

**公共交通事業における官民連携のあり方検討  
に係る基礎調査・検討業務**

**報 告 書**

**平成26年3月**

**国土交通省**



## 目次

調査概要	1
I. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_都道府県版	3
1. 回答状況	3
2. 一般会計予算額	3
3. 公共交通に対する施策の取組状況について	3
(1) 公共交通施策を取り扱う部署	3
(2) 協議会等の設置の有無	3
4. 公共交通の取組みにおける課題等	4
(1) 公共交通の取組みを進める上での課題	4
(2) 交通事業者の協力が得られないケース	4
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース	6
(4) 会議を円滑に運営できない理由	7
5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集	8
(1) 地域公共交通の取組みを進める上での相談相手	8
(2) 地域公共交通の取組みを進める上での必要情報	9
6. 交通に関する計画や方針の策定状況	13
(1) 計画や指針の策定数	13
(2) 計画や指針の策定年度	13
(3) 計画や指針の策定主体	14
(4) 計画や指針の策定内容	15
7. 陸上交通の運行支援の状況	16
(1) 運行支援対象の事業者数	16
(2) 事業者の事業形態	16
(3) 事業者の運行区分	17
(4) 支援の形態	18
(5) 路線型運行支援の系統数	19
(6) 区域型運行支援の区域数	19
(7) 事業者への補助額・支援額(総額)	20
(8) 事業者への補助額・支援額(都道府県負担額)	20
(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)	22
(10) 事業者への補助額・支援額の推移(H20～H24)	23
8. 事業者にインセンティブが働く取組の事例	25
(1) 回答状況	25
9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例	26
(1) 回答状況	26

II. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_市区町村版	27
1. 回答状況	27
(1) 回答状況	27
(2) 人口規模区分別の回答状況	28
2. 一般会計予算額	30
3. 公共交通に対する施策の取組状況について	31
(1) 公共交通施策を取り扱う部署	31
(2) 協議会等の設置の有無	35
4. 公共交通の取組みにおける課題等	36
(1) 公共交通の取組みを進める上での課題	36
(2) 交通事業者の協力が得られないケース	40
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース	44
(4) 会議を円滑に運営できない理由	49
5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集	50
(1) 公共交通の取組みを進める上での相談相手	50
(2) 公共交通の取組みを進める上での必要情報	56
6. 交通に関する計画や方針の策定状況	67
(1) 計画や指針の策定数	67
(2) 計画や指針の策定年度	71
(3) 計画や指針の策定主体	73
(4) 計画や指針の策定内容	75
7. 陸上交通の運行支援の状況	78
(1) 運行支援対象の事業者数	78
(2) 事業者の事業形態	79
(3) 事業者の運行区分	80
(4) 支援の形態	81
(5) 路線型運行支援の系統数	82
(6) 区域型運行支援の区域数	83
(7) 事業者への補助額・支援額(総額)	84
(8) 事業者への補助額・支援額(市区町村負担額)	85
(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)	88
(10) 事業者への委託期間	89
(11) 事業者への補助額・委託額の推移(H20～H24)	90
8. 事業者にインセンティブが働く取組の事例	93
(1) 回答状況	93
(2) パターン分析	94
(3) 具体的な記載内容	100
9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例	101
(1) 回答状況	101

(2) パターン分析.....	102
(3) 具体的な記載内容 .....	108

参考資料 アンケート調査票



## 調査概要

### 1. 調査目的

地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステム導入等の移動にあたっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的として平成23年度に創設したものである。

地域公共交通確保維持改善事業により、全国の交通空白地域への対応が期待されていることから、生活交通の確保・維持に対する各自治体の支援状況及びその負担状況を把握するため、平成25年度に全国の運輸局及び沖縄総合事務局において「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」を実施した。

### 2. アンケート調査対象及び調査方法

全国1,789自治体（47都道府県、1,742市区町村）の地域公共交通担当者を対象に、各自治体における地域公共交通支援状況に関して調査を行った。

調査は、各自治体の公共交通担当者に対するメールでの配布・回収により行った。

### 3. 調査期間

平成25年10月～11月

なお、調査対象は、平成24年度の実績を原則とした。ただし、陸上交通の運行費支援の状況に関する問いでは過去5年間（平成20、21、22、23、24年度）を回答対象とした。

### 4. 調査項目

調査は、都道府県及び市区町村に対して、各自治体における地域公共交通支援状況に関して行った。

## 【調査項目】

## I～II. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

調査大項目	調査項目	設問番号	備考
基本情報	一般会計予算額（平成24年度）	A2	
地域公共交通に対する施策の取組状況	公共交通の専任担当者数、兼任担当者数	B1	
	協議会等の設置の有無	B2	
	公共交通の取組みを進める上での課題	B3-1	
	交通事業者の協力が得られないケース	B3-2	
	交通事業者の協力が得られないケースの具体的事例	B3-3	自由記述
	住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応	B3-4	
	住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について	B3-5	自由記述
	当該会議を円滑に運営できない事由	B3-6	
	地域公共交通施策に関する取組みを進めるうえでの相談相手	B4	
	地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としているか	B5	
交通に関する計画や方針の策定状況	B6		
交通事業者への運行支援	陸上交通の運行費支援の状況	C1	
	事業者インセンティブが働く取組への補助や支援	C2	自由記述
	補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組	C3	自由記述
	運行区域が確認できる地図等の提供	C4	市区町村のみ

※なお、アンケート調査は、各地方運輸局及び沖縄総合事務局において設問を追加しているため、全国共通項目について集計した。

## 5. 回収数

47 都道府県（回収率 100%）及び 1,704 市区町村（回収率 97.8%）から回答を得た。

※本調査では、より多くの自治体からの回答を活かすため、1問でも回答があるものは集計・分析の対象としている。



## I. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査\_都道府県版

### 1. 回答状況

■全都道府県から回答を得ることができた。

### 2. 一般会計予算額

■一般会計予算額は、全国平均で1兆1,154億円となっている。

(問 A2) 平成 24 年度における貴都道府県の一般会計予算状況についてお答えください。

### 3. 公共交通に対する施策の取組状況について

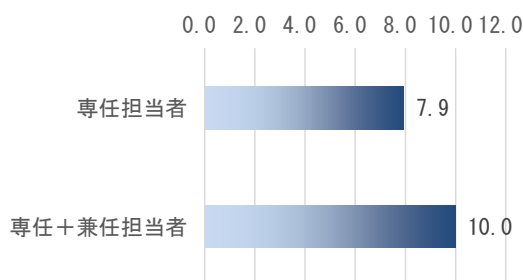
#### (1) 公共交通施策を取り扱う部署

##### 1) 専任担当者数、兼任担当者数

■全国平均では、専任担当者数は7.9人、専任+兼任担当者数は10.0人である。

(問 B1) 貴都道府県における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

#### ●公共交通の1県あたり平均担当者数（単数回答、全国計、単位：人）

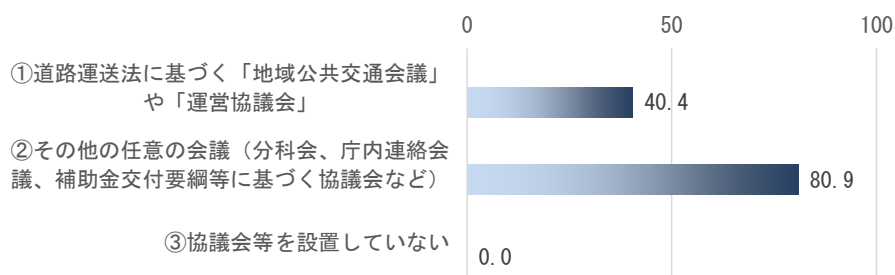


#### (2) 協議会等の設置の有無

■全国では、「地域公共交通会議」や「運営協議会」の設置割合は40.4%、「その他の任意の会議」の設置割合は80.9%である。（「協議会等を設置していない」を選択した都道府県はゼロ）

(問 B2) 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。

#### ●協議会等の設置状況（複数回答）、全国計、単位：%



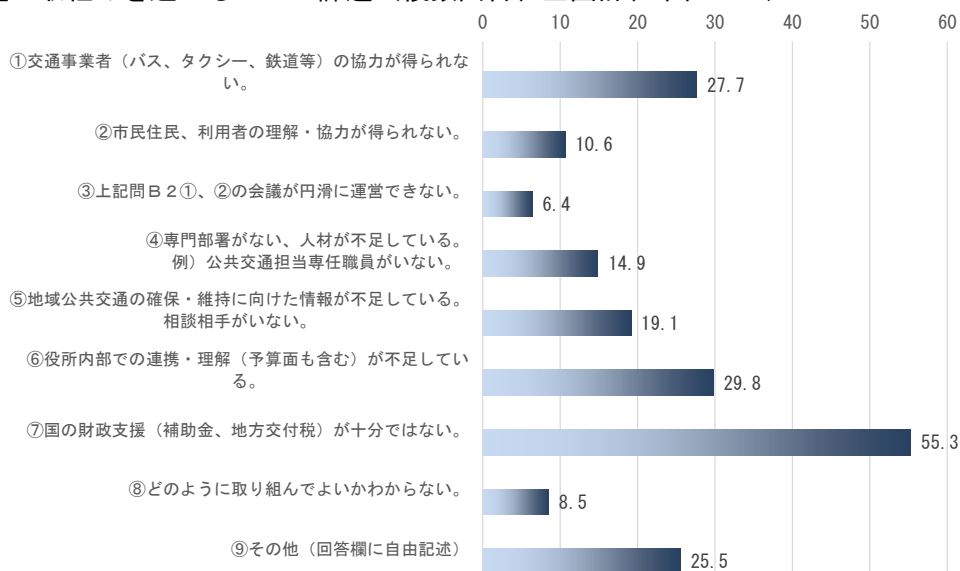
## 4. 公共交通の取組みにおける課題等

### (1) 公共交通の取組みを進める上での課題

■全国では、「国の財政支援が十分ではない」が55.3%で最も多く、次いで「役所内部での連携・理解が不足」の29.8%となっている。

(問 B3-1) 貴都道府県における公共交通の取組みを進める上での課題について教えてください。

#### ●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記、選択率 (%) は、回答した全都道府県数 (n=47) を母数として算出したものである。

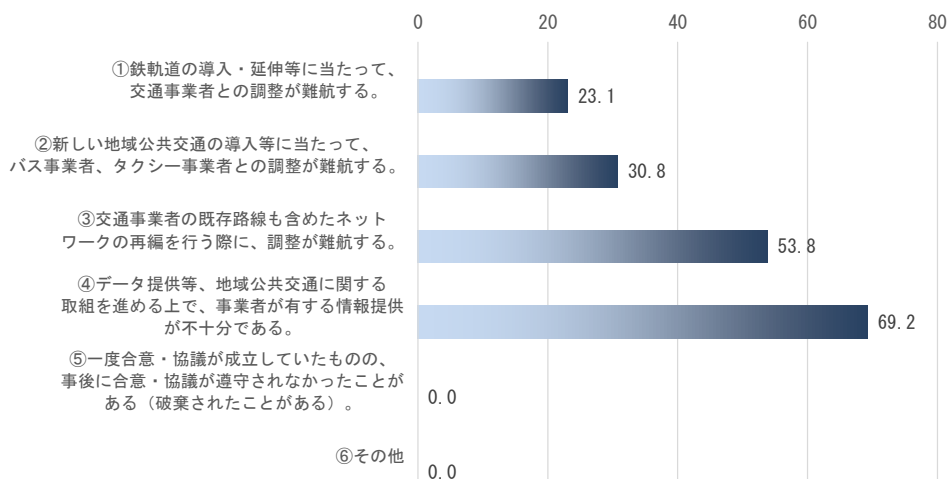
### (2) 交通事業者の協力が得られないケース

#### 1) 交通事業者の協力が得られないケース

■全国では、「事業者の情報提供が不十分」が69.2%で最も多く、次いで「ネットワーク再編時の調整難航」の53.8%となっている。（「一度合意・協議が成立していたものの、事後に合意・協議が遵守されなかったことがある」、「その他」を選択した都道府県はゼロ）

(問 B3-2) B3-1で①に回答した方に伺います。交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

#### ●交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の①に丸をつけた都道府県数 (n=13) を母数として算出したものである。

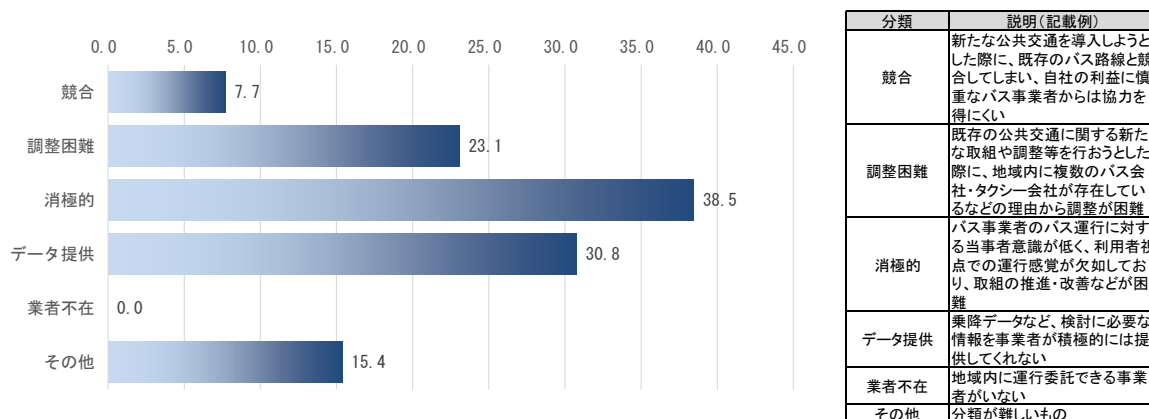
## 2) 交通事業者の協力が得られない具体的なケース（自由記述）

### ①分類別集計

■全国では、「消極的」が38.5%で最も多く、次いで「データ提供」の30.8%となっている。

(問 B3-3) B3-1 で①に回答した方に伺います。B3-2 の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)

### ●交通事業者の協力が得られない具体的なケースの分類（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記、選択率(%)は、問 B3-1 の①に丸をつけた都道府県(n=13)を母数として算出したものである。

### ②具体記述の内容

記載内容(全て)
<p>■鉄道について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の延伸の検討にあたって、交通事業者や地元自治体と費用負担について調整が難航している。</li> <li>・鉄道の終発延長の検討状況について、情報提供してもらえない。</li> <li>・鉄道事業者が駅の無人化を進めているなかで、事前の情報提供がなされないことがある。</li> </ul> <p>■バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の再編にあたってはバスの採算性が優先され、利用者の利便性がないがしろにされるケースがある。</li> </ul>
<p>■運転手による乗降客調査の実施</p> <p>■路線別経費、収支状況などのデータ提供</p>
<p>■JRや地域鉄道事業者とのダイヤ調整</p>
<p>■JRのダイヤ接続について、既存ダイヤの変更を求めても、理解を得られないことがあった。</p> <p>■交通事業者において、利用促進に向けた積極的な取り組み姿勢が感じられない。</p>
<p>■市町村が運行する住民バスは、多くが交通事業者の不採算路線を引き継いだものである。</p> <p>■住民バスの運行にあたり、行政側では経費算定等で交通事業者に不信感を持ち、交通事業者は入札制度等への不満を持っている。</p>
<p>■乗合バス事業者においては、補助金により路線が維持されているため、既存路線の見直しには消極的である。</p> <p>■市町村においては、人材不足やノウハウの未確立などのため、既存路線も含めた生活交通の改善・見直しの検討体制が不十分である。</p>
<p>■地方部の路線では、複線・電化、増便、IC導入等の要望を行っているが、交通事業者は利用状況に応じた輸送サービスを理由に実現できていない。</p> <p>■ICカードデータ等を用いて利用実態の分析や営業所単位での損益の開示等、利用促進の取組みを進めるに当たって必要なデータの提供が得られない。</p>
<p>■事業者の経営状況に直結する資料及びアンケートの回答の未提出が多い。</p>
<p>■当県内市町村において新たにコミュニティ交通を導入しようとする際に、当該コミュニティ交通が既存の一般路線バスと重複する部分がある場合、バス事業者が当該コミュニティ交通の導入に頑なに反対してしまうことで政策が停滞することが多々ある旨、当県内市町村より伺っております。</p>
<p>■補助路線を運行する事業者において、効率的な運行や乗客増の取り組みなどへの意識が希薄</p>

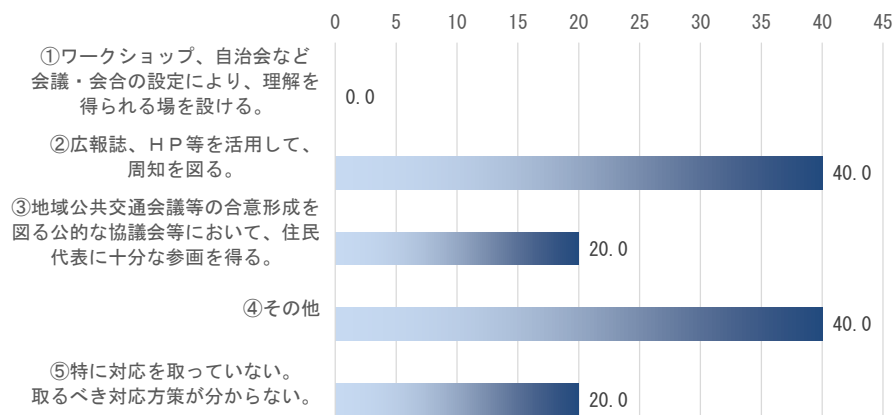
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース

1) 住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応

■全国では、「広報誌・HP等を活用して周知」が40.0%で多くっており、設問にない対応策も多く回答されている。

(問 B3-4) B 3 - 1 で②に回答した方に伺います。住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか（行う予定ですか）。  
該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

●住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の②に丸をつけた都道府県数 (n=5) を母数として算出したものである。

2) 住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応策（自由記述）

■課題：公共交通の利用低迷と地域・住民の意識の低さ

■対応策：コミュニティバスへの補助要件の見直し（定期的評価と住民参加）

(問 B3-5) B 3 - 1 で②に回答した方に伺います。B 3 - 4 に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。（自由記述）

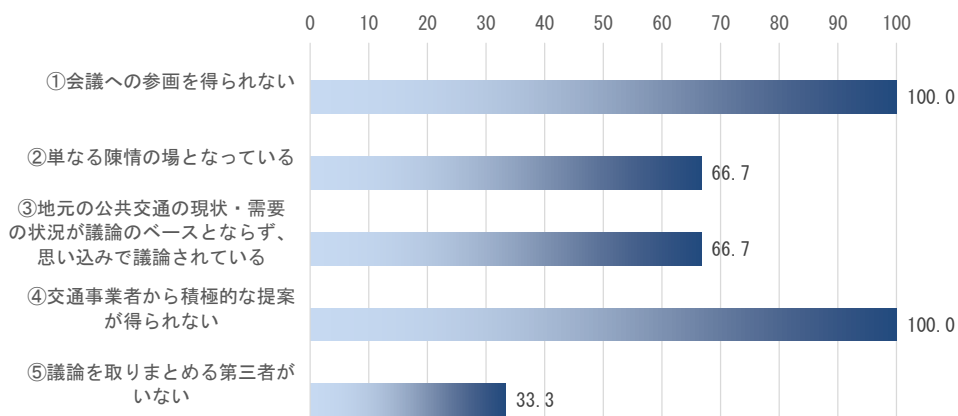
記載内容(全て)
■各市町村において対応しているため、当県では特段実施していません。
■県民へのアンケート調査では、公共交通が必要であるとの割合は多いが、一方で公共交通の利用は低迷しており、実際の利用になかなか結びついていないことから、公共交通の利用促進について、どのように協力してもらえるかが課題である。
■公共交通を必要としている地域・住民には対策が急務である一方、現時点で困っていない地域・住民の意識が低い。
■市町が運行するコミュニティバスへの補助要件として、運行見直し基準の設定及び基準に基づく定期的な評価と見直しを追加。見直し基準の設定にあたっては、住民も参加した地域公共交通会議等で議論した上で設定することを義務付けた。

(4) 会議を円滑に運営できない理由

■全国では、「会議への参画が得られない」及び「交通事業者から積極的な提案が得られない」が100%となっている。

(問 B3-6) B3-1で③に回答した方に伺います。なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

●会議を円滑に運営できない理由 (複数回答、全国計、単位：%)



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の③に丸をつけた都道府県数 (n=3) を母数として算出したものである。

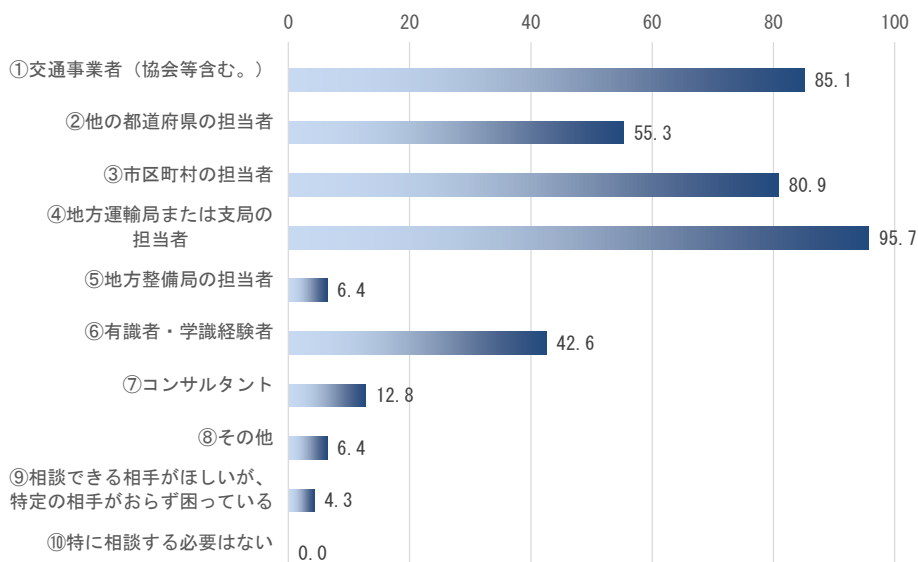
## 5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集

### (1) 地域公共交通の取組みを進める上での相談相手

■全国計では、「地方運輸局または支局の担当者」が95.7%で最も多く、次いで「交通事業者」の85.1%となっている。

(問 B4) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

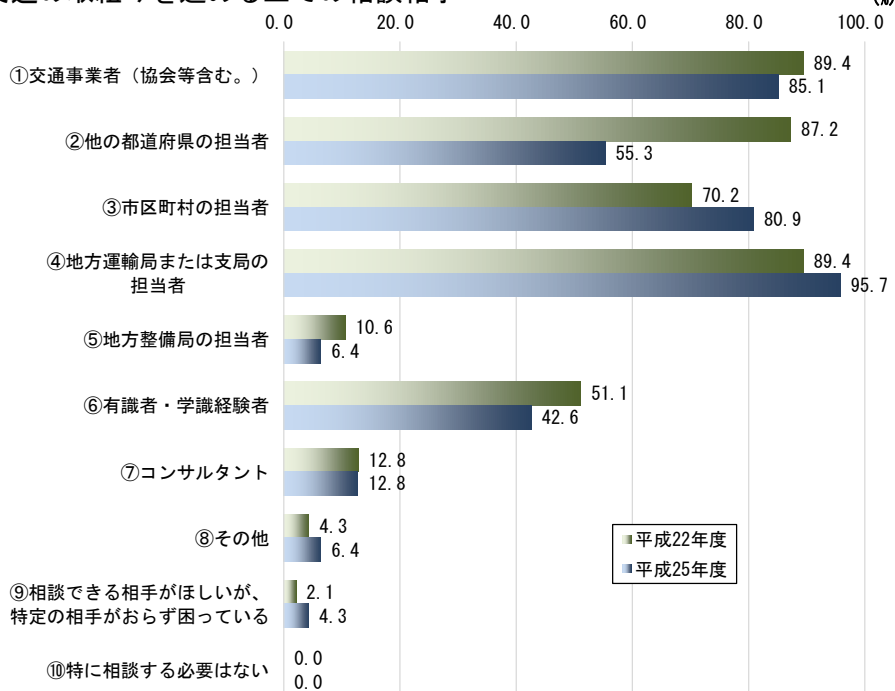
#### ●地域公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記選択率 (%) は、回答全都道府県数 (n=47) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

#### 《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

#### ●地域公共交通の取組みを進める上での相談相手



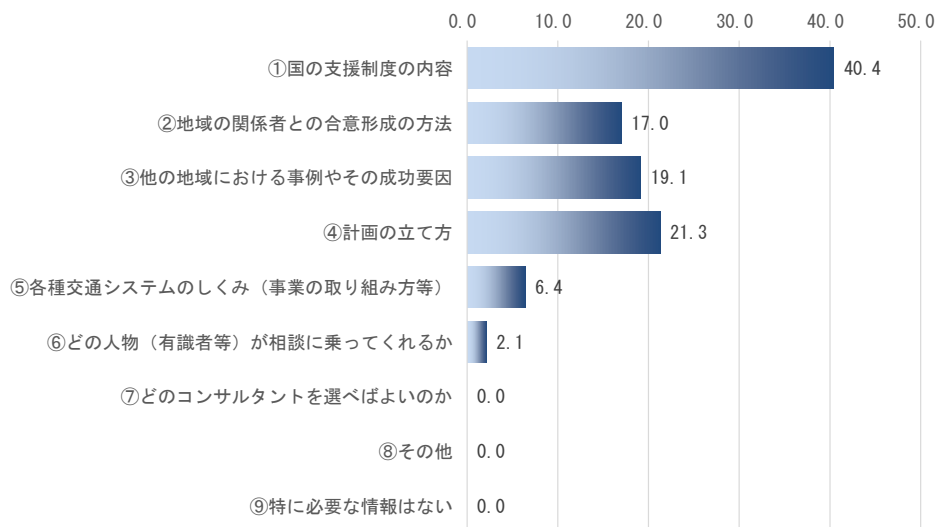
(2) 地域公共交通の取組みを進める上での必要情報

1) 特に重要な情報 (回答の◎)

■全国計では、「国の支援制度の内容」が40.4%で最も多く、次いで「計画の立て方」の21.3%となっている。

(問 B5) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

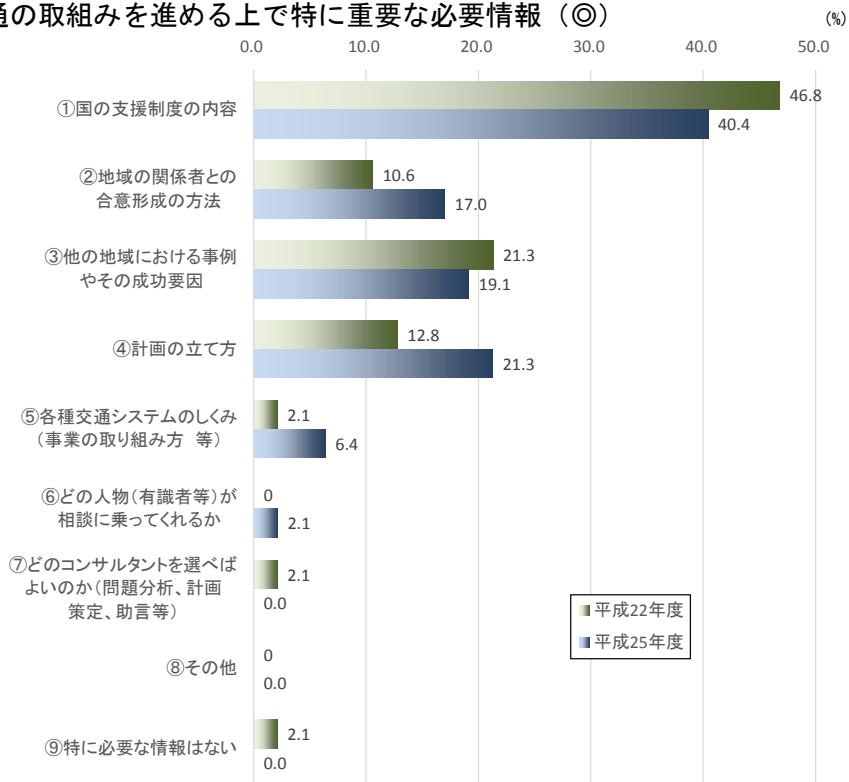
●地域公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報 (複数回答、全国計、単位：%)



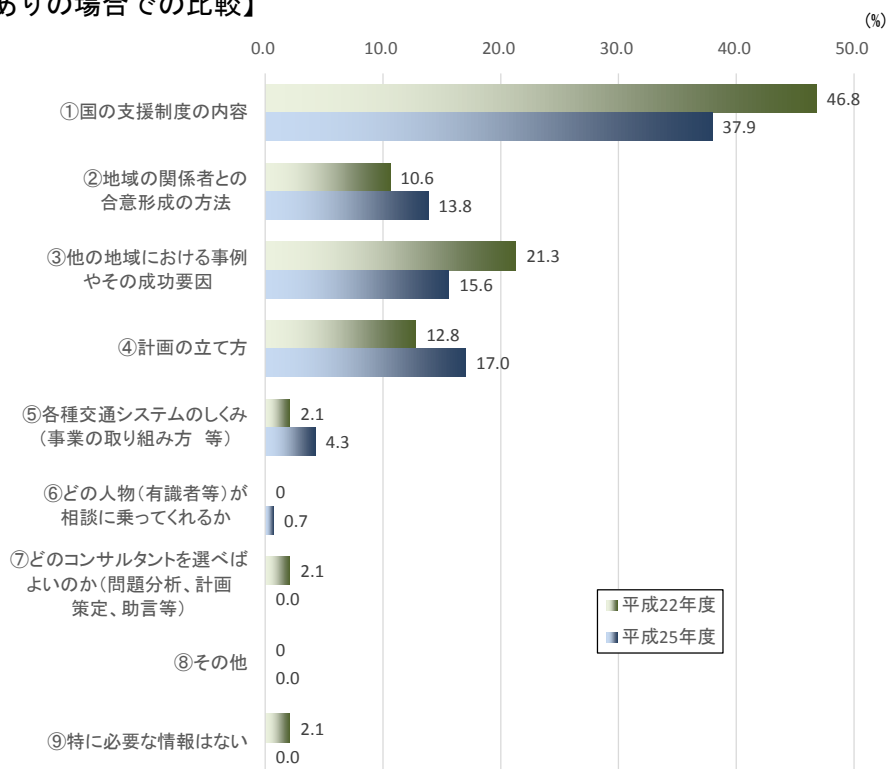
※) 上記選択率 (%) は、回答全都道府県数(n=47)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

●地域公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報 (◎)



【参考：重みありの場合での比較】



※「重み」の考慮は、同一県が複数の「◎」を回答していることへの対処であるが、具体的な集計方法に関しては、P.15に記載している。

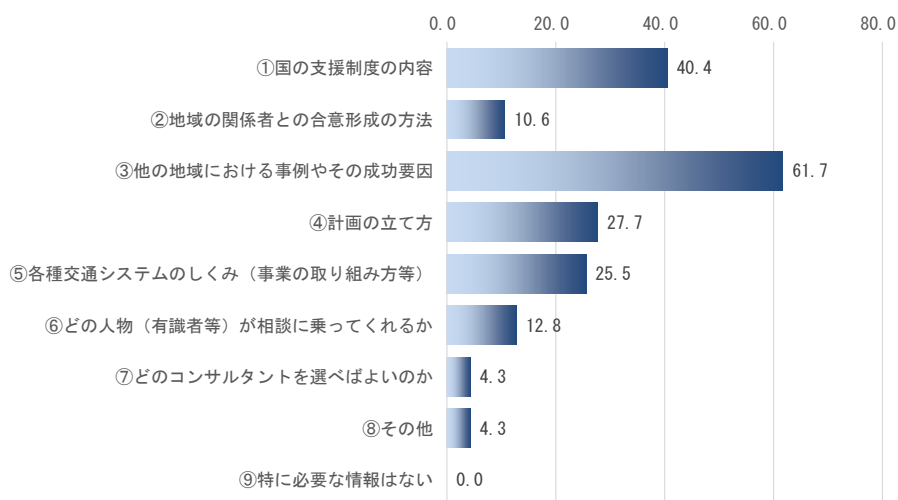


2) 重要な情報（回答の○）

■全国計では、「他地域の事例や成功要因」が61.7%で最も多く、次いで「国の支援制度の内容」の40.4%となっている。

(問 B5) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●地域公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、全国計、単位：％）



※) 上記選択率 (%) は、回答全都道府県数 (n=47) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

3) 特に重要な情報（回答の◎）【都道府県ごとの回答数を考慮した重み付き集計】

■全国計では、「国の支援制度の内容」が37.9%で最も多く、次いで「計画の立て方」の17.0%となっている。

(問 B5) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●集計条件について

本来、問 B5 は「最も重要な情報」として◎を一つだけ回答するものであるが、都道府県によっては、複数の◎を回答したケースが存在した。



複数の◎を回答したケースをそのまま集計すると、複数回答都道府県の重みが増してしまうことから、本集計では「各都道府県の回答の重みは等しい」との条件を付加するものとした。



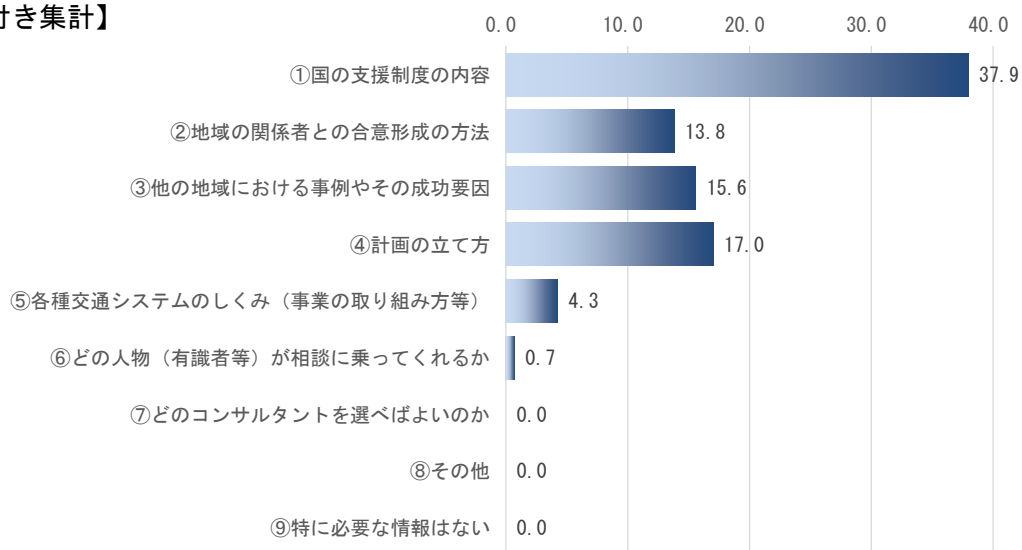
【具体的な集計方法】

「1 / 都道府県あたりの◎の合計数」を集計対象とする。

- 例1) ○○県が◎を4個回答していた→回答カテゴリについて0.25の重みで集計
- 例2) ○○県が◎を1個回答していた→回答カテゴリについて1.00の重みで集計
- 例3) ○○府が◎を2個回答していた→回答カテゴリについて0.50の重みで集計

●地域公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、全国計、単位：％）

【重み付き集計】



※) 上記選択率（％）は、回答全都道府県数(n=47)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

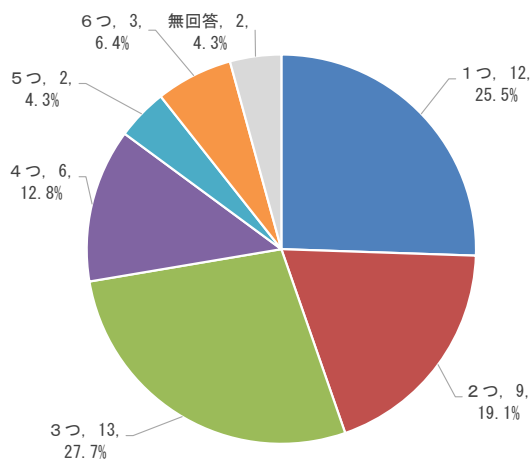
## 6. 交通に関する計画や方針の策定状況

### (1) 計画や指針の策定数

■ほとんどの都道府県においては、交通に関する何らかの計画や指針を策定していることがわかる。

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

#### ●交通に関する計画や指針の策定数



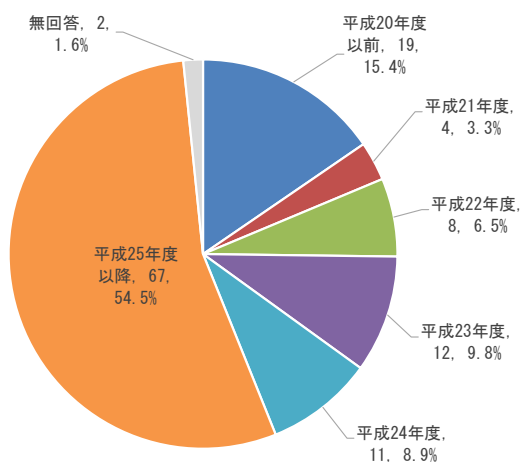
※) 上記、構成比 (%) は、アンケートの回収都道府県数(n=47)を母数として算出したものである。(2県の無回答を含む)

### (2) 計画や指針の策定年度

■回答のあった計画のうち、半数以上が「平成25年度以降」となっており、近年計画の策定が進んでいることがわかる。

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定年度)

#### ●交通に関する計画や指針の策定年度



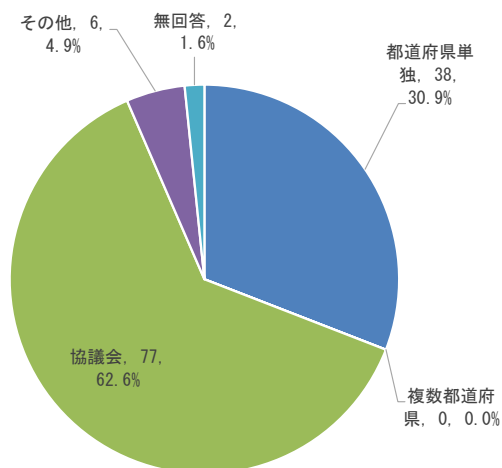
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=123)を母数として算出したものである。(ただし、2県の無回答を含む)

(3) 計画や指針の策定主体

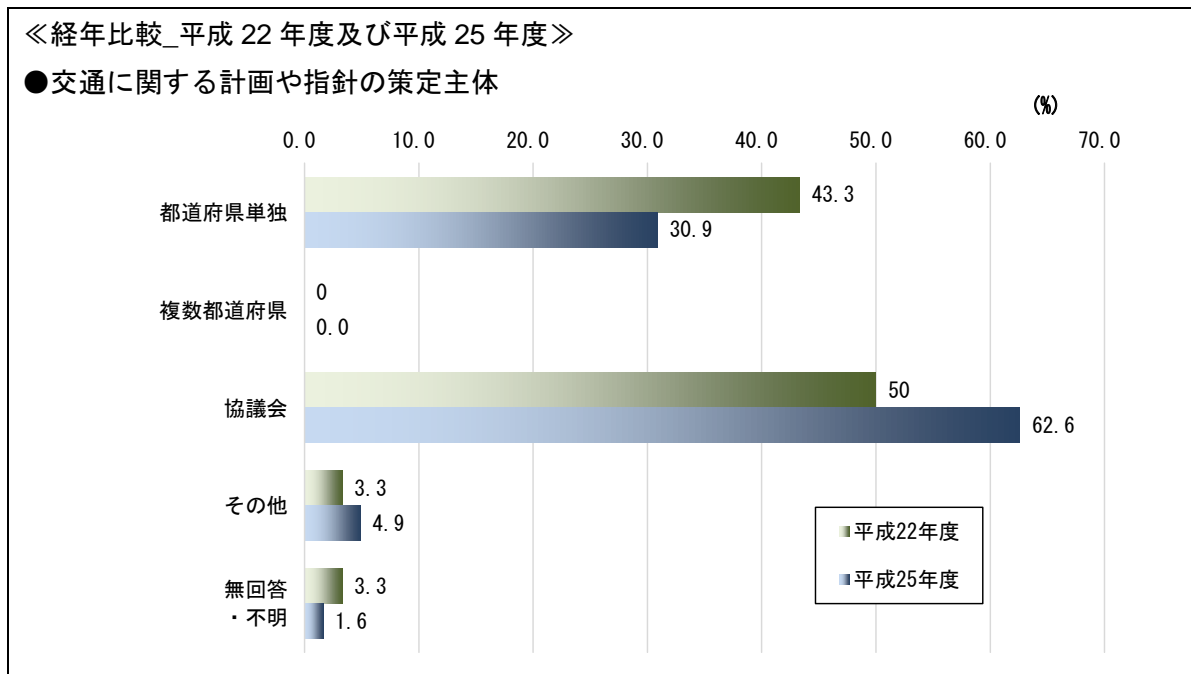
■全国計では、「協議会」が62.6%で最も高く、次いで「都道府県単独」の30.9%となっている。  
 (「複数都道府県」の回答はなかった)

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定主体)

●交通に関する計画や指針の策定主体



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=123)を母数として算出したものである。(ただし、2 県の無回答を含む)

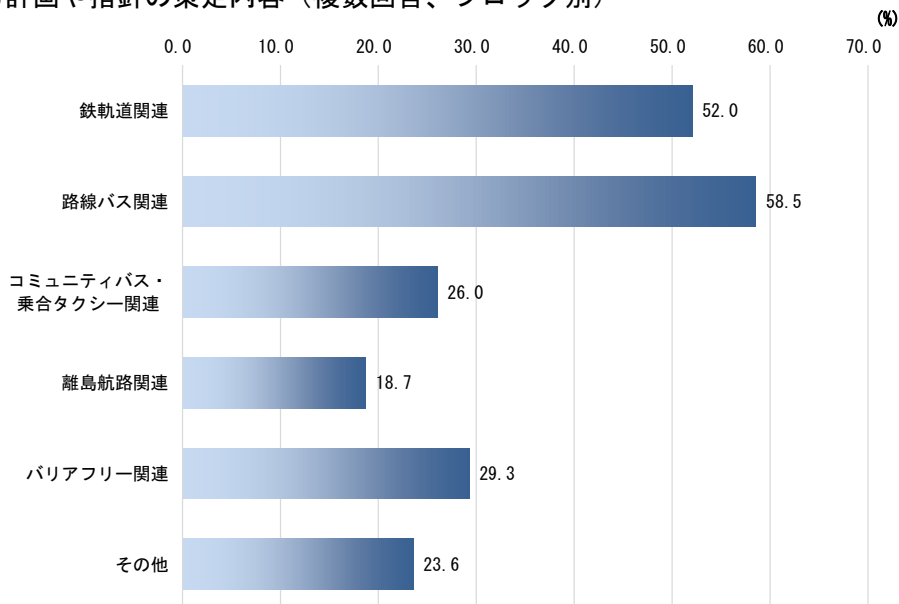


(4) 計画や指針の策定内容

■全国計では、「路線バス関連」が58.5%で最も多く、次いで「鉄軌道関連」の52.0%となっている。

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定内容)

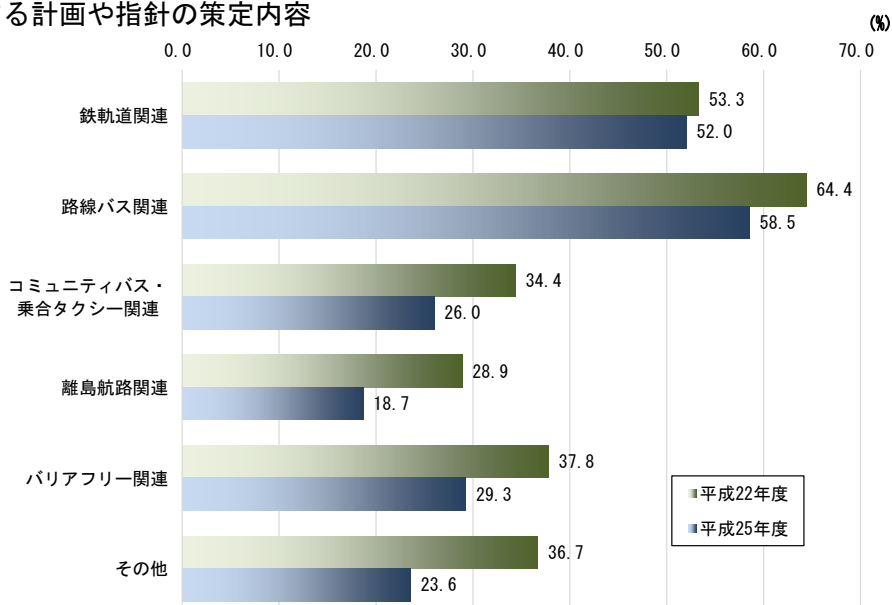
●交通に関する計画や指針の策定内容（複数回答、ブロック別）



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=123)を母数として算出したものである。

《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

●交通に関する計画や指針の策定内容



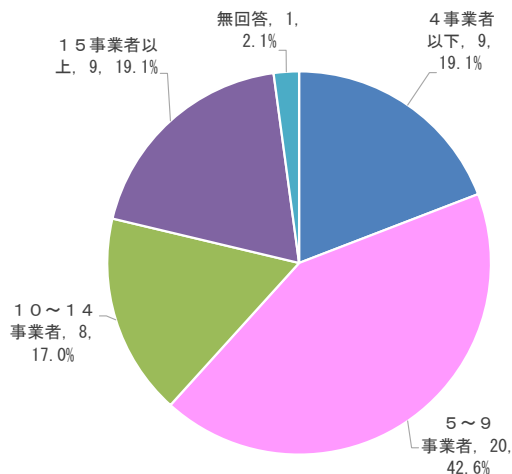
## 7. 陸上交通の運行支援の状況

### (1) 運行支援対象の事業者数

■全国で4つの都道府県が、10以上の事業者に対して運行支援を行っている。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (1) 運行費補助を行っている事業者名をお答えください。

#### ●回答都道府県数と運行支援対象の事業者数



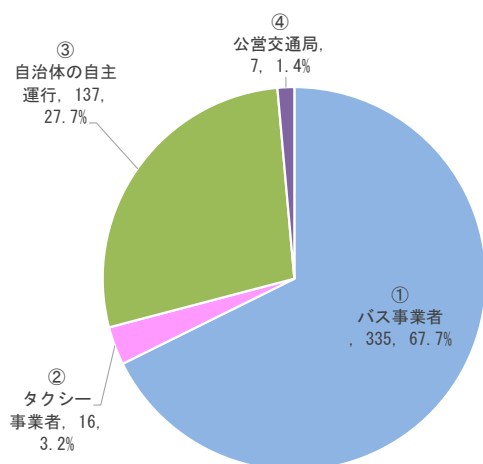
※) 上記、構成比 (%) は、アンケートの回収都道府県数 (n=47) を母数として算出したものである。(2 県の無回答を含む)

### (2) 事業者の事業形態

■全国計では、「バス事業者」が67.7%で最も多く、次いで「自治体の自主運行」の27.7%となっている。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局

#### ●事業者の事業形態



※) 上記、構成比 (%) は、C1(2)への全回答数 (n=495) を母数として算出したものである。

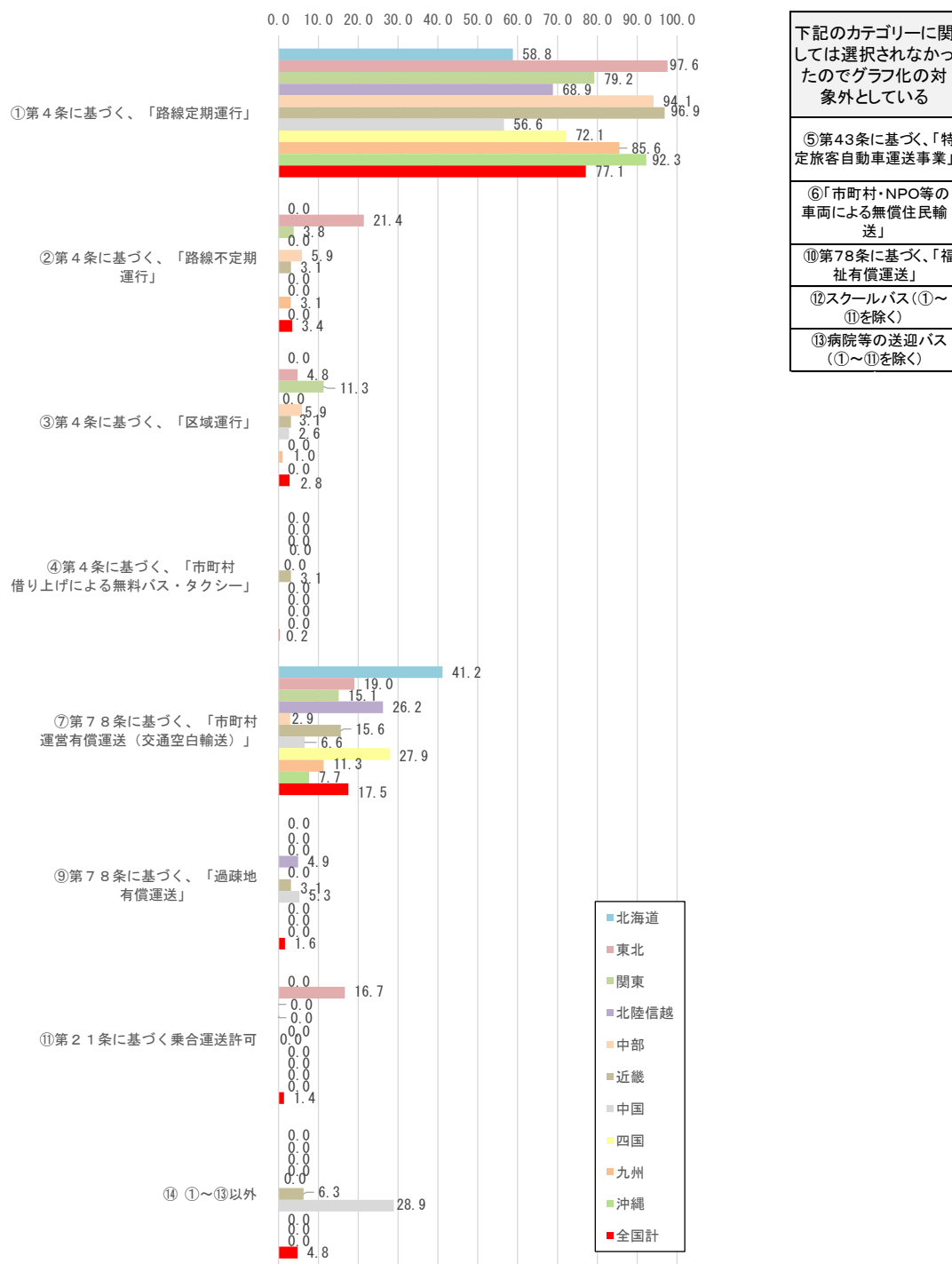
### (3) 事業者の運行区分

■全国計では、「路線定期運行」が77.1%で最も多く、次いで「市町村運営有償運送」の17.5%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。

