

# 地域公共交通に関する取り組みについてのアンケート調査 集計結果

## ■市区町村アンケート調査

### 1. 目的と実施概要

#### (1) 目的

市区町村向けに実施したアンケート調査の目的は、以下の通りである。

- ①市区町村の地域公共交通に関する取り組みについて、予算の状況、取り組み体制・取り組みに際しての課題、日常の相談相手、必要とする情報の観点から、平成 20 年度の地域公共交通活性化・再生総合事業の実施前後における変化の状況を把握する。
- ②公共交通サービスの確保の観点から、公共交通サービスが確保できなくなった場合に発生する地域の問題、現状の公共交通サービスの確保への取り組み、取り組みを始めたきっかけ、取り組みにおける目標および指標の設定状況を把握する。
- ③平成 20 年度の地域公共交通活性化・再生総合事業の活用状況と満足度、活用しなかった理由、今後の活用意向、総合事業以外の国の財政支援制度の活用状況を把握する。
- ④平成 20 年度に国土交通省が市区町村向けに実施したノウハウ・情報提供について、認知、活用、満足度、改善要望、活用しない理由の視点から、市区町村の受け止め方を把握する。
- ⑤都道府県との関わり方について、都道府県が実施する支援メニューの活用状況とその満足度、活用しなかった理由、都道府県に対する期待や要望を把握する。
- ⑥全国で取り組みが進むコミュニティバス、デマンドバス・タクシー、福祉有償運送等の地域公共交通（特に、市区町村、非営利団体、第3セクター、住民等が運営するもの）について、経営状況、補助金の状況、利用状況および取り組みに対する今後の課題を把握する。

#### (2) 実施概要

市区町村に対するアンケート調査の実施概要は、以下の通りである。

表 アンケート調査の実施概要

項目	内容
対象者	全国 1,798 市区町村（東京特別区含む）の地域公共交通担当者 ※市区町村数は平成 21 年 7 月 30 日現在
配布・回収方法	メールによる配布・回収 ※ 受注者にて、専用メールアドレスを設定 ※ 送付先情報は、国土交通省総合政策局交通計画課を通じて、各運輸局および沖縄総合事務局から提供を受けた。
配布日	平成 21 年 7 月 30 日 ～ 平成 21 年 7 月 31 日
回答期限	平成 21 年 8 月 21 日 ※平成 21 年 9 月 4 日着信分までを対象
回答状況	回答票数：1,444 票 回答率：80.3%

### (3) 回答状況

都道府県別の回答状況は以下の通りである。

表 都道府県別回答市区町村数

都道府県	回収数	市区町村	回答率	都道府県	回収数	市区町村	回答率
北海道	132	180	73%	滋賀県	17	26	65%
青森県	34	40	85%	京都府	19	26	73%
岩手県	29	35	83%	大阪府	36	43	84%
宮城県	33	36	92%	兵庫県	36	41	88%
秋田県	22	25	88%	奈良県	31	39	79%
山形県	24	35	69%	和歌山県	23	30	77%
福島県	48	59	81%	鳥取県	15	19	79%
茨城県	38	44	86%	島根県	13	21	62%
栃木県	27	30	90%	岡山県	21	27	78%
群馬県	29	36	81%	広島県	19	23	83%
埼玉県	56	70	80%	山口県	15	20	75%
千葉県	53	56	95%	徳島県	13	24	54%
東京都	54	62	87%	香川県	12	17	71%
神奈川県	30	33	91%	愛媛県	17	20	85%
新潟県	24	31	77%	高知県	25	34	74%
富山県	15	15	100%	福岡県	53	66	80%
石川県	14	19	74%	佐賀県	14	20	70%
福井県	12	17	71%	長崎県	20	23	87%
山梨県	20	28	71%	熊本県	38	47	81%
長野県	62	80	78%	大分県	16	18	89%
岐阜県	37	42	88%	宮崎県	26	28	93%
静岡県	34	37	92%	鹿児島県	36	45	80%
愛知県	51	61	84%	沖縄県	27	41	66%
三重県	24	29	83%	計	1444	1798	80%

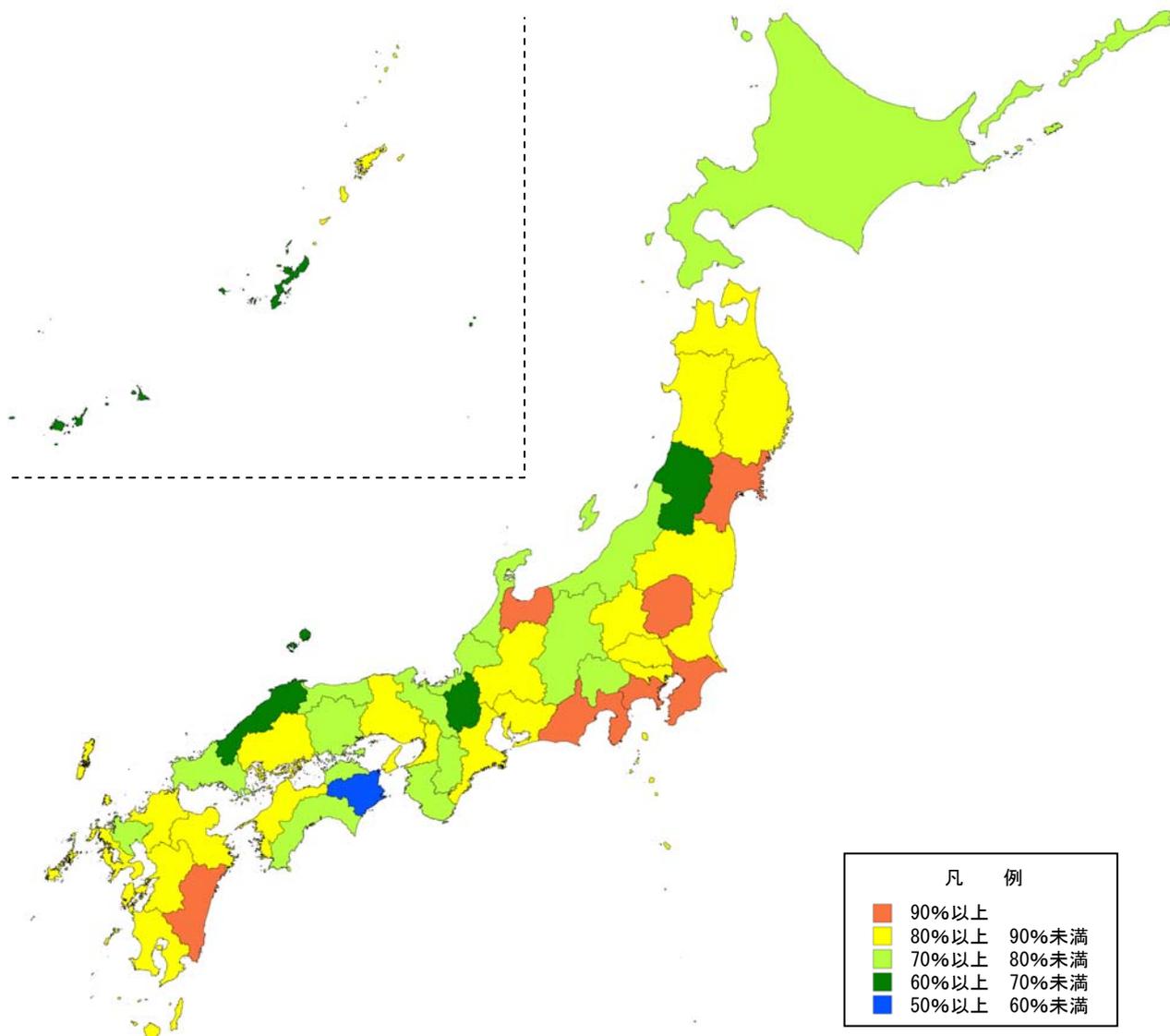


図 都道府県別回答率

地理条件別の回答状況は以下の通りである。

表 都道府県別回答市区町村数（地理条件別）

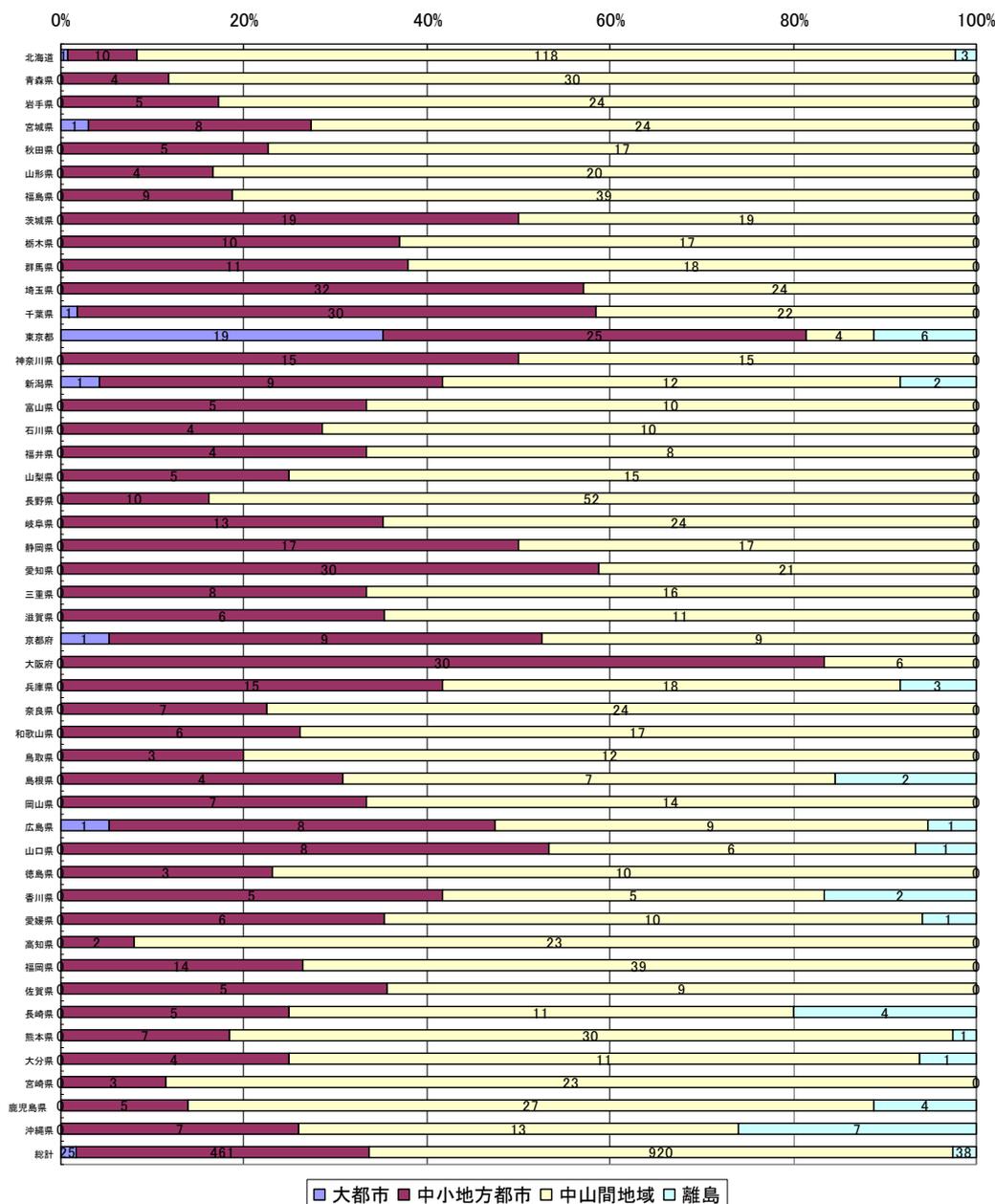
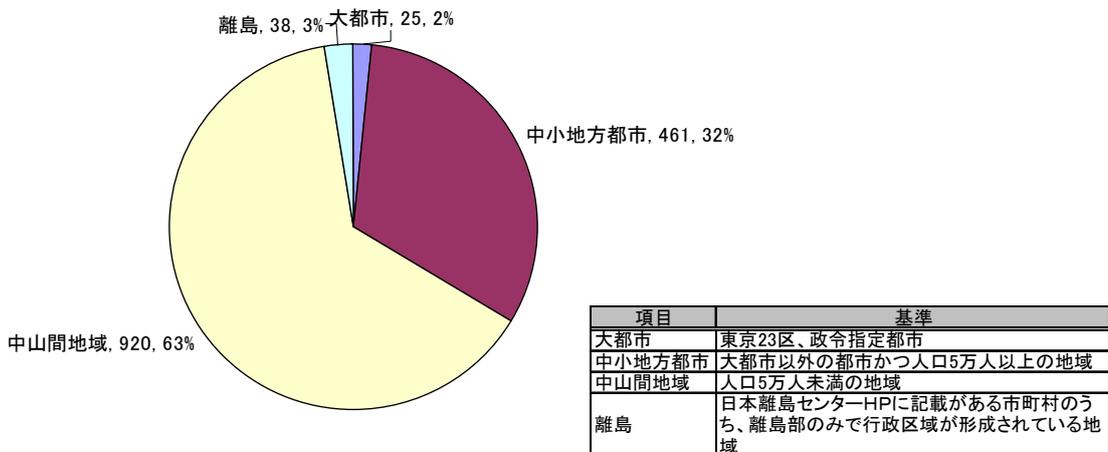


図 都道府県別回答市区町村数（地理条件別）

## 2. アンケートの結果

### (1) 地域公共交通に関する取り組みの「変化」の把握

#### ○地域公共交通に関する予算（問1-1）

##### ・地域公共交通予算額別市区町村数

・平成21年度の各市区町村の地域公共交通に関する予算は、4000万円以上8000万円未満が全体の24%を占め最も多い。次いで、1億円以上がほぼ同数の24%、2000万円未満が23%となっている。

・平成19年度と比較すると、微少な違いは見られるが、傾向に大きな変化はみられない。

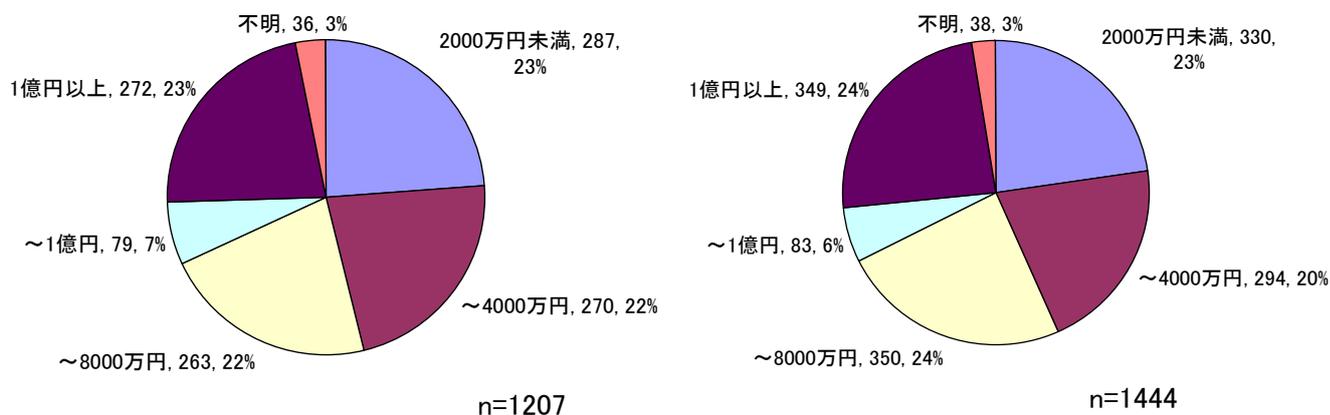


図 地域公共交通予算額別市区町村数 (H19)

図 地域公共交通予算額別市区町村数 (H21)

##### ・1市区町村あたり地域公共交通予算額

・平成21年度の1市区町村あたり地域公共交通予算額は全国平均で約2億4800万円となっており、平成19年度の約2億1400万円を約3400万円上回っている。

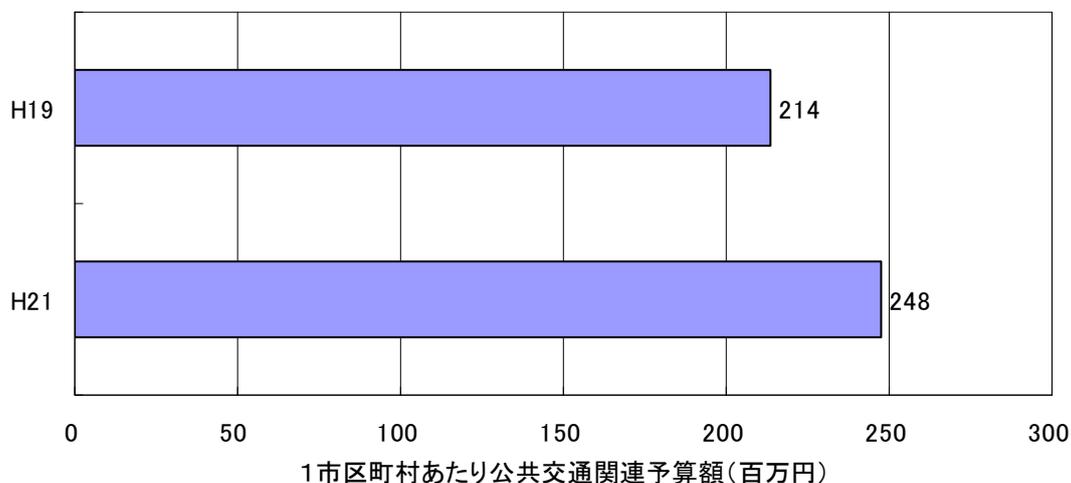
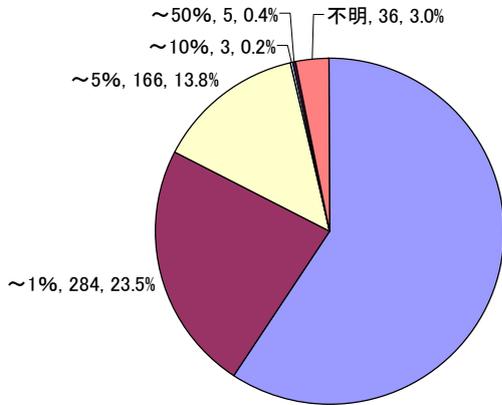


図 1市区町村あたり地域公共交通予算額

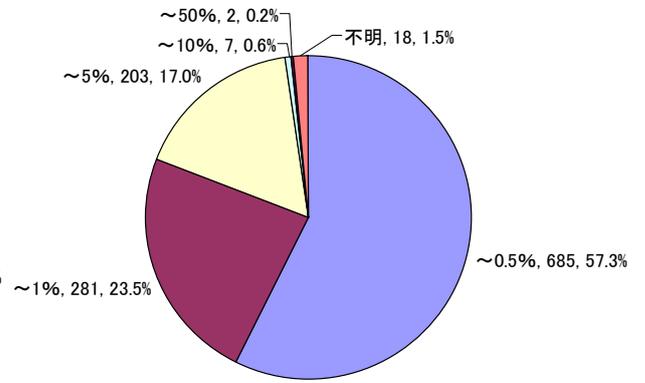
・一般会計予算に占める地域公共交通予算の割合

・平成 19 年度、平成 21 年度とも 0.5%未満の市区町村が 60%程度を占める傾向は変わらないが、1%以上 5%未満の市区町村の割合が 14%から 17%に増えている。



n=1207

図 一般会計予算に占める地域公共交通予算の割合 (H19)



n=1196

図 一般会計予算に占める地域公共交通予算の割合 (H21)

※一般会計予算の回答が不明の市区町村を除く

○地域公共交通に関する施策を取り扱う部署（問１－２）

・地域公共交通に関する施策を取り扱う部署の有無

・地域公共交通に関する施策を取り扱う部署が設置されている市区町村の割合は、平成 19 年度の 96%に対し平成 21 年度は 94%で、担当部署はほぼ全ての市区町村で設置されているという傾向は変わらない。

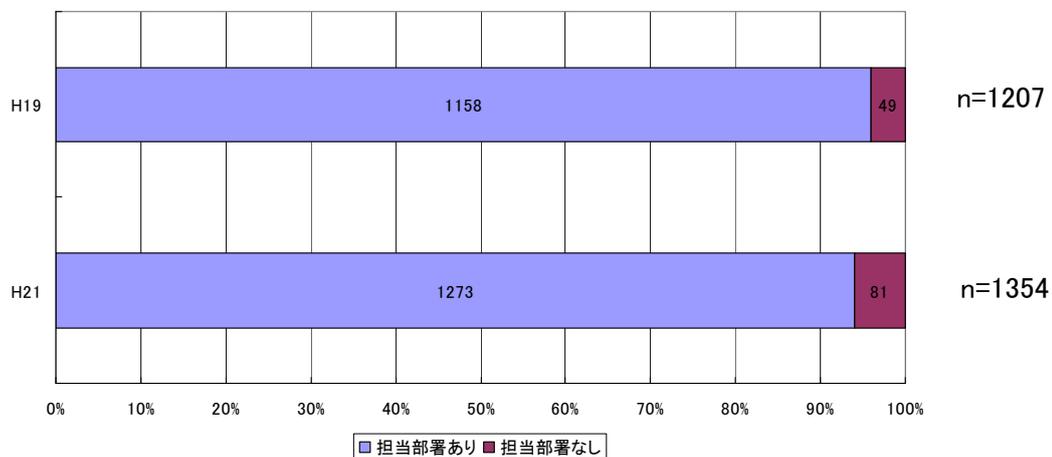


図 担当部署の有無

※回答が不明の市区町村を除く

・担当部署の主な所掌

・担当部署の主な所掌は、平成 21 年度は「総合計画・企画」が最も多く、次いで「交通」となっている。この傾向は、平成 19 年度も同様である。  
 ・連携先の他部署の主な所掌は、福祉バスやスクールバス等を取り扱う「福祉」「教育」が特出している。この傾向は、平成 19 年度も同様である。

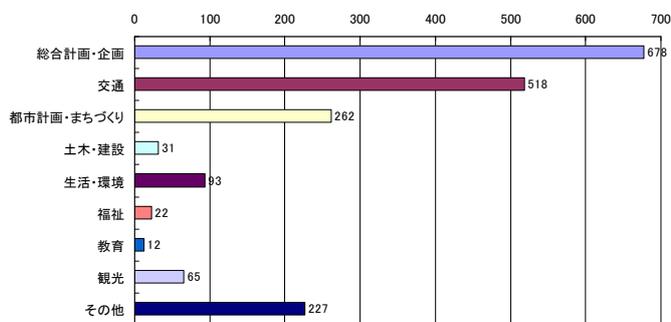


図 担当部署の主な所掌 (H19) n=1207

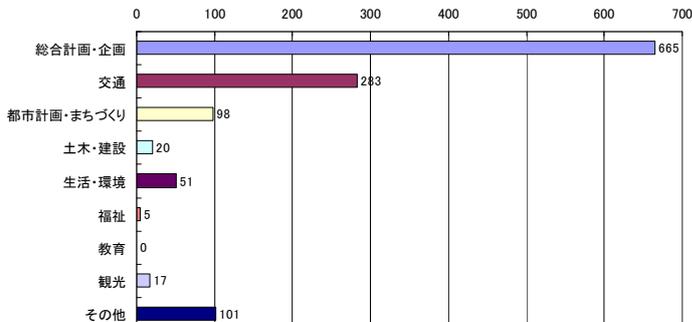


図 担当部署の主な所掌 (H21) n=1240

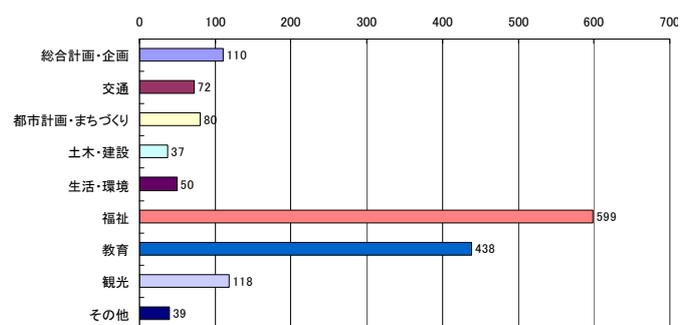


図 連携先の主な所掌 (H19) n=799

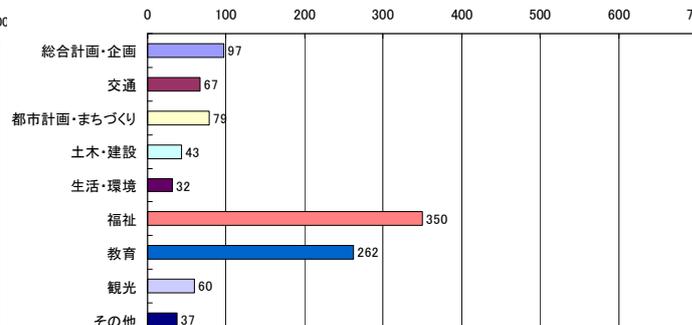


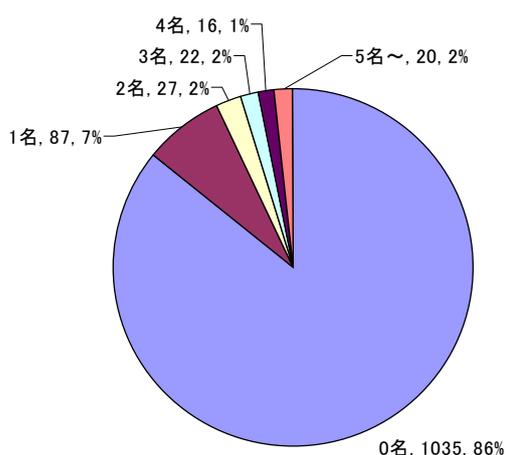
図 連携先の主な所掌 (H21) n=558

※複数回答 (H21 担当部署の主な所掌は択一回答)  
 ※回答が不明の市区町村を除く

・専任・兼務担当者別市区町村数

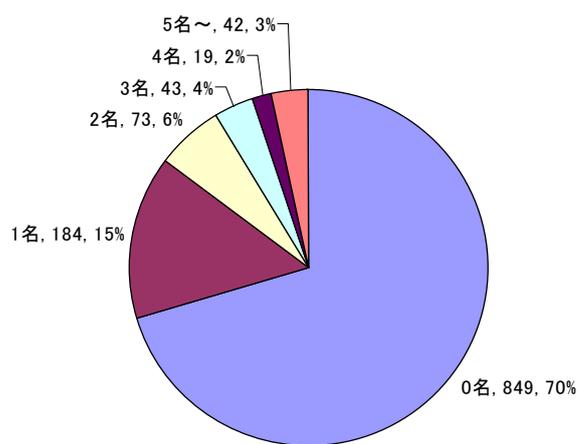
・公共交通専任担当者を1名以上配置している市区町村は、平成19年度は14%（172市区町村）だったが、平成21年度は30%（361市区町村）に達しており、公共交通専任担当者を配置する市区町村が増加してきていることがわかる。

・専任担当者と兼務担当者をあわせると、平成21年度は「1名」または「2名」体制の市区町村が67%を占めている。平成19年度は62%だったことを踏まえると、専任担当者を配置する市区町村は増加しているものの、担当者総数としては最小限の人員で対応している市区町村が大多数を占めている実態は変わっていないことが伺える。



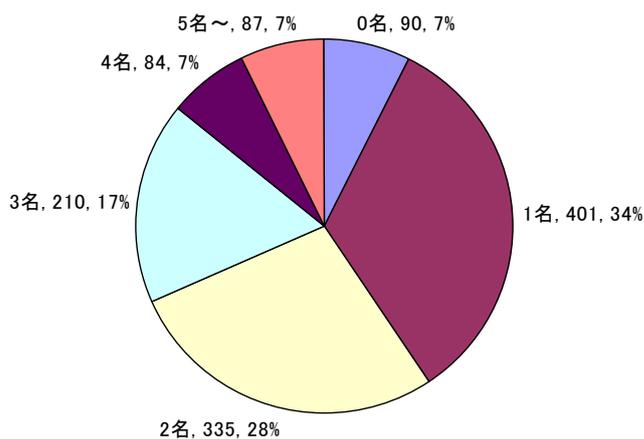
n=1207

図 公共交通専任担当者数 (H19)



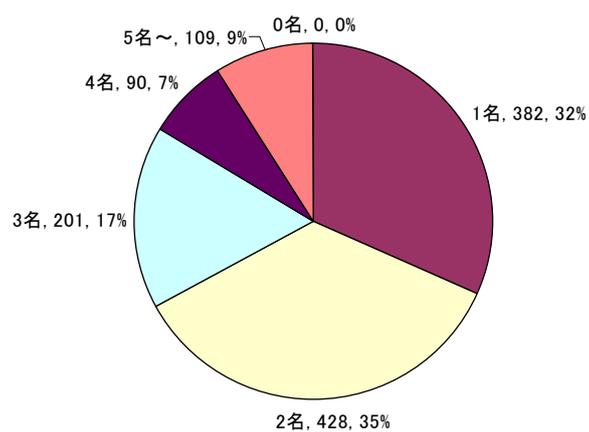
n=1210

図 公共交通専任担当者数 (H21)



n=1207

図 公共交通専任担当者+兼務担当者 (H19)



n=1210

図 公共交通専任担当者+兼務担当者 (H21)

※回答が不明の市区町村を除く

○地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての課題（問1-3）

・地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての課題別市区町村数

・地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての課題は、平成21年度、平成19年度とも「専門的に取り扱う組織がない」「内部の人材が不足」が上位を占めており、その傾向に大きな変化はない。

・ただし、「住民の当事者意識の低さ」を課題に挙げた市区町村が、平成19年度と比べて大幅に高くなっており、平成19年度までは“取り組みを進めるための役所内部の体制”に問題があったが、平成21年度には“具体的な取り組みの進め方”も課題となってきている様子が伺える。

