

～資料編～

目次

本編第1章第3節	調査研究の実施手順 関連	1
＜参考資料1＞	平成28年度調査研究実施フロー	1
本編第2章第1節	バス事業者アンケート調査 関連	2
＜参考資料2＞	バス事業者アンケート調査の各設問別の集計結果	2
本編第2章第2節	バス事業者ヒアリング調査 関連	65
＜参考資料3＞	ヒアリング対象の選定	65
＜参考資料4＞	ヒアリング調査結果	91
本編第2章第3節	自治体アンケート調査 関連	114
＜参考資料5＞	自治体アンケートの各設問別の集計結果	114
本編第2章第4節	地域公共交通網形成計画策定事例のインターネット調査 関連	135
＜参考資料6＞	調査対象とした地域公共交通網形成計画	135
本編第3章第2節	分析結果 関連	136
＜参考資料7＞	実績データの推移	136
＜参考資料8＞	保有台数セグメントの区分の検討	144
＜参考資料9＞	セグメント別分析の表	175
＜参考資料10＞	事業指標と経営指標の関係の整理	182

本編第 1 章第 3 節 調査研究の実施手順 関連

<参考資料1> 平成 28 年度調査研究実施フロー

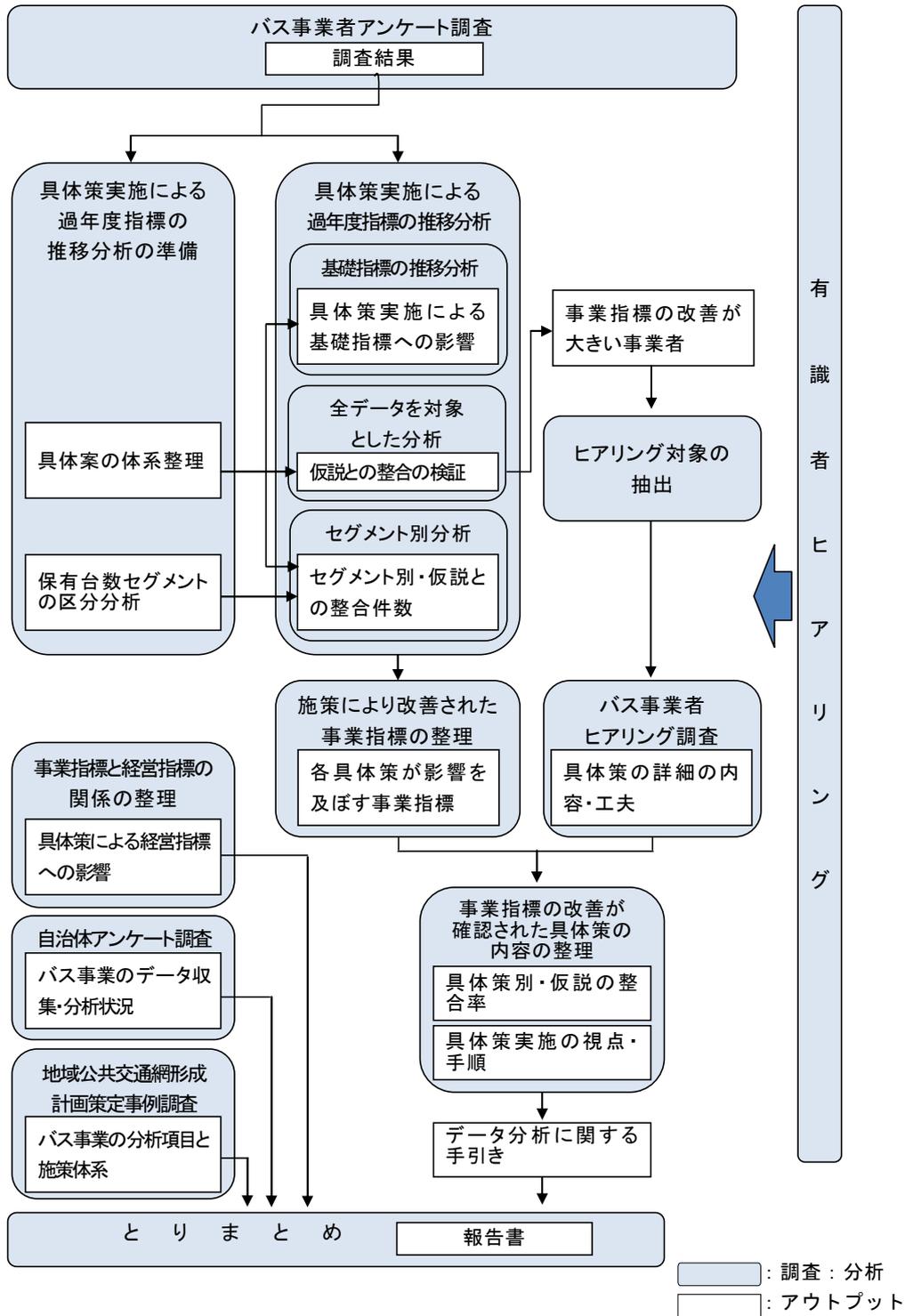


図 1 平成 28 年度調査研究実施フロー

本編第2章第1節 バス事業者アンケート調査 関連

<参考資料2>. バス事業者アンケート調査の各設問別の集計結果

(1) 設問一覧

表 1 バス事業者アンケート調査項目

問番号	設問
問 1	当アンケート調査に関する貴社のご担当窓口について教えてください ①貴社名 ②部署名 ③担当者名 ④電話番号 ⑤E-mail
問 2	貴社の概要を教えてください
(1)	最新年度の事業別営業収益の比率について教えてください。 一般乗合（一般バス）（ %）+一般乗合（高速バス）（ %）+一般貸切（ %） +鉄軌道（ %）+その他（ %）=合計（100%）
(2)	貴社の企画業務を主担当としている担当者はいいますか？
副	企画業務を主担当としている担当者がある場合、社員数は何人ですか？
副	副企画業務を主担当としている担当者がある場合、現業管理業務等、その他業務と兼任していますか？
(3)	自動車運送事業経営指標（※）の平均値と自社の数値を比較されたことはありますか？
(4)	系統別の運行時間（道路の混雑状況、バス停での乗降車等を含めた実際にかかった走行時間）を集計・分析されていますか？
(5)	車庫以外のバス停で、運転手を交代することによる運行ダイヤの効率化を検討・実施されたことはありますか？
問 3	貴社の一般乗合事業に関するデータを教えてください。
(1)	事業概況・輸送実績 ①保有車両数(台) ①のうち、新規購入車両数(台) ②従業員数(人) ②のうち運転従事者(人) ③営業路線延長(k m) ④運行系統数 (系統)

問番号	設問
(2)	<p>輸送実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ①年間延実在車両数(台) ②年間延実働車両数(台) ③総走行キロ(k m) ③のうち、実車走行キロ(k m) ④輸送人員数(人) ④のうち、通勤定期人員(人) ④のうち、通学定期人員(人) ⑤設備投資額：固定資産の取得に係るもの（修繕費除く）(千円) ⑥ I Cカード乗車券の導入状況について
問 4	貴社の一般乗合事業に関する収支状況を教えてください。
(1)	<p>事業概況・輸送実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ①事業営業収益（補助金除く）(千円) ①のうち、運賃収入(千円) ②事業運送費(千円) ②のうち、人件費(千円) ②のうち、燃料油脂費(千円) ②のうち、修繕費(千円) ②のうち、減価償却費(千円) ③一般管理費(千円)
問 5	補助制度の利活用について教えてください。
(1)	<p>地域間幹線系統補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ①対象運行系統数(系統) ②上記系統における国庫補助総額(千円) ③上記系統における沿線自治体補助総額(千円)
(2)	<p>地域内フィーダー系統補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ①対象運行系統数(系統) ②上記系統における国庫補助総額(千円) ③上記系統における沿線自治体補助総額(千円)
(3)	<p>その他(千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①上記(1)、(2)以外に、路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合はその金額をご記載下さい。(千円) ②対象運行系統数(系統)
問 6	利便性向上や効率化に資する実施策について教えてください。

問番号	設問
(1)	<p>実施された対策について</p> <p>①「系統に関する施策（新設・統廃合等）」を実施されましたか？</p> <p>②「停留所に関する施策（新設・統廃合等）」を実施されましたか？</p> <p>③「便数に関する施策（増便・減便）」を実施されましたか？</p> <p>④「ダイヤに関する施策（接続性向上等）」を実施されましたか？</p> <p>⑤「運賃に関する施策（値引き・値上げ）」を実施されましたか？</p> <p>⑥「バス待ち環境に関する施策（上屋設置・情報板設置等）」を実施されましたか？</p> <p>⑦「①～⑥に関する施策」は、旅客流動データ等の分析に基づいて実施されましたか？</p> <p>⑦副 ⑦で「1. 旅客流動データ等の分析に基づき実施」と回答された場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をされましたか？</p> <p>⑧「①～⑥以外に関する施策」を実施されましたか？</p>
(2)	<p>増収効果が大きかった施策について</p> <p>上記（1）で実施された①～⑥の施策のうち、「増収効果」が最も大きかった施策は何ですか？</p> <p>副-1 増収効果が最も大きかった施策について、施策対象とした路線・系統等の貴社の事業全体に占める大まかな割合を教えてください。</p> <p>副-2 増収効果が最も大きかった施策の効果を検証しましたか？</p> <p>副-3 増収効果が最も大きかった施策について、自治体等における交通計画に位置付けされていますか？</p> <p>副-4 増収効果が最も大きかった施策を実施したときに工夫した点を教えてください。</p>
(3)	<p>経費削減効果が最も大きかった施策について</p> <p>上記（1）で実施された①～⑥の施策のうち、「経費削減効果」が大きかった施策は何ですか？</p> <p>副-1 経費削減効果が最も大きかった施策について、施策対象とした路線・系統等の貴社の事業全体に占める大まかな割合を教えてください。</p> <p>副-2 経費削減効果が最も大きかった施策の効果を検証しましたか？</p> <p>副-3 経費削減効果が最も大きかった施策について、自治体等における交通計画に位置付けされていますか？</p> <p>副-4 経費削減効果が最も大きかった施策を実施したときに工夫した点を教えてください。</p>
問 7	<p>本調査票の別シート「【参考】簡易レポート」について教えてください。</p>
(1)	<p>貴社の指標について、同規模同業他社との比較を、別シート「【参考】簡易レポート」で行っておりますが、参考になりましたか？</p> <p>副「1. 参考になった」と回答された場合、最も有用と思われる指標は何ですか？</p>

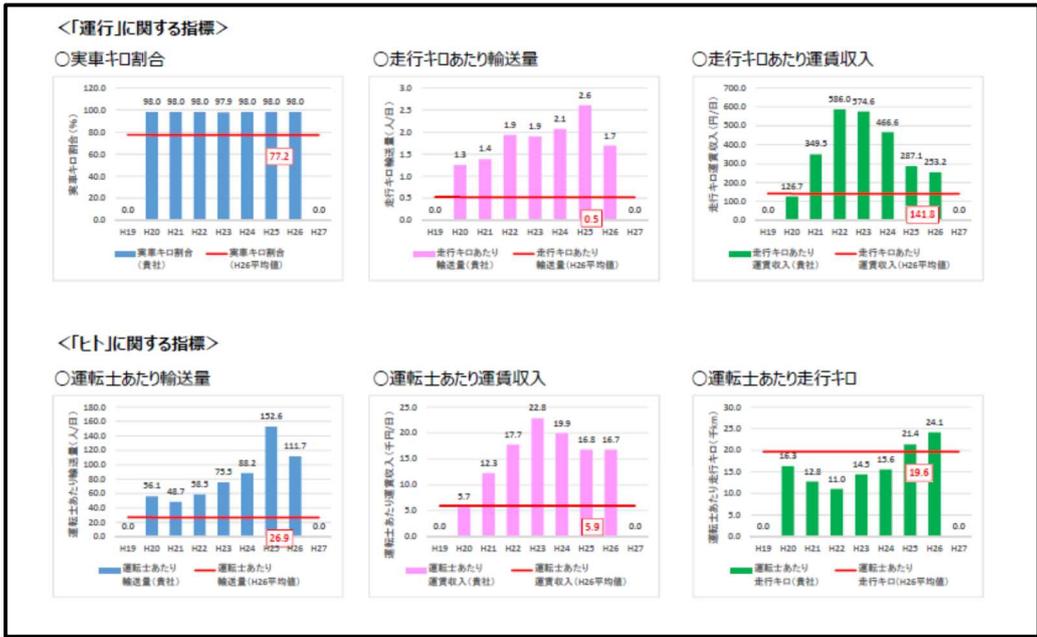


図 2 簡易レポートのイメージ

(2) 集計結果

問1 事業者名、部署名、担当者名、連絡先

個別の事業者名は公開しない。

問2 会社概要

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率

「(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（一般バス）】」については、「25～50%」が31件で22.3%と最も多く、次いで「75%以上」が31件で22.3%、さらに「1～25%」が30件で21.6%と続いている。

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（一般バス）】

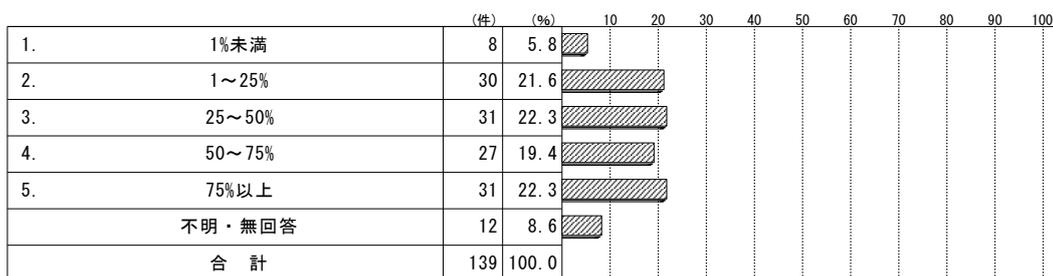


図3 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（一般バス）】

「(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（高速バス）】」については、「1%未満」が38件で27.3%と最も多く、次いで「1～25%」が37件で26.6%、さらに「25～50%」が8件で5.8%と続いている。

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（高速バス）】

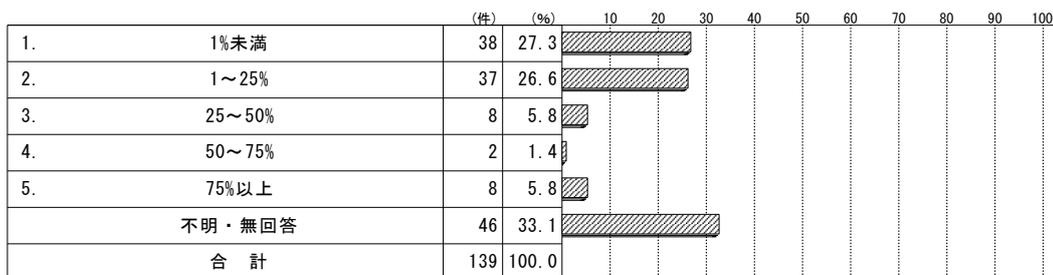


図4 最新年度の事業別営業収益の比率【一般乗合（高速バス）】

「(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般貸切】」については、「1～25%」が 58 件で 41.7%と最も多く、次いで「25～50%」が 20 件で 14.4%、さらに「1%未満」が 13 件で 9.4%と続いている。

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【一般貸切】

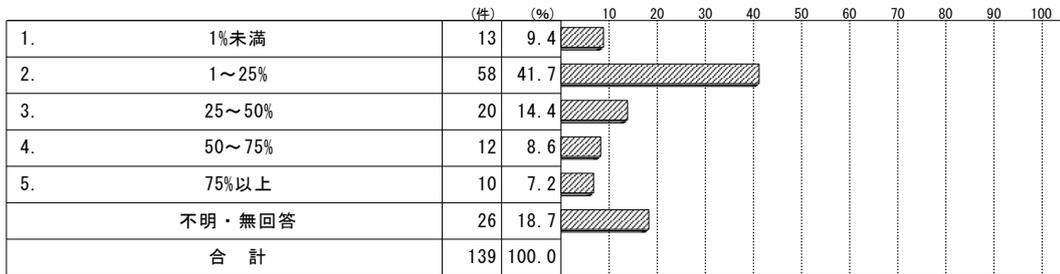


図 5 最新年度の事業別営業収益の比率【一般貸切】

「(1)最新年度の事業別営業収益の比率【鉄軌道】」については、「1%未満」が 66 件で 47.5%と最も多く、次いで「1～25%」が 3 件で 2.2%、さらに「25～50%」が 2 件で 1.4%と続いている。

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【鉄軌道】

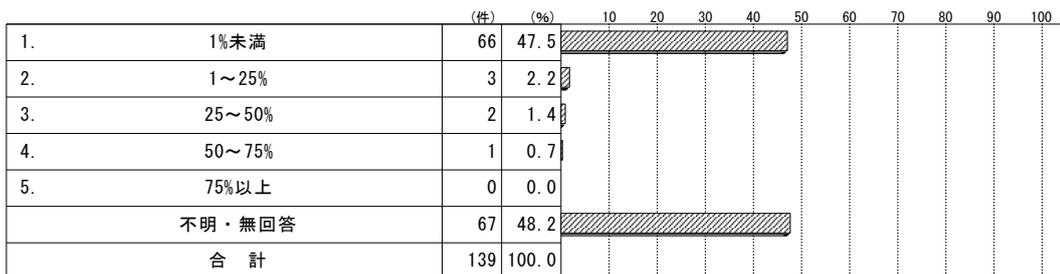


図 6 最新年度の事業別営業収益の比率【鉄軌道】

「(1)最新年度の事業別営業収益の比率【その他】」については、「1～25%」が 51 件で 36.7%と最も多く、次いで「25～50%」が 22 件で 15.8%、さらに「1%未満」が 17 件で 12.2%と続いている。

(1) 最新年度の事業別営業収益の比率【その他】

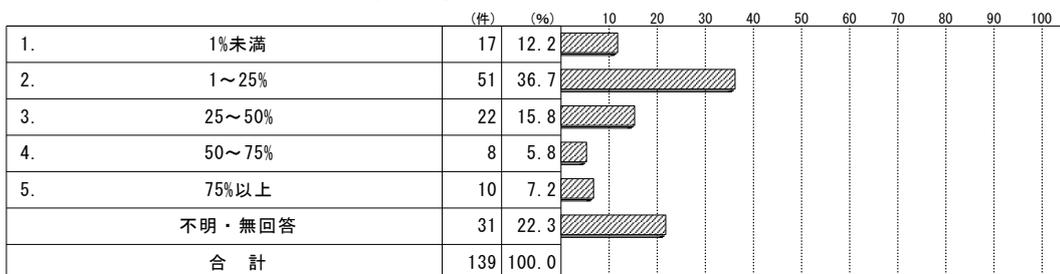


図 7 最新年度の事業別営業収益の比率【その他】

(2) 企画業務を主担当としている担当者の有無

「(2) 企画業務を主担当としている担当者の有無」では、「いる」が 100 件で 71.9%、「いない」が 36 件で 25.9%となっている。

(2) 企画業務を主担当としている担当者の有無

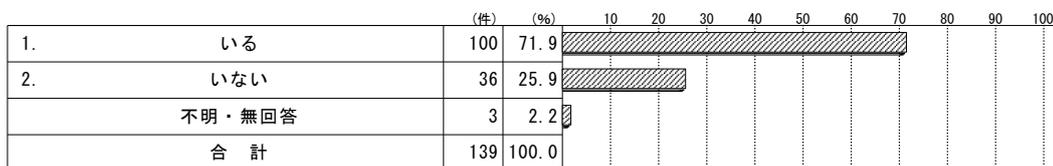


図 8 企画業務を主担当としている担当者の有無

副-1 社員数

「(2) 副-1 企画業務の主担当社がいる場合、社員数は何人か」については、「5 人未満」が 82 件で 82.0%と最も多く、次いで「5~10 人」が 12 件で 12.0%、さらに「10~100 人」が 3 件で 3.0%と続いている。

(2) 副-1 企画業務の主担当社がいる場合、社員数は何人か

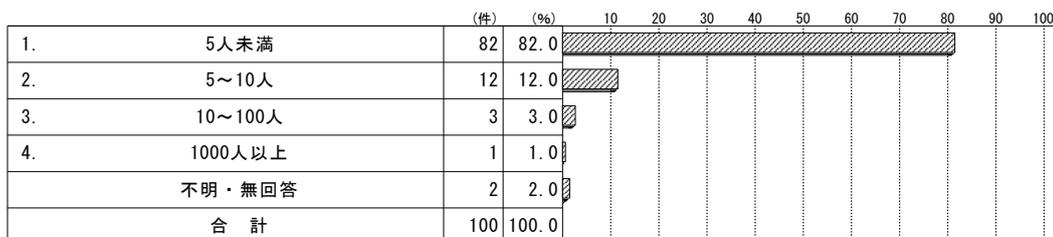


図 9 社員数

副-2 業務の兼任

「(2) 副-2 企画業務の主担当社がいる場合、その他業務と兼任か」では、「兼任している」が 82 件で 82.0%、「兼任していない」が 18 件で 18.0%となっている。

(2) 副-2 企画業務の主担当社がいる場合、その他業務と兼任か

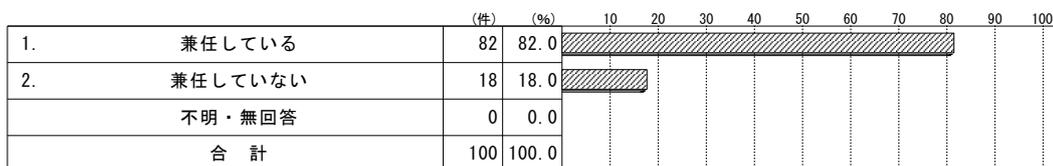


図 10 業務の兼任

(3) 自動車運送事業経営指標の平均値と自社の数値を比較したことがあるか

「(3) 自動車運送事業経営指標の平均値と自社の数値を比較したことがあるか」では、「比較したことはない」が107件で77.0%、「比較したことがある」が27件で19.4%となっている。

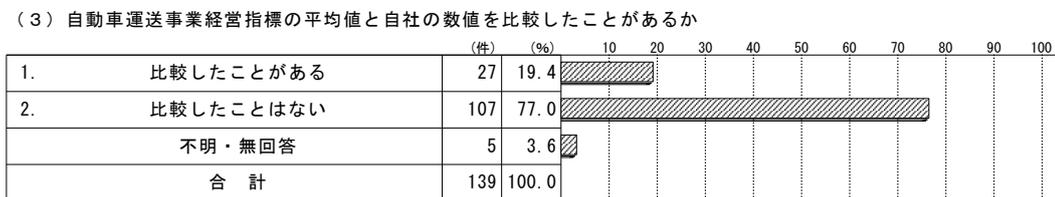


図 11 自動車運送事業経営指標の平均値と自社の数値を比較したことがあるか

(4) 系統別の運行時間を集計・分析しているか

「(4) 系統別の運行時間を集計・分析しているか」では、「集計・分析していない」が51件で36.7%と最も多く、次いで「一部系統で集計・分析している」が48件で34.5%、「全系統で集計・分析している」が37件で26.6%と続いている。

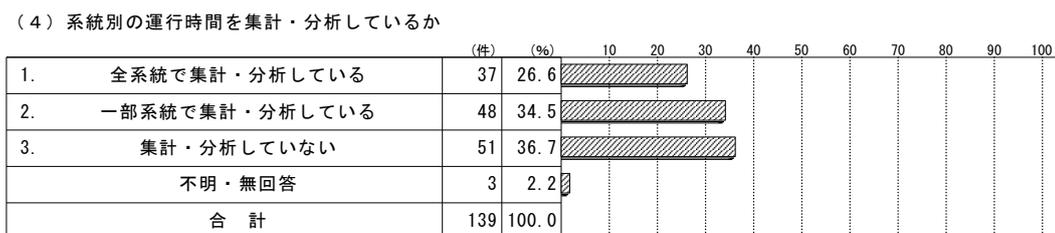


図 12 系統別の運行時間を集計・分析しているか

(5) 車庫以外のバス停で、運転手を交代することによる運行ダイヤの効率化を検討・実施したことがあるか

「(5) 車庫以外のバス停で、運転手を交代することによる運行ダイヤの効率化を検討・実施したことがあるか」では、「実施したことはない」が79件で56.8%と最も多く、次いで「実施している」が47件で33.8%、「過去に実施していたが、現在はしていない」が10件で7.2%と続いている。

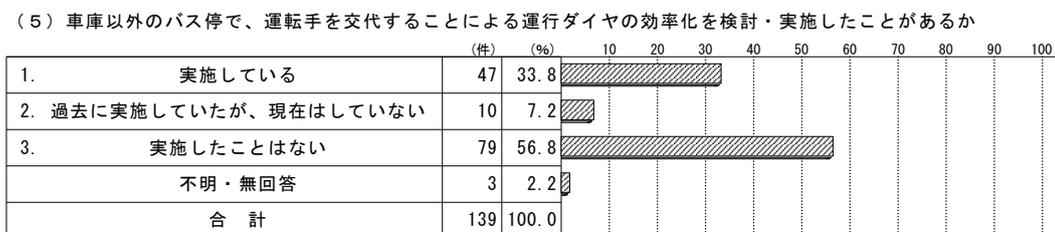


図 13 車庫以外のバス停で、運転手を交代することによる運行ダイヤの効率化を検討・実施したことがあるか

問3 一般乗合事業に関するデータ

(1) 事業概況・輸送実績

①保有車両数(台)

「(1) 事業概況・輸送実績 ①保有車両数(台)」について、

「H26年度」では、「31~100台」が34件で24.5%と最も多く、次いで「101~300台」が26件で18.7%、「11~30台」が24件で17.3%と続いている。

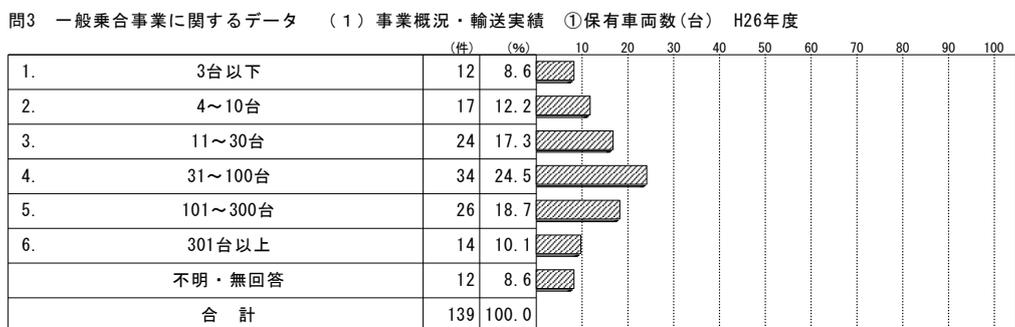


図 14 保有車両数(台)(H26年度)

「H27年度」では、「31~100台」が34件で24.5%と最も多く、次いで「11~30台」が26件で18.7%、「101~300台」が26件で18.7%と続いている。

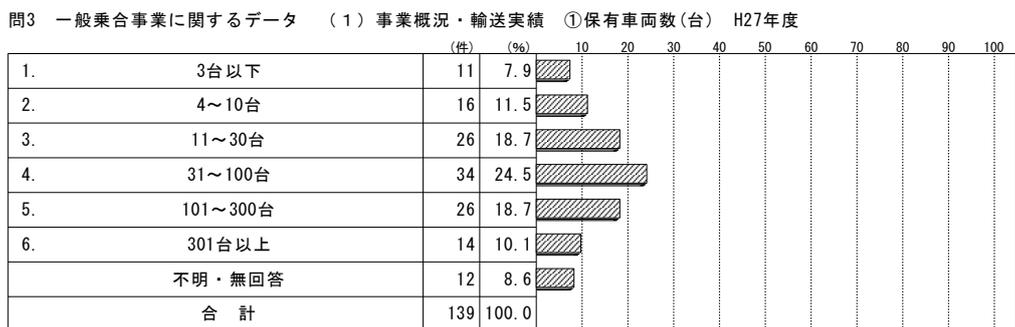


図 15 保有車両数(台)(H27年度)

①-2 保有車両数のうち、新規購入車両数(台)

「(1) 事業概況・輸送実績 ①-2 保有車両数のうち、新規購入車両数(台)」について、「H26 年度」では、「1 台以下」が 38 件で 27.3%と最も多く、次いで「2～5 台」が 20 件で 14.4%、さらに「5～10 台」が 18 件で 12.9%と続いている。

問3 一般乗合事業に関するデータ (1) 事業概況・輸送実績 ①-2保有車両数のうち、新規購入車両数(台) H26年度

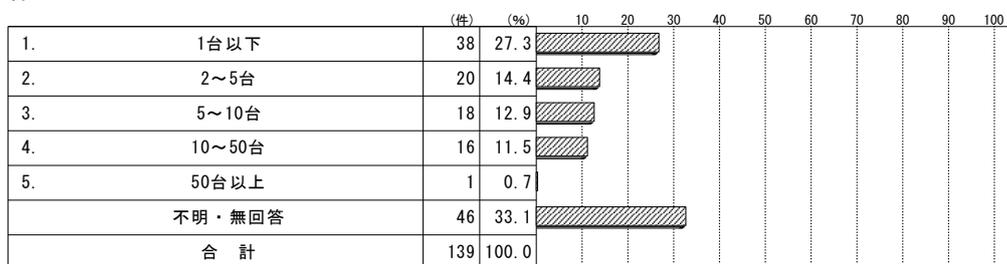


図 16 保有車両数のうち、新規購入車両数(台) (H26 年度)

「H27 年度」では、「1 台以下」が 32 件で 23.0%と最も多く、次いで「2～5 台」が 24 件で 17.3%、さらに「10～50 台」が 19 件で 13.7%と続いている。

問3 一般乗合事業に関するデータ (1) 事業概況・輸送実績 ①-2保有車両数のうち、新規購入車両数(台) H27年度

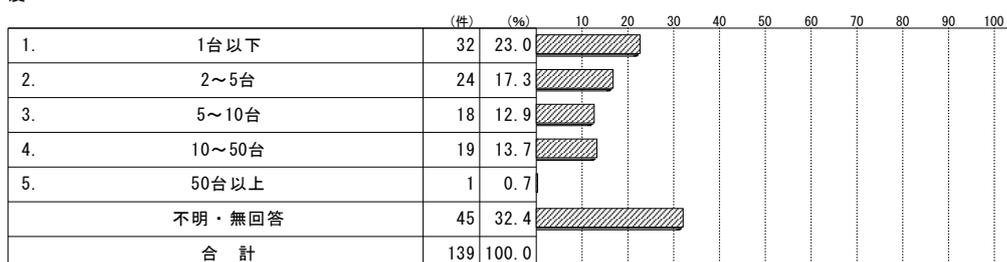


図 17 保有車両数のうち、新規購入車両数(台) (H27 年度)

②従業員数(人)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②従業員数(人)」について、
 「H26年度」では、「100～500人」が42件で30.2%と最も多く、次いで「10～50人」
 が37件で26.6%、「50～100人」が18件で12.9%と続いている。

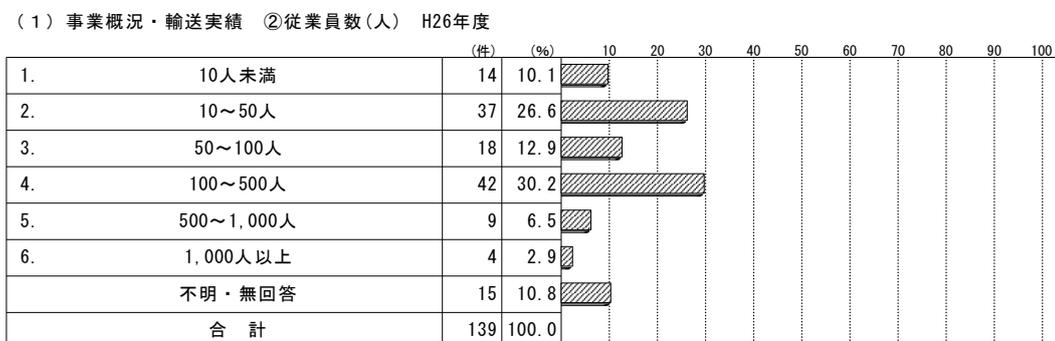


図 18 従業員数(人) (H26年度)

「H27年度」では、「100～500人」が43件で30.9%と最も多く、次いで「10～50人」
 が36件で25.9%、「50～100人」が19件で13.7%と続いている。

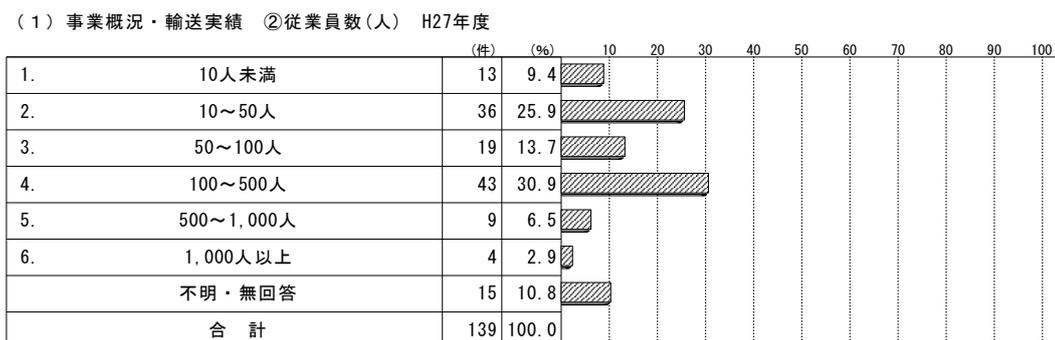


図 19 従業員数(人) (H27年度)

②-2 従業員数のうち運転従事者(人)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②-2 従業員数のうち運転従事者(人)」について、「H26年度」では、「100～500人」が40件で28.8%と最も多く、次いで「10～50人」が35件で25.2%、「10人未満」が21件で15.1%と続いている。

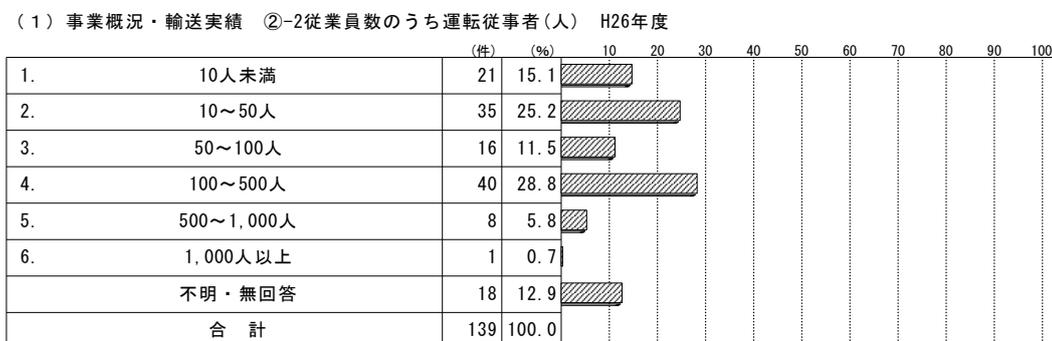


図 20 従業員数のうち運転従事者(人) (H26年度)

「H27年度」では、「100～500人」が37件で26.6%と最も多く、次いで「10～50人」が34件で24.5%、「10人未満」が23件で16.5%と続いている。

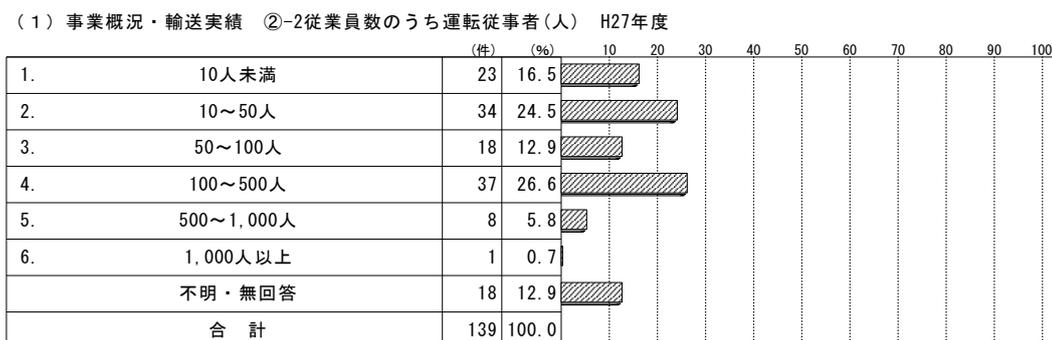


図 21 従業員数のうち運転従事者(人) (H27年度)

③営業路線延長(km)

「(1) 事業概況・輸送実績 ③営業路線延長(km)」について、
「H26年度」では、「100～1,000km」が63件で45.3%と最も多く、次いで「50km未満」が21件で15.1%、「50～100km」が16件で11.5%と続いている。

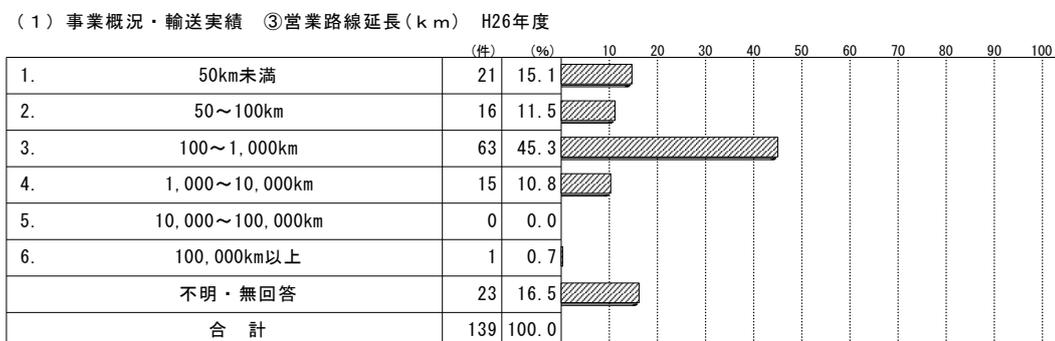


図 22 営業路線延長(km) (H26年度)

「H27年度」では、「100～1,000km」が65件で46.8%と最も多く、次いで「50km未満」が19件で13.7%、「50～100km」が17件で12.2%と続いている。

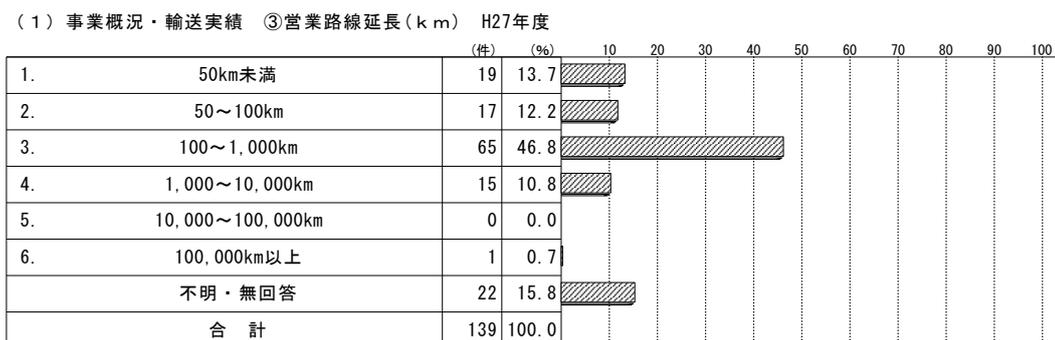


図 23 営業路線延長(km) (H27年度)

④運行系統数（系統）

「(1) 事業概況・輸送実績 ④運行系統数（系統）」について、
 「H26 年度」では、「10～100 系統」が 58 件で 41.7%と最も多く、次いで「100～500 系統」が 35 件で 25.2%、さらに「5 系統未満」が 13 件で 9.4%と続いている。

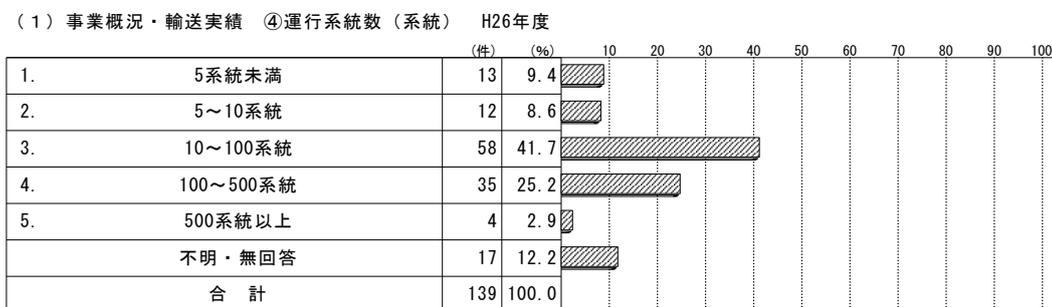


図 24 運行系統数(系統)(H26 年度)

「H27 年度」では、「10～100 系統」が 59 件で 42.4%と最も多く、次いで「100～500 系統」が 32 件で 23.0%、さらに「5 系統未満」が 14 件で 10.1%と続いている。

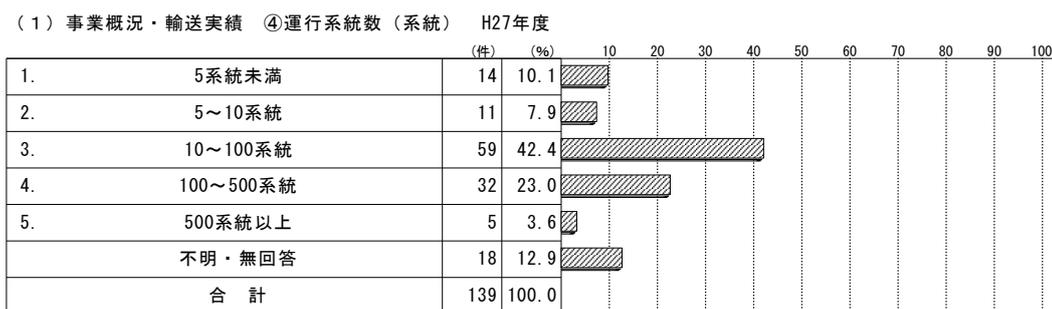


図 25 運行系統数(系統)(H27 年度)

(2) 輸送実績

①年間延実在車両数(台)

「(2) 輸送実績 ①年間延実在車両数(台)」について、

「H26年度」では、「10,000～100,000台」が56件で40.3%と最も多く、次いで「1,000～5,000台」が26件で18.7%、「100,000台以上」が17件で12.2%と続いている。

(2) 輸送実績 ①年間延実在車両数(台) H26年度

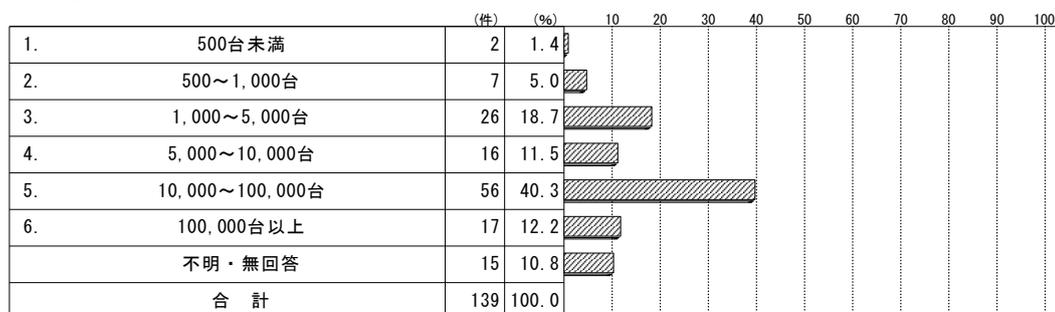


図 26 年間延実在車両数(台) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000台」が57件で41.0%と最も多く、次いで「1,000～5,000台」が25件で18.0%、「5,000～10,000台」が18件で12.9%と続いている。

(2) 輸送実績 ①年間延実在車両数(台) H27年度

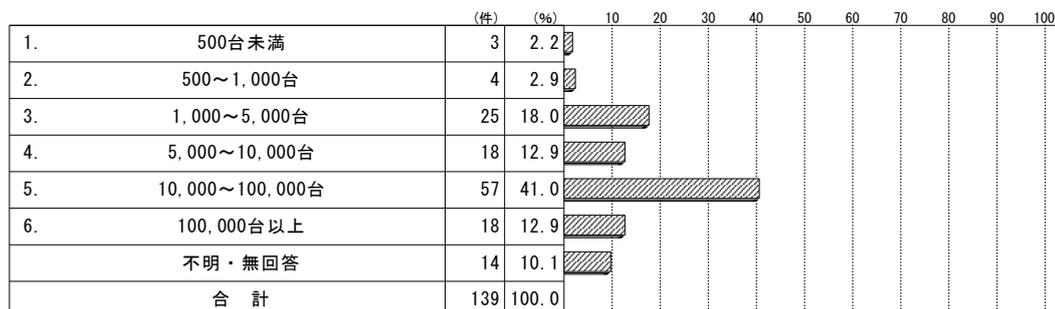


図 27 年間延実在車両数(台) (H27年度)

②年間延実働車両数(台)

「(2) 輸送実績 ②年間延実働車両数(台)」について、
 「H26年度」では、「10,000～100,000台」が57件で41.0%と最も多く、次いで「1,000～5,000台」が27件で19.4%、「100,000台以上」が13件で9.4%と続いている。

(2) 輸送実績 ②年間延実働車両数(台) H26年度

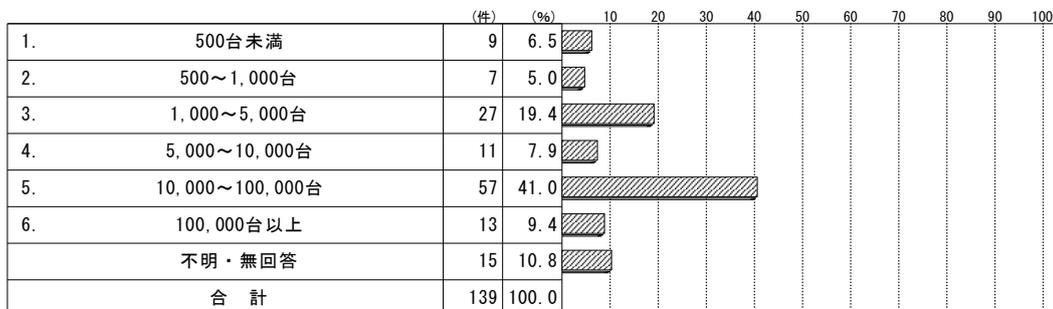


図 28 年間延実働車両数(台) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000台」が58件で41.7%と最も多く、次いで「1,000～5,000台」が29件で20.9%、「100,000台以上」が13件で9.4%と続いている。

(2) 輸送実績 ②年間延実働車両数(台) H27年度

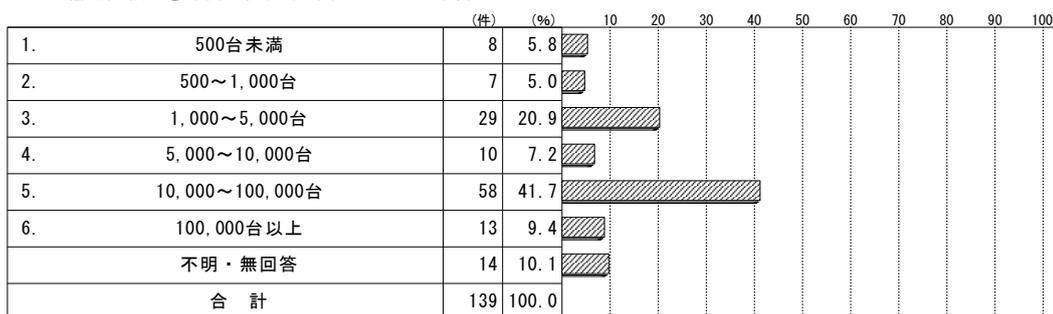


図 29 年間延実働車両数(台) (H27年度)

③総走行キロ(k m)

「(2) 輸送実績 ③総走行キロ(k m)」について、
 「H26年度」では、「1,000,000km～10,000,000km」が58件で41.7%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000km」が32件で23.0%、さらに「10,000,000km以上」が21件で15.1%と続いている。

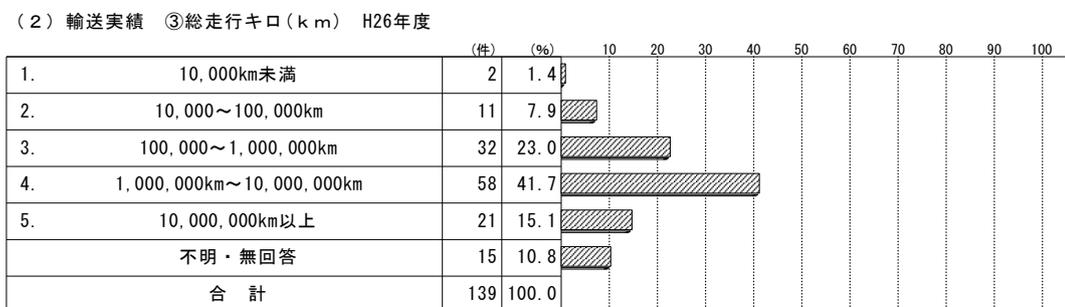


図 30 総走行キロ(km) (H26年度)

「H27年度」では、「1,000,000km～10,000,000km」が56件で40.3%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000km」が33件で23.7%、さらに「10,000,000km以上」が23件で16.5%と続いている。

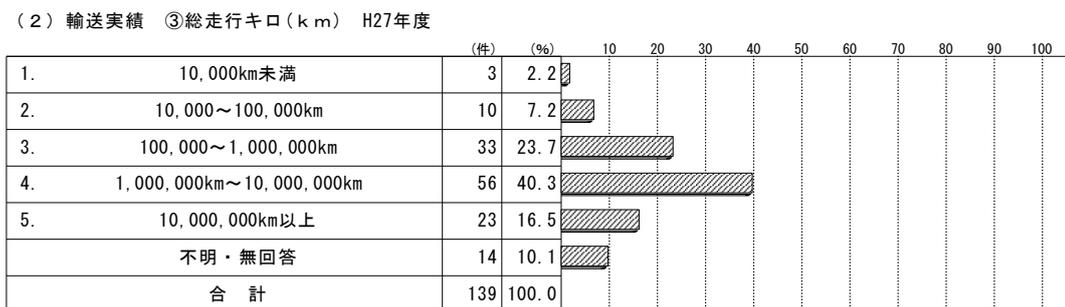


図 31 総走行キロ(km) (H27年度)

③-2 総走行キロのうち、実車走行キロ(k m)

「(2) 輸送実績 ③-2 総走行キロのうち、実車走行キロ(k m)」について、
「H26年度」では、「1,000,000km～10,000,000km」が59件で42.4%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000km」が32件で23.0%、さらに「10,000,000km以上」が16件で11.5%と続いている。

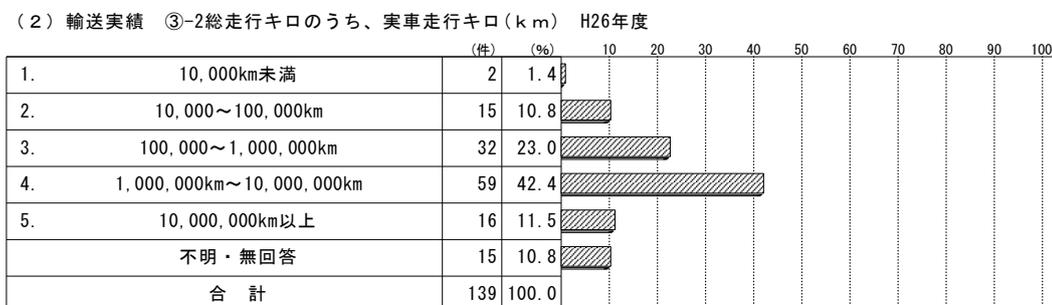


図 32 総走行キロのうち、実車走行キロ(km) (H26年度)

「H27年度」では、「1,000,000km～10,000,000km」が60件で43.2%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000km」が32件で23.0%、さらに「10,000,000km以上」が17件で12.2%と続いている。

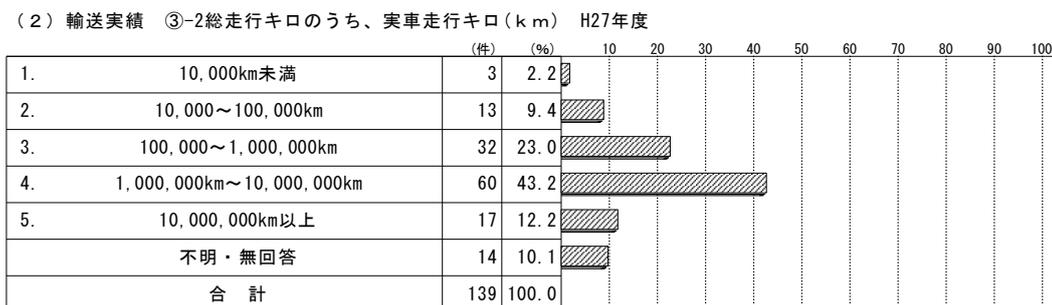


図 33 総走行キロのうち、実車走行キロ(km) (H27年度)

④輸送人員数(人)

「(2) 輸送実績 ④輸送人員数(人)」について、
 「H26 年度」では、「1,000,000～10,000,000 人」が 39 件で 28.1%と最も多く、次いで
 「100,000～1,000,000 人」が 30 件で 21.6%、「10,000～100,000 人」が 25 件で 18.0%
 と続いている。

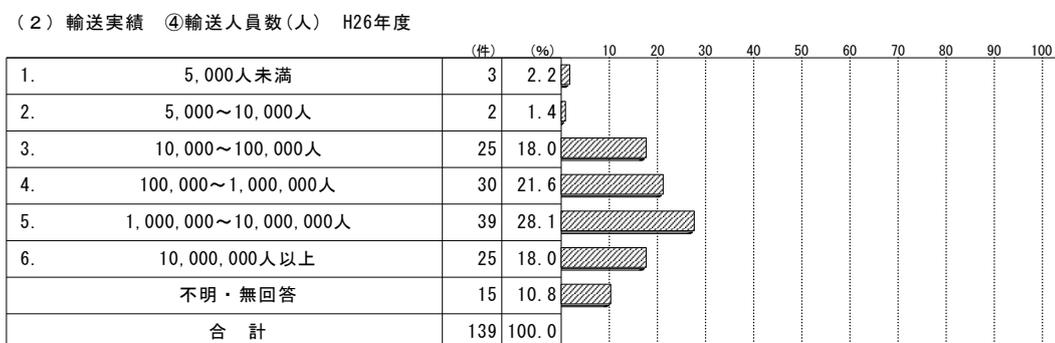


図 34 輸送人員数(人) (H26 年度)

「H27 年度」では、「1,000,000～10,000,000 人」が 41 件で 29.5%と最も多く、次いで
 「100,000～1,000,000 人」が 31 件で 22.3%、「10,000,000 人以上」が 25 件で 18.0%と
 続いている。

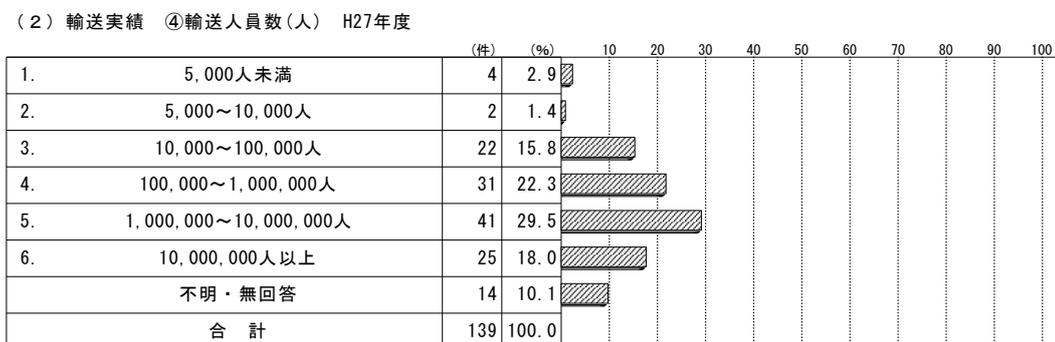


図 35 輸送人員数(人) (H27 年度)

④-2 輸送人員数のうち、通勤定期人員(人)

「(2) 輸送実績 ④-2 輸送人員数のうち、通勤定期人員(人)」について、
 「H26 年度」では、「1,000,000～10,000,000 人」が 27 件で 19.4%と最も多く、次いで
 「5,000 人未満」が 23 件で 16.5%、「100,000～1,000,000 人」が 22 件で 15.8%と続い
 ている。

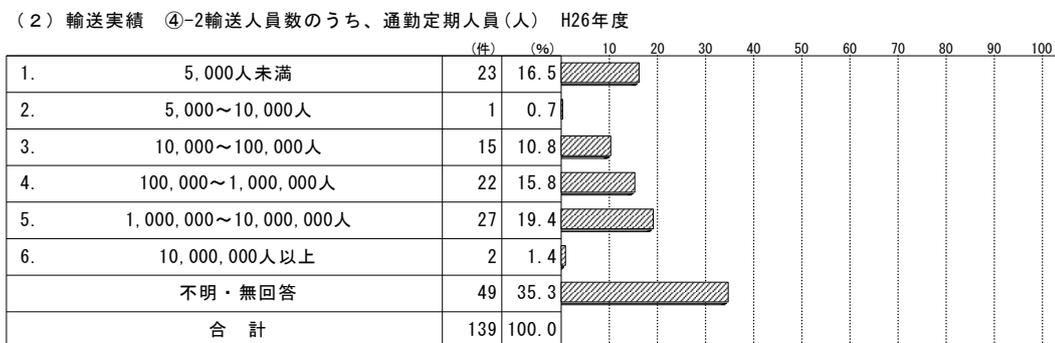


図 36 輸送人員数のうち、通勤定期人員(人) (H26 年度)

「H27 年度」では、「1,000,000～10,000,000 人」が 28 件で 20.1%と最も多く、次いで
 「5,000 人未満」が 24 件で 17.3%、「100,000～1,000,000 人」が 23 件で 16.5%と続い
 ている。

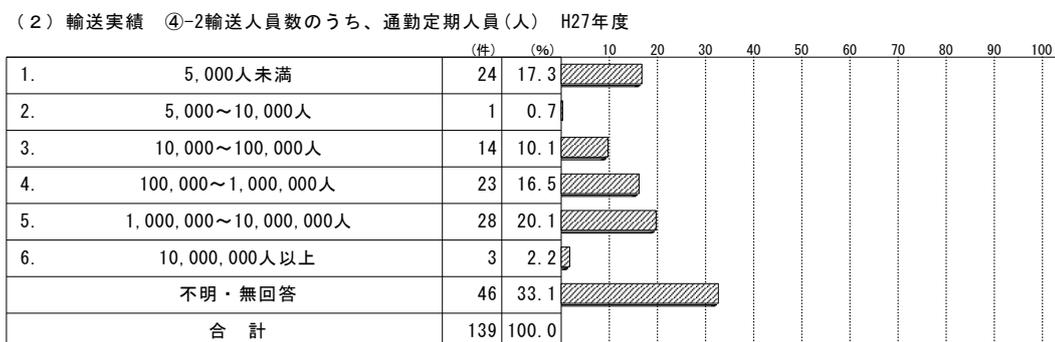


図 37 輸送人員数のうち、通勤定期人員(人) (H27 年度)

④-3 輸送人員数のうち、通学定期人員(人)

「(2) 輸送実績 ④-3 輸送人員数のうち、通学定期人員(人)」について、「H26 年度」では、「100,000～1,000,000 人」が 35 件で 25.2%と最も多く、次いで「1,000,000～10,000,000 人」が 20 件で 14.4%、「5,000 人未満」が 13 件で 9.4%と続いている。

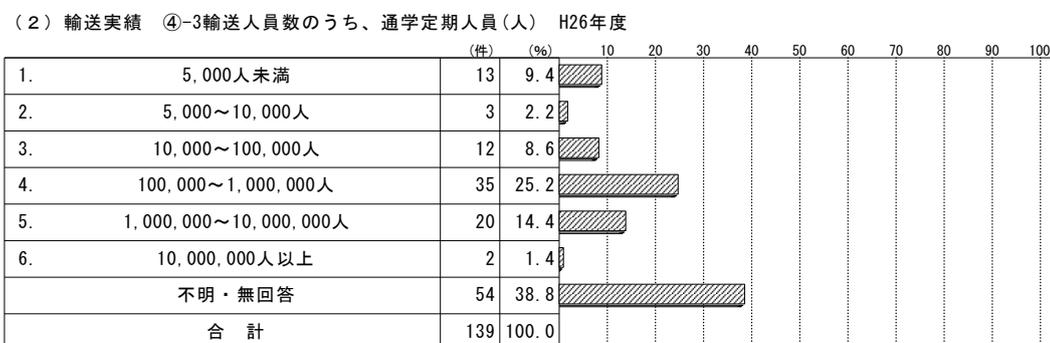


図 38 輸送人員数のうち、通学定期人員(人) (H26 年度)

「H27 年度」では、「100,000～1,000,000 人」が 37 件で 26.6%と最も多く、次いで「1,000,000～10,000,000 人」が 20 件で 14.4%、「5,000 人未満」が 15 件で 10.8%と続いている。

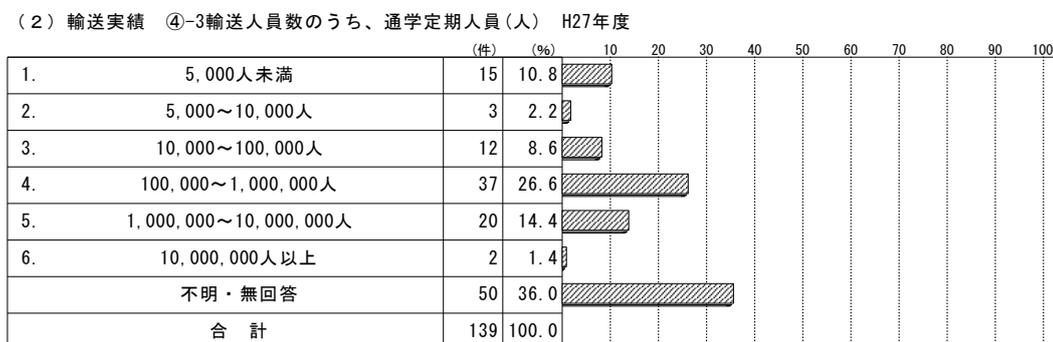


図 39 輸送人員数のうち、通学定期人員(人) (H27 年度)

