地域公共交通の計画策定・マネジメントにおける課題に関する論考

唐木田　啓伍[1]・神田　佑亮[2]

[1]学生会員　呉工業高等専門学校　環境都市工学科（〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11）
E-mail: C19-ruxa@kure.kosen-ac.jp
[2]正会員　呉工業高等専門学校教授　環境都市工学分野（〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11）
E-mail: yusuke-k@kanda-labo.net (Corresponding Author)

今年，「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」が改正され，地域交通をよりインフラとして捉えるようになったとともに，地域づくりとの一体的なマネジメントが求められるようになった．地域の交通のマスタープランである．地域公共交通計画は，「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」（ビジョン）を明らかにした上でそれを実現するための事業体系が明示されるものであるが，実際には不採算なバス路線の維持確保ありきの内容や議論になっている実情が否めない．本論文では，地域交通マネジメントの現状の課題について，既往の地域交通計画の横断分析を行い，課題を論考する．

Key Words: *regional public transportation plan, public transportation management*

1. はじめに

地域公共交通が大きな変革期を迎えている．2020年に国内で新型コロナウイルスが流行し，様々な業界で甚大な影響を長期間に渡り及ぼした．公共交通もその例外ではなく，既に問題であった人口減少やモータリゼーションに加え，COVID-19の感染拡大の長期化による外出控えによる利用者の減少等によって採算性が極度に悪化し，路線の休廃止や減便，運転手不足など，維持が困難になるなどの危機的な状況が顕在化している．しかしながら地域公共交通は人々の移動を担う重要な交通インフラの1つであり，その運営・維持には多くの支援・補助金が行政から注入されてきた．

地域交通のあり方や戦略，戦術については，主に市町村単位で，地域公共交通計画の策定を通じ，議論され，展開されている．地域公共交通計画は，「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものであり「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき作成されることが求められる[1]．また，地域公共交通計画は地域の社会，経済の基盤となるものであり，基本的に全ての地方公共団体で計画の作成や実施を「努力義務」として定めている．2023年7月末時点では全部で1,724ある市区町村の内，地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定している市区町村数は873となっている[1]．

そのような状況下で，2023年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正がなされ，地域公共交通をインフラとして捉える認識がより強くなったとともに，地域づくりとの一体的なマネジメントが求められるようになった．

一方で，地域交通のマネジメントの現場においては，いくつかの課題があると筆者らは感じている．例えば，計画の策定には非常に労力が必要であるにもかかわらず，十分に議論やマネジメントがなされていない地域が多い点，また，このような策定やマネジメントを支える専門家の数が絶対的に不足しているという点である．しかしながら，現状このような問題がどの程度生じているのかは不明である．

本研究では地域交通計画自体に着目し，広島県の市町村で策定されている既存の地域交通に係る計画を対象として，計画の構成や地域公共交通のビジョンはどのように策定されているのか，計画策定後どのようにマネジメントされていくのか等，横断分析を行い，分析の結果か

ら明らかとなってくる現在の計画，マネジメントの課題について論考する．

2. 地域公共交通計画の策定に関する基本事項

(1) 地域公共交通計画の目的と位置付け

人々の日常生活は「移動」で成り立っており，これを実行しようとすると公共交通機関や自家用自動車などが必要となってくる．しかし，現在は人口減少やモータリゼーションの進展，加えてCOVID-19の流行によって特に地方部で公共交通の利用者が劇的に減少しており，存続の危機となっている．

そのような中，公共交通は高齢化の進展や高齢者の運転免許証の自主返納が増加していること，地方部を中心に地近隣の中小店舗の減少や病院の統廃合・移転，学校の統廃合等により，特に自家用自動車を運転できない高齢者や学生等の買物・通院・通学など日常生活における移動手段の確保を行う上で重要なものになっている．

そこで，これらの移動サービスの持続的な提供を行うためにこのような考え方で運営していくということを示したものが地域公共交通計画である．地域公共交通計画ではバスやタクシーといった既存の公共交通に加え，必要に応じて，自家用有償旅客運送やスクールバス，既存の民間事業者による送迎サービス，物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで持続可能な地域公共交通の提供を確保することが求められている．

