

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

■都道府県アンケート調査

1. 目的と実施概要

(1) 目的

都道府県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公共交通サービス確保に関する取り組み状況に対して、市区町村から受ける相談の内容、相談に対する対応状況、公共交通サービス確保ができなくなった場合に発生する地域の問題を都道府県がどのように把握しているのかという点を把握する。
- ②公共交通サービス確保に関する市区町村への支援の状況について、市区町村への財政支援、交通事業者への財政支援、財政支援以外の支援の内容を把握するとともに、公共交通サービス確保に関する都道府県としての役割（市区町村との意識のギャップ）、都道府県として取り組む上で国に求める期待を把握する。
- ③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における位置づけを踏まえた上で、地域公共交通活性化・再生総合事業への都道府県としての関わり方の意向を把握する。

(2) 実施概要

都道府県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 47 都道府県の地域公共交通担当者
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：42 票 回答率：89.4%

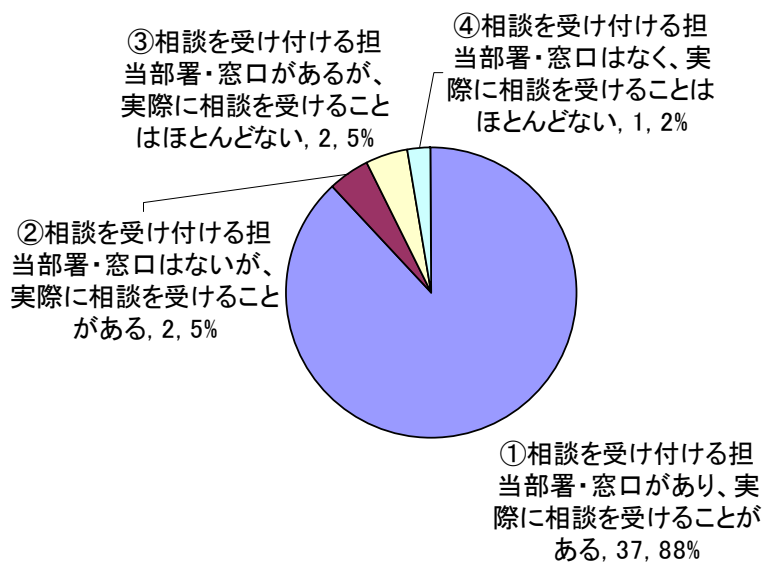
2. アンケートの結果

(1) 公共交通サービスの確保に関する取り組み状況

○市区町村からの相談を受け付ける担当部署・窓口

・担当部署・窓口の有無（問1-1）

・ほとんどの都道府県が「市区町村からの相談を受け付ける担当部署・窓口があり、実際に相談を受けることがある」と回答しており、市区町村の取り組みに対して、積極的に支援していく体制は多くの都道府県で整っていることがわかる。



n=42

図 担当部署・窓口の有無

・具体的な相談内容（問1-1）

「財政支援に関する相談」が最も多く 90%に上る。次いで、「交通計画の策定に関する相談」「近隣市区町村との協議における調整や仲介」が 72%、「民間事業者との協議における調整や仲介」が 69%となっている。

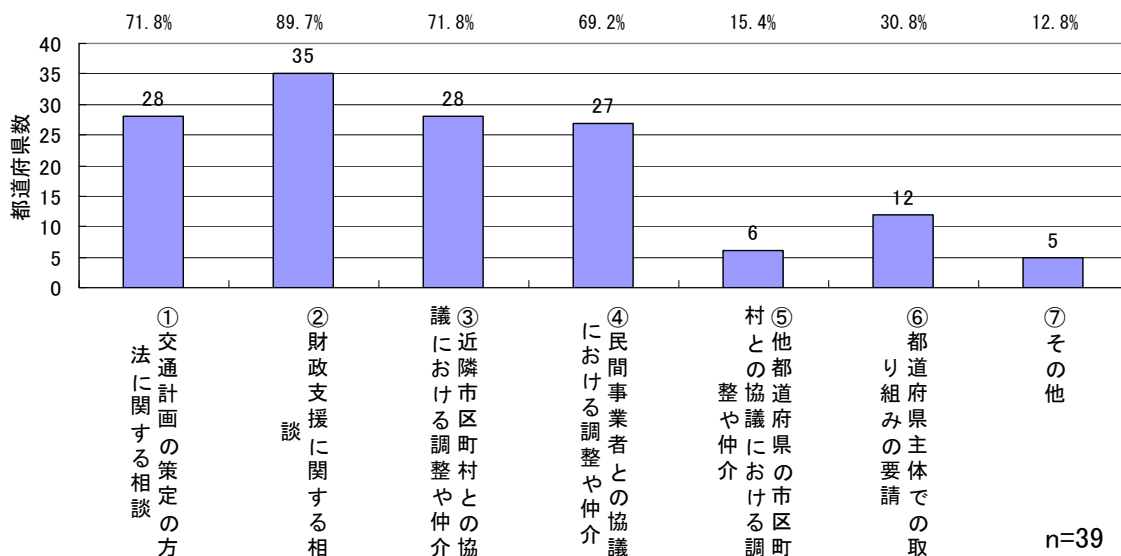


図 市区町村からの相談の具体的な内容

※複数回答

※回答が不明の都道府県を除く

・相談への対応状況（問1-1）

「運輸局等国の機関や専門家等と相談の上対応している」が最も多く 92%に上り、次いで、「具体的な対応策や適切なアドバイスを講じている」が 87%となっているが、「対応ができていない」との回答も少数だが見受けられる。

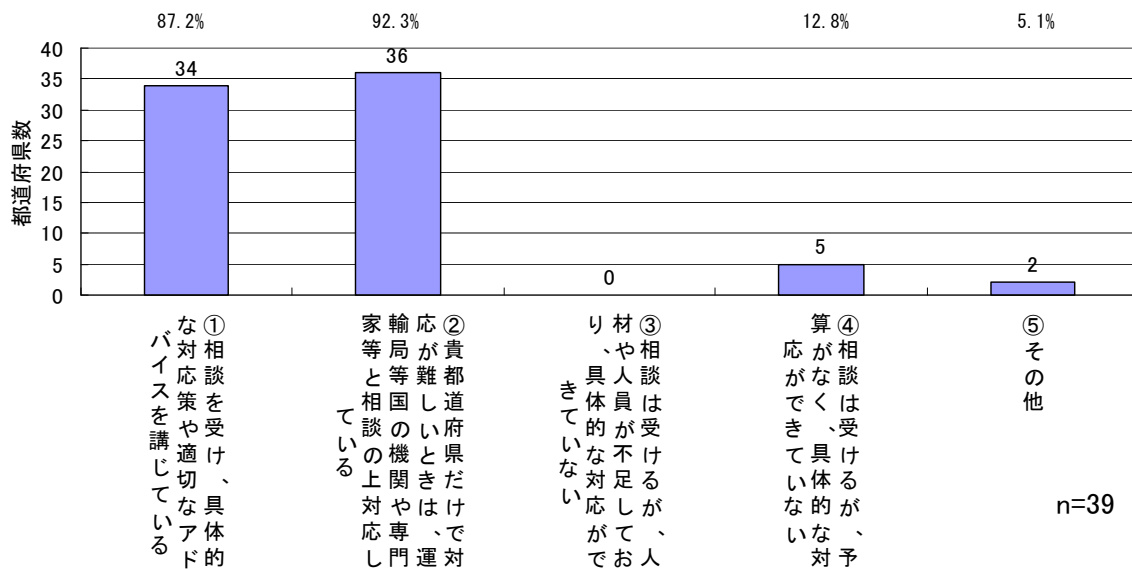


図 市区町村からの相談への対応状況

※複数回答

※回答が不明の都道府県を除く

・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1-2）

・全ての都道府県が、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、都道府県下の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。

