

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 (山口大学 大学院創成科学研究科, c028vew@yamaguchi-u.ac.jp)

鈴木 春菜 (山口大学 大学院創成科学研究科, suzuki-h@yamagushi-u.ac.jp)

A study on the management system for public transportation policies in local governments:

A case study on the Chugoku region

Takaaki Tsujibe (Graduate School of Sciences and Technology for Innovation, Yamaguchi University)

Haruna Suzuki (Graduate School of Sciences and Technology for Innovation, Yamaguchi University)

要約

持続可能な都市形成のため公共交通ネットワーク構築の重要性が高まる一方、コロナ禍による乗客減少や運転手不足、地方鉄道の存続問題など、様々な問題が顕在化している。このような問題に対応するため、自治体を中心とした行政機関が果たす役割が大きくなっていると考えられるが、とりわけ地方都市ではそのような体制が十分でない想定される。公共交通政策推進体制の課題を抽出することが必要であると考え、本研究では、中国地方の自治体を対象にアンケート調査と各自治体が策定している交通計画の調査を実施した。調査から得られたデータを分析し、職員数・技術系職員の有無、在籍年数などが体制の課題であると考えられる結果が得られた。また、その影響として技術系職員が少ない場合インフラ整備費や利用促進補助費が少なくなる傾向や、地域交通計画において施策についての記述の割合が小さくなる傾向を示す結果が得られた。統合的な公共交通政策に取り組むためにも、推進体制の強化が望まれる。

キーワード

地域公共交通計画, 公共交通網形成計画, 自治体, 技術系職員, 公共交通財政支出

1. はじめに

わが国の地方都市では、人口減少やモータリゼーションの影響で居住地・市街地の低密度化が進行していることに加え、スプロール化現象やスポンジ化現象によって郊外部でも無秩序な都市経営を余儀なくされている。さらに、2020年からのコロナ禍による公共交通の利用者減少によって、大手鉄道事業者も経営が悪化しており、西日本旅客鉄道株式会社が地方鉄道のうち平均輸送密度2,000人未満の利用者の少ない線区の線区別収支を2022年4月に始めて公表するなど、路線の廃線や減便が進められている(国土交通省, 2021; 西日本旅客鉄道, 2022)。

このような状況の改善を企図して、コンパクトシティ施策と公共交通網整備の重要性が高まっており、交通政策基本法・改正地域公共交通活性化再生法の施行など法的枠組みが整備され、地方自治体は公共交通に対して補助的な役割だけでなく主体的に運営を担うこととなった。しかしながら、公共交通の運営が独立採算制を主としており多くが事業者に委ねられてきたわが国では、自治体の自発的な関与の必要性が高まる一方、議論が進んでいない地域も多い。また、全国で土木技術系の職員数が5人以下の市町村は約5割程度であり、土木系技術系職員の有無も大きな問題となっている(国土交通省, 2018)。道路や下水等の事業においても施設の老朽化などへの対応が求められており、このような自治体では公共交通事

業に交通政策の技術系職員が携わることが少ないと想定される。また、行政職員が公共交通政策担当部署に配置された場合、法律や経済分野の専門的知見を基にした政策立案や法令への対応、福祉や市民対応といった交通に限定しない様々な分野の業務を担当することが考えられ、都市・交通施策に継続的に携わることは少ないと懸念される。

技術系職員が不足する場合の問題点として、データの取り扱いやインフラ整備を担う部署との連携が不十分になることが懸念される。データの取り扱いについては、計画策定時に入手される膨大なデータに対して、どのような分析が可能であるか、分析をコンサルタント等に委託する必要があるかを判断したり、データの不足を判断して調査を計画したり、得られた分析結果をもとに施策を改善するなど、現在の交通政策に不可欠な技術であると考えられる。経験が不足した場合、データについて理解することに時間を要して、適切な分析を判断しその分析内容を施策に反映することが難しくなるなど、多くのデータが却って交通政策立案・遂行業務の効率性を低減させることになりかねない。また、交通政策は都市軸を構成する重要なインフラという側面があり、その政策を検討する部署では当該都市の在り方についての展望、例えば、どのような交通手段分担率によって移動がなされる都市を目指すのか、などが他のインフラ整備に関する部局と共有される必要がある。また、その政策が実行される際に道路や街路、結節点となる公共施設の整備が進む際に連携が必要なることは言うまでもない。その際、公共交通政策を担当する部署に技術系職員が不在である