加えて，その他の主な目的として，まちづくり施策や観光施策との連携と協働の強化，関係者間の連携と協働の強化，交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化，地域における公共交通施策の継続性などがあり，交通単体だけで考えるのでなく，計画を通して様々な分野，あるいは立場の人々との連携・協働を強化し，公共交通運営をまちづくりの1つとして考え，より持続的かつ効率的な提供を図る．

地域公共交通計画の位置付けは「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである．国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき，地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ，交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成する[1)]．

(2) 地域公共交通計画に含むべき事項

地域公共交通計画で策定すべき項目とは主に6つある．

1点目の策定すべき項目は基本的な方針である．地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに，その将来像の中で公共交通が果たすべき様々な役割を明確化した上で，公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとなっている．また，これを定めるうえで留意すべき点として，「まちづくり」，「観光振興等の地域戦略との一体性の確保」，「地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」，「地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ」，「住民の協力を含む関係者の連携と協働」等が挙げられ，いずれも様々な分野や交通，人々との連携・協働のもと定めることが記載されている．

2点目は計画の区域である．住民の通勤，通学，買物，通院といった日常生活における移動範囲に伴い形成される生活圏と公共交通ネットワークの範囲を踏まえながら，交通圏の範囲が市町村の行政区域内で収まるのか，複数市町村に跨るのかという観点を重要視して決定するべき事柄である．

3点目は計画の目標である．これは基本的な方針に即し，地域の関係者が共通認識をもって取組を推進できるよう，可能な限り具体的かつ明確な目標を設定することが重要である．また，公共交通が生み出すクロスセクター効果が考えられること，多様な関係者の主体的な参画を促す観点から，単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく，その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましいと考えられる．

4点目は事業及びその実施主体である．これは地域公共交通計画の区域における地域公共交通を一体的に計画の対象としたうえで，目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明らかにする．また，ここでは目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに，運行形態，運行回数や運賃などのサービス水準までなるべく詳細に設定したうえでその実現のために必要な事業・実施主体を整理し，計画に記載することが望まれる．

5点目は達成状況の評価である．これは地域公共交通計画に定めた目標値と実績値を比較して評価を行うのだが，ここでは地域公共交通が，定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意しながら，アウトカム指標の状況の検討を通じて，PDCAサイクルを回すことが必要となってくる．評価時期は原則として毎年度，地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査，分析，及び評価を行うこととし，ここでの評価結果に基づき，地方公共団体や地域の関係者が議論を行った上で必要と認める時は，地域公共交通計画の内容を見直すことが望ましい．

6点目は計画期間である．原則としては5年程度であるが，地域の実情等を踏まえ，柔軟な設定も可能である．

また，計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい．

その他記載に努める項目としては，資金の確保に関する事項，都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項，観光の振興に関する施策との連携に関する事項，地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体，公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項，地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項等がある[2)]．

3. 地域公共交通計画の策定プロセスと構成に関する横断分析

(1) 分析の着眼点と指標

前述のように，地域公共交通計画は，「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである．目指す姿（ビジョン）を明確化し，それに基づき，その姿をどのようにして実現するか，その戦略と戦術を検討し，関係者で合意・共有し，策定した計画に基づき実行しなければならない．また，計画を実行するにあたり，必ずしも想定通りにはいかないため，戦術の変更が生じる場合には速やかに状況を分析し，その状況に対応した戦術の検討が求められる．そうした状況や検討を円滑かつ速やかに行えるよう，関係者との連携・調整も含めた施策実行のマネジメントは計画策定後も極めて重要になる．

しかしながら，「ビジョンの明確化」，「戦略と戦術の検討」，「施策実行のマネジメント」が十分な水準までなされていない地域が多いのが筆者らの実感である．本論文では，上記の課題認識を仮説として，広島県内の市町が策定した直近の地域公共交通計画（あるいは地域公共交通網形成計画）を以下の3点に着目し分析を行う．