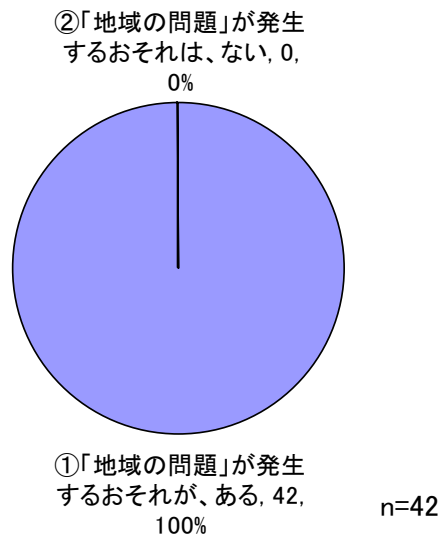


図 地域の問題が発生する可能性の有無

・発生する「地域の問題」の内容（問1-3）

・都道府県では、「高齢者、障がい者の移動制約の発生」をあげた都道府県が90%で最も多く、次いで「まちの利便性の低下」「自動車利用の増加による環境負荷の増大」「中心市街地の衰退による、まちのにぎわいの低下」があげられている。

・市区町村では、「高齢者、障がい者の移動制約の発生」をあげた市区町村が95%で最も多く、「地域の問題」の内容については、上位は、都道府県と市区町村で概ね同じ傾向である。

