

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

2019 年 10 月

国土交通省 国土交通政策研究所

|       |        |
|-------|--------|
| 主任研究官 | 竹内 龍介  |
| 主任研究官 | 岩元 崇宏  |
| 前研究官  | 高久 真以子 |
| 前研究官  | 中村 卓央  |
| 前研究官  | 尾崎 光政  |



## 要旨

我が国において、全国的な少子高齢化やクルマ社会の進展等の中で、地域の生活の足の確保が大きな課題となっており、人口減少を背景とした民間事業者によるバス路線の維持が困難となっている地域においては、持続可能な交通手段として、各地域の実情に応じた自治体主導によるコミュニティバスやデマンド交通などの導入が増加している。

その中で、全国各地において、地域にとって必要な公共交通に関する計画づくりや路線の導入が徐々に進んできており、計画を策定しデマンド交通やコミュニティバス等といった地域公共交通を導入した自治体では、地域に適した形態をさらに模索していくための見直しを行っている。また、これから新しく計画策定を検討する地域では、これまで蓄積された事例を参考にしながら、効果的な計画・導入を図っていくことが重要になると考えられる。

そこで、本調査研究では、既往の地域公共交通に関するマニュアル・手引き及び、特色のある導入事例をもとに、事業者や住民等といった地域公共交通に関係する主体との合意形成や、導入する交通システムの選定に当たっての考え方、導入後に見直しを行う際のポイント等、行政の職員が現場で直面する課題へ対処する上で想定される論点を抽出するとともに、既に地域公共交通としてデマンド交通及びコミュニティバスの導入を行っている自治体に対してアンケート調査を実施し、全国の市区町村での取組状況を取りまとめた。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) 地域公共交通計画の検討上の論点

既往のマニュアル、特色のある導入事例等を基に、地域公共交通計画の各検討過程で想定される論点を整理した。

路線計画の準備では、路線の導入により解決すべき課題、方針及び目標を設定し、その根拠となるデータの収集及び分析を行うことが必要である。検討の開始に当たっては、関係者の役割分担を明確にして、協議・検討の仕組みを整えることが必要となる。

各地区の方針及び目標に見合うよう、人口分布や地形制約などの検討要素及び制約条件を踏まえて運行形態を決定することが必要である。利用者数の見通しを、免許非保有者や交通弱者等の対象者を設定し、利用意向等をもとに算出し、その結果を適宜活用してルート、ダイヤ及び運賃等を設定する。運行委託事業者の選定、運行委託事業者や住民との協議・調整すべき項目の検討及び、目標設定が必要である。

持続的運行のための留意点については、モニタリング、運行継続と利用促進、目標評価の方法、見直しの方法の4点が必要である。

### 2) アンケート調査

1)で整理した諸論点に関して、デマンド交通又はコミュニティバスを導入している市区町村の取組概況についてアンケート調査を行い、デマンド交通とコミュニティバス別及び、効果発現と効果不明の取組事項を比較し、取組の割合に差がある個別事項を抽出した。

#### (1) 路線計画の準備等

対象とする移動目的は通院、買物、交流といった日中の移動が多いが、コミュニティバスは通勤及び通学も対象とする割合がデマンド交通より高く、また対象を幅広く設定する

ことにより効果発現が期待できる。対象となる利用者の移動実態を、アンケート及びヒアリング調査を通して把握することが多く、通院及び買物等の日中の移動実態、並びに利用する交通手段の課題を把握している場合が多い。アンケート及びヒアリング調査の実施を通して移動実態や課題の把握を行うこと、その中で、交通手段の課題及び通勤・通学の移動実態についても把握することで課題把握等に役立ち、効果発現に役立つ。

検討体制・役割分担と連携については、主体的役割は自治体が担いつつ、住民、タクシー事業者等の交通事業者、都道府県や国がそれぞれの役割をもって補助的役割で参画することで、課題把握や事業の実施に役立つようになり効果発現に資すると考えられる。

## (2) 運行形態・運行方法の検討

運行形態について、対象範囲及び利用者特性といった人口・施設分布や対象者層を検討要素とすることで、対象利用者や運行範囲が明確になり効果が発現する。また、制約要素として、地形や道路網等の運行上の制約及びコスト・採算性を制約条件とし、事前に運行上の制約を把握することで効果が発現する。また、決定要因を住民からの利用しやすさに関する意見等としている場合に、効果が発現する。

利用意向については、アンケート調査等を通して利用意向の有無を把握して利用者数を予測すること、またその結果を用いて、運行形態、ルートやバス停位置及び運行時間帯を判断することで、利用者数の予測結果を踏まえ計画できることから効果発現する。

ルート設定では、運行経路が長距離にならずに利用者に分かりやすくすること、既存バスとの競合回避及び接続の検討が必要と考えられ、路線や経路が長距離になり利用者の利便性が低下しないようにすることや、そもそもの利用者の確保について検討することが効果発現に必要である。また、運賃を利用者の負担が大きくなるよう設定した場合が多いが、市区町村の負担額が大きくなるようにした場合等、収入を一定程度確保できるようになり効果が発現すると考えられる。

目標設定について、定量的な目標設定を行っていない場合が多いが、定性的な目標を設定している場合の方が多い。また、定性的な評価においては、住民の外出増加等具体的な内容を設定している場合や、高齢者等の具体的なターゲットを設定している等、具体的な項目の設定により効果が発現する。

## (3) 持続的運行のための留意点

運行開始後のモニタリングについて、実施通し利用実態や課題・要望などを把握できるようになり、実施者を市区町村及びコンサルタントによる個別調査の実施により、結果を運行受託事業者、住民及び市区町村等で構成する協議会等の組織で、関係者全員で結果を共有することで効果が発現する。

効果発現の有無について、評価が発現している場合の理由を、運行を継続できている及び、目標達成の他に交通空白地域が解消しているという場合が多く。効果が発現しないと評価する理由は、デマンド交通では、目標達成とは別に利用者数が想定を下回っていること、コミュニティバスでは今後の運行継続に課題がある、目標達成とは別に公共交通の利用者が減少しているという場合が多い。

事後評価を実施した場合が多いが、事後評価の実施により目標の達成状況及び課題等を測定できるようになるところから、効果の発現に役立つのと考えられる。

ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基

づく場合が多い。モニタリングの他、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適切に行うことで効果発現につながる。

#### (4) 運行形態別のコスト及び地域の特性

運行開始時の投資額及び経費はデマンド交通の方がコミュニティバスより低く抑えられるが、利用者が増加した場合には、コミュニティバスの方が輸送可能な人員が多いこともあり、利用者1人当たりの経費も安くなる。需要が大きくなると想定される場合は、コミュニティバスを選択することが想定される。

人口規模でみると、規模大きくなるにつれてコミュニティバスを、規模が小さくなるにつれデマンド交通を導入する傾向が見られる。農業地域類型別に見ると、都市的地域・平地農業地域ではコミュニティバスの導入が多く、中間農業地域・山間農業地域ではデマンド交通の導入が多い傾向にある。

### 3) ヒアリング調査

平成29年度アンケート調査の結果をもとに、利用者の実質的な増加割合が比較的高いもしくは低い事例の中から、導入システムの種類、地域特性、実証運行中等といった特徴的な事例、システムの比較が行いやすい事例、市民参画のルール化等の取組に工夫があるといった観点よりヒアリング対象を選定した。

路線計画案策定では、タクシー事業者が受託して運行するデマンド交通に対し、既存路線バス事業者が競合意識を持つことがあった。また、検討段階から住民が参加する事例もあるが、住民の要望によってはサービスが複雑となることがあった。

検討形態・運行方法には、デマンド交通の利用手順の手間及び運賃値上げへの住民意見といった課題のほか、路線バスとの競合や、受託事業者の費用見積もりの判断への課題があった、また、利用状況及び収支率を基準とした住民との運行取決めもあった。

持続的運行のための留意点には、利用者減少等に伴う休日運行廃止や路線再編及び、コミュニティバスからデマンド交通への変更といったことがあった、また、利用者の要望があっても、需要が十分見込まれない場合又は道路制約がある場合に、路線の導入又は変更できない事例があった。

※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。



# 目次

## 本編

### 第1章 本調査研究の背景・目的

|     |       |   |
|-----|-------|---|
| 第1節 | 背景と目的 | 1 |
| 第2節 | 実施内容  | 2 |

### 第2章 地域公共交通計画の各検討過程での論点

|     |                         |   |
|-----|-------------------------|---|
| 第1節 | 地域公共交通計画の各検討過程における論点    | 3 |
| 第2節 | 地域公共交通計画の各検討過程における論点の概要 | 4 |

### 第3章 アンケート調査

|     |                         |     |
|-----|-------------------------|-----|
| 第1節 | アンケート調査の概要              | 16  |
| 第2節 | アンケート調査結果               | 20  |
| 第3節 | 運行開始にあたっての投資額及び収支状況等の分析 | 90  |
| 第4節 | 地域類型別の分析                | 95  |
| 第5節 | 結果のまとめ                  | 97  |
| 第6節 | 運行形態及び効果発現有無に差異のある取組事項  | 110 |

### 第4章 ヒアリング調査

|     |            |     |
|-----|------------|-----|
| 第1節 | ヒアリング調査の概要 | 118 |
| 第2節 | ヒアリング調査の結果 | 120 |

### 第5章 まとめ

|     |                    |     |
|-----|--------------------|-----|
| 第1節 | 地域公共交通計画の各検討過程での論点 | 131 |
| 第2節 | アンケート調査            | 131 |
| 第3節 | ヒアリング調査            | 134 |
| 第4節 | 今後の課題              | 135 |

## 参考資料編

|     |                       |     |
|-----|-----------------------|-----|
| 資料1 | 項目別の導入取組毎の差異に関する統計的分析 | 138 |
| 資料2 | アンケート調査表              | 147 |



本編



# 第1章 本調査研究の背景・目的

## 第1節 背景と目的

我が国において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ている。したがってこれまで以上に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・維持していくことが重要になってきている。

そのような中、地域公共交通に関する国の制度の整備・拡充が行われてきている。平成19年の「公共交通活性化再生法」により、地域の公共交通の確保は、従来の民間事業者の独自の路線計画や運行（廃止）といった従来の枠組みから脱却し、自治体を中心となり地域戦略の一環として地域の公共交通の確保に取り組む必要があるとされた。また、平成26年に同法が改正され、地域全体の公共交通ネットワークの面的な再構築やコンパクトシティ等を推進することとされた。

また、平成27年には国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要との基本的な認識の下、交通に関する施策を推進する必要がある基本理念の規定として交通政策基本法が制定された。その中では、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」が挙げられている。これらのことから、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進められ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。

その中で、全国各地において、地域にとって必要な公共交通に関する計画づくりや路線の導入が徐々に進んできており、計画を策定してデマンド交通やコミュニティバス等の地域公共交通を導入した自治体では、今後地域に適した形態を模索していき、またこれから新しく計画策定を検討する地域では、これまで蓄積された事例を参考にしながら、効果的な計画・導入を図っていくことが重要になると考えられる。

そこで、本調査研究では、すでに地域公共交通としてデマンド交通及びコミュニティバスの導入を行っている自治体に対してアンケート調査を実施し、その結果をもとに、事業者や住民等といった地域公共交通に関係する主体との合意形成や、導入する交通システムの選定に当たっての考え方、導入後に見直しを行う際のポイント等、行政の職員が現場で直面する課題へ対処する上で、アンケート調査に照らして想定される論点を抽出し、全国の市区町村での取組状況をとりまとめた。

なお、本調査研究における「多様な地域公共交通サービス」とは、道路運送法に基づく旅客運送形態を指すものとする。

## 第2節 実施内容

本調査研究での実施内容を以下に示す。

### (1) 地域公共交通計画の各検討過程での論点

地域公共交通計画の各検討過程での論点における各種取組及び事項を整理するために、既往の地域公共交通に関するマニュアル・手引き及び導入事例を整理した。また、その結果をもとに、事業者や住民等といった地域公共交通に関係する主体との合意形成や、導入する交通システムの選定に当たっての考え方、導入後に見直しを行う際のポイント等、行政の職員が現場で直面する課題へ対処する上で想定される諸論点を抽出する。

### (2) アンケート調査

上記(1)で抽出した論点をもとに、既に地域公共交通としてデマンド交通及びコミュニティバスの導入を行っている自治体に対してアンケート調査を実施し、全国の市区町村での取組状況、デマンド交通及びコミュニティバスの取組内容の違い並びに、導入効果が実際に発現した取組について分析する。調査対象は、平成 29 年度に実施した市区町村への深度化アンケート調査で回答を得られた市区町村とした。

### (3) ヒアリング調査

上記(2)で回答のあった市区町村を対象にヒアリング調査を実施する。調査対象の抽出条件は、平成 29 年度アンケート調査の結果、利用者の実質的な増加割合が比較的高いもしくは低い事例の中から、①導入システムの種類（デマンド交通、コミュニティバス）、②地域特性（中山間地有無及び人口規模）、③特徴的な事例（実証運行中の事例又は都市郊外における比較的初期のコミュニティバスの導入事例）、④デマンド交通とコミュニティバスの比較が行いやすい（同一市区町村内、隣接市区町村内又は人口規模が類似する複数市区町村内でデマンド交通及びコミュニティバス双方が導入されている事例）、⑤導入するに当たっての取組に工夫がある（市民参画のルール化、実証実験を踏まえた導入、路線再編等を実施）といった観点とし、各類別のヒアリング調査対象として 10 自治体を抽出した。

### (4) まとめ

上記(1)から(3)までの内容を受け、地域公共交通における導入検討の論点にて取組むべき内容、その効果等についてのとりまとめを行う

## 第2章 地域公共交通計画の各検討過程における論点

平成 29 年度の調査結果等で得られた知見を活かし、地域公共交通導入にあたっての各検討過程での論点を整理した。本年度の調査では、市区町村の地域公共交通担当者が、地域公共交通の新たな計画策定や見直し等の場面において、想定される論点や事項を整理するとともに、効果のあると想定される取組を把握することを目的としている。そのため、この検討上の論点ごとにポイントとなる留意点について、既往調査や参考文献から整理を行った。あわせて各検討過程における論点ごとに特徴のある事例を整理した。

### 第1節 地域公共交通計画の各検討過程における論点

導入にあたっての手順や検討項目を明確にするため、路線計画の準備、運行形態・運行方法の検討、持続的運行のための留意点に分けて、各検討過程での論点を整理した。

表 2-1-1 地域公共交通計画の各検討過程での論点

| 項目                 | 内容                       |                  |
|--------------------|--------------------------|------------------|
| 1 路線計画の準備等         | (1) 計画策定の背景<br>(問題、課題意識) | A) 公共交通計画策定      |
|                    |                          | B) 公共交通への課題意識    |
|                    | (2) 移動特性等の把握             | A) 課題・対象利用者層等の設定 |
|                    |                          | B) 移動特性等データ収集    |
|                    | (3) 検討体制・役割分担            | A) 検討体制と各主体の役割分担 |
|                    |                          | B) 協議・検討の仕組みと考え方 |
| 2 運行形態・運行方法<br>の検討 | (1) 運行形態                 |                  |
|                    | (2) 利用者見通し (需要予測)        | A) 前提条件(ターゲット設定) |
|                    |                          | B) 予測値算出・結果の活用   |
|                    | (3) 運行計画                 | A) ルート・ダイヤ設定の考え方 |
|                    |                          | B) 運賃・収支検討の考え方   |
|                    |                          | C) 運行受託事業者の選定・契約 |
|                    |                          | D) 運行開始に向けた調整項目  |
|                    | (4) 目標設定                 |                  |
| 3 持続的運行のための<br>留意点 | (1) 路線の評価方法(モニタリング)      |                  |
|                    | (2) 運行継続の方策・利用促進         |                  |
|                    | (3) 目標評価                 |                  |
|                    | (4) 見直し                  |                  |

## 第2節 地域公共交通計画の各検討過程における論点の概要

表 2-1-1 で示した地域公共交通の各検討過程での論点について、平成 29 年度調査<sup>10)</sup>にてレビューを行った既存の手引きをもとに概要を整理した。また検討上の諸論点ごとの検討内容を把握するために、事例及び導入検討等に関する文献やガイドラインをもとに、特徴のある事例及び考え方について整理した。

### (1) 路線計画の準備等

#### ① 計画策定の背景

計画準備にあたっては、単独市区町村全体若しくは複数市区町村で連携した地域公共交通網形成計画等の公共交通計画の策定状況について確認し、公共交通ネットワークの課題意識として公共交通計画の中で取り扱っている課題意識を明らかにするといったことが論点となる。具体的には、人口や公共交通の概況といった各自治体の基礎情報を踏まえ、路線やネットワークの現状の再編を検討するといったことがあげられる。

#### A) 公共交通計画策定<sup>10)</sup>

公共交通計画策定については、各自治体及び生活圏における公共交通の役割は、地域公共交通網形成計画及び交通計画マスタープラン等といった地域公共交通計画によって位置付けられるということが論点となる。計画が策定されている場合には、その計画内容の確認を行うことがあげられ、策定されていない場合には、まず計画を策定することがあげられる。また、将来の都市構造を踏まえた交通体系を検討する場合には、都市計画に関連する情報として、都市マスタープランや立地適正化計画など関連計画の策定状況及び内容を確認することも考えられる。

#### B) 公共交通への課題意識<sup>8) 10)</sup>

現在の公共交通における課題について、できるだけ具体的に把握することが論点となる。路線設定（人口集積地、主要目的地）の乖離及び提供サービス（時間帯、頻度）の乖離といった、移動ニーズと公共交通サービスの乖離という課題があげられる。また、廃止代替手段への対応、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への課題並びに、交通結節点機能との連携の必要性といった課題があげられる<sup>10)</sup>。

課題に対応するための方策について検討することも論点となる。例えば、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、広域性の確保、住民の協力を含む関係者の連携、又は具体的で可能な限り数値化した目標設定ということがあげられる。

#### 【事例】

##### ■公共交通ネットワークの再編

##### ○サービスの統合<sup>7)</sup>

- ・町内にあるデマンドバス、スクールバス、外出支援サービス、研修バスを一元化し部署を統括することで、予算の見通しが立てやすく、サービス改善にも対応しやすくした（鳥取県伯耆町「伯耆町型バス事業」）
- ・デマンドバス、スクールバス、外出支援サービス、研修バスを一元化した「伯耆町型バス事業」を展開、運行は町内タクシー事業者等に委託（鳥取県伯耆町「伯耆町型

バス事業」)

#### ○公共交通の種類別の役割分担<sup>7)</sup>

- ・定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた公共交通ネットワークを構築するとともに、運賃体系の異なる路線バスとコミュニティバスの運賃統一（ゾーン制運賃の導入）を図る（岐阜県高山市）
- ・基幹バス（事業者自主運行路線）と地域アクセスバス（市の自主運行路線）に路線を再編し、市が乗継拠点となるバスセンター等の環境を整備（愛知県瀬戸市）

#### ○既存交通の活用方法も検討に入れた計画<sup>23)</sup>

- ・既存サービスの活用（路線再編等）を前提に考え、それが不可能な場合に新規の路線及びサービス導入（横浜市）

## ② 移動特性等の把握

### A) 課題・対象利用者層等の設定

個別の各路線の地域での役割と位置づけにあたっては、路線の導入計画で目指すことを目標設定や方針の考え方及び地域での課題把握として整理することが論点となる

想定される課題には、移動手段確保（住民／高齢者）、公共交通ネットワーク形成（特定の地区、市内全体、広域）、廃止バス代替／公共交通空白地域解消並びに、その他（中心市街地活性化、自動車利用抑制等）といったことがあげられる<sup>20)</sup>。

地域の課題について具体的に検討すると、まず、必要とされている場所や人にサービスが十分提供されていない場合には、交通空白地域の把握といった、ターゲットとなる地区や利用層を明確にした対策があげられる。

利用者ニーズと現在の経路が一致していなく乗換が必要等の場合や利用者ニーズに比べ本数が少ない・偏りがある等という場合及び、利用者ニーズと車両サイズの不一致（需要に比べ車両サイズが大きい、細かいサービスが提供できない等）という場合等、必要とされる場所や人にサービスが提供されているが、利用者ニーズにあってない場合には、ニーズに見合ったサービス（経路、時刻表・本数、車両等）の改善・見直しといったことがあげられる。

必要とされている場所や人にサービスが提供されているが、事業効率が低いには、事業形態や交通手段の見直しといったことがあげられる<sup>11)</sup>。

目標設定や方針の考え方としては、具体的な施策として、地域実情（地域特性や需要）に応じた交通手段（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー利用券）の選定や、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を検討するとともに、対象者、対象とする移動と必要となる水準を設定しておくことがあげられる。また、対象とする施策には、全体サービス改善（地域に応じた交通手段の選定）、幹線・支線分離・多様なモードの活用及び、既存公共交通の有効活用といったことがあげられる。

### B) 移動特性等データ収集

導入計画を検討するにあたり、人口特性、移動特性、地域実情等のデータを収集し分析するといった論点がある。

既往の統計データやアンケート・ヒアリング調査内容、交通事業者からの提供資料を幅広く活用し検討を行う。把握すべき地域の実態については表 2-2-1 に、地域の実態把握のために使用するデータを表 2-2-2 に示す。

表 2-2-1 把握すべき地域の実態<sup>10)</sup> ※自治体全体、地区別(旧市町村、学校区等)

| 項目                   | 内容  |
|----------------------|---|
| 地域実情を示す項目            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・人口：地区別(町丁目別)、年齢別(高齢化)、将来人口、世帯数、分布</li> <li>・施設分布：主要公共施設、商業施設、医療施設、学校など</li> </ul> |
| 移動特性(移動実態)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民や公共交通の移動実態(移動目的：通勤通学流動(国勢調査)、地域間流動)</li> <li>・公共交通に対する評価・要望(不満、要望、利用意向)</li> <li>・公共交通の利用意向(潜在的な利用意向を含めて検討)</li> </ul>                                |
| 既存公共交通の運行状況(公共交通の現状) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の運行・利用特性(路線、停留所、頻度、利用者数や利用区間等の特性)</li> <li>・公共交通のサービス動向(頻度やカバー率など)</li> <li>・公共交通の事業運営状況(事業者、路線別収支状況)</li> <li>・交通事業者間の連携(交通結節点)</li> </ul>         |

表 2-2-2 地域の実態把握のために使用するデータ<sup>10)</sup>

| 項目               | 内容  |
|------------------|---|
| 既往データの活用         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・移動特性：パーソントリップ調査、大都市交通センサス、国勢調査</li> <li>・公共交通運行：交通事業者資料(ホームページ等)、市販地図</li> <li>・施設分布：地図、住宅地図、国土数値情報</li> </ul>  |
| 交通事業者提供資料        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・サービス水準：運行ダイヤ、カバー率(不便地域)算出</li> <li>・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、</li> <li>・経営状況：運賃収入、収支率、補助額(公的資金額)</li> <li>・交通事業者提供資料(含むホームページ)</li> <li>・利用実態調査/デマンドの運行実績データ</li> </ul> |
| アンケート・ヒアリング等調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・利用実態調査：出発地と行き先、乗降停留所(OD)、外出頻度、不満やニーズ、意向</li> <li>・調査方法：アンケート調査、ヒアリング調査、座談会</li> </ul>   |

### ③ 検討体制や役割分担と連携

検討体制・役割分担と連携に当たっては、検討体制と連携者の役割分担における担当部局の状況及び、自治体、事業者や住民といった関連主体の役割分担を明確にするといった論点があり、また、協議、検討の仕組みと考え方では、協議の場として法定協議会のほか、分科会や地域組織の設立と検討内容といった論点がある。

#### A) 検討体制と各主体の役割分担

役割分担のあり方としては、まず法定協議会への参画(活性化再生法6条の2、第7条に基づく)の他、地域公共交通の導入計画、検討、事業実施や継続にかかる役割分担の確認が論点となる。具体的には、自治体を中心となり、事業者や住民等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とともに、既存の公共交通機関との明確な役割分担について、自治体、事業者、住民で共通認識を持つということがあげられる。

また、費用負担や役割分担の取決め等の際には、多様な利害関係が想定されるため、自治体がリーダーシップをとって有効な協議の場をつくり、その中で自治体がイニシアティブをとるようにする。なお、自治体内部の担当する部局について、交通担当部局が専任もしくは兼任の場合があるが、交通の問題について一元化して取り扱えるように専任部署を設置することも考えられる<sup>10)</sup>。

#### 【事例】

##### ■路線導入検討時の役割分担<sup>12)、14)、23)</sup>

- ・自治体：運行計画の検討、需要等調査の実施、運行事業者選定、全体コーディネート
- ・事業者：住民への運行サービス提供や、経費削減や利用者・収入増加に関する活動
- ・住民：地域住民の実態把握（ニーズ把握や要望とりまとめ）、アンケート調査協力、運行計画策定への協力、利用促進の取組・継続  
(さいたま市、相模原市、横浜市)

##### ■路線見直しにおける役割分担<sup>7)</sup>

- ・事業者自主運行路線見直しに当たり、学識経験者、警察、国、市、事業者等によるワーキングを何度も開催し実質的な見直し案を策定したことが効果発現に寄与(岐阜県岐阜市)

## B) 協議・検討の仕組みと考え方

地域公共交通に関する協議の場の設立と検討内容について、最初から法定協議会の設置を前提とするのではなく、自治会や交通事業者連絡会議など既存の任意の会議の場を活用し、課題の共有や多角的視点による検証など、論議しやすい工夫をすることが論点になる。

また、その中で計画の立て方や、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し、基本的方針や、事業を実施する上での目標を明確にすることがあげられる。

#### 【事例】

##### ■分科会の設立と検討内容

- ・地域公共交通協議会条例に基づく、市地域公共交通協議会の専門部会としてコミュニティバス等に関する専門的な協議を実施(さいたま市<sup>13)</sup>)。
- ・バス路線の具体的な検討分科会の実施(伊豆市<sup>1)</sup>)。

##### ■地域組織の設立と検討内容

- ・自治会などを主体とした、住民主体の検討組織の構築(さいたま市<sup>12)</sup>、相模原市<sup>14)</sup>等)、地域勉強会の開催(山口市<sup>22)</sup>)

## (2) 運行形態・運行方法の検討

### ① 運行形態

地域の特性及び地域の状況(需要等)に見合った運行形態を選定するために、各運行形態の特性の比較及び検討を行うこと、また継続的運行を見据え、限られた財源の中でのサ

<sup>1</sup> 自治体ヒアリング結果に基づく

ービス提供を行うことを前提とし、地域の需要特性と費用（導入コスト、維持管理コスト）について検討するといったことが論点になる。

デマンド交通及びコミュニティバス（路線定期型運行）の具体的な比較検討事項には、表 2-2-3 に示すような事業環境、提供サービス及びそれらの検討に用いる指標があり、これら指標を検討した上で、地域の課題を解決に適した運行形態を選択することになる<sup>12)</sup>。

表 2-2-3 デマンド交通及びコミュニティバス(路線定期型運行)の比較検討事項<sup>16)</sup>をもとに作成

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 事業環境   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・物理条件（道路構造条件、傾斜地による路線の制約検討等）</li> <li>・運営主体選定（運行事業者選定と契約手法）</li> </ul>  |
| 提供サービス | <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動特性（対象利用者層や出発地・目的地の分散度合い）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）、運行方法</li> <li>・利用者への提供サービスの特性（導入時の停留所までのアクセス、利便性、所要時間、乗り継ぎ有無、予約の有無）</li> <li>・利用者の応分負担や公共性を考慮した運賃設定</li> </ul> |
| 検討指標   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要予測等の利用見通し、運行経費及び収支、自主財源・補助金等の財源</li> </ul>   |

## ② 利用者数見通し（需要予測）

利用者数の見通しの検討では、対象とする利用者の範囲を設定し、予測値を算出するとともに、その結果について運行計画や事業収支等に活用を検討することが論点になる。

### A) 前提条件（ターゲット設定）<sup>10)</sup>

潜在的な需要及び既存交通手段の利用実態を踏まえ、導入目的に沿った利用層の設定（対象利用者の年齢、自家用車の利用有無など属性別の利用層等）を行うことが論点となる。

### B) 予測値の算出と結果の活用

需要予測の手法としては、パーソントリップ調査や利用者乗降調査等を用いた利用者層の交通行動を把握するとともに、導入するシステムへの利用意向を用いて算出するということが論点になる。

デマンド交通やコミュニティバスは対象とする地域の範囲が限定されることから、対象地域住民に対する全数アンケートによる新たなサービスに関する利用意向人数を把握<sup>4)</sup>する方法及び、住民懇談会などによるヒアリング調査（アンケートによる定量的な調査を行えない内容のフォローアップ等）による対象とする利用層の把握といった方法がある。その他、バス運行計画策支援ソフト（WEB ComPASS 等）<sup>2)</sup>を使用する場合もある。

また、需要予測の活用方法には、運行地域の選定、路線計画（ルート、停留所やダイヤの設定）、採算性の検討及び、将来値の目標設定の検討といったことがあげられる。

## ③ 運行計画

運行計画の検討では、ルート、ダイヤや運賃設定のほか、運行委託事業者の選定、赤字補填、指定者管理制度、インセンティブ付与及びライダーシップリスクといった運行委託

<sup>2)</sup> 中国運輸局が開発した、市町村等が地域に適したバス運行計画を策定する際に、それを支援するソフト『ComPASS』（Community-bus Planning Aid Simulation System）  
<http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/webcompass.html> 2019年6月24日閲覧

事業者の契約方法が論点になる。また、運行開始に向けた運行委託事業者や住民との協議・調整すべき項目における自治体・事業主体の役割、施設整備・車両メンテナンスなどの役割分担及び、住民との役割分担と合意形成といったことが論点となる。

### A) ルート・ダイヤ設定の考え方

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、利用目的等に応じた運行時間帯・頻度、ダイヤを検討することが論点になる。

#### 【事例】<sup>7)</sup>

##### ■交通空白地の解消

- ・郊外地域においては自宅前での乗降を可能とし、町営バスでは運行していない区域まで乗り入れることで住民の交通利便性確保（北海道安平町「安平町デマンドバス」）
- ・路線バスが運行していない地域をきめ細かくカバーする路線を設定（兵庫県加古川市コミュニティバス「かこバス」）
- ・町内全集落にデマンドバスのバス停を整備し交通空白地域を解消（鳥取県伯耆町「伯耆町型バス事業」）

##### ■利用者の多い要所を何度も通過するルートの設定

- ・市街地を網羅するルート設定としており1周1時間半かかるが、利用者の多い要所（病院、スーパー、駅など）は1周の中でも何度も通過するルートとしている（北海道芽室町コミュニティバス「じゃがバス」）

##### ■住民が主体的にルート・ダイヤを検討

- ・地域住民が主体的にバスの運行ルート、ダイヤを決定することでマイバス意識を醸成（富山県魚津市「魚津市民バス」）

##### ■事業者からの提案型

- ・事業者の自主運行路線と一体となって公共交通ネットワークを形成する路線については、路線ごとにプロポーザル方式を実施（愛知県岡崎市）

### B) 運賃設定の考え方<sup>13)</sup>

継続した運行のために、安易な無料化や安価な運賃の設定を避け、利用者が応分の負担をすることについて検討することが論点となる。自治体が運営するバスにおける運賃設定の考え方（安さ・単純さ・分かりやすさ、競合する他交通機関（民営の路線バスやタクシー）との関係、自治体の負担額）等といったことがあげられる。

### C) 運行受託事業者の選定・契約

継続的にサービスを提供できる運行受託事業者を選定できる仕組みを取り入れることが、地域にとって求められる公共交通を運行するための論点となる。

#### 【事例】<sup>7)</sup>

##### ■事業者との契約

###### ○赤字補填による補助

- ・事業者にメーター運賃と利用運賃（400円（一部800円））を報告してもらいその差額分を補助（滋賀県彦根市予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」）

###### ○契約方法の工夫（適正利潤の確保）

- ・運行経費の中に適正利潤(運行経費の10%)を含めた額で契約(北海道ニセコ町 デマンドバス「にこっとBUS」)
- ・委託料のほかに運賃収入の5%を上乗せとして事業者に支払う(石川県内灘町コミュニティバス「なだばすナディ」)
- ・運行赤字額の3/4を自治体が補助するとともに、収支率1%につき1万円を「育成補助金」として補助(石川県加賀市乗合タクシー「のりあい号、ふれあい号」)

#### ○指定管理者契約による長期契約(PFIの活用)

- ・指定管理者制度により5年間の複数年契約(北海道湧別町「湧別町営バス」)

#### ○インセンティブの付与

- ・事前算定時よりも収支が向上した場合、黒字分は事業者の取り分としている(北海道北斗市「南北市街地連絡バス」)
- ・事業者努力による経費削減分は事業者利益とする(北海道芽室町コミュニティバス「じゃがバス」)
- ・運行にかかる経常経費と経常収益の差額を負担金としているが、収益の5%をインセンティブとして控除し負担金を算出(秋田県秋田市「秋田市中心市街地循環バス」)
- ・運行業務委託において、設定した利用料金(運賃収入)より減となった場合は市の負担とし、増となった場合は総額分全額を事業者収入とする(秋田県能代市市街地巡回バス「はまなす号」)
- ・事業者インセンティブとして1日100人を超える輸送を行った場合、101人目から利用者一人あたり100円を事業者に支払う(栃木県茂木町デマンドタクシー「めぐるくん」)
- ・乗車数が前年度と比較し増加した場合は、増加人数に100円を乗じた額を支払う(群馬県藤岡市コミュニティバス「めぐるん」)
- ・郊外ルートでは、運行経費の1/3を運賃収入で確保する前提で、経費の2/3を市が負担。1/3以上の運賃収入があった場合は超過額が運行主体に還元される(富山県魚津市「魚津市民バス」)
- ・予定利用者数を超える利用があった場合の運賃収入増加分は事業者収入としている(和歌山県みなべ町コミュニティバス「みなベコミバス」)
- ・運行に係る経費を算出し委託額を決定。運賃収入は全て事業者(ドライバー)の収入としているため、ドライバーのモチベーションが向上(岡山県高梁市「ふれあいタクシー」)

#### ○ライダーシップリスク(利用者目標未達成による収入不足)の行政側負担

- ・補助額は運行単価に実運行便数に応じた額から料金収入を差し引いた額とするが、稼働率が計画の4割を下回った場合は、4割相当額を最低保障経費として支払う(秋田県羽後町「うご乗合タクシー」)
- ・1日あたり6台の運行とし、それに単価1200円を乗じた額を年間運行日数倍した額を事業収支に係わらず支払う。また予約時の事務費として1日1000円(365日分)を委託費に上乗せして支払う。(山形県三川町「デマンドタクシーでんでん号」)

#### ○その他

- ・前年度の運行実績から1台あたりの平均所要時間を算定し、時間制運賃をベースに1台あたりの契約金額を算出。時間制運賃での運行時と比べ運行費用を大幅に削減し収支率の向上が図られた(新潟県村上市「通院対応のりあいタクシー」)

- ・車両は事業者が購入しているが、減価償却費を補助金の算定の際、運行経費として計上（兵庫県明石市コミュニティバス「Taco バス」）
- ・地域組織が交通事業者と金額を調整し、市はその仲介・調整を行う。経常損失額の9割を市が補助（1割は地域負担）しているが、利用者数が前年度を上回った場合は、上回った人数×100円を補助額に上乗せ。但し、運行稼働率（年間実運行便数／年間設定運行便数）が50%未満の場合は地域負担が割り増しになる仕組みを導入。さらに1便あたりの乗車人数が1.2人を下回った場合は、利用促進や運行の見直しを地域に義務付け（岡山県倉敷市コミュニティタクシー）
- ・運行を委託している2社の運賃収入から平均運賃収入を算出し、委託料から平均運賃収入を減じた平均欠損額を2社に支払う仕組みとしており、利用者の多い事業者の方の収入が多くなるようにし、事業者間の競争を促進（広島県大竹市「こいこいバス」）
- ・委託料を固定（日額23,300円）し、運賃収入は事業者収入としている（広島県安芸太田町デマンドタクシー「あなたく」）

#### D) 運行開始に向けた調整項目

採算性や公共性をどのように捉えるのかということが論点となる。導入にあたっての採算性や利用者負担に対する考え方及び方針を検討し、自治体内及び住民との合意形成を図るといったことがあげられる。

##### 【事例】

##### ■自治体・事業主体の役割（制度設計）

##### ○補助制度による補助体系（国、都道府県、市町村）

- ・バス等に関する県から市町に対する補助金について、従来は収支を市町単位で把握していたが、系統単位で把握するようにし補助対象系統を明確化。平均乗車密度と収支率に基づき補助率を1/6以内～1/2以内に細分化。（香川県<sup>7)</sup>）
- ・自治内の交通に限らない補助事業からの予算制度（伊豆市、南房総市<sup>3)</sup>）

##### ■施設整備・車両メンテナンスなどの役割分担<sup>7)</sup>

##### ○運行に関する調整・負担

- ・停留所や巡回場所の確保、施設を通行する場合の施設側への依頼（北海道北斗市 南北市街地連絡バス）
- ・街なかに待合場所やコミュニティ施設としても利用できる停留所を整備（北海道安平町「安平デマンドバス」）
- ・リース車両の維持管理費、運行管理システム経費、利用実態調査に係る費用負担（北海道ニセコ町 デマンドバス「にこっとBUS」）
- ・車両の保有、貸出（北海道湧別町「湧別町営バス」、北海道安平町「安平デマンドバス」、北海道芽室町コミュニティバス「じゃがバス」、群馬県藤岡市コミュニティバス「めぐるん」、愛媛県内子町）
- ・デマンドバス利用者の登録事務（北海道安平町「安平デマンドバス」）
- ・停留所整備、時刻表整備（北海道芽室町コミュニティバス「じゃがバス」、秋田県秋

<sup>3)</sup> 各自治体ヒアリングに基づく

田市「秋田市中心市街地循環バス」、秋田県能代市市街地巡回バス「はまなす号」、長野県松本市「西部地域コミュニティバス」、京都府京丹後市「上限 200 円バス」、長崎県平戸市「平戸市ふれあいバス」)

○車両メンテナンス

- ・自治体より貸与した車両のメンテナンス（北海道湧別町「湧別町営バス」、北海道安平町「安平デマンドバス」

■住民との役割分担と合意形成

○バス停位置に関する合意形成

(横浜市<sup>23)</sup>、さいたま市<sup>12)</sup>)

○実証実験及び本格運行に関する運行協定の提示

(横浜市<sup>23)</sup>、船橋市<sup>21)</sup>)

④ 目標設定

自治体の将来像や基本方針のもと、事業実施により解決すべき課題や達成すべき目標について、採算性や利用者数等といった定量的な基準として可能な限り明確にすること及び、事業継続や運行終了を判断する基準及び目標を設定することが論点である。

事業継続や運行終了を判断する基準として目標を設定することも考えられる。具体的な指標の例を表 2-2-4 に示す。

表 2-2-4 具体的指標の例<sup>10)</sup>

| 項目    | 内容                           |
|-------|------------------------------|
| 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 等 |
| 単位あたり | 利用者あたり収入、経費、車両 1 台あたり経費、収入等  |
| 留意点   | 既存指標の活用について検討する。             |

【事例】

■目標設定に関する考え方

- ・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・基準として設定<sup>10)</sup>
- ・事業改善の判断基準（実証運行評価、本格運行への移行等：伊豆の国市<sup>2)</sup>、横浜市<sup>23)</sup>)

■定量的な目標の設定（コミュニティバス）

- ・採算性による目標設定（収支率による）
- さいたま市：収支率 40%以上<sup>12)</sup>
- 相模原市：運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の 50%以上であること<sup>8)</sup>
- ・利用者数（輸送人員）による目標設定
- 相模原市：1 便あたり輸送人員 10 人以上<sup>8)</sup>

■定量的な目標の設定（デマンド交通）

- ・路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)
- 全平均乗車 1.3 人以上（伊豆の国市<sup>2)</sup>)
- ・全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)
- 全運行稼働率 25% 以上（伊豆の国市<sup>2)</sup>)

### (3) 持続的運行のための留意点

#### ① 路線の評価手法（モニタリング）

路線の評価方法では、利用状況の把握及び利用者の移動ニーズと、運行時刻、頻度、運行時間帯、ルート、エリア、運賃及び車両サイズ等といった、サービス内容の合致状況をモニタリングすること等といったことが論点となる。

#### ② 運行継続の方策・利用促進

地域公共交通の意識転換の必要性について考えると、過度な自家用車利用から公共交通への転換を図るための意識改革を行うことが論点になる。また、情報を利用者に確実に伝えるため、利用促進のターゲットを明確にし、使いやすくわかりやすい情報提供等の取組を行うこと等といったことがあげられる。表 2-2-5 に利用促進策の例を示す。

地域公共交通の意識転換の必要性と利用促進の取組においては、主たる利用者となる住民及び住民組織である町内会・自治会を活用して、利用促進の呼びかけ及び実際の利用促進の取組を行う方法がある。

表 2-2-5 利用促進策の例<sup>10)</sup>

| 項目       | 内容                              |
|----------|---------------------------------|
| 啓発活動（媒体） | パンフレット、ニュースレター、公共交通マップ          |
| 啓発活動     | 体験乗車会、住民説明会、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、免許返納者の乗車支援、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 |

#### 【事例】

##### ■利用促進の呼びかけ方法<sup>7)</sup>

- ・コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどへの参画を呼びかけ（佐賀県みやき町コミュニティバス）

##### ■利用促進の取組<sup>7)</sup>

###### ○バスの基礎的なサービス向上（運賃、接客等）

- ・丁寧な接客を心がけている（群馬県藤岡市コミュニティバス「めぐるん」、和歌山県みなべ町コミュニティバス「みなべコミバス」）
- ・多数回利用者への割引を実施（石川県加賀市乗合タクシー「のりあい号、ふれあい号」）

###### ○免許返納への対応

- ・高齢者の免許返納者には当初1年間は無料パス（2年目以降は通常料金）が使える制度を整備（北海道芽室町コミュニティバス「じゃがバス」）

###### ○商店街や住民とのタイアップ

- ・商店街とタイアップして、町で1000円以上買い物をした方に乗車券100円を配布。協力店は28店あり電話予約、休憩所の提供、お茶の提供を無償で行ってもらっている代わりに、町は無償で商店をPRしている（栃木県茂木町デマンドタクシー「めぐるくん」）

- ・乗車するごとに「特典ポイントカード」にスタンプを押し、協力施設や店舗で無料券などの特典が得られる仕組みを導入(長野県松本市「西部地域コミュニティバス」)
- ・町会に対しバスの利用促進を目的とした補助金支給を行い、地域独自の利用促進策に取り組んでもらう(長野県松本市「西部地域コミュニティバス」)

#### ○イベント

- ・子どもをターゲットにした利用促進策の展開(岐阜県高山市)
- ・「公共交通に親しむ日」等のイベントを開催(愛知県岡崎市)
- ・バスに複数のキャラクターを付してバスの愛称を一般公募。子どもたちがキャラクターに興味を持ち父母及び祖父母を巻き込んだ利用促進が図られた(石川県内灘町コミュニティバス「なだばすナディ」)

#### ○情報提供

- ・毎年4月にコミバスの運行図、ダイヤを掲載したパンフレットを全戸に配布(和歌山県みなべ町コミュニティバス「みなべコミバス」)
- ・デザインスキルを持った地域おこし協力隊に作成を依頼し、容易に利用路線の識別ができるよう車両ラッピングを実施(鹿児島県西之表市「どんがタクシー」)
- ・運行に関する情報を広報誌で周知(北海道北斗市「南北市街地連絡バス」、秋田県能代市市街地巡回バス「はまなす号」、秋田県羽後町「うご乗合タクシー」、栃木県茂木町デマンドタクシー「めぐるくん」)
- ・老人クラブ等での説明会の開催(北海道安平町「安平デマンドバス」)
- ・バスマップの作成(北海道湧別町「湧別町営バス」)
- ・停留所の案内板を利用した広報(北海道北斗市「南北市街地連絡バス」)

#### ■住民や町内会の活用

- ・冬季の除雪を町内会に委託(芽室町コミュニティバス「じゃがバス」)<sup>7)</sup>
- ・利用促進活動の実施(相模原市<sup>14)</sup>、横浜市<sup>23)</sup>等)

### ③ 目標評価

上位計画、検討課題や方針との整合性を図り、指標の定義と計測方法を明確にした目標値について、定期的な調査の実施による利用者の移動ニーズとのマッチングの確認を行うことが論点になる。

#### 【事例】

##### ■利用者の移動ニーズとのマッチングの確認<sup>7)</sup>

##### ○定期的な調査の実施

- ・2年に1回OD調査を行い、運行ルート、時間帯の見直しを実施(北海道北斗市 南北市街地連絡バス)
- ・利用実績をバス運転手によるカウントおよびデマンドバス運行管理システムから取得(北海道ニセコ町デマンドバス「にこっとBUS」)
- ・地図画面で着信(電話予約)や車両位置情報収集等を行い利便性向上に活用(秋田県羽後町「うご乗合タクシー」)
- ・年に1回アンケートを実施し、その結果をもとに次年度の運行計画を策定。また市内数箇所の施設にアンケート箱を設け、非利用者の意見も取り入れるようにしてい

- る（山梨県富士吉田市「タウンズニーカー」）
- ・運行沿線地区で年 2 回の住民意見交換会を開催しニーズ等を把握（長野県松本市「西部地域コミュニティバス」）
- ・IC カードによる実態把握（岐阜県岐阜市コミュニティバス、高知県）
- ・毎年 5 月に事業者が OD 調査を実施（愛知県岡崎市）
- ・乗り込みヒアリング調査やアンケート調査結果を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改編を実施（佐賀県みやき町コミュニティバス）

#### ④ 見直し

運行後の目標の達成状況を踏まえ、計画の評価、適切な見直しの必要性及び、見直し方法や体制の構築等といったことが見直しの論点になる。具体的な見直しの方法として、定量的な目標設定によりモニタリング／評価や、その結果に基づいた運行後の利用促進や目標達成に向けた見直し等のマネジメントを行うといったことがあげられる。

#### 【事例】

##### ■モニタリング／評価

##### ○定量的な目標の設定

- ・他市町の実績を参考に、運行見直し基準（コミバスは収支率 50%、小型バスは 20%）」を決め、それに基づき各路線の評価を実施
- ・採算性による目標設定（収支率による）
  - さいたま市：収支率前年度以上<sup>12)</sup>
- ・利用者数（輸送人員）による目標設定。
  - 相模原市：1 便あたり輸送人員 10 人以上<sup>14)</sup>
- ・複数の指標設定（伊豆の国市）<sup>2)</sup>
  - ① 便別の平均利用者数(必要性・適切性)：便別平均乗車 1.5 人未満の便
  - ② 収支率・運行経費負担率(健全性・持続可能性)：収支率 37% 以上となる方策
  - ③ 全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)：便別運行稼働率 30% 未満の便

##### ■フィードバック、改善<sup>1)</sup>

##### ○実施項目

- ・利用者の移動ニーズとのマッチング（ダイヤ、ルート、運賃、車両等）

##### ○実施方法

- ・協議会での合意形成等

## 第3章 アンケート調査

### 第1節 アンケート調査の概要

#### 第1項 アンケート調査の目的・方法等

##### (1) 調査目的

第2章で整理した事業者や住民等の地域公共交通に関係する主体との合意形成や、導入する交通システムの選定にあたっての考え方、導入後に見直しを行う際のポイント等、行政の職員が現場で直面する課題へ対処する上で想定される論点をもとに、既に地域公共交通としてデマンド交通及びコミュニティバスの導入を行っている自治体に対してアンケート調査を実施し、全国の市区町村における取組状況を取りまとめることを目的とした。

##### (2) 調査対象

平成29年度の深度化アンケート調査<sup>10)</sup>にてコミュニティバスもしくはデマンド交通の導入があると回答し、アンケート調査にご協力頂いた市区町村（デマンド交通：226自治体、コミュニティバス：283自治体）を対象とした。

##### (3) 調査方法

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、全てメールによる配布、回収を行った。

##### (4) 調査期間

調査期間は表3-1-1に示す通りである。なお、回収率向上のため、未回答の市区町村に対しメールによる催促を1回実施した。

表 3-1-1 アンケート調査実施スケジュール

| 項目         | 実施期間               |
|------------|--------------------|
| 配布         | 平成31年1月21日         |
| 回答期限       | 平成31年1月31日         |
| 再依頼        | 平成31年2月4日          |
| 回答期限（最終締切） | 平成31年2月8日          |
| 質問対応       | ～平成31年2月8日（延べ193件） |

#### 第2項 アンケート調査内容の設計

##### (1) 調査の構成と項目

今年度のアンケート調査の設計においては、地域公共交通の導入に関する一般的な検討上の諸論点を整理するために、地域公共交通に関する既往のマニュアル・手引きの項目について横断的にレビューを行い、標準的と想定される項目を抽出して調査項目を設定した。また、各自治体における取組のうち、特色ある事例の検証を踏まえ調査項目に加えた。アンケート調査項目の構成を表3-1-2に示す。なお、調査項目のうち一部の項目は平成29年度のアンケート調査にて実施済みである。表3-1-2にその項目を示す。

表 3-1-2 アンケート項目

| 大項目                 | 中項目                      | 小項目                                | 備考     |
|---------------------|--------------------------|------------------------------------|--------|
| 1 路線計画の準備等          | 1-1 計画策定の背景<br>(問題、課題意識) | 1-1-1 公共交通計画策定の有無                  | H29 調査 |
|                     |                          | 1-1-2 公共交通計画策定の背景<br>(問題、課題意識)     | —      |
|                     |                          | 1-1-3 公共交通計画での重視した項目<br>(課題意識と対応策) | H29 調査 |
|                     | 1-2 移動特性等の把握             | 1-2-1 課題・対象利用者層等の設定                | —      |
|                     |                          | 1-2-2 移動特性等データ収集                   | —      |
|                     | 1-3 検討体制・役割分担            | 1-3-1 自治体担当部署                      | H29 調査 |
|                     |                          | 1-3-2 検討体制・各主体の役割分担                | —      |
| 1-3-3 協議・検討の仕組みと考え方 |                          | —                                  |        |
| 2. 運行形態・運行方法の検討     | 2-1 運行形態                 | 2-1-1 検討した運行形態                     | —      |
|                     |                          | 2-1-2 検討要素及び決定要因                   | —      |
|                     | 2-2 利用者数見通し<br>(需要予測)    | 2-2-1 前提条件(ターゲット設定)                | —      |
|                     |                          | 2-2-2 予測値の算出方法・結果の活用               | —      |
|                     | 2-3 運行計画                 | 2-3-1 ルート・ダイヤ設定の考え方                | —      |
|                     |                          | 2-3-2 運賃・収支検討の考え方                  | —      |
|                     |                          | 2-3-3 運行受託事業者の選定・契約                | —      |
|                     |                          | 2-3-4 運行開始に向けた調整項目                 | —      |
| 2-4 目標設定            |                          | —                                  |        |
| 3. 持続的運行のための留意点     | 3-1 路線の評価方法(モニタリング)      |                                    |        |
|                     | 3-2 運行継続の方策・利用促進         |                                    |        |
|                     | 3-3 目標評価                 |                                    |        |
|                     | 3-4 見直し                  |                                    |        |

### 第3項 アンケート調査の回収結果

アンケート調査の回収状況を表 3-1-3 に示す。回収数はデマンド交通では 182 市区町村、コミュニティバスでは 236 市区町村から回答があり、回収率はそれぞれ 80.5%、83.4%であった。また、地域（地方運輸局）別アンケート回収状況を表 3-1-4 に示す。地域別で回収率に大きな偏りはなかった。

表 3-1-3 アンケート回収状況

|     | デマンド交通 | コミュニティバス |
|-----|--------|----------|
| 配布  | 226 件  | 283 件    |
| 回収  | 182 件  | 236 件    |
| 回収率 | 80.5%  | 83.4%    |

表 3-1-4 地域(地方運輸局)別アンケート回収状況

| 地域    | デマンド交通 |     |       | コミュニティバス |     |        |
|-------|--------|-----|-------|----------|-----|--------|
|       | 配布数    | 回収数 | 回収率   | 配布数      | 回収数 | 回収率    |
| 北海道   | 21     | 14  | 66.7% | 17       | 13  | 76.5%  |
| 東北    | 28     | 23  | 82.1% | 19       | 16  | 84.2%  |
| 関東    | 47     | 41  | 87.2% | 79       | 69  | 87.3%  |
| 北陸信越  | 26     | 22  | 84.6% | 32       | 27  | 84.4%  |
| 中部    | 23     | 22  | 95.7% | 43       | 39  | 90.7%  |
| 近畿    | 20     | 14  | 70.0% | 31       | 26  | 83.9%  |
| 中国    | 18     | 12  | 66.7% | 14       | 10  | 71.4%  |
| 四国    | 10     | 9   | 90.0% | 6        | 6   | 100.0% |
| 九州・沖縄 | 33     | 25  | 75.8% | 42       | 30  | 71.4%  |
| 合計    | 226    | 182 | 80.5% | 283      | 236 | 83.4%  |

## 第4項 効果有無の判断

### (1) 効果有無の考え方

効果の発現の有無についてを質問している（問 3-4）が、効果が発現していないという回答は1割程度にとどまった。評価の理由（SQ1）をみると、「運行を継続できている」及び「交通空白地域が解消している」といった、運行しているだけで評価が得られる項目が含まれている。また、「高齢者の健康増進等の副次的効果が発現している」及び「住民から評価されている」については、客観的なデータではなく、主観的な定性的評価である可能性が高い。

効果が発現している旨の回答があった路線について、効果がより明確に意識されていることを示す理由が更に選択されている路線のみ「効果発現」と分類した。

問 3-4 で「効果が発現している」という回答のうち

- ・ 定量的目標を達成している
- ・ 定性的目標を達成している
- ・ 利用者数が想定を上回っている
- ・ 公共交通利用者の増加がみられる
- ・ 財政負担額が減少している

1つでも選択されていれば  
「効果発現」

問 3-4 で「効果が発現している」という回答のうち

- ・ 運行を継続できている
- ・ 交通空白地域が解消している
- ・ 高齢者の健康増進等の副次的効果が発現している
- ・ 住民から評価されている

左の選択肢のみであれば  
「効果不明」

問 3-4 で「効果が発現していない」という回答

表 3-1-5 効果発現及び不明のサンプル数

|      | デマンド交通 | コミュニティバス | 計   |
|------|--------|----------|-----|
| 効果発現 | 74     | 93       | 167 |
| 効果不明 | 72     | 92       | 164 |
| 不明   | 36     | 51       | 87  |
| 計    | 182    | 236      | 418 |

## (2) 効果有無の判断

各論点別に効果発現のある事項を把握するために、効果発現（及び効果不明）を軸とした各論点のアンケートのクロス集計を行うとともに、その集計について独立性の検定（カイ二乗検定）を行い、有意水準 10% 基準に効果発現の事項を抽出した。

独立性の検定の実施にあたっては、取組等に関する事項（選択肢）の設問について複数回答としていることから、各設問の事項の取組の有無について検定を行っている。なお、デマンド交通及びコミュニティバスの集計についても、取組の差を把握するために同様の分析を行っている（検定結果は参考資料 1 に示す）。

なお、平成 29 年度調査結果についても、必要箇所を抜粋して掲載しているが、効果有無の判断は、①年間利用者数の増減を基にした効果の有無（利用者増加）、もしくは②利用者数に関する数値目標の達成状況（利用者数の目標）をしている<sup>4</sup>。

<sup>4</sup> 国土交通政策研究所（2018）「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」 pp.104-105

## 第2節 アンケート調査結果

### 第1項 路線計画の準備等

#### (1) 計画策定の背景

##### ① 公共交通計画の策定の有無 (H29 プレアンケート調査)

###### 【考え方】

- 自家用車の普及に伴い、公共交通機関の利用は地方部を中心に徐々に減少しており、交通事業者のみの力では、多くの路線の維持が困難となっている。一方で事業採算性がなくとも地域にとって必要な路線等は少なくなく、地域の交通手段の確保は地域の課題として取り組まなければならない状況となってきている。
- このため、「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下<sup>5</sup>公共交通活性化再生法の制定や改正等が行われ、地域全体の交通ネットワークに関する計画策定、個別の路線計画や事業実施を策定するための国の様々な支援制度が整備及び拡充されてきている<sup>6</sup>。
- 既に個別の事業としてデマンド交通やコミュニティバスの運行を実施している地域でも、公共交通全体のネットワークに沿った計画について検討している。

地域の公共交通について検討を行っていく上で、その支柱的役割を果たす市区町村（生活交通圏が複数市区町村にまたがる場合は、それら複数市区町村の場合もある）全体の公共交通の「計画」を策定することが重要である。表 3-2-1 に示すように H29 プレアンケート調査への回答のあった 1210 市区町村の公共交通に関連する計画策定状況をみると、いずれの計画においても策定予定がない市区町村が 1 割弱あるという結果になっている。まずは、地域における公共交通をどうしていくかという課題意識を持つことが重要である。

<sup>5</sup> 自家用車の普及に伴い、公共交通機関の利用は地方部を中心に徐々に減少していった。この需要の減少に伴い、交通事業者のみの力では、多くの路線の維持が困難となっていった。なお、制度面でも需給調整規制が廃止され、路線の廃止等については届出制となり、交通事業者の経営判断に委ねる形となった。

一方で事業採算性がなくとも地域にとって必要な路線等は少なくなく、地域の交通手段の確保は地域の課題として取り組まなければならない状況となってきた。このため、「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に活性化再生法が制定されるに至った。この考え方は、後に制定される交通政策基本法及びそれに基づく交通政策基本計画においても、位置付けられている。国土交通省（2017）<sup>9)</sup>

<sup>6</sup> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築する地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を、地方公共団体が中心となって策定することができるようになった。2018 年 8 月末現在、全国 1741 自治体のうち 427 件の地域公共交通網形成計画が策定され、24 件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定されている。国土交通省（2007a）<sup>9)</sup>。

表 3-2-1 地域公共交通に関する計画策定状況(人口規模別集計)<sup>7</sup>

①交通計画マスタープラン

|             | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 計画見直し中・改定済み | 9.1%             | 1.9%               | 0.5%              | 0.3%             | 0.0%             | 1.1%          |
| 策定済み        | 49.4%            | 21.1%              | 9.5%              | 4.0%             | 3.2%             | 10.7%         |
| 策定作業中       | 0.0%             | 3.1%               | 1.0%              | 0.3%             | 0.0%             | 0.8%          |
| 今後策定(未着手)   | 1.3%             | 1.2%               | 1.3%              | 3.7%             | 2.8%             | 2.2%          |
| 策定予定なし      | 32.5%            | 59.0%              | 73.6%             | 81.7%            | 81.2%            | 72.8%         |
| 不明          | 7.8%             | 13.7%              | 14.1%             | 10.0%            | 12.8%            | 12.3%         |

②地域公共交通総合連携計画

|             | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 計画見直し中・改定済み | 3.9%             | 4.3%               | 3.8%              | 1.0%             | 1.4%             | 2.6%          |
| 策定済み        | 36.4%            | 35.4%              | 32.3%             | 22.0%            | 14.2%            | 26.2%         |
| 策定作業中       | 0.0%             | 0.0%               | 0.0%              | 0.0%             | 0.4%             | 0.1%          |
| 今後策定(未着手)   | 0.0%             | 0.0%               | 0.0%              | 2.3%             | 2.1%             | 1.1%          |
| 策定予定なし      | 57.1%            | 51.6%              | 56.2%             | 66.0%            | 74.1%            | 62.2%         |
| 不明          | 2.6%             | 8.7%               | 7.7%              | 8.7%             | 7.8%             | 7.8%          |

③地域公共交通網形成計画

|             | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 計画見直し中・改定済み | 1.3%             | 0.6%               | 0.5%              | 1.0%             | 0.0%             | 0.6%          |
| 策定済み        | 32.5%            | 33.5%              | 28.7%             | 17.3%            | 15.2%            | 23.6%         |
| 策定作業中       | 13.0%            | 16.8%              | 12.6%             | 8.3%             | 4.3%             | 10.2%         |
| 今後策定(未着手)   | 6.5%             | 12.4%              | 13.3%             | 11.7%            | 7.4%             | 11.0%         |
| 策定予定なし      | 42.9%            | 31.1%              | 39.5%             | 55.3%            | 66.0%            | 48.7%         |
| 不明          | 3.9%             | 5.6%               | 5.4%              | 6.3%             | 7.1%             | 6.0%          |

④地域公共交通再編実施計画

|             | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 計画見直し中・改定済み | 0.0%             | 0.6%               | 0.0%              | 0.7%             | 0.4%             | 0.3%          |
| 策定済み        | 3.9%             | 4.3%               | 1.8%              | 1.3%             | 2.1%             | 2.2%          |
| 策定作業中       | 10.4%            | 9.3%               | 4.9%              | 4.7%             | 2.8%             | 5.3%          |
| 今後策定(未着手)   | 14.3%            | 10.6%              | 8.5%              | 8.3%             | 5.7%             | 8.4%          |
| 策定予定なし      | 63.6%            | 65.2%              | 73.8%             | 76.3%            | 77.7%            | 73.6%         |
| 不明          | 7.8%             | 9.9%               | 11.0%             | 8.7%             | 11.3%            | 10.2%         |

⑤生活交通確保維持改善計画

|             | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 計画見直し中・改定済み | 2.6%             | 4.3%               | 2.3%              | 2.3%             | 3.2%             | 2.8%          |
| 策定済み        | 28.6%            | 31.1%              | 29.5%             | 24.0%            | 16.0%            | 25.1%         |
| 策定作業中       | 0.0%             | 0.0%               | 0.3%              | 0.3%             | 0.7%             | 0.3%          |
| 今後策定(未着手)   | 0.0%             | 1.2%               | 2.6%              | 4.0%             | 3.2%             | 2.7%          |
| 策定予定なし      | 61.0%            | 54.7%              | 55.6%             | 61.7%            | 69.1%            | 60.5%         |
| 不明          | 7.8%             | 8.7%               | 9.7%              | 7.7%             | 7.8%             | 8.5%          |

|               | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| いずれの計画も策定予定なし | 6.5%             | 9.3%               | 5.1%              | 7.7%             | 5.7%             | 6.5%          |

<sup>7</sup> デマンド交通及びコミュニティバスが導入されている市区町村を集計

<コラム> 4, 5, 11)

#### ○地域公共交通網形成計画

地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。

#### ○地域公共交通再編実施計画

地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合に策定する計画であり、①特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更（幹線バスと支線バスへの再編等）、②鉄道からバス等他の種類の旅客運送事業への転換、③バスから自家用有償旅客への転換、④上記①～③までの事業と併せて実施する乗り継ぎ円滑化に関する事業を対象としている。

#### ○生活交通確保維持改善事業

平成 23 年 3 月に施行された制度で、幹線バスや地域内交通（コミュニティバス、デマンド交通等）の運行といった「地域の特性に応じた生活交通の確保維持」、や地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定に関する調査といった「地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し」、「地域公共交通ネットワーク再編の促進」等が対象である。

#### ○地域公共交通総合連携計画

平成 19 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立・施行した中で、市区町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するために策定できる計画である（法改正後は、「網形成計画」に移行し、「地域公共交通再編実施計画」が追加された）。

## ② 公共交通計画の背景（問題・課題意識）

### 【考え方】

- 将来の人口動態や地域の人口分布・施設配置といった構造の変化を踏まえつつ、目的や将来的な地域ビジョンを明確にし、現在の地域公共交通ネットワークを検証して、必要な場合は交通圏全体を見渡し再構築することが重要である。その際は、需要動向を見据えた上で、ふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ、需要に応じた輸送力やダイヤの設定等に留意する必要がある<sup>8</sup>。
- 計画策定に着手する際は、まずは、地域における公共交通の課題を明確にすることが重要である。そのためには、以下第1項(2)で示す既存の統計データを活用し、個別にアンケート・ヒアリング調査等を行って可能な限り定量的に課題を把握することが重要である。また、課題は、以下第1項(3)で触れる検討体制に参加するメンバー全員で共有し、具体的な施策を行う際に、同じ課題意識のもとに議論できるようにすることで、関係者それぞれの果たすべき役割や責任が明らかになる。
- 課題として、交通空白地域や既存バスの廃止地域における移動手段の確保、交通ネットワークの改善のための公共交通の確保及び改善のほか、高齢者等の対象とすべき利用者やバリアフリーのための施設整備等、さまざまなことが今回の調査から分かった。

### A) 各計画策定時における交通に関する課題（設問:問 1-1-2）

各計画策定時における交通に関する課題の設問に対する回答結果を表 3-2-2 に示す。①公共交通ネットワーク形成では、各計画ともに「行政区画全体」と回答した割合が最も高く6割から9割強、②対象とする交通手段では、各計画ともに「コミュニティバス/デマンド交通」と回答した割合が最も高く9割前後、③移動手段確保の対象者では、各計画ともに「市民全体」と回答した割合が最も高く8割から9割強、④交通手段導入の対象では、各計画ともに「公共交通空白地域解消」と回答した割合が最も高く6割強から9割弱であった。

<sup>8</sup> 交通圏全体を見据えた再構築：人口動態や地域構造の変化を踏まえつつ、目的や将来的な地域ビジョンを明確にしなが、現在の地域公共交通ネットワークを検証し、必要な場合には、交通圏全体を見据えて再構築を行うことが重要である。その際、需要動向を見据えた上で、ふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要がある。需要に応じた輸送力やダイヤの設定等に留意する必要がある。また、地域公共交通は、都市構造・地域構造を規定する役割も果たすことから、将来のまちづくりのビジョンと整合的なものである必要がある。都市機能の配置や土地利用等コンパクトシティへの取組を支えつつ誘導するという機能を果たすためにも、都市・交通の両面から望ましいコンパクト・プラス・ネットワークを実現する必要がある。国土交通省（2017）<sup>9)</sup>

表 3-2-2 各計画策定時における交通に関する課題

|                       |                           | 自治体の交通計画<br>のマスタープラン<br>(n=53) | 地域公共交通<br>総合連携計画<br>(n=150) | 地域公共交通<br>網形成計画<br>(n=159) | 地域公共交通<br>再編実施計画<br>(n=27) | 生活交通<br>確保維持改善計画<br>(n=162) |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| ①公共交通<br>ネットワーク<br>形成 | 行政区域全体                    | 94.3%                          | 87.3%                       | 86.2%                      | 70.4%                      | 63.6%                       |
|                       | 近隣市区町村を含めた広域              | 13.2%                          | 17.3%                       | 30.8%                      | 48.1%                      | 11.1%                       |
|                       | 行政区域内の特定地区                | 5.7%                           | 10.7%                       | 3.8%                       | 11.1%                      | 30.9%                       |
| ②対象と<br>する交通手段        | 鉄道                        | 77.4%                          | 46.0%                       | 73.0%                      | 55.6%                      | 14.2%                       |
|                       | 既存路線バス                    | 90.6%                          | 76.0%                       | 91.8%                      | 85.2%                      | 38.3%                       |
|                       | コミュニティバス/デマンド交通           | 84.9%                          | 95.3%                       | 95.6%                      | 92.6%                      | 91.4%                       |
|                       | その他                       | 45.3%                          | 17.3%                       | 30.8%                      | 3.7%                       | 8.0%                        |
| ③移動手段<br>確保の対象<br>者   | 市民全体                      | 92.5%                          | 92.0%                       | 95.6%                      | 96.3%                      | 82.7%                       |
|                       | 高齢者                       | 64.2%                          | 73.3%                       | 67.9%                      | 51.9%                      | 74.7%                       |
|                       | 高校生など車を利用できない若年層          | 56.6%                          | 62.7%                       | 62.3%                      | 51.9%                      | 50.0%                       |
|                       | 通勤者                       | 50.9%                          | 41.3%                       | 53.5%                      | 44.4%                      | 29.0%                       |
|                       | 観光客などの来訪者                 | 62.3%                          | 48.0%                       | 62.3%                      | 55.6%                      | 28.4%                       |
|                       | その他                       | 1.9%                           | 6.7%                        | 3.8%                       | 3.7%                       | 8.6%                        |
| ④交通手段<br>導入の対象        | 公共交通空白地域解消                | 66.0%                          | 88.0%                       | 77.4%                      | 63.0%                      | 75.9%                       |
|                       | 廃止バス代替の検討                 | 22.6%                          | 37.3%                       | 28.9%                      | 25.9%                      | 27.8%                       |
|                       | 中心市街地活性化といったまちづくりの観点からの交通 | 54.7%                          | 38.0%                       | 63.5%                      | 66.7%                      | 25.3%                       |
|                       | 幹線や支線の乗継や継続性              | 66.0%                          | 62.7%                       | 86.8%                      | 88.9%                      | 67.3%                       |
| ⑤その他                  | その他                       | 5.7%                           | 6.0%                        | 5.0%                       | 7.4%                       | 3.1%                        |