場合、連携が困難となると考えられる。また、先述した利用が少ない線区において鉄道のあり方を検討することが必要となるような状況では、インフラ整備や都市のあり方についての考え方やこれまでの議論を十分に踏まえることが求められる。

もちろん、技術系職員がすべてこのような技術を携えているとは必ずしも言えないが、地方の中小都市などで公共交通施策において福祉の役割が重んじられ、その担当者が行政系職員で占められ技術系職員が不在となる場合、データに基づいた政策立案が難しくなったり、まちの在り方を十分に見据えることができないままの場当たりの交通施策の推進や、必要なインフラ整備が進まなくなったりするといった問題が生じるのではないかと危惧される。

このような問題意識を基にした公共交通施策の推進体制についての研究は僅かになされている。運輸総合研究所（2008）によって2007年に全国の自治体を対象として実施された調査では、公共交通を担当する職員が少なく組織体制の充実・強化と所要の予算確保が必要であることが指摘されている。また、高野ら（2018）は、全国の814市区を対象に公共交通政策に関連した財政支出に関するアンケート調査を実施し、政令指定都市と人口5万人未満の一般市が一人当たりの支出額がともに相対的に高く、特別区や人口10万人以上の一般市が相対的に低い傾向にあることを示した。政令指定都市で支出が多い理由としてインフラ投資額が多いことが挙げられており、このような都市では技術系職員が公共交通施策に関与する機会が多いと想定される。しかしながら、公共交通施策の推進体制における技術系職員の配置や職員の継続性が公共交通施策推進体制や立案された計画の質及ぼす影響については筆者らの知る限り検討されていない。

鉄道も含めた公共交通ネットワークの再構築が求められる中、公共交通を担当する部署に求められる専門性や政策の立案能力が高まっていると考えられる。本研究では、中国地方を対象として、公共交通を担当する部署の体制、利用が少ないとされる鉄道路線の沿線自治体で抱える問題意識を把握するとともに、交通計画の質や予算の影響を検討することを目的とする。

なお、「技術系職員」について、公共交通政策を担当する部署においては、土木系技術職員に加えて運行管理などの交通事業に通じた技術者や、データサイエンスの技術をもった職員の存在も想定されるが、我が国の一般的な自治体の採用においては、そのような区分で採用されることは少なく、入庁後に業務や研修を通じて獲得する技術であると想定される。そこで、本研究では土木系技術職員を想定して「技術系職員」と呼称することとし、アンケート調査においても、被験者が土木系技術職員を想起するものと想定して「技術系職員」という表記を用いることとした。

2. 調査方法

本研究では、自治体に対するアンケート調査と各自治

体が策定している総合交通計画の内容を把握する文献調査を実施した。アンケート調査で公共交通政策を担当する部署の職員数や勤続年数などの現状や体制に対して感じている課題意識、鉄道路線の沿線自治体の問題意識を明らかにするとともに、文献調査によって現在策定されている計画の内容を把握するとともに、両者を統合して担当部署の体制や課題意識が計画の質に及ぼす影響を分析し、公共交通政策推進体制の問題点やあり方を検討することを目的とした。

2.1 アンケート調査

公共交通政策の計画を行っている部署を対象としたアンケート調査を実施した。2023年4月に中国地方の全自治体を対象として送付し、郵便で回収した。調査項目を表1、回収結果を表2に示す。職員の平均在籍年数について、直近で転属となった職員の在籍年数を3名分訪ね、その平均値を求めて分析に用いた。JR沿線、赤字路線（2000人未満路線）沿線自治体の返却率は全体と比較して高かった。公共交通政策を取り扱う部署は企画・政策系・交通

表1：アンケート項目

No	質問項目
Q1	担当部局名
Q2	職員数（行政系、事務系、その他）、平均在籍年数
Q3	研修の有無
Q4	公共交通政策を担う部署の体制の問題（18項目）
Q5	コロナ禍での交通事業者への援助の種類
Q6	公共交通政策に係る財政支出額
Q7	鉄道についての会議の重要性
Q8	鉄道の在り方に会議で困っていること（11項目）