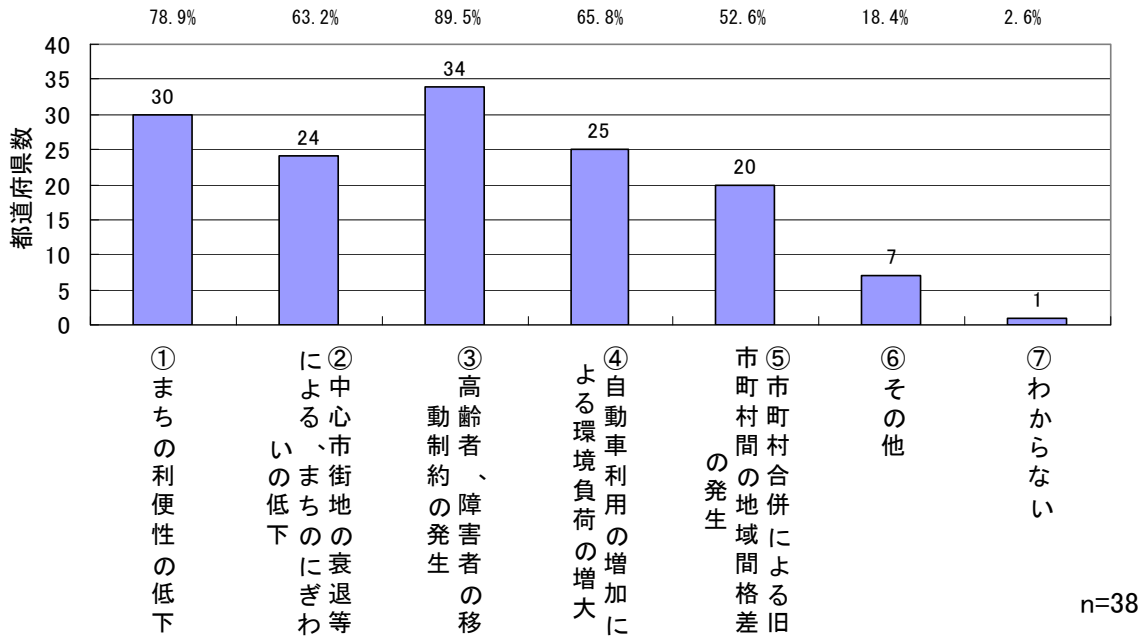


図 発生する「地域の問題」（都道府県の回答）

※複数回答

※回答が不明の都道府県を除く

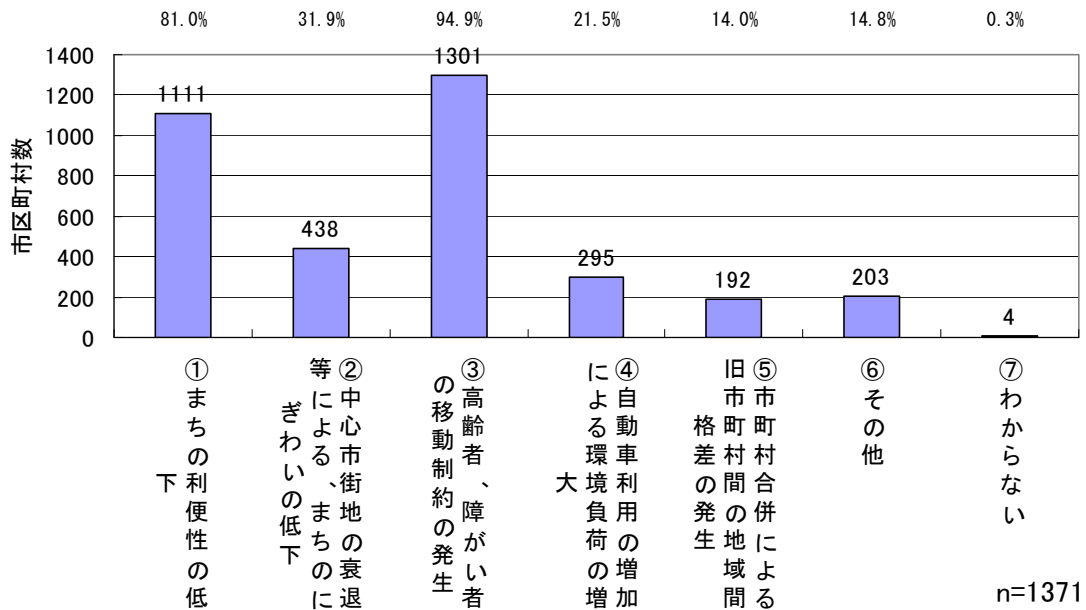


図 発生する「地域の問題」（市区町村の回答）（市区町村版問2-2再掲）

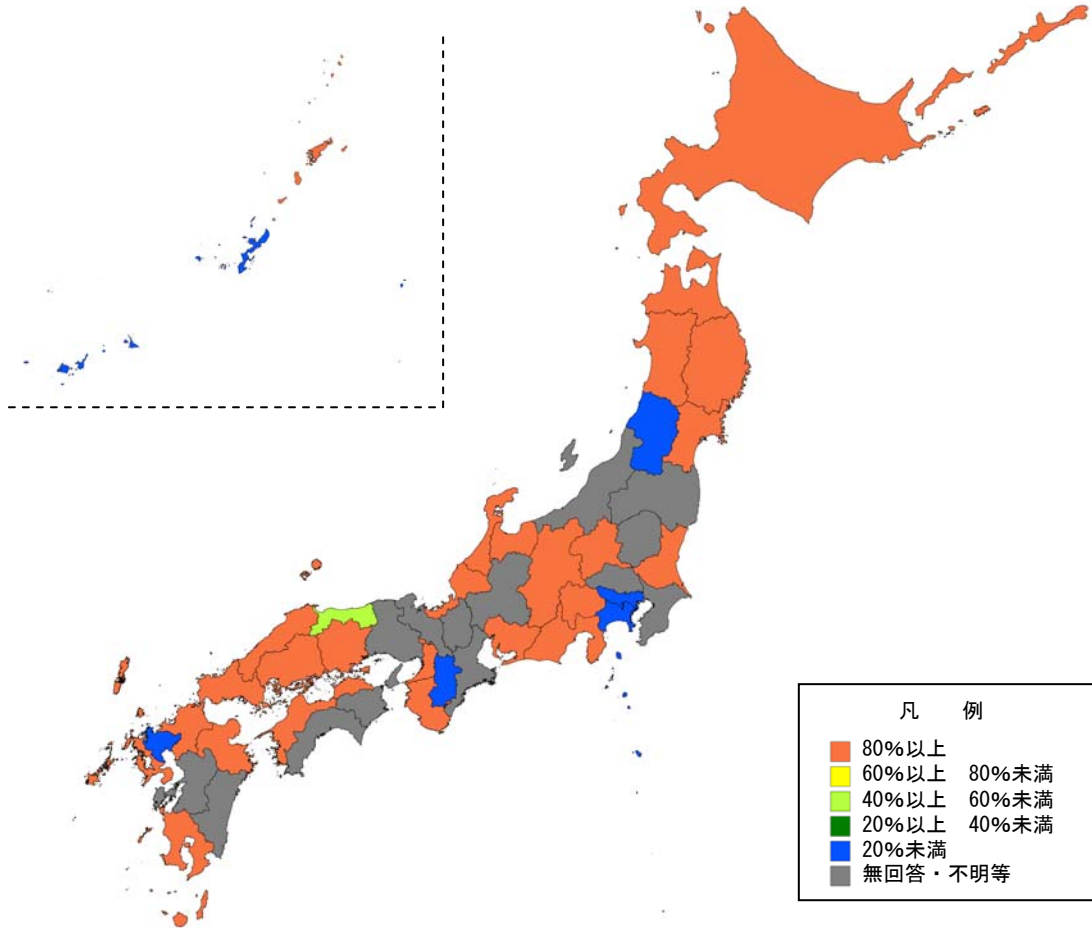
※複数回答

※回答が不明の市区町村を除く

・市区町村の「地域の問題」についての、都道府県側の認識（問1-3）

・どの「地域の問題」についても、多くの都道府県で認識率は80%を超えるが、一部の都道府県においては、市区町村が発生の恐れがあるとする「地域の問題」を認識していないこともあり、「地域の問題」に対する認識のずれも見受けられる。

