

多様な地域公共交通サービスの 導入状況に関する調査研究

令和元年10月

国土交通政策研究所

1. 調査研究概要 (1) 本調査研究の目的

● 社会的背景

全国的な少子高齢化やクルマ社会の進展等

⇒バス路線維持が困難な地域において地域実情に応じた自治体主導のデマンド交通やコミュニティバスの導入が進む。

⇒地域に適した形態を模索していくための見直し、効果的な計画・導入を図っていくことが重要となる。



● 調査の目的

地域公共交通の検討過程の各段階で想定される論点と、これらの実際の対応の概況を整理・分析することにより、政策当局及び個別の取組を行う市区町村に対し参考となる資料作成を目的とする。

1. 調査研究概要 (2) 調査研究のフロー

論点整理

既往の地域公共交通に関するマニュアル・手引き並びに特色のある導入事例をもとに、様々な課題へ対処する上で想定される論点の整理

アンケート調査

既にデマンド交通及びコミュニティバスを導入している全国の市区町村に対する上記で整理した諸論点の取組状況の把握

ヒアリング調査

抽出した特徴のある路線における、導入までの検討経緯や検討手法、導入後の評価手法等の把握

調査結果の 取りまとめ

論点毎の取組状況の概況を把握するとともに、効果が発現した路線と効果が不明な路線とで割合の差が現れた事項の抽出

2. 論点の整理

- アンケートの設計をするに当たり、既往の手引きや事例をもとに路線計画の準備、運行形態・運行方法の検討、持続的運行のための留意点に分けて、デマンド交通及びコミュニティバスの導入にあたっての検討上の論点及び項目を整理した。

地域公共交通計画の検討上の論点（抄）

| 論点 | | 項目 |
|--------------------|----------------------|---|
| 1 路線計画の準備等 | | 1-1 計画策定の背景（問題、課題意識） 1-2 移動特性等の把握 1-3 検討体制・役割分担 |
| 2 運行形態・ 運行方法の検討 | 2-1 運行形態 | (1) 検討した運行形態 (2) 検討要素及び決定要因 |
| | 2-2 利用者見通し (需要予測) | (1) 前提条件（ターゲット設定） (2) 予測値算出・結果の活用 |
| | 2-3 運行計画 | (1) ルート・ダイヤ設定の考え方 (2) 運賃・収支検討の考え方 (3) 運行受託事業者の選定・契約 (4) 運行開始に向けた調整項目 |
| | 2-4 目標設定 | 目標の考え方と指標設定 |
| 3 持続的運行のための留意点 | | 3-1 路線の評価方法（モニタリング） 3-2 運行継続と利用促進 3-3 目標評価 3-4 見直し |

3. アンケート調査及び分析 (1) アンケート調査概要

○ 調査の概要

- ・ 2.で整理された論点に沿って、デマンド交通及びコミュニティバスの導入にあたっての市区町村の取組状況を把握すべく、調査項目を設定した。

○ 配布回収状況

- ・ 平成29年度の深度化アンケート調査にてデマンド交通もしくはコミュニティバスの導入があると回答し、アンケート調査にご協力頂いた市区町村を対象に、平成31年1月21日～平成31年1月31日に実施。

配布・回収状況

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

○ 集計方法

- ・ 単純集計に加え「**運行形態別（デマンド交通とコミュニティバス）**」及び「**効果発現及び効果不明の別**」によるクロス集計を行った。また、論点毎の取組の差の有無を確認するため、独立性の検定（カイ二乗検定）を実施した。
- ・ 上記に加え、デマンド交通とコミュニティバスの特性整理のため、**運行形態別に「地域類型別導入状況」**及び「**コスト**」の集計を行った。

3. アンケート調査及び分析 (2) アンケート調査分析

○効果発現及び効果不明に関する路線の分類方法

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



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

左の1つでも選択されていれば「**効果発現**」と分類

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

左の選択肢のみであれば「**効果不明**」と分類

4. ヒアリング調査 実施概要

○選定条件

- ・平成29年度アンケート調査の結果、利用者の実質的な増加割合が比較的高いもしくは低い事例から、導入システムの種類（デマンド交通、コミュニティバス）、地域特性及びその他の観点からヒアリング対象を選定した。

○ヒアリング項目概要

- ・2.で整理された論点に沿って、ヒアリングを実施した。

ヒアリング対象選定の観点と要素

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

5. 分析結果「1 路線計画の準備等」まとめ

1-2 移動特性等の把握

- ・ デマンド交通及びコミュニティバスともに、通院や買物といった移動目的での利用を想定したものが多いが、コミュニティバスは通勤、通学及び来訪者の移動の確保も念頭においているものが一定程度存在する。
- ・ 効果の発現が見られた事例では、計画策定にあたり対象となる利用者・目的、解決すべき課題を検討するため、通院や買物のほか通勤・通学の移動実態及び、利用交通手段の課題を、アンケート及びヒアリング調査を通し、把握している傾向が高い。

1-3 検討体制・役割分担

- ・ 路線計画の策定において中心的な役割を果たすのは市区町村であるが、検討項目によっては、住民、タクシー事業者等の交通事業者、都道府県や国に補助的な役割が与えられている。
- ・ 運行形態別にみると、デマンド交通ではタクシー事業者が、コミュニティバスではバス事業者が補助的な役割を果たす場合が多く見られる。
- ・ 一方で、ヒアリングでは路線バス事業者の関与により運行ルート等の変更を余儀なくされた事例、住民の関与によるサービスが複雑となるといった事例等もみられ、計画策定段階における調整も重要となる。

5. 分析結果「1 路線計画の準備等」取組事項①

○運行形態別に差異のあった取組事項（一覧：抄）

| 項目 | | 運行形態別 | |
|---------------|---------|--|--|
| | | デマンド交通 | コミュニティバス |
| 1-1 計画策定の背景 | | － | － |
| 1-2 移動特性等の把握 | 解決すべき課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の解消 ・廃止路線バス代替の必要性 | － |
| | 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> ・買物先までの移動手段 ・通院先・通院先までの移動手段 | － |
| | 導入後の利用者 | － | <ul style="list-style-type: none"> ・市民/市外からの通学 ・観光客などの来訪者 ・市民及び市外からの通勤 |
| | データ収集 | － | <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査を実施していない ・ヒアリングを実施していない |
| 1-3 検討体制・役割分担 | 中心的役割 | <ul style="list-style-type: none"> ・自治体：システム選定・計画評価 | － |
| | 補助的役割 | <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者： <ul style="list-style-type: none"> ・現状・課題の把握 ・利用者数見通し調査 ・システム選定・運行受託者選定 ・運行計画選定・関係者合意形成 ・計画周知、需要喚起の取組 ・計画評価 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・現状・課題の把握 ・利用者数見通し調査 ・運行受託者選定・運行計画選定 ・目標設定 ・計画周知、需要喚起の取組 |