1点目は，「ビジョンの明確化」，「戦略と戦術の検討」，「施策実行のマネジメント」にどれだけ力点が置かれているかを分析するため，策定された計画におけるページの構成を指標に分析する．計画の望ましい構成や内容は，地域や公共交通の現状・課題，また，アンケートで明らかとなった市民のニーズが的確にまとめられたうえで，そこから公共交通を「どのようにしていくか」という計画の本質に十分に力点が置かれている状態である．そこで目次の各項目のページ数を指標として，計画を構成するどの項目を重点的に捉えているかを一定程度解釈することができる．前述のように，公共交通をより持続的，効率的に運営するためには公共交通をどのようにしてきたいか，またそれを達成するためにはどのような施策・事業を行わなければならないか，そしてそれらをどのようにマネジメントしていくかを明確に記載するべきである．実際にこれが出来ている地域は多くないと感じるのが筆者の感覚であるが，これらは一般的には計画の基本理念や戦略，マネジメント体制に記載される項目であるが，このような内容がどれくらい記載されているかを，ページ数を指標に分析する．

2点目は「ビジョンの明確化」に着目する．策定された計画に記載された基本理念，基本方針の言葉を指標に分析する．ビジョンは公共交通の将来像を表す重要な事項である．本章の（1）で論じたように，このビジョンにおいては「地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに，その将来像の中で公共交通が果たすべき様々な役割を明確化した上で，公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めること」となっている．公共交通の現状や課題のみにとらわれて決定するのではなく，地域の目指す将来像に公共交通がどのように貢献できるかという方向性も検討して策定されているのか，また理念は，ある物事・仕事・活動について，このようにあることが望ましい（理想的・模範的な目標である）とする根本の考え，方針は，ある物事・計画・運営などを実行するに際して，これから目指すべき大まかな方向性という意味があるが，これらの違いを正しく捉えて策定されているのか，また，地域の特徴が十分に反映された内容となっているか，このような観点に特に注意しながら，策定された計画の基本理念・基本方針を分析する．ただし，ビジョンの言葉は数字のように簡易的に比較できるものではない．したがって，言葉の中に出てくるキーワードやつながりに留意し分析する．キーワードについては，公共交通だけでなく，他の分野との連携や協働が考えられたものが具体的に示されているか，特に地域の特性に言及したものになっているかを重点的に確認する．つながりについては，理念と方針が前述した関係性になっているかを，双方を入れ替えるなどして分析を行っていく．

3点目は「施策実行のマネジメント」に着目し，実施体制がどれほど検討されているかを，策定された計画のPDCAに関連する事項を指標に分析する．PDCAサイクルは計画した事業をマネジメントする上で非常に重要なものである．計画の見直しをし，それに関する議論をして修正をする，というサイクルの方法やスケジュール，ガバナンスを計画内で詳細に策定すべき，重要な部分である．しかしながら，計画の進捗管理＝ただPDCAの図を載せておけばよいという考え方より記載されたと思われる既往の計画が多数存在し，結果として実体のマネジメントがほとんど機能していないケースが少なくない．この点を，策定された計画のマネジメント体制・進捗管理について記載されている部分の記述内容の具体性を分

析することで，その計画の実行性，有用性を一定程度明らかにできると考えられる．

(2) 分析結果

1) 策定された計画のページ構成

はじめに，策定された計画の項目別のページ数を指標に分析を行う．

図-1に各項目のページ数とその累計を，**図-2**に各項目のページ数の割合を示す[注1)]．これらのデータは主に3つの特徴がある．

1点目はほとんどの市町で，「アンケート，ヒアリング」と「基礎データ」のみで計画の約半分を占めている点である．特に三原市，尾道市，府中市，大竹市，北広島町，神石高原町では6，7割を占めている．しかしながら，これらの調査を受けて公共交通をどうしていくかという方針（ビジョン）や施策・事業の割合が少なくなっている傾向にある．「アンケート，ヒアリング」や「基礎データ」を用いて地域の現状・課題やニーズを調査することももちろん重要であるが，それ以上にそれらを踏まえて公共交通をどのようにするかを検討し計画に示すということがより重要な事柄である．この図からはそのような検討の部分が不十分であることが推察できる．

