

多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究

2018 年 6 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官	伊藤 正宏
主任研究官	竹内 龍介
研究官	児玉 陽太
研究官	中村 卓央
前研究官	戸部 啓太郎
研究官	高久 真以子
研究官	尾崎 光政

要旨

人口減少や少子高齢化の進行により、民間事業者による交通サービスの提供が困難となり路線廃止、縮小が懸念される一方で、地方自治体において新たな地域公共交通サービスの導入を検討するためのノウハウが不足している。

本調査研究は、地方自治体がコミュニティバス^{※1}やデマンド交通^{※2}の地域特性に合わせた継続的な事業運営を実現するため、客観的なデータ等に基づく妥当性の判断・適切な改善が行えるよう、導入時の検討手法、導入後の評価手法を一般化するための論点整理を行うことを目的として実施した。

全国地方自治体の地域公共交通に関する計画策定や運行状況を把握するとともに、運行するサービスが実施した導入前後の検討内容やサービス改善の取組を把握し、利用者増や事業継続等に寄与していると考えられる施策について分析した。また、市街地、郊外、中山間地等の地域特性で類別した特徴を把握した。

本調査研究で得られた主な知見は以下のとおりである。

- 1) アンケート調査により、地域公共交通の手引き類等で示されている内容を、十分検討した上で実施している方が、効果があることを確認した。
- 2) 各施策の検討において、デマンド交通やコミュニティバスそれぞれで特徴が異なるが、交通空白地域を定義することや、検討する時点で候補の事業形態が複数あることは、デマンド交通、コミュニティバスに共通して、利用者増に寄与していること等を確認した。
- 3) 地域特性では、利用者増減の観点から、中山間地での運営が、市街地、郊外に比べ、厳しいことを客観的データにより明らかにした。

※1 デマンド交通： 路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。

※2 コミュニティバス： 交通空白地域・不便地域の解消を図るため、市区町村自らバス事業者として、またはバス業者に委託して運行するバス。本調査研究においては、このうち路線定期運行するものを指す。

Abstract

Due to progress of depopulation and low birth rate and aging, it has concerned that private sector becomes difficult to maintain their transportation service and it leads to route abolition and reduction. On the other hand, it is pointed out for some local governments to lack know-how to examine introduction of new local public transportation service.

The purpose of this research is to summarize consideration and evaluation point before and after introducing transportation service which contributes judgment of validity or appropriate improvement based on objective data so that local government enables to realize business continuity of Demand Responsive Transport (DRT)^{※1} and community bus^{※2} adjusted by local characteristic.

Then, we surveyed from all local governments and grasped planning and service situation of local public transportation. And we also grasped consideration contents before and after the introduction and efforts of service improvement. Based on our grasp, we analyzed the policy seem to be contributed to user increase or business continuity. In addition, we classified run area as urban, suburb and rural and grasp those characteristics.

The main knowledge provided in research is as follows.

- 1) From questionnaire survey, we found that it is more effective to add enough consideration with guidebook about introduction of local public transportation.
- 2) In the examination of each policy, although the characteristic is different between DRT and community bus, to define the traffic blank area and to have some business form candidates in considering contributes user increase.
- 3) With the local characteristic, from the point of a view of user increase or decrease, it is clarified by objective data that the administration in rural area is harder than in urban and suburb area.

※1 Demand Responsive Transportation (DRT): The bus or riding together taxi which runs depending on the user's needs flexibly (For instance, DRT often does not set their route or diagram beforehand).

※2 community bus: The bus operated by local governments themselves or entrust private sector in order to resolve traffic blank area and inconvenient situation. In this research, community bus is defined as the bus systems with fixed diagram and regular route. Fixed route mini bus

目次

本編

第1章 はじめに	1
第1節 背景と目的	1
第2節 実施内容	2
第2章 地域公共交通の文献調査	4
第1節 地域公共交通サービスの検討手法に関する文献調査	4
第3章 地域公共交通サービスの導入状況に関するアンケート調査及び分析	22
第1節 プレアンケート調査の概要	22
第2節 市区町村におけるプレアンケート調査結果及び分析	24
第3節 都道府県におけるプレアンケート調査結果及び分析	52
第4節 深度化アンケート調査の概要	57
第5節 深度化アンケート調査結果及び分析	61
第6節 深度化アンケート調査結果のクロス集計	104
第4章 地域公共交通サービスの検討・評価手法に関するヒアリング調査	189
第1節 ヒアリング調査内容	189
第2節 ヒアリング調査結果及び分析	189
第5章 まとめ	204
第1節 地域公共交通サービス導入検討、導入後評価の一般化に向けた論点整理	204

参考資料編

1. プレアンケート調査票	208
2. 深度化アンケート調査票	217

本編

第1章 はじめに

第1節 背景と目的

今後見込まれる人口減少に伴い、特に地方部においては民間事業者による交通サービスの提供が困難となる地域の増加が予想される。こうした地域においては、地方自治体をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力し、交通ネットワークを確保・維持することが不可欠である。

平成 27 年に策定された交通政策基本計画では、生活交通の維持が困難となるなか、交通ネットワークを確保・維持するための施策のひとつとして「コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入」を挙げている。このことから今後も各地域において多様な地域公共交通サービスの導入に向けた検討が増加していくものと考えられる。同時に、このような地域では民間事業者による交通サービスの提供が困難になることから、今後地方自治体の役割はより一層重要になるものと考えられる。

一方、平成 27 年度に当研究所で実施した、地方自治体を対象とした乗合バス事業に関するアンケート調査では、7 割以上の地方自治体においてバス事業に関するノウハウがないことが明らかになった。

これらの状況から、新たな地域公共交通サービスの導入や評価にあたり、参考となる検討手法等を整理し提示することが必要不可欠であると考ええる。

そこで本業務は、地域の生活を確保するための輸送手段として導入されているデマンド交通やコミュニティバス等の多様な地域公共交通サービスを対象に、その導入状況及び導入時における検討内容、サービス改善に向けた取組等を調査し、現状の課題を明らかにすることを目的とする。

第2節 実施内容

本調査研究の実施内容は以下のとおりである。また、調査研究のフローを図1に示す。

①地域公共交通サービスの検討手法に関する文献調査

国や地方自治体で策定されている地域公共交通の検討や評価の手法、留意点を示したマニュアル等の手引き書を収集し、地域公共交通の検討における現況把握・課題整理の方法、目標設定や評価指標の検討の留意点や手法について整理する。また、地域公共交通の研究論文等の中から、事業関係者の連携方法、地方自治体における評価指標や評価方法に関する文献を整理する。

②プレアンケート調査

文献調査を踏まえ、全国の地方自治体を対象に、地域公共交通の検討体制、地域公共交通に関する計画の策定状況等の施策の取組状況及び、計画策定を経て運行を開始した地域公共交通の導入状況等を把握するためのアンケート調査を実施し、その結果を集計する。

③深度化アンケート調査

プレアンケート調査の結果から検討を深度化すべき路線を選定し、当該地域公共交通サービスの導入時における検討経緯や評価の実施状況、導入前後の事業実績データ等を収集するため、対象となる地方自治体にアンケート調査を実施し、その結果を集計する。これらを整理し、事業継続への影響を統計的手法により分析する。

④ヒアリング調査

深度化アンケート調査の結果から、地域公共交通サービスの運行状況について特徴のあった路線を抽出し、地域公共交通サービスの導入に至るまでの検討経緯や検討手法、導入後の評価手法や評価結果の活用方法等についてより詳細な情報を市区町村の政策担当者から直接得るためにヒアリング調査を実施する。

⑤論点整理

①～④の結果から、継続的な事業運営に繋がるような地域公共交通の検討手法や評価手法の一般化に向けた論点整理を行う。

地域公共交通サービスの検討手法に関する文献調査

- ・ デマンド交通やコミュニティバス等地域公共交通に関する検討のマニュアル等
 - ・ 研究論文(事業者との連携方法、評価指標や評価方法)
 - ・ 各地で作成された地域公共交通網形成計画及び再編実施計画等における評価手法
- 上記を収集し、現況把握・課題整理の方法、目標設定や評価手法の検討の留意点等を整理

地域公共交通サービスの導入に関するアンケート調査・分析

プレアンケート調査・分析

- ・ 全国自治体(市区町村、都道府県)を対象としたアンケート

- 地域公共交通に対する体制・計画策定状況、重視する目的、連携方策、利用促進策、運行状況、補助制度・財政支援について調査
- 地域公共交通サービスの導入効果の把握、地域特性分類の検討

深度化アンケート調査・分析

- ・ プレアンケート結果から検討を深める路線を選定

- 地域公共交通のサービス導入時の検討の経緯、現状把握の方法、現状と課題、事業決定の判断要素、目標設定、利用促進策、評価・見直しの実施状況、導入前後の事業データ等について調査
- 上記プロセスを整理し、事業継続への影響を統計的手法により分析

地域特性毎、運行方式毎に効果の発現に係る特徴を整理

検討・評価手法等に関するヒアリング調査

- ・ 深度化アンケート調査の結果から、地域公共交通サービスの運行状況について、特徴のあった路線を抽出
- ・ 地域公共交通サービスの導入に至るまでの検討経緯や検討手法、導入後の評価手法や評価結果の活用方法等、より詳細な情報や市区町村の政策担当者から直接得るためにヒアリングを実施し、アンケート調査を補完

地方自治体の継続的な事業運営に繋がる
導入時の検討手法及び評価手法の一般化に向けた論点整理

図 1 平成 29 年度調査研究フロー

第2章 地域公共交通の文献調査

第1節 地域公共交通サービスの検討手法に関する文献調査

第1項 地域公共交通の検討や評価の手法等のマニュアルや手引き書のリストアップ

国や自治体で策定されている地域公共交通の検討や評価の手法、留意点を示したマニュアル等の手引き書を収集し、地域公共交通の検討における現況把握・課題整理の方法、目標設定や評価指標の検討の留意点や手法について整理した。

収集した資料は、国土交通省や地方運輸局で作成・公表している地域公共交通の確保維持等に関するマニュアルや、地域公共交通の導入検討に関する指針や手引きを主体に収集した。

収集整理した資料は表1のとおりである。

表1 国の機関が策定した主な手引きリスト

No	名称	年度	策定主体
1	地域のモビリティ確保の知恵袋（2009～2013）	H20～24	国土交通省
2	地域公共交通づくりハンドブック	H20	国土交通省（自）
3	デマンド交通導入ハンドブック	H21	国土交通省
4	地域公共交通の確保維持改善に向けた取組みマニュアル	H24	国土交通省
5	事業評価を通じた地域公共交通の効果的実施にむけて_ガイダンス	H25	国土交通省
6	自家用有償旅客運送事務実施マニュアル	H26	国土交通省（自）
7	地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き	H27	国土交通省
8	地域公共交通総合連携計画策定の手引き	H19	北陸運輸局
9	よりよい地域公共交通を実現させるためのマニュアル（マニュアル編、資料編）	H20	近畿運輸局
10	地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査	H21	関東運輸局
11	デマンド型交通の手引き	H24	中部運輸局
12	道路運送法の事業区分とコミュニティバス導入のポイント	H24	九州運輸局
13	勘どころシリーズ_地域内フィーダー系統取組み事例集	H24	九州運輸局
14	公共交通不便地域等における移動実態と最適な生活交通確保策の検討調査	H24	中国運輸局
15	地域公共交通ガイド_自治体担当者のための解説付き	H25	北海道運輸局
16	なるほど！！公共交通の勘どころ_地域公共交通を創り・守り・育てるために	H26	九州運輸局
17	地域公共交通の活性化再生に向けた自治体と交通事業者のパートナーシップの構築	H26	中部運輸局
18	コミュニティバス運行指針	H26	北陸運輸局
19	地域公共交通活性化まるごとブック（活性化・再生の手引き）	H27	東北運輸局
20	なるほど！！公共交通の勘どころ_地域公共交通を創り・守り・育てるために	H27	九州運輸局

各々の手引きにおいて、検討にあたっての重要な考え方や留意点、検討手順、検討方法、取り組みのポイント等、主に以下の項目が整理されている。本調査研究では、記載項目のうち、地域公共交通導入を実際に検討する場合に重要となる表2の網掛け項目に絞って整理し、留意点を第2項にまとめた。

第2項 地域公共交通の検討方法や手法及び事業継続や評価に関する留意点の整理

(1) 地域公共交通の導入検討における検討方法・手法の留意点

① きっかけ・検討開始前における留意点

- ・ 自治体内の検討体制や関係者協働等地域公共交通を検討する全体の枠組みづくりが重要である。

地域公共交通を導入・検討する自治体の役割は、全体の検討体制の中の“旗振り役”として中心的な役割を担い、関係者の意見を集約してリーダーシップを発揮することが求められる。ただし、既に地域住民が主体で地域公共交通の導入や改善の取組を行っている場合には“サポート役”として適切に支援していくことが重要である。

また、公共交通担当部門が全てを背負うことではなく、道路、福祉、教育担当課などの関係部門と密接に連携・協力し、効率的・効果的に取組を進めていくことが不可欠となる。

さらに、地域公共交通の問題は、地域で暮らしている皆の問題で、市町村、交通事業者、地域住民等が連携・協働して問題・課題を共有し、皆でアイデアを出し合い、計画策定段階から住民等多様な関係者とともに、地域に相応しい公共交通のあり方や方向性を創りあげるといった姿勢が大事である。

そのためには、関係者が集まってお互いの事情を隠さずに話し合うとともに、地域住民の日常の“おでかけの機会を確保する（活動機会の保障）”ためにどうするのかという基本姿勢の下、住民や交通事業者など多様な関係者間での対話に努め、地域の協働による仕組みを創ることが重要となる。

具体的には、現況分析から構想づくりまでは、市町村、住民、交通事業者各主体が課題を共有できる体制、関係者の連携と役割分担の明確化により合意形成を図っていくプロセスが不可欠であり、検討当初から様々な関係者が参画し、一緒になって検討する“場”を設けることが重要となる。

その中で、自治体と交通事業者・住民等のパートナーシップの構築においては、関係機関協議において、長期的な視点での目指すべき地域公共交通の姿の共有化、自治体におけるイニシアティブの発揮、密接な情報・意見交換、地域の実情に応じた住民組織の立上げがポイントとなる。

留意点のポイント① 【体制や仕組み作り、連携についての考え方】

- ・ 検討体制を整備し、関連機関（含事業者）との連携や役割分担を図る必要。
- ・ 交通事業者と行政だけではなく、住民を含めた多様な主体が協働した取組が必要。
- ・ 自治体を中心となり、事業者や住民などとのパートナーシップ作りや関係者が集まり協議をする場を整える。（住民の意見反映）
- ・ 計画の立て方、関係機関協議のあり方、事業者選定・契約方法、環境づくり・支援策について、自治体と公共交通事業者の連携強化に関する取り組みを実施。
- ・ 総合的・一体的な推進に関する基本的方針、区域、目標、事業の明確化。
- ・ 自治体、事業者、地域住民で連携し、問題共有やアイデア出しのほかに、役割分担による取り組みができるようにする。

- ・最初から法定協議会ではなく、関係者等の任意の会議による実質的な議論のできる検討から開始。
- ・多様な利害関係の中、自治体がリーダーシップをとる。
- ・有効な協議の場をつくり、自治体、事業者、住民が費用負担や役割分担を果たしていくようし、その中で自治体がイニシアティブをとるようにする。
- ・有効な協議の場を設定し、課題共有や多角的視点による検証、論議しやすい工夫をする。
- ・中立的な立場のアドバイザーの必要性。
- ・既存公共交通機関との明確な役割分担と相補関係について、自治体、事業者、住民が共通認識を持つ必要がある。

- ・ 地域公共交通を運行すること、地域公共交通の補助金を受け取ることを目的としないことに留意すべきである。
補助金ありき、ではなく、目指すべき姿をしっかりと共有した上で、何をすべきか、また何ができるかを考えることが重要である。
- ・ 地域公共交通導入には自治体の財政負担が発生する可能性が高いことを念頭に置くことに留意すべきである。
大都市以外の地域では自動車や二輪車などを使用した移動が定着しており、地域公共交通は運転免許を持たない通学者や、高齢者の利用に限られる可能性がある。そのような限られた利用者層が利用する地域公共交通は、損益分岐点に満たない利用状況となり、運賃収入のみでは地域公共交通を賄えない可能性が高く、導入した自治体は、毎年運行経費の補填額を負担しなければならない。

② 検討開始当初における留意点

- ・ 地域特性を知る、地域で移動に困っている人を知る、地域公共交通の特徴や特性を知ることから始めることが重要である。
地域に対応した公共交通をイメージするには、まずは地域の実情を十分に知る必要がある。地域の交通特性、自家用車を運転しない人の買い物や病院への行動特性など、地域の実情を知らなければ、“地域に合った対策”を考えることはできない。
また、他の交通機関に乗り継ぐ場合も考えられ、待機環境や待ち時間なども含めた乗継ぎの実情を詳細に把握しておくことが必要となる。
まずは実際に現地を訪れ、どのような地域なのかを自分自身の目で見ることにより、実態や問題点を感覚的にイメージすることが大切であり、その後も、客観的なデータで現状を整理することや、地元のバス利用者や移動に困っている人の話を聞き、地域の人々が日常生活の中で買物や通院において移動する範囲を把握して、さらに地域の公共交通を実際に利用してみて、地域を理解していくことが重要である。

留意点のポイント②【現状把握と課題】

- ・ 地域や利用者（住民）の状況把握、地域ニーズの把握

- ・ 地域で運行しているもしくは運行していた公共交通機関の実態（利用状況や利用特性等）を把握し、地域の移動手段に関する課題を把握することが重要である。

地域公共交通の現状や利用状況の把握、住民の移動特性やニーズの把握した後、現状の地域公共交通にどのような問題・課題があるのかを以下の視点で把握することが大切である。

- 移動のニーズと公共交通サービスの乖離
- 利用者数が極端に少ない便や区間等の存在（利用の極端なバラツキ）
- 公共交通空白地域・不便地域の存在
- 他の公共交通との結節性
- 利用者1人当たりの運行経費等の顕著な格差

留意点のポイント③【移動ニーズと公共交通サービスの乖離】

- ・ 路線設定（人口集積地、主要目的地）の乖離
- ・ 提供サービス（時間帯、頻度）の乖離
- ・ 廃止代替手段としての対応
- ・ 地理的、地形的による路線分断や合併による広域移動への対応
- ・ 交通結節点機能との連携

また、単純な現状の問題点の把握に止まらず、自治体の総合計画等で策定している地域の「将来像」実現に向けて地域公共交通が「果たすべき役割」も踏まえた上で、問題点を広く整理して課題を見極める必要がある。

- ・ 地域公共交通を導入する目的を明確にし、その目的達成に最適な事業形態を模索することが重要である。

上記の課題整理を踏まえ、地域公共交通導入及び再編の基本的な方針（目的）や目標を設定する。ただし、方針や目標設定は地域の状況や特性、住民のニーズ・価値観によって様々であり、他地域の事例をそのまま倣うことは避け、地域の課題が改善できる方針・目標の設定に心がけることが重要である。

方針・目標は、まちづくり全般に係る政策レベルの目標と、地域公共交通の利用状況等事業レベルの目標があり、政策レベルと事業レベルの目標を明確にし、その目標達成に向けて最適な事業形態やサービスレベルを事業の効率性（事業の継続性）を加味して模索することが重要である。

③ 事業導入に向けた詳細検討段階における留意点

- ・ 重要な地域の現状把握項目は、誰が何の目的で、いつ、どのぐらいの頻度で、何処まで行くために、公共交通を必要としているかを把握するデータや声を収集することが重要である。

地域公共交通の導入は、地域の地理的特性や現在の公共交通サービス状況、住民の移動実態などを把握することから始める必要があり、まずはこれらの地域特性を踏まえた上で、現在の地域公共交通に何が足りないのか、どのような不便を感じるかなど、地域で暮らす住民だからこそ知り得るデータや情報を活かして検討することが大切である。

地域特性把握のための情報やデータは、地勢や気象、人口・世帯の分布特性、道路整備状況、公共公益施設や商業施設の分布などが考えられる。

既存公共交通サービスの実態は、事業主体、ルート、バス停、ダイヤ、運賃、車両、利用者数等の把握が必要である。

また、現状の公共交通サービスが地域のニーズに合っているか確認する視点としては、住民生活との関わりからチェックできる「通勤・通学」、「通院」、「買物」、趣味娯楽活動等の「交流機会」の把握が重要であり、それらを既往の統計データや自治体で実施済みの調査結果を用いるとともに、不足する項目や詳細な分析が必要な状況やニーズは、新たな調査やヒアリングを実施することが大事である。

留意点のポイント④【公共交通サービスの実態を示す項目】

- ・ 交通ネットワーク：鉄道・バス路線、路線・系統・停留所、種類と運営主体
- ・ サービス水準：ダイヤ・便数（本数）、運賃、使用車両
- ・ 利用状況：輸送実績、運賃収入、路線別
- ・ 他交通資源：駅端末、スクールバス、福祉輸送（バス、送迎）

- ・ 公共交通利用が不便な地域を出来る限り定量的に特定し、その地域で移動の足に困っている居住者を把握することが重要である。

地域公共交通の最も基本的で各自自治体で共通して比較できる課題指標として、公共交通空白地域や公共交通不便地域などの概念がある。

これらの空白・不便地域は、地域公共交通確保維持改善事業の交付要綱の記載例や、都道府県もしくは基礎自治体で具体的な距離等の要件を設定しているが、基本的概念は人口の集積状況と地域公共交通の有無や充実度合い（バス停までの距離や運行頻度）とを比較し、地域公共交通を利用できない地域を空白地域、充実度合いが低い地域を不便地域としている。

このように地域特性に合わせた空白・不便地域を定量的に特定し、地域住民が自動車以外の交通機関での移動に困っている実態を把握することが重要となる。

- ・ 現状把握項目に対して、導入する交通のサービス水準を決めることが重要である。

既往の統計・調査データ等を活用して、公共交通が利用できないもしくは利用しにくい状態により、日常生活の移動に困っている人がどの程度存在しているかを把握し、これら困っている人（影響人口）に対してどの程度の移動を支援するかのサービスレベルを適切に設定することが必要である。

“適切に”とは、地域公共交通を維持・継続していく為のレベルを考慮することである。地域公共交通を導入する場合、運行経費と交通サービスレベルはトレードオフの関係にあり、経費を安くしようとする、交通サービスは低下し、経費をかければかけるほど、高いサービスを提供できるが、そのサービスに見合った需要が維持できないと、財政的な負担が大きくなっていく。

その中で地域の公共交通にとっての最適解として、どの水準で折り合いをつけるかという点が不可欠であり、生活交通確保のサービス水準として、「誰の、どのような活動を、どの水準で可能とするのか」を検討する必要がある、その点を考えないと地域公共交通を導入しても維持・継続が難しくなる。

留意点のポイント⑤【運行形態の基本的留意点】

- ・地域実情（地域特性や需要）に応じた交通手段の選定（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー利用券）
- ・既存交通手段の有効活用を含め、最適な交通サービスの内容や水準の検討
- ・対象者、対象とする移動と必要となる水準の設定

④ 既往データ活用、実態調査や意向調査の実施における留意点

- ・ 国勢調査や住民基本台帳、メッシュデータ等の全国一律に活用できるデータの有効利用を図ること、地域に応じて有用な既存データ（パーソントリップ調査：PT 調査等）による人の動きの把握すること、公共交通利用状況の交通事業者データや大都市交通センサスによる把握を行うことが重要である。

地域公共交通の検討に活用可能性のある既存の調査データは、都市部で多く整備されており、地方部においては必ずしも整備されていない傾向がある。ただし、地方部においても、活用可能な場合があるため、独自調査実施前に、活用可能なデータを検索する必要がある。

既存データの代表的な資料は下表のとおりであるが、データ使用上の限界や注意事項に留意する。

表3 手引きリストの記載項目

データから知りたい内容	既存調査データ	調査対象地域
地域（町・字別）の人口（性別、年齢別、利用交通手段（利用交通手段のみ10年毎））	国勢調査	全国
地域間（市区町村間）通勤通学目的流動量（手段別）（人ベース）	国勢調査	全国
鉄道・バスの運行ダイヤ、輸送人員、乗車人員、運賃収入など	各交通事業者	各交通事業者
地域間（市区町村より細かいゾーンが可能）の目的別（通勤通学等）手段別流動量（バス利用流動等）（トリップペース）	パーソントリップ調査	都市圏
鉄道駅の端末交通としての流動量（手段別、目的別、時間帯別等）	パーソントリップ調査	都市圏
鉄道駅間流動量・バス停間流動量、系統別バス流動	パーソントリップ調査	都市圏
鉄道・バス利用者数	大都市交通センサス	三大都市圏
鉄道駅間、バス停間流動量	大都市交通センサス	三大都市圏
鉄道・バスの輸送サービス実態（車両定員、運行本数等）	大都市交通センサス	三大都市圏
将来人口（都道府県・市町村別）	日本の市区町村別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）	全国

出典：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成24年3月_国土交通省）

特に交通関連データは都市部においてデータの整備水準が高く、利用可能なデータが多く存在している。一方、地方部においては既存データが少なく、特に市町村内の交通流動が把握できるような既存データは、パーソントリップ調査の対象となっている一部の地域を除いてほとんどない。

また、年度指定や詳細分析においてデータ精度を求める場合には、別途調査を実施することが望ましく、交通行動についての利用実態・特性調査、利用意向調査等（例えば、1日の外出行動の出発地・目的地、移動手段、移動目的、時間帯、頻度などの設問や新たな交通機関の利用意向等のアンケート調査）が必要となる。

コミュニティバス等地域公共交通の運行計画立案において必要となる事業者保有データ以外の既存データは少ないため、不足している情報が何かを明確にし、実態調査、アンケート調査、ヒアリング調査等が有用となる。

- ・ 施設分布は、国土数値情報や GIS（地理情報システム）データで把握することが重要である。

地域特性は前述した公共交通移動実態や利用者ニーズの整理の他、人口・世帯家族数、高齢化の状況、運転免許証保有率等、地域公共交通計画の基本となる地域の基礎データを整理するとともに、医療機関（1次・2次）、大規模商業施設、教育施設、行政機関等、公共交通を利用した移動の主な目的地となる主要施設に関する資料を集め、それらの配置状況を GIS（地理情報システム）等により整理することで、定量的な分析とともに説明性の高い分かりやすい資料作成が可能となる。

留意点のポイント⑥【既往データ活用】

- ・ 人口特性：国勢調査（町丁目、メッシュ）、住民基本台帳、人口問題研究所（将来予測）、経済センサス（就業人口）
- ・ 移動特性：PT 調査（公共交通利用者）、大都市交通センサス、国勢調査
- ・ 公共交通運行：交通事業者資料（ホームページ等）、市販地図
- ・ 施設分布：地図、住宅地図、国土数値情報
- ・ 道路網等：市販地図、（道路交通）センサスデータ、国土数値情報

留意点のポイント⑦【地域実情を示す項目】

- ・ 地域実情：都市計画法による区分（市街化区域・用途地域）、土地利用地理的特性（市街地形態、山地等地形や地域分断、気象）
- ・ 人口： 地区別（町丁目別）、年齢別（高齢化）、将来人口、世帯数、分布
- ・ 施設分布：主要公共施設、商業施設、医療施設、学校など
- ・ 移動目的：通勤通学流動（国勢調査）、地域間流動

⑤ 交通事業者提供資料の活用における留意点

- ・ バスネットワークや営業キロ、ダイヤ、運行頻度、運賃の他、GIS データと組み合わせた不便地域の把握方法がある。

近年、応用が広がっている GIS の地図情報に、バスルートや 運行頻度、人口情報を組合せて、バス路線設定や不便地域の評価に活かしている事例が見られる。

また、バス停からの直線距離は長くないものの、バス停までの間に河川や谷間の存在により、実際にはバス停までの距離が長くなっている地域もあり、このような地域特性を反映させ、適切な評価を実施できる環境が整ってきている。

例えば、地図情報データと国勢調査を基にした人口データを利用し、地図上の任意の地点（メッシュ）を指定評価することで、公共交通ネットワークの面的充実度を数値化できる。

- ・ 系統別便別利用状況の他、IC カードデータが活用できる。

客観データを用いて問題点・課題を裏付けることによって、関係者に対して説得力 を持って問題点・課題を説明でき、合意形成が図りやすくなる。データの収集については、既存の統計資料や交通事業者から提供してもらう方法がある。

交通事業者からデータを提供してもらう場合には、交通事業者等にデータ提供のみを依頼するのではなく、行政と交通事業者、関係者が協働してデータを収集し、データの利用目的と分析方針、分析後のデータの取扱い等について双方で認識を共有することが重要である。

交通事業者 IC カードシステムには利用者の乗車記録（出発地・目的地、使用した便、利用頻度等）が記録されており、IC カードデータの集計結果は路線再編等の検討に当たって有力な検証ツールになり、積極的な活用を考えると有効である。そもそも交通事業者が IC カード等を導入しておらず、乗降等に関する各種データが容易に入手できない場合は、利用実態調査（乗降調査）等新規調査の実施が必要となる。

留意点のポイント⑧【交通事業者提供資料】

- ・ 交通ネットワーク：営業キロ、区間別運行頻度、幹線・フィーダー接続回数
- ・ サービス水準：運行ダイヤ、カバー率（不便地域）算出
- ・ 利用状況：路線別利用者数、IC カードデータ、走行キロ・便あたり利用者数、
- ・ 経営状況：運賃収入、収支率、補助額（公的資金額）

⑥ 調査の実施における留意点

- ・ 現地調査は、便別・方向別利用者、バス乗車・降車別等の利用実態調査、詳細な利用実態調査は、利用属性、乗降区間（OD）、利用目的、利用頻度等の利用特性調査、利用ニーズや意向等調査、調査方法は、カウント調査、アンケート調査、ヒアリング・聞き取り調査がある。

公共交通のネットワークや頻度等の運行サービス状況を整理すると同時に、利用状況や特性等の利用実態を把握することが重要である。

利用実態として、交通事業者が保有するデータで路線別便別等の利用状況を把握することはできる。しかしながら、利用者の年齢等の属性や、OD、利用目的、頻度等の特性は別途実態調査が必要であり、利用意向や要望等も含めるとアンケート調査を実施する必要がある。このような調査を実施することで、需要のある区間、利用ニーズの高い路線、時間帯別の動向等、詳細な実態が明らかになる。

また、運行状況と利用実態を併せて可視化して分析することで、地域公共交通が抱えていた課題を明確にして、改善策を講じることが出来る。

一方、高齢者が多い地域においては交通行動が毎日異なり、特定の1日の交通行動を把握する実態調査やアンケート調査では実態が掴めない。そのため、週単位での交通行動を把握できるような調査を実施する必要がある、地域公共交通利用者が限定的で少数である地域ではヒアリング調査（聞き取り）が有効となり、交通行動の曜日・時間帯、交通手段、目的などを把握することが有効となる。

留意点のポイント⑨【アンケート・ヒアリング等調査内容】

- ・ 現地調査：バス待ち環境、バリアフリー、情報提供、交通結節点施設
- ・ 利用実態調査：OD、外出頻度、不満やニーズ、意向
- ・ 調査方法：アンケート調査、ヒアリング調査、座談会

(2) 地域公共交通の導入検討における運行形態、運行方式の検討方法の留意点

① 運行形態検討の基本的留意点

- ・ 地域の特性、地域の状況（需要等）に見合った運行形態を検討すること、既往の公共交通の有効活用や組合せを検討し、最適な交通手段を見極めることが重要である。

運行形態の検討は、既存の公共交通サービスを有効に活用することを最初に考え、既往のサービスの見直し等既存交通事業者に最大限の力を発揮してもらう対応を検討する必要がある。

既存の交通サービスの見直しでは望ましい地域公共交通の形成が困難な場合には、新たなサービス導入を検討する必要があるが、特定の交通手段ありきで検討を進めず、幾つかの代替案を列举し、最も効率的・効果的な手段を選択する。

また、地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえ、定路線型、自由経路ミーティングポイント型、ドアツードア型等や定時型、不定期型等の中から、最適な組合せを検討することが重要である。

- ・ 既存の公共交通への影響を考慮し、どのような人とどのような移動（目的や時間帯）に対応した交通サービスの提供かを検討することが重要である。

地域の移動需要に応じた輸送サービスの検討において、特にデマンド交通について検討する場合には、対象とする移動需要の特性とその背景（いつ、誰が、どのような目的で、何処から何処へ、どのくらいの人を）を把握し、それらに応じた輸送サービスを選定する必要がある。

② 運行形態の判断要素における留意点

- ・ 需要の検討（需要が集中、需要が分散、利用が極端に少ない場合や乗合比率が低い場合）、定量的な需要とコストの試算（合理性・効率性、イニシャル・ランニングコスト）により導入の可否を検討することが重要である。

まとまった需要があるか、需要が分散しているかによって、コミュニティバス、デマンド交通が適しているかを検討し、利用者が極端に少ない場合や乗合率向上の見込みから、デマンド交通導入やタクシー補助券等導入可能性を検討して、地域に適している交通手段を見極めることが重要である。

また、デマンド交通の予約・運行管理システム導入コスト、維持管理コスト等合理性や効率性、利用者ニーズなどの要素を総合的に考慮することが必要となる。

- ・ 地形・道路などの物理的条件、財政的制約など制約条件から検討すること、デマンド交通は、固定費用が低いが、利用者数による変動費を加えて定時定路線と比べて割高となる場合があることに留意することが重要である。

事業形態の検討にあたっては、地形・道路などの物理的条件や一定の財政的制約等、地域固有の制約条件を整理した上で、地域特性に応じた輸送サービスを選定する必要がある。

また、地理的にも時間的にも需要が分散している場合はデマンド交通が適しており、固定費用の抑制は可能だが、需要の大小によるコストの影響（変動費）の変化が大きく、乗合率が低い場合、利用者の増加がそのまま運行回数の増加につながり、定時定路線と比較してコストが増大していくことにも留意が必要である。

- ・ 運行地域の人口集積、運行の効率性、運行経費、利用者の利便性、運行事業者からみた運行難易度等から判断すること、継続的運行を見据え、限られた財源の中で効率的に運行できるルート・ダイヤを検討することが重要である。

人口が比較的集積しており一定数以上の利用が見込める地域では、定時定路線運行が選択され、人口が希薄で少数の利用にとどまる地域では、区域運行が選択される傾向がある。

予約制の定時定路線や区域運行の運行スタイルを選択することによって、乗客を一人も運ばずに運行する事態を避けることができ、運行の効率化が図られるとともに、運行経費が抑えられることが期待される。しかしその一方で、利用者にとってわかりにくい運行となり、運行事業者にとっても運行の難易度が高まるなどの課題もみられる。

また、ルートやダイヤを考える際は、車両の運用や運転手の労働時間などにも留意する必要がある。1台の車両・1人の運転手で運行できる場合と、車両が2台・運転手が3人必要になる場合では運行費用が全く違ってくる。限られた財源の中でより効率的に運行できるルート・ダイヤを検討することが重要になる。

留意点のポイント⑩【運行形態の判断要素】

- ・ 運行エリアの実情を踏まえた、ルートやダイヤの最適な組み合わせ
- ・ 地形、道路などの物理的条件、需要の地理的・空間的な分散
- ・ 限られた財源の中でのサービス提供
- ・ 地域の需要特性（需要量、需要の分散形態、対象利用者）
- ・ 定量的な需要と費用（導入コスト、維持管理コスト）の検討

③ 運行における具体的な検討事項

- ・ 道路構造条件、経由地による路線検討、利用者移動パターンと合致したルート（ルートの効率化）やバス停（ミーティングポイント）の検討が重要である。

車両が安全かつ円滑に通行できる道路幅員や利用者が安全に乗降できるバス停設置スペースの確保等道路構造条件とともに、利用者が立ち寄る施設や地域を経由する路線を検討することが重要である。

具体的には、地域住民にとって利用しやすい交通手段として、長く継続していくためには、朝の通勤通学、日中の高齢者の通院や買物とその後の帰宅、夕方の買物や帰宅等の移動パターンと合致した運行ダイヤやルートを設定し、地区の中心となる施設や主な目的地、住宅集積地から利用者が無理なく歩ける距離を考慮した間隔でバス停を設置すること等が挙げられる。

- ・ 利用目的等に応じた運行時間帯・頻度、ダイヤ（主要施設到達必要時間、時間・曜日の柔軟対応）を検討することが重要である。

通勤、買物、通院など目的に応じた利用状況を明確に把握し、利用者を具体的に設定し、地域公共交通の利用目的に応じて、利用したい時間、利用が集中する時間帯などを想定して運行時間帯や運行頻度、ダイヤを検討する。

また、鉄道駅等主要な施設への到達必要時間や特定の時間帯でのニーズや曜日でのダイヤ設定等柔軟な運行の対応も重要である。

なお、運行頻度は高く設定できれば利便性は高まるが、現実には財政的な制約の中で運行を開始し、利用状況等を確認しつつ増発の必要性を検討していくことが望まれる。

- ・ 運賃は、利用者への応分な負担が原則、安易な無料化や安価な運賃設定は注意が必要である。採算性や公共性をどのように捉えるのか、システム導入にあたっての考え方、方針を検討し、自治体内及び住民との合意形成を図ることが重要である。

地域公共交通は、運賃収入だけで運行経費を賄うことは難しい場合が多く、赤字分を市町村が負担することになるので、公平性の観点からも利用者に応分の負担を求めることを原則として考え、既存の路線バスとの運賃バランスも考慮し、安易な無料化や安価なワンコイン運賃の設定は採算性や既存交通機関への影響等に注意が必要となる。

重要なことは運行を維持するために、運賃収入がどこまで負担できるのか、公的負担をどの程度必要とするのか、といった採算性と公共性について自治体内や住民等関係者で議論を重ねコンセンサスを得るとことともに、自治体として地域公共交通をどう考えるかのスタンスが重要である。

留意点のポイント⑩【具体的な検討事項】

- ・ 道路構造条件、傾斜値による路線検討
- ・ 運営主体選定（運行事業者選定と契約手法）、運行方法、
- ・ 移動特性や実態（目的等）に応じたルート（路線選定、停留所）、ダイヤ設定（本数、時間帯）
- ・ 利用者の応分負担や公共性を考慮した運賃設定
- ・ 需要予測、運行経費、使用車両、財源、

④ 需要予測の検討

- ・ 需要予測について、利用が見込める層（年齢、目的）の明確化、潜在的な需要の考慮、予測の目標年次の設定を留意することが重要である。

公共交通の利用の方法がわからない、公共交通の利便性を認識していない、乗ったことがないので使えるのか不安といった、利用に転じる可能性がある潜在的な需要を踏まえた上で、地域公共交通導入の目的に沿った利用者層の明確化と、現状の公共交通利用

実態と合わせて、全体としてどのくらいの利用が見込めるのか、どんな層の利用が見込めるのかなど需要を予測し、プランに反映していくことが必要となる。

留意点のポイント⑫【需要予測の基本的留意点】

- ・潜在的な需要や利用実態を踏まえ、どの程度利用が見込まれるかを検討
- ・導入目的に沿って利用者層を明確にした上で需要を予測
- ・予測する年次、データ入手、評価シナリオ等に応じ使い分ける

- ・ 需要予測の手法について、既存公共交通の地域別利用率、バス利用圏域の人口、利用意向調査データの活用、既往の需要予測システム活用が有効である。

駅・バス停勢圏の人口から利用対象者を抽出し、抽出した対象者の利用頻度を現状の利用率から算出して需要予測を行う方法があり、利用対象者は、通常、運転免許を保有していない高齢者、学生などが挙げられる。

新たなルート導入では、「利用するか否か」の意向調査により需要を推計する手法がある。しかし、意向調査は、「利用する」とした回答者が「実際には乗らない」といった乖離も多く、単に利用意向を調査するだけでなく、自家用車保有などの属性情報と料金や乗車時間などの具体的な仮想条件を示した上で利用意向を調査して、過大予測を避けることが必要となる。

既往の需要予測システムとして、中国運輸局が開発した地域バス運行計画策定支援ソフト「WEBComPASS」があり、このシステムは「需要予測」、「運行経費予測」、「生活の質」、「顧客満足度」等の指標を評価でき、これらの指標をもとに、絞り込まれた複数の選択肢案を評価し、実施する生活交通確保策の決定を行うことができる。

留意点のポイント⑬【需要予測手法、手順】

- ・利用者層の明確化、
- ・沿線地域の利用者層（自動車非利用層等）や乗車割合に基づく算出
- ・利用者の交通行為（PTやOD調査）や利用意向からの算出
- ・中国運輸局開発の地域バス交通支援ソフト(WEBCompass)の利用

- ・ 予測結果については、運行計画（運行エリア、頻度等）、事業形態の検討、利用者見込みと採算性の検討、事業の目標値の設定への活用が挙げられる。

公共交通の維持・導入を図っていくには、運賃等の収入と運行経費等に基づく収支率の算定等の採算性を検討していくことが必要であり、その基礎となる利用者見込みを需要予測で算定できる。

また、運行計画や事業収支を検討する上での基礎資料となる他、運行地域の選定に活用することができ、需要予測を地区別実施することで、概ねの利用者（運賃収入）が把握でき、予算上の制約がある場合には、需要が高い地区から優先的に地域公共交通を導入・再編できる。

地域公共交通の継続を判断する場合には定量的な指標に基づく目標値が必要であり、需要予測結果による一定の根拠を与えることが望ましい。

留意点のポイント⑭【需要予測結果の活用】

- ・ 運行計画や事業収支（路線採算性）を検討する上での基礎資料
- ・ 運行地域の選定
- ・ 将来値の目標設定根拠

⑤ 具体的な目標値の設定

- ・ 目標設定について、運行目的や達成すべき目的の明確化を図るとともに、事業継続判断の目安や達成状況の把握すること等が重要である。

地域づくりの目的に貢献する地域公共交通とするため、自治体が策定する総合計画の将来像、都市基盤分野等の目標を確認し、地域公共交通全体の役割を明確化すること、地域にとっての課題に整合した方針・目標設定に心掛けることが必要である。

また、事前に収支率等の見直しの基準を設けておき、継続運行が可能なか否かを判断する目安を作成しておくことや、運行の目的を明確化にしておき、運行によって達成される目標を設定しておくことが重要である。

留意点のポイント⑮【目標設定の必要性】

- ・ 事業実施により解決すべき課題や達成すべき目標を数値・基準として策定し、明確化
- ・ 自治体の将来像や基本方針との設定
- ・ 事業改善の判断基準

- ・ 評価指標の考え方について、目標の達成を示すための指標、できる限り定量的な指標、わかりやすい指標、定期的に評価可能な指標（簡易的な指標）となるよう留意することが重要である。

個々の目標について、その達成状況を評価するための「数値指標」を設定する。数値指標はできる限り「定量的」に把握・分析可能なものを設定することが望まれ、指標の定義や計測手法についても計画の中で明確にしておく必要がある。

モニタリング・評価を意識し、低コストで定期的に収集できるデータが活用できる指標を考慮することが重要である。また、評価指標は、行政・交通事業者・市民それぞれが納得したもので設定し、分かりやすさに留意することが必要である。

- ・ 具体的な指標としては以下の指標が挙げられる。
 - 財政負担額（行政の補助）が判断できる指標
 - 収支の状況、空白地域カバー率（面積や人口）が示せる指標
 - ターゲットとした特定の利用者数、利用者満足度が分かる指標
 - 目標年次を定めた指標、公共交通の継続を判断できる指標

また、設定した目標を達成出来たか否かを評価するためにふさわしい指標として、「事業の実施状況や整備の量を直接示すアウトプット指標」と、「事業実施により住民等の関係者にもたらされる効用・効果を示すアウトカム指標」があることにも留意することが有効である。

留意点のポイント⑩【具体的指標】

- ・ 事業全体：利用者数、収支率、補助額、カバー率、満足度、外出頻度など
- ・ 単位あたり：利用者あたり収入、経費、車両1台あたり経費、収入
- ・ 留意点：既存指標の活用

(3) 地域公共交通の継続的運行のための導入前後における留意点

① サービスの検討・改善を必要とする事項

- ・ 現況と将来の地域住民の移動特性とニーズを踏まえたうえで具体的なサービス内容（運行ルート、ダイヤ、車両、乗車・待合環境の整備・改善）を考えることが重要である。

運行ルートの検討としては、特定の区間に数多くの系統が重複し、競合が生じているような場合、幹線・支線の区分により役割分担を明確にするルートの検討、現状運行ルートが地域特性や利用者ニーズと合致していない場合のルートの見直し、既存路線バスと競合・重複を避けつつ、利便性を確保するための新規ルートの設定が主に挙げられる。

運行ダイヤの設定・見直しについては、検討対象路線の利用状況の把握、例えば鉄道駅等主要な施設について到達必要時刻に間に合うかどうかのチェックや、朝夕ラッシュ時以外の時間帯のニーズの把握、また、時間帯によってルートを変えることや、特定の曜日のみ運行するなどの柔軟な対応を考えることも重要である。また、利用者に分かりやすいように、毎時〇分発、といったパターンダイヤの導入の検討もある。

ただし、頻度が上がれば利便性は高まるが、見合った利用者が無ければ財政負担が増大するので、まずは財政負担の状況から実現できる運行便数を設定し、その上でダイヤを考えることが重要である。

② 地域公共交通への意識の転換が必要な事項

- ・ 過度な自動車利用から公共交通への転換を自発的に促すことや、マイカー利用が中心であった移動形態から、利用者の意識を変え、公共交通の利用を生活の軸としていくことを促すことが必要である。

自家用車の利用に過度に依存したライフスタイルを自発的に見直し、持続的な公共交通の利用を促進していくことを、自治体と住民等関係者全員が自覚していかななくてはならない。

このような自発的に意識を変革させることは容易ではないが、「人」や「価値観」の変革には非常に長い時間と労力が必要となることから、地域公共交通の魅力や必要性の広報や、定期的な事業評価の結果と改善の取組を住民に説明するなどのモビリティマネジメント手法を組合せた地道な取組を継続していくことが重要となる。

留意点のポイント⑰【サービスの改善・連携が必要な項目】

- ・利用者の移動ニーズとのマッチング（運行時刻、頻度、運行時間帯、ルート、エリア、運賃、車両など）
- ・過度な自家用車利用から公共交通への利用促進するための意識改革
- ・情報提供の必要性（情報が住民に伝わらなければ意味がない）
- ・利用促進による持続可能性の強化、自治体財政の費用対効果が高い

③ 利用促進の考え方、ポイント

- ・ 利用促進のターゲットを明確化すること、多様な主体からの協力とサポート体制を得ることが重要である。

効果的・効率的な利用促進の実施のためには、「どこの誰に利用してもらうのか」といった利用促進のターゲットを明確にすることが重要である。より高い利用促進効果が期待できる「利用者属性」や「エリア（地域）」に着目して取組を実施し、その後順次ターゲットを拡大していくような進め方が効果的・効率的と考えられる。

また、利用促進の取組は、移動の目的地の多様な主体（商業施設、事業所、教育施設等）から協力を得ることも考えてみるのが有効である。
- ・ 利用動向等データの継続的収集と運行形態の適切な見直しが重要である。

デマンド交通の特徴を活かして、利用動向等について詳細なデータを継続的に収集し、データから把握できる利用動向を踏まえて、運行曜日・時間帯・予約方法、運行エリアなどの運行形態を必要に応じて適切に見直すことが必要である。
- ・ 公共交通を「知る」きっかけをつくるのが重要である。

利用促進の第一歩は、まず地域の公共交通の存在を知ってもらい、興味や愛着を感じてもらうことが重要となる。特に、児童や学生のころの自家用車で移動する習慣が形成される前から公共交通に興味を持ってもらうことで、将来の利用者を育てていくという意識も必要である。
- ・ 公共交通を「使う」きっかけをつくるのが重要である。

公共交通の関心を利用につなげるためには、ルート・ダイヤ、目的地となる施設、利用の仕方を含めた分かりやすい情報提供が必要とともに、公共交通に乗るための“はじめの一步”を促すための「利用体験機会（体験乗車会や乗り方教室）の開催」、「無料お試し乗車券の配布」等の工夫が必要となる。
- ・ 公共交通を「使い続けて」もらうことが重要である。

公共交通を利用している人の利用頻度や利用機会を増やすための継続的な啓蒙・啓発活動の実施や、主要目的施設と連携したインセンティブ付与、利便性向上、割高感軽減等、利用者の負担軽減などの満足度向上のための取組が大切である。

また、運賃割引等の特典に加え、利用することで得られる地域コミュニティへの参加等、単なる移動手段ではないプラスαとなる付加価値の提供も考慮する。

留意点のポイント⑱【利用促進の考え方・ポイント】

- ・利用促進ターゲットの明確化
- ・住民参画によるニーズに即した運行計画策定、関心の向上と利用の促進
- ・使いやすさやわかりやすさ（情報提供）の工夫
- ・公共交通の興味、認知度向上、利便性向上、割高感軽減、満足度向上、意識醸造

④ 具体的な利用促進策

- ・公共交通を「知る」きっかけをつくることが重要である。
フェイス・トゥ・フェイスの周知活動、ニューズレター、公共交通マップ等の広報、情報収集とPR活動等の分かりやすい情報提供が有効である。
- ・公共交通を「使う」きっかけをつくることが重要である。
公共交通に愛着を持ってもらう車両デザインやネーミング、利用しやすい時刻表・バス停名の工夫、お得感が醸成できる特定定期券、1日乗車券、ICカードの導入、運転免許自主返納による乗車支援、地域や施設と連携したサービス、継続したモビリティマネジメントの取組、サポーター制度等の導入が有効である。
- ・公共交通を「使い続けて」もらうことが重要である。
病院・学校・商店街、役場等によるサポート体制整備、ホスピタリティ向上、ダイヤ見直し（乗り継ぎ円滑化等）分かりやすい時刻設定、上屋ベンチ設置、乗継バリア軽減、バス接近案内等の取組が有効である。

留意点のポイント⑲【利用促進策】

- ・啓発活動（媒体）：パンフレット、ニューズレター、公共交通マップ
啓発活動：体験乗車会、住民説明会等。学校や職場のモビリティ・マネジメント
- ・施設や環境整備（上屋、ベンチ整備、乗継環境整備、ユニバーサルデザイン化）
- ・運賃：1日券、免許編応射の乗車支援、学生や被送迎車への割引回数券
- ・情報提供：わかりやすい情報提供（系統番号、ナンバリング）、IT技術の活用

⑤ 事業評価における留意点

- ・運行開始前の目標値の設定、目標達成状況の把握等運行後の評価が重要である。
上位計画、利用実態、利用者ニーズなどと整合させて設定した目標の達成状況を測定し、評価することが必要である。具体的には、現状の地域交通のサービスレベルをできる限り客観的に認識した上で、地域の目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標に落とし込み（見える化）、運行後の達成状況を評価することが重要である。

留意点のポイント⑳【評価指標の考え方・留意点】

- ・目標に合わせた適切な指標と目標値、可能な限り定量指標
- ・指標の定義や計測方法の明確化（測定可能な指標）
- ・上位計画、検討課題や方針との整合性

- 運行後の利用促進や目標達成に向けた見直し等マネジメントが重要である。

公共交通の継続的な活性化・再生は、詳細な現状分析と適切な計画策定を経ても、開始当初からうまく行くとは限らない。そこで活性化・再生の為には「見直し」のサイクルを取り返すことにより、課題を少しずつ修正しながら、目標に近づいていくことができ、継続的な実態の把握、課題検証を実施することができる。

このマネジメントサイクルは、どのような段階や時期においても課題検証を実施し改善案を検討できるよう、毎年度評価が必要な指標については、随時モニタリングをしていくなどの実態に合わせた工夫が必要である。

留意点のポイント②【運行後の利用促進、適切な見直しの必要性】

- ・ 計画の評価・見直しのサイクルの構築
- ・ 運行後のマネジメント

- 運行頻度や時間帯への対応等サービス水準の見直し、採算性等の財政負担の軽減に留意することが重要である。

設定した目標値が運行後にどれだけ達成できているかをチェックし、さらなる改善につなげるための問題や課題を抽出することが必要である。

目標値の達成状況、利用者や運行事業者の評価などのモニタリングにより、サービスと利用実態が整合しているか否かを確認し、その不整合の要因を追求して問題点や課題を洗い出す。

その問題点や課題から、改善が必要とされる施策を精査した上で、事業採算性を踏まえて事業を見直し・検討していくことが必要である。

ただし、合併市町村と非合併市町村では事業の達成度評価の傾向が異なり、利用者数や収支率だけでなく、利用者の満足度を指標としている場合がある。人口特性、自治体の面積や可住地、人口密度、財政力指数等により地域公共交通を評価するための特性が異なることに留意して、他の自治体のマネジメントの方法や評価指標・方法を単純に真似ることは避けるべきである。

第3章 地域公共交通サービスの導入状況に関するアンケート調査 及び分析

第1節 プレアンケート調査の概要

第1項 プレアンケート調査の目的

全国の地方自治体を対象に、地域公共交通に関する施策の取組状況や、計画策定を経て運行を開始した地域公共交通の導入状況を把握することを目的として実施した。

第2項 調査対象

全ての市区町村及び都道府県を対象にプレアンケート調査を実施した。

第3項 調査方法

プレアンケート調査では、より多くの自治体からの回答を得ることにより有用な情報を取得できることから、回答率の向上を目指し、自治体の回答負荷を考慮した選択回答方式の電子データ（エクセルファイル）を作成し、簡易・簡潔に回答してもらう方法を採用した。配布方法については、既往調査で得られた自治体の公共交通担当部署のアドレスに送付し、不明な自治体については、電話による問合せを行い、全てメールによる配布、回収を行った。

第4項 調査期間

調査期間は、平成29年9月22日～平成29年10月12日とした。なお、回収率向上のため、未回答自治体に対しメールによる催促を1回実施した（表4）。

表4 プレアンケート調査期間

項目	実施期間
調査期間	平成29年9月22日～平成29年10月12日 (1次締切：平成29年10月5日)
アドレス無効の自治体に対する 電話による問合せ	～平成29年9月29日
再依頼	平成29年10月10日
質問対応	～平成29年10月16日（延べ140件）

第5項 調査内容の設計

(1) 調査の構成と項目

① 市区町村版プレアンケート

市区町村向けのアンケートでは、深堀をすべき地域公共交通を抽出できるように路線別に回答を得られるように設計した。地域公共交通に関する計画の策定状況、取組の目的に関する現状と、導入の検討を実施した路線ごとに、運行形態、運営・運行主体、運行・経過状況、効果発現の有無等について調査した（表5）。

表 5 市区町村版プレアンケート項目

設問		質問項目
地域公共交通に関する体制		問1 部署、担当者の連絡先 問2 地域公共交通の専任、兼担当者数、専任担当者設置歴
地域公共交通に関する計画の策定状況		問3 計画策定の状況、策定年度、策定主体、改訂の状況
	地域公共交通に関する取組の目的	問4 重視する目的
	連携策の検討とその実現の有無	問5-1 各種連携方策、利用促進策の検討と実現の有無 問5-2 実現できたポイント、実現できなかった理由
		問6 計画策定する上での課題
地域公共交通の運行状況		問7 路線毎の基礎情報(運行エリア、運行主体、運行開始時期、経過状況等)、過去の利用実績の推移、導入効果に対する自治体の自己評価
	補助制度の活用状況	問8-1 計画策定段階、運行段階における補助制度の活用状況 問8-2 補助制度の活用理由
		問9 運行に至らなかった理由、または縮小、廃止した理由

② 都道府県版プレアンケート

都道府県向けのアンケートでは、複数市区町村にまたがる広域路線等の計画検討や調整等について把握できるように、市区町村版との共通項目である計画の策定状況の他、地域公共交通に対する広域行政体としての役割認識や財政支援等について調査した(表6)。

表 6 都道府県版プレアンケート項目

設問		質問項目
地域公共交通に関する体制		問1 部署、担当者の連絡先
地域公共交通への取組に関する基本的考え方		問2-1 市区町村の地域公共交通の取組への関与の度合い
地域公共交通に関する計画の策定状況		問2-2 計画策定の状況、策定主体、計画の目的、改訂の状況 問2-1 連携した市区町村、協議会
	広域行政体としての役割認識	問3-1 地域公共交通に対する広域行政体としての役割認識と具体的施策の実現の有無 問3-2 役割を実現できなかった理由
	地域公共交通に関する取組の目的	問4 重視する目的
地域公共交通に対する財政支援		問5 国との協調補助、単独補助、支援先自治体、支援する運行形態

第2節 市区町村におけるプレアンケート調査結果及び分析

第1項 プレアンケート調査の回収結果

市区町村版の回収状況を以下に示す。全体の回収数は 1,210 市区町村から回答があり、回収率は 69.5%であった（表 7）。また各都道府県からバランス良く回収できている（表 8）。

表 7 プレアンケート回収状況（市区町村版）

	市区町村
対象数	1,741 件
回収数	1,210 件
回収率	69.5%

表 8 都道府県別プレアンケート回収状況（市区町村版）

都道府県	配布	回収	回収率	都道府県	配布	回収	回収率
北海道	179	121	67.6%	滋賀県	19	11	57.9%
青森県	40	30	75.0%	京都府	26	18	69.2%
岩手県	33	24	72.7%	大阪府	43	38	88.4%
宮城県	35	24	68.6%	兵庫県	41	31	75.6%
秋田県	25	21	84.0%	奈良県	39	25	64.1%
山形県	35	23	65.7%	和歌山県	30	19	63.3%
福島県	59	36	61.0%	鳥取県	19	12	63.2%
茨城県	44	37	84.1%	島根県	19	10	52.6%
栃木県	25	20	80.0%	岡山県	27	18	66.7%
群馬県	35	24	68.6%	広島県	23	20	87.0%
埼玉県	63	51	81.0%	山口県	19	12	63.2%
千葉県	54	44	81.5%	徳島県	24	14	58.3%
東京都	62	51	82.3%	香川県	17	9	52.9%
神奈川県	33	22	66.7%	愛媛県	20	18	90.0%
新潟県	30	22	73.3%	高知県	34	20	58.8%
富山県	15	12	80.0%	福岡県	60	39	65.0%
石川県	19	13	68.4%	佐賀県	20	13	65.0%
福井県	17	9	52.9%	長崎県	21	13	61.9%
山梨県	27	16	59.3%	熊本県	45	31	68.9%
長野県	77	50	64.9%	大分県	18	11	61.1%
岐阜県	42	31	73.8%	宮崎県	26	15	57.7%
静岡県	35	29	82.9%	鹿児島県	43	26	60.5%
愛知県	54	46	85.2%	沖縄県	41	12	29.3%
三重県	29	19	65.5%	合計	1741	1210	69.5%

第2項 プレアンケート調査の集計結果

プレアンケート調査の集計結果を示す。

(1) 単純集計(市区町村数)

① 専任担当者及び兼任担当者の配置状況(設問:問 2)

市区町村の担当者の配置状況は、専任担当者を配置している市区町村は 24.6%、専任担当者と兼任担当者のいずれかを配置している市区町村は 99.3%であった（図 2）。

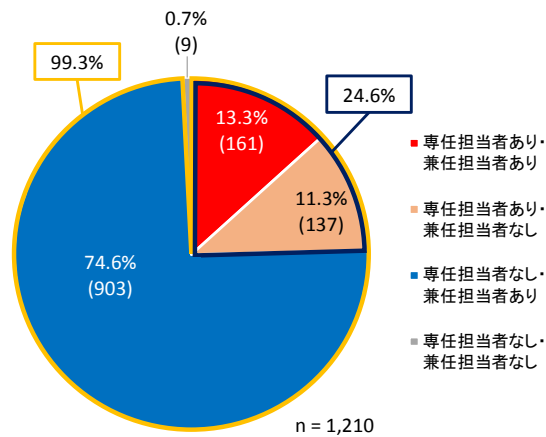


図 2 専任担当者・兼任担当者配置状況

② 専任担当者の配置人数(設問:問 2)

専任担当者の配置人数は、1人が46.0%、2人が21.8%であり、合わせると全体の67.8%とおおよそ3分の2を占めている(図3)。

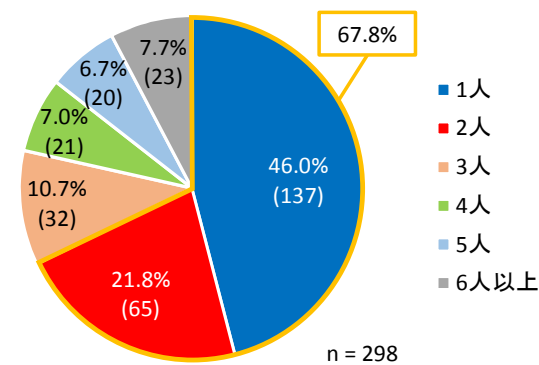


図 3 専任担当者数

③ 専任担当者の配置歴(設問:問 2)

専任担当者の配置歴は、0年~4年が49.0%、5年~9年が16.1%であり、合わせると全体の65.1%とおおよそ3分の2を占めている(図4)。

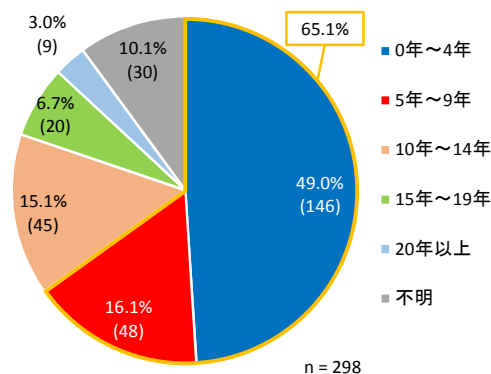


図 4 専任担当者の配置歴

④ 兼任担当者の配置人数(設問:問 2)

兼任専任担当者の配置人数は、1 人が 42.9%、2 人が 33.6%であり、合わせると全体の 76.5%とおよそ 4 分の 3 を占めている (図 5)。

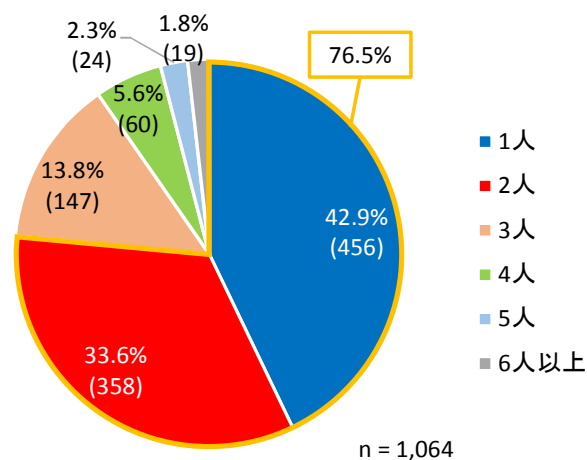


図 5 兼任担当者数

⑤ 地域公共交通に関する計画の策定状況(設問:問 3)

地域公共交通に関する計画の策定状況は、計画見直し中・改定済み、策定済み、策定作業中、今後策定予定の市区町村が全体で 834 件あり、全体の 68.9%で約 7 割、地域公共交通に関する計画を策定しておらず策定予定もない市区町村が、363 件あり、30.0%で約 3 割であった (図 6)。

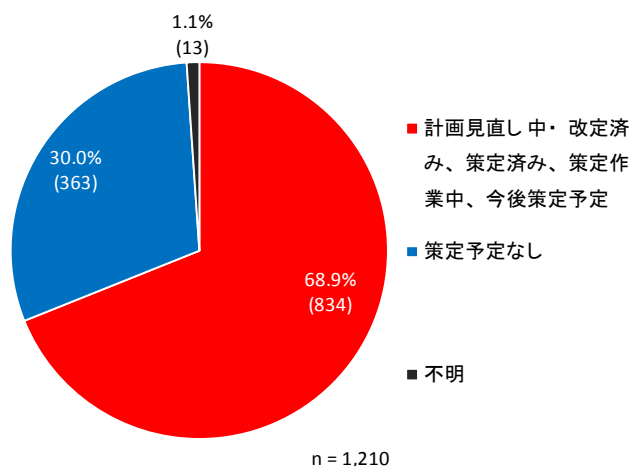


図 6 地域公共交通に関する計画の策定状況

さらに、各種計画について策定状況を具体的に調査したところ、策定予定の計画を含めると地域公共交通網形成計画が 549 件と最も多く、次いで生活交通確保維持改善計画が 375 件、地域公共交通総合連携計画が 363 件、地域公共交通再編実施計画が 197 件、交通計画マスタープランが 180 件であった (図 7)。

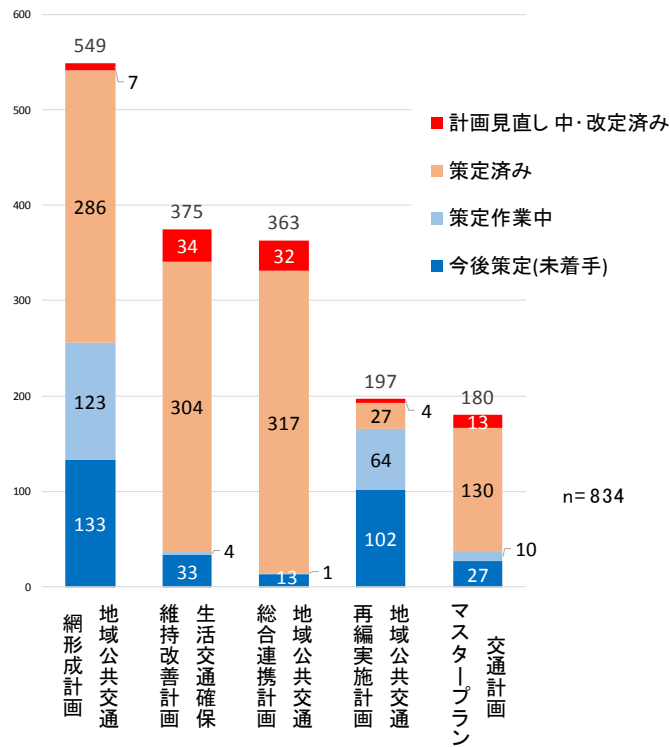


図 7 地域公共交通に関する計画の策定状況

⑥ 地域公共交通に関する計画の策定主体(設問:問3)

地域公共交通に関する計画の策定主体は、総合連携計画、網形成計画、再編実施計画について比較すると、総合連携計画、網形成計画、再編実施計画の順に、市区町村単独で策定した割合が減少し、複数市区町村(同一都道府県のみ)で策定した割合が増加していた。総合連携計画、網形成計画、再編実施計画へと移行するにつれて、自治体間の連携が進んでいる様子がうかがえる(図8)。

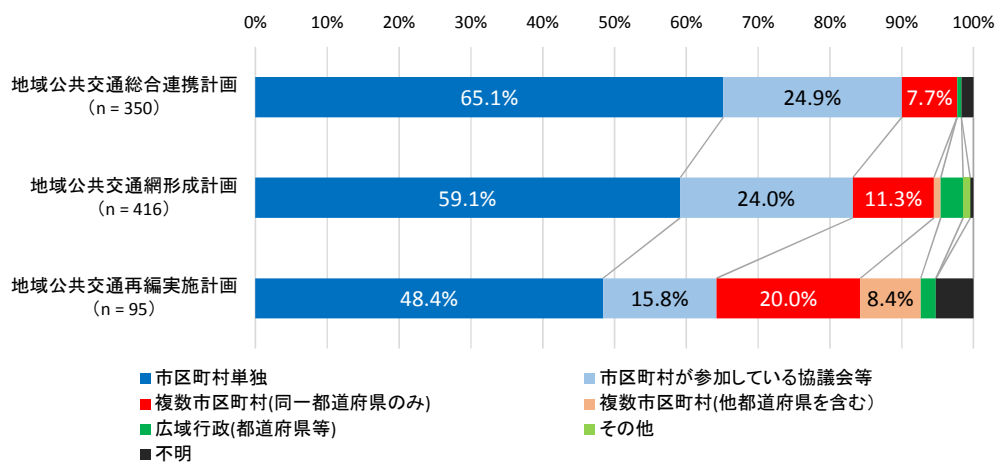


図 8 各計画の策定計画

⑦ 地域公共交通に関する計画の策定年度(設問:問 3)

地域公共交通に関する各種計画の策定年度は、平成 19 年度（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行）から平成 22 年度頃、総合連携計画の策定が進み、平成 26 年度（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正）以降、網形成計画の策定が進んでいた。また、平成 28 年度以降は、平成 23 年度に創設された地域公共交通確保維持改善計画の策定が進んでいる（図 9）。

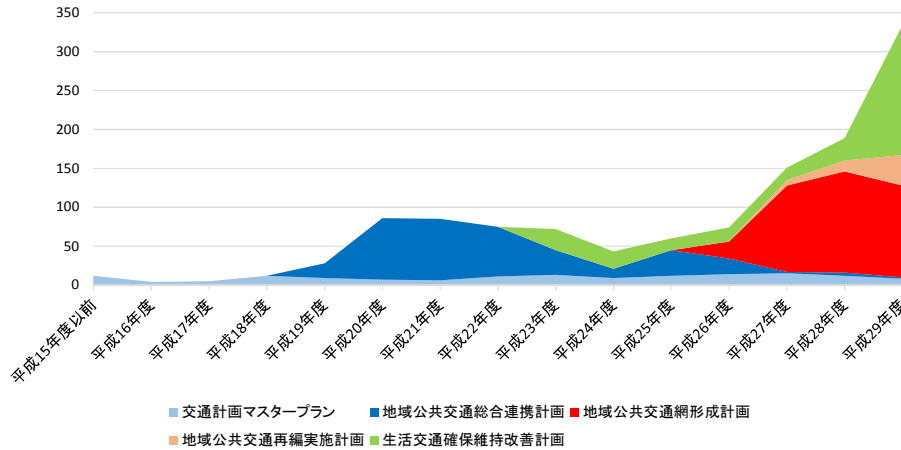


図 9 地域公共交通に関する計画の策定状況の推移

⑧ 地域公共交通の取組目的の優先順位(設問:問 4)

地域公共交通の取組目的の優先順位は、「交通空白地域の改善」と「既存の交通ネットワークの改善」を 1 位に挙げた市区町村が最も多かった。また、1 位から 3 位の総数としては、「公共交通の利用促進」が最多となった。また、特定の年齢層に特化した項目ではあるが、「高齢者等の外出支援」が合計で 4 位であった（図 10）。

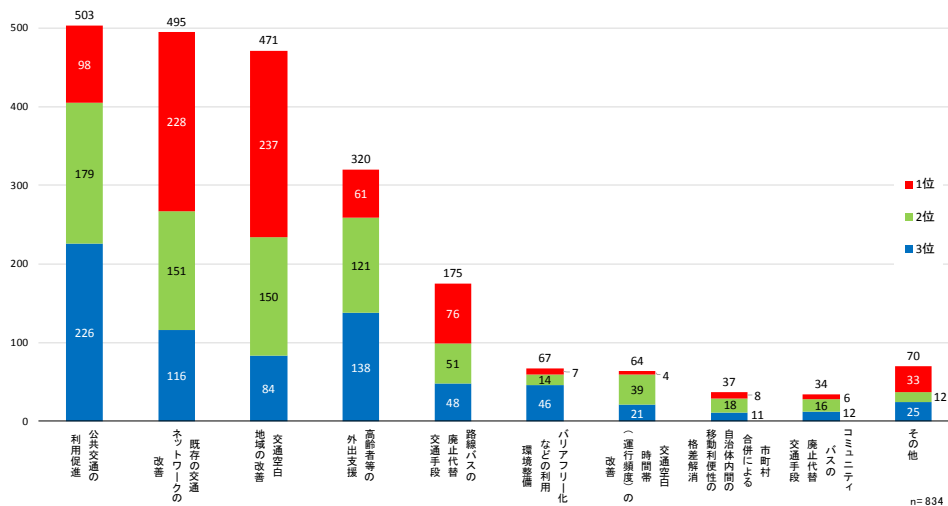


図 10 地域公共交通に関する計画策定で重視したこと

⑨ 策定中に検討した施策（設問：問 5-1）

地域公共交通に関する計画を策定する際に検討した施策とその実現有無は、「他交通モード同士の連携・協議（フィーダー交通と幹線バス／高速バス）」が最も多く、次いで「他交通モード同士の連携・協議（フィーダー交通と鉄道／船舶／航空）」、「同一都道府県の市区町村と連携」であった。一方、「混乗利用」、「特定地域の利用補助券や割引サービス」及び「他都道府県の市区町村と連携」は、検討した市区町村が少なく、さらに実現の有無がおよそ半々になっており、検討数が多かった先述の三つの施策に比べると、実現した割合が少ない（図 11）。

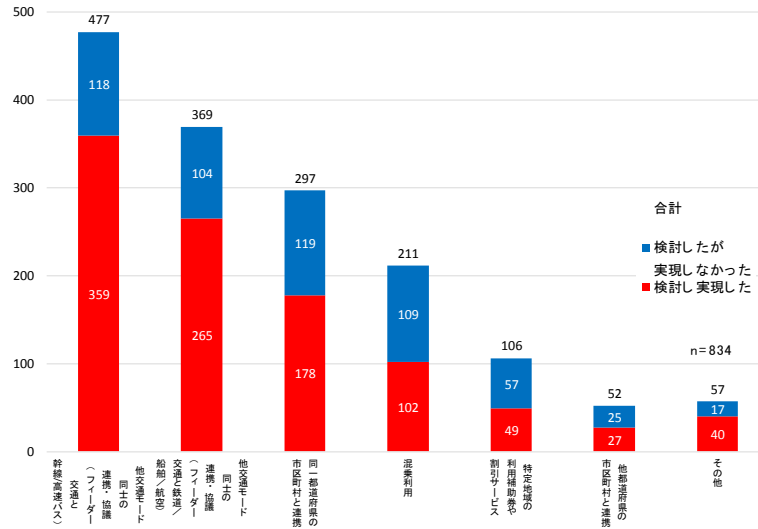


図 11 地域公共交通に関する計画策定における検討事項と実現有無

⑩ 地域公共交通に関する計画を策定していない課題（設問：問 6）

地域公共交通に関する計画を策定していない市区町村に対し、計画を策定していない課題を聞いたところ、「専門部署がない、人材が不足している」が最も多く、次いで「計画策定のやり方、取組み方がわからない」、「計画を検討する予算が財政上確保できていない」という理由が多かった（図 12）。

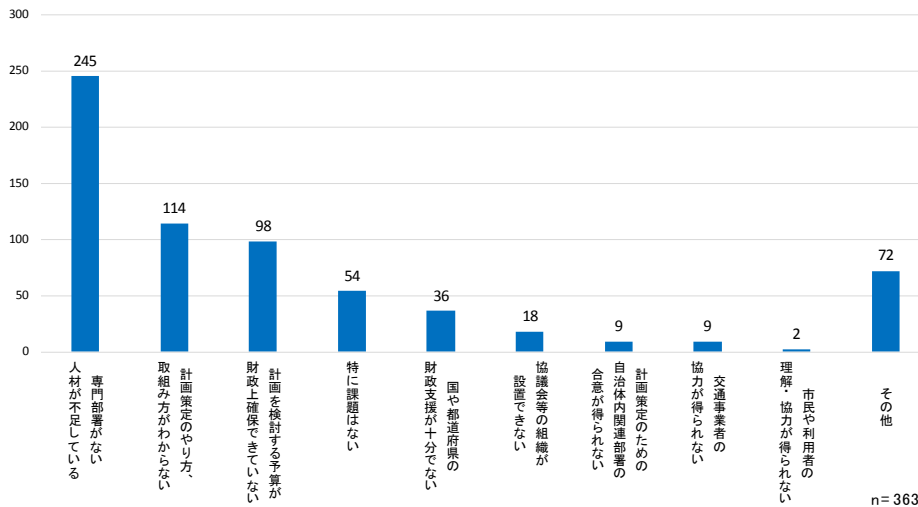


図 12 地域公共交通に関する計画を策定していない理由（複数回答可）

⑪ 計画策定後運行に至らなかった理由、または縮小、廃止した理由(設問:問 9)

地域公共交通の運行導入の検討後、運行に至らなかった、または縮小、廃止した市区町村に対し、その理由を聞いたところ、「利用者が少ない」、「財政負担が大きく運行を開始・継続できない」という理由が挙げられた(図 13)。

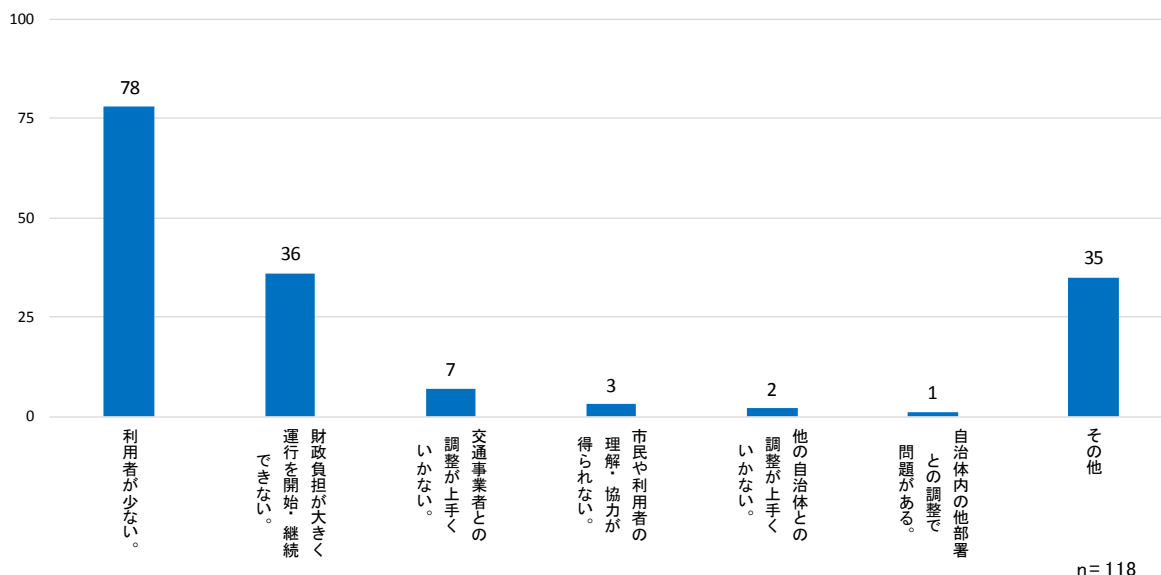


図 13 計画策定後運行に至らなかった理由、または縮小、廃止した理由

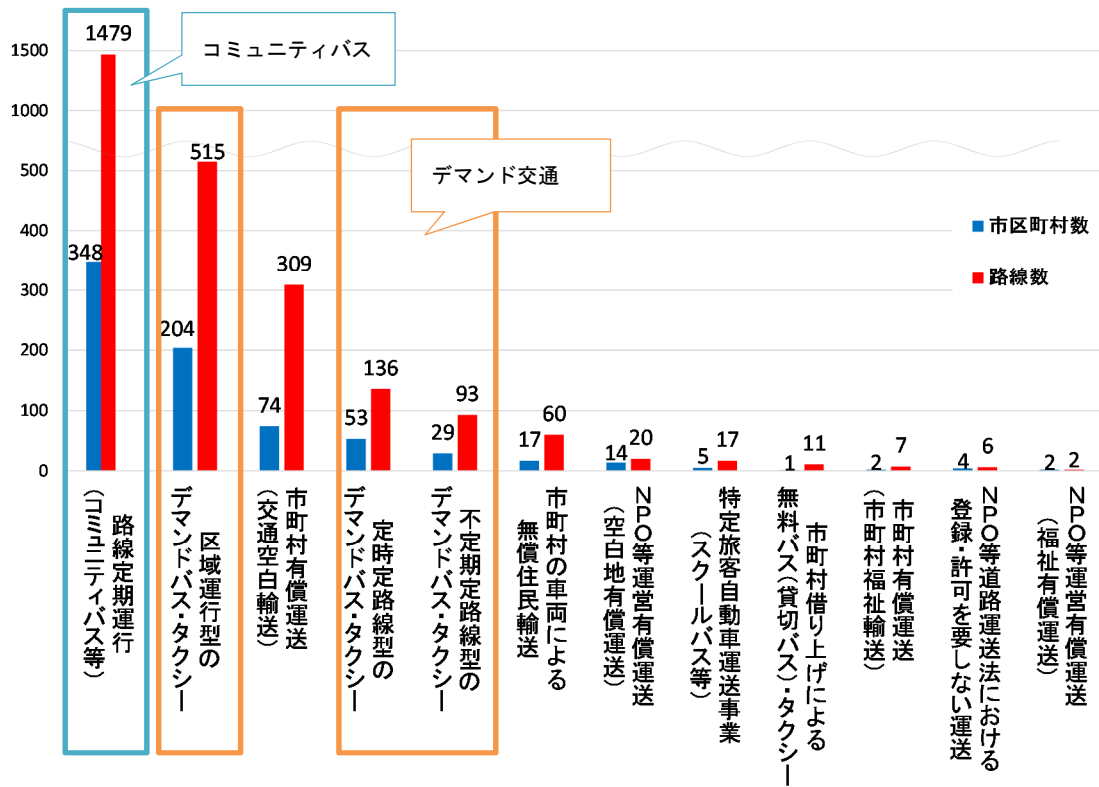
(2) 単純集計(路線数)

