

**地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方  
報告書**

**平成 20 年 3 月  
国土交通省総合政策局**

## 目 次

はじめに .....	1
1. 地域公共交通に関する現状と課題 .....	2
1-1 地域公共交通を取り巻く環境 .....	2
1-2 市町村の現状と課題 .....	8
1-3 地域公共交通活性化法の制定 .....	16
2. 地域公共交通活性化・再生に向けた基本的な考え方 .....	19
2-1 市町村の役割 .....	19
2-2 地域の各主体の連携 .....	21
2-3 地域公共交通の活性化・再生方策の検討 .....	23
3. 地域公共交通活性化・再生の進め方 .....	25
3-1 必要なステップ .....	25
3-2 体制づくり .....	27
3-3 現状把握と目標設定 .....	32
3-4 事業の計画と実施 .....	40
3-5 協議会の設置と連携計画の作成・実施 .....	52
4. 今後の課題 .....	56
参考1 市町村アンケート票	
参考2 市町村アンケート結果	
1. 集計分析のねらい .....	参 1
2. 集計分析 .....	参 2
3. 集計結果 .....	参 3
(1) 回収状況 .....	参 3
(2) 市町村の現状分析 .....	参 4
(3) 予算・支援制度 .....	参 8
(4) 担当部署・担当者 .....	参 36
(5) 協議会 .....	参 45
(6) 課題・情報 .....	参 52

## はじめに

地域公共交通は、地域の経済社会活動にとっての重要な基盤である。しかしながら地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向となっており、その持続的な運営は危機的な状況にまで達している。このような背景のもと、平成 19 年 10 月に「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法という）が施行された。

本書は市町村をはじめ、利用者・住民等や商業施設・事業所・病院・学校等地域の関係者、そして交通事業者といった多様な主体が、地域公共交通の活性化・再生に取り組むにあたって必要なノウハウ・情報等を取りまとめたものである。とくに地域公共交通活性化法およびそれによって措置された補助制度の適用を念頭に、市町村に対して実施したアンケートや、全国各地から収集した事例により得られた知見も織り交ぜている。

# 1. 地域公共交通に関する現状と課題

## 1-1 地域公共交通を取り巻く環境

ここでは交通サービスへのニーズが変化していること、公共交通のサービスの低下が生じていること、その背景として交通事業者における厳しい経営状況があること、そして地域公共交通活性化の必要性が生じていることを示す。

### (1) 交通サービスへのニーズ変化

自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向となっている。

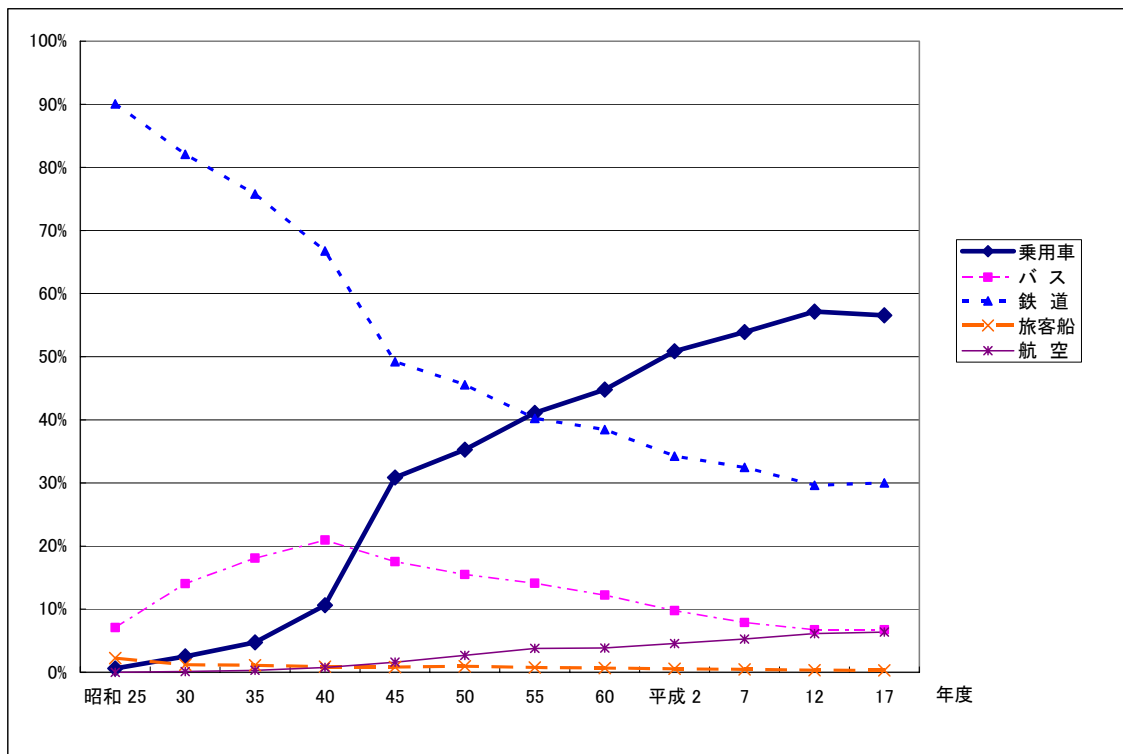


図 1 国内旅客輸送の機関別分担率の推移 (人キロベース)

出所)「陸運統計要覧」(平成 18 年版)より作成

一方、地域の交通における自家用車への過度な依存は、次のような多くの社会的な問題を引き起こすことが指摘されている。

- ・ 都市部における渋滞の発生
- ・ バスの走行環境の悪化（遅延の発生や定時性の阻害）
- ・ 交通事故の危険性の増大。とくに高齢ドライバー増加による交通事故の増加可能性<sup>1</sup>（図 2、3）
- ・ 自ら運転できない高齢者や学童等の移動手段の確保の困難化
- ・ 拡散化した都市構造への変化による行政コストの増大等効率性の低下および中心市街地の衰退
- ・ 排気ガスによる局所的環境問題
- ・ CO2 排出による地球環境問題
- ・ ドライバーの身体的運動量の低下

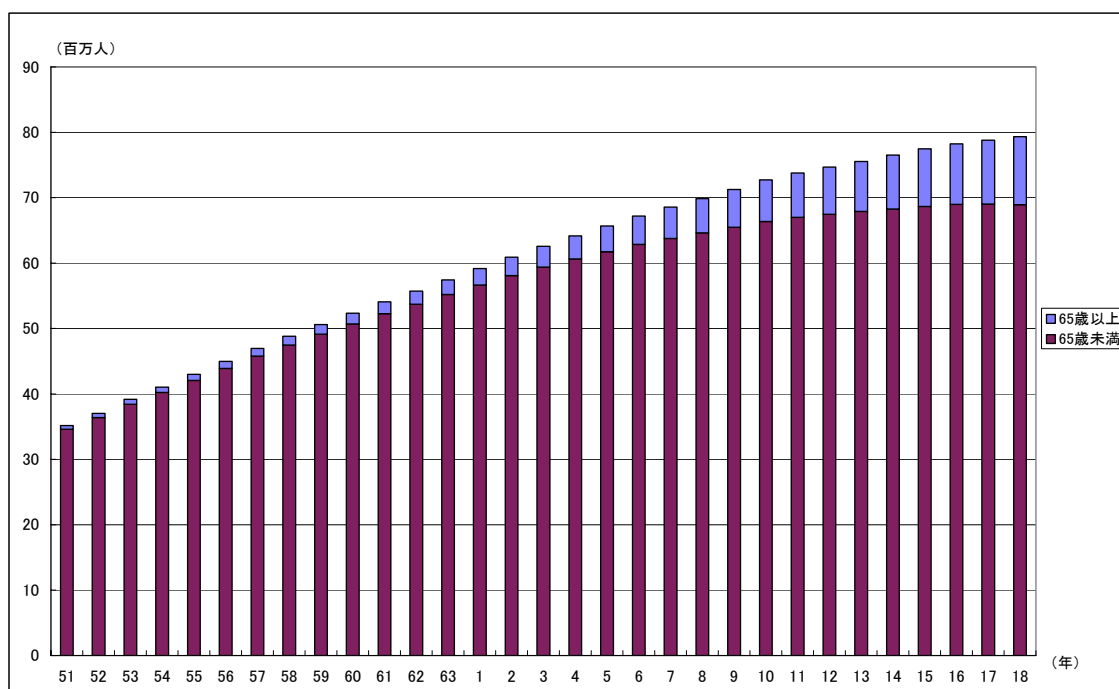


図 2 運転免許保有者数の推移

出所) 警察庁「警察白書」(平成 18 年、19 年版) より作成

<sup>1</sup> 図 3 からは高齢者 (65 歳以上) の交通事故件数の伸びが、他の年齢層と比較して大きくなっていることが読み取れる。

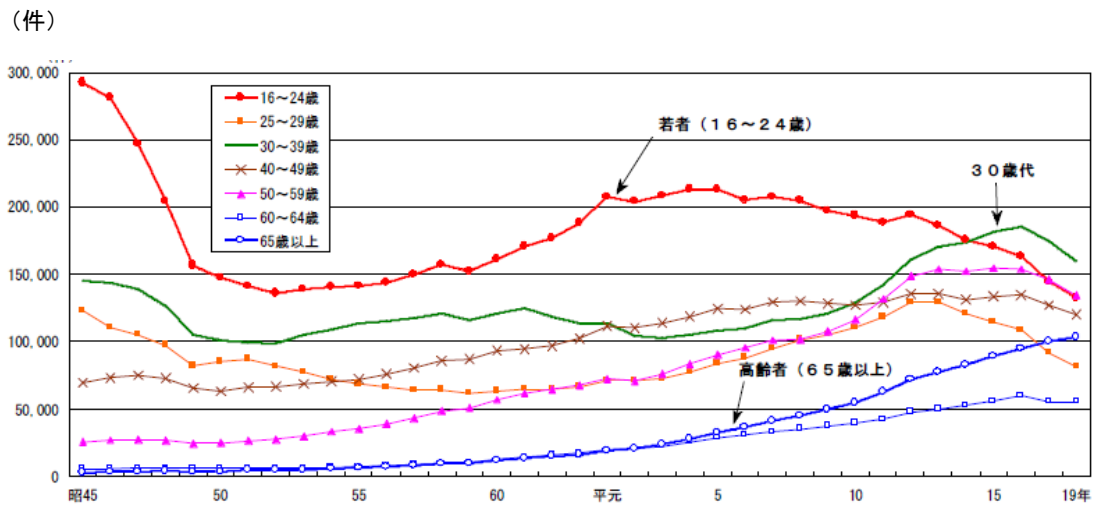


図 3 原付以上運転者（第 1 当事者）の年齢層別交通事故件数の推移（隔年 12 月末）  
 注）第一当事者とは責任割合の大きい当事者（=加害者）。相手方は第二当事者（=被害者）。  
 出所）警察庁交通局「平成 19 年中の交通事故の発生状況」（平成 20 年 2 月）

## (2) 公共交通のサービス低下

近年、地方部において公共交通のサービス低下が著しい。最近の約30年間（昭和50年度から平成16年度）で、3大都市圏以外のバスの輸送人員は約31億4千万人の減（66%減）、地方民鉄の輸送人員は約1億5千万人の減（36%減）、国内旅客船事業については約7千万人の減（41%減）となっている。

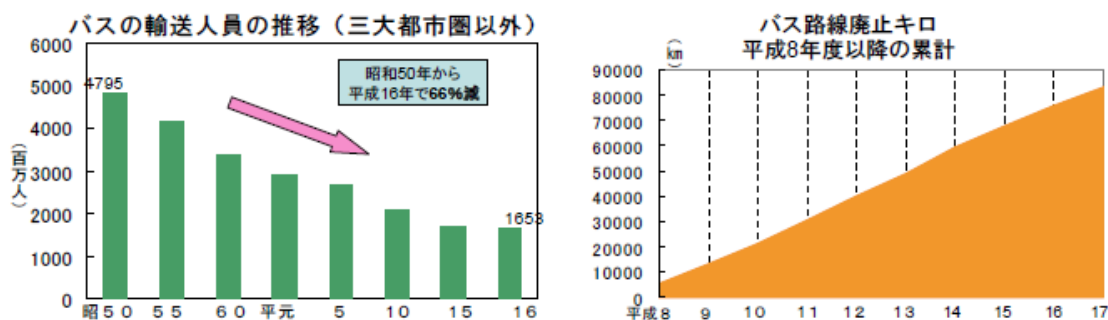


図4 バスの輸送人員の推移と路線廃止キロ

出所) 国土交通省資料

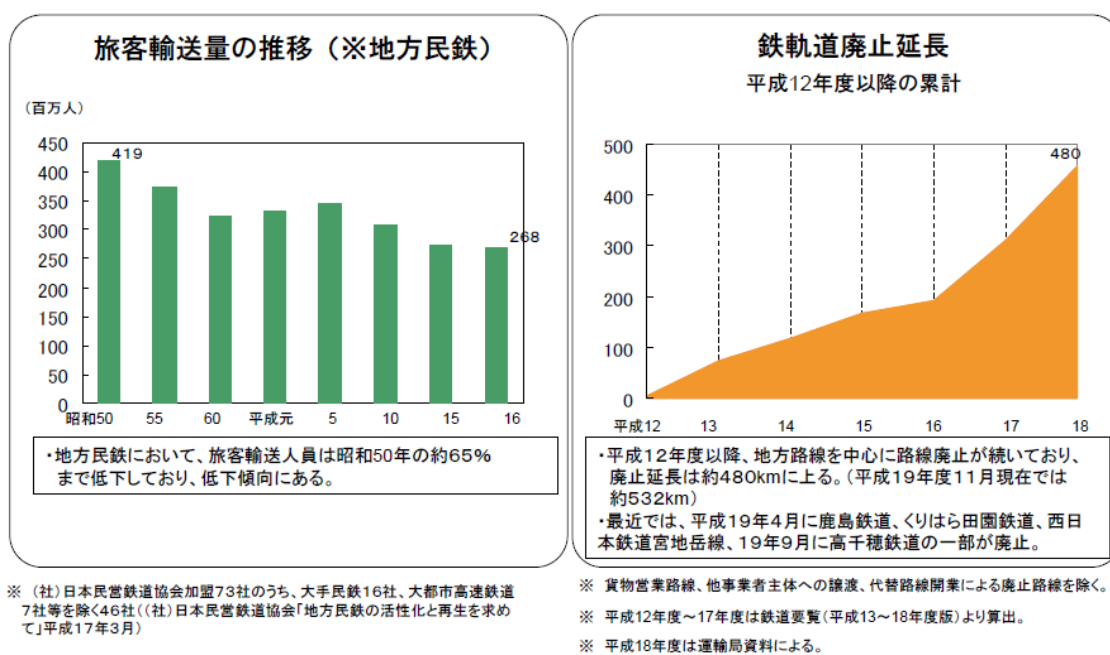


図5 地方民鉄の輸送人員の推移と鉄軌道廃止キロ

出所) 国土交通省資料

### (3) 交通事業者の厳しい経営状況

地域公共交通を担う事業者の経営状況を見ると、乗合バスについては保有車両 30 両以上の乗合バス事業者において民間事業者の 67%、公営事業者のすべてが赤字となっている。乗合バス事業者については、以下に示すとおり民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出している。

また地方鉄軌道事業者については約 8 割が赤字であり、以下に示すとおり近年廃止路線も多い。さらに一般旅客定期航路事業者の約 7 割が赤字である。

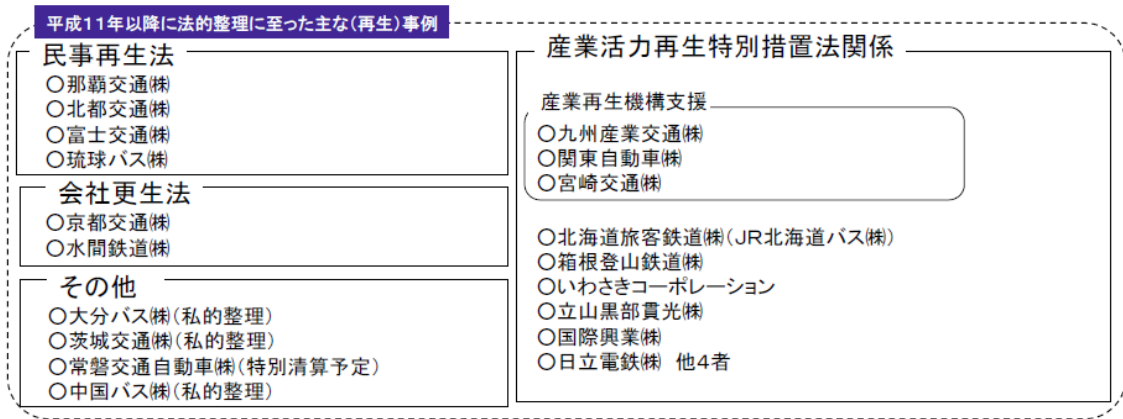
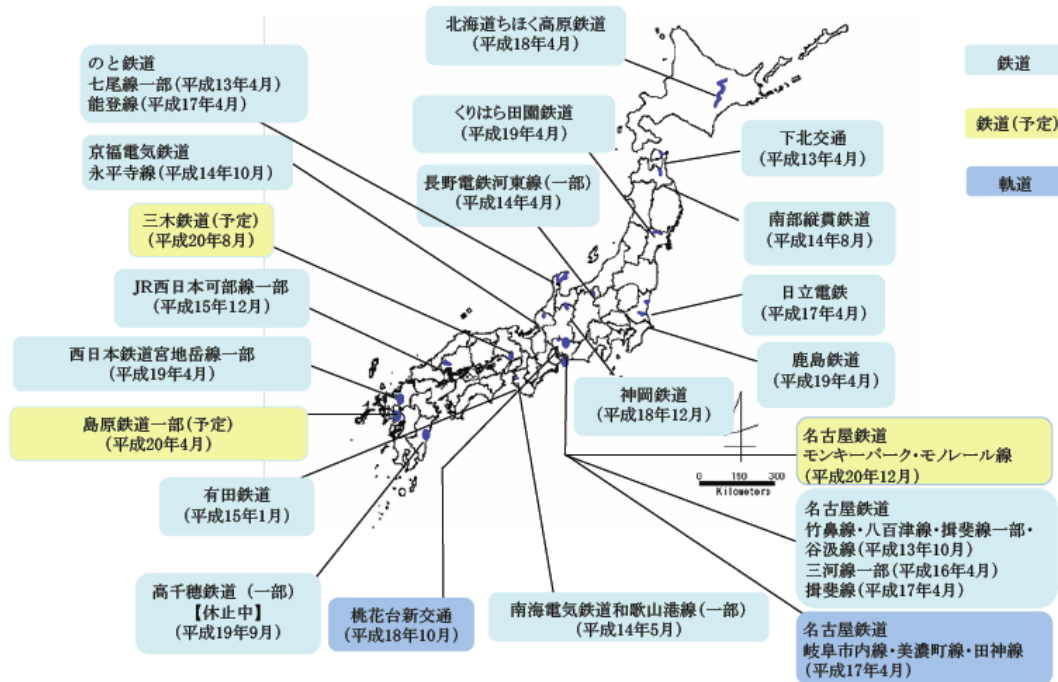


図 6 バス事業者の法的整理の状況

出所) 国土交通省資料

### ◆平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線（廃止予定路線※を含む）



(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

図 7 地方鉄軌道の廃止路線

出所) 国土交通省資料



#### (4) 地域公共交通の必要性

このように地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。しかしながら、地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものがあり、その活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保は地域における重要課題の一つとなっている。

少子高齢化・人口減少の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸問題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題となっている。

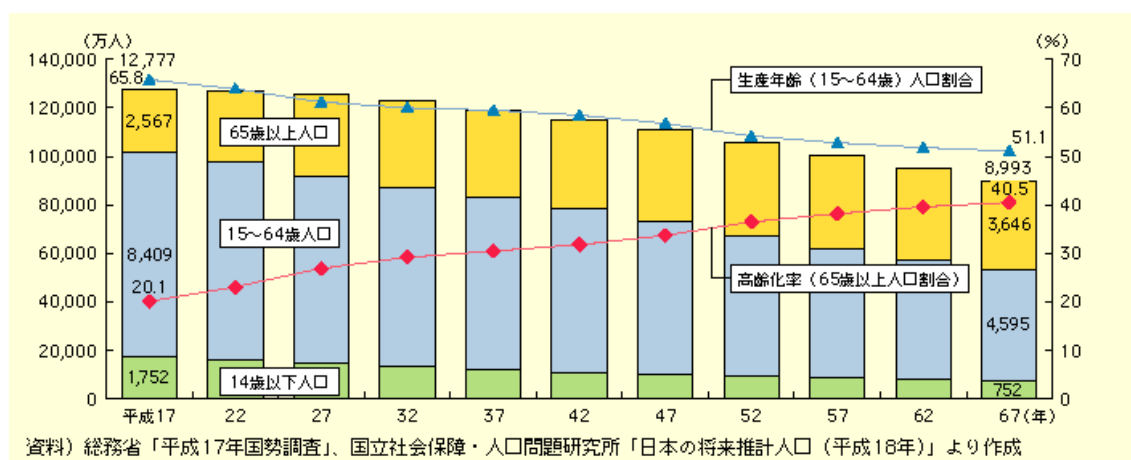


図 8 わが国の将来人口推計

出所) 国土交通省 HP 「平成18年度 国土交通白書」

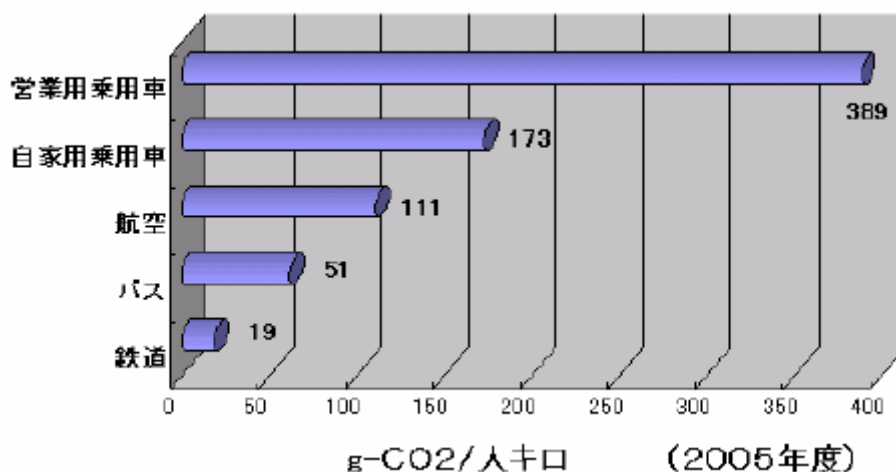


図 9 輸送量当たり CO2 排出量の比較

出所) 国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyuu/ondanka1.htm>

## 1-2 市町村の現状と課題

ここでは、今後の地域公共交通の活性化・再生において重要な役割を果たすことになると考えられる市町村に着目し、市町村における公共交通の実態や、地域公共交通問題に関する予算・体制上の課題について、各種調査および本調査で実施した市町村アンケートの結果から示す。

### (1) 市町村における交通の実態～バスが地域公共交通の主体

わが国の全 1,823 市町村<sup>2</sup>（平成 19 年末現在）のうち、ほぼすべての市町村（1,817 市町村）にバスが存在している<sup>3</sup>。また全市町村の 58.1%、1,059 市町村に JR の駅が存在している。

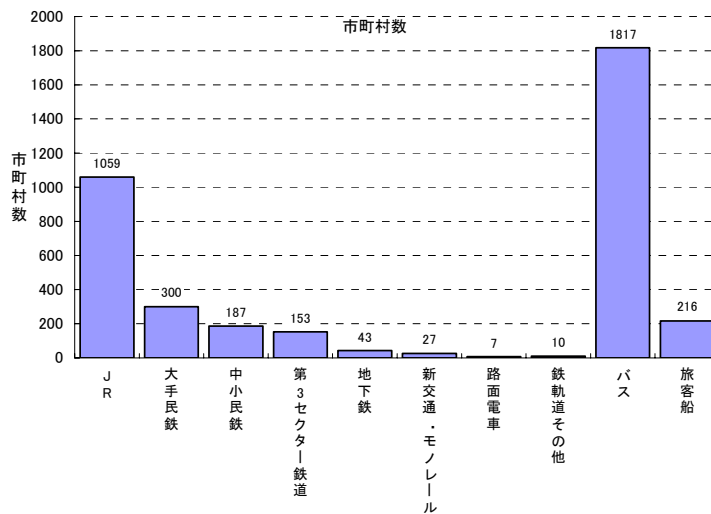


図 10 市町村に存在する公共交通

出所) JR は JTB「時刻表」平成 17 年 3 月号付録ページ、民鉄等は交通新聞社「全線全駅」（平成 14 年）により集計。バスは 2000 年国勢調査の利用交通手段別就業者・通学者数により「乗合バス」または「勤め先・学校のバス」を利用している就業者・就学者がいる市町村を集計。旅客船は「フェリー・旅客船ガイド 2007 秋」（平成 19 年）より集計。

公共交通のモード数に着目すると、2つの交通モードを持つ市町村が 955（52.4%）と最も多い。

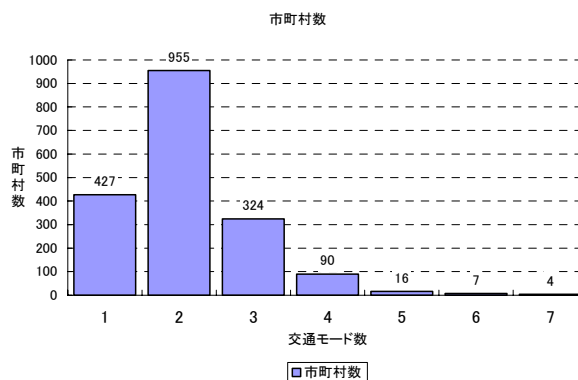


図 11 市町村に存在する公共交通の数

出所) 上に同じ。

<sup>2</sup> 東京都の特別区を含む。

<sup>3</sup> バスが存在しない市町村は沖縄等の島嶼部である。

住民の公共交通利用率（通勤通学）について見ると、20%未満の市町村が大勢を占めている。

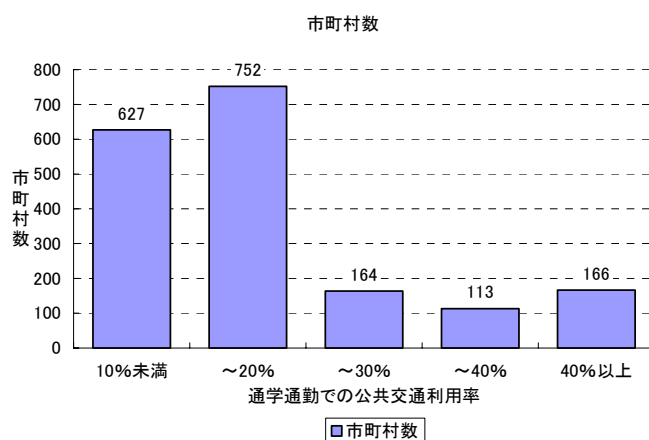


図 12 公共交通利用率

出所) 2005 年国勢調査より作成。

＜参考＞市町村のすがた

全 1,823 の市町村のうち、人口 5 万人未満の市町村が 7 割近くを占める。また財政力指数<sup>4</sup>については、0.6 に満たない市町村が 65% の 1,186 存在しているほか、過疎地域の目安の一つとなる財政力指数 0.4 に満たない市町村は 42% の 756 ある。

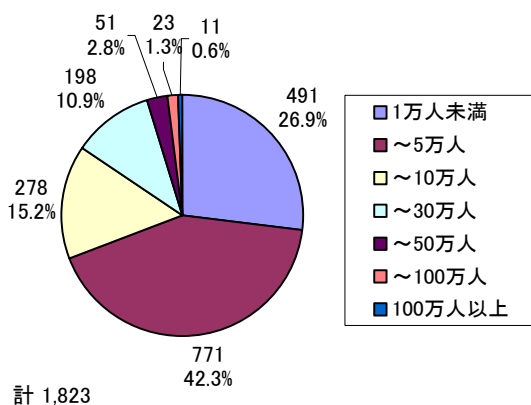


図 13 人口規模別市町村数

出所) 2005 年国勢調査より作成。

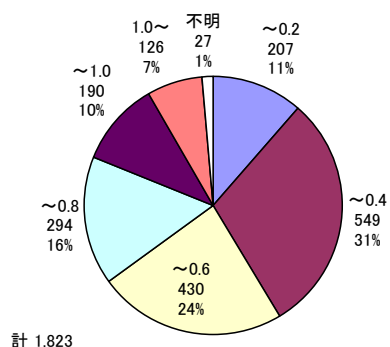


図 14 財政力指数別市町村数

出所) 東洋経済「地域経済総覧」より作成。

注) 「不明」は東京都の特別区等、非公表の市町村。

<sup>4</sup> 財政力指数とは、地方公共団体の財政基盤の強弱を示す指数で、標準的な行政活動に必要な財源をどれくらい自力で調達できるかを示す。基準財政収入額÷基準財政需要額の3年平均値。なお過疎地域自立促進特別措置法では、人口減少等の指標に加えて平成8～10年の財政力指数の平均値が0.42以下の市町村を過疎地域としている。

## (2) 地域公共交通予算の実態～人口一人当たり平均予算額は約 4,200 円

市町村アンケートによると、地域公共交通予算額（平成 19 年度）<sup>5</sup>が 4,000 万円未満の市町村が 45%を占める。

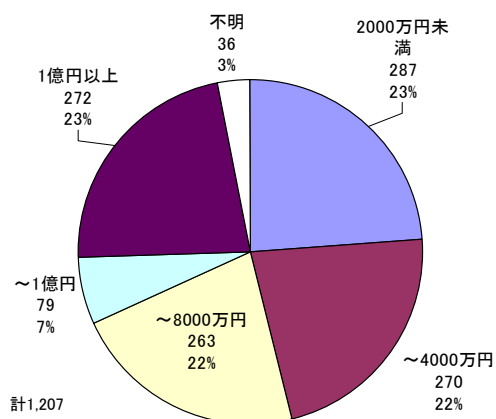


図 15 市町村の地域公共交通予算額

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

上記の地域公共交通予算額を人口一人当たりで見ると、1,500 円未満の市町村が半数近くを占める。また平均値は 4,241 円/人、中央値は 1,512 円/人となっている<sup>6</sup>。

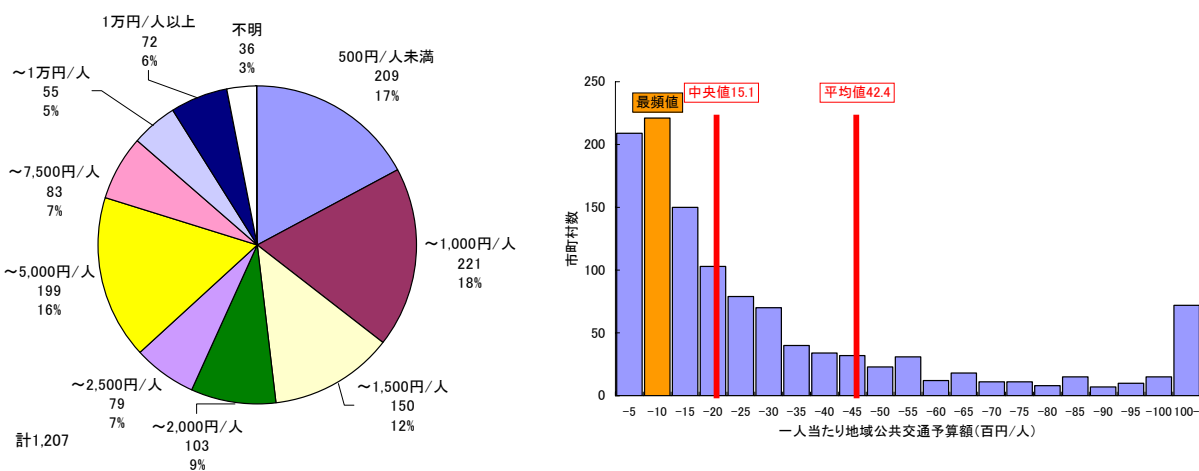


図 16 市町村の一人当たり地域公共交通予算額

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

<sup>5</sup> 公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関する予算。鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなどの維持・活性化のための予算で、高齢者パス、福祉タクシー乗車券なども含む。

<sup>6</sup> 一人当たり地域公共交通予算額がとくに大きな市町村には、人口が少ない離島町村において旅客船維持費に多額の予算がかかっているケースや、人口が少ない市町村において当該年度に駅周辺整備を実施したケースなども含まれている。そのため、標準的な予算額としては平均値とあわせて中央値（メジアン＝標本を小さい順に並べちょうど真ん中に来る値）を把握しておくのが有用である。またあるレンジの標本数が最も多い場合、その値を最頻値と言う。

なお予算内訳ごとの一人当たり予算額は以下のとおりとなっている。例えばバス・タクシー関連予算の一人当たり平均額は平均約1,600円である（ただし福祉・教育・観光予算に計上されているものは別掲）。

表 1 市町村の一人当たり地域公共交通予算額

		市町村数	平均値(円/人)	中央値 (円/人)
交通 関係	鉄軌道	270	1,455	279
	バス・タクシー	1,044	1,638	846
	旅客船	83	17,812	531
福祉		819	463	215
教育		682	1,290	521
観光		89	207	47
計		1,207	4,241	1,512

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

次に、平成 19 年度の一般会計予算額に占める公共交通予算（地域公共交通予算比率）について見ると、0.5%未満の市町村が最も多く 713 市町村ある。地域公共交通予算比率の平均値は 0.68%、中央値は 0.38%に過ぎない。

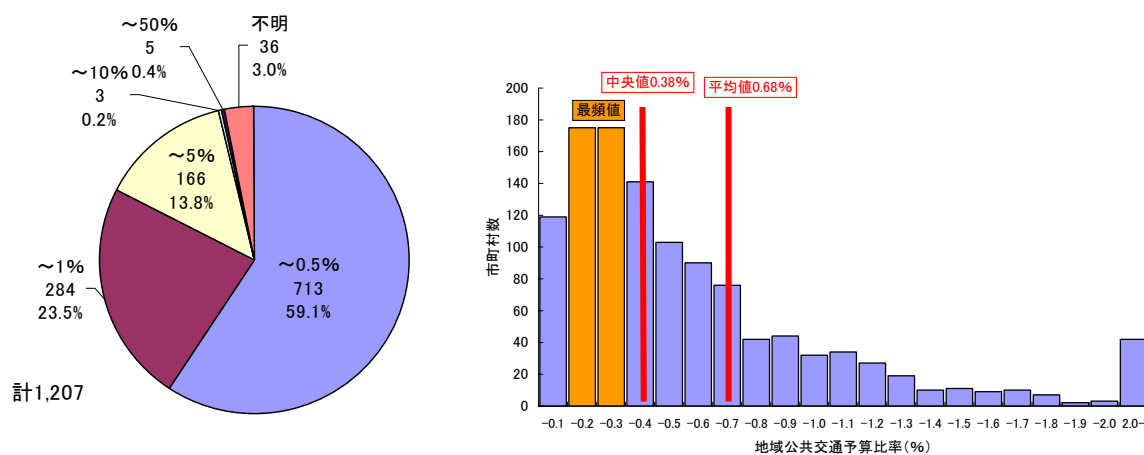


図 17 市町村の地域公共交通予算比率

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

### (3) 地域公共交通担当者の状況～少ない市町村の担当者数

市町村アンケートからは、地域公共交通の専任担当者不在の市町村が 86%（1,035 市町村）にも上ることが示された。兼務者と併せても 1 名以下で約 4 割、2 名以下で約 7 割、3 名以下で 9 割近くを占めている。

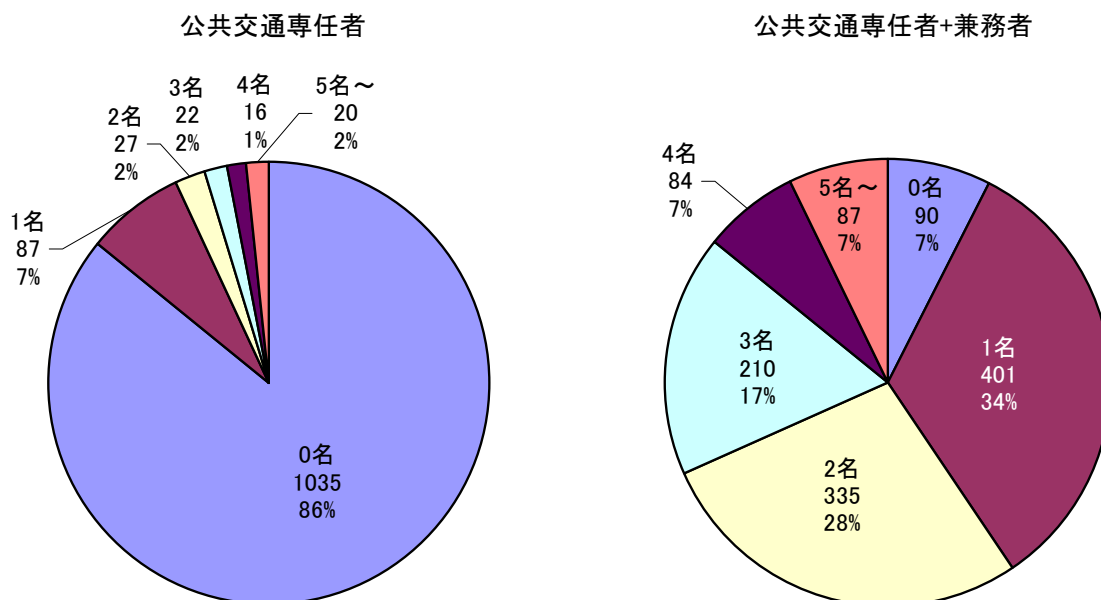


図 18 地域公共交通担当者数

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

市町村の人口規模別の担当者の状況を見ると、人口規模の小さな市町村ほど担当者数が少ない（人口 5 万人未満の市町村では専任者はほぼ存在していない）という実態が示されている。

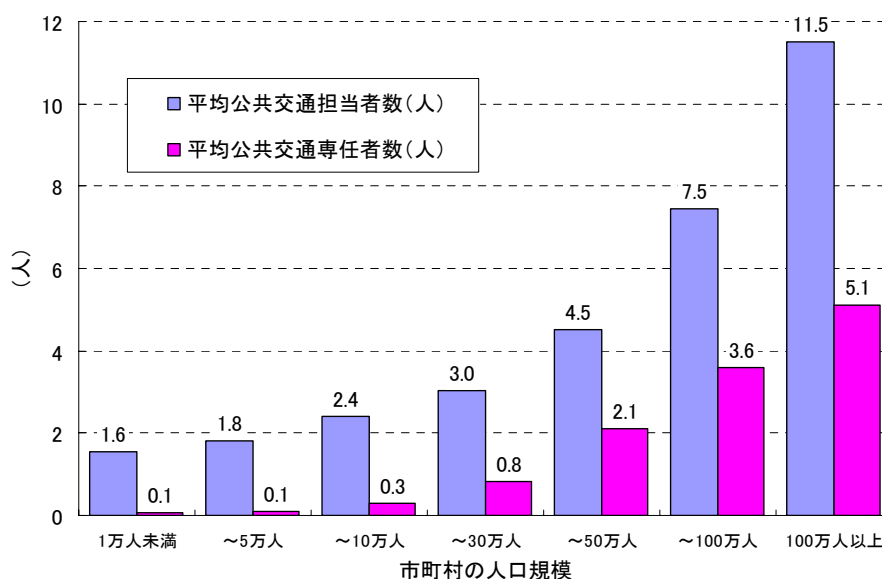


図 19 人口規模別の地域公共交通担当者数

注) 担当者数については専任者数を含む。

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)。人口は国勢調査 (2005 年)。

#### (4) 協議会等の設置状況～増加の見込まれる協議会の設置

市町村アンケートからは、403 市町村（33.5%）が地域公共交通に関連する協議会をこれまでに設置している（過去 3 年）。今後の設置については 549 市町村（45.6%）が予定しており、活発化することが見込まれる。

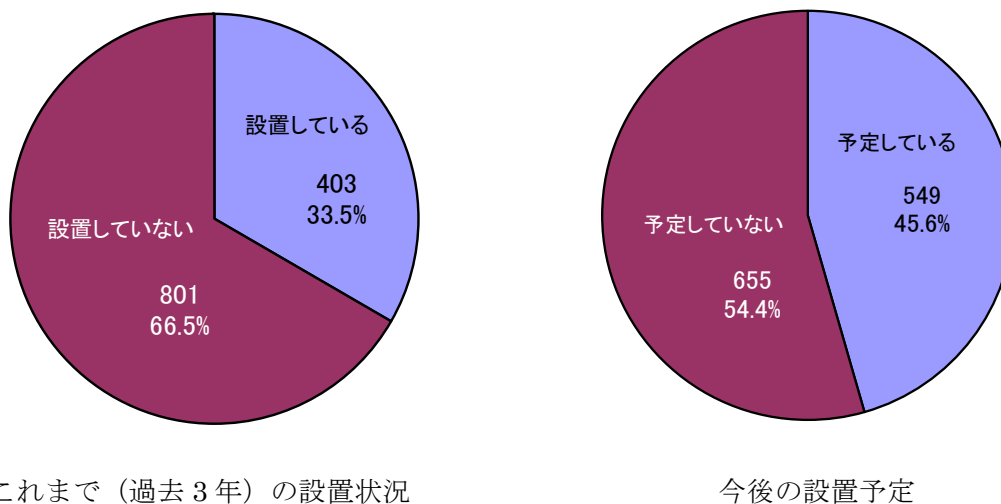


図 20 協議会の設置状況（過去 3 年）および設置予定

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

市町村が設置・参加を検討・予定している協議会としては、道路運送法に基づく地域公共交通会議が最も多く、324 市町村ある。地域公共交通活性化法に基づく法定協議会についても、設置意向は 125 市町村ある。