(複数回答可)

各計画策定時における交通に関する課題の設問のうち、1位の項目の回答結果を表3-2-3に示す。都市計画マスタープランでは「行政区域全体」と回答した割合が4割弱と最も高いのに対し、地域公共交通総合連携計画、生活交通確保維持改善計画では「交通空白地域解消」と回答した割合が2割強から4割強、地域公共交通再編実施計画では「幹線や支線の乗継や接続性」と回答した割合が約3割と最も高かった。なお、地域公共交通網形成計画、では「行政区域全体」及び「交通空白地域解消」と回答した割合が2割強と最も高かった。

表 3-2-3 各計画策定時における交通に関する課題(うち1位の項目)

|                       |                           | 自治体の交通計画<br>のマスタープラン<br>(n=45) | 地域公共交通<br>総合連携計画<br>(n=135) | 地域公共交通<br>網形成計画<br>(n=140) | 地域公共交通<br>再編実施計画<br>(n=22) | 生活交通<br>確保維持改善計画<br>(n=149) |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| ①公共交通<br>ネットワーク<br>形成 | 行政区域全体                    | 37.8%                          | 12.6%                       | 22.1%                      | 13.6%                      | 6.7%                        |
|                       | 近隣市区町村を含めた広域              | 0.0%                           | 0.0%                        | 2.9%                       | 4.5%                       | 1.3%                        |
|                       | 行政区域内の特定地区                | 0.0%                           | 0.7%                        | 1.4%                       | 0.0%                       | 4.0%                        |
| ②対象と<br>する交通手段        | 鉄道                        | 0.0%                           | 1.5%                        | 2.9%                       | 0.0%                       | 2.7%                        |
|                       | 既存路線バス                    | 0.0%                           | 1.5%                        | 0.7%                       | 0.0%                       | 2.0%                        |
|                       | コミュニティバス/デマンド交通           | 2.2%                           | 9.6%                        | 12.1%                      | 9.1%                       | 10.1%                       |
|                       | その他                       | 2.2%                           | 0.0%                        | 0.0%                       | 0.0%                       | 0.0%                        |
| ③移動手段<br>確保の対象<br>者   | 市民全体                      | 4.4%                           | 6.7%                        | 6.4%                       | 9.1%                       | 4.7%                        |
|                       | 高齢者                       | 2.2%                           | 5.2%                        | 3.6%                       | 4.5%                       | 5.4%                        |
|                       | 高校生など車を利用できない若年層          | 0.0%                           | 0.0%                        | 0.0%                       | 0.0%                       | 0.0%                        |
|                       | 通勤者                       | 0.0%                           | 0.0%                        | 0.0%                       | 0.0%                       | 0.0%                        |
|                       | 観光客などの来訪者                 | 0.0%                           | 0.0%                        | 0.0%                       | 0.0%                       | 0.0%                        |
|                       | その他                       | 0.0%                           | 0.0%                        | 0.0%                       | 0.0%                       | 0.7%                        |
| ④交通手段<br>導入の対象        | 公共交通空白地域解消                | 26.7%                          | 41.5%                       | 23.6%                      | 9.1%                       | 45.6%                       |
|                       | 廃止バス代替の検討                 | 2.2%                           | 3.7%                        | 0.7%                       | 4.5%                       | 1.3%                        |
|                       | 中心市街地活性化といったまちづくりの観点からの交通 | 11.1%                          | 3.0%                        | 7.1%                       | 9.1%                       | 0.0%                        |
|                       | 幹線や支線の乗継や継続性              | 4.4%                           | 9.6%                        | 15.0%                      | 31.8%                      | 12.8%                       |
| ⑤その他                  | その他                       | 6.7%                           | 4.4%                        | 1.4%                       | 4.5%                       | 2.7%                        |

## B) 地域公共交通に関する計画策定で重視したこと (H29 プレアンケート調査)

地域公共交通に関する計画策定で重視したことに関する回答結果は、表 3-2-4 に示すように何らかの地域公共交通に関連する計画を策定していると回答した市区町村では、計画策定時に「交通空白地域の改善」、「既存の交通ネットワークの改善」及び「公共交通の利用促進」と回答した割合が高かった。また、人口規模の小さい市区町村ほど、「高齢者等の外出支援」と回答した割合が高く、当該項目を重視している傾向が見られた。

表 3-2-4 地域公共交通に関する計画策定で重視したこと<sup>9</sup>

|                          | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|--------------------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 路線バスの廃止代替交通手段            | 14.3%            | 12.4%              | 16.2%             | 15.7%            | 12.1%            | 14.5%         |
| コミュニティバスの廃止代替交通手段        | 0.0%             | 3.1%               | 2.8%              | 3.7%             | 2.5%             | 2.8%          |
| 交通空白地域の改善                | 44.2%            | 49.7%              | 46.4%             | 35.7%            | 24.5%            | 38.9%         |
| 交通空白時間帯(運行頻度)の改善         | 0.0%             | 4.3%               | 6.7%              | 6.0%             | 4.6%             | 5.3%          |
| 市町村合併による自治体内間の移動利便性の格差解消 | 1.3%             | 6.2%               | 3.1%              | 2.7%             | 2.1%             | 3.1%          |
| 既存の交通ネットワークの改善           | 59.7%            | 59.6%              | 47.2%             | 31.7%            | 26.2%            | 40.9%         |
| バリアフリー化などの利用環境整備         | 33.8%            | 10.6%              | 3.6%              | 1.3%             | 2.1%             | 5.5%          |
| 公共交通の利用促進                | 61.0%            | 56.5%              | 47.4%             | 34.0%            | 27.7%            | 41.6%         |
| 高齢者等の外出支援                | 15.6%            | 25.5%              | 28.2%             | 26.7%            | 27.3%            | 26.4%         |
| その他                      | 9.1%             | 9.3%               | 3.1%              | 6.0%             | 6.4%             | 5.8%          |

(複数回答可)

## C) 買物や通院などの日常生活圏が他市町村にまたがる場合の対応 (設問:問 1-1-3)

買物や通院などの日常生活圏が他市町村にまたがる場合の対応の設問に対する回答結果を表 3-2-5 に示す。「民間路線バスに任せている(補助あり)」及び「民間路線バスに任せている(補助なし)」と回答した割合が合計で3割強から約5割と最も高く、次いで「コミュニティバスやデマンド交通を市境で接続」と回答した割合が1割前後であった。

表 3-2-5 各計画策定時における交通に関する課題(うち1位の項目)

|                               | 自治体の交通計画<br>のマスタープラン<br>(n=45) | 地域公共交通<br>総合連携計画<br>(n=135) | 地域公共交通<br>網形成計画<br>(n=140) | 地域公共交通<br>再編実施計画<br>(n=22) | 生活交通<br>確保維持改善計画<br>(n=149) |
|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| 複数市や県と法定の協議会を設け、具体的に計画を策定している | 4.3%                           | 12.8%                       | 14.1%                      | 24.1%                      | 16.7%                       |
| 複数市での非公式な協議会を設け、具体的に計画を策定している | 0.0%                           | 2.1%                        | 4.7%                       | 3.4%                       | 3.0%                        |
| 民間路線バス路線に任せている(補助あり)          | 21.3%                          | 30.5%                       | 30.9%                      | 37.9%                      | 25.0%                       |
| 民間路線バス路線に任せている(補助なし)          | 29.8%                          | 9.2%                        | 13.4%                      | 0.0%                       | 9.1%                        |
| コミュニティバスやデマンド交通を市境で接続させている    | 17.0%                          | 13.5%                       | 15.4%                      | 6.9%                       | 19.7%                       |
| 特に何もしていない                     | 12.8%                          | 11.3%                       | 8.7%                       | 6.9%                       | 9.8%                        |
| その他                           | 12.8%                          | 13.5%                       | 11.4%                      | 10.3%                      | 10.6%                       |
| 日常生活圏が他市区町村にまたがらない            | 23.4%                          | 19.9%                       | 16.8%                      | 10.3%                      | 25.0%                       |

(複数回答可)

<sup>9</sup> デマンド交通及びコミュニティバスが導入されている市区町村を集計

## (2) 移動特性等の把握

### ① 課題・対象利用者層等の設定

#### 【考え方】

- 住民等のニーズに応じた導入対象地域、導入路線、停留所やダイヤを構築するために、当該対象地域の公共交通に関する課題や対象とする利用者層（ターゲット）を明らかにして、導入目的を明確にすることが必要であると考えられる。また、導入する目的を明確にすることで目標設定や評価の前提になりえる。
- 今回の結果では、導入により解決すべき課題として、図 3-2-1 及び図 3-2-2 に示すように「交通空白地域の解消」や「高齢者等の移動手段の確保」が多いことが分かる。また、利用者層の主な移動目的としては、図 3-2-3 及び図 3-2-4 に示すように買物や通院が主となっている。

#### A) 解決すべき課題（設問：問 1-2-1）

導入により解決すべき課題に対する回答結果は図 3-2-1 に示すように、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「交通空白地域の解消」及び「高齢者等の移動手段の確保」と回答した割合が約 8~9 割と高かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「交通空白地域の解消」及び「廃止路線バスの代替の必要性」という回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。

効果の有無について回答を比較すると、「高齢者等の移動手段の確保」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、「廃止路線バスの代替の必要性」と回答した割合は効果不明の方が効果発現路線に比べ高かった。

効果の有無について回答を比較すると、「高齢者等の移動手段の確保」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、「廃止路線バスの代替の必要性」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ割合が高かった。高齢者の移動手段確保のように対象とする利用者が明らかな場合には効果が発現するが、廃止バスの代替といった在来の交通では維持できない移動手段の確保に関しては効果不明となると考えられる。

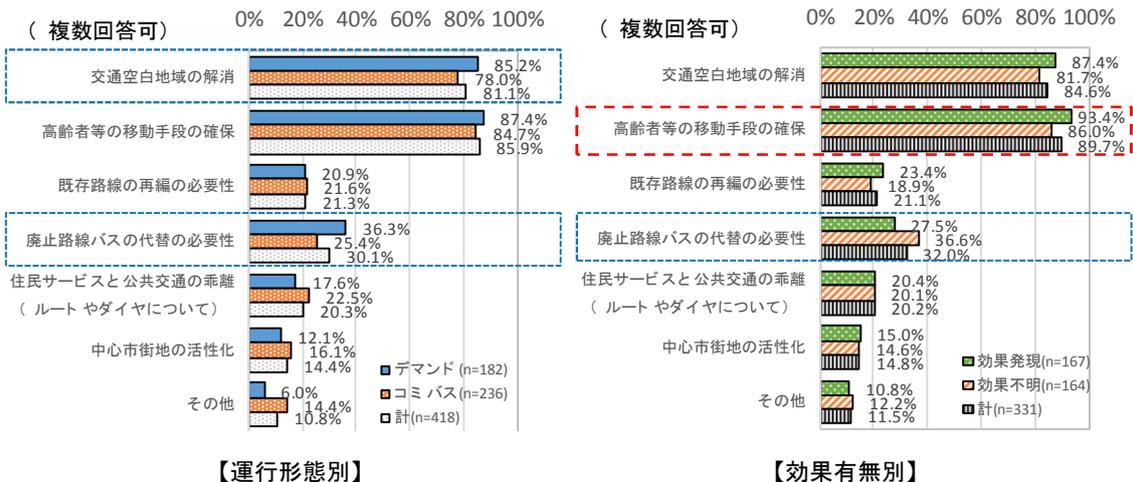


図 3-2-1 路線導入により解決すべき課題<sup>10</sup>

<sup>10</sup> 以下図においては「デマンド交通」を「デマンド」、「コミュニティバス」を「コミバス」と記載する。

導入により解決すべき課題のうち最もあてはまるものの設問に対する回答結果は、図 3-2-2 に示すように上記と同様の傾向であり、デマンド交通及びコミュニティバスともに「交通空白地域の解消」という回答が約 4~5 割で最も多く、次いで「高齢者等の移手段の確保」という回答が約 2 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「交通空白地域の解消」と回答した割合はデマンド交通の方が高かった。

これらの結果から、先に示した計画策定時に重視したことと、路線導入により解決すべき課題が合致しており、また計画を策定することで、何を解決するのが明確になったものと考えられる。

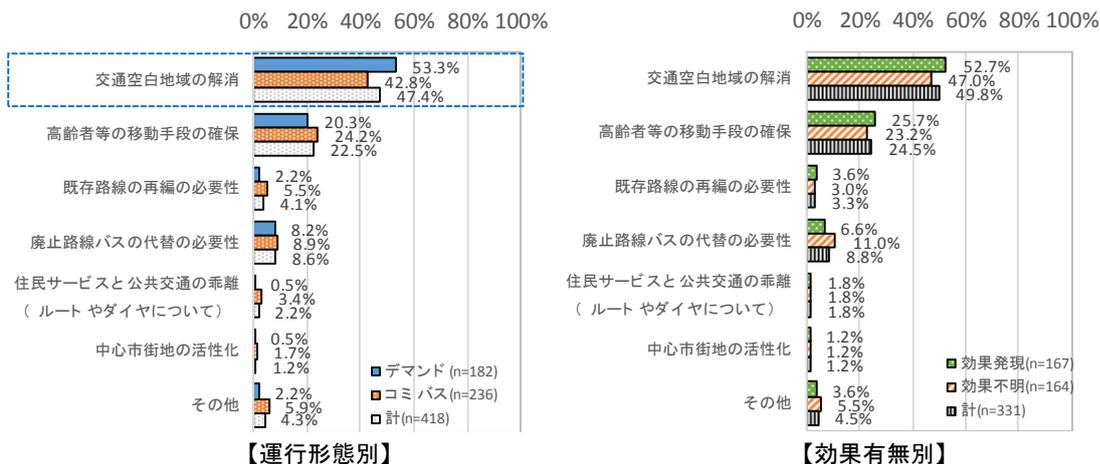


図 3-2-2 路線導入により解決すべき課題(最もあてはまるもの)

## B) 対象路線の移動目的 (設問: 問 1-2-1 SQ1)

対象路線での利用者の移動目的に関する設問に対する回答結果は、図 3-2-3 に示すようにデマンド交通及びコミュニティバスともに「市民の通院」及び「市民の買物」が約 9 割と高く、「市民の習い事や知人に会うなどの交流」も 5 割以上であった。つまり、住民の日中の外出を対象としていると推測される。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、上記項目以外の「市民の通学」、「市内の学校への市外からの通学」、「観光客などの来訪者」及び「市民及び市外からの通勤」という回答はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ割合が高かった。コミュニティバスの方が日中のみでなく朝夕の通勤通学等、対象とする移動目的が多く設定していることが要因と考えられ、コミュニティバスは定時定路線型であることから複数の利用者がいても利用時間帯や所要時間が変化しないことや車両定員が多いバス型の車両を用いることが理由とも考えられる<sup>11,12</sup>。

効果の有無について回答を比較すると、「市民の買物」、「市民の習い事や知人に会うなどの交流」及び「市民および市外からの通勤」と回答した割合は効果発現の割合が効果不明に比べ高かった。通院以外の買物や交流(私事)といった日中の移動を的確に把握すると

<sup>11</sup> デマンド交通の課題として「通勤・通学・決められた時間内に移動しなければならない場合は不向き」ということをあげている<sup>18)</sup>。

<sup>12</sup> 栃木県内下のスクールバスの事例をみると、デマンド交通の運行で対応しているという事例は実際にはない<sup>15)</sup>。

同時に、市民及び市外からの通勤を対象として対象利用者層を拡大することにより効果が発現すると考えられる。

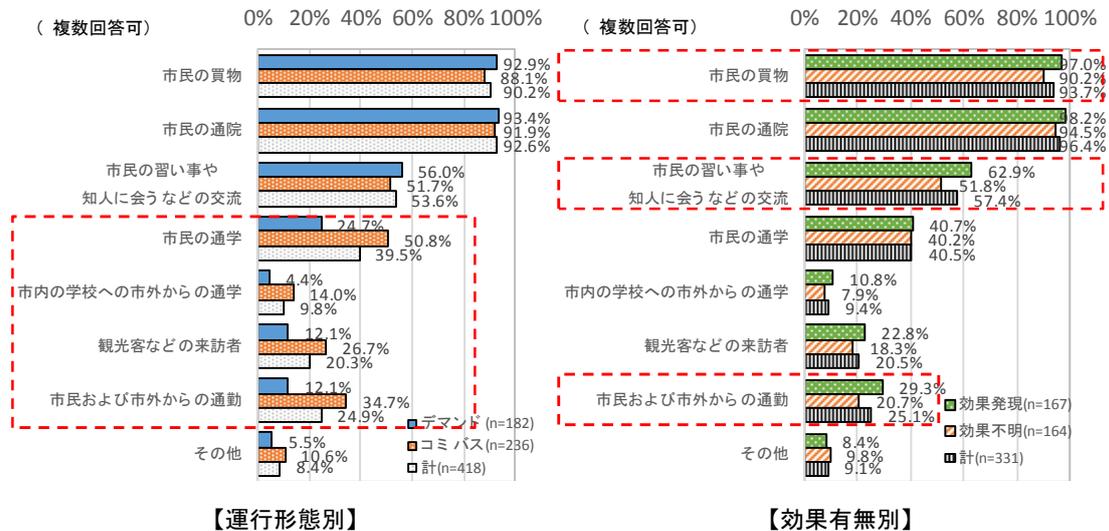


図 3-2-3 導入路線を利用している住民の方々の移動目的

また、対象路線での利用者の移動目的のうち最もあてはまるものに関する設問に対する回答結果は、図 3-2-4 に示すように「市民の通院」及び「市民の買物」がデマンド交通及びコミュニティバスともに約 3~5 割弱であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「市民の通院」という回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「市民の通学」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べが高かった。デマンド交通の方が日中の目的を重視しているが、コミュニティバスは朝夕の通学等を対象とすることがデマンド交通より多いことが要因と考えられる。

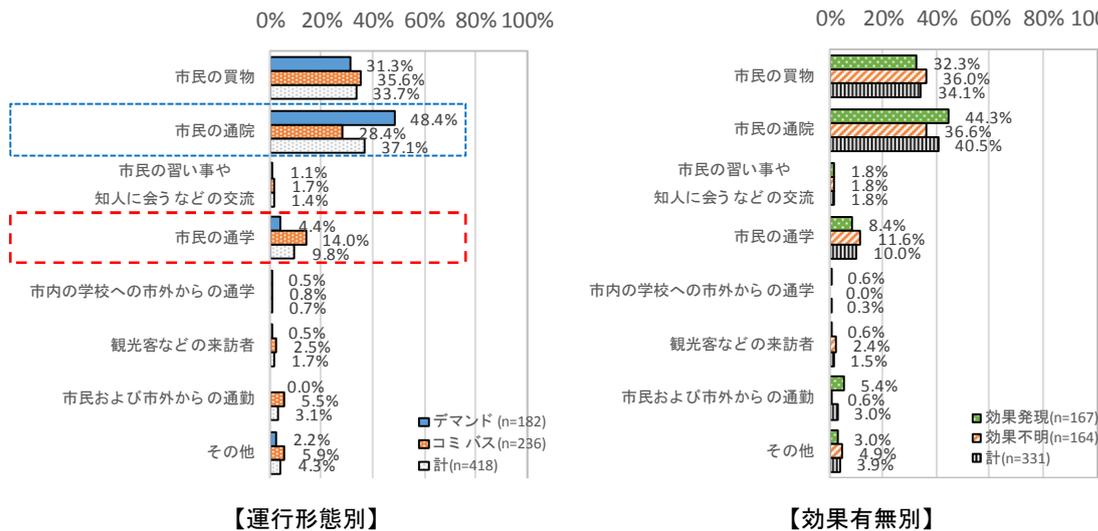


図 3-2-4 導入路線を利用している住民の方々の移動目的(最もあてはまるもの)

## ② 移動特性等データ収集

### 【考え方】

■対応すべき課題の把握や利用者層を明確にするためには、可能な限り定量的に把握できるように、既存の統計データの活用や状況に応じ個別にアンケート、ヒアリング調査等を行うことが考えられる。既存の統計データや個別アンケート、ヒアリング調査、公共交通事業者が保有するデータをもとに、利用者層となりうる住民が日常的にどのような移動を行っているのか、移動に対しどのようなことに困っているのか等の把握が必要である。今回の結果を見ると、図 3-2-5 に示すように調査において把握した移動目的は住民の買物や通院の移動や利用する交通手段の問題・課題の把握が多い傾向である。

### ■収集するデータ項目

#### ・移動特性：

路線の計画にあたっては、利用者の対象となる住民や来訪者の出発地や目的地（OD）等の移動実態を明らかにするため、移動特性（目的や移動手段別の人の動き）を把握することが必要である。

#### ・交通に対する満足度：

特定の地区や住民に意見が偏らない、地域全体で最適な公共交通が提供できるようにするためには、地域内の地区それぞれの公共交通に対する満足度を把握することにより、各地区の住民が感じる課題や要望を相対的な視点で確認する必要がある。

#### ・既存公共交通の状況：

各地区でのサービス上の課題発見や具体的な対策（既存路線バスとの競合回避を含む）を検討するため、運行路線、停留所、頻度や運賃といった既存公共交通の状況を把握する等の方法が考えられる。

#### ・公共交通事業者等保有データ：

既存バス等の維持が困難であり、その代替となる公共交通手段が必要となる具体的な場所や区間を明らかにするため、公共交通事業者等による路線利用者数や運賃収入、経費や補助額の状況を把握することが必要である。

■近年では、利用者のデータを取得するためにバス IC カードの乗降記録等を活用してバス利用者数や OD 等の把握をすることも考えられる。

### A) 移動特性を把握するために調査を行った対象（設問:問 1-2-2 SQ1）

路線の導入を検討する際の住民の移動特性に関する設問に対する回答結果は、図 3-2-5 に示すように「買物先」、「買物先までの移動手段」、「通院先」、「通院先までの移動手段」及び「利用している交通手段の問題・課題」と回答した割合はデマンド交通及びコミュニティバスともに約 5~6 割と高い結果であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「買物先までの移動手段」、「通院先」及び「通院先までの移動手段」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。図 3-2-4 で示したようにデマンド交通の方が買物や通院といった日中の利用目的を対象としている場合が多いことの裏付けと考えられる<sup>13</sup>。

<sup>13</sup> コミュニティバスとして一般的に認知されるようになった事例である東京都武蔵野市のムーバスでは、グループインタビューを通し、近距離の移動が困難になった高齢者を対象にしたルートや停留所設定（200m間隔）及び運行時間帯（日中の外出のみ）を設定した<sup>1)</sup>。

効果の有無について回答を比較すると、「通勤先もしくは通学先」、「買物先」、「買物先までの移動手段」、「通院先」及び「利用している交通手段に対する満足度」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。

上記と同様に日中の移動の的確な把握や対象利用者層を拡大するとともに、交通手段への満足度（不満）を把握することによって効果が発現すると考えられる。

また、路線導入により解決すべき課題を明確にしたことで利用者層が定まり、市区町村等が利用層を絞った調査がしやすくなったものと考えられる。

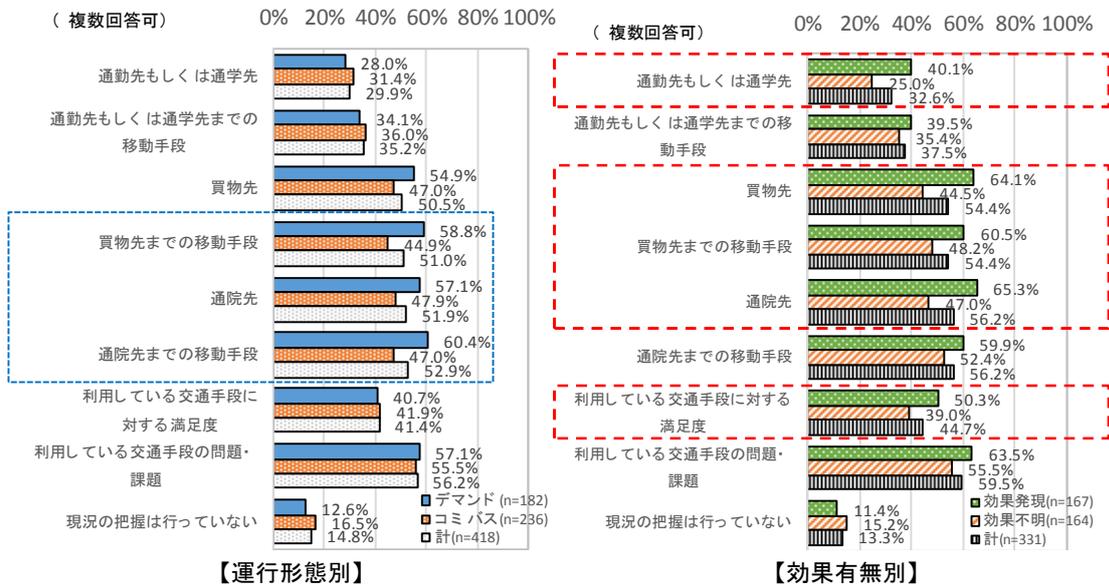


図 3-2-5 対象路線の導入を検討する際の調査において把握した移動目的

## B) 移動特性に係る各項目を把握した方法（設問:問 1-2-2 SQ2）

住民の移動特性を把握した方法の質問についての回答結果を図 3-2-6 から図 3-2-10 に示す。実際に市区町村が採用した方法には次のような特徴が見られる。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、図 3-2-6 に示すように、住民アンケートを「市区町村内全域を対象に実施した」と回答した割合は 5 割弱と高く、図 3-2-7 に示すように、ヒアリング調査を「住民の会合や懇談会を開催し、その中で把握した」と回答した割合も 5 割前後と高かった。ヒアリングは、アンケートへの回答が難しい高齢者等の意見を聴取する場合、地区内の具体的な行先、公共交通に関し不便と感じていること等を具体的に把握する方法が有効と考えられる。

図 3-2-8 に示す既存統計データの活用では、「既存統計は活用していない」という回答がデマンド交通及びコミュニティバスともに約 5 割を占めるものの、通勤や通学先での移動がわかる「国政調査を活用した」と回答した割合は約 3～4 割ある。また、国勢調査は町丁目単位や 500m メッシュ単位の人口分布のほか、通勤・通学先の移動実態のデータとして全国のどの地区でも使用が可能である。図 3-2-9 に示す公共交通事業者データの活用では、「路線別の利用状況のデータを活用した」という回答した割合はデマンド交通及びコミュニティバスともに 5 割弱であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、図 3-2-6 の住民アンケートの実施に関する設問では、「特定地区を対象に住民アンケートを実施した」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「住民アンケートは実施していない」と回

答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。図 3-2-7 のヒアリング調査・聞き取り調査の実施の設問では、「ヒアリングや聞き取り調査は実施していない」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。

コミュニティバスの方が住民等の移動特性に関する調査を行うことなく、交通空白地区の存在及び要望等の他の理由で導入する傾向にあることが要因と考えられるが、住民ニーズに沿わない利用者のいない路線を設定する可能性も考えられるため、何かしらの形でニーズや課題の把握を実施することが好ましいと考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「住民アンケート調査を実施していない」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高く、「バスやタクシー等の利用者に対してのヒアリングを実施」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。

アンケート調査を実施しない場合には利用者層の特定ができにくくなるため効果不明になり、利用者に対するヒアリングを実施すると、移動実態についてアンケートより詳細に把握できる可能性があり効果が発現すると考えられる。

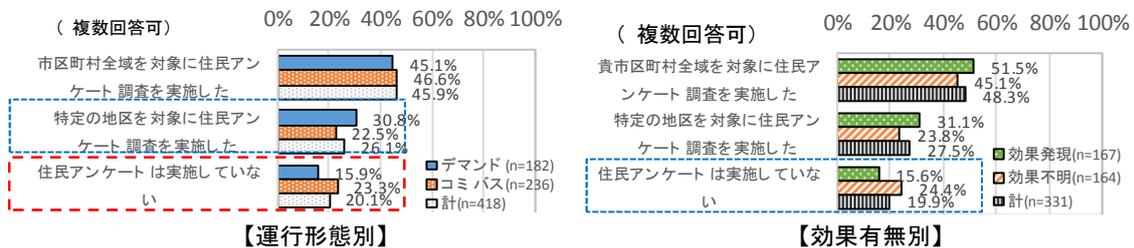


図 3-2-6 住民アンケートの実施

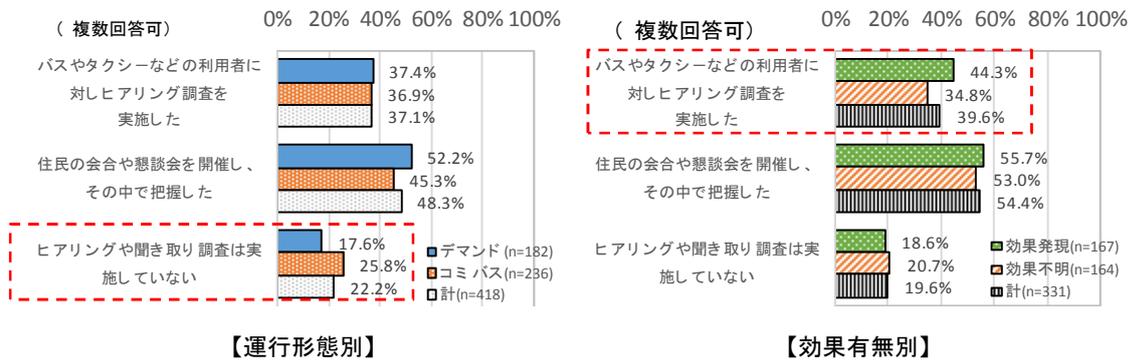


図 3-2-7 ヒアリング調査・聞き取り調査の実施

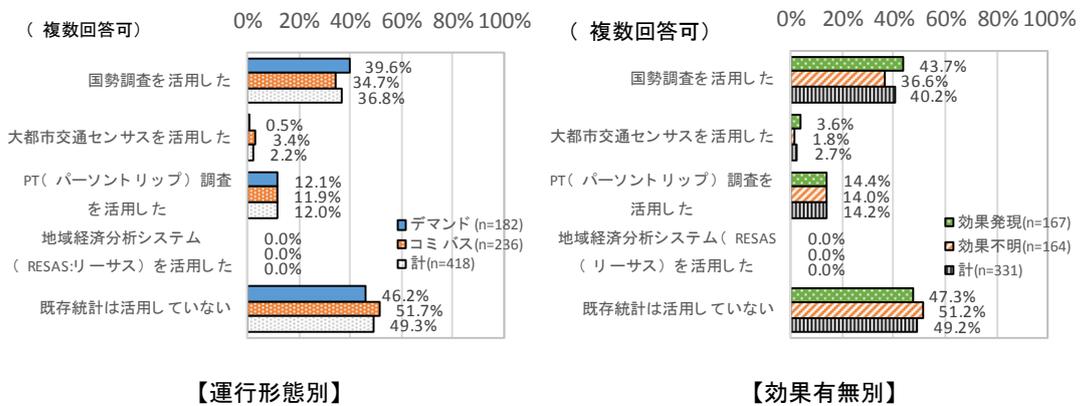


図 3-2-8 既存統計データの活用

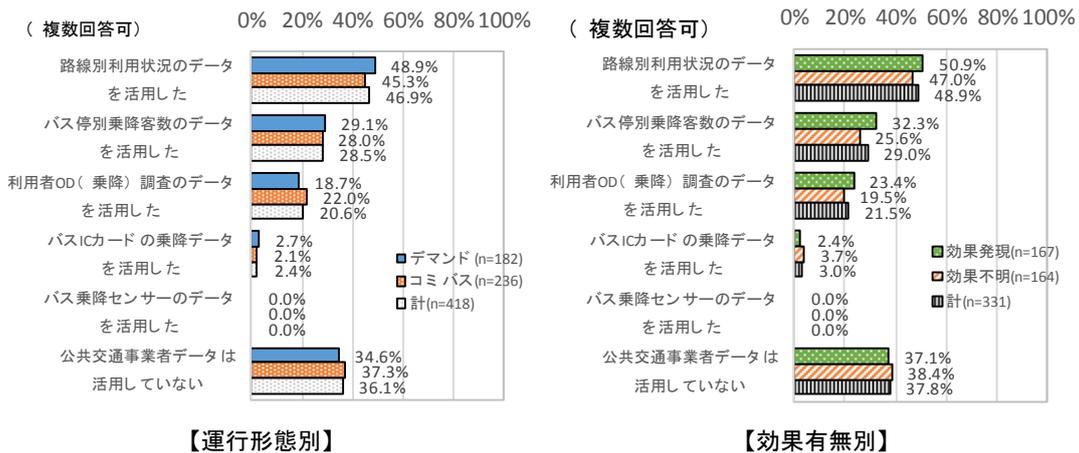


図 3-2-9 公共交通事業者データの活用

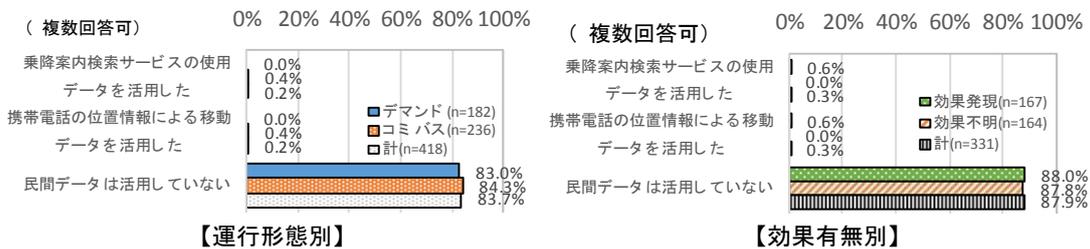


図 3-2-10 民間データの活用方法

### C) データを加工・分析した実施者 (設問:問 1-2-2 SQ3)

データを加工・分析した実施者についての回答結果を図 3-2-11 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「計画策定の委託事業者 (コンサルタント等)」及び「市区町村の内部」と回答した割合はそれぞれ 5 割前後であった。

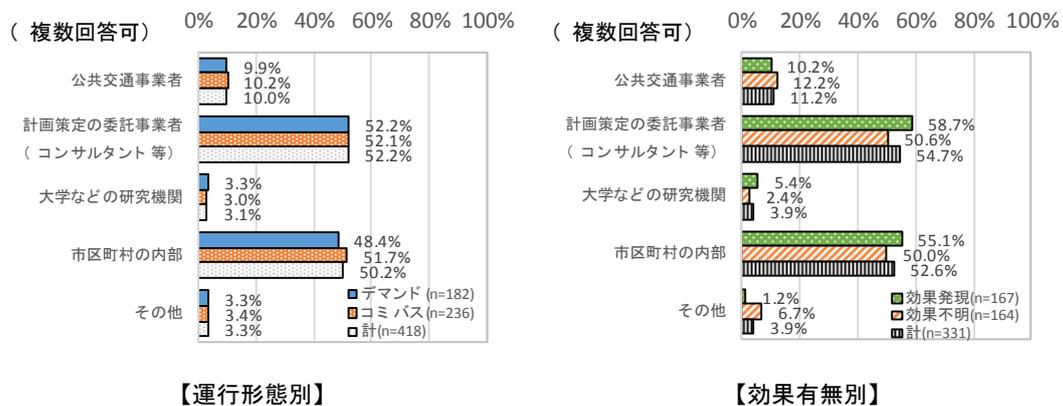


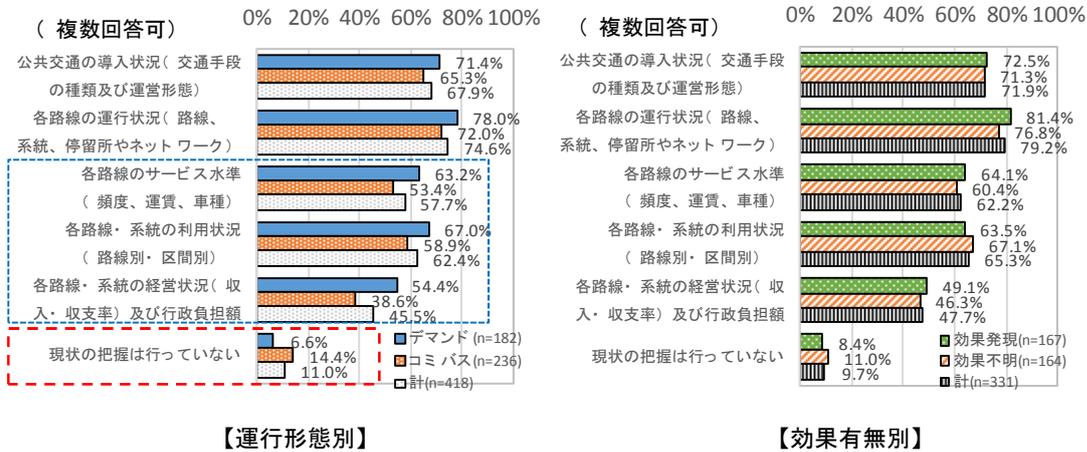
図 3-2-11 データを加工・分析した実施者

### D) 既存公共交通に係る現況の把握を行った項目 (設問:問 1-2-2 SQ4-1)

既存公共交通に係る現況の把握を行った項目についての回答結果を図 3-2-12 に示す。「各路線の運行状況 (路線、系統、停留所やネットワーク)」、「公共交通の導入状況 (交通手段の種類及び運営形態)」、「各路線・系統の利用状況 (路線別・区間別)」の順に多く、約 6~8 割と高かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「各路線のサービス水準 (頻度、運賃、車種)」、「各路線・系統の利用状況 (路線別・区間別)」及び「各路線・系統の経営

状況（収入・収支率）及び行政負担額」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ割合が高かった。また、「現状の把握は行っていない」と回答した割合は、コミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。上記の移動特性に係る各項目を把握した方法と同様の傾向であるが、住民ニーズに沿わず利用者のいない路線を設定する可能性も考えられる点に留意が必要である。

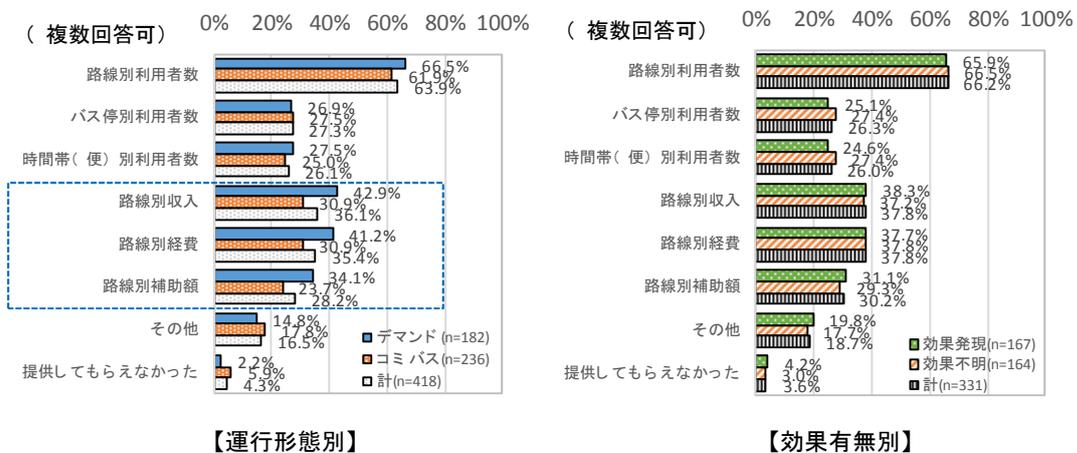


【運行形態別】 【効果有無別】  
図 3-2-12 既存公共交通に係る現況の把握を行った項目

**E) 公共交通事業者がデータ提供を行った項目（設問:問 1-2-2 SQ4-2）**

公共交通事業者がデータ提供を行った項目についての回答結果を図 3-2-13 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「路線別利用者数」と回答した割合が約 6 割と最も高く、「路線別収入」、「路線別経費」、「路線別補助額」、「バス停別利用者数」及び「時間帯（便）別利用者数」との回答割合はいずれも概ね約 2~4 割であった。収支に関する項目についても、デマンド交通やコミュニティバスを導入した場合の持続性という観点から確認が必要と考えられる。

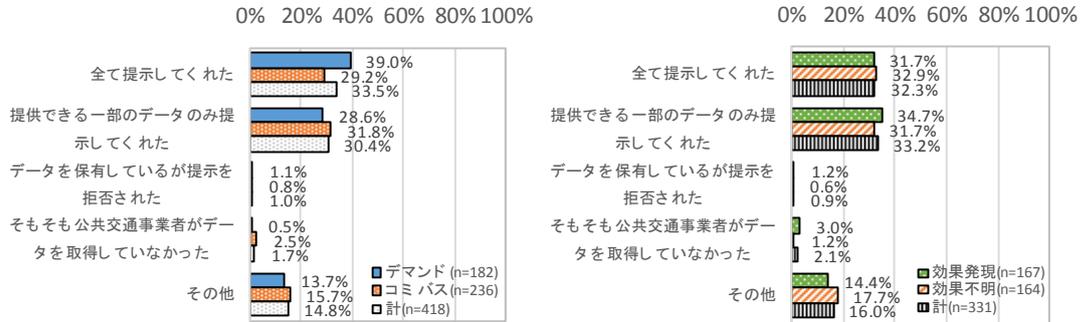
デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「路線別収入」、「路線別経費」及び「路線別補助額」と回答した割合は、デマンド交通の方がコミュニティバスに比べ割合が高かった。デマンド交通の方が、既存路線バスの経費に関する課題意識が高いことが要因と考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
図 3-2-13 公共交通事業者がデータ提供を行った項目

**F) 公共交通事業者の協力姿勢 (設問：問 1-2-2 SQ4-3)**

公共交通事業者の協力姿勢項目についての回答結果を図 3-2-14 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「全て提示してくれた」及び「提供できる一部のデータのみ提示してくれた」の回答は3割程度と高かった。事業者との協力関係がある傾向と考えられる。



※その他の主な回答:「依頼していない」、「わからない」

【運行形態別】

【効果有無別】

図 3-2-14 公共交通事業者がデータ提供を行った項目

<コラム>

○活用できる既存の統計データ

表 3-2-6 活用できる既存統計データ

| データ例       | 概要   | 活用イメージ  | 出典   |
|------------|--|---|--|
| 国勢調査       | 国内に住んでいる全ての人・世帯を対象に、5年ごとに実施される調査で、年齢別の人口や、通勤・通学先等が分かる。                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>人口や高齢化率の推移</li> <li>人口、高齢者分布状況</li> <li>周辺市区町村との結びつきの状況 等</li> </ul> | 総務省統計局HP<br>( <a href="http://www.stat.go.jp/data/index.htm">http://www.stat.go.jp/data/index.htm</a> )  |
| 経済センサス     | 国内に立地している事業所及び企業の経済状態を把握するために実施される調査で、事業所数や従業者数等が分かる。                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業所や従業者数の推移</li> <li>事業所や従業者の分布状況 等</li> </ul>                       | 総務省統計局HP<br>( <a href="http://www.stat.go.jp/data/index.htm">http://www.stat.go.jp/data/index.htm</a> )  |
| 道路交通センサス   | 全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するものである。                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の幅員や車線数等</li> <li>道路の混雑状況</li> <li>自動車を利用した移動の特性 等</li> </ul>      | 国土交通省 HP<br>( <a href="http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html">http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html</a> )  |
| パーソナトリップ調査 | 「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べる調査である。ただし、実施されていない地域もある。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段別の移動特性</li> <li>移動目的別の目的地</li> <li>属性（性別や年齢）別の移動頻度 等</li> </ul>  | 国土交通省HP<br>( <a href="http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html">http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html</a> )   |
| 将来推計人口・世帯数 | 平成22年から平成52年までの30年間について男女年齢階級別の将来人口を推計したものです。都道府県別・市区町村別に推計されている。          | <ul style="list-style-type: none"> <li>将来人口</li> <li>将来の高齢化率 等</li> </ul>                                   | 国立社会保障・人口問題研究所HP<br>( <a href="http://www.ipss.go.jp/index.asp">http://www.ipss.go.jp/index.asp</a> )  |
| 大都市交通センサス  | 三大都市圏において鉄道、バス等の大量公共交通輸送機関の利用実態を調査したもので、5年おきに実施されている。                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス利用者数</li> <li>鉄道駅間・バス停間の流動量</li> <li>運行実態 等</li> </ul>          | 国土交通省HP<br>( <a href="http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html">http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html</a> ) |
| 国土数値情報     | 地形、土地利用、公共施設等国土に関する基礎的な情報をGISデータとして整備したもので、バスや鉄道等の交通関係のGISデータも提供されている。     | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス、鉄道路線と主要な・行政施設等の立地の状況 等</li> </ul>                                 | 国土交通省HP<br>( <a href="http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a> )   |

【出典】参考文献 11) を基に作成

ORESAS（地域経済分析システム）17)

人口減少や過疎化が進展する中、地域経済の活性化には、地域の現状・実態を正確に把握し、将来の姿を客観的に予測して地域の実情・特性に応じた施策の検討や実行が不可欠である。このような中、効果的な施策の立案、実行、検証（PDCA）を支援するため、地域経済に係わる様々なビッグデータ（人口動態、産業の強み、人の流れ等）を収集し、また、わかりやすく「見える化（マップ化）」するシステムとして「RESAS」がある。

### (3) 検討体制・役割分担

#### 【考え方】

■規模の小さい市区町村は、交通専門の部署がない場合が多く見られるが、専門の部署又は担当者を設けることにより、現状の課題の把握や課題解決のための関係者間の調整等といった業務を一元化して、計画策定や事業の実施に取り組みやすくすることが必要である。また、計画の策定や実施にあたって各主体（市区町村・住民・公共交通事業者）が行うべきことを明確にして、協議や合意形成の内容や手順を設定する方法が必要である。

■今回の結果では、表 3-2-8 に示すようにいずれの項目も中心的な役割は市区町村が担い、補助的な役割として様々な主体が関与しており、多くの項目において、「路線バス事業者」や「タクシー事業者」といった公共交通事業者及び「住民」が補助的役割を担っており、運行計画の設定、目標設定、計画の評価については、「学識経験者」も補助的役割を果たしている場合がある。

■検討体制における各主体の関与

・住民：

導入後も継続的な運行を続けるために、導入の検討や計画の段階から参画することで、運行を維持していく上での課題や解決策等についても意識共有でき、住民の主体的な公共交通維持の動機付けにつながる。

・運行事業者：

利用者のニーズの反映が継続運行には求められるが、計画段階における市区町村や住民への運行事業者としての意見や当該地域における運行経験の共有が、実行可能かつ持続可能な運行計画づくりに役立つ。また、運行事業者は、市区町村や住民にとって地域公共交通の運行を支えるパートナーとなる可能性があるため、運行計画づくりの段階での協議・調整を通して、継続運行のための協力関係を築くことが必要である。

ここでいう運行事業者とは、乗合バス事業者のみでなく、乗合タクシーの運行委託事業者やコミュニティバス等との競合の可能性があるタクシー事業者も対象である。

・その他：

生活圏がまたがる等の理由から、他市区町村との連携が必要な場合には、他市区町村のほかに、都道府県もアドバイスや横断的な評価・調整という観点等から関与することになる。また、許可・登録や補助制度の検討の観点から、国（地方運輸局）も関与することが一般的である。

### ① 自治体担当部署（設問：H29 深度化アンケート調査）

各市区町村における公共交通担当者の配置について、専任担当者の配置状況を人口規模別に集計した結果を表 3-2-7 に示す。人口規模が小さくなるにつれ専任担当者の配置が少ない傾向がある。また、専任担当者の配置状況と利用者数の目標達成有無の関係について集計した結果を図 3-2-15 に示す。コミュニティバスでは、「専任担当者を配置」と回答した割合は、達成したと言う割合の方が達成できなかったに比べ高かった。

表 3-2-7 人口規模別の公共交通担当者の配置状況

|                 | 30万人以上<br>(n=77) | 10-30万人<br>(n=161) | 3-10万人<br>(n=390) | 1-3万人<br>(n=300) | 1万人未満<br>(n=282) | 計<br>(n=1210) |
|-----------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|
| 専任担当者あり・兼任担当者あり | 13.0%            | 32.3%              | 18.7%             | 5.3%             | 3.5%             | 13.3%         |
| 専任担当者あり・兼任担当者なし | 44.2%            | 24.2%              | 11.3%             | 4.7%             | 2.1%             | 11.3%         |
| 専任担当者なし・兼任担当者あり | 40.3%            | 42.2%              | 69.7%             | 90.0%            | 92.9%            | 74.6%         |
| 専任担当者なし・兼任担当者なし | 2.6%             | 1.2%               | 0.3%              | 0.0%             | 1.4%             | 0.7%          |

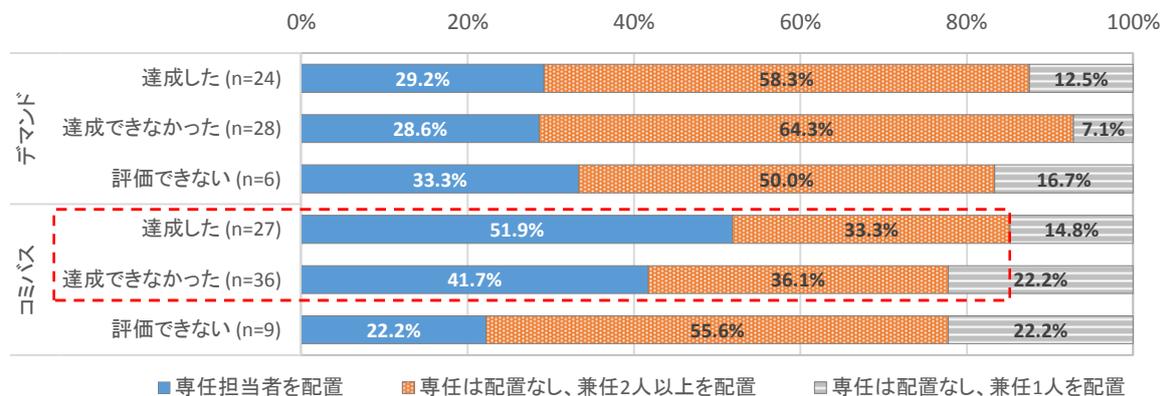


図 3-2-15 公共交通担当者の配置状況と利用者数の目標達成有無

### ② 検討体制・各主体の役割分担（設問：問 1-3-1）

公共交通に関する課題意識及び路線導入の目的等に関係者間で共有するために、検討体制を構築し、その中で各主体の役割分担を明確にすることが重要と考えられる。

対象路線の導入計画策定に当たり、各主体がどのような役割を果たしたかという質問についての回答結果を表 3-2-8 に示す。いずれの項目も中心的な役割は自市区町村が担い、補助的な役割として様々な主体が関与しているという回答結果であった。

多くの項目において、「路線バス事業者」や「タクシー事業者」といった公共交通事業者及び「住民」が補助的役割を担っており、運行計画の設定、目標設定、計画の評価については、「学識経験者」も補助的役割を果たしている場合がある。

地域の現状・課題の把握、関係者の合意形成では、「既存バス事業者」、「タクシー事業者」及び「住民」と回答した割合が高く、運行計画の設定では、「路線バス事業者」、「タクシー事業者」、「住民」に加え「学識経験者」と回答した割合が高いが、目標設定では、「路線バス事業者」、「住民」に加え「学識経験者」、計画の評価では、「既存バス事業者」、「タクシー事業者」、「住民」、「学識経験者」に加え、「国」と回答した割合が高い傾向にある。

表 3-2-8 対象路線の導入計画策定にあたっての役割<sup>14</sup>

|             | 中心的役割 | 補助的役割   |         |       |       |       |       |
|-------------|-------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|
|             | 自市区町村 | 路線バス事業者 | タクシー事業者 | 住民    | 学識経験者 | 都道府県  | 国     |
| 地域の現状・課題の把握 | 85.4% | 29.2%   | 16.3%   | 39.0% | 14.1% | 8.1%  | 7.2%  |
| 利用者数の見通し調査  | 72.5% | 22.5%   | 11.2%   | 15.3% | 9.1%  | 3.8%  | 4.1%  |
| システムの選定     | 57.9% | 15.3%   | 13.2%   | 12.9% | 10.3% | 6.9%  | 7.2%  |
| 運行受託者の選定    | 84.0% | 16.7%   | 17.5%   | 11.0% | 10.5% | 6.7%  | 6.5%  |
| 運行計画の設定     | 79.2% | 37.1%   | 27.8%   | 29.4% | 18.4% | 11.2% | 12.2% |
| 目標設定        | 77.0% | 18.7%   | 12.4%   | 15.8% | 18.2% | 10.5% | 12.0% |
| 関係者の合意形成    | 85.4% | 23.7%   | 20.3%   | 28.5% | 14.4% | 12.7% | 12.0% |
| 計画の周知       | 81.6% | 17.7%   | 12.2%   | 18.9% | 5.7%  | 6.7%  | 7.2%  |
| 需要喚起の取組     | 78.2% | 23.2%   | 14.6%   | 18.2% | 6.2%  | 5.7%  | 5.3%  |
| 計画の評価       | 73.0% | 21.5%   | 17.2%   | 23.9% | 21.5% | 14.8% | 16.7% |

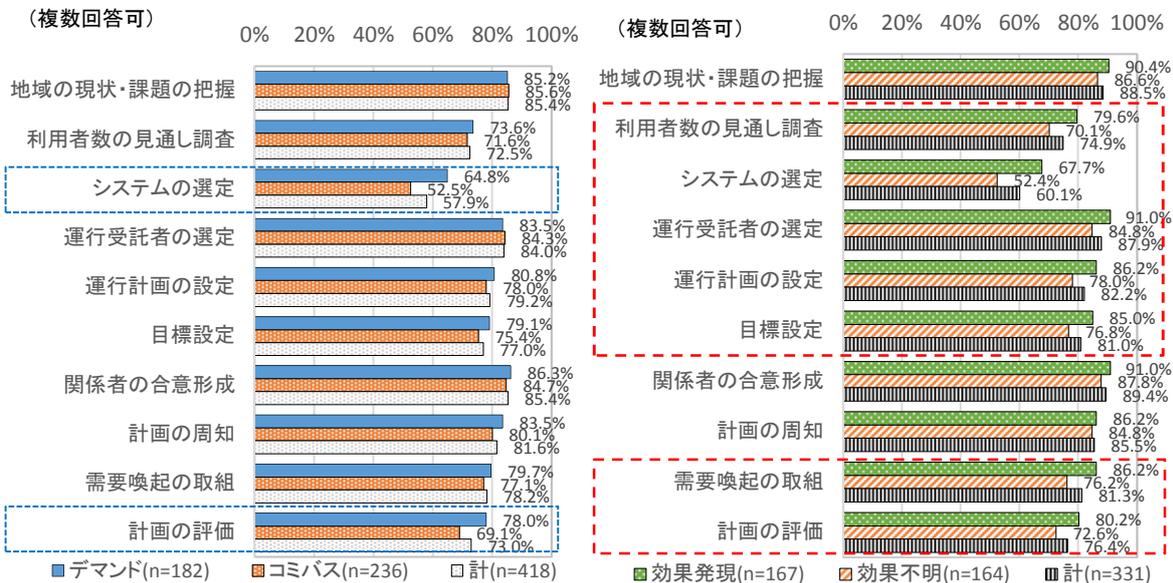
(n=418)

**A) 各主体の役割分担（中心的役割）（設問：問 1-3-1）**

各主体の役割分担（中心的役割：自治体）に関して、デマンド交通及びコミュニティバス別並びに効果発現の有無別で比較した結果を図 3-2-16 に示す。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「システムの選定」及び「計画の評価」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ割合が高かった。デマンド交通が予約に応じた運行であることから、システム選定及び評価には自治体が積極的に関与していることが理由と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「利用者数の見通し調査」、「システムの選定」、「運行受託者の選定」、「運行計画の設定」、「目標設定」、「需要喚起の取組」及び「計画の評価」に自治体が中心的役割を担ったという回答で効果発現の割合が効果不明に比べ高かった。計画策定及び評価の他に、具体的に地区に導入するための内容や持続的な運行に関する取組について、自治体が中心的役割を担うことによって効果が発現すると考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
**図 3-2-16 各主体の役割分担(中心的役割:自治体)**

<sup>14</sup> 補助的役割の参加状況の平均値である 15%以上の場合、当該主体の補助的役割は高いと設定している。

## B) 各主体の役割分担（補助的役割）（設問：問 1-3-1）

各主体の役割分担（補助的役割：路線バス事業者、タクシー事業者、住民、学識経験者、都道府県、国、商工会などの組織）に関して、デマンド交通及びコミュニティバス別並びに効果発現の有無別で比較した結果をを図 3-2-17 から図 3-2-23 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバス別についてみると、図 3-2-17 に示すように路線バス事業者が補助的役割を担う場合について、「地域の現状・課題の把握」、「利用者数の見直し調査」、「運行受託者の選定」、「運行計画の設定」、「目標設定」、「計画の周知」及び「需要喚起の取組」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高い。また、図 3-2-18 に示すようにタクシー事業者が補助的割合を担う場合についてみると、「地域の現状・課題の把握」、「利用者数の見直し調査」、「システムの選定」、「運行受託者の選定」、「運行計画の設定」、「関係者の合意形成」、「計画の周知」、「需要喚起の取組」及び「計画の評価」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高い。デマンド交通はタクシー事業者が、コミュニティバスはバス事業者が受託する傾向にあることが要因と考えられる。また、図 3-22 に示すように、国が補助的役割を担う場合を見ると、「計画の評価について」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、デマンド交通の評価方法に地方運輸局等がアドバイスを行っていることが想定される。

また、効果発現の有無別に見ると、図 3-2-17 に示すように路線バス事業者が補助的役割を担う場合「計画の評価」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高く、計画の評価は、路線バス事業者のみの関与では行いにくいと考えられる。その一方で、図 3-2-18 に示すようにタクシー事業者が補助的役割を担う場合「地域の現状・課題の把握」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、タクシー事業者も計画の早い段階から関与することが現状及び課題を把握した上でデマンド交通等を運行でき、効果が発現することになると考えられる。

住民が補助的役割を担う場合については、図 3-2-19 に示すように、「システムの選定」と回答した場合、都道府県が補助的役割を担う場合は、図 3-2-21 に示すように、「地域の現状・課題の把握」、「運行計画の設定」及び「目標設定」を回答した割合、国が補助的役割を担う場合は、図 3-2-22 に示すように、「運行計画の設定」と回答した場合、商工会などの組織が補助的役割を担う場合、図 3-2-23 に示すように「需要喚起の取組」と回答した場合に、それぞれ効果発現の方が効果不明に比べ高い。自市町村のみではなく、生活圏域を踏まえた広域的な市町村連携の調整や県内の他市区町村の事例に基づくアドバイス等に都道府県が関与すること、国がデマンド交通等への導入に関するアドバイスを適宜実施すること、住民自身が実際に利用するシステムの選定に直接関与できて導入システムへの理解が広がること及び商工会による需要喚起の取組等が重要と考えられる。

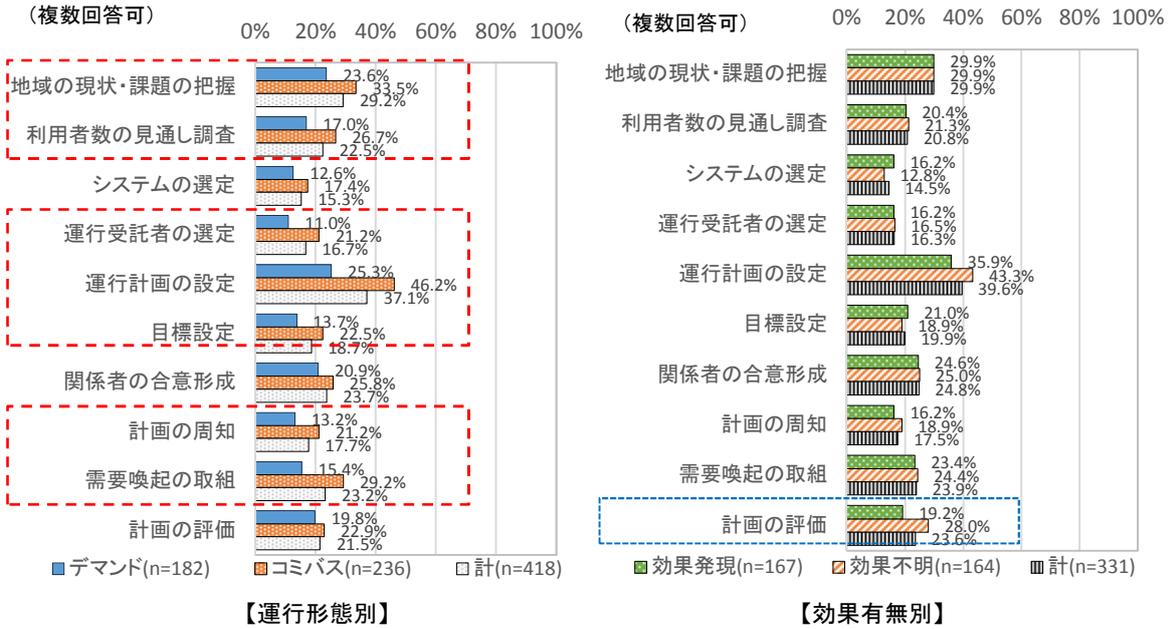


図 3-2-17 各主体の役割分担(補助的役割:路線バス事業者)

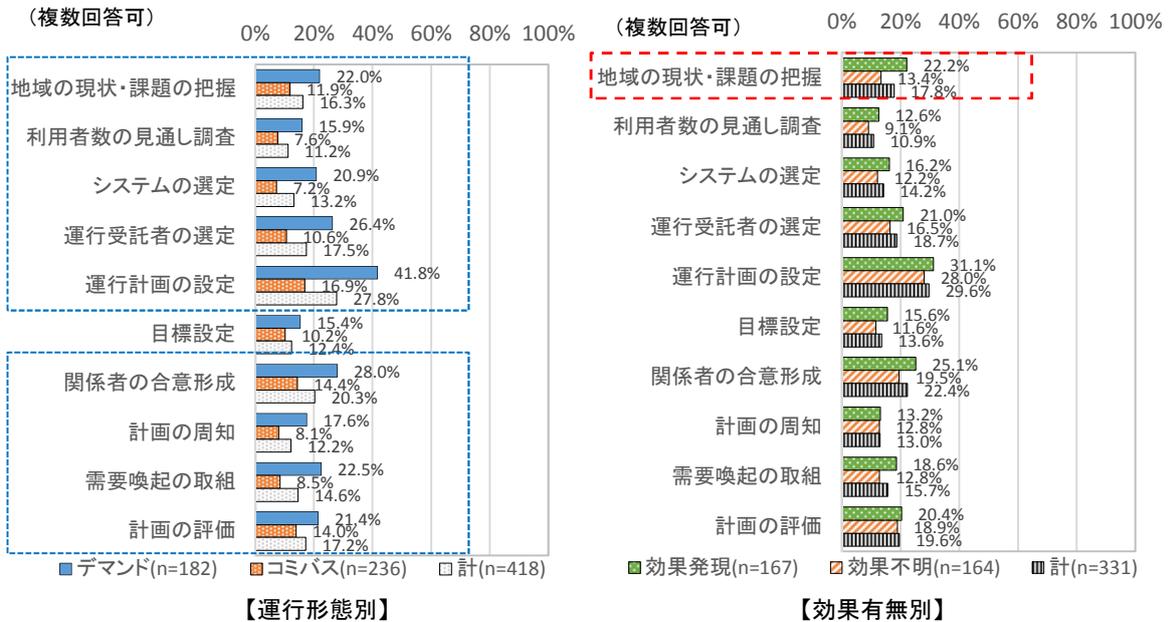
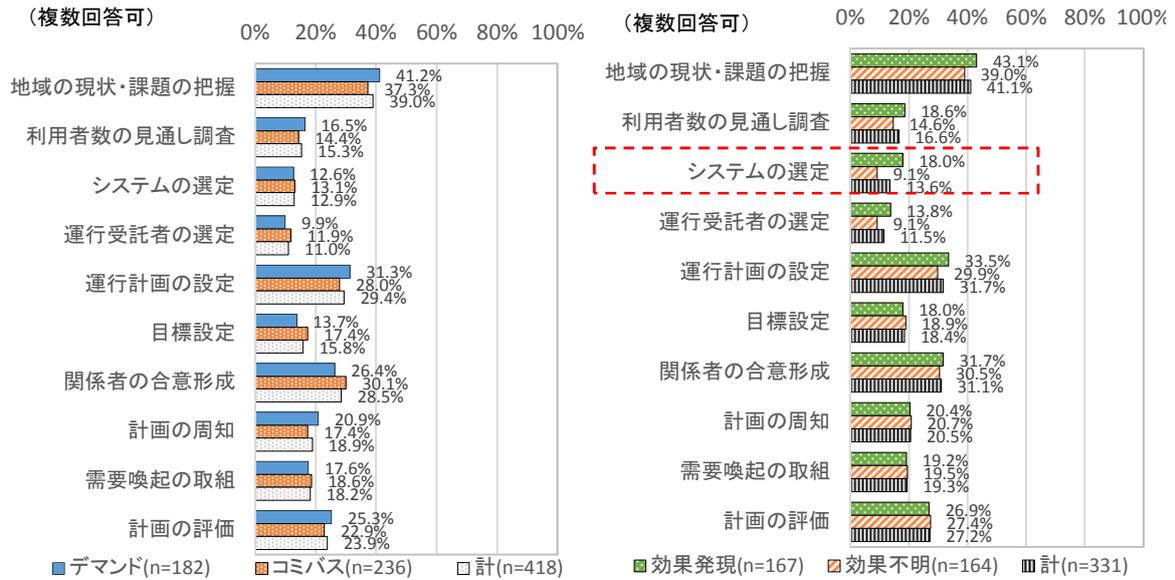
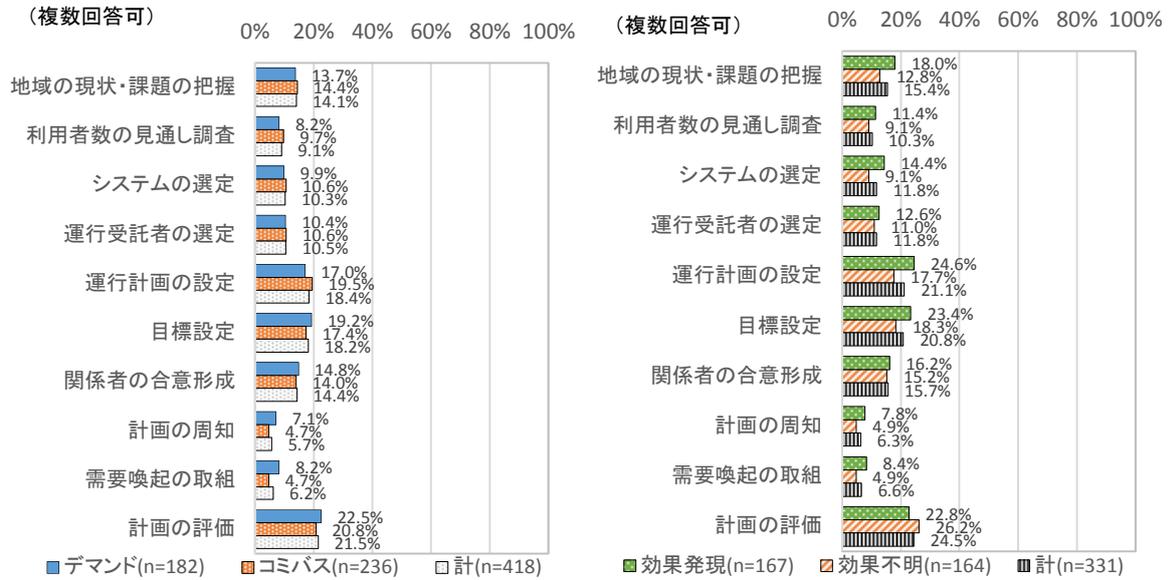