①「まちの利便性の低下」についての都道府県の認識率



※認識率：「地域の問題」について、市区町村側からの指摘に対する都道府県側からの指摘が適合した割合

図 都道府県の認識率（まちの利便性の低下）

②「中心市街地の衰退等による、まちのにぎわいの低下」についての都道府県の認識率

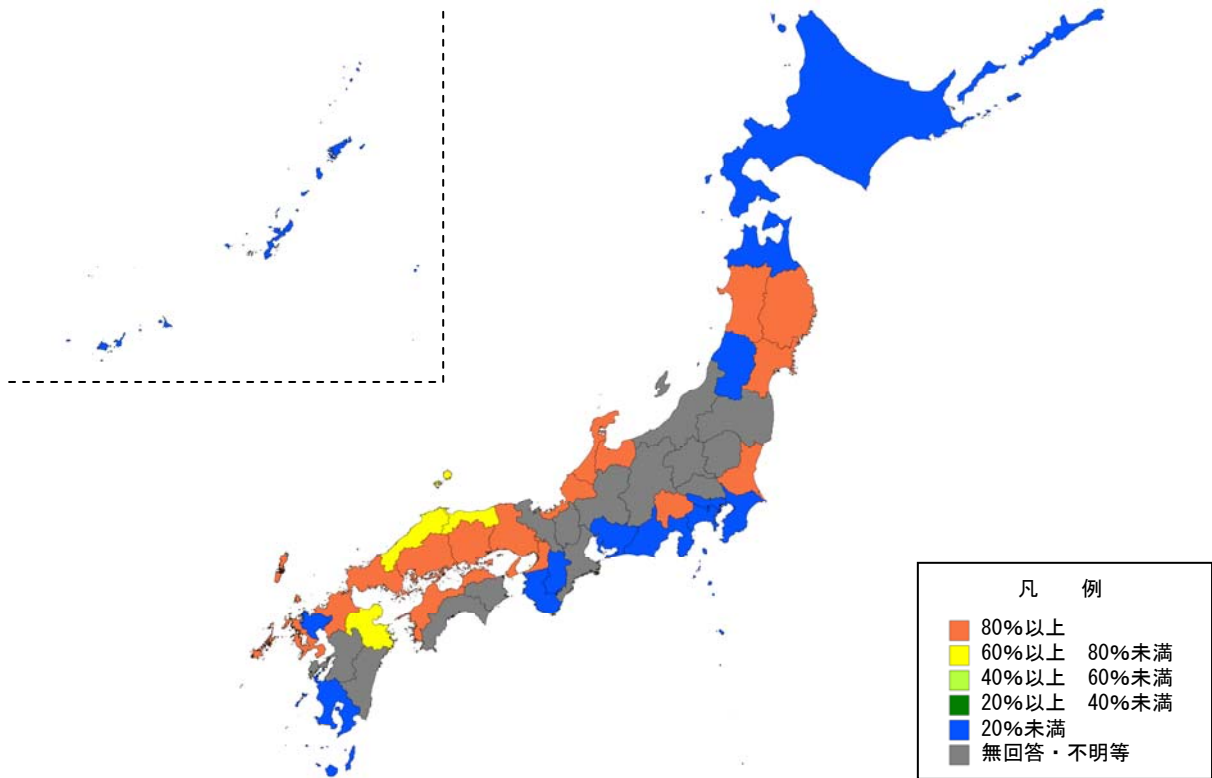


図 都道府県の認識率（中心市街地の衰退等による、まちのにぎわいの低下）

③「高齢者、障がい者の移動制約の発生」についての都道府県の認識率

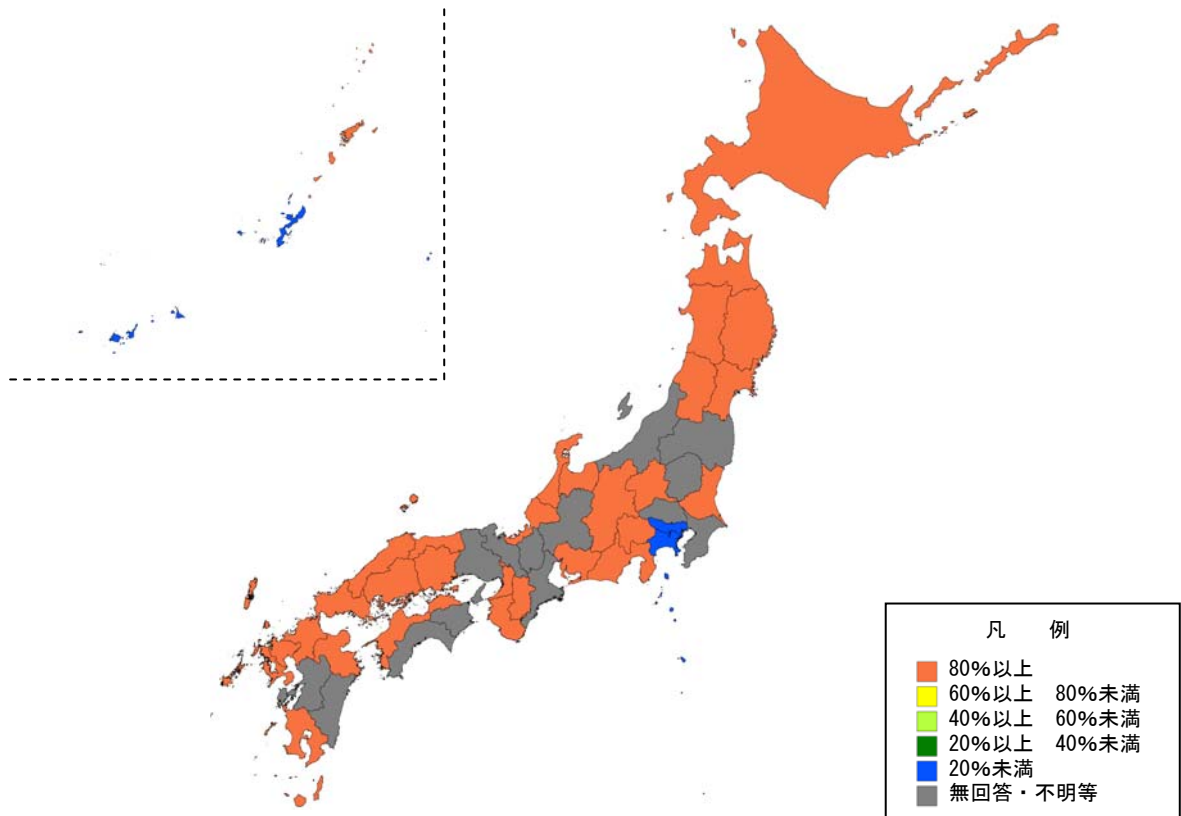


図 都道府県の認識率（高齢者、障がい者の移動制約の発生）

※認識率：「地域の問題」について、市区町村側からの指摘に対する都道府県側からの指摘が適合した割合

④「自動車利用の増加による環境負荷の増大」についての都道府県の認識率

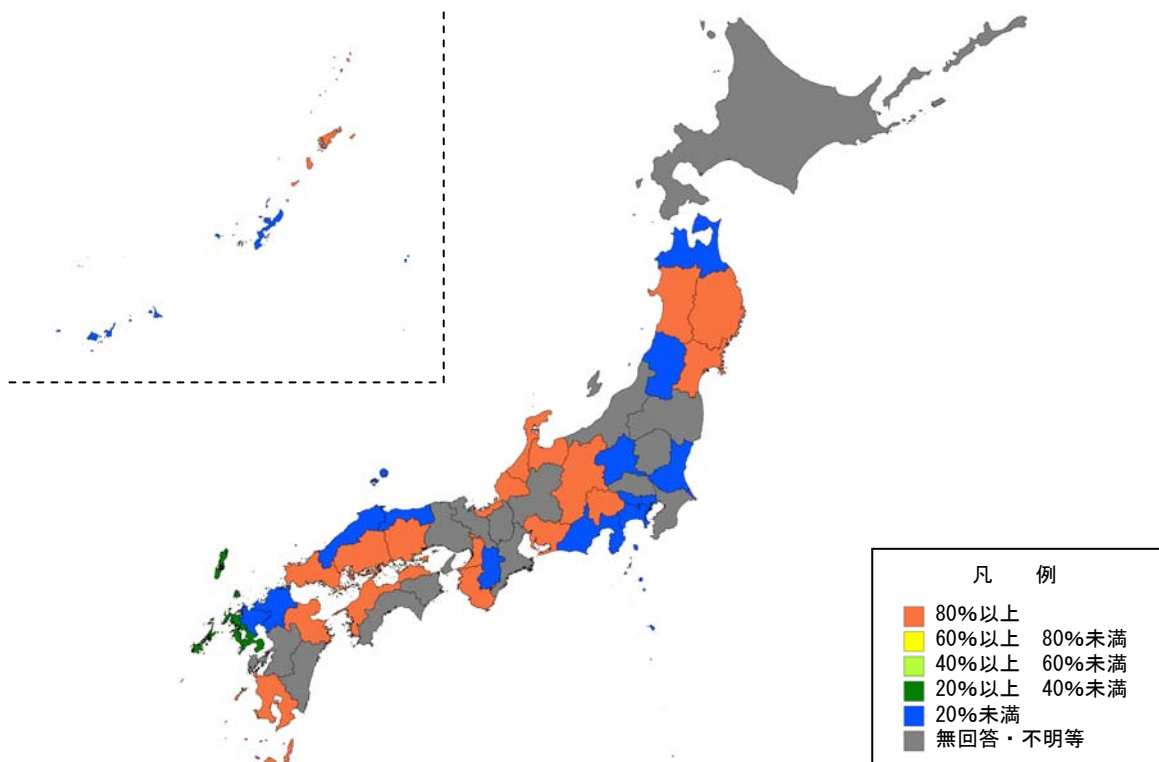


図 都道府県の認識率（自動車利用の増加による環境負荷の増大）

⑤「市町村合併による旧市町村間の地域間格差の発生」についての都道府県の認識率

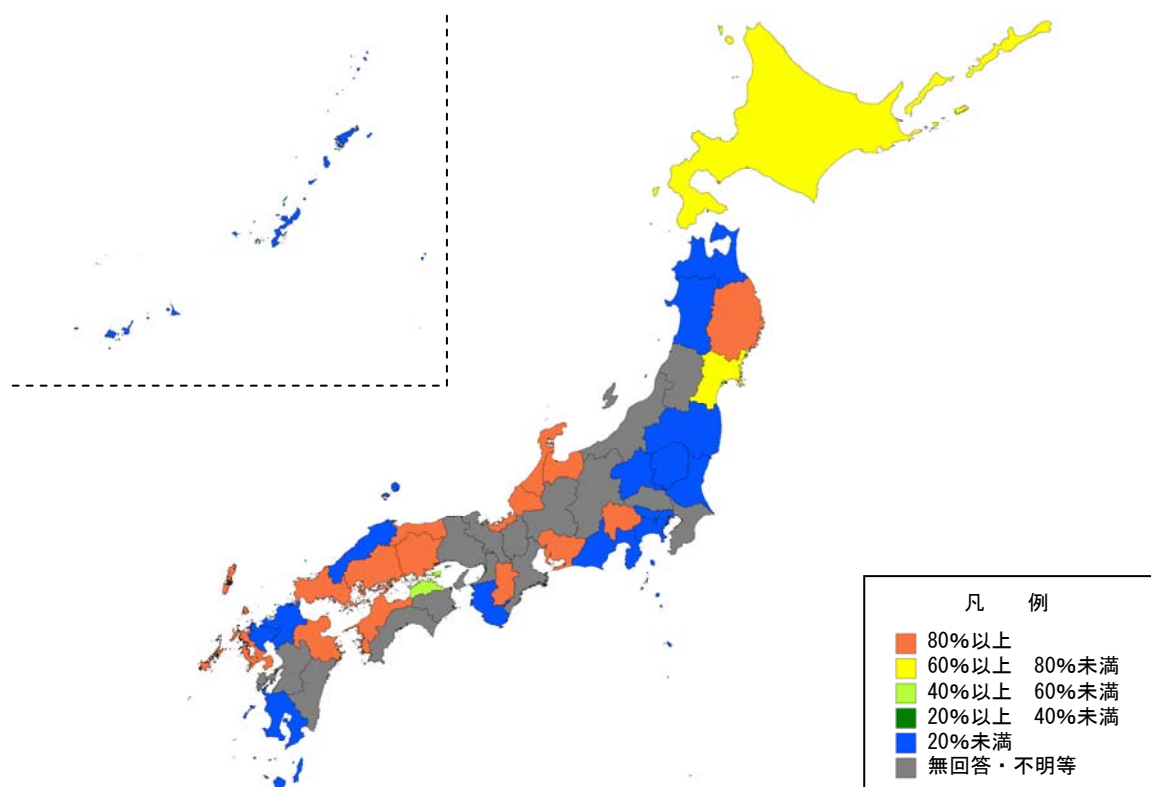


図 都道府県の認識率（市町村合併による旧市町村間の地域間格差の発生）

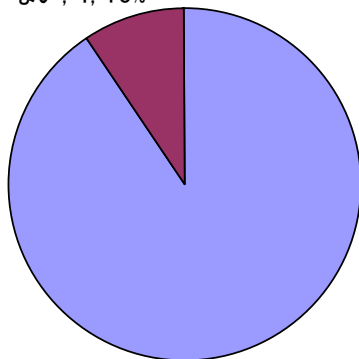
※認識率：「地域の問題」について、市区町村側からの指摘に対する都道府県側からの指摘が適合した割合

○市区町村への支援状況

・市区町村に対する財政支援の有無（問2-1）

ほとんどの都道府県が「市区町村に対し、財政支援を実施」しており、実施していない都道府県は10%に過ぎない。

②市区町村(公益法人を含む)に対し、財政支援を実施していない, 4, 10%



①市区町村(公益法人を含む)に対し、財政支援を実施している, 38, 90%

n=42

図 市区町村に対する財政支援の有無

・市区町村に対する財政支援の内訳（問2-2）

・合計では、都道府県単補助が90%を占め、国との協調補助を上回っている。
 ・財政支援の内容別に見ると、「国との協調補助」はほとんどなく、「都道府県単補助」の割合がどのモードでも概ね80%を超えている。各都道府県で独自の財政支援メニューを用意していることがわかる。