⑤設備投資額：固定資産の取得に係るもの（修繕費除く）（千円）

「(2) 輸送実績 ⑤設備投資額：固定資産の取得に係るもの（修繕費除く）（千円）」について、

「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が22件で15.8%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000千円」が19件で13.7%、さらに「1,000千円未満」が11件で7.9%と続いている。

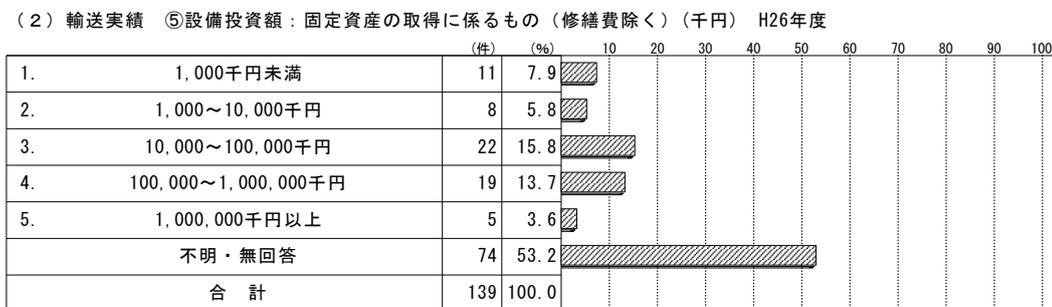


図 40 設備投資額:固定資産の取得に係るもの(修繕費除く)(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「100,000～1,000,000千円」が22件で15.8%と最も多く、次いで「10,000～100,000千円」が17件で12.2%、さらに「1,000千円未満」が12件で8.6%と続いている。

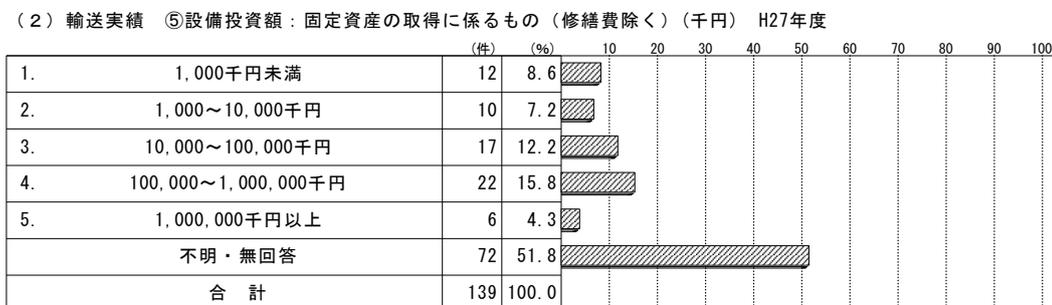


図 41 設備投資額:固定資産の取得に係るもの(修繕費除く)(千円) (H27年度)

⑥ ICカード乗車券の導入状況について

「(2) 輸送実績 ⑥ ICカード乗車券の導入状況」について、
 「H26年度」では、「導入していない」が68件で48.9%と最も多く、次いで「全系統で導入している」が33件で23.7%、「一部系統で導入している」が13件で9.4%と続いている。

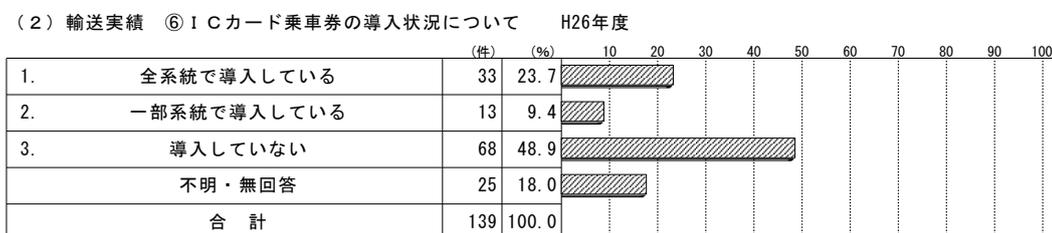


図 42 ICカード乗車券の導入状況について(H26年度)

「H27年度」では、「導入していない」が64件で46.0%と最も多く、次いで「全系統で導入している」が38件で27.3%、「一部系統で導入している」が12件で8.6%と続いている。

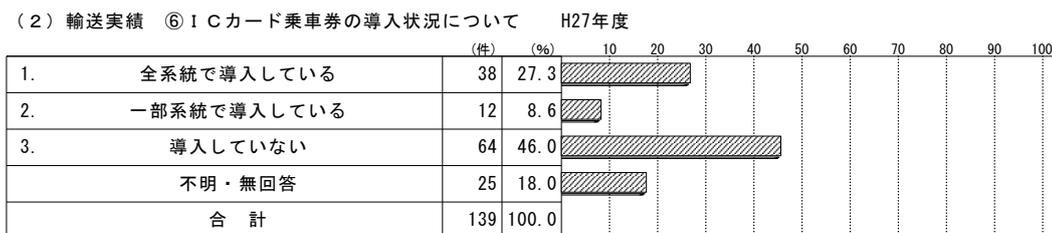


図 43 ICカード乗車券の導入状況について(H27年度)

問 4 一般乗合事業に関する収支状況

「(1) 事業概況・輸送実績 ①事業営業収益(補助を除く)(千円)」について

「H26年度」では、「100,000～1,000,000千円」が42件で30.2%と最も多く、次いで「1,000,000千円以上」が39件で28.1%、さらに「10,000～100,000千円」が25件で18.0%と続いている。

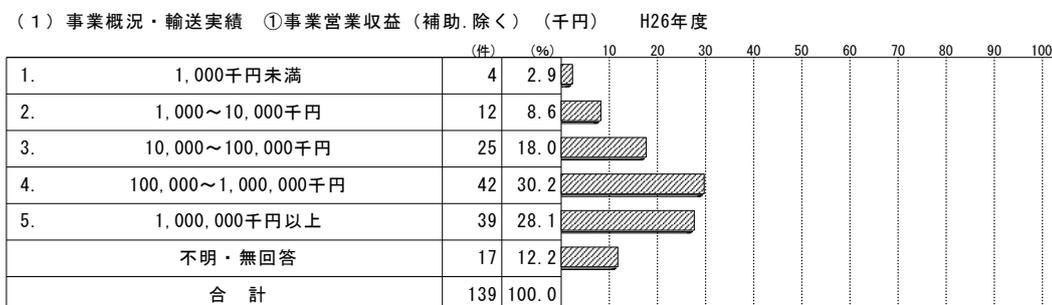


図 44 事業営業収益(補助を除く)(H26年度)

「H27年度」では、「1,000,000千円以上」が42件で30.2%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000千円」が36件で25.9%、さらに「10,000～100,000千円」が28件で20.1%と続いている。

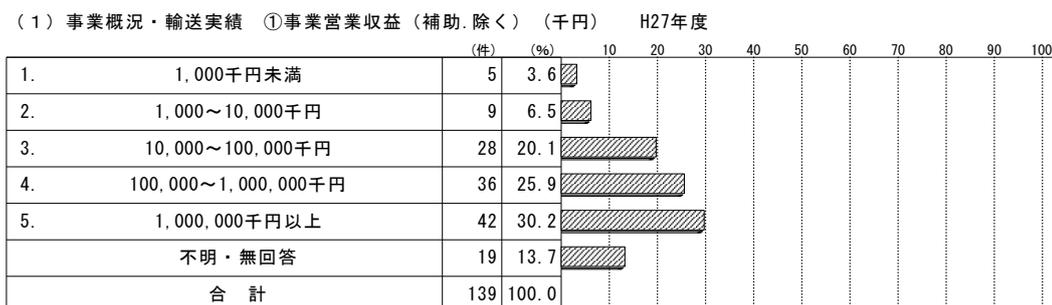


図 45 事業営業収益(補助を除く)(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ①のうち、運賃収入（千円）」について
「H26 年度」では、「100,000～1,000,000 千円」が 40 件で 28.8%と最も多く、次いで
「1,000,000 千円以上」が 39 件で 28.1%、さらに「10,000～100,000 千円」が 25 件で
18.0%と続いている。

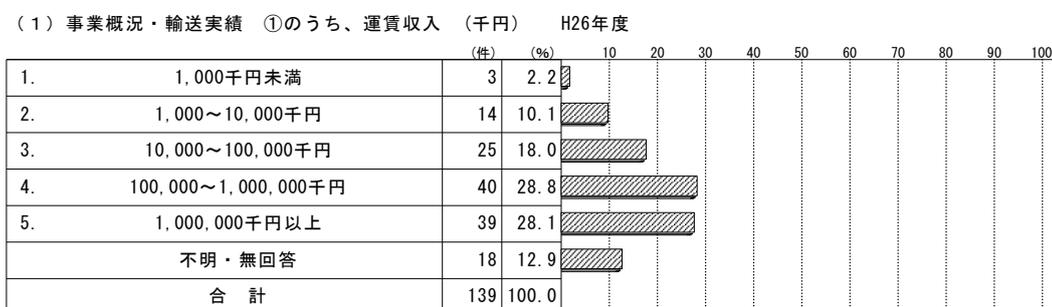


図 46 運賃収入(H26 年度)

「H27 年度」では、「1,000,000 千円以上」が 39 件で 28.1%と最も多く、次いで「100,000
～1,000,000 千円」が 37 件で 26.6%、さらに「10,000～100,000 千円」が 29 件で 20.9%
と続いている。

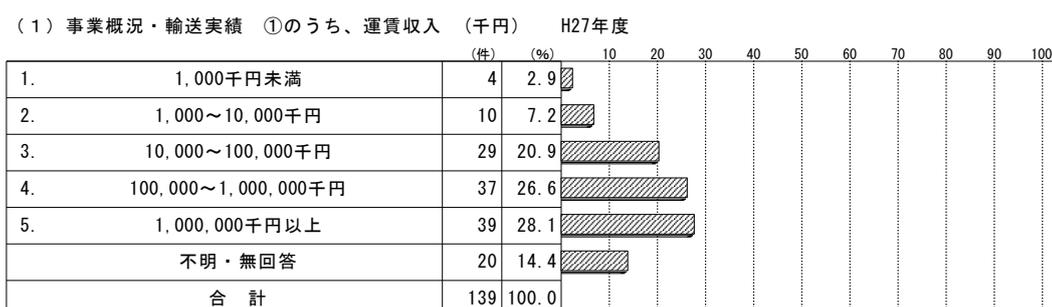


図 47 運賃収入(H27 年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②事業運送費 (千円)」について

「H26年度」では、「1,000,000千円以上」が44件で31.7%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000千円」が40件で28.8%、さらに「10,000～100,000千円」が30件で21.6%と続いている。

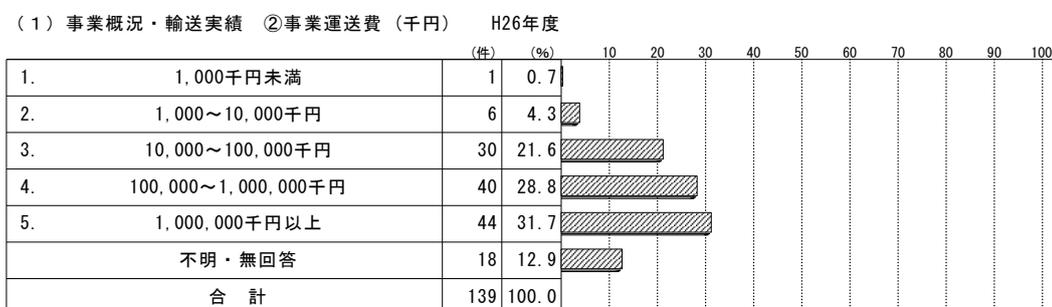


図 48 事業運送費(H26年度)

「H27年度」では、「1,000,000千円以上」が45件で32.4%と最も多く、次いで「100,000～1,000,000千円」が42件で30.2%、さらに「10,000～100,000千円」が27件で19.4%と続いている。

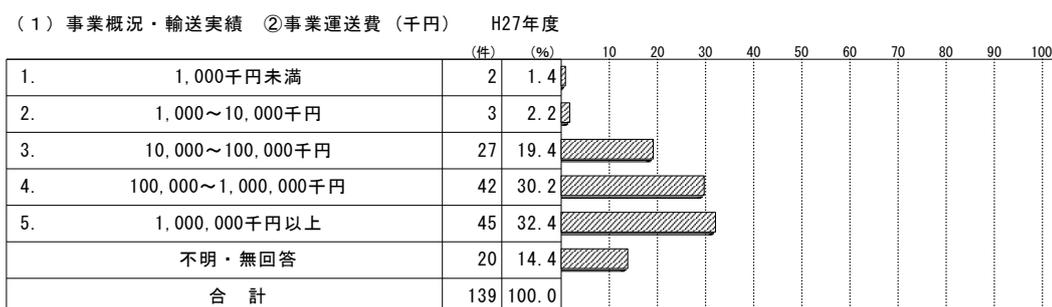


図 49 事業運送費(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②のうち、人件費 (千円)」について
「H26年度」では、「500,000千円以上」が49件で35.3%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が31件で22.3%、さらに「10,000～100,000千円」が28件で20.1%と続いている。

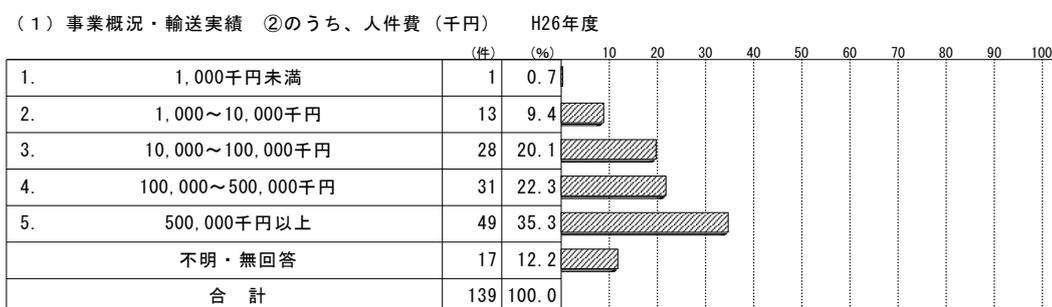


図 50 人件費(H26年度)

「H27年度」では、「500,000千円以上」が49件で35.3%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が31件で22.3%、さらに「10,000～100,000千円」が27件で19.4%と続いている。

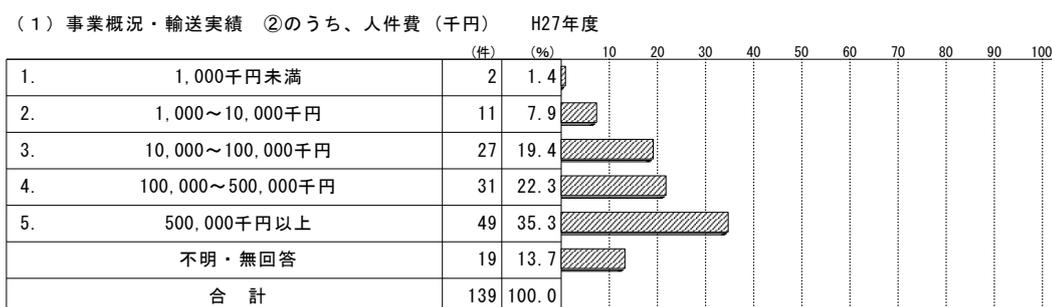


図 51 人件費(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②のうち、燃料油脂費 (千円)」について
「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が38件で27.3%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が38件で27.3%、さらに「1,000～10,000千円」が24件で17.3%と続いている。

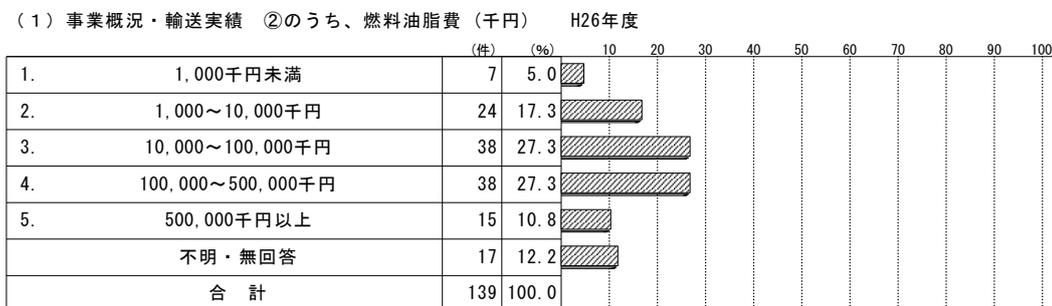


図 52 燃料油脂費(H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が41件で29.5%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が37件で26.6%、さらに「1,000～10,000千円」が25件で18.0%と続いている。

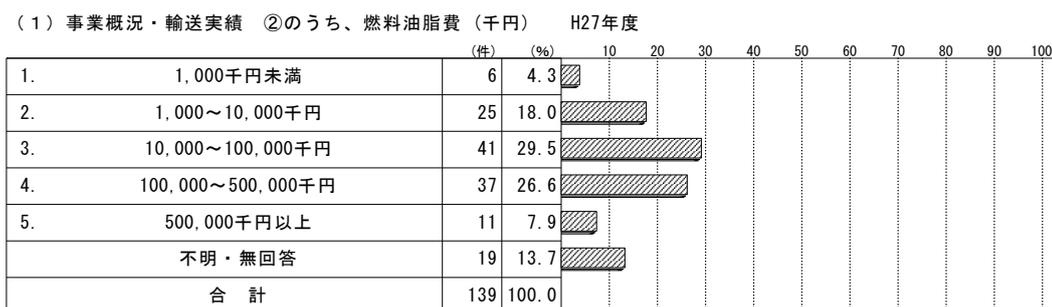


図 53 燃料油脂費(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②のうち、修繕費 (千円)」について
 「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が48件で34.5%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が30件で21.6%、さらに「1,000～10,000千円」が26件で18.7%と続いている。

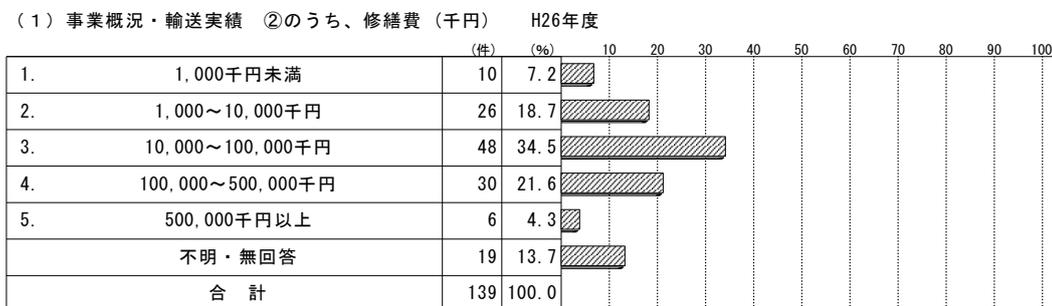


図 54 修繕費(H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が45件で32.4%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が32件で23.0%、さらに「1,000～10,000千円」が25件で18.0%と続いている。

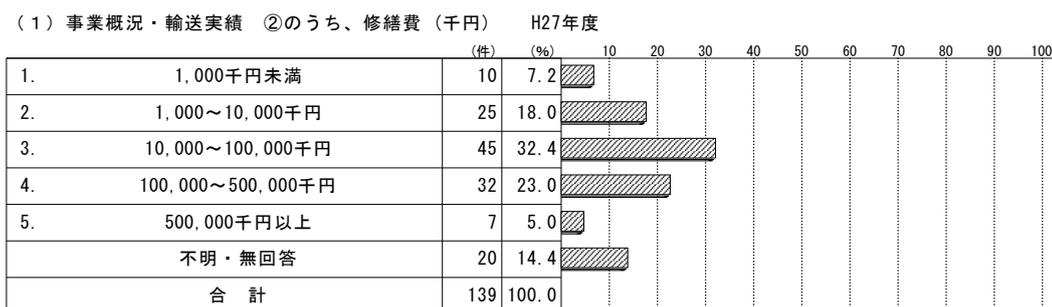


図 55 修繕費(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ②のうち、減価償却費」について

「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が39件で28.1%と最も多く、次いで「1,000～10,000千円」が32件で23.0%、さらに「100,000～500,000千円」が22件で15.8%と続いている。

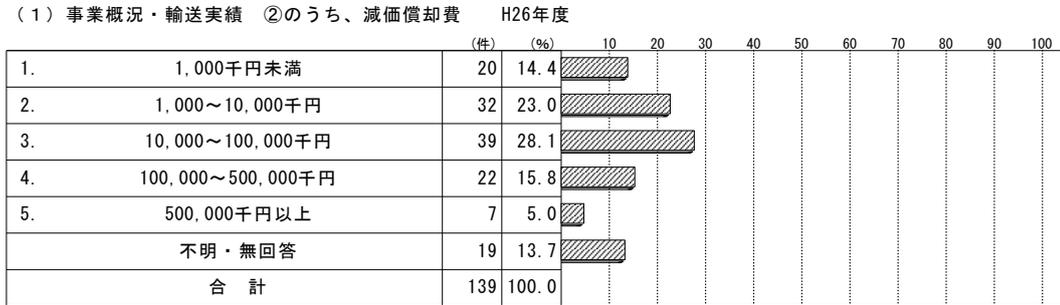


図 56 減価償却費(H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が43件で30.9%と最も多く、次いで「1,000～10,000千円」が27件で19.4%、さらに「100,000～500,000千円」が23件で16.5%と続いている。

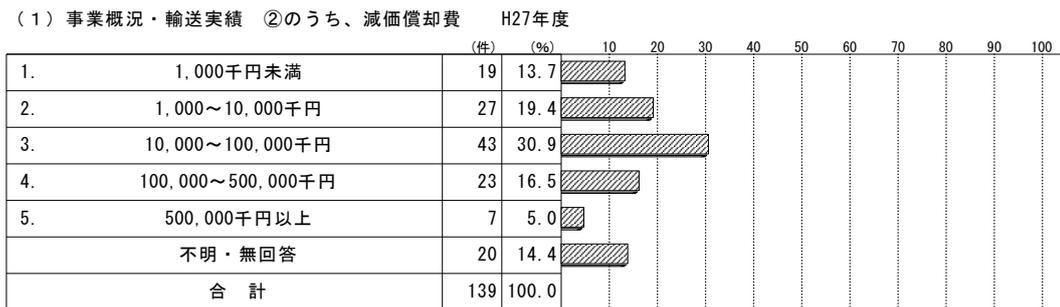


図 57 減価償却費(H27年度)

「(1) 事業概況・輸送実績 ③一般管理費」について

「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が52件で37.4%と最も多く、次いで「1,000～10,000千円」が26件で18.7%、さらに「100,000～500,000千円」が25件で18.0%と続いている。

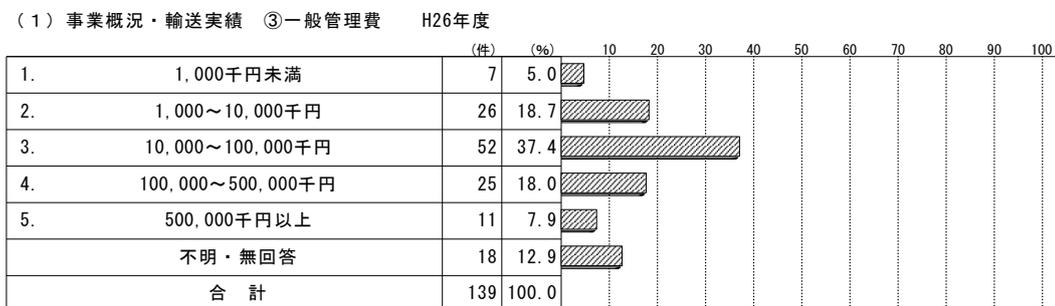


図 58 一般管理費(H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が50件で36.0%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が25件で18.0%、さらに「1,000～10,000千円」が23件で16.5%と続いている。

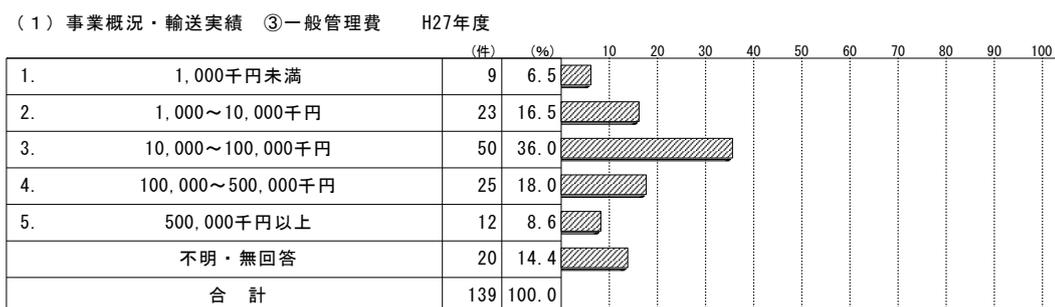


図 59 一般管理費(H27年度)

問 5 補助制度の利活用

(1) 地域間幹線系統補助

①対象運行系統数(系統)

「(1) 地域間幹線系統補助 ①対象運行系統数(系統)」について、

「H26 年度」では、「5 系統未満」が 30 件で 21.6%と最も多く、次いで「10～20 系統」が 16 件で 11.5%、さらに「5～10 系統」が 13 件で 9.4%と続いている。

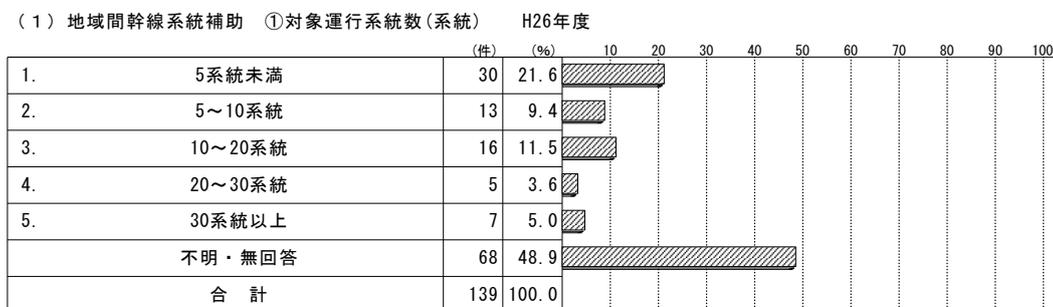


図 60 対象運行系統数(系統) (H26 年度)

「H27 年度」では、「5 系統未満」が 33 件で 23.7%と最も多く、次いで「10～20 系統」が 17 件で 12.2%、さらに「5～10 系統」が 13 件で 9.4%と続いている。

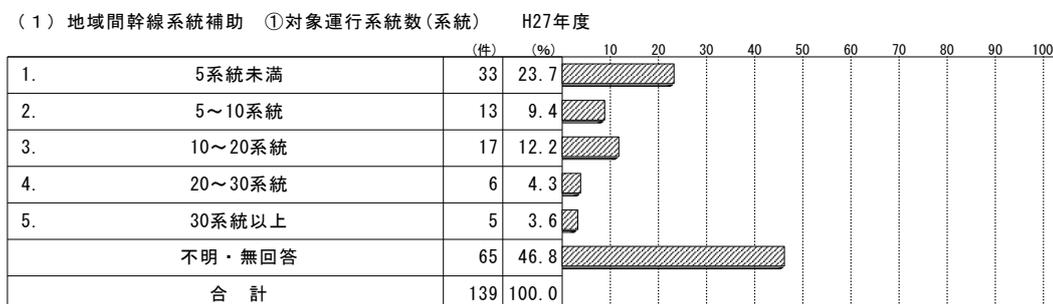


図 61 対象運行系統数(系統) (H27 年度)

②対象運行系統における国庫補助総額(千円)

「(1) 地域間幹線系統補助 ②対象運行系統における国庫補助総額(千円)」について、「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が32件で23.0%と最も多く、次いで「1,000～10,000千円」が13件で9.4%、さらに「100,000～500,000千円」が11件で7.9%と続いている。

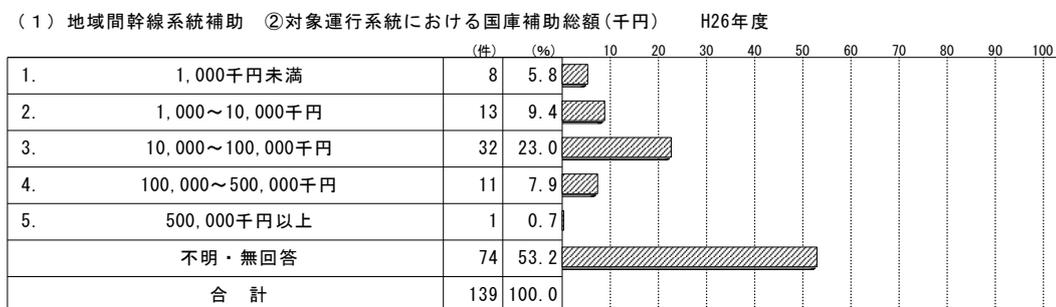


図 62 対象運行系統における国庫補助総額(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が30件で21.6%と最も多く、次いで「1,000～10,000千円」が15件で10.8%、さらに「1,000千円未満」が11件で7.9%と続いている。

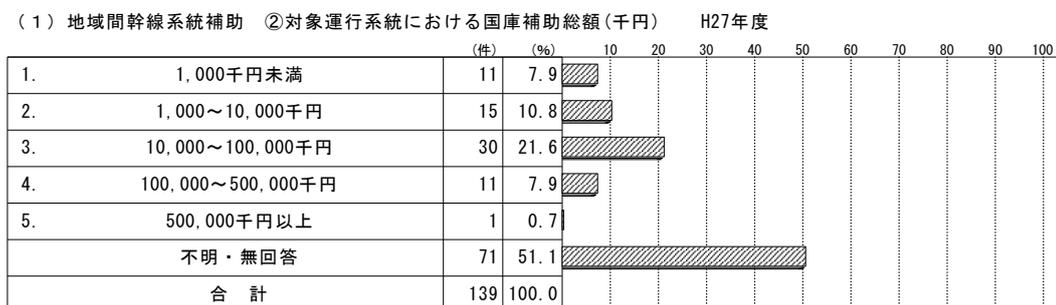


図 63 対象運行系統における国庫補助総額(千円) (H27年度)

③対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円)

「(1) 地域間幹線系統補助 ③対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円)」について、

「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が35件で25.2%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が13件で9.4%、さらに「1,000千円未満」が9件で6.5%と続いている。

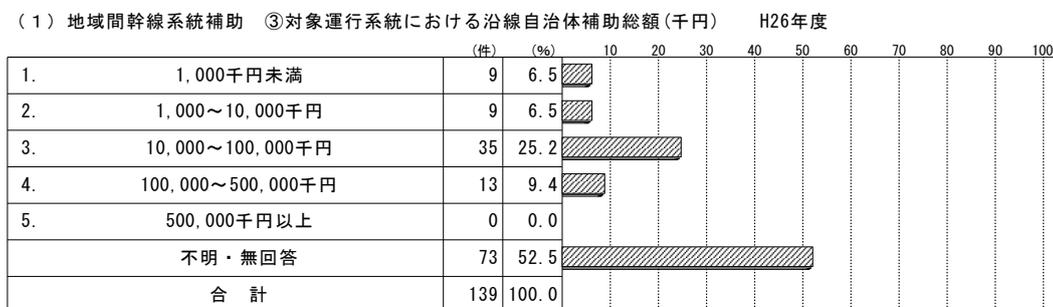


図 64 対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が35件で25.2%と最も多く、次いで「1,000千円未満」が13件で9.4%、さらに「100,000～500,000千円」が11件で7.9%と続いている。

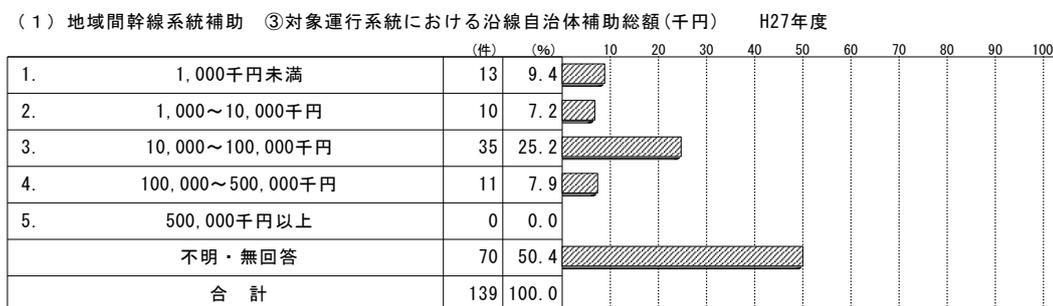


図 65 対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円) (H27年度)

(2) 地域内フィーダー系統補助

①対象運行系統数(系統)

「(2) 地域内フィーダー系統補助 ①対象運行系統数(系統)」について、
 「H26 年度」では、「5 系統未満」が 41 件で 29.5%と最も多く、次いで「5～10 系統」
 が 9 件で 6.5%、さらに「10～20 系統」が 6 件で 4.3%と続いている。

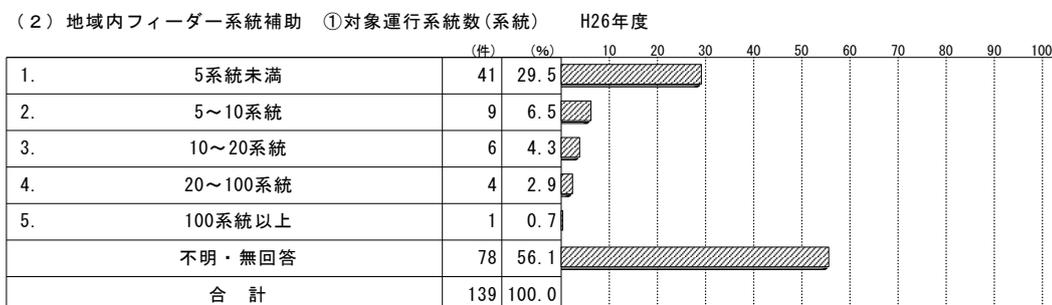


図 66 対象運行系統数(系統) (H26 年度)

「H27 年度」では、「5 系統未満」が 38 件で 27.3%と最も多く、次いで「5～10 系統」
 が 10 件で 7.2%、さらに「20～100 系統」が 8 件で 5.8%と続いている。

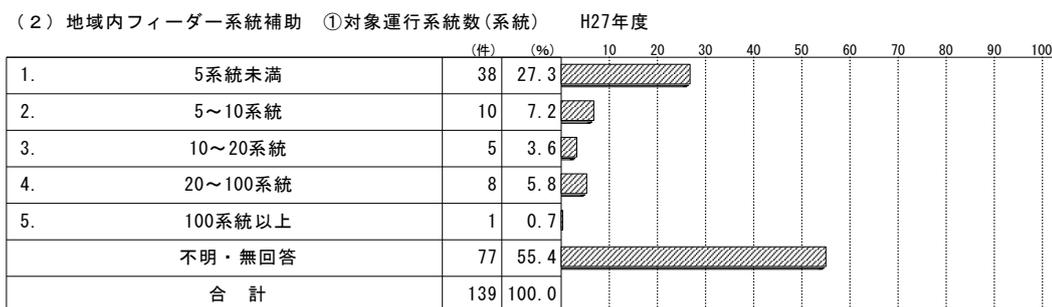


図 67 対象運行系統数(系統) (H27 年度)

②対象運行系統における国庫補助総額(千円)

「(2) 地域内フィーダー系統補助 ②対象運行系統における国庫補助総額(千円)」について、

「H26年度」では、「10,000～50,000千円」が17件で12.2%と最も多く、次いで「1,000～5,000千円」が15件で10.8%、さらに「1,000千円未満」が12件で8.6%と続いている。

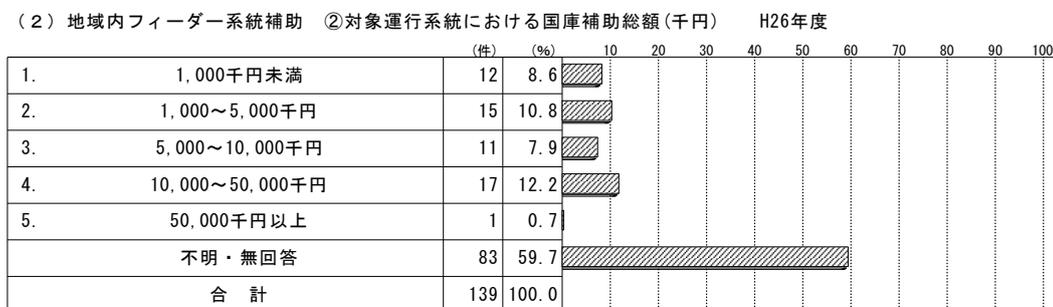


図 68 対象運行系統における国庫補助総額(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～50,000千円」が19件で13.7%と最も多く、次いで「1,000千円未満」が14件で10.1%、さらに「1,000～5,000千円」が12件で8.6%と続いている。

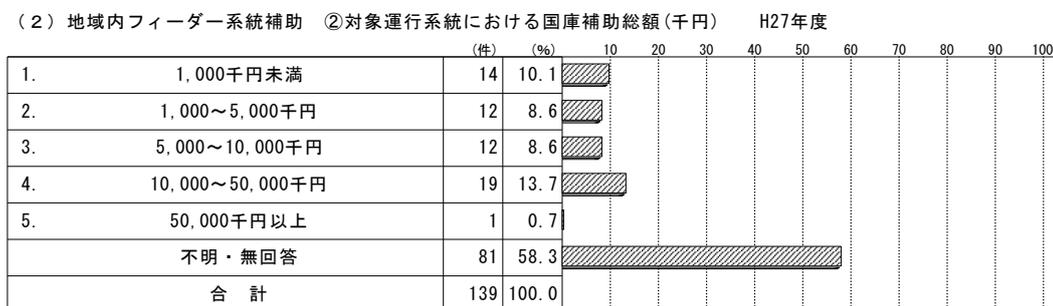


図 69 対象運行系統における国庫補助総額(千円) (H27年度)

③対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円)

「(2) 地域内フィーダー系統補助 ③対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円)」について、

「H26年度」では、「1,000千円未満」が14件で10.1%と最も多く、次いで「1,000～5,000千円」が10件で7.2%、さらに「10,000～50,000千円」が7件で5.0%と続いている。

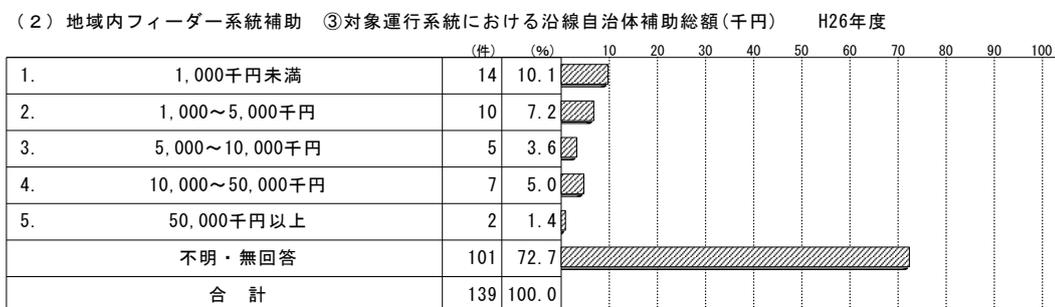


図 70 対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「1,000千円未満」が17件で12.2%と最も多く、次いで「1,000～5,000千円」が10件で7.2%、さらに「10,000～50,000千円」が7件で5.0%と続いている。

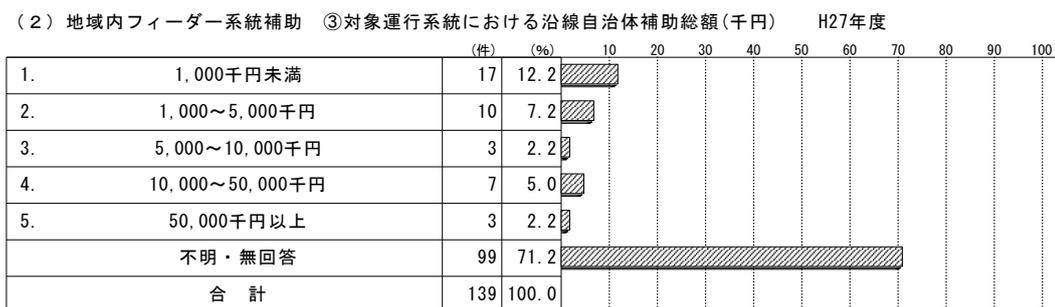


図 71 対象運行系統における沿線自治体補助総額(千円) (H27年度)

(3) その他(千円)

路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円)

「(3) その他(千円) ①上記(1)、(2)以外に、路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円)」について、

「H26年度」では、「10,000～100,000千円」が44件で31.7%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が23件で16.5%、さらに「1,000～10,000千円」が13件で9.4%と続いている。

(3) その他(千円) ①上記(1)、(2)以外に、路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円) H26年度

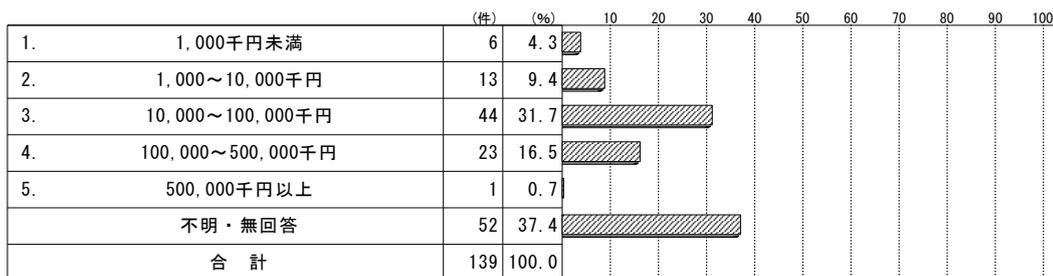


図 72 路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円) (H26年度)

「H27年度」では、「10,000～100,000千円」が42件で30.2%と最も多く、次いで「100,000～500,000千円」が22件で15.8%、さらに「1,000～10,000千円」が12件で8.6%と続いている。

(3) その他(千円) ①上記(1)、(2)以外に、路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円) H27年度

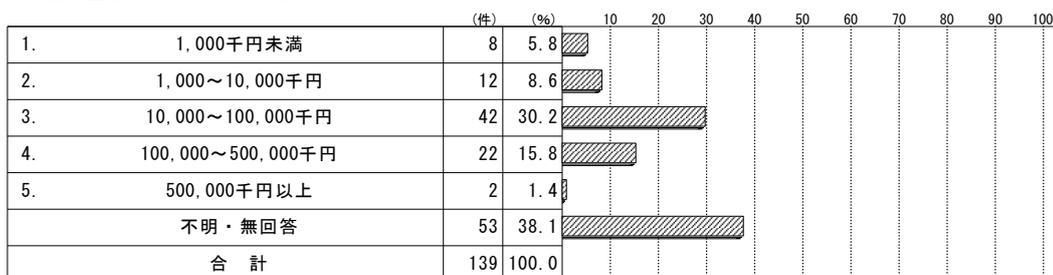


図 73 路線の維持確保を目的に沿線市町村、都道府県より単独補助を受けている場合の金額(千円) (H27年度)

②対象運行系統数(系統)

「(3) その他(千円) ②対象運行系統数(系統)」について、
 「H26年度」では、「5系統未満」が27件で19.4%と最も多く、次いで「20～100系統」
 が27件で19.4%、さらに「5～10系統」が14件で10.1%と続いている。

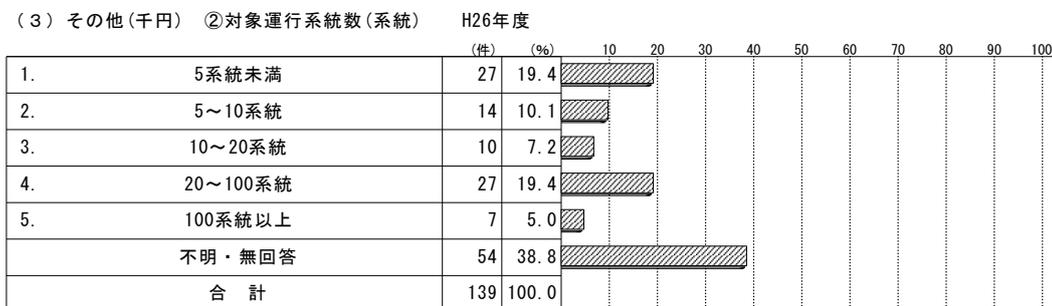


図 74 対象運行系統数(系統) (H26年度)

「H27年度」では、「5系統未満」が28件で20.1%と最も多く、次いで「20～100系統」
 が27件で19.4%、さらに「5～10系統」が14件で10.1%と続いている。

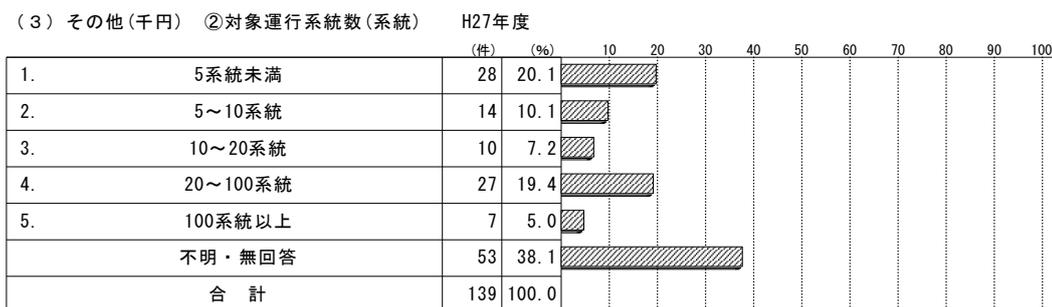


図 75 対象運行系統数(系統) (H27年度)

問 6 利便性向上や効率化に資する具体策

(1) 実施された対策

① 「運行計画に関する具体策」

「(1) 実施された対策について ①「運行計画に関する具体策」を実施したか」について、経年的に「実施していない」割合は高いが、実施した具体策としては「統廃合」の割合が高い。逆に、「廃止」の割合は低い。

平成19年度～27年度の9年間のうち具体策の実施年数をみると、9年が21%、8年が8%、7年が10%、6年と5年が8%となっており、9年～5年の合計で56%と過半数を超える。

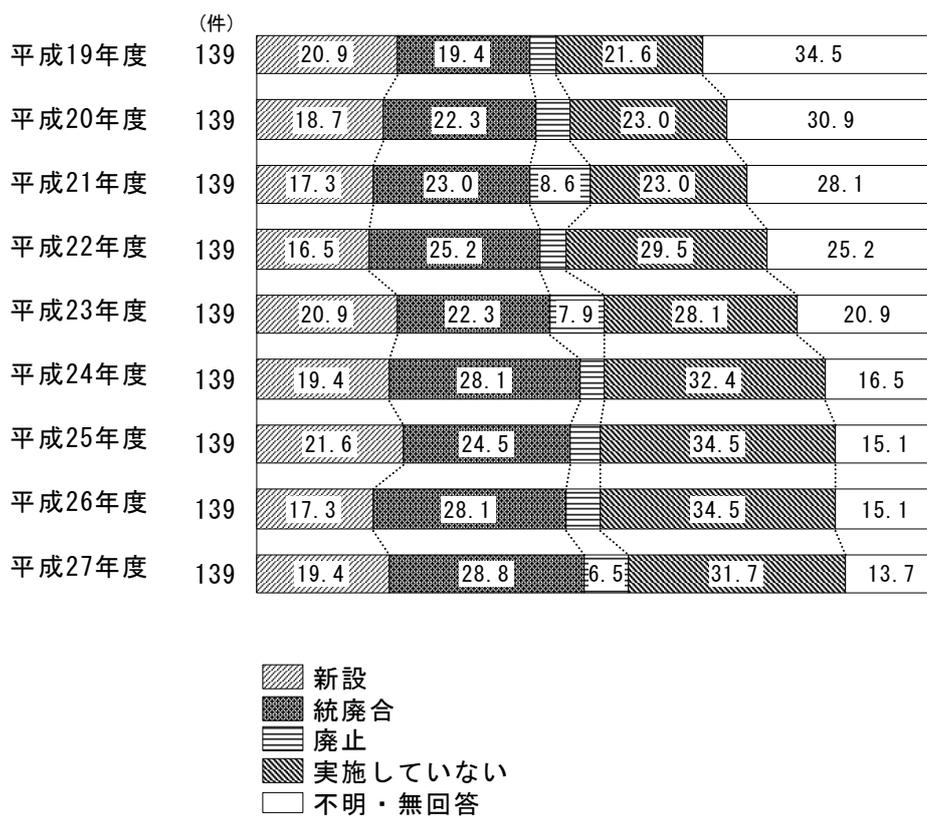


図 76 「運行計画に関する具体策」を実施したか

②「停留所に関する具体策」

「(1) 実施された対策について ②「停留所に関する具体策」を実施したか」について、運行計画に関する具体策と同様に、経年的に「実施していない」の割合が高いが、「新設」は平成22年度以降、増加傾向にある。

平成19年度～27年度の9年間のうち具体策の実施年数をみると、9年が20%、8年が7%、7年と6年が10%、5年が6%となっており、9年～5年の合計で51%と過半数を超える。

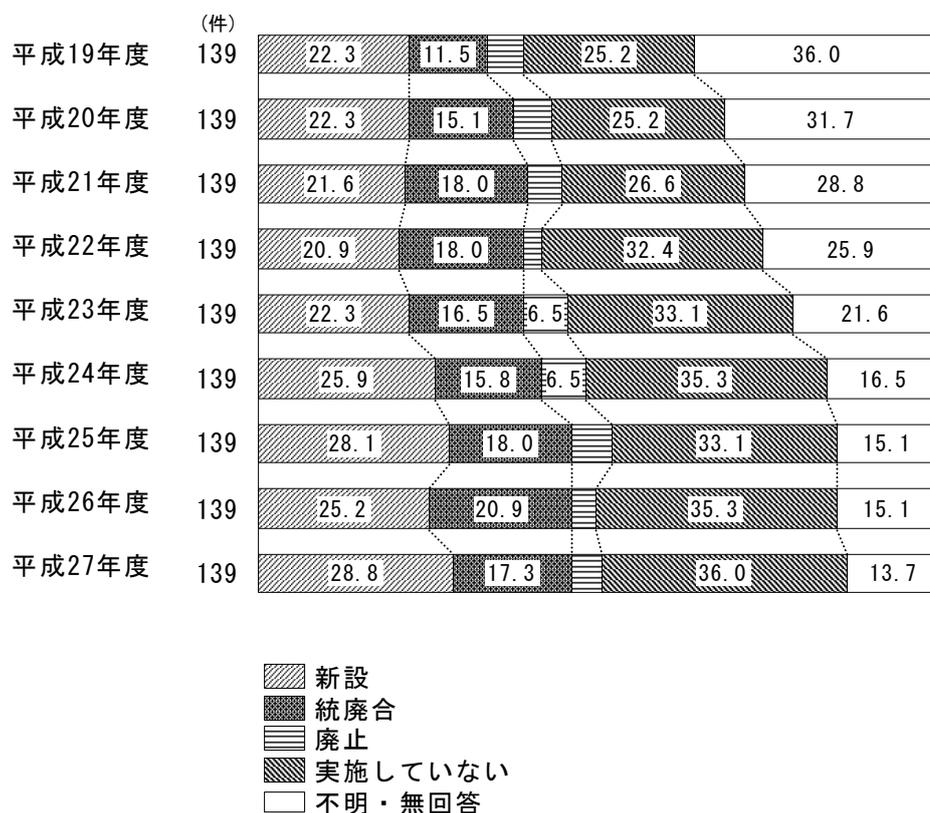


図 77 「停留所に関する具体策」を実施したか

③「便数に関する具体策」

「(1) 実施された対策について ③「便数に関する具体策」を実施したか」について、「増便と減便の混在」の割合が最も高く、32.4～43.2%となっている。「増便と減便の混在」の割合は、増加傾向にあるが、平成25年以降はほぼ横ばいとなっている。また、「実施していない」の割合も高い。

平成19年度～27年度の9年間のうち具体策の実施年数をみると、9年が30%、8年が8%、7年が12%、6年が4%となっており、9年～6年の合計で54%と過半数を超える。

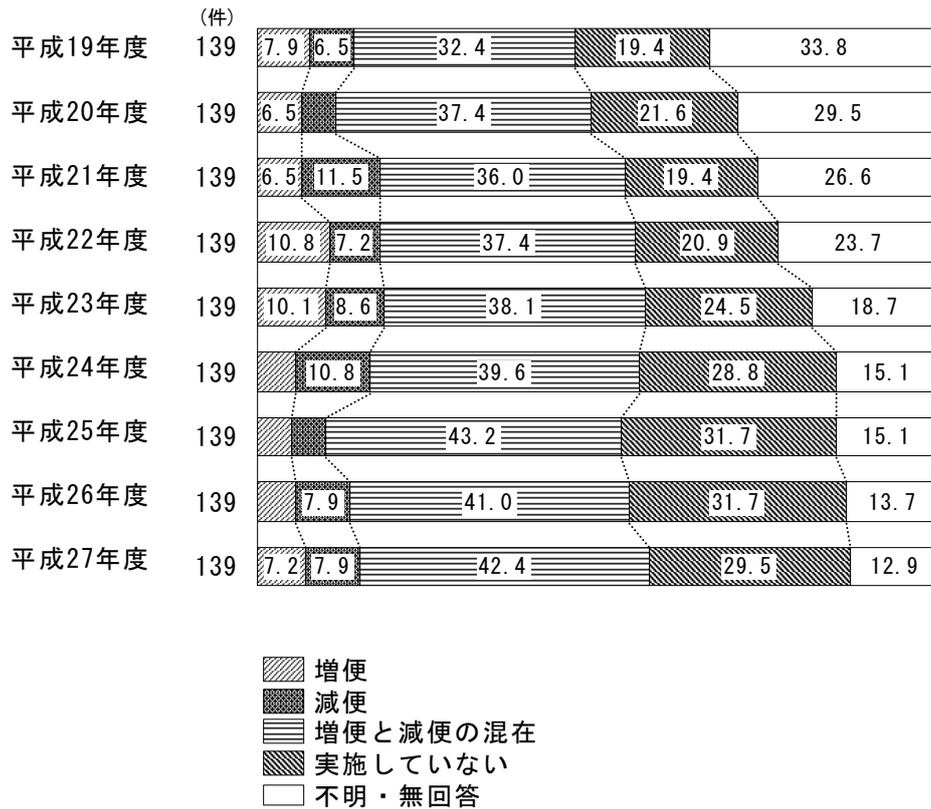


図 78 「便数に関する具体策」を実施したか

④「ダイヤに関する具体策」

「(1) 実施された対策について ④「ダイヤに関する具体策」を実施したか」について、「接続性向上や定時性向上、利便性向上の混在」が最も高く、33.1~43.2%となっている。各年度において、「所要時分の調整による定時性向上」「パターンダイヤによる利便性向上」の割合は低い。

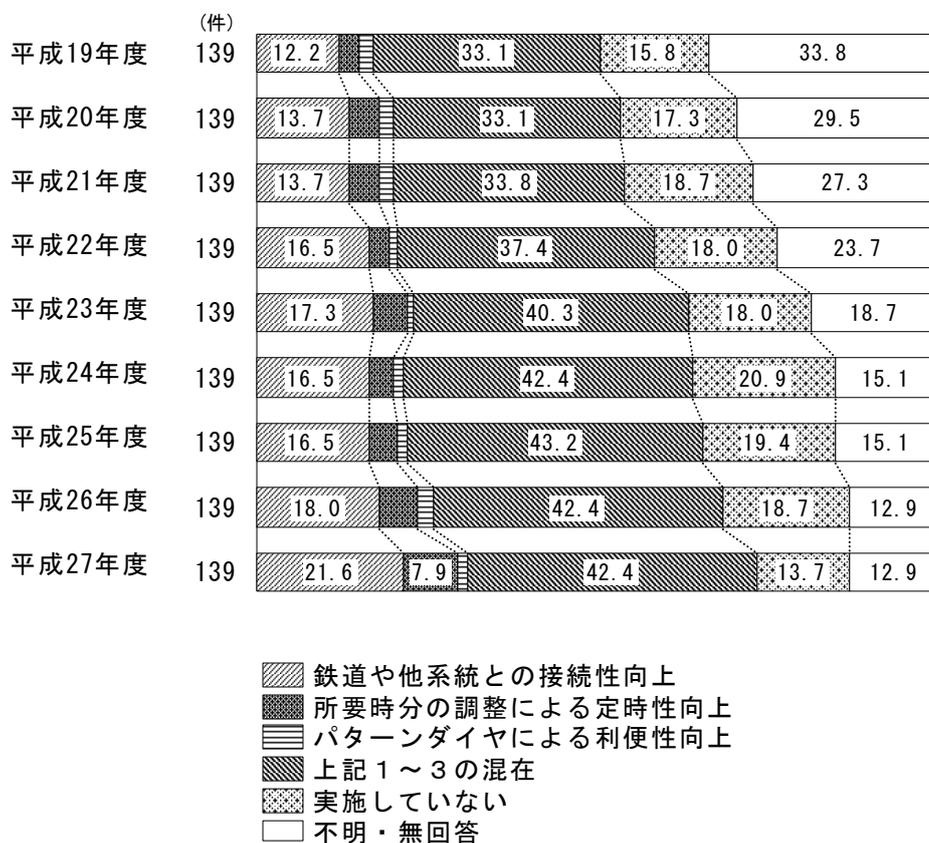


図 79 「ダイヤに関する具体策」を実施したか

⑤「運賃に関する具体策」

「(1) 実施された対策について ⑤「運賃に関する具体策」を実施したか」について、各年度で値上げ・値引きを実施した割合は約1割である。平成26年度においては38.8%の事業者が値上げをしているが、これは消費税が8%となった影響で、運賃への転嫁を行っていると考えられる。

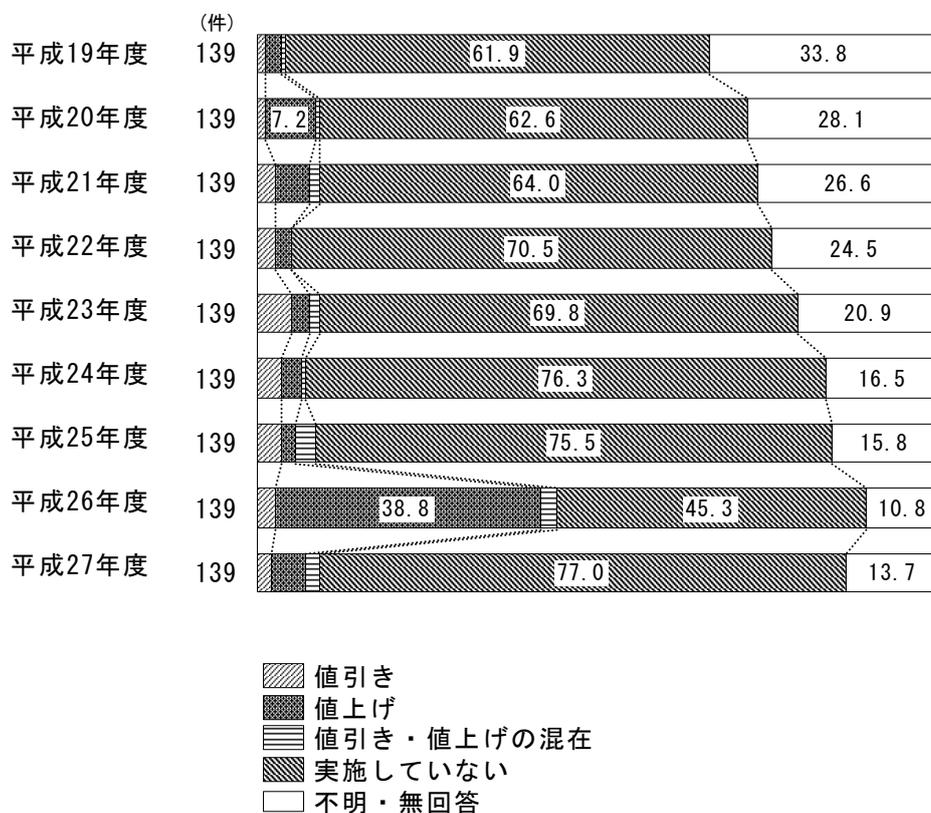


図 80 「運賃に関する具体策」を実施したか

⑥ 「バス待ち環境に関する具体策」

「(1) 実施された対策について ⑥ 「バス待ち環境に関する具体策」を実施したか」について、各年度で「実施していない」の割合は高いが、各年度において1割程度で「バス停の待合所や上屋を設置」や「混在」の具体策を実施している。