5. 分析結果「1 路線計画の準備等」取組事項②

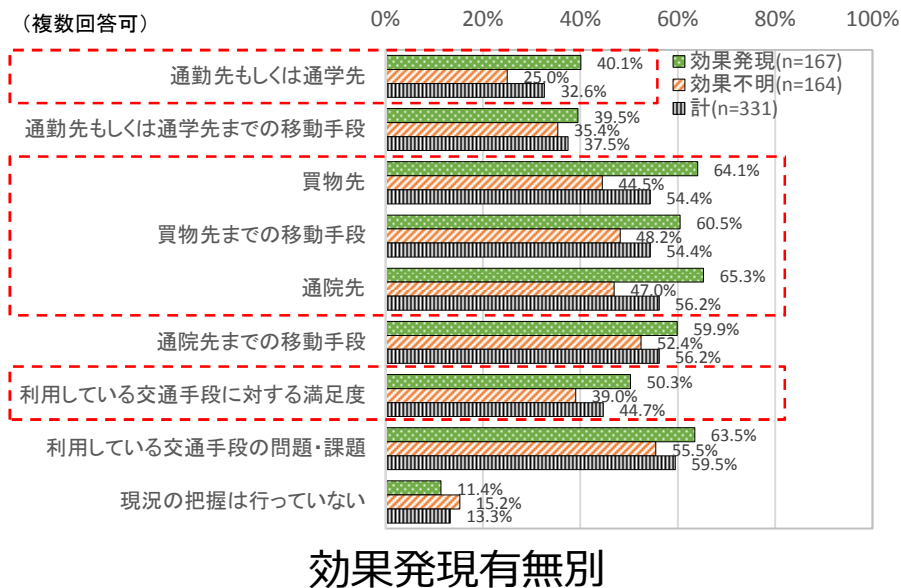
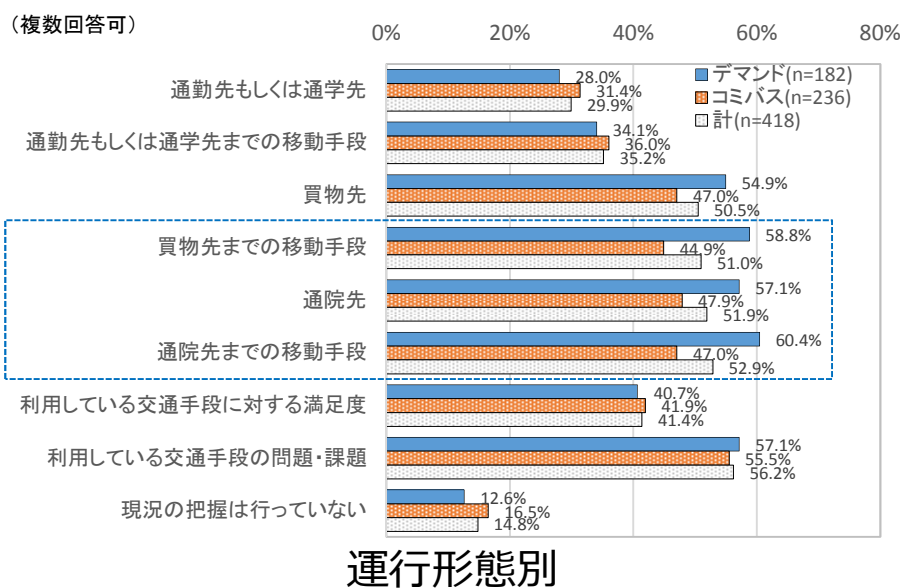
○効果発現有無別に差異のあった取組事項（一覧：抄）

| 項目 | | 効果発現有無別 | |
|---------------|---------|---|------------------|
| | | 効果発現 | 効果不明 |
| 1-1 計画策定の背景 | | － | － |
| 1-2 移動特性等の把握 | 解決すべき課題 | ・高齢者等の移動手段の確保 | ・廃止路線バスの代替の必要性 |
| | 調査対象・内容 | ・通勤もしくは通学先 ・買物先・買物先への移動手段 ・通院先 ・利用する交通手段への満足度 | － |
| | 導入後の利用者 | ・市民の買物 ・市民の習い事や知人に会う等交流 ・市民および市外からの通勤 | － |
| | データ収集 | ・ヒアリングを実施した | ・アンケート調査を実施していない |
| 1-3 検討体制・役割分担 | 中心的役割 | <ul style="list-style-type: none"> ・自治体 〔・利用者数の見通し調査・システム選定〕 ・運行受託者の選定 ・運行計画の設定 ・目標設定 ・需要喚起の取組 ・計画評価 | － |
| | 補助的役割 | <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者（現状・課題把握） ・住民（システム選定） ・都道府県〔現状・課題把握〕 <li style="padding-left: 20px;">〔運行計画の設定、目標設定〕 ・国（運行計画設定） ・商工会等（需要喚起） | ・路線バス事業者（計画評価） |

「1 路線計画の準備等」1-2 移動特性等の把握

○ 調査対象・内容

- ・計画策定に関して、住民の移動特性をするための調査等は8割以上の路線で行われており、「買物先」「買物先までの移動手段」「通院先」「通院先までの移動手段」「利用している交通手段の問題・課題」を調査した割合はデマンド交通及びコミュニティバスともに約5~6割と高い。
- ・このうち「買物先までの移動手段」「通院先」「通院先までの移動手段」を調査した割合はデマンド交通の方がコミュニティバスに比べ高い。
- ・また、「通勤もしくは通学先」「買物先」「買物先への移動手段」「通院先」「利用している交通手段に対する満足度」を調査した路線では、調査していない路線に比べ目標達成等の整備効果が発現している場合が多い。



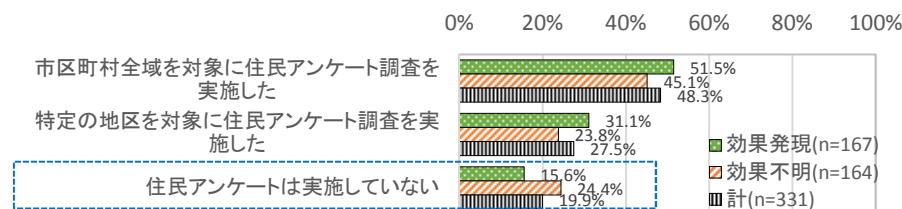
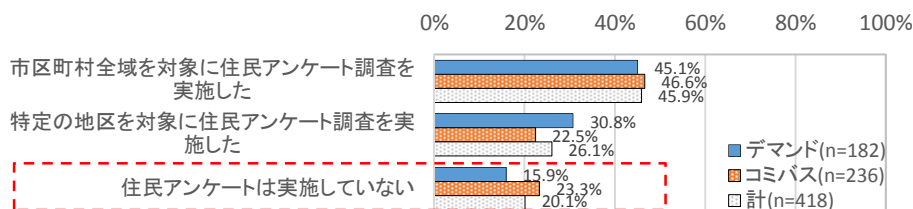
* 以下グラフでは「デマンド交通」を「デマンド」、「コミュニティバス」を「コミバス」と表記

「1 路線計画の準備等」1-2 移動特性等の把握

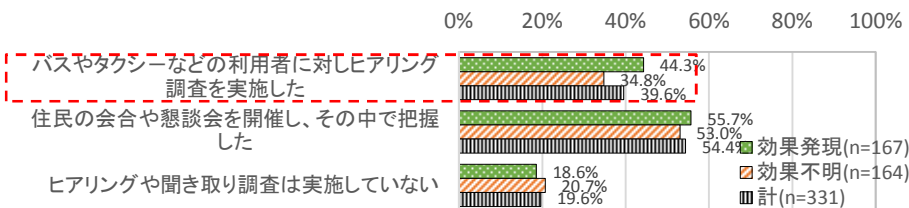
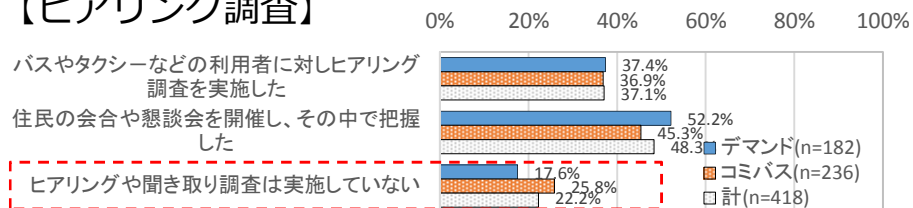
○調査方法