計画策定を経て運行を開始した地域公共交通の運行状況について路線別に尋ねた。

① 運行形態(設問:問 7)

地域公共交通の各種運行形態は、導入市区町村数及び路線数ともに「路線定期運行(コミュニティバス等)」(以下、「コミュニティバス」)が最多であり、次いで「区域運行型のデマンドバス・タクシー」(以下、「区域運行型デマンド交通」)、「市町村有償運送(交通空白輸送)」、「定時定路線型のデマンドバス・タクシー」(以下、「定時定路線型デマンド交通」)、「不定期定路線型のデマンドバス・タクシー」(以下、「不定期定路線型デマンド交通」)の順に多かった。

本研究で検討を進めるコミュニティバスとデマンド交通について、路線数・導入市区町村数が一定程度確認できた(図 14)。



n = 1,210

	回答者数		回答割合	
	市区町村数	路線数	市区町村数	路線数
1 路線定期運行 (コミュニティバス等)	348	1,479	28.8%	54.2%
2 定時定路線型のデマンドバス・タクシー	53	136	4.4%	5.0%
3 不定期路線型のデマンドバス・タクシー	29	93	2.4%	3.4%
4 区域運行型のデマンドバス・タクシー	204	515	16.9%	18.9%
5 市町村借上げ無料貸切バス・タクシー	1	11	0.1%	0.4%
6 特定旅客自動車運送事業：スクールバス等	5	17	0.4%	0.6%
7 市町村の車両による無償住民輸送	17	60	1.4%	2.2%
8 市町村有償運送：交通空白輸送	74	309	6.1%	11.3%
9 市町村有償運送：市町村福祉輸送	2	7	0.2%	0.3%
10 NPO等空白地有償運送	14	20	1.2%	0.7%
11 NPO等福祉有償運送	2	2	0.2%	0.1%
12 NPO等運送法登録許可不要の運送	4	6	0.3%	0.2%
無回答、不明	651	76	53.8%	2.8%
合計 N =	1,210	2,731	100.0%	100.0%
※デマンド交通 (2~4)	269	744	22.2%	27.2%

図 14 各運行形態の導入状況

② 運行エリア

地域公共交通の運行エリアについて、「市街地」、「郊外」、「中山間地」とその組み合わせで類別すると、コミュニティバスは「市街地・郊外」の運行が 34.8%と多いのに対し、定時定路線型デマンド交通は、「郊外」が 23.5%、区域運行型デマンド交通は、「中山間地」が 25.6%と多いという特徴が見られた。なお、運行エリアの定義は設けておらず、回答者の主観によるものである（図 15）。

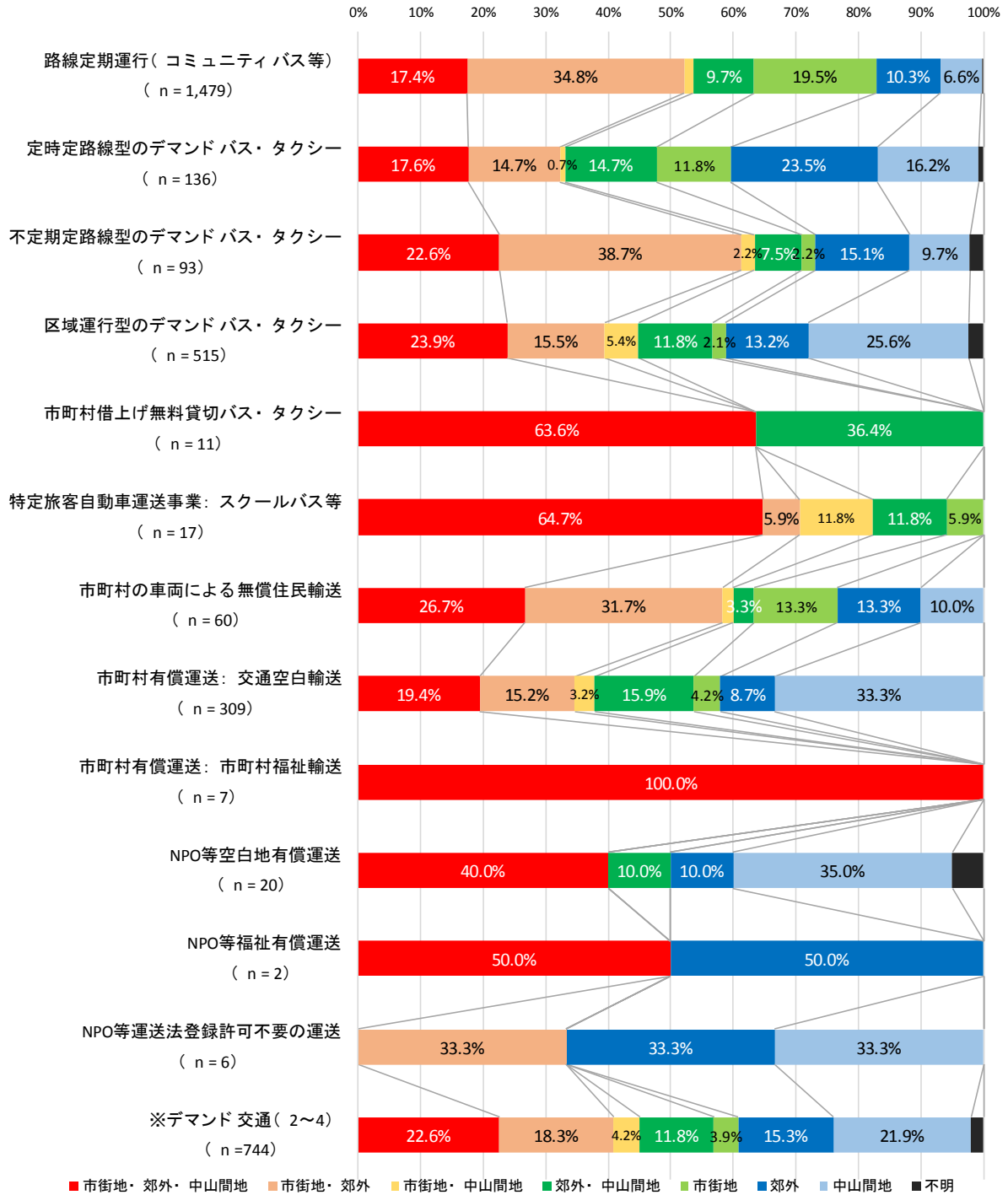


図 15 運行形態別の運行エリアの割合

③ 運営主体（設問：問7）

地域公共交通の運営主体は、コミュニティバス、デマンド交通ともに「市町村」の運営によるものが多く、有償運送についても一定程度ある（表9、図16）。

表9 運行形態別の運営主体

	路線数							合計
	市町村	他市町村	第三セクター	非営利団体	住民	不明		
1:路線定期運行（コミュニティバス等）	1,324	4	1	51	60	39	1,479	
2:定時定路線型のデマンドバス・タクシー	127	1	0	3	3	2	136	
3:不定期定路線型のデマンドバス・タクシー	78	0	0	3	6	6	93	
4:区域運行型のデマンドバス・タクシー	434	1	0	33	28	19	515	
5:市町村借上げ無料貸切バス・タクシー	11	0	0	0	0	0	11	
6:特定旅客自動車運送事業：スクールバス等	17	0	0	0	0	0	17	
7:市町村の車両による無償住民輸送	55	0	0	1	4	0	60	
8:市町村有償運送：交通空白輸送	293	2	0	11	0	3	309	
9:市町村有償運送：市町村福祉輸送	7	0	0	0	0	0	7	
10:NPO等空白地有償運送	0	0	0	15	4	1	20	
11:NPO等福祉有償運送	1	0	0	1	0	0	2	
12:NPO等運送法登録許可不要の運送	2	0	0	2	2	0	6	
無回答、不明	3	0	0	5	1	67	76	
合計 N=	2,352	8	1	125	108	137	2,731	
※デマンド交通（2～4）	639	2	0	39	37	27	744	

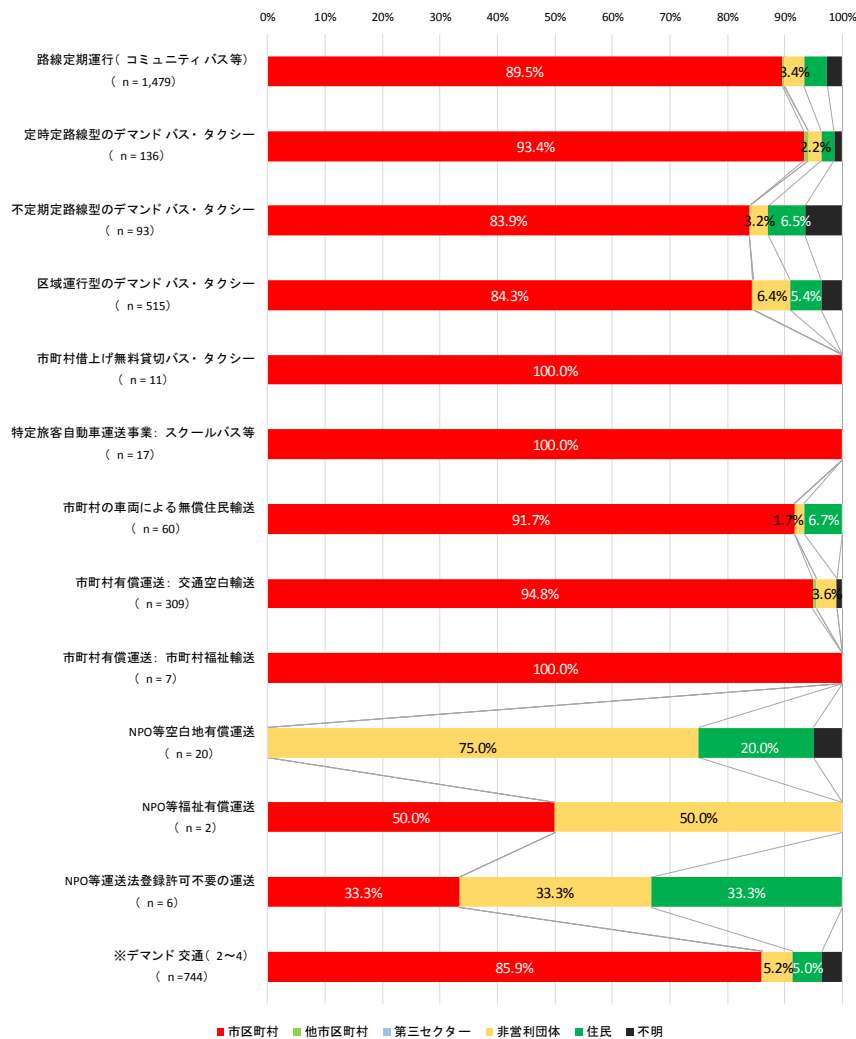


図16 運行形態別の運営主体の割合

④ 運行主体（設問：問7）

地域公共交通の運行主体は、コミュニティバス、デマンド交通ともに「民間事業者」に運行を委託するものが多くみられたが、不定期定路線型デマンド交通については、「市町村」の運行によるものが一定程度みられた（表10、図17）。

表 10 運行形態別の運行主体

	路線数								合計
	市町村	他市町村	民間事業者	第三セクター	非営利団体	住民等	その他	不明	
1:路線定期運行（コミュニティバス等）	45	0	1,390	1	2	1	1	39	1,479
2:定時定路線型のデマンドバス・タクシー	0	0	132	0	0	1	0	3	136
3:不定期定路線型のデマンドバス・タクシー	13	0	79	0	0	0	1	0	93
4:区域運行型のデマンドバス・タクシー	8	0	483	1	1	0	1	21	515
5:市町村借上げ無料貸切バス・タクシー	0	0	11	0	0	0	0	0	11
6:特定旅客自動車運送事業：スクールバス等	6	0	11	0	0	0	0	0	17
7:市町村の車両による無償住民輸送	13	0	33	0	1	4	9	0	60
8:市町村有償運送：交通空白輸送	63	0	229	0	8	5	2	2	309
9:市町村有償運送：市町村福祉輸送	0	0	6	0	0	0	1	0	7
10:NPO等空白地有償運送	0	0	0	0	15	4	1	0	20
11:NPO等福祉有償運送	0	0	0	0	2	0	0	0	2
12:NPO等運送法登録許可不要の運送	0	0	2	0	2	2	0	0	6
無回答、不明	0	0	8	0	0	1	0	0	9
合計 N =	148	0	2,384	2	31	18	16	65	2,664
※デマンド交通（2～4）	21	0	694	1	1	1	2	24	744

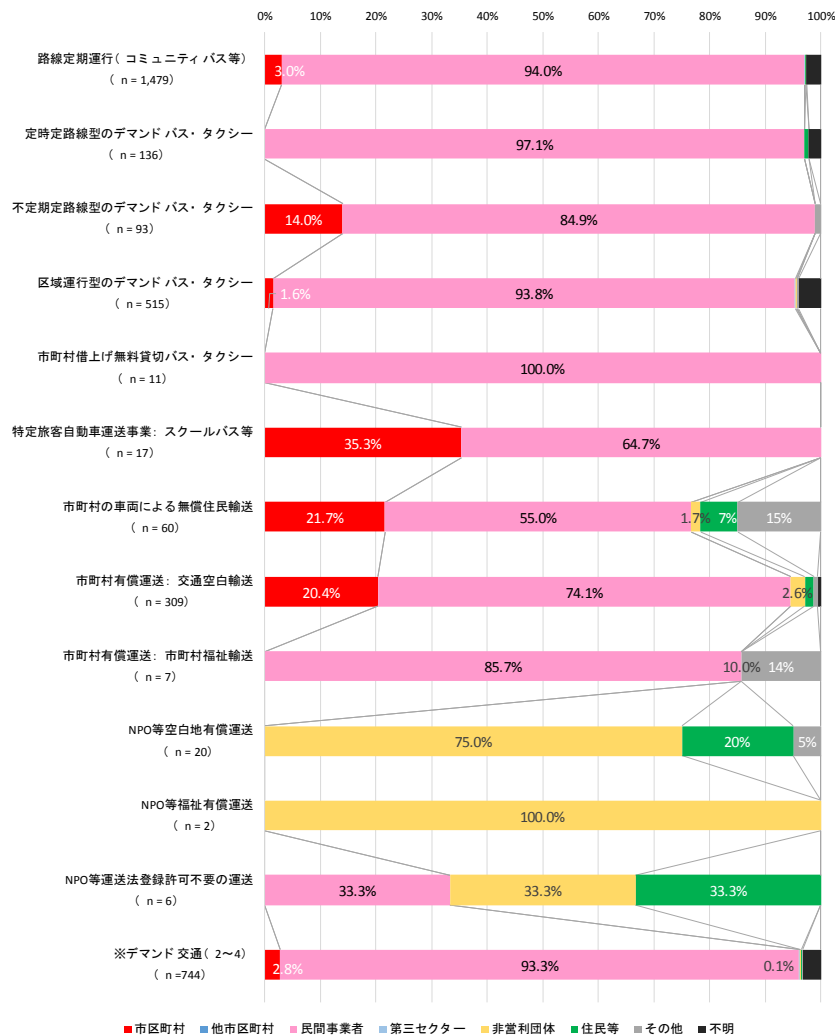


図 17 運行形態別の運行主体の割合

⑤ 経過状況（設問：問7）

地域公共交通の経過状況（運行開始後における再編等の実施の有無）は、コミュニティバス、デマンド交通ともに「運行当初のまま継続中」が半数以上を占めていた。コミュニティバスの方がデマンド交通よりも導入時期が早いことから、「拡大再編して継続中」、「縮小再編して継続中」の割合も相対的に多くなっているとみられる（図18）。

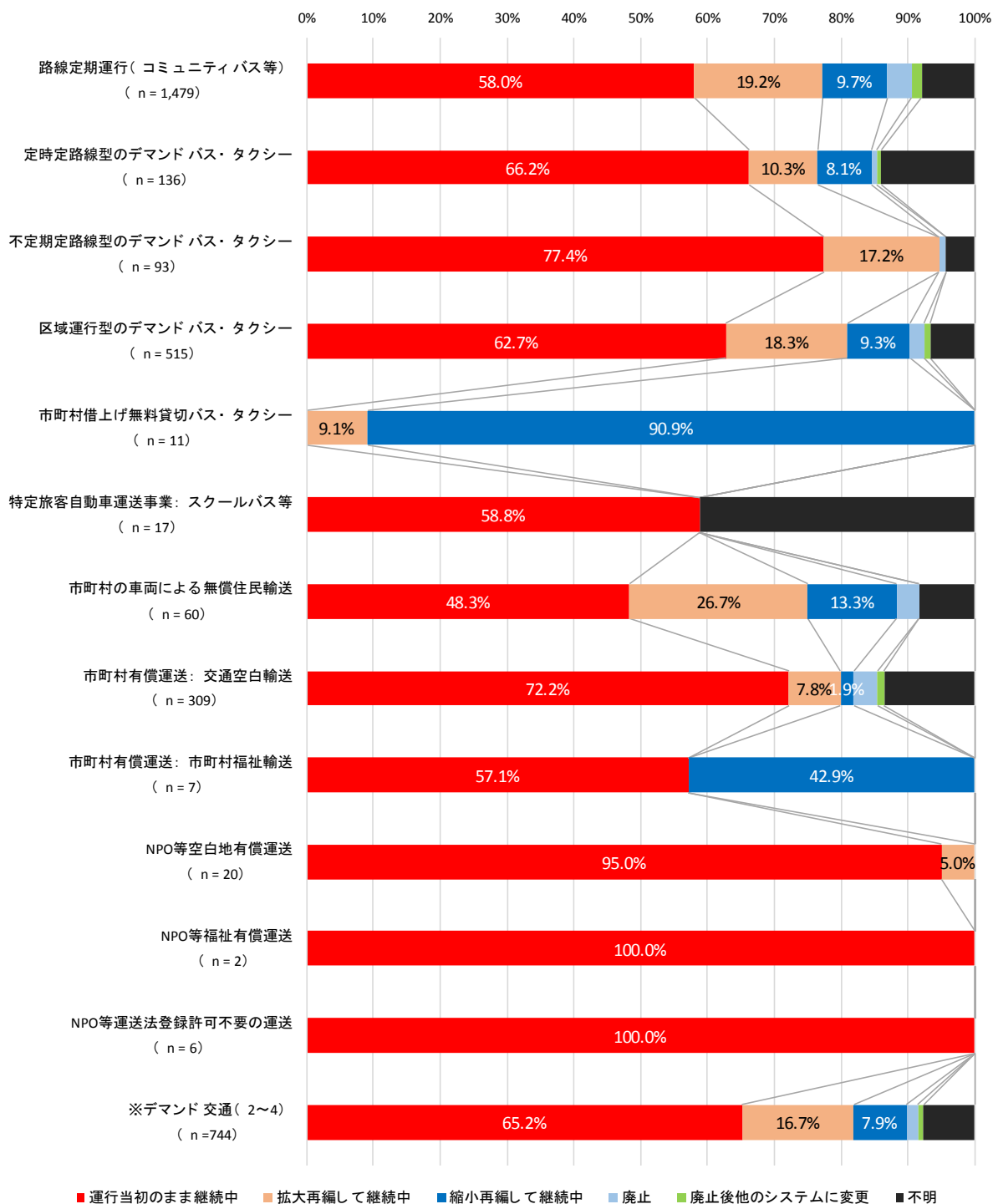


図18 運行形態別の運行経過状況の割合

⑥ 運行継続年数（設問：問7）

地域公共交通の運行継続年数は、コミュニティバスは10年以上運行継続している路線が30.9%（19.6%+9.3%+2.0%）であるのに対し、デマンド交通では7.1%（6.9%+0.1%+0.1%）と大きな違いがみられた。デマンド交通のほとんどが、ここ10年で運行が開始されたことがわかる（図19）。

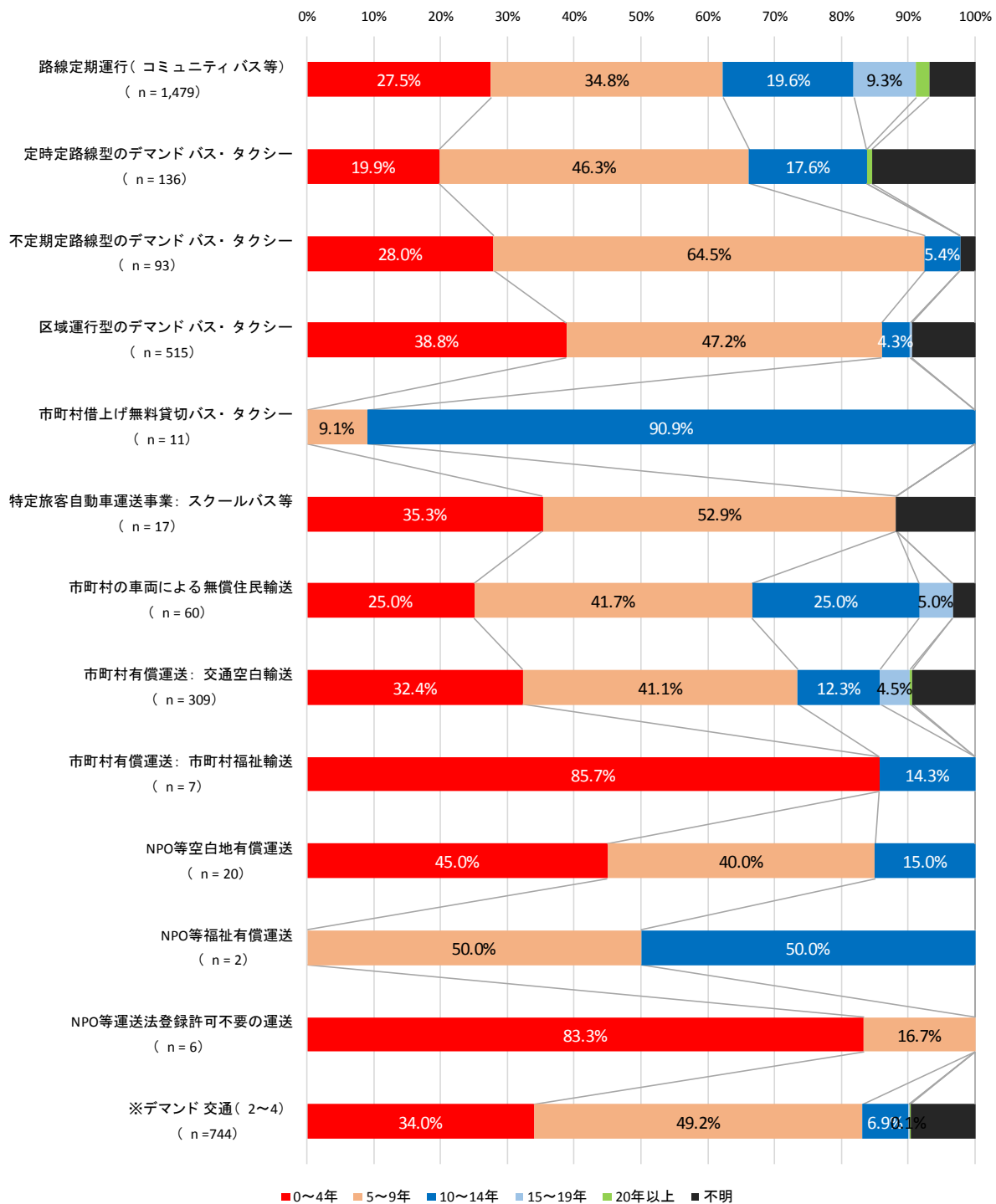


図19 運行形態別の運行継続年数の割合

⑦ 利用者数の増減（設問：問7）

地域公共交通の利用者数について、3 時点以上の回答が得られた路線を対象に、利用者数の増減を類別すると、利用者数が増加傾向にある路線は、コミュニティバスでは 51.5%（33.2% + 18.3%）、デマンド交通では 45.2%（31.9% + 13.3%）となり、いずれも利用者数が増加傾向にある路線と減少傾向にある路線がおおよそ半々であった。違いとしては、コミュニティバスの方が「減少後増加」が 5%程度多い一方、デマンド交通の方が「増加後減少」が 10%程度多いことから、デマンド交通の運行継続の難しさが伺える（図 20）。

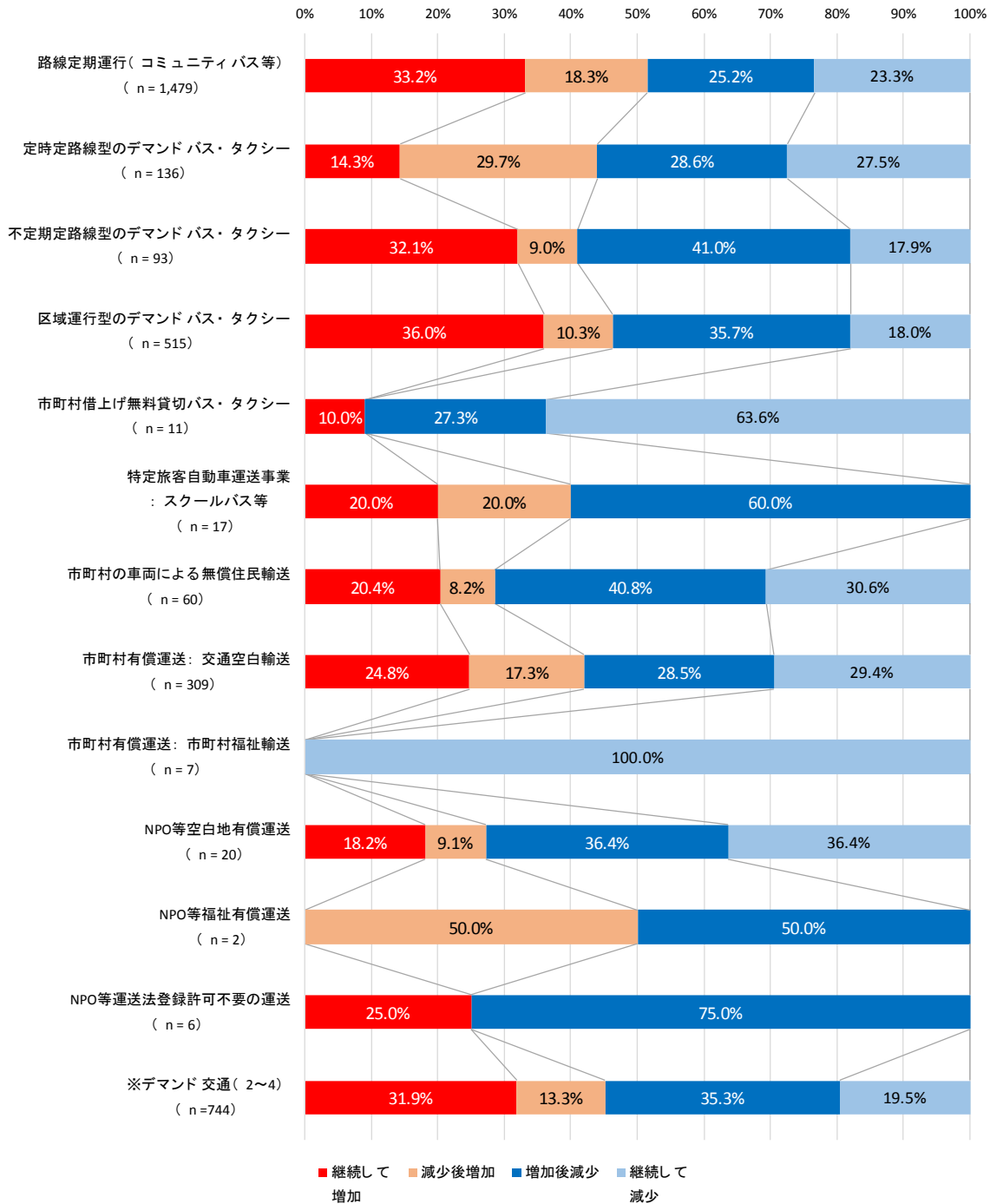


図 20 運行形態別の利用者数の状況の割合

※利用者の増減の類別方法

- ・平成 29 年度を基準年として、前年度、2 年前、3 年前、5 年前、10 年前もしくは運行開始初年度のうち、3 時点以上回答が得られた路線。4 時点以上の場合は、前年度-3 年前-5 年前、前年度-2 年前-3 年前、前年度-3 年前-10 年前もしくは運行開始初年度の順に優先して採用。なお、運行廃止した路線の場合は、廃止した年度を基準年としている。
- ・また、横ばいの場合は増加に含めている（図 21）。

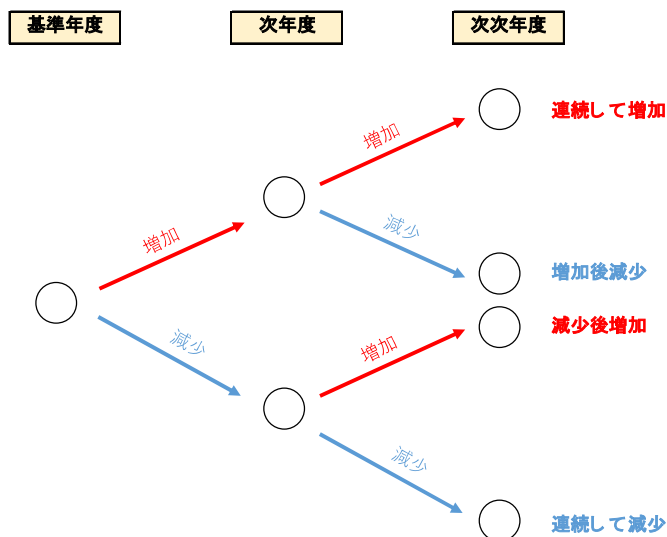


図 21 利用者の増減の類別方法

⑧ 効果発現状況

地域公共交通の効果発現状況は、デマンド交通、コミュニティバスの双方で「効果発現あり」の割合が多く、コミュニティバスの方がデマンド交通よりも「効果を把握していない」の割合が多かった。なお、効果発現については、「効果」の定義を設けておらず、効果が発現したかどうかの判断は回答者の主観によるものである（図 22）。

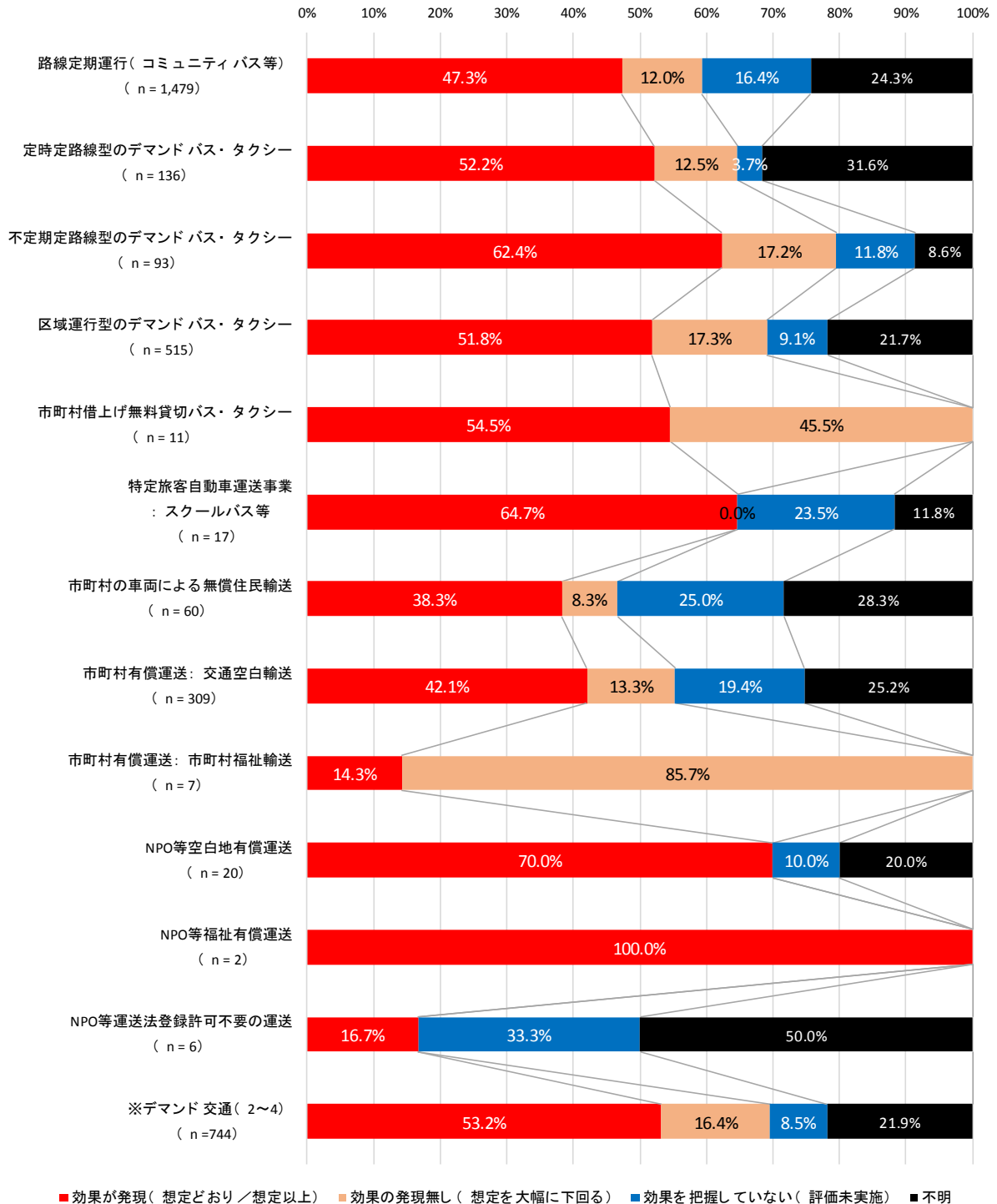


図 22 運行形態別の効果発現状況

⑨ 補助制度の活用の有無（設問：問 8-1）

地域公共交通の計画段階及び導入・運行段階における補助制度の活用の有無は、コミュニティバス、デマンド交通ともに約 8～9 割程度の路線で補助制度が活用されていた（表 11、図 23）。

表 11 運行形態別の補助活用状況

	回答者数			回答割合		
	補助制度活用	補助制度未活用	合計	補助制度活用	補助制度未活用	合計
1 路線定期運行（コミュニティバス等）	1180	299	1,479	79.8%	20.2%	100.0%
2 定時定路線型のデマンドバス・タクシー	104	32	136	76.5%	23.5%	100.0%
3 不特定定路線型のデマンドバス・タクシー	80	13	93	86.0%	14.0%	100.0%
4 区域運行型のデマンドバス・タクシー	449	66	515	87.2%	12.8%	100.0%
5 市町村借上げ無料貸切バス・タクシー	11	0	11	100.0%	0.0%	100.0%
6 特定旅客自動車運送事業：スクールバス等	11	6	17	64.7%	35.3%	100.0%
7 市町村の車両による無償住民輸送	34	26	60	56.7%	43.3%	100.0%
8 市町村有償運送：交通空白輸送	264	45	309	85.4%	14.6%	100.0%
9 市町村有償運送：市町村福祉輸送	7	0	7	100.0%	0.0%	100.0%
10 NPO 等空白地有償運送	16	4	20	80.0%	20.0%	100.0%
11 NPO 等福祉有償運送	0	2	2	0.0%	100.0%	100.0%
12 NPO 等運送法登録許可不要の運送	6	0	6	100.0%	0.0%	100.0%
無回答、不明	9	4	13	69.2%	30.8%	100.0%
合計 N=	2,171	497	2,668	81.4%	18.6%	100.0%
※デマンド交通（2～4）	633	111	744	85.1%	14.9%	100.0%

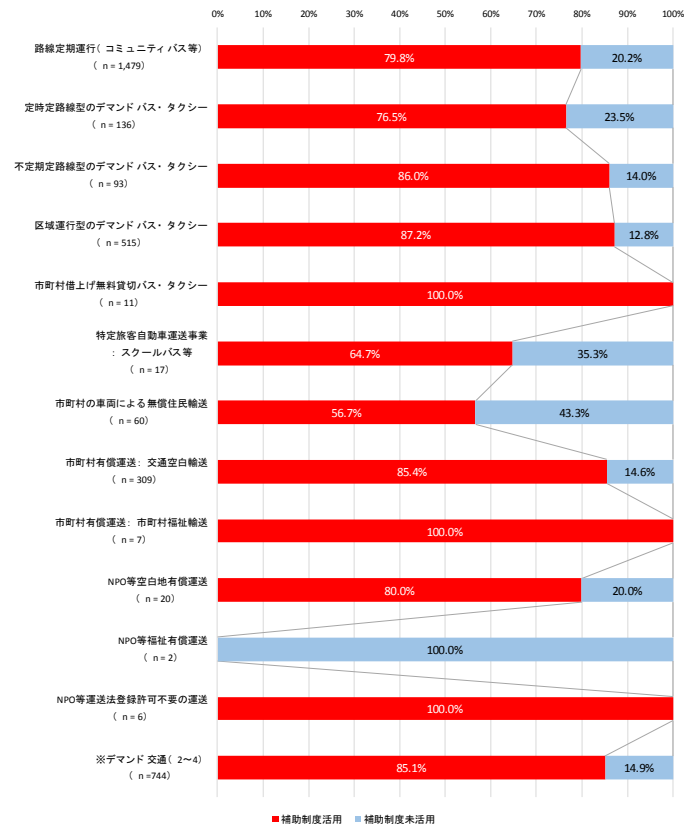
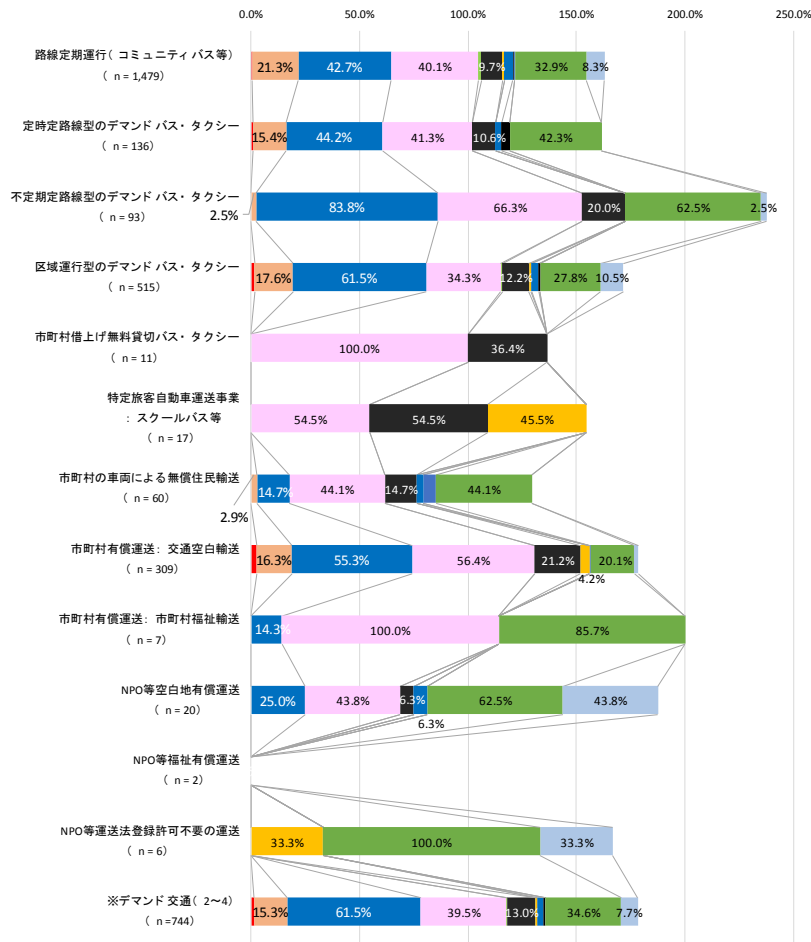


図 23 運行形態別の補助活用割合

さらに、活用した補助制度を具体的に調査したところ、「地域公共交通確保維持改善事業」がコミュニティバスでは 504 件、デマンド交通では 389 件と最も多く、次いで「地方交付税交付金/特別交付金」がコミュニティバスでは 473 件、デマンド交通では 250 件であった。「受益者負担金」を課している路線も一定程度あった（表 12、図 24）。

表 12 運行形態別の活用した補助制度

	1：地方バス路線維持費等 国庫補助金 (国土交通省)	2：地域公共交通活性化・再生総合事業、総合連携計画(国土交通省)	3：地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省)	4：地方交付税金/特別交付金	5：合併特例債	6：過疎対策事業債	7：スクールバスに関する交付金・国庫補助制度(文部科学省)	8：低炭素化に向けた公共交通利用転換事業等環境関連補助制度(環境省関連)	9：地方創生推進交付金	10：被災地特例(国土交通省)、復旧・復興関連予算(復興庁他)	11：福祉有償運送等に関する補助(厚生労働省)	12：その他(都道府県独自の補助)	13：受益者負担金(地元自治会の支援金や目的施設等からの協賛金)	合計(補助制度を活用している)
1 路線定期運行(コミュニティバス等)	8	251	504	473	17	115	9	2	44	10	3	388	98	1,180
2 定時定路線型のデマンドバス・タクシー	1	16	46	43	0	11	0	0	3	4	0	44	0	104
3 不定期定路線型のデマンドバス・タクシー	0	2	67	53	0	16	0	0	0	0	0	50	2	80
4 区域運行型のデマンドバス・タクシー	8	79	276	154	3	55	4	1	15	3	0	125	47	449
5 市町村借上げ無料貸切バス・タクシー	0	0	0	11	0	4	0	0	0	0	0	0	0	11
6 特定旅客自動車運送事業：スクールバス等	0	0	0	6	0	6	5	0	0	0	0	0	0	11
7 市町村の車両による無償住民輸送	0	1	5	15	0	5	0	0	1	0	2	15	0	34
8 市町村有償運送：交通空白輸送	7	43	146	149	0	56	11	0	0	0	1	53	5	264
9 市町村有償運送：市町村福祉輸送	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	6	0	7
10 NPO等空白地有償運送	0	0	4	7	0	1	0	0	1	0	0	10	7	16
11 NPO等福祉有償運送	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 NPO等運送法登録許可不要の運送	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	6	2	6
無回答、不明	0	0	7	8	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
合計 N =	24	392	1,056	926	20	269	31	3	64	17	6	706	161	2,171
※デマンド交通(2~4)	9	97	389	250	3	82	4	1	18	7	0	219	49	633



- 1：地方バス路線維持費等国庫補助金(国土交通省)
- 2：地域公共交通活性化・再生総合事業、総合連携計画(国土交通省)
- 3：地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省)
- 4：地方交付税金/特別交付金
- 5：合併特例債
- 6：過疎対策事業債
- 7：スクールバスに関する交付金・国庫補助制度(文部科学省)
- 8：低炭素化に向けた公共交通利用転換事業等環境関連補助制度(環境省関連)
- 9：地方創生推進交付金
- 10：被災地特例(国土交通省)、復旧・復興関連予算(復興庁他)
- 11：福祉有償運送等に関する補助(厚生労働省)
- 12：その他(都道府県独自の補助等)
- 13：受益者負担金(地元自治会の支援金や目的施設等からの協賛金)

図 24 運行形態別の活用した補助制度の割合

(3) クロス集計

本研究で検討をさらに深めるデマンド交通、コミュニティバスについて、クロス集計を行った。

① 運行形態別・経過状況別の効果発現状況

運行形態別に、さらに経過状況（再編実施等の有無）別に類別した回答者の主観による効果発現状況をみると、コミュニティバス、デマンド交通ともに、「運行当初のまま継続中」及び「拡大再編して継続中」の路線は概ね 5 割～7 割程度が「効果発現あり」と判断されている。一方、サンプル数が少ないものの、「廃止」の路線について、コミュニティバスは 5.7%が「効果発現あり」と判断しているのに対し、デマンド交通は 46.2%と高く、約 4 割近くの差があった。サンプル数は少ないが「縮小再編して継続中」、「廃止後他のシステムに変更」は、コミュニティバスの方が「効果発現あり」の割合が高い結果となっている。また、「効果を把握していない」という回答が、コミュニティバスにおいては、どの運行の経過状況においても、一定の割合で存在した（図 25）。

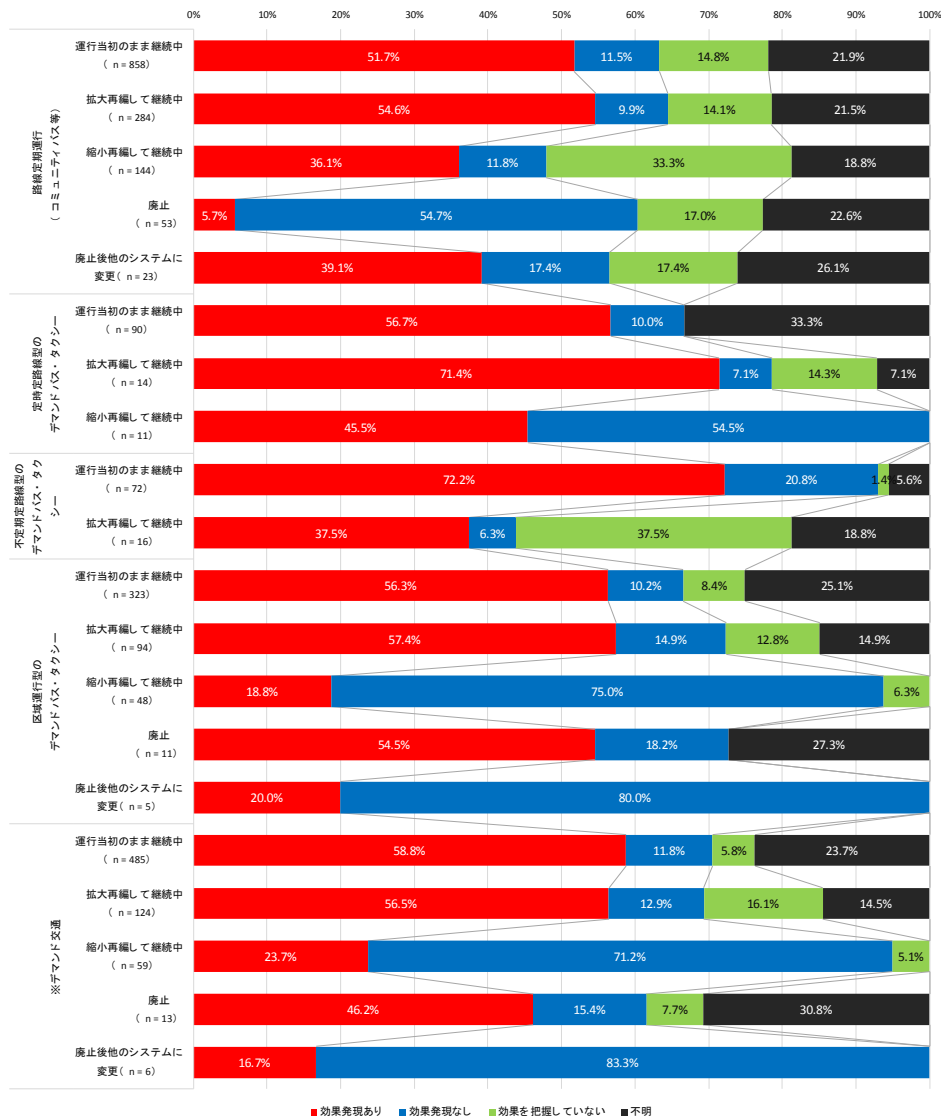


図 25 運行形態別・経過状況別の効果発現状況の割合

② 運行形態別・経過状況別の利用者数の増減

運行形態別に経過状況別の利用者数の増減をみると、コミュニティバス、デマンド交通ともに利用者が増加傾向にある割合が、「運行当初のまま継続中」の路線では 49.1% (33.3%+15.8%)、44.8% (28.9%+16.0%) と概ね 5 割弱、「拡大再編して継続中」では、62.6% (42.4%+20.2%)、54.5% (48.5%+5.9%) と概ね 6 割程度という結果であった。

一方、「廃止」については、サンプル数が少ないが、コミュニティバスは利用者数が増加傾向にある割合が、58.1% (32.3%+25.8%) となり、デマンド交通の 37.5% (25.0%+12.5%) に比べ高くなっている (図 26)。

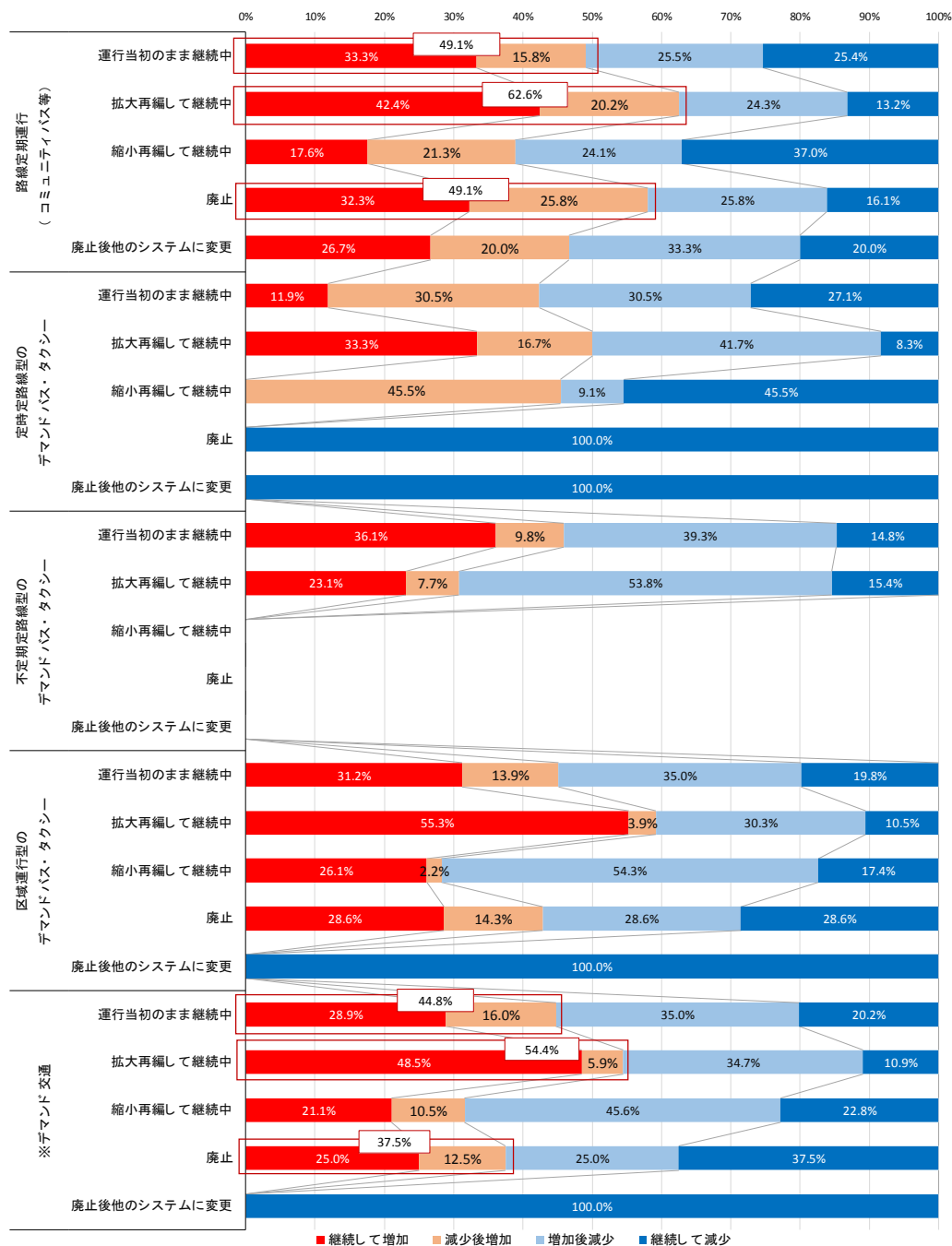


図 26 運行形態別・経過状況別の利用者数の状況の割合

③ 運行形態別・利用者数の増減別の効果発現状況

運行形態別に利用者数の増減別の効果発現状況をみると、コミュニティバス及びデマンド交通ともに、利用者数が「継続して増加」している路線については、「効果発現あり」が6割を超えており、その他の路線よりもその割合が多くなっている。

一方、利用者数が「減少後増加」している路線について、「効果発現あり」がコミュニティバスは47.4%であるのに対し、デマンド交通は67.6%と多く、20%近く開きが生じている。

また、利用者数が減少傾向にある路線について、コミュニティバス、デマンド交通双方とも「増加後減少」、「継続して減少」の順に、「効果発現なし」の割合が多くなるが、「継続して減少」では、「効果発現あり」が、コミュニティバスと区域運行型デマンド交通で37.6%、49.5%と違いが見られるものの、いずれの運行形態においても利用者数が減少しても約4～5割の高い割合で「効果発現あり」と捉えているという結果となった（図27）。

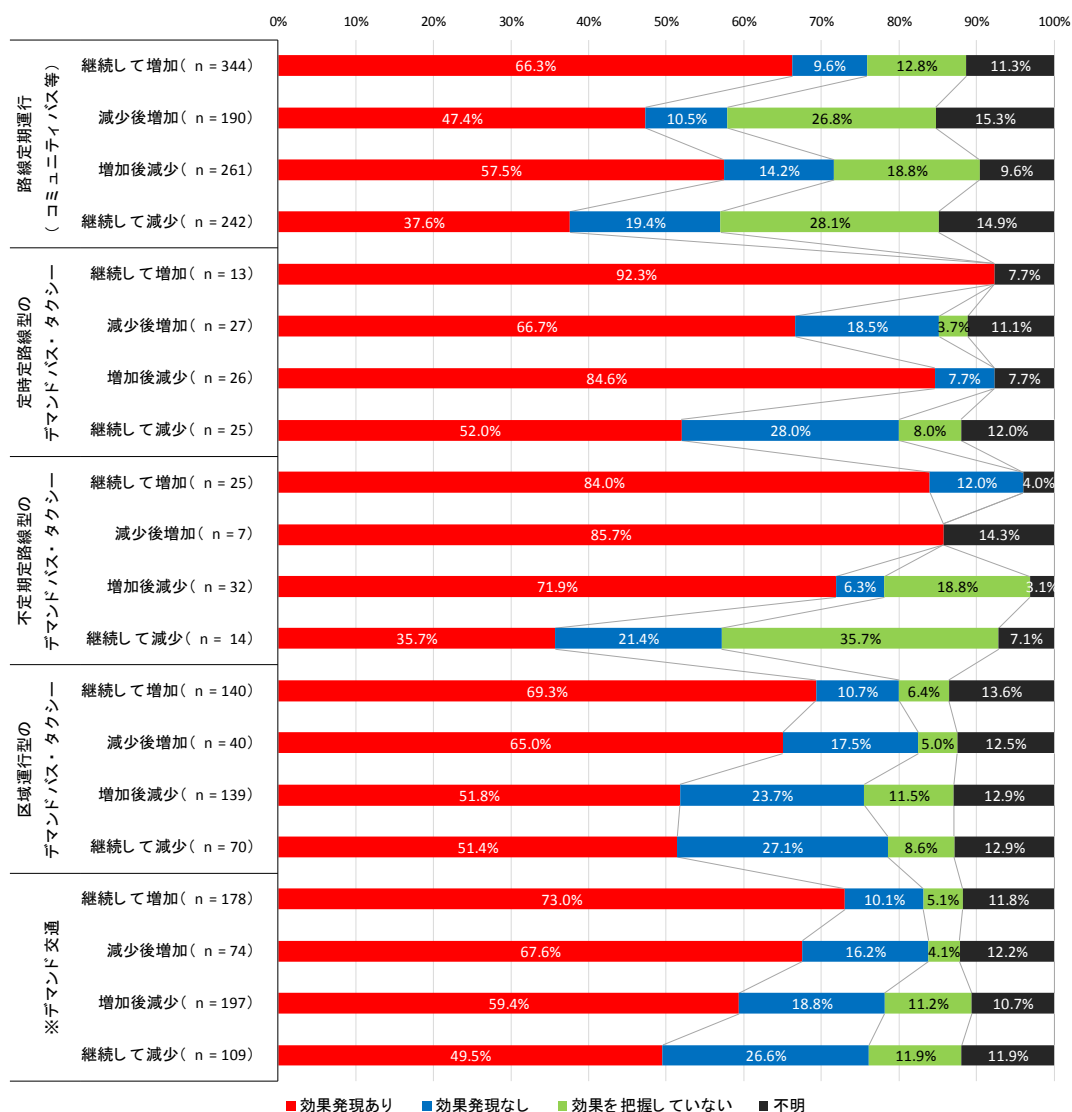


図 27 運行形態別・利用者数状況別の効果発現状況の割合

④ 運行エリア別・運行形態別の効果発現状況

運行エリア別運行形態別に効果発現状況をみると、「市街地」と「郊外」で「効果発現あり」と「効果発現なし」の特徴に差が見られた。サンプル数が少ないものもあるが、「市街地」では、コミュニティバスの方が「効果発現あり」の割合が多く（54.5%）、「効果発現なし」の割合が少なかった（6.9%）。一方「郊外」では、コミュニティバスとデマンド交通の双方で、「効果発現あり」の割合が多かった（46.7%、57.9%）。「効果発現なし」については、区域運行型デマンド交通の方の割合が少なかった（14.0%）。

コミュニティバスとデマンド交通双方で、ほとんどの運行エリアにおいて「効果発現あり」の割合が「効果発現なし」の割合に対して高かった。

一方、「効果発現あり」の割合に対して、「効果発現なし」の割合が多いエリアは、区域運行型デマンド交通の「市街地」が 9.1%に対して 27.3%（1:3）、「中山間地」が 33.3%に対して 38.6%（4:5）の順に多かった。

「効果を把握していない割合」は、「中山間地」において、コミュニティバスでは 26.5%に対してデマンドでは 3.7%と差がみられた（図 28、図 29）。

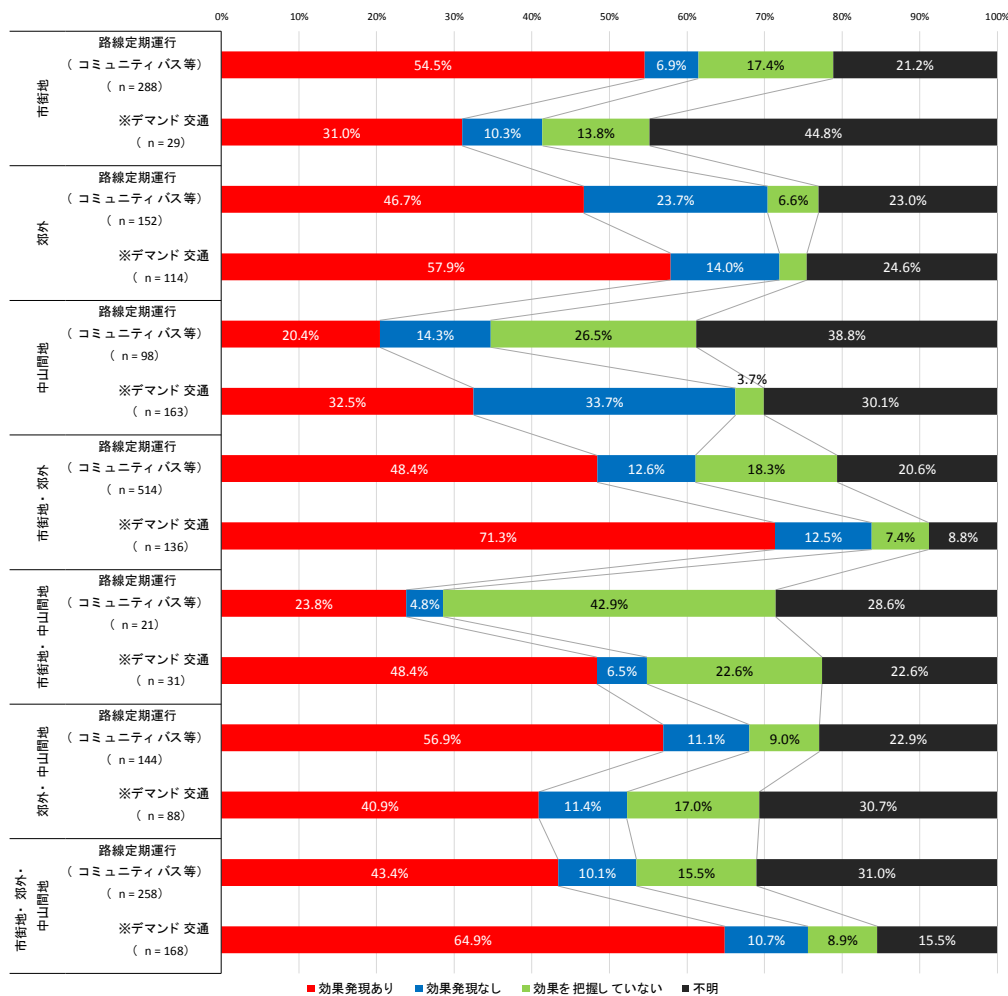


図 28 運行エリア別・運行形態別の効果発現状況の割合

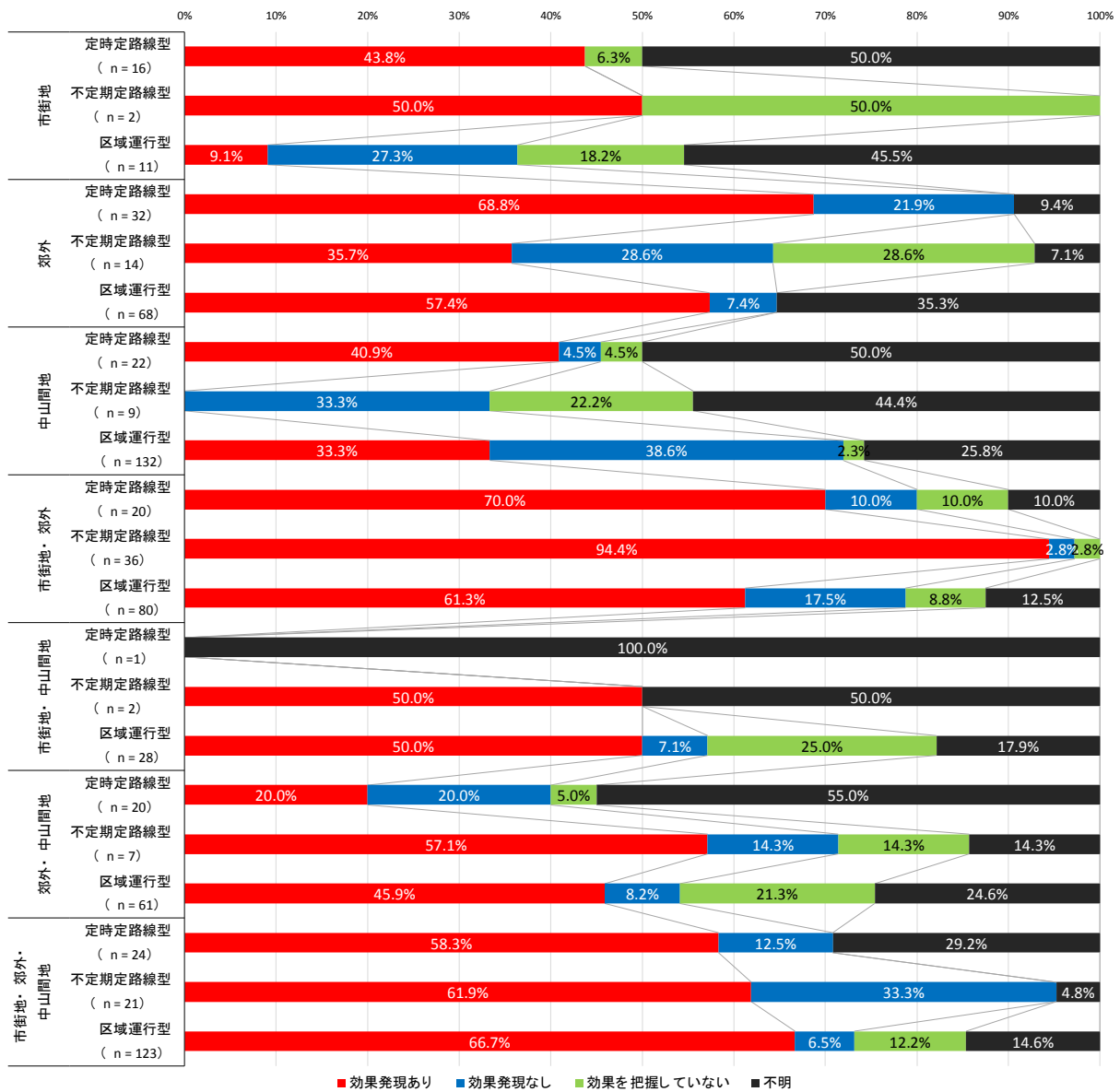


図 29 運行エリア別・運行形態別の効果発現状況の割合（デマンド内訳）

さらに、運行エリアについて、「市街地」、「郊外」、「中山間地」の単独の運行エリアと、「市街地・中山間地」、「市街地・郊外・中山間地」などの複数の運行エリアで跨る運行に類別してみると、「中山間地」について、定時定路線型のデマンドバス・タクシーを除いたデマンド交通において、「単独」よりも「市街地・中山間地」、「郊外・中山間地」及び「市街地・郊外・中山間地」という「中山間地」と他のエリアにまたがった「複数」の方が、「効果発現あり」の割合が高く、「効果発現なし」の割合が低いという結果であった。

「市街地」については、コミュニティバスでは「単独」の方が「複数」よりも「効果発現あり」の割合が高く、「効果発現なし」の割合が低かった（表 13）。

表 13 単独の運行エリアと複数の運行エリアで分けた運行形態別の効果発現状況

		回答者数					回答割合				
		効果発現あり	効果発現なし	効果を把握していない	不明	合計	効果発現あり	効果発現なし	効果を把握していない	不明	合計
【市街地】											
路線定期運行 (コミュニティバス等)	市街地複数	366	92	143	192	793	46.2%	11.6%	18.0%	24.2%	100.0%
	市街地単独	157	20	50	61	288	54.5%	6.9%	17.4%	21.2%	100.0%
定時定路線型の デマンドバス・タクシー	市街地複数	28	5	2	10	45	62.2%	11.1%	4.4%	22.2%	100.0%
	市街地単独	7	0	1	8	16	43.8%	0.0%	6.3%	50.0%	100.0%
不定期定路線型の デマンドバス・タクシー	市街地複数	48	8	1	2	59	81.4%	13.6%	1.7%	3.4%	100.0%
	市街地単独	1	0	1	0	2	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	100.0%
区域運行型の デマンドバス・タクシー	市街地複数	145	24	29	33	231	62.8%	10.4%	12.6%	14.3%	100.0%
	市街地単独	1	3	2	5	11	9.1%	27.3%	18.2%	45.5%	100.0%
デマンド交通	市街地複数	221	37	32	45	335	66.0%	11.0%	9.6%	13.4%	100.0%
	市街地単独	9	3	4	13	29	31.0%	10.3%	13.8%	44.8%	100.0%
【郊外】											
路線定期運行 (コミュニティバス等)	郊外複数	443	107	147	219	916	48.4%	11.7%	16.0%	23.9%	100.0%
	郊外単独	71	36	10	35	152	46.7%	23.7%	6.6%	23.0%	100.0%
定時定路線型の デマンドバス・タクシー	郊外複数	32	9	3	20	64	50.0%	14.1%	4.7%	31.3%	100.0%
	郊外単独	22	7	0	3	32	68.8%	21.9%	0.0%	9.4%	100.0%
不定期定路線型の デマンドバス・タクシー	郊外複数	51	9	2	2	64	79.7%	14.1%	3.1%	3.1%	100.0%
	郊外単独	5	4	4	1	14	35.7%	28.6%	28.6%	7.1%	100.0%
区域運行型の デマンドバス・タクシー	郊外複数	159	27	35	43	264	60.2%	10.2%	13.3%	16.3%	100.0%
	郊外単独	39	5	0	24	68	57.4%	7.4%	0.0%	35.3%	100.0%
デマンド交通	郊外複数	242	45	40	65	392	61.7%	11.5%	10.2%	16.6%	100.0%
	郊外単独	66	16	4	28	114	57.9%	14.0%	3.5%	24.6%	100.0%
【中山間地】											
路線定期運行 (コミュニティバス等)	中山間地複数	199	43	62	119	423	47.0%	10.2%	14.7%	28.1%	100.0%
	中山間地単独	20	14	26	38	98	20.4%	14.3%	26.5%	38.8%	100.0%
定時定路線型の デマンドバス・タクシー	中山間地複数	18	7	1	19	45	40.0%	15.6%	2.2%	42.2%	100.0%
	中山間地単独	9	1	1	11	22	40.9%	4.5%	4.5%	50.0%	100.0%
不定期定路線型の デマンドバス・タクシー	中山間地複数	18	8	1	3	30	60.0%	26.7%	3.3%	10.0%	100.0%
	中山間地単独	0	3	2	4	9	0.0%	33.3%	22.2%	44.4%	100.0%
区域運行型の デマンドバス・タクシー	中山間地複数	124	15	35	38	212	58.5%	7.1%	16.5%	17.9%	100.0%
	中山間地単独	44	51	3	34	132	33.3%	38.6%	2.3%	25.8%	100.0%
デマンド交通	中山間地複数	160	30	37	60	287	55.7%	10.5%	12.9%	20.9%	100.0%
	中山間地単独	53	55	6	49	163	32.5%	33.7%	3.7%	30.1%	100.0%

第3項 プレアンケート調査の分析

(1) 地域別客観的効果の有無の検討

プレアンケートでは、各路線別に効果の発現有無を尋ねたが、その「効果」の定義は回答者の判断によるものであり、自治体ごとに想定している効果は異なるため、一概に評価することはできない。例えば想定される効果としては、地域公共交通導入による交通空白地域の縮小や、想定した利用者層の利用実績、高齢者の外出率の増加、利用者満足度、運行経費の縮小や、収支率などが考えられるが、ここでは、一般化に向けた分析を行う観点から人口増減を考慮した利用者数の増減による評価を客観的な効果として位置づけ分析を行った。

ただし、利用者が増減する要因としては、自然増減のみならず、就学就業施設の開業や工業団地の移転などの地域特有の事情もある。これら個別の事情に即して評価を行うことは困難であるため加味していないことに留意されたい。

利用者数の増減について、以下の考えに基づきその増減を判断した。

- ・プレアンケートの結果から、個別路線の利用者数が判別できる路線（記載してある路線）について利用者数と人口（住民基本台帳）を整理し、5年前（2012年）と最新年（2016年）の利用者数と人口の伸び率を比較し、利用者の伸び率のほうが人口の伸び率よりも大きければ利用者数増、その逆（利用者の伸び率のほうが人口の伸び率よりも小さい）であれば利用者数減とした。
- ・運行年数が5年に満たないような路線については、最新年（2016年）と運行開始年の伸びの比較から判断した。
- ・運行廃止となった路線については、廃止年次と運行開始年（概ね5年以内を基準とした）の伸びの比較から判断した。

<利用者数増減判別のイメージ>

例①

人口、利用者共に2012年に比べて2016年では減少しているものの、人口の減少率に比べて利用者の減少率のほうが小さいため、この場合は“利用者数増”と判定する（図30）。

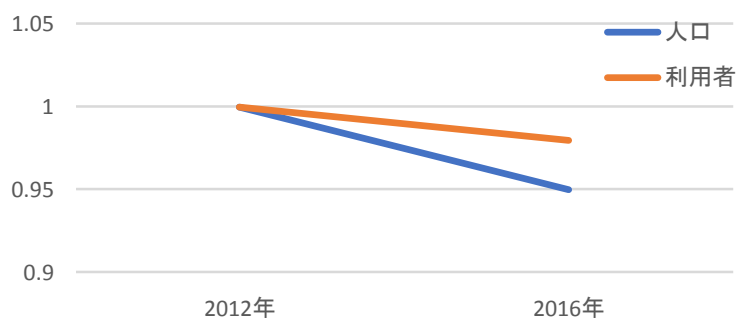


図30 利用者数増 判別のイメージ①

例②

人口、利用者共に 2012 年に比べて 2016 年では増加しているものの、人口の増加率に比べて利用者の増加率のほうが小さいため、この場合は“利用者数減”と判定する（図 31）。

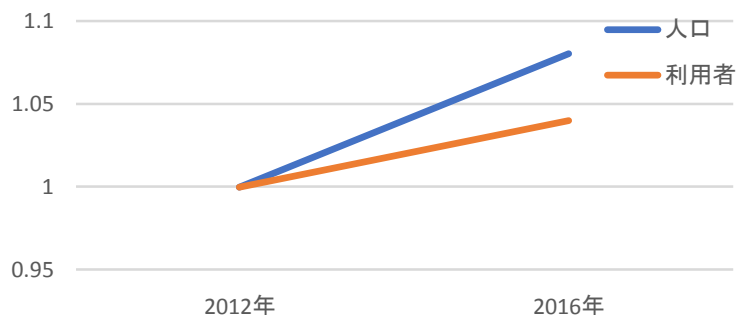


図 31 利用者数減 判別のイメージ②

(2) 自治体の主観で判断した路線の効果発現有無と利用者増減との比較

各路線について、自治体担当者により主観的に効果が発現したかどうかを回答した結果（何をもちいて効果ありなしを判断しているかは不明）と、前項で示した人口と利用者の増加率から客観的に判断した利用者数の増減について比較した。

コミュニティバスでは、利用者数の増加の場合、主観的効果ありが 59.6%であるのに対し、デマンド交通では 71.4%となり、デマンド交通の方が利用者数の増加の場合、主観的効果ありとしている割合が高い。いずれも、利用者数が増加傾向にある路線は 6 割～7 割程度が「効果発現あり」と判断していた。一方、利用者数が減少しているにも関わらず主観的効果ありとした割合は、コミュニティバスでは 47.9%、デマンド交通では 55.9%と半数程度ある。

これは各自治体において地域特性や検討方針など様々な要因により「効果」を設定していると想定されるため、単純な増減傾向だけでなく、多角的な視点で地域の実情に応じて分析が必要である（図 32）。

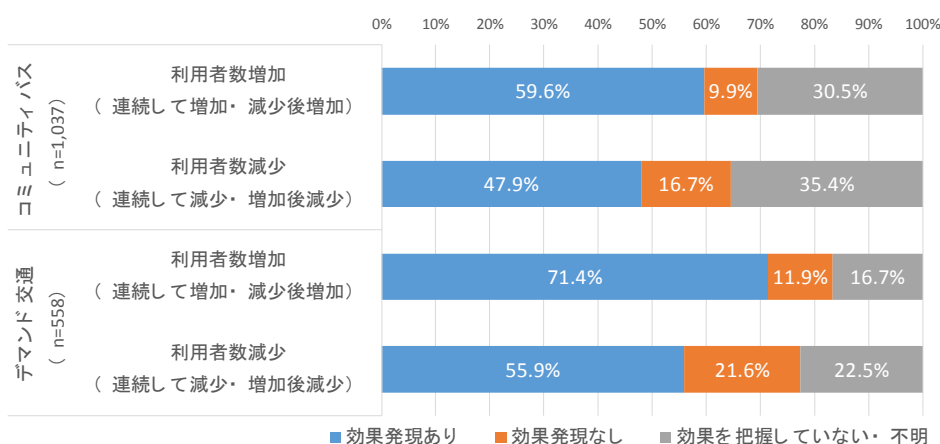


図 32 利用者数の増減傾向別効果発現の有無

第4項 プレアンケート調査結果(市区町村版)のまとめ

プレアンケート調査を通じ、全国の市区町村及び都道府県の地域公共交通に関する計画策定や取組目的、地域公共交通の導入状況を把握した。その上で、市区町村については、担当者の配置状況や、効果の指標について整理をした結果、「検討体制が十分に確保できていないのではないか」ということと、「地域公共交通の導入時の検討や、運行開始後の見直しに課題がある路線が一定数あるのではないか」ということが考察できた。

(1) 市区町村の地域公共交通検討体制について

市区町村の地域公共交通検討体制は、専任担当者を配置しておらず、兼任担当者のみを配置している市区町村が74.6%であり、4分の3の市区町村が専任担当者を配置できていない(図2)。また、兼任担当者のみを配置している903件の市区町村のうち、兼任担当者数が1~2人である市区町村は685件と、75.9%を占めていた。以上の結果から、1~2人の兼任担当者のみで地域公共交通の検討をしているという市区町村が、全体の56.6%($0.746 \times 0.759 \times 100$)と6割近くにのぼることが分かる。

さらに、地域公共交通に関する計画を策定していない理由の第1位が「専門部署がない・人材が不足している」、第2位が「計画策定のやり方、取組み方がわからない」であることから、現在の体制では地域公共交通について検討するには不十分である市区町村の存在がうかがえる。地域公共交通の検討を促進するため、専任担当者の配置等、人材確保によるさらなる体制の強化が望まれる(図12)。

(2) 地域公共交通導入時の検討や運行開始後の見直しについて

コミュニティバスとデマンド交通について、効果発現状況を比較すると、「効果発現あり」及び「効果発現なし」と回答した市区町村、すなわち、効果を把握している市区町村の割合が、コミュニティバスは59.3%(47.3%+12.0%)、デマンド交通は69.6%(53.2%+16.4%)であった。不明(未回答)の割合も多いので確定的ではないが、3~4割程度の路線で、運行後の効果発現状況について、確認されていないのではないかと考えられる(図20)。