#### ●事業者の運行区分（ブロック別）



※) 上記、構成比 (%) は、C1へ回答のあった全事業者数(n=502)を母数として算出したものである。

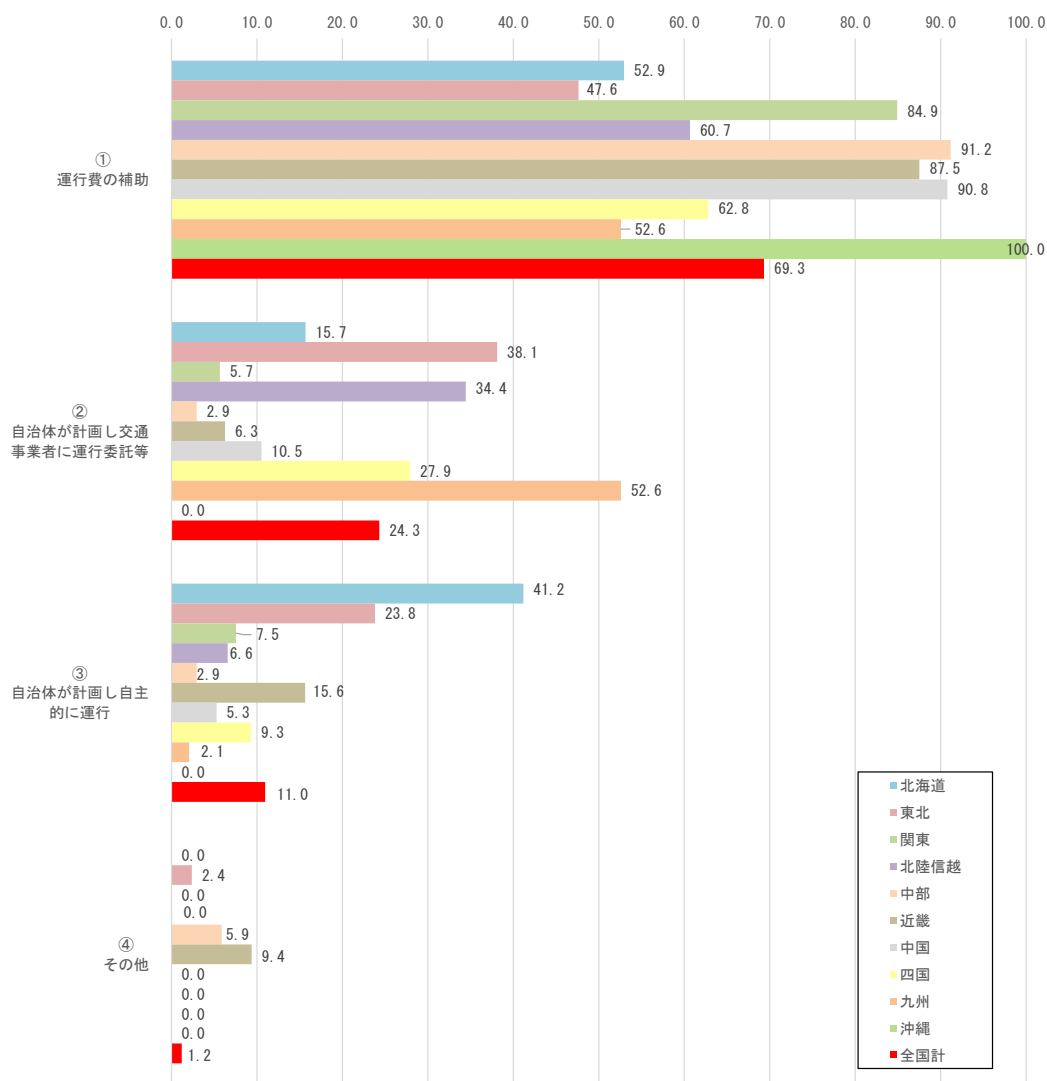
(4) 支援の形態

■全国計では、「運行費の補助」が69.3%で最も高く、次いで「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」の24.3%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、③自治体が計画し自主的に運行、④その他

●支援の形態（ブロック別）



※) 上記、構成比 (%) は、C1へ回答のあった全事業者数(n=502)を母数として算出したものである。

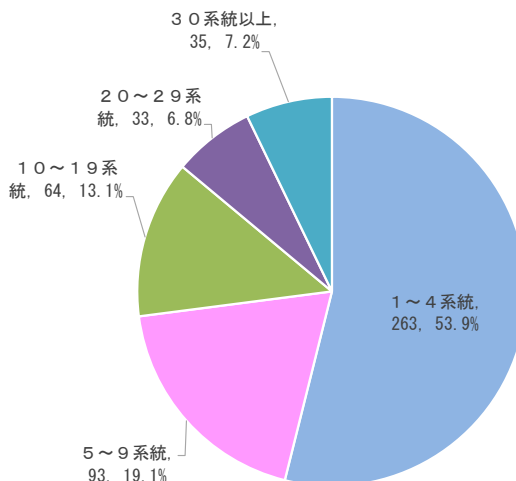


### (5) 路線型運行支援の系統数

■支援を受けている事業者のおよそ4分の3は、10系統未満となっているが、30系統以上の支援を受けている事業者も1割弱程度いることがわかる。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (5) 路線型の運行について、運行費補助を行っている系統数をお答えください。

#### ●路線型運行支援の系統数



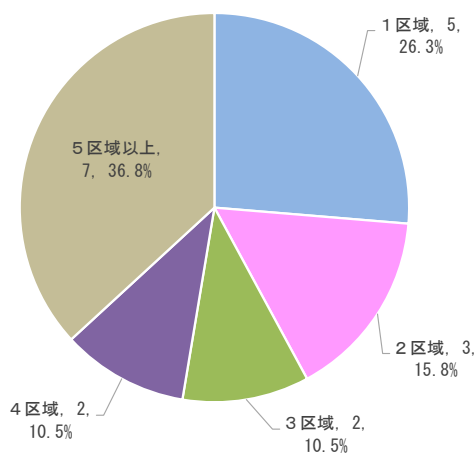
※) 上記、構成比 (%) は、C1(5)へ回答のあった全事業者数(n=488)を母数として算出したものである。

### (6) 区域型運行支援の区域数

■区域運行の支援を受けている事業者のおよそ4分の1は「1区域」となっているが、「5区域以上」で支援を受けている事業者もおよそ4割程度いることがわかる。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (6) 区域型の運行について、運行費補助を行っている区域数をお答えください。

#### ●区域型運行支援の区域数 (ブロック別)



※) 上記、構成比 (%) は、C1(6)へ「ゼロ」以外の回答のあった全事業者数(n=19)を母数として算出したものである。

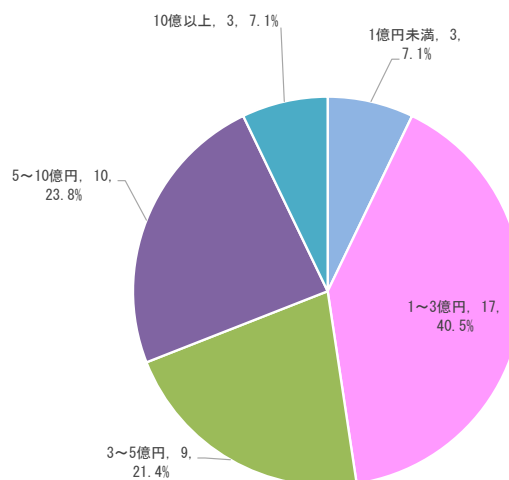
(7) 事業者への補助額・支援額(総額)

■全国計では、平均値が4.48億円となっており、3つの都道府県で支援の総計が3億円以上となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(総額)

平均値：4.48億円



※) 上記、構成比 (%) は、C1(7)への回答都道府県数(n=42)を母数として算出したものである。

(8) 事業者への補助額・支援額(都道府県負担額)

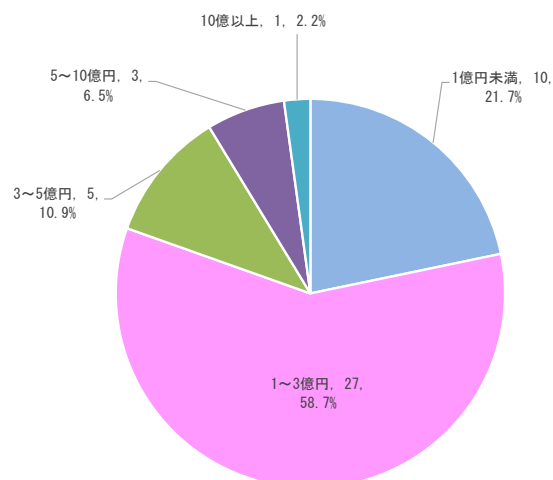
1) 事業者への補助額・支援額(都道府県負担額)

■全国計では、平均値が2.12億円となっており、およそ75%を超える都道府県で支援額の都道府県負担が1億円以上となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(都道府県負担額)

平均値：2.12億円



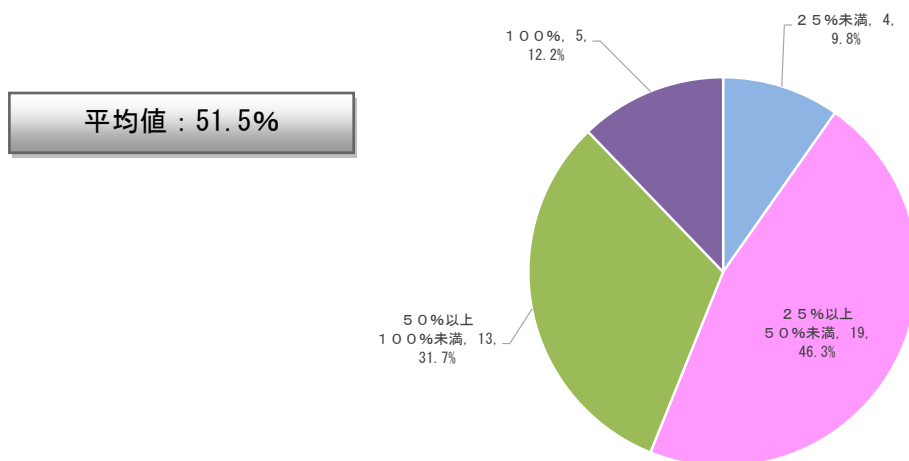
※) 上記、構成比 (%) は、C1(8)への回答都道府県数(n=46)を母数として算出したものである。

## 2) 補助額・支援額総額に占める都道府県負担額の割合

■全国計では、平均値が51.5%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

### ●補助額・支援額総額に占める都道府県負担額の割合



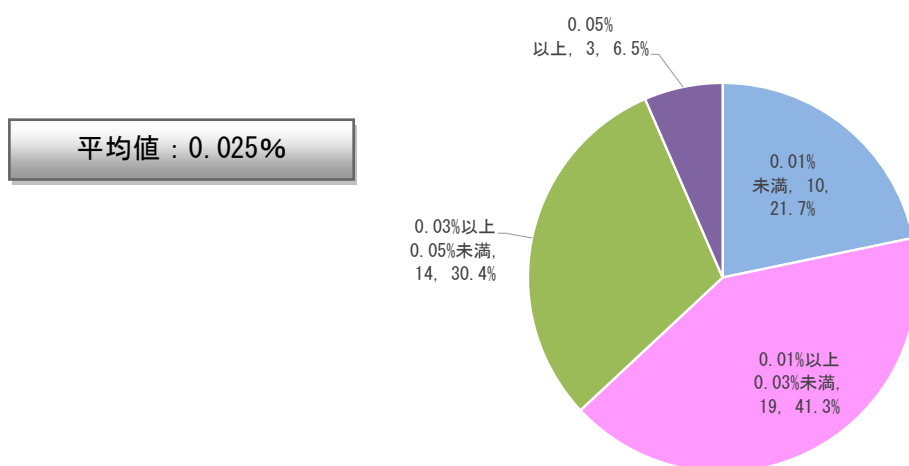
※) 上記、構成比 (%) は、C1(7)(8)への回答都道府県数(n=41)を母数として算出したものである。

## 3) 一般会計予算額に占める都道府県負担の補助額・支援額の割合

■全国計では、平均値が0.025%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

### ●一般会計予算額に占める都道府県負担の補助額・支援額の割合



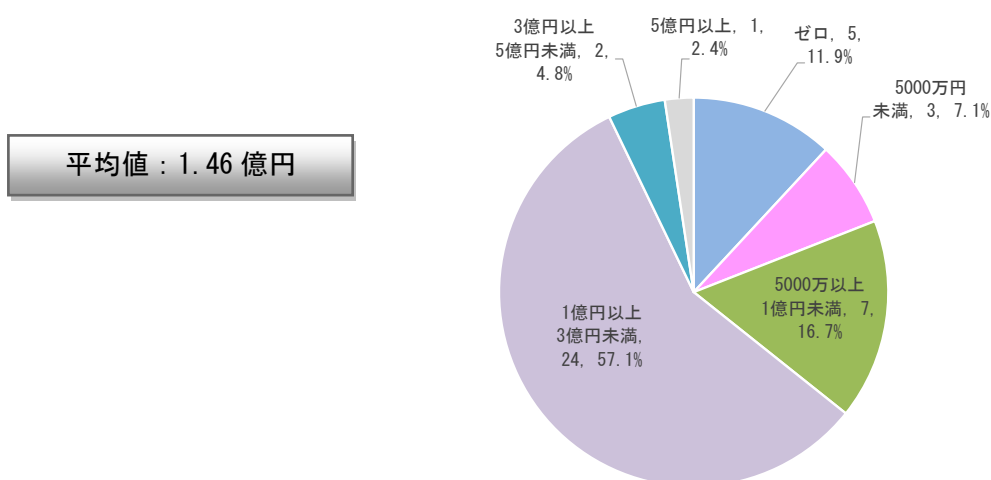
※) 上記、構成比 (%) は、C1(8)への回答都道府県数(n=46)を母数として算出したものである。

**(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)**

■全国計では、平均値が1.46億円であり、60%を超える都道府県で1億円以上の国費負担となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (9) 上記(7)のうち、国費(補助金・交付金等)の額をお答えください。[単位:千円]

●事業者への補助額・支援額(国費の額)



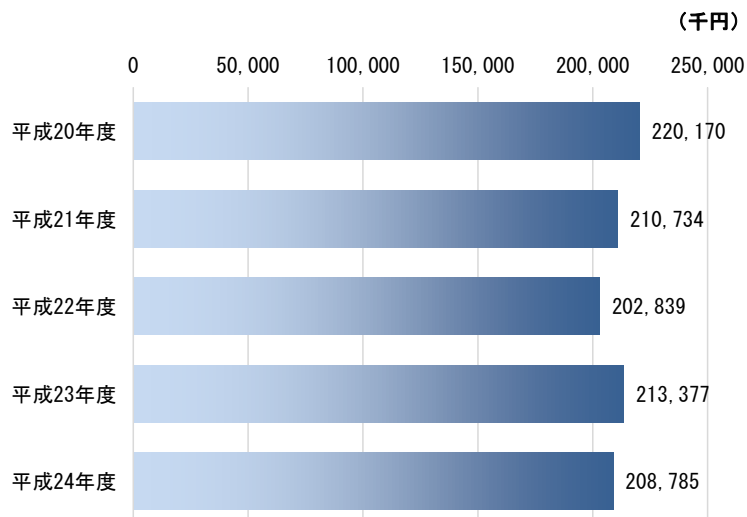
※) 上記、構成比 (%) は、C1(9)への回答都道府県数(n=42)を母数として算出したものである。

(10) 事業者への補助額・支援額の推移(H20~H24)

■全国計では、概ね横ばいで推移していることがわかる。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (10) 直近5年間の貴都道府県からの補助額の実績をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額（年度ごとの平均額）



※) 問 C1(10)の年度別平均値に関して

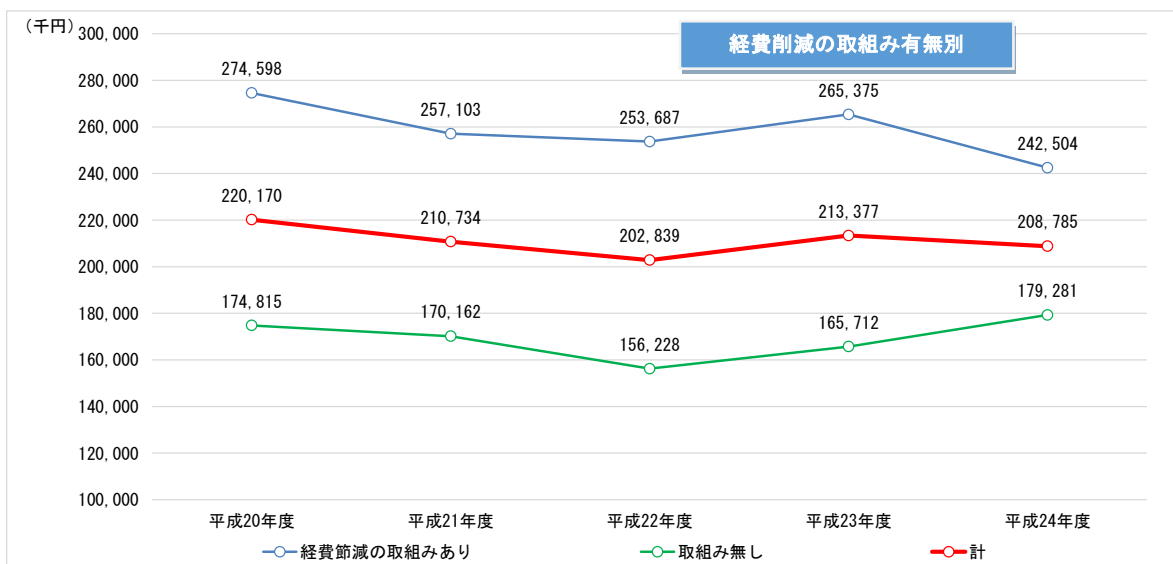
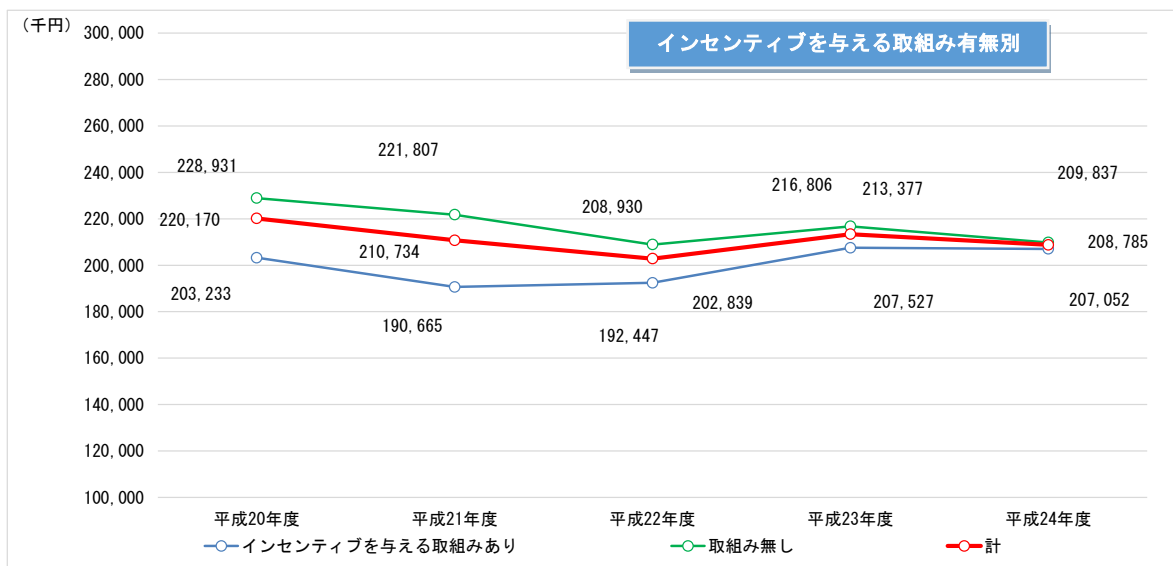
問 C1(10)は、各都道府県が不特定数の事業者に対する年度別の補助額を記載しているため、都道府県ごとに年度毎の補助額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

【事業者への補助・委託額の推移での設問間クロス】

a) インセンティブを与える、経費削減の取組みの有無別の補助・委託額の推移

■ インセンティブを与える取組み有無による補助・委託額の相違はあまりないことがわかる。  
 ■ 経費削減の取組み有無別では、「取組みあり」のグループの補助額・委託額が「取組み無し」のグループに比べて高額となっているが、推移としては「取組みあり」のグループは緩やかな減少傾向にあることがわかる。

● 取組み実施の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額）の推移



※) 問 C1(10)の年度別平均値に関して

問 C1(10)は、各都道府県が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、都道府県ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

## 8. 事業者インセンティブが働く取組の事例

### (1) 回答状況

■最も多い回答は、「事前算定」に関するもので、9件。

■次に多いのは「その他」の6件。

(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

記述回答（全回答）	事前算定	黒字	上乗せ	周辺整備	利用促進策	その他
	9	2	0	2	0	6
■国庫補助制度（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に準じて、事前に補助額の算出を行い、計画どおり運行された場合には、実際の費用にかかわらず算出額を支出することとしている。	●					
■国庫補助金額については、事前に補助額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。（なお、県補助金については、実績額に基づき算出した額の支出となる。）	●					
■バス運行費補助については、事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。 ■鉄道に対する補助に上下分離の考え方を取り入れ、平成20年度から、線路・橋りょう等（下部）の維持管理費については県・市町が全額補助し、列車の燃料費や運転に係る人件費などの運行部分（上部）については鉄道事業者の経営努力により経費を賄う仕組みを導入している。	●			●		
■事前に補助額の算出を行い、計画どおり運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている（地域間幹線系統の県補助分） ■路線毎の収支率に応じた補助率を設定しており、収支が改善した場合に補助率が高くなる仕組みとすることで、補助対象である市町村及び委託等を受け運行主体となるバス事業者等の収支改善のインセンティブとしている。（県単運行費補助）	●					●
■運行に係る走行空間の整備に対する補助事業を設けている。（バス停やP&R駐車場の整備等）				●		
■連続する二事業年度において地域間幹線系統を運行している事業者が、経常費用の削減や経常収益の増加を達成した場合に、補助金を交付する		●				
■バス運行対策費補助金においては、バス事業者の費用削減や増収努力等、バス路線運営の合理化を促進するためのインセンティブ措置を導入している。		●				
■国のバス補助制度に準じ、事前に補助額の算出を行い、計画どおり運行した場合には、実際の費用に関わらず、算出額を支払うこととしている。	●					
■事前に補助額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。	●					
■バス利用環境の整備や過疎地域等における運行確保などを目的とした県と交通事業者との連携協定の締結						●
■事前に補助額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。（国における地域公共交通確保維持改善事業費補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）と同様）	●					
■「平成26年度分」から適用される新たな補助金交付要綱より、以下のとおり、準幹線系統の強化に向けたインセンティブ効果を図る制度を設けた。補助率については、これまでの収支率による区分に加え、新たに平均乗車密度（収入額をベースに算出した理論上の常時利用者数）による区分を導入し、収支と利用者数の両面から決定するものとする。県の最低支援ライン「平均乗車密度」1人を設定することとし、2年連続で1人にも満たない系統については、一旦、補助対象外とすることとする。補助率が最大となる「1/2」が適用される系統についても、さらに収支改善等の見直しを図る必要があることから、前年度補助額よりも減少した場合には、その半分程度を市町に還元するものとする。						●
■県の生活交通確保対策補助金は、コミュニティバス運行費欠損額の市町村負担額に対して、路線毎の収支率に応じて補助率差を設けて、収支の改善を市町村へ働きかけている。						●
■国庫補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）に係る補助金は事前算定方式により計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず計画額支払。	●					
■事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。	●					
■補助対象経費の額（補助対象期間に係る地域キロ当たり標準経常費用に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と当該期間の経常収益との差額）で、地域キロ当たりの標準経常費用より事業者キロ当たり経常費用が少ない場合、その差額の1割を事業者キロ当たり経常費用に加えた額に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と経常収益との差額とする。 補助対象経常費用＝〔事業者キロ当たり経常費用＋（地位キロ当たりの標準経常費用－事業者キロ当たり経常費用）×10%〕×実車走行キロ						●
■単県補助路線において、地域キロ当たり標準経常費用より、乗合バス事業者キロ当たり経常費用が少ない場合は、その差額の1割を乗合バス事業者キロ当たり経常費用に加えた額を乗合バス事業者キロ当たり経常費用として補助金算出している。						●

## 9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例

### (1) 回答状況

■最も多い回答は、「利用促進策」に関するもので、9件。

■次に多いのは「効率化促進策」の8件。

(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

記述回答（全回答）	事業評価等	複数年契約	利用促進策	効率化促進策	その他
	3	0	9	8	6
■バス事業者及び市町村と連携し、計画策定や補助対象路線の運行の効率化に取り組むため、「収支改善計画」の作成、振り返りを行っている。				●	
■路線バスの運行欠損補助に関し、運行回数が10回を超える系統については10回分に相当する額としている。					●
■バスアセスメントを実施し、路線のサービス向上や利用促進を図っている。 ■関係者によるバス補助路線のあり方に関する検討会を開催し、路線の維持・確保に向けた方策を検討している。			●	●	
■各市町村住民バスに対する補助について、県は「バス運行維持対策費補助金」で支援しているが、補助金の算定時に修正率を乗じている。	●				
■平均乗車密度が低い系統は、補助外又は補助率を下げている、利用実績が低い系統について利用促進・合理化等の再編を促している			●	●	
■効率性に課題のある民間バスの長大系統や市町村の区域運行について、H25年度、県生活交通対策協議会において改善方策を検討している。				●	
■地域協議会において、利用促進等の取組や利用状況により路線の見直しを図り、できるだけ補助額を抑制するようにしている。			●	●	
■政令市内のみを運行する補助対象路線について、県の補助率の見直しを進めている ■利用促進に取り組むことで、補助対象路線の赤字額の圧縮に努める			●		
■利用促進や効率的な運行とするための市町村の新規取組を支援することにより、収入の増及び経費の圧縮を図っている。			●		
■補助対象経常費用は以下の方法で算出 ・事業者キロ単価または国キロ単価のいずれか低い方を使用 ・県庁所在市以外を主な運行区域とする事業者については、キロ当たり300円を上限とする					●
■運行欠損額が減少するよう、運行回数や運行経路等の見直しによる経費の削減や、運賃収入等が増加につながる利用環境等の改善を求めている。				●	
■利用者の増加による負担の軽減を図るため、市町や交通事業者などと連携し啓発活動をはじめとした利用促進活動に取り組んでいる。			●		
■「自主運行バス事業費補助金」 ・補助対象系統の平均乗車密度に下限を設定 ・補助対象経費計算におけるキロ当たり経常費用に上限を設定 ・地域公共交通会議未設置の市町は補助率×1/2	●				
■利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図るように努めている。			●		
■県予算全体が厳しい状況にあることから、算出した県補助額を満額措置せず、減額して交付している。					●
■補助限度額を設定(路線バス) ■運賃や収支率、収支不足単価をもとにした、補助限度額を設定(コミュニティバス) ■市町が運行するコミュニティバスへの補助要件として、事業主体である市町自らが運行改善に継続的に取り組むよう、運行見直し基準の設定及び基準に基づく定期的な評価と見直しを追加。(コミュニティバス)	●			●	
■地域の実情に応じた補助金単価の採用を検討				●	
■バス事業者と連携して利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担軽減を図っている。			●		
■国のフィーダー系統の補助が創設され、市町バス事業者への県の支援制度については、国の補助制度の活用を前提とし、その国の制度が活用できないものであって、かつ一定の利用がある系統を対象とすることとし、両制度を並存させることによって、鉄道や路線バス等の幹線を補完し、県全体のネットワーク強化に資するものとしている。					●
■既存バス路線のあり方について、交通事業者、市町村、国、県の関係者が一体となって議論する「路線バス検証会議」を県内各地域において開催し、地域公共交通ネットワークを不断に見直すことで、惰性的な補助の回避及び補助額の抑制に努めている。					●
■経常収支比率が前年度より2%以上悪化している路線については、補助金を一定の率で減額している。					●
■利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。			●		



## II. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査\_市区町村版

### 1. 回答状況

#### (1) 回答状況

■都道府県別、ブロック別の回答状況は以下のとおりである。全体の回収数は1,704、回収率は97.8%だった。

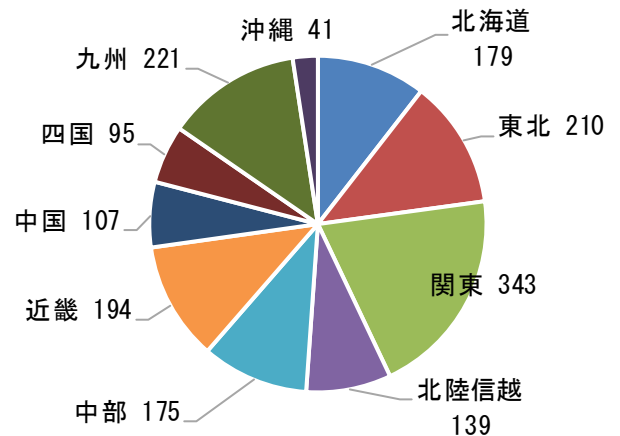
#### ●都道府県別回答市区町村数

※市区町村数は、平成26年1月1日時点

都道府県	回収数	市区町村数	回収率
北海道	179	179	100.0%
青森県	37	40	92.5%
岩手県	29	33	87.9%
宮城県	35	35	100.0%
秋田県	25	25	100.0%
山形県	35	35	100.0%
福島県	49	59	83.1%
茨城県	44	44	100.0%
栃木県	25	26	96.2%
群馬県	35	35	100.0%
埼玉県	63	63	100.0%
千葉県	54	54	100.0%
東京都	62	62	100.0%
神奈川県	33	33	100.0%
新潟県	30	30	100.0%
富山県	15	15	100.0%
石川県	19	19	100.0%
福井県	17	17	100.0%
山梨県	27	27	100.0%
長野県	75	77	97.4%
岐阜県	41	42	97.6%
静岡県	35	35	100.0%
愛知県	54	54	100.0%
三重県	28	29	96.6%
滋賀県	18	19	94.7%
京都府	24	26	92.3%
大阪府	43	43	100.0%
兵庫県	41	41	100.0%
奈良県	39	39	100.0%
和歌山県	29	30	96.7%
鳥取県	19	19	100.0%
島根県	19	19	100.0%
岡山県	27	27	100.0%
広島県	23	23	100.0%
山口県	19	19	100.0%
徳島県	24	24	100.0%
香川県	17	17	100.0%
愛媛県	20	20	100.0%
高知県	34	34	100.0%
福岡県	56	60	93.3%
佐賀県	19	20	95.0%
長崎県	21	21	100.0%
熊本県	42	45	93.3%
大分県	18	18	100.0%
宮崎県	26	26	100.0%
鹿児島県	39	43	90.7%
沖縄県	41	41	100.0%
計	1704	1742	97.8%

#### ●ブロック別回答市区町村数

ブロック	回収数	市区町村数	回収率
北海道	179	179	100.0%
東北	210	227	92.5%
関東	343	344	99.7%
北陸信越	139	141	98.6%
中部	175	177	98.9%
近畿	194	198	98.0%
中国	107	107	100.0%
四国	95	95	100.0%
九州	221	233	94.8%
沖縄	41	41	100.0%
計	1704	1742	97.8%

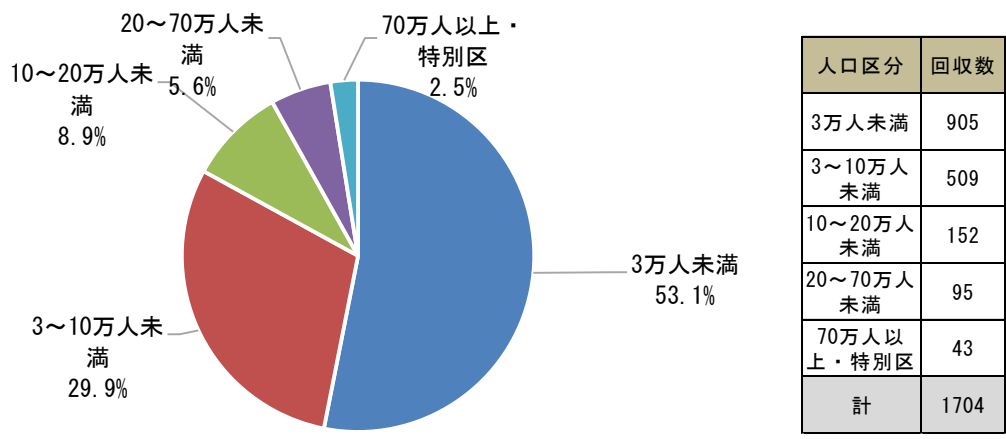


(2) 人口規模区分別の回答状況

■人口規模区分別回答状況は、「70万人以上・特別区」が2.5%、「20～70万人」が5.6%、「10～20万人」が8.9%、「3～10万人」が29.9%、「3万人未満」が53.1%となっている。

※人口区分は平成 22 年度国勢調査時点、一般会計予算規模区分は平成 24 年度時点

●人口規模区分別回答状況



【定義】

- ・ 70 万人以上・特別区…人口 70 万人以上の都市及び東京特別区
- ・ 20～70 万人…人口 20 万人以上 70 万人未満の市町村及び中核市及び特例市（人口 20 万人未満の特例市（小田原市、甲府市、岸和田市、鳥取市）を含む。また、熊本市は平成 22 年度当時中核市であったが、本調査実施時点で政令指定都市に移行、かつ人口も 70 万人以上のため「70 万人以上・特別区」に含む。）

●人口規模区分別の回答状況（都道府県別件数表）

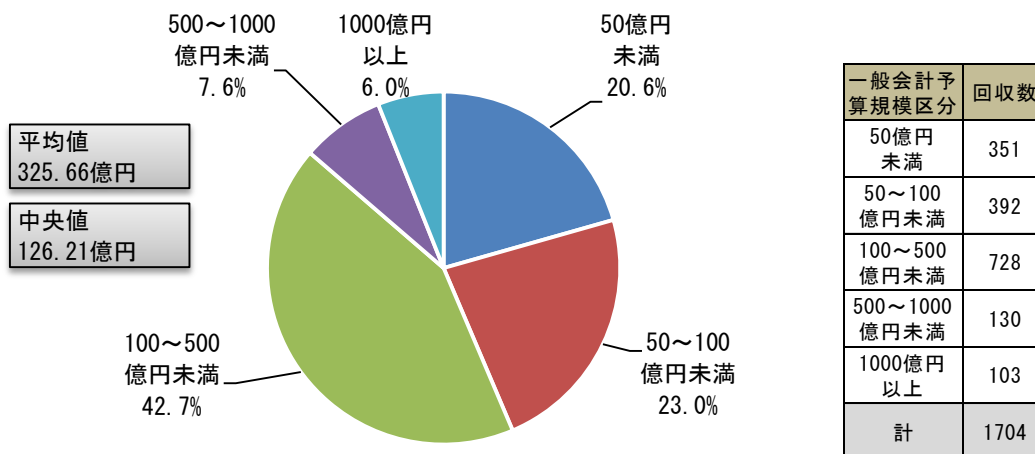
都道府県	全体	人口区分				
		3万人未満	3~10万人未満	10~20万人未満	20~70万人未満	70万人以上・特別区
北海道	179	156	14	6	2	1
青森県	37	28	6	1	2	0
岩手県	29	18	7	3	1	0
宮城県	35	18	14	2	0	1
秋田県	25	14	10	0	1	0
山形県	35	25	7	2	1	0
福島県	49	37	8	1	3	0
茨城県	44	9	27	6	2	0
栃木県	25	9	9	6	1	0
群馬県	35	21	9	1	4	0
埼玉県	63	14	27	13	8	1
千葉県	54	18	20	10	5	1
東京都	62	12	10	13	4	23
神奈川県	33	10	8	5	7	3
新潟県	30	11	14	2	2	1
富山県	15	5	8	1	1	0
石川県	19	10	6	2	1	0
福井県	17	10	6	0	1	0
山梨県	27	16	10	0	1	0
長野県	75	58	12	3	2	0
岐阜県	41	22	15	3	1	0
静岡県	35	10	14	7	2	2
愛知県	54	10	29	9	5	1
三重県	28	16	6	4	2	0
滋賀県	18	5	8	4	1	0
京都府	24	10	12	1	0	1
大阪府	43	9	12	11	9	2
兵庫県	41	9	22	3	6	1
奈良県	39	25	11	2	1	0
和歌山県	29	21	7	0	1	0
鳥取県	19	15	2	1	1	0
島根県	19	12	5	1	1	0
岡山県	27	12	12	1	1	1
広島県	23	11	5	4	2	1
山口県	19	7	6	5	1	0
徳島県	24	16	7	0	1	0
香川県	17	9	6	1	1	0
愛媛県	20	8	8	3	1	0
高知県	34	30	3	0	1	0
福岡県	56	23	26	4	1	2
佐賀県	19	11	6	1	1	0
長崎県	21	8	10	1	2	0
熊本県	42	28	12	1	0	1
大分県	18	7	9	1	1	0
宮崎県	26	19	4	2	1	0
鹿児島県	39	26	10	2	1	0
沖縄県	41	27	10	3	1	0
計	1,704	905	509	152	95	43

## 2. 一般会計予算額

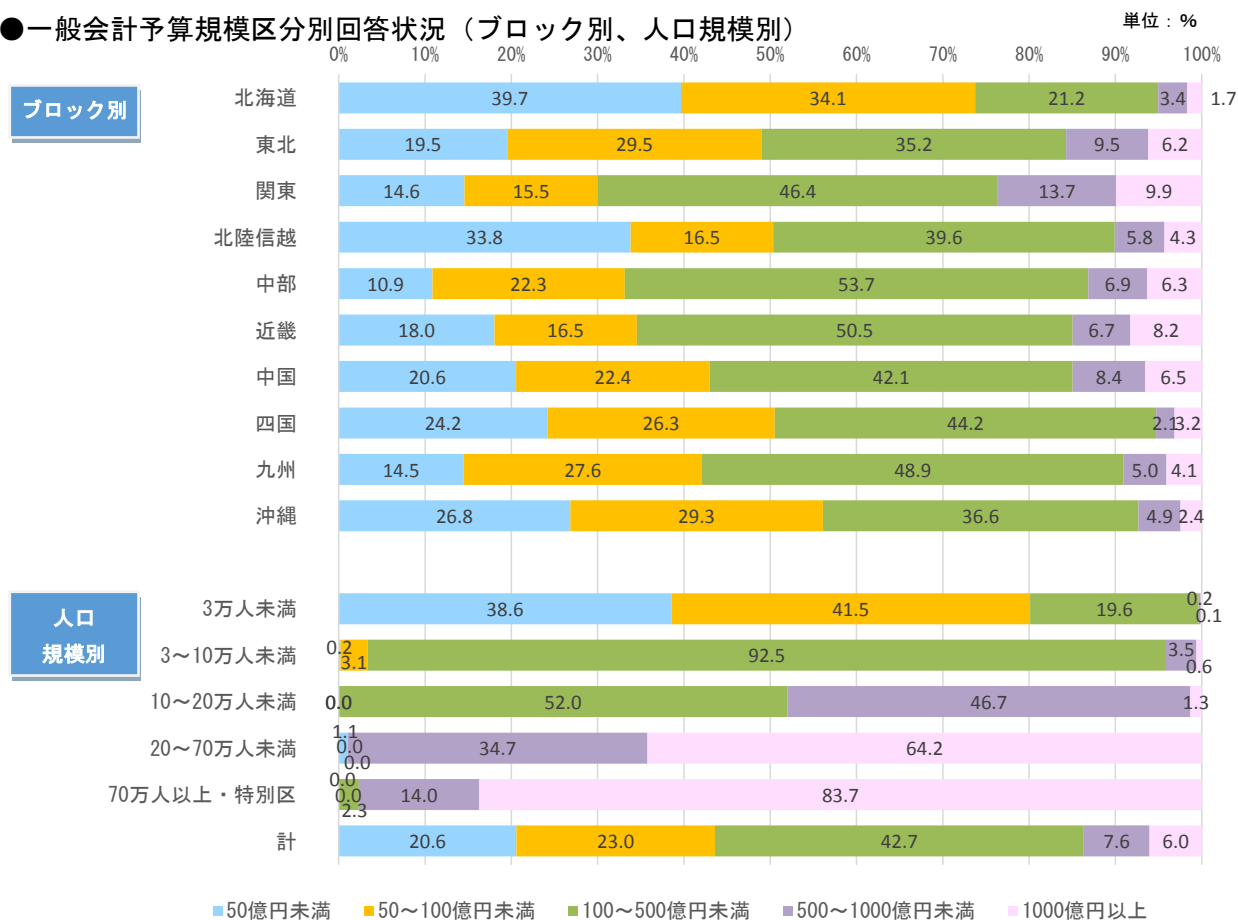
■一般会計予算額は、平均が325.66億円、中央値が126.21億円となっている。

(問 A2) 平成 24 年度における貴市区町村の一般会計予算状況についてお答えください。

### ●一般会計予算規模区分別回答状況



### ●一般会計予算規模区分別回答状況（ブロック別、人口規模別）



### 3. 公共交通に対する施策の取組状況について

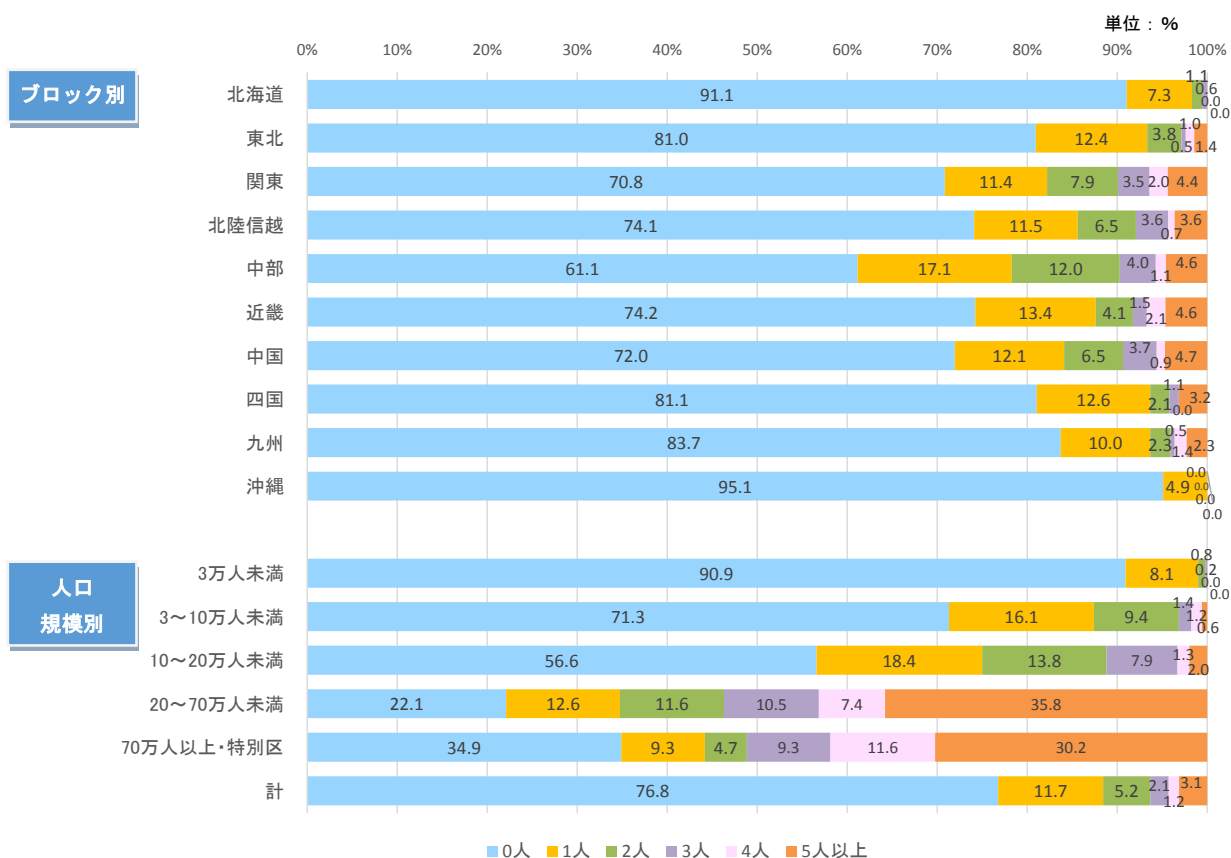
#### (1) 公共交通施策を取り扱う部署

##### 1) 専任担当者数、兼任担当者数

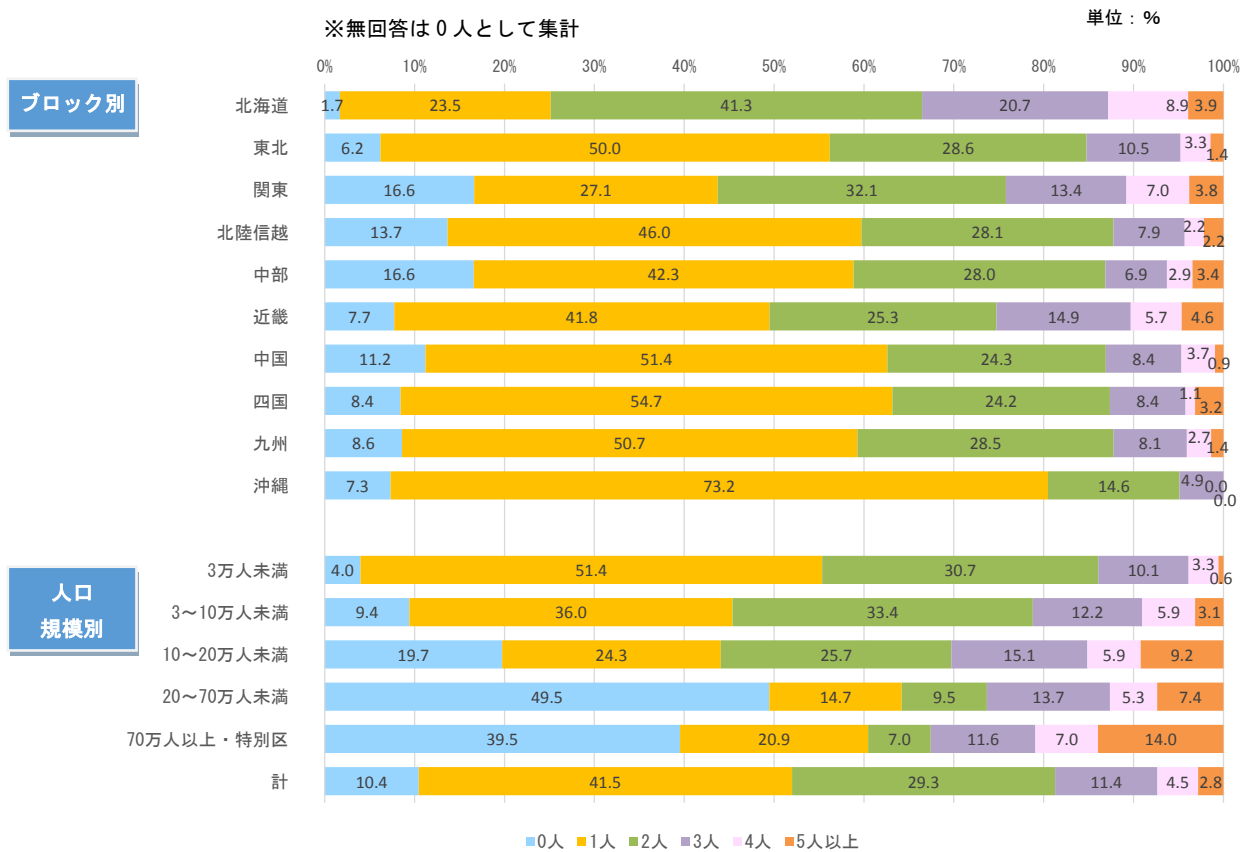
- 公共交通の専任担当者が不在の市区町村は76.8%となっている。
- ブロック別で見ると専任担当者不在の市区町村割合は中部ブロックで最も少なく、北海道・沖縄ブロックで9割を超えている。
- 人口規模別で見ると、人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向にある。
- ほとんどの自治体で、専任又は兼任の公共交通担当者を置いていることがわかる。
- 専任担当者が不在の自治体の割合は、平成22年度(79.1%)に比べて平成25年度(76.8%)はやや減少している。