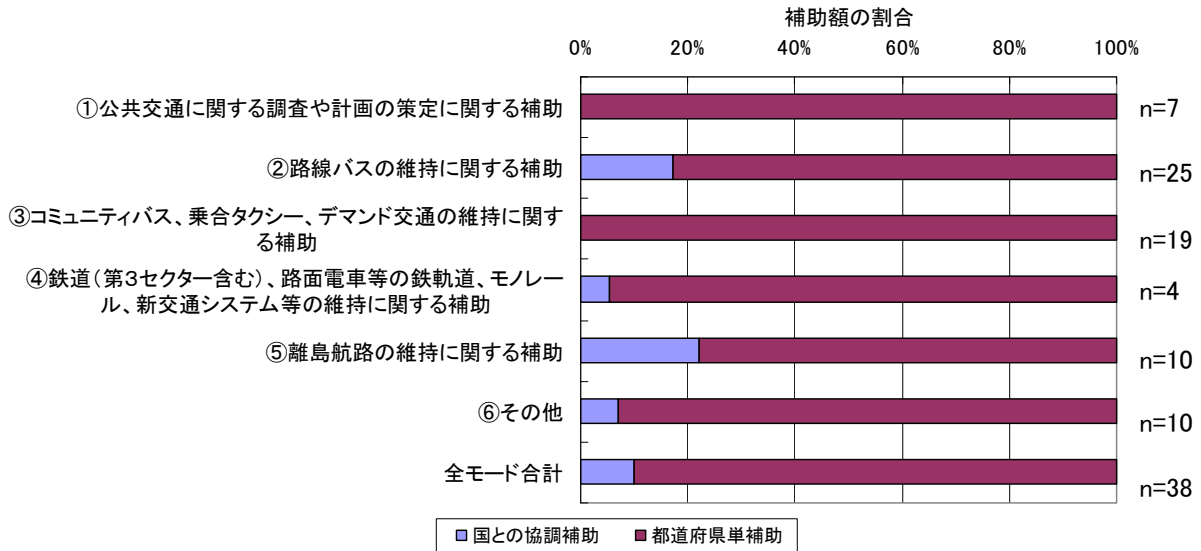


図 補助の内訳

・市区町村に対する財政支援の内容（問2-2）

・都道府県が実施する補助の46%を「路線バスの維持に関する補助」、37%を「コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の維持に関する補助」が占めている。

