

資料3-5

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

2023.12.12

山口大学大学院 鈴木春菜

問題意識：自治体の体制

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	4.6
中枢市	5	5.8	0.6	0.6	7.0	3.2
一般市 (10万~)	7	6.1	0.0	0.0	6.1	2.9
一般市 (5~10万)	5	6.6	0.0	0.2	6.8	3.6
一般市 (~5万)	14	6.6	0.9	0.6	8.1	2.8
町村	24	7.6	0.0	0.8	8.3	2.8
全体	57	7.0	0.9	0.6	8.4	3.0

平均在籍年数:平均**3.0**年

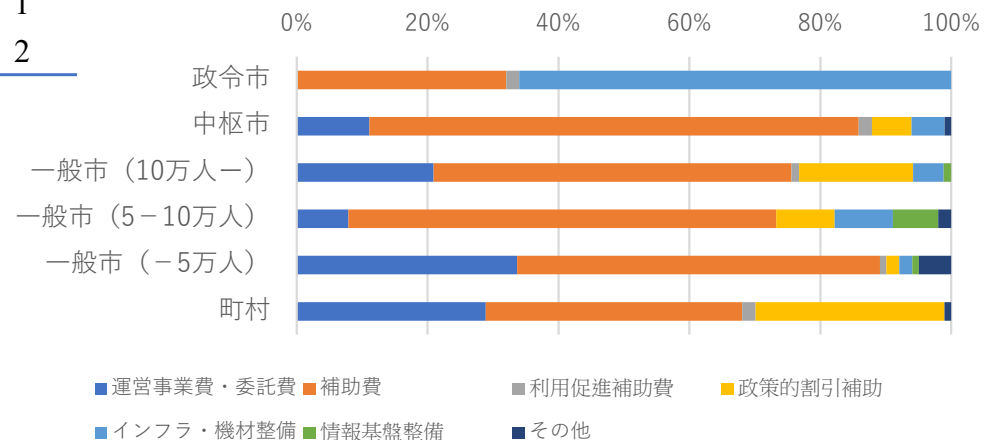
技術系職員は政令市以外にはほとんどいない

問題意識：自治体の体制

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	34	28	29
運営補助費	32	74	47	66	56	38	50
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	66	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

