

多様な交通形態を活用した地域公共交通 維持施策の検証方法に関する調査研究

平成30年5月30日

国土交通政策研究所
研究官 中村 卓央

- 1．本調査研究の目的・概要
- 2．プレアンケート調査
- 3．深度化アンケート調査
- 4．まとめ

(1) 本調査研究の目的

● 社会的背景

人口減少や少子高齢化の進行

⇒ 民間事業者による交通サービスの提供が困難となり路線廃止、縮小が懸念

⇒ 地方自治体において新たに地域公共交通サービスの導入を検討するためのノウハウ不足



● 調査の目的

地方自治体がコミュニティバスやデマンド交通の地域特性に合わせた継続的な事業運営を実現するため、客観的なデータ等に基づく妥当性の判断・適切な改善が行えるよう、**導入時の検討手法、導入後の評価手法の一般化**について論点整理

⇒ 本発表では、地方自治体の地域公共交通の施策においてどのような方法が実際に効果が出ているか分析結果を紹介

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

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

文献調査

地域公共交通に関する手引き書・論文等を収集し、検討方法・評価指標等を整理。

プレアンケート調査

全国の地方自治体へ地域公共交通に対する取組（計画の策定状況・運行状況等）についてアンケート調査を実施。

対象数1,741件、回収数1,210件、回収率69.5%

深度化アンケート調査

深度化すべき地域公共交通の路線を抽出し、導入前後の検討内容や評価の実施状況等についてアンケート調査を実施。

・デマンド交通：対象数269件、回収数226件、回収率84.0%

・コミュニティバス：対象数346件、回収数283件、回収率81.8%

ヒアリング調査

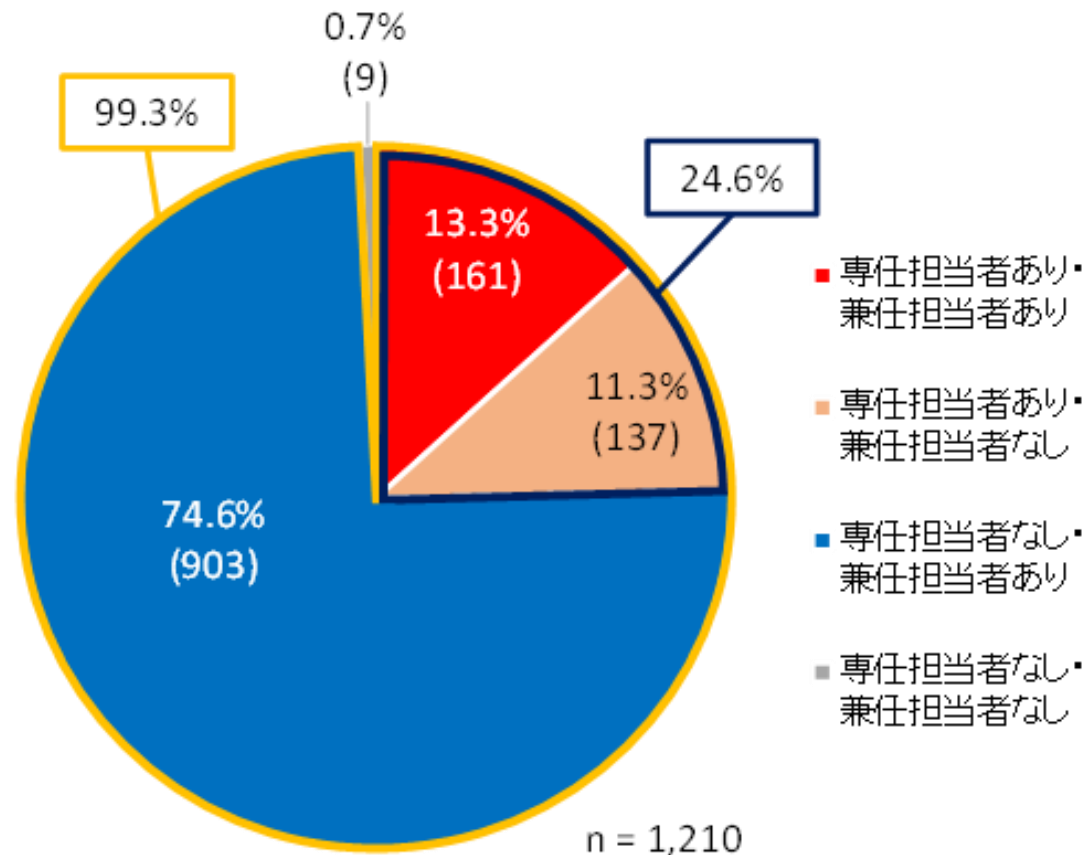
更に特徴のある路線を抽出し、導入までの検討経緯や検討手法、導入後の評価手法や評価結果の活用方法等についてヒアリング調査を実施。

