



令和4年10月11日
財務省中国財務局

報道発表

令和4年度予算執行調査の調査結果について(10月公表分)

- 財務省において、令和4年度調査事案39件のうち、調査を終了した5件について調査結果が公表されましたので、お知らせします。

なお、既に調査を終了した34件については、令和4年7月26日に調査結果を公表済みです。

※調査結果の詳細は、財務省ホームページをご覧ください。

https://www.mof.go.jp/policy/budget/topics/budget_execution_audit/fy2022/sy0410/0410b.html

- 今回公表された調査結果5件のうち、中国財務局は、次の調査事案について財務省と共同して全国調査の取りまとめを行いました。調査結果は別添のとおりです。

【中国財務局取りまとめ事案】

No.	府省名	調査事案名
27	国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業

(注) 「No.」欄の数字は、財務省公表の「令和4年度予算執行調査事案一覧」の事案No.です。

【参考】

予算執行調査とは、財務省主計局の予算担当職員や日常的に予算執行の現場に接する機会の多い財務局職員が、予算執行の実態を調査して改善すべき点を指摘し、予算の見直しや執行の効率化等につなげていく取組みです。

【連絡・問い合わせ先】

中国財務局理財部 主計第二課
担当：園山、米田
TEL 082-221-9221 (代)

総 括 調 査 票

調査事案名	(27) 地域公共交通確保維持改善事業			調査対象 予算額	令和3年度(補正後) : 48,907百万円の内数 (参考 令和4年度 : 20,509百万円の内数)		
府省名	国土交通省	会計 一般会計	項目 目	地域公共交通維持・活性化推進費	調査主体	共同	
組織	国土交通本省			地域公共交通確保維持改善事業費補助金	取りまとめ財務局	(中国財務局)	

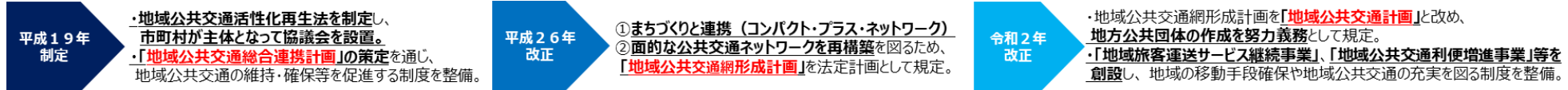
①調査事案の概要

【事案の概要】

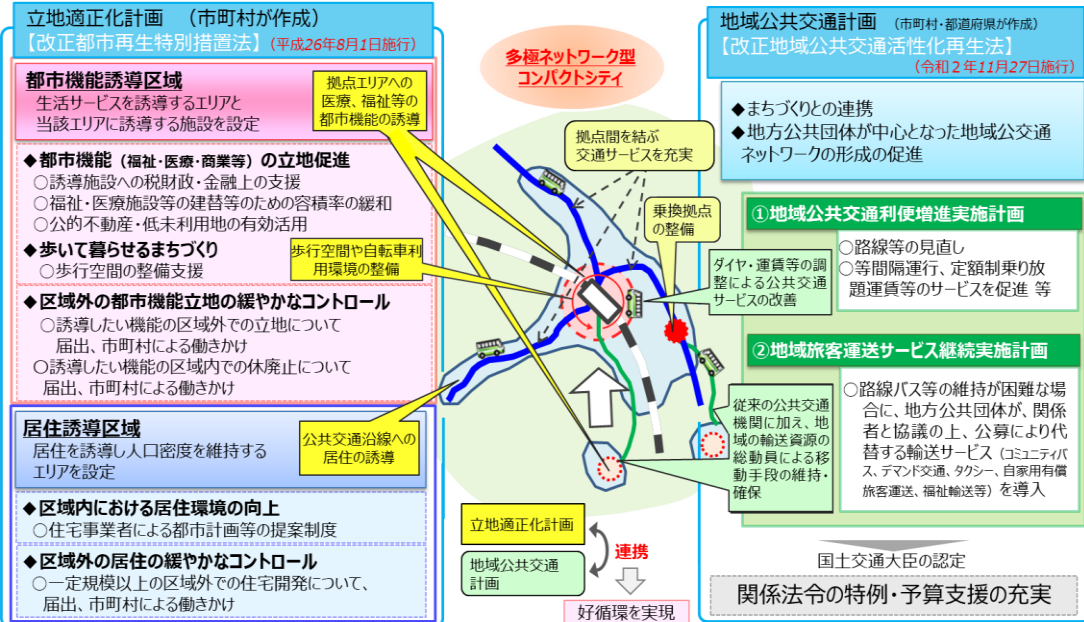
地域公共交通確保維持改善事業は、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「地域公共交通活性化再生法」という。)等を基に地域の多様な主体の連携・協働による地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援している。