- 具体的な調査方法としては、住民アンケート及び利用者・住民ヒアリングを約7割で実施しているが、住民アンケートの対象については市区町村内全域、ヒアリングの方法については住民の会合や懇談会とする割合がデマンド交通及びコミュニティバスとも5割前後と高い。
- また、住民アンケートや、住民・利用者ヒアリングを実施している路線では、そうでない路線に比べて、整備効果が発現する割合が高い。

【アンケート調査】



【ヒアリング調査】



運行形態別

効果発現有無別

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」まとめ①

2-1 運行形態

- ・運行形態の検討に当たっては最初から特定の形態に決めている例も多いが、他の形態も検討した事例についてみると、デマンド交通については乗合タクシー、コミュニティバスについては既存バスの改善を候補したものが多い。
- ・現在の運行形態を決定した理由としては、共通して住民からの意見を上げる回答が多かったほか、デマンド交通では少ない車両で広域の運行及び安価なコストへの期待、コミュニティバスでは定時定路線の分かりやすさとの回答が多かった。

2-2 利用者見直し

- ・利用者の見直し（需要予測）を行った路線では、そうでない路線に比べて整備効果の発現が確認されている割合が高い。

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」まとめ②

2-3 運行計画

- ・ 運行計画の策定においては、地域内の幅広いエリアに対し、各利用者のサービス水準を下げないように効率的なサービスを提供することが求められる。
- ・ コミュニティバスは定時定路線型であることから、ルート及びダイヤ設定を行う場合の考慮事項として、利用者に分かりやすく乗車時間が長くなりすぎないような路線・経路設定及び、既存バスとの競合防止や接続を重視しており、また、それらの取組は効果の発現が多い路線でも多い傾向にある。
- ・ 運賃設定では、デマンド交通・コミュニティバスともに利用者負担が大きくなるないように設定したとする割合が高い。
- ・ 実証運行について、効果が発現した路線では、実証運行や試験運行を実施した割合が高い。
- ・ ヒアリングでは、路線バスの調整の例が多くみられたが、それにもかかわらず利用の少ないルートの設定や、競合する路線バスの減便という事例がみられた。

2-4 目標設定

- ・ 定量的な目標設定に加え、定性的な目標を設定している場合が多い。

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」取組事項①

○運行形態別に差異のあった取組事項（一覧：抄）その1

| 項目 | | 運行形態別 | | |
|------------------|----------|--------|---|---|
| | | デマンド交通 | コミュニティバス | |
| 2-1 運行形態 | 検討した運行形態 | | <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通（路線不定期運行、区域運行） ・乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス ・既存路線バスのルートや停留所の設置の工夫 |
| | 検討・決定 | 検討要素 | <ul style="list-style-type: none"> ・導入コスト ・導入の補助額 ・運行コスト及び採算性 ・地形や道路網、道路有無といった運行上の制約、（対象利用者※） | （目的地となる施設分布※） |
| | | 制約条件 | <ul style="list-style-type: none"> ・対象範囲 ・人口分布 | <ul style="list-style-type: none"> ・地形や道路網、道路有無といった運行上の制約、（導入コスト※） |
| | | 決定要因 | <ul style="list-style-type: none"> ・少ない車両で広域の運行が可能 ・導入費用/・維持・管理費用が安価 ・国の補助金を活用できた ・他市区町村の事例をもとにした | <ul style="list-style-type: none"> ・路線やダイヤを分かりやすく設定できる ・運行形態は既に決定していた |
| 2-2 利用者見通し（需要予測） | 前提条件 | | ・免許返納者 | ・観光客等の来訪者 |
| | 予測値算出方法 | 利用意向 | － | － |
| | | 予測人数 | ・利用意向人数をもとに算出 | － |
| | 結果の活用 | | <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な運行形態 ・運賃・運行曜日 | ・ルートやバス停位置 |

※最も多い要因への回答

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」取組事項②

○運行形態別に差異のあった取組事項（一覧：抄）その2

| 項目 | | | 運行形態別 | |
|----------|----------------------|--------------|---|--|
| | | | デマンド交通 | コミュニティバス |
| 2-3 運行計画 | ルート ダイヤ 設定 | 考慮事項 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者に分かりやすく長距離にならない路線や経路の設定 ・既存路線バスとの競合回避 ・既存公共交通との接続考慮 ・待ち時間が短くなるダイヤ |
| | | 既存バス 競合調整 | — | — |
| | 運賃設定 | | ・他市区町村事例を参考 | — |
| | 運行受託 事業者選 定・契約 | 選定理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・市区町村の負担額軽減 ・地元事業者と信頼・協力関係構築 | — |
| | | 契約精算 | <ul style="list-style-type: none"> ・事後精算は行わない (全て運行受託事業者が負担) | — |
| | 運行開始に向けた 調整項目 | | | ・実証運行や試験運行を実施せず |
| 2-4 目標設定 | 設定した 目標 | 定量的 | — | ・収支率や補助率 |
| | | 定性的 | ・高齢者・障害者等交通弱者支援 | ・公共施設の利便性向上 |
| | 目標未達成の 場合の取り決め | | ・特に取決めはない | — |

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」取組事項③

○効果発現有無別に差異のあった取組事項（一覧：抄）その1

| 項目 | | 効果発現有無別 | | |
|----------------------|----------|---------|---|------------------------------|
| | | 効果発現 | 効果不明 | |
| 2-1 運行形態 | 検討した運行形態 | | － | － |
| | 検討・決定 | 検討要素 | ・人口分布 ・目的地施設分布 ・利用者特性 | － |
| | | 制約条件 | (地形や道路網、道路有無といった運行上の制約※) | ・対象範囲・人口・目的地施設分布 ・利用者数見通し |
| | | 決定要因 | ・住民の利用しやすさ ・他市区町村事例を参考 | － |
| 2-2 利用者見通し (需要予測) | 前提条件 | | － | － |
| | 予測値算出方法 | 利用意向 | ・アンケートでの利用意向有無から利用率を算出 | ・利用意向は設定していない |
| | | 予測人数 | ・利用意向人数をもとに算出 ・対象利用者数に利用意向を掛け合わせたデータ | ・利用者数を算出していない |
| | 結果の活用 | | ・具体的な運行形態 ・ルートやバス停位置 ・運賃収入等の収支率 | ・利用者数見通しをいずれの判断にも用いていない |

