

< 論 文 >

地域公共交通政策における都道府県の役割
—和歌山県の取り組み事例から—

The Role of Prefectures in Local Public Transport Policy:
From a Case Study of Wakayama Prefecture

大谷大学社会学部 野 村 実
Department of Sociology, Otani University
Minoru NOMURA

ABSTRACT:

This paper aims to clarify the role of prefectures in local public transport policy and measures to support municipalities. In particular, through a case study of “Projects to Support the Securing Local Public Transport” which is implemented by Wakayama Prefecture, this paper also presents the possibility of accompanied support by prefectures for municipalities and specific measures of support.

キーワード：地域公共交通政策、都道府県の役割、地域生活交通確保支援事業、伴走型支援

Keywords: local public transport policy, the role of prefectures, projects to support the securing local public transport, accompanied support

1 はじめに

本稿の目的は、地域公共交通政策における都道府県の役割について、その現状と課題を指摘した上で、和歌山県の地域生活交通確保支援事業の取り組み事例から、他の都道府県への政策的示唆の導出を試みるものである。

2020年の地域公共交通活性化再生法（以下、活性化再生法）の改正では、地方公共団体において地域公共交通計画の作成が努力義務化され、地域公共交通を「地域が自らデザイン」していくことが求められている。こうした中で、地域公共交通の実務を担う専門人材の確保・育成が肝要となるが、多くの市町村で公共交通の専任担当者が不在であるほか、先行研究でも組織体制の不足（遠藤，2020）や職員の教育・育成が急務である（青木，2019）ことなどが指摘されている。

地域公共交通政策における都道府県の望ましい役割として、これまでは複数の自治体にまたがる交通機関

での広域的な調整や、自治体の計画策定における後方支援などが位置付けられてきたが、先の活性化再生法の改正においては「市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない」ことが明記されている。特に近年では、市町村の専任担当者が不在である市町村が多く存在する中で、組織や体制が十分ではない市町村への支援が求められている。現状では、こうした都道府県による主体的な取り組みについて、事例の蓄積途上にあるといえる。

そこで本稿では、その具体的な方策の一つとして、和歌山県の地域生活交通確保支援事業の事例を位置付け、ケーススタディを通じて、市町村に対する都道府県の「伴走型支援⁽¹⁾」の可能性を考察する。

和歌山県では、2020年度より、地域住民にとって必要不可欠な生活交通を確保していくため、課題を抱

える市町村に対して支援アドバイザーの派遣や実態調査・実証運行についての支援を行っている。具体的には、市町村での公共交通の利用実態調査実施のサポートや、モード転換に関わる助言などを行っていることが挙げられる。本稿ではこうした取り組みを（市町村に対する）「伴走型支援」として位置付け、県担当者との意見交換や、事業開始時より筆者がアドバイザーとして関わっている見地から、取り組みの具体的なプロセスを紐解きつつ、他地域へのインプリケーションの導出を試みる。

本稿で和歌山県の取り組みに着目する理由として、次の2点が挙げられる。第1に、和歌山県での取り組みは、従来の都道府県の役割である市町村の広域的調整や後方支援という枠組みを越えた独創的かつ先駆的な事業である点が挙げられる。第2に、和歌山県での取り組みは、先の活性化再生法で示される「市町村との密接な連携」を図っている具体事例として位置付けられうるためであり、今後、他の都道府県が市町村との連携や協働を図る際の参照点となることが期待される。

本稿は、地域公共交通政策における都道府県の役割に関連する資料および先行研究のサーベイと、和歌山県地域生活交通確保支援事業のケーススタディを通じて、①地域公共交通政策における都道府県の役割と位置付け、および、②都道府県による（市町村との）「伴走型支援」の可能性、の2点を明らかにすることを目的としている。特に、都道府県による市町村への支援の取り組みに着目した先行研究は少ない一方で、後述のように、政策的には（地域公共交通に関する）組織・体制が不十分な市町村に対する積極的な支援が指摘されていることから、本研究を通じてその具体的な方策の提示を試みる。

2 地域公共交通政策における都道府県の役割

わが国では、2007年に地域公共交通活性化再生法（以下、活性化再生法）が制定・施行され、地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標等が基本方針として掲げられた。その後、2014年の改正では、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携しながら、面