表2：アンケート回収結果

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%
合計	107	58	54%

表3：公共交通施策を担当する部局（複数回答）

部局	度数	部局	度数
都市計画	9	産業・観光	9
建築・土木	1	環境	4
企画・政策	30	総務	4
市民・生活	10	その他	7

注：「交通」を除く。

系が多かった (表 3)。

2.2 文献調査

中国地方で策定されている自治体の地域公共交通計画等について調査した。調査項目は、計画年数、総ページ数、各項目のページ数 (序論、現状分析、関連計画との関係、理念や目標、施策) とした。アンケート調査の回答と比較して分析するため、アンケート調査の回答があった自治体を対象として収集し、収集された自治体数は42であった。

3. 結果

3.1 アンケート調査結果の記述統計

本研究では、自治体を規模別に分類する際、政令指定都市、中枢中核都市、一般市 (人口 10 万人以上)、一般市 (人口 5 万人から 10 万人)、一般市 (人口 5 万人未満)、町村に分けて以後の分析を行った。

3.1.1 職員数と在籍年数

まず、公共交通担当部局の職員数と平均在籍年数を表 4 に示す。政令市を除く自治体の 91 % (50 の自治体) では

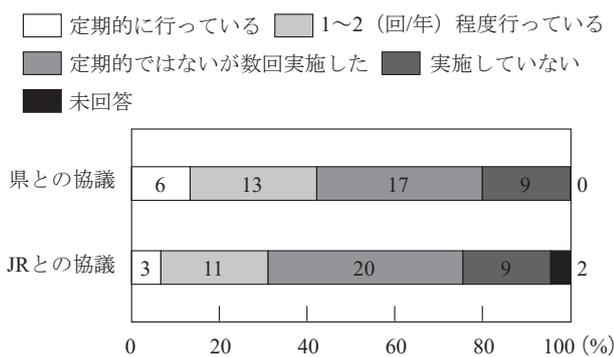


図 1: JR・県との会議の頻度 (N=45)

表 5: 職員の研修状況 (N=58)

研修	N	割合 (%)
未実施	8	14
定期的ではないが実施	21	36
定期的を実施	29	50

表 4: 公共交通担当部局の職員数、平均在籍年数

	N	職員数平均 (人)			合計	平均在籍年数
		行政系	技術系	その他		
政令指定都市	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

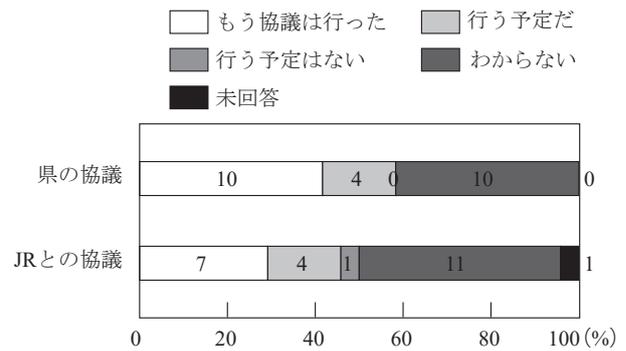


図 2: 赤字路線沿線自治体の会議の頻度 (N=24)

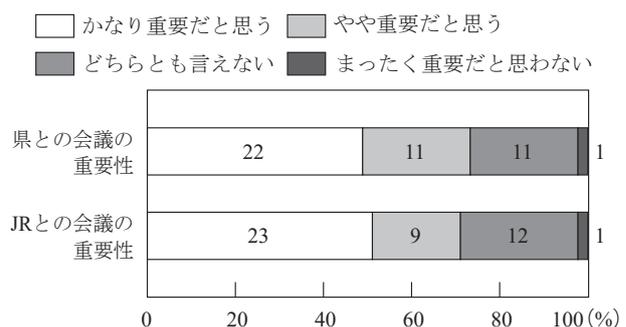


図 3: JR・県との会議の必要性 (N=45)

技術系の職員が在籍していなかった。政令市では、担当部署の職員の約 3 分の 2 が技術系職員であった。平均在籍年数については、平均で 3 年であり政令市では 4.6 年とやや長かった。

3.1.2 職員の研修の状況

職員の研修の状況について、表 5 に示す。調査した研修内容は、課内での勉強会、研修会への参加、セミナーや学会への参加について、0: 実施していない、1: 定期的ではないが実施している、2: 定期的実施しているの 3 件法で回答を要請した。半数の自治体で職員の研修を実施していたが、その 50 % が希望者への実施であった。