調査結果の取りまとめ

○専任担当者を配置している市区町村は24.6%。

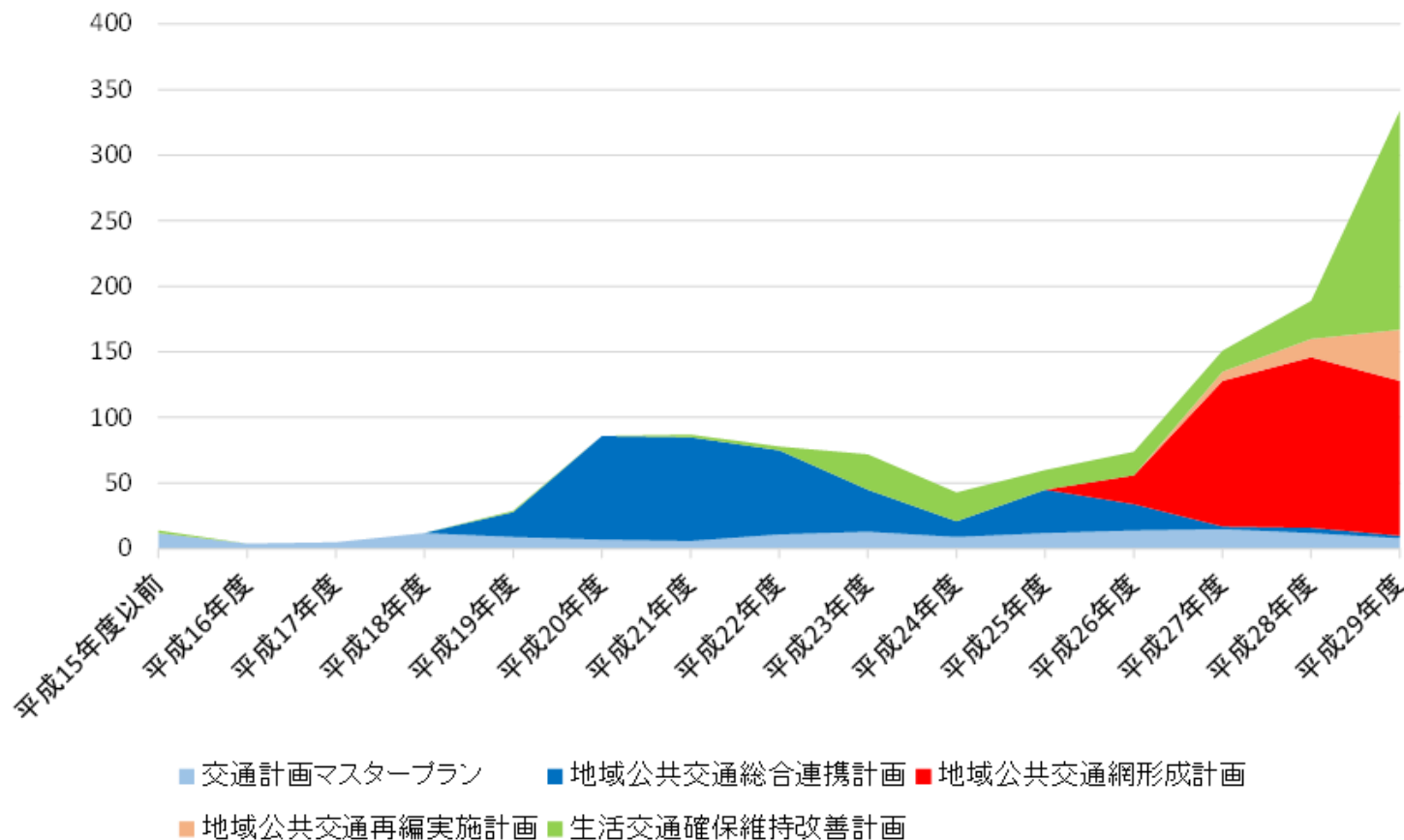
○専任担当者と兼任担当者のいずれかを配置している市区町村は99.3%。

地域公共交通の専任担当者・兼任担当者配置状況



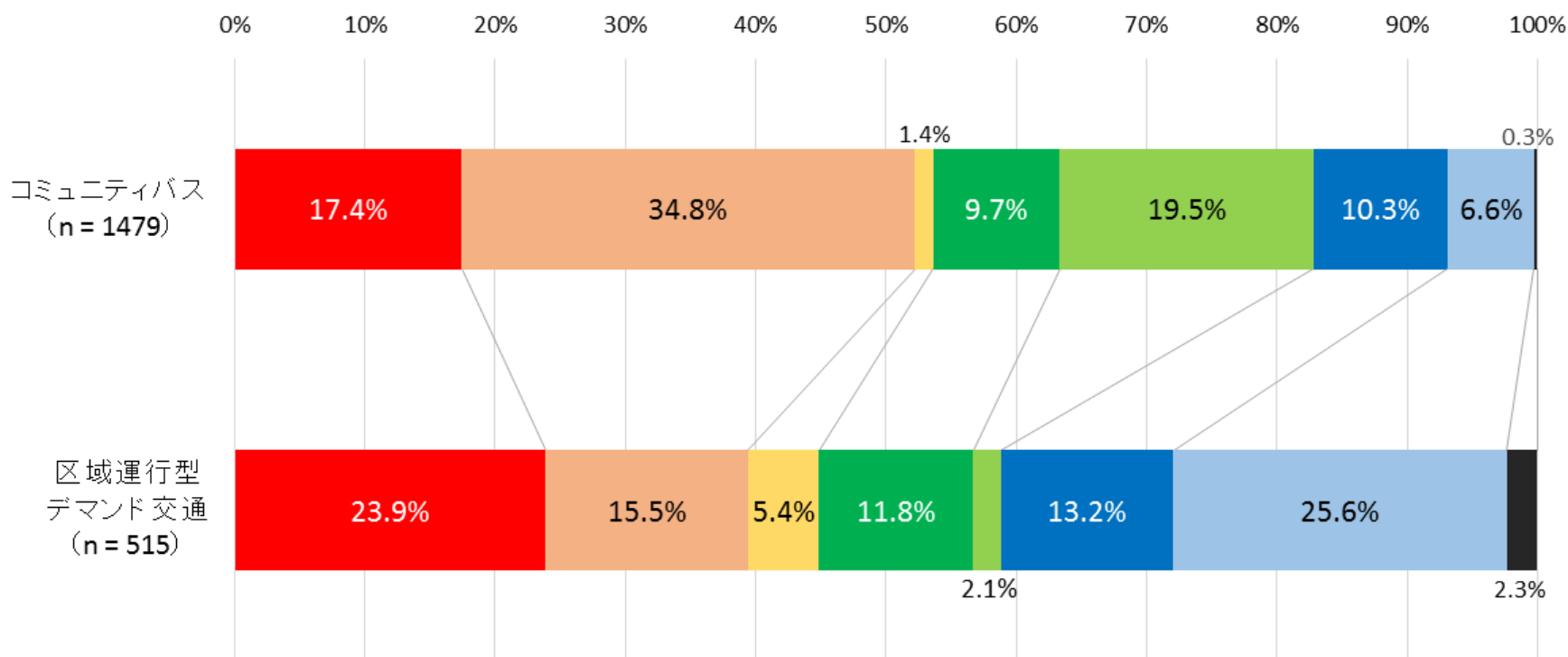
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された平成19年から平成22年頃は総合連携計画の策定が進む。
- 同法が一部改正された平成26年以降は網形成計画の策定が進む。