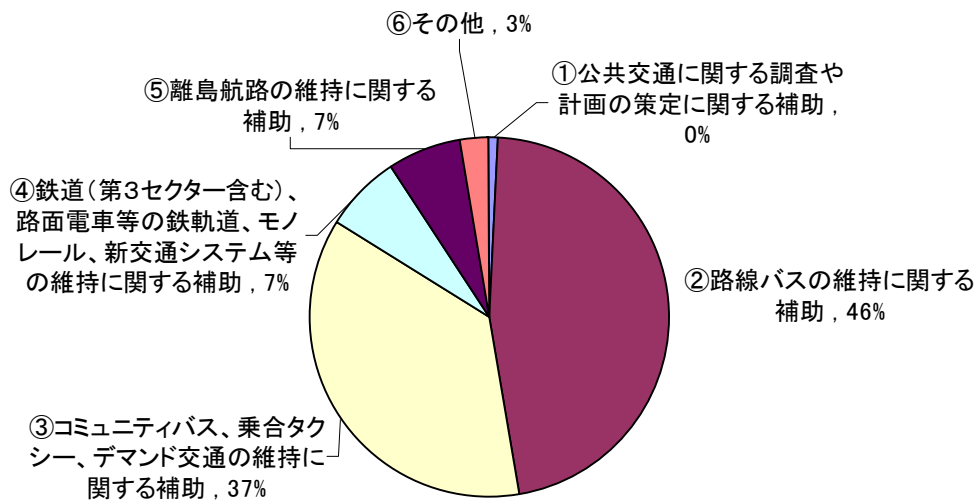


図 財政支援の内容別補助額の構成

・ 交通事業者に対する財政支援（問2-3）

・ 全ての都道府県が「交通事業者に対し、財政支援を実施」しており、実施していない都道府県はない。

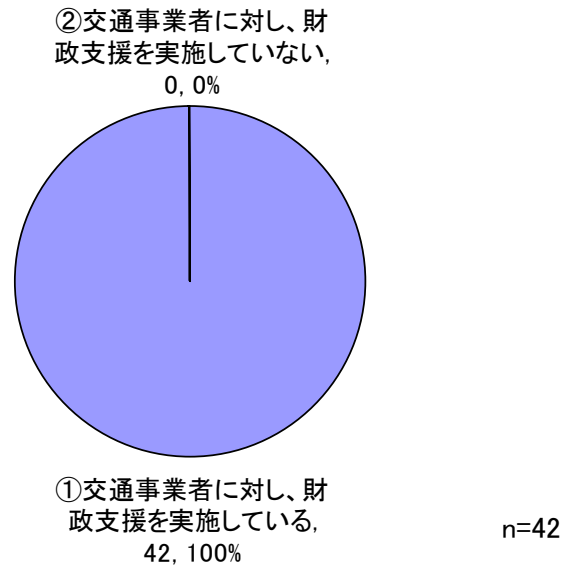


図 市区町村に対する財政支援の有無

・ 交通事業者に対する財政支援の内容（問2-4）

・ 都道府県が実施する補助の55%を「バスに関する補助」が占めている。

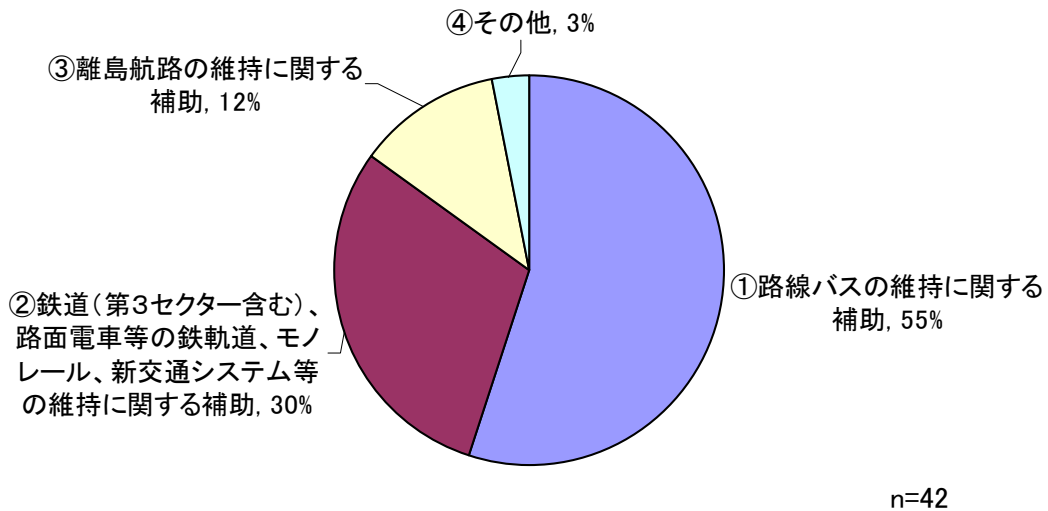


図 財政支援の内容別補助額の構成

・ 交通事業者の運行赤字の負担の実態（問 2－5）

・ ほとんどの都道府県が、交通事業者の運行赤字を一部負担しており、交通事業者の運行赤字を一切負担していないのは1都道府県のみである。

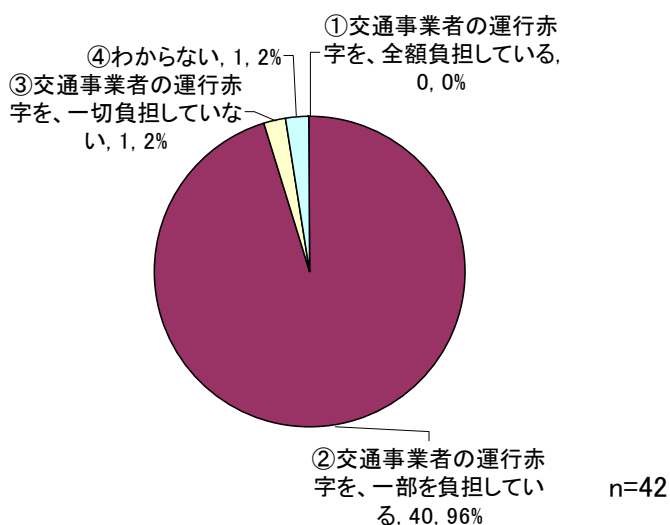


図 財政支援の内容別補助額の構成

・ 地域公共交通に関する財政支援以外の取り組み（問 2－6）

・ ほとんどの都道府県が、市区町村向けの財政支援以外の取り組みを実施しており、実施していないのは1都道府県のみである。

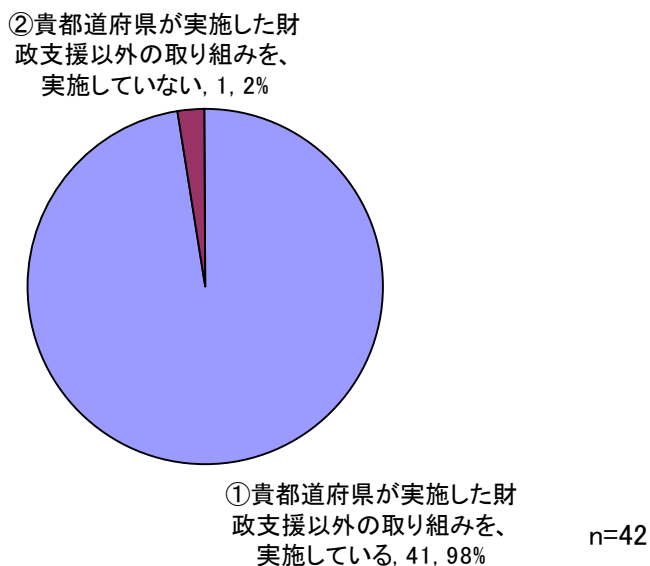
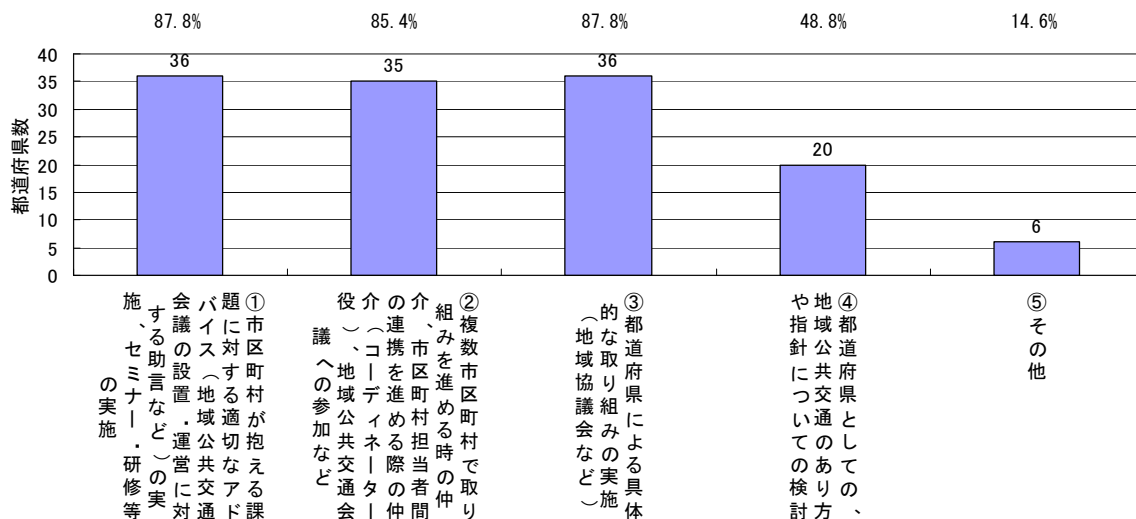


図 財政支援以外の取り組み有無

・地域公共交通に関する財政支援以外の取り組み（問2-7）

「市区町村が抱える課題に対する適切なアドバイスの実施、セミナー・研修等の実施」「都道府県による具体的な取り組みの実施」が最も多く、88%に上る。次いで、「複数市区町村で取り組みを進める時の仲介、市区町村担当者間の連携を進める際の仲介、地域公共交通会議への参加」が85%と続いている。



n=41

図 財政支援以外の取り組みの内容

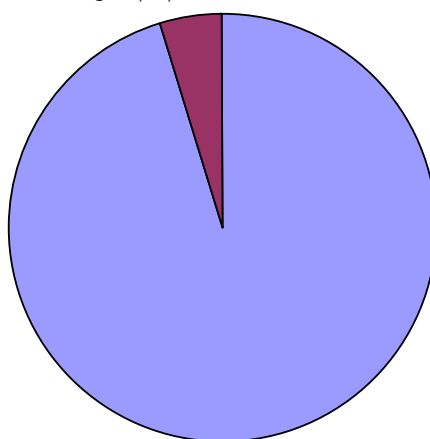
※複数回答

※回答が不明の都道府県を除く

・地域協議会の設置状況（問2-8）

ほとんどの都道府県が、地域協議会を設置しており、実施していないのは2都道府県のみである。

②地域協議会を、設置していない, 2, 5%



①地域協議会を、設置している, 40, 95%

n=42

図 地域協議会の設置有無

・市区町村の取り組みを支援するために都道府県として対応すべき課題（問2-9）

・都道府県では、「市区町村が抱える課題に対する適切なアドバイスの実施、セミナー・研修等」「複数市区町村で取り組みを進める時の仲介、市区町村担当者間の連携を進める際の仲介、地域公共交通会議への参加」が最も多く81%に達する。次いで、「都道府県による具体的な取り組みの実施」66%と続いている。

・一方、「財政支援の強化」に関する要望は、市区町村では78%で最も多いが、都道府県の財政支援への課題意識は24%にとどまっており、取組支援に対しては、考え方の違い（ズレ）が明確に表れている。