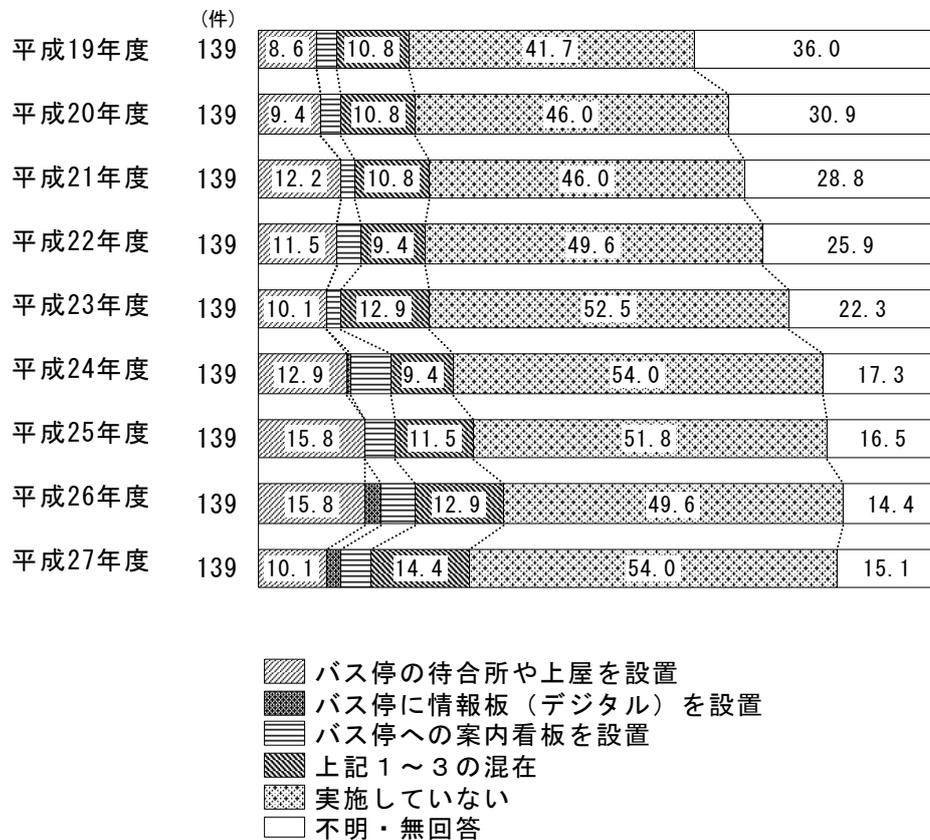


図 81 「バス待ち環境に関する具体策」を実施したか

⑦ 旅客流動データ等の分析に基づいて実施したか

「(1) 実施された対策について ⑦ 「①～⑥に関する具体策」は、旅客流動データ等の分析に基づいて実施したか」について、各年度において「旅客流動データ等の分析に基づき実施」と回答した割合の方が高い。この割合は年々増加傾向にある。

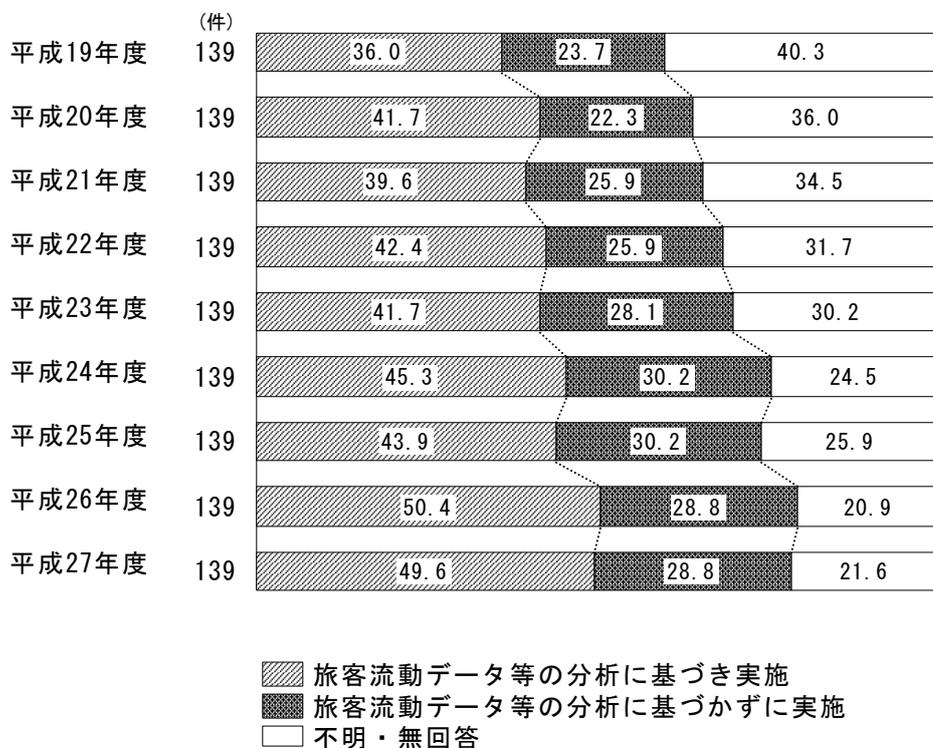


図 82 旅客流動データ等の分析に基づいて実施したか

⑦副-1 営業路線や路線、バス停ごとの圏域等の人口に関するデータ

「(1) 実施された対策について ⑦副-1 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「営業路線や路線、バス停ごとの圏域等の人口に関するデータ」を用いた場合は、各年度で約2割となっており、微増傾向にある。

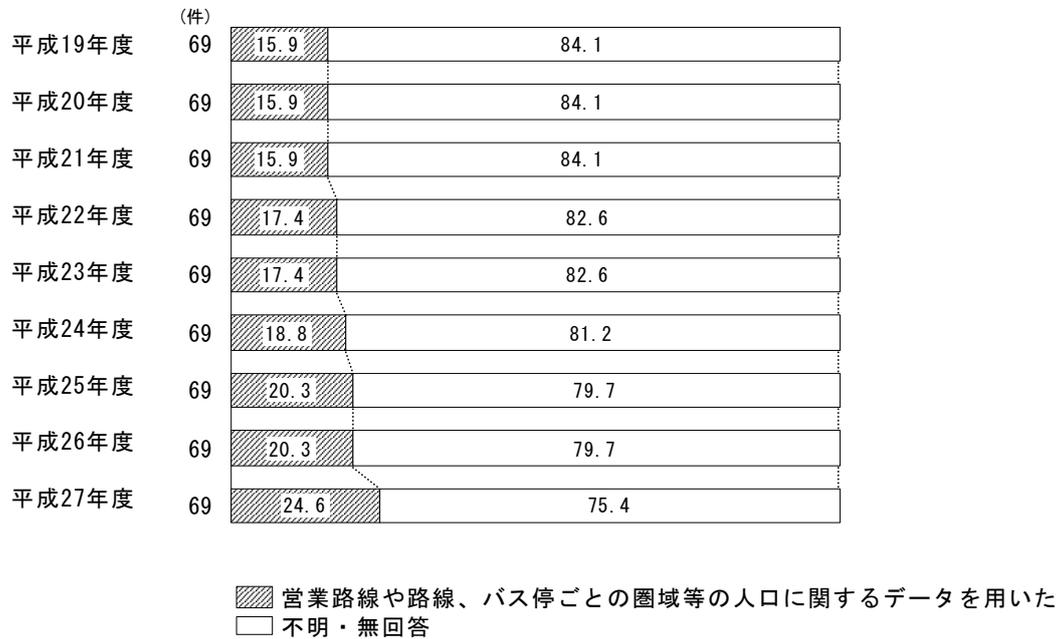


図 83 人口に関するデータを用いて旅客流動を分析

⑦副-2 路線圏域に存在する施設等の規模を把握できるデータ

「(1) 実施された対策について ⑦副-2 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「路線圏域に存在する施設等の規模を把握できるデータ」を用いた場合は約2~3割となっており、各年度で割合にばらつきがある。

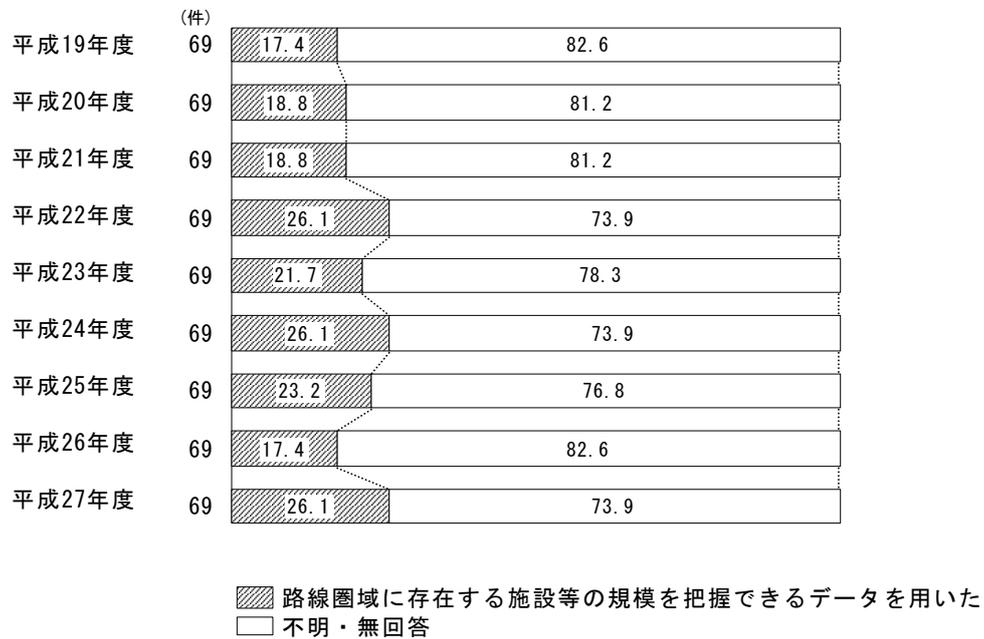


図 84 施設等の規模データを用いて旅客流動を分析

⑦副-3 系統ごとの輸送人員数

「(1) 実施された対策について ⑦副-3 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「系統ごとの輸送人員数」データを用いた割合は平成19年度で52.2%だが、年々増加傾向にあり、平成27年度では85.5%となっている。

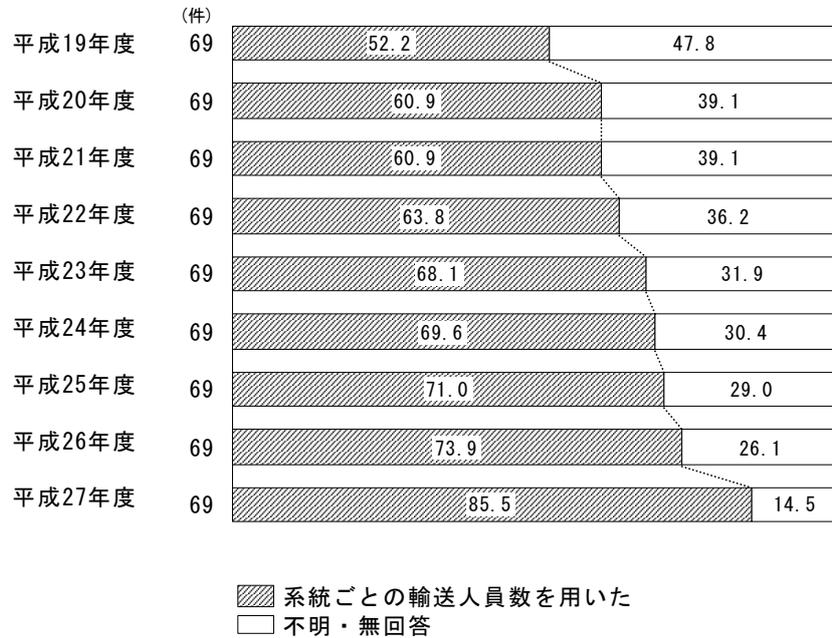


図 85 系統別輸送人員データを用いて旅客流動を分析

⑦副-4 停留所ごとの乗降人員数

「(1) 実施された対策について ⑦副-4 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「停留所ごとの乗降人員数」を用いた割合は、「系統ごとの輸送人員数」データと同様に、平成 19 年度で約半数の割合が年々増加しており、平成 27 年度で 76.8%となっている。

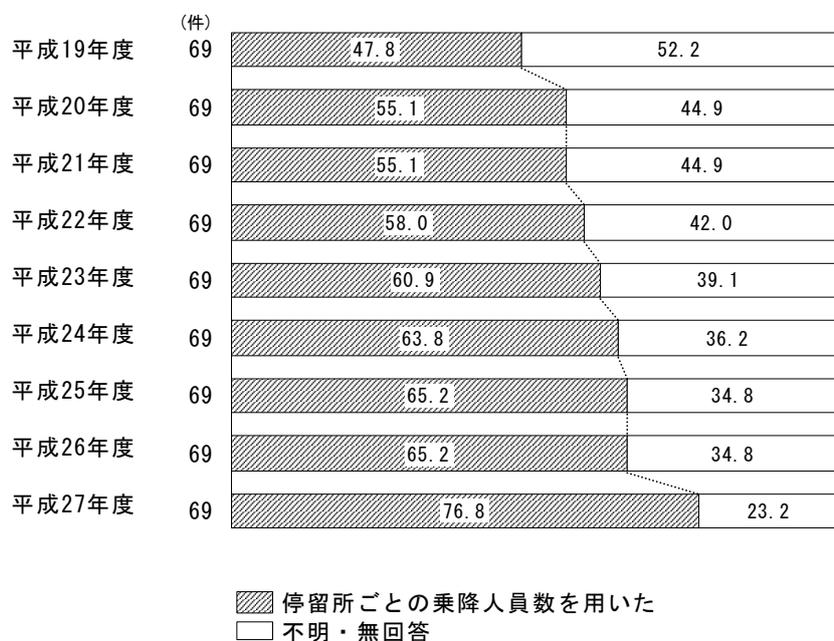
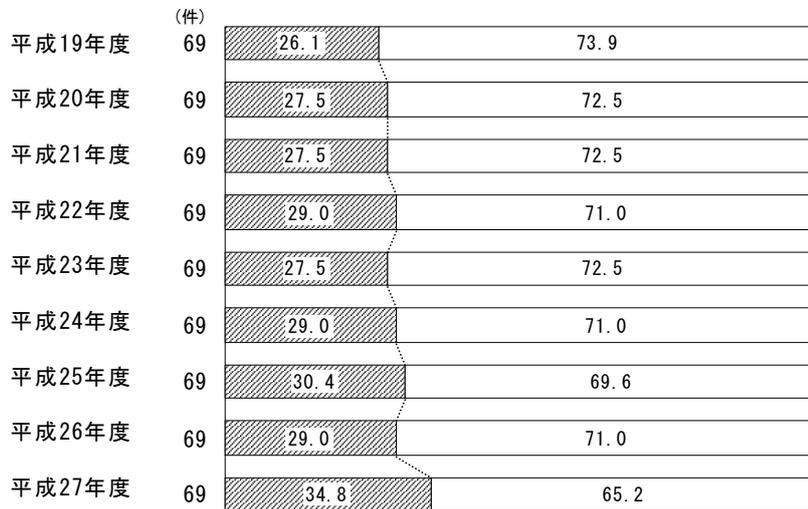


図 86 停留所別乗降人員数データを用いて旅客流動を分析

⑦副-5 隣接する各停留所間、もしくは主要停留所間における通過人員数（断面輸送量）
 「(1) 実施された対策について ⑦副-4 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「隣接する各停留所間、もしくは主要停留所間における通過人員数（断面輸送量）」データを用いた割合は、平成 25 年度以降増加傾向にあるものの、各年度で約 3 割となっている。



 隣接する各停留所間、もしくは主要停留所間における通過人員数（断面輸送量）を用いた
 不明・無回答

図 87 通過人員数（断面輸送量）を用いて旅客流動を分析

⑦副-6 OD

「(1) 実施された対策について ⑦副-6 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「OD」データを用いた割合は、平成19年度で31.9%となっているが、年々増加しており、平成27年度では49.3%となっている。

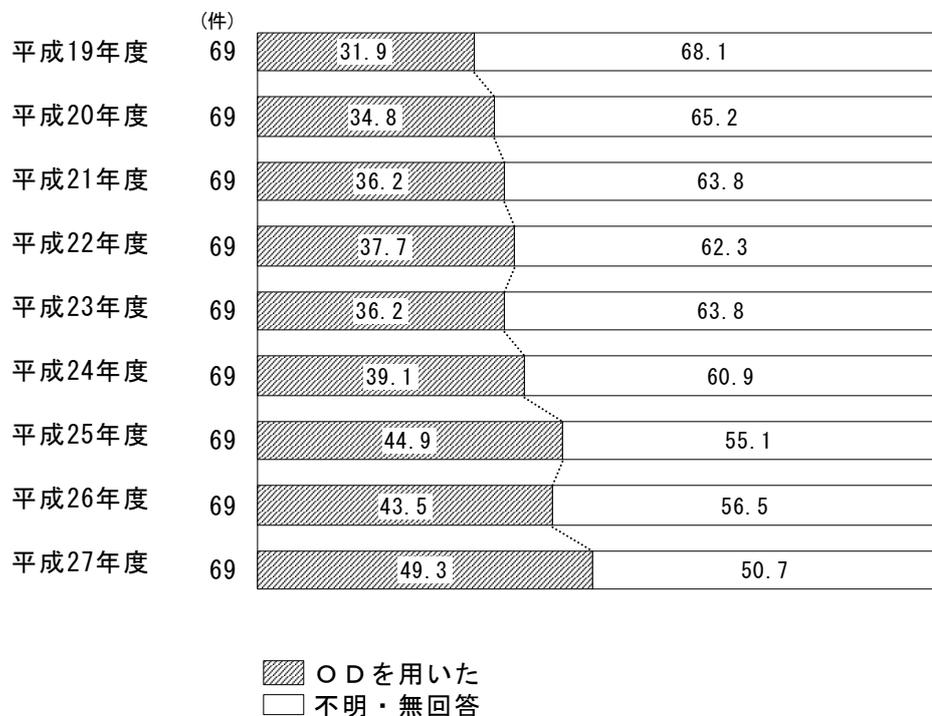


図 88 ODデータを用いて旅客流動を分析

⑦副-7 その他

「(1) 実施された対策について ⑦副-7 ⑦で「1」と回答した場合、どのようなデータを用いて旅客流動の分析をしたか」について、「その他」データを用いた割合は、平成 19 年度以降横ばいで約 1 割となっている。

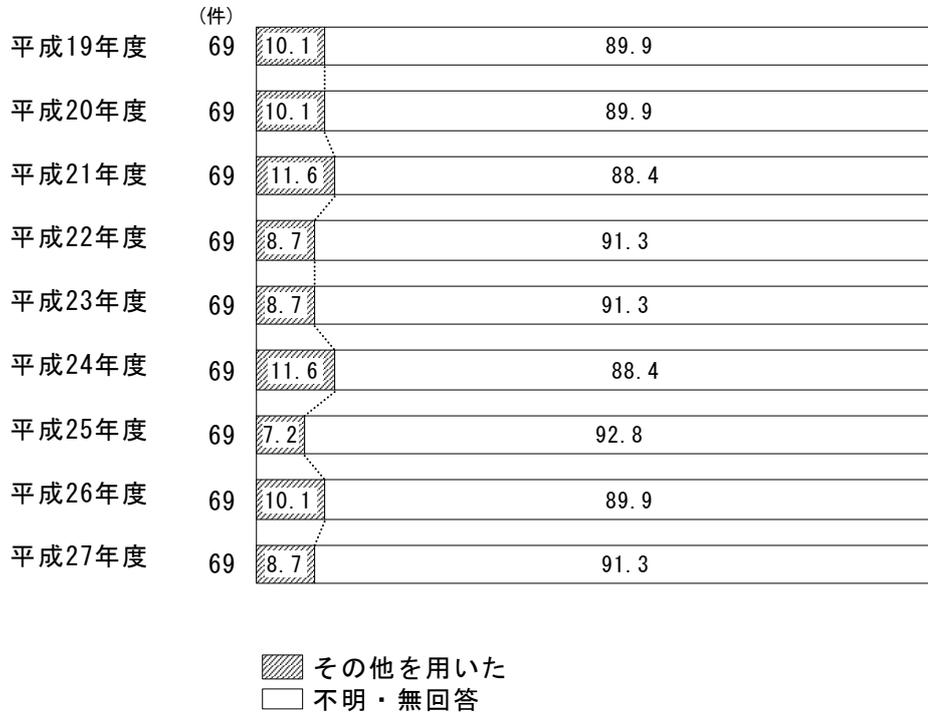


図 89 その他のデータを用いて旅客流動を分析

⑧「①～⑥以外に関する具体策」を実施したか

「(1) 実施された対策について ⑧「①～⑥以外に関する具体策」を実施したか」について、各年度で「実施していない」の割合は高いが、実施している具体策としては「パターンダイヤによる利便性向上」の割合が高く、次いで「混在もしくはその他」の割合が高い。

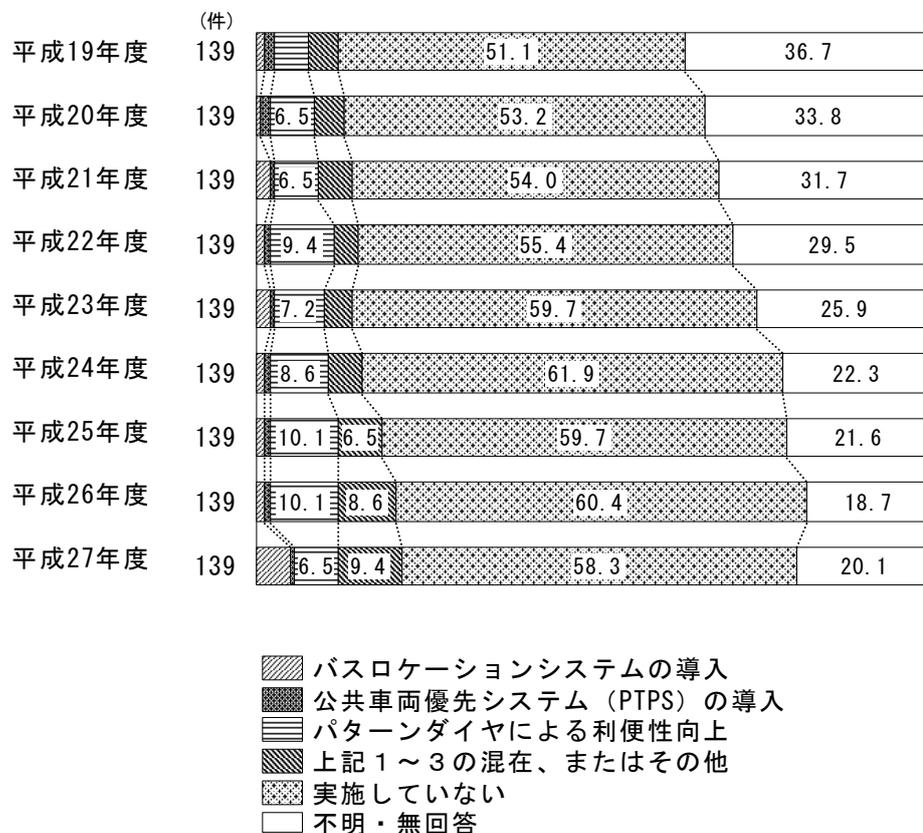


図 90 「①～⑥以外に関する具体策」を実施したか

(2) 増収効果が大きかった具体策

「増収効果」が最も大きかった具体策

「(2) 増収効果が大きかった具体策について 上記(1)で実施された①～⑥の具体策のうち、「増収効果」が最も大きかった具体策は何か」について、「効果のある具体策はなかった」の割合が最も高い。効果のあった具体策の中では、「系統」「便数」「ダイヤ」に関する具体策の割合が若干高い。

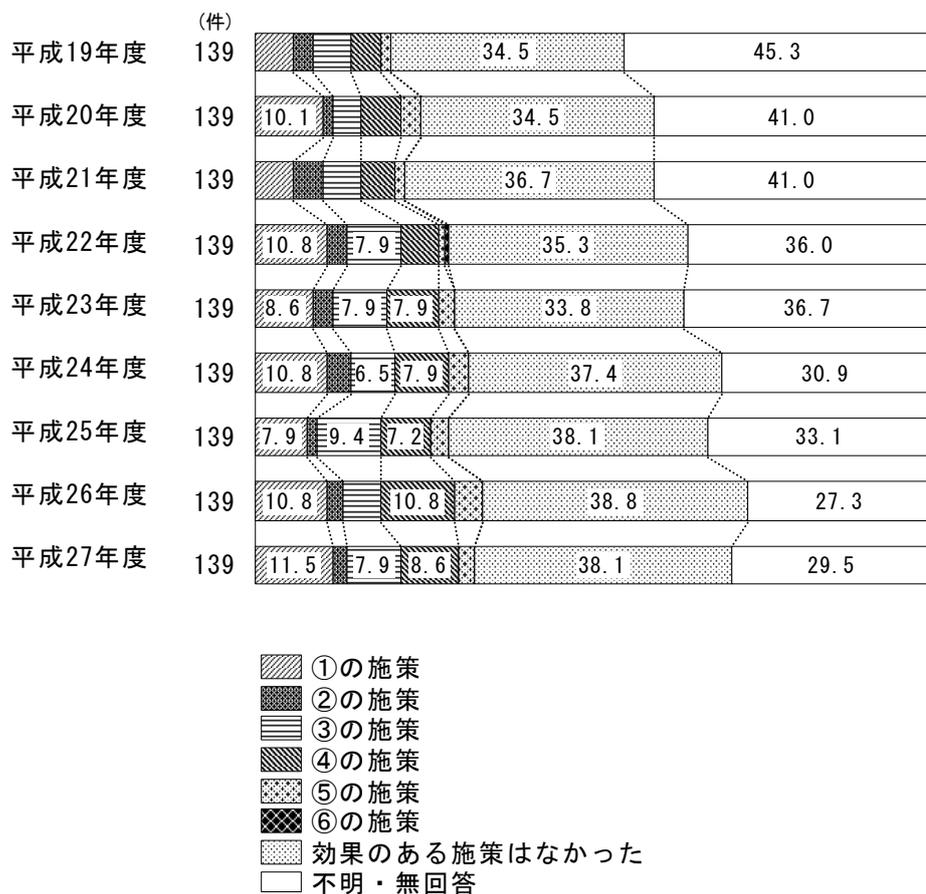


図 91 「増収効果」が最も大きかった具体策は何か

副-1 具体策対象とした路線・系統等の貴社の事業全体に占める大まかな割合

「(2) 増収効果が大きかった具体策について 副-1 増収効果が最も大きかった具体策について、具体策対象とした路線・系統等の貴社の事業全体に占める大まかな割合」について、「2割以下」と回答する方が多く、次いで「2～5割」となっている。

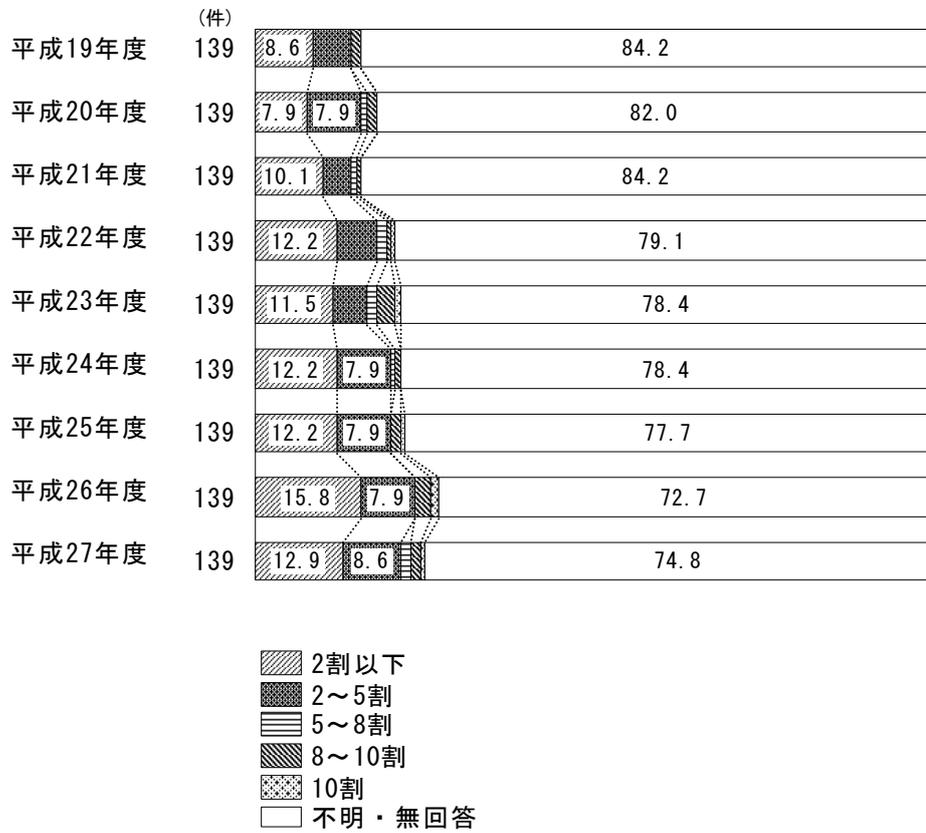


図 92 具体策対象とした路線・系統等の貴社の事業全体に占める大まかな割合

副-2 増収効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか

「(2) 増収効果が大きかった具体策について 副-2 増収効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか」について、検証している事業者の方が多くなっており、平成 26 年度以降微増している。

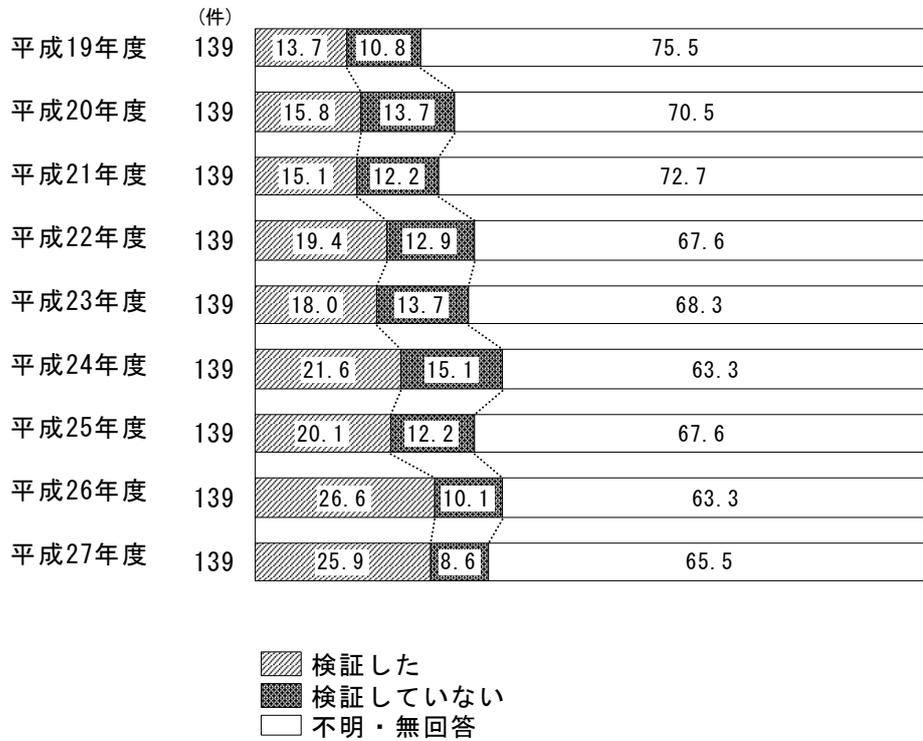


図 93 増収効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか

副-3 自治体等における交通計画に位置付けされているか

「(2) 増収効果が大きかった具体策について 副-3 増収効果が最も大きかった具体策について、自治体等における交通計画に位置付けされているか」について、各年度において、公的な交通計画に即した具体策と即していない具体策は約半々となっている。

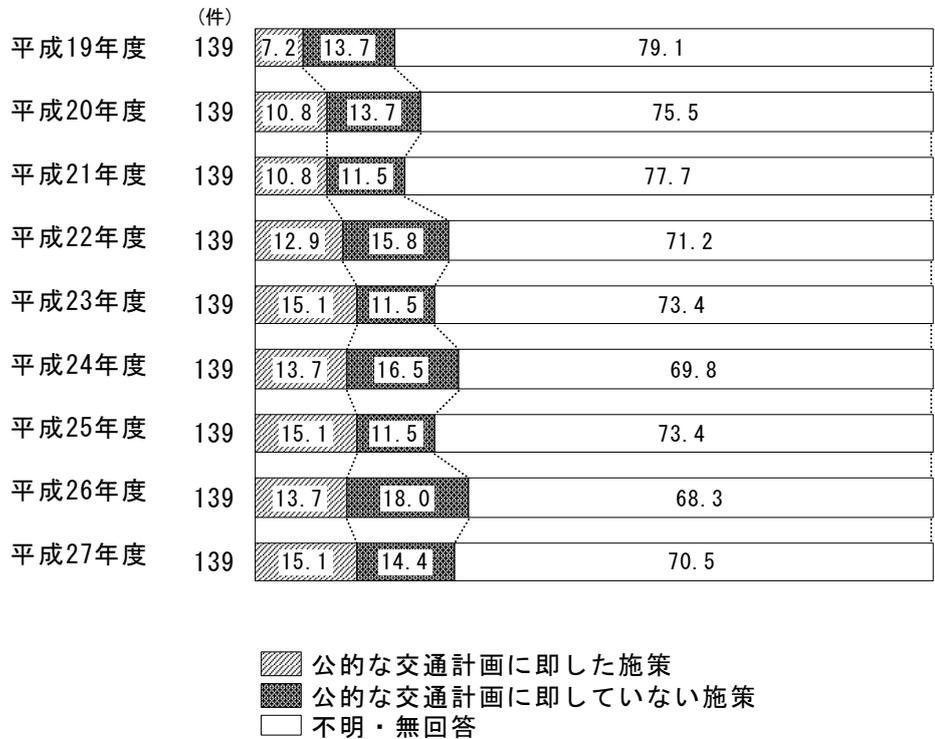


図 94 自治体等における交通計画に位置付けされているか

(3) 経費削減効果が最も大きかった具体策について

「経費削減効果」が大きかった具体策

「(3) 経費削減効果が最も大きかった具体策について 上記(1)で実施された①～⑥の具体策のうち、「経費削減効果」が大きかった具体策は何か」について、「効果のある具体策はなかった」と回答する事業者が最も多い。効果のあった具体策の内容としては、「便数」に関わる具体策の割合が高い。

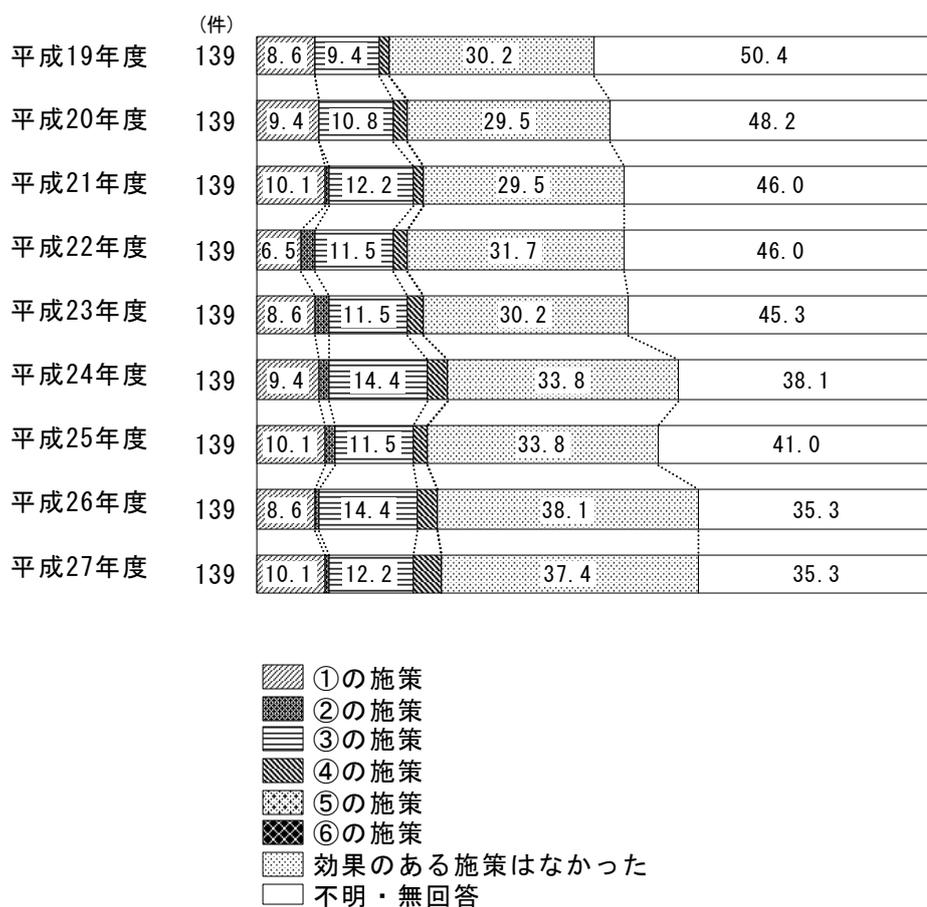


図 95 「経費削減効果」が大きかった具体策は何か

副-1 具体策対象とした路線・系統等の事業全体に占める大まかな割合

「(3) 経費削減効果が最も大きかった具体策について 副-1 経費削減効果が最も大きかった具体策について、具体策対象とした路線・系統等の事業全体に占める大まかな割合」について、「2割以下」の割合が高い。

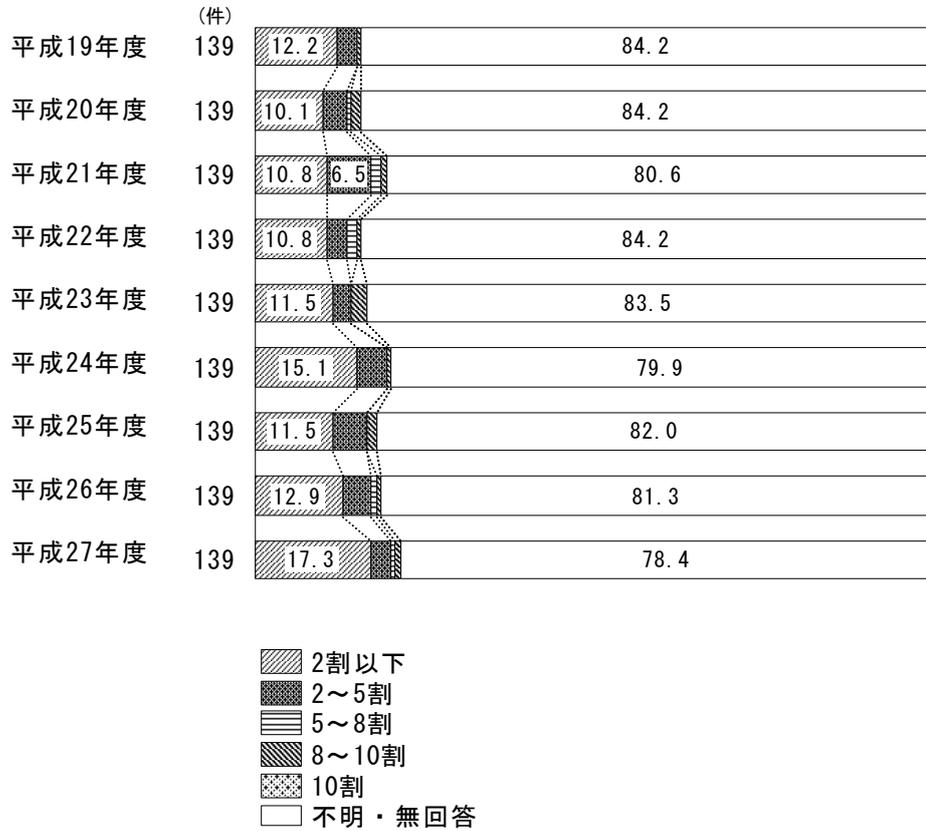


図 96 具体策対象とした路線・系統等の事業全体に占める大まかな割合

副-2 経費削減効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか

「(3) 経費削減効果が最も大きかった具体策について 副-2 経費削減効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか」について、「検証した」と回答した割合の方が高く、平成26年度以降は、この「検証した」割合は微増している。

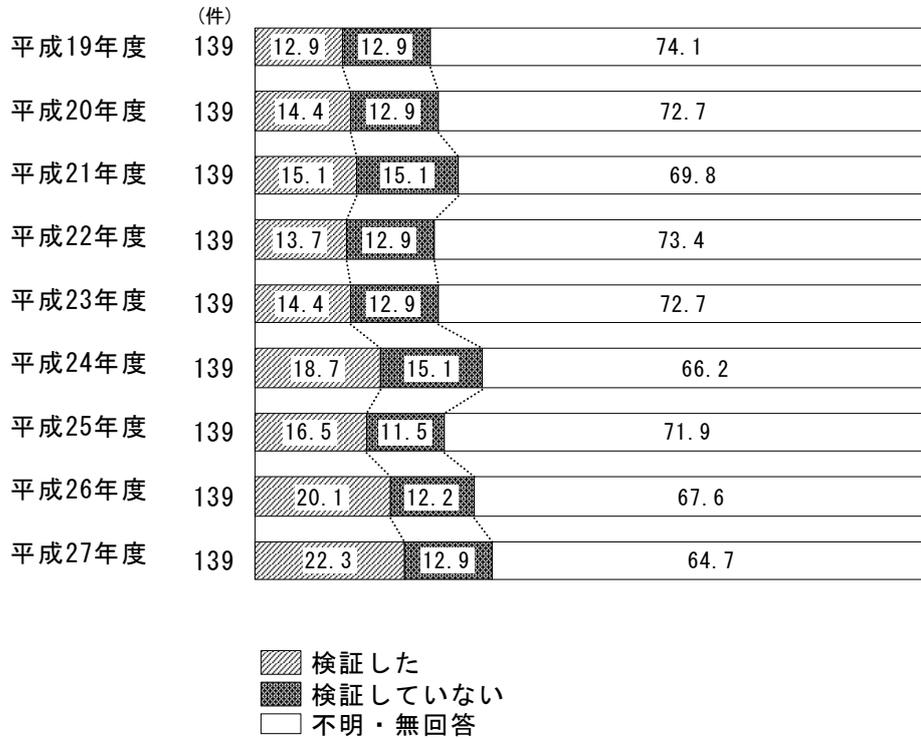


図 97 経費削減効果が最も大きかった具体策の効果を検証したか

副-3 自治体等における交通計画に位置付けされているか

「(3) 経費削減効果が最も大きかった具体策について 副-3 経費削減効果が最も大きかった具体策について、自治体等における交通計画に位置付けされているか」について、公的な交通計画に即していない具体策の割合の方が高く、この傾向は過去9年間で同じである。

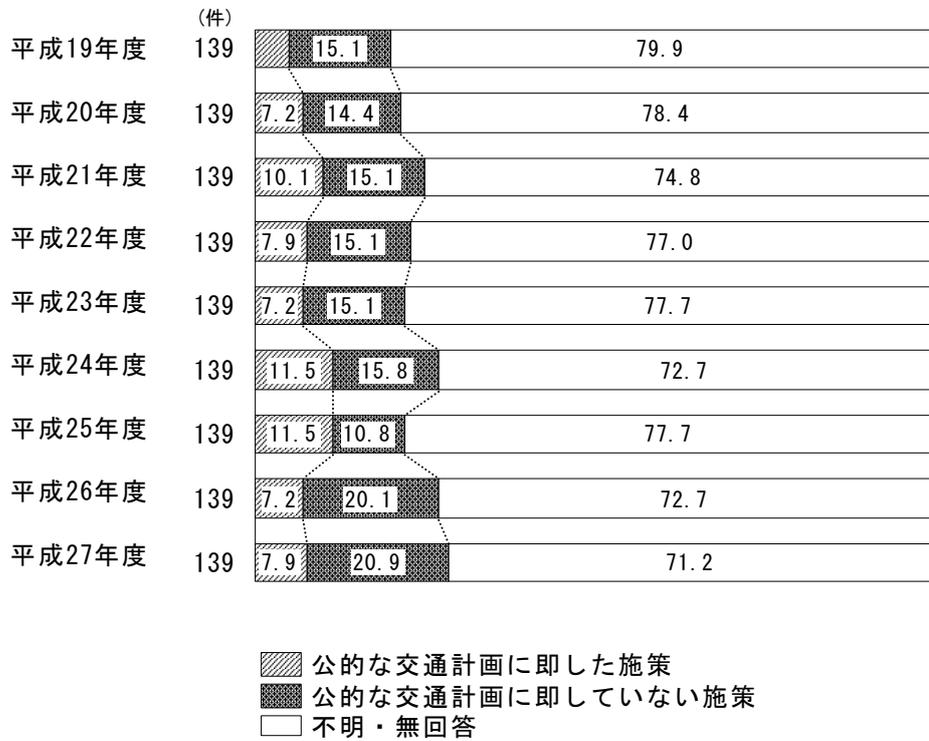


図 98 自治体等における交通計画に位置付けされているか

問7 「【参考】簡易レポート」について

(1) 参考になったか

「問7 本調査票の別シート「【参考】簡易レポート」について」の「(1) 参考になったか」では、「参考になった」が83件で59.7%、「参考にならなかった」が35件で25.2%となっている。

(1) 参考になったか

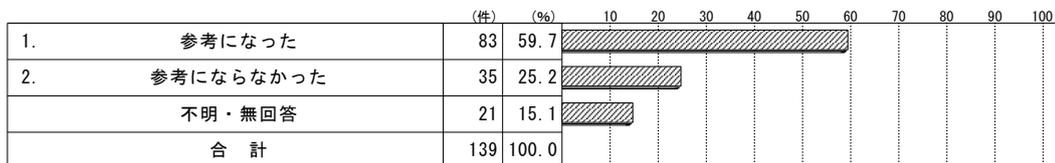


図 99 簡易レポートが参考になったか

副 最も有用と思われる指標

「(1) 参考になったか 副 「1」と回答した場合、最も有用と思われる指標」については、「走行キロあたり運賃収入」が22件で26.5%と最も多く、次いで「運転士あたり運賃収入」が11件で13.3%、「走行キロあたり輸送量」が6件で7.2%と続いている。

(1) 参考になったか 副 「1」と回答した場合、最も有用と思われる指標

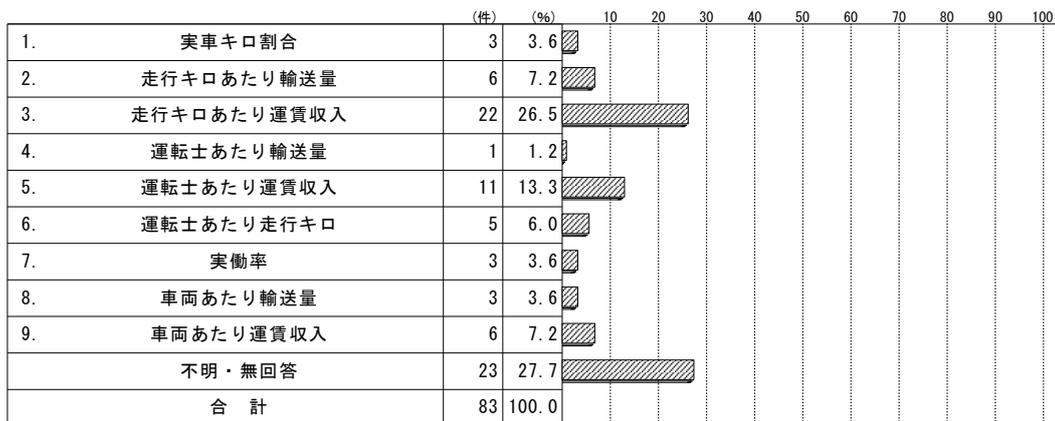


図 100 簡易レポートの中で最も有用な指標

本編第2章第2節 バス事業者ヒアリング調査 関連

＜参考資料3＞. ヒアリング対象の選定

(1) 1次リストの作成について

① 作成の条件

表2の項目を満たす事業者の1次リストを作成した。1次リストは、増収効果や経費削減効果があり、かつ企画業務の主担当者を設置している、自動車運送事業経営指標の活用実績があるなど、外形的に経営に対する意欲が伺える事業者であり、ヒアリング候補を検討する上での判断材料とした。

表2 1次リスト

条件	1次リストA	1次リストB
問6(2) or (3) に7以外の回答がある ⇒増収効果・経費削減効果有り	○	○
問2(2) で1と回答 ⇒企画業務の主担当者有り	○	○
問2(3) で1と回答 ⇒自動車運送事業経営指標の平均値と自社数値との比較有り	○	—
問2(3) で1と回答 ⇒簡易レポートが参考になった	—	○

② 1次リスト

表3 1次リストA

事業者名	
青森市企業局交通部	南アルプス市
下北交通株式会社	さくら交通株式会社
東京空港交通株式会社	三重交通株式会社
京浜急行バス株式会社	京都京阪バス株式会社
関東バス株式会社	南海バス株式会社
イーグルバス株式会社	とさでん交通株式会社
関越交通株式会社	昭和自動車株式会社
株式会社ボルテックスアーク	長崎県交通局
ちばフラワーバス株式会社	長崎自動車株式会社

表 4 1 次リスト B

事業者名	
沿岸バス株式会社	江若交通株式会社
有限会社東ハイヤー	株式会社ウエスト神姫
毎日交通株式会社	伊丹市交通局
青森市企業局交通部	水間鉄道株式会社
八戸市交通部	南海バス株式会社
下北交通株式会社	岡山電気軌道株式会社
株式会社桜交通	北振バス株式会社
合資会社広田タクシー	広島電鉄株式会社
京成タウンバス株式会社	おのみちバス株式会社
関東バス株式会社	琴参バス株式会社
相鉄バス株式会社	高松エクスプレス株式会社
川越観光自動車株式会社	昭和自動車株式会社
国際十王交通株式会社	長崎県交通局
イーグルバス株式会社	長崎自動車株式会社
株式会社 群馬バス	五島自動車株式会社
関越交通株式会社	熊本バス株式会社
株式会社ボルテックスアーク	大分交通株式会社
南牧タクシー	玖珠観光バス株式会社
鴨川日東バス株式会社	有限会社 大和
松戸新京成バス株式会社	北恵那交通株式会社
千葉中央バス株式会社	しずてつジャストライン株式会社
ちばフラワーバス株式会社	秋葉バスサービス株式会社
朝日自動車株式会社	大鉄アドバンス
南アルプス市	さくら交通株式会社
有限会社甲斐タクシー	名鉄西部交通株式会社
越後交通株式会社	豊鉄タクシー株式会社
頸北観光バス株式会社	三重交通株式会社
富山地方鉄道株式会社	京都京阪バス株式会社
加賀温泉バス株式会社	奈良交通株式会社
滋賀バス株式会社	草軽交通株式会社

(2) 指標別ランキング表の作成と追加アンケート対象事業者の選定

アンケート調査結果の回答等から算出した各事業者の具体策実施年と翌年の「収益性・効率性に関する指標」の14指標の変化率（＝翌年の指標値÷実施年の指標値）を求めて、変化率を高い順に並べた表（ランキング表）を指標別に作成した。この変化率は指標値の改善度合いを意味する。

	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
実車キロ割合									
走行キロあたり輸送費									
走行キロあたり燃料費									
平均乗車密度									
車両あたり燃料費									
...									

各年の変化率

図 1 指標値改善度合いの算出イメージ

また、各指標のランキング表の順位そのものを平均値化して、平均順位が低い順に並べたランキング表も作成した。これは、指標全体にわたり平均的に改善がみられたことを意味する。

	施策 実施年	実車割合	走行キロあたり 輸送量	走行キロあたり 運賃収入	走行キロあたり 燃料費	車両あたり 走行キロ	順位の 平均値
●●交通	H23	10位	35位	8位	19位	4位	15.3
●●バス	H21	26位	26位	30位	50位	18位	24.2
●●鉄道	H26	40位	35位	18位	89位	54位	31.5
●●観光	H20	91位	18位	78位	44位	16位	36.6
...	...						

図 2 平均順位ランキング表のイメージ

以上をもとに算出した、平均順位のランキング表（上位 50）を表 5 に示す。

表 5 変化率平均順位のランキング表(上位 50)

順位	事業者名	施策実施年	平均順位ベスト ※順位の平均		:ベスト10		:ベスト20		:ベスト50		:ベスト100		平均順位	ワースト	1次リスト A	1次リスト B	取組施策数				
			1.実車割合 (%)	2.走行キロあたり輸送量 (人/日)	3.走行キロあたり運賃収入 (円/日)	4.走行キロあたり燃料費 (円/日)	5.沿線人口あたり利用率 (%)	6.沿線人口あたり走行キロ (km)	7.路線延長あたり沿線人口 (人/km)	8.運転士あたり輸送量 (人/日)	9.運転士あたり運賃収入 (千円/日)	10.運転士あたり走行キロ (千km)						11.実働率 (%)	12.車両あたり輸送量 (人/日)	13.車両あたり運賃収入 (千円/日)	14.車両あたり走行キロ (千km)
1	G社	H23	18	76	23	15			26	20	40	55	12	10	13	28.0	712	○	4		
2	●社	H22	100	13					13		39	67	24		158	59.1	711		4		
3	H社	H25	570	31	34	8			7	7	6	5	11	12	12	63.9	710		6		
4	●社	H26	422	2	3	280			1	1	2	44	1	1	3	69.1	709	○	6		
5	A社	H22	379	65	32	14			14	13	15	169	41	33	77	77.5	708	○	1		
6	●社	H23	4	14	17	25			35	24	271	241	26	23	261	85.5	707		1		
7	●社	H25	3	52	68	344			32	65	75	244	21	21	27	86.5	705		1		
7	D社	H26	259	42	41	417			24	30	83	11	13	15	17	86.5	705	○	1		
9	●社	H21	450	4	11	289	2	4	48	5	3	9	527	6	5	97.9	704	○	9		
10	E社	H26	22	232	44	532	69	44	174	22	14	18	48	70	39	72	100.0	703	○	3	
11	●社	H19	682	282	122	23	26	24	87	61	85	31	60	51	45	121.5	702		7		
12	●社	H21	82	119	99	124	32	63	174			433	64	58	94	122.0	701		7		
13	●社	H19	701	76					2		3	102	2		4	127.1	700		4		
14	M社	H26	49	29	13	602	16	58	432	16	9	38	46	17	423	127.9	699		5		
15	R社	H26	229	223	253	446	4	2		6	6	5	507	7	8	131.0	698	○	3		
16	●社	H24	69	182	241	141	85	139		162	179	208	96	68	69	131.2	697	○	12		
17	E社	H23	690	6	440	9	5	25	530	10	57	49	7	8	33	135.0	696	○	2		
18	●社	H25	699	282	234	24			4	2	4	244	5	3	6	137.0	695	○	6		
19	●社	H20	700	1	5	687	1	6	540	3	4	26	6	4	6	143.7	694		4		
20	H社	H23	40	282	199	31			309	98	124	244	116	73	87	145.7	693		4		
21	●社	H19	139	43	177	167	23	46		139	435	559	81	23	44	147.5	692	○	6		
22	●社	H22	6	33					57			343	244	32		331	149.4	691		1	
23	●社	H21	23	10					25			375	244	20		397	156.3	690		4	
24	●社	H21	138	15	35	47	75	594	472	18	27	71	20	36	62	590	156.4	689	○	3	
25	E社	H19	259	93	72	42	48	163	356	149	93	255	244	138	72	217	157.2	688	○	2	
26	●社	H19	657	72		344	21	42	174				9	37		70	158.4	687		1	
27	●社	H23	359	27	18				37	26	392	244	47	27	421	159.8	686	○	3		
28	●社	H26	207	654	57	497			99	23	43	65	65	24	36	160.9	685	○	6		
29	●社	H21	28	76	518	52	34	132	13	73	409	221	71	52	401	162.2	684	○	7		
30	A社	H24	101	449	460	483			64	68	53	13	31	47	29	163.5	683	○	5		
31	●社	H23	15	3	62		6	315	149	15	280	598	244	13	77	388	166.5	682		1	
32	P社	H23	594	60	155	316	11	59	140	83	206	383	202	34	68	84	171.1	681	○	5	
33	●社	H24	1	113	419	208	30	371	174	170	429	398	23	27	50	38	175.1	680	○	1	
34	●社	H26	220	116	237	589	11	275	329	75	105	110	81	76	113	136	176.6	679	○	10	
35	●社	H19	216	240	290	170	64	275	174			151	106	126	147	178.1	678		3		
36	●社	H20	334	62	161	556	43	223	174	109	162	310	115	58	102	145	182.4	677	○	6	
37	●社	H26	20	9	12	273			579	8	19	15	343	244	294	18	540	182.6	676	○	3
38	●社	H24	187	5	37	208			19	115	343	644	22	89	350	183.5	675	○	3		
39	●社	H22	656	282	109	280			12	10	11	634	19	14	11	185.3	674		3		
40	●社	H24	85	98	90	254	75	467	6	39	44	59	622	113	144	501	185.5	673	○	4	
41	T社	H21	659	596	39	45	171	68	446	135	28	70	106	166	33	63	187.5	672	○	7	
42	●社	H22	255	390	400	110	64	87	174	184	152	122	145	214	187	143	187.6	671	○	5	
43	K社	H26	564	87	29	522	57	171	87	78	37	160	485	74	46	237	188.1	670		5	
44	●社	H23	469	107	91	344	61	155	351	116	100	205	244	90	92	213	188.4	669		6	
45	●社	H24	259	282		296	171	80	174			19	294		127	189.1	668		1		
46	●社	H23	691	480		171	61			43		33	42	138		58	190.8	667		6	
47	G社	H24	449	87	28	299			79	28	232	638	45	29	186	190.9	666	○	4		
48	P社	H22	97	25	47	233	171	561	102	34	62	218	61	100	309	667	191.9	665		7	
49	●社	H22	548	282	172				171	103	141	244	85	100	100	194.6	664	○	3		
50	L社	H21	478	237	136	126	97	96	106	258	166	343	451	92	71	105	197.3	663	○	13	

1次リストも参考に、同地域で類似事業を展開する事業所の重複の回避、指標改善理由などから追加アンケート対象として抽出した事業者を表6に示す。

なお、ランキング上位の会社の特徴としては、タクシー会社、小規模事業者、観光交通サービスを行っている事業者が目立ったため、その点を踏まえつつ、特定のセグメントに固まらないように配慮した。また、一方で取組みを行いつつも指標の伸び悩みがみられる事業者も候補とした。

表6 追加アンケート対象事業者

事業者名	1次リストA	1次リストB	本社所在地	保有台数	事業所概要	抽出理由等
A社		○	東北	12	観光バス・高速バス事業が主体。コミュニティバスを運行。	コンスタントに施策を実施し、各指標で好成績。
B社		○	関東		中心に乗合バス事業等を展開。	H23以降各指標ともコンスタントに好成績。
C社		○	関東	19	路線バス、コミュニティバスを運行。	指標の伸びの高い年、低い年が極端。取組み施策が多い。
D社	○	○	関東	6	市営で運行しているのは登山バス。	登山バスを運行しているため留意が必要。
E社		○	中部	14	路線バス事業を実施。	H21以降多くの指標でコンスタントに好成績。
F社			中部	89	乗合バス事業等を実施。	H24とH26において各指標で好結果。
G社		○	中部	14	タクシー会社。コミュニティバス等を展開。	指標の改善度合いが高く、ランクが上位。取組数も多い。
H社			中部	3	タクシー会社。コミュニティバス等を展開。	同上。
I社	○	○	中部	639	乗合バス事業を展開。	例年多くの施策に取り組むものの年により指標のバラツキ有り
J社	○	○	近畿	73	路線バス、コミュニティバスを運行。	ここ数年平均順位が上位。実施施策も多い。
K社			近畿	24	路線バスを運行。	H26に各指標、全体平均と大きく順位を上げる。
L社		○	近畿	632	乗合バス事業等を展開。	例年多くの施策に取り組むものの年により改善度合いにバラツキがある。
M社			近畿	37	乗合バス事業等を展開。	H26に各指標、全体平均と大きく順位を上げる。
N社		○	中国	50	乗合バス事業等を展開。	H25に好成績。
O社			四国	140	軌道・乗合バス事業を展開。	例年多くの施策を実施。順位を少しずつ上げている。
P社			九州	39	高速バス、路線バスを運行。	九州地区の中では指標の改善ランクが高い方である。

事業者名	1次リストA	1次リストB	本社所在地	保有台数	事業所概要	抽出理由等
Q社		○	九州	74	乗合バス・貸切バス事業者。	過疎地を運行。様々な施策を実施しているものの歯止めできず。
R社	○		四国	146	軌道・バス事業を展開	ODデータをはじめ各種データを取得し、活用。事業開始から間もないため留意が必要。
S社			関東	215	路線バス事業を展開。	ODデータをきめ細かく収集しダイヤ編成等に活用。
T社		○	四国	44	路線バスやコミュニティバス等を運行	ODデータをはじめ各種データを取得し、活用。複数の指標で高い伸びを示している。

(3) 追加アンケート調査の実施

① 追加アンケート質問内容

各社の各指標の年次別の状況から「伸びている」あるいは「伸び悩んでいる」指標についてその背景や要因等について掘り下げて質問を行うとともに、本調査研究において事業者が取り組む際に重視しているデータの収集・活用状況について質問を行い、手引きへの掲載するための好事例等を見出し、後のヒアリング調査の対象事業者を絞る。

追加アンケート調査の質問の構成は、以下のとおりとした。

問1：伸びている指標の背景と要因について

問2：伸び悩んでいる指標の背景と要因について

問3：施策検討のためのデータの検討体制、データの収集や活用について

問1と問2で質問した「伸びている指標」と「伸び悩んでいる指標」を検討するに際して、追加アンケート対象事業者の各指標のランキングを表5のとおり再整理した。

これをもとに、問1では順位の高い指標について、問2では順位の低い指標について、各2～3の指標について質問を行う。また、同じ事業者において別年次の同じ指標を質問しないようにした。さらに、できるだけ分子・分母が同じデータにならないように、同じ年次の別々の指標を質問しないように配慮した。以上の考えにより設定した各事業者に問1と問2で質問した指標を表8に示す。

問1では「伸びている指標」に対する指標の伸びの背景としてデータの活用についても質問をした。問2は「伸び悩んでいる指標」の背景と要因について、問3では、事業者全体でのデータの収集や検討の体制、データの活用方法やデータに関する問題点について質問をした。

なお、開業間もない「R社」については、指標の伸びの理由が開業時期によることが明確なため、問1と問2は質問せず、データ取得と活用に特徴があることを踏まえて問3のみを質問した。また、S社についても、取組みの特徴がデータの取得と活用にあることから、ヒアリング調査のみを実施し、取組み等の情報を収集した。

