

# 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5月29日

国土交通政策研究所  
主任研究官 竹内 龍介



国土交通省

[共同研究者: 岩元 崇宏、高久真以子、中村卓央、尾崎光政]

1. 調査研究概要
2. 論点の整理
3. アンケート調査及び分析
4. ヒアリング調査
5. まとめ

# 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諸論点と、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) 本調査研究のフロー

## 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（デマンド：226自治体、コミバス：283自治体より回答）

## 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

## 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. 論点整理 (1) 路線計画の準備等

項目		内容
路線計画の準備等	計画準備 (自治体全体計画・個別計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通計画策定の有無</li> <li>・計画策定の背景 (問題、課題意識)</li> <li>・計画の重視項目 (課題意識、対応策)</li> </ul>
	各路線の地域での役割と位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・方針・目標設定</li> <li>・対象利用者層の設定要因</li> <li>・使用データ (移動特性、運行実態等)</li> </ul>
	検討体制・役割分担と連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体担当部署</li> <li>・検討体制 (住民、事業者、行政等)</li> <li>・各主体の役割分担</li> <li>・協議の場</li> <li>・協議・検討の仕組みと考え方</li> </ul>

## 2. 論点整理 (2) 運行形態・運行方法／持続的運行

	項目	内容
運行形態・ 運行方法の 検討	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討の有無</li> <li>・ 検討要素及び決定要因</li> </ul>
	需要予測 (二一ズ調査)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前提条件・対象利用者層の設定</li> <li>・ 予測値の算出方法</li> <li>・ 予測値結果の活用</li> </ul>
	運行計画の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルート、ダイヤ設定の考え方</li> <li>・ 運賃・収支検討の考え方</li> <li>・ 運行事業者の検討、決定</li> <li>・ 運行開始に向けた調整項目</li> </ul>
	目標設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標の考え方</li> <li>・ 具体的指標設定</li> </ul>
持続的運行 のための 留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービス検討や改善の内容</li> <li>・ 地域公共交通の意識転換の考え方</li> <li>・ 利用促進の取組方法と具体策</li> <li>・ 目標の評価 (評価の個別理由をもとに効果発現有無の事柄を分析)</li> <li>・ 見直し</li> </ul>	

### 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  
(※以下「効果発現路線」と記載)

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

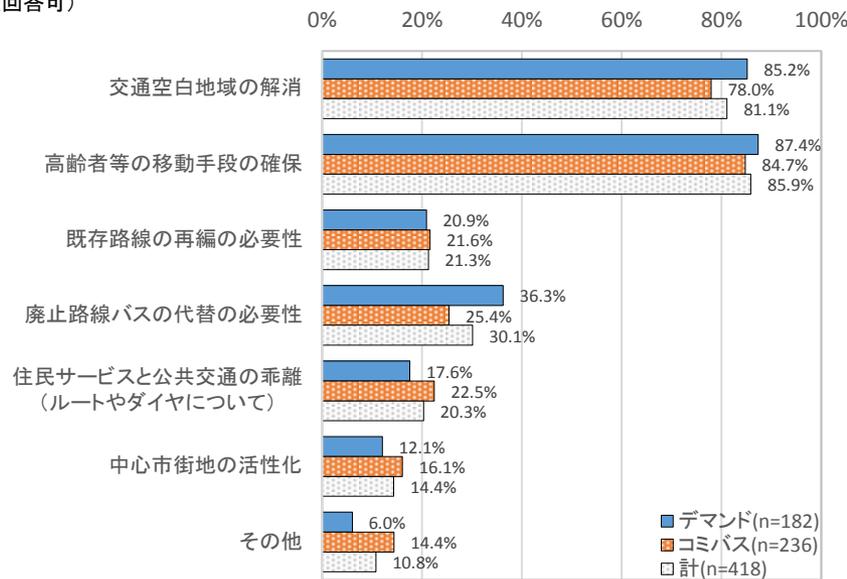
左の選択肢のみであれば  
「効果不明」と分類  
(※以下「効果不明路線」と記載)

# (3) アンケート調査結果 ① 路線計画の準備等

## ○ 路線導入により解決すべき課題

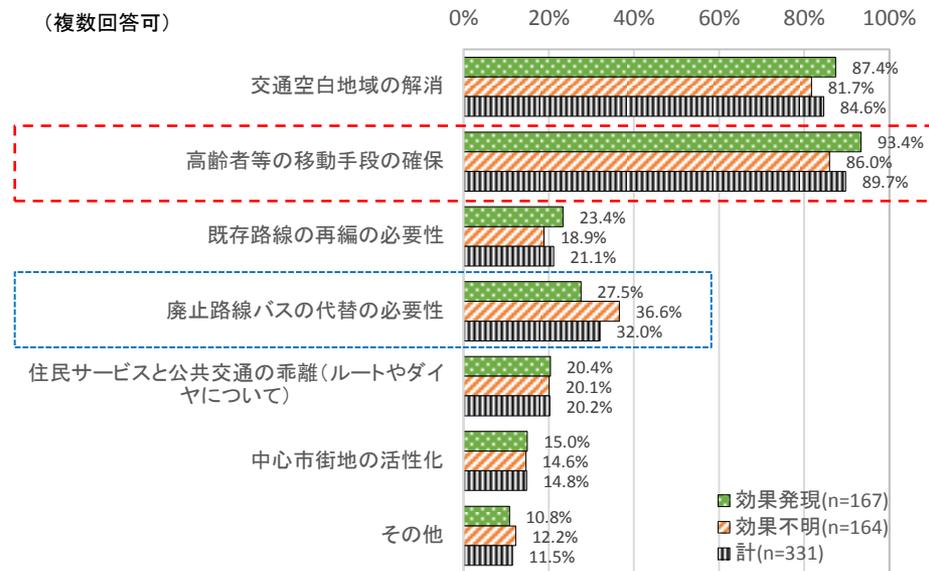
- ・「交通空白地域の解消」「高齢者等の移動手段の確保」と回答した割合がデマンド・コミバスともに約8~9割と高い。
- ・「高齢者等の移動手段の確保」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高く、「廃止路線バスの代替の必要性」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。

(複数回答可)



デマンド交通・コミュニティバス別

(複数回答可)

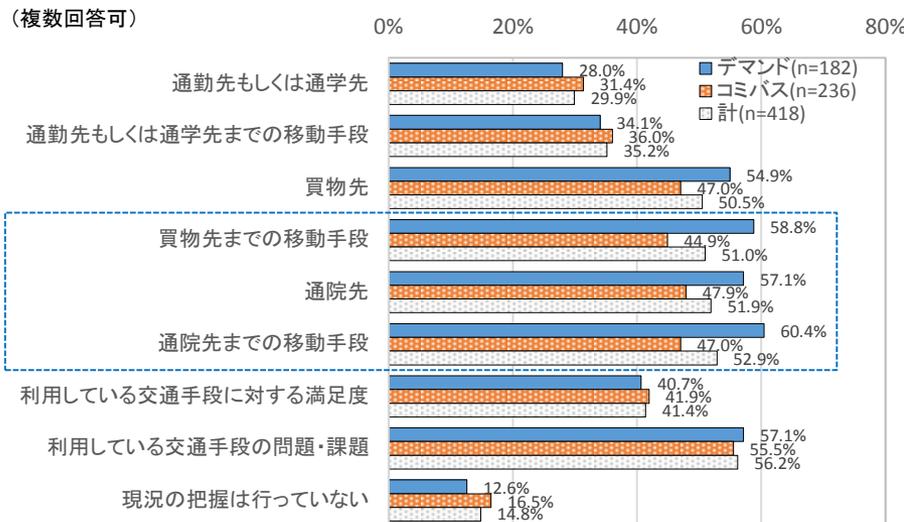


効果発現有無別

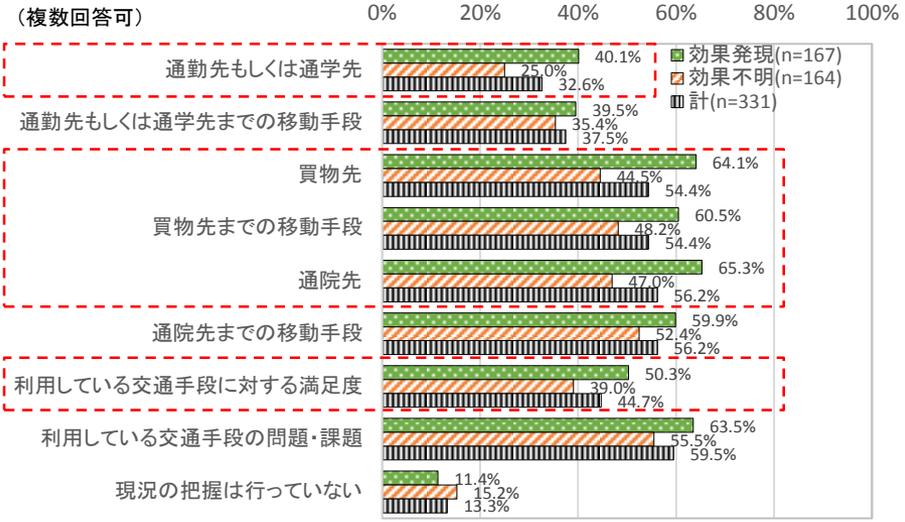
# (3) アンケート調査結果 ① 路線計画の準備等

## ○ 住民の移動特性を把握する調査

- 「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」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約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」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高い。
- 「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」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別



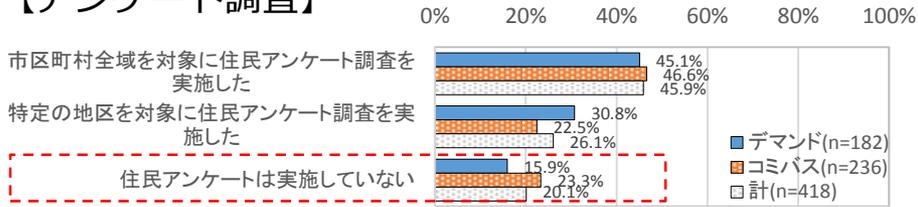
効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ① 路線計画の準備等

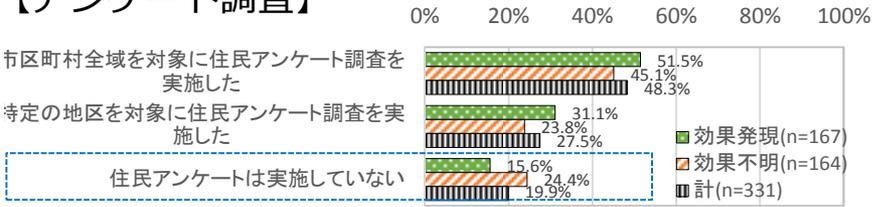
## ○ 移動特性の把握方法（アンケート、ヒアリング）

- アンケートを「市区町村全域を対象に実施した」ヒアリングを「住民の会合や懇談会を開催し、その中で把握した」と回答した割合はデマンド・コミバスとも5割前後と高い。
- アンケート及びヒアリングを実施していないと回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- アンケート調査を実施していないと回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高く、バスやタクシー等の利用者に対してのヒアリングを実施したと回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。