地域公共交通に関する計画の策定状況の推移



- コミュニティバスは「市街地・郊外」が34.8%と多いのに対し、
区域運行型デマンド交通は「中山間地」が25.6%と多い。

事業形態2者の運行エリア

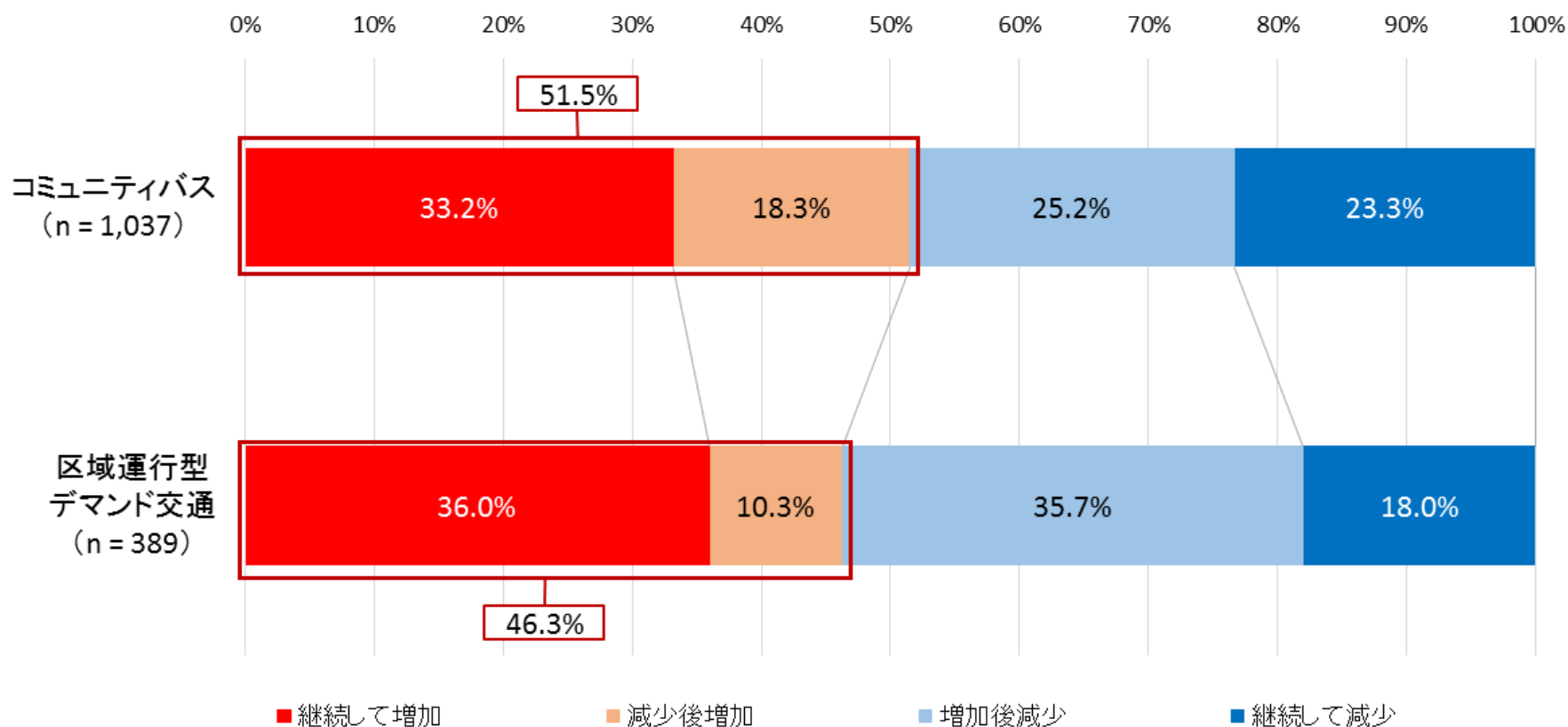


■ 市街地・郊外・中山間地 ■ 市街地・郊外 ■ 市街地・中山間地 ■ 郊外・中山間地 ■ 市街地 ■ 郊外 ■ 中山間地 ■ 不明

※運行エリアの定義については設けておらず、運行エリアの選定の判断は回答者の主観によるものである。

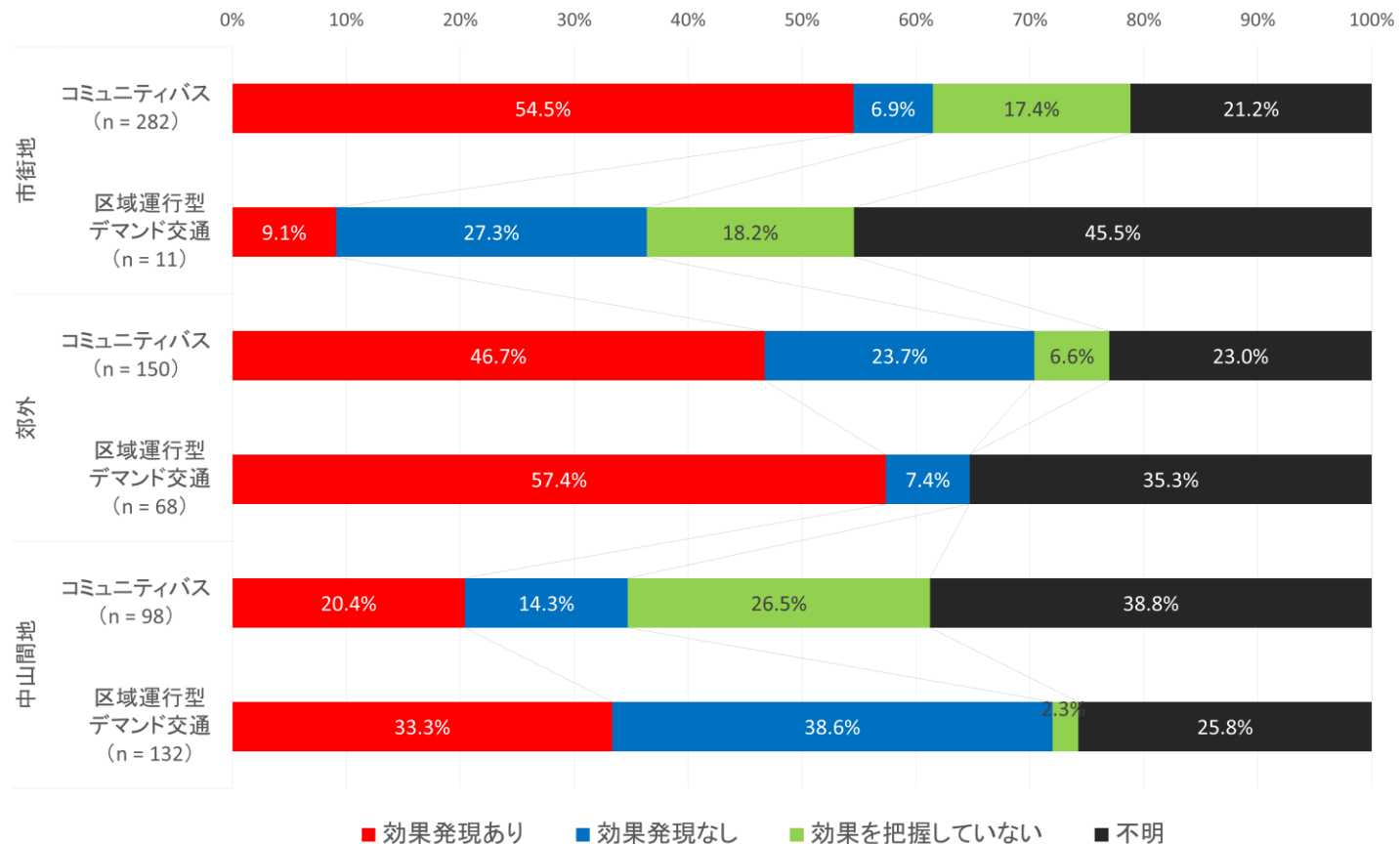
○利用者数が増加傾向にある路線が、コミュニティバスでは51.5%、区域運行型デマンド交通では46.3%と、いずれも利用者数が増加傾向にある路線と減少傾向にある路線がおよそ半々。