表 6 追加アンケート調査対象事業の各指標の順位

：ベスト10 ：ベスト20 ：ベスト50 ：ベスト100

※太枠が追加アンケートで質問する指標

年次	1.実車割合 (%)	2.走行キロあたり輸送量 (人/日)	3.走行キロあたり運賃収入 (円/日)	4.走行キロあたり燃料費 (円/日)	5.沿線人口あたり利用率 (%)	6.沿線人口あたり走行キロ (km)	7.路線延長あたり沿線人口 (人/km)	8.運転士あたり輸送量 (人/日)	9.運転士あたり運賃収入 (千円/日)	10.運転士あたり走行キロ (千km)	11.実働率 (%)	12.車両あたり輸送量 (人/日)	13.車両あたり運賃収入 (千円/日)	14.車両あたり走行キロ (千km)	1次リスト A	1次リスト B
A社	H20	458	7	27	42			41	490	663	481	17	41	184		○
	H21	93	611	414	405			593	496	515	682	687	656	685		○
	H22	379	65	32	676			14	13	15	169	41	33	77		○
	H23	79	62	102	211			149	308	578	629	634	649	691		○
	H24	101	449	460	207			64	68	53	13	31	47	29		○
B社	H25	694	21	59	678			279	535	650	695	28	54	176		○
	H19	469	282	397	629	171	156	505	253	285	243	605	519	549	587	○
	H20	259	282	612	35	171	166	374	96	228	80	198	98	410	82	○
	H22	68	282	394	393	171	438	378	616	618	637	569	519	544	600	○
	H23	134	546	587	247	171	35	501	265	393	123	121	294	461	102	○
C社	H24	401	92	52	657	44	268	320	93	56	174	569	136	88	531	○
	H25	220	203	177	346	171	488	367	222	240	408	573	102	121	209	○
	H26	359	206	316	179	171	307	109	71	85	86	244	229	238	266	○
	H19	19	16	316	401	11	494					53	44	585	654	○
	H23	27	696	481	346	594	170					15	638	56	42	○
D社	H25	633	481	554	549	602	467					679	637	631	644	○
	H26	590	76	146	194	10	149					630	70	116	221	○
	H22	259	498	495	275							690	606	636	673	○
	H25	259	669	665	235				79	60	34	690	606	636	673	○
	H26	259	42	41	273				675	656	634	688	704	680	700	○
E社	H26	259	42	41	273				24	30	83	11	13	15	17	○
	H19	259	93	72	648	48	163	356	149	93	255	244	138	72	217	○
	H20		670	627	70	579	248	174	679	663	678	244	683	658	656	○
	H21	683	8	367	346	8	48	475	11	48	45	700	10	26	17	○
	H22	585	579	553	172	171	37	174	230	191	96	17	696	671	698	○
F社	H23	690	6	440	681	5	25	530	10	57	49	7	8	33	21	○
	H24	7	28	46	610	33	436	174	63	80	447	673	452	540	684	○
	H25	670	117	42	395	53	136	174	411	169	601	93	35	36	51	○
	H26	22	232	44	158	69	44	174	22	14	18	48	70	39	72	○
	H21	489	554	145	663	486	466	541	639	569	630	244	673	605	678	○
G社	H22	595	627	160	581	171	47	523	269	67	87	244	294	59	65	○
	H23	179	412	425	239	171	60	60	416	308	262	423	253	229	151	○
	H24	334	535	173	560	171	275	37	214	89	115	425	294	91	117	○
	H26	229	488	78	436	82	79	504	176	58	108	244	415	84	209	○
	H20	151	674	6	49				587	11	116	485	548	10	79	○
H社	H21	647	629	610	661				653	644	652	124	695	669	693	○
	H22	77	282	31	645				623	308	643	130	703	665	704	○
	H23	18	76	23	675				26	20	40	55	12	10	13	○
	H24	449	87	28	391				79	28	232	638	45	29	186	○
	H25	678	282	554	248				594	550	425	208	294	521	150	○
I社	H26	21	616	563	104				79	562	131	213	94	309	50	○
	H21	259	646	670	346				9	19	10	244	627	664	286	○
	H22	16	616	469	23				309	90	140	244	294	164	93	○
	H23	40	282	199	659				309	98	124	244	116	73	87	○
	H24	653	140	26	10				633	308	647	705	690	645	703	○
J社	H25	570	31	34	682				7	7	6	5	11	12	12	○
	H19	120	140	221	451	171	527	539	533	579	624	530	276	439	565	○
	H20	551	470	530	179	500	452	488	106	122	64	242	561	578	553	○
	H21	26	282	411	552	171	340	517	309	366	315	423	275	350	260	○
	H22	686	475	521	374	171	151	448	275	308	173	425	569	571	565	○
K社	H23	621	410	451	256	171	275	457	466	518	507	101	161	232	139	○
	H24	42	85	75	444	75	402	38	125	125	343	530	137	127	544	○
	H25	589	516	590	215	434	197	428	567	592	515	533	608	609	568	○
	H26	675	475	416	143	437	326	424	230	200	148	535	272	292	197	○
	H19	652	613	509	488	171	15	514	38	33	23	440	49	43	26	○
L社	H20	583	431	81	157	171	541	21	385	117	286	227	566	243	598	○
	H21	463	485	429	587	171	410	465	465	431	385	539	406	269	182	○
	H22	359	487	77	550	171	275	174	651	593	651	244	563	136	541	○
	H23	408	189	106	355	171	412	455	113	84	129	544	286	165	481	○
	H24	469	149	133	458	171	522	138	59	64	88	461	162	160	413	○
M社	H25	662	275	257	346	171	34	174	447	437	525	665	101	96	90	○
	H26	220	116	237	101	11	275	329	75	105	110	81	76	113	136	○
	H19	412	416	185	674	87	48	367	474	261	434	559	130	74	81	○
	H20	159	176	484	135	131	175	174	129	262	175	485	132	375	241	○
	H22	259	162	231	536	92	256	174	267	386	471	244	157	232	329	○
N社	H23	80	61	58	511	142	566	174	155	157	536	192	159	207	641	○
	H26	564	87	29	168	57	171	87	78	37	160	485	74	46	237	○
	H19	507	394	212	511	413	403	445	398	241	343	244	513	379	547	○
	H20	259	642	468	45	570	487	82	647	600	607	448	671	612	652	○
	H21	478	237	136	564	97	96	106	258	166	343	451	92	71	105	○
O社	H22	571	545	532	536	533	524	420	526	516	417	600	580	552	467	○
	H23	418	422	417	346	420	299	395	309	299	258	135	399	371	290	○
	H24	418	282	364	587	166	248	136	432	439	470	216	266	277	290	○
	H25	216	234	364	269	171	422	474	276	376	388	456	266	371	429	○
	H26	509	185	239	94	112	239	496	212	235	304	244	246	304	432	○
P社	H19	177	50	64	601	81	555	78	293	459	623	654	177	351	650	○
	H20	575	458	246	76	419	334	471	673	653	676	546	552	415	555	○
	H21	259	565	467	587	485	187	26	67	49	42	646	589	507	463	○
	H22	408	616	643	422	518	340	34	587	623	493	195	62	95	33	○
	H23	30	442	217	346	495	516	534	459	294	430	27	611	535	637	○
Q社	H24	401	384	257	538	389	370	515	92	66	63	662	396	291	425	○
	H25	45	385	281	205	148	104	473	511	489	553	135	121	97	80	○
	H26	49	29	13	88	16	58	432	16	9	38	46	43	17	423	○
	H20	689	694	637	149	171	14	449	583	272	58	524	81	37	15	○
	H21	189	282	466	482	116	77	174	620	621	635	162	150	206	121	○
R社	H22	640	561	605	391	171	57	174	28	34	17	164	211	309	64	○
	H23	187	268	130	346	158	354	131	292	179	408	106	285	147	424	○
	H24	657	549	534	386	171	65	508	483	316	579	294	271	95	○	
	H25	46	234	548	207	74	63		157	379	182	169	75	173	69	○
	H26	643	75	192	150	171	572		44	76	90	583	287	557	648	○
S社	H19	450	239	316	612	171	407	401	214	258	273	493	443	480	557	○
	H20	334	585	436	30	551	470	59	601	553	573	123	556	406	316	○
	H21	382	387	243	451	492	532	20	446	361	458	128	294	179	245	○
	H22	684	494	316	596	171	248	519	426	276	285	559	506	382	451	○
	H23	259	388	464	346	171	161									

表 8 追加アンケート調査の問1、問2で質問した指標の一覧

事業者名	1次リストA	1次リストB	本社所在地	問	追加項目ヒアリング													
					1.実車割合(%)	2.走行キロあたり輸送量(人/km)	3.走行キロあたり運賃収入(円/km)	4.走行キロあたり燃料費(円/km)	5.沿線人口あたり利用率(%)	6.沿線人口あたり走行キロ(km/人)	7.路線延長あたり沿線人口(人/km)	8.運転士あたり輸送量(人/人)	9.運転士あたり運賃収入(千円/人)	10.運転士あたり走行キロ(千km/人)	11.実働率(%)	12.車両あたり輸送量(人/台)	13.車両あたり運賃収入(千円/台)	14.車両あたり走行キロ(千km/台)
A社		○	福島県白河市	問1		平成25年⇒平成26年								平成22年⇒平成23年		平成24年⇒平成25年		
				問2											平成25年⇒平成26年	平成25年⇒平成26年		
B社		○	群馬県高崎市	問1	平成22年⇒平成23年		平成24年⇒平成25年											
				問2										平成22年⇒平成23年	平成22年⇒平成23年	平成25年⇒平成26年		
C社		○	千葉県鴨川市	問1	平成23年⇒平成24年											平成23年⇒平成24年	平成26年⇒平成27年	
				問2		平成26年⇒平成27年											平成25年⇒平成26年	
D社	○	○	山梨県南アルプス市	問1												平成26年⇒平成27年	平成26年⇒平成27年	
				問2											平成25年⇒平成26年			
E社		○	長野県軽井沢町	問1	平成24年⇒平成25年	平成23年⇒平成24年												
				問2		平成20年⇒平成21年												平成22年⇒平成23年
F社			岐阜県高山市	問1										平成26年⇒平成27年				平成22年⇒平成23年
				問2		平成24年⇒平成25年									平成21年⇒平成22年	平成21年⇒平成22年		
●社		○	静岡県島田市	問1														
				問2														
G社		○	愛知県豊橋市	問1	平成23年⇒平成24年									平成20年⇒平成21年			平成23年⇒平成24年	
				問2		平成25年⇒平成26年								平成25年⇒平成26年				
H社			愛知県豊橋市	問1	平成22年⇒平成23年			平成24年⇒平成25年								平成25年⇒平成26年		
				問2			平成21年⇒平成22年									平成24年⇒平成25年		
I社	○	○	三重県津市	問1	平成21年⇒平成22年		平成24年⇒平成25年											
				問2											平成23年⇒平成24年	平成25年⇒平成26年	平成22年⇒平成23年	
J社	○	○	京都府八幡市	問1										平成25年⇒平成26年			平成26年⇒平成27年	
				問2										平成22年⇒平成23年	平成25年⇒平成26年			
K社			京都市右京区	問1			平成26年⇒平成27年										平成26年⇒平成27年	
				問2				平成22年⇒平成23年							平成23年⇒平成24年			
L社		○	奈良県奈良市	問1				平成26年⇒平成27年										平成21年⇒平成22年
				問2	平成26年⇒平成27年	平成22年⇒平成23年										平成22年⇒平成23年		
M社			和歌山県橋本市	問1	平成25年⇒平成26年								平成26年⇒平成27年	平成23年⇒平成24年				
				問2										平成25年⇒平成26年	平成23年⇒平成24年			
N社		○	広島県尾道市	問1	平成25年⇒平成26年								平成26年⇒平成27年	平成22年⇒平成23年				
				問2	平成24年⇒平成25年		平成24年⇒平成25年											
O社			愛媛県松山市	問1				平成26年⇒平成27年								平成25年⇒平成26年		
				問2	平成22年⇒平成23年										平成24年⇒平成25年			
P社			福岡県博多区	問1		平成22年⇒平成23年										平成23年⇒平成24年	平成21年⇒平成22年	
				問2		平成25年⇒平成26年		平成24年⇒平成25年										
Q社		○	大分県玖珠町	問1	平成24年⇒平成25年			平成26年⇒平成27年										平成22年⇒平成23年
				問2											平成26年⇒平成27年	平成24年⇒平成25年	平成26年⇒平成27年	

具体的な質問内容を以下に示す。

【問 1】御社では、下記の年次の指標で高い伸び率が確認されました。それぞれについて指標変化の理由をお答えください。

また、その具体的な内容等についてもお答えください。

<p>1 指標変化の要因</p> <p>① 指標が変化したのは、算出式における分子の影響か、分母の影響のどちらによるものとお考えですか。</p>	<p>1. 分子の影響による</p> <p>2. 分母の影響による</p> <p>3. 分子・分母の両方の影響による</p>		
<p>2 分子の影響に関する質問 1で「1」または「3」に☑をしている</p> <p>① 指標が変化した理由は？ あてはまる項目に☑してください。複数回答可</p>	<p>1. 自社が実施した施策の効果による</p> <p>2. 自治体や地域が実施した施策の効果による</p> <p>3. その他の外的な要因による（イベントの実施、新たな住宅地開発や施設の立地など）</p> <p>4. その他</p> <p>5. わからない</p>	<p>3 分母の影響に関する質問 1で「2」または「3」に☑をしている</p> <p>① 指標が変化した理由は？ あてはまる項目に☑してください。複数回答可</p> <p>※その他の場合は（ ）内にご記入ください。</p>	<p>1. 自社が実施した施策の効果による</p> <p>2. 自治体や地域が実施した施策の効果による</p> <p>3. その他の外的な要因による（イベントの実施、新たな住宅地開発や施設の立地など）</p> <p>4. その他</p> <p>5. わからない</p>
<p>② ①でお答えの理由について、具体的な施策内容や要因、またその時期をご記入ください。</p>		<p>② ①でお答えの理由について、具体的な施策内容や要因、またその時期をご記入ください。</p>	
<p>③ ①で「1」「2」に☑の場合にお答えください。 (ア) 取組を検討される際に、どのような情報やデータを活用しましたか。あてはまる情報やデータに☑をつけてください（複数可）。その他の場合は利用されたデータ等を（ ）内にお書きください。</p>	<p>1. 営業路線を展開している市区町村の沿線人口</p> <p>2. 路線、またはバス停ごとに圏域を絞った沿線人口</p> <p>3. 路線圏域に存在する施設等の規模が把握出来るデータ</p> <p>4. 系統ごとの輸送人員数</p> <p>5. 停留所ごとの乗降人員数</p> <p>6. 隣接する各停留所間、もしくは主要停留所間における通過人員データ（断面輸送量）</p> <p>7. O D（全停留所区間の輸送人員数）</p> <p>8. 系統ごとの提供輸送力データ（車両定員数、年間運転本数）</p> <p>9. 計画ダイヤとの差異を把握するデータ（主要停留所到着時の遅延状況など）</p> <p>10. バス利用者を対象とした利用動向・満足度調査</p> <p>11. 沿線住民を対象とした利用動向・満足度調査</p> <p>12. その他</p> <p>13. データ等は活用していない</p>	<p>③ ①で「1」「2」に☑の場合にお答えください。 (ア) 取組を検討される際に、どのような情報やデータを活用しましたか。あてはまる情報やデータに☑をつけてください（複数可）。その他の場合は利用されたデータ等を（ ）内にお書きください。</p>	<p>1. 営業路線を展開している市区町村の沿線人口</p> <p>2. 路線、またはバス停ごとに圏域を絞った沿線人口</p> <p>3. 路線圏域に存在する施設等の規模が把握出来るデータ</p> <p>4. 系統ごとの輸送人員数</p> <p>5. 停留所ごとの乗降人員数</p> <p>6. 隣接する各停留所間、もしくは主要停留所間における通過人員データ（断面輸送量）</p> <p>7. O D（全停留所区間の輸送人員数）</p> <p>8. 系統ごとの提供輸送力データ（車両定員数、年間運転本数）</p> <p>9. 計画ダイヤとの差異を把握するデータ（主要停留所到着時の遅延状況など）</p> <p>10. バス利用者を対象とした利用動向・満足度調査</p> <p>11. 沿線住民を対象とした利用動向・満足度調査</p> <p>12. その他</p> <p>13. データ等は活用していない</p>
<p>(イ)上記で「1」～「4」に☑された場合、そのデータの収集期間の単位はどれが該当しますか。</p>	<p>1. 年の代表的な1日</p> <p>2. 月</p> <p>3. 週または数日単位</p> <p>4. 日</p> <p>5. 運行便別</p> <p>6. わからない</p>	<p>(イ) 上記で「1」～「4」に☑された場合、そのデータの収集期間の単位はどれが該当しますか。</p>	<p>1. 年の代表的な1日</p> <p>2. 月</p> <p>3. 週または数日単位</p> <p>4. 日</p> <p>5. 運行便別</p> <p>6. わからない</p>

【問 2】一方で、下記の年次の指標では伸び悩みが確認されました。それぞれについて指標変化の理由をお答えください。

また、その具体的な内容等についてもお答えください。

【問 3】御社が、様々な取組を進めるにあたっての、情報やデータをもとにした検討体制や、情報やデータの収集、活用方法等についてお答えください。

指標変化の要因	1. 分子の影響による
① 指標が変化したのは、算出式における分子の影響か、分母の影響のどちらによるものとお考えですか。	2. 分母の影響による
	3. 分子・分母の両方の影響による
分子の影響に関する質問 1で「1」または「3」に☑をしている	1. 自社が実施した施策の影響による
① 指標が変化した理由は？ あてはまる項目に☑してください。複数回答可	2. 自治体や地域が実施した施策の影響による
	3. その他の外的な要因による（企業や学校の移転・廃止、前年度のイベントの反動など）
	4. その他
	5. わからない
② ①でお答えの理由について、 具体的な施策内容や要因、またその時期をご記入ください。	
分母の影響に関する質問 1で「2」または「3」に☑をしている	1. 自社が実施した施策の影響による
① 指標が変化した理由は？ あてはまる項目に☑してください。複数回答可	2. 自治体や地域が実施した施策の影響による
	3. その他の外的な要因による（宅地開発や施設立地等を見込んでの増減便等）
	4. その他
	5. わからない
※その他の場合は（ ）内にご記入ください。	
② ①でお答えの理由について、 具体的な施策内容や要因、またその時期をご記入ください。	

① 御社での情報やデータの検討を担当している部署や検討体制について教えてください。	
② (ア)～(エ)に示すそれぞれのデータの収集に関して (ア)事業環境に関するデータ	a) 取得方法
	b) 取得にあたり工夫したこと
	c) 取得にあたり困っている事
	d) 分析方法および活用方法について
(イ)旅客流動に関するデータ	a) 取得方法
	b) 取得にあたり工夫したこと
	c) 取得にあたり困っている事
	d) 分析方法および活用方法について
(ウ)運行管理に関するデータ	a) 取得方法
	b) 取得にあたり工夫したこと
	c) 取得にあたり困っている事
	d) 分析方法および活用方法について
(エ)その他のデータ	a) 取得方法
	b) 取得にあたり工夫したこと
	c) 取得にあたり困っている事
	d) 分析方法および活用方法について
③ 自治体や地域、有識者、経営コンサルタント等の社外と連携する体制や取組がありましたら教えてください。	

② 追加アンケート回収状況
19社中14社から回答があった。

表 8 回収状況

事業者名	回収
A社	○
B社	×
C社	○
D社	○
E社	○
F社	○
G社	○
H社	○
I社	×
J社	○
K社	○
L社	○
M社	○
N社	○
O社	×
R社	○
P社	○
Q社	×
T社	×

③ 追加アンケート調査結果

＜問1＞指標値改善の理由について

追加アンケートで確認された32件の改善事例に対して、分子の影響による事例が15件(47%)、分子・分母の両方の影響による事例が15件(47%)であった。分母の影響による事例については「N社」が運転士数による影響と回答した2件のみであった。

分子の影響によると回答した15件のうち、10件が輸送人員、運賃収入にかかる場合であった。

分子・分母の両方と回答した15件のうち、同様に分子のうち9件が輸送人員、運賃収入に関するものであったが、分母は、総走行キロ、運転士数、延実在車両数、保有車両数のそれぞれの場合でみられた。

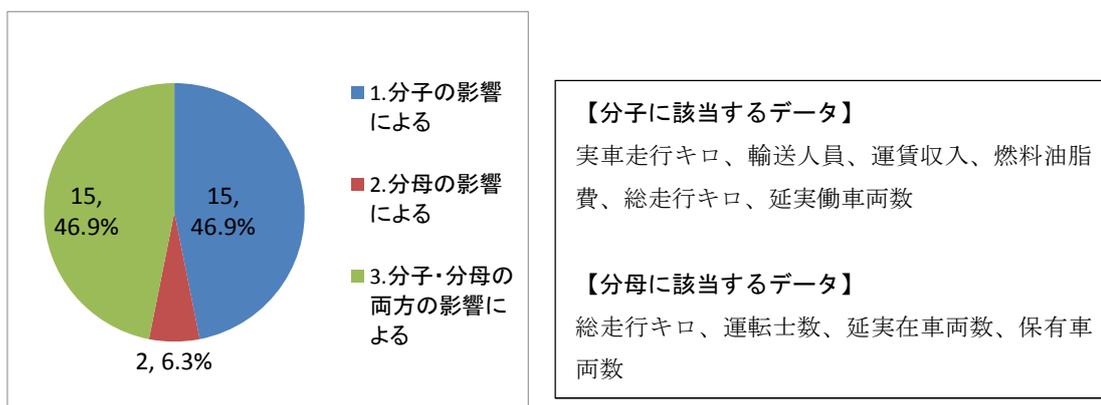


図3 指標値改善の理由

「分子の影響」の要因をみると、「自社が実施した施策の効果による」との回答が最も多かったが、「4.その他」の内容の多くが、東日本大震災の影響、燃料費の高騰、前年度の道路通行止めの影響などの外的要因のよるとの回答であったことから、「3. その他の外的な要因による」と合わせて、外的な要因による変化が最も多いといえる。

一方で「分母の影響」の要因では、「自社が実施した施策の影響による」との回答が6件、「自治体や地域が実施した施策の効果による」が4件と、施策の実施による影響との事例が多い。

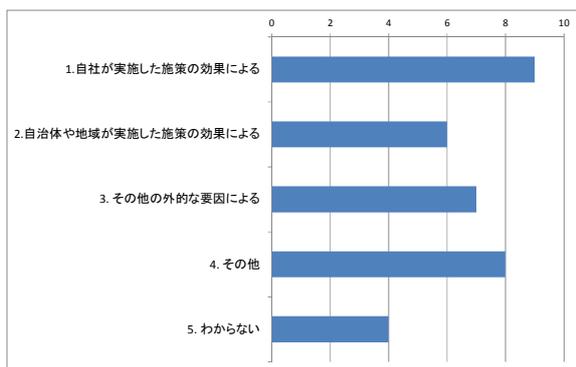


図4 「分子の影響」の要因

＜分子による影響の要因＞

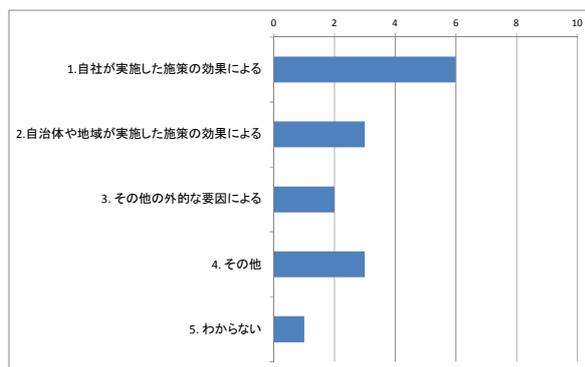


図5 「分母の影響」の要因

＜分母による影響の要因＞

各事業者の指標値改善にかかる回答の概要は表 9 のとおりである。

表 9 回答の概要(指標値改善)

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
P社	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	(採算性の低い系統の見直し)
		総走行キロ	○	
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	イオンモール開業に伴う運行開始
		保有車両数	—	
	M 車両あたり運賃収入 (千円/日・台)	運賃収入	○	採算性の低い系統の見直し
		保有車両数	○	車両の稼働効率を上げる施策の実施
N社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	不明
		総走行キロ	○	不明
	H 運転士あたり輸送量 (人/日・人)	輸送人員	—	
		運転士数	○	一時的な運転士不足
	J 運転士あたり走行キロ (千 km/人)	総走行キロ	—	
		運転士数	○	一時的な運転士不足
K社	C 走行キロあたり運賃収入 (円/日・km)	運賃収入	○	その他外的要因
		総走行キロ	—	
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	その他外的要因
		保有車両数	—	
A社	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	東日本大震災後の宅地開発による路線・系統の見直しと増便
		総走行キロ	○	採算性の低い路線を生活路線へ回し、いくつかの路線で増便
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	
		延実在車両数	○	一部路線の路線延長を実施
	I 運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)	運賃収入	○	
		運転士数	—	

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
C社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	不明
		総走行キロ	○	不明
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	不明
		延実在車両数	○	不明
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	不明
		保有車両数	○	不明
J社	I 運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)	運賃収入	○	消費税引き上げに伴う運賃改定の実施の影響、会社合併に伴う競合路線の統合・整理など
		運転士数	○	会社合併に伴う効率化による乗務員数の減少
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	運賃収入	○	ICカード導入による利用者増、運転区間内での調整時分増による定時性の確保やバス待ち環境等の改善による効果
		運転士数	○	久御山町コミュニティバスの廃止による
E社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	インバウンド増による実車ダイヤの増加
		総走行キロ	—	
	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	東日本大震災後の回復増
		総走行キロ	○	(東日本大震災後の回復増)
H社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	国立病院と駅間の増便、乗合事業への参画(運行エリア・営業所が近く効率的な運行が可能)
		総走行キロ	—	
	D 走行キロあたり燃料費 (円/日・km)	燃料油脂費	○	新車1台購入による燃費改善
		総走行キロ	—	
L社	D 走行キロあたり燃料費 (円/日・km)	燃料油脂費	○	H27年度の軽油単価の減少
		総走行キロ	—	
	M 車両あたり運賃収入 (千円/日・台)	運賃収入	○	12年ぶりの運賃改定、イオンモール開業による駅からの路線新設、平城遷都のイベントによる会場輸送による増収
		保有車両数	—	

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
D 社	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	前年の主要道路通行止めの影響
		延実在車両数	—	
	M 車両あたり 運賃収入 (千円/ 日・台)	運賃収入	○	前年の主要道路通行止めの影響
		保有車両数	—	
M 社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	ダイヤ編成のノルマアップを行い、ダイヤを改正し、回送の実車化等を実施
		総走行キロ	○	ダイヤ編成のノルマアップを行い、ダイヤを改正し、回送の実車化等を実施
	I 運転士あたり 運賃収入 (千円/ 日・人)	運賃収入	○	高野山開き創法会による乗客増
		運転士数	—	
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	東日本大震災によるインバウンド減少による臨時増発便の削減
		延実在車両数	○	
F 社	I 運転士あたり 運賃収入 (千円/ 日・人)	運賃収入	○	インバウンドの増加。増発等で対応。
		運転士数	○	
	M 車両あたり 運賃収入 (千円/ 日・台)	運賃収入	○	市内全域のコミュニティバスの運行開始
		保有車両数	—	
G 社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	路線再編成による
		総走行キロ	○	路線再編成による
	I 運転士あたり 運賃収入 (千円/ 日・人)	運賃収入	○	新規路線の運行開始
		運転士数	—	
	L 車両あたり 輸送量 (人/日・ 台)	輸送人員	○	路線再編成による路線数の増加
		保有車両数	—	

＜問 2＞指標値悪化の理由について

追加アンケートで確認された 28 件の悪化事例に対して、分子・分母の両方の影響が 13 件 (46%)、分子の影響が 9 件(32%)、分母の影響が 6 件(21%)であった。

分子の影響によると回答した 9 件のうち、輸送人員、運賃収入にかかる場合が 4 件、総走行キロ、実車走行キロにかかる場合が 4 件であった。分母のみの影響をみると、総走行キロ 3 件、運転士 2 件であった。

分子・分母の両方と回答した 13 件のうち、7 件が輸送人員、運賃収入に関するものであり、ついで延実働車両数に関連するものが 3 件であった。分母は、総走行キロ 5 件、延実在車両数と保有車両数が 3 件ずつであった。

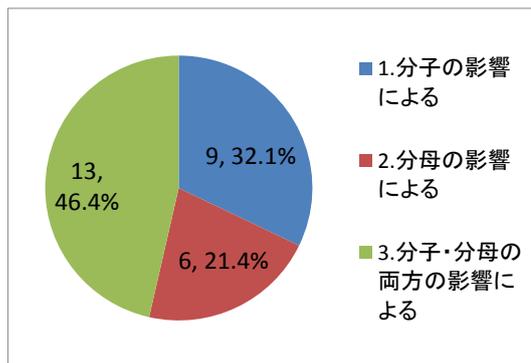


図 6 指標値悪化の理由

【分子に該当するデータ】
 実車走行キロ、輸送人員、運賃収入、燃料油
 費、総走行キロ、延実働車両数

【分母に該当するデータ】
 総走行キロ、運転士数、延実在車両数、保有車
 両数

「分子の影響」の要因をみると、「3.その他の外的な要因による」が 7 例と最も多く、ついで「4.その他」の 6 例である。その他に記載が多かった例は問 1 と同様で、東日本大震災の影響、消費税率引上げの影響、燃料費の高騰、道路通行止めの影響などの外的要因による回答であった。

一方で「分母の影響」の要因では、「自社が実施した施策の影響による」との回答が 11 例と最も多い。走行キロを分母とする場合は、タイヤ改正による走行キロの変化や輸送力を高めるための増車による影響を挙げる例があった。

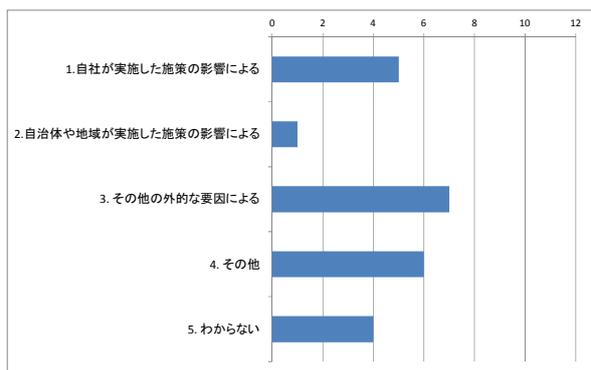


図 7 「分子の影響」の要因
 ＜分子による影響の要因＞

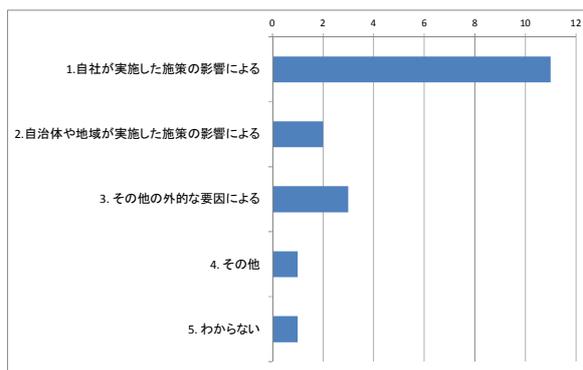


図 8 「分母の影響」の要因
 ＜分母による影響の要因＞

各事業者の指標値悪化にかかる回答の概要は以下のとおりである（詳しくは別紙参照）。

表 10 回答の概要(指標値悪化)

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
P社	B 走行キロあたり輸送量（人/日・km）	輸送人員	○	人口減少トレンドに加えて消費税引き上げによる運転値上げによる影響
		総走行キロ	○	ダイヤ改正による減便
	D 走行キロあたり燃料費（円/日・km）	燃料油脂費	○	燃料費の高騰による
		総走行キロ	○	運行系統の見直しによる実車キロの増加
N社	A 実車割合（%）	実車走行キロ	—	
		総走行キロ	○	ダイヤ改正による回送増
	C 走行キロあたり運賃収入（円/日・km）	運賃収入	—	
		総走行キロ	○	ダイヤ改正による回送増
	N 車両あたり走行キロ（千 km）	総走行キロ	○	仕業数の削減による車両余剰
		保有車両数	—	
K社	D 走行キロあたり燃料費（円/日・km）	燃料油脂費	○	不明
		総走行キロ	—	
	J 運転士あたり走行キロ（千 km/人）	総走行キロ	○	新駅開業に伴う路線変更による走行距離の減少
		運転士数	—	
A社	K 実働率（%）	延実働車両数	—	
		延実在車両数	○	路線・系統によるダイヤ組み合わせの改善
	J 運転士あたり走行キロ（千 km/人）	総走行キロ	○	路線・系統によるダイヤ組み合わせの改善
		運転士数	○	積極的な乗務員の採用（乗務員の負担軽減）

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
C社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	時刻改正
		総走行キロ	—	
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	不明
		延実在車両数	○	不明
J社	H 運転士あたり輸送量 (人/日・人)	輸送人員	○	運賃改定による逸走。定期券運賃を区間運賃制からエリア方式に変更したものの輸送人員減
		運転士数	○	受託規模拡大のための一時的な乗務員増
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	会社吸収合併に伴う路線の統合・整理による効率化を図ったため
		延実在車両数	○	会社吸収合併に伴う車両増になったが実働車両数が安定するまでの予備車両として一時的に実在車両が増加したため
E社	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	理由なし
		総走行キロ	○	理由なし
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	東日本大震災による影響
		保有車両数	○	東日本大震災による影響
H社	C 走行キロあたり運賃収入 (円/日・km)	運賃収入	○	経路内の国立病院の利用者数減少による
		総走行キロ	—	
L社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	—	
		総走行キロ	○	路線の再編・運行回数の見直しの実施(県地域交通改善協議会の協議結果による)
	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	前年の平城遷都イベントの反動(前年にイベント会場へのシャトルバスを運行)
		総走行キロ	○	前年の平城遷都イベントの反動(前年にイベント会場へのシャトルバスを運行)
	K 実働率 (%)	延実働車両数	○	前年の平城遷都イベント後にも別イベント開催のため減車せず。延実在車両数が増加したまま、延実働車両数が減少
		延実在車両数	○	

事業者名	指標	分子/分母	分子/分母の影響	変化の理由
D 社	H 運転士あたり輸送量 (人/日・人)	輸送人員	○	主要道路通行止めの影響
		運転士数	—	
	N 車両あたり走行キロ (千 km)	総走行キロ	○	主要道路通行止めの影響
		保有車両数	—	
M 社	J 運転士あたり走行キロ (千 km/人)	総走行キロ	—	
		運転士数	○	翌年の高野山開き創法会に向けての増員
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	東日本大震災による高野山来訪者の減少
		保有車両数	○	コミュニティバスでの増車
F 社	B 走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	輸送人員	○	不明
		総走行キロ	—	
	J 運転士あたり走行キロ (千 km/人)	総走行キロ	—	
		運転士数	○	コミュニティバス運行開始に備えた増員
	L 車両あたり輸送量 (人/日・台)	輸送人員	○	不明
		保有車両数	○	不明
G 社	A 実車割合 (%)	実車走行キロ	○	市民病院移転による実車キロの減少と総走行キロの増加
		総走行キロ	○	
	H 運転士あたり輸送量 (人/日・人)	輸送人員	○	市民病院移転による乗車人員の増加
		運転士数	—	

＜問 3＞データの取得と活用について

まず、問 1 において、指標改善に寄与する取組みを検討した際に活用した情報やデータを尋ねたところ図 9 のとおりの結果となった。

系統ごとや停留所ごとの利用者数を活用している事業者はともに 5 社あり、最も多い。OD を活用している事業所も 3 社あった。データの収集期間は年の代表的な 1 日や運行便別が多い。

また、利用者や住民を対象とした満足度調査などの活用例もみられたが、主に自治体等で実施している調査結果の共有である。

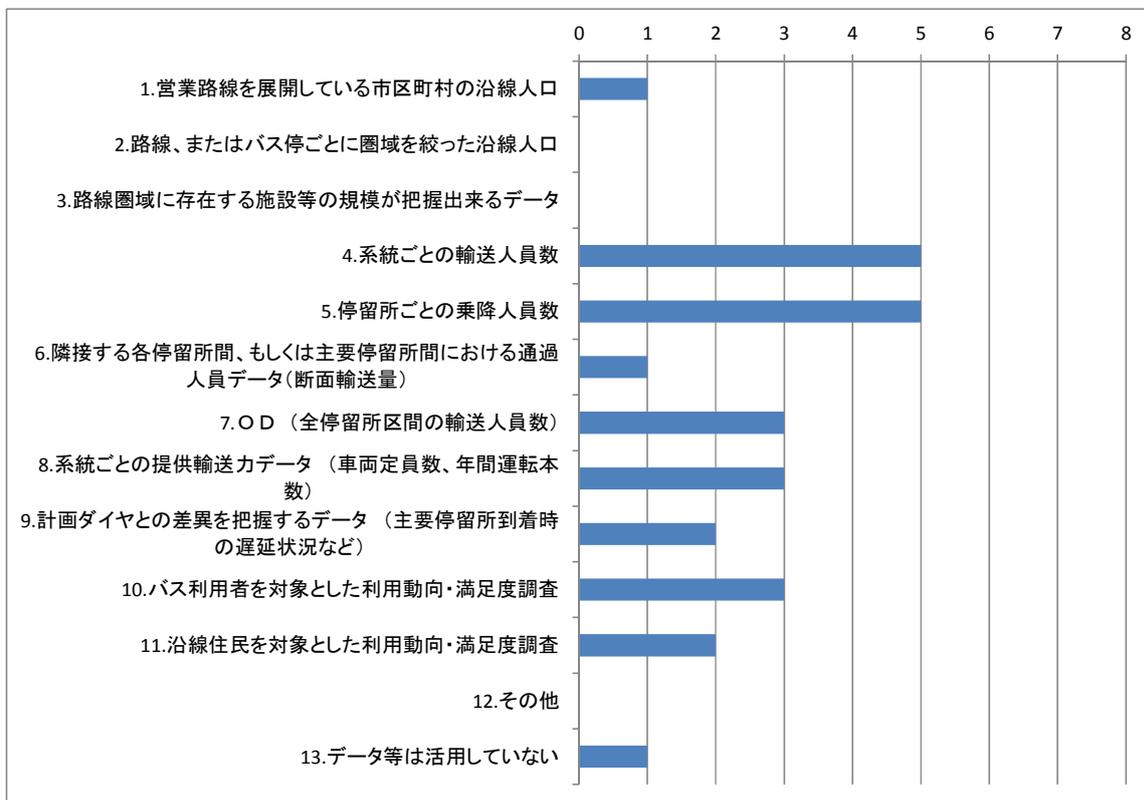


図 9 各社が取組みの検討の際に活用した情報・データ

問3の各質問に対する回答の傾向は以下のとおりである。

○情報やデータの検討を担当している部署や検討体制について

- ・営業関連の部署やダイヤ編成担当が担っているケースが多い。

○各データの取得と活用等について

＜事業環境に関するデータ＞

- ・取得していない事業者が多い。
- ・取得しているデータのうち、多いのは市町村のHPや広報誌、統計データなどである。ただし、マクロな情報であったり、更新頻度が遅かったりなどの理由で参考程度とする事業者が多い。
- ・年に1回アンケート調査を実施し、バスの今後の利用意向等を把握している事業者もある。(M社)
- ・統計データから将来予測を行い、ダイヤや系統の見直しに反映させている事業者もある。(J社)

＜旅客流動に関するデータ＞

- ・乗務員や調査員による旅客流動(OD)調査を実施している事業者が多く、これらのデータは系統やダイヤの見直しに活用されている。しかし、そのほとんどが年に1回、または2~3回の頻度であり、膨大な手間とコストがかかることを問題視している。
- ・系統毎に乗務員が全輸送人員数を報告する例(A社)や、コミュニティバスの運行において各バス停の便別の乗降車数を把握する仕組みを構築している事業者もある。(H社)
- ・ICカードが利用できる事業者では、便別に乗降データを取得している。(L社)

＜運行管理に関するデータ＞

- ・乗務員の記録、報告、ミーティング等により確認している事業者が多く、定量的にデータを記録している事業者は少ない。
- ・終点でのダイヤとの差異をデータとして記録している例(K社、J社)、ドライブレコー드를運行管理に活用している例(A社)、GPSによりリアルタイムに車両位置を確認している例(H社)、デジタルタコグラフを運行管理に活用している例(H社)、ICカードから得られる情報をもとに便毎の停留所通過時刻を収集している例(L社)がある。しかし、L社の例ではデータ量が膨大すぎて最低限の活用しかできていない状況である。

＜その他のデータ＞

- ・利用者や住民の利用実態やニーズに関するデータについては、特に取得していない事業者が多かった。
- ・収集している事業者の中には、関連自治体や協議会で実施するアンケート調査結果の活用例が多い。
- ・自社でアンケート葉書を作成し要望・苦情を把握している例(N社)、webモニター制度を導入しダイヤやサービスの評価を行い、その結果を乗務員が閲覧できるようにしている例(J社)、バスの日の行事で社員や乗務員がアンケートを配布して情報収集している例(M社)がある。

- 自治体や地域、有識者、経営コンサルタント等の社外と連携する体制や取組について
- ・半数近くが社外との連携体制が構築されていない。
 - ・構築されている場合は、地元自治体を中心とした協議会と連携した体制が多い。
 - ・M社は、地元・大学・NPOと幅広く連携している。

問3にかかる各事業者の意見の概要は次のとおりである。

表 11 回答の概要(各事業者の意見)

事業者名	情報・データの検討部署	事業環境データの取得等	旅客流動データの取得等	運行管理データの取得等	その他データの取得等	社外との連携体制
P 社	運輸営業部の乗合担当	学校の統廃合については、通学地区のデータを収集	年に一度、流動調査を実施。また、乗務員による特定区間の乗車人員調査を実施	乗務員からの報告により遅延状況を把握		
N 社	業務課		年に一度調査員の目視による全乗客の OD 調査を実施	乗務記録(紙ベース)で遅延時間を把握 運転主任会議での聞き取り	自社でアンケート葉書を作成し要望・苦情等を集計	尾道市政策企画課と要望、苦情等の情報を相互に共有
K 社	上鳥羽営業センター			乗務記録に終着点の遅延時分を乗務員が記録		
A 社	仙台営業所	便ごとの利用者数	日々の運行乗務員からの系統毎の輸送人員数の報告。 年 1 回自治体によるアンケート調査またはコンサルによる添乗調査	定期的にドラレコにより、交通量と停留所で利用者数を確認	自治体によるアンケート調査	自治体にて宮城大学・コンサルティング会社と連携して利用者のニーズに取り組む

事業者名	情報・データの 検討部署	事業環境データの 取得等	旅客流動データの 取得等	運行管理データの 取得等	その他データの 取得等	社外との連携体制
C社		各市町村のHPにより統計データ閲覧 沿線施設の通勤や買い物客の見込み	年に2~3回、社員による全乗客の乗降調査			
J社	管理部業務課のダイヤ担当	各市町の統計資料	年の特定日に調査員による主要ターミナル及び調査対象路線において乗降数調査を実施	各運行する便においては終点でのダイヤとの差異を記録	webモニター制度を導入し、ダイヤやサービスについての評価を実施。また特定路線の人員数をカウントし利用動向を把握	宇治市、城陽市、立命館大学等で定例会を実施し、データに基づき利用促進等について協議
E社	バス課にて、路線ダイヤ編成等管理			ほぼ定時運行できており計測は実施せず		
H社	営業企画グループ	必要な場合は最新の統計データ(豊橋市と連携)を活用	各バス停での便別乗降者数を把握する仕組みを構築し、日々のデータを取得	GPSを搭載し、車両位置により、リアルタイムの遅延や交通渋滞等を把握。搭載のデジタルタコグラフにより車速や休憩等の運行管理・指導も実施	豊橋市と協力し、必要な場合はアンケート調査を実施	

事業者名	情報・データの 検討部署	事業環境データの 取得等	旅客流動データの 取得等	運行管理データの 取得等	その他データの 取得等	社外との連携体制
L社	専属のデータ分析部署は無い。事業計画策定部門の担当が必要に応じて情報収集、分析を実施	国・県・市町村のHPを必要に応じて閲覧、統計データを収集	IC カードのデータを利用して、便別の乗降データを収集。調査員や運転者による調査を必要に応じて実施	IC カードのデータを利用して、便ごとの停留所通過時刻を収集		
D社	市企業局 総務課 庶務担当	年に1回利用者アンケートを実施				
M社	業務部業務課(1部1課)内の営業企画担当	各市村担当者に直接問い合わせ。市村発行の広報誌などから最新データを収集	平成28年3月2日に15年ぶりのOD調査を実施して取得。	事故防止委員会等に寄せられた乗務員からの情報をもとに後日確認を実施	バスの日の行事で、アンケートを配布・回収	外国人旅行者受入環境整備協議会、近畿大学をはじめ複数の大学、経営コンサルタント、NPO等と連携
F社	企画管理部(専属担当者は無し)		年に一度、調査員乗車によるOD調査を実施	常に現場乗務員の意見に耳を傾け、改正の都度これを取り入れる	自治体を実施したアンケート調査、乗務員が聞いているお客様の生の声を参考にしている	各自自治体と利用促進策について常に意見交換ができる体制を構築
G社	本社営業部		運転手の日報から停留所ごとの乗降人員を把握。および年1度OD調査を実施。	乗務員からの聞き取りなどにより乗車定員が満員になる路線や遅延になる路線などの情報を取得	自治体からの依頼によりアンケート調査を活用	自治体と地域住民と事業者の協議会に出席して意見交換を実施

<参考資料4> ヒアリング調査結果

(1) 立川バス株式会社 平成 28 年 11 月 30 日実施

A) 基本情報

本社所在地：東京都立川市

保有車両台数：215 台

全従業員数：401 人

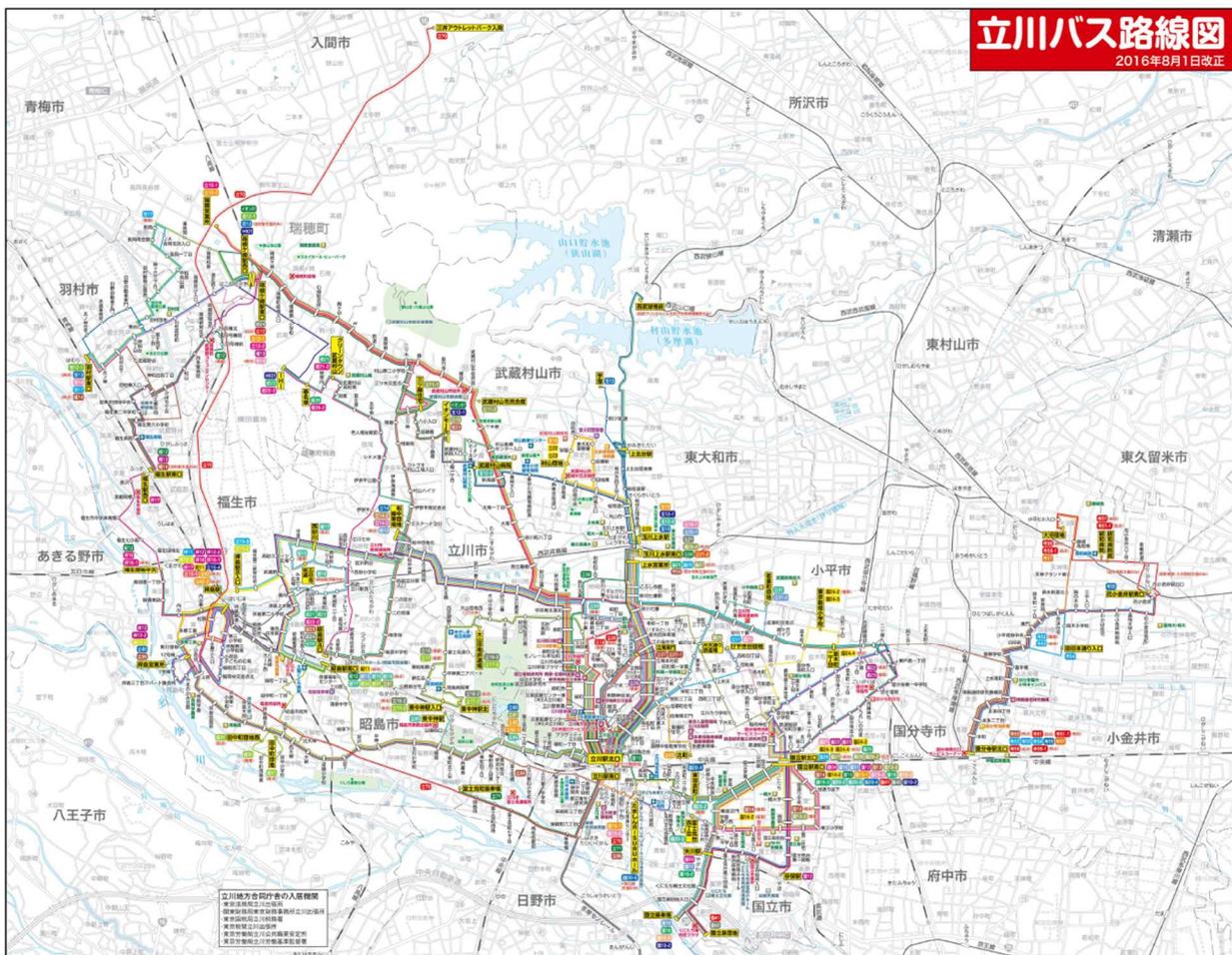
企画業務担当者数：4 人（専任）

B) バス運行エリア

東京都立川市、国立市、国分寺市、小平市、東大和市、武蔵村山市、昭島市、福生市、瑞穂町、羽村市（10 市町）

C) 事業概要

立川市を中心とした路線バス 25 路線を運行している。



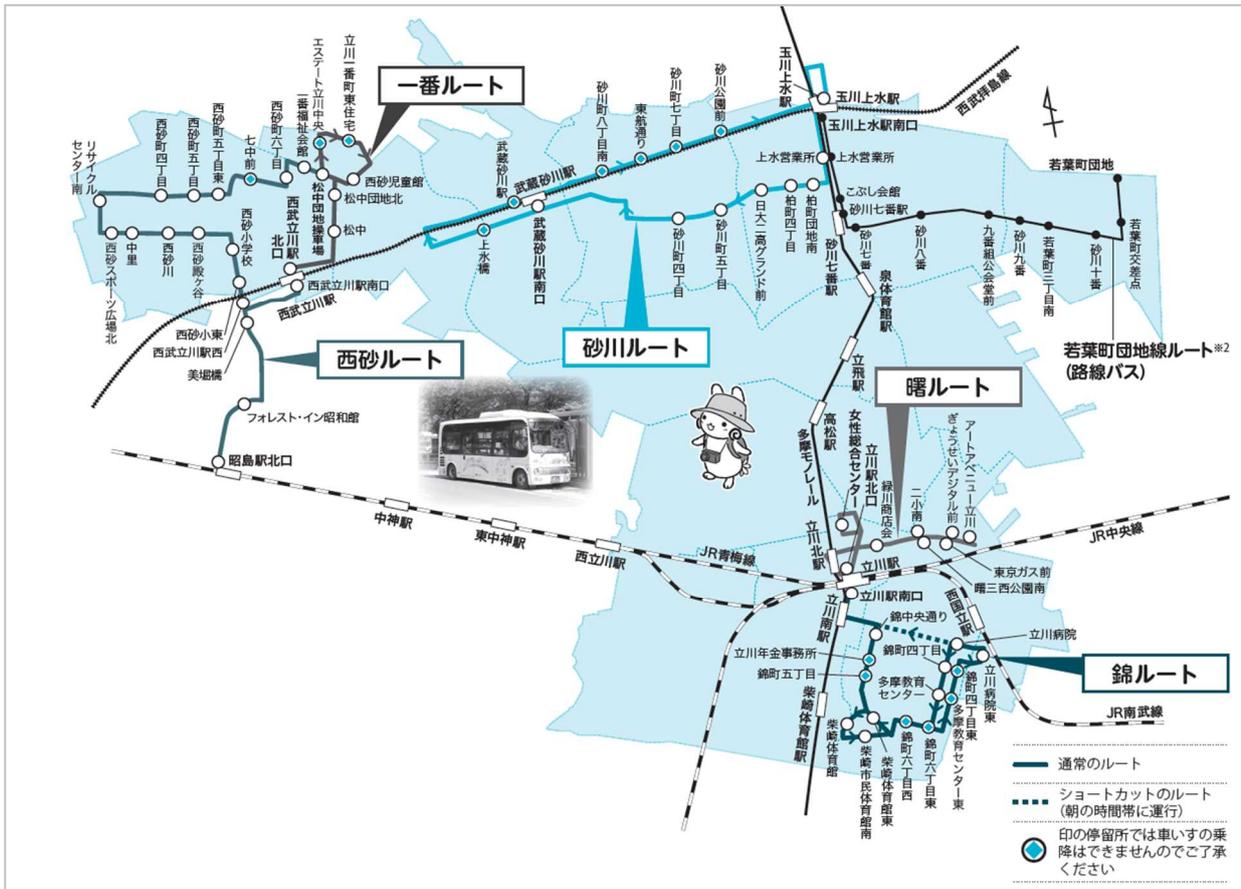
出典：立川バスホームページ

図 10 立川バス路線図

コミュニティバス事業も表 12 に示す 5 市で実施している。

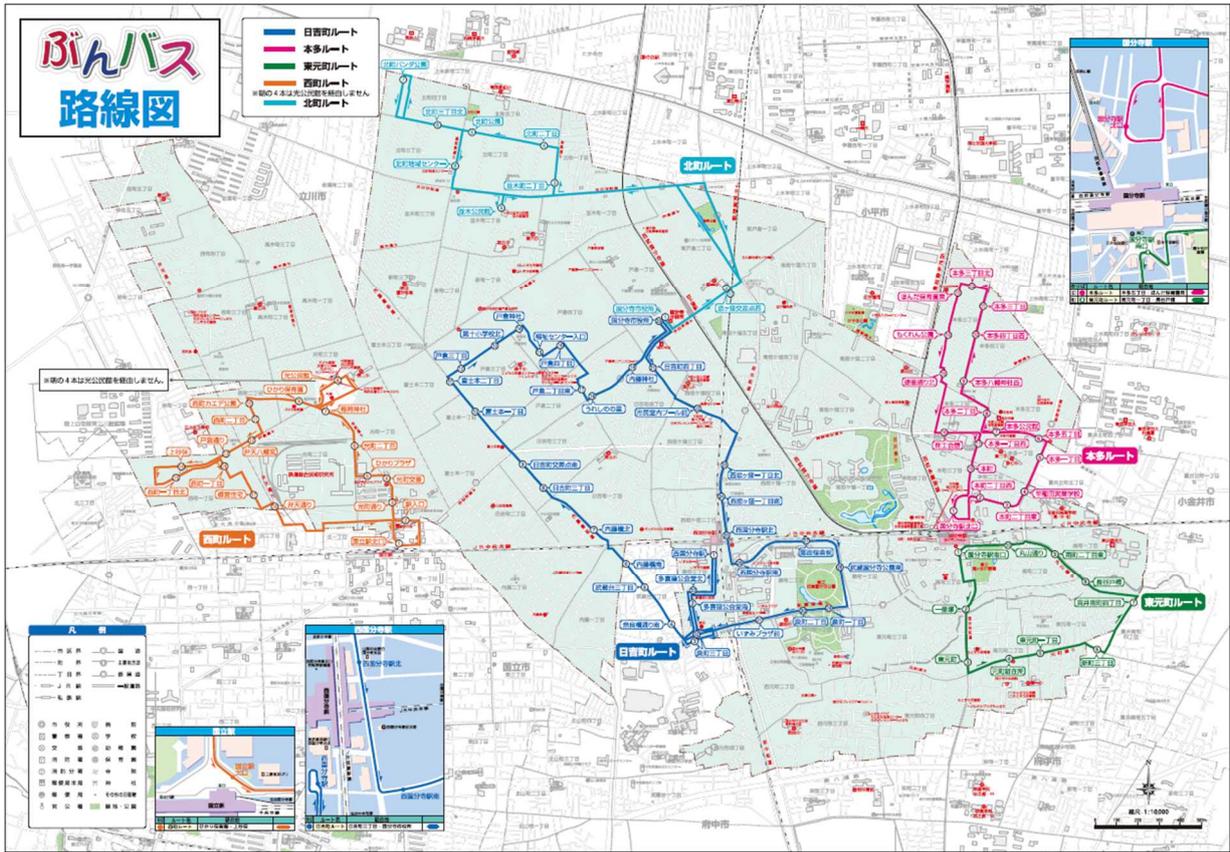
表 12 立川バスが運行するコミュニティバス

立川市「くるりんバス」	5 ルート
国立市「くにっこ」	2 ルート
国分寺市「ぶんバス」	5 ルート
武蔵村山市「MM シャトル」	3 ルート (通勤時) 3 ルート (日中時)
昭島市「A バス」	3 ルート (7 系統)



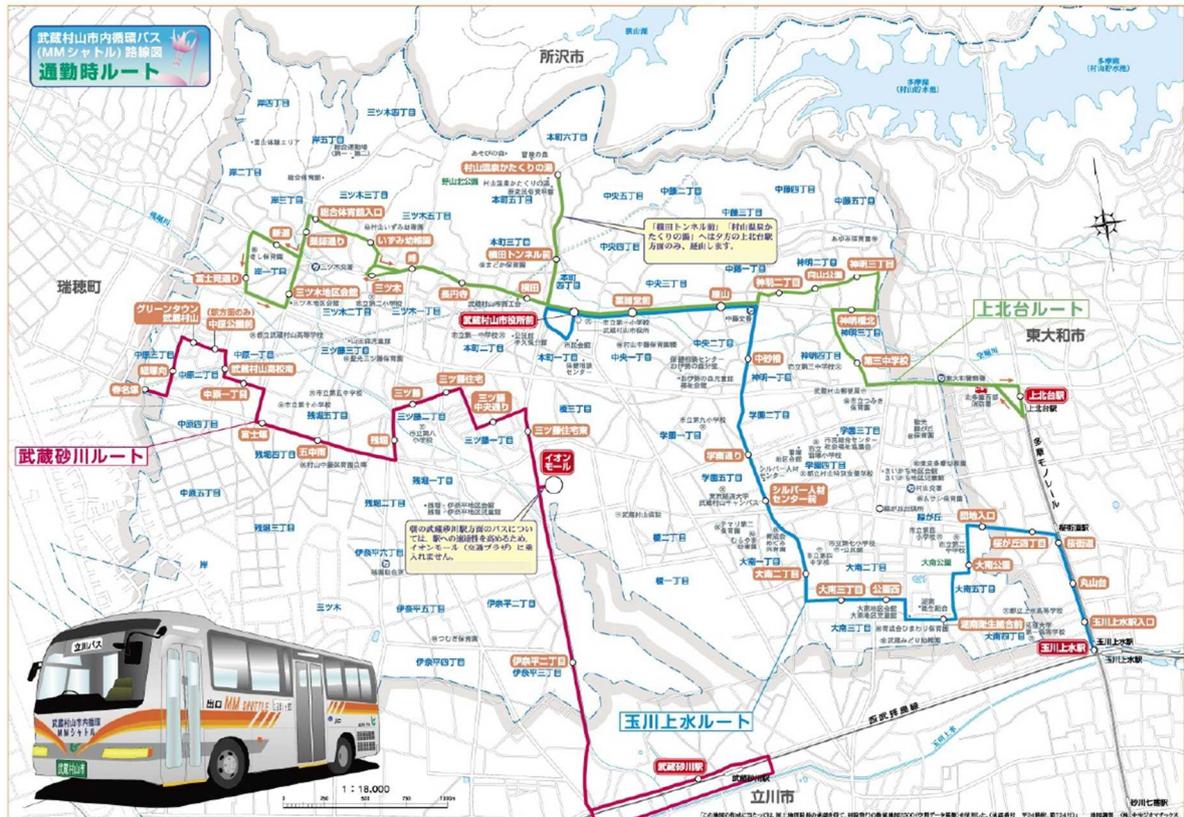
出典：立川市ホームページ

図 11 立川市「くるりんバス」路線図



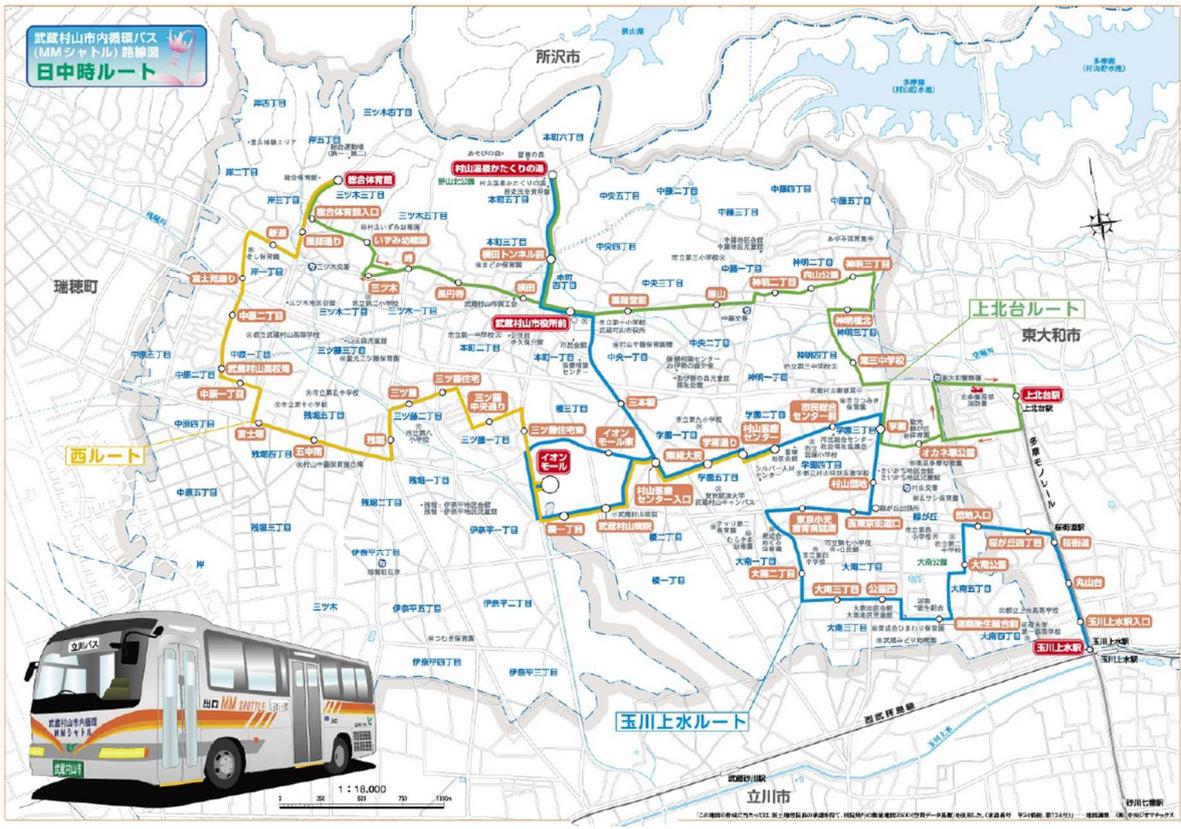
出典：国分寺市ホームページ

図 13 国分寺市「ぶんバス」路線図



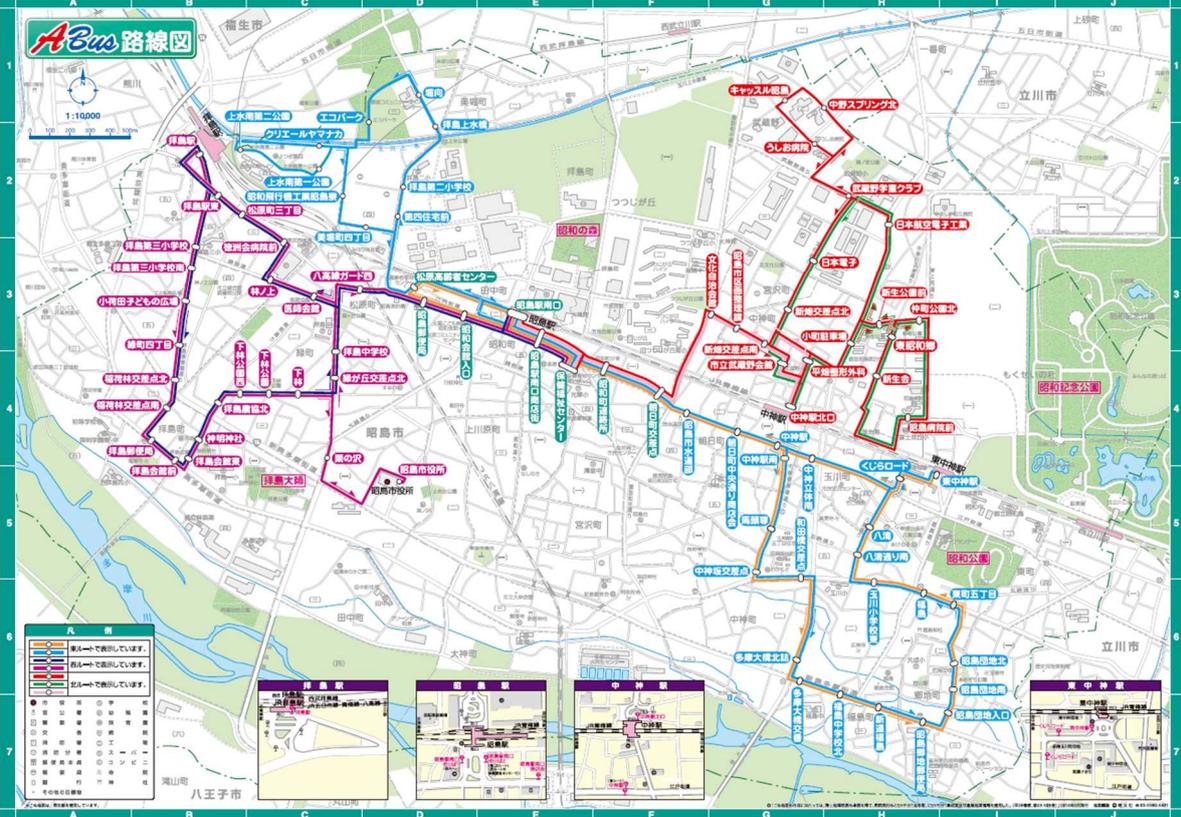
出典：武蔵村山市ホームページ

図 14 武蔵村山市「MM シャトル」路線図(通勤時ルート)