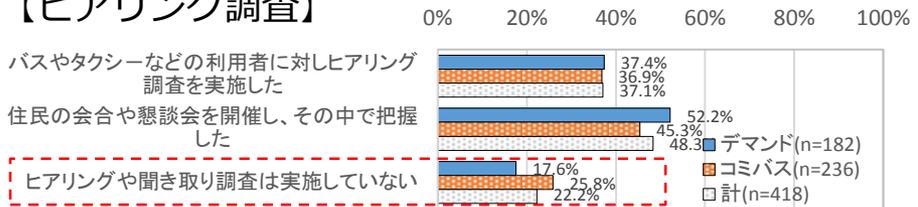
【アンケート調査】



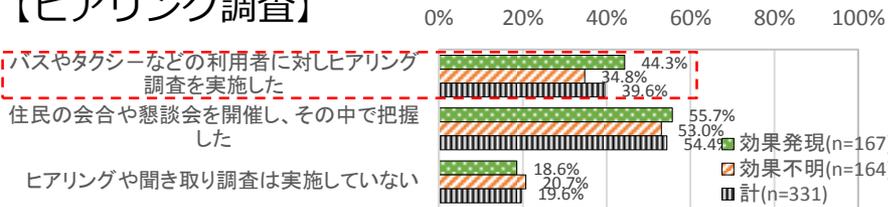
【アンケート調査】



【ヒアリング調査】



【ヒアリング調査】



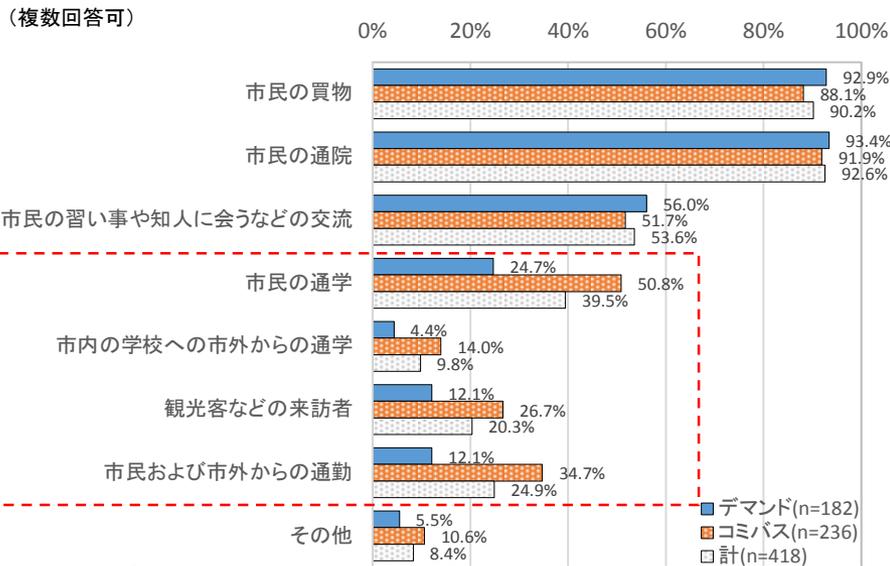
デマンド交通・コミュニティバス別

効果発現有無別

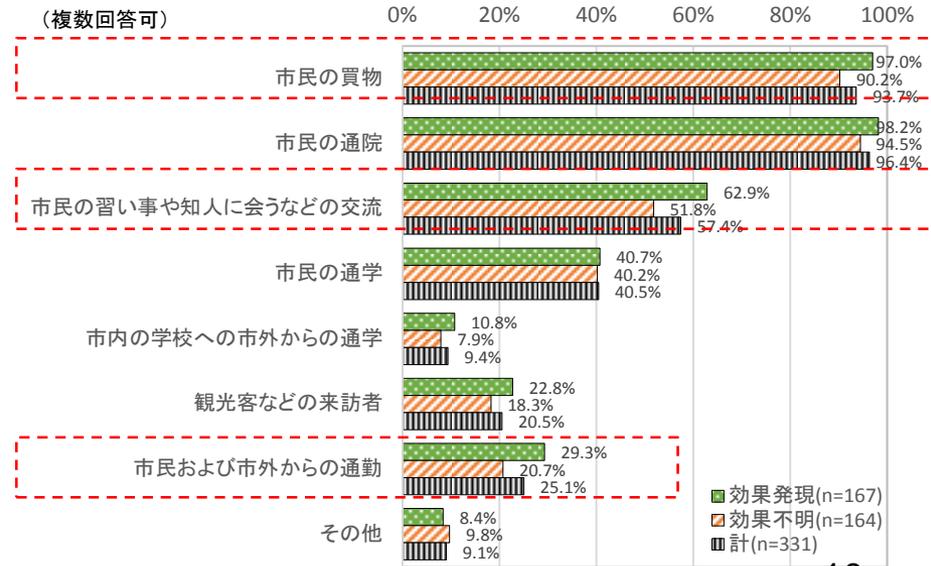
# (3) アンケート調査結果 ① 路線計画の準備等

## ○ 住民の移動目的

- ・「市民の買物」「市民の通院」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約9割と高い。
- ・「市民の通学」「市内の学校への市外からの通学」「観光客などの来訪者」「市民及び市外からの通勤」と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- ・「市民の買物」「市民の習い事や知人に会うなどの交流」「市民および市外からの通勤」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明に比べ高い。



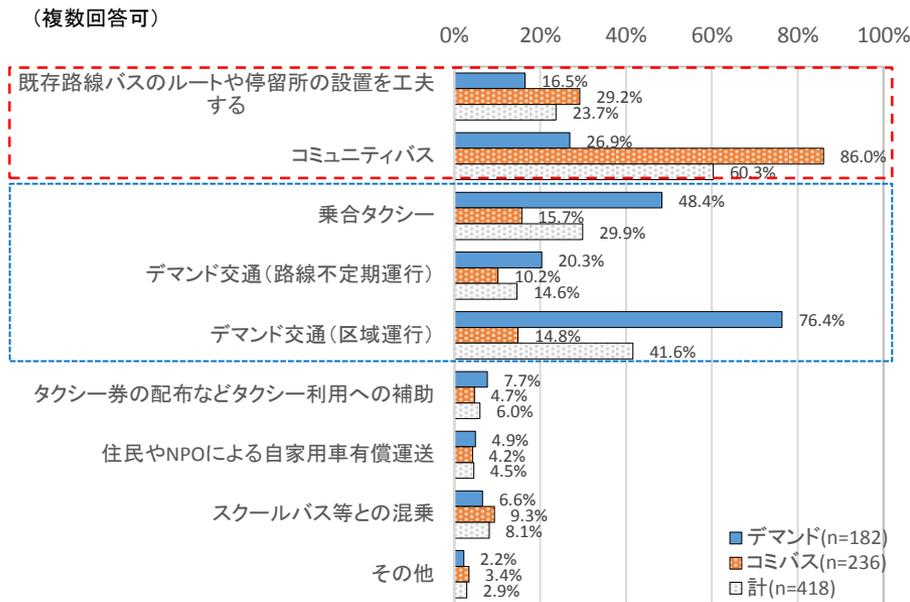
デマンド交通・コミュニティバス別



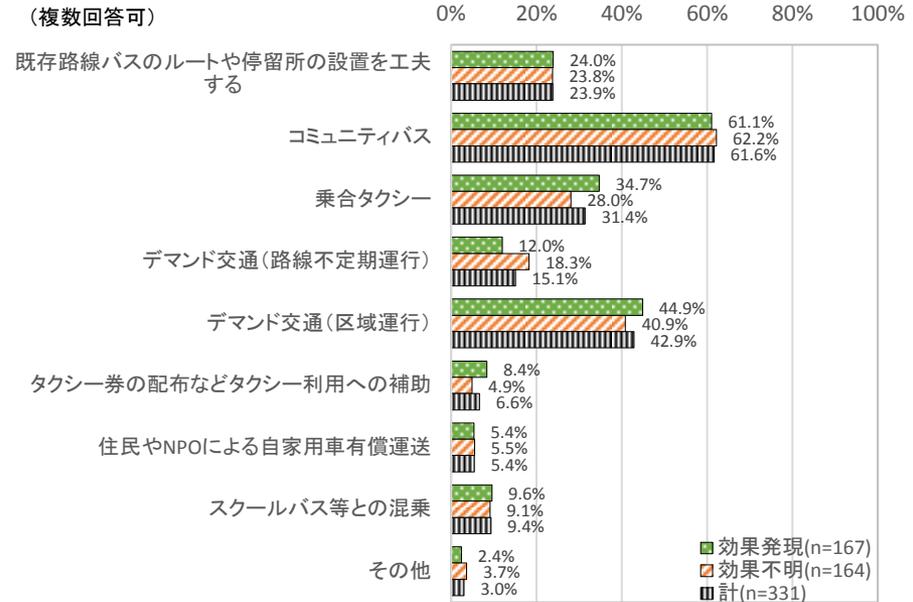
効果発現有無別

## ○ 検討した運行形態

- ・ デマンドの場合は「乗合タクシー」を回答した割合が約5割、コミバスの場合は「既存路線バスのルートや停留所の設置を工夫する」を回答した割合が約3割ある。
- ・ デマンドでは、輸送規模の小さい運行形態を検討した割合がコミバスと比較して高いと考えられる。



デマンド交通・コミュニティバス別

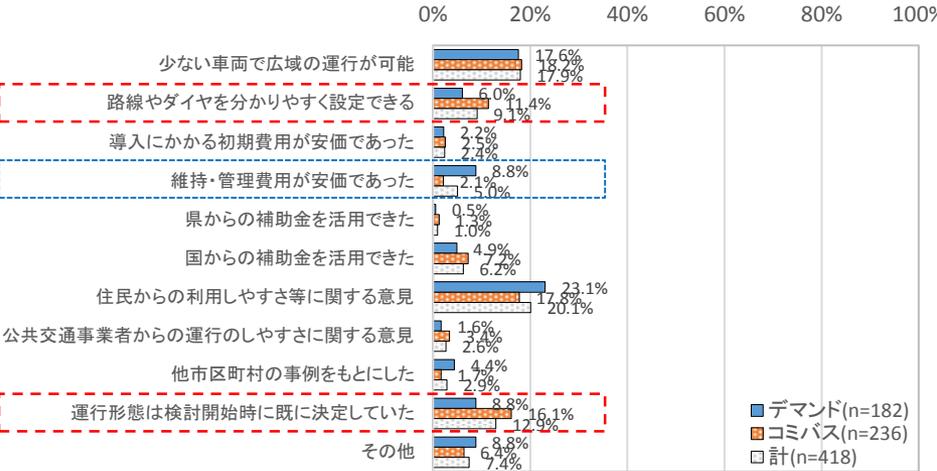


効果発現有無別

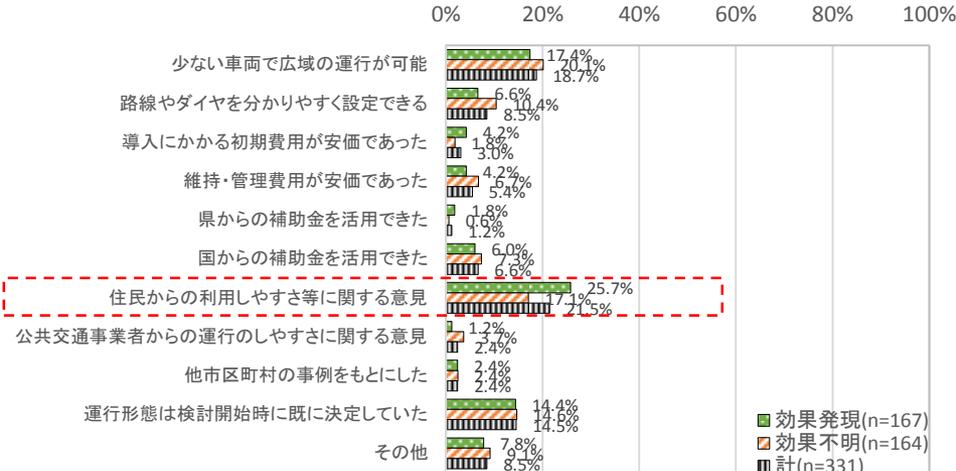
(3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