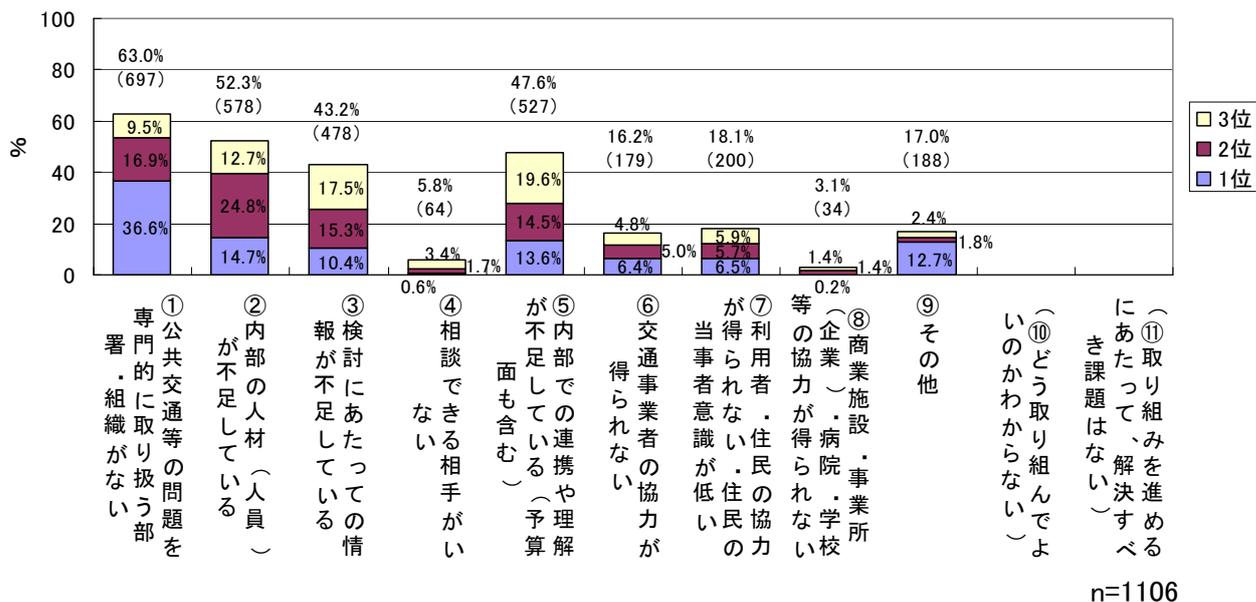


図 地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての課題別市区町村数（H19）

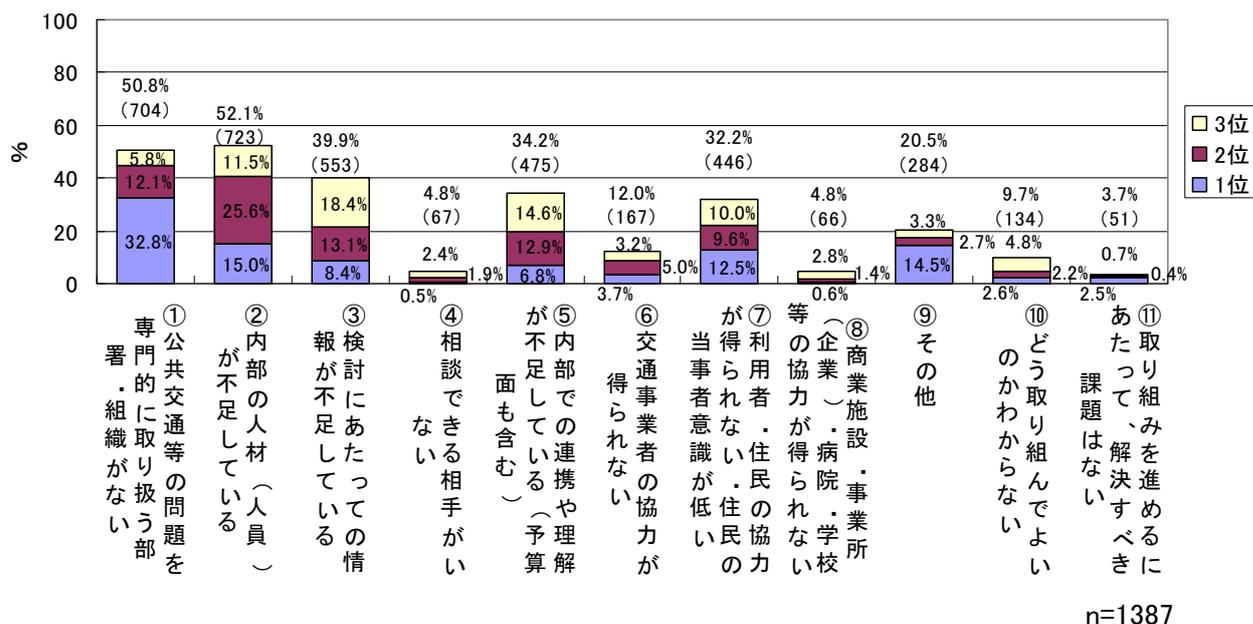


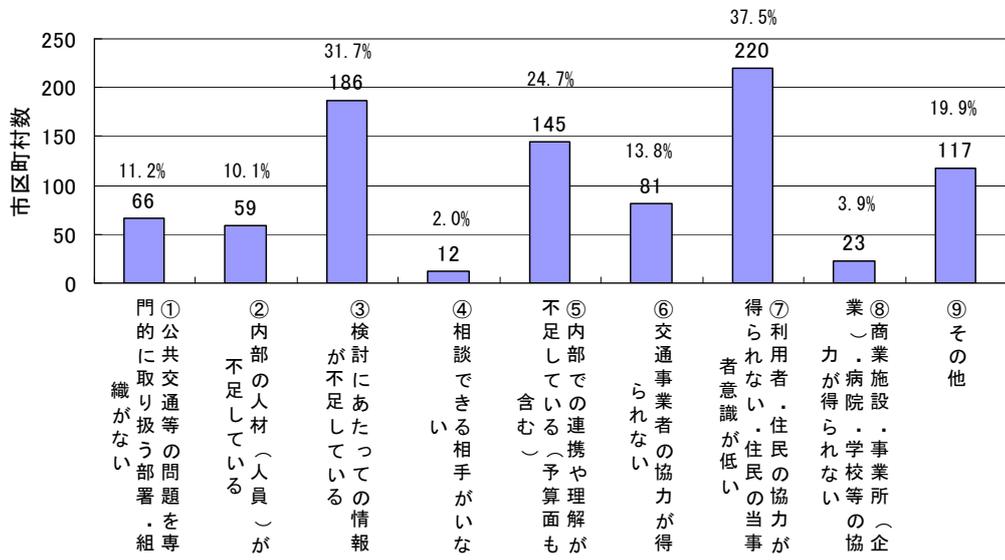
図 地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての課題別市区町村数（H21）

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・現在既に課題解決に向けた取り組みを実施しているもの（H21のみ）

・既に進めている課題解決に向けた取り組みとしては、「住民の当事者意識の低さ」「情報不足」「内部連携不足」が上位を占めている。



n=587

図 課題解決に向けた取り組みを実施しているもの

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

○相談する相手（問1－8）

・地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての相談相手

- ・地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたっての相談相手は、平成19年度、平成21年度とも「交通事業者」を挙げる市区町村が最も多い傾向は変わらない。
- ・「他の市区町村の公共交通担当者」が33.4%から50.2%へと大きく増加したほか、「学識経験者」「コンサルタント」も増加していることがわかる。一方、「都道府県の公共交通担当者」は若干割合が減少している。
- ・平成21年度には、「特定の相談相手がなくて困っている」といった状況も見受けられる。

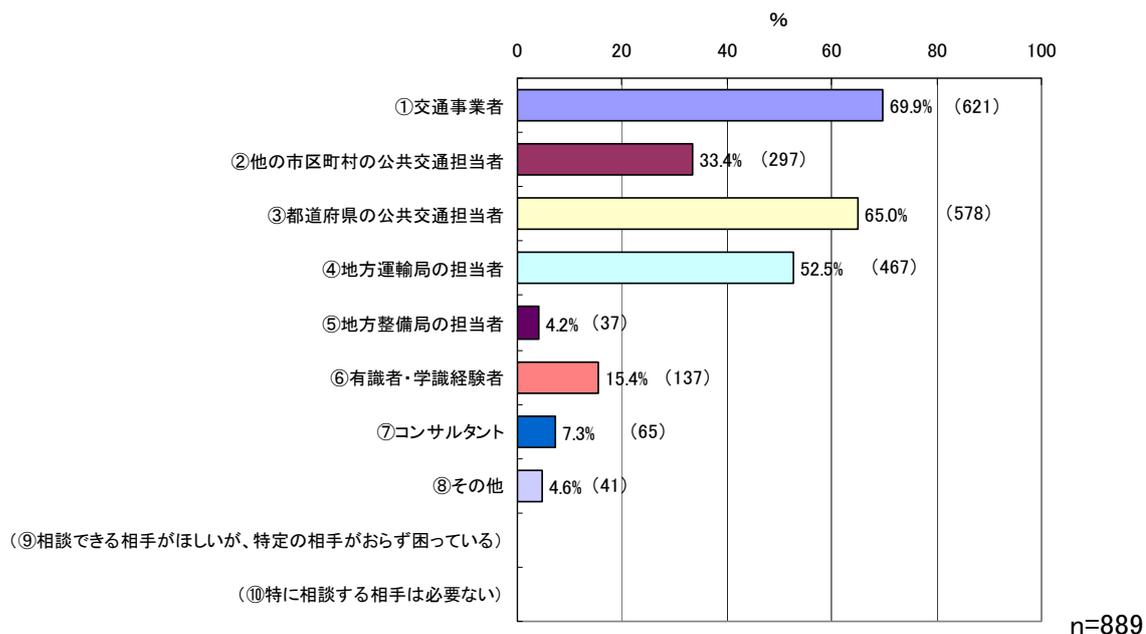


図 相談相手の有無 (H19)

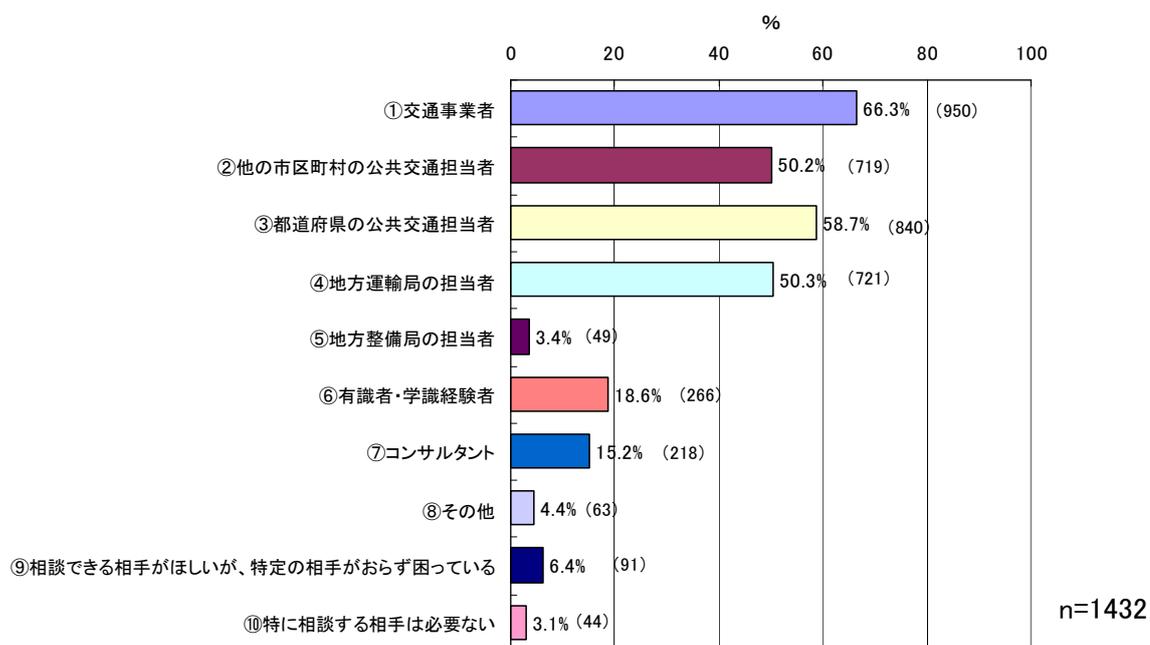


図 相談相手の有無 (H21)

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

○必要な情報（問1-9）

・地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報

・平成19年度は、「国の支援制度の内容」が最も多く、次いで「他地域の事例および成功要因」「計画の立て方」と続いていたが、平成21年度には、「計画の立て方」が最も多くなり、「他地域の事例および成功要因」「国の支援制度の内容」と続いており、順位が入れ替わっている。

・平成20年度の地域公共交通活性化・再生総合事業の創設を経て、市区町村が必要としている情報が、「財政支援」の視点から、「計画や実際の取り組みに必要な情報」へと変化してきていることが伺える。

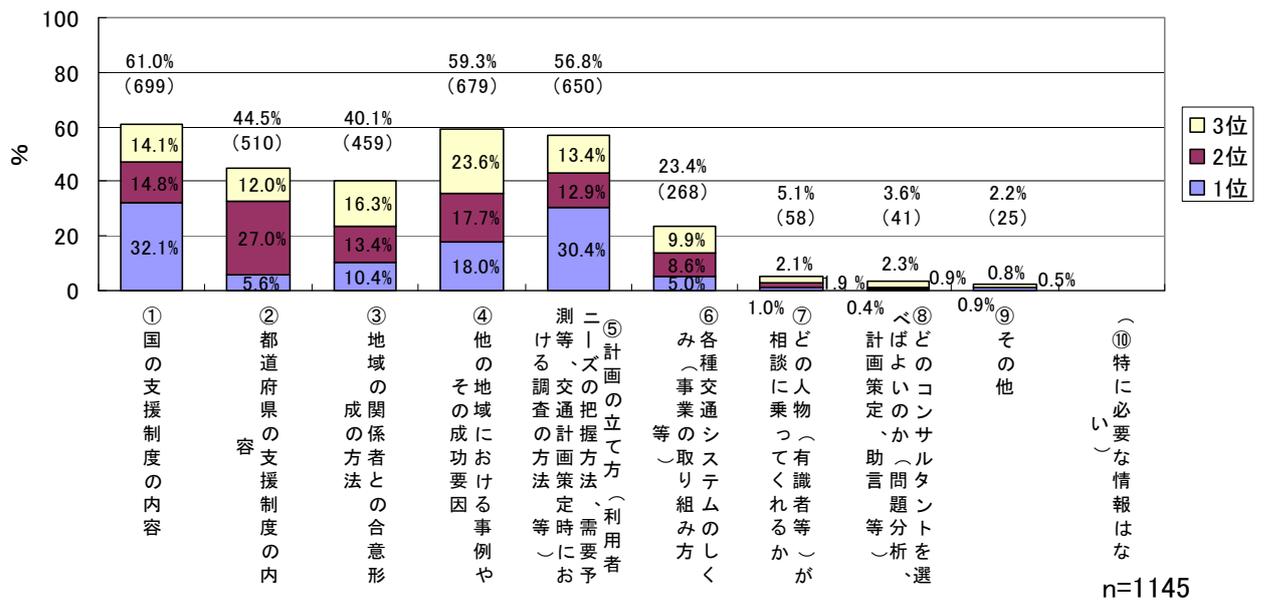


図 地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報（H19）

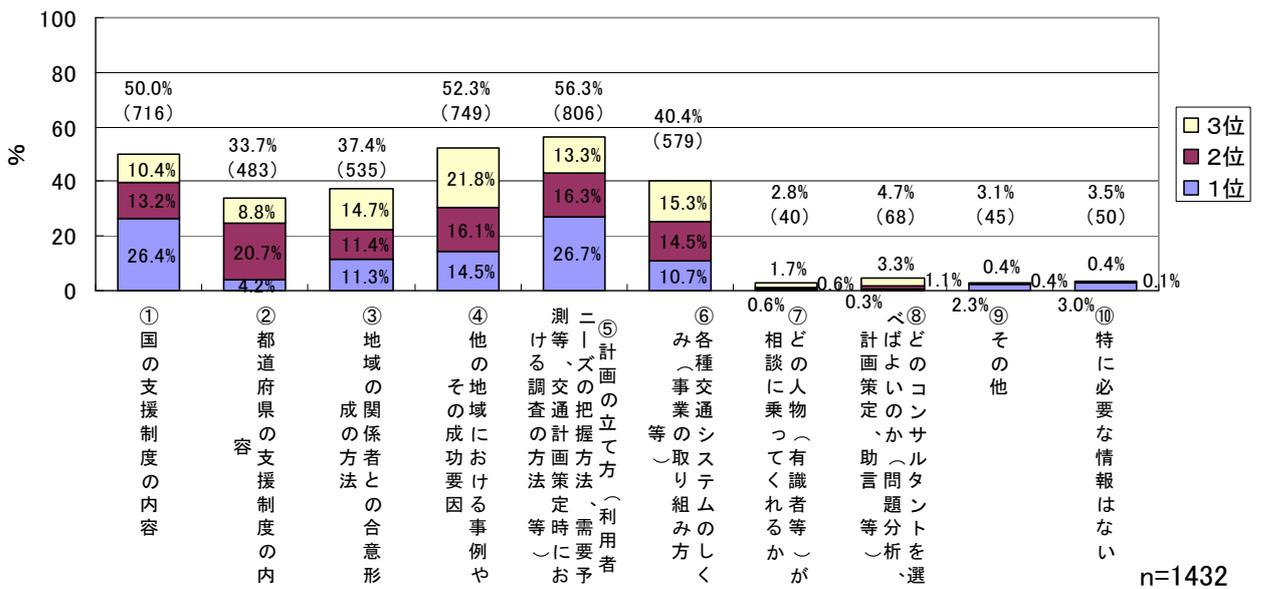


図 地域公共交通に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報（H21）

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

## ○検討の場

### ・検討の場の設置状況（問1－4）

- ・地域公共交通に関する主な“検討の場”としては、「地域公共交通会議または法定協議会」を設置している市区町村が58%に上り、最も多い。
- ・協議会等を設置していない市区町村も29%ある。

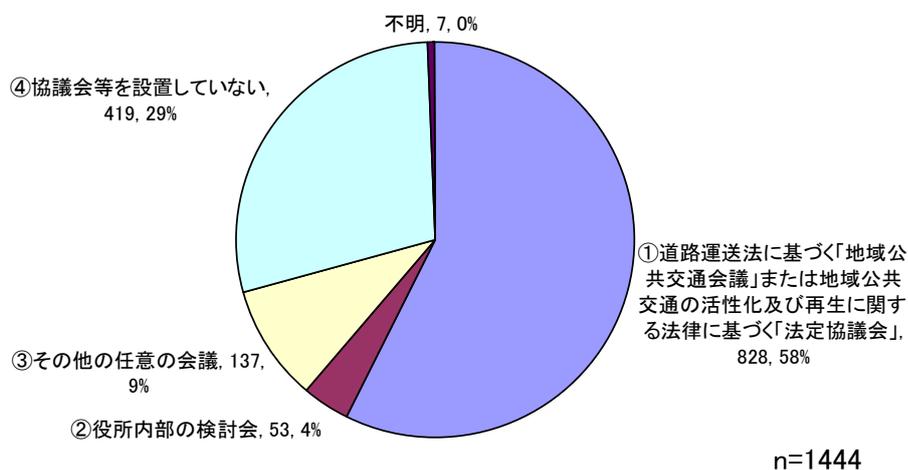


図 “検討の場” の設置状況

・都道府県別の「地域公共交通会議または法定協議会」を設置している市区町村の割合は、東北地方や北陸地方で高くなっており、大都市圏で低くなる傾向がある。

表 都道府県別「地域公共交通地会議または法定協議会」の設置率

都道府県	設置市区町村数	対象市区町村数	設置率
北海道	67	131	51%
青森県	23	34	68%
岩手県	18	28	64%
宮城県	27	33	82%
秋田県	20	22	91%
山形県	20	24	83%
福島県	22	48	46%
茨城県	27	38	71%
栃木県	17	27	63%
群馬県	13	29	45%
埼玉県	13	56	23%
千葉県	23	53	43%
東京都	15	54	28%
神奈川県	5	30	17%
新潟県	16	24	67%
富山県	13	15	87%
石川県	13	14	93%
福井県	11	12	92%
山梨県	13	19	68%
長野県	39	60	65%
岐阜県	26	37	70%
静岡県	19	34	56%
愛知県	31	51	61%
三重県	20	24	83%

都道府県	設置市区町村数	対象市区町村数	設置率
滋賀県	12	17	71%
京都府	12	19	63%
大阪府	6	36	17%
兵庫県	29	36	81%
奈良県	14	30	47%
和歌山県	12	23	52%
鳥取県	13	15	87%
島根県	10	13	77%
岡山県	16	21	76%
広島県	14	19	74%
山口県	11	15	73%
徳島県	10	13	77%
香川県	7	12	58%
愛媛県	14	17	82%
高知県	17	25	68%
福岡県	24	52	46%
佐賀県	7	14	50%
長崎県	12	20	60%
熊本県	23	38	61%
大分県	13	16	81%
宮崎県	16	26	62%
鹿児島県	17	36	47%
沖縄県	8	27	30%
合計	828	1437	58%

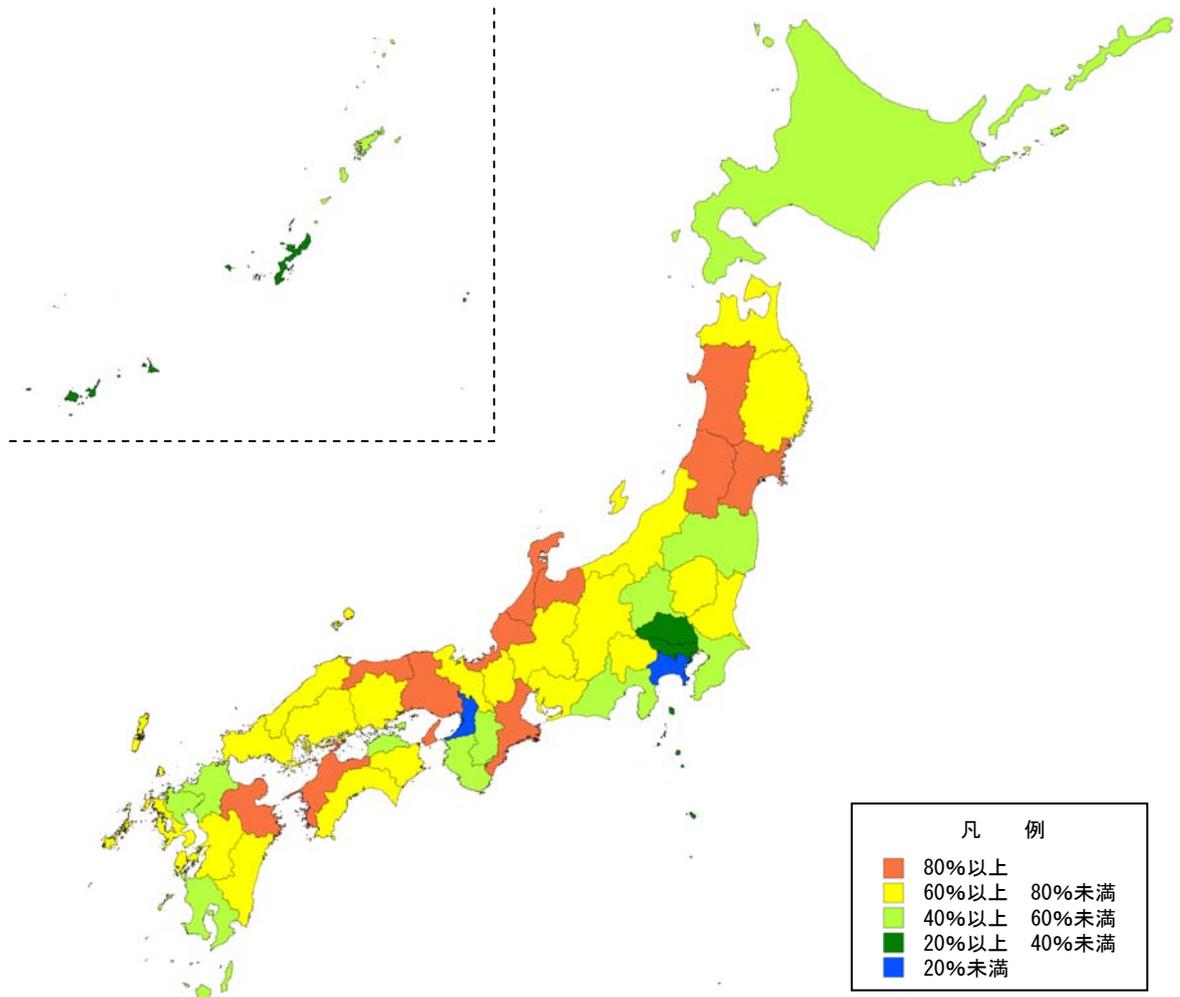


図 都道府県別「地域公共交通地会議または法定協議会」の設置率

※回答が不明の市区町村を除く

・ 協議会等の開催頻度（問 1－5）

・ 協議会等の開催頻度は、随時開催する市区町村が 70%に上る。

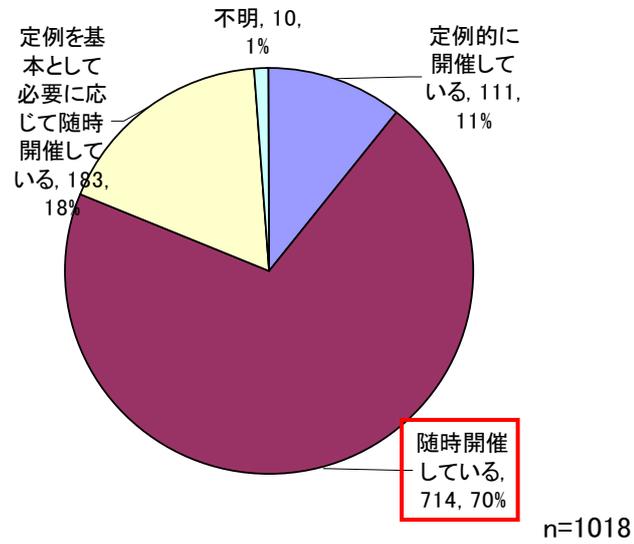


図 協議会等の開催頻度

・ 協議会等の検討の対象範囲（問 1－6）

・ 協議会等の検討対象範囲は、自市区町村のみが 80%に上る。

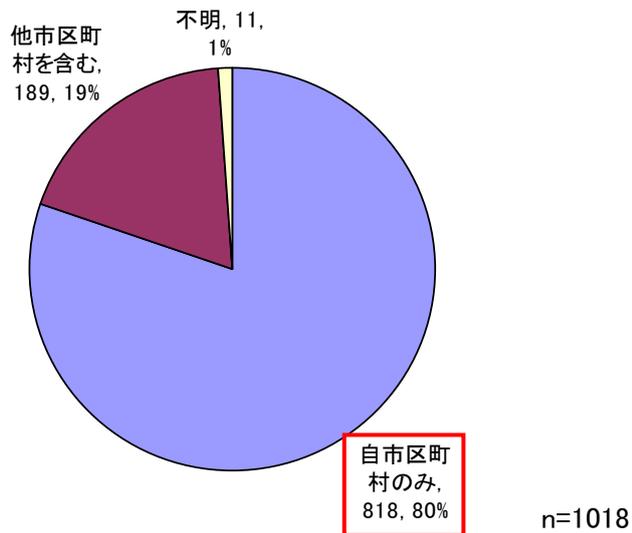


図 協議会等の検討の対象範囲

・協議会等の構成員（問1-7）

・「地域公共交通会議または法定協議会」は、「市区町村担当者」「地方運輸局の担当者」「都道府県の公共交通担当者」「交通事業者」「住民等代表者」など、幅広い構成員によって協議されているのに対し、「役所内部の検討会」は、「市区町村担当者」がほとんどで、構成員は狭い範囲に限定されている。

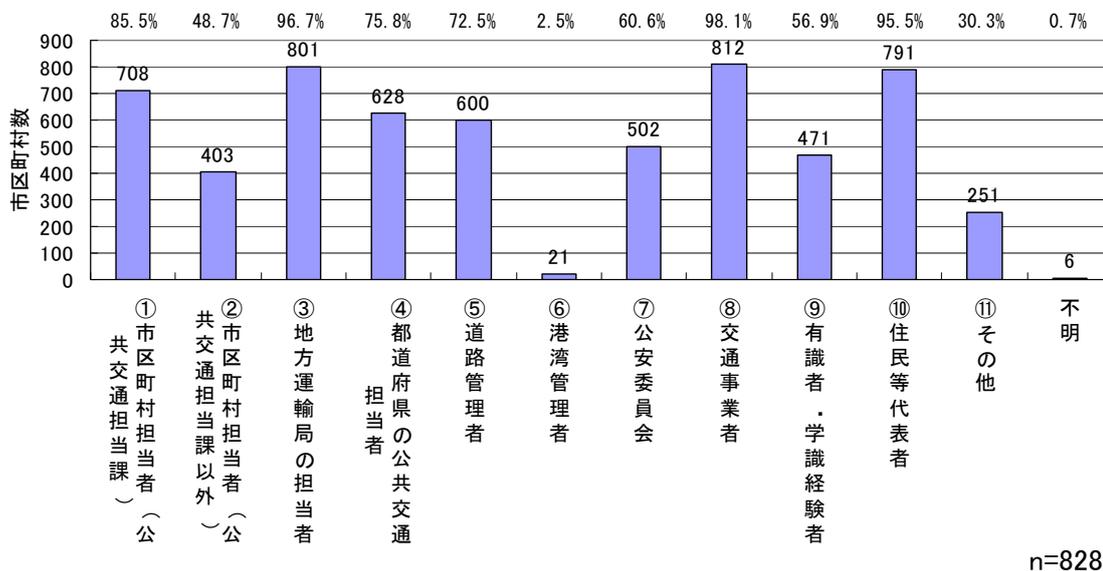


図 協議会等の構成員（地域公共交通会議または法定協議会）

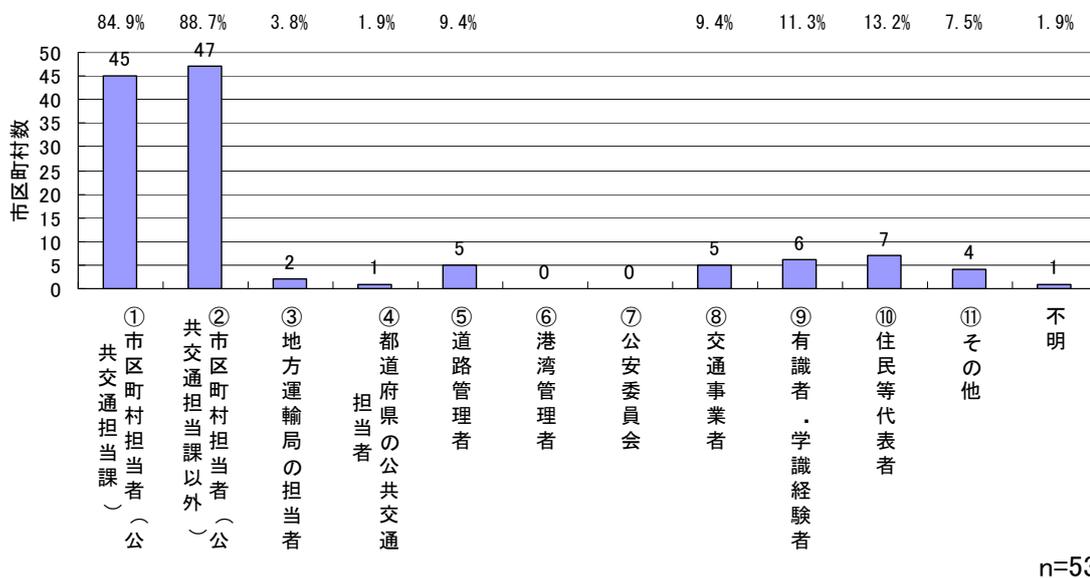


図 協議会等の構成員（役所内部の検討会）

※複数回答

(2) 公共交通サービスの確保に関する取り組みの現状の把握

○公共交通サービスの確保ができなくなった場合の「地域の問題」

- ・公共交通サービスの確保ができなくなった場合、「地域の問題」が発生する可能性（問2-1）

・ほぼ全ての市区町村が、公共交通サービスの確保ができなくなった場合、地域の問題が発生する可能性が「ある」と回答しており、市区町村は、地域公共交通に関して、何らかの危機意識を持っていることがわかる。