2点目は基本理念や戦略，公共交通の役割と課題に関する記述のページが少ない点である．この項目においては全市町で平均してそれぞれ5.1ページ，4.4ページとページ数が少ない．役割及び課題はこれからの公共交通，つまりビジョンやそれを達成するための戦略・戦術を策定する上で土台となる考え方となり，また，アンケートや地域現況等の調査をしたうえで考えられる役割や課題を，公共交通のみでなく，その他の関連分野とも結びつけながら検討することが望まれる．しかしこの結果を見ると，調査の結果を踏まえて課題を設定し，それを解決するための方法や役割の検討ができている市町は少ないと推察できる．加えて，アンケート調査やデータの集計は行われているが，その結果を踏まえた十分な課題の分析が詳細にできていため，基本理念や戦略・戦術も十分に策定することができなくなっているとも推察できる．

3点目はマネジメント体制に関するページ数が全市町において著しく少ない点である．対象とする市町の計画におけるマネジメント体制に関して記述されたページ数は，平均1.2ページと極めて少ない．この項目では計画を策定した後の，策定した施策・事業の運営の仕方，実施した施策・事業の調査，分析，及び評価の方法，協議会のタイミング，見直しの方法，ガバナンス体制・方法など，計画を実施するための枠組みや手順・体制を詳細に記載することが望ましいが，以下のグラフから，このページ数でこれらのことが十分に記載されているとは考えられにくい．したがって，全市町の計画においてマネジメント体制についての検討も不十分であると推察できる．

