

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（概要）

国土交通省
国土交通政策研究所
平成30年6月

1. 業務概要
2. 地域公共交通サービスの検討手法等に関する文献調査
3. 地域公共交通サービスの導入状況に関するアンケート調査及び分析
4. 地域公共交通サービス検討手法及び評価手法に関するヒアリング調査
5. 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

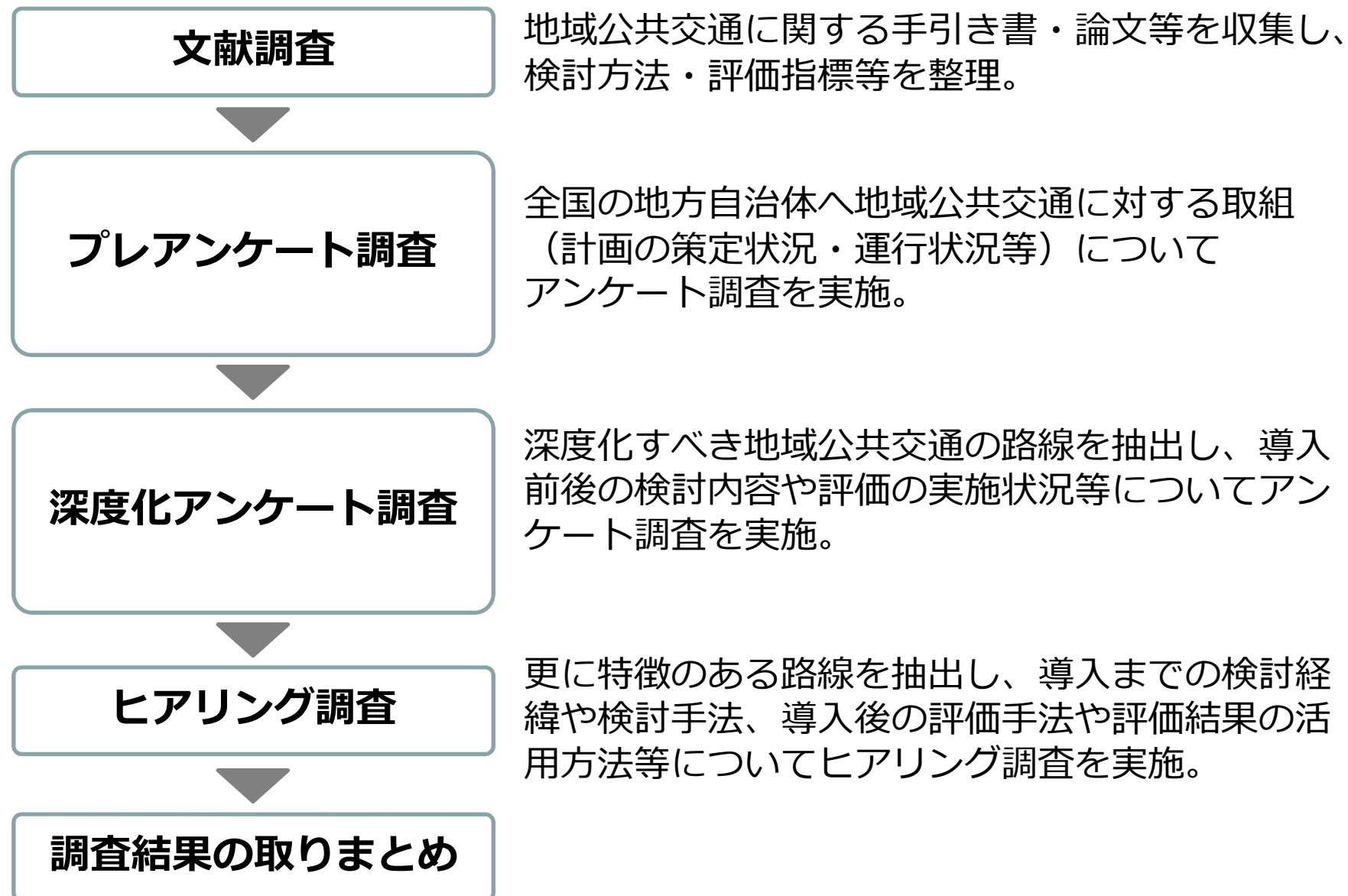
地方自治体がコミュニティバスやデマンド交通の地域特性に合わせた継続的な事業運営を実現するため、客観的なデータ等に基づく妥当性の判断・適切な改善が行えるよう、**導入時の検討手法、導入後の評価手法の一般化**について論点整理

⇒地方自治体の地域公共交通の施策においてどのような取組が実際に効果が出ているか分析

※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。

(2) 本調査研究のフロー



(1) 地域公共交通の検討及び評価手法に関する手引き等の収集

- 国土交通省や地方運輸局、国、自治体で作成・公表している地域公共交通の確保維持等に関するマニュアルや、地域公共交通の導入検討に関する指針や手引きを主体に収集した。

国の機関が策定した主な手引き

No	名称	年度	策定主体
1	地域のモビリティ確保の知恵袋（2009～2013）	H20～24	国土交通省
2	地域公共交通づくりハンドブック	H20	国土交通省 自動車局
3	デマンド交通導入ハンドブック	H21	国土交通省
4	地域公共交通の確保維持改善に向けた取組みマニュアル	H24	国土交通省
5	事業評価を通じた地域公共交通の効果的実施にむけて ―ガイダンス―	H25	国土交通省
6	自家用有償旅客運送事務実施マニュアル	H26	国土交通省 自動車局
7	地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き	H27	国土交通省
8	地域公共交通総合連携計画策定の手引き	H19	北陸運輸局
9	よりよい地域公共交通を実現させるためのマニュアル（マニュアル編、資料編）	H20	近畿運輸局
10	地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査	H21	関東運輸局
11	デマンド型交通の手引き	H24	中部運輸局
12	道路運送法の事業区分とコミュニティバス導入のポイント	H24	九州運輸局
13	勘どころシリーズ 地域内フィーダー系統取組み事例集	H24	九州運輸局
14	公共交通不便地域等における移動実態と最適な生活交通確保策の検討調査	H24	中国運輸局
15	地域公共交通ガイド 自治体担当者のための解説付き	H25	北海道運輸局
16	なるほど！！公共交通の勘どころ 地域公共交通を創り・守り・育てるために	H26	九州運輸局
17	地域公共交通の活性化再生に向けた自治体と交通事業者のパートナーシップの構築	H26	中部運輸局
18	コミュニティバス運行指針	H26	北陸運輸局
19	地域公共交通活性化まるごとブック（活性化・再生の手引き）	H27	東北運輸局
20	なるほど！！公共交通の勘どころ_地域公共交通を創り・守り・育てるために	H27	九州運輸局

(2) 手引き等における検討方法や手法の留意点の整理

【留意点】

○体制や仕組み作り、連携についての考え方

- ・ 交通事業者と行政のみならず住民を含めた多様な連携や役割分担
- ・ 自治体のリーダーシップ
- ・ 既存公共交通機関との明確な役割分担と相補関係の共通認識

