

交通とまちづくりの連携オンラインセミナー

- 交通・まちづくり部局の連携や社会資本整備総合交付金の活用に向けて -

# 交通まちづくりを進める「自治体の課題・体制について」

2024.7.5

山口大学大学院 鈴木春菜

# 地方の公共交通の現状（1）

## 需要の減少

- 道路整備・モータリゼーションの進展  
住宅も商業地も郊外、クルマ利用者のためのおでかけ情報
- 人口減少・少子化・ライフスタイルの多様化

## 公共交通事業構造の悪化

- **長年**、利用減少による減益を事業者の経営努力による吸収に委ねてきた
  - － 人件費の削減による担い手の魅力の低下 → 人材不足
  - － 設備投資の減少 → クルマとの相対的利便性低下

# 公共交通の役割

福祉・活動支援

都市づくり・地域づくり

<b>アクセスを確保する</b>	<b>事業</b>	<b>都市・地域の軸をつくる</b>
補助（利用者・事業者）・委託		設備投資・利用促進
困っている人	<b>対象</b>	市民全体
数年	<b>計画単位</b>	数年~10年以上
福祉・市民	<b>連携部署※</b>	都市・土木・中活・他自治体・県・国
前提条件	<b>目的地</b>	政策変数となりうる
活動が維持できる公共交通	<b>目標</b>	選ばれる公共交通

※いずれも事業者との連携は必須

# 公共交通の影響

- 定住意識
- 住民意識
- 子供の感性・地域認識
- 地域愛着
- 移動の満足
- 健康
- 身だしなみ意識・景観
- 沿道景観

# 都市交通・公共交通 = 社会インフラ

	現在の利用者	潜在利用者 (将来の住民含む)	都市圏・地域	国
交通インフラの効果・役割	移動の確保 利便性の高い移動 外出機会拡大 社会的交流の拡大 健康増進 幸福感 (well-being)		シビルミニマムの確保 クロスセクター効果 渋滞緩和 教育効果 観光・ビジネス需要の創出 地域経済の活性化 (民間投資・雇用創出 等) 都市景観・魅力の向上 市民意識 (シビックプライド) の醸成 定住人口の増加 税収の増加 コンパクト化の促進→都市経営の効率化 文化の形成	ナショナルミニマムの確保 防災 環境 産業戦略 食料自給 国土保全 国土経営 国防
<p><b>なくなると困る人がいるから</b></p> <p>だけでなく…</p> <p><b>まちづくり・地域づくり・国づくりの基盤だから</b></p>				

# 「福祉」的な公共交通だけでいい？

- 現在の移動を前提とした需要を満たすことが困難となりつつある
- 「目的地」を考える地域づくりとセットで考える必要
- フィーダー・中山間地の公共交通を機能させるためには「都市軸」「地域軸」が機能することが重要

# 地方の公共交通の現状(2)

## 基礎自治体の職員体制

- 在籍期間が短く、技術系職員や専任職員がほとんどいない
- 需要追随型（課題解決型）施策が多くなり、長期的な視点に立った構想実現型施策が手薄となる
- 特に幹線公共交通は前提条件になってしまう

## 広域・長期的な都市と交通の構想と共有

- 交通は派生需要、都市や地域の構想の実現手段

ものがたりを皆で共有しないと「都市・地域づくり」交通政策は動かない！

## 住民とのコミュニケーション

# 自治体の体制についてのアンケート調査 (2023.4)

中国地方全自治体を対象に実施 n=58 回収率:54%

県名	自治体	返却数	返却率
岡山県	27	14	52%
広島県	23	12	52%
鳥取県	19	7	37%
島根県	19	10	53%
山口県	19	15	74%
JR沿線	78	45	59%
JR赤字路線沿線	38	26	68%
全体	107	58	54%

## 職員数と在籍年数

	N	職員数平均(人)				平均在籍年数
		行政系	技術系	その他	合計	
政令指定	2	8.5	18.0	0.5	27.0	<b>4.6</b>
中枢市	5	5.8	<b>0.6</b>	0.6	7.0	3.2
一般市 (10万~)	7	6.1	<b>0.0</b>	0.0	6.1	2.9
一般市 (5~10万)	5	6.6	<b>0.0</b>	0.2	6.8	3.6
一般市 (~5万)	14	6.6	<b>0.9</b>	0.6	8.1	2.8
町村	24	7.6	<b>0.0</b>	0.8	8.3	2.8
全体	57	7.0	0.9	0.6	8.4	<b>3.0</b>