「交通政策基本法」に基づく第2次交通政策基本計画においても、「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」が目標とされている中、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定状況等について、自治体の人口規模に応じた課題等の違いや、まちづくりとの連携における期待される効果や課題について調査する。

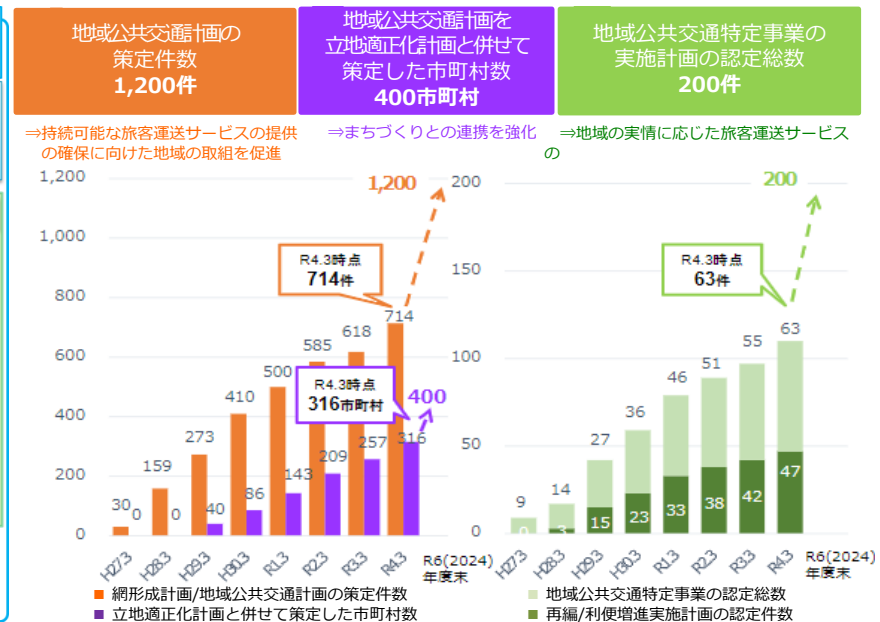
地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷



コンパクト・プラス・ネットワークのための計画整備



新たな政策目標値 (いずれもR6 (2024) 年度末時点)



総括調査票

調査事案名 (27) 地域公共交通確保維持改善事業

②調査の視点

【調査対象年度】

令和3年度

【調査対象先数】

市区町村：1,741先
(うち有効回答数
1,384先)

1. 地域公共交通
網形成計画/地域公
共交通計画(以下
「地域公共交通計
画等」という。)の
策定状況について

・地域公共交通計
画策定等の目標達
成に向け、その課
題について、自治
体の人口規模に分
けて確認する。

③調査結果及びその分析

1. 地域公共交通計画等の策定状況について

(1) 地域公共交通計画等の策定状況

・回答があった1,384先のうち、計画策定済671件、策定中383件、策定予定なし330件であった。
・計画策定率を人口規模別で見ると、大規模(10万人以上)63%、中規模(1万~10万人未満)54%、小規模(1万人未満)28%であり、小規模自治体の策定が進んでいないことが分かった。
・策定に至らない理由を人口規模別で見ると、規模の大きさと未策定理由の構成順位は変わらないものの、規模の小さい自治体に行くほど、体制が不十分・ノウハウが不十分という回答が多かった。

【表1】

(2) 計画策定のための取組について

・1.(1)で体制が不十分・ノウハウが不十分との回答が多かった一方、地域公共交通計画の策定予定がある自治体の、地域公共交通の課題に対する取組について見ると、どの人口規模においても、「交通事業者との定期的な協議の実施」や「都道府県や周辺の自治体との意見交換の実施」の数値が高かったが、「庁内の組織体制の改編」と、「専門家等の人材の外部登用」の数値は、相対的に低かった。【表2】

【表2】地域公共交通計画の策定を予定している自治体における地域公共交通の課題に対する取組 ※複数回答

人口	交通事業者との定期的な協議の実施	住民等が参加するセミナーやワークショップの実施	庁内勉強会・研修の実施	庁内の組織体制の改編	都道府県や周辺の自治体との意見交換の実施	専門家等の人材の外部登用	その他
大規模	84%	25%	18%	12%	57%	14%	10%
中規模	64%	8%	6%	4%	45%	7%	14%
小規模	56%	2%	3%	2%	48%	6%	19%

【表1】地域公共交通計画等の策定に至らない理由 ※複数回答

人口	体制が不十分	ノウハウが不十分	コスト負担が過大
大規模	34%	23%	17%
中規模	56%	42%	21%
小規模	64%	49%	22%

④今後の改善点・検討の方向性

1. 地域公共交通計画等の策定状況について

・国土交通省は、各自治体における計画策定の加速化に向けた支援については、体制整備やノウハウの共有を促進する取組として、多くの自治体がノウハウを習得しつつ交流もできるセミナーの開催のみならず、中・小規模自治体も含めた複数自治体間での連携を促進することで、リソースの共有による体制の強化や、自治体間でのノウハウの共有を図るべきではないか。