(問 B1) 貴市区町村における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

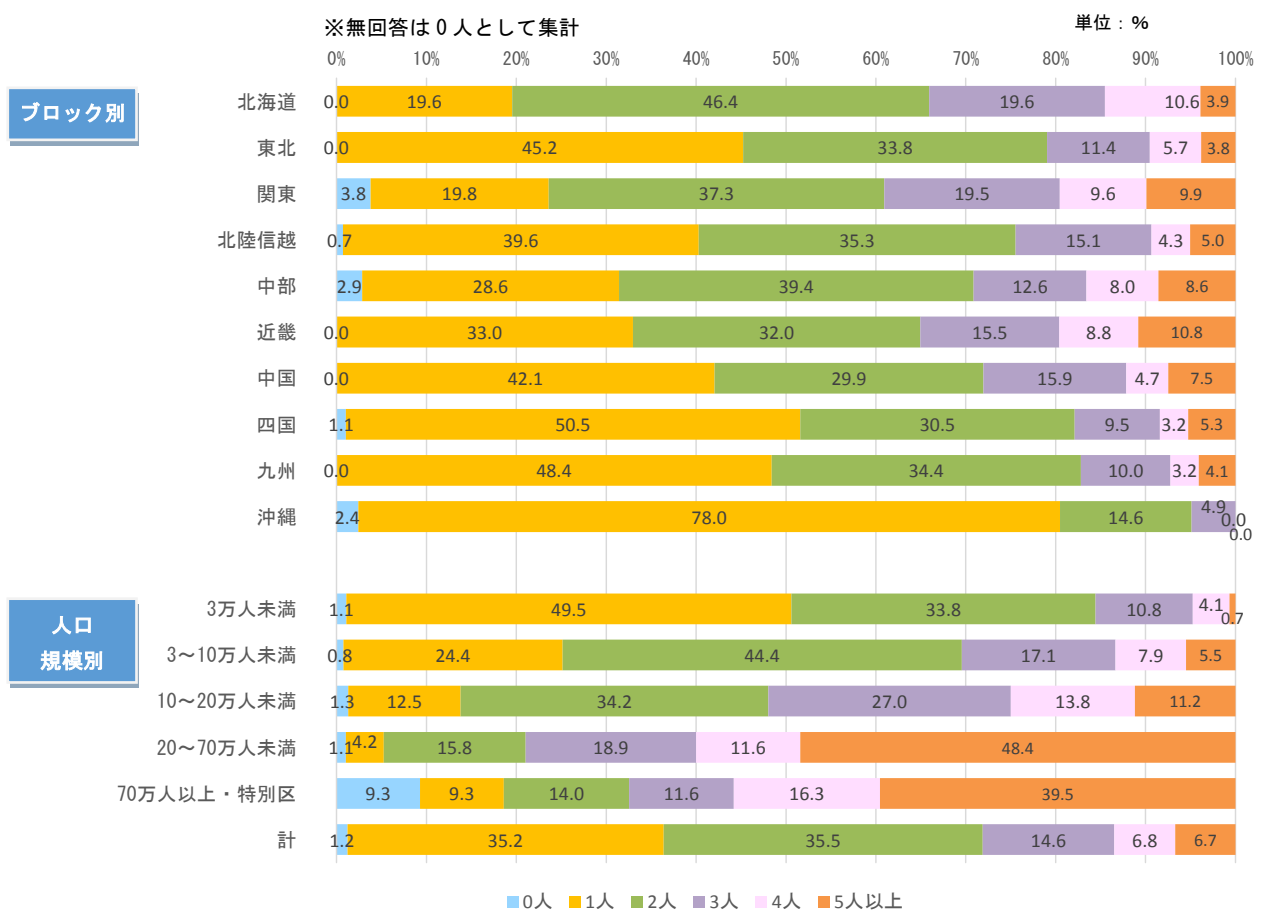
#### ●公共交通の専任担当者数（単数回答、ブロック別、人口規模別） ※無回答は0人として集計



●公共交通の兼任担当者数（単数回答、ブロック別、人口規模別）

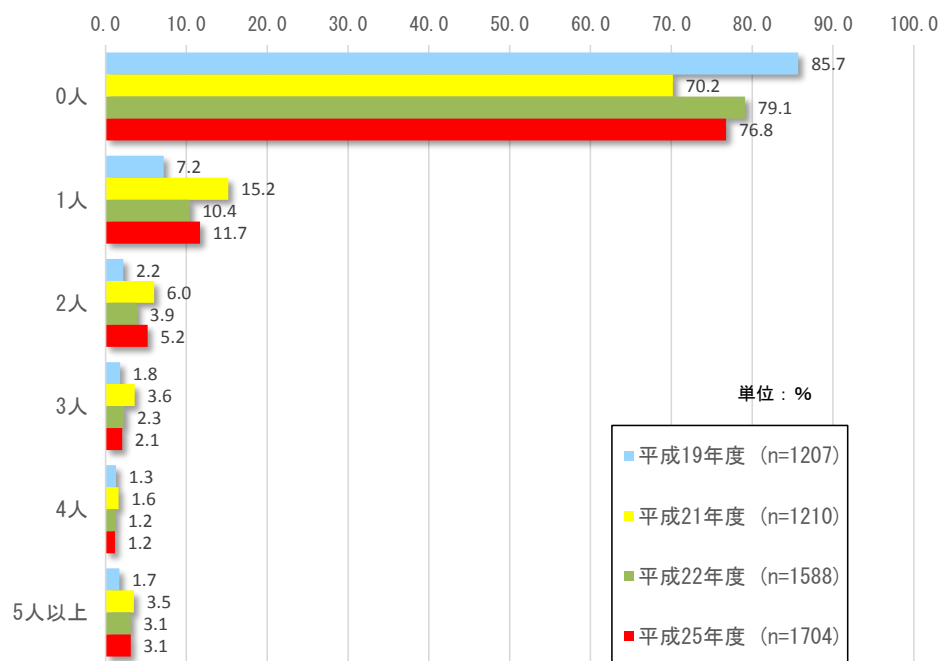


●公共交通の専任+兼任担当者数（単数回答、ブロック別、人口規模別）



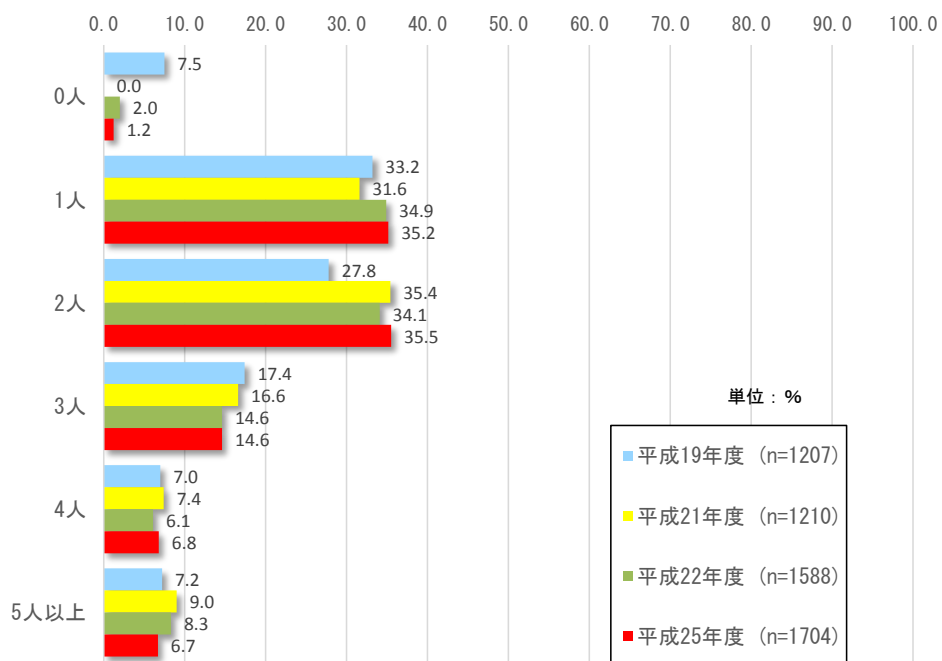
《経年比較\_平成 19、21、22 年度及び平成 25 年度》

●公共交通の専任担当者数



《経年比較\_平成 19、21、22 年度及び平成 25 年度》

●公共交通の専任+兼任担当者数

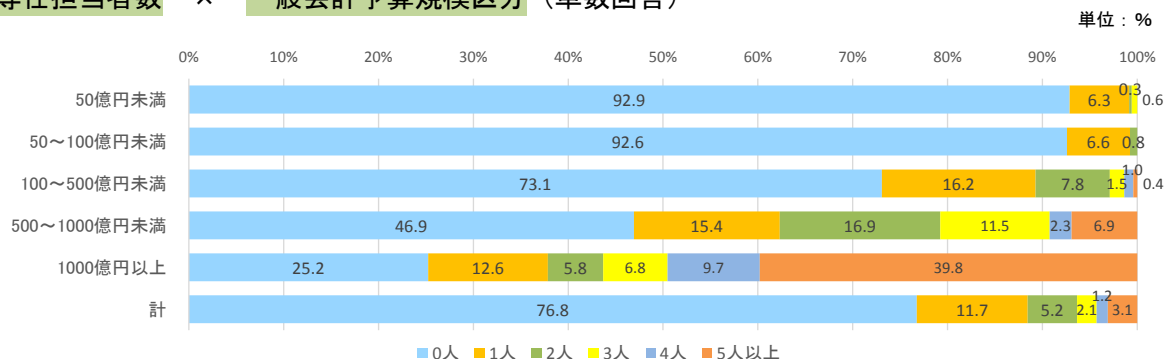


【専任担当者数での設問間クロス】

①一般会計予算規模区別の専任担当者数

■一般会計予算規模が大きいほど、専任担当者数が多い傾向にある。

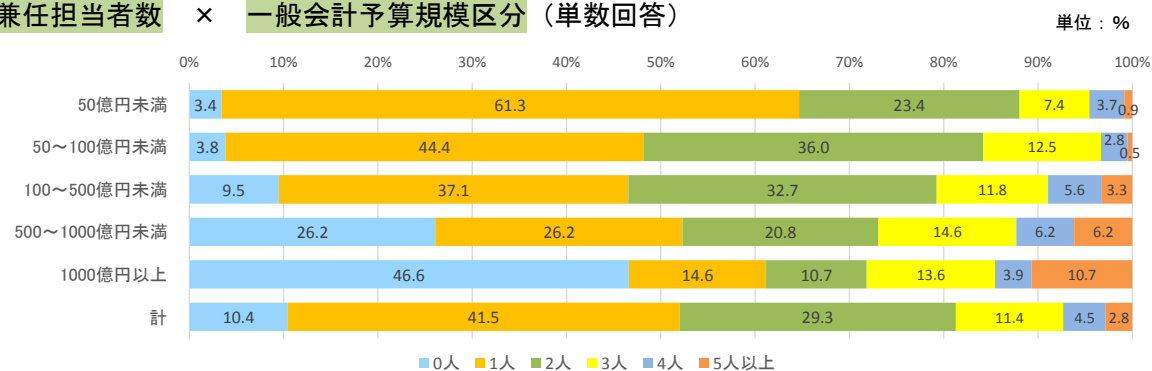
●専任担当者数 × 一般会計予算規模区分 (単数回答)



②一般会計予算規模区別の兼任担当者数

■一般会計予算規模が小さいほど、兼任担当者数は少ない傾向にある。

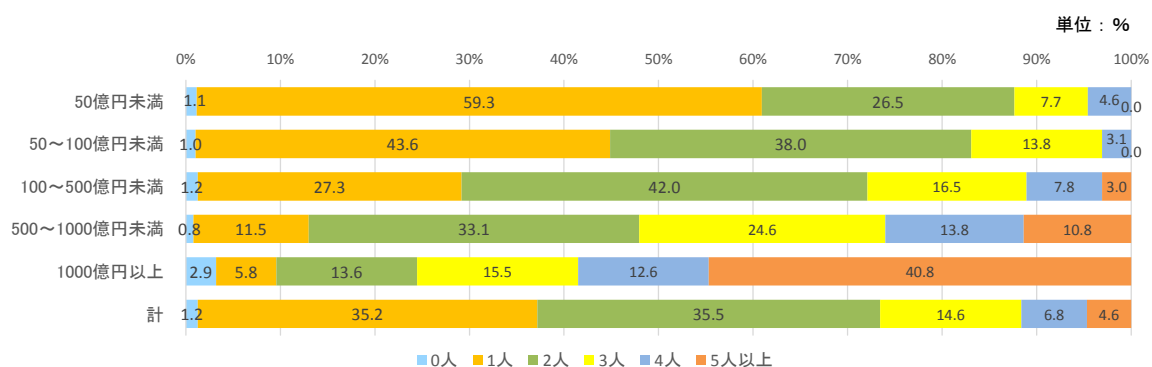
●兼任担当者数 × 一般会計予算規模区分 (単数回答)



③一般会計予算規模区別の専任+兼任担当者数

■一般会計予算規模が大きいほど、専任+兼任担当者数が多い傾向にある。

●専任+兼任担当者数 × 一般会計予算規模区分 (単数回答)



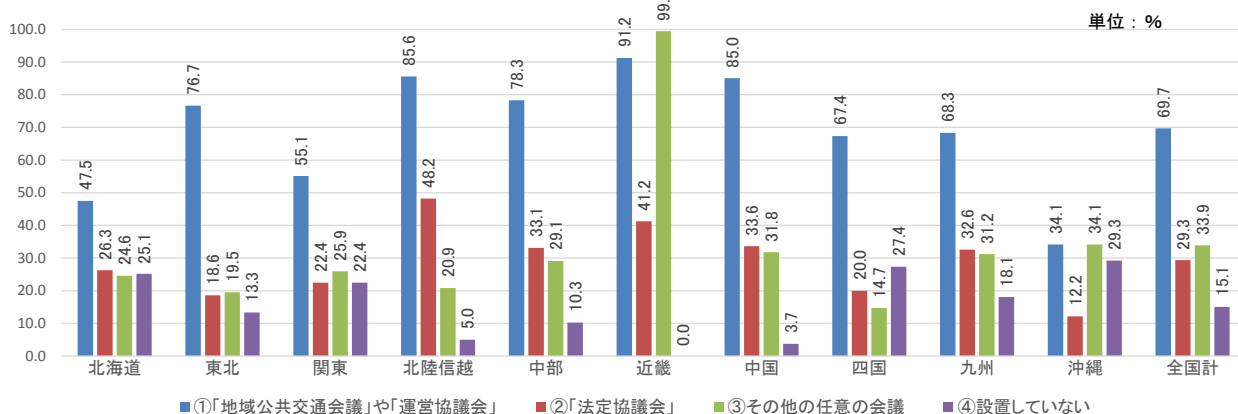


(2) 協議会等の設置の有無

- 7割程度の自治体が「地域公共交通会議」や「運営協議会」を設置している。
- 人口規模が大きいほど「その他の任意の会議」の設置割合が高い傾向がある。
- 一般会計予算規模が小さいほど、「設置してない」の自治体が多い傾向がある。

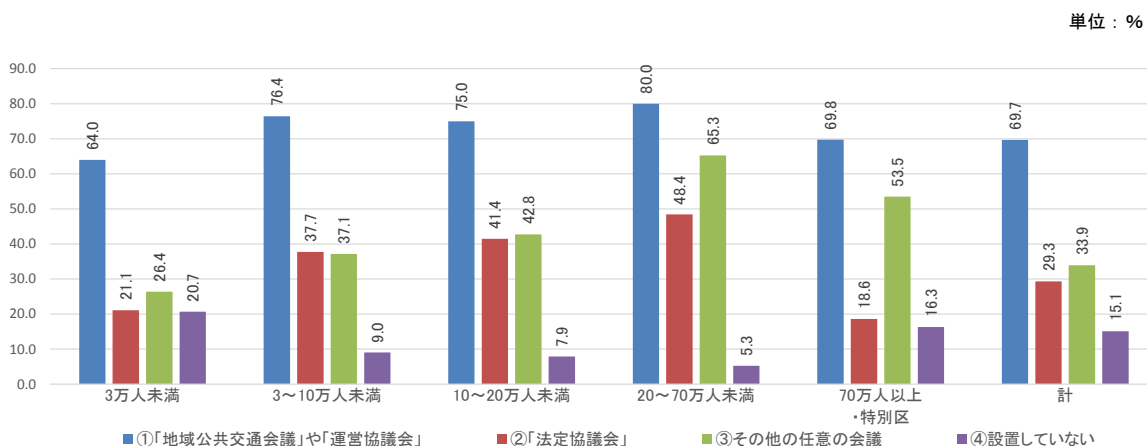
(問 B2) 貴市区町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。

●協議会等の設置状況（複数回答、ブロック別）



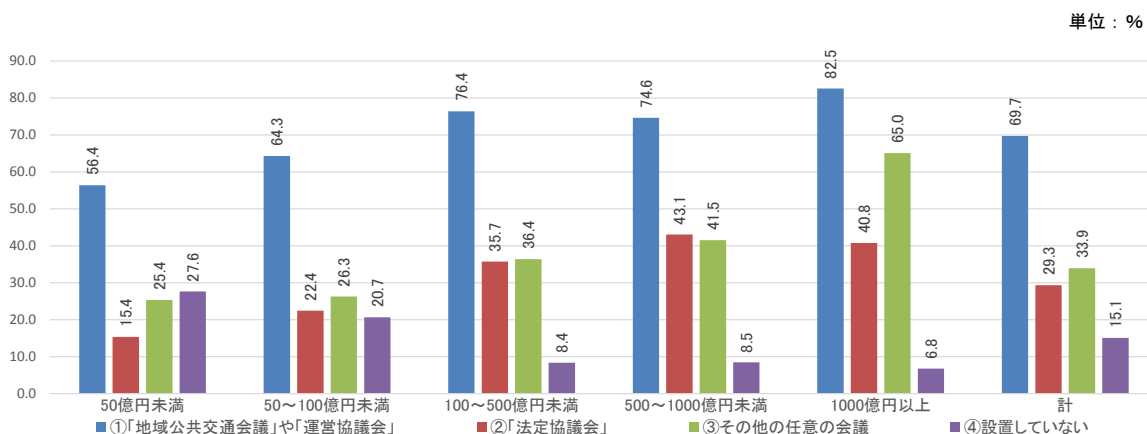
※) 本設問は複数回答であるため、ブロックごとの構成比合計は100%にはならない。

●協議会等の設置状況（複数回答、人口規模区分別）



※) 本設問は複数回答であるため、人口規模区分ごとの構成比合計は100%にはならない。

●協議会等の設置状況（複数回答、一般会計予算規模区分人口規模別）



※) 本設問は複数回答であるため、一般会計予算規模区分ごとの構成比合計は100%にはならない。

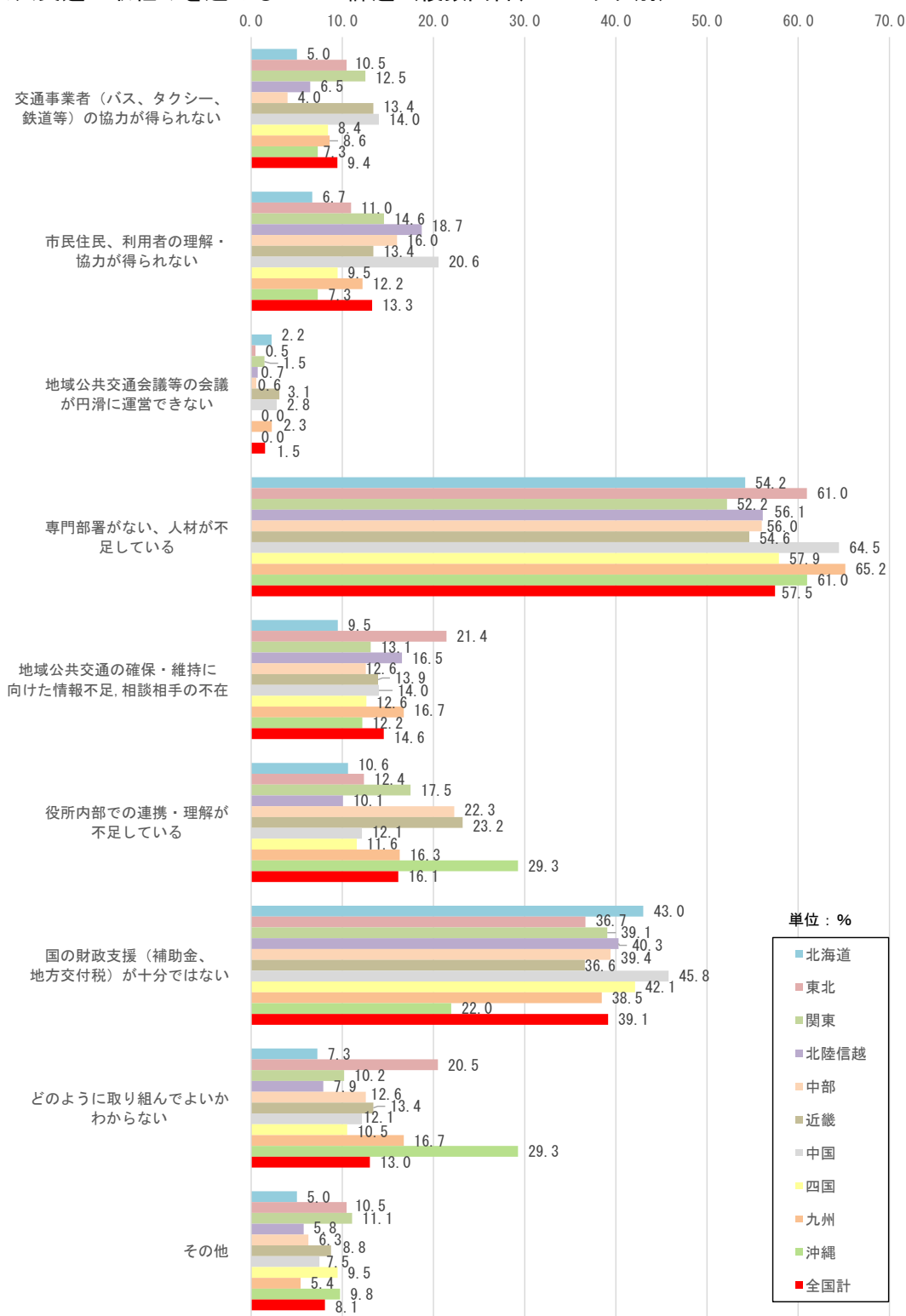
## 4. 公共交通の取組みにおける課題等

### (1) 公共交通の取組みを進める上での課題

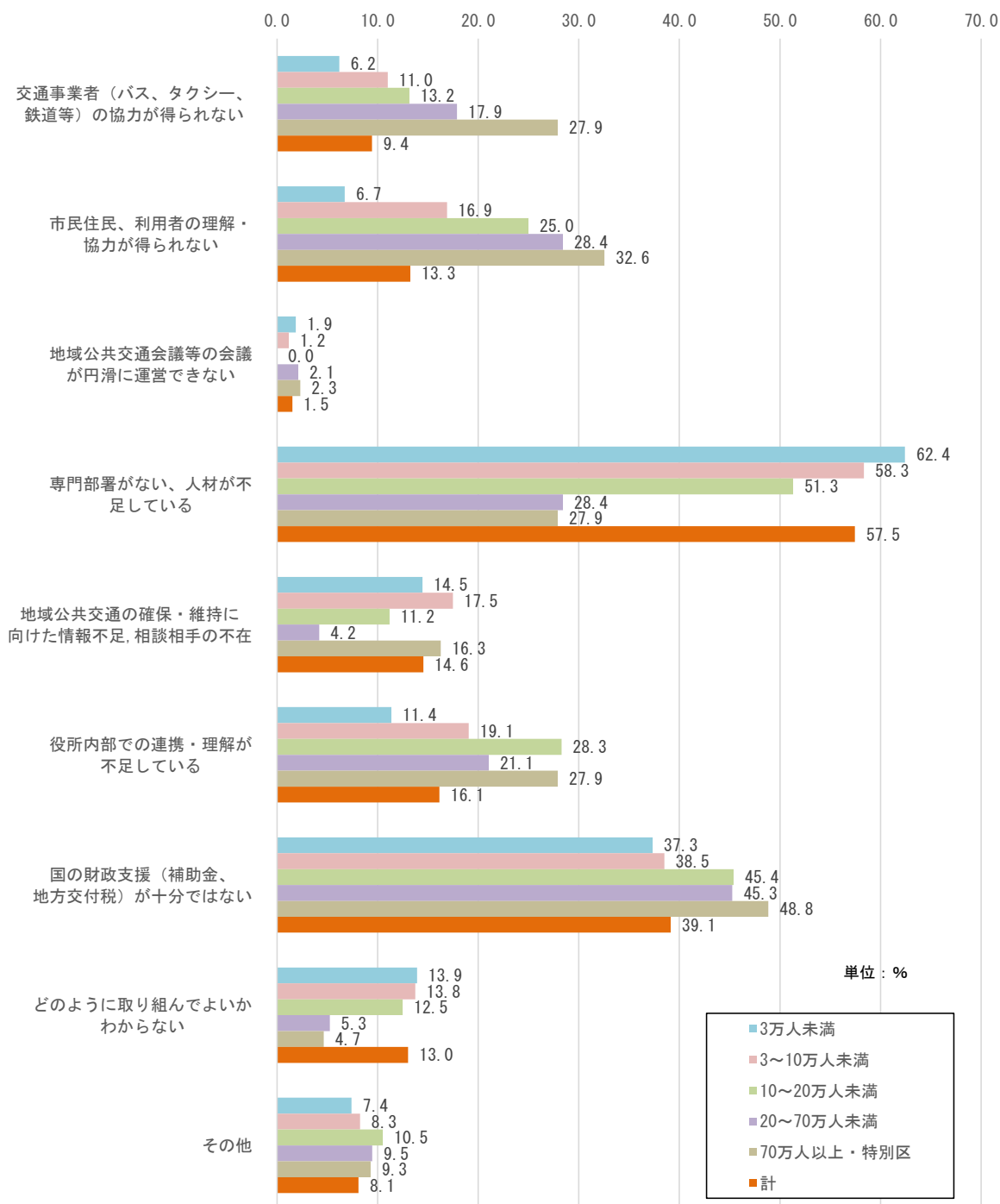
- 各ブロックとも共通して「専門部署がない、人材が不足」が最も多く50%を超えている。
- 「専門部署がない、人材が不足」の割合は、人口規模が小さいほど高くなる傾向にある。

(問 B3-1) 貴市区町村における公共交通の取組みを進める上での課題について教えてください。

#### ●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、ブロック別）



●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、人口規模区分別）



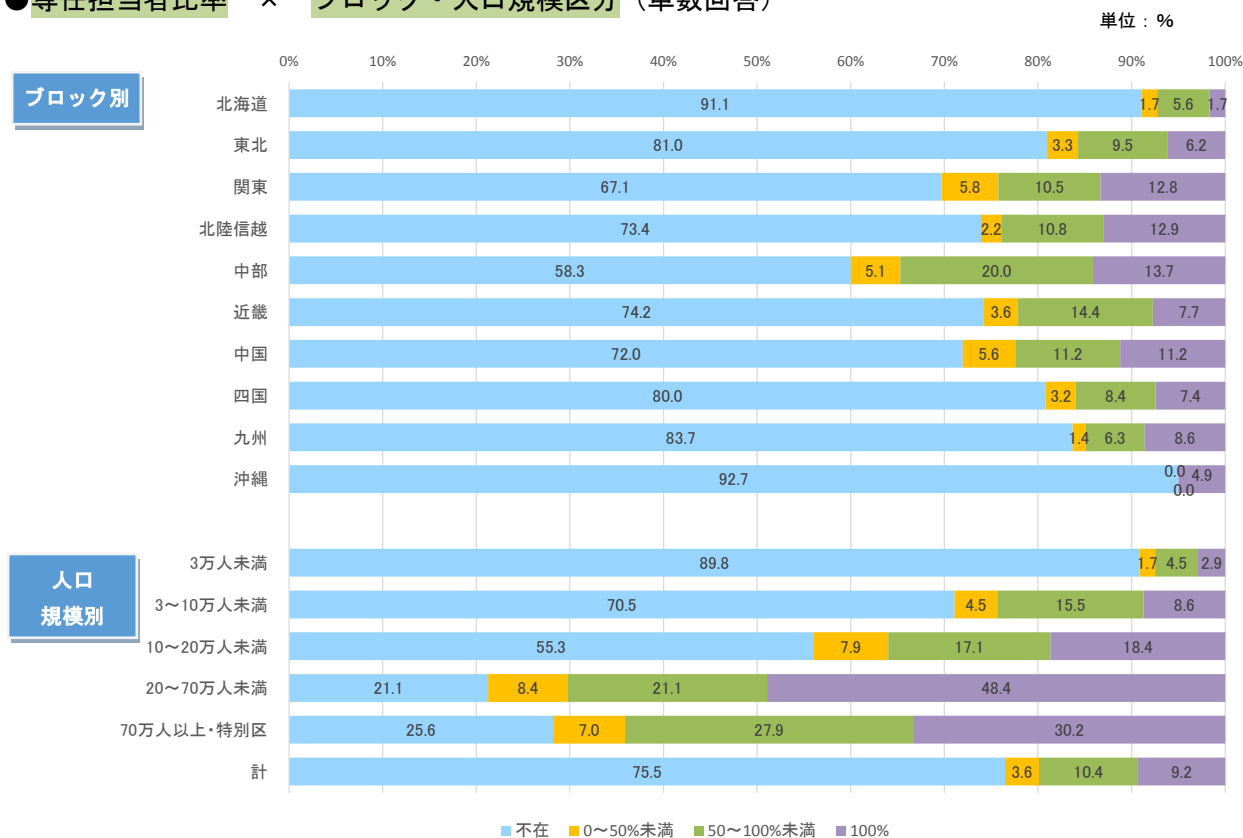
【公共交通の取組みを進める上での課題での設問間クロス】

①ブロック別、人口規模区別の専任担当者比率

■専任担当者比率100%の割合は、関東、北陸信越、中部、中国では、10%以上であるが、他のブロックでは10%未満となっている。

■人口規模が小さいほど専任担当者比率は少なくなる傾向にある。

●専任担当者比率 × ブロック・人口規模区分 (単数回答)

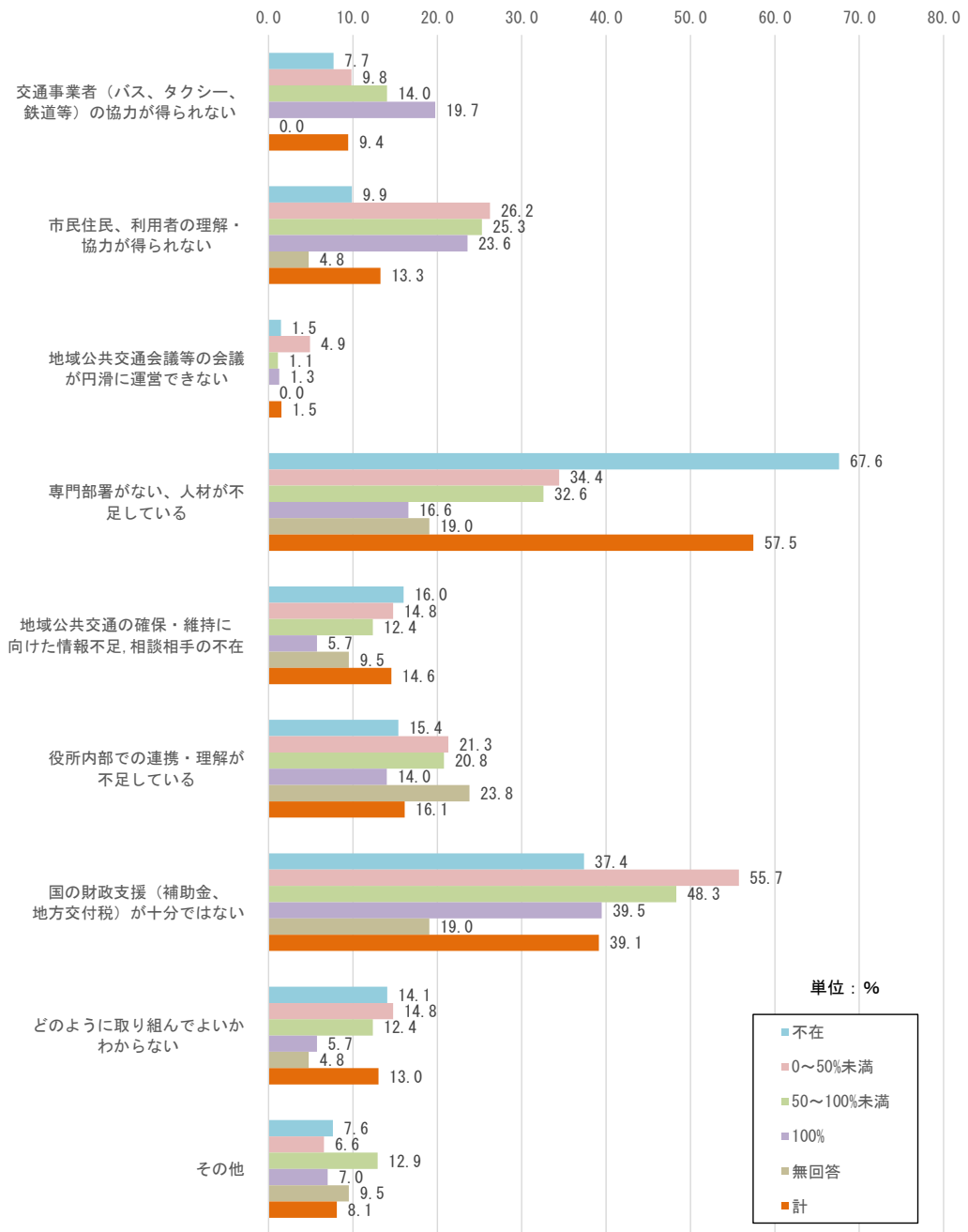


※) 専任担当者比率 = 専任担当者数 / (専任担当者 + 兼任担当者数)

②一般会計予算規模区分別の専任＋兼任担当者数

■「専門部署がない、人材が不足」の割合は、専任担当者比率が少ないほど高くなる傾向にある。

●公共交通の取組みを進める上での課題 × 専任担当者比率（複数回答）



※) 専任担当者比率＝専任担当者数／（専任担当者＋兼任担当者数）

(2) 交通事業者の協力が得られないケース

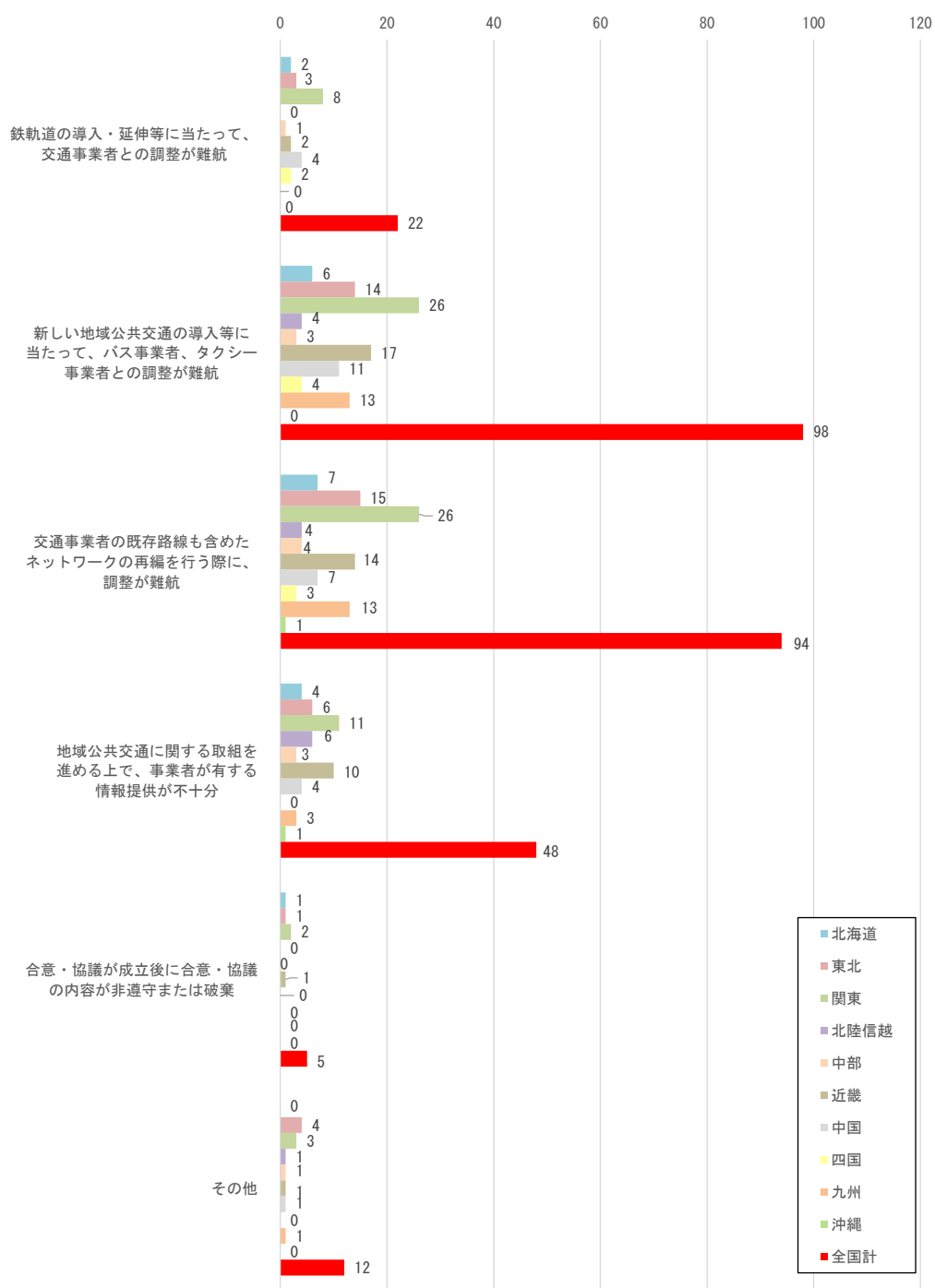
1) 交通事業者の協力が得られないケース

■新規公共交通の導入時、及びネットワーク再編時の「調整難航」への回答数がともに90件を超えて多くなっている。

■新規公共交通導入時の調整難航や、事業者からの情報提供といったケースは、人口規模の小さな自治体ほど顕著となっていることがわかる。

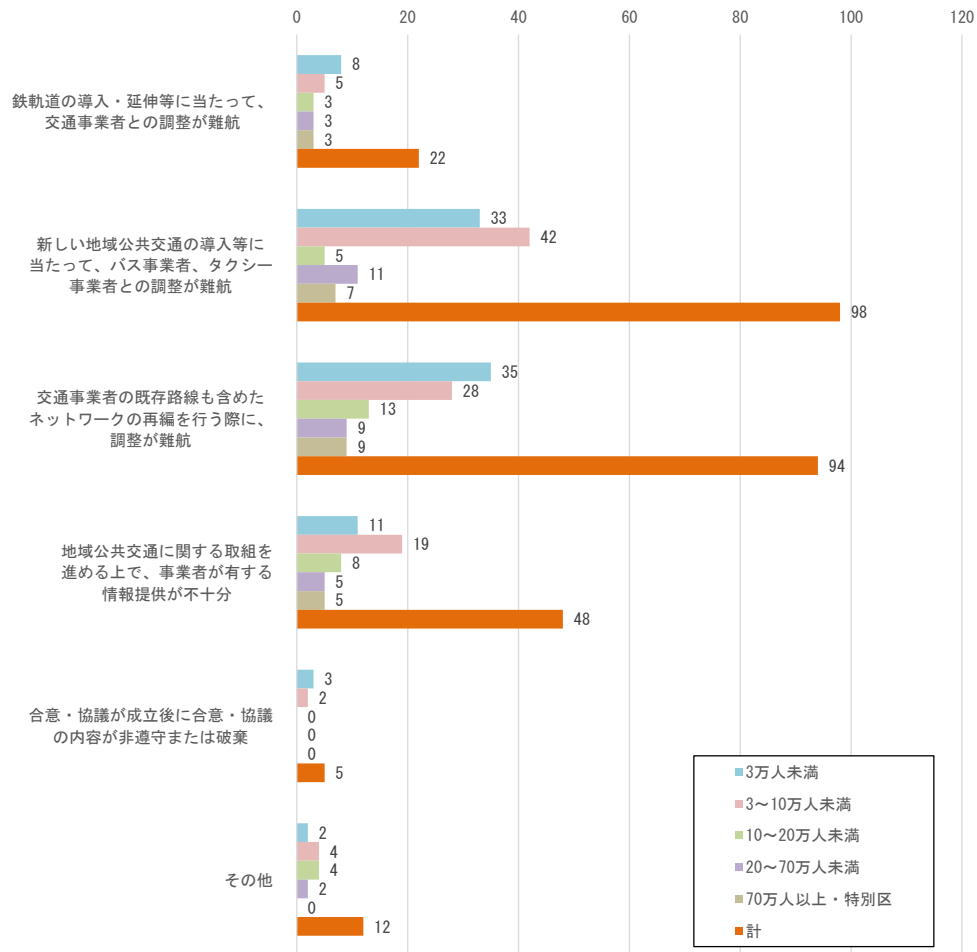
(問 B3-2) B3-1で①に回答した方に伺います。交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

●交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、ブロック別）



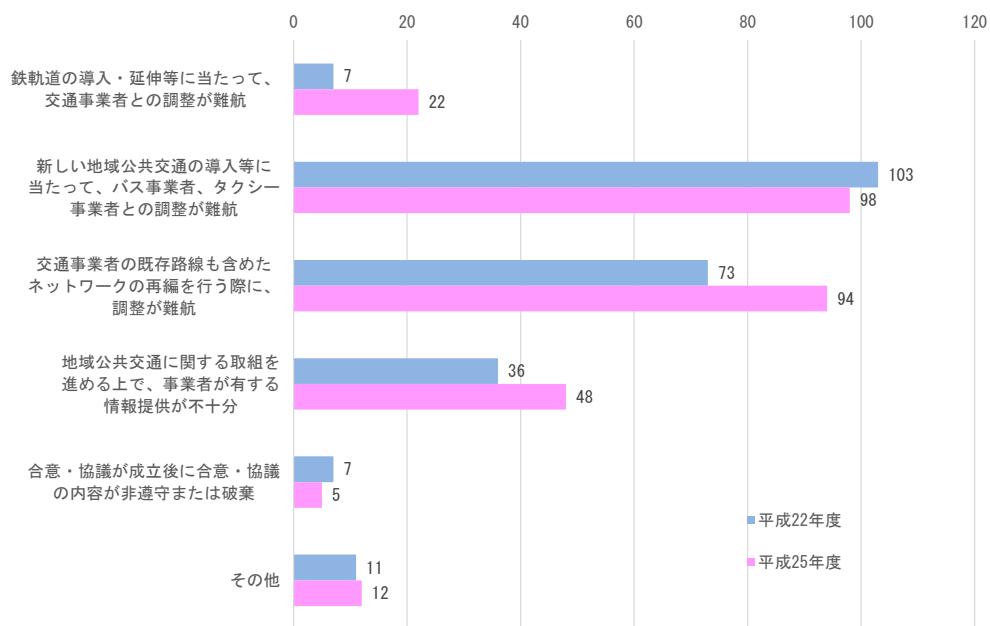
※) 回答度数をグラフ化(Σn=279)

●交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、人口規模区分別）



※) 回答度数をグラフ化(Σn=279)

《経年比較\_平成22年度及び平成25年度》

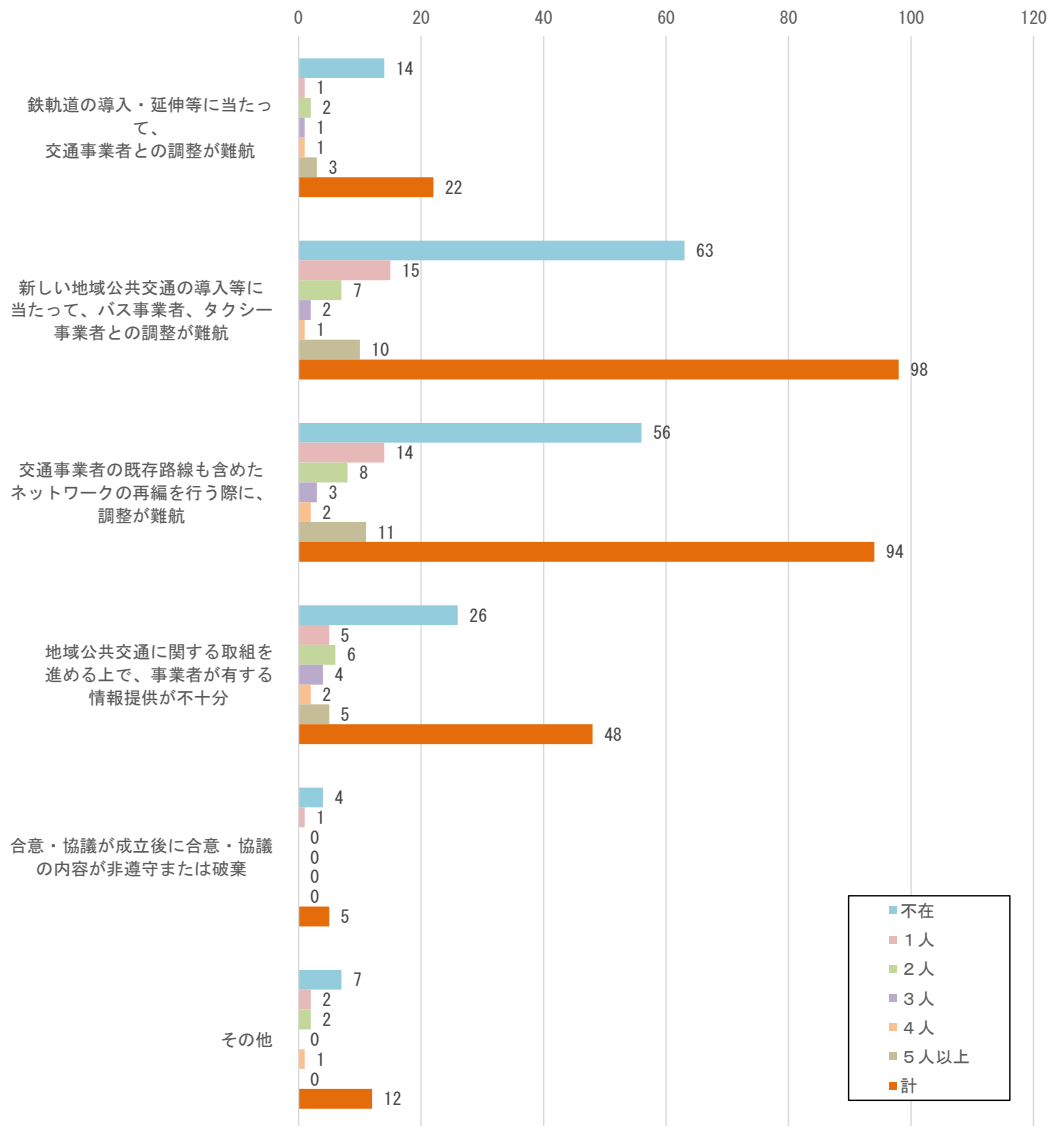


【交通事業者の協力が得られないケースの設問間クロス】

①専任担当者数別の交通事業者の協力が得られないケース

■ 「新規公共交通導入時の調整難航」、「ネットワーク再編時の調整難航」は、専任担当者数の少ない自治体ほど多い傾向にある。

● 交通事業者の協力が得られないケース × 専任担当者数（複数回答）



※) 回答度数をグラフ化(Σn=279)



2) 交通事業者の協力が得られない具体的なケース（自由記述）

(問 B3-3) B 3-1 で①に回答した方に伺います。B 3-2 の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。（自由記述）

分類 (回答数)	記載内容の一例
競合 (53)	<p>■ 検討にあたり、公共的な必要性を求める行政と営利企業である鉄道事業者の求める考え方に差があり、そのギャップを埋めることが難しい。また、需要の前提となるまちづくり計画への理解が得づらい。</p> <p>■ バス路線の見直しに当たって、地域住民との調整を図りつつ、事業者と調整を図っているが、地域の意向と事業者の都合に差があり、調整が難航する。また、バス事業者間の縄張り意識が新規参入にも影響を与えている。</p> <p>■ 市民バスと民間バスとの路線が一部競合するような区間の停留所の設置に関しては、交通事業者の理解が得られない場合が多い。</p>
調整困難 (50)	<p>■ 本市では、H27年度の新たな鉄道路線開業を見据え、定時性・速達性の高い鉄道に乗り継ぎができるようなバス路線網への再編を行うこととしており、郊外からの都心直行バスを、郊外の鉄道駅にフィードバックすることを基本にバス事業者と協議・検討を行っておりますが、バス事業としては収支の悪化につながる取り組みであることから、実現に向けた民間事業者との調整が難航しています。</p> <p>■ 市内のタクシー事業者の代表が地域公共交通会議の委員となっているが、市が運行しているコミュニティバスにより経営を圧迫されていると主張して、協力を得づらい。（デマンドタクシーも交渉決裂）</p> <p>■ コミュニティバスとJR駅との接続をしているが、より多くの利用者を獲得を図るため時刻表ごとの利用状況をJRに問い合わせたが、社の方針で回答を得られないなど、協力が得られなかった。</p>
消極的 (36)	<p>■ 路線バス事業者は経営的に厳しい状況にあり、経費削減に躍起になっており、利用促進や利便性向上の取組みには消極的であり、意欲が感じられない。また、人間的な面からも新商品の開発や売り込みについても消極的な感が否めない。</p> <p>■ 公共交通の担い手という意識（使命感）が低い。</p> <p>■ 乗合タクシーは、かつて市が主体となってタクシー事業者に運行委託していたが、現在はそのタクシー事業者の4条路線として運行されている。しかし、運行主体という意識が低く、「頼まれてやっているだけ」という立場から抜け出さず、主体性に欠けている。</p> <p>■ タクシー事業者から乗合事業の経理を理解してもらえない。（乗合事業の損益計算書作成に難色を示している。）</p> <p>■ 人不足で、系統再編や乗っていただく工夫などを考える人材と時間が十分でない。</p>
データ提供 (9)	<p>■ 公共交通の利用促進策を検討するにあたり、交通事業者から既存路線バスの乗降者数等の情報提供が得られない。</p> <p>■ 乗合タクシーの委託料の設定について、タクシー事業者との調整が難航する。バスの利用実態の詳細を把握したいが、事業者でも把握していない。</p> <p>■ 乗車人員や運行に必要な経費について情報を得ることができない。</p> <p>■ 補助路線あっても、必要経費の詳細や乗降客数のデータを円滑に入手することが困難</p>
業者不在 (1)	<p>■ バス路線の減便、廃止に伴い、乗合タクシーを新設するケースがある。事業の受け皿となる地域のタクシー事業者の規模から、今後、新たな乗合タクシーを新設する場合に調整が難航することが想定される。</p>
その他 (21)	<p>■ デマンドタクシーを実証運行から本格運行に移行するにあたり、協議会で決定された内容では問題がある旨、協議会の構成員であるバス事業者から後日申し出があり、本格運行への移行を見送らざるをえなかった。</p> <p>■ 交通事業者が現状の運営状態がベストと判断。当初補助金があったとしても一定年数で打ち切られると、雇用の維持、経営が成り立たないといった理由で新たな事業への関わりや信用関係が築けない。</p> <p>■ 交通事業者の協力は得られるものの、新たなバス運転手の確保が難しく、バス路線の強化（増便等）に苦慮している。</p>