3.1.3 財政支出の状況

公共交通政策に係る財政支出について令和 4 年度予算における支出額を尋ねた結果を表 6 に示す。

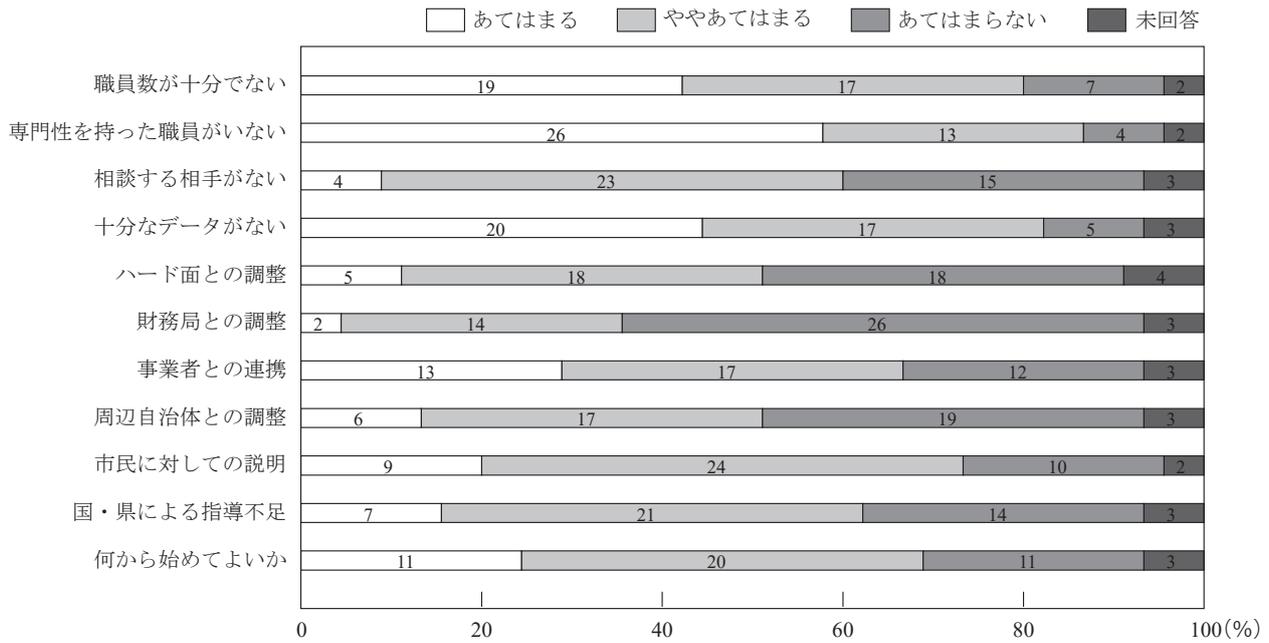


図 4: 公共交通政策を担う体制の問題意識 (N = 58)