総 括 調 査 票

調査事業名 (27) 地域公共交通確保維持改善事業

②調査の視点

2. 地域公共交通施策とまちづくり施策との連携について

・地域公共交通計画等と立地適正化計画に基づくまちづくり施策との連携について、期待される効果やその課題について確認する。

公的負担の軽減の状況を調査したところ、「自治体の公的負担の軽減」において、地域公共交通計画等と立地適正化計画の両方を策定している自治体の方が効果が大きかった一方、「利用者増加」「収益改善」については、必ずしも有意な差は見受けられなかった。【表4】

・そこで、立地適正化計画を策定済み、又は予定ありと回答した自治体における、公共交通部局とまちづくり部局との連携について調査したところ、「同一部局で担当」「庁内会議を設置し情報共有」など、密に連携できる体制を構築している自治体が多かった。一方、まちづくり部局と「連携していない」と回答した自治体も、74件と1割強に上った。その理由としては、「庁内での調整が困難」との回答が多かった。【表5】【表6】

・さらに、複数の自治体で地域公共交通計画等を策定した自治体に、複数の自治体で地域公共交通計画等の策定理由を確認したところ、「広域的な交通ネットワーク（バス路線等）の見直しが必要」「広域的な移動ニーズへの対応」という回答が大部分を占めていたものの、「まちづくり施策との整合性」という回答は、少なかった。【表7】

③調査結果及びその分析

2. 地域公共交通施策とまちづくり施策との連携について

【表3】人口規模別の地域公共交通計画等及び立地適正化計画の策定状況

	大規模	中規模	小規模
①地域公共交通計画等策定済み、かつ立地適正化計画策定済み	100件	161件	4件
②地域公共交通計画等策定済み、かつ立地適正化計画策定予定中	26件	100件	6件
地域公共交通計画等を策定している各規模の自治体数に占める、①+②の割合	86%	62%	10%

・「地域公共交通計画等と立地適正化計画をともに策定済みの自治体」又は「地域公共交通計画等は策定済みで、立地適正化計画の策定を予定している自治体」について、人口規模別で見ると、規模の大きい自治体ほど立地適正化計画の策定済み及び策定予定割合が多かった。【表3】

・「地域公共交通計画等及び立地適正化計画をともに策定済みの自治体」と「地域公共交通計画等のみ策定している自治体」における、地域公共交通の利用者増加数、収益改善、

【表4】地域公共交通の利用者増加数、収益改善、公的負担の軽減の状況

	地域公共交通の利用者増加			地域公共交通の収益改善			自治体の公的負担の軽減		
	増加	変わらない	悪化	改善	変わらない	悪化	軽減	変わらない	悪化
地域公共交通計画等及び立地適正化計画をともに策定済	9%	6%	52%	7%	6%	39%	14%	5%	30%
地域公共交通計画等のみ策定	8%	8%	43%	5%	11%	25%	5%	7%	31%

【表5】公共交通部局とまちづくり部局との連携状況 ※複数回答

同一部局で担当	178件
庁内会議を設置し情報共有	176件
庁内勉強会・研修を開催	18件
専門家等の外部人材を登用	13件
連携していない	74件

【表6】公共交通部局とまちづくり部局が連携していない理由 ※複数回答

庁内での調整が困難	31件
コスト負担が過大	1件
連携の必要性を感じない	11件

【表7】複数の自治体で地域公共交通計画等を策定した理由 ※複数回答

広域的な交通ネットワーク（バス路線等）の見直しが必要	広域的な移動ニーズへの対応	定住自立圏等の地域圏との整合性	まちづくり施策との整合性	行政としての持続可能な都市運営	単独で策定する体制・ノウハウがない	その他
99件	86件	23件	15件	7件	10件	15件

④今後の改善点・検討の方向性

2. 地域公共交通施策とまちづくり施策との連携について

・国土交通省は、表4～6の結果を踏まえ、自治体に対し、地域公共交通計画等の策定に併せて、立地適正化計画等のまちづくり計画の策定及び連携について、より効果が上がるよう、まちづくり部局との連携を推進する方策を検討すべきではないか。

・例えば、庁内での調整が困難で、公共交通部局とまちづくり部局が連携していない自治体に対して、庁内調整に関する他の自治体の好事例の横展開を図るような取組をすべきではないか。

・国土交通省は、自治体が複数組んで地域公共交通計画を策定する場合でも、それぞれのまちづくり施策と整合性が取れるよう促していくべきではないか。