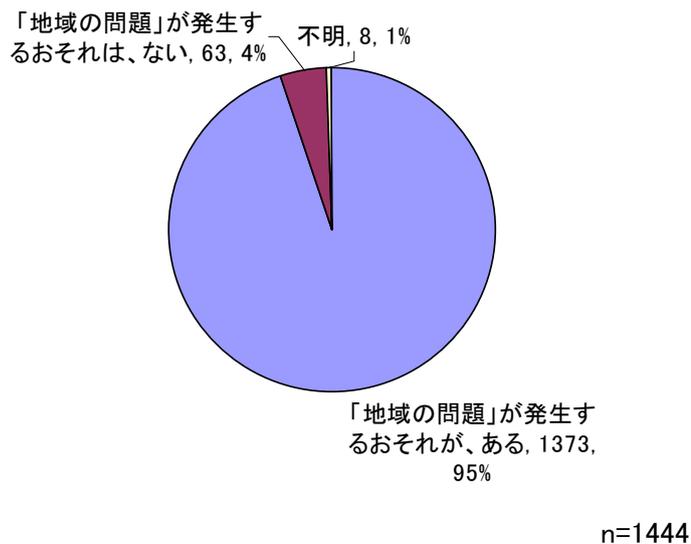


図 地域の問題が発生する可能性の有無

・発生する「地域の問題」の内容（問2-2）

「高齢者、障がい者の移動制約の発生」が95%で最も多く、次いで「まちの利便性の低下」が81%となっている。

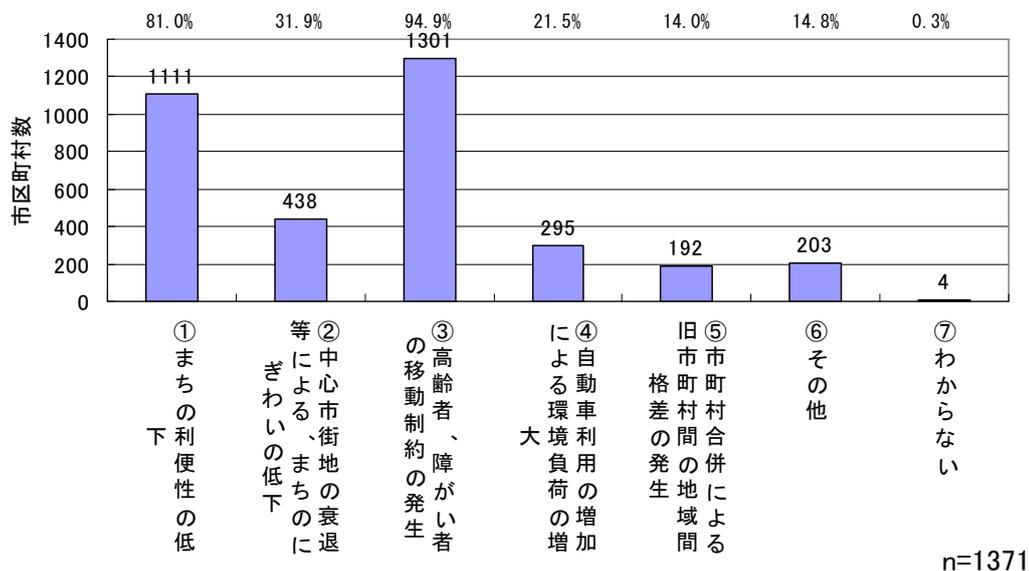


図 発生する「地域の問題」別市区町村数

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・地理条件別に見ると、全体的に「まちの利便性の低下」「高齢者、障がい者の移動制約の発生」が「地域の問題」の中心であることがわかる。

・「自動車利用の増加による環境負荷の増大」は大都市や中小地方都市などの都市部で問題となる傾向が強く、「市町村合併による旧市町村間の地域間格差の発生」は中小地方都市で問題となる傾向がある。

・地理的条件によって、発生が懸念される「地域の問題」も異なることがわかる。

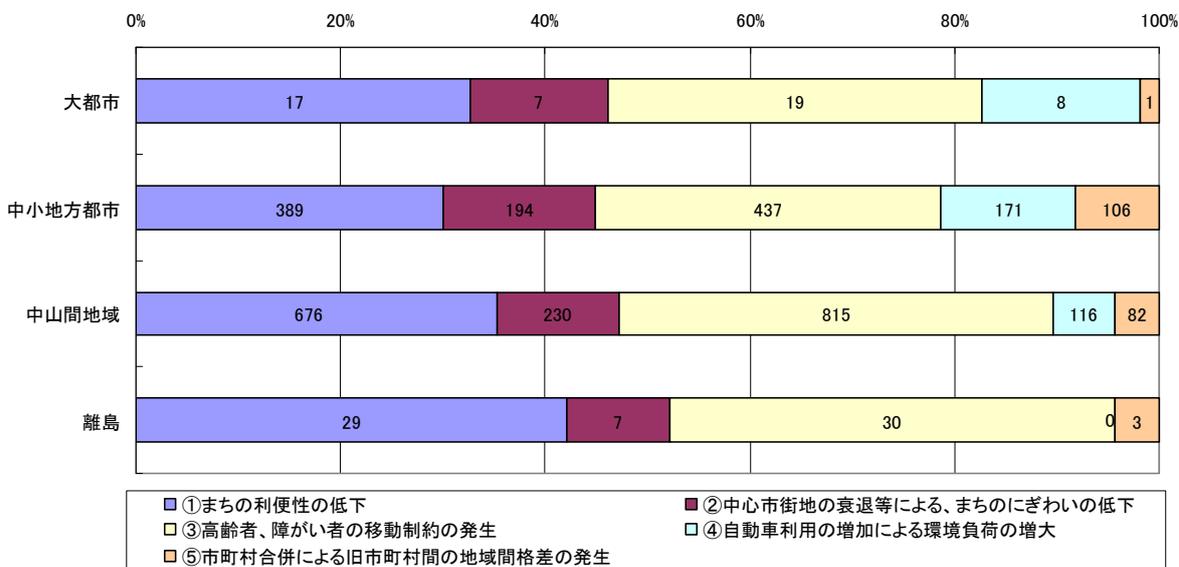


図 地理的条件別、発生する「地域の問題」の市区町村数の構成

・「地域の問題」を発生させる、問題となる交通モード（問2-3）

・「路線バス」をあげた市区町村が 86%で最も多く、次いで、「コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通」をあげた市区町村が 53%となっている。

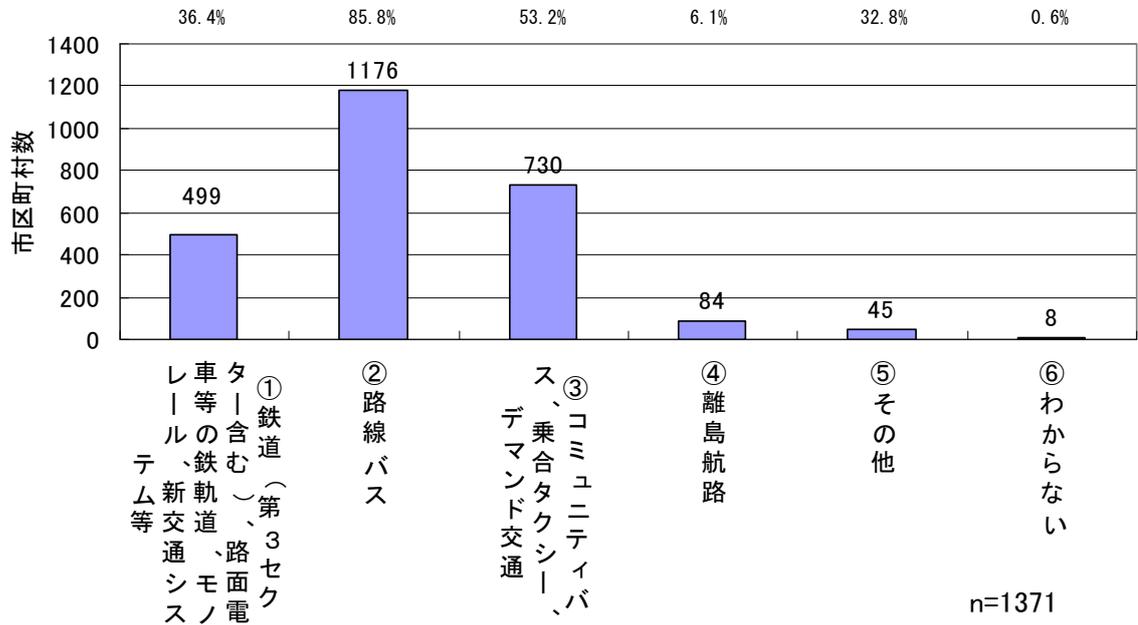


図 「地域の問題」を発生させる、問題となる交通モード

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・地理条件別では、全体的に「路線バス」が最も問題となっている。  
 ・「鉄道、路面電車等の鉄軌道、モノレール、新交通システム等」は都市部で問題となる傾向が高く、「コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通」は中小地方都市で、より問題となる傾向が高い。  
 ・地理的条件によって、問題となる交通モードの傾向が異なる。

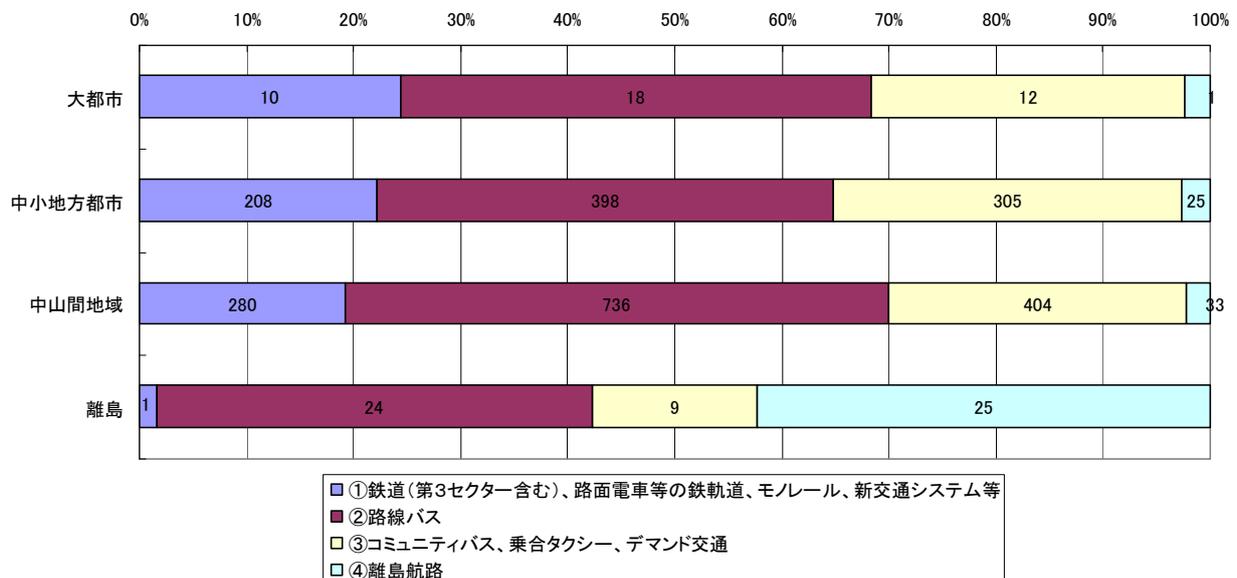


図 地理的条件別、問題となる交通モードの市区町村数の構成

・交通モードを確保していく上での課題（問2-4）

・全ての交通モードで「利用者の減少」が最大の課題となっている。  
 ・離島航路については、「利用者の減少」に匹敵する規模で「事業者の経営状況の悪化」が課題となっている。

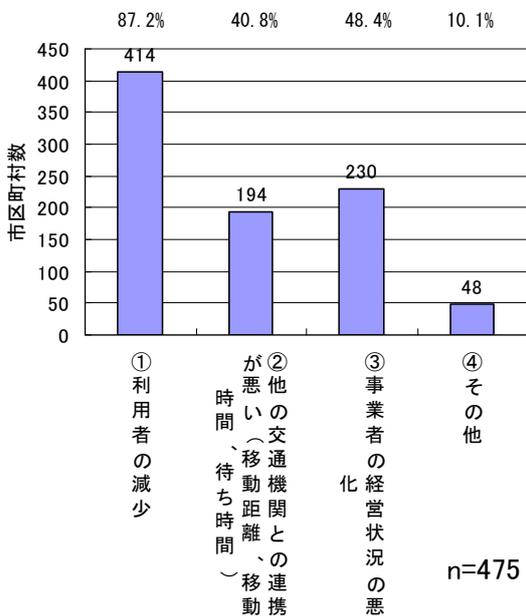


図 鉄道、路面電車等の鉄軌道、モノレール、新交通システム等の課題

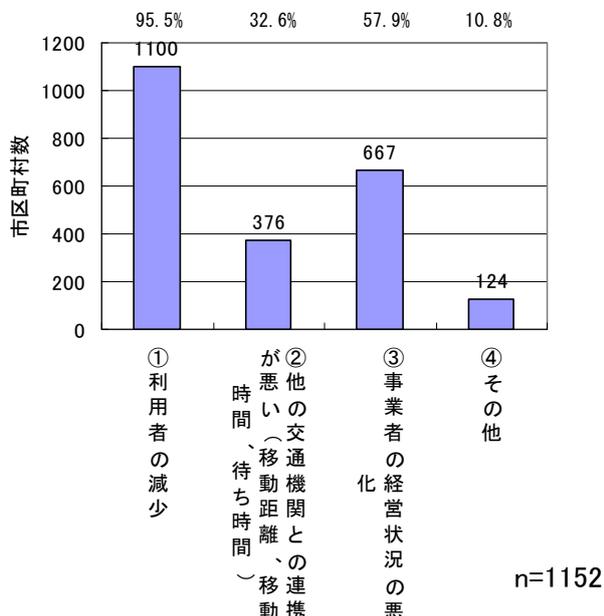


図 路線バスの課題

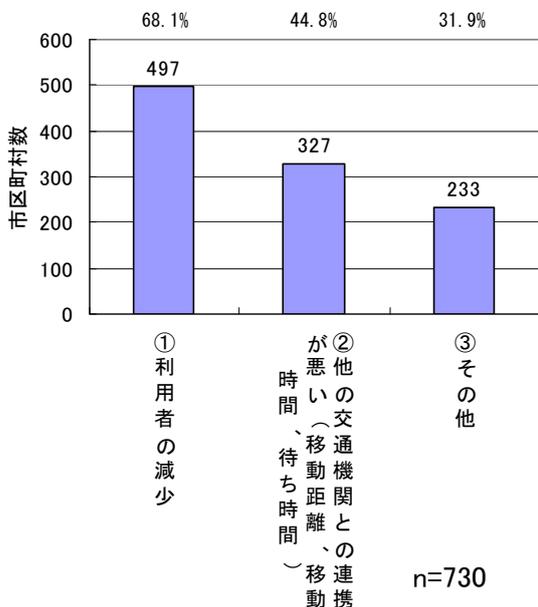


図 コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の課題

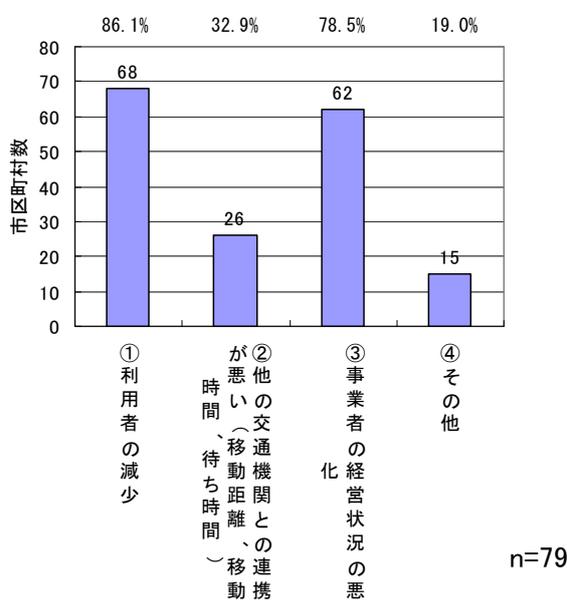


図 離島航路の課題

※複数回答  
 ※回答が不明の市区町村を除く

○公共交通サービスの確保への取り組み

- ・公共交通サービスの確保への取り組みの有無（問2-5）

・公共交通サービスの確保に取り組んでいる市区町村は、全体の89%に上る。

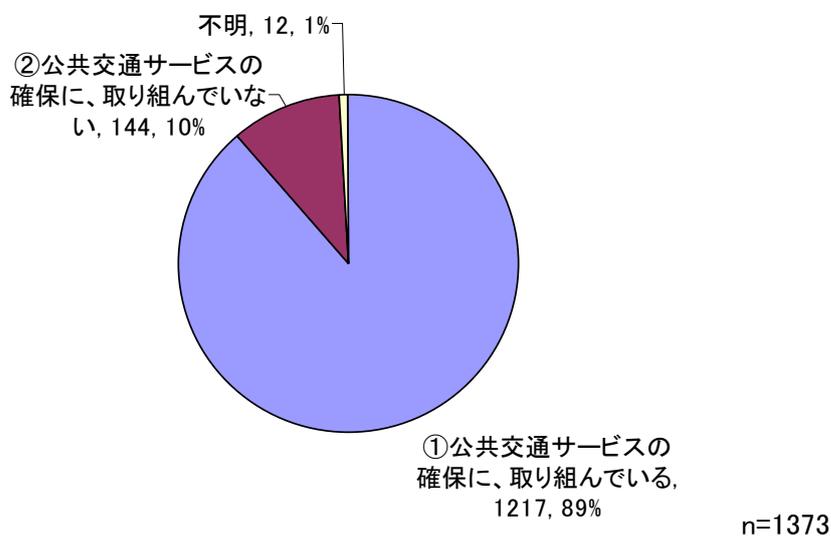


図 公共交通サービスの確保への取り組みの有無

- ・地理条件別に見ると、どの地理条件でも80%以上の市区町村で公共交通サービス確保への取り組みを進めている。
- ・傾向としては、中山間地域は、大都市、中小地方都市に比べ、公共交通サービスの確保に取り組んでいない市区町村の割合が高い。

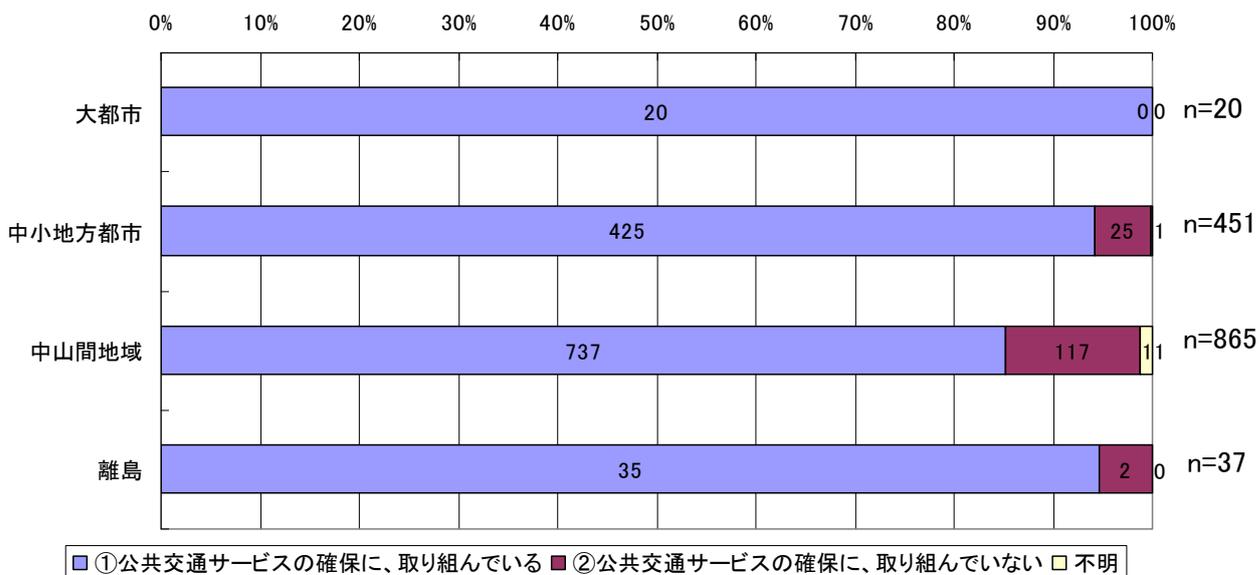


図 地理条件別、公共交通サービスの確保への取り組みの有無

・すべての都道府県で公共交通サービスの確保に取り組む市区町村の割合は 70%を超えている。

表 都道府県別 公共交通サービスの確保に取り組んでいる市区町村の割合

都道府県	取組市区町村数	対象市区町村数	取り組み実施率
北海道	107	128	84%
青森県	27	33	82%
岩手県	24	28	86%
宮城県	32	32	100%
秋田県	22	22	100%
山形県	22	23	96%
福島県	40	46	87%
茨城県	34	37	92%
栃木県	19	23	83%
群馬県	26	28	93%
埼玉県	44	49	90%
千葉県	49	52	94%
東京都	40	46	87%
神奈川県	21	29	72%
新潟県	22	24	92%
富山県	12	14	86%
石川県	13	13	100%
福井県	12	12	100%
山梨県	17	19	89%
長野県	53	57	93%
岐阜県	32	36	89%
静岡県	29	33	88%
愛知県	43	46	93%
三重県	23	23	100%
滋賀県	14	14	100%
京都府	18	19	95%
大阪府	26	33	79%
兵庫県	32	35	91%
奈良県	24	28	86%
和歌山県	17	22	77%
鳥取県	14	15	93%
島根県	13	13	100%
岡山県	17	21	81%
広島県	18	18	100%
山口県	13	15	87%
徳島県	12	12	100%
香川県	8	10	80%
愛媛県	15	17	88%
高知県	22	25	88%
福岡県	45	50	90%
佐賀県	12	13	92%
長崎県	16	19	84%
熊本県	29	38	76%
大分県	15	16	94%
宮崎県	23	26	88%
鹿児島県	32	36	89%
沖縄県	19	25	76%
総計	1217	1373	89%

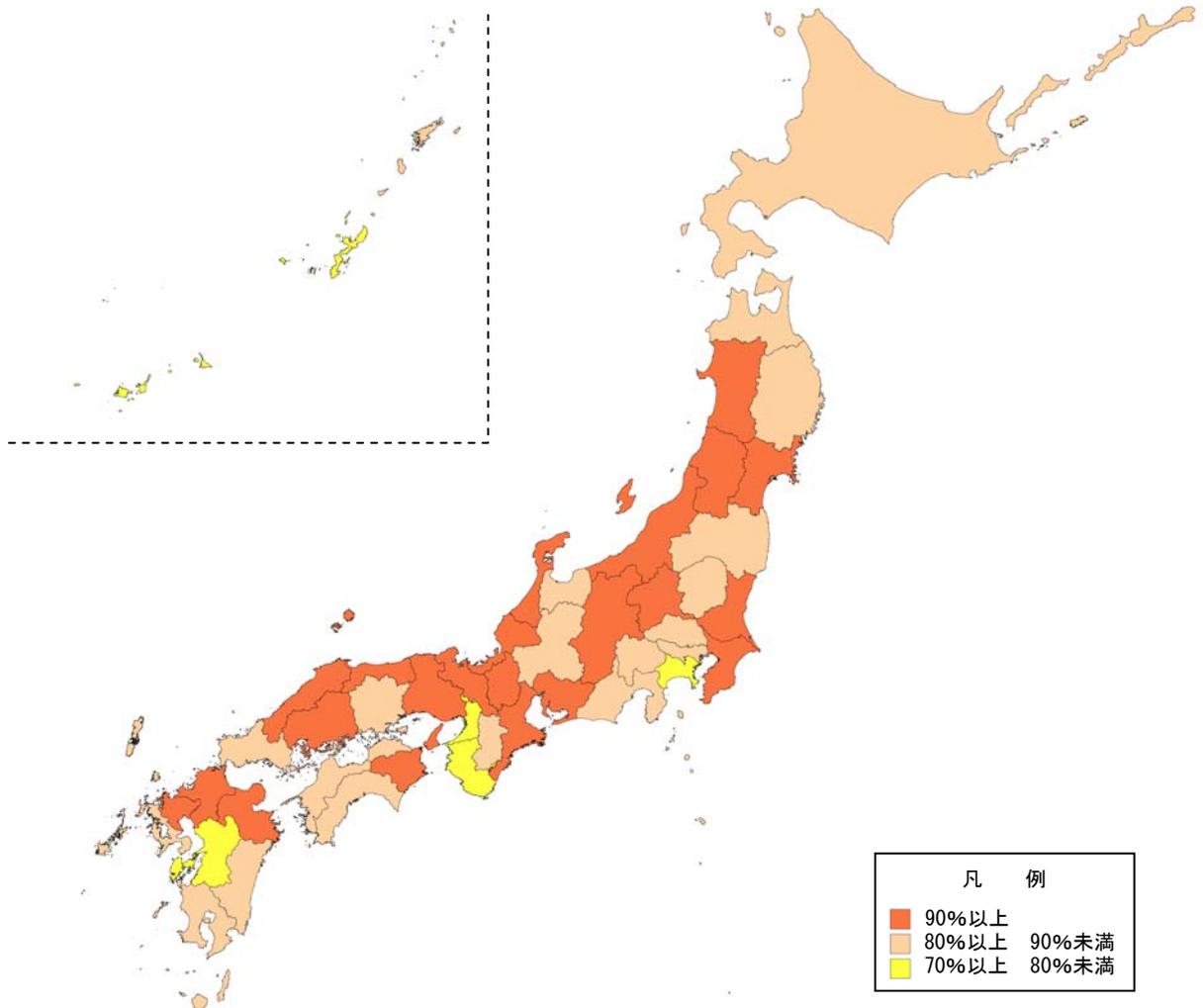


図 都道府県別 公共交通サービスの確保に取り組んでいる市区町村の割合

- ・公共交通サービスの確保ができなくなった場合、「地域の問題」が発生する可能性があるにもかかわらず（問2-1）、公共交通サービスの確保に取り組んでいない（問2-5）市区町村が抱える、取り組みを進めるにあたっての課題（問1-3）

「地域の問題」が発生する可能性があるにもかかわらず、公共交通サービスの確保に取り組んでいない市区町村は、「専門的に取り扱う部署がない」「人材不足」「情報不足」といった課題を抱えている。

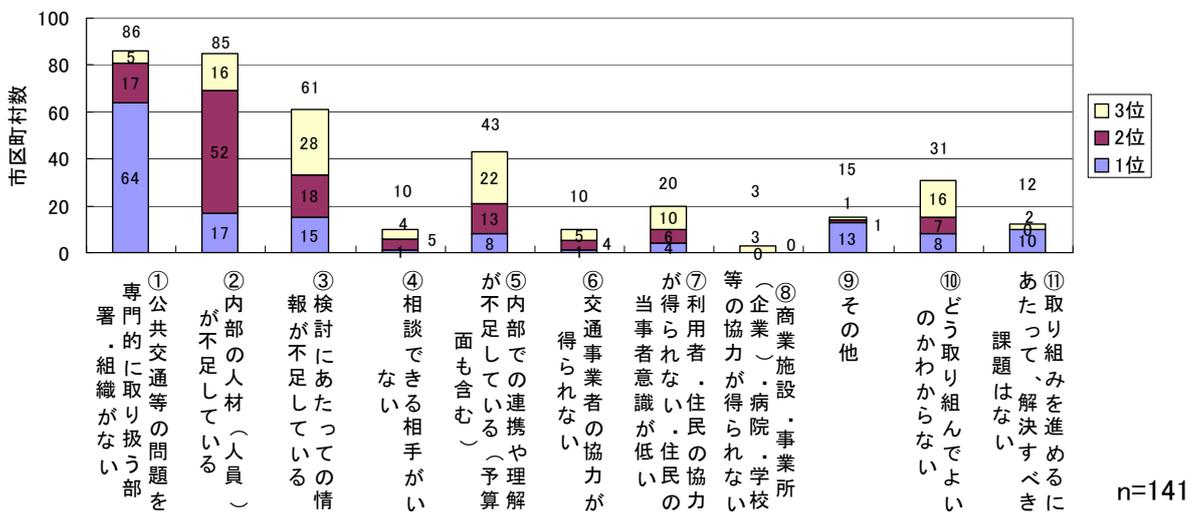


図 公共交通サービスの確保に取り組まない市区町村が抱える、取り組みを進めるにあたっての課題  
※複数回答  
※回答が不明の市区町村を除く

- ・公共交通サービスの確保に関する取り組みをはじめた“きっかけ”（問2-6）

取り組みを始めた“きっかけ”は、「住民、住民団体からの意見、要望」をあげる市区町村が55%で最も多く、次いで「交通事業者の撤退」が39%、「役所内部での協議」が36%となっている。