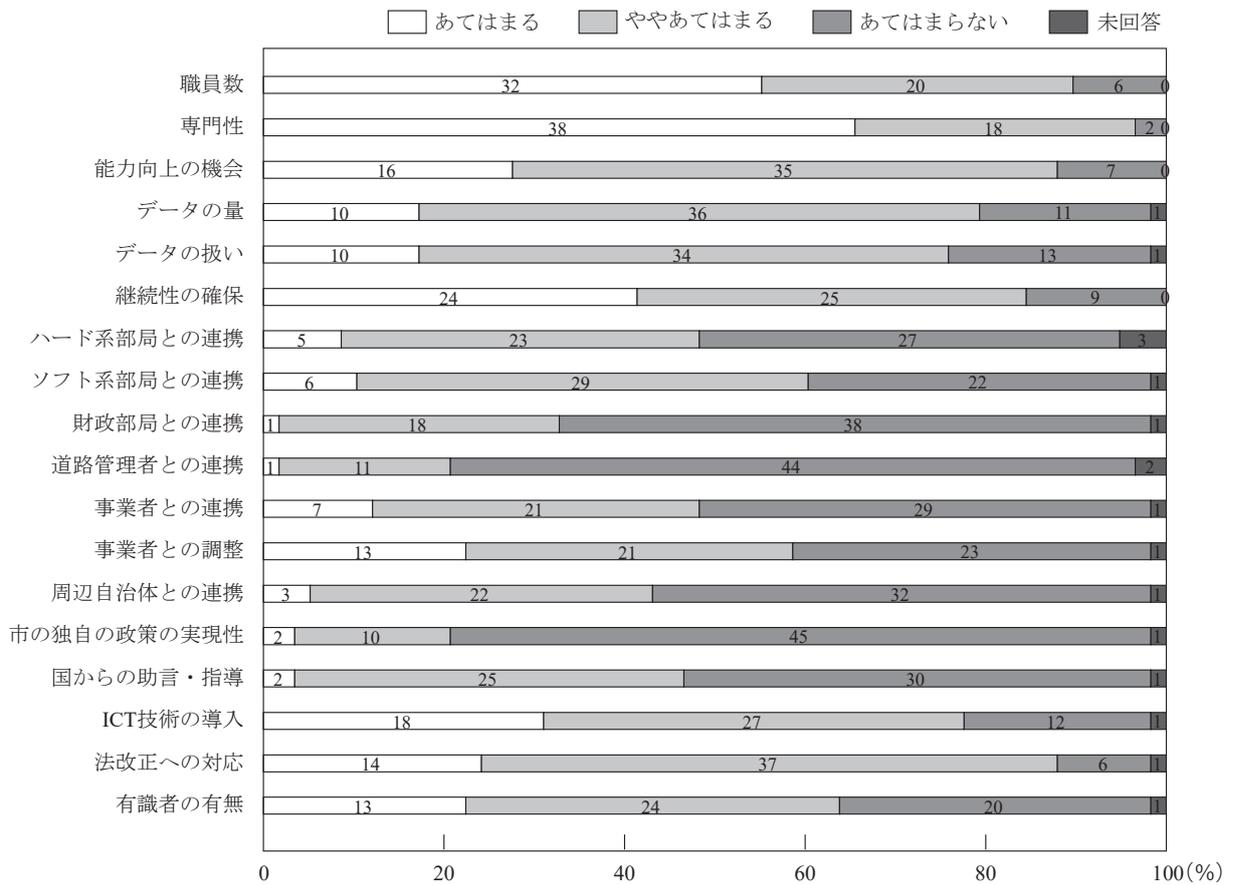


図 5: 赤字路線沿線自治体において、鉄道のあり方を検討する際の課題意識 (N = 45)

自治体の規模によらず運営補助費の割合が高く平均で 50% であった。対象自治体では、政令指定都市では、インフラ・機材整備の割合が著しく高かった。また、人口 5 万人以下の一般市と町村では、運営事業費、委託費の割合が高かった。一人当たりの支出額を高野 (2018) と比

較すると、同規模の自治体の平均支出額よりも約 1.5 倍高かった。

なお、もともとインフラ整備費が多い政令市を除いた自治体について、技術系職員の割合と一人当たりの各費目の支出との相関分析を行ったところ、すべての項目で

表 6：令和 4 年度公共交通に係る財財政支出

都市分類	政令市	中枢市	一般市			町村	全体
			10万～	5～10万	～5万		
<i>N</i>	2	5	6	5	12	20	50
支出額平均(百万円)	48802	794	575	233	135	61	2180
一人当たり支出額平均(万円)	6.21	0.34	0.37	0.35	0.43	0.75	0.76
支出割合(%)							
運営事業・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

表 7：1人当たりの各財政支出と技術系職員の割合との相関分析 ($N=49$)

1人当たりの財政支出	技術系職員の割合との相関
運営事業費・委託費	-0.15
運営補助費	0.24
利用促進補助費	0.322 *
政策的割引補助	-0.03
インフラ・機材整備費	0.69 **
情報基盤整備費	-0.12
総額	0.68 **

注：* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$ 。

有意な相関が示されなかった。

次に、政令市を含めた自治体について、同様の相関分析を行ったところ、利用促進補助費とインフラ・機材整備費、総額について正に有意な相関が示された(表7)。政令市の影響が大きいと考えられるが、技術系職員の割合がこれらの支出に影響を与える可能性が示された。技術系職員が多い自治体ほど、データ分析やインフラ整備についての知識が必要とされる事業の支出が多いと考えられる。