事業形態2者の利用者数の状況



- 「市街地」と「郊外」では効果発現の有無の特徴に差がある。
- 「市街地」と「中山間地」では区域運行型デマンド交通の「効果発現なし」の割合が「効果発現あり」に対して高い。

事業形態2者の運行エリア別の効果発現状況(単一エリア)

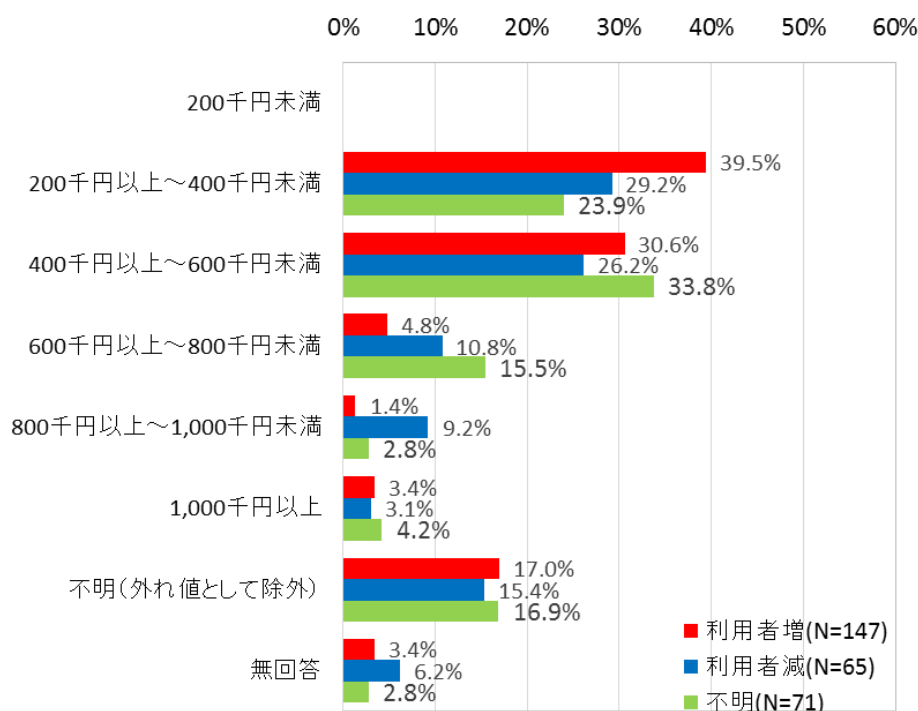


※効果発現の定義については設けておらず、判断は回答者の主観によるものである。

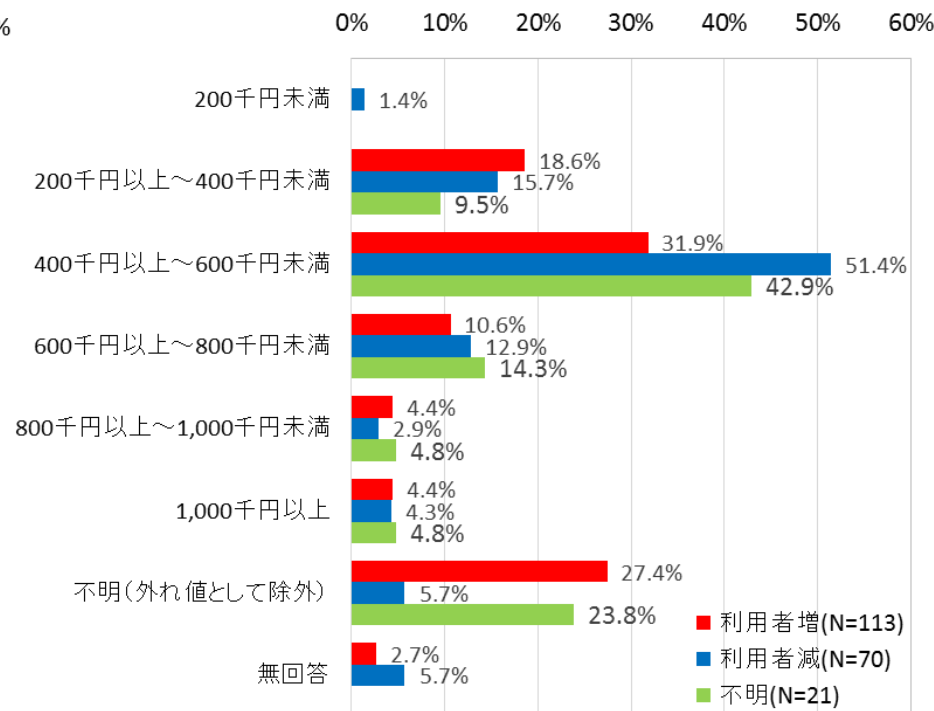
○コミュニティバスは200千円以上400千円未満、400千円以上600千円未満の場合、デマンド交通は200千円以上400千円未満の場合に利用者増の割合が高い。

