本研究では、特に市町村合併形態を分析軸とした交通課題と施策実施の度合いについて明らかにすることによって、以下の知見を得た。

- 合併形態によって交通に関する課題認識の差違及びそれへの解決策の取組状況を分類した結果、合併自治体において、より多くの課題認識をもち、実際に交通施策に取り組みされている事例が多く、広面積の自治体ほどその傾向が顕著であること。
- 施策別に見ると、既存のバス路線見直しについては多くの自治体で取り組まれているものの、他の施策、特に利用促進施策については取組状況に差違があること。

今後、自治体によって交通施策関連の取組が進む要因もしくは進まない要因についてさらなる分析及び考察を行う必要がある。

参考文献

- 1) 柿本、鶴丸：熊本県下の合併市町村の生活交通対策の現状、土木計画学研究・講演集、No.33, 2006
- 2) 加藤：合併市町村におけるバス施策の動向 -東海3 県の事例-、土木計画学研究・講演集、No.29,2004
- 3) 宮崎、高山、中山：市町村合併後の公共交通計画策定有無に関する要因分析、土木計画学研究・講演集、No.29,2004
- 4) 高野、宮内：市町村合併による地域公共交通の変化について～北海道・香川県を例として～、土木計画学研究・講演集、No.33,2006
- 5) 島根県広域行政推進検討委員会報告書、2000
- 6) 財団法人 中部産業・地域活性化センター：市町村合併後の地方自治体の課題調査研究報告書、2010
- 7) 福島・瀬口：「平成の大合併」にみる広域合併都市の都市的特徴と都市・地域政策、2009 年度日本都市計画学会学術研究論文発表会 WS 資料、2009