○現状把握と課題

- ・ 地域や利用者の状況把握、地域ニーズの把握

○移動ニーズと公共交通サービスの乖離

- ・ 路線設定、提供サービスの乖離
- ・ 廃止代替手段としての対応

○公共交通サービスの実態

- ・ 交通ネットワーク、サービス水準、利用状況

○運行形態

- ・ 地域特性や需要に応じた交通手段の選定

(2) 手引き等における検討方法や手法の留意点の整理

【留意点】

○ 既往データ活用、地域の実情

- ・ 人口特性（国勢調査等）、移動特性（パーソントリップ調査等）、地理的特性
- ・ 主要公共施設、商業施設、医療施設等の施設分布
- ・ 通勤通学流動

○ 交通事業者提供資料

- ・ 運行ダイヤ、路線別利用者数、経営状況

○ アンケート・ヒアリング等の調査

- ・ OD調査、外出頻度、意向調査

○ 運行形態の判断要素

- ・ 運行エリアの実情を踏まえた、ルートやダイヤの最適な組合せ
- ・ 限られた財源の中でのサービス提供
- ・ 地域の需要特性
- ・ 導入コスト、維持管理コスト

○ 運行の具体的な検討

- ・ 移動特性や実態に応じたルート・ダイヤ設定
- ・ 利用者の応分負担や公共性を考慮した運賃設定

(2) 手引き等における検討方法や手法の留意点の整理

【留意点】

○ 需要予測の手法及び予測結果の活用

- ・ 利用者層の明確化
- ・ 利用者の交通行為及び利用意向からの算出
- ・ 運行計画、事業収支の検討、運行地域の選定
- ・ 将来の目標設定

○ 目標設定の必要性

- ・ 事業実施により解決すべき課題や達成すべき目標を数値・基準として策定
- ・ 自治体の将来像や基本方針との整合
- ・ 事業改善の判断基準

○ 具体的指標

- ・ 利用者数、収支率、補助額、カバー率、満足度、外出頻度

○ サービスの改善・連携が必要な項目

- ・ 運行時刻、頻度、運行時間帯、ルート、エリア、運賃、車両

(2) 手引き等における検討方法や手法の留意点の整理

【留意点】

○利用促進の考え方、利用促進策

- ・利用促進ターゲットの明確化
- ・使いやすさ、分かりやすさ
- ・公共交通の関心、認知度向上、利便性向上、割高感軽減、満足度向上

○利用促進策

- ・啓発活動
- ・施設や環境整備
- ・運賃割引
- ・情報提供（I T 技術の活用）

○評価指標

- ・目標に合わせた適切な指標と可能な限りの定量指標
- ・定義や計測方法の明確化（測定可能な指標）

○適切な見直し

- ・計画の評価・見直しのサイクル構築
- ・運行後のマネジメント

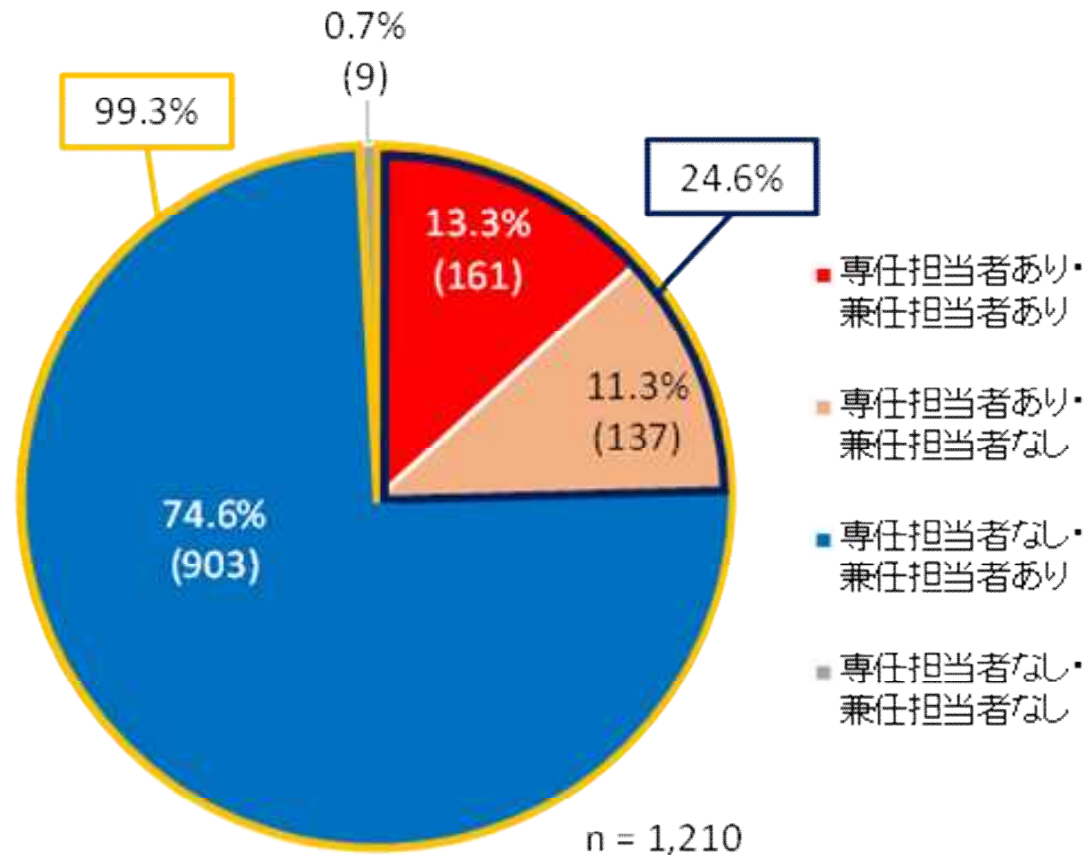
(1) プレアンケート調査概要

- 調査の目的
全国の自治体を対象に、地域公共交通に関する施策の取組状況や、計画策定を経て運行を開始した地域公共交通の導入状況を把握すること
- 調査内容
地域公共交通に関する計画の策定状況、取組の目的に関する現状と、導入の検討を実施した路線ごとに、運行形態、運営・運行主体、運行・経過状況、効果発現の有無等について調査
- 回収状況
市区町村では、1,741自治体のうち、1,210自治体から回答を得た。
都道府県では、47自治体のうち、39自治体から回答を得た。

	件数・割合		件数・割合
対象自治体（市区町村）	1,741件	対象自治体（都道府県）	47件
回収数	1,210件	回収数	39件
回収率	69.5%	回収率	83.0%