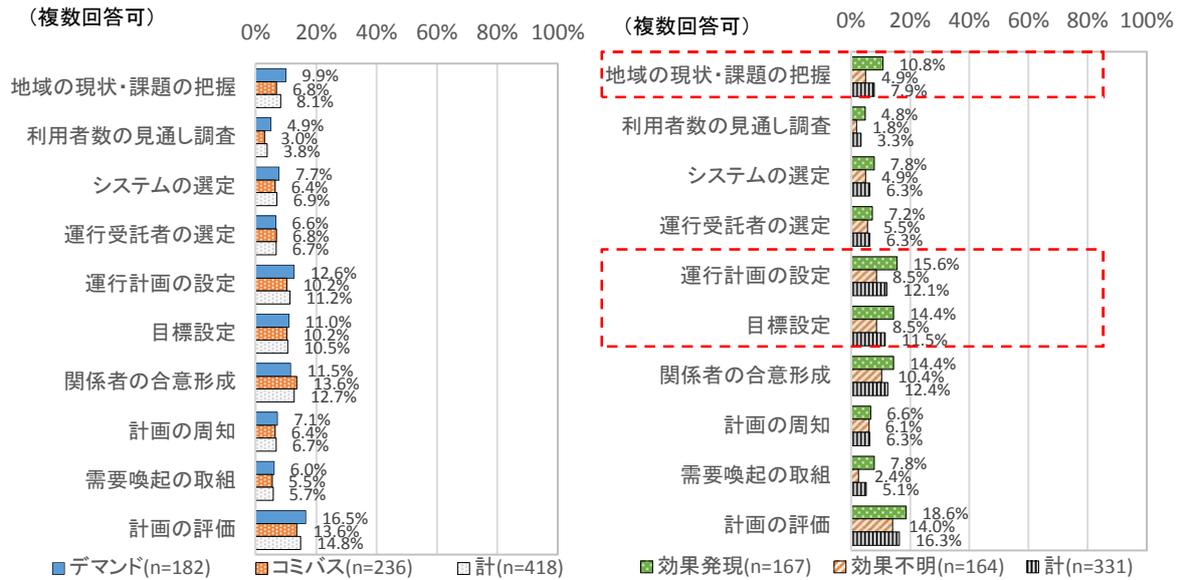
図 3-2-18 各主体の役割分担(補助的役割:タクシー事業者)



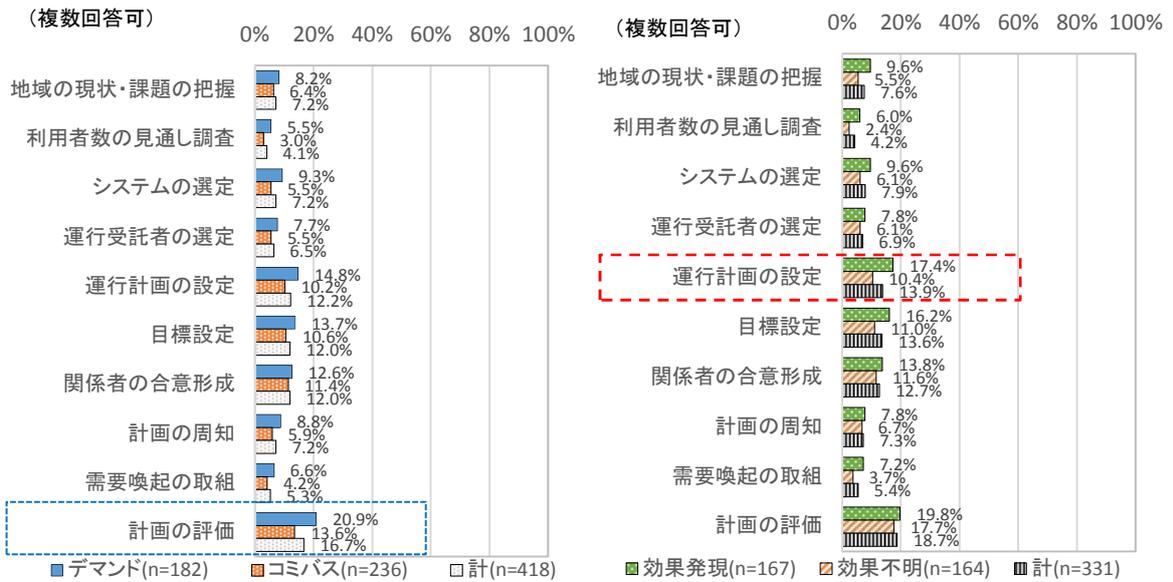
【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-19 各主体の役割分担(補助的役割:住民)



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-20 各主体の役割分担(補助的役割:学識経験者)



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-21 各主体の役割分担(補助的役割:都道府県)



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-22 各主体の役割分担(補助的役割:国)

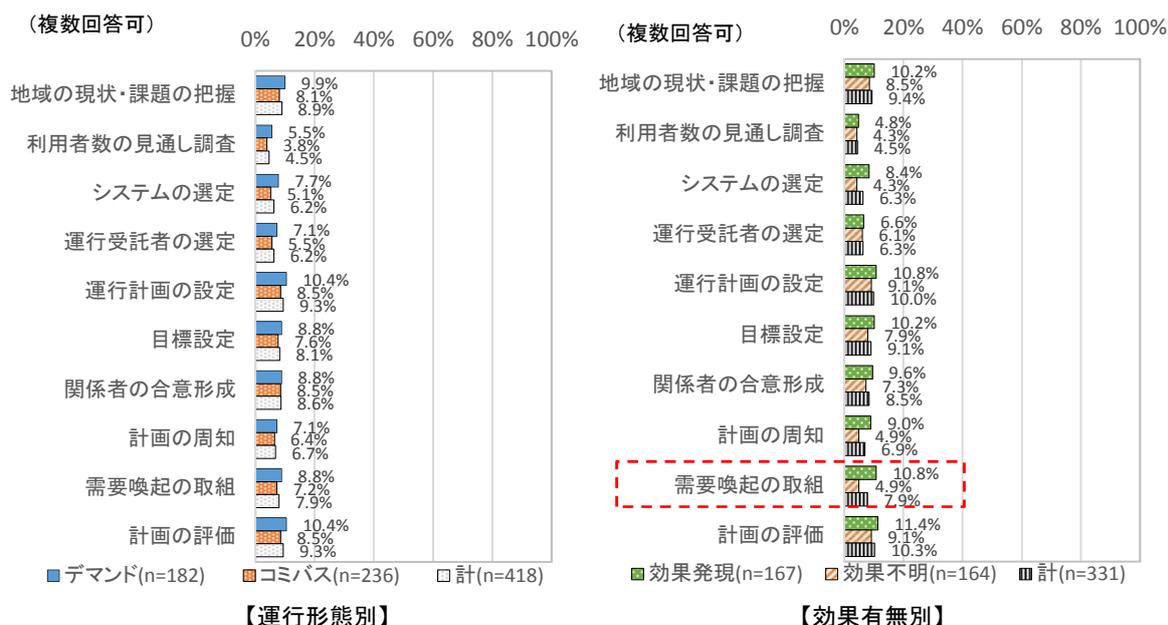


図 3-2-23 各主体の役割分担(補助的役割:商工会などの組織)

### ③ 協議・検討の仕組みと考え方(設問:問 1-3-2、問 1-3-2 SQ1)

#### 【考え方】

##### ■ 検討の場

公共交通活性化再生法に基づく「法定協議会」や、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を活用すると、路線計画の簡素化や、協議結果に対する尊重義務があり、会議内容を有効に活用できる。

■ 地域公共交通会議や法定協議会(表 3-2-9 参照)のほか、当該地域の個別の課題やその対応策について具体的に検討するために、図 3-2-24 に示すように当該地域における解決すべき公共交通の課題についての認識共有及び、課題把握のための調査の実施といった、住民や公共交通事業者等が参加する市区町村による任意の会議体及び住民主体の協議会等の協議の場を設置する場合がある。

■ また、運行開始前の検討のみでなく、運行開始後のモニタリング<sup>15</sup>及び、ルートやダイヤの見直し<sup>16</sup>等の協議を行う場合が多く見られる。提供サービスの検討及び見直しを行う場合、分科会などの下部組織や個別協議会を設置することにより、住民の生活行動の反映及び運行委託事業者との運行可能なダイヤ調整等といった詳細な協議を行いやすくなる。

地域公共交通会議や法定協議会のほか、当該地域の個別の課題やその対応策について具体的に検討し、当該地域における解決すべき公共交通の課題についての認識共有や課題把握のための調査を実施するために、住民や公共交通事業者等が参加する市区町村による任意の会議体及び住民主体の協議会等の協議の場を設置する場合がある。

これに関連した設問として、計画策定にあたり法定協議会等の下部組織を設けたか、また設けた場合、参加した主体を質問した結果を図 3-2-24 及び図 3-2-25 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、下部組織を設け、住民代表や公共交通事業者が参加し

<sup>15</sup> 「p.78 図 3-2-69 モニタリング結果を定期的に確認する場」を参照。

<sup>16</sup> 「p.86 図 3-2-80 ルートや便数の見直しの判断基準」を参照。

たとの回答割合が高かった。下部組織を設け、住民・公共交通事業者に参加してもらうことで、(3)②の対象路線の導入計画策定にあたっての検討体制や役割で示したように計画内での各取組に対する役割分担が明確になるものと考えられる。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、下部組織の参加者について「公共交通事業者」との回答割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。

下部組織としての分科会や住民協議会への参加者に関して、効果の有無について回答を比較すると、「委託先事業者（コンサルタントなど）」と回答した割合は効果不明が効果発現に比べ高かった。分科会や住民協議会については、委託先事業者に任せきりになると効果が発現せず効果不明となると考えられる。

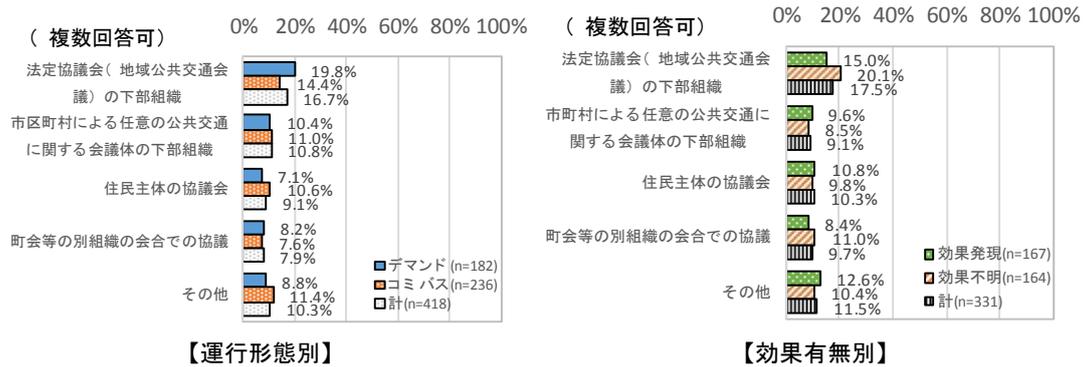
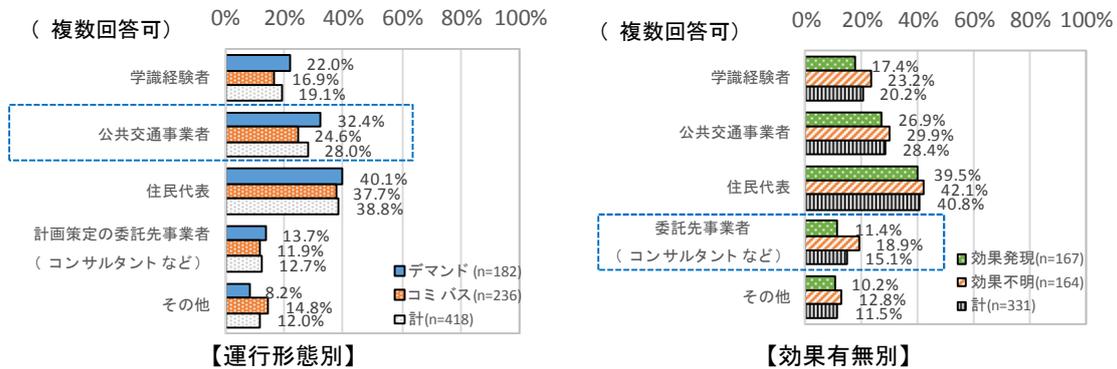


図 3-2-24 設置した下部組織



※その他の主な回答:「国」、「県」、「自治体」、「警察」、「老人会」、「社会福祉協議会」等

図 3-2-25 下部組織への参加者

### <コラム> 地域公共交通会議と法定協議会

- ・道路運送法体系における「地域公共交通会議」では、一般乗合旅客自動車運送事業及び市町村運営有償運送を対象にしているが、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務等といった地域公共交通活性化・再生法の仕組みを利用することで、同会議における検討・取組が一層促進されると期待される場合には、同会議に法定協議会としての機能を付加することが有効と考えられる。
- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすことになる。
- ・法定協議会には、地方公共団体の判断により構成員の追加が可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待される。また、協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要である。

表 3-2-9 法定協議会と地域公共交通会議の比較

|            | 法定協議会  | 地域公共交通会議  |
|------------|--|---|
| 根拠法令等      | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）  | 道路運送法施行規則（第9条の3）  |
| 主宰者        | 地方公共団体（市区町村（複数可）又は都道府県）  |   |
| 目的         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し必要な協議</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市区町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議を実施</li> <li>・地域の交通計画を策定（任意）</li> </ul>   |
| 対象となる交通モード | 多様な交通モード   | バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送（市区町村運営有償運送）   |
| 構成員        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体</li> <li>・関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者</li> <li>・関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議を主宰する市区町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長・一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</li> <li>・住民又は旅客</li> <li>・地方運輸局長</li> <li>・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> <li>【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】</li> <li>・路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第49条第1号に規定する市区町村運営有償運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察</li> <li>・学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営</li> </ul> |

【出典】参考文献 11) を基に作成

## 第2項 運行形態・運行方法の検討

### (1) 運行形態検討

#### ① 検討した運行形態 (設問：問 2-1-1)

##### 【考え方】

■検討開始時点においては、運行形態を1つに決定せずにコミュニティバスやデマンド交通の新規導入のほか、既存の路線バスやタクシーの活用等の運行形態の案をいくつか設定することで、各案の利点及び欠点を分かりやすく比較でき、また、当該導入地域の対象となる住民の行動にあった手段を導入できると考えられるため、図 3-2-27 に示すように利用者の増加等に役立つと考えられる。

検討を行った運行形態についての質問の回答結果は図 3-2-26 に示すように、最終的にデマンド交通あるいはコミュニティバスを選定した市区町村でも、その他の運行形態を検討していたであった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、デマンド交通の場合は「乗合タクシー」と回答した割合は約 5 割、コミュニティバスの場合は「既存路線バスのルートや停留所の設置を工夫する」と回答した割合が約 3 割という結果であり、「乗合タクシー」、「デマンド交通（路線不定期運行）」及び「デマンド交通（区域運行）」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ割合が高い。また、「既存路線バスのルートや停留所の設置を工夫する」及び「コミュニティバス」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。これは、デマンド交通の方が輸送規模の小さい運行形態を検討しており、逆にコミュニティバスは規模の大きい運行形態を検討していることが要因と考えられる。

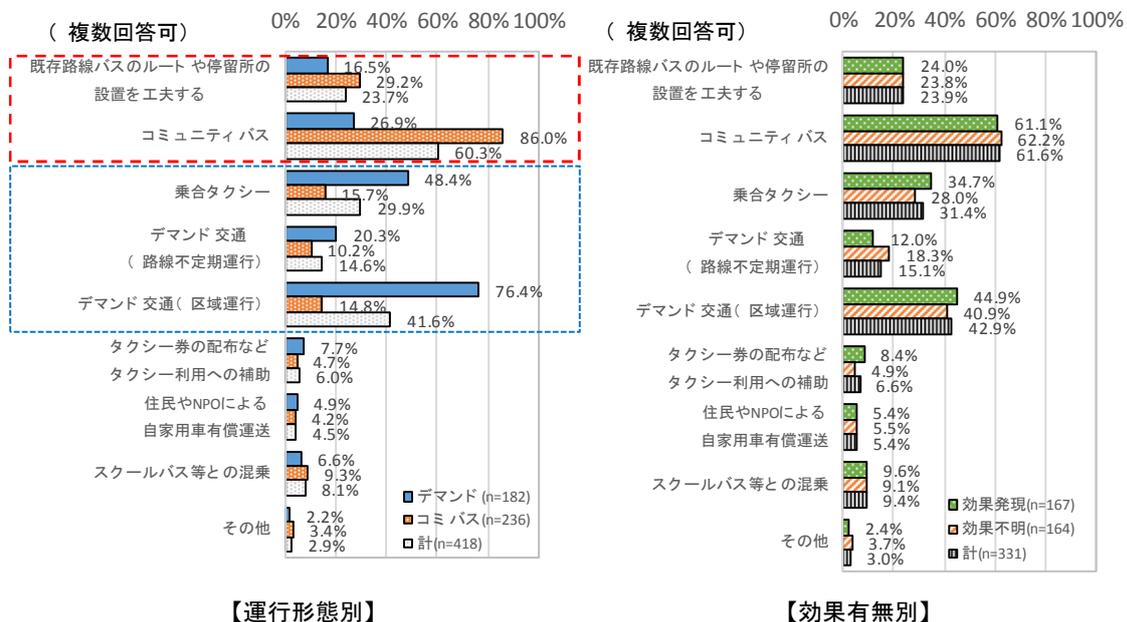


図 3-2-26 検討を行った運行形態

運行形態の想定と利用者増加の効果有無に関する質問の結果を図 3-2-27 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「運行形態は決まっていた」との回答割合は利用者増加の効果なしの方が、効果ありに比べ高かった。運行する形態を最初から決め打ちにせず、地域実情の検討を踏まえ検討することが好ましいということが考えられる。

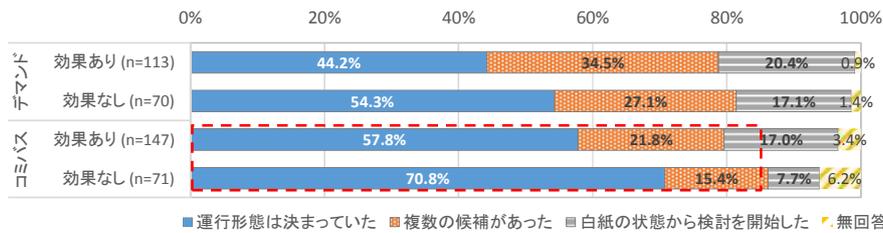


図 3-2-27 検討を開始する時点での事業形態の想定と利用者増加の効果有無  
(H29 深度化アンケート調査)

## ② 検討要素及び決定要因

### 【考え方】

■コミュニティバスとデマンド交通を比較する場合、各運行形態の特徴（目的や制約条件）を踏まえ、導入する運行形態を決定することが想定される。

<判断要素・制約条件となりうる事項例>

- ・地形や道路網等の運行上の制約
- ・人口や目的地となる施設分布状況
- ・コスト（車両・予約設備等の導入費、維持管理費）
- ・デマンド交通については予約をする行為に対する利用者の受容性

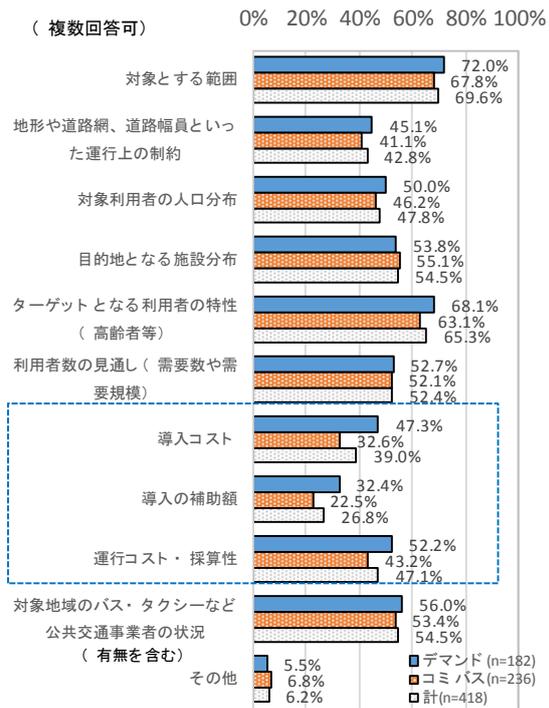
<決定した理由（図 3-2-32 参照）>

- ・今回の調査結果では、運行形態を決定した理由について、デマンド交通は「少ない車両で広域の運行が可能」及び「住民からの利用のしやすさに関する意見」が、コミュニティバスは「路線やダイヤを分かりやすく設定できる」及び「住民からの利用のしやすさに関する意見」ということが多い回答であった。（コストに関する結果は第 3 節、地域特性に関する結果は第 4 節で示す）。

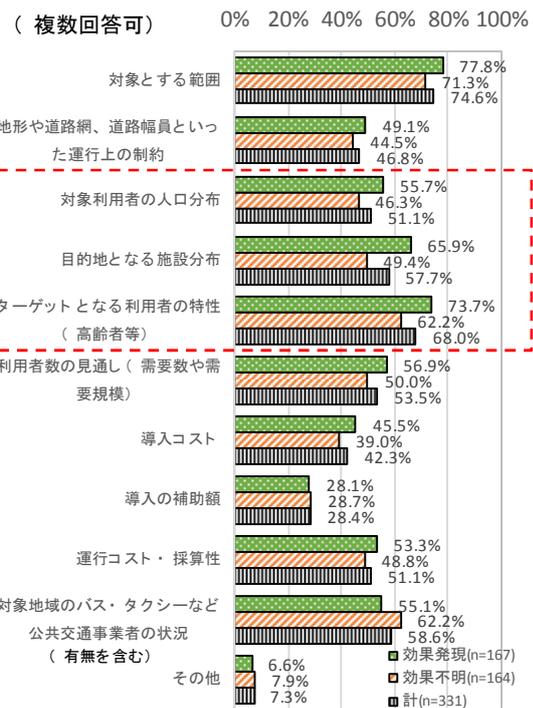
### A) 運行形態を決定するにあたり考慮した要素（設問:問 2-1-2）

運行形態を決定するにあたり考慮した要素についての回答結果を図 3-2-28 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「対象とする範囲」及び「ターゲットとなる利用者特性（高齢者等）」との回答割合が約 6~7 割と高かった。デマンド交通及びコミュニティバスでの回答状況を比較すると、「導入コスト」、「導入の補助額」及び「導入コスト・採算性」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通はコストが安く採算性が改善されることを見込んでいることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「対象利用者の人口分布」、「目的地となる施設分布」及び「ターゲットとなる利用者の特性（高齢者等）」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。人口、施設分布（利用者 OD）や対象者層をもとに運行形態を検討することで効果が発現すると考えられる。



【運行形態別】

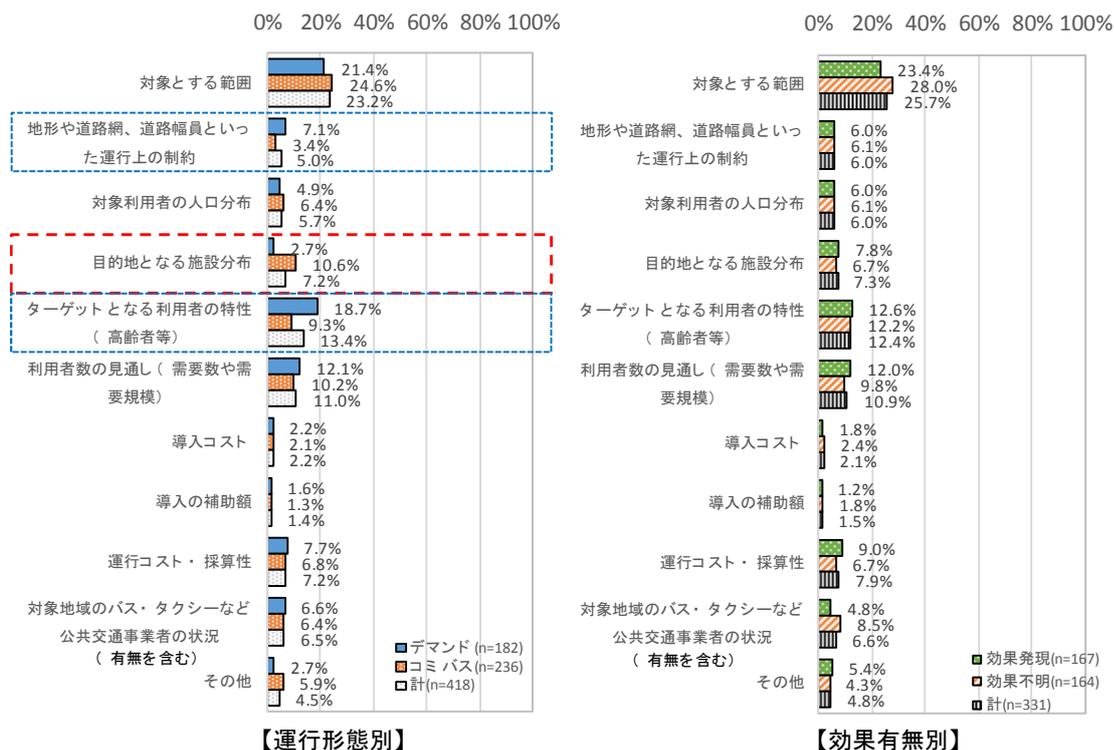


【効果有無別】

図 3-2-28 運行形態を決定するにあたり考慮した要素

運行形態を決定するにあたり最も考慮した要素についての回答結果を図 3-2-29 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「対象とする範囲」と回答した割合が 2 割強あり、「ターゲットとなる利用者の特性」と回答した割合はデマンド交通で 2 割弱、「目的地となる施設分布」と回答した割合がコミュニティバスで約 1 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約」及び「ターゲットとなる利用者の特性」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「目的地となる施設分布」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通の方が予約に応じた運行範囲の設定に関する運行上の制約や利用者層について重視しており、コミュニティバスは定時定路線をルート決定する目的地の施設の分布を重視していることが要因と考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-29 運行形態を決定するにあたり最も考慮した要素

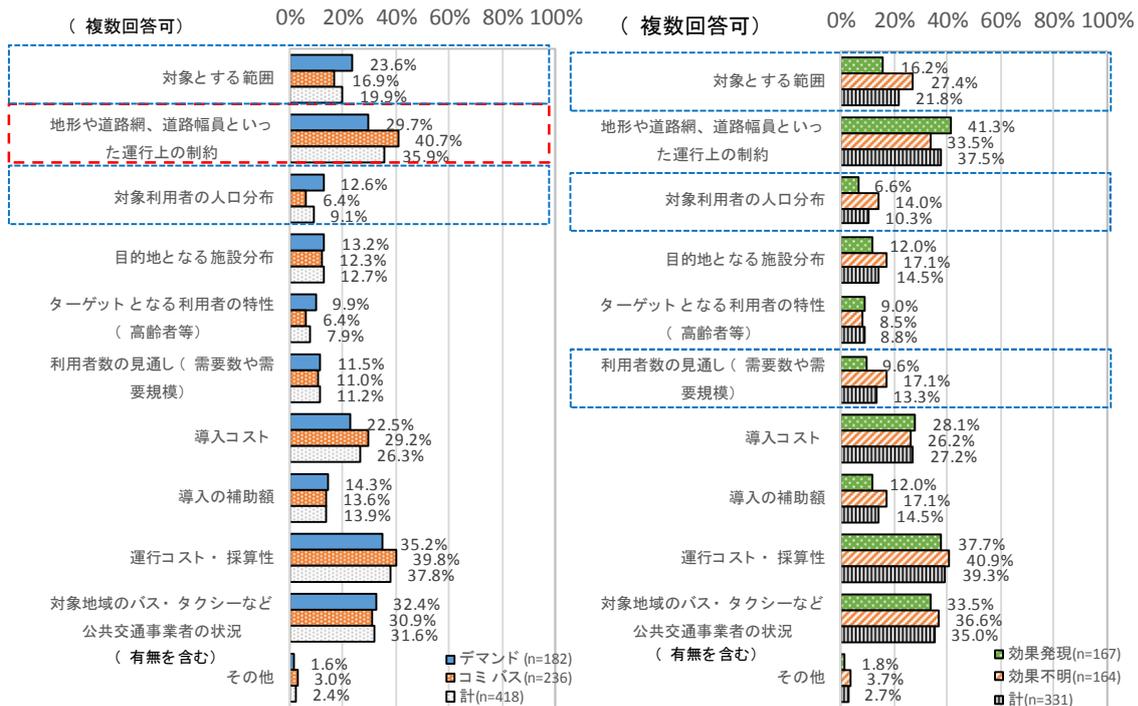
## B) 運行形態の決定にあたっての制約条件 (設問:問 2-1-2)

運行形態の決定にあたっての制約条件についての質問の回答結果を図 3-2-30 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「地形や道路網、道路有無といった運行上の制約」、「運行コスト・採算性」及び「対象地域のバス・タクシーなど公共交通事業者の状況(有無を含む)」と回答した割合は 3 割~4 割と高かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「対象とする範囲」及び「対象利用者の人口分布」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「地形や道路網、道路有無といった運行上の制約」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通の方が地形や道路網や道路幅員の条件及び予約に応じた対象範囲と人口分布状況に関する制約について重視しており、コミュニティバスは定時定路線のルートを選定する際に、制約となる地形や道路網の制約を考慮していることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「対象とする範囲」、「対象利用者の人口分布」、「目的地となる施設分布」及び「利用者数の見通し(需要数や需要規模)」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。システムがカバーできる対象範囲、人口分布(出発地などの散らばり)や需要規模が運行形態の制約となることによって効果が発現しなくなると考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-30 運行形態の決定にあたっての制約条件

運行形態の決定にあたり最も制約となった条件についての回答結果を図 3-2-31 に示す。

デマンド交通では「運行コスト・採算性」及び「対象地域のバス・タクシーなど公共交通事業者の状況 (有無を含む)」と回答した割合は 1 割強から 2 割弱と多く、コミュニティバスでは「地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約」及び「運行コスト・採算性」と回答した割合は 1 割強から 2 割弱が多い。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「導入コスト」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスの方が、車両購入や運行経費が掛かると想定されることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。運行上の制約について事前に検討することで効果が発現すると考えられる。

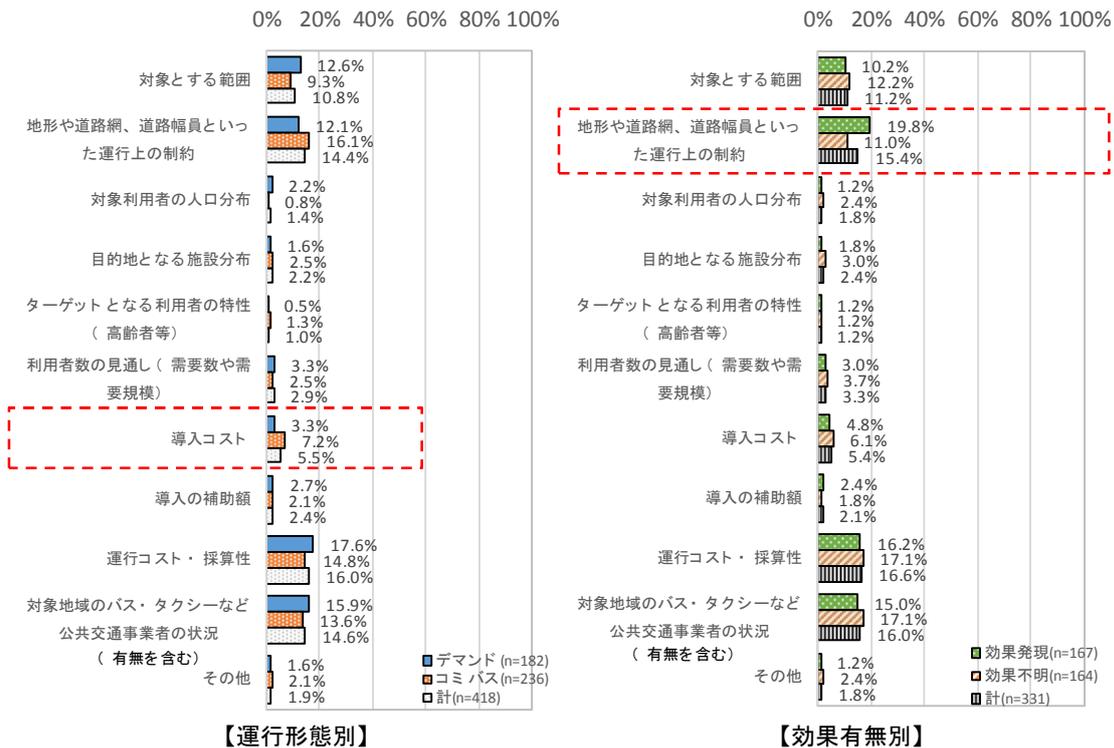


図 3-2-31 運行形態の決定にあたっての最も制約となった条件

### C) 現在の運行形態を決定した理由（設問:問 2-1-3）

各運行形態を決定する際、地形や道路網の制約、人口や施設分布状況、車両・予約設備等の導入・維持管理費などの条件を比較することが考えられる。

これに関連した設問として、運行形態を決定した理由についての質問の回答結果を図 3-2-32 に示す。

コミュニティバスでは「路線やダイヤを分かりやすく設定できる」と回答した割合が 4 割強と最も多いが、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「少ない車両で広域の運行が可能」及び「住民からの利用しやすさに関する意見」と回答した割合が 4~5 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「少ない車両で広域の運行が可能」、「導入にかかる初期費用が安価であった」、「維持・管理費用が安価であった」及び「国からの補助金を活用できた」、「他市区町村の事例をもとにした」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「運行形態は既に決定していた」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。

デマンド交通の方が予約に応じて少ない車両で運行できることや費用に関する項目について重視しており、逆にコミュニティバスは定時定路線でのわかりやすさを重視していると考えられる。なお、デマンド交通での「他市区町村の事例をもとにした」という回答と、コミュニティバスでの「運行形態は検討開始時に既に決定していた」という回答の場合については、単に他地区の事例の模倣にではなく、導入対象地区に実際に適用できるかの検討が必要となると考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「住民からの利用しやすさに関する意見」及び「他市区町村の事例をもとにした」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。住民からの利用しやすさ、システムの受容性及び他市区町村の事例の研究で効果

が発現すると考えられる。ただし、他市区町村の模倣になることなく、各導入対象地区の実情を鑑みた運行形態を検討すべきことに留意する必要がある。

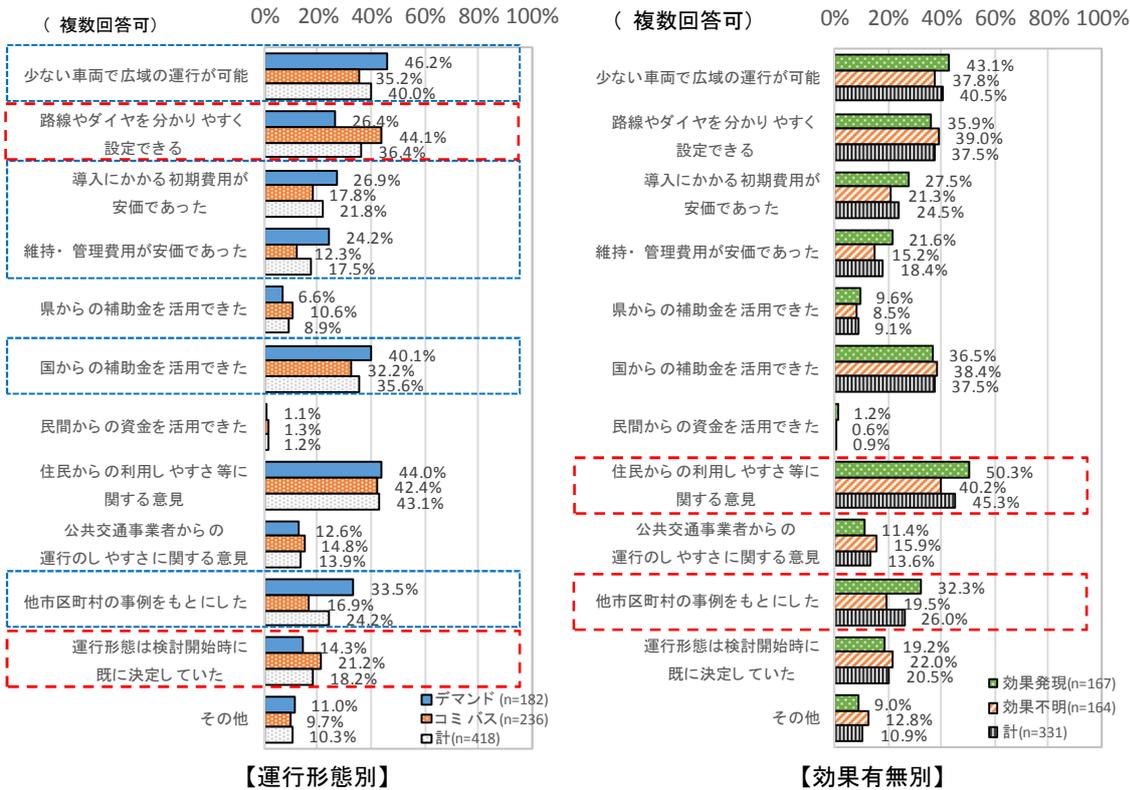
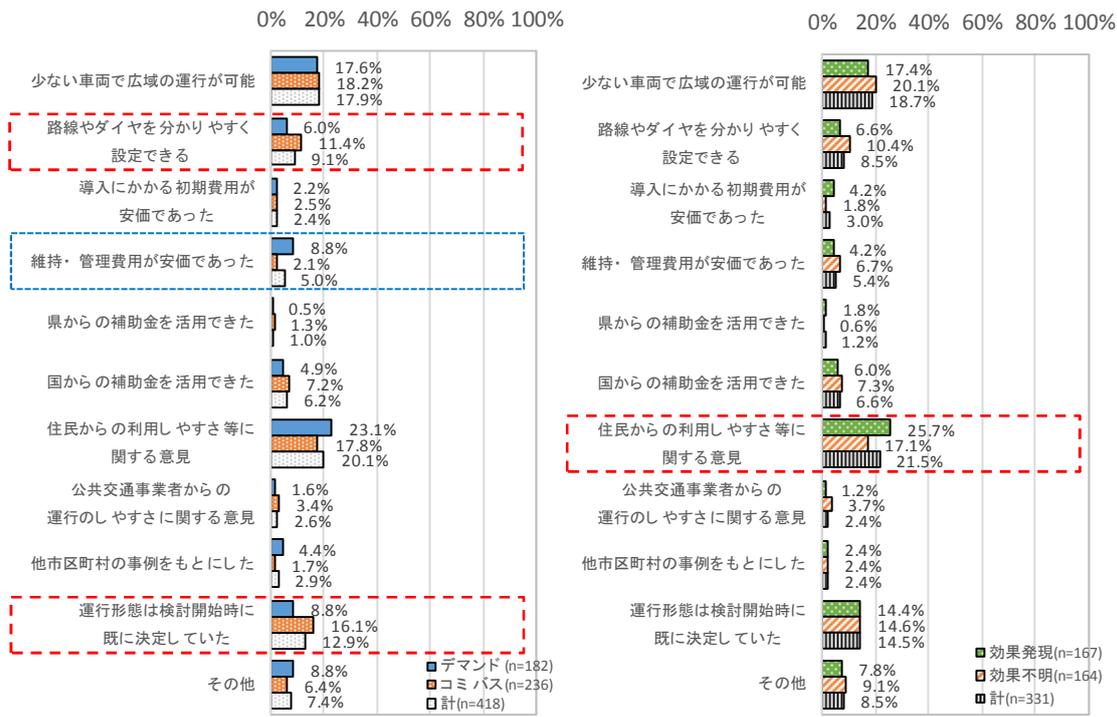


図 3-2-32 運行形態を決定した理由

運行形態を決定した一番の理由に対する回答結果は図 3-2-33 に示すように、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「少ない車両で広域の運行が可能」及び「住民からの利用のしやすさ等に関する意見」と回答した割合は約 2 割であった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「維持・管理費用が安価であった」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「路線やダイヤを分かりやすく設定できる」及び「運行形態は検討開始時に既に決定していた」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。

デマンド交通の方がコスト面で安価になるという期待があると考えられ、コミュニティバスは定時定路線型で路線やダイヤをわかりやすく設定できることを重視していることが要因と考えられる。なお、「運行形態は検討開始時に既に決定していた」というコミュニティバスの回答については、上記でも示したように、導入対象地区に実際適用できるかについての検討が必要となると考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「住民からの利用のしやすさに関する意見」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。住民からの利用しやすさ及びシステムの受容性により、効果が発現すると考えられる。



※その他の主な回答:「市街地間の連絡(幹線としての役割)が可能となること」、「運行体制が確立できた」、「市内他地区事例をもとにした」、「首長の方針、公約」、「地域住民による自主運行が継続できなくなった」等

図 3-2-33 運行形態を決定した一番の理由

(2) 利用者数見通し(需要予測)

① 前提条件 (ターゲット設定) (設問: 問 2-2-1)

**【考え方】**

- 運行計画や収支計画を作成するために、想定される利用者数を的確に把握することが必要であり、そのためには移動実態や利用希望から利用者数の見通しの調査(需要予測やニーズ調査)を行うことが必要になる。その際、導入目的を踏まえ、対象地域や利用層等の範囲をあらかじめ設定したうえで調査を行うことが重要である。今回の結果では、図 3-2-34 に示すように、自家用車を利用できない人や公共交通利用者が主な対象となる。
- 調査にあたっては顕在需要(現在公共交通等を利用している人)のみでなく潜在需要(現在は何らかの制約等により公共交通を利用していない人)も対象とすることで、潜在需要はどのような層に多いか把握し、その層に対して利用促進に向けた対策を検討することができるようになり、利用者の増加に役立つと考えられる。

需要やニーズを想定するにあたって検討対象とした利用者の範囲についての結果を図 3-2-34 に示す。

デマンド及びコミュニティバスともに「路線の沿線地域の住民で、自動車が運転できず、公共交通機関も利用しづらい人」及び「路線の沿線地域の住民で、普段から公共交通を利用している人」と回答した割合が約 6~7 割強と高かった。また、「路線の沿線地域の住民で、普段から自家用車等を利用し、公共交通を日常的に利用しない」という回答は、デマンド交通及びコミュニティバスともに約 2~3 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「免許返納者」という回答割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「観光客等の来訪者」という回答割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ割合が高かった。デマンド交通は自家用車の利用が困難な層への移動手段の確保、コミュニティバスは多様な利用者層の確保を重視していることが要因と考えられる。

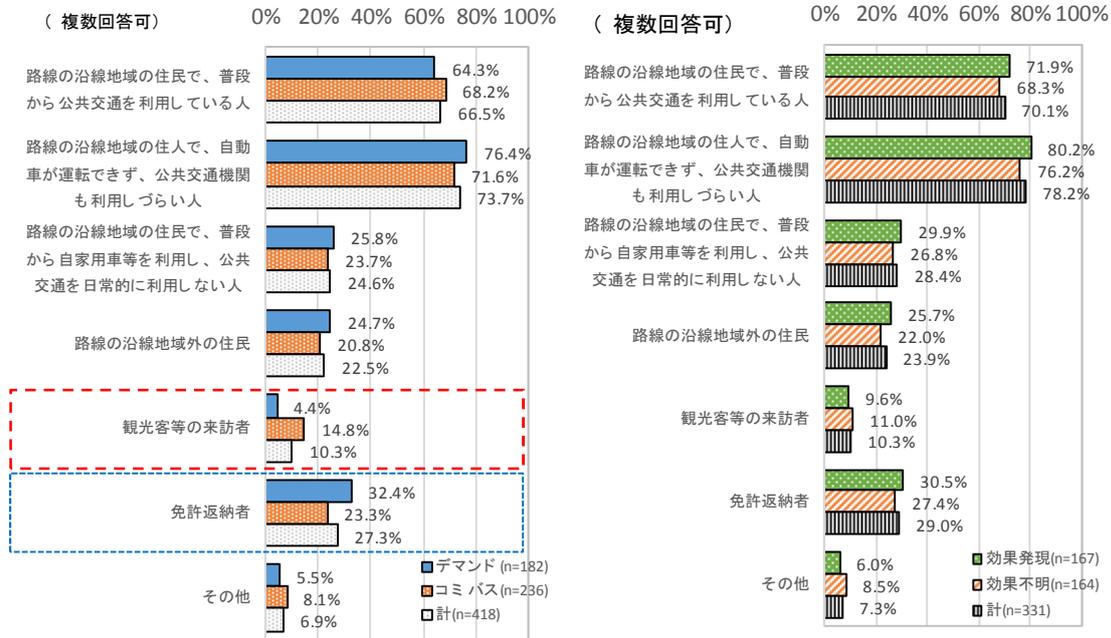


図 3-2-34 コミュニティバスやデマンド交通の需要やニーズを想定するにあたり対象とした利用者の範囲

公共交通を日常的に利用しない人の把握と利用者増加の目標達成の有無の関係について、図 3-2-35 に示すが、公共交通を日常的に利用しない人を把握したという回答割合は、利用者増加の目標達成をした場合の方が達成できなかった場合に比べ高い傾向にある。

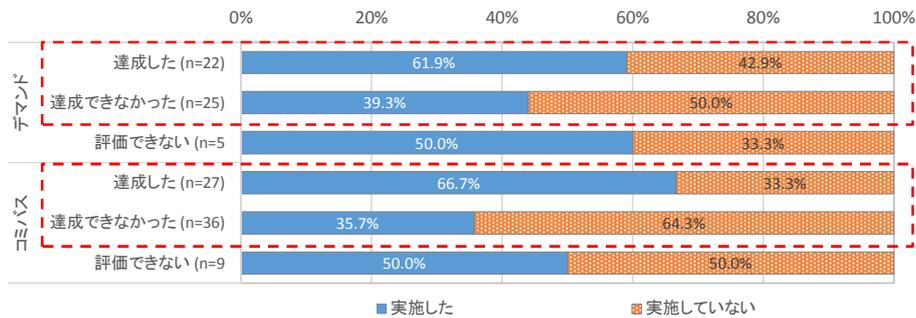


図 3-2-35 公共交通を日常的に利用しない人の把握と利用者増加の目標達成の有無 (H29 深度化アンケート調査)

## ② 予測値の算出方法・結果の活用

### 【考え方】

- 実際の住民の行動実態に基づき利用者数の見通しを立てるためには、利用者層（住民や来街者等）を設定し、その層に対しデマンド交通もしくはコミュニティバスを導入した場合の利用意向を聞くアンケート調査等を行うことにより、利用者数の見通しを算出するといった方法が考えられる。
- 利用意向に関するデータ取得にあたっては、導入した場合に考えられる利点（公共交通が身近に利用できるようになる等）を回答者が判断できるように、デマンド交通もしくはコミュニティバスを導入した場合の運賃や運行頻度等といった仮想的なサービス条件を設定して利用意向を質問するよう事前の調査を行う必要がある。なお、事前の調査を行うにあたっては、継続的な運行のためには利用促進の活動が必要である等の課題を踏まえて回答できるようにし、また運行を維持するために住民が担うべき役割等を明示するといった工夫も考えられる<sup>17</sup>。
- また、時間や予算に制約がありアンケート調査を行えない場合は、沿線人口に他地域の事例から求めた利用率を用いて、利用者数の見通しを算出する簡便化した手法も考えられる。簡便な手法を用いる場合は、対象地域と同様の条件で適用できるかを確認するために、参考とする地域の条件（地形、人口規模、人口分布、人口密度、高齢化率、施設の分布状況等）を把握することが考えられる。今回の調査結果では、図 3-2-36 及び図 3-2-37 に示すように、利用意向を設定していない場合や利用者数の見通しを算出していない場合が多く見られた。
- 得られた結果は、需要の規模や分布の状況を踏まえた運行形態、ルート、停留所や時刻表の検討への活用が考えられる。また、行政の財政的な支援、運行委託事業者との契約内容や、住民の利用喚起に対する責任の明確化等を検討するために、運賃収入等に基づく収支率の精査に需要予測の結果を活用するといったことも考えられる。運賃収入等に基づく収支率を精査することも考えられる。今回の調査結果では、図 3-2-38 に示すように「具体的な運行形態」、「ルートやバス停位置」、「運行時間帯」及び「運行曜日」という回答が多く見られた

### A) 利用意向の具体的な設定方法と算出方法（設問:問 2-2-2）

利用者数の見通しを立てる際の利用意向の具体的な設定方法の設問に対する回答結果は図 3-2-36 に示すように、デマンド交通及びコミュニティバスともに「利用意向は設定していない」と回答した割合が約 4 割と高いが、一方で「サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を設定」と回答した割合は約 2～3 割であった。

効果の有無について回答を比較すると、「サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を設定」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。導入対象となる地区の想定対象利用者の意向を把握することで効果が発現すると考えられる。

ただし、導入された場合の具体的な所要時間や運賃といったサービス条件を示さずに利用意向のみ把握すると、「利用する」と意向を示す回答が増えるものの、実際の利用にはつ

<sup>17</sup> 仮想の状況での利用調査における信憑性の問題の 1 つとして、利用時の制約をあまり考えないことによる「無制約バイアス」がある<sup>3)</sup>。

ながらない可能性がある点に留意が必要である。

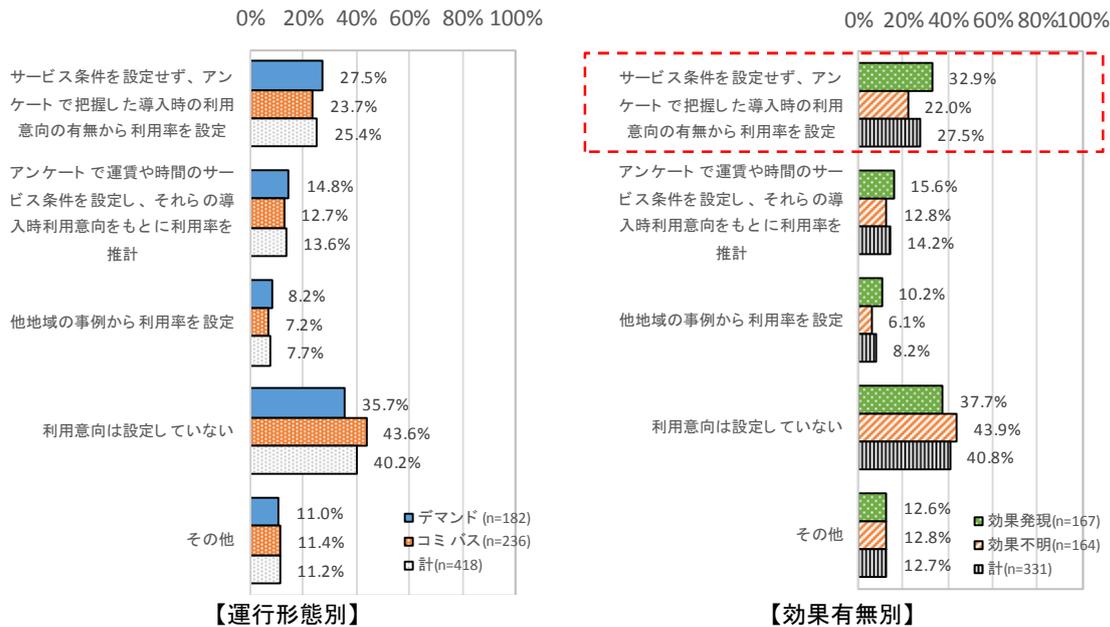


図 3-2-36 利用者数の見通しを立てる際の利用意向の具体的な設定方法

利用者数の具体的な算出方法の質問についての回答結果を図 3-2-37 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「利用者数を算出していない」と回答した割合は約 3 割もあり、算出している場合では、「利用意向の人数をもとに算出」と回答した割合が約 2~3 割であった。どの程度の利用者数になるかを見通さず計画を立てている市区町村が多い。

利用意向を設定した市区町村でも「サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用者を設定した」という場合は、単に「使うか」あるいは「使わないか」という 2 択の質問で把握した利用意向と考えられる。

この場合、回答者が公共交通を身近に利用できるようになる等といった導入時に考えられる利点、あるいは導入時の停留所までの徒歩を含む所要時間や費用負担といった具体的状況を想定することなく、「使う」という回答が多くなる可能性があり、実際の利用につながらないニーズを過大に把握している可能性があることに注意する必要がある。そこで、デマンド交通若しくはコミュニティバスを導入した場合の運賃や運行頻度等といった仮想的なサービス条件を設定して利用意向を質問することが重要である。

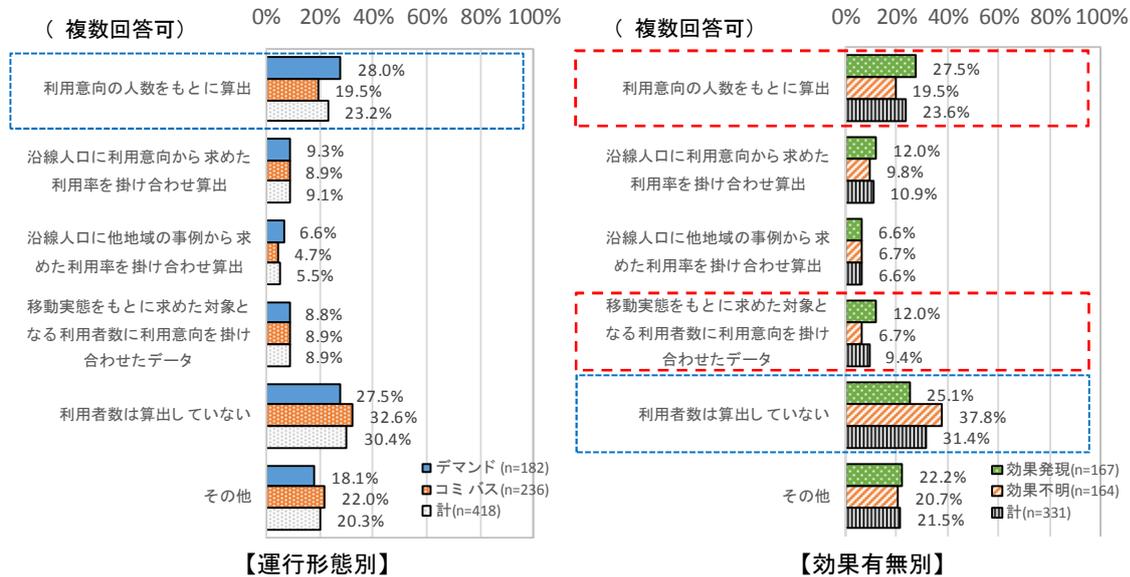
また、公共交通が導入されることに対する自分たちの負担や役割が明示されていないため、「使う」という回答が多くなる傾向がある。そのため、利用意向を調査する際には、負担額や住民の役割を明記した上で、利用意向をたずねることが重要である。

他地域の事例から利用率を設定した市区町村も一定数見られるが、この方法を用いる際には、参考とする地域の地理的条件や運行に当たっての住民側の負担や役割が、自分の地域と同様であるかを慎重に検討することが重要である。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「利用意向の人数をもとに算出」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通では利用時に予約をする必要があることや他の利用者の予約に応じて所要時間が変わる等、在来のバスと利用方法が異なることから、利用意向の把握を重視していることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「利用意向の人数をもとに算出」及び「移動実態をもとに求めた対象となる利用者数に利用意向を掛け合わせたデータ」と回答した割合は、

効果発現の方が効果不明に比べ高かった。利用意向の他に、利用者のODである移動実態といった項目を用いて利用意向を把握することで効果が発現すると考えられる。一方で、「利用者数を算出していない」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高かった。利用者数を算出せずにデマンド交通やコミュニティバスの導入を行うと効果が発現しないことから、利用者数の算出が必要であると考えられる。



※その他の主な回答:「コミュニティバスの導入を図る前に運行していた交通モードの利用率」、「試験運行による利用実績」、「運行バス事業者の予測」、「区長からのヒアリング」、「目標とする収支率から割り返して算出」

図 3-2-37 利用者数の具体的な算出方法

## B) 利用者数の見通し（需要調査）を用いた判断（設問:問 2-2-3）

利用者数の見通しの活用に関する質問についての回答結果を図 3-2-38 に示す。デマンド交通では「具体的な運行形態」、「運行時間帯」及び「運行曜日」という回答が、コミュニティバスでは、「ルートやバス停位置」、「運行時間帯」及び「具体的な運行形態」という回答がそれぞれ約 3~4 割強であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると「具体的な運行形態」、「運賃」及び「運行曜日」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「ルートやバス停位置」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。

効果の有無について回答を比較すると、「具体的な運行形態」、「ルートやバス停位置」及び「運賃収入等の収支率」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。利用者数の見通しの結果を具体的な運行形態や事業の評価に用いることで効果が発現すると考えられる。

一方で、「利用者数の見通しはいずれの判断にも用いていない」と回答した割合は効果不明の割合が効果発現に比べ高かった。上記で示したように、利用者数の見通しが運行形態や運行計画の検討に必要な要素であると考えられる。

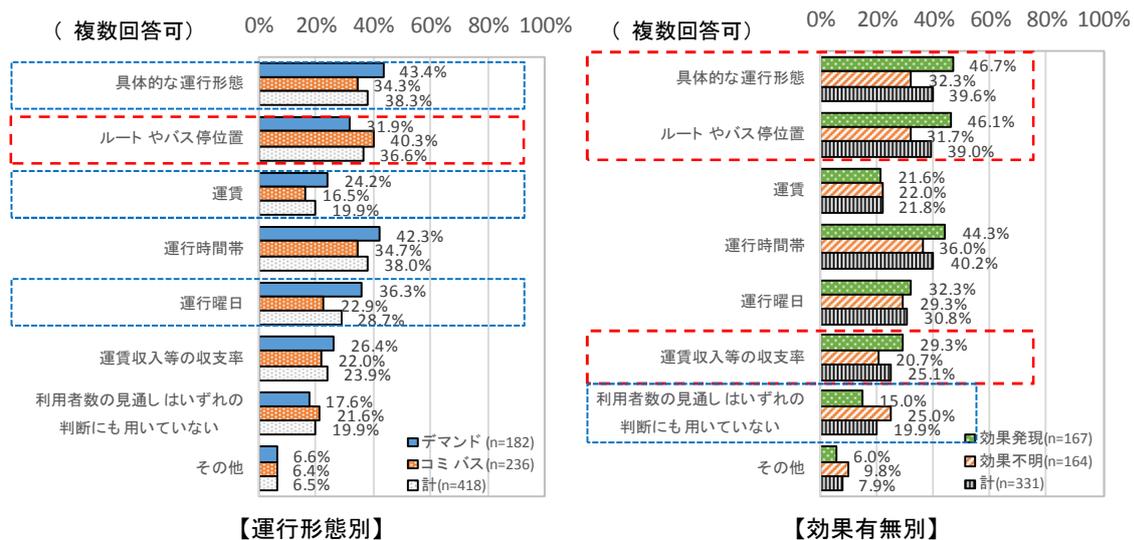


図 3-2-38 利用者数の見通し(需要予測)を用いた判断

### C) 利用者数の見通し(需要予測)と実態との整合 (設問:問 2-2-3 SQ1)

利用者数の見通し(需要予測)と実態との整合についての回答結果を図 3-2-39 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「予測値と同程度」、「予測値に比べ若干下回る」及び「予測値に比べ大幅に下回る」という回答割合がそれぞれ 1 割強～2 割弱程度であった。

効果の有無について回答を比較すると、「予測値に比べ若干上回る」及び「予測値とほぼ同程度」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、その一方で「予測値に比べ大幅に下回る」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。

利用者数の見通しの結果が実態に比べ高い場合には効果が発現不明となると考えられ、利用者の見通しについては、実態を適切に把握することが求められる。

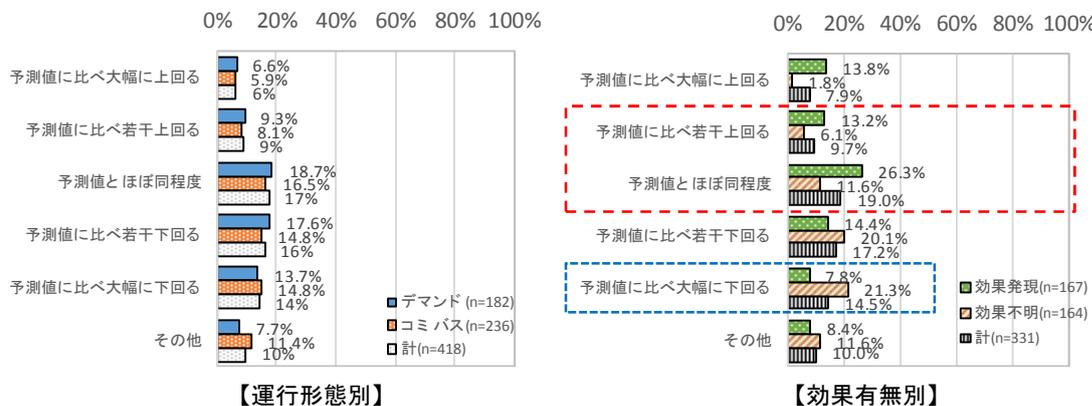


図 3-2-39 利用者数の見通し(需要予測)と実態との整合

### (3) 運行計画

#### ① ルート・ダイヤ設定の考え方

##### 【考え方】

- ルート設定は、各利用者の出発地と目的地をなるべく短い距離で結ぶという条件及び、様々な地区や施設を回るといった条件が求められ、ニーズのある箇所を効率よく結ばなければならないという課題が考えられる。今回の調査結果では図 3-2-43 に示すように、ルート設定にあたっては、当該対象地区の交通空白対象を解消することの他に、利用者に分かりやすいように運行経路が複雑にならない点を考慮したという回答が多くあった。
- ダイヤ設定は、可能な限り利用者の利便性を確保できるような工夫が必要だが、今回の調査結果では、図 3-2-43 に示すように、利用者の生活パターンや、病院や施設の営業時間帯にあわせてダイヤを設定すること、及び乗継を考慮することを意識したという回答が多くあった。
- デマンド交通やコミュニティバスの導入にあたっては、利用者の競合による既存路線バスの減便や廃止につながらないように、既存路線バスと路線が競合しないように設定する配慮が必要である。また、既存バス路線がある地域では、路線設定と競合しないように、幹線交通と支線交通といった役割を明確にすることも必要である。

#### A) 主な経由地 (設問:問 2-3-1)

ルート設定に関する主な経由地についての回答結果を図 3-2-40 に示す。「病院」、「スーパー」及び「役場」と回答した割合が約 6~7 割と高かった。

効果の有無について回答を比較すると「病院」、「役場」及び「スーパー」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ割合が高かった。対象利用者の日中の移動における目的地となる場所を経由地とする場合、効果発現となると考えられる。

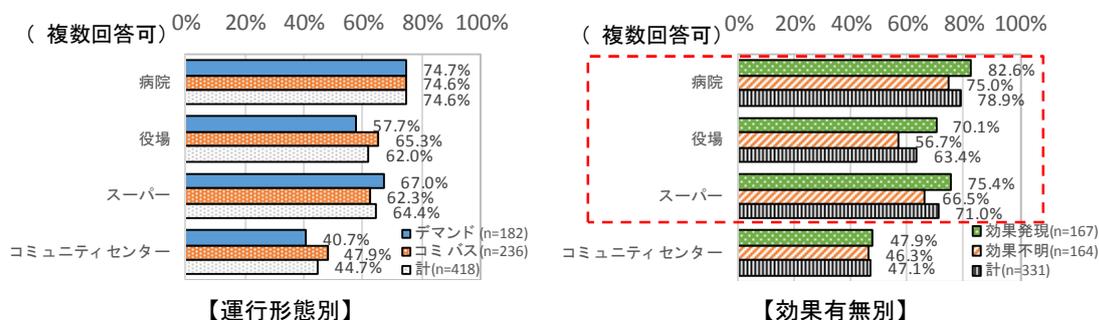


図 3-2-40 ルート設定における主な経由地

#### B) ルートやダイヤの検討や決定に関与した関係者 (設問:問 2-3-1)

ルートやダイヤの決定に関与した関係者についての回答結果を図 3-2-41 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「市区町村」と回答した割合は約 9 割と高く、「住民」及び「公共交通事業者」と回答した割合はそれぞれ約 6~7 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「市区町村」及び「公共交通事業者」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは定時定路線であることから、路線や停留所の調整や合意形成が必要であることが要因と考えられる。

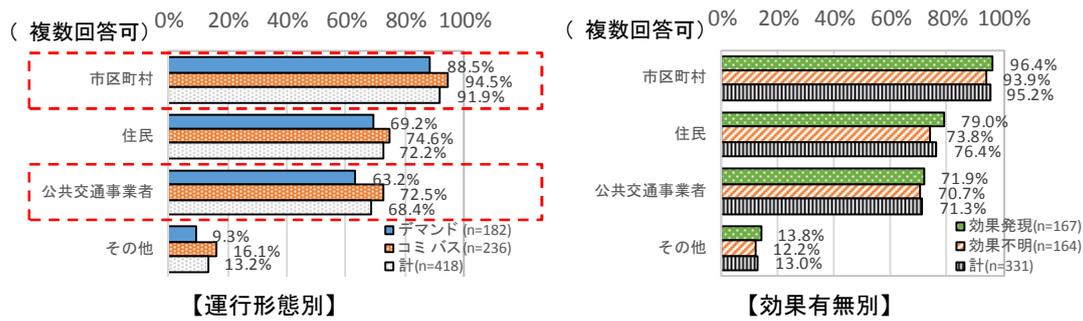


図 3-2-41 ルートやダイヤの決定に関与した関係者

ルートやダイヤの決定者についての回答結果を図 3-2-42 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「市区町村」と回答した割合は約 7 割と高く、「住民」と回答した割合は 15%程度であった。