出典：武蔵村山市ホームページ

図 15 武蔵村山市「MM シャトル」路線図(日中時ルート)



出典：昭島市ホームページ

図 16 昭島市「A バス」路線図

D) バス路線の運行状況等

○ 地域の利用状況

- ・ ベッドタウンであり、通勤通学の駅までの片側輸送が多い。
- ・ 高度経済成長の時にできた団地が多く、今は高齢者が多くなってきている。
- ・ 立川市では、若葉町団地や大山団地折返場はバスの利用者が多い。
- ・ 国立市では、けやき台団地のバスの利用者が多い。
- ・ 立川市の松中団地や武蔵村山にある村山団地は以前に比べるとバスの利用者が減っている。
- ・ 運行エリア内の東側の都心に近い地域は利用者が多く、西側ではバスの利用者が少ない傾向にある。
- ・ 立川市役所周辺の立川新市街地は公共施設が増えてきており、そこへ立川駅からの利用者が増えてきている。
- ・ エリア内で小学校行きの路線を新たに整備した。生徒の利用により逆方向（駅から郊外向き）の利用者数が増えてきている。
- ・ エリア内のショッピングセンターの従業員の利用が年々増えてきている。
- ・ 定期券は、以前は紙のものを発行していたが、昨年から IC カードに切り替えたところ、定期券利用者が増えてきている。
- ・ IC カードの利用率は 7 割である。IC の定期券利用者を含めると 8 割を超える。現金の利用者は 1 割前後である。残りは紙の回数券の利用である。IC カードの一日乗車券もある。
- ・ 立川市は国の機関の関連施設、商業施設が増加傾向にある。そのためバス利用者も増えている。一方で、観光地がないことがデメリットである。

○ コミュニティバスの状況等

- ・ コミュニティバス事業は毎年自治体と随意契約を交わしている。
- ・ 路線バスではカバーできない交通空白地域を運行している。また、公共施設を廻ることがコミュニティバス導入の目的だが、市によっては路線バスのような位置づけで運行しているところもある。
- ・ 路線バスは距離によって料金は変わるが、コミュニティバスは均一料金である。
- ・ コミュニティバス専属の運転士がいる。全体で 60 人程度である。

E) データの収集状況

○ 収集データ

- ・ バス停留所間の OD データ（月別・日別・曜日別で集計）
- ・ 最初の停留所案内から最後の停留所案内までの平均所要時間

○ データの収集方法

- ・ IC カードデータと整理券のバーコードデータを読み取り収集している。

○ データの活用状況

- ・ 旅客サービス課の 9 人のうち、収入の分析は 3 人が担当。OD データから資料を作成し、まず課の中で報告を行う。

- ・ 月に 1 回社内会議で集計結果等の報告をする場がある。そこで意見交換や分析を行う。分析内容は、営業所ごとに昨年との比較（同じ曜日や月）を行う。
 - ・ 社内では月単位、課内では日単位で比較している。
 - ・ 立川は毎年新しい施設や道路が新設されるので、その供用開始に合わせてダイヤを組んでいる。
 - ・ データはダイヤ編成等に活用している。
- **データ収集のきっかけ**
- ・ 今までは年に 1 回バイトをたくさん雇ってカウントしたり、駅で社員が地道にカウントしたりしていたが、その日一日のデータしか得られなかった。
- **データ収集による効果**
- ・ OD システムを導入することで効率化を図ることができた。また、現場の声の検証や裏付けができるようになった。
- F) **取組み状況**
- **企画業務担当者の役割等**
- ・ ダイヤは年に 1 回改正している。その他、季節ダイヤ（夏、年末年始）がある。
 - ・ 担当者の主な業務は、ダイヤシステムを使用した運行計画の作成、時刻表の作成である。案を作成後に協議を行う、合意がとれたら運行することになる。ダイヤ検討の際には、OD データを活用している。
 - ・ このダイヤシステムは労働条件、所要時間をすでにインプットしており、ダイヤを変更すれば全て変わる仕組みである。
- **車庫以外の場所での運転士の交代**
- ・ 交代場所は営業所単位が基本であるが、効率化を求めていく中で、連絡車（軽自動車）で運転手が交代場所に行き、交代を行っているところがある。
 - ・ 営業所の数が多くないので、営業所まで戻らなくても運転手が交代場所まで行くことで、現地での休憩を可能としている。
- **その他の効率化や利便向上策**
- ・ 国立駅北口～弁天通り折返場の回送をやめて営業化した。
 - ・ 小学校行きの路線については、もともと小学校側から停留所を設置してほしいという要望があった。
 - ・ また小学校近隣に土地を借りることができ、ロータリーを整備し、停留所を設けることができた。
 - ・ 武蔵村山市の商業施設は従業員も来場者も相当数いるので、土日のダイヤの増便等の要望に応じている。
 - ・ 建物の増設などで需要が見込めるところに路線を通すようにしている。一方で、利用数が少ないところは減便している。毎年同じ車両数でやりくりしているため毎年増便と減便が混在している。

- ・ 減便は OD データを見て判断している。待ち時間は 20 分を目処としている。地域住民にアンケート等で意見を聞いているわけではない。
 - ・ バスロケーションシステムについては、地域住民から導入に対する要望もあり、現在導入する方向で検討している。
- **コミュニティバスの再編にかかる協議・情報交換**
- ・ 今年の 9 月に立川市の「くるりんバス」で大きな再編を実施したが、2 年半前から立川市と再編計画について協議をしてきた。コミュニティバスと一般の路線バスの路線がかぶっていたためである。
 - ・ 立川市からルート選定の案が提示され、その後立川バスでそのルートで実際に走行できるかどうかを協議した。
 - ・ コミュニティバスの車両は市が保有し、整備と運行は立川バスが運行している。費用は補助金対応で赤字にはならないようになっている。
 - ・ 立川市の地域公共交通会議は 3 ヶ月に 1 回のペースで実施されている。
- **取組みの評価**
- ・ 年度計画の目標は、新たな施設立地が当該年度内にあるかないか、ある場合どの程度の利用が見込めるか、費用対効果はどのくらいか、路線別収支から路線が赤字になっているところは何が原因でどういった対策を立てるのかを考えて設定している。
- G) **社内の取組み環境**
- **現場からの声の吸い上げ**
- ・ 営業所には、最近利用者が増えたバス停や道路の混雑状況など報告があり、各事務所を通じて連絡がくる。
 - ・ 月に 1 回、労働組合と協議する場を設けている。労働組合は提案内容の検討の材料として、運転士から労働条件や所要時間、安全対策に関する意見を吸い上げている。
- **社内の協議体制等**
- ・ 運輸部は部長と課長同士で、報告事項や今後の予定について 10 日に 1 回のペースで話し合っている。
 - ・ 部課所長会議は営業所の所長と本社の課長以上が月 1 回集まり、1 時間ほど会議をする。各営業所の報告事項などを話し合っている。
 - ・ 運輸部の課長と各営業所の所長と副所長が話し合う連絡会議が月に 1 回ある。
- **社員教育**
- ・ 教育担当の部署が、乗務員を対象に CS 教育を実施している。接遇の向上のために外部の講師を依頼して、少人数で 1 日かけてやっている。
 - ・ 社内の年度別教育や営業所単位では、小集団教育でアルコールなどの教育、交通安全の教育、事故防止の教育を季節ごとに実施している。

(2) 豊鉄タクシー株式会社 平成 29 年 1 月 24 日

A) 基本情報

本社所在地：愛知県豊橋市

保有車両台数：14 台

全従業員数：26 人

企画業務担当者数：2 人（兼任）

B) バス運行エリア

愛知県豊川市、豊橋市、新城市、田原市

C) 事業概要

タクシー事業がメインであるが、ジャンボタクシーによるコミュニティバス運行事業を実施。

表 13 豊鉄タクシーが運行するコミュニティバス

新城市「Sバス」	2 路線
豊川市	8 路線
豊橋市	2 路線
田原市	3 路線

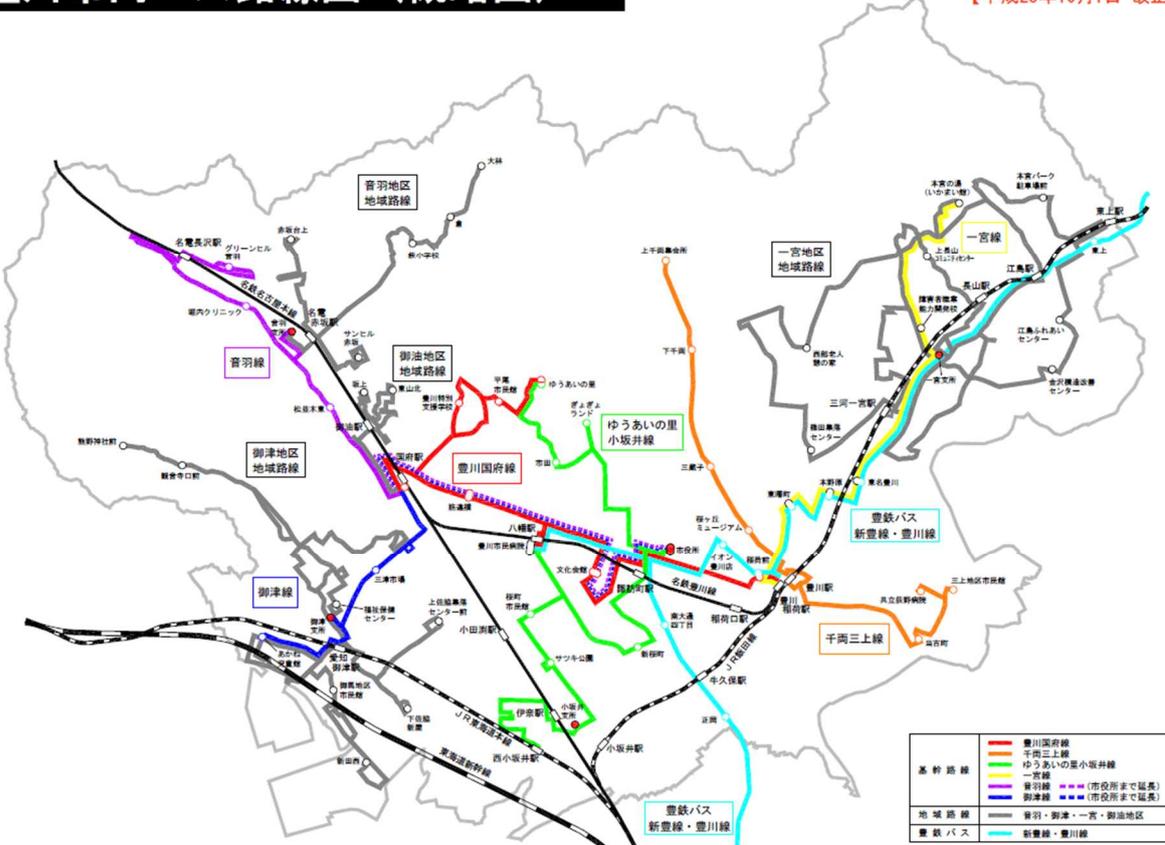


出典：新城市ホームページ

図 17 新城市「Sバス」路線図(西部線・北部線を運行)

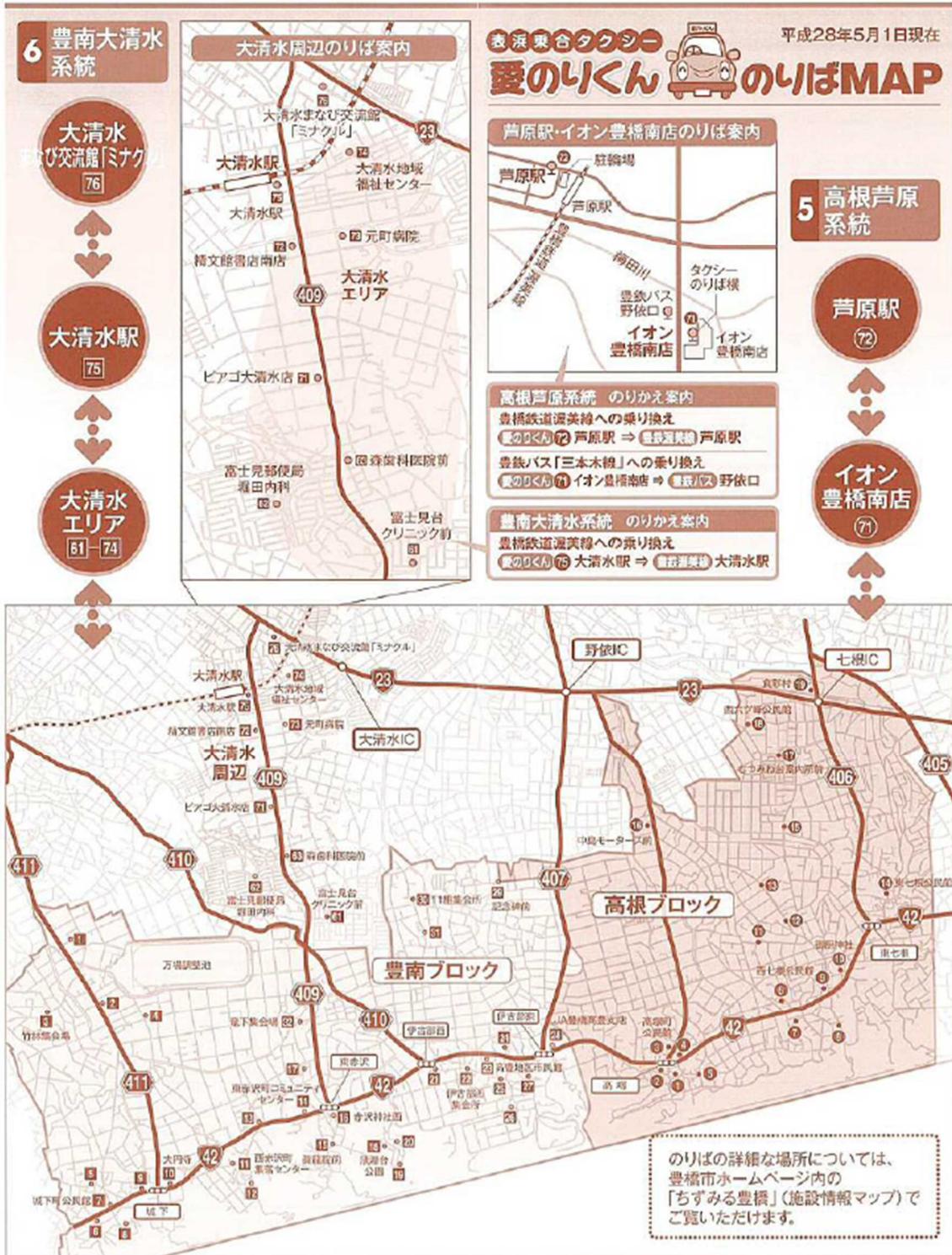
豊川市内バス路線図（概略図）

【平成28年10月1日 改正版】



出典：豊川市ホームページ

図 18 豊川市コミュニティバス路線図



出典：豊橋市ホームページ

図 20 豊橋市「愛のりくん（高根芦原系統、豊南大清水系統）」路線図



出典：田原市ホームページ

図 21 田原市「ぐるりんバス(八王子線)」路線図



出典：田原市ホームページ

図 22 田原市「ぐるりんバス(中山線)」路線図

D) バス事業の状況等

○ バス事業参入の経緯

- ・平成15年10月に新城市内の1路線で運行したのが最初である。新城市内には営業所が無く、このために新たに設けた。その後、平成16年に豊川市合併前の音羽町、御津町で運行を開始。平成21年に新城市のもう1路線で運行。平成22年には田原市で1路線、豊橋市で2路線を運行、平成23年には豊川市の市町村合併による路線再編があり、そこで合併前のエリアに加えて、豊川市内の全8路線で運行するようになった。平成27年には田原市でもう2路線を運行。このように徐々に拡大している。
- ・運行のきっかけは自治体から声がかかったことである。当時はタクシー会社が参入するのは珍しかった。コンパクトな車両を運行したいという行政側のニーズとマッチした。

○ 事業の実施体制

- ・運行しているのは全て10人乗りのジャンボタクシー（ハイエース）である。各路線に1台ずつを割り当てている。また予備の車両を用意している。
- ・田原市以外は事業参入の都度新たに車両を調達している（購入ではなくリース）。
- ・コミュニティバス以外の乗合バス事業はやっていない。
- ・コミュニティバス事業の実施により、本来の事業の柱であるタクシー事業の方への影響（利用者数減少による収益減など）はあると感じている。
- ・平成23年に豊川市の路線再編後のコミュニティバスを請け負うことになったが、乗務員や車両の確保において素早く対応するスキルが求められた。
- ・事業拡大時の乗務員の確保においてはバス乗務員のOBを採用するなどした。
- ・車両の調達の際には行政や運輸支局とともにバリアフリーの適用除外となるように申請して、素早く対応できるようにした。

○ バスの運行状況や交通状況

- ・事業を行っている中で、一番規模が大きい自治体は豊川市（8路線）である。
- ・豊川市の路線の中で利用者数の多いのは千両三上線、ゆうあいの里線である。
- ・月に4~5回ほど満車になることがある。その際は予備車両やタクシー車両を投入することで、行政や利用者に安心感をもってもらっている。
- ・この地域は車依存の高い地域である。タクシー事業の方は一定規模の需要がある。

E) データの収集状況

○ 収集データ

- ・バス停毎の乗車と降車の人数
- ・バス停間のOD
- ・遅延や満車になった場合などの状況

○ データの収集方法

- ・バス停毎の乗者降車人数については乗務員がバス停毎に記録している。全ての便で実施している。乗務員も協力的である。

- ・ バス停間の OD については、調査員がバスに乗り込んで計測している。
 - ・ これら以外には売上や回数券等の券別の販売状況を報告している。
 - ・ 遅延と満車の情報は乗務員から報告を受ける。利用者からの意見や苦情等に関する報告もある。
- データの活用状況
- ・ データは月に 1 回各市に報告している。事業を行っている全ての市で同様に実施している。
 - ・ これらの情報をもとに便数の変更などの改善策が施されたことがある。
 - ・ 自社でデータを分析して、次なる施策を提案することまでは実施していない。データの分析や活用は行政が担当している。
- F) 取組み状況
- 行政との関わり
- ・ コミュニティバスの運行内容については基本的に市が決めている。無理なく運行できるか内容については確認している。
 - ・ 行政の担当者とは特に壁を感じていない。
 - ・ 利用者の意見については、行政によってはアンケート調査を実施することもあり、それに協力している。
- 今後の取組み予定
- ・ GPS の導入を予定しているが、遅延データの蓄積のためではなく、利用者からバスの現在位置情報に関する問い合わせがあったときに即座に回答できるようにするためである。既にタクシー車両に搭載しているものと同じ仕様のものを予定している。
- G) 社内の取組み環境
- 現場からの声の吸上げ
- ・ 乗務員とは定期的に（年に 3 回）ミーティングを行い、現場での問題点（遅延や満車状況）や利用者からの苦情の報告を受けている。
- 社内の体制
- ・ バス事業は、タクシー事業と担当者を分けて管理を行っている。

(3) 琴参バス株式会社 平成 29 年 2 月 2 日

A) 基本情報

本社所在地：香川県丸亀市

保有車両台数：95 台

全従業員数：122 人

企画業務担当者数：5 人（兼任）

B) バス運行エリア

香川県丸亀市、坂出市、まんのう町、琴平町、綾川町、善通寺市、宇多津町、多度津町
（一部、高松市内を運行）

C) 事業概要

一般路線 9 路線のほか、丸亀市内のコミュニティバス、坂出市内の循環バス、綾川町では公共交通バス実証実験運行による坂出綾川線（1 路線）を運行している。

表 14 琴参バスが運行するコミュニティバス等

丸亀市	5 路線
坂出市	循環 2 ルート
綾川町（実証実験中）	1 路線

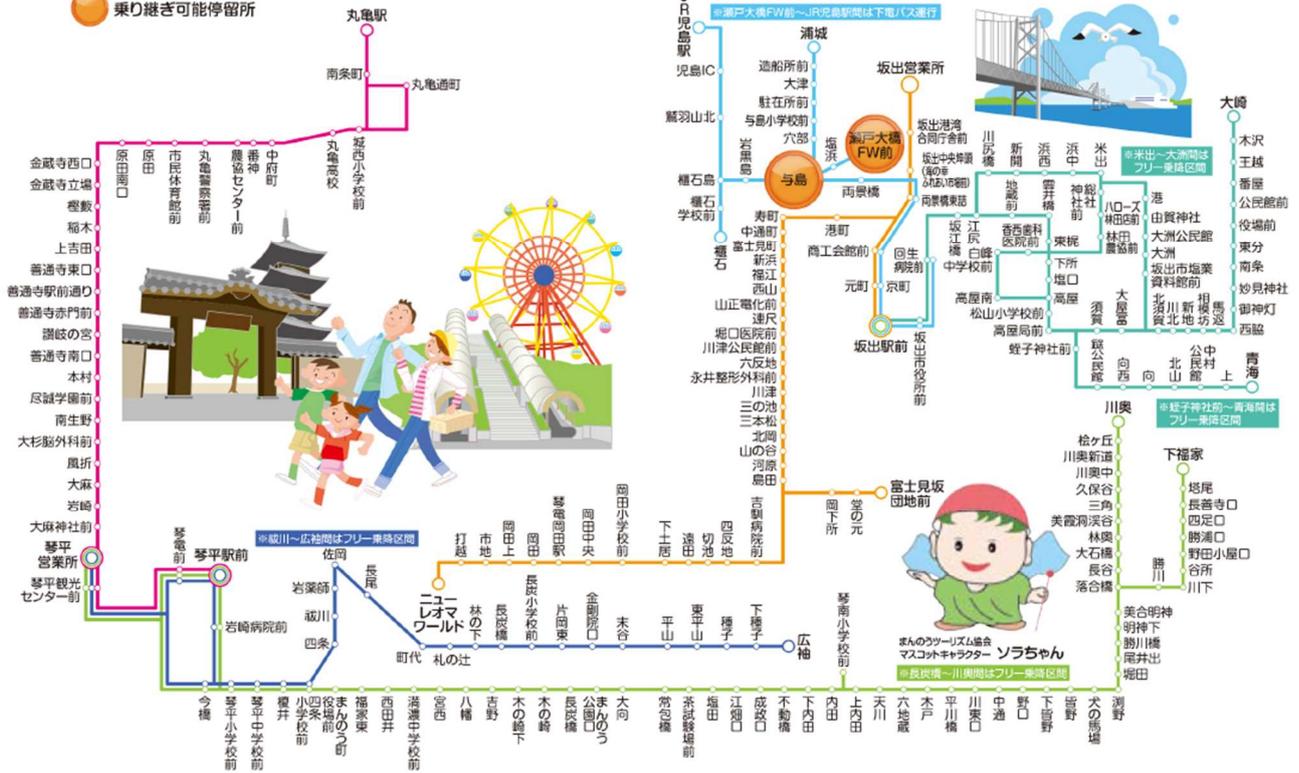
一般路線図

ご案内

路線一覧(インデックス)

- 琴平線 丸亀駅～丸亀通町～善通寺赤門前～尽誠学園前～琴平駅前
- 美合線 琴平営業所～琴平駅前～内田～落合橋(～美露洞渓谷～川奥)～下福家
- 炭所線 琴平営業所～琴平駅前～長尾～長炭橋～広袖
- 瀬戸大橋線 回生病院～坂出駅前～向景橋～瀬戸大橋FW前～岩黒島～礪石 ※瀬戸大橋FW前～JR児島駅間は下電バス運行
- 島田・岡田線 坂出営業所～坂出駅前～島田(～富士見坂団地前)～琴電岡田駅～打越～ニューレオマワールド
- 王越線 坂出駅前～江尻(～米出～青海)～高屋～王越～大崎

乗り継ぎ可能停留所

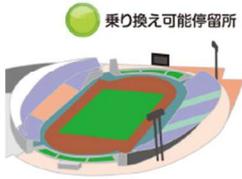


出典：琴参バスホームページ

図 23 琴参バス一般路線図

丸亀コミュニティバス 路線図

ご案内



丸亀コミュニティバス

運賃/大人200円
 ※小人、運転免許返納者は100円
 ※障がい者は、大人・小人運賃の50%引



- 路線一覧(インデックス)
- 丸亀垂水線**
 右回り…
 起点:丸亀港～終点:丸亀港間は全区間循環です。
 左回り…
 起点:丸亀港～終点:丸亀港間は全区間循環です。
 - 丸亀西線**
 城西高校方面…労災病院～城西高校前～普通寺IC
 バスターミナル～城西高校前～労災病院
 塩屋橋方面…労災病院～塩屋橋～普通寺IC(バ
 ターミナル～塩屋橋～労災病院)
 - 丸亀東線**
 三谷団地前行…宇多津駅北口～丸亀駅～飯山総合
 学習センター～三谷団地前
 宇多津駅北口行…三谷団地前～飯山総合学習センター～
 丸亀駅～宇多津駅北口
 - レオマ宇多津線**
 ニューレオマ行…宇多津駅北口～丸亀駅～飯山
 市民総合センター～ニューレオマワールド
 宇多津駅北口行…ニューレオマワールド～飯山市民
 総合センター～丸亀駅～宇多津駅北口
 - 綾歌宇多津線**
 綾歌市民総合センター～湯舟道行…宇多津駅南口～
 丸亀駅～綾歌市民総合センター～湯舟道
 宇多津駅南口行…湯舟道～綾歌市民総合センター～
 丸亀駅～宇多津駅南口

出典: 琴参バスホームページ

図 24 丸亀市コミュニティバス路線図



出典：坂出市ホームページ

図 25 坂出市循環バス路線図

D) バス事業の状況等

○ バス事業の状況

- ・ 当初丸亀市内を運行していた対キロ区間制運賃の路線を、丸亀市と連携し平成 9 年 10 月に丸亀コミュニティバスとして路線運賃を均一料金（200 円）に再編し、運行を開始した。また、平成 17 年の丸亀市合併を機会に綾歌、飯山地区への路線拡大を図り、今は 5 路線、平日 72 便、日祝 62 便を車両 14 台の車両で運行している。
- ・ 丸亀市のコミュニティバスの利用者は 25 万人を達成。まだ伸びる余地はあるとみている。路線バス事業のうちでコミュニティバス、循環バスの利用者が低運賃ということもあり利用者数が最も多い。
- ・ 坂出市エリア内には一般路線と坂出市が主体となる循環バス路線がある。一般路線が坂出駅に人を運び、循環バスによって駅周辺の市中心部を循環するなど、運行計画の検討等、市との協力体制を構築している。
- ・ まんのう町の路線は幹線道路を走る 2 路線（一般路線）がある。ともに琴平駅を起点に山間部へ向かう路線である。

○ バスの運行状況や交通状況

- ・ 空港を結ぶ路線は平成元年、高松空港が現在の場所へ移転、開港した当時に中西讃エリアより空港を結ぶ路線を運行したが採算性が悪く約 1 年半で一旦廃止となったが、平成 25 年に県からの要望で運行を再開した。再開後は堅調な利用状況である。
- ・ 丸亀市のコミュニティバスは通院・買い物の利用が多い。
- ・ 丸亀市は定住自立圏構想の取組みを進めているところであり、バスを便利にして住みやすくする方向性を打ち出そうとしている。既に周辺市町と連携して、消防署や警察が合併されている。また、丸亀市はコンパクトシティを目指して都市再生計画を進めている。
- ・ 車両サイズが小さくて満車になることがある。しかし、車両サイズを大きくすると、道幅の狭いところを運行できなくなる。
- ・ 平成 13 年に琴平－高松間の路線が廃止されてから、地域間を広範囲で跨ぐ路線は無い。その頃から市町村内で完結する路線へと移行し始めた。地域間の交流が少ないのも理由である。
- ・ 琴平線は山間部から丸亀高校に通う生徒のため、町の要望もあり運行しているが、補助金需給要件に満たないため自主的に運行している。

E) データの収集状況

○ 収集データ

- ・ 便毎の乗降者数
- ・ バス停間の OD
- ・ 遅延や満車になった場合などの状況

○ データの収集方法

- ・ 便毎の乗降車数は乗務員が計測している。

- ・ バス停間 OD は年に数回調査員により調査を実施している。OD 調査は人手や手間がかかる。
- データの活用状況
 - ・ どの系統やどのバス停の利用者数が多いかをランキング表にして示している。これを路線の見直しや追加をする際の参考に使っている。実際にこれらの情報をもとに重複路線の見直しを行っている。また、行政の方でも、前年比較をしたり、バス停毎に整理したりしている。
 - ・ また、データの整理方法については学識者のアドバイスをもらっている。

F) 取組み状況

○ 行政との関わりと取組み

- ・ 丸亀市とは有効な関係にある。丸亀市のコミュニティバスは国交省の優良事例として紹介されたことがある。
- ・ 坂出市の循環バスについては、市内をコンパクトにまわることのできる路線が欲しいという市の要望を実現したものである。毎時同じ時間（分）にバスが発車するパターンダイヤとなっている。また、運賃を 100 円（小学生未満は無料）として利用しやすくしている。

○ 地域との関わりと取組み

- ・ 平成 23 年 10 月のダイヤ改正時に丸亀市が市内にあるコミュニティ（自治会等）を巡回しバスのヒアリング調査を行った。バスや路線に対する要望を直接聞き、1 年かけて意見集約した。こうした意見を年に 2 回開催される経営協議会に諮り、バス路線の改善を行った。
- ・ また、コミュニティバスの見直しの際に、学校にヒアリング調査をしたこともある。市とお互いに調査を行いながら検討を進めている。補助金ありきで事業を行っていない。
- ・ まんのう町の路線の利用客は学生中心である。運賃は対距離であり、通学定期が高くなることから 400 円を超える区間については上限 400 円として通学定期運賃を設定し、利用促進に繋げている。収入は減るが交通弱者に対する公共交通の利便性を考えて、地域のために実施している。また、まんのう町が運行しているデマンドタクシーと路線バスとが共存できるように、共通パス券を発行し、お互いが利用できるようにしている。また、住民がバスを購入しやすくするため地域のお店で販売している。
- ・ 空港リムジンバスや坂出綾川線については、綾川駅周辺にショッピングモールがあり、ショッピングモール内の映画館を利用する方を対象に映画料金の割引や帰りのバス運賃無料といった施策を実施している。
- ・ 空港リムジンバスについて、ビジネス客に利用してもらえよう地元企業へパンフレットを配布し、認知度向上に努めている。
- ・ 地域の状況を踏まえて、フリー乗降、昼間回数券、免許返納者割引を実施している。

○ 今後の取組み予定

- ・ 丸亀市では平成 29 年度以降で利用者の利便性向上を目指しバスロケーションシステムの導入を図り利用者へバス情報を発信する予定で検討を進めている。バスロケは直接収益を上げるわけではないが、各営業所における運行管理の効率性が大幅に改善されることや、特に運行本数の少ない路線ではお客様が安心して利用するために「バスが到着・出発した後なのか否か」を携帯電話等で簡便に確認できることが重要であると考えた。また、旅客に安心感を与え、利用促進につながるものと考えている。

G) 社内の取組み環境

○ 会社の風土と今後の取組みの方向性

- ・ 明治 44 年の創業で沿線の方々に株主になってもらい、軌道事業をスタートした。その後バス事業に転換したが地元との密着が強い。
- ・ 今後は人口減少が進む。バス路線も減るであろうが、少しでも乗ってもらえるように地元の意見を聞いたり、バスを知ってもらったりして地域のために取組みを進めていきたい。例えば、保育園や幼稚園に行つてバスに興味をもってもらったり、高齢者等にバスを知ってもらったりするソフトな取組みをやっていきたい。ハードな取組みでは IC カードの導入をオリンピックまでにはやりたい。
- ・ 路線の再編にあたっては、病院をつなぐ路線、定住圏構想につながる通勤バス（予約制かつデラックス仕様のバス）、幹線とフィーダーを明確にした路線などを考えてやっていきたい。

本編第2章第3節 自治体アンケート調査 関連

<参考資料5> 自治体アンケートの各設問別の集計結果

(1) 設問一覧

表 15 自治体アンケート調査項目

問番号	設問
問 1	地域公共交通網形成計画等の交通マスタープランを策定されていますか？
問 2	貴市町村ではコミュニティバスを運行されていますか？
問 3	民間バス事業者の路線維持を目的とした補助（コミュニティバスを除く）を実施していますか？
副問 1	補助金の拠出に対して、議会等では減額・増額のどちらの意見が多いですか？
副問 2	補助対象路線の収支状況の改善につながるような対応を実施していますか？
問 4	どのような機会に、民間バス事業者から事業概況に係るデータを収集していますか？
副問	以下のうち民間バス事業者から収集しているデータについて、あてはまるもの全てご回答ください。
問 5	上記民間事業者の持つデータについて、既に定期的に収集しているものも含め、交通行政の充実化のために地方公共団体として必要であると思われるもの全てご回答ください。
問 6	コミュニティバスの運行を委託する際、上記のような事業概況に係るデータの提供を義務づけていますか？
問 7	行政エリア内の民間バス事業者は、旅客流動等の定量データの取得・分析を実施していますか？
問 8	行政エリア内の民間バス事業者に、さらなる事業改善努力をして欲しいと感じていますか？
問 9	このようなガイドラインを民間バス事業者へ配布することは、地方自治体として効果があると思われますか？
問 10	行政エリア内のバス事業者へガイドラインを周知・徹底して頂くことは可能ですか？

(2) 集計結果

「問1」の「地域公共交通網形成計画等の交通マスタープランを策定されていますか？」については、「策定する予定は無い」が317件で46.3%と最も多く、次いで「策定済み」が173件で25.3%、さらに「策定する予定である」が119件で17.4%と続いている。

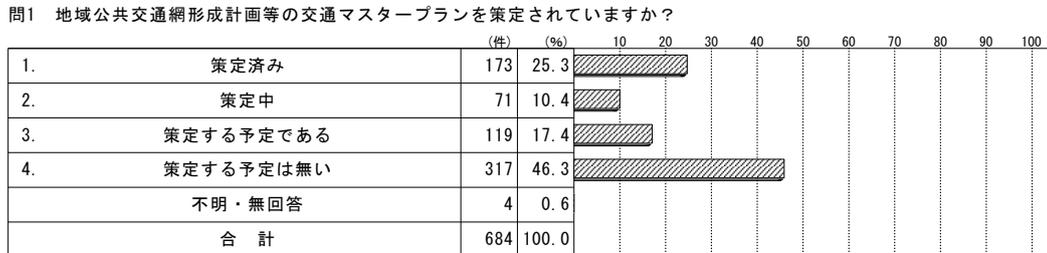


図 26 交通マスタープランの策定

「問2」の「貴市町村ではコミュニティバスを運行されていますか？」では、「運行している」が456件で66.7%、「運行していない」が226件で33.0%となっている。

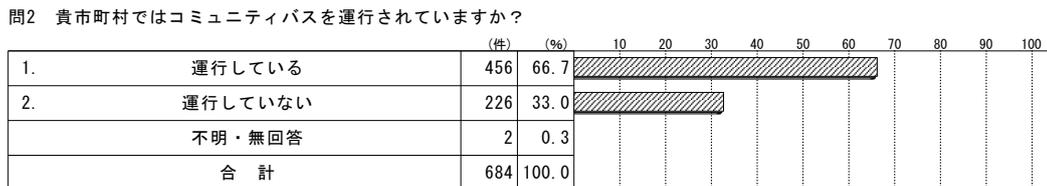


図 27 コミュニティバスの運行

「問 3」の「民間バス事業者の路線維持を目的とした補助（コミュニティバスを除く）を実施していますか？」では、「毎年拠出している」が 428 件で 62.6%と最も多く、次いで「拠出する予定は無い」が 219 件で 32.0%、「拠出していないが今後拠出の必要性が高い」が 32 件で 4.7%と続いている。

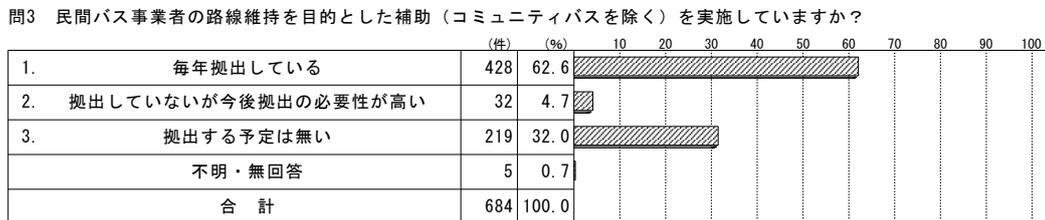


図 28 民間バス事業者の補助

「問 3-副問 1」の「補助金の拠出に対して、議会等では減額・増額のどちらの意見が多いですか？」では、「どちらともいえない」が 371 件で 86.7%と最も多く、次いで「減額すべきとの意見が多い」が 51 件で 11.9%、「増額すべきとの意見が多い」が 2 件で 0.5%と続いている。

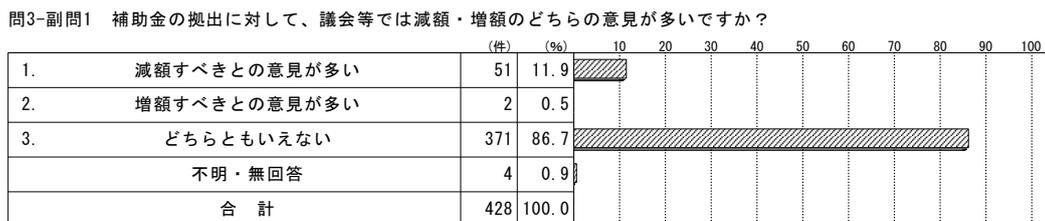


図 29 ①議会の意向

「問 3-副問 2」の「補助対象路線の収支状況の改善につながるような対応を実施していますか？」では、「実施している」が 218 件で 50.9%、「実施していない」が 209 件で 48.8%となっている。

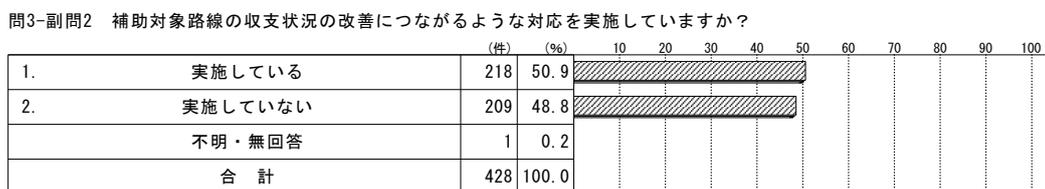


図 30 ②収支改善のための対応の実施

「問 4」の「どのような機会に、民間バス事業者から事業概況に係るデータを収集していますか？（複数回答）」については、「補助金の拠出や交通マスタープラン等の計画策定の際に収集している」が 287 件で 42.0%と最も多く、次いで「毎月、每期など定期的に収集している」が 185 件で 27.0%、さらに「コミュニティバスに関するデータのみ収集している」が 154 件で 22.5%と続いている。

問4 どのような機会に、民間バス事業者から事業概況に係るデータを収集していますか？（複数回答）

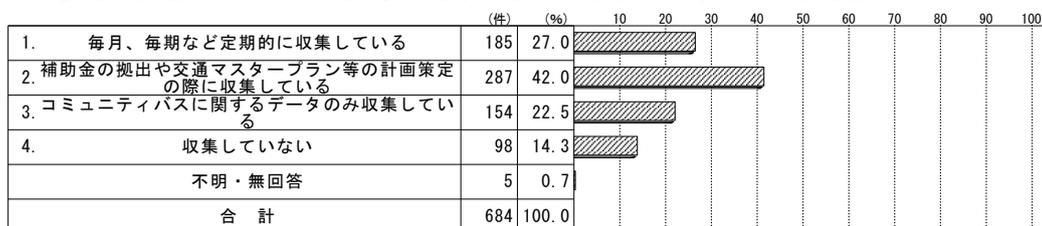


図 31 民間バス事業者からのデータ収集

「問 4-副問」の「以下のうち民間バス事業者から収集しているデータについて、あてはまるもの全てご回答ください。（複数回答）」については、「対象路線の輸送人員数」が 553 件で 95.2%と最も多く、次いで「対象路線の運行本数」が 427 件で 73.5%、「対象路線のバス停ごとの乗降人員数」が 235 件で 40.4%と続いている。

問4-副問 以下のうち民間バス事業者から収集しているデータについて、あてはまるもの全てご回答ください。（複数回答）

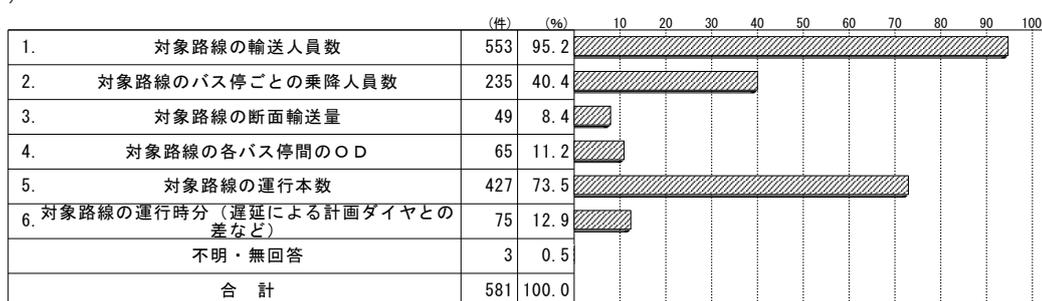


図 32 収集データの内容

「問 5」の「上記民間事業者の持つデータについて、既に定期的に収集しているものも含め、交通行政の充実化のために地方公共団体として必要であると思われるもの全てご回答ください。（複数回答）」については、「路線ごとの輸送人員数」が 623 件で 91.1%と最も多く、次いで「バス停ごとの乗降人員数」が 609 件で 89.0%、「対象路線の運行本数」が 504 件で 73.7%と続いている。

問5 上記民間事業者の持つデータについて、既に定期的に収集しているものも含め、交通行政の充実化のために地方公共団体として必要であると思われるもの全てご回答ください。（複数回答）

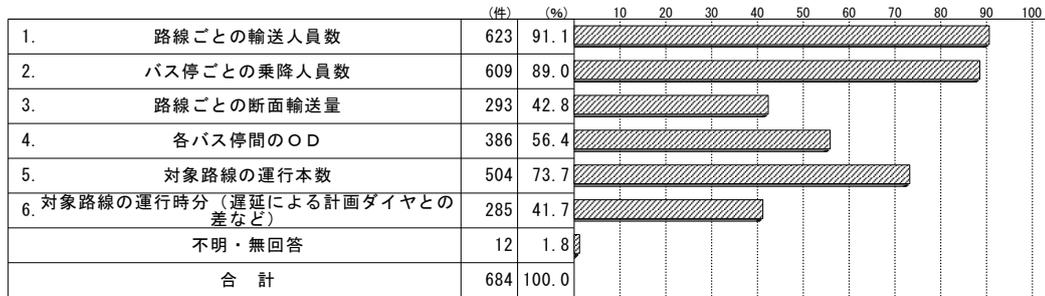


図 33 充実のためのデータの内容

「問 6」の「コミュニティバスの運行を委託する際、上記のような事業概況に係るデータの提供を義務づけていますか？」では、「コミュニティバスの運行委託時にデータ提供を義務づけている」が 363 件で 53.1%と最も多く、次いで「コミュニティバスを運行していない」が 211 件で 30.8%、「コミュニティバスの運行委託時にデータ提供を義務づけていない」が 90 件で 13.2%と続いている。

問6 コミュニティバスの運行を委託する際、上記のような事業概況に係るデータの提供を義務づけていますか？

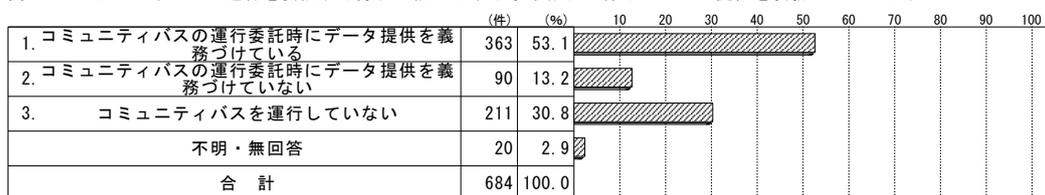


図 34 データの提出の義務付け

「問 7」の「行政エリア内の民間バス事業者は、旅客流動等の定量データの取得・分析を実施していますか？」については、「知らない」が 324 件で 47.4%と最も多く、次いで「域内の民間バス事業者は、旅客流動等のデータは取得しているが、分析はあまり実施していない」が 152 件で 22.2%、さらに「域内の民間バス事業者は、旅客流動等のデータを取得し、分析を実施している」が 144 件で 21.1%と続いている。

問7 行政エリア内の民間バス事業者は、旅客流動等の定量データの取得・分析を実施していますか？

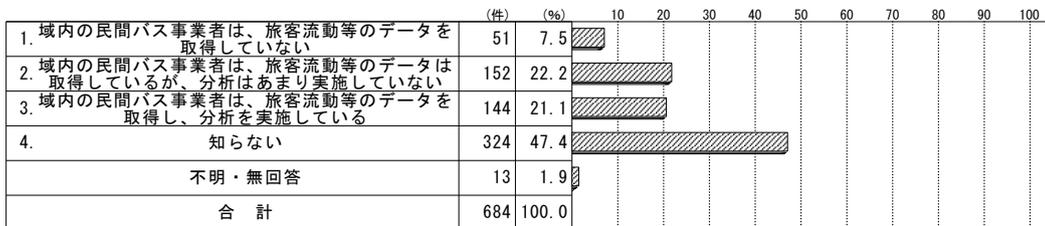


図 35 民間バス事業者のデータ取得・分析状況

「問 8」の「行政エリア内の民間バス事業者に、さらなる事業改善努力をして欲しいと感じていますか？」については、「課題解決に向けた具体策を、もっと実施してほしい」が 314 件で 45.9%と最も多く、次いで「データを活用して、もっと具体策を検討してほしい」が 148 件で 21.6%、さらに「現状のバス事業者の取組みに満足しており、特に要望は無い」が 105 件で 15.4%と続いている。

問8 行政エリア内の民間バス事業者に、さらなる事業改善努力をして欲しいと感じていますか？



図 36 民間バス事業者への意向

「問 9」の「このようなガイドラインを民間バス事業者へ配布することは、地方自治体として効果があると思われませんか？」については、「やや効果がある」が 421 件で 61.5%と最も多く、次いで「非常に効果がある」が 152 件で 22.2%、さらに「あまり効果はない」が 97 件で 14.2%と続いている。

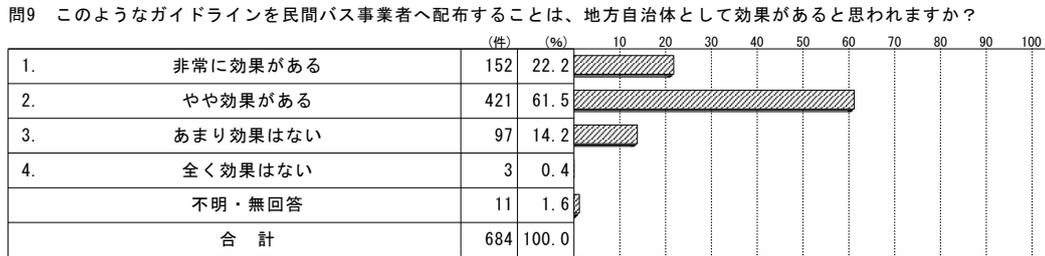


図 37 ガイドラインへの期待度

「問 10」の「行政エリア内のバス事業者へガイドラインを周知・徹底して頂くことは可能ですか？」については、「なるべく周知・徹底したい」が 372 件で 54.4%と最も多く、次いで「積極的に周知・徹底したい」が 209 件で 30.6%、さらに「周知・徹底するのは難しい」が 83 件で 12.1%と続いている。

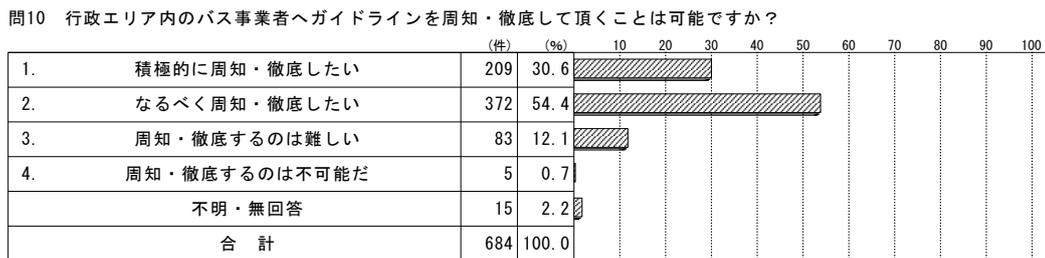


図 38 ガイドラインの周知徹底

表 16 「問 3-副問 2」「収支改善につながる取組み」の回答

自治体名	収支改善につながる取組み
伊万里市	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り方教室の開催 ・重複路線の解消 ・路線の役割分担
高知県土佐清水市	職員による「ノーマイカーデー」の実施
山口県周南市	地域公共交通網形成計画に基づく、バス路線再編の検討
鹿児島県霧島市	地域公共交通網形成計画の策定や、推進計画の実施により、利便性の向上や利用促進に努めている。
秋田県秋田市	ノーマイカーデーの実施などの公共交通の利用促進
千葉県館山市	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者との協議 ・広報誌等を通じた現状の周知、利用呼びかけ ・住民説明会
鳥取県岩美町	アンケート調査、バス停等の環境整備
鳥取県大山町	町が運営するデマンドバスの料金設定を補助対象路線の運賃に配慮したものにしている。
島根県松江市	松江市公共交通市民会議において、市民・事業者・行政が協同により利用促進に取り組んでいる。また、競合路線のダイヤ調整を行っている。
福島県田村市	利用実績が低い路線・区間の廃止
兵庫県加西市	一部対象者へのバスの運賃無料化
まんのう町	町内で運行しているデマンドタクシーと相互利用可能な共通バスの発行
愛知県豊田市	公共交通全般の利用促進(バスマップ、ガイドブック、駅のデジタル案内板等)を通じて間接的に実施
岐阜県大垣市	公共交通の利用促進のため、各種イベントの実施
京都府京丹後市	運賃の上限を 200 円とし、利用者数の増加を図っている。
熊本県・津奈木町	赤字の大きい補助対象路線の一部廃止を行った(デマンドタクシーへ切り替え)
埼玉県東秩父村	路線バスに乗降客センサーを設置し、乗降客が少ないダイヤの削減と乗車が見込まれるダイヤについては増便を図り、路線の効率化を図った。
四国中央市(愛媛県)	<ul style="list-style-type: none"> ・広報紙での周知 ・利用促進事業(利用者への回数券等の贈呈など)

自治体名	収支改善につながる取組み
滋賀県東近江市	沿線市民へのチラシの配布など利用促進に向け連携した取組を実施している。 補助金申請時に運行内容の確認を行い、収支改善に関する聞き取りを実施している。
青森県階上町	路線バスを利用するイベントの企画を実施することで、利用促進を図っている。
静岡県磐田市	バス利用の促進につながるバス停上屋や駐輪場整備に対する補助金も交付している。
長崎県新上五島町	バス事業者が独自に取り組んでいる割引制度等に対し、町が補助金を上乗せ交付し、利用者の負担する料金を抑え、利用者の促進を図っている。 具体的には、65歳以上の利用者が利用できる割引パスに対し、70歳以上の方が購入する場合は、町が1/3負担している。
長野県野沢温泉村	運行車両の小型化による経費の削減。 当村は観光地のため、北陸新幹線の延伸にあわせ、観光客の利用増を図るため、路線の見直し及びダイヤ編成を図り、住民とともに、観光客の利用による収益性の向上を図った。
鳥取県鳥取市	バス路線網の再編(乗合タクシー、市町村有償運送等の導入) 高齢者向け定期券の割引販売、遠距離通学の小中学生への通学費補助、公共交通マップの作成、ノーマイカー運動
徳島県鳴門市	毎年乗客調査を行い、利用状況を把握し、地域の方と協議しながら、減便等の補助対象路線の効率化に取り組んでいる。
奈良県宇陀市	<ul style="list-style-type: none"> ・市民、交通事業者、行政の三者が参加するワークショップの開催 ・路線バスの沿線住民を対象としたMMの実施 ・小学生を対象にバスの乗り方等を教える教室を開催
福岡県遠賀町	民間努力でICカード導入や経費節減の努力をしている。
福島県三春町	毎年、県補助金に関する事業評価の記載内容を確認する作業があり、多少、改善にはつながっていると考えている。
北海道鹿追町	利用促進のための、助成券等の交付を行っている。
北海道滝川市	<ul style="list-style-type: none"> ■小学生・高齢者向けバスの乗り方教室の実施 ■バス乗車トクトクサービス事業の実施(バス車内に設置されているカードを持ち帰り、カードを加盟店に持っていくと割引などの様々なサービスを受けられる)

自治体名	収支改善につながる取組み
山梨県富士河口湖町	路線の見直しや運行時間の調整等を行っている。
大阪府能勢町	広報紙などを通じて現状と利用促進を実施
越前町	高校生の保護者に対する通学支援補助
兵庫県たつの市	鉄道の接続を円滑にするため、公共交通乗継時刻表を発行・配布している
秋田県小坂町	利便性向上のための運行径路見直等
岐阜県各務原市	バス会社と調整し、地域の実情に合わせた路線へ再編し、ダイヤ等も実情に合わせて減便を行い、合理化を図っている。
愛知県知多市	沿線のコミュニティとオリジナル時刻表の作成、路線図を中心にした観光マップの作成、公共交通講演会の開催、バス事業者と協議しダイヤ改正等を実施してきた。
群馬県安中市	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道ダイヤとの接続性の向上 ・車両更新(ランニングコストの低い車両の入れ替え)
岡山県笠岡市	公共交通マップの作成、デジタルサイネージによる時刻表の整備、乗り方教室の開催、地元自治会での回数券の販売協力など
北海道苫前郡羽幌町	ラッピングバスの運行による路線の差別化
栃木県芳賀町	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生に対してモビリティ・マネジメントの実施 ・広報、HP等のメディアでの路線バスについての情報発信
東京都奥多摩町	バス事業との勉強会を実施
北海道小清水町	民間バス事業者が提案する収支改善に向けた検討内容を協議。
関川村(新潟県)	運行経路の見直し
長岡市	運行時間帯の見直し
埼玉県羽生市	収入増や利用者の利便性の向上を目的として、ルート路線図の見直しを実施。
茨城県潮来市	運行ダイヤの改善
石川県珠洲市	バスの利用機会創出(バス100円券の発行)による利用促進事業。 民間バス事業者と協議し、利用が低調なダイヤの削減や路線の縮小を実施。
千葉県印西市	利用動向と費用対効果を踏まえ、運行ダイヤの見直しを実施した。
静岡県富士宮市	事業者と協力して地区説明会を実施し、利用促進を図っている。

自治体名	収支改善につながる取組み
広島県熊野町	町民文化祭において路線バスに関し、バスイベントを開催し、バス利用の啓発を行うことでバス利用の向上を図り、路線の維持に寄与することを目的に実施している。
静岡県小山町	コミュニティバスとの乗継利用のため、ダイヤの調整及び乗継割引の実施 等
姫路市	モビリティ・マネジメントなど、利用促進に努めている。また、バス路線の再編など、事業者とともに検討している。
恩納村・沖縄県	ICカードの導入
福島県須賀川市	バス時刻表を公共施設窓口に配置している。
北海道福島町	町広報に年2回、路線バスの利用促進のための記事を掲載
鹿児島県枕崎市	空港バス等の飛行機便に合わせた運行時刻の変更
高松市	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の再編 ・バス案内表示板の設置 ・利用促進施策の展開(電車・バス乗継割引拡大、高齢者割引支援)
滋賀県長浜市	<ul style="list-style-type: none"> ・市広報や啓発物品、パンフレット等での利用啓発 ・運転免許自主返納者へ回数券を配付し、その後の利用につなげる。
北海道乙部町	ダイヤ改正の周知等、バス運行に関する情報の広報
宮崎県高鍋町	公共交通の利用促進(乗り方教室の実施、公共交通マップの配布等)
京都府舞鶴市	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者外出支援事業(市が料金の一部を助成したチケットの販売)の実施 ・運行ルートを記載したマップ及び時刻表の作成、配布
鳥取県三朝町	<ul style="list-style-type: none"> ・JRとの接続など利用者の要望を事業者と随時協議している ・ダイヤ改正時に時刻表を全戸配布している
群馬県板倉町	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた運行経路の変更、ダイヤの改正。 ・バス車内展示会の実施。 ・バス車両のバリアフリー化。 ・日曜祝日に利用者の少ない路線の運休。 ・通学者への周知(入試説明会、入学説明会で時刻表等配布)。 ・高齢者の運賃を有料化。 ・全路線共通定期券の導入。

自治体名	収支改善につながる取組み
八代市	路線短縮やモビリティ・マネジメントの実施
栃木県宇都宮市	ODデータの集計・分析 対象地域へのニュースレターの全戸配布 等
茨城県常陸太田市	75 歳以上の方への運賃半額制度や公共交通マップを作成し配布するなど利用促進策を行っている。
熊本県山都町	住民への情報発信
丹波市	・公共交通ガイドの発行及びバス停周辺 200m 圏内の住民に対するバス情報の提供(時刻表等のチラシ配布) ・市ホームページによるバス情報の提供及び季節に合わせた車内の装飾活動
岐阜県本巣市	利用者増加を目的とした市発行広報紙での啓発。
千葉県香取市	中学校卒業生への利用促進チラシの配布
福島県会津坂下町	3 年間の実験事業として高齢者や免許返納者へ路線バスの回数券を交付
桜井市	利用者の少ない便の減便、利用ニーズの高い地域・施設への路線延伸など
半田市	・バス時刻表の市報折り込み ・バスの日の市報掲載
高知県南国市	市内の鉄道、軌道、バス路線について掲載した公共交通マップを作成し、市関連施設等で無償配布し、利用者の利便性向上を図っている。 特にバスについては、市内全路線の時刻表を掲載している。
茨城県那珂郡東海村	・利用促進活動の推進 (公共交通マップの作成, 街頭キャンペーン, 保育所等の遠足利用促進, 車内活用(子ども絵画展等)自治会イベントへの出展(らくがきバス), クーポンチケット付きチラシの配布) ・アンケート・ヒヤリング調査によるニーズ把握 ・地域公共交通会議での情報・課題の共有
長崎県雲仙市	九州新幹線西九州ルートの開業に併せ、島原市、諫早市、雲仙市及び南島原市で地域公共交通網形成計画を作成し路線の再編について検討している。
豊川市	市コミュニティバスと補助対象路線が重複(並走)している区間について、効率化を目指し、市コミュニティバスを減便した。また、市コミュニティバスと補助対象路線で同じ運賃体系(ゾーン制)により運行し、利用者の増加・収支状況の改善を図っている。