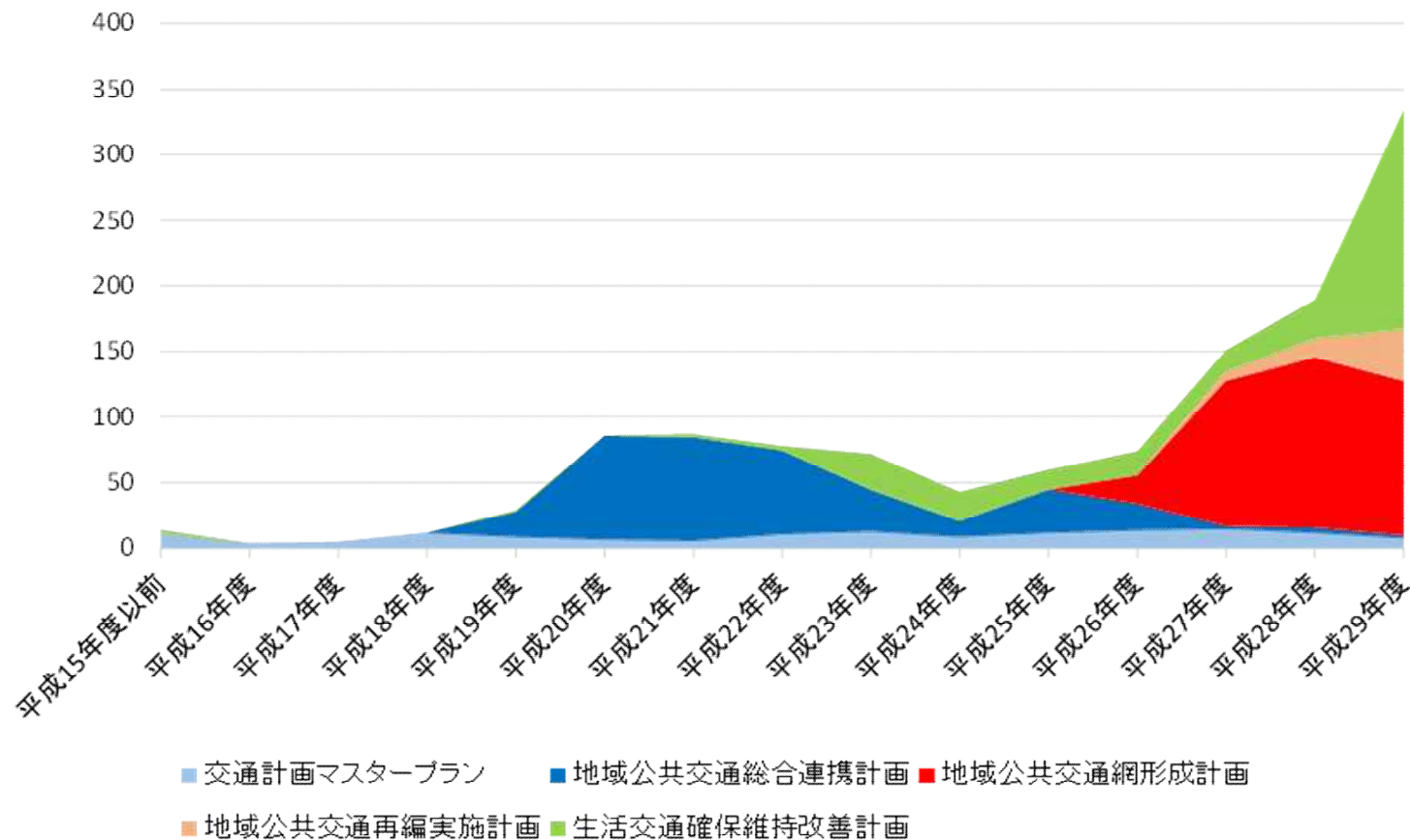
- 専任担当者を配置している市区町村は24.6%。
- 専任担当者と兼任担当者のいずれかを配置している市区町村は99.3%。

地域公共交通の専任担当者・兼任担当者配置状況



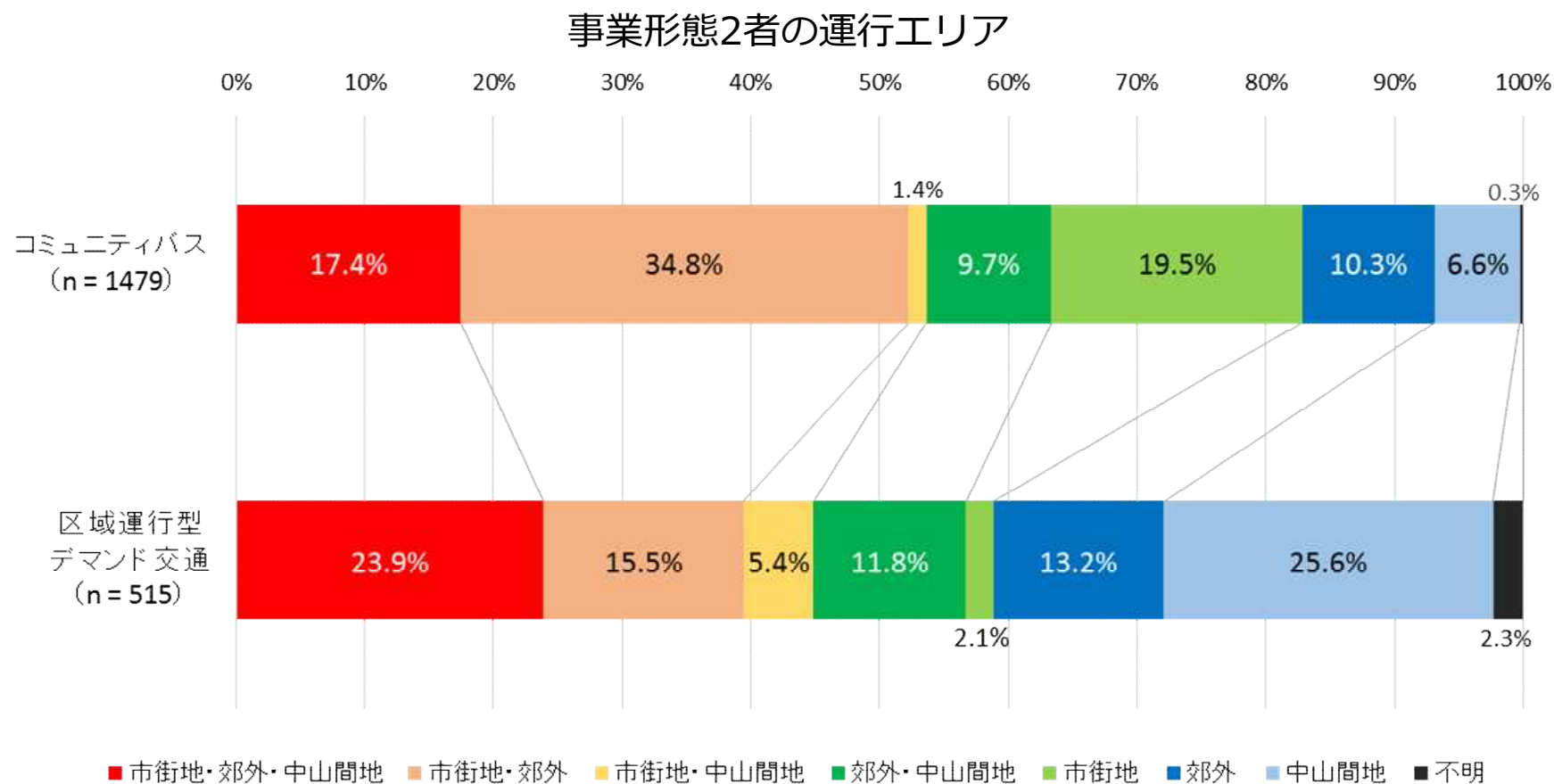
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された平成19年から平成22年頃は総合連携計画の策定が進む。
- 同法が一部改正された平成26年以降は網形成計画の策定が進む。