3.2 課題意識に及ぼす要因

公共交通施策における課題感に影響を及ぼす要因を検討した。Q4、Q8について、1：当てはまらない～3：当てはまると数値化し、分析に用いた。

3.2.1 鉄道路線の有無

「公共交通政策を担うにあたって、体制に関して以下の課題をどの程度感じますか(Q4)」の質問において、「職員数が十分ではない」、「専門性・知識をもった職員が少ない、又は少ない」、「人事異動によって継続性が担保できない職員の能力を向上させる機会が十分ではない」の項目の回答について、沿線自治体とそうでない自治体の

表 8：鉄道沿線が課題意識に及ぼす要因の t 検定

	非沿線	沿線	<i>p</i>
<i>N</i>	12	45	
職員数	2.42	2.47	0.82
専門性	2.83	2.56	0.06 †
能力向上の機会	2.42	2.09	0.11
継続性	2.42	2.22	0.41

注：† $p < .1$ 。

平均値の差を検定した(表8)。

その結果、「専門性・知識をもった職員が少ない、又は少ない」の項目において、非沿線自治体の職員の方が、体制について十分ではないと感じており、その差が有意傾向であった。

3.2.2 研修の有無

Q4の質問において、「専門性・知識をもった職員が少ない、又は少ない」、「職員の能力を向上させる機会が十分ではない」、「交通行動・公共交通に関するデータがない、又は少ない」、「データを扱うことが出来ない」の項目について、研修を定期的実施している自治体とそうでない自治体で回答の平均値を算出し、検定を行った(表9)。その結果、「職員の能力を向上させる機会が十分では

表 9：職員の研修が課題意識に及ぼす要因の t 検定

	研修/学会への参加		<i>p</i>
	定期実施	不定期・実施なし	
<i>N</i>	29	29	
専門性	2.72	2.52	0.16
能力向上の機会	2.00	2.31	0.05 †
データの量	2.00	1.96	0.83
データ扱い	2.00	1.89	0.53

注：† $p < .1$ 。

ない」について、定期的実施している自治体の職員の方が、当てはまると感じており、その差が有意傾向であった。

3.3 文献調査の結果

アンケート調査の回答があった自治体のうち、総合的交通計画を策定している県別の公共交通計画の文献調査の結果を表 10 に示す。計画年数は平均で 5.6 年であった。計画において、地域の現状（人口推移・地勢など）と公共交通の現状を合わせた現況分析のページ数の方が計画の目標値の設定や計画の目標を達成するための施策の一覧を示したページ数よりも多い傾向であったが、政令市のみ、現況分析よりも施策のページ数が多かった。規模が小さい自治体ほど、現況分析に時間を要しているのではないかと推察される。

3.4 まとめ

本章では、アンケート調査と文献調査のそれぞれの結果を示した。アンケート調査からは、中国地方の公共交通担当部署には、技術系職員がほとんど存在していないこと、平均的な在籍年数が約 3 年であることが示された。また、公共交通政策を推進する際の課題意識として、「職員数」「職員の専門性」「継続性の確保」が挙げられた。現在策定されている総合的交通計画では平均して施策のページ数より現況分析のページ数が多く、規模の小さい自治体ではその傾向が顕著であった。

4. 交通計画の構成に影響を及ぼす要因の検討

アンケート調査の結果と文献調査の結果を統合し、文

献調査によって示された交通計画の構成に影響を及ぼす要因を検討した。

4.1 計画の策定時に協議した交通事業者の有無

地域公共交通網計画の策定時の各交通事業者（鉄軌道、バス、タクシー、航路）との協議の有無と計画のページの割合について相関分析を実施した。計画策定時の協議の有無については、地域内になし、協議していない、個別に協議した、を 0、協議の委員会だった、を 1 として数値化した。結果を表 11 に示す。鉄軌道事業者との協議の有無と施策のページ数の割合について有意な正の相関が、現況分析と有意な負の相関が示された。鉄軌道の事業者が協議会に委員として参画していた自治体は、計画における施策の割合が高い傾向があることを示す結果である。

4.2 職員の課題意識

職員の課題意識と計画の各項目のページ数の割合について相関分析を実施した。結果を表 12 に示す。「継続性の確保」と現状分析のページ数割合について有意な正の相関が、「ハード部局と道路管理局との連携」「ICT 技術の導入」と理念・目標のページ数割合に有意な負の相関が示された。職員の継続性に課題意識を感じている自治体ほど現状分析の割合が高く、都市計画・土木・建築などハード系部局との連携や ICT 技術の導入について課題意識を感じている自治体ほど計画の理念・目標の割合が低くなる傾向があることが示された。また、「国からの助言・指導」と施策のページ数割合に有意な正の相関が示された。施策の割合が多いような自治体では国の助言を求めたいと感じているのではないかと考えられる。すなわち、国