ご協力いただき、ありがとうございました！

インフラ整備の知識・都市計画部署との連携・データ分析・新技術への対応等

平均在籍年数:平均**3.0**年

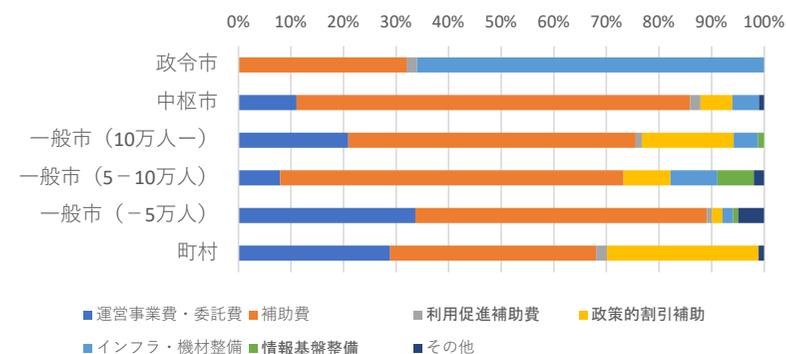
**技術系職員**は政令市以外にはほとんどいない

地方自治体における公共交通施策推進体制についての研究—中国地方を例として—  
辻辺 貴晃、鈴木 春菜、実践政策学 227-234(Vol.9,No.2 2023)

# 自治体の体制についてのアンケート調査(2023.4)

## 財政支出の状況

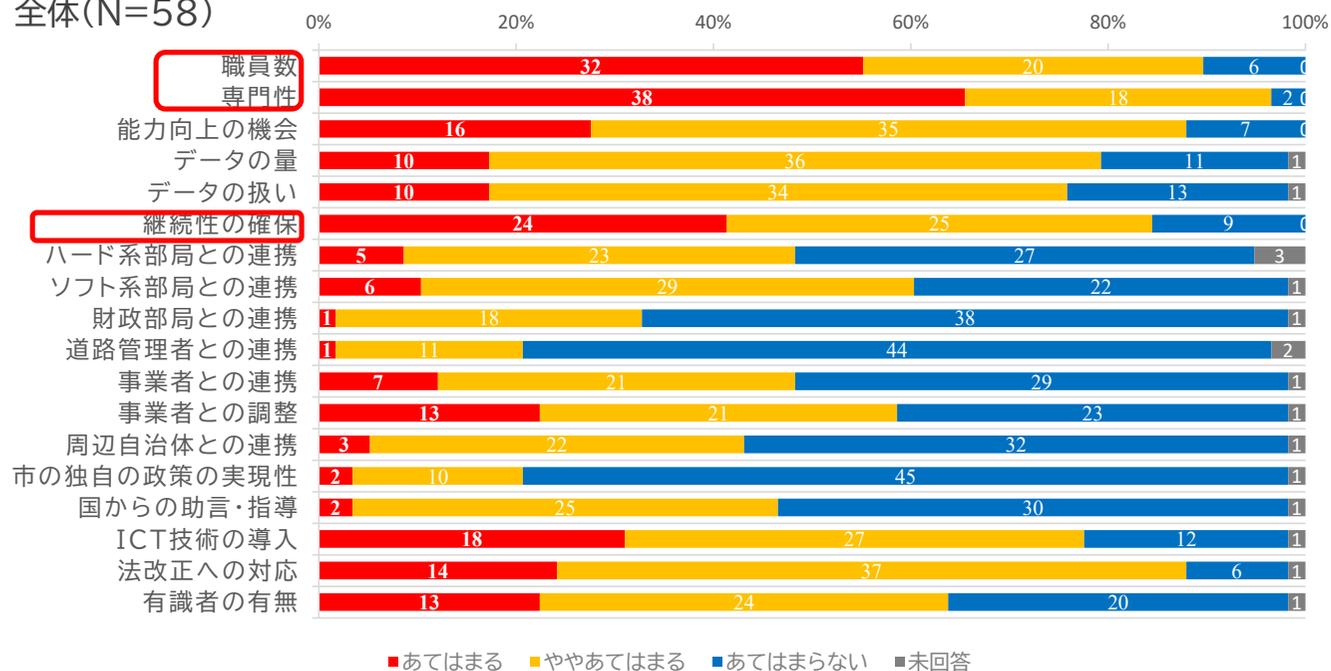
都市分類	政令市	中枢市	一般市			町村	全体
			10万~	5~10万	~5万		
N	2	5	6	5	12	20	50
支出額平均(百万円)	48802	794	575	233	135	61	2180
一人当たりの支出額(万円)	6.21	0.34	0.37	0.35	0.43	0.75	0.76
支出割合(%)							
運営事業費・委託費	0	11	18	8	<b>34</b>	<b>28</b>	<b>29</b>
運営補助費	<b>32</b>	<b>74</b>	<b>47</b>	<b>66</b>	<b>56</b>	<b>38</b>	<b>50</b>
利用促進補助費	2	2	1	0	1	2	4
政策的割引補助	0	6	15	9	2	18	6
インフラ・機材整備費	<b>66</b>	5	4	9	2	0	5
情報基盤整備費	0	0	1	7	1	0	1
その他	0	1	0	2	5	1	2