一般会計予算額(人口一人当たり)と利用者数の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



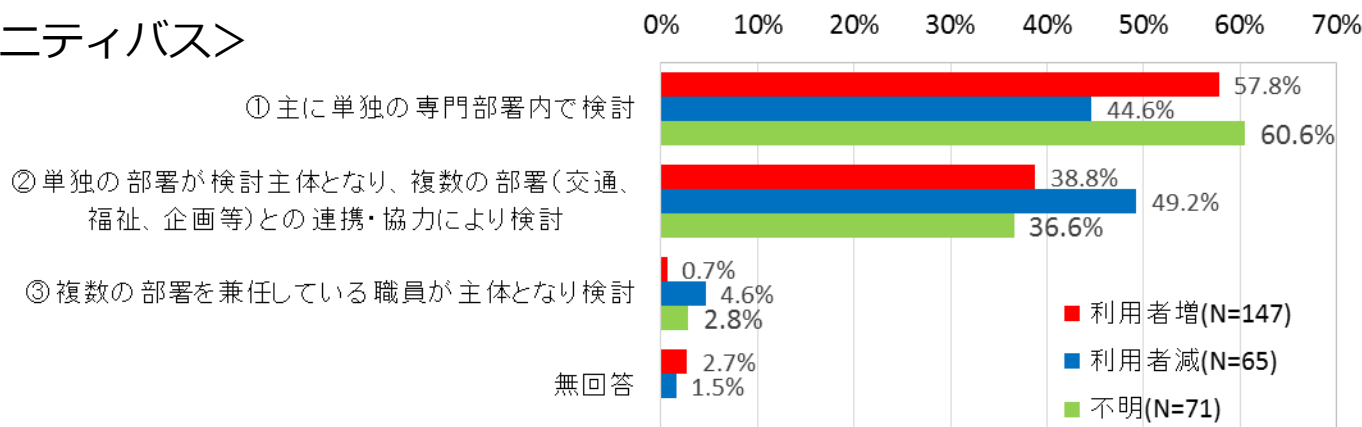
※利用者増・減は地方自治体の人口増減を加味したもの。

※以降、パーセンテージは利用者増・減等のそれぞれの母数N値に対する単純比率を表す。

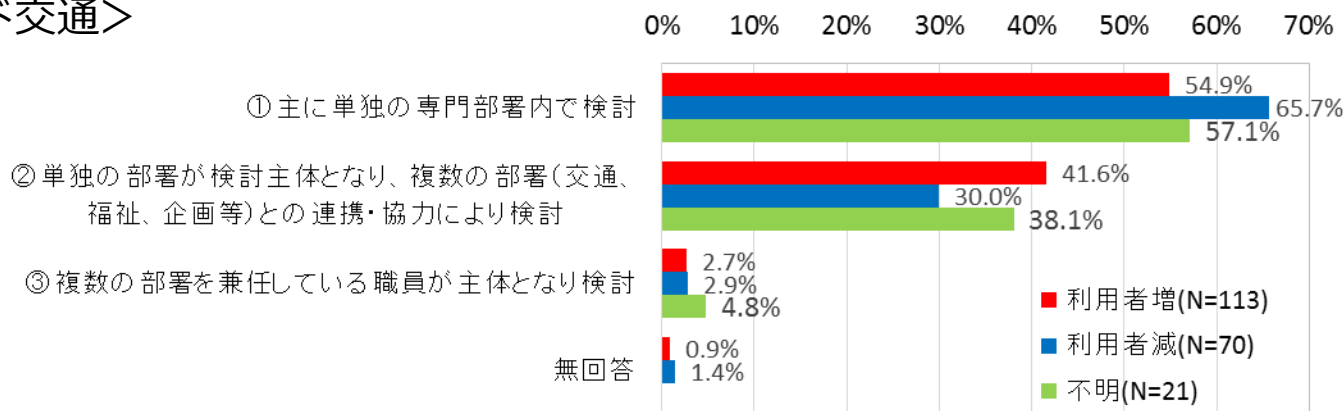
- コミュニティバスは「主に単独の専門部署内での検討」、デマンド交通は「単独の部署が検討主体となり、複数の部署との連携・協力により検討」の場合、利用者増の割合が相対的に高い。