※最も多い要因への回答

5. 分析結果「2 運行形態・運行方法の検討」取組事項④

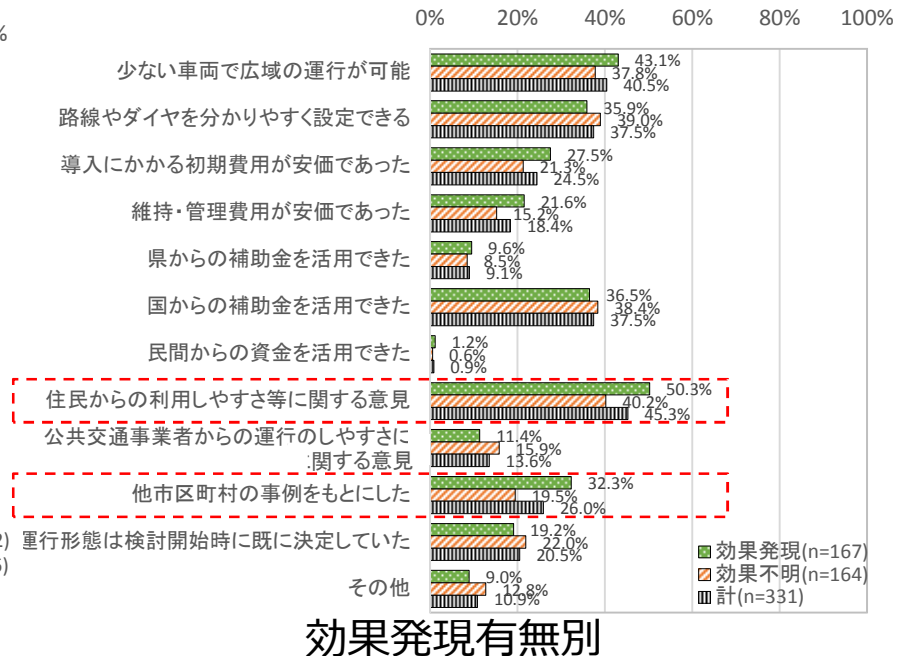
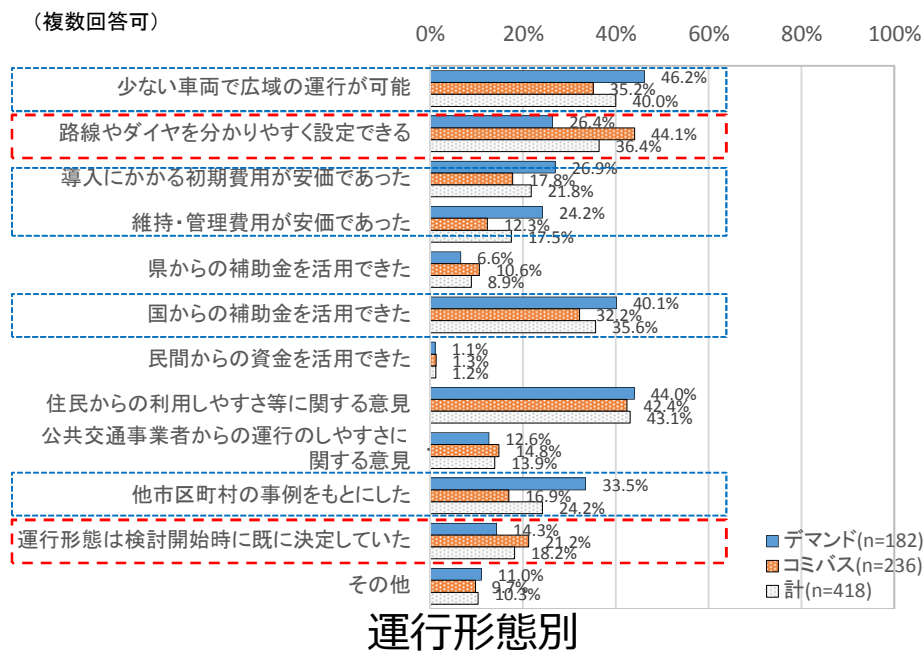
○効果発現有無別に差異のあった取組事項（一覧：抄）その2

| 項目 | | | 効果発現有無別 | |
|----------|----------------------|--------------|---|------------------|
| | | | 効果発現 | 効果不明 |
| 2-3 運行計画 | ルート ダイヤ 設定 | 考慮事項 | ・路線や経路が長距離にならない ・利用者数を可能な限り確保 | - |
| | | 既存バス 競合調整 | ・競合する既存バス事業者と協議を 行い、既存路線活用を検討 | - |
| | 運賃設定 | | ・他市区町村事例を参考 ・市区町村負担額を抑える | - |
| | 運行受託 事業者選 定・契約 | 選定理由 | - | - |
| | | 契約精算 | - | ・全て貴市区町村補填（上限なし） |
| | 運行開始に向けた 調整項目 | | ・本格運行実施の目標設定 ・実証運行や試験運行の実施 ・目標達成による本格運行実施 | - |
| 2-4 目標設定 | 設定した 目標 | 定量的 | - | - |
| | | 定性的 | ・住民に利用されること ・住民の外出回数の増加 ・高齢者・障害者等交通弱者支援 ・利用促進を図ること | - |
| | 目標未達成の 場合の取り決め | | ・利用促進を実施し、目標が達成で きるか引き続き確認 | - |

「2 運行形態・運行方法の検討」2-1 運行形態

○現在の運行形態に決定した理由

- ・現在の運行形態に決定した要因について、デマンド交通では「少ない車両で広域の運行が可能」といった予約に応じた運行上の利点のほか、導入初期費用、維持・管理費用が安価及び国からの補助金の活用といった費用に関する項目及び、他事例をもとにしたという割合が、コミュニティバスに比べ高い。
- ・その一方で コミュニティバスでは、「路線やダイヤを分かりやすく設定できる」といった定時定路線型の特徴に加え、「運行形態は既に決定していた」といった「導入ありき」を前提としている項目の割合がデマンド交通に比べ高い。

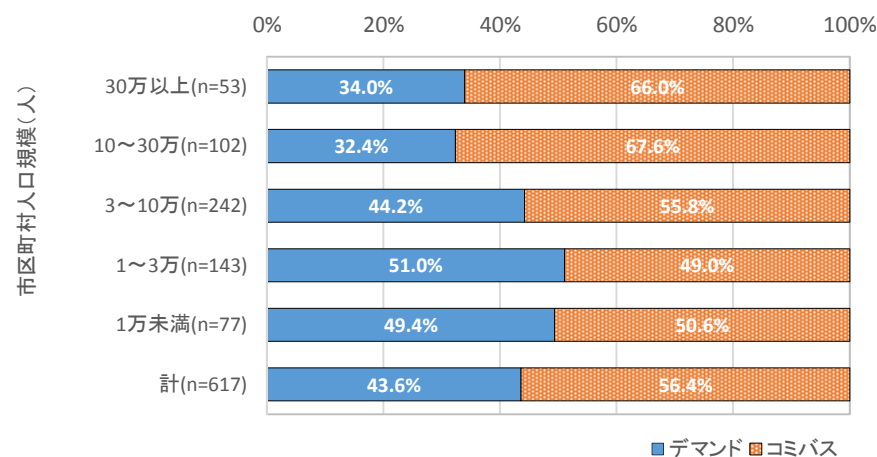


「2 運行形態・運行方法の検討」2-1 運行形態

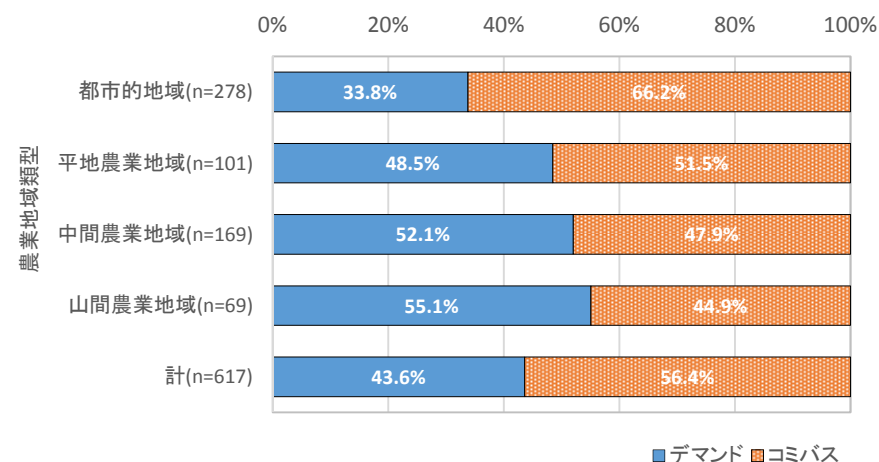
(参考) 地域類型を軸にした運行形態の特性整理

- ・市区町村の人口規模と導入割合の関係をみると、人口規模が大きくなるにつれてコミュニティを導入している割合が高く、人口規模が小さくなるにつれてデマンド交通を導入割合が高い。
- ・市区町村の中山間地域特性の度合と導入割合の関係を分析すると、都市的地域・平地農業地域ではコミュニティバスの導入割合が高く、中間農業地域・山間農業地域ではデマンド交通の導入割合が高い。