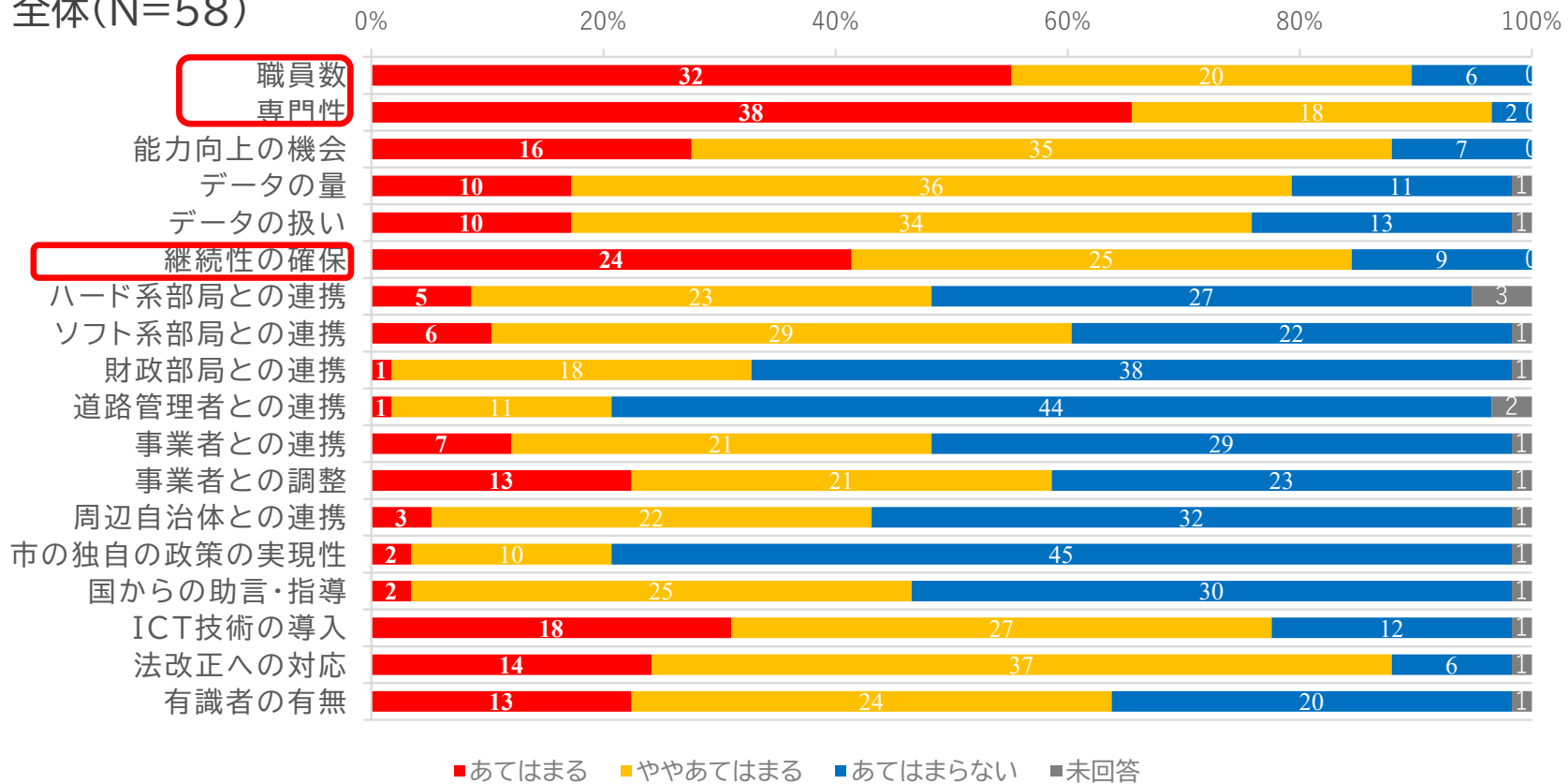
- 中小自治体では委託費・補助費の支出が多く投資が少ない傾向
- 人材が育ちづらいのではないか