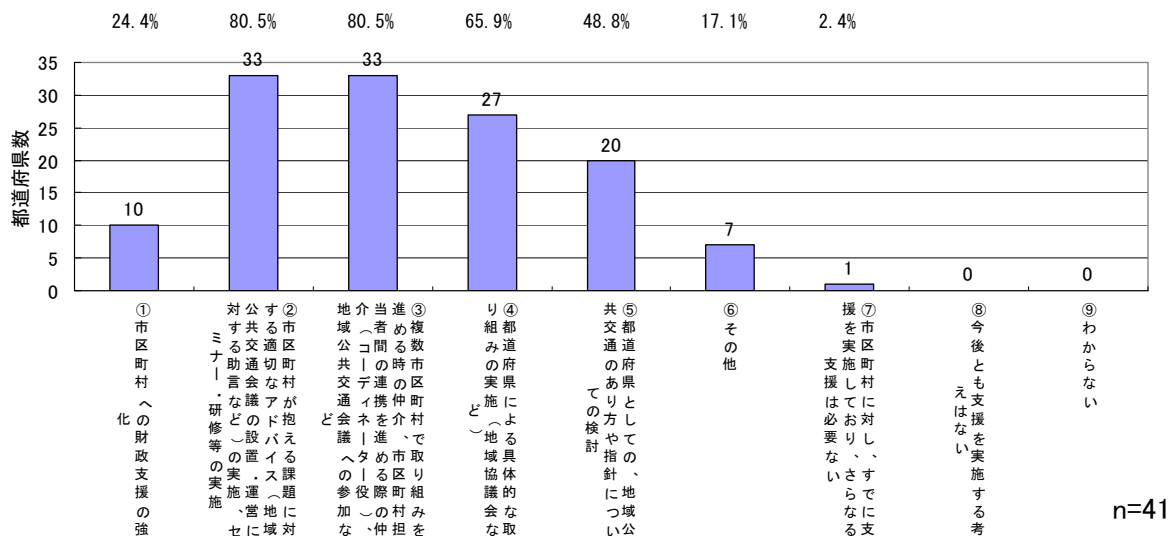


図 市区町村の取り組みを支援するために都道府県として対応すべき課題

※複数回答

※回答が不明の都道府県を除く

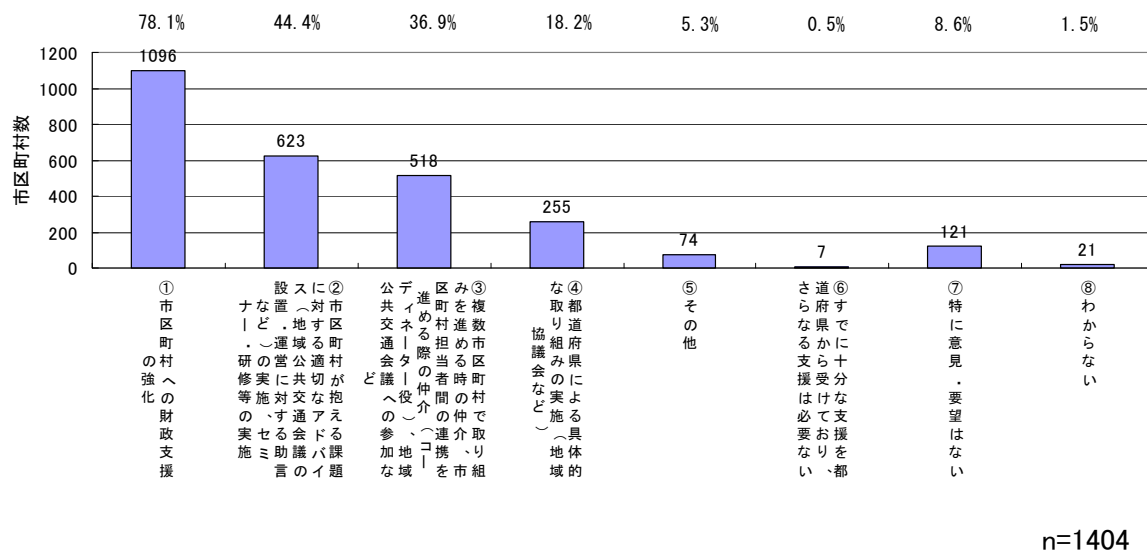


図 都道府県に対する期待、意見、要望（市区町村版問4-5）（再掲）

※複数回答

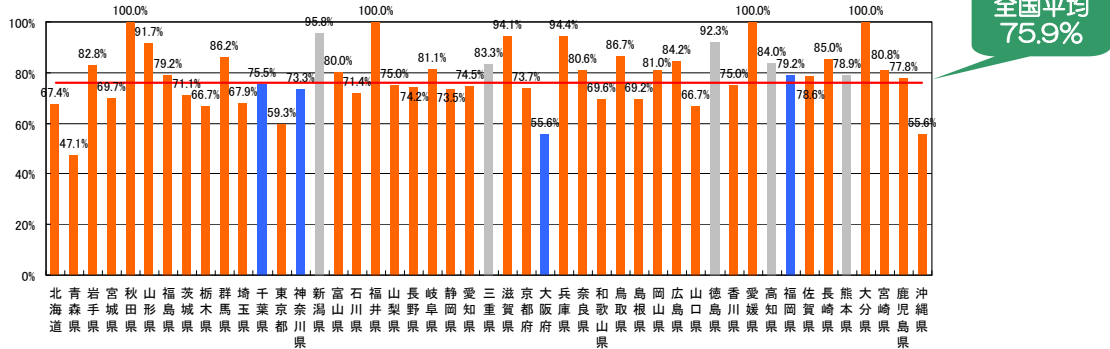
※回答が不明の市区町村を除く

- ・(参考)「都道府県が市区町村向けに実施している支援内容」と「市区町村が都道府県に寄せる期待、意見、要望」の関係(都道府県別)

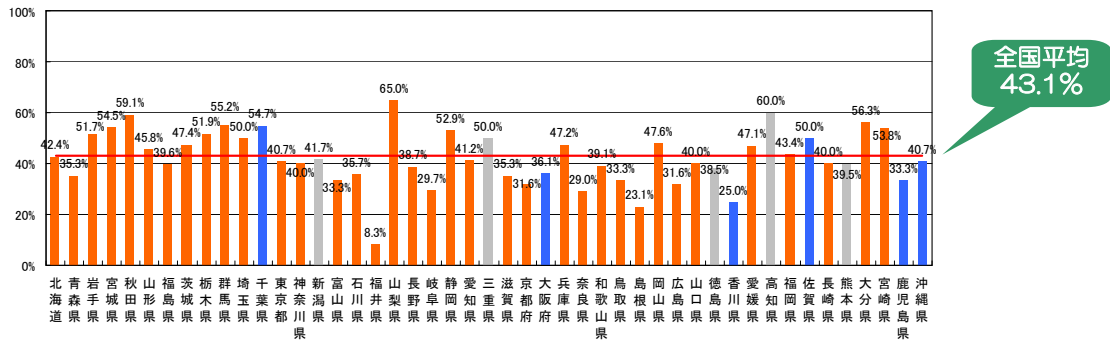
・都道府県の支援に対する市区町村の受け止め方については、地域の実情によってニーズが異なる状況が伺える。

・都道府県の取組みについては、市区町村との間で意識の共有ができていない状況が伺える

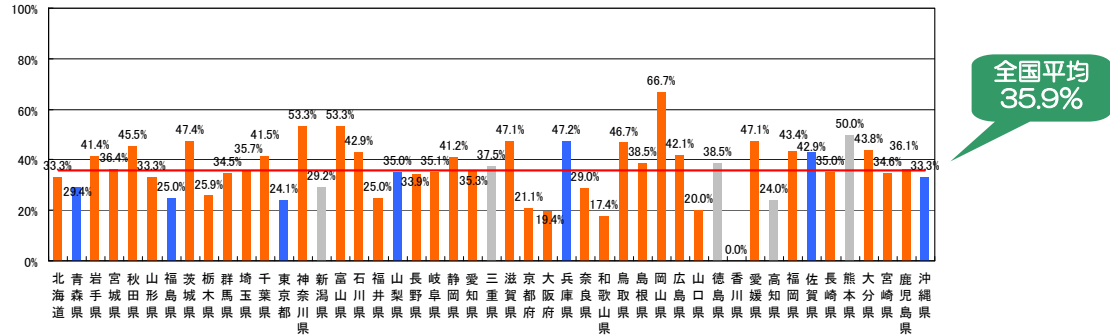
■財政支援



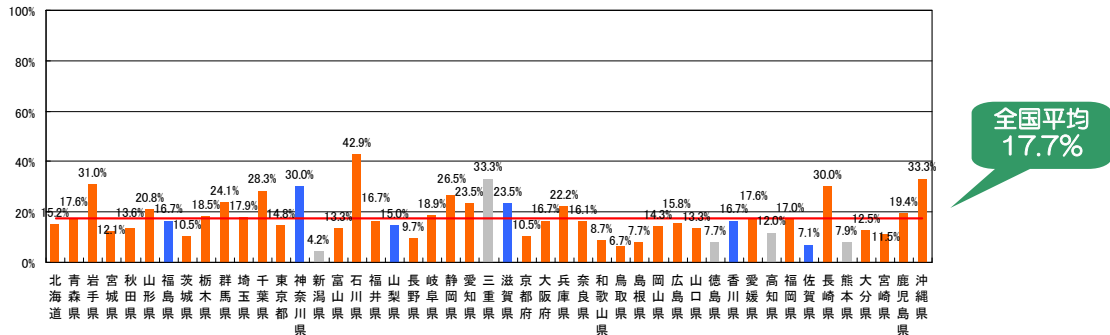
■アドバイス・セミナー・研修等の実施



■市町村間の仲介、地域公共交通会議への参加など



■具体的な取り組みの実施(地域協議会など)



■ 市区町村向けに支援を実施している都道府県
■ 市区町村向けに支援を実施していない都道府県
■ アンケートの回答がなかった都道府県
 数字 (%) 都道府県に支援を期待する市区町村の割合(都道府県別)