【人口規模別導入状況】



【農業地域類型別導入状況】



「2 運行形態・運行方法の検討」2-1 運行形態

(参考) コスト関連項目の運行形態別の特性比較

- ・ 投資額、経費及び収支状況を見ると、今回の調査結果では収支率はデマンド交通及びコミュニティバスともに同程度だが、運行開始にあたっての投資額やバス1台当たりの経費はコミュニティバスに比べデマンド交通の方が低い。
- ・ 単位当たりの利用者数及び経費に関する項目を比較すると、今回の調査結果では1台当たり利用者数はコミュニティバスの方が多く、また、利用者1人あたり費用はデマンド交通に比べコミュニティバスの方が低い。

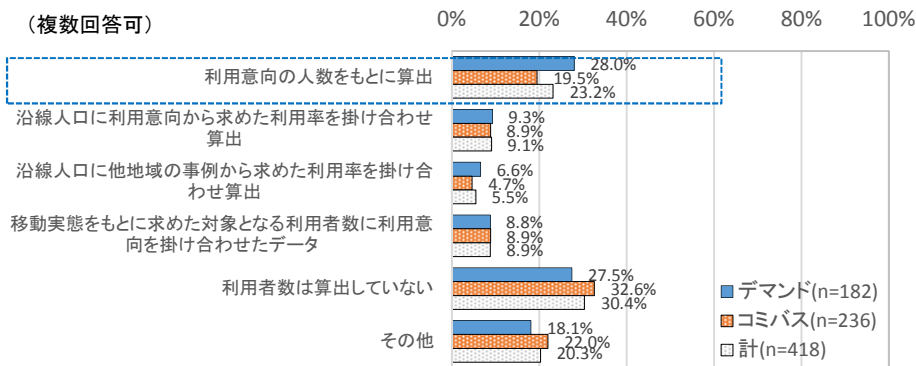
デマンド交通及びコミュニティバスの利用者数やコスト特性

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

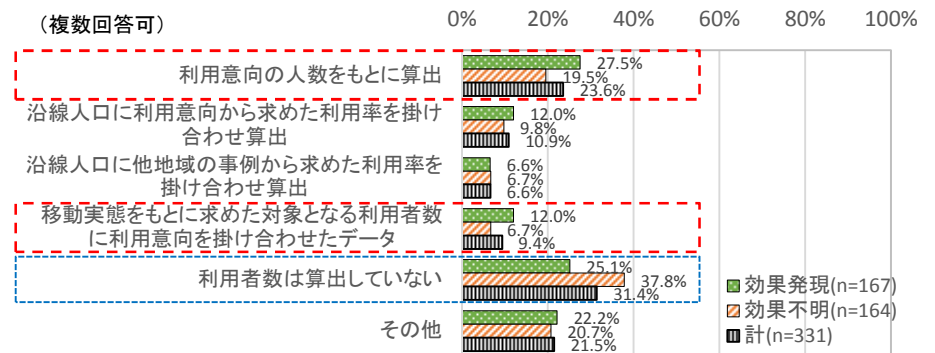
* 上記の各値は回答のあった各項目に関する平均値及び中央値をもとに算出した。

○利用者数見通しの算出方法

- ・運行形態の選定、ルートやダイヤ及び運賃・収支といった具体的な運行計画の策定にあたり、導入時の利用者数の見通しを算出することが考えられる。
- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、利用者数を算出している割合が約5割、算出していない割合が約3割となっている。
- ・利用者の見直し（需要予測）を行った路線では、そうでない路線に比べて整備効果の発現が確認されている割合が高い。



運行形態別

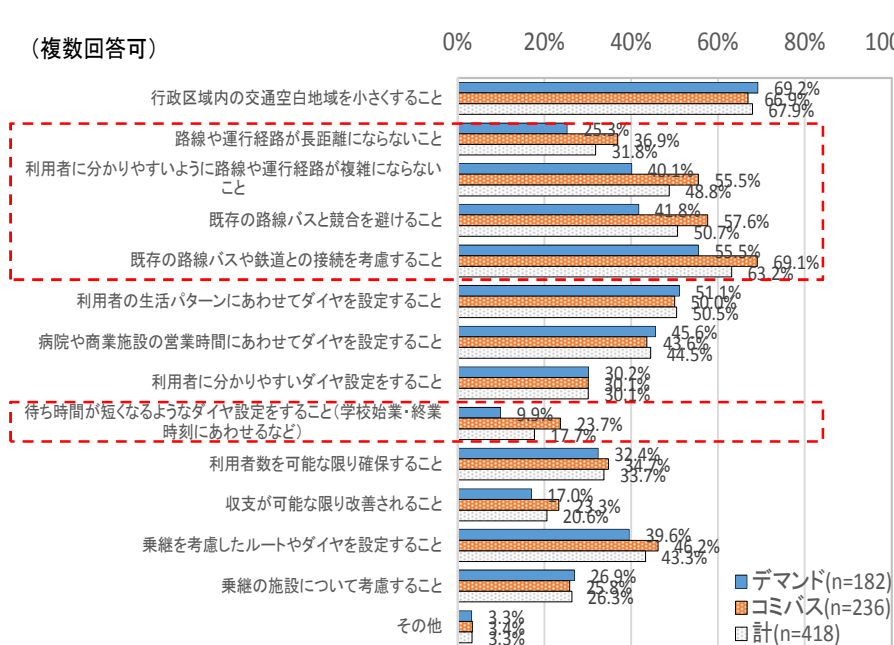


効果発現有無別

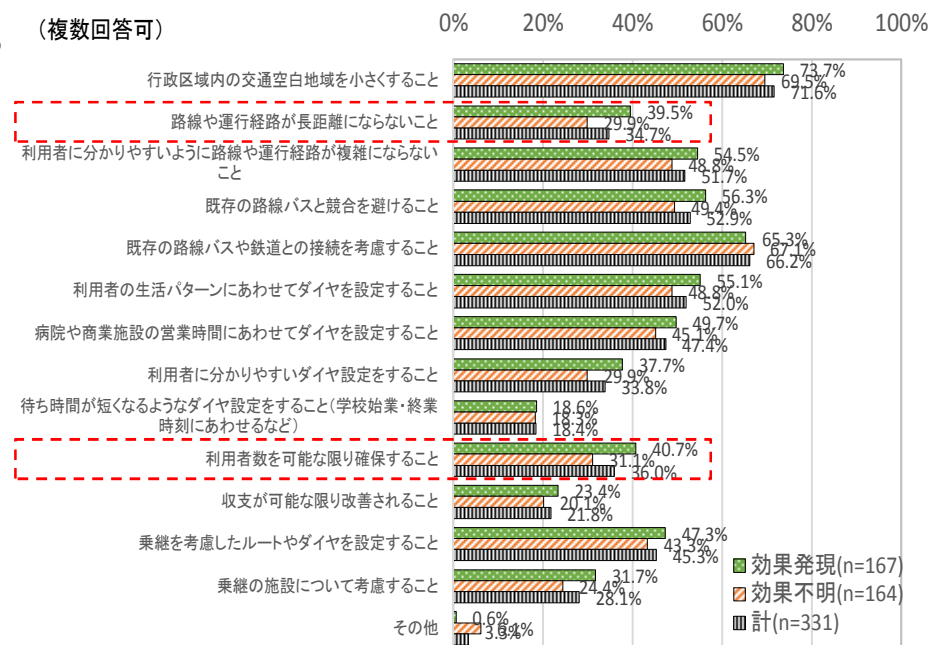
「2 運行形態・運行方法の検討」2-3 運行計画

○ルート・ダイヤ設定時の考慮事項

- ・ デマンド交通・コミュニティバスともに、「行政区域内の交通空白地域を小さくすること」「既存の路線バスや鉄道との接続を考慮すること」に関する検討割合が約6~7割と多い。
- ・ また、コミュニティバスは定時定路線であることから、利用者に分かりやすく長距離にならない路線や経路の設定、既存路線バスとの競合回避、既存公共交通との接続考慮等について検討した割合がデマンド交通に比べて高い。
- ・ 効果が発現した路線の方が「路線や運行経路が長距離にならないこと」「利用者数を可能な限り確保すること」の検討割合は効果不明の路線に比べ高い。