① 運行エリア別の効果発現状況の比較

コミュニティバスとデマンド交通について、運行エリア毎に「効果発現あり」と「効果発現なし」の比率を比較すると、コミュニティバスは「市街地」で「効果発現あり」が「効果発現なし」の8倍となっていることから、「市街地」はコミュニティバスが適する地域が多いと考えられる。一方、デマンド交通は、「中山間地」の運行エリアにおいて、「効果発現あり」の比率が低く、苦戦していると推測される(表25、表14)。

表14 運行形態別・運行エリア別の「効果発現あり」:「効果発現なし」の比率

	市街地	郊外	中山間地
コミュニティバス	8 : 1	2 : 1	3 : 2
デマンド交通	3 : 1	4 : 1	1 : 1

しかし、デマンド交通において、「市街地」又は「中間山地」を含む複数の運行エリアにまたがった路線は、「市街地」又は「中間山地」に限った路線より「効果発現あり」の比率が高くなっていることから、運行ルート工夫による改善が期待できると考えられる（表 25）。「郊外」については、コミュニティバスよりデマンド交通の方が「効果発現あり」の比率が高くなっているが、「郊外」の導入路線数をみると、「郊外」はコミュニティバスが 152 路線、デマンド交通が 114 路線とコミュニティバスの方が多くなっている。「郊外」については、デマンド交通の方が適する可能性も考えられるため、事前の運行形態の十分な検証次第では、デマンド交通を導入する選択肢もあったのかと推測できる。

② 経過状況別の効果発現状況の比較

コミュニティバスとデマンド交通について、経過状況別の効果発現状況を比較すると、サンプル数は少ないものの、デマンド交通の方が、コミュニティバスよりも、「縮小再編して継続中」の「効果発現なし」の割合が多くなっており（71.2%、11.8%）、コミュニティバスに比べ、デマンド交通の再編において改善すべき課題があるのではないかと考えられる（図 25）。

さらに、コミュニティバスとデマンド交通について、利用者数の増減の状況を比較すると、デマンド交通の方が「減少後増加」の割合が少なく、「増加後減少」の割合が多くなっていることから、デマンド交通の導入後の利用者数を増加させるための改善においても、コミュニティバスに比べてうまくいっていないのではないかと推測される（図 20）。

一方、コミュニティバスの方では、再編の他、「廃止」や「廃止後他のシステムに変更」の路線も含めて、「効果を把握していない」という回答が一定割合で存在することから、きちんとした分析がないまま路線の見直しを実施しているのではないかと推測される。（図 25）

また、コミュニティバス、デマンド交通双方において、利用者数が「継続して減少」している路線でも、「効果発現あり」と捉えている割合が約 4 割から 5 割となっており（図 27）、利用者数が減少していたとしても、運行することで、面的に公共交通を確保できており、効果ありと認識していることが考えられるが、裏を返すとコミュニティバスやデマンド交通を走らせるだけで満足している等、運行開始後の適正な検証がなされておらず、見直しも十分かつ適切になされていないことが懸念される。

このように、プレアンケート結果から、地域公共交通導入時の運行形態選択や、運行開始後の見直しについて課題があると予想されるので、路線毎に詳細な分析を行うために深度化アンケート調査を実施し、その点について検討を深めていく必要がある。

第3節 都道府県におけるプレアンケート調査結果及び分析

第1項 プレアンケート調査の回収結果

都道府県版の回収状況を以下に示す。回収数は 39 都道府県から回答があり、回収率は 83.0%であった（表 15、表 16）。

表 15 プレアンケート回収状況（都道府県版）

	都道府県
対象数	47 件
回収数	39 件
回収率	83.0%

表 16 地域別プレアンケート回収状況（都道府県版）

北海道・東北	北海道、青森県、岩手県、秋田県、宮城県、山形県、福島県
関東	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
中部・北陸	新潟県、富山県、石川県、福井県
東海	静岡県、岐阜県、愛知県、三重県
近畿	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州・沖縄	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

※青字は回答が得られなかった都道府県

第2項 プレアンケート調査の集計

(1) 単純集計

① 地域公共交通の取組への関与の考え方（設問：問 2-1）

都道府県の市区町村における地域公共交通の取組に対する関与の考え方は、「助言・調整をある程度行うが、最終的には市区町村の責任であり、市区町村の姿勢に委ねる」という回答が 69.2%、「市区町村への関与が重要であり、積極的に助言・調整を行う」という回答が 17.9%、「市区町村の責任であり、市区町村からの要請がなければ特に介入はしない」という回答が 5.1%という結果であった（図 33）。

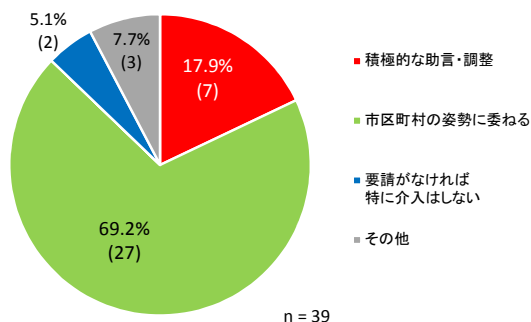


図 33 都道府県の市区町村における地域公共交通への取組に対する関与の考え方

② 都道府県の地域公共交通に関する計画策定状況（設問：2-2）

都道府県の地域公共交通に関する各種計画の策定状況は、策定予定の計画を含めると生活交通確保維持改善計画が 32 件と最も多く、次いで交通計画マスタープラン 20 件、網形成計画 16 件、再編実施計画 6 件であった。また、地域公共交通に関する計画（上記の各種計画や地域公共交通の運行及び制度導入を目的とした個別事業計画等）を全く策定していないという都道府県はなかった（図 34）。

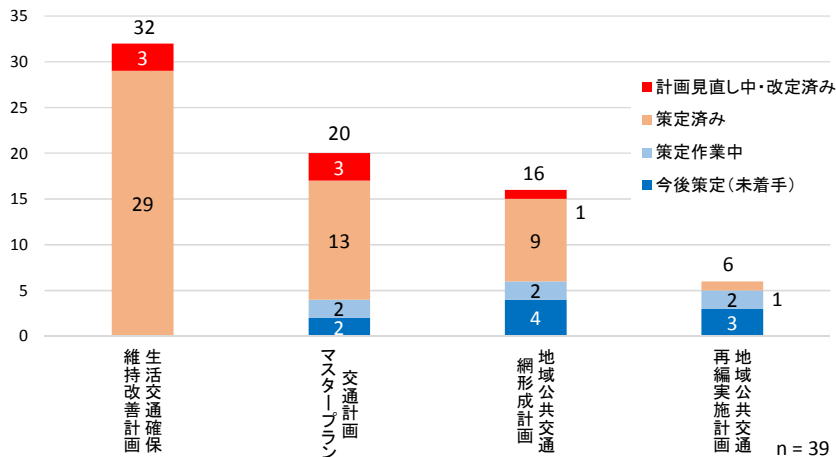


図 34 地域公共交通に関する計画の策定状況

③ 都道府県の地域公共交通に関する計画策定主体（設問：2-2）

地域公共交通の策定主体は、交通計画マスタープランの策定主体は「都道府県単独」が約 8 割に対し、網形成計画、再編実施計画及び生活交通確保維持改善計画の策定主体は、他の自治体等と連携している割合が約 8~10 割という違いが見られた（図 35）。

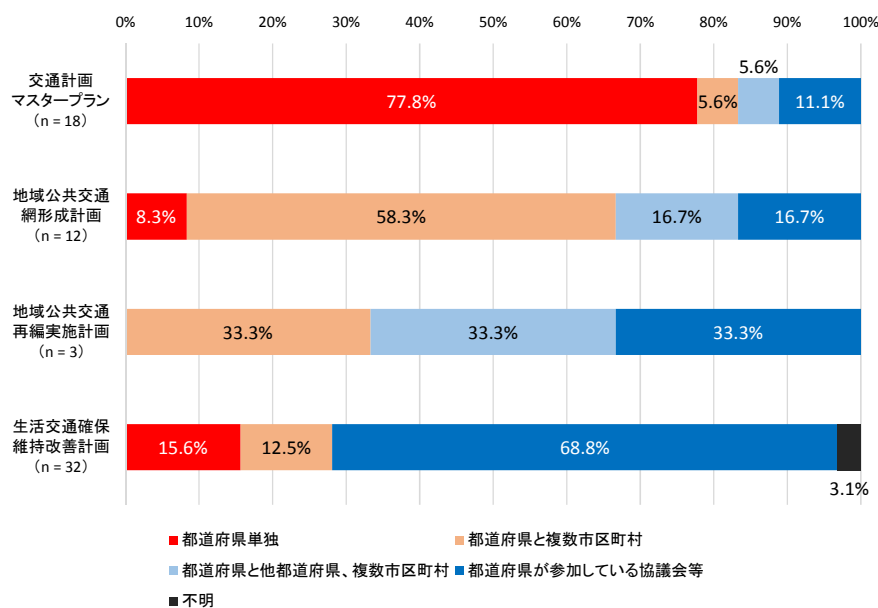


図 35 地域公共交通に関する計画の策定状況

④ 地域公共交通の取組に関する都道府県の果たすべき役割（設問：問 3-1）

市区町村の地域公共交通の取組に関する都道府県の果たすべき役割をどう考えているか、また、その役割について具体的な施策を実現できたかどうか調査したところ、「自治体の計画策定における後方支援」、「国との連携」、「自治体間での調整が難しい事項等に関する広域調整の役割」及び「財政的な支援」については、約 9 割の都道府県が、都道府県の果たす役割と考え、具体的な施策を実施しているが、「地域公共交通の運営・運行に関するノウハウ提供」、「セミナー開催等の人材育成」については、都道府県の役割と考えて具体的な施策を実施しているのは約 6～7 割という結果であった（図 36）。

一方、「地域公共交通の運営・運行に関するノウハウ提供」は役割の認識はあるが、具体的な施策を実現していない割合が約 1 割と、他の項目に比べ多くなっており、その理由として地域公共交通を実際に運営・運行するのは市区町村なので、市区町村の方がノウハウを持っているという回答があった。

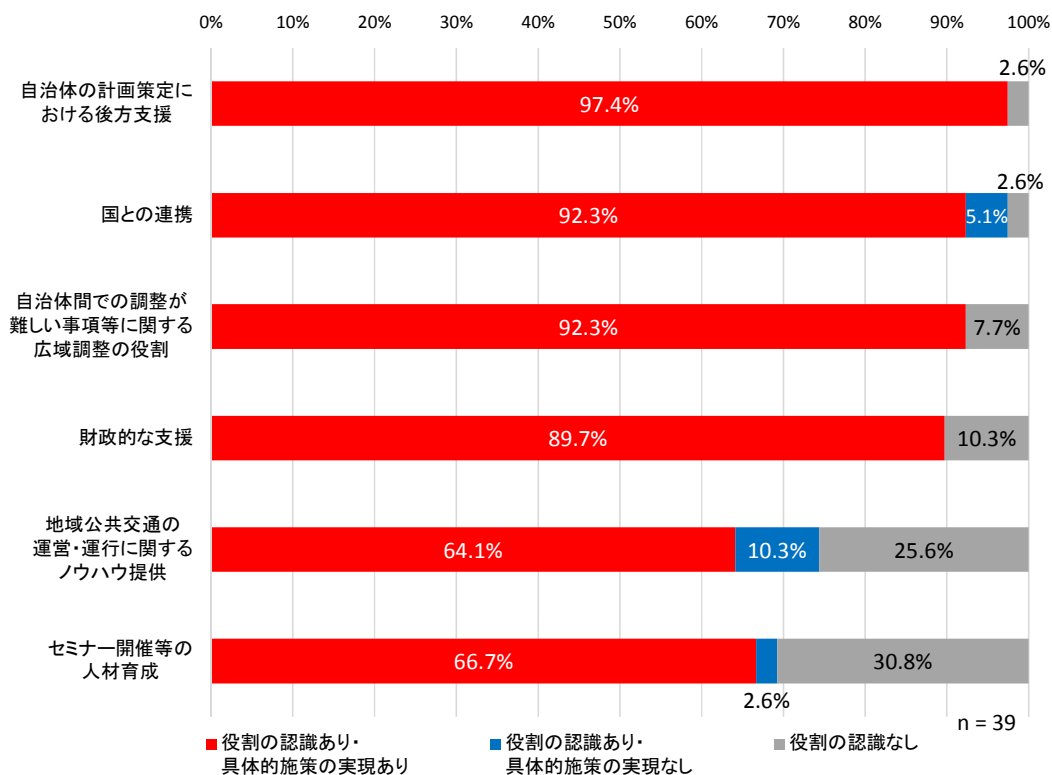


図 36 地域公共交通に関する都道府県の役割についての考え方

⑤ 地域公共交通に関する計画を策定するにあたり重視したこと（設問：問 4）

地域公共交通に関する計画を策定するにあたり重視したことについて、選択肢に 1 位から 3 位まで順位付けをして回答して頂いたところ、「主要な目的施設（医療、買い物、通勤・通学等）の集積地への市町村間移動手段の確保」を 1 位に挙げた市区町村が多く、1 位から 3 位の総数も最多であった。次いで、「既存の交通ネットワークの改善」、「公共交通の利用促進」、「市町村間の広域連携」の順に多かった（図 37）。

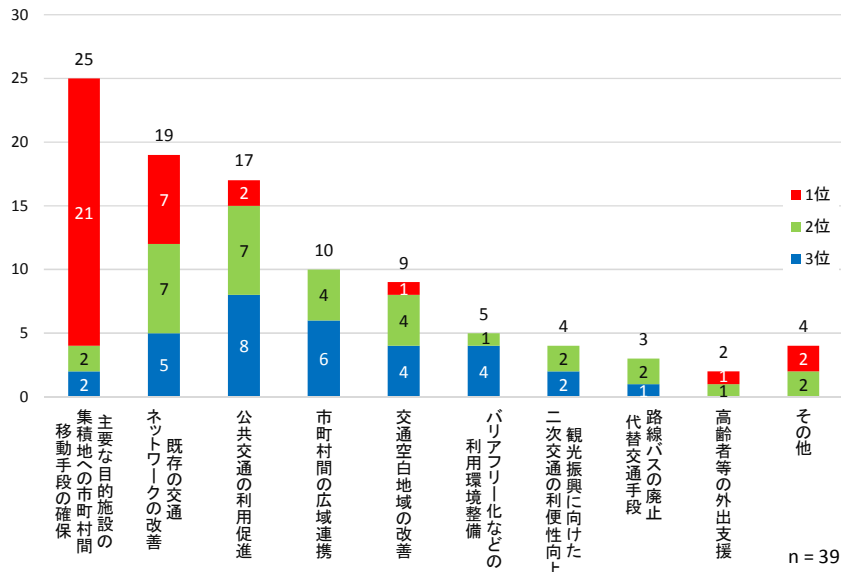


図 37 地域公共交通に関する計画策定で重視したこと

⑥ 都道府県による地域公共交通に対する財政支援（設問：問5）

平成 21 年度以降に、国との協調または都道府県単独で行った、地域公共交通の計画段階及び運行段階での財政支援について調査したところ、「路線定期運行（コミュニティバス等）」に対する財政支援が 33 件と最多で、次いで「区域運行型のデマンドバス・タクシー」、「計画段階」、「定時定路線型のデマンドバス・タクシー」に対する財政支援が多いという結果であった。また、国との協調補助の割合は、最も多いもので、「計画段階」、運行段階の「路線定期運行（コミュニティバス等）」の 2 割程度であり、どの運行形態も都道府県単独で財政支援を行っているケースが大半という結果であった（図 38）。

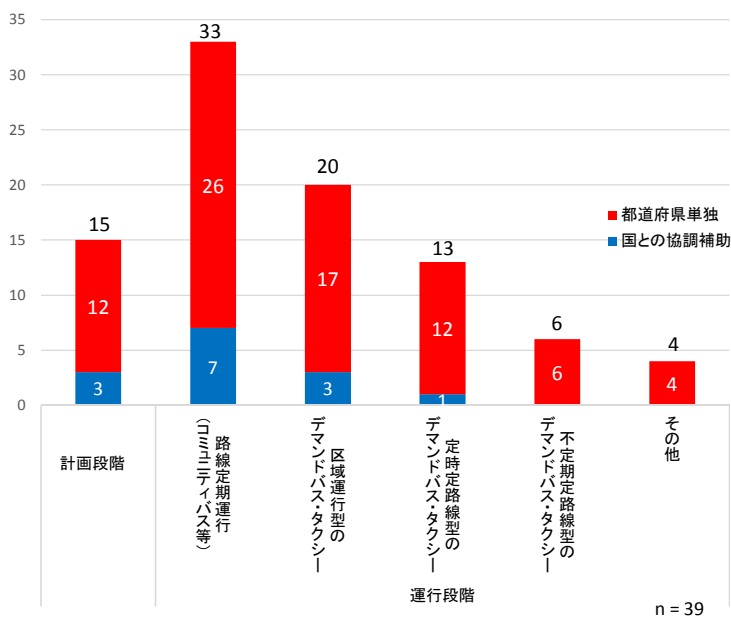


図 38 地域公共交通に対する財政支援

(2) 地域別の分析

ここからは、都道府県を地域ブロックに類別し、地域差を分析した。

① 地域別の地域公共交通に関する計画策定主体（設問：問 2-2）

地域別に地域公共交通に関する計画策定主体をみると、「都道府県と複数市区町村」、「都道府県と他都道府県、複数市町村」の回答があり、サンプルは少ないが連携がみられた。地域ブロック別に、他機関と連携して策定したという回答を比較したところ、九州・沖縄、近畿などで連携した取組が多い傾向にあった（図 39、図 40）。

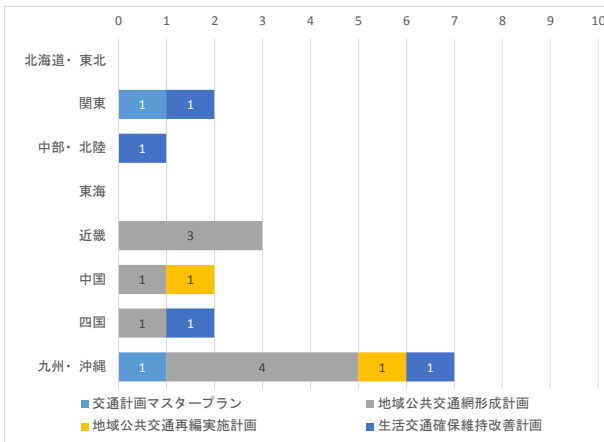


図 39 地域公共交通の計画策定主体（問 3）
※「都道府県と複数市区町村」、「都道府県と他都道府県、複数市町村」の回答件数

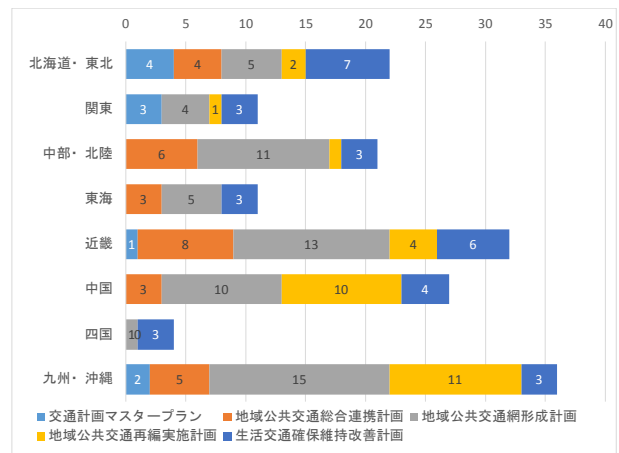


図 40 地域公共交通の計画策定主体（市区町村版プレアンケート（問 2-2）をブロック別に集計）
※「複数市区町村」、「都道府県と他都道府県、複数市町村」「広域行政体」の回答件数

第2項 プレアンケート調査結果（都道府県版）のまとめ

プレアンケート調査で、地域公共交通への考え方や、市区町村の地域公共交通の検討に関する都道府県の役割の認識や具体的施策の実現状況を把握し、次のことが考察された。

(1) 地域公共交通の計画策定における連携について

市区町村との連携状況について把握するため「地域公共交通に関する計画の策定主体」における、「都道府県と複数市区町村（同一県）」及び「都道府県と他都道府県、複数市町村（他県含）」の回答状況をみると、地域ブロックにおいて、若干の差ではあるが、九州・沖縄、近畿を中心に広がりをみせていた。

地域公共交通活性化再生法では、都道府県に対しては、広域的な見地から市町村と密接な連携を図りつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことを求めている。これまで地域公共交通の取組は市区町村単位で取り組まることが多かったが、単独の市区町村だけでは現状の地域公共交通サービスを維持し続けることは困難である。今後デマンド交通は、地域公共交通を生活交通として多くの地域でさらに検討が進むと考えられ、効率的な運行のためには他市区町村、あるいは他都道府県との連携が求められると考えられる。

第4節 深度化アンケート調査の概要

第1項 深度化アンケート調査概要

(1) 調査目的

プレアンケート調査の結果を踏まえ、検討をさらに深めるデマンド交通及びコミュニティバスの路線について、導入検討のきっかけ、導入検討時の現況把握方法、事業・運行形態決定の判断要素や目標設定、導入後の評価等、地域公共交通サービスの効果的な導入検討手法及び評価手法等を把握することを目的として実施した。

(2) 調査対象

プレアンケート調査で得られた路線別の回答のうち、デマンド交通またはコミュニティバスを運行している市区町村を対象に深度化アンケート調査を実施した。

(3) 調査方法

深度化アンケート調査の配布・回収にあたっては、プレアンケート調査と同様に回答率向上を目指し、選択回答式の電子データ（エクセルファイル）を作成して、簡潔に回答してもらう方法を採用した。設問数が多いため容易に回答内容の論理チェックができるように、設問の分岐に沿って回答すべき設問の選択肢を表示するとともに、次に回答すべき設問番号のリンクを表示したりなど調査票を工夫した。

(4) 調査期間

調査期間は、平成30年1月5日～平成30年2月8日とした（表17）。

表 17 プレアンケート調査期間

項目	実施期間
調査期間	平成30年1月5日～平成30年2月8日
再依頼	平成30年2月5日
質問対応	～平成29年2月13日（延べ88件）

(5) 深度化アンケート対象路線の選定

深度化アンケート調査の対象は、プレアンケートで回答が得られた路線すべてを回答対象とすることが望ましいが、回答いただく市区町村担当者の回答負担を考慮し、デマンド交通で1路線、コミュニティバスで1路線とした。市区町村内で当該運行形態の回答が2路線以上ある場合、以下の観点からそれぞれ絞り込みを行い、各項目でバランスよく抽出できるように回答対象の路線の選定を行った。また、抽出した路線について、運行エリアの組み合わせごと（市街地の有無×郊外の有無×中山間地の有無＝8区分）に、サンプル数が確保されているか検証を行った。抽出した項目ごとの路線数と、サンプル数の検証結果を次頁以降に示す（表18、表19）。

<デマンド交通の対象路線選定の観点>

- ① プレアンケート調査結果で該当する運行が少なかった以下の項目に該当する運行
 - ・廃止または運行形態を他のシステムに変更して運行
 - ・不定期定路線型
 - ・市街地が運行エリアに含まれる
 - ・住民やNPOが運営主体
 - ・拡大または縮小再編を実施
- ② 導入時期が概ね10年以内の路線
- ③ 客観的効果の有無（利用者数が増加または減少）や運行エリア（市街地、郊外、中山間地）を地方単位でのバランスを考慮

表 18 デマンド交通の運行エリアの組合せ毎に抽出した運行数

パターン	地域	運行開始時期	再編	効果					効果		サンプル数
				効果あり	効果なし	不明	効果あり	効果なし	効果あり	不明	
1	101 市街地 : ○ 郊外 : ○ 中山間地 : ○	~H18	再編実施	0	1	0	0%	100%	0%	100%	91
2			再編なし	1	0	1	100%	0%	50%	50%	
3		H19~H23	再編実施	5	10	1	33%	67%	31%	69%	
4			再編なし	11	11	1	50%	50%	48%	52%	
5		H24~H27	再編実施	7	2	0	78%	22%	78%	22%	
6			再編なし	19	13	1	59%	41%	58%	42%	
7		H28~	再編実施	0	0	2	-	-	0%	100%	
8			再編なし	0	0	5	-	-	0%	100%	
9	102 市街地 : ○ 郊外 : ○ 中山間地 : ×	~H18	再編実施	2	1	0	67%	33%	67%	33%	40
10			再編なし	1	1	0	50%	50%	50%	50%	
11		H19~H23	再編実施	2	3	0	40%	60%	40%	60%	
12			再編なし	3	4	0	43%	57%	43%	57%	
13		H24~H27	再編実施	6	1	0	86%	14%	86%	14%	
14			再編なし	9	4	1	69%	31%	64%	36%	
15		H28~	再編実施	0	0	1	-	-	0%	100%	
16			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%	
17	103 市街地 : ○ 郊外 : × 中山間地 : ○	~H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	14
18			再編なし	0	0	0	-	-	-	-	
19		H19~H23	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
20			再編なし	1	1	0	50%	50%	50%	50%	
21		H24~H27	再編実施	6	1	0	86%	14%	86%	14%	
22			再編なし	1	2	0	33%	67%	33%	67%	
23		H28~	再編実施	0	0	1	-	-	0%	100%	
24			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%	
25	104 市街地 : ○ 郊外 : × 中山間地 : ×	~H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	13
26			再編なし	0	0	0	-	-	-	-	
27		H19~H23	再編実施	2	0	0	100%	0%	100%	0%	
28			再編なし	1	1	0	50%	50%	50%	50%	
29		H24~H27	再編実施	1	0	0	100%	0%	100%	0%	
30			再編なし	1	4	1	20%	80%	17%	83%	
31		H28~	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
32			再編なし	0	0	2	-	-	0%	100%	
33	105 市街地 : × 郊外 : ○ 中山間地 : ○	~H18	再編実施	0	1	0	0%	100%	0%	100%	24
34			再編なし	1	1	0	50%	50%	50%	50%	
35		H19~H23	再編実施	3	3	0	50%	50%	50%	50%	
36			再編なし	1	2	2	33%	67%	20%	80%	
37		H24~H27	再編実施	5	0	0	100%	0%	100%	0%	
38			再編なし	1	3	0	25%	75%	25%	75%	
39		H28~	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
40			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%	
41	106 市街地 : × 郊外 : ○ 中山間地 : ×	~H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	37
42			再編なし	2	1	0	67%	33%	67%	33%	
43		H19~H23	再編実施	2	4	0	33%	67%	33%	67%	
44			再編なし	4	5	2	44%	56%	36%	64%	
45		H24~H27	再編実施	1	0	2	100%	0%	33%	67%	
46			再編なし	7	1	2	88%	13%	70%	30%	
47		H28~	再編実施	0	0	1	-	-	0%	100%	
48			再編なし	0	0	3	-	-	0%	100%	
49	107 市街地 : × 郊外 : × 中山間地 : ○	~H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	40
50			再編なし	0	0	0	-	-	-	-	
51		H19~H23	再編実施	1	4	0	20%	80%	20%	80%	
52			再編なし	3	7	0	30%	70%	30%	70%	
53		H24~H27	再編実施	1	1	0	50%	50%	50%	50%	
54			再編なし	8	5	3	62%	38%	50%	50%	
55		H28~	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
56			再編なし	0	0	7	-	-	0%	100%	
57	108 市街地 : × 郊外 : × 中山間地 : ×	~H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	4
58			再編なし	0	0	0	-	-	-	-	
59		H19~H23	再編実施	0	2	0	0%	100%	0%	100%	
60			再編なし	0	0	0	-	-	-	-	
61		H24~H27	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
62			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%	
63		H28~	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	
64			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%	

<コミュニティバス対象路線選定の観点>

- ① プレアンケート調査結果で該当する路線が少なかった以下の項目に該当する路線
 - ・廃止または運行形態を他のシステムに変更して運行
 - ・住民やNPOが運営主体
 - ・中山間地が運行エリアに含まれる
 - ・拡大または縮小再編を実施
- ② 導入時期が概ね10年以内の路線
- ③ 客観的効果の有無（利用者数が増加または減少）や運行エリア（市街地、郊外、中山間地）を地方単位でのバランスを考慮

表19 コミュニティバスの運行エリアの組合せ毎に抽出した路線数

パターン	地域	運行開始時期	再編	効果					効果		サンプル数	
				効果あり	効果なし	不明	効果あり	効果なし	効果あり	効果なし 不明		
1	101 市街地：○ 郊外：○ 中山間地：○	～H18	再編実施	4	3	2	57%	43%	44%	56%	72	
2			再編なし	4	3	0	57%	43%	57%	43%		
3		H19～H23	再編実施	5	3	1	63%	38%	56%	44%		
4			再編なし	10	4	1	71%	29%	67%	33%		
5		H24～H27	再編実施	3	1	1	75%	25%	60%	40%		
6			再編なし	13	1	3	93%	7%	76%	24%		
7			H28～	再編実施	0	0	0	-	-	-		-
8				再編なし	0	0	10	-	-	0%		100%
9	102 市街地：○ 郊外：○ 中山間地：×	～H18	再編実施	6	4	0	60%	40%	60%	40%	93	
10			再編なし	5	2	2	71%	29%	56%	44%		
11		H19～H23	再編実施	12	3	1	80%	20%	75%	25%		
12			再編なし	8	6	3	57%	43%	47%	53%		
13		H24～H27	再編実施	4	0	0	100%	0%	100%	0%		
14			再編なし	13	4	3	76%	24%	65%	35%		
15		H28～	再編実施	1	0	1	100%	0%	50%	50%		
16			再編なし	1	0	14	100%	0%	7%	93%		
17	103 市街地：○ 郊外：×	～H18	再編実施	2	1	0	67%	33%	67%	33%	10	
18			再編なし	1	0	0	100%	0%	100%	0%		
19		H19～H23	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
20			再編なし	0	0	0	-	-	-	-		
21		H24～H27	再編実施	1	0	0	100%	0%	100%	0%		
22			再編なし	1	2	0	33%	67%	33%	67%		
23		H28～	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
24			再編なし	0	0	2	-	-	0%	100%		
25	104 市街地：○ 郊外：×	～H18	再編実施	6	3	0	67%	33%	67%	33%	81	
26			再編なし	5	2	1	71%	29%	63%	38%		
27		H19～H23	再編実施	6	1	2	86%	14%	67%	33%		
28			再編なし	10	4	1	71%	29%	67%	33%		
29		H24～H27	再編実施	3	0	0	100%	0%	100%	0%		
30			再編なし	20	4	1	83%	17%	80%	20%		
31		H28～	再編実施	0	0	2	-	-	0%	100%		
32			再編なし	2	0	8	100%	0%	20%	80%		
33	105 市街地：×	～H18	再編実施	1	2	0	33%	67%	33%	67%	27	
34			再編なし	1	2	0	33%	67%	33%	67%		
35		H19～H23	再編実施	1	2	0	33%	67%	33%	67%		
36			再編なし	7	2	2	78%	22%	64%	36%		
37		H24～H27	再編実施	1	0	0	100%	0%	100%	0%		
38			再編なし	2	2	1	50%	50%	40%	60%		
39		H28～	再編実施	0	0	1	-	-	0%	100%		
40			再編なし	0	0	0	-	-	-	-		
41	106 市街地：×	～H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	26	
42			再編なし	0	2	1	0%	100%	0%	100%		
43		H19～H23	再編実施	2	3	0	40%	60%	40%	60%		
44			再編なし	6	3	0	67%	33%	67%	33%		
45		H24～H27	再編実施	0	1	2	0%	100%	0%	100%		
46			再編なし	1	1	2	50%	50%	25%	75%		
47		H28～	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
48			再編なし	1	0	1	100%	0%	50%	50%		
49	107 市街地：×	～H18	再編実施	2	2	0	50%	50%	50%	50%	29	
50			再編なし	0	0	1	-	-	0%	100%		
51		H19～H23	再編実施	1	0	0	100%	0%	100%	0%		
52			再編なし	7	3	1	70%	30%	64%	36%		
53		H24～H27	再編実施	1	2	0	33%	67%	33%	67%		
54			再編なし	2	2	0	50%	50%	50%	50%		
55		H28～	再編実施	0	0	1	-	-	0%	100%		
56			再編なし	0	0	4	-	-	0%	100%		
57	108 市街地：×	～H18	再編実施	0	0	0	-	-	-	-	1	
58			再編なし	0	0	0	-	-	-	-		
59		H19～H23	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
60			再編なし	1	0	0	100%	0%	100%	0%		
61		H24～H27	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
62			再編なし	0	0	0	-	-	-	-		
63		H28～	再編実施	0	0	0	-	-	-	-		
64			再編なし	0	0	0	-	-	-	-		

第2項 深度化アンケート調査内容の設計

(1)調査の構成と項目

深度化アンケート調査では、地域公共交通サービス（事業形態）別の検討方法や評価手法を把握するため、検討の段階ごとの取組実施状況を把握できる設計とした。特に現況分析の実施状況、事業形態の判断方法、定量的な目標値の設定状況は重要な項目と考えて設問項目を検討した。項目の検討にあたっては、第2章 地域公共交通の文献調査で整理した検討経緯や評価手法、及び有識者意見等を参考にした。深度化アンケートの設問について、主な質問項目を示す（表20）。

表20 市区町村版プレアンケート項目

設問	質問項目
問A基礎情報及び地域公共交通施策の方針	(問A1～A3) 基礎情報、一般会計予算額、地域公共交通施策の方針
問B運行・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯	(問B1～B9) 運行導入の目的、メインターゲット、検討体制、連携外部機関、重要人材等
問C構想・計画段階における現況把握の方法	(問C1～C5) 調査実施機関、既存データの活用、実態調査の調査方法や対象等
問D運行・導入開始に向けた現況把握内容	(問D1～D16) 公共交通の現状把握、現状把握内容や把握の頻度、交通不便地域の把握等
問E現況把握により明らかになった課題の把握状況	(問E1～E2) サービスレベルや自治体内の地域差、利用実態に関する課題の認識状況等
問F事業形態や運行形態を選択・決定した判断要素	(問F～F19) 検討した事業形態、需要予測の実施やその根拠、協議調整項目等
問G運行・導入時に設定した目標値(事業効果)	(問G1～G10) 目標設定内容、目標値に対する達成状況等
問H運行開始後の利用促進策	(問H1～H6) 利用促進策の実施内容、他機関との連携等
問I運行開始後の事業評価	(問I6～I14) 路線の見直し、モニタリングの実施やその内容、事後評価の工夫点等
問J運行における事業実施経費	(問J1～J3) 運行経費、車両保守管理費、人件費、減価償却費、補填率、運賃収入、収支率等

第5節 深度化アンケート調査結果及び分析

第1項 深度化アンケート調査の回収結果

選定した路線の自治体に対して深度化アンケートを実施し、以下の通り回答を得た。回答率は、デマンド交通が 84.0%、コミュニティバスが 81.8%、デマンド交通・コミュニティバスの合計で 83.1%であった（表 21）。

表 21 深度化アンケートの回収状況

事業形態	依頼件数	回収数	回収率
デマンド交通	269	226	84.0%
コミュニティバス	346	283	81.8%
計	615	509	82.7%

第2項 深度化アンケート調査の単純集計結果

なお、各設問に対する回答項目（表頭）のうち、デマンド交通、コミュニティバス、総計をそれぞれ割合としてグラフに示した。

(1)問 A 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

① 問 A2 一般会計予算額（記述式）

・デマンド交通とコミュニティバスではいずれも 10 億円未満の回答が多いが、コミュニティバスでは 50 億円以上の回答が一定程度あった（図 41）。

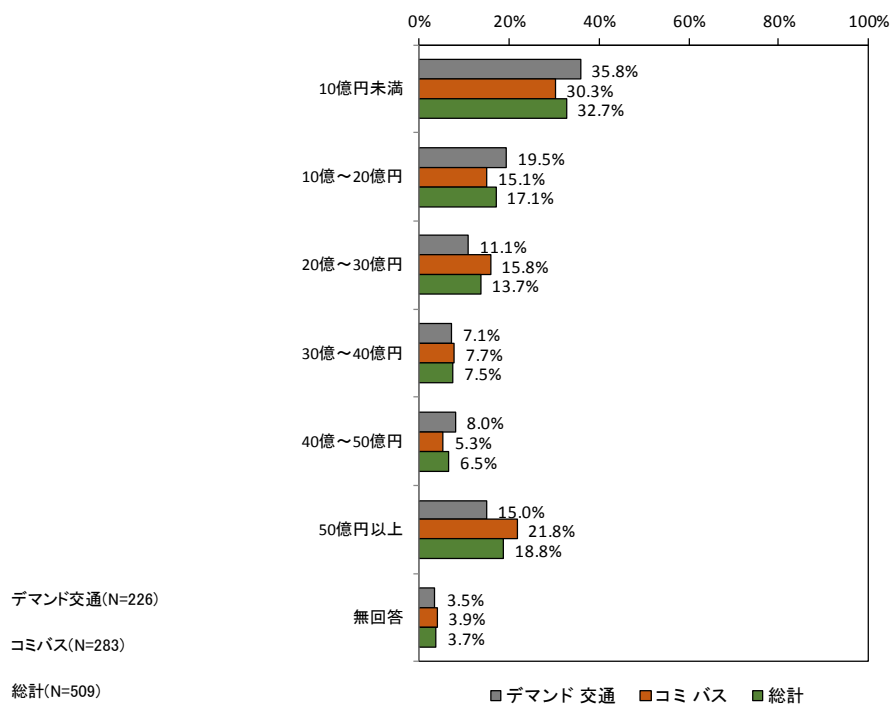


図 41 一般会計予算額（記述式）

② 問 A3 地域公共交通の検討方針（単一回答）

・デマンド交通とコミュニティバスの双方で「住民の日常生活圏を考慮した公共交通ネットワークの形成」が最も多く、「よく考えている」、「非常によく考えている」の合計が 9 割を超えていた。一方で「まちづくり施策と一体となった検討」については、デマンド交通とコミュニティバスの双方で他の項目よりも相対的に低く、7 割程度に留まった（図 42）。

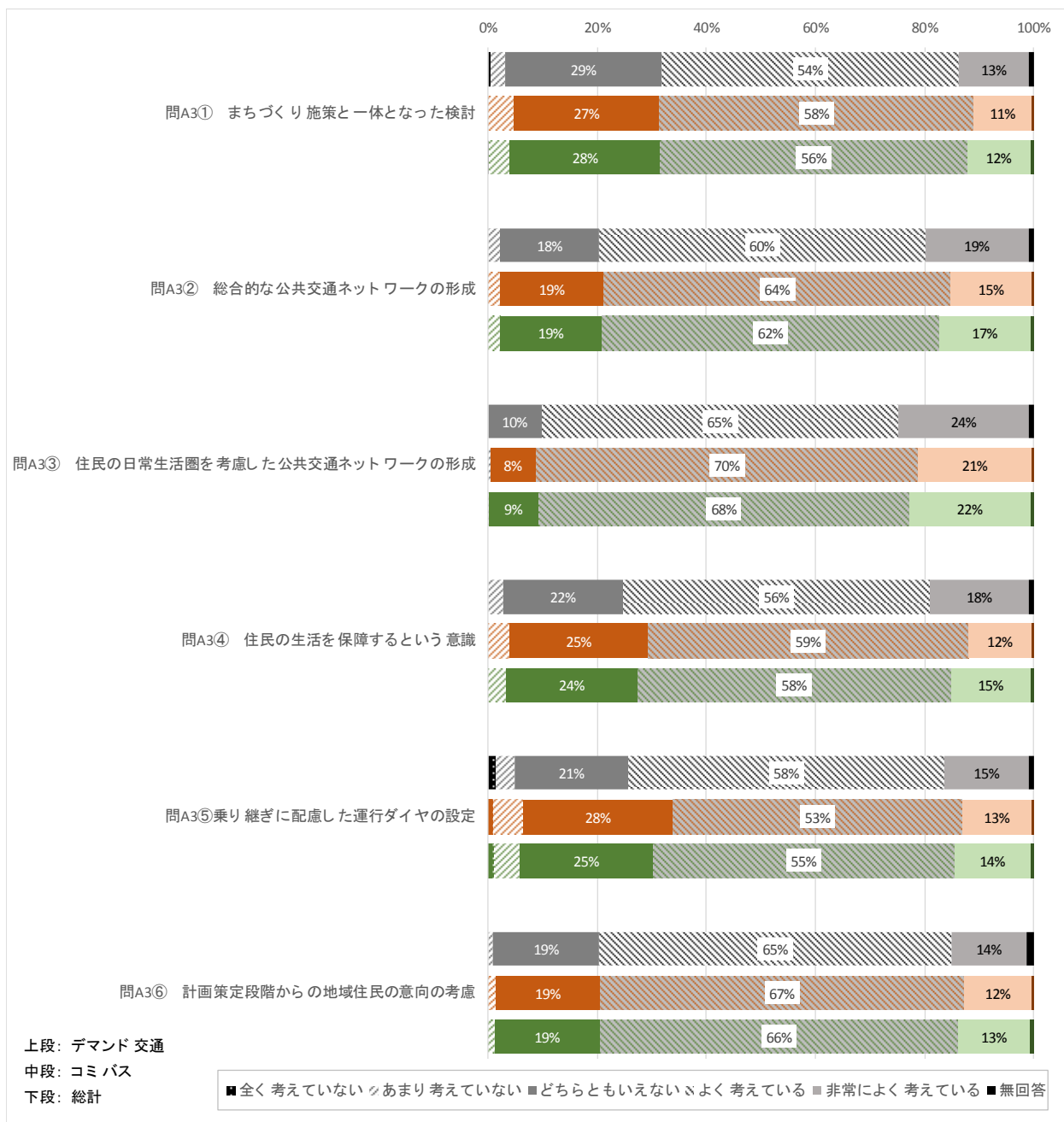


図 42 地域公共交通の検討方針

(2) 問 B 運行・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯

① 問 B1 運行導入のきっかけ（複数回答・：1～3位を選択）※無回答は除く

・運行導入のきっかけは、デマンドでは、「自治体内の公共交通に関する課題が明確になったため」、「今後の高齢社会に対応した移動の「足」を確保する必要性が高まったため」、コミュニティバスでは「住民や地域からの公共交通機関の運行・導入の要請があったため」を1位に挙げた割合が高い（図43）。

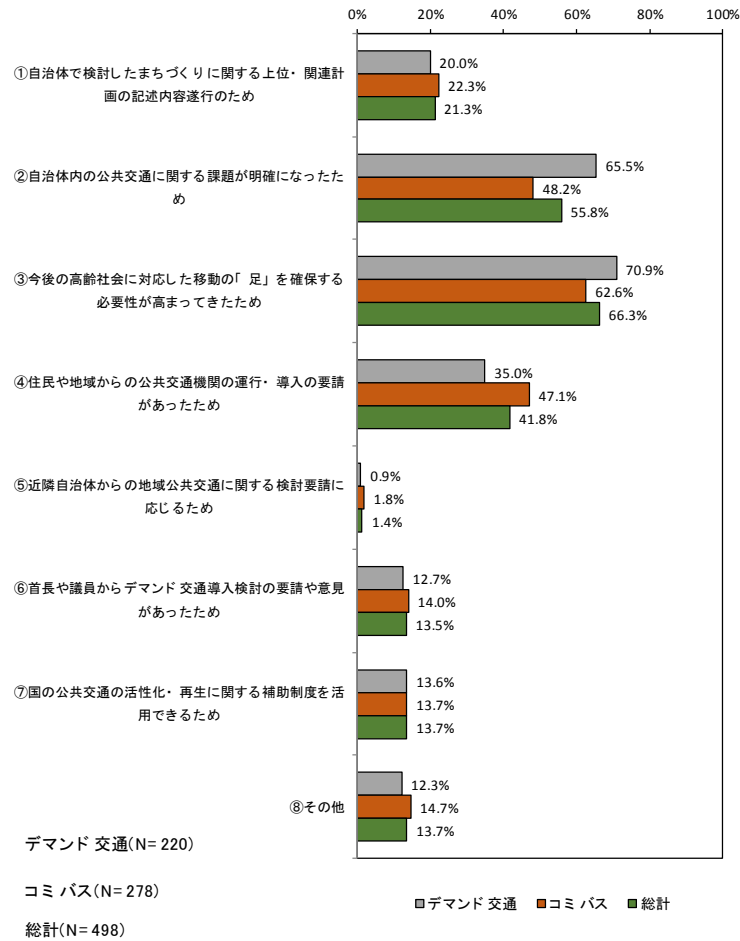


図 43 運行導入のきっかけ

② 問 B2 運行導入の目的（複数回答・1～3位を選択）※無回答は除く

・運行導入の目的は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「交通空白地域や交通不便地域の解消や拡大への対策」を1位に挙げた割合が高い（図44）。

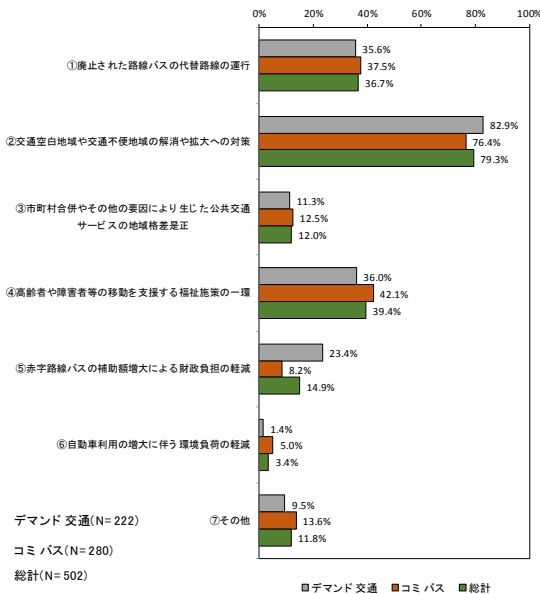


図44 運行導入の目的

③ 問 B3 メインターゲット（複数回答）

・運行導入のメインターゲットは、デマンド交通では「高齢者」が約9割を占めている。一方コミュニティバスでは「高齢者」が最も割合が高いものの、「通学者」や「通勤者」も相対的に多い傾向にある（図45）。

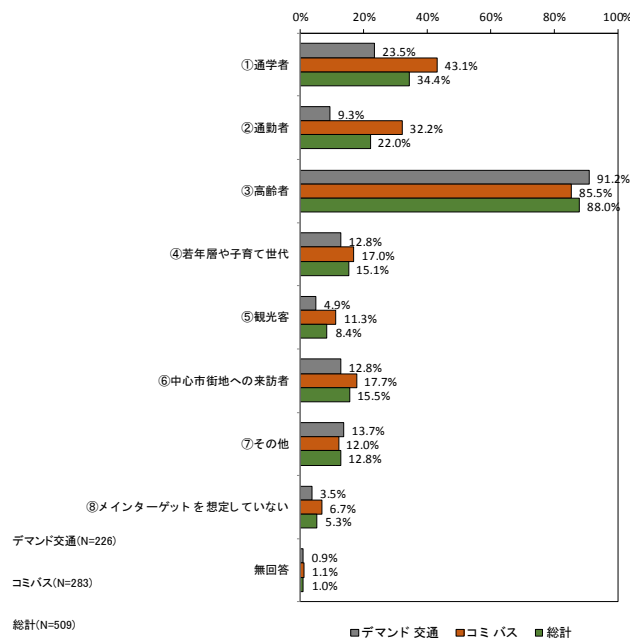


図45 メインターゲット

④ 問 B4 検討体制（単一回答）

・検討体制は、「主に単独の部署内で検討」がデマンド交通とコミュニティバスの双方で約 6 割程度であった（図 46）。

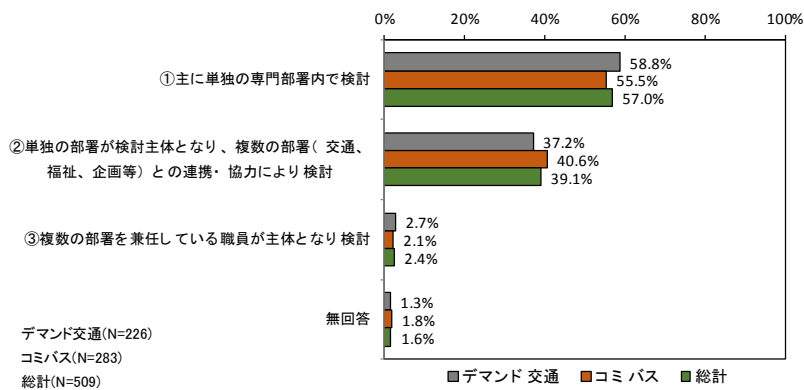


図 46 検討体制

⑤ 問 B5 連携外部機関（複数回答）

・連携外部機関は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「交通事業者」、「住民」の順に高かった（図 47）。

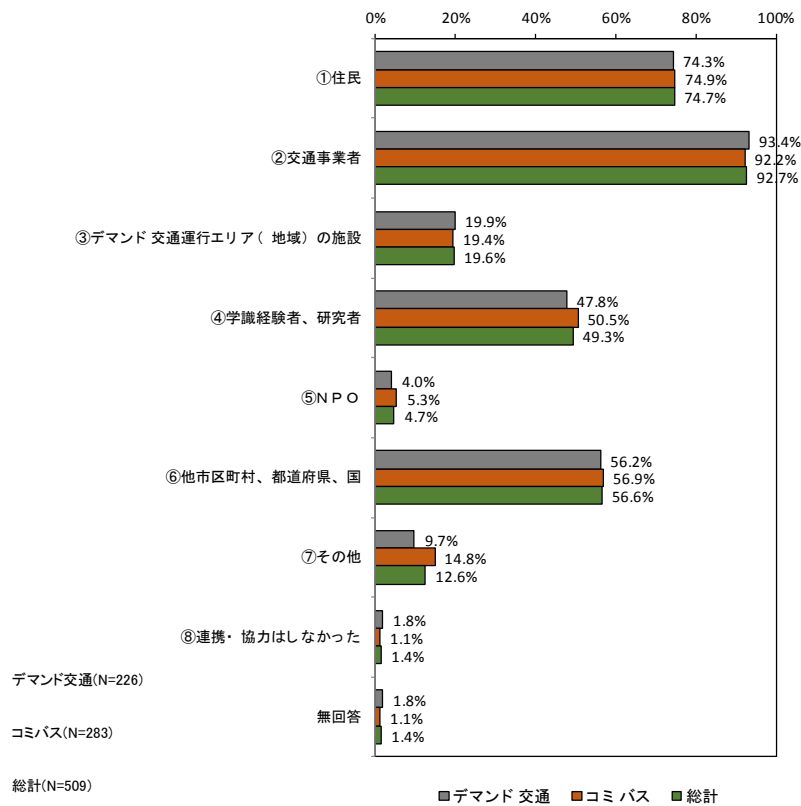


図 47 連携外部機関

⑥ 問 B7 外部の重要人材（複数回答）

・「公的機関の人材」はデマンド交通の方が高く、民間の人材、学識経験者、研究者等「外部の人材」はコミュニティバスの方が高い（図 48）。

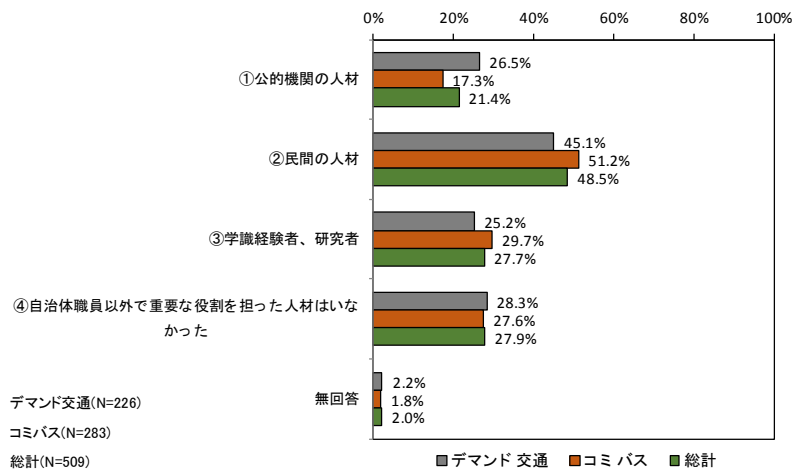


図 48 外部の重要人材

⑦ 問 B9 民間の人材（単一回答）（問 B7 「②民間の人材」回答者のみ）

・「調査や分析を行う民間企業（コンサル等）」はデマンド交通の方が高く、「交通事業者」はコミュニティバスの方が高い（図 49）。

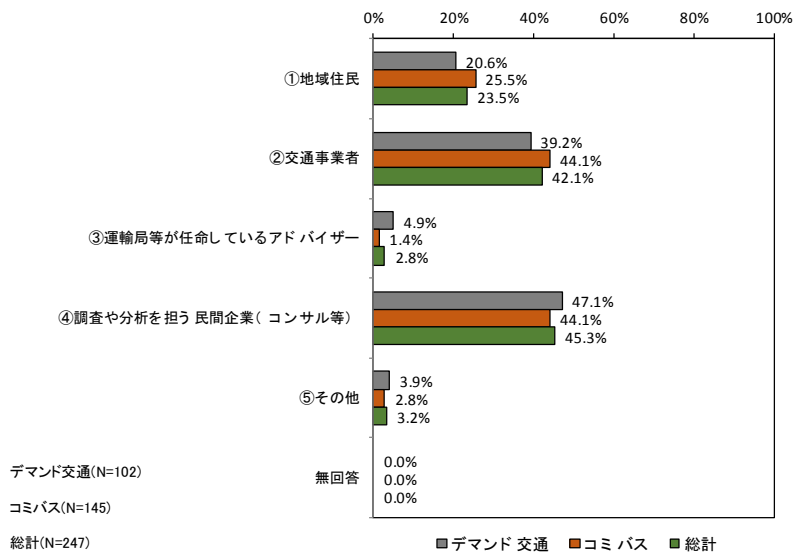


図 49 民間の人材

(3) 問 C 構想・計画段階における現況把握の方法

① 問 C1 調査実施機関（複数回答）

・デマンド交通とコミュニティバスの双方で「自治体内部（他機関への業務委託なし）」と「専門コンサルタント（業務を委託）」の割合は半々程度であった（図 50）。

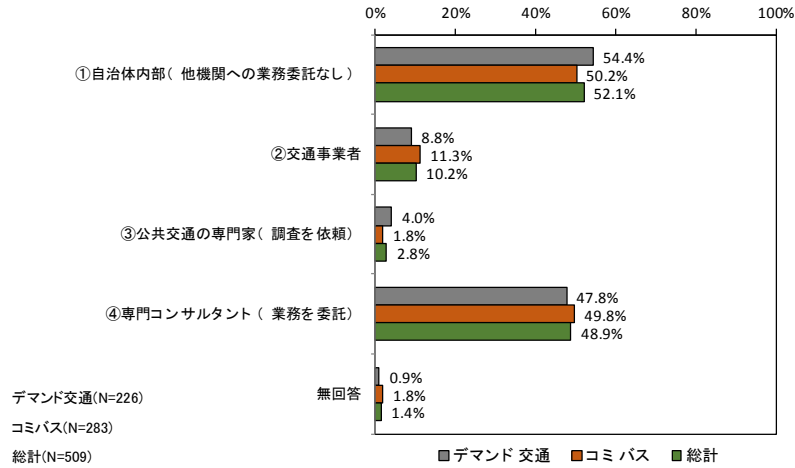


図 50 調査実施機関

② 問 C2 自治体内部の主体（単一回答）（問 C1 「①自治体内部」回答者のみ）

・デマンド交通とコミュニティバスの双方で「交通部門の部署（交通政策課等）」が 6 割程度、企画関連の部署（企画課等）が 4 割程度であった（図 51）。

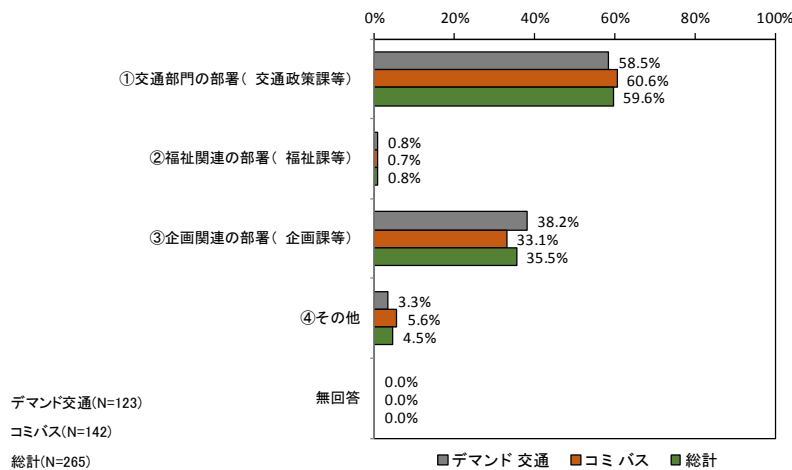


図 51 自治体内部の主体

③ 問 C3 既存データの活用（複数回答）

・既存データの活用は、「既往の実態調査」においてデマンド交通に比べ、コミュニティバスの方が高い（図 52）。

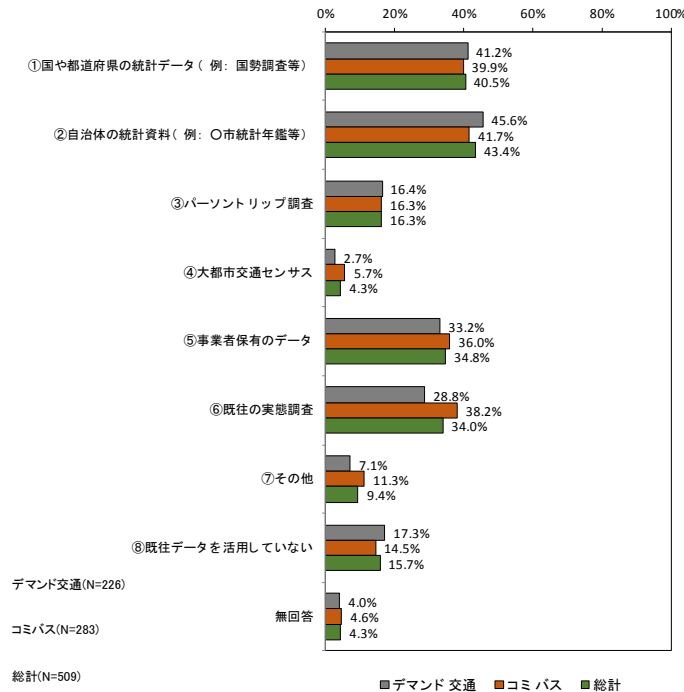


図 52 自治体内部の主体

④ 問 C4 交通事業者のデータの活用（単一回答）

・交通事業者の活用は、「データ提供を依頼していないため活用していない」について、デマンド交通の方が高い（図 53）。

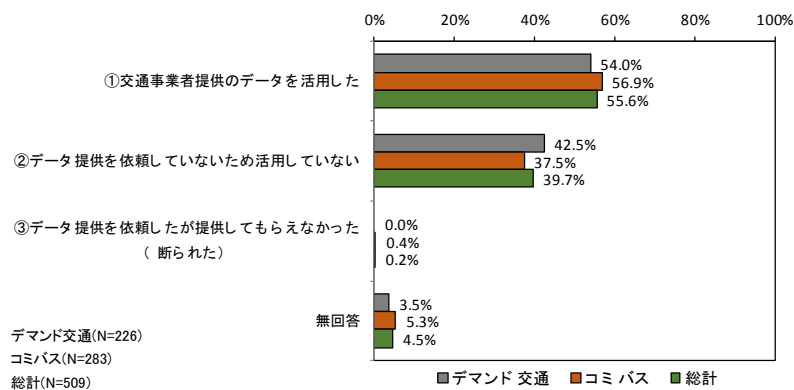


図 53 自治体内部の主体

⑤ 問 C5① 利用実態調査の調査方法（複数回答）

・利用実態調査の調査方法は、「バス利用者アンケート」はコミュニティバスの方が高く、「住民ヒアリング」と「住民懇親会」はデマンド交通の方が高い（図 54）。

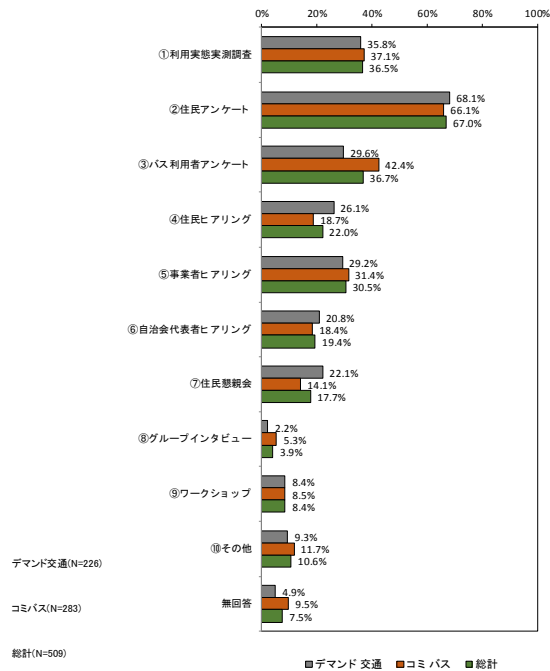


図 54 利用実態調査の調査方法

⑥ 問 C5② 利用実態調査の調査対象（複数回答）

・利用実態調査の調査対象は、「特定地域の住民」はデマンド交通の方が高く、「バス等の公共交通利用者」はコミュニティバスの方が高い。デマンド交通は、地域特化型の傾向が強いことが伺える（図 55）。

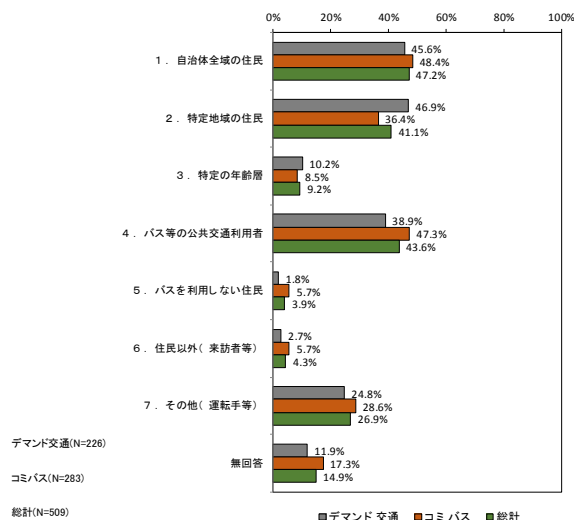


図 55 利用実態調査の調査対象

(4) 問 D 運行・導入開始に向けた現況把握内容

① 問 D1② 公共交通サービスの現状把握の有無（複数回答）

・公共交通サービスの現状把握の有無は、「タクシー」や「福祉輸送（福祉有償運送、市町村福祉輸送）」には差がみられなかったが、「小中学校のスクールバス」は、コミュニティバスに比べデマンド交通の方が高い（図 56）。

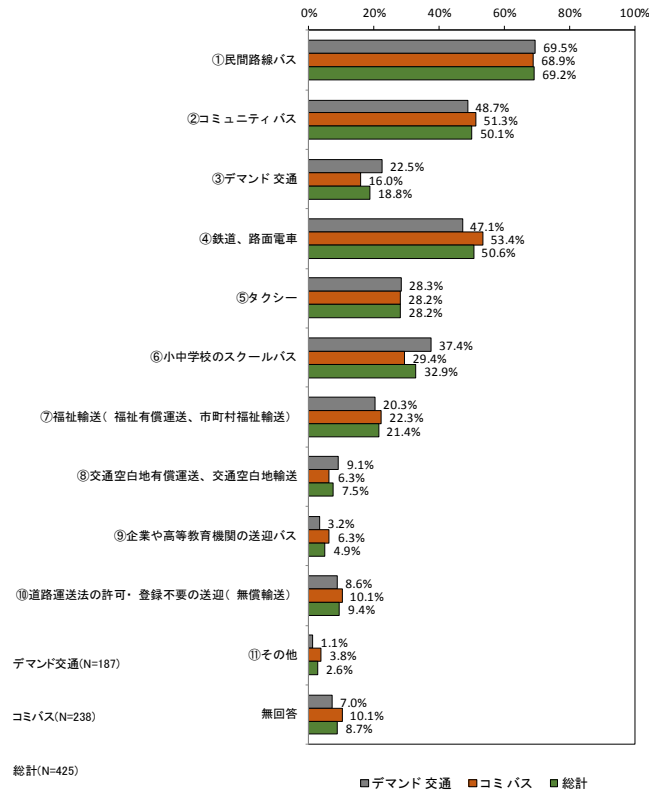


図 56 公共交通サービスの現状把握の有無

② 問 D2① 現状把握内容（民間路線バス）（複数回答）（問 D1②「①民間路線バス」回答者のみ）

・民間路線バスの現状把握内容は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「運行ルート、バス停位置」、「一日あたりの運行頻度」の順に高い（図 57）。

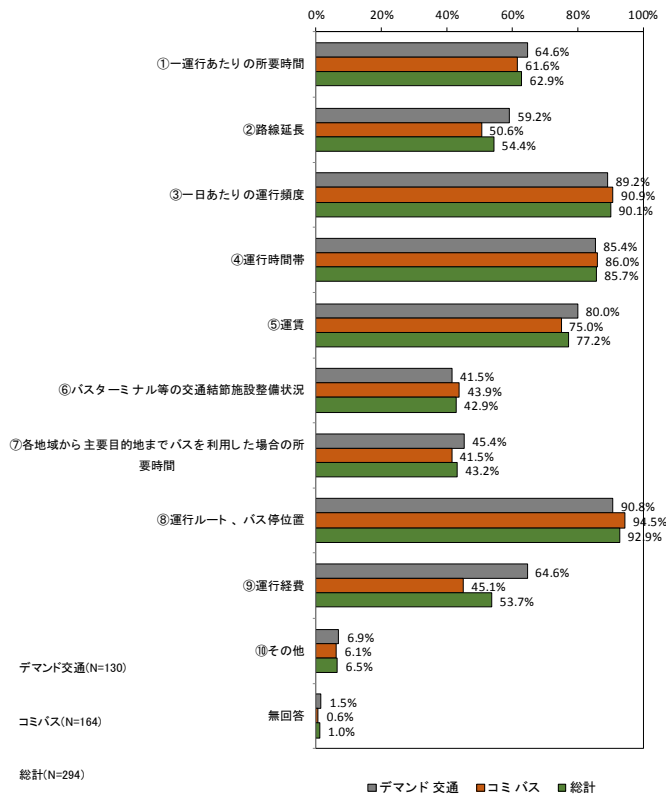


図 57 民間路線バスの現状把握

- ③ 問 D2⑤ 現状把握内容(タクシー)(複数回答)(問 D1②「⑤タクシー」回答者のみ)
- ・タクシーの現状把握内容は、「タクシー営業所位置」はデマンドの方が高く、「タクシー乗降場位置」はコミュニティバスの方が高い(図 58)。

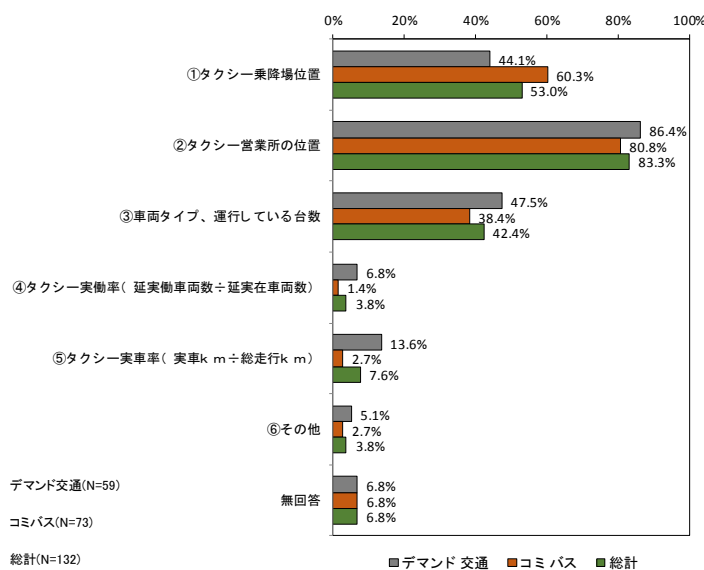


図 58 タクシーの現状把握

④ 問 D4⑥ 詳細把握①路線別利用者数（民間路線バス）（単一回答）（問 D1②「①民間路線バスの現状把握有」回答者のみ）

・民間路線バスの路線別利用者数は、デマンド交通の方が「毎年」が多い（図 59）。

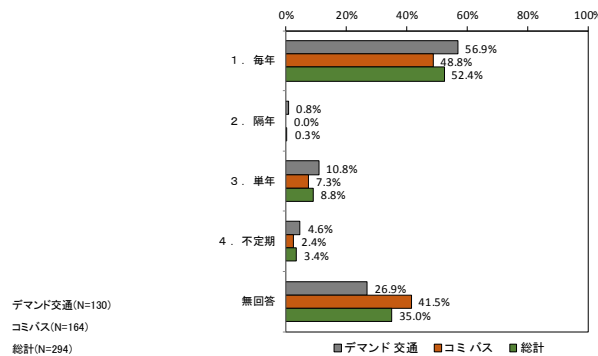


図 59 路線別利用者数（民間路線バス）の把握

⑤ 問 D5⑧ 詳細把握③バス停別の利用者数（コミュニティバス）（単一回答）（問 D1②「②コミュニティバスの現状把握有」回答者のみ）

・コミュニティバスのバス停別の利用者数は、コミュニティバスの方が「毎年」の割合が高い（図 60）。

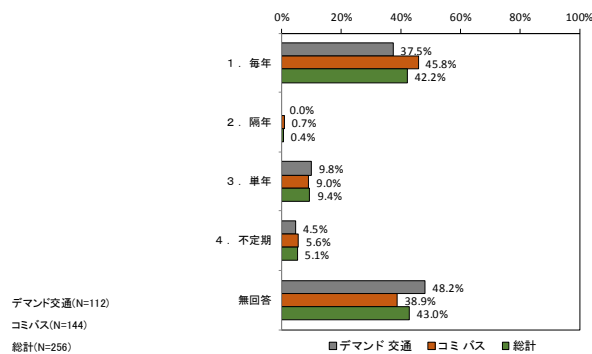


図 60 バス停別の利用者数（コミュニティバス）

⑥ 問 D5⑨ 詳細把握④バス停別の乗降別利用者数（コミュニティバス）（単一回答）（問 D1②「②コミュニティバスの現状把握有」回答者のみ）

・コミュニティバスのバス停別の乗降別利用者数は、コミュニティバスの方が「毎年」の割合が高い（図 61）。

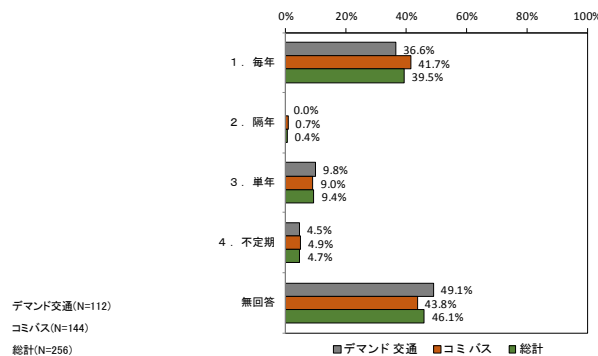


図 61 バス停別の乗降別利用者数（コミュニティバス）

⑦ 問 D8 非利用者の把握（単一回答）

・非利用者の把握は、デマンド交通の方が「実施した」割合が若干高い（図 62）。

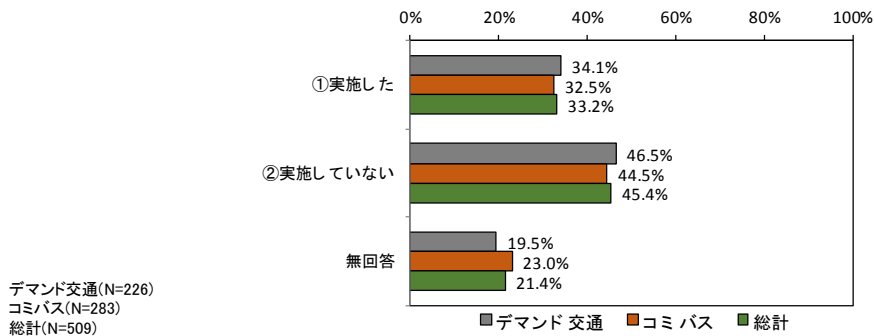


図 62 非利用者の把握

⑧ 問 D9 人口特性の現状把握（複数回答）

・人口特性の現状把握は、「年齢別人口の推移」、「就学人口の推移」は、デマンド交通の方が回答割合が高い（図 63）。

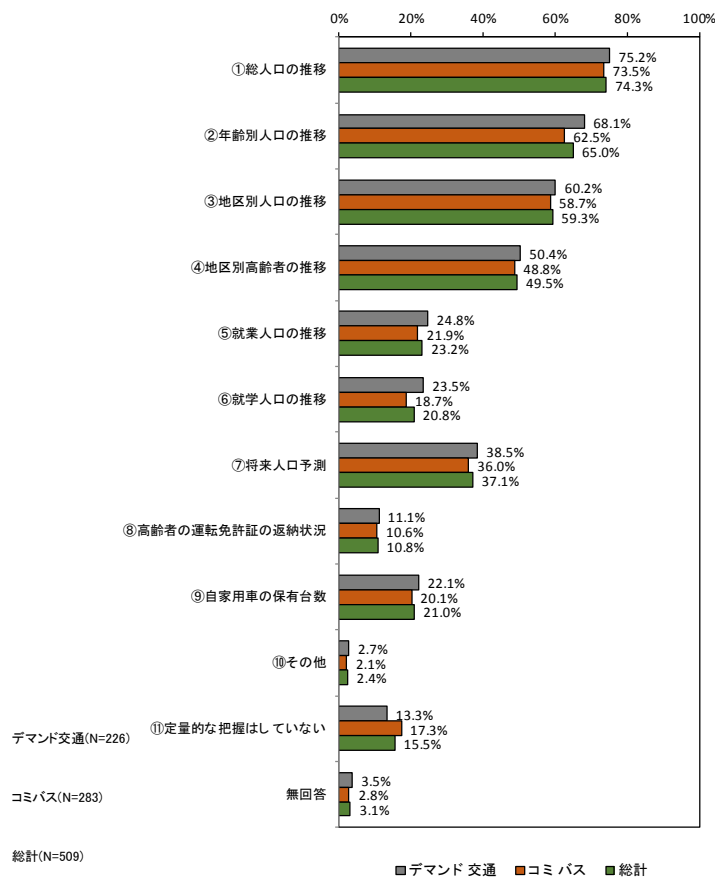


図 63 人口特性の現状把握

⑨ 問 D10 交通空白地域の定義（単一回答）

・交通空白地域の定義は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「検討当時、定義していた」と「検討当時、定義していない」の割合は半々程度であった（図 64）。

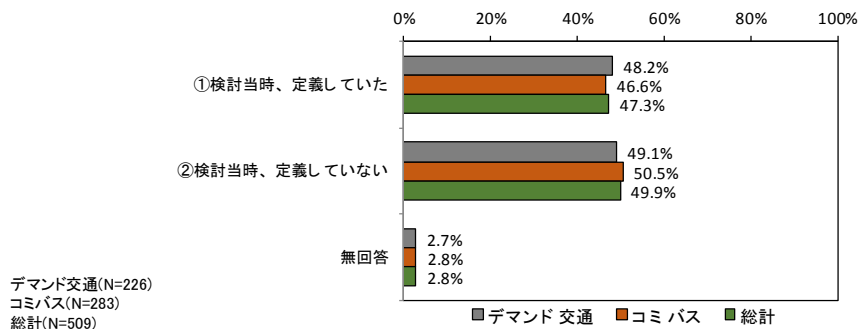


図 64 交通空白地域の定義

⑩ 問 D11② 交通空白地域の定義内容（バス停からの距離）（単一回答）（問 D10「①検討当時、定義していた」回答者のみ）

・交通空白地域の定義内容（バス停からの距離）は、デマンド交通とコミュニティバス双方で、300m 以上～500m 未満が 50%程度であった。デマンド交通ではコミュニティバスに比べ、「直線距離以外の特定の指標を定義」が多い傾向にある（図 65）。

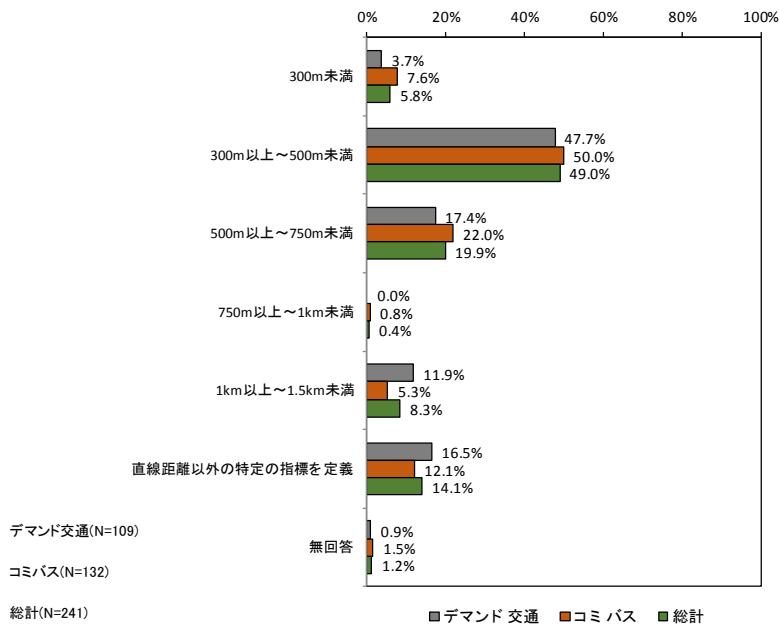


図 65 交通空白地域の定義内容（バス停からの距離）

⑪ 問 D12 交通空白地域の有無（単一回答）

・交通空白地域の有無は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「交通空白地域・交通不便地域があった」が6割程度であった（図66）。