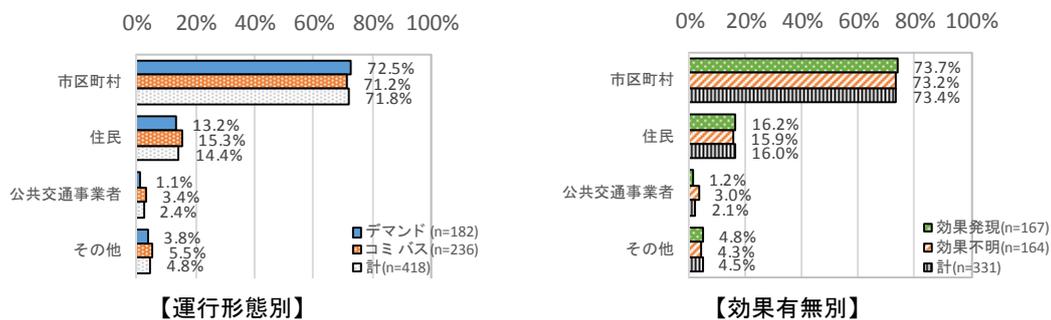


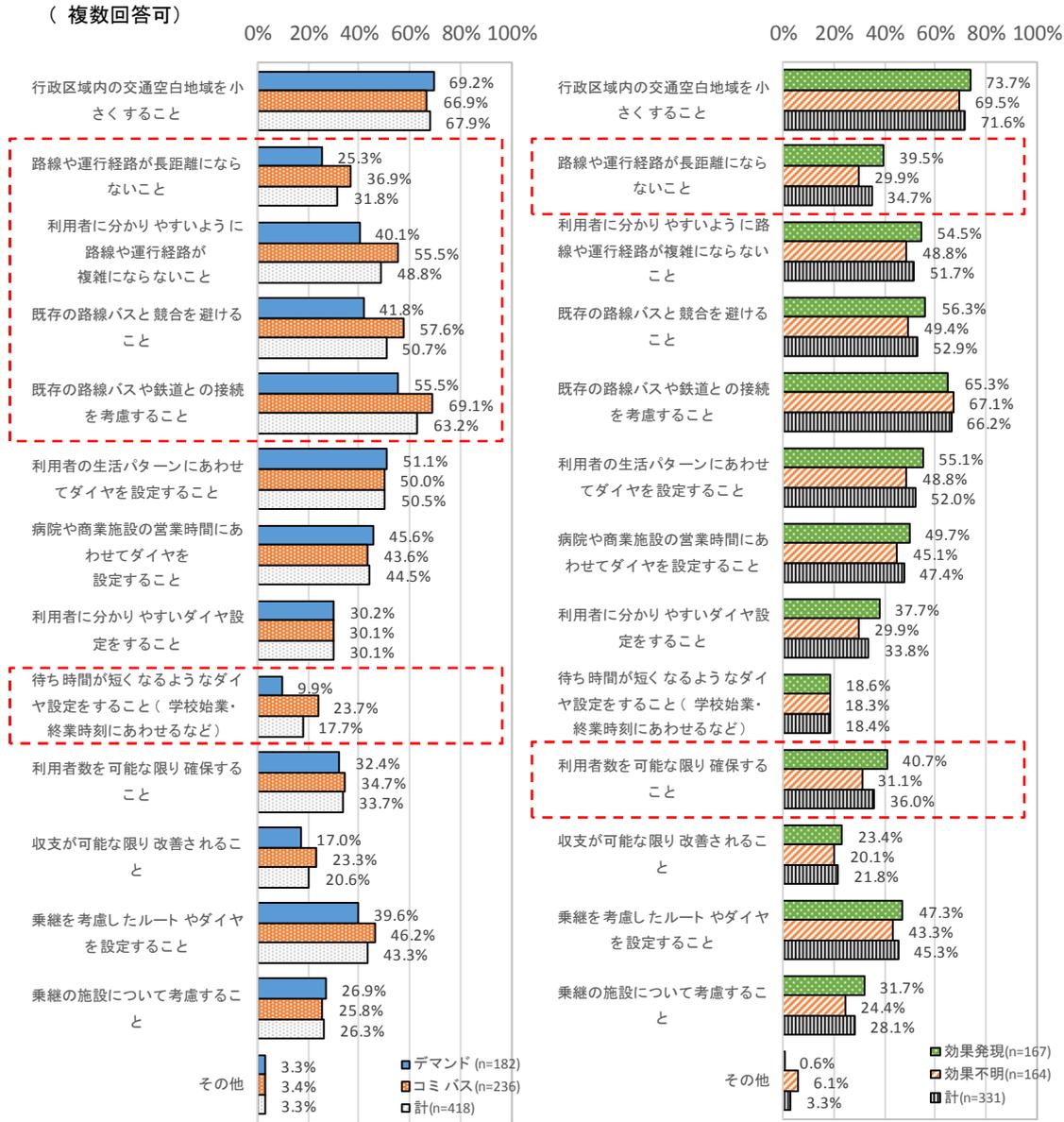
図 3-2-42 ルートやダイヤの決定者

### C) ルートやダイヤを設定するにあたって考慮したこと (設問:問 2-3-1 SQ3)

ルートやダイヤを設定するにあたり考慮したことの質問についての回答結果を図 3-2-43 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「行政区域内の交通空白地域を小さくすること」及び「既存の路線バスや鉄道との接続を考慮すること」と回答した割合は約 6~7 割と高かった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「路線や運行経路が長距離にならないこと」、「利用者に分かりやすいように路線や運行経路が複雑にならないこと」、「既存の路線バスと競合を避けること」、「既存の路線バスや鉄道との接続を考慮すること」及び「待ち時間が短くなるようなダイヤ設定をすること」といった路線や停留所の決定にあたっての調整、既存公共交通との接続考慮等と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは定時定路線であることから、路線や停留所の調整及び決定が必要であること、また既存の公共交通と連携した公共交通ネットワークの構築を試みていること等が要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「路線や運行経路が長距離にならないこと」及び「利用者数を可能な限り確保すること」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。路線や経路が長距離になり利用者の利便性を低下させないようにすることや、そもそもの利用者確保について検討することが必要と考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
 図 3-2-43 ルート・ダイヤを設定するにあたり考慮したこと

交通空白地域を定量的に把握するために、鉄道駅やバス停から一定程度離れた距離（鉄道駅から 1km、バス停から 300m など）と定義する方法があるが、図 3-2-44 に示すように交通空白地域を「検討当時、定義していた」と回答した割合は利用者増加の効果ありと回答した割合が、効果なしに比べ高かった。

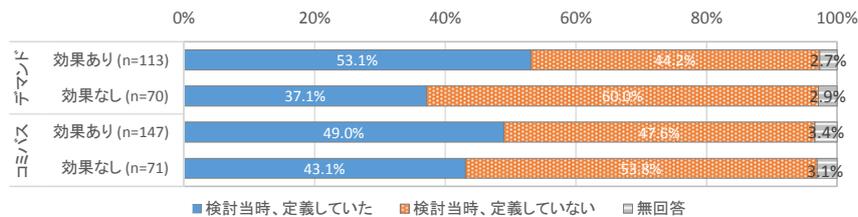


図 3-2-44 交通空白地域の定義の有無と利用者増加の有無

(H29 深度化アンケート調査)

## D) 既存の民間路線バスと競合した場合の調整 (設問:問 2-3-1 SQ4)

既存の民間路線バスと競合した場合の調整に関する質問についての回答結果を図 3-2-45 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「そのようなことは起こらなかった」という回答が約 5 割と高く、「実際にあったが、路線が競合しないように設定した」及び「路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討した」と回答した割合は約 2 割であった。なお、行政区域内の交通空白地域を小さくすることや既存バスとの競合を避けること等が多くあげられていることから、デマンド交通やコミュニティバスを地域内の支線交通として位置づけてルートやダイヤが設定されているものと考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「実際にあったが、路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討した」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高い。デマンド交通やコミュニティバスの導入ありきで検討するのではなく、既存民間路線バスの活用についても代替案として検討することが必要と考えられる。

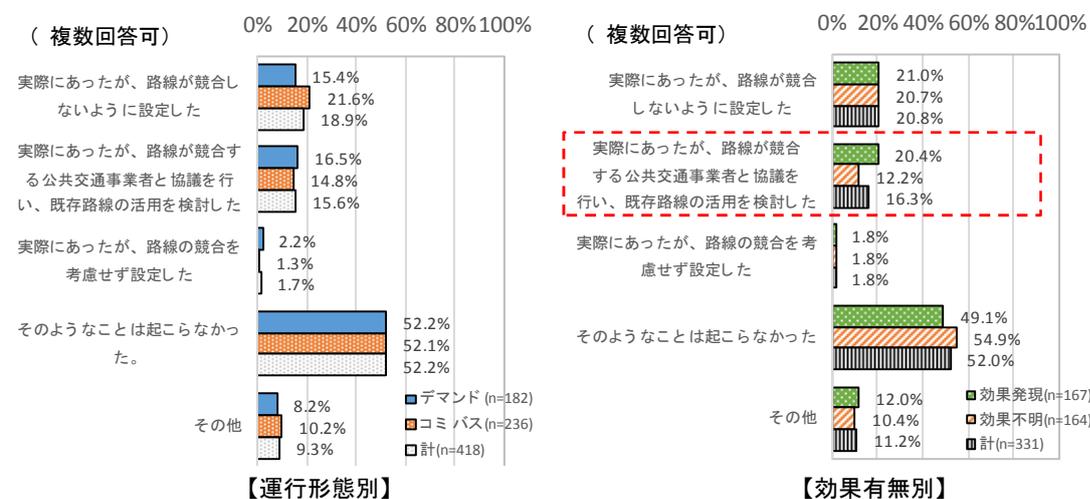


図 3-2-45 既存の民間路線バスと競合した場合の調整

## ② 運賃・収支検討の考え方

### 【考え方】

- 継続的な運行のために、運賃設定にあたっては、利用者の負担が大きくなるようにするとともに、市区町村の負担が大きくなるような収支率を検討することが求められる。また、既存民間路線バスが運行されている場合、運賃等で競合しないような配慮が求められる。今回の調査結果では、図 3-2-46 に示すように、利用者の負担が大きくなるようにしたという選択をした回答が多くあった。
- 収支を改善する方法としては、運賃外の収入として、住民による協賛金の負担や市区町村による補助・運行委託金のほかに、商業、病院等公共交通サービスを必要とする関係者にも運行費用の負担をしてもらう方法も考えられる。

## A) 運賃・収支検討の設定方法 (設問: 問 2-3-2)

運賃の設定方法に関する回答結果を図 3-2-46 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「利用者の負担が大きくなるようにした」と回答した割合は約 5~6 割と高かった。デマンド交通やコミュニティバスは、公的補助の下に市区町村の行政サービスの一環として住民に利用しやすい運賃設定を行うとい

う考え方が状況によってあることが理由として推測される。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「他の市区町村における事例を参考にした」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通は予約に応じた運行で、その地域内では参考となる事例が少ないこと及び対キロ運賃等の適用がしづらい等運賃設定が通常の定時定路線型のバスと異なる考え方をするため、参考事例が求められていることが要因と考えられる。

ただし、他の地域の単なる模倣の場合、必ずしも当該地域での収支率の確保や利用者の運賃に対する受容性において適用性があるとは限らないことから、当該地区の状況に鑑みて設定することが望まれる。

効果の有無について回答を比較すると、「他の市区町村における事例を参考にした」及び「市区町村の負担額が大きくなるようにした」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。他事例を参考にすることや行政負担が大きくなるようにすることが必要と考えられるが、単に他の事例の模倣とならずに実際の負担額について留意することが必要である。

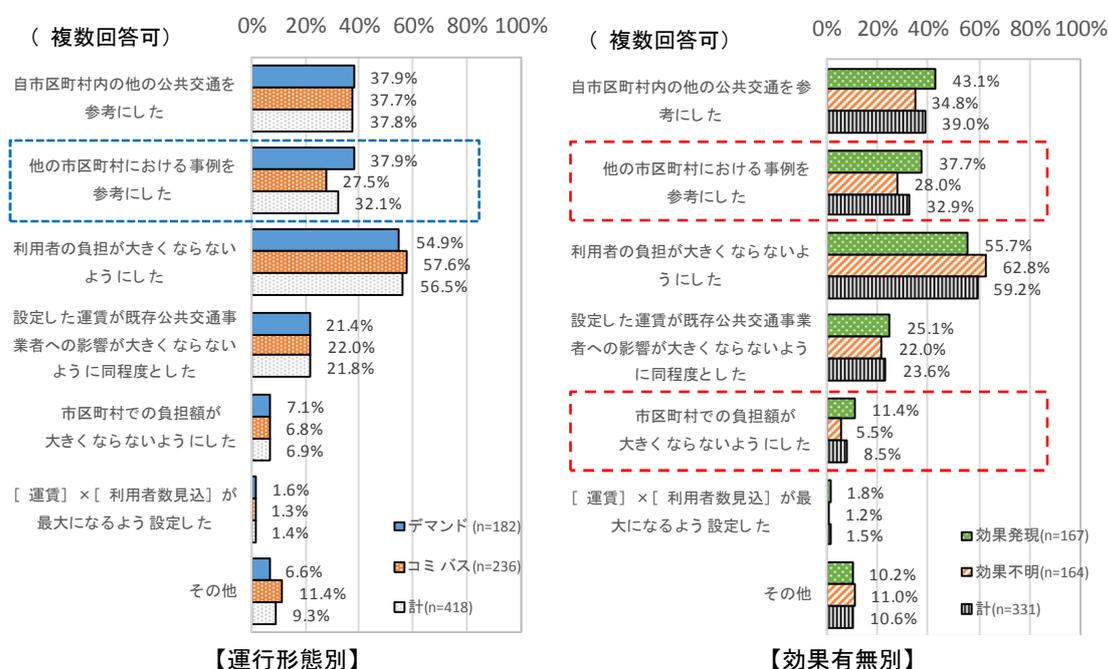


図 3-2-46 運賃の設定方法

具体的な運賃額についての回答結果を図 3-2-47 に示す。「均一制」という回答がデマンド交通及びコミュニティバスともに約 6～7 割と最も多かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「地帯制」という回答割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通が広範囲で運行される場合には、予約に応じて運行されるためその都度距離が変わる可能性があることから、対キロ運賃では設定できないことが要因と考えられる。

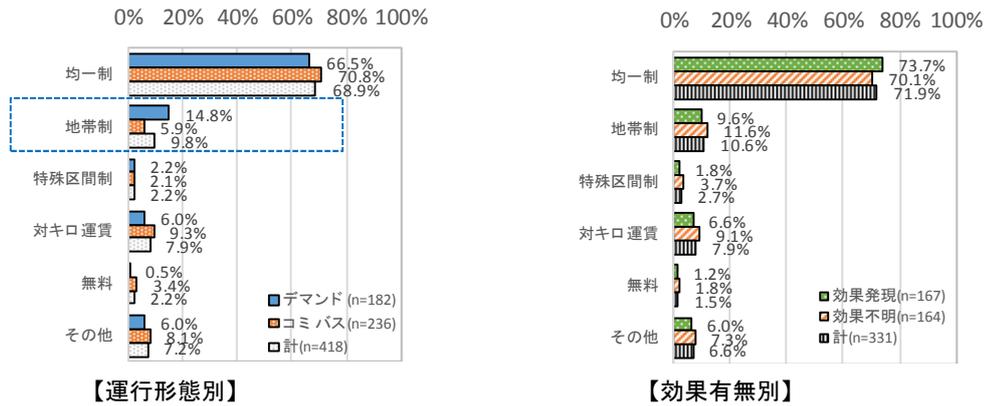


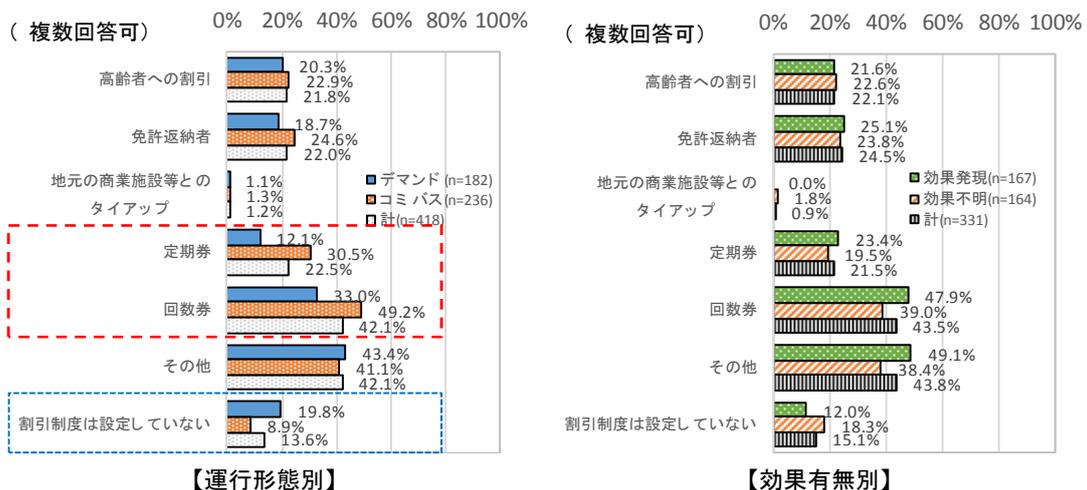
図 3-2-47 具体的な運賃額

## B) 運賃の割引制度の設定 (設問:問 2-3-2 SQ2)

運賃の割引制度の設定についての回答結果を図 3-2-48 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「回数券」と回答した割合が約 3~5 割と最も高かった。「定期券」、「高齢者への割引」及び「免許返納者」と回答した割合も約 2 割あった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「割引制度は設定していない」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「定期券」及び「回数券」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通が予約に応じて運行される(予約が無ければ運行しない)ことから、割引制度による 1 運行当たりの利用者増加に伴う運賃収入増加という仕組みが働きにくいことや、そもそものデマンド交通の運賃設定自体が、自治体の負担を多くするような形で安価に設定されていることと考えられる。

また、上記のようにそもそもの運賃を利用者の負担にならないよう設定しているところが多いため、これらの割引制度が利用の促進に効果的なのかを検証することが重要と考えられる。



※その他の主な回答:「障害者、介助者に対する割引」、「小児運賃」、「未就学児無料」、「鉄道、路線バス等との乗り継ぎ割引」、「一日乗車券」、「相乗り割引」、「往復乗車券」

図 3-2-48 運賃割引制度

### ③ 運行受託事業者の選定・契約

#### 【考え方】

- 地域にとって求められる公共交通を運行するためには、継続的にサービスを提供できる運行受託事業者を選定できる仕組みを取り入れることが必要である。
- 運賃収入のみで費用を賄うことが困難であるため、市区町村等からの補助金が必要な場合が多く見られる。その一方で、補助額が膨らまないようにするとともに関係者の創意工夫や運行委託事業者の経営努力等の成果を生かせるよう、補助額上限を設定した委託契約や増収時に事業者の利潤を増やすような工夫もある。
- 収入の増加や経費が減少した場合の負担方法について、その分担方法や対応方法を明確にすることにより、市区町村と運行委託事業者の負担する範囲が明らかになると考えられる。今回の調査結果では図 3-2-53 及び図 3-2-54 に示すように、契約後に収益が低い場合は自治体が全て補填、逆に高い場合、事後に市区町村が受け取るか、運行委託事業者の利潤となるという場合が多くあった。

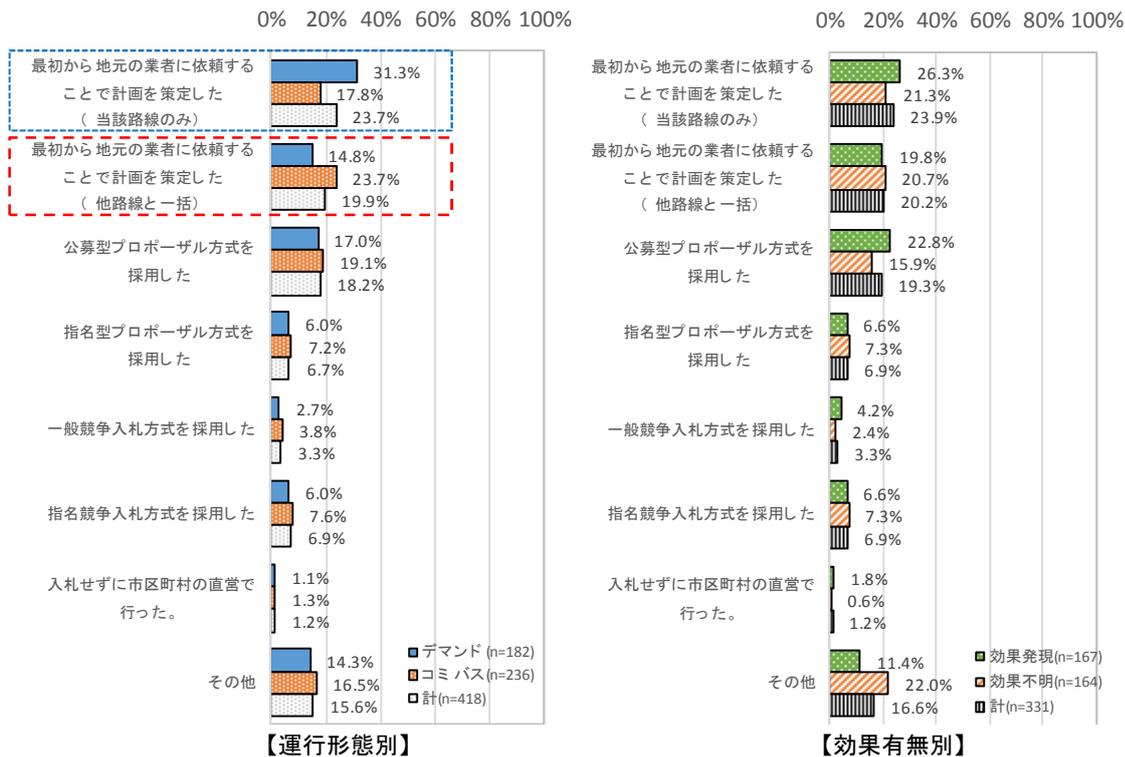
#### A) 運行受託事業者の決定方法（設問:問 2-3-3）

地域に求められる公共交通を運行するためには、継続的にサービスを提供できる運行委託事業者を選定できるような仕組みを取り入れることが必要と考えられる。

これに関連して、運行委託事業者の選定方法の質問についての回答結果を図 3-2-49 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、最初から地元の業者に依頼することで計画を策定したと回答した割合が約 4 割であった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した(当該路線のみ)」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した(他路線と一括)」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。

デマンド交通の受託事業者はタクシー事業者であることが多いが、対象となる運行区域又はその近隣に地元の事業者が存在する場合は、地区の実情に詳しい当該事業者を選定する意向があることが要因と考えられる。

もし、地元の公共交通事業者が対応可能な運送形態や提供サービスが制約となって導入する運行形態（デマンド交通やコミュニティバス等）や運行内容（ルートやダイヤ等）が限られてしまうのであれば、プロポーザル方式を採用し広く募集することも、地域にとって求められる公共交通を導入するためには有効と考えられる。



※その他の主な回答:「タクシー協会による推薦」、「地域が運行事業者を決定」、「指定管理者制度を採用」等

図 3-2-49 運行委託事業者の選定方法

**B) 運行受託事業者を募集した範囲とその理由 (設問:問 2-3-3 SQ1、2)**

運行受託事業者を募集した範囲についての回答結果を図 3-2-50 に示す。

デマンド交通では、「当該市区町村の範囲」と回答した割合が約 7 割と最も高く、コミュニティバスでは、「当該都道府県の範囲」及び「当該市区町村の範囲」と回答した割合がともに 4 割強であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「当該市区町村の範囲」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「当該都道府県の範囲」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。上記の運行委託事業者の選定方法と同様に、デマンド交通の受託事業者はタクシー事業者であることが多いが、対象となる運行区域又はその近隣に地元の事業者が存在し、地区の実情に詳しい事業者を選定する意向があることが要因と考えられる。

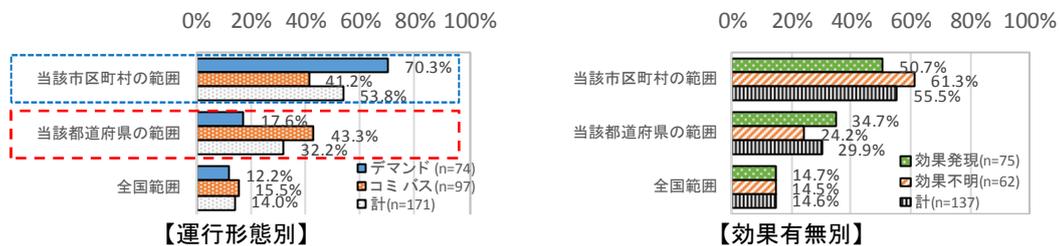


図 3-2-50 運行受託事業者を募集した範囲

運行委託事業者を選定する方法の決定期理の質問についての回答結果を図 3-2-51 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため」と回答した割合は約 2~4 割であった。デマンド交通とコミュニティバスの回

答を比較すると、「市区町村の負担額を少なくするため」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。上記と同様で、対象とする運行区域又はその近隣に地元の事業者が存在する場合には、当該事業者が受託することで、回送距離を短く設定できるようになり、予約に応じた運行に対応しやすくなる可能性があることが要因と考えられる。

また、「地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため」と回答した割合もデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通の受託事業者になることが多いタクシー事業者は、対象運行区域又はその近隣に地元の事業者が存在することが多いため、地元の事業者を活用していくことで、地域公共交通を確保していこうとすること等が要因と考えられる。

ただし、地元の公共交通事業者を大事にすることは事業者の維持や育成等に重要と考えられるが、当該事業者が行えることと、地域が求めることが合致しているかをよく見極めることが重要とも考えられる。

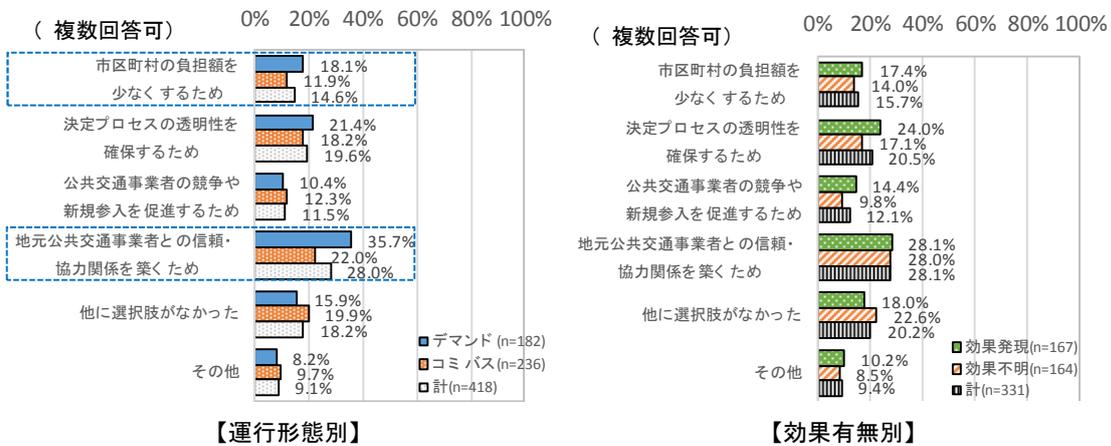
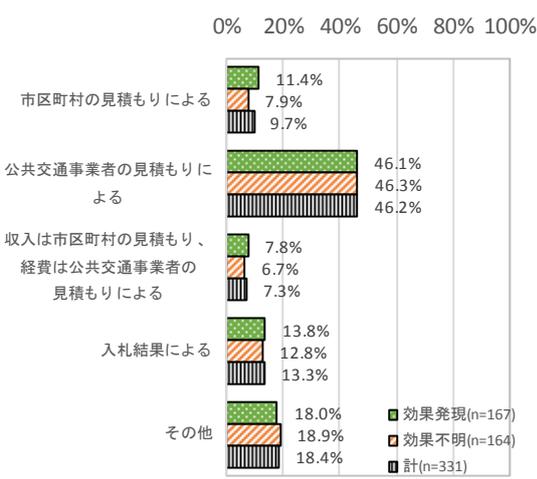
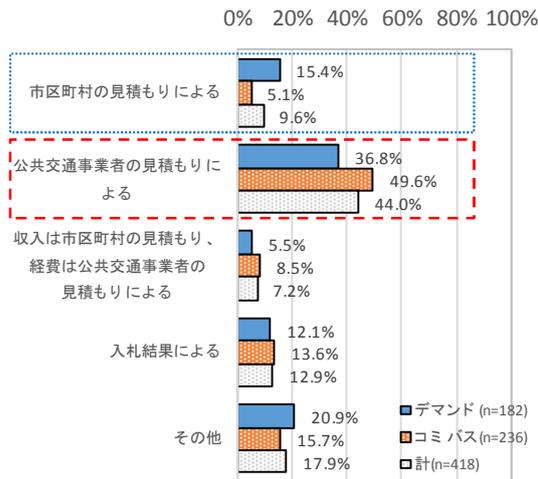


図 3-2-51 運行受託事業者の選定方法を決定した理由

**C) 委託金額の決定方法 (設問:問 2-3-3 SQ3)**

委託金額の決定方法の質問についての回答結果を図 3-2-52 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「公共交通事業者の見積もりによる」と回答した割合は約 4~5 割と高かった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「貴市区町村の見積もりによる」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「公共交通事業者の見積もりによる」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスの方が路線バス事業者による受託が多く、金額の積算の経験がタクシー事業者に比べて多いことが要因と考えられる。



【運行形態別】

【効果有無別】

※その他の主な回答:「タクシーメーター料金から利用料を除いた額」、「運行収支の50%を補助金額の上限と取決めた」、「市の予算の範囲内で補助金を交付」

図 3-2-52 委託金額の決定方法

#### D) 契約後に収益が低くなった場合、高くなった場合の取扱い (設問:問 2-3-3 SQ4,5)

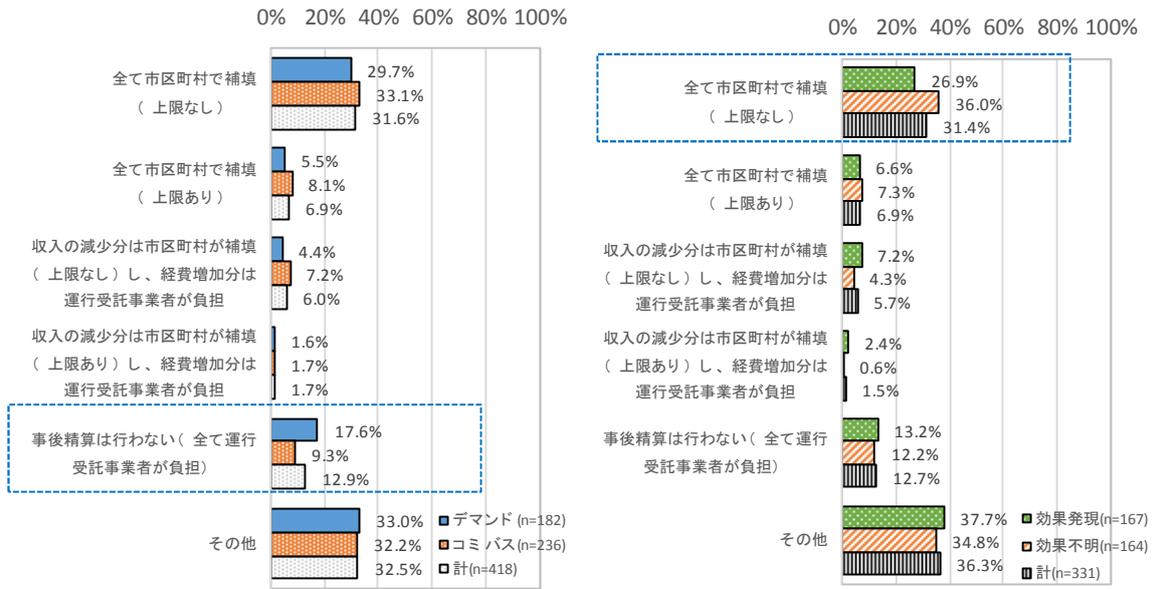
契約後に収益が想定より低い場合における、市区町村と運行委託事業者との間の精算に関する取決めについての回答結果を図 3-2-53 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「全て貴市区町村で補填（上限なし）」と回答した割合は約 3 割であった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「事後精算は行わない（全て運行受託事業者が負担）」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通は予約の有無等で金額が変動する可能性があり、複雑にならないようにしていることが要因の 1 つと考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「全て貴市区町村補填（上限なし）」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。収入減少あるいは経費増加分を全て行政側が負担するルールであると、関係者の利用喚起の創意工夫が不足すると考えられる。

契約後に収益が想定より高い場合における、市区町村と運行委託事業者との間の精算に関する取決めの質問についての回答結果を図 3-2-54 に示す。

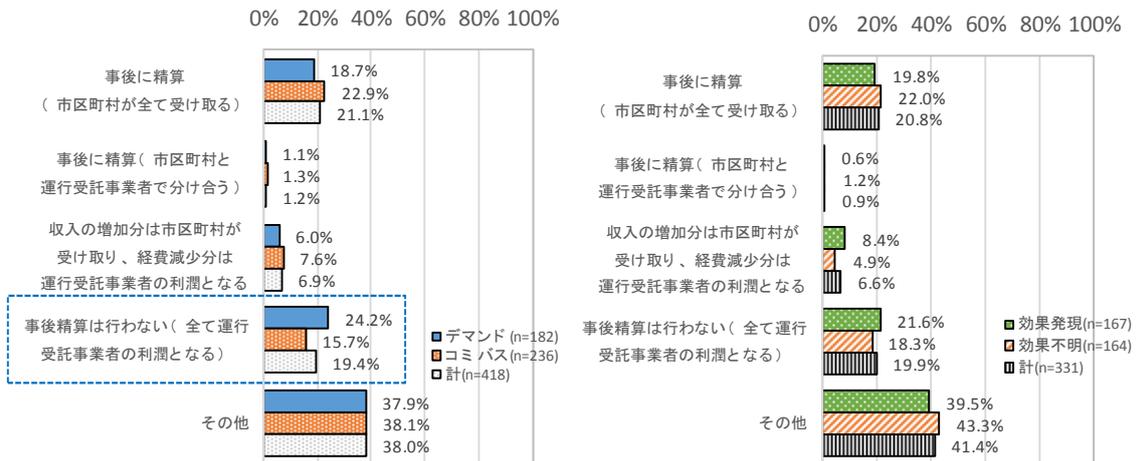
デマンド交通では、「事後精算は行わない（全て運行受託事業者の利潤となる）」と回答した割合は 2 割弱、コミュニティバスでは、「事後に清算（貴市区町村が全て受け取る）」と回答した割合は 2 割強であった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「事後精算は行わない（全て運行受託事業者の利潤となる）」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティに比べ高かった。収益が低い場合と同様に、デマンド交通は予約の有無等で金額が変動する可能性があり、複雑にならないようにしていることが要因の 1 つと考えられる。



【運行形態別】  
 ※その他の主な回答: 契約をせず補助金として支出、地元協議会による支出、協議の上決定する 等

【効果有無別】

図 3-2-53 契約後に収益が低い場合の取扱



【運行形態別】  
 ※その他の主な回答: 運営団体(地域等)の利潤、黒字になることを想定していない 等

【効果有無別】

図 3-2-54 契約後に収益が高い場合の取扱

#### ④ 運行開始に向けた調整項目

##### 【考え方】

- 運行開始を控えたタイミングでの運行委託事業者や住民との協議・調整すべき項目として、市区町村と運行受託事業者の間における車両購入、停留所やターミナル整備といった初期投資の負担やその実施者に関する役割分担を明確にする必要がある。
- そのほか、運行時の問題や課題の発見・解決を素早く行えるように、実際に運行する前に期間を限定して実証運行や試験運行を実施する方法が考えられる。その場合は、住民が自ら考えて積極的に利用促進を行うきっかけとなるよう、試験運行の実施や本格運行に関する住民との協定や合意形成を図る方法が考えられる。今回の調査結果では、図 3-2-55 に示すように試験運行及び本格運行に関する設定目標を行っている場合が 1 割強見られ、図 3-2-56 に示すように半数程度が実証実験を行っていることがみられた。

#### A) 運行開始にあたっての住民との協定や合意形成（設問:問 2-3-5）

運行開始にあたっての住民との協定や合意形成の質問に対する回答結果を図 3-2-55 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「特に行っていない」と回答した割合は約 5 割と高いが、行っている場合では「利用促進活動など継続運行に関する協力」と回答した割合が 3 割弱であった。なお、第 4 章第 2 節(2)⑤で詳述するが、設定目標を達成できなければ本格運行に移行しない等、利用者も運行継続の決定に対してに関与させるというヒアリング事例もある。

効果の有無について回答を比較すると、「本格運行の実施に関する設定目標」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。本格運行の実施に関する目標を明らかにすることで、目標を関係者と共有でき、利用促進のための工夫等が行われるようになることが理由と考えられる。

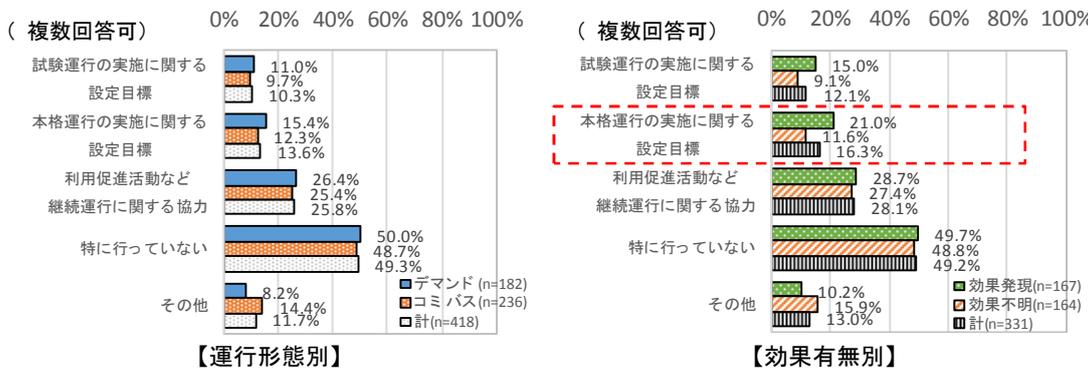


図 3-2-55 運行開始にあたっての住民との協定や合意形成

#### B) 運行開始にあたっての実証運行や試験運行の実施と結果（設問:問 2-3-6, 2-3-7）

ルートやダイヤ等の問題で利用者数が想定より少ないことにより、採算性が確保できず市区町村の負担額の想定以上に増加する等、運行時の問題や課題の発見・解決を素早く行えるように、実際に運行する前に期間を限定して実証運行や試験運行を実施する方法が考えられる。これに関連して、運行開始にあたっての実証実験の実施の有無及び結果についての回答結果を図 3-2-56 及び図 3-2-57 に示す。

「実証運行や試験運行を行った」と回答した割合はデマンド交通では6割弱、コミュニティバスでは4割強であった。一方、「実証運行や試験運行を行っていない」と回答した割合はコミュニティバスで4割強だった。また、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「目標を達成したため本格運行を実施している」と回答した割合は5割弱と高かった。デマンド交通とコミュニティバスでの各事項の回答状況を比較すると、「実証運行や試験運行を行った」という回答はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「実証運行や試験運行を行っていない」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通は予約に応じた運行をするため、サービス利用者の受容性や、受託事業者等による予約に応じた運行の試験的な側面があることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「実証運行や試験運行を行った」「目標を達成したため本格運行を実施している」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。運行開始時に本格運行に関する目標を設定して実証運行を行い、目標を達成した後に本格運行に至ることで効果が発現すると考えられる。

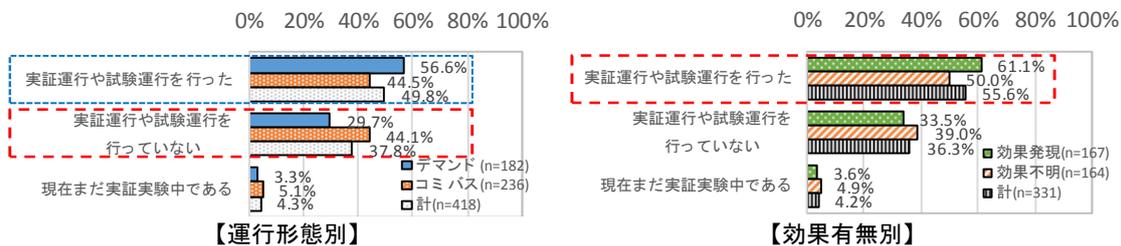
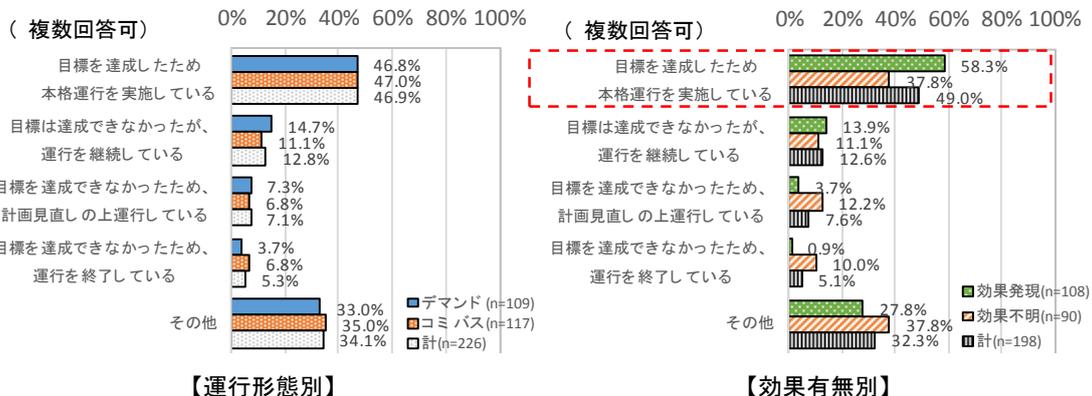


図 3-2-56 運行開始にあたっての実証実験の実施有無



※その他の主な回答:「目標を設定していなかった」、「利用実績を求めるためではなく、乗務員やオペレーター、乗客がシステムに慣れるための試験運行」

図 3-2-57 実証実験の結果

#### (4) 目標設定

##### 【考え方】

- 目標設定においては各市区町村の導入目的やニーズに沿って可能な限り定量化すると同時に、既存バスの有無や公共交通の利用者層の規模等といった、その路線を導入する当該地域の実情によって目安となる基準が異なる可能性があることから、その導入背景を踏まえることが望まれる。今回の調査結果では図 3-2-60 及び図 3-2-61 に示すように、目標設定の根拠は路線検討の調査結果に基づき、目標の達成度合いについては、行政市区町村内の他路線の実態を見て設定したと選択をした回答が多くあった。
- 具体的な目標設定をしている場合について、今回の調査結果では図 3-2-58 に示すよう

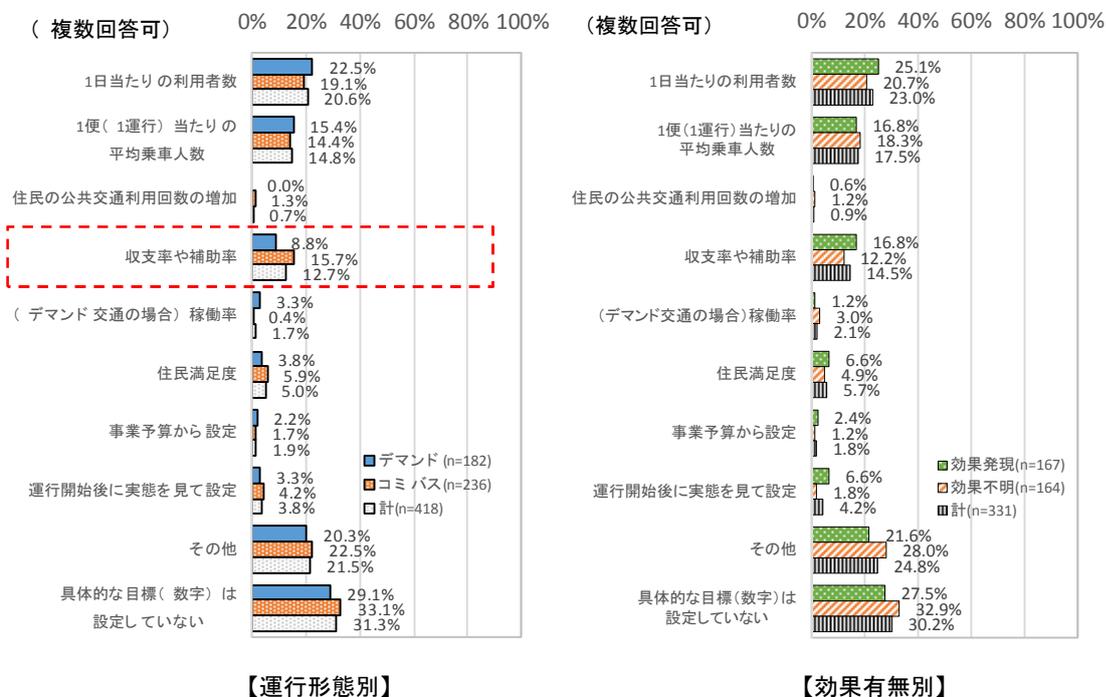
に、定量的な目標では、利用者数（1日当たりの利用者数及び1便あたりの平均乗車人員）、収支率や補助額等があり、定性的な目標には、図3-2-59に示すように住民に利用されること等を選択した回答が多くあった。

■運行終了や計画見直しを判断する材料として目標設定をすることも考えられる。

### ① 具体的な数値目標の設定（設問:問2-4-1）

具体的な数値目標の設定についての回答結果を図3-2-58に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「具体的な目標（数字）は設定していない」と回答した割合が約3割あり、設定している場合では「1日あたりの利用者数」、「1便（1運行）当たりの平均乗車人員」及び「収支率や補助率」と回答した割合がそれぞれ1~2割であった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「収支率や補助率」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは定時定路線型の運行であることから、通常の路線バスと同様に収支率や補助率を目標として設定できることが要因と考えられる。



※その他の主な回答:「年間利用者数」、「公共交通全体の利用者数」、「月に1回以上バスを利用する人の割合」、「停留所勢力圏人口カバー率」

図3-2-58 事業実施に当たっての具体的な目標(定量的な目標)

### ② 定性的な目標設定（設問:問2-4-2）

定性的な目標設定についての回答結果を図3-2-59に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに「住民に利用されること」、「高齢者・障害者等の交通弱者支援」及び「利用促進を図ること」と回答した割合が約3~5割と高かった。デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「高齢者・障害者等の交通弱者支援」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高く、「公共施設の利便性の向上」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通は予約に応じてドアツードアのサービスを提供できるため、交通弱者の移動に応じら

れるといったことがあることから、対象とする利用者の移動目的の違いが現れると考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「住民に利用されること」、「住民の外出回数の増加」、「高齢者・障害者等の交通弱者支援」及び「利用促進を図ること」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。住民の外出増加、利用促進といった定性的目標であっても具体的な内容を設定している場合や、高齢者・障害者等といった具体的なターゲットを設定する等、具体的な目標を設定することが必要であると考えられる。

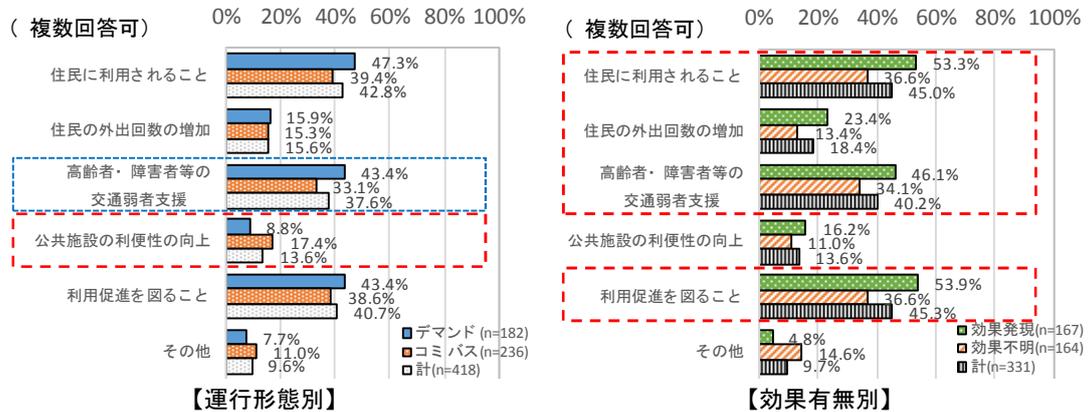


図 3-2-59 事業実施に当たっての具体的な目標(定性的な目標)

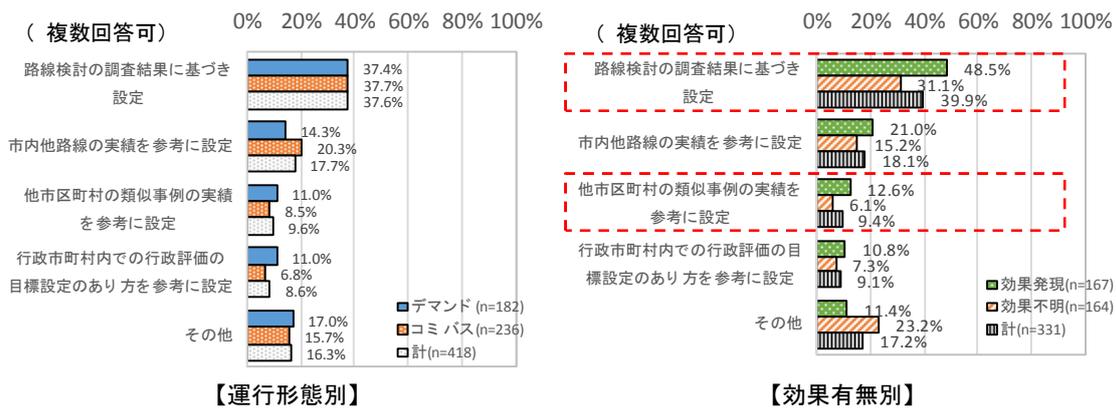
### ③ 目標設定の方法と考え方

#### A) 目標設定の根拠 (設問:問 2-4-3)

目標設定の根拠に関する回答結果について図 3-2-60 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「路線検討の調査結果に基づき設定」と回答した割合は4割弱であった。

効果の有無について回答を比較すると、「路線検討の調査結果に基づき設定」及び「他市区町村の類似事例を参考に設定」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。他市区町村における事例も参考にしつつ対象路線の状況を踏まえた目標を設定することが、実態を踏まえた現実的な目標設定には必要と考えられる。



※その他の主な回答:「過去の利用実績」、「住民アンケート結果」、「住民からの要望」

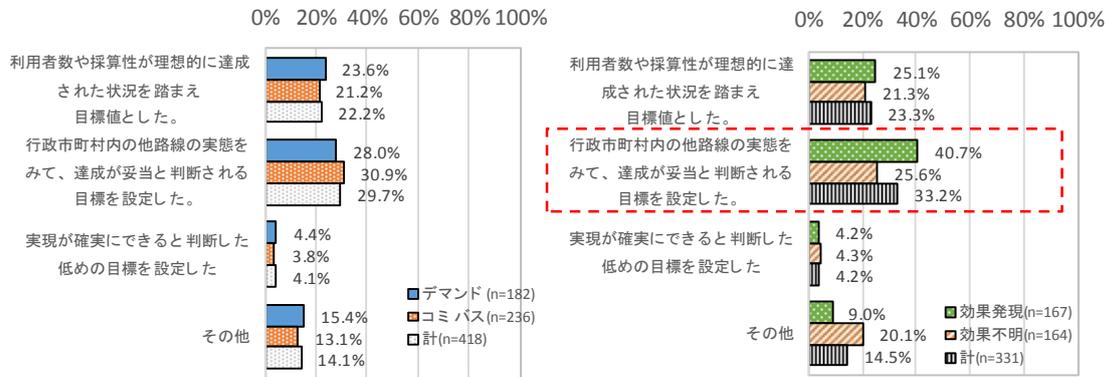
図 3-2-60 目標設定の根拠

#### B) 目標値の設定にあたっての達成度合いの考え (設問:問 2-4-4)

目標の達成度合いの考え方に関する回答結果について図 3-2-61 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「行政市町村内の他路線の実態をみて、達成が妥当と判断される目標を設定した」と回答した割合は約 3 割であり、「利用者数や採算性が理想的に達成された状況を踏まえ目標値とした」が 2 割強であった。

効果の有無について回答を比較すると、「行政市町村内の他路線の実態をみて、達成が妥当と判断される目標を設定した」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。目標値の設定では、達成可能な現実的な目標を設定することが必要と考えられる。



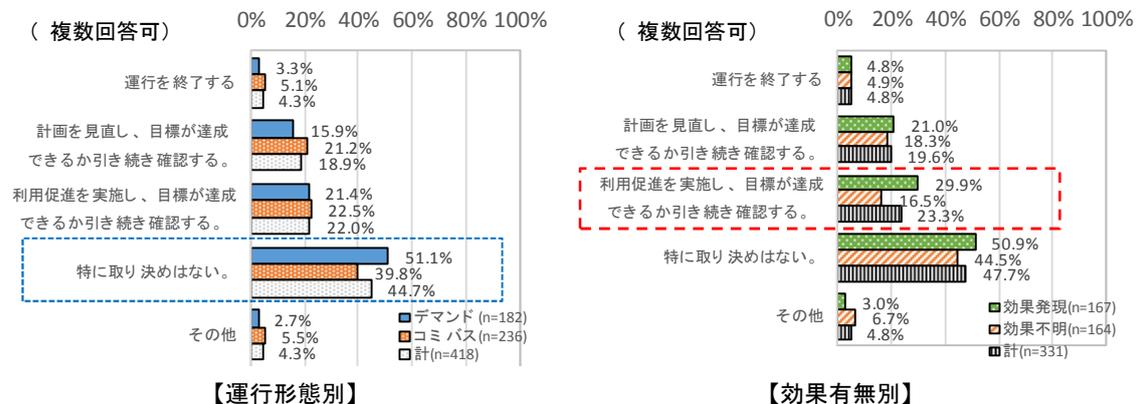
【運行形態別】 【効果有無別】  
図 3-2-61 目標の達成度合いの考え方

### C) 目標が達成できなかった場合の取決め (設問:問 2-4-5)

目標が達成できなかった場合の取決めに関する回答結果について図 3-2-62 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「特に取決めはない」と回答した割合は、4~5 割と高かったが、「利用促進を実施し、目標が達成できるか引き続き確認する」及び「計画を見直し、目標が達成できるか引き続き確認する」と回答した割合も約 2 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスでの各取組の有無を比較すると、「特に取決めはない」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。

効果の有無について回答を比較すると、「利用促進を実施し、目標が達成できるか引き続き確認する」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。目標が達成できない場合においては、そのままにせずその要因を特定し、定期的に目標の達成状況を確認することが必要と考えられる。



【運行形態別】 【効果有無別】  
図 3-2-62 目標が達成できなかった場合の取決め

### 第3項 持続運行のための留意点

#### (1) 路線の評価方法(モニタリング)

##### 【考え方】

- 継続的な運行につながるように、利用実態調査等によるデータ収集を行うとともに、利用しない住民に対しては、利用しない理由や、どのようにしたら利用するかを確認する方法がある。今回の調査結果では図 3-2-63 に示すように、利用者の利用実態や、利用者の意見要望についてのモニタリングを行っている回答が多くあった。
- 運行の改善につなげるために、系統別の利用者数や利用時間帯、利用区間等の詳細なデータに基づき見直しを行うことにより、利用者層の具体的なニーズを把握することが考えられる。

#### A) 運行開始後に実施しているモニタリングの内容 (設問:問 3-1)

運行開始後に実施しているモニタリングの内容に関する回答結果について図 3-2-63 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など)」と回答した割合は約 7~8 割、「利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など)」と回答した割合は 6 割強、「利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など)」と回答した割合は 5 割強と高かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など)」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通は予約に応じて運行をすることから、乗車場所、時刻、経路及び所要時間がその都度変わるため、便別や区間別等という単位での利用実態が定時定路線型のコミュニティバスと比較して把握しづらいことが要因と考えられる。又、デマンド交通においては、配車アプリを用いた利用実態データの集計や解析の機能が付加され、利用しやすいユーザーインターフェースが付加されることが望まれる。

効果の有無について回答を比較すると、「利用者の利用実態、利用者数、利用区間、利用時間帯など」、「利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など)」、「利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など)」及び「非利用者の調査(利用しない理由、どのようにしたら利用するかなど)」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、「特に実施していない」と回答した割合は効果不明の方が効果発現路線に比べ高かった。運行開始後のモニタリングの実施が効果発現に必要なことであり、実施しないと効果は発現しないと考えられる。

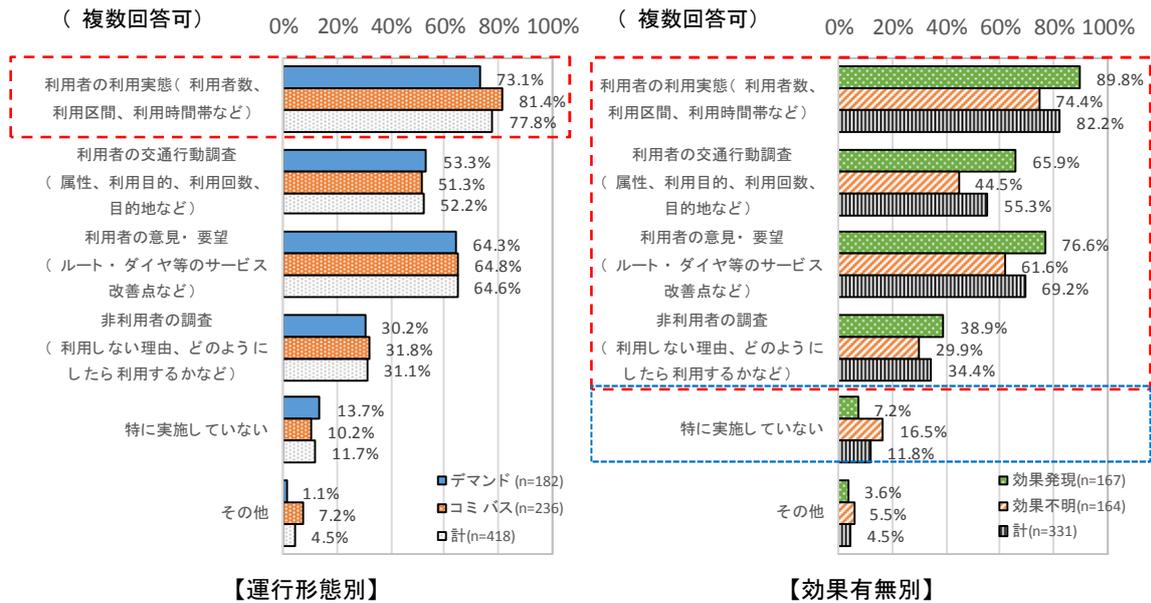


図 3-2-63 モニタリングの内容

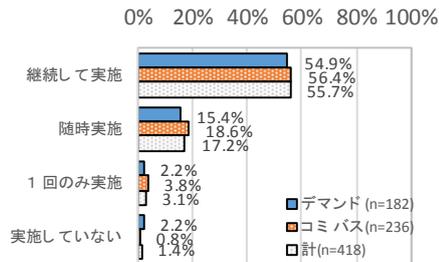
## B) 運行開始後に実施しているモニタリングの実施頻度 (設問:問 3-1)

上記で示したモニタリングの実施頻度に関する回答結果について図 3-2-64 から図 3-2-67 に示す。

図 3-2-64 に示すように利用者の利用実態については、デマンド交通及びコミュニティバスともに「継続して実施」という回答割合が 5 割強と最も高く、図 3-2-65 に示すように利用者の交通行動調査については、デマンド交通では「継続して実施」と回答した割合が、コミュニティバスでは「随時実施」と回答した割合がそれぞれ 3 割弱であった。図 3-2-66 に示すように利用者の意見・要望については、デマンド交通及びコミュニティバスともに「随時実施」という回答が約 4 割と最も高く、図 3-2-67 に示すように「非利用者の調査」については、デマンド交通及びコミュニティバスともに「随時実施」と回答した割合が 2 割弱であった。

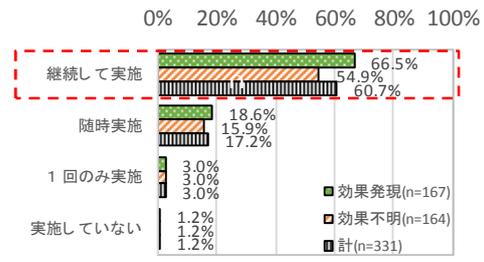
デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、図 3-2-65 の利用者の交通行動調査について、「継続して実施」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ割合が高く、「随時実施」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。デマンド交通は予約に応じて運行をする際に利用者の利用実態について、その属性や目的地等をその都度記録することが多いと考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、図 3-2-64 の利用者の利用実態については、「継続して実施」と回答した割合、図 3-2-65 の利用者の交通行動調査については「随時実施」と回答した割合及び、図 3-2-66 の利用者の意見・要望については「随時実施」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。運行開始後のモニタリングの実施については、1 回のみでなく継続または随時実施することにより問題や課題を発見できるということが必要と考えられる。

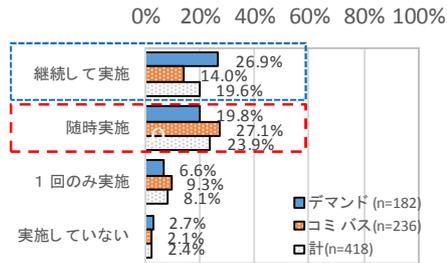


【運行形態別】

図 3-2-64 モニタリングの実施頻度(利用者の利用実態)

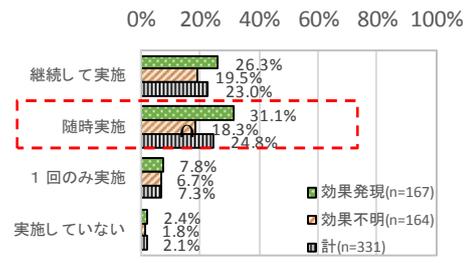


【効果有無別】

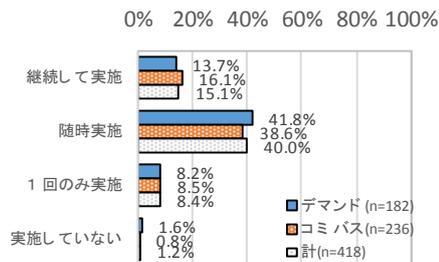


【運行形態別】

図 3-2-65 モニタリングの実施頻度(利用者の交通行動調査)

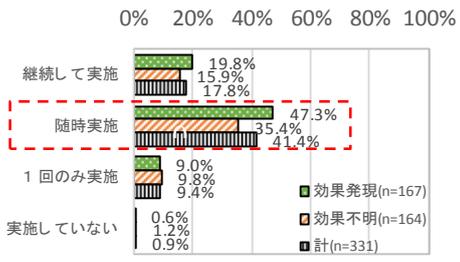


【効果有無別】

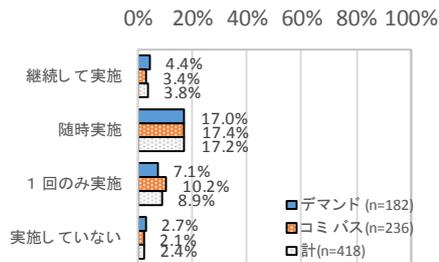


【運行形態別】

図 3-2-66 モニタリングの実施頻度(利用者の意見・要望)

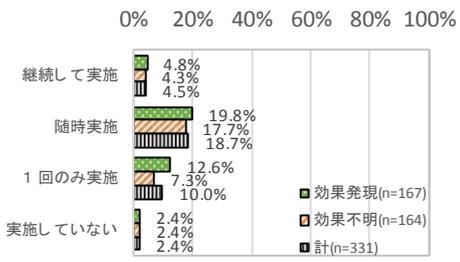


【効果有無別】



【運行形態別】

図 3-2-67 モニタリングの実施頻度(非利用者の調査)



【効果有無別】

### C) モニタリングの実施者 (設問:問 3-1 SQ1)

モニタリングの質問に関する実施者の質問に関する回答結果について図 3-2-68 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「市区町村」と回答した割合は6割前後で最も高く、「運行受託事業者」及び「コンサルタント等への委託」と回答した割合は約2~4割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「コンサルタント等への委託」と

回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。構想・計画段階における現況把握の調査機関が専門コンサルタントであった場合は、デマンド交通の48.9%に比べ、コミュニティバスは49.8%と若干コミュニティバスの方が若干ながら割合が高い<sup>10)</sup>。

効果の有無について回答を比較すると、「市区町村」及び「コンサルタント等への委託」と回答した割合は効果発現が効果不明に比べ高かった。モニタリングの実施については、実施者により効果が異なり、事業の実施主体である市区町村やコンサルタント等の専門的な実施者への委託が望ましいということが考えられる。

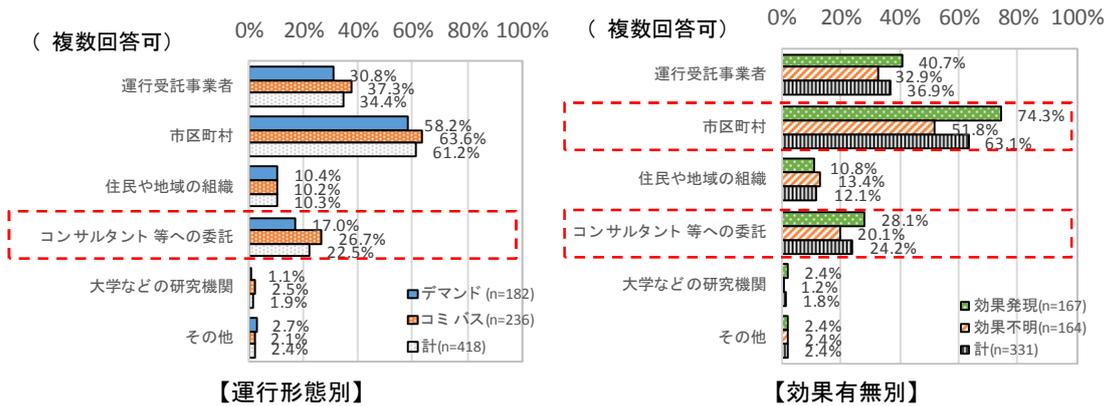


図 3-2-68 モニタリングの実施者

#### D) モニタリングの結果を定期的に確認・協議する組織や場 (設問:問 3-1 SQ2)

モニタリング結果を定期的に確認・協議する組織や場の質問に関する回答結果について図 3-2-69 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織」と回答した割合が約 5~6 割弱と高かった。

効果の有無について回答を比較すると、「運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。モニタリングの実施については、運行受託事業者、住民、市区町村等といった関連主体で構成する協議会等の組織での確認及び協議が好ましいと考えられる。

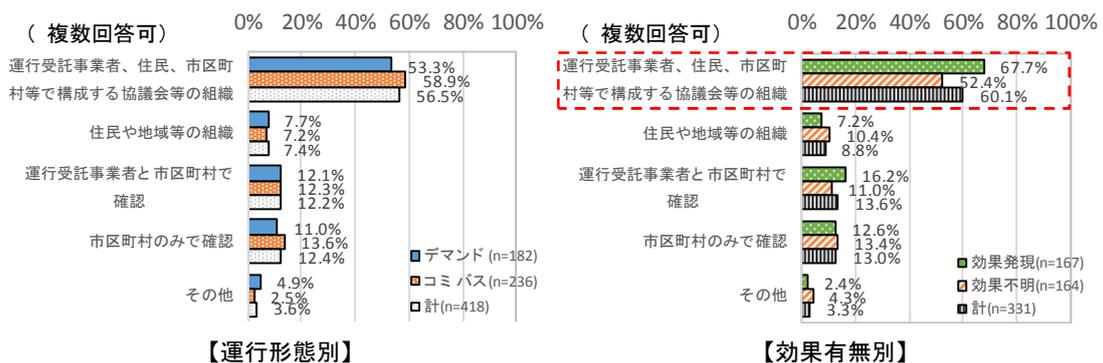


図 3-2-69 モニタリング結果を定期的に確認・協議する組織や場

#### (2) 運行継続の方策・利用促進

##### 【考え方】

■ 利用者の確保や継続的な運行につながるよう、運行開始以降も、住民の公共交通利用に対する意識改革や利用促進の動機付けについて検討することが考えられる。今回の

調査結果では図 3-2-70 に示すように、運行コスト削減や予算確保のほか、公共交通に関する情報提供や住民の公共交通に関する意識改革といった選択をした回答が多くあった。

■利用促進の動機付けの方策には、図 3-2-71 に示すようにパンフレットやマップといった情報提供による公共交通への関心向上、啓発活動、停留所へのベンチ・上屋設置等のバス利用環境の整備及び、割引制度をはじめとした運賃の工夫等がある。

### ① 今後も持続的に運行していくために必要だと思われること（設問:問 3-2）

今後も持続的に運行していくために必要だと思われることの回答結果について図 3-2-70 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「公共交通に関する情報提供」、「市民の公共交通利用に対する意識改革」及び「予算の確保」と回答した割合は約 6～7 割と高かった。なお、「利用促進のための市民参加型の施策実施」がやや少ないが、継続的に運行していく上で、住民にも一定の責任・役割を持ってもらうことが重要であり、積極的に住民を巻き込んだ施策を検討することが望まれる。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「運行コストの削減」及び「周辺市町村との連携」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスの導入及び運行にあたって周辺市町村との接続を考慮することが多いこと、また運行経費の額がデマンド交通より高いという印象を受けていると考えられていることが要因と考えられる。

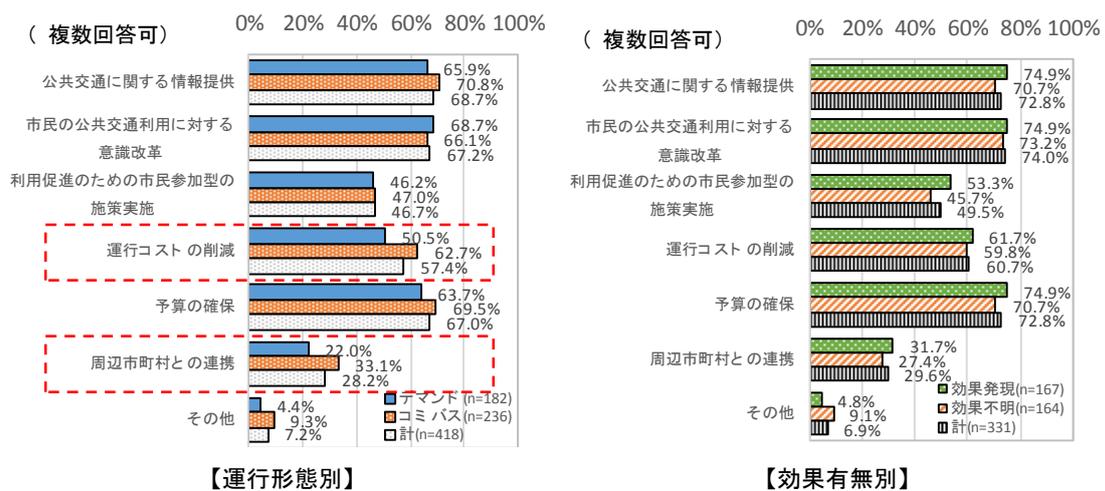


図 3-2-70 継続的に運行していくために必要と考えること

### ② 利用促進の具体策

#### A) 利用促進のターゲット（設問:問 3-3）

利用者の確保や継続的な運行につながるよう、ターゲットとなる利用層を設定した上で利用促進を行うことが考えられる。これに関連して、利用促進のターゲットの質問に関する回答結果について図 3-2-71 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「高齢者」及び「住民全体」と回答した割合が約 6～8 割と高かったが、「通勤者・通学者」及び「観光客などの来訪者」と回答した割合も一定程度あり、高齢者以外のターゲットも一定程度対象にしていることが見受けられた。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「通勤者・通学者」及び「観光客などの来訪者」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスが対象としている利用者層は高齢者のみでなく、通勤、通学や来訪者と幅広く設定されていること<sup>18</sup>が要因と考えられる。