的な公共交通ネットワークの再構築が目指されてきた。

2020年の改正では、先述のように地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化され、2023年6月末時点で869件の地域公共交通計画が策定されている（国土交通省、2023）が、計画策定にあたっては地域住民をはじめ、多様な関係者の関与が求められている。また2020年の改正に関わって、「地域が自らデザインする地域の交通」に向けて、市町村の公共交通担当者が計画策定に関わる諸業務等に取り組まなければならない現状がある。一方で、市町村での地域公共交通の専任担当者が不在（0人）である割合は全国で約8割にのぼる⁽²⁾とされており（国土交通省、2019）、こうした自治体職員は他の業務と兼任しながら地域公共交通の計画策定や政策立案に関わる調整を行わなければならない状況にあることがわかる。

また専任担当者の配置歴でみても、0～4年が約半数を占めており（伊藤ほか、2018）、市町村レベルでの専門性やいわゆる「経験知」をどのように蓄積／担保していくのかという課題もある。

後述のケーススタディでは、こうした市町村レベルでの課題に対する都道府県の支援の方策について考察するが、本章ではまず、地域公共交通政策における都道府県の位置付けを概観した上で、その役割と課題について整理を行う。

1) 地域公共交通政策における都道府県の位置付け

2020年改正の活性化再生法における基本方針（国土交通省、2020）では、関係者の役割として「都道府県の役割」が明記されているが、要約すると以下の通りである。

まず、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域公共交通の活性化および再生の取り組みに「主体的・主導的に」取り組むことが重要であるとされている。次に、地域の関係者による取組に対する側面的な支援だけでなく、複数市町村にまたがる広域的な交通圏における調整が求められている。さらに、地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対する支援、とりわけ国とも連携した積極的な

支援が必要とされている。また、こうした支援以外にも、都道府県が主体となって地域公共交通計画を策定する場合もあり、県内全域のほか、鉄道沿線地域や特定地域に限定して策定することもある。このように、都道府県が地域公共交通の主体として関わることは事実であるが、日常的に地域の交通事業者や地域住民などの地域公共交通に関わるアクターとの調整や議論を行うのは市町村の役割であるといえる。

以上の点をふまえ図1では、国（政府）と市町村、地域住民という他のアクターとの関連から、都道府県の位置付けを示している。制度設計や政策立案を国（政府）が、主体的な計画作成や事業者等関係者間の調整を市町村が担っていることに対して、都道府県は先のように広域的な交通圏における調整や、市町村に対する後方支援が主要な役割となる。

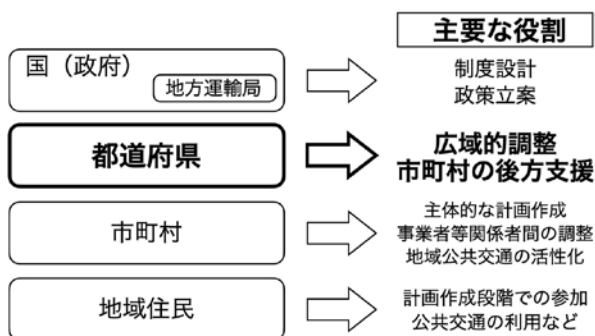


図1 地域公共交通政策における各アクターの位置付け
出典 筆者作成

ただし後述のように、市町村担当者が自らの地域課題の認識や精査を行うことが難しいケースや、担当者のみでは課題解決に向けたより良いアイデアや有益な情報にたどり着けないケースも想定される。そこで次に、関連する先行研究のレビューを通じて、地域公共交通政策における都道府県の役割に関わる論点整理を試みる。

2) 関連する先行研究のレビュー

ここでは、地域公共交通政策における都道府県の役割／位置付けに関する先行研究として、主に活性化再生法に関わる政策研究等を参照しつつ論点整理を試みていく。

まず、2006年の道路運送法改正と翌2007年の活性化再生法の制定に関して加藤・福本（2010）が都道府県の役割に言及しているが、これら二つの法では都道府県の位置付けが全く行われておらず、その役割が不明確であることを指摘している。この点については、先述の基本方針において都道府県の役割が明示されているものの、実際にはその位置付けは曖昧ともいえ、依然として明確にされていない課題としてみる事ができよう。

また近年では、地域公共交通の政策的側面や法制度の課題に焦点を当てたいいくつかの研究において、都道府県の役割に言及している。たとえば高野（2018）は、地域公共交通政策における都道府県の役割として、市町村に対する助言と援助、そして「必要があると認められるとき」に主体的な取組みを行うこと、としている。その上で、とりわけ小規模自治体において（専門人材や体制整備が困難であることから）将来的に都道府県も一定の役割を担い続ける可能性を指摘しつつ、本来は各市町村による交通政策の立案・実行能力の向上が望ましいとしている（高野，2018）。