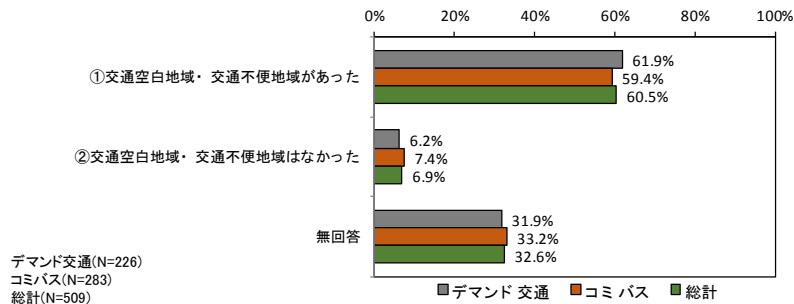


図66 交通空白地域の有無

⑫ 問 D13 交通空白地域の地域特性の把握（複数回答）（問D12「①交通空白地域・交通不便地域があった」回答者のみ）

・交通空白地域の地域特性の把握は、「人口把握」はデマンド交通の方が高い一方、「定量的な把握はしていない」は、コミュニティバスの方が高い（図67）。

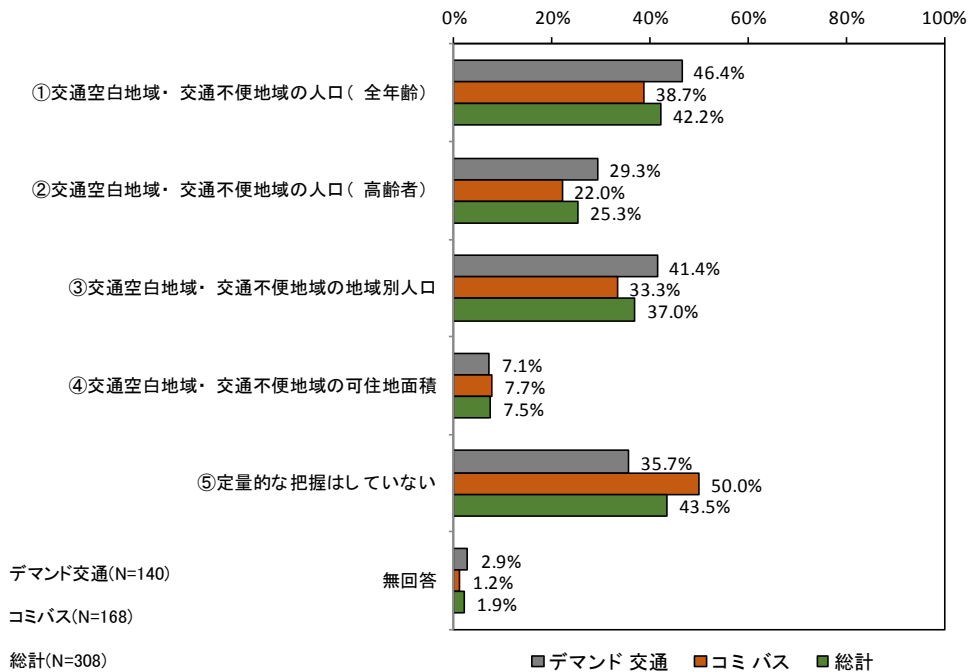


図67 交通空白地域の地域特性の把握

⑬ 問 D15① 拠点・施設の分布の現状把握（複数回答）（問 D14 「③拠点・施設の分布状況」回答者のみ）

・拠点・施設の分布状況の把握は、「医療施設」はデマンド交通の方が割合が高く、「鉄道駅や旅客ターミナル等の交通拠点」はコミュニティバスの方が高い（図 68）。

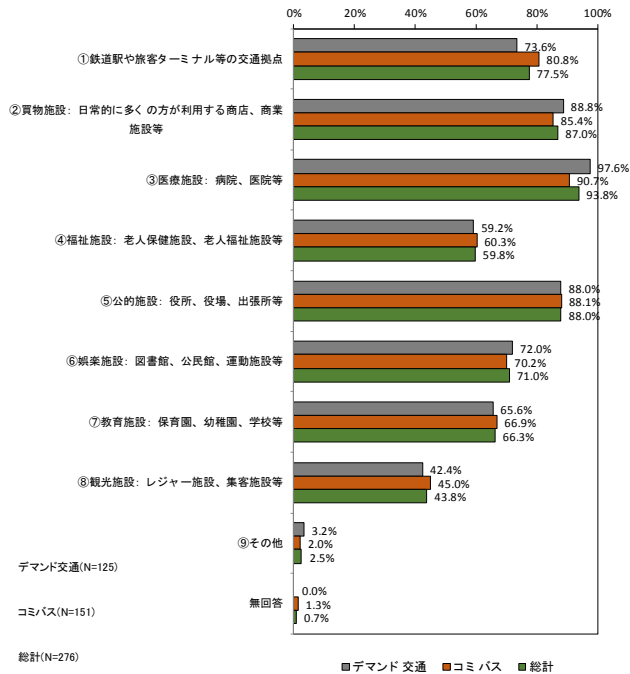


図 68 拠点・施設の分布の現状把握

⑭ 問 D16 周辺市町村への流出・流入状況（複数回答）（問 D14 「④周辺市区町村との結びつき」回答者のみ）

・周辺市町村への流出・流入状況の把握は、「通勤」、「通学」はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が高い（図 69）。

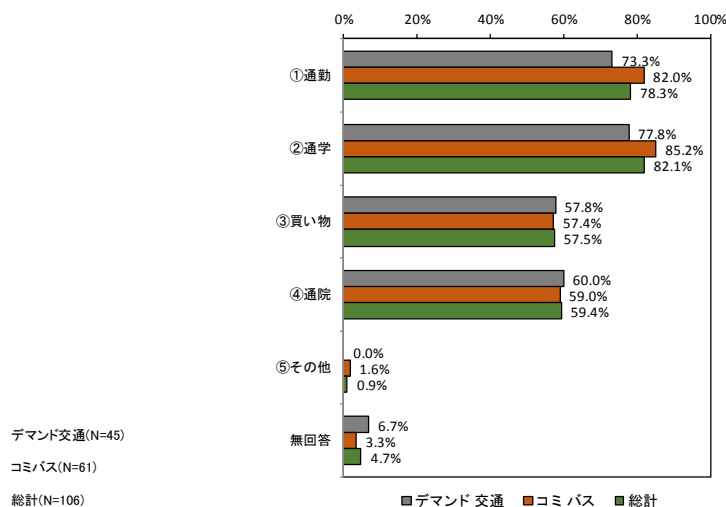


図 69 周辺市町村への流出・流入状況の現状把握

(5) 問 E 現況把握により明らかになった課題の把握状況

- ① 問 E1① 課題把握③運行系統の分かりやすさ（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1①「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの運行系統の分かりやすさは、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「課題を認識」が35%程度であった（図70）。

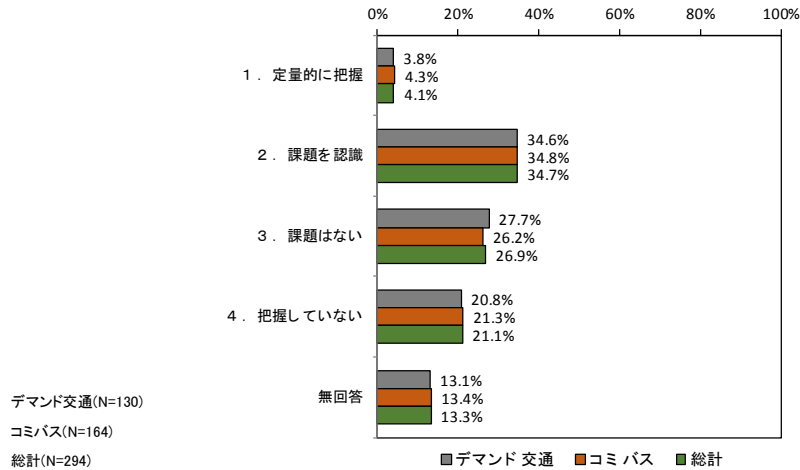


図70 運行系統の分かりやすさの課題把握

- ② 問 E1① 課題把握④運行ルートの重複率（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1①「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの運行ルートの重複率は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「課題を認識」が33%程度であった（図71）。

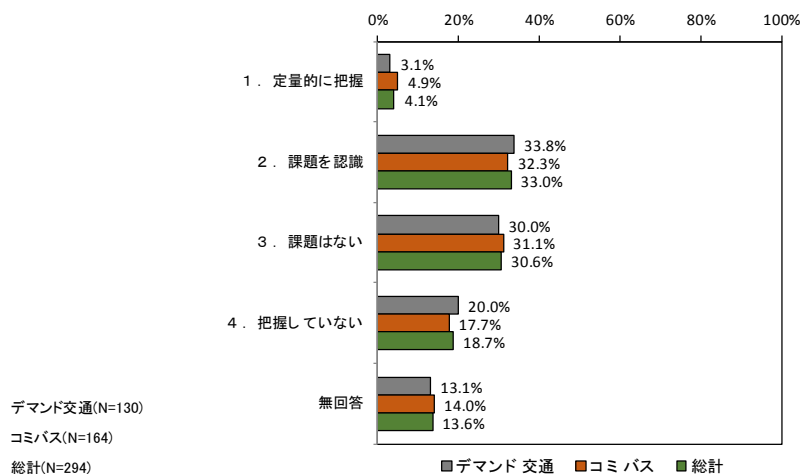


図71 運行ルートの重複率の課題把握

- ③ 問 E1② 課題把握③利用路線の運行頻度に差（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1① 「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
- ・民間路線バス・コミュニティバスの利用路線の運行頻度に差について、「課題を認識」しているのは、デマンド交通、コミュニティバス双方 4～5 割程度であるが、デマンド交通に比べコミュニティバスの方が「課題を認識」の割合が高い（図 72）。

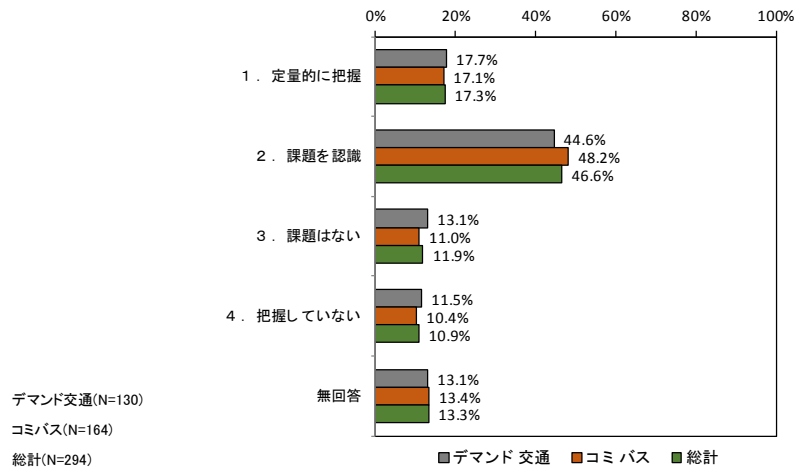


図 72 利用路線の運行頻度の差の課題把握

- ④ 問 E1② 課題把握④地域により利用路線の運賃に差（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1① 「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
- ・民間路線バス・コミュニティバスの地域により利用路線の運賃に差は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「課題はない」が 4 割程度であった（図 73）。

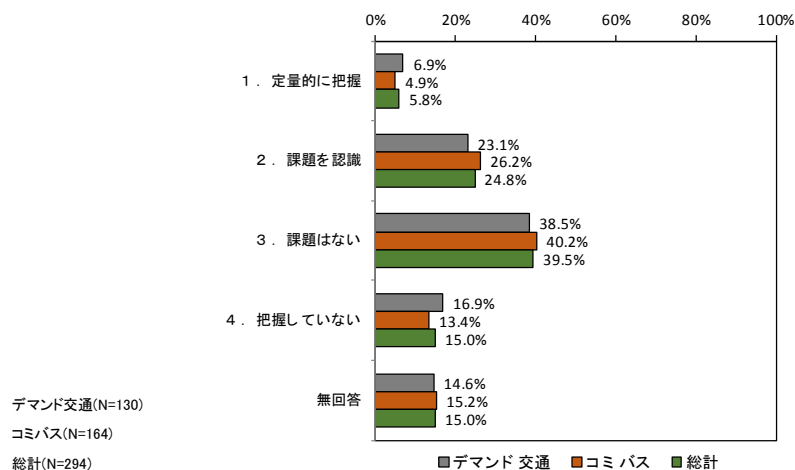


図 73 地域による利用路線の運賃の差の課題把握

- ⑤ 問 E1③ 課題把握①公共交通全体の利用者の増減（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1① 「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの公共交通全体の利用者の増減（民間路線バス・コミュニティバス）は、「定量的に把握」はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が低い（図 74）。

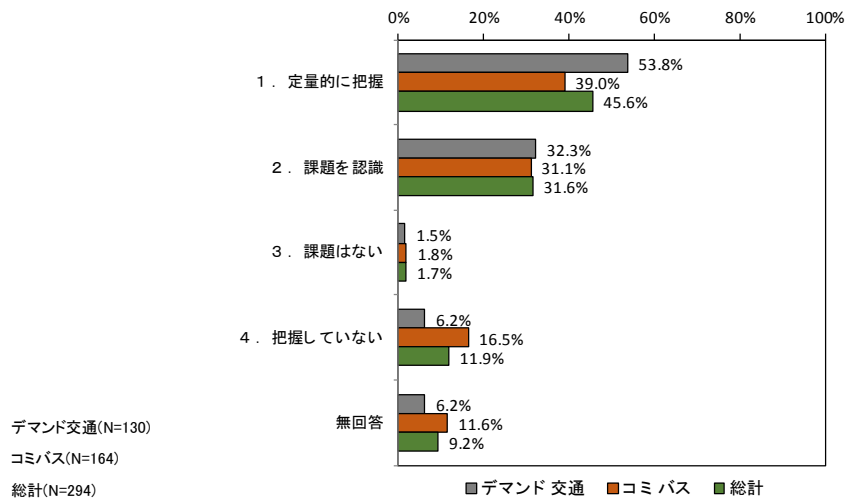


図 74 公共交通全体の利用者の増減の課題把握

- ⑥ 問 E1③ 課題把握②運行路線別の利用者の増減（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1① 「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの運行路線別の利用者の増減は、「定量的に把握」はコミュニティバスに比べデマンド交通の方が高い。また、「把握していない」はコミュニティバスの方が高かった（図 75）。

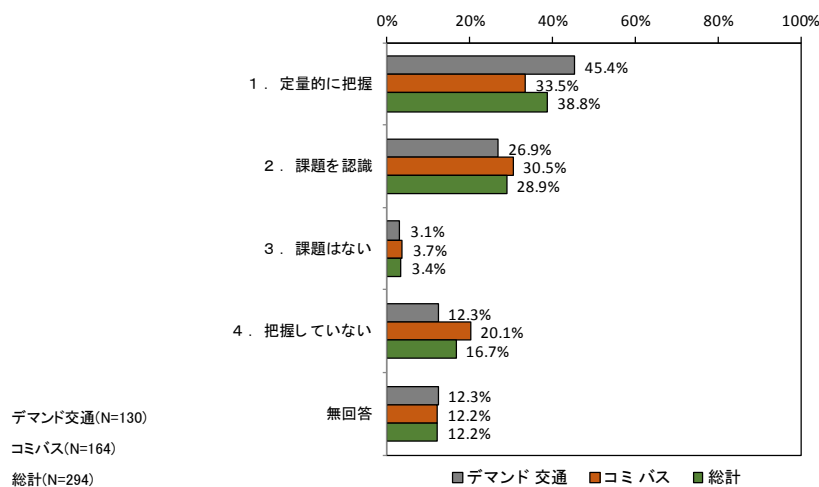


図 75 運行路線別の利用者の増減の課題把握

- ⑦ 問 E1③ 課題把握⑤平日・休日別の利用者の増減（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1①「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの平日別の利用者の増減は、「把握していない」はデマンド交通よりもコミュニティバスが若干高かった（図 76）。

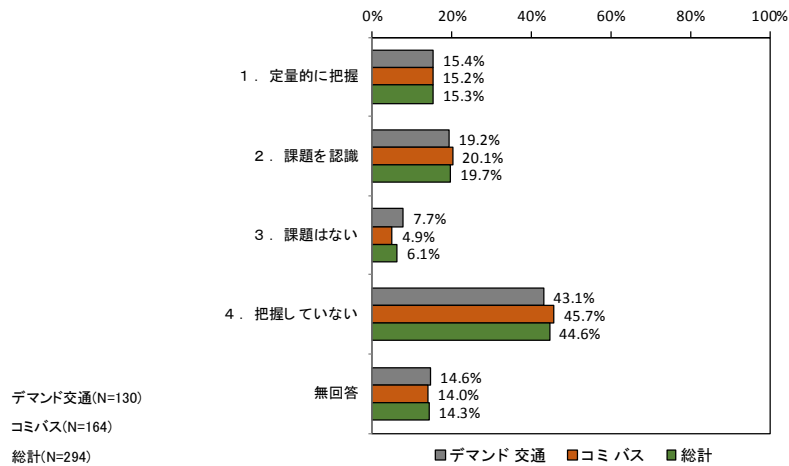


図 76 平日・休日別の利用者の増減の課題把握

- ⑧ 問 E1④ 課題把握④利用意向とサービスの乖離（民間路線バス・コミュニティバス）（単一回答）（問 D1①「①民間路線バス」「②コミュニティバス」回答者のみ）
 ・民間路線バス・コミュニティバスの利用意向とサービスの乖離は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「課題を認識」が4割程度であった。「把握していない」はコミュニティバスよりもデマンド交通が高い傾向であった（図 77）。

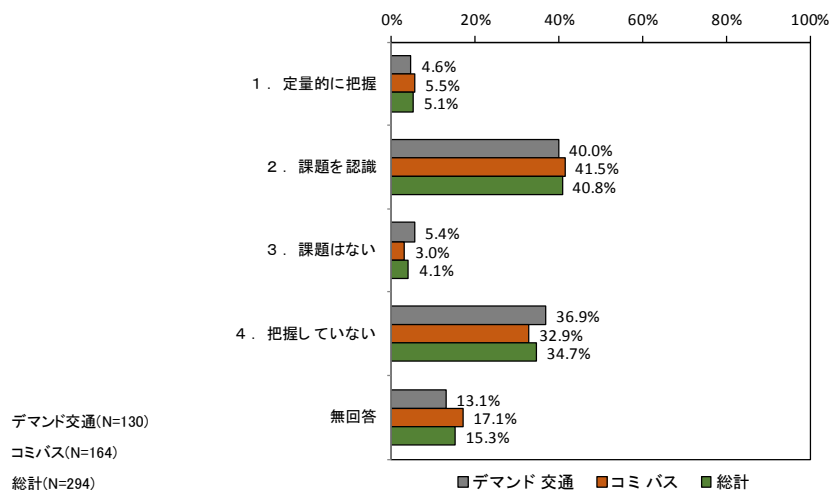


図 77 利用意向とサービスの乖離の課題把握

(6) 問 F 事業形態や運行形態を選択・決定した判断要素

① 問 F1 検討開始時点での事業形態の選択肢 (単一回答)

・検討開始時点での事業形態の選択肢は、「検討を開始した時点で、検討する事業形態は決まっていた」割合は、デマンド交通に比べコミュニティバスの方が高い (図 78)。

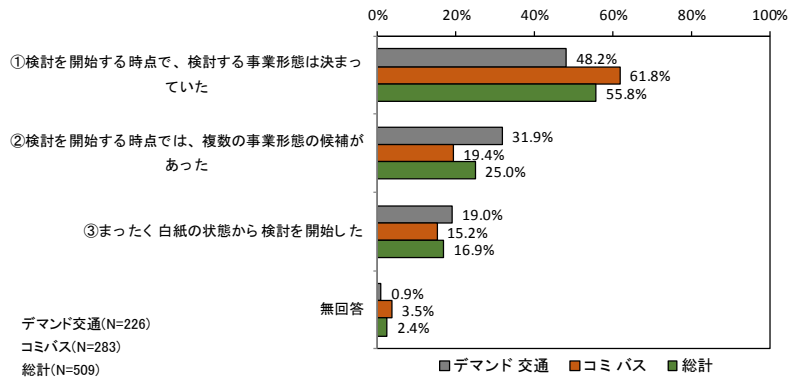


図 78 検討開始時点での事業形態の選択肢

② 問 F3 検討した主な利用対象者 (複数回答)

・検討した主な利用者対象者は、「通学者」と「通勤者」はコミュニティバスの方が高く、高齢者はデマンド交通の方が高い。問 B3 運行導入のメインターゲットと比較すると、デマンド交通では「通学者」と「通勤者」の割合が7%程度高くなっていることから、検討を進めるにつれ、主なターゲットが広がってきたことが伺える (図 79)。

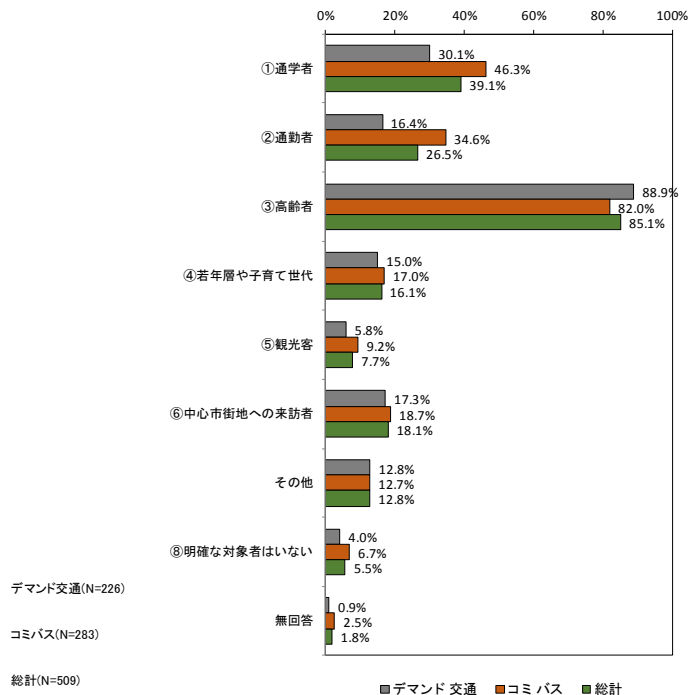


図 79 検討した主な利用対象者

③ 問 F4 事業形態の判断要素とした課題（複数回答）

・現状分析を「反映した」割合はコミュニティバスに比べデマンド交通の方が高かった（図 80）。

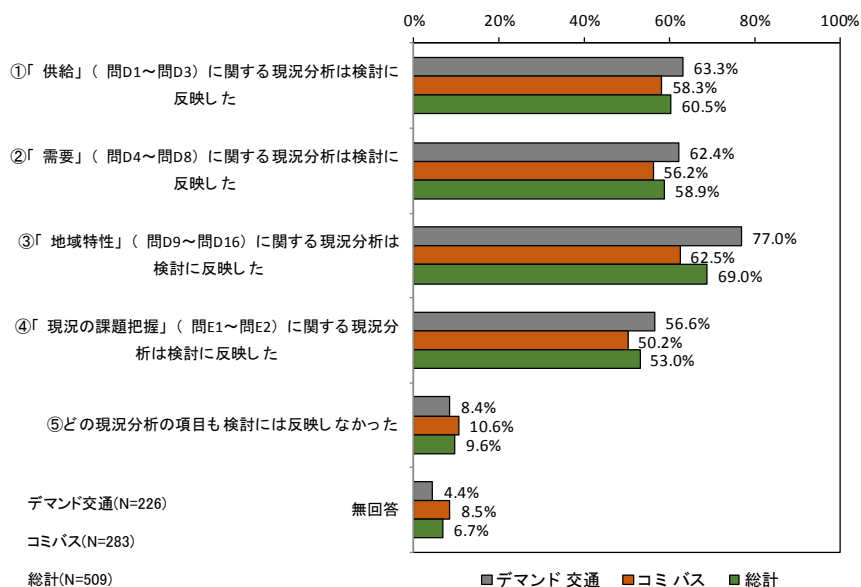


図 80 事業形態の判断要素とした課題

④ 問 F5 需要予測の実施（単一回答）

・需要予測の実施は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「定量的な需要予測を実施した」割合は7割程度であった（図 81）。

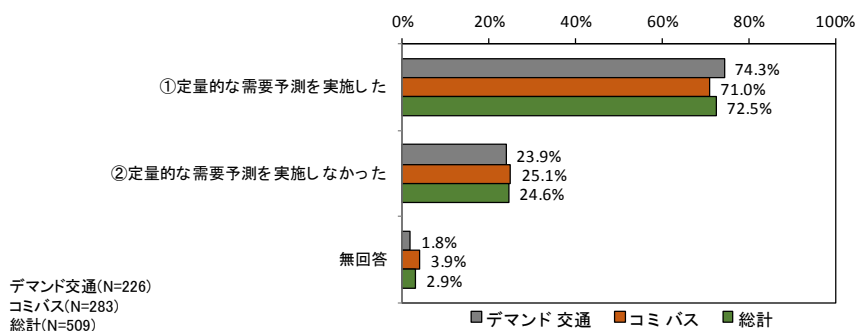


図 81 需要予測の実施

⑤ 問 F7 需要予測の根拠（複数回答）（問 F5 「①定量的な需要予測を実施した」回答者のみ）

・需要予測の根拠は、「運行していたバスの過去の利用実績」、「住民のバス利用意向調査結果」と回答した割合は、コミュニティバスの方が高い。その他の回答として、デマンド交通では「試験運行の結果」などが挙げられた（図 82）。

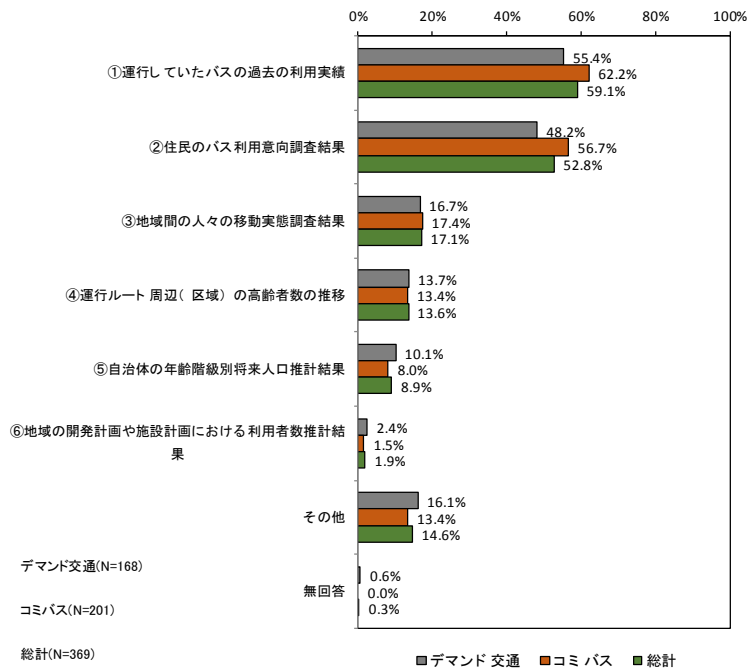


図 82 需要予測の根拠

⑥ 問 F8 導入した運行形態の判断要素（複数回答・1～3位を選択）※無回答は除く

・導入した運行形態の判断要素は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「定量的な判断基準により決定した」を1位に挙げた割合が高い（図 83）。

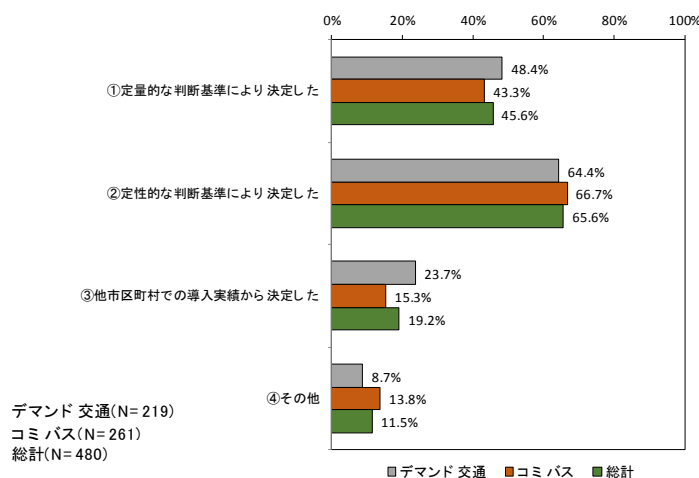


図 83 導入した運行形態の判断要素

⑦ 問 F9 定量的な判断基準の具体的要素（複数回答）（問 F8「①定量的な判断基準により決定した」を1～3位とした回答者のみ）

・定量的な判断基準の具体的要素は、利用者数予測結果（全年齢層）が最も高かった。また、「デマンド交通（コミュニティバス）を運行した場合の利用者数予測結果」はコミュニティバスの方が高い（図84）。

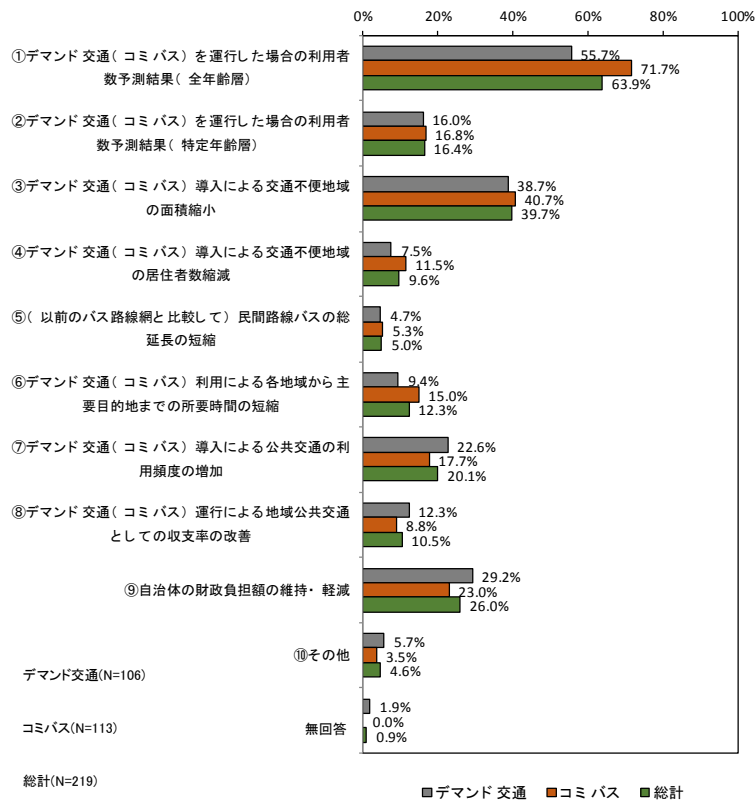


図84 定量的な判断基準の具体的要素

⑧ 問 F10 定性的な判断基準の具体的要素（複数回答）（問 F8「②定性的な判断基準により決定した」を1～3位とした回答者のみ）

・定性的な判断基準の具体的要素は、「廃止された（される）路線バスの代替路線として相応しい事業形態だから」はデマンド交通の方が高く、「住民の「新たにデマンド交通（コミュニティバス）を運行してほしい」という要望があったから」はコミュニティバスの方が高い（図 85）。

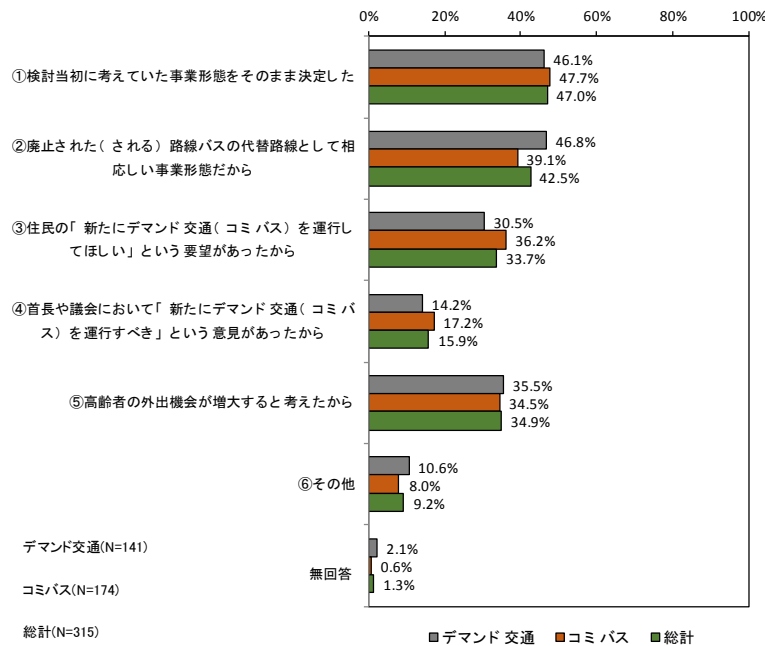


図 85 定性的な判断基準の具体的要素

⑨ 問 F11① 導入した運行形態（運行方式）（単一回答）

・導入した運行形態（運行方式）は、自由経路ドアツードア型が最も多い（図 86）。

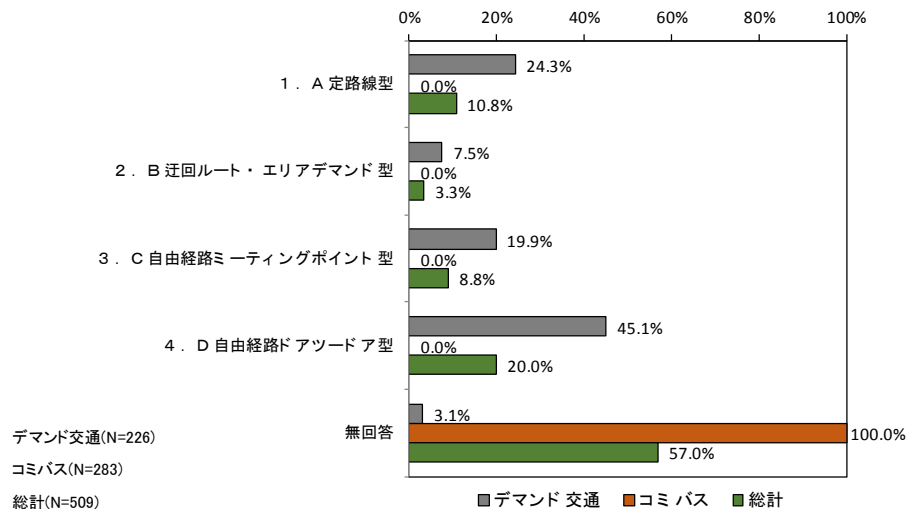


図 86 導入した運行形態（運行方式）

⑩ 問 F11③ 導入した運行形態（発着地）（単一回答）

・導入した運行形態（発着地）は、「BB（バス停⇄バス停）」、「DD（ドア⇄ドア直行型）」、「DF（ドア⇄着地固定）」の順に多い（図 87）。

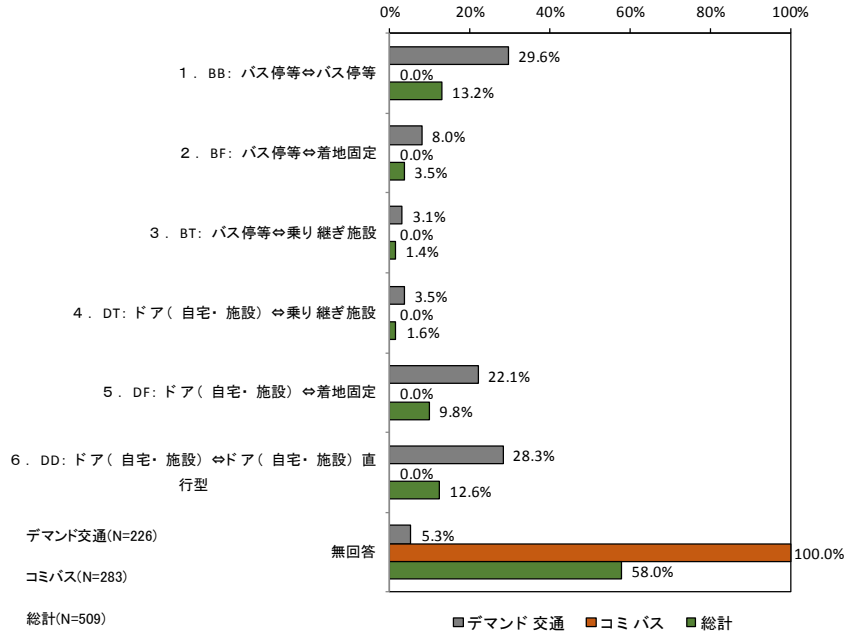


図 87 導入した運行形態（発着地）

⑪ 問 F13① 開催した会議（複数回答）

・開催した会議は、「法定協議会もしくは協議会の下部組織」や「住民のみが参加して実施した懇親会やワークショップ」はコミュニティバスに比べデマンド交通の方が高い（図 88）。

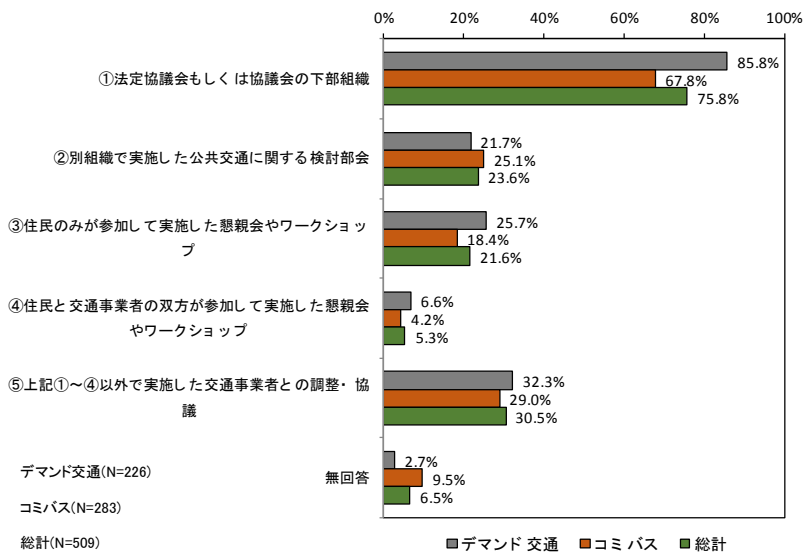


図 88 開催した会議

⑫ 問 F14 関係機関と協議調整した項目（複数回答）

・関係機関との協議・調整した結果は、「競合する交通モード・路線間の調整を図った」は、コミュニティバスの方が高く、「事業の採算性、効率性、行政負担に関する住民等との合意形成を図った」はデマンド交通の方が高い（図 89）。

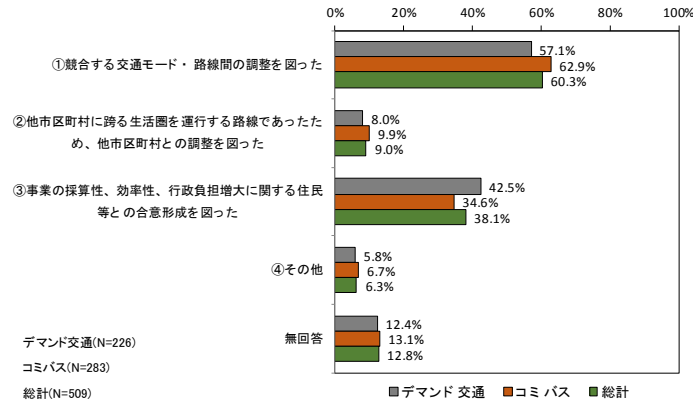


図 89 関係機関と協議調整した項目

⑬ 問 F19 IT 活用事例（記述式回答の有無）

・IT 活用については、コミュニティバスに比べデマンド交通で「活用している」割合が高い（図 90）。IT の活用事例は表 22 のとおりである。

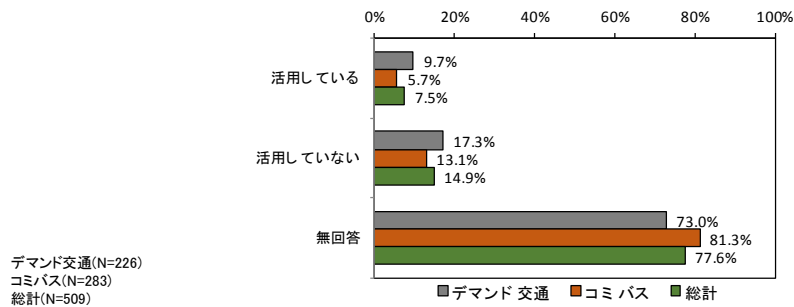


図 90 IT 活用の有無

表 22 IT 活用事例（自由記述の回答）

		主な意見
デマンド交通 (22 件)	予約・配車のシステム化	・予約システムを導入し、行先と時間で運行ルートが自動的に組み立てられる。運営・運行者は利用者データ分析が可能。 ・運行システムを活用し運行を実施しているため、利用者の属性や乗降場所について、運行データを分析することができる。
	オンライン予約システム	・パソコン、スマートフォンからも予約できるシステムを導入。 ・スマートフォンのアプリで、運行車両の位置情報の確認や近くに来たらアラームで通知することができる。
コミュニティバス (16 件)	バスロケーションシステム	・バスの到着時刻を把握するためのロケーションシステムを導入。
	利用状況のデータ分析	・バス乗降口に設置したバス乗降センサーを用いることで、各停留所における乗降人数を集計・分析している。
	IC カード対応	・IC カード乗車券を乗降時に利用でき、運行事業者は、利用者数のデータを分析することができる。

(7) 問 G 運行・導入時に設定した目標値(事業効果)

① 問 G1 路線の位置づけ (単一回答)

・路線の位置づけは、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「新規路線」が半数程度を占めていた。デマンド交通については、「運行形態を変更した路線 (コミュニティバスからデマンド交通に転換)」が一定程度あった (図 91)。

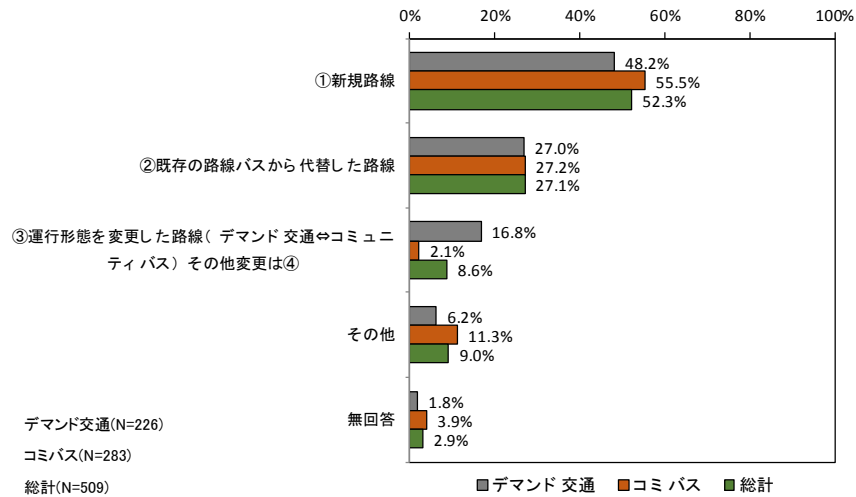


図 91 路線の位置づけ

② 問 G2 目標設定 (複数回答)

・運行・導入時の目標設定は、「定量的な目標を設定した」がデマンド交通とコミュニティバスのいずれも 4 割程度を占めていた。「交通不便・空白地域において運行すること自体を目標とした」は、デマンド交通の方が多かった (図 92)。

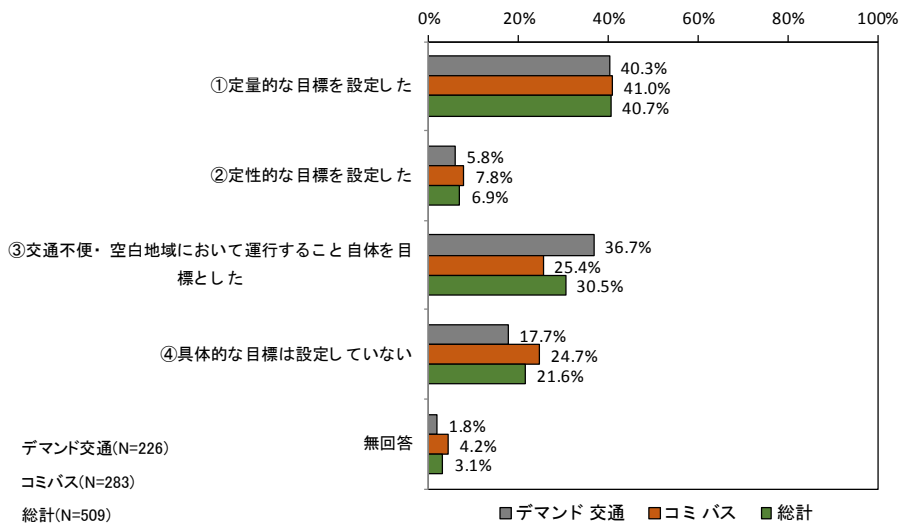


図 92 運行・導入時の目標設定

③ 問 G3 目標設定の内容（複数回答）（問 G2 「①定量的な目標を設定した」「②定性的な目標を設定した」回答者のみ）

・目標設定の内容は、コミュニティバスとデマンド交通では異なる。コミュニティバスでは「収支率」や「自治体の財政負担額」、「利用対象地域住民の利用の有無」など、デマンド交通では、「利用対象地域住民の利用者数」が多い（図 93）。

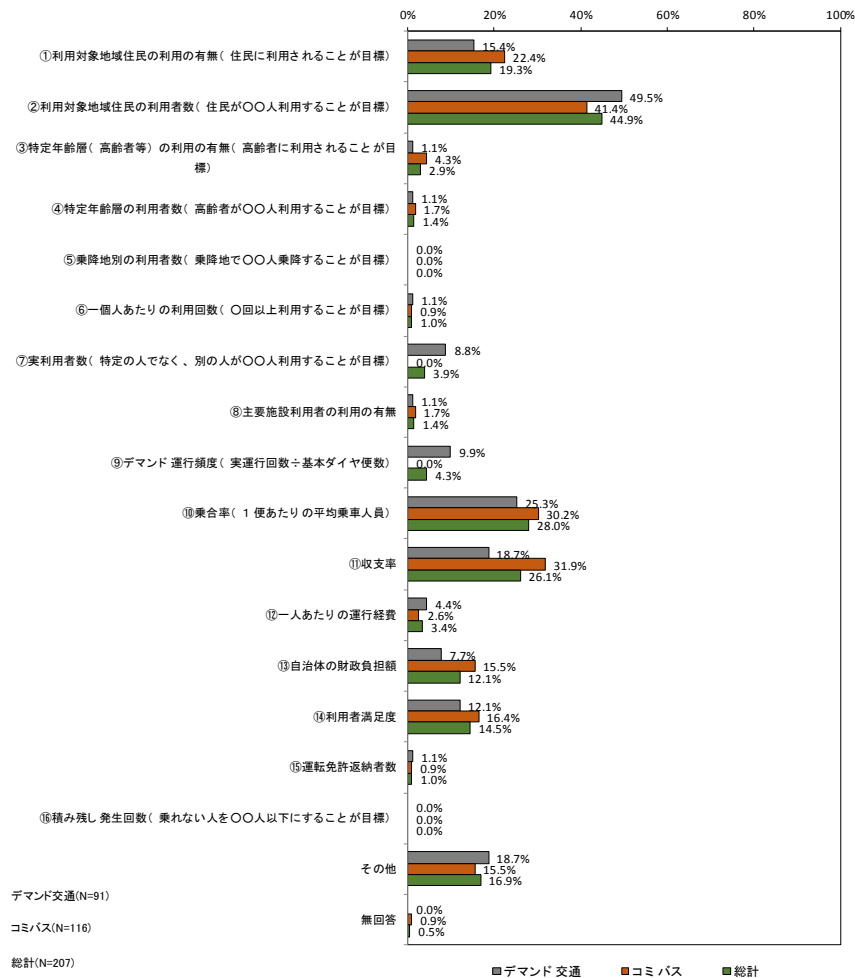


図 93 目標設定の内容

④ 問 G8 目標値達成度による事業形態の判断基準（記述式回答）（問 G2 「①定量的な目標を設定した」「②定性的な目標を設定した」回答者のみ）

・事業継続の判断基準の設定は、コミュニティバスの方が「判断基準を設けている」が多い（図 94）。

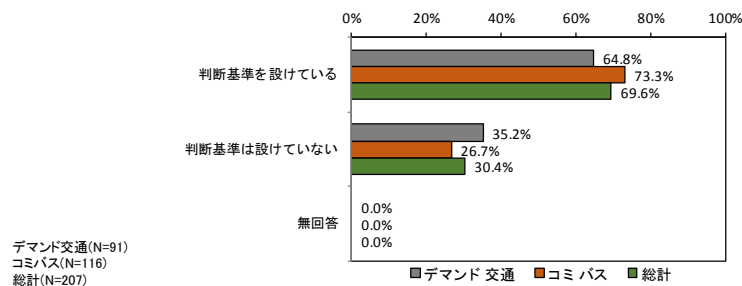


図 94 目標値達成度による事業形態の判断基準

⑤ 問 G9① 目標達成⑦乗合率に関する目標値（単一回答）（問 G3「⑩乗合率」回答者のみ）

・乗合率に関する目標値の目標達成は、デマンド交通の方が「達成できなかった」割合が高い（図 95）。

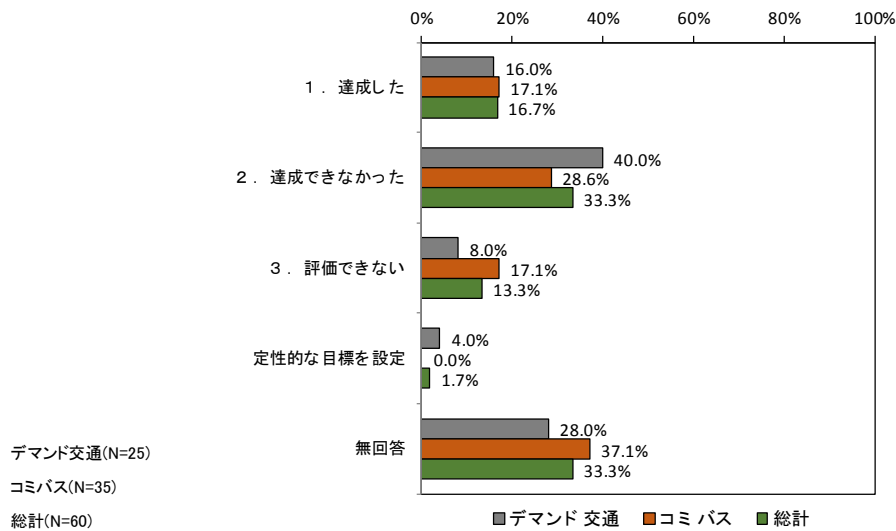


図 95 目標達成⑦乗合率に関する目標値

⑥ 問 G9② 目標増減①利用者数に関する目標値（単一回答）（問 G3「②利用対象地域住民の利用者数」回答者のみ）

・利用者数に関する目標値の目標増減は、デマンド交通の方が「増加した」割合が高い（図 96）。

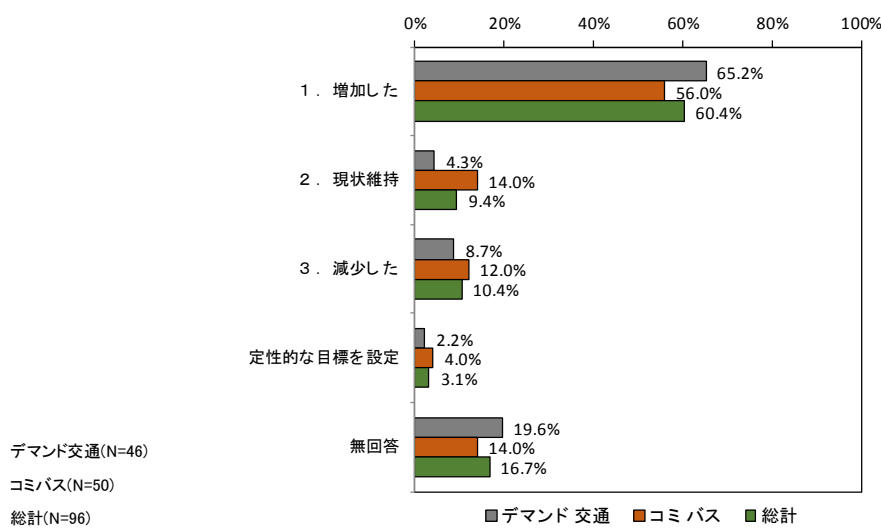


図 96 利用者数に関する目標値

⑦ 問 G9② 目標増減⑦乗合率に関する基準年に対する評価年の数値の増減（単一回答）（問 G3「⑩乗合率」回答者のみ）

・乗合率に関する基準年に対する評価年の数値の増減は、「減少した」はデマンド交通の方が高く、「増加した」はコミュニティバスの方が高い（図 97）。

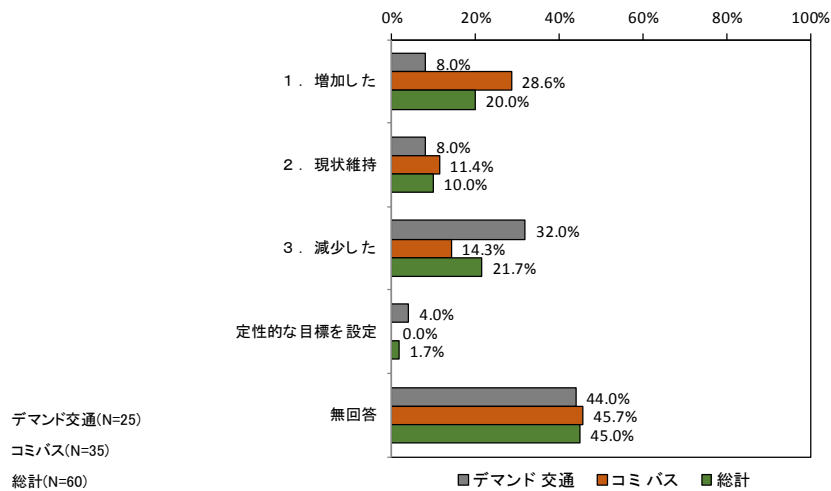


図 97 乗合率に関する基準年に対する評価年の数値の増減

(8) 問 H 運行開始後の利用促進策

① 問 H2① 利用促進策内容__ハード（複数回答）（問 H1「①利用促進策を実施した」回答者のみ）

・利用促進策の内容は、ハード面では、デマンド交通とコミュニティバス双方で「待機環境改善」を挙げた市区町村が多かった。主な回答を以下に示す（図 98）。また具体の事例を表 23 に示す。

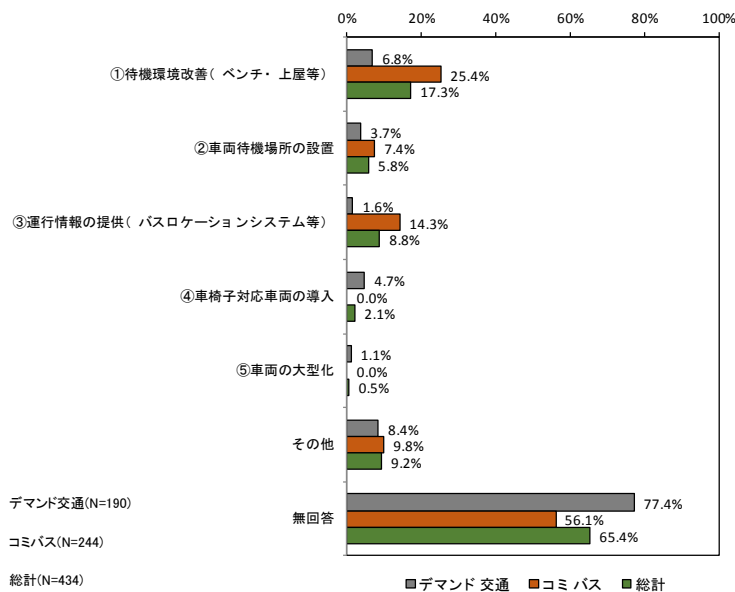


図 98 ハード面の利用促進策内容

表 23 ハード面の利用促進策具体事例（自由記述の回答）

	主な事例	
デマンド交通 (16件)	設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予備車両の導入 ・ 待合環境整備に対する補助 ・ 車両の小型化（利用実態に応じた車両設定・冬季4WD）
	マイバス意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 視認性向上・マイバス意識の向上を図るため、小学生の描いた絵をラッピングした車両を導入
	利用機会の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートの延長 ・ ミーティングポイントの新規設置、移動、統合等 ・ 商業施設への乗り入れ
コミュニティバス (24件)	設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用案内等の看板の設置 路面標示の設置 ・ サイクルアンドバスライド駐輪場の整備 ・ 駅すばあとでの検索対応
	マイバス意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車内に市内保育園児の絵画を展示 ・ まちなみと調和するラッピング、デザインのバス車両やバス停の導入
	利用機会の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設への乗り入れ ・ 運行ダイヤの充実

② 問 H2② 利用促進策内容__ソフト（複数回答）（問 H1「①利用促進策を実施した」回答者のみ）

・ソフト面では、デマンド交通やコミュニティバスで「パンフレットの作成・配布」を挙げた市区町村が最も多かった（図 99）。また具体の事例を表 24 に示す。

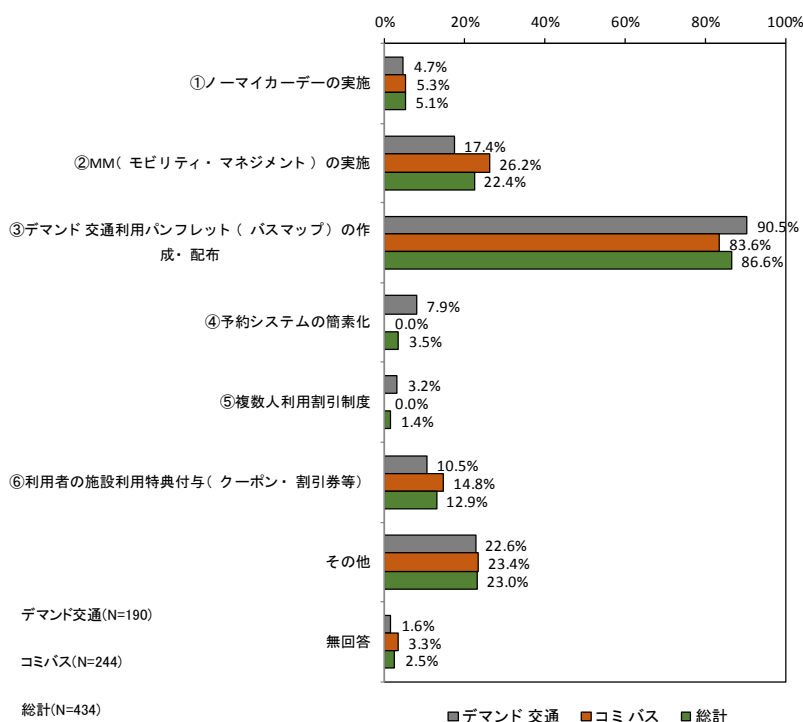


図 99 ソフト面の利用促進策内容

表 24 ソフト面の利用促進策具体事例（自由記述の回答）

主な事例		
デマンド交通 (43件)	対象者を絞った利用券、回数券の交付、お試し乗車券の配布	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許自主返納者に割引券を交付 ・ 既存の助成券を利用可能としたこと（福祉タクシー・バス・鉄道利用助成） ・ 往復割引、運賃キャッシュバック制度、お試しチケットの配布
	広報誌やHPなどでのPR	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出張登録受付、市報等による広報 ・ 利用登録証の配布、デマンド利用プロモーションビデオの作成
	個別説明会の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区長協議会・老人クラブでの説明会
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 料金改定、予約締切時間の変更、地域行事等における臨時運行など
コミュニティバス (57件)	対象者を絞った利用券、回数券の交付、お試し乗車券の配布	<ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接市との特別乗車証の提示による高齢者及び障害者への運賃の共通割引の実施 ・ 1日乗車券の導入（利用済み券20枚と新券1枚を交換） ・ 土日祝日のファミリー割引
	広報誌やHPなどでのPR	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域情報誌による啓発 ・ 利用モデルコースの提示（ホームページ）
	利用機会の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ 任意の場所で乗降が可能な「フリー乗降区間」の設置 ・ 乗り継ぎ検索ソフトへの掲載 ・ 運賃を福祉型コミュニティバスと同じく定額に設定して通勤、通学を対象に運行
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道接続を強化した運行ダイヤ設定 ・ 総合路線図・時刻表の世帯配布 ・ 無料乗車日のイベントキャンペーン、地域行事との連携など

③ 問 H4 バスマップ内容（複数回答）（問 H2②「③デマンド交通利用パンフレット（バスマップ）」回答者のみ）

・バスマップ内容は、コミュニティバスでは「路線図」が最も高く、デマンド交通では「デマンド交通の利用方法」が高い（図 100）。

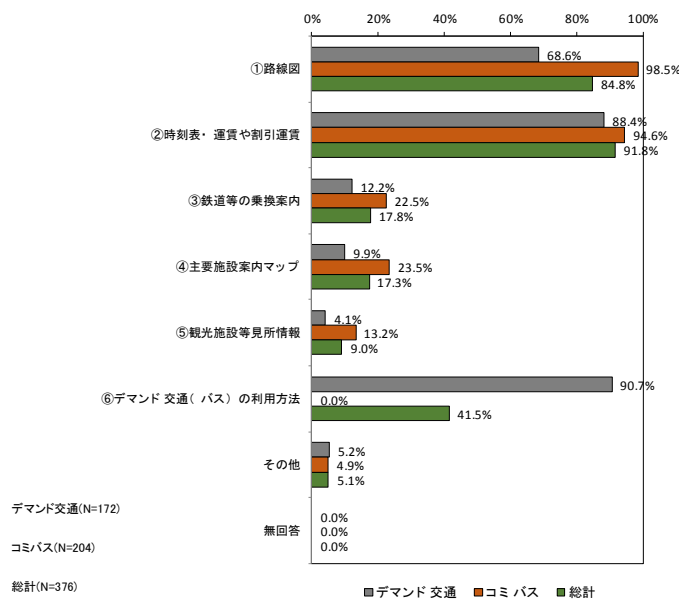


図 100 バスマップ内容

(9) 問 I 運行開始後の事業評価

① 問 I1 試験運行の実施（単一回答）

・本格運行に向けた試験運行の実施は、「試験運行を実施した」または「一部区間で試験運行を実施した」のはデマンド交通の方が多い（図 101）。

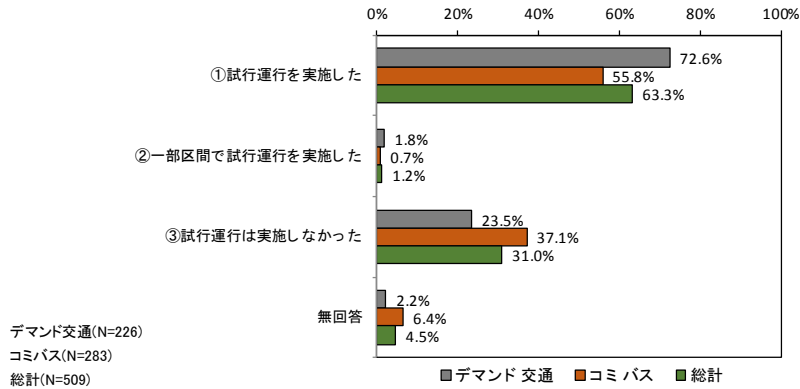


図 101 試験運行の実施の有無

② 問 I2 路線の見直しの実施（複数回答）

・路線の見直しの実施は、「拡大再編の見直しを図った」はコミュニティバスが多く、「運行時間帯の拡大や運行頻度の拡大等サービス拡大を図った」のはデマンド交通が多い（図 102）。

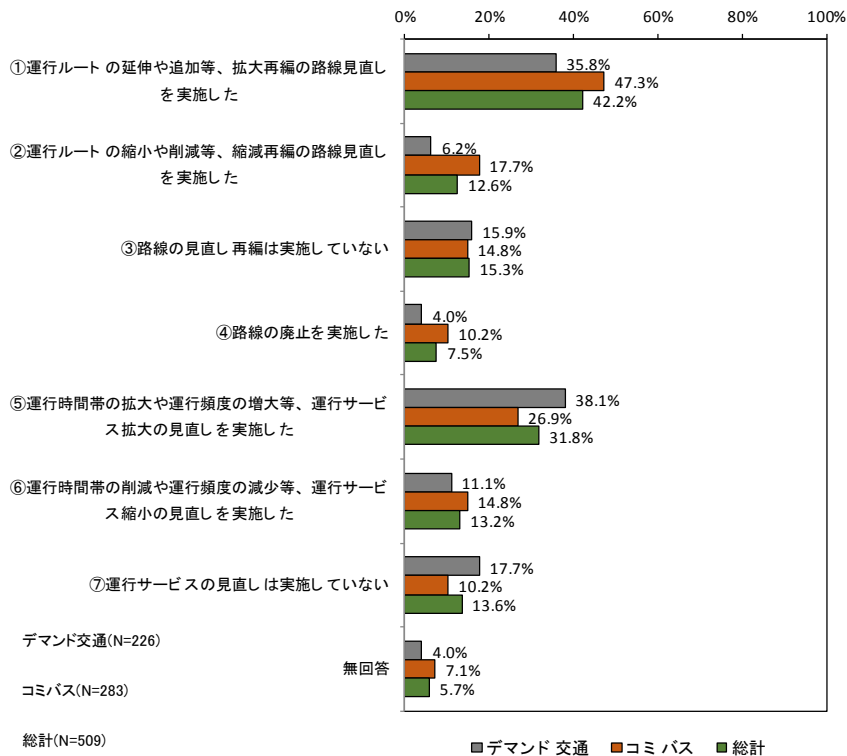


図 102 路線の見直しの実施

③ 問 I4 モニタリング内容③利用者特性 (単一回答) (問 I3 「①モニタリングを実施している」回答者のみ)

・利用者特性のモニタリングは、「運行後毎年継続的に把握」はデマンド交通の方が高い (図 103)。

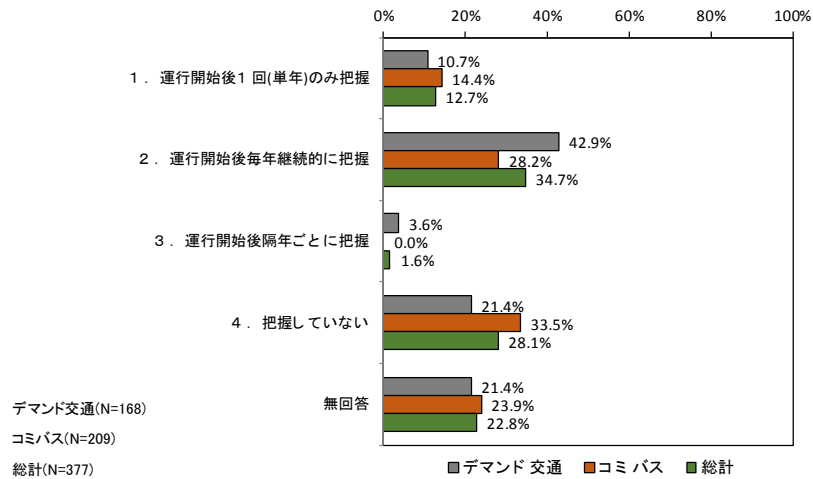


図 103 利用者特性のモニタリング

④ 問 I4 モニタリング内容⑥利用者の意見 (単一回答) (問 I3 「①モニタリングを実施している」回答者のみ)

・利用者の意見のモニタリングは、「運行後毎年継続的に把握」はコミュニティバスの方が高い (図 104)。

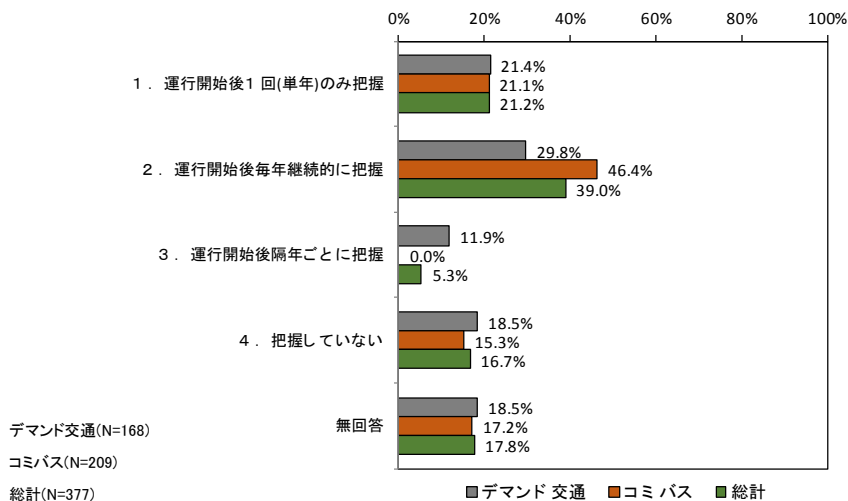


図 104 利用者の意見のモニタリング

⑤ 問 I4 モニタリング内容⑦非利用者の住民等の実態や意見（単一回答）（問 I3 「①モニタリングを実施している」回答者のみ）

・非利用者の住民等の実態や意見のモニタリングは、「運行後毎年継続的に把握」はコミュニティバスの方が高い（図 105）。

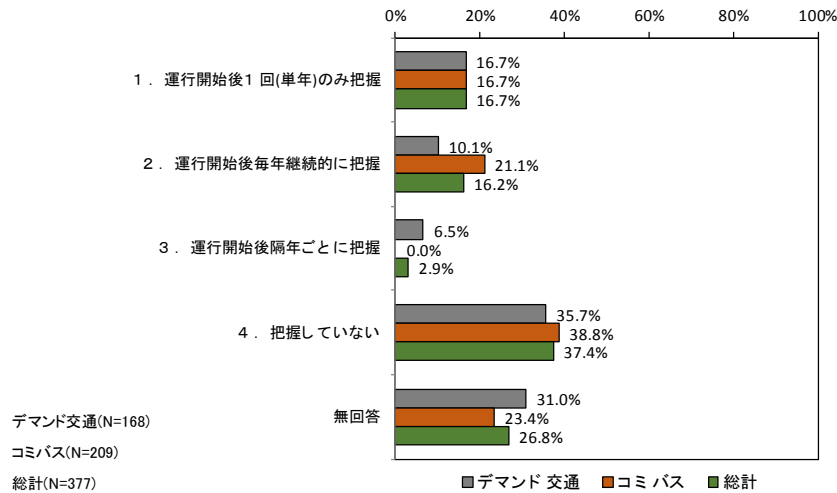


図 105 非利用者の住民等の実態や意見のモニタリング

⑥ 問 I5 事後評価の実施（単一回答）

・事後評価の実施は、「定量的指標を用いた事後評価を実施している」はデマンド交通の方が高い（図 106）。

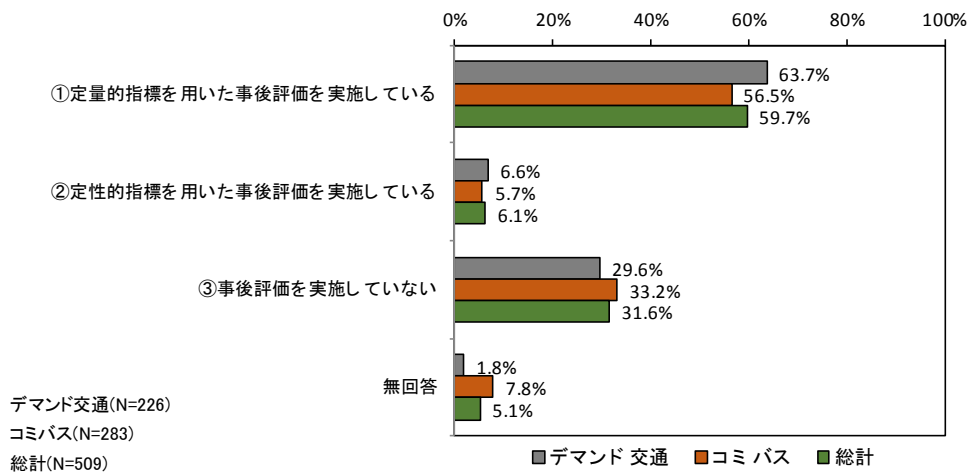


図 106 事後評価の実施

⑦ 問 I6 定量的目標値の事後評価の具体的評価指標（複数回答）（問 I5 「①定量的指標を用いた事後評価を実施している」回答者のみ）

・定量的目標値の事後評価の具体的評価指標は、コミュニティバスでは「利用者数」と「収支率」などが多く、デマンド交通では、「利用者数」と「乗合率」が多い（図107）。

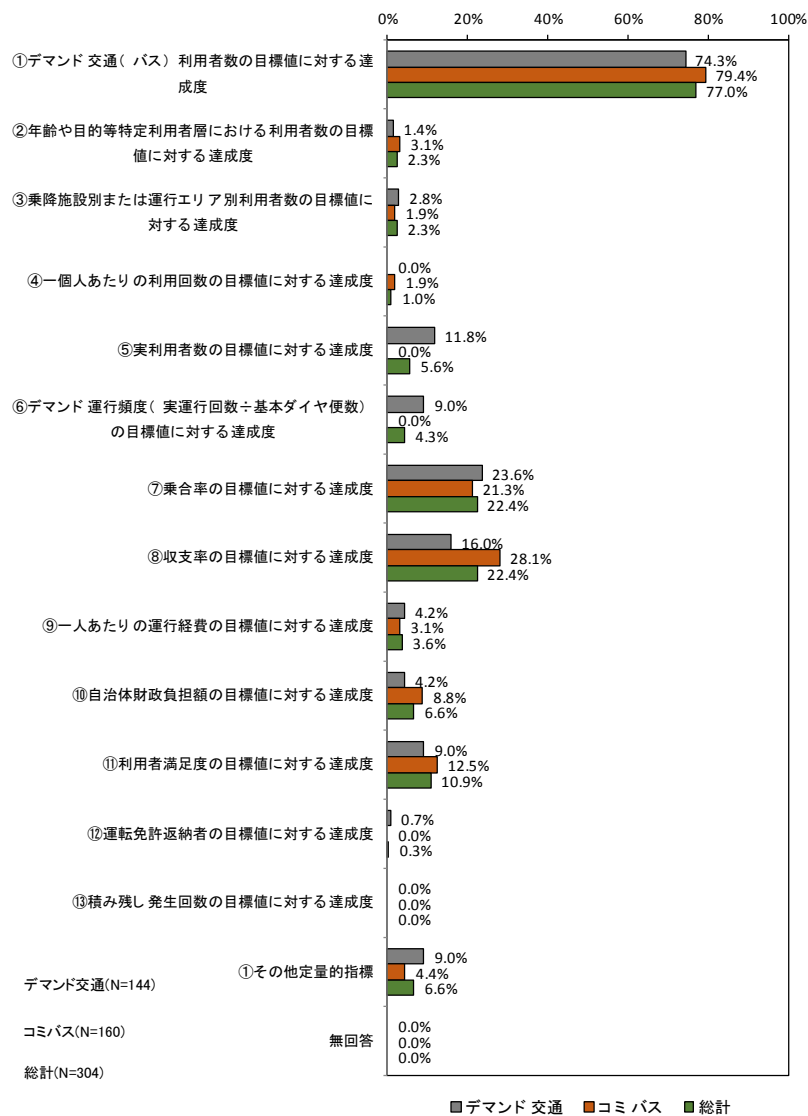


図 107 定量的目標値の事後評価の具体的評価指標

- ⑧ 問 I8 見直し検討体制（複数回答）（問 I5「①定量的指標を用いた事後評価を実施している」「②定性的指標を用いた事後評価を実施している」回答者のみ）
- ・見直し検討体制は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「協議会での意見を反映する体制で実施している」割合が高い（図 108）。

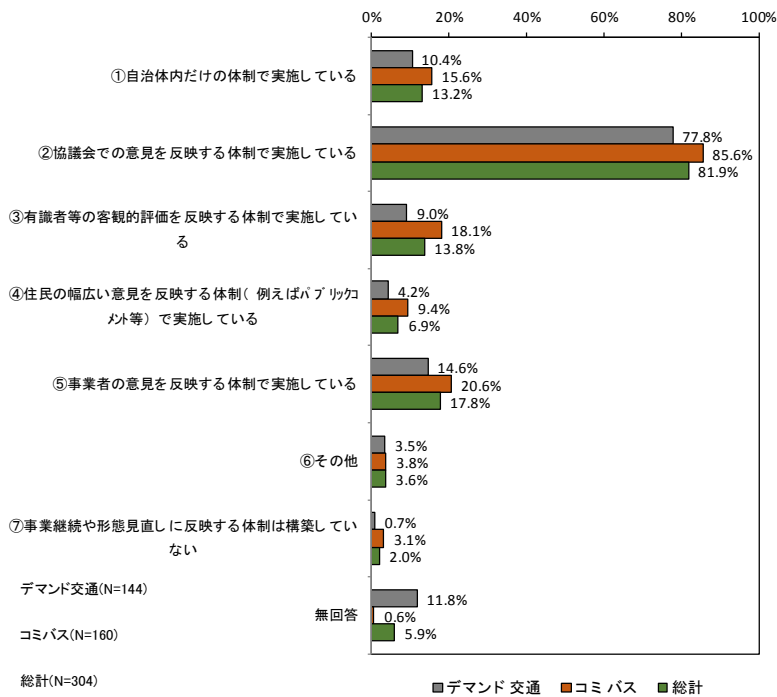


図 108 見直し検討体制

- ⑨ 問 I13 運行後の協議・調整（複数回答）
- ・運行後の協議・調整は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で「運行後も交通事業者との協議調整を実施している」割合が高い（図 109）。

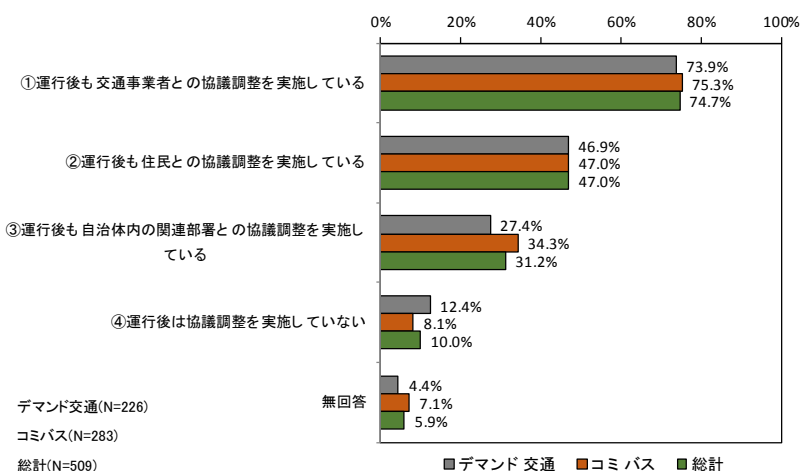


図 109 運行後の協議・調整

- ⑩ 問 I14① 運行後の協議調整事項の実施（複数回答）（問 I13 「①～③」 回答者のみ）
- ・運行後の協議調整事項の実施は、「運行範囲やルート」、「運行の時間帯やダイヤ（運行頻度）」はコミュニティバスの方が高い（図 110）。