○ 運行形態を決定した一番の理由

- ・「少ない車両で広域の運行が可能」「住民からの利用のしやすさ等に関する意見」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約2割ある。
- ・「維持・管理費用が安価であった」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高く、「路線やダイヤを分かりやすく設定できる」「運行形態は検討開始時に既に決定していた」と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- ・「住民からの利用のしやすさに関する意見」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



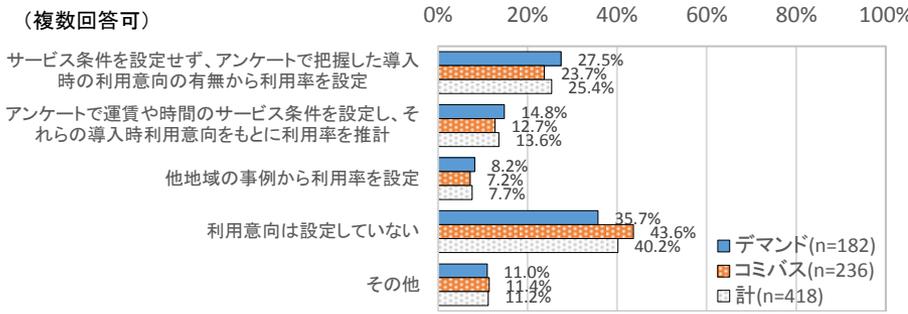
デマンド交通・コミュニティバス別



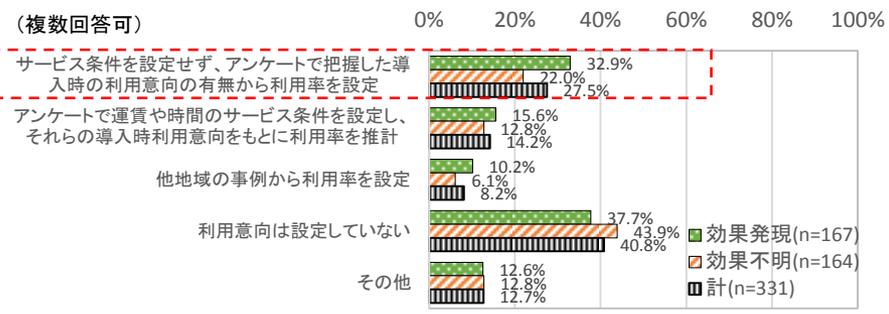
効果発現有無別

## ○ 利用意向の具体的な設定方法

- ・ デマンド・コミバスともに、「利用意向は設定していない」と回答した割合は約4割と高いが、設定している場合では「サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を算出」と回答した割合は約2~3割ある。
- ・ 「サービス条件を設定せず、アンケートで把握した導入時の利用意向の有無から利用率を算出」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別

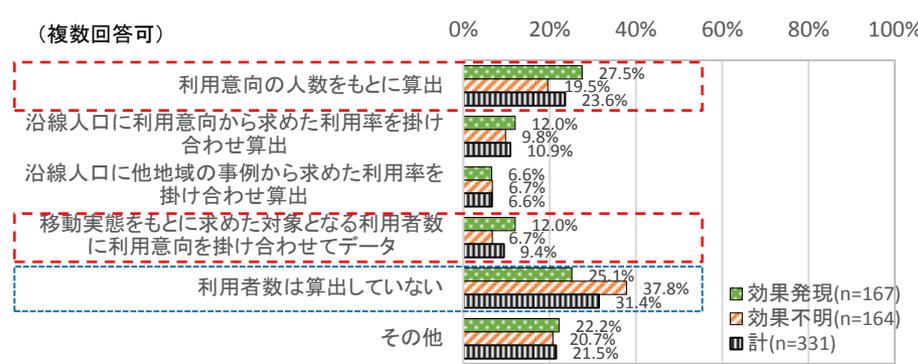
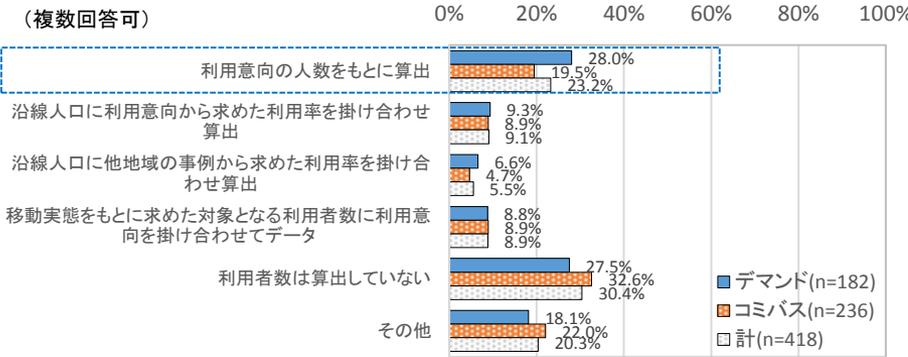


効果発現有無別

(3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

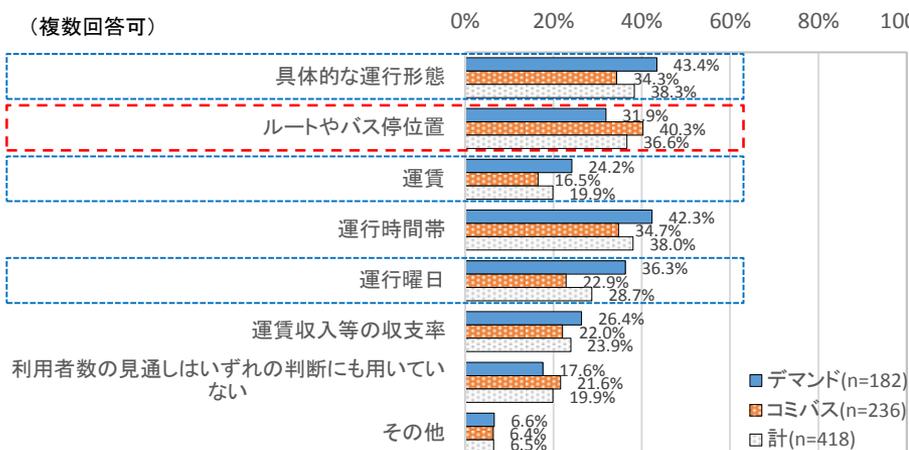
○ 利用者数の見通し（需要予測等）の具体的な算出方法

- ・ デマンド・コミバスともに、「利用者数を算出していない」と回答した割合は約3割もあり、算出している場合では「利用意向の人数をもとに算出」と回答した割合が約2~3割ある。
- ・ 「利用意向の人数をもとに算出」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高い。
- ・ 「利用意向の人数をもとに算出」「移動実態をもとに求めた対象となる利用者数に利用意向掛け合わせたデータ」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高く、「利用者数を算出していない」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。

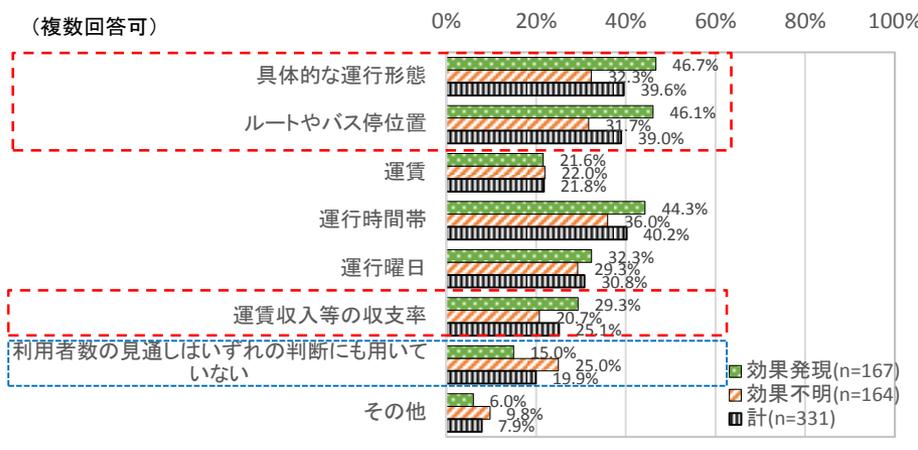


### ○ 利用者数の見通し（需要予測等）を用いた判断

- ・「具体的な運行形態」「ルートやバス停位置」「運行時間帯」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約3~4割ある。
- ・「具体的な運行形態」「運賃」「運行曜日」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高く、「ルートやバス停位置」と回答した割合はコミバスの方がデマンド交通に比べ高い。
- ・「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」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高く、「利用者数の見通しはいずれの判断にも用いていない」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。