自治体名	収支改善につながる取組み
滋賀県日野町	・公共交通機関の利用啓発 ・コミュニティバス等との接続向上
豊中市	路線の再編や廃止を含めて路線運行補助あり方について検討をすすめているところです。
福島県いわき市	利用促進の呼びかけ
福岡県古賀市	路線のPRのための時刻表(路線図)の配布 広報誌による公共交通利用に関する啓発 路線、ダイヤの微修正 キャンペーン等の実施
北海道興部町	JR 廃止により当町を含む沿線自治体で協議会を運営し、その中で対応している。 ・協議会名称～名寄線代替バス運営協議会(事務局・紋別市) ・1日無料バス事業
埼玉県和光市	ある程度の年数を運営したら、コース問題点の洗い出し及び市民要望をとりまとめ改善することで、利用者数増加並びに運賃収入の増加を計っている。
広島県呉市	・呉市下蒲刈地区生活バス運賃の値上げ ・地域のイベント等で貸切バスから生活バスへ利用転換
北海道芦別市	・保育園児へのバス乗車教室 ・児童絵画車両展示
紋別市	○利用者増に繋げる対策として 1.名寄線代替バス利用促進事業(1日無料バス) 2.バスの乗り方教室(学校、町内会、老人クラブでの出張教室) 3.バスに乗って乗ってキャンペーン(バス利用者は買物時に特典)
岡山市	・公共交通マップ作成、配布 ・転入者モビリティマネジメント ・バスターミナル方面別化(岡山駅) ※いずれも補助対象路線のみを対象とした取組みではなく、全市的な取組みとして実施
神奈川県海老名市	アンケート調査、運行案内チラシの配布、利用状況の公表
宮崎県椎葉村	職員の乗車促進運動
岡山県新見市	利用者の増加に向けた時刻表・路線等の見直し。
北海道新得町	路線バス利用者の増をはかるための取組みとして、運賃助成を実施

自治体名	収支改善につながる取組み
愛知県小牧市	バス路線が運行している地域の住民・小中学校の生徒に対し、回覧・チラシにてPRを実施
滋賀県大津市	補助対象路線のうち登山の出来る地域においてトレッキングマップを作成、配布
熊本県人吉市	形成計画、実施計画を作成し、再編見直し中 広域も併せて見直し中
北海道苫小牧市	市のホームページや公共施設等に利用促進ポスターを掲示し、公共交通機関の利用を促している。
北海道鹿部町	拠点観光施設にバス停を新規設置。それに伴う路線延伸により利用者の増加を図った。
高知県中土佐町	地域ヒアリング、アンケート調査、乗降調査、アドバイザー委託等を実施している。
福岡県糸島市	○バスの乗り方教室の開催 校区の高齢者学級や小学校に出向いて、バスの乗り方降り方、運賃の支払い方法等に関する教室を開催している。
福岡県行橋市	市のホームページに路線バス情報を掲載している。 また、来年度には公共交通マップを作成予定
阿南町	高齢者が多く、山間部で住居多い当町ではコミュニティバスの路線を見直し、タクシー事業者を活用する形でタクシー券購入補助(補助率 1/2)を実施し、公共交通の全体で見ると、収支の改善が図られた。
宮城県大崎市	市民への周知・利用促進策として、バス路線・時刻表の総合案内表の市内全戸配布及びバスの乗り方の体験学習を実施している。
長崎県松浦市	ダイヤ等の見直しを実施し、増客を図っている。
宮崎県えびの市	高齢者向け定期券の購入費補助金による利用促進
岐阜県関市	・市内および近隣の高校・大学へのチラシ配布(通学路利用の促進) ・新聞への折込チラシ(事業者主導での取組み) ・市広報およびホームページでの周知
千葉県袖ヶ浦市	運行ダイヤや運行ルートの改善 市広報紙や回覧、市ホームページ等での利用促進のPR
三重県伊賀市	今後、収支改善につながる路線の再編(ダイヤ・ルートなど)へ取り組む予定である。

自治体名	収支改善につながる取組み
和歌山県和歌山市	バス情報マップやチラシの配布により、利用啓発に努めている。 補助対象路線のバスの乗込調査を実施することで、利用実態の把握に努めている。
東京都豊島区	新庁舎の開設に併せ、バス路線の変更と3か月の臨時便の増便運行を行った。事前にバス路線沿線住民へチラシの全戸配布を実施した。
新潟市	高齢者のバス運賃割引制度の実施による利用促進（割引による交通事業者の減収分は、市が補てん）
熊本県玉名市	路線見直し等
愛媛県松山市	利便性向上のため、交通事業者がノンステップバス導入時には、補助している。
北海道安平町	町広報紙において公共交通を上手に組み合わせて利用することをすすめる記事を掲載
山梨県都留市	・市内の拠点施設を結ぶとともに、利用の周知を行っている。 また、集客施設などのイベントの案内をバスの中に掲示することにより、バスの利用増進に繋がる対策を実施。
伊達市	利用数の少ない路線の廃止 利用数の多い施設などを通る路線への変更
中間市	鉄道や路線バスなどの乗継拠点となる交通結節点におけるダイヤ改善や環境改善など、平成28年3月に策定した地域公共交通網形成計画において事業者と連携を図りながら利用促進に取り組むこととしている。
石川県輪島市	路線バスとスクールバスとの一本化（混乗バス）
宮崎県門川町	乗り方教室や公共交通ガイドブックの世帯配布などの利用促進事業の実施
熊本市	・バス事業者と共同でおこなう利用促進キャンペーン ・補助金の事前算定方式によるインセンティブの導入
愛知県豊橋市	沿線住民に利用促進チラシを配布。
奈良県葛城市	奈良県地域交通改善協議会において収支率等の指標をもとに、路線の存廃を含め、生活路線の維持・確保の在り方について検討を重ねている。

自治体名	収支改善につながる取組み
愛知県岡崎市役所	市民まつりにおいて、事業者と協力してバスの乗り方教室等を行い、利用促進を行った。 また、公共交通マップを作成し、バス路線等の情報提供を行った。
奈良県大和高田市	コストの削減と利用状況の分析を行い、ダイヤの見直し。
千葉県多古町	多古台バスターミナルへの乗り入れにより、他路線との接続を良くした。(町が実施した対応)
鹿児島県伊佐市	バス亭時刻表の全戸配布、広報紙への利用促進記事の掲載
大分県津久見市	高齢者のサロン等に参加し、公共交通についての利用促進に向けた説明会等実施している。
上田市	割引運賃の導入、市内路線バス全線が一覧になった時刻表・路線図の全戸配布やイベント等でのチラシ配布
岩手県盛岡市	岩手県、関係市町村及びバス事業者で路線毎の検討会を開催し、現状報告及び意見交換を行い、路線の輸送量確保のための対応を検討している。
北海道足寄町	今年度、北海道運輸局の取組により「ひと・もの」協働輸送プロジェクトにより路線バスの空席を宅配貨物を積載して運行することを始めることができたが、路線バスの赤字を補填するまでの取組までには至っていない
福岡県八女市	路線バス通学定期券補助事業
埼玉県秩父市	バス利用者補助事業の実施、市報によるバス利用の呼びかけ、補助金によりバス路線が運行されていることを利用者に周知する等。
北海道士別市	効率的な経路の検討など
栃木県さくら市	乗合タクシーから補助対象路線バスに乗り継ぐ際の運賃助成。
御殿場市	広報等による利用促進、啓発。 地区内意見交換会等への協力
京都府亀岡市	路線沿線でイベント等がある場合、沿線自治体でバス利用を踏まえたイベント開催の広報を実施している。
長野県阿智村	利用促進のためラッピングの公募やダイヤ改善、デマンドの実証運行等。
新潟県糸魚川市	利用促進策の実施 ・バス教室の開催(園児・小学生・大人)によるバスの乗降の仕方など ・バスに関する何でも相談を実施。

自治体名	収支改善につながる取組み
長野県山ノ内町	公共交通利用者に対する、無料駐車場の開放
福岡県大木町	利用促進のためのキャンペーンの実施
大磯町	運行経路、時間の変更
日立市	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者による経営改善計画の策定及び実施 ・住民、事業者、行政によるパートナーシップ活動
沖縄県名護市	補助金申請の際や監査の際に、経費削減ができないか等の指摘や利用が増えるような取組の実施の有無等を確認している。
北海道新十津川町	利用を促すよう、団体等への個別周知
相模原市	平成 24 年に策定した「相模原市バス交通基本計画」において、生活交通維持確保路線の見直し検討基準を定め、基準を下回った場合は、沿線地域と、運行内容の見直し等に取り組むこととしている。
佐賀県武雄市	総合時刻表の作成配布
島根県浜田市	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に対する格安の乗車券の販売（差額は市が負担する） ・地元の大学と連携をした路線再編に向けた調査・研究 ・地域のイベントでのバス車両展示の提案
青森県八戸市	通勤、通学、通院等、日常利用以外の新規バス利用者の獲得に向け、バス乗車券と施設入場券等がセットになったお得な「日帰り企画乗車券」の開発、分かりやすく、利用しやすい運賃の設定（上限運賃政策）、パスマップや乗り揚案内のチラシ作成、バス停整備等。
愛知県東郷町	沿線地域住民に対して利用啓発チラシの回覧や、バスの乗り方教室の実施。
兵庫県淡路市	<ul style="list-style-type: none"> ・利用密度の低い便を減便。 ・経常経費（人件費・事務経費等）の抑制 ・路線バス連携乗車券の設定
平塚市	補助の路線は、当市の観光地へ向かう路線バスである。昨年、観光地にあるレストランがリニューアルされ、昼食時間帯の利用者が多いことから、レストラン利用者が利用しやすい時間帯に運行ダイヤの変更を行った。また、地元自治会へ直接伺い、バス利用促進のお願いを行った。
岐阜県北方町	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停にベンチを設置 ・バス運行情報提供サービス ・乗車カードの助成

自治体名	収支改善につながる取組み
新潟県見附市	収支状況の改善につながるよう、バス事業省が乗降調査等を実施し、適宜ダイヤ改正を実施している。
大多喜町	<ul style="list-style-type: none"> ・観光シーズンに本町のホームページに本町へのアクセス情報を掲載した際、当該路線バスの時刻表を併せて掲載 ・いすみ鉄道ダイヤ改正時の連絡・対応・ダイヤに関する要望 ・通学対応等の要望や連絡の調整 ・大多喜町地域公共交通網形成計画の中で路線バスの活性化及び再編を掲げており、今後は各施設へのアクセスを考慮した路線バスの再編成を実施する方針
新居浜市	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス経路の変更 ・利用促進事業の実施(バスの乗り方教室) ・公共交通マップの作成
長崎市	運行内容の周知チラシを配布し、利用促進を図った。
徳島県徳島市	県が開催する徳島県生活交通協議会・幹線系統バス「ワーキング部会」において、幹線系統にかかる利用状況の把握・分析を行い、既存路線の利便性を向上し有効活用する方策について、沿線市町村やバス事業者を交えて協議している。
山口県周防大島町	バス時刻表を印刷し、町内全世帯に配布している。
千葉県大網白里市	<ul style="list-style-type: none"> ・区長会でのチラシ配布 ・広報、市ホームページを利用した周知活動
熊本県産山村	村内を運行するコミュニティバスと連携し、利用促進を図っている。
長野県中野市	毎年、中野市交通マップ/時刻表を作成し、全戸に配布している。また、近隣市町村と連携し、バス路線の見直しを検討しているところである。
神奈川県愛川町	サイクルアントバスライド駐輪場の整備
熊本県阿蘇郡南阿蘇	利用の少ない路線の減便
岩手県洋野町役場	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用促進イベントの開催 ・広報での周知
別海町	乗車人数の少ない路線を他路線に振替え
青森県むつ市	<p>高齢者運転免許証自主返納支援事業</p> <p>70歳以上の免許自主返納者に免許又は切符購入費の助成(1回のみ5,000円)</p>
東京都青梅市	市内の公共交通機関(鉄道、バス、タクシー)に関する路線等の情報を集約した「青梅市公共交通ガイド」を作成し、利用促進を図っている。

自治体名	収支改善につながる取組み
北海道紋別郡遠軽町	バス運転手を確保するため、大型免許等取得支援事業により、免許取得費用の半額を助成している。また、バスの無料運行を一定期間実施し、利用促進を図っている。
大分県国東市	平成 25 年度～27 年度を計画期間とした地域協働推進事業の継続事業として、路線バスの運賃助成制度を実施している。(3,000 円で販売している額面 3,500 円分の回数乗車券を購入された方に、3,000 円分の乗車券を追加で差し上げる制度。追加分は市負担。)
岐阜県岐阜市	「岐阜市地域公共交通再編実施計画」を策定し、計画に基づきバス路線の再編を進めるとともに、転入者向けにバスマップ等を配布するなどモビリティ・マネジメント活動による利用促進に取り組んでいる。
静岡県浜松市	路線の見直し
郡山市	地元住民でつくる協議会と定期的に協議し、地元の利用しやすいダイヤや路線の変更等を行っている。
前橋市	現在策定中の公共交通網形成計画の中で、バス路線の再編を検討している。
大阪府摂津市	ルート変更等の検討のために、利用者アンケートを実施した。
木更津市	本市では、平成 22 年 3 月に策定した、路線バスに関する基本方針に基づき路線バスの維持・確保に取り組んでいるが、人口減少時代、超高齢化社会の到来により本市を取り巻く環境は著しく変化してきているため、今年度中に路線バスに関する基本方針を見直し、持続可能なバスネットワークの核となる部分を新たに策定することにより、利便性の向上や収支状況の改善等につなげたいと考えている。
栃木県大田原市	地域公共交通会議等で民間バス事業者の路線・系統にも改善の要望をしている。
群馬県邑楽郡千代田町	利用促進啓発として、利用啓発ポスター展示会、乗り方教室の実施
瀬戸市	補助対象路線が運行している地域の住民とともに、運行内容のあり方、バスの利用促進方法の検討、啓発広報の作成・配布を行うとともに、小学生を対象に「バスの乗り方教室」を開催した。
長野県長野市	<ul style="list-style-type: none"> ・地区役員に利用状況や収支状況を示して、利用促進を図る ・路線の見直し 等

自治体名	収支改善につながる取組み
尾花沢市	観光客の利用客が半数以上である運行バス路線であるため、PR について更に積極的に取り組んでもらいたい旨、事業者に要望している。補助金については、欠損額について交付しているため、その内容について見直しを行い、適正な補助金交付に努めている。
埼玉県北本市	運行ルートの見直しを実施
宮城県利府町	「民間バス 100 円チケットサービス事業」(乗車運賃一部補助)を展開し、70 歳以上の高齢者や障がい者の利用促進を図っている。
堺市	特定の路線を対象に実施していませんが、ノンステップバスの導入補助や市内の 65 歳以上の方を対象に「おでかけ応援カード」を発行し 1 乗車 100 円で利用できる制度の実施により利用促進を図っています。
沖縄県南城市	バスロケーションシステム活用の周知などの啓発活動を実施
福岡県大牟田市	補助対象路線と対象外路線で主要鉄道駅への一部の運行経路が重複しているため、鉄道と補助対象路線の接続を意識したダイヤ改正を行い、補助対象路線の利用を促すことにより収支改善に努めている。
伊豆市	利用者補助制度の充実、時刻表各戸配布、乗り方教室 等
兵庫県新温泉町	利用促進のため、パンフレットの作成、広報・HP 等への時刻表の掲載、新聞への広告掲載等
山形市	バス事業者と共同で公共交通マップを作成し、公共交通の利用促進に取り組んでいる。
千葉県八街市	お花見や祭りなど、季節・イベントの際に路線バス利用促進につながるよう広報紙等による周知啓発を実施している。
北海道本別町	バス振興会議を組織し、バス利用促進の取組みを行なっている。 (通学定期購入費補助、団体利用割引、バス利用促進イベントの実施、等)
岩国市	市全体の公共交通利用促進の一環として、総合時刻表や公共交通マップの作成や公共交通に関する情報の提供等を行い、利用促進を図っている。この利用促進は収支状況の改善に寄与していると考えられる。
静岡県裾野市	事業者と共に沿線地域に対し説明会を開催。
高知市	バスマップのポスティングによる利用

自治体名	収支改善につながる取組み
大分県豊後高田市	利用者の利便性を向上させるため、乗継ガイドブックの作成や、個人個人のニーズに応じたマイ時刻表を作成して配布している。
鳥取県倉吉市	非効率路線の減便・デマンド運行への転換
滋賀県彦根市	チラシの作成や企画きっぷの作成等の利用促進の取組みを実施して。
千葉県君津市	バスの乗り方教室の実施
館林市	利用者の増加を目的として、路線バス乗り方教室や車内展示会などの普及促進事業及び区域内高等学校へのチラシ配布等を行っている。
愛知県常滑市	ホームページをリンクする、ダイヤ改正時に市の広報誌に掲載するとともに、時刻表を配布することで、利用を促す。
千歳市	平成 28 年 10 月 1 日に市内のバス路線の再編を行った。同日から、初乗り 100 円運賃、乗継チケット、高齢者 100 円運賃の導入を行い、新規需要を開拓し、乗車率を向上させることで、運賃収入の増加をはかった。
兵庫県宝塚市	路線再編や利用者増に向けた地元協議を行っている。
静岡県藤枝市	<ul style="list-style-type: none"> ○市内全世帯に路線バスの路線図・時刻表を配布 ○公有民営方式による、車両の更新 ○バス&ハイキング等のイベントの実施
埼玉県三芳町	補助を行っている民間バス事業者と定期的な協議の場を設けている。
青森県五戸町	着地点における観光商品等の充実化を図り、バス利用特典との連携による取組みを展開している

本編第2章第4節 地域公共交通網形成計画策定事例のインターネット調査 関連

<参考資料6> 調査対象とした地域公共交通網形成計画

表 17 調査対象とした地域公共交通網形成計画

	自治体名		自治体名
1	北海道函館市	2	秋田県由利本荘市
3	山形県小国町	4	茨城県五霞町
5	茨城県東海村	6	栃木県宇都市・芳賀町
7	埼玉県東秩父村	8	千葉県鴨川市
9	千葉県南房総市	10	神奈川県真鶴町
11	神奈川県海老名市	12	神奈川県藤沢市
13	新潟県上越市	14	新潟県佐渡市
15	新潟県見附市	16	長野県松本市
17	富山県高岡市	18	富山県黒部市
19	富山県小矢部市	20	岐阜県飛騨市
21	岐阜県高山市	22	岐阜県岐阜市
23	岐阜県各務原市	24	岐阜県海津市
25	静岡県下田市	26	愛知県豊山町
27	愛知県清須市	28	愛知県田原市
29	愛知県日進市	30	愛知県飛島村
31	愛知県武豊町	32	三重県紀北町
33	三重県鳥羽市	34	福井県福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町・大野市
35	福井県福井市・鯖江市・越前市・越前町	36	兵庫県豊岡市・京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町
37	京都府福知山市	38	京都府木津川市
39	大阪府河内長野市	40	奈良県宇陀市
41	鳥取県西部地域	42	島根県大田市
43	岡山県久米南町	44	岡山県高梁市
45	広島県三原市	46	広島県神石高原町
47	広島県東広島市	48	香川県小豆島町
49	香川県高松市	50	愛媛県愛南町
51	福岡県福岡市	52	福岡県朝倉市
53	福岡県那珂川町	54	佐賀県唐津市
55	長崎県五島市	56	長崎県対馬市
57	長崎県佐世保市	58	熊本県熊本市
59	熊本県八代市	60	熊本県水俣市
61	大分県中津市	62	宮崎県えびの市
3	宮崎県門川町	64	鹿児島県薩摩川内市

本編第3章第2節 分析結果 関連

<参考資料7>. 実績データの推移

(1) 具体策別の考察

①系統の新設

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは増加傾向を示している。

油脂燃料費については増加から大きく減少に転じている。これは原油価格の影響等の方が大きいためと考えられる（以下の指標でも同様）。

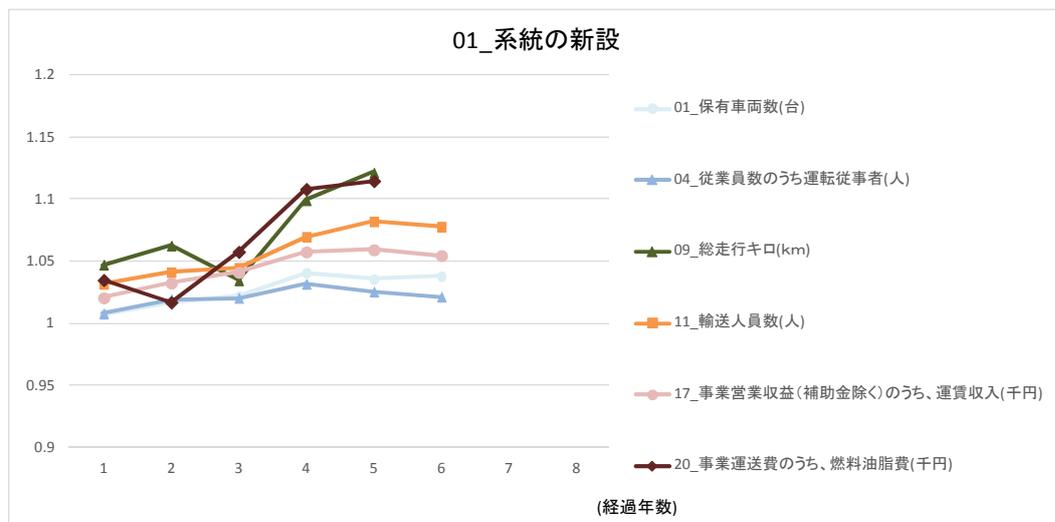


図 39 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移（01_系統の新設）

②便数の増便

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは、5年程度までは概ね増加傾向を示している。

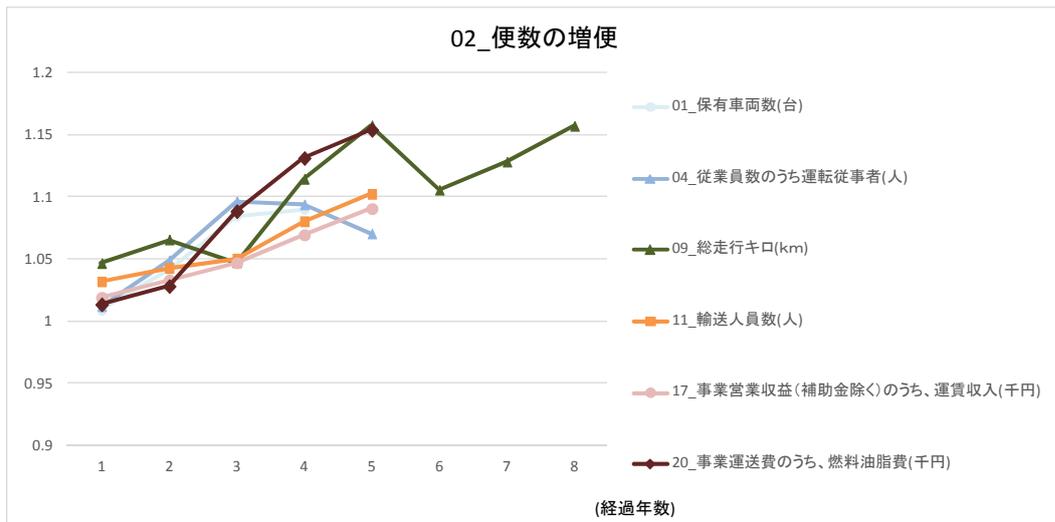


図 40 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (02_便数の増便)

③ 停留所の新設

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは、5～6年程度までは増加傾向を示している。

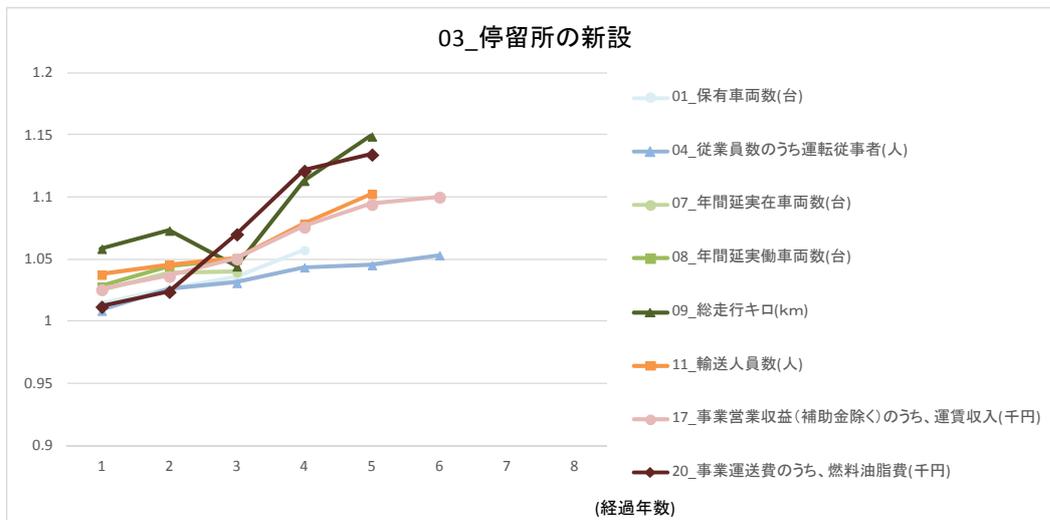


図 41 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (03_停留所の新設)

④ 接続性向上

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは、4～5年程度は増加傾向を示している。

保有車両数、従業員数の増加が大きくなっており、これは施策の実施によって増えたというよりも、保有車両数、従業員数を増加させたので接続性を向上させる余裕が生じたというように、結果と要因が逆であると推察される。

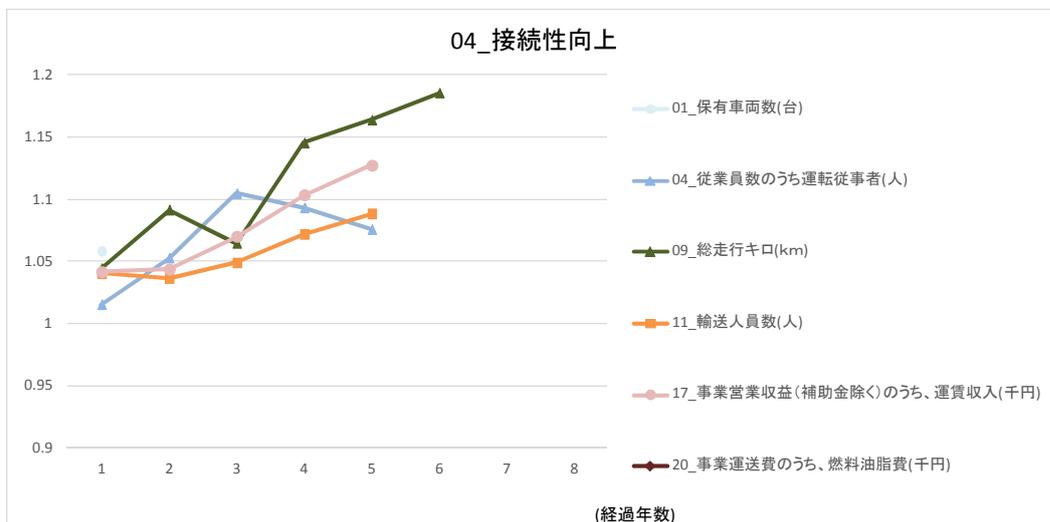


図 42 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (04_接続性向上)

⑤ 定時性向上

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは、6年程度は増加傾向を示している。

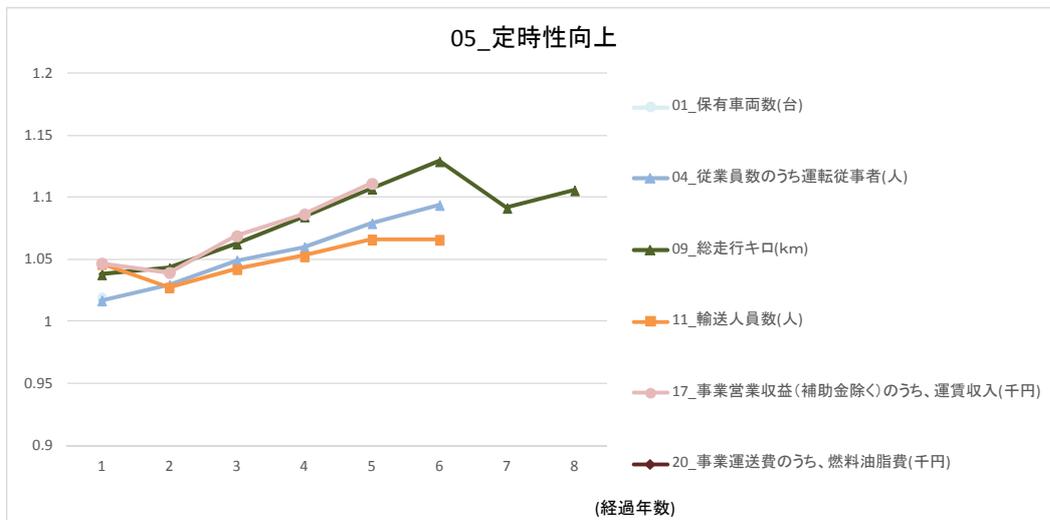


図 43 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (05_定時性向上)

⑥ パターンダイヤ

施策の実施により事業指標を算出する際に用いる各実績データは、6年程度増加している。

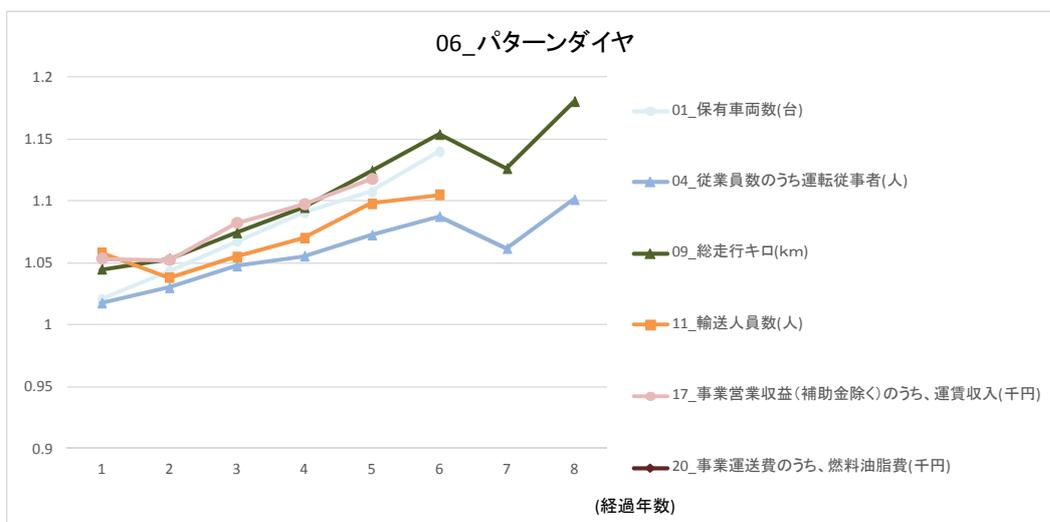


図 44 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (06_パターンダイヤ)

⑦ 運賃値上げ

運賃値上げにより輸送人員などは減少、運賃収入は4年程度まで増加している。

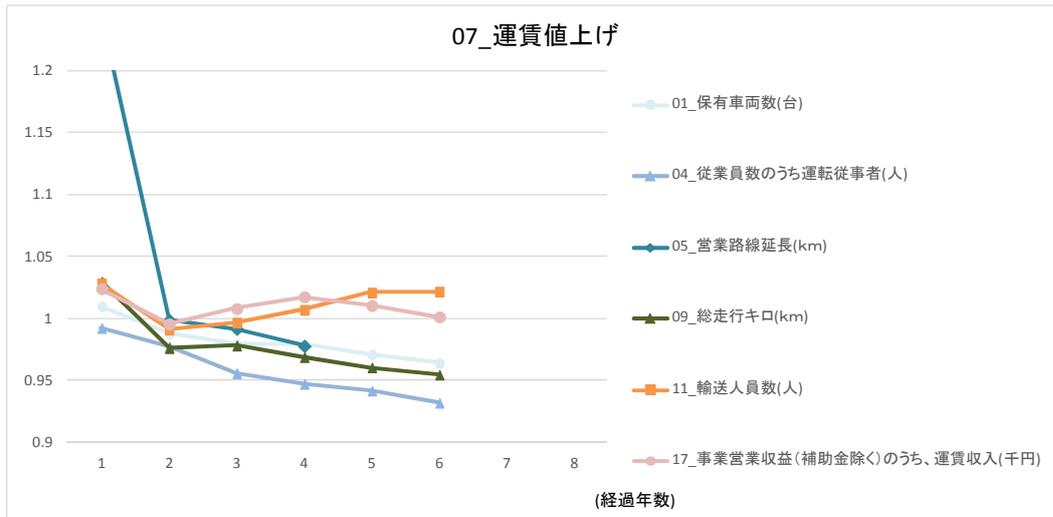


図 45 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (07_運賃値上げ)

⑧ 運賃値引き

運賃値引きにより輸送人員は増加している。

運賃収入も当初は微減から横ばいであるが四年目以降は増加に転じている。全体的に他の施策より増加率が高いため、値引きをしたために利用者が増加した場合だけでなく、利用者が増加基調であるため値引きをする余裕があったという場合もあると考えられる。

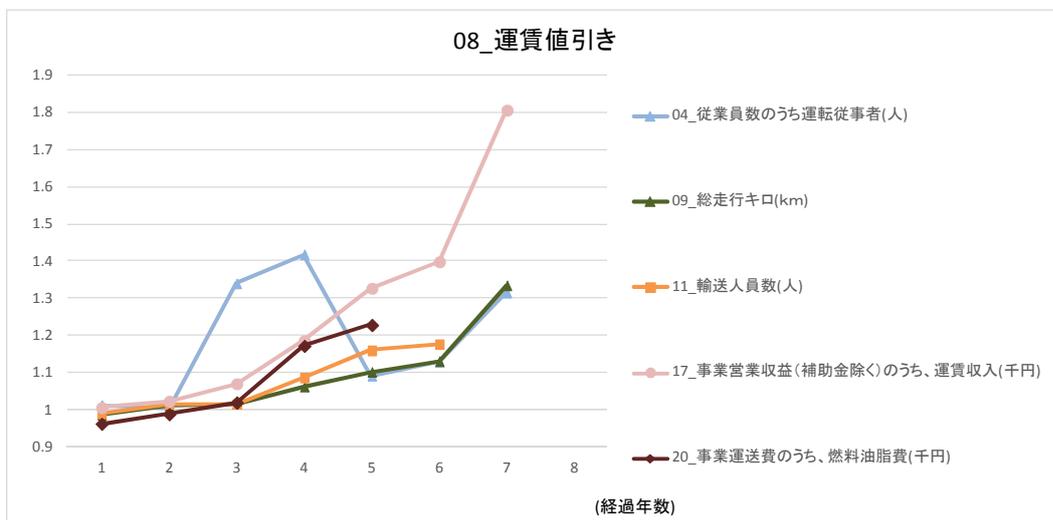


図 46 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (08_運賃値引き)

⑨バス待ち環境

施策の実施によりサービスの質が向上し、輸送人員・運賃収入の増加が確認できる。

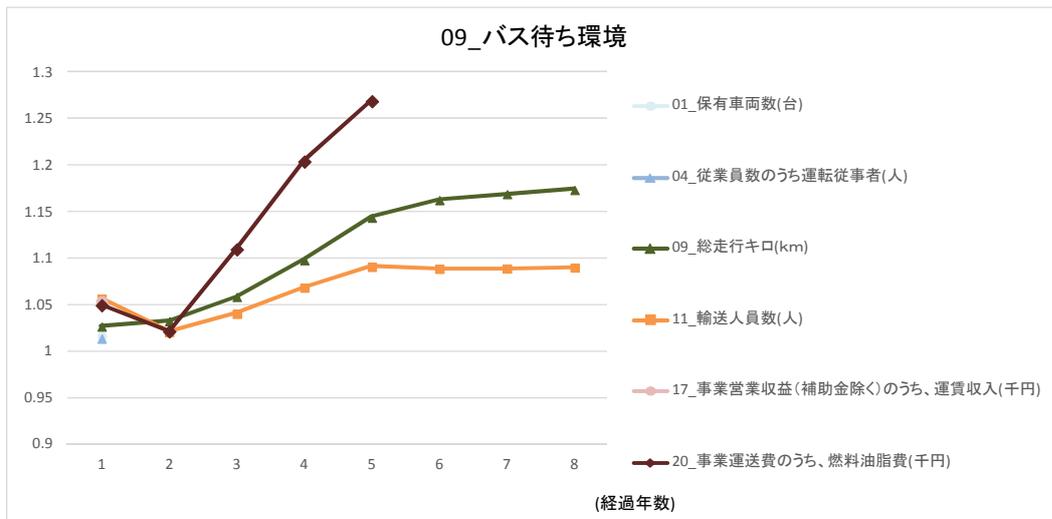


図 47 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (09_バス待ち環境)

⑩デジタル情報板

施策の実施によりサービスの質が向上し送人員が増加すると思われたが、2年目以降は減少に転じている。保有台数、従業員、営業路線が増加傾向にあるため、設備投資の拡充時期にある事業者による実施が多いと考えられる。

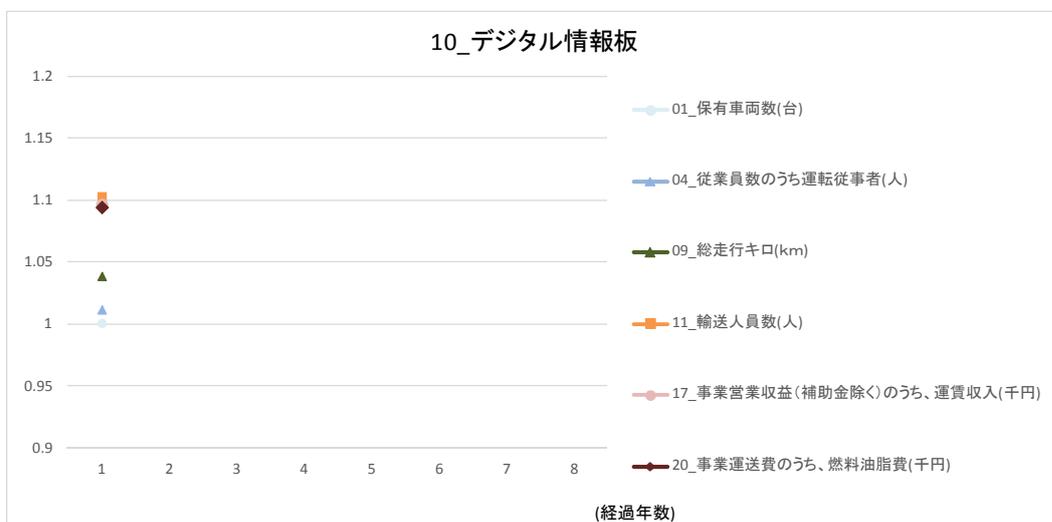


図 48 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (10_デジタル情報板)

⑪案内看板

前述のデジタル情報板に近い推移の傾向であり、デジタル／アナログを問わず設備投資の拡充時期にある事業者による実施が多いと考えられる。

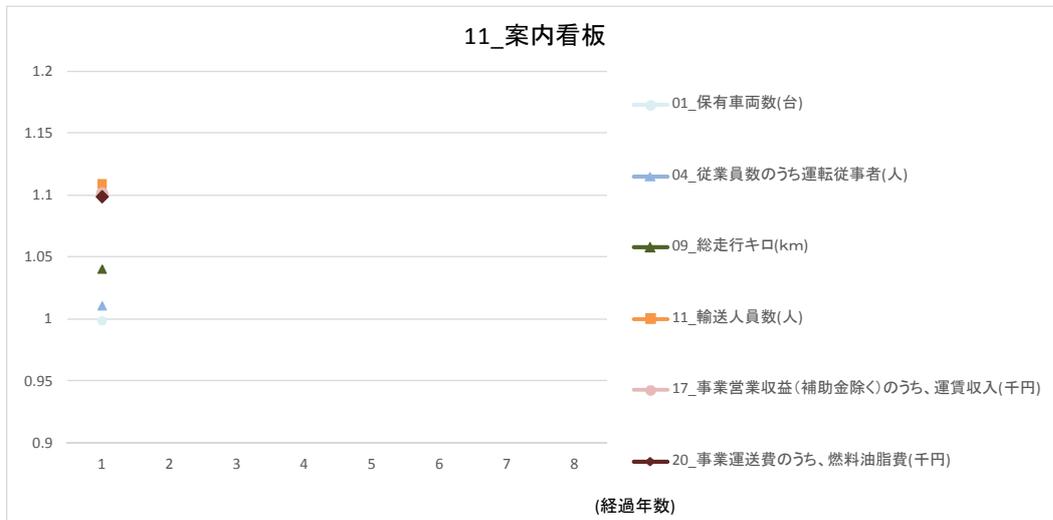


図 49 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (11_案内看板)

⑫系統の廃止

施策の実施により輸送人員・運賃収入・走行キロ・従業員数・車両数などは減少すると思われたが、ほぼ横ばいである。

4年後以降に増加傾向にある指標が多いが、このタイミングで効果が出るとは考えにくく、他の施策の影響と考えられる。

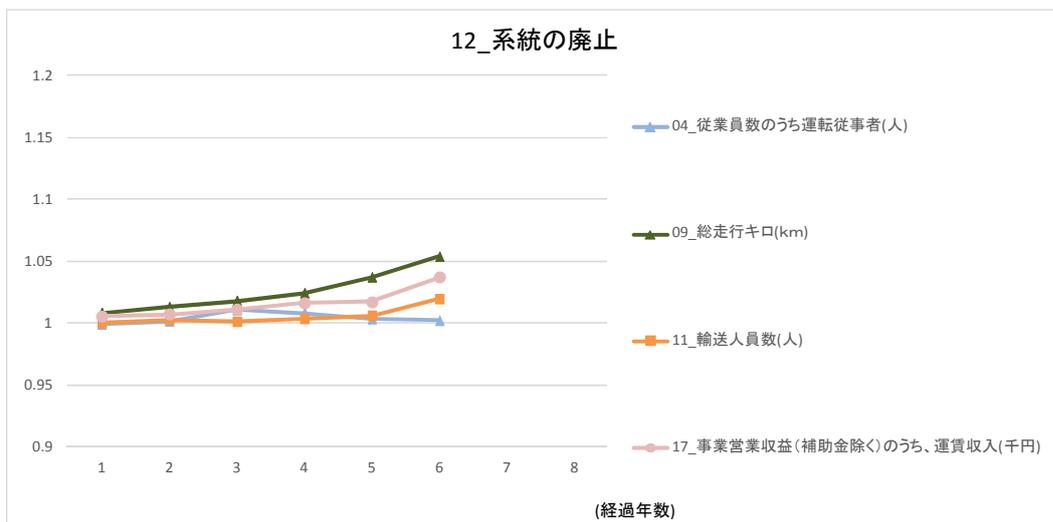


図 50 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (12_系統の廃止)

⑬ 便数の減便

施策の実施により多くの実績データは減少すると思われたが、実際は増加傾向を示しており、他の施策の影響が大きいと考えられる。

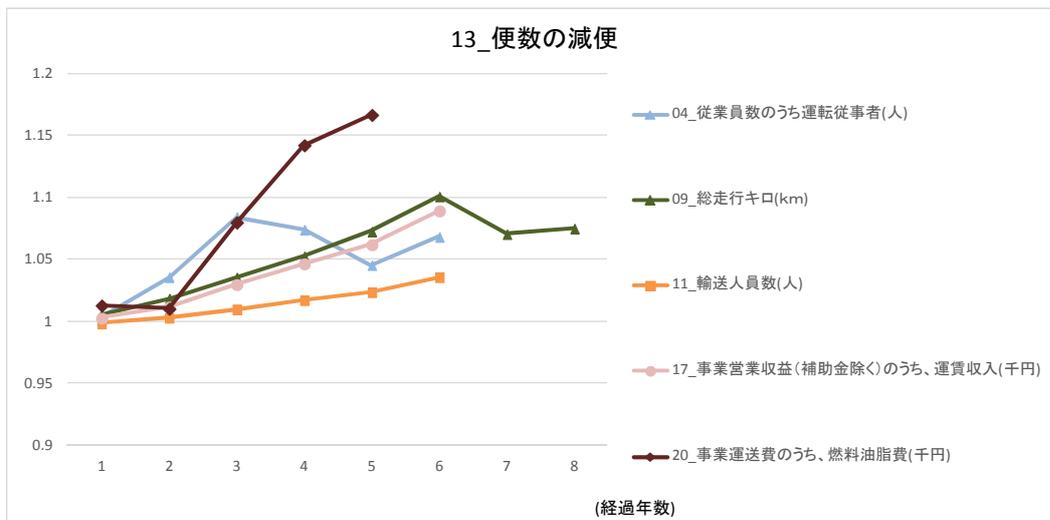


図 51 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (13_便数の減便)

⑭ 停留所の廃止

施策の実施により輸送人員・運賃収入などは減少すると思われたが、実際は増加傾向を示しており、他の施策の影響が大きいと考えられる。

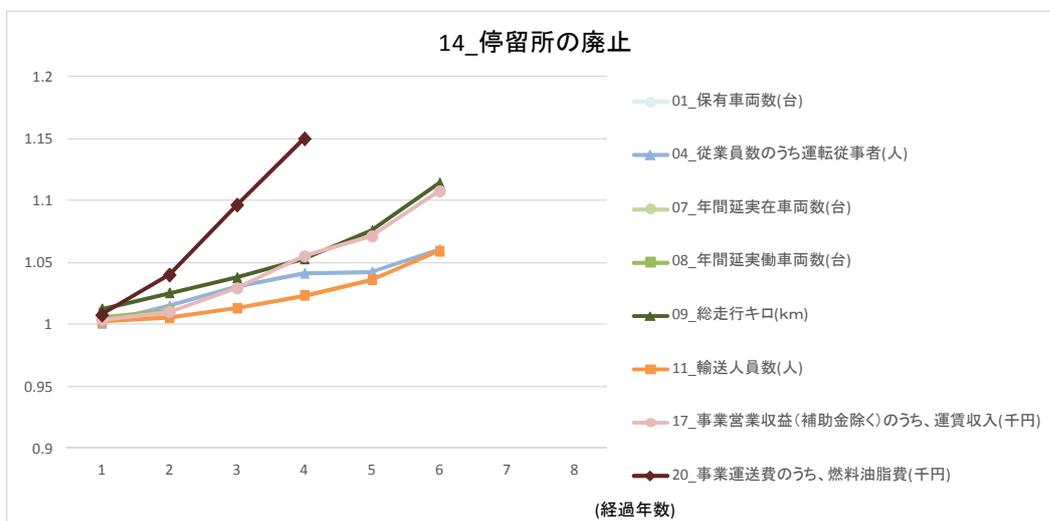


図 52 事業指標を算出する際に用いる実績データの推移 (14_停留所の廃止)

＜参考資料8＞. 保有台数セグメントの区分の検討

保有台数の閾値（区分）を検討することを目的として、事業指標と保有台数の関係の深さを、ランク別事業者数、相関係数、クラスター分析、散布図、クロス集計、対数軸でのグラフ化を用いて検討した。

（1） 分析内容

① 保有台数ランク別事業者数

セグメント別の事業者数が概ね同程度となるようにセグメントの閾値を設定することを想定して、保有台数ランク別に概ね 10%程度ずつに区分できる閾値を求めた。この結果は、図 53 のとおりである。

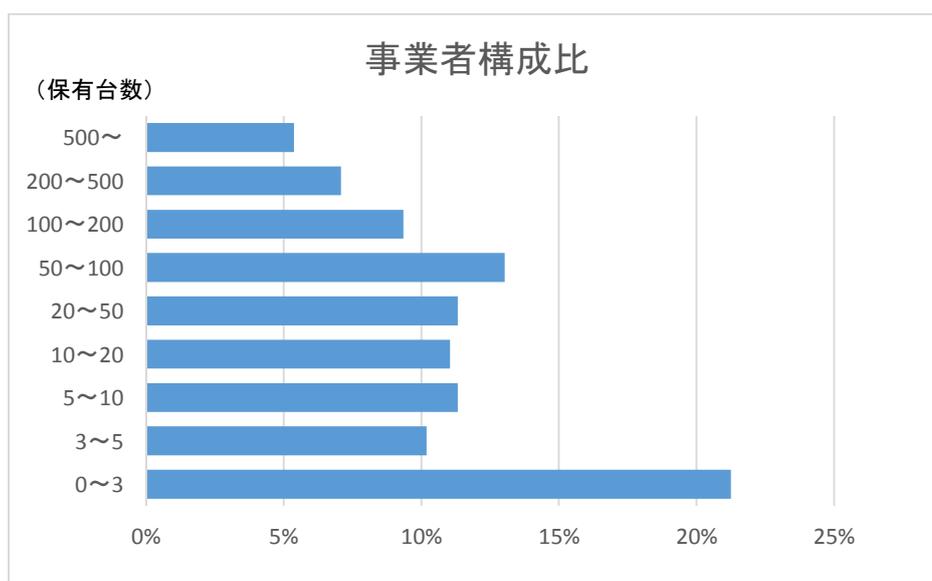


図 53 事業者構成比

② 相関係数

保有台数と関係の深い指標の特性により、保有台数のセグメントを区分すること（例えば営業収支と相関が高ければ、損益分岐を目処に区分する等）を想定して、相関係数を算出した。

保有台数との相関係数が0.6以上の指標は、「運転士あたり運賃収入」のみであった。これは、保有台数の多い大規模な事業者は運転士あたりの効率が良いことを示しているが、セグメントの閾値の設定には活用しがたい。

表 18 保有台数と各指標の相関係数

指標	相関係数
営業収支率	0.20
営業利益率	0.23
営業利益率 2	-0.05
実働率	0.23
車両あたり輸送量	0.46
車両あたり運賃収入	0.58
実走行キロ割合	0.17
走行キロあたり輸送量	0.38
走行キロあたり運賃収入	0.46
走行キロあたり営業費用	0.17
沿線人口あたり利用率	0.32
沿線人口あたり走行キロ	0.07
走行キロあたり燃料費	0.06
車両あたり燃料費	0.35
運転士あたり輸送量	0.40
運転士あたり運賃収入	0.62
運転士あたり走行キロ	0.14

③ クラスター分析

相関係数と同様に、保有台数と関係の深い指標の特性に基づいて、保有台数のセグメントを区分することを想定して、クラスター分析を実施した。

クラスター分析の結果でも、相関係数と同様に「保有台数」と「運転士あたり運賃収入」に関係性が確認できたが、セグメントの閾値の設定には活用しがたい。

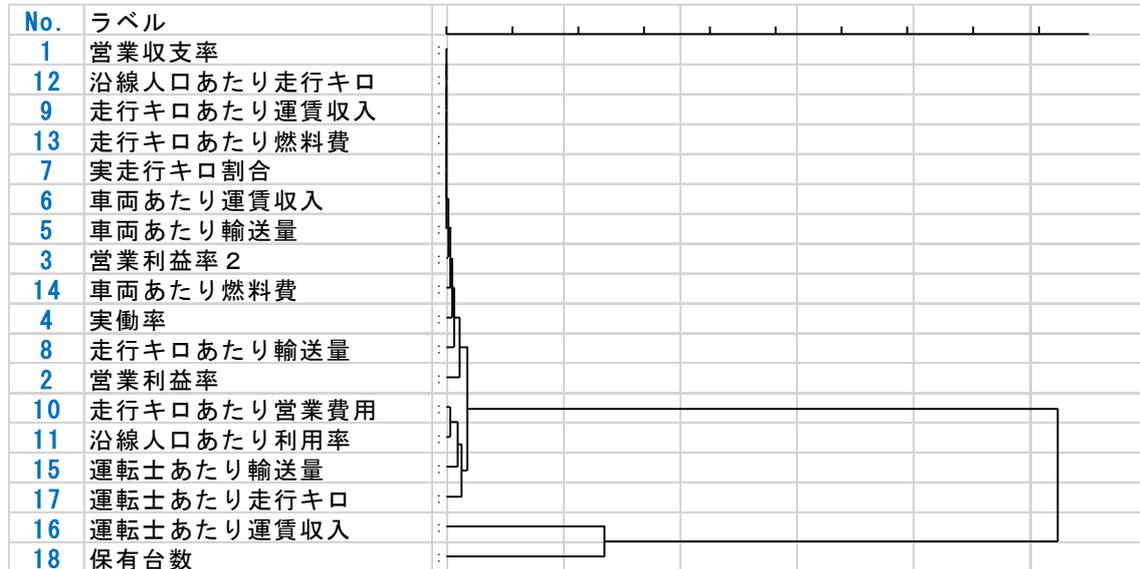


図 54 クラスター分析の結果（ワード法）

④ 保有台数と各指標の散布図

保有台数と各指標の散布図からグループの形成が確認できる場合に、グループを区分できるように閾値を設定することを想定して散布図を確認した。

しかしながら、この結果から閾値の設定は困難であった。

【～100 台までの拡大】

【～2000 台までの全サンプル】

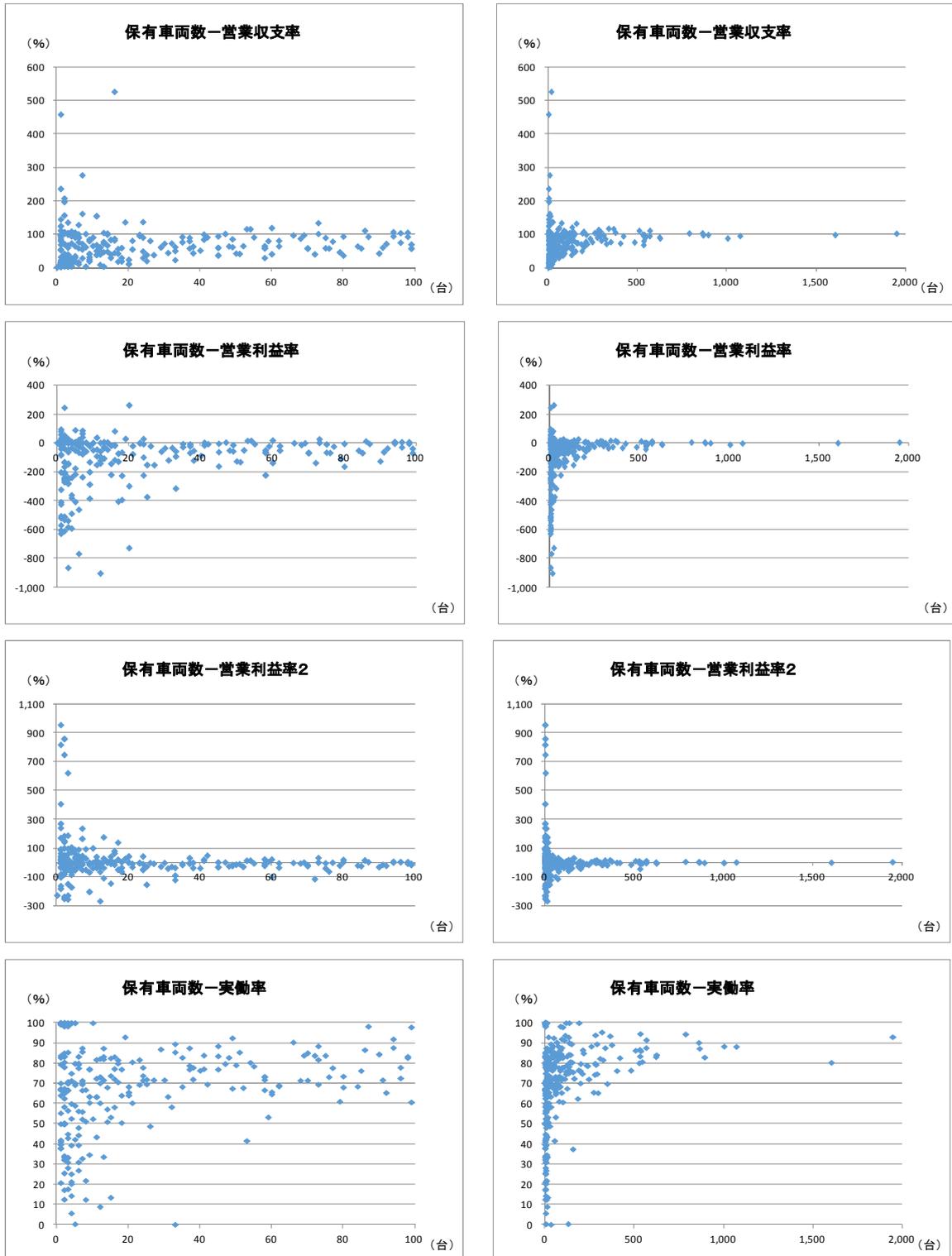


図 55 保有台数と各指標の散布図(1)

【～100 台までの拡大】

【～2000 台までの全サンプル】

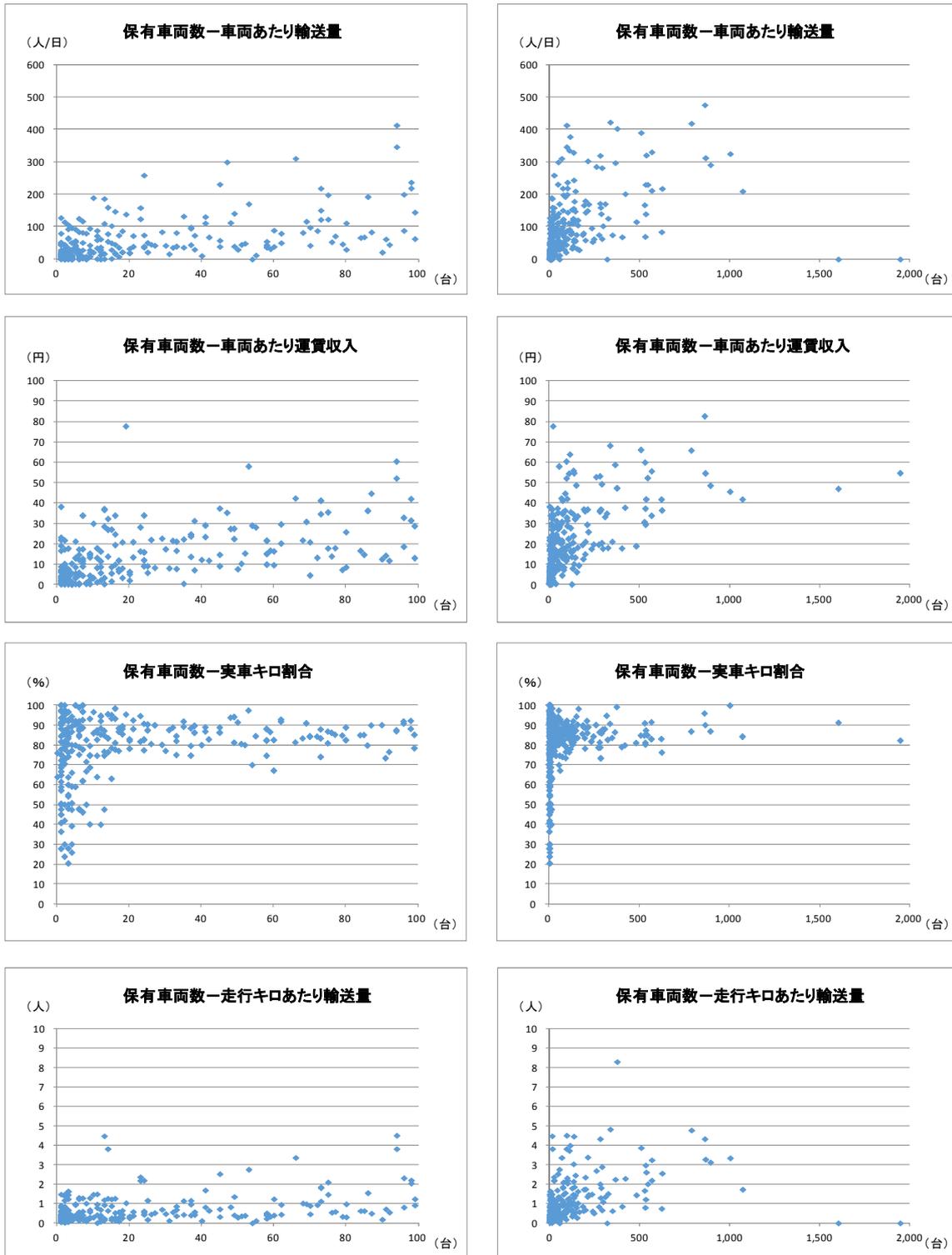


図 56 保有台数と各指標の散布図(2)