運行形態別

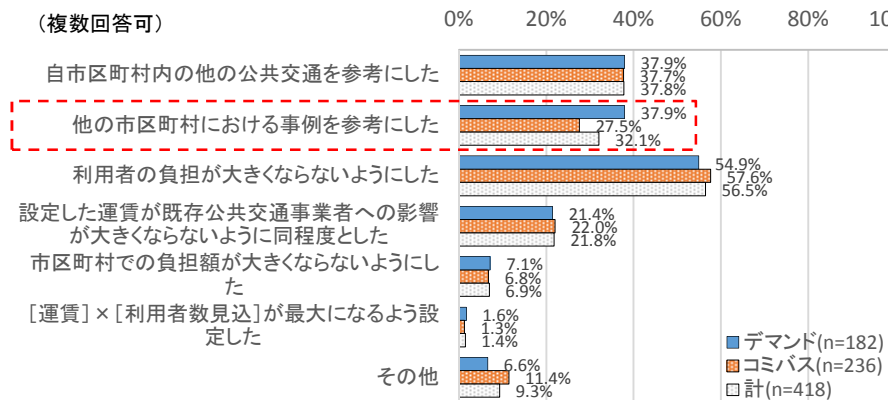


効果発現有無別

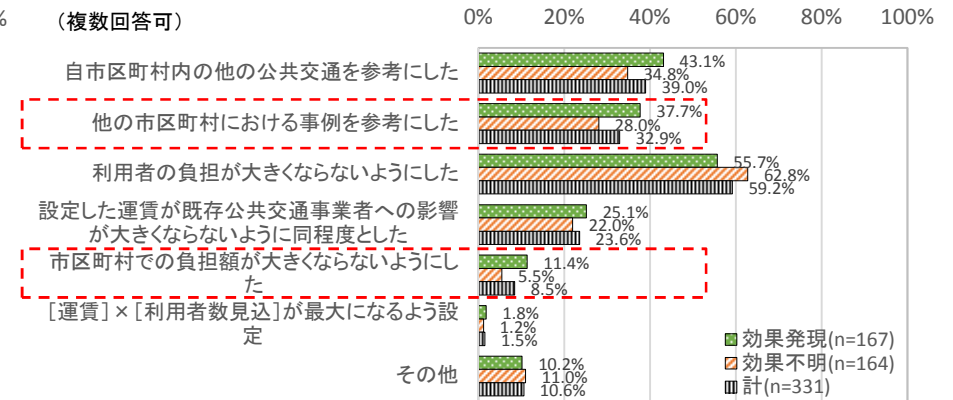
「2 運行形態・運行方法の検討」2-3 運行計画

○ 運賃の設定方法

- 運賃については、デマンド交通及びコミュニティバスともに、「利用者の負担が大きくなるようにした」と設定した割合が約5~6割と高い。
- デマンド交通では、予約に応じた運行であり、在来の路線バスのような対距離制等の運賃を参考にすることができないことから、「他の市区町村における事例を参考にした」という割合がコミュニティバスに比べ高い。
- 目標達成等の効果が発現した路線では「他の市区町村における事例を参考にした」「市区町村の負担額が大きくなるようにした」といった取組を実施した割合が効果不明の路線に比べ高い。



運行形態別



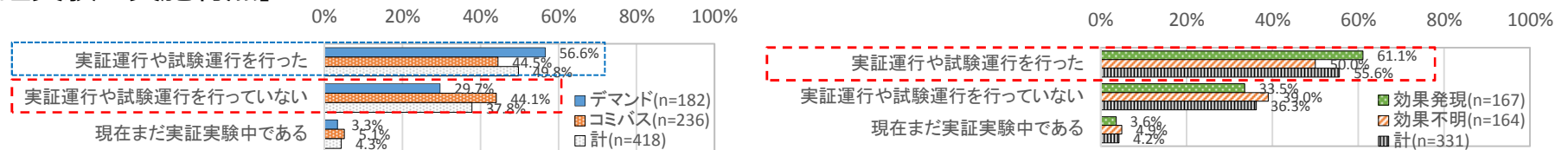
効果発現有無別

「2 運行形態・運行方法の検討」2-3 運行計画

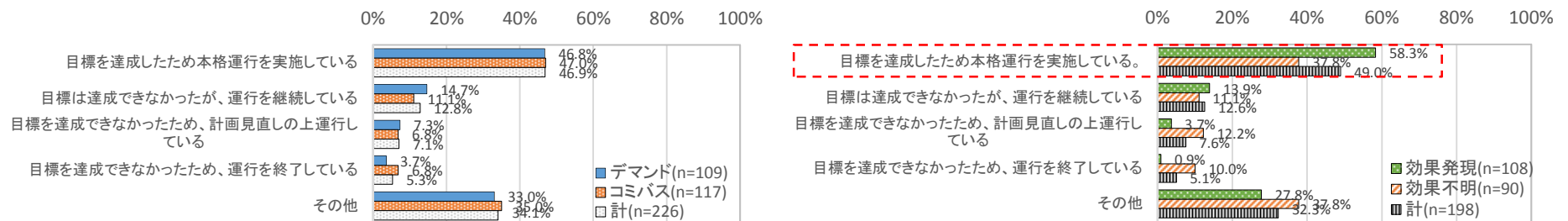
○実証運行の実施と結果

- 運行時の問題や課題を素早く発見し、また解決できるように、実際に運行する前に期間を限定して実証運行や試験運行を実施する方法が考えられる。
- 「実証運行や試験運行を行った」割合はデマンド交通では6割弱、コミュニティバスにおいては4割強ある。また、実証運行等から本格運行に移行したもののうち「目標を達成したため本格運行を実施している」といった割合はデマンド交通及びコミュニティバスともに5割弱となっている。
- なお、実証運行や試験運行を行った場合は、そうでない場合に比べ目標達成等の効果が発現するものが多い。