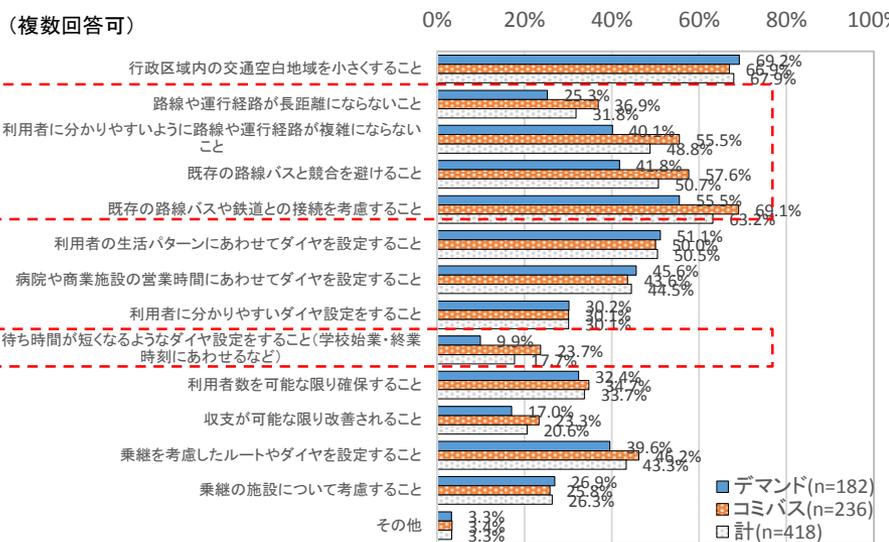
デマンド交通・コミュニティバス別



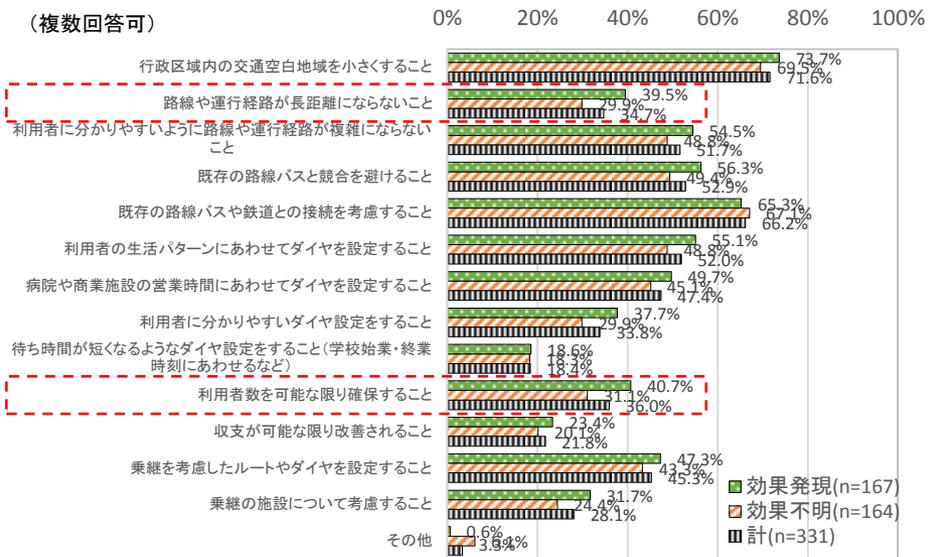
効果発現有無別

# ○ ルート、ダイヤの設定時に考慮したこと

- 「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」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約6~7割と多い。
- 路線や停留所の決定にあたっての調整、既存公共交通との接続考慮等と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- 「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」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



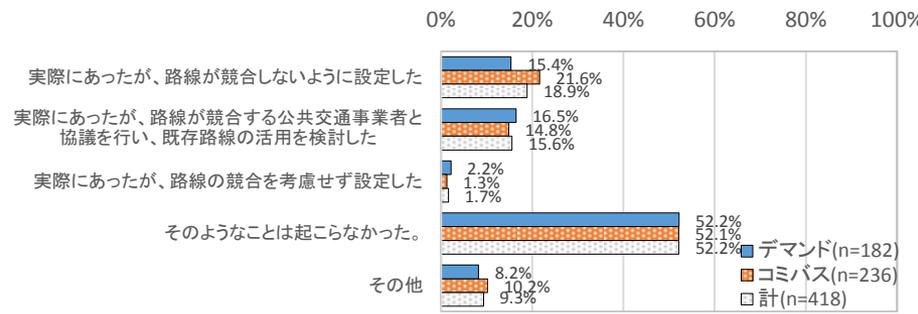
デマンド交通・コミュニティバス別



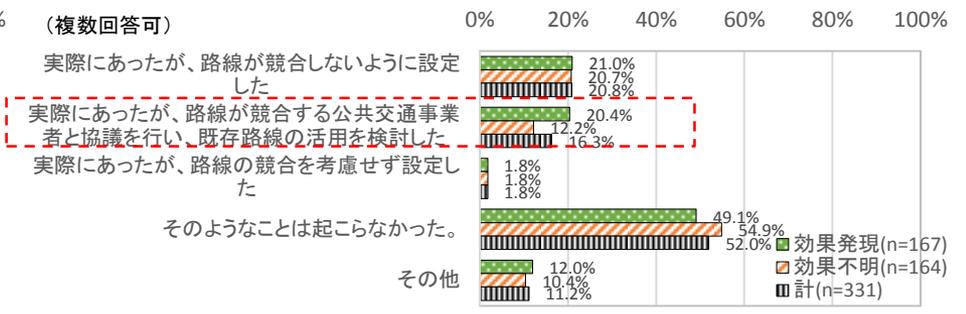
効果発現有無別

## ○ 既存の民間路線バスと競合した場合の調整

- 「競合しないように設定した」及び「路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討した」と回答した割合が約2割ある。
- 「路線が競合する公共交通事業者と協議を行い、既存路線の活用を検討した」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



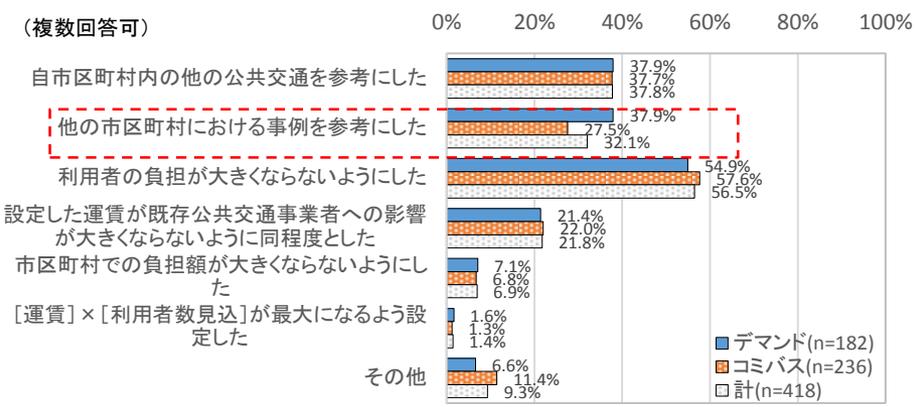
デマンド交通・コミュニティバス別



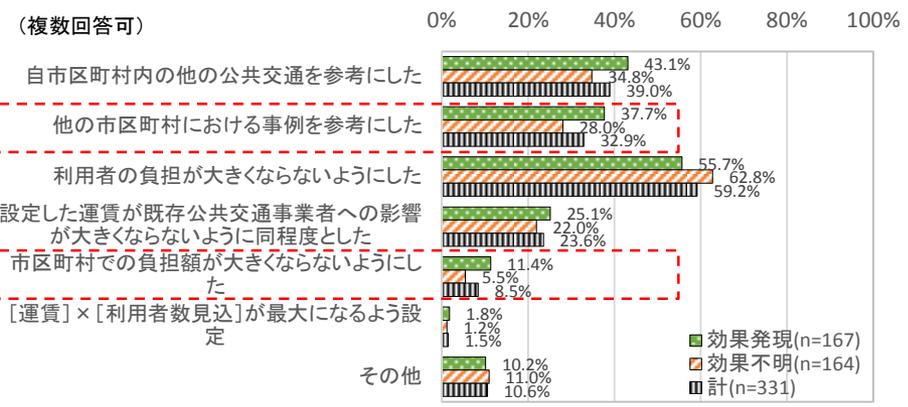
効果発現有無別

# ○ 運賃の設定方法

- ・「利用者の負担が大きくならないようにした」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約5~6割と高い。
- ・「他の市区町村における事例を参考にした」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高い。
- ・「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らないようにした」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



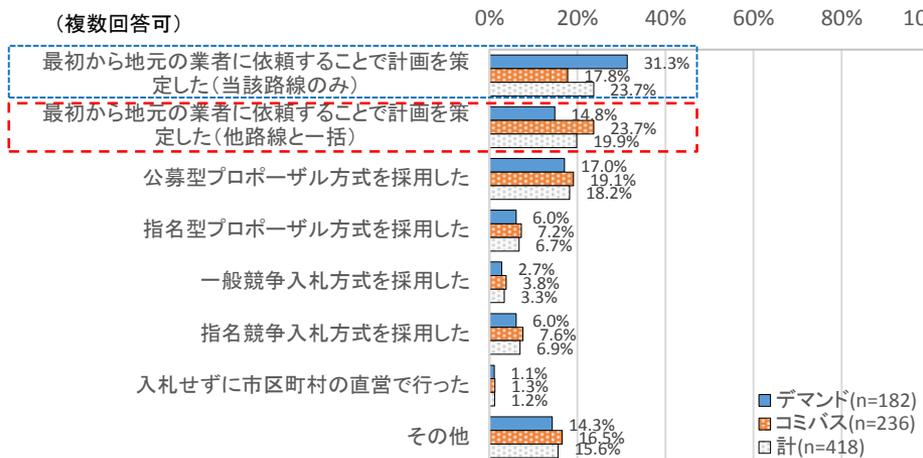
デマンド交通・コミュニティバス別



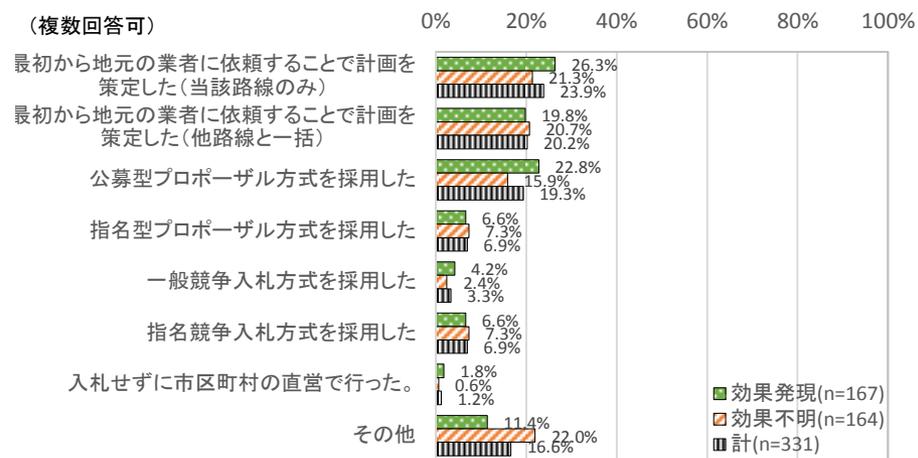
効果発現有無別

## ○ 運行委託事業者の選定方法

- ・「最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した」と回答した割合がデマンド・コミバスともに約4割ある。
- ・「最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した（当該路線のみ）」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高く、「最初から地元の業者に依頼することで計画を策定した（他路線と一括）」と回答した割合はコミバスの方がデマンド交通に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別