・都道府県の取り組みを支援するための、国の関わり方の期待（問2-10）

「都道府県と市区町村の関わりにおける好事例の紹介」が64%で最も多く、次いで「セミナーや研修の実施」が50%、「市区町村の取り組みに対する都道府県の関わり方を示したガイドラインやマニュアルの作成」が48%となっている。都道府県としても、市区町村との関わりを進める上で、国の関わりに期待を寄せている状況が伺える。

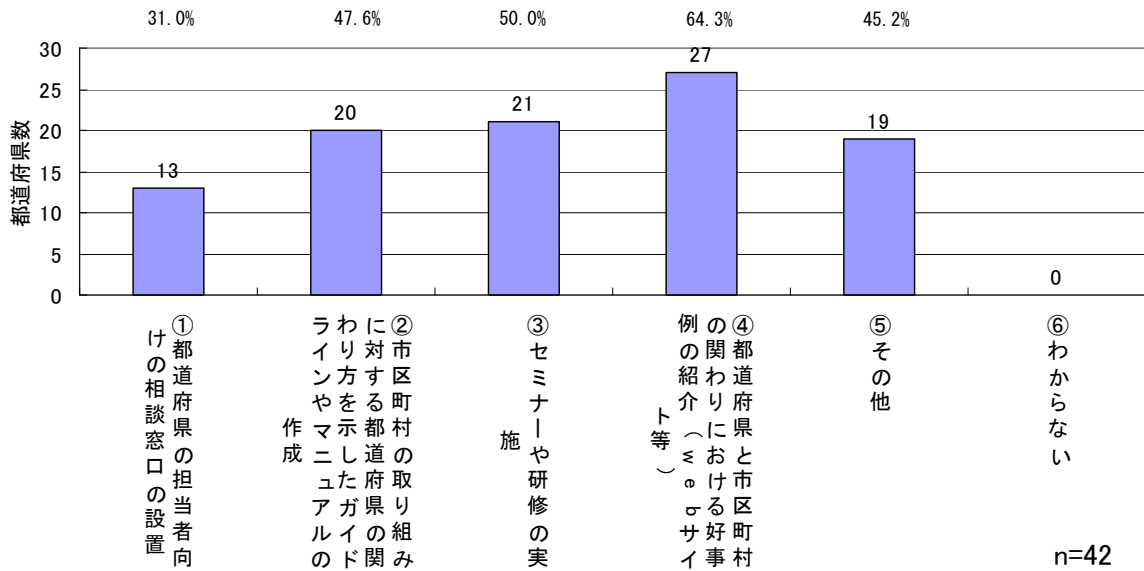


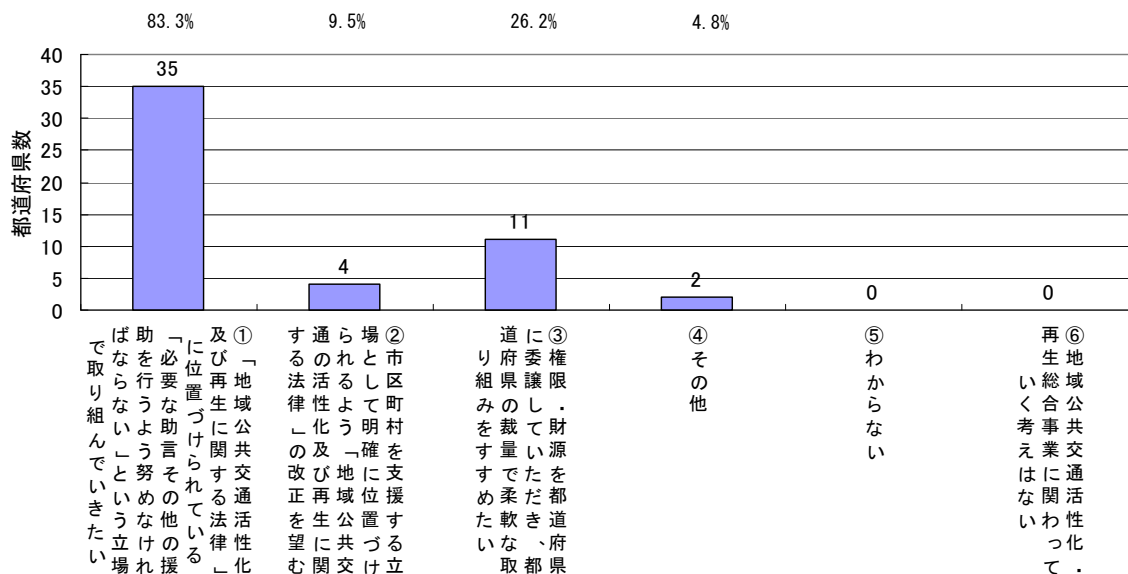
図 都道府県の取り組みを支援するための、国の関わり方の期待

※複数回答

○地域公共交通活性化・再生総合事業

・地域公共交通活性化・再生総合事業への関わりの意向（問3-1）

・現状の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に位置づけられている立場での関わりを考える都道府県が83%で最も多い。
 ・また、「都道府県への権限・財源の委譲により、柔軟な取り組みを進めたい」と回答した都道府県も11あり、都道府県自らが中心となって公共交通活性化への取り組みを進めたい意向も伺える。



n=42

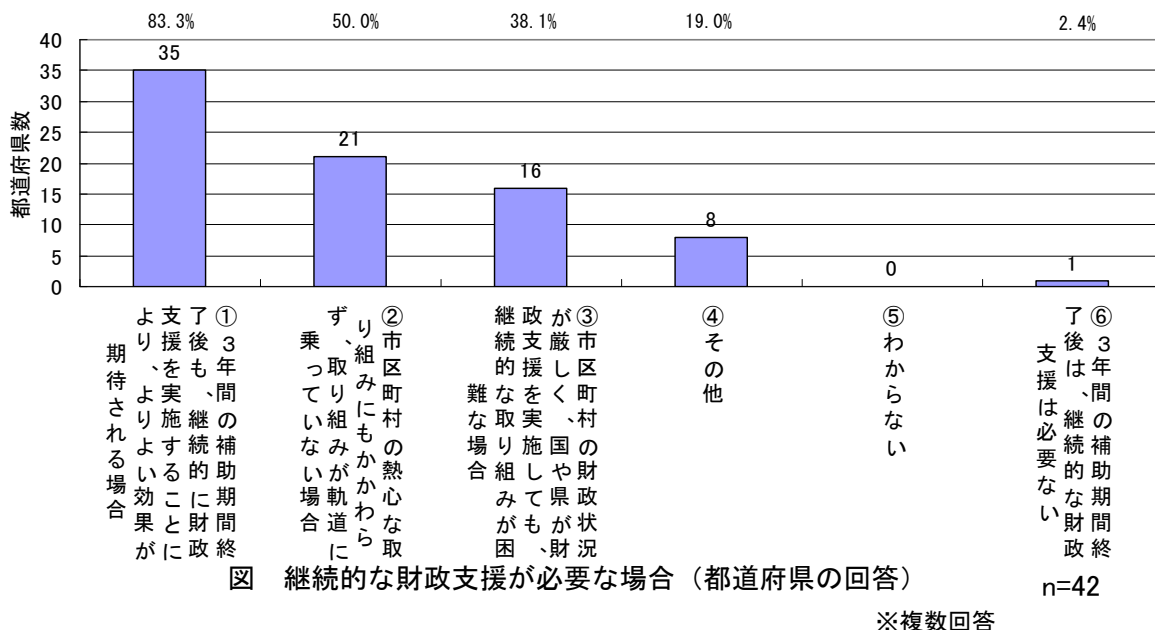
図 地域公共交通活性化・再生総合事業への関わりの意向

※複数回答

・ 3年間の補助期間終了後も市区町村への継続的な財政支援が必要な場合（問3-2）

・ 都道府県、市区町村とも、「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」が最も多い傾向は同様である。

・ 市区町村では、「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」も53%となっており、都道府県でも38%が同様の回答している。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。



・ 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）