【実証実験の実施有無】



【実証実験の結果】



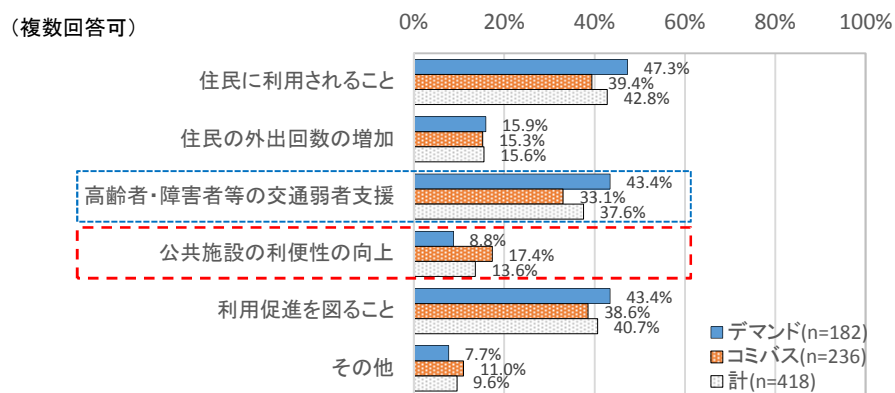
運行形態別

効果発現有無別

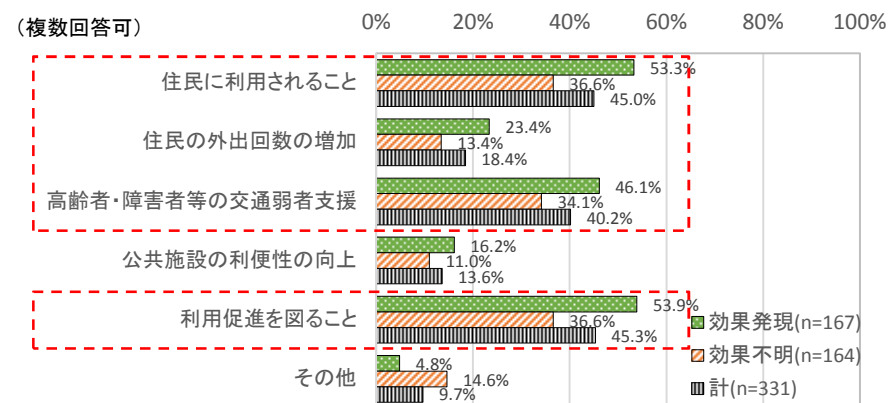
「2 運行形態・運行方法の検討」2-4 目標設定

○目標設定（定性的）

- ・目標設定では、既存バスの有無や利用者層の規模等といった各市区町村の実情を踏まえつつ導入目的やニーズに沿って設定することが望まれる。
- ・デマンド交通・コミュニティバスともに、具体的な定量的な目標を設定していない割合が約3割見られた。定性的な目標設定については、「住民に利用されること」「高齢者・障害者等の交通弱者支援」「利用促進を図ること」とした割合が約3~5割と高い傾向にある。



運行形態別



効果発現有無別

5. 分析結果「3 持続的運行のための留意点」まとめ①

3-1 路線の評価方法（モニタリング）

- ・ 運行の継続のためには、モニタリングを行い、利用実態調査等によるデータ収集を行うことが有用である。利用しない住民に対しては、利用しない理由や、どのようにしたら利用するかを確認する方法がある。
- ・ 運行開始後に実施するモニタリングを通して利用実態や課題・要望などを把握している場合は、そうでない場合に比べ整備効果の発現が確認される割合が高くなっている。

3-2 運行継続と利用促進

- ・ 利用者の確保や継続的な運行につながるよう、運行開始以降も、住民の公共交通利用に対する意識改革や利用促進の動機付けを多くの路線で行っている。
- ・ ヒアリングでは、市区町村が主体となったバスマップ配布、乗車体験とバス乗り方教室のほか、住民が企業から協賛金を収集する住民主体の取組といった事例がみられた。

3-3 目標評価

- ・ 運行開始後に評価を行うために、定期的に運行の実績と設定した目標や検討課題について照らし合わせて確認するといった方法がある。
- ・ 効果の発現の有無については、7割以上の路線で発現している。ただし、その内容を見ると、運行の継続や交通空白地域の解消等それ自体を目的評価等も多く、目標達成・利用者増加等の客観的事実が確認できるものは約5割となっている。

5. 分析結果「3 持続的運行のための留意点」まとめ②

3-4 見直し

- ・目標の達成状況を踏まえ、必要に応じ見直しを行う場合には、評価、見直しの必要性の有無、見直しの方法（モニタリング等）及び、見直しの体制（協議会等）を決めておき、適宜実施できるようにしておくことがある。
- ・ルートや便数の見直しの判断方法は、利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく場合が多い。
- ・コミュニティバスは、定時定路線型の運行であることから、ルート等の見直しを実施した割合がデマンド交通に比べ高い。また、効果発現のあった路線では、目的地の施設配置や運行可能な道路整備に伴うルート変更を適宜行う割合が効果不明の路線に比べ多い傾向にある。
- ・ヒアリングでは、住民要望や民間路線バス廃止にともなう路線の新設のほか、利用者減少等に伴う休日運行廃止、路線再編及び、経費削減のためコミュニティバスからデマンド交通への移行といった運行の見直しがみられた。また、利用者要望があっても、需要が十分見込まれない事例及びは道路制約から導入または路線変更できない事例がある。

5. 分析結果「3 持続的運行のための留意点」取組事項①

○運行形態別に差異のあった取組事項（一覧：抄）

| 項目 | | 運行形態別 | |
|------------------|----------------------|--------|--|
| | | デマンド交通 | コミュニティバス |
| 3-1 路線の 評価方法 | モニタリング | — | ・利用者の利用実態 |
| 3-2 運行継続 利用促進 | 利用促進 | — | ・学校や企業と連携した取組 ・企画乗車券、回数券等の発売 ・ベンチ・上屋設置等の施設整備 ・webやSNS等による情報発信 |
| 3-3 目標評価 | 達成状況 | — | — |
| | 達成割合 | — | — |
| 3-4 見直し | ルートや便数の 見直しの判断方法 | | ・道路整備や施設配置の変化などの外 部要因 |
| | ルート や便数 見直し | 情報 | ・路線全体の利用者数 ・便別や停留所別の利用者数 ・採算性や補助金額 |
| | | データ | ・運行受託事業者の経費や収支データ |
| | 運行継続の判断材 料等見直しの理由 | | ・目標設定からの時間経過 ・事業環境等交通をとりまく状況変化 |

5. 分析結果「3 持続的運行のための留意点」取組事項②

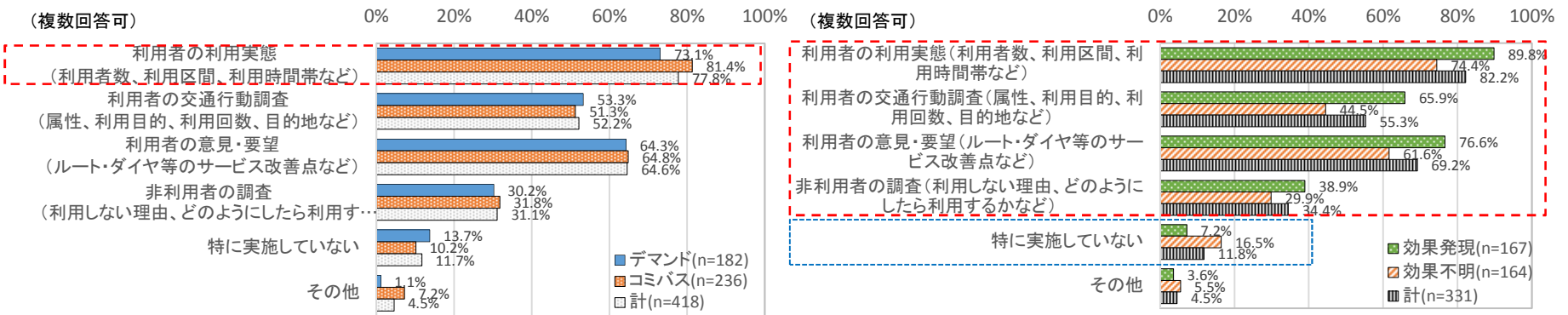
○効果発現有無別に差異のあった取組事項（一覧：抄）

| 項目 | | 効果発現有無別 | | |
|------------------|---------------------|--------------------------------------|---|-----------------|
| | | 効果発現 | 効果不明 | |
| 3-1 路線の 評価方法 | モニタリング | ・利用者の利用実態調査/交通行動調査/意見・要望 ・非利用者の調査 | ・特に実施していない。 | |
| 3-2 運行継続 利用促進 | 利用促進 | ・特定の利用者に対する割引 | — | |
| 3-3 目標評価 | 達成状況 | ・達成している | — | |
| | 達成割合 | ・目標とほぼ同程度 | ・目標に比べ若干・大幅に下回る | |
| 3-4 見直し | ルートや便数の 見直しの判断方法 | | ・利用実態や意見・要望等のモニタリング結果に基づく ・道路整備や施設配置の変化などの外部要因 | — |
| | ルート や便数 見直し | 情報 | ・路線全体の利用者数 ・便別や停留所別の利用者数 ・利用者の満足度 | — |
| | | データ | ・乗客や住民へのアンケート | — |
| | 運行継続の判断材料等見直しの理由 | | — | ・当初の目標の達成が困難なため |