板谷（2015）も、広域にわたる交通体系について、関係主体を調整できるのは「都道府県しかない」とした上で、都道府県には交通政策に関する情報や研究のアップデートを行うこと、必要が生じた際に動けるような体制を整えておくことが求められることを指摘する。

ただし青木（2019）が指摘するように、公共交通担当者の（マンパワーの）「圧倒的な不足と経験のなさ」も現場における課題であり、市町村職員が「公共交通に関する新たな責任について負いきれない、どうしていいかわからない」（同上：1054）という現状もある。こうしたことから、特に市町村レベルでは、担当者が（都道府県等のアクターに）支援や助言の「必要がある」という判断を下せるかどうか肝要となるが、自治体内での組織・体制が不十分な場合には、そうした判断も困難となることが危惧される。

また伊藤ほか（2018）は、国土交通省による調査をもとに都道府県が市区町村の地域公共交通の取り組みに対してどのように関与すべきかについて詳細な報告

を行っている。その結果を抜粋したものを図2に示しているが、「助言・調整をある程度行うが、最終的には市区町村の責任であり、市区町村の姿勢に委ねる」という回答が約7割と最も多い割合を占めていることがわかる。

したがって、地域公共交通政策における都道府県の役割として、一方では「必要に応じた助言と援助、主体的な取り組み」が求められているが、他方で「最終的には市区町村の判断／姿勢に委ねる」という現状があり、一種のジレンマを抱えているともいえる。

以上のようにここでは、先行研究のレビューを通じて地域公共交通政策における都道府県の役割に関する論点整理を試みてきたが、その位置付けの不明確さ（曖昧さ）がありつつも、「必要に応じた」市町村への支援・助言が求められていることがわかる。

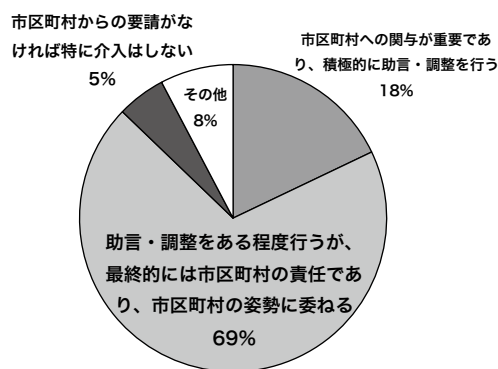


図2 都道府県の市区町村における地域公共交通への取組に対する関与に関する考え方

出典 国土交通省による都道府県へのアンケート調査結果（伊藤ほか，2018）より抜粋・作成

こうした知見をふまえて、都道府県に求められる役割を整理すると、以下の2点に整理できる。

第1に、専門人材や組織体制が不十分な市町村に対する助言・支援である。特に小規模自治体では上記のような課題が生じているが、こうした場合に、必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言・支援等の実施が求められる。

第2に、自らの地域課題の認識が困難な市町村へのアウトリーチ⁽³⁾の必要性である。とりわけ、先述のように支援や助言の「必要がある」かどうかの判断もつきづらい市町村も存在することが想定される中で、

都道府県側からのアウトリーチを通じて、課題の認識や精査、解決方策の導出に向けた議論を行っていくことが期待される。

次に、都道府県による取り組みの具体事例として、和歌山県「地域生活交通確保支援事業」のケーススタディを通じて、市町村への助言・支援の方策について考察を行う。

3 ケーススタディ：和歌山県「地域生活交通確保支援事業」の事例

和歌山県では、人口減少や高齢化が進行する中で、公共交通への危機意識を地域住民に持ってもらい、地域の実情に応じた持続可能な公共交通のあり方を考える機会の創出に取り組んできている。具体的には、2018年から2020年にかけては、住民や事業者、行政が一体となって公共交通のあり方を考える「地域公共交通研究会」を実施し、この研究会を発展させた形で、2020年度より新規事業として「地域生活交通確保支援事業」を開始している。