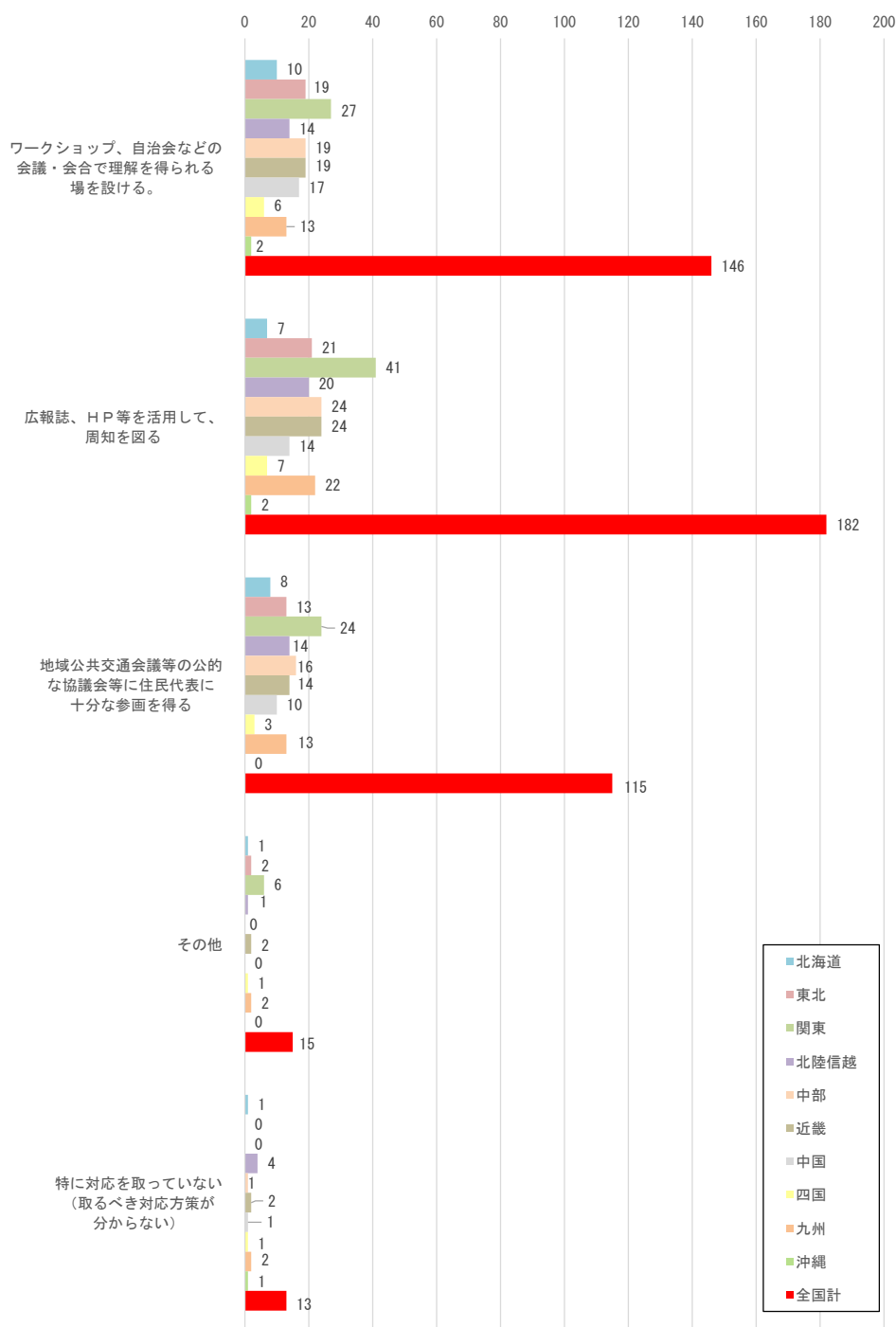
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース

1) 住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応

- 全国計では、「広報誌、HP等での周知」が182件で最も多い。
- 人口規模の小さな自治体ほど、住民参加の機会創出や、周知を行っていることがわかる。

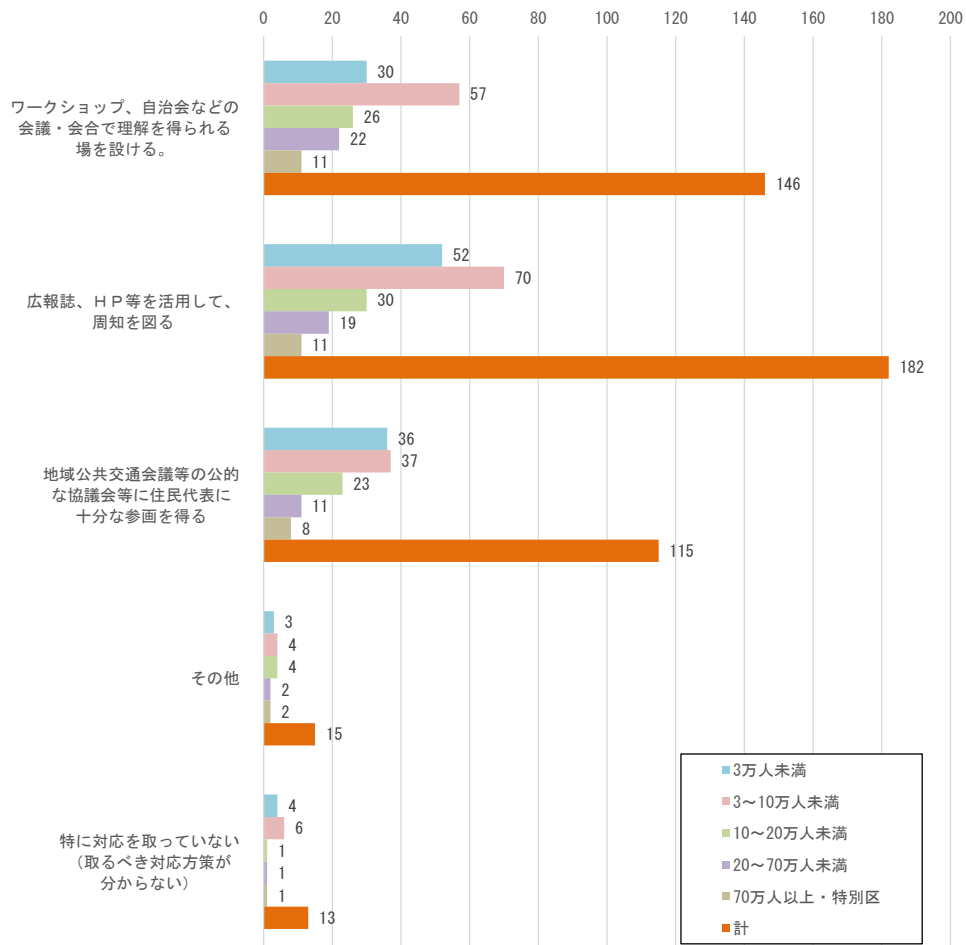
(問 B3-4) B3-1で②に回答した方に伺います。市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか（行う予定ですか）。該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

●住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応（複数回答、ブロック別）



※) 回答度数をグラフ化(Σn=471)

●住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応（複数回答、人口規模区分別）



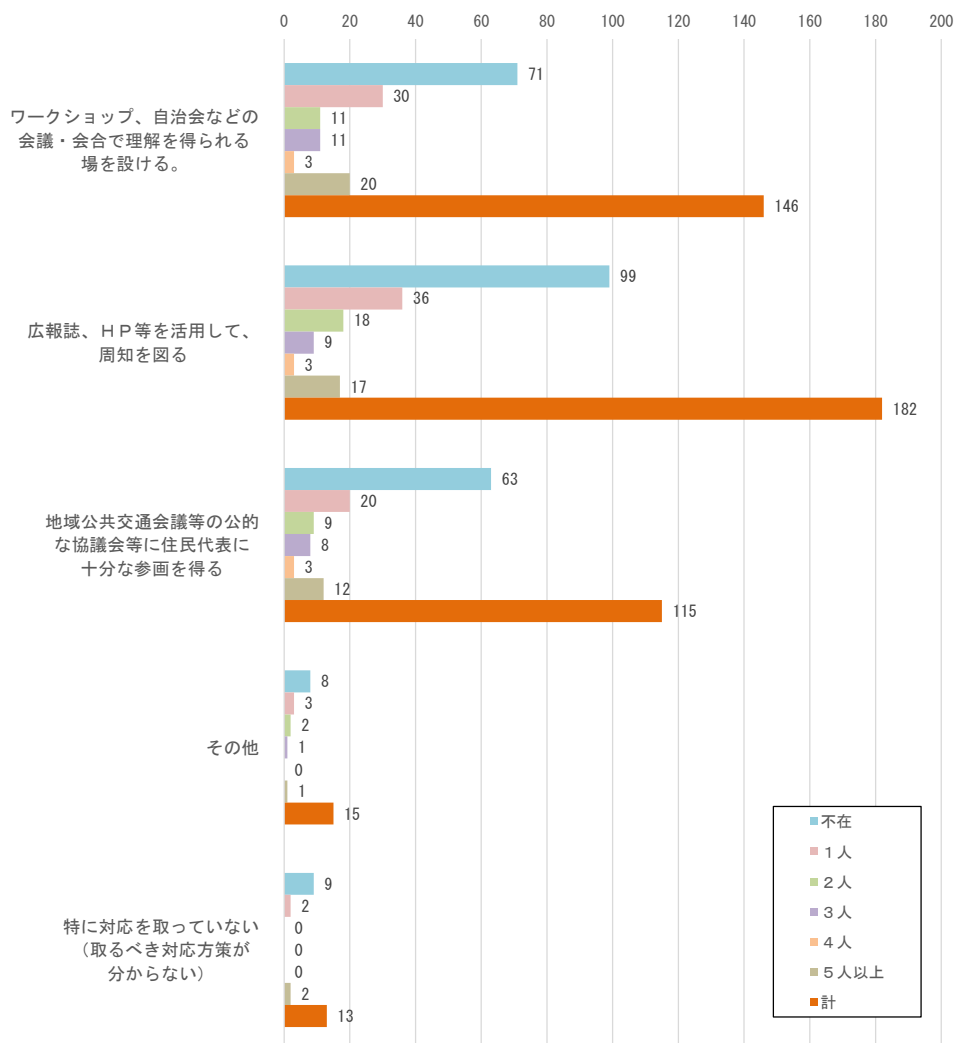
※) 回答度数をグラフ化(Σn=471)

【住民・利用者の理解・協力が得られないケースの設問間クロス】

a) 専任担当者数別の住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応

■ 専任担当者が不在の自治体においても、住民・利用者への対応を実施していることがわかる。

● 住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応 × 専任担当者数 (複数回答)



※) 回答度数をグラフ化(Σn=471)

2) 住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応策（自由記述）

(問 B3-5) B 3-1 で②に回答した方に伺います。B 3-4 に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。（自由記述）

【課題分類ごとの記載内容の一例】

分類 (回答数)	記載内容の一例
理解 (48)	<p>■見直しとなる路線については、本市において独自の基準を設け、基準に該当した場合、何らかの見直しを実施することとしているが、定時定路線運行から予約運行に変更する場合など、運行形態が変わることに対して十分に理解が得られないケースがある。</p> <p>■現在、自家用車を利用している住民がほとんどであり、公共交通機関(ダイヤ)に合わせた生活(通勤、買物、通院など)や乗継ぎに対する理解を得ることが、特に困難と考える。ただし、当地域では公共交通網が十分ではないので致し方ないが、今後、高齢化の進行に伴い対策が必要になってくると予想される。</p>
意識 (71)	<p>■住民の公共交通に対する期待・要望は大きいですが、利用には結びつかない。自家用車への依存度が高い地域であり、公共交通利用に関する住民の意識の高揚が難しい。</p> <p>■本市は広域の市域を有しており、自家用車保有率が高いため、住民は公共交通に対する利用意識が欠けている。事業者へ増便等の要望をする一方で、自らが公共交通を利用するという意識がない。利用することが地域の交通を守ることにつながる旨様々な機会を利用して啓発しているものの、現在自家用車を所有して運転ができる人に危機感を抱かせるのは容易ではない。</p>
広報 (20)	<p>■自治会等の会議や広報紙で周知を図っているが、周知不足といった意見が多いので、より積極的な対応が必要であると考えている。</p> <p>■補助を行っている公共交通を利用できる地域以外の方に、公共交通に補助を行うメリット、市への還元によって、間接的に市民全体にメリットがあることを理解できるようなわかりやすい情報の発信が課題</p>
要望対応 (15)	<p>■数々の要望を受けるが、自己中心的な意見が多く、高齢化が進んでいるのでバスが通れば便利になるといった程度のものでしかない。地方では自家用車での移動が一般化しており、啓発の難しさを感じる。</p> <p>■直営であり、ダイヤ構成等の要望についても個人レベルの要望が多い。自分が行きたい時間帯に、JRにバスが繋がっていない等、ダイヤ本数を1本減らしたら、反響が大きく翌年戻したなど、バス路線がない地域も多くあり、タクシーや家族の協力により移動している住民への理解がなかなか得られない。</p>
財政 (8)	<p>■交通不便地区対策の取り組み後の乗合タクシー等の地域住民の利用状況について、運行に係る欠損額の縮減に向けた一層の利用促進に対し、地域によって住民の意識が希薄なため、今後の利用者の伸び悩みに伴う欠損額(市の補助額)の増加が懸念される。</p> <p>■住民からは路線の増設等の要望もあるところだが、市の財政も厳しく要望に応えられない状況にある。コミュニティバス検討協議会を設置し、公募による市民を委員としてコミュニティバス事業の運営等に関する事項を検討している。</p>
その他 (28)	<p>■広範な本村では、各地域をカバーするため路線数の確保が課題となっており、通学や通院などの時間帯に関しては、朝の利用が大半を占めることから集中した運行形態をとっている。しかし、利用目的によって帰宅時間帯が様々なため、利用の大半を占める児童生徒を中心とした帰宅時間帯に設定するなど、広範な地域をカバーするため路線数を確保しながら、利用実態にあった運行時間帯の設定を行い、運行回数を少なくするなど、運行回数の見直しや路線の廃止などを行いながら運行補助を行ってきている。</p> <p>■住民へのアンケートや聞き取りを行うと、実際に利用しない方々が路線バスについて必要であると回答される。その意見をどこまで反映するか、考慮するかが難しい。(将来必要になるかも知れないというような心配をしているのか?など)</p>

【対応分類ごとの記載内容の一例】

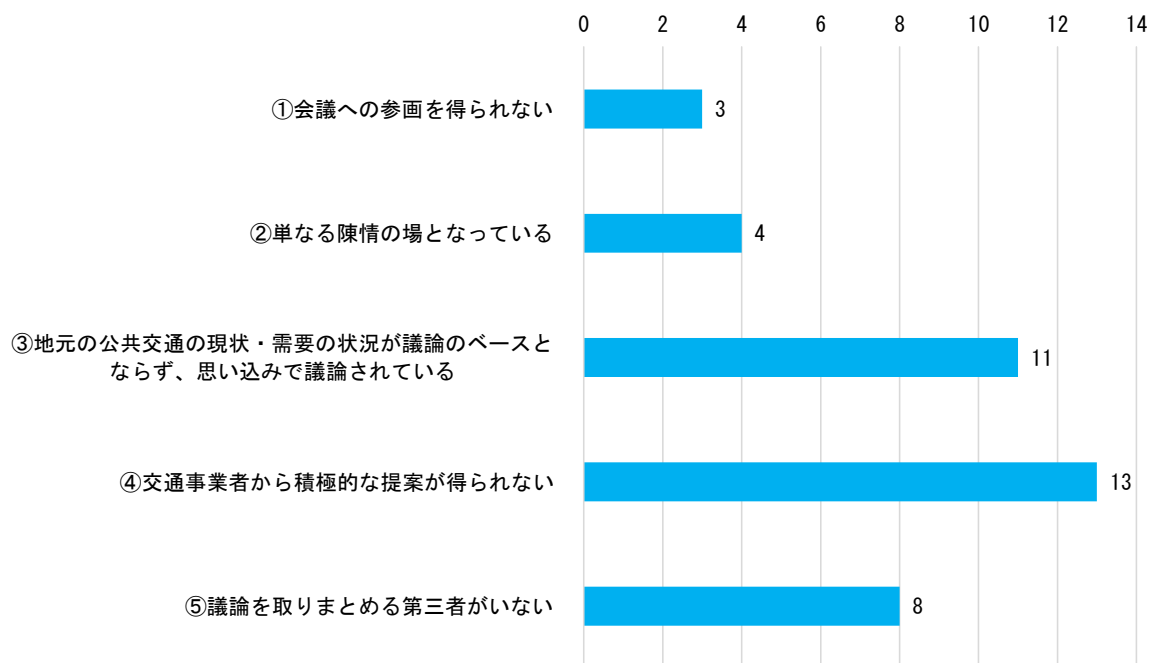
分類 (回答数)	記載内容の一例
説明機会 (57)	<p>■ 関係地区の区長会や役員会に出席し、事業内容について何度も説明した。その際に持続可能な公共交通にするためには、行政負担だけではいずれ立ち行かなくなるとを説明し、地元住民が利用することが大切であることを強調した。</p> <p>■ 地区の会合や市内の各種団体(老人会、婦人会等)に出向き、バスの利用方法の説明や、市内巡回バスの現状を報告し、その際に生活パターンを聞き出すことができれば、マイ時刻表のようなものを作成する。</p> <p>■ 広報紙やHPを活用して運行情報を掲載していたが、市民の反応が薄かったため掲載方法を見直し、利用者の生の声(具体的にどういう目的で使っているか等)を掲載することで、より利用者目線の周知方法にした。</p>
参画機会 (24)	<p>■ 住民代表を含めて協議会を開催しているが、代表者が公共交通機関を利用する機会が少ないため、本当の利用者の声が反映されにくい。公共交通の利用対策のためには、代表者を含めて地区に説明をする必要がある。</p> <p>■ 路線の起点となる地域に対し、公共交通の重要性や必要性に関する考え方を理解してもらうよう、意見交換会を年に複数回実施。今後はその対象を路線沿線地域に拡大していく必要があると考えている。</p>
広報 (39)	<p>■ 町広報において、公共交通の特集を組み、シリーズにて町内における公共交通の現状や課題について周知を行った。</p> <p>■ 町有バス等の路線や時刻改正がある場合は、町民が参画する各種会議に出向き全体に説明を行っている。</p> <p>■ 自治会単位での説明会の実施。別途公共交通の情報誌を作成・回覧し、情報提供と利用促進を図る。</p>
その他 (10)	<p>■ 住民の合意形成を図ることが課題であり、意識改革が必要。</p> <p>■ 今年度から定期的に公共交通勉強会を開いている。また、今年度から2ヶ年をかけ公共交通基本計画を策定し、市としての公共交通のありかたを示す。</p> <p>■ ルート、料金、ダイヤ等の行政が保障するサービス水準の設定。</p>

(4) 会議を円滑に運営できない理由

■ 「事業者からの積極的提案がない」が13件で最も多く、次いで「公共交通の現状がベースとなっていない」の11件となっている。

(問 B3-6) B 3-1 で③に回答した方に伺います。なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えてください。該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

● 会議を円滑に運営できない理由 (複数回答、全国計)



※) 回答度数をグラフ化(Σn=39) なお、対象数が極めて少数のため、全国計の集計結果のみ示している。

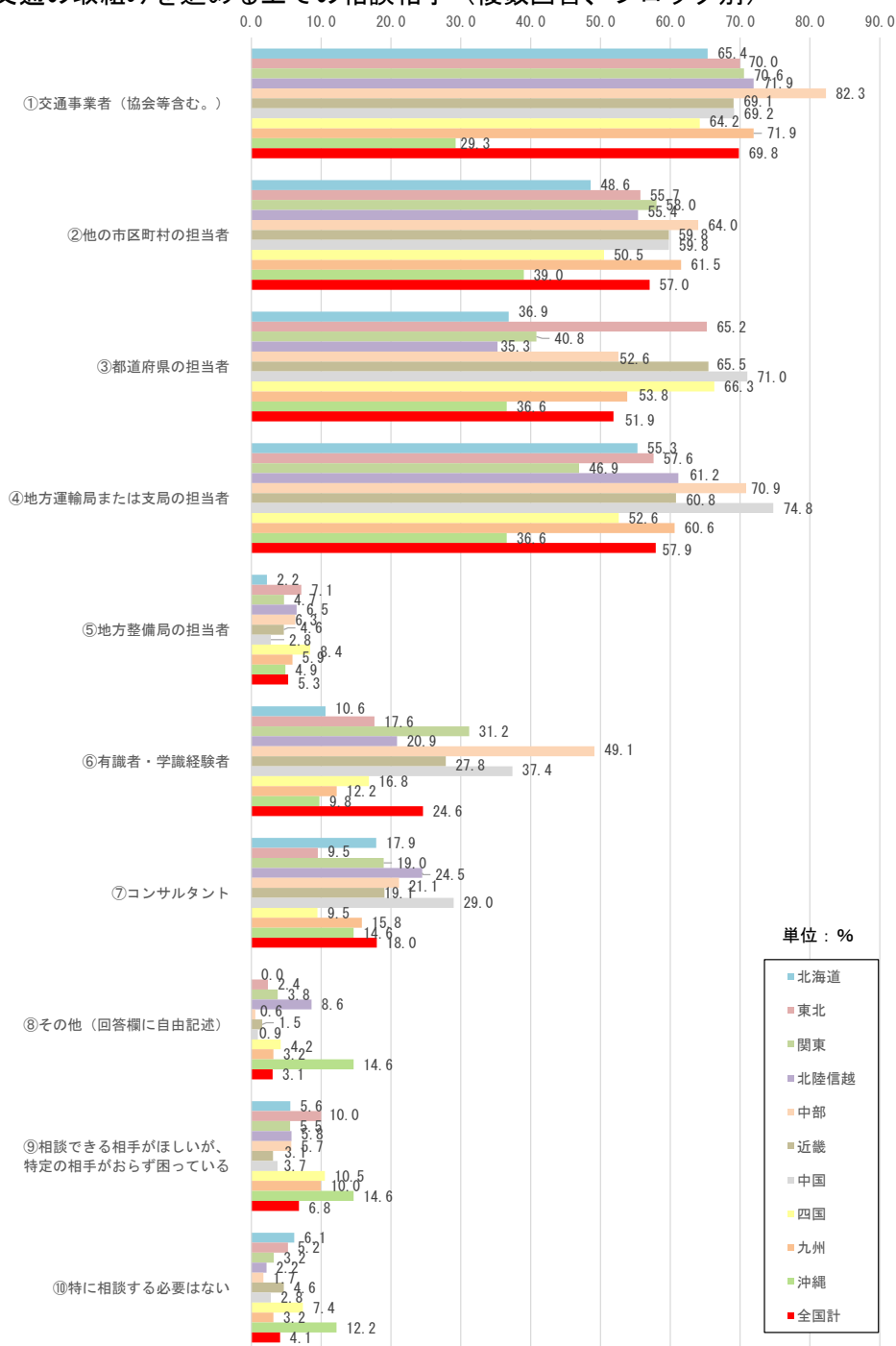
## 5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集

### (1) 公共交通の取組みを進める上での相談相手

- 全国計で見ると、「交通事業者」が69.8%で最も高く、次いで「運輸局の担当者」、「他の市区町村担当者」、「都道府県の担当者」、「有識者・学識経験者」と続く。
- 「運輸局の担当者」や「有識者・学識者」、「コンサルタント」などは、人口規模の大きな自治体ほど割合が高くなる傾向がある。

(問 B4) 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

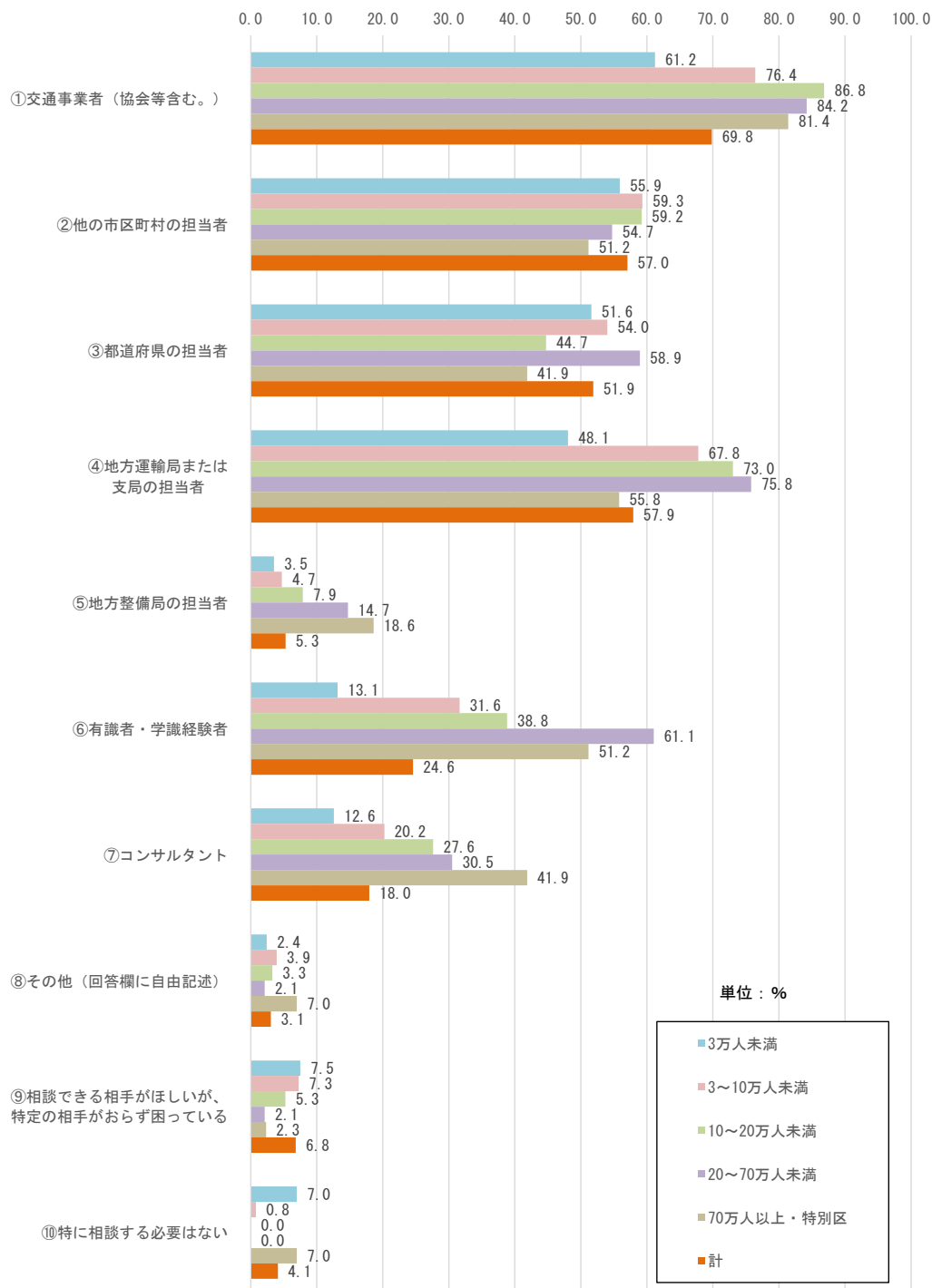
#### ●公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、ブロック別）



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。



●公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、人口規模区分別）



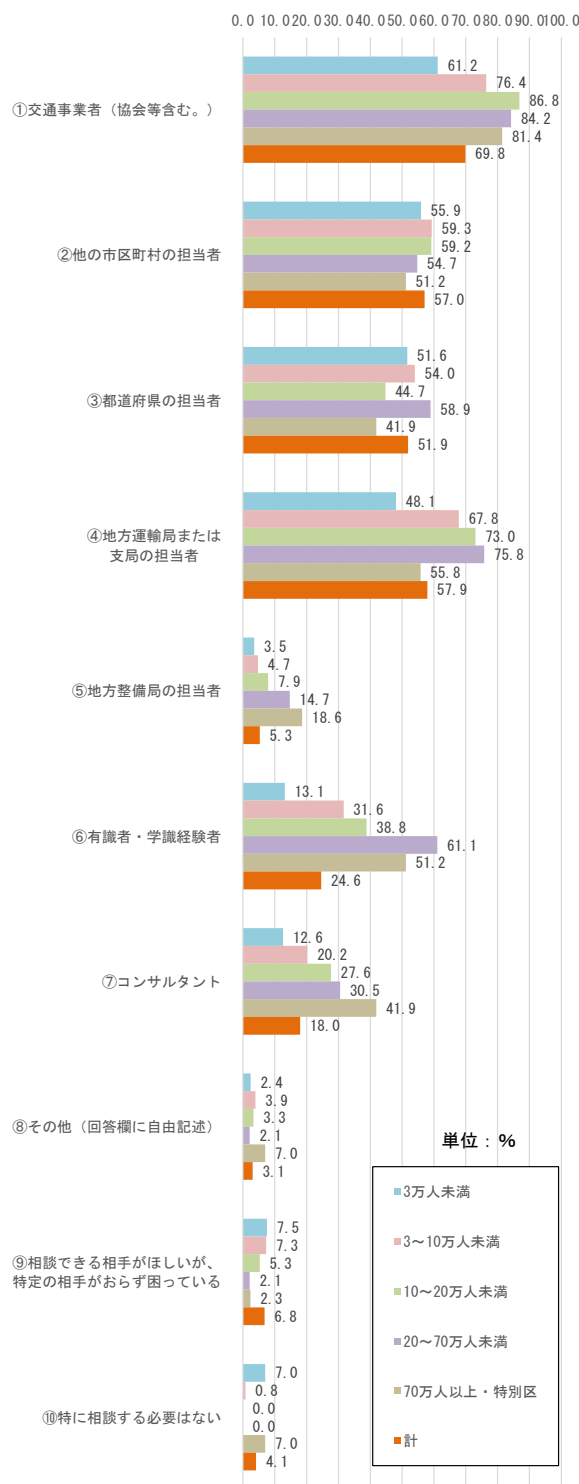
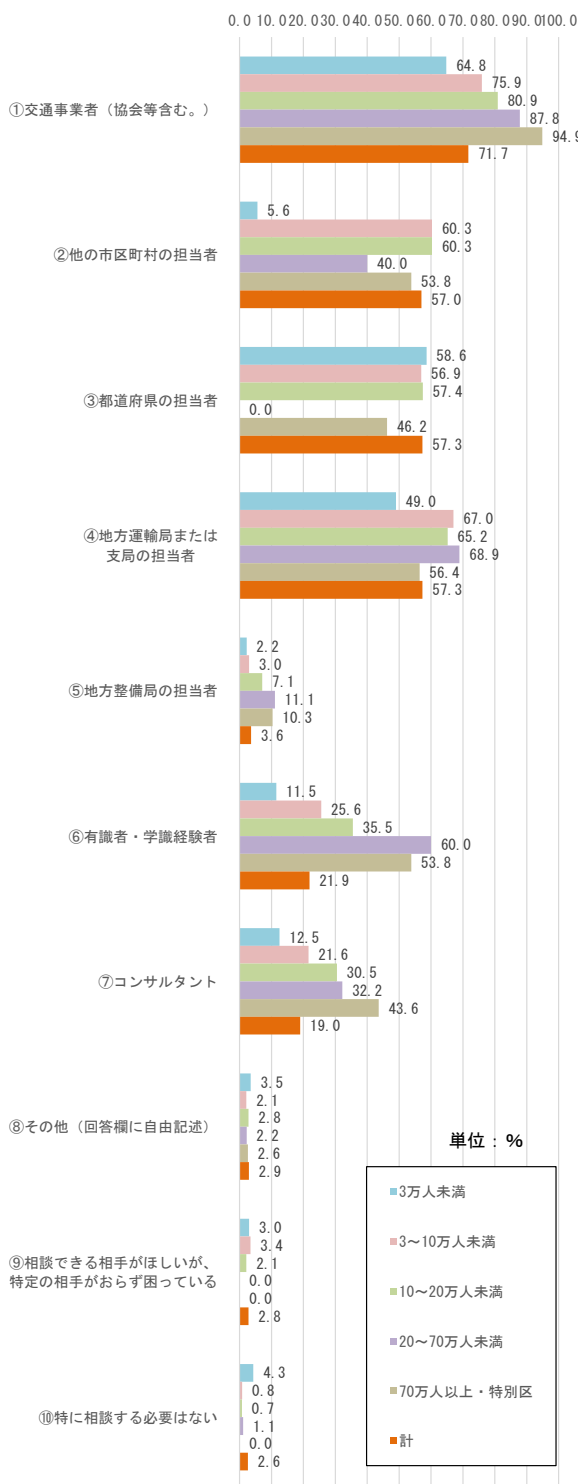
※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

●公共交通の取組みを進める上での相談相手

【平成 22 年度】

【平成 25 年度】

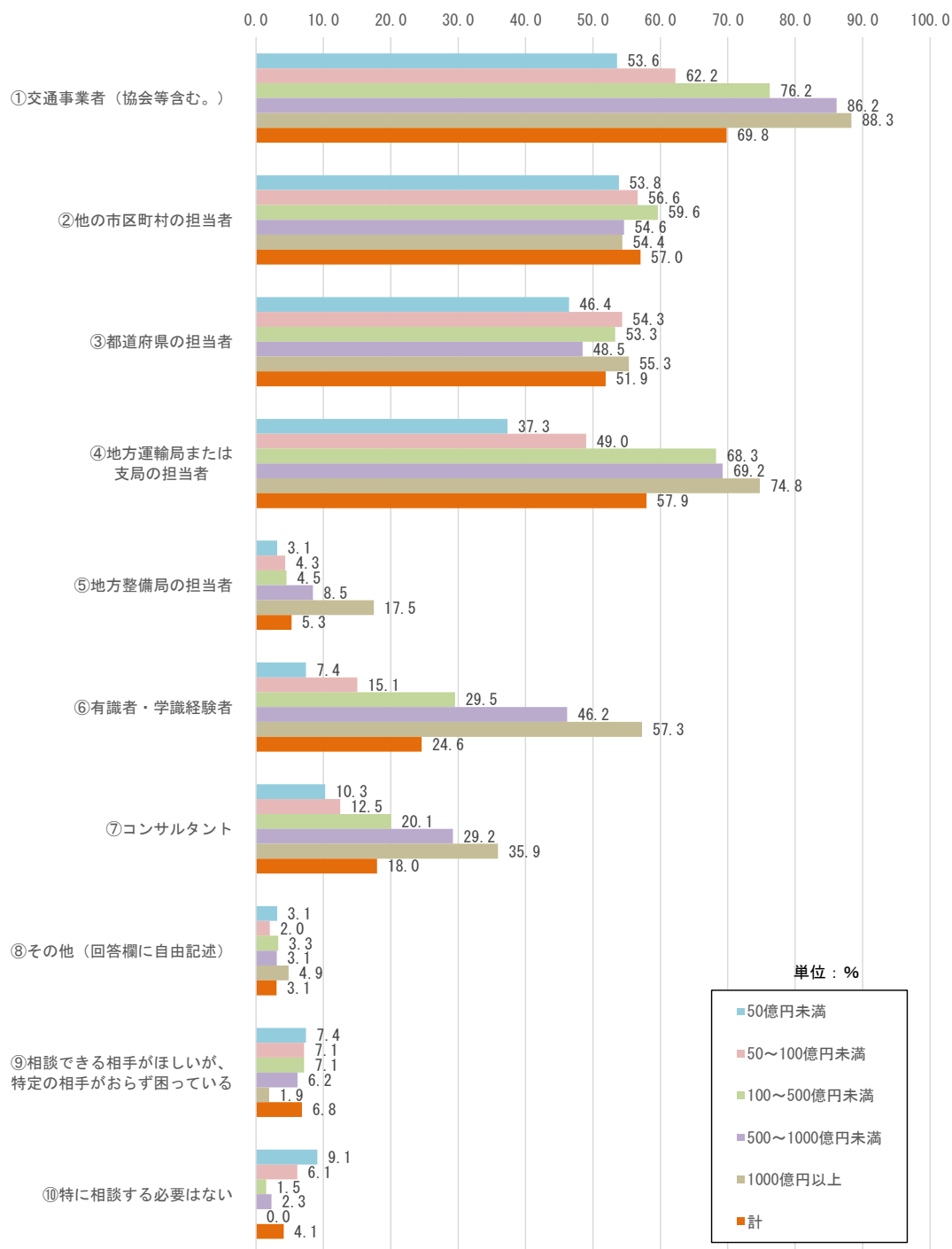


【公共交通の取組みを進める上での相談相手での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区分別の相談相手

■多くのカテゴリーで、一般会計予算規模により相談相手としての選択率に違いが見られるが、「他の市区町村担当者」や「都道府県担当者」は、万遍なく相談を受けていることがわかる。

●公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 一般会計予算規模区分（複数回答）

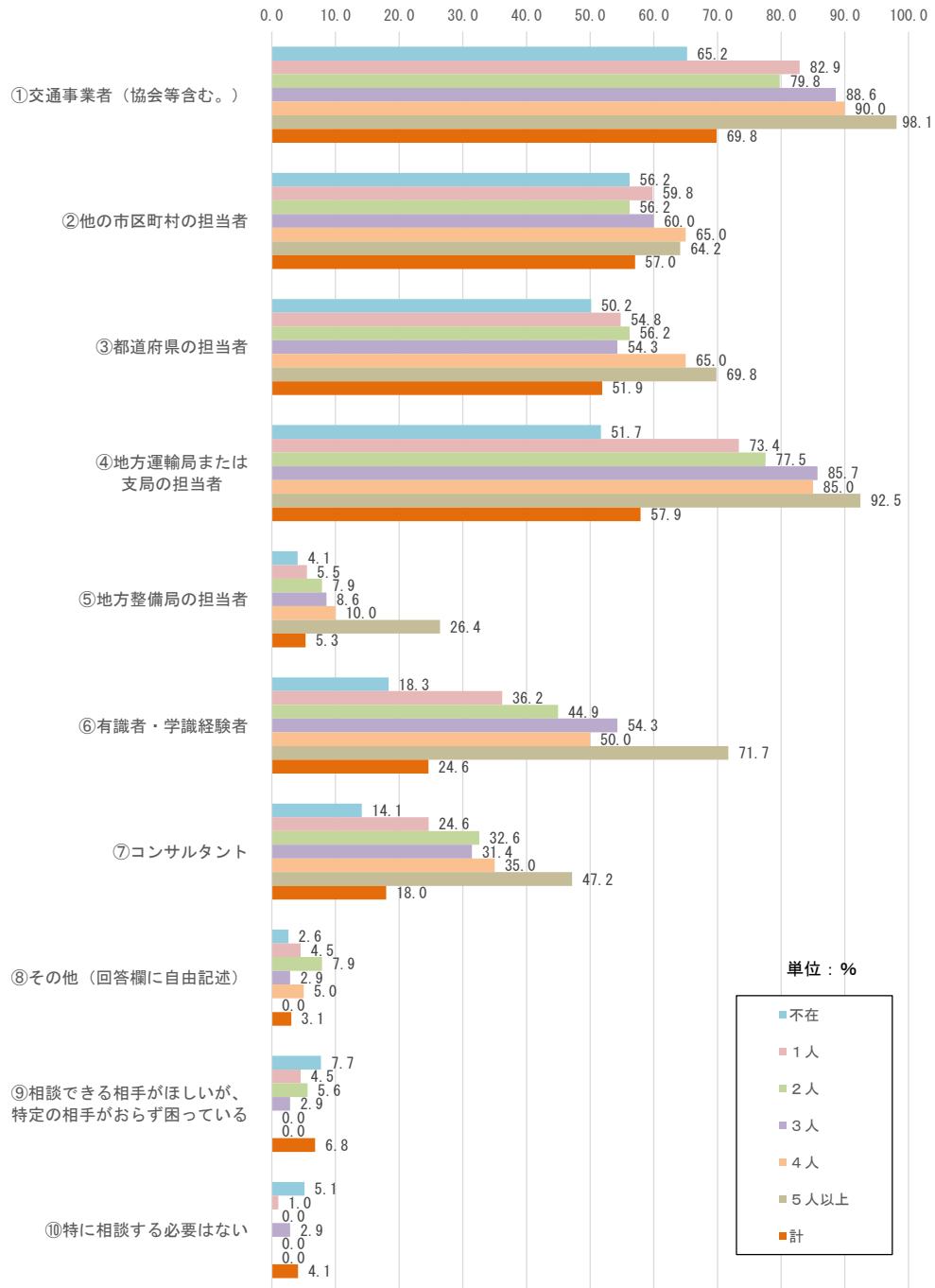


※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

b) 専任担当者数別の相談相手

■ 専任担当者数が「不在」の自治体に比べ、専任担当者がある自治体の方が、どのような相手に対しても相談しやすい傾向が見られる。

● 公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 専任担当者数（複数回答）



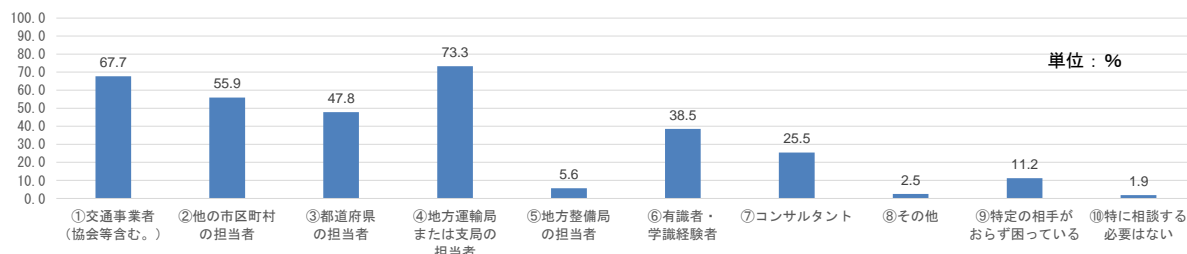
※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

c) 公共交通の取組み上の課題別の相談相手

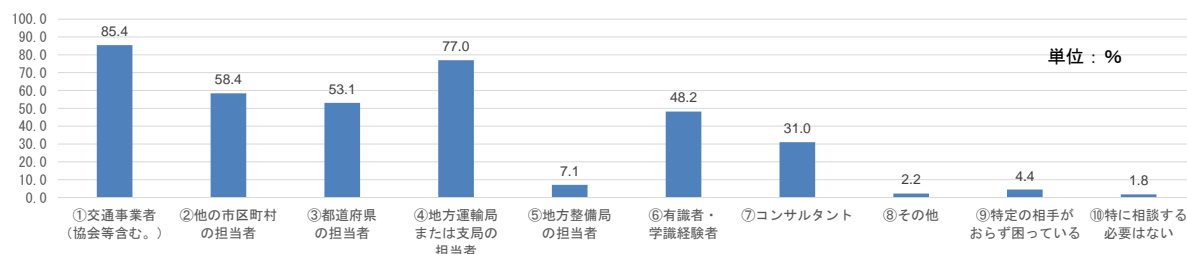
■いずれの場合も相談相手①～④の選択率が高いが、「交通事業者の協力が得られない」、「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」では、有識者やコンサルタントの割合も高い。

●公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 公共交通の取組み上の課題（複数回答）

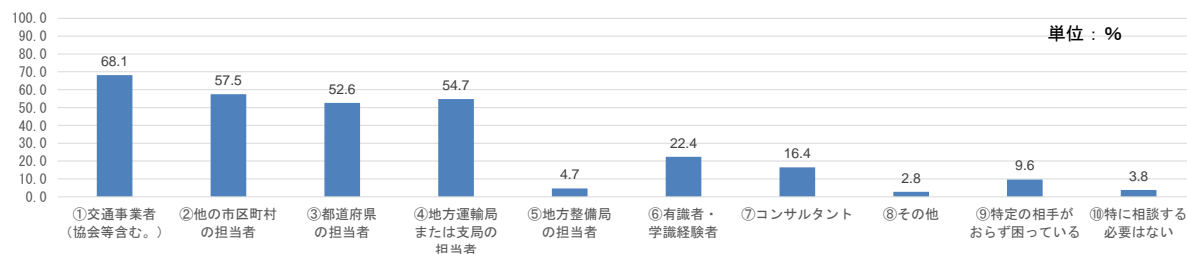
< 「交通事業者の協力が得られない」を選択した場合の相談相手 >



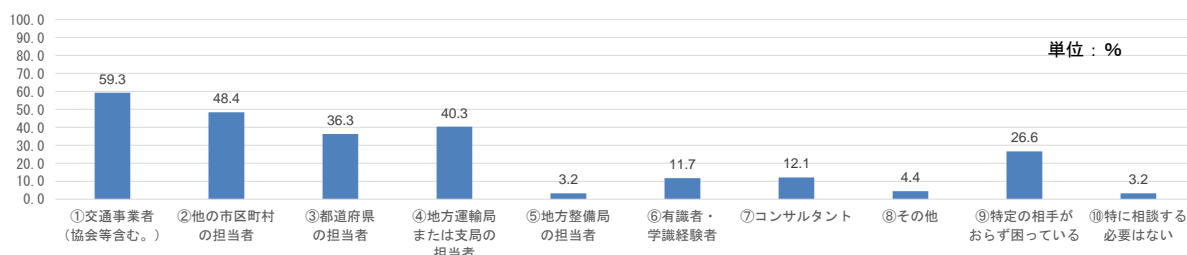
< 「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」を選択した場合の相談相手 >



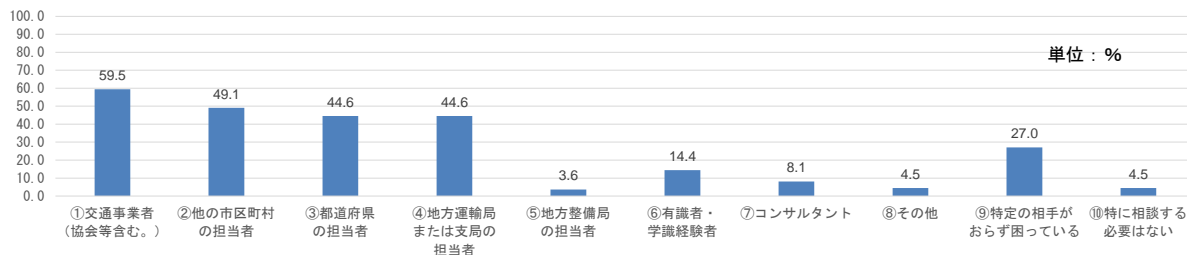
< 「専門部署がない、人材不足」を選択した場合の相談相手 >



< 「情報不足、相談相手の不在」を選択した場合の相談相手 >



< 「どのように取り組んでよいかわからない」を選択した場合の相談相手 >



(2) 公共交通の取組みを進める上での必要情報

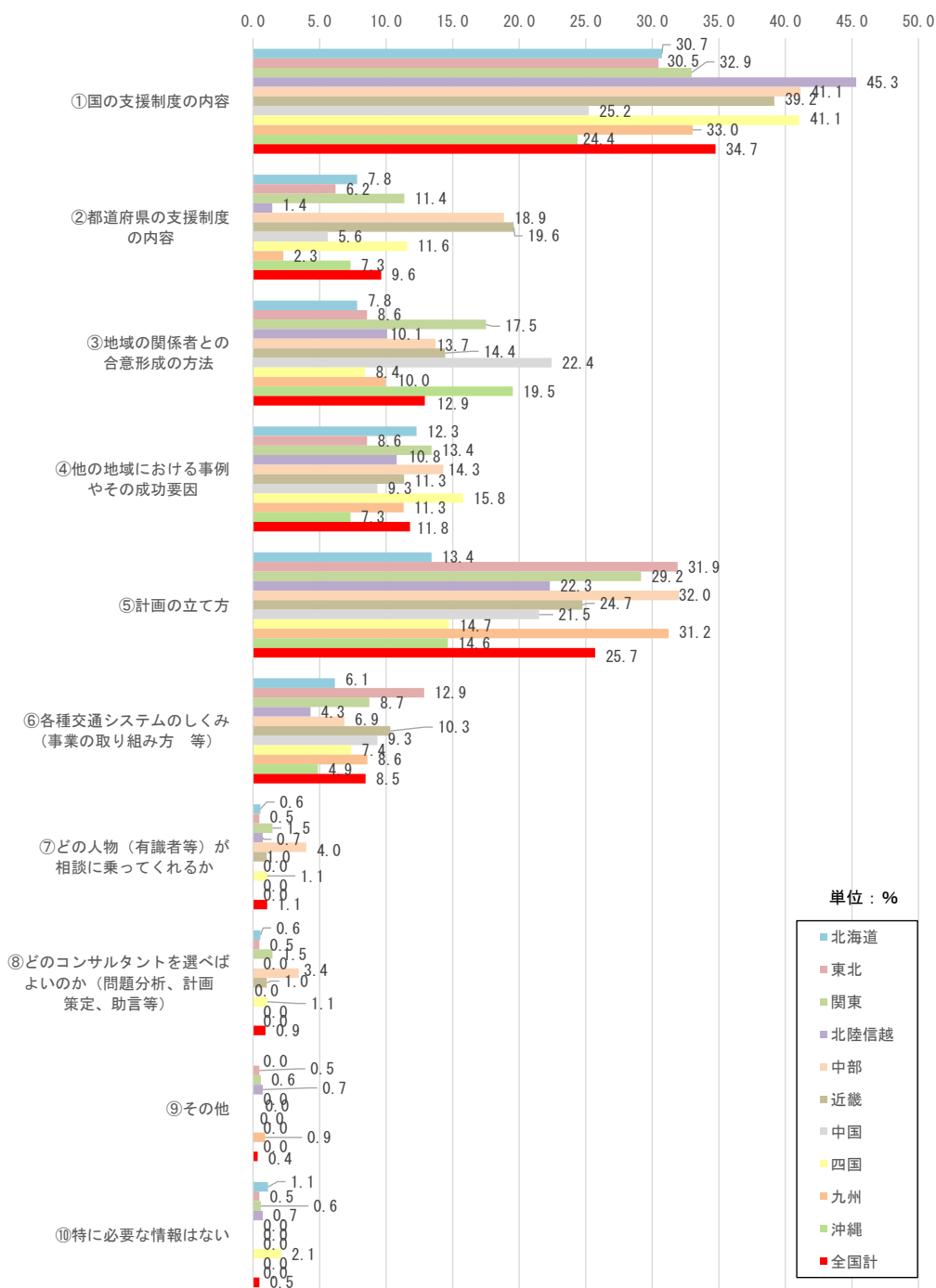
1) 特に重要な情報（回答の◎）

■全国計で見ると、「国の支援制度」が最も高く34.7%、次いで「計画の立て方」の25.7%となっている。

■「国の支援制度」は人口規模が大きくなるほど選択率が高まるのに対して、「都道府県の支援制度」は、人口規模が小さくなるほど選択率が高くなっている。

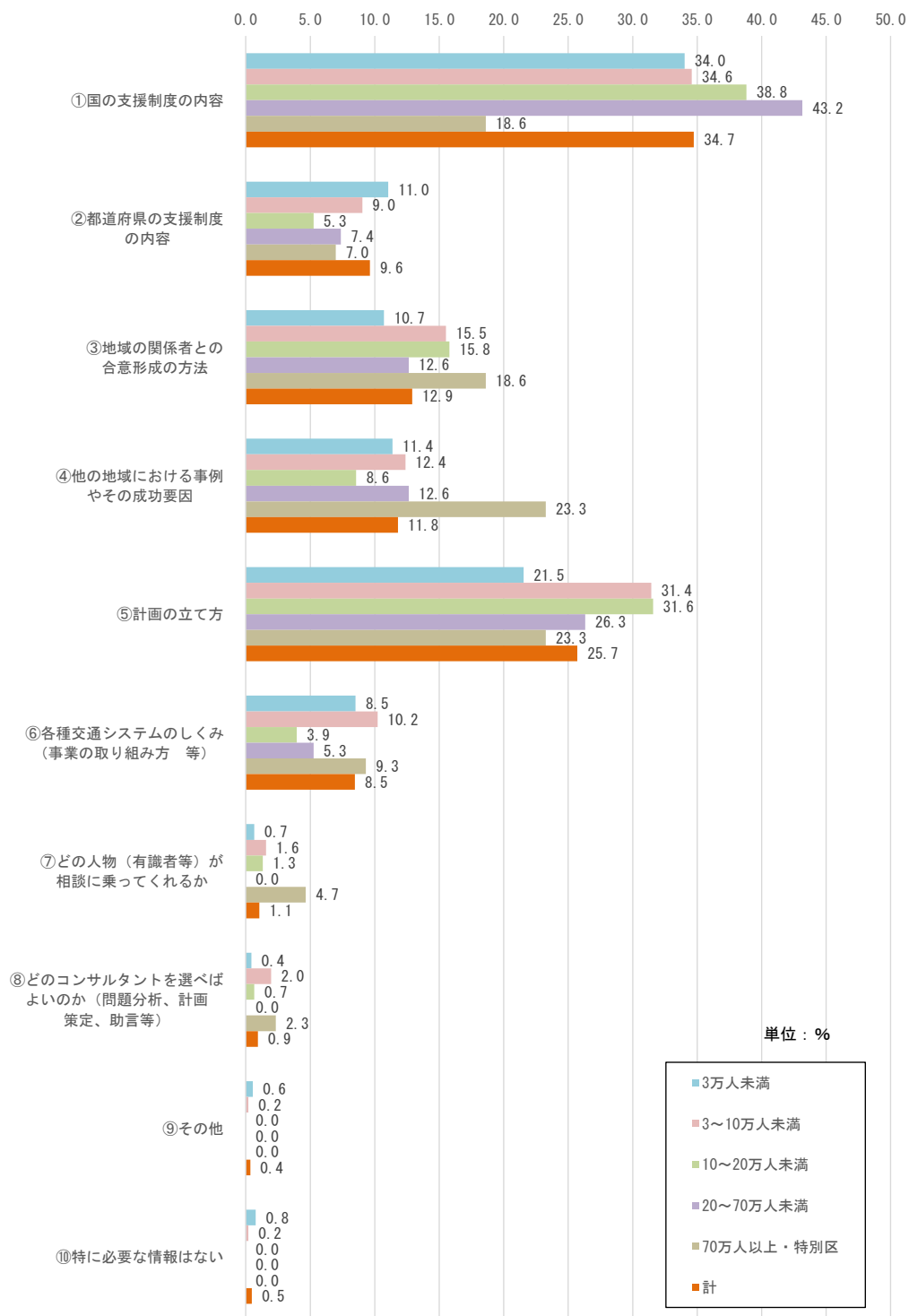
(問 B5) 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、ブロック別）