「3 持続的運行のための留意点」3-1路線の評価方法

○モニタリングの方法

- ・デマンド交通及びコミュニティバスともに、運行開始後のモニタリングは9割弱の路線で実施しているが、その把握内容を見ると、「利用者の利用実態」を把握した割合は約7~8割、「利用者の意見・要望」を把握した割合は6割強、「利用者の交通行動調査」を把握した割合は5割強である。
- ・目標達成等の効果が発現した路線では、「利用者の利用実態」「利用者の交通行動調査」「利用者の意見・要望」「非利用者の調査」等のモニタリングを実施していた割合が効果不明の路線に比べ高い。



運行形態別

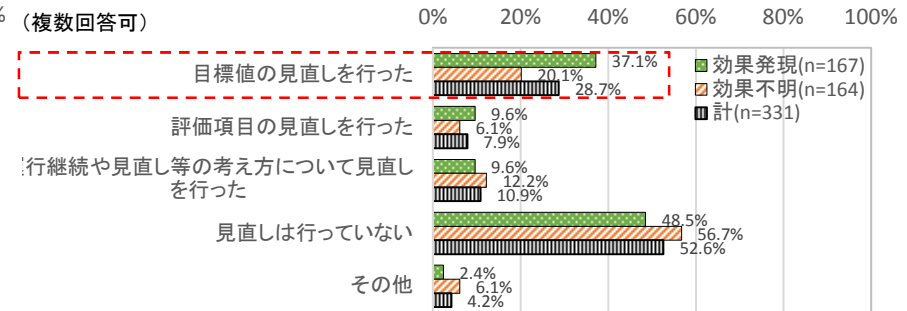
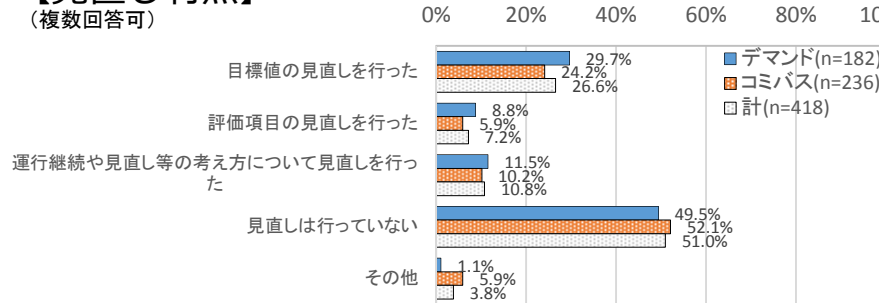
効果発現有無別

「3 持続的運行のための留意点」3-4 見直し

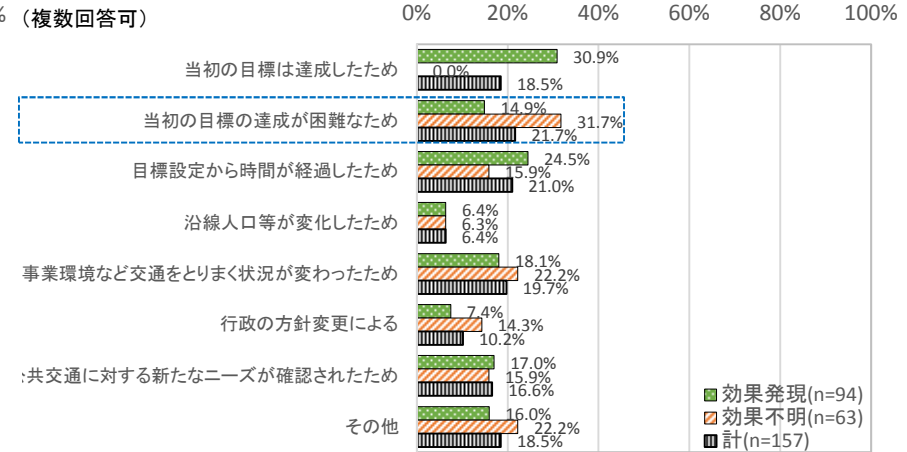
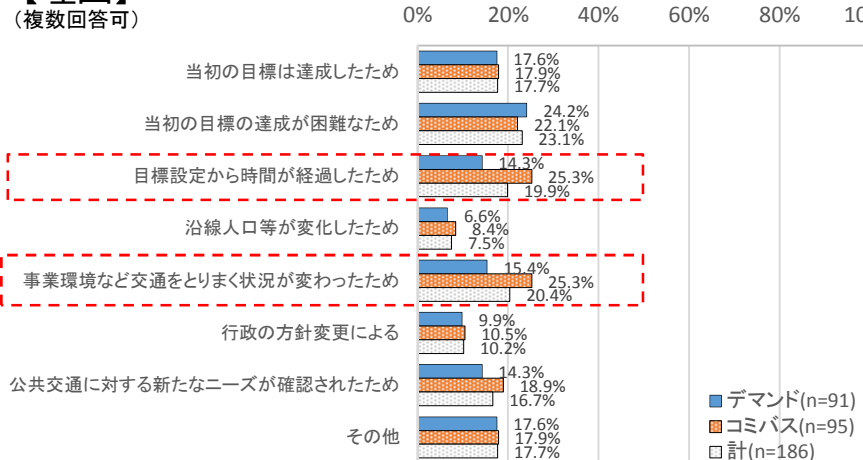
○ 運行継続の判断材料等の見直し

- ・ 運行継続の判断のため、運行後の利用実態等を踏まえ、実態に見合った目標や評価の見直しを実施する場合がある。
- ・ デマンド交通及びコミュニティバスともに見直しは行った割合が約5割と高いが、見直しを行った路線について、その理由は「当初の目標の達成が困難なため」「事業環境などの交通をとりまく状況が変わったため」等となっている。

【見直し有無】



【理由】



運行形態別

効果発現有無別

6. まとめ (3) 全体

○地域公共交通計画の検討過程上の想定論点

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

○デマンド交通とコミュニティバスの取組

- ・ 整理した諸論点に関し、デマンド交通又はコミュニティバスを導入している市区町村の取組み概況についてアンケート調査・分析を行うとともに、デマンド交通とコミュニティバスを比較し、住民の移動目的、検討した運行形態、決定理由等の中で、取組の割合に差がある個別事項を抽出した。
抽出した事例のヒアリングにより、課題等の例を把握した。

○効果発現の割合が多い取組

- ・ 効果発現と効果不明を比較し、運行形態の決定理由、需要予測、運行計画の検討、試験運行の実施、目標設定、モニタリング等の中で、取組の割合に差がある個別事項を抽出した。