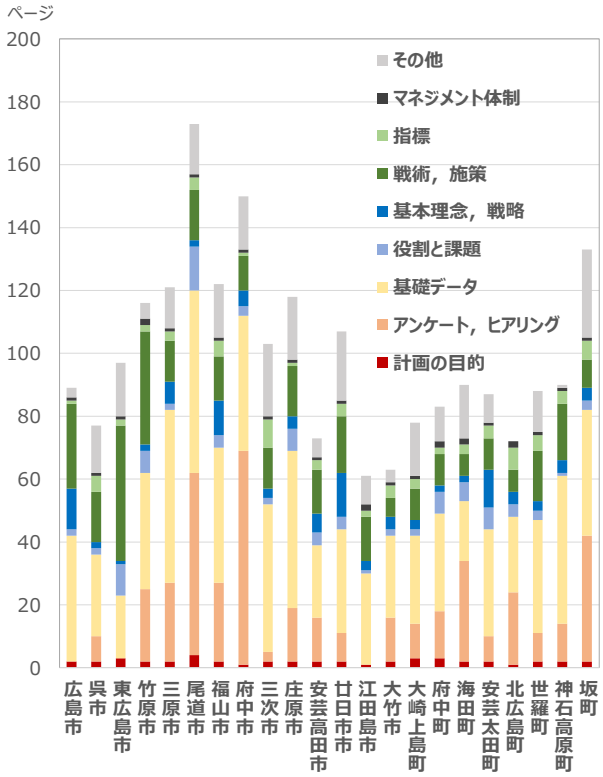


図-1 広島県内の公共交通計画の構成とページ数

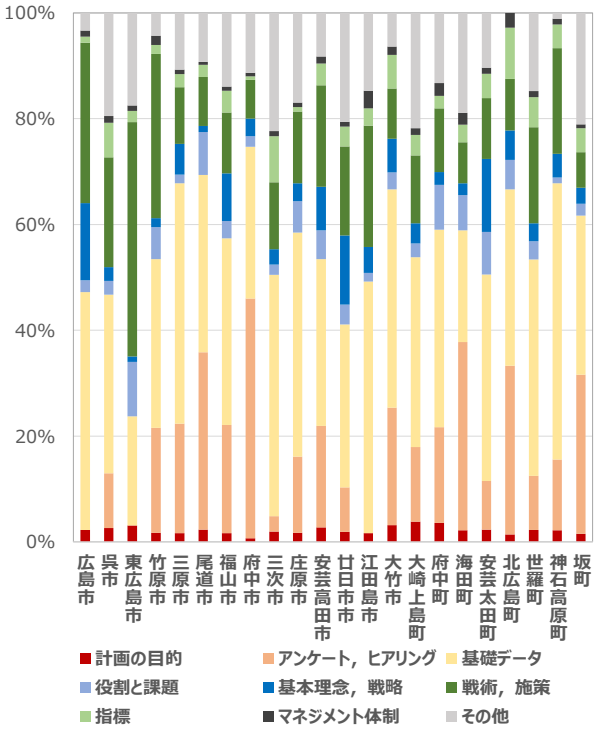


図-2 広島県内の公共交通計画の構成別ページ比率

2) ビジョン（基本理念・基本方針）

表-1・表-2に各市町の公共交通計画に記載された基本理念と基本方針を示す．

1点目は地域の特徴，あるいは姿を的確に捉え，それぞれの地域特性に応じた適切な理念・方針が策定されているとは言い難い，換言するとつまりどの地域でも言えるようなビジョンが多い点である．基本理念の文言では，どの市町の計画か特定することは極めて困難であり，加えて，何を実現したいのかという点も明確に読み取ることが困難である．理念，方針であるということが即座に認識できないものとなっている．このようなビジョンを策定してしまうと，地域に寄り添った戦略・戦術の策定は困難なものとなってくる．

2点目は基本理念と基本方針の違いを明確に区別できている市町が多くない点である．理念とは，その活動において，あるべきとされる根本の考えであり，方針とはこれから行う活動の大まかな方向性を表しているものである．すなわち，理念と方針というのは，このような考えを前提としてこの方向性で進むという関係性となっていることが必要である．

実際に策定されたビジョンの文言を確認すると，基本理念と基本方針の双方が意味が広い言葉になっており，これらを入れ替えたとしても成立する記述となっている．このような基本理念と基本方針の関係性になっている市町の計画が複数確認される．このような問題の原因も，先ほど論じたように，ビジョンに具体性がないということが1つ推察できる．一方で東広島市は理念を挙げた後，その内容を体系的に示しており，ビジョンが分かりやすいものとなっている．

3点目は主に公共交通のみで考えており，他の機能との連携について具体的かつ明確に触れられている市町が非常に少ない点である．前述のように，地域公共交通を策定する際の視点として，「地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに（後略）」と，地域が目指す姿に寄与する公共交通の役割を論じる必要がある．しかしながら，公共交通網のあり方のみに閉じてしまっている計画が多い．

表-1及び**表-2**に表記されているビジョンの言葉の中に「市民」という言葉以外に，産業や経済など，まちづくりという大きな枠組みの中の，公共交通としての役割を明記している市町が非常に少ない．実際に，東広島市は社会や経済，環境負荷等，様々な分野に触れて基本方針を策定しており，呉市や神石高原町，坂町等いくつかの市町もまちづくりや観光に触れて基本方針を策定しているが，あくまでも抽象的な方針になっているところが多い．ただし，「まちづくり」という表現を用いている市町もあるが，「まちづくり」の中の具体的に何と一体となって公共交通を考えていくのかといった具体性が欠如している傾向にある．まちをどうしたいか，そのために

表-1 ビジョン（基本理念・基本方針）の表現（1/2）

	基本理念	基本方針
広島市	効率的で持続可能性の高い公共交通ネットワークの形成を目指す	利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築
呉市	官民連携による都市の発展と市民の日常生活を支える持続可能な公共交通	・まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの形成 ・市民・交通事業者・行政による地域の移動手段の維持・確保 ・安心・快適に利用できる環境の整備 ・みんなで守り，育み，利用する公共交通の意識づくり
東広島市	⑴日常生活を支える交通 ⑵都市の活力を促す交通 ⑶持続可能な交通	⑴①生活インフラとしての交通網の構築/ ②徒歩・自転車環境の整備促進 ③バリアフリー化の促進 ⑵①社会・経済活動を支える交通網の構築/ ②広域移動環境の整備 ③中心市街地のにぎわい創出 ⑶①環境負荷の軽減 / ②都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築/ ③行政負担の適正化
竹原市	たけはらの強みを活かし，「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現	・日常づかいが出来る公共交通(市民の「元気」と「笑顔」) ・観光・にぎわいにつながる公共交通(まちの「元気」と「笑顔」) ・コンパクトなまちにつながる公共交通(未来の「元気」と「笑顔」)
三原市	市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の維持・充実	・地域資源である既存の地域公共交通のサービス持続 ・市民ニーズ及び効率性を考慮した地域公共交通体系の維持・充実 ・市民の一体性を強化する地域公共交通体系の維持・充実 ・市民協働を含む関係者の連携による地域公共交通を守り育てる活動の推進 ・社会情勢や技術動向の変化に対応できる地域公共交通体系づくり