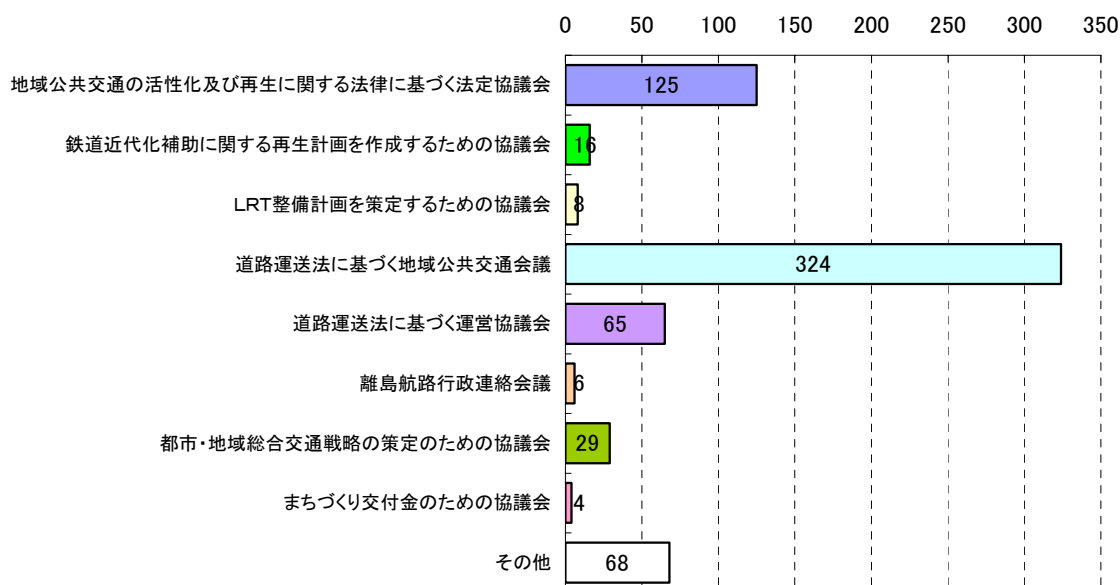


図 21 設置・参加を検討・予定している協議会

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

注) 複数回答

ちなみに運輸局ブロック別に協議会の設置状況・設置予定の有無を見ると、中部・北陸・信越・中国の各運輸局でこれまで設置率が高くなっている。設置予定も含めると、東北・北陸・信越・中部・近畿・中国・四国・九州の各運輸局で50%を超える。

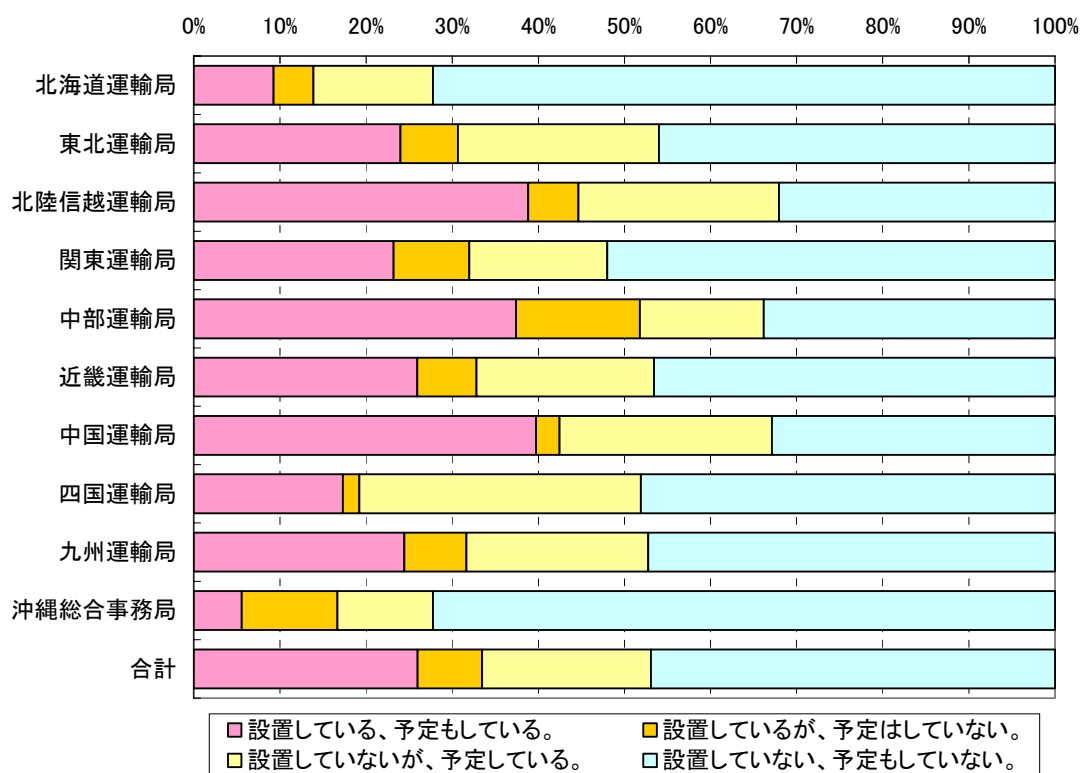


図 22 協議会設置および設置予定の有無（運輸局ブロック別シェア）

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)



### (5) 市町村の考える課題~求められる体制・予算・情報・連携

市町村アンケートからは地域公共交通に関する課題として、「公共交通等の問題を専門的に取り扱う部署がないこと」、「人材（人員）が不足していること」、「内部での連携や理解が不足していること」、「検討に当たっての情報が不足していること」、「交通事業者あるいは利用者・住民の協力が得られないこと」等が多くなっている。

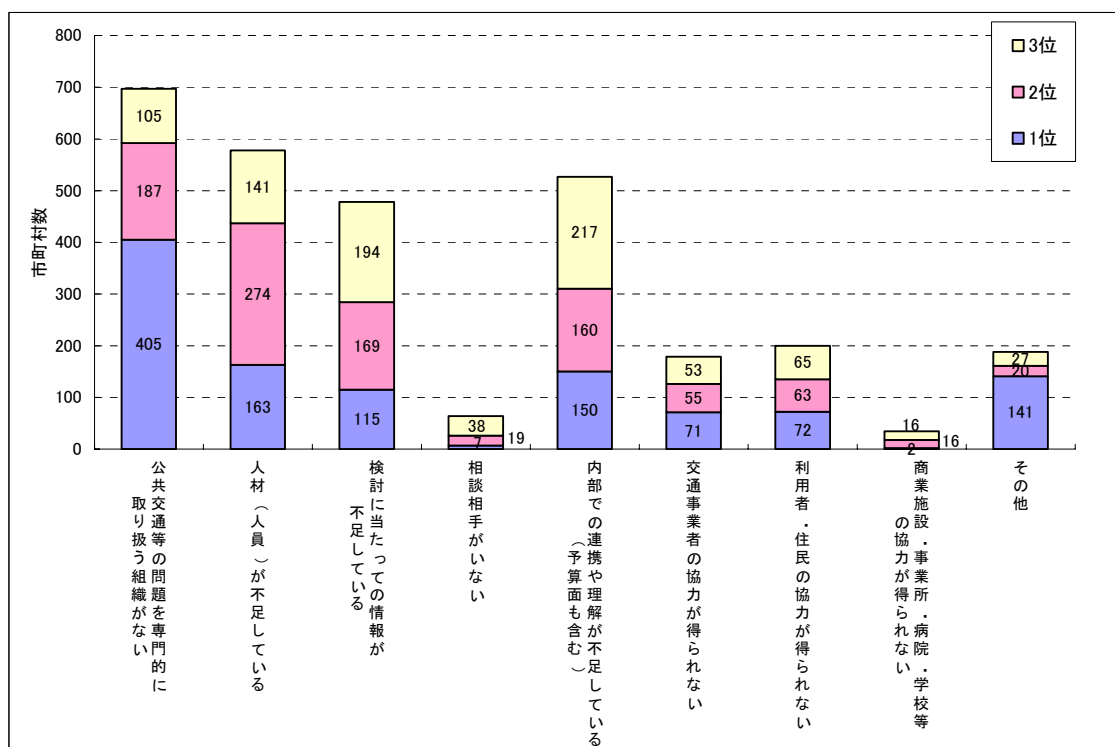


図 23 市町村の担当者が考える課題

出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

### 1-3 地域公共交通活性化法の制定

ここでは、平成19年10月に施行された地域公共交通活性化法が制定された背景と目的、および平成20年度に創設される地域公共交通活性化・再生総合事業のねらいについて記す。

#### (1) 法制定の背景と目的

地域公共交通活性化法は下図のように「主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援」することを目的として、①地域の協議会による「地域公共交通総合連携計画」の作成・実施の支援と、②新たな形態による輸送サービスの導入円滑化を目指している。

同法のうち、地域の関係者に期待される役割について定められた条文とその制定の背景には以下のような点がある<sup>7</sup>。

そもそも、地域の公共交通の活性化・再生に関する地域のニーズや課題は多種多様であり、市町村を中心に、交通事業者、地域住民等の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要である。このような観点から市町村が公共交通事業者等と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むよう努めなければならないとしている（第4条第3項）。

自治体サイドに意欲があっても事業者がテーブルについてくれないために取組みが進まないという事例があることから、事業者や道路管理者等に対する協議会の参加応諾義務を定めた（第6条4項）。他方、自治体の動きが鈍い場合には、住民や事業者が素案を示して計画の作成または変更を提案する制度を設けた（第7条）。また計画作成時には市町村にパブリックコメントを実施することを義務付けた（第5条第5項）。協議会の参加者には協議結果の尊重義務を設けている（第6条第5項）。

---

<sup>7</sup> 佐々木良『「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」について』、運輸政策研究、2007年夏号による。

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年法律第59号)

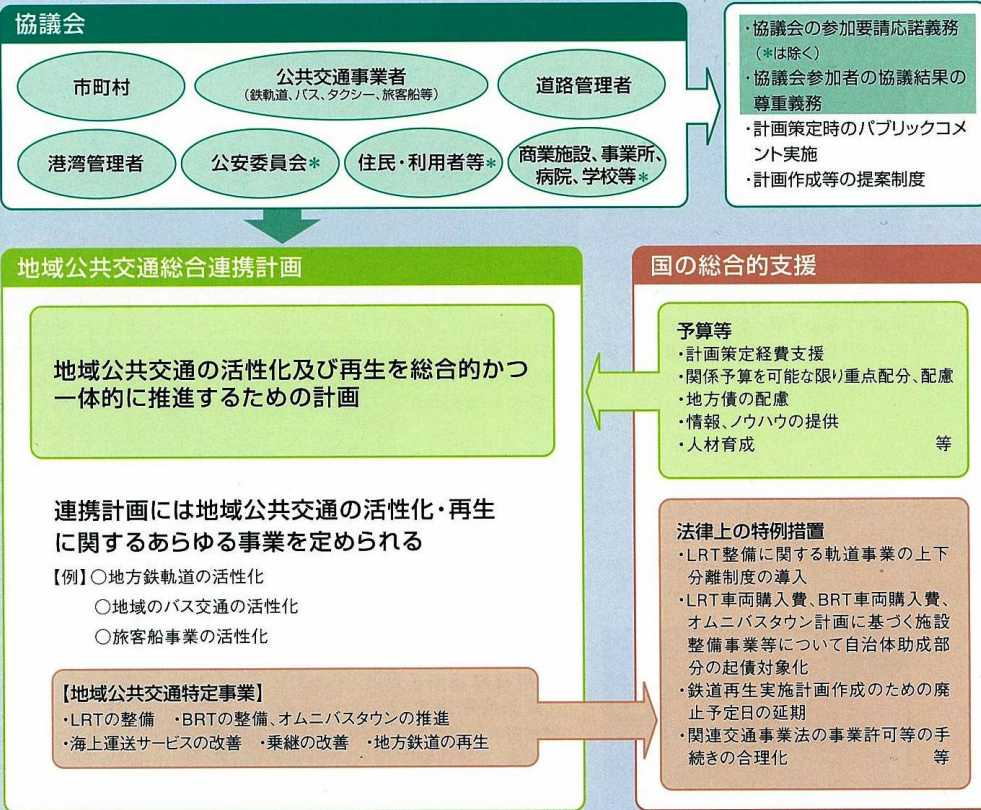
—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年5月25日公布 平成19年10月1日施行

## 基本方針(国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定  
 ※ 国家公安委員会、環境大臣に協議

### 1. 計画の作成・実施



### 2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等



LRT (Light Rail Transit) / 低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、定時性の確保、速達性の向上等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム  
 BRT (Bus Rapid Transit) / 輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

図 24 地域公共交通活性化法の概要

出所) 国土交通省「地域公共交通の活性化・再生を進めるために —住民・来訪者の移動手段を確保し、活力ある地域づくり—」

## (2) 地域公共交通活性化・再生総合事業の創設

平成 20 年度に「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設される。これにより、地域公共交通活性化法を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度を創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進する。



図 25 地域公共交通活性化・再生総合事業

出所) 国土交通省資料

## 2. 地域公共交通活性化・再生に向けた基本的な考え方

### 2-1 市町村の役割

上述の現状と課題及び地域公共交通活性化法制定の理念に照らし、市町村の役割が変化していること、そして市町村が中心になって作成する地域公共交通計画<sup>8</sup>のあるべき姿を示す。

#### (1) 地域公共交通のプロデューサー

これまで財政補助等で地域公共交通を側面支援していた市町村の役割は、「地域公共交通のプロデューサー」として主体的に関与する立場への変化している。

上記の変化の背景要因としては、モビリティ<sup>9</sup>の欠如により自立した社会生活の維持が困難になっている地域住民、不採算や撤退等により事業の維持が困難になっている交通事業者、急速な少子高齢化や住民の移動手段の確保の必要性、あるいは活力ある街づくり・観光振興・環境問題への対応といった時代の要請の変化といった事象を指摘することができる。

「地域公共交通のプロデューサー」としての市町村の役割は、ニーズや問題の精査を行い、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討し、一体的・総合的な地域公共交通計画の策定において中心的な役割を果たすことである。

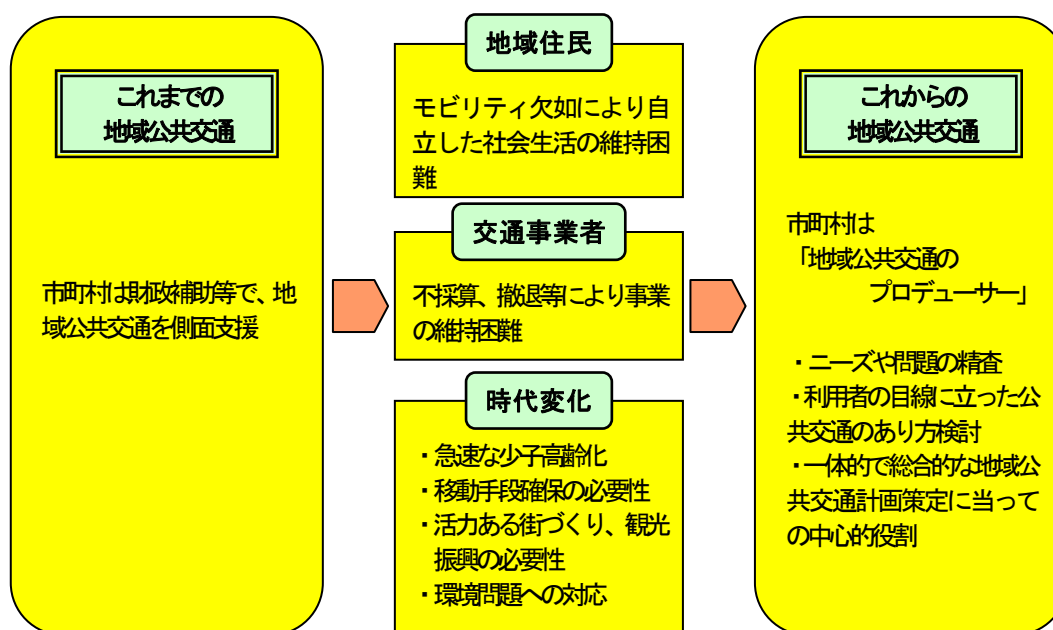


図 26 市町村の役割変化

<sup>8</sup> 本報告書では「地域公共交通計画」とは、市町村が中心になって作成する地域の公共交通の活性化・再生に関わる計画のことを言う。地域公共交通活性化法に定められる地域公共交通総合連携計画の作成もこれに含むものとする。

<sup>9</sup> 人々が容易に移動できるように手段や環境が整備されていること。例えば過疎地域に住む高齢者は交通手段がないために家から外出できず、社会的活動が困難になる可能性もある。

## (2) 地域公共交通計画の理念

市町村が中心的に策定すべき地域公共交通計画の理念は、他の政策分野の計画と独立で成立するわけではない。地域が目指す将来の姿に対し、下位計画として、都市計画、交通計画、医療計画、福祉計画といったさまざまな分野において計画が策定されている。地域公共交通計画は、市町村が目指す姿のどの部分をどのような交通で実現するかを示したものであるべきである。

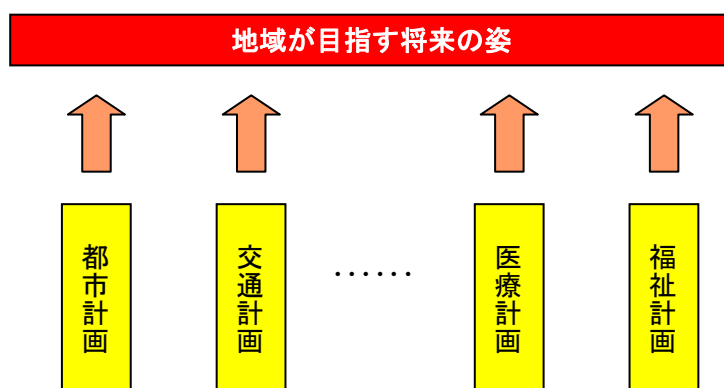


図 27 下位計画としての地域交通計画

出所) 喜多秀行、「過疎地域における生活交通の確保に関する課題と展望」、  
運輸と経済、平成 19 年 3 月

## 2-2 地域の各主体の連携

地域公共交通の活性化・再生に当っては、市町村のみならず関係する地域の主体の連携が不可欠である。ここでは関係する主体の役割と連携のあり方について述べる。

### (1) 関係する主体

地域の各主体は連携して地域公共交通の活性化・再生に取り組むことが求められている。市町村以外の関係主体としては以下が想定される。とくに住民、NPO、企業等の地域関係者については「新たな公」として地域公共交通の計画や運営へ参画していくことが求められている。

- ・ 利用者、住民等（自治会やNPO等を含む）
- ・ 交通事業者
- ・ 都道府県
- ・ 公安委員会
- ・ 国、地方運輸局・地方整備局
- ・ 商業施設・病院・事務所・学校等
- ・ 学識経験者・コンサルタント等

### (2) 関係主体の役割と連携

各主体の役割と連携のあり方について地域公共交通活性化法の中では下図のように位置づけている。

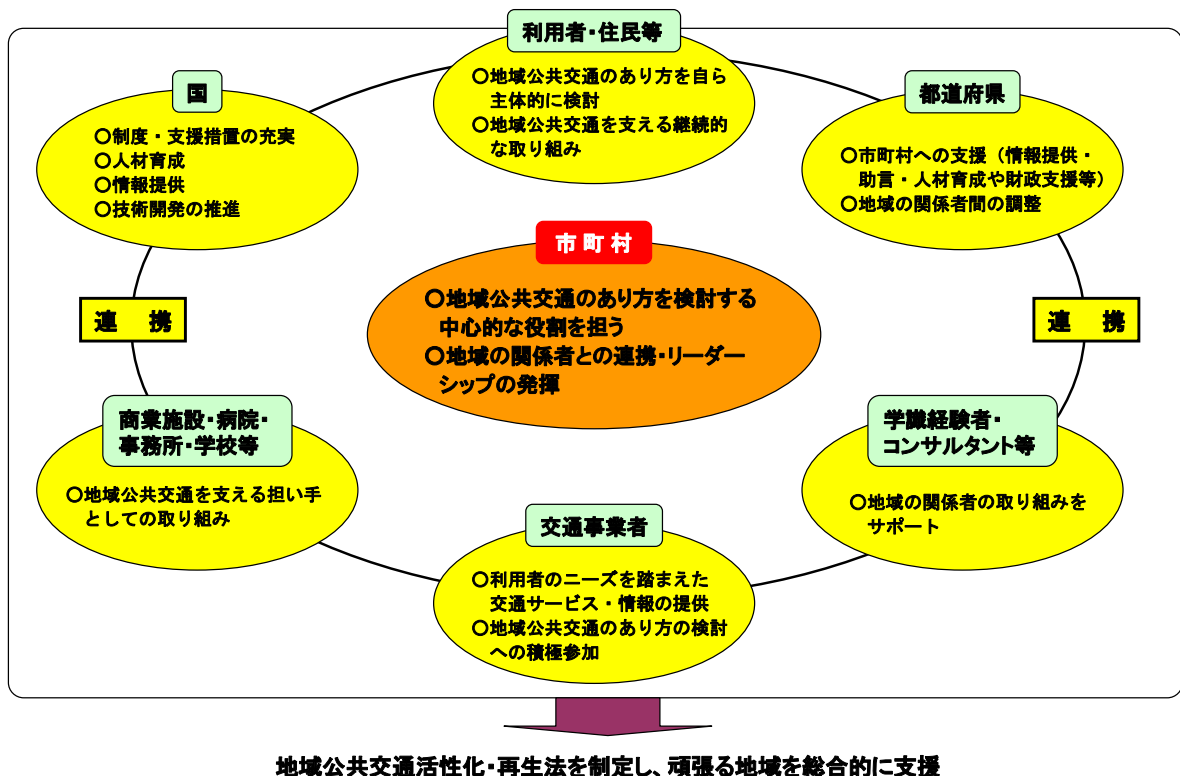


図 28 関係主体の役割と連携のあり方

出所) 国土交通省資料

連携の要として、市町村の役割が重要である。市町村が地域の関係主体の連携を促進するために実施できることとして以下がある。

- ・ 協議会の開催（地域公共交通活性化法に基づく協議会のほか、道路運送法に基づく協議会等、目的に応じて使い分けたり、共催したりすることが想定される。）
- ・ 広報、公聴の実施
- ・ イベント、フォーラムの開催
- ・ 社会実験の実施
- ・ 個別調整

勿論、以下の＜参考＞に示すとおり、実際の場面では各主体の利害が対立し、スムーズな合意形成が図られることは容易でない。

しかし関係する主体がそれぞれの役割を発揮し、対話を講じていくことで、地域にふさわしい公共交通のあり方について合意点を見出して行こうとする姿勢が大切である。

#### ＜参考＞連携の要としての市町村の役割と悩み

市町村アンケートに記載された市町村の課題（自由記述）の中には、交通事業者や住民との調整方策に悩む自治体担当者の声が記載されている。

- 「新規バス事業者が新たに参入し、交通不便地区の解消につながるなど結果として良い影響を与えているが、新規バスルート設定に当たっては、既存バス事業者との摩擦が生じるなど新たな課題も発生している。」
- 「利用者の立場からすると、自家用自動車による有償輸送の継続も必要だと思うが、一方で路線バスの維持、タクシー事業とのすみ分けも必要である。新規団体からの参入の話もあり、今後法定協議会、地域公共交通会議等を通じて上記課題を早々にクリアしていく必要がある。」
- 「住民の利便性を考えると運行数を増やしたいが、過疎地においては利用者が少ないことから減便せざるを得ない。」



## 2-3 地域公共交通の活性化・再生方策の検討

ここでは市町村を中心とする地域の関係者が、地域公共交通の活性化・再生方策を検討する場合の検討のあり方について述べる。

### (1) 活性化・再生方策検討のあり方

活性化・再生方策の検討に当たっては、地域に既に存在しているインフラの活用や、まちづくり・観光・福祉・教育といった他施策との連携、あるいは地域の身の丈にあった交通モードの導入など、地域の状況の中で地域の発意により、創意工夫をしていくことが必要である。

また利用者や住民の自発的な行動変容を促すため、きめ細かく丁寧にひとり一人に個別な情報を提供することや、地域公共交通サービスを支える一主体という観点から職場・学校・地域関係者の参画を求めることなど、モビリティ・マネジメント<sup>10</sup>の考え方を取り入れた施策を行うことが求められる。

#### <参考>地域の独自性重視を求める市町村の声

市町村アンケートの要望（自由記述）には、地域の独自性を重視した支援措置を要望する声が寄せられている。

- 「ただ単にお金を補助するのではなく、がんばる地域、がんばる交通事業者、がんばる企業を応援してほしい。地域の独自性を尊重し、支援と協力をお願いしたい。」
- 「地方都市は都市部と比較して財政規模も小さくオムニバスタウン構想のような積極的な整備構想は策定できない状況にある。またLRTやDMVなどの新交通システムの導入に関しても適用可能な地域は限定されており、大部分の地域は実施に至らないのが現状ではないか。将来的に住民・来訪者の移動手段を確保していくためには、地域の身の丈に合った交通システムを模索していくことが現実的で、既存インフラの活用やソフト面での対策に重点をおいて行く方が現実的と考える。」

<sup>10</sup> モビリティ・マネジメント(mobility management, 略称MM)は、近年交通政策の分野で着目されている手法のひとつで、「ひとり一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」と定義される。ここで「社会的にも個人的にも望ましい方向」とは、例えば過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向を指す。モビリティ・マネジメントについては、土木学会「モビリティ・マネジメントの手引き」に詳しい。

## (2) 事例からの学習

地域の状況にふさわしい対策を立案するための有効な方策として、他の地域での事例からの学習がある。

ただし、しばしば見られる失敗として「他事例の真似をただけ」というケースがある。これを医者にかかる患者の例にたとえば、一見同じような症状（熱が出ている）をもって同じ病気であると診断してしまうことと同じである。似た症状であっても違う病気の場合もあり、医者は詳しく症状を診断した上で適切な処方を行わなくてはならない。またその処方も正しい投薬方法に従わないと副作用が生じるかもしれない。

単に他事例の真似をするだけでは、必ずしもその地域にとってふさわしい交通が実現しているとは言えない。地域の状況（地勢、人口集積、既存の交通の状況、住民の利用意向など）を詳しく調べた上で適切な処方を行い、さらに的確なプロセスによって対策を実行のあるものにしていかなくてはならない。そのような観点から参考とすべき事例を抽出することが必要である。

### <参考>地域の置かれた多様な環境

市町村アンケートに記載された市町村の課題（自由記述）には、地域の置かれた多様な状況（千差万別な地勢、人口集積の状況、交通の実態等）に応じた的確な公共交通の活性化策を模索する市町村担当者の声が寄せられている。

- 「市域が南北に細長く、北部の人口の多い地域、中部の開発推進地域、南部の山間過疎地域の公共交通の需要に格差があり、地域ごとの調整に苦慮している。」
- 「町内の集落が放射状に点在しているため、バス等の運行効率が悪い。」
- 「山間地を運行する路線バスの利用者が年々減少している。」
- 「海岸沿いに東西に長い形状で、離島や岬といった特異な地形に人々が生活しており、住民の交通手段の確保が大きな行政課題となっている。」
- 「交通空白地域へのコミュニティバス等の公共交通の導入を検討しているが、狭小な道路のため手段の選択に苦慮している。」
- 「当市は広域であるため、バス交通のほとんどが市内で完結しており、複数市町村にまたがることを要件としている国の補助金は対象外となっている。そのため市独自の補助金により市内のバス路線を支えているが、平均乗車密度2人以上という市の補助要件も満たすことが出来ず、バス路線が徐々に廃止となっている。」
- 「最近バス事業者からある小学校を経由する系統の廃止方針が伝えられたため、できるだけ早期にスクールバス化する条件で、限られた範囲でのみ当面の運行を依頼した。」
- 「三市町合併という経緯の中で、一部地区のみ福祉巡回バスが運行しており、他地区の交通弱者に対する施策が求められている。」
- 「バス事業者から道路の渋滞等のため定時性が確保できないことから撤退したい旨の申し出があり、今後道路の渋滞緩和対策が図れない中、どのように対処していくかが課題となっている。」
- 「観光路線は利用客が定着したが、生活路線は利用者の減少が激しく、両者の差がはっきりしてしまった。」

### 3. 地域公共交通活性化・再生の進め方

#### 3-1 必要なステップ

ここでは「地域公共交通のプロデューサー」たる市町村が、推進役として地域公共交通活性化・再生を進めていく場合の必要なステップの例を示す。

下図のように市町村には、「体制づくり」→「現状把握と目標設定」→「事業の計画と実施」という大きな流れの中で、①検討体制の構築、②役割分担の明確化、③現状の把握と課題の整理、④目指すべき目標の明確化、⑤事業計画の策定、⑥事業の実施、⑦事業の評価と見直し・改善、の7つのステップによって検討を進めていくことが理想的である。またそれぞれのステップにおいて、市町村は住民・地域・事業者・他行政組織等との調整や連携を行う。

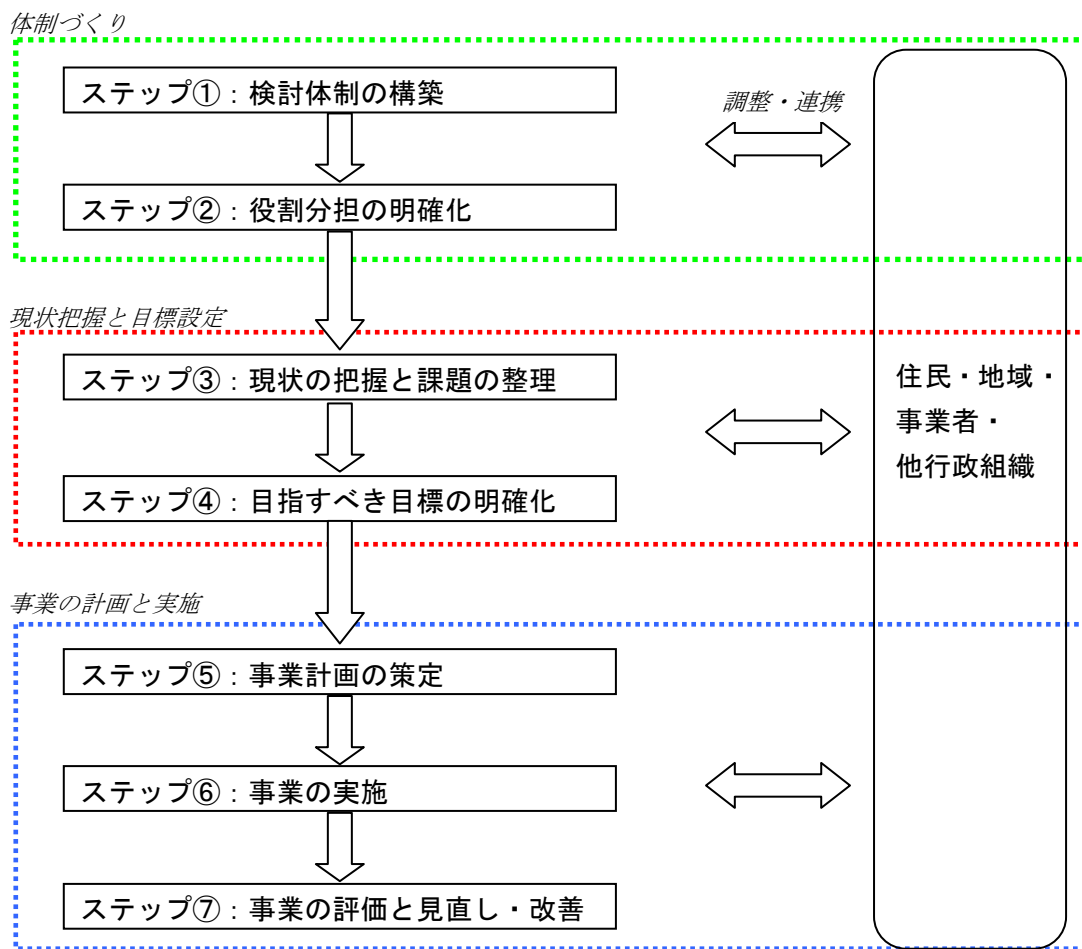


図 29 地域公共交通の検討ステップの例

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P44, 45 を修正

もちろんさまざまな制約の中で、これらすべてのステップを市町村の担当者が完璧に実施することは困難であることも事実である。以下、全国各地の事例の中から、それぞれのステップや役割について、市町村をはじめとするさまざまな関係者がどのように取り組み、工夫してきたかを述べる。

なお<参考>に示す既存のガイダンスには具体的な検討手法が解説されている。

#### <参考>既存のガイダンス

地域公共交通の活性化・再生に関する既存のガイダンスとして、例えば以下のものがある。①は全モードについて、②③はバス・コミュニティバス・デマンド型交通等、④はコミュニティバス、⑤はLRTについてのガイダンスである。いずれも実際に施策を立案する担当者が参照できるように工夫されている。

- ①「これからの地域交通－調査・計画の手法と解決手法－」（財団法人運輸政策研究機構、平成17年3月）
- ②「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」（国土交通省中国運輸局、平成19年3月）
- ③「バスサービスハンドブック」（社団法人土木学会、平成18年11月）
- ④「コミュニティバスの導入ノウハウ」（中村文彦監修、平成18年8月）
- ⑤「まちづくりと一体となったLRT導入ガイダンス」（国土交通省監修、社団法人日本交通計画協会発行、平成17年11月）

### 3-2 体制づくり

地域公共交通の活性化・再生策を検討する必要が生じた市町村において、検討の体制をどのように作るのかが重要である。ここでは最初の2ステップ（①検討体制の構築、②役割分担の明確化）における取組みのあり方と実践例について示す。

#### (1) 検討体制の構築

##### <行程表の作成>

検討を始めるに当たって行程表を作成する必要がある。市町村が地域公共交通計画を策定し、事業化していくプロセスについては、コミュニティバスのように比較的容易に運行を始められると考えられる場合においても、下図に示すように2年程度の計画期間が必要となる。しっかりとした検討を行うためには一定の時間がかかることと、適切なスケジューリングが必要であることにまず留意すべきである。

		初年度	次年度
<b>●基本計画策定</b> ◇検討方針決定・事務局設置 ◇委員会設置・コンサルタント設置 ◇既存交通体系調査・評価 ◇市民ニーズ調査 （アンケート/市民・バス乗務員ヒアリング） ◇先行事例調査 ◇対象地区の選定 ◇対象地区の特性選出 ◇規模・時期の検討 ◇コンセプトの検討 （福祉機能・まちづくりとの組合せ） ◇基本計画の策定			
<b>●事業化計画策定</b> ◇運行ルート設置 ◇基本運行計画決定 ◇ダイヤ設定 ◇住民説明会 ◇バス停位置の決定 ◇予算設定 ◇走行環境整備 ◇車種決定 ◇車両確保・導入 ◇車両デザイン ◇委託事業者選定・契約 ◇運輸局の申請 ◇市民へのPR ◇試走・デモ走行			

図 30 コミュニティバス計画・事業化スケジュール

出所) 中村文彦監修「コミュニティバスの導入ノウハウ」、P38

### <専門家への依頼>

学識者やコンサルタントへの検討支援の依頼を行う必要がある。学識者は全体の議論を進行したり、必要に応じて関係者間の調整をして議論を取りまとめる<sup>11</sup>。コンサルタントは検討や事務局業務を支援し、調査や分析、資料の取りまとめを行う。

どの専門家に依頼したらよいか分からない場合は地方運輸局、「バス 110 番」、「地域公共交通支援情報センター」（財団法人運輸政策研究機構）等に仲介を依頼することも有効である。

### <協議の場の設定>

地域公共交通の計画策定と事業化には多様な主体が関与するため、適切な協議の場の設定が必要となる。国の法制度、あるいは国からの補助金交付の前提として、下表のような協議の場を設定することが定められている。市町村はそれぞれの地域の実情に応じて、最も効果的・効率的に協議を進められるような場づくりをする必要がある。

表 2 各協議会等の概要

モード	名称	内容	所管
共通	協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条）	地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村が、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会。	国土交通省 総合政策局
バス等	地域公共交通会議（道路運送法施行規則第 9 条の 2）	地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の推進を図るために必要な一般乗合旅客運送事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む）又は都道府県知事が主宰する会議。	国土交通省 自動車交通局
	運営協議会（道路運送法施行規則第 51 条の 7）	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会。	国土交通省 自動車交通局
地方鉄道	協議会	協議会で地方鉄道再生計画を策定し運輸局に承認されると、鉄軌道近代化設備整備費補助金の補助率が増額される。	国土交通省 鉄道局
LRT	協議会	協議会で LRT 整備計画を策定すると、LRT 総合整備事業が適用される。	国土交通省 鉄道局・都市 地域整備局

出所）各種法令等により作成。

<sup>11</sup> 学識者は地域の利害関係者の立場から離れて、客観的な立場から調整を行うことができる。

**<事例>富山市（富山県）：さまざまな検討会の開催**

富山市では平成 16 年度に富山市独自の公共交通政策を、平成 18 年度には市町村合併後の公共交通活性化計画を取りまとめるための検討会を実施している。平成 19 年度にはこれらの検討の場をさらに発展させ、地域公共交通活性化法の協議会と、国の総合交通戦略策定の協議会を設立した。個別施策では、富山港線の LRT 化（平成 18 年 4 月）に向けた検討として、全体の検討委員会のほか、技術ワーキングやデザイン検討委員会といった多様な検討の場を設置していた。このように富山市では環境変化や必要な政策目的に応じさまざまな検討会を開催することにより、関係者の合意形成や施策の実進を進めていくことが出来た。

**【事例集 36】**

**<事例>大垣市他（岐阜県・三重県）：複数自治体をまたぐ鉄道における検討**

近畿日本鉄道養老線の存続問題に対処するため、大垣市をはじめとする沿線市町村は、三重県・岐阜県とともに財源負担スキームの検討を実施した。一般的に鉄道では複数市町村にまたがるケースが多く、関係自治体の負担割合の調整などの問題に対処するため、都道府県と沿線市町村が協力して取り組む必要性がある。

**【事例集 48】**

## (2) 役割分担の明確化

### <各主体の役割>

検討開始の初期段階で、関係主体の役割を明らかにしておくことが望ましい。

- ・ 運営主体と運行主体： 交通事業者の運営・運行に任せるのか、行政が運営主体となって事業者が運行を任せるのか、あるいは地域が運営主体となるのか、といったさまざまなケースが想定される。
- ・ 費用負担： 交通事業者、利用者、地域といった主体間における費用負担割合、公的支援の有無や程度について一定の理解を得ておく必要がある。

### <交通事業者の役割>

交通事業者は輸送のプロとして運行面の知識が豊富である反面、これまでは採算面などから地域交通全般への関与については必ずしも積極的ではないケースが多かった。これからは、地域による一定の負担を前提に、交通事業者の側も従来の考え方にとらわれることなく、地域における適切な移動手段を構築するためにどのような役割が果たせるのかを積極的に提案していく姿勢が望まれる。

各主体の役割については、地域ごとに千差万別である。以下にいくつか事例を紹介する。

#### <事例>当別町（北海道）：官民統合

当別町では大学・病院・新興住宅地の民間送迎バスと、町営の福祉バス・廃止代替バス路線を一元化して一般乗客も乗車できるようにした。従来の運営主体と町が運営費を負担し合うという役割分担により、効率的で便利な地域の移動手段が確保されることとなった。

【事例集 3】

#### <事例>弘前市（青森県）：住民の役割

弘前市（旧相馬村）の藍内地区はバス路線のない山間地であったが、全世帯の住民が回数券を購入することで、自治体負担も得てバス路線を設置することができた。検討に当たっては、青森県鯉ヶ沢町における同様の取組み事例を参考に、初期段階から住民が一定の負担をすることを想定して地域のリーダーが住民の説得に当たった。長い間行政や議会に対して路線設置の陳情を行ってきたが実現に至らず、住民が一定の負担をするという決意を示すことで検討が前進した。

【事例集 5】

#### <事例>仙台市（宮城県）：事業者による独自運行

仙台市南部の中心街長町地区を運行する循環バス「ながまちくん」は、平成12年の運行開始から国、県、市等からの補助は受けず、民間バス事業者の宮城交通による営業運行が実施されている。宮城交通は計画段階で当該地域の町内会長との意見交換を行なっている。事業者が地域に働きかけながら役割を果たしている例である。