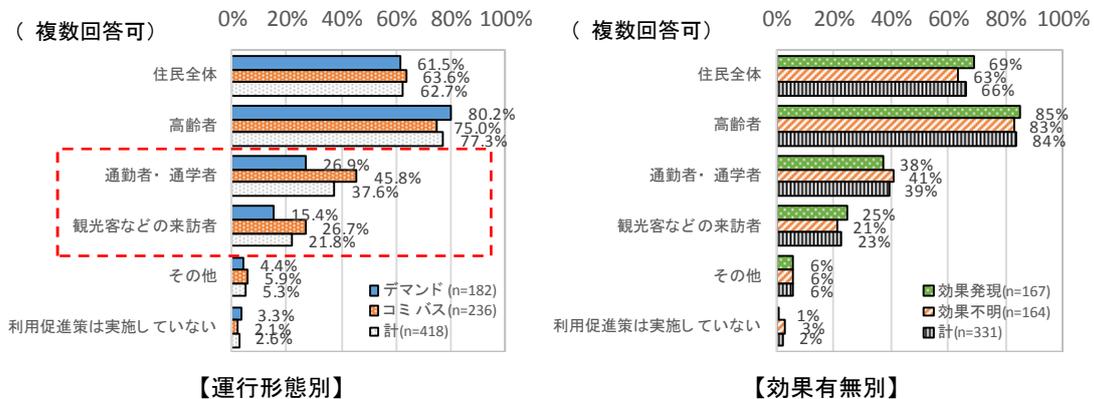


図 3-2-71 利用促進のターゲット

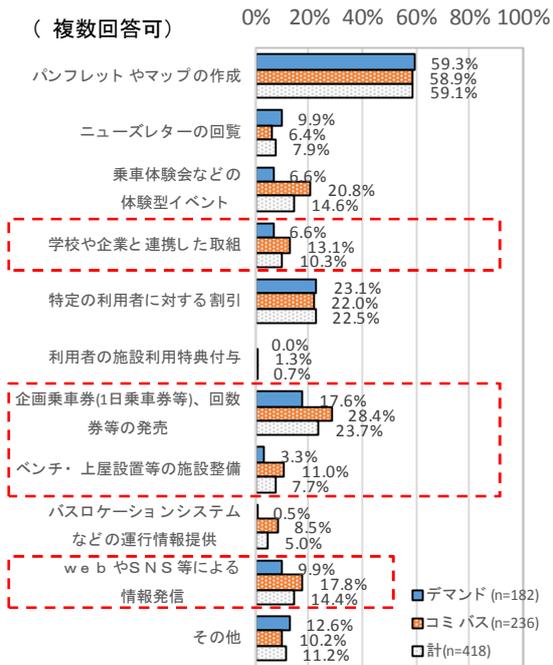
## B) 効果があったと思われる利用促進の取組 (設問:問 3-3 SQ1)

効果があったと思われる利用促進の取組に関する回答結果について図 3-2-72 に示す。「パンフレットやマップの作成」と回答した割合がデマンド・コミバスともに 6 割弱と高い結果であった。前に示したようにターゲットが高齢者となる場合もあるため、これらの媒体が高齢者に理解されやすく作られているかが重要になる。

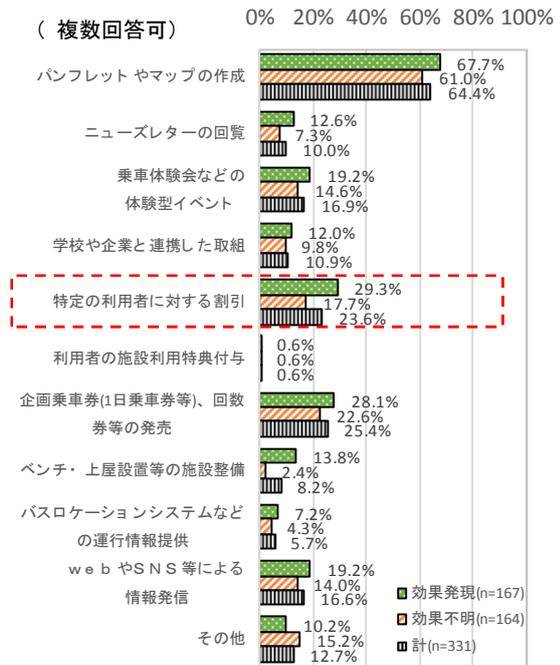
デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「学校や企業と連携した取組」、「企画乗車券(1日乗車券等)、回数券等の発売」、「ベンチ・上屋設置等の施設整備」及び「web や SNS 等による情報発信」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスが対象としている利用者層の違い等が要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると「特定の利用者に対する割引」という回答で効果発現の割合が効果不明に比べ高かった。利用促進については、対象とする利用者(ターゲット)を絞り実施することが望ましいと考えられる。

<sup>18</sup> 「p.28 図 3-2-3 導入路線を利用している住民の方々の移動目的」及び、「p.28 図 3-2-4 導入路線を利用している住民の方々の移動目的(最もあてはまるもの)」を参照。



【運行形態別】



【効果有無別】

図 3-2-72 利用促進の取組

### (3) 目標評価(デマンド交通、コミュニティバスの運行による効果の発現)

#### 【考え方】

■運行開始後に評価を行うために、定期的に運行の実績と設定した目標や検討課題とを照らし合わせる方法がある。今回の調査結果では図 3-2-74 に示すように、交通空白地域を解消している、運行継続ができており及び住民から評価されていることで事業の効果が発現している、と判断している自治体が多い。

#### A) 効果が発現していると評価しているか (設問:問 3-4)

効果が発現したかという質問に関する回答結果について図 3-2-73 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「効果が発現している」と回答した割合は7割と多かった。

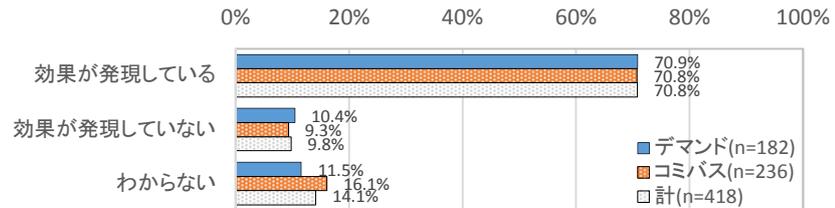


図 3-2-73 効果発現の有無

#### B) 効果が発現していると評価する理由 (設問:問 3-4 SQ1)

効果が発現している評価する理由に関する回答結果について図 3-2-74 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「運行を継続できている」、「(目標達成の他に)交通空白地域が解消している」及び「住民から評価されている」という回答が概ね4割~6割強であった。運行が継続できていることでこれらの目標が達成されていると評価していると考えられる。また、目標達成という視点では、「(設定した)定性的目標を達成している」「(設定した)定量的目標を達成している」という回答がデマンド交通・コミバスともに約2割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「(目標達成の他に)交通空白地域が解消している」と回答した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高かった。デマンド交通が予約に応じて運行されるため、公共交通空白地域の解消の効果が大きいと認識されやすい可能性がある。

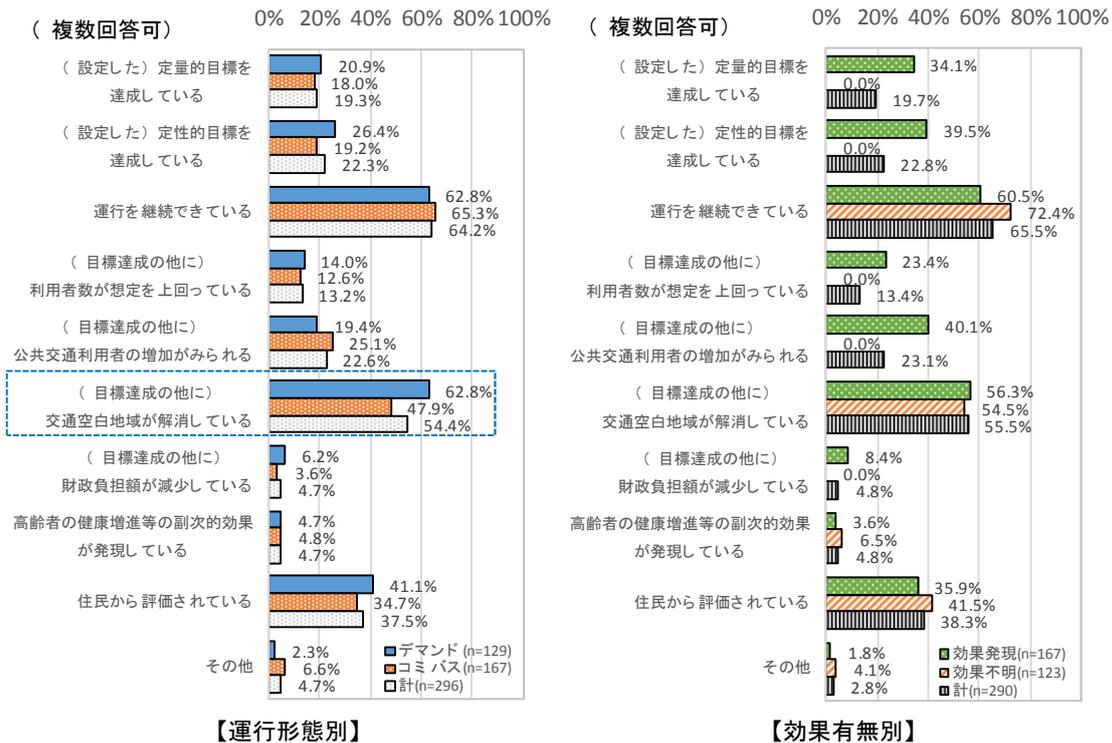


図 3-2-74 効果発現していると評価する理由

**C) 効果が発現していないと評価する理由 (設問:問 3-4 SQ2)**

効果が発現していないと評価する理由に関する回答結果について図 3-2-75 に示す。デマンド交通では「(目標達成とは別に) 利用者が想定を下回っている」という回答が 5 割弱と多く、コミュニティバスでは「今後の運行を継続するのに課題がある」及び「(目標達成とは別に) 公共交通の利用者が減少している」という回答が約 4 割と高かった。

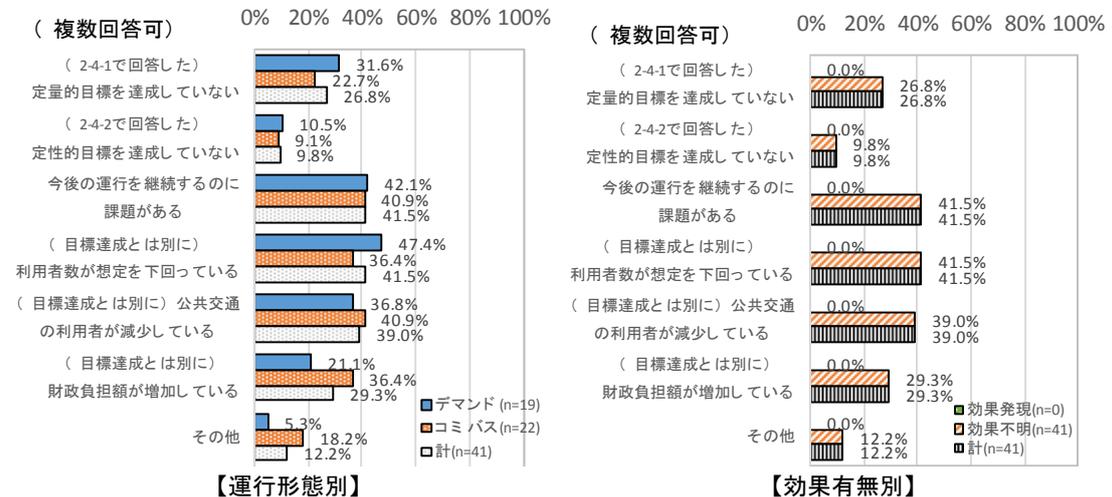


図 3-2-75 効果が発現していないと評価する理由

**② 事後評価**

**A) 事後評価の実施の有無 (設問:問 3-4 SQ3)**

数値目標を設定した市区町村に対する事後評価を実施の有無に関する回答結果について図 3-2-76 に示す。「実施した」という回答はデマンド交通及びコミュニティバスともに

4～5割弱であった。

効果の有無について回答を比較すると、「実施した」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。事後評価を実施することで、目標の達成状況や課題を把握できると考えられ、効果発現に役立つと考えられる。

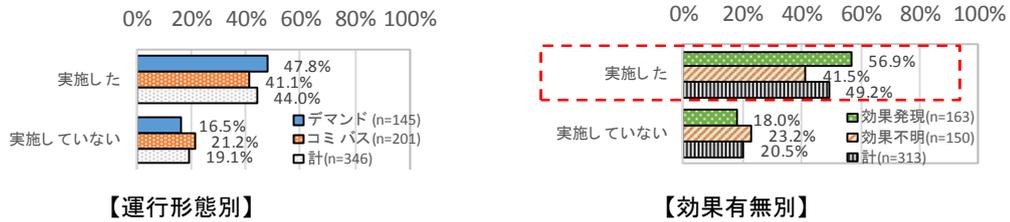


図 3-2-76 数値目標を設定した市区町村に対する事後評価の実施の有無

### B) 事後評価結果の達成状況と達成割合 (設問: 問 3-4 SQ4)

数値目標を設定した市区町村の事後評価結果及び達成割合に関する回答結果について図 3-2-77 及び図 3-2-78 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、事後評価を「達成していない」と回答した割合は約 3割あり、達成割合を「目標に比べ若干下回る」と回答した割合が約 4～5割と高かった。利用者数の見通しを立てる際には慎重な調査設計が必要である。

効果の有無について回答を比較すると、事後評価で「達成している」、達成割合で「目標とほぼ同程度」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高く、「目標に比べ若干下回る」及び「目標に比べ大幅に下回る」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。効果の発現については、事後評価を実施した場合の達成状況や達成割合で確認できると考えられる。

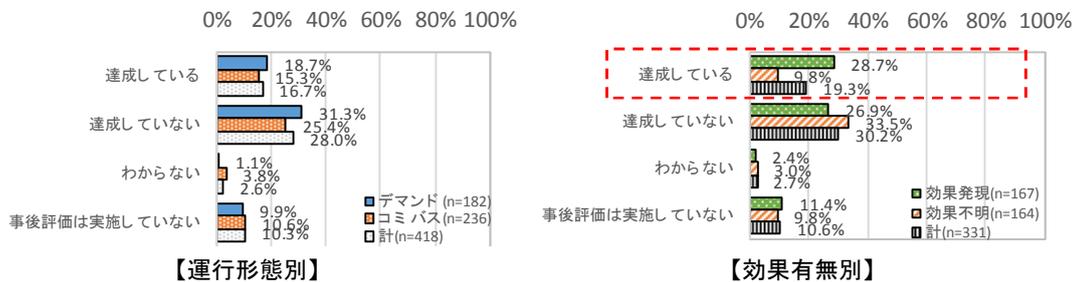


図 3-2-77 数値目標を設定した市区町村の事後評価結果

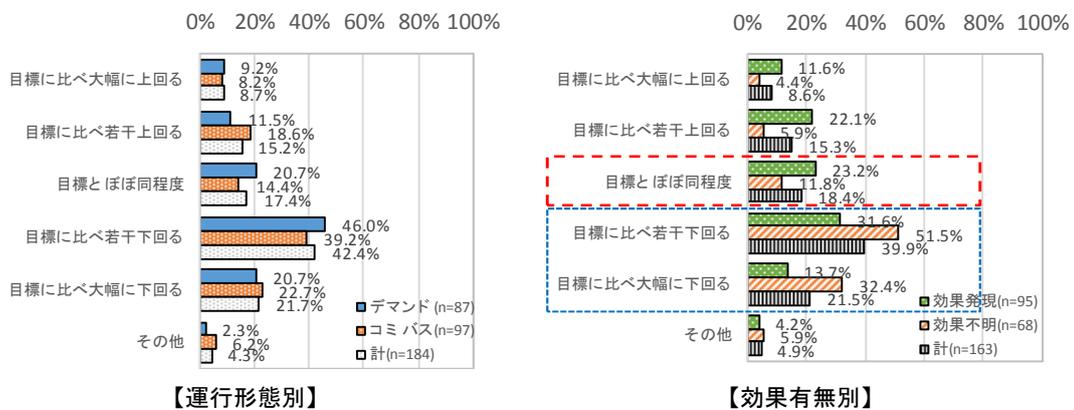


図 3-2-78 数値目標を設定した市区町村の事後評価における達成割合

#### (4) 見直し(ルート・便数、目標値や評価項目)

##### 【考え方】

- 目標の達成状況を踏まえ、必要に応じ見直しを行う。評価、見直しの必要性の有無、見直しの方法（モニタリング等）及び、見直しの体制（協議会等）を決めておき、適宜実施できるようにしておく必要がある。今回の調査結果では、図 3-2-80 及び図 3-2-81 に示すようにモニタリングに基づく住民からの声や利用者数等が多く見られた。
- 利用実態のデータについて、近年ではバス利用者数や運行実績にかかる各種データの取得が容易となっていることから、これらも積極的に活用する方法が考えられる。

#### ① ルートや便数の見直し

##### A) 運行開始後のルートや便数の見直し（設問:問 3-5）

運行開始後のルートや便数の見直しに関する回答結果について図 3-2-79 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに、「停留所の新設」と回答した割合が最も高く、約 3～5 割であった。なお、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「ルートや便数の見直しは行っていない」と回答した割合は約 1～2 割であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「路線の新設・延伸」、「停留所の新設」、「路線の短縮・廃止」、「停留所の廃止」、「本数の減便」、「運行時間帯の縮小」及び「他のバス路線や鉄道との接続改善」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは定時定路線型であることから、路線の変更がデマンド交通に比べ多いことが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「本数の増便」及び「運行時間帯の拡大」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ、「本数の減便」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。効果が発現している場合には事業の拡大、効果が不明な場合は事業の縮小について検討していると考えられる。

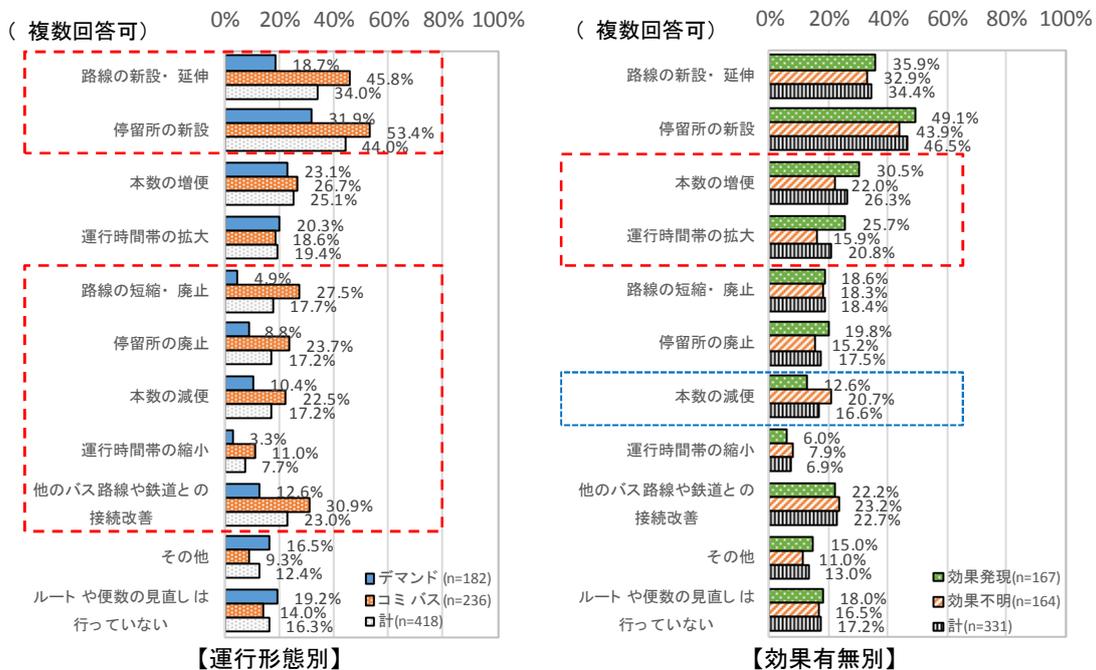


図 3-2-79 運行後のルートや便数の見直しの有無

## B) ルートや便数の見直しの判断要因 (設問: 問 3-5 SQ1)

ルートや便数の見直しの判断要因に関する回答結果について図 3-2-80 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく」と回答した割合は 5 割強であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「道路整備や施設配置の変化などの外部要因による」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは定時定路線型であることから、道路や施設の変化による路線への影響がデマンド交通に比べて多いと考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく」及び「道路整備や施設配置の変化などの外部要因による」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。ルートや便数の見直しについてはモニタリングの他、目的地となる施設配置や運行可能な道路整備によるルート変更を適切に実施することが効果発現につながると考えられる。

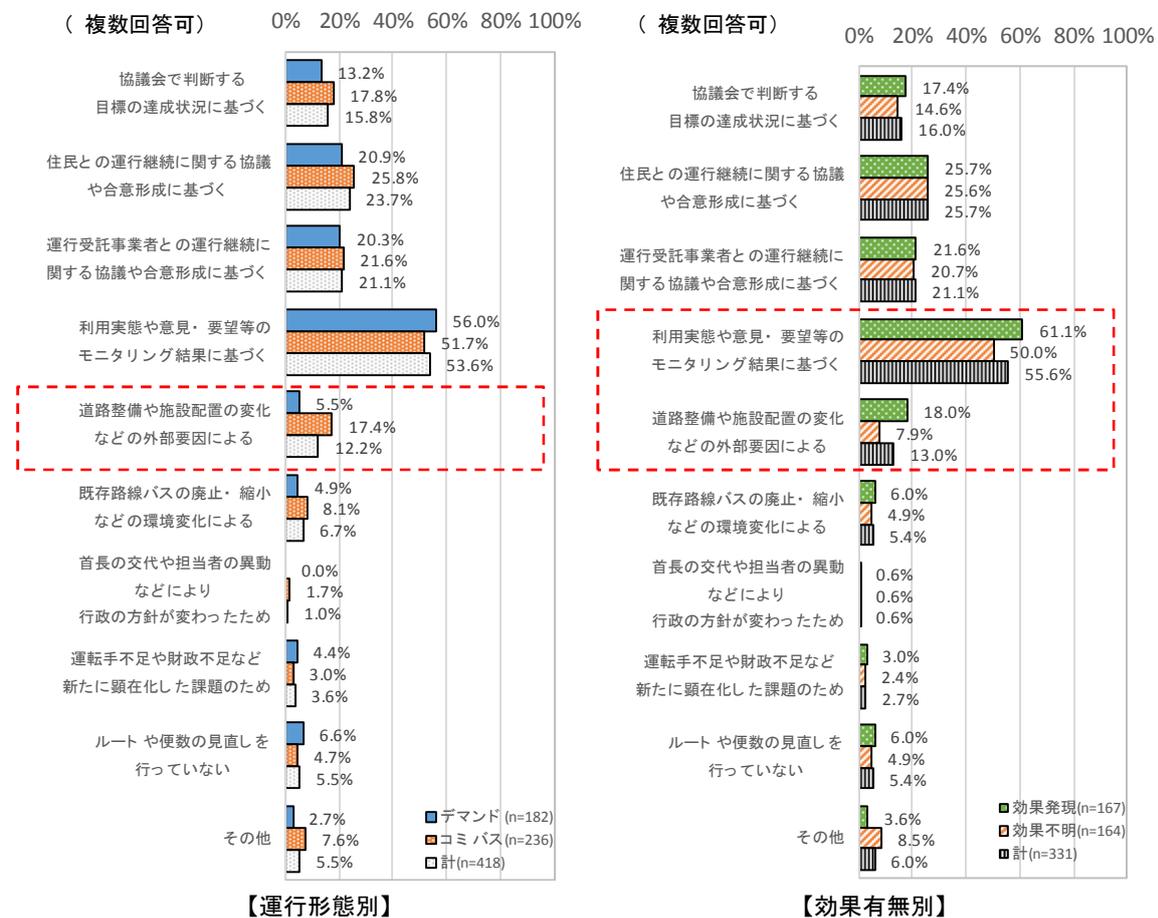


図 3-2-80 ルートや便数の見直しの判断要因

## C) ルートや便数の見直しの判断に使用したデータ・情報の種類 (設問: 問 3-5 SQ2、3)

ルートや便数の見直しの判断に使用したデータに関する回答結果について図 3-2-81 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「住民からの声」と回答した割合は 5 割強~6 割弱であった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、見直しの情報を「路線全体の利用者数」、「便別や停留所別の利用者数」及び「採算性や補助金額」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。コミュニティバスは既存の路線バスと同様に定時定路線型であり、既存の路線バスと類似した評価を重視することが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「路線全体の利用者数」、「便別や停留所別の利用者数」及び「利用者の満足度」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。ルートや便数見直しの判断は、路線全体、便数や停留所の利用者数の他、利用者の満足度を分析し適切に実施することが効果発現につながると考えられる。

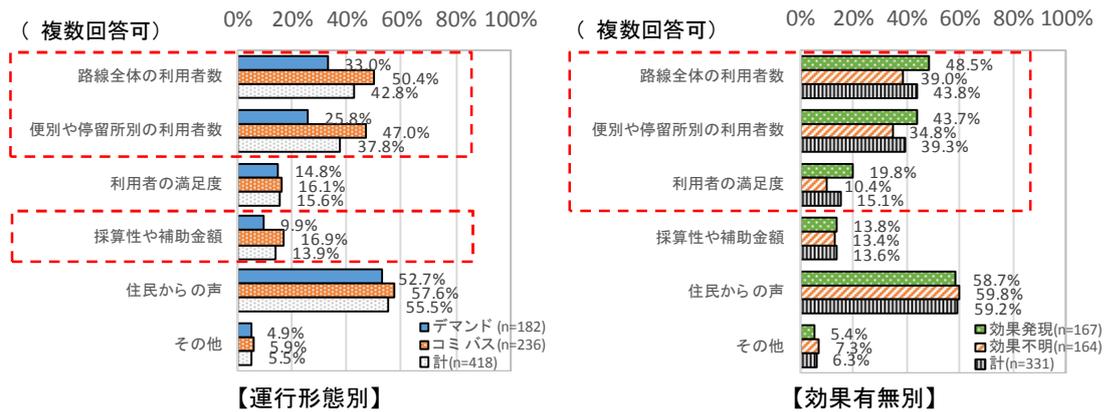


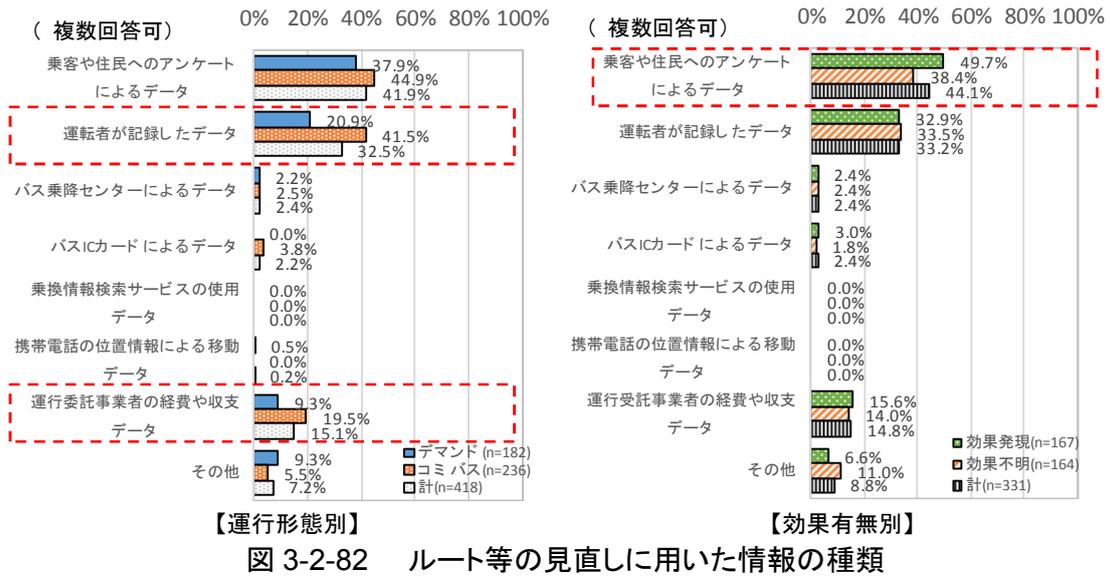
図 3-2-81 ルートや便数の見直しの判断に使用したデータ

ルートや便数の見直しの判断に使用した情報に関する回答結果について図 3-2-82 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに「乗客や住民へのアンケートによるデータ」と回答した割合は約 4 割であった。近年ではビッグデータによるバス利用者数や運行実績にかかる各種データの取得が容易になっていることから、これらの積極的な活用が望まれる。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「運転者が記録したデータ」及び「運行受託事業者の経費や収支データ」と回答した割合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。図 3-2-81 のデータと同様にコミュニティバスは既存路線バス事業としての評価を重視することが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「乗客や住民へのアンケートによるデータ」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。ルートや便数見直しの判断は、乗客や住民のアンケートを通してデータを収集することによって適切に実施することが効果発現につながると考えられる。



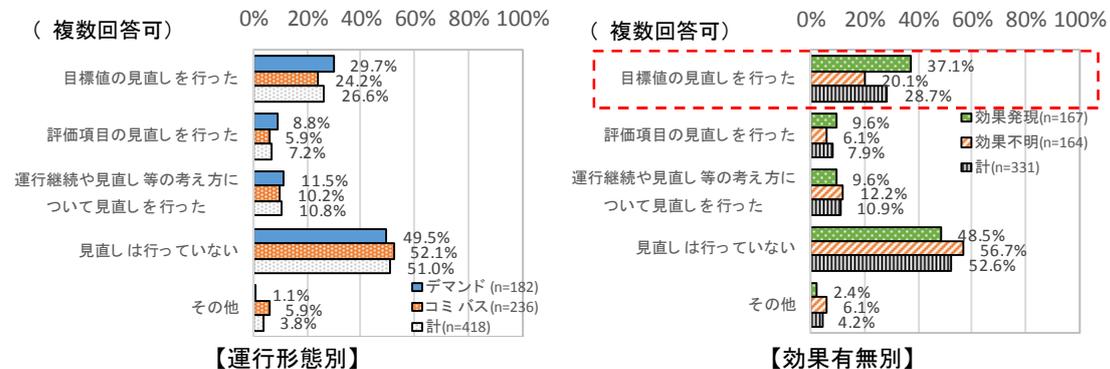
## ② 目標値や評価項目、運行継続の判断材料等についての見直し

### A) 目標値や評価項目、運行継続の判断材料等についての見直しの有無（設問：問 3-5-2）

目標値や評価項目、運行継続の判断材料等についての見直しの有無に関する回答結果について図 3-2-83 に示す。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、「見直しは行っていない」と回答した割合は約 5 割であり、「目標値の見直しを行った」と回答した割合は 3 割弱、「運行継続や見直し等の考え方について見直しを行った」と回答した割合は 1 割程度であった。

効果の有無について回答を比較すると、「目標値の見直しを行った」と回答した割合は効果発現の方が効果不明に比べ高かった。運行継続の判断材料の見直しとして、目標値の見直しを必要に応じ適切に実施することが効果発現につながると考えられる。



### B) 見直しの理由（設問：問 3-5-2 SQ1）

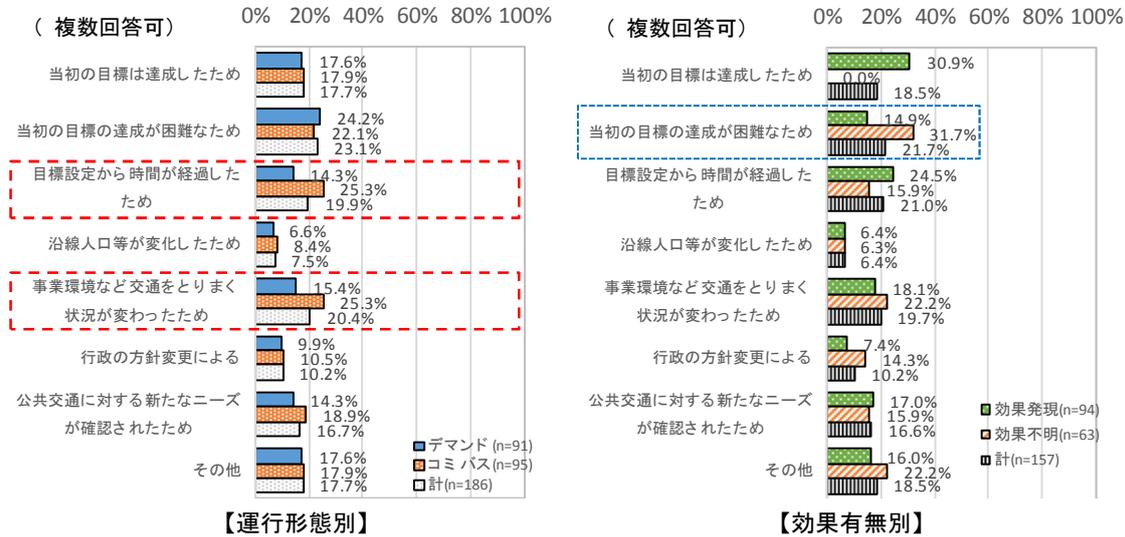
見直しの理由に関する回答結果について図 3-2-84 に示す。

デマンド交通では「当初の目標の達成が困難なため」と回答した割合が 2 割強であり、コミュニティバスでは「目標設定から時間が経過したため」及び「事業環境など交通をとりまく状況が変わったため」と回答した割合が 2 割強で最も高かった。

デマンド交通とコミュニティバスの回答を比較すると、「目標設定から時間が経過したため」及び「事業環境など交通をとりまく状況が変わったため」という回答した割合はコ

コミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高かった。これは、コミュニティバスが定時定路線型であり、必要に応じて路線や停留所など見直しが必要であることが要因と考えられる。

効果の有無について回答を比較すると、「当初の目標の達成が困難なため」と回答した割合は効果不明の方が効果発現に比べ高かった。目標達成が困難なことが理由で見直す場合には、導入の効果が不十分であることから効果不明となると考えられる。



※その他の主な回答:「目標を設定していなかったため、計画策定にあたり、目標を再設定した」等

図 3-2-84 運行後の目標値や評価項目、運行継続判断材料等の見直しを行った理由

### 第3節 運行開始にあたっての投資額及び収支状況等の分析

#### 第1項 収支状況等の運行費用に関する項目

##### (1) 収支率（設問：問 3-4 SQ3）

収支率に関する回答結果を図 3-3-1 に示す。デマンド交通では「6～10%」の範囲に当てはまる回答が最も多く、コミュニティバスでは「5%以下」及び「11～15%」の範囲に当てはまる回答の割合が最も多い。また、デマンド交通の収支率の平均値は 18.6%、中央値が 12.9%に対し、コミュニティバスの収支率の平均値は 22.7%、中央値が 14.4%と、コミュニティバスの方がデマンド交通に比べ収支率が高い傾向にある。コミュニティバスは定時定路線型であり、予約に応じて運行するデマンド交通に比べ輸送できる利用者数が多くなることが期待され、利用者数及び運賃収入を増加できることが 1 つの要因と考えられる。

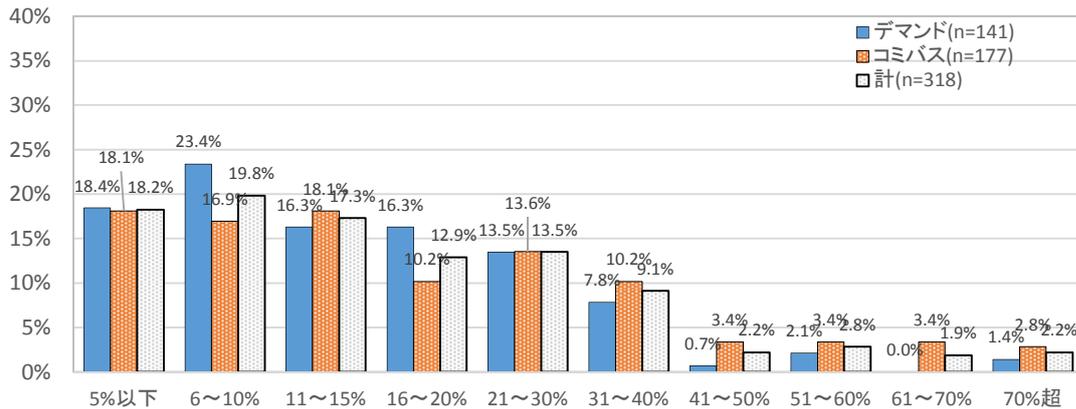


図 3-3-1 収支率(※回答があった数値のみ集計)

##### (2) 利用者 1 人あたりの経費（設問：問 3-4 SQ3）

利用者 1 人あたりの経費に関する回答結果を図 3-3-2 に示す。デマンド交通では「2001～3000 円」の範囲に当てはまる回答が最も多く、コミュニティバスでは「701～1000 円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 2774 円、中央値は 1841 円に対し、コミュニティバスの平均値は 1938 円、中央値は 931 円とコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ利用者 1 人当たりの経費が安い傾向にある。コミュニティバスは定時定路線型であり予約に応じて運行するデマンド交通に比べ利用者数が多く、単位当たりのコストが逡減できることが 1 つの要因と考えられる。

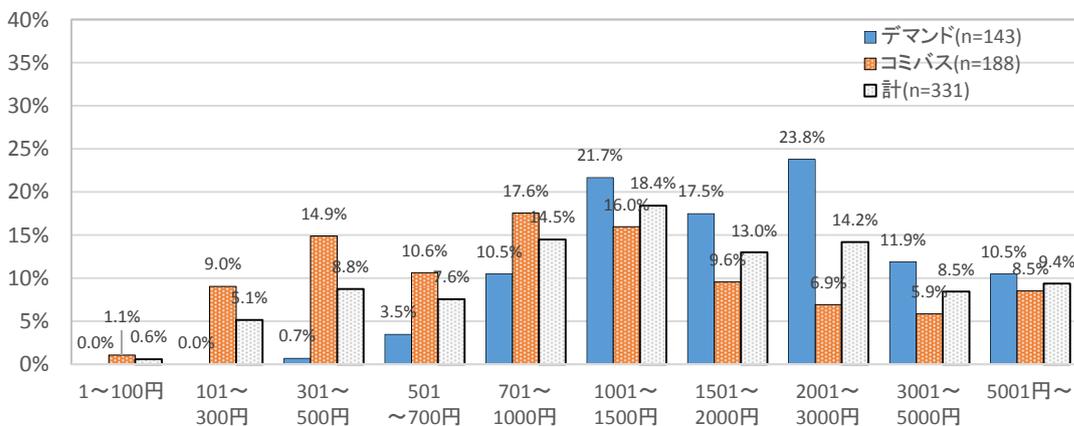


図 3-3-2 利用者 1 人あたりの経費(※回答があった数値のみ集計)

### (3) バス 1 台あたりの経費（設問：問 3-4 SQ3）

バス 1 台あたりの経費に関する回答結果を図 3-3-3 に示す。デマンド交通では「501～700 万円」及び「701～1000 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多く、コミュニティバスは「1001～1500 万円」及び「1501～2000 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 466 万円、中央値が 462 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 991 万円、中央値が 800 万円とコミュニティバスの方がバス 1 台あたりの経費が高い傾向にある。コミュニティバスはバス車両を活用し、予約に応じて運行するデマンド交通は小型のセダン型やワゴン型の車両を活用することが 1 つの要因と考えられる。

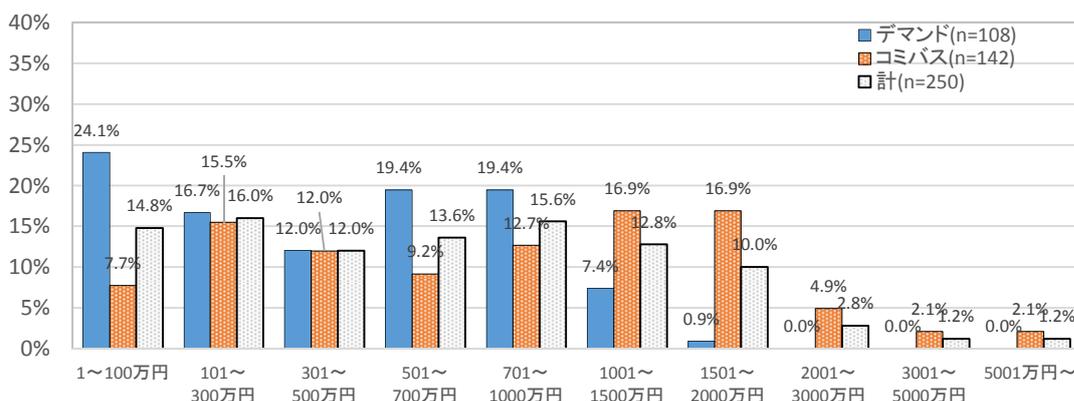


図 3-3-3 バス 1 台あたりの経費（※回答があった数値のみ集計）

### (4) バス 1 台あたり年間利用者数（設問：問 3-4 SQ3）

バス 1 台あたりの年間利用者数に関する回答結果を図 3-3-4 に示す。デマンド交通では「1～1000 人」の範囲に当てはまる回答が、コミュニティバスでは「1001～3000 人」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 2408 人、中央値は 1622 人に対し、コミュニティバスの平均値は 17585 人、中央値が 6224 人と、コミュニティバスの方がデマンド交通に比べ利用者数が多い傾向にある。コミュニティバスは定時定路線型であり、予約に応じた運行を行うデマンド交通に比べ利用者を多く輸送できることが 1 つの要因と考えられる。

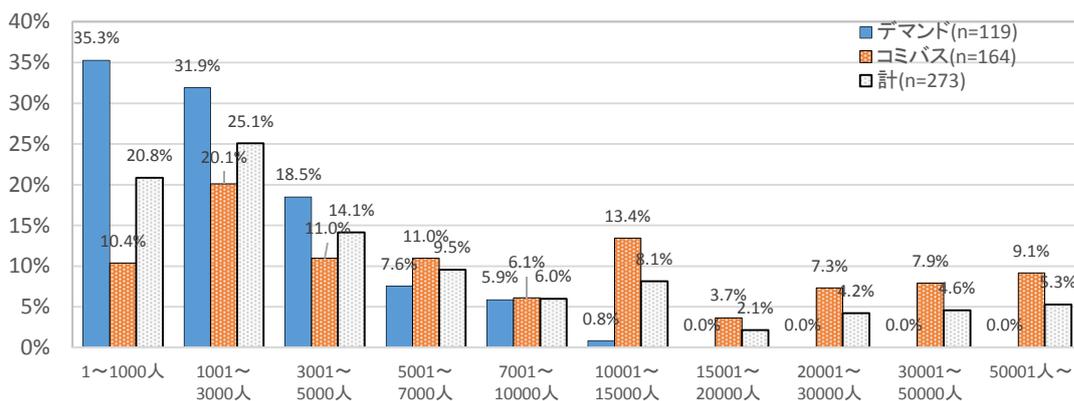


図 3-3-4 バス 1 台あたり年間利用者数（※回答があった数値のみ集計）

## 第2項 投資額等の初期費用に関する項目

### (1) 投資額合計（設問：問 2-3-4）

運行開始にあたっての投資額に関する回答結果を図 3-3-5 に示す。デマンド交通では「1

～100 万円」の範囲に当てはまる回答が、コミュニティバスでは「101～300 万円」及び「701～1000 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 990 万円、中央値が 499 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 1742 万円、中央値は 878 万円とコミュニティバスの投資額はデマンド交通に比べて高い傾向にある。

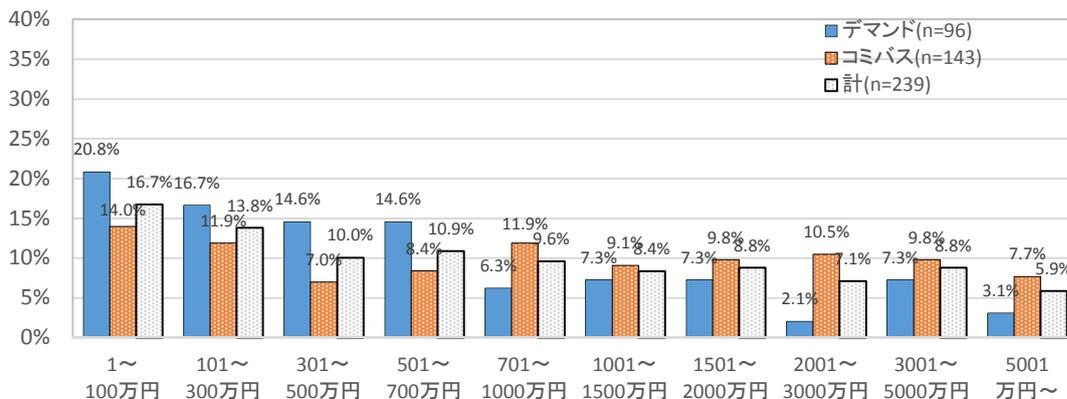


図 3-3-5 投資額合計(※回答があった数値のみ集計)

## (2) 項目別投資額 (設問：問 2-3-4)

### ① 車両購入費

車両購入費に関する回答結果を図 3-3-6 に示す。デマンド交通は「301～500 万円」の範囲に当てはまる回答が多くコミュニティバスでは「1501～2000 万円」及び「3001～5000 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 298 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 1312 万円とコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ車両購入費が高い傾向にある。デマンド交通はワゴン型やセダン型の車両を用いた場合に、通常のバス使用車両に比べ価格が安いことが要因と考えられる。

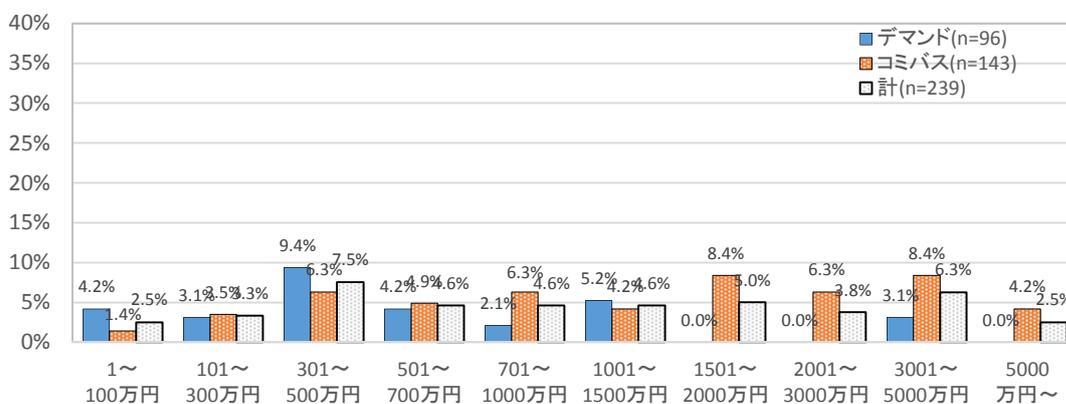


図 3-3-6 車両購入費(※回答があった数値のみ集計)

### ② 施設整備費

施設整備費に関する回答結果を図 3-3-7 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「1～100 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 77 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 241 万円とコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ施設整備費が高い傾向にある。なお、デマンド交通における運行システム管理費については図 3-3-8 で示すこととし、施設整備には含んでいない。

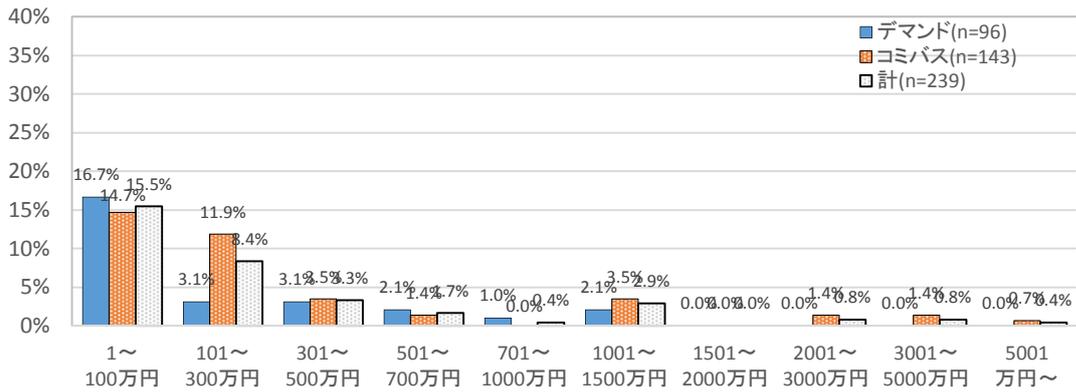


図 3-3-7 施設整備費(※回答があった数値のみ集計)

### ③ 運行管理システム費

運行管理システム費に関する回答結果を図 3-3-8 に示す。デマンド交通「1~100 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多いが、コミュニティバスはほとんど回答がない。また、デマンド交通の平均値は 362 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 13 万円とデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ運行管理システム費が高い傾向にある。デマンド交通は予約に応じた運行のためのシステムが必要であり、その分の費用が追加されているということが要因と考えられる。

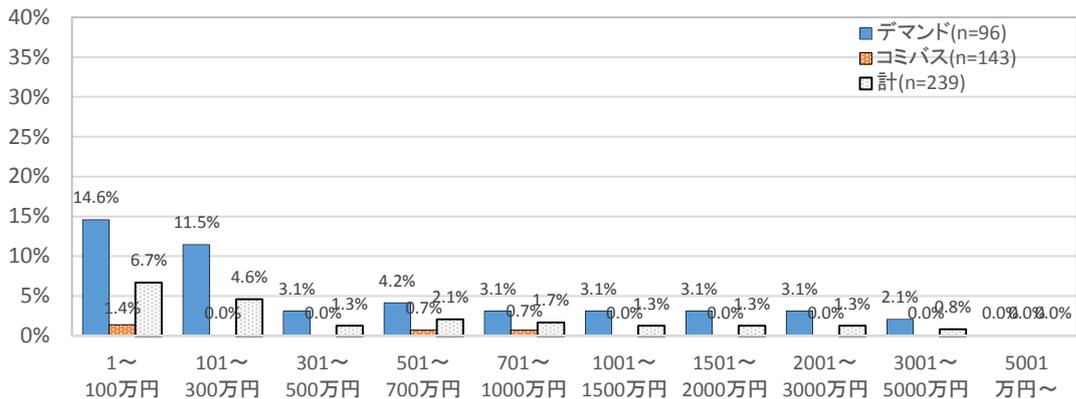


図 3-3-8 運行管理システム費(※回答があった数値のみ集計)

### ④ 調査費

調査費に関する回答結果を図 3-3-9 に示す。デマンド交通及びコミュニティバスともに「1~100 万円」の範囲に当てはまる回答が最も多い。また、デマンド交通の平均値は 252 万円に対し、コミュニティバスの平均値は 176 万円とデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ調査費が高い傾向にある。デマンド交通は予約に応じた運行のためのシステムが必要であり、その分の費用が追加されているということが要因と考えられる。

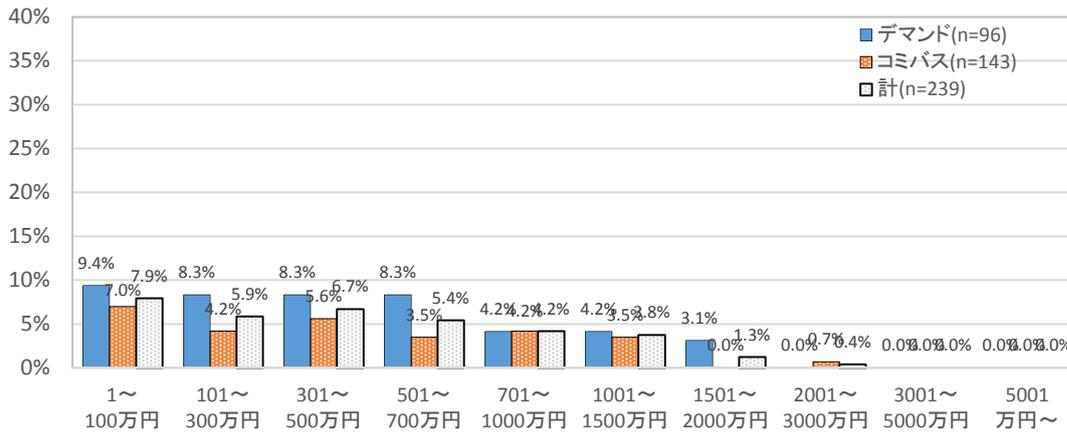


図 3-3-9 調査費(※回答があった数値のみ集計)

### 第3項 投資額及び収支状況のまとめ

- 投資額、経費及び収支状況をみると、今回の調査結果では収支率は双方で同程度だが、運行開始にあたっての投資額やバス1台当たりの経費はコミュニティバスに比べてデマンド交通の方が低い。
- その一方、単位当たりの利用者数に関する項目を比較すると、今回の調査結果では1台当たり利用者数はコミュニティバスの方が多く、また利用者1人あたり費用はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が低くなっている。

デマンド交通とコミュニティバスの経費に関する指標を表 3-4-1 に示す。収支率は双方で同程度である。運行開始にあたっての投資額やバス1台当たりの経費はコミュニティバスに比べてデマンド交通の方が低い。その一方で、単位当たりの利用者数に関する項目を比較すると、1台当たり利用者数はコミュニティバスの方が多く、利用者1人あたりの費用はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が低いという結果となっている。

デマンド交通の方が運行開始にあたっての投資額及び経費は低い、コミュニティバスの方が輸送できる人員が多いことから、利用者1人当たりの経費も安くなることがあると考えられ、費用や収支の面においても、需要規模に応じコミュニティバスとデマンド交通バスの役割が分かれることと考えられる。

表 3-3-1 コミュニティバス及びデマンド交通の利用者数やコスト特性<sup>19</sup>

|           |                 | デマンド交通                               | コミュニティバス                 |
|-----------|-----------------|--------------------------------------|--------------------------|
| 収支率       |                 | 15%程度                                | 15~20%程度                 |
| 費用に関する項目  | 運行開始にあたっての投資額   | 500万円~1000万円程度<br>(車両、運行管理システム、調査費等) | 900万円~2000万円<br>(車両購入費等) |
|           | バス1台あたりの経費(年間)  | 500万円/台                              | 800万円/台~1000万円/台         |
| 利用者に関する項目 | バス1台あたり利用者数(年間) | 1500人/台~2500人/台                      | 5000人/台~20000人/台         |
|           | 利用者1人あたりの経費     | 1500円/人~3000円/人                      | 1000円/人~2000円/人          |

<sup>19</sup> 上記の各値は回答のあった各項目に関する平均値及び中央値をもとに算出した

## 第4節 地域類型別の分析

### (1) 地域類型の考え方

地域類型については、人口規模により分類した場合と、農業地域類型を用いる場合の2通りについて検討を行った。なお、農業地域類型における各区分の定義は以下のとおりである。

表 3-4-1 農業地域累計の定義<sup>19)</sup>

| 農業地域類型 | 基準指標  |
|--------|---|
| 都市的地域  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・可住地に占めるDID面積が5%以上で、人口密度500人以上又はDID人口2万人以上の旧市区町村又は市町村。</li> <li>・可住地に占める宅地等率が60%以上で、人口密度500人以上の旧市区町村又は市町村。ただし、林野率80%以上のものは除く。</li> </ul>                             |
| 平地農業地域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・耕地率20%以上かつ林野率50%未満の旧市区町村又は市町村。ただし、傾斜20分の1以上の田と傾斜8度以上の畑の合計面積の割合が90%以上のものを除く。</li> <li>・耕地率20%以上かつ林野率50%以上で、傾斜20分の1以上の田と傾斜8度以上の畑の合計面積の割合が10%未満の旧市区町村又は市町村。</li> </ul> |
| 中間農業地域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・耕地率20%未満で、「都市的地域」及び「山間農業地域」以外の旧市区町村又は市町村。</li> <li>・耕地率20%以上で、「都市的地域」及び「平地農業地域」以外の旧市区町村又は市町村。</li> </ul>  |
| 山間農業地域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・林野率80%以上かつ耕地率10%未満の旧市区町村又は市町村。</li> </ul>   |

## (2) 地域類型別の分析

- デマンド交通、コミュニティバスの導入状況を市区町村の人口規模別に見ると、今回の調査結果では、人口規模が大きくなるにつれてコミュニティバスを、人口規模が小さくなるにつれてデマンド交通を選択する傾向が見られる。
- その一方、農業地域類型別に見ると、今回の調査結果では、都市的地域・平地農業地域では、コミュニティバスの導入が多く、中間農業地域・山間農業地域では、デマンド交通の導入が多い。

自治体の人口規模別については、図 3-4-1 に示すように人口規模が大きくなるにつれてコミュニティバスを、人口規模が小さくなるにつれてデマンド交通を導入する傾向が見られる。また、図 3-4-2 に示すように、農業地域類型別に見ると、都市的地域・平地農業地域では、コミュニティバスの導入が、中間農業地域・山間農業地域では、デマンド交通の導入が多いことが見て取れる。

運行形態を決定する上での制約条件として多くの自治体が「地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約」を挙げたが、中間・山間農業地域では狭隘な道路である場合や走行できる道路が限られることが多く、また、人口規模が小さく分散していることからデマンド交通の導入が多くなっているものと考えられる。

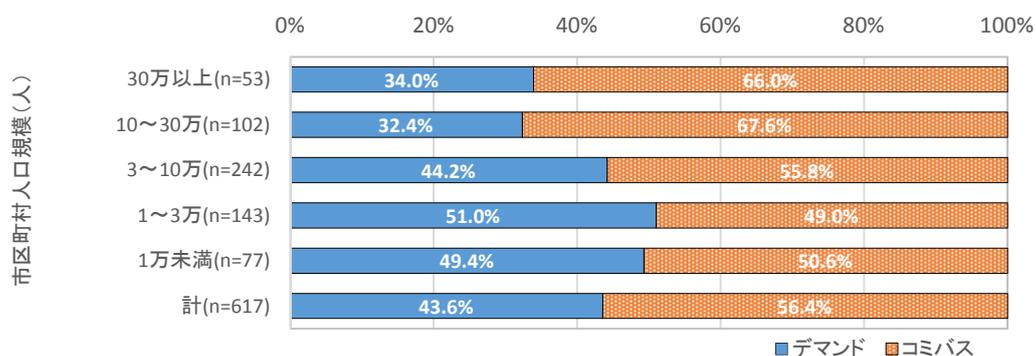


図 3-4-1 人口規模別導入状況

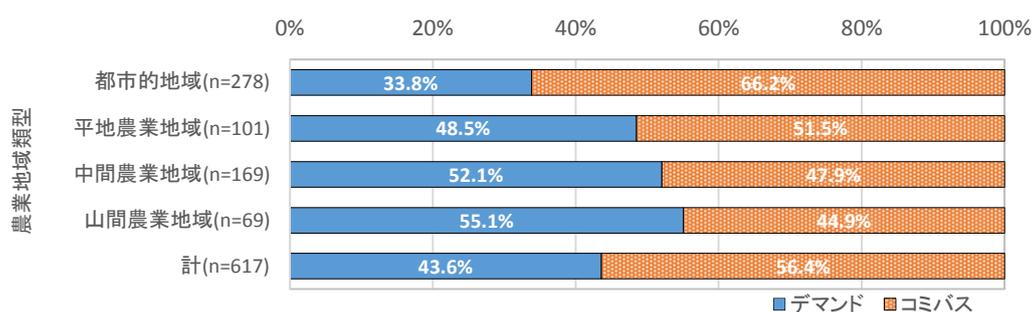


図 3-4-2 農業地域類型別導入状況

## 第5節 結果のまとめ

### 第1項 路線計画の準備等

#### (1) 計画準備(自治体の全体計画と個別計画の位置づけ)

##### ① 公共交通計画策定の有無

公共交通計画の策定状況について、策定が一定程度進んでいるものの、いずれの計画も策定予定がない市区町村も一定程度みられる。

- ・公共交通に関連する計画策定状況を見ると、いずれの計画においても策定予定がない市区町村が一定程度存在する結果となっている。まずは、地域における公共交通をどうしていくかという課題意識を持つことが重要である。

##### ② 公共交通計画策定の背景(問題、課題意識)

公共交通計画の策定時には、行政区域全体の範囲、コミュニティバスやデマンド交通といった交通手段、並びに市民全体を対象とし、交通空白地域の解消といった課題を検討している。都市交通マスタープラン及び地域公共交通網形成計画等の計画の種類により対象とする範囲が異なっている。

- ・公共交通計画策定時における交通に関する課題意識のうち、対象地域を行政区域全体としている場合、対象交通手段をコミュニティバス/デマンド交通としている場合、並びに移動手段確保の対象者を市民全体としている場合が多い。交通手段導入の対象を公共交通空白地域解消としている場合が多い。
- ・課題のうち1位の項目をみると、都市計画マスタープランでは行政区域全体とする場合が最も多いのに対し、地域公共交通総合連携計画及び生活交通確保維持改善計画では、交通空白地域解消としている場合、地域公共交通再編実施計画では幹線や支線の乗継や接続性としている場合が最も多い。なお、地域公共交通網形成計画では「行政区域全体」及び「交通空白地域解消」としている場合が最も多かった。

#### (2) 移動特性等の把握

##### ① 課題・対象利用者層等の設定

解決すべき課題では、交通空白地解消や高齢者の移動手段確保といった対象地域や対象者を絞った移動手段の確保を行っている。移動目的は通院、買物及び交流といった日中の移動を対象とする場合が多いが、コミュニティバスでは通勤通学も対象にする場合がデマンド交通より割合が高い。対象を日中の移動に留まらず、幅広く設定することにより効果発現が期待できると考えられる。

##### A) 解決すべき課題

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、交通空白地域の解消及び高齢者等の移動手段確保といった、対象地域や対象利用者を絞った移動手段の確保を課題としている。
- ・高齢者の移動手段確保のように対象利用者が明らかな場合には効果が発現するものの、廃止バス代替のような在来交通では維持できない場合には、そもそもの移動手段の確保そのものが課題であり、効果不明となると考えられる。

### **B) 実際導入した場合の利用者の移動目的**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、市民の買物及び市民の通院を目的としていることが多いが、コミュニティバスはデマンド交通に比べて通勤、通学や、観光客等の来訪者と日中のみでなく朝夕の通勤通学等、対象とする移動目的を幅広く設定する傾向にある。
- ・通院以外の買物及び交流（私事）といった日中の移動を対象とすると同時に、通勤等を対象に含め利用者層を拡大することにより効果が発現すると考えられる。

## **② 移動特性等データ収集**

移動特性については、通院及び買物等の日中の移動実態、並びに利用する交通手段の課題を把握している場合が多い。単に利用層の中心となる日中の移動実態のみで無く、必要に応じて交通手段の課題及び通勤・通学の移動実態についても把握することで住民等の移動実態や課題把握等に役立ち、効果発現に役立つと考えられる。

アンケート及びヒアリング調査の実施を通し、移動実態や課題の把握を行うことで効果発現に資すると考えられる。また、公共交通導入状況、各路線別運行状況、利用状況及びサービス水準等といった既存公共交通のデータを、事業者提供データ等を活用して現状把握を行い、問題や課題を把握することも必要と考えられる。

### **A) 移動特性**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、通院先及び買物先、通勤先及び買物先までの移動手段、並びに利用する交通手段の問題・課題を把握している場合が多い。また、デマンド交通の方がコミュニティバスに比べ、日中の外出に関する移動特性を把握している場合が多いが、コミュニティバスが通勤及び通学を対象に含める場合が多いことと逆の傾向が見られる。
- ・対象利用者層を拡大できるよう、日中の移動とともに通勤先や通学先、買物先などを把握すると同時に、交通手段への満足度の把握により効果が発現すると考えられる。

### **B) アンケート・ヒアリング**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、市区町村内全域を対象にしたアンケート及び住民の会合や懇談会にてヒアリングを行っている場合が多い。
- ・利用者へのヒアリングは、アンケートに比べ移動実態や課題を詳細に把握できる可能性があり、効果が発現すると考えられる。一方、アンケート調査を実施しない場合には利用者層の特定ができにくくなり効果不明になると考えられる。

### **C) 既存公共交通のデータ活用**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、公共交通の導入状況、各路線別の路線停留所等の運行状況、各路線・系統の利用状況及び、各路線の頻度や運賃等のサービス水準に関する現状把握を行っている場合が多く、そのうち路線別利用者数、収入及び経費のデータは公共交通事業者から提供を受けている場合が多い。
- ・デマンド交通はコミュニティバスに比べ、既存路線バスの収入、支出（補助金）等経費に関するデータを活用する場合が多く、コストへの課題意識が高いことが要因と考えられる。一方、コミュニティバスはデマンド交通に比べの現状把握を行っていない

割合が高く、住民ニーズに沿わず利用者のいない路線を設定する可能性も考えられる。

### **(3) 検討体制・役割分担**

#### **① 自治体担当部署**

市区町村の担当者については、専任担当者の配置状況がある場合、利用者数の目標を達成する傾向が見られた。ただし、市区町村の人口規模が小さくなるにつれ専任担当者の配置が少ない傾向もあり、人口規模が効果の影響要因とも考えられ、必ずしも専任担当者の配置が効果発現につながるとは言い切れないものの、専任担当の配置により、各市区町村の公共交通計画の専任性が高まり、当該業務に特化できる可能性も考えられる。

#### **② 検討体制・各主体の役割分担**

主体的役割は自治体が担いつつ、バス・タクシー事業者等の交通事業者、住民、都道府県や国がそれぞれの役割をもって補助的役割で参画することで、解決すべき課題の把握及び事業実施を行う場合に必要な事項の検討に役立つようになり効果発現に資すると考えられる。

##### **A) 中心的役割**

・デマンド交通及びコミュニティバスともに、目標設定及び計画評価といった事業自体の評価の他に、利用者数の見直し調査、システム選定、運行受託者の選定及び運行計画の設定といった具体的に地区に導入するための検討項目、または需要喚起への取組等持続的な運行に関する取組について、自治体が中心的役割を担うことによって効果が発現すると考えられる。

##### **B) 補助的役割**

・住民自身が実際に利用するシステムの選定に直接関与できると、効果が発現すると考えられる。  
・タクシー事業者も計画の早い段階から関与することで、現状及び課題を認識した上でデマンド交通等を運行できるようになり、効果が発現すると考えられる。  
・生活圏域を踏まえた広域的な市町村連携の調整や県内の他市区町村の事例に基づくアドバイス等に都道府県が関与していること、また国がデマンド交通等への導入に関するアドバイスを適宜実施すること及び商工会による需要喚起の取組等で効果が発現すると考えられる。

#### **③ 協議・検討の仕組みと考え方**

住民代表や公共交通事業者が参加する、法定協議会及び地域公共交通会議等の下部組織を設けて、具体的な路線の計画を行うことになる。

・デマンド交通及びコミュニティバスともに、法定協議会及び地域公共交通会議等の下部組織を設け、住民代表や公共交通事業者が参加する機会が多いが、コンサルタント等の委託先事業者任せきりになると効果が発現せず効果不明となると考えられる。

## 第2項 運行形態・運行方法の検討

### (1) 運行形態

#### ① 検討した運行形態

運行する形態を最初から決め打ちとせず、輸送規模が小さい場合はデマンド交通の他に乗合タクシー、輸送規模が多い場合はコミュニティバスのほかに既存路線バスの活用の検討を行うことが必要であると考えられる。