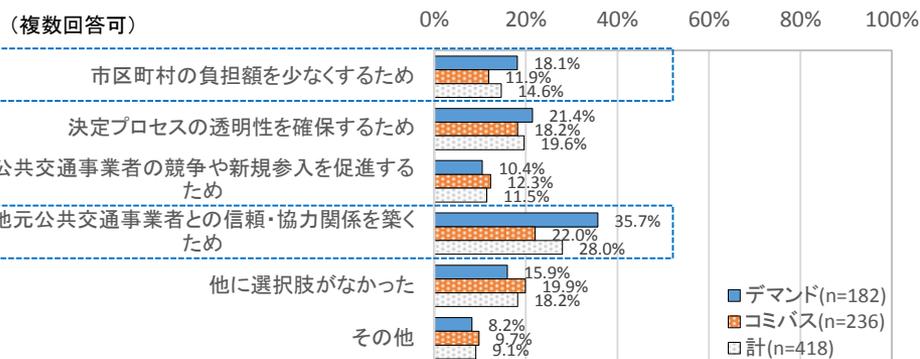


効果発現有無別

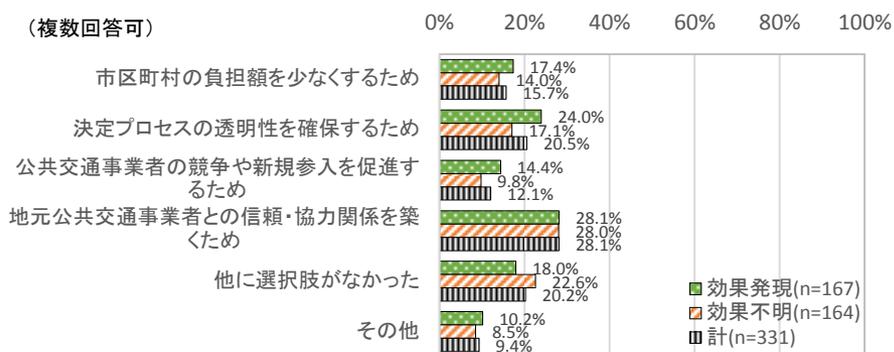
# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

## ○ 運行委託事業者の選定方法を決定した理由

- ・「地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約2~3割ある。
- ・「市区町村の負担額を少なくするため」「地元公共交通事業者との信頼・協力関係を築くため」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別

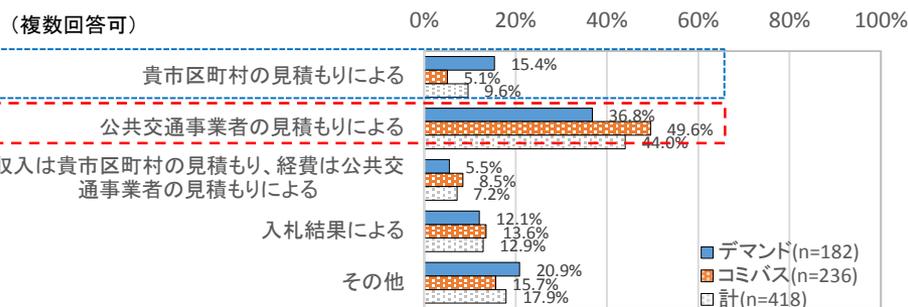


効果発現有無別

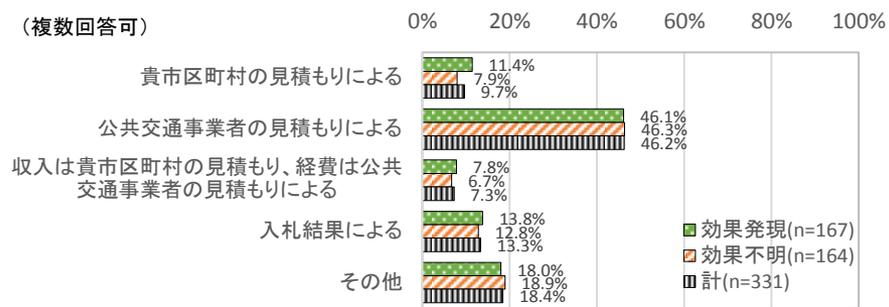
# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

## ○ 委託金額の決定方法

- ・「公共交通事業者の見積もりによる」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約4~5割と高い。
- ・「貴市区町村の見積もりによる」と回答した割合はデマンドの方が合がコミバスに比べ高く、「公共交通事業者の見積もりによる」と回答した割合はコミバスの方がデマンド交通に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別

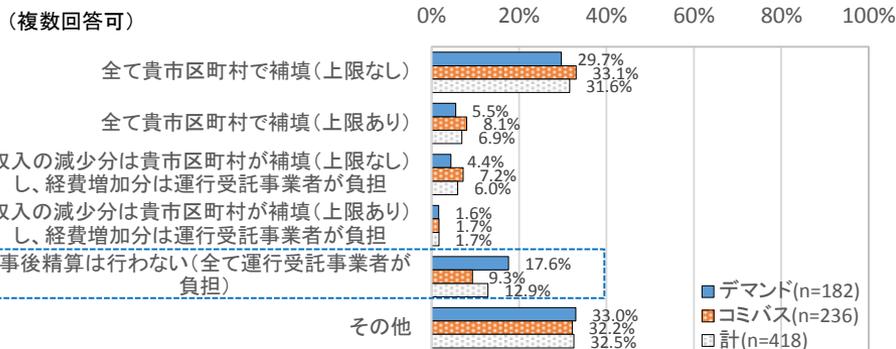


効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

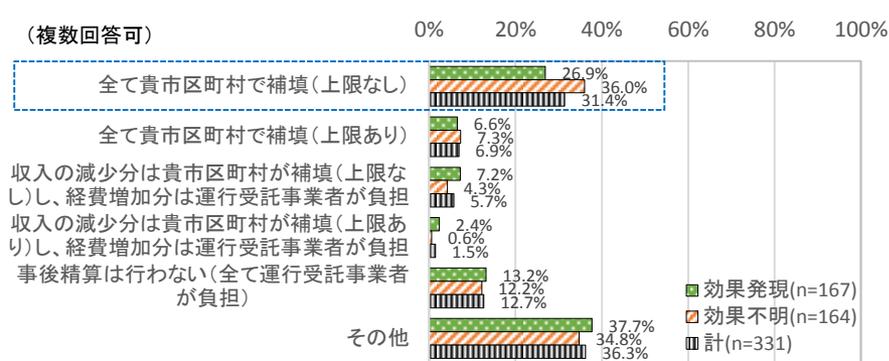
## ○ 契約後に収益が想定より低い場合の取扱い

- 「全て貴市区町村で補填（上限なし）」と回答した割合はデマンド・コミバスとも約3割ある。
- 「事後精算は行わない（全て運行受託事業者が負担）」と回答した割合はデマンドの方がコミバスに比べ高い。
- 「全て貴市区町村補填（上限なし）」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。



「その他」には、例えば「契約をせず補助金として支出」、「地元協議会による支出」、「協議の上決定する」の回答が含まれる。

デマンド交通・コミュニティバス別

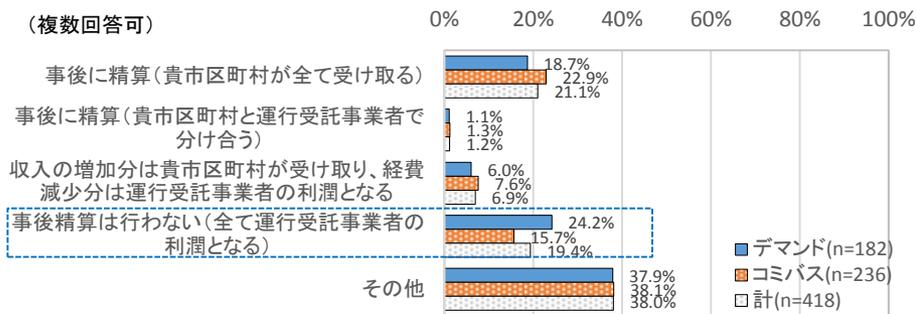


効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

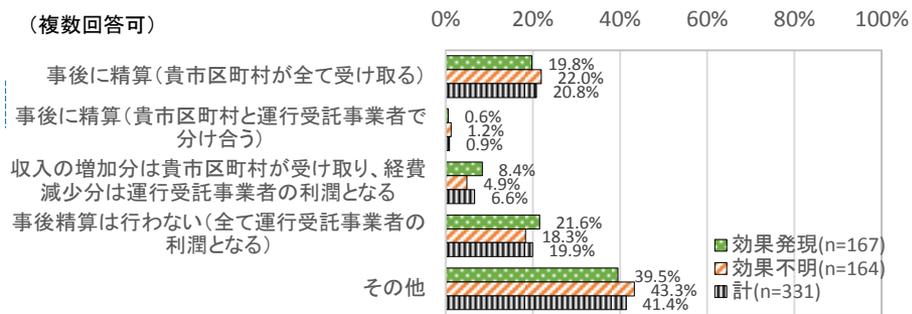
## ○ 契約後に収益が想定より高い場合の取扱い

- 「事後精算は行わない（全て運行受託事業者の利潤となる）」と回答した割合はデマンドで2割弱、「事後に清算（貴市区町村が全て受け取る）」と回答した割合はコミバスで2割強ある。
- 「事後精算は行わない（全て運行受託事業者の利潤となる）」と回答した割合はデマンド交通の方がコミバスに比べ高い。



「その他」には、例えば「運営団体(地域等)の利潤」、「黒字になることを想定していない」の回答が含まれる。

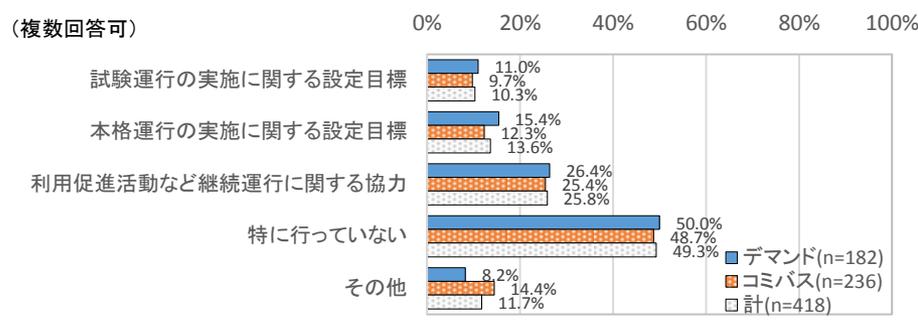
デマンド交通・コミュニティバス別



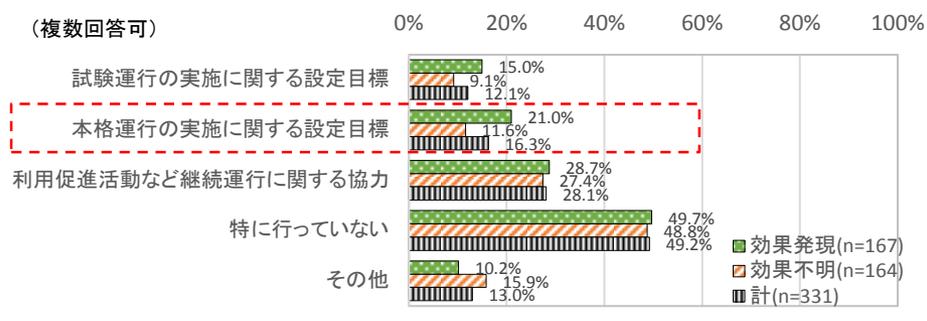
効果発現有無別

## ○ 運行開始にあたっての住民との協定や合意形成

- ・ デマンド・コミバスともに、「特に行っていない」と回答した割合は約5割と高いが、行っている場合では「利用促進活動など継続運行に関する協力」と回答した割合が3割弱ある。
- ・ 「本格運行の実施に関する設定目標」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別