【～100 台までの拡大】

【～2000 台までの全サンプル】

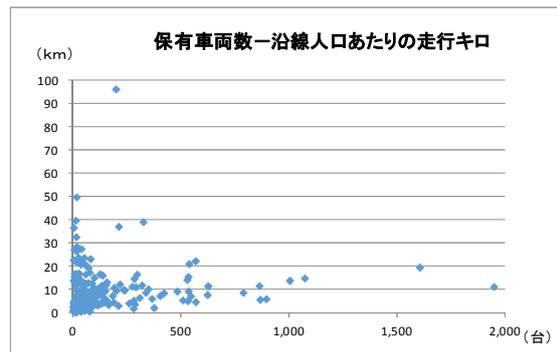
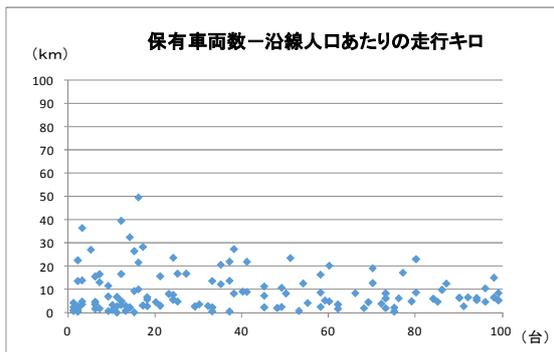
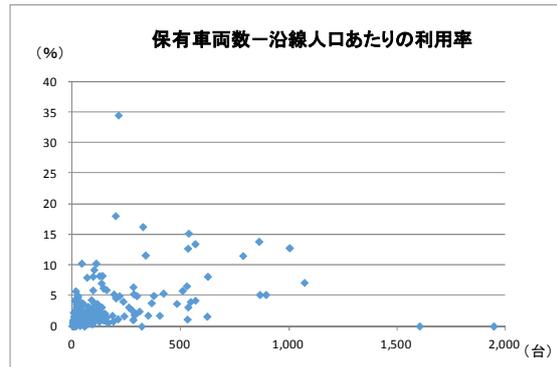
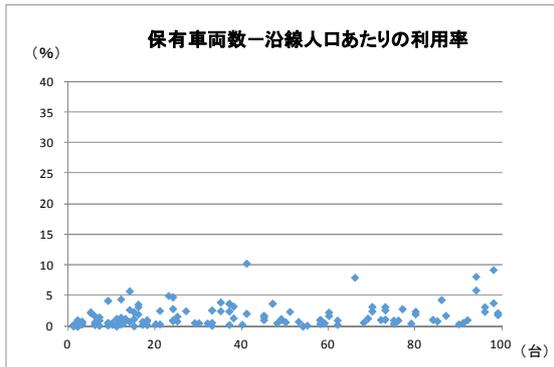
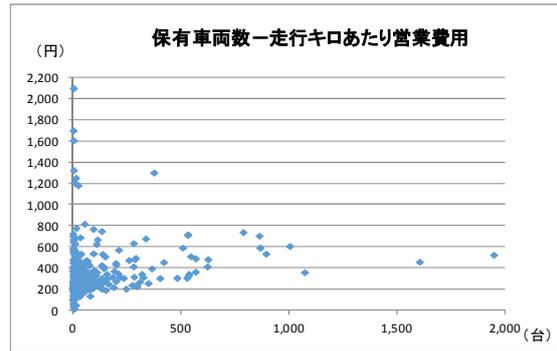
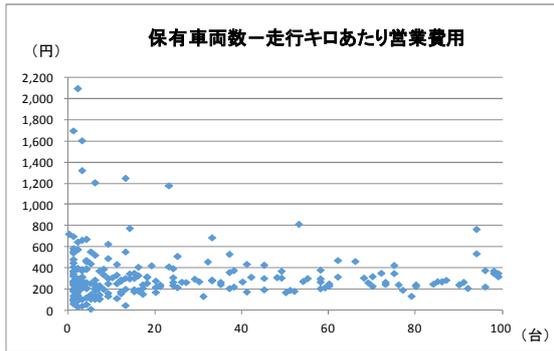
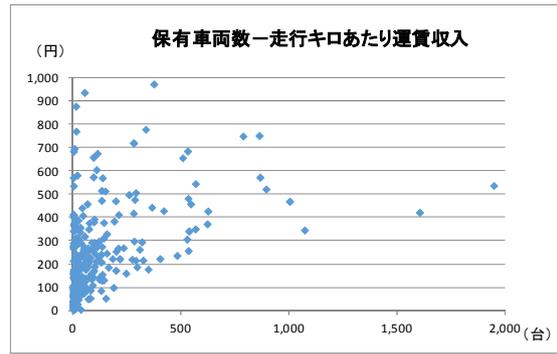
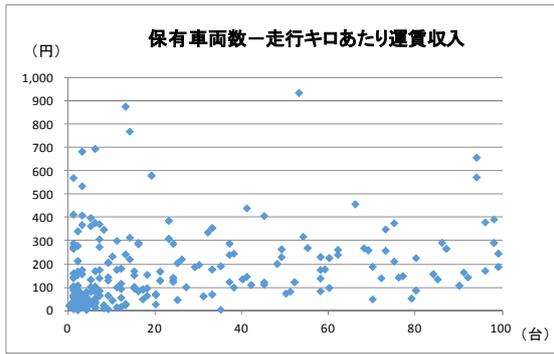


図 57 保有台数と各指標の散布図(3)

【～100 台までの拡大】

【～2000 台までの全サンプル】

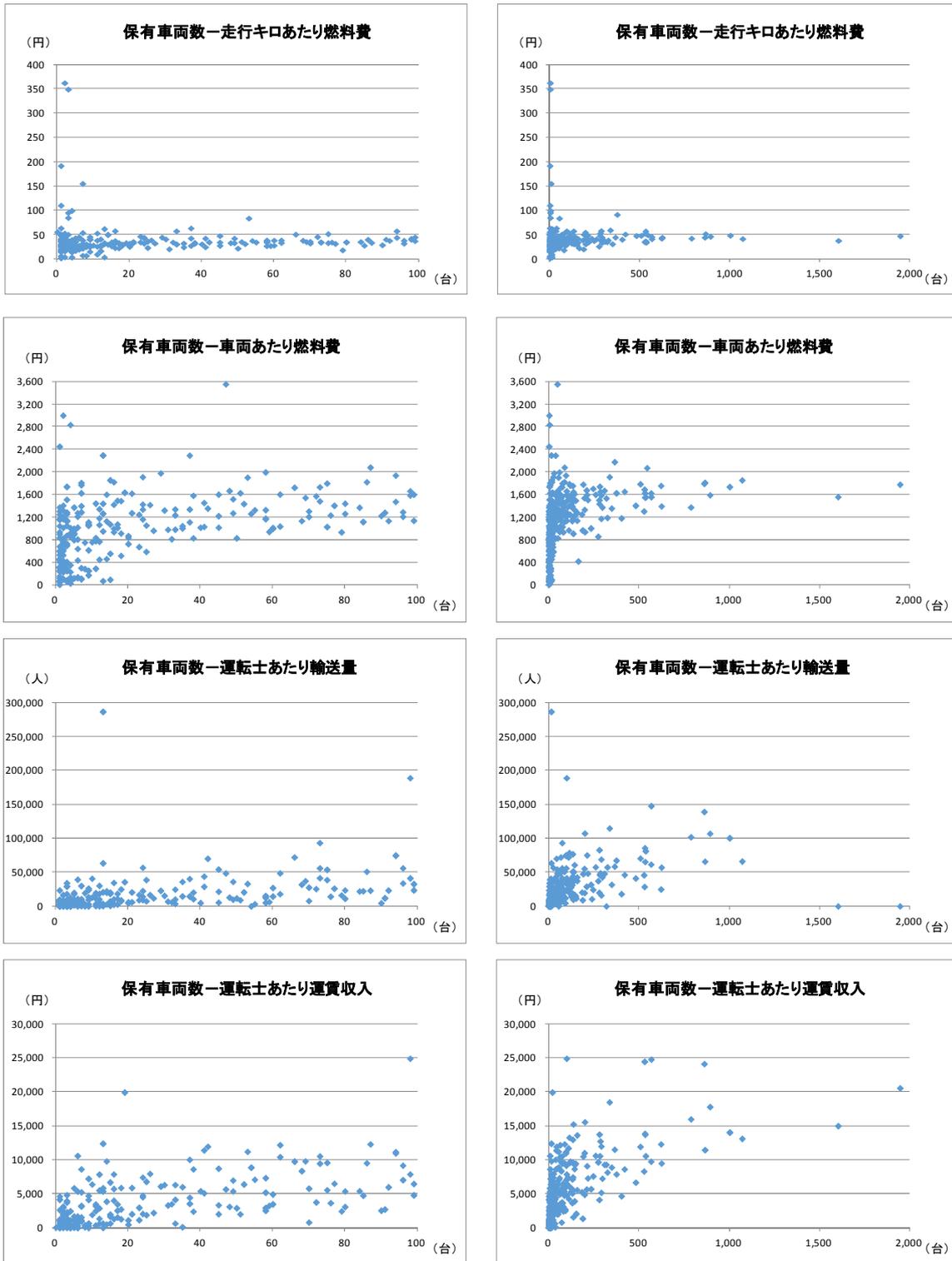
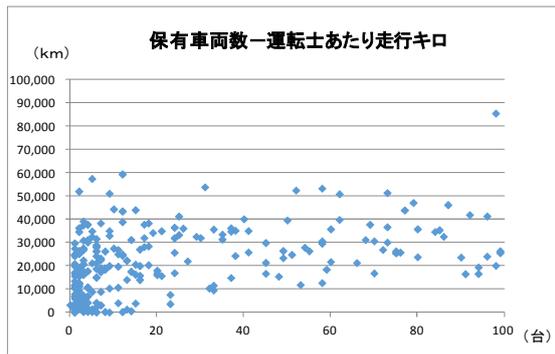


図 58 保有台数と各指標の散布図(4)

【～100 台までの拡大】



【～2000 台までの全サンプル】

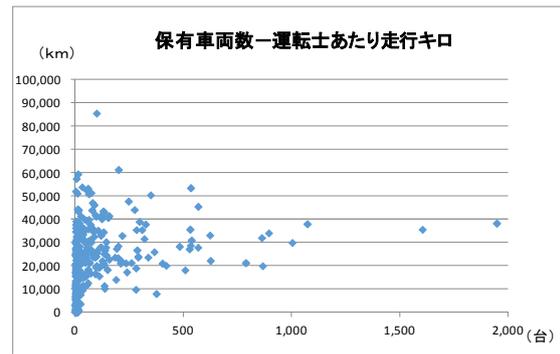


図 59 保有台数と各指標の散布図(5)

⑤ 保有台数と各指標のクロス集計

保有台数と各指標のクロス集計において、特性の変化が確認できる場合に、違う特性を区分できるように閾値を設定することを想定してクロス集計を確認した。

この結果によると、保有台数の大小と各指標値の間に連続的な影響があることが見て取れる。

例えば、図 60 では、保有台数が少ないほど営業収支率の高いランクの割合が減少し、営業収支率の低いランクの割合が増加する様子が読み取れる。

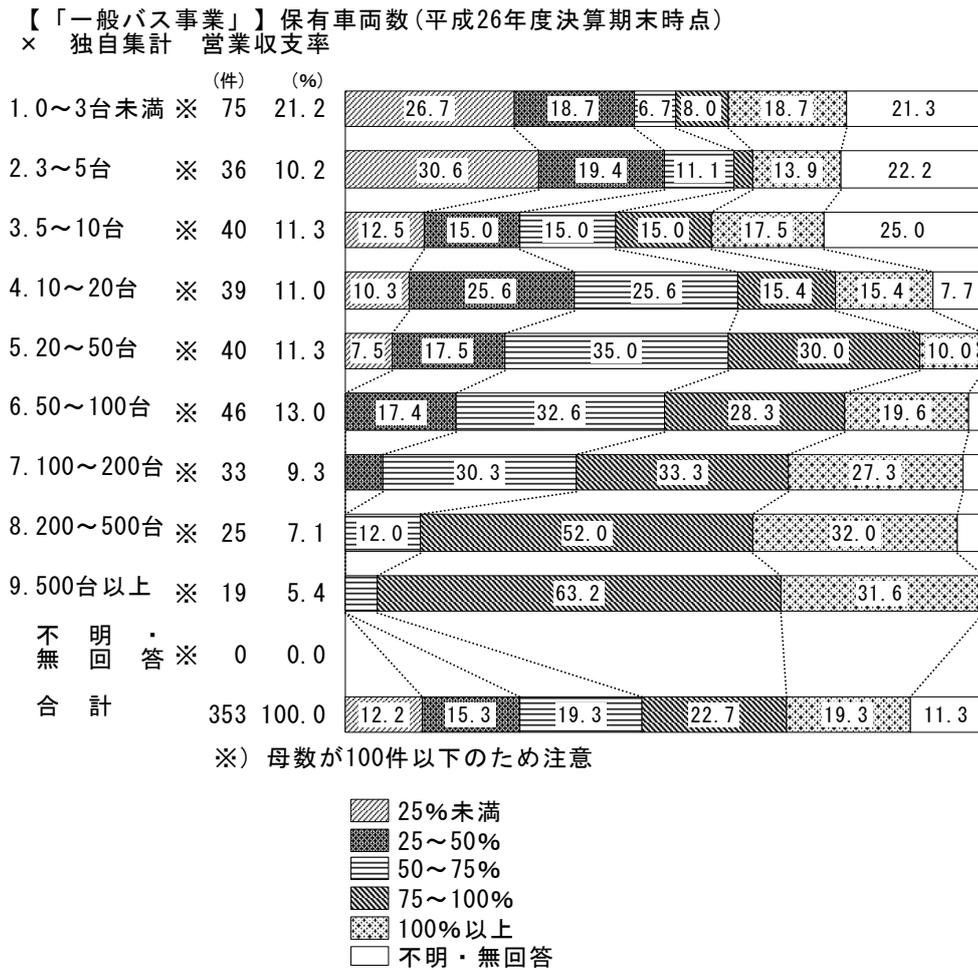
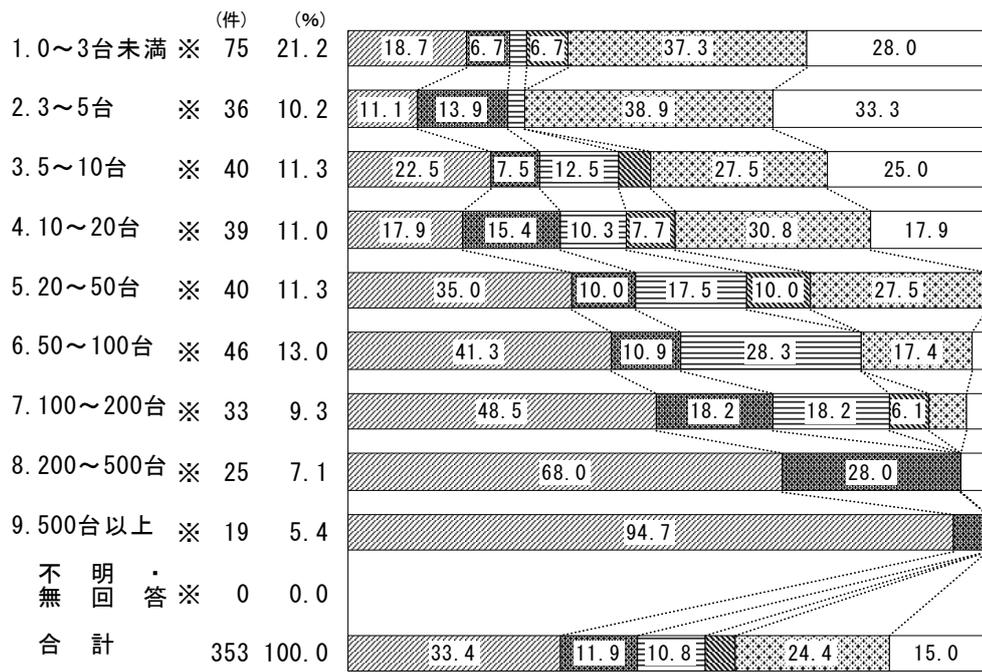


図 60 保有車両数×営業収支率

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 営業利益率



※) 母数が100件以下のため注意

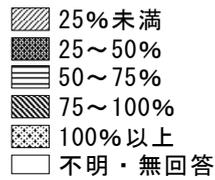
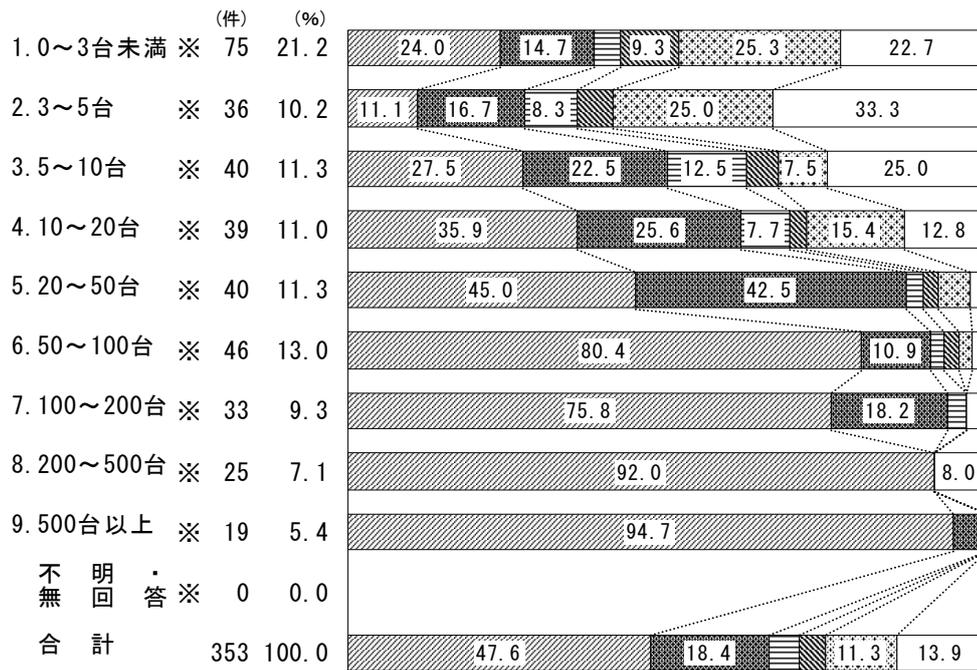


図 61 保有車両数×営業利益率

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 営業利益率2



※) 母数が100件以下のため注意

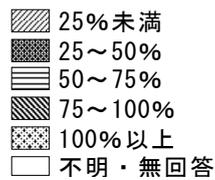
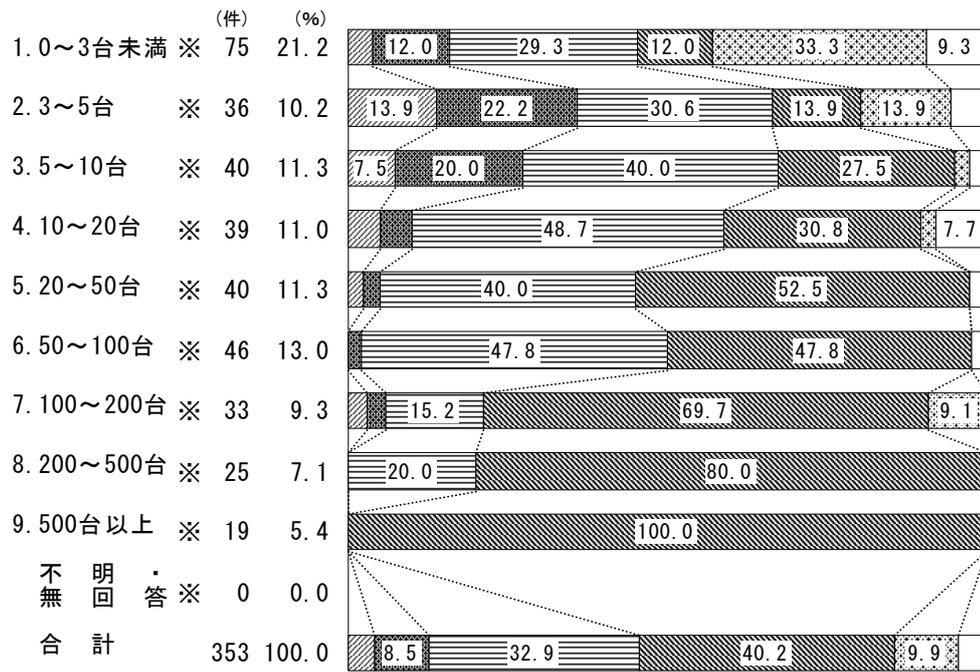


図 62 保有車両数×営業利益率2

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 実働率



※) 母数が100件以下のため注意

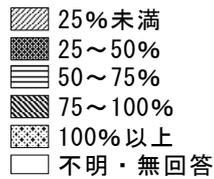
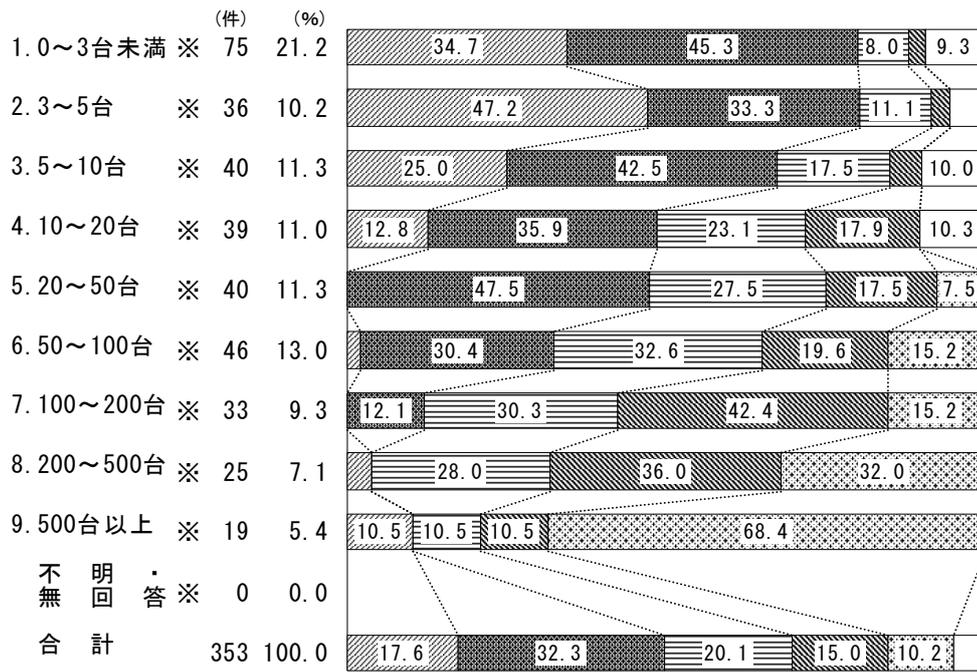


図 63 保有車両数×実働率

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 車両あたり輸送量

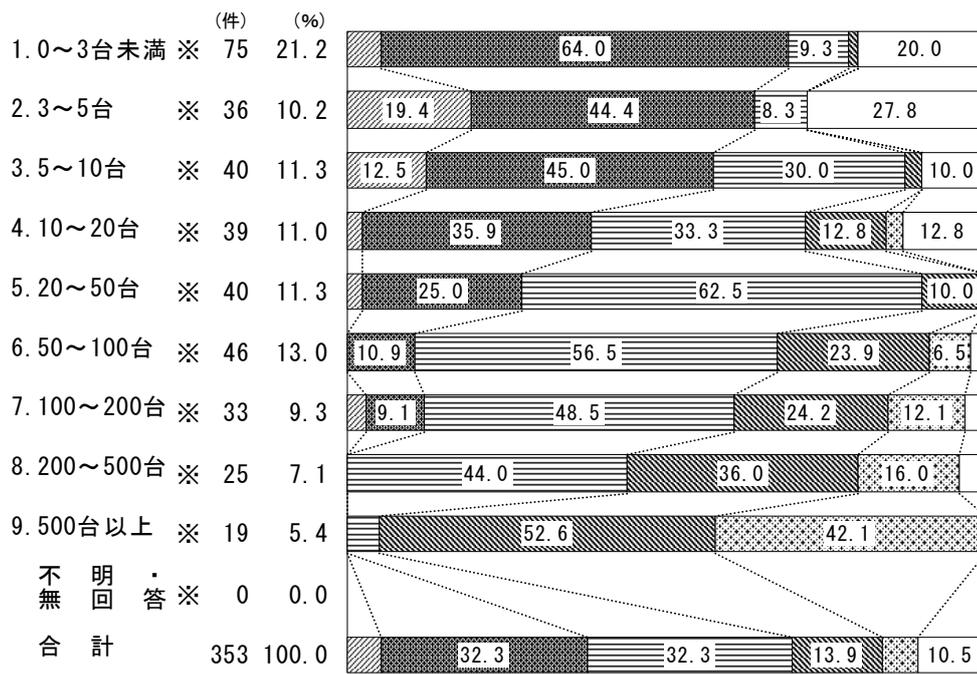


※) 母数が100件以下のため注意



図 64 保有車両数×車両あたり輸送量

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 車両あたり運賃収入

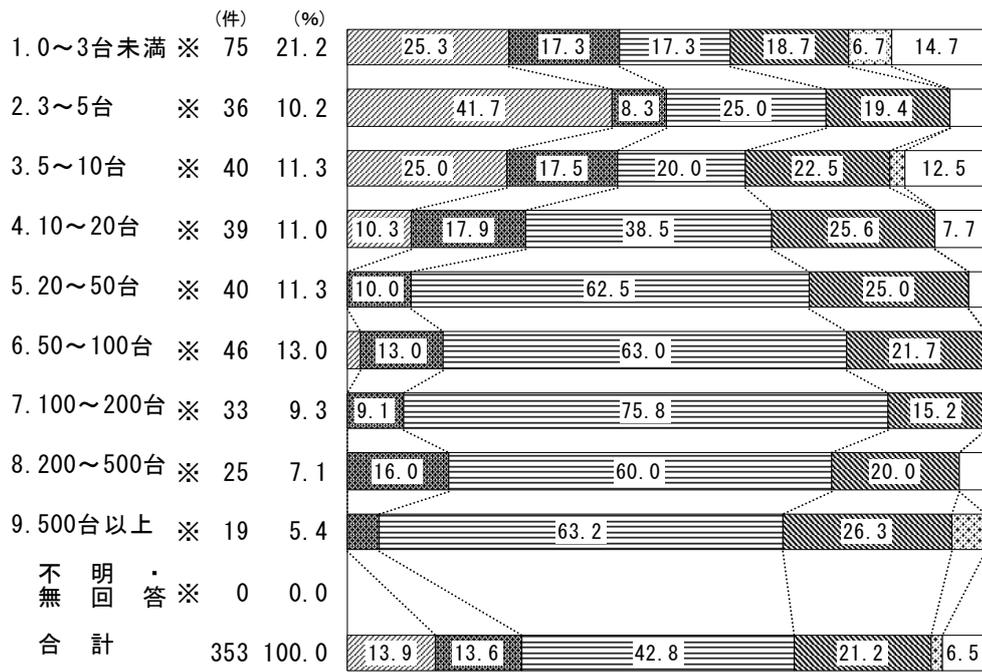


※) 母数が100件以下のため注意



図 65 保有車両数×車両あたり運賃収入

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 実走行キロ割合



※) 母数が100件以下のため注意

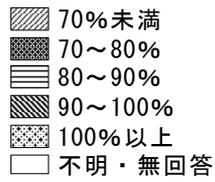
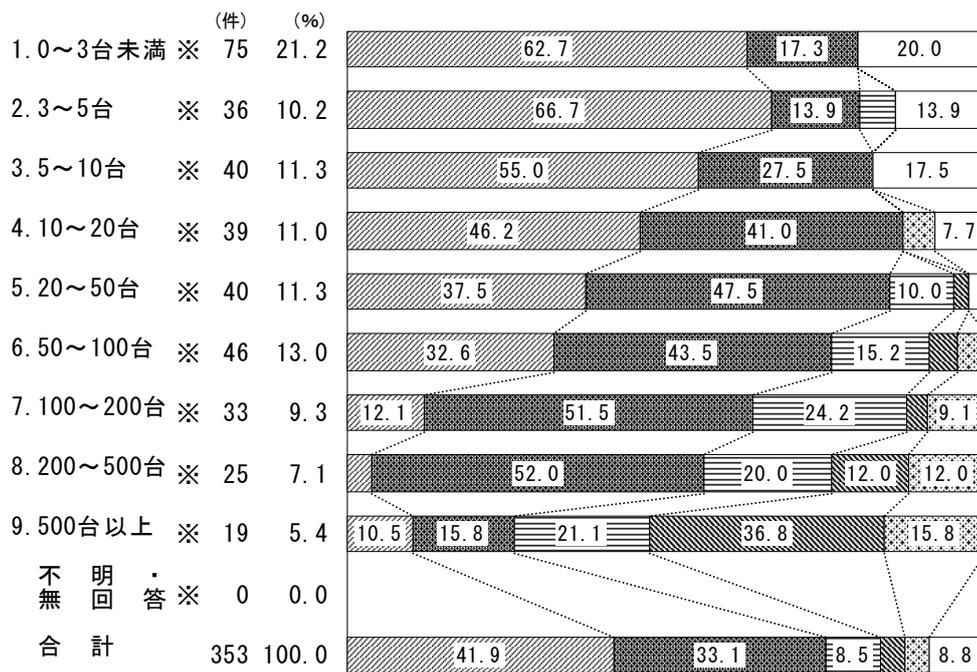


図 66 保有車両数 × 実走行キロ割合

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 走行キロあたり輸送量



※) 母数が100件以下のため注意

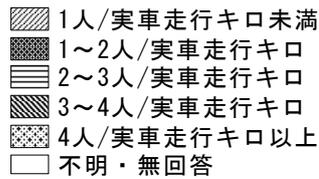
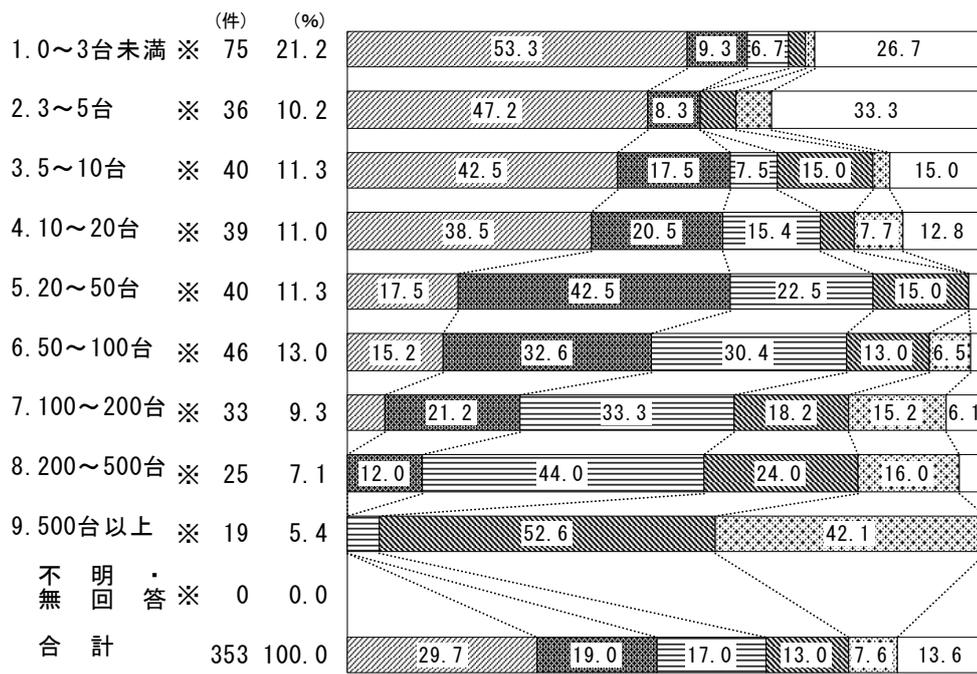


図 67 保有車両数 × 走行キロあたり輸送量

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 走行キロあたり運賃収入



※) 母数が100件以下のため注意

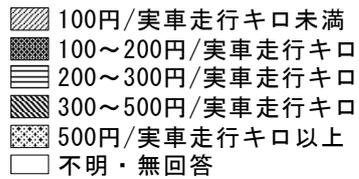
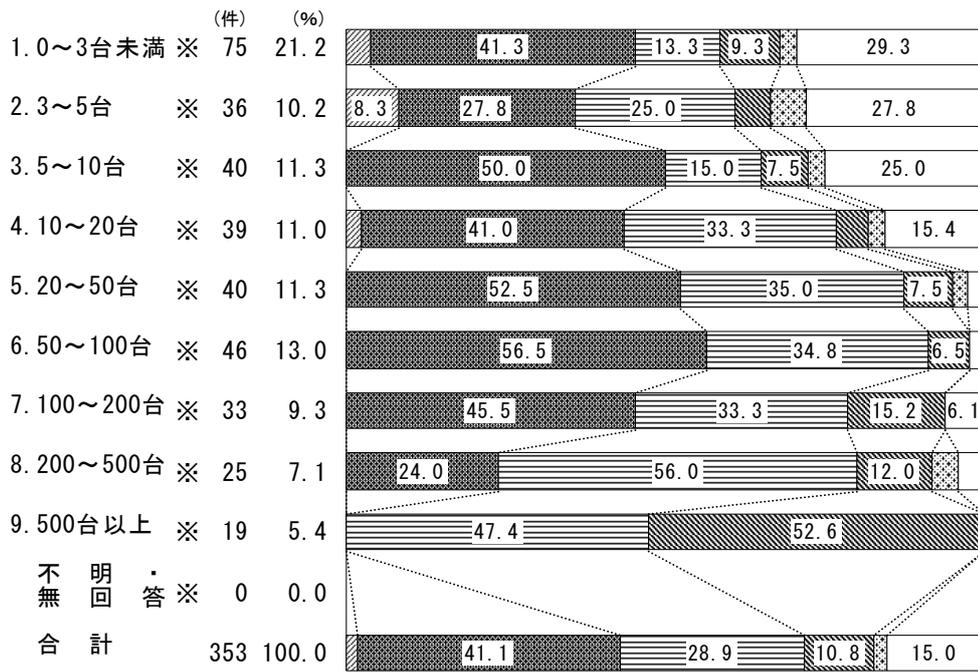


図 68 保有車両数 × 走行キロあたり運賃収入

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 走行キロあたり営業費用



※) 母数が100件以下のため注意

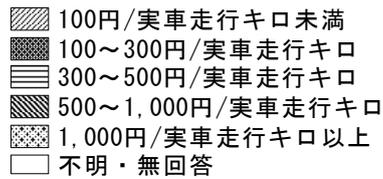
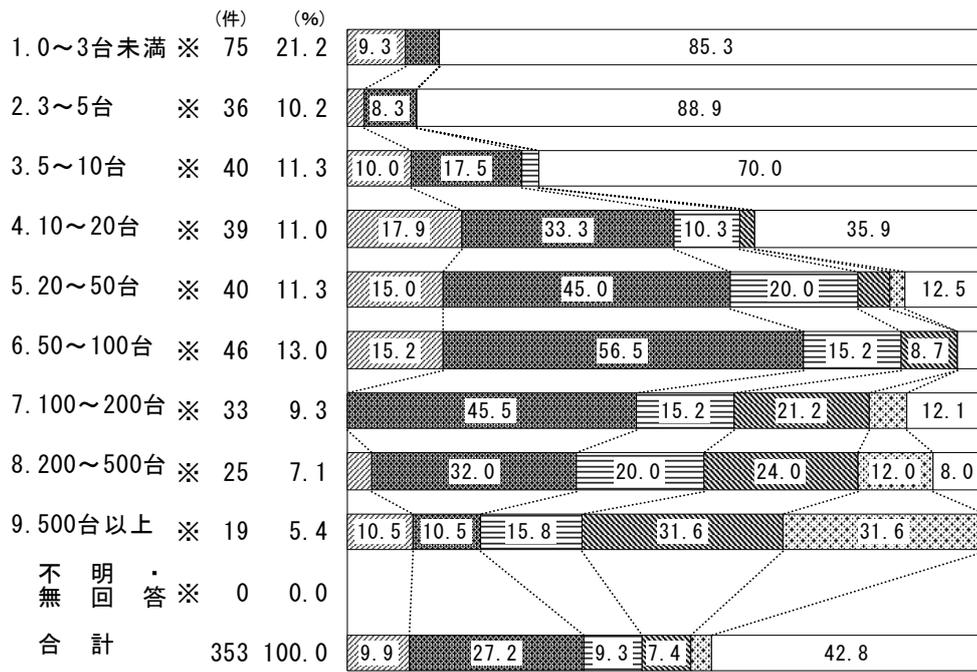


図 69 保有車両数 × 走行キロあたり営業収入

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 沿線人口あたり利用率



※) 母数が100件以下のため注意

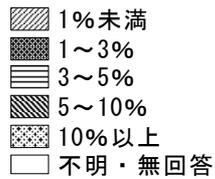
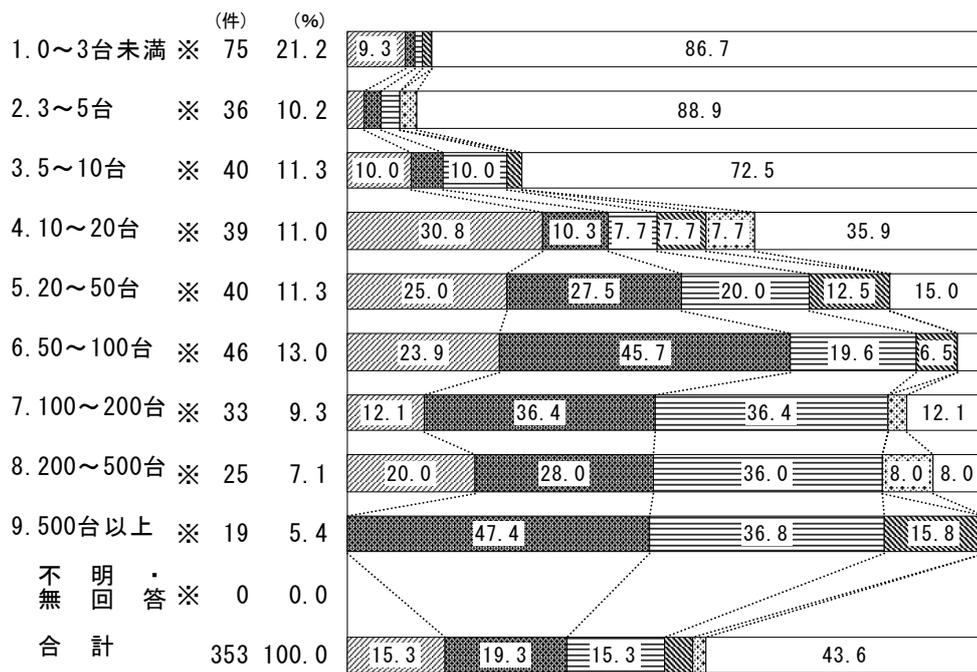


図 70 保有車両数×沿線人口あたり利用率

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 沿線人口あたり走行キロ



※) 母数が100件以下のため注意

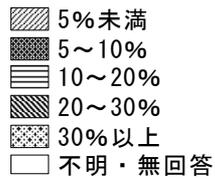
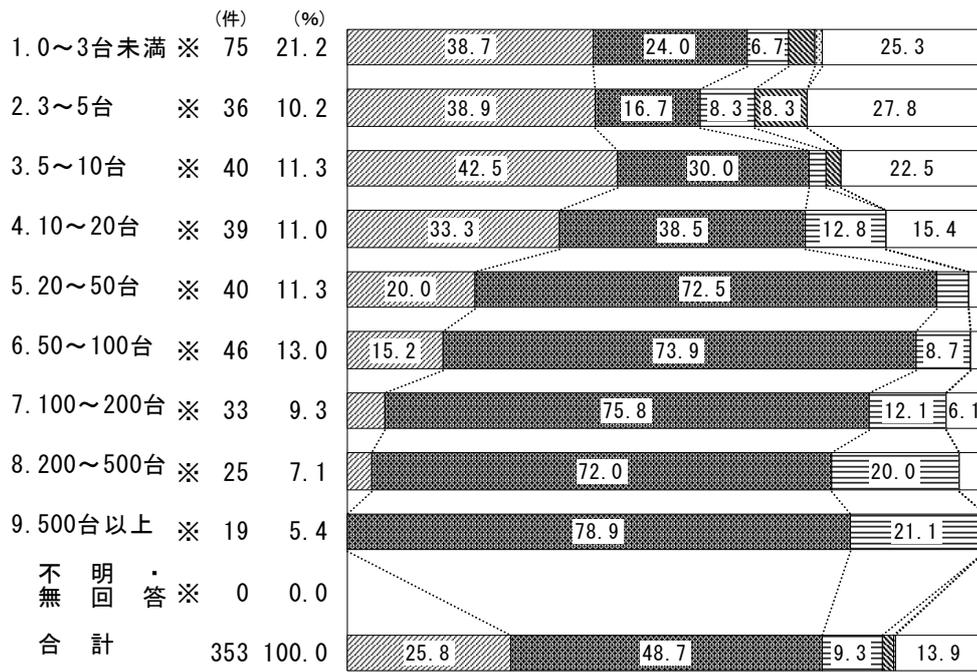


図 71 保有車両数 × 沿線人口あたり走行キロ

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 走行キロあたり燃料費

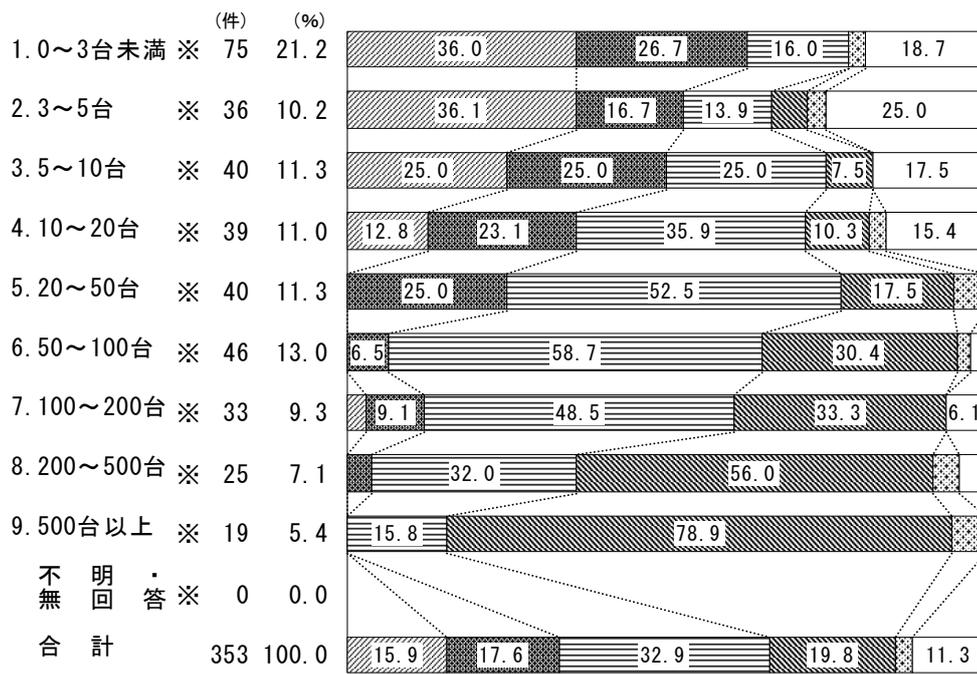


※) 母数が100件以下のため注意

- 30円/実車走行キロ未満
- 30~50円/実車走行キロ
- 50~100円/実車走行キロ
- 100~10000円/実車走行キロ
- 10,000円/実車走行キロ以上
- 不明・無回答

図 72 保有車両数 × 走行キロあたり燃料費

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 車両あたり燃料費

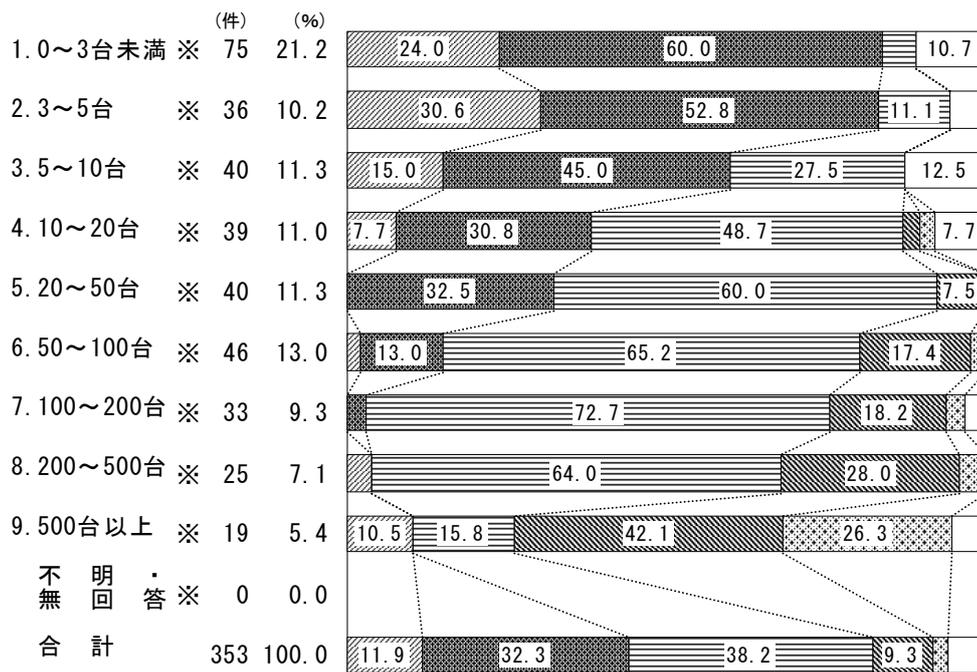


※) 母数が100件以下のため注意



図 73 保有車両数×車両あたり燃料費

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 運転士あたり輸送量



※) 母数が100件以下のため注意

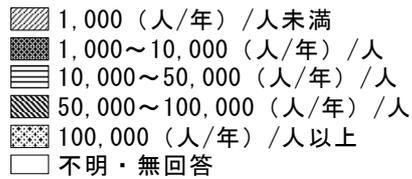
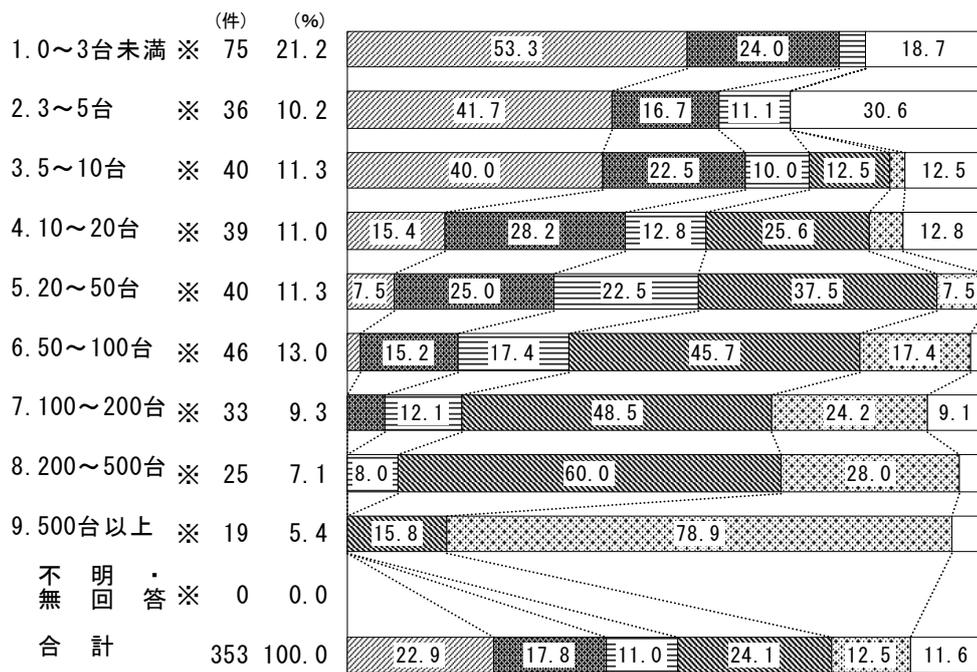


図 74 保有車両数×運転士あたり輸送量

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 運転士あたり運賃収入

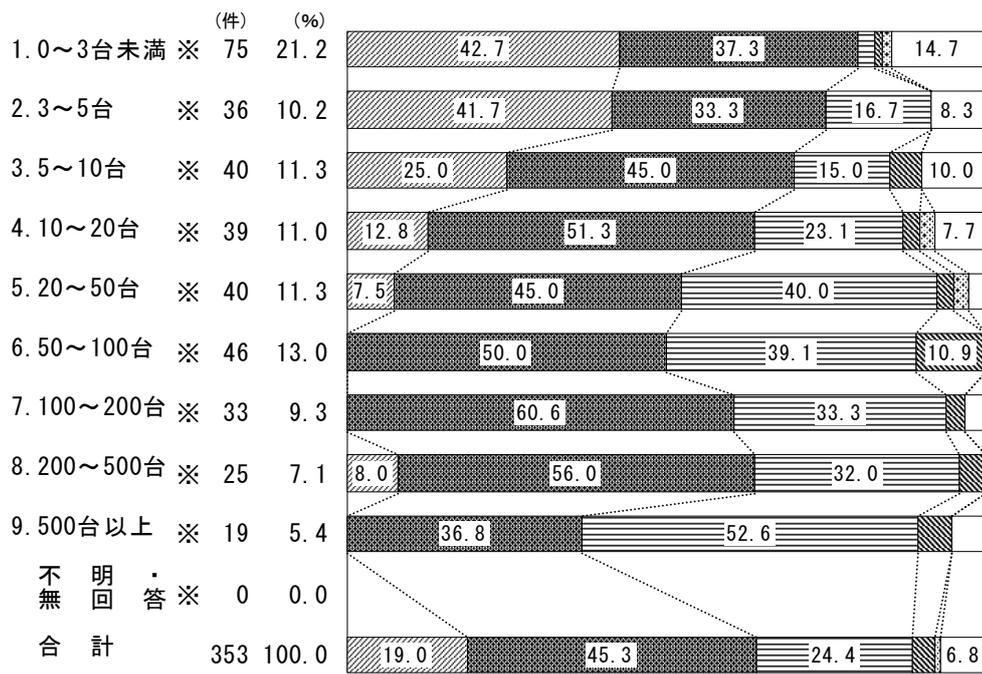


※) 母数が100件以下のため注意



図 75 保有車両数×運転士あたり運賃収入

【「一般バス事業」】保有車両数(平成26年度決算期末時点)
 × 独自集計 運転士あたり走行キロ



※) 母数が100件以下のため注意

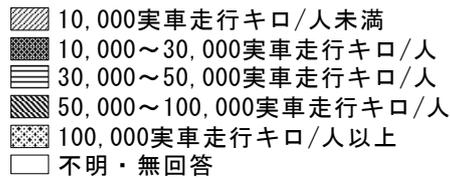


図 76 保有車両数×運転士あたり走行キロ

⑥ 保有台数と各指標の散布図【対数軸】

保有台数と各指標の相関係数は低く散布図でも関係を読み取り難いが、クロス集計では、一定の関係が確認できた。これは直線近似以外の関係性があることを示唆している。

したがって、常用対数軸での散布図を確認しところ、いくつかの指標では保有台数の増減にともなって指標も変化する関係が読み取れた。また、傾きが変わるような指標は確認できなかった

このような場合には、保有台数の常用対数軸上で等間隔となるような閾値を設定すると、指標の特性の変化にそったグループを区分することが可能である。

【両軸対数表示】

【横軸(保有車両数)対数表示】

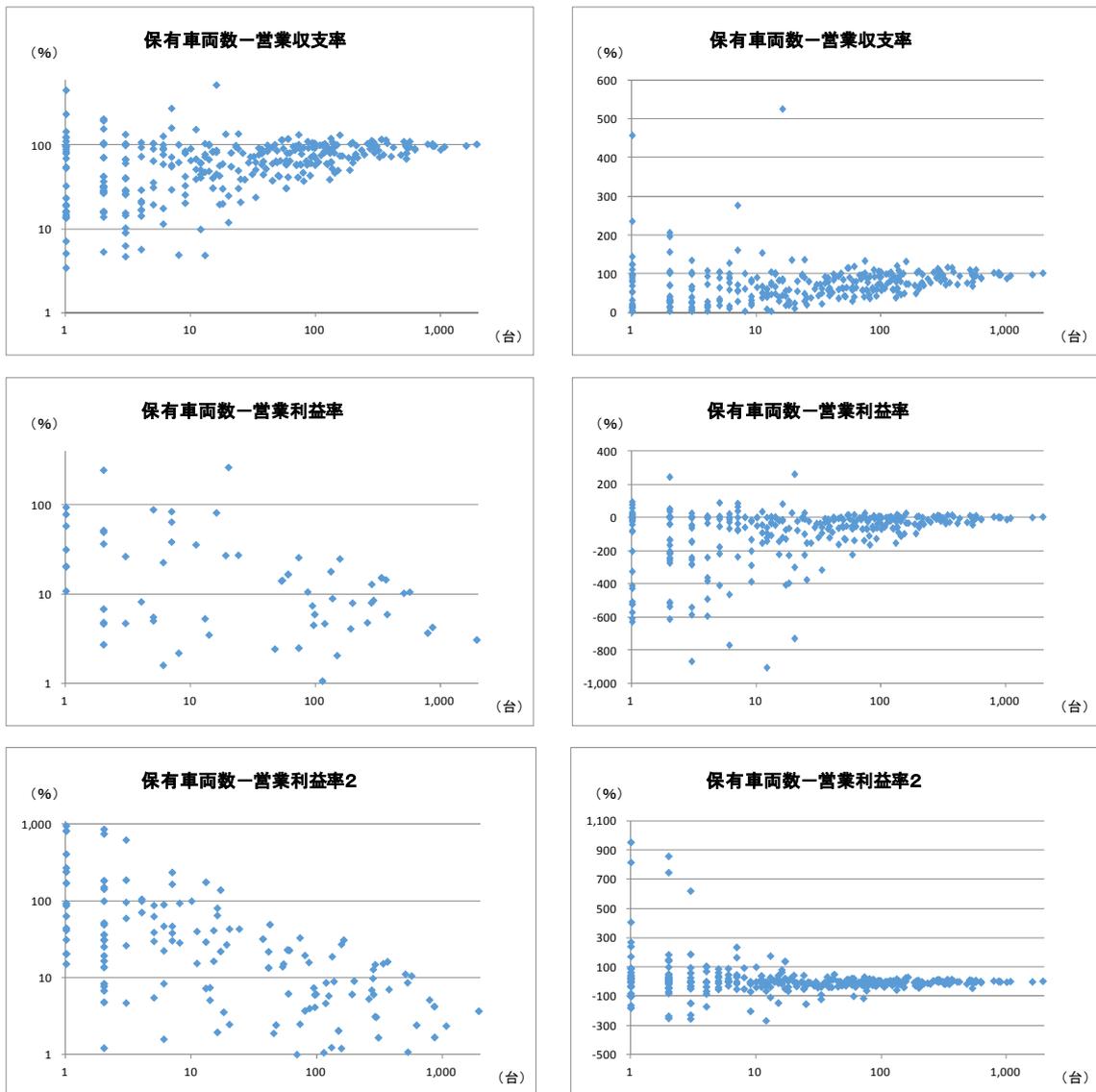
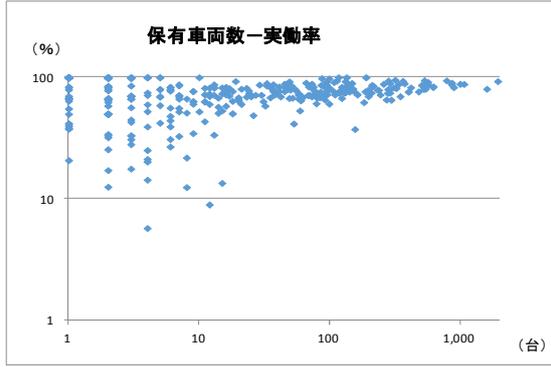


図 77 保有台数と各指標の散布図【対数軸】(1)

【両軸対数表示】



【横軸(保有車両数)対数表示】

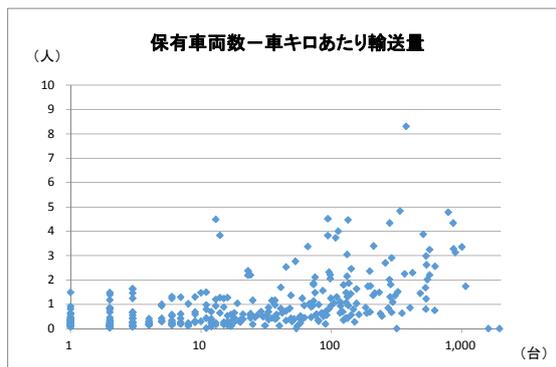
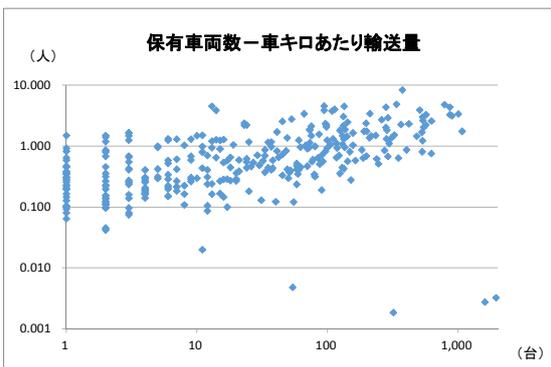
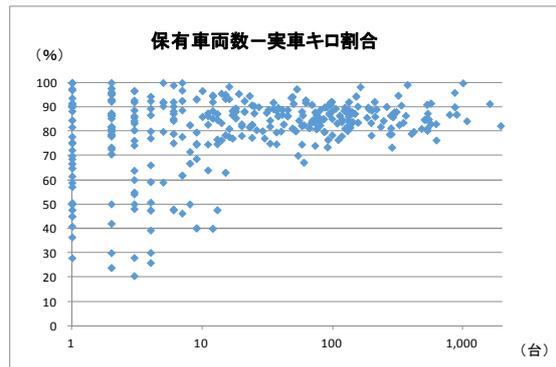
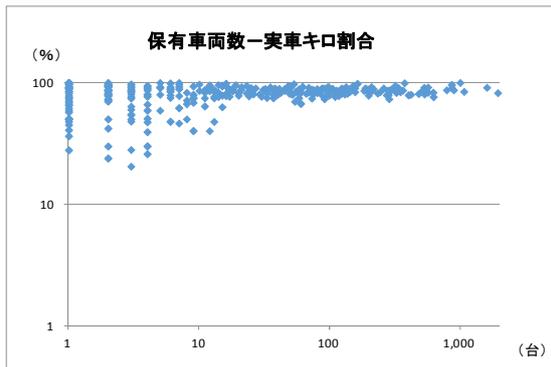
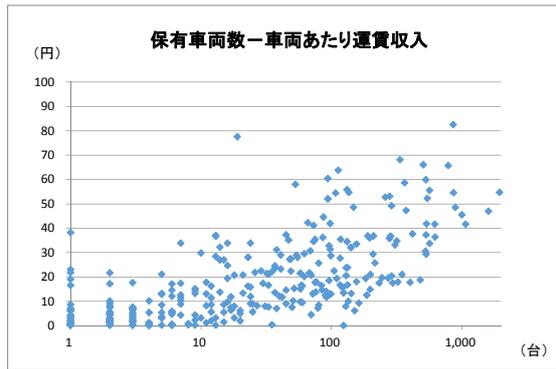
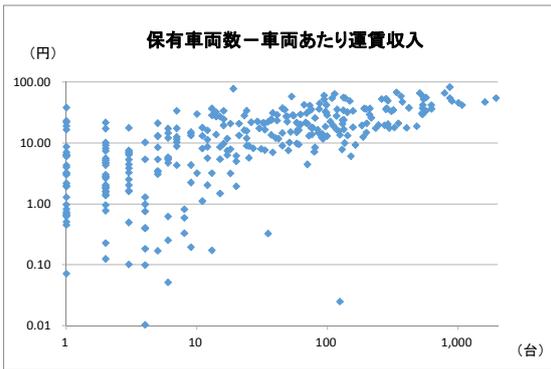
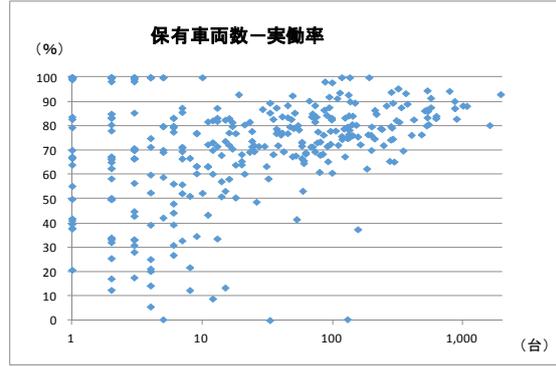
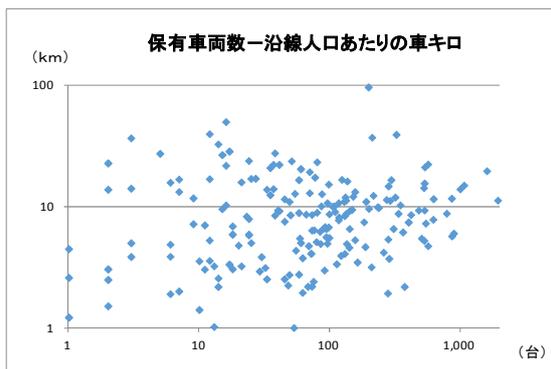
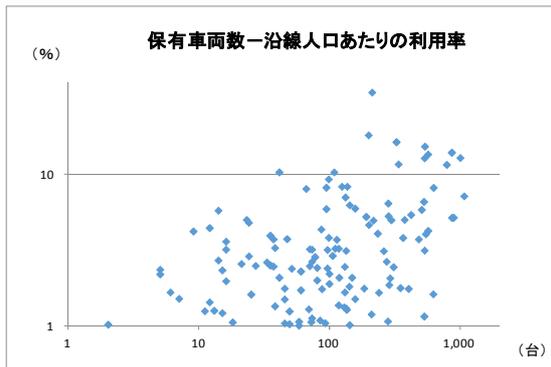
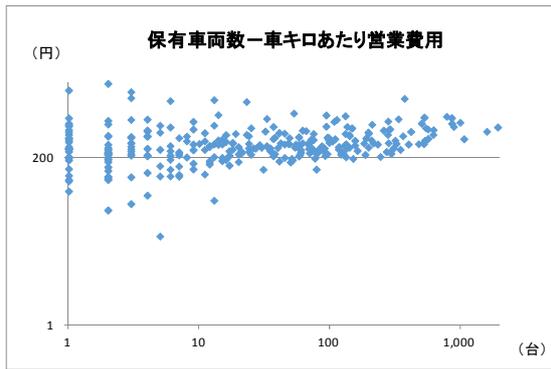
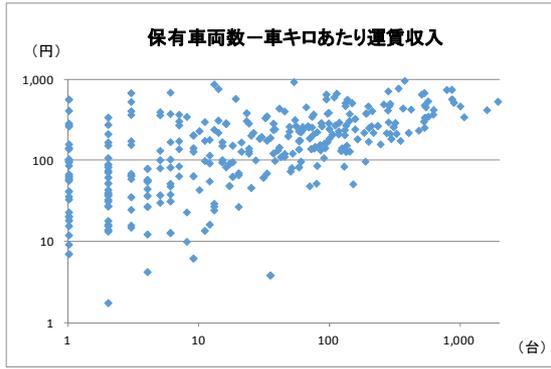