表 10: 自治体別文献調査結果（ページ数）

分類	N	計画年数	平均ページ数			
			現況分析	目標	施策	総数
政令市	2	6.5	26.5	15.5	30.5	83.0
中枢市	5	6.2	43.6	14.0	23.8	94.2
一般市（10 万～）	7	6.9	34.4	10.0	18.1	78.1
一般市（5 万～10 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	106	63.7
合計	42	5.6	40.1	8.7	16.5	77.2
割合（%）			52.0	11.0	21.0	

表 11：計画策定時に協議した交通事業者の有無とページ数割合の相関分析（N = 40）

	ページ割合			
	現況分析	関係計画	理念目標	施策
鉄軌道	-0.33 *	0.24	0.16	0.34 *
バス	-0.05	0.14	0.25	-0.20
タクシー	-0.25	0.17	0.25	0.02
航路	-0.05	-0.19	-0.28	0.14

注：* $p < .05$ 。

表 12：職員の課題観とページ割合の相関分析 (N = 42)

	ページ割合			
	現状分析	関係計画	理念目標	施策
職員数	0.16	-0.04	-0.11	0.09
専門性	0.27	-0.10	-0.19	-0.23
能力向上の機会	-0.11	0.17	-0.21	0.21
データの量	-0.05	0.15	-0.26	0.08
データの扱い	-0.06	0.07	-0.06	0.09
継続性の確保	0.34 *	-0.27	-0.11	-0.16
国からの助言・指導	-0.18	0.15	-0.152	0.33 *
ICT 技術の導入	0.10	-0.12	-0.31 *	0.15
ハード系部局連携 (N = 40)	0.10	-0.34 *	-0.35 *	0.11
道路管理者連携 (N = 41)	0.06	0.01	-0.32 *	0.16

注：* $p < .05$ 。

表 13：技術系職員割合とページ割合の相関分析 (N = 41)

	ページ割合			
	現状分析	関係計画	理念目標	施策
技術系割合	-0.25	0.04	0.22	0.35 *

注：* $p < .05$ 。

の助言等は多様な施策が俎上に載って以降に求められるようになることが多いと想定される。

4.3 技術系職員の有無

技術系職員有無と計画の各項目のページ数の割合について相関分析を実施した。結果を表 13 に示す。施策のページ数割合について有意な正の相関が示された。技術系職員の割合が高い自治体ほど施策の割合が高いことが示された。5.1 に示した通り、施策よりも現況分析の割合が高い自治体が多いが、中国地方では技術系職員が多くの自治体で公共交通担当部局に存在していないことが一因であると考えられる。

5. まとめ

本研究では、中国地方の自治体を対象にアンケート調査を実施し、公共交通施策を取り扱う部署の体制や公共交通の係る費用の実態を把握するとともに、回答が得られた自治体の交通計画について文献調査を行い、現在策定されている地域公共交通計画の構成と自治体が抱える課題意識との関係を分析した。

本研究で得られた知見は以下の通りである。

- 課題意識：多くの自治体で、「職員の専門性」「職員数」「継続性」の課題意識が高かった。
- 職員の体制：政令指定都市以外では 9 割以上の自治体で技術系職員が担当部署には所属しておらず、公共交通政策担当者の平均在籍年数は約 3 年であった。政令指定都市以外では、技術系職員や、在籍年数が十分ではないのではないかと考えられる。

- 公共交通関連支出：多くの自治体で運営補助費が高く、技術系職員が多い場合インフラ整備費や利用促進補助費が多くなる傾向があることが示された
- 地域交通計画：現況分析の割合が施策の割合より高く、その傾向は都市規模が小さい自治体で顕著であった。また、継続性の確保を課題だと感じている自治体で現状分析の割合が高くなり、ICT の導入やハード部局との連携などインフラ投資に課題を感じている自治体ほど理念や目標の割合が低くなる傾向が示された。さらに、技術系職員が多い自治体では施策の割合が高かった。