- 政令市以外は委託費・補助費の支出(福祉的)が多く投資(都市づくり的)が少ない傾向
- 技術系職員が配置されづらく、在籍年数も短くなる傾向になるのでは

# 自治体の課題意識 : 公共交通政策を担う部署の体制の問題

全体(N=58)

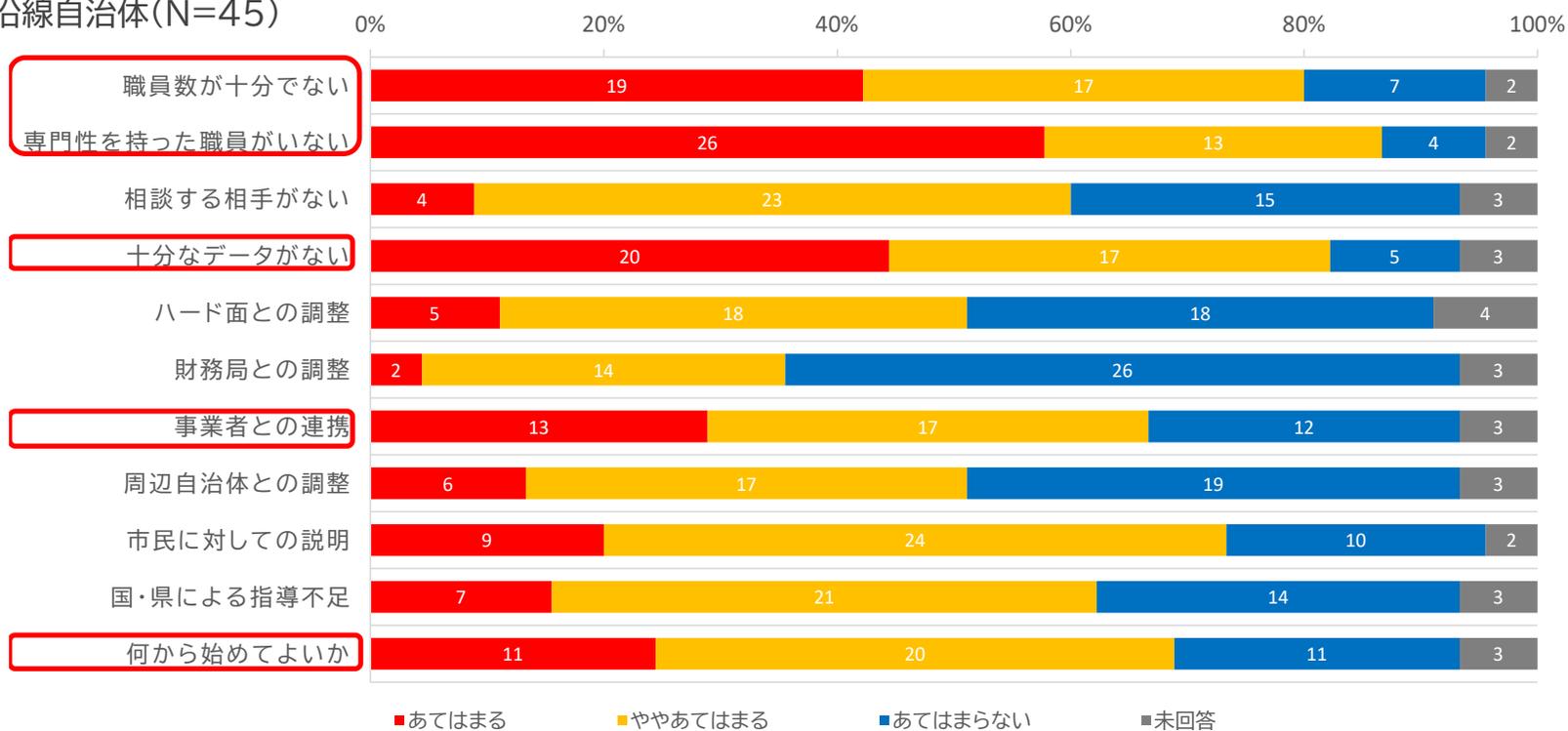


**「職員数」・「職員の専門性」・「継続性の確保」**の課題感が強かった。  
 なお、自治体規模別に分析したところ、自治体規模による差は少なかった。

# 自治体の課題意識

: 鉄道のあり方を検討する際に困っていること

鉄道沿線自治体(N=45)



# 計画の質への影響

## 文献調査

中国地方において単独で策定している地域公共交通計画を調査アンケートを収集した自治体のうち策定している自治体数： 42

### 計画のカテゴリ別ページ数

	N	計画年数	平均ページ数			総数
			現況分析	目標	施策	
政令指定	2	6.5	<b>26.5</b>	15.5	<b>30.5</b>	83
中核市	5	6.2	43.6	14	23.8	94.2
一般市 (10万~)	7	6.9	34.3	10	18.1	78.1
一般市 (5~10万)	5	5.2	32.6	7.2	15.4	69.4
一般市 (~5万)	12	5.3	51.1	6.1	15.8	84.1
町村	11	5.0	37.1	7.9	10.6	63.7
全体	42	5.6	<b>40.1</b>	8.7	<b>16.5</b>	77.2

政令指定都市以外  
**施策ページの割合が少なく  
 現況分析が多い傾向**

### ページ数割合と課題感の相関分析

	*<0.05 N=42	ページ数割合				
		序論	現状分析	関係計画	理念目標	施策
職員数		0.17	0.16	-0.04	-0.11	0.09
専門性		-0.19	0.27	-0.10	-0.19	-0.23
能力向上の機会		-0.20	-0.11	0.17	-0.21	0.21
継続性の確保		-0.15	<b>0.34*</b>	-0.27	-0.11	-0.16
国からの助言・指導		-0.12	-0.18	0.15	-0.15	<b>0.33*</b>