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

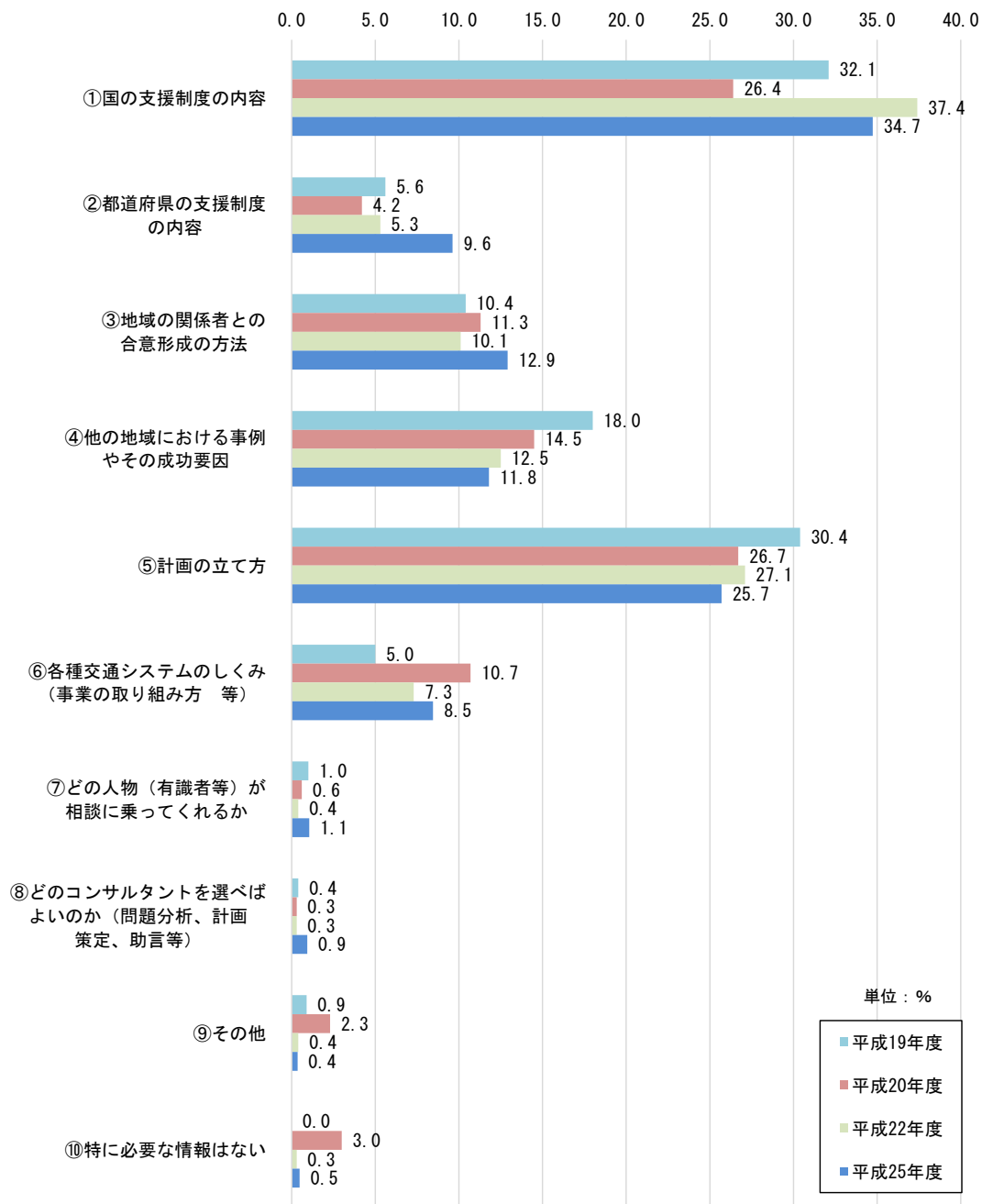
●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、人口規模区別）



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

《経年比較\_平成 19、21、22 年度及び平成 25 年度》

●公共交通の取組みを進める上での必要情報



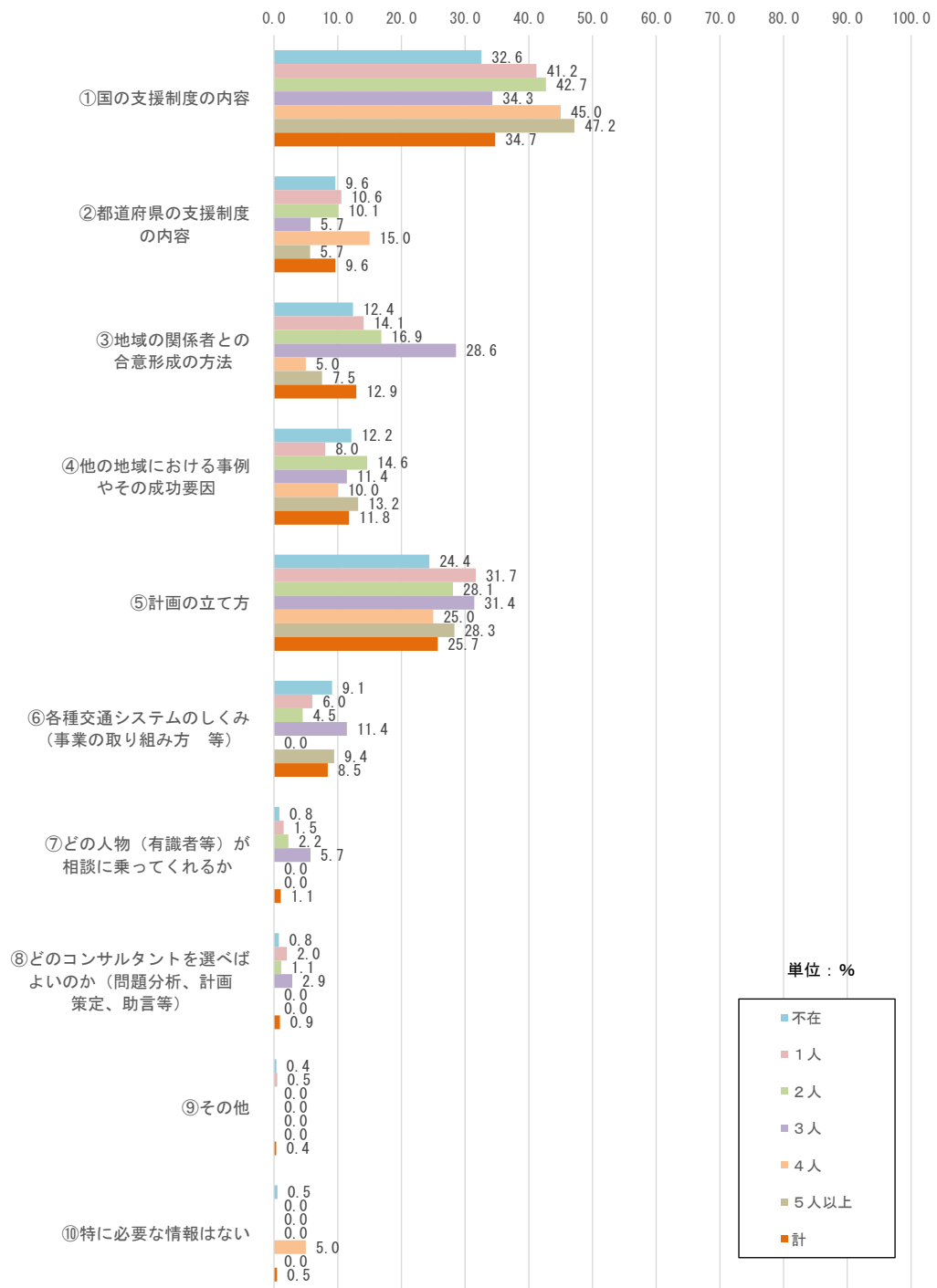


【公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者数別の最も重要な必要情報

■ 専任担当者数の違いにより必要とする情報が大きく異なるという傾向があるわけではない。

● 公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)



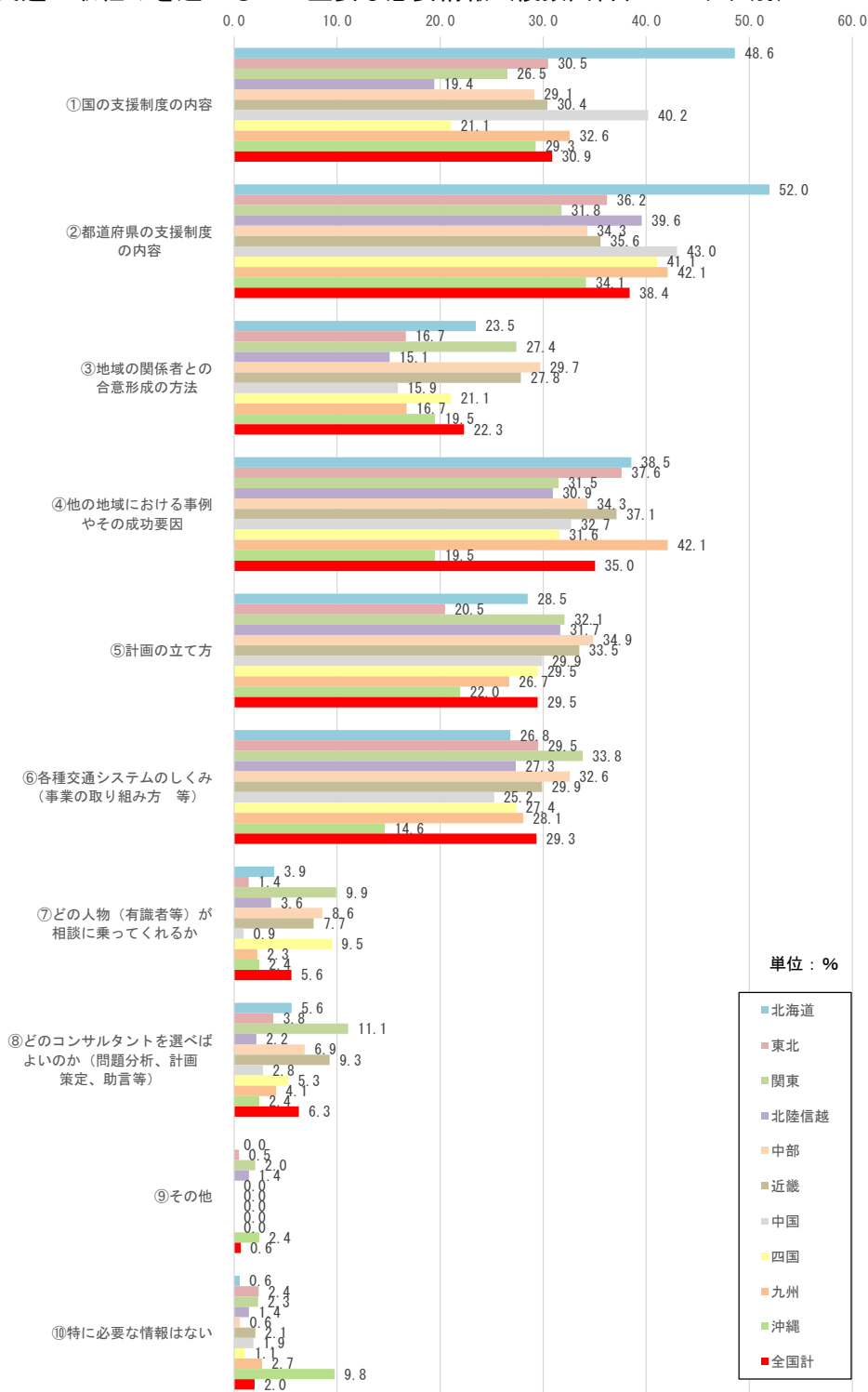
※1) 上記選択率(%)は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

2) 重要な情報（回答の○）

- 全国計で見ると「都道府県の支援制度」（38.4%）が最も高くなっている。特に重要な情報で「国の支援制度」が最多となっており、各種支援制度についての情報はニーズが高いことがうかがえる。
- 人口別では、「合意形成の方法」で人口規模が大きくなるほど選択率が高まる傾向がある。

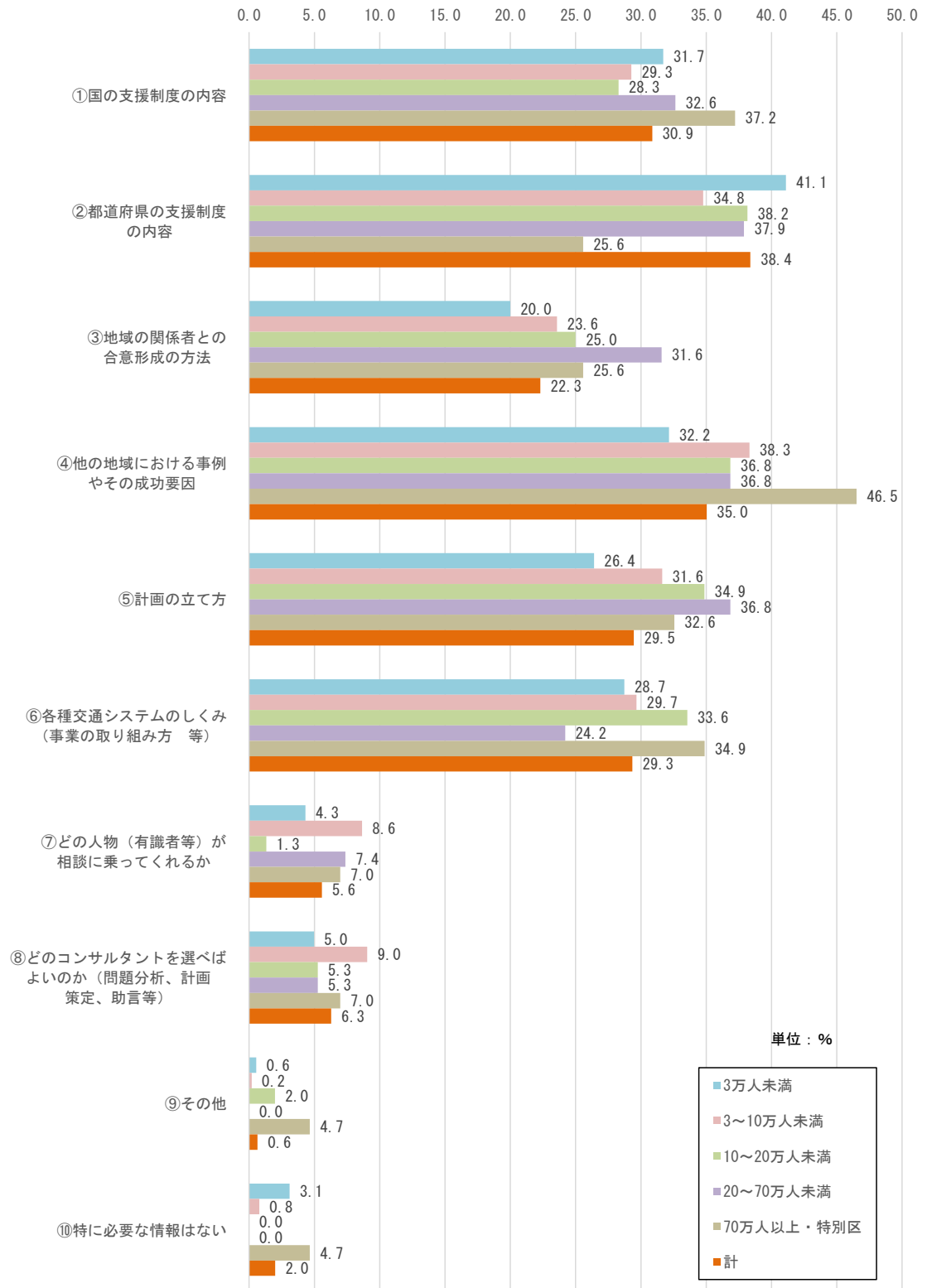
（問 B5） 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、ブロック別）



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、人口規模区分別）



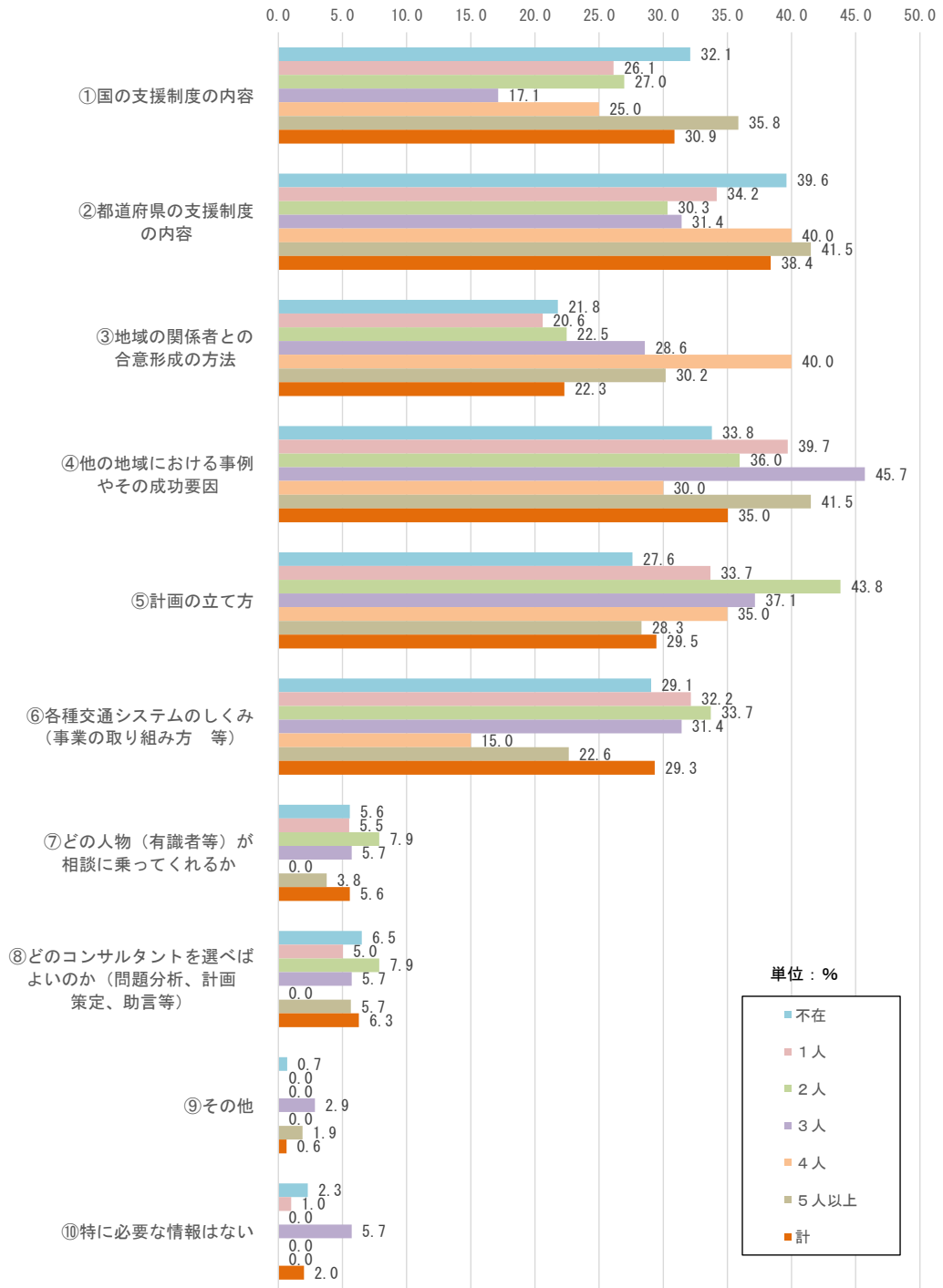
※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数 (n=1704) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

【公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者数別の重要な必要情報

■ 専任担当者数の違いにより必要とする情報が大きく異なるという傾向があるわけではない。

● 公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)



※) 上記選択率(%)は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

### 3) 特に重要な情報（回答の◎）【市区町村ごとの回答数を考慮した重み付き集計】

- 全国計で見ると、「国の支援制度」が最も高く30.2%、次いで「計画の立て方」の23.6%となっている。（重み無しの場合と同順位）
- 人口別では、「国の支援制度」で人口規模が大きくなるほど選択率が高まるのに対して、「都道府県の支援制度」は、人口規模が小さくなるほど選択率が高くなっている。（やや異なるが概ね重み無しの場合と同傾向）

（問 B5） 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

#### ●集計条件について

本来、問 B5 は「最も重要な情報」として◎を一つだけ回答するものであるが、市区町村によっては、複数の◎を回答したケースが存在した。



複数の◎を回答したケースをそのまま集計すると、複数回答市区町村の重みが増してしまうことから、本集計では「各市区町村の回答の重みは等しい」との条件を付加するものとした。



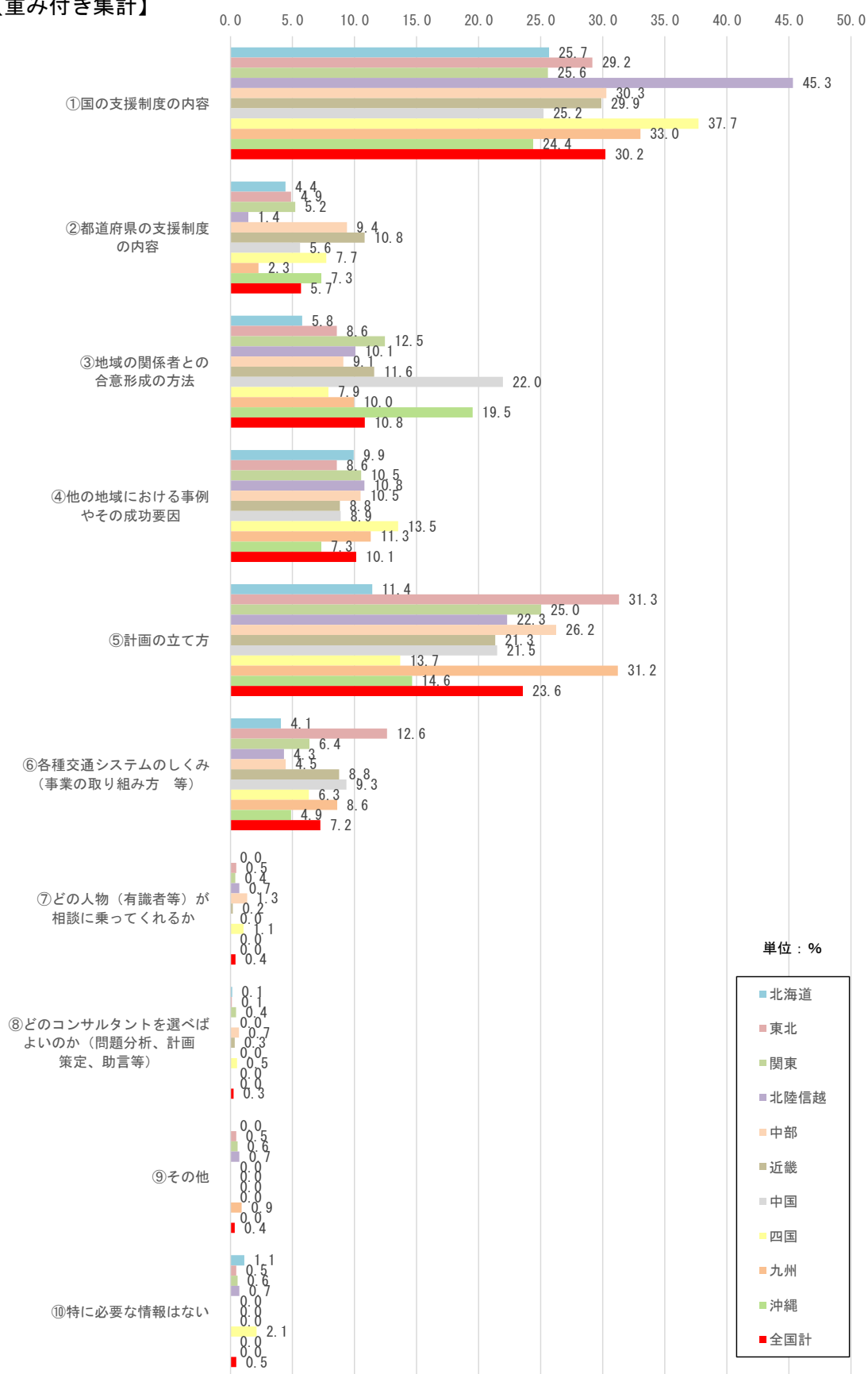
#### 【具体的な集計方法】

「1 / 市区町村あたりの◎の合計数」を集計対象とする。

- 例 1) ○○市が◎を 4 個回答していた→回答カテゴリーについて 0.25 の重みで集計
- 例 2) ○○町が◎を 1 個回答していた→回答カテゴリーについて 1.00 の重みで集計
- 例 3) ○○村が◎を 2 個回答していた→回答カテゴリーについて 0.50 の重みで集計

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、ブロック別）

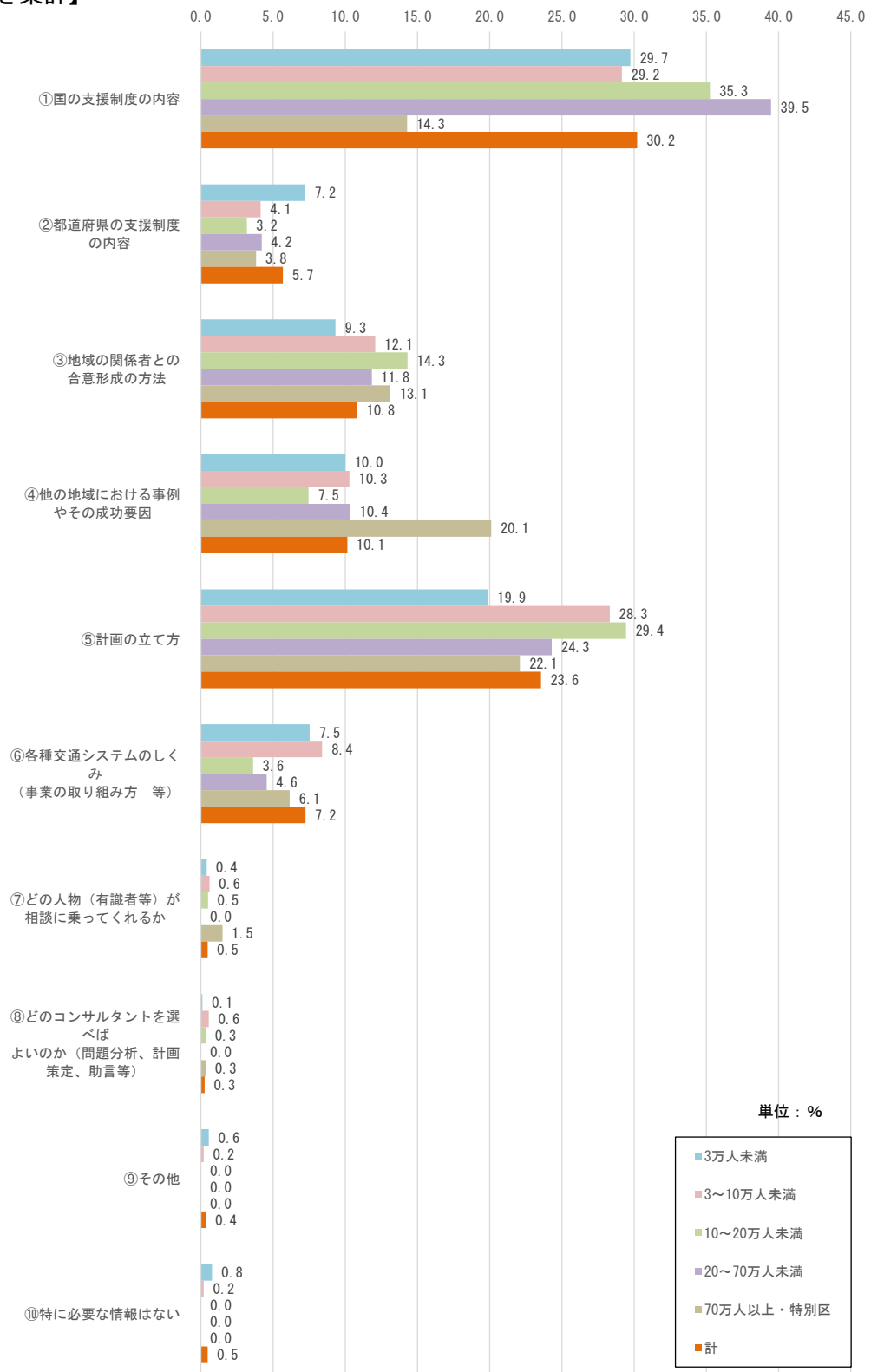
【重み付き集計】



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数 (n=1704) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、人口規模区分別）

【重み付き集計】



※) 上記選択率 (%) は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

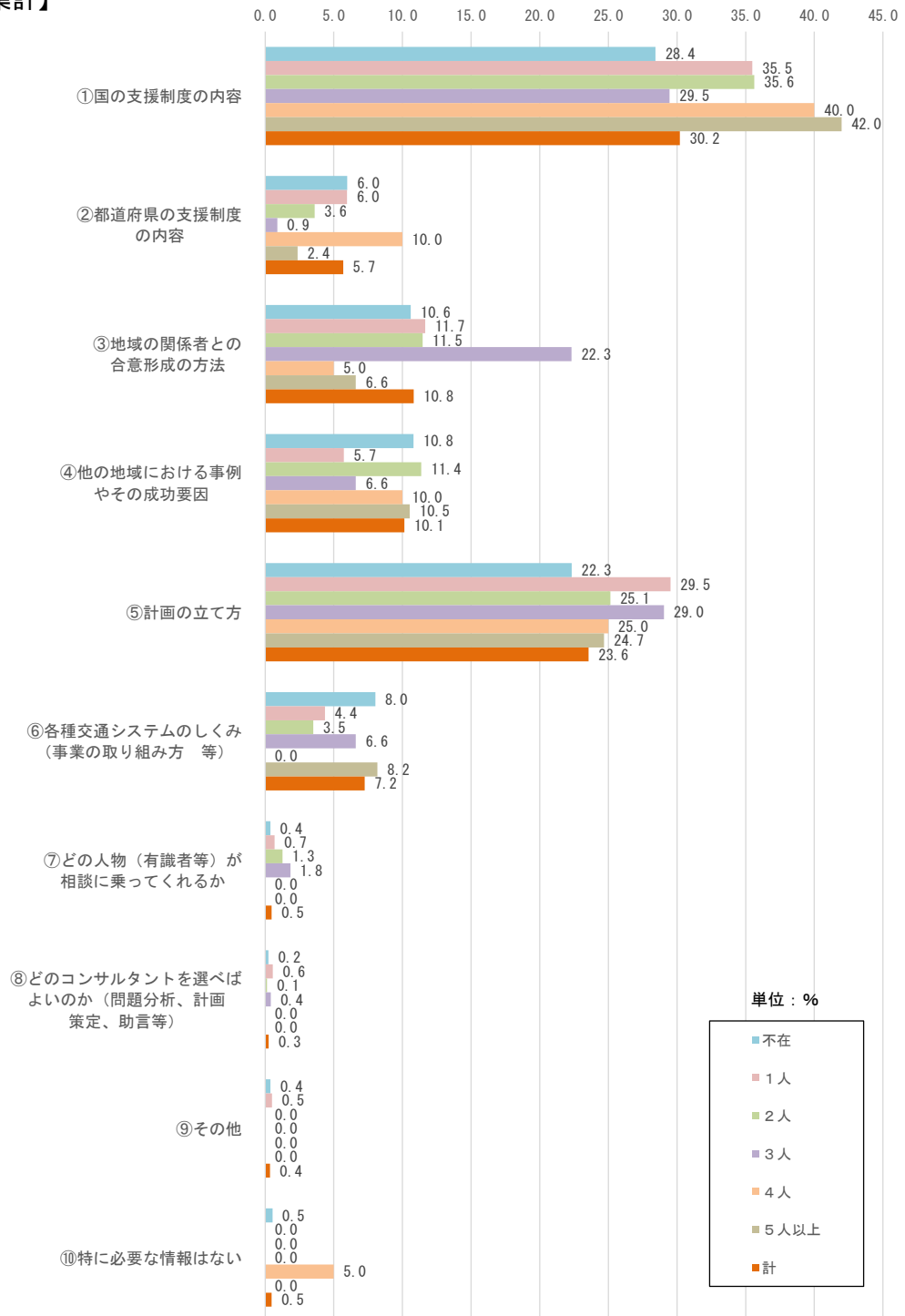
【公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者数別の最も重要な必要情報

■ 専任担当者数の違いにより必要とする情報が大きく異なるという傾向があるわけではないが、「国の支援制度」では専任担当者の有無により若干傾向の違いが見られる。

● 公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)

【重み付き集計】



※1) 上記選択率(%)は、回答全市区町村数(n=1704)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。



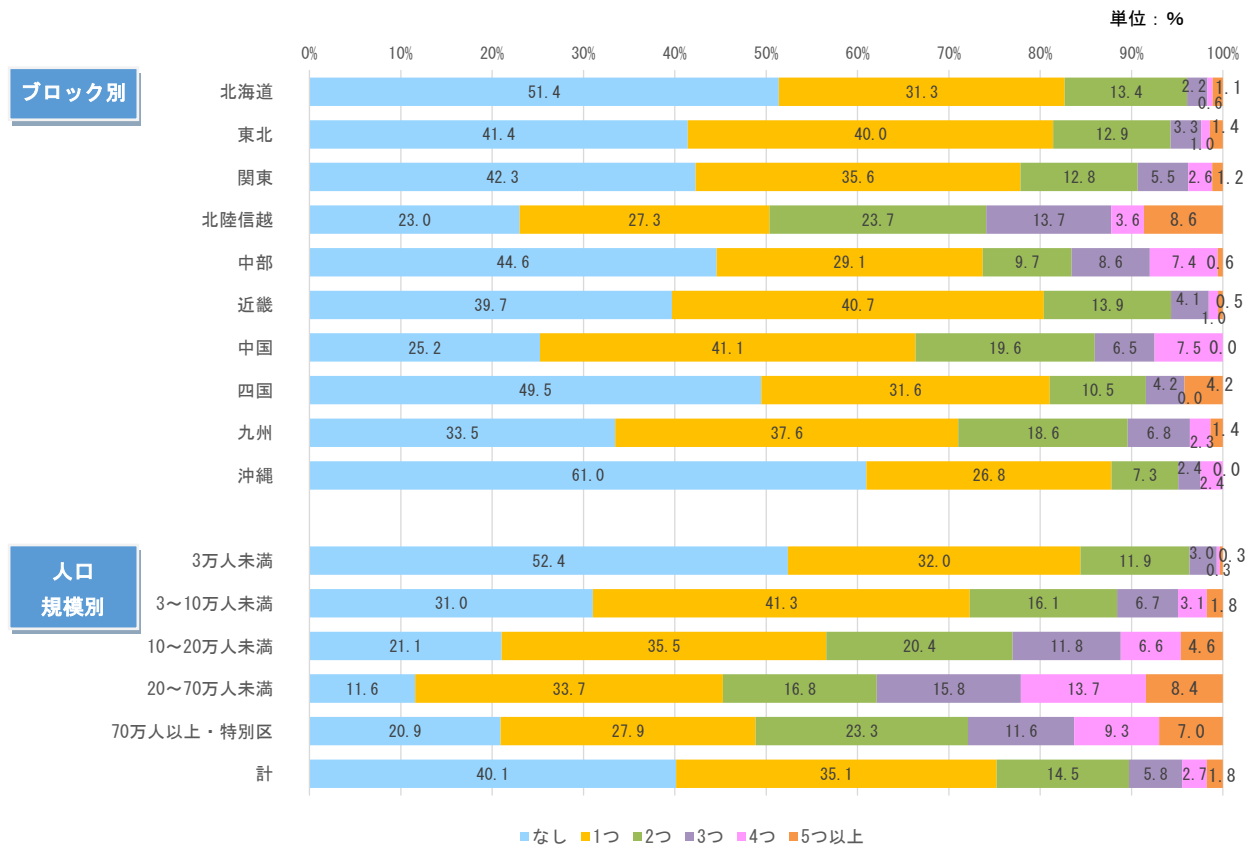
## 6. 交通に関する計画や方針の策定状況

### (1) 計画や指針の策定数

- およそ4割の市区町村において交通に関する計画や指針を策定していない。
- 人口規模が小さくなるほど、計画等を策定していない割合が高くなる傾向がある。

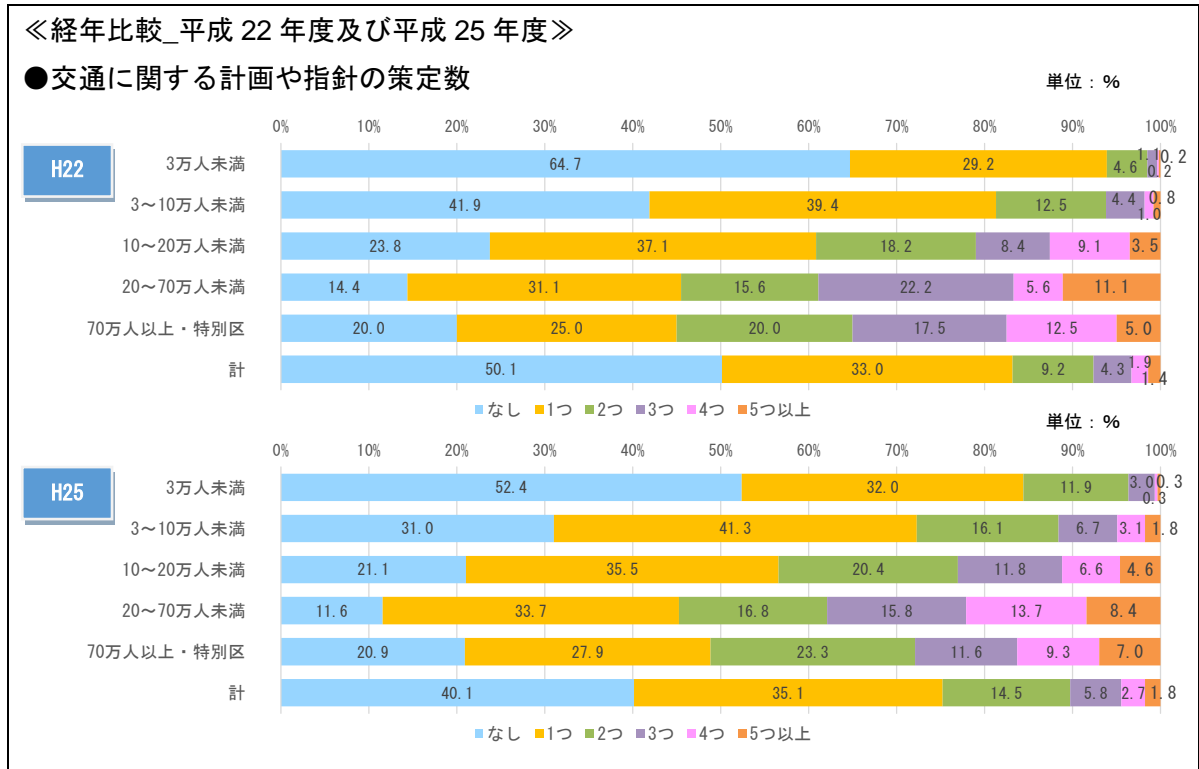
(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

#### ●交通に関する計画や指針の策定数



※) 上記、構成比 (%) は、アンケートを回収した市区町村数(n=1704)を母数として算出したものである。

なお、回答の無かった市区町村に関しては、計画数を「なし」として集計している。



●都道府県別、計画数別の回答市区町村数

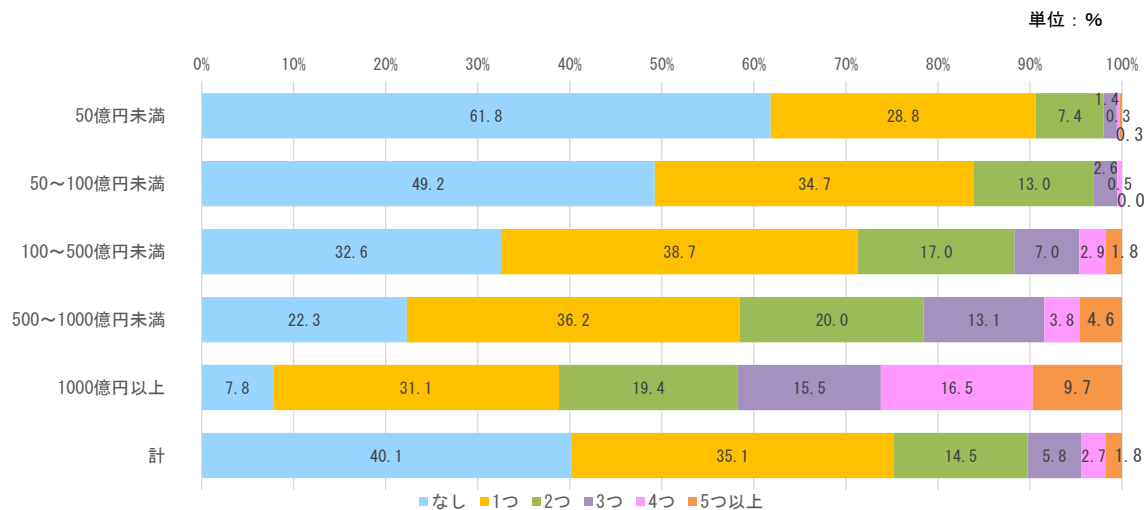
県別	計画数							合計
	なし	1つ	2つ	3つ	4つ	5つ以上	小計	
北海道	92	56	24	4	1	2	87	179
青森県	11	15	10	0	1	0	26	37
岩手県	14	10	3	2	0	0	15	29
宮城県	12	17	6	0	0	0	23	35
秋田県	8	11	5	1	0	0	17	25
山形県	19	11	3	2	0	0	16	35
福島県	23	20	0	2	1	3	26	49
茨城県	19	18	3	2	2	0	25	44
栃木県	3	13	4	4	1	0	22	25
群馬県	26	4	4	1	0	0	9	35
埼玉県	31	23	8	0	1	0	32	63
千葉県	19	18	11	4	1	1	35	54
東京都	26	24	7	2	3	0	36	62
神奈川県	7	15	2	6	1	2	26	33
新潟県	2	8	6	7	1	6	28	30
富山県	4	4	2	2	2	1	11	15
石川県	3	6	5	4	1	0	16	19
福井県	10	4	2	0	1	0	7	17
山梨県	14	7	5	0	0	1	13	27
長野県	23	20	20	6	1	5	52	75
岐阜県	21	9	3	7	1	0	20	41
静岡県	19	9	3	2	2	0	16	35
愛知県	18	18	6	4	7	1	36	54
三重県	10	11	3	2	2	0	18	28
滋賀県	6	6	4	2	0	0	12	18
京都府	7	12	4	1	0	0	17	24
大阪府	14	19	5	3	1	1	29	43
兵庫県	13	16	9	2	1	0	28	41
奈良県	19	19	1	0	0	0	20	39
和歌山県	18	7	4	0	0	0	11	29
鳥取県	8	6	3	2	0	0	11	19
島根県	6	8	4	0	1	0	13	19
岡山県	9	12	3	3	0	0	18	27
広島県	2	8	6	2	5	0	21	23
山口県	2	10	5	0	2	0	17	19
徳島県	15	6	2	1	0	0	9	24
香川県	8	4	3	1	0	1	9	17
愛媛県	7	9	1	2	0	1	13	20
高知県	17	11	4	0	0	2	17	34
福岡県	16	16	20	3	1	0	40	56
佐賀県	6	9	2	2	0	0	13	19
長崎県	7	7	4	2	1	0	14	21
熊本県	17	16	5	1	2	1	25	42
大分県	2	12	1	2	0	1	16	18
宮崎県	8	13	3	1	0	1	18	26
鹿児島県	18	10	6	4	1	0	21	39
沖縄県	25	11	3	1	1	0	16	41
全国計	684	598	247	99	46	30	1020	1704

【交通に関する計画や指針の策定数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の交通に関する計画や指針の策定数