地域公共交通に関する計画の策定状況の推移



(2)プレアンケート調査結果 ③地域公共交通の運行状況

○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。

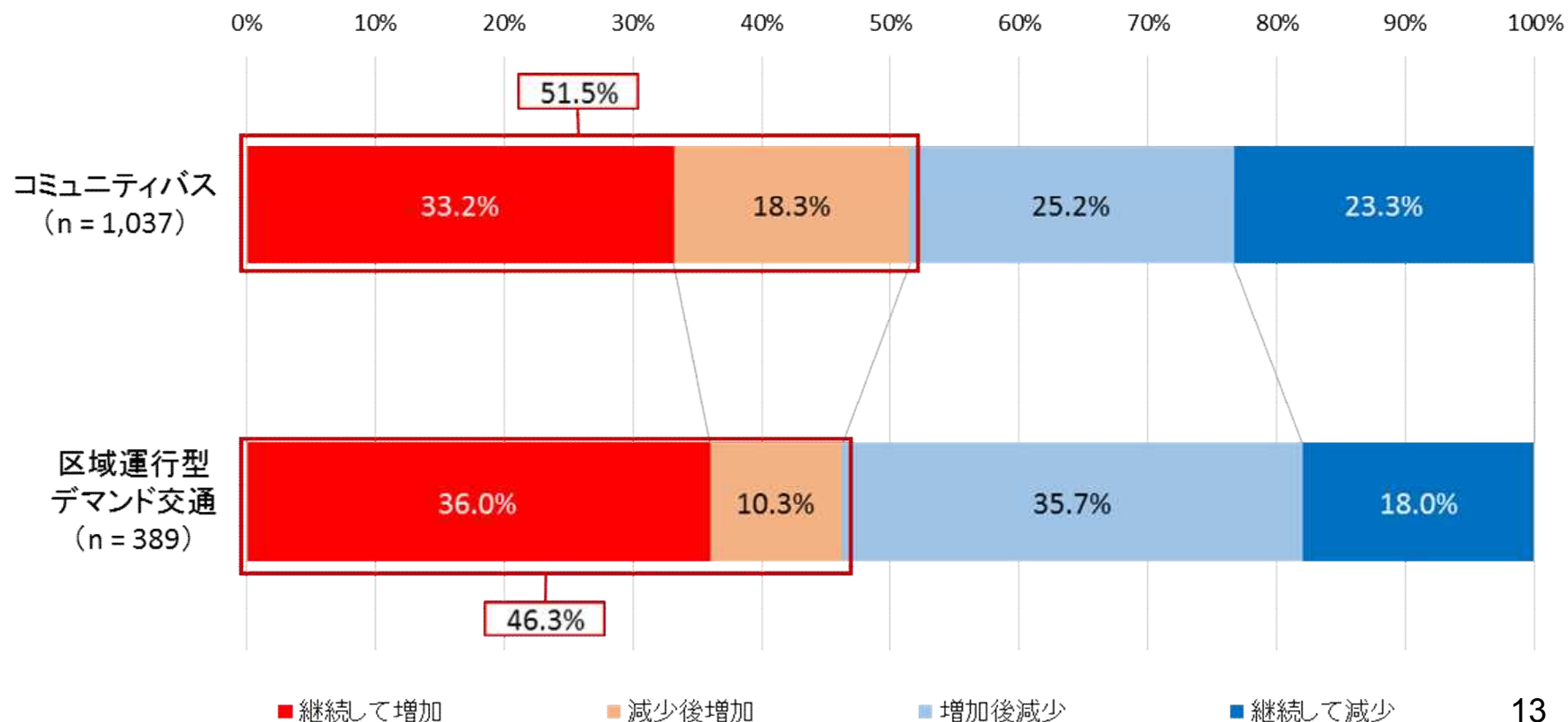


※運行エリアの定義については設けておらず、運行エリアの選定の判断は回答者の主観によるものである。

(2)プレアンケート調査結果 ③地域公共交通の運行状況

○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。

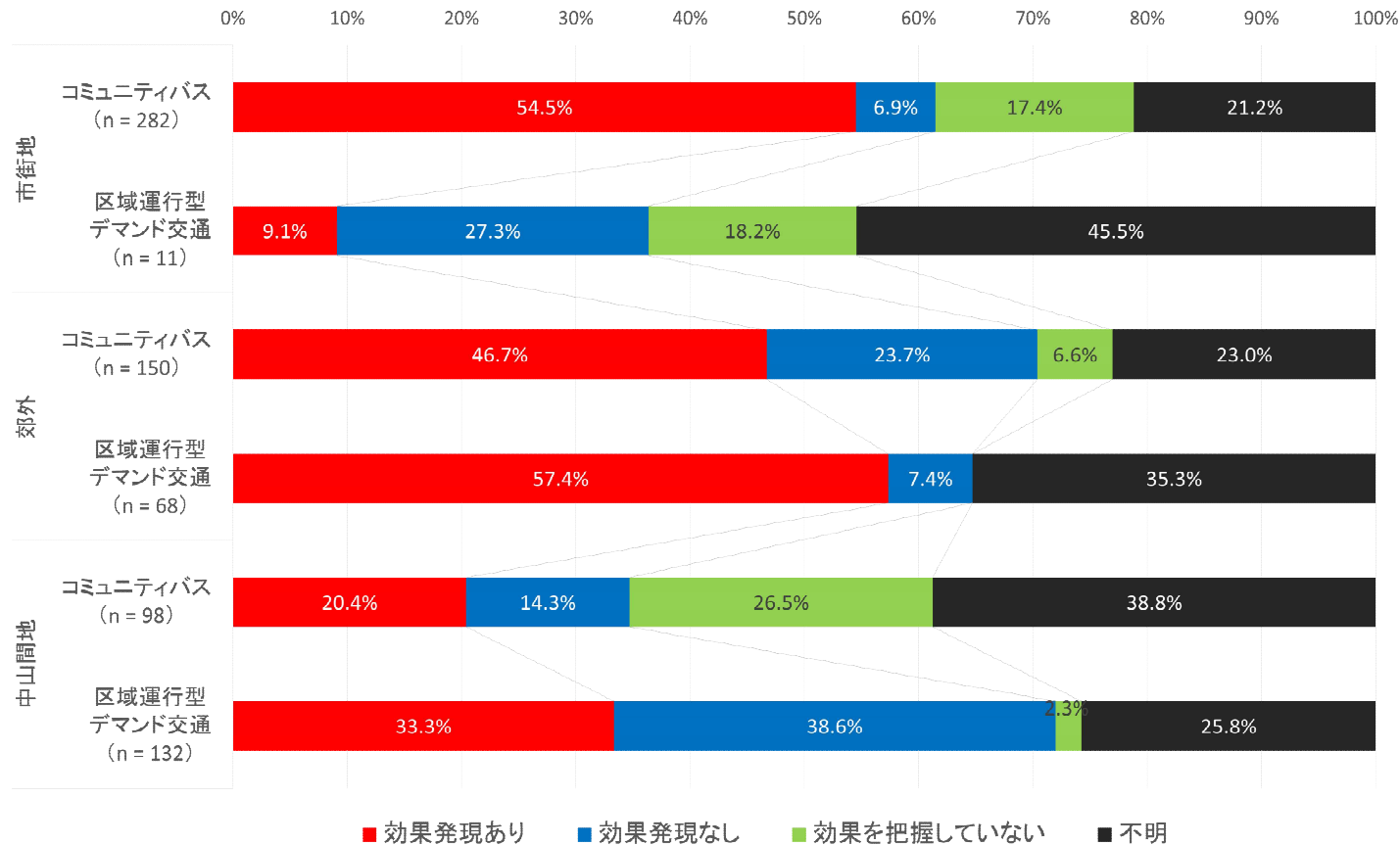
事業形態2者の利用者数の状況



(2)プレアンケート調査結果 ③地域公共交通の運行状況

- 「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)

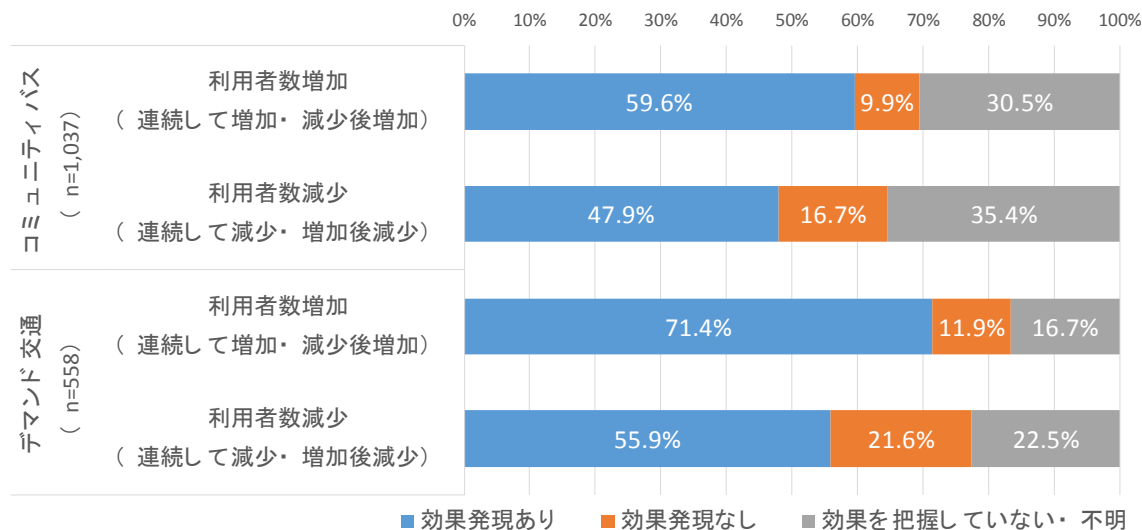


※効果発現の定義については設けておらず、判断は回答者の主観によるものである。

(2)プレアンケート調査結果

- コミュニティバス、デマンド交通ともに、利用者数が増加傾向にある路線は6割～7割程度が「効果発現あり」と判断されている。