検討体制と利用者数の関係

<コミュニティバス>



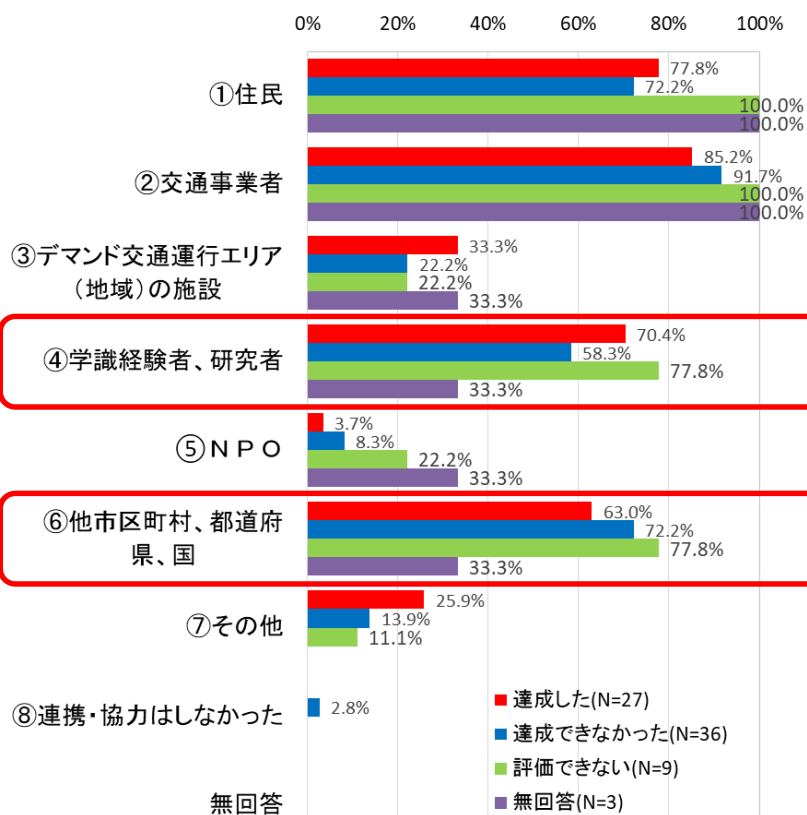
<デマンド交通>



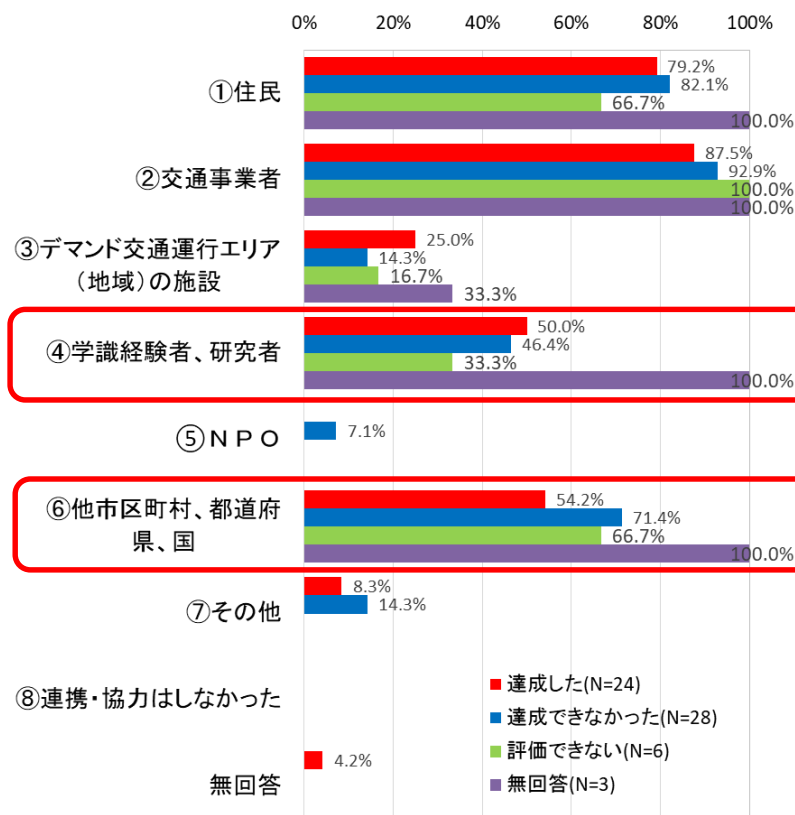
○いずれも学識経験者、研究者と連携した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。一方、他市区町村、都道府県、国と連携した場合、目標値を達成できなかった割合が相対的に高い。

連携外部機関と目標達成状況の関係

<コミュニティバス>



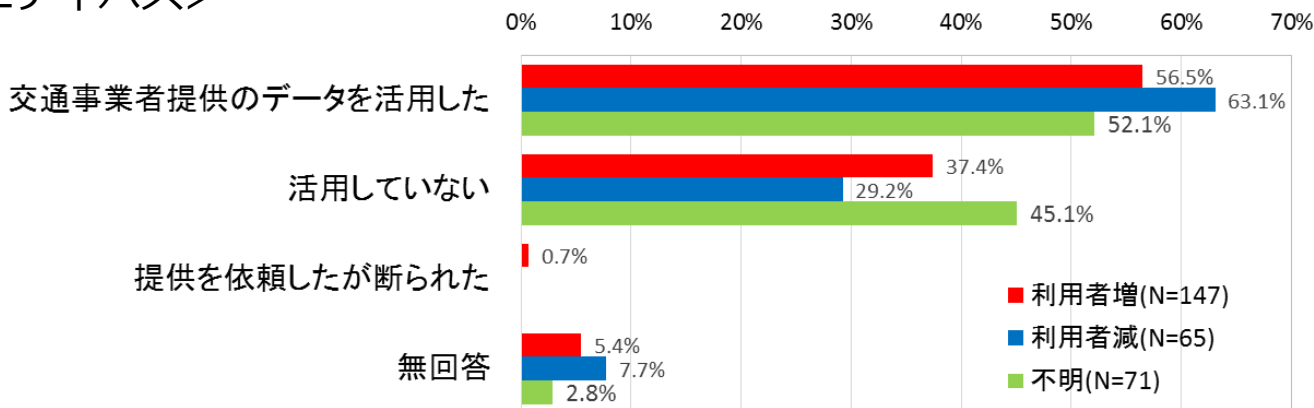
<デマンド交通>



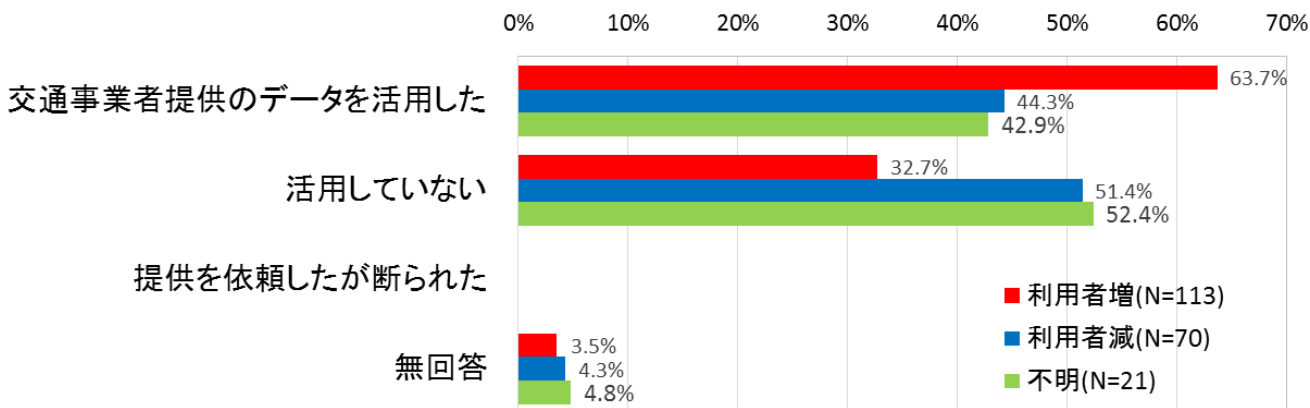
○コミュニティバスは交通事業者提供のデータを活用しなかった場合、デマンド交通は活用した場合に、利用者増の割合が相対的に高い。