■ 一般予算会計規模が小さな自治体ほど、計画等を策定していない割合が高くなる傾向がある。

● 交通に関する計画や指針の策定数 × 一般会計予算規模区分



※) 上記、構成比 (%) は、アンケートを回収した市区町村数(n=1704)を母数として算出したものである。

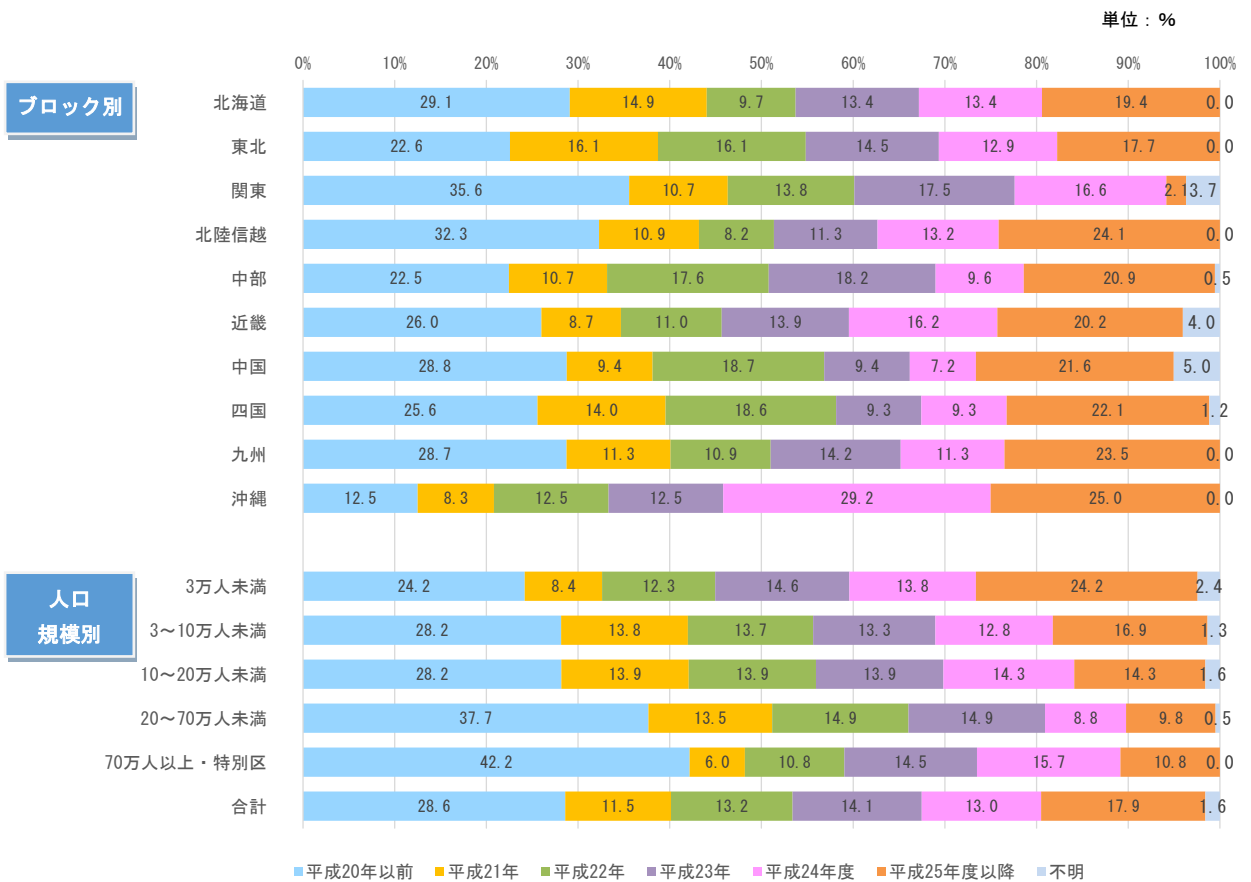
なお、回答の無かった市区町村に関しては、計画数を「なし」として集計している。

(2) 計画や指針の策定年度

- 平成20年以前に策定された計画は3割弱にとどまり、新規策定・見直しを含め、平成21年以降に計画の策定が進んでいることがわかる。
- 人口規模の小さな市区町村ほど、新しい年度(平成21年以降)に策定した計画の割合が高くなる傾向がある。
- 「70万人以上・特別区」といった大きな市区町村では、平成20年以前の計画が多く残っていることがわかる。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定年度)

●交通に関する計画や指針の策定年度



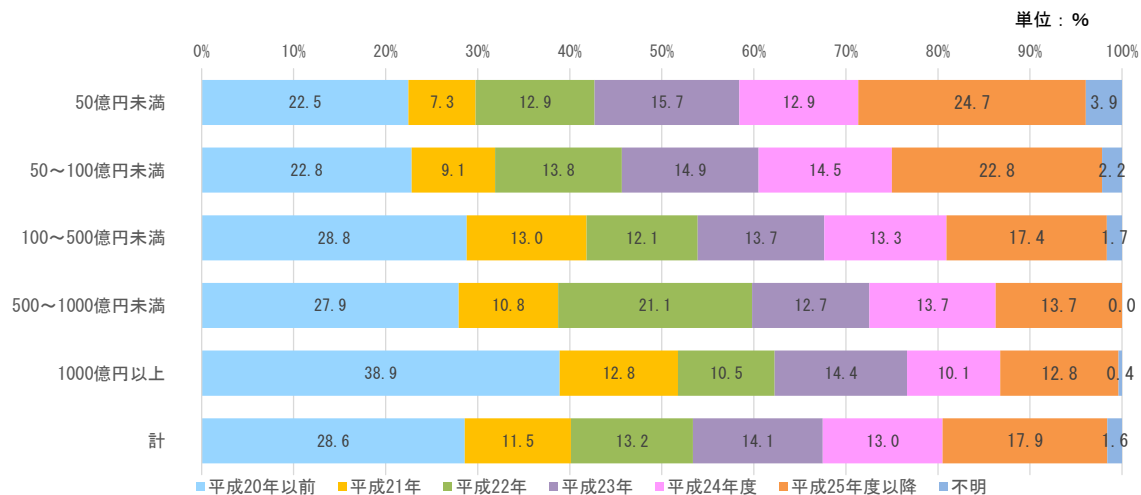
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=1759)を母数として算出したものである。

【交通に関する計画や指針の策定年度での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の交通に関する計画や指針の策定年度

■ 一般会計予算規模が小さくなるほど、近年策定している計画の割合が高い傾向がある。

● 交通に関する計画や指針の策定年度 × 一般会計予算規模区分



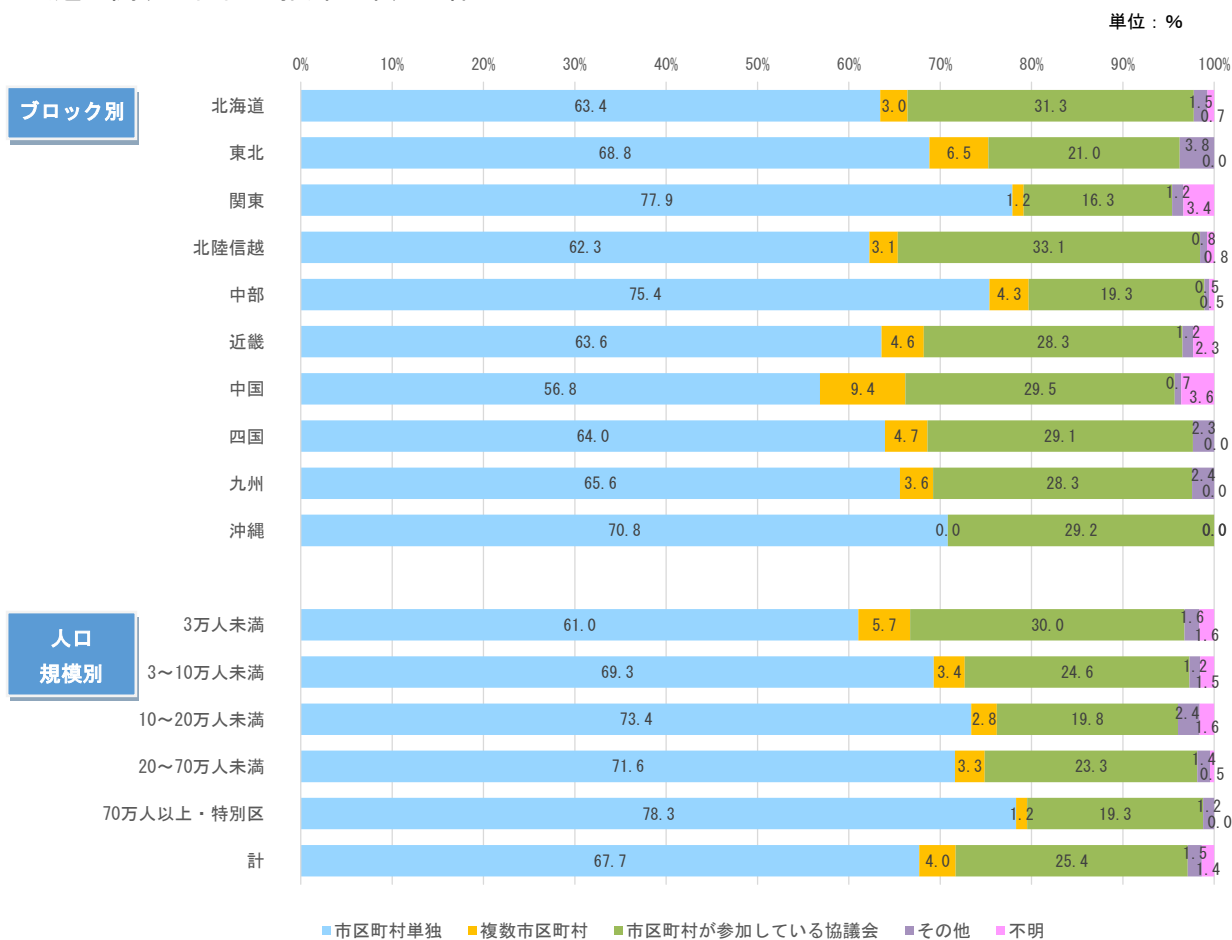
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=1759)を母数として算出したものである。

(3) 計画や指針の策定主体

- およそ3分の2の計画は、単独の市区町村が主体となって策定している。
- 中国ブロックや東北ブロックなどでは、「複数市区町村」で策定している計画の割合が、他のブロックに比べ高くなっている。
- 人口規模が小さくなるほど「市区町村単独」の割合が低くなり、「複数市区町村」や「協議会」が主体となって策定した計画の割合が高い傾向がある。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定主体)

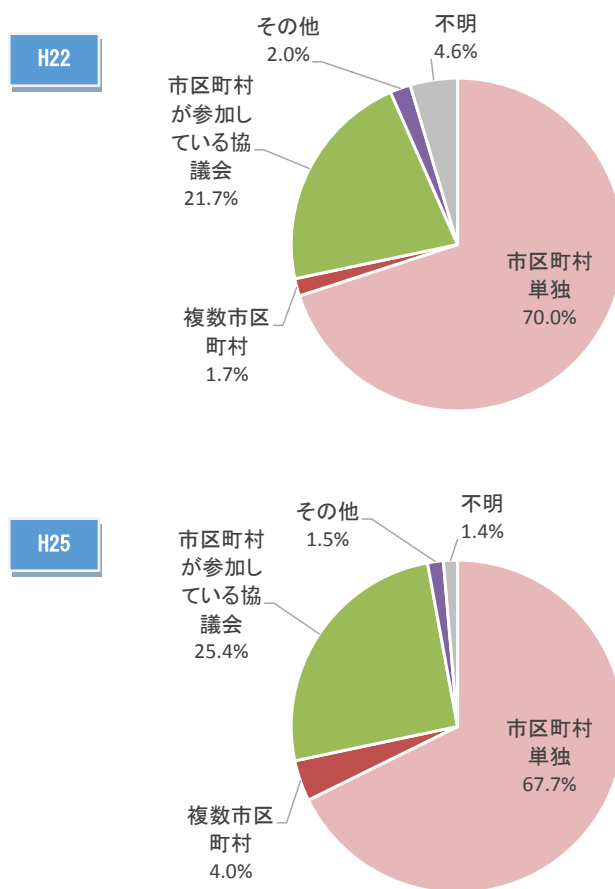
● 交通に関する計画や指針の策定主体



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=1759)を母数として算出したものである。

《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

●交通に関する計画や指針の策定主体



※) H22 における「都道府県」の категорияは、「その他」に含めた

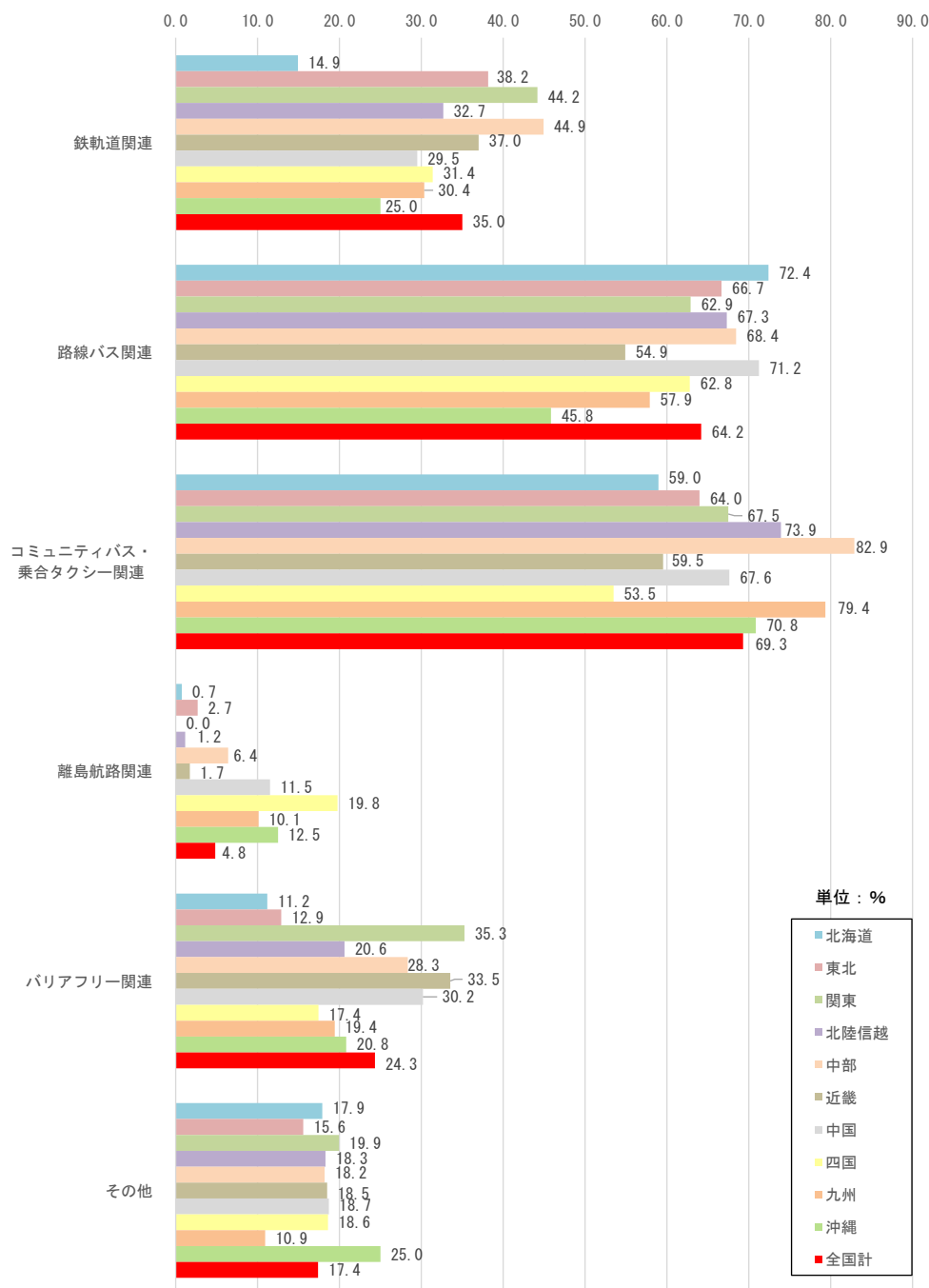


(4) 計画や指針の策定内容

- 全国計で見ると、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」が69.3%で最も高く、次いで「路線バス関連」(64.2%)、「鉄軌道関連」(35.0%)、「バリアフリー関連」(24.3%)と続く。
- 「鉄軌道関連」、「バリアフリー関連」、「路線バス関連」は、人口規模が大きいほど割合が高く、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」は人口規模の小さな自治体で高い割合となっている。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定内容)

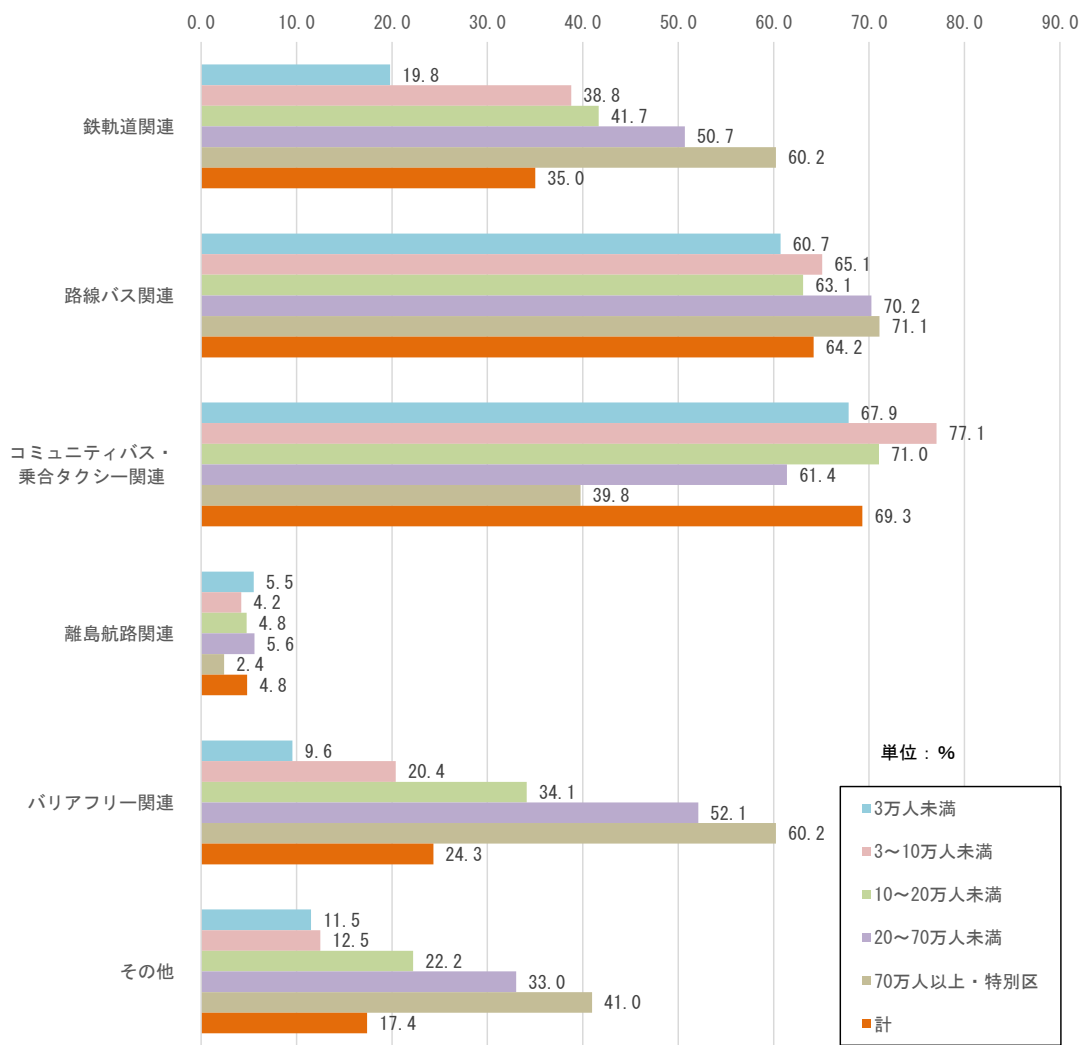
●交通に関する計画や指針の策定内容(複数回答、ブロック別)



※) 上記、選択率(%)は、回答のあった全計画数(n=1759)を母数として算出したものである。

複数回答項目であるため、項目ごとの合計は100%にならない場合がある。

●交通に関する計画や指針の策定内容（複数回答、人口規模区分別）

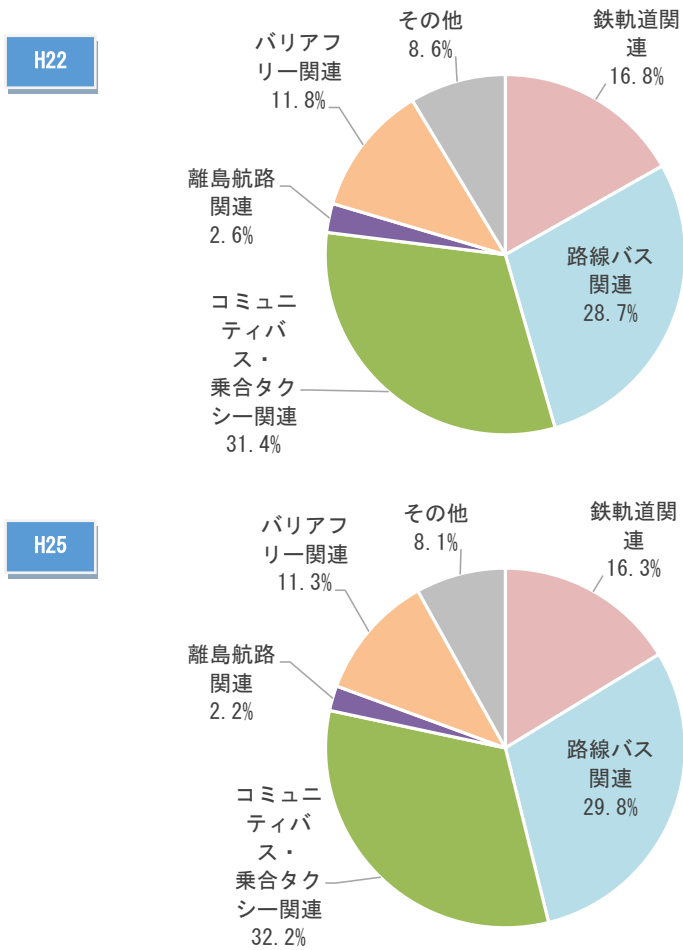


※) 上記、選択率(%)は、回答のあった全計画数(n=1759)を母数として算出したものである。

複数回答項目であるため、項目ごとの合計は100%にならない場合がある。

《経年比較\_平成 22 年度及び平成 25 年度》

●交通に関する計画や指針の策定内容



## 7. 陸上交通の運行支援の状況

### (1) 運行支援対象の事業者数

- 3万人未満の、比較的人口規模の小さな市区町村からの回答が41.7%を占める。
  - 4分の3以上の事業者が、一般会計予算規模500億円以下の自治体からの回答である。
- ※) 上記割合は、市区町村から回答のあった事業者数(n=3967)を母数とした値である。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者名をお答えください。

### ●回答市区町村数と運行支援対象の事業者数（都道府県別、ブロック別）

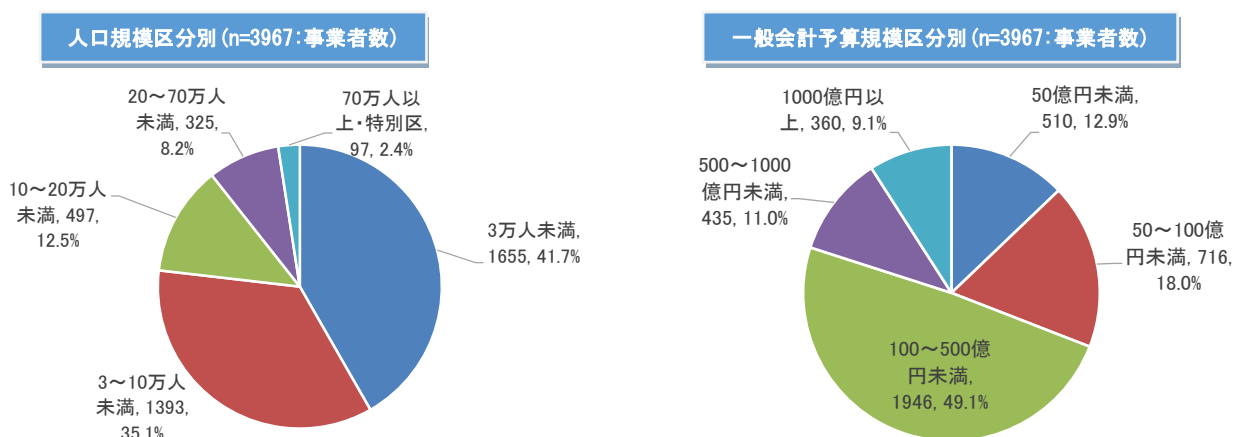
都道府県	回答市区町村数	回答事業者数
北海道	171	351
青森県	35	75
岩手県	29	92
宮城県	34	96
秋田県	25	90
山形県	34	76
福島県	46	99
茨城県	41	78
栃木県	23	76
群馬県	32	65
埼玉県	51	97
千葉県	49	107
東京都	47	76
神奈川県	24	34
新潟県	30	146
富山県	14	47
石川県	19	50
福井県	16	56
山梨県	25	64
長野県	74	232
岐阜県	37	72
静岡県	33	86
愛知県	47	88
三重県	25	49
滋賀県	18	62
京都府	19	50
大阪府	34	63
兵庫県	40	95
奈良県	34	64
和歌山県	25	43
鳥取県	18	40
島根県	19	64
岡山県	25	93
広島県	23	126
山口県	19	64
徳島県	23	47
香川県	14	43
愛媛県	19	76
高知県	33	79
福岡県	54	135
佐賀県	19	49
長崎県	18	56
熊本県	42	134
大分県	17	85
宮崎県	25	59
鹿児島県	38	103
沖縄県	27	35
全国計	1564	3967

ブロック	回答市区町村数	回答事業者数
北海道	171	351
東北	203	528
関東	292	597
北陸信越	137	475
中部	158	351
近畿	170	377
中国	104	387
四国	89	245
九州	213	621
沖縄	27	35
全国計	1564	3967

※) 事業者数について

本間においては、「複数の自治体が同一の事業者を対象とした回答をしているケース」がある。このため、事業者数は、「同一事業者の複数カウントを含んだ延べ数」となっている。

● 運行支援対象の事業者数（人口規模区分別、一般会計予算規模区分別）

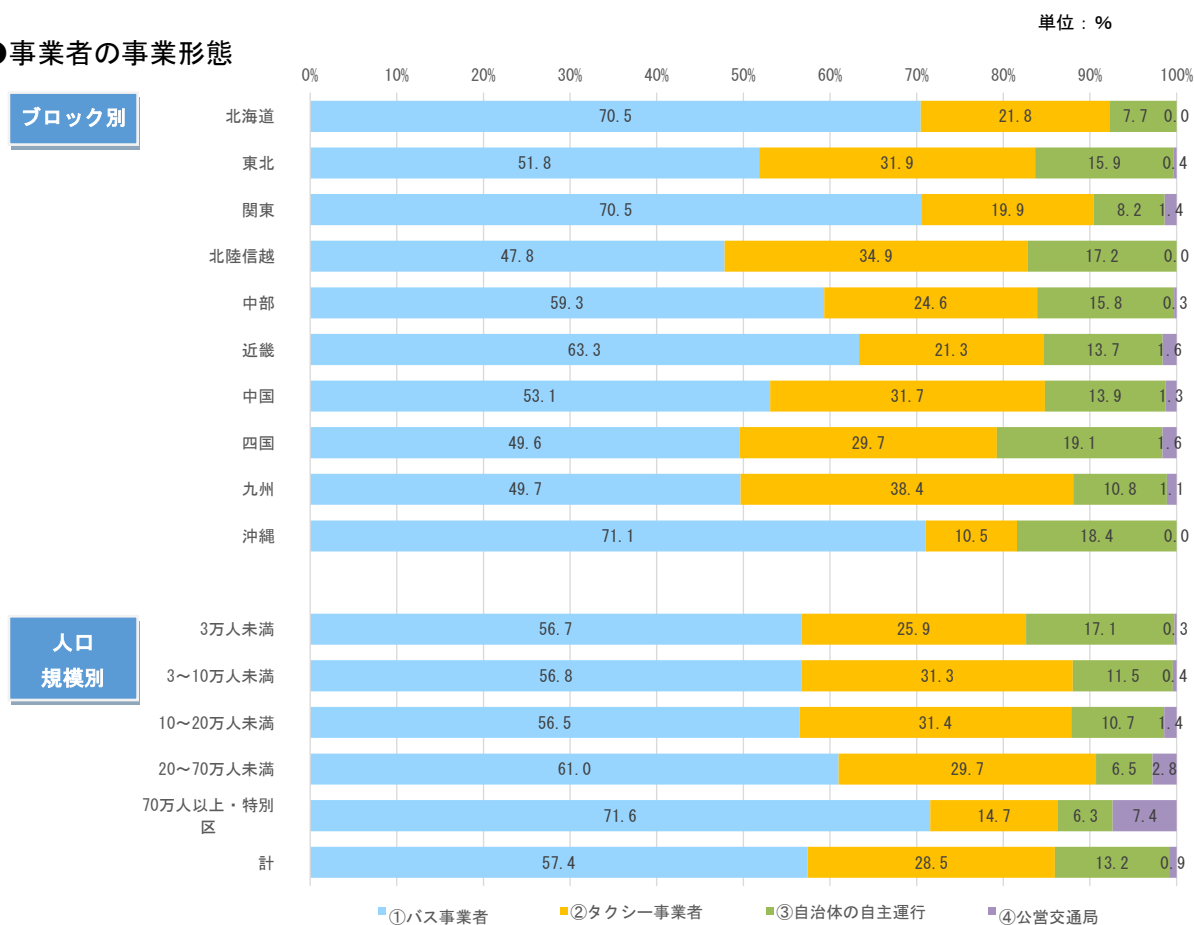


(2) 事業者の事業形態

- 半数以上はバス事業者となっているが、タクシー事業者もおよそ3割程度を占めている。
- 人口規模の小さな自治体になるほど、バス事業者の割合が下がり、タクシー事業者、自治体の自主運行の割合が高くなる傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局

● 事業者の事業形態



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全事業者数 (n=3868) を母数として算出したものである。

(3) 事業者の運行区分

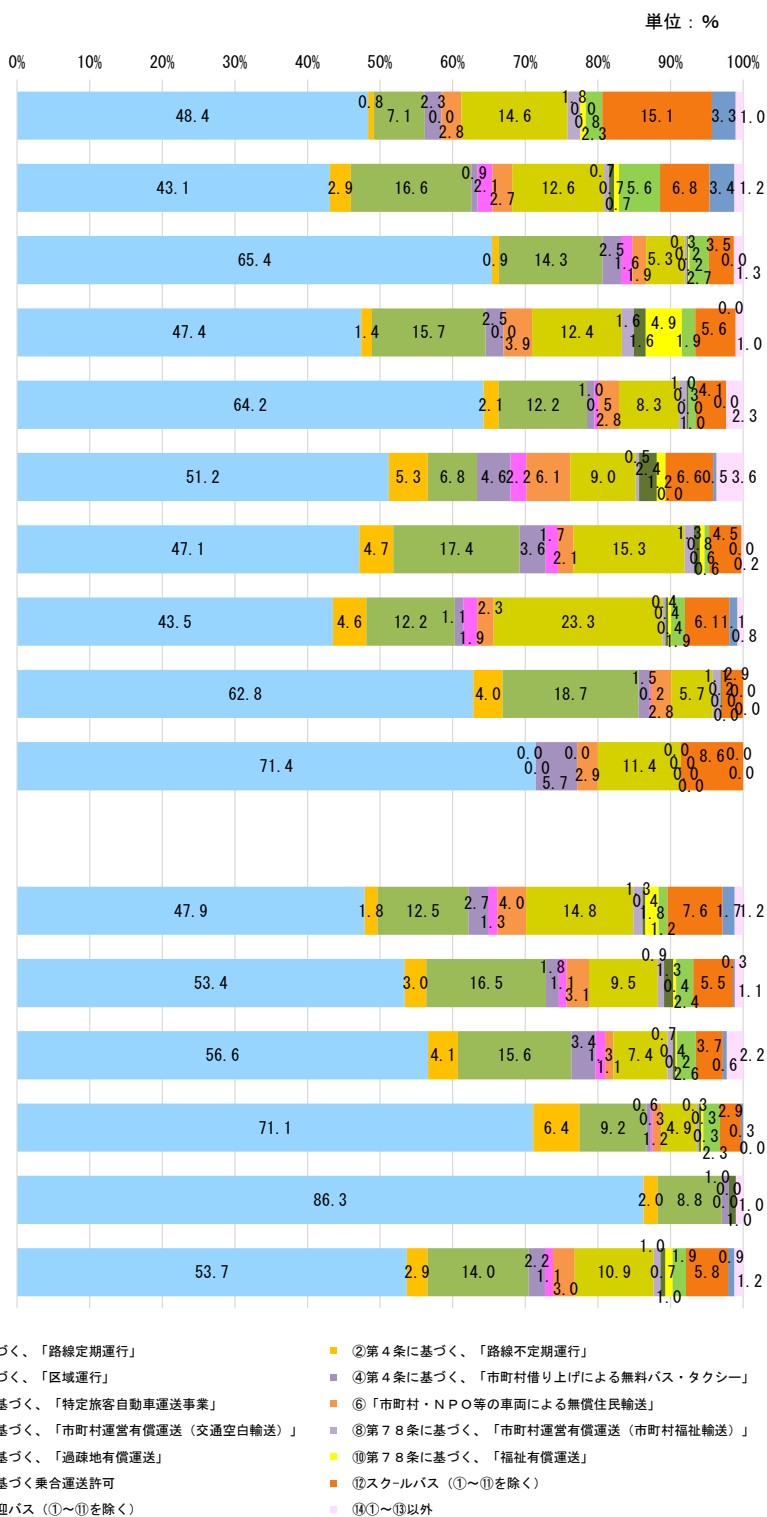
- 全体の半数以上の事業者が「運送法第4条 路線定期運行」となっているが、「運送法第4条 区域運行」、「運送法第78条 市町村有償運送」も一定割合の割合を占めている。
- 関東、中部、九州、沖縄ブロックで「運送法第4条 路線定期運行」の割合が高くなっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。

●事業者の運行区分

ブロック別

人口規模別



※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=4315、複数回答)を母数として算出したものである。

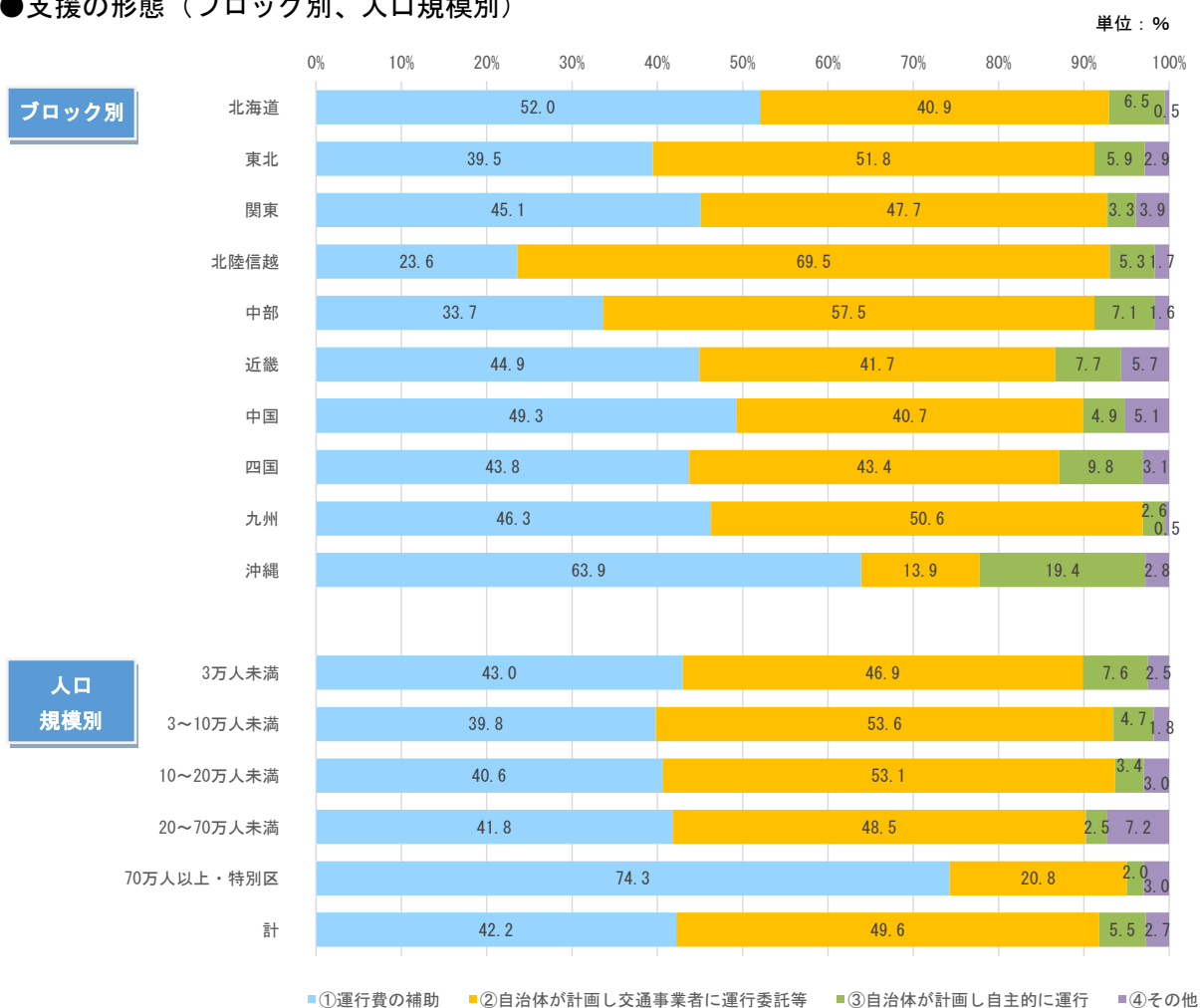
(4) 支援の形態

- 全体としては、民間の路線バスに対する「運行費の補助」と「自治体が計画した路線の運行委託」がそれぞれ4～5割程度を占めている。
- ブロック別では北陸信越ブロックで「運行委託」が、沖縄ブロックで「運行費の補助」の割合がともに60%を超えるなど、比較的高くなっている。
- 人口規模別では、「70万人以上・特別区」で「運行費の補助」が74.3%と極めて高い。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、③自治体が計画し自主的に運行、④その他

●支援の形態（ブロック別、人口規模別）



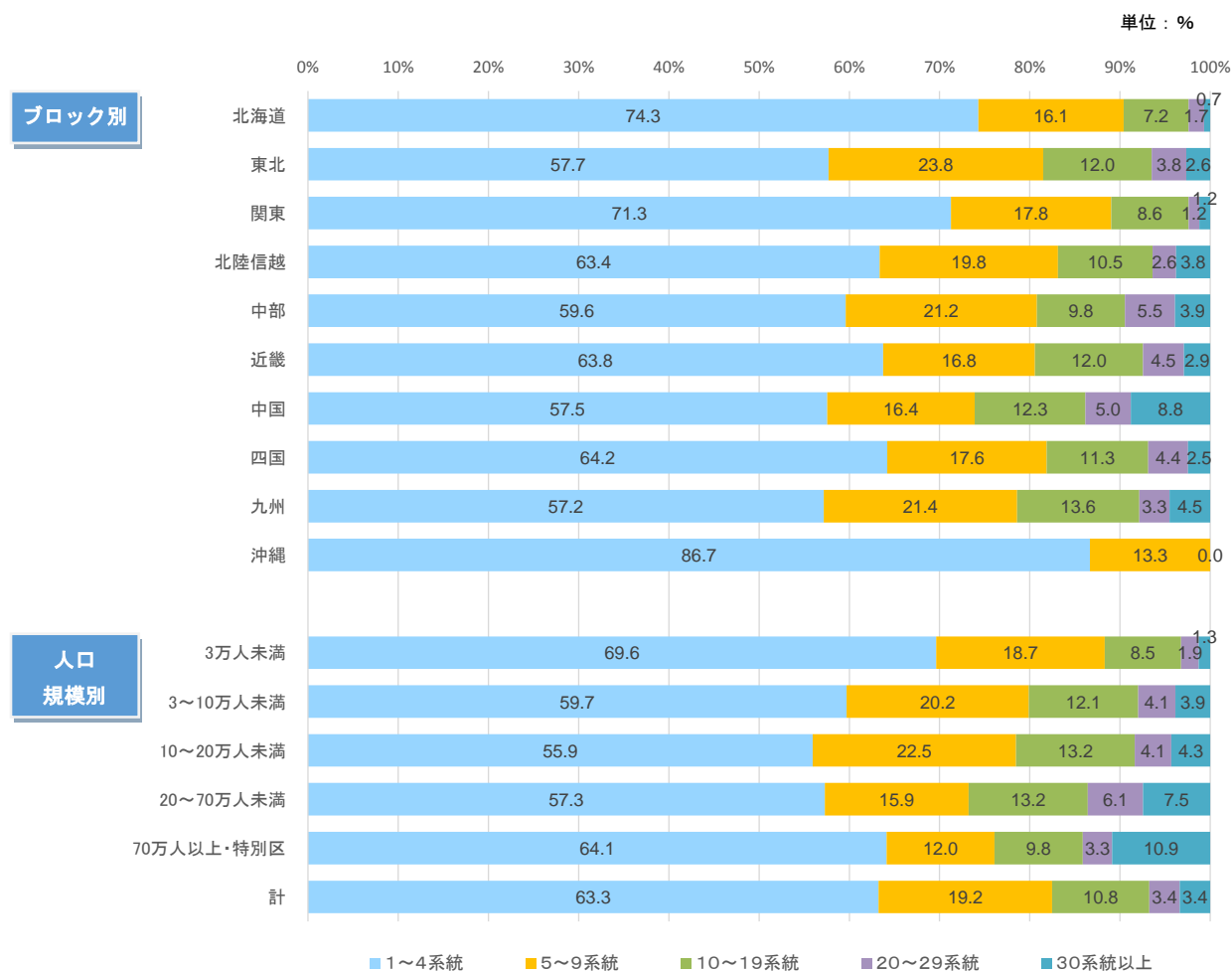
※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=4209、複数回答)を母数として算出したものである。

(5) 路線型運行支援の系統数

- 路線型運行支援を受けている事業者のうち、6割以上で4系統以下となっている。
- 人口規模が大きな市区町村ほど支援している系統数が多い傾向にあり、「70万人以上・特別区」においては、1割程度の事業者が30系統以上の支援となっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (5) 路線型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている系統数をお答えください。

● 路線型運行支援の系統数



※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=3230、0系統・無回答を除く)を母数として算出したものである。

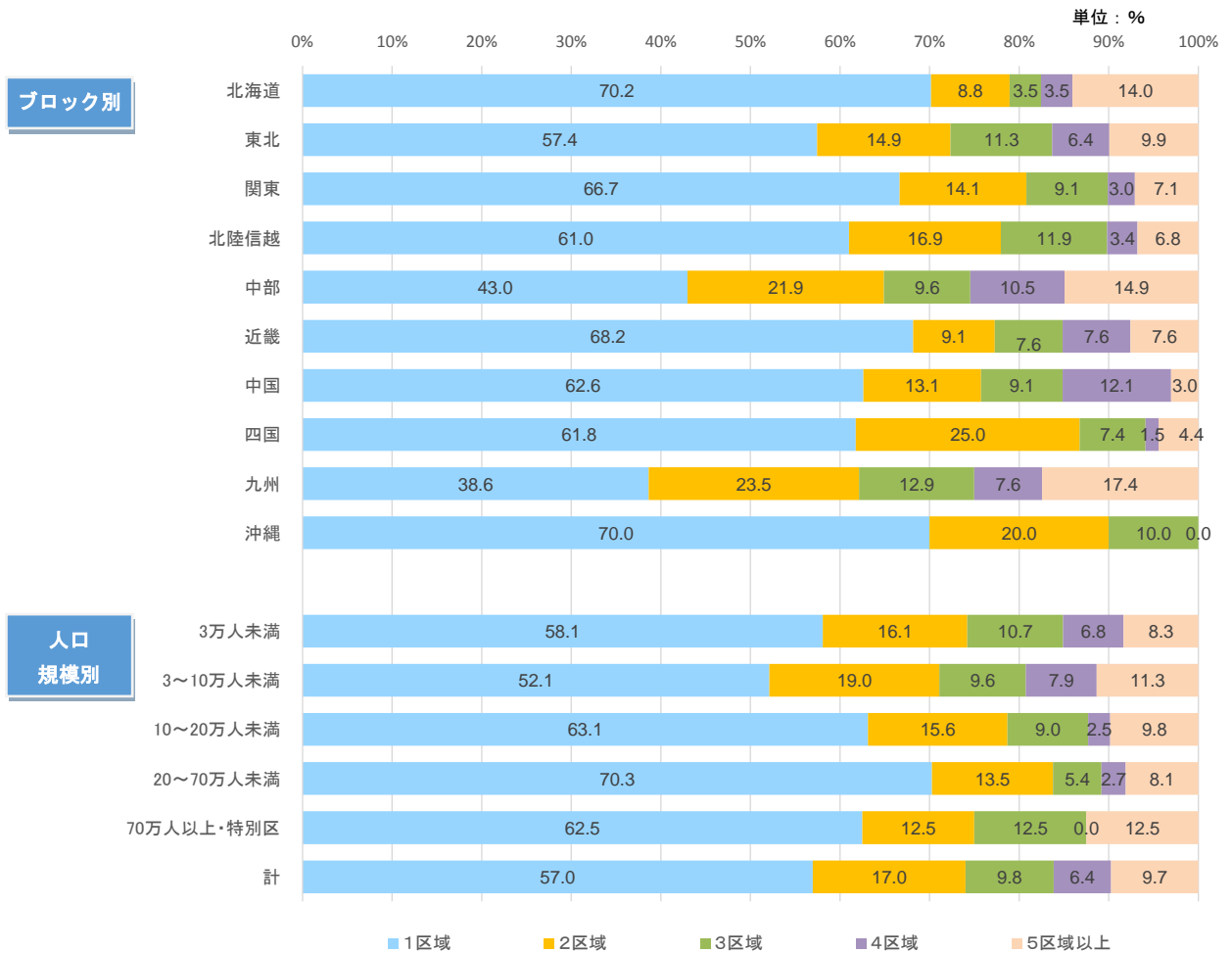


(6) 区域型運行支援の区域数

- 全体では半数以上の事業者が、「1区域」のみの支援となっている。
- 中部や九州ブロックにおいて、支援している区域運行の数が比較的多い傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (6) 区域型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている区域数をお答えください。

●区域型運行支援の区域数（ブロック別）



※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=904、0区域・無回答を除く)を母数として算出したものである。

(7) 事業者への補助額・支援額(総額)

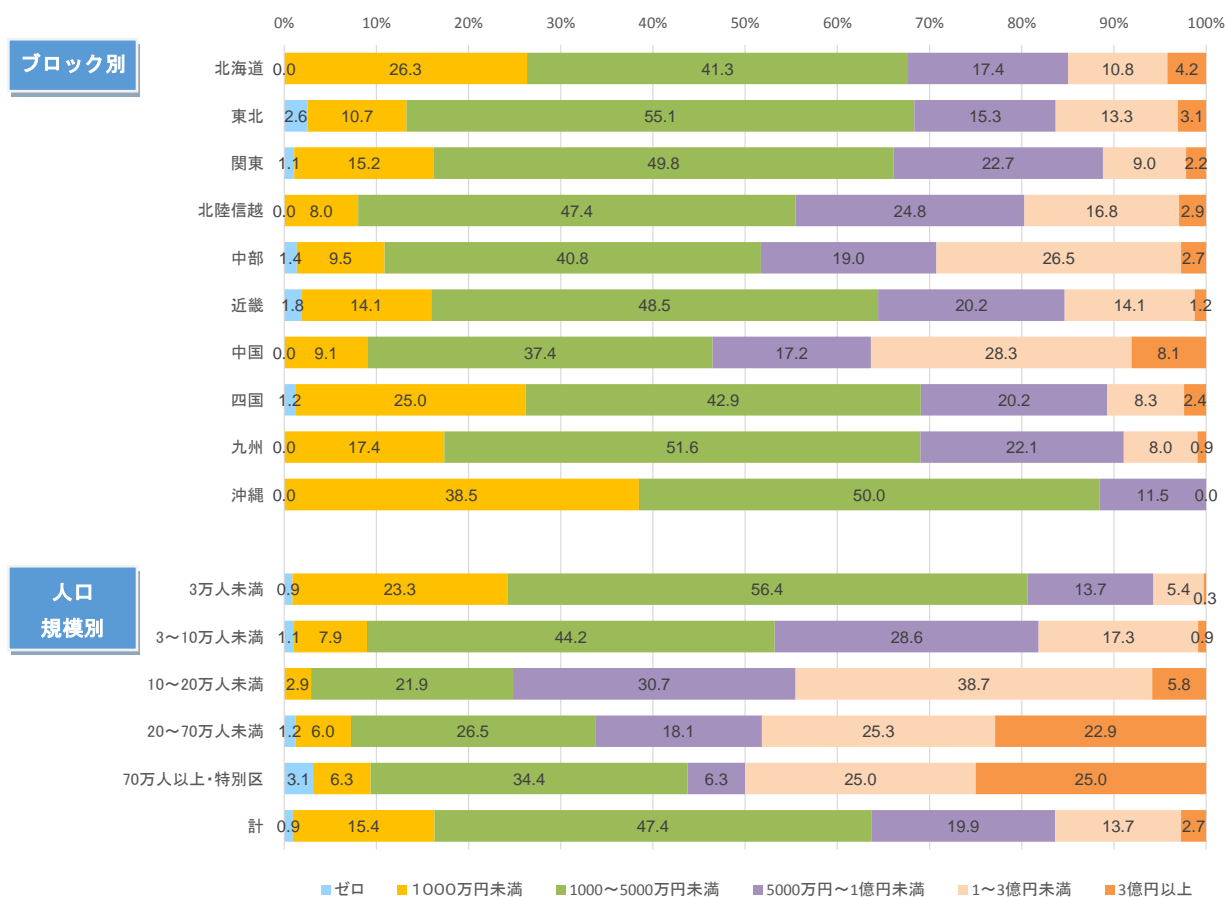
■ 1 市区町村あたりの運行費支援額の全国平均で6,617万円となっている。  
 ■ 人口規模区分別で見ると1億円以上の補助額・支援額となっている市区町村の割合は、人口規模が大きくなるほど高くなる傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額（総額）

平均値：6,617万円

単位：%



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市区町村数(n=1509)を母数として算出したものである。

※2) 1市区町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

(8) 事業者への補助額・支援額(市区町村負担額)