表-2 ビジョン（基本理念・基本方針）の表現（2/2）

	基本理念	基本方針
尾道市	持続可能なまちづくりを支え，将来にわたって親しまれる地域公共交通	・多様な交通を組み合わせて，便利で効率的な地域公共交通網をつくる ・安全・安心で，利用しやすい・したくなる地域公共交通にする ・多様な関係者の連携・協働により地域公共交通を創り・守り・育てる
福山市	誰もが移動しやすく，人の交流が活発になる地域公共交通の実現	・様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築 ・利用者の需要に応じた持続可能な運行(運航)方法への見直し ・多様な運行方法による過疎化・高齢化に対応した移動手段の確保 ・多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進
府中市	豊かな暮らし，魅力あるまちを支える持続可能な公共交通	・広域的移動を維持・向上し魅力あるまちを支える公共交通 ・利便性が高く市民生活を支える公共交通　・地域と連携した持続可能な公共交通 ・積極的な利用促進による公共交通の活性化 ・先進的な手法により次世代を見据えた公共交通
三次市	しあわせの実感につながる公共交通づくり　～市民一人ひとりの暮らしに合った移動支援の実現～	・地域実態や社会情勢に応じて，持続できる公共交通体系をつくる ・高齢者など誰もが安心して暮らせるための，移動手段を確保する ・公共交通の利用促進を図るなど，事業が維持できる環境を整える
庄原市	生活を支え，交流を楽しみ，みんなで育む持続可能な地域公共交通の実現	・移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通を確保します ・限られた資源を活用し，持続可能な地域公共交通体系を構築します ・多様な主体が連携し，自ら地域公共交通を守り育む意識を醸成します ・地域公共交通をツールとした“交流”と“楽しさ”を創出します
安芸高田市	みんなが使いやすい公共交通があるまち　あきたかた	・持続可能で安心して使える公共交通網の構築 ・誰でも利用しやすい利用環境の整備　・人とのつながりを活かした利用促進
江田島市	日常生活や交流を支え，魅力的で持続可能な公共交通サービスを提供します	・便利で持続可能な地域公共交通網の形成 ・分かりやすく魅力的なサービス提供と利用促進 ・地域公共交通を守り・育てる意識の醸成
大竹市	・市民の移動環境を確保・維持する ・暮らしやまちづくりを支える ・市民自らが守り育てる	・市民生活を支えている現行の公共交通サービスは維持を基本とする ・持続可能なサービスとするため，公共交通の効率性を高める取り組みを推進する ・地域住民との協働により，移動環境の向上に有効かつ需要に適した地域内交通の整備を推進する ・鉄道事業者等関係機関との協働により，バリアフリー施策等，公共交通の利便性を高める取り組みを推進する ・公共交通サービスの維持に向けて，市民の公共交通の利用意識，及び支援する意識を高める
大崎上島町	「地域資源を活かした理想郷の実現」を果たし，住民一人ひとりが幸せを感じ，満足できる地域であり続けるために必要な公共交通体系を創る	・高齢者等の町民の暮らしを支える公共交通体系の実現 ・公共交通サービスが途絶えることのない事業環境の実現 ・将来に向けて町内で安心して暮らせる移動環境の実現
府中町	広島で一番『おでかけ』しやすいまち～住んでよかった，住んでみたいまちづくり～	・誰もが「おでかけ」しやすい地域公共交通 ・まちの賑わいと活力を促す地域公共交通 ・みんなで支え，未来につなぐ地域公共交通
海田町	誰もが“利用しやすい・したくなる”安心・安全な地域公共交通の実現	・誰もが安心・安全に利用しやすい地域公共交通にする ・将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる ・地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる
安芸太田町	公共交通を通じて，「ほどほど便利　とびきり幸せ　笑顔かがやく里山のまち」を実現する	・住民の生活を守る持続可能な公共交通網の形成 ・広島市への円滑な移動環境の整備 ・まちづくりや観光振興に寄与する公共交通
北広島町	安心で便利な生活を支え，元気な地域をつくる公共交通体系の実現	・安心で便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供 ・地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実 ・快適な公共交通の利用環境の整備　・町民参加による公共交通の維持・確保
世羅町	地域を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築	・適切な公共交通ネットワークの形成と維持 ・分かりやすく使いやすい利用環境　・地域に愛され利用される地域公共交通
神石高原町	(なし)	・本町のまちづくりを支える地域公共交通網の確立 ・地域特性に応じた多様な交通サービスの提供 ・観光交流の推進に資する地域公共交通網の確立 ・協働型地域公共交通システムの確立 ・持続可能な地域公共交通の構築
坂町	安心なくらしを守るとともに，賑わいづくりに貢献する，便利でわかりやすく持続する地域公共交通	・将来まちづくりを支え安心・信頼して利用できる地域公共交通をつくります ・便利でわかりやすい地域公共交通をつくります ・地域との協働により持続可能な地域公共交通をつくります