交通事業者提供のデータ活用と利用者数の関係

<コミュニティバス>



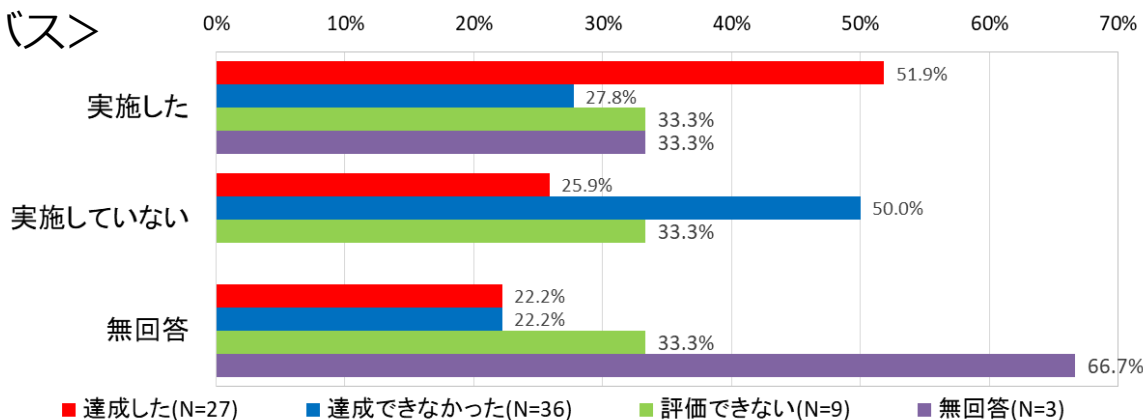
<デマンド交通>



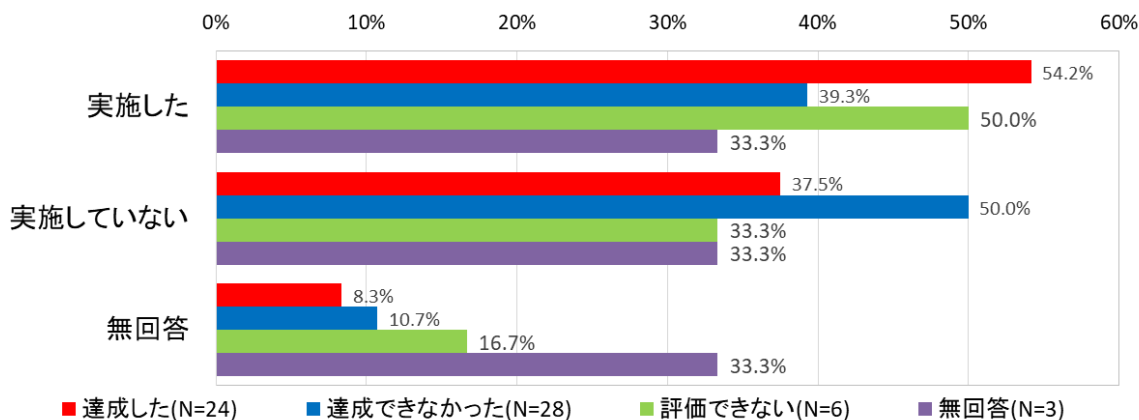
○いずれも非利用者の把握を実施した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。

非利用者の把握と目標達成状況の関係

<コミュニティバス>



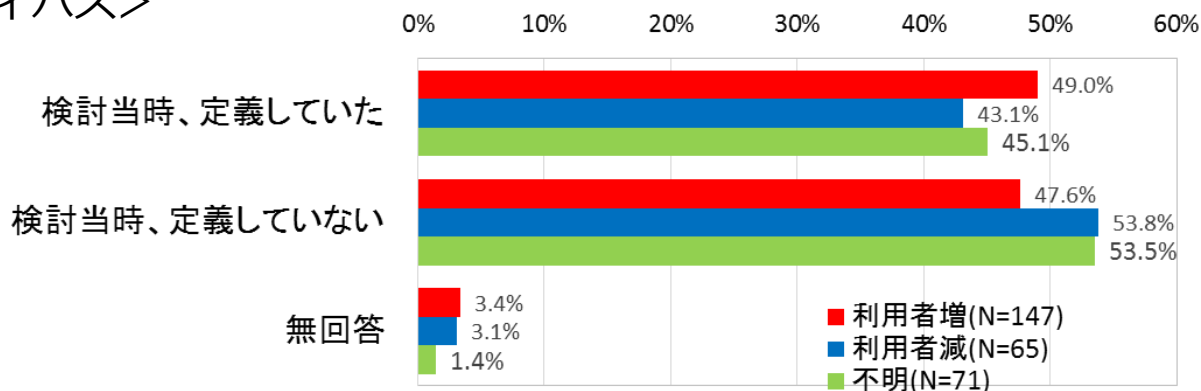
<デマンド交通>



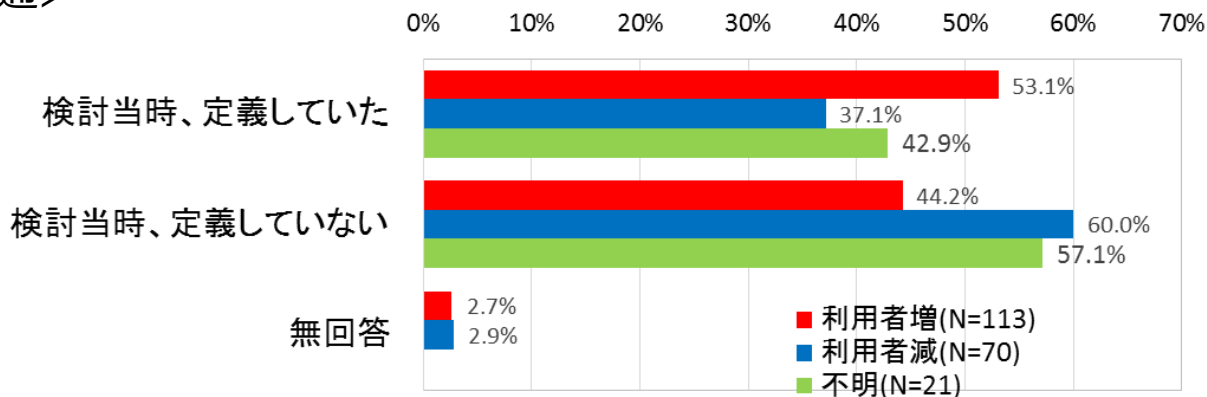
- いずれも検討当時に交通空白地域の定義をしていた場合、利用者増の割合が相対的に高い。
特にデマンド交通は、定義している場合としてない場合で差が大きい。