【事例集 12】



**<事例>金沢市（石川県）：大学と交通事業者の協定**

金沢市では「トリガー方式」と呼ばれる仕組みにより、市の仲介のもと金沢大学と北陸鉄道（バス事業者）が協定を結び、学生居住地区から大学までの区間を 100 円に値下げする代わりに、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻す仕組みを構築した。割引施策を実施することで結果的に減収になる可能性を懸念するバス事業者に対して、その役割と責任範囲を明確にすることで施策遂行の環境を整えることが出来た。 【事例集 40】

**<事例>北九州市（福岡県）：地域による運営**

北九州市の「枝光やまさか乗合タクシー」は、市内の山坂の多い高台地区における住民の移動手段確保のため、地元住民が組織する運営委員会が運営主体となり地元の光タクシーに運行を委託する方式を取り入れた。北九州市は運行開始時の車両導入費を負担しているが、運営費は負担していない。このように運営、運行、および初期費用負担について、それぞれ住民、事業者、自治体が責任を果たすという役割分担をしたことが実現に寄与した。

【事例集 90】

### 3-3 現状把握と目標設定

現状を的確に把握し、地域の公共交通の目標を設定するための2ステップ（③現状の把握と課題の整理、④目指すべき目標の明確化）における取組みのあり方と実践例について示す。

#### (1) 現状の把握と課題の整理

##### ①現状のサービスと利用動向

###### <現状調査>

適切な対応策を立案する前提としての的確な状況把握が欠かせない。そのためにまずは、市町村内に存在する既存の交通機関に、検討を行う担当者が実際に乗ってみることが大事なことである。

次に交通事業者から情報提供を受けるなどして、路線ごとや区間ごとの利用者数、運行本数や時刻などのサービスレベル、収支状況を把握する<sup>12</sup>。

調査項目は以下のとおりである。

表 3 調査内容の例

調査項目（例）	把握する調査内容（例）
①利用状況	利用者数、利用者の特性（年齢や性別）、混雑状況、沿線の状況（学校・病院・商業施設などの立地）
②サービス状況	運営主体、運行本数、ダイヤ、ルート、運賃、割引制度、車両の状況（バリアフリー、乗り心地など）
③収支状況	収入、費用、補助金額
記事	上記について、季節別や時間帯別の波動、経年での傾向、今後の見込みにも留意

<sup>12</sup> 交通事業者が定期的な調査を実施していない場合など、新たに調査を実施しなくてはならない場合もある。また路線の利用者数はわかっても、どこから乗ってどこで降りたか（OD）は別途調査を行い把握しなくてはならないことが多い。

実際の調査では、例えば以下のような調査票や整理票を用いると便利である。

【●●●線の利用実態調査票(例)】

平成●●年●●月●●日(●)  
記入者 ●●●●

番号	①性別	②年齢	③バス利用区間		④主な利用の目的	⑤利用頻度	⑥主な外出先	⑦バス利用の理由	⑧問題点・改善点等	⑨気づいた点など
			乗車バス停	降車バス停						
1	1.男 2.女									
2	1.男 2.女									
3	1.男 2.女									
4	1.男 2.女									
5	1.男 2.女									
・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・
・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・
・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・

<b>■調査日:</b> 平成●●年●●月●●日(●) <b>■利用状況</b> (どのくらい利用されていたか、何時頃よく利用されているのか、どこでよく利用され、どこに行かれているのか など) <b>■利用者の声</b> (満足度、利用するにあたっての問題点、より利用しやすいための改善点、たくさん利用してもらうための解決策 など) <b>■沿線の状況</b> (沿線の集落・各種施設の立地状況、バス停周辺の状況、高低差 など) <b>■その他</b> (気づいたこと、感じたこと、考えたこと等)	<b>■調査名:</b> ●●●● <b>■利用者の特性</b> (どういった人(年齢や性別等)が良く利用しているのか、主にどういった目的で利用されているのか、なぜ利用されているのか など) <b>■運転士の声</b> (利用者の満足度、利用するにあたっての問題点、より利用しやすいするための改善点、たくさん利用してもらうための解決策 など) <b>■乗り心地・快適性</b> (道路事情、定時性、速達性、車内設備の状況 など)	<b>■路線名:</b> ●●●●線          路線図、集落・施設の立地状況など
---	--	--

図 31 調査票の例

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P61

目的	対象者	運行主体	起点	経由地	終点	ダイヤ	利用者数	運行経費	運賃収入	補助金
	沿線住民	バス会社	〇〇団地	小学校	駅前	7:00 → 8:00 8:30 → 9:30 11:00 → 12:00				
遠隔地児童の通学	●●地区の小中学生	教育委員会	●●地区	駅前	小学校	7:30 → 8:15				
福祉センターの利用促進	65歳以上の高齢者	社会福祉協議会	〇〇団地	駅前	福祉センター	8:30 → 9:00 10:30 → 11:00 →				

目的	対象者	事業内容	利用者数	年間経費
高齢者の移動支援事業	65歳以上の高齢者	市内路線バスの回数券を22枚/年交付		

図 32 整理表の例

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P63

**<事例>富山市（富山県）：既存鉄道のサービスレベルと利用動向分析**

旧 JR 富山港線の LRT 化の検討に当っては、富山港線におけるサービスレベルと利用動向の分析が行われた。旧富山港線の利用人員は 15 年で半減していたが、同時期には 1 日あたり列車本数が 25 本から 19 本に減り、終電時刻が 22：25 から 21：31 に繰り上げられていた。このように利用者の減少がサービスダウンにつながり、それが新たな利用者の減少を生むという「負の循環」に陥っていたことが指摘され、LRT 化に当っては運行本数の大幅な増加、終電時刻の繰下げをはじめとするサービスレベルの向上策を検討する材料となった。

**【事例集 36】**

## ②交通利用調査

上記のような特定の交通機関の利用状況のみならず、自動車利用も含め、住民が実際にどのような交通行動をとっているのかを把握する必要がある。特定の都市では「パーソントリップ調査」が実施されているが、多くの市町村では以下のような調査票によるアンケート調査を実施することにより、交通利用の実態を把握することができる<sup>13</sup>。

例 1)

<b>出発地</b> はじめにいた場所 ( ) 自宅 所在地: ( ) 市区町村 ( ) 町 ( ) 丁目 出発時刻 ① 午前 ( ) 時 ( ) 分 ② 午後 ( ) 時 ( ) 分		<b>移動目的</b> ① 出勤・登校    ② 帰宅    ③ 帰社・帰校    ④ 業務(荷物あり) ⑤ 業務(荷物なし)    ⑥ 買い物    ⑦ 食事    ⑧ 社交・娯楽・スポーツ ⑨ 旅行・レジャー    ⑩ 送迎    ⑪ その他私用			
	利用した 交通手段の種類 (表1から選択)	所要時間 (分単位で記入)	費用 (鉄道・バスを利用 した場合に記入)	交通手段を換えた地点 駅名、停留所名、付近の有名 な建物などを記入してください	
はじめに何を	10	30 分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		
次に何を		分	円		

[10.自家用車(駐車)]を回答された方のみお答えください  
 ・どこに駐車しましたか(表2より選択して番号を記入してください) [ 7 ]  
 ・また、有料駐車場を利用したときは、  
 ①. 月極駐車場のとき 1ヶ月あたり ( ) 円支払っている  
 ②. 時間貸駐車場のとき ( ) 円支払った

<b>目的地①</b> 行き先 ( ) 勤務先 所在地: ( ) 市区町村 ( ) 町 ( ) 丁目 到着時刻 ① 午前 ( ) 時 ( ) 分 ② 午後 ( ) 時 ( ) 分		<b>移動目的</b> ① 出勤・登校    ② 帰宅    ③ 帰社・帰校    ④ 業務(荷物あり) ⑤ 業務(荷物なし)    ⑥ 買い物    ⑦ 食事    ⑧ 社交・娯楽・スポーツ ⑨ 旅行・レジャー    ⑩ 送迎    ⑪ その他私用			
	利用した 交通手段の種類 (表1から選択)	所要時間 (分単位で記入)	費用 (円単位で記入)	交通手段を換えた地点 駅名、停留所名、付近の有名 な建物などを記入してください	
はじめに何を	12	20 分	円		

例 2)

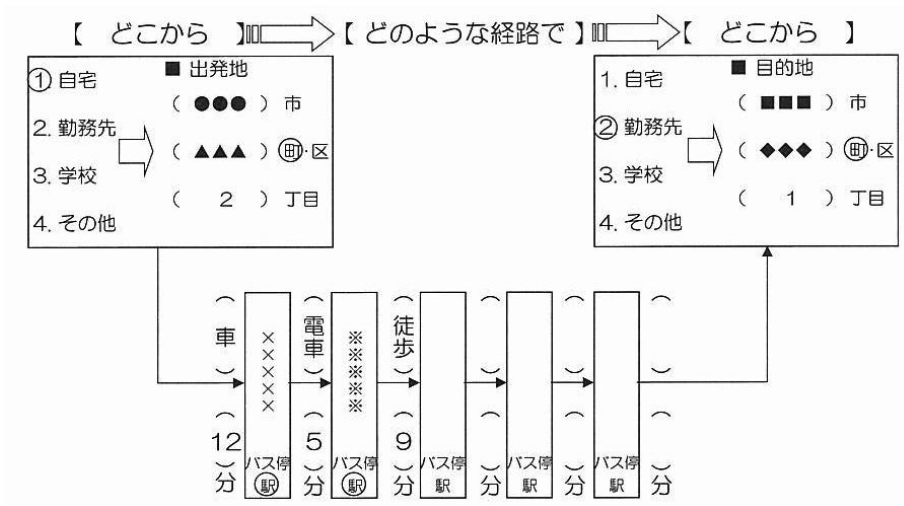


図 33 交通利用調査の調査票の例

出所) 土木学会「バスサービスハンドブック」、平成 18 年、P140

<sup>13</sup> ここで示したのは一日単位の交通行動の調査例であるが、地域における交通行動の実態把握としては、週や月単位での行動を聞くことも大事である。

### ③住民アンケート・ヒアリングによるニーズ把握

#### <ニーズ把握>

交通に対するニーズを把握するため、アンケートやヒアリング行う必要がある。その場合、現在存在していない交通に対してどのような潜在需要があるのかを把握することが重要である。一方で、アンケート調査では「このような路線があったら乗りますか」という質問には、過大な回答が返ってくる（実際は乗らないのに、乗ると回答する）ことに十分注意する必要がある。

表 4 調査内容の例

調査項目（例）	把握する調査内容（例）
①個人属性	「性別」、「年齢」、「居住地」、「世帯数」、「自動車運転免許の有無」、「自動車保有台数」、「自由に利用できる自動車の有無」、「自動車の運転状況」、「移動の困難度」など
②普段の日常生活における移動実態	「移動の目的」、「目的別の外出頻度」、「目的別のおおよその出発・帰宅時刻」、「目的別の主な目的地」、「目的別の移動手段とその理由」、「現行の移動手段に対する意見（困っていること・問題点等）」など
③現行のバス等の公共交通の利用状況等	「利用頻度」、「利用目的」、「利用時間帯」、「往復利用」、「利用理由」、「自宅～停留所までの距離」、「満足度」、「現行のバス等に対する意見（問題点・改善点等）」など
④地域公共交通に対する意識・ニーズ	「新たな輸送サービスが行われる場合の利用意向」、「必要性」、「利用する場合のサービス内容の条件」、「利用頻度」、「主な行き先」、「持続的に維持していくための費用負担のあり方と負担可能金額」、「利用しない理由」など
⑤その他	「今後の地域公共交通のあり方」、「地域公共交通を持続的に運営していくための役割分担」、「その他自由意見」など

注) 各調査を実施するにあたっては、地域内を運行している公共交通サービスの利用状況や収支状況、行政負担状況などの情報を調査対象者はもちろん、地域住民に公開することが重要。

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P65

#### <事例>広島市（広島県）：過大推計の防止

広島市の「やぐちおもいやりタクシー」は、実証運行を検討するのに当たって住民アンケート調査を行い、ニーズを掘り起こした。この際、既存の交通機関の利用の有無と、それを利用していない場合の理由をあわせて聞いた。これによって実際に利用しないのにもかかわらず利用者数を見積もってしまう過大推計を防止した。 **【事例集 80】**

## ＜ヒアリング・インタビュー＞

潜在需要を把握するためには学校・企業・商店街・病院・観光施設等への聞き取り調査や、住民へのグループインタビューも必要となる。

表 5 聞き取り調査の例

対象	ヒアリング内容 (例)
学校 (小中高校)	① 現在および将来の学年別の生徒数 ② 生徒・教職員の通学・通勤手段および居住地 ③ 公共交通への要望事項 (生徒が利用しやすい運行ダイヤの設定など) ④ 公共交通の活性化・再生に協力できること
企業	① 従業員の居住地、通勤交通手段 ② 自動車通勤の実態、問題点 ③ 公共交通への要望事項 ④ 公共交通の活性化・再生に協力できること
商店街・病院・観光施設等	① 来訪者数と属性、交通手段 ② 将来の来訪者数見込み ③ 各施設の駐車場の収容台数、利用状況 ④ 交通機関への要望事項、提携による集客の可能性

### ＜事例＞帯広市（北海道）：老人会等への訪問

デマンド運行タクシー「あいのりタクシー」の実施に当っては、市職員が町内会や老人会に出向き、グループインタビューを実施して要望を聞いた。アンケートでは回答者が特定できず、実際に利用が想定された高齢者などに対して直接対話を行うことが重要であった。この訪問は運行開始後も年1回実施しており、乗り継ぎの改善や運賃制度の変更など、利用者の要望に応じた施策を実施することにつながっている。 **【事例集 2】**

### ＜事例＞石巻市（宮城県）：費用負担も含めた自治会との議論

石巻市稲井地区の乗合タクシー「いない号」の検討に当っては、自治会との議論を行った結果、「地域の交通は自らの負担により維持すべきである」という考え方が共有され、全世帯による費用負担が実現した。もともと自治会組織が確立した地域であったことや、地域のリーダーの強力なリーダーシップによるところが大きい。 **【事例集 14】**

## (2) 目指すべき目標の明確化

### <目標の必要性>

地域公共交通の活性化・再生を遂行していく前提として、各市町村の実情に即した目標作りが必要となる。目指すべき目標が正当性を持ち、多くの市町村民に支持されるものであれば、利害関係者との調整にあたっては、行政の立場としてしっかりとした主張を行うことができる。十分な検討によって、目標を明確化することが大事である。

とくに民間の交通事業者に対して、投資を支援したり運営を補助したりするケースでは、「なぜ一民間企業に税金を投入するのか」という議論が生じることが多い。また路線の再編などを市町村が主導して実施する場合、「なぜ人々にこれまでとは異なる交通利用を求めるのか」といった声（苦情）が寄せられる。

これらの問いに答えるためにも、目指すべき目標が明確になっていることが必要である。目標の実現によって、市町村のかかえるさまざまな問題が解決し、市町村民に最終的には多くの便益を受けることが示される必要がある。さらに首長などのリーダーシップにより、定められた目標が議会、マスコミ、他行政組織などさまざまな利害関係者にも共有されることで、政策の遂行が容易になる。

### <目標の例>

目標設定のキーワードとして例えば以下のものが挙げられる。

- ・ 住民の移動手段の確保
  - ・ 交通弱者対策
  - ・ 中心市街地活性化
  - ・ 環境問題対応
  - ・ 渋滞対策
  - ・ 観光振興
- 等

### <目標達成度合の定量化>

上記の目標については達成度合を測るため、可能な限り定量化を図る必要がある。交通事業者からの観点では「採算性」が重要な目標となるが、地域公共交通計画の視点からは、例えば以下のような指標を考える必要がある。

- ・ 公共交通利用可能性（公共交通へのアクセス時間、公共交通利用可能エリアの居住率）
  - ・ 公共交通の利用者数
  - ・ 利用者の満足度
- 等



以下の事例では、地域の現状に即して目標設定がなされている。

**<事例>盛岡市（岩手県）：渋滞対策の一策としての位置づけ**

盛岡市ではゾーンバスシステムの導入により、基幹バスと支線バスの乗り継ぎ方式を中心とするバス路線網の再編を行った。この際、当該の施策をバス事業者に対する支援としての位置づけではなく、すでに社会問題化していた市全体の道路交通渋滞対策として位置づけた。道路交通渋滞対策はもともと市が率先垂範して時差通勤などの施策を実施していたことから、このような政策の位置づけを行うことについて議会などの理解を得られやすい素地があった。また道路を作るだけでは渋滞の問題は解決しないとの論調が議会やマスコミで共有され、追い風となった。

**【事例集 8】**

**<事例>富山市（富山県）：コンパクトなまちづくりの実現**

富山市では「公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現」を公共交通活性化の基本方針としている。具体的には「お団子と串の都市構造」との理念を打ち出し、「串」を一定以上のサービス水準の公共交通（鉄軌道やバス）、「お団子」を串で結ばれた徒歩圏として、富山市の既存の交通ネットワークを活かしたコンパクトな都市構造への転換を目指す。数値目標としては、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合を現状の約 3 割から概ね 20 年後に約 4 割を目指すとしている。これらの方針は、市長の方針としても強く掲げられ、公共交通政策をはじめ、中心市街地活性化政策、住宅政策、居住促進政策等、富山市の各政策において連携実施されている。

**【事例集 36】**

### 3-4 事業の計画と実施

ここでは実際に事業を計画し実施するための3ステップ（⑤事業計画の策定、⑥事業の実施、⑦事業の評価と見直し・改善）における取組みのあり方と実践例について示す。

#### (1) 事業計画の策定

##### ① サービス内容

##### ＜サービスの設定＞

どのような交通機関によって、地域にふさわしい、身の丈にあったサービスを提供するのかを考えることが極めて重要である。次の事例に示すように、単に他で実施されているものを真似するのではなく、地域の実情に合った方式を作り上げていく必要がある。

##### ＜事例＞篠山市（兵庫県）：廃止路線バス代替として需要に応じたモードを活用

それまで運行を担っていた路線バス事業者が撤退することが表明されたため、篠山市では新たな事業者を探さなくてはならなかったが、従来の方式のままでは引き受け手がいない。このため需要に応じた交通モードの選択と、既存の交通機関の有効活用という観点から、需要の高い路線については通常のバスを運行する一方、需要の低い路線についてはタクシーやジャンボタクシー車両を路線バスとして運行することと、既存のスクールバスへの混乗を実施することとした。

【事例集 71】

##### ＜事例＞菊池市（熊本県）：市街地巡回バスと予約制乗合タクシーの組み合わせ

従来の「郊外は路線バス、市街地はタクシー」という考え方を転換して、市街地は巡回バス（べんりカー）、郊外は事前予約制乗合タクシー（あいのりタクシー）というサービスの組み合わせを実施することとした。乗合タクシーは、利用者の玄関先から市街地の7箇所までを結び、そこから巡回バスに乗り換える。この仕組みによって効率的で便利な交通ネットワークが実現した。

【事例集 96】

### ＜運行ルートとダイヤ＞

ルートや停留所の案の設定は極めて重要で、また難しい問題である。一定の考え方を示した上で、技術的な制約やコスト試算とあわせて具体的なルートを複数案用意したうえで選択するのも有効である。

コミュニティバスのルートや停留所の位置決めについては、あらかじめ決め方のルールを定めておき、具体的な決定は住民に委ねる方法も効果的である。これによって住民ニーズに合致したルートが決められるほか、迷惑施設とされがちな停留所についても住民の合意を得てスムーズに設置することができる。

ダイヤの設定は、運行上の制約の中で、できる限り利用者のニーズに合ったものにする必要がある。毎時同じ分に出発する「パターンダイヤ」や、病院や学校の開始時刻や終了時刻に合わせることなどの工夫が必要である。

#### ＜事例＞四日市市（三重県）：ダイヤの工夫

四日市市の「生活バスよっかいち（S-BUS）」では、住民生活に必要な商店、病院、郵便局、鉄道駅、市民センターなどをルートとして設定している。とくにスーパーでは停車時間を買物に便利な40～50分に設定した（車両が1台しかないため、買物時間に合わせて待機時間を設定）。

【事例集 59】

#### ＜事例＞名張市（三重県）：きめ細かいルートと停留所設置

利用者ができるだけ歩かずに乗れるようにきめ細かくバス停を設置している上、隣接する住宅団地地区の既存バス路線（1時間に3～4便）に接続することで、利用者の中心市街地や近鉄名張駅へのアクセス性を高めている。さらに昼は高齢者の買物に合わせてスーパー経由に変更するなど、時間帯によって柔軟な運行ルートが設定されている。【事例集 62】

#### ＜事例＞京都市（京都府）：住民主導でのルートと停留所設置

京都市の醍醐地区では住民組織が運営する「醍醐コミュニティバス」が運行されている。このバスのルートや停留所位置の検討に当っては、まず地域住民代表、NPO、バス会社から構成された「運行計画検討委員会」が計画原案を示したのち、「4路線を運行する」「起終点と運行間隔は変えない」「30分以上かかる場所はルート対象外」という原則を守る以外は、住民の意見により自由に変更できるものとした。これによって住民同士の話し合いによって、ニーズに合致したルートと停留所位置が決まった。停留所は迷惑施設として近隣住民から苦情が出る場合も多いが、醍醐地区では住民による意思決定によっているためそのような心配も不要である。

## <運賃>

運賃設定を行う場合、均一料金、対距離制、ゾーン制など類型がある。多くのコミュニティバスで見られる 100 円の均一運賃はわかりやすく利用者にとって値ごろ感がある反面、収支面では必ずしも折り合うわけではない。「コミュニティバスであれば 100 円の運賃でなくてはならない」ということは決してなく、持続性の高い運行を実現するためには高い運賃や他の方式による方が良い場合もある。

表 6 バスの運賃の例

方式	例
均一運賃 (100 円)	●多くのコミュニティバス等で実施
均一運賃 (150 円)	●仙台市 (宮城県): 「ながまちくん」 で実施 【事例集 12】 ●北九州市 (福岡県): 「枝光やまさか乗合タクシー」 で実施 【事例集 90】
均一運賃 (200 円)	●栗山町 (北海道): 町営バスで実施 【事例集 4】 ●木曾町 (長野県): 「木曾っ子号」 で実施 【事例集 44】
上限運賃	●京丹後市 (京都府): 「上限 200 円バス」 で実施 【事例集 68】
対距離制	●多くの路線バスで実施
ゾーン制	●帯広市 (北海道): 「あいのりタクシー」 で実施 【事例集 2】
回数券・定期券	●当別町 (北海道): 「当別ふれあいバス」 において月額 2,500 円の「コミュニティバス応援券」 (定期券) 発売 【事例集 3】 ●木曾町 (長野県): 「木曾っ子号」 における年間 10 万円全線定期券の設定 【事例集 44】 ●掛川市 (静岡県): 「スローライフバス」 (1 回 100 円) において 150 回 1 万円、65 回 5 千円の回数券発売 (商店街で購入し、買物客に配っている) 【事例集 53】 ●綾部市 (京都府): 「あやバス」 において月額 8,000 円を上限とする格安の高校通学定期券および 70 歳以上月額 3,000 円の「健康長寿定期券」 の設定 【事例集 66】
乗継運賃	●札幌市 (北海道): 札幌市営交通では、バスと地下鉄の乗継割引を設定

### <情報提供>

利用者へのわかりやすい情報提供について、ソフト面およびハード面での対策を検討しておくことが重要である。

ソフト面ではバスマップの作成や、わかりやすい時刻表の作成およびその配布方法の検討を行っておく必要がある。バスマップの作成については、利用者の視点から市町村に存在するすべての路線を地図化したり、鉄道などの乗り継ぎ地点を明示したりするなど、他事例も参考にしながらわかりやすくデザイン性を兼ね備えたマップを作ることが求められる。

ハード面ではバス乗り場における表示の工夫、乗り継ぎ情報の提供など検討の余地が大きい。

#### <事例>三郷市（埼玉県）：他交通機関の運行案内を提供

つくばエクスプレス三郷中央駅では、駅構内にバスの運行案内が、バス乗り場に鉄道の運行案内が表示されている。乗換客に対して早くわかりやすい情報を伝えることができる。

【事例集 27】

#### <事例>長野市（長野県）：工夫されたバスターミナルの案内表示

長野駅前のバスターミナル（長電バスと川中島バス）では、案内表示が工夫されている。普通はバスの終点（最終的な行先）が表示されるところを、利用者が最も多く行く場所（善光寺、市役所、病院等）の方面別に乗り場を分けてそれを大きく表示している。

【事例集 42】

#### <事例>松江市（島根県）：わかりやすいバスマップの作成

松江市内のバス路線をわかりやすく 1 枚にまとめたバスマップを地元の市民団体が作成した。3 事業者が運営するすべての路線を網羅し、1 日の本数や運賃などもビジュアルに示されている。

【事例集 77】

### <デマンド・システム>

定時・定路線ではなく、利用者からの連絡によって運行するためにデマンド・システムを導入する場合がある。

#### <事例>雫石町（岩手県）：「ローテク」デマンド・システム

雫石町では路線バスの廃止代替として、NPO等の協力のもと乗合タクシー「あねっこバス」を導入している。9人乗りジャンボタクシー4台と小型車両2台を運用し、町内の中心部から6路線を設定している。平日6往復、土日祝祭日3往復運行するが、予約がないと運休する仕組みである。高額なITシステムは導入せず、タクシー会社の現有機材とノウハウを活用することにより初期投資を抑えている。

【事例集 10】

#### <事例>金沢市（石川県）：路線バスへのデマンド・システムの導入

金沢市の郊外部を走る西日本JRバスから、バス利用者の減少による収支悪化から路線の一部廃止、減便の意向が伝えられた。市と事業者の協議により、利用者の少ない区間の特定時間帯（10時から16時）についてはデマンド運行とし、事前予約がなければ路線バスを運行しないこととすることにした。システム開発については国と市の協調補助により実施することとした。

#### <事例>上勝町（徳島県）：有償ボランティア輸送特区でのデマンド運行

山間の過疎地の上勝町では、人口減少により民間路線バスが撤退した後、代替バス、スクールバスの住民利用、診療所バスの運行により対応していたが、平成14年には町内の唯一のタクシー会社が休業してしまった。同町は有償ボランティア輸送の構造改革特区に指定され、町の登録ボランティアが自家用車等を活用し、デマンド方式によりバスへのアクセスや生活移動サービスを担う仕組みを導入した。

【事例集 84】

### <結節改善>

モード間の乗り継ぎの改善や、ICカードを活用したシームレスな交通の実現などは有効な策である。

#### <事例>仙台市（宮城県）：パーク・アンド・ライドに商業施設が協力

仙台市営地下鉄の駅では地元商業施設（ショッピングセンター）の駐車場を活用している。地下鉄定期券利用者は、ショッピングセンターの商品券を購入することで駐車場を利用することが出来る。

【事例集 13】

#### <事例>廿日市市（広島県）：鉄軌道とバスの結節改善

広島電鉄の広電廿日市駅では、路面電車とバスが同一ホームで乗り換えられるようになっている。大規模な設備改良を伴わなくとも、シームレスな乗り継ぎを実現した例として評価されている。

**<事例>松山市（愛媛県）：ICカードも活用した交通のシームレス化**

松山市では市内の全ての路線バス、路面電車、郊外電車に使えるICカード「ICい〜カード」が伊予鉄道によって導入されている。「地域カード」を合言葉に、交通系サービスを軸として、地域のショッピング、グルメ、レジャーなどでの電子マネーとしての活用も図っている。またダイヤ調整や共通乗車券導入等の工夫によって、利用者の立場に立った交通のシームレス化が実現している。

**【事例集 87】**

**<観光>**

交通を観光の手段として活用するのも有効である。例えば生活バス路線を活用する場合などは観光客に配慮したダイヤの設定が必要のほか、イベント列車や遊覧船のように乗物自体が観光資源となるケースもある。

**<事例>明日香村（奈良県）：生活交通と観光交通を担うバス路線の設定**

明日香村には文化遺産等が多いことから、生活交通と観光交通を担うバス路線を設定している。路線のひとつは観光シーズンの春と秋には昼間は約30分間隔に増便し、観光客に対応している。

**【事例集 72】**

**<事例>松江市（島根県）：遊覧船による観光活性化**

松江市の堀川遊覧船は松江市の観光スポットとして欠かせない存在となっている。市の観光公社が運営し、船頭には船や観光に興味ある55歳以上の高齢者を採用し、100人以上が活躍している。人生経験豊かな船頭が観光案内することを売りにしている。

**【事例集 78】**

## ②事業化

### ＜採算性と費用負担＞

採算性の検証と費用負担の方法を決める必要がある。採算性を高めるため収入を増やし、支出を減らす方法を検討する。

なお公的支援をする場合は、市町村の交通政策の目標に対して当該の施策が意味を持つことを示していく。鉄軌道のようにインフラ投資を伴う場合は必要に応じて費用便益分析も有効である<sup>14</sup>。

表 7 採算性の検証

項目	内 訳	留意点や採算性向上手法の例
収入	運賃収入	アンケートで得られた利用意向をよく検証せず、鵜呑みにしてしまうなど、収入見積もりが過大となる可能性に十分留意する。
	その他収入	車内広告、車両ラッピング、地元企業からの協賛金などを検討。
	補助金	施策に合った補助制度を適用する。
支出	運送費（人件費、燃料費、修繕費等）	人件費削減（民間バス事業者を退職した運転士の再雇用、若年運転士の雇用等）、競争入札による新規参入等
	管理費・その他	での経費削減、運行管理業務等の削減などを検討。

#### ＜事例＞上田市（長野県）：鉄道の存続における費用便益分析

上田市では上田電鉄別所線の存続に当って、鉄道施設を維持するため安全対策を中心とした設備投資について国、県、市の支援を得ている。検討に当っては費用便益分析を実施し、上田市民にとっての同線の存在価値も定量的に示した。 【事例集 43】

### ＜施策に合った補助制度の適用＞

一般的に既に存在している国や都道府県の補助制度に、導入施策を合わせようとすることが多い。しかし地域に求められるニーズは千差万別であり、必ずしも現行の補助制度がそれに対応しているとは限らない。地域にもっともふさわしい施策を創り上げることを第一義的に考え、それに合った補助制度を適用しようとする姿勢が大切である<sup>15</sup>。

#### ＜事例＞<sup>ほうき</sup>伯耆町（鳥取県）：独自のバス事業運営

中山間の過疎地において 2 町合併を契機としたバス利用環境の平準化を検討した際、伯耆町の実態に最もふさわしい運営形態として、スクールバス・路線バス・福祉バス・多目的バスを横断的一括管理する「<sup>ほうき</sup>伯耆型バス事業」を導入した。ただしこの仕組みは既存の国の補助制度の活用は条件を満たさなかったため、県の合併振興金と町負担により対応した。 【事例集 75】

<sup>14</sup>地方鉄道活性化や LRT 導入等における費用便益分析については(財)運輸政策研究機構「地方鉄道に係る費用対効果分析に関する調査」、平成 17 年 3 月が詳しい。

<sup>15</sup> 地域公共交通活性化法はそのような千差万別な地域の交通ニーズに対応することを目的としている。同法による協議会の設置、連携計画の策定により、これまで国の補助対象とならなかった地域独自施策を支援することも可能である。



<事業形態>

運営主体と運行主体の組み合わせにはさまざまな方式が存在する。

表 8 運営主体と運行主体の例

運営主体	運行主体	例
市町村	市町村	●三股町（宮崎県）：町の直営により巡回型の通学・生活支援バスを運行 【事例集 99】
市町村	事業者	●帯広市（北海道）：デマンドタクシーを帯広市で運営し、運行は地元タクシー事業者である大正交通に委託。 【事例集 2】 ●栗山町（北海道）：町営バスとして地元タクシー事業者3社（丸幸ハイヤー、栗山ハイヤー、栗山交通）に町所有のバス7台を貸与して運行を委託。 【事例集 4】 ●伊那市（長野県）：市街地循環バス「イーナちゃんバス」は伊那市から伊那バスに運行委託されている。（なおこの外回り路線が利用者に好評であったため、内回り路線について伊那バスが独自に運営・運行することとなった。） 【事例集 46】
住民	事業者	●四日市市（三重県）：「生活バスよっかいち」では、住民組織であるNPO法人生活バス四日市が三重交通に運行を委託している。 【事例集 59】 ●京都市（京都府）：「醍醐コミュニティバス」では、住民組織がバス事業者に運行委託している。
住民	住民	●名張市（三重県）：「あららぎ号」では、住民組織である国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会が運営主体となり、ボランティア運転手が運行に当たっている。 【事例集 62】
事業者	事業者	●函館市（北海道）：函館市は公営バスを民間委譲し、路線を委譲された函館バスが市の補助を受けながら市全体の路線を運営・運行している。 【事例集 1】 ●弘前市（青森県）：旧相馬村藍内線のバス路線設置に当たり、弘南バスが既存路線の延伸を行ったが、住民による回数券購入により実現した。 【事例集 5】 ●八戸市（青森県）：バス利用者へのショッピングセンター割引等、南部バスとショッピングセンターの協力が実現した。本件については八戸市の関与は特になし。 【事例集 6】 ●盛岡市（岩手県）：市が路線再編を主導してゾーンバスシステムを導入したが、運営・運行は民間の岩手県交通である。 【事例集 8】 ●仙台市（宮城県）：「ながまちくん」では100円（現在は150円）循環のコミュニティバスとして計画されたが、当初から民間の宮城交通が運営・運行を担っている。 【事例集 12】 ●金沢市（石川県）：市が仲介して金沢大学と民間バス事業者である北陸鉄道がトリガー協定と呼ばれる協定を結んだが、運営・運行は北陸鉄道である。 【事例集 40】

注) この他、交通事業者でなく自動車教習所等の送迎バスに一般客の利用を依頼したケース（我孫子市、千葉県【事例集 28】）といった類型も存在する。

### <経営形態>

例えば鉄軌道において、これまで民間事業者によって運営されていたものを、地域での運営に移管するケースでは次のような経営形態の比較を行うことが必要な場合がある。

表 9 経営形態の比較

経営形態	特 徴
公営企業 (市町村営の公共企業体)	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 事業の安定性は高いが一般に効率は劣ることが多い。</li><li>・ 財政難により地方公営企業として事業体を新設するのは困難な場合が多い。</li></ul>
民間企業	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 一般的に効率性に優れるが、需要が少ない地域公共交通のケースでは、純粹民間では事業の引き受け手がないことが多い。</li><li>・ 公共側からの補助金支給、鉄軌道における上下分離（施設の保有と運行の分離）といった制度設計により、民間企業の参入を促すことができる。</li><li>・ 上記の場合、事業の引き受け手の民間企業の効率性を公共側がチェックする仕組みが確立される必要がある。</li></ul>
第3セクター (市町村が出資する株式会社)	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「地域で支える交通」との位置づけで適用事例が多く見られる。</li><li>・ 一般的にガバナンスが不明確になると効率性が悪くなりがちなので、出資する官民の責任分担を事前に明確にしておく必要がある。</li></ul>

### <住民と協同での計画づくりと事業化>

事業化に当たって、行政や交通事業者が住民の計画づくりを支援し、最終的に住民が事業化を判断する仕組みが導入されている例がある。ユーザーである住民が自らの手で計画を作り事業化することにより、使いやすく、実際に住民に活用される地域交通の実現を目指していくことも考慮すべきである。

#### <事例>山口市（山口県）：住民が主体となった交通計画づくり

山口市内の 5 つのモデル地域において、それぞれの地域の自治会など住民組織が運営主体となって、コミュニティタクシーの実証運行を平成 19 年から順次開始している。住民が中心となった勉強会が多いところでは 50 回以上にのぼり、市の職員と有識者がオブザーバーとして参加した。実証運行への立候補、実施の決定、本格運行実施の決定はすべて住民が行っている。

【事例集 82】

## (2) 事業の実施

実証運行を行うケースでは、成果を本格運行に結びつけるという視点に加えて、もし利用実績がなければ本格化させないというスタンスが重要である。

### ＜事例＞富山市（富山県）：高山線の実証実験

富山市では地域が運行費用を負担することで、JR 高山線の運行本数を増便する社会実験を行った。実証実験中に利用者の増加が認められた地区については継続して取り組むこととした。一方、利用促進が見られなかった地区についてその要因を分析したところ、鉄道よりもバスを利用して中心市街地へ行く行動パターンが多いものと結論づけられ、同地区については鉄道による取組みは行わずバス利用を促進していくこととした。 【事例集 36】

## (3) 事業の評価と見直し・改善

### ＜サービスの改善＞

事業開始後の評価と見直し、改善を不断に行っていくことが重要である。とくに運行ルート、ダイヤ、停留所、運賃などのサービスは常に見直しが必要であり、利用者や住民の声を事業開始後も聴いていかななくてはならない。

### ＜事例＞盛岡市（岩手県）：利用者の声を生かしたダイヤ改善

ゾーンバスシステムを導入すると、支線バスと基幹バスの乗換が生じることから、乗換ターミナルにおいてスムーズな結節ができるようなダイヤを設定することが極めて重要である。導入当初は道路渋滞の状況により当初設定したダイヤが十分機能していなかったケースがあり、利用者から苦情が発生する場面も多かった。担当者が実際に現地に赴き、利用者の声を聞きながら適切なダイヤ改正を行うことにより解消された。 【事例集 8】

### ＜持続的な維持＞

地域公共交通の持続的な維持のためにはさまざまな主体による利用促進の取組みも欠かせない。具体的な取組み例と主体は次のとおりである。

表 10 地域公共交通の持続的な維持・確保に向けた取組み（例）

取組み（例）	想定される主な取組み主体（例）				
	地域住民	NPO・地域団体	沿線企業	交通事業者	市町村
広報誌やチラシ、HP、回覧板、ロコミなどによる情報提供	○	○	○	○	○
地域説明会や出前講座などの開催				○	○
継続的な各種調査やモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	○
無料試乗会の開催や無料乗車券の配布などによる体験乗車				○	○
園児・児童等がボディペイントした車両の運行	○			○	○
沿線地域の子どもの描いた絵などの車内への展示	○	○		○	○
学校の遠足や地域の行事などの際の利用の働きかけ	○	○	○	○	○
学校教育や地域の生涯学習等のプログラムへの取組み	○	○	○	○	○
需要（ニーズ）に応じた効率的な乗合旅客輸送サービスの提供	○	○	○	○	○
退職者の再雇用による人件費の削減				○	
競争のインセンティブと透明性のある委託事業者の選定	○	○	○	○	○
応援団・サポーターなどの支援組織・団体の立ち上げ	○	○	○		
地域による運行にかかる赤字額への一部負担	○		○		
行政職員や企業等の通勤・業務の際の積極的な利用			○		○
地域の商店や企業等による特典サービス（無料券配布や割引等）			○		
地域通貨の導入	○	○	○	○	○
乗り場案内や乗り降り支援などのボランティア活動	○	○			

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P108

**<事例>八戸市（青森県）：NPO・ショッピングセンターの協力**

八戸市の南部バスでは、NPO やショッピングセンターの協力を得て、団地とショッピングセンターを結ぶ路線において、バス利用者へのショッピングセンター割引が実現している。

【事例集 6】

**<事例>宇治市（京都府）：モビリティ・マネジメントによる利用促進の取組み**

宇治市では、運輸局、京都府、市、警察、交通事業者に加えて、地元の有力企業、商工会議所が参加してモビリティ・マネジメントの実証実験が行われた。通勤者の行動を過度な自動車利用から公共交通利用へ誘導するため、講演会の開催、通勤マップの配布、アンケートの実施等の取組みを行った。

【事例集 67】

＜参考＞自治体（市町村）のはまりやすい落とし穴（例）

□ 成功事例（ベストプラクティス・流行等）の見よう見まね

→言うまでもなく、地形も違えば、住んでいる人や立地状況などほとんどが異なりますし、またその取組みのプロセスや関わった人々の考え・姿勢なども違います。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせたらずべてが解決するという思い込み

→何のために走らせるのか、どのような役割を果たすのかなどをしっかりと位置づける必要があります。

□ 地域からの要望・声イコール利用してもらえる（需要）ものだという思い込み

→地域住民からの意見・要望が必ずしも実際の需要と一致しておらず、大きな赤字となるケースもみられます。現場を知り、事前の調査をしっかりとすることが必要です。

□ 一度走らせてしまったら、もうやめられないという思い込み

→試験運行と称しても、運行継続の基準等が曖昧な（もしくは、そもそもない）ため、そのまま本格運行へと繋がってしまっています。

□ すべての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だという思い込み

→「公共性」と「公平性」・「平等性」が混同しているので、今後は、地域に応じた適切なサービス内容を決めることが重要です。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等は赤字運営が当たり前だという思い込み

→運行の目的・位置づけや役割分担、運行継続の基準等が明確になっていないと持続的な運行は望めません。

□ 自治体がすべてを考えるべきという考え方

→計画が絵に描いた餅とならないよう、民間交通事業者や地域住民等の関係者とともに、協働して取り組むことが必要です。

□ 「バス」や「乗合タクシー」等に乗ったこともないのに、これらの取組み等について考えている

→調査により得られた結果と実際の需要等が乖離したままの計画となりがちです。

□ 住民説明会や委員会等の各種会議はとりあえずやらないといけないものという思い込み

→庁内の内部的、あるいは許可申請などのために、とりあえず開催されているだけでは、認識等は共有されません。

□ 運行を開始したら、それで終了したという思い込み

→運行を開始した後ではじめて明らかになる課題・改善点も少なくなく、運行後のフォローアップが行われている自治体が少ないと思われています。PDCA サイクルでの取組みを行っていく必要があります。