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

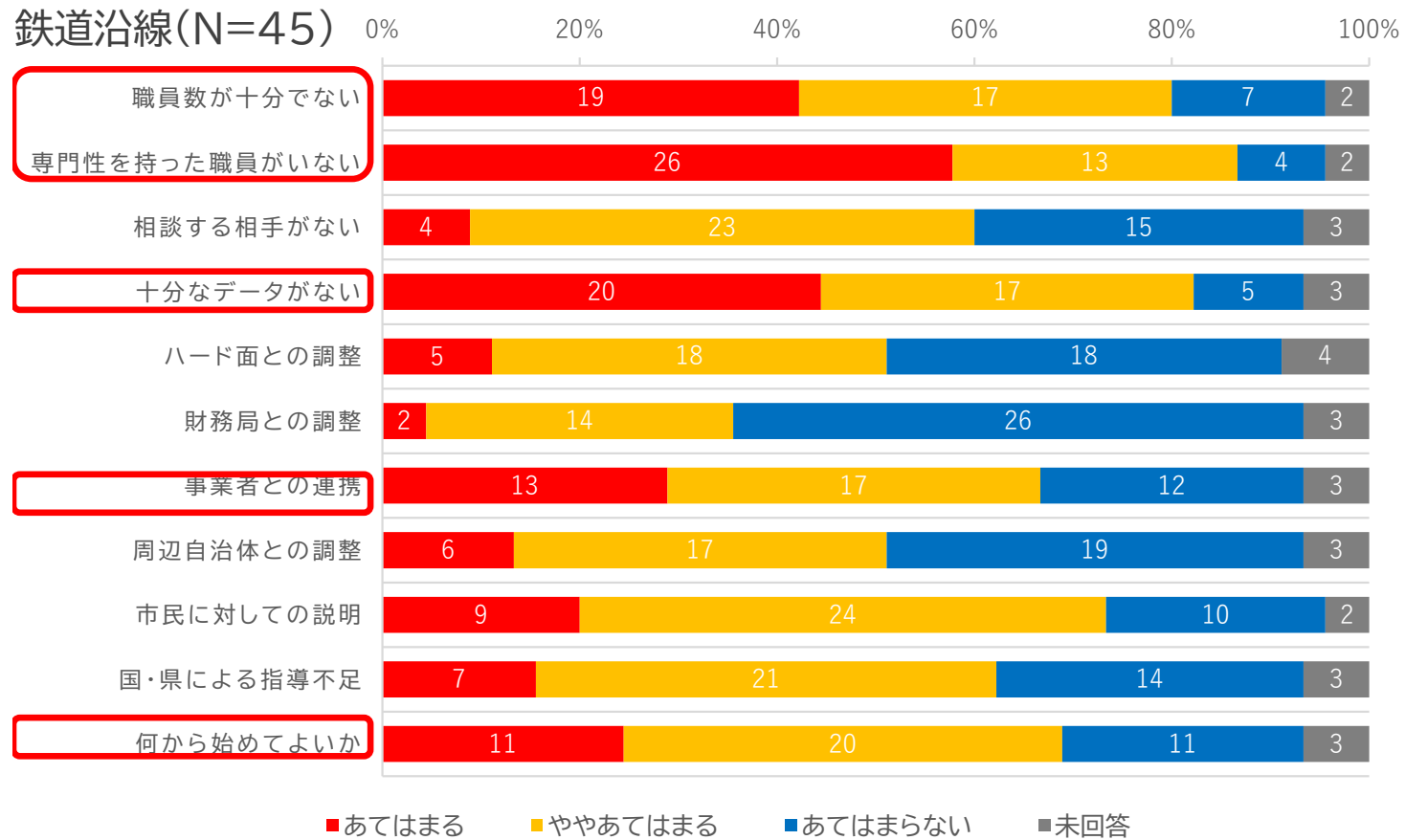
全体(N=58)



「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



問題意識：計画の質

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	26.5	15.5	30.5	83
中枢市	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	40.1	8.7	16.5	77.2

規模が小さい自治体の計画
施策の割合が減少する傾向

問題意識：計画の質

文献調査×アンケート調査

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	0.34*	-0.27	-0.11	-0.16
国からの助言・指導	-0.12	-0.18	0.15	-0.152	0.33*
ICT技術の導入	-0.13	0.10	-0.12	-0.31*	0.15
ハード系部局との連携 (N=40)	-0.06	0.10	-0.34*	-0.35*	0.11
道路管理者との連携(N=41)	-0.14	0.06	0.01	-0.32*	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**

計画推進体制（自治体の人材）の課題

- 技術系人材（インフラ・データ）、企画系人材の不足
- 継続性の不足
- 専門性の不足（主観的な不足感）
- （私見）たまたま在籍が長い職員がいても、異動によってすぐにその知見が散逸する

人材確保に向けて

短期的な戦略＝専門人材の配置

（職員研修制度は必要だが、短期的な機能としては不十分）

- 企業人材派遣制度（総務省地域活性化起業人など）
- 発注支援業務の支援（計画策定業務よりも高額となることもありえる）

長期的な戦略＝地域内で交通専門人材を育成する

- 都道府県や都市圏で、交通専門人材を雇用する仕組み
- 資格制度など、専門性の質を担保する仕組み

問題意識： 市民をその気にさせる計画になっているか？

5 重点的に取り組む内容 ~交通づくりの実現に向けた戦略~

交通面からの集約型都市構造の実現に向け、徒歩・自転車・公共交通による移動を中心とした、公共交通ネットワーク及び拠点の形成に資する取組みを実施していきます。特に、まちなかについては、都市拠点の求心力をより一層高め、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組みを実施していきます。