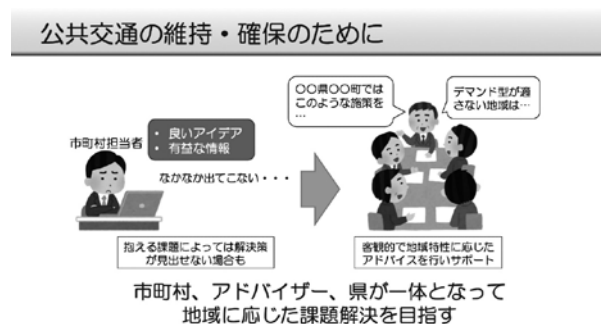


図3 地域生活交通確保支援事業のイメージ

出典 和歌山県総合交通政策課提供資料より抜粋

事業のイメージを図3に示しているが、たとえば市町村担当者のみでは課題解決策が見出せないような場合に、アドバイザーの派遣や県内他地域の取り組みに関する情報提供等を通じて地域課題に応じた解決方策の導出を目指していくものである。またこの事業は、①支援アドバイザー派遣、および②正式運行に向けた調査・実証運行補助という2つから構成されており、2022年度までにアドバイザー派遣を9市町（継続含む）、調査・実証運行補助を3市町で実施している。

なお、支援アドバイザーの役割は主に、客観的で地域特性に応じたアドバイスをを行い、市町村担当者のサポートを行うことであり、他地域の事例の紹介や、必要に応じて市町村担当者とともに先進地域の視察を行うこともある。

先述のアウトリーチという点では、特にアドバイザー派遣の取り組みにおいて、現地でのヒアリングや路線バス、コミュニティバスに乗りした上で、市町村担当者・県・アドバイザーで意見交換を行うなど、定期的に実際の現場へと出向いて活動を行うことが事業の特徴といえる。

以下では、アドバイザー派遣を実施した市町のうち2021年度と2022年度の計2年間、継続的に議論を重ねてきた3町（上富田町・日高町・広川町）を取り上げ、①課題認識、②アドバイザーによる具体的な助言の内容と事業を通じた対話、③事業を通じた成果、④アドバイザーが果たした役割、という4つの視点から事例のプロセスを紐解きつつ、都道府県と市町村の協働の可能性について考察していく⁽⁴⁾。

1) 上富田町（運行形態の部分的な転換）

県南西部に位置する上富田町では、2001年にコミュニティバスの運行を開始しているが、近年その利用者が大きく落ち込んでいた。上富田町によれば、朝と夕方は通学需要等もあり多くの利用者数があるものの、昼間の時間帯で利用者獲得に伸び悩んでいたという。

事業を通じた対話として、まずは運行効率の向上（改善）を目指し、人口や地理特性が類似している自治体に関する研究の必要性が提起されたことが挙げられる。その上で、2021年11月に上富田町と同程度の人口・面積である三重県玉城町で実施されるデマンド交通「元気バス」をアドバイザーと共同で視察し、ここで得られた知見をもとに、どのような部分を上富田町で採用できるかに関する議論を重ねてきた。アドバイザーによる具体的な助言の内容としては、運行にあたっての関係者間の役割分担や、デマンド型に移行するにあたっての留意事項について、他地域の事例を交えながら説明を行ってきたことが挙げられる。

その後、地元交通事業者への丁寧な説明や、町と事業者の協働による町内での乗降ポイントの設定等の作業を経て、図4にも示している通り、2022年10月から2ヶ月間「デマンド型コミュニティバス」の実証実験を実施している⁽⁵⁾。なお、実証実験を行うにあたっては県の事業メニューの一つである調査・実証運行補助を活用している。

こうした成果をふまえ、利用者数の多い朝夕の時間帯は定時定路線型を維持しつつ、午前8時から午後4時の時間帯についてはデマンド型コミュニティバスとして、2023年4月から本格運行が実施されることとなっている。また上富田町によれば、従来の運行経費と同程度で定時定路線とデマンド型の併用が可能であるという見込みであり、運行効率の向上と住民のさらなるモビリティ確保へとつながることが期待されている。



図4 上富田町デマンド型コミュニティバスの実証実験のチラシ

出典 「広報かみとんだ」2022年9月号⁽⁶⁾より抜粋

アドバイザーが果たした役割としては、町担当者とともに先進事例の視察を行い、現場で得られた知見をもとに上富田町の地域状況に適した「運行形態の部分的な転換」という解決策を導出したことが挙げられる。また、他地域でのデマンド交通の事例をふまえ、本格導入後に考えられるケース（停留所設置や町外在住者と同乗の要望等）や、事業者等の関係者と慎重に議論を進めていくことの必要性についても助言を行っ