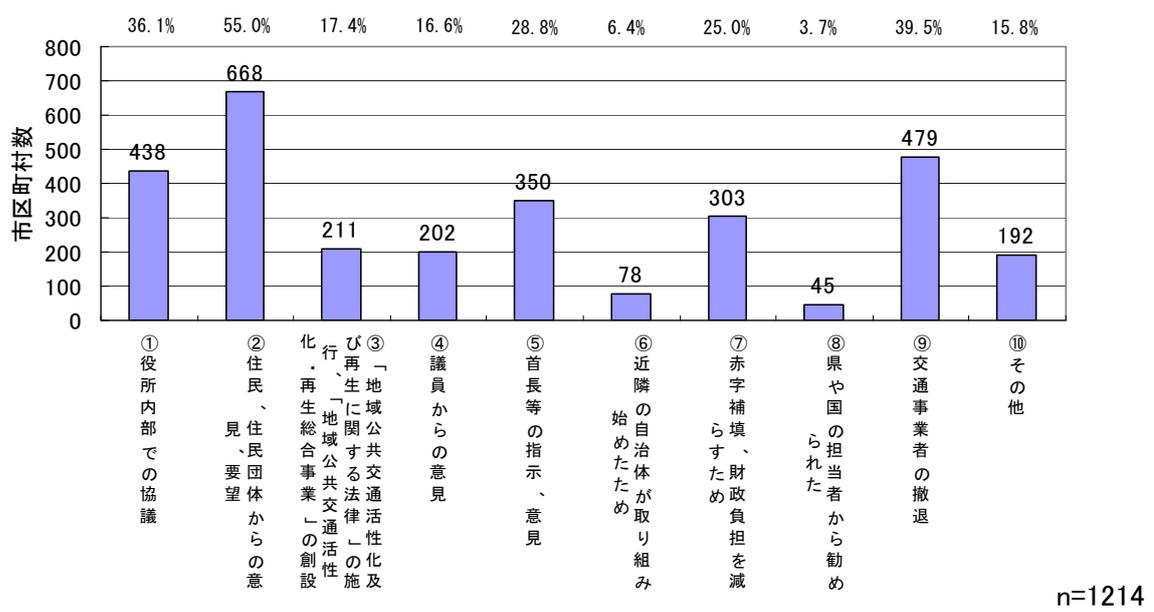


図 公共交通サービスの確保に関する取り組みを始めた“きっかけ”  
※複数回答  
※回答が不明の市区町村を除く

・公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指す、まちづくりの方向性（問2-7）

・目指すまちづくりの方向性は、「高齢者や障がい者が移動しやすいまち」「利便性が高く、生活しやすいまち」が80%を超えている。

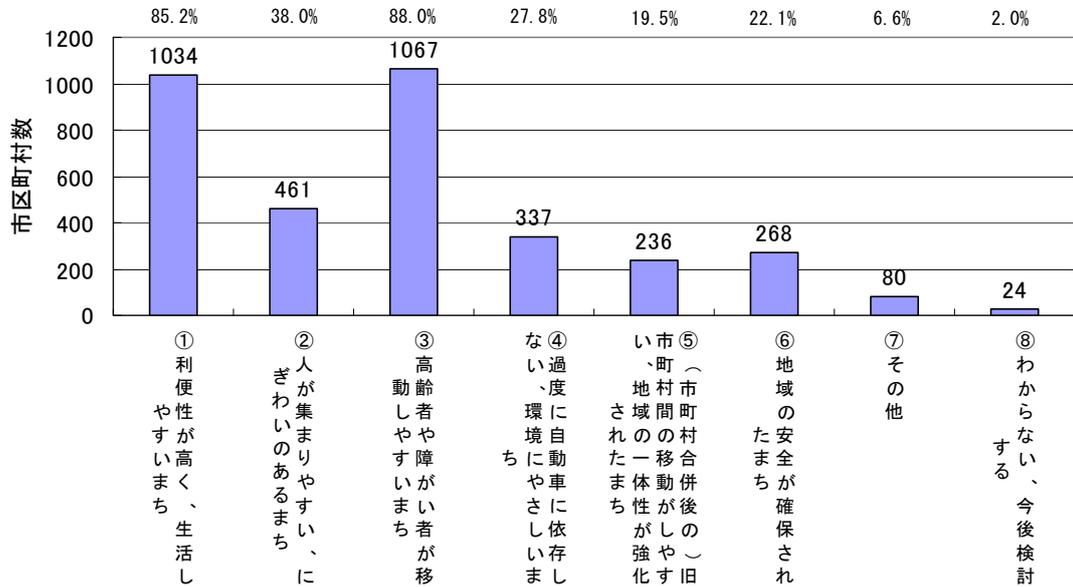


図 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指す、まちづくりの方向性

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・地理条件別では、全体的に「利便性が高く、生活しやすいまち」「高齢者や障がい者が移動しやすいまち」を目指す傾向が強い。

・「人が集まりやすい、にぎわいのあるまち」「過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち」は、大都市、中小地方都市において目指す傾向が強い。加えて、中小地方都市では、「(市町村合併後の)旧市町村間の移動がしやすい、地域の一体性が強化されたまち」を目指す傾向が強く、地理的条件によって、目指すまちづくりの方向性が異なる。

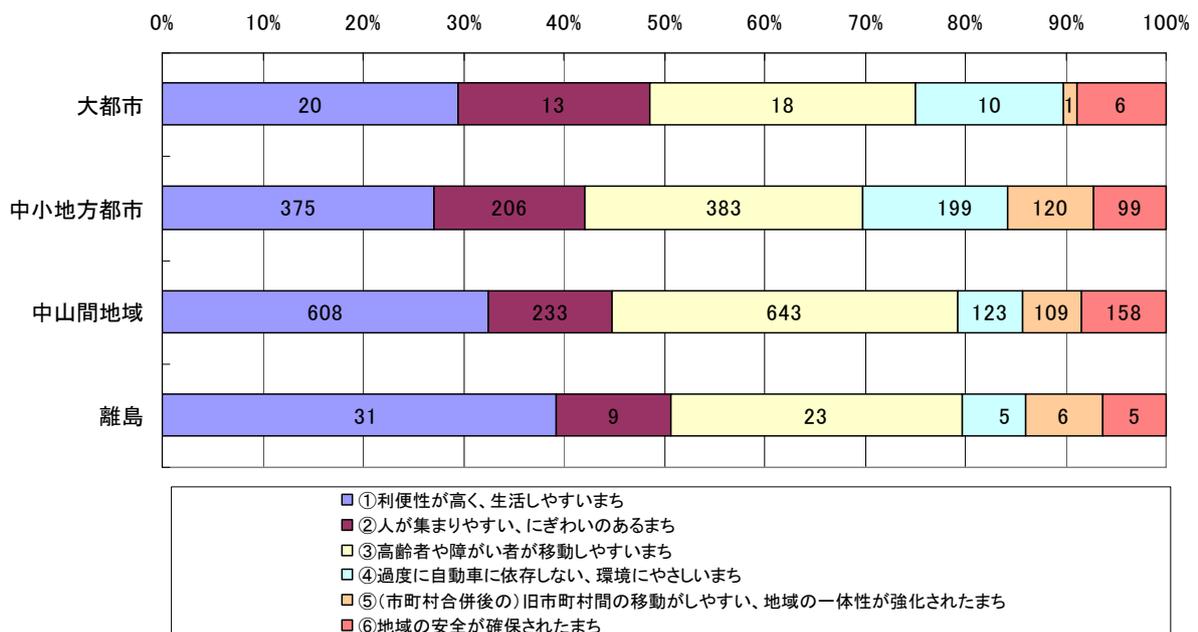


図 地理条件別、目指すまちづくりの方向性

・ 目標と指標の設定有無（問 2－8）

・ 「目標を設定している」市区町村は 50%を超えるが、このうち「目標全てに指標を設定している」市区町村は 12%に過ぎない。  
 ・ 「目標と指標は設定していない」市区町村が 44%に上り、目指す目標が明確にされないままに公共交通サービスの確保に向けた取り組みが進められている実態が伺える。

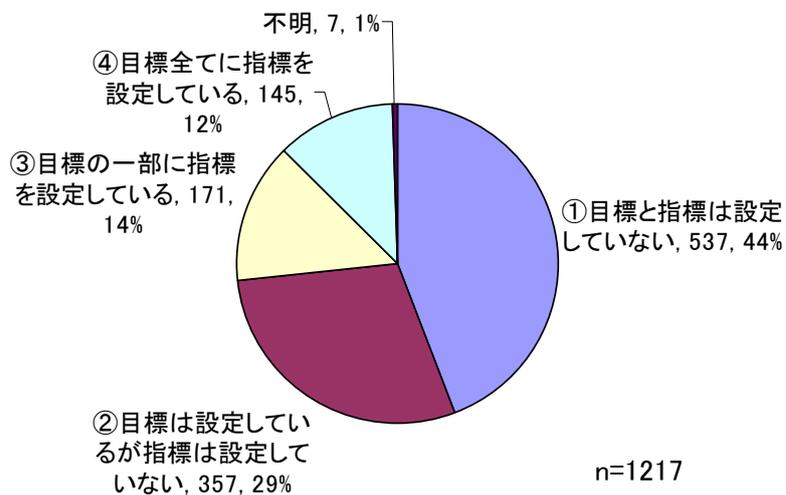


図 目標と指標の設定有無

・ 目標を設定していない理由（問 2－9）

・ 目標を設定しない理由は、「ない（必要性を感じていない）」との回答が最も多く 42%に上る。このほか、「協議会等で目標設定に関する議論がされなかったから」との回答も 25%となっている。

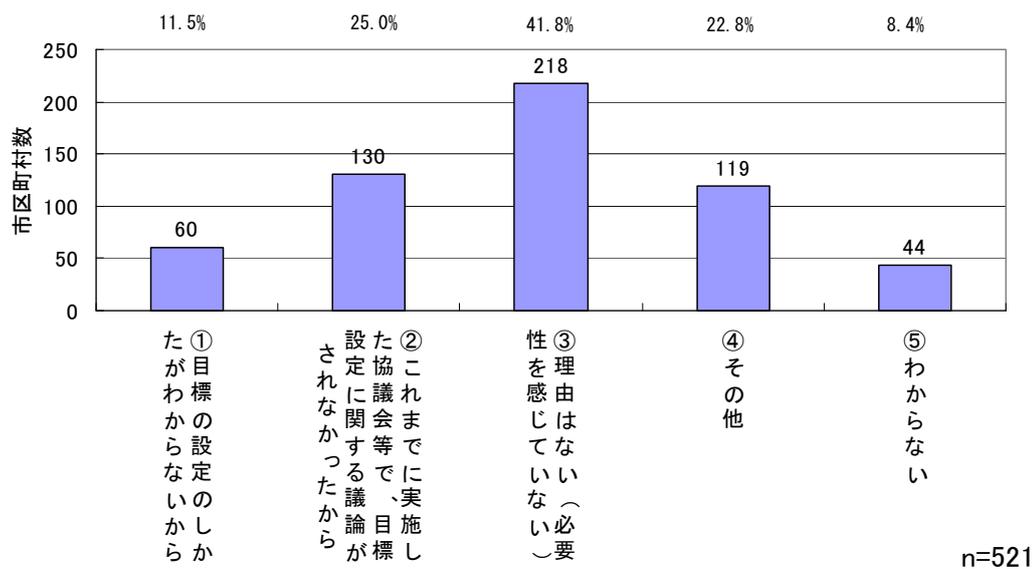


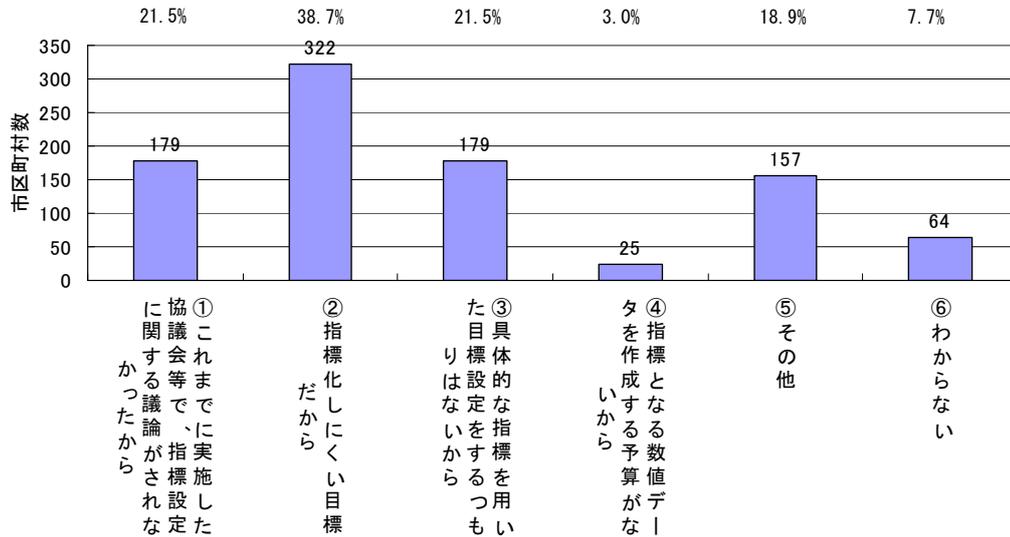
図 目標を設定しない理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・指標を設定していない理由（問2-10）

・指標を設定しない理由は、「指標化しにくい目標だから」との回答が最も多く39%となっている。また、「協議会等で指標設定に関する議論がされなかったから」「具体的な指標を用いた目標設定をするつもりがない」との回答も22%ずつで多く、公共交通サービスの確保に関する取り組みを進めるにあたって、指標を設定する必要性を感じていない市区町村も多く見られる。



n=832

図 指標を設定しない理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

### (3) 地域公共交通活性化・再生総合事業への取り組みの把握

#### ○地域公共交通活性化・再生総合事業への取り組み

##### ・地域公共交通活性化・再生総合事業の活用有無（問2-11）

・平成20年度に、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用したと回答した市区町村は240市区町村で、回答市区町村全体の20%に相当する。

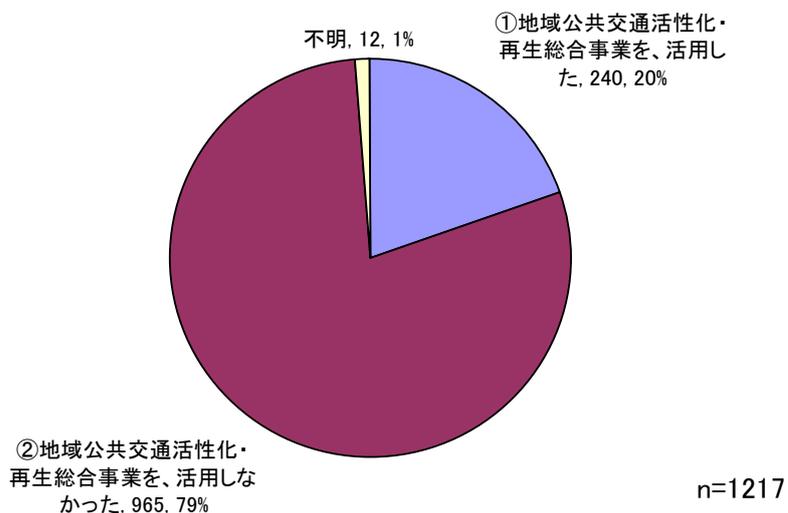


図 平成20年度における地域公共交通活性化・再生総合事業の活用有無

・平成20年度に地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した市区町村は、「中山間地域」が52%で最も多く、次いで「地方中小都市」が44%となっている。

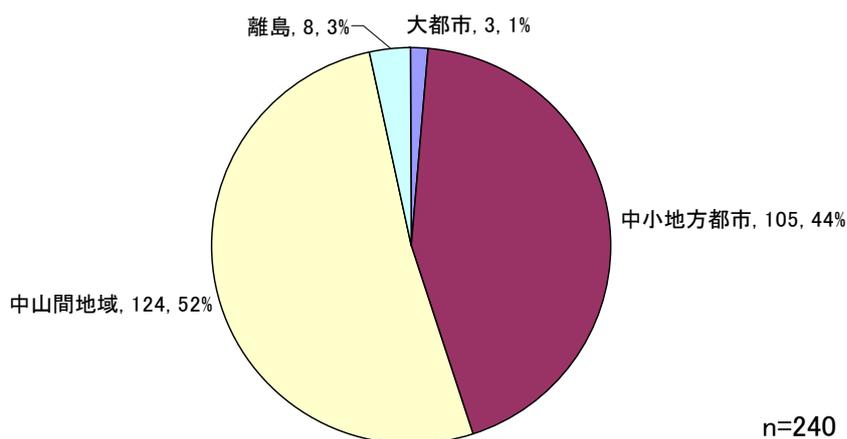


図 地理条件別 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した市区町村の構成

・地域公共交通活性化・再生総合事業の満足度（問2-12）

平成20年度に、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した市区町村のうち、「大いに満足している」「満足している」と回答した市区町村をあわせると76%に達し、事業そのものには概ね満足していることがわかる。

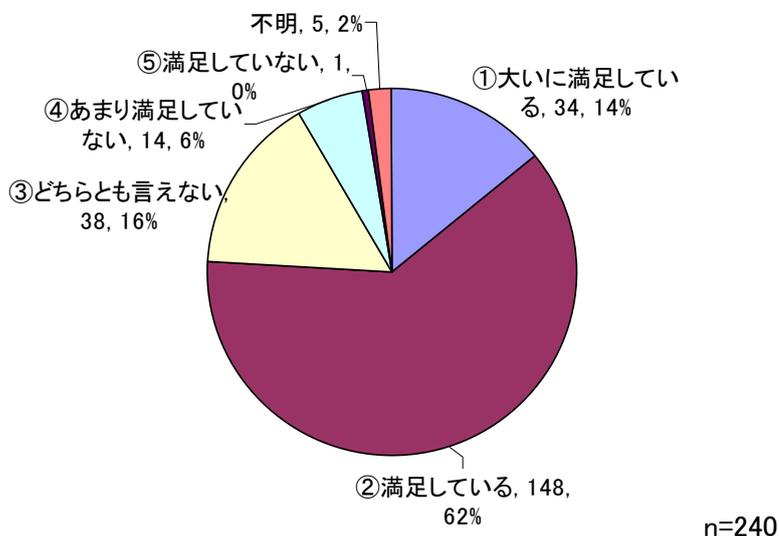


図 平成20年度における地域公共交通活性化・再生総合事業の満足度

・満足している理由（問2-12）

満足している理由は「運輸局の担当者が随時相談にのってくれたから」「法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局、学識経験者、住民等とのネットワークを構築することができたから」との回答が60%を超えており、地域公共交通に関する関係者間のコミュニケーションを図る点でも、総合事業の効果を認めている市区町村が多いことがわかる。

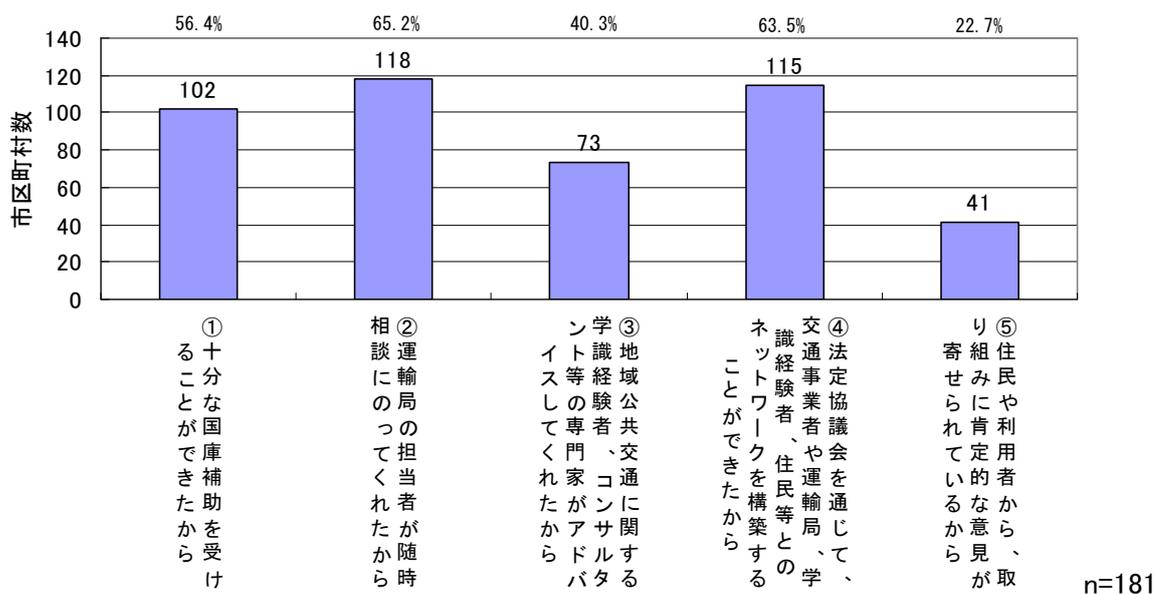


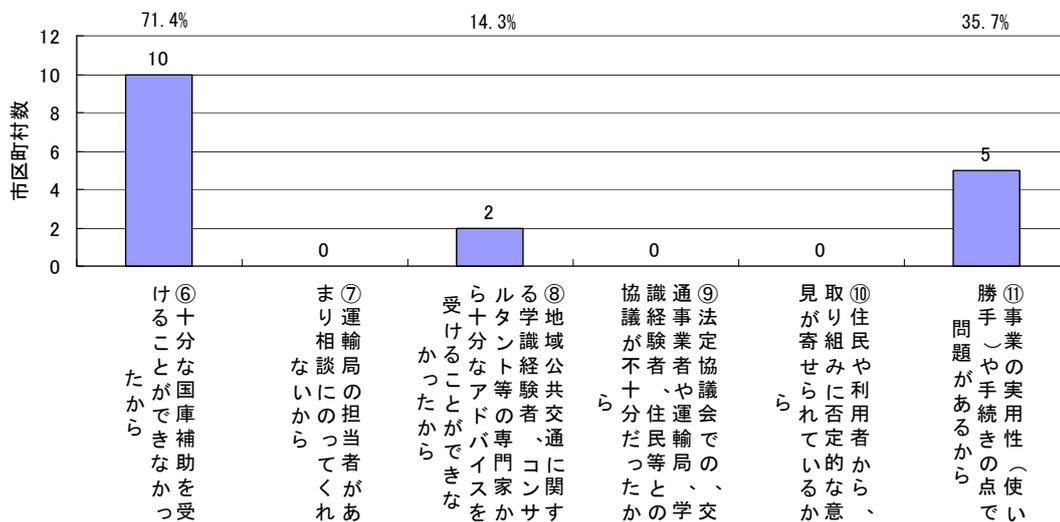
図 地域公共交通活性化・再生総合事業に満足している理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・ 不満足な理由（問2-12）

・ 不満足な理由は、数は少ないが「十分な国庫補助を受けることができなかったから」が最も多く 70%を超えており、補助金の増額を求める声大きい。また、事業の実用性（使い勝手）や手続きの点で問題があるから」との回答も 36%と多く、総合事業の使い勝手の向上を求める声も多く上げられている。



n=14

図 地域公共交通活性化・再生総合事業に不満足な理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・公共交通サービスの確保に関する問題があるにもかかわらず、総合事業を活用しなかった理由  
(問2-13)

・総合事業を活用していない理由は、「すでに独自で取り組みを開始している（進めている）から」が最も多く 30%を占めており、総合事業の活用に関係なく、積極的な取り組みを進める市区町村も多いが、「予算不足」「人手不足」「知識不足」をあげる市区町村も数は少ないが見受けられる。

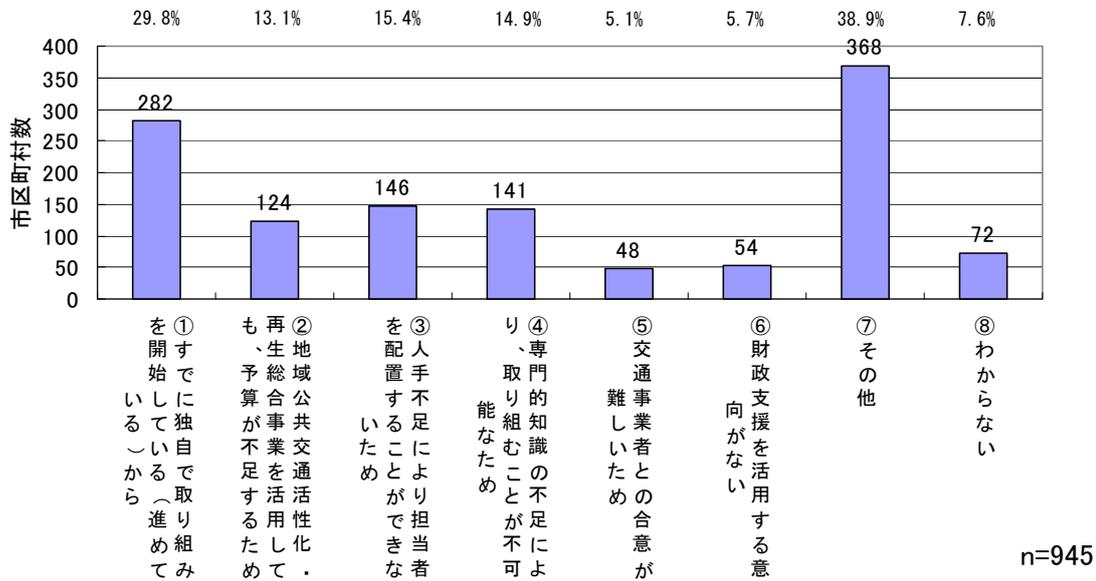


図 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用しなかった理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内訳 (問2-13)

・内部検討の不足、法定協議会未設置など、まだ準備段階にあり、「まだ総合事業を活用できる段階にないから」との回答が 26%で最も多く、次いで「平成 21 年度以降に活用するつもりだから」との回答が 21%、「活用する事業がない、不要」との回答が 15%と続いている。

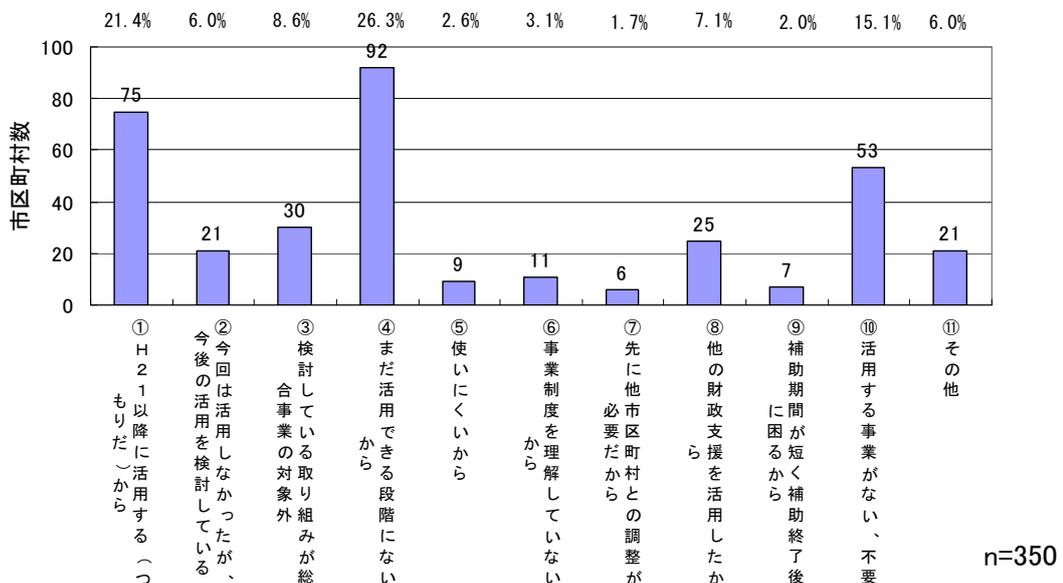


図 地域公共交通活性化・再生総合事業に満足している理由 (その他の内訳)

※回答が不明の市区町村を除く

・今後の地域公共交通活性化・再生総合事業の活用意向（問2-14）

・今後、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用したいと考えている市区町村は 50%に上り、総合事業への期待の高さが伺える。

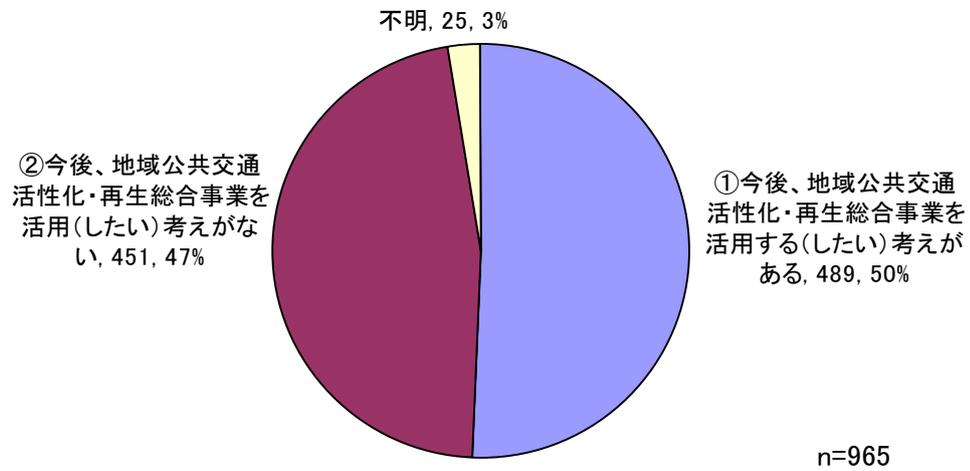


図 今後の地域公共交通活性化・再生総合事業の活用意向

・今後、総合事業を活用したいと考えている市区町村は、「中山間地域」が 54%で最も多く、次いで「中小地方都市」が 41%となっている。

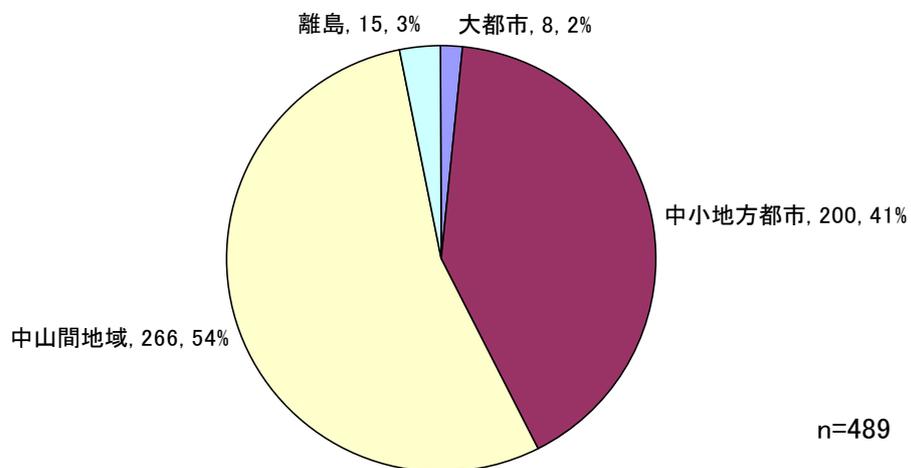


図 地理条件別 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用したいと考えている市区町村の構成

- ・都道府県別では、総合事業の活用意向が高い市区町村の割合は、地方部で高く、大都市圏で低くなる傾向がある。地方部ほど公共交通に関する問題を抱えている市区町村が多いことが伺える。