- 一方、利用者数が減少傾向にある路線でも、「効果発現あり」と判断されている路線は半数程度ある。これは各自治体において地域特性や検討方針など様々な要因により「効果」を設定していると想定されるため、単純な増減傾向だけではなく、多角的な視点で地域の実情に応じた分析が必要である。

利用者数の増減傾向別効果発現の有無



(3) 深度化アンケート調査概要

○ 調査の目的

プレアンケート調査の結果を踏まえ、検討をさらに深めるデマンド交通及びコミュニティバスの路線について、導入検討のきっかけ、導入検討時の現況把握方法、事業・運行形態決定の判断要素や目標設定、導入後の評価等、地域公共交通サービスの効果的な導入検討手法及び評価手法等を把握する。

○ 調査内容

プレアンケートの結果から、コミュニティバス・デマンド交通それぞれで対象路線を抽出し、「導入に向けた検討や計画策定の経緯」や「現況把握方法・内容」、「事業決定の判断要素」、「利用促進策」「事後評価」等の内容について調査する。

○ 回収状況

デマンド交通は84.8%、コミュニティバスは81.8%

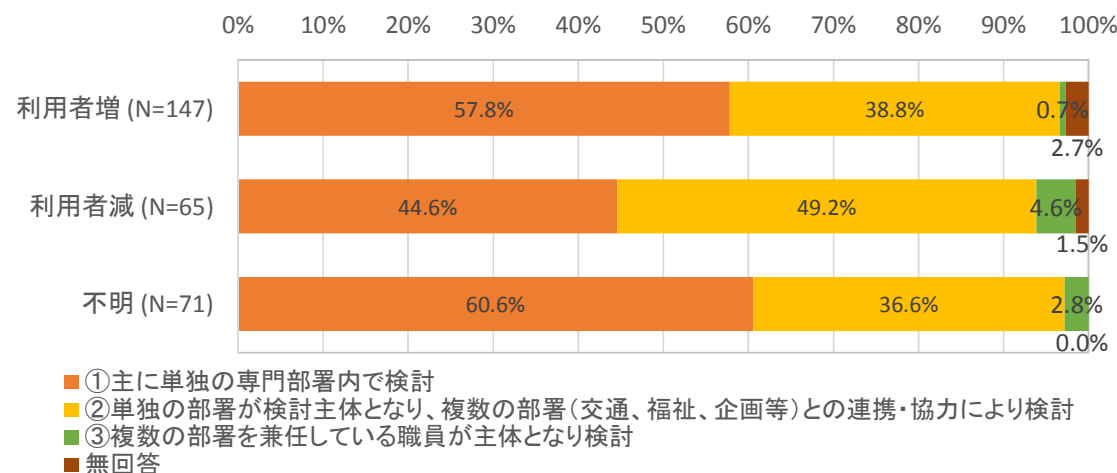
事業形態	対象件数	回収数	回収率
デマンド交通	269	226	84.0%
コミュニティバス	346	283	81.8%
合計	615	509	82.7%