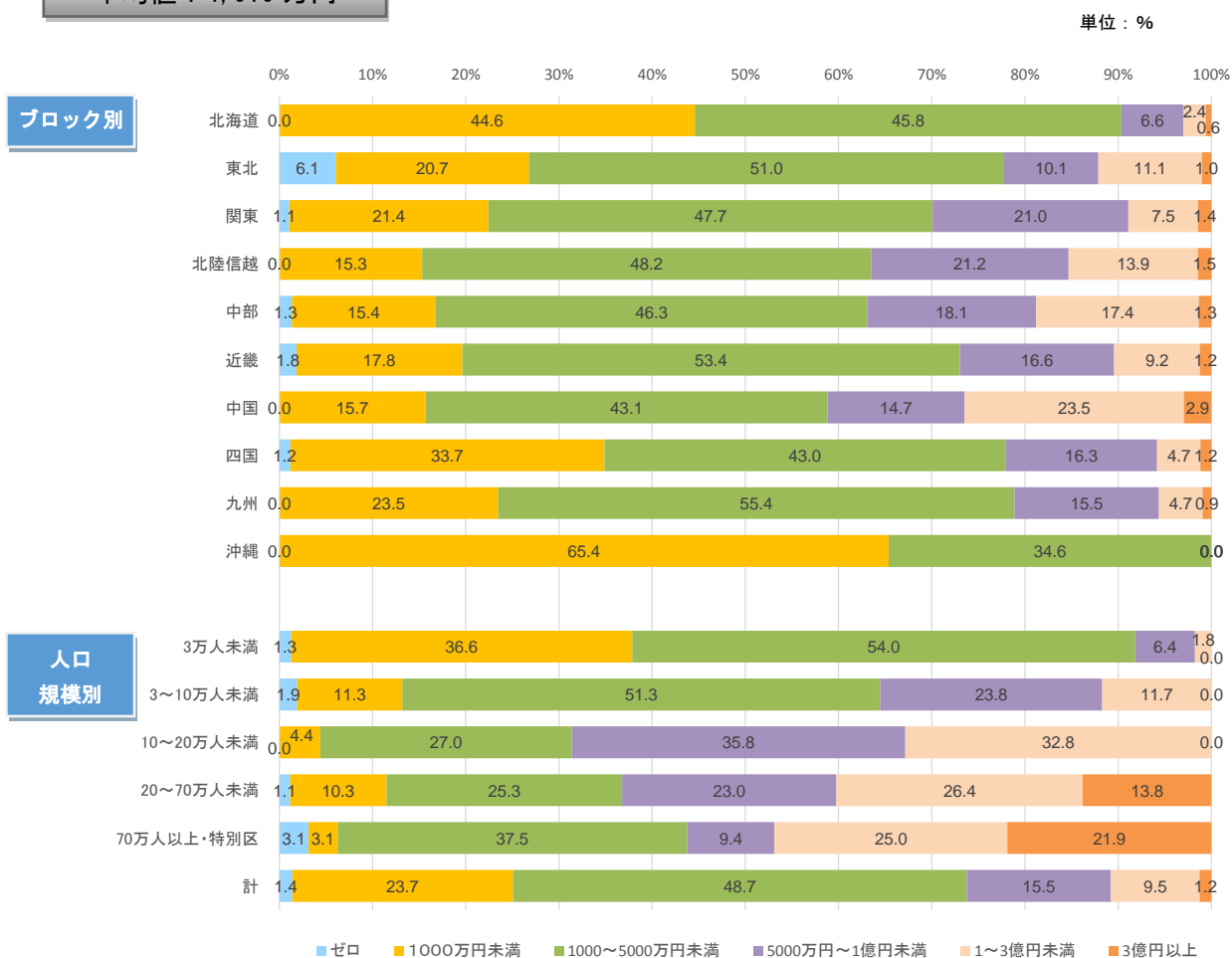
1) 事業者への補助額・支援額(市区町村負担額)

- 1市区町村あたりの運行費支援額の全国平均は4,910万円となっている。
- 人口規模が大きくなるほど、市区町村負担額も概ね大きくなる傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(市区町村負担額)

平均値：4,910万円



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市区町村数(n=1521)を母数として算出したものである。

※2) 1市区町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

2) 補助額・支援額総額に占める市区町村負担額の割合

■全国計で見ると、平均値は77.7%となっている。

■およそ3分の1の自治体では単独で支援を行っており、「70万人以上・特別区」では、単独で支援している割合が3分の2に上る。

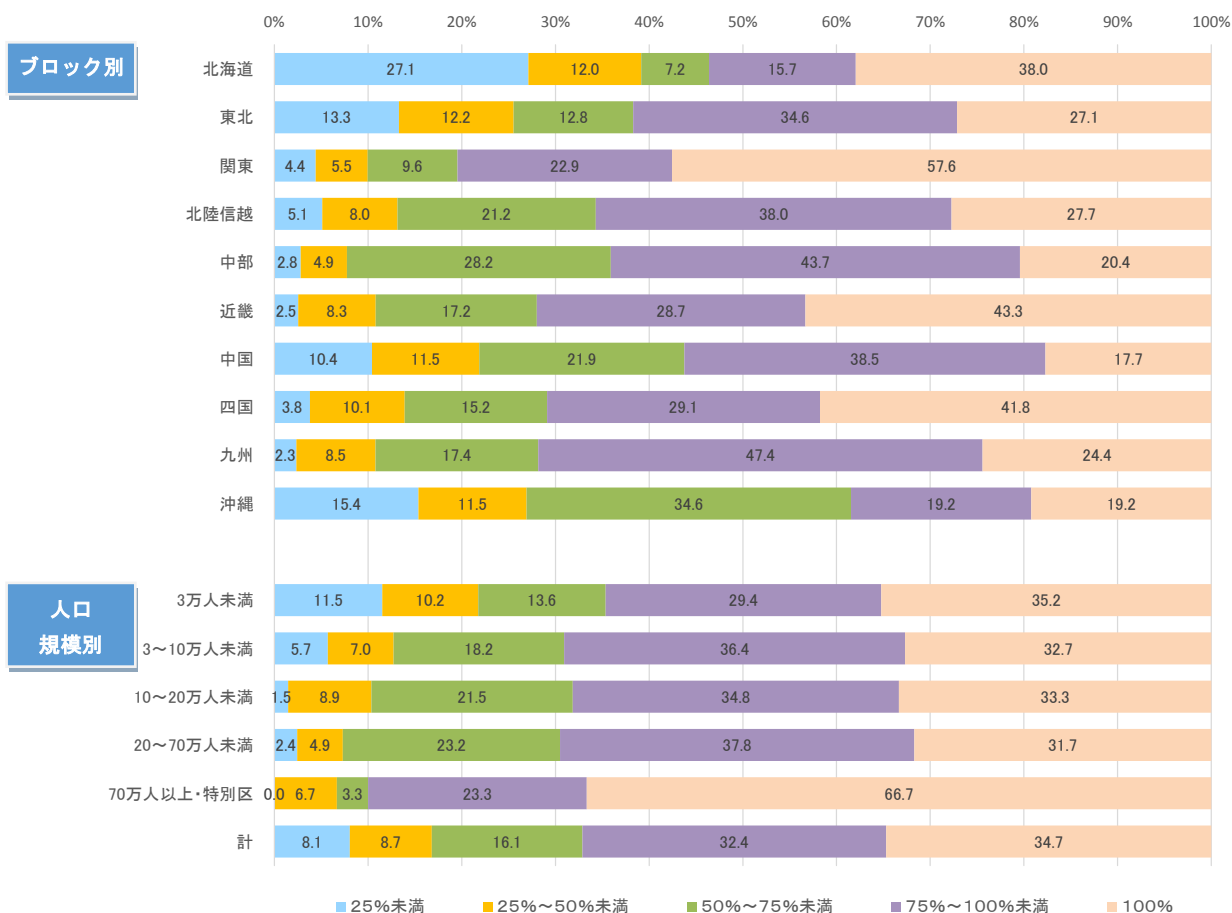
(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

●補助額・支援額総額に占める市区町村負担額の割合

平均値：77.7%

単位：%



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市区町村数(n=1475)を母数として算出したものである。

※2) 1市区町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額による負担割合を集計対象としている。

### 3) 一般会計予算額に占める市区町村負担の補助額・支援額の割合

■全国計で見ると、平均値は0.27%となっている。

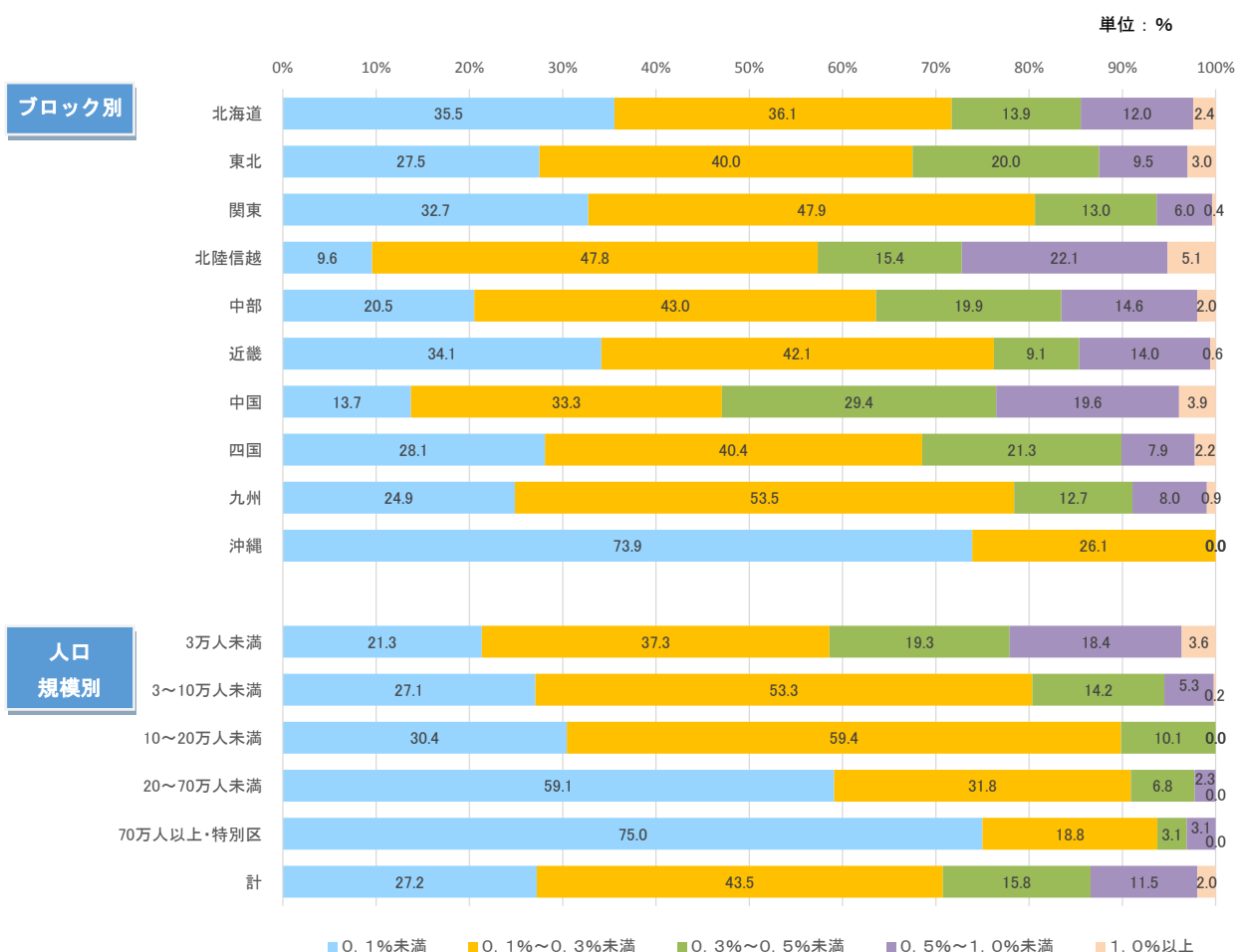
■人口規模の小さな市区町村ほど、一般会計予算額に占める支援額が大きくなっており、負担感が大きいことがうかがえる。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

#### ●一般会計予算額に占める市区町村負担の補助額・支援額の割合

平均値：0.27%



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市区町村数(n=1528)を母数として算出したものである。

※2) 1市区町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額による割合を集計対象としている。

(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)

■全国平均は957万円となっている。

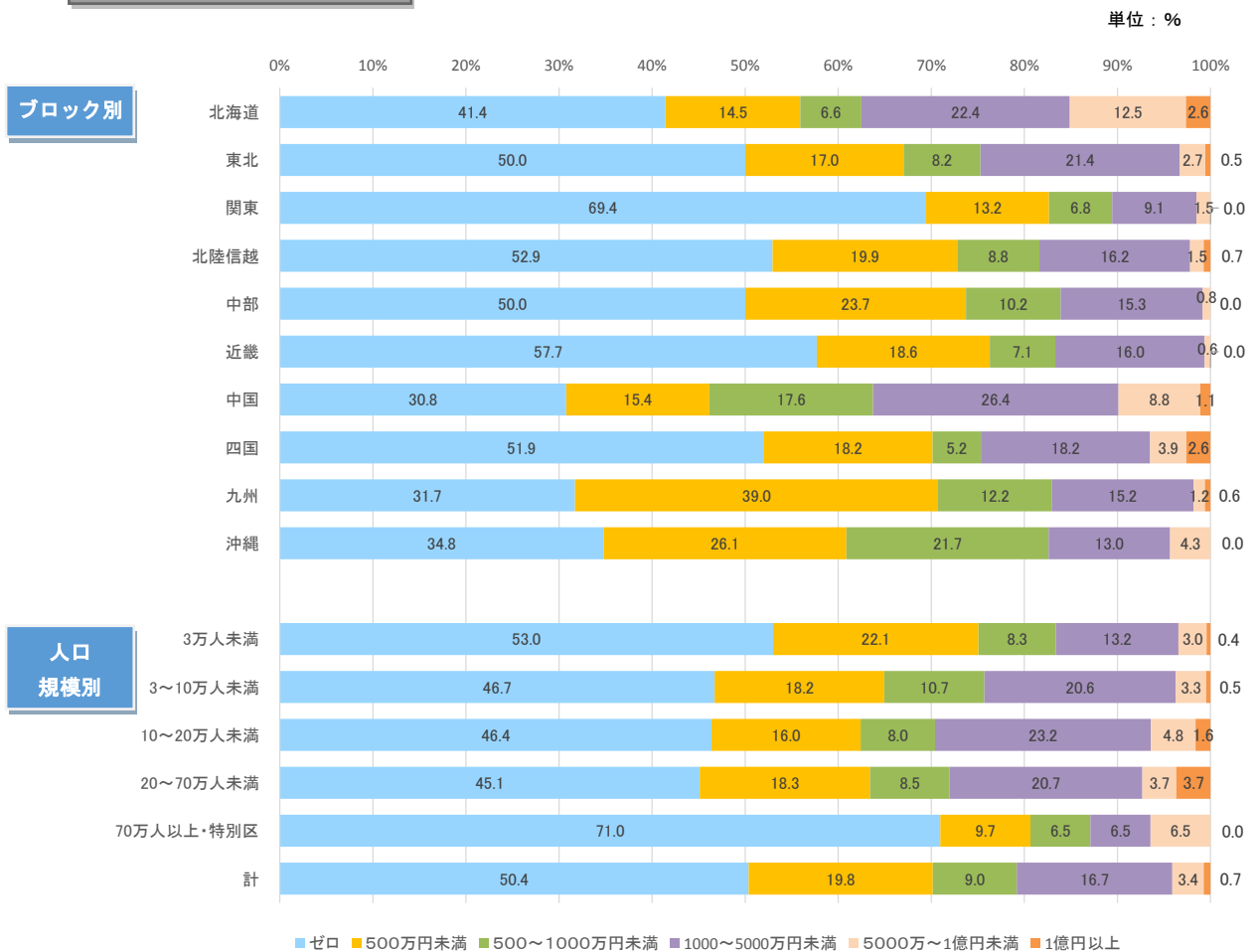
■国費を投入していない市区町村は約半数に上る一方、1億円以上の国費を活用している市区町村も一定程度あり、自治体間で大きな違いがあることがわかる。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(9) 上記(7)のうち、国費(補助金・交付金等)の額をお答えください。[単位:千円]

●事業者への補助額・支援額(国費の額)

平均値: 957万円



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市区町村数(n=1364)を母数として算出したものである。

※2) 1市区町村が複数事業者に金銭的補助・支援(国費)を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

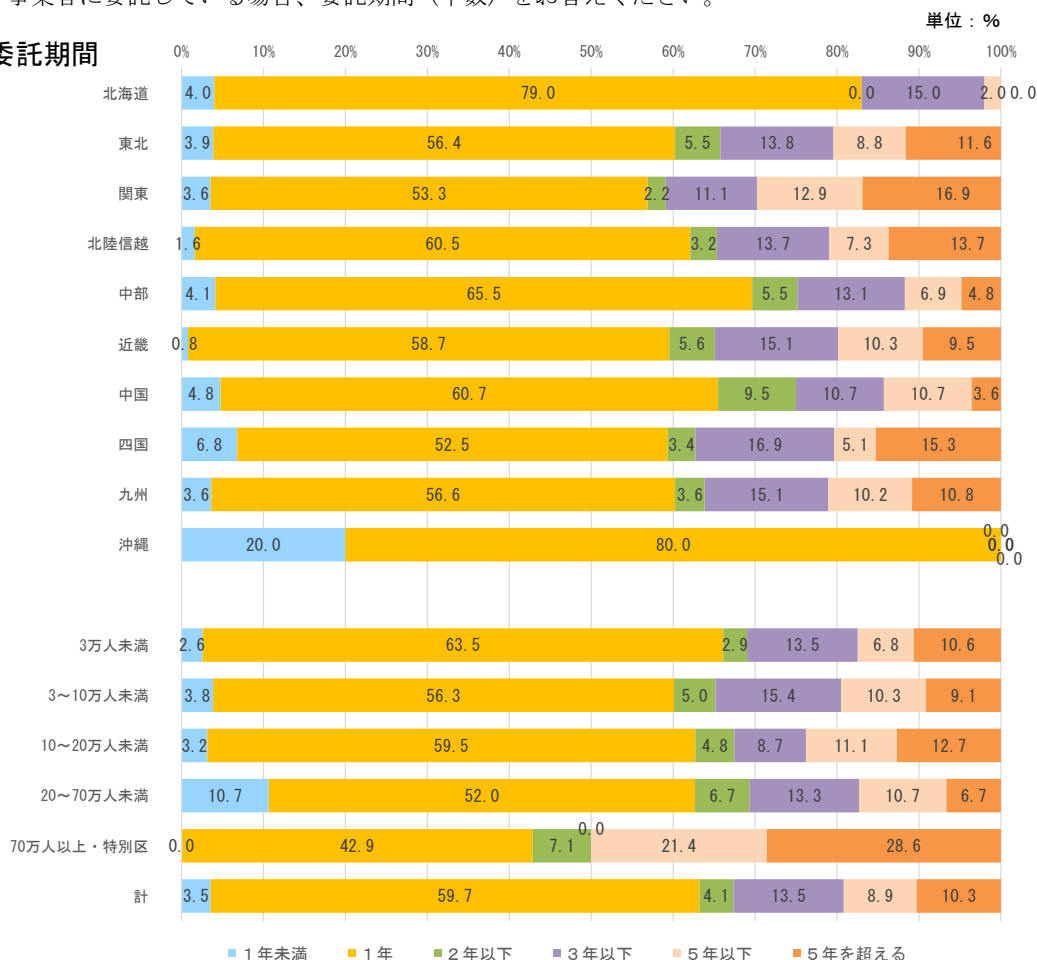
(10) 事業者への委託期間

- 事業者への委託期間は「1年」が59.7%で最多となっているが、1年を超える長期委託も4割近くあることがわかる。
- 「70万人以上・特別区」の市区町村で1年を超える長期委託の比率が比較的高くなっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (10) 事業者に委託している場合、委託期間(年数)をお答えください。

● 事業者への委託期間

ブロック別



人口規模別

※ 1) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全市区町村数 (n=1215) を母数として算出したものである。

※ 2) 問 C1 (10) のカテゴリー化に関して

問 C1 (10) は、各市区町村が不特定数の事業者について、それぞれ単数または複数の委託期間を回答しており、そのままでは集計が困難である。このため、以下のルールで市区町村ごとに回答を集約しカテゴリー化を行っている。

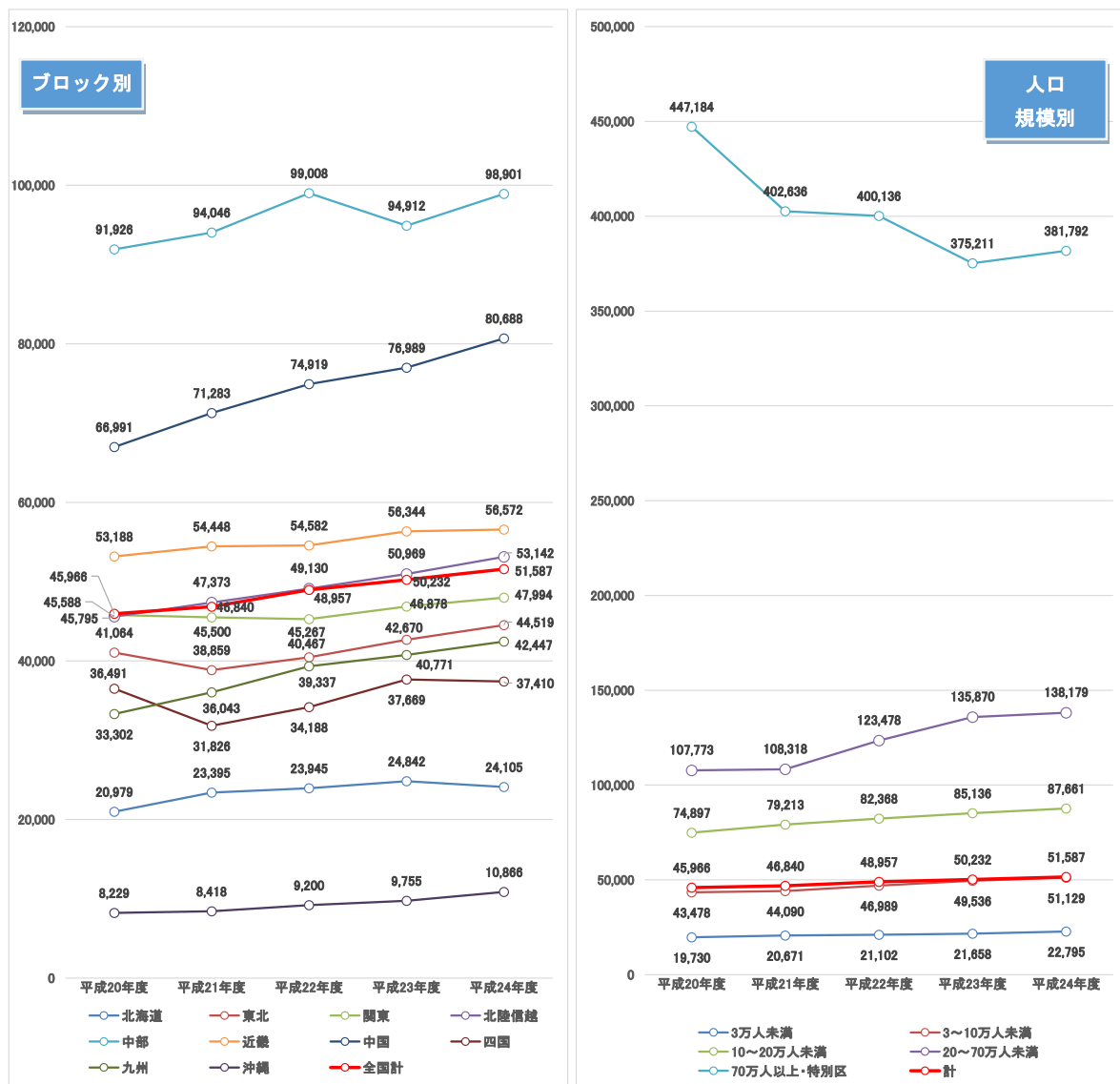


(11) 事業者への補助額・委託額の推移 (H20~H24)

- 過去5年間で全てのブロックで補助額・委託額の増加が見られるものの、四国と北海道ブロックではH23からH24にかけて減少となっている。
- 「70万人以上・特別区」の市区町村においては、補助額・委託額は減少傾向となっているが、それ以外では増加傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。  
 (11) 直近5年間の貴市区町村からの補助額・委託額の実績をお答えください。[単位：千円]

● 事業者への補助額・委託額（年度ごとの平均額：千円）



※) 問 C1(11)の年度別平均値に関して

問 C1(11)は、各市区町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市区町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

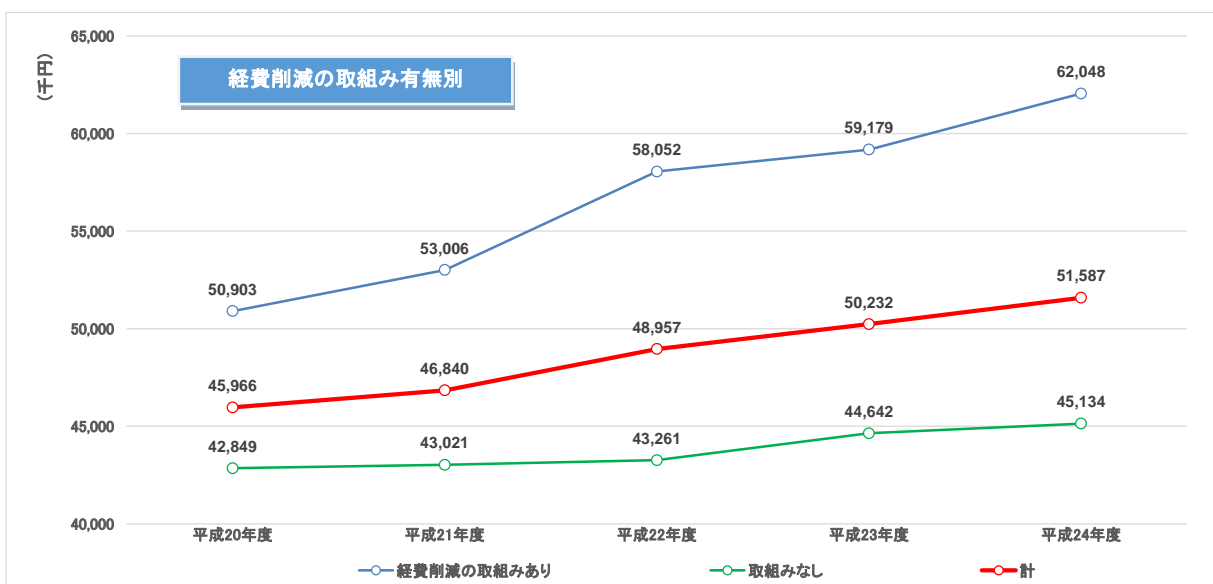
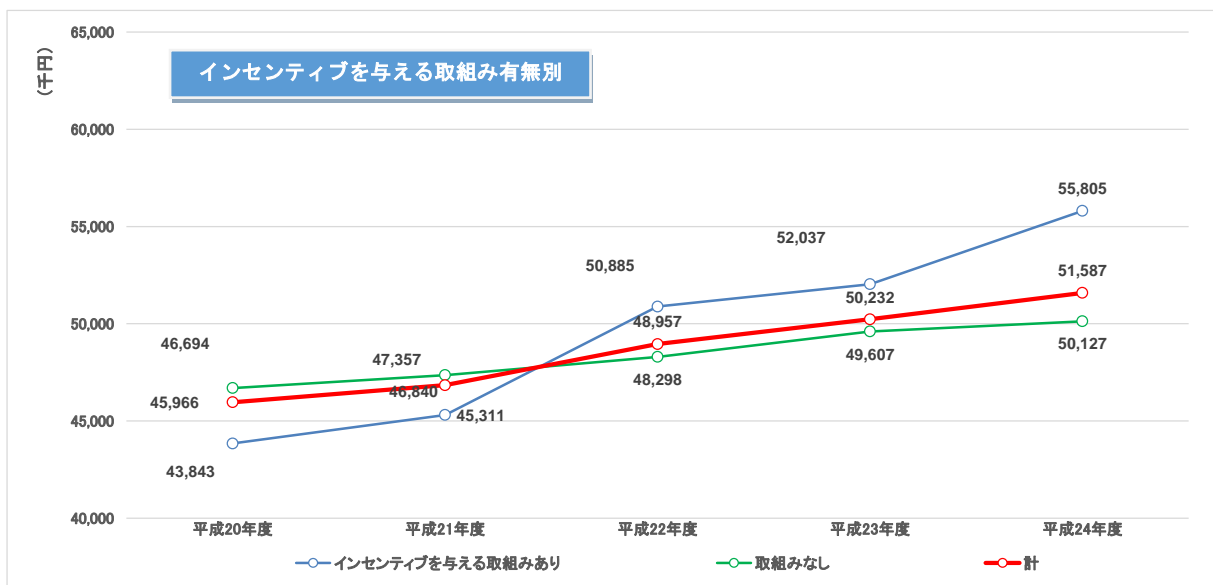


【事業者への補助・委託額の推移での設問間クロス】

a) インセンティブを与える、経費削減の取組みの有無別の補助・委託額の推移

■ インセンティブを与える取組みを実施している自治体の補助・委託額は近年増加傾向にあり、事業者のモチベーション向上のため、先行投資として重点的に施策を実施している可能性がある。  
 ■ 経費削減の取組みを実施している市区町村では、補助・委託額が大きく、また、近年増加傾向であることから、今後の経費削減のために、取組みを実施していることが想定される。

● 取組み実施の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額：千円）の推移



※) 問 C1(11)の年度別平均値に関して

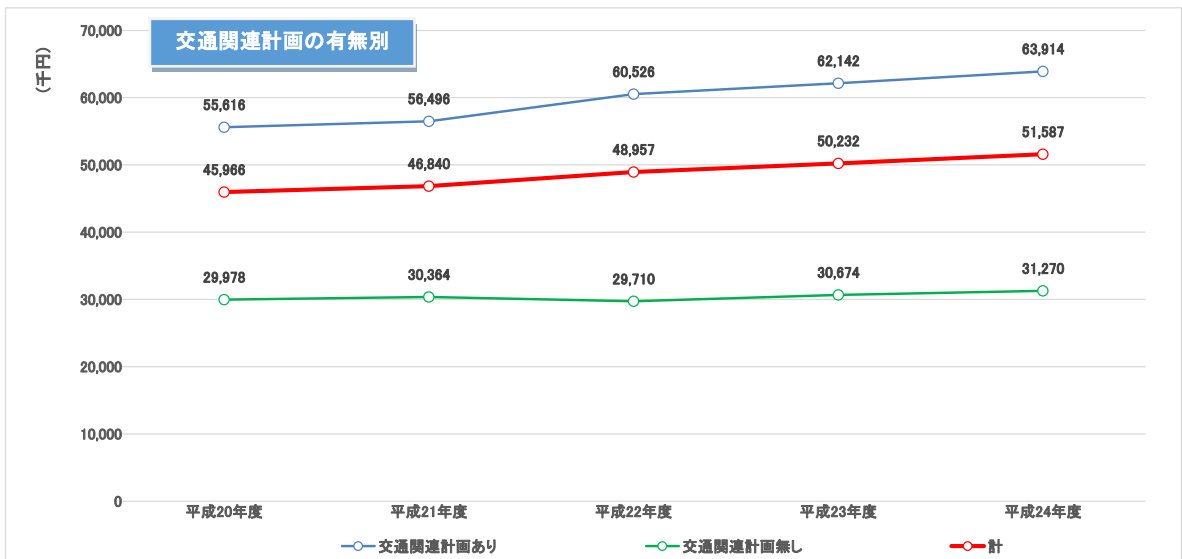
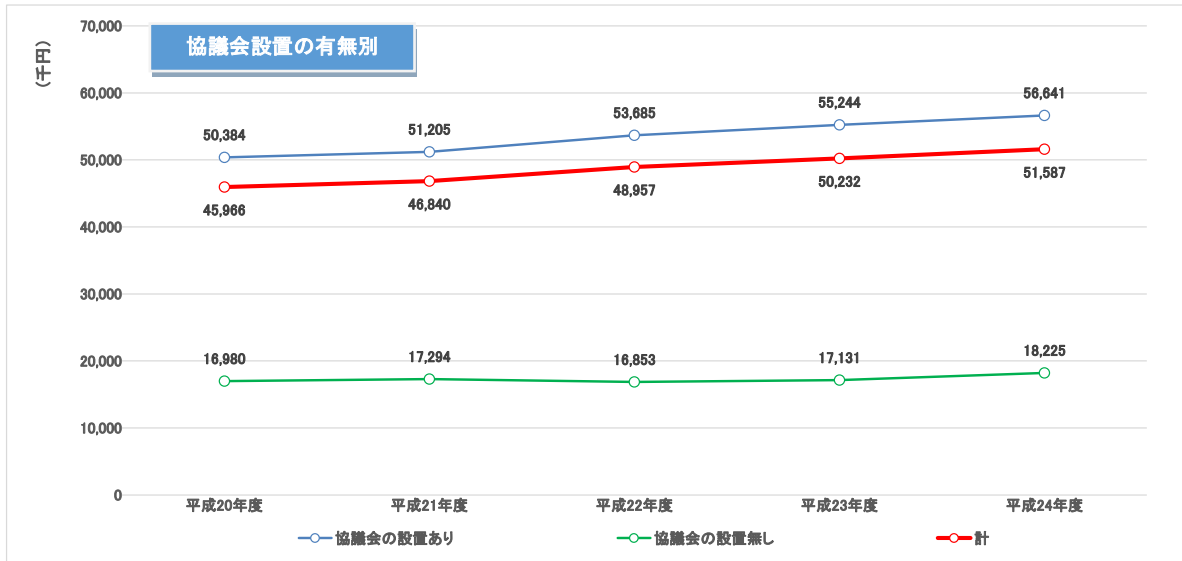
問 C1(11)は、各市区町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市区町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

b) 協議会の設置有無、交通関連計画の有無別の補助・委託額の推移

■ 公共交通の支援を行うにあたっては、協議会等を設置し、地域における交通のあり方などを議論してから支援するケースが多く、協議会のない自治体に比べ、補助・支援額は大きくなっている。

■ 同様に、単なる赤字補てんでなく、地域における交通のあり方を計画として取りまとめた上で支援を実施しているケースが多いことから、計画のない地域に比べ、計画を策定している地域における補助額・負担額が大きくなっている。

● 協議会の設置有無、交通関連計画の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額：千円）の推移



※) 問 C1(11)の年度別平均値に関して

問 C1(11)は、各市区町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市区町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

## 8. 事業者インセンティブが働く取組の事例

### (1) 回答状況

- 全国で4分の1近くの自治体で、事業者インセンティブの働く取組を実施している。
- 専任担当者や協議会の設置など、体制を整えている自治体ほど「取組あり」の割合が高い。

(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。(複数回答)

### ●取組実施の有無別集計

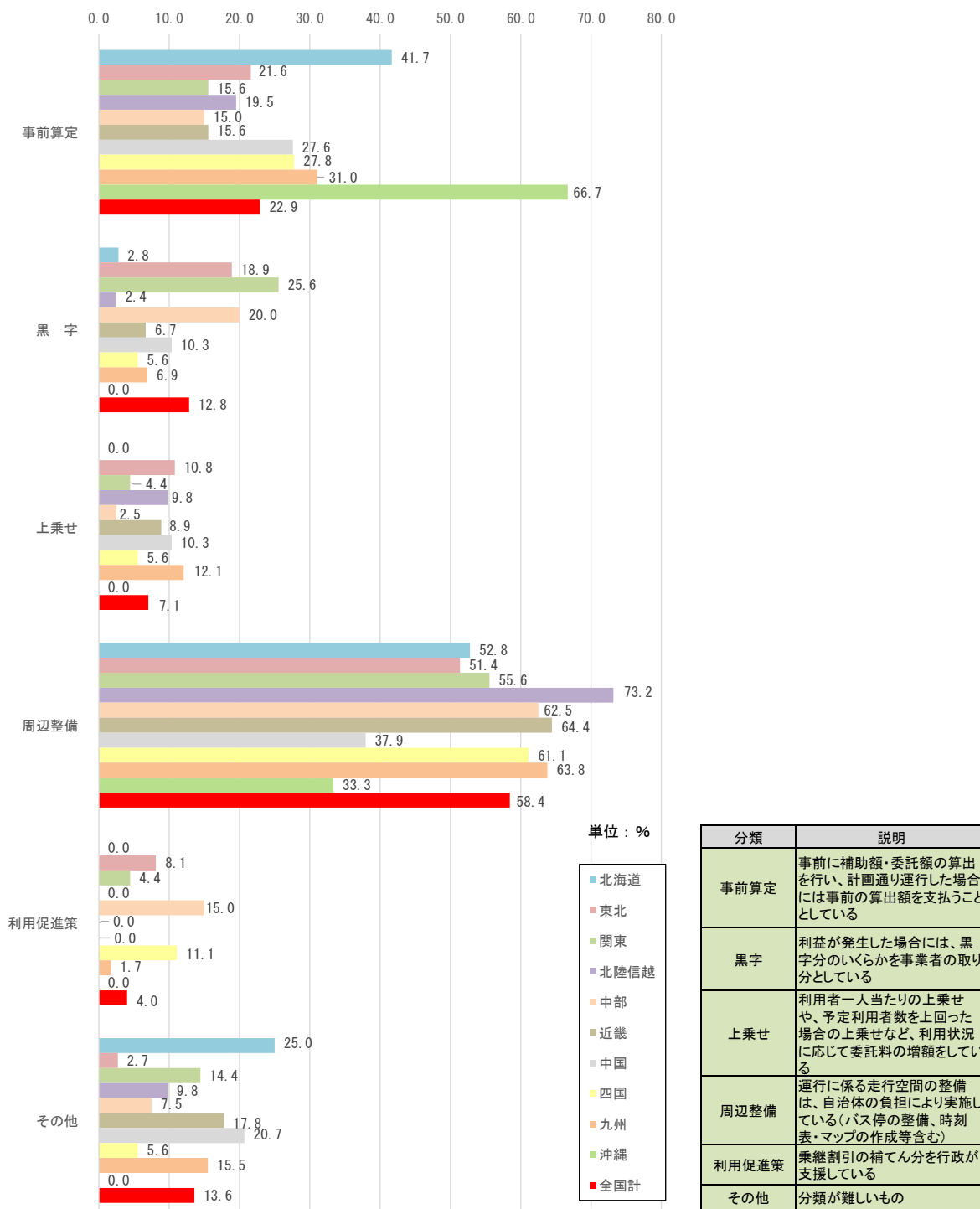
クロス項目	事業者インセンティブを与える取組			取組ありの割合(%)		
	あり	なし	計	数値	グラフ	
ブロック	北海道	36	143	179	20.1%	20.1%
	東北	37	173	210	17.6%	17.6%
	関東	90	253	343	26.2%	26.2%
	北陸信越	41	98	139	29.5%	29.5%
	中部	40	135	175	22.9%	22.9%
	近畿	45	149	194	23.2%	23.2%
	中国	29	78	107	27.1%	27.1%
	四国	18	77	95	18.9%	18.9%
	九州	58	163	221	26.2%	26.2%
	沖縄	3	38	41	7.3%	7.3%
人口規模区分	3万人未満	160	745	905	17.7%	17.7%
	3~10万人未満	136	373	509	26.7%	26.7%
	10~20万人未満	52	100	152	34.2%	34.2%
	20~70万人未満	31	64	95	32.6%	32.6%
	70万人以上・特別区	18	25	43	41.9%	41.9%
一般会計予算規模区分	50億円未満	43	308	351	12.3%	12.3%
	50~100億円未満	82	310	392	20.9%	20.9%
	100~500億円未満	194	534	728	26.6%	26.6%
	500~1000億円未満	42	88	130	32.3%	32.3%
	1000億円以上	36	67	103	35.0%	35.0%
専任担当者数	不在	273	1,035	1,308	20.9%	20.9%
	1人	51	148	199	25.6%	25.6%
	2人	28	61	89	31.5%	31.5%
	3人	13	22	35	37.1%	37.1%
	4人	7	13	20	35.0%	35.0%
	5人以上	25	28	53	47.2%	47.2%
協議会設置の有無	設置	374	1,061	1,435	26.1%	26.1%
	設置していない	23	234	257	8.9%	8.9%
	無回答	0	12	12	0.0%	0.0%
相談相手の有無	あり	367	1,178	1,545	23.8%	23.8%
	なし	23	93	116	19.8%	19.8%
	無回答	7	36	43	16.3%	16.3%
交通関連計画の有無	あり	290	730	1,020	28.4%	28.4%
	なし・無回答	107	577	684	15.6%	15.6%
計	397	1,307	1,704	23.3%	23.3%	

(2) パターン分析

- 「周辺整備」が最も多く58.4%、次いで「事前算定」(22.9%)、「黒字」(12.8%)と続く。
- 人口規模の大きな自治体では、「黒字」の取扱いを定めている割合が高い傾向にあり、人口規模の小さな自治体では、「事前算定」を定めている割合が高い傾向にある。

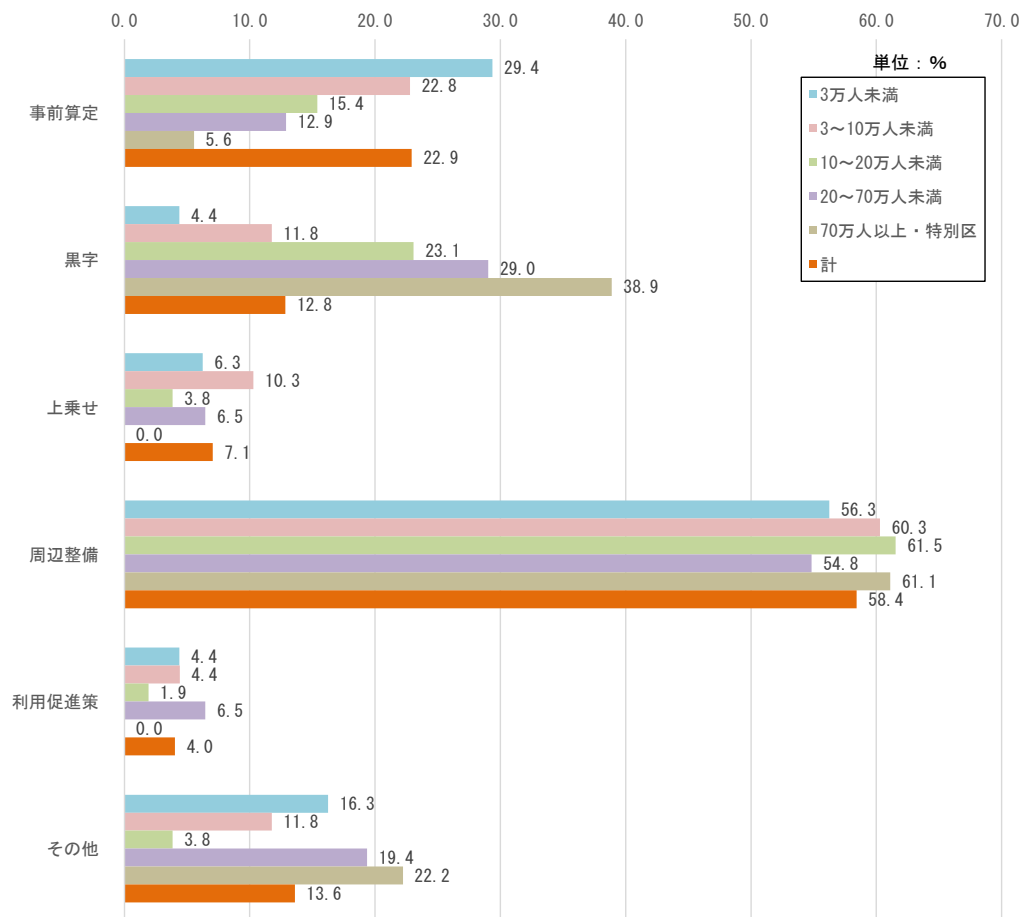
(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。(複数回答)

● 取組み内容分類別市区町村の実施割合 (ブロック別)



※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

● 取組み内容分類別市区町村の実施割合（人口規模区分別）



分類	説明
事前算定	事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払うこととしている
黒字	利益が発生した場合には、黒字分のいくらかを事業者の取り分としている
上乗せ	利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料の増額をしている
周辺整備	運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等含む）
利用促進策	乗継割引の補てん分を行政が支援している
その他	分類が難しいもの

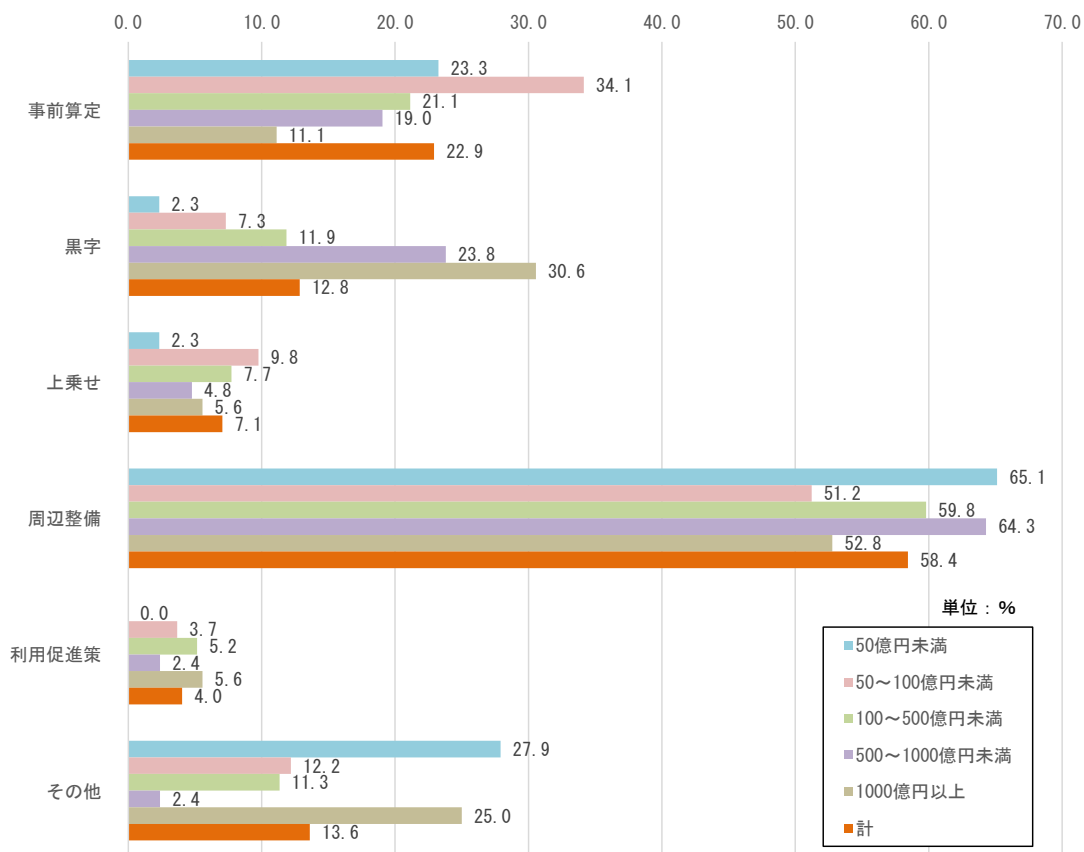
※1）上記、比率（%）は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

【取組み内容分類別市区町村数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区分別の取組み内容分類別市区町村数

■ 一般会計予算規模が大きくなるほど、「黒字」の取扱を定めている割合が高くなり、一般会計予算規模の小さな自治体では、「事前算定」による取組みを実施している割合が比較的高いことがわかる。

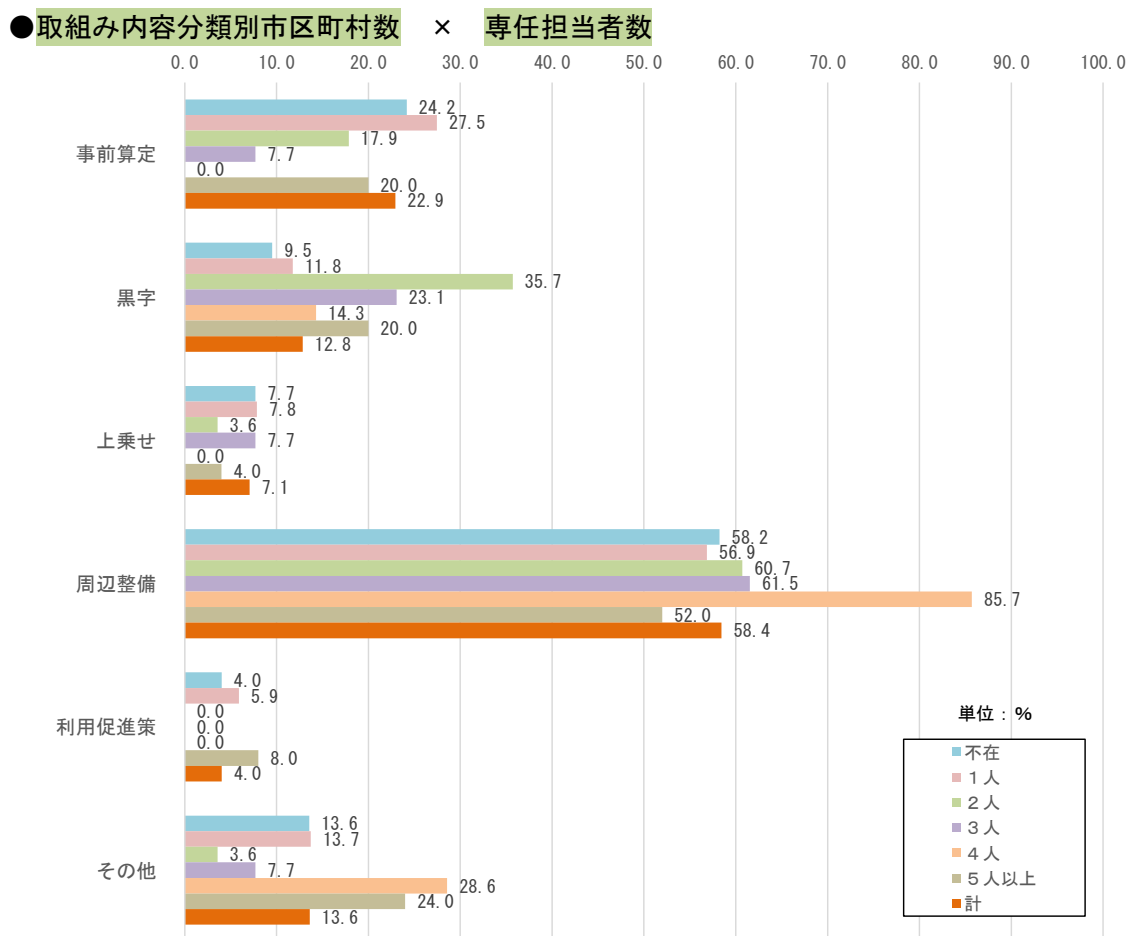
● 取組み内容分類別市区町村数 × 一般会計予算規模区分



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

b) 専任担当者数別の取組み内容分類別市区町村数

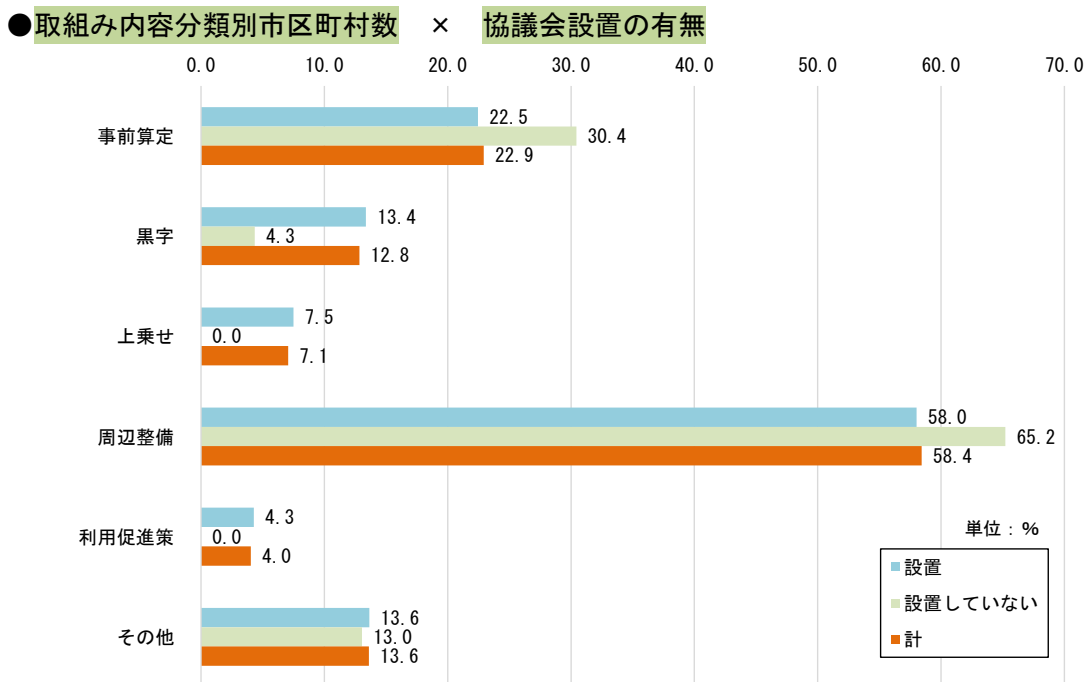
■ 専任担当者が不在または1人の自治体においては、「黒字」の取扱いを定めている割合が比較的低くなっている。