□ とにかく早期に「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせなければならぬという義務感

→十分なニーズの把握や採算性などの検討もせずに、走らせること自体が目的となってしまっているような取組みはうまくいかないことが多く、逆に自治体の財政を圧迫する等の弊害をもたらします。

出所) 中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」

### 3-5 協議会の設置と連携計画の作成・実施

ここでは、地域公共交通活性化法にもとづく協議会（以下、法定協議会という）の設置および地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画という）の作成・実施に当たっての留意点について記載する。

#### (1) 対象となる交通機関

地域公共交通活性化法の対象となる地域公共交通は、①地域住民の日常生活や社会生活における移動手段や、②地域への来訪者（観光客、ビジネス客等）の地域内における移動手段である公共交通を対象としている。

具体的には、鉄道、路面電車、路線バス、コミュニティバス、タクシー、旅客船など幅広い公共交通が対象となり得る。

また新幹線、高速バス、長距離フェリーなどの幹線・地域間交通は対象とならないが、鉄道駅やターミナルへのアクセスなどの二次交通については本法律の対象となる。

#### (2) 法定協議会設置のメリット

地域公共交通の活性化・再生を図るためには、地域の多様な関係者による主体的な取り組みが求められるが、その利害は複雑に絡み合っており、こうした関係者が共通の問題意識のもとに集まって、合意形成を図り、それを確実に実行するためには、一般的に多大な手間、労力や時間を要する。

このため、本法律において、

- ① 公共交通事業者等に対する協議会への参加要請応諾義務
- ② 協議会参加者の協議結果の尊重義務
- ③ 公共交通事業者や利用者等による連携計画の作成・変更の提案制度
- ④ パブリックコメントの実施

などを定めており、こうした仕組みを活用することで、地域の多様な関係者による合意形成や協働の取り組みをより効率的・効果的かつ確実に行うことが可能となる。

#### (3) 他の協議会との関係

法定協議会を設置する場合、地域において過度な負担や混乱がないように、既存の協議会の組織・体制を活用することは可能である。例えば、既に鉄道やバスに関する協議会を定めており、こうした協議会を法定協議会に位置づけ、活用することなどが考えられる<sup>16</sup>。

なお、鉄道だけ、バスだけ、旅客船だけを対象にした法定協議会の設置も可能である。

---

<sup>16</sup> この場合、既存の協議会に加えて、地域公共交通活性化法の法定協議会を別開催する必要はなく、共催により対処することができる。

表 11 施策ニーズ例と協議会の設置

協議会 施策ニーズ例	地域公共交通活性化法の協議会	道路運送法の地域公共交通会議 (注1)	道路運送法の運営協議会 (注2)	地方鉄道の協議会
コミュニティバス・乗合タクシー運行検討	○	○	○	—
コミュニティバス・乗合タクシー実証運行	○	○	○	—
路線バス活性化のための実証運行	○	○	○	—
スクールバス・福祉バス等の活用	○	○	○	—
バス車両購入	○	○	○	—
バス停整備	○	○	○	—
デマンドシステム導入	○	—	—	—
地方鉄道における近代化補助の補助率増額	○	—	—	○
鉄道の増便・ダイヤ改正等の実証運行	○	—	—	○
乗継情報等の提供	○	—	—	—
ICカード導入	○	—	—	—
パーク・アンド・ライド導入	○	—	—	—
ボランティアセンター設置・運営	○	—	—	—
公共交通の利用促進活動	○	—	—	—
新地域旅客運送事業の実施	○	—	—	—

(注1) 一般乗合旅客運送事業及び市町村運営有償運送

(注2) 過疎地有償運送及び福祉有償事業

#### (4) 協議会のメンバー

協議会の構成メンバーは以下の中から必要と考えられる者を構成員とすることができる（同法第6条）。

- ① 市町村
- ② 公共交通事業者
- ③ 道路管理者、港湾管理者
- ④ 公安委員会
- ⑤ 利用者
- ⑥ 学識経験者
- ⑦ その他

#### (5) 連携計画に位置づけられる事業

地域の鉄道・路線バス・旅客船の活性化、コミュニティバスの導入、LRT<sup>17</sup>、BRT<sup>18</sup>の導入、さらにはこれと関連した利用促進活動など、地域公共共通の活性化・再生のためのあらゆる取組みが対象となる。

また住民・利用者・学校や地元企業などの取組みも連携計画の対象となる。

#### (6) 連携計画の範囲

連携計画は市町村の区域が一定の目安となるが、通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関する交通圏が複数の市町村にまたがる場合は、複数の市町村が共同して連携計画を作成することは可能である。また交通圏が一市町村に複数ある場合は、一市町村内で複数作成することも可能である。

#### (7) 連携計画の内容

連携計画では次に掲げる事項について定めるものとされている（同法第5条）。

- ① 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- ② 区域（当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本）
- ③ 目標（地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定）
- ④ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤ 計画期間
- ⑥ その他当該市町村が必要と認める事項

---

<sup>17</sup> LRT (Light Rail Transit) : 低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、定時性の確保、速達性の向上等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

<sup>18</sup> BRT (Bus Rapid Transit) : 輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム



なお、すでに法定協議会を設置し、連携計画を検討している市町村の例を以下に示す。

#### ＜事例＞三条市（新潟県）

三条市では平成 19 年 11 月、法定協議会を設置し、連携計画作成のための調査費用を国が補助する「地域公共交通総合連携計画策定調査事業」に申請、全国の自治体で初めて対象事業の認定を受けた。

平成 20 年 3 月に示された三条市の連携計画案では、5 つの「公共交通ビジョン」として、「地域間連携の強化」「広域との交流促進」「公共交通の魅力向上」「車を運転できない人に対する利便性向上」「公共交通を支えるシステムづくり」が掲げられている。

それぞれのビジョンに対応して合計 12 の重点施策が示され、このうち 5 つの施策について社会実験を行うものとしている。社会実験を行う施策は「高齢者用デマンド型バス（または乗合タクシー）の運行」「学生用デマンドバス（または乗合タクシー）の運行」「通学専用バスの運行」「循環バスの運行形態の見直し」「地域住民が主体（運営・運行計画）となったコミュニティバスの運行」の各施策である。

#### ＜事例＞宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町（京都府）

京都府丹後地域の 2 市 2 町では平成 20 年 1 月、国に対して「京都府丹後地域公共交通総合連携計画」を提出した。この計画は「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議」（平成 17 年 11 月設置。関係市町、京都府、交通事業者、利用者、有識者等により構成）において、平成 18 年 9 月に策定・公表されたものである。平成 19 年 10 月の地域公共交通活性化法の施行を受け、同年 11 月に開催された同会議において連携計画として国に提出することが承認された。

同計画では、地域の多様な関係者が連携し、観光に伴う利用も踏まえつつ、地域における様々な公共交通の利便性向上のための取組みなどを定めている。

具体的には、鉄道・バスにおけるパターンダイヤ導入、接続改善、企画乗車券の充実、バス停の移設、路線・乗換・ダイヤなど情報提供の充実、駅の美化・植栽、利用者マナー向上など交通システムを構成する基礎的な部分に立ち返って種々の改善を図っていくこととしており、これにより「分かりやすい」「使いやすい」公共交通ネットワークの実現を図ることを目標としている。

## 4. 今後の課題

平成 19 年 10 月に地域公共交通活性化法が施行され、各地で法定協議会の設置や設置の準備が進んでいる。連携計画についても、既に策定した地域、現在策定中・あるいは策定準備中の地域が多数ある。

また、平成 20 年度には、地域公共交通活性化・再生総合事業が新たに創設され、地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の取組みを実施するための環境は整いつつある。

その一方で、以下のような課題もあり、関係者が引き続きその克服に向け、積極的に取り組んでいくことが期待される。

### (1) 全国市町村における展開

地域公共交通活性化法の基本的な考え方は「地域の関係者が連携して主体的に地域公共交通活性化に努力する地域を支援する」ということである。中でも、中心的な役割を果たす市町村の対応姿勢によって、地域の取組み状況は大きく異なってくる。

市町村を始めとする地域の関係者が積極的に取り組んでいる地域においては、地域に最適な公共交通のあり方等について連携計画として策定等が進められており、地域の移動手段の確保や利便性の向上への取組みが本格化しつつある。

その一方で、市町村等の関係者が必ずしも熱心でない地域については、一部住民等からの問題提起はなされているものの、具体的な動きにはなっていない地域も未だに見られるところである。

地域公共交通の問題は、各地域が自らの発意で取り組むべき課題であることはもちろんであるが、さらには現在は熱心でない地域についても積極的な取組みの必要性の認識の醸成を促し、地域公共交通活性化への取組みが全国の市町村において幅広く展開され環境整備が図られるよう、国を初めとする関係者の努力が期待される。

### (2) 取組みについての評価の実施

地域公共交通活性化・再生総合事業による補助を受けた事業については、各地域がそれぞれの地域の実情に応じた施策の目標を設定するとともに、毎年度末及び計画期間終了後の事後評価が求められている。具体的には、地域公共交通活性化の目標が適切に設定されているか、さらに実際の取組みによる成果が目標達成に向けて着実に進んでいるか、あるいは、見直しが必要かなどの評価を適切に実施し、事業の効率的・効果的な執行が確保されることが必要である。

### (3) 取組みについての持続性の確保

地域公共交通活性化・再生総合事業は、地域の公共交通を巡る厳しい状況に鑑み、連携計画の確実な具体化を促進するため、国として連携計画の立ち上げ最大 3 年間について、重点的に支援するものである。このため、地域においては、総合事業を有効に活用し、地域のニーズを的確に把握した連携計画の策定に努めるとともに、総合事業活用期間中に、当該地域にとって最適で身の丈にあった公共交通の実現のために、試行錯誤し、適切な評価を実施することにより、引き続き、連携計画の具体化が確保されるよう努めることが必要である

#### (4) 事例やノウハウの共有

地域公共交通活性化の各地域の取組み、対策内容は地域によって千差万別であるため、地域毎にそれぞれ異なる対応が必要であるが、地域公共交通活性化に取り組もうとする地域の関係者等にとっては、できる限り多くの他地域における取組みの内容に関する情報やノウハウが極めて重要である。

今後、地域公共交通活性化の事例集等を整備することが必要であるが、それに加え、市町村の担当者などが、双方向で情報発信・情報収集できるような情報交換の場を確保することについても検討する必要がある。

## 参考1 市町村アンケート票

平成19年10月19日

各市区町村ご担当者各位

国土交通省総合政策局交通計画課  
〔委託先：(財)運輸政策研究機構〕

地域公共交通に関する取組みについてのアンケート調査について（依頼）

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は国土交通行政に対し格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」が本年10月1日に施行され、また、本年7月5日に交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会より「**地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して**」と題する報告書が提出されております。これらにより、国においては、地域公共交通の活性化・再生を図るため、地域公共交通に関する制度や支援措置のあり方について検討を行い、積極的かつ機動的に、必要な措置を講じていくことが必要となっております。

つきましては、**各地域における地域公共交通に関する取組みの現状を把握し、今後の地域公共交通の活性化・再生に向けた施策を検討する一助とするため**、地域公共交通をご担当されている部門の方で、**できるだけ管理職の方に別紙のアンケートにご協力いただければ幸いです。**

ご協力いただけます場合は、別紙に記入の上、同封の封筒にて、平成19年11月2日（金）（消印有効）までにご返送くださいますよう、お願いいたします。（電子媒体での本アンケート票の入手とメール返送をご希望される場合は、運輸政策研究機構のホームページのT o p i c s からダウンロードの上、メールにて返送することも可能です。）

なお、本アンケートにより収集された個人情報については、必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、上記目的以外に利用することはございません。

業務多忙とは存じますが、何卒ご協力くださいますよう、宜しくお願い申し上げます。

敬具

<本アンケートの内容及び個人情報に関する問合せ先>

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル

(財)運輸政策研究機構 調査室 地域公共交通アンケート係

内容について : 担当 和平、高木

個人情報について : 担当 谷川

TEL 03-5470-8405

FAX 03-5470-8401

URL <http://www.jterc.or.jp> E-mail : [ipt@jterc.or.jp](mailto:ipt@jterc.or.jp)

# 地域公共交通に関する取組みについてのアンケート調査

国土交通省総合政策局交通計画課  
〔委託先：（財）運輸政策研究機構〕

市区町村名	都道府県	市区町村
	※「区」は東京23区の場合のみご記入ください。	
部署・連絡先	部署名	
	回答者	役職
		氏名
	電話	
	F A X	
	E・m a i l	

**問1** 平成19年度の貴市区町村の一般会計予算と、そのうち公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関する予算をお教えてください。ここで、公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関する予算としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなどの維持・活性化のための予算で、高齢者パス、福祉タクシー乗車券なども含むものとして下さい。

一般会計予算（平成19年度）		百万円
うち、住民・来訪者の移動手段に関する予算	予算費目等分類	予算額（百万円）
	交通関係	
	鉄軌道関係	
	バス・タクシー関係	
	旅客船関係	
	福祉関係	
	教育関係	
	観光関係	
	その他（ ）	
（ ）		
計		



問3 現在、貴市区町村が公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関して取組中あるいは検討中の施策を推進するにあたって課題となっている事項について、特に重要と考えるものに順位（1～3位まで）を数字でご記入下さい。

順位 (1～3位)	課題となっている事項	
	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない	
	人材（人員）が不足している	
	検討に当たっての情報が不足している	
	相談相手がいない	
	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）	
	交通事業者の協力が得られない	
	利用者・住民の協力が得られない	
	商業施設・事業所・病院・学校等の協力が得られない	
	その他	

問4 現在、貴市区町村において公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関して、具体的に課題となっている事例がありましたら、具体の地域・地区名や路線名等を含め、その概要をご記入ください。なお、関連資料等がありましたら、アンケート回答書に添付して頂ければ幸いです。

問5 現在または過去3年間に、貴市区町村では、公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関する計画を策定するための協議会（自治体関係者以外の構成員を含むもの）を設置していますか。

あてはまるものに○	設置状況
	設置している、予定もしている ⇒問6、問7へ
	設置しているが、予定はしていない ⇒問6へ
	設置していないが、予定している ⇒問7へ
	設置していない、予定もしていない ⇒問8へ

問6 現在または過去3年間に、公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関する計画を策定するための協議会を設置している場合で、国の法律・制度等に基づくものではなく、各自治体で独自に設置・参加している協議会等がありましたらお答えください。また、その協議会での計画策定状況をお教えてください。

協議会の名称		
計画策定状況	名 称	
	策定時期（予定）	

協議会の名称		
計画策定状況	名 称	
	策定時期（予定）	

協議会の名称		
計画策定状況	名 称	
	策定時期（予定）	

協議会の名称		
計画策定状況	名 称	
	策定時期（予定）	



問7 協議会の設置・参加を検討・予定している場合、○をつけてください。

設置・参加を検討している場合は○	協議会の種類	
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会	
	鉄道近代化補助に関する再生計画を作成するための協議会	
	L R T整備計画を策定するための協議会	
	道路運送法に基づく地域公共交通会議	
	道路運送法に基づく運営協議会	
	離島航路行政連絡会議	
	都市・地域総合交通戦略の策定のための協議会	
	まちづくり交付金のための協議会	
	その他、各自治体で独自に設置している協議会等	
	名称	

問8 現在検討中の「地域公共交通活性化・再生総合事業」（別紙参照）ができた場合、活用する（したい）考えはありますか。

あてはまるものに○	意 向
	活用する、あるいは、対象となる事業の内容によっては活用を検討したい ⇒問9へ
	活用する予定はない ⇒問10へ

問9 問8で、「活用する、あるいは、対象となる事業の内容によっては活用を検討したい」とお答えの場合、現在検討されている事業内容（アイデア段階のものも含めて）はどのようなものかお聞かせください。また、検討に際し参考にしている（した）他市町村の事例などがありましたら、あわせてお知らせください。

事業開始時期	事業内容および参考にしている（した）他市町村の事例など

問 1 0 国や都道府県の制度・支援措置についてご意見・ご要望があればお答えください。

--

問 1 1 公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関して検討する場合、日頃相談する相手がいれば可能な範囲でお答えください。（複数回答可）

あてはまる ものに○	日頃相談する相手
	交通事業者 ----- 名称 <input style="width: 90%;" type="text"/>
	他の市町村 ----- 名称 <input style="width: 90%;" type="text"/>
	都道府県
	地方運輸局（支局含む）
	地方整備局（事務所含む）
	有識者（大学の先生等） ----- 所属・氏名 <input style="width: 90%;" type="text"/>
	コンサルタント ----- 名称 <input style="width: 90%;" type="text"/>
	その他 ----- 名称 <input style="width: 90%;" type="text"/>

問12 公共交通等の住民・来訪者の移動手段に関して検討するにあたって、貴市区町村ではどのような情報を必要としていますか。特に重要と考えるものに順位（1～3位まで）を数字でご記入下さい。

順位 (1～3位)	必要としている情報
	国の支援制度の内容
	都道府県の支援制度の内容
	地域の関係者との合意形成の方法
	他の地域における事例やその成功要因
	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法
	各種交通システムのしくみ（技術的な内容を含む）
	どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか
	どのコンサルタントを選べば良いのか
	その他
	内容

質問は以上です。お忙しい中、アンケートにご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

なお、このたびお伺いした内容については、各地域における地域公共交通に関する取組みの現状を把握し、今後の地域公共交通の活性化・再生に向けた施策を検討する基礎資料として使用し、個人名や団体名等を了承なく外部に公表することはございませんので、ご理解とご協力をいただくとともに、何卒ご協力賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

また、アンケートの回答内容により、国土交通省総合政策局交通計画課、委託先である（財）運輸政策研究機構、または地方運輸局、神戸運輸監理部、沖縄総合事務局から個別にお話をお伺いすることがあります。その際はお手数ですがご協力いただければ幸いです。

## 参考2 市町村アンケート結果

### 1. 集計分析のねらい

市町村の取組状況・抱える課題の現状を把握するための基礎資料として、地域公共交通を取り巻く環境とあわせて整理・分析を行う。なお、地域公共交通を取り巻く環境については、公表されている統計データなどにより把握する。

主要アンケート項目とそのねらいを示せば以下の通り。

	主要アンケート項目	分析のねらい
①	予算・支援制度	・市町村における取組の度合 ・地方財政への負荷の程度
②	担当部署・担当者	・担当組織の欠如・脆弱 ・人材・人員不足
③	協議会の設置	・市町村における取組の度合い ・関係者との連携状況 (行政内部、事業者、住民、その他関係機関)
④	課題・情報	・市町村が抱えている課題 ・情報ニーズ

## 2. 集計分析

アンケート以外から以下のデータソースにより追加調査を行った。

○公表されている統計データ

項目	データソース
人口	国勢調査（2005）
高齢者人口	国勢調査（2005）
世帯数	国勢調査（2005）
可住地面積	地域経済総覧 2008（東洋経済）
財政力指数	地域経済総覧 2008（東洋経済）
DID 面積	国勢調査（2005）
自動車保有台数	民力 2006
通勤通学での公共交通利用率	国勢調査（2000）

○別途把握するデータ

項目		データソース
交通モード の有無	鉄軌道（JR、大手民鉄、中小民鉄、第3セクター鉄道、地下鉄、新交通・モノレール、路面電車、その他）	JTB 時刻表 2005 年 3 月号「JR 全駅名あいうえお順一覧」 私鉄全線全駅（H14）
	バス	国勢調査（2000）より作成*
	旅客船	フェリー・旅客船ガイド 2007 秋より作成

\*国勢調査では常住地・通学地による利用交通手段別就業者数・通学者数を集計している。この利用交通手段には「徒歩だけ」「鉄道・電車」「乗合バス」「自家用車」「自転車」等が含まれるが、このうち、「乗合バス」または「勤め先・学校のバス」を利用している就業者・通学者がいる市町村を集計した。

### 3. 集計結果

#### (1) 回収状況

○都道府県・運輸局別回収件数

・回収数は1,207で、全市町村1,823の66.2%から回答が寄せられた。

表 1 都道府県・運輸局別回収件数

都道府県	回収数	市町村数	回収率	運輸局	回収数	市町村数	回収率
北海道	108	180	60.0%	北海道運輸局	108	180	60.0%
青森県	29	40	72.5%	東北運輸局	151	231	65.4%
岩手県	27	35	77.1%	新潟運輸局	105	150	70.0%
宮城県	18	36	50.0%	関東運輸局	250	362	69.1%
秋田県	20	25	80.0%	中部運輸局	138	193	71.5%
山形県	19	35	54.3%	近畿運輸局	132	205	64.4%
福島県	38	60	63.3%	中国運輸局	73	112	65.2%
茨城県	31	44	70.5%	四国運輸局	52	96	54.2%
栃木県	19	31	61.3%	九州運輸局	180	253	71.1%
群馬県	29	38	76.3%	沖縄総合事務局	18	41	43.9%
埼玉県	52	70	74.3%	合計	1,207	1,823	66.2%
千葉県	38	56	67.9%				
東京都	41	62	66.1%				
神奈川県	24	33	72.7%				
新潟県	25	35	71.4%				
富山県	12	15	80.0%				
石川県	16	19	84.2%				
福井県	12	17	70.6%				
山梨県	16	28	57.1%				
長野県	52	81	64.2%				
岐阜県	27	42	64.3%				
静岡県	33	42	78.6%				
愛知県	45	63	71.4%				
三重県	21	29	72.4%				
滋賀県	15	26	57.7%				
京都府	19	26	73.1%				
大阪府	27	43	62.8%				
兵庫県	35	41	85.4%				
奈良県	19	39	48.7%				
和歌山県	17	30	56.7%				
鳥取県	11	19	57.9%				
島根県	12	21	57.1%				
岡山県	17	27	63.0%				
広島県	17	23	73.9%				
山口県	16	22	72.7%				
徳島県	14	24	58.3%				
香川県	8	17	47.1%				
愛媛県	11	20	55.0%				
高知県	19	35	54.3%				
福岡県	46	66	69.7%				
佐賀県	13	20	65.0%				
長崎県	18	23	78.3%				
熊本県	40	48	83.3%				
大分県	15	18	83.3%				
宮崎県	21	30	70.0%				
鹿児島県	27	48	56.3%				
沖縄県	18	41	43.9%				
全国	1,207	1,823	66.2%				

## (2) 市町村の現状分析

### ○人口規模別市町村数

- ・全国には人口 5 万人未満、および 1 万人未満の市町村数が多いが、今回のアンケートの回収数はそれらの市町村において多くなっている。
- ・また人口規模が大きくなるにつれ、回収率は高くなっている。(後で見るとおり、人口規模が大きい市町村ほど担当者数が多い傾向にあり、それらの市町村ほど回答できる体制が整っていたと考えられる。)

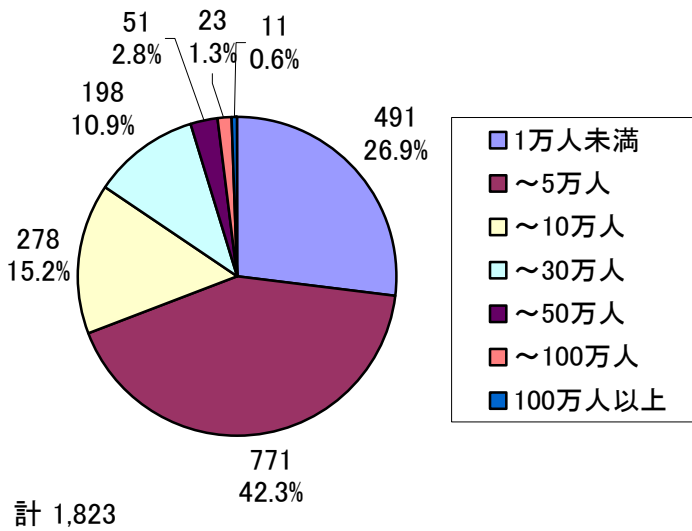


図 1 人口規模別市町村数

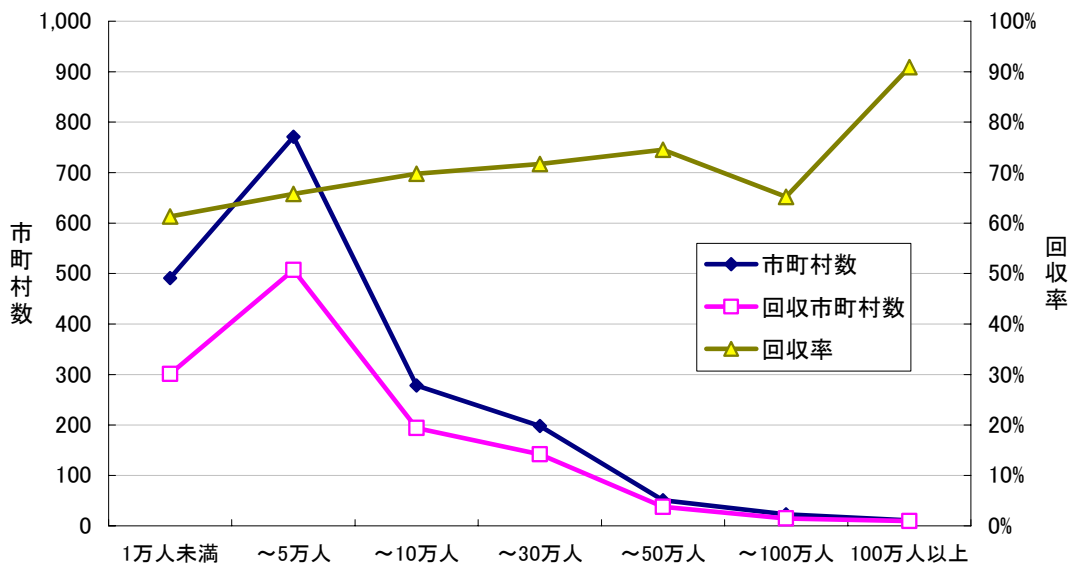


図 2 人口規模別市町村数と回収数・回収率

○市町村数×通勤通学での公共交通利用率

- ・全国の市町村では通勤通学での公共交通利用率 20%未満が大勢を占める。
- ・通勤通学での公共交通利用率によらず、回収率は 6 割～7 割と一定である。

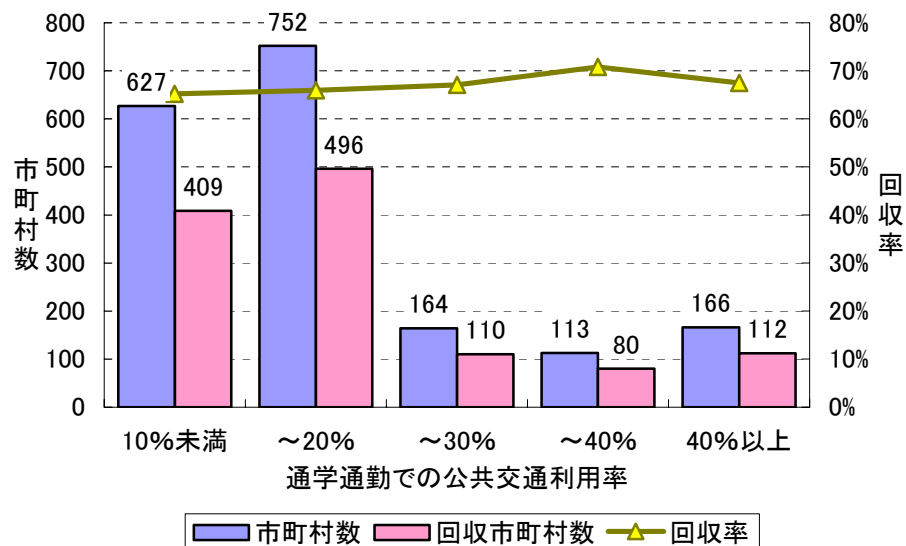


図 3 市町村数×通勤通学での公共交通利用率

注) 東京都三宅村は通勤通学での公共交通利用率(国勢調査・2000年)が不明のため除く。



○モード別市町村数

- ・全 1,823 市町村のうち、ほぼすべての市町村（1,817 市町村）でバスが利用されている。そのうち 66.3% の 1,205 市町村から回答が得られた。
- ・全 1,823 市町村のうち、1,059 市町村（58.1%）に J R が存在している。そのうち 67.7% の 717 市町村から回答が得られた。

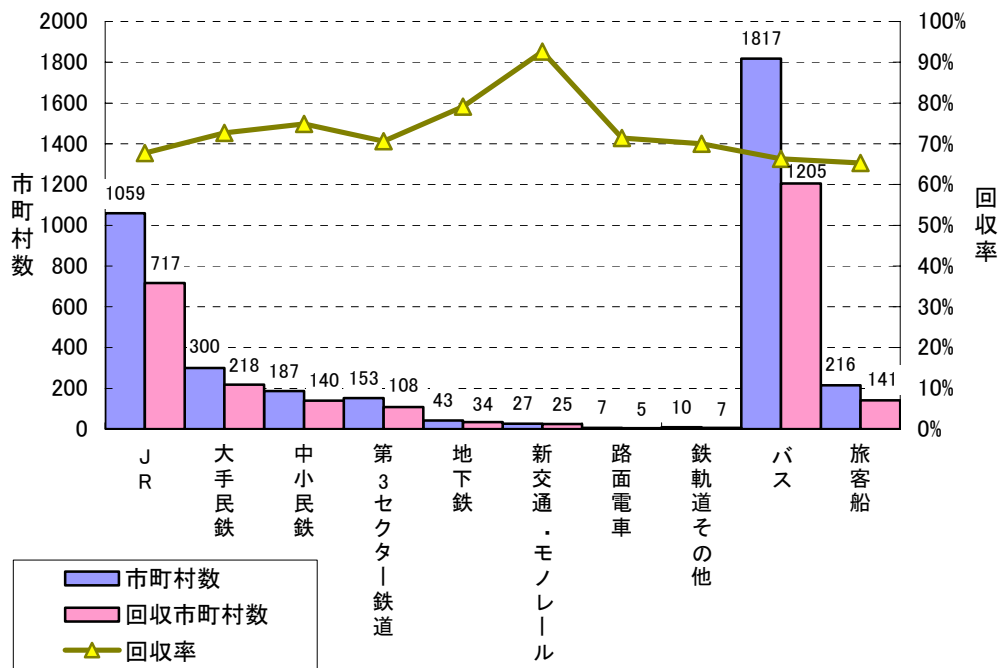


図 4 モード別市町村数

○モード数別市町村数

- ・全国の市町村の中では、2つの交通モードを持つ市町村が 955（52.4%）と最も多い。
- ・2つの交通モードを持つ市町村の回収率は 64.6%である。

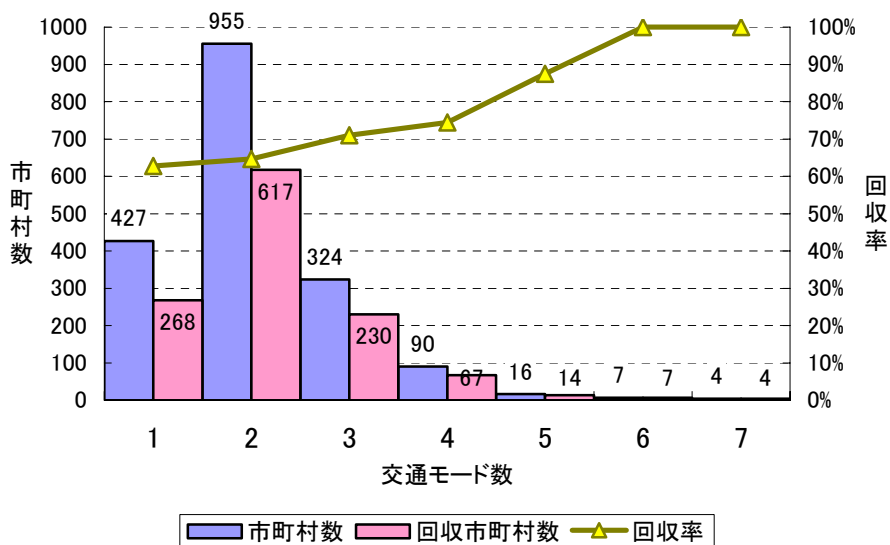


図 5 モード数別市町村数

### ○財政力指数

・自治体財務の健全性を示す財政力指数は、全 1,823 市町村のうち 0.6 に満たない市町村が 65% の 1,186 市町村存在している。さらに、過疎地域の目安の一つとなる財政力指数 0.4 に満たない市町村は、42% の 756 市町村である。

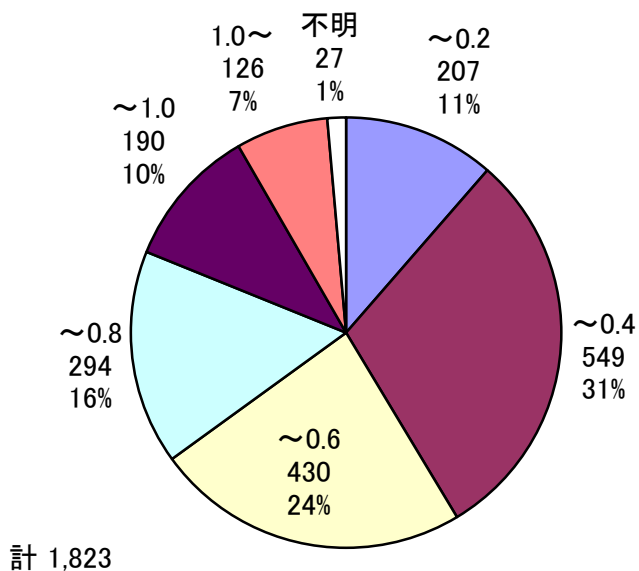


図 6 財政力指数別市町村数

注 1) 財政力指数：地方公共団体の財政基盤の強弱を示す指数で、標準的な行政活動に必要な財源をどれくらい自力で調達できるかを表しており、普通交付税の算定基礎となる基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の3ヶ年平均値

注 2) 「不明」は東京都の特別区等、財務力指数が公表されていない市町村

注 3) 過疎地域自立促進特別措置法では、人口減少等の指標に加えて平成 8～10 年の財務力指数の平均値が 0.42 以下の市町村を過疎地域としている

### (3) 予算・支援制度

#### ○地域公共交通予算額

- ・地域公共交通予算額が 2,000 万円未満の市町村が最も多く、287 市町村ある。
- ・地域公共交通予算額の中央値は 4,200 万円であるが、1 億円以上の市町村が 272 市町村（23%）あるため、平均値は 2 億 1,300 万円と高くなっている。

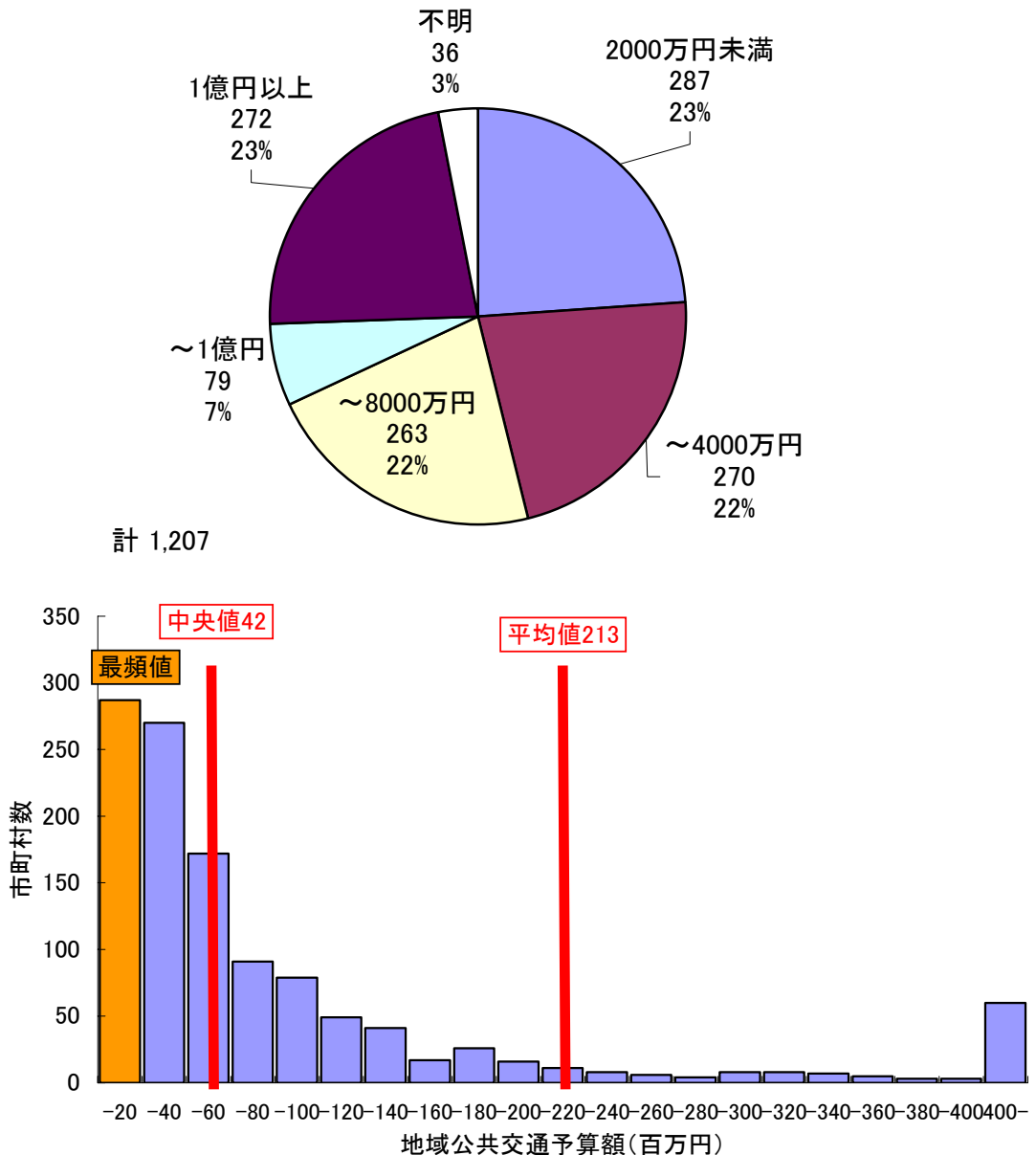


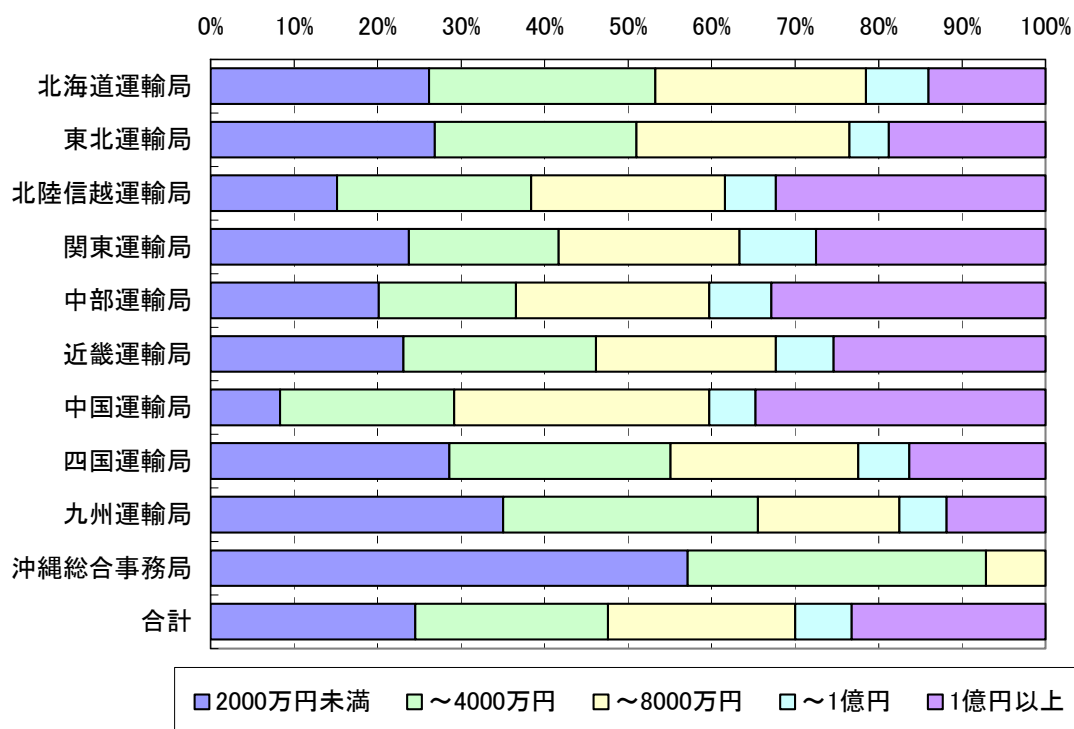
図 7 地域公共交通予算額別市町村数

- ・ 運輸局ブロック別および県別での地域公共交通予算額の傾向は以下のとおりである。

表 2 地域公共交通予算額別市町村数（運輸局ブロック別）

	2000万円未満	～4000万円	～8000万円	～1億円	1億円以上	合計	平均値 (百万円)	中央値 (百万円)	最頻値 (百万円)
北海道運輸局	28	29	27	8	15	107	131.9	38.0	20-40
東北運輸局	40	36	38	7	28	149	88.6	39.0	0-20
北陸信越運輸局	15	23	23	6	32	99	118.3	48.8	20-40
関東運輸局	57	43	52	22	66	240	179.3	54.0	0-20
中部運輸局	27	22	31	10	44	134	403.2	57.0	0-20
近畿運輸局	30	30	28	9	33	130	566.7	42.5	0-20
中国運輸局	6	15	22	4	25	72	169.9	66.5	20-40
四国運輸局	14	13	11	3	8	49	70.8	34.0	0-20
九州運輸局	62	54	30	10	21	177	137.3	27.0	0-20
沖縄総合事務局	8	5	1	0	0	14	16.1	13.5	0-20
合計	287	270	263	79	272	1,171	213.5	42.0	0-20