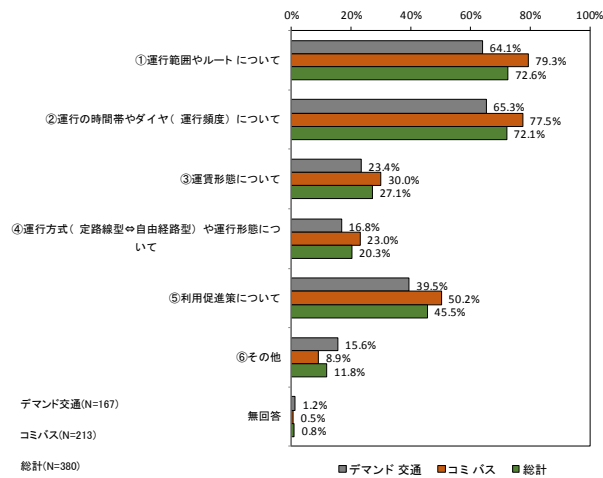


図 110 運行後の協議調整事項の実施内容

(10) 問 J 運行経費

① 問 J1 ④ 運行経費総合計【前年度】（記述式）

- ・運行経費総合計は、「5,000 千円/年未満」が、デマンド交通 31.4%、コミュニティバス 13.8%と多く、総合計が多くなるにつれ徐々に割合が減るが、「40,000 千円/年以上」はコミュニティバスが 21.2%とデマンド交通の 15.0%より多くなっており差がみられた。ただし、路線ごとではなく、複数路線の運行経費で市区町村が回答している場合も含まれることに、留意が必要である（図 111）。

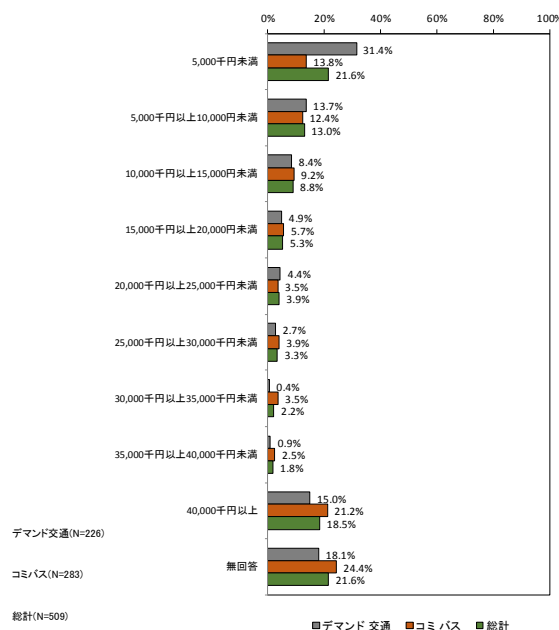


図 111 運行後の協議調整事項の実施内容

② 問 J1 ⑦自治体及び国の補填率【前年度】（記述式）

・自治体及び国の補填率は、サンプル数は少ないが、80%以上補填しているとした回答が、デマンド交通では 31.0%（14.6%+16.4%）、コミュニティバスでは 28.3%（13.8%+14.5%）と 3 割程度あった（図 112）。

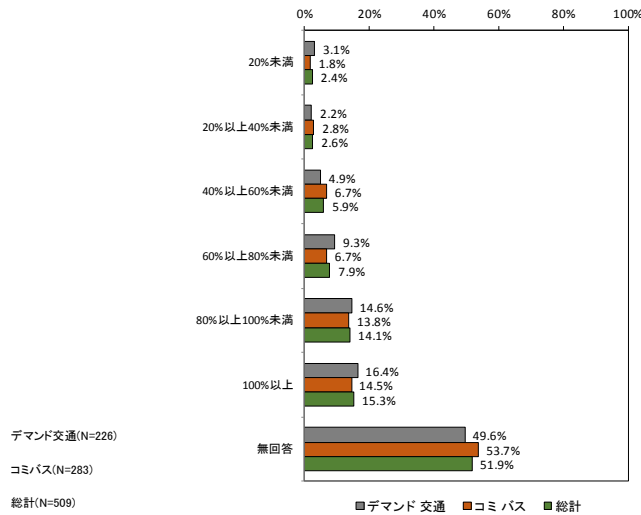


図 112 自治体及び国の補填率

③ 問 J2 ①運賃収入【前年度】（記述式）

・運賃収入は、「500千円/年未満」がデマンド交通 30.5%、コミュニティバス 13.8%と多く、総合計が多くなるにつれ徐々に割合が減るが、「40,000千円/年以上」はコミュニティバスが 30.7%とデマンド交通の 19.5%より多く、差がみられた（図 113）。

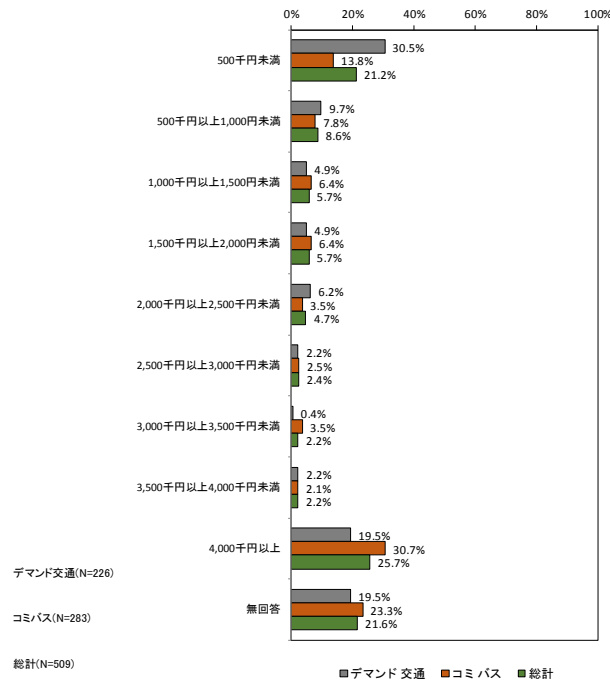


図 113 運賃収入

④ 問 J2 ②減価償却費を含める収支率【前年度】（記述式）

・減価償却費を含める場合の収支率は、サンプル数は少ないが、いずれも「20%未満」が最も多かった（図 114）。

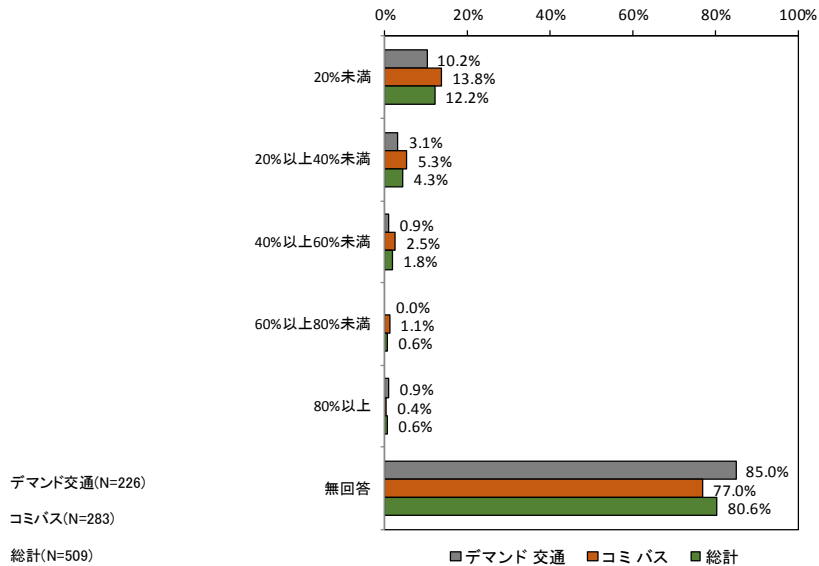


図 114 減価償却費を含める場合の収支率

⑤ 問 J2 ②減価償却費を含めない収支率【前年度】（記述式）

・減価償却費を含めない場合の収支率は、サンプル数は少ないが、いずれも「20%未満」が最も多く、デマンド交通では3割以上あった（図 115）。

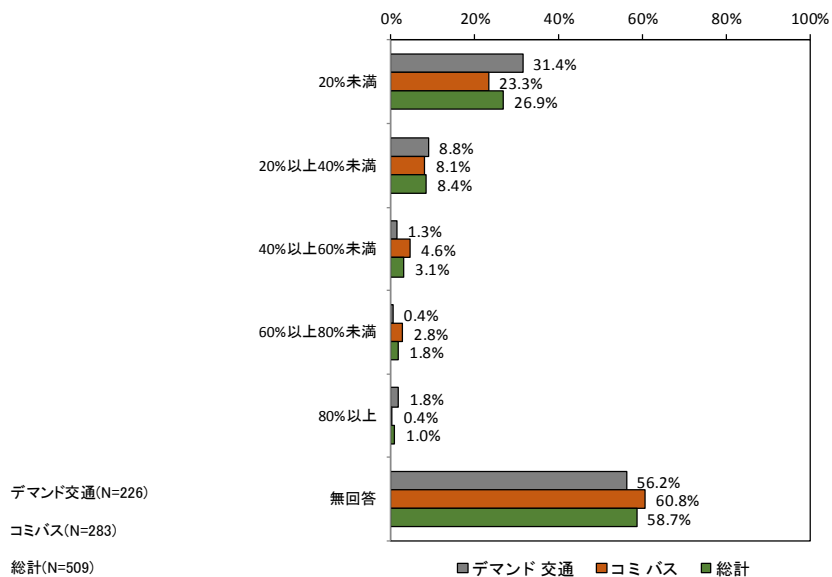


図 115 減価償却費を含めない場合の収支率

第3項 深度化アンケート調査の単純集計結果まとめ

デマンド交通及びコミュニティバスを運行している市区町村に対して深度化アンケート調査を行った。その結果について、デマンド交通とコミュニティバスで比較した。

(1) 問 A 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

自治体の一般会計予算額規模により導入サービスが異なっており、デマンド交通に比べコミュニティバスの方が、予算が潤沢な地区での利用者を確保していることが考えられる。また、市区町村の地域公共交通施策の方針は、住民の日常生活圏を考慮した公共交通ネットワークの形成、計画策定段階からの住民の意向の考慮、総合的な公共交通ネットワークの策定の順に重視している意向がみられた（図 41）。

(2) 問 B 運行・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯

メインターゲットについて、通学者、通勤者はコミュニティバスの方が高い傾向にある（図 45）。一方で、高齢者は双方ともに高いが、デマンド交通の方が高い傾向にあることから、デマンド交通は今後の高齢社会に対応した移動の「足」を確保する手段としての必要性がより高まっていると考えられる。

(3) 問 C 構想・計画段階における現況把握の方法

交通事業者保有のデータについて、活用していない自治体も 4 割程度あったことから、既存の公共交通が運行していないエリアへの新規導入路線であることも考えられるが、既往データの取得提案を含めた活用方策が求められる（図 53）。

(4) 問 D 運行・導入開始に向けた現況把握内容

既存の公共交通サービスの運行有無について、鉄道・路面電車はコミュニティバスの方が高く、デマンド交通は小中学校のスクールバスが多いことから、コミュニティバスは人口密集地域が多く、デマンド交通は通学エリアが広い人口分散地域が多いと想定される（図 56）。

(5) 問 F 事業形態や運行形態を選択・決定した判断要素

検討開始時点での事業形態の選択肢について、「検討を開始した時点で、検討する事業形態は決まっていた」割合は、デマンド交通に比べコミュニティバスの方が高かった（図 78）。また、運行形態の判断基準について、双方、定量的よりも定性的な判断基準を優先して決定した自治体が多かったが、デマンド交通の方が、コミュニティバスより、定量的な判断基準により決定した割合が多かった（図 83）。

(6) 問 G 運行・導入時に設定した目標値(事業効果)

運行・導入時の目標設定については、「定量的な目標を設定した」がデマンド交通とコミュニティバスのいずれも 4 割程度を占めており（図 92）、目標設定の内容については、コミュニティバスでは「収支率」などが多く、デマンド交通では、「利用対象地域住民の利用者数」が多か

った（図 93）。目標値達成度による事業形態の判断基準については、「判断基準を設けている」がデマンド交通、コミュニティバスともに 6 割から 7 割と多かった（図 94）。

(7) 問 H 運行開始後の利用促進策

運航開始後の利用促進策は、ハード面ではデマンド交通とコミュニティバス双方で「待機環境改善」を挙げた市区町村が多く（図 98）、ソフト面では、デマンド交通とコミュニティバス双方で「パンフレット作成・配布」を挙げた市区町村が多かった。バスマップの内容としては、コミュニティバスでは「路線図」が最も多く、デマンド交通では「デマンド交通の利用方法」が高かった（図 99）。

(8) 問 I 運行開始後の事業評価

路線の見直しの実施については、「運行時間帯の拡大や運行頻度の拡大等サービス拡大を図った」のは、デマンド交通が多い（図 102）。

また、利用者特性のモニタリングは、デマンド交通の方が、コミュニティバスより、「運行後毎年継続的に把握」の割合が高いが（図 103）、デマンド交通の予約型の特徴より把握がしやすいことが想定される。一方で、利用者の意見や、非利用者の住民等の実態や意見は、コミュニティバスの方が、運行開始後毎年継続把握している割合が高く、良く聞いていることが分かった（図 104、図 105）。

(9) 問 J 運行経費

路線別の回答でない場合も含まれるため留意が必要であるが、運行経費については、デマンド交通では、運行経費総合計は、「5,000 千円/年未満」が多く、予約があった時のみ運行するため運行経費が抑えられる傾向にあるが、運賃収入もコミュニティバスに比べ少ない。自治体及び国の補填率も、補填率が増えるほど割合が高くなり、60%以上の回答がデマンド交通で 40.3%と高い（図 111、図 112、図 113）。

一方、コミュニティバスでは、運行経費総合計は「40,000 千円/年以上」が多く、運賃収入も「4,000 千円以上」が高いが、デマンド交通同様に、自治体及び国の補填率は、補填率が増えるほど割合が高くなり、60%以上の回答がコミュニティバスで 35%と高い。

デマンド交通、コミュニティバスともに、運行経費を運賃収入で賄いきれず、自治体及び国の補填率は高くなっている。今日の自治体の厳しい財政状況を踏まえると、将来的に支えきれなくなる事態も危惧されるため、適切な運行や評価ができていないのか検証が必要である。

第6節 深度化アンケート調査結果のクロス集計

第1項 深度化アンケート調査のクロス集計の方法

深度化アンケート調査で得られた結果について、効果の指標を集計軸とし、以下の表のとおりクロス集計を行った。なお、利用者の増減の評価においては、前提として地域特有の事業を加味した評価ではなく、アンケート回答自治体全てを一律に評価したことに留意されたい。

表 25 効果の指標を集計軸としたクロス集計

		集計項目		
		フレ		深度化
		公共交通担当者の配置	運行エリア	※サンプルが確保できなかった項目を除く
（効果集計指標）	A	フレ 人口を加味した利用者数増減を基にした効果あり・なし		
	B	問G9① 目標達成①利用者数に関する目標値		
	C	フレ問7 事業継続による効果の有無		
	D	問J1 一人当たり運行経費		
	E	フレ 中山間地の年間利用者数の増減（効果有無）		

① 年間利用者数の増減を基にした効果の有無

プレアンケートで回答を得た対象路線の利用者数と自治体の人口の増減(基本的に5年前を基準に、現時点での利用者数と人口の増減率)から客観的效果有無を判断した。

- ・プレアンケートの結果から、個別路線の利用者数が判別できる路線（記載してある路線）について利用者数と人口（住民基本台帳）を整理し、5年前（2012年）と最新年（2016年）の利用者数と人口の伸び率を比較し、利用者の伸び率のほうが人口の伸び率よりも大きければ効果あり、その逆（利用者の伸び率のほうが人口の伸び率よりも小さい）であれば効果なしとした。
- ・運行年数が5年に満たないような路線については、最新年（2016年）と運行開始年の伸びの比較から判断した。
- ・運行廃止となった路線については、廃止年次と運行開始年（概ね5年以内を基準とした）の伸びの比較から判断した。

上記個別路線の利用者数推移（伸び率）と自治体の人口推移（伸び率）を整理比較した結果の利用者数の増減については、デマンド交通とコミュニティバスの回答サンプル数と分析精度を考慮する観点から、あえて地域特性を分類せずに、クロス集計を実施したことに留意されたい。他の効果の指標においても同様である。

② 利用者数に関する数値目標の達成状況

深度化アンケートの問 G9 で回答を得た利用者数に関する定量的目標値の達成状況から客観的效果有無を判断した。

③ 事業継続による効果の有無

プレアンケートで回答を得た地域公共交通の経過状況から事業継続による効果を判断した。

- ・プレアンケートにおける経過状況の回答が、「運行当初のまま継続中」「拡大再編して継続中」であれば事業継続（拡大）、「縮小再編して継続中」「廃止」「廃止後他のシステムに変更」であれば縮小・廃止とした。
- ・ただし、「縮小再編」や「廃止」とした場合でも、地域にとっては効果が発現したと考えられる場合もあることに留意されたい。
- ・例えば目的施設を見極めて地域を絞った運行にすることで効率的な運行を図ることや、赤字補填を拡大するような地域公共交通の運行を無理に継続せず、タクシー利用券等による移動支援策に転換することなど、地域の実情に応じた判断で、地域公共交通の取組を実施している地域もあることに留意する。

④ 一人当たり運行経費

経費削減の観点から一人あたりの運行経費の指標を用いた。深度化アンケート調査で回答を得た運行経費を、プレアンケートで回答を得た利用者数で除し、一人当たり運行経費を算出した。デマンド交通とコミュニティバスでそれぞれ算出した中央値（デマンド交通：2,210 円/人、コミバス：1,242 円/人）を用い、中央値よりも少額であれば効果あり、中央値よりも高額であれば効果なしと判断した。

- ・中央値を閾値とした効果発現の基準値は、都市部／地方部、運行のサービスレベル、中山間地域等の広いエリアをカバーしているか否かなど、地域特性や地域の事情を反映せずに設定した閾値であることに留意する必要がある。

⑤ 中山間地における年間利用者数の増減を基にした効果の有無

地域特性については、さらに掘り下げて特徴を把握する必要がある運営が厳しいと想定される中山間地について、年間利用者数の増減を効果の有り無しと捉えて類別し、深度化アンケートの各項目とクロス集計を行った。

第2項 人口を加味した利用者数増減を基にした効果あり・なしに関するプレアンケートクロス集計結果

深度化アンケート調査結果について、サンプルが一定程度得られているか、偏りがないかを確認し、サンプル数が母数の概ね 10%以下、及び選択肢の回答比率が 80%以上と偏りがある設問はクロス集計の対象外とした上で、効果発現の指標とクロス集計を行った。効果発現の指標は「利用者数の増減」のほか、「事業継続状況」「定量的目標値の達成状況」、「一人当たり運行経費」とした。

取組の有無により利用者数増減、事業継続の有無、定量的目標値の達成状況の有無、運行経費の増減に差が 10%程度以上のものを抽出し結果をまとめた。ただしサンプル数が 10 以下のものは除外した。

(1) 担当者配置 プレ問 2

<結果>

- ・デマンド交通は兼任 2 名以上の担当者を配置している場合、コミュニティバスは専任担当者を配置している方が利用者増の効果が高い。

<考察>

- ・専任担当者を配置している市区町村は比較的大きな規模と考えられるので、デマンド交通は比較的小規模な市町村であり兼任が多く、コミュニティバスは比較的大規模な自治体であり専任が多いことが要因と考えられる。
- ・一方で、デマンド交通の場合、運行計画の策定から実際の運行時の予約受付・配車の担当、複数担当者が必要であること、また、移動制約者に対する生活支援といった福祉施策の側面が強いことから、交通分野の範囲以外との連携が必要であることから兼務でも複数 (2 名以上) の担当の可能性があるととも考えられる。

(2) 運行エリア特性 プレ問 7

① 市街地・郊外・中山間地各エリア特性での比較

<結果>

- ・運行エリアに市街地を含む場合、利用者増の割合が相対的に高い。プレ問 7 市街地
- ・運行エリアに郊外を含む場合、デマンド交通は利用者増が多いが、コミュニティバスは郊外の有無による差がない。プレ問 7 郊外
- ・運行エリアに中山間地を含む場合、デマンド交通では利用者増の割合が僅かだが高い傾向にあり、コミュニティバスでは利用者減の割合が相対的に高い。プレ問 7 中山間地

<考察>

- ・両システムが適する地区には差があり、デマンド交通の場合は利用者の相対的に多い郊外では効果があるが、コミュニティバスは郊外では利用者 (需要) が相対的に低いことから、利用者の増減の割合に差がない。また、中山間地域の場合、他地域に比べは需要が限られることから、デマンド交通の場合は予約に応じた運行により、運行の効率性が限定されること、コミュニティバスは利用者が減少するという傾向になる。

② 運行エリアが複数に跨がる場合と跨がらない場合の条件での比較

<結果>

- ・運行エリア複数・単数を比較すると、デマンド交通では複数エリアに跨いで運行する方が利用者増の割合が相対的に高く、コミュニティバスの場合は単独の運行エリアの場合は利用者増の割合が高いが、複数エリアに跨ぐ場合は、利用者減の割合が高い。**プレ問7 複数/単数**
- ・運行エリア（8区分）で見ると、デマンド交通では、市街・郊外・中山間地を含む場合は利用者増の割合が多いが中山間地のみの場合少ない、また、コミュニティバスの場合、市街と郊外の両方もしくは一方を含む場合に利用者増の割合が相対的に高く、市街を含まない郊外・中山間地の場合は利用者数減の割合が高い。**プレ問7 運行エリア8区分**

<考察>

- ・デマンド交通の場合は、複数の運行エリアを跨いでカバーした方が利用者増の割合が高いが、デマンド交通が区域を柔軟に設定でき、市街、郊外、中山間地の複数のエリアを跨いで目的施設への移動をカバーできるという利点があると想定される。一方で、コミュニティバスでは、市街、郊外、中山間地の複数のエリアをカバーすると路線が冗長になるため、その点について留意や工夫が必要となる。
- ・また、デマンド交通は中山間地での導入に一定程度の導入効果が期待できるが、コミュニティバスは、対象利用者の絶対数が多い地区でないと利用者確保が難しいと考えられる。

第3項 人口を加味した利用者数増減を基にした効果あり・なしに関する深度化アンケートクロス集計結果

(1) 基礎情報及び地域公共交通施策の方針（問 A）

① 一般会計予算(人口一人あたり)

<結果>

- ・デマンド交通は1人あたり20万円以上～40万円未満の場合、コミュニティバスは20万円以上～40万円未満、40万円以上～60万円未満の場合利用者増の割合が高い。問 A2

<考察>

- ・人口一人当たりの財源規模が20万円～40万円の場合は都市部（中核市、特例市、中都市）に該当することから、都市部では両システムともに利用者増の傾向が高い傾向にあるが、40万円以上～60万円未満の領域では、コミュニティバスのみ利用者増の割合が高い。これは、財政規模が40～60万円の場合は小都市、町村、あるいは政令指定都市に該当するが、小都市、町村の小規模な自治体において、運行することが多いデマンド交通において、利用者数が伸び悩んでいる可能性があると考えられる。

【参考】市町村の規模別財政状況(総務省)

区分	平成27年度				平成26年度		増減	
	1団体当たり		人口1人当たり		人口1人当たり		人口1人当たり	
	歳入	歳出	歳入	歳出	歳入	歳出	歳入	歳出
	億円	億円	千円	千円	千円	千円	千円	千円
市町村合計	316	305	457	441	451	436	6	5
政令指定都市	6,339	6,251	464	457	460	454	4	3
中核市	1,603	1,558	395	384	395	384	-	-
施行時特例市	956	926	369	357	359	347	10	10
中都市	617	591	402	385	397	382	5	3
小都市	266	253	505	481	498	475	7	6
町村(人口1万人以上)	104	99	513	486	504	479	9	7
町村(人口1万人未満)	51	48	1,016	963	1,003	950	13	13

② 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

<結果>

- ・両システムともに、まちづくり施策と一体になった検討をよく行っている方が利用者減の割合が相対的に高い。問 A3①
- ・住民の生活を保証するという意識について、デマンド交通及びコミュニティバス双方ともに、よく考えている方が利用者増の割合が高い。問 A3④
- ・乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定について、デマンド交通では乗り継ぎに配慮した方が利用者減の割合が高い。問 A3⑤

<考察>

- ・まちづくり施策と一体の検討は将来を見越したものもあり、必ずしも現在の都市の移動実態にそぐわないということが理由の1つとして考えられる。その一方、住民生活を保証する意識については、住民の移動実態に配慮したシステムの方が利用者増に繋がるということとして捉えられる。
- ・乗り継ぎダイヤについて、便数が少なく運行に制約がある中、乗り継ぎの配慮をすると、運行にさらに制約がかかると考えられる。

(2) 導入・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯（問 B）

① 導入きっかけ、目的、ターゲット

<結果>

- ・導入のきっかけについて、デマンド交通とコミュニティバス共通の項目では、高齢社会に対応した移動の足確保の場合、デマンド交通ではそれに加え自治体内の公共交通の課題が明確である場合は利用者増が多い。一方、コミュニティバスでは、首長や議員の要請や意見があった場合は利用者減の傾向にある。問 B1
- ・導入目的は、デマンド交通において、高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策の一環とした場合に利用者増の割合が高く、コミュニティバスは利用者減の割合が高いが、デマンド交通では路線バスの廃止の代替の場合は利用者減の割合が高い。問 B2
- ・メインターゲットは、デマンド交通とコミュニティバスともに高齢者、若年層や子育て世代を対象とする場合は利用者増の割合が高い。一方で通学者をターゲットとした場合、デマンド交通、コミュニティバス双方で利用者減になる。問 B3

<考察>

- ・導入目的が移動制約者である高齢者をターゲットとして明確にしている場合は、利用者増の傾向にあるが、コミュニティバスでは首長や議員の要請の場合は利用者減の傾向にある。
- ・導入目的が各システムのターゲットと合致する場合は利用者増の割合が高くなる。但し、バスの廃止の代替としてデマンド交通を導入する場合、そもそも利用者が減少傾向にあったと考えられることから、利用者が減少傾向にある。
- ・また、両システムともに利用ターゲットは高齢者、若年層や子育て世代となる。通学者は、通学時刻や帰宅時刻へのダイヤ設定や短時間の利用者集中があることから、両システムとも対応しづらい可能性が高い。

② 検討体制・人材

<結果>

- ・検討体制では、デマンド交通では単独部署が検討主体となり複数部署と連携した場合は利用者増の割合が高いが、コミュニティバスでは少ない。一方で単独部署のみの場合、コミュニティバスでは利用者増が多く、デマンド交通は利用者減が多いという逆の傾向になる。問 B4
- ・両システムともに、連携外部機関は、地域施設、学識経験者・研究者、他市町村、都道府県と国と連携した場合は利用者増が多い。問 B5
- ・外部人材について、両システムともに学識経験者、研究者を外部の重要人材とした場合や、調査や分析を行う民間企業を活用した場合、利用者増の傾向にある。問 B7・問 B8

<考察>

- ・検討体制では、自治体での検討体制について複数部署との連携が重要であり、また、外部の機関として学識・研究者、他行政との適切な連携が必要であり、主体となる部署と連携する部署との役割分担が重要ということが分かる。

- ・なお、調査分析を実施する民間企業の活用はデマンド交通での利用者増の傾向が強いが、コミュニティバスでも必要と考えられる。

(3) 構想・計画段階に向けた検討や計画策定の経緯 (問 C)

① 自治体内部の主体

<結果>

- ・自治体内部の主体では、両システムともに交通部門の部署が主体となった場合は利用者増の割合が多く、企画関連の部署では、利用者減の割合が高い。問 C2

<考察>

- ・人口規模の小さい自治体は、交通専門の部署を設置していない可能性が高い点に留意する必要があるが、両システムともに自治体内部で交通の専門部署を設置ないしは活用することが好ましいと考えられる。

② データの活用

<結果>

- ・既存データの活用では、デマンド交通の場合、国勢調査、市町村や事業者データ、コミュニティバスではパーソントリップ調査を利用した場合には利用者増の割合が高く、自治体の統計調査の場合は利用者減の割合が高い。問 C3
- ・デマンドの場合、交通事業者提供データの活用の場合利用者増の割合が高いが、コミュニティバスの場合にはその逆の傾向にある。問 C4

<考察>

- ・パーソントリップ調査や国勢調査といった住民の移動が把握できる既存データを活用することが必要である。なお、パーソントリップ調査は対象となっている自治体が限られていることから、国勢調査の従業地又は通学地の調査結果を用いることが好ましい。
- ・交通事業者のデータ活用では、デマンド交通の場合には活用した方が利用者増の割合が高いが、コミュニティバスでは利用者減の割合が高いという結果である。これは、コミュニティバスでは、既存バスとの役割分担の中、相補関係となる（競合しない）路線設定の必要性から独自の検討が必要とも考えられる。

③ 利用実態調査

<結果>

- ・デマンド交通の場合、住民懇談会やワークショップで利用実態調査を行った場合、利用者減の割合が高く、コミュニティバスの場合は自治体全域を調査対象にした方が利用者増の割合が高くなる。問 C5①、問 C5②
- ・特定対象者の現状把握有無について、デマンド交通の場合、特定地域または特定年齢層の調査を実施した場合には、利用者増の割合が高く、その他を対象とする場合は利用者減の割合が高い。問 C5

<考察>

- ・デマンド交通では、住民懇談会やワークショップでの利用実態調査を行った場合は利用者数減の割合が高く、逆に特定対象者（地域または利用者）への現状把握を実施した場合は利用者増の割合が高い。一方、コミュニティバスでは自治体全域の調査を実施した場合に利用者増の割合が高い。
- ・つまり、計画を立案する場合には、デマンド交通は、利用層が限定されているので、まずターゲットを絞り込んだ調査が必要であり、逆にコミュニティバスの場合自治体全域の調査が好ましいと考えられる。したがって、調査対象を明らかにすることにより効果があると想定される。

(4) 運行・導入開始に向けた現況把握内容（問 D）

① 現状の公共交通サービスの把握

<結果>

- ・現状把握について、デマンド交通では民間路線バスの現状を把握していた場合は利用者増の割合が高く、一方で、コミュニティバスでは、コミュニティバス、鉄道・路面電車・タクシーの現状を把握している場合、利用者増の割合が高い問 D1 ②
- ・民間路線バスに対する現状把握のうち、デマンド交通では運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置、運行経費の実態を、コミュニティバスでは運行経費の実態を現状把握した場合に利用者増の割合が高い。問 D2 ①
- ・民間の路線別利用者数の把握については、両システムとも毎年の利用者数を把握した場合、利用者増の割合が高い。問 D4 ⑥
- ・コミュニティバスの利用者数について見ると、バス停別利用者数・乗降客数を毎年調査している方が利用者増の割合が高い。問 D5 ⑧・D5 ⑨

<考察>

- ・公共交通の現状把握について、デマンド交通では 代替対象の公共交通と考えられる民間路線バス、コミュニティバスでは、コミュニティバス自体や、競合関係と考えられるタクシーや、接続や連携先となる鉄道・路面電車の現状把握が利用者増に役立つと考えられる。
- ・民間路線バスの運行経費は両システムとも実態把握を行った方が利用者増の割合が高いが、これは当該地区での公共交通の輸送規模（予算という観点を含む）を的確に把握した方が効果があると理解できる。また、デマンド交通では運行エリアやダイヤの策定の際に民間路線バスの提供サービスが検討の参考のベースになることが伺える。
- ・両システムともに、現状の利用者数の状況を把握することにより、課題の発見や適切なサービス改善などを把握することができ、利用者数が増加することになる。

② 人口特性・交通空白地の把握

<結果>

- ・デマンド交通において、人口特性の現状を把握している方が利用者増の割合が高い。一方コミュニティバスは利用者減の割合が高い。問 D9
- ・交通空白地域の定義では、両システムともに定義を行った方が利用者増の割合が高いが、定義内容を見ると、デマンド交通はバス停からの距離が 300m までの場合は利用者増の割合が多いが、300m～500m では利用者減少の割合が高い。問 D10、D11②
- ・デマンド交通では、交通空白地域・交通不便地域の全年齢人口の把握をしていた方が利用者増の割合が高い。問 D12、D13
- ・デマンド交通では、拠点・施設分布について、レジャー施設・集客施設などの分布を把握している場合の利用者減となる割合が高い。また、コミュニティバスでは通勤・通学の周辺市町村への流入・流出状況の差を調査した方が高い割合にある。問 D15①、D16

<考察>

- ・デマンド交通において、利用者数を確保するためには、需要の基礎情報となる人口特性の把握が必要となる。
- ・交通空白地区の定義は設定を行うことが必要であるが、デマンド交通では、特に公共交通空白地区の解消を明らかにすること、交通空白地区の定義を広く（バス停からの距離を狭く）することや、対象利用者（ターゲット）も明確にすることが望まれる。
- ・なお、デマンド交通は交通弱者の日常の移動が主な対象であり、レジャー施設や集客施設など日常生活の関係の低い施設はターゲットになりにくい。一方でコミュニティバスは通勤や通学利用者がターゲットとなりうるので、その状況把握は重要な要素となる。

(5) 現況把握により明らかになった課題について（問 E）

① 運行路線

<結果>

- ・コミュニティバスは運行ルートの上乗率に課題がない場合、利用者増の割合が多い。問 E1①
- ・両システムともに地域による利用路線の運行頻度について課題として把握している方が利用者増の割合が高く、路線バスやコミュニティバスの地域の運賃差の課題がない場合のコミュニティバスでは利用者増の割合が高いが、デマンド交通では利用者減の割合が高い。問 E1②

<考察>

- ・コミュニティバスと民間路線バスが重複する場合には、既存バスの減便・路線・縮小や廃止につながることから、路線の重複を避けた役割分担が重要となる。また、路線設定のみではなく、運行頻度や運賃といったサービスの差についても、各システムの役割分担やその中でサービスの向上の観点から留意が必要となる。

② 利用者数・利用意向

<結果>

- ・両システムともに平休日別の利用者増減について、デマンド交通、コミュニティバスともに定量的に把握している方が、利用者増の割合が高い。問 E1③
- ・コミュニティバスでは、利用者の利用意向とサービスの乖離を把握している方が利用者増の割合が高い。問 E1④

<考察>

- ・両システムともに、買い物や通院など日常の生活の足として活用されることが多いと想定されるので、平休日の利用者数に差が発生する可能性が高いため、利用実態に沿った運行ダイヤの対応策を検討することが望ましい。
- ・利用者の利用意向とサービスの乖離について把握することは、(利用者の意向を聞き過ぎると路線が冗長になったり利用頻度の低い施設への立ち寄りになったりする可能性があるが、利用の実態を踏まえ)、コミュニティバスのみならず、デマンド交通でも必要であると考えられる。

(6) 事業形態や運行形態を決定した要素 (問 F)

① 事業形態の検討

<結果>

- ・両システムともに検討を開始する時点で事業形態が複数あった場合は利用者増の割合が高く、決まっている場合は低い。問 F1
- ・検討した主な対象者の利用者数については、デマンド交通は若年層や子育て世代、コミュニティバスではそれに加え高齢者を対象とする場合に効果がある。一方、通学者を利用対象とした場合には両システムともに利用者減の割合が多い。問 F3
- ・事業形態の判断要素とした課題では、デマンド交通では運行状況(供給)や現状の課題把握を検討に反映した場合が利用者増の割合が多い一方、コミュニティバスでは需要に関する現状分析を検討した場合の方が利用者増の割合が高い。問 F4

<考察>

- ・両システムともに、最初から導入システムを決め打ちするのではなく、複数代替案を比較検討することが必要である。
- ・両システムとも、対象利用者を的確に把握や検討することが重要となる。学生を対象とする場合は、利用が集中する登校時刻や部活などで分散する下校時刻への配慮が望まれる。
- ・デマンド交通は予約に応じた柔軟な運行ができる一方で、運行形態も複雑になるため、供給(運行)側の課題や地域課題に合致するかが望まれる。一方、コミュニティバスではそもそもの需要に合致したものが課題となる。

② 判断要素の整理・把握

<結果>

- ・コミュニティバスでは、住民のバス利用意向を需要予測の根拠とした場合、利用者増の割合が高い。問 F7
- ・定量的な判断の具体的要素は、デマンドの場合は交通不便地域の縮小を規準とした場合、コミュニティバスの場合は全年齢層の利用者数の予測結果を用いた場合、利用者増の割合が高い。問 F9
- ・定性的な判断規準については、コミュニティバスでは高齢者の外出機会が増大すると考えた場合、利用者増の割合が高い。問 F10

<考察>

- ・導入の判断について、デマンド交通の場合は公共交通不便地域の縮小を、コミュニティバスの場合は利用意向調査に基づく需要予測が基準となる。また、定性的な指標としては、コミュニティバスの場合、導入時高齢者の外出機会の変化に着目する必要がある。

③ 運行形態の検討・関連機関の協議

<結果>

- ・デマンド交通で導入した運行形態の運行経路が自由経路ドアツードアの場合で、発着地が自宅から発着地の場合に利用者増の割合が高い。問 F11①、F11③
- ・関係機関との協議について、デマンドの場合は競合するモード・路線との調整、コミュニティバスでは事業採算性・効率性に関する住民などとの合意形成を図った場合利用者増の割合が高い。問 F14

<考察>

- ・デマンド交通は、その運行特性を行かした柔軟性の高いドアツードア型の方が、利用者利便性を向上することができ、また、出発地から目的地の施設まで直接行けるので好ましい。
- ・関係機関との協議調整する事項では、デマンド交通では公共交通の役割分担と連携を踏まえた適切なエリア設定が、コミュニティバスでは運行に当たりその必要性の賛否両論（生活の足として必要や、空気を運ぶバスは不要など）が市民から発生することもあるため、住民や利用者との事業費や採算性の合意形成といった項目が重要となる。

(7) 運行・導入時に設定した目標（問 G）

<結果>

- ・デマンド交通の路線の位置づけを見ると、新規路線では利用者増だが、コミュニティバスの代替となる場合、利用者減となる。問 G1
- ・デマンド交通では、定量的な目標を設定した場合、特に対象住民の利用者数を目標とした場合、また、事業継続の判断基準について、目標値達成度の判断基準を設けている場合には、利用者増の割合が相対的に高い。問 G2、G3、G8
- ・コミュニティバスの場合は、乗合率について定性的な目標を設定した場合、利用者減の割合が高い。問 G9①、②

<考察>

- ・目標について、デマンド交通では、コミュニティバスの代替手段として導入する場合、利用者減の可能性が有る場合に留意が必要である。また、デマンド交通のターゲットとなる対象利用者を適切に整理して、その値をもとに目標を設定することが好ましい。
- ・一方で、コミュニティバスでは、利用者数について需要予測を適切な手法で行い、可能な限り定量的にすることが好ましい。

(8) 運行開始後の利用促進策 (問 H)

<結果>

- ・利用促進内容について、デマンド交通の利用パンフレット（バスマップ）を作成・配布している方が利用者増の割合が高い。問 H2②
- ・バスマップの内容について、デマンド交通では利用方法、コミュニティバスでは路線図、時刻表・運賃や割引運賃、主要施設案内マップを内容とする場合、利用者増の割合が相対的に高い。問 H2

<考察>

- ・両システムともに、利用に関する案内であるバスマップ路線図やデマンド交通利用ガイドの作成を行うことが必要であり、記載内容は利用方法、路線図、時刻表、運賃や施設となる。

(9) 運行開始後の事後評価 (問 I)

① モニタリング

<結果>

- ・コミュニティバスでは、運行開始後の利用について路線や運行ルートの見直しを実施した場合、利用者減の割合が相対的に高い。モニタリングでは運行開始後に1回のみ把握した場合に利用者増の割合が高い。問 I2、問 I4⑥
- ・デマンド交通では、モニタリングについて運行開始後に利用者特性を毎年継続的に把握した場合に利用者増の割合が高く、運行開始後に利用者の意見を把握しなかった場合に利用者減の割合が高い。一方で非利用者や住民の意見では、デマンド交通の場合、非利用者の意見を把握しない場合、利用者減の割合が高い。問 I4③、I4⑥、問 I4⑦

<考察>

- ・コミュニティバスでは、利用者が十分に確保できない場合には路線の見直しを図る必要がある。見直しをする場合、路線の短縮などサービス変更についての計画や住民への説明など計画策定と同レベルでの労力を要する可能性もあり、運行開始前から計画を十分に行うことが必要である。
- ・運行開始後は、モニタリングを行い、利用者特性や利用者の意見を把握する必要がある。

② 事後評価・見直し

<結果>

- ・事後評価の実施について、両システムともに定量的評価を行っている方が利用者増の割合が高い。問15
- ・見直し検討体制では、両システムともに協議会での意見を反映して実施している方が利用者増の割合が高い。問18
- ・運行後の調整・協議について、デマンド交通は交通事業者との協議を行っている場合の利用者増の割合が高い。一方、住民との協議調整をしている場合、利用者減の割合が高い。また、コミュニティバスでは、運行後も自治体内の関連部署と協議を実施している場合、利用者減の割合が相対的に高い。問113
- ・運行後の協議調整事項の実施について、デマンド交通では運行範囲やルート、利用促進を事後で協議した場合、コミュニティバスでは運賃体系についての協議がされた場合利用者減の割合が高い。問14①

<考察>

- ・評価については定量的に行う必要がある。
- ・見直しを行う場合は、協議会での協議や交通事業者や自治体との協議が重要である一方で、事業実施以前に計画でしっかり検討すべき内容であるデマンド交通の運行範囲やルート、コミュニティバスの運賃などを再度検討する場合は利用者減の割合が高い。これは計画のタイミングで検討内容を詰めておかないと、後戻りすることを示唆している。
- ・また、住民との協議調整は事後に行う場合は利用者減の割合が高いことがあるが、ここについても、事業実施前に的確に行っておくことが望ましい。

第4項 問G9① 目標達成①利用者数に関する目標値に関するプレアンケートクロス集計結果

(1) 担当者配置 プレ問2

<結果>

- ・コミュニティバスでは、専任担当者を配置している場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。

<考察>

- ・デマンド交通と比較して人口規模の大きい市区町村に相対的に導入されるコミュニティバスでは、行政規模も大きくなることから専任を配置できるとも考えられるが、専任制により事業を主体的に実施する体制が、事業の目標策定や達成に必要と考えられる。

(2) 運行エリア特性 プレ問7

① 市街地・郊外・中山間地各エリア特性での比較

<結果>

- ・両システムともに運行エリアに市街地を含む場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。プレ問7市街地
- ・運行エリアに郊外を含む場合、デマンド交通は利用者数の目標値を達成できなかった場合が多く、コミュニティバスでは逆に目標値を達成できた割合が高い。プレ問7郊外
- ・運行エリアに中山間地を含む場合、デマンド交通は利用者数の目標達成の割合が僅かだが高く、コミュニティバスの場合は目標達成ができなかった割合が相対的に高い。プレ問7中山間地

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と同様に両システムが適する地区には差がある。郊外での傾向は異なり、デマンド交通は目標値を達成できなかった場合が多いが、コミュニティバスでは目標値を達成できた割合が高い。郊外において、デマンド交通は、利用者増が相対的に高く、コミュニティバスは、利用者増減に差がないところを見ると、郊外地域での目標についてデマンド交通は高め、コミュニティ交通は低めに設定しているようにみられる。
- ・一方、中山間地域の場合は、他地域に比べ需要に限られることから「人口を加味した利用者増減」と同様、デマンド交通の場合は、予約に応じた運行により、運行の効率性が限定されることで目標達成の割合が僅差となり、コミュニティバスの場合は利用者が減少することにより、目標が達成できないという傾向になったと考えられる。

② 運行エリアが複数に跨がる場合と跨がらない場合の条件での比較

<結果>

- ・運行エリア複数・単数を比較すると、デマンド交通及びコミュニティバスともに複数エリアに跨いで運行する方が利用者数の目標達成した割合が相対的に高い。プレ問7複数/単数
- ・運行エリア（8区分）で見ると、コミュニティバスは、市街と郊外の両方を含み、中山間地を含まない場合は目標達成の割合が高い。プレ問7運行エリア8区分

<考察>

- ・両システムともに複数の運行エリアを跨いでカバーした方が利用者増の割合が高いという結果について、運行エリアを跨いで幅広く設定した方が多くの沿線人口あるいは目的施設への移動をカバーでき目標達成できるということであるが、「人口を加味した利用者増減」で示したように、コミュニティバスでは路線が冗長にならないようにする点へ留意する必要がある。
- ・また、コミュニティバスは、市街地や郊外といった対象利用者の絶対数が多い地区でないと利用者確保が難しいと考えられる。

第5項 問G9① 目標達成①利用者数に関する目標値に関する深度化アンケートクロス集計結果

(1) 基礎情報及び地域公共交通施策の方針 (問 A)

① 一般会計予算(人口一人あたり)

<結果>

- ・デマンド交通とコミュニティバスともに1人あたり40万円以上～60万円未満の場合、利用者数に関する目標値を達成した割合が高い。問 A2

<考察>

- ・財政規模が40～60万の場合は小都市、町村に該当するが、人口規模が少ない自治体では、地区の実態を鑑みて比較的現実的な利用者数の目標値を設定していることが理由と考えられる。

② 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

<結果>

- ・コミュニティバスは、まちづくり施策と一体になった検討をよく行っている方が利用者数に関する目標達成の割合が相対的に低い。問 A3①
- ・また、コミュニティバスは住民の生活を保証するという意識についてよく考えている方が目標を達成できた割合が高い。問 A3④
- ・乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定について、デマンド交通とコミュニティバスともに乗り継ぎに配慮した方が目標値を達成できなかった割合が高い。問 A3⑤

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と同様に、コミュニティバスではまちづくり施策と一体の検討が目標未達成となる傾向があるが、必ずしも現在の都市の移動実態にそぐわないということが理由の1つとして考えられる。その一方、住民生活を保証する意識については、住民の移動実態に配慮したシステムの方が利用者増に繋がるということとして捉えられる。
- ・乗り継ぎダイヤについて、便数が少なく運行に制約がある中、乗り継ぎの配慮をすると、運行にさらに制約がかかるという考え方になる。

(2) 導入・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯 (問 B)

① 導入きっかけ、目的、ターゲット

<結果>

- ・導入のきっかけについて、デマンド交通とコミュニティバスで異なり、デマンド交通の場合、自治体の公共交通の課題が大きくなった場合や、高齢社会に対応した移動の足確保の場合に目標を達成した割合が高い。一方、コミュニティバスは、住民や地域の公共交通機関の運行・導入の要請による場合、利用者数の目標を達成できない場合が高い傾向にある。問 B1
- ・導入目的は、デマンド交通では高齢者や障害者等の移動を支援する福祉施策の一環とした場合に目標値を達成した割合が高いが、コミュニティバスでは、交通空白・不便地域の解消や拡大防止対策の場合に目標値を達成した割合が高い。問 B2
- ・メインターゲットは、デマンド交通の場合には高齢者、若年層や子育て世代を対象とする場合は利用者数の目標達成の割合が高い。一方で通学者をターゲットとした場合、目標を達成できなかった割合が高い。問 B3

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と類似の同様の傾向であり、デマンド交通の場合、移動制約者である高齢者の足確保や、公共交通の課題解決と、課題を明確にしている場合は利用者数の目標値を達成している割合が高い。一方で、コミュニティバスは、住民や地域の要請で導入した場合、利用者数の目標を達成している割合が低く、要望や意見に応じた問題意識の設定の場合では目標を達成できないことが伺える。
- ・導入目的は、各システムが目指すターゲットと合致する場合は利用者の目標値を達成できる割合が高くなるが、デマンド交通では利用ターゲットについて、高齢者、若年層や子育て世代となる。なお、通学者は、通学時刻や帰宅時刻へのダイヤ設定や短時間の利用者集中があり、デマンド交通では対応しづらい可能性が高いと考えられる。

② 検討体制・人材

<結果>

- ・両システムともに、学識経験者や研究者と連携した場合は利用者の目標値達成の割合が高く、他市区町村、都道府県や国と連携した場合は目標が達成できない割合が高い。問 B5
- ・デマンド交通の場合、民間人材、学識者や研究者を外部の重要人材とした場合に利用者の目標値達成の割合が高いが、コミュニティバスの場合、学識経験者や研究者を外部の重要人材とした場合、目標値達成の割合が低い傾向にある。問 B7・問 B8

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」は若干異なり、学識者や研究者は、連携した場合には利用者数の目標を達成できるが、重要人材とした場合にはコミュニティバスでは利用者数の目標を達成できない場合が多いので、学識者・研究者の関与は重要であるものの、計画や事業主体は自治体であることを踏まえることが必要である。

- ・両システムともに他市区町村、都道府県や国と連携した場合は目標値の達成が低い、これは目標を高く設定しすぎる傾向が要因と考えられる。
- ・デマンド交通では民間人材を重要人材とした場合は、目標達成できる傾向にあるが、これは調査分析実施についての実施者であり、計画検討や目標達成に対し一定程度の情報や知見があることと考えられる。

(3) 構想・計画段階に向けた検討や計画策定の経緯 (問 C)

① 自治体内部の主体

<結果>

- ・自治体内部の主体では、デマンド交通では交通部門の部署が主体となった場合は目標達成の割合が多く、企画関連の部署では目標未達成の割合が高い。問 C2

<考察>

- ・人口規模の小さい自治体は、交通専門の部署を設置していない可能性が高い点に留意する必要があるが、デマンド交通では自治体内部で交通の専門部署を設置ないしは活用することが好ましいということになる。コミュニティバスも同様の傾向と想定される。

② データの活用

<結果>

- ・調査実施機関について、デマンド交通では専門コンサルタント、コミュニティバスでは専門コンサルタントのほかに自治体内部（他機関への業務委託なし）の場合に目標達成の割合が高い。問 C1
- ・既存データの活用では、デマンド交通では国勢調査やパーソントリップ調査のデータ、コミュニティバスでは国勢調査を利用した場合には目標値達成の割合が高いが、デマンド交通では自治体の統計調査、コミュニティバスでは既往の実態調査を利用した場合は利用者数の目標未達成の割合が高い。問 C3
- ・両システムともに、交通事業者提供データの活用の場合に目標達成の割合が高い。問 C4

<考察>

- ・調査実施機関としては、自治体内部や専門のコンサルタントが挙げられる。
- ・パーソントリップ調査や国勢調査といった住民の移動が把握できる既存データを活用することが必要である。なお、パーソントリップ調査は対象となっている自治体が限られていることから、国勢調査の従業地又は通学地の調査結果を用いることが好ましい。
- ・交通事業者のデータ活用では、「人口を加味した利用者増減」とは異なり、両システムともに活用した方がよいという結果であり、目標設定のための基準や判断材料となるという点において役立つと想定している。

③ 利用実態調査

<結果>

- ・デマンド交通では利用実態調査や事業者ヒアリングを行った場合、コミュニティバスでは住民アンケート（自治体全域）を実施した場合は目標達成の割合が高いが、デマンド交通では住民アンケートを実施した場合目標を未達成の割合が高い。問 C5①、問 C5②
- ・特定対象者の現状把握有無について、両システムともに特定地域または特定年齢層の調査を実施した場合には目標達成の割合が高く、デマンド交通の場合は特定地域または特定年齢層以外を対象とする場合は目標未達成の割合が高い。問 C5

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と傾向は類似しており、デマンド交通では住民アンケートを全市的にくまなく行うのではなく、ターゲットを絞り込んだ形で利用者及び事業者より実態を把握し、コミュニティバスの場合は全市的な市民アンケート調査と通し、現状や課題を整理する必要がある、特定対象者（地域または利用者）の現状把握の実施も重要である。
- ・計画を立案する場合には、デマンド交通は利用層が限定されているので、まずターゲットを絞り込んだ調査が必要であり、逆にコミュニティバスの場合、民間路線バスの運行エリアの補完といった役割もあることから自治体全域の調査が好ましいと考えられ、調査対象を明らかにすることによる効果があると考えられる。

(4) 運行・導入開始に向けた現況把握内容（問 D）

① 現状の公共交通サービスの把握

<結果>

- ・現状把握について、両システムともに民間路線バスの現状を把握していた場合は目標達成の割合が高く、デマンド交通では利用者増に役立つ。一方で、タクシーの現状を把握していない場合、コミュニティバスでは利用者増の割合が高いものの、両システムともに目標を達成できない割合が高い。問 D1 ②
- ・民間路線バスの現状把握のうち、運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置は両システム共通で、運行経費はデマンド交通の場合には目標達成の割合が高い。問 D2 ①
- ・民間の利用者数の把握については、デマンド交通では、毎年利用者数を把握した場合、目標達成の割合が高い。問 D4 ⑥
- ・両システムともに、非利用者の把握を実施していない場合、目標達成の割合が低い問 D8

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」とは若干傾向が異なるが、民間路線バスやタクシーの現状把握といった、各自治体の公共交通の実態把握が目標に役立つと考えられる。
- ・民間路線バスの現状把握について、「人口を加味した利用者増減」と傾向は類似しており、運行経費はデマンド交通のみ目標達成が高く、また、両システムともに運行エリアやダイヤの策定の際に民間路線バスの提供サービスが検討の参考のベースになる。
- ・両システムともに、現状の利用者数のみならず非利用者の状況を把握することにより、課題の発見や適切なサービス改善などを把握することができ、目標を達成することになる。

② 人口特性・交通空白地の把握

<結果>

- ・交通空白地域の定義では、両システムともに定義を行った方が目標達成の割合が高いが、定義内容を見ると、コミュニティバスはバス停からの距離が300mまでの場合は目標達成の割合が高いが、デマンド交通では300m～500mでは目標未達成の割合が高い。問 D10、D11②
- ・両システムともに、交通空白地域や交通不便地域の把握をしていた方が目標達成の割合が高い。問 D12
- ・両システムともに、買物施設、役場など公共施設、図書館などの娯楽施設の分布を把握している場合、またコミュニティバスは上記に加え医療施設や教育施設の分布や通勤・通学周辺市町村への流入・流出状況の差を調査した方が目標達成の割合が高い割合にある。一方、デマンド交通では観光施設の現状把握をしている場合、目標値を達成できなかった割合が相対的に高い。問 D15①、D16

<考察>

- ・交通空白地区の定義は設定を行うことが必要であるが、デマンド交通では、特に公共交通空白地区の解消を明らかにすること、交通空白地区の範囲を広く（バス停勢力圏の距離を短く）定義することや、対象利用者（ターゲット）も明確にすることが望まれる。
- ・利用者の目的地となる施設の分布は目標達成に重要な要素となるが、デマンド交通は交通弱者の日常の移動が対象であり、レジャー施設や集客施設など日常生活の関係の低い施設はターゲットにならない。一方でコミュニティバスは通勤や通学利用者がターゲットとなりうるので、その状況把握は目標設定において重要な要素となる。

(5) 現況把握により明らかになった課題について（問 E）

① 運行路線

<結果>

- ・コミュニティバスの場合、地域による利用路線の運賃の差について、課題がない場合の方が目標達成の割合が高い。問 E1②
- ・また、コミュニティバスの場合、既存公共交通全体および路線別の利用者増減の割合を把握している場合には、目標達成の割合が高い。問 E1③

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と傾向は類似しており、既存公共交通とコミュニティバスの運賃などの競合が課題となって既存バス、コミュニティバス双方の利用者減につながるため、利用者数増減についての調査を行うことが求められる。

② 利用者数・利用意向

<結果>

- ・コミュニティバスでは、利用者の利用意向とサービスの乖離を把握している方が目標達成の割合が高い。問 E1④

<考察>

- ・利用者の利用意向とサービスの乖離については、利用者の意向を聞き過ぎると路線が冗長になったり利用頻度の低い施設への立ち寄りになったりする可能性があるが、利用の実態を踏まえることは重要であり、コミュニティバスのみならず、デマンド交通でも目標達成に必要であると考えられる。

(6) 事業形態や運行形態を決定した要素 (問 F)

① 事業形態の検討

<結果>

- ・両システムともに検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合は、目標未達成の割合が高い。問 F1
- ・事業形態の判断要素とした課題では、コミュニティバスでは需要や現況の課題把握に関する現状分析を検討した場合の方が目標達成の割合が高い。問 F4

<考察>

- ・両システムともに、最初から導入システムを決め打ちするのではなく、複数代替案を比較検討することが必要である。
- ・コミュニティバスでは、特に対象利用者や現状の課題を的確に把握・検討することが重要となる。

② 判断要素の整理・把握

<結果>

- ・コミュニティバスでは、定量的な判断を決定の最優先事項とした場合、目標達成の割合が高いが、定量的な需要予測を実施した場合、目標未達成の割合が高い。問 F7、問 F9
- ・定性的な判断規準について、コミュニティバスでは検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した場合や住民要望の場合は目標達成の割合が低い。問 F10

<考察>

- ・導入の判断では、定量的な指標による判断や評価が必要と考えられるが、コミュニティバスでは、需要予測の実施において、目標設定との関係では慎重な検討が必要と考えられる。定性的な判断をみると、導入するシステムの代替案を十分比較・検討せずに決定した場合や、住民要望をそのまま受け入れてしまうと目標達成の割合が低くなる。
- ・したがって、導入対象地区の課題、ターゲットやニーズを的確に把握した上で、ルートなどのサービス内容やそれに掛かるコストのバランスを踏まえ可能な限り定量的な評価を行うことが必要となる。

③ 運行形態の検討・関連機関の協議

<結果>

- ・デマンド交通で導入した運行形態について、固定ダイヤの場合や発着地がドアツードア（自宅・施設）の場合は、目標を達成できなかった割合が高い。問 F11②、F11③
- ・関係機関との協議について、デマンド交通では競合するモード・路線との調整が目標値の達成につながる。一方、コミュニティバスでは住民のみのワークショップの場合は目標値を達成できなかった割合が高い。問 F13・14

<考察>

- ・デマンド交通は、その運行特性を生かしたドアツードア型のうち、着地側も自宅や施設とするなど柔軟性が非常に高い場合には、各利用者の希望する出発地や目的地が分散するため、予約希望に添わない場合や予約を断わざるを得ない可能性が生じ、効率性が下がる点に留意が必要である。
- ・関係機関との協議では、デマンド交通では競合する交通モード・路線間の調整、コミュニティバスでは住民のみでなくその他関係者との調整が重要となる。

(7) 運行・導入時に設定した目標（問 G）

<結果>

- ・路線の位置づけを見ると、デマンド交通では新規路線の場合、コミュニティバスでは既存路線バスの代替となる場合には目標達成できなかった割合が高い。問 G1
- ・デマンド交通では、目標を対象住民の利用者数としている場合には、目標達成の割合が高い。問 G3
- ・コミュニティバスの場合は、乗合率について定性的な目標を設定した場合、目標を達成できなかった割合が高い。問 G9①、②

<考察>

- ・デマンド交通の新規路線について、利用者増の割合は高いものの、目標達成をできなかった割合が高いことから、目標設定が高すぎる可能性がある。また、コミュニティバスでは既存バスの代替手段として導入する場合においても同様のことが考えられるため、目標設定は現状利用者数や需要予測の結果などを踏まえ、適切に設定することが望まれる。
- ・コミュニティバスでは、利用者数について需要予測を適切な手法で行い、可能な限り定量的にすることが好ましい。

(8) 運行開始後の事後評価 (問 1)

① モニタリング

<結果>

- ・コミュニティバスでは、試行運行を実施した場合は目標達成の割合が高い。問 11
- ・両システムともに、運行開始後の利用について路線や運行ルートの見直しを実施した場合、目標未達成の割合が相対的に高い。問 12
- ・デマンド交通では、非利用者や住民の意見では、非利用者の意見を把握しない場合、目標未達成の割合が高い。問 14⑦

<考察>

- ・計画を十分に検討しても、実際に運行を開始しないと把握できない課題もあるが、一旦導入をしてしまうと見直しの場合の協議や合意形成などに手間を要することから、初期段階で試験運行を実施し、本格運行の前の課題抽出や見直しを検討することが、目標達成のためには望まれる。
- ・また、運行開始後、路線や運行ルートの見直しを図るような場合は、目標を達成しない場合が多いことから、運行開始前から計画を十分に行う必要がある。
- ・運行開始後モニタリングを行い、利用者特性や利用者のほか、特にデマンド交通においては非利用者の意見を把握する必要がある。

② 事後評価・見直し

<結果>

- ・事後評価の実施について、デマンド交通では定量的評価を行っている方が目標達成の割合が高いが、逆にコミュニティバスでは目標未達成の割合が高い。問 15
- ・見直し検討体制では、デマンド交通では協議会での意見を反映して実施している方が目標達成の割合が高いが、逆にコミュニティバスでは目標未達成の割合が高い。問 18
- ・運行後の協議調整事項の実施について、コミュニティバスの場合、運行範囲やルートについての協議がされた場合に目標達成の割合が高い。問 14①

<考察>

- ・「人口を加味した利用者増減」と傾向は若干異なり、評価及び見直し検討体制については、コミュニティバスでは実施した場合の方が目標未達成の割合が高いが、これはコミュニティバスの目標値を比較的高めに設定していることが分かる。したがって、目標値については、実現可能性の配慮も必要である。
- ・運行後の協議調整事項について、運行範囲やルートについての見直しは必要に応じて適宜実施することが望まれると考えられる。

第5項 事業継続にかかる効果の有無に関するプレアンケートクロス集計結果

(1) 担当者配置 プレ問2

<結果>

- ・デマンド交通は兼任2人以上配置の場合、利用者増の割合が高いが、縮小再編・廃止の割合が相対的に高い傾向にある。
- ・コミュニティバスは専任担当者の配置の場合は利用者増や目標達成の割合が高いものの、路線の継続や縮小再編・廃止の差はない。

<考察>

- ・専任担当者を配置している市区町村は比較的規模が大きいと考えられる。デマンド交通は比較的小規模な市町村で兼任が多く、コミュニティバスは比較的大規模な自治体で運行されているということが想定される。デマンド交通は兼任2人以上の担当者の配置の場合、縮小再編・廃止の割合が相対的に高いが、専任担当者を置いても差がない。一方、コミュニティバスにおいても専任担当者配置により利用者は増加するが、運行継続と縮小再編・廃止の割合に差がないことから、担当者配置と路線維持の関係性は低いと考えられる。

(2) 運行エリア特性 プレ問7 市街地・郊外・中山間地

① 市街地・郊外・中山間地各エリア特性での比較

<結果>

- ・デマンド交通は、市街地を含む場合は利用者増と目標の双方達成、郊外部を含む場合は利用者増のみで目標は未達成であるものの、それぞれ運行継続の割合が高い。一方で中山間地では双方達成している割合が若干高いが、運行継続と縮小・廃止に差はない。
- ・コミュニティバスは、市街地を含む場合は利用者増と目標達成、郊外地域を含む場合は目標達成のみで双方ともに運行継続と縮小・廃止に差はなく、中山間地では利用者減で目標未達成であるものの、運行継続の割合が高い。

<考察>

- ・市街地や郊外を含む場合には利用者や目標を達成でき、運行継続につながるが、中山間地を含む場合、デマンド交通は利用者増や目標達成をしても継続と縮小・廃止に差がなく、コミュニティバスは利用者減や目標未達成でも継続の割合が相対的に高い。つまり、中山間地では事業の効率性という観点というより生活の足確保のためのモビリティ維持を目的に運行していることが分かる。

② 運行エリアが複数に跨がる場合と跨がらない場合の条件での比較

<結果>

- ・運行が複数エリアに跨いで運行する場合、デマンド交通では利用者増で目標を達成し、運行継続中の割合も相対的に高い。一方、コミュニティバスでは利用者数減だが、目標を達成し、運行継続している割合が高い。 **プレ問7_複数/単数**
- ・コミュニティバスでは郊外、中山間地の場合利用者減であるが、運行継続の割合が高い。 **プレ問7_8区分**

<考察>

- ・運行エリアの設定についてみると、両システムともに複数の運行エリアを跨いでカバーした方が利用者増や目標達成につながり運行継続に役立つ。これは、運行エリアを跨いで幅広く設定した方が、多くの沿線人口あるいは必要な施設の移動をカバーでき、目標達成や運行継続できるということであるが、「人口を加味した利用者増減」で示したように、コミュニティバスでは路線が冗長にならないようにする点へ留意する必要がある。

第6項 事業継続にかかる効果の有無に関する深度化アンケートクロス集計結果

(1) 基礎情報及び地域公共交通施策の方針（問 A）

① 一般会計予算(人口一人あたり)

<結果>

- ・デマンド交通では、人口一人当たりの会計予算額が 40 万円以上 60 万円の場合、目標達成はできるが利用者減であり縮小や廃止の割合が高い。一方、コミュニティバスでは 20 万円以上 40 万円未満の場合には利用者増の割合が高く、路線継続につながる。問 A2

<考察>

- ・人口一人当たりの財源規模が 20 万円～40 万円の場合は都市部（中核市、特例市、中都市）に該当することから、都市部ではコミュニティバスは利用者増の傾向が高く、運行継続につながる。一方、人口一人当たりの財政規模が 40～60 万円は小都市、町村あるいは政令指定都市に該当するが、デマンド交通は、小都市、町村の小規模な自治体において運行することが多く、そのような地域におけるデマンド交通は、利用者減の割合が高く、運行の縮小や廃止につながる可能性が高いと考えられる。

② 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

<結果>

- ・まちづくり施策と一体になった検討を行った場合を見ると、デマンド交通では利用者減の割合が高く、運行縮小や廃止につながる割合が高い。問 A3①
- ・住民の生活を保護するという意識について、デマンド交通では利用者増、コミュニティバスでは利用者増や目標達成の割合が多いが、運行の縮小や廃止が多い。問 A3④
- ・乗り継ぎに配慮したダイヤ設定は、デマンド交通は利用者減や目標未達成であり、運行の縮小や廃止の割合が高い。問 A3⑤

<考察>

- ・まちづくり施策は将来を見据えたものであり、必ずしも現在の移動実態にそぐわないことから、利用者数減や廃止につながると考えられる。また、住民の生活の確保という意識は、交通弱者に対するモビリティ確保という意味合いが強く、需要の規模から観ると公共交通を維持確保するには困難な水準とも考えられ、運行の縮小や廃止につながると想定される。
- ・乗り継ぎに配慮したダイヤ設定は、便数や運行範囲の制約に繋がることもあり、またデマンド交通のメリットであるドアツードアの利便性に反することから、利用者減や目標未達成となり、運行の縮小や廃止につながると考えられる。

(2) 導入・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯 (問 B)

① 導入きっかけ、目的、ターゲット

<結果>

- ・導入のきっかけを見ると、デマンド交通では今後の高齢社会に対応した移動の足確保の場合や自治体内の公共交通に関する課題が明確になった場合、利用者増や目標達成につながり、運行継続中の割合が高い、一方で、コミュニティバスでは、首長や議員の要請や意見があった場合は利用者減の傾向にあり、運行縮小・廃止につながる。問 B1
- ・導入目的をみると、デマンド交通では廃止路線バスの代替の場合に利用者減の傾向が高く、路線縮小・廃止につながるが、交通空白地域や不便地域解消が目的の場合は運行維持につながる。一方で、コミュニティバスでは、交通空白地域や不便地域の解消を目的とした場合は目標達成や路線維持につながる。問 B2
- ・コミュニティバスでは、高齢者をターゲットとした場合は利用者増や目標達成につながり路線維持につながる。問 B3

<考察>

- ・導入のきっかけや目的を見ると、デマンド交通では高齢社会への対応や自治体内の足確保と目的やターゲットが明確であれば利用者増や路線維持につながるが、路線バスの代替としての導入の場合は利用者減や運行縮小・廃止につながる。
- ・コミュニティバスでは、交通空白地域解消という具体的な目的があれば目標達成や路線維持につながるが、首長や議員の要望を受けたという具体的な目的がない形であると、利用者減や運行の縮小・廃止につながる。
- ・つまり、対象とする利用者や地域の問題解消というように目的やターゲットが具体的な場合は利用者増や路線維持につながるが、廃止代替の場合や要望といった目的やターゲットが明確ではない場合は運行の縮小や廃止につながる。

② 検討体制・人材

<結果>

- ・デマンド交通の場合、単独部署内で検討した場合、利用者減や運行縮小・廃止となる。問 B4
- ・学識経験者、研究者と連携を行った場合や重要人材とした場合、両システムともに利用者増、目標達成や運行維持につながる割合が高い。
- ・両システムともに他市区町村、都道府県、国と連携した場合、目標未達成になるもの利用者増になり、運行維持の割合が高い。ただし、外部の重要人材とした場合は、目標達成はできない場合がある点に注意が必要である。問 B5、問 B7

<考察>

- ・デマンド交通では、モビリティ確保という観点の他に福祉的要素も強いことから、単独部署のみでなく、複数部署の連携が利用者増や路線維持の観点から重要となる。また、外部機関では学識経験者や研究者との連携が利用者増や運行維持に資することになる。

(3) 構想・計画段階に向けた検討や計画策定の経緯 (問 C)

① 自治体内部の主体

<結果>

- ・自治体内部の主体が企画関連の部署では、デマンドの場合は利用者減や目標未達成の割合が高く、運行縮小や廃止の割合が高い。問 C2

<考察>

- ・人口規模の小さい自治体は、交通専門の部署を設置していない可能性が高い点に留意する必要があるが、デマンド交通では、に自治体内部で交通の専門部署を設置し、活用することが利用者増、目標達成や運行の維持に資する。コミュニティバスにおいても同様の傾向が考えられる。

② データの活用／③ 利用実態調査

<結果>

- ・デマンド交通の場合、国勢調査など、国や都道府県の統計データを活用した場合に利用者増や目的達成につながり運行継続に資する。コミュニティバスは、既往の実態調査の活用した場合は目標未達成、自治体の統計資料の活用した場合は利用者減となるが、運行継続の傾向がある。問 C3
- ・デマンド交通では、交通事業者のデータを活用した場合、利用者増加や目標達成をしており、運行継続の割合も高い。なお、自治体全域の住民アンケートでは目標未達成だが、運行を継続している割合が高い。問 C4
- ・コミュニティバスの場合は、自治体全域の住民アンケートやバス利用者アンケートを活用した場合に目標達成をし、運行継続している割合が高い。問 C5①、問 C5②

<考察>

- ・データを活用する場合には、当該地区内の出発地や目的地が把握できる国勢調査を用いることが必要であり、データが入手可能な場合はパーソントリップ調査なども活用できる。
- ・自治体の統計資料（移動実態）がデータによっては利用者減・目標未達成につながる可能性があることから、市民や公共交通利用者の移動実態、さらには不満や要望を的確に把握できるようなデータ収集を行い、的確で妥当性のある利用者数目標を設定する等していくことが事業継続に必要となる。

(4) 運行・導入開始に向けた現況把握内容 (問 D)

① 現状の公共交通サービスの把握

<結果>

- ・コミュニティバスでは、民間路線バスの現状把握をした場合には目標達成の割合が高く、運行継続の割合が高い。また、鉄道、路面電車の現状を把握した場合には利用者増の割合が高く、運行継続の割合が高い。なお、福祉輸送の利用実態を把握している方が利用者減は多いが、運行継続の割合が高い。問 D1①、④、⑦
- ・デマンド交通の場合、タクシーの現状把握をしていない場合に目標達成できていない割

合が高く、運行の縮小・廃止の割合が高い。問 D1⑤

・コミュニティバスの場合、民間路線バスの運行頻度・時間帯や路線（ルート・バス停）を把握していた場合は目標達成の割合が高く、運行経費を把握した場合は利用者増となり、運行継続の割合も高い。問 D2①

・コミュニティバスでは、非利用者の把握を実施していない場合、目標達成の割合が低く、運行の縮小再編・廃止の割合が高い。問 D8

<考察>

・導入時は、既存公共交通の利用実態、非利用者の状況や経費を把握することが運行の継続に必要となる。コミュニティバスの場合、既存公共交通との競合の有無、役割分担や連携を認識するために路線バスや鉄道の実態や、特に既存バスの現状の運行サービスを把握すること、デマンド交通ではドアツードアの移動サービスを提供する上で類似性の高いタクシーの実態把握が必要となる。

② 人口特性・交通空白地の把握

<結果>

・交通空白地域の定義を行っていた場合には、コミュニティバスでは利用者増、目標達成の割合が高く、事業継続の割合も高い。問 D10

・デマンド交通は交通空白・不便地域の人口を把握した場合に利用者増であり、またコミュニティバスでは、交通空白・不便地域があった場合や日常的に利用する商店、商業施設などの分布状況を把握している場合に目的達成の割合が高く、また運行継続の割合が高い。

問 D12、D13、D15

・その他、利用者増や目標達成とは関係性が低いですが、両システムともに地理的特性の把握をしている場合、運行継続の割合が高い。問 D14

<考察>

・導入対象地域の選定にあたり、交通空白地域・不便地域の定義をきちんと行うことが、利用者増、目標達成や路線の維持に必要となる。なお、デマンド交通では、対象者の把握のために交通空白・不便地域の人口を把握する必要があり、コミュニティバスでは空白不便地域が存在することや、目的地となる日常的に利用する施設を把握することが重要である。

(5) 現況把握により明らかになった課題について（問 E）

<結果>

・デマンド交通では、路線バスとコミュニティバスの運行ルートの重複率や地域により利用路線の運賃に課題がない場合に利用者減の割合が高く、縮小再編・廃止の割合が低い。

・コミュニティバスでは、地域により民間路線との運賃に差がない場合、利用者増や目標達成の割合が高く、運行継続の割合も高い。問 E1②

<考察>

・既存公共交通（路線バスやコミュニティバス）の概況把握について、デマンド交通の場合、既存交通のルートの重複や運賃に課題がない場合には、デマンド型の必要性が高くないこ

とから、利用者減や路線再編・廃止の割合が高くなる。

- ・コミュニティバスは、既存路線バスとの運賃差が路線競合の問題となり、既存路線バスの減便や廃止につながるが、路線や対象利用者が競合しないようにする等の工夫によって既存路線バス役割分担をすることが必要となる。

(6) 事業形態や運行形態を決定した要素 (問 F)

① 事業形態の検討／② 判断要素の整理・把握

<結果>

- ・両システムともに検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合は利用者減や目標未達成の割合が高く、また運行の縮小・廃止割合が高い。問 F1
- ・事業形態の判断要素とした課題では、デマンド交通では供給や現状の課題把握を検討に反映した場合、利用者増の割合が高く、継続中の割合が高い。一方、コミュニティバスでは需要に関する現状分析を検討した場合の方が利用者増の割合が高く、継続中の割合が相対的に高い。問 F4

<考察>

- ・両システムともに、複数代替案を比較検討することにより、利用者増や目標達成ができ、運行継続につながるため、最初から導入システムの決め打ちは行わない方が望ましい。
- ・事業形態の判断要素は両システムで異なり、現況の課題把握の他、デマンド交通では既存公共交通の運行状況といった供給について、コミュニティバスでは既存公共交通で十分にカバーできていない需要などについて分析を反映することにより、利用者増、目標達成ができ運行継続に資することになると考えられる。デマンド交通とコミュニティバスのそれぞれの運行特性により、対応策が異なることが必要となる。

③ 運行形態の検討

<結果>

- ・デマンド交通の運行形態のうち、ダイヤが固定ダイヤ型の場合は目標未達成の割合が高く、運行の縮小・廃止の割合も高い。問 F11②

<考察>

- ・デマンド交通を導入する場合には、運行ルートやダイヤの自由度が高いことから、運行の経路のみならずダイヤについても一定程度の自由度を与えた方がよい。

(7) 運行・導入時に設定した目標 (問 G)

<結果>

- ・デマンド交通では、新規路線の場合に目標達成はできていないもの利用者増の割合が高く、また運行継続の割合も高くなる。一方で、コミュニティバスから運行形態を変更した場合は利用者減の割合が高く、運行の縮小・廃止の割合が高い。問 G1
- ・コミュニティバスの場合は、乗合率について定性的な目標を設定した場合、利用者減や目標未達成の割合が高く、路線の縮小・廃止の割合が高い。問 G9①、②

<考察>

- ・デマンド交通の導入にあたり、新規路線であれば利用者増や運行継続を実施できている一方、コミュニティバスからの転換の場合は利用者減となり運行の縮小や廃止の割合が高い。上記結果は、そもそも公共交通の確保が困難であった地区であることが想定されるため、コミュニティバスの利用者数の確保や目標が達成できないからといって、安易にデマンド交通に転換しても、結果的に維持できない可能性があることを示唆している。

(8) 運行開始後の利用促進策 (問 H)

<結果>

- ・両システムともに、パンフレット（バスマップ）の作成・配布をする場合に利用者増となり、運行継続に役立つ。問 H2
- ・バスマップの中身としては、デマンド交通は利用方法、コミュニティバスでは路線図、主要施設案内マップを入れると、利用者増や運行継続の割合が高くなる。問 H4

<考察>

- ・利用促進を行う場合、パンフレット（バスマップ）が重要な役割を担うが、デマンド交通は他の交通手段と異なり利用時に予約が必要であることから、その説明を入れておくことが利用者増や運行継続に役立つ。一方で、コミュニティバスは、市民に目的地までの外出に利用できることを認知してもらうための工夫が必要である。

(9) 運行開始後の事後評価 (問 I)

① モニタリング

<結果>

- ・路線や運行ルートの見直しの実施をした場合、デマンド交通では目標未達成、コミュニティバスでは利用者減や目標未達成となり、運行の縮小や廃止につながる割合が高い。問 I2
- ・デマンド交通の場合、利用者の意見を把握しない場合、利用者減と運行縮小や廃止につながる割合が高い。問 I4⑥

<考察>

- ・路線や運行ルートの見直しが必要な場合は、利用者減や目標未達成の割合が高く、運行縮小や廃止につながることから、運行開始前から計画を十分に行う必要がある。
- ・デマンド交通の利用者の意見を反映していないと、利用者減や運行縮小・廃止につながることから、運行開始後のモニタリングを行い、利用者特性や利用者の意見を把握する必要がある。これはコミュニティバスでも同様なことが考えられる。

② 事後評価・見直し

<結果>

- ・事後評価について、デマンド交通は定量的指標を設定している場合、利用者増や目標達成を行うことができ、運行継続に役立つことになる。**問 I5**
- ・利用者数の目標値に対する達成度を事後評価の具体的評価指標とした場合、デマンド交通は利用者増となり、運行継続に役立つこととなる。コミュニティバスは目標が未達成となるが、運行継続に役立つこととなる。**問 I6**
- ・見直し検討体制について、デマンド交通では協議会での意見を反映している場合、利用者増や目標達成につながり、運行継続に役立つことになる。また、運行後も交通事業者との協議調整を実施している場合には、利用者増につながり、運行継続に役立つ。**問 I8**
- ・運行範囲やルートについて、デマンド交通では運行後に協議調整事項として実施した場合には利用者減の割合が高いが、運行継続の割合が高い。**問 I14**

<考察>

- ・利用者数を定量的な指標として評価することは、利用者数の増加や目標達成につながり、また運行継続に役立つことになることから必要である。
- ・見直し体制について、デマンド交通では、協議会の意見反映や交通事業者との協議調整が、利用者増や目標達成につながり、運行継続に役立つことになる。また、利用者減であっても運行範囲やルートの見直しを行った場合、事業継続には役立つことから、実施することが好ましい。

第7項 一人あたり運行経費に関するプレアンケートクロス集計結果

(1) 担当者配置 プレ問2

<結果>

- ・デマンド交通では、専任担当者を配置している場合、利用者減の割合が高く、また運行経費が中央値より高い傾向にある。
- ・コミュニティバスでは、専任担当者の配置の場合は利用者増や目標達成の割合が高く、また運行経費が中央値より低い傾向にある。