ICT技術の導入		-0.13	0.10	-0.12	<b>-0.31*</b>	0.15
ハード系部局との連携 (N=40)		-0.06	0.10	<b>-0.34*</b>	<b>-0.35*</b>	0.11
道路管理者との連携(N=41)		-0.14	0.06	0.01	<b>-0.32*</b>	0.16

”職員の継続性”の課題感が強い自治体ほど “現状分析”の割合が **高い**  
 ”国からの助言・指導”の課題感が強い自治体ほど “施策”の割合が **高い**  
 ”ハード系部局との連携”や”ICT技術の導入”に課題感が強い自治体ほど  
 ”計画の理念・目標“の割合が **低い**

# 分析から：自治体の体制について

## • 継続性が乏しく、現況分析に時間を使ってしまう段階

- － 職員の継続性を確保し「マネジメント組織」としての体制を構築する。
- － 関係部署間で異動することで人手不足の中でも体制を維持する。
- － 交通計画策定に複数年用いるなど、施策を検討する時間を確保する。

## • 組織内・地域間連携が乏しく、理念・目標の共有が不十分な段階

- － 「できる施策」が中心になる、「検討」が多くなる
- － 技術系職員(ないしその技能を持った職員)を配置するとともに、関連部署と綿密な連携を図る。
- － 近隣自治体や事業者、学識経験者と連携し、都市圏・地域圏の都市・交通に係る中長期的な「理念・目標」を策定・共有する。

## • 施策群に対する発展的な支援が必要な段階

- 目標が明確になり、施策が充実すると、国や諸機関からの必要な支援・助言が明確となり助言を主体的に求める体制となる。

# まとめ

## 地方公共交通の現状と課題

需要の減少、公共交通事業構造の悪化、広域・長期的な都市と公共交通の構想と共有  
基礎自治体の職員体制、住民とのコミュニケーション

## 公共交通の役割

都市・地域づくりのための基盤 + 困っている人を支える  
住み続けたい、こころ豊かな「地方」のために、公共交通が必要

## 必要だと考えていること

人材育成、関係者・住民間のコミュニケーション、広域での議論

住み続けたい、大切にしたい、「地域のものがたり」に交通が  
どう貢献できるか・・考える仲間を増やしましょう！