公共交通をどうしていきたいかというビジョンをはっきりさせたうえで，それを果たすための施策・事業を考えるため，このビジョンが曖昧に策定されているとこれより後の戦略・戦術の内容も曖昧なものになり，地域のための公共交通を定める計画が薄く，抽象的なものとなっていく．

3) マネジメント体制

前述のように，策定した計画を効果的に実施するためには，地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査，分析，及び評価を行い，ここでの評価結果に基づき，地方公共団体や地域の関係者が議論を行う．その結果，必要と認められる時は地域公共交通計画の内容を見直すことが必要である．また，このようなマネジメント体制やスケジュールを具体的かつ明確に示す必要がある．しかしながら，実際の計画は非常に簡素で中身が乏しいものとなっており，前述のように，マネジメント体制に関して記述されたページ数は，平均1.2ページであり，簡易なPDCAの図で表現されている計画が多数を占める．**図-3**にPDCA図の一例を示す．ほとんどの市町はこのような図と，PDCAを行うという文言が記載されているだけのケースとなっており，具体的なマネジメント体制に関する部分が記載されている計画は稀である．また，**図-4**に庄原市のPDCA図を示す．いくつかの市町においては，このように図が発展している．**図-5**に広島市のPDCA図を示すが，この図にはPDCAの内容，事務局の役割，協議会開催のタイミングと協議内容が年間スケジュールで表されている．理想としては全ての市町でこの図と同等かそれ以上の水準でマネジメント体制が具体的かつ明確に定められている状態であるが，この分析からはそのような水準で定められているところは極めて少ない状態であり，計画の実行性，有用性を高めるマネジメントが機能しているとは伺えない．