注) 予算額が不明の市町村を除く



注) 予算額が不明の市町村を除く

図 8 地域公共交通予算額別市町村数（運輸局ブロック別シェア・%）

表 3 地域公共交通予算額別市町村数（県別）

	2000万円未満	～4000万円	～8000万円	～1億円	1億円以上	合計	平均値 (百万円)	中央値 (百万円)	最頻値 (百万円)
北海道	28	29	27	8	15	107	131.9	38.0	20-40
青森県	10	4	9	1	4	28	88.8	39.2	0-20
岩手県	2	8	11	1	5	27	64.5	44.0	20-40
宮城県	4	4	3	4	3	18	211.3	55.5	0-20
秋田県	4	4	3	1	8	20	109.8	63.3	0-20
山形県	5	6	5	0	2	18	71.5	35.2	20-40
福島県	15	10	7	0	6	38	44.3	25.0	0-20
茨城県	9	6	8	4	3	30	51.0	41.5	0-20
栃木県	6	3	4	1	4	18	63.6	41.7	0-20
群馬県	5	5	6	4	7	27	105.2	56.0	0-20
埼玉県	18	9	10	5	10	52	91.4	35.2	0-20
千葉県	5	10	8	2	11	36	149.1	58.2	20-40
東京都	2	5	9	5	20	41	205.0	98.0	20-40
神奈川県	8	2	4	1	6	21	777.9	50.0	0-20
新潟県	1	2	6	1	15	25	173.6	138.0	40-60
富山県	0	4	2	1	4	11	261.9	66.0	20-40
石川県	1	3	4	2	5	15	91.6	50.0	40-60
福井県	0	3	3	2	4	12	121.4	78.9	20-40
山梨県	4	3	3	0	5	15	176.5	43.0	0-20
長野県	13	14	11	2	8	48	64.9	36.0	20-40
岐阜県	6	5	3	1	12	27	110.5	56.0	0-20
静岡県	9	6	6	3	8	32	162.9	44.8	0-20
愛知県	11	6	12	3	10	42	973.4	48.0	0-20
三重県	1	2	7	1	10	21	166.5	81.0	40-60
滋賀県	0	5	5	0	5	15	105.6	43.0	20-40
京都府	3	4	3	1	8	19	111.5	58.0	20-40
大阪府	6	7	6	4	3	26	1,808.2	39.5	20-40
兵庫県	6	4	10	1	14	35	617.3	70.0	0-20
奈良県	8	5	3	2	0	18	30.2	20.0	0-20
和歌山県	7	5	1	1	3	17	47.0	21.0	0-20
鳥取県	1	4	4	1	1	11	45.6	40.0	20-40
島根県	1	2	3	2	4	12	175.5	83.5	20-40
岡山県	4	3	6	0	3	16	60.4	45.0	0-20
広島県	0	4	2	1	10	17	298.3	143.0	20-40
山口県	0	2	7	0	7	16	224.2	74.0	60-80
徳島県	6	2	2	0	2	12	91.6	26.0	0-20
香川県	2	2	1	2	1	8	76.9	42.0	0-20
愛媛県	2	3	2	0	4	11	93.6	45.0	20-40
高知県	4	6	6	1	1	18	40.4	30.0	20-40
福岡県	17	18	5	2	4	46	307.5	26.0	20-40
佐賀県	5	5	1	0	2	13	63.8	24.1	0-20
長崎県	7	1	3	2	5	18	103.1	48.0	0-20
熊本県	10	15	8	2	5	40	111.0	29.0	20-40
大分県	1	5	5	2	2	15	74.8	42.0	20-40
宮崎県	10	2	5	2	1	20	39.4	22.4	0-20
鹿児島県	12	8	3	0	2	25	44.8	22.7	0-20
沖縄県	8	5	1	0	0	14	16.1	13.5	0-20
全国	287	270	263	79	272	1,171	213.5	42.0	0-20

注) 予算額が不明の市町村を除く

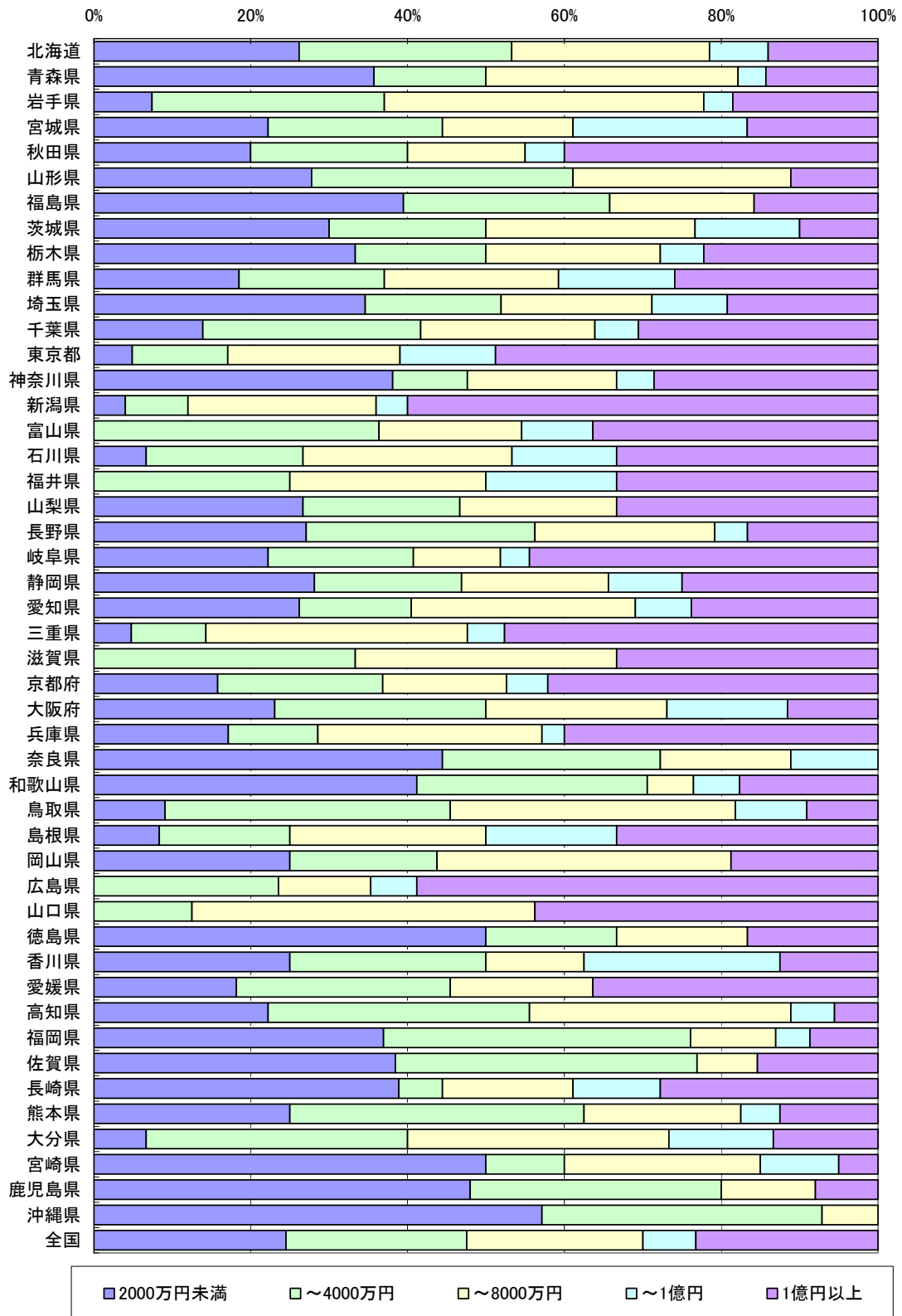


図 9 地域公共交通予算額別市町村数（県別シェア・%）

注）予算額が不明の市町村を除く

○一人当たり地域公共交通予算額

- ・一人当たり地域公共交通予算額が 500 円/人以上 1,000 円/人未満の市町村が最も多く、221 市町村ある。
- ・一人当たり地域公共交通予算額の中央値は 1,512 円/人であり、平均値は 4,241 円/人である。

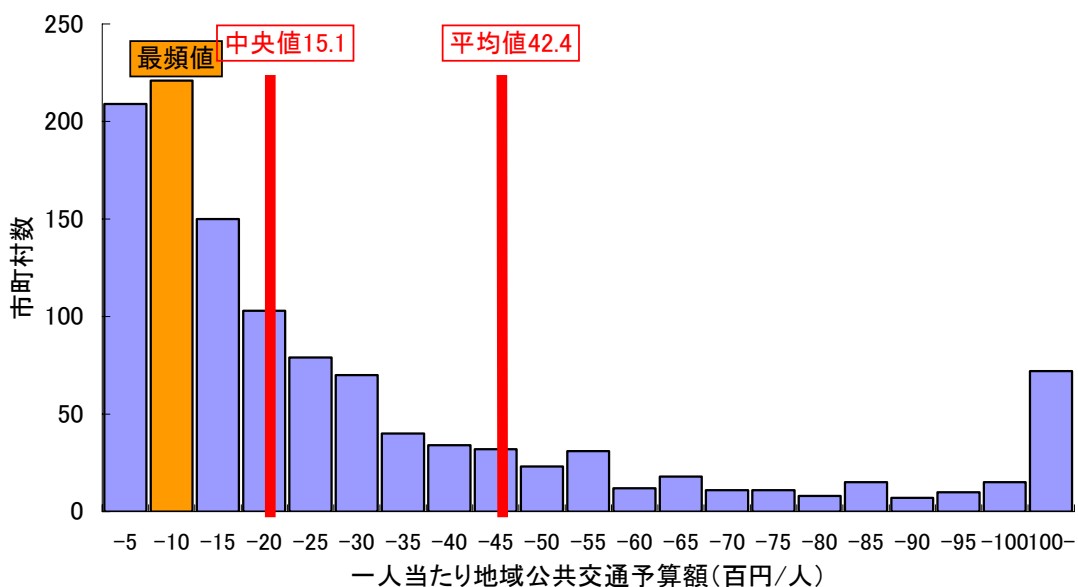
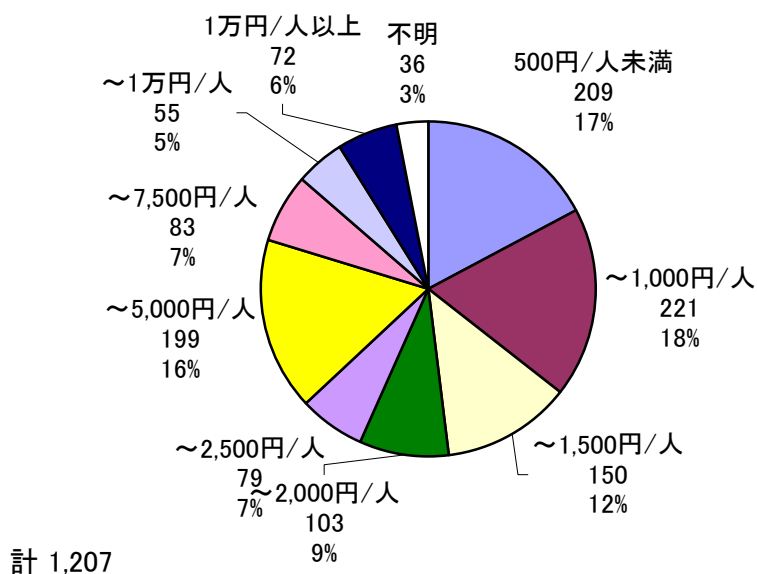


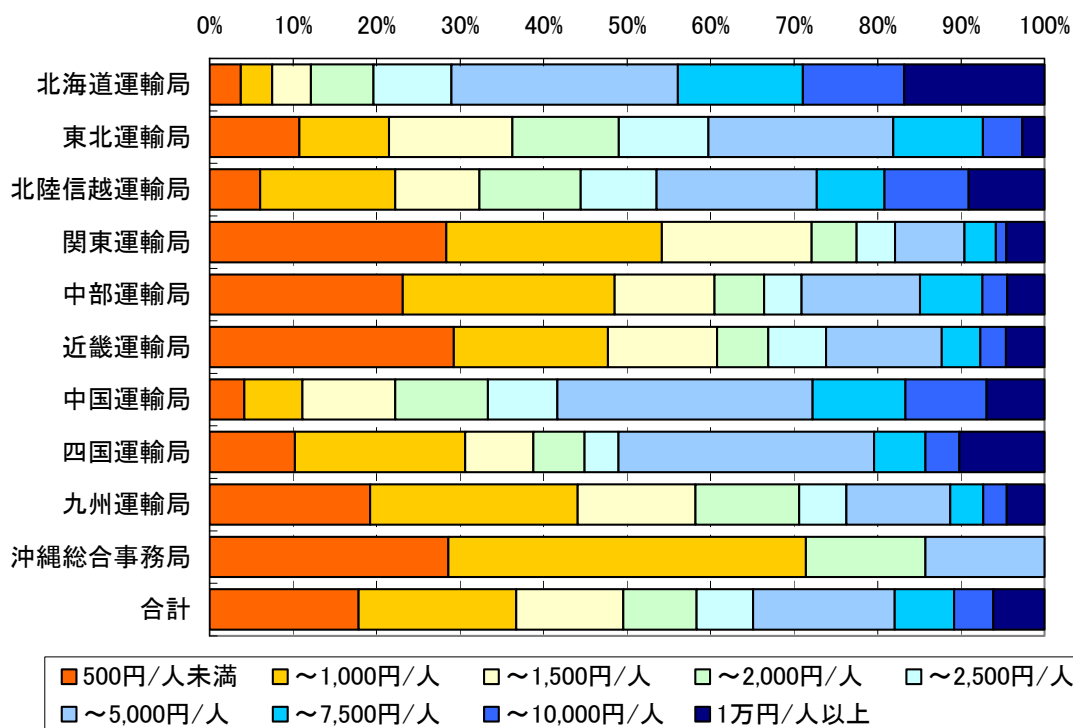
図 10 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数

- ・ 運輸局ブロック別および県別での一人当たり地域公共交通予算額の傾向は以下のとおりである。

表 4 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数（運輸局ブロック別）

	500円/人未満	～1,000円/人	～1,500円/人	～2,000円/人	～2,500円/人	～5,000円/人	～7,500円/人	～10,000円/人	1万円/人以上	合計	平均値(円/人)	中央値(円/人)	最頻値(円/人)
北海道運輸局	4	4	5	8	10	29	16	13	18	107	5,794	4,209	10000-
東北運輸局	16	16	22	19	16	33	16	7	4	149	3,009	2,023	1000-1500
北陸信越運輸局	6	16	10	12	9	19	8	10	9	99	3,939	2,441	500-1000
関東運輸局	68	62	43	13	11	20	9	3	11	240	2,855	901	0-500
中部運輸局	31	34	16	8	6	19	10	4	6	134	2,672	1,021	500-1000
近畿運輸局	38	24	17	8	9	18	6	4	6	130	2,405	1,085	0-500
中国運輸局	3	5	8	8	6	22	8	7	5	72	5,667	2,890	1000-1500
四国運輸局	5	10	4	3	2	15	3	2	5	49	3,870	2,556	500-1000
九州運輸局	34	44	25	22	10	22	7	5	8	177	8,691	1,158	500-1000
沖縄総合事務局	4	6	0	2	0	2	0	0	0	14	1,161	597	500-1000
合計	209	221	150	103	79	199	83	55	72	1,171	4,241	1,512	500-1000

注) 予算額が不明の市町村を除く



注) 予算額が不明の市町村を除く

図 11 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数（運輸局ブロック別シェア・%）



表 5 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数（県別）

	500円/人 未満	～1,000 円/人	～1,500 円/人	～2,000 円/人	～2,500 円/人	～5,000 円/人	～7,500 円/人	～10,000 円/人	1万円/人 以上	合計	平均値 (円/人)	中央値 (円/人)	最頻値 (円/人)
北海道	4	4	5	8	10	29	16	13	18	107	5,794	4,209	10000-
青森県	2	1	6	4	1	8	5	1	0	28	3,088	2,538	1000-1500
岩手県	3	3	1	5	2	6	6	1	0	27	2,929	2,154	1500-2000
宮城県	2	1	5	3	1	4	0	1	1	18	3,066	1,741	1000-1500
秋田県	0	1	3	2	7	5	1	0	1	20	2,829	2,269	2000-2500
山形県	3	4	0	2	2	5	1	1	0	18	2,531	2,201	500-1000
福島県	6	6	7	3	3	5	3	3	2	38	3,300	1,561	1000-1500
茨城県	12	5	10	2	0	1	0	0	0	30	878	800	0-500
栃木県	2	7	5	1	2	1	0	0	0	18	1,136	1,039	500-1000
群馬県	0	2	5	4	4	5	3	1	3	27	4,529	2,241	1000-1500
埼玉県	21	21	5	0	3	0	0	1	1	52	999	594	0-500
千葉県	9	11	7	2	0	3	3	0	1	36	1,970	907	500-1000
東京都	10	13	7	2	0	3	3	0	3	41	6,973	946	500-1000
神奈川県	12	2	2	2	0	2	0	1	0	21	1,202	448	0-500
新潟県	0	2	2	4	1	8	3	3	2	25	4,568	3,722	1500-2000
富山県	0	3	2	3	1	2	0	0	0	11	1,986	1,599	500-1000
石川県	2	3	2	2	1	3	1	1	0	15	2,293	1,626	500-1000
福井県	0	0	0	2	4	2	3	1	0	12	3,762	2,668	2000-2500
山梨県	2	1	2	0	2	5	0	0	3	15	5,479	2,637	10000-
長野県	4	8	4	3	6	6	4	6	7	48	4,573	2,471	500-1000
岐阜県	3	9	3	0	0	6	4	1	1	27	2,791	1,193	500-1000
静岡県	10	10	3	3	1	2	0	1	2	32	2,157	850	0-500
愛知県	17	12	6	3	0	2	0	0	2	42	1,530	683	0-500
三重県	1	3	4	0	1	7	3	1	1	21	4,966	2,710	1000-1500
滋賀県	0	2	4	0	4	3	0	1	1	15	2,968	2,199	1000-1500
京都府	6	3	0	1	1	5	1	0	2	19	3,500	1,713	0-500
大阪府	18	5	0	0	1	1	0	0	1	26	1,185	405	0-500
兵庫県	7	8	7	3	0	7	2	1	0	35	2,015	1,113	500-1000
奈良県	4	4	1	1	2	0	2	2	2	18	4,051	1,316	0-500
和歌山県	3	2	5	3	1	2	1	0	0	17	1,611	1,269	1000-1500
鳥取県	0	0	0	3	1	5	2	0	0	11	3,477	3,391	1500-2000
島根県	0	1	0	1	1	2	3	3	1	12	9,172	5,190	5000-5500
岡山県	3	2	4	0	1	4	1	0	1	16	2,757	1,294	1000-1500
広島県	0	2	1	3	1	6	0	3	1	17	4,015	2,687	1500-2000
山口県	0	0	3	1	2	5	2	1	2	16	9,209	3,289	1000-1500
徳島県	3	2	0	0	2	3	1	0	1	12	2,847	2,119	0-500
香川県	1	2	1	1	0	1	1	1	0	8	3,026	1,702	500-1000
愛媛県	0	4	3	1	0	3	0	0	0	11	1,658	1,174	500-1000
高知県	1	2	0	1	0	8	1	1	4	18	6,278	4,057	10000-
福岡県	11	15	5	6	3	4	0	1	1	46	1,530	800	500-1000
佐賀県	4	4	4	0	1	0	0	0	0	13	830	750	0-500
長崎県	6	3	2	2	0	2	1	1	1	18	2,978	981	0-500
熊本県	4	7	6	3	4	8	5	1	2	40	2,891	1,979	500-1000
大分県	3	3	2	5	1	0	0	1	0	15	1,746	1,381	1500-2000
宮崎県	0	7	3	4	1	1	1	0	3	20	4,517	1,368	500-1000
鹿児島県	6	5	3	2	0	7	0	1	1	25	46,853	1,234	0-500
沖縄県	4	6	0	2	0	2	0	0	0	14	1,161	597	500-1000
全国	209	221	150	103	79	199	83	55	72	1,171	4,241	1,512	500-1000

注 1) 予算額が不明の市町村を除く

注 2) 鹿児島県の数値が高いのは三島村の旅客船運営費等 5.2 億円（住民数 462 人）が含まれているため

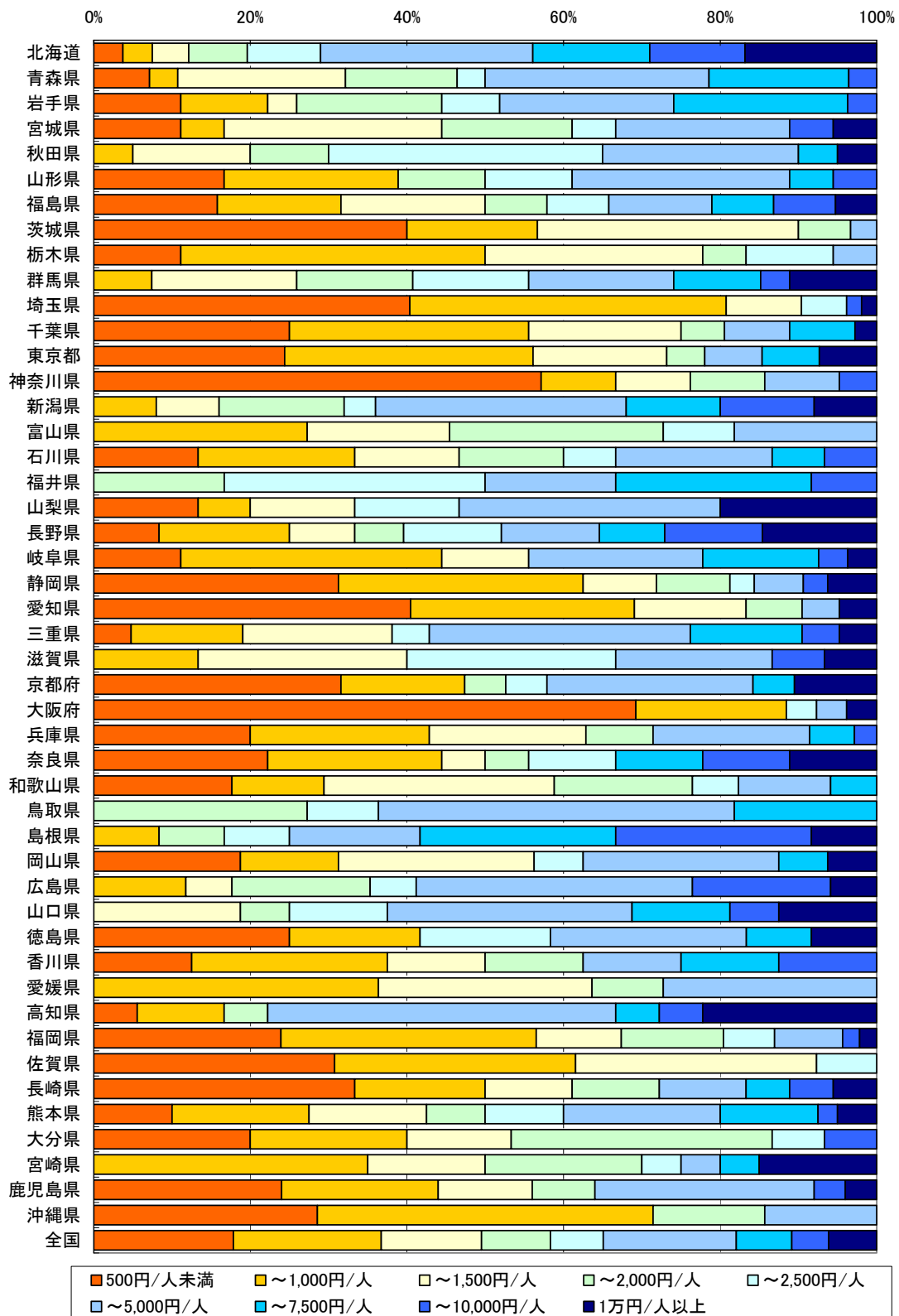


図 12 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数（県別シェア・%）

注) 予算額が不明の市町村を除く

○地域公共交通予算比率

- ・一般会計予算額に占める公共交通関連経費が 0.5%未満の市町村が最も多く、713 市町村ある。
- ・一般会計予算額に占める公共交通関連経費の中央値は 0.38%であり、平均値は 0.68%である。

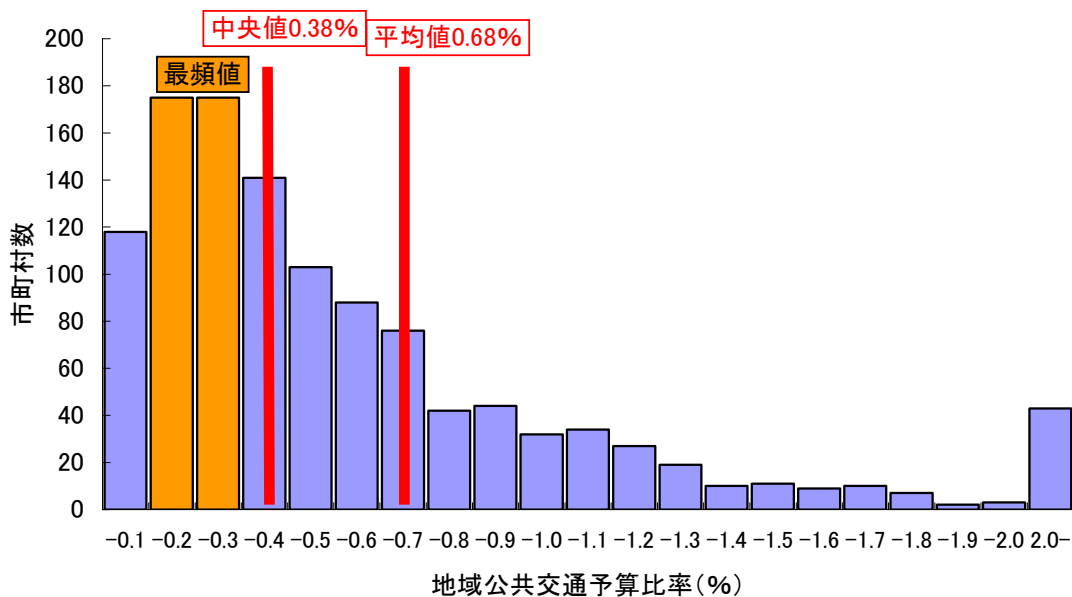
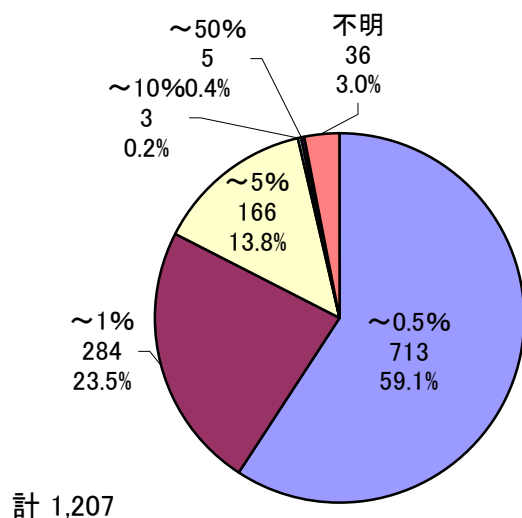


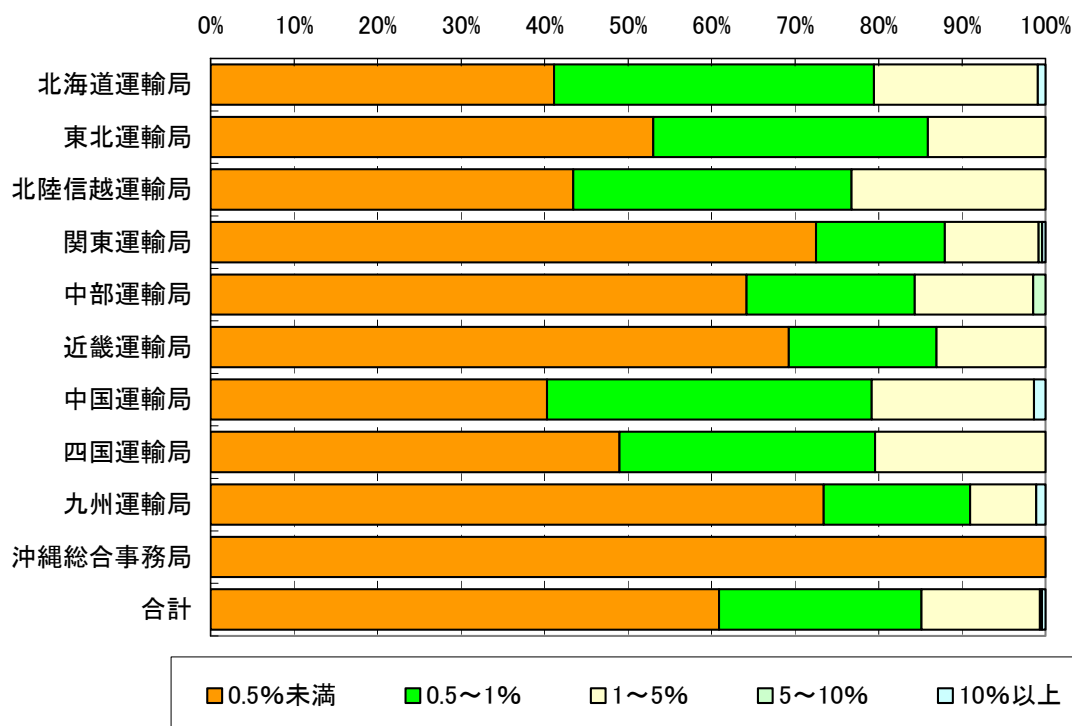
図 13 地域公共交通予算比率別市町村数

- ・ 運輸局ブロック別および県別での地域公共交通予算比率の傾向は以下のとおりである。

表 6 地域公共交通予算比率別市町村数（運輸局ブロック別）

	0.5%未満	0.5～1%	1～5%	5～10%	10%以上	合計	平均値 (%)	中央値 (%)	最頻値 (%)
北海道運輸局	44	41	21	0	1	107	1.15	0.63	0.3-0.4
東北運輸局	79	49	21	0	0	149	0.59	0.48	0.2-0.3
北陸信越運輸局	43	33	23	0	0	99	0.70	0.56	0.2-0.3
関東運輸局	174	37	27	1	1	240	0.58	0.30	0.2-0.3
中部運輸局	86	27	19	2	0	134	0.64	0.36	0.1-0.2
近畿運輸局	90	23	17	0	0	130	0.49	0.30	0.1-0.2
中国運輸局	29	28	14	0	1	72	0.88	0.55	0.4-0.5
四国運輸局	24	15	10	0	0	49	0.62	0.53	0.5-0.6
九州運輸局	130	31	14	0	2	177	0.73	0.29	0.1-0.2
沖縄総合事務局	14	0	0	0	0	14	0.18	0.15	0.0-0.1
合計	713	284	166	3	5	1,171	0.68	0.38	0.1-0.2

注) 予算額が不明の市町村を除く



注) 予算額が不明の市町村を除く

図 14 地域公共交通予算比率別市町村数（運輸局ブロック別シェア・%）

表 7 地域公共交通予算比率別市町村数（県別）

	0.5%未満	0.5~1%	1~5%	5~10%	10%以上	合計	平均値 (%)	中央値 (%)	最頻値 (%)
北海道	44	41	21	0	1	107	1.15	0.63	0.3-0.4
青森県	14	7	7	0	0	28	0.77	0.53	0.2-0.3
岩手県	14	10	3	0	0	27	0.56	0.49	0.6-0.7
宮城県	10	5	3	0	0	18	0.59	0.47	0.2-0.3
秋田県	10	9	1	0	0	20	0.53	0.50	0.5-0.6
山形県	8	8	2	0	0	18	0.52	0.53	0.2-0.3
福島県	23	10	5	0	0	38	0.55	0.42	0.1-0.2
茨城県	28	1	1	0	0	30	0.26	0.28	0.3-0.4
栃木県	13	4	1	0	0	18	0.51	0.31	0.1-0.2
群馬県	11	9	7	0	0	27	0.71	0.57	0.4-0.5
埼玉県	42	7	3	0	0	52	0.37	0.24	0.2-0.3
千葉県	28	2	6	0	0	36	0.53	0.29	0.2-0.3
東京都	30	5	5	0	1	41	0.96	0.26	0.2-0.3
神奈川県	17	2	2	0	0	21	0.38	0.16	0.0-0.1
新潟県	8	10	7	0	0	25	0.80	0.65	0.4-0.5
富山県	7	2	2	0	0	11	0.51	0.37	0.3-0.4
石川県	9	5	1	0	0	15	0.48	0.40	0.2-0.3
福井県	3	6	3	0	0	12	0.71	0.61	0.5-0.6
山梨県	5	7	2	1	0	15	1.14	0.63	0.6-0.7
長野県	19	16	13	0	0	48	0.76	0.57	0.5-0.6
岐阜県	15	5	7	0	0	27	0.70	0.41	0.2-0.3
静岡県	25	4	2	1	0	32	0.59	0.26	0.1-0.2
愛知県	35	5	2	0	0	42	0.38	0.21	0.1-0.2
三重県	8	7	5	1	0	21	1.14	0.65	0.3-0.4
滋賀県	7	5	3	0	0	15	0.70	0.61	0.4-0.5
京都府	10	5	4	0	0	19	0.73	0.49	0.1-0.2
大阪府	23	2	1	0	0	26	0.28	0.13	0.1-0.2
兵庫県	25	5	5	0	0	35	0.47	0.30	0.1-0.2
奈良県	10	5	3	0	0	18	0.53	0.41	0.0-0.1
和歌山県	15	1	1	0	0	17	0.34	0.32	0.1-0.2
鳥取県	3	8	0	0	0	11	0.62	0.60	0.4-0.5
島根県	3	5	4	0	0	12	1.02	0.82	0.4-0.5
岡山県	10	4	2	0	0	16	0.47	0.29	0.0-0.1
広島県	8	5	4	0	0	17	0.72	0.62	0.2-0.3
山口県	5	6	4	0	1	16	1.52	0.65	0.3-0.4
徳島県	7	3	2	0	0	12	0.47	0.41	0.0-0.1
香川県	4	1	3	0	0	8	0.64	0.49	0.1-0.2
愛媛県	9	2	0	0	0	11	0.34	0.32	0.1-0.2
高知県	4	9	5	0	0	18	0.87	0.73	0.5-0.6
福岡県	34	9	3	0	0	46	0.41	0.25	0.1-0.2
佐賀県	12	1	0	0	0	13	0.22	0.18	0.1-0.2
長崎県	14	2	2	0	0	18	0.48	0.29	0.0-0.1
熊本県	23	10	7	0	0	40	0.59	0.44	0.2-0.3
大分県	14	0	1	0	0	15	0.33	0.30	0.3-0.4
宮崎県	16	2	1	0	1	20	1.69	0.30	0.2-0.3
鹿児島県	17	7	0	0	1	25	1.44	0.24	0.1-0.2
沖縄県	14	0	0	0	0	14	0.18	0.15	0.0-0.1
全国	713	284	166	3	5	1,171	0.68	0.38	0.1-0.2

注) 予算額が不明の市町村を除く

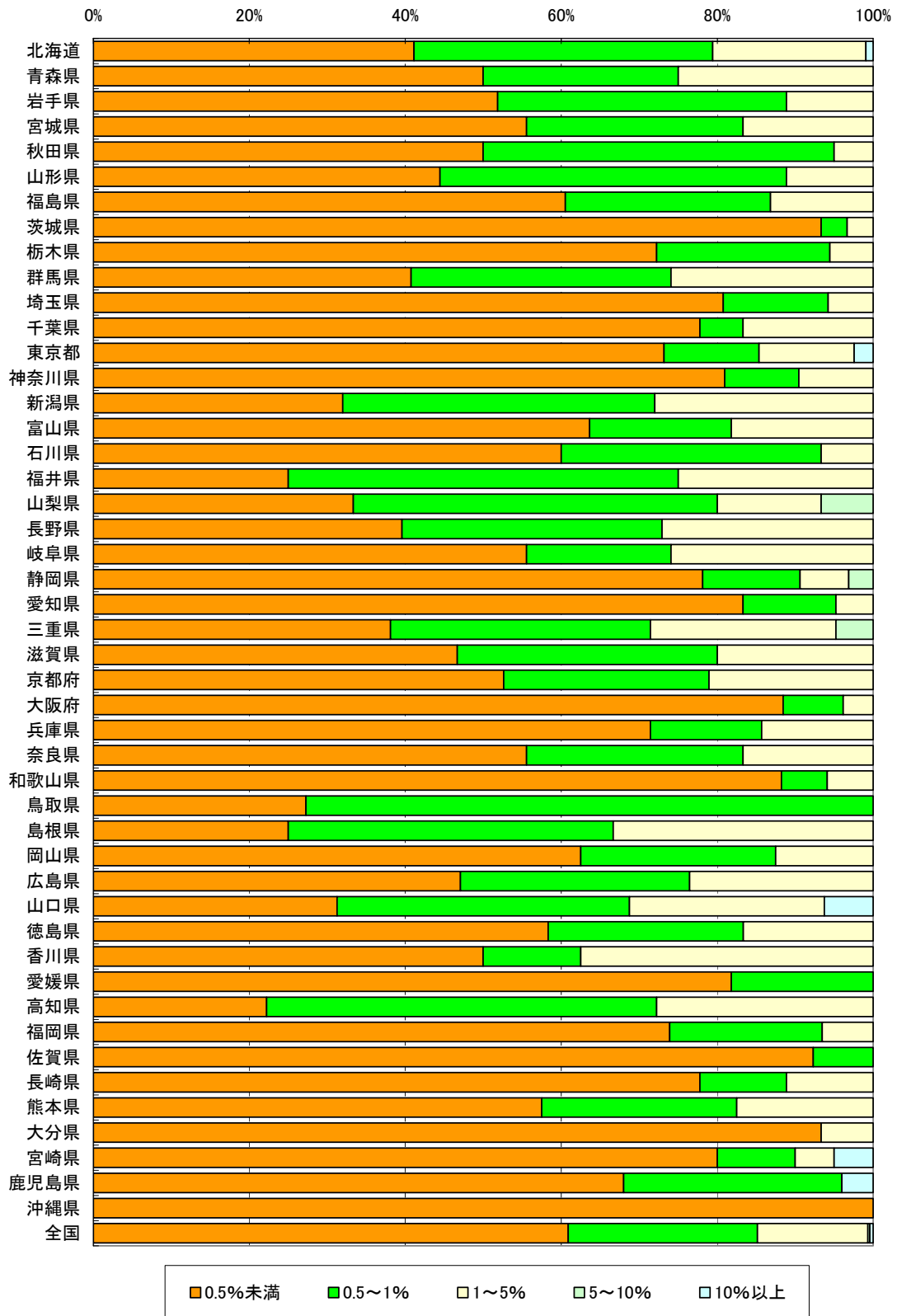


図 15 地域公共交通予算比率別市町村数（県別シェア・%）

注) 予算額が不明の市町村を除く

○一般会計予算×地域公共交通予算

- ・一般会計予算額が小さいほど地域公共交通予算額も少ない傾向にある。
- ・大阪市は鉄軌道の予算が多く、横浜市は福祉交通関係予算が多く、名古屋市は鉄軌道関係の予算額が多い、という結果を示している。
- ・一般会計予算規模に比較して地域公共交通予算が相対的に多い市町村として、兵庫県尼崎市、富山市、静岡県島田市（駅周辺整備）、山梨県甲斐市（駅周辺整備）等がある。