<考察>

- ・専任担当者を配置している市区町村は比較的大きな規模と考えられ、兼任が多いのは比較的小規模な市町村であると考えられる。コミュニティバスは比較的大規模な自治体であり専任担当者が多く、デマンド交通は比較的小規模な市区町村で兼任が多いと考えられる。
- ・専任担当者の配置状況に着目すると、デマンド交通では専任担当者を配置している場合の方が、利用者減や運行経費が増大する傾向にあるが、コミュニティバスでは専任担当者の配置により利用者増や目標達成の割合が高く、運行経費の節減につながっている。
- ・担当者配置とコストの関係性が高いことは確実には言い切れないが、コミュニティバスでは専任担当者を配置した方が、主体なる部署が明らかになり業務体制も明確になることから、事業が円滑に実施できることになるとも考えられる。

(2) 運行エリア特性 プレ問7 市街地・郊外・中山間地

① 市街地・郊外・中山間地各エリア特性での比較

<結果>

- ・デマンド交通は、市街地を含む場合は利用者増と目標達成、郊外部を含む場合は利用者増のみで目標未達成であるものの、運行経費は低い（運行継続の割合も高い）。一方で中山間地では利用者増と目標達成の割合が若干高いが、運行経費が高い。
- ・コミュニティバスは、市街地を含む場合は利用者増と目標達成しており、運行経費も低い。なお、郊外地域を含む場合は目標達成のみで運行経費が高い。なお、中山間地では利用者減で目標未達成であり、運行経費が高い。（中山間のみ運行継続の割合は高い）。

<考察>

- ・エリア別に整理すると、市街地ではデマンド交通とコミュニティバスともに利用者増や目標達成の割合が高く、運行経費も低下する割合が高い。なお、デマンド交通は運行継続の割合も高い。また、郊外部では、デマンド交通は目標未達成だが利用者増であることから、運行経費が安く事業継続の割合が高いが、コミュニティバスでは目標達成はしているものの運行経費が高くなる傾向にある。さらに中山間地では、デマンド交通は利用者増や目標達成の割合が若干高いものの、運行経費が高い状況にあり、コミュニティバスは利用者減や目標未達成であり運行継続も高いものの、運行経費の割合が高い。
- ・ここで、市街地に比べ需要の少なくなる郊外地域では、デマンド交通の方が利用者増や運行経費減の割合が高いという状況であるが、各システムのコストの統計値（中央値）より安いという意味でありコミュニティバスより1人あたり経費が安いという意味ではない。

したがって、郊外部では需要が都市部より減少するため、一人当たり運行経費も掛かることから、各システムの特性と需要特性（対象利用者や分散の状況など）を比較・検討した上でのシステムの選定が必要となる。

- ・中山間地域では、両システムともに運行経費が高くなるが、デマンド交通の方が利用者増や目標達成の割合が若干ながら高く、コミュニティバスは利用者減や目標達成が低く運行経費も高いものの、運行継続をしていることから生活の足の確保という観点からやむを得ず実施していることが伺える。

② 運行エリアが複数に跨がる場合と跨がらない場合の条件での比較

<結果>

- ・運行エリアが複数に跨いでいる場合、デマンド交通では利用者増で目標を達成しており、運行経費も低いことから、運行継続の割合が高い。また、コミュニティバスでは、運行エリアが複数に跨いでいる場合、利用者減であり、運行経費は高くなるが、目標は達成しており運行継続の割合が高い。
- ・運行エリアが単独の場合コミュニティバスは利用者増であり、運行経費が下がる割合が高い。**プレ問7_複数/単数**

<考察>

- ・運行エリアの設定では、両システムともに複数の運行エリアを跨いでカバーした方が利用者増もしくは目標達成につながっているが、デマンド交通は運行経費減でコミュニティバスは運行経費増となっている。
- ・1つの路線が複数の運行エリアを跨いでカバーする場合、デマンド交通では市街地・郊外・中山間地それぞれの特性に応じて柔軟な運行ができるが、コミュニティバスでは、複数の運行エリアを跨いでカバーすることによって、路線が冗長になり所要時間や運行経費の増加に繋がることと理解できる。

第8項 一人あたり運行経費に関する深度化アンケートクロス集計結果

(1) 基礎情報及び地域公共交通施策の方針 (問 A)

① 一般会計予算(人口一人あたり)

<結果>

- ・デマンド交通では、人口一人あたりの会計予算額が 60 万円以下の場合には運行経費が低くなるものの、40 万円以上 60 万円の範囲では、目標達成はできるが利用者減になり縮小や廃止の割合が高い。
- ・コミュニティバスでは、予算額が 40 万円未満の場合に運行経費が低くなるが、その場合には利用者増の割合が高くなり、運行継続につながる。問 A2

<考察>

- ・人口一人あたりの財源規模が 20 万円～40 万円の場合は都市部（中核市、特例市、中都市）に該当することから、都市部ではコミュニティバスは利用者増の傾向が高いとともに、運行経費を抑制できることから運行継続につながる。
- ・デマンド交通では人口一人あたりの財政規模が 60 万円以下の場合は目標達成ができて運行経費減になるものの、財政規模が 40～60 万円の場合は、利用者減の割合が高く、運行の縮小や廃止につながる可能性が高い。財政規模が 40～60 万円の場合は、政令指定都市、小都市、町村が該当するが、デマンド交通の場合、小都市、町村での運行が多いため、この財政規模に多く該当する。

② 基礎情報及び地域公共交通施策の方針

<結果>

- ・まちづくり施策と一体になった検討を行った場合を見ると、デマンド交通では利用者減の割合が高く運行経費が下がるが、運行縮小や廃止につながる可能性が高く、コミュニティバスは、利用者減や目標未達成の割合が高く、運行経費も上がる傾向にある。問 A3①
- ・住民の生活を保護するという意識について、コミュニティバスでは利用者増や目標達成の割合が多く、運行経費は下がるものの、運行の縮小や廃止が多い。問 A3④

<考察>

- ・まちづくり施策は将来を見据えたものであって、必ずしも現在の移動実態にそぐわないことから、利用者減や目標未達成につながり、デマンド交通では利用者減により運行経費が下がるものの運行の縮小や廃止につながる。一方で、コミュニティバスでは利用者の有無に関わらず運行するため運行経費が上がる傾向にある。
- ・また、住民の生活の確保という意識は、交通弱者に対するモビリティ確保という意味合いが強く、需要の規模から観ると公共交通を維持確保するには困難な水準とも考えられ、運行経費は下がるものの、運行の縮小や廃止につながると想定される。

(2) 導入・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯 (問 B)

① 導入きっかけ、目的、ターゲット

<結果>

- ・導入のきっかけを見ると、デマンド交通では住民や地域からの公共交通への要請が導入のきっかけとなった場合、運行経費減となる。問 B1
- ・導入目的をみると、コミュニティバスでは、交通空白地域や不便地域の解消を目的とした場合に目標達成や運行経費の削減につながり、路線維持につながる。一方で、高齢者や障害者などの移動を支援する福祉施策の一環である場合、利用者減にはなるが運行費減となる。問 B2

<考察>

- ・導入のきっかけや目的を見ると、デマンド交通では、住民などからの要請があった場合に運行経費減となっているが、要請に応じた範囲での限定した小規模な対応と考えられる。
- ・コミュニティバスでは、交通空白地域解消という具体的な目的があれば目標達成し、運行維持、運行経費減につながり、高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策の一環の場合は、利用者減であるが運行経費減につながる。
- ・コミュニティバスでは、地域の問題解消というように目的やターゲットが具体的な場合は利用者数の目標達成や運行維持につながるが、交通福祉施策などといった限定的なターゲットを絞った場合には、利用者は減であったとしてもコスト減にもつながるという割り切りもある。

② 検討体制・人材

<結果>

- ・デマンド交通の場合、単独部署が主体となり複数部署と連携した場合、利用者増、運行運行経費減や運行維持につながるが、単独部署内で検討した場合は利用者減、運行経費減や運行縮小・廃止となる。コミュニティバスでは、単独の専門部署内で検討した場合は、利用者増加や運行経費減につながるが、単独部署が検討主体となり複数部署と連携した場合、利用者減となるが運行経費が上がる。問 B4
- ・デマンド交通では、学識経験者、研究者と連携を行った場合や重要人材とした場合、両システムともに利用者増、目標達成につながり、運行経費はかかるが運行維持につながる割合が高い。また、民間の人材を外部の重要人材とした場合に同様の傾向で、目標達成できるが運行経費がかかる傾向にある。問 B5、問 B7
- ・デマンド交通では、調査や分析を行う民間企業の人材を活用した場合、利用者増や目標達成につながるが、運行経費が上がる傾向にある。問 B9

<考察>

- ・デマンド交通では、モビリティ確保という観点の他に福祉的要素も強いことから、複数部署の連携が利用者増、運行経費減や路線維持の観点から重要となるが、コミュニティバスは専門の単独部署内での計画検討のほうが良い結果を得ている。

- ・学識経験者や研究者と連携する場合や、調査を行う民間企業の人材を活用する場合に、デマンド交通は利用者増や目標達成に資するが、費用が増加する傾向がある。これは、調査分析を実施した費用や、利用者増による運行経費増の傾向によると考えられる。

(3) 構想・計画段階に向けた検討や計画策定の経緯 (問 C)

① 調査実施機関

<結果>

- ・専門コンサルタントに委託を行い調査した方が両システムともに目標達成の割合が高いが、運行経費が高くなる傾向にある（コミュニティバスは運行継続につながっている）。その一方で、自治体内部で実施した場合は、両システムの運行経費が低くなる傾向にあるが、コミュニティバスの場合目標は達成しているが、縮小再編・廃止の割合が高くなる。

問 C1

<考察>

- ・調査の実施にあたっては、専門コンサルタントに委託した場合には、両システムともに目標達成の割合が高くなるが、運行経費の増加につながっている。これは、委託を行う場合は、委託経費のほか、もともと両システムともに導入規模が一定程度大きいものであるため、運行経費が高くなる可能性も考えられるが、調査を行った方が利用者の目標達成につながり、運行継続につながる可能性が高いということが考えられる。

② データの活用／③ 利用実態調査

<結果>

- ・自治体の統計資料や事業者保有の既存データを活用した場合には、デマンド交通では利用者増に役立ち、運行経費が高くなるが、コミュニティ交通の場合は利用者減となり運行経費が低くなる傾向にある。問 C3
- ・コミュニティバスでは、交通事業者のデータを活用していない場合、利用者増の割合が高いものの、目標達成には繋がらず、運行経費が高くなる割合が高い。問 C4
- ・デマンド交通、コミュニティバス双方で、事業者ヒアリングを行った場合、運行経費が低くなる傾向にある。また、デマンド交通では、目標達成の割合も高くなっている。問 C5

①

- ・コミュニティバスでは特定地域や年齢層への調査を実施した場合、目標を達成できず運行経費が高くなる場合が多い。問 C5②

<考察>

- ・既存データの活用について、自治体統計や事業者保有データは、利用者の移動実態（出発地や目的地など）については特定しづらいが、デマンド交通では、需要規模（公共交通利用者数）や、利用対象者（地区別高齢者人口）を把握する際に役立ち、利用者増になるが、それに対応するために運行経費が掛かる傾向にあると考えられる。

- ・一方で、コミュニティバスでは、移動実態を踏まえないと利用者減で運行経費は低くできるが、運行の縮小や廃止につながる可能性が高い。また、特定地域や年齢層での地域のみ調査範囲を限定してしまった場合は、目標未達成で運行経費が高くなるという問題が起こる。
- ・デマンド交通、コミュニティバス双方で、事業者へのヒアリングは、運行経費の削減には有効であると考えられる。

(4) 運行・導入開始に向けた現況把握内容（問 D）

① 現状の公共交通サービスの把握

<結果>

- ・デマンド交通では、コミュニティバス、デマンド交通、鉄道・路面電車、小中学校のスクールバスの現状を把握していた場合、運行経費が低くなる傾向にある。問 D1①（②、③、⑤、⑥）
- ・民間路線バスの現状把握について、デマンド交通では日当たり運行頻度、運行時間帯や運行経費の把握をしていた場合、利用者増や目標達成の割合が高く、運行経費を低くなる傾向が高いが、コミュニティバスでは一運行当たりの所要時間の現状把握をした場合、運行経費が高くなる可能性が高い。問 D2①
- ・デマンド交通では民間路線バスの毎年の路線別利用者数を把握した場合、利用者増の割合や目標達成の割合が高く、また運行経費が低くなる傾向にある。コミュニティバスでは、バス停別のコミュニティバス利用者数を把握した場合は、利用者増になるものの運行経費が高くなる可能性が高い。問 D4⑥、問 D5⑧
- ・デマンド交通では、非利用者の把握を実施していない場合、目標達成の割合が低い、運行経費が低くなる。また、人口特性の現状把握をしている場合、利用者増の割合が高いが運行経費が高くなる可能性が高い。問 D8、D9

<考察>

- ・導入時は、既存公共交通の利用実態の状況を把握することが運行経費減に必要なと考えられる。デマンド交通では、地域交通の現状把握、民間路線バスの運行状況や利用状況を把握した場合、利用者増や目標達成となり、かつ運行経費を低くすることができ、非利用者の把握も利用者確保の観点から重要となる。
- ・コミュニティバスでは、現状把握で既存バスの運行当たり所要時間を把握した場合、運行経費増や運行縮小・廃止につながるとあるが、路線バスを安易にベースにしないことが必要とも考えられる。

② 人口特性・交通空白地の把握

<結果>

- ・交通空白地域の定義を行っていた場合、コミュニティバスでは利用者増、目標達成の割合が高く、運行経費減や事業継続の割合も高くなる。また、交通空白地域の定義がバス停から 300m 未満の場合は、目標達成ができ運行経費減の割合が高い。問 D10、問 D11②
- ・施設分布について、コミュニティバスでは買物施設、医療施設や公的施設の分布を調査した場合、目標達成ができ運行経費減の割合が高い。問 D15

<考察>

- ・導入対象地域の選定にあたり、交通空白地域・不便地域の定義をきちんと行うことが、利用者増、目標達成、運行経費減や事業継続に必要となることがいえる。コミュニティバスでは、空白不便地域についてバス停から 300m 以内として定義することが目標達成や運行経費減に役立つことになる。
- ・また、コミュニティバスでは利用者の目的地と想定される施設（買物施設、医療施設、公的施設）の分布を把握することが目標達成や経費削減に役立つことにある。

(5) 現況把握により明らかになった課題について（問 E）

<結果>

- ・デマンド交通では、路線バスとコミュニティバスの運行ルート重複率に課題がある場合運行経費減の割合が高く、地域により利用路線の運賃に課題がある場合は運行経費増の割合が高い。問 E1②
- ・コミュニティバスは、路線バスとコミュニティバスの利用者の利用意向の乖離に課題を認識している場合、利用者増や目標達成の割合が高いが、運行経費増の割合が高い。問 E1④

<考察>

- ・既存公共交通（路線バスやコミュニティバス）の概況把握について、デマンド交通の場合、民間路線バス及びコミュニティバスの運行ルート重複に課題がある場合には、運行経費減の割合が高いが、デマンド交通の役割は重要でなく利用者がそれほど増えない可能性があると考えられる。その一方で、運賃に課題がある場合は運行経費増となるが、これはデマンド交通の必要性が高くなる可能性が想定される。
- ・コミュニティバスは、提供サービスと利用意向の乖離の課題認識が、提供サービスの工夫につながり、利用者増や目標達成となるものの、運行経費が高くなる可能性があることが課題となる。

(6) 事業形態や運行形態を決定した要素（問 F）

① 事業形態の検討

<結果>

- ・デマンド交通では、検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合は利用者減や目標未達成の割合が高く、また運行費用増や縮小・廃止割合が高い。問 F1
- ・両システムともに若年層や子育て世代を主な対象利用者とした場合、利用者増や運行経費減につながるが、通学者を主な対象利用者とした場合、デマンド交通では利用者減や運行経費増の割合が高い。なお、コミュニティバスでは通勤者を主な対象利用者とした場合、運行経費減の割合が高い。問 F3
- ・事業形態の判断要素とした課題では、需要を事業形態の判断要素とした場合、デマンド交通は運行経費増の割合が高くなる一方で、コミュニティバスでは利用者増や目的達成の割合が高くなるとともに、運行経費減や運行継続の割合が高い。問 F4

<考察>

- ・複数代替案を比較検討することにより、利用者増や目標達成ができ、運行継続につながるため、最初から導入システムの決め打ちは行わない方が望ましいが、特にデマンド交通では、最初から事業形態が決まっていた場合、利用者減や目標未達成による運行経費減少や運行の縮小・廃止につながることもある。
- ・利用者層については、両システムともに交通弱者である高齢者の外出を主たるターゲットにしているので、若年層や子育て世代などの平日日中の移動も需要として取り込められれば利用者増や運行経費減に効果があると考えられる。一方で、通学については、朝夕の運行時間帯を拡大する必要があることや、授業開始時刻前に需要が集中してしまうこともあるため、デマンド交通には適さない可能性も考えられる。
- ・事業形態の判断要素は両システムで異なり、コミュニティバスは利用者側の需要であるが、デマンド交通は利用者側の需要でない（運行側の供給である）。これは、運行形態の差異により起こるものと想定される。

② 判断要素の整理・把握

<結果>

- ・需要予測の根拠として、コミュニティバスでは住民の利用意向調査を用いた場合には利用者増や運行経費減の割合が高く、運行維持の割合も高いが、運行していたバスの過去の利用実績を需要予測の根拠とした場合、運行経費増や運行縮小・廃止につながる割合が高い。問 F7
- ・運行形態の判断について、コミュニティバスでは定量的な判断を最優先した場合、目標達成の割合が高く、運行経費減の割合も高い。また、コミュニティバスでは定量的な判断を利用者数予測結果とした場合は、利用者増や運行費用減の傾向が高い。問 F8①、F9
- ・定性的な判断について、コミュニティバスの場合、高齢者の外出機会増大を判断基準とした場合、目標達成や運行経費減となる割合が高い。問 F10

<考察>

- ・判断要素として、定量的な判断と定性的な判断があるが、特にコミュニティバスの場合定量的な指標を判断材料として、住民の利用意向調査などによる需要予測を行った場合、利用者増や運行経費減、また運行維持の割合が高い。一方で、定量的な判断でも過去運行されていたバスの利用実績など、実態を反映しづらいデータを用いると、運行経費増や運行縮小・廃止につながる可能性もある。
- ・定性的な判断として、コミュニティバスでは高齢者の外出機会増大という、移動の確保という指標を用いることが望ましい。

③ 運行形態の検討

<結果>

- ・デマンド交通の運行形態のうち、ダイヤが固定ダイヤ型の場合は目標未達成の割合が高く、運行経費増や運行の縮小・廃止の割合も高い。問 F11②
- ・発着地に関する運行形態について、DF：ドア（自宅・施設）⇔着地固定の場合は、利用者増の割合が高いものの、運行経費増の割合が高く、DD：ドア（自宅・施設）⇔ドア（自宅・施設）の場合、利用者増で目標未達成だが、運行経費減の割合が高い。問 F11③
- ・コミュニティバスの場合、競合するモード・路線間の調整を図った場合、運行経費減の割合が高い。問 F14

<考察>

- ・デマンド交通を導入する場合には、運行ルートやダイヤの自由度が高いことが少ない需要にもエリアを広く対応できる利点であることから、ダイヤについても一定程度の自由度を与えた方がよく、出発地は自宅や施設の前にすることが良い。また、目的地側を特定の施設にすると利用者増となるが、運行経費が上がり、目的地側を自宅や施設の前にすると、目標未達成となるが、運行経費が下がる傾向にある。これは、需要規模が大きくなると、経路の自由度の設定が難しく、また巡回箇所も増えることから運行経費増に繋がる可能性が高いと考えられる。
- ・コミュニティバスでは、路線設定について路線バスなどの他の交通手段との調整が運行経費削減の有効手段と考えられる。

(7) 運行・導入時に設定した目標（問 G）

<結果>

- ・デマンド交通では、新規路線の場合に目標達成はできていないものの利用者増の割合が高く、また運行経費が低く、運行継続の割合も高くなる。コミュニティバスも、新規路線の場合は運行経費が低くなる割合が高い。問 G1
- ・定量的な目標設定をした場合、デマンド交通では利用者増の割合が高く、運行経費減の割合が高い。コミュニティバスも運行経費減の割合が高い。問 G2

<考察>

- ・新規路線の場合は、デマンド交通とコミュニティバスの双方で運行経費が低くなることが多いが、これは新規路線の場合には、廃止路線でのルートや停留所の影響を受けることなく、目的やターゲットに合致した運行ができるからと考えられる。
- ・定量的な目標設定（利用者数や収支率など）を設定した場合、運行経費が低くなる傾向があるが、これは定量的な目標を適切に設定できるような計画策定が望まれるということと考えられる。

(8) 運行開始後の利用促進策（問 H）

<結果>

- ・デマンド交通では、利用方法についてパンフレットの作成・配布をする場合に利用者増や運行経費減となり、運行継続に役立つ。

<考察>

- ・利用促進を行う場合、バスマップ等のパンフレットが重要な役割を担うが、デマンド交通は他の交通手段と異なり利用時に予約が必要であることから、その説明を入れておくことが利用者確保やそれに伴う運行経費減や運行継続に役に立つ。

(9) 運行開始後の事後評価（問 I）

① モニタリング

<結果>

- ・モニタリングで利用者特性を運行開始後毎年継続的に把握した場合、デマンド交通では利用者増の傾向が高く、また運行経費減の割合が高くなる。コミュニティ交通でも運行経費減の割合が高い。問 I4③
- ・モニタリングで非利用者の意見を把握していない場合、デマンド交通では、利用者減であるが運行経費減の割合も高い。コミュニティバスでは、非利用者の意見を把握できている場合に運行経費減の割合が高い。問 I4⑥

<考察>

- ・モニタリングを実施する場合、利用者特性の把握が、利用者増や運行費用減につながる可能性がある。また、コミュニティバスについては、非利用者の意見を把握した場合、運行経費減につながる可能性がある。

② 事後評価・見直し

<結果>

- ・事後評価のための定量的な目標値について、デマンド交通では利用者数の目標値に対する達成度を事後評価の具体的な評価指標とした場合、利用者増、運行経費減や運行継続につながるようになる。コミュニティバスでは、目標値を収支率の達成状況とした場合は利用者増や運行経費減につながるが、目標値を利用者数の達成状況とした場合、事業継続の割合が高いが、目標未達成の割合が高くなり、また運行経費増に繋がる。**問 I6**
- ・運行後の協議調整事項のうち、利用促進策を協議調整事項としている場合、デマンド交通では利用者減や運行経費増となっている。コミュニティバスの場合は、運行経費減となっている。**問 I14①**

<考察>

- ・事後評価に用いる目標値の設定を行う場合、デマンド交通では利用者数の達成状況である一方、コミュニティバスでは収支率の達成状況が利用者増や運行経費減に役立つ。
- ・これは、双方のシステムを導入する地区や目的が異なることが理由として考えられる。デマンド交通の場合はターゲットとなる想定利用者層が、地区の高齢者など限定される傾向にあるため、適切に需要数を把握することが運行経費の削減や運行継続に資する。一方で、コミュニティバスの場合には、一定程度の需要が見込まれるものの、要望や嘆願などにより路線が冗長になる可能性や、それにより利用者数が伸びない可能性もあり、運行範囲（エリア、路線や停留所設定）やターゲットが適切であるかを把握する上でも収支率での評価が好ましい。
- ・利用促進策は、デマンド交通の場合、利用者減や運行経費増の問題があるから実施するものであると伺えるが、運行前から利用促進を行う事が重要である。

第9項 クロス集計結果における効果ありの項目整理

利用者数の増加、利用者数の目標の達成、事業の継続、運行経費の削減に効果のあった項目を整理した（表 26～表 29）。

表 26 利用者増加を達成した項目

大項目	小項目	利用者増	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地もしくは郊外がある場合 市街・郊外・中山間地の複数エリアを跨ぐ場合 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地がある場合 市街・郊外両方もしくは一方
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> 住民生活の保障 	<ul style="list-style-type: none"> 住民生活の保障
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 高齢社会に対応した移動の足確保 高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策 自治体内の公共交通の課題が明確 高齢者、若年層や子育て世代 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢社会に対応した移動の足確保 高齢者、若年層や子育て世代
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> 単独部署主体で複数部署連携 地域施設、学識経験者・研究者、他市町村、都道府県と国と連携 民間人材、学識経験者、研究者を外部の重要人材 	<ul style="list-style-type: none"> 単独の専門部署のみ 地域施設、学識経験者・研究者、他市町村、都道府県と国と連携
構想・計画 段階に向けた 検討や計画 策定	自治体内部 主体	<ul style="list-style-type: none"> 交通部門の部署が主体 	<ul style="list-style-type: none"> 交通部門の部署が主体
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> 国勢調査、市町村や事業者データ 	<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> 特定地域または特定年齢層の調査 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体全域を調査対象
運行・導入 開始に向けた 現況把握	現状の公共 交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> 現状把握（民間路線バス） 公共交通サービスの現状把握 民間バスの運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置、運行経費 民間バスの毎年の利用者数の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 現状把握（コミュニティバス、鉄道・路面電車・タクシー） 民間バスの運行経費 民間バスの毎年の利用者数把握 コミュニティバスのバス停別利用者数・乗降客数
	人口特性・交通 空白地域	<ul style="list-style-type: none"> 人口特性の把握 交通空白地域定義（300m 以内） 交通空白地域・交通不便地域の全年齢人口把握 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域定義 通勤・通学周辺市町村への流入・流出状況
現況把握 により明 らかな 課題	運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> 地区ごと路線バスやコミュニティバスの運行頻度について課題として把握 	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルート重複率に課題がない 地域ごとに路線バスやコミュニティバスの運行頻度について課題として把握 路線バスやコミュニティバスの地域の運賃の差に課題がない

	利用者数	・平休日別の利用者増減を定量的に把握	・平休日別の利用者増減を定量的に把握 ・利用者の利用意向とサービスの乖離を把握
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	・検討開始時点の候補形態が複数	・検討開始時点の候補形態が複数
	対象者	・若年層や子育て世代	・若年層や子育て世代 ・高齢者
	判断要素	・既存公共交通の運行状況（供給）や現状の課題把握 ・交通不便地域の縮小度合を基準	・需要に関する現状分析 ・住民やバス利用者の利用意向による需要予測 ・全年齢層の利用者数の予測結果 ・高齢者の外出機会増大（定性的）
	運行形態	・ドアツードア（自宅・施設） ・自宅から発着地	—
	関連機関協議	・競合モード・路線との調整	・採算性や効率性に関する住民との合意形成
運行・導入時の目標	路線の位置づけ・目標設定	・新規路線 ・定量的目標（対象住民利用者数）	—
運行開始後利用促進策	利用促進	・バスマップ作成（利用方法など）	・バスマップ作成（路線図、時刻表、運賃（割引含む）、主要施設案内）
運行開始後の事後評価	モニタリング	・利用者特性を毎年継続的に把握	・モニタリング実施
	事後評価	・定量的な事後評価	・定量的な事後評価
	見直し	・協議会の意見反映 ・交通事業者との協議	・協議会の意見反映 ・自治体関連部署との協議

表 27 利用者数の目標を達成した項目

大項目	小項目	利用者数の目標達成	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地がある場合 複数エリアを跨ぐ場合 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地もしくは郊外がある場合 複数エリアを跨ぐ場合(市街・郊外)
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	—	<ul style="list-style-type: none"> 住民生活の保障という意識
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 自治体内の公共交通への課題 高齢社会に対応した足の確保 高齢者や障害者等の移動を支援する福祉施策の一環 高齢者の他に若年層や子育て世代をメインターゲットとする 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白・不便地域の解消や拡大防止対策
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> 学識経験者や研究者との連携 民間人材や学識経験者、研究者を重要人材 	<ul style="list-style-type: none"> 学識経験者や研究者との連携
構想・計画 段階に向けた検討 や計画策定	自治体内部主体	<ul style="list-style-type: none"> 交通部門の部署主体 	—
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> 専門コンサルタントによる調査実施 国勢調査(パーソントリップ調査) 交通事業者提供データ 	<ul style="list-style-type: none"> 専門コンサルタントや自治体内部による調査実施 国勢調査
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態調査 事業者ヒアリング 特定地域・特定年齢層の現状把握 	<ul style="list-style-type: none"> 住民アンケート(自治体全域) バス利用者アンケート 特定地域・特定年齢層の現状把握
運行・導入 開始に向けた現況 把握	現状の公共交通 サービス	<ul style="list-style-type: none"> 民間路線バスの現状把握(運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置、運行経費) 毎年路線別利用者数(民間)を把握 	<ul style="list-style-type: none"> 民間路線バスの現状把握(運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置)
	人口特性・交通 空白地域	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の定義や存在 買物施設、役場など公共施設、図書館など娯楽施設の分布把握 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の定義(バス停から300m未満)や存在 買物施設、医療施設、教育施設、役場など公共施設、図書館など娯楽施設の分布把握 通勤・通学の周辺市町村の流動
現況把握 により明らか になった課題	運行サービス	—	<ul style="list-style-type: none"> 地域により路線の運賃の差の課題がないこと。
	利用者数	—	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通全体および路線別利用者増減の割合の把握 利用者の利用意向とサービスの乖離の把握
事業形態 や運行形態の決定 要素	事業形態	—	—
	対象者	—	<ul style="list-style-type: none"> 需要や現況の課題把握の分析検討
	判断要素	—	<ul style="list-style-type: none"> 定量的な判断を決定の最優先事項

	運行形態	—	—
	関連機関協議	・競合する交通モード・路線間調整	—
運行・導入時の目標	路線の位置づけ・目標設定	・定量的指標（対象住民の利用者数）	—
運行開始後利用促進策	利用促進	—	—
運行開始後の事後評価	モニタリング	—	・試験運行の実施
	事後評価	・定量的評価の実施	
	見直し	・協議会の意見反映	・運行範囲やルートの協議

表 28 事業継続を達成した項目

大項目	小項目	事業継続	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地もしくは郊外がある場合 ・複数エリアに跨いでの運行（市街、郊外、中山間地を含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ・中山間地がある場合※ ・複数エリアに跨いでの運行（中山間地を含む）※
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	—	—
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体内の公共交通に関する課題 ・高齢社会に対応した移動の足の確保 ・交通空白地域や不便地域解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域や不便地域解消 ・高齢者を対象とする。
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者・研究者との連携 ・他市区町村、都道府県、国との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者・研究者との連携 ・他市区町村、都道府県、国との連携
構想・計画 段階に向けた検討 や計画策定	自治体内部主体	—	—
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査等、国や都道府県の統計データ ・交通事業者提供データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・既往の実態調査活用 ・自治体の統計資料
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート（自治体全域）※ 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート（自治体全域） ・バス利用者アンケート
運行・導入 開始に向けた現況 把握	現状の公共交通 サービス	—	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの現状把握（民間路線バスの運行頻度・時間帯や路線（ルート・バス停）、運行経費） ・鉄道・路面電車の現状把握 ・福祉輸送の利用実態の把握
	人口特性・交通 空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の人口（全年齢）把握 ・地理的特性 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の定義と存在 ・日常的に利用する商店、商業施設等の分布状況を把握 ・地理的特性
現況把握 により明らか になった課題	運行サービス	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地域により民間路線との運賃に差がない場合
	利用者数	—	—
事業形態 や運行形態の 決定要素	事業形態	<ul style="list-style-type: none"> ・供給や現状の課題把握を反映 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に関する現状分析を検討
	対象者・判断 要素・運行形態・ 関連機関協議	—	—
運行・導入 時の目標	路線の位置 づけ・目標設定	<ul style="list-style-type: none"> ・新規路線での設定目標 	—
運行開始 後利用促進 策	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・利用方法を示したパンフレット 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線図や主要施設を入れたマップ
運行開始 後の事後 評価	モニタリング	—	—
	事後評価	<ul style="list-style-type: none"> ・定量的指標の設定（利用者数） 	<ul style="list-style-type: none"> ・定量的指標の設定（利用者数）
	見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の意見反映 ・交通事業者との協議調整 	—

		・運行範囲やルートの実行後の 協議調整	
--	--	------------------------	--

※：利用者増や目標の達成はしていない（モビリティ確保の観点から事業継続を判断していると想定される項目）

表 29 一人あたり運行経費削減を達成した項目

大項目	小項目	運行経費削減	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地もしくは郊外がある場合 運行エリアが複数に跨いでいる場合（市街、郊外、中山間全て含む） 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地がある場合 運行エリアが単独の場合
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり施策と一体になった場合 	<ul style="list-style-type: none"> 住民の生活を保障する場合
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 住民や地域からの公共交通への要請 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域や不便地域の解消 高齢者や障害者などの移動を支援する福祉施策の一環※
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> 単独部署が主体で複数部署と連携 	<ul style="list-style-type: none"> 単独部署で検討
構想・計画 段階に向けた 検討や計画 策定	自治体内部 主体	<ul style="list-style-type: none"> 自治体内部単独での調査実施※ 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体内部単独での調査実施※
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> 事業者ヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の統計資料や事業者保有の既存データを活用※ 事業者ヒアリング
	利用実態調査	—	—
運行・導入 開始に向けた 現況把握	現状の公共 交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、デマンド交通、鉄道・路面電車、小中学校のスクールバスの現状を把握 民間路線バスの1日当たり運行頻度、運行時間帯や運行経費把握 民間路線バスの毎年の路線別利用者数把握 	—
	人口特性・交通 空白地域	—	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の定義（300m未済） 買物施設、医療施設や公的施設分布
現況把握 により明らか になった課題	運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバスの運行ルート重複率に課題がある場合 	—
	利用者数	—	—
事業形態 や運行形態 の決定 要素	事業形態	—	—
	対象者	<ul style="list-style-type: none"> 若年層や子育て世代 	<ul style="list-style-type: none"> 若年層や子育て世代 通勤者
	判断要素	—	<ul style="list-style-type: none"> 需要を事業形態の判断要素 住民の利用意向調査を用いる 定量的判断（利用者数予測結果） 定性的判断（高齢者外出機会増大）
	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ドアツードア（自宅・施設） 	—
	関連機関協議	—	<ul style="list-style-type: none"> 競合するモード・路線間の調整
運行・導入	路線の位置づ	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線

時の目標	け・目標設定	・定量的な目標設定	・定量的な目標設定
運行開始後利用促進策	利用促進	・利用方法についてパンフレットの作成・配布	—
運行開始後の事後評価	モニタリング	・利用者特性を運行開始後毎年継続的に把握 ・非利用者意見の未把握※	・利用者特性を運行開始後毎年継続的に把握 ・非利用者意見の未把握※
	事後評価	・利用者数の目標値に対する達成状況	・収支率の目標値に対する達成状況
	見直し	—	—

※：利用者増や目標の達成はしていない／廃止につながる

(事業規模が小さくなり一人当たり経費が低減していると想定される項目)

第10項 クロス集計結果における効果なしの項目整理

利用者数の増加、利用者数の目標の達成、事業の継続、運行経費の削減に効果のなかった項目を整理した（表 30～表 33）。

表 30 利用者増加を達成しなかった例

大項目	小項目	利用者増未達成	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	・中山間地のみ	・中山間地がある場合 ・複数エリアに跨ぐ場合 ・郊外と中山間地のみ
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通施策の方針	・まちづくり施策と一体 ・乗り継ぎへの配慮	・まちづくり施策と一体 ・乗り継ぎへの配慮
導入検討 計画策定	目的・ターゲット	・路線バスの廃止の代替 ・通学者をターゲット	・首長や議員の要請や意見
	検討体制・人材	・単独部署のみ	・単独部署が検討主体となり複数部署と連携
構想・計画 段階に向けた検討 や計画策定	自治体内部主体	・企画関連の部署	・企画関連の部署
	データ活用	—	・自治体の統計調査 ・交通事業者提供データ
	利用実態調査	・住民懇談会やワークショップで利用実態調査 ・特定地域、特定年齢層以外を対象とする場合	—
運行・導入 開始に向けた現況 把握	現状の公共交通サービス	—	—
	人口特性・交通空白地域	・交通空白地域を 300m～500m と設定 ・拠点・施設分布について、レジャー施設・集客施設などの分布	—
現況把握 により明らか になった課題	運行サービス	・路線バスやコミュニティバスの地域の運賃差の課題がない	—
	利用者数	—	—
事業形態 や運行形態 の決定 要素	事業形態	・検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合	・検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合
	対象者	・通学者を利用対象とした場合	・通学者を利用対象とした場合
	判断要素	—	—
	運行形態	—	—
関連機関協議	—	—	—
運行・導入 時の目標	路線の位置づけ・目標設定	・コミュニティバスの代替となる場合	・乗合率について定性的な目標を設定
運行開始 後利用促進 策	利用促進	—	—
運行開始 後の事後 評価	モニタリング・事後評価	・運行開始後に利用者の意見を把握しなかった場合 ・利用者及び非利用者の意見を把握しなかった場合	・運行開始後の利用について路線や運行ルートの見直しを実施
	見直し	・運行後も住民との協議調整をしている場合 ・運行範囲やルート、利用促進を事後で協議	・運行後も自治体内の関連部署と協議を実施している場合 ・運賃体系についての協議

表 31 利用者増加の目標を達成できなかった項目

大項目	小項目	利用者増の目標未達成	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	・郊外がある場合	・中山間地がある場合
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通施策の方針	・乗継に配慮した運行ダイヤ	・まちづくり施策と一体になった検討を行った場合 ・乗継に配慮した運行ダイヤ
導入検討 計画策定	目的・ターゲット	・通学者をターゲット	・住民や地域の要望による場合
	検討体制・人材	・他市区町村、都道府県や国と連携	・他市区町村、都道府県や国と連携 ・学識経験者や研究者を外部の重要人材とした場合
構想・計画段階に向けた検討や計画策定	自治体内部主体	・企画関連の部署	—
	データ活用	・自治体の統計調査	・既往の実態調査
	利用実態調査	・住民アンケート実施 ・特定地域・年齢層以外の調査	—
運行・導入開始に向けた現況把握	現状の公共交通サービス	・タクシーの現状把握をしていない ・非利用者の把握を実施していない場合 ・交通空白地域を未定義 ・交通空白地域を 300m～500m と設定	・タクシーの現状把握をしていない ・非利用者の把握を実施していない場合 ・交通空白地域を未定義
	人口特性・交通空白地域	・観光施設の現状把握をしている場合	—
現況把握により明らかになった課題	運行サービス	—	—
	利用者数	—	—
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	・検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合	・検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合
	対象者	—	—
	判断要素	—	・定量的な需要予測を実施した場合 ・検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した場合や住民要望の場合
	運行形態	・固定ダイヤの場合や発着地がドアツードア（自宅・施設）の場合	—
	関連機関協議	—	・住民のみのワークショップ
運行・導入時の目標	目標設定	・新規路線の場合	・既存路線バスの代替 ・乗合率について定性的な目標を設定
運行開始後利用促進策	利用促進	—	—
運行開始後の事後評価	モニタリング	—	・定量的評価
	事後評価	—	・協議会の意見反映
	見直し	—	—

※：利用者増や目標達成はしている

表 32 事業継続で達成しなかった項目

大項目	小項目	事業継続未達成	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	—	—
基礎情報 地域公共交通	基地域公共交通施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり施策と一体になった場合 ・住民の生活を保護するという意識※ ・乗り継ぎに配慮したダイヤ設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の生活を保護するという意識※
導入検討 計画策定	目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止路線バスの代替の場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・首長や議員の要請や意見があった場合
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> ・単独部署内で検討した場合 	—
構想・計画 段階に向けた 検討や計画 策定	自治体内部主体	<ul style="list-style-type: none"> ・企画関連の部署 	—
	データ活用	—	—
	利用実態調査	—	—
運行・導入 開始に向けた 現況把握	現状の公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの現状把握をしていない 	—
	人口特性・交通空白地域	—	<ul style="list-style-type: none"> ・非利用者の把握を実施していない
現況把握 により明らか になった課題	運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとコミュニティバスの運行ルート重複率や地域により利用路線の運賃に課題がない 	—
	利用者数	—	—
事業形態 や運行形態 の決定要素	事業形態	<ul style="list-style-type: none"> ・検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合
	対象者	—	—
	判断要素	—	—
	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤが固定ダイヤ型 	—
関連機関協議	—	—	
運行・導入 時の目標	目標設定	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスから運行形態を変更した場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合率について定性的な目標を設定
運行開始 後利用促進 策	利用促進	—	—
運行開始 後の事後 評価	モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や運行ルートの見直し実施 ・利用者の意見を把握しない場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や運行ルートの見直し実施
	事後評価	—	—
	見直し	—	—

※：利用者増や目標達成はしている

(自治体の内部事情などにより縮小・廃止していると想定される項目)

表 33 一人あたり運行経費減を達成しなかった項目

大項目	小項目	運行経費減未達成	
		デマンド交通	コミュニティバス
運行エリア特性	各エリア特性	・中山間地がある場合	・郊外もしくは中山間地がある場合※ ・運行エリアが複数に跨いでいる場合（市街。郊外、中山間すべて含む）※
地域公共交通	地域公共交通施策の方針	—	・まちづくり施策一体の検討
導入検討計画策定	目的・ターゲット	—	—
	検討体制・人材	・学識経験者、研究者と連携※ ・学識経験者、研究者又は、民間人材を外部の重要人材※ ・調査や分析を行う民間人材の活用※	・単独部署が検討主体となり複数部署と連携
構想・計画段階に向けた検討や計画策定	自治体内部主体	・専門コンサルタントに委託を行い調査※	・専門コンサルタントに委託を行い調査※
	データ活用	・自治体の統計資料や事業者保有の既存データを活用※	・交通事業者のデータを活用していない場合※
	利用実態調査	—	・特定地域や年齢層への調査を実施
運行・導入開始に向けた現況把握	現状の公共交通サービス	・非利用者の把握を実施していない ・人口特性の把握※	・民間路線バスの一運行当たりの所要時間の現状把握 ・バス停別のコミュニティバス利用者数※
	人口特性・交通空白地域	—	—
現況把握により明らかになった課題	運行サービス	・地域により利用路線の運賃に課題	・路線バスとコミュニティバスの利用者の利用意向の乖離に課題を認識※
	利用者数	—	—
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	・検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合	—
	対象者	・通学者を主な対象利用者	—
	判断要素	・需要を事業形態の判断要素とした場合	・運行していたバスの過去の利用実績を需要の根拠とした場合
	運行形態・関係機関協議	・固定ダイヤ型 ・DF：ドア（自宅・施設）⇔着地固定※	—
運行・導入時の目標	目標設定	—	—
運行開始後	利用促進	—	—
運行開始後の事後評価	モニタリング	—	—
	事後評価・見直し	・運行後の協議調整事項のうち、利用促進策を協議調整事項とした場合	・運行後の協議調整事項のうち、利用促進策を協議調整事項とした場合※ ・利用者数が達成状況の場合

※：利用者増や目標達成はしている（事業規模が大きくなり一人あたり経費が増加している）

第11項 中山間地の年間利用者数の増減を基にした効果あり・なしに関する深度化アンケート クロス集計結果

(1) 外部連携機関との連携（問 B5）

<結果>

- ・中山間地では、両システムともに学識経験者・研究者及び他市町村・都道府県と連携した場合に利用者増の割合が相対的に高い。
- ・中山間地でないエリアでは両システムともに、学識経験者や研究者と連携した場合、またコミュニティバスでは住民や交通事業者と連携した場合に利用者減の割合が相対的に高い。

<考察>

- ・中山間地では、人口規模が小さいことから利用者確保が難しいとも考えられるが、学識経験者・研究者からの計画に関する知見や、日常生活や通勤・通学での人の移動が想定される他市町村や都道府県と連携した場合、利用者を確保でき、利用者増の割合が高くなると考えられる。
- ・中山間地を含まない場合、学識経験者・研究との連携が必ずしも利用者増につながらない場合もあるが、これは学識経験者や研究者の連携は重要であるが、他の要因が影響を与えている可能性も考えられる。またコミュニティバスでは、住民との連携について、日常の交通行動、不満や要望を把握する上では重要ではあるものの、要望のみを受け入れることになると、利用が少ない施設を経由するなど路線が冗長なる可能性もあることにも留意することが必要となる。

(2) 交通事業者提供のデータ活用（問 C4）

<結果>

- ・中山間地、中山間地でない双方において、デマンド交通は交通事業者データを活用した場合に、利用者増の割合が高い。その一方で、中山間地、中山間地でない双方において、コミュニティバスでは交通事業者データを活用した場合に、利用者減の割合が高い。

<考察>

- ・地域に関係なく、デマンド型交通の場合は交通事業者のデータ活用が利用者増の割合が高いが、これは、デマンド型交通が、既存公共交通の代替的な位置づけであると考えられ、その導入や計画の際に判断基準となりうることが理由として考えられる。
- ・コミュニティバスでは、既存バスとの役割分担の中、相補関係となる（競合しない）路線設定の必要性から独自の検討が必要とも考えられる。

(3) 交通空白地域の定義（問 D10／問 D13）

<結果>

- ・デマンド交通では、中山間地及び中山間地でない地域双方において、検討当初より交通空白地域を定義していた場合に利用者増の割合が相対的に高い。また、中山間地では交通空白地域の人口を把握している場合に利用者増が多い。
- ・コミュニティバスでは、中山間地域では検討当初より交通空白地域を定義していた場合は利用者増の割合が高いものの、中山間地でない場合は利用者減の割合が相対的に高い。

＜考察＞

- ・地域に関係なく、デマンド型交通の場合は交通空白地域の定義をした場合利用者増が多いが、これは導入検討地域を定量的に把握する上で重要であるということがいえる。また、交通空白地域の地域特性として、交通空白地域の人口を把握することも重要である。
- ・コミュニティバスでは中山間地でない場合は、交通空白地域の定義をしていても利用者減の割合が高いが、これは、交通空白地域の定義を行ったとしても、他の要因により利用者が増加しなかった場合があることが理由として考えられる。

(4) 検討開始時点の事業形態の想定 (問 F1)

＜結果＞

- ・両システムともに、中山間地及び中山間地でない地域双方において、検討する事業形態が決まっていた場合に利用者減の割合が高く、複数の事業形態があった場合には、利用者増の割合が高い。

＜考察＞

- ・地域やシステムに関係なく、最初から導入システムを決め打ちするのではなく、複数代替案を比較検討することが必要である。

(5) 目標設定 (問 G2)

＜結果＞

- ・デマンド交通では、中山間地において定量的な目標を設定した場合に利用者増の割合が高いが、交通不便・空白地域での運行自体を目標とした場合は利用者減の割合が高い。
- ・コミュニティバスでは、中山間地域では定量的な目標を設定した場合には利用者減の割合が高いが、中山間地でない場合は、定量的な目標を設定した方が利用者増の割合が高い。

＜考察＞

- ・デマンド交通では、中山間地域において定量的な目標を設定した場合は、目標が明らかになっていることもあり利用者増になるものの、交通空白・不便地域での運行自体を目標としている場合は、そもそもの対象需要が小さく、その中で日常の移動手段の確保を目的としていることが想定されるため、利用者減の割合が高くなると考えられる。
- ・コミュニティバスは中山間地域でない場合は定量的な目標設定が利用者増につながるが、中山間地では、定量的な目標値を設定したとしても利用者減の割合が高いが、これは中山間地域では需要規模が小さくコミュニティバスの利用者増を目指すことが難しいことが理由と考えられる。

第12項 中山間地の年間利用者数の増減を基にした効果あり・なしに関する項目の整理

中山間地と中山間地でない運行エリアに分けた深度化アンケートのクロス集計により、年間利用者数が増加した項目と増加を達成できなかった項目を整理した（表 34～表 35）。

表 34 中山間地／その他別 利用者増を達成した項目

大項目	小項目		利用者増	
			デマンド交通	コミュニティバス
導入検討 計画策定	外部連携 機関との 連携	中山間地	・学識経験者・研究者及び 他市町村・都道府県と連 携	・学識経験者・研究者及び 他市町村・都道府県と連 携
		その他	—	—
構想・計画 段階に向 けた検討 や計画策 定	交通事業 者提供の データ活 用	中山間地	・交通事業者データを活用	—
		その他	・交通事業者データを活用	—
運行・導入 開始に向 けた現況 把握	交通空白 地域の定 義	中山間地	・交通空白地域を定義 ・交通空白地域の人口を把 握	—
		その他	・交通空白地域の人口を把 握	—
事業形態 や運行形 態の決定 要素	検討開始 時点の事 業形態の 想定	中山間地	・複数の事業形態	・複数の事業形態
		その他	・複数の事業形態	・複数の事業形態
運行・導入 時の目標		中山間地	・定量的な目標設定	—
		その他	—	・定量的な目標設定

表 35 中山間地／その他別 利用者増を達成しなかった項目

大項目	小項目		利用者増未達成	
			デマンド交通	コミュニティバス
導入検討 計画策定	外部連携 機関との 連携	中山間地	—	—
		その他	・学識経験者や研究者と連 携※	・コミュニティバスでは住 民や交通事業者と連携
構想・計画 段階に向 けた検討 や計画策 定	交通事業 者提供の データ活 用	中山間地	—	・交通事業者データを活用
		その他	—	・交通事業者データを活用
運行・導入 開始に向 けた現況 把握	交通空白 地域の定 義	中山間地	—	—
		その他	—	・交通空白地域を定義※
事業形態 や運行形 態の決定 要素	検討開始 時点の事 業形態の 想定	中山間地	・検討する事業形態が決ま っていた	・検討する事業形態が決ま っていた
		その他	・検討する事業形態が決ま っていた	・検討する事業形態が決ま っていた
運行・導入 時の目標	目標設定	中山間地	・交通不便・空白地域での 運行自体を目標	・定量的な目標設定※
		その他	—	—

※その他の要因にも影響を受け利用者増の効果がでなかったことが想定される。

第13項 アンケートクロス集計に関する独立性の検定

クロス集計の結果、効果あり・なしにより回答項目に差があるかを独立性の検定を行った。デマンド交通もしくはコミュニティバスで差がある項目を以下表に示す（表 36、表 37）。

表 36 独立性の検定により差があった項目の一覧（全地域）

項目	デマンド		コミュニティバス		
	p 値	検定	p 値	検定	
人口を加味した利用者数増減	ブレ問 7 運行エリア 市街地	0.015	*	0.227	*
	問 A2 一般会計予算額(人口一人当たり換算)	0.009	**	0.041	*
	問 B4 検討体制	0.296		0.042	*
	問 B5①住民との連携有無	0.996		0.000	**
	問 C4 交通事業者提供のデータ活用有無	0.010	**	0.273	
	問 D10 交通空白地域の定義	0.034	*	0.408	
	問 D11② 交通空白地域の定義内容(バス停からの距離)	0.010	**	0.440	
	問 E1① 課題把握③運行系統の分かりやすさ(民間コミ)	0.057	△	0.001	**
利用者数に関する目標値	問 G9② 目標増減①利用者数に関する目標値	0.058	△	0.055	△
	ブレ問 2 公共交通担当者の配置	0.007	**	0.662	
	問 B5 連携外部機関	0.000	**	0.000	**
	問 D8 非利用者の把握	0.299		0.032	*
	問 E1③ 課題把握①既存の公共交通全体の利用者の増減(民間コミ)	0.107		0.043	*
	問 E1③ 課題把握②運行路線別の利用者の増減(民間コミ)	0.237		0.010	*
	問 F8①事業形態の判断要素	0.299		0.040	*
	問 G2 目標設定	0.643		0.010	**
事業継続にかかる効果の有無	問 G9① 目標達成①利用者数に関する目標値	0.000	**	0.000	**
	問 G9② 目標増減①利用者数に関する目標値	0.031	*	0.084	△
	問 H4 バスマップ内容	0.863		0.000	**
	問 I5 事後評価の実施	0.099	△	0.004	**
	ブレ問 7 運行エリア 中山間地	0.730		0.003	**
	問 B1 運行導入きっかけ	0.001	**	0.437	
	問 B7 外部の重要人材	0.086	△	0.023	*
	問 B9 民間人材	0.629		0.023	*
	問 D1② 現状把握有無(②コミュニティバス)	0.538		0.041	*
	問 D1② 現状把握有無(⑧交通空白地有償運送、交通空白地輸送)	0.608		0.037	*
	問 D1② 現状把握有無(⑨企業や高等教育機関の送迎バス)	0.127		0.005	**
	問 D9 人口特性の現状把握の有無	0.007	**	0.427	
	問 D16 周辺市町村への流出・流入状況	0.020	*	0.006	**
	問 E1① 課題把握③運行系統の分かりやすさ(民間コミ)	0.400		0.000	**
	問 E1② 課題把握④地域により利用路線の運賃に差(民間コミ)	0.223		0.028	*
	問 G9① 目標達成⑦乗合率に関する目標値	0.224		0.047	*
一人当たり運行経費	問 H3 MM 内容	0.418		0.000	**
	問 I1 試験運行の実施	0.797		0.000	**
	問 I2 運行開始後の路線見直し実施の有無	0.072	△	0.006	**
	問 I4⑥ モニタリング内容⑥利用者の意見	0.021	*	0.450	**
	問 I5 事後評価の実施	0.003	**	0.747	
	問 I6 定量的目標値の事後評価の具体的評価指標	0.200		0.031	**
	ブレ問 2 公共交通担当者の配置	0.100	△	0.071	△
	ブレ問 7 運行エリア 郊外	0.409		0.018	*
	ブレ問 7 運行エリア 中山間地	0.430		0.000	**
	ブレ問 7 運行エリア 複数/単独	0.198		0.005	**
	ブレ問 7 運行エリア(8区分)	0.119		0.000	**
	問 B3 メインターゲット	0.710		0.008	**
	問 C1 調査実施機関	0.045	*	0.841	
	問 D5⑨ 詳細把握 ④バス停別の乗降別利用者数(コミ)	0.037	*	0.248	
	問 D12 交通空白地域の有無	0.322		0.016	*
	問 D15① 拠点・施設の分布の現状把握	0.883		0.011	*
問 E1① 課題把握③運行系統の分かりやすさ(民間コミ)	0.001	**	0.000	**	
問 E1③ 課題把握③運行便別の利用者の増減(民間コミ)	0.455		0.028	*	
問 E1③ 課題把握④バス停別の利用者の増減(民間コミ)	0.308		0.042	*	
問 F7 需要予測の根拠	0.009	**	0.001	**	
問 F8①事業形態の判断要素	0.640		0.006	**	
問 F10 定性的な判断基準の具体的要素	0.623		0.042	*	
問 F11③ 導入した運行形態(発着地)	0.010	**	-	-	
問 G3 目標設定の内容	0.352		0.046	*	
問 G8 目標値達成度による事業形態の判断基準	0.039	*	0.541		

**：1% 優位、*：5%優位、△：10%優位

表 37 独立性の検定により差があった項目の一覧（中山間地／中山間地でない）

		中山間地		中山間地でない	
		p 値	検定	p 値	検定
デマンド交通	問C4 交通事業者提供のデータ活用有無	0.020	*	0.377	
コミュニティバス	問F1 検討を開始する時点での事業形態の想定	0.022	*	0.877	
	問 I2 運行開始後の路線見直し実施の有無	0.005	**	0.553	

上記の表に示した項目のうち、デマンド交通とコミュニティバス双方で効果のあり・なしにより差があった項目を中心に主要な結果を抽出した図を以下に示す。

(1) 人口を加味した利用者数増減

① 問 B4 検討体制

デマンド交通は単独の部署が検討主体となり、複数の部署との連携・協力により検討の場合に、コミュニティバスは主に単独の専門部署内での検討、利用者増の割合が相対的に高い。これは、デマンド交通では兼任担当者が多いこと、福祉等との部署との連携が必要とされることが理由と考えられる（図 116、図 117）。

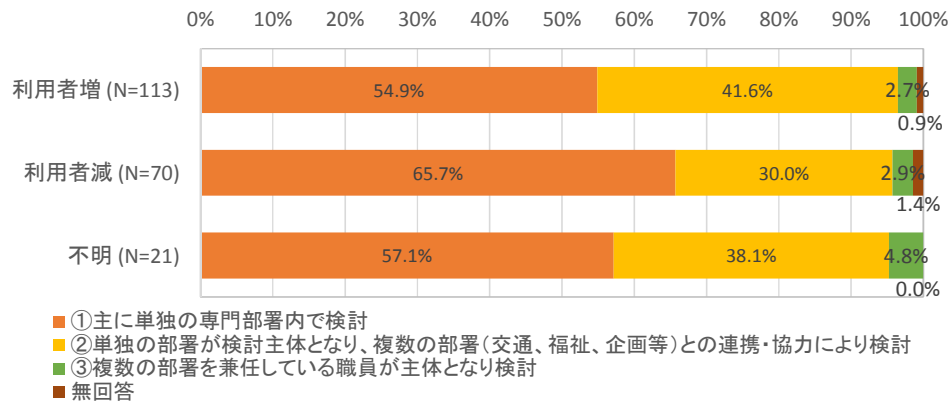


図 116 検討体制 デマンド交通

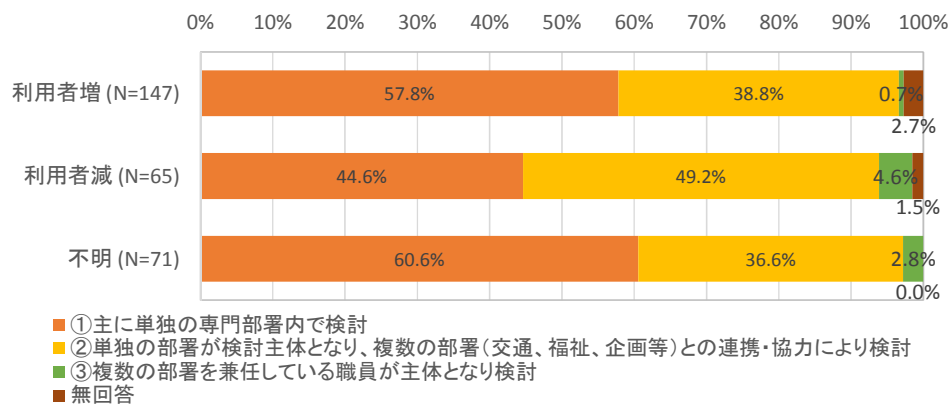


図 117 検討体制 コミュニティバス

② 問C4 交通事業者提供のデータ活用有無

デマンド交通は交通事業者提供のデータを活用した場合、コミュニティバスは活用しなかった場合に利用者増の割合が相対的に高い。これは、コミュニティバスが、既存バスとの役割分担を踏まえた独自の検討が必要と考えられる（図 118、図 119）。

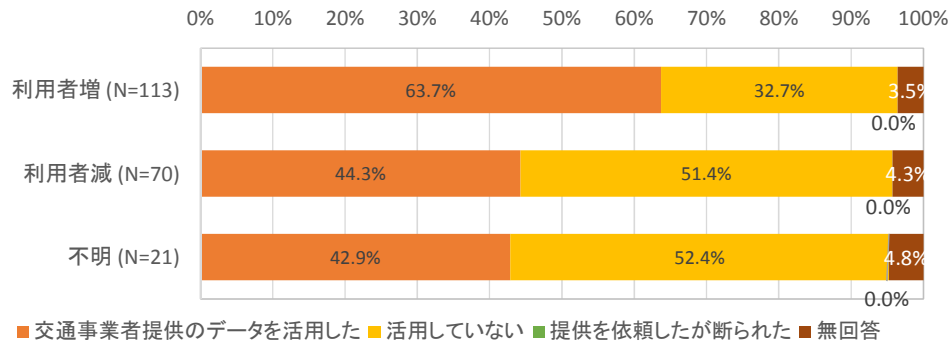


図 118 交通事業者提供のデータ活用有無 デマンド交通

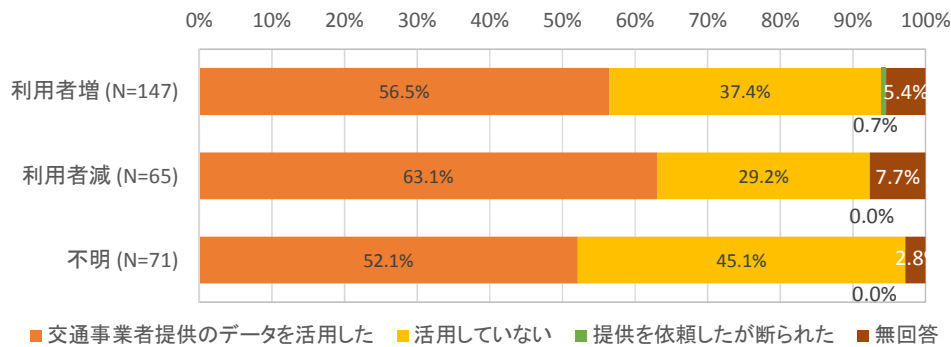


図 119 交通事業者提供のデータ活用有無 コミュニティバス

③ 問 D10 交通空白地域の定義

デマンド交通とコミュニティバスともに検討当時に交通空白地域の定義をしていた場合、利用者増の割合が相対的に高い。特にデマンド交通は、定義している場合としてない場合で差が大きい。これより、交通空白地域の定義の必要性があることがいえる（図 120、図 121）。

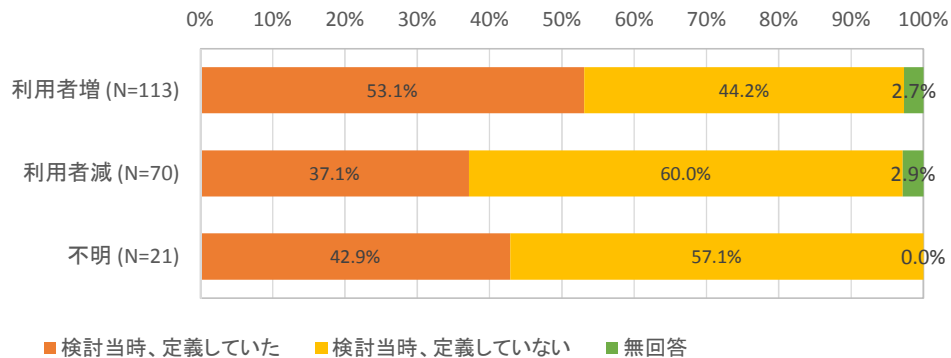


図 120 交通空白地域の定義 デマンド交通

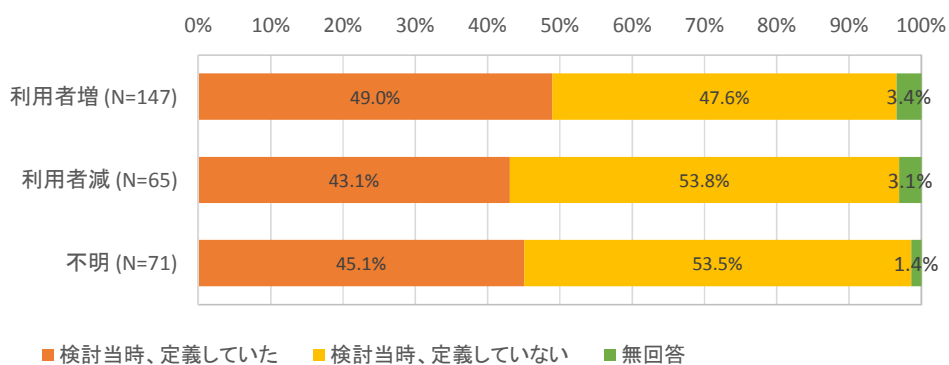


図 121 交通空白地域の定義 コミュニティバス

④ 問 D11② 交通空白地域の定義内容(バス停からの距離)

デマンド交通の場合はバス停からの距離が 300m 未満の場合、利用者増の割合が相対的に高いが、300m 以上 500m 未満の場合、利用者減の割合が相対的に高い。コミュニティバスでは明確な差がないが、少なくともデマンド交通ではバス停からの距離を短くすることが必要と考えられる (図 122、図 123)。

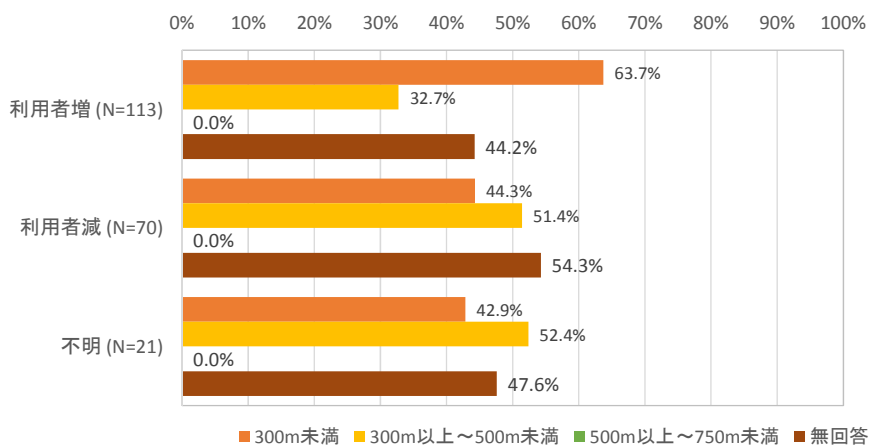


図 122 交通空白地域の定義内容 (バス停からの距離) デマンド交通

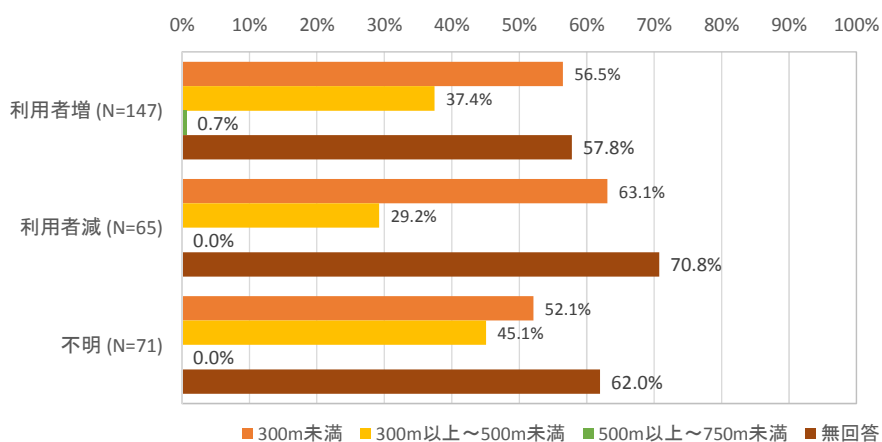


図 123 交通空白地域の定義 (バス停からの距離) コミュニティバス

⑤ 問 F1 検討を開始する時点での事業形態の想定（参考値：検定結果表には未掲載）

デマンド交通及びコミュニティバスともに検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合、利用者減の割合が相対的に高く、複数の事業形態の候補があった場合、利用者増の割合が相対的に高い（図 124、図 125）。

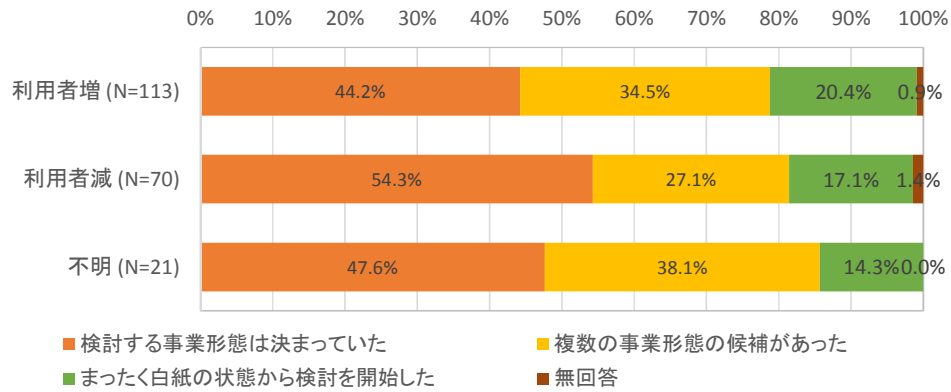


図 124 検討を開始する時点での事業形態の想定 デマンド交通

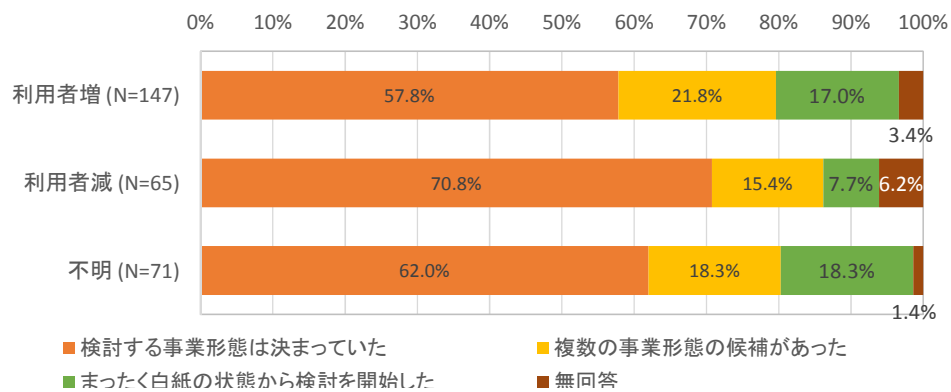


図 125 検討を開始する時点での事業形態の想定 コミュニティバス

(2) 利用者数に関する目標値

① 問 B5 連携外部機関

デマンド交通及びコミュニティバスともに、学識経験者、研究者と連携した場合に利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。一方で他市区町村、都道府県、国と連携した場合、目標値を達成できなかった割合が相対的に高い(図 126、図 127)。

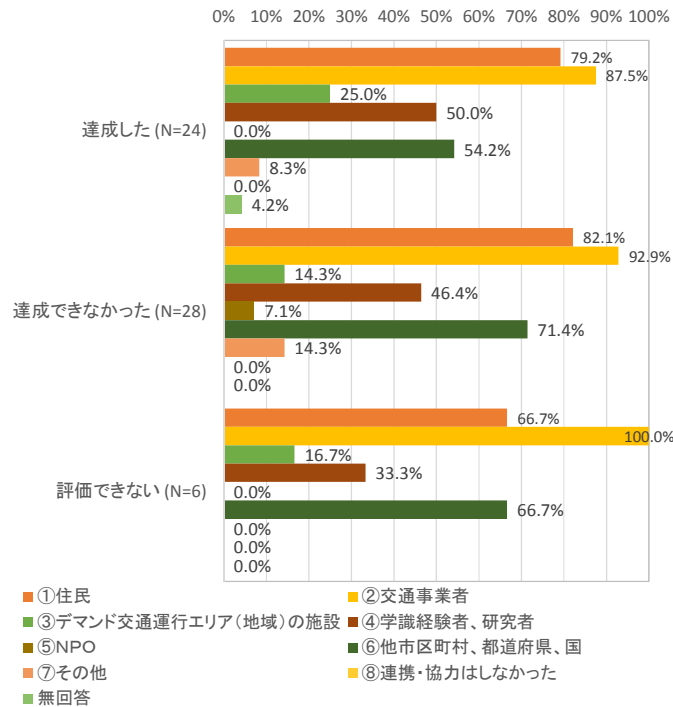


図 126 連携外部機関 デマンド交通

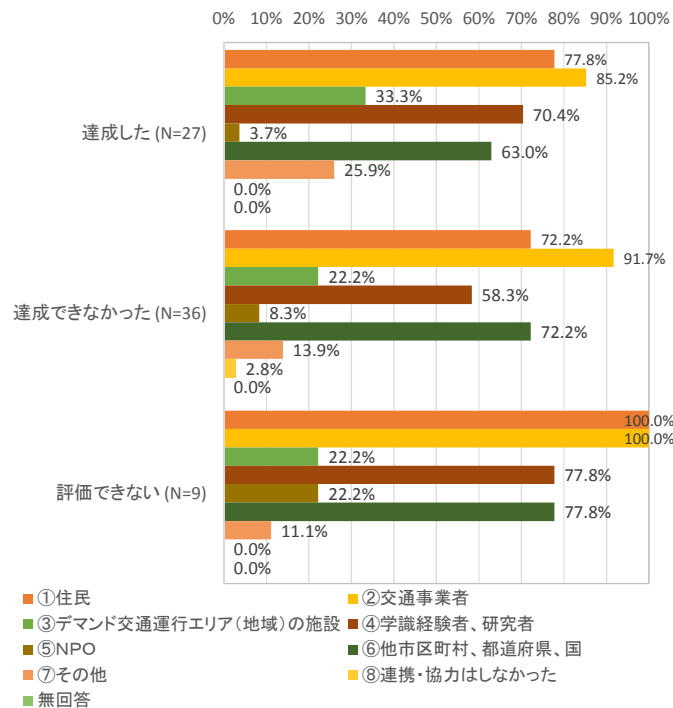


図 127 連携外部機関 コミュニティバス

② 問 C5 特定対象者の調査実施有無（参考値：検定結果表には未掲載）

デマンド交通及びコミュニティバスともに、特定地域または特定年齢層への調査を実施した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高いことが分かる。ターゲットを設定し、ニーズを把握することが求められると考えられる（図 128、図 129）。

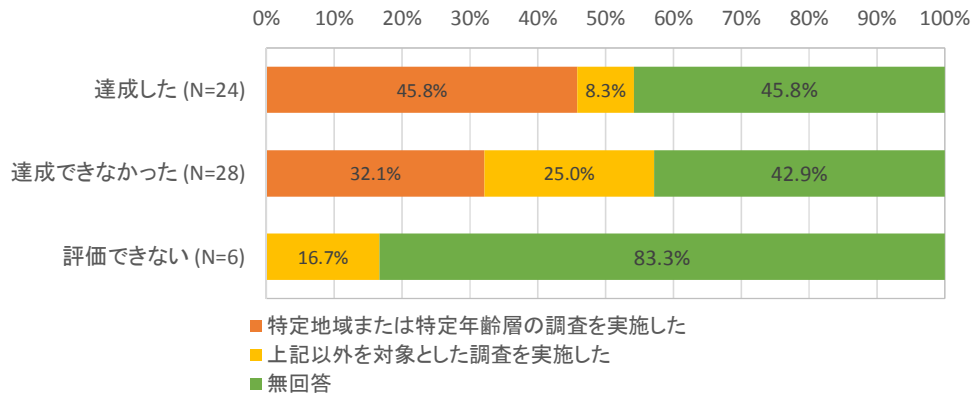


図 128 特定対象者の調査実施有無 デマンド交通

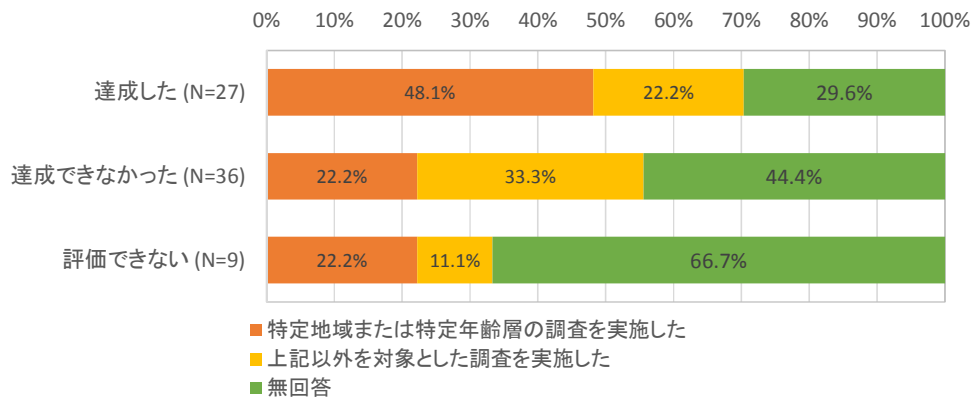


図 129 特定対象者の調査実施有無 コミュニティバス

③ 問 D8 非利用者の把握

デマンド交通及びコミュニティバスともに、非利用者の把握を実施した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高いことが分かる。利用啓発の観点から、非利用者の利用しない理由を把握することが求められると考えられる（図 130、図 131）。

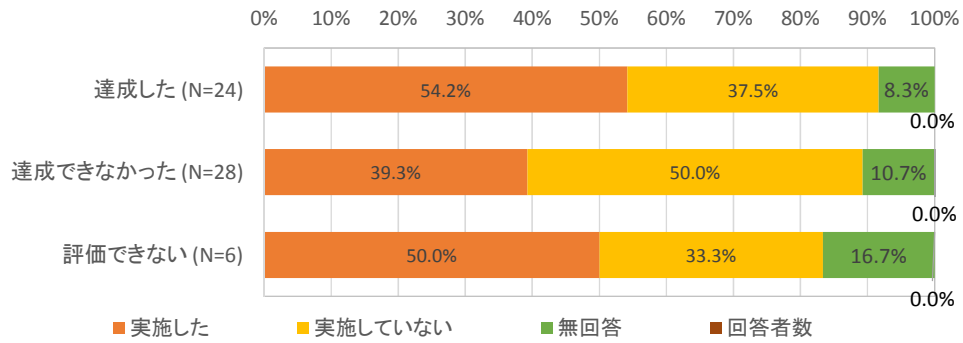


図 130 非利用者の把握 デマンド交通

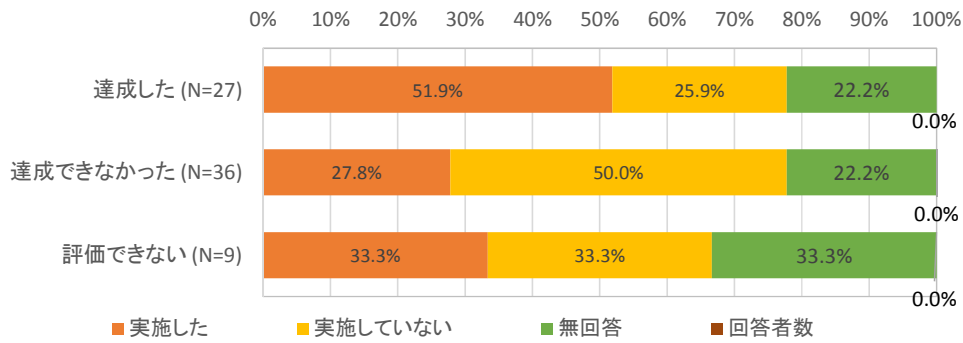


図 131 非利用者の把握 コミュニティバス

④ 問 H4 バスマップの内容

デマンド交通は、路線図やデマンド交通の利用方法の掲載が目標を達成した割合が若干高く、コミュニティバスは路線図や時刻表・運賃や割引運賃の掲載が目標を達成した割合が高い。これは、各システムの特성에応じた情報提供が必要ということである（図 132、図 133）。