- ・デマンド交通では、乗合タクシーといった輸送規模の小さい運行形態が多く、逆にコミュニティバスでは、既存路線バスのルートや停留所の設置を工夫するといった輸送規模の大きい運行形態を検討している。
- ・運行する形態を最初から決め打ちとせず、地域実情の検討を踏まえ検討することが好ましいということが考えられる。

#### ② 検討要素及び決定要因

運行形態の決定要素については、デマンド交通及びコミュニティバスともに、対象範囲及び利用者特性を運行形態の検討要素としている場合が多く、その他との検討要素にはデマンド交通ではコスト・採算性及び地形や道路網等の制約等、コミュニティバスではルート設定に必要な目的地の施設分布を重視している。人口・施設分布や対象者層を検討要素とすることで、対象利用者及び運行する範囲が明確になり効果が発現すると考えられる。

制約条件については、デマンド交通及びコミュニティバスともに、地形や道路網等の運行上の制約及びコスト・採算性としている場合が多く、その他の制約条件として、デマンド交通は対象範囲及び利用者の人口分布、コミュニティバスではコストを重視しており、事前に運行上の制約を把握することで効果が発現すると考えられる。

決定要因は、デマンド交通及びコミュニティバスともに、少ない車両で広域運行が可能であること及び、住民からの利用しやすさに関する意見を決定要因としている場合が多く、デマンド交通では安価なコストへの期待、コミュニティバスでは定時定路線の分かりやすさを重視している。住民からの利用者の利用しやすさ等を参考にした場合、効果が発現すると考えられる。

#### A) 運行形態の検討要素

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、対象とする範囲及び高齢者等のターゲットとなる利用者特性を検討している場合が多い。
- ・デマンド交通はコミュニティバスに比べ、検討要素では導入コストや採算性の改善を重視し、一番の要素では地形や道路網等による運行上の制約や利用者層を重視していると考えられる。コミュニティバスは、一番の要素でルートを決定する上での目的地の施設分布を重視していると考えられる。
- ・人口、施設分布（利用者 OD）や対象者層をもとに運行形態を検討することで効果が発現すると考えられる。

#### B) 運行形態の制約条件

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、地形や道路網等の運行上の制約及び運行コスト・採算性を制約条件としている場合が多い。

- ・デマンド交通はコミュニティバスに比べ、「対象とする範囲」及び「対象利用者の人口分布」を重視している場合が多く、コミュニティバスはデマンド交通に比べ、ルートを選定する際に、地形や道路網等の運行上の制約を重視している場合が多く、車両購入や運行経費が掛かると想定されることから導入コストが制約条件と考えられる。
- ・地形や道路網等の運行上の制約を事前に検討することで効果が発現するが、対象範囲、利用者居住地及び目的地施設の分布等、導入対象範囲や対象利用者に制約がかかる場合には効果不明となると考えられる。

### C) 運行形態の決定要因

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、少ない車両で広域の運行が可能であること及び、住民からの利用しやすさに関する意見を決定要因とすることが多い。デマンド交通では予約に応じ少ない車両で運行できること及びコストが安価になるとの期待を重視しており、コミュニティバスは定時定路線でのわかりやすく運行できることを重視していることが要因と考えられる。
- ・住民の利用しやすさ等の交通手段への受容性及び他市区町村の事例の検討が決定要因とすることで効果が発現すると考えられる。ただし、他市区町村の単純な模倣になることなく、各導入対象地区の実情を踏まえ検討することが必要と考えられる。

## (2) 利用者数の見通し(需要予測)

### ① 前提条件 (ターゲット設定)

デマンド交通及びコミュニティバスともに、自動車が運転できず、公共交通機関も利用しづらい住民及び、普段から公共交通を利用している住民が多いが、コミュニティバスでは観光客等の来訪者も対象にする場合がある。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、路線の沿線地域の住民のうち、自動車が運転できず、公共交通機関も利用しづらい人及び、普段から公共交通を利用している人が多い。
- ・デマンド交通はコミュニティバスに比べ自家用車利用が困難な層への移動手段確保の割合が高く、コミュニティバスはデマンド交通に比べ観光客等の多様な利用者層の確保を重視している割合が高いと考えられる。

### ② 予測値の算出方法・結果の活用

利用意向調査について、デマンド交通及びコミュニティバスともに行っていない場合が多いが、アンケート調査を通して利用意向の有無を把握し、その結果から利用意向人数を集計する場合、又は利用率として集計し、対象利用人数と掛け合わせ予測値を求める場合もある。利用意向人数を、利用意向をもとに把握することにより効果が発現すると考えられる。

結果の活用について、デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用意向調査を用い、運行形態、ルートやバス停位置及び運行時間帯を判断する場合が多く、予測された利用者数に沿って具体的に計画できることから効果発現になると考えられる。

#### **A) 利用意向調査における予測値の算出方法**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用意向は設定していない場合及び利用者数を算出していない場合が多い。行っている場合をみると、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を算出し、利用意向の人数をもとに算出する場合が多い。
- ・利用意向を把握し、その結果を用いた利用者数の算出によって効果が発現すると考えられる。ただし、導入された場合の具体的な所要時間や運賃といった提供するサービスの条件を示さずに利用意向のみ把握すると、「利用する」と意向を示す回答が増えるものの、実際の利用にはつながらない可能性がある点に留意が必要である。
- ・利用者数を算出せずにデマンド交通やコミュニティバスの導入を行うと効果不明になると考えられ、上記の点を含め利用者数の算出は必要と考えられる。

#### **B) 利用意向調査結果の活用**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに利用者数の見直しを用いて、具体的な運行形態、ルートやバス停位置及び運行時間帯について判断を行う場合が多く、利用者数の見直しの結果を具体的な運行形態や事業の評価に用いることで効果が発現すると考えられる。
- ・その一方で、利用者数の見直しをいずれの判断にも用いていない場合は、効果不明の割合が高くなることから、利用者数の見直しが運行形態や事業の評価に必要であると考えられる。
- ・なお、利用者数の見直し（需要予測）と実態との整合をみると、デマンド交通及びコミュニティバスともに、予測値と同程度及び予測値に比べ若干下回る場合が多いが、見直し結果が実態に比べ高い場合に効果が発現不明となると考えられ、利用者数の見直しは、実態に沿うように適切に予測できるよう留意することが求められる。

### **(3) 運行計画**

#### **① ルート・ダイヤ設定の考え方**

デマンド交通及びコミュニティバスともに、主な経由地として住民の日中の外出先（病院、スーパー等）を経由することが多く、効果発現に資すると考えられる。ルート設定では、運行経路が長距離にならずに利用者に分かりやすくすること、既存バスとの競合回避及び接続の検討が必要と考えられ、路線や経路が長距離になり利用者の利便性が低下しないようにすること及び、利用者の確保についての検討が効果発現に必要であると考えられる。

#### **A) 主な経由地・関係者**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、病院、役場及びスーパーが主な経由地になる場合が多く、住民の日中の移動の目的地を経由地とすることで効果が発現すると考えられる。
- ・関与する関係者は、市区町村、住民及び公共交通事業者の場合が多いが、コミュニティバスは、定時定路線であることから路線の経由地及び停留所位置についての調整及び合意形成が必要となる場合が多いと考えられ、自治体及び公共交通事業者の関与する割合がデマンド交通に比べ高くなると考えられる。

## B) ルート及びダイヤ設定を行う場合の考慮事項

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、ルート及びダイヤを設定する際は、行政区域内の交通空白地域を小さくすること及び、既存路線バスや鉄道との接続を考慮したことが多い。
- ・コミュニティバスは定時定路線であることから、経由地や停留所の調整及び決定が必要が多く、また既存公共交通との連携による公共交通ネットワークの構築を試みることから、運行経路が長距離にならずに利用者に分かりやすくすること、既存バスとの競合回避や接続の考慮が必要と考えられる。
- ・なお、路線や経路が長距離になり利用者の利便性が低下しないようにすることや、利用者確保について検討することが効果発現に必要と考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、既存民間路線バスと競合しないように設定したことが多い。競合が想定される場合には、競合する可能性のある公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討したことが多く、その場合には効果発現の割合が高い。つまり、デマンド交通やコミュニティバスの導入ありきで検討するのではなく、既存民間路線バスの活用も代替案として検討することも考えられる。

## ② 運賃・収支検討の考え方

デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用者の負担が大きくなるように運賃を設定したことが多い。一方で、市区町村の負担額が大きくなるようにした場合、収入を一定程度確保できるようになり効果が発現すると考えられる。また、他市区町村における事例を参考にした場合も、事例研究を通して収支が想定でき、効果が発現すると考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用者の負担が大きくなるように運賃設定をしたことが多い。
- ・デマンド交通は、予約に応じた運行であり、通常の定時定路線型のバスと運賃設定方法が異なる可能性が高いことから、同一市区町村内や近隣での参考事例が少なく、また対キロ運賃等が適用しづらい等の理由から、他市区町村の事例を参考にすることが考えられる。
- ・他市区町村における事例を参考にした場合及び市区町村の負担額が大きくなるようにした場合、効果発現の割合が高いが、単に他の事例の模倣とならず、実際に事業を開始した場合の負担額が実現可能であるか検討することが必要と考えられる。

## ③ 運行受託事業者の選定・契約

デマンド交通及びコミュニティバスともに、最初から地元業者への依頼を前提に計画策定したということが多い。デマンド交通はタクシー事業者の場合が多いが、対象運行区域または近隣に事業者が存在することから、予約に応じた運行に対応しやすい可能性があり、また地元の事業者を活用していき、地域公共交通を確保していくことも考えられる。なお、収入減少／経費増加分を全て行政側が負担するルールであると、関係者の利用喚起の創意工夫が不足する等により、効果が不明となると考えられる。

#### **A) 運行受託事業者の選定**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行受託事業者の決定方法において、最初から地元業者への依頼を前提に計画策定したという場合が多く、選定方法の決定理由については、地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くためという場合が多い。
- ・デマンド交通の方がコミュニティバスに比べ、決定方法を当該路線のみを対象に最初から地元業者への依頼を前提に計画策定した場合が多く、決定理由を市区町村の負担額を少なくするため及び、地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くためとした場合が多い。
- ・デマンド交通はタクシー事業者の場合が多いが、対象運行区域または近隣に地元事業者が存在し、予約に応じた運行に対応できる可能性があり、地元の事業者を適宜活用していき、地域公共交通を確保していくことが要因と考えられる。

#### **B) 運行受託事業者との契約**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、公共交通事業者の見積もりにより委託金額を決定する場合が多い。デマンド交通の方がコミュニティバスに比べ市区町村の見積もりによる場合が多いが、コミュニティバスの方が路線バス事業者による受託が多く、ある程度金額の積算の経験があることが要因と考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、契約後に収益が想定より低い場合には、全て貴市区町村で補填（上限なし）の場合が多い。
- ・デマンド交通は、事後精算は行わない（全て運行受託事業者が負担）の場合が多いが、予約の有無等で金額が変動する可能性があることが要因と考えられる。ただし、収入減少／経費増加分を全て行政側が負担するルールであると、関係者の利用喚起の努力が不足するとして効果不明となる可能性があるとも考えられる。

### **④ 運行開始に向けた調整項目**

デマンド交通及びコミュニティバスともに、本格運行の実施に関する目標設定について住民と合意形成を行うと、効果が発現すると考えられる。また、デマンド交通及びコミュニティバスともに、実証運行を通し目標を達成し、本格運行に移行するという手順を踏むことによって効果発現につながると考えられる。

#### **A) 住民との合意形成**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、住民との合意形成を特に行っていない場合が多いものの、行っている場合は利用促進活動等の継続運行に関する協力の場合が多い。なお、本格運行の実施に関する目標について合意形成を図ることにより、本格運行の実施基準を関係者と共有することができて効果が発現すると考えられる。

#### **B) 実証運行の実施及び結果**

- ・デマンド交通ではコミュニティバスに比べ実証運行や試験運行を行った場合が多く、コミュニティバスは行った場合と行わない場合は同程度である。デマンド交通は予約に応じた運行をするため、そのサービスへの利用者の受容性や、受託事業者等による予約受付や配車を通した運行の慣らしを行うことが目的と考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、実証運行の結果、目標を達成したため本

格運行を実施している場合が多い。

- ・本格運行に関する目標を設定して実証運行を行い、目標を達成したことにより本格運行に移行するという手順を踏むことにより、効果の有無を確認できることから、効果が発現すると考えられる。

#### (4) 目標設定

##### ① 具体的な指標設定

デマンド交通及びコミュニティバスともに、定量的な目標設定を行っていない場合が多いが、定性的な目標は設定している場合の方が多い。また、定性的な評価として、住民の外出増加等具体的な内容を設定している場合や、高齢者等の具体的なターゲットを設定している等、具体的な項目の設定により効果が発現すると考えられる。

デマンド交通及びコミュニティバスともに、路線検討の調査結果に基づいて目標を設定する場合が多い。この場合及び、他市区町村の類似事例の実績を参考に設定する場合、地域実情を踏まえた目標を設定することができ、効果が発現すると考えられる。

##### A) 設定した目標

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、定量的な目標設定として具体的な目標(数字)を設定していない場合が多いが、設定している場合、利用者数、収支率及び補助率の場合が多い。コミュニティバスはデマンド交通と異なり、通常の路線バスと同様に定時定路線型であることから、収支率や補助率を目標とする場合が多いと考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、定性的な目標設定においては、住民に利用されること、高齢者・障害者等の交通弱者支援及び、利用促進を図ることとしている場合が多い。デマンド交通は、予約に応じてドアツードアのサービスを提供できるため、コミュニティバスに比べ高齢者・障害者等の交通弱者支援の割合が高く、コミュニティバスはデマンド交通に比べ公共施設の利便性向上の場合が多く、対象とする利用者及び目的の違いが要因と考えられる。
- ・住民の外出増加、利用促進といった定性的目標であっても具体的な内容を設定している場合や、高齢者・障害者等といった具体的なターゲットを設定している等、具体的な項目の設定をすることが効果発現に資すると考えられる。

##### B) 目標設定の根拠

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、路線検討の調査結果に基づいて目標を設定する場合が多い。路線検討の調査結果に基づき設定する場合及び、他市区町村の類似事例の実績を参考に設定する場合には、参考となる目標設定の考え方及び地域の実情を踏まえることができると考えられ、その結果として効果が発現すると考えられる。

##### C) 目標の達成度合い

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、行政市町村内の他路線の実態をみて、達成が妥当と判断される目標を設定した場合が多く、目標が未達成の場合の取決めは特にない場合が多い。
- ・目標値の設定にあたり、行政市町村内の他路線の実態をみて、達成可能な現実的な目

標を設定することが効果発現に必要と考えられる。目標が達成できない場合には、そのままにせずその要因を把握し、定期的に目標の達成状況を確認することが効果発現に必要と考えられる。

### 第3項 持続的運行のための留意点

#### (1) 路線の評価方法(モニタリング)

##### ① モニタリングの頻度と方法

デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用者の利用実態、交通行動及び意見・要望についてモニタリングしたケースが多く、運行開始後にモニタリングを実施することにより、導入した場合の利用実態や課題・要望などを把握できるようになり、効果発現に役立つと考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用者の利用実態、交通行動及び意見・要望についてモニタリングしたケースが多い。デマンド交通は予約に応じた運行であり、便別や区間別等という単位での利用実態がコミュニティバスと比較して把握しづらいことから、コミュニティバスはデマンド交通に比べ、利用者の利用実態をモニタリングした割合が高いと考えられる。
- ・運行開始後のモニタリングの実施が効果発現に必要なことであり、実施しないと効果は発現しないと考えられる。
- ・モニタリングの実施頻度についても、1回のみでなく継続または随時実施することにより問題や課題を発見でき、効果が発現すると考えられる。

##### ② モニタリングの実施・評価方法

デマンド交通及びコミュニティバスともに、市区町村及びコンサルタントによるモニタリングの調査の実施によって効果が発現すると考えられる。モニタリングの結果を定期的に確認・協議する場合は、運行受託事業者、住民及び市区町村等で構成する協議会等の組織のケースが多く、関係者全員で結果を共有することで効果が発現すると考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、モニタリングの実施者は市区町村及び運行受託事業者のケースが多く、結果を定期的に確認・協議する組織や場は、運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織のケースが多い。
- ・モニタリングの実施は、事業の実施主体である市区町村やコンサルタント等の専門的な実施者への委託が効果発現に必要であると考えられる。運行受託事業者、住民、市区町村等の関連主体で構成する協議会等の組織において、モニタリング結果の確認及び協議することによって効果が発現すると考えられる。

#### (2) 運行継続の方策・利用促進

地域公共交通の意識転換の考え方については、デマンド交通及びコミュニティバスともに、地域公共交通の意識転換については、公共交通に関する情報提供、市民の公共交通利用への意識改革といった市民への働きかけ、並びに予算の確保のケースが多い。

利用促進の取組方法については、デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用促進のターゲットは、高齢者及び住民のケースが多く、利用促進の取組にはパンフレットやマッ

プの作成の場合が多く、コミュニティバスで通勤及び通学を対象とする場合には、学校や企業と連携した利用促進もある。また、利用促進については、対象とする利用者（ターゲット）を絞り実施することによって効果が発現すると考えられる。

#### **A) 地域公共交通の意識転換の考え方**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、地域公共交通の意識転換については、公共交通に関する情報提供、市民の公共交通利用に対する意識改革及び予算の確保の場合が多い。
- ・コミュニティバスはデマンド交通に比べ導入や運行に当たり周辺市町村との接続を考慮することが多いこと、また運行経費の額がデマンド交通の方が安価であるとの印象を受けていると考えられていることから、運行コストの削減及び周辺市町村との連携の場合はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ多いと考えられる。

#### **B) 利用促進の取組方法**

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用促進のターゲットは、高齢者及び住民の場合が多く、コミュニティバスが対象とする利用者層は、通勤者・通学者、観光客などの来訪者を含む場合もみられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用促進の取組にはパンフレットやマップの作成の場合が多い。コミュニティバスが通勤・通学者も対象とする場合がデマンド交通に比べて割合が高いことから、学校や企業と連携した取組等の割合がデマンド交通に比べ高いと考えられる。また、利用促進については、対象とする利用者（ターゲット）を絞り実施することによって効果が発現すると考えられる。

### **(3) 目標評価**

#### **① 効果発現の評価とその理由**

デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行を継続できていること及び、目標達成の他に交通空白地域が解消しているということを効果が発現と評価する場合が多い。

効果が発現しないと評価する理由は、デマンド交通では、目標達成とは別に利用者数が想定を下回っていること、コミュニティバスでは今後の運行継続に課題がある、目標達成とは別に公共交通の利用者が減少しているという場合が多い。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、効果が発現と評価する理由を、運行を継続できている及び、目標達成の他に交通空白地域が解消しているという場合が多い。デマンド交通が予約に応じた運行のため、公共交通空白地域の解消の効果が大きいと認識されやすい可能性があることから、デマンド交通はコミュニティバスに比べ、目標達成の他に交通空白地域が解消しているという割合が高いと考えられる。
- ・効果が発現しないと評価する理由は、デマンド交通では目標達成とは別に利用者数が想定を下回っていること、コミュニティバスでは今後の運行継続に課題がある、目標達成とは別に公共交通の利用者が減少しているという場合が多い。

#### **② 事後評価**

デマンド交通及びコミュニティバスともに、事後評価を実施した場合が多く、事後評価の実施により目標の達成状況及び課題等を測定できるようになることから、効果の発現に

役立つと考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、事後評価を実施したことが多い。事後評価を実施することが効果発現に必要と考えられ、事後評価の結果達成していなく、また目標に比べ若干下回る場合が多い。
- ・効果の発現については、事後評価で目標を達成している場合並びに目標とほぼ同程度の場合に効果発現の割合が高く、事後評価を実施した場合の達成状況や達成割合で確認できると考えられる。

#### (4) 見直し

##### ① ルートやダイヤの見直し

デマンド交通及びコミュニティバスともに、ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく場合が多く、その他、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適切に行うことで効果発現につながると考えられる

デマンド交通及びコミュニティバスともに、使用したデータは、住民からの声及び路線全体の利用者数が多く、使用した情報の種類には、乗客や住民へのアンケート及び運転者が記録したデータが多い。データを適切に活用することで効果発現につながると考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく場合が多い。コミュニティバスは、道路整備や施設配置の変化等の外部要因が路線設定に与える影響がデマンド交通に比べ多いと考えられる。また、ルートや便数の見直しは、モニタリングの他、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適切に行うことで効果発現につながると考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、使用したデータは、住民からの声及び路線全体の利用者数の場合が多く、ルートや便数の見直しの判断に使用した情報の種類には、乗客や住民へのアンケートによるデータ及び運転者が記録したデータの場合が多い。
- ・コミュニティバスは定時定路線型であることから、既存路線バスに類似した評価を重視することが考えられる。
- ・路線全体、便数や停留所の利用者数の他、利用者の満足度を乗客や住民アンケートで収集してルートや便数見直しを判断することが効果発現につながると考えられる。

##### ② 運行継続の判断見直し

デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行継続の判断材料の見直しとして、目標値の見直しを必要に応じて適切に実施することが効果発現につながると考えられる。なお、目標達成が困難なことが理由で見直す場合は、効果不明であると考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行継続の判断材料等の見直しを行っていない場合が多い。運行継続の判断材料の見直しとして、目標値の見直しを必要に応じて適切に実施することが効果発現につながると考えられる。

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行継続の判断材料等の見直しの理由を、当初の目標の達成が困難及び、目標設定からの時間経過及び交通をとりまく事業環境等の変化とする場合が多いが、コミュニティバスが定時定路線型であり、必要に応じて路線や停留所など見直しが必要であるため、目標設定からの時間経過及び交通をとりまく事業環境等の変化の回答割合がデマンド交通に比べ高いと考えられる。なお、目標達成が困難なことが理由で見直す場合は、効果不明であると考えられる。

#### 第4項 コスト

運行開始時の投資額及び経費はデマンド交通の方がコミュニティバスより低く抑えられるが、利用者が増加した場合には、コミュニティバスの方が輸送可能な人員が多いこともあり、利用者1人当たりの経費も安くなる。需要規模に応じてシステムを選択することが考えられる。

- ・費用に関する項目について、デマンド交通及びコミュニティバスともに、収支率は同程度である。デマンド交通の方がコミュニティバスに比べ運行開始時の投資額及びバス1台当たり経費は低い。単位当たりの利用者数について、利用者1人あたりの費用はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が安く、1台当たり利用者数はコミュニティバスの方が多い。
- ・運行開始時の投資額及び経費はデマンド交通の方がコミュニティバスより低く抑えられるが、利用者が増加した場合、コミュニティバスの方が輸送できる人員が多いことから、利用者1人当たりの経費も安くなる。

#### 第5項 地域別特徴

人口規模で見ると、規模大きくなるにつれてコミュニティバスを、規模が小さくなるにつれデマンド交通を導入する傾向が見られる。農業地域類型別に見ると、都市的地域・平地農業地域ではコミュニティバスの導入が多く、中間農業地域・山間農業地域ではデマンド交通の導入が多い傾向にある。

運行形態を決定の際の制約条件に、地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約があるが、中間・山間農業地域では走行できる道路が限られることが多く、人口規模が小さく分散していることからデマンド交通の導入が多くなっているものと考えられる。

- ・人口規模で見ると、人口規模が大きくなるにつれてコミュニティバスを、人口規模が小さくなるにつれデマンド交通を導入する傾向が見られる。農業地域類型別に見ると、都市的地域・平地農業地域ではコミュニティバスの導入が多く、中間農業地域・山間農業地域ではデマンド交通の導入が多い傾向にある。

## 第6節 運行形態及び効果発現有無に差異のある取組事項

上記の節までに示した取組別の事項について、運行形態及び効果発現有無に差異のある取組を項目別に要点を抽出してとりまとめる。

### 第1項 運行形態別の差異

#### (1) 路線計画の準備等

路線計画の準備等に関して、表 3-6-1 に示す。コミュニティバスは通勤、通学及び来訪者を対象とすることがデマンド交通より高い。また、役割分担のうち、補助的役割に着目すると、デマンド交通ではタクシー事業者の関与が多く、コミュニティバスではバス事業者の関与が多い。

表 3-6-1 路線計画の準備等（運行形態別）

| 項目            |              | 運行形態別                                       |  |
|---------------|--------------|---|--|
|               |              | デマンド  | コミバス   |
| 1-1 計画策定背景    |              | —   | —  |
| 1-2 移動特性等の把握  | 解決すべき課題      | ・交通空白地の解消<br>・廃止路線バス代替の必要性                  | —  |
|               | 導入後の利用者      | —   | ・市民・市外から通学<br>・観光客などの来訪<br>・市民及び市外からの通勤  |
|               | 調査対象         | ・買物先までの移動手段<br>・通院先・通院先までの移動手段              | —  |
|               | アンケート・ヒアリング  | —   | ・アンケート/ヒアリングを実施していない   |
|               | 既存公共交通のデータ活用 | ・各路線のサービス水準<br>・各路線・系統の利用状況<br>・各路線・系統の経営状況 | ・現状把握は行っていない   |
| 1-3 検討体制・役割分担 | 各主体の役割分担     | 中心的役割                                       | 自治体：<br>システム選定・計画評価  |
|               |              | 補助的役割                                       | タクシー事業者：<br>・現状・課題の把握<br>・利用者数見通し調査<br>・システム選定<br>・運行委託者選定<br>・運行計画選定<br>・関係者の合意形成<br>・計画周知、需要喚起の取組<br>・計画評価 |
|               | 協議の場         | 下部組織の参加者<br>・交通事業者                          | バス事業者<br>・現状・課題の把握<br>・利用者数見通し調査<br>・運行委託者選定<br>・運行計画選定<br>・目標設定<br>・計画周知、需要喚起の取組                            |
|               |              | —   | —  |

## (2) 運行形態・運行方法の検討

### ① 運行形態・需要予測

運行形態及び需要予測の検討について表 3-6-2 に示す。検討した運行形態について、輸送規模が小さい場合はデマンド交通の他に乗合タクシー、輸送規模が多い場合はコミュニティバスのほかに既存路線バスの活用の検討を行っている傾向にある。また、運行形態の決定要因として、デマンド交通では少ない車両で広域運行が可能なこと及び安価なコストへの期待、コミュニティバスでは定時定路線の分かりやすさを重視している。

表 3-6-2 運行形態・運行方法の検討(運行形態・需要予測) (運行形態別)

| 項目                |   | 運行形態別  |   |  |
|-------------------|---|--|---|--|
|                   |   | デマンド   | コミバス  |  |
| 2-1 運行形態          | 検討した運行形態  | <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシー</li> <li>デマンド交通<br/>(路線不定期運行・区域運行)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>既存路線バスのルート/停留所設置の工夫</li> <li>コミュニティバス</li> </ul>   |  |
|                   | 検討要素及び決定要因  | 検討要素   | <ul style="list-style-type: none"> <li>導入コスト/補助金</li> <li>運行コスト/採算性</li> </ul>  | —  |
|                   |   | (うち最も考慮)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地形、道路網・幅員等の制約</li> <li>利用者ターゲット特性</li> </ul>   | ・目的地となる施設分布  |
|                   |   | 制約条件   | <ul style="list-style-type: none"> <li>対象範囲</li> <li>対象利用者の人口分布</li> </ul>  | ・地形、道路網・幅員等の制約   |
|                   |   | (うち最も考慮)   | —   | ・導入コスト   |
|                   |   | 決定要因   | <ul style="list-style-type: none"> <li>少ない車両で広域運行可能</li> <li>導入(初期)費用が安価</li> <li>維持管理費用が安価</li> <li>国からの補助金が活用できた</li> <li>他市区町村の事例をもとにした</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線やダイヤを分かりやすく設定できる</li> <li>運行形態は検討開始時に決定済</li> </ul> |
| (うち最も考慮)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理費用が安価</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線やダイヤを分かりやすく設定できる</li> <li>運行形態は検討開始時に決定済</li> </ul> |   |  |
| 2-2 利用者数見通し(需要調査) | 前提条件(ターゲット設定)   | ・免許返納者   | ・観光客等の来訪者   |  |
|                   | 予測値算出・結果の活用   | 利用意向の設定  | —   | —  |
|                   |   | 予測値算出  | ・利用意向の人数をもとに算出  | —  |
|                   |   | 結果の活用  | <ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な運行形態</li> <li>運賃/運行曜日</li> </ul>   | ・ルートやバス停   |
|                   |   | 予測値と実績の整合  | —   | —  |

## ② 運行計画の検討・目標設定

運行計画の検討及び目標設定の検討について表 3-6-3 に示す。コミュニティバスでは、ルート及びダイヤ設定を行う場合の考慮事項として、利用者に分かりやすく乗車時間が長くなりすぎないような路線・経路の設定及び、既存バスとの競合防止や接続を重視していることがわかる。

また、目標については、コミュニティバスは、収支率や補助率といった既存バスに類似した定量的目標を設定し、デマンド交通は、高齢者・障害者等の交通弱者支援といった定性的な目標を設定している。

表 3-6-3 運行形態・運行方法の検討(運行計画の検討・目標設定) (運行形態別)

| 項目             |                      | 運行形態別                       |                                 |   |
|----------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------------|---|
|                |                      | デマンド                        | コミバス                            |   |
| 2-3 運行計画<br>検討 | ルート、ダイヤ<br>設定の考え方    | 主な経由地                       | —                               | —   |
|                |                      | 関係者                         | —                               | ・市区町村<br>・公共交通事業者   |
|                |                      | ルート・ダイヤ<br>設定を行う場合<br>の考慮事項 | —                               | ・路線・経路が長距離になり利用者<br>利便性の低下を防ぐ<br>・利用者に分かりやすい路線や<br>経路が複雑にならない<br>・既存路線バスと競合を避ける<br>・既存路線バスや鉄道と接続考慮<br>・待ち時間が短くなるダイヤ |
|                |                      | 既存バス競合                      | —                               | —   |
|                | 運賃・収支検討の考え方          | ・他市区町村の事例を参考                |                                 |   |
|                | 運行委託<br>事業者<br>選定・契約 | 事業者選定                       | ・最初から地元業者への依頼を前<br>提に計画(当該路線のみ) | ・最初から地元業者への依頼を前<br>提に計画(他路線と威喝)   |
|                |                      | 事業者契約                       | ・市区町村の見積もりによる                   | 公共交通事業者の見積もりによる   |
|                |                      | 契約後に収益<br>が低い場合             | ・事後精算は行わない(全て運行<br>受託事業者が負担)    | —   |
|                | 運行開始に向<br>けた調整項目     | 住民合意形成                      | —                               | —   |
|                |                      | 実証運行実施                      | ・実証実験や試験運行の実施                   | ・実証運行や試験運行を行わない   |
|                |                      | 実証運行結果                      | —                               | —   |
| 2-4 目標設定       | 具体的な<br>指標設定         | 定量的な目標                      | —                               | ・収支率や補助率  |
|                |                      | 定性的な目標                      | ・高齢者・障害者等交通弱者支援                 | ・公共施設の利便性向上   |
|                |                      | 目標設定の根拠                     | —                               | —   |
|                |                      | 目標達成度合い                     | —                               | —   |
|                |                      | 目標未達成時<br>の取決め              | ・特に取決めは無い                       | —   |

### (3) 持続的運行のための留意点

持続的運行のための留意点について表 3-6-4 に示す。モニタリングや利用促進の実施はコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高い。また、定時定路線型の運行であることから、ルート等の見直しの実施割合についてもコミュニティバスの方がデマンド交通に比べ高い。

表 3-6-4 持続的運行のための留意点（運行形態別）

| 項目                         |                    |                   | 運行形態別                |   |
|----------------------------|--------------------|-------------------|----------------------|---|
|                            |                    |                   | デマンド                 | コミバス  |
| 3-1 路線評価<br>方法<br>(モニタリング) | モニタリング             | 内容                | —                    | ・利用者の利用実態   |
|                            |                    | 実施頻度              | —                    | —   |
|                            |                    | 実施者               | —                    | ・コンサルタント等への委託   |
|                            |                    | 結果確認・協議の組織や場      | —                    | —   |
| 3-2 運行継続<br>方策・利用<br>促進    | 地域公共交通の意識転換        |                   | —                    | ・運行コストの削減<br>・周辺市町村との連携   |
|                            | 利用促進の取組方法と具体策      |                   | —                    | ・学校や企業と連携した取組<br>・企画乗車券・回数券藩校<br>・ベンチ・上屋等施設整備<br>・Web/sns 等情報発信 |
| 3-3 目標評価                   | 効果発現の評価とその理由       |                   | ・目標達成の他に交通空白地が<br>解消 | —   |
|                            | 事後評価               | 事実施有無             | —                    | —   |
|                            |                    | 結果                | —                    | —   |
|                            |                    | 達成割合              | —                    | —   |
| 3-4 見直し                    | ルート・<br>ダイヤ<br>見直し | 見直し内容             |                      | ・路線新設延伸/停留所新設<br>・路線短縮廃止/停留所廃止<br>・減便/運行時間帯短縮                   |
|                            |                    | 判断要因              | —                    | ・道路整備や施設配置の変化など<br>の外部要因  |
|                            |                    | 判断に使用した<br>データ・情報 | —                    | ・路線全体、便別/停留所別利用<br>者数<br>・採算性や補助金額                              |
|                            | 運行継続の<br>判断見直し     | 見直しの有無            | —                    | —   |
|                            |                    | 見直しを行った理由         | —                    | ・目標設定からの時間経過<br>・事業環境など交通をとりまく環境<br>変化                          |

## 第2項 運行形態別の差異

### (1) 路線計画の準備等

路線計画の準備等についての結果を表 3-6-5 に示す。通院、買物、交流といった日中の移動のほか、通勤・通学など対象とする移動目的を幅広く検討設定することで効果発現に役立つ。

利用者の移動特性の把握にあたっては、通院及び買物等の日中の移動実態、並びに利用する交通手段の課題を把握していることで効果の発現に役立つ。また、市民へのアンケート及び利用者へのヒアリング調査の実施を行うことで効果発現に役立つ。

検討体制・役割分担と連携については、主体的役割は自治体が担いつつ、住民、タクシー事業者等の交通事業者、都道府県や国がそれぞれの役割をもって補助的役割で参画することで、課題把握や事業の実施に役立つようになり効果発現に役立つ。

表 3-6-5 全体、路線計画策定について（効果発現有無別）

| 項目            |             | 効果の意味   |  |
|---------------|-------------|---|--|
|               |             | 効果発現  | 効果不明   |
| 1-1 計画策定背景    |             | —   | —  |
| 1-2 移動特性等の把握  | 解決すべき課題     | ・高齢者の移動手段の確保                                  | ・廃止路線バス代替の必要性  |
|               | 導入後の利用者     | ・市民の買物及び交流(私事)<br>・市内より市外からの通勤                | —  |
|               | 移動特性        | ・通勤・通学・買物・通院先<br>・買物先までの移動手段<br>・交通手段への満足度の把握 | —  |
|               | アンケート・ヒアリング | ・バス/タクシー利用者ヒアリング                              | ・アンケート調査を実施しない   |
| 既存公共交通のデータ活用  |             | —   | —  |
| 1-3 検討体制・役割分担 | 各主体の役割分担    | 中心的役割   | ・自治体:<br>利用者数の見直し調査、システム選定、運行受託者の選定、運行計画の設定、目標設定、需要喚起の取組。計画評価                              |
|               |             | 補助的役割   | ・タクシー事業者:現状・課題把握<br>・住民:システム選定<br>・都道府県:現状・課題把握<br>運行計画の設定、目標設定<br>・国:運行計画設定<br>・商工会等:需要喚起 |
|               | 協議の場        | —   | ・委託先事業者(コンサルタント等)  |

## (2) 運行形態・運行方法の検討

### ① 運行形態・需要予測

運行形態・需要予測についての結果を表 3-6-6 に示す。運行形態について、対象範囲及び利用者特性といった人口・施設分布や対象者層を検討要素とすることで、対象利用者や運行範囲が明確になり効果が発現する。制約要素として、地形や道路網等の運行上の制約を制約条件とし、事前に運行上の制約を把握することで効果が発現する。決定要因を住民からの利用しやすさに関する意見等としている場合に効果が発現する。

需要予測については、アンケート調査等を通して利用意向の有無を把握して利用者数を予測すること、またその結果を用いて、運行形態、ルートやバス停位置及び運行時間帯を判断することで、利用者数の予測結果を踏まえ計画できるようになり効果発現する。

表 3-6-6 運行形態・運行方法の検討(運行形態・需要予測) (効果発現有無別)

| 項目                |                     | 効果の意味     |   |                                    |
|-------------------|---------------------|-----------|---|------------------------------------|
|                   |                     | 効果発現      | 効果不明  |                                    |
| 2-1 運行形態          | 検討した運行形態            | —         | —   |                                    |
|                   | 検討要素及び決定要因          | 検討要素      | ・対象利用者の人口分布<br>・目的地となる施設分布<br>・ターゲットとなる利用者の特性 | —                                  |
|                   |                     | (うち最も考慮)  | —   | —                                  |
|                   |                     | 制約条件      | —   | ・対象とする範囲<br>・対象者の人口分布<br>・利用者数の見通し |
|                   |                     | (うち最も考慮)  | ・地形、道路網・幅員等の制約                                | —                                  |
|                   |                     | 決定要因      | ・住民からの利用しやすさ等に関する意見<br>・他市町村の事例をもとにした         | —                                  |
| (うち最も考慮)          | ・住民からの利用しやすさ等に関する意見 | —         |   |                                    |
| 2-2 利用者数見通し(需要調査) | 前提条件・ターゲット設定        | —         | —   |                                    |
|                   | 予測値の算出方法/結果活用       | 利用意向の設定   | ・サービス条件を設定せず、アンケートで把握した利用移動有無から利用率を設定         | ・利用者数は算出していない                      |
|                   |                     | 予測値算出     | ・利用意向の人数をもとに算出<br>・対象利用者数に利用意向を合わせたデータ。       | —                                  |
|                   |                     | 結果の活用     | ・具体的な運行形態<br>・ルートやバス停位置<br>・運賃収入等の収支率         | ・いずれの判断にも用いていない                    |
|                   |                     | 予測値と実績の整合 | ・予測に比べ若干上回る<br>・予測値とほぼ同程度                     | ・予測値に比べ大幅に下回る<br>—                 |

## ② 運行計画の検討・目標設定

効果有無別についての結果を表 3-6-7 に示す。ルート設定では、運行経路が長距離にならずに利用者に分かりやすくすること、既存バスとの競合回避及び接続の検討が必要と考えられ、路線や経路が長距離になり利用者の利便性が低下しないようにすることや、利用者の確保について検討することが効果発現に必要である。また、運賃を利用者の負担が大きくなならないよう設定したことが多いが、市区町村の負担額が大きくなならないようにした場合等、収入を一定程度確保できるようになり効果が発現すると考えられる。

定量的な目標設定を行っていない場合が多いが、定性的な目標は設定している場合の方が多い。また、定性的な評価においては、住民の外出増加等の具体的な内容を設定している場合や、高齢者等の具体的なターゲットを設定している等、具体的な項目の設定により効果が発現する。

表 3-6-7 運行形態・運行方法の検討(運行計画の検討・目標設定) (効果発現有無別)

| 中項目            | 小項目               | 効果の意味                        |   |                 |
|----------------|-------------------|------------------------------|---|-----------------|
|                |                   | 効果発現                         | 効果不明  |                 |
| 2-3 運行計画<br>検討 | ルート、ダイヤ<br>設定の考え方 | 主な経由地                        | ・病院、役場、スーパー   | —               |
|                |                   | 関係者                          | —   | —               |
|                |                   | ルート及びダイヤ<br>設定を行う場合<br>の考慮事項 | ・路線・経路が長距離になり利用者<br>利便性の低下を防ぐ<br>・利用者確保の検討                  | —               |
|                |                   | 既存バス競合                       | ・競合可能性のある公共交通事業<br>者と協議し、既存路線活用を検討                          | —               |
|                | 運賃・収支検討の考え方       |                              | ・他市区町村の事例を参考<br>・市区町村の負担が大きくな<br>ないように設定                    | —               |
|                | 運行委託事業<br>者の検討、決定 | 事業者選定                        | —   | —               |
|                |                   | 事業者契約                        | —   | —               |
|                |                   | 契約後に収益が<br>低い場合              | —   | ・全て市区町村補填(上限無し) |
|                | 運行開始に向<br>けた調整項目  | 住民合意形成                       | ・本格運行実施への目標設定   | —               |
|                |                   | 実証運行実施                       | ・実証運行・試験運行の実施   | —               |
| 実証運行結果         |                   | ・目標達成し本格運行を実施                | —   |                 |
| 2-4 目標設定       | 具体的な<br>指標設定      | 定量的な目標                       | —   | —               |
|                |                   | 定性的な目標                       | ・住民に利用されること<br>・住民の外出回数の増加<br>・高齢者・障害者等交通弱者支援<br>・利用促進を図ること | —               |
|                |                   | 目標設定の根拠                      | ・路線検討調査結果に基づき設定<br>・他市区町村の類似事例の実績を<br>参考に設定                 | —               |
|                |                   | 目標達成度合い                      | ・他路線の実態をみて、達成が妥当<br>と判断された目標を設定                             | —               |
|                |                   | 目標未達成時の<br>取決め               | ・利用促進を実施し、目標達成でき<br>るか引き続き確認                                | —               |

### (3) 持続的運行のための留意点

持続的運行のための留意点に関して表 3-6-8 に示す。

運行開始後に実施するモニタリングを通して利用実態や課題・要望などを把握できるようになり効果が発現する。また、市区町村及びコンサルタントによるモニタリング調査の実施や、モニタリング結果を運行受託事業者、住民及び市区町村等で構成する協議会等の組織にて結果を共有することで効果が発現する。

事後評価を実施したことが多いが、事後評価の実施により目標の達成状況及び課題等を測定できるようになることから、効果の発現に役立つのと考えられる。

ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく場合が多い。モニタリングの他、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適切に行うことで効果発現につながる。

表 3-6-8 持続的運行のための留意点（効果発現の有無別）

| 項目                      |                    |                | 効果発現の有無   |                             |
|-------------------------|--------------------|----------------|---|-----------------------------|
|                         |                    |                | 効果発現  | 効果不明                        |
| 3-1 路線評価方法<br>(モニタリング)  | モニタリング             | 内容             | ・利用者の利用実態<br>・利用者の交通行動調査<br>・利用者の意見要望<br>・非利用者の調査       | ・特に実施していない                  |
|                         |                    | 実施頻度           | ・随時/継続して実施  | —                           |
|                         |                    | 実施者            | ・市区町村<br>・コンサルタント等への委託                                  | —                           |
|                         | 結果確認・協議の組織や場       |                | ・運行受託事業者、住民、市区町村<br>等で構成する協議会等の組織                       | —                           |
| 3-2 運行継続<br>方策・利用<br>促進 | 地域公共交通の意識転換        |                | —   | —                           |
|                         | 利用促進の取組方法と具体策      |                | ・特定の利用者に対する割引   | —                           |
| 3-3 目標評価                | 効果発現の評価とその理由       |                | —   | —                           |
|                         | 事後評価               | 事実の有無          | ・実施した   | —                           |
|                         |                    | 結果             | ・(目標を)達成している  | —                           |
|                         |                    | 達成割合           | ・目標と同程度   | ・目標に比べ若干下回る<br>・目標に比べ大幅に下回る |
| 3-4 見直し                 | ルート・<br>ダイヤ<br>見直し | 見直し内容          | ・本数増便/運行時間帯拡大   | —                           |
|                         |                    | 判断要因           | ・利用実態や意見要望のモニタリ<br>ング結果に基づく<br>・道路整備や施設配置の変化など<br>の外部要因 | —                           |
|                         |                    | 判断に使用した<br>データ | ・路線全体の利用者数<br>・便数や停留所別の利用者数<br>・利用者の満足度                 | —                           |
|                         | 運行継続の<br>判断見直し     | 見直しの有無         | ・目標値の見直しを行った  | —                           |
|                         |                    | 見直しを行った理由      | —   | ・当初目標の達成が困難なため              |

## 第4章 ヒアリング調査

第3章に示した今年度のアンケートは、地域公共交通の各検討過程での論点に関する考え方を中心に構成したが、実際の導入地域における事業者や住民等といった関係者との合意形成、導入後の見直し等に関する課題への対応状況についてさらに詳しく把握するため、市区町村に対してヒアリング調査を実施した。

### 第1節 ヒアリング調査の概要

#### (1) ヒアリング先の選定条件

平成29年度アンケート調査の結果、利用者の実質的な増加割合が比較的高いもしくは低い事例から、導入システムの種類（デマンド、コミバス）、地域特性及びその他の観点から10自治体をヒアリング対象として選定した。ヒアリング先の選定条件を表4-1-1に示す。

表 4-1-1 ヒアリング先の選定条件

| 観点                 | 要素   |
|--------------------|--|
| 導入システムの種類          | デマンド交通、コミュニティバスの偏りが無い                                    |
| 地域特性               | 中山間地有無及び人口規模   |
| 特徴的な事例             | 実証運行中の事例又は都市郊外における比較的初期のコミバスの導入事例                        |
| デマンドとコミバスの比較が行いやすい | 同一市区町村内、隣接市区町村内又は人口規模が類似する複数市区町村内でデマンド及びコミバス双方が導入されている事例 |
| 導入プロセス上の工夫がある      | 市民参画のルール化、実証実験を踏まえた導入、路線再編等を実施                           |

#### (2) ヒアリング項目

アンケート調査項目を踏まえ、ヒアリング項目を表4-1-2に示すように設定した。

表 4-1-2 ヒアリング項目及び内容

| 項目             | 内容                                 |
|----------------|------------------------------------|
| 1 路線計画の準備等     | ①隣接市町村や都道府県の関与                     |
|                | ②公共交通事業者の関与                        |
|                | ③住民の関与                             |
| 2 運行形態・運行方法の検討 | ①デマンド交通及びコミュニティバスの特徴の市区町村等による理解度合い |
|                | ②対象とした利用者の範囲                       |
|                | ③現状の公共交通サービスに対する認知度                |
|                | ④公共交通事業者との協議・調整事項（路線計画、契約内容）       |
|                | ⑤運行開始にあたっての住民との取決め事項               |
| 3 持続的運行のための留意点 | ①事業継続（路線維持）に向けた関係機関との協力            |
|                | ②目標評価と課題                           |
|                | ③運行開始後のルート・ダイヤの見直しにおける課題や対応策       |
|                | ④対象路線以外の周辺の状況の変化による見直しの必要性と実施内容    |
|                | ⑤運行継続の判断材料等の見直しについて                |

### (3) ヒアリング箇所の地域特性

上記(1)を踏まえ、抽出したヒアリング箇所の地域特性を表 4-1-3 に示す。

表 4-1-3 ヒアリング箇所の地域特性

|       | 地域 | 人口規模     | 地域特性   |
|-------|----|----------|--------|
| 事例 1  | 関東 | 10～30 万人 | 都市的地域  |
| 事例 2  | 関東 | 30 万人以上  | 都市的地域  |
| 事例 3  | 東北 | 3～10 万人  | 中間農業地域 |
| 事例 4  | 東北 | 3～10 万人  | 平地農業地域 |
| 事例 5  | 関東 | 3～10 万人  | 平地農業地域 |
| 事例 6  | 関東 | 30 万人以上  | 都市的地域  |
| 事例 7  | 関東 | 10～30 万人 | 都市的地域  |
| 事例 8  | 中部 | 3～10 万人  | 山間農業地域 |
| 事例 9  | 中部 | 10～30 万人 | 都市的地域  |
| 事例 10 | 関東 | 3～10 万人  | 中間農業地域 |

## 第2節 ヒアリング調査の結果

項目ごとにヒアリング結果についてとりまとめた。結果を以下に示す。

### (1) 路線計画の準備等

#### ① 隣接市区町村や都道府県の関与

隣接市区町村や都道府県との連携に関する質問の結果を表 4-2-1 に示す。各市区町村の行政区域内のみにデマンド交通やコミュニティバスを運行しているという回答が多く、導入に関する協議等による他の市区町村との関与の場合は少ない。

その一方で、市区町村をまたぐ路線バスの運行や参考事例という点での他市区町村との連携や関与、地域交通会議や連携計画といった協議・調整の場、参考事例や補助金という点では都道府県や国との関与があるという回答があった。

表 4-2-1 隣接市町村や都道府県の関与

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・隣接市が生活圏である地区では利用が極端に少なく、隣接市への乗り入れ要望が出ているが、市長が拒否している。住民ニーズに合っていないことは認識しているが、市外への延伸を容認してしまうと、市内の他地区から様々な要望が湧き出てくる可能性があるため対応できていない。                                  |
| 事例 2  | ・国、県、市の補助によりそれぞれ運行している路線がある。   |
| 事例 3  | ・予約制乗合タクシーは市内のみなので、隣接市とは連携していない。<br>・ <u>路線バスの廃止代替路線は、路線が市外に伸びているため隣接市と連携を図っている。</u><br>・ <u>県には、地域公共交通会議に参画していただいている。また、不明点がある際に問い合わせをしたり、参考事例を紹介してもらったりしている。</u> |
| 事例 4  | ・デマンド交通は市内のみなので、県や隣接市とは連携していない。<br>・ <u>路線バスの維持については、隣接市と日頃から協議している。</u>   |
| 事例 5  | ・ <u>コミュニティバス導入時に、隣接市との協議は行っていない。路線バスの維持に係る協議は行っている。</u><br>・ <u>県は協議会の委員に入っていたが、事前に相談する等は行っていない。</u>  |
| 事例 6  | ・乗合タクシーは市内のみなので、隣接市とは連携していない。<br>・ <u>県のスタンスは、廃止代替の補助路線や、地域公共交通会議を設けていない自治体との調整に留まっているため、もっと積極的に関わってほしい。</u>   |
| 事例 7  | ・市内の運行のみなので隣接市とは連携していないが、導入にあたり参考事例として他の市にヒアリングを行った。<br>・ <u>県の関与はないが導入後3年間は地域包括補助金を得ていた。</u>  |
| 事例 8  | ・ <u>県が事務局となり、広域市町村で網形成計画を策定。民間路線バスなど広域検討を行った。その他、隣接市とは路線バスの運行など個別に調整を実施している。</u><br>・ <u>デマンド交通導入にあたり隣接市の事例を参考にした。</u>  |
| 事例 9  | ・基本的に市単独で検討しているが、 <u>広域的・幹線的路線などは隣接市と調整を行っている。</u><br>・ <u>地区のデマンド交通は当該地域内に商業施設がないため、隣接市と協議し乗り入れている。</u><br>・ <u>県の関与はない。(市の規模では市単独で実施ができるため)</u>                  |
| 事例 10 | ・市内に鉄道駅がないため、隣接市の鉄道駅までコミュニティバスが乗り入れている。ただし、乗り入れに当たって隣接市とは停留所の設置に関する要望のみで特段協議等はしていない。   |

## ② 公共交通事業者の関与

公共交通事業者の関与に関する質問の結果を表 4-2-2 に示す。公共交通事業者との関与については、計画や検討といった導入検討の初期段階から関与をしている場合が見られ、事業者との関係も良好という回答もあった。また、連絡会などで定期的に事業者と市区町村が情報交換を行っている場合もあり、協議がしやすい環境にあるケース、またバス協会及びタクシー協会を通して委託事業者を決定しているケースも見られた。

その一方で、タクシー事業者によるデマンド交通の運行により、路線バス事業者が競合意識を持つケースもあった。

表 4-2-2 公共交通事業者の関与

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者はコミュニティバス円滑運行協議会のメンバーとして参画。もう 1 社タクシー事業者があり、賛同は得られているが人員確保が不可能とのこと。</li> <li>・ 事業者との関係は良好。事業者としてはコミュニティバス事業への市の関与は競合というより安定した収入源として受け入れられている。</li> </ul>              |
| 事例 2  | (特になし)  |
| 事例 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合タクシー事業者は 4 社で、他にタクシー事業者が 1 社ある。規模の問題で乗合タクシーに参画しなかった。</li> <li>・ 検討段階から事業者を交えて協議し、事業者選定では市内事業者を対象とした指名競争入札を実施した。</li> </ul>   |
| 事例 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内にあるタクシー事業者 8 社がすべて乗合タクシー事業者になっており、協力的である。</li> <li>・ 路線バス事業者は競合するため、快く思っていない。市の中心部は、バスを利用していただくためデマンド交通を利用できないゾーンを設定している。</li> </ul>                                     |
| 事例 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 導入時はバス協会に運行補助を行い、バス協会が運行事業者を選定していた。事業者の運行エリアをもとに決められている。</li> </ul>  |
| 事例 6  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民から路線バスの新規導入の要望があった場合は、まず路線バス事業者と協議している。対象路線は、道路が狭く路線バスの運行ができなかったため、乗合タクシーになった。</li> </ul>  |
| 事例 7  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討段階から事業者を交えて協議している。バス事業者連絡会の立ち上げにより連絡調整がやりやすくなった。</li> <li>・ 市と関与のないタクシー事業者もいるが、タクシー協会を通じて関係は良好。</li> </ul>   |
| 事例 8  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者であるタクシー事業者 4 社は営業所がばらけているため棲み分けができている。運行事業者はタクシー協会に依頼し選定を行った。</li> <li>・ デマンド交通を実施するにあたり、バス事業者からは既存路線の圧迫になると懸念が示され、協議調整を実施した結果、当初案から運行ルートや対象を絞った形での実施となった。</li> </ul> |
| 事例 9  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内のタクシー事業者は 10 社いるが、コミュニティ交通の運行は 5 社。運行事業者をプロポーザルで選定した。</li> <li>・ 市で運行計画を作成し、事業者にはその後了承をもらう形で検討を進めている。</li> </ul>   |
| 事例 10 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバスの計画は、市が主導して検討し、その結果をもとに事業者と協議した。</li> <li>・ コミュニティバスは主に市内の移動を担い、路線バスは近隣自治体への通勤、通学で用いる利用者が多いため、コミュニティバスと路線バスが競合することはない。また、同じ運行事業者であるため調整しやすい。</li> </ul>            |

### ③ 住民の関与

住民の関与に関する質問の結果を表 4-2-3 に示す。住民要望や意見の反映及びアンケート調査といったことのほかに、導入段階からの住民の関与についてルール化している事例があり、さらに地域がタクシー事業者に運行委託するという回答もあった。

その一方で、住民による要望を受け入れすぎた結果、サービスが複雑となったという否定的な回答もあり、一部の住民の意見だけ反映されることを防ぐために住民代表での要望を取り扱うこと及び、経年で複数回挙がった要望を優先するといった工夫を行うという回答もみられた。

表 4-2-3 住民の関与

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | ・連携計画策定時には意識調査（住民アンケート及び、バスが全く運行していなかった旧 2 町で意見交換会を実施）をした。  |
| 事例 2  | ・地域住民、市、事業者が連携して公共交通の導入・運営を行うスキームをとっており、住民向けの手引きを作成したが、10 年も経つと住民も「自分たちの公共交通」という意識が薄れてきていると感じる。   |
| 事例 3  | ・導入にあたって住民アンケートを実施した。住民説明は、導入を決めた後に自治会を通じて実施した。   |
| 事例 4  | ・住民代表が参画している法定協議会で意思決定している。<br>・導入時には住民アンケートを実施し、地区懇談会でも NPO が聞き取り調査を実施した。  |
| 事例 5  | ・コミュニティバス導入時には、市民からの要望があった。<br>・検討協議会に住民代表は入っていたが、一般の住民が参加して検討することは行っていない。住民参加は、一部の住民の意見だけが反映される恐れがある。  |
| 事例 6  | ・地域が地場のタクシー事業者に運行委託をしており、市は地域に対し補助を行っている。<br>・市内の地区ごとに「郷土づくり推進会議」があり、その交通部会から地域公共交通導入の要望があった。もともと住民主体の地域づくりの風土があった。   |
| 事例 7  | ・住民からの要望をその都度受け入れすぎており、結果としてサービスが複雑となったという感否めない。<br>・今後の再編計画の中では、住民にもともと路線が充実しており恵まれた環境だということと、バスを取り巻く環境の変化についての理解を促していく。   |
| 事例 8  | ・住民の要望を受け実証実験につなげたが、実際は家族の送迎や隣近所で乗合をするなど、何とかなっているため、利用が伸びず本格実施には至っていない。<br>・そもそも住民がバスに期待をしていないため、対策を立てようにも意見が出てこない。   |
| 事例 9  | ・連携計画策定後は住民主体の立候補制としており、あくまでも検討主体は住民（地域のキーマン 10 人程度が中心）。<br>・立候補後は市が説明会や勉強会を実施し、地域で判断をした上で毎年 7～9 月に導入申請を受付けているなど導入手順の枠組みをきちんと取決めている。<br>・複数地区で立候補があった場合の優先順位も決めている。 |
| 事例 10 | ・路線設定等にあたり住民の要望は反映するようにしているため、毎年見直しを行っている状況。ただし、自治会からの住民の意見をまとめてきた要望や、経年で複数回挙がってきた意見等を優先的に検討している。<br>・利用者も増加傾向にあり、バス文化が根付いてきたと感じている。                                |

## (2) 検討形態・運行方法の検討

### ① デマンド交通及びコミュニティバスの特徴について、市区町村等による理解度合い

デマンド交通及びコミュニティバスの特徴に関する質問の結果を表 4-2-4 に示す。デマンド交通の導入にあたっての検討について、導入するシステムが既に決まっていた場合、ドアトゥドアといったサービス上の特徴、利用者数や地形と財政面の制約といった回答もみられた。コミュニティバスの導入にあたっては、導入当初デマンド交通が無かったこと、利用者数や既存バスの補完といった観点から選択したという回答があった。

表 4-2-4 デマンド交通及びコミュニティバスの特徴について、市町村等による理解度合い

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・シャトルバスは当初、市の南北を結ぶシンプルな運行ルートであったが、地域住民や議員から要望を受け、路線の途中で寄り道する形で停留所が増えた結果、現在では1運行1時間を超える長大路線になってしまった。一方で利用が伸び悩んでいるという課題がある。  |
| 事例 2  | ・コミュニティバスを導入したいが運行継続条件がネックとなっている地域には、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送（平成 30 年度国土交通省自動車局第 338 号通達に基づく）」ボランティア有償運送を紹介している。  |
| 事例 3  | ・運行形態についての議論はなく、 <u>デマンド交通の導入を前提</u> として検討した。<br>・地形的な制約やダイヤの目安を立てやすいため、フルデマンドではなく路線型にしている。  |
| 事例 4  | ・ <u>路線バスが一斉に廃止されたことを機に</u> 、デマンド交通の検討を始めた。ドアトゥドアの特性から要望が高かったため、デマンド交通を前提として検討を始めていた。  |
| 事例 5  | ・ <u>コミュニティバス導入時には</u> 、 <u>デマンド交通が無かったため</u> 、検討していない。  |
| 事例 6  | ・ <u>導入前のアンケート調査で利用者数を把握し</u> 、 <u>1 路線は定時定路線</u> 、 <u>もう 1 路線はデマンド交通</u> とした。   |
| 事例 7  | ・ <u>道路幅員や需要の状況を踏まえた結果</u> 、 <u>コミュニティバス</u> とした。 <u>デマンド交通は全く検討していない</u> 。<br>・市内には幅員が狭い道路が多く、走行できる道路に制限がある。  |
| 事例 8  | ・ <u>地形と財政面の制約によりデマンド交通を導入した</u> 。<br>・議員などからはデマンド交通が課題を一挙に解決してくれるものと認識されており、その意識を変えるのは難しいと感じている。他地域で成功した事例でも、当市にそのまま当てはまるわけではないので悩ましい。                          |
| 事例 9  | ・ <u>廃止代替路線は利用がある程度見込めるため固定ダイヤのバス運行を導入し</u> 、 <u>交通空白地域ではもともとバスになじみが無くデマンド交通の運行となる</u> ことが結果として多い。   |
| 事例 10 | ・ <u>当初から路線バスを補完する視点で検討をしていたことから</u> 、 <u>交通空白地域の解消を目的にコミュニティバスに絞って検討を進めた</u> 。<br>・ <u>一部の地区では道路制約があることから</u> 、 <u>住民負担分額の取決めも行った上でデマンド交通を運行</u> しており、うまくいっている。 |

## ② 対象とした利用者の範囲

対象とした利用者範囲の特徴に関する質問の結果を表 4-2-5 に示す。高齢者という回答が多いが、小学生、観光客や通勤・通学者といった回答も一部の事例であった。

表 4-2-5 対象とした利用者の範囲

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・ <u>高齢者</u> を対象。  |
| 事例 2  | (特に回答無し)   |
| 事例 3  | ・主なターゲットは交通弱者（免許を持たない <u>高齢者</u> 等）。一部路線は <u>観光客</u> の利用もある。   |
| 事例 4  | ・主なターゲットは免許を持たない <u>高齢者</u> 。観光客の利用はほとんどない。  |
| 事例 5  | ・ <u>高齢者</u> のほか <u>通勤</u> でも利用されている。またスクールバスがないため <u>小学生</u> の利用もある。  |
| 事例 6  | ・自分で車を運転できない <u>高齢者</u> を想定している。高低差はあるが歩ける距離なので、通勤通学の利用は考えにくい。   |
| 事例 7  | ・ <u>高齢者</u> などの交通弱者を対象。<br>・子育て世代は自転車利用も多いため、どこまでフォローすべきか検討中である。  |
| 事例 8  | ・路線バスを利用可能な地域の住民は対象外としている。<br>・観光で成り立っているため、観光客の利用は切り離せない要素である。特に市の北部以外は鉄道がなく、バス路線が重要な役割となる。                         |
| 事例 9  | ・路線バスとの共存を前提に導入地域の範囲を制限しており、路線バスと接続して乗り継げるようにしている。<br>・ターゲットは限定していないが、実態は <u>高齢者</u> の利用が多く、一部 <u>小学生</u> などの通学者もいる。 |
| 事例 10 | ・ターゲットは <u>高齢者</u> がメインであるが、駅を利用する <u>通勤・通学者</u> 、 <u>観光客</u> も対象としている。  |

### ③ 現状の公共交通サービスに対する認知度

現状の公共交通サービスに対する認知度に関する質問の結果を表 4-2-6 に示す。利用促進や広報といった回答のほか、デマンド交通での登録者に比べ利用者が少ないといったこと及び利用方法が難しいという回答や、運賃の値上げといった問題や課題に関する回答もあった。また、利用促進の効果の把握をしていないことが課題であるが、追跡調査を行っていないという回答もあった。

表 4-2-6 現状の公共交通サービスに対する認知度

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | ・地域公共交通会議に住民代表に参画していただいている。路線変更の際は、沿線の自治会長に集ってもらい協議は行っている。  |
| 事例 2  | ・住民組織である利用促進協議会がチラシの配布や車内写真展を担っている。<br>・利用促進策の効果把握していないことが課題だと指摘されているが、現状では追跡調査を実施していない。                                |
| 事例 3  | ・乗合タクシーを知らない住民が多く、効果的な広報の方法を考える必要がある。   |
| 事例 4  | ・予約システムは導入していないため、住民は慣れた事業者に直接電話をしている。  |
| 事例 5  | ・ピークには 15 万人近く利用していたが、10 万人程度まで減少。人口減以上に減っており、利用が拡大しない。   |
| 事例 6  | ・デマンド交通は、登録者は多いが実際の利用者は限られている。  |
| 事例 7  | ・利用料金が 100 円であるため値上げを検討しているが、住民等の反発があるため明確な根拠がないと難しい。   |
| 事例 8  | ・デマンド交通は、登録者は多いが実際の利用者は限られている。利用方法が難しいという意見が多く、無料券を配布するもほとんど使用されなかった。   |
| 事例 9  | ・利用促進に関する取組（スタンプラリー、乗り方教室、バスロケ、総合バスマップ市内バス共通回数券、乗継割引券）を各種実施。  |
| 事例 10 | ・乗車体験など積極的に利用促進に取り組んでいる。市民に応援してもらいたいという気持ちで運賃 100 円や、年間 3,000 円の応援定期券を発行。収益としては小さいものであるが、購入者は増えているため、バス文化が根付いてきたと感じている。 |

#### ④ 公共交通事業者との協議・調整事項

公共交通事業者との協議・調整事項に関する質問の結果を表 4-2-7 に示す。路線バスとの競合に関する意見があり、競合を回避するように調整しているとの回答が多くあった。その一方で、調整した結果利用の少ないルートになったり、競合した場合路線バスが減便になってしまったという回答もあった。

表 4-2-7 公共交通事業者との協議・調整事項

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | ・シャトルバスは当初、市の南北を結ぶシンプルな運行ルートであったが、民間路線バスの撤退もあり、地域住民や議員から要望を受け、路線の途中で寄り道する形での停留所が増えた結果、現在では 1 運行 1 時間を超える長大路線になってしまった。                       |
| 事例 2  | ・運行計画の策定までは住民にお願いしている。運行計画策定後、運行に至らなかったケースには、住民が取りまとめたルート案が、 <u>路線バスと競合するルートになってしまい、競合を回避するようにルート案を見直した結果、住民が乗らないルートになってしまった</u> というケースがある。 |
| 事例 3  | ・ルート、ダイヤは、廃止前の生活バス路線を基本とし、行政主導で設定した。住民からの意見等をふまえて改定している。  |
| 事例 4  | ・面的なサービスなので路線計画は無い。   |
| 事例 5  | ・当初は 3 路線だったが、他の地域からの要望もあり 5 路線に拡大していた。<br>・ <u>一部路線バスとの重複もあったが、路線バス事業者とコミュニティバス事業者が同じなので問題は起きなかった。</u>                                     |
| 事例 6  | ・実証実験は市が主体となって実施し、地域に引き継いだ。運行は地域主体ではあるが、市もバス停の維持管理などのサポートを行っている。<br>・ルート設定は市が主体となった。  |
| 事例 7  | ・ <u>運行ルートは競合路線が多いが、周辺道路の幅員が狭いため、走行できるルートが限られてしまう。同じ事業者の運行であるため、担当者間で調整を行い、了承を得ているが、減便につながった路線もあり、民業を圧迫してしまったと感じている。</u>                    |
| 事例 8  | ・タクシー事業者には転回場所の確認等を行い、乗降場所は住民の意見を反映している。<br>・バス事業者とは、 <u>利用者の取り合いにならないように、利用範囲の調整を実施した。</u>   |
| 事例 9  | ・コミュニティ交通は小学校区単位の運行を基本。あくまでも既存路線バスを補完するものとして位置づけている。地区を跨ぐ移動は路線バスを利用し、競合しない路線設定を前提としている。<br>・基本は住民と市で路線の計画をし、事業者には了承を得る形で協議。                 |
| 事例 10 | ・市が主体で計画を立てている。<br>・バス運行にあわせ、乗降場所の縁石の隅切りなど多少の道路事業を行った。  |

運行受託事業者との契約の内容に関する質問の結果を表 4-2-8 に示す。計画については指名競争やプロポーザルによる選定を運行開始のタイミングで行い、それ以降随意契約に移行する方法や、協定を結ぶという回答もあった。

また、契約金については委託金を設定し、事後に赤字を補填する形での精算という意見が多く確認されたが、事業者による見積もり額が適正であるかどうかの判断が難しいといった課題があるという内容の回答もあった。