(4) 深度化アンケート調査結果

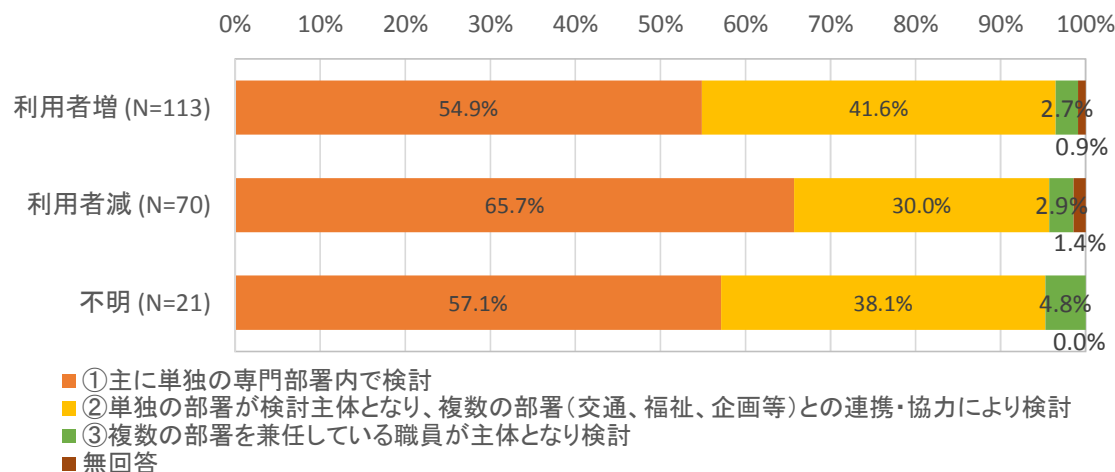
- コミュニティバスは、主に単独の専門部署内での検討、デマンド交通は単独の部署が検討主体となり、複数の部署との連携・協力により検討の場合、利用者増の割合が相対的に高い。

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>



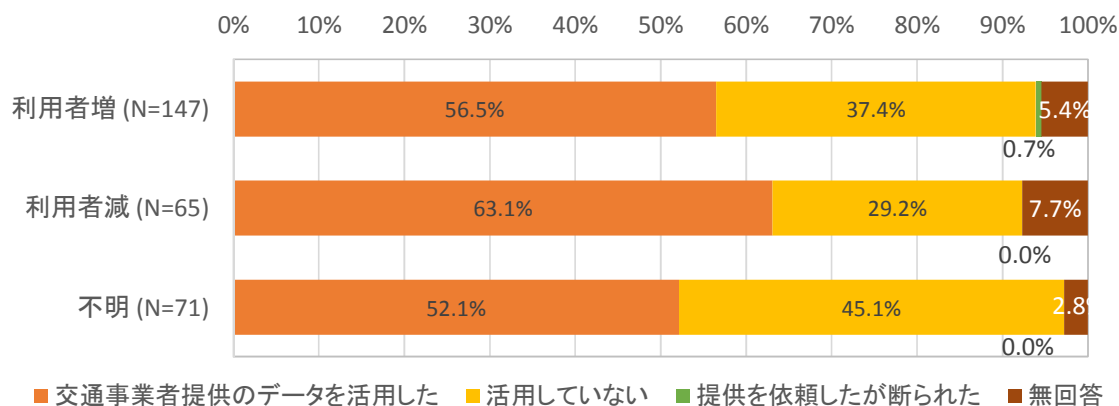
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

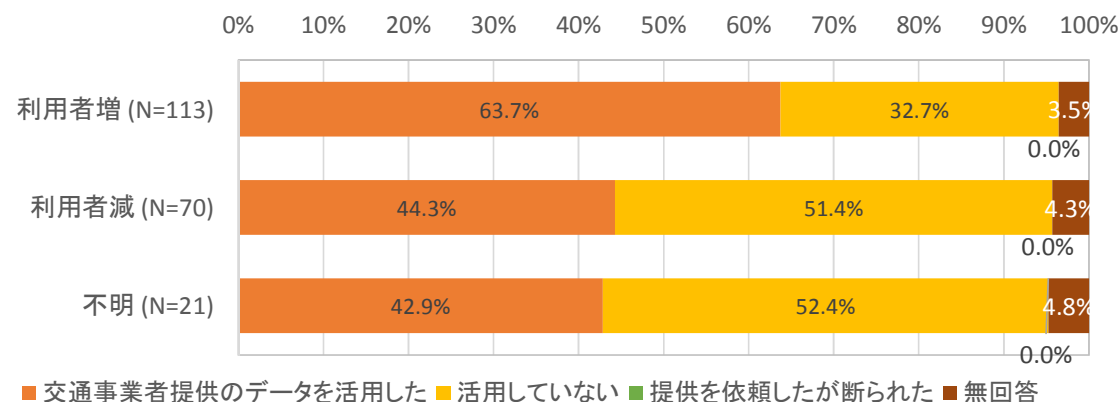
○コミュニティバスは交通事業者提供のデータを活用しなかった場合、デマンド交通は活用した場合に、利用者増の割合が相対的に高い。

交通事業者提供データの活用有無と利用者数の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



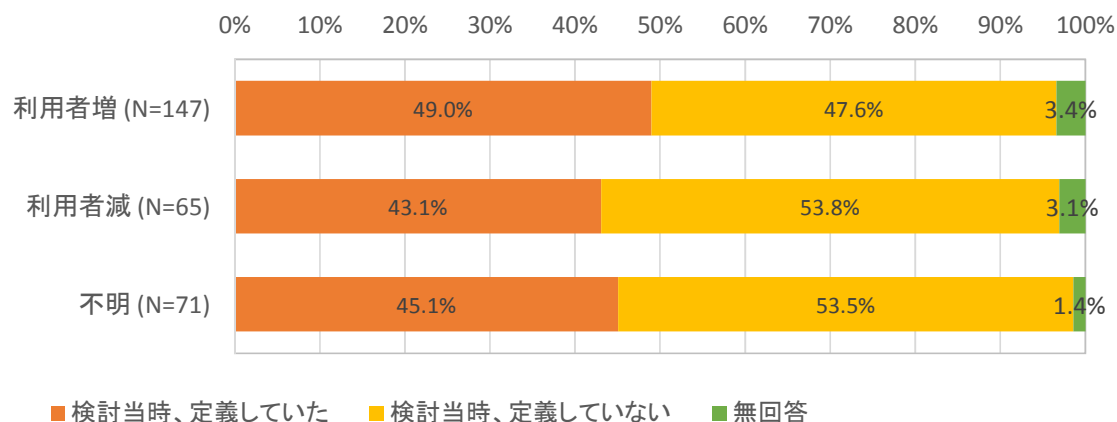
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