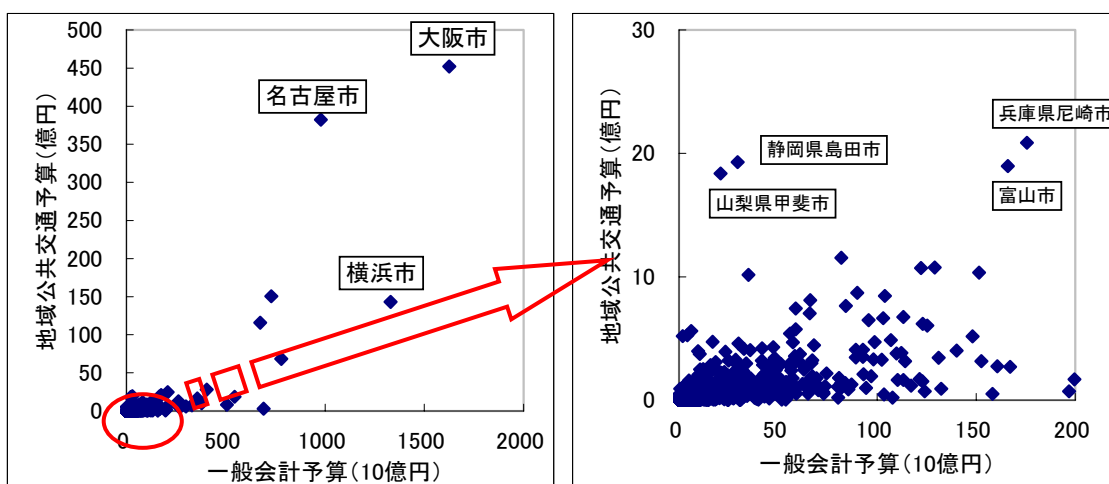
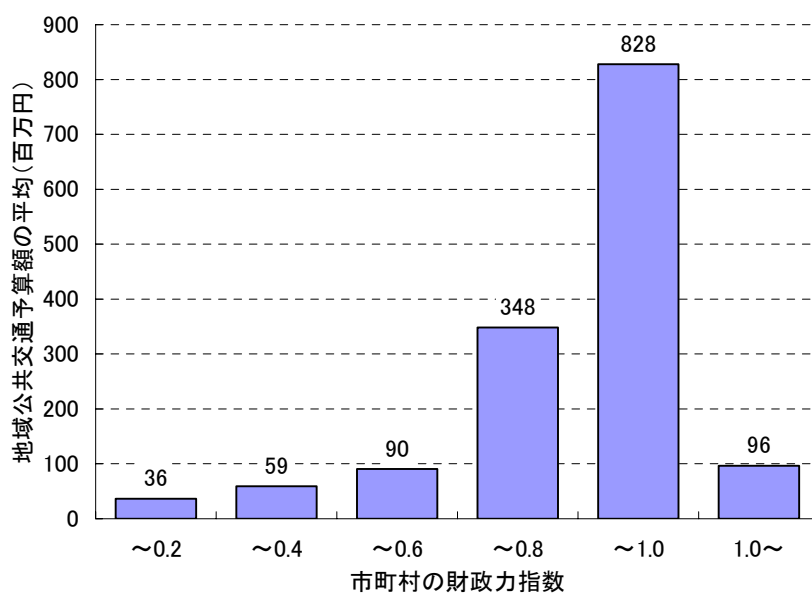


図 16 一般会計予算×地域公共交通予算

○財政力指数×地域公共交通予算額の平均

- ・財政力指数が 1.0 に近づくほど、地域公共交通予算額は多くなる。つまり財政が健全でないほど、地域交通予算額は小さい。



(市町村数 : 207 549 430 294 190 126 )

図 17 財政力指数×地域公共交通予算

○財政力指数×一人当たり地域公共交通予算額の平均

- ・一方で、財政力指数が1.0に近づくほど、一人当たりの地域公共交通予算額が少なくなる。つまり財政が健全でない市町村ほど、一人当たりの地域公共交通予算が多いことが示されている。

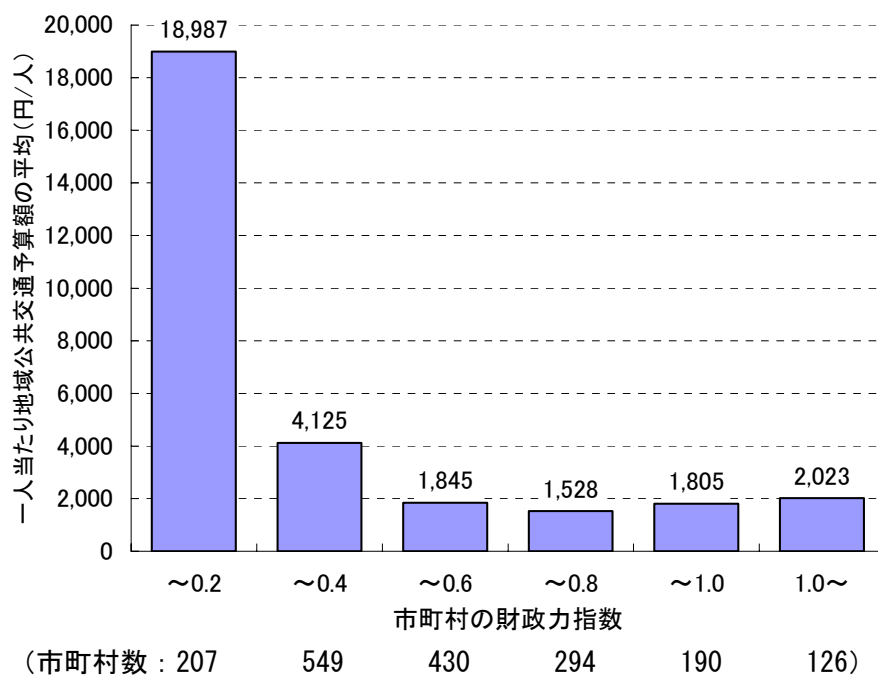


図 18 財政力指数×一人当たり地域公共交通予算



○財政力指数×一人当たり地域公共交通予算額

- ・財政力指数が0.2に満たない市町村では、一人当たり地域公共交通予算が2,500円以上のところが圧倒的である。同じく財政力指数が0.4に満たない市町村では、一人当たり地域公共交通予算が2,500円以上のところが半分以上である。

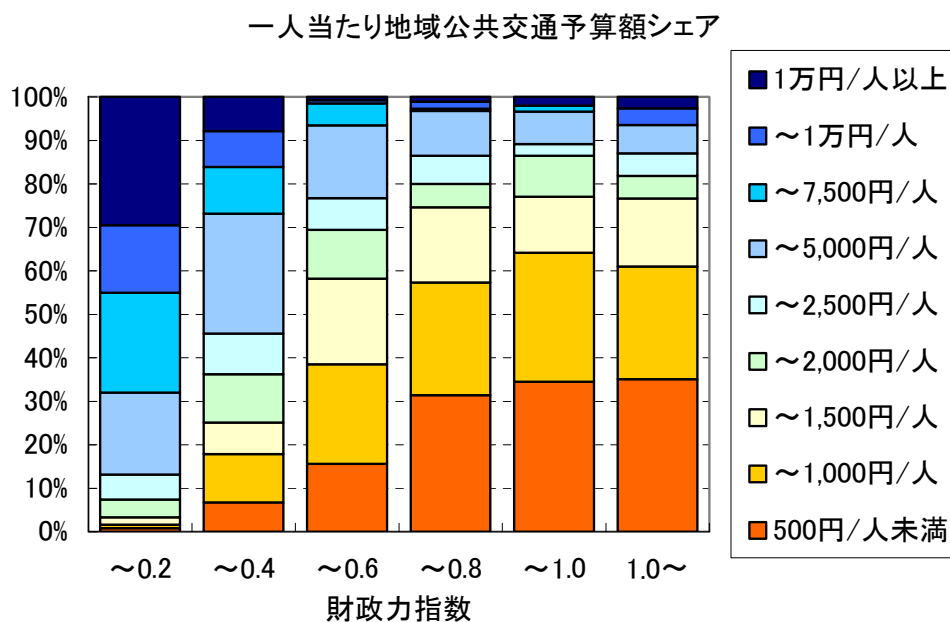
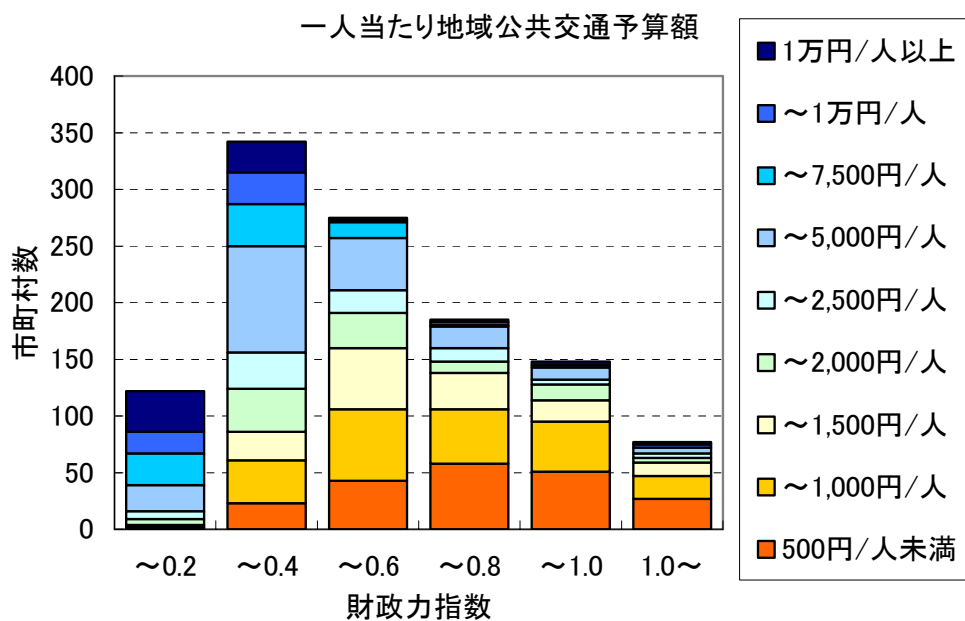


図 19 財政力指数×一人当たり地域公共交通予算額

○人口規模×地域公共交通予算額の平均

- ・人口規模が大きくなるにつれて、地域公共交通予算額は多くなる。
- ・人口規模が 100 万人以上の政令指定都市では、地域公共交通予算額が圧倒的に高い。

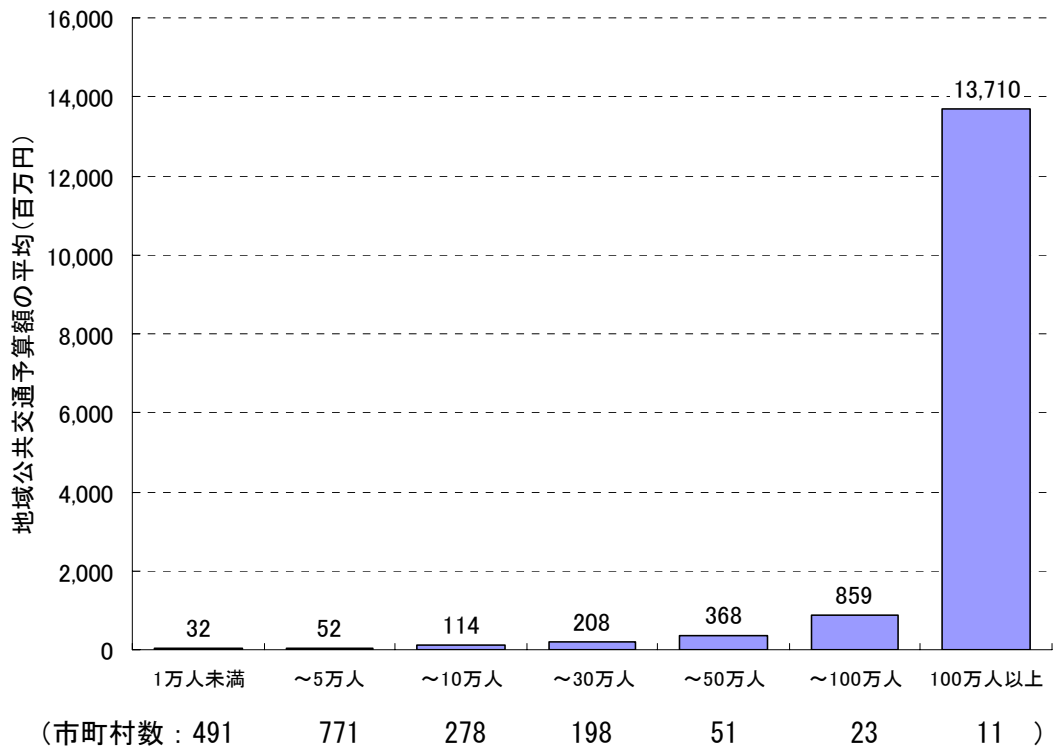


図 20 人口規模×地域公共交通予算

○人口規模×一人当たり地域公共交通予算額の平均

- ・一方で、人口規模が大きくなるにつれて、一人当たりの地域公共交通予算額が少なくなるが、50万人以上になると、再び一人当たりの地域公共交通予算額が増加に転じる。

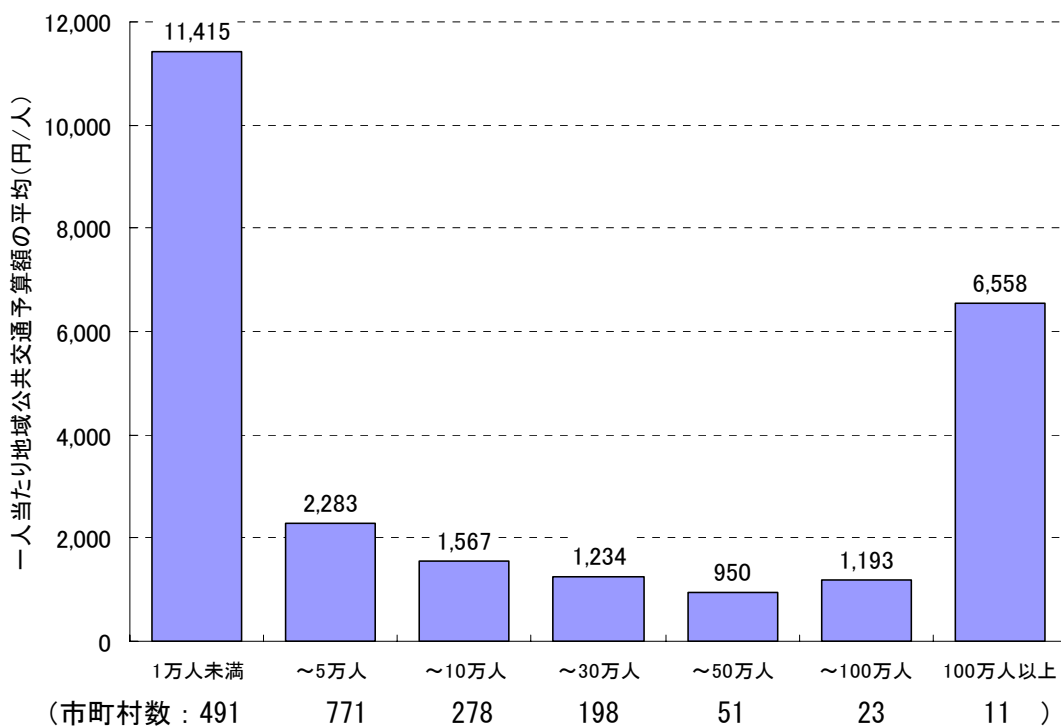


図 21 人口規模×一人当たり地域公共交通予算

○人口規模×一人当たり地域公共交通予算額

- ・人口規模が1万人未満の市町村では、一人当たり地域公共交通予算が2,500円/人以上のところは圧倒的である。同じく人口規模が100万人以上の政令指定都市でも、一人当たり地域公共交通予算が2,500円/人以上のところは約7割ある。

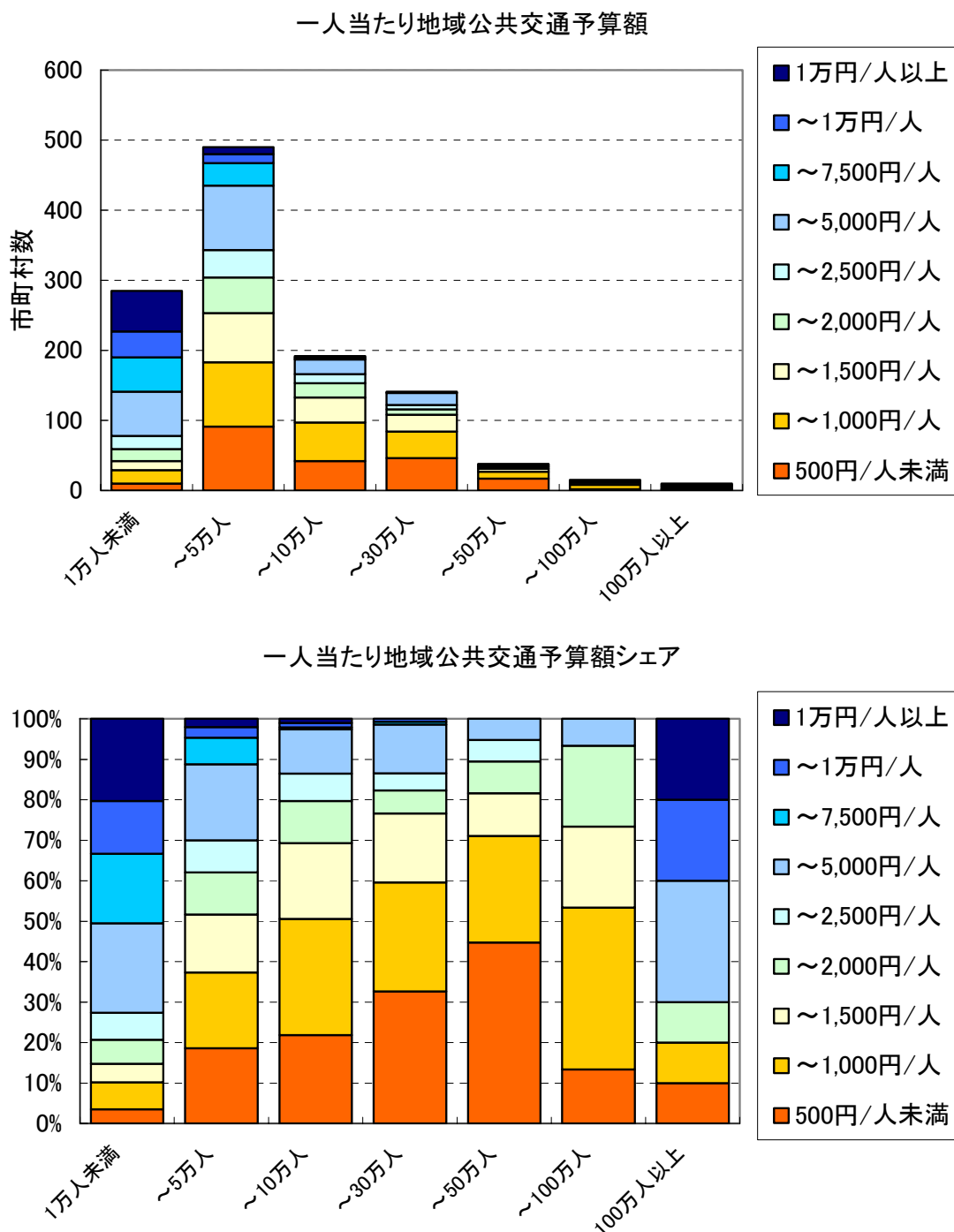


図 22 人口規模×一人当たり地域公共交通予算額

- 高齢者人口比率×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）
  - ・ 一般会計予算に占める地域公共交通予算の割合（地域公共交通予算比率）と高齢者人口比率の関係を見ると、高齢者が多い市町村において同予算比率が高い傾向にある。
  - ・ 予算比率ではなく一人当たり予算額で見ても、上記と同様の傾向である。

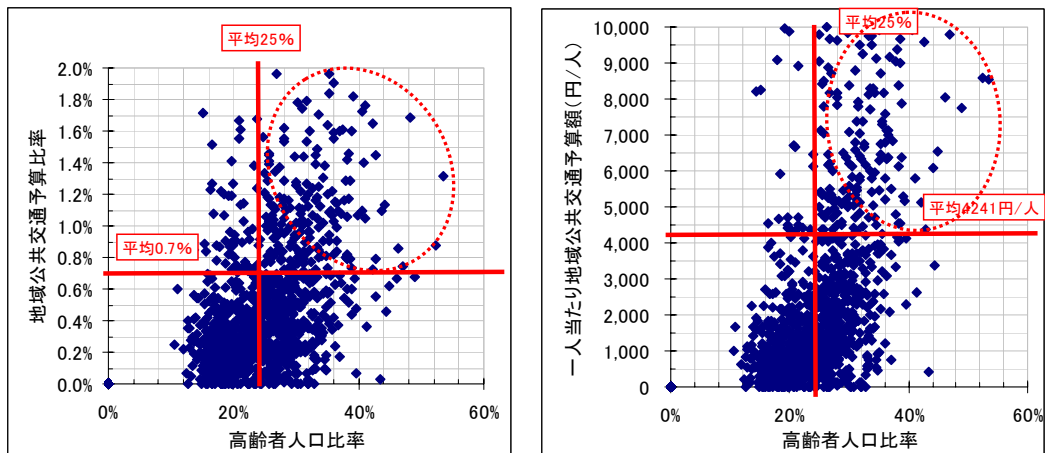


図 23 高齢者人口比率×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

- 高齢者人口×地域公共交通予算額
  - ・ 地域公共交通予算額と高齢者人口の関係を見ると、右肩上がりの傾向がある。

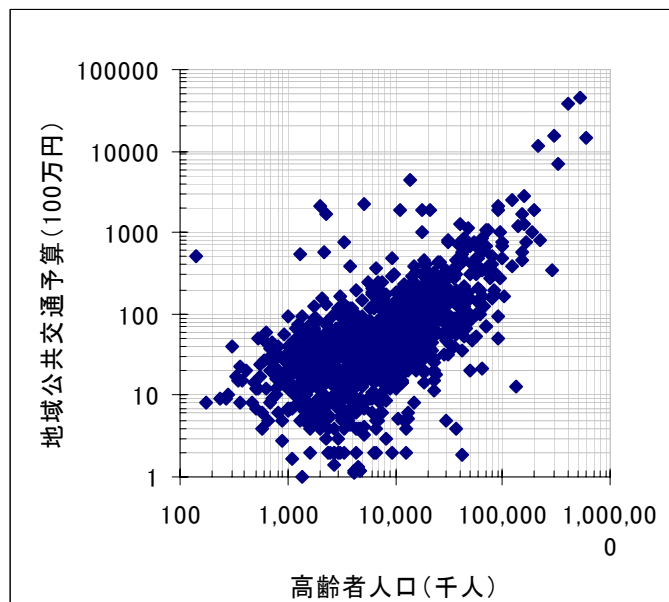


図 24 高齢者人口×地域公共交通予算額

○DID 面積×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

- ・ DID 面積が小さいほど地域公共交通予算比率が高くなる傾向にある。
- ・ 予算比率ではなく一人当たり予算額で見ても、上記と同様の傾向である。

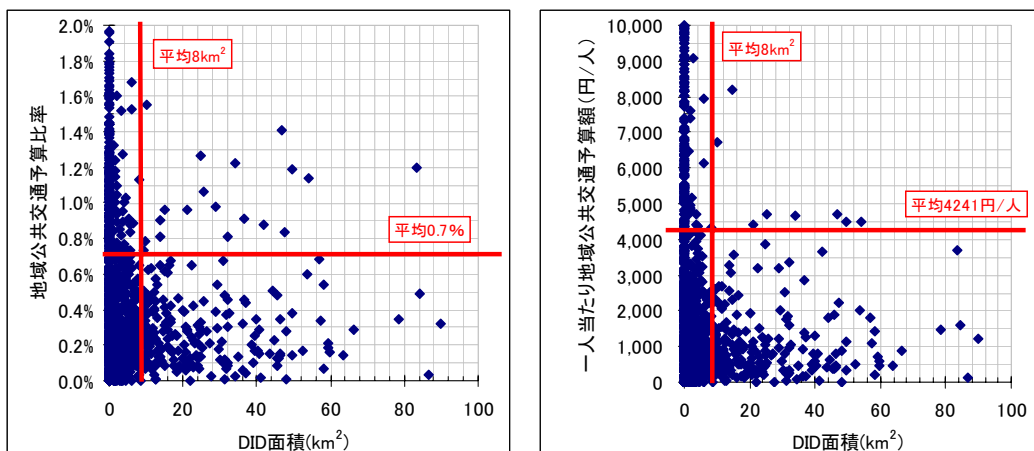


図 25 DID 面積×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

注) DID (人口集中地区) : 「原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域」

○DID 面積×地域公共交通予算額

- ・ 予算比率ではなく予算額で見ても、上記と同様の傾向である。

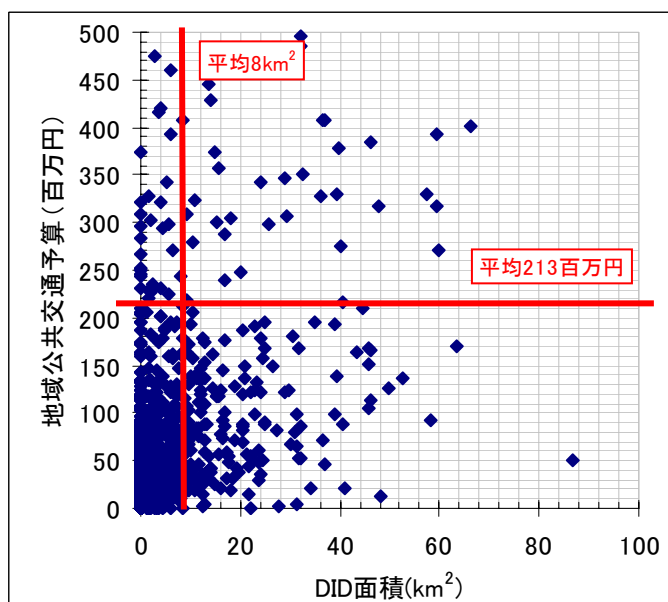


図 26 DID 面積×地域公共交通予算額

- DID 面積比率 × 地域公共交通予算額（一人当たり地域公共交通予算額）
- ・ DID 面積比率（可住地面積に占める比率）で見ても、上記と同様の傾向である。

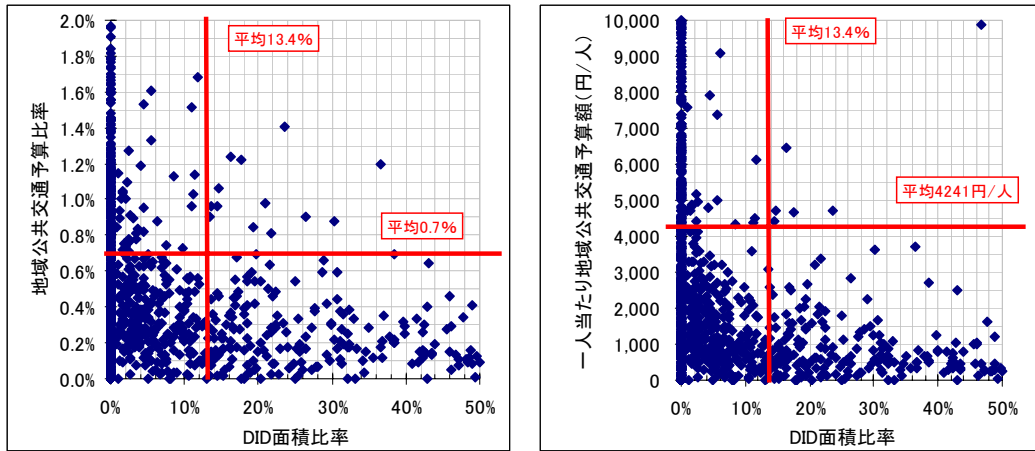


図 27 DID 面積 × 地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

注) DID 面積比率 = DID 面積 / 可住地面積

- 人口密度 × 地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）
- ・ 人口密度が低いほど地域公共交通予算比率が高くなる傾向にある。
- ・ 予算比率ではなく一人当たり予算額で見ても、上記と同様の傾向である。

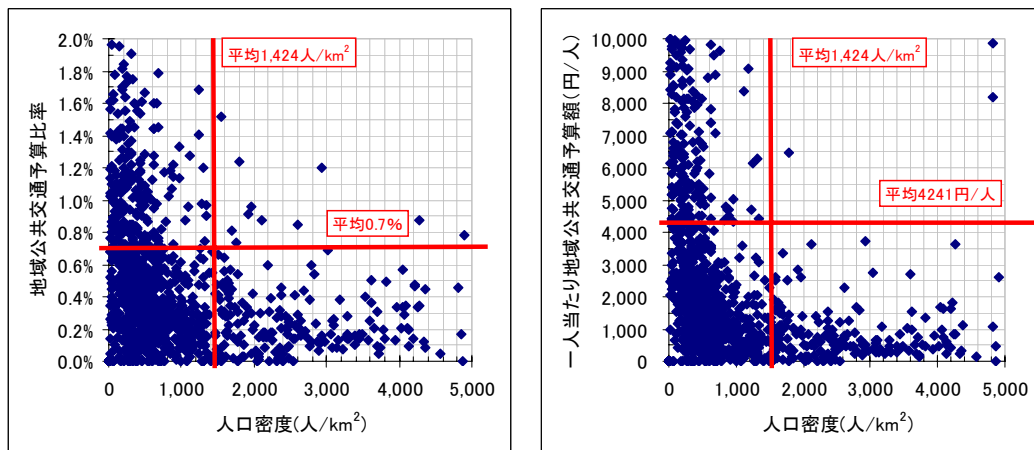


図 28 人口密度 × 地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

- 高齢者人口密度×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）
- ・ 高齢者の人口密度で見ても、上記と同様の傾向である。

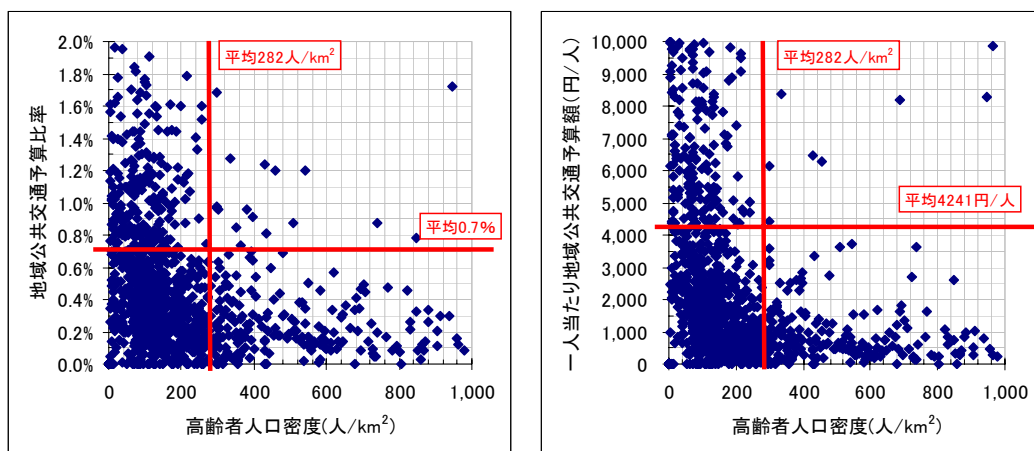


図 29 高齢者人口密度×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）

注) 高齢者人口密度=高齢者数/可住地面積

- 世帯あたり乗用車保有台数×地域公共交通予算比率（一人当たり地域公共交通予算額）
- ・ 世帯あたり乗用車保有台数が多く、地域公共交通予算比率が少ない市町村が多い。
- ・ 予算比率ではなく一人当たり予算額で見ても、上記と同様の傾向である。

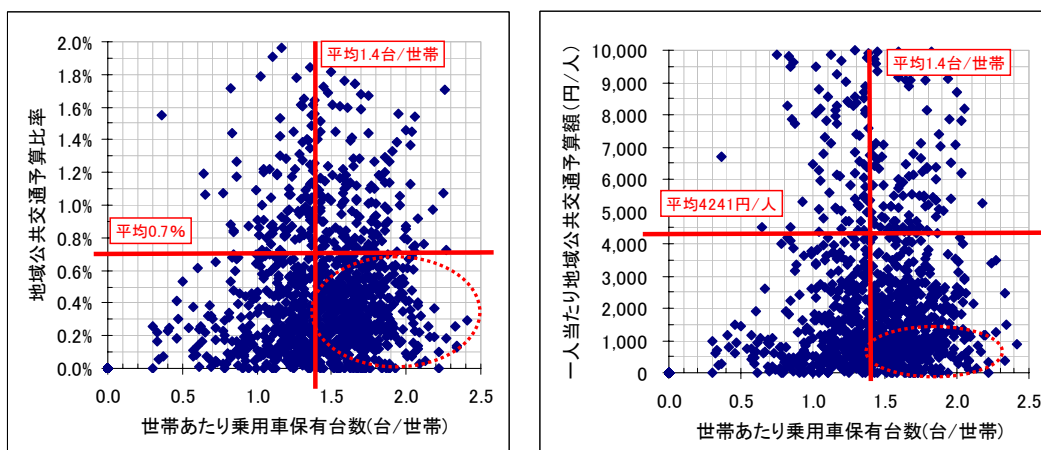


図 30 世帯あたり乗用車保有台数×地域公共交通予算比率  
（一人当たり地域公共交通予算額）



○地域公共交通予算の使途

- ・モード別では、バス・タクシーに係る予算の割合が高い市町村数が多い。

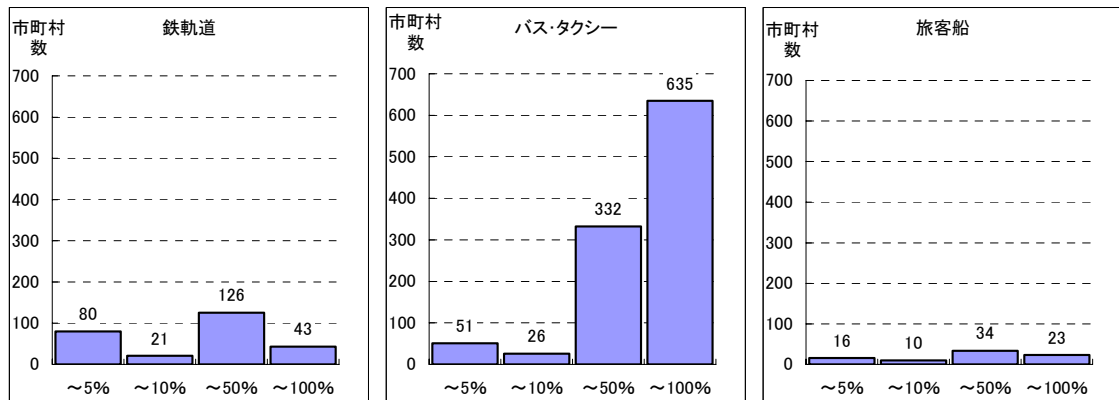
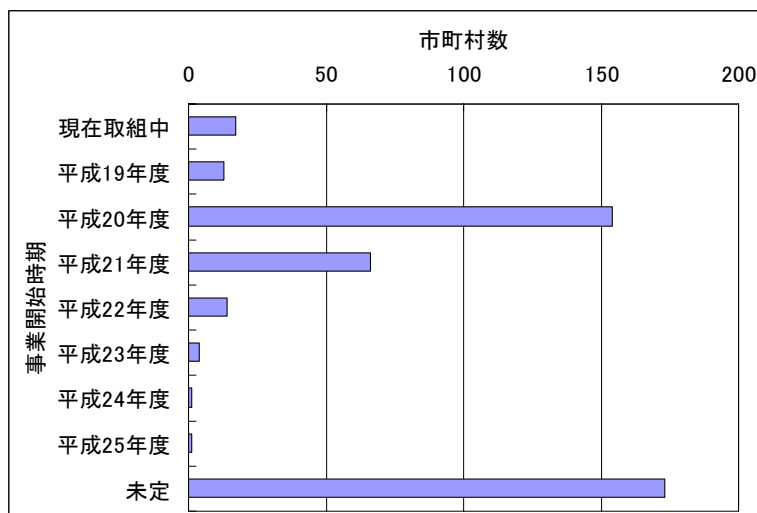
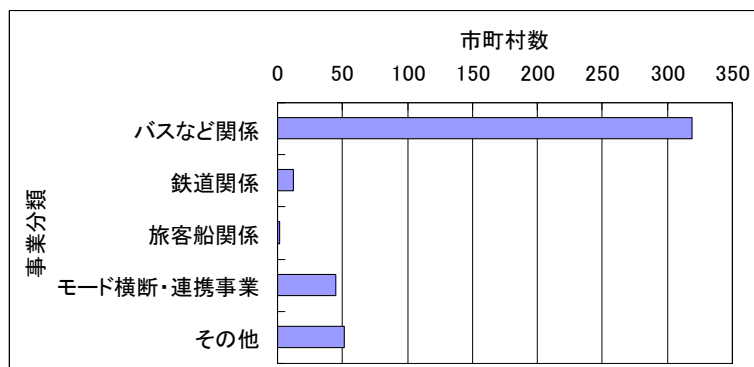
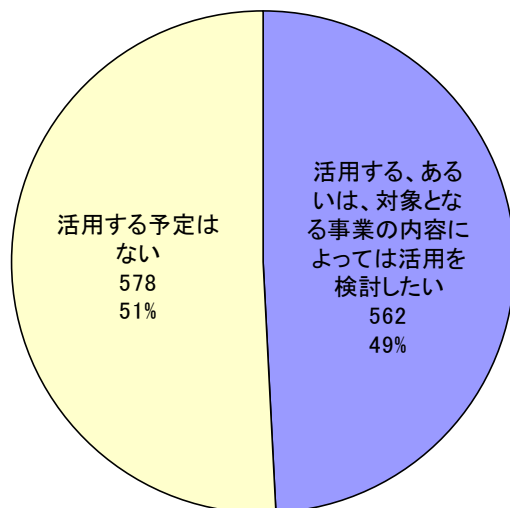


図 31 地域公共交通予算の使途

○地域公共交通活性化再生総合事業の活用意向

- ・地域公共交通活性化再生総合事業を活用する、あるいは事業の内容によっては活用を検討したいとする市町村は 562 市町村でほぼ半数となっている。
- ・想定されている具体的な事業に関する記述を集計すると、コミュニティバス・デマンドバス等バス関係の事業を挙げる市町村が多く、実施予定時期は未定を除くと平成 20 年度予定のものが多い。



注)「事業分類」と「事業開始時期」は記述欄へ記載されたものを分類集計した。

図 32 地域公共交通活性化再生総合事業の活用意向

○市町村担当者が相談する相手

- ・相談する相手としては交通事業者が 621 市町村 (51%)、都道府県が 578 市町村 (48%)、地方運輸局が 467 市町村 (39%) と多くなっている。一方、有識者は 137 市町村 (11%)、コンサルタントは 65 市町村 (5%) と現在は十分に活用されていない。