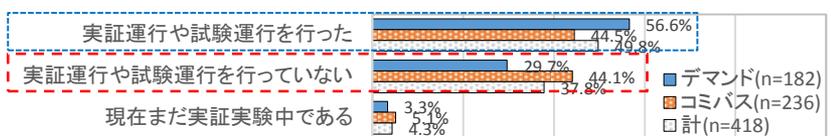
効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

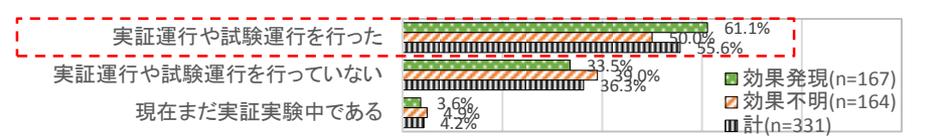
## ○ 実証運行の実施と結果

- 「実証運行や試験運行を行った」と回答した割合はデマンドにおいては6割弱、コミバスにおいては4割強ある。また「実証運行や試験運行を行っていない」という回答はコミバスにおいて4割強ある。
- 「目標を達成したため本格運行を実施している」と回答した割合はデマンド・コミバスともに5割弱と多い。
- 「実証運行や試験運行を行った」「目標を達成したため本格運行を実施している」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。

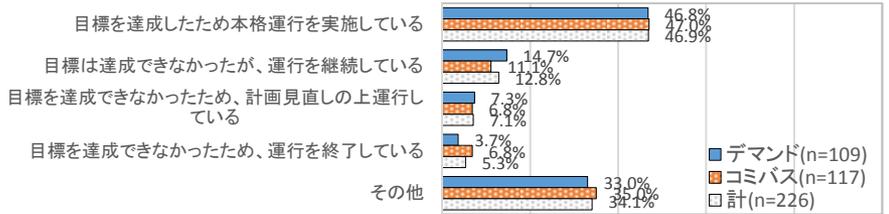
【実証実験の実施有無】



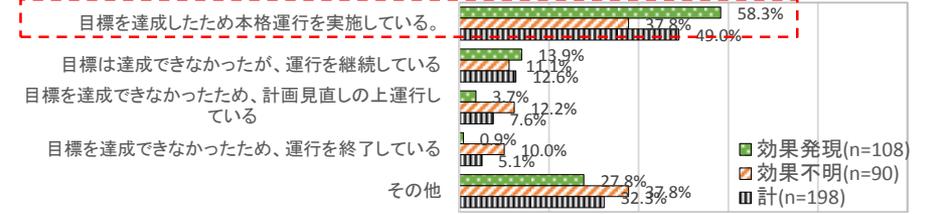
【実証実験の実施有無】



【実証実験の結果】



【実証実験の結果】



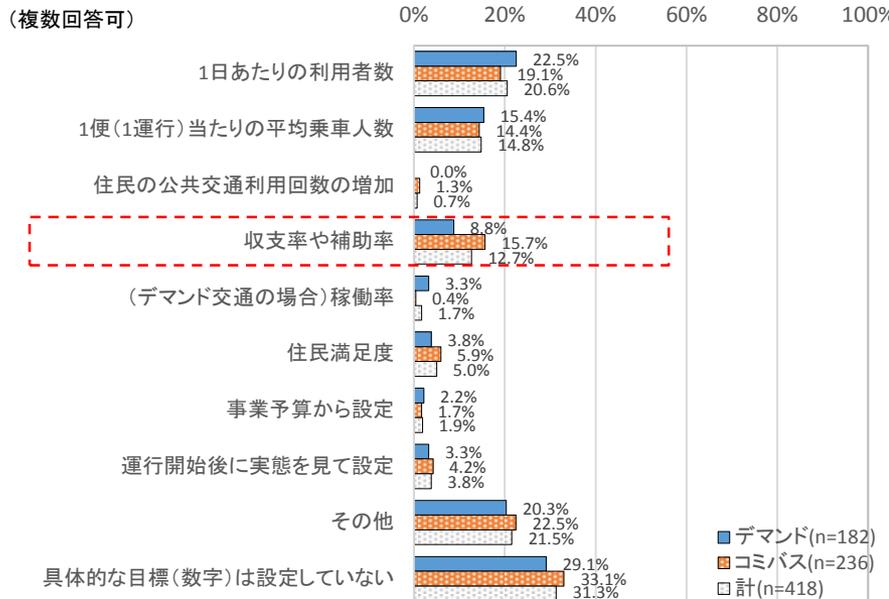
デマンド交通・コミュニティバス別

効果発現有無別

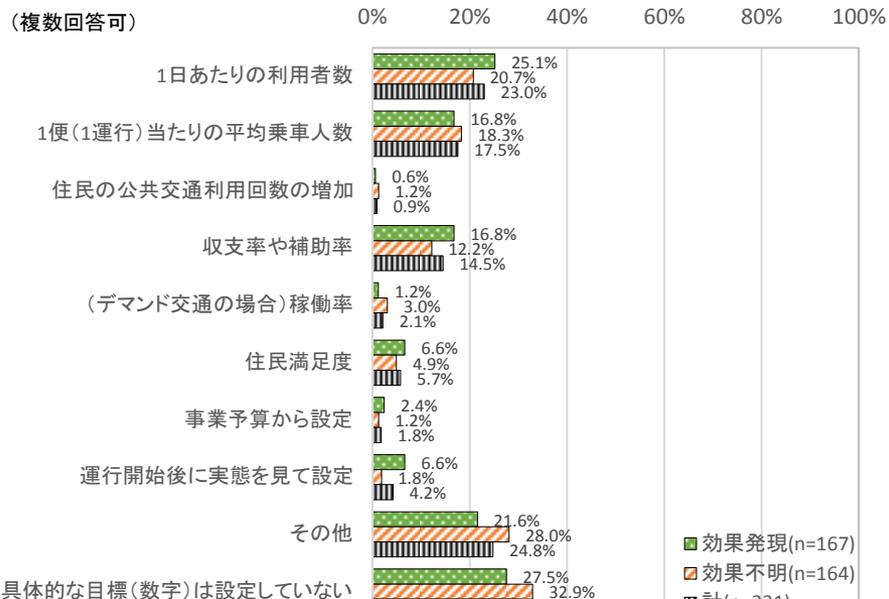
# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

## ○ 定量的な目標設定

- ・ デマンド・コミバスともに、「具体的な目標（数字）は設定していない」と回答した割合が約3割あり、設定している場合には「1日あたりの利用者数」「1便（1運行）当たりの平均乗車人員」「収支率や補助率」と回答した割合が各1~2割ある。
- ・ 「1便（1運行当たりの平均乗車人数）」と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。



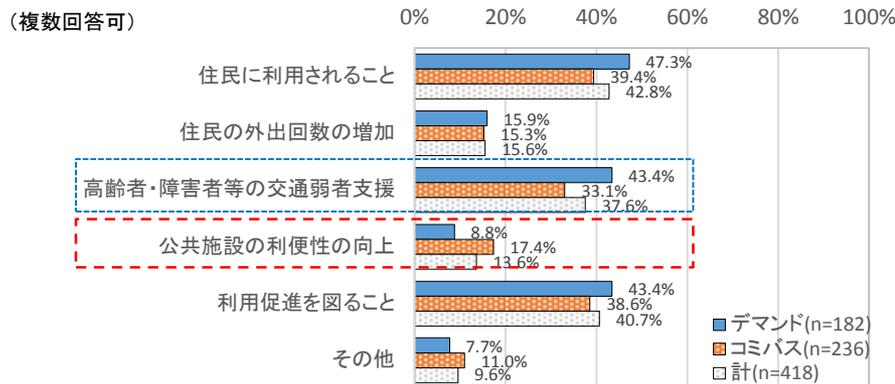
デマンド交通・コミュニティバス別



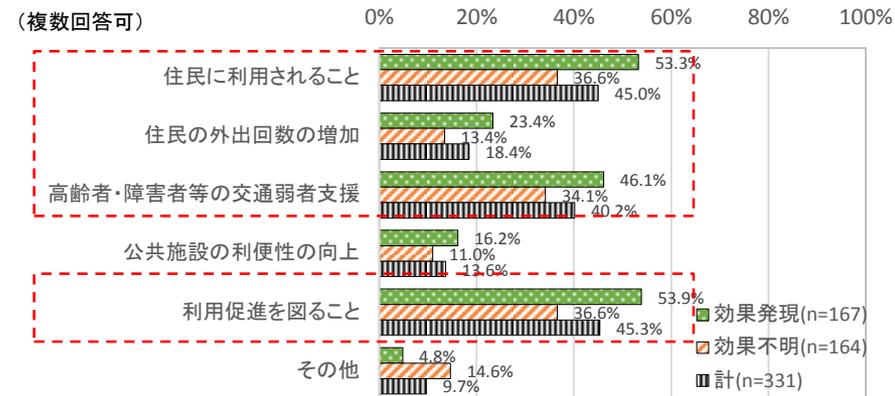
効果発現有無別

## ○ 定性的な目標設定

- ・「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」と回答した割合がデマンド・コミバスともに約3~5割と高い。
- ・「高齢者・障害者等の交通弱者支援」と回答した割合はデマンド交通の方がコミバスに比べ高く、「公共施設の利便性の向上」と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- ・「住民に利用されること」「住民の外出回数の増加」「高齢者・障害者等の交通弱者支援」「利用促進を図ること」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別



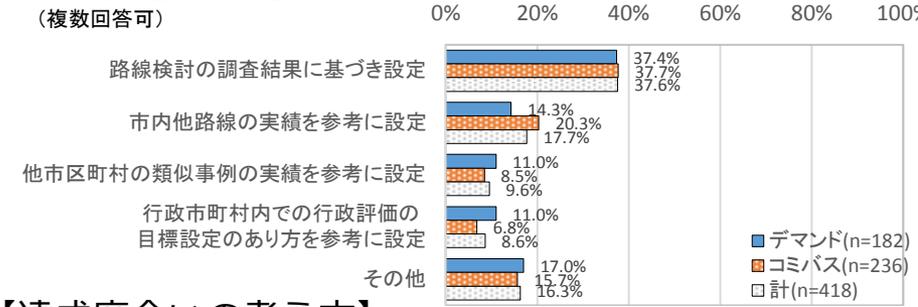
効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ② 運行形態・運行方法の検討