てきたことで、円滑な移行へとつながったものと考えられる。

2) 日高町（ワークショップの実施による利用促進）

県中西部に位置する日高町では、2011 年から高齢者外出支援の一環で、年間 12,000 円分のバス・タクシー助成券を 75 歳以上の住民に配布するなど、高齢者の移動手段の確保に努めてきた一方で、路線バスの平均乗車密度が低いこと⁽⁷⁾などを背景として、バス利用促進に関わる方策の導出を課題としていた。

日高町におけるアドバイザーによる具体的な助言の内容としては、後述の公共交通ワークショップ（以下、WS）の提案や WS 参加者の選定、ファシリテーターの留意すべき事項（意見の発散→集約への流れ、特定の参加者からの意見が偏らないような工夫）が挙げられる。また、WS の町内他地区への展開と、公共交通利用が増えたかどうかの効果検証に関わる助言も行ってきた。

事業を通じた対話として、高齢者外出支援の助成券が主にタクシー利用に偏っているが、バスでも利用できることに関する広報や、バス利用そのものへの働きかけの必要性が提起された。またこうした対話の中で、事業 1 年目（2021 年度）には、県担当者から和歌山県内におけるモビリティ・マネジメントやアンケート調査の事例紹介、アドバイザーからは県外での路線バス乗車体験会や公共交通 WS に関する情報提供を行った。

これらをふまえ、事業 2 年目（2022 年度）には、主にバス利用に焦点を当てた公共交通 WS の実施を通じた路線バスの利用促進を目指すこととなった。他地域の事例をもとに、多様な住民ニーズを把握するため、①バス利用者、②潜在的なバス利用者（これから利用する可能性の高い住民）、③バスの非利用者という 3 つの属性の住民に参加してもらうようなデザインを試みた。結果的には、2022 年 10 月に実施した WS において、町内 1 地区を対象として先の 3 属性の住民が計 15 名参加した⁽⁸⁾。

WS では、町職員がファシリテーターとして参加し、普段の外出先／手段や、バスを利用する／しない理由、

バスをより良く利用するには、などをテーマとした意見交換が行われた。その後、参加者全員で実際に路線バスに乗って運賃を支払ってもらい、地元の商業施設へ買い物に行くという行程で実施された（写真 1）。

参加者アンケートからは、「（運転免許を）返納したら（バス運賃が）半額となることを知らなかった」や「遠足気分で楽しかった」、「利用者同士での会話がはずんだ」などの意見が得られている。こうしたことから、普段のバス利用者にとっては知人・友人と移動することの楽しみが、非利用者にとっては運転免許返納後の生活を想像する契機となったものと推測される。



写真 1 日高町での公共交通 WS の様子

出典 和歌山県総合交通政策課提供資料より抜粋

日高町によれば、今回の取り組みをふまえて次年度以降、町内他地区での WS 実施を予定しており、こうした継続的な実践を経てバス利用者の増加と、住民が公共交通への理解を深めていくことが期待される。

アドバイザーが果たした役割としては、公共交通 WS を実施しているいくつかの地域をモデルとして、町民への公共交通利用の機運醸成に向けた仕掛けづくりを、町担当者とともにやってきたことが挙げられる。特に、バスの非利用者、潜在的な利用者を巻き込みながら WS を実施したことで、町の実施する公共交通施策について知ってもらう機会の創出に寄与したといえる。

3) 広川町（利用促進策の実施）

県中央部の有田郡に属する広川町では、先の日高町と同様に町内の路線バスの平均乗車密度が低いことを背景に、路線バスの維持存続や、そのための利用促進

が差し迫った課題となっていた。

広川町におけるアドバイザーによる具体的な助言の内容としては、バス利用促進策に関わるアイデアとインセンティブの設定、また利用促進策を通じて住民の声（意見）を拾っていくための仕掛けづくりが挙げられる。

事業を通じた対話では、利用者がいる限りは路線バスを維持していきたいという町の意向のもと、町の指定管理施設活用と絡めた路線バス利用促進策や、バス車内に子どもの絵画を掲示することなどが検討された。

これらの検討事項をふまえ、事業2年目となる2022年度には、利用促進策として、指定管理施設3箇所利用可能なサービス券（300円分）のバス車内での配布と、先の児童作品（絵）の掲示を実施した（図5参照）。また、対話を通じたアイデアの一つとして、利用者の声を拾うことを目的としたサービス券利用時の公共交通アンケート記入という工夫を施した。