表 4-2-8 運行受託者との契約内容について

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者からは、安全教育にかかる経費増加を主として単価の引上げを毎年要望されている。</li> <li>デマンド交通は1時間あたりの単価（待機時間も含める）を積算してもらい運行経費を決定。燃料費は考慮しているが、時間当たり単価での積算であるので距離は見えていない。</li> <li>事業者の見積価格が適正なのか、自治体で判断できないところが悩み。</li> </ul> |
| 事例 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>経費については競合他社がないため比較することが出来ず、実質言い値で決めている。</li> </ul>   |
| 事例 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>当初の2年間は指名競争入札、その後は随意契約としている。</li> <li>契約額は、1kmあたり運行単価×路線全体の延長で決まる。契約の更新時は、燃料費の変動を考慮して予定価格を決め、事業者から見積もりを取って委託を決めている。</li> </ul>   |
| 事例 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者との契約は、1年ごとに協定書を結んでいる。</li> <li>以前はメーター料金とデマンド運賃（利用者負担額）との差分を市が補填していた。昨年10月からメーター料金の10%を事業者負担としている。</li> </ul>   |
| 事例 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費から運賃収入を差し引いたものが委託額になる。事後に精算しているため事業者にはリスクはない。</li> </ul>   |
| 事例 6  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域と事業者が運行に関する契約を結び、市は赤字分の半額までを補填している。残りはサポーターを募ったり広告料、寄付から収入を得ている。</li> <li>事業者の縄張り意識が強く、公募しても1社しか応札がない。</li> </ul>  |
| 事例 7  | <ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の補填は補助金として支出。以前は路線別の精算であったが議会から指摘があったため全体で精算を行うようになった。</li> <li>これにより事業者への赤字補填は減額されたが別途補助額の積み増しを行うことで合意をとった。結果補助額は3千万から4千万に上がった。</li> </ul>  |
| 事例 8  | <ul style="list-style-type: none"> <li>コンサルタントの委託料の中に運行経費を計上し、実績値をみて変更契約を行っている。</li> <li>乗合許可を受けているタクシー会社は1社しかいないため、他の事業者に対して許可をうけるよう促している。許可取得のための費用補助等は行ってはいない。</li> </ul>  |
| 事例 9  | <ul style="list-style-type: none"> <li>委託契約で精算は年度末に行っている。</li> <li>運行事業者はプロポーザルで選定している。運行形態の転換や、車両更新のタイミングで事業者が変わることがある。</li> </ul>   |
| 事例 10 | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者とは毎年契約を更新しており、契約内容は運行経費とし、但し書きでフィーダー補助と運賃収入を除いたもの、としている。</li> <li>契約時に運行経費および運賃収入を概算してもらい、差額を市が負担。1～3期目は概算支払い、4期目で精算をしている。</li> </ul>   |

## ⑤ 運行開始にあたっての住民との取決め事項

運行開始にあたっての住民との取決め事項に関する質問の結果を表 4-2-9 に示す。取決めは特にないという回答が約半数程度見られたが、設定している場合には、1 便あたりの輸送人員やデマンド交通の場合は乗合率といった利用状況に関する内容のほか、収支率に関する内容の回答もあった。

表 4-2-9 運行開始にあたっての住民との取決め事項

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・利用促進については口約束に留まり協定までは結んでいない。また、地域からの要望ほど利用がされておらず、アンケートをしても「利用する」という回答しか得られないと思うので実施していない。  |
| 事例 2  | ・コミュニティバスは「1 便あたりの輸送人員が 10 人以上であること」かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の 50%以上であること」。これは乗合タクシー（8 人乗り）を上回る人数を根拠に設定。<br>・乗合タクシーは「稼働した便の 1 便あたりの輸送人員が 1.5 人以上であること」かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が 50%以上であること」。                               |
| 事例 3  | ・1 路線のみ本格運行の前に試験運行を実施したが、目標は設定しておらず、住民との取決めもなかった。  |
| 事例 4  | ・目標等は設定していない。  |
| 事例 5  | ・トリガー協定のようなものは無い。あったとしても運行を中止することは難しいが、市民の公共交通に対する意識を高める意義はあると思う。  |
| 事例 6  | ・住民、事業者、市の 3 社による協定は、1 年毎で自動更新。  |
| 事例 7  | ・現在はないが、今後空白地域から出てくるであろう考えられうる導入要望に備え、運行基準を明確したいと考えている。  |
| 事例 8  | ・乗合率：1.2 人/便（県補助の基準（1.1 人/便）等を参考）、稼働率：25%を目標としたがいずれも未達成のため本格運行に至らなかった。<br>・もともと少額の赤字ならばやってみる価値があるだろうという判断のもと試験運行を実施した（自主運行バスの補助額に比べたら少額で済むため）。   |
| 事例 9  | ・①運行範囲は原則地域内とし路線バスと競合しない②財政支援は 2/3 までは市が負担、残りの 1/3 は運賃収入・地区負担③運行内容は地域が決定というルールを徹底している。特にこの 1/3 ルールの基準は、想定される負担額のパターンを複数試算し、地域格差が生じないように決定した。<br>・毎年度始めに市と地域で協定書を結んでいる。（デマンド交通は運賃収入が 1/3 を切らないよう料金設定しているため、地元負担はほぼない） |
| 事例 10 | ・コミュニティバスについて住民との取決めは特にない。<br>・デマンド交通は、年間の運行経費 440 万円のうち、運賃収入として毎年 90 万円程度（50 世帯×1,500 円/月（定期代）×12 カ月）を地域で確保してもらい、不足する経費分（360 万円）を市が負担するという取決めを行った。  |

### (3) 持続的運行のための留意点

#### ① 事業継続（路線維持）に向けた関係機関との協力

事業継続（路線維持）に向けた関係機関との協力に関する質問の結果を表 4-2-10 に示す。市区町村が主体となったバスマップの配布や乗車体験、バス乗り方教室などの回答があった。そのほか、企業からの協賛金は住民が集めるといった回答や、地域のことは地域住民が決定するという住民主体の取組に関する回答もあった。

表 4-2-10 事業継続(路線維持)に向けた関係機関との協力

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・ 広報や HP での周知、福祉部署の担当者に依頼し高齢者の会合にあわせパンフレット配布                                 |
| 事例 2  | (特になし)   |
| 事例 3  | ・ <u>バスマップを新聞折り込みで全戸配布</u> している。路線バス事業者も掲載費として 10 万円負担している。                  |
| 事例 4  | ・ <u>バスマップを全戸配布</u> している。デマンド交通の利用説明会は要望があれば随時実施。                            |
| 事例 5  | ・ <u>イベント等に合わせたバス無料デー</u> や、 <u>バス乗り方教室</u> を開催している。                         |
| 事例 6  | ・ <u>企業からの協賛金は住民が集めている</u> 。<br>・ デマンド交通では、登録のみで利用していない住民をターゲットに利用促進を図っている。  |
| 事例 7  | ・ コミュニティバスの共通回数券。<br>・ SNS は路面凍結時の運行休止など、突然の運行変更を発信できるため便利。                  |
| 事例 8  | (実証運行のみなので省略)  |
| 事例 9  | ・ <u>地域のことは地域の住民で決定する</u> 。地域内のキーパーソン（中心人物）は、まちづくり協議会の会長や地区の区長（町内会長）など様々である。 |
| 事例 10 | ・ <u>利用促進は市が主体で行っている</u> 。乗車体験などを実施。   |

#### ② 目標評価と課題

目標評価と課題に関する質問の結果を表 4-2-11 に示す。目標を設定している場合は利用者数のほか地区による負担額という回答があった。また、目標を特に定めていない場合でも、利用者数がある程度定着しているといった回答もあった。

表 4-2-11 目標評価と課題

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | ・ <u>利用者数を目標として立てており</u> 、デマンドは上回っている。<br>・ 財政負担減少については、考え方としては持っているが数値目標は設けていない                              |
| 事例 2  | ・ 前任担当者との引継ぎは特になく、基本的には計画書を渡されて自分で勉強した。計画値等の根拠については分からないこともある。  |
| 事例 3  | ・ <u>導入経緯が廃止路線の代替と空白地域の解消だったため</u> 、目標を定めていない。<br>・ 収支率が 5~6% と非常に低い。運賃が安く設定されているが、見直すきっかけがない。                |
| 事例 4  | ・ <u>目標を定めておらず</u> 、住民の交通手段確保と満足度を指標としている。  |
| 事例 5  | ・ <u>目標は定めていないが</u> 、利用は定着している。   |
| 事例 6  | ・ <u>目標は定めていないが</u> 、利用がある程度定着してきた。   |
| 事例 7  | ・ <u>5 路線の利用者数を設定して</u> おり、平成 32 年度で計画年度が完了。<br>・ <u>導入当初には定量的な目標を設定しては</u> いなかったため、再編計画の中で収支率など目標値を設定したい。    |
| 事例 8  | ・ デマンド交通に限らず住民ニーズに応えられるように今後も検討を続けていく。<br>・ 網形成計画で位置付けている 3 地区以外のバス路線が減便している地区からも導入要望が挙がっている。                 |
| 事例 9  | ・ <u>運賃収入が不足する場合は地区が負担する</u> というルール of 徹底。事情があり負担軽減してほしいという地域（議員を通しての意見含む）もあるが特例をつくらない。                       |
| 事例 10 | ・ <u>目標は設定せずと</u> にかくまずはコミュニティバスを運行やってみて、利用者がいなければ変更する柔軟なスタンス。<br>・ 利用者が増加傾向であり、現在でも運行継続できている点で効果があったと評価している。 |

### ③ 運行開始後のルート・ダイヤの見直しにおける課題や対応策

運行開始後のルート・ダイヤの見直しにおける課題や対応策に関する質問の結果を表 4-2-12 に示す。利用者の減少や既存バスとの競合などを理由に、土休日の運行廃止、路線再編や、コミュニティバスからデマンド交通に見直しをするという回答があった。また、利用者の要望があったとしても需要が十分でないことや道路制約のため変更しないという回答等があった。

表 4-2-12 運行開始後のルート・ダイヤの見直しにおける課題や対応策

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モニタリングは実施できていない。デマンドは登録制であるため数字は押さえているが、コミバスは事業者の日報から 1 日の利用者数のみしか把握していない。</li> <li>・シャトルバスは路線延伸や停留所新設の際に半年程度当該停留所の乗降者数の報告を依頼できるのみで、年代や利用目的までは把握できていない。</li> </ul>        |
| 事例 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者減により <u>H29 年度から土休日の運行を廃止</u>。住民と年 2,3 回協議を重ねつつ、平日のみの運行によりなんとか継続させている。</li> <li>・運行継続の条件を明確に示しているため、コミュニティバスの存続に関する住民との協議では実績値を見ながら協議が来ている。</li> </ul>                 |
| 事例 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期運行への要望が多い路線があるが、<u>そこまでの需要が無いと考える</u>。</li> </ul>   |
| 事例 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通の中心市街地乗り入れを認めるかどうかは課題となっている。</li> </ul>   |
| 事例 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が減り続けていたことと、市の負担額が大きかったため平成 29 年に 4 路線に再編した。</li> <li>・1 路線あたりの距離を短くし、運行本数を増やしたが、利用者増にはあまりつながっていない。</li> </ul>   |
| 事例 6  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時定路線のものは、<u>実証運行は 3 ルートだったが、路線バスと競合したため本格運行時に 2 ルートになった</u>。</li> </ul>  |
| 事例 7  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>運行時間帯の拡大（要望により試験運行を実施したが実現に至らず）や、接続時間の改善、ルート延伸、バス停増設を実施</u>。</li> <li>・病院まで乗り入れの要望があるが、周辺道路の道幅が狭く近づけない。</li> </ul>   |
| 事例 8  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>停留所の追加（店舗内乗り入れ、支所移転）を実施</u>。</li> </ul>  |
| 事例 9  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>コミュニティバスとして試験運行を開始したが、利用者数が伸びず採算がとれなさそうであったため途中でデマンド交通に転換した</u>。</li> <li>・ニューズレターなどで利用者数や収支の周知をしている。</li> <li>・今後車両を更新する必要があるため、運行経費が上がり、地元負担が発生する可能性が大きい。</li> </ul> |
| 事例 10 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内にハブとなる鉄道駅がないため、路線計画の立て方が難しい。美術館を中心とし乗継できるようにしており、乗り継ぎの利用もある。</li> <li>・<u>9 割が自家用車移動であるため、バスを利用する文化がない</u>。</li> </ul>  |

#### ④ 対象路線以外の周辺の状況の変化による見直しの必要性と実施内容

対象路線以外の周辺の状況の変化による見直しの必要性と実施内容に関する質問の結果を表 4-2-13 に示す。利用者の減少による協議の必要性、また地区によっては人口増加などの環境変化による見直しの必要性及び計画との整合性という回答等があった。

表 4-2-13 対象路線以外の周辺の状況の変化による見直しの必要性と実施内容

| 市区町村  | 内容  |
|-------|---|
| 事例 1  | (特になし)  |
| 事例 2  | (特になし)  |
| 事例 3  | ・隣接市にまたがる路線バスの 1 つで、利用者の落ち込みが大きいものがあり、協議が必要になると考えている。                                 |
| 事例 4  | ・特になし。路線バスの廃止は H21 以降には無い。  |
| 事例 5  | ・コミュニティバスが無くなる地域のために、乗合タクシーの導入を検討したが、結果的には全市が対象となったためコストが大きくなった。                      |
| 事例 6  | (特になし)  |
| 事例 7  | ・人口増加やバス路線運行の変化など環境変化により、平成 31 年度から再編事業を予定。   |
| 事例 8  | ・網形成計画で路線運行の代替手段としてデマンド交通を検討したが、住民ニーズにはマッチしなかった。                                      |
| 事例 9  | ・将来的に地域の商店が撤退する可能性も踏まえると、本当に地区内運行でよいのかという問題意識を持っている。今後は立地適正化計画とも整合性を図って検討を進めていく必要がある。 |
| 事例 10 | ・路線バスの減便や撤退の話は今のところないが、ドライバー不足の話は出ている。  |

#### ⑤ 運行継続の判断材料等の見直しについて

運行継続の判断材料等の見直しに関する質問の結果を表 4-2-14 に示す。住民要望への対応や民間路線バス廃止による移動手段確保の必要性、経費削減のためのデマンド交通の運行形態の変更という回答等があった。

表 4-2-14 運行継続の判断材料等の見直しについて

| 市区町村  | 内容   |
|-------|--|
| 事例 1  | ・シャトルバスの路線延伸と停留所を新設したが、運行台数は変わらないので一路線あたりとしては減便している。<br>・検討判断は住民からの要望と、民間路線バスの廃止を受け、当該地域住民の移動手段の確保である。 |
| 事例 2  | ・運行継続条件もあってか、市のコミュニティバス補助予算としては年間 8 千万円程度におさまっている。<br>・運行継続条件を満たしている限りは今の路線を維持していくことを考えている。            |
| 事例 3  | ・乗合タクシー事業に 5,500 万円/年支出しており、見直しをしたいと考えている。ただし、現行の形態は利用者満足度が高い。   |
| 事例 4  | (特になし)   |
| 事例 5  | ・コミュニティバスには一定の利用があるので、廃止は考えていない。   |
| 事例 6  | ・現行のルールで運行していく予定。  |
| 事例 7  | ・現時点では見直し改善の基準、目標は設定していない。   |
| 事例 8  | ・目標値自体が高いわけではない。デマンド交通をターゲットとするニーズがなかったということ<br>・議員からは、人を運ぶより食料を運んだ方（移動店舗）が効率がよいのではとの意見もあった。           |
| 事例 9  | ・連携計画を改定した際に住民負担額のルール（費用の 2/3 は行政、1/3 は運賃収入及び地区負担）をルールとして適用することとした。                                    |
| 事例 10 | (特になし)   |

## 第5章 まとめ

### 第1節 地域公共交通計画の各検討過程での論点

既往のマニュアル、特色のある導入事例等を基に、地域公共交通計画の各検討過程で想定される諸論点を整理した。

路線計画の準備の過程では、公共交通計画策定が既策定の場合にはその内容を踏まえ、現在の公共交通ネットワークが抱える課題を明らかにする。次に、各路線の地域における役割及び位置づけを明確にするために、路線を導入する際に、解決すべき課題、方針及び目標を設定するとともに、それらの根拠となるデータを収集し、分析を行う。検討体制を考える際には、連携者の役割分担を明らかにするとともに、協議・検討の仕組みを整えることが必要である。

対象路線の運行形態・運行方法を検討する過程では、運行形態について検討すべき要素及び導入する際の制約条件を踏まえ、各地区の方針や目標に応じた運行形態を決定する。利用者数見通しを検討する場合には、免許非保有者や交通弱者等といった対象とする利用者を設定し、利用意向等をもと利用者数の見通しを算出する。運行計画の検討の段階では、先に算出した利用者数の見通しを適宜活用し、ルートやダイヤ設定、運賃設定、運行委託事業者の選定及び、運行開始に向けた運行委託事業者や住民との協議・調整すべき項目の4点を検討し、目標設定の方法及び考え方を整理する。

持続的運行のための留意点については、路線の評価方法（モニタリング）、運行継続おと利用促進、目標評価の方法、見直しの方法の4点がある。

### 第2節 アンケート調査

上記で整理した諸論点に関し、デマンド交通又はコミュニティバスを導入している市区町村の取組み概況についてアンケート調査・分析を行うとともに、デマンド交通とコミュニティバスを比較し、住民の移動目的、検討した運行形態、決定理由等の中で、取組の割合に差がある個別事項を抽出した。また、効果発現路線と効果不明路線を比較し、運行形態の決定理由、需要予測、運行計画の検討、試験運行の実施、目標設定、モニタリング等の中で、取組の割合に差がある個別事項を抽出した。

#### (1) 路線計画の準備等

##### ① 計画策定の背景（問題、課題意識）

公共交通計画の策定状況について、策定が一定程度進んでいるものの、いずれの計画も策定予定がない市町村も多い状況である。

##### ② 移動特性等の把握

解決すべき課題では、交通空白地解消や高齢者の移動手段確保といった対象地域や対象者を絞った移動手段の確保を行っている。移動目的は通院、買物、交流といった日中の移動が多いが、コミュニティバスは通勤通学も対象とする場合がデマンド交通より割合が高い。また、対象を幅広く設定することにより効果発現が期待できると考えられる。

移動特性については、通院及び買物等の日中の移動実態、並びに利用する交通手段の課題を把握している場合が多い。単に利用層の中心となる日中の移動実態のみで無く、必要に応じて交通手段の課題及び通勤・通学の移動実態についても把握することで課題

把握等に役立ち、効果発現に役立つと考えられる。

アンケート及びヒアリング調査の実施を通し、移動実態や課題の把握を行うことが効果発現に資すると考えられる。公共交通導入状況、各路線別運行状況、利用状況及びサービス水準等といった既存公共交通のデータを、事業者提供データ等を活用して現状把握を行って、問題や課題を把握している。

### ③ 検討体制・役割分担

主体的役割は自治体が担いつつ、住民、タクシー事業者等の交通事業者、都道府県や国がそれぞれの役割をもって補助的役割で参画することで、課題把握や事業の実施に役立つようになり効果発現に資すると考えられる。

また、住民代表や公共交通事業者が参加する法定協議会及び地域公共交通会議等の下部組織を設け、具体的な路線の計画を行う場合も見られた。

## (2) 運行形態・運行方法の検討

### ① 運行形態

運行する形態を最初から決め打ちとせず、輸送規模が小さい場合はデマンド交通の他に乗合タクシー、輸送規模が多い場合はコミュニティバスのほかに既存路線バスの活用を検討を行うことが必要と考えられる。

運行形態の検討要素は、対象範囲及び利用者特性としている場合が多いが、人口・施設分布や対象者層を検討要素とすることで、対象利用者や運行範囲が明確になり効果が発現すると考えられる。また、地形や道路網等の運行上の制約及びコスト・採算性を制約条件としている場合が多く、事前に運行上の制約を把握することで効果が発現すると考えられる。

また、決定要因を少ない車両で広域運行が可能であること及び、住民からの利用しやすさに関する意見としている場合が多く、デマンド交通ではコスト低減への期待、コミュニティバスでは定時定路線の分かりやすさを重視している。なお、住民からの利用者の利用しやすさ及び他市町村の事例を参考にした場合、効果発現になると考えられる。

### ② 利用者数見通し（需要予測）

路線の沿線地域の住人のうち、自動車が運転できず、公共交通機関も利用しづらい人及び、普段から公共交通を利用している人が多い。

利用意向調査を行っていない場合が多いが、アンケート調査を通して利用意向の有無を把握し、その結果から利用者の予測値を求める場合もあり、利用意向や利用者数を算出すると、効果が発現すると考えられる。また、利用意向調査を用い、運行形態、ルートやバス停位置及び運行時間帯を判断する場合が多く、利用者数の予測結果を踏まえ計画できることから効果発現になると考えられる。

### ③ 運行計画

ルート設定では、運行経路が長距離にならずに利用者に分かりやすくすること、既存バスとの競合回避及び接続の検討が必要と考えられ、路線や経路が長距離になり利用者の利便性が低下しないようにすることや、そもそもの利用者の確保について検討することが効果発現に必要であると考えられる。

運賃を利用者の負担が大きくなるように設定したことが多いが、他市区町村における事例を参考にした場合及び市区町村の負担額が大きくなるようにした場合、収入を一定程度確保できるようになり効果が発現すると考えられる。

事業者の選定では、最初から地元業者への依頼を前提に計画策定したという場合が多い。デマンド交通の主たる事業者であるタクシー事業者は、対象運行区域または近隣に地元事業者が存在するため、予約に応じた運行に対応しやすい可能性がある。また、地域の事業者を活用していき、地域公共交通を確保していくことも考えられる。

本格運行実施に関する目標設定の合意形成により、本格運行の実施条件を合意でき、効果が発現すると考えられる。また、デマンド交通及びコミュニティバスともに、実証運行を通し目標を達成し、本格運行に移行するという手順をとると効果発現につながると考えられる。

#### ④ 目標設定

定量的な目標設定を行っていない場合が多いが、定性的な目標を設定している場合の方が多い。また、定性的な評価においては、住民の外出増加等具体的な内容を設定している場合や、高齢者等の具体的なターゲットを設定している等、具体的な項目の設定により効果が発現すると考えられる。

### (3) 持続的運行のための留意点

#### ① 路線の評価方法（モニタリング）

利用者の利用実態、交通行動調査及び意見・要望についてモニタリングしたことが多い。運行開始後のモニタリングを実施すると利用実態や課題・要望などを把握できるようになり、効果発現に役立つと考えられる。

モニタリングの実施者は市区町村及び運行受託事業者の場合が多く、市区町村及びコンサルタントによる個別調査の実施により、効果が発現すると考えられる。結果を定期的に確認・協議する場合は、運行受託事業者、住民及び市区町村等で構成する協議会等の組織の場合が多く、関係者全員で結果を共有することで効果が発現すると考えられる。

#### ② 運行継続・利用促進

運行継続については、公共交通に関する情報提供、市民の公共交通利用に対する意識改革及び予算の確保の場合が多い。また、利用促進のターゲットは、高齢者及び住民の場合が多く、利用促進の取組にはパンフレットやマップの作成の場合が多い。

#### ③ 目標評価

効果が発現と評価する理由を、運行を継続できている及び、目標達成の他に交通空白地域が解消しているという場合が多い。効果が発現しないと評価する理由は、デマンド交通では、目標達成とは別に利用者数が想定を下回っていること、コミュニティバスでは今後の運行継続に課題がある、目標達成とは別に公共交通の利用者が減少しているという場合が多い。

事後評価を実施したことが多いが、事後評価の実施により目標の達成状況及び課題等を測定できるようになることから、効果の発現に役立つと考えられる。

#### ④ 見直し

ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく場合が多い。モニタリングの他、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適切に行うことで効果発現につながると考えられる

使用したデータは、住民からの声及び路線全体の利用者数が多く、使用した情報の種類には、乗客や住民へのアンケートによるデータ及び運転者が記録したデータが多い。データを適切に活用することで効果発現につながると考えられる。運行継続の判断材料の見直しとして、目標値の見直しを必要に応じ適切に実施することが効果発現につながると考えられる。なお、目標達成が困難なことが理由で見直す場合は、効果不明であると考えられる。

#### (4) コスト

運行開始時の投資額及び経費はデマンド交通の方がコミュニティバスより低く抑えられるが、利用者が増加した場合には、コミュニティバスの方が輸送可能な人員が多いこともあり、利用者1人当たりの経費も安くなる。需要が大きくなると想定される場合に、コミュニティバスを選択することと考えられる。

#### (5) 地域別特徴

人口規模で見ると、規模大きくなるにつれてコミュニティバスを、規模が小さくなるにつれデマンド交通を導入する傾向が見られる。農業地域類型別に見ると、都市的地域・平地農業地域ではコミュニティバスの導入が多く、中間農業地域・山間農業地域ではデマンド交通の導入が多い傾向にある。運行形態を決定の際の制約条件に、地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約があるが、中間・山間農業地域では走行できる道路が限られることが多く、人口規模が小さく分散していることからデマンド交通の導入が多くなっているものと考えられる

### 第3節 ヒアリング調査

平成29年度アンケート調査の結果、利用者の実質的な増加割合が比較的高いもしくは低い事例の中から、①導入システムの種類（デマンド交通、コミュニティバス）、②地域特性（中山間地有無及び人口規模）、③特徴的な事例（実証運行中の事例又は都市郊外における比較的初期のコミュニティバスの導入事例）、④デマンド交通とコミュニティバスの比較が行いやすい（同一市区町村内、隣接市区町村内又は人口規模が類似する複数市区町村内でデマンド交通及びコミュニティバス双方が導入されている事例）、⑤導入するにあたっての取組に工夫がある（市民参画のルール化、実証実験を踏まえた導入、路線再編等を実施）といった観点よりヒアリング対象を選定した。

路線計画案策定では、タクシー事業者が受託して運行するデマンド交通に対し、既存路線バス事業者が競合意識を持つこと及び、検討段階から住民が参加する事例もあるが、住民要望によってはサービスが複雑となることがある。

検討形態・運行方法については、デマンド交通の利用手順の手間、運賃値上げに対する住民意見、路線バスとの競合（利用者確保・既存路線減便）、受託事業者による費用見積もりの判断に関して課題がみられ、利用状況及び収支率を基準とする住民との運行取決めもある。

持続的運行のための留意点では、利用者減少等に伴う休日運行廃止、路線再編及びコミュニティバスからデマンド交通への移行の事例があること及び、利用者要望があっても、需要が十分見込まれない事例及びは道路制約から導入又は路線変更できない事例がある。

#### **第4節 今後の課題**

本調査研究を通して得られた結果である、コミュニティバス及びデマンド交通の導入又は、行政の職員が現場で直面する課題へ対処する上で想定される抽出された論点、又その諸論点に関して、デマンド交通とコミュニティバス別及び、効果発現と効果不明の取組事項を比較し、取組の割合に差がある個別事項を抽出した結果について、行政の職員が実際の現場において様々な場面で活用できるようような形で分かりやすくとりまとめること、又効果発現のその要因の影響度について分析することが今後の課題である。

なお、公共交通計画という観点から考えると、市区町村全体又は広域的な公共交通全体の計画を踏まえ、デマンド交通及びコミュニティバス個別にとどまらず、既存路線バスの見直し等を含め、各地区に適した路線計画の策定を考えていくことが好ましい。また、社会的排除の防止やソーシャルキャピタルといった幅広い視点からの公共交通の諸施策の実施と評価に関する検討についても今後望まれると考えられる。したがって、地域公共交通全体の計画、評価及び見直しといったことについても今後の検討課題となる。

#### **謝辞**

本調査研究を進めるうえで、寺田 一薫氏（東京海洋大学 大学院海洋工学系流通情報工学部門 教授）、吉田 樹氏（福島大学 人文社会学群 経済経営学類 准教授）、寫田 紀之氏（南房総市 教育委員会 生涯学習課 課長補佐）に、調査研究について非常に有益なご助言をいただいた。また、アンケート調査及びヒアリング調査において、地方自治体関係各位にご協力をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。



参考資料編

## **資料1 項目別の導入取組毎の差異に関する統計的分析**

### **第1項 分析概要**

第3章2節に示した、各導入段階における取組状況について、「デマンド交通とコミュニティバスでの取組の違い」及び「効果発現の有無別の取組の違い」別の実施項目の差異を判断する場合には、統計的な見地から分析を行い判断することが好ましい。そのため、上記2項目について、取組の有無の差異があるかについて、独立性の検定を実施した。

今回のアンケート調査ではほとんどの設問で複数回答と設定したことから、それぞれの設問の選択肢毎に、「コミュニティバス及びデマンド交通」または「効果発現／効果不明」の2つの群にて「検討した」サンプル数と「検討していないサンプル数（母数から取り組んだサンプル数を差し引いた値）」を算出した。

また、第3章第4節における地域類型別のデマンド交通及びコミュニティバスの導入状況についても、人口規模及び農業地域類型別の導入状況に差異があるかについても、独立性の検定を行った。

### **第2項 統計分析結果**

各分析結果について、次頁以降に示す。

(1) デマンド交通とコミュニティバスの取組の違い

表 1 独立性検定 デマンド交通とコミュニティバスの取組の違い(その1)

| 項目         | 内容                   | 番号                 | 設問                      | 選択肢                          | デマンド                   | コミバス    | p値    | 検定    | 種類    |      |
|------------|----------------------|--------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------|---------|-------|-------|-------|------|
| 1 路線計画の準備等 | 1-1 計画策定の背景(問題、課題意識) | 問1-1-1             | —                       | 市区町村における地域公共交通の計画策定状況        | —                      | —       | —     | —     | —     |      |
|            |                      | 問1-1-2             | —                       | 各計画策定当時の公共交通ネットワークに関する課題     | —                      | —       | —     | —     | —     |      |
|            | 1-2 移動特性等の把握         | 問1-2-1             | 導入により解決すべき課題            | ①交通空白地域の解消                   | 85.2%                  | 78.0%   | 0.062 | △     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | ④廃止路線バスの代替の必要性               | 36.3%                  | 25.4%   | 0.017 | *     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑦その他                         | 6.0%                   | 14.4%   | 0.006 | **    | コミバス  |      |
|            |                      |                    | 導入により解決すべき課題(もっともあてはまる) | ①交通空白地域の解消                   | 53.3%                  | 42.8%   | 0.033 | *     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | ③既存路線の再編の必要性                 | 2.2%                   | 5.5%    | 0.089 | △     | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑤住民サービスと公共交通の乖離(ルートやダイヤについて) | 0.5%                   | 3.4%    | 0.047 | *     | コミバス  |      |
|            |                      | ⑦その他               | 2.2%                    | 5.9%                         | 0.062                  | △       | コミバス  |       |       |      |
|            |                      | SQ1                | 利用者の移動目的                | ④市民の通学                       | 24.7%                  | 50.8%   | 0.000 | **    | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑤市内の学校への市外からの通学              | 4.4%                   | 14.0%   | 0.001 | **    | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑥観光客などの来訪者                   | 12.1%                  | 26.7%   | 0.000 | **    | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑦市民および市外からの通勤                | 12.1%                  | 34.7%   | 0.000 | **    | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑧その他                         | 5.5%                   | 10.6%   | 0.062 | △     | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | 利用者の移動目的(もっともあてはまる)          | ②市民の通院                 | 48.4%   | 28.4% | 0.000 | **    | デマンド |
|            |                      | ④市民の通学             | 4.4%                    | 14.0%                        | 0.001                  | **      | コミバス  |       |       |      |
|            |                      | ⑦市民および市外からの通勤      | 0.0%                    | 5.5%                         | 0.001                  | **      | コミバス  |       |       |      |
|            |                      | ⑧その他               | 2.2%                    | 5.9%                         | 0.062                  | △       | コミバス  |       |       |      |
|            |                      | 問1-2-2             | SQ1                     | 住民の移動特性を把握する調査               | ④買物先までの移動手段            | 58.8%   | 44.9% | 0.005 | **    | デマンド |
|            |                      |                    |                         |                              | ⑤通院先                   | 57.1%   | 47.9% | 0.060 | △     | デマンド |
|            | ⑥通院先までの移動手段          |                    |                         |                              | 60.4%                  | 47.0%   | 0.006 | **    | デマンド  |      |
|            | SQ2                  |                    | 移動特性の把握方法 住民アンケート調査     | b)特定の地区を対象に住民アンケート調査を実施した    | 30.8%                  | 22.5%   | 0.055 | △     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | c)住民アンケートは実施していない            | 15.9%                  | 23.3%   | 0.062 | △     | コミバス  |      |
|            |                      |                    |                         | 移動特性の把握方法 ヒアリング調査(聞き取り調査)    | c)ヒアリングや聞き取り調査は実施していない | 17.6%   | 25.8% | 0.044 | *     | コミバス |
|            |                      |                    |                         | 移動特性の把握方法 既存統計データ            | b)大都市交通センサスを活用した       | 0.5%    | 3.4%  | 0.047 | *     | コミバス |
|            | 移動特性の把握方法 その他        |                    | その他                     | 4.4%                         | 8.5%                   | 0.098   | △     | コミバス  |       |      |
|            | SQ4-1                |                    | 既存公共交通に係る現況の把握          | ③各路線のサービス水準(頻度、運賃、車種)        | 63.2%                  | 53.4%   | 0.044 | *     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | ④各路線・系統の利用状況(路線別・区間別)        | 67.0%                  | 58.9%   | 0.089 | △     | デマンド  |      |
|            |                      |                    |                         | ⑤各路線・系統の経営状況(収入・収支率)及び行政負担額  | 54.4%                  | 38.6%   | 0.001 | **    | デマンド  |      |
|            |                      | ⑥現状の把握は行っていない      |                         | 6.6%                         | 14.4%                  | 0.011   | *     | コミバス  |       |      |
|            | SQ4-2                | 公共交通事業者によるデータ提供    | ④路線別収入                  | 42.9%                        | 30.9%                  | 0.012   | *     | デマンド  |       |      |
|            |                      |                    | ⑤路線別経費                  | 41.2%                        | 30.9%                  | 0.029   | *     | デマンド  |       |      |
|            |                      |                    | ⑥路線別補助額                 | 34.1%                        | 23.7%                  | 0.020   | *     | デマンド  |       |      |
|            |                      |                    | ⑧提供してもらえなかった            | 2.2%                         | 5.9%                   | 0.062   | △     | コミバス  |       |      |
|            | SQ4-3                | 公共交通事業者のデータ開示の協力有無 | ①全て提示してくれた              | 39.0%                        | 29.2%                  | 0.036   | *     | デマンド  |       |      |
|            | 1-3 検討体制・役割分担        | 問1-3-1             | 中心的役割を担う主体              | システムの選定                      | 貴市区町村                  | 64.8%   | 52.5% | 0.012 | *     | デマンド |
|            |                      |                    |                         |                              | 路線バス事業者                | 1.1%    | 5.1%  | 0.025 | *     | コミバス |
|            |                      |                    |                         |                              | タクシー事業者                | 3.8%    | 1.3%  | 0.088 | △     | デマンド |
|            |                      |                    |                         | 運行受託者の選定                     | タクシー事業者                | 4.4%    | 1.3%  | 0.048 | *     | デマンド |
|            |                      |                    |                         |                              | 運行計画の設定                | 路線バス事業者 | 2.2%  | 7.6%  | 0.014 | *    |
|            |                      |                    |                         | タクシー事業者                      |                        | 5.5%    | 1.7%  | 0.032 | *     | デマンド |
|            |                      |                    |                         | 目標設定                         | 住民                     | 2.2%    | 5.5%  | 0.089 | △     | コミバス |
|            |                      |                    |                         | 計画の評価                        | 貴市区町村                  | 78.0%   | 69.1% | 0.041 | *     | デマンド |

表 2 独立性検定 デマンド交通とコミュニティバスの取組の違い(その2)

| 項目              | 内容            | 番号                    | 設問                     | 選択肢                     | デマンド                   | コミバス  | p値    | 検定    | 種類   |      |
|-----------------|---------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-------|-------|-------|------|------|
| 1 路線計画の準備等      | 1-3 検討体制・役割分担 | 問1-3-1                | 補助的役割を担う主体             | 地域の現状・課題の把握             | 路線バス事業者                | 23.6% | 33.5% | 0.028 | *    | コミバス |
|                 |               |                       |                        |                         | タクシー事業者                | 22.0% | 11.9% | 0.005 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        | 利用者数の見直し調査              | 路線バス事業者                | 17.0% | 26.7% | 0.019 | *    | コミバス |
|                 |               |                       |                        |                         | タクシー事業者                | 15.9% | 7.6%  | 0.008 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        | システムの選定                 | タクシー事業者                | 20.9% | 7.2%  | 0.000 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        | 運行受託者の選定                | 隣市区町村                  | 3.3%  | 0.8%  | 0.070 | △    | デマンド |
|                 |               |                       |                        |                         | 路線バス事業者                | 11.0% | 21.2% | 0.006 | **   | コミバス |
|                 |               |                       |                        |                         | タクシー事業者                | 26.4% | 10.6% | 0.000 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        | 運行計画の設定                 | 路線バス事業者                | 25.3% | 46.2% | 0.000 | **   | コミバス |
|                 |               |                       |                        |                         | タクシー事業者                | 41.8% | 16.9% | 0.000 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        | 目標設定                    | 路線バス事業者                | 13.7% | 22.5% | 0.023 | *    | コミバス |
|                 |               |                       |                        | 関係者の合意形成                | タクシー事業者                | 28.0% | 14.4% | 0.001 | **   | デマンド |
|                 |               | 計画の周知                 | 路線バス事業者                | 13.2%                   | 21.2%                  | 0.034 | *     | コミバス  |      |      |
|                 |               |                       | タクシー事業者                | 17.6%                   | 8.1%                   | 0.003 | **    | デマンド  |      |      |
|                 |               | 需要喚起の取組               | 路線バス事業者                | 15.4%                   | 29.2%                  | 0.001 | **    | コミバス  |      |      |
|                 |               |                       | タクシー事業者                | 22.5%                   | 8.5%                   | 0.000 | **    | デマンド  |      |      |
|                 |               | 計画の評価                 | タクシー事業者                | 21.4%                   | 14.0%                  | 0.046 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |               |                       | 国                      | 20.9%                   | 13.6%                  | 0.047 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |               | 問1-3-2                | SQ1                    | 下部組織の参加者                | ②公共交通事業者               | 32.4% | 24.6% | 0.077 | △    | デマンド |
|                 |               |                       |                        |                         | ⑤その他                   | 8.2%  | 14.8% | 0.040 | *    | コミバス |
| 2. 運行形態・運行方法の検討 | 2-1 運行形態      | 問2-1-1                | 検討した運行形態               | ①既存路線バスのルートや停留所の設置を工夫する | 16.5%                  | 29.2% | 0.002 | **    | コミバス |      |
|                 |               |                       |                        | ②コミュニティバス               | 26.9%                  | 86.0% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 |               |                       |                        | ③乗合タクシー                 | 48.4%                  | 15.7% | 0.000 | **    | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ④デマンド交通(路線不定期運行)        | 20.3%                  | 10.2% | 0.004 | **    | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑤デマンド交通(区域運行)           | 76.4%                  | 14.8% | 0.000 | **    | デマンド |      |
|                 |               | 問2-1-2                | 運行形態の決定要素              | ⑦導入コスト                  | 47.3%                  | 32.6% | 0.002 | **    | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑧導入の補助額                 | 32.4%                  | 22.5% | 0.023 | *     | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑨運行コスト・採算性              | 52.2%                  | 43.2% | 0.068 | △     | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | 運行形態の決定要素(いちばんの)        | ②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約 | 7.1%  | 3.4%  | 0.082 | △    | デマンド |
|                 |               |                       |                        |                         | ④目的地となる施設分布            | 2.7%  | 10.6% | 0.002 | **   | コミバス |
|                 |               | ⑤ターゲットとなる利用者の特性(高齢者等) | 18.7%                  |                         | 9.3%                   | 0.005 | **    | デマンド  |      |      |
|                 |               | 運行形態の制約条件             | ①対象とする範囲               | 23.6%                   | 16.9%                  | 0.090 | △     | デマンド  |      |      |
|                 |               |                       | ②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約 | 29.7%                   | 40.7%                  | 0.020 | *     | コミバス  |      |      |
|                 |               |                       | ③対象利用者の人口分布            | 12.6%                   | 6.4%                   | 0.027 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |               | 問2-1-3                | 運行形態の制約条件(いちばんの)       | ⑦導入コスト                  | 3.3%                   | 7.2%  | 0.082 | △     | コミバス |      |
|                 |               | 問2-1-3                | 運行形態の決定理由              | ①少ない車両で広域の運行が可能         | 46.2%                  | 35.2% | 0.023 | *     | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ②路線やダイヤを分かりやすく設定できる     | 26.4%                  | 44.1% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 |               |                       |                        | ③導入にかかる初期費用が安価であった      | 26.9%                  | 17.8% | 0.025 | *     | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ④維持・管理費用が安価であった         | 24.2%                  | 12.3% | 0.002 | **    | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑥国からの補助金を活用できた          | 40.1%                  | 32.2% | 0.094 | △     | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑨他市区町村の事例をもとにした         | 33.5%                  | 16.9% | 0.000 | **    | デマンド |      |
|                 |               |                       |                        | ⑩運行形態は検討開始時に既に決定していた    | 14.3%                  | 21.2% | 0.070 | △     | コミバス |      |
|                 |               |                       |                        | 運行形態の決定理由(いちばんの)        | ②路線やダイヤを分かりやすく設定できる    | 6.0%  | 11.4% | 0.057 | △    | コミバス |
|                 |               |                       |                        |                         | ④維持・管理費用が安価であった        | 8.8%  | 2.1%  | 0.002 | **   | デマンド |
|                 |               |                       |                        |                         | ⑩運行形態は検討開始時に既に決定していた   | 8.8%  | 16.1% | 0.027 | *    | コミバス |

表 3 独立性検定 デマンド交通とコミュニティバスの取組の違い(その3)

| 項目              | 内容                | 番号                        | 設問                            | 選択肢                                | デマンド                              | コミバス     | p値    | 検定    | 種類    |      |      |
|-----------------|-------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------|-------|-------|-------|------|------|
| 2. 運行形態・運行方法の検討 | 2-2 利用者数見直し(需要予測) | 問2-2-1                    | 需要やニーズ想定で検討対象とした利用者範囲         | ⑤観光客等の来訪者                          | 4.4%                              | 14.8%    | 0.000 | **    | コミバス  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ⑥免許返納者                             | 32.4%                             | 23.3%    | 0.038 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |                   | 問2-2-2                    | SQ1                           | 需要予測の具体的な算出方法                      | ①利用意向の人数をもとに算出                    | 28.0%    | 19.5% | 0.041 | *     | デマンド |      |
|                 |                   | 問2-2-3                    | 需要予測を判断に使用した項目                | ①具体的な運行形態                          | 43.4%                             | 34.3%    | 0.058 | △     | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ②ルートやバス停位置                         | 31.9%                             | 40.3%    | 0.078 | △     | コミバス  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ③運賃                                | 24.2%                             | 16.5%    | 0.052 | △     | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ⑤運行曜日                              | 36.3%                             | 22.9%    | 0.003 | **    | デマンド  |      |      |
|                 |                   | 2-3 運行計画                  | 問2-3-1                        | SQ2                                | ルート、ダイヤの検討・決定に関与した関係者             | ①貴市区町村   | 88.5% | 94.5% | 0.025 | *    | コミバス |
|                 |                   |                           |                               |                                    |                                   | ③公共交通事業者 | 63.2% | 72.5% | 0.043 | *    | コミバス |
|                 |                   |                           |                               |                                    |                                   | ④その他     | 9.3%  | 16.1% | 0.043 | *    | コミバス |
|                 | SQ3               |                           |                               | ルート、ダイヤを設定時に考慮したこと                 | ②路線や運行経路が長距離にならないこと               | 25.3%    | 36.9% | 0.012 | *     | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ③利用者に分かりやすいように路線や運行経路が複雑にならないこと   | 40.1%    | 55.5% | 0.002 | **    | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ④既存の路線バスと競合を避けること                 | 41.8%    | 57.6% | 0.001 | **    | コミバス |      |
|                 |                   |                           | ⑤既存の路線バスや鉄道との接続を考慮すること        |                                    | 55.5%                             | 69.1%    | 0.004 | **    | コミバス  |      |      |
|                 | 問2-3-2            |                           | 運賃設定方法                        | ②他の市区町村における事例を参考にした                | ⑦その他                              | 9.9%     | 23.7% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ⑦その他                              | 37.9%    | 27.5% | 0.024 | *     | デマンド |      |
|                 | SQ1               |                           | 具体的な運賃額                       | ②地帯制(料金を記述)                        | ⑤無料                               | 6.6%     | 11.4% | 0.091 | △     | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ⑤無料                               | 14.8%    | 5.9%  | 0.002 | **    | デマンド |      |
|                 | SQ2               |                           | 運賃の割引制度の設定有無                  | ④定期券                               | ⑤回数券                              | 0.5%     | 3.4%  | 0.047 | *     | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ⑤回数券                              | 12.1%    | 30.5% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 | 問2-3-3            |                           | 運行受託事業者の決定方法                  | ①最初から地元の実業者に依頼することで計画を策定した(当該路線のみ) | ⑦割引制度は設定していない                     | 33.0%    | 49.2% | 0.001 | **    | デマンド |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ⑦割引制度は設定していない                     | 19.8%    | 8.9%  | 0.001 | **    | デマンド |      |
|                 | SQ1               |                           | 運行受託事業者の募集範囲(問2-3-3「③~⑥」回答のみ) | ①当該市区町村の範囲                         | ①最初から地元の実業者に依頼することで計画を策定した(他路線一括) | 31.3%    | 17.8% | 0.001 | **    | デマンド |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ②最初から地元の実業者に依頼することで計画を策定した(他路線一括) | 14.8%    | 23.7% | 0.024 | *     | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ②当該都道府県の範囲                        | 70.3%    | 41.2% | 0.000 | **    | デマンド |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ②当該都道府県の範囲                        | 17.6%    | 43.3% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ②当該都道府県の範囲                        | 17.6%    | 43.3% | 0.000 | **    | コミバス |      |
|                 | SQ2               | 上記の決定方法とした理由              | ①市区町村の負担額を少なくするため             | ④地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため           | 18.1%                             | 11.9%    | 0.072 | △     | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ④地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため           | 35.7%                             | 22.0%    | 0.002 | **    | デマンド  |      |      |
|                 | SQ3               | 委託金額の決定方法                 | ①貴市区町村の見積もりによる                | ②公共交通事業者の見積もりによる                   | 15.4%                             | 5.1%     | 0.000 | **    | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ②公共交通事業者の見積もりによる                   | 36.8%                             | 49.6%    | 0.009 | **    | コミバス  |      |      |
|                 | SQ4               | 収入減少/経費増加(収益が想定より低かった)の取扱 | ⑤事後精算は行わない(全て運行受託事業者が負担)      | ④事後精算は行わない(全て運行受託事業者の利潤となる)        | 17.6%                             | 9.3%     | 0.013 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ④事後精算は行わない(全て運行受託事業者の利潤となる)        | 24.2%                             | 15.7%    | 0.029 | *     | デマンド  |      |      |
|                 | 問2-3-4            | 運行開始にあたっての、車両や施設整備等の投資額   |                               |                                    | -                                 | -        | -     | -     | -     |      |      |
|                 | 問2-3-5            | 運行開始時の住民との協定や合意形成         |                               |                                    | ⑤その他                              | 8.2%     | 14.4% | 0.052 | △     | コミバス |      |
|                 | 問2-3-6            | 実証運行(試験運行)の実施             |                               | ①実証運行や試験運行を行った                     | 56.6%                             | 44.5%    | 0.014 | *     | デマンド  |      |      |
|                 |                   |                           |                               | ②実証運行や試験運行を行っていない                  | 29.7%                             | 44.1%    | 0.003 | **    | コミバス  |      |      |
|                 | 問2-3-7            | 実証実験の結果                   |                               |                                    | -                                 | -        | -     | -     | -     |      |      |
|                 | 2-4 目標設定          | 問2-4-1                    | 具体的な目標(数字)設定                  |                                    | ④収支率や補助率                          | 8.8%     | 15.7% | 0.036 | *     | コミバス |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ⑤(デマンド交通の場合)稼働率                   | 3.3%     | 0.4%  | 0.023 | *     | デマンド |      |
|                 |                   | 問2-4-2                    | 定性的な目標(具体的な数値を設定せず)設定         |                                    | ③高齢者・障害者等の交通弱者支援                  | 43.4%    | 33.1% | 0.030 | *     | デマンド |      |
|                 |                   |                           |                               |                                    | ④公共施設の利便性の向上                      | 8.8%     | 17.4% | 0.011 | *     | コミバス |      |
| 問2-4-3          |                   | 目標設定の根拠                   |                               |                                    | -                                 | -        | -     | -     | -     |      |      |
| 問2-4-4          |                   | 目標値設定の達成度合いの考え方           |                               |                                    | -                                 | -        | -     | -     | -     |      |      |
| 問2-4-5          |                   | 目標達成できなかった場合の取り決め         |                               |                                    | ④特に取り決めはない。                       | 51.1%    | 39.8% | 0.022 | *     | デマンド |      |

表 4 独立性検定 デマンド交通とコミュニティバスの取組の違い(その4)

| 項目               | 内容                   | 番号                     | 設問                                 | 選択肢                          | デマンド                    | コミュニティバス                       | p値       | 検定       | 種類       |          |          |
|------------------|----------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------------|-------------------------|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 3.持続的運行のための留意点   | 3-1 路線の評価方法 (モニタリング) | 問3-1                   | 運行開始後にモニタリングを実施していますか。             | ①利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など) | 73.1%                   | 81.4%                          | 0.044    | *        | コミュニティバス |          |          |
|                  |                      |                        |                                    | ⑥その他                         | 1.1%                    | 7.2%                           | 0.003    | **       | コミュニティバス |          |          |
|                  |                      |                        | 運行開始後にモニタリングを実施していますか (利用者の交通行動調査) | 1.継続して実施                     | 26.9%                   | 14.0%                          | 0.001    | **       | デマンド     |          |          |
|                  |                      |                        |                                    | 2.随時実施                       | 19.8%                   | 27.1%                          | 0.081    | △        | コミュニティバス |          |          |
|                  |                      | SQ1                    | モニタリングの実施者                         | ④コンサルタント等への委託                | 17.0%                   | 26.7%                          | 0.019    | *        | コミュニティバス |          |          |
|                  | 3-2 運行継続の方策・利用促進     | 問3-2                   |                                    | 持続的運行に必要と思われること              | ④運行コストの削減               | 50.5%                          | 62.7%    | 0.013    | *        | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑥周辺市町村との連携              | 22.0%                          | 33.1%    | 0.013    | *        | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑦その他                    | 4.4%                           | 9.3%     | 0.053    | △        | コミュニティバス |          |
|                  |                      | 問3-3                   |                                    | 利用促進のターゲット                   | ③通勤者・通学者                | 26.9%                          | 45.8%    | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ④観光客などの来訪者              | 15.4%                          | 26.7%    | 0.005    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        | SQ1                                | 効果があつたと思われる利用促進の取組           | ④学校や企業と連携した取組           | 6.6%                           | 13.1%    | 0.029    | *        | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑦企画乗車券(1日乗車券等)、回数券等の発売  | 17.6%                          | 28.4%    | 0.010    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑧ベンチ・上屋設置等の施設整備         | 3.3%                           | 11.0%    | 0.003    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑨バスロケーションシステムなどの運行情報提供  | 0.5%                           | 8.5%     | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑩webやSNS等による情報発信        | 9.9%                           | 17.8%    | 0.022    | *        | コミュニティバス |          |
|                  | 3-3 目標評価             | 問3-4                   | SQ1                                | 効果が発現の理由                     | ⑥(目標達成の他に)交通空白地域が解消している | 62.8%                          | 47.9%    | 0.011    | *        | デマンド     |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ⑩その他                    | 2.3%                           | 6.6%     | 0.087    | △        | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        | SQ4                                | 事後評価での達成状況                   | ③わからない                  | 1.1%                           | 3.8%     | 0.086    | △        | コミュニティバス |          |
|                  | 3-4 見直し              | 問3-5                   |                                    | ルートや便数の見直し有無                 | ①路線の新設・延伸               | 18.7%                          | 45.8%    | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              | ②停留所の新設                 | 31.9%                          | 53.4%    | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |
| ⑤路線の短縮・廃止        |                      |                        |                                    |                              | 4.9%                    | 27.5%                          | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |          |
| ⑥停留所の廃止          |                      |                        |                                    |                              | 8.8%                    | 23.7%                          | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |          |
| ⑦本数の減便           |                      |                        |                                    |                              | 10.4%                   | 22.5%                          | 0.001    | **       | コミュニティバス |          |          |
| ⑧運行時間帯の縮小        |                      |                        |                                    |                              | 3.3%                    | 11.0%                          | 0.003    | **       | コミュニティバス |          |          |
| ⑨他のバス路線や鉄道との接続改善 |                      |                        |                                    |                              | 12.6%                   | 30.9%                          | 0.000    | **       | コミュニティバス |          |          |
| ⑩その他             |                      |                        |                                    |                              | 16.5%                   | 9.3%                           | 0.028    | *        | デマンド     |          |          |
| SQ1              |                      |                        |                                    |                              | ルートや便数の見直し実施時の判断方法      | ⑤道路整備や施設配置の変化などの外部要因による        | 5.5%     | 17.4%    | 0.000    | **       | コミュニティバス |
|                  |                      |                        |                                    |                              |                         | ⑦首長の交代や担当者の異動などにより行政の方針が変わったため | 0.0%     | 1.7%     | 0.078    | △        | コミュニティバス |
|                  |                      | ⑩その他                   | 2.7%                               | 7.6%                         |                         | 0.030                          | *        | コミュニティバス |          |          |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              |                         |                                |          |          |          |          |          |
| SQ2              |                      | ルートや便数の見直し判断に使用した情報の種類 | ①路線全体の利用者数                         | 33.0%                        | 50.4%                   | 0.000                          | **       | コミュニティバス |          |          |          |
|                  |                      |                        | ②便別や停留所別の利用者数                      | 25.8%                        | 47.0%                   | 0.000                          | **       | コミュニティバス |          |          |          |
|                  | ④採算性や補助金額            |                        | 9.9%                               | 16.9%                        | 0.038                   | *                              | コミュニティバス |          |          |          |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              |                         |                                |          |          |          |          |          |
| SQ3              | ルートや便数の見直し判断に使用したデータ | ②運転者が記録したデータ           | 20.9%                              | 41.5%                        | 0.000                   | **                             | コミュニティバス |          |          |          |          |
|                  |                      | ④バスICカードによるデータ         | 0.0%                               | 3.8%                         | 0.008                   | **                             | コミュニティバス |          |          |          |          |
|                  |                      | ⑦運行受託事業者の経費や収支データ      | 9.3%                               | 19.5%                        | 0.004                   | **                             | コミュニティバス |          |          |          |          |
|                  |                      |                        |                                    |                              |                         |                                |          |          |          |          |          |
| 問3-5-2           | SQ1                  | 運行継続の判断材料等の見直し理由       | ⑤その他                               | 1.1%                         | 5.9%                    | 0.011                          | *        | コミュニティバス |          |          |          |
|                  |                      |                        | ③目標設定から時間が経過したため                   | 14.3%                        | 25.3%                   | 0.061                          | △        | コミュニティバス |          |          |          |
|                  |                      |                        | ⑤事業環境など交通をとりまく状況が変わったため            | 15.4%                        | 25.3%                   | 0.095                          | △        | コミュニティバス |          |          |          |

<凡例>

- (デマンド) デマンド交通の方が取組の割合が高く、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されている。
  - (デマンド) デマンド交通の方が取組の割合が高いが、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されていない。(参考値)
  - (コミュニティバス) コミュニティバスの方が取組の割合が高く、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されている。
  - (コミュニティバス) コミュニティバスの方が取組の割合が高く、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されていない。(参考値)
- p値 \*\*:1%有意、\*:5%有意、△:10%有意

(2) 効果の発現有無

表 5 独立性検定 効果の発現有無 (その1)

| 項目         | 内容                      | 番号                             | 設問                       | 選択肢                | デマンド        | コミバス    | p値    | 検定    | 種類    |       |      |
|------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------|---------|-------|-------|-------|-------|------|
| 1 路線計画の準備等 | 1-1 計画策定の背景 (問題、課題意識)   | 問1-1-1                         | 市区町村における地域公共交通の計画策定状況    | -                  | -           | -       | -     | -     | -     |       |      |
|            |                         | 問1-1-2                         | 各計画策定当時の公共交通ネットワークに関する課題 | -                  | -           | -       | -     | -     | -     |       |      |
|            | 1-2 移動特性等の把握            | 問1-2-1                         | 導入により解決すべき課題             | ②高齢者等の移動手段の確保      | 93.4%       | 86.0%   | 0.026 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ④廃止路線バスの代替の必要性     | 27.5%       | 36.6%   | 0.078 | △     | 効果不明  |       |      |
|            |                         |                                | SQ1 利用者の移動目的             | ①市民の買物             | 97.0%       | 90.2%   | 0.012 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ②市民の通院             | 98.2%       | 94.5%   | 0.072 | △     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ③市民の習い事や知人に会うなどの交流 | 62.9%       | 51.8%   | 0.042 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ⑦市民および市外からの通勤      | 29.3%       | 20.7%   | 0.071 | △     | 効果発現  |       |      |
|            |                         | 利用者の移動目的(もつともあてはまる)            | ⑦市民および市外からの通勤            | 5.4%               | 0.6%        | 0.011   | *     | 効果発現  |       |       |      |
|            |                         | 問1-2-2                         | SQ1 住民の移動特性を把握する調査       | ①通勤先もしくは通学先        | 40.1%       | 25.0%   | 0.003 | **    | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ③買物先               | 64.1%       | 44.5%   | 0.000 | **    | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ④買物先までの移動手段        | 60.5%       | 48.2%   | 0.025 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ⑤通院先               | 65.3%       | 47.0%   | 0.001 | **    | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | ⑦利用している交通手段に対する満足度 | 50.3%       | 39.0%   | 0.039 | *     | 効果発現  |       |      |
|            | SQ2 移動特性の把握方法 住民アンケート調査 |                                | c)住民アンケートは実施していない        | 15.6%              | 24.4%       | 0.045   | *     | 効果不明  |       |       |      |
|            | SQ3 移動特性のデータ分析の実施者      | a)バスやタクシーなどの利用者に対しヒアリング調査を実施した | 44.3%                    | 34.8%              | 0.076       | △       | 効果発現  |       |       |       |      |
|            |                         | ⑤その他                           | 1.2%                     | 6.7%               | 0.010       | **      | 効果不明  |       |       |       |      |
|            | 1-3 検討体制・役割分担           | 問1-3-1 中心的役割を担う主体              | 利用者数の見直し調査               | 貴市区町村              | 79.6%       | 70.1%   | 0.046 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         |                                |                          | システムの選定            | 貴市区町村       | 67.7%   | 52.4% | 0.005 | **    | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          | 運行受託者の選定           | 貴市区町村       | 91.0%   | 84.8% | 0.081 | △     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          |                    | タクシー事業者     | 0.6%    | 4.9%  | 0.017 | *     | 効果不明  |      |
|            |                         |                                |                          | 運行計画の設定            | 貴市区町村       | 86.2%   | 78.0% | 0.052 | △     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          | 目標設定               | 貴市区町村       | 85.0%   | 76.8% | 0.057 | △     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          | 需要喚起の取組            | 貴市区町村       | 86.2%   | 76.2% | 0.020 | *     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          | 計画の評価              | 貴市区町村       | 80.2%   | 72.6% | 0.100 | △     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          |                    | 国           | 7.2%    | 1.8%  | 0.019 | *     | 効果発現  |      |
|            |                         |                                |                          | 問1-3-2 補助的役割を担う主体  | 地域の現状・課題の把握 | タクシー事業者 | 22.2% | 13.4% | 0.038 | *     | 効果発現 |
|            |                         |                                |                          |                    |             | 都道府県    | 10.8% | 4.9%  | 0.046 | *     | 効果発現 |
|            |                         |                                |                          |                    |             | システムの選定 | 住民    | 18.0% | 9.1%  | 0.019 | *    |
|            |                         | 運行受託者の選定                       | 貴市区町村                    |                    |             | 2.4%    | 6.7%  | 0.059 | △     | 効果不明  |      |
| 運行計画の設定    |                         | 都道府県                           | 15.6%                    |                    |             | 8.5%    | 0.050 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         | 国                              | 17.4%                    |                    |             | 10.4%   | 0.066 | △     | 効果発現  |       |      |
| 目標設定       |                         | 都道府県                           | 14.4%                    |                    |             | 8.5%    | 0.096 | △     | 効果発現  |       |      |
| 需要喚起の取組    |                         | 都道府県                           | 7.8%                     |                    |             | 2.4%    | 0.028 | *     | 効果発現  |       |      |
|            |                         | 商工会などの組織                       | 10.8%                    |                    |             | 4.9%    | 0.046 | *     | 効果発現  |       |      |
| 計画の評価      |                         | 路線バス事業者                        | 19.2%                    |                    |             | 28.0%   | 0.057 | △     | 効果不明  |       |      |
| 問1-3-2     |                         | SQ1 下部組織の参加者                   | ④委託先事業者(コンサルタントなど)       |                    |             | 11.4%   | 18.9% | 0.056 | △     | 効果不明  |      |

表 6 独立性検定 効果の発現有無 (その2)

| 項目              | 内容                | 番号     | 設問                        | 選択肢  | デマンド                | コミバス  | p値    | 検定    | 種類   |      |
|-----------------|-------------------|--------|---------------------------|--|---------------------|-------|-------|-------|------|------|
| 2. 運行形態・運行方法の検討 | 2-1 運行形態          | 問2-1-1 | 検討した運行形態                  | -  | -                   | -     | -     | -     | -    |      |
|                 |                   | 問2-1-2 | 運行形態の決定要素                 | ③対象利用者の人口分布                                | 55.7%               | 46.3% | 0.089 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ④目的地となる施設分布                                | 65.9%               | 49.4% | 0.002 | **    | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑤ターゲットとなる利用者の特性(高齢者等)                      | 73.7%               | 62.2% | 0.025 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                   | 問2-1-2 | 運行形態の約制条件                 | ①対象とする範囲                                   | 16.2%               | 27.4% | 0.013 | *     | 効果不明 |      |
|                 |                   |        |                           | ③対象利用者の人口分布                                | 6.6%                | 14.0% | 0.026 | *     | 効果不明 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑥利用者数の見通し(需要数や需要規模)                        | 9.6%                | 17.1% | 0.045 | *     | 効果不明 |      |
|                 |                   | 問2-1-2 | 運行形態の約制条件(いちばんの)          | ②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約                     | 19.8%               | 11.0% | 0.027 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                   | 問2-1-3 | 運行形態の決定理由                 | ⑦住民からの利用しやすさ等に関する意見                        | 50.3%               | 40.2% | 0.066 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑨他市区町村の事例をもとにした                            | 32.3%               | 19.5% | 0.008 | **    | 効果発現 |      |
|                 | 問2-1-3            |        | 運行形態の決定理由(いちばんの)          | ⑦住民からの利用しやすさ等に関する意見                        | 25.7%               | 17.1% | 0.055 | △     | 効果発現 |      |
|                 | 2-2 利用者数見直し(需要予測) | 問2-2-1 | 需要やニーズ想定で検討対象とした利用者範囲     | -  | -                   | -     | -     | -     | -    |      |
|                 |                   | 問2-2-2 | SQ1                       | ①サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を設定 | 32.9%               | 22.0% | 0.025 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ①利用意向の人数をもとに算出                             | 27.5%               | 19.5% | 0.085 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ④移動実態をもとに求めた対象となる利用者数に利用意向を掛け合わせてデータ       | 12.0%               | 6.7%  | 0.100 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑤利用者数は算出していない                              | 25.1%               | 37.8% | 0.013 | *     | 効果不明 |      |
|                 |                   | 問2-2-3 | SQ1                       | ①具体的な運行形態                                  | 46.7%               | 32.3% | 0.007 | **    | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ②ルートやバス停位置                                 | 46.1%               | 31.7% | 0.007 | **    | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑥運賃収入等の収支率                                 | 29.3%               | 20.7% | 0.071 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑦利用者数の見直しはいずれの判断にも用いていない                   | 15.0%               | 25.0% | 0.022 | *     | 効果不明 |      |
| 問2-2-3          |                   | SQ1    | ①予測値に比べ大幅に上回る             | 13.8%                                      | 1.8%                | 0.000 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 | ②予測値に比べ若干上回る      |        | 13.2%                     | 6.1%                                       | 0.029               | *     | 効果発現  |       |      |      |
|                 | ③予測値とほぼ同程度        |        | 26.3%                     | 11.6%                                      | 0.001               | **    | 効果発現  |       |      |      |
|                 | ⑤予測値に比べ大幅に下回る     |        | 7.8%                      | 21.3%                                      | 0.000               | **    | 効果不明  |       |      |      |
| 2-3 運行計画        | 問2-3-1            | SQ3    | 主な経由地                     | a)病院                                       | 82.6%               | 75.0% | 0.089 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | b)役場                                       | 70.1%               | 56.7% | 0.012 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | c)スーパー                                     | 75.4%               | 66.5% | 0.072 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   | 問2-3-1 | SQ4                       | ルート、ダイヤを設定時に考慮したこと                         | ②路線や運行経路が長距離にならないこと | 39.5% | 29.9% | 0.065 | △    | 効果発現 |
|                 |                   |        |                           |  | ⑩利用者数を可能な限り確保すること   | 40.7% | 31.1% | 0.068 | △    | 効果発現 |
|                 | 問2-3-1            | SQ4    | 既存路線バスと競合する場合の調整          | ②実際にあったが、路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討した | 20.4%               | 12.2% | 0.044 | *     | 効果発現 |      |
|                 | 問2-3-2            | SQ2    | 運賃設定方法                    | ②他の市区町村における事例を参考にした                        | 37.7%               | 28.0% | 0.061 | △     | 効果発現 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑤市区町村での負担額が大きくならないようにした                    | 11.4%               | 5.5%  | 0.054 | △     | 効果発現 |      |
|                 | 問2-3-2            | SQ2    | 運賃の割引制度の設定有無              | ③地元の商業施設等とのタイアップ                           | 0.0%                | 1.8%  | 0.079 | △     | 効果不明 |      |
|                 |                   |        |                           | ⑥その他                                       | 49.1%               | 38.4% | 0.050 | △     | 効果発現 |      |
|                 | 問2-3-3            | SQ4    | 運行受託事業者の決定方法              | ⑧その他                                       | 11.4%               | 22.0% | 0.010 | **    | 効果不明 |      |
|                 | 問2-3-3            | SQ4    | 収入減少/経費増加(収益が想定より低かった)の取扱 | ①全て貴市区町村で補填(上限なし)                          | 26.9%               | 36.0% | 0.077 | △     | 効果不明 |      |
|                 | 問2-3-4            |        | 運行開始にあたっての、車両や施設整備等の投資額   | -  | -                   | -     | -     | -     |      |      |
|                 | 問2-3-5            |        | 運行開始時の住民との協定や合意形成         | ②本格運行の実施に関する設定目標                           | 21.0%               | 11.6% | 0.021 | *     | 効果発現 |      |

