

自治体における地域公共交通活性化・再生総合事業

に関する全国調査から見た市町村合併分析

金沢大学 工学部土木建設工学科 学生会員 ○ 上畑雄太郎
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 フェロー 高山 純一
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 正会員 中山晶一郎
 (社) システム科学研究所 正会員 塩土 圭介

1. はじめに

近年、我が国では過疎化、少子高齢化や自家用車の普及により、公共交通利用者が減少している。この現象は、都心部から離れた、いわゆる「地方」で顕著に見られる。しかし、学生や高齢者などの公共交通以外に移動手段を持たない交通弱者も存在しており、容易に公共交通の廃止・減便などは行うことができない。

また、平成7年に「市町村の合併の特例に関する法律」が改正されたことを機に、地方でも市町村の合併が盛んに行われるようになった。それに伴い、行政区域の広域化や公共施設の移動が行われ、公共交通の需要が変化することが予測される。これらのことから、現在、公共交通再編の必要性に迫られている地方自治体（市町村）が多くなってきている。

そこで、2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、それに伴い、「地域公共交通活性化・再生総合事業」（以下活性化事業）が創設された。これにより、国の補助を受けつつ各地域では公共交通の再編が進められるようになった。具体的には、自治体や公共交通事業者などの関係主体が法定協議会を設置し、地域公共交通連携計画（以下連携計画）を策定し、その後3年間、国からの補助を受けて連携計画に沿った事業の実施・評価を行うという流れである。しかし、昨年度政府の行政刷新会議によって行われた「事業仕分け」によって、この事業は「見直し」とされ、予算も縮小された。

2. 目的

効率的・公平的に公共サービスを提供するためには、市町村領域や規模によって異なるニーズに対応した地域内交通の確保が必要不可欠である。

活性化事業が認定されている自治体では地域公共交通の抱える課題点や問題点が深刻であることが多い。また、地域ごとに固有な諸条件を抱えていることから、現段階では具体的な解決策は見つけられておらず、対象地域の特性や課題に応じた調査分析の蓄積を行っていかざるを得ない状況である。既存研究においても、特定地域におけるものが多い。

そこで、本研究では全国の市町村を対象に、平成22年度に認定された活性化事業435件（調査事業83件・計画事業352件）を中心に、「過疎地域であるか否か」「合併市町村であるか非合併市町村であるか」などの観点から分析を行い、このような地域の公共交通の現状や課題を把握するとともに、調査分析の蓄積をすることを目的とする。

3. 活性化事業の認定状況

平成22年6月時点において1727市町村のうち、562市町村で活性化事業が認定されている。過疎地域かどうかで見てみると、過疎地域に指定されている776市町村のうち、4割近い289市町村で活性化事業が認定されている。全事業435件のうち、半数以上の224件が対象地域に過疎地域を含んでいる。このようなことから、過疎地域では公共交通再編の必要性に迫られていると考えられる。

表1 平成22年度活性化事業認定状況

	全数	活性化事業認定市町村数	割合
全市町村	1727	562	32.5%
非過疎地域市町村	951	273	28.7%
過疎地域市町村	776	289	37.2%

表2 対象地域に過疎地域を含む活性化事業の割合

	全数	過疎地域を含む事業	割合
活性化事業	435	224	51.5%

表3 過疎地域を含む活性化事業

運輸局	調査事業	計画事業	小計
北海道	4	16	20
東北	5	21	26
関東	1	8	9
北陸信越	3	29	32
中部	1	15	16
近畿	1	12	13
神戸運輸監理局	1	0	1
中国	8	23	31
四国	5	12	17
九州	8	51	59
沖縄総合事務局	0	0	0
合計	37	187	224

4. 研究の方針

(1) アンケート調査の実施

本研究ではまず、地域交通の確保の現状と自治体における課題認識を正確に把握するため、全国の市町村を対象にアンケート調査を実施する。調査は12月に実施することを予定している。

質問項目としては大きく、①自治体の公共交通への関与に関する項目、②実際に行っている交通政策の具体的な内容③交通基本法に関する項目の3つに分けることを考えている。

これらのアンケート項目に関して単純集計・クロス集計し、分析を行う。

(2) 主成分・クラスター分析を用いた市町村の分類

「統計で見る市区町村のすがた 2010」より、主要な指標（人口、幼年人口、高齢人口率、人口密度、面積、可住地面積率、DID人口集中度、昼間人口など）を選択し、対象の市町村について主成分分析を行う。軸の採用としては累積寄与率が80%を超えたまでのものを軸として採用とする。さらに主成分分析によって得られた軸と主成分得点を用いてクラスター分析を行い、対象市町村の分類を行う。最後に、ここで分類されたクラスター毎に分析を行う。

(3) 活性化事業の分析

まず、全ての活性化事業において地域公共交通の課題と目標、目標達成のために取り組む事業、取り組む事業に対し期待される効果、実施主体等の把握を行う。

地域公共交通の課題は市町村の規模や特性によって異なっていると予想され、それによって目標や事業、実施主体も異なってくると考えられる。そのため、まずは課題ごとに分類し、どのような目標を立て、事業を実施しているのかを把握する必要があるといえる。

次に、クラスター分析によって分類された市町村を、さらに分類し、どのような傾向があるか知る必要がある。

また、複数の市町村が実施している活性化事業も存在するので、それと広域合併市町村が実施している活性化事業との間に違いが見られるか比較分析を行う。

5. おわりに

本研究では、全国の各地域の活性化事業の内容、公共交通に関する課題などを分析することにより、地域特性に応じた、公共交通に関する課題解決法が把握できると思われる。詳細な結果は講演時に発表する。

謝辞

本研究は文部科学省科学研究費補助金基盤研究（B）代表：瀬口哲夫氏（名古屋市立大学）により行われた研究成果の一部である。ここに記して感謝したい。

参考文献・データ

- 1) 高野伸栄, 宮内 敦: 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, vol.34, 2006
- 2) 北村大治, 富樫 慎, 酒井郁雄, 近藤善彦, 加藤博和: 広域圏における地域公共交通総合連携計画策定の役割と機能に関する考察—南信州広域15市町村の事例より—, 土木計画研究・講演集 No.39, 2009
- 3) 中尾 司, 伊藤 雅, 岸野啓一: 過疎集落における生活交通確保方策の実践例, 土木計画研究・講演集 No.41, 2010
- 4) 総務省統計局: 統計で見る市区町村のすがた 2010, 2010.6
- 5) 総務省自治行政局: 過疎地域市町村等, 2010.4.1,
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/ka-so/h14kasoichiran.htm
- 6) 国土交通省: 地域公共交通活性化・再生総合事業認定状況・事例一覧, 2010,
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000056.html