図 都道府県別 総合事業の活用意向がある市区町村の割合

都道府県	活用意向がある市区町村数	対象市区町村数	活用意向がある割合
北海道	42	89	47%
青森県	7	24	29%
岩手県	9	18	50%
宮城県	9	29	31%
秋田県	10	15	67%
山形県	12	20	60%
福島県	17	35	49%
茨城県	18	27	67%
栃木県	11	18	61%
群馬県	10	25	40%
埼玉県	22	42	52%
千葉県	27	42	64%
東京都	13	34	38%
神奈川県	8	19	42%
新潟県	7	12	58%
富山県	8	10	80%
石川県	4	7	57%
福井県	5	10	50%
山梨県	7	13	54%
長野県	12	31	39%
岐阜県	15	27	56%
静岡県	15	24	63%
愛知県	19	36	53%
三重県	13	16	81%

都道府県	活用意向がある市区町村数	対象市区町村数	活用意向がある割合
滋賀県	6	9	67%
京都府	2	12	17%
大阪府	6	23	26%
兵庫県	12	21	57%
奈良県	9	16	56%
和歌山県	5	11	45%
鳥取県	7	11	64%
島根県	6	11	55%
岡山県	8	14	57%
広島県	6	10	60%
山口県	4	9	44%
徳島県	5	9	56%
香川県	5	7	71%
愛媛県	6	13	46%
高知県	7	20	35%
福岡県	15	34	44%
佐賀県	4	9	44%
長崎県	10	10	100%
熊本県	12	24	50%
大分県	7	10	70%
宮崎県	7	20	35%
鹿児島県	14	22	64%
沖縄県	6	17	35%
総計	489	965	51%

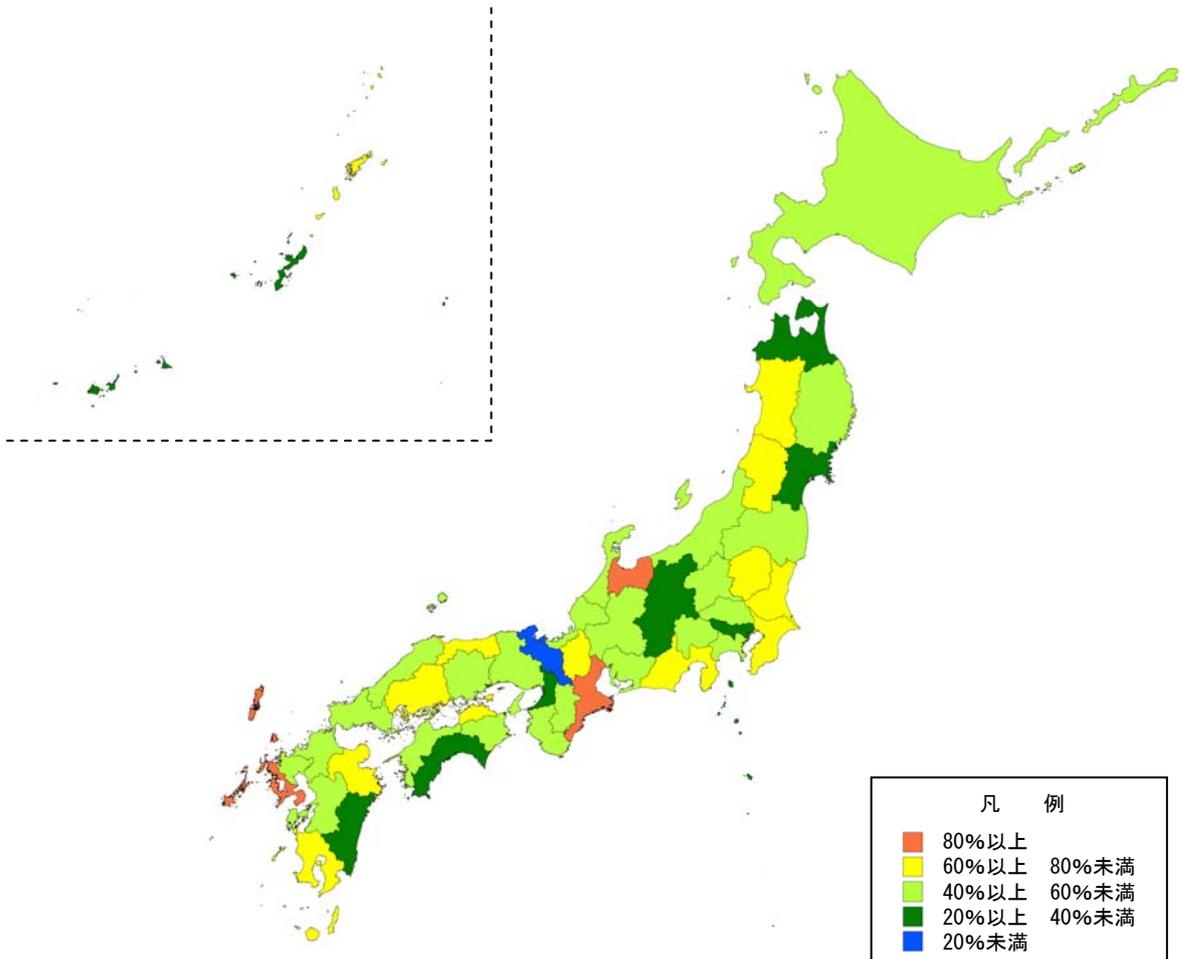


図 都道府県別 総合事業の活用意向がある市区町村の割合

・総合事業を活用して取り組みたい事業の内容（問2-14）

・取り組みたい事業としては、「連携計画の策定」「鉄道、バス、乗合タクシー、旅客船等の実証運行」「車両関連施設整備等」が50%を超えている。

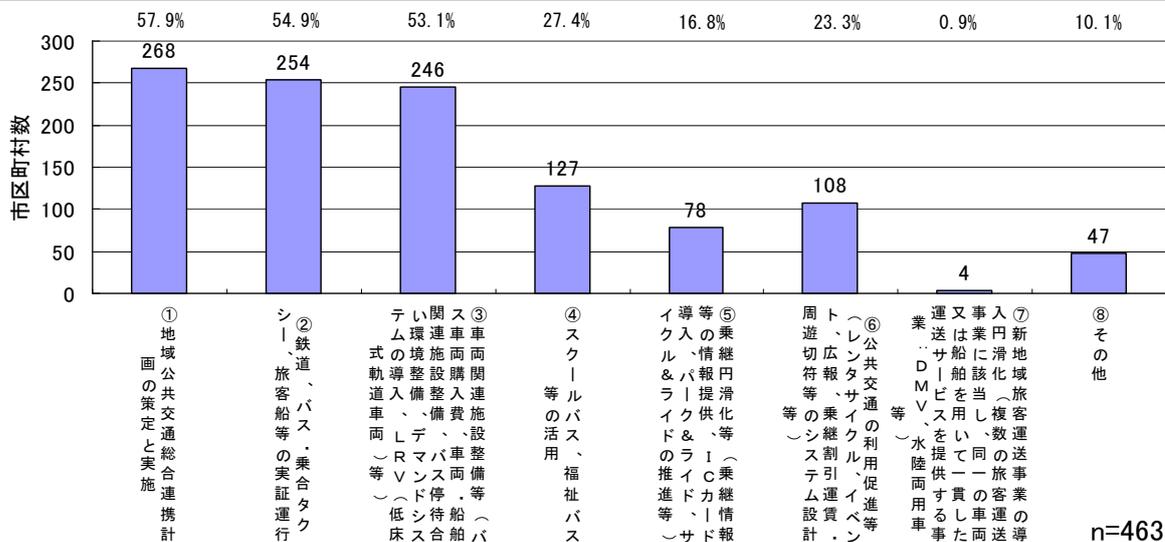


図 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して取り組みたい事業の内容

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・3年間の補助期間終了後も継続的な財政支援が必要な場合（問2-15）

・「継続的な財政支援により、よりよい効果が期待される場合」が最も多く63%に上り、次いで「市区町村の財政状況が厳しく継続的な取り組みが困難な場合」が53%となっている。  
 ・市区町村の自立的取り組みを進めるためには、補助を3年間で終了するのではなく、もう少しで取り組みが軌道に乗ると判断される場合には、もう一押し追加支援を実施することも必要と考えられる。

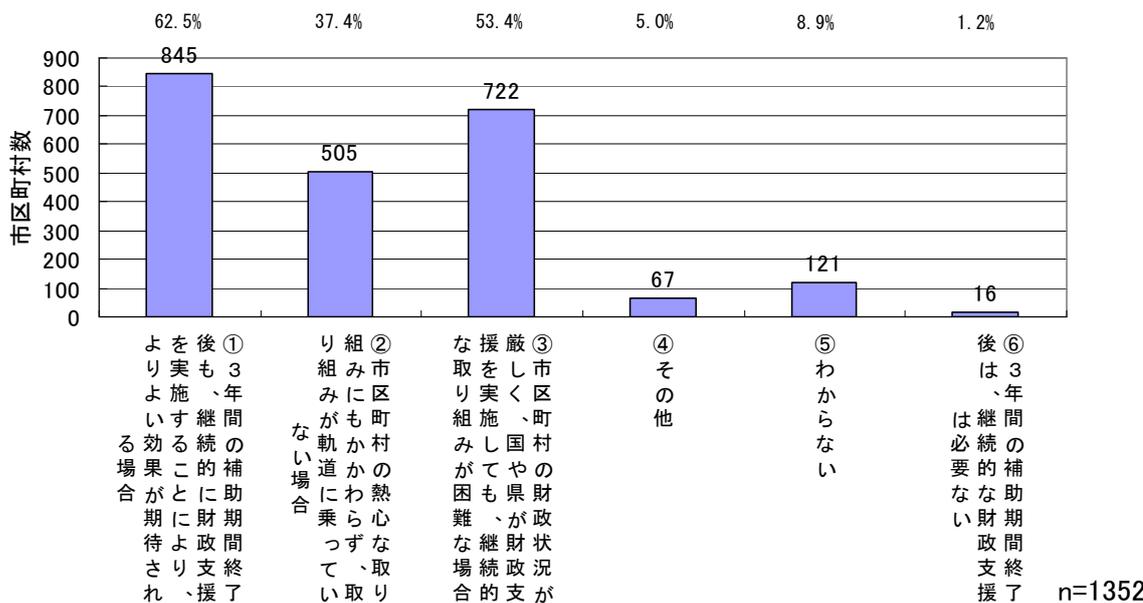


図 継続的な財政支援が必要な場合

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・総合事業以外の国の財政支援の活用状況（問2-16）

・総合事業以外の国の財政支援を活用した（したい）市区町村は34%であった。

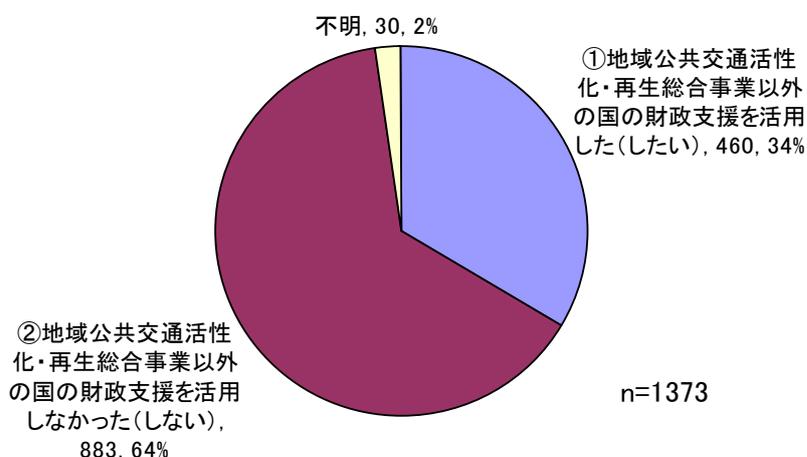


図 継続的な財政支援が必要な場合

・活用した（したい）総合事業以外の国の財政支援（問2-16）

・生活交通路線の確保のための「地方バス補助」が最も多く、53%に上る。次いで、総務省の特別交付税措置は46%となっている。

・平成20年度より創設された「地方の元気再生事業」は8%、平成21年度より創設された「地域活力基盤創造交付金」は17%にとどまっており、あまり周知されていない実態が伺える。

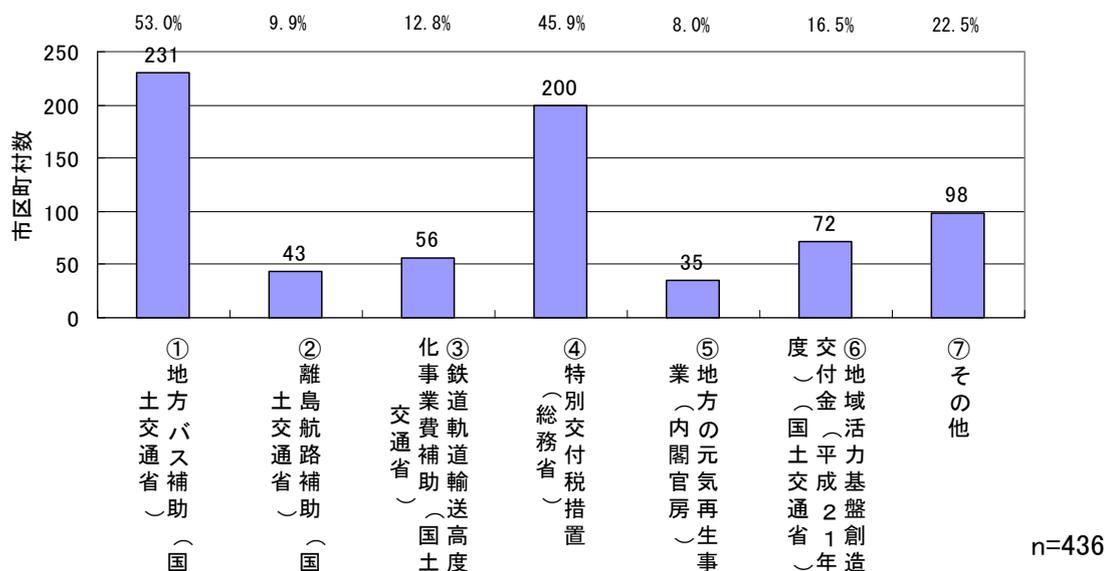


図 地域公共交通活性化・再生総合事業以外に活用した（したい）国の財政支援

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

(4) 国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の市区町村の受け止め方の把握

○平成20年度に国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供・ノウハウ・情報提供の認知（問3-1）

・国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供を「知っていた」市区町村は65%である。

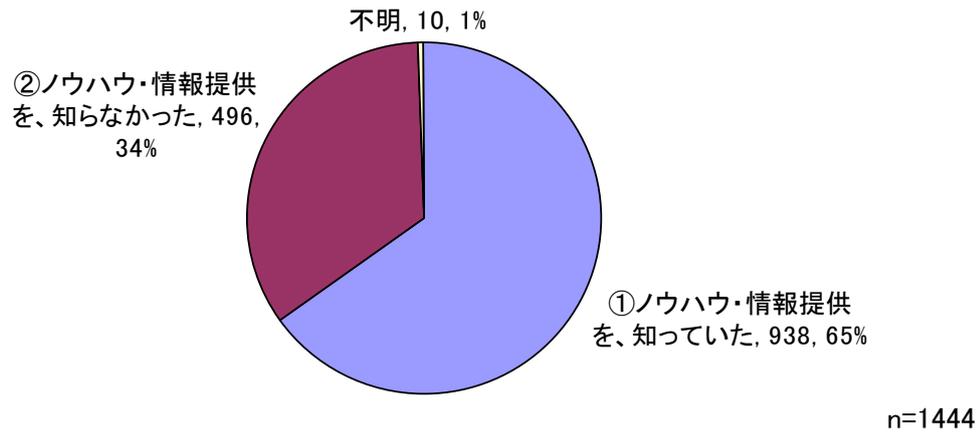


図 国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の認知

・ノウハウ・情報提供の活用有無（問3-2）

・国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供を「活用した」市区町村は46%であり、まだ十分には活用されていない状況が伺える。

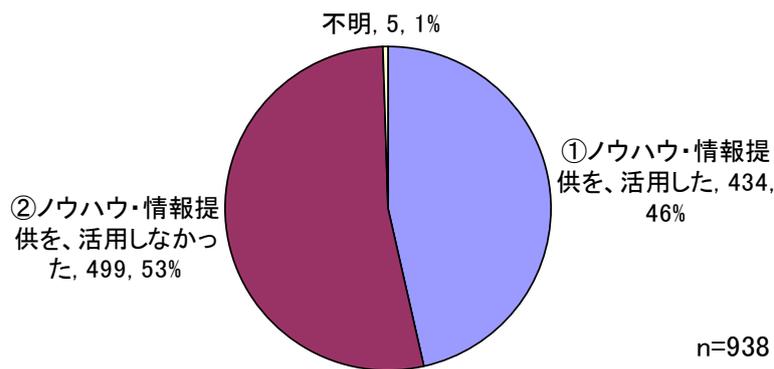
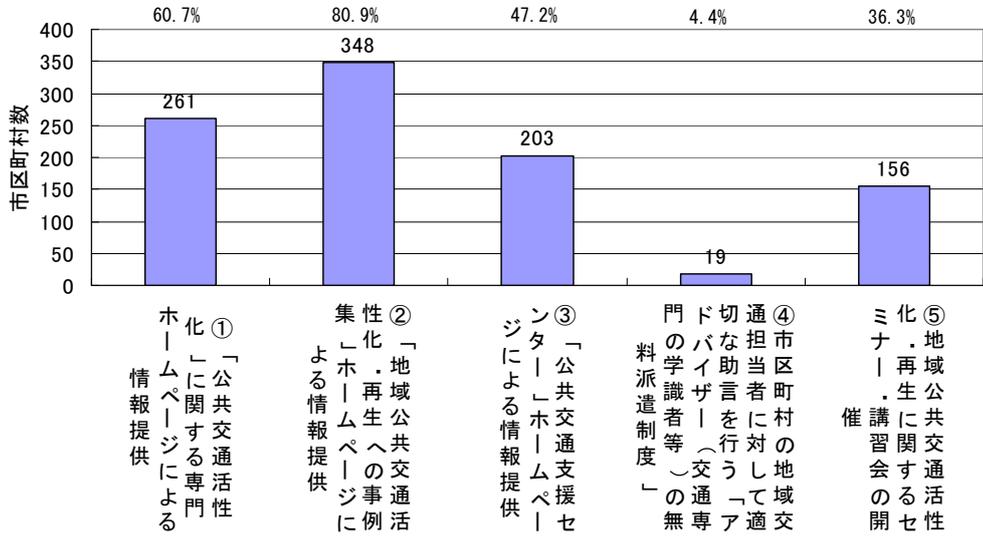


図 国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の活用有無

・ノウハウ・情報提供メニューごとの活用状況（問3-3）

・5つのメニューの中でも、国土交通省のホームページに掲載されている「地域公共交通活性化・再生への事例集」の活用状況が最も高く81%となっているほか、「公共交通活性化に関する専門ホームページ」が61%、「公共交通支援センターホームページ」が47%と続いている。



n=430

図 ノウハウ・情報提供メニューの活用状況

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・ノウハウ・情報提供メニューごとの満足度合い（問3-3）

・5つのメニューとも「大いに満足している」「満足している」をあわせると50%を超えており、満足度は高い。なお、「地域公共交通活性化・再生に関するセミナー・講習会」は80%を超えており、特に満足度が高い。

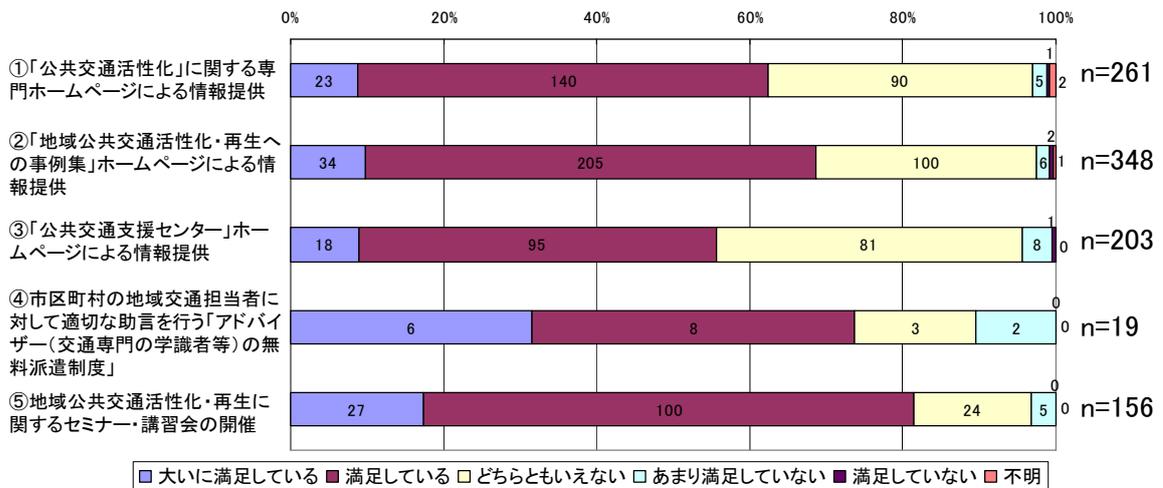


図 ノウハウ・情報提供メニューごとの満足度合い

・ノウハウ・情報提供の改善すべき点の有無（問3-4）

・国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供について、「改善すべき」と回答した市区町村は27%である。多くの市区町村は「改善の必要はない」と感じている。

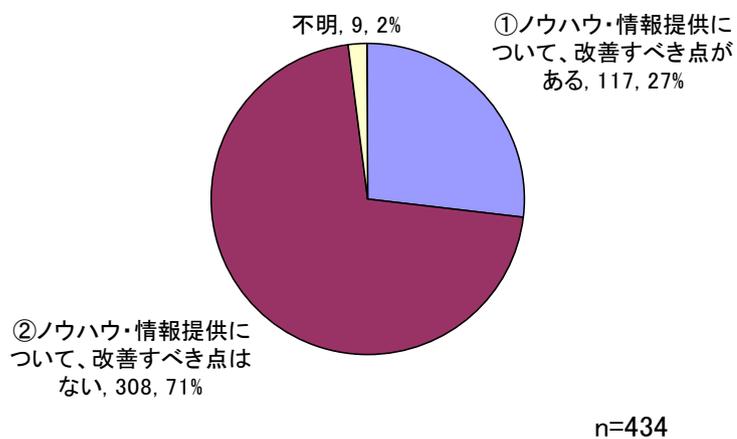
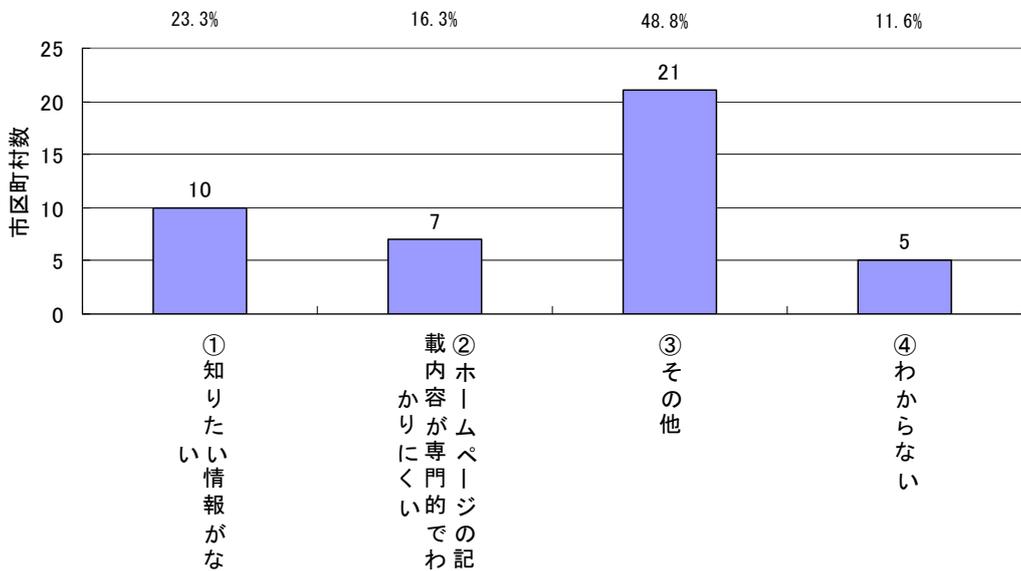


図 国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の改善点有無

・ノウハウ・情報提供メニュー別の改善すべき点の内容（問3-5）

<公共交通活性化HP>

・「知りたい情報がない」との回答が最も多く 23%に達するほか、次いで「ホームページの記載内容がわかりにくい」との回答が 16%と続いている。



n=43

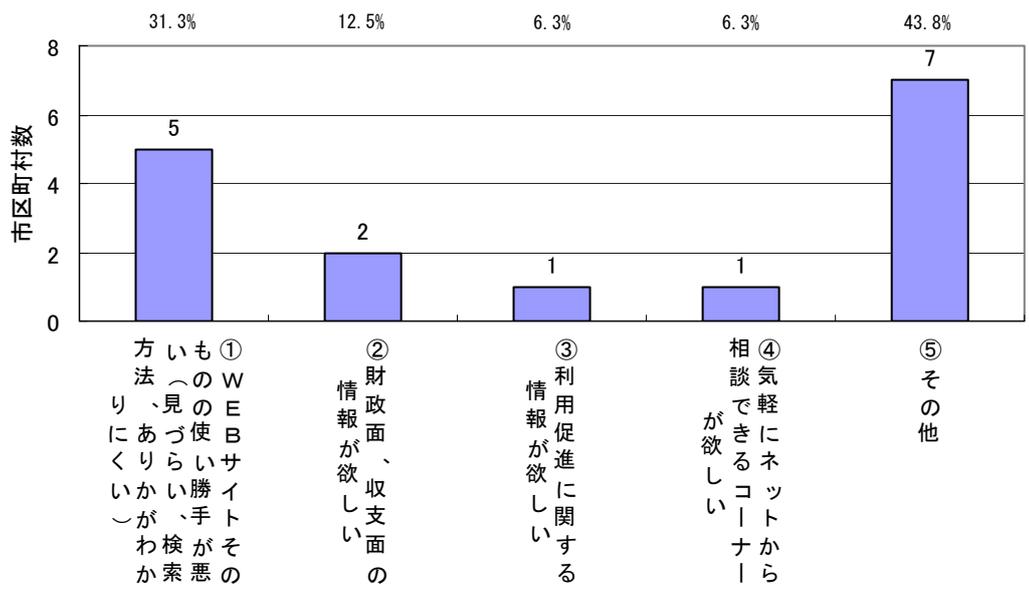
図 公共交通活性化HPの改善すべき点

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内容

・「WEBサイトそのものの使い勝手が悪い」との回答が最も多く 31%に達するほか、次いで「財政面、収支面の情報が欲しい」との回答が 13%と続いている。



n=16

図 公共交通活性化HPの改善すべき点（その他の内容）

※回答が不明の市区町村を除く

<地域公共交通活性化・再生への事例集HP>

・「知りたい情報がない」との回答が最も多く 25%に達する。

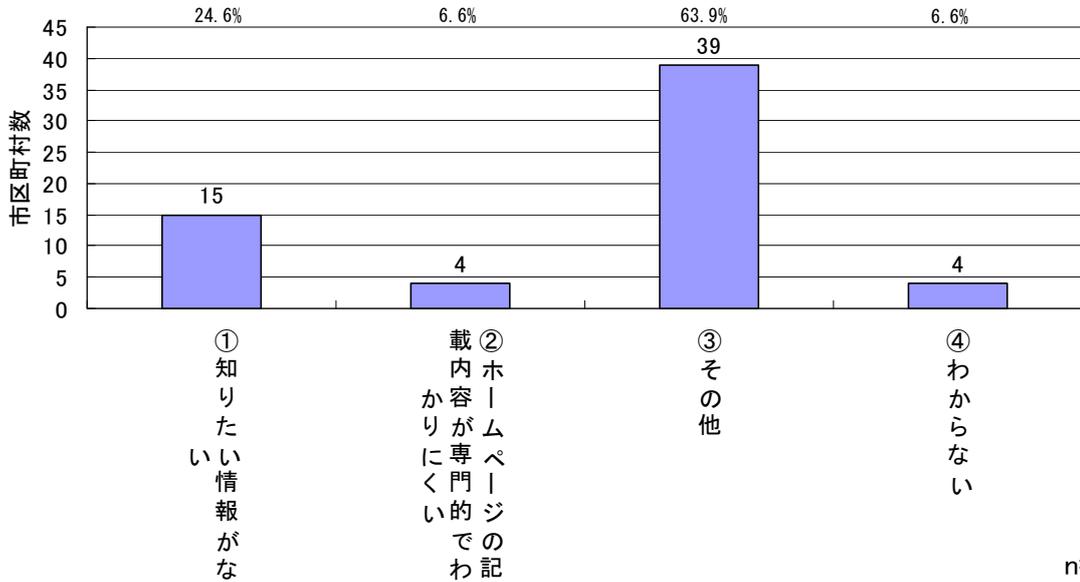


図 地域公共交通活性化・再生への事例集HPの改善すべき点

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内容

・「事例内容の詳細な記述（より具体的な内容）がほしい」との回答が最も多く 38%に達するほか、次いで「WEBサイトそのものの使い勝手が悪い」との回答が 24%、「事例が少ない」との回答が 15%と続いている。