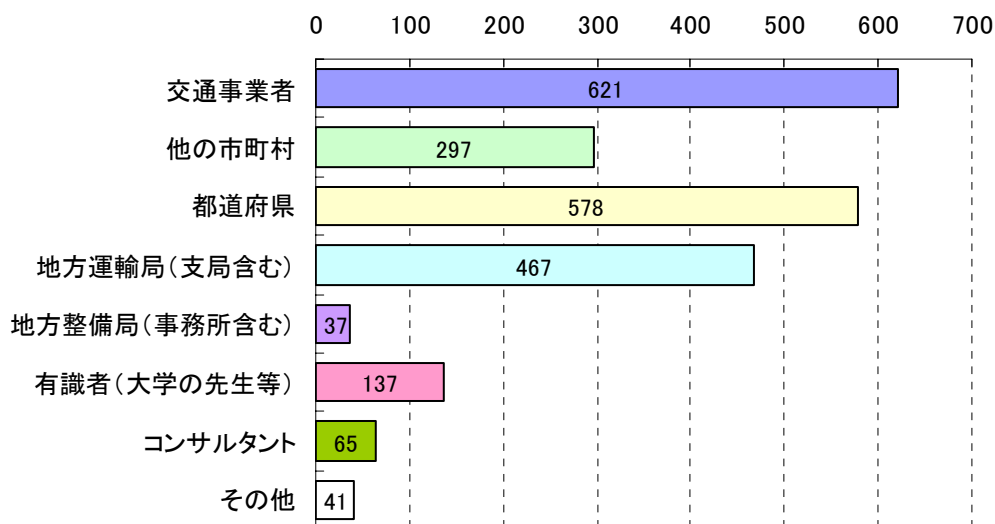


図 33 市町村担当者が相談する相手

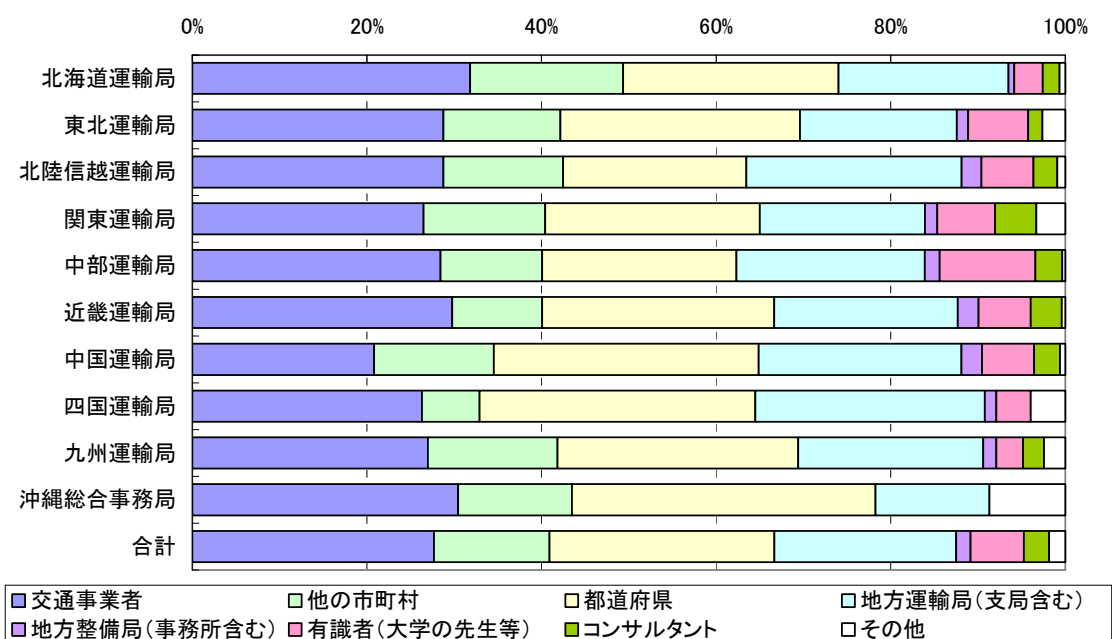
注) 複数回答可

- ・ 運輸局ブロック別および県別での相談相手の傾向は以下のとおりである。

表 8 市町村担当者が相談する相手（運輸局ブロック別）

	交通事業者	他の市町村	都道府県	地方運輸局(支局含む)	地方整備局(事務所含む)	有識者(大学の先生等)	コンサルタント	その他	合計
北海道運輸局	49	27	38	30	1	5	3	1	154
東北運輸局	88	41	84	55	4	21	5	8	306
北陸信越運輸局	63	30	46	54	5	13	6	2	219
関東運輸局	112	59	104	80	6	28	20	14	423
中部運輸局	83	34	65	63	5	32	9	1	292
近畿運輸局	75	26	67	53	6	15	9	1	252
中国運輸局	35	23	51	39	4	10	5	1	168
四国運輸局	20	5	24	20	1	3	0	3	76
九州運輸局	89	49	91	70	5	10	8	8	330
沖縄総合事務局	7	3	8	3	0	0	0	2	23
合計	621	297	578	467	37	137	65	41	2,243

注) 複数回答可



注) 複数回答可

図 34 市町村が相談する相手（運輸局ブロック別シェア・%）

表 9 市町村担当者が相談する相手（県別）

	交通事業者	他の市町村	都道府県	地方運輸局(支局含む)	地方整備局(事務所含む)	有識者(大学の先生等)	コンサルタント	その他	合計
北海道	49	27	38	30	1	5	3	1	154
青森県	19	5	14	7	2	3	0	2	52
岩手県	12	4	13	9	0	6	0	0	44
宮城県	8	9	12	9	1	3	2	0	44
秋田県	17	5	16	11	1	3	1	2	56
山形県	9	6	10	9	0	4	1	2	41
福島県	23	12	19	10	0	2	1	2	69
茨城県	13	6	12	13	0	3	0	1	48
栃木県	3	2	11	9	1	4	1	0	31
群馬県	15	9	17	14	1	3	0	3	62
埼玉県	18	10	18	10	2	3	2	2	65
千葉県	19	12	15	11	1	4	4	3	69
東京都	21	7	12	9	0	7	7	4	67
神奈川県	16	11	13	7	1	3	4	0	55
新潟県	20	8	13	13	3	4	1	2	64
富山県	7	2	8	7	0	1	0	0	25
石川県	8	9	5	13	1	3	2	0	41
福井県	7	3	6	6	0	3	1	0	26
山梨県	7	2	6	7	0	1	2	1	26
長野県	28	11	20	21	1	5	3	0	89
岐阜県	17	9	16	13	0	7	0	0	62
静岡県	25	11	20	17	1	3	2	0	79
愛知県	19	7	9	15	4	13	2	1	70
三重県	15	4	14	12	0	6	4	0	55
滋賀県	10	3	7	6	0	2	4	0	32
京都府	13	3	14	9	3	4	0	1	47
大阪府	13	1	9	6	0	3	1	0	33
兵庫県	23	12	20	17	3	4	2	0	81
奈良県	10	3	10	8	0	0	0	0	31
和歌山県	6	4	7	7	0	2	2	0	28
鳥取県	8	4	8	4	0	1	0	0	25
島根県	6	4	10	6	0	1	0	0	27
岡山県	2	3	11	7	1	2	0	0	26
広島県	10	7	12	12	3	5	3	0	52
山口県	9	5	10	10	0	1	2	1	38
徳島県	3	1	7	5	0	0	0	0	16
香川県	6	0	4	5	0	1	0	1	17
愛媛県	5	1	4	4	1	1	0	0	16
高知県	6	3	9	6	0	1	0	2	27
福岡県	19	9	17	15	1	4	2	1	68
佐賀県	8	4	5	4	0	0	1	0	22
長崎県	10	3	13	7	2	0	0	1	36
熊本県	19	15	16	13	0	2	1	4	70
大分県	12	2	13	13	1	4	3	2	50
宮崎県	9	5	9	10	0	0	0	0	33
鹿児島県	12	11	18	8	1	0	1	0	51
沖縄県	7	3	8	3	0	0	0	2	23
全国	621	297	578	467	37	137	65	41	2,243

注) 複数回答可

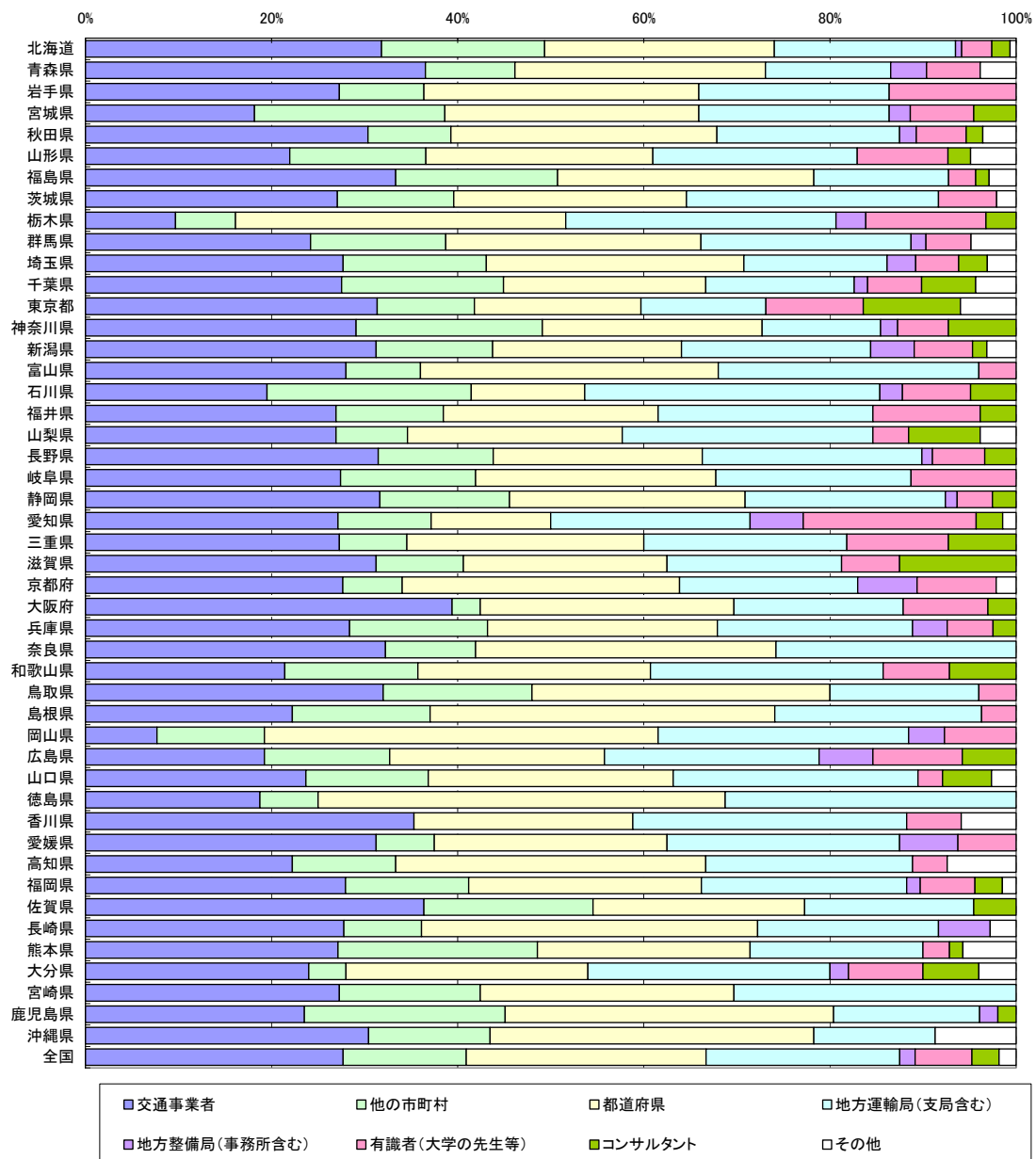


図 35 市町村担当者が相談する相手（県別シェア・%）

注）複数回答可

#### (4) 担当部署・担当者

##### ○担当部署有無

- ・地域公共交通に関する担当部署が設置されている市町村は 1,158 市町村で 96% である。

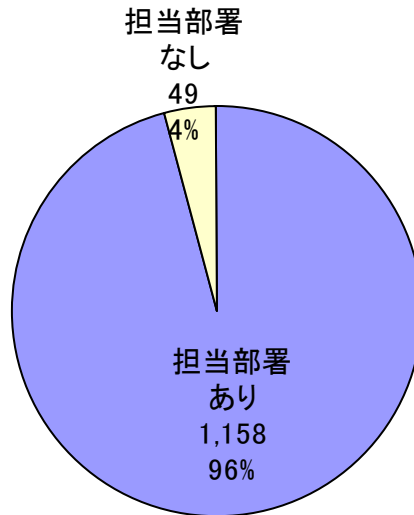
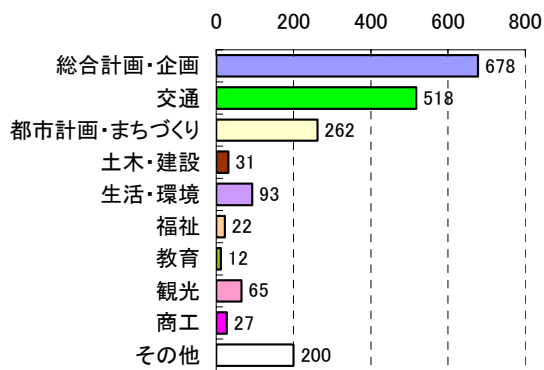


図 36 担当部署有無

##### ○担当部署の主な所掌

- ・担当部署の主な所掌は「総合計画・企画」「交通」「都市計画・まちづくり」である。
- ・連携先部署の主な所掌は「福祉」「教育」が多い。

##### メイン担当部署



##### メイン担当部署以外

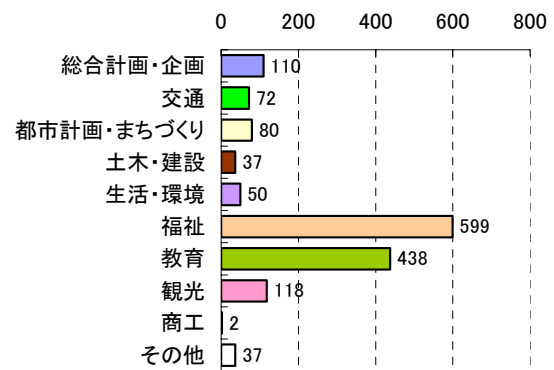


図 37 担当部署の主な所掌

注) 複数回答可

○担当者別市町村数

- ・公共交通の専任担当者不在の市町村が 86% (1,035 市町村) にものぼった。
- ・兼務者と併せても 1 名以下で約 4 割、2 名以下で約 7 割、3 名以下で 9 割近い。

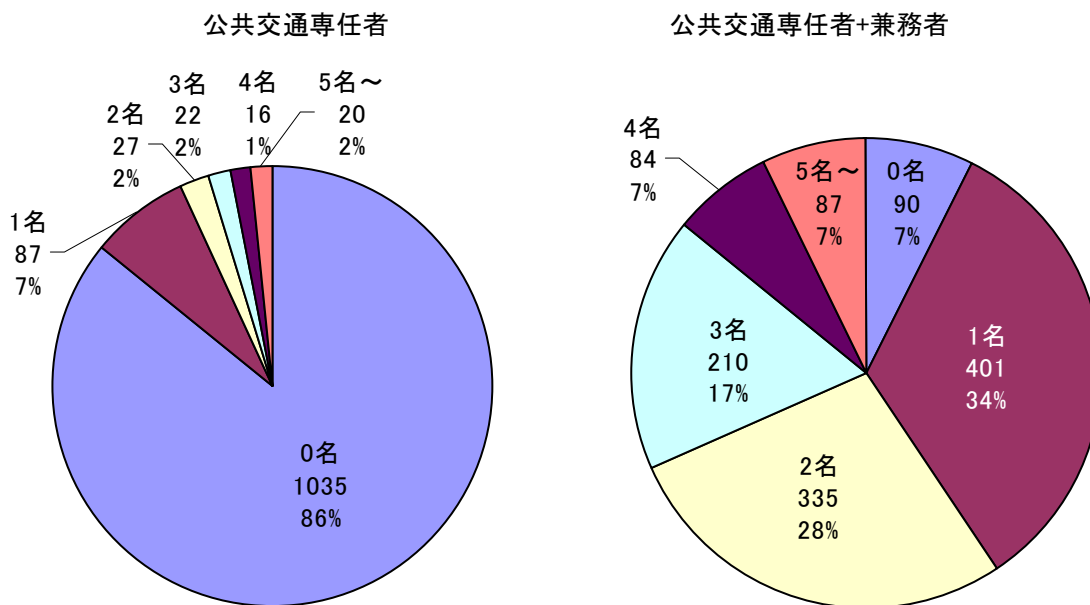


図 38 担当者別市町村数

- ・担当者数が多いほど専任者の割合が高くなっている。

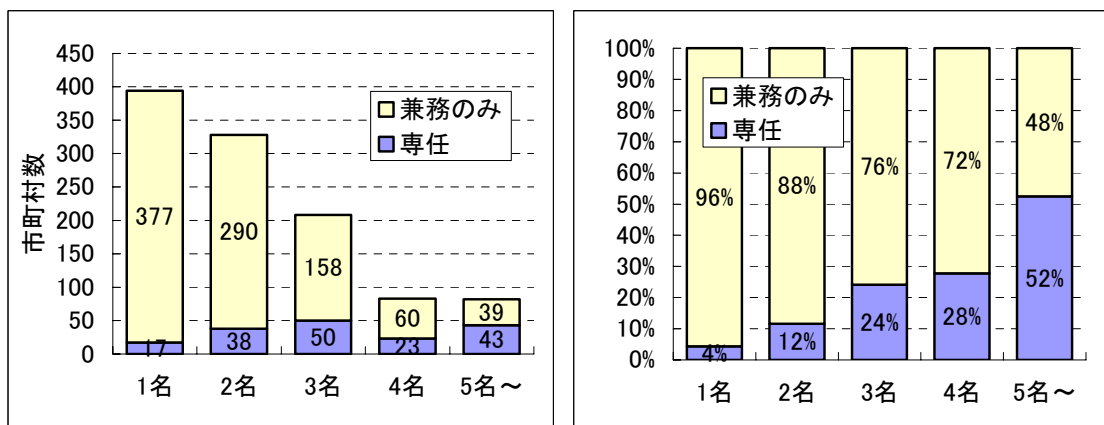


図 39 担当者別市町村数と兼務・専任の割合



○人口規模別市町村数

- ・人口規模が少ないほど、公共交通専任者の割合が少なくなっている。

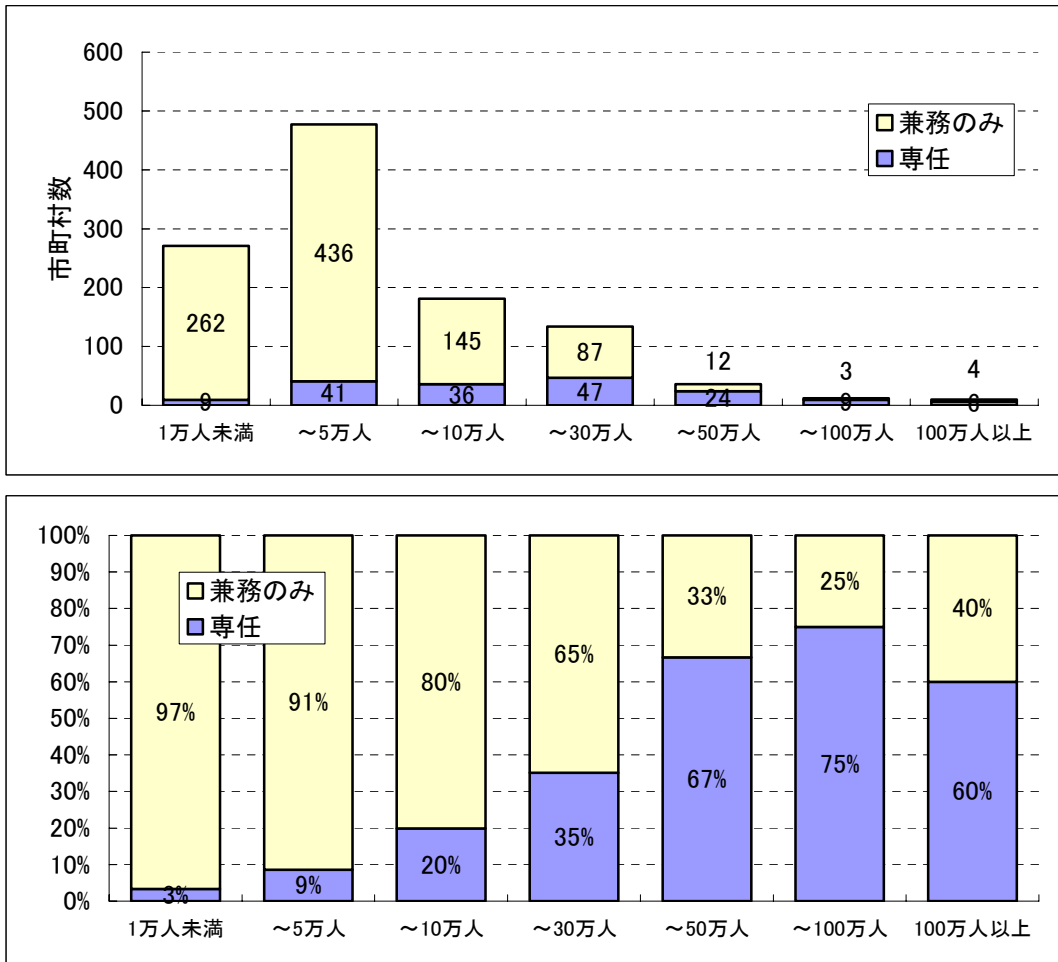


図 40 人口規模別市町村数と兼務・専任の割合

○メイン担当部署の主な所掌×地域公共交通予算額

- ・メイン担当部署として大勢を占める「総合計画・企画」「交通」および「都市計画・まちづくり」の3部門の中では、「交通」を所掌する部門がメインである場合に予算額が大きい傾向にある。
- ・その他ではメイン担当部署が「商工」の場合、公共交通予算額が多い市町村の割合が高い。

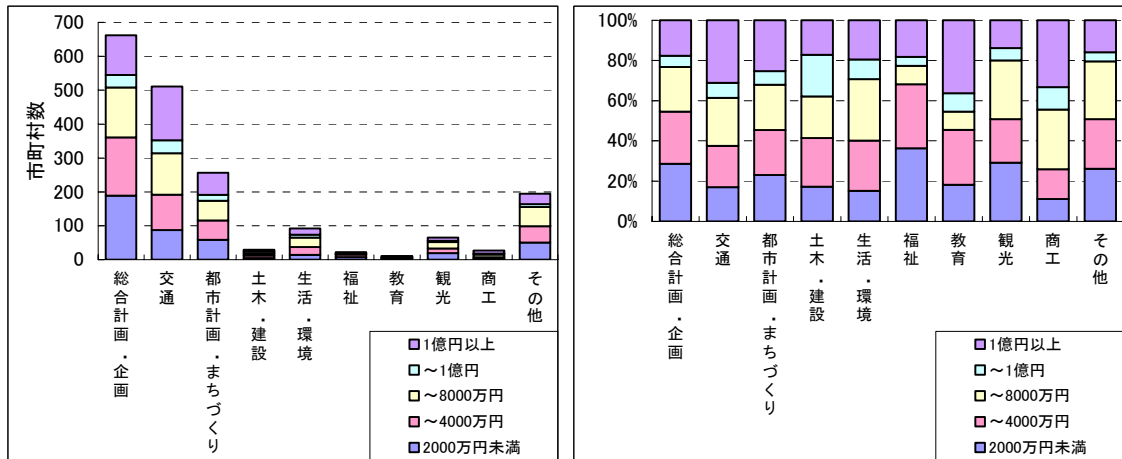


図 41 メイン担当部署の主な所掌×地域公共交通予算額

○人口×担当者数

- ・人口規模の小さな市町村ほど、担当者数が少ない。

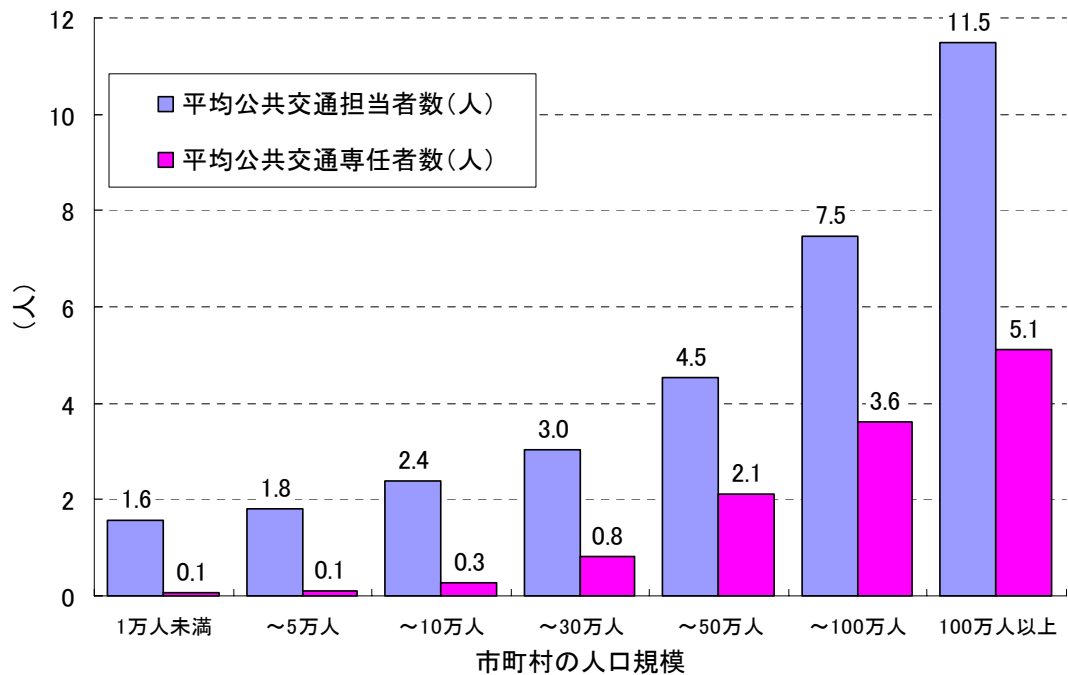


図 42 人口×担当者数

○担当者数×地域公共交通予算

- ・地域公共交通予算が 4,000 万円未満では担当者数の数は 2 名に満たないが、予算が大きくなると担当者数が増えていく。
- ・予算が少ない割に担当者が多い市町村は秋田県由利本荘市、北九州市、京都市などである。

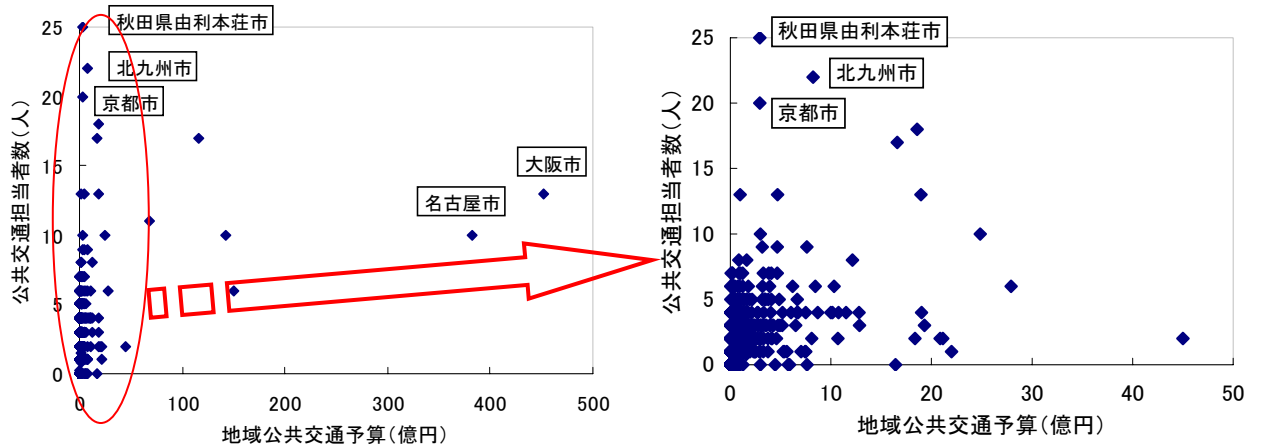
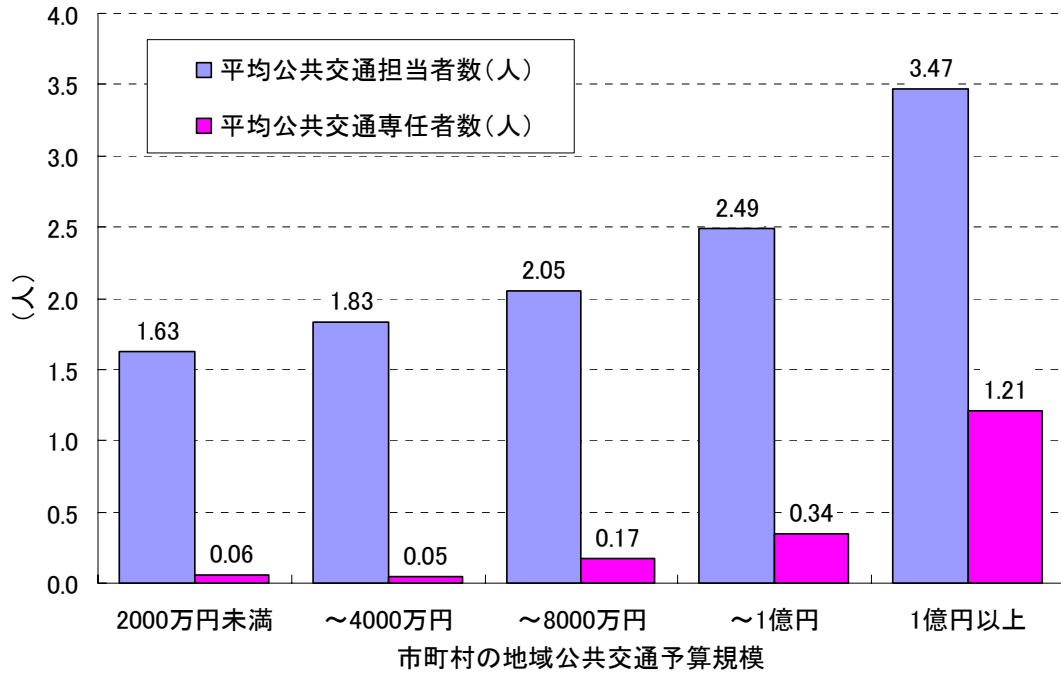


図 43 担当者数×地域公共交通予算

○担当者数×財政力指数

- ・財政力指数が大きくなるほど担当者数が多くなる。(1.0を超えると逆に少なくなる。)
- ・過疎の目安となる財務力指数 0.4 を境としてみると、0.4 に満たない市町村における公共交通担当者数の平均は 1.7～1.8 人、専任者数の平均では 0.1 人にすぎない。

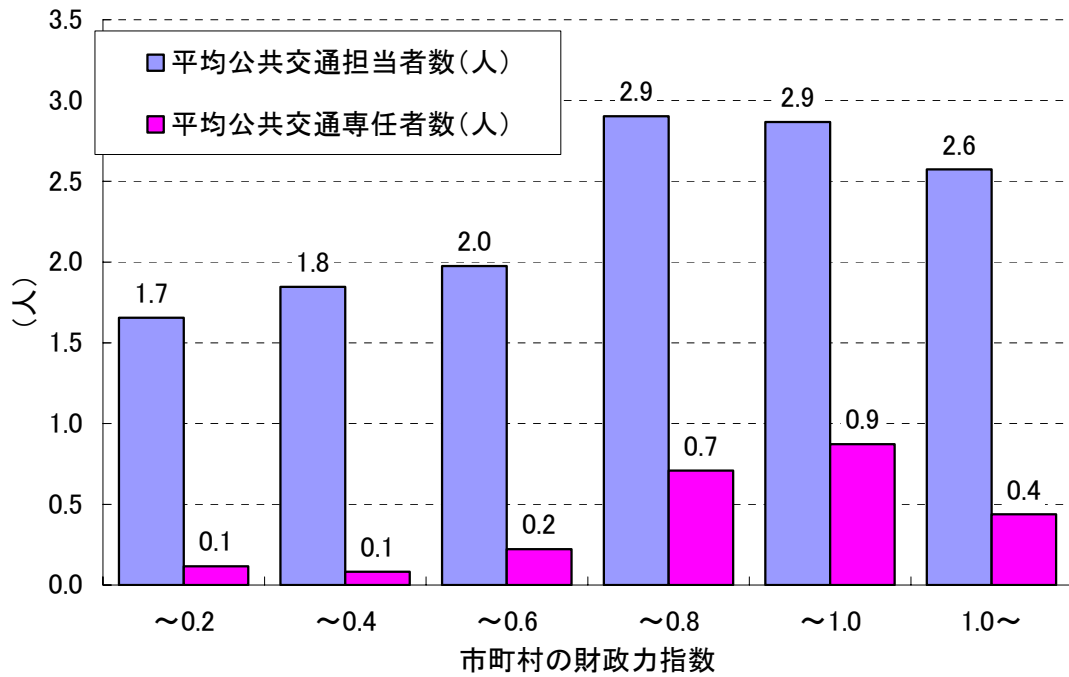


図 44 担当者数×財政力指数

- ・ 運輸局ブロック別および県別での公共交通担当者数の傾向は以下のとおりである。

表 10 公共交通担当者数（運輸局ブロック別）

	0名	1名	2名	3名	4名	5名～	合計	平均値 (人)	中央値 (人)	最頻値 (人)
北海道運輸局	6	22	34	29	11	6	108	2.4	2.0	2名
東北運輸局	9	60	40	23	9	10	151	2.2	2.0	1名
北陸信越運輸局	8	40	28	16	3	10	105	2.1	2.0	1名
関東運輸局	18	51	82	54	23	22	250	2.4	2.0	2名
中部運輸局	6	44	41	26	10	11	138	2.3	2.0	1名
近畿運輸局	15	41	28	21	13	14	132	2.4	2.0	1名
中国運輸局	5	31	16	14	4	3	73	2.1	2.0	1名
四国運輸局	10	28	11	2	1	0	52	1.2	1.0	1名
九州運輸局	9	73	54	24	9	11	180	2.2	2.0	1名
沖縄総合事務局	6	10	0	1	1	0	18	0.9	1.0	1名
合計	92	400	334	210	84	87	1,207	2.2	2.0	1名

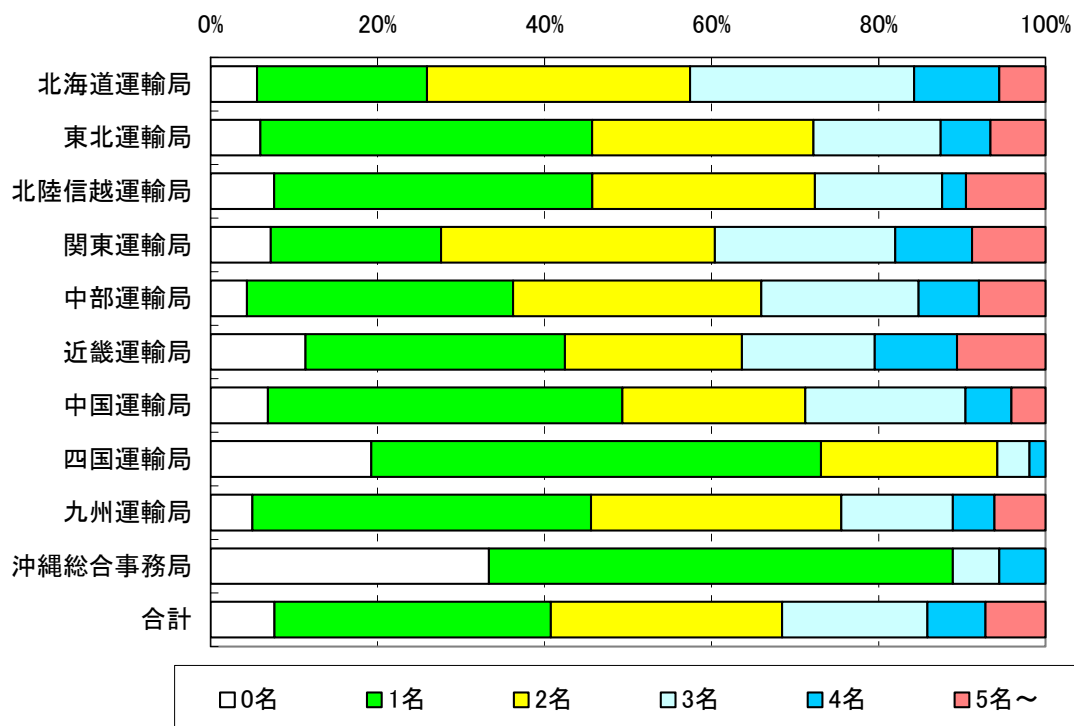


図 45 公共交通担当者数（運輸局ブロック別シェア・%）

表 11 公共交通担当者数（県別）

	0名	1名	2名	3名	4名	5名～	合計	平均値 (人)	中央値 (人)	最頻値 (人)
北海道	6	22	34	29	11	6	108	2.4	2.0	2名
青森県	4	10	6	6	2	1	29	1.9	2.0	1名
岩手県	0	13	6	6	1	1	27	2.2	2.0	1名
宮城県	0	5	7	4	0	2	18	2.3	2.0	2名
秋田県	3	5	5	2	3	2	20	3.2	2.0	1名
山形県	1	5	6	5	0	2	19	2.4	2.0	2名
福島県	1	22	10	0	3	2	38	1.7	1.0	1名
茨城県	0	10	10	7	2	2	31	2.2	2.0	1名
栃木県	3	2	9	4	1	0	19	1.9	2.0	2名
群馬県	0	10	10	6	1	2	29	2.2	2.0	1名
埼玉県	2	10	14	14	9	3	52	2.6	2.5	2名
千葉県	3	6	16	4	3	6	38	2.8	2.0	2名
東京都	5	3	9	14	4	6	41	2.9	3.0	3名
神奈川県	1	5	11	3	2	2	24	2.5	2.0	2名
新潟県	3	6	9	3	0	4	25	2.3	2.0	2名
富山県	1	2	4	2	1	2	12	3.2	2.0	2名
石川県	0	5	4	5	0	2	16	2.7	2.0	1名
福井県	0	5	3	3	0	1	12	2.8	2.0	1名
山梨県	4	5	3	2	1	1	16	1.6	1.0	1名
長野県	4	27	11	6	2	2	52	1.7	1.0	1名
岐阜県	1	13	7	4	2	0	27	1.7	1.0	1名
静岡県	0	12	13	4	3	1	33	2.2	2.0	2名
愛知県	3	9	11	8	5	9	45	3.0	2.0	2名
三重県	2	5	7	7	0	0	21	1.9	2.0	2名
滋賀県	1	6	3	5	0	0	15	1.8	2.0	1名
京都府	0	6	4	7	1	1	19	3.1	2.0	3名
大阪府	7	2	4	2	5	7	27	3.1	3.0	0名
兵庫県	1	12	10	4	4	4	35	2.4	2.0	1名
奈良県	4	9	4	0	1	1	19	1.4	1.0	1名
和歌山県	2	6	3	3	2	1	17	2.1	2.0	1名
鳥取県	0	7	1	3	0	0	11	1.6	1.0	1名
島根県	0	4	5	2	1	0	12	2.0	2.0	2名
岡山県	2	8	1	5	1	0	17	1.7	1.0	1名
広島県	0	5	5	4	1	2	17	3.2	2.0	1名
山口県	3	7	4	0	1	1	16	1.5	1.0	1名
徳島県	5	7	2	0	0	0	14	0.8	1.0	1名
香川県	1	4	2	1	0	0	8	1.4	1.0	1名
愛媛県	3	6	2	0	0	0	11	0.9	1.0	1名
高知県	1	11	5	1	1	0	19	1.5	1.0	1名
福岡県	2	12	13	12	3	4	46	2.9	2.0	2名
佐賀県	0	7	3	2	0	1	13	2.2	1.0	1名
長崎県	1	5	5	3	1	3	18	2.5	2.0	1名
熊本県	4	20	12	1	1	2	40	1.7	1.0	1名
大分県	0	8	4	1	2	0	15	1.8	1.0	1名
宮崎県	0	10	6	4	0	1	21	2.0	2.0	1名
鹿児島県	2	11	11	1	2	0	27	1.6	2.0	1名
沖縄県	6	10	0	1	1	0	18	0.9	1.0	1名
全国	92	400	334	210	84	87	1,207	2.2	2.0	1名

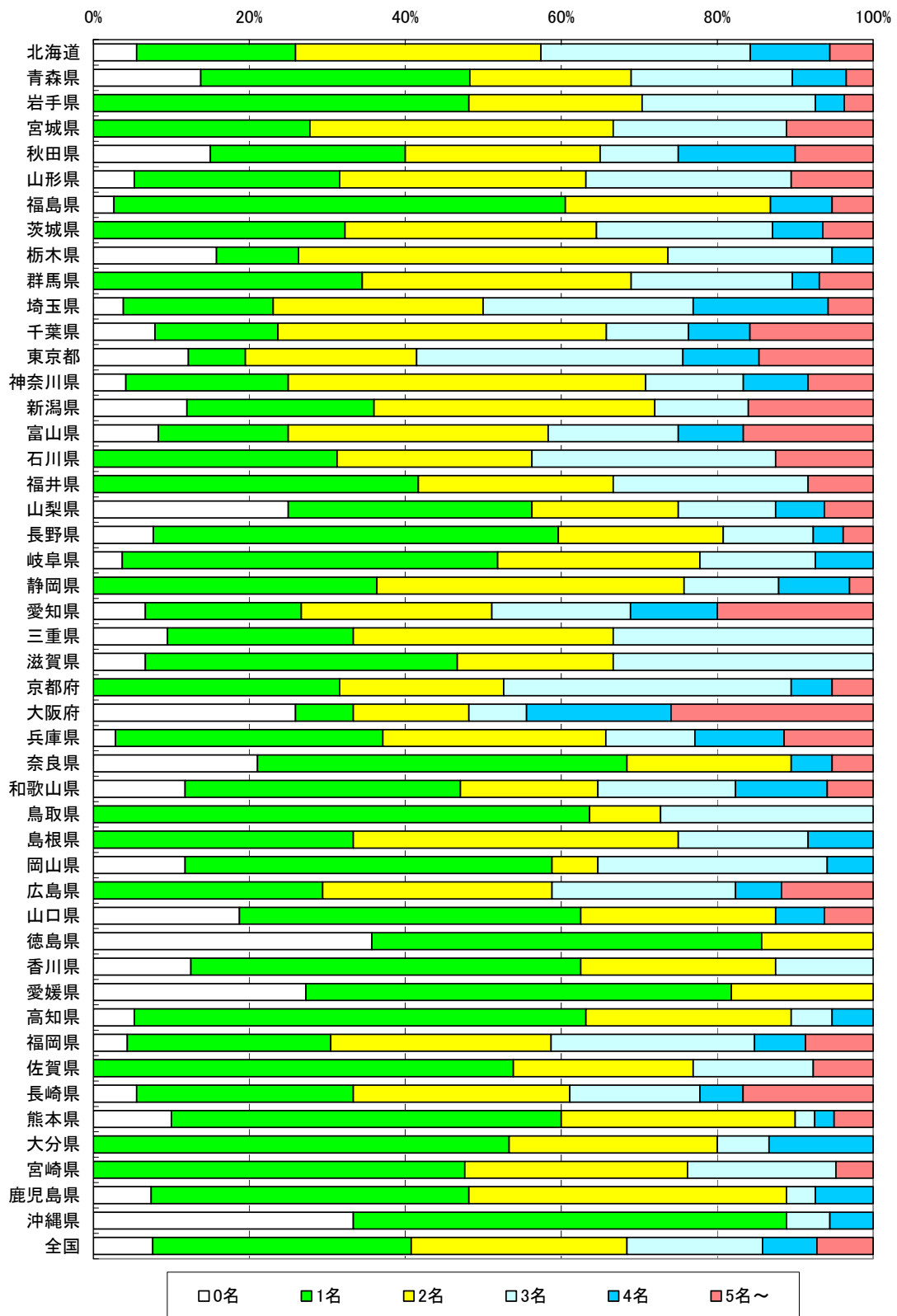


図 46 公共交通担当者数（県別シェア・%）

## (5) 協議会

○協議会の設置（過去3年）および設置予定

- ・協議会を設置・または予定している市町村は 403 市町村であるが、一方、設置もしていないし・予定もしていない市町村は 565 市町村である。
- ・市町村独自の協議会を運営している市町村数は 236 市町村である。