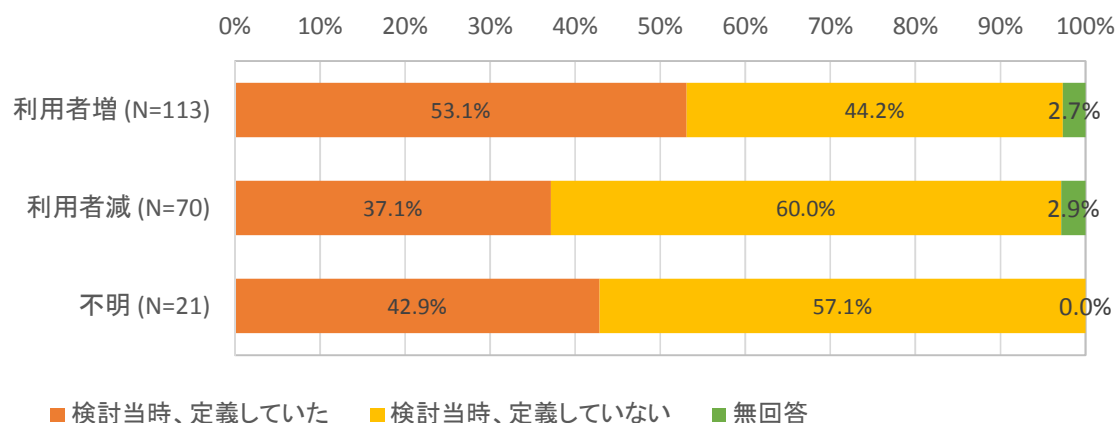
○いずれも検討当時に交通空白地域の定義をしていた場合、利用者増の割合が相対的に高い。
特にデマンド交通は、定義している場合としてない場合で差が大きい。

交通空白地域の定義と利用者数の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



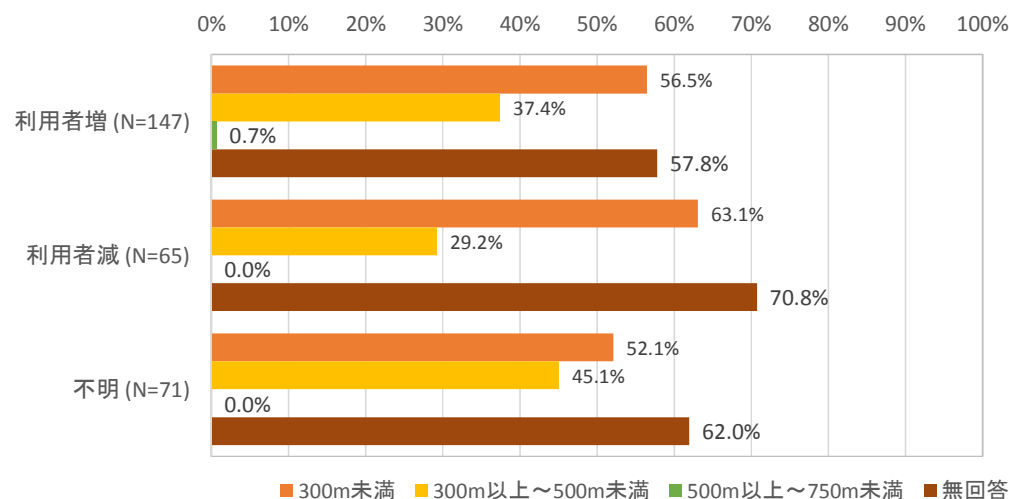
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

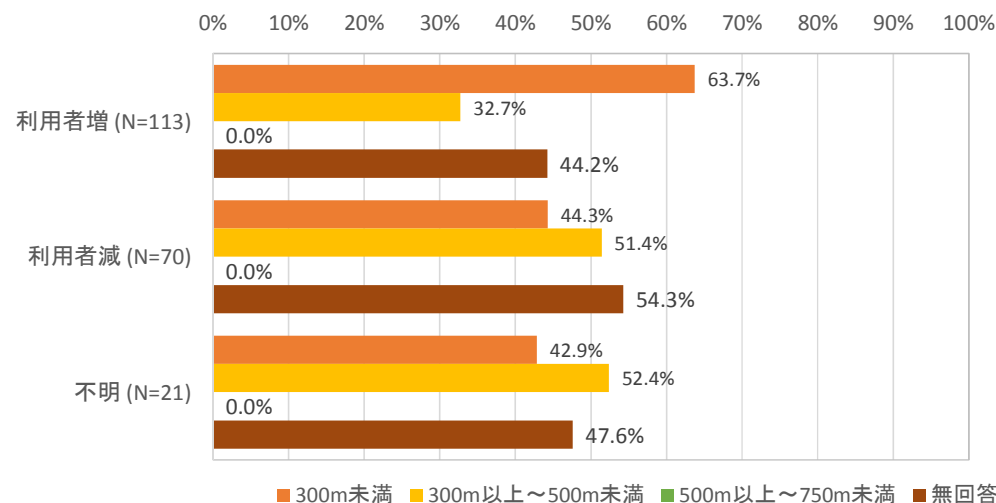
○デマンド交通の場合はバス停からの距離が300m未満の場合、利用者増の割合が相対的に高いが、300m以上500m未満の場合、利用者減の割合が相対的に高い。

交通空白地域の定義内容（バス停からの距離）と利用者数の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



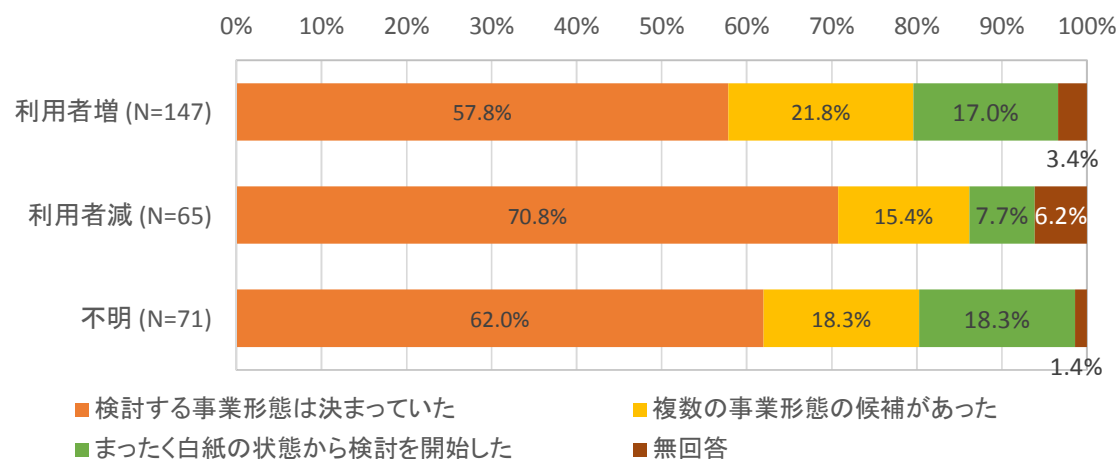
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