もっと身近に！町内路線バスでイベント開催中！

広川町では、2つの路線バスが運行しています。町民のみならずもっと身近に感じていただけるように、現在実施している取り組みをご紹介します。

◆公共交通アンケートに答えて300円券をもらおうキャンペーン

町内を運行している熊野御坊南海バスと中紀バスに乗りいただいた方を対象に「道あかり」「ふれあい館」「ほたるの湯」の3施設のサービス券（300円分）をお配りしています。アンケートにご記入いただいた状態で、対象施設でご利用ください。なお、いただいたお声は、広川町地域公共交通活性化協議会において、今後の施策の参考にさせていただきます。

（利用例①）
熊野御坊南海バス（広地区からほたるの湯へ）
行き 13:18 昭和通り ⇒ 13:37 ほたるの湯
帰り 16:26 ほたるの湯 ⇒ 16:45 昭和通り
▶滞在時間 2時間49分

（利用例②）
中紀バス（唐尾地区から道あかりへ）
行き 12:43 唐尾 ⇒ 12:51 稲むらの火の館前
帰り 13:59 稲むらの火の館前 ⇒ 14:07 唐尾
▶滞在時間 1時間8分

◆町内の子どもの絵を掲示しています

町内を運行する熊野御坊南海バスでは、現在、広川なかよし子ども園児たちが描いた絵を路線バス内に掲示しながら、運行しています。是非この機会に、私たちが住む広川町で育つ子どもたちの自由な発想で描かれた絵を楽しみながら、目的地に向かってみてください。



▶詳しくは、企画政策課 企画班（☎23-7731）まで

図5 広川町のバス利用促進策に関する広報

出典 広報ひろがわ 2023年1月号⁽⁹⁾より抜粋

利用促進策は6ヶ月にわたって実施されたが、この期間に50名以上の利用者からアンケートの回答があった。広川町によれば、実施期間中に初めて利用した人や、孫の絵が車内に飾られているので利用したいという意見があったという。利用促進策の実施前後では大幅な利用者増加にはつながっていないため、より幅広い住民への周知・広報という課題が残されている一方で、この取り組みを通じて町担当課への住民から

の意見、要望が増えた（出てくるようになった）という点は、今後の政策形成や新たな取り組みを展開する際に積極的な影響をもたらすことが期待される。

また広川町によれば、こうした利用促進策は町として初めて取り組むものであり、継続的な利用促進策の実施や、次年度以降に町内数地域での公共交通WSの開催を検討しているという。こうした場合に、県内実施事例である先の日高町の取り組みなどの情報提供を県担当者から行っていくことも有用であると考えられる。

アドバイザーが果たした役割としては、町民が公共交通に対して関心を持ち、意見してもらえるようにする仕掛けづくりのアイデア創出に寄与したことが挙げられる。たとえばバス利用促進策の中で、サービス券をアンケートとセットにするというアイデアや、複数の施策の組み合わせなど、他地域の事例にとらわれない独自の取り組みを実施してきた点は、町担当者と県担当者、アドバイザーによる忌憚のない意見交換の成果ともいえる。

4 考察：都道府県による市町村への「伴走型支援」の可能性

ここまで、和歌山県「地域生活交通確保支援事業」を事例として、特にアドバイザー派遣を通じて継続的に議論を重ねてきた3町のケーススタディを展開してきた。とりわけ、対話を通じた町担当者との課題の認識・精査や、県内外の事例紹介や情報提供を行い、町担当者とともに課題解決の方向性を丹念に議論してきた点は、他の都道府県の取り組みに積極的な示唆をもたらすものと考えられる。こうした対話は、地域公共交通の議題や法令に基づくものではなく、市町村の要望に応じた任意の協議ともいえるが、結果的に、運行形態の転換やWSの企画・実施、独自の利用促進策の創出という、地域課題に応じた多様な取り組みへとつながったことがわかる。

ケーススタディでも詳述したが、和歌山県における取り組みは、市町村担当者・県担当者・アドバイザーによる継続的な対話を通じて課題解決を目指すものであり、実証実験やシステム導入、運行補助等の一時的