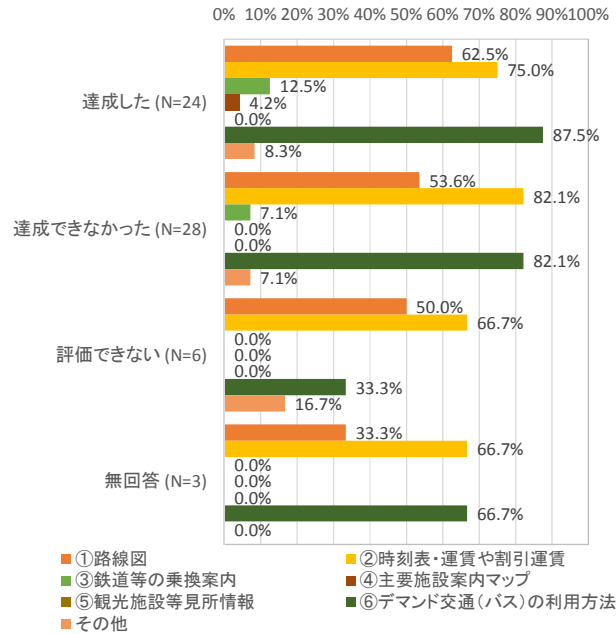


図 132 バスマップの内容 デマンド交通

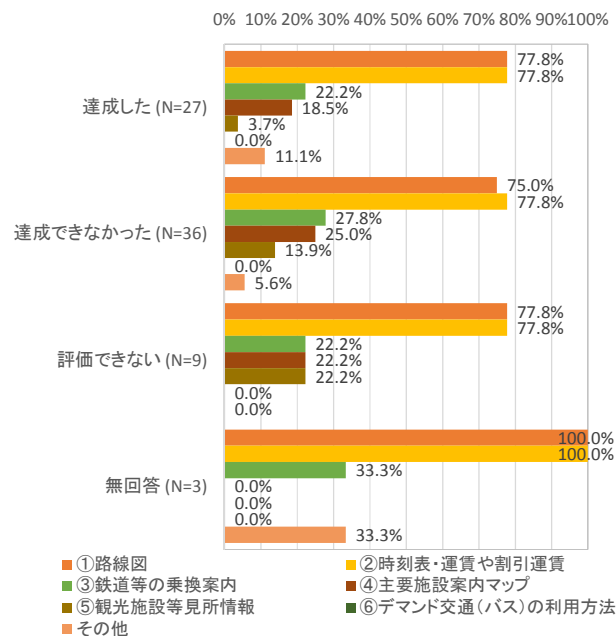


図 133 バスマップの内容 コミュニティバス

⑤ 問15 事後評価の実施

事後評価の実施について、デマンド交通では目標を達成している割合が高いが、コミュニティバスでは、定量的指標を用いて実施した場合でも目標達成できなかった割合が高く、事後評価以外の要因が目標達成に影響を与えていることが分かる（図134、図135）。

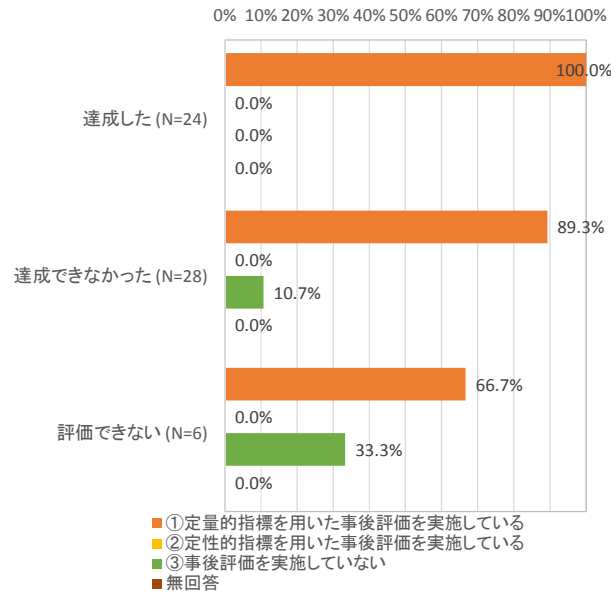


図134 事後評価の実施 デマンド交通

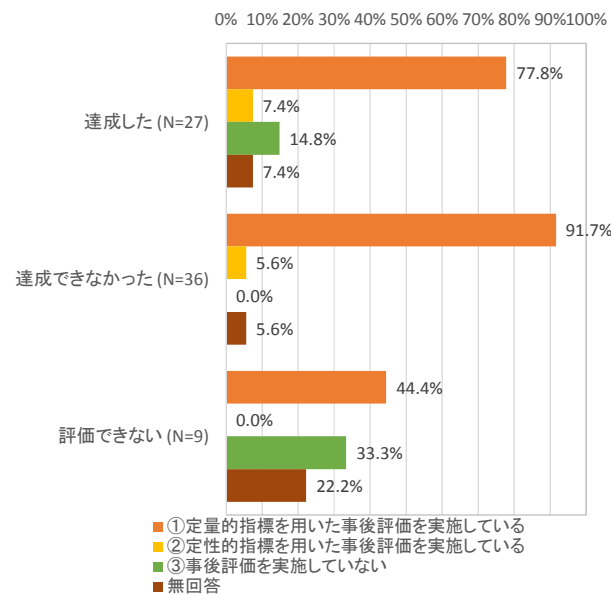


図135 事後評価の実施 コミュニティバス

(3) 事業継続にかかる効果の有無

① 問 B1 運行導入きっかけ

デマンド交通では公共交通の課題が明確になったことと、今後の高齢社会に対応した移動の足を確保する必要性が高まった場合に事業継続の割合が高く、コミュニティバスでは公共交通の課題が明確になったことが事業継続の割合が高い（図 136、図 137）。

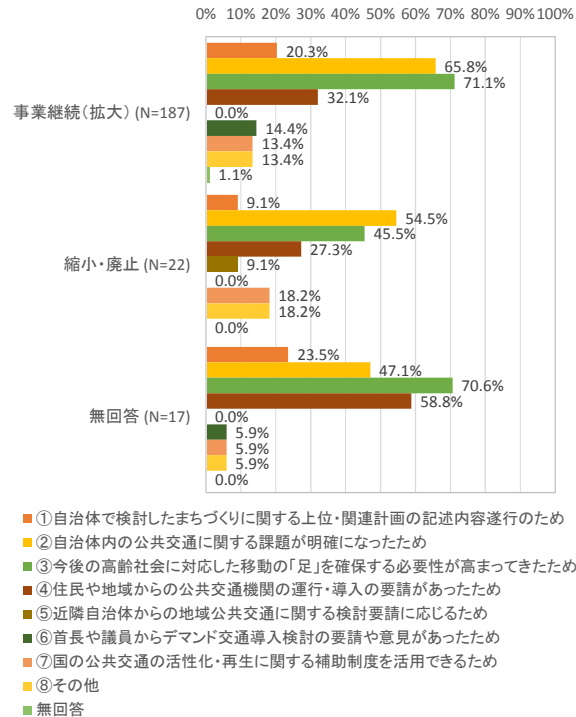


図 136 運行導入きっかけ デマンド交通

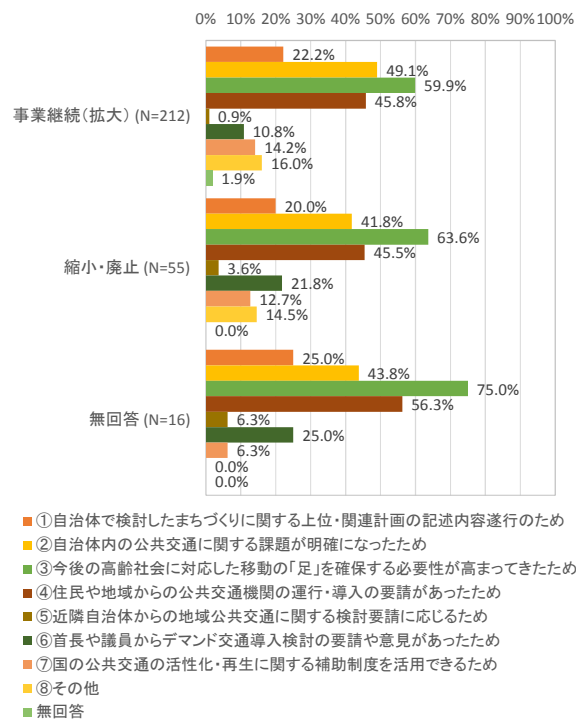


図 137 運行導入きっかけ コミュニティバス

② 問 B7 外部の重要人材

デマンド交通とコミュニティバスともに公的機関の人材や学識経験者、研究者を外部の重要人材にした場合、事業継続の割合が高い（図 138、図 139）。

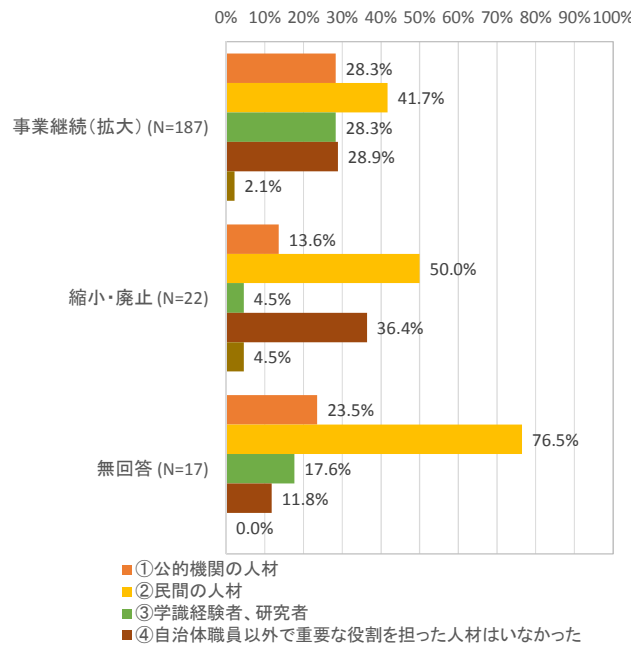


図 138 外部の重要人材 デマンド交通

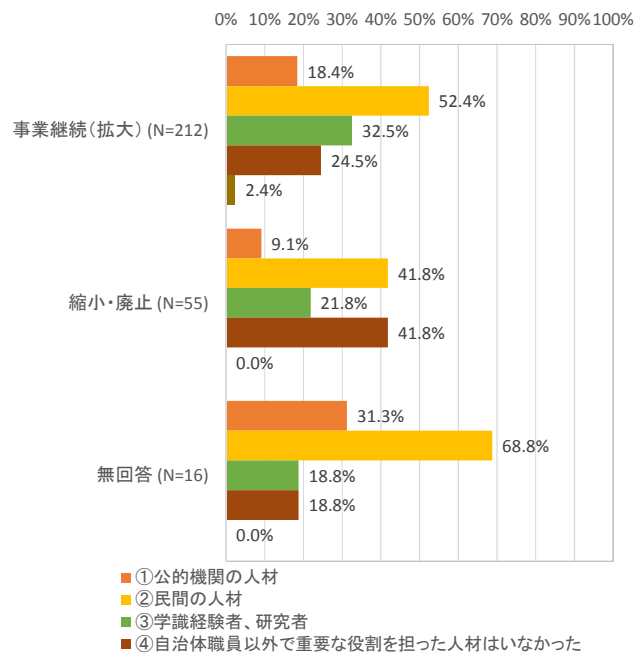


図 139 外部の重要人材 コミュニティバス

③ 問 D9 人口特性の現状把握の有無

いずれも人口特性の現状把握をした方が事業継続の割合が高い。これは、各システムの利用層について定量的に把握した方がよいということと考えられる（図 140、図 141）。

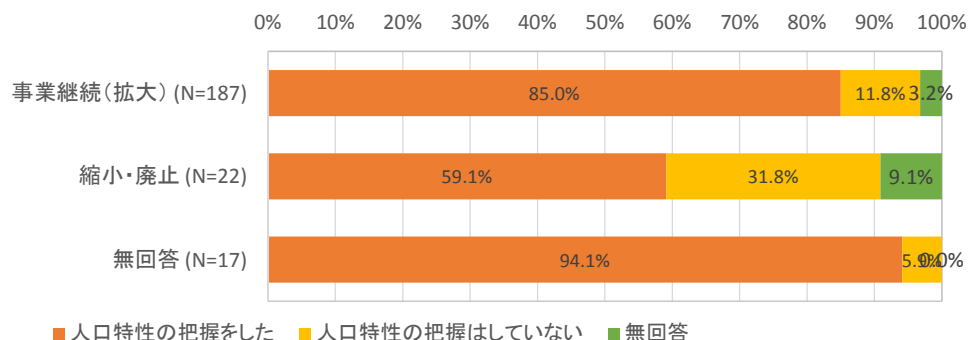


図 140 人口特性の現状把握の有無 デマンド交通

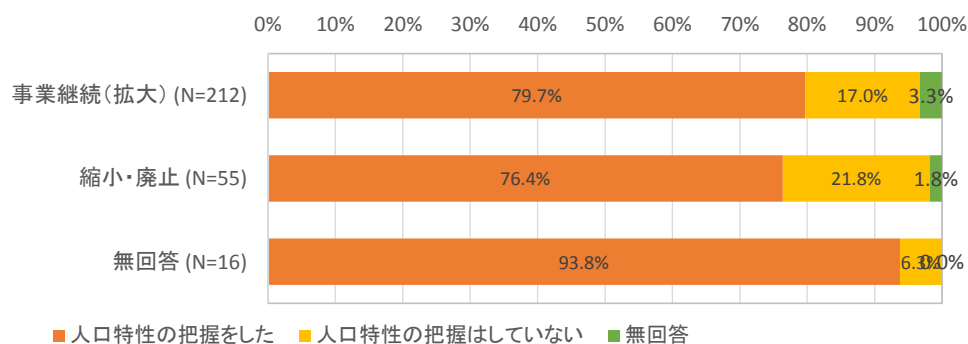


図 141 人口特性の現状把握の有無 コミュニティバス

④ 問 D16 周辺市町村への流出・流入状況

デマンド交通及びコミュニティバスともに国勢調査で取り扱っている通勤や通学の他に、買い物や通院についても把握をしている方が事業継続の割合が高い。無回答は縮小・廃止の割合が高い（図 142、図 143）。

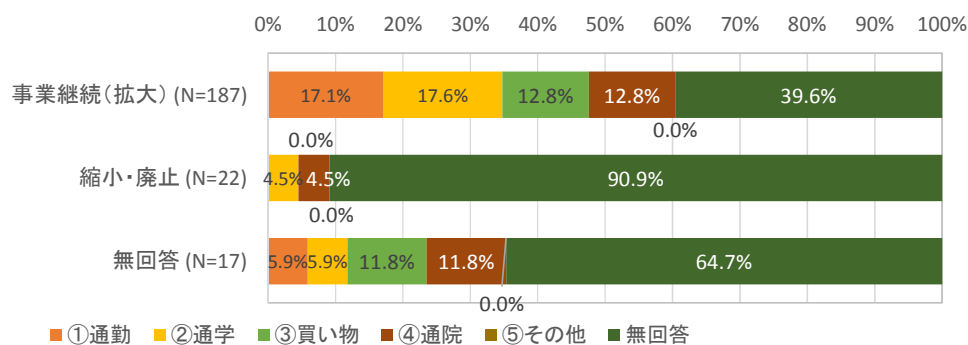


図 142 周辺市町村への流出・流入状況 デマンド交通

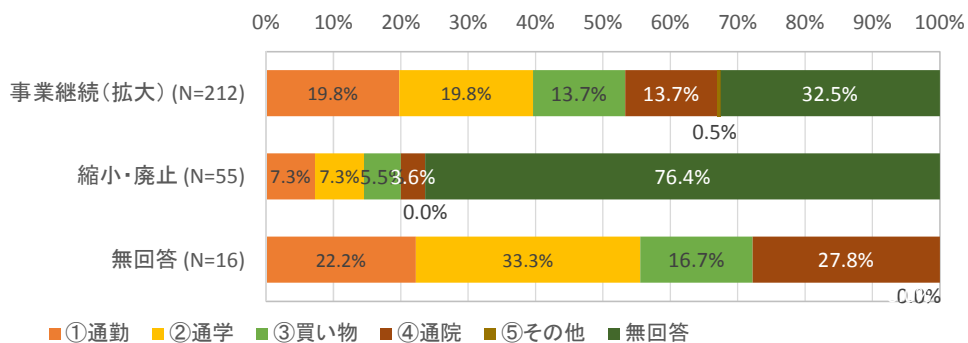


図 143 周辺市町村への流出・流入状況 コミュニティバス

⑤ 問 E1② 課題把握④地域により利用路線の運賃に差(民間バス、コミュニティバス)

デマンド交通では課題を定量的に把握の場合や課題を認識している場合が事業継続の割合が高いが、コミュニティバスでは地域によるバス運賃の差に課題がない方が事業継続の割合が高い(図 144、図 145)。

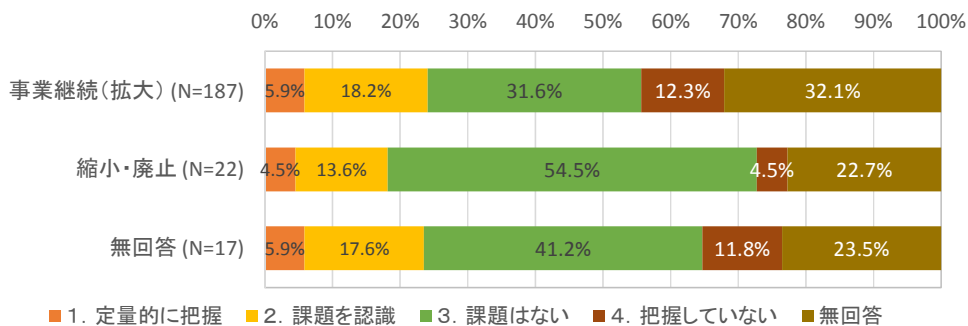


図 144 地域により利用路線の運賃に差 デマンド交通

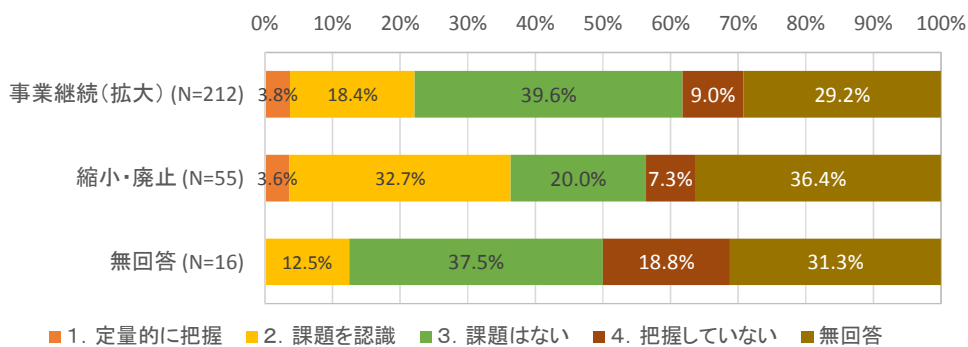


図 145 地域により利用路線の運賃に差 コミュニティバス

⑥ 問11 試験運行の実施

デマンド交通及びコミュニティバスともに試験運行を実施しない方が事業継続の割合が高いが、試験運行の実施を通して事業継続の可否を判断していることが理由と考えられる（図146、図147）。

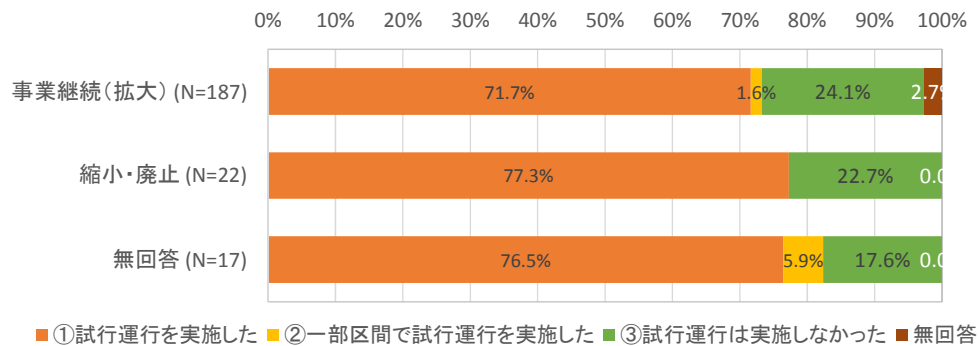


図146 試験運行の実施 デマンド交通

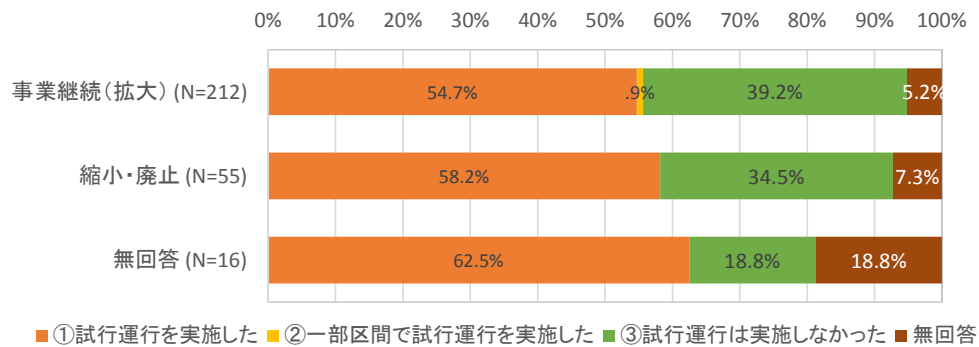


図147 試験運行の実施 コミュニティバス

⑦ 問15 事後評価の実施

デマンド交通及びコミュニティバスともに、定量的指標を用いた事後評価を実施している場合は事業継続の割合が高いが、デマンド交通で定性的指標を用いた事後評価を実施している場合は縮小・廃止の割合が高い（図148、図149）。

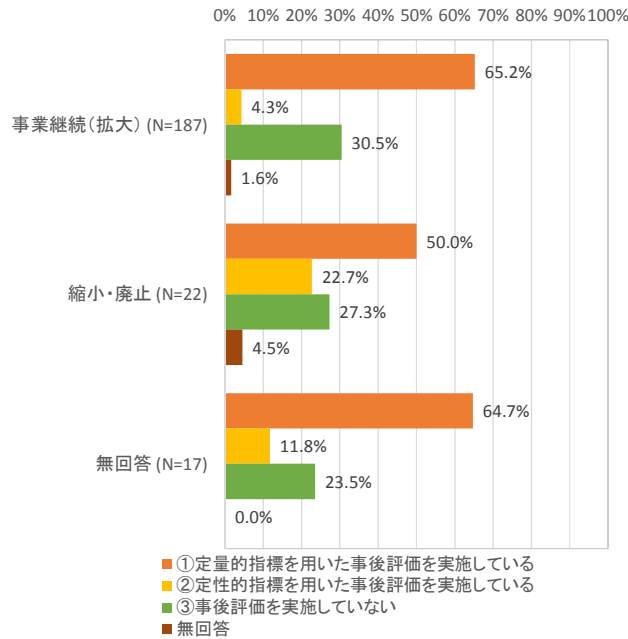


図148 事後評価の実施 デマンド交通

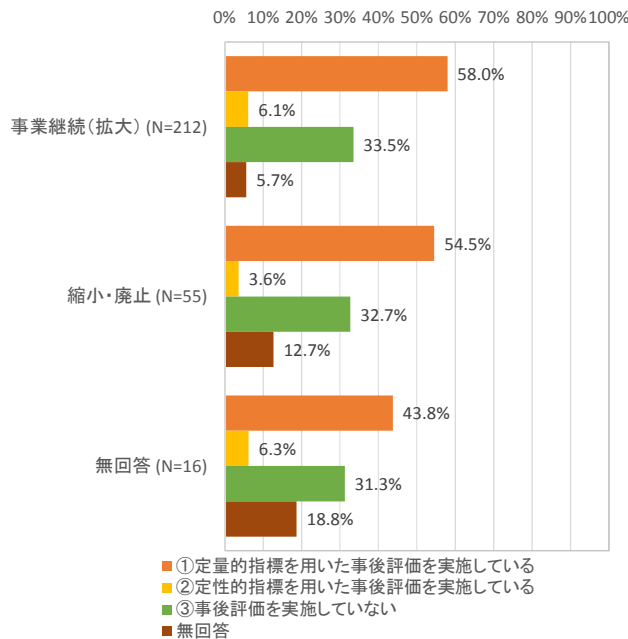


図149 事後評価の実施 コミュニティバス

(4) 一人当たり運行経費

① 問 B3 メインターゲット

デマンド交通では通学者・通勤者をターゲットにしている場合は一人当たりの増大する割合が高いが、コミュニティバスでは一人当たりの運行経費の削減の割合が高い。これは、利用者増によるコスト増が理由の一つと考えられる。若年層や子育て世代はいずれも一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 150、図 151）。

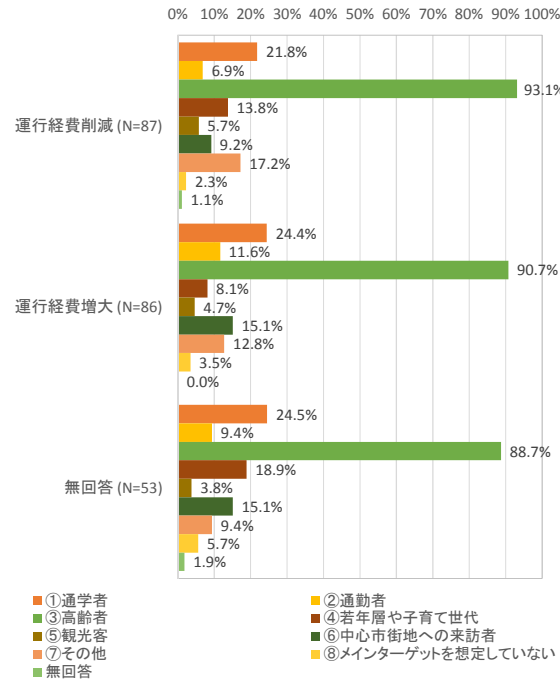


図 150 メインターゲット デマンド交通

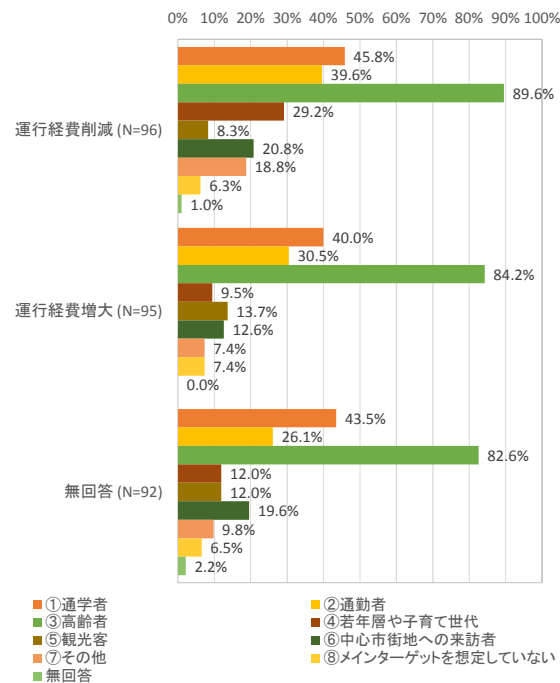


図 151 メインターゲット コミュニティバス

② 問 C1 調査実施機関

デマンド交通およびコミュニティバスともに自治体内部（他機関への業務委託はなし）の場合一人当たりの運行経費の削減の割合が高いが、デマンド交通の場合は専門コンサルタントに業務委託した場合、一人当たりの運行経費増大の割合が高い(図 152、図 153)。

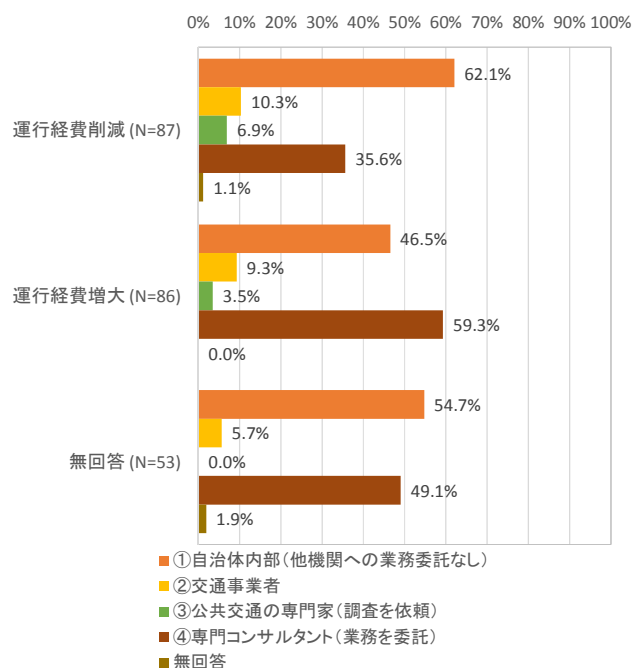


図 152 調査実施機関 デマンド交通

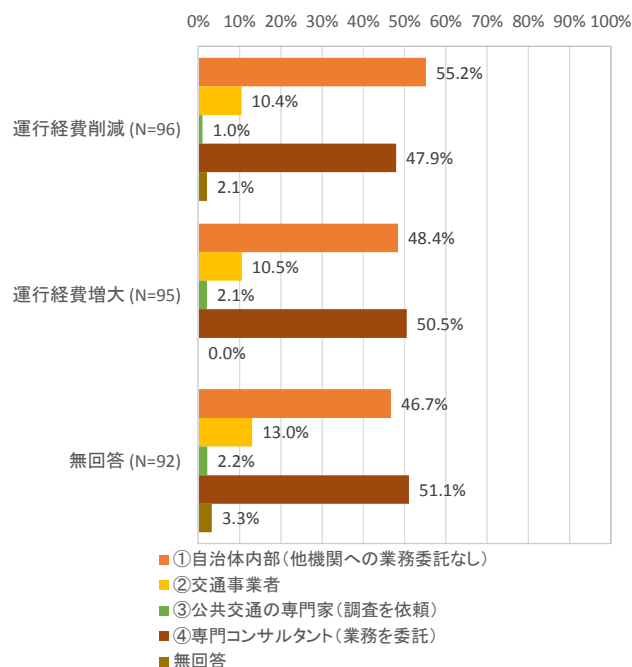


図 153 調査実施機関 コミュニティバス

③ 問 D12 交通空白地域の有無

デマンド交通は交通空白地域があった場合は一人当たりの運行経費増大の割合が高いが、コミュニティバスは一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 154、図 155）。

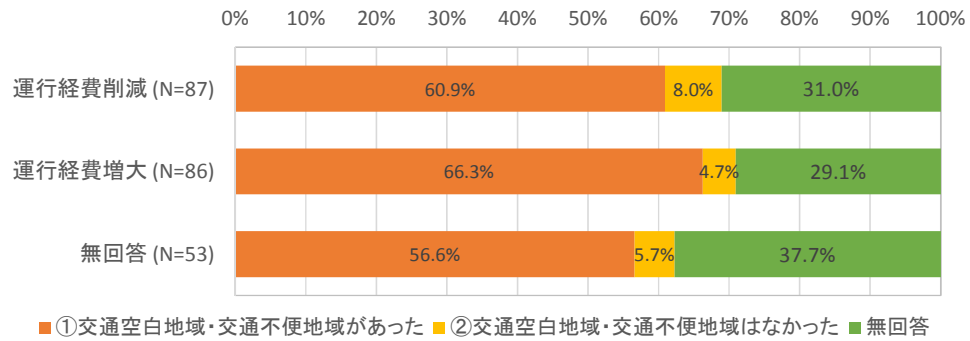


図 154 交通空白地域の有無 デマンド交通

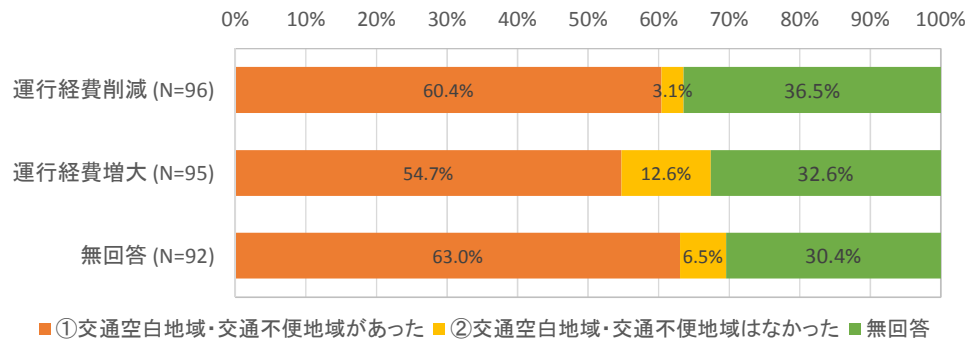


図 155 交通空白地域の有無 コミュニティバス

④ 問 D15① 拠点・施設の分布の現状把握

デマンド交通は鉄道駅や旅客ターミナルの現状把握をしている方が一人当たりの運行経費削減の割合が高く、買物施設や福祉施設の現状把握をしている方が一人当たりの運行経費増大の割合が高い。コミュニティバスは鉄道駅や旅客ターミナル、買物施設、医療施設、福祉施設の現状把握をしている方が一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 156、図 157）。

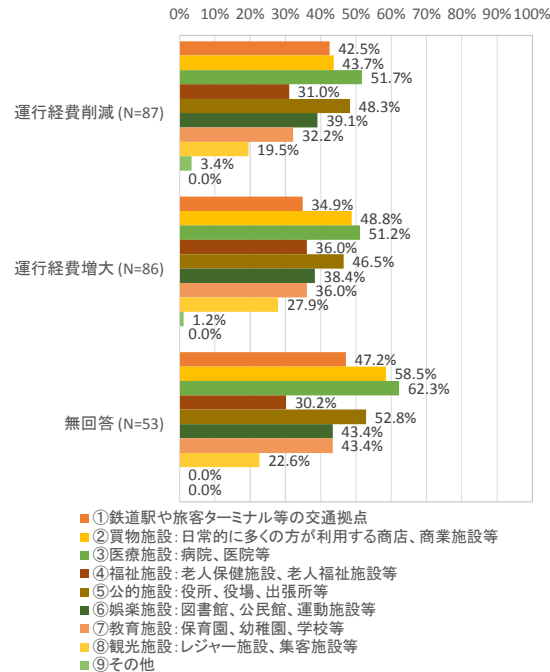


図 156 拠点・施設の分布の現状把握 デマンド交通

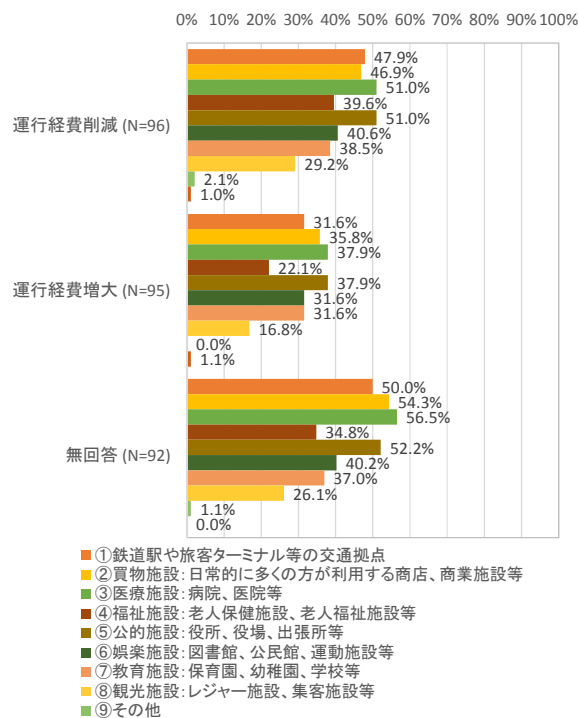


図 157 拠点・施設の分布の現状把握 コミュニティバス

⑤ 問 F7 需要予測の根拠

コミュニティバスは、運行していたバスの過去の利用実績の場合一人当たりの運行経費増大の割合が高く、住民のバス利用意向調査結果の場合一人当たりの運行経費削減の割合が高く、需要予測を的確に行えれば効率的な運行ができるということがいえる（図 158、図 159）。

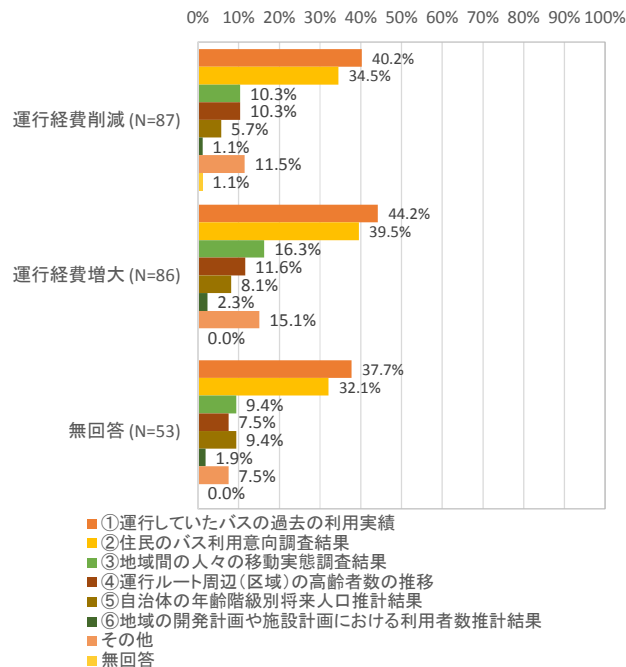


図 158 需要予測の根拠 デマンド交通

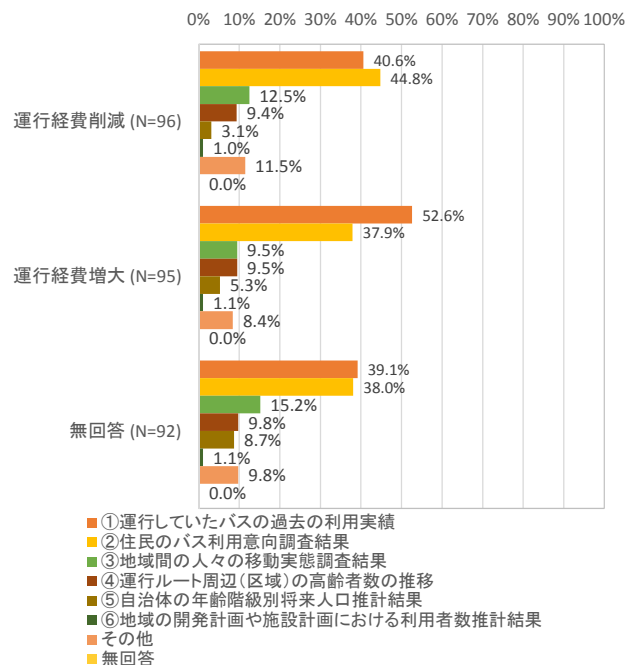


図 159 需要予測の根拠 コミュニティバス

⑥ 問F8①事業形態の判断要素

デマンド交通及びコミュニティバスともに、定量的な判断による決定を最優先した方が一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 160、図 161）。

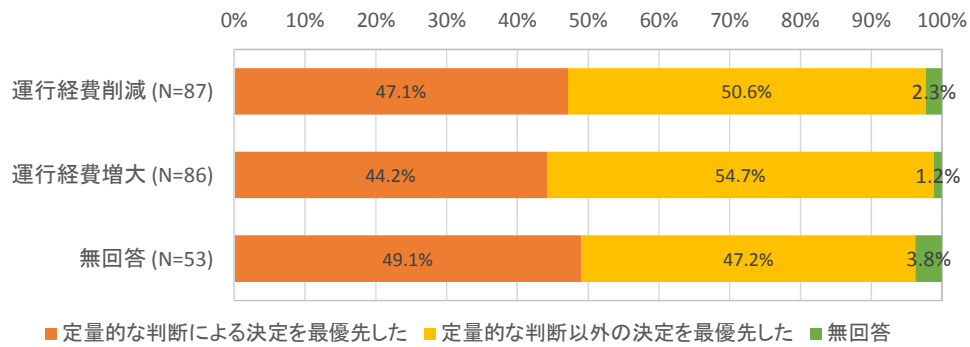


図 160 事業形態の判断要素 デマンド交通

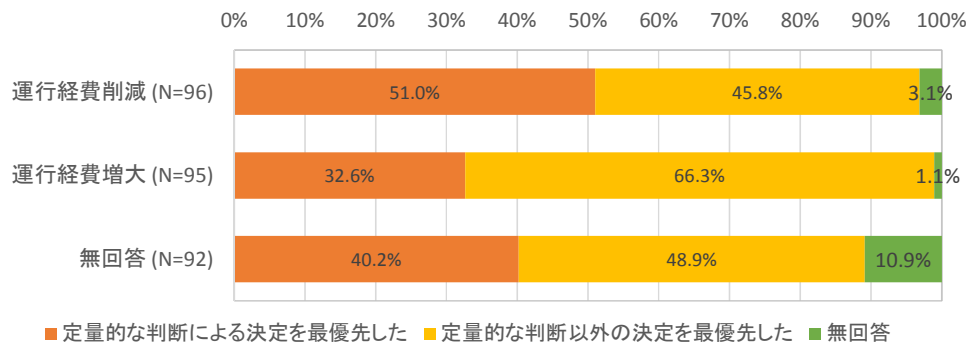


図 161 事業形態の判断要素 コミュニティバス

⑦ 問 F10 定性的な判断基準の具体的要素

デマンド交通及びコミュニティバスともに、検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した場合や、廃止された路線バスの代替路線とした場合は、一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 162、図 163）。

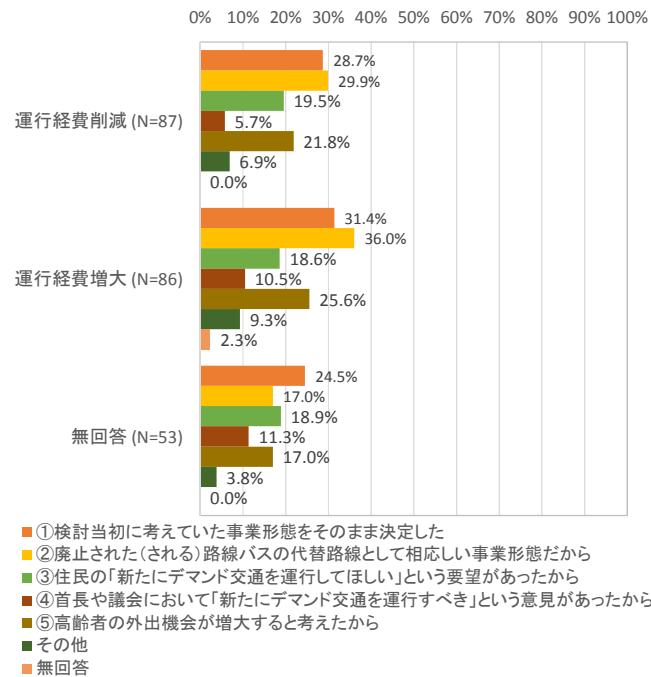


図 162 定性的な判断基準の具体的要素 デマンド交通

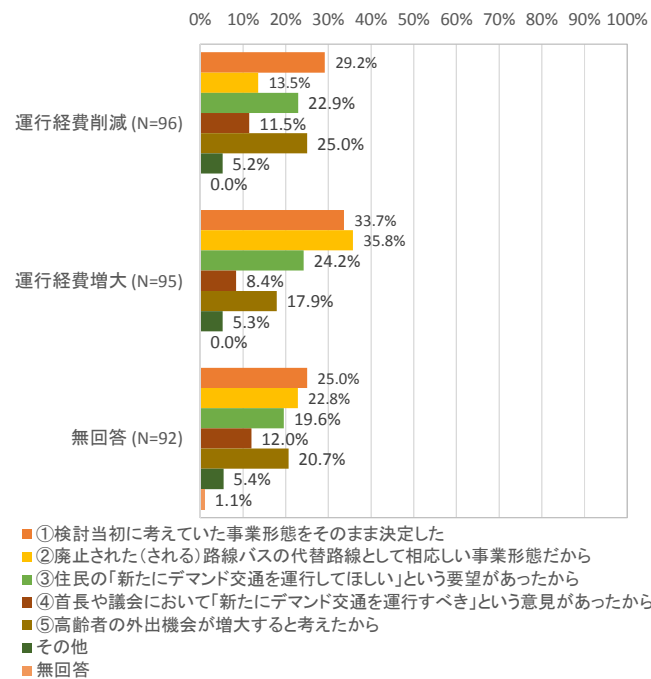


図 163 定性的な判断基準の具体的要素 コミュニティバス

⑧ 問 G8 目標値達成度による事業形態の判断基準

デマンド交通及びコミュニティバスともに、目標達成度による事業判断基準を設けている方が一人当たりの運行経費削減の割合が高い（図 164、図 165）。

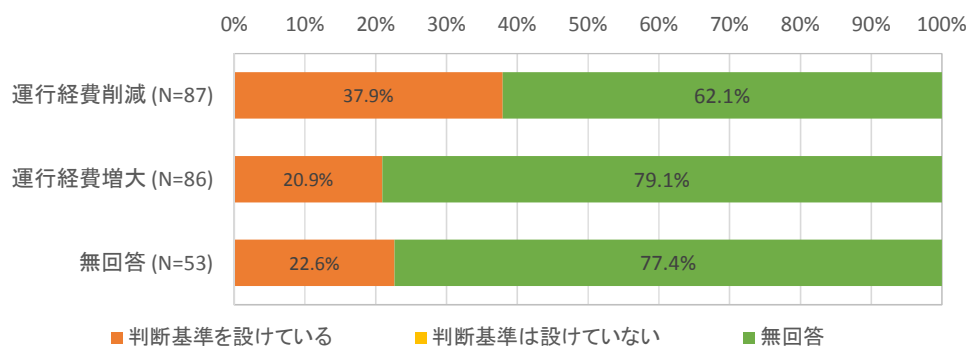


図 164 目標値達成度による事業形態の判断基準 デマンド交通

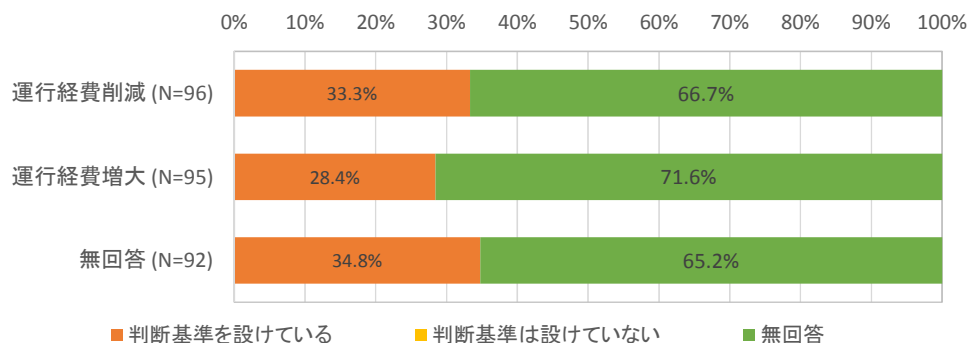


図 165 目標値達成度による事業形態の判断基準 コミュニティバス

(5) 地域特性

① 地域特性と利用者増減の関係

デマンド交通及びコミュニティバスともに市街地が利用者増の割合が高く、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ利用者増の割合が低く、利用者減の割合が高くなる（図 166、図 167）。

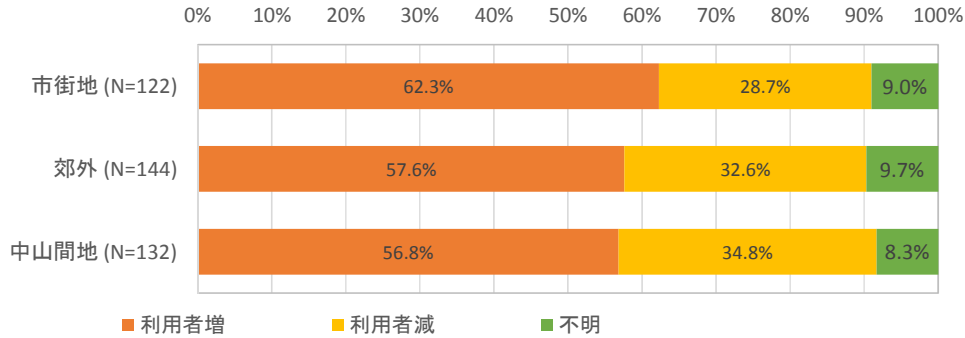


図 166 地域特性と利用者増減の関係 デマンド交通

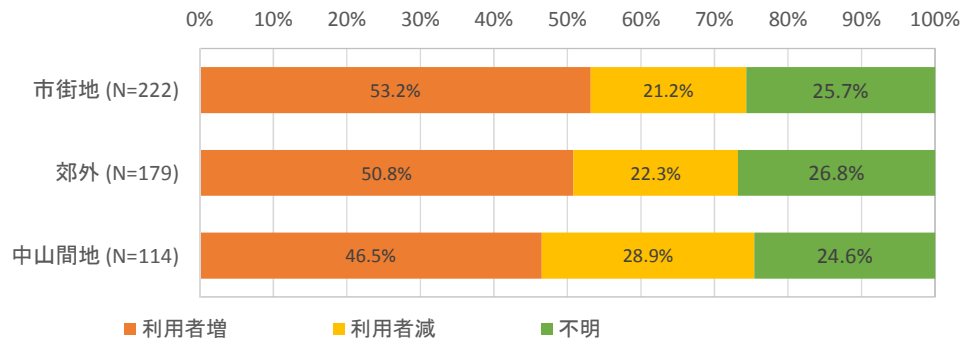


図 167 地域特性と利用者増減の関係 コミュニティバス

② 地域特性と利用者数目標達成の関係

デマンド交通は、市街地、郊外、中山間地で大きな差は見られない。コミュニティバスは市街地と郊外での目標達成の割合がほぼ同等であるが、中山間地では目標達成の割合が低い（図 168、図 169）。

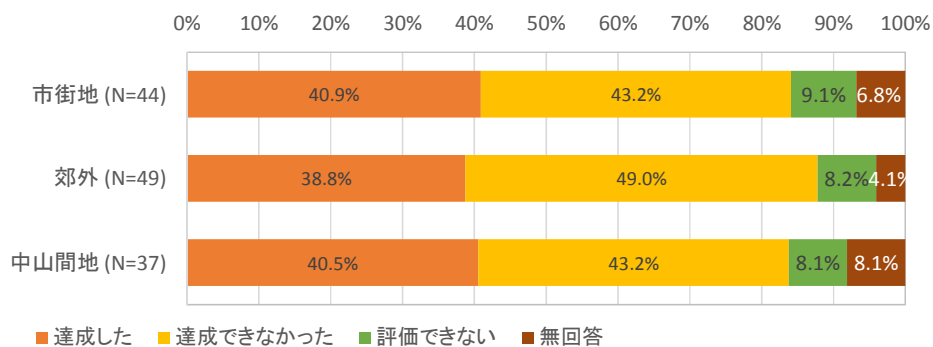


図 168 地域特性と利用者数目標達成の関係 デマンド交通

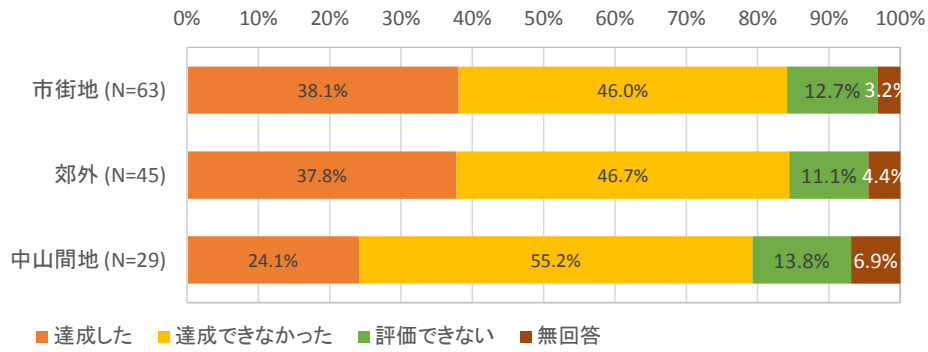


図 169 地域特性と利用者数目標達成の関係 コミュニティバス

③ 地域特性と事業継続の関係

デマンド交通は、市街地、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ、事業継続の割合が低くなる。コミュニティバスは中山間地での事業継続の割合が若干高く、郊外での事業継続の割合が若干低い（図 170、図 171）。

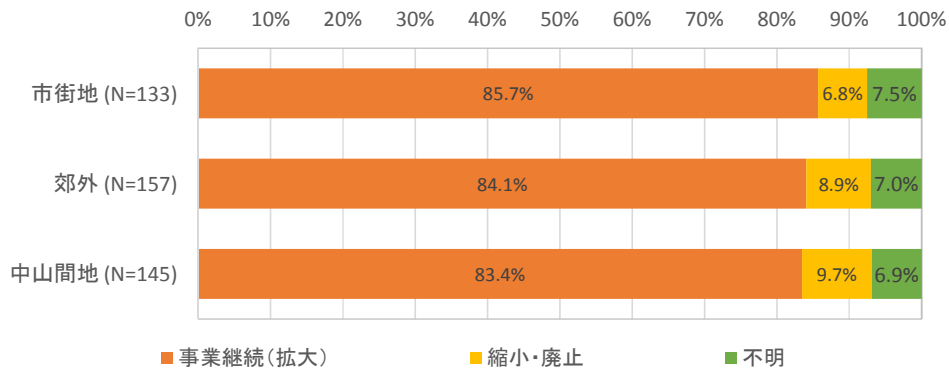


図 170 地域特性と事業継続の関係 デマンド交通

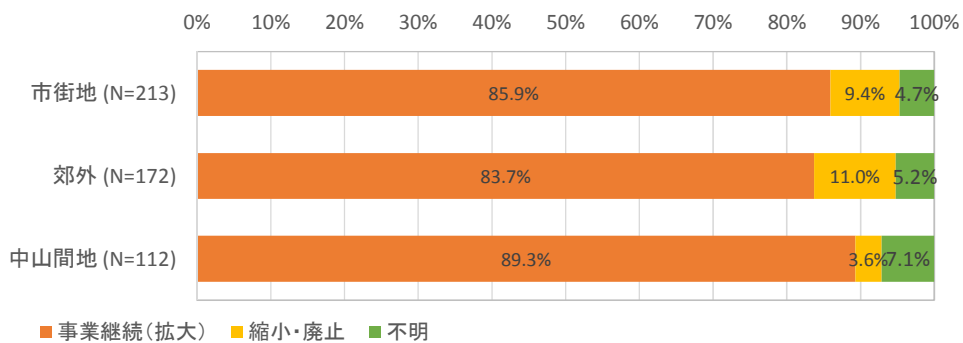


図 171 地域特性と事業継続の関係 コミュニティバス

④ 地域特性と一人当たりの運行経費の関係

デマンド交通及びコミュニティバスともに、市街地、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ、一人当たりの運行経費大の割合が高くなる（図 172、図 173）。

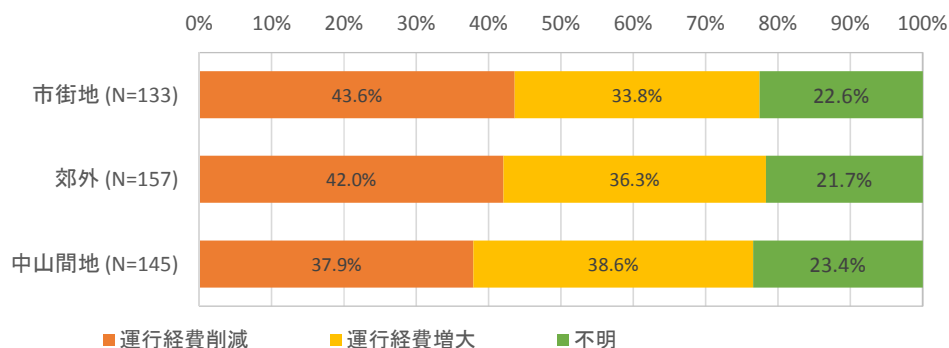


図 172 地域特性と一人当たりの運行経費の関係 デマンド交通

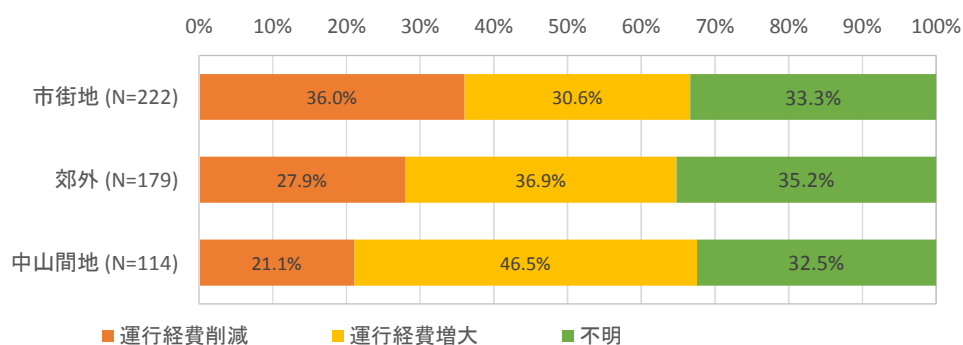


図 173 地域特性と一人当たりの運行経費の関係 コミュニティバス

第4章 地域公共交通の検討・評価手法に関するヒアリング調査

第1節 ヒアリング調査内容

第1項 ヒアリング調査の手法

事業の効果、特に利用者数の増加が確認された事例と確認できなかった事例の取組の差を分析するために、市区町村に対してヒアリング調査を実施した。

主にデマンド交通について、選定方法検討の段階で、効果がある事業（利用者が増加・維持もしくは大幅に減少していない）と効果が発現していない事例（利用者が大幅に減少）のそれぞれの事例を確認するため、以下の視点にも留意してバランス良く、15の市区町村を選定した。

(1) 地域区分

- ・中山間地とそれ以外

(2) 事業継続性

- ・当初の形態のまま運行継続
- ・事業の拡大再編（システムやサービス）をして運行継続
- ・事業の縮小再編（システムやサービス）をして運行継続
- ・事業を廃止もしくはシステムを転換・変更して継続

(3) その他

- ・運営主体が住民またはNPO
- ・他の自治体と連携検討・実現
- ・試行運行実施
- ・需要予測実施
- ・定量的な目標設定
- ・モニタリング実施
- ・定量的な事後評価
- ・パートナーシップ

結果は、利用者数の増加に寄与したと伺える取組とそうでないと伺える取組について、運行エリアを中山間地と中山間地以外に分けて、導入前後の各過程で整理した。さらに、深度化アンケートで現れた特徴の裏付けとなっている取組については、特筆するため分けて記述している。

第2節 ヒアリング調査結果及び分析

深度化アンケートに沿って利用者増に寄与した、あるいは寄与しなかった考えられる市区町村の取り組みについて記述した。運行エリアで中山間地とそれ以外に分けて表にまとめるとともに、深度化アンケートの結果と比較し、同様の内容で裏付けとなるものは太字にしている（表38～表41）。

表 38 利用者数増加を達成した要因と考えられる事例 中山間地

大項目	小項目	利用者数増	
		デマンド交通 中山間地 ヒアリング調査	デマンド交通 (再掲：深度化 アンケート)
運行エリア特性	各エリア特性	—	・市街地もしくは郊外がある場合
		—	・市街・郊外・中山間地の複数エリアを跨ぐ場合
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活における活動がきちんとできること<u>や行きたい時間に行けるようにサービスを提供することに配慮した。</u> ・生活圏を把握し、他市を生活圏としている住民を配慮し、他市へ乗り入れた。 ・交通空白地の解消ということだけでなく地域の足を確保した。 	・住民生活の保障
導入検討 計画策定	導入きっかけ・目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が多いことから、<u>高齢者を対象とした。</u> ・福祉の観点で自治体全域をカバーした。 ・経費削減としてデマンド交通として運行継続した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢社会に対応した移動の足確保 ・高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策 ・高齢者、若年層や子育て世代 ・自治体内の公共交通の課題が明確
	検討体制・人材	・検討の段階で、自治会代表、町内会長などのキーパーソンがいた。	<ul style="list-style-type: none"> ・単独部署主体で複数部署連携 ・地域施設、学識経験者・研究者、他市町村、都道府県と国と連携 ・民間人材、学識経験者、研究者を外部の重要人材

構想・計画段階に向けた検討や計画策定	自治体内部主体	—	・交通部門の部署が主体
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>居住地周辺の地勢や地形の把握を行った。</u> ・<u>地形によりバスには不向きであることを把握した上、居住地の集積分散状況、メッシュ人口を活用してデマンドが適しているか判断した。</u> ・<u>事業者保有のデータについて、路線バスやコミュニティバスの利用者数を活用した。</u> 	・国勢調査、市町村や事業者データ
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケートから運行形態を検討した。 ・住民アンケートの中でも自治体全域の住民を対象に行った。 ・非利用者の外出目的・手段等の把握するためのアンケートの実施や出前講座での意見聴取を行った。 	・特定地域または特定年齢層の調査
運行・導入開始に向けた現況把握	現状の公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>競合路線の乗降調査を行った。</u> ・事業者を通じた福祉輸送に関する把握を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状把握（民間路線バス） ・公共交通サービスの現状把握 ・民間路線バスの運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置、運行経費 ・民間路線バスの毎年の利用者数の把握
	人口特性・交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>中山間地における居住地の集積分散状況の把握、地区別の人口や高齢者に関するデータの活用を行った。</u> ・<u>「平均勾配が5%以上のバス停留所及びコミュニティバスのバス停留所は250m」の基準を設定する等、アップダウンを考慮して町が独自に決めた。</u> ・目的地を明確とすることで、商業施設、病院等が集約されて、ODの分散のない運行となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口特性の把握 ・交通空白地域定義(300m以内) ・交通空白地域・交通不便地域の全年齢人口把握

現況把握により明らかになった課題	運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>コミュニティバスだけではカバーできないことから、役割分担としてデマンド交通を運行した。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区ごとに民間路線バスやコミュニティバスの運行頻度について課題として把握
	利用者数	—	<ul style="list-style-type: none"> ・平休日別の利用者増減を定量的に把握
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケートから運行形態を検討した。 ・<u>デマンド交通での運行が基本であったても、地域住民説明ではデマンド交通だけではなく、コミュニティバスも含めてアンケートで検討した。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討開始時点の候補形態が複数
	対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの利用者は高齢者であり、必ずしもタクシーの利用者とは競合しないという考え方をもちた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・若年層や子育て世代
	判断要素	<ul style="list-style-type: none"> ・意向調査で「すぐに利用する」と回答した人の数をそのまま受け入れるのではなく、回答した人の行動調査を行って検証し、実際に利用した人がそのうちの何人かを割り出したした。 ・需要予測では、コミュニティバスの利用者数とヒアリングの利用意向を合わせて検討した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存公共交通の運行状況（供給）や現状の課題把握 ・交通不便地域の縮小度合を基準
	運行形態	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードア（自宅・施設） ・自宅から発着地
	関連機関協議	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>スクールバス、福祉バス等との運行区間や時間帯の重複を避けた。</u> ・<u>事業者調整について、特にタクシーとの調整でうまくいったケースとして、役割分担ができたことが挙げられる。デマンド交通の運行は日中であるのに対し、タクシー事業者が忙しいのは朝と夜であり、必ずしも利用者層が被らなかつた。</u> ・<u>平日デマンド運行があることは事業者にとっても都合が良く好条件であるのに対し、土日・祝日は運行しないことで調整している。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合モード・路線との調整

<p>運行・導入時の目標</p>	<p>路線の位置づけ・目標設定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>日平均利用者数の目標値について、実態を見ながら毎年見直しを行った。</u> ・ <u>収支率についてデマンド交通は関係がないとして切り離して考えた。収支率は基準にしているが、目標とはせず、利用者数を最も重要な目標値としていた。</u> ・ 事業継続の判断基準を、目標の半分に満たない場合には見直しをすると決めた。 ・ 自身の負担に繋がる乗合率をチェックし、目標値として設定した。 ・ デマンド交通だけで目標を立てずコミュニティバス等と合わせ、町全域で目標設定した。 ・ 満足度も目標値を設定した。総合的に満足しているかどうかをアンケート調査で把握し、どのくらいの方が満足されているのかを目標とした。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規路線 ・ 定量的目標（対象住民利用者数）
<p>運行開始後利用促進策</p>	<p>利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>地元スーパーでのチラシ配布や、回覧板での周知を行い利用方法について掲載した。地域イベントでバス乗り方教室を実施した。</u> ・ <u>運行開始前から自治会でリーフレット配布などの活動を開始し会員登録等の方法を事前に周知をしたうえで運行を開始した。</u> ・ <u>安全運転サポート車の試乗体験（県警）と乗り方教室（運輸局）を同時開催するなど、県警と運輸局の共同イベントを行った。</u> ・ <u>出前講座や自治会のイベントで利用を促して、自治会内でのグループ利用を増やした。</u> ・ <u>運行当初からパンフレットを配布した。</u> ・ <u>高齢者しか使えない、病院しか行けないなどの誤った認識の人が多いため、小学校で夏休み限定のお試し利用券（300円）を配布した。</u> ・ <u>一度利用してもらうことを目的に、お試しチケットを配布した。お試しチケットは地元が運賃として負担した。</u> ・ 無償輸送としての福祉輸送の代替えとして、有料のデマンド交通を運行するのにあたり、通院している人に年齢により月あたりの配布枚数が異なる福祉タクシー券を配 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスマップ作成（利用方法など）

		<p>布した。また、福祉施策として、外出いきいきパスの配布や利用しない人にはタクシー利用券を選択できるような施策を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両関係では、車椅子対応車両を設け、車椅子利用者は年々増加した。 ・車両を新規で購入しても、元々保有していた車両も有効に使った。 ・基本はセダン（ワゴンは75歳以上の高齢者の乗り降りが難しい）であるが輸送量の関係から大型車両も数台導入した。 ・スーパー等商業施設の中に、乗り場（カラーコーンの設置など）を設定させてもらった。 ・地元の商工会と連携して、登録店舗利用者にデマンド割引券を配布した。 ・福祉担当課と連携し、タクシー初乗りの助成券を配布し、多数の申請を受けた。 ・利用者数や収支など実情を知ってもらうための掲示を行った。 ・町民向けに NaviTime 検索を可能とした。 ・モビリティマネジメントとして、学識経験者に利用を促す公共交通の大切さの講演をしてもらっている例、小学2年生を対象に、公共交通の乗り方講座（啓発活動）を実施した。 ・バスラッピングや、時刻表を飛行場形式にするなどの工夫を行い、利用しやすいように多様な運賃形式を設定した。 ・オペレータの予約がうまいとか、運行の乗り降りて荷物を持つとか、利用者のロコミによる効果を積み重ねた。 	
運行開始後の事後評価	モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者だけでなく非利用者に対する意向調査を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者特性を毎年継続的に把握
	事後評価	—	<ul style="list-style-type: none"> ・定量的な事後評価
	見直し	—	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の意見反映 ・交通事業者との協議

表 39 利用者数増加を達成した要因と考えられる事例 中山間地以外

大項目	小項目	利用者数増	
		デマンド交通 中山間地以外 ヒアリング調査	デマンド交通 (再掲：深度化 アンケート)
運行エリア特性	各エリア特性	—	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地もしくは郊外がある場合 ・市街・郊外・中山間地の複数エリアを跨ぐ場合
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・広く居住地が分布し、移動利便性を妨げていたため、空白地域解消のため面的にデマンド再編を実施した。 ・運行区域の具体の方針として、住民が鉄道を越えることが少ないことを踏まえて、運行区域を分けて効率的運行を考慮した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民生活の保障
導入検討 計画策定	導入きっかけ・目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>今後、高齢者が増えて移動できなくなることを予想して、あり方検討会を行った上で、デマンド交通を選択した。</u> ・<u>将来を見据え住民アンケートでは高齢者をターゲットとした。</u> ・県内の公共交通の補填率が圧倒的に高かったため、巡回バスからデマンド交通へ移行した。 ・定路線型であったが、利用者が極端に少なく、経費削減等から事前予約型運行を開始した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢社会に対応した移動の足確保 ・高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策 ・自治体内の公共交通の課題が明確 ・高齢者、若年層や子育て世代
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> ・住民主体では、地域の事務局長がキーパーソンで、利用した人の実態、チケット販売、利用者の意見把握等を、全部運行協議会の集まりで発表していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・単独部署主体で複数部署連携 ・地域施設、学識経験者・研究者、他市町村、都道府県と国と連携 ・民間人材、学識経験者、研究者を外部の重要人材
構想・計画段階に向	自治体内部主体	—	<ul style="list-style-type: none"> ・交通部門の部署が主体

けた検討 や計画策 定	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者からは利用者の多い地域等の情報を提供してもらった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査、市町村や事業者データ
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・事前予約型運行のデータから顕在利用を把握するほか、事前予約型運行のデータの無いエリアは、潜在利用に関して、利用するかどうか程度のアンケートを実施した。 ・病院等目的施設について要望を把握した。 ・住民主体の運行においては、地元の人が何時頃、どこへ行きたいか、自ら住民アンケートをして、それを集計して活用した。アンケートは、調査票の配布回収ではなく、いくつかの町ごとに町内会長が1軒ずつ回って聴き取った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定地域または特定年齢層の調査
運行・導入 開始に向けた 現況把握	現状の公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>タクシーの現状把握について、各駅前での待機台数調査を実施し、既存タクシーとの競合の中でのデマンド乗入れ可能性を把握した。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状把握（民間路線バス） ・公共交通サービスの現状把握 ・民間路線バスの運行頻度や時間帯、運行ルート・バス停位置、運行経費 ・民間路線バスの毎年の利用者数の把握
	人口特性・交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>集落の分散、拠点施設の分布状況を把握した。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口特性の把握 ・交通空白地域定義（300m以内） ・交通空白地域・交通不便地域の全年齢人口把握
現況把握により明らかになった課題	運行サービス	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地区ごとの民間路線バスやコミュニティバスの運行頻度について課題として把握

	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 利用した個人数について登録情報から分析するとともに、過去データから、車を配偶者が使っているため、女性の年間利用回数が多いこと等を把握した。 	<ul style="list-style-type: none"> 平休日別の利用者増減を定量的に把握
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	—	<ul style="list-style-type: none"> 検討開始時点の候補形態が複数
	対象者	—	<ul style="list-style-type: none"> 若年層や子育て世代
	判断要素	<ul style="list-style-type: none"> <u>需要予測の中で顕在需要と潜在需要に分けて予測し、顕在需要は既存のバスの利用状況、潜在需要は市民アンケート調査の利用意向をもとにして、対象行動の習慣行動を把握し、バス利用の実効性を推計して需要予測とした。</u> 利用者が少なくてバスが廃止になったため、バスを入れるという選択肢はないと判断して、小型車両で考えるとタクシーの形態が望ましいと考えた。 路線バスに類似したコミュニティバスのような定路線型ではないものを選択肢として選んだ。 住民主体の運行では、デマンド交通導入の提案を市から投げかけ、地域が導入してみようと判断決定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通の運行状況（供給）や現状の課題把握 交通不便地域の縮小度合を基準
	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 各町で町民会館や店舗の前をミーティングポイントとして運行効率や分かりやすさを向上させた。 	<ul style="list-style-type: none"> ドアツードア（自宅・施設） 自宅から発着地
	関連機関協議	<ul style="list-style-type: none"> <u>タクシー事業者は、デマンドタクシー制度の知見も無く、利用者を奪われるという認識を持っており、当初は話し合いにならない状況であったが、協議を重ね、デマンドについて根気よく説明することで、徐々に理解が深まり、具体的な条件提示へ進んでいった。</u> <u>タクシー協会会長に何度も説明にも伺って理解を求め、当初は「協力はしない」との意向であったが、事前予約型運行を行うという形態や、タクシー利用の主要地域（市街地）での運行をはずすとともに、定時定路線のバス停を活用した形態としたため、</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 競合モード・路線との調整

		<p><u>タクシー事業者の理解が得られた。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド運行エリアにおける施設との連携について、総合病院だけでなく地域の開業医にも協賛を得た。 ・住民主体で運行を行ったところでは、自治会代表者がずっと事務局長として協議会の中で重要な役割を担っていた。 	
運行・導入時の目標	路線の位置づけ・目標設定	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>利用者の目標値をコミュニティバスも含めた地域公共交通全体として設定していた。</u> ・収支率も地域公共交通全体の目標値を設定していた。 ・需要予測を実施したが、目標値設定とはリンクさせていなかった。 ・住民主体の運行では、住民が、100%は賄えないので、市の活性化協議会 3 分の 1、市が 3 分の 1、地元（運行協議会）3 分の 1 というルールを作った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規路線 ・定量的目標（対象住民利用者数）
運行開始後利用促進策	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納した方に 3,000 円分の回数券を渡したり、「健康マイレージ」として、貯まったポイントで 600 円の利用券と交換することができるようにした。 ・他市と調整を図り、市外にも停留所を置かせてもらった。 ・他市の鉄道駅にも停留所を新設し、ネットワークの連携を図った。また、鉄道とは乗継割引も設けた。 ・他市の世界遺産となっている建物の場所にもアクセスできるようにした。 ・地域の福祉活動をしている方を中心にボランティアを組織し、予約代行や一緒に乗って目的地まで連れていく取組みを実施した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップ作成（利用方法など）
運行開始後の事後評価	モニタリング	—	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者特性を毎年継続的に把握
	事後評価	—	<ul style="list-style-type: none"> ・定量的な事後評価
	見直し	—	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の意見反映 ・交通事業者との協議

表 40 利用者数増加を達成しなかった要因と考えられる事例 中山間地

大項目	小項目	利用者数増未達成	
		デマンド交通 中山間地 ヒアリング調査	デマンド交通 (再掲：深度化 アンケート)
運行エリア特性	各エリア特性	—	・中山間地のみ
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	—	・まちづくり施策 と一体 ・乗り継ぎの配慮
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	・ <u>通学者も対象とした時に、通学者が卒業などでいなくなれば利用者数が少なくなり、送迎できる親がいれば帰宅時だけ利用するなど、年毎に利用者数に波があった。</u> ・住民の要望を反映して路線拡充をした。	・民間路線バスの 廃止の代替 ・通学者をターゲット
	検討体制・人材	—	・単独部署のみ
構想・計画 段階に向けた 検討や計画策 定	自治体内部主 体	—	・企画関連の部署
	データ活用	—	—
	利用実態調査	—	・住民懇談会や ワークショップで利用実態 調査 ・特定地域、特 定年齢層以外 を対象とする 場合
運行・導入 開始に向けた 現況把握	現状の公共交 通サービス	—	—
	人口特性・交通 空白地域	・地勢や地形について定量的な把握をせず感覚的に把握していた。	・交通空白地域 を 300m～500 mと設定 ・拠点・施設分布 について、レジ ャー施設・集客 施設等の分布
現況把握 により明ら かになった 課題	運行サービス	・重複を回避したが故に、また市民の要望を反映したが故に、ルート設定が長大路線化し、目的地に直接いけない。	・路線バスやコミュ ニティバスの 地域の運賃 差の課題無し
	利用者数	—	—
事業形態 や運行形	事業形態	・運行したデマンド交通が、事業者からの対応できないとの要望で、地区内移動のみと	・検討を開始する 時点で事業形

態の決定要素		なり接続がなかった。	態が決まっている場合
	対象者	—	・通学者を利用対象とした場合
	判断要素	・需要予測において、他町と比較して、1日当たりの平均利用者数を予測した。	—
	運行形態	—	—
	関連機関協議	・マスコミの報道による外部要因により、事業者が協力した。	—
運行・導入時の目標	路線の位置づけ・目標設定	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>デマンド交通の利用者数の目標について、コミュニティバスを基に設定した。</u> ・<u>空車のバスが運行して経費がかかっているという批判があったので、まずは、デマンド交通を利用してもらうことが先だろうという考えで、定性的な目標を設定して運行した。</u> 	・コミュニティバスの代替となる場合
運行開始後利用促進策	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・車両台数を増やしても、その分の利用者数は増えなかった。 ・タクシー利用補助券を障害者に限り、デマンド交通に利用できないものとした。 ・利用促進策を色々と実施しても、効果が把握できないため継続をしなかった。 ・デマンドを利用して商店街に来た人に対してお菓子を付与するサービスを実施した。 ・高校生や老人クラブへ無料乗車券も配布。 ・バスツアーを企画し観光協会と実施した。 	—
運行開始後の事後評価	モニタリング・事後評価	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>利便性向上で利用者を増やしていく事を見越して目標値を高く設定したため、利用者数は伸びていたが、目標値との乖離が大きくなり、継続しても目標値は到達しないとの判断から、事業廃止に追い込まれた。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始後に利用者の意見を把握しなかった場合 ・非利用者の意見を把握しなかった場合
	見直し	—	<ul style="list-style-type: none"> ・運行後も住民との協議調整をしている場合 ・運行範囲やルート、利用促進を事後で協議

表 41 利用者数増加を達成しなかった要因と考えられる事例 中山間地以外

大項目	小項目	利用者数増未達成	
		デマンド交通 中山間地以外 ヒアリング調査	デマンド交通 (再掲：深度化 アンケート)
運行エリア特性	各エリア特性	—	・中山間地のみ
基礎情報 地域公共交通	地域公共交通 施策の方針	・新しい市長が就任して路線バスに対する首長の方針が転換された。	・まちづくり施策と一体 ・乗り継ぎの配慮
導入検討 計画策定	導入きっかけ・ 目的・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>路線バスの廃止区間の代替えとして生活交通の運行区間を増やしたものの、人口減少が顕著となった。</u> ・<u>高齢者だけでなく、通勤・通学でも利用されていたので対象と考えた。</u> ・<u>路線バス廃止に伴い、小学生や高齢者などの移動手段確保のため運行開始したが、運行開始後小学校の統廃合によりスクールバス運行が開始されたために利用者が減少した。</u> ・赤字覚悟でまずは福祉目的の循環バスを運行した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの廃止の代替 ・通学者をターゲット
	検討体制・人材	<ul style="list-style-type: none"> ・地元主体が前提なので、検討開始時に組織立ち上げを市から依頼し、町内会長、民生委員、老人会、福祉関係支援者などからなる検討会を立ち上げたが、現在では、市の取組のチェック機関になってしまった。 	・単独部署のみ
構想・計画 段階に向けた 検討や計画策 定	自治体内部 主体	—	・企画関連の部署
	データ活用	<ul style="list-style-type: none"> ・実態調査が活用できるので事業者からのデータ提供は依頼しなかった。 ・生活交通把握のためにデータ提供依頼しても、提供してもらえなかった。 ・路線バスの利用者数は、数日間限定のバス停利用者数データをバス事業者から提供してもらった。 	—
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>全戸配布アンケートにより、運行後の改善点について聞き取り、可能な範囲で実施した。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定地域、特定年齢層以外を対象とする場合 ・住民懇談会やワークショップ