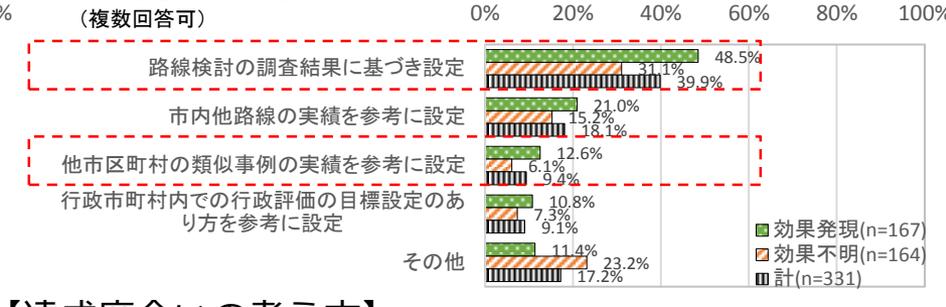
## ○ 目標設定の根拠と達成度合いの考え方

- 「路線検討の調査結果に基づき設定」と回答した割合はデマンド・コミバスともに4割弱、他路線実態をみて達成が妥当と判断される目標設定の旨と回答した割合が約3割ある。
- 「路線検討の調査結果に基づき設定」、「他市区町村の類似事例を参考に設定」、他路線実態をみて達成が妥当と判断される目標設定の旨と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明に比べ高い。

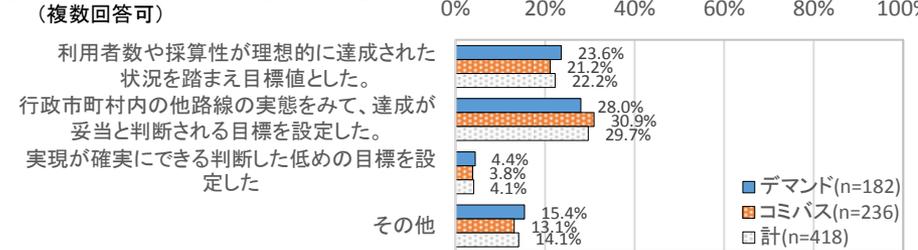
【目標設定の根拠】



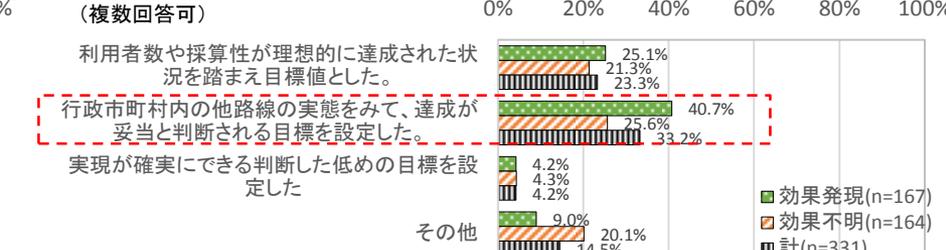
【目標設定の根拠】



【達成度合いの考え方】



【達成度合いの考え方】

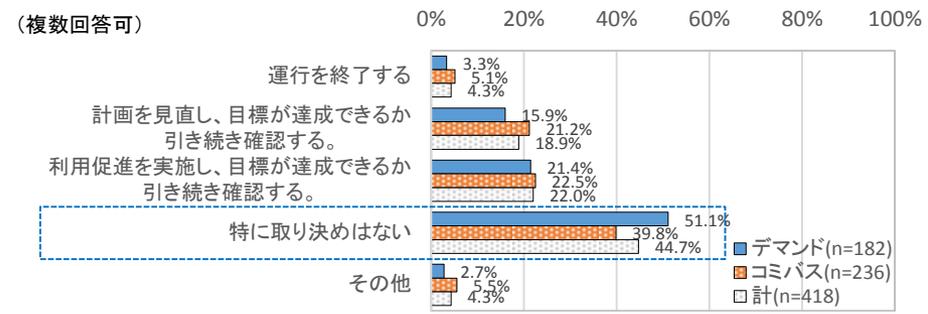


デマンド交通・コミュニティバス別

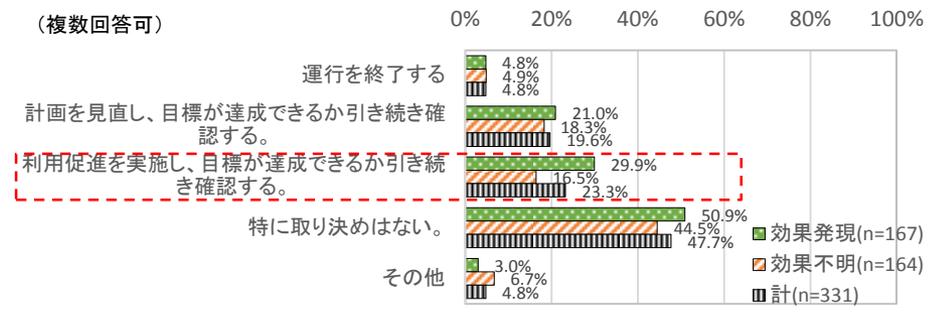
効果発現有無別

## ○ 目標が達成できなかった場合の取り決め

- ・「特に取り決めはない」と回答した割合は、デマンド・コミバスともに4~5割と高く、デマンドの方がコミバスに比べ高い。
- ・「利用促進を実施し、目標が達成できるか引き続き確認する」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別

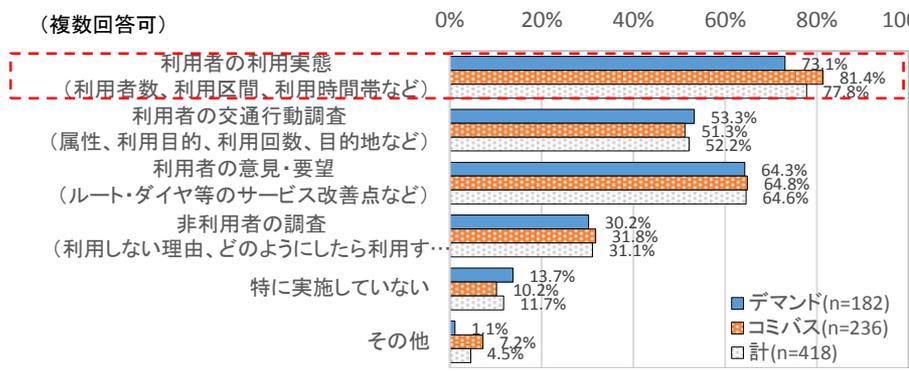


効果発現有無別

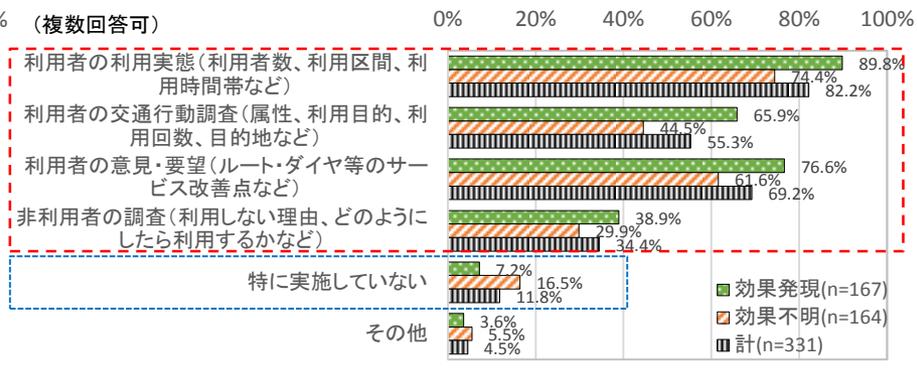
# (3) アンケート調査結果 ③ 持続的運行のための留意点

## ○ モニタリングの方法

- ・ デマンド・コミバスともに、「利用者の利用実態」と回答した割合は約7~8割、「利用者の意見・要望」と回答した割合は6割強、「利用者の交通行動調査」と回答した割合は5割強と高い。
- ・ 「利用者の利用実態」と回答した割合はコミバスの方がデマンド交通に比べ高い。
- ・ 「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」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高く、「特に実施していない」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。



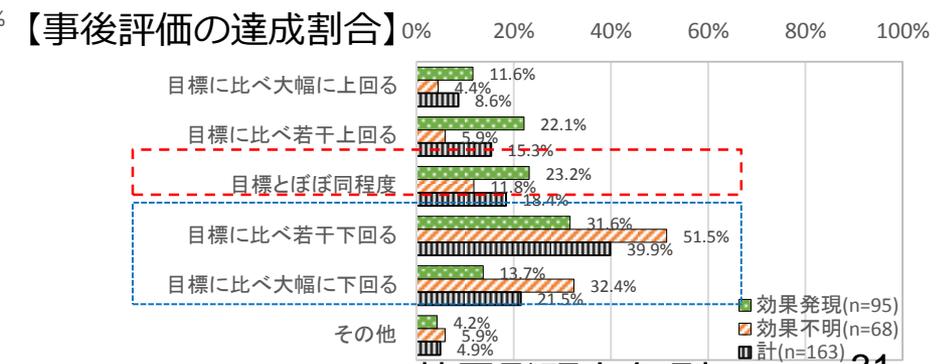
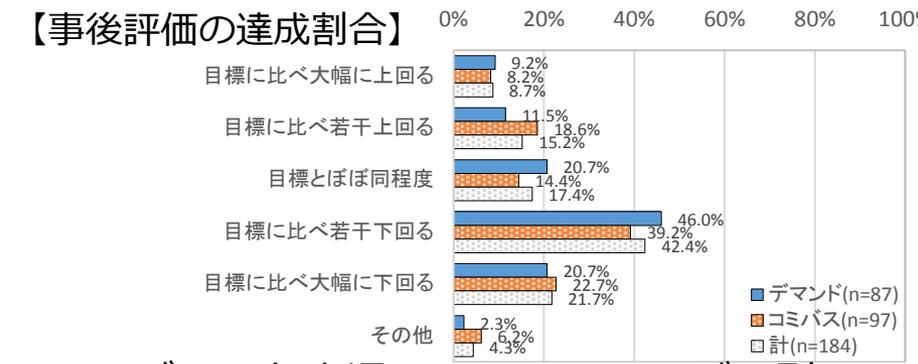
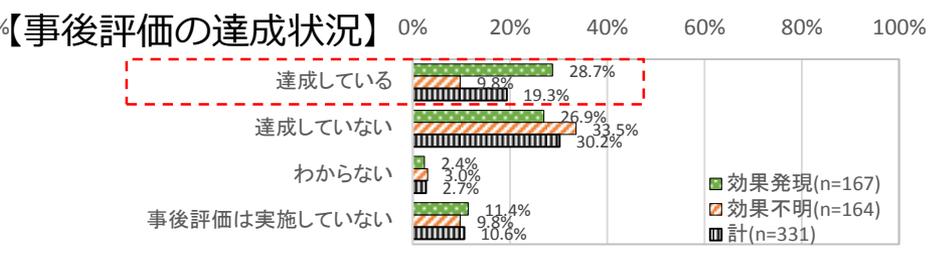
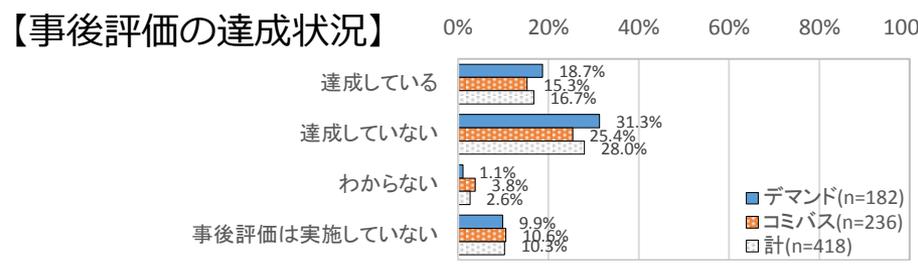
デマンド交通・コミュニティバス別