図-3　PDCA 図の一例（呉市）

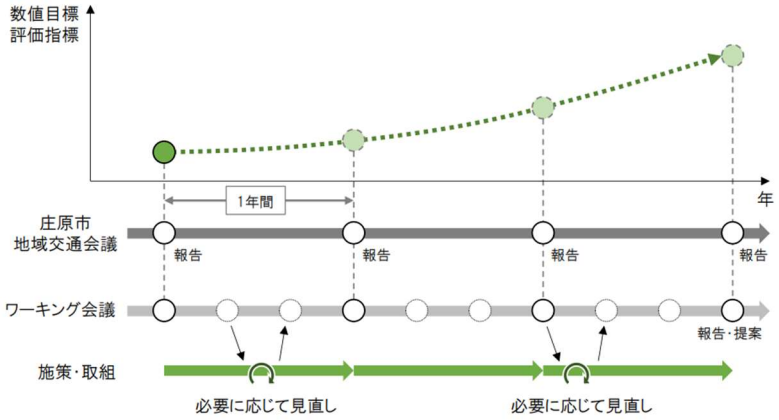


図-4　PDCA 図の一例（庄原市）

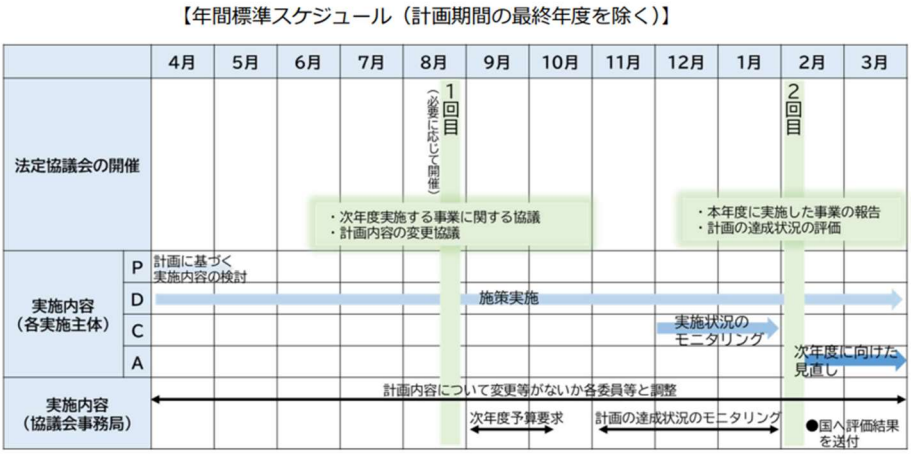


図-5　PDCA 図の一例（広島市）

4.　全体考察とまとめ

今回の分析では主に 3 つの視点から現在の計画策定，マネジメントにおける課題について論考した．

まず全体構成から推察された課題として，基礎調査に対するリソースの配分に対し，公共交通をどうするかという理念や方針や戦略に力点が置かれているとは言い難いこと，またその原因として考えられるのが，役割や課題についてあまり考えられておらず，結果としてそのあとに示されている基本理念や戦略・戦術が薄くなってしまっているのではないかということ，そして全市町においてマネジメント体制についても十分に検討がなされていない可能性が示された．

次に，ビジョン（基本理念・方針）の表現から推察された課題として，公共交通のみにとらわれており，他の分野や機能との連携・協働に関する記述が少なかったこと，理念や方針に具体性や地域性が感じられず，抽象的なものになっていること，またその原因として，理念と方針の違いについての区別が不明瞭なものになっており，ビジョンを体系的に整理できていない可能性があることが示唆された．

最後に実施体制から推察された課題として，計画の実施の体制がほとんどの市町で具体的に記載されておらず，PDCAを行うという宣言とPDCAの図が載せられているだけの状況であり，計画を実現するためのマネジメントの実効性が低く，結果として計画の有用性が低い可能性があることが示唆された．

これらは現在の計画が，公共交通をよりよくするという目的で策定されているというよりも，形としてだけの計画となっているということが否めない状況となっていることの 1 つの裏付けになる．また，今後の計画策定では基礎調査のみにとらわれずに，そこから考えられる公共交通の役割や課題を公共交通単体で考えるのではなく，まちづくりの一体として考え，そこから多様な分野，あるいは機関との連携・協働を検討に入れたビジョンを体系的かつ具体的に選定していくことが求められると，本研究の分析結果から明らかとなった．

本原稿では広島県内の市町を対象とした分析に留まっているが，今後の研究では，分析の対象を拡大するとともに，計画策定において開催されている法定協議会がいつ，どのような内容でどの程度開催されているかといった分析や，実際に自治体の交通政策担当者に計画策定における意識に関するアンケート調査を実施し，課題の具体化とその対策について検討を進めていきたい．

NOTES

注1) 東広島市のページ数については，1 ページに複数の項目がまとめられているため，基礎データ，役割と課題の一部を 0.5 ページとして換算

REFERENCES

1) 国土交通省：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　理念編，pp. 1-8，2023.
2) 国土交通省：地域公共交通計画等の策定の運用と手引き　実践編，pp. 7-19，2023

(Received October 12, 2023)
(Accepted ** *, 20**)**