かつ短期的な支援ではなく、市町村に対する中長期的な支援⁽¹⁰⁾ともいえる。

以上をふまえて、地域公共交通政策における都道府県と市町村の伴走および「伴走型支援」のイメージを図6に示している。

特に「地域自らがデザインする」という視点に立てば、市町村担当者への定期的な情報提供や対話を重ねていくことによって、地域課題の認識を深めていくとともに、具体的な解決方策の導出につながることを期待される。他方で、現在の地域公共交通政策の本旨に立ち返れば、あくまで地域住民と市町村が主役であることから、「地域自らがデザインする」ためには、地域住民と市町村による将来的な自立（自走化）が目標となるが、こうした取り組みの維持・強化に向けては、定期的なフォローアップを行っていくことが都道府県の次なる役割として位置付けられる。

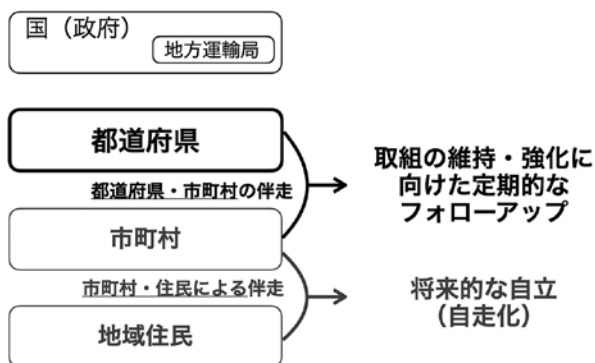


図6 都道府県による「伴走型支援」のイメージ

出典 筆者作成

また、和歌山県「地域生活交通確保支援事業」の課題としては、支援メニューのさらなる充実による市町村への選択肢の提示が挙げられる。現行では、支援アドバイザー派遣と調査・実証運行補助はともに、活用事例の蓄積途上にあるが、これまでの事業実績をふまえて、たとえば新たな取り組みに対するスタートアップ補助や、アドバイザー派遣が終了した市町村へのフォローアップなど、地域状況に応じた支援メニューの拡充が求められてくる。市町村の状況に合った、いわば「伴走の方法」についても考えていくことが、和歌山県の事業の次なるステップであるとともに、こ

した展開が他の都道府県の取り組みにも政策的な示唆をもたらすことが期待される。

5 おわりに

以上のように本稿では、地域公共交通政策における都道府県の役割について、その現状と課題を整理した上で、和歌山県の地域生活交通確保支援事業に関わるケーススタディを通じて、他地域へのインプリケーションの導出を試みてきた。

活性化再生法の基本方針では「組織体制が不十分な市町村に対しては都道府県の支援が不可欠」とされていたが、本稿で取り上げた和歌山県の地域生活交通確保支援事業はその具体事例の一つともいえる。とりわけ、地域公共交通計画の策定の努力義務化を含め、近年の政策動向を鑑みると、市町村の果たすべき役割と責任が増していると言わざるを得ないが、既述のように市町村担当者のみで取り組むことは現実的ではない。

こうした場合に、本稿で明示した和歌山県の事業を通じた市町村へのアウトリーチと「伴走型支援」の取り組みは、従前の役割である広域的調整や後方支援にとどまらないという点で、他の都道府県の取り組みに積極的な示唆をもたらすことが期待される。

ただし、都道府県による支援とはいえども、地域によってはカバーする範囲が非常に広大となる場合や、都道府県側の人的・財政的な資源が限定される場合もある。そのため、今回取り上げた和歌山県の取り組みが、他地域の取り組みにどう応用できるかについて、地理特性や地域資源の差異等に目を向けながら慎重に考えていく必要がある。この点については本稿の研究課題として位置付け、事業への継続的な関わりや他の都道府県における取り組み事例の蓄積と類型化をふまえて、別稿に委ねたい。

謝辞

本研究にあたって多大なご協力をいただいた、和歌山県総合交通政策課・地域交通班の大谷真一郎班長、藤本翔副主査および職員の皆様（所属・役職はいずれも2023年3月時点）、上富田町・日高町・広川町の交

通政策担当の皆様へ感謝申し上げます。また、佐賀県地域おこし協力隊（くらしの移動手段確保推進担当）の木村瑠々花氏からは、佐賀県での地域交通への取り組みおよび他県の地域公共交通政策に関する多大な情報提供をいただいた。合わせて感謝申し上げます。