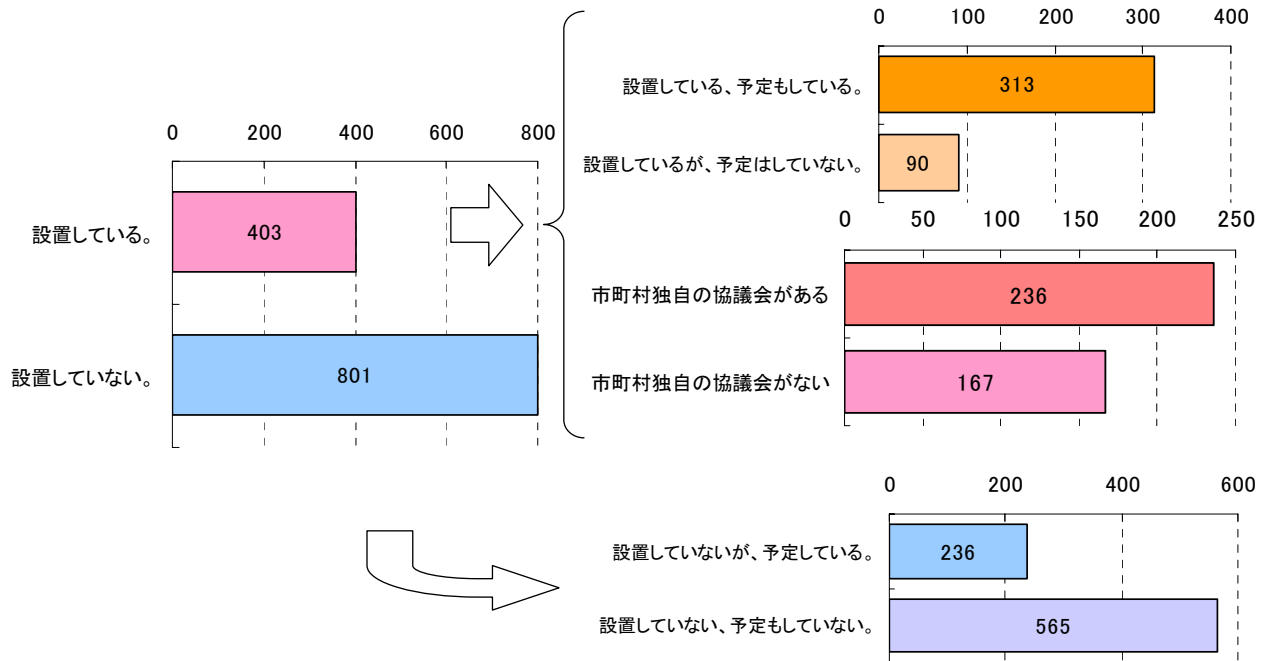


図 47 協議会の設置（過去3年）および設置予定

注) 市町村独自の協議会については、複数の協議会がある場合にはそれぞれに回答



○協議会の種類

- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議を設置予定の市町村が最も多く 324 (27%) 市町村である。

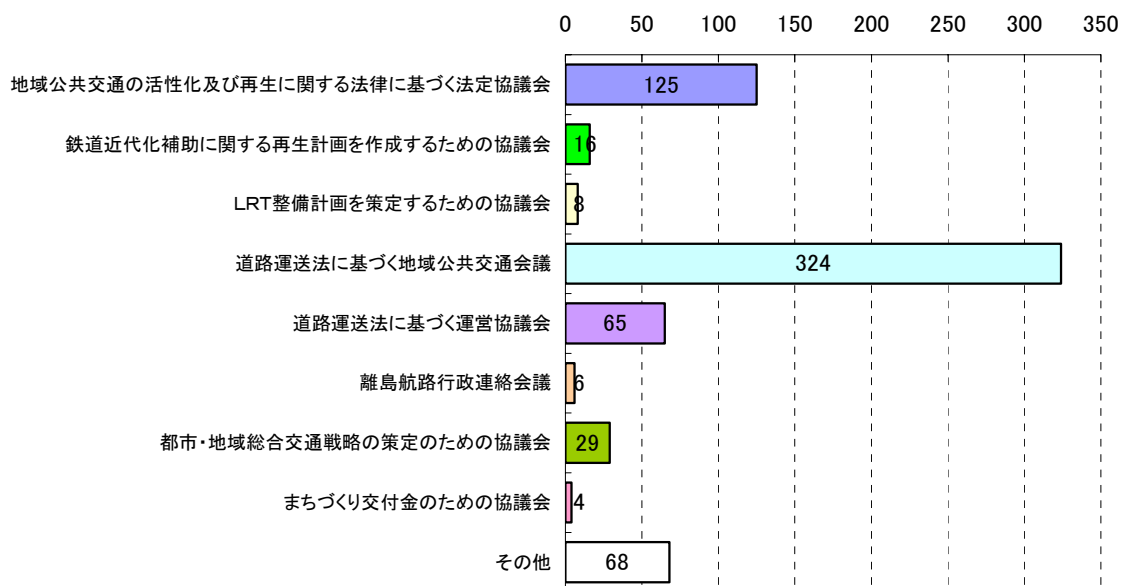


図 48 協議会の種類

○協議会設置有無×担当者数

- ・担当者数が多いほど協議会を設置または予定している割合が多い。

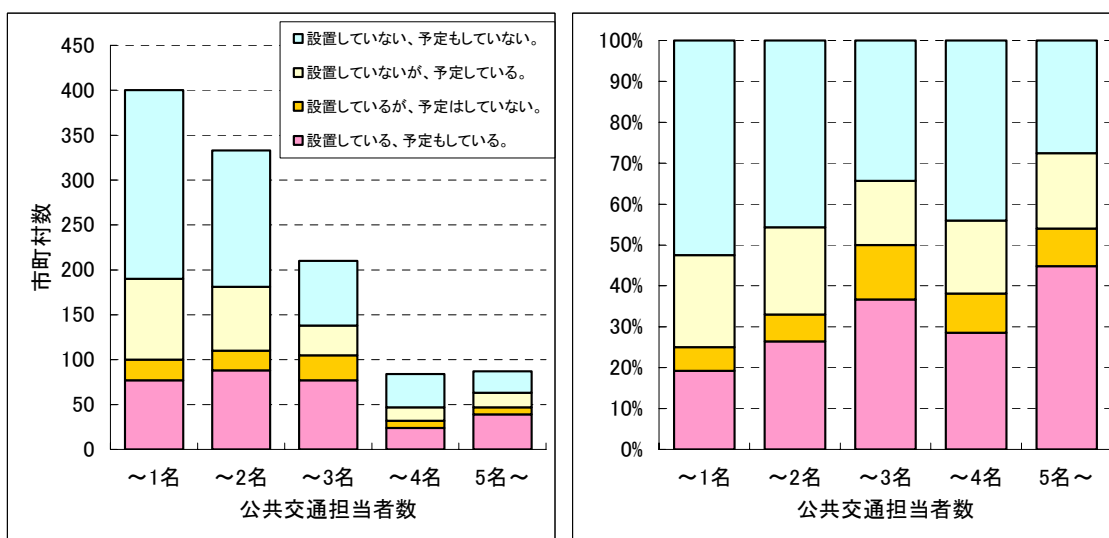


図 49 協議会設置有無×担当者数

○協議会設置有無×人口規模

- ・人口規模が大きいくほど協議会を設置または予定している割合が多い。

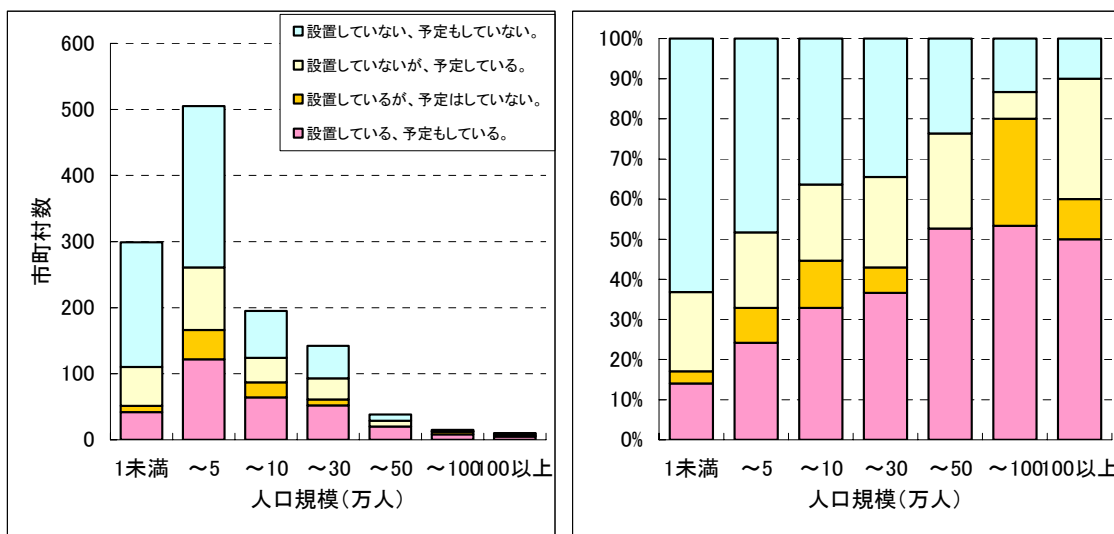


図 50 協議会設置有無×人口規模

○協議会設置有無×担当部署の主な所掌

- ・メイン担当部署の主な所掌が福祉、教育、観光では少ないが、その他の担当部署では特に有意な差は見られない。

メイン担当部署

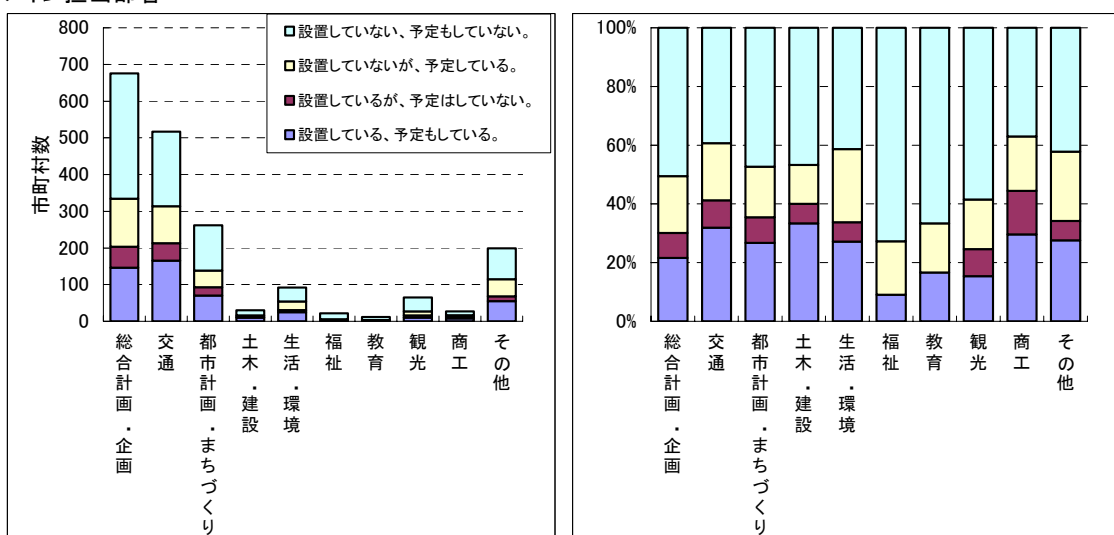


図 51 協議会設置有無×担当部署の主な所掌

○協議会設置有無×地域公共交通予算

- ・地域公共交通予算が多いほど協議会を設置・予定している割合が多い。

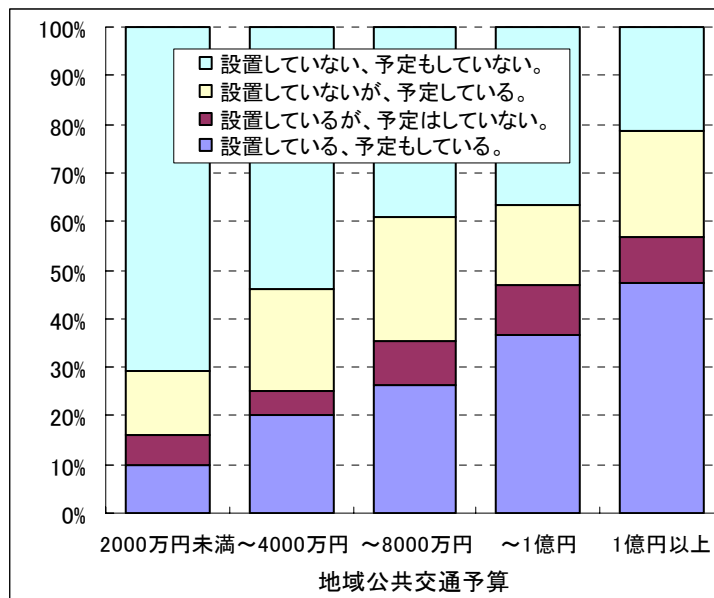


図 52 協議会設置有無×地域公共交通予算

○協議会設置有無×財政力指数

- ・財政力指数が大きくなるほど協議会を設置・予定している割合が多くなる。(1.0を超えると逆に割合が小さくなる。)
- ・過疎の目安となる財務力指数 0.4 を境にしてみると、0.4 に満たない市町村においては協議会の設置率は 20~30%にとどまる。

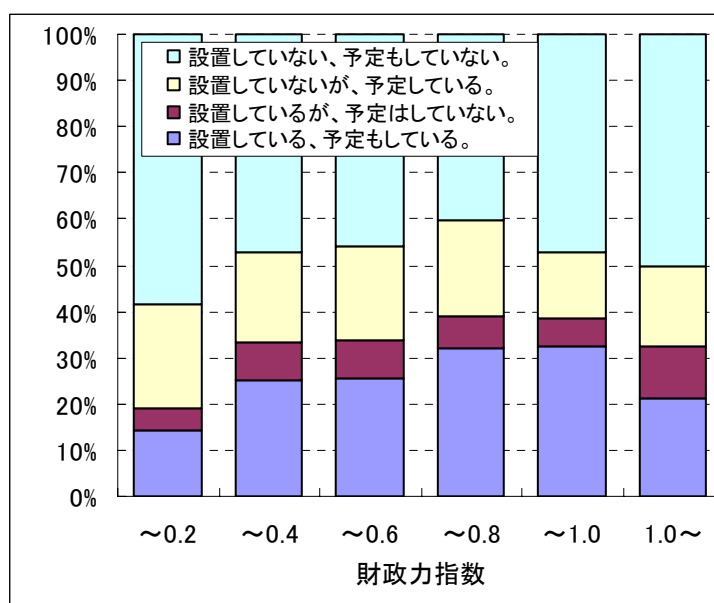


図 53 協議会設置有無×財政力指数

- ・ 運輸局ブロック別および県別での協議会設置有無の傾向は以下のとおりである。

表 12 協議会設置有無（運輸局ブロック別）

	設置している、予定もしている。	設置しているが、予定はしていない。	設置していないが、予定している。	設置していない、予定もしていない。	合計
北海道運輸局	10	5	15	78	108
東北運輸局	36	10	35	69	150
北陸信越運輸局	40	6	24	33	103
関東運輸局	58	22	40	130	250
中部運輸局	52	20	20	47	139
近畿運輸局	34	9	27	61	131
中国運輸局	29	2	18	24	73
四国運輸局	9	1	17	25	52
九州運輸局	44	13	38	85	180
沖縄総合事務局	1	2	2	13	18
合計	313	90	236	565	1,204

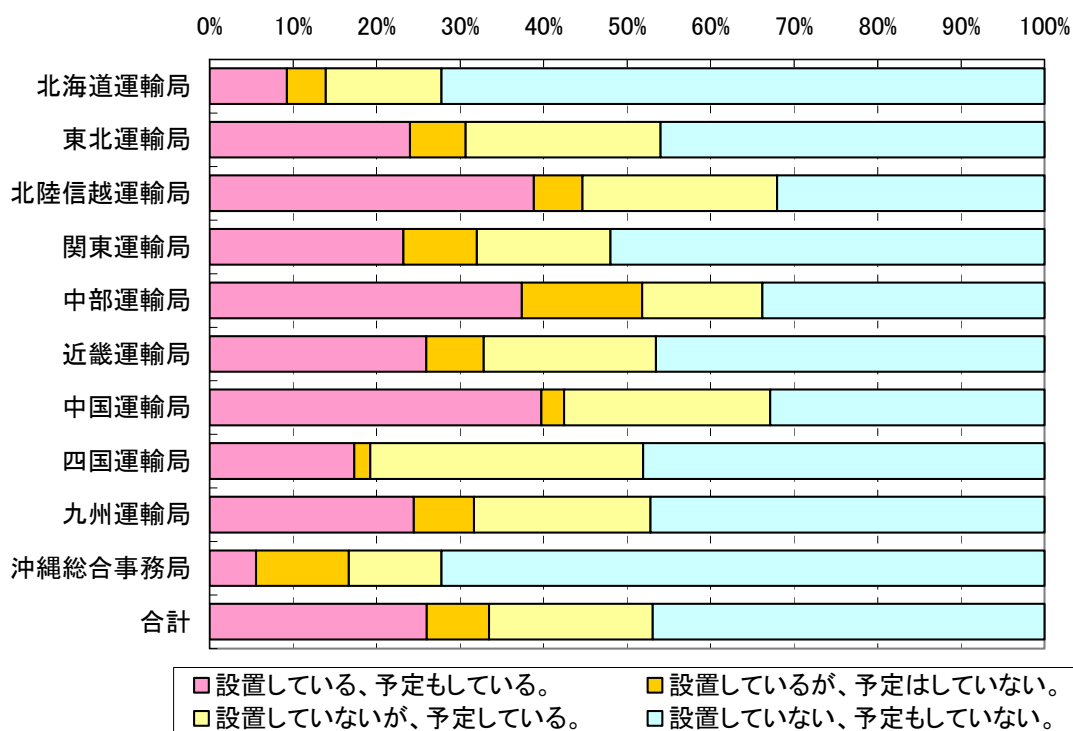


図 54 協議会設置有無（運輸局ブロック別シェア・%）

表 13 協議会設置有無（県別）

	設置している、予定もしている。	設置しているが、予定はしていない。	設置していないが、予定している。	設置していない、予定もしていない。	合計
北海道	10	5	15	78	108
青森県	10	0	4	15	29
岩手県	6	4	7	10	27
宮城県	7	2	1	8	18
秋田県	5	1	7	7	20
山形県	5	0	8	5	18
福島県	3	3	8	24	38
茨城県	11	5	6	9	31
栃木県	6	1	1	11	19
群馬県	8	1	6	14	29
埼玉県	7	4	6	35	52
千葉県	10	1	6	21	38
東京都	12	4	6	19	41
神奈川県	2	4	6	12	24
新潟県	8	0	10	7	25
富山県	5	1	2	4	12
石川県	7	3	2	4	16
福井県	7	3	1	1	12
山梨県	2	2	3	9	16
長野県	20	2	10	18	50
岐阜県	7	5	9	7	28
静岡県	13	2	3	15	33
愛知県	17	6	4	18	45
三重県	8	4	3	6	21
滋賀県	8	1	2	4	15
京都府	5	1	5	8	19
大阪府	3	0	4	20	27
兵庫県	12	5	11	7	35
奈良県	3	1	3	11	18
和歌山県	3	1	2	11	17
鳥取県	5	1	1	4	11
島根県	8	0	2	2	12
岡山県	5	1	3	8	17
広島県	8	0	8	1	17
山口県	3	0	4	9	16
徳島県	2	0	5	7	14
香川県	1	0	2	5	8
愛媛県	3	0	5	3	11
高知県	3	1	5	10	19
福岡県	15	4	7	20	46
佐賀県	2	0	4	7	13
長崎県	5	5	5	3	18
熊本県	6	1	9	24	40
大分県	9	2	0	4	15
宮崎県	4	0	6	11	21
鹿児島県	3	1	7	16	27
沖縄県	1	2	2	13	18
全国	313	90	236	565	1,204

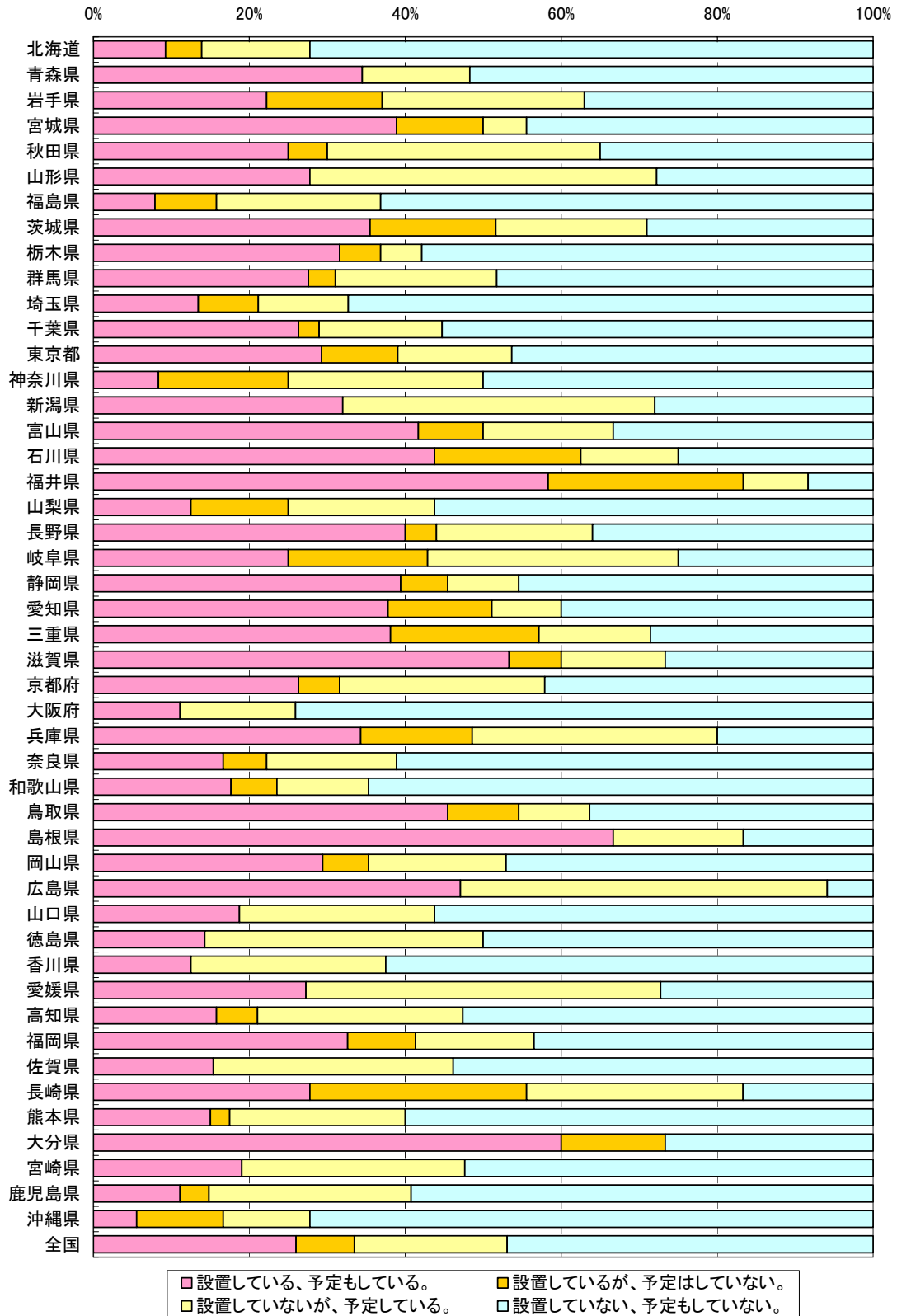


図 55 協議会設置有無（県別シェア・%）

## (6) 課題・情報

### ○課題別市町村数

- ・組織・人材・内部連携・情報の不足を課題に挙げる市町村が多い。

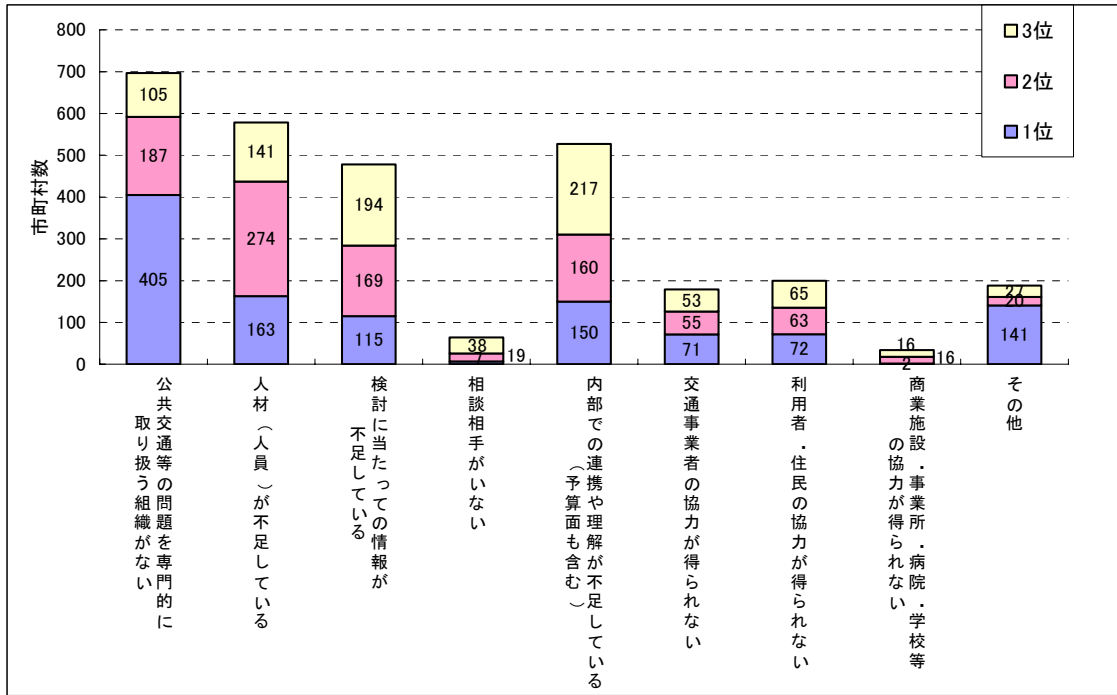


図 56 課題別市町村数

### ○必要な情報別市町村数

- ・支援制度・他事例・実務的な調査方法・合意形成の方法に係る情報を必要としている市町村が多い。

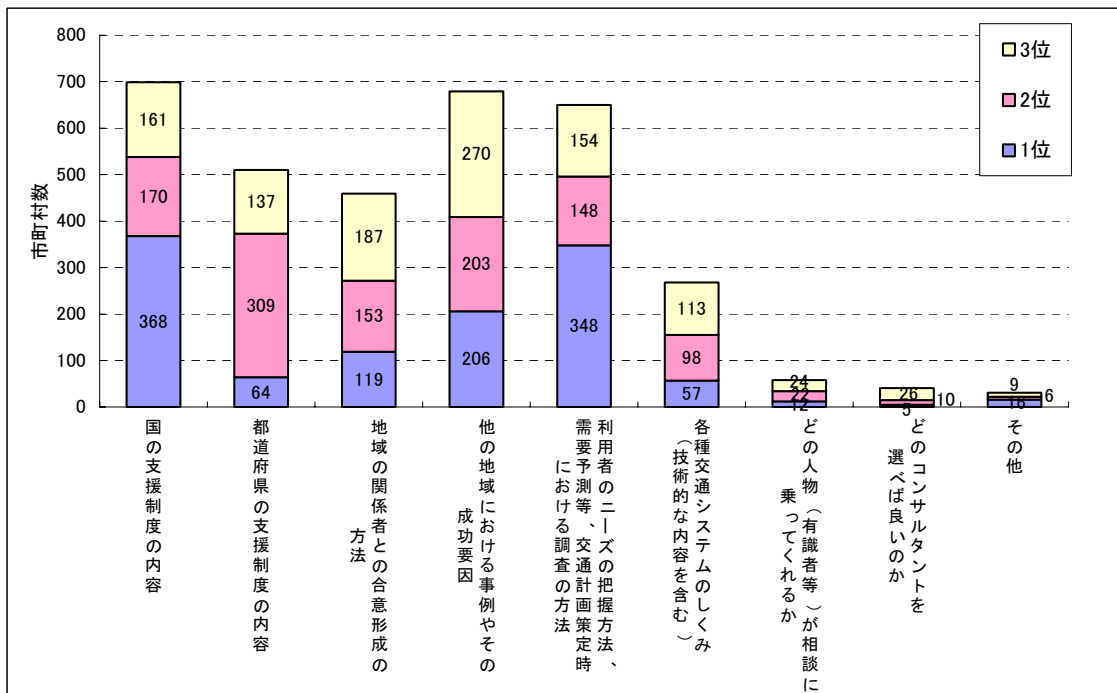


図 57 必要な情報別市町村数

○課題（1位）×地域公共交通予算

- ・予算規模によらず課題の傾向は、ほぼ同じである。

表 14 予算額規模別市町村が抱える課題（市町村数上位3位）

順位	予算額： 2000万円 以下	予算額： 2000万円～4000 万円	予算額： 4000万円～8000 万円	予算額： 8000万円～ 1億円	予算額： 1億円以上
1位	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（96件）	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（107件）	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（85件）	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（28件）	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（79件）
2位	人材（人員）が不足している（35件）	人材（人員）が不足している（34件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（33件）	人材（人員）が不足している（14件）	人材（人員）が不足している（45件）
3位	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（34件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（29件）	人材（人員）が不足している（32件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（13件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（37件）

○課題（1位）×公共交通専任者数

- ・公共交通専任者が2名以下だと「組織」に課題があり、4名以下だと「内部での連携や理解不足」に課題があり、5名以上だと「交通事業者の協力が得られない」という課題を抱えている市町村が多い。

表 15 公共交通専任者数別市町村が抱える課題（市町村数上位3位）

順位	公共交通専任者数： ～2名	公共交通専任者数： ～4名	公共交通専任者数： 5名～
1位	公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない（29件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（10件）	交通事業者の協力が得られない（8件）
2位	人材（人員）が不足している（19件）	人材（人員）が不足している（8件）	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（4件）
3位	内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）（18件）	交通事業者の協力が得られない（4件）	人材（人員）が不足している（3件）



○必要な情報（1位）×地域公共交通予算

- ・予算規模が小さいと支援制度に係る情報を必要とする。予算規模が大きくなると実務的な調査方法に係る情報を必要とする。

表 16 予算額規模別市町村が必要とする情報（市町村数上位3位）

順位	予算額： 2000万円 以下	予算額： 2000万円～ 4000万円	予算額： 4000万円～ 8000万円	予算額： 8000万円～ 1億円	予算額： 1億円以上
1位	国の支援制度の内容（101件）	国の支援制度の内容（98件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（81件）	国の支援制度の内容（27件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（104件）
2位	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（66件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（73件）	国の支援制度の内容（71件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（20件）	国の支援制度の内容（59件）
3位	他の地域における事例やその成功要因（49件）	他の地域における事例やその成功要因（39件）	他の地域における事例やその成功要因（45件）	地域の関係者との合意形成の方法（11件）	他の地域における事例やその成功要因（58件）

○必要な情報（1位）×公共交通専任者数

- ・公共交通専任者が、4名以下だと実務的な調査方法や支援制度を必要な情報としており、5名以上だと他事例や実務的な調査方法を必要な情報としている市町村が多い。

表 17 公共交通専任者数別市町村が必要とする情報（市町村数上位3位）

順位	公共交通専任者数： ～2名	公共交通専任者数： ～4名	公共交通専任者数： 5名～
1位	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（42件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（13件）	他の地域における事例やその成功要因（7件）
2位	国の支援制度の内容（29件）	国の支援制度の内容（12件）	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法（6件）
3位	他の地域における事例やその成功要因（19件）	他の地域における事例やその成功要因（5件）	国の支援制度の内容（4件）

○課題×必要な情報

- ・情報不足の課題を抱える市町村は、支援制度・他事例・実務的な調査方法に係る情報を必要とする傾向にある。

表 18 課題×必要な情報

抱える課題	必要な情報 国の支援制度の内容	都道府県の支援制度の内容	地域の関係者との合意形成の方法	他の地域における事例やその成功要因	利用者のニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法	各種交通システムのしくみ(技術的な内容を含む)	どの人物(有識者等)が相談に乗ってくれるか	どのコンサルタントを選べば良いのか	その他
公共交通等の問題を専門的に取り扱う組織がない	393	295	279	401	397	164	32	28	14
人材(人員)が不足している	343	246	231	332	325	136	29	26	12
検討に当たっての情報が不足している	264	179	196	304	285	120	24	21	8
相談相手がない	31	26	28	35	34	12	10	8	2
内部での連携や理解が不足している(予算面も含む)	309	223	212	295	316	128	30	18	16
交通事業者の協力が得られない	112	66	87	101	100	45	11	3	6
利用者・住民の協力が得られない	112	82	101	118	110	48	8	4	6
商業施設・事業所・病院・学校等の協力が得られない	19	10	19	17	17	9	1	0	1
その他	121	83	60	110	92	33	8	6	14

(凡例)  : 100 件以上 200 件未満  : 200 件以上 300 件未満  : 300 件以上

○国や都道府県の制度・支援措置について意見（自由記述）

- ・制度・支援措置についての意見が自由記述で約 400 件寄せられた。
- ・これをモードごとに分類すると、バス・タクシーおよび総合交通にかかる要望が多い。

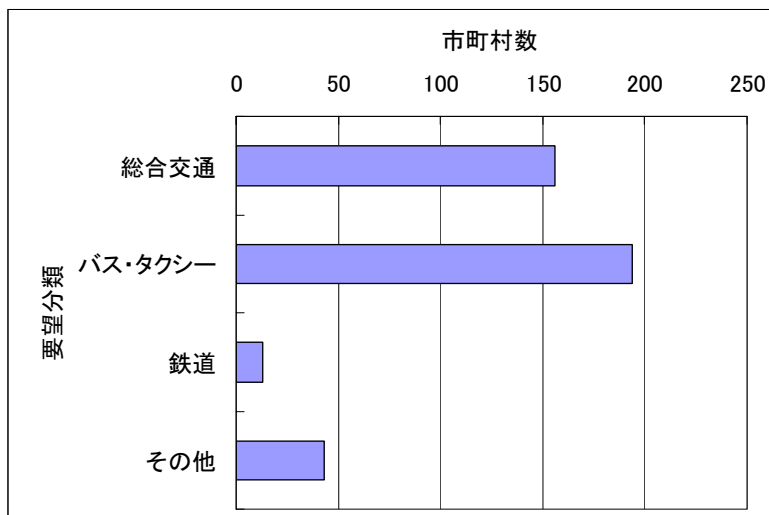


図 58 国や都道府県の制度・支援措置について意見（自由記述の分類）

表 19 国や都道府県の制度・支援措置についての主な意見・要望（自由記述より）

分類	主な意見・要望
総合交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が持つそれぞれの特性に対応可能なメニューの充実</li> <li>・各種協議会の一括開催</li> <li>・過疎地域への配慮</li> <li>・NPO 活動への支援強化</li> </ul>
バス・タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行補助制度の維持、補助要件の緩和</li> <li>・コミュニティバスや有償輸送に対する支援強化</li> <li>・スクールバスへの運行支援</li> <li>・広域市町村における「複数市町村にまたがる」用件の緩和</li> <li>・低床車両は山間地や積雪地では適応できない</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 3 セクター鉄道や地方鉄道への支援強化</li> <li>・JR 在来線の機能強化のための支援</li> <li>・鉄道整備への補助</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門家の派遣制度の創設</li> <li>・個別の相談や助言</li> <li>・事例の情報提供</li> <li>・支援制度のわかりやすい説明</li> </ul>

○具体的な課題（自由記述）

- ・市町村の抱える具体的な課題が自由記述で約 500 件寄せられた。
- ・これを内容によって分類すると、「厳しい財政負担、財源確保策、補助金の増加」といった財政に関するもの、「利用者減、事業者撤退などサービス低下、交通空白地帯・交通弱者の発生」といった交通をとりまく厳しい現状に関するもの、「効果的な対策、利用促進策、路線の統合、便数見直し、実証実験」といった施策に関するものが多い。

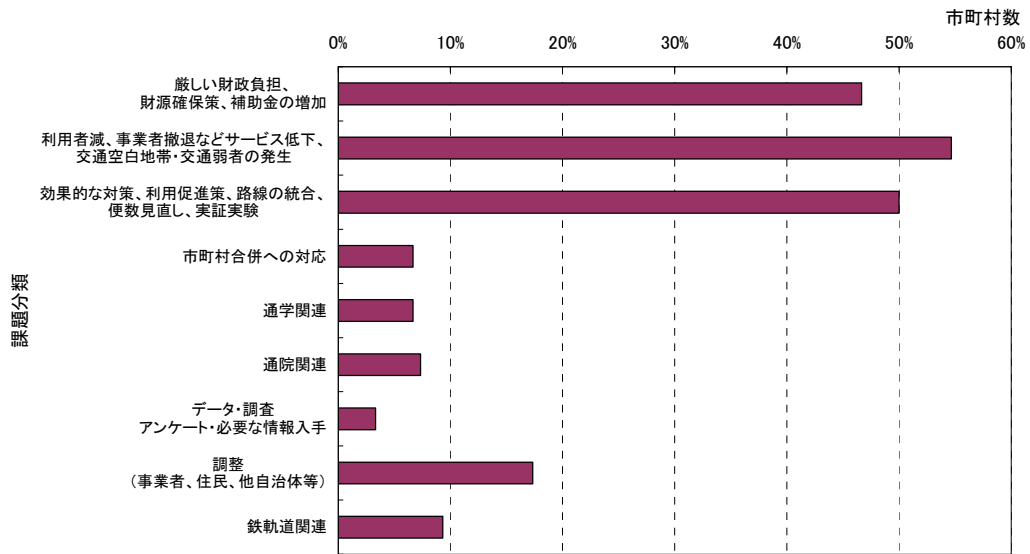


図 59 具体的な課題（自由記述の分類）

注) 150 サンプルの集計

参考：地域公共交通予算額を目的変数とした重回帰分析結果

- ・地域公共交通予算額を目的変数とする重回帰分析を行ったところ、「一般会計予算」「DID 面積」を変数とした場合、t 値が比較的高い結果となった。
- ・下表の結果からは、①一般会計予算が大きいほど、②DID 面積が少ないほど、③高齢者人口比率が高いほど、④世帯あたり乗用車保有台数が多いほど、⑤財政力指数が高いほど、地域公共交通予算額が多いという結果になっており、本資料における分析と整合的である。

表 20 地域公共交通予算を目的変数とした重回帰分析結果

	回帰係数	標準誤差	標準回帰係数	偏相関係数	t 値	F 値
定数項	-708.12	283.48	-708.12		-2.50	6.24
一般会計予算	0.03	0.00	1.47	0.71	34.42	1,184.75
DID 面積(km2)	-58.62	3.70	-0.71	-0.42	-15.83	250.63
高齢者人口比率	977.26	645.54	0.04	0.04	1.51	2.29
世帯あたり乗用車保有台数	87.50	95.32	0.02	0.03	0.92	0.84
財政力指数	212.65	146.27	0.03	0.04	1.45	2.11

データ数	1149
重相関係数 R	0.85
決定係数 R <sup>2</sup>	0.72
自由度修正済み決定係数	0.72
Y 評価値の標準誤差	997.03
ダービン・ワトソン比	1.98