効果発現有無別

## ○ 事後評価の実施と達成割合

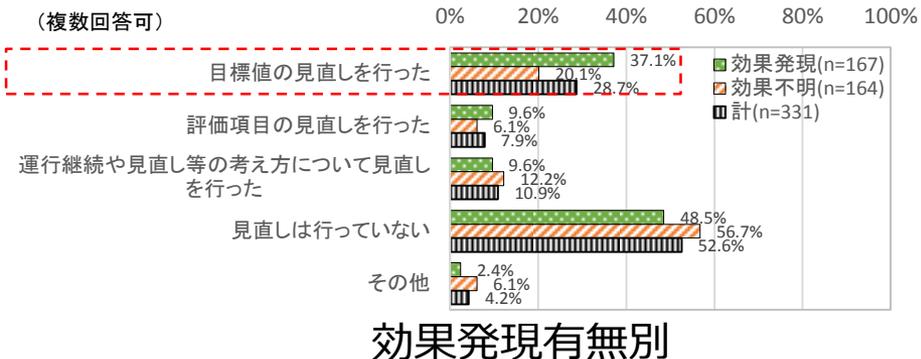
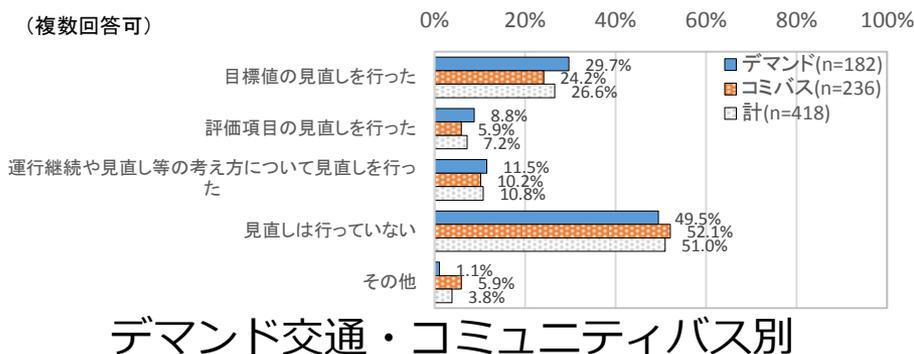
- ・ デマンド・コミバスともに、事後評価で「達成していない」と回答した割合は約3割あり、達成割合が「目標に比べ若干下回る」と回答した割合が約4~5割と高い。
- ・ 事後評価で「達成している」、達成割合で「目標とほぼ同程度」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高く、「目標に比べ若干下回る」「目標に比べ大幅に下回る」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。



# (3) アンケート調査結果 ③ 持続的運行のための留意点

## ○ 運行継続の判断材料等の見直しの有無

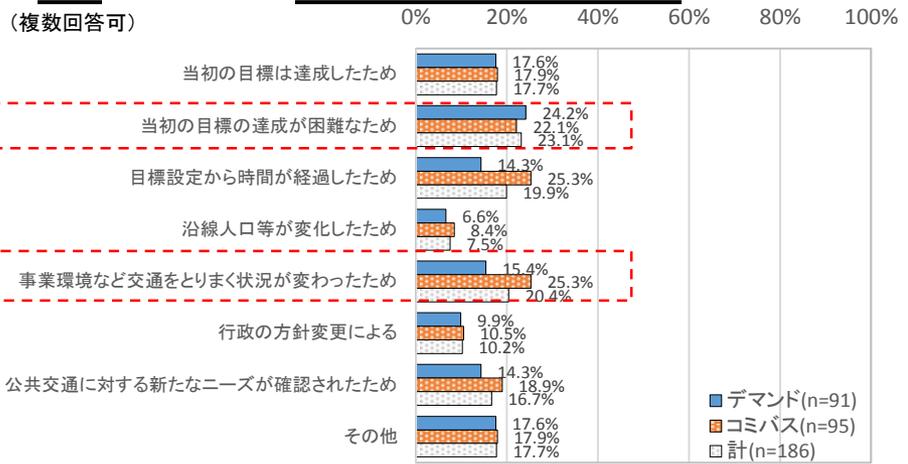
- 「見直しは行っていない」と回答した割合はデマンド・コミバスともに約5割と高い。
- 「目標値の見直しを行った」と回答した割合は効果発現路線の方が効果不明路線に比べ高い。



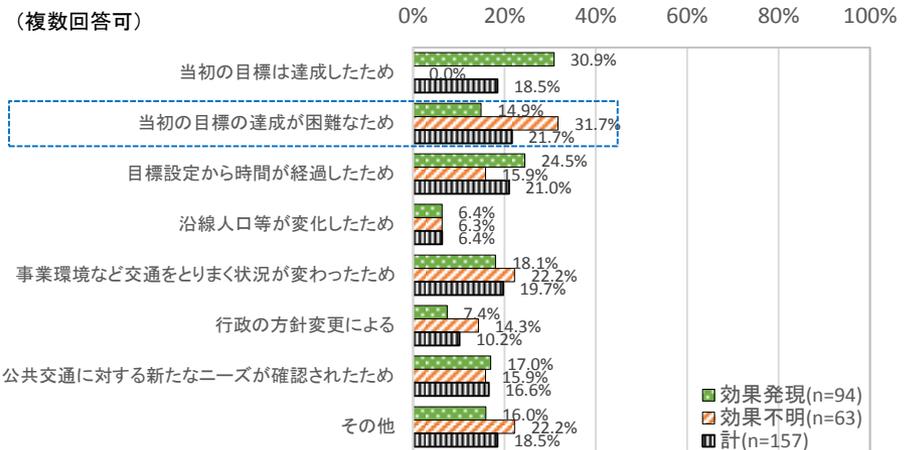
# (3) アンケート調査結果 ③ 持続的運行のための留意点

## ○ 運行継続の判断材料等の見直しの理由

- ・「当初の目標の達成が困難なため」「目標設定から時間が経過したため」「事業環境などの交通をとりまく状況が変わったため」と回答した割合は1割強～2割強ある。
- ・「目標設定から時間が経過したため」「事業環境などの交通をとりまく状況が変化したため」と回答した割合はコミバスの方がデマンドに比べ高い。
- ・「当初の目標の達成が困難なため」と回答した割合は効果不明路線の方が効果発現路線に比べ高い。



デマンド交通・コミュニティバス別



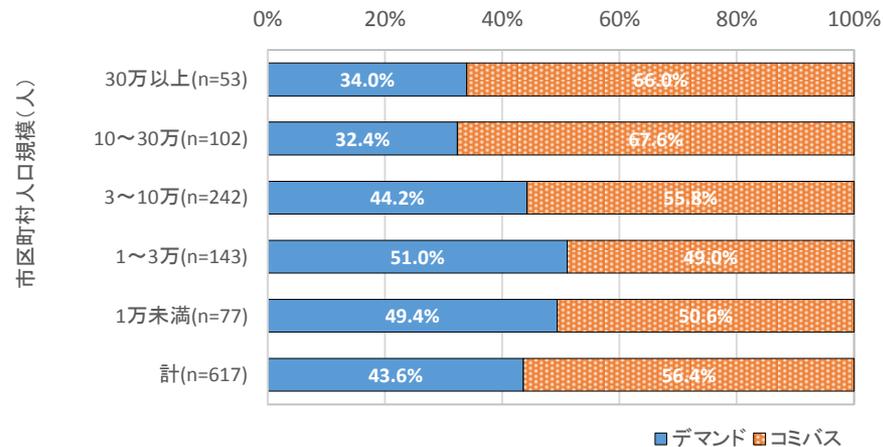
効果発現有無別

# (3) アンケート調査結果 ④ 地域別類型の分析

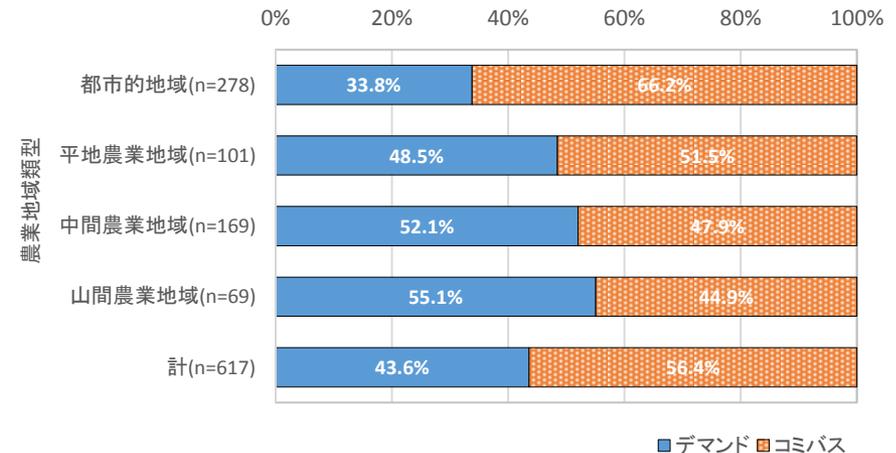
## ○ 人口・農業地域類型による運行形態の差

- ・ 市区町村の人口規模と導入割合の関係を分析すると、人口規模が大きくなるにつれてコミバスの導入割合が高く、人口規模が小さくなるにつれてデマンドの導入割合が高いことが確認できた。
- ・ 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の導入割合が高いことが確認できた。

【人口規模別導入状況】



【農業地域類型別導入状況】



## 4. ヒアリング調査 (1) 選定条件

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

### 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バスの導入事例
(c)デマンドとコミバスの比較が行いやすい	同一市区町村内、隣接市区町村内又は人口規模が類似する複数市区町村内でデマンド及びコミバス双方が導入されている事例
(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

## 4. ヒアリング調査 (2) ヒアリングまとめ(要点抽出)

### ○ 路線計画案策定について

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

### ○ 検討形態・運行方法

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

### ○ 持続的運行のための留意点

- ・ 利用者減少等に伴う休日運行廃止、路線再編及びコミバスからデマンドへの移行の事例がある。
- ・ 利用者要望があっても、需要が十分見込まれない事例及びは道路制約から導入又は路線変更できない事例がある。

## 5. まとめ

### ○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。

### ○効果発現のある取組

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