以上の結果から、本研究の対象自治体では、公共交通施策推進体制について特に職員の専門性や継続性の課題意識が高く、地域交通計画策定に際しては現況分析に多くのコストを費やし、十分な施策の立案に至っていない自治体が多いのではないかと考えられる。さらに、施策の立案に影響を及ぼす要因として、技術系職員の有無が影響している可能性が示唆された。職員の継続性については、対象自治体であり差異がなかったため影響を十分に検討できていないが、課題意識が強いことから、公共交通施策の推進を阻害する要因となっていると考えられる。

このように、技術系職員の有無や職員の在籍年数が地域公共交通政策の推進要因となると考えられる。技術系職員の配置や、継続して交通政策に携わる人材制度などの整備が必要であると考えられる。短期的には企業人材派遣制度や発注支援業務などの活用によってコンサルタントなどに所属する経験豊富な人材が自治体の政策検討体制に加わるなどの方策が考えられる。このような方策は、コンサルタントなど民間側に地域の公共交通に精通した人材を育成する効果もあると考えられる。長期的には、職員の専門性向上のためにも継続的・定期的な研修やセミナーへの参加の促進や、自治体横断型で地域交通政策に従事する専門官などの制度を設けるなど、交通政策を担う部署の体制強化が必要であると考えられる。

但し、こうした自治体の担当部署における体制の改善のみでは、地域交通施策を推進する体制として十分ではないと考えられる。そもそもこのような担当部署の体制の拡充には、首長をはじめとした行政の執行部が地域公共交通の意義と役割について十分に理解し、そのための措置や支出を行うことについて市民に理解を求めていくことが不可欠である。

また、都道府県が担う役割も重要である。都市間の交通は、これまで事業者の運行に委ねられており、前提条件のように取り扱われてきた傾向がある。しかしながら、地方部の鉄道のあり方を協議する機運が高まっていることに加えて、地域交通法の改正に伴って、地域間幹線系統への補助に地域公共交通計画との連動が求められるなど、地域公共交通を検討するうえで重要な要素となりつつある。このような状況の変化を踏まえ、都道府県としては、市町村の区域を超えた広域的な見地から、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む必要があると考えられる。

国には、自治体や都道府県等に対して技術的・財政的支援を行うことに加え、交通政策に必要な技術の変化を踏まえた人材育成や、行政職員の体制整備を積極的に推進していくことが望まれる。さらに、国民や政治・行政組織に対する交通政策基本法の理念や意識の啓発を通じて、国全体で地域公共交通の問題に取り組んでいく機運を醸成していくことで、政策の推進体制はより強固なものになると期待される。

引用文献

- 運輸総合研究所 (2008). 調査「地域公共交通活性化・再生に関する市区町村アンケート結果について」. Vol. 11, No. 2, 2008 Summer (通巻 041 号).
- 国土交通省 (2021). 国土交通白書 2021. <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r02/hakusho/r03/html/n1211000.html>. (閲覧日: 2023 年 9 月 30 日)
- 国土交通省 (2021). 持続的なメンテナンスの実行体制のための地方自治体支援. https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/gunmane_kentou01_06.pdf. (閲覧日: 2023 年 10 月 2 日)
- 西日本旅客鉄道 (2022). ローカル線に関する課題認識と情報開示について. https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf. (閲覧日: 2023 年 9 月 30 日)
- 高野裕作・谷口守 (2018). 都市自治体による公共交通政策に関連した財政支出に関する研究—全市区を対象としたアンケート調査の分析—. 都市計画論文集, Vol. 5, No. 3, 1385-1392.

Abstract

Public transportation networks are becoming increasingly important for the formation of sustainable cities. At the same time, various problems have emerged, such as a decrease in the number of passengers due to the Corona disaster, driver shortages, and problems with the survival of regional railroads. Therefore,

it is assumed that local governments are playing an increasingly important role, but that such a system is not sufficient, especially in local cities. To identify issues in the public transportation policy management system, this study conducted a questionnaire survey of municipalities in the Chugoku region and a survey of transportation plans developed by each municipality. The results indicated that the number of staff, the presence of technical staff, and the number of years of staff enrolment were issues for the management organization. The results also showed that the number of technical staff tends to reduce the number of financial expenditures on infrastructure and equipment. Besides, the percentage of descriptions of measures in regional transportation plans tends to be smaller when there are fewer technical staff members.

(受稿: 2023 年 11 月 17 日 受理: 2023 年 12 月 26 日)