表 7 独立性検定 効果の発現有無 (その3)

| 項目              | 内容                  | 番号                           | 設問                        | 選択肢                                   | デマンド                  | コミバス                          | p値    | 検定    | 種類    |      |      |
|-----------------|---------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-------|-------|-------|------|------|
| 2. 運行形態・運行方法の検討 | 2-3 運行計画            | 問2-3-6                       | 実証運行(試験運行)の実施             | ①実証運行や試験運行を行った                        | 61.1%                 | 50.0%                         | 0.043 | *     | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ②目標を達成したため本格運行を実施している。                | 58.3%                 | 37.8%                         | 0.004 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     | 問2-3-7                       | 実証実験の結果                   | ③目標を達成できなかったため、計画見直しの上運行している          | 3.7%                  | 12.2%                         | 0.024 | *     | 効果不明  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ④目標を達成できなかったため、運行を終了している              | 0.9%                  | 10.0%                         | 0.004 | **    | 効果不明  |      |      |
|                 | 2-4 目標設定            | 問2-4-1                       | 具体的な目標(数字)設定              | ⑤運行開始後に実態を見て設定                        | 6.6%                  | 1.8%                          | 0.032 | *     | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | 問2-4-2                                | 定性的な目標(具体的な数値を設定せず)設定 | ①住民に利用されること                   | 53.3% | 36.6% | 0.002 | **   | 効果発現 |
|                 |                     | ②住民の外出回数の増加                  | 23.4%                     | 13.4%                                 |                       | 0.020                         | *     | 効果発現  |       |      |      |
|                 |                     | ③高齢者・障害者等の交通弱者支援             | 46.1%                     | 34.1%                                 |                       | 0.026                         | *     | 効果発現  |       |      |      |
|                 |                     | ⑤利用促進を図ること                   | 53.9%                     | 36.6%                                 |                       | 0.002                         | **    | 効果発現  |       |      |      |
|                 |                     | ⑥その他                         | 4.8%                      | 14.6%                                 |                       | 0.002                         | **    | 効果不明  |       |      |      |
|                 |                     | 問2-4-3                       | 目標設定の根拠                   | ①路線検討の調査結果に基づき設定                      | 48.5%                 | 31.1%                         | 0.001 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ③他市区町村の類似事例の実績を参考に設定                  | 12.6%                 | 6.1%                          | 0.043 | *     | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ⑤その他                                  | 11.4%                 | 23.2%                         | 0.004 | **    | 効果不明  |      |      |
|                 |                     | 問2-4-4                       | 目標値設定の達成度合いの考え方           | ②行政市町村内の他路線の実態をみて、達成が妥当と判断される目標を設定した。 | 40.7%                 | 25.6%                         | 0.004 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ④その他                                  | 9.0%                  | 20.1%                         | 0.004 | **    | 効果不明  |      |      |
| 問2-4-5          | 目標達成できなかった場合の取り決め   | ③利用促進を実施し、目標が達成できるか引き続き確認する。 | 29.9%                     | 16.5%                                 | 0.004                 | **                            | 効果発現  |       |       |      |      |
| 3. 持続的運行のための留意点 | 3-1 路線の評価方法(モニタリング) | 問3-1                         | 運行開始後にモニタリングを実施していますか。    | ①利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など)          | 89.8%                 | 74.4%                         | 0.000 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ②利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など)       | 65.9%                 | 44.5%                         | 0.000 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ③利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など)        | 76.6%                 | 61.6%                         | 0.003 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ④非利用者の調査(利用しない理由、どのようにしたら利用するかなど)     | 38.9%                 | 29.9%                         | 0.083 | △     | 効果不明  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ⑤特に実施していない                            | 7.2%                  | 16.5%                         | 0.009 | **    | 効果不明  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | 運行開始後にモニタリングを実施していますか(項目別頻度)。         | 1.継続して実施 利用者の利用実態実態   | 66.5%                         | 54.9% | 0.031 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                     |                              |                           |                                       | 2.随時実施 利用者の交通行動調査     | 31.1%                         | 18.3% | 0.007 | **    | 効果発現 |      |
|                 |                     |                              |                           |                                       | 2.随時実施 利用者の意見・要望      | 47.3%                         | 35.4% | 0.027 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                     |                              |                           |                                       | 4.実施していない 非利用者の調査     | 1.2%                          | 4.3%  | 0.086 | △     | 効果不明 |      |
|                 |                     |                              |                           | SQ1                                   | モニタリングの実施者            | ②貴市区町村                        | 74.3% | 51.8% | 0.000 | **   | 効果発現 |
|                 |                     |                              |                           |                                       |                       | ④コンサルタント等への委託                 | 28.1% | 20.1% | 0.088 | △    | 効果不明 |
|                 |                     |                              |                           | SQ2                                   | モニタリング結果を確認・協議する組織    | ①運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織 | 67.7% | 52.4% | 0.005 | **   | 効果発現 |
|                 | 3-2 運行継続の方策・利用促進    | 問3-2                         | SQ1                       | 持続的運行に必要と思われること                       | -                     | -                             | -     | -     | -     |      |      |
|                 |                     |                              |                           | 効果があつたと思われる利用促進の取組                    | ⑤特定の利用者に対する割引         | 29.3%                         | 17.7% | 0.012 | *     | 効果発現 |      |
|                 |                     |                              |                           |                                       | ⑧ベンチ、上屋設置等の施設整備       | 13.8%                         | 2.4%  | 0.000 | **    | 効果発現 |      |
| 3-4 目標評価        | 問3-4                | SQ3                          | 事後評価を実施(具体的な数値目標を設定と回答のみ) | ①実施した                                 | 56.9%                 | 41.5%                         | 0.005 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ①達成している                               | 28.7%                 | 9.8%                          | 0.000 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     | SQ4                          | 事後評価での達成状況<br>事後評価での達成割合  | ②目標に比べ若干上回る                           | 22.1%                 | 5.9%                          | 0.005 | **    | 効果発現  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ③目標とほぼ同程度                             | 23.2%                 | 11.8%                         | 0.064 | △     | 効果不明  |      |      |
|                 |                     |                              |                           | ④目標に比べ若干下回る                           | 31.6%                 | 51.5%                         | 0.011 | *     | 効果不明  |      |      |
|                 |                     | ⑤目標に比べ大幅に下回る                 | 13.7%                     | 32.4%                                 | 0.004                 | **                            | 効果不明  |       |       |      |      |

表 8 独立性検定 効果の発現有無 (その4)

| 項目             | 内容      | 番号   | 設問                     | 選択肢                       | デマンド           | コミバス            | p値    | 検定    | 種類    |
|----------------|---------|------|------------------------|---------------------------|----------------|-----------------|-------|-------|-------|
| 3.持続的運行のための留意点 | 3-5 見直し | 問3-5 | ルートや便数の見直し有無           | ③本数の増便                    | 30.5%          | 22.0%           | 0.076 | △     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ④運行時間帯の拡大                 | 25.7%          | 15.9%           | 0.027 | *     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ⑦本数の減便                    | 12.6%          | 20.7%           | 0.046 | *     | 効果不明  |
|                |         | SQ1  | ルートや便数の見直し実施時の判断方法     | ④利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく | 61.1%          | 50.0%           | 0.043 | *     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ⑤道路整備や施設配置の変化などの外部要因による   | 18.0%          | 7.9%            | 0.007 | **    | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ⑩その他                      | 3.6%           | 8.5%            | 0.059 | △     | 効果不明  |
|                |         | SQ2  | ルートや便数の見直し判断に使用した情報の種類 | ①路線全体の利用者数                | 48.5%          | 39.0%           | 0.082 | △     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ②便別や停留所別の利用者数             | 43.7%          | 34.8%           | 0.095 | △     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | ③利用者の満足度                  | 19.8%          | 10.4%           | 0.017 | *     | 効果発現  |
|                |         | SQ3  | ルートや便数の見直し判断に使用したデータ   | ①乗客や住民へのアンケートによるデータ       | 49.7%          | 38.4%           | 0.039 | *     | 効果発現  |
|                |         |      |                        | 問3-5-2                    | 運行継続の判断材料等の見直し | ①目標値の見直しを行った    | 37.1% | 20.1% | 0.001 |
|                |         | SQ1  | 運行継続の判断材料等の直し理由        | ⑤その他                      | 2.4%           | 6.1%            | 0.094 | △     | 効果不明  |
|                |         |      |                        | ①当初の目標は達成したため             | 30.9%          | 0.0%            | 0.000 | **    | 効果発現  |
|                |         |      |                        |                           |                | ②当初の目標の達成が困難なため | 14.9% | 31.7% | 0.012 |

<凡例>

- (正の効果) 効果なしに比べ、効果ありの方が取組の割合が高く(効果のある取組ということ)、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されている。
- (正の効果) 効果なしに比べ、効果ありの方が取組の割合が高い(効果のある取組ということ)が、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されていない。(参考値)
- (負の効果) 効果なしに比べ、効果ありの方が取組の割合が低く(効果の不明な取組ということ)、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されている。
- (負の効果) 効果なしに比べ、効果ありの方が取組の割合が低く(効果の不明な取組ということ)、独立性検定のp値が0.1%以下かつ、サンプル数が十分確保されていない。(参考値)

p値 \*\* : 1%有意、\* : 5%有意、△ : 10%有意

表 9 独立性検定 地区別類型の分析

| 分類          | p値    | 検定 |
|-------------|-------|----|
| 人口規模別導入状況   | 0.021 | *  |
| 農業地域類型別導入状況 | 0.000 | ** |

## 資料2 アンケート調査表

### 多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する追加アンケート調査 回答方法について

昨年度実施しました「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（プレアンケート及び深度化アンケート）」にご協力をいただき、誠にありがとうございました。

年度末の大変お忙しい中、誠に恐縮ではございますが、本調査にご協力賜りますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

#### ■回答方法

- ・ 昨年度実施のアンケートで回答いただいた路線について、ご回答をお願いいたします。  
(回答いただく路線については、メール本文に記載しております)
- ・ アンケートは、ほとんどの設問が選択式になっています。該当する選択肢の回答欄（黄色のセル）に「1」を記入し回答してください。一部の記述式の質問については、該当する回答欄にその内容をご記入ください。
- ・ 数字は、半角数字でご記入ください。
- ・ なお、以下の設問は、別紙に回答してください。
  - ・ 問1-1-1（別紙1に回答）
  - ・ 問1-1-2、問1-1-3（別紙2に回答）
  - ・ 問2-3-4（別紙3に回答）
  - ・ 問3-4\_SQ3（別紙4に回答）

※ 「コミュニティバス」と「デマンド交通」それぞれで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。

#### ■回答締切

お忙しいところ、短期間の依頼となり誠に申し訳ございませんが、  
**平成31年1月31日（木）17:00**までにご回答いただき、下記メールアドレスへご返信ください。

#### ■返信先

調査委託業者：社会システム株式会社  
メールアドレス：survey@crp.co.jp  
電話番号：03-5791-1133（電話受付時間：平日：10時～18時）  
担当者：市原、山下、木全

●地域公共交通サービスの導入状況に関する追加アンケート調査ご協力をお願いについて

| 設問番号 | 回答種別 | 設問/選択肢                                   | 回答欄 |
|------|------|--|-----|
|      |      | (1) 市区町村コード(5桁)【参考】市区町村コードのシートをご参照ください。) |     |
|      |      | (2) 都道府県名                                |     |
|      |      | (3) 市区町村名(町村の場合、郡は不要です)                  |     |
|      |      | (4) 担当部署                                 |     |
|      |      | (5) 担当者(記入者)氏名                           |     |
|      |      | (6) 電話番号                                 |     |
|      |      | (7) メールアドレス                              |     |
|      |      | (8) メール本文に記載している路線コード(7桁または8桁)           |     |

| 設問番号   | 回答種別 | 設問/選択肢   | 回答欄                 |
|--------|------|--|---------------------|
| 問1     | —    | 市区町村における公共交通の計画についてお伺いします  |                     |
| 問1-1   | —    | 市区町村における公共交通計画の状況についてお伺いします  |                     |
| 問1-1-1 | 複数回答 | 昨年度調査において回答いただいた貴市区町村における地域公共交通に関する計画策定状況や内容について、修正・追加がある場合、「修正・追加欄」にお書きください。<br>(昨年度回答いただいた調査票をあわせてお送りしておりますので、ご参照ください。)  | (別紙1 のシートに回答してください) |
| 問1-1-2 | 複数回答 | 問1-1-1で回答いただいた各計画についておたずねします。<br>計画を策定した当時の貴市区町村における公共交通ネットワークに関する課題への対応方策として当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、上記で回答した項目のうち、最も当てはまるものを1つ選び、その番号をご記入下さい。また、地区ごとに対象とする交通手段、主な対象者や交通手段導入の対象が異なるときは、地区ごとにそれぞれの組み合わせをお答え下さい。 | (別紙2 のシートに回答してください) |
| 問1-1-3 | 単一回答 | 問1-1-1で回答いただいた各計画についておたずねします。<br>買物や通院などの日常生活圏が他市区町村にまたがる場合はどのように対応しましたか。最も当てはまるものに「1」とご記入ください。  | (別紙2 のシートに回答してください) |

※これ以降の設問は、メール本文で指定させていただいた対象路線について、回答してください。

| 設問番号   | 回答種別 | 設問/選択肢  | 回答欄 |
|--------|------|---|-----|
| 問1-2   | —    | 対象路線の導入計画についてお伺いします。  |     |
| 問1-2-1 | 複数回答 | 本調査の対象路線で、導入により解決すべき課題として当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。                                 |     |
|        |      | ①交通空白地域の解消  |     |
|        |      | ②高齢者等の移動手段の確保   |     |
|        |      | ③既存路線の再編の必要性  |     |
|        |      | ④廃止路線バスの代替の必要性  |     |
|        |      | ⑤住民サービスと公共交通の乖離(ルートやダイヤについて)  |     |
|        |      | ⑥中心市街地の活性化  |     |
|        |      | ⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)  |     |
|        |      | ⇒記述欄:   |     |
|        | 単一回答 | 上記で回答した項目のうち、最も当てはまる項目の番号をご記入ください。(①～⑦から1つを選択)                                  |     |
| SQ1    | 複数回答 | 本調査における対象路線を利用されている方々の移動目的として当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、その中でもっとも当てはまるものを1つお選び下さい。 |     |
|        |      | ①市民の買物  |     |
|        |      | ②市民の通院  |     |
|        |      | ③市民の習い事や知人に会うなどの交流  |     |
|        |      | ④市民の通学  |     |
|        |      | ⑤市内の学校への市外からの通学   |     |
|        |      | ⑥観光客などの来訪者  |     |
|        |      | ⑦市民および市外からの通勤   |     |
|        |      | ⑧その他(記述欄にその内容をお書きください)  |     |
|        |      | ⇒記述欄:   |     |
|        | 単一回答 | 上記で回答した項目のうち、最も当てはまる項目の番号をご記入ください。(①～⑧から1つを選択)                                  |     |
| 問1-2-2 | —    | 対象路線の課題把握やターゲット設定に用いた項目やデータについてお伺いします   |     |
| SQ1    | 複数回答 | 対象路線の導入を検討する際、住民の方々の以下の移動特性を把握する調査等を行いましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。               |     |
|        |      | ①通勤先もしくは通学先   |     |
|        |      | ②通勤先もしくは通学先までの移動手段  |     |
|        |      | ③買物先  |     |
|        |      | ④買物先までの移動手段   |     |
|        |      | ⑤通院先  |     |
|        |      | ⑥通院先までの移動手段   |     |

|     |      |  |                                |  |
|-----|------|--|--------------------------------|--|
|     |      |  | ⑦利用している交通手段に対する満足度             |  |
|     |      |  | ⑧利用している交通手段の問題・課題              |  |
|     |      |  | ⑨現況の把握は行っていない                  |  |
| SQ2 | 複数回答 | また、移動特性に係る各項目を把握した方法について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。      |                                |  |
|     |      | ①住民アンケート調査の実施  |                                |  |
|     |      |  | a)貴市区町村全域を対象に住民アンケート調査を実施した    |  |
|     |      |  | b)特定の地区を対象に住民アンケート調査を実施した      |  |
|     |      |  | c)住民アンケートは実施していない              |  |
|     |      | ②ヒアリング調査・聞き取り調査の実施                                   |                                |  |
|     |      |  | a)バスやタクシーなどの利用者に対しヒアリング調査を実施した |  |
|     |      |  | b)住民の会合や懇談会を開催し、その中で把握した       |  |
|     |      |  | c)ヒアリングや聞き取り調査は実施していない         |  |
|     |      | ③既存統計データの活用  |                                |  |
|     |      |  | a)国勢調査を活用した                    |  |
|     |      |  | b)大都市交通センサスを活用した               |  |
|     |      |  | c)PT(パーソントリップ)調査を活用した          |  |
|     |      |  | d)地域経済分析システム(RESAS(リーサス))を活用した |  |
|     |      |  | e)既存統計は活用していない                 |  |
|     |      | ④公共交通事業者データの活用                                       |                                |  |
|     |      |  | a)路線別利用状況のデータを活用した             |  |
|     |      |  | b)バス停別乗降客数のデータを活用した            |  |
|     |      |  | c)利用者OD(乗降)調査のデータを活用した         |  |
|     |      |  | d)バスICカードの乗降データを活用した           |  |
|     |      |  | e)バス乗降センサーのデータを活用した            |  |
|     |      |  | f)公共交通事業者データは活用していない           |  |
|     |      | ⑤民間データの活用  |                                |  |
|     |      |  | a)乗換案内検索サービスの使用データを活用した        |  |
|     |      |  | b)携帯電話の位置情報による移動データを活用した       |  |
|     |      |  | c)民間データは活用していない                |  |
|     |      | ⑥その他   |                                |  |
|     |      |  | その他(記述欄にその内容をお書きください)          |  |
|     |      | ⇒記述欄:  |                                |  |
| SQ3 | 複数回答 | 上記の移動特性に関するデータを加工・分析した実施者について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。 |                                |  |
|     |      |  | ①公共交通事業者                       |  |
|     |      |  | ②計画策定の委託事業者(コンサルタント等)          |  |
|     |      |  | ③大学などの研究機関                     |  |
|     |      |  | ④市区町村の内部                       |  |
|     |      |  | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)         |  |

|        |      |   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|--------|------|---|-------|-------|---------|---------|----|----|------|---|----------|
|        |      |   | ⇒記述欄: |       |         |         |    |    |      |   |          |
| SQ4-1  | 複数回答 | 既存公共交通に係る以下の項目について、現況の把握を行いましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ①公共交通の導入状況(交通手段の種類及び運営形態)   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ②各路線の運行状況(路線、系統、停留所やネットワーク)   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ③各路線のサービス水準(頻度、運賃、車種)   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ④各路線・系統の利用状況(路線別・区間別)   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑤各路線・系統の経営状況(収入・収支率)及び行政負担額   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑥現況の把握は行っていない   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
| SQ4-2  | 単一回答 | 既存公共交通のデータについて、公共交通事業者はどのようなデータの提供を行ってくれましたか。当てはまるものに「1」とご記入ください。   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ①路線別利用者数  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ②バス停別利用者数   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ③時間帯(便)別利用者数  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ④路線別収入  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑤路線別経費  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑥路線別補助額   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⇒記述欄:   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑧提供してもらえなかった  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
| SQ4-3  | 単一回答 | また、公共交通事業者はデータの開示に協力的でしたか。当てはまるものに「1」とご記入ください。  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ①全て提示してくれた  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ②提供できる一部のデータのみ提示してくれた   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ③データを保有しているが提示を拒否された  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ④そもそも公共交通事業者がデータを取得していなかった  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)  |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ⇒記述欄:   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
| 問1-3   | —    | 対象路線の導入計画策定に当たっての検討体制や役割についてお伺いします。   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
| 問1-3-1 | 複数回答 | 以下に挙げる各項目について、各主体(貴市区町村、隣接市区町村、路線バス事業者、タクシー事業者、住民、学識、都道府県、国の他に商工会などの組織)のうち、中心的な役割を担ったものに「1」、補助的役割を担ったものに「2」をつけてください |       |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      |   | 各主体   |       |         |         |    |    |      |   |          |
|        |      |   | 貴市区町村 | 隣市区町村 | 路線バス事業者 | タクシー事業者 | 住民 | 学識 | 都道府県 | 国 | 商工会などの組織 |
|        |      | (例) 需要喚起の取組   | 1     | 2     | 2       |         |    |    |      |   |          |
|        |      | ①地域の現状、課題等の把握   |       |       |         |         |    |    |      |   |          |



|                                  |             | ⑦住民やNPOによる自家用車有償運送<br>⑧スクールバス等との混乗<br>⑨その他(記述欄にその内容をお書きください)<br>⇒記述欄:   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|----------------------------------|-------------|---|---|-----------------|-------------|---------------------|----------|--------------------|--|------------------------|--|----------------|-------------|----------------|--|----------------|--|---------------------|-----------------------|--------------------------|--|---------------------|--|----------------------|--------|------------------------|--|---------|--|--|------------|--|--|----------------------------------|--|--|------------------------|--|--|-------|--|--|
| 問2-1-2                           | 複数回答        | 運行形態を決定するにあたり、考慮した要素について、当てはまるもの全てに「1」と回答してください。また、その中で、「運行形態を決定した要素」、「制約条件となったこと」について、もっとも当てはまるものを1つずつ選び、その番号を回答して下さい。 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>運行形態を決定した要素</th> <th>制約条件となったこと</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>①対象とする範囲</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>③対象利用者の人口分布</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>④目的地となる施設分布</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑤ターゲットとなる利用者の特性(高齢者等)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑥利用者数の見通し(需要数や需要規模)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑦導入コスト</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑧導入の補助額</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑨運行コスト・採算性</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑩対象地域のバス・タクシーなど公共交通事業者の状況(有無を含む)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⑪その他(記述欄にその内容をお書きください)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>⇒記述欄:</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> |                 | 運行形態を決定した要素 | 制約条件となったこと          | ①対象とする範囲 |                    |  | ②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約 |  |                | ③対象利用者の人口分布 |                |  | ④目的地となる施設分布    |  |                     | ⑤ターゲットとなる利用者の特性(高齢者等) |                          |  | ⑥利用者数の見通し(需要数や需要規模) |  |                      | ⑦導入コスト |                        |  | ⑧導入の補助額 |  |  | ⑨運行コスト・採算性 |  |  | ⑩対象地域のバス・タクシーなど公共交通事業者の状況(有無を含む) |  |  | ⑪その他(記述欄にその内容をお書きください) |  |  | ⇒記述欄: |  |  |
|                                  | 運行形態を決定した要素 | 制約条件となったこと  |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ①対象とする範囲                         |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ②地形や道路網、道路幅員といった運行上の制約           |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ③対象利用者の人口分布                      |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ④目的地となる施設分布                      |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑤ターゲットとなる利用者の特性(高齢者等)            |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑥利用者数の見通し(需要数や需要規模)              |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑦導入コスト                           |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑧導入の補助額                          |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑨運行コスト・採算性                       |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑩対象地域のバス・タクシーなど公共交通事業者の状況(有無を含む) |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑪その他(記述欄にその内容をお書きください)           |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⇒記述欄:                            |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|                                  | 単一回答        | 上記で回答した項目のうち、「運行形態を決定した要素」、「制約条件となったこと」について、最も当てはまるものを1つずつ選び、その番号を回答して下さい。(①～⑪からそれぞれ1つを選択)                              | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>運行形態を決定した要素</th> <th>制約条件となったこと</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>  |                 | 運行形態を決定した要素 | 制約条件となったこと          |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|                                  | 運行形態を決定した要素 | 制約条件となったこと  |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|                                  |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| 問2-1-3                           | 複数回答        | 現在の運行形態に決定した理由について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、その中でもっとも当てはまるものを1つを選び、その番号を回答して下さい。   | <table border="1"> <tbody> <tr><td>①少ない車両で広域の運行が可能</td><td></td></tr> <tr><td>②路線やダイヤを分かりやすく設定できる</td><td></td></tr> <tr><td>③導入にかかる初期費用が安価であった</td><td></td></tr> <tr><td>④維持・管理費用が安価であった</td><td></td></tr> <tr><td>⑤県からの補助金を活用できた</td><td></td></tr> <tr><td>⑥国からの補助金を活用できた</td><td></td></tr> <tr><td>⑦民間からの資金を活用できた</td><td></td></tr> <tr><td>⑦住民からの利用しやすさ等に関する意見</td><td></td></tr> <tr><td>⑧公共交通事業者からの運行のしやすさに関する意見</td><td></td></tr> <tr><td>⑨他市区町村の事例をもとにした</td><td></td></tr> <tr><td>⑩運行形態は検討開始時に既に決定していた</td><td></td></tr> <tr><td>⑪その他(記述欄にその内容をお書きください)</td><td></td></tr> </tbody> </table>   | ①少ない車両で広域の運行が可能 |             | ②路線やダイヤを分かりやすく設定できる |          | ③導入にかかる初期費用が安価であった |  | ④維持・管理費用が安価であった        |  | ⑤県からの補助金を活用できた |             | ⑥国からの補助金を活用できた |  | ⑦民間からの資金を活用できた |  | ⑦住民からの利用しやすさ等に関する意見 |                       | ⑧公共交通事業者からの運行のしやすさに関する意見 |  | ⑨他市区町村の事例をもとにした     |  | ⑩運行形態は検討開始時に既に決定していた |        | ⑪その他(記述欄にその内容をお書きください) |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ①少ない車両で広域の運行が可能                  |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ②路線やダイヤを分かりやすく設定できる              |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ③導入にかかる初期費用が安価であった               |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ④維持・管理費用が安価であった                  |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑤県からの補助金を活用できた                   |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑥国からの補助金を活用できた                   |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑦民間からの資金を活用できた                   |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑦住民からの利用しやすさ等に関する意見              |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑧公共交通事業者からの運行のしやすさに関する意見         |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑨他市区町村の事例をもとにした                  |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑩運行形態は検討開始時に既に決定していた             |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑪その他(記述欄にその内容をお書きください)           |             |   |   |                 |             |                     |          |                    |  |                        |  |                |             |                |  |                |  |                     |                       |                          |  |                     |  |                      |        |                        |  |         |  |  |            |  |  |                                  |  |  |                        |  |  |       |  |  |

|        |      |  |  |
|--------|------|--|--|
|        |      | ⇒記述欄:  |  |
|        | 単一回答 | 上記で回答した項目のうち、最も当てはまる項目の番号をご記入ください。(①～⑩から1つを選択)                               |  |
| 問2-2   | —    | コミュニティバスやデマンド交通の需要やニーズの調査についてお伺いします。   |  |
| 問2-2-1 | 複数回答 | コミュニティバスやデマンド交通の需要やニーズを想定するにあたって、検討対象とした利用者の範囲について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。    |  |
|        |      | ①路線の沿線地域の住民で、普段から公共交通を利用している人  |  |
|        |      | ②路線の沿線地域の住民で、自動車が運転できず、公共交通も利用しづらい人  |  |
|        |      | ③路線の沿線地域の住民で、普段から自家用車等を利用し、公共交通を日常的に利用しない人                                   |  |
|        |      | ④路線の沿線地域外の住民   |  |
|        |      | ⑤観光客等の来訪者  |  |
|        |      | ⑥免許返納者   |  |
|        |      | ⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)   |  |
|        |      | ⇒記述欄:  |  |
| 問2-2-2 | 単一回答 | コミュニティバスやデマンド交通の利用者数の見通し(需要予測等)を立てる際の、利用意向の具体的な設定方法について、当てはまるものに「1」とご記入ください。 |  |
|        |      | ①サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を設定                                   |  |
|        |      | ②アンケートで運賃や時間のサービス条件を設定し、それらの導入時利用意向もとに利用率を推計                                 |  |
|        |      | ③他地域の事例から利用率を設定  |  |
|        |      | ④利用意向は設定していない  |  |
|        |      | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)   |  |
|        |      | ⇒記述欄:  |  |
| SQ1    | 複数回答 | 利用者数の見通し(需要予測等)はどのように求めましたか。具体的な算出方法について当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。               |  |
|        |      | ①利用意向の人数をもとに算出   |  |
|        |      | ②沿線人口に利用意向から求めた利用率を掛け合わせ算出   |  |
|        |      | ③沿線人口に他地域の事例から求めた利用率を掛け合わせ算出   |  |
|        |      | ④移動実態をもとに求めた対象となる利用者数に利用意向を掛け合わせてデータ   |  |
|        |      | ⑤利用者数は算出していない  |  |
|        |      | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)   |  |
|        |      | ⇒記述欄:  |  |
| 問2-2-3 | 複数回答 | 利用者数の見通し(需要予測等)をどのような判断に用いましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。                        |  |
|        |      | ①具体的な運行形態  |  |
|        |      | ②ルートやバス停位置   |  |
|        |      | ③運賃  |  |

|        |      |  |           |
|--------|------|--|-----------|
|        |      | ④運行時間帯   |           |
|        |      | ⑤運行曜日  |           |
|        |      | ⑥運賃収入等の収支率   |           |
|        |      | ⑦利用者数の見直しはいずれの判断にも用いていない   |           |
|        |      | ⑧その他(記述欄にその内容をお書きください)   |           |
|        |      | ⇒記述欄:  |           |
| SQ1    | 単一回答 | 利用者数の見直し(需要予測等)はどの程度実態と整合していましたか？現在の利用者数の値と比較して、当てはまるものに「1」とご記入ください。                             |           |
|        |      | ①予測値に比べ大幅に上回る  |           |
|        |      | ②予測値に比べ若干上回る   |           |
|        |      | ③予測値とほぼ同程度   |           |
|        |      | ④予測値に比べ若干下回る   |           |
|        |      | ⑤予測値に比べ大幅に下回る  |           |
|        |      | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)   |           |
|        |      | ⇒記述欄:  |           |
| 問2-3   | —    | ルートや運賃等の運行計画の検討についてお伺いします。   |           |
| 問2-3-1 | —    | 現在のルート、ダイヤ等について、以下の項目を数字で回答してください。   |           |
|        |      | 1)系統数(指定させていただいた路線のルート数)   | 系統        |
|        |      | 2)運行日(平日:月～金、休日:土日、祝日)   | 平日 日 休日 日 |
|        |      | 3)運行便数(1日あたり)  | 平日 便 休日 便 |
|        | 複数回答 | 4)主な経由地として当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。   |           |
|        |      | a)病院   |           |
|        |      | b)役場   |           |
|        |      | c)スーパー   |           |
|        |      | d)コミュニティセンター   |           |
| SQ2    | 複数回答 | ルート、ダイヤの検討や決定に関与した関係者について、当てはまるものに「1」とご記入ください。また、その中で意思決定の中心的な役割を果たした主体は誰ですか。最も当てはまるものを1つお選びください |           |
|        |      | ①貴市区町村   |           |
|        |      | ②住民  |           |
|        |      | ③公共交通事業者   |           |
|        |      | ④その他(記述欄にその内容をお書きください)   |           |
|        |      | ⇒記述欄:  |           |
|        | 単一回答 | 上記で回答した項目のうち、その中で意思決定の中心的な役割を果たした主体は誰ですか。最も当てはまるものを1つお選びください。(①～④から1つを選択)                        |           |
| SQ3    | 複数回答 | ルート、ダイヤを設定するにあたって考慮したことはありますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。   |           |

|        |      |  |  |
|--------|------|--|--|
|        |      | <p>①行政区域内の交通空白地域を小さくすること</p> <p>②路線や運行経路が長距離にならないこと</p> <p>③利用者に分かりやすいように路線や運行経路が複雑にならないこと</p> <p>④既存の路線バスと競合を避けること</p> <p>⑤既存の路線バスや鉄道との接続を考慮すること</p> <p>⑥利用者の生活パターンにあわせてダイヤを設定すること</p> <p>⑦病院や商業施設の営業時間に合わせてダイヤを設定すること</p> <p>⑧利用者に分かりやすいダイヤ設定をすること(パターンダイヤなど)</p> <p>⑨待ち時間が短くなるようなダイヤ設定をすること(学校始業・終業時刻にあわせるなど)</p> <p>⑩利用者数を可能な限り確保すること</p> <p>⑪収支が可能な限り改善されること</p> <p>⑫乗継を考慮したルートやダイヤを設定すること</p> <p>⑬乗継の施設について考慮すること</p> <p>⑭その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p> |  |
| SQ4    | 複数回答 | <p>ルート、ダイヤの設定について、住民などの要望により既存の民間路線バスと競合する場合、どのように調整しましたか。当てはまるものを全てに「1」とご記入ください。</p> <p>①実際にあったが、路線が競合しないように設定した</p> <p>②実際にあったが、路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討し</p> <p>③実際にあったが、路線の競合を考慮せず設定した</p> <p>④そのようなことは起こらなかった。</p> <p>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p>  |  |
| SQ5    | 自由記述 | <p>ルート、ダイヤの設定にあたって、意見の対立はありましたか。また、どのように調整を行いましたか。</p> <p>⇒記述欄:</p>  |  |
| 問2-3-2 | 複数回答 | <p>運賃をどのように設定しましたか。当てはまるものを全てに「1」とご記入ください。</p> <p>①自市区町村内の他の公共交通を参考にした</p> <p>②他の市区町村における事例を参考にした</p> <p>③利用者の負担が大きくならないようにした</p> <p>④設定した運賃が既存公共交通事業者への影響が大きくならないように同程度とした</p> <p>⑤市区町村での負担額が大きくならないようにした</p> <p>⑥[運賃]×[利用者数見込]が最大になるよう設定</p> <p>⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p>  |  |
| SQ1    | 単一回答 | <p>具体的な運賃額について、当てはまるものに「1」とご記入ください。</p> <p>①均一制(料金を記述)</p>   |  |

|        |      |   |  |
|--------|------|---|--|
|        |      | <p>②地帯制(料金を記述)</p> <p>③特殊区間制(料金を記述)</p> <p>④対キロ運賃(初乗りと最大運賃を記述)</p> <p>⑤無料</p> <p>⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p>  |  |
| SQ2    | 複数回答 | <p>運賃の割引制度を設定していますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <p>①高齢者への割引(具体的な年齢要件は以下記述欄に記載下さい)</p> <p>⇒記述欄:</p> <p>②免許返納者</p> <p>③地元の商業施設等とのタイアップ</p> <p>④定期券</p> <p>⑤回数券</p> <p>⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p> <p>⑦割引制度は設定していない</p>   |  |
| 問2-3-3 | 単一回答 | <p>運行受託事業者をどのように決定しましたか。当該路線の最新の決定方法について当てはまるものに「1」とご記入ください。</p> <p>①最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した(当該路線のみ)</p> <p>②最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した(他路線と一括)</p> <p>③公募型プロポーザル方式を採用した</p> <p>④指名型プロポーザル方式を採用した</p> <p>⑤一般競争入札方式を採用した</p> <p>⑥指名競争入札方式を採用した</p> <p>⑦入札せずに市区町村の直営で行った。</p> <p>⑧その他(記述欄にその内容をお書きください)</p> <p>⇒記述欄:</p> |  |
| SQ1    | 単一回答 | <p>問2-3-3で「③～⑥」と回答した方にお伺いします。運行受託事業者を募集した範囲について当てはまるものに「1」とご記入ください。</p> <p>①当該市区町村の範囲</p> <p>②当該都道府県の範囲</p> <p>③全国範囲</p>  |  |
| SQ2    | 複数回答 | <p>上記の決定方法とした理由について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <p>①市区町村の負担額を少なくするため</p> <p>②決定プロセスの透明性を確保するため</p> <p>③公共交通事業者の競争や新規参入を促進するため</p> <p>④地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため</p>  |  |

|     |      |  |  |  |
|-----|------|--|--|--|
|     |      |  | ⑤他に選択肢がなかった                              |  |
|     |      |  | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)                   |  |
|     |      |  | ⇒記述欄:                                    |  |
| SQ3 | 単一回答 | 委託金額の決定方法について、最も当てはまるもの1つに「1」とご記入ください。   |  |  |
|     |      |  | ①貴市区町村の見積もりによる                           |  |
|     |      |  | ②公共交通事業者の見積もりによる                         |  |
|     |      |  | ③収入は貴市区町村の見積もり、経費は公共交通事業者の見積もりによる        |  |
|     |      |  | ④入札結果による                                 |  |
|     |      |  | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)                   |  |
|     |      |  | ⇒記述欄:                                    |  |
| SQ4 | 単一回答 | 契約後に収入が減少した場合や経費が増加した場合(収益が想定より低かった)の取扱いについて、運行受託事業者とどのように取り決めていますか。最も当てはまるもの1つに「1」とご記入ください。 |  |  |
|     |      |  | ①全て貴市区町村で補填(上限なし)                        |  |
|     |      |  | ②全て貴市区町村で補填(上限あり)                        |  |
|     |      |  | ③収入の減少分は貴市区町村が補填(上限なし)し、経費増加分は運行受託事業者が負担 |  |
|     |      |  | ④収入の減少分は貴市区町村が補填(上限あり)し、経費増加分は運行受託事業者が負担 |  |
|     |      |  | ⑤事後精算は行わない(全て運行受託事業者が負担)                 |  |
|     |      |  | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)                   |  |
|     |      |  | ⇒記述欄:                                    |  |
| SQ5 | 単一回答 | 契約後に収入が増加した場合や経費が減少した場合(収益が想定より高かった)の取扱いについて、運行受託事業者とどのように取り決めていますか。最も当てはまるもの1つに「1」とご記入ください。 |  |  |
|     |      |  | ①事後に精算(貴市区町村が全て受け取る)                     |  |
|     |      |  | ②事後に精算(貴市区町村と運行受託事業者で分け合う)               |  |
|     |      |  | ③収入の増加分は貴市区町村が受け取り、経費減少分は運行受託事業者の利潤となる   |  |
|     |      |  | ④事後精算は行わない(全て運行受託事業者の利潤となる)              |  |
|     |      |  | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)                   |  |
|     |      |  | ⇒記述欄:                                    |  |
| SQ6 | 複数回答 | 運行費用の負担にあたり、利用者による運賃や貴市区町村の補助以外で支出する団体はありますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。                          |  |  |
|     |      |  | ①スーパーなどの商業施設                             |  |
|     |      |  | ②病院などの医療機関                               |  |
|     |      |  | ③その他(記述欄にその内容をお書きください)                   |  |
|     |      |  | ⇒記述欄:                                    |  |
|     |      |  | ④なし                                      |  |

| 問2-3-4                       | —    | <p>運行開始にあたっての、車両や施設整備等の投資額をお答えください(記述式)</p> <p>1)車両購入費、2)車両リース料・減価償却費、3)施設整備(別紙3のシートに回答してください)備費、4)デマンド交通等の運行管理システム、5)調査費</p>   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
|------------------------------|------|---|------------------------|-----|-------------------------|----------------------------|------------------------------|---|------------------------------|--|------------------------|---------------------------|--|----|
| SQ1                          | 複数回答 | <p>上記の投資額に対する、各主体の費用負担額をお答えください</p> <p>①行政(市区町村)、②都道府県、③国、④協議会等、(別紙3のシートに回答してください)<br/>⑤住民、⑥運行受託事業者</p>   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| SQ2                          | 自由記述 | <p>費用負担の割合を決めるにあたっての、考え方をお答えください</p> <p>⇒記述欄:</p>   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| 問2-3-5                       | 複数回答 | <p>運行開始にあたり、住民との協定や合意形成を円了吗か。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <table border="1"> <tr> <td>①試験運行の実施に関する設定目標</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②本格運行の実施に関する設定目標</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③利用促進活動など継続運行に関する協力</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④特に行っていない</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)</td> <td></td> </tr> </table> <p>⇒記述欄:</p>   | ①試験運行の実施に関する設定目標       |     | ②本格運行の実施に関する設定目標        |                            | ③利用促進活動など継続運行に関する協力          |   | ④特に行っていない                    |  | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください) |                           |  |    |
| ①試験運行の実施に関する設定目標             |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ②本格運行の実施に関する設定目標             |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ③利用促進活動など継続運行に関する協力          |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ④特に行っていない                    |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)       |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| 問2-3-6                       | 単一回答 | <p>運行開始にあたり、期間を限定した実証運行や試験運行を実施しましたか。当てはまるものに「1」とご記入ください。実施を行った(行っている)場合は、具体的な期間を回答してください。(例:2015/4/1~2015/9/30など)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>回答欄</th> <th>具体的な期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①実証運行や試験運行を行った→(具体的な期間を記述)</td> <td></td> <td>~</td> </tr> <tr> <td>②実証運行や試験運行を行っていない</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>③現在まだ実証実験中である→(具体的な期間を記述)</td> <td></td> <td>~</td> </tr> </tbody> </table> |                        | 回答欄 | 具体的な期間                  | ①実証運行や試験運行を行った→(具体的な期間を記述) |                              | ~ | ②実証運行や試験運行を行っていない            |  |                        | ③現在まだ実証実験中である→(具体的な期間を記述) |  | ~  |
|                              | 回答欄  | 具体的な期間  |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ①実証運行や試験運行を行った→(具体的な期間を記述)   |      | ~   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ②実証運行や試験運行を行っていない            |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ③現在まだ実証実験中である→(具体的な期間を記述)    |      | ~   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| 問2-3-7                       | 単一回答 | <p>実証実験の結果について、当てはまるものに「1」とご記入ください。</p> <table border="1"> <tr> <td>①目標を達成したため本格運行を実施している。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②目標は達成できなかったが、運行を継続している</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③目標を達成できなかったため、計画見直しの上運行している</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④目標を達成できなかったため、運行を終了している</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)</td> <td></td> </tr> </table> <p>⇒記述欄:</p>  | ①目標を達成したため本格運行を実施している。 |     | ②目標は達成できなかったが、運行を継続している |                            | ③目標を達成できなかったため、計画見直しの上運行している |   | ④目標を達成できなかったため、運行を終了している     |  | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください) |                           |  |    |
| ①目標を達成したため本格運行を実施している。       |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ②目標は達成できなかったが、運行を継続している      |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ③目標を達成できなかったため、計画見直しの上運行している |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ④目標を達成できなかったため、運行を終了している     |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)       |      |   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| 問2-4                         | —    | コミュニティバスやデマンド交通の目標設定についてお伺いします。   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| 問2-4-1                       | 複数回答 | <p>事業実施に当たり、具体的な目標(数字)を設定しましたか。回答欄に当てはまるもの全てに「1」を記入し、またその目標値をお答えください。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>回答欄</th> <th>具体的な目標値(数字)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①1日あたりの利用者数→(具体的な目標値)</td> <td></td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>②1便(1運行)当たりの平均乗車人員→(具体的な目標値)</td> <td></td> <td>人</td> </tr> <tr> <td>③住民の公共交通利用回数の増加→(具体的な目標値)</td> <td></td> <td>回増</td> </tr> </tbody> </table>                                 |                        | 回答欄 | 具体的な目標値(数字)             | ①1日あたりの利用者数→(具体的な目標値)      |                              | 人 | ②1便(1運行)当たりの平均乗車人員→(具体的な目標値) |  | 人                      | ③住民の公共交通利用回数の増加→(具体的な目標値) |  | 回増 |
|                              | 回答欄  | 具体的な目標値(数字)   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ①1日あたりの利用者数→(具体的な目標値)        |      | 人   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ②1便(1運行)当たりの平均乗車人員→(具体的な目標値) |      | 人   |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |
| ③住民の公共交通利用回数の増加→(具体的な目標値)    |      | 回増  |                        |     |                         |                            |                              |   |                              |  |                        |                           |  |    |

|        |      |   |  |  |   |
|--------|------|---|--|--|---|
|        |      | ④収支率や補助率→(具体的な目標値)  |  |  | % |
|        |      | ⑤(デマンド交通の場合)稼働率→(具体的な目標値)   |  |  | % |
|        |      | ⑥住民満足度(具体的な目標値)→(具体的な目標値)   |  |  | % |
|        |      | ⑦事業予算から設定→(具体的な目標値)   |  |  |   |
|        |      | ⑧運行開始後に実態を見て設定→(具体的な目標値)  |  |  |   |
|        |      | ⑨その他→(記述欄に内容記入、具体的な目標値)   |  |  |   |
|        |      | ⇒記述欄:   |  |  |   |
|        |      | ⑩具体的な目標(数字)は設定していない   |  |  |   |
| 問2-4-2 | 複数回答 | その他、定性的な目標(具体的な数値を設定していない)を設定しましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。         |  |  |   |
|        |      | ①住民に利用されること   |  |  |   |
|        |      | ②住民の外出回数の増加   |  |  |   |
|        |      | ③高齢者・障害者等の交通弱者支援  |  |  |   |
|        |      | ④公共施設の利便性の向上  |  |  |   |
|        |      | ⑤利用促進を図ること  |  |  |   |
|        |      | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)  |  |  |   |
|        |      | ⇒記述欄:   |  |  |   |
| 問2-4-3 | 複数回答 | 上記、問2-4-1と問2-4-2の目標設定にあたり、どのような項目を根拠としましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。 |  |  |   |
|        |      | ①路線検討の調査結果に基づき設定  |  |  |   |
|        |      | ②市内他路線の実績を参考に設定   |  |  |   |
|        |      | ③他市区町村の類似事例の実績を参考に設定  |  |  |   |
|        |      | ④行政市町村内での行政評価の目標設定のあり方を参考に設定し                                     |  |  |   |
|        |      | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)  |  |  |   |
|        |      | ⇒記述欄:   |  |  |   |
| 問2-4-4 | 単一回答 | 目標値の設定にあたり、達成度合いをどのように考えましたか。当てはまるものに「1」とご記入ください。                 |  |  |   |
|        |      | ①利用者数や採算性が理想的に達成された状況を踏まえ目標値とした。                                  |  |  |   |
|        |      | ②行政市町村内の他路線の実態をみて、達成が妥当と判断される目標を設定した。                             |  |  |   |
|        |      | ③実現が確実にできる判断した低めの目標を設定した。   |  |  |   |
|        |      | ④その他(記述欄にその内容をお書きください)  |  |  |   |
|        |      | ⇒記述欄:   |  |  |   |
| 問2-4-5 | 複数回答 | 目標値の設定にあたり、目標が達成できなかった場合について取り決めたことはありますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。  |  |  |   |
|        |      | ①運行を終了する  |  |  |   |
|        |      | ②計画を見直し、目標が達成できるか引き続き確認する。  |  |  |   |

|                                   |      | ③利用促進を実施し、目標が達成できるか引き続き確認する。<br>④特に取り決めはない。<br>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)<br>⇒記述欄:   |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|-----------------------------------|------|--|---|--|------------|------|------------------------------|--|---------------|---------------------------------|------------------------|--|--------------------------------|--|-------|-----------------------------------|--|--|------------|--|--|------------------------|--|--|-------|--|--|
| 問3                                | —    | 持続運行のための留意点についてお伺いします。   |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| 問3-1                              | 複数回答 | 運行開始後にモニタリングを実施していますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、それぞれの実施頻度について、以下から当てはまるものを1つ選び、その番号を回答してください。<br><実施頻度><br>1. 継続して実施    2. 随時実施    3. 1回のみ実施    4. 実施していない  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
|                                   |      |  | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>回答欄</th> <th>実施頻度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>③利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>④非利用者の調査(利用しない理由、どのようにしたら利用するかなど)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤特に実施していない</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>⇒記述欄:</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table> |  | 回答欄        | 実施頻度 | ①利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など) |  |               | ②利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など) |                        |  | ③利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など) |  |       | ④非利用者の調査(利用しない理由、どのようにしたら利用するかなど) |  |  | ⑤特に実施していない |  |  | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください) |  |  | ⇒記述欄: |  |  |
|                                   | 回答欄  | 実施頻度   |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ①利用者の利用実態(利用者数、利用区間、利用時間帯など)      |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ②利用者の交通行動調査(属性、利用目的、利用回数、目的地など)   |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ③利用者の意見・要望(ルート・ダイヤ等のサービス改善点など)    |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ④非利用者の調査(利用しない理由、どのようにしたら利用するかなど) |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑤特に実施していない                        |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)            |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⇒記述欄:                             |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| SQ1                               | 複数回答 | モニタリングの実施者について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。<br><table border="1"> <tbody> <tr><td>①運行受託事業者</td><td></td></tr> <tr><td>②貴市区町村</td><td></td></tr> <tr><td>③住民や地域の組織</td><td></td></tr> <tr><td>④コンサルタント等への委託</td><td></td></tr> <tr><td>⑤大学などの研究機関</td><td></td></tr> <tr><td>⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)</td><td></td></tr> <tr><td>⇒記述欄:</td><td></td></tr> </tbody> </table>       | ①運行受託事業者  |  | ②貴市区町村     |      | ③住民や地域の組織                    |  | ④コンサルタント等への委託 |                                 | ⑤大学などの研究機関             |  | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)         |  | ⇒記述欄: |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ①運行受託事業者                          |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ②貴市区町村                            |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ③住民や地域の組織                         |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ④コンサルタント等への委託                     |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑤大学などの研究機関                        |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)            |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⇒記述欄:                             |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| SQ2                               | 単一回答 | モニタリングの結果を定期的に確認・協議する組織や場はありますか。当てはまるものに「1」とご記入ください。<br><table border="1"> <tbody> <tr><td>①運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織</td><td></td></tr> <tr><td>②住民や地域等の組織</td><td></td></tr> <tr><td>③運行受託事業者と市区町村で確認</td><td></td></tr> <tr><td>④市区町村のみで確認</td><td></td></tr> <tr><td>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)</td><td></td></tr> <tr><td>⇒記述欄:</td><td></td></tr> </tbody> </table> | ①運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織   |  | ②住民や地域等の組織 |      | ③運行受託事業者と市区町村で確認             |  | ④市区町村のみで確認    |                                 | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください) |  | ⇒記述欄:                          |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ①運行受託事業者、住民、市区町村等で構成する協議会等の組織     |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ②住民や地域等の組織                        |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ③運行受託事業者と市区町村で確認                  |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ④市区町村のみで確認                        |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)            |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| ⇒記述欄:                             |      |  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |
| SQ3                               | 自由記述 | モニタリングを実施し、把握できた特徴的な内容がございましたら、ご記入ください。  |   |  |            |      |                              |  |               |                                 |                        |  |                                |  |       |                                   |  |  |            |  |  |                        |  |  |       |  |  |

|      |      |   |       |  |
|------|------|---|-------|--|
|      |      |   | ⇒記述欄: |  |
| 問3-2 | 複数回答 | 今後も持続的に運行していくために、必要だと思われることについて、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。  |       |  |
|      |      | ①公共交通に関する情報提供   |       |  |
|      |      | ②市民の公共交通利用に対する意識改革  |       |  |
|      |      | ③利用促進のための市民参加型の施策実施   |       |  |
|      |      | ④運行コストの削減   |       |  |
|      |      | ⑤予算の確保  |       |  |
|      |      | ⑥周辺市町村との連携  |       |  |
|      |      | ⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)  |       |  |
|      |      | ⇒記述欄:   |       |  |
| 問3-3 | 複数回答 | 利用促進のターゲットとして、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。  |       |  |
|      |      | ①住民全体   |       |  |
|      |      | ②高齢者  |       |  |
|      |      | ③通勤者・通学者  |       |  |
|      |      | ④観光客などの来訪者  |       |  |
|      |      | ⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)  |       |  |
|      |      | ⇒記述欄:   |       |  |
|      |      | ⑥利用促進策は実施していない  |       |  |
| SQ1  | 複数回答 | 効果があったと思われる利用促進の取組について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、上記のターゲットごとに効果があった取組が異なる場合は、それぞれのターゲット別の取組を組み合わせをお答え下さい。 |       |  |
|      |      |   | 回答欄   | 内訳(ターゲットごとに効果が<br>あった取組が異なる場合)   |
|      |      |   |       | ① ② ③ ④ ⑤<br>住民 高 通 来 そ<br>全体 齢 勤 訪 他<br>全 者 者 者 者<br>体 者 者 者 者<br>体 者 者 者 者<br>者 者 者 者 者<br>者 者 者 者 者 |
|      |      | ①パンフレットやマップの作成  |       |  |
|      |      | ②ニュースレターの回覧   |       |  |
|      |      | ③乗車体験会などの体験型イベント  |       |  |
|      |      | ④学校や企業と連携した取組   |       |  |
|      |      | ⑤特定の利用者に対する割引   |       |  |
|      |      | ⑥利用者の施設利用特典付与   |       |  |
|      |      | ⑦企画乗車券(1日乗車券等)、回数券等の発売  |       |  |
|      |      | ⑧ベンチ・上屋設置等の施設整備   |       |  |
|      |      | ⑨バスロケーションシステムなどの運行情報提供  |       |  |

|      |      |  |   |  |  |  |  |  |
|------|------|--|---|--|--|--|--|--|
|      |      | ⑩webやSNS等による情報発信<br>⑪その他(記述欄にその内容をお書きください)<br>⇒記述欄:                    |   |  |  |  |  |  |
| SQ-2 | 自由記述 | 利用促進の具体的な効果の事例をお答えください<br>⇒記述欄:  |   |  |  |  |  |  |
| 問3-4 | 単一回答 | 現時点において、コミュニティバスやデマンド交通の運行による効果が発現していると評価していますか。当てはまるものに「1」とご記入ください。   | ①効果が発現している<br>②効果が発現していない<br>③わからない   |  |  |  |  |  |
| SQ1  | 複数回答 | 問3-1で「①効果が発現している」と回答した方にお伺いします。その理由について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。         | ①(2-4-1で回答した)定量的目標を達成している<br>②(2-4-2で回答した)定性的目標を達成している<br>③運行を継続できている<br>④(目標達成の他に)利用者数が想定を上回っている<br>⑤(目標達成の他に)公共交通利用者の増加がみられる<br>⑥(目標達成の他に)交通空白地域が解消している<br>⑦(目標達成の他に)財政負担額が減少している<br>⑧高齢者の健康増進等の副次的効果が発現している<br>⑨住民から評価されている<br>⑩その他(記述欄にその内容をお書きください)<br>⇒記述欄: |  |  |  |  |  |
| SQ2  | 複数回答 | 問3-1で「②効果が発現していない」と回答した方にお伺いします。その理由について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。        | ①(2-4-1で回答した)定量的目標を達成していない<br>②(2-4-2で回答した)定性的目標を達成していない<br>③今後の運行を継続するのに課題がある<br>④(目標達成とは別に)利用者数が想定を下回っている<br>⑤(目標達成とは別に)公共交通の利用者が減少している<br>⑥(目標達成とは別に)財政負担額が増加している<br>⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)<br>⇒記述欄:   |  |  |  |  |  |
| SQ3  | —    | 利用者数と収入・経費等の実績値について、直近3か年の実績および導入前の見込みをお答えください。<br>(別紙4 のシートに回答してください) |   |  |  |  |  |  |

|      |      |  |     |        |
|------|------|--|-----|--------|
| SQ4  | 単一回答 | 問2-4-1で具体的な数値目標を設定した(①~⑨)と回答した方にお伺いします。事後評価を実施していますか。当てはまるものに「1」とご記入ください。          | 回答欄 | 具体的な期間 |
|      |      | ①実施した →(実施時期を記述)   |     | ~      |
|      |      | ②実施していない   |     |        |
|      | 単一回答 | 事後評価を実施した際の達成状況について、当てはまるものに「1」とご記入ください。事後評価を複数回実施している場合は、運行開始後最初の事後評価についてお答えください。 |     |        |
|      |      | ①達成している  |     |        |
|      |      | ②達成していない   |     |        |
|      |      | ③わからない   |     |        |
|      |      | ④事後評価は実施していない  |     |        |
|      | 単一回答 | また、その達成割合について、当てはまるものに「1」とご記入ください。   |     |        |
|      |      | ①目標に比べ大幅に上回る   |     |        |
|      |      | ②目標に比べ若干上回る  |     |        |
|      |      | ③目標とほぼ同程度  |     |        |
|      |      | ④目標に比べ若干下回る  |     |        |
|      |      | ⑤目標に比べ大幅に下回る   |     |        |
|      |      | ⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)   |     |        |
| SQ5  | 自由記述 | 達成状況が目標を上回っている、あるいは大きく下回っている場合、その理由として考えられることがございましたら、ご記入ください。                     |     |        |
|      |      | ⇒記述欄:  |     |        |
| 問3-5 | 複数回答 | 運行開始後にルートや便数の見直しを行っていますか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。                                    |     |        |
|      |      | ①路線の新設・延伸  |     |        |
|      |      | ②停留所の新設  |     |        |
|      |      | ③本数の増便   |     |        |
|      |      | ④運行時間帯の拡大  |     |        |
|      |      | ⑤路線の短縮・廃止  |     |        |
|      |      | ⑥停留所の廃止  |     |        |
|      |      | ⑦本数の減便   |     |        |
|      |      | ⑧運行時間帯の縮小  |     |        |
|      |      | ⑨他のバス路線や鉄道との接続改善   |     |        |
|      |      | ⑩その他(記述欄にその内容をお書きください)   |     |        |
|      |      | ⇒記述欄:  |     |        |
|      |      | ⑪ルートや便数の見直しは行っていない   |     |        |
| SQ1  | 複数回答 | 運行開始後にルートや便数の見直しを行っている場合は、その際の検討の判断方法について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。                   |     |        |

|        |      |   |  |
|--------|------|---|--|
|        |      | <ul style="list-style-type: none"> <li>①協議会で判断する目標の達成状況に基づく</li> <li>②住民との運行継続に関する協議や合意形成に基づく</li> <li>③運行受託事業者との運行継続に関する協議や合意形成に基づく</li> <li>④利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく</li> <li>⑤道路整備や施設配置の変化などの外部要因による</li> <li>⑥既存路線バスの廃止・縮小などの環境変化による</li> <li>⑦首長の交代や担当者の異動などにより行政の方針が変わったため</li> <li>⑧運転手不足や財政不足など新たに顕在化した課題のため</li> <li>⑨ルートや便数の見直しを行っていない</li> <li>⑩その他(記述欄にその内容をお書きください)</li> </ul> <p>⇒記述欄:</p> |  |
| SQ2    | 複数回答 | <p>ルートや便数の見直しの判断に使用したデータ・情報の種類について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①路線全体の利用者数</li> <li>②便別や停留所別の利用者数</li> <li>③利用者の満足度</li> <li>④採算性や補助金額</li> <li>⑤住民からの声</li> <li>⑥その他(記述欄にその内容をお書きください)</li> </ul> <p>⇒記述欄:</p>  |  |
| SQ3    | 複数回答 | <p>ルートや便数の見直しの判断に使用したデータについて、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①乗客や住民へのアンケートによるデータ</li> <li>②運転者が記録したデータ</li> <li>③バス乗降センターによるデータ</li> <li>④バスICカードによるデータ</li> <li>⑤乗換情報検索サービスの使用データ</li> <li>⑥携帯電話の位置情報による移動データ</li> <li>⑦運行受託事業者の経費や収支データ</li> <li>⑧その他(記述欄にその内容をお書きください)</li> </ul> <p>⇒記述欄:</p>   |  |
| 問3-5-2 | 複数回答 | <p>運行開始後に、目標値や評価項目、運行継続の判断材料等について、見直しを行いましたか。当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①目標値の見直しを行った</li> <li>②評価項目の見直しを行った</li> <li>③運行継続や見直し等の考え方について見直しを行った</li> <li>④見直しは行っていない</li> <li>⑤その他(記述欄にその内容をお書きください)</li> </ul>   |  |

|     |      |                                      |  |
|-----|------|--------------------------------------|--|
|     |      | ⇒記述欄:                                |  |
| SQ1 | 複数回答 | 見直しを行った理由について、当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。 |  |
|     |      | ①当初の目標は達成したため                        |  |
|     |      | ②当初の目標の達成が困難なため                      |  |
|     |      | ③目標設定から時間が経過したため                     |  |
|     |      | ④沿線人口等が変化したため                        |  |
|     |      | ⑤事業環境など交通をとりまく状況が変わったため              |  |
|     |      | ⑥行政の方針変更による                          |  |
|     |      | ⑦公共交通に対する新たなニーズが確認されたため              |  |
|     |      | ⑧その他                                 |  |
|     |      | ⇒記述欄:                                |  |
| 備考欄 |      |                                      |  |

アンケートは以上です。ご回答いただきありがとうございました。

問1-1-1 昨年度調査において回答いただいた貴市区町村における地域公共交通に関する計画策定状況について、内容について、修正・追加がある場合、修正する項目のみ「以下の欄」にお書きください。

「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<br>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<br>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1-1-2  |  |                  |                 |                  |                  |
|---|--|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| <p>問1-1-1で回答いただいた各計画についておたずねします。<br/>                 計画を策定した当時の貴市区町村における公共交通ネットワークに関する課題への対応方策として当てはまるもの全てに「1」とご記入ください。また、上記で回答した項目のうち、最も当てはまるものを1つ選び、その番号をご記入下さい。<br/>                 また、地区ごとに対象とする交通手段、主な対象者や交通手段導入の対象が異なる場合は、地区ごとにそれぞれの組み合わせをお答え下さい。</p> |  |                  |                 |                  |                  |
| 問1-1-1で回答いただいた計画<br>(B群には計画名称をご記入ください)  | 回答欄1   | 回答欄2             | 回答欄3            | 回答欄4             | 回答欄5             |
|   | A群   |                  |                 |                  |                  |
|   | 自治体の交通計画の<br>マスタープラン                           | 地域公共交通<br>総合連携計画 | 地域公共交通<br>網形成計画 | 地域公共交通<br>再編実施計画 | 生活交通<br>確保維持改善計画 |
| 地区名(●●地区、中心市街地/郊外部など)   |  |                  |                 |                  |                  |
| 複数回答  | ①公共交通ネットワーク形成                                  |                  |                 |                  |                  |
|   | 1. 行政区域全体                                      |                  |                 |                  |                  |
|   | 2. 近隣市区町村を含めた広域                                |                  |                 |                  |                  |
|   | 3. 行政区域内の特定地区                                  |                  |                 |                  |                  |
|   | ②対象とする交通手段                                     |                  |                 |                  |                  |
|   | 4. 鉄道  |                  |                 |                  |                  |
|   | 5. 既存路線バス                                      |                  |                 |                  |                  |
|   | 6. コミュニティバス/デマンド交通                             |                  |                 |                  |                  |
|   | 7. その他(記述欄にその内容をお書きください)                       |                  |                 |                  |                  |
|   | ⇒記述欄:  |                  |                 |                  |                  |
|   | ③移動手段確保の対象者                                    |                  |                 |                  |                  |
|   | 8. 市民全体  |                  |                 |                  |                  |
|   | 9. 高齢者   |                  |                 |                  |                  |
|   | 10. 高校生など車を利用できない若年層                           |                  |                 |                  |                  |
|   | 11. 通勤者  |                  |                 |                  |                  |
|   | 12. 観光客などの来訪者                                  |                  |                 |                  |                  |
|   | 13. その他(記述欄にその内容をお書きください)                      |                  |                 |                  |                  |
|   | ⇒記述欄:  |                  |                 |                  |                  |
|   | ④交通手段導入の対象                                     |                  |                 |                  |                  |
|   | 14. 公共交通空白地域解消                                 |                  |                 |                  |                  |
|   | 15. 高止バス代替の検討                                  |                  |                 |                  |                  |
|   | 16. 中心市街地活性化といったまちづくりの観点からの交通                  |                  |                 |                  |                  |
|   | 17. 幹線や支線の乗継や継続性                               |                  |                 |                  |                  |
|   | ⑤その他   |                  |                 |                  |                  |
|   | 18. その他(記述欄にその内容をお書きください)                      |                  |                 |                  |                  |
| ⇒記述欄:   |  |                  |                 |                  |                  |
| 単一回答  | 上記で回答した項目のうち、最も当てはまる項目の番号をご記入ください。(①～⑭から1つを選択) |                  |                 |                  |                  |
|   |  |                  |                 |                  |                  |
| 問1-1-3  |  |                  |                 |                  |                  |
| <p>問1-1-1で回答いただいた各計画についておたずねします。<br/>                 買物や通院などの日常生活圏が他市区町村にまたがる場合はどのように対応しましたか。最も当てはまるものに「1」とご記入ください。</p>  |  |                  |                 |                  |                  |
| 単一回答  | ①複数市や県と協定の協議会を設け、具体的に計画を策定している                 |                  |                 |                  |                  |
|   | ②複数市での非公式な合議体を設け、具体的に計画を策定している                 |                  |                 |                  |                  |
|   | ③民間路線バス路線に任せている(補助あり)                          |                  |                 |                  |                  |
|   | ④民間路線バス路線に任せている(補助なし)                          |                  |                 |                  |                  |
|   | ⑤コミュニティバスやデマンド交通を市場で接続させている                    |                  |                 |                  |                  |
|   | ⑥特に何もしていない                                     |                  |                 |                  |                  |
|   | ⑦その他(記述欄にその内容をお書きください)                         |                  |                 |                  |                  |
|   | ⇒記述欄:  |                  |                 |                  |                  |
|   | ⑧日常生活圏が他市区町村にまたがらない                            |                  |                 |                  |                  |

問2-3-4 運行開始にあたっての、車両や施設整備等の投資額と、費用負担の内訳をお答えください(記述式)【単位:千円】

|                     | 合計 | 費用負担の内訳 |       |    |       |     |          |
|---------------------|----|---------|-------|----|-------|-----|----------|
|                     |    | ①貴市区町村  | ②都道府県 | ③国 | ④協賛会等 | ⑤住民 | ⑥運行委託事業者 |
| 1) 車両購入費            |    |         |       |    |       |     |          |
| 2) 車両リース料・減価償却費     |    |         |       |    |       |     |          |
| 3) 施設整備費            |    |         |       |    |       |     |          |
| 4) デマンド交通等の運行管理システム |    |         |       |    |       |     |          |
| 5) 調査費              |    |         |       |    |       |     |          |

別紙4(問3-4, SQ3)

| 問3-4 | SQ3 | 利用者数と収入・経費等の実績値について、直近3か年(例:平成27~29年度)の実績および導入前の見込みをお答えください。(記述式) |         |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|------|-----|---|---------|---|--|---|----|--|---|----|--|---|--|--|
|      |     |   | 導入前の見込み | 直近3か年<br>(古い順にご記入ください(例:平成27年、28年、29年)) |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     |   |         | 平成                                      |  | 年 | 平成 |  | 年 | 平成 |  | 年 |  |  |
|      |     | 1)利用者数(便別)  | 単位: 人/便 |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 2)利用者数(年間)  | 単位: 人/年 |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 3)運賃収入  | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 4)その他収入   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 5)運行経費(車両の減価償却費除く)  | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 6)運行経費(車両の減価償却費含む)  | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 7)収支率   | 単位: %   |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 8)事業者への委託以外の経費(例:デマンドの予約センター経費等)                                  |         |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 項目:   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 項目:   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 項目:   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 項目:   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 項目:   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 9)対象路線に対する自治体の支出額合計   | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |
|      |     | 10)対象路線以外を含めたコミュニティバス・デマンド交通等に対する自治体の支出額合計                        | 単位: 千円  |   |  |   |    |  |   |    |  |   |  |  |

## 参考文献

- 1) 秋山・吉田・猪井・竹内（2009.4）「生活支援の地域公共交通」 第4章コミュニティバス p.85
- 2) 伊豆の国市（n.d.）「伊豆の国市予約型乗合タクシー運用基準」  
[https://www.city.izunokuni.shizuoka.jp/seisaku/machizukuri/koutsukekaku/tiiki/koukyoukotsu/documents/27\\_2\\_k1\\_b1\\_kijyun.pdf](https://www.city.izunokuni.shizuoka.jp/seisaku/machizukuri/koutsukekaku/tiiki/koukyoukotsu/documents/27_2_k1_b1_kijyun.pdf) 2019年4月25日閲覧
- 3) 北村・森川（2002.5）「交通行動の分析とモデリング」 第5章 交通行動モデル推定のための調査法 5.3.4 SP調査とデータのバイアス p.88
- 4) 国土交通省（2007.2）「『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案』について～公共交通の改善に頑張る地域を応援します！～」  
[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209\\_2.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2.html) 2019年3月13日閲覧
- 5) 国土交通省（n.d.）「地域公共交通確保維持改善事業」  
<https://www.mlit.go.jp/common/001287942.pdf> 2019年3月13日閲覧
- 6) 国土交通 中部運輸局(2013.5)「デマンド型交通の手引き」【事例】デマンド型交通導入時における比較検討 p.17
- 7) 国土交通省（2014.3）「公共交通における官民連携の取組み事例集」
- 8) 国土交通省（2014.8）「交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 最終とりまとめ 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針 変更のポイント」 pp.6-11
- 9) 国土交通省（2017.8）「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言 ～次の10年に向かって何をなすべきか～」 p.4
- 10) 国土交通省 国土交通政策研究所（2018.6）「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」
- 11) 国土交通省 総合政策局（2018、12）「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 第4版」
- 12) さいたま市（2017.11）「コミュニティバス導入ガイドライン 概要版」
- 13) さいたま市（n.d.）「さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程（案）」  
[https://www.city.saitama.jp/006/008/002/012/004/013/p060437\\_d/fil/07\\_siryos5\\_H30-1.pdf](https://www.city.saitama.jp/006/008/002/012/004/013/p060437_d/fil/07_siryos5_H30-1.pdf) 2019年4月25日閲覧
- 14) 相模原市（n.d.）「みんなで育てるコミュニティバス～コミュニティバス導入の手引き 概要版～」
- 15) 栃木県（2014.4）「とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）」 p.15  
<http://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/town/koukyoukoutsuu/koukyoukoutsuu/documents/h2699gaidorainzenpen.pdf> 2019年5月13日閲覧
- 16) 土木学会 土木計画学研究小委員会（2006.11）、「バスサービスハンドブック」4.8 路線網設定（4）路線網・路線設定における留意点 pp.309-311、4.11 運賃設定 pp.335-340
- 17) 内閣官房（n.d.） まち・ひと・しごと創生本部事務局／内閣府 地方創生推進室 地域経済分析システム（RESAS）のデータ一覧  
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/resas/pdf/h31-02-28-data.pdf> 2019年3

- 月 13 日閲覧
- 18) 奈良県葛城市 (2018) 地域交通活性化協議会 第 16 回協議会 資料 6  
<http://www.city.katsuragi.nara.jp/index.cfm/11,29998,c.html/29998/61.pdf> 2019 年 5 月 13 日閲覧
  - 19) 農林水産省 (n.d.) 「農業地域類型について」  
[http://www.maff.go.jp/j/tokei/chiiki\\_ruikei/setsume.html](http://www.maff.go.jp/j/tokei/chiiki_ruikei/setsume.html) 2019 年 3 月 13 日閲覧
  - 20) (一社) 日本自動車工業会 (2018.2) 「地方創生におけるバスの役割に関する調査」  
報告書 一般社団法人 日本自動車工業会 大型バス分科会
  - 21) 船橋市(n.d.) 「公共交通不便地域解消事業」  
<https://www.city.funabashi.lg.jp/kurashi/koutsu/005/p009630.html> 2019 年 4 月 25 日閲覧
  - 22) 山口市 (2007.9) 「山口市市民交通計画」4 推進施策 ②地域にふさわしいコミュニティ交通の確認、p.25
  - 23) 横浜市道路局 (n.d.) 「地域交通サポート事業」  
[https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/bus\\_kotsu/saport/chiiki.html](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/bus_kotsu/saport/chiiki.html) 2019 年 4 月 25 日閲覧