

〔研究員の視点〕

## 英国における地域交通計画の現状

交通経済研究所主幹研究員 小役丸 幸子

### 地域交通計画の概要

英国では、1997年に発足したブレア労働党政権において、交通白書“A New Deal for Transport: Better for Everyone”が1998年7月に発表された。白書がその中心に据えたのが「公共交通の利用促進」と「地域に根差した交通戦略」である。それまで18年続いた保守党政権では、自動車利用に対応した道路整備が交通政策の軸に置かれ、また、地域交通を含めて施策全般を国が主導しており、地域の視点が希薄になりがちであった。それに対し、政権交代を実現した労働党は、保守党政権時代の問題に対応すべく、各自治体がそれぞれの地域の実情を踏まえながら持続可能かつ統合的な交通のあり方を検討することにより、国民（地域住民）の生活の質の向上を目指すことを表明した。そこで、白書では、経済や社会、環境等の影響も考慮しつつ、それまでの自動車中心の政策から公共交通の利用促進に向けて地域の交通ニーズを包括的に検討した交通戦略の必要性を打ち出した。そして、白書に基づき2000年交通法が制定され、我が国の都道府県や大都市圏・中核市に相当する地方自治体において総合的な交通計画である地域交通計画（Local Transport Plan：LTP）を策定することが2001年度から義務付けられた。

当初、LTPの策定期間は5年間で、策定されたLTPは国が評価や指導を行い、その評価内容にしたがって補助金が配分されていた。その後、中央政府への権限集中から地域への地方分権の流れの中で、自治体の主体性が尊重されることになり、2008年地域交通法及び同法

を踏まえたガイドライン（2009年）に基づき、2011年度以降は、国によるLTPの評価・指導や補助金の配分は廃止された。これにより、各自治体が責任を持って、地域にとって最適なLTPを検討することになり、併せて、5年に縛られることなく、それぞれの政策や課題に応じて自由に設定した期間でLTPを策定することが可能となった。

その結果、現在では10年を超えるLTPが大半を占め、なかには15年から25年にわたるLTPも散見される。LTPは土地利用やインフラ整備なども含めた計画となるため、長期計画であることそれ自体が必ずしも問題となるわけではない。とはいえ、6割の自治体でLTPが長期間更新されない状態となっていることに対し、計画が着実に実行され、評価・見直しが適切に行われているかが憂慮されるところである。

### LTPをめぐる課題：人材不足の観点から

また、前述したように、2011年度に新たな形でのLTPが導入されてから13年経つが、LTPを計画・実行する上で多くの自治体において課題とされているのが、人材の不足である。地域交通を改善していくためには、LTPを確実に遂行した上で、定期的なLTPの見直し・更新が必須である。しかし、多くの自治体では、日々の業務と並行しつつ、戦略的にLTPを進めていくための人材確保に苦心している。

人材不足については、輸送モデルや土木工学、交通計画など、LTPの作成にあたり必要

とされる専門的な知識やスキルを持つ職員の確保が困難であることが問題となっている。その理由としては、地方自治体の給与水準やキャリア環境に対する魅力が民間部門に比べて低いことや、専門性が必要とされながら任期付きの雇用となっていることなどが挙げられている。そのため、専門の知識・スキルを有する者は、就職先として、自治体よりもコンサルティング業界等を選択するケースが多いのが現状である。また、大規模自治体に比べ、規模が小さい自治体ほど人材不足となっており、小規模自治体のLTP実施に困難が生じている。

たとえば、自治体の予算には限りがあり、LTPを進める上で国の補助金は不可欠であるが、人材が不足している自治体は補助金獲得のための入札への参加頻度が少ないことも指摘されている。2010年以前は、国がLTPの内容を評価し、その評価に応じて自治体に補助金を交付していたが、現在は、国から自治体への補助金の多くは、補助金を希望する自治体からの入札に基づいて決定される。そのため、自治体には補助金の活用に関する手法・効果分析といった能力に加え、補助金獲得のための入札スキルを有することが重視されている。しかし、そのような能力・スキルを持つ人材を確保・育成する余裕のない小規模な自治体は、補助金入札の失敗や応札の低下につながりやすく、LTPの実現可能性にも悪影響を及ぼすことが懸念されている。

英国の9割を超える自治体は、地域交通政策におけるLTPの重要性を認識している。ただし、LTPにおいて考慮すべき範囲が拡大し、策定期間が長期化する中、より複雑化・専門化したLTPの着実な実行とこまめな見直しにおいて自治体職員の負担が増大している。業務の内容によってはすでに外部委託なども行われているが、国から自治体に対する支援も進められており、LTPの評価やモニタリングに関する指導、補助金等の活用に関する建設的なフィードバック、他自治体の計画・取り組みに関する優良事例の紹介などが自治体にとって有効とさ

れている。

しかし、前述した知識やスキルに加えて、今後、交通に携わる自治体職員には、交通事業の運営や制度等に関わる知識、交通に関する様々なデータの分析・活用、最先端モビリティの検討など、より高度かつ多様な知識・スキルが要求される。それゆえ、国は、人材の確保や育成に直接つながるような実効性の高い支援のあり方を検討する必要がある。

## 我が国の状況

我が国でも地域公共交通に携わる自治体職員等の人材の確保と育成は喫緊の課題とされている。

地域公共交通計画のアップデートを図るための方向性や取り組みを提示した、国土交通省「『地域公共交通計画』の実質化に向けた検討会中間とりまとめ」(2024年4月26日)によると、日本においても「自治体職員には、多くの知見・ノウハウ・スキルが必要とされるが、職員の異動周期が短期であることや、交通関係部署の人員が少ないことから、当該スキルを自治体職員がすべて備えることは難しいのが実態」とされており、英国と同様の状況である。そこで、データベースを活用した有識者・伴走者(プロデューサー・コーディネーター等)の確保や関係省庁が実施する施策等を通じた外部人材の活用、また、国土交通省の共創モデル実証プロジェクトによる地域公共交通に関するスキルを有する人材育成の支援など、人材確保・育成に資する様々な取り組みが行われており、今後、さらなる広がりが期待されている。

自治体において地域交通に関わる人材を確保・育成することは、地域公共交通の施策を推進する上で欠かせない。英国でもLTPの新しいガイドラインが2024年に発表されるとも言われている。現時点で具体的な発表時期や内容は明らかにされていないが、このガイドラインにおいて、LTPの策定・実施に関する自治体へのサポートやLTPの策定期間に関し何らかの見直しや改善が行われるかが注目される。