			プで利用実態調査
運行・導入開始に向けた現況把握	現状の公共交通サービス	・別途福祉有償運送制度があり、介護事業所等 4、5 団体で実施していた。	—
	人口特性・交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>不便地域を定義はしていない。</u> ・駅やバス停、スーパー、病院からの距離、そのアクセス圏外の人口を中学校区単位で集計した。 ・居住地から目的地の距離など、色々な条件で分析し、住基台帳と組合せ、ある一定距離圏外の高齢者数を分析した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域を 300m～500m と設定 ・拠点・施設分布について、レジャー施設・集客施設などの分布
現況把握により明らかになった課題	運行サービス	—	・民間路線バスやコミュニティバスの地域の運賃差の課題がない
	利用者数	—	—
事業形態や運行形態の決定要素	事業形態	・ <u>検討する時点でデマンドがありきであった。</u>	・検討を開始する時点で事業形態が決まっている場合
	対象者	—	・通学者を利用対象とした場合
	判断要素	・高齢者は、通常は家族送迎で、家族送迎が出来ない時にのみ利用している人が多いが、利用意向調査では、利用すると回答しないと役所はデマンドを運行しないと考え、結果「積極的に利用したい」という回答をして、単純に反映できない状況となっていた。実際の利用者は、利用意向調査の半分くらいだった。	—
	運行形態	・事業者からの意見により、送る時は自宅からとしたが、迎えは道も狭く長い時間停車出来ないことから、迎えはバス停での運用に限った。	—
	関連機関協議	—	—
運行・導入時の目標	路線の位置づけ・目標設定	・住民主体の運行では、市は基本的には地元がやり続けたいというのであれば支援するという立場を取る代わりに、本格運行後の補助金交付の継続条件を、収支率 30%以上か	・コミュニティバスの代替となる場合

		つ稼働率 30%以上という条件を掲げて、3年連続これを下回る状況が続いたら、補助金交付は止めるという厳しいルールを設定していた。	
運行開始後利用促進策	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・遠方の病院送迎乗合タクシーを運行したが、年間赤字が多く、利用条件（年齢や目的）がなかったが、乗合は少なかった。 ・登録者しているものの利用が1回以下の人を対象にお試し利用券を配布したが、利用が大きくは伸びなかった。 ・利用予約に関して2時間前予約から1時間前予約に変更したが、大きな利用の変化はなかった。 ・運行改善としてバス停の増設、増便、曜日の変更などを行ったが、それほど利用者数が伸びないケースがあった。 	—
運行開始後の事後評価	モニタリング・事後評価	<ul style="list-style-type: none"> ・予算計上の中では廃止という話題も出てくるが、廃止してしまうと地域の足がなくなるので、事業継続はするが、経費の削減を実施した。一定レベルを下回ったら継続をどうするかと言う具体的な判断基準も設けていなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始後に利用者の意見を把握しなかった場合 ・利用者及び非利用者の意見を把握しなかった場合
	見直し	—	<ul style="list-style-type: none"> ・運行後も住民との協議調整をしている場合 ・運行範囲やルート、利用促進を事後で協議

第5章 まとめ

第1節 地域公共交通サービス導入検討、導入後評価の一般化に向けた

論点整理

本調査研究では、地方自治体がデマンド交通やコミュニティバスの地域特性に合わせた継続的な事業運営を実現するため、客観的なデータ等に基づく妥当性の判断・適切な改善が行えるよう、導入時の検討手法、導入後の評価手法を一般化するための論点整理を行った。

アンケート調査及びヒアリング調査を実施し、全国地方自治体の地域公共交通に関する計画策定状況や運行状況を把握するとともに、運行するサービスの実施した導入前後の検討内容やサービス改善の取組を把握した。また、市街地、郊外、中山間地等の地域特性で類別した特徴を把握した。

地域公共交通の手引き等では、導入検討においては、市町村、交通事業者、地域住民での共同による検討体制や仕組み作り、地域や利用者の状況把握やニーズの把握、既存の交通手段の有効活用を含めた最適な交通サービスの内容や水準の検討、人口特性・移動特性・公共交通運行特性・施設分布の把握、交通事業者からのデータの提供、運行エリアの実情を踏まえた運行形態の判断、利用目的に応じた利用状況による利用者、運行時間、運行頻度、ダイヤの設定、潜在的な需要や利用実態を踏まえた見込みの検討、事業実施により解決すべき課題や達成すべき目標の数値による設定等が示されている。また、導入前後においては、既存の路線バスとの競合・重複の回避、持続的な公共交通への利用促進、使いやすさや、分かりやすさの工夫、目標値の達成状況、利用者や運行事業評価者の評価などのモニタリング等が示されている。これらは、アンケート調査及びヒアリング結果においても、十分検討した上で実施している方が、効果のあることが確認された。

プレアンケートでは、地域特性に関して、特にデマンド交通において、中間山地での運営が市街地、郊外に比べ厳しいことを客観的データにより明らかにした。郊外においては、コミュニティバスよりデマンド交通の方が効果発現ありの割合が高い一方、コミュニティバスの運行の方が多くなっているため、事前の運行形態の十分な検証次第では、デマンド交通を導入する選択肢もあったことが推察された。

一方で、利用者数の増減の3時点での経過状況を見ると、デマンド交通の方が増加後減少の割合が多くなっており、デマンド交通の導入後の利用者数を増加させるための改善においても、コミュニティバスよりうまくいっていないのではないかと推測された。

深度化アンケートでは、導入前後の各施策の検討において、デマンド交通やコミュニティバスそれぞれで特徴が異なり、デマンド交通では、高齢化社会に対応した移動の足を確保する手段としての必要性が高まっていた。また、検討を開始した時点で、検討する事業形態が決まっていた割合は、デマンド交通に比べコミュニティバスの方が多かった。また、双方、定量的よりも定性的な判断基準を優先して決定した市区町村が多かった。また、運行開始時の目標設定

については、定量的な目標を設定したのがデマンド交通、コミュニティバスともに4割を占め、デマンド交通では、利用対象地域住民の利用者数を目標とし、コミュニティバスは収支率を目標としている割合が多かった。運行開始後の利用促進では、デマンド交通、コミュニティバス双方で待機環境改善を挙げた市区町村が多く、ソフト面では、双方パンフレット作成・配布、具体的なバスマップの内容としては、コミュニティバスは路線図、デマンド交通では利用方法が多かった。運行開始後の事後評価について、コミュニティバスの方が、利用者の意見や、非利用者の住民等の実態や意見について毎年継続して把握している割合が高かった。

サービス導入前後の各施策の検討が、利用者数の増減や、利用者数に関する目標値の達成、事業継続、運行経費の削減に寄与しているか分析するため、深度化アンケートのクロス集計を行った。

利用者増加を達成した項目としては、デマンド交通では、エリア特性で市街・郊外・中山間地の複数のエリアを跨ぐ場合、地域公共交通施策については、デマンド交通とコミュニティバス双方で、住民生活の保障を方針とした場合、目的について、デマンド交通は、高齢者や障害者の移動を支援する福祉施策を目的とした場合、ターゲットはデマンド交通とコミュニティバス双方において、高齢者、若年層や子育て世代とした場合、検討体制では、デマンド交通では単独部署を主体として複数部署と連携した場合、コミュニティバスでは、単独の専門部署のみで検討した場合であった。

利用実態調査では、デマンド交通では特定の地域または特定の年齢層、コミュニティバスでは自治体全域を調査対象とした場合、利用者数増の割合が高かった。交通空白地域については、定義した方が、デマンド交通とコミュニティバス双方において利用者数増となり、特にデマンド交通の場合、バス停から300m以内とした場合、利用者数増となった。コミュニティバスでは、通勤・通学の周辺市区町村への流入流出を把握した場合に利用者数増となった。

事業形態については、デマンド交通とコミュニティバス双方において、検討開始時点で候補となる形態が複数ある場合に利用者数増に寄与していた。コミュニティバスでは需要に関する現状分析や全年齢層の利用者数の予測、住民やバス利用者の利用意向を判断要素とした方が利用者数増となっていた。

運行形態では、デマンド交通に関しては、ドアツードアの方式の方が、バス停からの方式より、利用者数が増えている。関係機関の協議に関して、デマンド交通は競合モード・路線との調整をした方が利用者数増となった。利用促進では、バスマップを作成し、デマンド交通では利用方法、コミュニティバスは路線図などをバスマップに記載すると利用者数増に寄与していることが分かった。モニタリングでは利用者数を毎年継続的に把握した方が、利用者数増に寄与していることが明らかになった。

これら深度化アンケートの結果に関して、さらに具体的取組を調べるため、15市区町村に対して、デマンド交通を中心に個別にヒアリング調査を行った。利用者数増となっていた市区町村は、地域の足を確保する方針、高齢者を対象としたこと、事業者保有データの活用、集積分散状況の把握、デマンド交通だけでなくコミュニティバスも含めた複数の候補での検討、タクシー事業者との調整、利用者数による目標値の設定等、いずれも深度化アンケートの分析結果で得られた利用者数増に寄与したと思われる取組と同様の内容を実施しており、裏付けすることができた。

一方で、ヒアリング調査では、市区町村のそれぞれ特有の状況が、地域公共交通サービスに影響を与えていることも分かり、深度化アンケートで取り上げた取組を行うだけでは、個々の事情を解決することは難しいことも伺えた。

今後は、利用者増や事業継続が厳しいと考えられる中山間地等地域毎の分析を深め、状況に応じた適切な施策が示せるよう進めていきたい。

参考資料編

1. プレアンケート調査票

(1) 市区町村版プレアンケート調査票

●多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査 プレアンケート【市区町村宛】

2017/9/22【訂正版】

平成29年9月1日現在の状況でご回答ください。

■ 貴市区町村について

問1 ご記入者についてお答えください。

		回答欄
ご所属	自治体名称	
	所在地	
ご担当者様 (ご記入いただいた方)	担当部署名	
	ご担当者お名前	
	お電話番号(担当窓口連絡先)	
	FAX番号	
	メールアドレス	

※電話番号、FAX番号は000-0000-000のように記入してください。

問2 貴市区町村における地域公共交通を取扱う部署についてお答えください。(数字のみを記入してください。数字を記入いただければ、○人、○年間と表示されます)

		回答欄
担当者数	地域公共交通の専任担当者数(人)	人
	地域公共交通の兼任担当者数(人)	人
専任担当者設置歴	地域公共交通担当部署に、専任担当者が配置されてからの年数	年間

■ 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

問3 貴市区町村で過去に策定した、地域公共交通に関する計画の策定状況について、お聞きします。計画ごとに策定状況を1つ選び、策定年度・策定主体をお答えください。策定状況が「1:既存の計画を見直し中、または改定済み」の場合は、最新の改定年度をお答えください。

「オレンジ色」のセルはプルダウンメニューから選択してください。

		回答欄			
		策定状況	策定(予定)年度	策定主体	改定(予定)年度
A群	自治体の交通計画のマスタープラン				
	地域公共交通総合連携計画				
	地域公共交通網形成計画				
	地域公共交通再編実施計画				
	生活交通確保維持改善計画				
その他、地域公共交通の運行及び制度導入を目的とした個別事業計画(上記以外で策定した個別の事業計画がございましたらご記入ください)					
B群	名称:				
	名称:				
	名称:				
	名称:				

<策定状況>

- 1: 既存の計画を見直し中、または改定済み
- 2: 策定済み
- 3: 策定作業中(作成に着手している)
- 4: 今後策定を予定している(着手していないが策定することは決まっている)
- 5: 策定しておらず、今のところ策定の予定もない

<策定主体>

- 1: 貴市区町村単独
- 2: 複数市区町村(同一都道府県のみ)
- 3: 複数市区町村(他都道府県を含む)
- 4: 貴市区町村が参加している協議会等
- 5: 広域行政体(都道府県等)
- 6: その他

問4 問3で<策定状況>を「1：既存の計画を見直し中、または改定済み」「2：策定済み」「3：策定作業中（作成に着手している）」と回答した方にお聞きします。地域公共交通に関する計画（取組み）の目的について、重視している項目を以下の選択肢から上位3位まで選び、回答欄にその順位の番号をご記入ください。

		回答欄
地方公共交通に関する取組みの目的について	1：路線バスの廃止代替交通手段	
	2：コミュニティバスの廃止代替交通手段	
	3：交通空白地域の改善	
	4：交通空白時間帯（運行頻度）の改善	
	5：市町村合併による自治体内間の移動利便性の格差解消	
	6：既存の交通ネットワークの改善	
	7：バリアフリー化などの利用環境整備	
	8：公共交通の利用促進	
	9：高齢者等の外出支援	
	10：その他：具体的に内容をご記入ください→	

問5-1 問3で<策定状況>を「1：既存の計画を見直し中、または改定済み」「2：策定済み」「3：策定作業中（作成に着手している）」と回答した方にお聞きします。地域公共交通に関する計画（取組み）について、策定中に検討した、連携方策、施策・アイデアについて、以下の項目から選択し、回答してください。また、選択した項目の実現有無について回答してください。

	回答欄	
	検討対象	実現有無
隣接する他の市区町村（同一都道府県）と連携した運行形態の検討		
隣接する他の市区町村（他都道府県）と連携した運行形態の検討		
他の交通モード同士の連携や協議（フィーダー交通と幹線バス/高速バス）		
他の交通モード同士の連携や協議（フィーダー交通と鉄道/船舶/航空）		
混乗利用（スクールバス、福祉施設や病院等の送迎バスに一般の人も利用できる）施策の導入		
自治体全域ではなく、特定の地域（エリア）を限定した利用補助券や割引サービスの導入		
その他：具体的に内容をご記入ください→		

問5-2 問5-1で実現できたポイント、実現できなかった理由をお答えください。

例) 市町村合併により、行政単位と生活圏が一致し、移動ニーズに合った地域交通施策の展開が可能となった、市町村合併の特組みが住民の生活圏や移動ニーズと一致せず、地域交通施策の検討が進みにくくなった

問6 問3でA群もB群も策定していない方にお聞きします。地域公共交通に関する取組みを進めるあたり、現在まで計画を策定していないことに関して、どのような課題を抱えていますか。以下の選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

		回答欄	
現在まで計画を策定していない課題	1：計画策定のための自治体内関連部署の合意が得られない。		
	2：専門部署がない、人材が不足している。		
	3：計画を検討する予算が財政上確保できていない。		
	4：交通事業者の協力が得られない。		
	5：市民や利用者の理解・協力が得られない。		
	6：協議会等の組織が設置できない。		
	7：国や都道府県の財政支援が十分でない。		
	8：計画策定のやり方、取組み方がわからない。		
	9：特に課題はない。（地域公共交通に関する問題認識はない）		
	10：その他：具体的に理由をご記入ください→		

問7 計画策定を経て運行を開始した地域公共交通の運行状況について、お答えください。同じ運行形態でも、複数の区域や路線で運行している場合、その路線毎にご記入ください。 ※回答対象は、運営が自治体やNPOであるコミュニティバスやデマンド交通とし、民間交通事業者が運営・運行している交通（いわゆる「路線バス」）や、県及び市町村が「交通事業者」という立場で経営・運行している公営バス（いわゆる市営バス等）は対象外です。

運行エリアの主な特性・經由施設の有無をご回答ください。（複数回答可）		回答例	回答欄			
			路線 1	路線 2	路線 3	路線 4
運行名称		わくわくバス 西コース				
運行 エリア	1：市街地	×				
	2：郊外	○				
	3：中山間地	×				
經由施設		4：鉄道駅または旅客ターミナルの発着有無	○			
運行形態		1：路線定期運行（コミュニティバス等）				
運営主体		4：非営利団体				
区分						
名称 ご記入ください→		NPO法人わくわく 交通協議会				
運行主体		3：民間事業者				
区分						
名称 ご記入ください→		●●バス株式会社				
運行状況		2：計画策定後、運行に至らず				
※以下は<運行状況>を「1：運行を実施（試行運行も含む）」と回答した路線のみお答えください。（数字のみを記入してください。数字を記入いただければ、H○年、○）						
運行開始時期		H21年10月	年	月	年	月
経過状況		3：縮小再編して継続中				
再編開始時期(2,3の場合回答)		H26年4月	年	月	年	月
廃止時期(4,5の場合回答)			年	月	年	月
運行継続年数(試験運行も含む)		7年間	年間	年間	年間	年間
※以下は、現在も運行を継続している場合は、H29年度を基準年とし回答してください。ただしH29年度は記載しなくて結構です。一方、運行を廃止した場合は、廃止した年を基準年（数字のみを記入してください。数字を記入いただければ、○人/年と表示されます）						
※廃止した月が年度途中の場合は、その月までの利用者をご回答ください。						
（廃止した場合のみ記入）基準年度の利用者数			人/年	人/年	人/年	人/年
前年度の利用者数		5,940人/年	人/年	人/年	人/年	人/年
2年前の利用者数		5,340人/年	人/年	人/年	人/年	人/年
3年前の利用者数		5,100人/年	人/年	人/年	人/年	人/年
5年前の利用者数		4,800人/年	人/年	人/年	人/年	人/年
10年前もしくは運行開始初年度の利用者数		4,200人/年	人/年	人/年	人/年	人/年
各路線にて想定していた効果発現の有無		1：効果が発現				

<p><運行形態></p> <p>1：路線定期運行（コミュニティバス等）</p> <p>2：定時定路線型のデマンドバス・タクシー</p> <p>3：不定期定路線型のデマンドバス・タクシー</p> <p>4：区域運行型のデマンドバス・タクシー</p> <p>5：市町村併り上げによる無料バス（貸切バス）・タクシー</p> <p>6：特定旅客自動車運送事業：スクールバス、従業員送迎バス等</p> <p>7：市町村の車両による無償住民輸送</p> <p>8：市町村有償運送：交通空白輸送</p> <p>9：市町村有償運送：市町村福祉輸送</p> <p>10：NPO等運営有償運送：空地有償運送</p> <p>11：NPO等運営有償運送：福祉有償運送</p> <p>12：NPO等道路運送法における登録・許可を要しない運送</p>	<p><運営主体・区分></p> <p>1：市区町村</p> <p>2：他市区町村</p> <p>3：第三セクター</p> <p>4：非営利団体</p> <p>5：住民</p>	<p><運行主体・区分></p> <p>1：市区町村</p> <p>2：他市区町村</p> <p>3：民間事業者</p> <p>4：第三セクター</p> <p>5：非営利団体</p> <p>6：住民等</p> <p>7：その他</p>	<p><運行状況></p> <p>1：運行を実施（試行運行も含む）</p> <p>2：計画策定後、運行に至らず</p> <p><経過状況></p> <p>1：運行当初のまま継続中</p> <p>2：拡大再編して継続中</p> <p>3：縮小再編して継続中</p> <p>4：廃止</p>
<p><効果発現の有無></p> <p>1：効果が発現（計画予定時の想定どおり/想定以上の効果）</p> <p>2：効果の発現無し（計画予定時の想定を大幅に下回る）</p> <p>3：効果を把握していない（事後評価を実施していない）</p>			

問8-1 問7で回答のあった地域公共交通の計画や運行において、どのような補助制度を活用したかについてお聞きします。
 地域公共交通の計画や運行において活用した補助制度を選択・回答し、その制度の活用開始年度及び継続期間についてもお答えください。また、その補助制度活用の理由をお答えください。なお、本設問で示している補助制度には、ハード整備の補助、運行等のソフトに対する補助を共に含んでいます。

活用した補助制度等		(運行名称は問7で記載したものが自動的に入ります)				
		回答欄	路線1	路線2	路線3	路線4
<活用した補助制度> 1:計画段階 2:導入・運行段階 3:計画段階及び導入・運行段階 4:活用していない		回答例				
運行名称		わくわくバス西コース				
活用した補助制度等	1:地方バス路線維持費等国庫補助金(国土交通省)	4:活用していない				
	2:地域公共交通活性化・再生総合事業、総合連携計画(国土交通省)	4:活用していない				
	3:地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省)	3:計画段階及び導入・運行段階				
	4:地方交付税交付金/特別交付金	4:活用していない				
	5:合併特例債	4:活用していない				
	6:過疎対策事業債	2:導入・運行段階				
	7:スクールバスに関する交付金・国庫補助制度(文部科学省)	4:活用していない				
	8:低炭素化に向けた公共交通利用転換事業等環境関連補助制度(環境省関連)	4:活用していない				
	9:地方創生推進交付金	4:活用していない				
	10:被災地特例(国土交通省)、復旧・復興関連予算(復興庁他)	4:活用していない				
	11:福祉有償運送等に関する補助(厚生労働省)	4:活用していない				
	12:その他(都道府県独自の補助等):具体的に→	4:活用していない				
	他	13:受益者負担金(地元自治会の支援金や目的地施設等からの協賛金)	4:活用していない			
上記のうち、計画策定や導入・運行(運営)に貢献している(補助額が大きいもの)補助制度の番号をお答えください。		6				
→その補助制度の活用開始年度をお答えください。		平成25年度				
→補助制度活用の継続期間をお答えください。		4年間	年間	年間	年間	年

(数字のみを記入してください。数字を記入いただければ、○年間と表示されます)

問8-2 問8-1で回答した補助制度の活用を選択した理由をお答えください。

回答欄	補助制度の活用を選択した理由

問9 問7で<運行状況>を「2:計画策定後、運行に至らず」、または<経過状況>を「3:縮小再編して継続中」「4:廃止」「5:廃止後他のシステムに変更」と回答した方にお聞きします。運行に至らなかった理由、または縮小、廃止した理由について、以下の選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

	回答欄	
運行に至らなかった理由、または運行後に縮小・廃止した理由	1:利用者が少ない。	
	2:交通事業者との調整が上手くいかない。	
	3:市民や利用者の理解・協力が得られない。	
	4:自治体内の他部署との調整で問題がある。	
	5:他の自治体との調整が上手くいかない。	
	6:財政負担が大きくなり運行を開始・継続できない。	
	7:その他:具体的に理由をご記入ください→	

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) 都道府県版プレアンケート調査票

●多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査 プレアンケート【都道府県宛】

2017/9/22【訂正版】

平成29年9月1日現在の状況でご回答ください。

■ 貴都道府県について

問1 ご記入者についてお答えください。

		回答欄
ご所属	都道府県名称	
	所在地	
ご担当者様 (ご記入いただいた方)	担当部署名	
	ご担当者お名前	
	お電話番号(担当窓口連絡先)	
	FAX番号	
	メールアドレス	

※電話番号、FAX番号は000-0000-000のように記入してください。

■ 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

問2-1 貴都道府県の市区町村における、地域公共交通の取組への関与について、貴都道府県ではどのように考えますか。以下の選択肢から最も考えに近いもの1つに「○」を記入してください。

	回答欄
①市区町村への関与が重要であり、積極的に助言・調整を行う。	
②助言・調整がある程度行うが、最終的には市区町村の責任であり、市区町村の姿勢に委ねる。	
③対応できない市区町村については、最終的に県が対処する。	
④市区町村の責任であり、市区町村からの要請がなければ、特に介入はしない。	
⑤その他(自由記述)	

問2-2 貴都道府県(市区町村との連名も含む)で過去に策定した、地域公共交通に関する計画の策定状況について、お聞きします。計画ごとに策定状況を1つ選び、策定年度・策定主体をお答えください。策定状況が「1:既存の計画を見直し中、または改定済み」の場合は、最新の改定年度をお答えください。

「オレンジ色」のセルはプルダウンメニューから選択してください。

		回答欄			
		策定状況	策定(予定)年度	策定主体	改定(予定)年度
A 群	貴都道府県や圏域の交通計画のマスタープラン				
	地域公共交通網形成計画				
	地域公共交通再編実施計画				
	生活交通確保維持改善計画				
その他、地域公共交通の運行及び制度導入を目的とした個別事業計画(上記以外で策定した個別の事業計画がございましたらご記入ください)					
B 群	名称:				
	名称:				
	名称:				
	名称:				

<策定状況>

- 1: 既存の計画を見直し中、または改定済み
- 2: 策定済み
- 3: 策定作業中(作成に着手している)
- 4: 今後策定を予定している(着手していないが策定することは決まっている)
- 5: 策定しておらず、今のところ策定の予定もない

<策定主体>

- 1: 貴都道府県単独
- 2: 貴都道府県と複数市区町村
- 3: 貴都道府県と他都道府県、複数市区町村
- 4: 貴都道府県が参加している協議会等
- 5: その他

問2-3 問2-2で<策定主体>を「2：貴都道府県と複数市区町村」「3：貴都道府県と他都道府県、複数市区町村」「4：貴都道府県が参加している協議会等」と回答した方にお聞きします。計画ごとに連携した市区町村名または協議会の名称をお答えください。
 例…『A市、B町、C村』のように、「、」で区切って市区町村名を記入してください。

	回答欄	
	協議会の名称	連携した市区町村名
貴都道府県や圏域の交通計画のマスタープラン		
地域公共交通網形成計画		
地域公共交通再編実施計画		
生活交通確保維持改善計画		
名称：		
名称：		
名称：		
名称：		

問3-1 地域公共交通に関する取組みに関して、貴都道府県の役割についてお聞きします。
 広域行政体として、どのような役割を果たすべきとお考えですか。また、その役割について、具体的な施策を実施できたか否かをお答えください。

	回答欄	
	役割の認識	○の場合 具体的施策の実現有無
自治体間での調整が難しい事項等に関する広域調整の役割		
国との連携		
自治体の計画策定における後方支援		
財政的な支援		
地域公共交通の運営・運行に関するノウハウ提供		
セミナー開催等の人材育成		
その他：具体的に内容をご記入ください→		

問3-2 問3-1で役割を実現できなかったと回答した方にお聞きします。実現が出来なかった理由をお答えください。

	役割の認識はあるものの取組を実現できなかった理由
回答欄	

問4 問2-2で<策定状況>を「1：既存の計画を見直し中、または改定済み」「2：策定済み」「3：策定作業中（作成に着手している）」と回答した方にお聞きします。地域公共交通に関する計画（取組み）の目的について、重視している項目を上位3位まで選び、回答欄にその順位の番号をご記入ください。

		回答欄
地方公共交通に関する取組みの目的について	1：主要な目的施設（医療、買い物、通勤・通学等）の集積地への市町村間移動手段の確保	
	2：市町村間の広域連携	
	3：観光振興に向けた二次交通の利便性向上	
	4：路線バスの廃止代替交通手段	
	5：コミュニティバスの廃止代替交通手段	
	6：交通空白地域の改善	
	7：交通空白時間帯（運行頻度）の改善	
	8：市町村合併による自治体内間の移動利便性の格差解消	
	9：既存の交通ネットワークの改善	
	10：バリアフリー化などの利用環境整備	
	11：公共交通の利用促進	
	12：高齢者等の外出支援	
	13：その他：具体的に内容をご記入ください→	

問5 地域公共交通に対する財政支援についてお聞きします。
 平成21年度以降に国との協調補助及び貴都道府県単独で行った、地域公共交通の計画・導入・運行に対する財政支援を実施した自治体名称をお答えください。
 (例…「A市、B町、C村」のように、「」で区切って市区町村名を記入してください。)
 (※回答対象は、運営が自治体やNPOであるコミュニティバスやデマンド交通とし、民間交通事業者が運営・運行している交通(いわゆる「路線バス」)や、県及び市町村が「交通事業者」という立場で経営・運行している公営バス(いわゆる県営・市営バス等)は対象外です)

		回答種	
		補助自治体名	
		国との協調補助	貴都道府県単独
計画段階			
運行段階 (導入・維持)	1：路線定期運行(コミュニティバス等)		
	2：定時定路線型のデマンドバス・タクシー		
	3：不定期定路線型のデマンドバス・タクシー		
	4：区域運行型のデマンドバス・タクシー		
	5：その他		

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

2. 深度化アンケート調査票

デマンド交通の深度化アンケート調査票を示す。コミュニティバスの調査票は一部が異なるため、対比表をデマンド交通の調査票の後に示す。

多様な地域公共交通サービスの導入状況に関するアンケート調査 深度化アンケート【デマンド交通版】回答方法について

- 本アンケートは、貴市区町村で地域公共交通を導入・運行するにあたり、導入検討経緯から事業継続の判断基準まで、検討の段階ごとにシート別に設問が分かれています。お手数をおかけいたしますが、各段階において検討した内容をそれぞれご回答ください。

問A	基礎情報及び地域公共交通施策の方針	問A1 ~ 問A3
問B	運行・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯	問B1 ~ 問B9
問C	構想・計画段階における現況把握の方法	問C1 ~ 問C5
問D	運行・導入開始に向けた現況把握内容	問D1 ~ 問D16
問E	現況把握により明らかになった課題の把握状況	問E1 ~ 問E2
問F	事業形態や運行形態を選択・決定した判断要素	問F1 ~ 問F19
問G	運行・導入時に設定した目標値（事業効果）	問G1 ~ 問G10
問H	運行開始後の利用促進策	問H1 ~ 問H6
問I	運行開始後の事業評価	問I1 ~ 問I14
問J	運行における事業実施経費	問J1 ~ 問J3

- 9月に実施したプレアンケートでいただいた回答から、深度化アンケートで回答いただきたい路線を指定させていただいております。
<（別紙）回答対象路線の指定について>を参照の上、ご回答ください。

- アンケート回答は、基本的には選択式となっております。（一部数値を入力、または記述式の設問がございます。）
当てはまる項目に、プルダウンメニューから「○」、もしくは回答選択肢から該当する選択肢を選択し回答してください。



※ コミュニティバス版とデマンド版の回答をお願いしている市区町村様がございます。
大変お手数をおかけいたしますが、それぞれご回答をお願いいたします。
（重複している設問がございますが、特性に応じて一部違う箇所がございます。）

多様な地域公共交通サービスの導入状況に関するアンケート調査

問A 貴市区町村の基礎情報及び地域公共交通施策の方針についておたずねします。

問A ご記入者の状況についてお答えください。

1

項目	回答欄
(1) 都道府県名	
(2) 市区町村名	
(3) 担当部署名	
(4) 記入者（担当者）氏名	
(5) 電話番号	
(6) eメールアドレス	

※(4)記入者氏名・(5)電話番号・(6)eメールアドレスについては9月実施のアンケート調査と異なる場合のみご記入ください。
 (5)電話番号をご記入の際は、“00-0000-0000”のようにハイフンを用いて記入してください。

問A 平成29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。

2

項目	回答欄 [単位：千円]
一般会計予算額	

※特別会計、公営企業会計等は除きます。
 ※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A 貴市区町村の地域公共交通検討方針をおたずねします。貴市区町村の地域公共交通に関する施策内容及び取組姿勢に最も近い選択肢を選んで回答してください。

<選択肢>

1. 全く考えていない、2. あまり考えていない、3. どちらともいえない、4. よく考えている、5. 非常によく考えている

項目	回答欄
①まちづくり施策と一体となった検討	
②総合的な公共交通ネットワークの形成	
③住民の日常生活圏を考慮した公共交通ネットワークの形成	
④交通空白地域解消にとどまらず、住民の生活を保障するという意識 (車がなくても最低限以上の生活ができるという考えがあるか)	
⑤乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定	
⑥計画策定段階からの地域住民の意向の考慮	

問B <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、運行・導入開始に向けた検討や計画策定の経緯についておたずねします。

問B 運行・導入の検討を開始する「きっかけ」「理由」について、当てはまる項目を以下の選択肢から上位3位まで選び(1~2位、1位のみでも可)、回答欄にその順位の番号をご記入ください。

項 目	回答欄
①自治体で検討したまちづくりに関する上位・関連計画の記述内容遂行のため	
②自治体内の公共交通に関する課題が明確になったため	
③今後の高齢社会に対応した移動の「足」を確保する必要性が高まってきたため	
④住民や地域からの公共交通機関の運行・導入の要請があったため	
⑤近隣自治体からの地域公共交通に関する検討要請に応じるため	
⑥首長や議員からデマンド交通導入検討の要請や意見があったため	
⑦国の公共交通の活性化・再生に関する補助制度を活用できるため	
⑧その他	

問B 運行・導入の目的について、当てはまる項目を以下の選択肢から上位3位まで選び(1~2位、1位のみでも可)、回答欄にその順位の番号をご記入ください。

項 目	回答欄
①廃止された路線バスの代替路線の運行	
②交通空白地域や交通不便地域の解消や拡大への対策	
③市町村合併やその他の要因により生じた公共交通サービスの地域格差是正	
④高齢者や障害者等の移動を支援する福祉施策の一環	
⑤赤字路線バスの補助額増大による財政負担の軽減	
⑥自動車利用の増大に伴う環境負荷の軽減	
⑦その他	

問B 運行・導入にあたり設定した利用者のメインターゲットについて、当てはまる項目を以下の項目から選択し回答して下さい(複数回答可)。

項 目	回答欄
①通学者	
②通勤者	
③高齢者	
④若年層や子育て世代	
⑤観光客	
⑥中心市街地への来訪者	
⑦その他	
⑧メインターゲットを想定していない	

問B 運行・導入における自治体内の検討体制について、以下の項目から一つ選択し回答してください
4 (単一回答)。

項 目	回答欄
①主に単独の専門部署内で検討	
②単独の部署が検討主体となり、複数の部署（交通、福祉、企画等）との連携・協力により検討	
③複数の部署を兼任している職員が主体となり検討	

問B 運行・導入において、連携・協力を行った自治体外部機関について、以下の項目から当てはまるもの
5 を選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄
①住民	
②交通事業者	
③デマンド交通運行エリア（地域）の施設	
④学識経験者、研究者	
⑤NPO	
⑥他市区町村、都道府県、国	
⑦その他	
⑧連携・協力はしなかった	

問B 運行・導入において、主導した組織（**主体となった組織**）について、以下の項目から当てはまるもの
6 を選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄
①地域住民	
②貴市区町村	
③他市区町村	
④都道府県	
⑤国	
⑥交通事業者	
⑦その他	

問B 運行・導入にあたり、貴市区町村の職員以外で重要な役割を担った人材について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄
①公的機関の人材	<input type="checkbox"/>
②民間の人材	<input type="checkbox"/>
③学識経験者、研究者	<input type="checkbox"/>
④自治体職員以外で重要な役割を担った人材はいなかった	<input type="checkbox"/>

→問B 8へ

→問B 9へ

問B 問B 7で「①公的機関の人材」と回答した方にお聞きします。重要な役割を担った人材はどの機関の人材ですか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄
①他市区町村の職員	<input type="checkbox"/>
②都道府県の職員	<input type="checkbox"/>
③国の職員	<input type="checkbox"/>
④その他	<input type="checkbox"/>

問B 問B 7で「②民間の人材」と回答した方にお聞きします。重要な役割を担った人材はどのような人材ですか。最も重要な項目を、以下の項目から二つ選択し回答してください（単一回答）。

項 目	回答欄
①地域住民の	<input type="checkbox"/>
②交通事業者の	<input type="checkbox"/>
③運輸局等が任命しているアドバイザー	<input type="checkbox"/>
④調査や分析を担う民間企業（コンサル等）	<input type="checkbox"/>
⑤その他	<input type="checkbox"/>

問C <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、構想・計画段階における貴市区町村内の公共交通の現況把握方法等についておたずねします。

問C 現況を把握するにあたり、主体となって調査を実施したのはどこですか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①自治体内部(他機関への業務委託なし)	
②交通事業者	
③公共交通の専門家(調査を依頼)	
④専門コンサルタント(業務を委託)	

→問C 2へ
→問C 3へ
→問C 3へ
→問C 3へ

問C 問C 1で「①自治体内部」と回答した方にお聞きします。自治体内部で主体となった部署はどこですか。以下の項目から一つ選択し回答してください(単一回答)。

項目	回答欄
①交通部門の部署(交通政策課等)	
②福祉関連の部署(福祉課等)	
③企画関連の部署(企画課等)	
④その他	

問C 現況を把握するにあたり、既存の統計・データ等は活用しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①国や都道府県の統計データ(例:国勢調査等)	
②自治体の統計資料(例:〇市統計年鑑等)	
③パーソントリップ調査	
④大都市交通センサス	
⑤事業者保有のデータ	
⑥既往の実態調査	
⑦その他	
⑧既往データを活用していない	

問C 交通事業者の保有しているデータを現況把握のために活用しましたか。以下の項目から一つ選択し回答してください(単一回答)。

項目	回答欄
①交通事業者提供のデータを活用した	
②データ提供を依頼していないため活用していない	
③データ提供を依頼したが提供してもらえなかった(断られた)	

問C 交通の利用実態や利用者の意見・意向を把握するため、どのような調査等を実施しましたか。以下の①～⑪の項目から当てはまるものを選択し調査内容の回答欄に回答してください（複数回答可）。
また、回答した各調査項目は、主にどのような方を対象として実施したのですか。以下の【調査対象者の選択肢】から当てはまるものを数字で回答してください（複数回答）。

【調査対象者の選択肢】

- | | | |
|----------------|---------------|-----------|
| 1. 自治体全域の住民 | 2. 特定地域の住民 | 3. 特定の年齢層 |
| 4. バス等の公共交通利用者 | 5. バスを利用しない住民 | |
| 6. 住民以外（来訪者等） | 7. その他（運転手等） | |

項 目	回答欄	
	調査内容	調査対象者
①利用実態実測調査		
②住民アンケート		
③バス利用者アンケート		
④住民ヒアリング		
⑤事業者ヒアリング		
⑥自治会代表者ヒアリング		
⑦住民懇親会		
⑧グループインタビュー		
⑨ワークショップ		
⑩その他		
⑪利用実態や意見・意向を把握する調査を実施していない		

問D <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村内のデマンド交通に関して、運行・導入に向けた現状把握内容(貴市区町村内の既存の公共交通や地域特性等)についておたずねします。

(1) 既に実施していた交通サービス（供給）について

問D 運行・導入開始に向けて、当時貴市区町村内で運行していた公共交通サービスの把握状況についておたずねします。以下の項目について、運行の有無及び運行有の場合は利用状況(利用者数)等の現状把握有無についても回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄	
	運行の有無	現状把握の有無
①民間路線バス		
②コミュニティバス		
③デマンド交通		
④鉄道、路面電車		
⑤タクシー		
⑥小中学校のスクールバス		
⑦福祉輸送（福祉有償運送、市町村福祉輸送）		
⑧交通空白地有償運送、交通空白地輸送		
⑨企業や高等教育機関の送迎バス		
⑩道路運送法の許可・登録不要の送迎（無償輸送）		
⑪その他		

問D 問D1で「①民間路線バス」、「②コミュニティバス」、「③デマンド交通」、「④鉄道、路面電車」及び「⑤タクシー」のいずれかについて、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。それぞれの公共交通サービスの現状把握内容について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目		回答欄
<民間路線バス>		
①一運行あたりの所要時間		
②路線延長		
③一日あたりの運行頻度		
④運行時間帯		
⑤運賃		
⑥バスターミナル等の交通結節施設整備状況		
⑦各地域から主要目的地までバスを利用した場合の所要時間		
⑧運行ルート、バス停位置		
⑨運行経費		
⑩その他		
<コミュニティバス>		
①一運行あたりの所要時間		
②路線延長		
③一日あたりの運行頻度		
④運行時間帯		
⑤運賃		
⑥バスターミナル等の交通結節施設整備状況		
⑦運行経費		
⑧その他		
<デマンド交通>		
①運行形態(基本ダイヤ・路線の有無、運行エリア制採用の有無)		
②乗降場所(バス停・乗り継ぎ施設・自由な設定ポイント(自宅)等の乗降場所)		
③運行日・運行時間帯		
④利用対象者		
⑤予約システム		
⑥車両タイプ、運行している台数		
⑦運賃		
⑧運行経費		
⑨その他		
<鉄道、路面電車>		
①運行ダイヤ		
②路線網		
③他の交通機関との接続性		
④その他		
<タクシー>		
①タクシー乗降場位置		
②タクシー営業所の位置		
③車両タイプ、運行している台数		
④タクシー実働率(延実働車両数÷延実在車両数)		
⑤タクシー実車率(実車km÷総走行km)		
⑥その他		

問D 貴自治体内において、バスの運行など輸送サービス以外で、タクシーを活用した移動支援等の制度を実施しましたか。あてはまる項目を以下の項目から選択し、回答してください（複数回答）。また利用状況等の把握の有無についても回答してください（複数回答）。

項 目	回答欄	
	実施の有無	現状把握の有無
①タクシー利用券の配布		
②タクシー利用補助券の配布		
③複数人タクシー利用による割引制度		
④その他		

(2) 顕在需要（既に実施していた交通サービスの利用状況）及び潜在需要の把握について

問D 問D1で「①民間路線バス」について、「現状把握 有」と回答した方にお聞きます。現状把握内容について、以下の項目から当てはまるものを選択し（複数回答可）、頻度について以下の【頻度の選択肢】から回答してください（単一回答）。なお、頻度については、導入の10年前から導入までの状況とし、「2. 隔年（●年毎）」、「4. これまで●回」の回答には、その調査回数を記入してください。

【導入の10年前から導入までの現状把握をした頻度の選択肢】

1. 毎年（経年）、2. 隔年（●年毎）、3. 単年、4. これまで●回（不定期）

項 目	回答欄		
	頻度	2の場合●年毎	4の場合●回の●に入る数値
<概要把握>			
①年間の利用者数			-
②月別の利用者数			-
③曜日別の利用者数			-
④平日・休日別の利用者数			-
⑤利用した個人数（実人数）			-
<詳細把握>			
①路線別利用者数			-
②便別の利用者数			-
③バス停別の利用者数			-
④バス停別の乗降別利用者数			-
<利用特性の把握>			
①利用者の年齢階層			-
②利用者の利用目的			-
③利用者の利用頻度			-
④利用者のOD（発地・着地）			-
<その他>			
①その他			-

問D 問D1で「②コミュニティバス」について、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。現状把握内容につ
 5 いて、以下の項目から当てはまるものを選択し(複数回答可)、頻度について以下の【頻度の選択肢】か
 ら回答してください(単一回答)。なお、頻度については、導入の10年前から導入までの状況とし、「2. 隔
 年(●年毎)」、「4. これまで●回」の回答には、その調査回数を記入してください。

【導入の10年前から導入までの現状把握をした頻度の選択肢】

1. 毎年(経年)、2. 隔年(●年毎)、3. 単年、4. これまで●回(不定期)

項 目	回答欄		
	頻度	2の場合●年毎 4の場合●回の ●に入る数値	
<概要把握>			
①年間の利用者数			-
②月別の利用者数			-
③曜日別の利用者数			-
④平日・休日別の利用者数			-
⑤利用した個人数(実人数)			-
<詳細把握>			
①路線別利用者数			-
②便別の利用者数			-
③バス停別の利用者数			-
④バス停別の乗降別利用者数			-
<利用特性の把握>			
①利用者の年齢階層			-
②利用者の利用目的			-
③利用者の利用頻度			-
④利用者のOD(発地・着地)			-
<その他>			
①その他			-

問D 問D1で「③デマンド交通」について、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。現状把握内容について、以下の項目から当てはまるものを選択し(複数回答可)、頻度について以下の[頻度の選択肢]から回答してください(単一回答)。なお、頻度については、導入の10年前から導入までの状況とし、「2. 隔年(●年毎)」、「4. これまで●回」の回答には、その調査回数を記入してください。

【導入の10年前から導入までの現状把握をした頻度の選択肢】

1. 毎年(経年)、2. 隔年(●年毎)、3. 単年、4. これまで●回(不定期)

項 目	回答欄		
	頻度	2の場合●年毎	4の場合●回の●に入る数値
<概要把握>			
①年間の利用者数			-
②月別の利用者数			-
③曜日別の利用者数			-
④平日・休日別の利用者数			-
⑤利用した個人数(実人数)			-
<詳細把握>			
①路線別利用者数			-
②便別の利用者数			-
③乗降施設別または運行エリア別の利用者数			-
④乗降施設別または運行エリア別の乗降別利用者数			-
<利用特性の把握>			
①利用者の年齢階層			-
②利用者の利用目的			-
③利用者の利用頻度			-
④利用者のOD(発地・着地)			-
<その他>			
①その他			-

問D 7 問D1で「⑤タクシー」について、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。現状把握内容について、以下の項目から当てはまるものを選択し(複数回答可)、頻度について以下の【頻度の選択肢】から回答してください(単一回答)。なお、頻度については、導入の10年前から導入までの状況とし、「2. 隔年(●年毎)」、「4. これまで●回」の回答には、その調査回数を記入してください。

【導入の10年前から導入までの現状把握をした頻度の選択肢】

1. 毎年(経年)、2. 隔年(●年毎)、3. 単年、4. これまで●回(不定期)

項 目	回答欄		
	頻度	2の場合●年毎 4の場合●回の ●に入る数値	
<概要把握>			
①年間の利用者数			-
②月別の利用者数			-
③曜日別の利用者数			-
④平日・休日別の利用者数			-
⑤利用した個人数(実人数)			-
<詳細把握>			
①乗降施設別または運行エリア別の利用者数			-
②乗降施設別または運行エリア別の乗降別利用者数			-
<利用特性の把握>			
①利用者の年齢階層			-
②利用者の利用目的			-
③利用者の利用頻度			-
④利用者のOD(発地・着地)			-
<その他>			
①その他			-

問D 8 既存の公共交通の利用者だけでなく、非利用者(公共交通を利用したいと思っているにもかかわらず、何らかの要因で現在利用できていない高齢者等)の外出目的や外出手段等について把握する調査を実施しましたか。以下の項目から当てはまるものを一つ選択し回答してください(単一回答)。

項 目	回答欄
①実施した	
②実施していない	

(3) 地域特性について

問D 貴市区町村内の人口特性等の把握状況についてお聞きます。人口特性等について定量的な把握をしましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①総人口の推移	
②年齢別人口の推移	
③地区別人口の推移	
④地区別高齢者の推移	
⑤就業人口の推移	
⑥就学人口の推移	
⑦将来人口予測	
⑧高齢者の運転免許証の返納状況	
⑨自家用車の保有台数	
⑩その他	
⑪定量的な把握はしていない	

問D 検討当時、貴市区町村では交通空白地域や交通不便地域を定義していましたか。以下の項目から当てはまるものを一つ選択し回答してください(単一回答)。

項 目	回答欄
①検討当時、定義していた	
②検討当時、定義していない	

問D 問D10で「①定義していた」と回答した方にお聞きます。どのような内容で定義していましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄	
	●に入る数値	
①鉄道駅から●m以上の地域(直線距離)		-
②バス停から●m以上の地域(直線距離)		-
③直線距離以外の特定の指標	具体的な内容:	

問D 貴市区町村内の可住地では、問D11で回答した交通空白地域や交通不便地域はありましたか。以下の項目から当てはまるものを一つ選択し回答してください(単一回答)。*デマンド交通導入前の状況で回答してください。

項 目	回答欄
①交通空白地域・交通不便地域があった	
②交通空白地域・交通不便地域はなかった	

問D 問D12で「①交通空白地域・交通不便地域があった」と回答した方にお聞きます。貴市区町村の交通空白地域や交通不便地域における地域特性の把握をしましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①交通空白地域・交通不便地域の人口(全年齢)	
②交通空白地域・交通不便地域の人口(高齢者)	
③交通空白地域・交通不便地域の地域別人口	
④交通空白地域・交通不便地域の可住地面積	
⑤定量的な把握はしていない	

問D 貴市区町村内の地理的特性の把握状況についてお聞きます。地理的特性について定量的な把握を
 14 しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①居住地の地勢、地形の特徴	
②居住地の集積分散状況	
③拠点・施設の分布状況	
④周辺市区町村との結びつき	
⑤その他	
⑥定量的な把握はしていない	

問D 問D14で「③拠点・施設の分布状況」と回答した方にお聞きます。分布状況を把握した施設について、
 15 以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。また、その施設の利用者数の把握有無を回答してください。

項 目	回答欄	
	分布状況の把握	利用者数の把握
①鉄道駅や旅客ターミナル等の交通拠点		
②買物施設：日常的に多くの方が利用する商店、商業施設等		
③医療施設：病院、医院等		
④福祉施設：老人保健施設、老人福祉施設等		
⑤公的施設：役所、役場、出張所等		
⑥娯楽施設：図書館、公民館、運動施設等		
⑦教育施設：保育園、幼稚園、学校等		
⑧観光施設：レジャー施設、集客施設等		
⑨その他		

問D 問D14で「④周辺市区町村との結びつき」と回答した方にお聞きます。周辺市区町村への流出・流入状況
 16 を把握した内容について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①通勤	
②通学	
③買い物	
④通院	
⑤その他	

問E 問D1で「①民間路線バス」、「②コミュニティバス」及び「③デマンド交通」のいずれかについて、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。
 現状把握の結果、明らかとなった課題(現状とニーズのギャップ)についておたずねします。(①～③の全ての交通サービスについて、「現状把握 無」と回答した方は、問Fにお進みください。)

問E 1 問D1で「①民間路線バス」及び「②コミュニティバス」のいずれかについて、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。
 既存の民間路線バスやコミュニティバスの現状把握の結果、どのような課題が明らかになりましたか。各項目について以下の【課題の認識状況の選択肢】から選択し、回答してください。

【課題の認識状況の選択肢】

1. 課題を数字で把握している (定量的に把握している)
2. 課題を認識している
3. 課題はない
4. 実施した現状把握の項目からは、課題の有無について把握できなかった

項 目	回答欄
<サービスレベルに関する課題の把握状況>	
①一運行あたりの所要時間の長さ	
②主要目的地まで迂回の多さ	
③運行系統の分かりやすさ	
④運行ルート重複率	
⑤運行頻度	
⑥他バスや鉄道等との乗換利便性が低い (ダイヤの接続が悪い、駅前にバス停がない)	
⑦定時性の確保	
⑧その他	
<自治体内の地域差に関する課題の把握状況>	
①地域によって利用できる路線数に差がある	
②地域によって利用できる行先数に差がある (同じ目的地に行くのに乗換が多い地域がある)	
③地域によって利用できる路線の運行頻度に差がある	
④地域によって利用できる路線の運賃に差がある	
⑤その他	
<利用者の推移に関する課題の把握状況>	
①既存の民間路線バスやコミュニティバス等、公共交通全体の利用者の増減	
②運行路線別の利用者の増減 (複数路線がある場合)	
③運行便別の利用者の増減	
④バス停別の利用者の増減	
⑤平日・休日別の利用者の増減	
⑥その他	
<利用者の利用実態及び利用意向とサービス供給の乖離の把握状況>	
①利用者の利用実態 (利用者数) と供給量 (便数) の乖離	
②利用者の利用実態 (移動の目的地) と行先 (系統) の乖離	
③利用者の利用実態 (移動時間帯) と運行時間帯の乖離	
④利用者の利用意向と運行サービスの乖離	
⑤その他	

問E 問D1で「③デマンド交通」について、「現状把握 有」と回答した方にお聞きします。既存のデマンド交通の
 2 現状把握の結果、どのような課題が明らかになりましたか。各項目について以下の【課題の認識状況の
 選択肢】から選択し、回答してください。

【課題の認識状況の選択肢】

1. 課題を数字で把握している（定量的に把握している）
2. 課題を認識している
3. 課題はない
4. 実施した現状把握の項目からは、課題の有無について把握できなかった

項 目	回答欄
＜サービスレベルに関する課題把握状況＞	
①運行方式（定路線、区域型）の妥当性	
②運行形態（定時路線、不定期路線）の妥当性	
③運行エリアの広さ	
④運行頻度	
⑤車両の大きさや台数	
⑥予約方法（オペレーターやシステム）	
⑦コスト	
⑧運賃	
⑨一運行（一便・一台あたり）の乗車人員	
⑩その他	
＜利用者の推移に関する課題の把握状況＞	
①利用者の増減	
②運行路線別の利用者の増減（複数路線がある場合）	
③運行便別の利用者の増減	
④乗降施設別または運行エリア別の利用者の増減	
⑤平日・休日別の利用者の増減	
⑥その他	
＜自治体内の地域差に関する課題の把握状況＞	
①路線バス等との運賃格差	
②タクシーとの競合	
③福祉施策との整合	
④自治体全体の交通ネットワークとしての機能	
⑤その他	
＜利用者の利用実態及び利用意向とサービス供給の乖離の把握状況＞	
①利用者の利用実態（利用者数）と供給量（便数）の乖離	
②利用者の利用実態（移動の目的地）と行先（地域や施設）の乖離	
③利用者の利用実態（移動時間帯）と運行時間帯の乖離	
④利用者の利用意向と運行サービスの乖離	
⑤その他	

問F <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、**事業形態や運行形態を選択・決定した判断要素**についておたずねします。

問F 検討する事業形態は決まっていたか。以下の項目から当てはまる項目を一つ選択し回答してください
1 (単一回答)。

項 目	回答欄
①検討を開始する時点で、検討する事業形態は決まっていた	
②検討を開始する時点では、複数の事業形態の候補があった	
③まったく白紙の状態から検討を開始した	

問F 実際に検討した事業形態の種類について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。
2

項 目	回答欄
①コミュニティバス(定時定路線)	
②定路線型のデマンド交通	
③区域運行型のデマンド交通	
④その他	

問F 事業形態の判断要素として、実際に検討した主な利用対象者について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。
3

項 目	回答欄
①通学者	
②通勤者	
③高齢者	
④若年層や子育て世代	
⑤観光客	
⑥中心市街地への来訪者	
⑦その他	
⑧明確な対象者はいない	

問F 問Dの現況分析の3つの項目(「(1)供給」「(2)需要」「(3)地域特性」)及び問Eの現況の課題把握を事業形態の検討に反映しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。
4

項 目	回答欄
①「供給」(問D1～問D3)に関する現況分析は検討に反映した	
②「需要」(問D4～問D8)に関する現況分析は検討に反映した	
③「地域特性」(問D9～問D16)に関する現況分析は検討に反映した	
④「現況の課題把握」(問E1～問E2)に関する現況分析は検討に反映した	
⑤どの現況分析の項目も検討には反映しなかった	

問F デマンド交通を運行した場合の需要予測を実施しましたか。以下の項目から一つ選択し回答してください
5 (単一回答)。

項 目	回答欄
①定量的な需要予測を実施した	
②定量的な需要予測を実施しなかった	

→問F7へ

→問F6へ

問F 問F5で「②定量的な需要予測を実施しなかった」と回答した方にお聞きします。実施しなかった理由を記載してください(記述式)。
6

回答欄

→問F8へ

問F 問F5で「①定量的な需要予測を実施した」と回答した方にお聞きします。実施した需要予測は何に基づいて行ったものが、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①運行していたバスの過去の利用実績	
②住民のバス利用意向調査結果	
③地域間の人々の移動実態調査結果	
④運行ルート周辺(区域)の高齢者数の推移	
⑤自治体の年齢階級別将来人口推計結果	
⑥地域の開発計画や施設計画における利用者数推計結果	
⑦その他	

問F 導入する地域公共交通の事業形態を判断・決定した要素は何ですか。当てはまる項目を以下の選択肢から上位3位まで選び(1~2位、1位のみでも可)、回答欄にその順位の番号をご記入ください。

項 目	回答欄
①定量的な判断基準により決定した	
②定性的な判断基準により決定した	
③他市区町村での導入実績から決定した	
④その他	




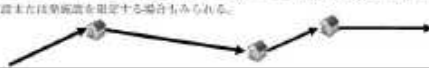
問F 問F8で事業形態の決定要素として「①定量的な判断基準により決定した」を選択した方にお聞きします。定量的な判断基準の具体的要素(指標)は何ですか。当てはまる項目を以下の選択肢から主立ったものを3つまで選択し、回答してください。

項 目	回答欄
①デマンド交通を運行した場合の利用者数予測結果(全年齢層)	
②デマンド交通を運行した場合の利用者数予測結果(特定年齢層)	
③デマンド交通導入による交通不便地域の面積縮小	
④デマンド交通導入による交通不便地域の居住者数縮減	
⑤(以前のバス路線網と比較して)民間路線バスの総延長の短縮	
⑥デマンド交通利用による各地域から主要目的地までの所要時間の短縮	
⑦デマンド交通導入による公共交通の利用頻度の増加	
⑧デマンド交通運行による地域公共交通としての収支率の改善	
⑨自治体の財政負担額の維持・軽減	
⑩その他	

問F 問F8で事業形態の決定要素として「②定性的な判断基準により決定した」を選択した方にお聞きします。定性的な判断基準の具体的要素は何ですか。当てはまる項目を以下の選択肢から主立ったものを3つまで選択し、回答してください。

項 目	回答欄
①検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した	
②廃止された(される)路線バスの代替路線として相応しい事業形態だから	
③住民の「新たにデマンド交通を運行してほしい」という要望があったから	
④首長や議会において「新たにデマンド交通を運行すべき」という意見があったから	
⑤高齢者の外出機会が増大すると考えたから	
⑥その他	

問F 導入したデマンド交通の運行形態について、以下の項目から当てはまるものを二つ選択し回答してください(単一回答)。

項目		回答欄												
①運行方式														
	<p>運行方式の特徴(イメージ) [① ② ③ ④]</p> <p>A 定路線型 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“定数バス”の解消を図ることができる。</p> 													
	<p>B 迂回ルート・エリアデマンド型 定路線バスに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等までの地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 													
	<p>C 自由経路マッチングポイント型 運行ルートは定めて、予約に応じて所定のバス停等用を予約経路で結ぶ方式。乗降経路の選択により所要時間を短縮するともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの乗降距離を短縮することができる。一発タケコースの差別化を図るため、目的施設または乗降点を設定する機会が多い。</p> 													
	<p>D 自由経路ドアツードア型 運行ルートやバス停等は設けず、任意エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または乗降点を設定する機会もみられる。</p> 	<p>出典:中部運輸局(平成25年) 【デマンド型交通の手引き】</p>												
②ダイヤ														
	<p>運行時刻設定の特徴</p> <table border="1"> <tr> <td>1 固定ダイヤ型</td> <td>予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行</td> </tr> <tr> <td>2 基本ダイヤ型</td> <td>運行の頻度と主要施設やバス停等における積卸発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行</td> </tr> <tr> <td>3 非固定ダイヤ型</td> <td>運行時間内であれば、需要に応じて、随時運行</td> </tr> </table>	1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行	2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における積卸発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行	3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じて、随時運行	<p>出典:中部運輸局(平成25年) 【デマンド型交通の手引き】</p>						
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行													
2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における積卸発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行													
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じて、随時運行													
③発着地														
	<p>発着地(DO)自由度の特徴(自宅から出かける場合)</p> <table border="1"> <tr> <td>BS: バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop)</td> <td>予め設置されている全バス停等での発着が可能タイプ</td> </tr> <tr> <td>BF: バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)</td> <td>発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ</td> </tr> <tr> <td>BT: バス停等 (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)</td> <td>発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ</td> </tr> <tr> <td>DT: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)</td> <td>発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ</td> </tr> <tr> <td>DF: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)</td> <td>発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ</td> </tr> <tr> <td>DO: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔ドア(自宅・施設)直行型 (Door)</td> <td>発着地ともに制限がなく、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ</td> </tr> </table>	BS: バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop)	予め設置されている全バス停等での発着が可能タイプ	BF: バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)	発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ	BT: バス停等 (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ	DT: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ	DF: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)	発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ	DO: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔ドア(自宅・施設)直行型 (Door)	発着地ともに制限がなく、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ	<p>出典:中部運輸局(平成25年) 【デマンド型交通の手引き】</p>
BS: バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop)	予め設置されている全バス停等での発着が可能タイプ													
BF: バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)	発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ													
BT: バス停等 (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発着地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ													
DT: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ													
DF: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)	発着地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ													
DO: ドア(自宅・施設) (Door) ⇔ドア(自宅・施設)直行型 (Door)	発着地ともに制限がなく、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ													

問F 導入したデマンド交通の運行形態の採用理由を回答してください(記述式)。

回答欄	
①運行方式	
②ダイヤ	
③発着地	

問F 13 検討当初から運行実施を決定するまでに、「協議調整」や「合意形成」のために開催した会議等について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。また、開催した会議等について、実施回数を回答してください。

項目	回答欄	開催回数
①法定協議会もしくは協議会の下部組織		
②別組織で実施した公共交通に関する検討部会		
③住民のみが参加して実施した懇親会やワークショップ		
④住民と交通事業者の双方が参加して実施した懇親会やワークショップ		
⑤上記①～④以外で実施した交通事業者との調整・協議		

問F 14 検討当初から運行実施を決定するまでに、関係機関と協議調整した項目について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①競合する交通モード・路線間の調整を図った	
②他市区町村に跨る生活圏を運行する路線であったため、他市区町村との調整を図った	
③事業の採算性、効率性、行政負担増大に関する住民等との合意形成を図った	
④その他	

問F 15 検討当初から運行実施を決定するまでに実施した、交通事業者や住民との協議調整が上手くいった場合、そのポイントを記載してください(記述式)。

回答欄

問F 16 検討当初から運行実施を決定するまでに実施した、交通事業者や住民との協議調整における失敗事例があれば、その内容を記載してください(記述式)。

回答欄

問F 17 検討当初から運行実施の決定まで、貴市区町村内部での調整事項で重要であったものは何ですか。その調整事項の内容を記載してください(記述式)。

回答欄

問F 18 地域公共交通の検討に関して、住民の主体的参画を支援する制度はありましたか。以下の項目から当てはまる項目を選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①住民(地域)組織主体による導入の場合の事業費補助	
②住民(地域)のやる気を引き上げる制度	具体的な内容: <input type="text"/>
③支援制度はない	

問F 19 導入する地域公共交通において、利用状況のデータ分析や予約システム、ルート設定等でスマートフォンのアプリ等IT技術の活用をしていましたら、その具体的な内容を記載してください(記述式)。

回答欄
例1) スマートフォンのアプリでオンラインによる予約及びルート設定を可能とし、運営・運行者は、利用者数のデータを分析することもできる。 例2) ICカード乗車券等を乗降時に利用でき、運営・運行者は、利用者数のデータを分析することもできる。

問G <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、運行・導入時に設定した目標についておたずねします。

(1) 目標設定について

問G 本アンケートで対象となっている路線について、以下の項目から当てはまるものを一つ選択し回答してください(単一回答)。なお、既に廃止している路線について、当時の路線の位置づけをお答えください。また、再編している路線について、再編前の路線の位置づけをお答えください。

項目	回答欄
①新規路線	
②既存の路線バスから代替した路線	
③運行形態を変更した路線(デマンド交通⇄コミュニティバス) その他変更は④	
④その他	

問G デマンド交通を運行するにあたり、目標の設定をされましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①定量的な目標を設定した	
②定性的な目標を設定した	
③交通不便・空白地域において運行すること自体を目標とした	
④具体的な目標は設定していない	

→問G3へ
→問G3へ
→問Hへ
→問Hへ

問G 問G2で「①定量的な目標を設定した」、「②定性的な目標を設定した」と回答した方にお聞きます。設定した目標について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①利用対象地域住民の利用の有無(住民に利用されることが目標)	
②利用対象地域住民の利用者数(住民が〇〇人利用することが目標)	
③特定年齢層(高齢者等)の利用の有無(高齢者に利用されることが目標)	
④特定年齢層の利用者数(高齢者が〇〇人利用することが目標)	
⑤乗降地別の利用者数(乗降地で〇〇人乗降することが目標)	
⑥一人あたりの利用回数(〇回以上利用することが目標)	
⑦実利用者数(特定の人でなく、別の人が〇〇人利用することが目標)	
⑧主要施設利用者の利用の有無	
⑨デマンド運行頻度(実運行回数÷基本ダイヤ便数)	
⑩乗合率(1便あたりの平均乗車人員)	
⑪収支率	
⑫一人あたりの運行経費	
⑬自治体の財政負担額	
⑭利用者満足度	
⑮運転免許返納者数	
⑯積み残し発生回数(乗れない人を〇〇人以下にすることが目標)	
⑰その他	

→問G4へ
→問G4へ
→問G4へ
→問G5へ

問G 問G3で「②利用対象地域住民の利用者数」「④特定年齢層の利用者数」「⑤乗降地別の利用者数」と回答した
 4 方にお聞きします。設定した目標について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。新規路線の場合は、具体的な目標を回答してください。(記述式)

項 目		回答欄
<問G1で①新規路線を選択した場合>		
具体的目標		
<問G1で②既存の路線バスから代替した路線、③運行形態を変更した路線、④その他を選択した場合>		
①利用者数の現状維持		
②利用者数の増加		
③利用者数の〇%の増加		
④利用者数の〇%以内の減少		
⑤その他		

問G 問G3で「①収支率」と回答した方にお聞きします。収支率の具体的な数値目標を設定していますか。以下の項目から一つ選択し回答してください(単一回答)。また、具体的な目標を設定したと回答した場合には、その具体的な数値を記入してください。

項 目	回答欄	
	目標設定の有無	数値目標
①定量的目標を設定した		%
②定量的な目標は設定していない		→問G6へ

問G 問G5で「②定量的目標を設定していない」と回答した方にお聞きします。収支率に関する定性的な目標設定について、以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(単一回答)。なお、新設路線の場合は「③その他」に収支率に関する定性的目標を具体的に記述してください。

項 目	回答欄
①代替された路線バスの路線、運行形態変更前の路線もしくは再編前の路線の収支率からの「増加」が目標である。	
②代替された路線バスの路線、運行形態変更前の路線もしくは再編前の路線の収支率の「現状維持」が目標である。	
③その他	

問G 問G2で「②定性的な目標を設定した」と回答した方にお聞きします。具体的に設定した目標について、以下に回答してください(記述式)。

回答欄
例) 利用を促すため、利用促進策(MM、啓発活動等)を定期的実施する。

(2) 目標の達成状況について

問G 問G2で「①定量的な目標を設定した」「②定性的な目標を設定した」と回答した方にお聞きします。目標値達成
8 度による事業継続の判断基準について、以下に回答してください(記述式)。

回答欄
例) 収支率が基準値(50%~)を下回った場合には収支向上の改善策を検討し、乗車率が基準値(3%~)を下回った場合には利用者の増加策を検討し、いずれも基準値を下回った場合には、廃止も含めた見直しを検討する。

問G 問G2で「①定量的な目標を設定した」と回答した方にお聞きします。問G3や問G5で回答した具体的数値目標
9 に対する達成状況をお答えください。なお、この項目に限り、基準年と評価年は以下のように考えてください。

基準年: 目標を設定した年次、
なお、運行形態を変更又は再編した場合は、変更・再編して運行を開始した年次

評価年: 目標とした年次(まだ目標年を迎えていない場合は平成28年度実績)

項目	達成状況		達成状況 (評価年の数値/目標値)	
	目標値に対する 達成状況	基準年に対する評価 年の数値の増減	数値	単位
	選択肢Aから回答	選択肢Bから回答		
①利用者数に関する目標値				%
②年齢や目的等特定利用者層の利用者数				%
③乗降地別利用者数				%
④一個人あたりの利用回数				%
⑤実利用者数				%
⑥デマンド運行頻度(実運行回数 ÷基本ダイヤ便数)				%
⑦乗合率に関する目標値				%
⑧収支率に関する目標値				%
⑨一人あたりの運行経費				%
⑩自治体の財政負担額				%
⑪利用者満足度				%
⑫運転免許返納者数				%
⑬積み残し発生回数				%
⑭その他				%

問G 問G2で「②定性的な目標を設定した」と回答した方にお聞きします。平成28年度時点で問G6で回答した具体
10 的目標の達成状況を全て記載してください(記述式)。

回答欄

問H <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、利用促進策についておたずねします。

問H 1 利用促進策の実施有無について、当てはまるものを一つ選択し回答して下さい。(単一回答)

項 目	回答欄
①利用促進策を実施した	<input type="checkbox"/> →問H2へ
②利用促進策を実施していない	<input type="checkbox"/> →問H1へ

問H 2 問H1で「①利用促進策を実施した」と回答した方にお聞きします。どのような利用促進策を実施しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
<ハード面の整備>	
①待機環境改善(ベンチ・上屋等)	<input type="checkbox"/>
②車両待機場所の設置	<input type="checkbox"/>
③運行情報の提供(バスロケーションシステム等)	<input type="checkbox"/>
④車椅子対応車両の導入	<input type="checkbox"/>
⑤車両の大型化	<input type="checkbox"/>
⑥その他	<input type="checkbox"/>
<ソフト面の整備>	
①ノーマイカーデーの実施	<input type="checkbox"/>
②MM(モビリティ・マネジメント)の実施	<input type="checkbox"/> →問H3へ
③デマンド交通利用パンフレットの作成・配布	<input type="checkbox"/> →問H4へ
④予約システムの簡素化	<input type="checkbox"/>
⑤複数人利用割引制度	<input type="checkbox"/>
⑥利用者の施設利用特典付与(クーポン・割引券等)	<input type="checkbox"/>
⑦その他	<input type="checkbox"/>

問H 3 問H2<ソフト面の整備>で「②MM(モビリティ・マネジメント)の実施」と回答した方にお聞きします。どのようなMMを実施しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①啓発資料の配布	<input type="checkbox"/>
②自動車利用抑制の社会実験(パークアンドライドや通勤バス導入等)	<input type="checkbox"/>
③デマンド交通の乗り方等の体験教室の開催	<input type="checkbox"/>
④実態把握や意識変容に関するアンケート調査	<input type="checkbox"/>
⑤その他	<input type="checkbox"/>

問H 問H2<ソフト面の整備>で「③デマンド交通利用パンフレットの作成・配布」と回答した方にお聞きします。
 4 どのような情報をバスマップに記載して作成しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①路線図	
②時刻表・運賃や割引運賃	
③鉄道等の乗換案内	
④主要施設案内マップ	
⑤観光施設等見所情報	
⑥デマンド交通の利用方法	
⑦その他	

問H 利用促進策の実施にあたり、他の機関との連携を行いましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①貴市区町村の他部署	
②住民	
③学校	
④企業・商業施設	
⑤鉄道等他の交通モードの運行主体	
⑥観光協会等	
⑦NPO	
⑧その他の機関 連携先:	
⑨他の機関と連携して利用促進策を実施していない	

→問1へ

問H 問H5で「①～⑧」と回答した方にお聞きします。
 6 どのような連携を行いましたか。連携した内容を記載してください(記述式)。

回答欄

問1 <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、運行開始後の事業評価等についておたずねします。

問1 本格運行を開始する前に、試行運行を実施しましたか。以下の項目から当てはまる項目を一つ選択し回答してください(単一回答)。

項目	回答欄
①試行運行を実施した	
②一部区間で試行運行を実施した	
③試行運行は実施しなかった	

問1 運行開始後、デマンド交通の運行ルート(起終点や運行区間)や運行頻度に関する再編見直し、又は路線自体の廃止を実施しましたか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項目	回答欄
①運行ルートの延伸や追加等、拡大再編の路線見直しを実施した	
②運行ルートの縮小や削減等、縮減再編の路線見直しを実施した	
③路線の見直し再編は実施していない	
④路線の廃止を実施した	
⑤運行時間帯の拡大や運行頻度の増大等、運行サービス拡大の見直しを実施した	
⑥運行時間帯の削減や運行頻度の減少等、運行サービス縮小の見直しを実施した	
⑦運行サービスの見直しは実施していない	

問1 運行開始後のモニタリング(状況把握のための観測や測定、調査、データ入手)の実施有無について二つ選択し回答してください(単一回答)。

項目	回答欄
①モニタリングを実施している	<input type="radio"/>
②モニタリングは実施していない	

→問14へ

→問15へ

問1 問13で「①モニタリングを実施している」と回答した方にお聞きします。どのような内容についてモニタリングを実施していますか。以下の【モニタリングの選択肢】から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

【モニタリングの選択肢】

1. 運行開始後1回(単年)のみ把握 2. 運行開始後毎年継続的に把握
3. 運行開始後隔年ごとに把握 4. 把握していない

項目	回答欄
①年間利用者数等、全体的な利用状況に関する項目	
②便別やバス停別利用者数やOD等、詳細な利用状況に関する項目	
③利用者の年齢層や利用目的等、利用者特性に関する項目	
④運賃収入や運行経費等、運営の収支に関する項目	
⑤鉄道や他のバスとの乗り継ぎ状況に関する項目	
⑥利用者満足度や要望等、デマンド交通利用者の意見	
⑦デマンド交通を利用しない住民等の実態や意見	
⑧その他	

問1 運行開始後の事後評価の実施有無について回答してください（複数回答可）。
5

項目	回答欄
①定量的指標を用いた事後評価を実施している	
②定性的指標を用いた事後評価を実施している	
③事後評価を実施していない	

→問110へ

問1 問15で「①定量的指標を用いた事後評価を実施している」と回答した方にお聞きします。事後評価の具体的な評価指標は何ですか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください（複数回答可）。
6

項目	回答欄
①デマンド交通利用者数の目標値に対する達成度	
②年齢や目的等特定利用者層における利用者数の目標値に対する達成度	
③乗降施設別または運行エリア別利用者数の目標値に対する達成度	
④一人あたりの利用回数の目標値に対する達成度	
⑤実利用者数の目標値に対する達成度	
⑥デマンド運行頻度（実運行回数÷基本ダイヤ便数）の目標値に対する達成度	
⑦乗合率の目標値に対する達成度	
⑧収支率の目標値に対する達成度	
⑨一人あたりの運行経費の目標値に対する達成度	
⑩自治体財政負担額の目標値に対する達成度	
⑪利用者満足度の目標値に対する達成度	
⑫運転免許返納者の目標値に対する達成度	
⑬積み残し発生回数の目標値に対する達成度	
<その他>	
①その他定量的指標	

問 7 問 15で「②定性的指標を用いた事後評価を実施している」と回答した方にお聞きします。
7 事後評価の具体的な評価指標は何ですか。(記述式)

回答欄	

問 8 問 15で「①定量的指標を用いた事後評価を実施している」または「②定性的指標を用いた事後評価を実施している」と回答した方にお聞きします。
8 事後評価結果を踏まえた事業継続や形態見直しについて、どのような体制を構築して実施していますか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください(複数回答可)。

項 目	回答欄
①自治体内だけの体制で実施している	
②協議会での意見を反映する体制で実施している	
③有識者等の客観的評価を反映する体制で実施している	
④住民の幅広い意見を反映する体制(例えばパブリックコメント等)で実施している	
⑤事業者の意見を反映する体制で実施している	
⑥その他	
⑦事業継続や形態見直しに反映する体制は構築していない	

問 9 問 15で「①定量的指標を用いた事後評価を実施している」または「②定性的指標を用いた事後評価を実施している」と回答した方にお聞きします。
9 事後評価実施において工夫したことがあればその工夫の内容を記載してください(記述式)。

回答欄	

問 10 事業を継続していく中で、市区町村や交通事業者と地域住民等との間でパートナーシップの仕組みを構築していますか。以下の項目から当てはまるものを一つ選択し回答してください(単一回答)。

項 目	回答欄
①パートナーシップの仕組みを構築している	
②パートナーシップの仕組みは構築していない	

→問 11へ
→問 13へ

※パートナーシップについて

ここでいうパートナーシップとは、以下のようなものを指します。

- ・交通事業者、自治体、沿線住民との協働体制による公共交通事業の確保・継続の取組
- ・バス利用促進に関する交通事業者、自治体、沿線住民との協働検討や住民の利用促進運動への参加
- ・上記のような協働体制を通じて、地域住民の声を反映したバス運行の見直し等地域一丸となった公共交通事業の確保
- ・バス利用者の減少による事業継続の再検討、廃止・縮小に関する地域住民との協定や取決めの締結

問 11 問 110で「①パートナーシップの仕組みを構築している」と回答した方にお聞きします。
11 パートナーシップを結んでいる関係者、事業継続の具体的なルールや基準について記載してください(記述式)。

回答欄	
パートナーシップの関係者	
事業継続の具体的なルールや基準	

- 問Ⅰ 問Ⅰ11で事業継続の具体的なルールや基準を記載した方にお聞きします。事業継続の基準に満たなかった場合に、翌年の運行水準（運行サービス、負担額）や事業形態を見直したことがありますか。見直したことがある場合、その具体的な内容を記載してください（記述式）。

回答欄

- 問Ⅰ 運行開始後も継続的に、デマンド交通の事業継続や見直しに関する協議・調整を実施していますか。
13 以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄
①運行後も交通事業者との協議調整を実施している	
②運行後も住民との協議調整を実施している	
③運行後も自治体内の関連部署との協議調整を実施している	
④運行後は協議調整を実施していない	

→問Ⅱへ

- 問Ⅰ 問Ⅰ13で「①～③運行後も協議調整を実施している」と回答した方にお聞きします。
14 事業者や住民との協議調整事項は何ですか。以下の項目から当てはまるものを選択し回答してください（複数回答可）。

項 目	回答欄	
	実施の有無	具体的な協議事項（記述式）
①運行範囲やルートについて		
②運行の時間帯やダイヤ（運行頻度）について		
③運賃形態について		
④運行方式（定路線型⇔自由経路型）や運行形態について		
⑤利用促進策について		
⑥その他		

問J <(別紙)回答対象路線の指定について>で指定させていただいた、貴市区町村のデマンド交通に関して、事業実施経費等についておたずねします。
 ※現在も運行を継続している場合は、平成29年度を基準年とし回答してください。ただし平成29年度は記載しなくて結構です。一方、運行を廃止した場合は、廃止した年を基準年度とし、廃止した年度(基準年度)も含めて記載してください。

問J 運行しているデマンド交通の経費等について、各年次で分かる範囲で回答してください(記述式)。

1 なお、運行経費の中に、②車両保守管理費や③人件費等を含めて計上している場合には、「④運行経費総合計」に数値をご記入ください。

	(単位：千円) ①運行経費 (燃料費)	(単位：千円) ②車両保守 管理費	(単位：千円) ③人件費	(単位：千円) ④運行経費 総合計 ①+②+③	(単位：千円) ⑤減価償却費 (車両等)	(単位：千円) ⑥運行車両 購入費	(単位：%) ⑦自治体及び 国の補填率
基準年度							
前年度							
2年前							
3年前							
5年前							
10年前							

問J 運行しているデマンド交通の収支について、各年次で分かる範囲で回答してください(記述式)。

2 なお、②収支率に関しては、貴市区町村において収支率の算出に減価償却費を含める場合は、Aの回答欄にご記入ください。減価償却費を含めない場合は、Bの回答欄にご記入ください。

	(単位：千円) ①運賃収入	(単位：%) ②収支率	
		減価償却費を 含める場合 A	減価償却費を 含めない場合 B
基準年度			
前年度			
2年前			
3年前			
5年前			
10年前			

問J 問J1、問J2のほかに、①デマンド交通の車両運行台数、②(貴市区町村における)免許返納者数について、各年次で分かる範囲で
 3 回答してください(記述式)。

	(単位：台) ①車両運行台数	(単位：人) ②免許返納者数
基準年度		
前年度		
2年前		
3年前		
5年前		
10年前		

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

<<備考欄>> ※特記事項がありましたら、備考欄に記載してください

表 42 深度化アンケート調査票におけるデマンド交通とコミュニティバスの対比表

デマンド交通	コミュニティバス	デマンド交通	コミュニティバス
A1	A1	F1	F1
A2	A2	F2	F2
A3	A3	F3	F3
B1	B1	F4	F4
B2	B2	F5	F5
B3	B3	F6	F6
B4	B4	F7	F7
B5	B5	F8	F8
B6	B6	F9	F9
B7	B7	F10	F10
B8	B8	F11	
B9	B9	F12	
C1	C1	F13	F11
C2	C2	F14	F12
C3	C3	F15	F13
C4	C4	F16	F14
C5	C5	F17	F15
D1	D1	F18	F16
D2	D2	F19	F17
D3		G1	G1
D4	D3	G2	G2
D5	D4	G3	G3
D6	D5	G4	G4
D7		G5	G5
D8	D6	G6	G6
D9	D7	G7	G7
D10	D8	G8	G8
D11	D9	G9	G9
D12	D10	G10	G10
D13	D11	H1	H1
D14	D12	H2	H2
D15	D13	H3	H3
D16	D14	H4	H4
E1	E1	H5	H5
E2	E2	H6	H6

デマンド交通	コミュニティバス
I1	I1
I2	I2
I3	I3
I4	I4
I5	I5
I6	I6
I7	I7
I8	I8
I9	I9
I10	I10
I11	I11
I12	I12
I13	I13
I14	I14
J1	J1
J2	J2
J3	J3