交通空白地域の定義有無と利用者数の関係

<コミュニティバス>

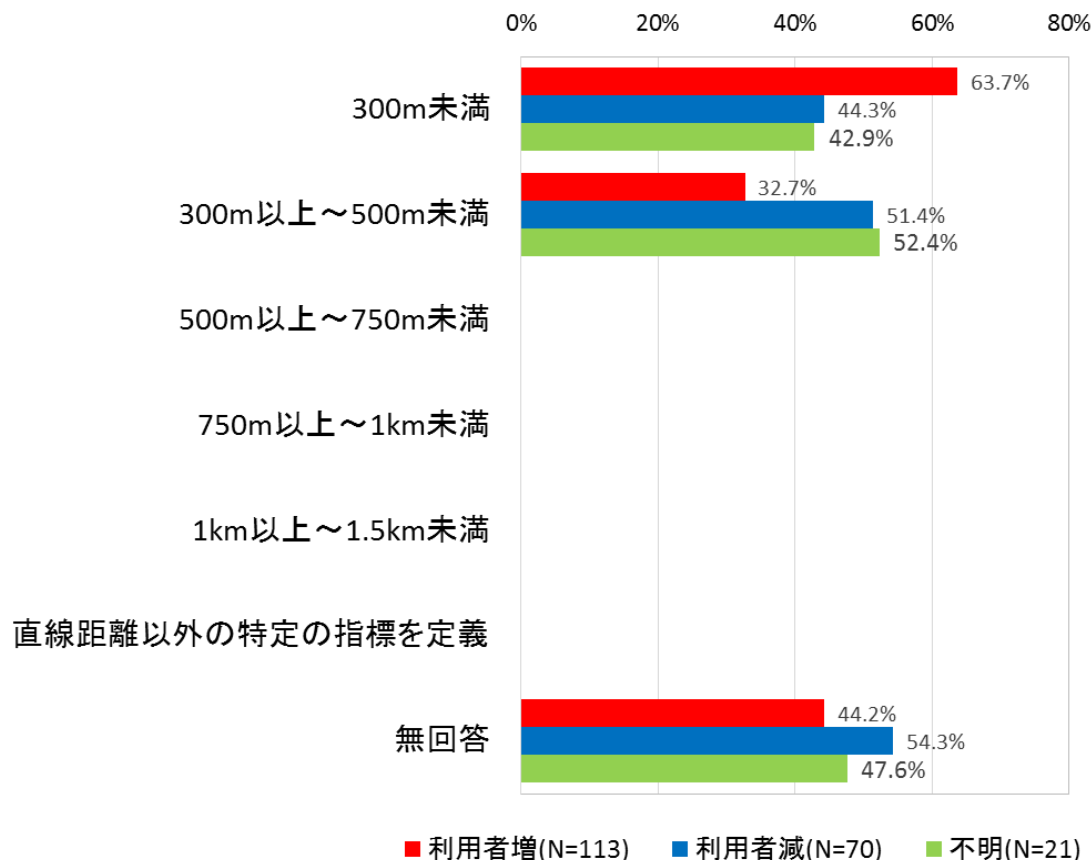


<デマンド交通>



- バス停からの距離が300m未満の場合、利用者増の割合が相対的に高いが、300m以上500m未満の場合、利用者減の割合が相対的に高い。

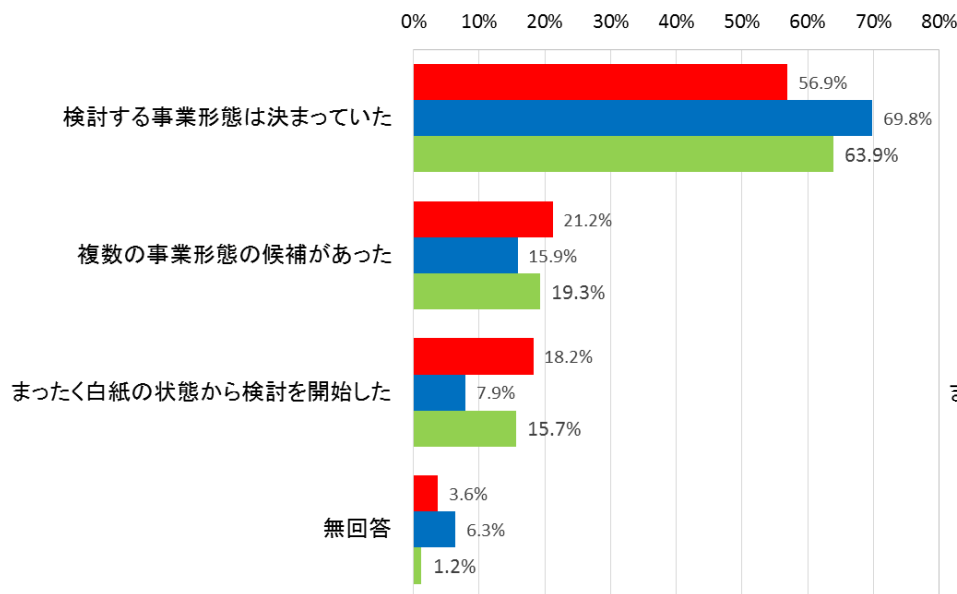
交通空白地域の定義内容と利用者数の関係（デマンド交通）



○いずれも検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合、利用者減の割合が相対的に高く、複数の事業形態の候補があった場合、利用者増の割合が相対的に高い。

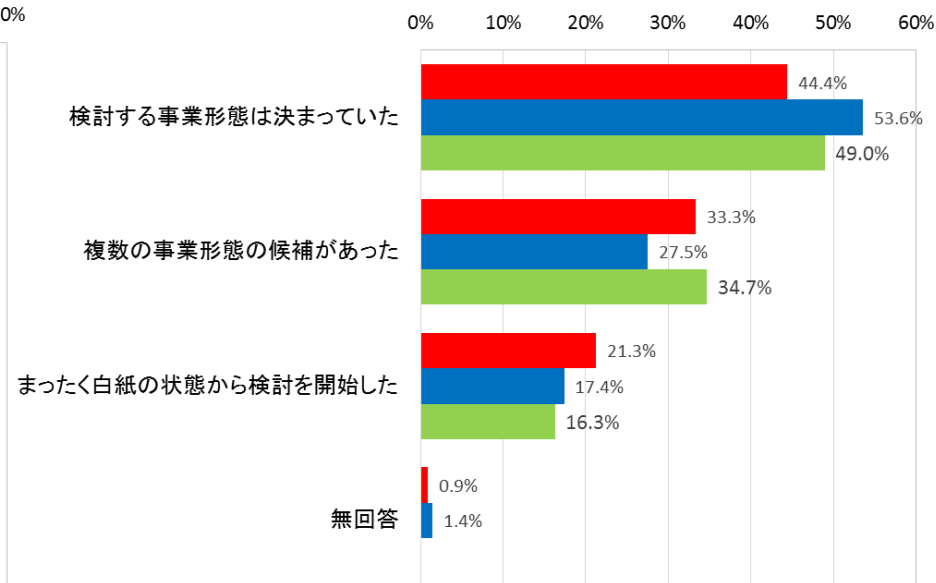
検討を開始する時点での事業形態の想定と利用者数の関係

<コミュニティバス>



■ 利用者増(N=137) ■ 利用者減(N=63) ■ 無回答、不明(N=83)

<デマンド交通>



■ 利用者増(N=108) ■ 利用者減(N=69) ■ 無回答、不明(N=49)

- 地域公共交通の計画は、ガイドライン等にも示される内容を十分検討した上で策定した方が効果があることを、定量的に把握した。
- デマンド交通とコミュニティバスでは、検討において性質の相違点がある。検討体制やデータ活用等において違いが見られた。
- 地方自治体・国間での連携の下での目標値の設定については、実現可能なものとするため慎重な検討が必要である。
- 非利用者の把握や、交通空白地域の定義等の計画策定に必要な要素は整理する必要がある。
- 事業形態は検討開始時点で決め打ちをしない方が効果がある。



- 今年度調査では、更に定量的かつ客観的に取り扱えるデータの収集を行って路線を類型化し、適切な運行形態を選択するための基準を検討する。

ご清聴ありがとうございました。