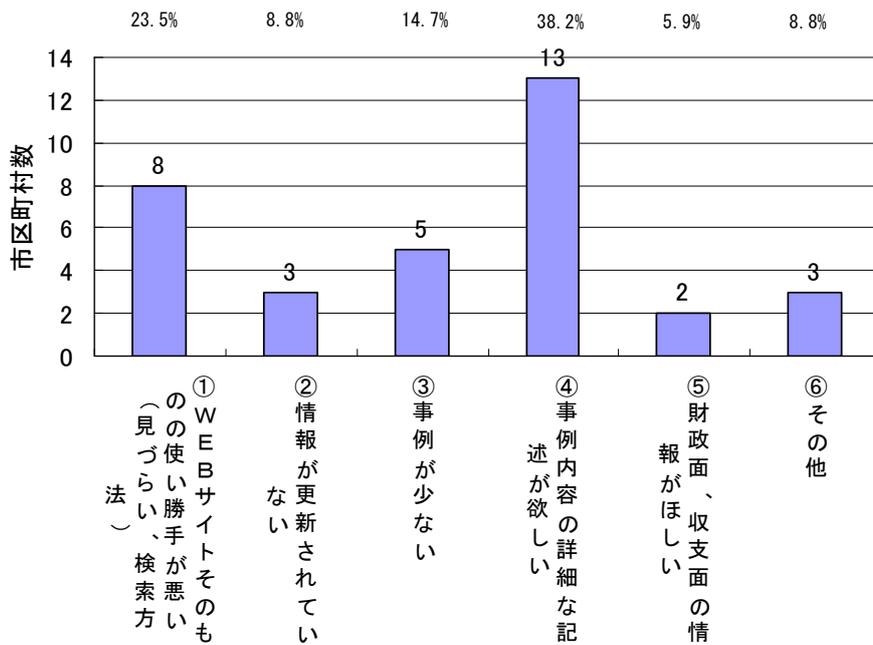


図 地域公共交通活性化・再生への事例集HPの改善すべき点（その他の内容）

※回答が不明の市区町村を除く

## <公共交通支援センターHP>

・「知りたい情報がない」との回答が最も多く 17%に達する。

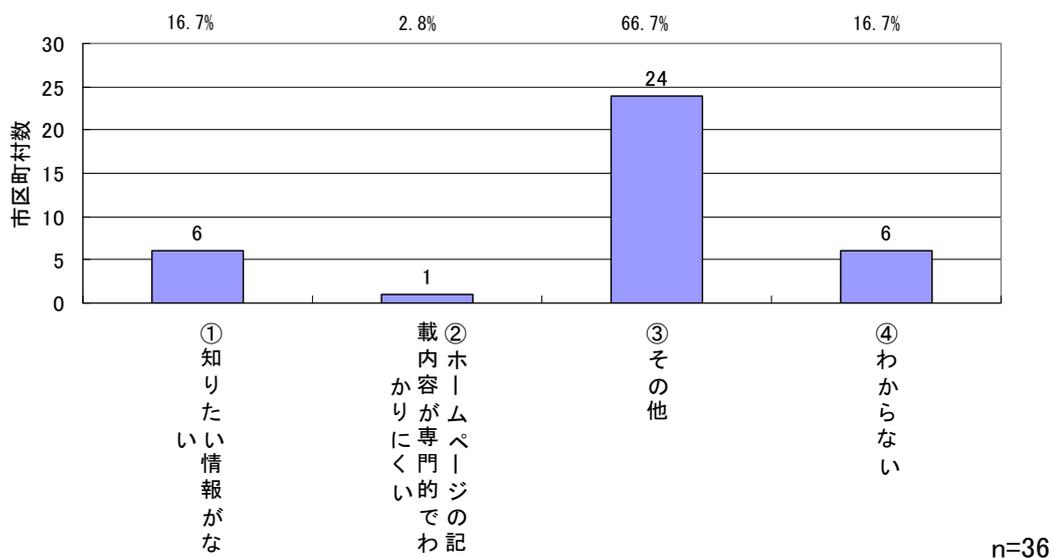


図 公共交通支援センターHPの改善すべき点

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

## ・その他の内容

・「WEBサイトそのものの使い勝手が悪い」との回答が最も多く 37%に達するほか、「情報が更新されていない」「リンク先の情報が削除されている」「事例内容の詳細な記述（より具体的な内容）がほしい」が続いて 16%となっている。

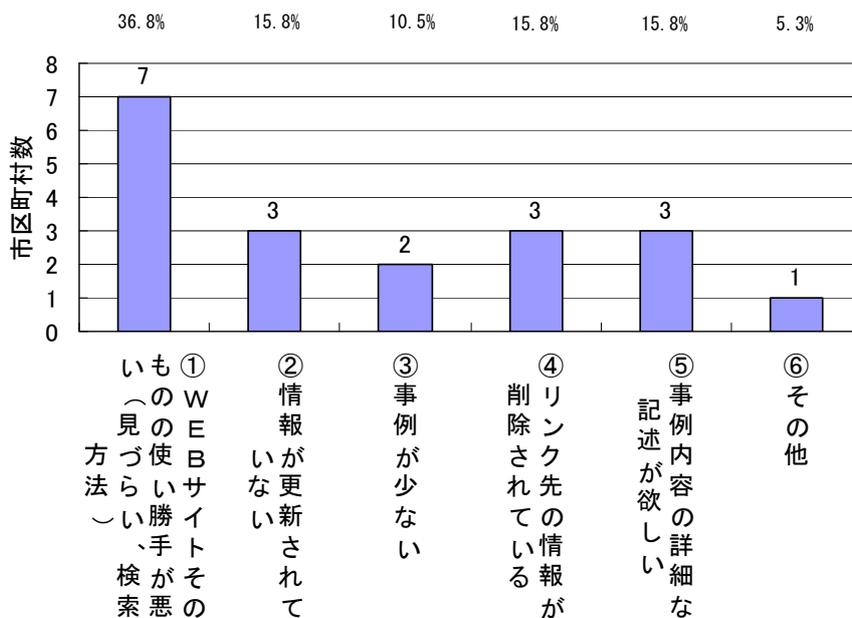


図 公共交通支援センターHPの改善すべき点（その他の内容）

※回答が不明の市区町村を除く

<アドバイザー無料派遣制度>

・「申込期間が短いので長くして欲しい」との意見があげられている。

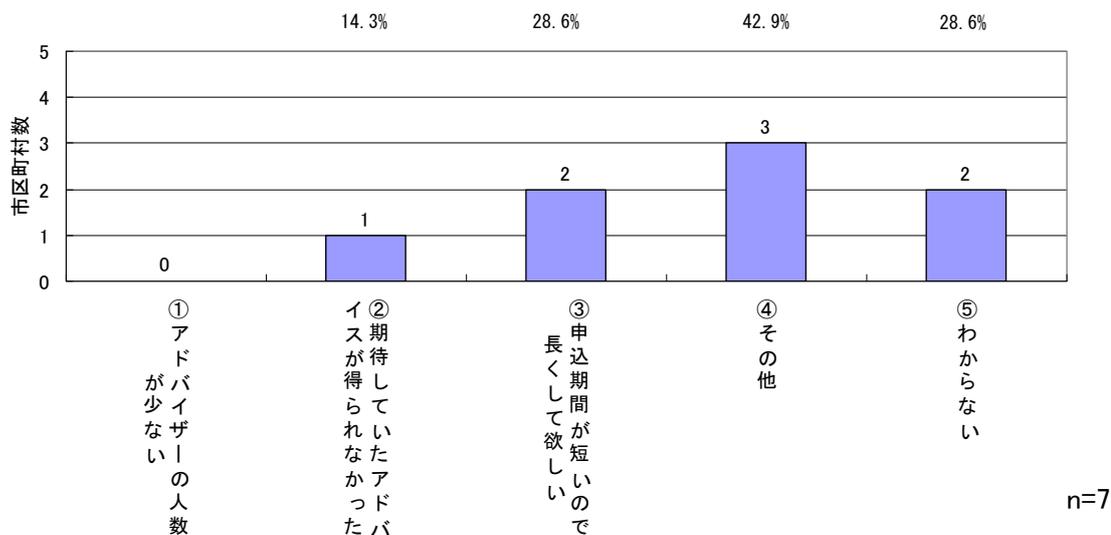


図 アドバイザー無料派遣制度の改善すべき点

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内容（3件の回答）

・事業活用の際、運輸政策研究機構側には意見したが、自治体関係者ばかりではなく、広く公共交通事業者や地域住民等とも意見交換・情報共有ができるような柔軟な運用方法が望まれる。

・派遣回数を増やしてほしい

・どのように活用したらいいかわからない。

## <セミナー・講習会の開催>

・「東京以外の地域でも開催してほしい」との回答が最も多く 40%に達するほか、次いで「セミナー・講習会の回数が少ない」との回答が 31%と続いている。

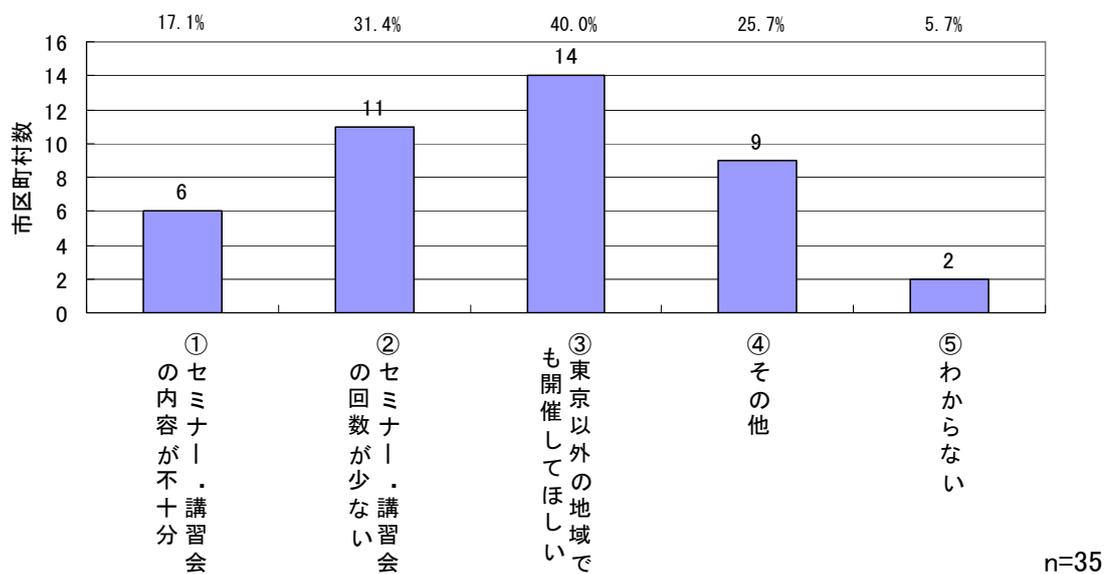


図 「セミナー・講習会の開催」の改善すべき点

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

## ・その他の内容（9件の回答）

- ・都市部、郊外部、中山間部など、地域特性に対応した詳細な研修や意見交換会を開催してほしい。
- ・自治体担当者の交流会を企画して欲しい。
- ・担当者の習熟度に応じた講座を複数開催して欲しい
- ・MMなどの利用者へ啓発事業に関する地方の取組み事例の紹介などもしていただきたい。
- ・運行ルートの見直しに取り組んだ自治体（人口5万人程度）の事例を知りたい。
- ・個別事例に対応する質疑応答の時間を設けてもらいたい
- ・3日間程度の集中セミナーを開催して欲しい
- ・1つ1つの講演時間を長くしてほしい
- ・地域公共交通活性化・再生に関するセミナー・講習会だけでなく、総合交通の立場でのセミナーを開催して欲しい

・ノウハウ・情報提供を活用しなかった理由（問3-6）

「理由は特にない」との回答が最も多く61%に上り、次いで「身近に相談できる専門家がおり、活用の必要がない」との回答が9%と続いている。

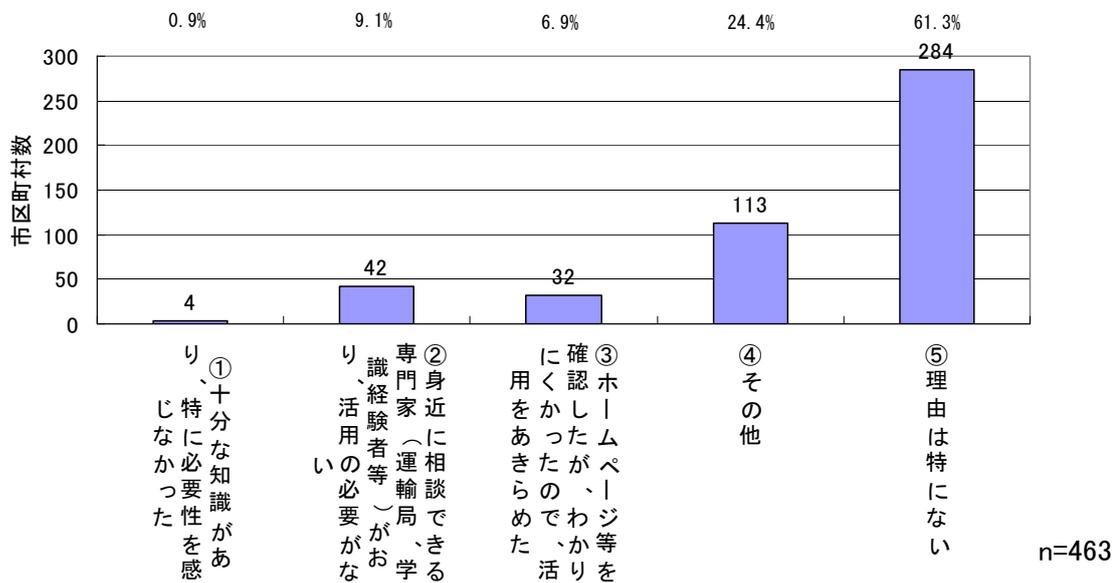


図 ノウハウ・情報提供を活用しなかった理由

※複数回答  
※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内容

「参考となる情報がない」との回答が最も多く26%に達するほか、「活用するには時期尚早」「現時点で活用する事業がない」との回答が続いている。

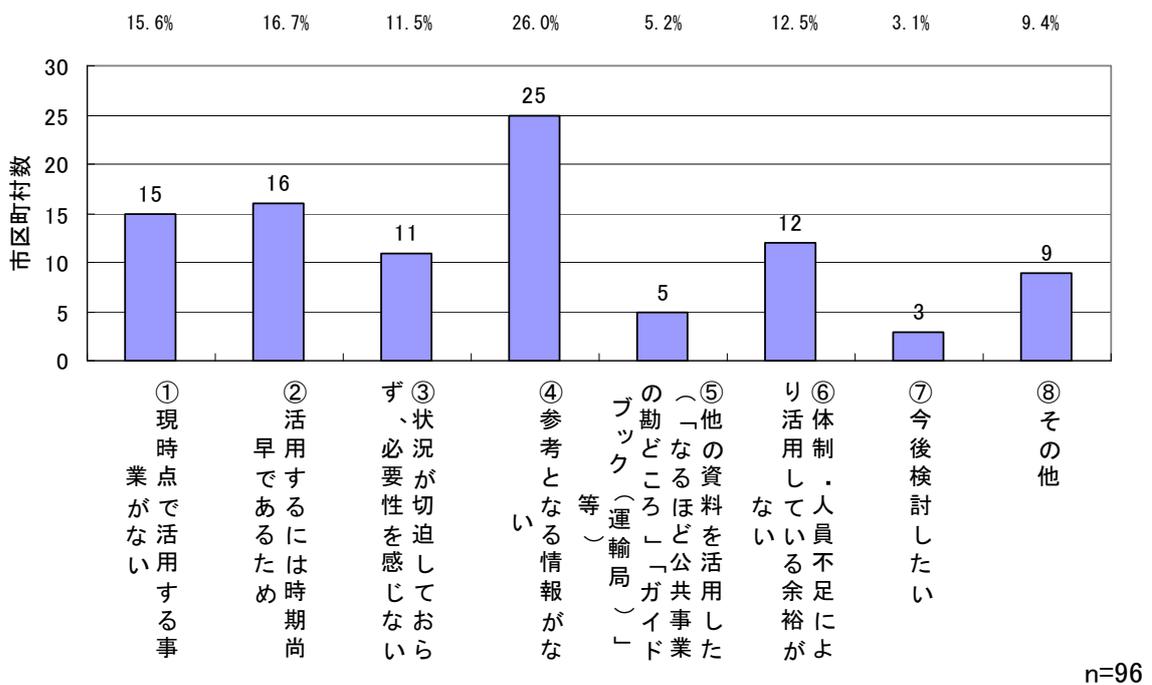


図 ノウハウ・情報提供を活用しなかった理由（その他の内容）

※回答が不明の市区町村を除く

・ノウハウ・情報提供の整備のために協力可能な内容（問3-7）

「各種データの提供」との回答が最も多く64%に達するほか、次いで「国土交通省等による聞き取り調査への対応」「ノウハウ・情報提供を活用した際の、感想や要望の報告」が続いている。国の取り組みに対して、協力的な市区町村が多いことが伺える。

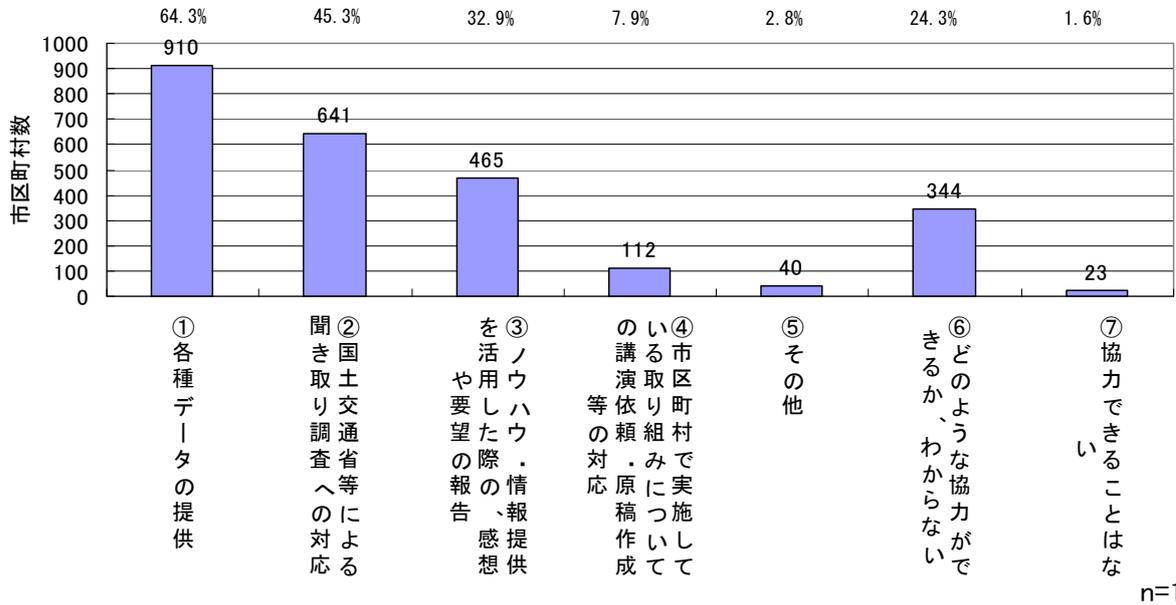


図 ノウハウ・情報提供の整備のために協力可能な内容

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

(5) 公共交通サービスの確保の取り組みに関する、都道府県との関わりの状況の把握

○公共交通サービスの確保の取り組みに関する、都道府県との関わりの状況

・都道府県が実施する支援メニューの存在の認知（問4-1）

・都道府県が実施する支援メニューを「知っている」と回答した市区町村は 67%にとどまっている。

・都道府県が実施する支援メニューを「知らない」と回答した市区町村が 27%あるほか、支援メニューは「ない」と回答した市区町村も 4%あり、都道府県の取り組みが市区町村にうまく周知されていない実態が伺える。

(※同時に実施した都道府県向けアンケートによれば、全ての都道府県（回答があった 41 都道府県）において、財政支援およびその他何らかの支援が実施されていることがわかっている。)

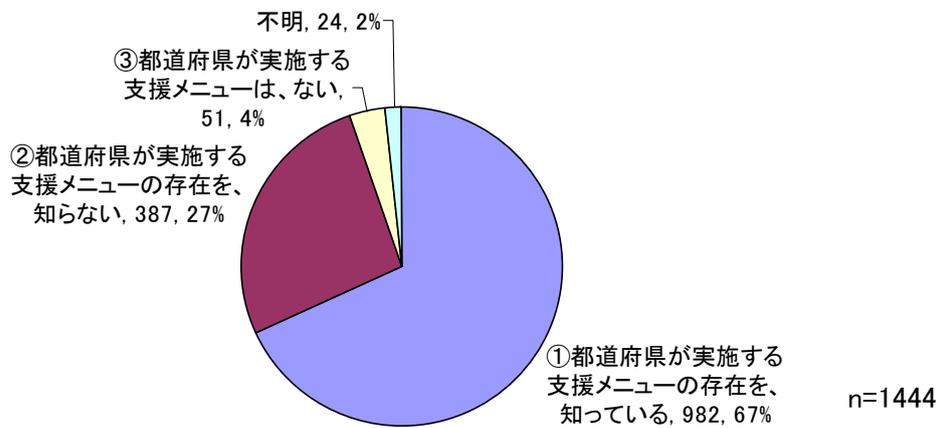


図 都道府県が実施する支援メニューの存在の認知

・都道府県が実施する支援メニューの市区町村の認知率を都道府県別で見ると、東北地方や北陸地方、中国地方、九州地方で高くなっており、大都市圏で低くなる傾向がある。

表 都道府県別 支援メニューの認知率

都道府県	認知 市区町村数	対象 市区町村数	認知率	都道府県	認知 市区町村数	対象 市区町村数	認知率
北海道	83	132	63%	滋賀県	12	17	71%
青森県	19	34	56%	京都府	14	19	74%
岩手県	18	29	62%	大阪府	6	36	17%
宮城県	30	33	91%	兵庫県	31	36	86%
秋田県	21	22	95%	奈良県	15	31	48%
山形県	21	24	88%	和歌山県	17	23	74%
福島県	39	48	81%	鳥取県	15	15	100%
茨城県	26	38	68%	島根県	10	13	77%
栃木県	23	27	85%	岡山県	15	21	71%
群馬県	22	29	76%	広島県	19	19	100%
埼玉県	35	56	63%	山口県	12	15	80%
千葉県	30	53	57%	徳島県	10	13	77%
東京都	24	54	44%	香川県	8	12	67%
神奈川県	21	30	70%	愛媛県	10	17	59%
新潟県	22	24	92%	高知県	14	25	56%
富山県	13	15	87%	福岡県	18	53	34%
石川県	7	14	50%	佐賀県	11	14	79%
福井県	11	12	92%	長崎県	17	20	85%
山梨県	11	20	55%	熊本県	30	38	79%
長野県	33	62	53%	大分県	16	16	100%
岐阜県	27	37	73%	宮崎県	24	26	92%
静岡県	30	34	88%	鹿児島県	31	36	86%
愛知県	29	51	57%	沖縄県	9	27	33%
三重県	23	24	96%	総計	982	1444	68%

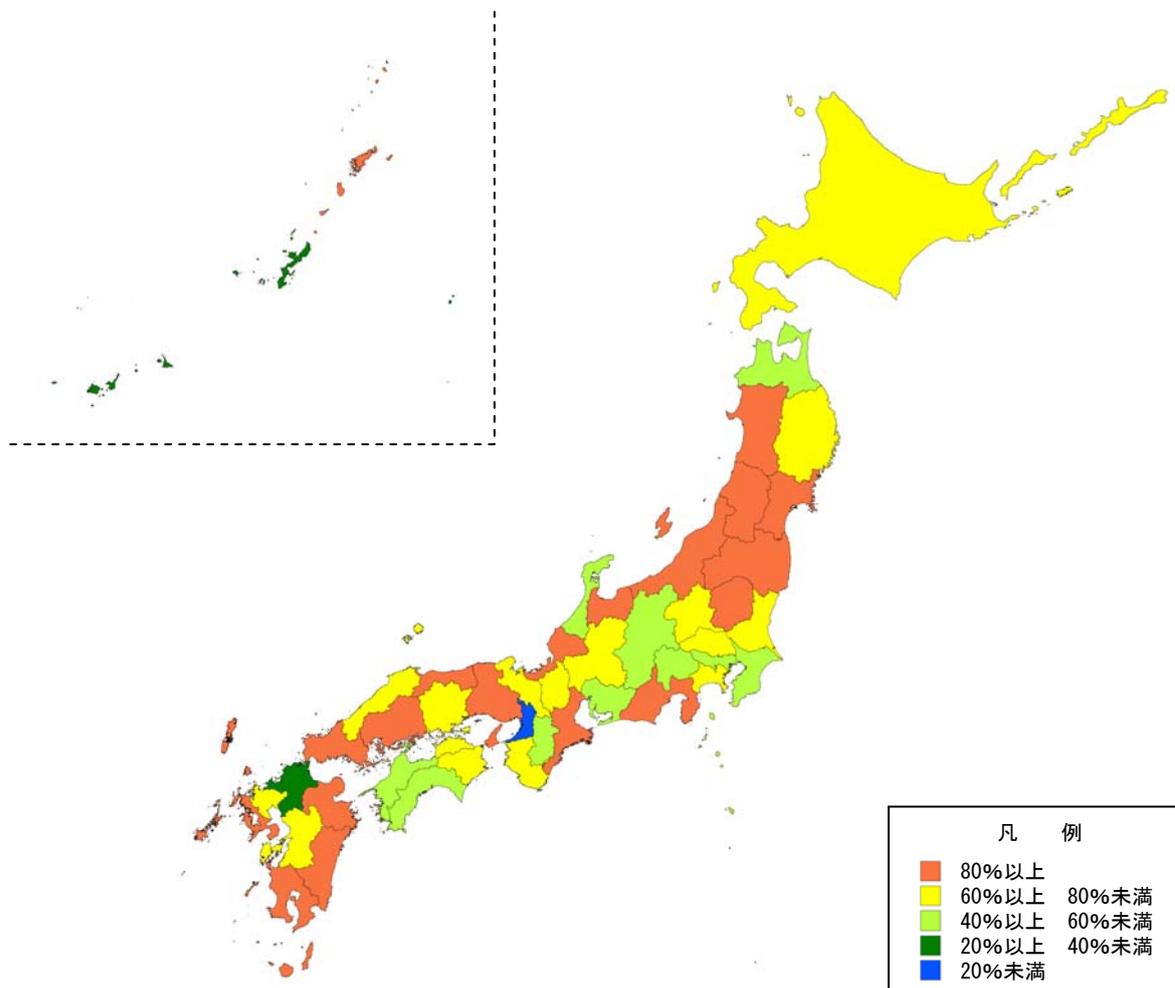


図 都道府県別 支援メニューの認知率

・都道府県が実施する支援メニューの活用有無（問4-2）

・都道府県が実施する支援メニューを「活用した」と回答した市区町村は 61%にとどまっており、市区町村が積極的に活用しているとは言い難い。

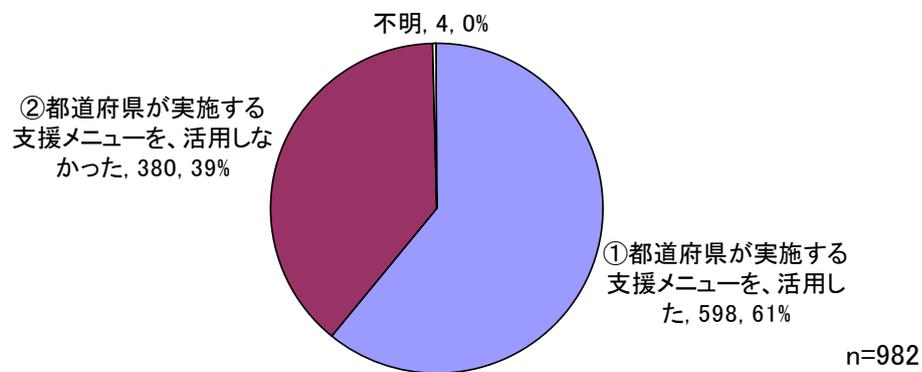


図 都道府県が実施する支援メニューの活用有無

・都道府県が実施する支援メニューごとの活用状況（問4-3）

・「都道府県が単独で実施する財政支援」の活用状況が最も高く79%となっており、これに「都道府県が国と協調して実施する財政支援」が39%、「連絡・協議・調整の場の設置と、相談対応」が35%と続いている。

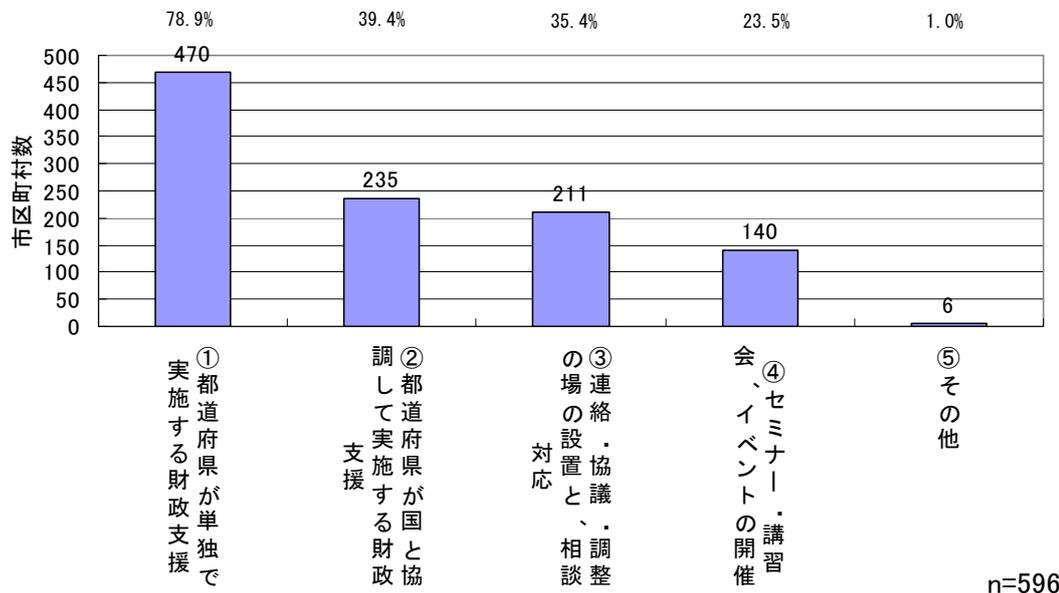


図 都道府県の支援メニューの活用状況

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・都道府県が実施する支援メニューごとの満足度合い（問4-3）