注

- (1) 「伴走型支援」は、生活困窮者支援や認知症高齢者およびその家族の支援など、主に社会福祉分野で使われる用語であるが、近年では中小企業庁でも「伴走支援ガイドライン」が制定されるなど、多岐にわたる分野で用いられている。本稿では、地域公共交通政策の文脈において、組織・体制が十分ではない市町村に対して、都道府県が継続的な対話やノウハウの提供などを通じて課題解決を目指す方策を「伴走型支援」として位置付け、説明していく。
- (2) 人口区分別では3万人未満の自治体の9割以上で専任担当者が不在であるとされている（国土交通省，2019）。
- (3) アウトリーチは、社会福祉分野において、対象者からの要請がない場合にでも積極的に向かい合い援助のことを指しているが、本稿では課題認識等が困難なケースの市町村担当者を対象者として、その現場等に都道府県（およびアドバイザー）が出向いていくことを「アウトリーチ」として説明する。
- (4) ここでの記述は、町担当者・県担当者・アドバイザーによる打ち合わせ記録に基づいている。なお打ち合わせは、いずれの町でも年間で3回程度実施している。
- (5) デマンド交通は、道路運送法上の一般乗合旅客自動車運送事業の「区域運行」に該当するが、基本的には地域公共交通会議等での協議が調べば運行が可能となる。また今回のように、定時定路線の利用者が少ない時間帯にデマンド運行を実施する形態は、「定路線空白時運行」（国土交通省中部運輸局，2013）に分類できる。
- (6) 上富田町「広報かみとんだ」2022年9月号

(<http://www.town.kamitonda.lg.jp/material/files/group/12/kouhou202209.pdf>，最終閲覧 2023年3月20日)

- (7) 2019年に事業者が乗降調査を実施したが、町内2路線のうち1路線で1日約20人、1便あたり2.28人の利用者であったという。
- (8) 他地域で実施されているモビリティ・マネジメントなどを参考にし、区長に3属性の住民を選出してもらい実施した。
- (9) 広川町「広報ひろがわ」2023年1月号 (<https://www.town.hirogawa.wakayama.jp/kouhoushi/r05/pdf/R0501.pdf>，最終閲覧 2023年3月20日)
- (10) 和歌山県の地域生活交通確保支援事業には、2020年度に約500万円、2021年度と2022年度に約800万円、2023年度には約900万円の予算が充てられている。さらに2023年度の新政策「1. 魅力ある和歌山の創造 (1) 魅力あるまちづくり」の一つとして「市町村が行う地域に適した交通体系の再構築を強力に支援する」（和歌山県，2023）と強調されており、財政的にも継続的かつ積極的な支援が実施されている途上にある。

参考文献

- 青木真美（2019）「地域公共交通をめぐる法制度の現状と課題」『同志社商学』70（6），1047-1055。
- 板谷和也（2015）「日本の都市・地域公共交通に関わる各組織の役割と今後の方向性」公益財団日本都市センター編『人口減少時代における地域公共交通のあり方』公益財団日本都市センター，29-49。
- 伊藤正宏・児玉陽太・戸部啓太郎・中村卓央（2018）「多様な交通形態を活用した地域公共交通維持施策の検証手法に関する調査研究（中間報告）」『国土交通政策研究所報』67，20-51。
- 遠藤俊太郎（2020）「地域交通の維持確保に向けて必要なこと：ドイツの事例にみる日本への示唆」『運輸と経済』80（7），93-99。
- 加藤博和・福本雅之（2010）「日本における地域公共交通活性化・再生の取り組み状況に関する中間的整

理」『土木学会土木計画学研究・講演集』41, 1-5.

国土交通省 (2019)「地域交通をめぐる現状と課題」
(<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001311082.pdf>, 最終閲覧 2023 年 3 月 20 日)

国土交通省 (2020)「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(<https://www.mlit.go.jp/common/001374671.pdf>, 最終閲覧 2023 年 3 月 20 日)

国土交通省 (2023)「地域公共交通計画の作成状況一覧 (令和 5 年 6 月末時点)」(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001597329.pdf>, 最終閲覧 2023 年 9 月 1 日)

国土交通省中部運輸局 (2013)「デマンド型交通の手引き」(<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000174202.pdf>, 最終閲覧 2023 年 9 月 1 日)

高野裕作 (2018)「交通政策における自治体間の連携のあり方」『都市とガバナンス』30, 20-29.

和歌山県 (2023)「令和 5 年度 新政策と予算編成の方針」(https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020100/new%20policy/R5houshin/R5houshin_d/fil/R5henseihoushin.pdf, 最終閲覧 2023 年 9 月 10 日)