戦略1 公共交通幹線軸を強化します

取組み1-1 幹線バスの高規格化

運行本数の増便や運行時間帯の拡大、待ちやすいバス停整備や乗降しやすい車両の導入などを進めます。また、運転士確保に向けた取組みを推進します。

取組み1-2 路面電車・渥美線の機能の維持・強化

駅、停留場、車両のバリアフリー化や、老朽施設や損傷が目立つ施設の更新を進めます。

取組み1-3 公共交通の利便性向上

公共交通が利用しやすくなるように、路線バスへのICカードの導入を進めます。また、乗換案内や沿線施設情報の提供などICTを活用した新たなモビリティサービスを推進します。



戦略2 地域拠点等における交通結節機能を強化します

取組み2-1 交通結節点へのアクセス性の向上
バスや自転車で交通結節点にアクセスしやすいように整備を進めます。また、コミュニティバスについては、運行の継続や新規の運行を支援します。

取組み2-2 乗換機能の強化
交通結節点や主要な駅・停留場・バス停で快適に乗り換えられる施設や待ちやすい環境を整備します。

取組み2-3 交通結節点周辺のまちづくりとの連携
地域拠点の形成や、新たな交流拠点となる道の駅の整備など、まちづくりと連携して交通施策を展開します。

戦略3 まちなか交通の魅力を向上させます

取組み3-1 路面電車の魅力向上

東海地方で唯一の路面電車が、市のシンボルとして活きるまちづくりを進め、来訪者が増加するように魅力を高めます。

取組み3-2 回遊性・アクセス性の向上

歩行者や自転車利用者が快適に回遊できるように、魅力的な道路空間の整備を進めます。併せて、鉄道、バス、自転車でまちなかに来訪しやすくします。

取組み3-3 まちなかのまちづくりとの連携

駅前大通二丁目地区に新たな賑わい拠点が形成されるため、まちづくりと連携して公共交通や自転車で来訪しやすい交通環境や回遊しやすい道路空間の整備に取り組みます。



~「市電が育むまち」豊橋の交通まちづくり~

戦略4 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換を促します

取組み4-1 交通手段を賢く使い分ける意識変革

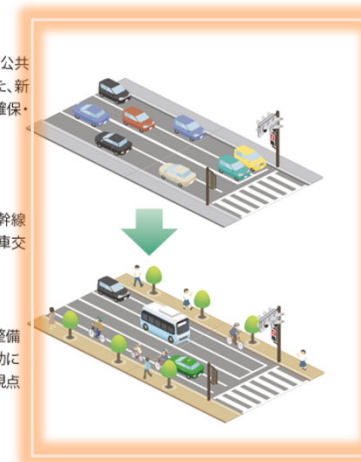
環境や健康に配慮した交通行動へ変えていくことや、利用して公共交通を支えるという意識に変えていくことに取り組みます。また、新しい生活様式での公共交通の利用方法を周知し、利用者の確保・維持を推進します。

取組み4-2 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備

道路を安全で円滑に利用できるように、渋滞解消につながる幹線道路整備を進めます。併せて、歩行者、自転車、公共交通と自動車交通が道路で共存できるように、道路空間の再配分を行います。

取組み4-3 自転車活用の推進

自転車の安全・安心な通行環境や利便性の高い駐輪環境の整備を進めます。また、自転車利用が一層進むよう、貸付や購入補助に取り組みます。さらに、健康面や新しい生活様式などの新たな視点での自転車活用について意識啓発を行います。



将来像を示す

積極的な
表現