・4つのメニューとも「大いに満足している」「満足している」をあわせると40%を超えている。なお、「連絡・協議・調整の場の設置と、相談対応」「セミナー・講習会、イベントの開催」は50%を超えており、特に満足度が高い。

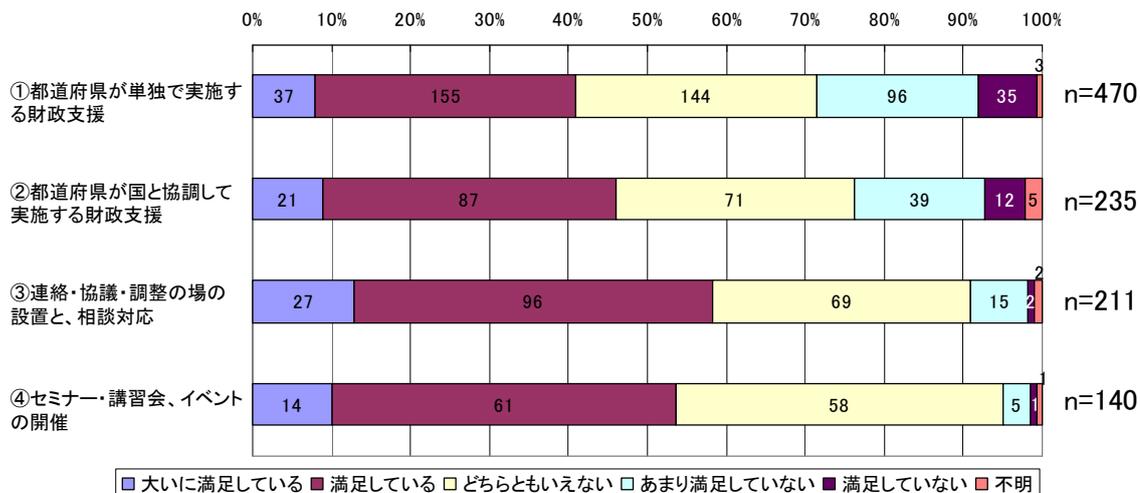


図 都道府県の支援メニューごとの満足度合い

・都道府県の支援メニューを活用しなかった理由（問4-4）

「理由は特にない」との回答が最も多く 42%に上る。

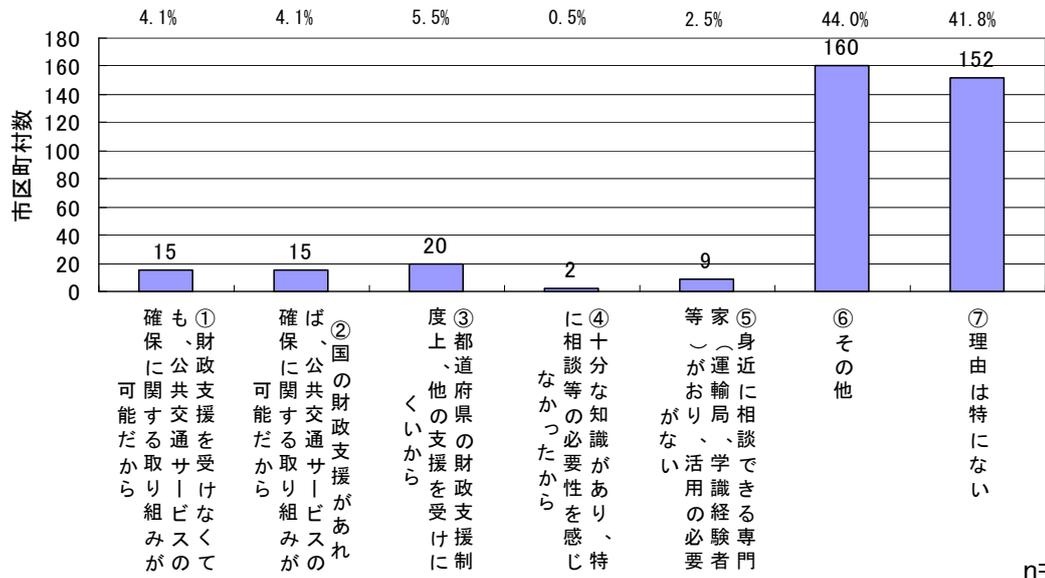


図 都道府県の支援メニューを活用しなかった理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・その他の内容

「活用したいメニューがなかったため」が 34%で最も多く、「支援の基準を満たさないため」が 25%、「まだ活用する段階にないため」が 14%と続いている。

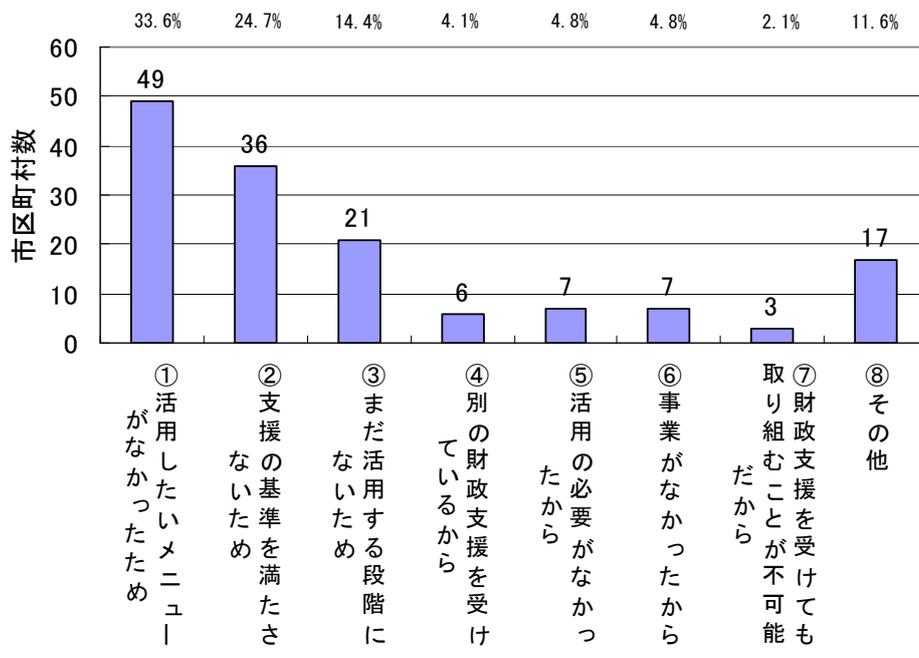


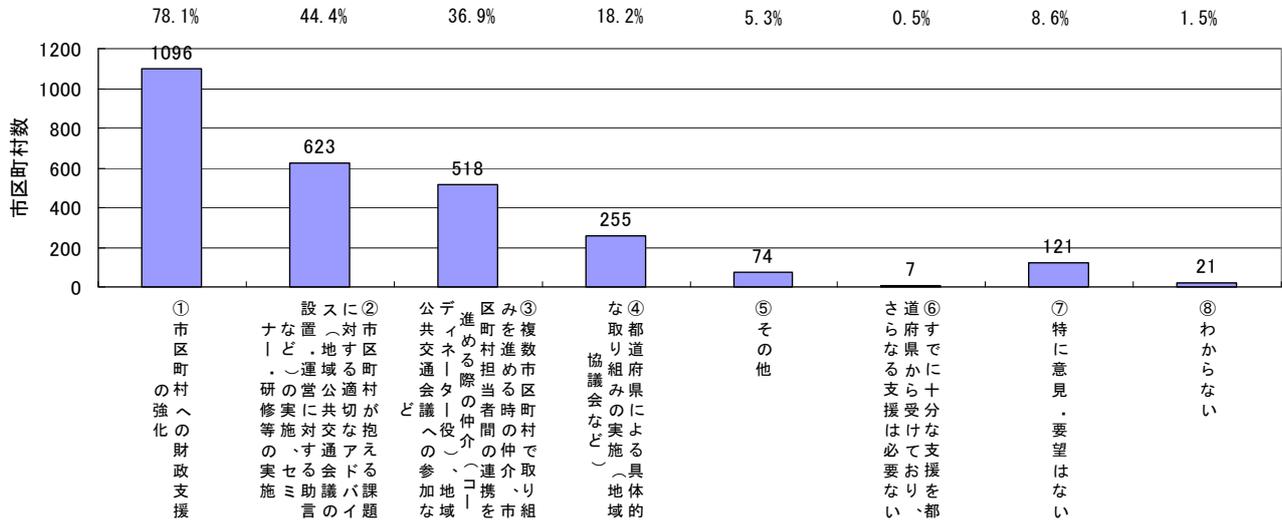
図 都道府県の支援メニューを活用しなかった理由

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・都道府県に対する期待、意見、要望（問4-5）

「財政支援の強化」との回答が最も多く 78%に上る。これに、「アドバイス、セミナー・研修等の実施」が 44%、「複数市区町村間連携の仲介、地域公共交通会議への参加」が 37%と続いている。市区町村としても財政支援以外にも都道府県の積極的な関与を望んでいることが伺える。



n=1404

図 都道府県に対する期待、意見、要望

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

(6) 市区町村等が運営する地域公共交通の実態の把握

○市区町村等が運営する地域公共交通の実態

・市区町村等が運営する地域公共交通の運行有無（問5-1）

・平成20年度現在、市区町村、非営利団体、第3セクター、住民等が運営する地域公共交通は66%の市区町村で運行されている。

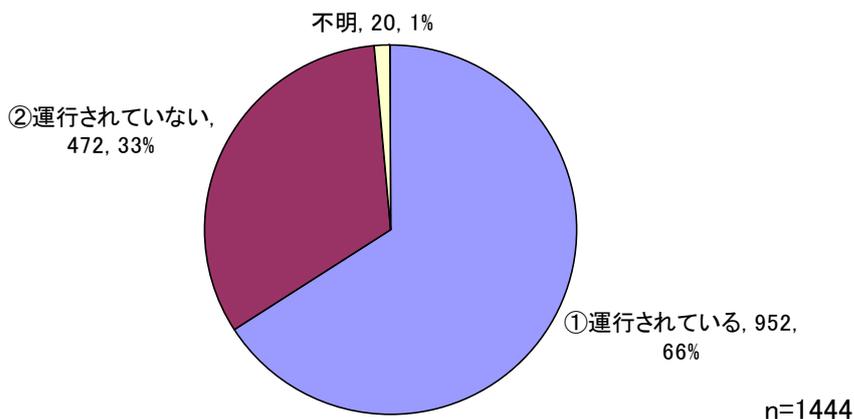


図 市区町村等が運営する地域公共交通の運行有無

・大都市以外は60%以上の市区町村で市区町村等が運営する公共交通が存在する。特に、中小地方都市は75%を超える。

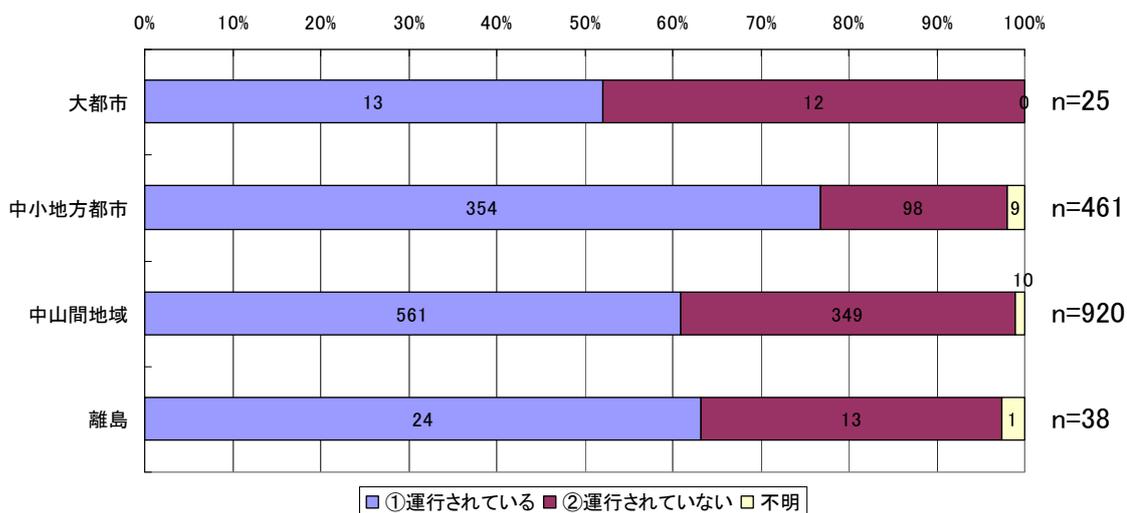


図 地理条件別、市区町村等が運営する地域公共交通の有無

- ・市区町村等が運営する地域公共交通が運行されている市区町村の割合を都道府県別で見ると、北陸地方、中国地方で高くなっている。民間事業者の退出が激しい地方部ほど、市区町村が対応しなければならない局面が発生していると考えられる。

表 都道府県別 市区町村等が運営する地域公共交通が運行されている市区町村の割合

都道府県	自治体等運営公共交通運行市区町村数	対象市区町村数	運行率
北海道	75	132	57%
青森県	17	34	50%
岩手県	20	29	69%
宮城県	27	33	82%
秋田県	13	22	59%
山形県	22	24	92%
福島県	33	48	69%
茨城県	31	38	82%
栃木県	16	27	59%
群馬県	15	29	52%
埼玉県	33	56	59%
千葉県	40	53	75%
東京都	25	54	46%
神奈川県	13	30	43%
新潟県	19	24	79%
富山県	13	15	87%
石川県	11	14	79%
福井県	12	12	100%
山梨県	13	20	65%
長野県	43	62	69%
岐阜県	29	37	78%
静岡県	28	34	82%
愛知県	37	51	73%
三重県	20	24	83%
滋賀県	10	17	59%
京都府	16	19	84%
大阪府	18	36	50%
兵庫県	28	36	78%
奈良県	17	31	55%
和歌山県	7	23	30%
鳥取県	12	15	80%
島根県	12	13	92%
岡山県	19	21	90%
広島県	15	19	79%
山口県	13	15	87%
徳島県	7	13	54%
香川県	10	12	83%
愛媛県	11	17	65%
高知県	13	25	52%
福岡県	35	53	66%
佐賀県	8	14	57%
長崎県	8	20	40%
熊本県	25	38	66%
大分県	14	16	88%
宮崎県	18	26	69%
鹿児島県	20	36	56%
沖縄県	10	27	37%
総計	951	1444	66%

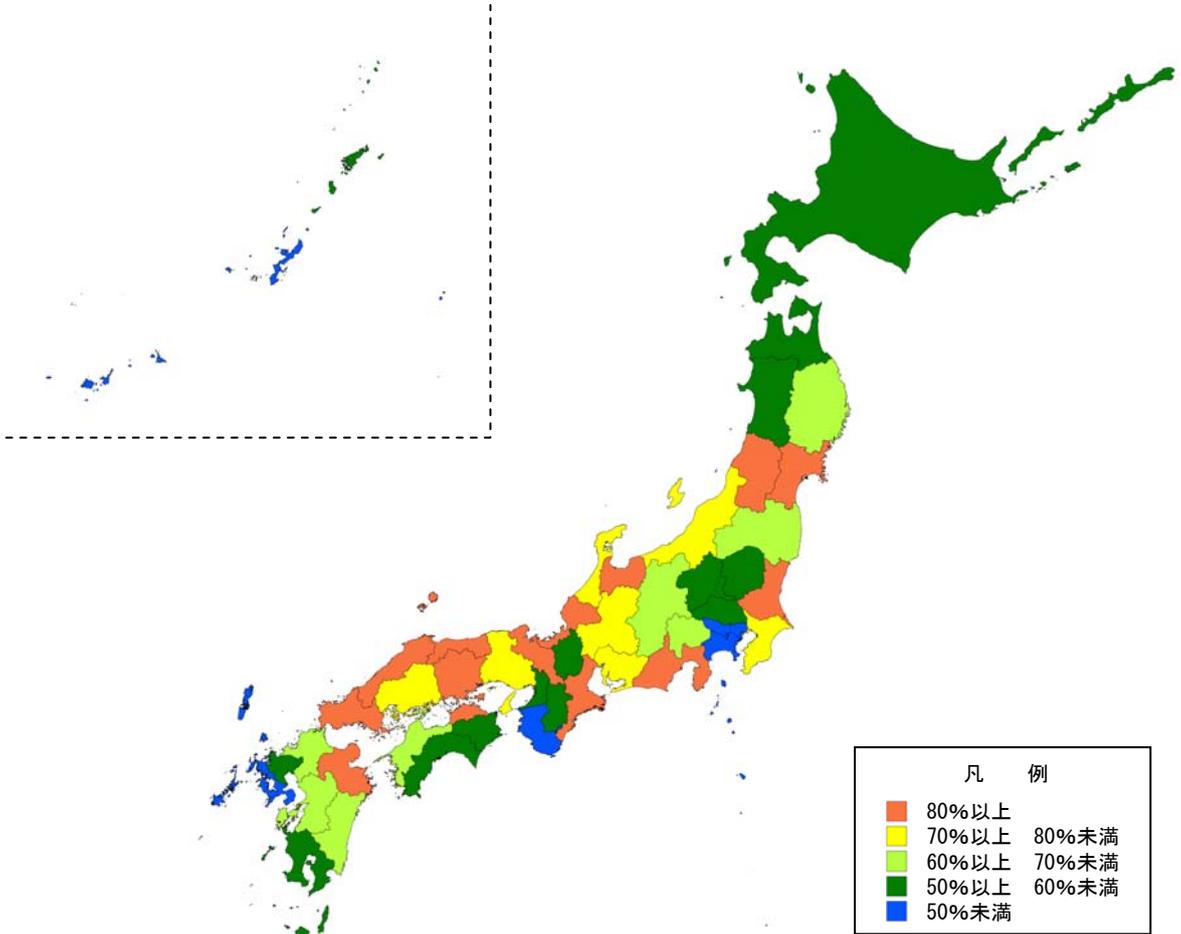


図 都道府県別 市区町村等が運営する地域公共交通が運行されている市区町村の割合

・交通モード別市区町村数（問5-2）

・「コミュニティバス」を運行する市区町村等が最も多く 56%に上る。これに、「路線バス」が 34%、「福祉バス・スクールバス活用（混乗、間合い利用等）」が 31%と続いている。

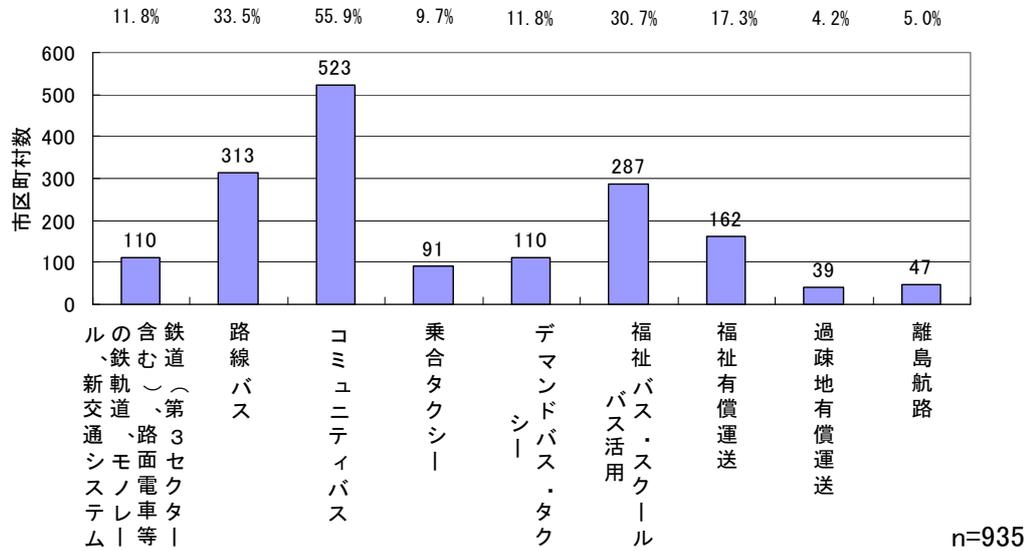


図 交通モード別の市区町村数

※複数回答  
※回答が不明の市区町村を除く

・交通モード別運営・運行形態別市区町村数（問5-2）

<鉄道、路面電車等の鉄軌道、モノレール、新交通システム等>

・鉄道等の路線数は、1路線の市区町村が最も多く、86%となっている。

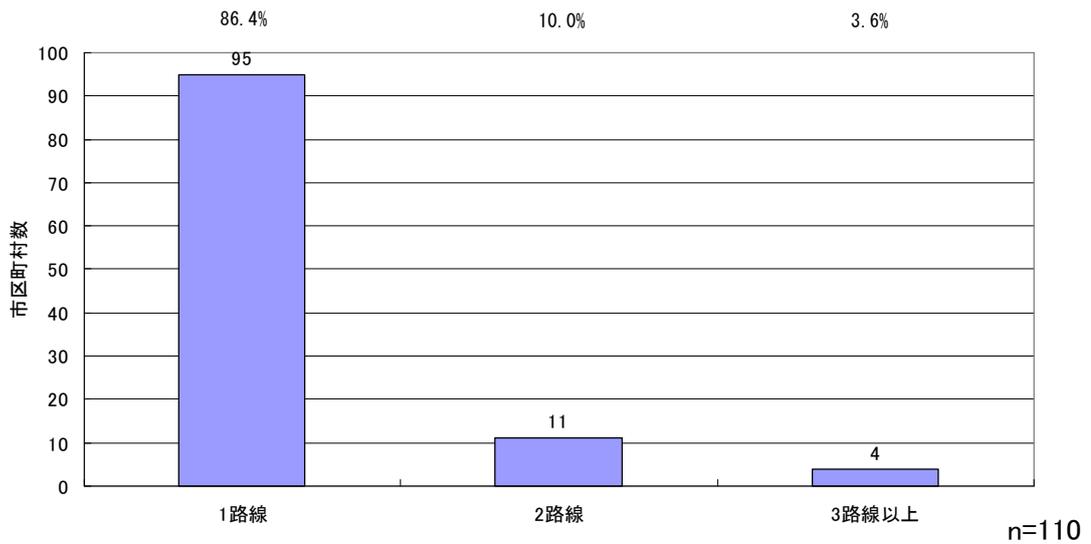


図 路線数別市区町村数（鉄道）

※回答が不明の市区町村を除く

<路線バス>

・路線バスは、「市区町村運営／民間事業者運行」を行う市区町村が最も多く 62%に上る。これに、「市区町村運営／市区町村運行」が 28%と続いている。

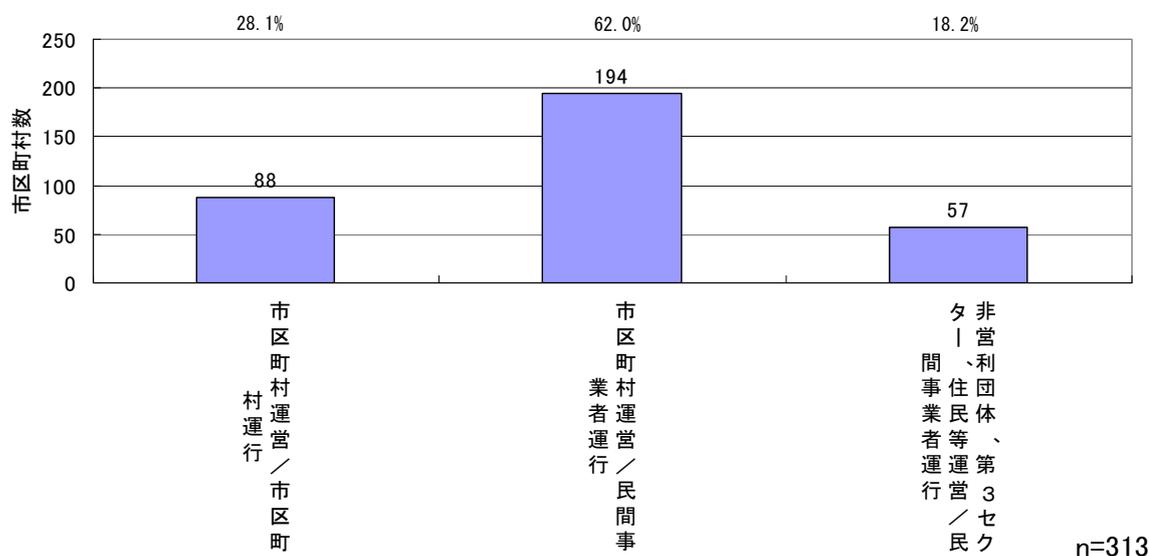


図 交通モード別運営・運行形態別市区町村数

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・路線数は、各運営形態とも 3 路線未満の市区町村がもっとも多い。

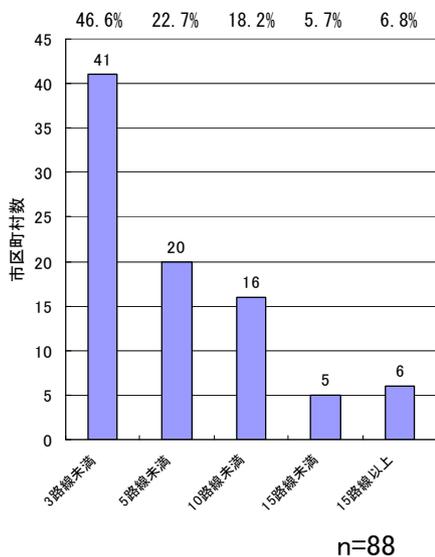


図 市区町村運営／市区町村運行の路線数別市区町村数

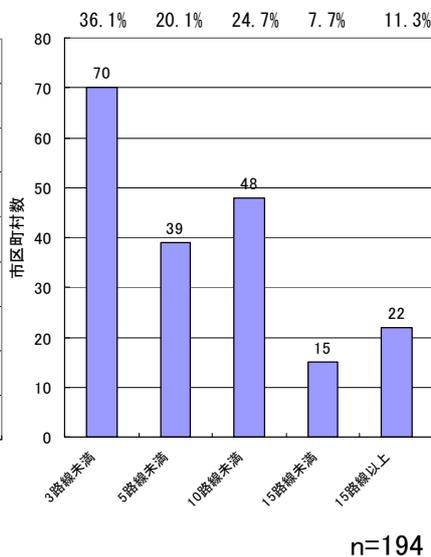


図 市区町村運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

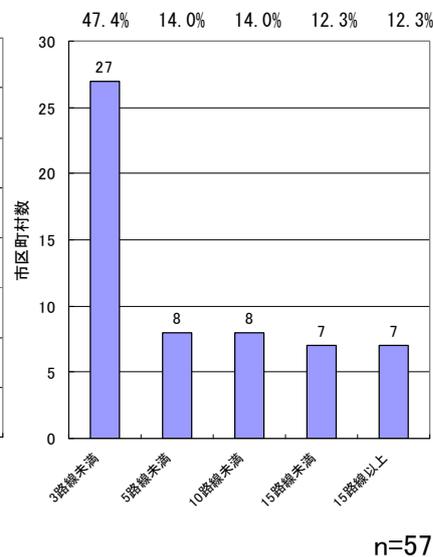


図 非営利団体等運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

<コミュニティバス>

・コミュニティバスは、「市区町村運営／民間事業者運行」を行う市区町村が最も多く 77%に上る。これに、「市区町村運営／市区町村運行」が 21%と続いている。

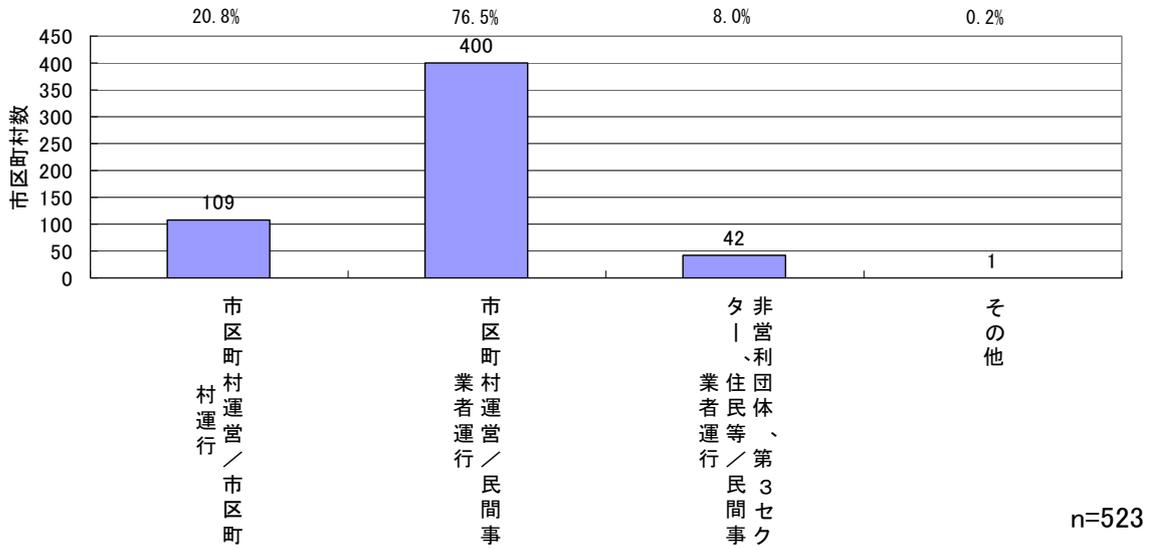


図 交通モード別運営・運行形態別市区町村数

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・路線数は、「市区町村運営／市区町村運行」「非営利団体運営／民間事業者運行」は3路線未満が多いが、「市区町村運営／民間事業者運行」は3路線未満から10路線未満まで、路線数は幅広い。