※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

c) 協議会設置の有無別の取組み内容分類別市区町村数

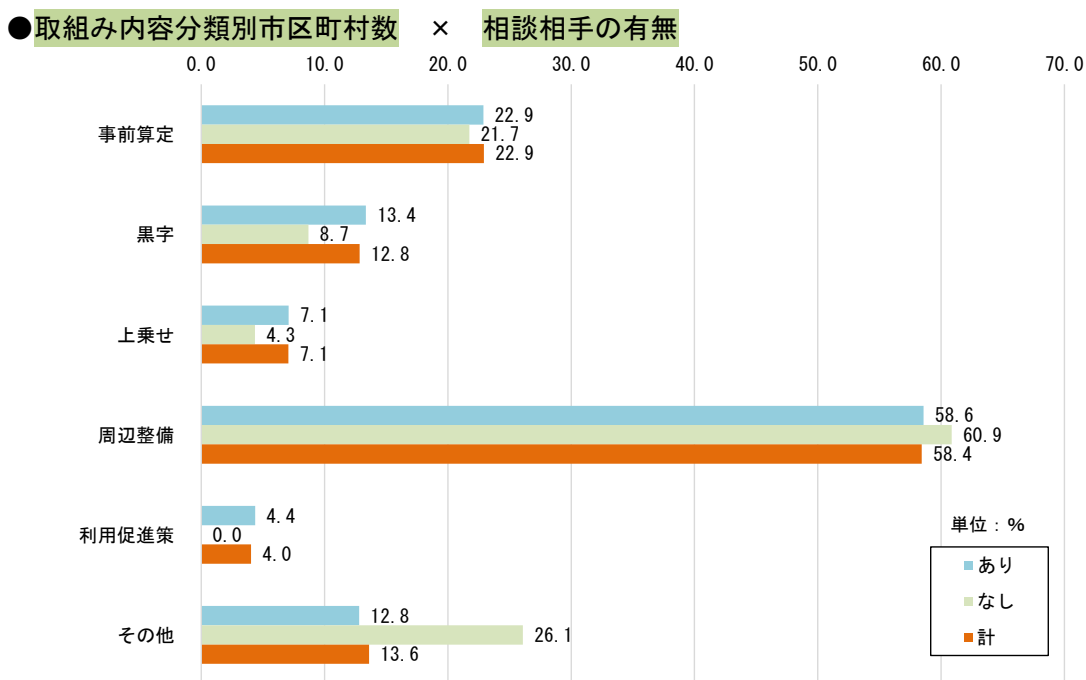
■ 協議会を設置している自治体では、「黒字」や「上乗せ」を定めている割合が比較的高くなっており、一方協議会を設置していない自治体では、「事前算定」、「周辺整備」の割合が高くなっている。



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

d) 相談相手の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 相談相手の有無によっては、回答傾向に大きな差は見られない。



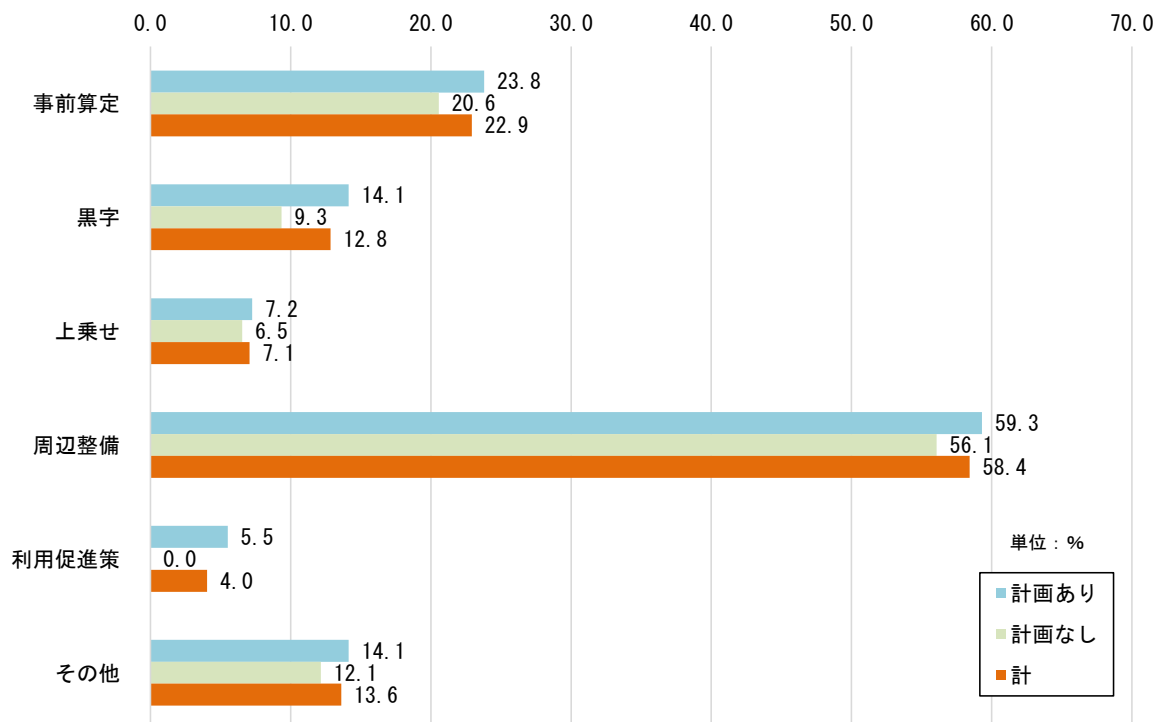
※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。



e) 交通関連の計画の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 交通に関する計画を策定していない市区町村では、いずれの取組みについても、計画を策定している市区町村に比べて割合が低くなっている。

● 取組み内容分類別市区町村数 × 交通関連の計画の有無



※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

(3) 具体的な記載内容

分類 (回答数)	記載内容の一例
事前算定 (91)	<p>■事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。</p> <p>■収入額の実績が見込額を上回る場合には、実際の費用にかかわらず契約した委託料を支払うこととしている。ただし、収入の実績額が見込額を下回るときには、欠損補助として助成する覚書を結んでいるが、全額を補填するのではなくある一定の割合を補填する内容としている。また、経常的に市から補填することがないよう運行委託業者に運行ルート等の提案をしてもらい収入の確保を図っている。</p> <p>■路線不定期運行について事前に補助額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととし、3年毎に補助額を見直すこととしている。</p>
黒字 (51)	<p>■年度当初に締結する覚書に基づき、計画乗車数の1.5倍を超えない範囲の乗車料収入は運行事業者の取り分となる。(超えた場合のみ、清算が発生する。)</p> <p>■市が示した運賃収入算定額と、実際の運賃収入実績額に10%の増減があった場合には精算する。</p> <p>■運賃収入実績が運賃収入算定額を10%を超えて下回った場合、その超えた額について市が支払う。</p> <p>■運賃収入実績が運賃収入算定額を10%を超えて上回った場合、その超えた額について委託料から減額する。</p> <p>■府中市コミュニティバス事業については、運行経費の損失補填として補助金を運行业者に交付しているため、黒字額が発生した場合は運行业者の収入になる。また、バス停留所等施設整備費については、全額補助金として交付している。</p>
上乗せ (28)	<p>■年間乗客数が前年度と比較し増加した時は、増加人数に100円を乗じた額を支払うこととしている。</p> <p>■H23.10から運行を開始したデマンドタクシーにおいて、5年後の目標を1日当たり100人と設定していることから、1社50人を超える輸送を行った場合、51人目から1人100円のインセンティブを交付している。</p> <p>■乗車券の販売額の3%を手数料として支払っている。</p>
周辺整備 (232)	<p>■「生活交通路線施設整備事業費補助金」として、運行业者が行うバス停の整備及び音声データ等の修正等に対し補助を行っている。また、バスマップの作成を市の負担で行っている。</p> <p>■市内路線バスの路線図・時刻表は各バス事業者をまとめたものを市により発行している。また市内主要駅にある乗継案内板(鉄道・バスの路線図・時刻表)は市が設置し、ダイヤ改正に合わせて改修している。</p> <p>■車両に係る費用、バス停などハード整備に要する備品、ルート図・時刻表の作成は、自治体で負担している。また、燃料費高騰など条件の著しい変化による運行経費増についても、委託料の調整により対応している。</p> <p>■なお、委託料は、運行経費及び保険料等から運行収入等を差し引いたものであるが、運賃収入が想定より多かった場合や広告収入については、その一部を事業者のインセンティブ収入としている。</p>
利用促進策 (16)	<p>■委託や補助とは別であるが、公共交通会議として、総合交通マップ等市民向けの案内チラシを作成し、事業者の取組やお得な券等の紹介を市、各公共交通機関の利用促進を行っている。</p> <p>■運賃収入の2割は利用促進経費(インセンティブ)として計上を認めている。</p> <p>■ICカード乗車券の助成を行っている。</p>
その他 (54)	<p>■運行にあたり、市内交通事業者として、まちづくりに参画しているという認識をもってもらうために、契約方法を「協定」としている。</p> <p>■委託路線運行費補助については、欠損額に適正利潤加えた金額を補助額としているが、適正利潤は、①経常収入の4%、②運送収益にかかる対前年増加差額の4%、③事前に市長に届け出た広告収入にかかる利益(収入から経費を控除して得た額)の20%を合算して得られる額とし、事業者の努力が反映されるようにしている。</p> <p>■運行費補助について、完了前の概算払いを認めている。</p> <p>■地域ブロック単価と事業者単価の差の10%を合理化促進補助金として交付している。</p> <p>■金銭的なものではないが、過疎的地域における補助路線に対する取組の中で、住民側からも具体的な利用促進案を示すよう促すことで、赤字路線の改善に地域と事業者協働で取り組んでいるという意識を持っていただき、事業者のモチベーションアップにつなげられるよう努めている。</p> <p>■デマンドタクシーについては、予約があり運行した場合と、予約がなく運行しなかった場合の支払単価に差を設けている。</p> <p>■地域キロ当たり標準経常費用より事業者キロ当たり経常費用が少ない場合は、その差額の1割を事業者キロ当たり経常費用に加えた額に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と経常収益との差額を支給。</p> <p>■平成23年4月以降、国庫補助金は事前内定方式に変更となったが、市町村の補助金額の算定は、旧制度の実績方式により算定される国庫補助金額相当額を算出し、それに応じた額を市町村補助金として補助している。</p>

## 9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例

### (1) 回答状況

- 全国でおよそ3分の1近くの自治体で、補助額・委託額を抑制する取組を実施している。
- 専任担当者や協議会の設置など、体制を整えている自治体の方が「取組みあり」の割合が高い。

(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

### ●取組み実施の有無別集計

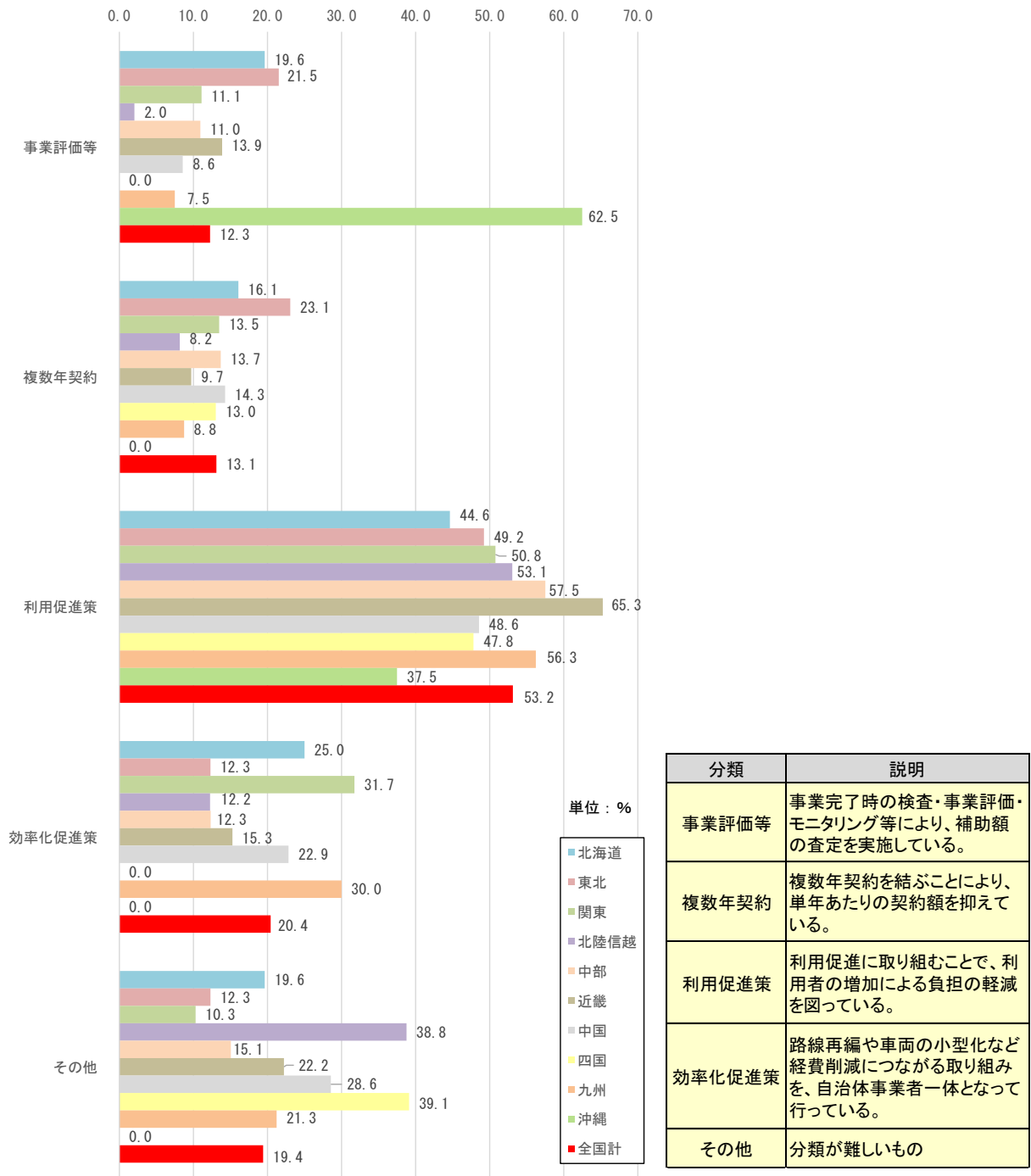
クロス項目		補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組み			取組みありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
ブロック	北海道	56	123	179	31.3%	
	東北	65	145	210	31.0%	
	関東	126	217	343	36.7%	
	北陸信越	49	90	139	35.3%	
	中部	73	102	175	41.7%	
	近畿	72	122	194	37.1%	
	中国	35	72	107	32.7%	
	四国	23	72	95	24.2%	
	九州	80	141	221	36.2%	
	沖縄	8	33	41	19.5%	
人口規模区分	3万人未満	220	685	905	24.3%	
	3~10万人未満	214	295	509	42.0%	
	10~20万人未満	82	70	152	53.9%	
	20~70万人未満	48	47	95	50.5%	
	70万人以上・特別区	23	20	43	53.5%	
一般会計予算規模区分	50億円未満	61	290	351	17.4%	
	50~100億円未満	111	281	392	28.3%	
	100~500億円未満	293	435	728	40.2%	
	500~1000億円未満	67	63	130	51.5%	
	1000億円以上	55	48	103	53.4%	
専任担当者数	不在	395	913	1,308	30.2%	
	1人	86	113	199	43.2%	
	2人	40	49	89	44.9%	
	3人	19	16	35	54.3%	
	4人	10	10	20	50.0%	
	5人以上	37	16	53	69.8%	
協議会設置の有無	設置	543	892	1,435	37.8%	
	設置していない	43	214	257	16.7%	
	無回答	1	11	12	8.3%	
相談相手の有無	あり	543	1,002	1,545	35.1%	
	なし	34	82	116	29.3%	
	無回答	10	33	43	23.3%	
交通関連計画の有無	あり	439	581	1,020	43.0%	
	なし・無回答	148	536	684	21.6%	
計		587	1,117	1,704	34.4%	

(2) パターン分析

■全国計では、「利用促進策」が最も多く53.2%、次いで「効率化促進策」の20.4%となっている。  
 ■人口規模の大きな自治体では、「利用促進策」や「効率化促進策」を実施している割合が高い傾向にある。

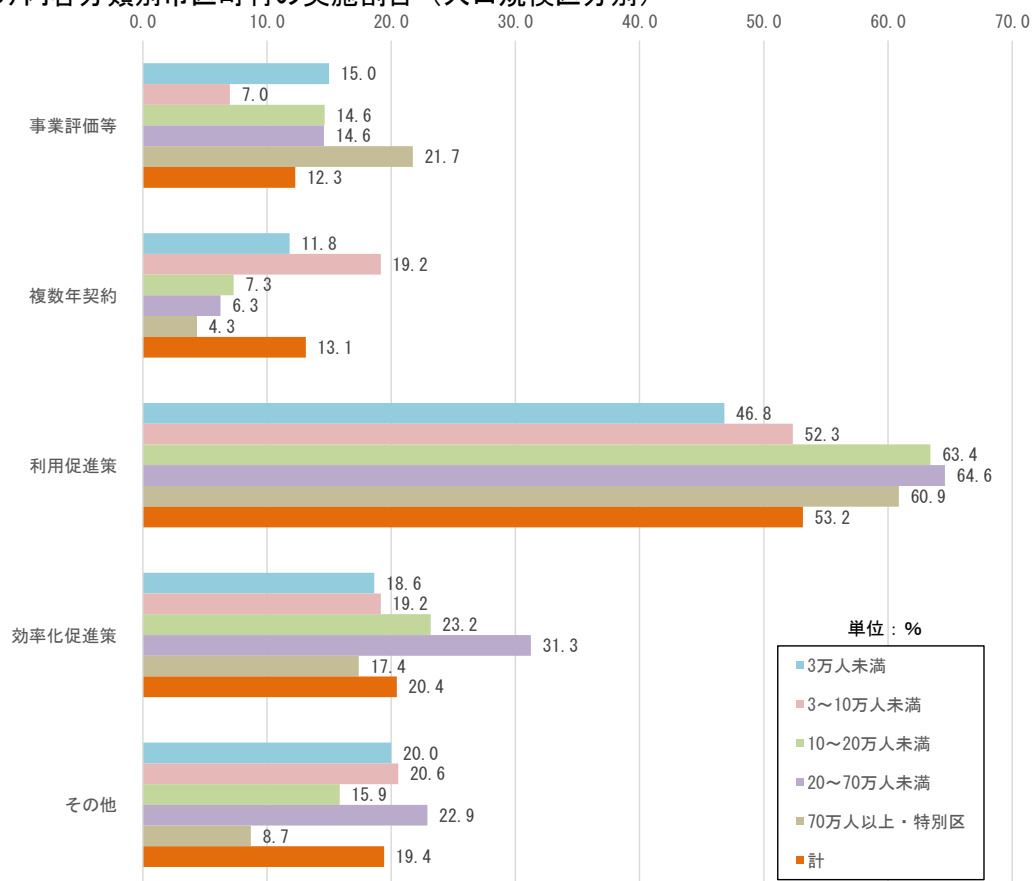
(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

●取組み内容分類別市区町村の実施割合（ブロック別）



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

● 取組み内容分類別市区町村の実施割合（人口規模区別）



分類	説明
事業評価等	事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
利用促進策	利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。
効率化促進策	路線再編や車両の小型化など経費削減につながる取り組みを、自治体事業者一体となって行っている。
その他	分類が難しいもの

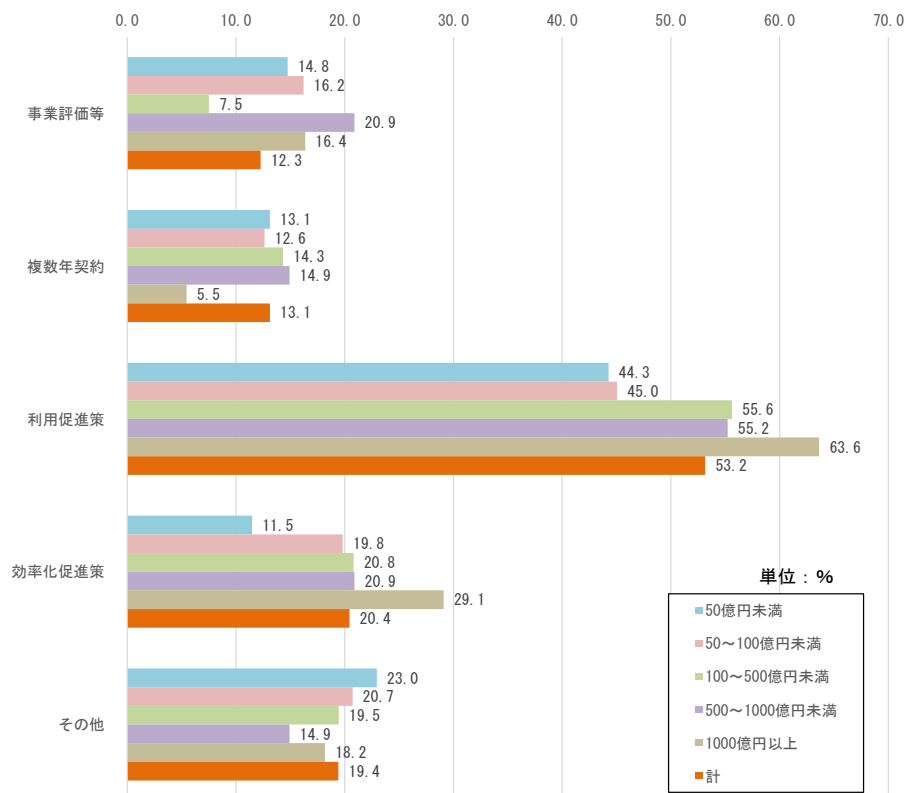
※1）上記、比率（%）は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

【取組み内容分類別市区町村数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の取組み内容分類別市区町村数

■ 一般会計予算規模の大きな自治体ほど、「利用促進策」、「効率化促進策」に取り組んでいる割合が高い傾向がある。

● 取組み内容分類別市区町村数 × 一般会計予算規模区分

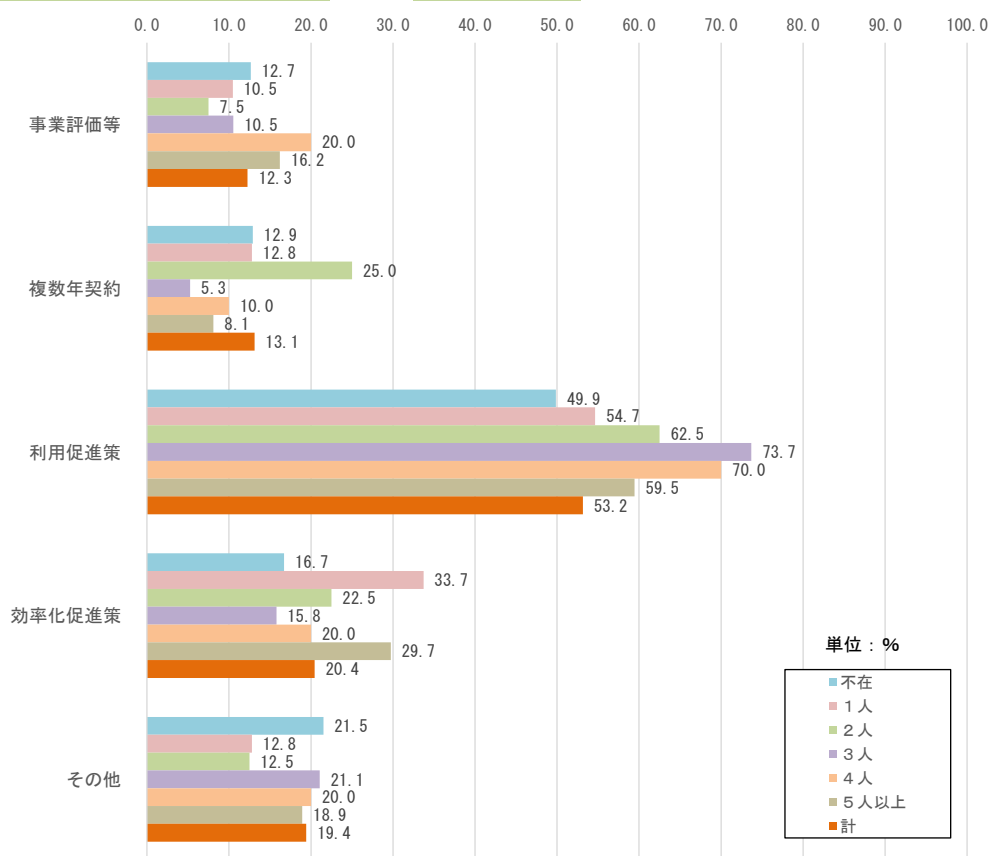


※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

b) 専任担当者の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 専任担当者数によって取り組んでいる内容の傾向が大きく変わるわけではない。

● 取組み内容分類別市区町村数 × 専任担当者数

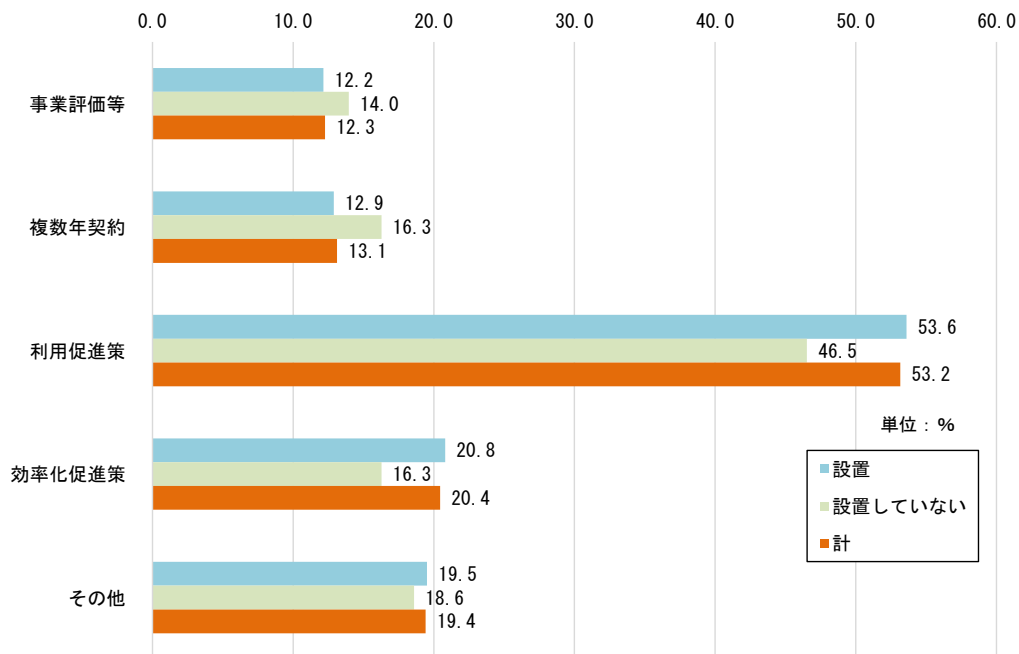


※) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数 (n=587) を母数として算出したものである。

c) 協議会設置の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 協議会を設置している市区町村では、「利用促進策」や「効率化促進策」に取り組んでいる割合が比較的高い傾向にある。

● 取組み内容分類別市区町村数 × 協議会設置の有無

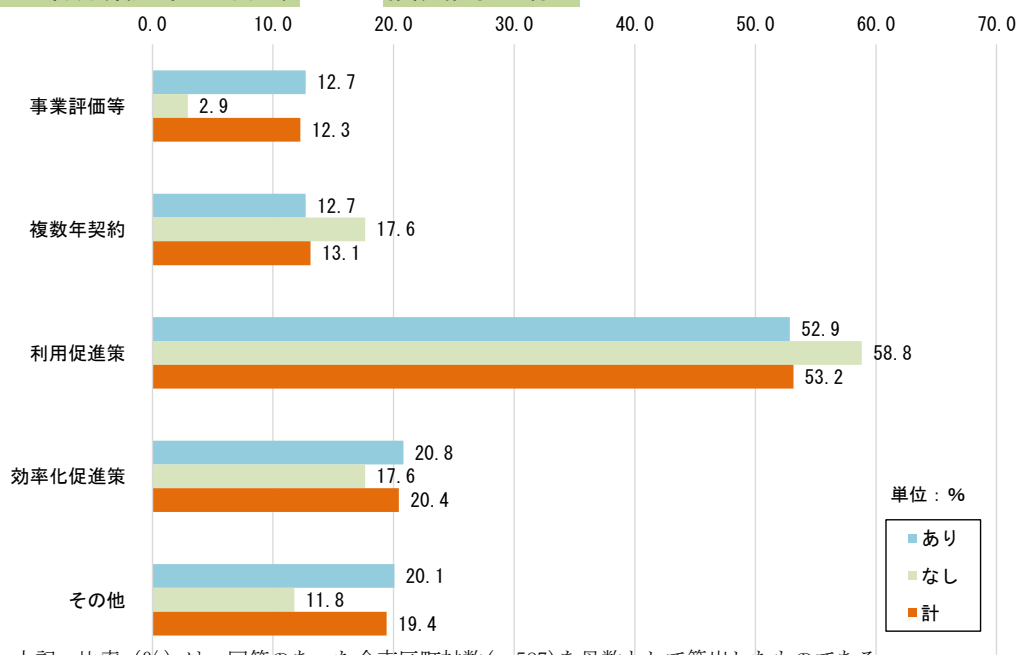


※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

d) 相談相手の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 「事業評価等」の取組みには、相談相手の有無が大きく影響している傾向にあることがわかる。

● 取組み内容分類別市区町村数 × 相談相手の有無

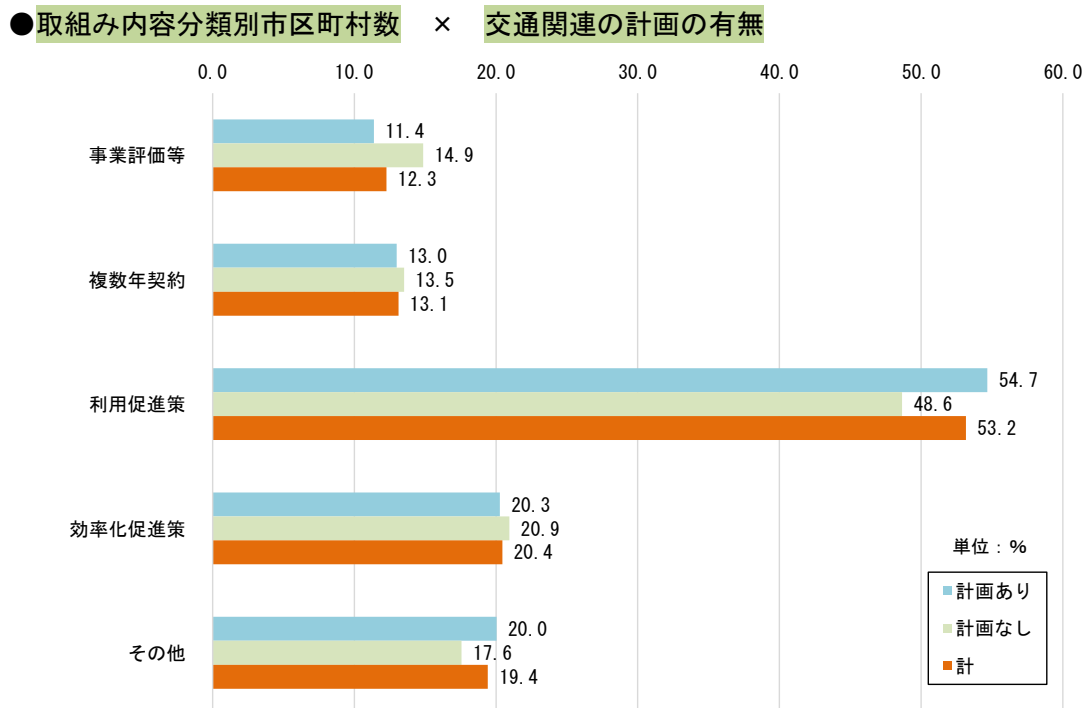


※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。



e) 交通関連の計画の有無別の取組み内容分類別市区町村数

■ 計画の有無による取組み内容の傾向は、大きく変わるわけではない。



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

(3) 具体的な記載内容

分類 (回答数)	記載内容の一例
事業 評価等 (72)	<p>■ 走行距離、メンテナンス実績を記録し、適正な整備が実施されているかモニタリングしている。しかし、適正な整備頻度であるか、整備単価はどうかなど、今後いかに検証し、コストを抑制するかが課題である。</p> <p>■ 現実的にバス運行事業を委託できる事業者が限られており、事業者への委託料の正当性が判断できない課題があり、運行時間等から適正にコスト管理できるようにモニタリングしている。</p> <p>■ 事業完了し、補助申請終了後において監査し、補助額の査定を実施している。</p> <p>■ 毎月監査を行い、補助対象額の審査を実施するとともに、利用状況や収支状況の変化に注視し、適宜助言、指導を行っている。</p>
複数年 契約 (77)	<p>■ 複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。</p> <p>■ スクールバスの一部では3年間の長期契約を実施することで単年あたりの契約額を抑えており、また平成24年度に市内を運行する公共交通機関のダイヤや運行ルートを一冊にまとめた冊子を全戸配付することで利用促進を図り、利用者の負担の軽減も図っている。</p> <p>■ 運行公募を行うにあたって、最大3年の単価協定を結ぶことでキロ当たり単価を抑えている。</p>
利用 促進策 (312)	<p>■ 路線バスへの運行補助については、広報誌への利用促進啓発等を行っている。</p> <p>■ コミュニティバス等への委託については、啓発活動による利用促進のほか、契約内容の見直しを行い契約額の抑制を検討している。</p> <p>■ 以下の施策による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ おでかけサポーター育成</li> <li>・ 公共交通出前講座</li> <li>・ バスの乗り方教室（小学生対象）</li> <li>・ 健康づくりとコミュバスが連携したガイドマップの作成</li> <li>・ マイ時刻表の作成（A4サイズ）</li> <li>・ 地域公共交通市民シンポジウムの開催</li> </ul> <p>■ お客さまの利便性向上による乗車増加を目指し、事業者と運行経路、時間等を研究している。</p> <p>■ バススタンプラリーを開催し、バス利用気運の醸成に取り組んでいる。</p> <p>■ 小学校2学年の生徒を対象にモビリティマネジメントを実施し、バスへの親近感の醸成に取り組んでいる。</p> <p>■ 観光PRを積極的に行い利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。</p> <p>■ 路線バスや乗合タクシーに関する地区での説明会や、各戸へのチラシ配布の際に、公共交通機関の利用を呼び掛け、利用者増加による補助金の軽減を図っている。加えて、既存路線の存続の可否について、一定の基準を設け、基準に満たない場合は、路線の廃止を含めた見直しを行うこととしている。</p>
効率化 促進策 (120)	<p>■ 公共交通網再編計画策定に向けて調査を行っており、市内の公共交通の効率化を計画している。</p> <p>■ 車両の小型化を検討する。</p> <p>■ 全便又は全路線乗り込み調査を実施し、利用者ニーズの把握と、運行事業者と密に協議を行うことで、効率的な運行を図る。</p> <p>■ 現在昼間の時間帯は主に29人乗りのマイクロバスで運行しているが、供給過剰となっている路線・便があることから乗客数に合わせた車両の使用により、車両にかかる維持費等の削減を検討。</p>
その他 (114)	<p>■ 車内広告・車体広告を確保することにより委託費の軽減を図っている。</p> <p>■ 運行システム（デマンド型タクシー）をパッケージソフトを利用したクラウド型にすることで大幅な経費削減を図っている。</p> <p>■ 事業者の決定にあたっては、プロポーザルコンペ方式を採用している。</p>

# 1. 都道府県版 アンケート調査票

都道府県用

## 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

本アンケート調査は、各地方公共団体における、公共交通のご担当者様よりお答えください。

### 問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄
(1) 都道府県名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

### 問A2 平成24年度における貴都道府県の一般会計予算状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。  
 ※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

**問B 貴都道府県の地域公共交通に対する施策の取組状況についておたずねします。**

**問B 1 貴都道府県における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。**

項 目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

**問B 2 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」	
②その他の任意の会議(分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など)	
③協議会等を設置していない	

**問B 3-1 貴都道府県における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。**

項 目	回答欄 (該当するものに○)	
①交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)の協力が得られない。 例)新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。 地域公共交通再編の検討に消極的。		⇒問B3-2、3-3へ
②市民住民、利用者の理解・協力が得られない。 例)導入にあたっての意見調整が難航する。 運賃負担についての納得が得られない。 住民の当事者意識が低い。		⇒問B3-4、3-5へ
③上記問B2①、②の会議が円滑に運営できない。 例)会議への参画が得られない。 議論をまとめる第三者がいない。		⇒問B3-6へ
④専門部署がない、人材が不足している。 例)公共交通担当専任職員がいない。		/
⑤地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している。相談相手がない。		
⑥都道府県の役所内部での連携・理解(予算面も含む)が不足している。 例)予算措置への理解がない。 都道府県の重要政策との位置づけが無い。		
⑦国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない。		
⑧どのように取り組んでよいかわからない。		
⑨その他(回答欄に自由記述)		

**問B3-2 B3-1で①に回答した方に伺います。**  
**交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？**

項目	回答欄 (該当するものに○)
①鉄軌道の導入・延伸等に当たって、交通事業者との調整が難航する。	
②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する。	
③交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する。	
④データ提供等、地域公共交通に関する取組を進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である。	
⑤一度合意・協議が成立していたものの、新しい地域公共交通が導入された後など、事後に合意・協議が遵守されなかったことがある(破棄されたことがある)。	
⑥その他(回答欄に自由記述)	

**問B3-3 B3-1で①に回答した方に伺います。**  
**B3-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)**

**問B3-4 B3-1で②に回答した方に伺います。**  
**住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。**  
**該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)**

項目	回答欄 (該当するものに○)
①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける。	
②広報誌、HP等を活用して、周知を図る。	
③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る。	
④その他(回答欄に自由記述)	
⑤特に対応を取っていない。取るべき対応方針が分からない。	

**問B3-5 B3-1で②に回答した方に伺います。**  
**B3-4に関して、住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)**

**問B3-6 B3-1で③に回答した方に伺います。**  
**なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。**  
**該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①会議への参画を得られない	
②単なる陳情の場となっている	
③地元の公共交通の現状・需要の状況が議論のベースとならず、思い込みで議論されている	
④交通事業者から積極的な提案が見られない	
⑤議論を取りまとめる第三者がいない	

**問B4 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？**  
**以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①交通事業者（協会等含む。）	
②他の都道府県の担当者	
③市区町村の担当者	
④地方運輸局または支局の担当者	
⑤地方整備局の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦コンサルタント	
⑧その他（回答欄に自由記述）	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	
⑩特に相談する必要はない	

**問B5 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。**

項目	回答欄 (特に重要：◎、重要：○)
①国の支援制度の内容	
②地域の関係者との合意形成の方法	
③他の地域における事例やその成功要因	
④計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）	
⑤各種交通システムのしくみ（事業の取り組み方等）	
⑥どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか	
⑦どのコンサルタントを選べばよいのか（問題分析、計画策定、助言等）	
⑧その他（自由記述）	
⑨特に必要な情報はない	

**問B6 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。**

交通に関する計画や方針とは、都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、貴都道府県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画などの計画とお考えください。

項目		計画1	計画2	計画3	計画4
計画の名称					
策定年度					
計画の策定主体を、次の選択肢からいずれかお答えください。 ①貴都道府県単独、②複数都道府県、 ③貴都道府県が参加している協議会、④その他					
策定内容 ※該当するものに「○」	鉄軌道関連				
	路線バス関連				
	コミュニティバス・乗合タクシー関連				
	離島航路関連				
	バリアフリー関連				
	その他				

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

**問C 貴都道府県において支援している陸上交通についてお伺いいたします。**

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。  
 ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。  
 お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。  
 ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの  
 ②公営交通局により運行しているもの

**問C1 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。**

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

項目	記載例	事業者1	事業者2	事業者3
(1) 運行費補助を行っている事業者名をお答えください。 ※自治体の自主運行、公営交通局の場合は自治体名を記載	〇〇バス㈱			
(2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局	①			
(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。	①、③			
(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、 ③自治体が計画し自主的に運行、④その他	②、③			
(5) 路線型の運行について、運行費補助を行っている系統数をお答えください。	14 系統			
(6) 区域型の運行について、運行費補助を行っている区域数をお答えください。	2 区域			
(7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円] ※自治体の負担、国庫補助等全て含む ※公営交通局については、一般会計予算からの補助額をお答えください。	10,000 千円			
(8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]	2,500 千円			
(9) 上記(7)のうち、国費(補助金・交付金等)の額をお答えください。[単位：千円] ※国土交通省以外の補助金・交付金等も全て含みます。	5,000 千円			
(10) 直近5年間の貴都道府県からの補助額の実績をお答えください。[単位：千円] ※貴都道府県の負担分のみをお答えください。 ※実績のある範囲で結構です。	平成20年度	7,000 千円		
	平成21年度	8,000 千円		
	平成22年度	9,000 千円		
	平成23年度	2,300 千円		
	平成24年度	10,000 千円		



**問C2 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。**

- 例) ・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
- ・事業により黒字が発生した場合には、黒字額の1/2を事業者の取り分としている。
- ・運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等）

**問C3 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。**

- 例) ・事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
- ・複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
- ・利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。

事業区分一覧表（より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください）	
①	道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
②	道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
③	道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
④	道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
⑤	道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
⑥	自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
⑦	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
⑧	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
⑨	道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
⑩	道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
⑪	道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
⑫	スクールバス（①～⑩を除く）
⑬	病院等の送迎バス（①～⑩を除く）
⑭	①～⑬以外

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

## 2. 市区町村版 アンケート調査票

市区町村用

### 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

本アンケート調査は、各地方公共団体における、公共交通のご担当者様よりお答えください。

#### 問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄
(1) 市区町村名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

#### 問A2 平成24年度における貴市区町村の一般会計予算状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。

※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

**問B 貴市区町村の地域公共交通に対する施策の取組状況についておたずねします。**

**問B 1 貴市区町村における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。**

項目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

**問B 2 貴市区町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。**

項目	回答欄 (該当するものに○)
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」	
②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」	
③その他の任意の会議(分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など)	
④協議会等を設置していない	

**問B 3-1 貴市区町村における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。**

項目	回答欄 (該当するものに○)	
①交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)の協力が得られない。 例)新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。 地域公共交通再編の検討に消極的。		⇒問B3-2、3-3へ
②市民住民、利用者の理解・協力が得られない。 例)導入にあたっての意見調整が難航する。 運賃負担についての納得が得られない。 住民の当事者意識が低い。		⇒問B3-4、3-5へ
③上記問B2①、②の会議が円滑に運営できない。 例)会議への参画が得られない。 議論をまとめる第三者がいない。		⇒問B3-6へ
④専門部署がない、人材が不足している。 例)公共交通担当専任職員がいない。		/
⑤地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している。相談相手がいない。		
⑥市区町村の役所内部での連携・理解(予算面も含む)が不足している。 例)予算措置への理解がない。 市区町村の重要政策との位置づけが無い。		
⑦国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない。		
⑧どのように取り組んでよいかわからない。		
⑨その他(回答欄に自由記述)		

**問B3-2 B3-1で①に回答した方に伺います。**  
**交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①鉄軌道の導入・延伸等に当たって、交通事業者との調整が難航する。	
②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する。	
③交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する。	
④データ提供等、地域公共交通に関する取組を進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である。	
⑤一度合意・協議が成立していたものの、新しい地域公共交通が導入された後など、事後に合意・協議が遵守されなかったことがある(破棄されたことがある)。	
⑥その他(回答欄に自由記述)	

**問B3-3 B3-1で①に回答した方に伺います。**  
**B3-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)**

**問B3-4 B3-1で②に回答した方に伺います。**  
**市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。**  
**該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける。	
②広報誌、HP等を活用して、周知を図る。	
③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る。	
④その他(回答欄に自由記述)	
⑤特に対応を取っていない。取るべき対応方が分からない。	

**問B3-5 B3-1で②に回答した方に伺います。**  
**B3-4に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)**

**問B3-6 B3-1で③に回答した方に伺います。**  
**なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。**  
**該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①会議への参画を得られない	
②単なる陳情の場となっている	
③地元の公共交通の現状・需要の状況が議論のベースとならず、思い込みで議論されている	
④交通事業者から積極的な提案が見られない	
⑤議論を取りまとめる第三者がいない	

**問B4 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？**  
**以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。**

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①交通事業者（協会等含む。）	
②他の市区町村の担当者	
③都道府県の担当者	
④地方運輸局または支局の担当者	
⑤地方整備局の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦コンサルタント	
⑧その他（回答欄に自由記述）	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	
⑩特に相談する必要はない	

**問B5 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。**

項目	回答欄 (特に重要：◎、重要：○)
①国の支援制度の内容	
②都道府県の支援制度の内容	
③地域の関係者との合意形成の方法	
④他の地域における事例やその成功要因	
⑤計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）	
⑥各種交通システムのしくみ（事業の取り組み方等）	
⑦どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか	
⑧どのコンサルタントを選べばよいのか（問題分析、計画策定、助言等）	
⑨その他（自由記述）	
⑩特に必要な情報はない	

**問B6 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。**

交通に関する計画や方針とは、都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、貴市区町村独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画などの計画とお考えください。

項目		計画1	計画2	計画3	計画4
計画の名称					
策定年度					
計画の策定主体を、次の選択肢からいずれかお答えください。 ①貴市区町村単独、②複数市区町村、 ③貴市区町村が参加している協議会、④その他					
策定内容 ※該当するものに「○」	鉄軌道関連				
	路線バス関連				
	コミュニティバス・乗合タクシー関連				
	離島航路関連				
	バリアフリー関連				
	その他				

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

**問C 貴市区町村において支援している陸上交通についてお伺いいたします。**

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。  
 ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。  
 お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。  
 ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの  
 ②自治体が主体的に計画し、自ら運行、または、交通事業者に運行を委託しているもの  
 ③公営交通局により運行しているもの

**問C1 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。**

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

項目	記載例	事業者1	事業者2	事業者3
(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者名をお答えください。 ※自治体の自主運行、公営交通局の場合は自治体名を記載	〇〇バス線			
(2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局	①			
(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。	①、③			
(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、 ③自治体が計画し自主的に運行、④その他	②、③			
(5) 路線型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている系統数をお答えください。	14 系統			
(6) 区域型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている区域数をお答えください。	2 区域			
(7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円] ※自治体の負担、国庫補助、都道府県補助等全て含む ※公営交通局については、一般会計予算からの補助額をお答えください。	10,000 千円			
(8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]	2,500 千円			
(9) 上記(7)のうち、国費（補助金・交付金等）の額をお答えください。[単位：千円] ※国土交通省以外の補助金・交付金等も全て含みます。	5,000 千円			
(10) 事業者に委託している場合、委託期間（年数）をお答えください。 ※単なる運行費補助の場合はお答えいただくなくても結構です。 ※同じ事業者でも異なる期間の委託がある場合には、カンマで区切ってお答えください。	1年、3年			
(11) 直近5年間の貴市区町村からの補助額・委託額の実績をお答えください。[単位：千円] ※貴市区町村の負担分のみをお答えください。 ※実績のある範囲で結構です。	平成20年度	7,000 千円		
	平成21年度	8,000 千円		
	平成22年度	9,000 千円		
	平成23年度	2,300 千円		
	平成24年度	2,500 千円		

**問C 2 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。（複数回答歓迎）**

- 例) ・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
- ・事業により黒字が発生した場合には、黒字額の1/2を事業者の取り分としている。
- ・運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等）

**問C 3 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。**

- 例) ・事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
- ・複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
- ・利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。

**問C 4 貴市区町村内において区域運行を行っている場合、運行区域が確認できる地図等をご提供ください。**

※一般の地図に手書きで区域を示したもので構いません。

事業区分一覧表（より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください）
① 道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
② 道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
③ 道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
④ 道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
⑤ 道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
⑥ 自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
⑦ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
⑧ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
⑨ 道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
⑩ 道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
⑪ 道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
⑫ スクールバス（①～⑩を除く）
⑬ 病院等の送迎バス（①～⑩を除く）
⑭ ①～⑬以外

**アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。**