図 78 保有台数と各指標の散布図【対数軸】(2)

【両軸対数表示】



【横軸(保有車両数)対数表示】

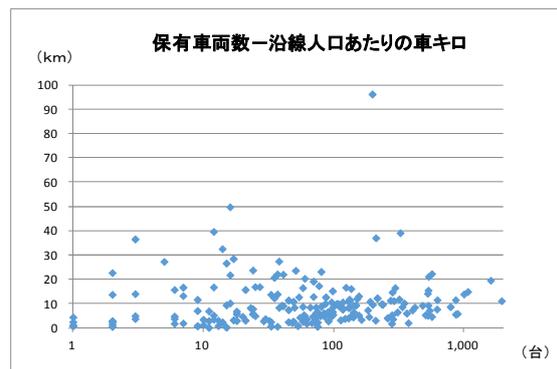
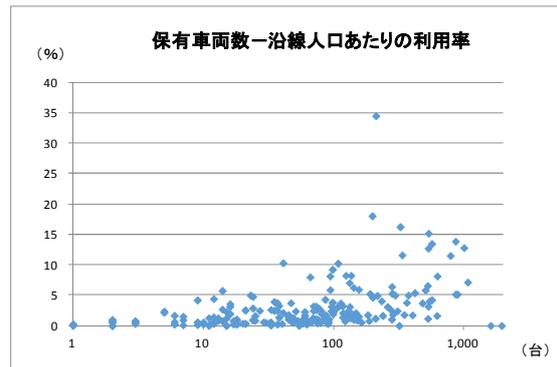
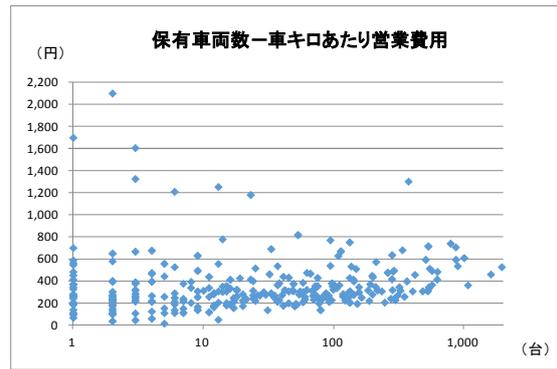
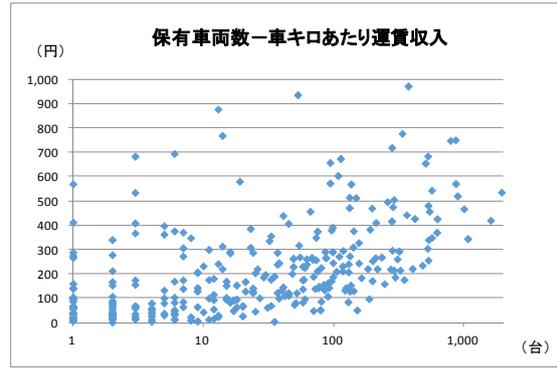


図 79 保有台数と各指標の散布図【対数軸】(3)

【両軸対数表示】

【横軸(保有車両数)対数表示】

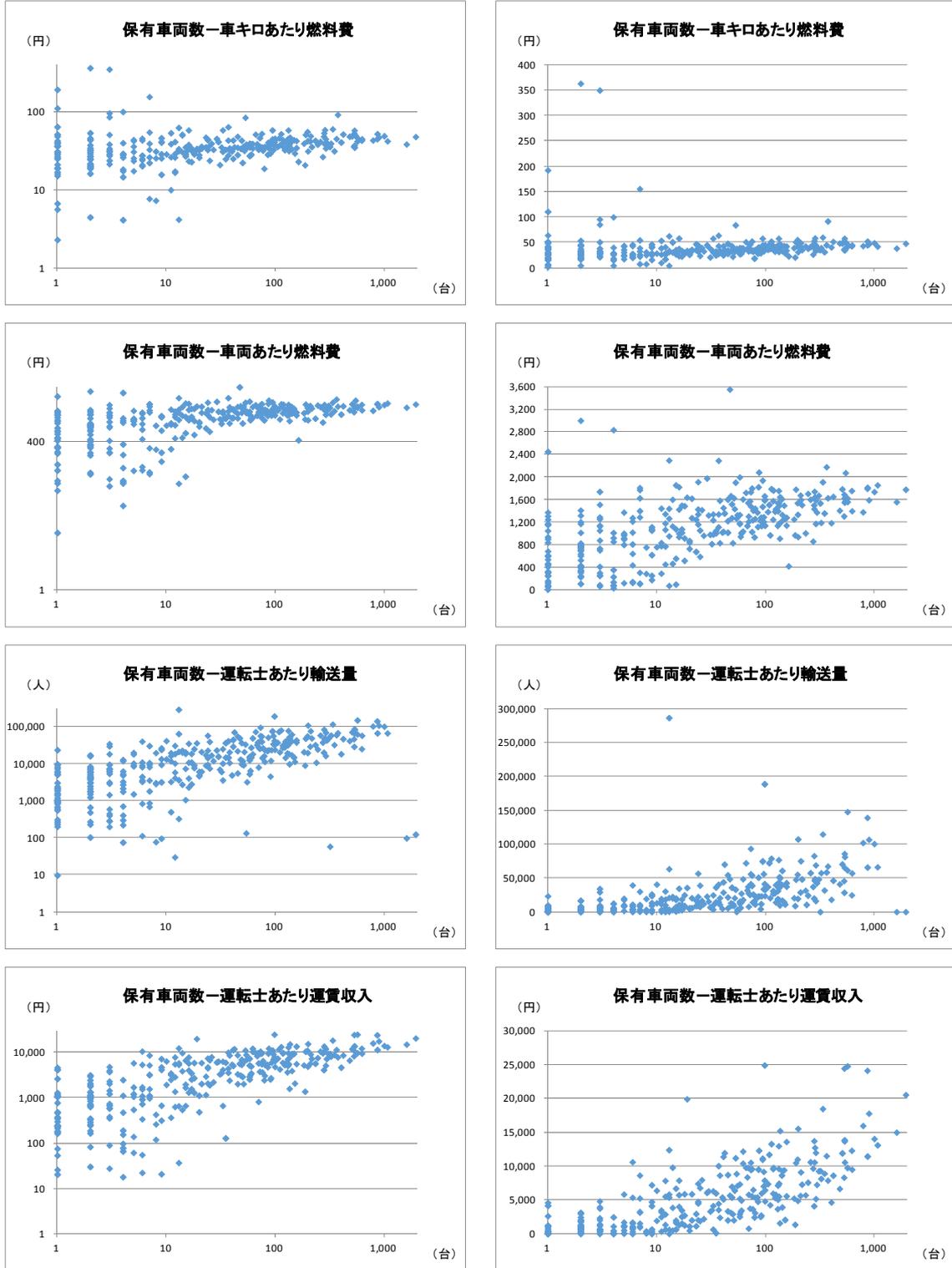
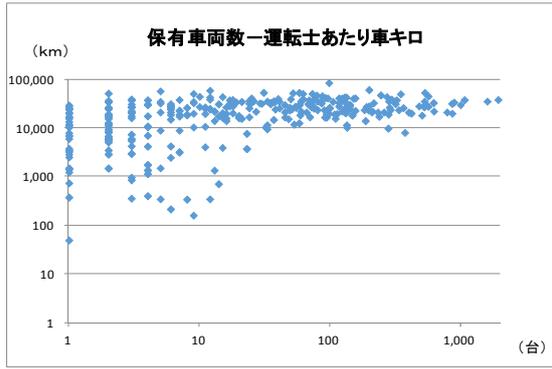


図 80 保有台数と各指標の散布図【対数軸】(4)

【両軸対数表示】



【横軸(保有車両数)対数表示】

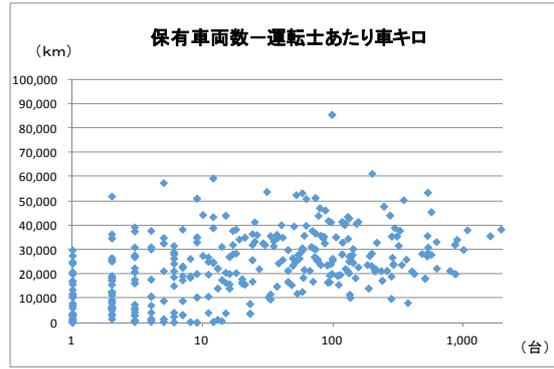


図 81 保有台数と各指標の散布図【対数軸】(5)

(2) まとめ

以上の検討結果をまとめると、次のとおりである。

常用対数軸でみると、いくつかの指標では保有台数の増減にともなって指標も変化する関係が読み取れた。また、傾きが変わるような指標も確認できないため、どこかで区分することが必須という数値はなかった。

したがって、常用対数軸で等間隔になる区分¹を念頭に、区分することが相応しいと考えられる。

以上より、31～100台、101～300台、300台以上は、平成27年度と同様に区分するものとし、1～30台の区分は、10台以下、11～30台に区分して集計することとした。

¹ 常用対数軸で等間隔になる区分：常用対数とは、ある数が10のx乗で表される場合のxの事である。例えば「10を底とする100の対数は2」というように表現される。常用対数軸とは、1つ目の目盛りが10、2つ目が100、3つ目が1000というように、10のx乗ごとに目盛りを刻んだ軸である。10と100の間は10の1.5乗=31.622…、100と1000の間は10の2.5乗=316.22…である。

<参考資料9> セグメント別分析の表

表 19 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【保有台数】その1

			運行																																		
			B			C			E			F			G																						
			走行キロあたり輸送量 (人/日・km)			走行キロあたり運賃収入 (円/日・km)			沿線人口あたり利用 (%/人)			沿線人口あたり走行キロ (km/人)			路線延長あたり沿線人口 (人/km)																						
			10台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	10台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	10台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	10台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	10台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下																				
仮説整合件数	+	5%未満の増加	0	2	3	0	1	0	3	1	5	1	0	1	5	0	2	6	3	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	+	5%以上の増加	1	5	1	1	0	0	0	8	2	0	0	0	3	0	5	3	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
		合計	1	7	4	1	1	0	3	9	7	1	0	1	8	0	7	9	3	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0		
	-	5%未満の減少	0	0	1	2	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
	-	5%以上の減少	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
		合計	0	0	1	2	0	1	0	1	1	1	1	0	0	2	0	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	
		5%未満の増減計	0	2	4	2	1	1	3	1	5	2	1	1	5	0	2	9	4	1	1	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5%以上の増減計	1	5	1	1	0	0	0	9	3	0	0	0	3	2	5	3	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0		
	合計	1	7	5	3	1	1	3	10	8	2	1	1	8	2	7	12	4	1	2	1	2	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0		
仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	-	減少仮説設定数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	+-	合計仮説設定数	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	0	20	30	0	10	0	30	10	50	10	0	10	50	0	20	60	30	0	50	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	+	5%以上の増加	10	50	10	10	0	0	0	80	20	0	0	0	30	0	50	30	0	0	50	0	100	0	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	
		合計	10	70	40	10	10	0	30	90	70	10	0	10	80	0	70	90	30	0	100	0	100	100	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	
	-	5%未満の減少	0	0	50	100	0	50	0	0	0	50	50	0	0	0	0	75	25	25	0	50	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	
	-	5%以上の減少	0	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	
		合計	0	0	50	100	0	50	0	50	50	50	50	0	0	50	0	75	25	25	0	50	0	0	0	0	0	100	0	100	0	0	0	0	0	0	
		5%未満の増減計	0	17	33	17	8	8	25	8	42	17	8	8	36	0	14	64	29	7	25	25	0	50	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5%以上の増減計	8	42	8	8	0	0	0	75	25	0	0	0	21	14	36	21	0	0	25	0	50	0	0	0	0	0	50	100	0	0	0	0	0	0		
	合計	8	58	42	25	8	8	25	83	67	17	8	8	57	14	50	86	29	7	50	25	50	50	0	0	0	50	50	100	0	0	0	0	0	0		

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して

【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した

※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

表 20 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【保有台数】その2

			ヒト									モノ																											
			H			I			J			L			M			N																					
			運転士あたり輸送量 (人/日・人)			運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)			運転士あたり走行キロ (千km/人)			車両あたり輸送量 (人/日・台)			車両あたり運賃収入 (千円/日・台)			車両あたり走行キロ (千km)																					
			10台以下	11台以上30台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	301台以上	10台以下	11台以上30台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	301台以上	10台以下	11台以上30台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	301台以上	10台以下	11台以上30台以下	31台以上100台以下	101台以上300台以下	301台以上																	
仮説整合件数	+	5%未満の増加	2	0	4	6	4	0	7	0	4	7	5	1	0	0	1	0	2	0	7	0	4	1	5	0	8	0	3	0	5	1	0	0	2	0	1	0	
	+	5%以上の増加	8	10	3	0	0	0	3	11	4	0	0	0	2	2	1	2	0	0	2	9	3	0	0	0	2	10	4	0	0	0	2	2	0	2	0	0	
		合計	10	10	7	6	4	0	10	11	8	7	5	1	2	2	2	2	0	0	9	9	7	1	5	0	10	10	7	0	5	1	2	2	2	2	1	0	
	-	5%未満の減少	0	0	0	3	2	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	-	5%以上の減少	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	0	0	0	4	2	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	0	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	2	0	4	9	6	0	7	0	5	9	8	1	0	0	1	0	2	0	7	0	4	4	6	1	8	0	4	4	7	1	0	0	2	0	1	0	
仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	2	2	
	-	減少仮説設定数	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	
	+	合計仮説設定数	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	4	4	4	
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	20	0	40	60	40	0	70	0	40	70	50	10	0	0	50	0	100	0	70	0	40	10	50	0	80	0	30	0	50	10	0	0	100	0	50	0	
	+	5%以上の増加	80	100	30	0	0	0	30	110	40	0	0	0	100	100	50	100	0	0	20	90	30	0	0	0	20	100	40	0	0	0	100	100	0	100	0	0	
		合計	100	100	70	60	40	0	100	110	80	70	50	10	100	100	100	100	0	90	90	70	10	50	0	100	100	70	0	50	10	100	100	100	100	50	0	0	
	-	5%未満の減少	0	0	0	75	50	0	0	0	25	50	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	25	25	0	0	25	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	-	5%以上の減少	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	0	0	0	100	50	0	0	0	25	50	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	25	25	0	0	25	100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	
		合計	14	0	29	64	43	0	50	0	36	64	57	7	0	0	25	0	50	0	50	0	29	29	43	7	57	0	29	29	50	7	0	0	50	0	25	0	
	合計	57	71	21	7	0	0	21	79	29	0	0	0	50	50	25	50	0	0	14	64	21	7	0	0	14	71	29	0	0	0	50	50	0	50	0	0		
	合計	71	71	50	71	43	0	71	79	64	64	57	7	50	50	50	50	0	64	64	50	36	43	7	71	71	57	29	50	7	50	50	50	50	25	0	0		

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して

【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した

※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

表 21 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【路線沿線人口】その 1

			運行																									
			B			C			E			F			G													
			走行キロあたり輸送量 (人/日・km)			走行キロあたり賃収入 (円/日・km)			沿線人口あたり利用率 (%/人)			沿線人口あたり走行キロ (km/人)			路線延長あたり沿線人口 (人/km)													
			10万人未満	50万人以上100万人未満	100万人以上	10万人未満	50万人以上100万人未満	100万人以上	10万人未満	50万人以上100万人未満	100万人以上	10万人未満	50万人以上100万人未満	100万人以上	10万人未満	50万人以上100万人未満	100万人以上											
仮説整合件数	+	5%未満の増加	0	2	0	3	7	3	2	1	3	8	5	2	4	2	6	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	
	+	5%以上の増加	1	2	1	0	1	0	1	0	0	2	3	4	4	0	3	1	2	1	0	0	0	1	1	1	1	0
		合計	1	4	1	3	8	3	3	1	3	10	8	6	8	2	9	2	2	2	0	1	0	1	1	1	1	0
	-	5%未満の減少	0	1	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
	-	5%以上の減少	0	0	2	1	1	0	0	1	1	0	0	0	2	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1
		合計	0	1	2	2	1	0	2	2	1	0	0	0	3	4	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1
	+-	5%未満の増減計	0	3	0	4	7	3	4	2	3	8	5	2	5	2	6	1	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0
	+ -	5%以上の増減計	1	2	3	1	2	0	1	1	1	2	3	4	6	4	4	1	2	1	1	0	0	1	1	2	2	1
		合計	1	5	3	5	9	3	5	3	4	10	8	6	11	6	10	2	2	2	1	2	0	1	2	2	2	1
仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
	-	減少仮説設定数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1
	+-	合計仮説設定数	12	12	12	12	12	12	12	12	12	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	0	20	0	30	70	30	20	10	30	80	50	20	40	20	60	50	0	50	0	50	0	0	0	0	0	0
	+	5%以上の増加	10	20	10	0	10	0	10	0	0	20	30	40	40	0	30	50	100	50	0	0	0	100	100	100	0	0
		合計	10	40	10	30	80	30	30	10	30	100	80	60	80	20	90	100	100	100	0	50	0	100	100	100	0	0
	-	5%未満の減少	0	50	0	50	0	0	100	50	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	50	0	0	100	0	0	0
	-	5%以上の減少	0	0	100	50	50	0	0	50	50	0	0	0	50	100	25	0	0	0	50	0	0	0	0	100	100	100
		合計	0	50	100	100	50	0	100	100	50	0	0	0	75	100	25	0	0	0	50	50	0	0	100	100	100	100
	+-	5%未満の増減計	0	25	0	33	58	25	33	17	25	67	36	14	36	14	43	25	0	25	0	50	0	0	50	0	0	0
	+ -	5%以上の増減計	8	17	25	8	17	0	8	8	8	17	21	29	43	29	29	25	50	25	25	0	0	50	50	100	50	50
		合計	8	42	25	42	75	25	42	25	33	83	57	43	79	43	71	50	50	50	25	50	0	50	100	100	50	50

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して

【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した

※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

表 22 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【路線沿線人口】その 2

			ヒト									モノ																					
			H			I			J			L			M			N															
			運転士あたり輸送量 (人/日・人)			運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)			運転士あたり走行キロ (千km/人)			車両あたり輸送量 (人/日・台)			車両あたり運賃収入 (千円/日・台)			車両あたり走行キロ (千km)															
100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満			100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満			100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満			100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満			100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満			100万人以上 50万人以上100万人未満 10万人以上50万人未満 10万人未満																		
仮説整合件数	+	5%未満の増加	2	3	7	5	4	7	3	2	6	6	0	2	1	0	0	7	2	0	2	7	8	1	1	5	10	0	2	2	0	0	
	+	5%以上の増加	8	4	1	0	1	3	3	1	1	1	2	0	1	0	0	2	3	1	0	1	2	3	0	0	0	2	0	0	0		
		合計	10	7	8	5	5	10	6	3	7	7	2	2	2	0	0	9	5	1	2	8	10	4	1	5	10	2	2	2	0		
	-	5%未満の減少	0	0	2	2	0	0	1	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3	3	1	1	0	0	0	1	0	
	-	5%以上の減少	0	0	2	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	
		合計	0	0	4	3	1	0	1	2	3	1	0	0	0	1	0	0	4	4	1	0	3	4	3	1	0	0	0	2	0		
	+-	5%未満の増減計	2	3	9	7	4	7	4	3	8	7	0	2	1	1	0	7	2	2	2	7	8	4	4	6	11	0	2	2	1	0	
	+-	5%以上の増減計	8	4	3	1	2	3	3	2	2	1	2	0	1	0	0	2	3	3	4	2	2	3	1	2	0	2	0	0	1	0	
		合計	10	7	12	8	6	10	7	5	10	8	2	2	2	1	0	9	5	5	6	9	10	7	5	8	11	2	2	2	2	0	
仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2		
	-	減少仮説設定数	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2		
	+-	合計仮説設定数	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4		
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	20	30	70	50	40	70	30	20	60	60	0	100	50	0	0	70	20	0	20	70	80	10	10	50	100	0	100	100	0	0	
	+	5%以上の増加	80	40	10	0	10	30	30	10	10	10	100	0	50	0	0	20	30	10	0	10	20	30	0	0	0	100	0	0	0	0	
		合計	100	70	80	50	50	100	60	30	70	70	100	100	100	0	0	90	50	10	20	80	100	40	10	50	100	100	100	100	0	0	
	-	5%未満の減少	0	0	50	50	0	0	25	25	50	25	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	75	75	25	25	0	0	0	0	50	0
	-	5%以上の減少	0	0	50	25	25	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	0	50	100	25	0	0	25	50	0	0	0	0	0	0	50	0
		合計	0	0	100	75	25	0	25	50	75	25	0	0	0	50	0	0	100	100	25	0	75	100	75	25	0	0	0	0	100	0	
	+-	5%未満の増減計	14	21	64	50	29	50	29	21	57	50	0	50	25	25	0	50	14	14	14	50	57	29	29	43	79	0	50	50	25	0	
	+-	5%以上の増減計	57	29	21	7	14	21	21	14	14	7	50	0	25	0	0	14	21	21	29	14	14	21	7	14	0	50	0	0	25	0	
		合計	71	50	86	57	43	71	50	36	71	57	50	50	50	25	0	64	36	36	43	64	71	50	36	57	79	50	50	50	50	0	

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して

【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した

※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

表 24 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【路線延長あたり人口】その2

		ヒト												モノ																									
		H				I				J				L				M				N																	
		運転士あたり輸送量 (人/日・人)				運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)				運転士あたり走行キロ (千km/人)				車両あたり輸送量 (人/日・台)				車両あたり運賃収入 (千円/日・台)				車両あたり走行キロ (千km)																	
		3000人以上/km未満			1000人以上3000人/km未満			500人以上1000人/km未満			300人以上500人/km未満			3000人以上/km以上			1000人以上3000人/km未満			500人以上1000人/km未満			300人以上500人/km未満			3000人以上/km以上													
仮説整合件数	+	5%未満の増加	2	1	1	5	1	1	7	2	1	9	6	1	0	1	0	2	0	0	7	0	0	0	8	6	8	0	0	3	3	6	0	1	1	0	2	0	
	+	5%以上の増加	8	6	2	1	7	2	3	5	3	1	1	1	2	0	2	0	2	0	2	5	0	1	0	4	2	4	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	
		合計	10	7	3	6	8	3	10	7	4	10	7	2	2	1	2	2	2	0	9	5	0	1	8	10	10	4	0	3	3	7	2	1	2	0	2	0	
	-	5%未満の減少	0	0	0	3	0	1	0	1	1	2	3	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	2	0	0	2	1	4	1	0	0	2	0	2	0	1	
	-	5%以上の減少	0	0	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	2	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	0	0	3	4	0	1	0	1	3	2	3	2	0	0	0	1	0	2	0	1	3	4	2	0	0	3	3	4	2	0	0	2	0	2	0	1	
	+	-	5%未満の増減計	2	1	1	8	1	2	7	3	2	11	9	3	0	1	0	3	0	1	7	1	0	2	10	6	8	2	1	7	4	6	0	3	1	2	2	1
	+	-	5%以上の増減計	8	6	5	2	7	2	3	5	5	1	1	1	2	0	2	0	2	1	2	5	3	3	0	4	2	5	2	0	1	1	2	0	1	0	0	0
		合計	10	7	6	10	8	4	10	8	7	12	10	4	2	1	2	3	2	2	9	6	3	5	10	10	10	7	3	7	5	7	2	3	2	2	2	1	
	仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2	2	2	2	2
-		減少仮説設定数	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	
+		合計仮説設定数	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	4	4	4	4	4	4	4	4	
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	20	10	10	50	10	10	70	20	10	90	60	10	0	50	0	100	0	0	70	0	0	0	80	80	80	0	0	30	30	60	0	50	50	0	100	0	
	+	5%以上の増加	80	60	20	10	70	20	30	50	30	10	10	10	100	0	100	0	100	0	20	50	0	10	0	40	20	40	0	0	0	10	100	0	50	0	0	0	
		合計	100	70	30	60	80	30	100	70	40	100	70	20	100	50	100	100	0	90	50	0	10	80	100	100	40	0	30	30	70	100	50	100	0	100	0		
	-	5%未満の減少	0	0	0	75	0	25	0	25	25	50	75	50	0	0	0	50	0	50	0	25	0	50	50	0	0	50	25	100	25	0	0	100	0	100	0	50	
	-	5%以上の減少	0	0	75	25	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	75	50	0	0	0	25	50	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	0	0	75	100	0	25	0	25	75	50	75	50	0	0	0	50	0	100	0	25	75	100	50	0	0	75	75	100	50	0	0	100	0	100	0	50	
	+	-	5%未満の増減計	14	7	7	57	7	14	50	21	14	79	64	21	0	25	0	75	0	25	50	7	0	14	71	43	57	14	7	50	29	43	0	75	25	50	50	25
	+	-	5%以上の増減計	57	43	36	14	50	14	21	36	36	7	7	7	50	0	50	0	50	25	14	36	21	21	0	29	14	36	14	0	7	7	50	0	25	0	0	0
		合計	71	50	43	71	57	29	71	57	50	86	71	29	50	25	50	75	50	50	64	43	21	36	71	71	50	21	50	36	50	50	75	50	50	50	25	25	

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して
 【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した
 ※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

表 25 具体策別・指標別・セグメント別の仮説整合件数・整合率【データ活用セグメント別】

		運行					ヒト			モノ															
		B	C	E	F	G	H	I	J	L	M	N													
		走行キロあたり輸送量 (人/日・km)	走行キロあたり運賃収入 (円/日・km+K8)	沿線人口あたり利用率 (%/人)	沿線人口あたり走行キロ (km/人)	路線延長あたり沿線人口 (人/km)	運転士あたり輸送量 (千円/日・人)	運転士あたり運賃収入 (千円/日・人)	運転士あたり走行キロ (千km/人)	車両あたり輸送量 (人/日・台)	車両あたり運賃収入 (千円/日・台)	車両あたり走行キロ (千km)													
		データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり	データ活用あり														
仮説整合件数	+	5%未満の増加	0	3	4	5	6	1	2	0	0	2	3	7	5	0	1	7	2	8	5	0	0		
	+	5%以上の増加	1	1	0	1	3	2	1	0	0	1	8	7	3	4	2	1	2	8	2	5	2	2	
	合計		1	4	3	5	8	8	2	2	0	1	10	10	10	9	2	9	10	10	10	2	2		
	-	5%未満の減少	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	
	-	5%以上の減少	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計		0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	
	+	-	5%未満の増減計	0	4	3	5	5	7	1	2	0	2	3	7	5	0	1	7	3	8	8	0	0	
	+	-	5%以上の増減計	1	1	0	1	3	2	1	0	0	1	8	7	3	4	2	1	2	8	2	5	2	2
	合計		1	5	3	6	8	9	2	2	0	1	10	10	10	9	2	2	9	11	10	13	2	2	
仮説設定数	+	増加仮説設定数	10	10	10	10	10	10	2	2	1	1	10	10	10	10	2	2	10	10	10	10	2	2	
	-	減少仮説設定数	2	2	2	2	4	4	2	2	1	1	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	2	2	
	+-	合計仮説設定数	12	12	12	12	14	14	4	4	2	2	14	14	14	14	4	4	14	14	14	14	4	4	
仮説整合率(%)	+	5%未満の増加	0	30	30	40	50	60	50	100	0	0	20	30	70	50	0	50	70	20	80	50	0	0	
	+	5%以上の増加	10	10	0	10	30	20	50	0	0	100	80	70	30	40	100	50	20	80	20	50	100	100	
	合計		10	40	30	50	80	80	100	100	0	100	100	100	100	90	100	100	90	100	100	100	100	100	
	-	5%未満の減少	0	50	0	50	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	75	0	0	
	-	5%以上の減少	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計		0	50	0	50	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	75	0	0	
	+	-	5%未満の増減計	0	33	25	42	36	50	25	50	0	0	14	21	50	36	0	25	50	21	57	57	0	0
	+	-	5%以上の増減計	8	8	0	8	21	14	25	0	0	50	57	50	21	29	50	25	14	57	14	36	50	50
	合計		8	42	25	50	57	64	50	50	0	50	71	71	71	64	50	50	64	79	71	83	50	50	

※整合件数の着色は、仮説の件数が異なるため各列毎に尺度を設定して

【緑】：件数が少ない ⇔ 【赤】：件数が多い で着色した

※整合率の着色は、【青】：低整合率 ⇔ 【赤】：高整合率 で着色した

<参考資料10> 事業指標と経営指標の関係の整理

(1) 概要

財務諸表の提出に協力のあった8事業者を対象として、事業指標と経営指標の関係を分析した。この他にも、大手の事業者を対象にホームページ等における財務諸表の公表の有無を確認したが、鉄道事業を含む公開は散見されたもののバス事業のみの財務諸表の公表は見つけられなかった。

財務諸表の提出を依頼したのは、平成25年度～27年度の3カ年である。

財務諸表を用いて算出した経営指標を、表26に示す。

表26 財務諸表から算出した経営指標

収益性の指標	ROA(総資本利益率)	当期純利益 ÷ 総資産
	ROE(自己資本利益率)	当期純利益 ÷ 自己資本
	売上高利益率	営業利益 ÷ 売上高
	総資産回転率	売上高 ÷ 総資産
	財務レバレッジ	総資本 ÷ 自己資本
	損益分岐点	固定費 ÷ (1-変動比率)
安定性の指標	流動比率	流動資産 ÷ 流動負債
	当座比率	当座資産 ÷ 流動負債
	現預金月商比率	現預金 ÷ 平均月商
	自己資本比率	自己資本 ÷ 総資本
	固定長期適合率	固定資産 ÷ (自己資本 + 固定負債)
	固定比率	固定資産 ÷ 自己資本
	有利子負債月商比率	有利子負債 ÷ 平均月商

分析結果を総括すると次のとおりである。

- ・ 事業指標と経営指標の関係は認めがたい。
- ・ 経営指標に対する具体策の影響で顕著であるのは「運賃値上げ」であり、8事業者のうち6事業者が運賃値上げを実施した影響で、運輸収入が増加したものと見込まれる。
- ・ 運賃値上げを実施していない2事業者の経営指標の変化の要因は、一つは、増資による資本効率（収益性）は低下と安定性の増加であり、もう一つは輸送人員にかかわらず運輸収入の得られるコミュニティバス等の受託運行の増加と推察される。
- ・ 以上のように経営指標の変化要因は、運賃値上げ、増資、コミュバス受託など、輸送人員の増加を伴わないものが多く、一方で事業指標の変化要因は第2項で示した通り、具体策の実施に伴う輸送人員の変化によるものが多いことが、事業指標と経営指標との関係が認められない理由と考えられる。
- ・ したがって交通事業者が自社の交通事業を分析するには、経営指標だけでなく、事業の効率性を測る指標を見る必要があると言える。

(2) 事業者別に分析結果

① イ社

経営指標の動向では、総資本、総資産、自己資本が増加していることから、現預金月商比率、固定長期適合率、固定比率が増加し、ROA（総資本利益率）、ROE（自己資本利益率）、売上高利益率が減少している。増資により資本効率（収益性）は低下したものの安定性が増加した状況である。

事業指標の動向では、保有車両数、運転従業員数は微減であり、輸送人員が増加しているため、運転士あたりの事業指標の改善が確認している。

保有台数は微減であるものの、総資産の増加要因は車両運搬具の評価額の増加であることから、新規車両を購入・更新を進めていると推察される。平成 26 年に運賃値上げを実施しているが、売上高、純利益とも増加していない。

表 27 施策実施状況および運行状況【イ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実施 状況	系統の新設	実施		実施		
	便数の増便	実施	実施	実施		
	停留所の新設	実施		実施		
	接続性向上	実施	実施	実施		
	定時性向上	実施	実施	実施		
	パターンダイヤ	実施	実施	実施		
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境		実施	実施		
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止	実施		実施		
	便数の減便	実施	実施	実施		
停留所の廃止	実施					
運行 状況	保有車両数(台)	51	50	50	0.98	0.98
	運転従事者(人)	70	71	61	1.01	0.87
	営業路線延長(km)	—	—	—	—	—
	総走行キロ(km)	2,497	2,623	2,440	1.05	0.98
	輸送人員数(千人)	3,203	3,410	3,431	1.06	1.07

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 28 事業指標および経営指標【イ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	76	78	76	1.03	1.00
	走行キロあたり輸送量(人/日)	1	1	1	1.01	1.10
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	227	217	222	0.96	0.98
	走行キロあたり燃料費(円/日)	28	26	21	0.93	0.75
	沿線人口あたり利用率(%)	6	7	7	1.06	1.07
	沿線人口あたり走行キロ(km)	18	19	17	1.05	0.98
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	—	—	—	—	—
	運転士あたり輸送量(人/日)	125	132	154	1.05	1.23
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	22	22	24	0.99	1.10
	運転士あたり走行キロ(千km)	36	37	40	1.04	1.12
	実働率(%)	70	71	69	1.02	0.98
	車両あたり輸送量(人/日)	172	187	188	1.09	1.09
	車両あたり運賃収入(千円/日)	30	31	30	1.02	0.97
財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	49	52	49	1.07	1.00
	総資本(百万円)	568	688	751	1.21	1.32
	自己資本(百万円)	429	476	525	1.11	1.22
	流動負債(百万円)	139	212	226	1.53	1.63
	固定負債(百万円)	0	0	0	—	—
	有利子負債(百万円)	0	0	0	—	—
	総資産(百万円)	568	688	751	1.21	1.32
	流動資産(百万円)	423	458	508	1.08	1.20
	当座資産(百万円)	399	439	482	1.10	1.21
	固定資産(百万円)	144	230	243	1.60	1.69
	売上高(百万円)	578	583	555	1.01	0.96
	固定費(百万円)	491	500	518	1.02	1.05
	変動費(百万円)	463	473	483	1.02	1.04
当期純利益(百万円)	87	83	37	0.95	0.43	
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.15	0.12	0.05	0.79	0.32
	ROE(自己資本利益率)	0.20	0.17	0.07	0.86	0.35
	売上高利益率	0.15	0.14	0.07	0.95	0.45
	総資産回転率	1.02	0.85	0.74	0.83	0.73
	財務レバレッジ	1.32	1.45	1.43	1.09	1.08
	損益分岐点(百万円)	954	972	1,001	1.02	1.05
	流動比率	3.04	2.16	2.25	0.71	0.74
	当座比率	2.87	2.06	2.13	0.72	0.74
	現預金月商比率	6.40	7.11	8.31	1.11	1.30
	自己資本比率	0.76	0.69	0.70	0.92	0.93
	固定長期適合率	0.34	0.48	0.46	1.44	1.38
	固定比率	0.34	0.48	0.46	1.44	1.38
	有利子負債月商比率	0.00	0.00	0.00	—	—

※推移は H25 を 1.00 とした値

② ロ社

経営指標の動向では、自己資本がマイナス評価となっているところが特徴的である。当期純利益も、平成 25 年度はマイナスであったが、旅客収入の増加により平成 26 年度、27 年度はプラスに転じている。

事業指標の動向では、保有車両数、運転従業員数、輸送人員は全て増加傾向であり、大半の事業指標が改善傾向である。

具体策としては、系統再編、増減便を中心に取り組んでいる他、平成 26 年には運賃値上げを実施しており、運輸収入の増加要因と推察される。

表 29 施策実施状況および運行状況【ロ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実施 状況	系統の新設		実施	実施		
	便数の増便		実施	実施		
	停留所の新設		実施			
	接続性向上			実施		
	定時性向上		実施			
	パターンダイヤ					
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境					
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止			実施		
	便数の減便			実施		
	停留所の廃止			実施		
運行 状況	保有車両数(台)	23	24	24	1.04	1.04
	運転従事者(人)	39	41	40	1.05	1.03
	営業路線延長(km)	40	41	40	1.03	1.00
	総走行キロ(千km)	1,186	1,246	1,263	1.05	1.07
	輸送人員数(千人)	2,075	2,273	2,474	1.10	1.19

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 30 事業指標および経営指標【口社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	83	83	82	1.00	0.99
	走行キロあたり輸送量(人/日)	2	2	2	1.04	1.12
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	245	238	276	0.97	1.13
	走行キロあたり燃料費(円/日)	36	37	31	1.03	0.85
	沿線人口あたり利用率(%)	4	5	5	1.10	1.19
	沿線人口あたり走行キロ(km)	9	10	10	1.05	1.07
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	3	3	3	1.03	1.00
	運転士あたり輸送量(人/日)	146	152	169	1.04	1.16
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	20	20	24	0.97	1.17
	運転士あたり走行キロ(千km)	30	30	32	1.00	1.04
	実働率(%)	78	78	77	1.00	0.99
	車両あたり輸送量(人/日)	247	259	282	1.05	1.14
	車両あたり運賃収入(千円/日)	35	34	40	0.98	1.15
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	52	52	53	1.01
総資本(百万円)		89	83	106	0.94	1.20
自己資本(百万円)		-428	-419	-380	0.98	0.89
流動負債(百万円)		517	502	486	0.97	0.94
固定負債(百万円)		0	0	0	—	—
有利子負債(百万円)		483	460	441	0.95	0.91
総資産(百万円)		89	83	106	0.94	1.20
流動資産(百万円)		57	60	88	1.05	1.54
当座資産(百万円)		57	60	88	1.05	1.54
固定資産(百万円)		31	23	18	0.74	0.57
売上高(百万円)		357	399	453	1.12	1.27
固定費(百万円)		9	9	10	1.00	1.02
変動費(百万円)		356	388	404	1.09	1.14
当期純利益(百万円)		-8	1	39	-0.16	-4.80
経営指標	ROA(総資本利益率)	-0.09	0.02	0.37	-0.17	-4.01
	ROE(自己資本利益率)	0.02	-0.00	-0.10	-0.16	-5.41
	売上高利益率	-0.02	0.00	0.09	-0.14	-3.78
	総資産回転率	4.03	4.79	4.28	1.19	1.06
	財務レバレッジ	-0.21	-0.20	-0.28	0.96	1.35
	損益分岐点(百万円)	365	397	414	1.09	1.13
	流動比率	0.11	0.12	0.18	1.08	1.64
	当座比率	0.11	0.12	0.18	1.08	1.64
	現預金月商比率	0.94	0.80	1.36	0.86	1.45
	自己資本比率	-4.83	-5.04	-3.59	1.04	0.74
	固定長期適合率	-0.07	-0.05	-0.05	0.75	0.64
	固定比率	-0.07	-0.05	-0.05	0.75	0.64
	有利子負債月商比率	16.23	13.86	11.69	0.85	0.72

※推移は H25 を 1.00 とした値

③ ハ社

経営指標の動向では、運輸収入の増加により純利益が大きく増加しており、ROE等の収益性に関する指標が大きく改善している。

事業指標の動向では、総走行キロと運転従業員数が2割増、保有車両数と輸送人員が1割増となっており、車両あたり以外の指標は、改悪傾向である。

具体策としては、系統新設・増便が中心である。

輸送人員の伸びとくらべて運輸収入の増加の伸びが著しく高く、平成25年～平成27年度は運賃値上げを実施していないため、輸送人員にかかわらず運輸収入の得られるコミバス等の受託運行が増加しているものと推察される。

表 31 施策実施状況および運行状況【ハ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実 施 状 況	系統の新設	実施		実施		
	便数の増便	実施		実施		
	停留所の新設	実施		実施		
	接続性向上	実施				
	定時性向上			実施		
	パターンダイヤ					
	運賃値上げ					
	運賃値引き					
	バス待ち環境					
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止					
	便数の減便	実施		実施		
	停留所の廃止					
運 行 状 況	保有車両数(台)	11	11	12	1.00	1.09
	運転従事者(人)	15	18	18	1.20	1.20
	営業路線延長(km)	93	68	187	0.73	2.01
	総走行キロ(千km)	454	465	582	1.03	1.28
	輸送人員数(千人)	441	539	501	1.22	1.14

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 32 事業指標および経営指標【ハ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	70	64	56	0.91	0.80
	走行キロあたり輸送量(人/日)	1	1	1	1.19	0.88
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	103	112	93	1.09	0.90
	走行キロあたり燃料費(円/日)	26	34	17	1.30	0.66
	沿線人口あたり利用率(%)	—	—	—	—	—
	沿線人口あたり走行キロ(km)	—	—	—	—	—
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	—	—	—	—	—
	運転士あたり輸送量(人/日)	81	82	76	1.02	0.95
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	9	8	8	0.93	0.96
	運転士あたり走行キロ(千km)	30	26	32	0.85	1.07
	実働率(%)	80	69	70	0.87	0.88
	車両あたり輸送量(人/日)	110	134	114	1.22	1.04
	車両あたり運賃収入(千円/日)	12	13	12	1.12	1.06
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	41	42	49	1.03
総資本(百万円)		1,038	1,375	1,572	1.33	1.52
自己資本(百万円)		126	194	309	1.54	2.45
流動負債(百万円)		300	360	399	1.20	1.33
固定負債(百万円)		611	821	864	1.34	1.41
有利子負債(百万円)		611	821	864	1.34	1.41
総資産(百万円)		1,038	1,375	1,572	1.33	1.52
流動資産(百万円)		476	651	814	1.37	1.71
当座資産(百万円)		356	566	720	1.59	2.02
固定資産(百万円)		561	724	758	1.29	1.35
売上高(百万円)		2,276	3,105	3,559	1.36	1.56
固定費(百万円)		356	445	490	1.25	1.38
変動費(百万円)		1,919	2,530	2,887	1.32	1.50
当期純利益(百万円)		1	130	182	249.81	348.61
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.00	0.09	0.12	188.53	230.09
	ROE(自己資本利益率)	0.00	0.67	0.59	162.34	142.44
	売上高利益率	0.00	0.04	0.05	183.12	222.94
	総資産回転率	2.19	2.26	2.26	1.03	1.03
	財務レバレッジ	8.23	7.09	5.09	0.86	0.62
	損益分岐点(百万円)	2,276	2,975	3,377	1.31	1.48
	流動比率	1.59	1.81	2.04	1.14	1.28
	当座比率	1.18	1.57	1.80	1.33	1.52
	現預金月商比率	0.69	0.53	0.88	0.77	1.29
	自己資本比率	0.12	0.14	0.20	1.16	1.62
	固定長期適合率	0.76	0.71	0.65	0.94	0.85
	固定比率	4.45	3.73	2.46	0.84	0.55
	有利子負債月商比率	3.22	3.17	2.91	0.98	0.90

※推移は H25 を 1.00 とした値

④ ニ社

経営指標の動向では、運輸収入の増加により純利益が大きく増加しており、ROE等の収益性に関する指標が大きく改善している。

事業指標の動向では、総走行キロと運転従業員数が微減、保有車両数と輸送人員は微増となっており、走行キロあたり燃料費を除く大半の指標が横ばいである。

多様な具体策に取り組んでいるうち、平成26年には運賃値上げを実施しており、運輸収入の増加要因と推察される。

表 33 施策実施状況および運行状況【ニ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実施 状況	系統の新設	実施	実施	実施		
	便数の増便	実施	実施	実施		
	停留所の新設	実施	実施	実施		
	接続性向上	実施	実施	実施		
	定時性向上	実施	実施	実施		
	パターンダイヤ	実施	実施	実施		
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境	実施	実施	実施		
	デジタル情報板			実施		
	案内看板			実施		
	系統の廃止	実施	実施	実施		
	便数の減便	実施	実施	実施		
	停留所の廃止	実施	実施	実施		
運行 状況	保有車両数(台)	628	624	632	0.99	1.01
	運転従事者(人)	880	871	871	0.99	0.99
	営業路線延長(km)	1,812	1,886	2,003	1.04	1.11
	総走行キロ(千km)	25,795	25,466	25,585	0.99	0.99
	輸送人員数(千人)	49,467	49,741	51,081	1.01	1.03

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 34 事業指標および経営指標【二社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	76	76	76	1.00	1.00
	走行キロあたり輸送量(人/日)	2	2	2	1.02	1.04
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	326	325	329	1.00	1.01
	走行キロあたり燃料費(円/日)	35	34	26	0.97	0.75
	沿線人口あたり利用率(%)	8	8	8	1.01	1.03
	沿線人口あたり走行キロ(km)	15	15	15	0.99	0.99
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	11	11	12	1.04	1.11
	運転士あたり輸送量(人/日)	154	156	161	1.02	1.04
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	26	26	26	0.99	1.01
	運転士あたり走行キロ(千km)	29	29	29	1.00	1.00
	実働率(%)	85	84	84	0.99	0.99
	車両あたり輸送量(人/日)	216	218	221	1.01	1.03
	車両あたり運賃収入(千円/日)	37	36	37	0.99	0.99
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	41	41	40	0.99
総資本(百万円)		31,047	30,645	30,857	0.99	0.99
自己資本(百万円)		1,286	1,286	1,286	1.00	1.00
流動負債(百万円)		8,684	9,506	10,104	1.09	1.16
固定負債(百万円)		14,101	12,725	12,010	0.90	0.85
有利子負債(百万円)		9,919	9,523	9,506	0.96	0.96
総資産(百万円)		31,047	30,645	30,857	0.99	0.99
流動資産(百万円)		2,571	2,473	2,776	0.96	1.08
当座資産(百万円)		1,080	1,043	1,057	0.97	0.98
固定資産(百万円)		28,477	28,173	28,081	0.99	0.99
売上高(百万円)		17,353	17,212	17,740	0.99	1.02
固定費(百万円)		2,618	2,490	2,482	0.95	0.95
変動費(百万円)		14,417	14,145	14,420	0.98	1.00
当期純利益(百万円)		318	578	838	1.82	2.63
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.01	0.02	0.03	1.84	2.65
	ROE(自己資本利益率)	0.25	0.45	0.65	1.82	2.63
	売上高利益率	0.02	0.03	0.05	1.83	2.58
	総資産回転率	0.56	0.56	0.57	1.00	1.03
	財務レバレッジ	24.14	23.83	24.00	0.99	0.99
	損益分岐点(百万円)	17,035	16,634	16,902	0.98	0.99
	流動比率	0.30	0.26	0.27	0.88	0.93
	当座比率	0.12	0.11	0.10	0.88	0.84
	現預金月商比率	0.35	0.29	0.28	0.84	0.79
	自己資本比率	0.04	0.04	0.04	1.01	1.01
	固定長期適合率	1.85	2.01	2.11	1.09	1.14
	固定比率	22.14	21.91	21.84	0.99	0.99
	有利子負債月商比率	6.86	6.64	6.43	0.97	0.94

※推移は H25 を 1.00 とした値

⑤ ホ社

経営指標の動向では、運輸収入の増加により純利益が大きく増加しており、ROE等の収益性に関する指標が大きく改善している。

事業指標の動向では、運転従業員数と輸送人員は微増となっており、走行キロあたり燃料費を除く大半の指標が横ばいである。

系統の新設や接続性向上に取り組んでいる他、平成26年には運賃値上げを実施しており、運輸収入の増加要因と推察される。

表 35 施策実施状況および運行状況【ホ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実 施 状 況	系統の新設		実施	実施		
	便数の増便					
	停留所の新設		実施	実施		
	接続性向上		実施	実施		
	定時性向上					
	パターンダイヤ					
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境					
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止		実施	実施		
	便数の減便		実施	実施		
	停留所の廃止		実施	実施		
運 行 状 況	保有車両数(台)	96	87	89	0.91	0.93
	運転従事者(人)	120	115	112	0.96	0.93
	営業路線延長(km)	680	744	799	1.09	1.18
	総走行キロ(千km)	4,001	4,058	4,219	1.01	1.05
	輸送人員数(千人)	2,837	2,664	2,684	0.94	0.95

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 36 事業指標および経営指標【本社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	87	87	87	1.00	1.00
	走行キロあたり輸送量(人/日)	1	1	1	0.93	0.90
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	354	349	371	0.99	1.05
	走行キロあたり燃料費(円/日)	47	31	33	0.67	0.70
	沿線人口あたり利用率(%)	2	2	2	0.94	0.95
	沿線人口あたり走行キロ(km)	10	10	10	1.01	1.05
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	16	18	19	1.09	1.18
	運転士あたり輸送量(人/日)	65	63	66	0.98	1.01
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	32	34	38	1.04	1.18
	運転士あたり走行キロ(千km)	33	35	38	1.06	1.13
	実働率(%)	97	98	98	1.02	1.01
	車両あたり輸送量(人/日)	81	84	83	1.04	1.02
	車両あたり運賃収入(千円/日)	40	45	48	1.10	1.19
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	42	47	47	1.12
総資本(百万円)		4,666	5,160	5,031	1.11	1.08
自己資本(百万円)		3,739	3,815	3,973	1.02	1.06
流動負債(百万円)		517	910	712	1.76	1.38
固定負債(百万円)		335	323	248	0.96	0.74
有利子負債(百万円)		0	0	0	—	—
総資産(百万円)		4,666	5,160	5,031	1.11	1.08
流動資産(百万円)		1,851	1,610	1,374	0.87	0.74
当座資産(百万円)		440	429	711	0.97	1.62
固定資産(百万円)		2,815	3,549	3,657	1.26	1.30
売上高(百万円)		2,081	2,165	2,435	1.04	1.17
固定費(百万円)		1,881	1,975	2,103	1.05	1.12
変動費(百万円)		181	182	200	1.00	1.10
当期純利益(百万円)		19	8	132	0.43	7.13
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.00	0.00	0.03	0.39	6.61
	ROE(自己資本利益率)	0.00	0.00	0.03	0.42	6.71
	売上高利益率	0.01	0.00	0.05	0.41	6.09
	総資産回転率	0.45	0.42	0.48	0.94	1.09
	財務レバレッジ	1.25	1.35	1.27	1.08	1.01
	損益分岐点(百万円)	2,063	2,157	2,303	1.05	1.12
	流動比率	3.58	1.77	1.93	0.49	0.54
	当座比率	0.85	0.47	1.00	0.55	1.17
	現預金月商比率	2.13	1.88	3.03	0.88	1.43
	自己資本比率	0.80	0.74	0.79	0.92	0.99
	固定長期適合率	0.69	0.86	0.87	1.24	1.25
	固定比率	0.75	0.93	0.92	1.24	1.22
	有利子負債月商比率	0.00	0.00	0.00	—	—

※推移は H25 を 1.00 とした値

⑥ へ社

経営指標の動向では、運輸収入の増加により純利益が大きく増加しており、ROE等の収益性に関する指標が大きく改善している。

事業指標の動向では、輸送人員と、保有車両数が微増となっており、大半の指標が横ばいである。

増便や接続性向上、定時性向上を中心に取り組んでいる他、平成26年には運賃値上げを実施しており、運輸収入の増加要因と推察される。

表 37 施策実施状況および運行状況【へ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策実施状況	系統の新設					
	便数の増便	実施				
	停留所の新設	実施	実施			
	接続性向上	実施	実施			
	定時性向上	実施	実施			
	パターンダイヤ	実施	実施			
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境					
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止					
	便数の減便	実施				
	停留所の廃止	実施				
運行状況	保有車両数(台)	18	19	19	1.06	1.06
	運転従事者(人)	—	—	—	—	—
	営業路線延長(km)	—	—	—	—	—
	総走行キロ(千km)	870	855	869	0.98	1.00
	輸送人員数(千人)	325	304	335	0.94	1.03

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 38 事業指標および経営指標【へ社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	94	92	90	0.98	0.96
	走行キロあたり輸送量(人/日)	0	0	0	0.95	1.03
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	126	120	124	0.95	0.99
	走行キロあたり燃料費(円/日)	27	30	27	1.10	0.97
	沿線人口あたり利用率(%)	0	0	0	0.94	1.03
	沿線人口あたり走行キロ(km)	4	4	4	0.98	1.00
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	—	—	—	—	—
	運転士あたり輸送量(人/日)	—	—	—	—	—
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	—	—	—	—	—
	運転士あたり走行キロ(千km)	—	—	—	—	—
	実働率(%)	77	70	67	0.90	0.87
	車両あたり輸送量(人/日)	49	44	48	0.89	0.98
	車両あたり運賃収入(千円/日)	17	15	16	0.89	0.93
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	48	45	46	0.93
総資本(百万円)		280	289	321	1.03	1.15
自己資本(百万円)		227	245	257	1.08	1.13
流動負債(百万円)		53	44	64	0.84	1.21
固定負債(百万円)		0	0	0	—	—
有利子負債(百万円)		0	0	0	—	—
総資産(百万円)		280	289	321	1.03	1.15
流動資産(百万円)		158	159	183	1.01	1.16
当座資産(百万円)		94	102	156	1.09	1.65
固定資産(百万円)		122	130	139	1.06	1.13
売上高(百万円)		414	413	455	1.00	1.10
固定費(百万円)		—	—	—	—	—
変動費(百万円)		—	—	—	—	—
当期純利益(百万円)		-80	-75	-59	0.94	0.74
経営指標	ROA(総資本利益率)	-0.29	-0.26	-0.18	0.91	0.64
	ROE(自己資本利益率)	-0.35	-0.31	-0.23	0.87	0.65
	売上高利益率	-0.19	-0.18	-0.13	0.94	0.67
	総資産回転率	1.48	1.43	1.42	0.97	0.96
	財務レバレッジ	1.23	1.18	1.25	0.96	1.01
	損益分岐点(百万円)	—	—	—	—	—
	流動比率	2.98	3.59	2.84	1.21	0.96
	当座比率	1.78	2.31	2.42	1.30	1.36
	現預金月商比率	2.69	2.93	2.78	1.09	1.03
	自己資本比率	0.81	0.85	0.80	1.04	0.99
	固定長期適合率	0.54	0.53	0.54	0.99	1.00
	固定比率	0.54	0.53	0.54	0.99	1.00
	有利子負債月商比率	0.00	0.00	0.00	—	—

※推移は H25 を 1.00 とした値

⑦ ト社

経営指標の動向では、平成 27 年度の純利益がマイナス計上となっている点が特徴的である。平成 27 年度の運輸収入が平成 25 年度よりは増加しているものの平成 26 年度より減少している点が要因と推察される。また変動費、固定負債、有利子負債も増加している。

事業指標の動向では、輸送人員が増加し、運転従業員数、保有車両数は減少となっており、多くの指標で改善傾向である。

増便や接続性向上、定時性向上を中心に取り組んでおり、平成 25 年以降は運賃値上げを実施していない。

表 39 施策実施状況および運行状況【ト社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実施 状況	系統の新設					
	便数の増便	実施	実施	実施		
	停留所の新設		実施			
	接続性向上	実施	実施	実施		
	定時性向上					
	パターンダイヤ					
	運賃値上げ					
	運賃値引き					
	バス待ち環境					
	デジタル情報板					
	案内看板					
	系統の廃止					
	便数の減便					
	停留所の廃止					
運行 状況	保有車両数(台)	15	14	14	0.93	0.93
	運転従事者(人)	10	11	9	1.10	0.90
	営業路線延長(km)	90	90	90	1.00	1.00
	総走行キロ(千km)	450	459	491	1.02	1.09
	輸送人員数(千人)	260	282	304	1.08	1.17

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 40 事業指標および経営指標【ト社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	97	94	98	0.97	1.01
	走行キロあたり輸送量(人/日)	1	1	1	1.06	1.07
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	267	300	335	1.12	1.25
	走行キロあたり燃料費(円/日)	47	49	40	1.05	0.86
	沿線人口あたり利用率(%)	5	6	6	1.08	1.17
	沿線人口あたり走行キロ(km)	34	34	37	1.02	1.09
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	67	67	67	1.00	1.00
	運転士あたり輸送量(人/日)	71	70	93	0.99	1.30
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	33	34	50	1.04	1.52
	運転士あたり走行キロ(千km)	45	42	55	0.93	1.21
	実働率(%)	55	57	61	1.05	1.11
	車両あたり輸送量(人/日)	47	55	60	1.16	1.25
	車両あたり運賃収入(千円/日)	22	27	32	1.22	1.47
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	30	33	35	1.09
総資本(百万円)		653	677	657	1.04	1.01
自己資本(百万円)		490	463	448	0.94	0.91
流動負債(百万円)		104	136	105	1.32	1.01
固定負債(百万円)		59	77	104	1.30	1.75
有利子負債(百万円)		37	51	77	1.38	2.06
総資産(百万円)		653	677	657	1.04	1.01
流動資産(百万円)		167	196	145	1.17	0.87
当座資産(百万円)		106	113	59	1.07	0.55
固定資産(百万円)		486	481	512	0.99	1.05
売上高(百万円)		867	928	894	1.07	1.03
固定費(百万円)		589	592	566	1.01	0.96
変動費(百万円)		238	315	327	1.32	1.38
当期純利益(百万円)		40	21	-0	0.53	-0.01
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.06	0.03	-0.00	0.51	-0.01
	ROE(自己資本利益率)	0.08	0.05	-0.00	0.56	-0.01
	売上高利益率	0.05	0.02	-0.00	0.49	-0.01
	総資産回転率	1.33	1.37	1.36	1.03	1.03
	財務レバレッジ	1.33	1.46	1.47	1.10	1.10
	損益分岐点(百万円)	827	907	894	1.10	1.08
	流動比率	1.61	1.43	1.39	0.89	0.86
	当座比率	1.02	0.83	0.56	0.81	0.55
	現預金月商比率	1.46	1.46	0.79	1.00	0.54
	自己資本比率	0.75	0.68	0.68	0.91	0.91
	固定長期適合率	0.88	0.89	0.93	1.01	1.05
	固定比率	0.99	1.04	1.14	1.05	1.15
	有利子負債月商比率	0.52	0.66	1.03	1.29	2.00

※推移は H25 を 1.00 とした値

⑧ 子社

経営指標の動向では、純利益が大きく増加しており、ROE等の収益性に関する指標が大きく改善している。

事業指標の動向では、総走行キロ、保有車両数、輸送人員が微増となっており走行キロあたり燃料費を除く大半の指標が横ばいである。

多様な具体策に取り組んでいるうち、平成26年には運賃値上げを実施しており、運輸収入の増加要因と推察される。

表 41 施策実施状況および運行状況【子社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
施策 実施 状況	系統の新設	実施	実施	実施		
	便数の増便	実施	実施	実施		
	停留所の新設	実施	実施	実施		
	接続性向上	実施	実施	実施		
	定時性向上	実施	実施	実施		
	パターンダイヤ	実施	実施	実施		
	運賃値上げ		実施			
	運賃値引き					
	バス待ち環境	実施	実施	実施		
	デジタル情報板	実施	実施	実施		
	案内看板	実施	実施	実施		
	系統の廃止	実施				
	便数の減便	実施	実施	実施		
	停留所の廃止	実施	実施			
運行 状況	保有車両数(台)	365	364	379	1.00	1.04
	運転従事者(人)	444	465	442	1.05	1.00
	営業路線延長(km)	—	—	—	—	—
	総走行キロ(千km)	19,487	19,663	19,982	1.01	1.03
	輸送人員数(千人)	38,525	39,004	39,027	1.01	1.01

※推移は H25 を 1.00 とした値

表 42 事業指標および経営指標【子社】

		単年度数値			推移	
		H25	H26	H27	H26	H27
事業指標	実車割合(%)	86	86	86	1.00	1.00
	走行キロあたり輸送量(人/日)	2	2	2	1.00	0.99
	走行キロあたり運賃収入(円/日)	335	337	341	1.00	1.02
	走行キロあたり燃料費(円/日)	40	38	29	0.97	0.73
	沿線人口あたり利用率(%)	4	4	4	1.01	1.01
	沿線人口あたり走行キロ(km)	7	7	7	1.01	1.03
	路線延長あたり沿線人口(万人/km)	—	—	—	—	—
	運転士あたり輸送量(人/日)	238	230	242	0.97	1.02
	運転士あたり運賃収入(千円/日)	40	39	42	0.97	1.05
	運転士あたり走行キロ(千km)	44	42	45	0.96	1.03
	実働率(%)	90	94	88	1.04	0.97
	車両あたり輸送量(人/日)	289	294	282	1.02	0.98
	車両あたり運賃収入(千円/日)	49	50	49	1.02	1.00
	財務諸表より	車両あたり走行キロ(千km)	53	54	53	1.01
総資本(百万円)		526	561	738	1.07	1.40
自己資本(百万円)		411	442	523	1.08	1.27
流動負債(百万円)		57	64	162	1.12	2.82
固定負債(百万円)		58	55	52	0.96	0.91
有利子負債(百万円)		0	0	0	—	—
総資産(百万円)		526	561	738	1.07	1.40
流動資産(百万円)		258	248	438	0.96	1.70
当座資産(百万円)		241	228	404	0.95	1.67
固定資産(百万円)		268	313	300	1.17	1.12
売上高(百万円)		417	0	589	0.00	1.41
固定費(百万円)		—	—	—	—	—
変動費(百万円)		—	—	—	—	—
当期純利益(百万円)		44	0	121	0.00	2.73
経営指標	ROA(総資本利益率)	0.08	0.00	0.16	0.00	1.95
	ROE(自己資本利益率)	0.11	0.00	0.23	0.00	2.14
	売上高利益率	0.11	0.00	0.21	0.00	1.93
	総資産回転率	0.79	0.00	0.80	0.00	1.01
	財務レバレッジ	1.28	1.27	1.41	0.99	1.10
	損益分岐点(百万円)	—	—	—	—	—
	流動比率	4.49	3.87	2.70	0.86	0.60
	当座比率	4.20	3.56	2.49	0.85	0.59
	現預金月商比率	6.72	0.00	8.06	0.00	1.20
	自己資本比率	0.78	0.79	0.71	1.01	0.91
	固定長期適合率	0.57	0.63	0.52	1.10	0.91
	固定比率	0.65	0.71	0.57	1.08	0.88
	有利子負債月商比率	0.00	—	0.00	—	—

※推移は H25 を 1.00 とした値