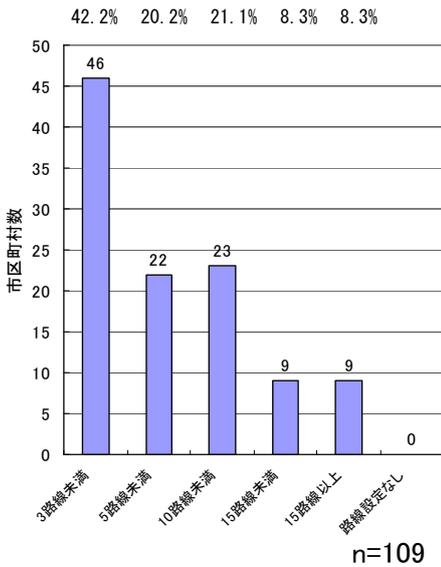


図 市区町村運営／市区町村運行の路線数別市区町村数

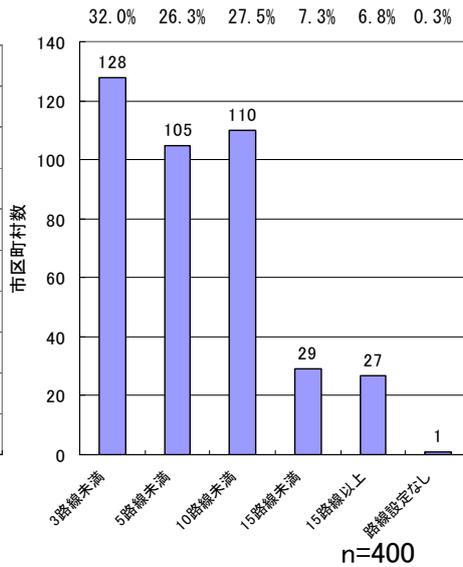


図 市区町村運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

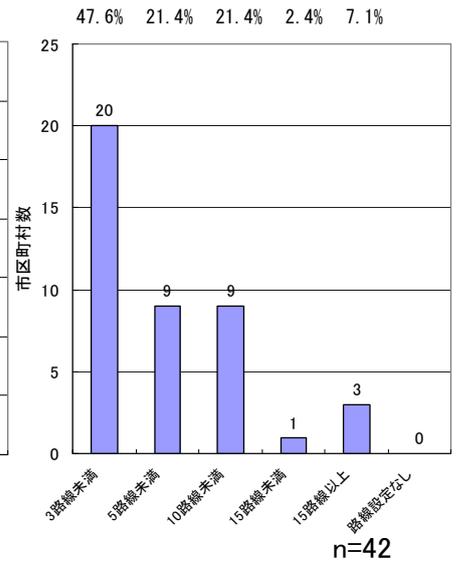


図 非営利団体等運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

<乗合タクシー>

・乗合タクシーは、「市区町村運営／民間事業者運行」を行う市区町村が最も多く 71%に達する。

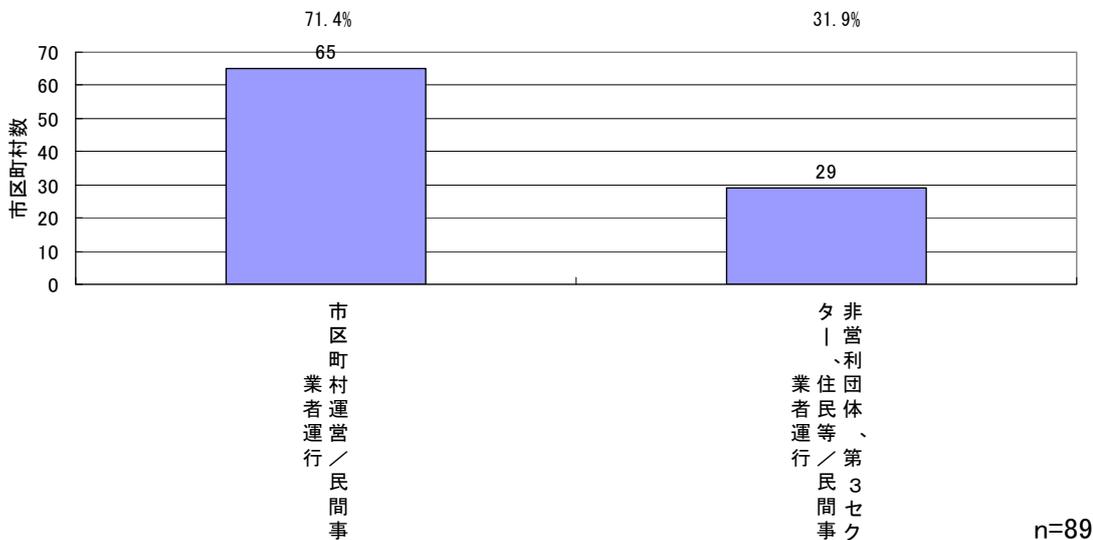


図 交通モード別運営・運行形態別市区町村数

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・路線数は、各運営形態とも 3 路線未満の市区町村がもっとも多い。

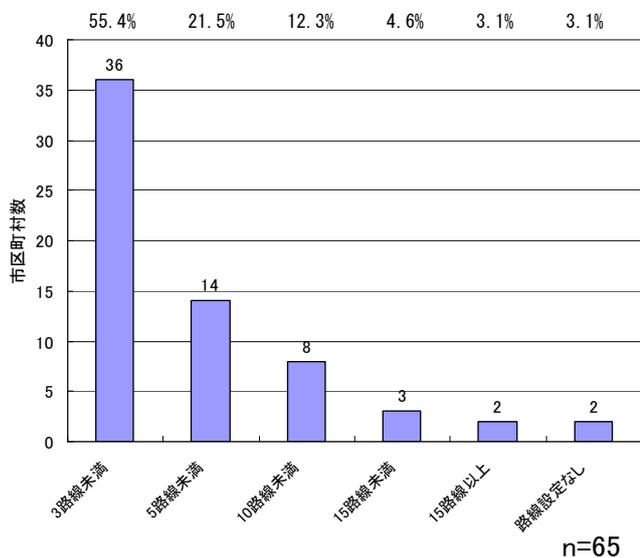


図 市区町村運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

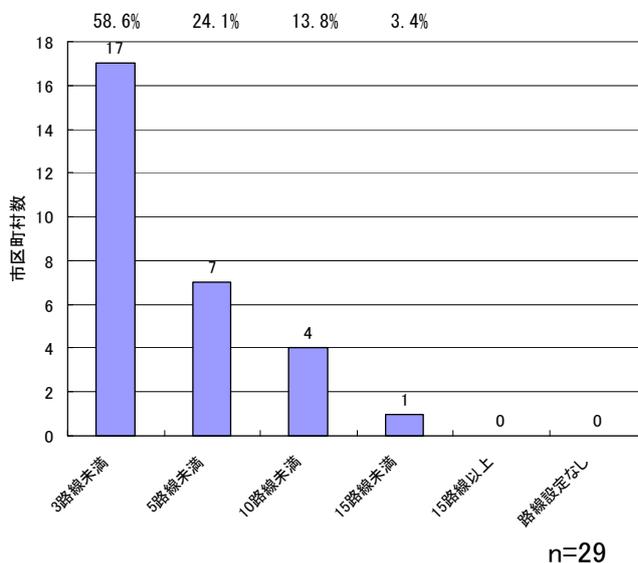


図 非営利団体等運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

## <デマンドバス・タクシー>

・デマンドバス・タクシーは、「市区町村運営／民間事業者運行」を行う市区町村が最も多く57%に上る。これに、「非営利団体等運営／民間事業者運行」が35%と続いている。

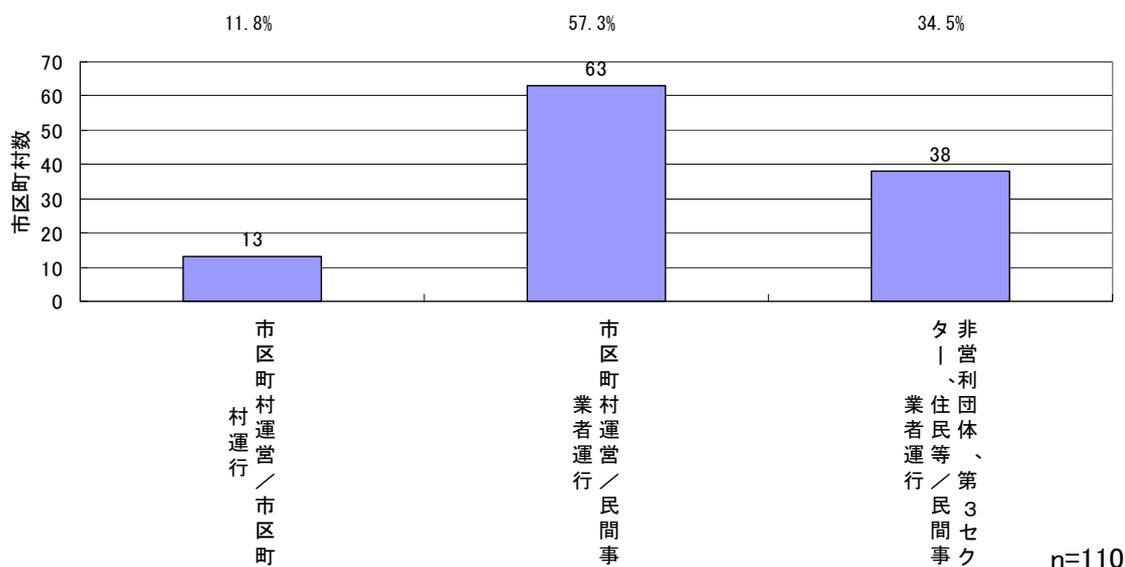


図 交通モード別運営・運行形態別市区町村数

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・路線数は、各運営形態とも3路線未満の市区町村がもっとも多い。  
 ・「非営利団体等運営／民間事業者運行」は、他の運営形態に比べ、路線数が多くなる傾向がある。

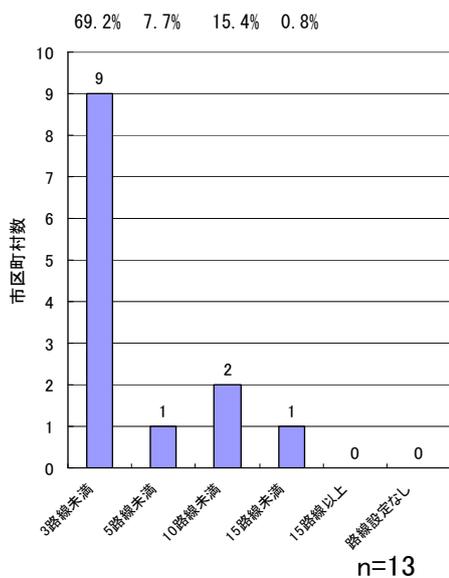


図 市区町村運営／市区町村運行の路線数別市区町村数

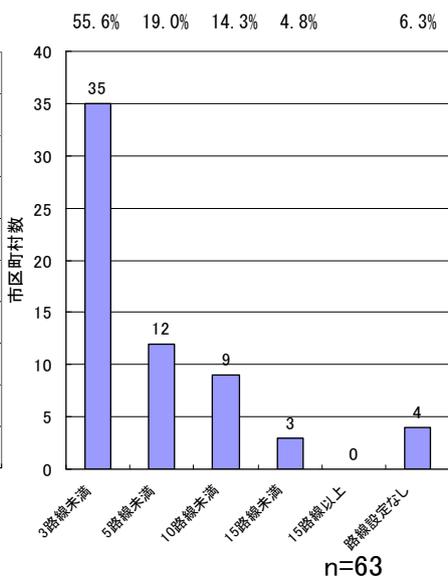


図 市区町村運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

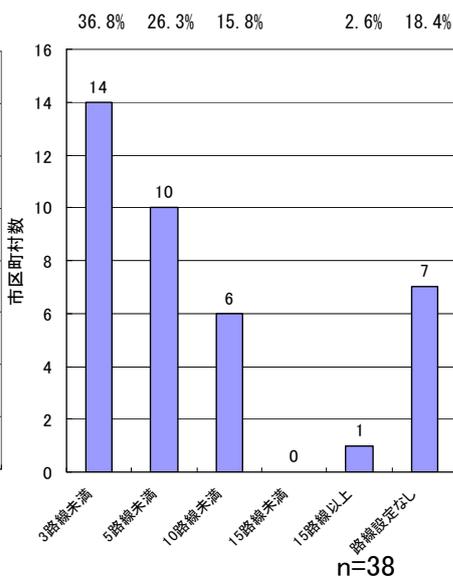


図 非営利団体等運営／民間事業者運行の路線数別市区町村数

<福祉バス・スクールバス活用>

・福祉バス・スクールバスを活用した運行（混乗、間合い利用等）は、3路線未満の市区町村が44%で最も多く、これに3路線以上5路線未満が25%と続いている。

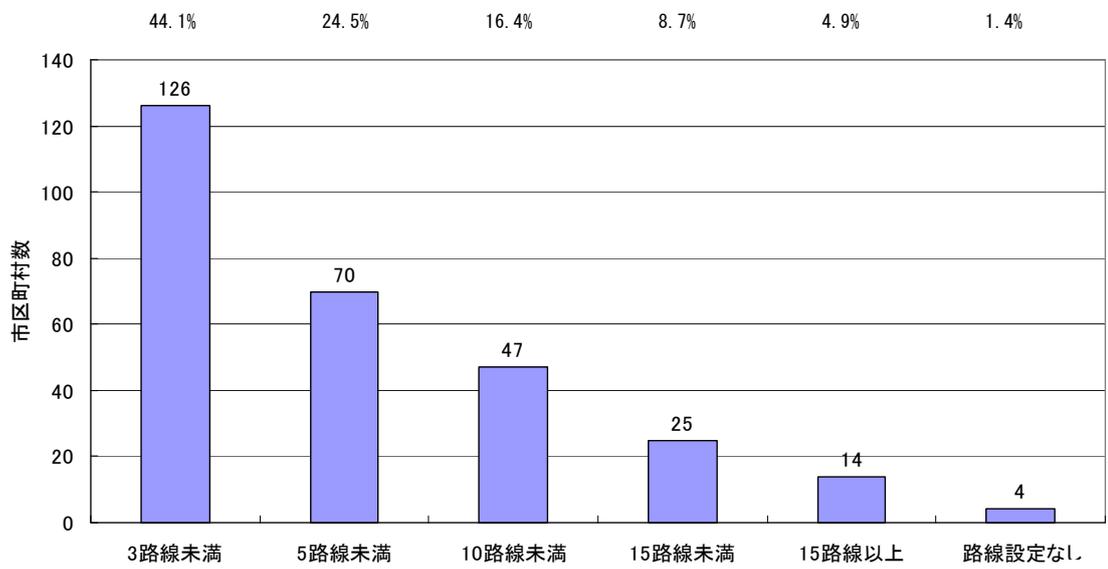


図 路線数別市区町村数（福祉バス・スクールバス活用） n=286  
※回答が不明の市区町村を除く

<離島航路>

・離島航路の路線数は、3路線未満の市区町村が最も多い。

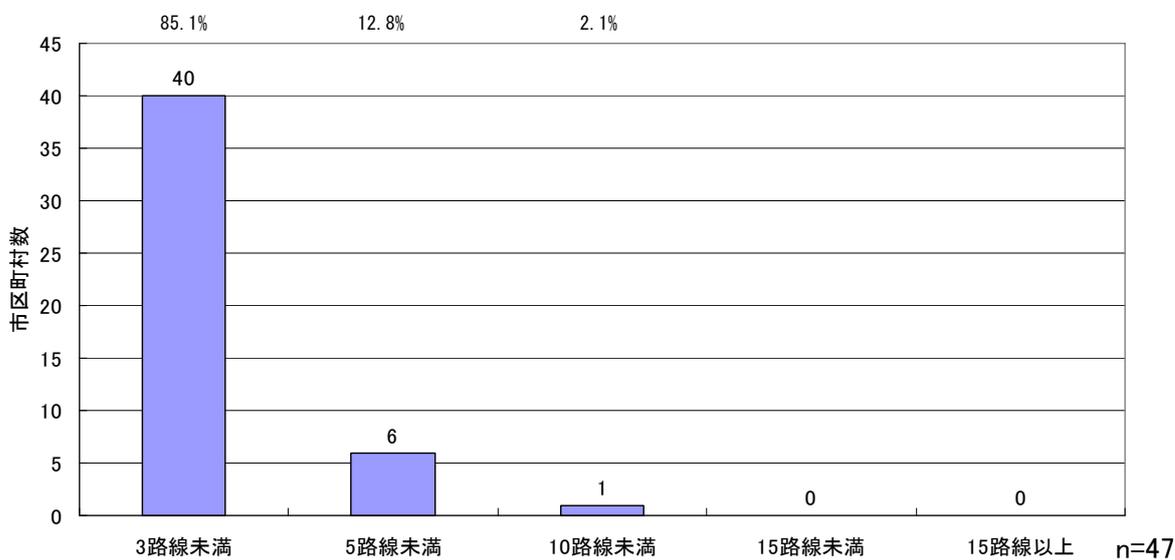


図 路線数別市区町村数（離島航路） n=47  
※回答が不明の市区町村を除く

・市区町村等が運営する地域公共交通に関わる運行経費の内訳（問5-3）

<国庫補助を活用している場合>

- ・全モードの平均では、運営に必要な費用のうち、10%程度は国庫補助、30%程度は県費補助に依存している。
  - ・運賃収入でまかなっているのは40%程度に過ぎず、厳しい運営となっている実態が伺える。
- 
- ・鉄道等、離島航路、路線バスは、運賃収入が50%程度を占めるが、その他のモードは運賃収入が20%前後であり、モード間格差が大きい。
  - ・国及び都道府県の補助の割合は、路線バスが50%でもっとも高く、次いで、デマンドバス・タクシー、福祉有償運送、離島航路が40%を超えている。
  - ・市区町村の支出割合は、乗合タクシー、福祉バス・スクールバス活用、コミュニティバスで、国及び都道府県補助を上回り市区町村の負担が大きく、営利事業としては成立しにくい実態が伺える。

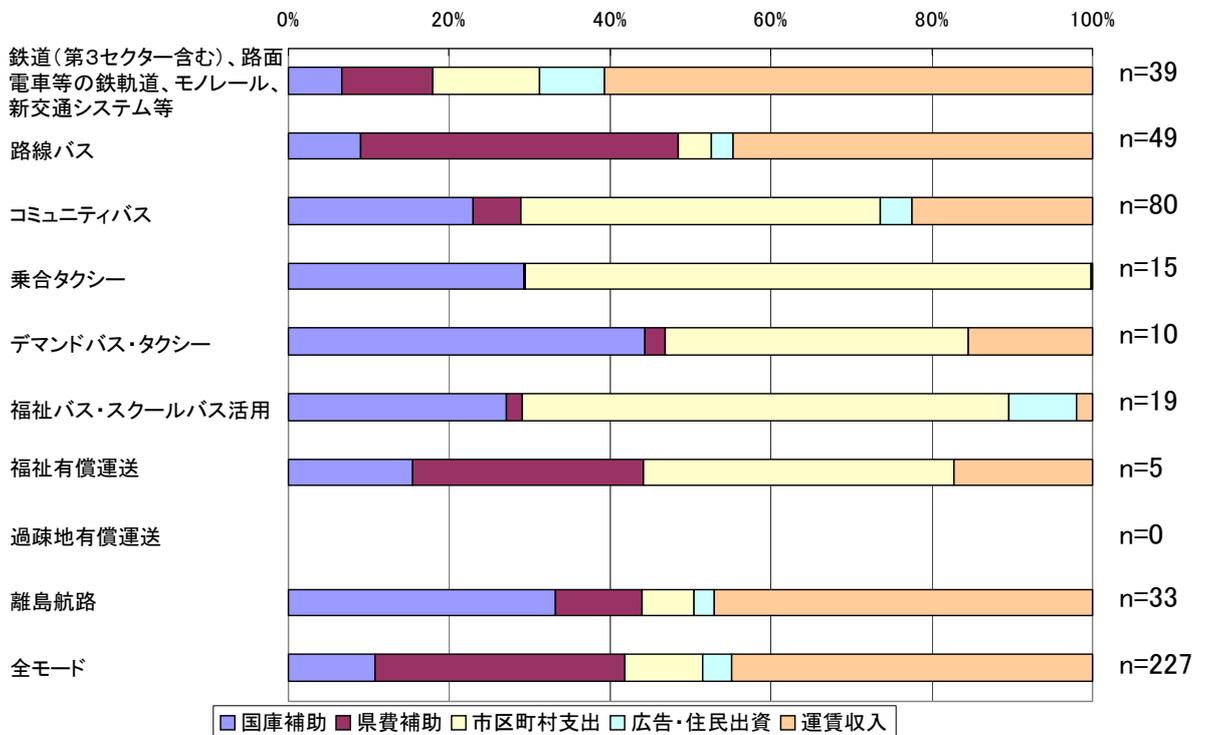


図 市区町村等が運営する地域公共交通の運行経費の内訳（モード別：国庫補助活用）

<国庫補助を活用していない場合>

- ・全モードの平均では、運営に必要な費用のうち、30%程度は県費補助に依存している。
  - ・運賃収入でまかなっているのは5%程度に過ぎず、厳しい運営となっている実態が伺える。
- ・離島航路は80%程度、路線バスは40%程度を運賃収入が占めるが、その他のモードは運賃収入が20%前後であり、モード間格差が大きい。
  - ・都道府県の補助の割合は、鉄道等が30%程度でもっとも高く、次いで、コミュニティバスが25%程度となっている。
  - ・鉄道等と離島航路を除く全てのモードで、市区町村の支出割合が最も高くなっている。特に、福祉有償運送、福祉バス・スクールバス活用、デマンドバス・タクシー、過疎地有償運送などでは50%を超えており、営利事業としては成立しにくい実態が伺える。

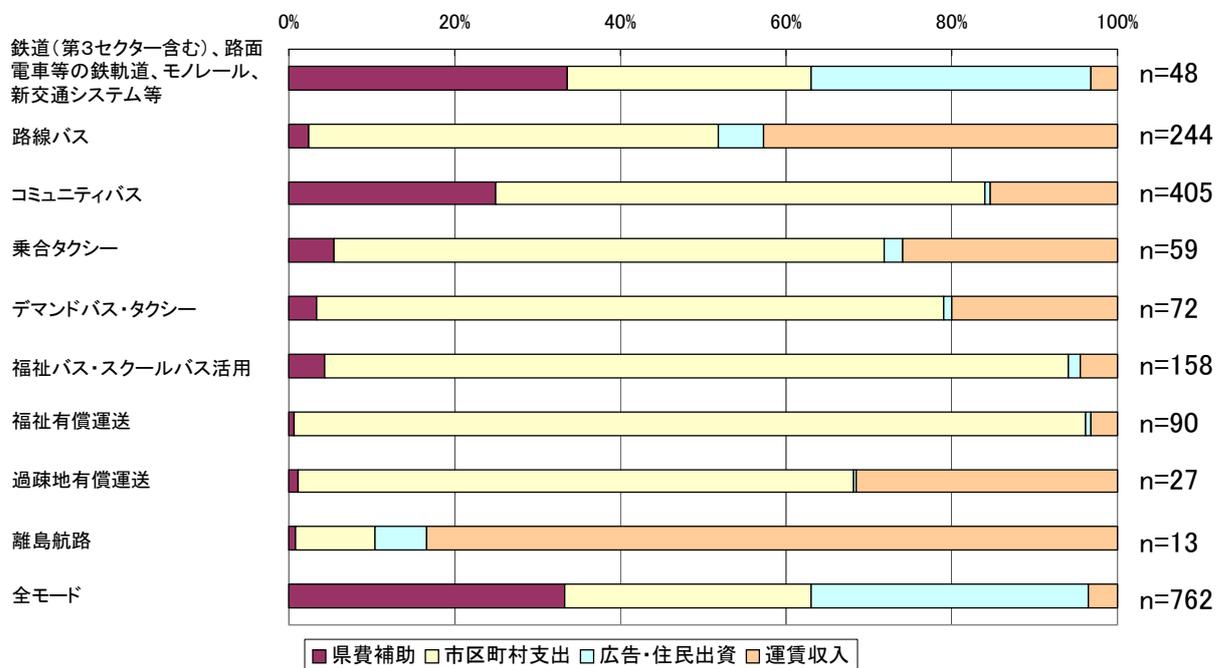


図 市区町村等が運営する地域公共交通の運行経費の内訳（モード別：国庫補助非活用）

・市区町村等が運営する地域公共交通の、ここ3年間の利用者数の変化（問5-4）

・利用者数は、平成18年度を基準とすると総じて増加傾向にあり、その中でも「デマンドバス・タクシー」がほぼ倍増、乗合タクシーが44%増となるなど、伸びが著しい。これは、事業者の相次ぐ撤退を受け、市区町村等が運営する公共交通が年々増加傾向にあると考えられ、それに伴い利用者数が増加していると想定される。

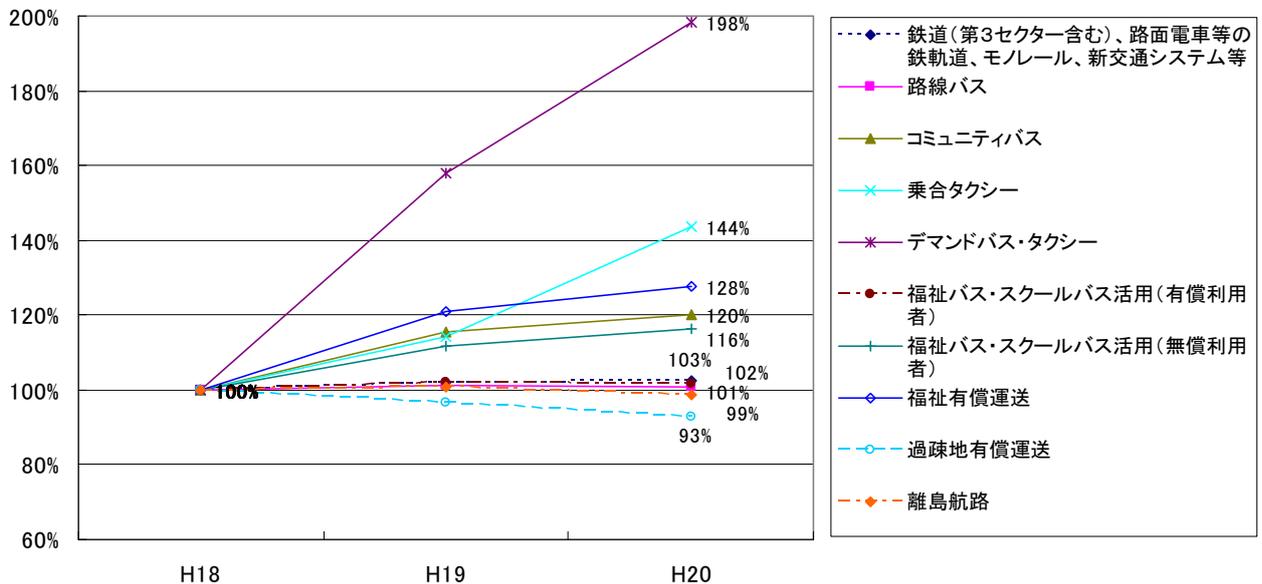
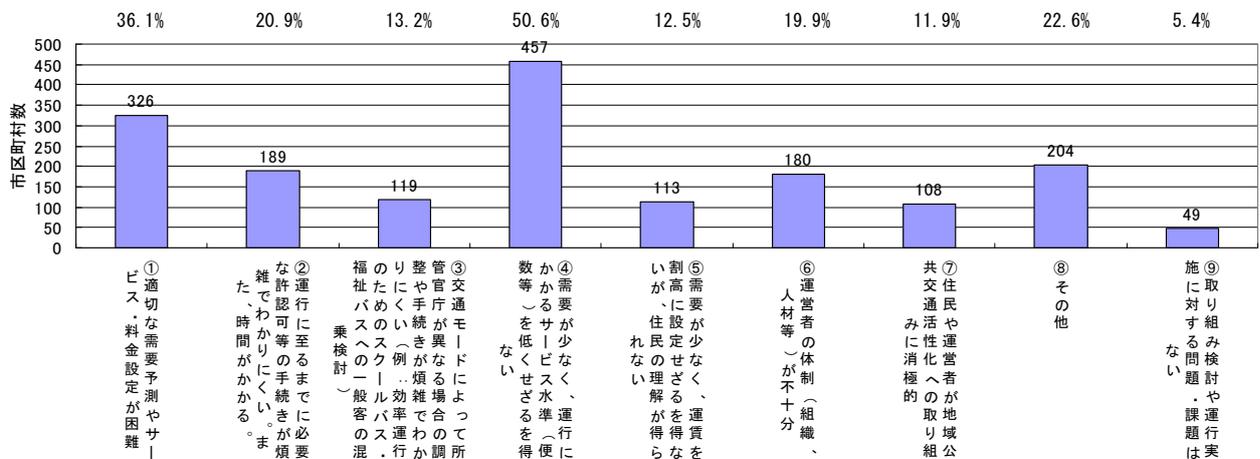


図 市区町村等が運営する地域公共交通の利用者数の変化（モード別）

・市区町村等が運営する地域公共交通の、取り組みや運行実施に対する問題・課題（問5-5）

・「需要が少なく、運行に係るサービス水準（便数等）を低くせざるをえない」と回答した市区町村が最も多く51%に上り、次いで「適切な需要予測やサービス・料金設定が困難」が36%となっている。地域公共交通の運営に際しては、利用者に受け入れられるサービス水準をいかに設定するかが市区町村の課題となっていることがわかる。



n=904

図 市区町村等が運営する地域公共交通の、取り組みや運行実施に対する問題・課題

※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・市区町村等が運営する地域公共交通の取り組みを続ける意向（問5－6）

・「取り組みを続ける考えがある」と回答したのは59%であるが、40%は「わからない」と回答しており、運営する側としても将来の見通しが立っていない状況が伺える。

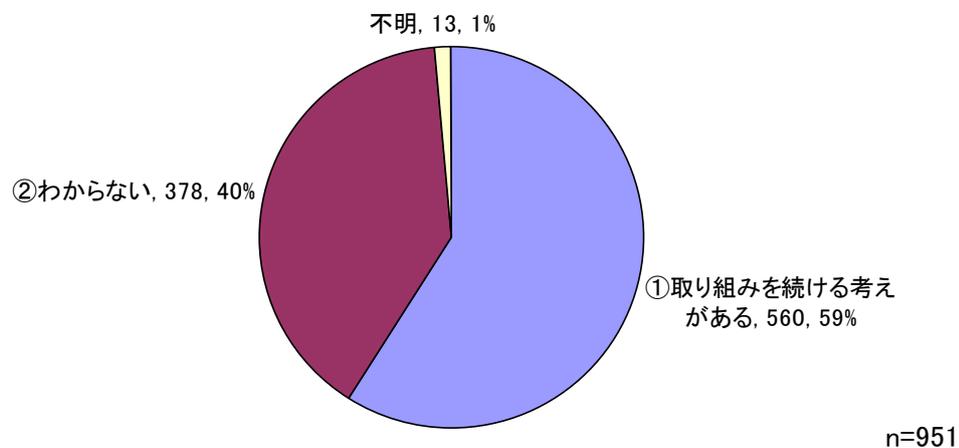


図 市区町村等が運営する地域公共交通の取り組みを続ける意向