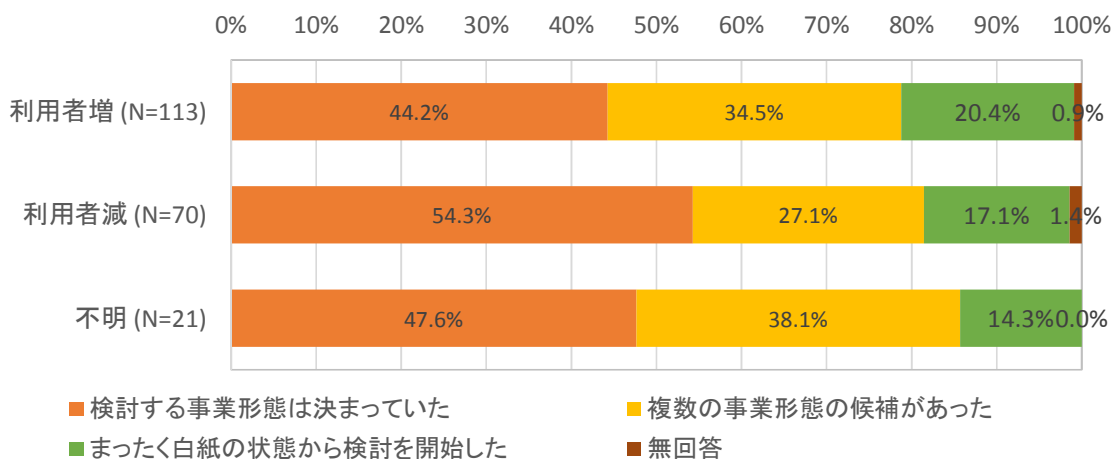
○いずれも検討を開始する時点で事業形態が決まっていた場合、利用者減の割合が相対的に高く、複数の事業形態の候補があった場合、利用者増の割合が相対的に高い。

検討開始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>



<デマンド交通>



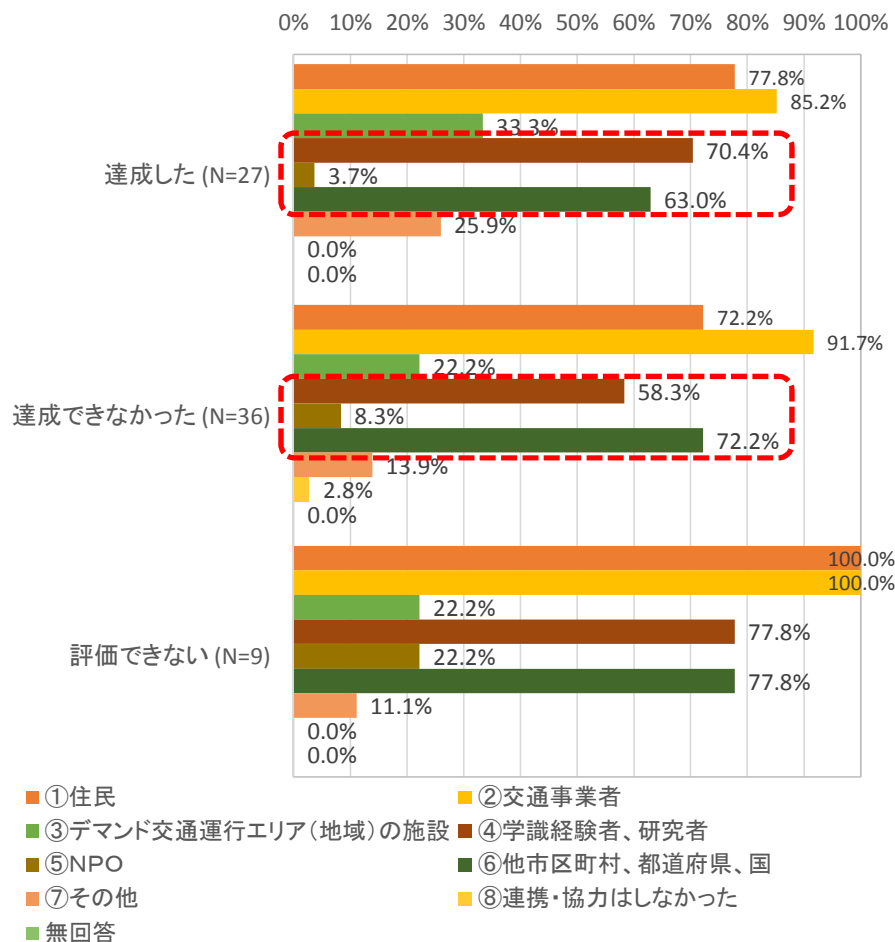
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

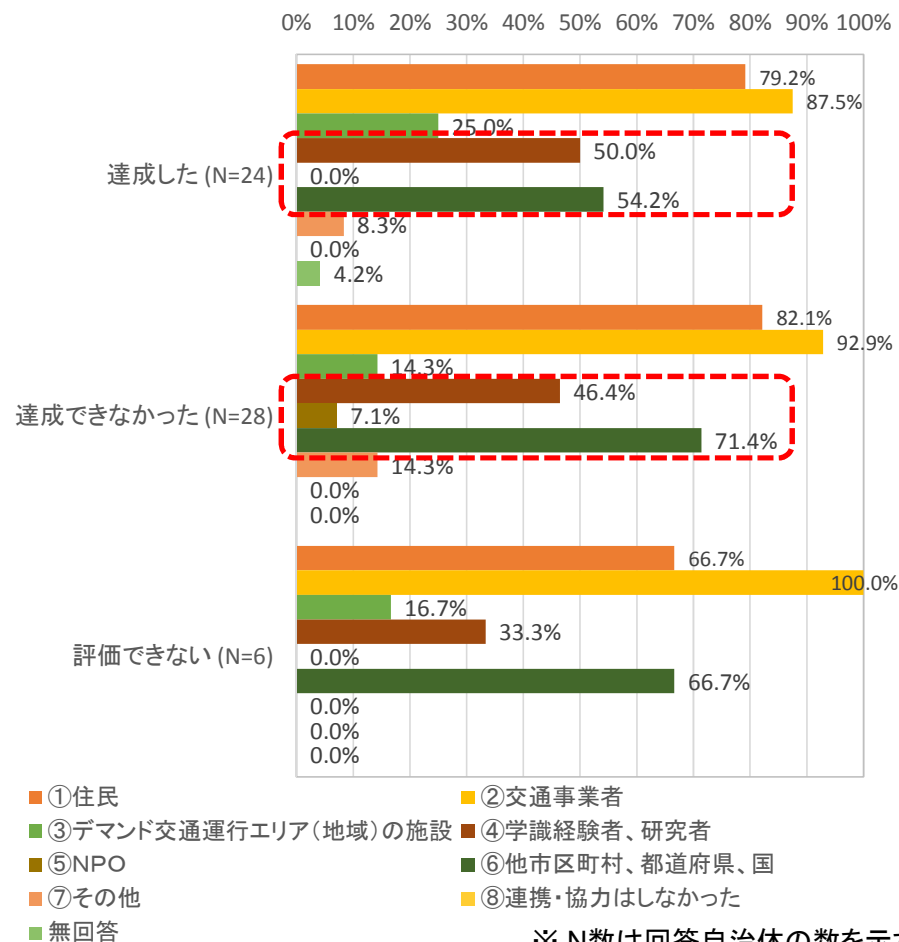
○いずれも学識経験者、研究者と連携した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。一方、他市区町村、都道府県、国と連携した場合、目標値を達成できなかった割合が相対的に高い。

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>



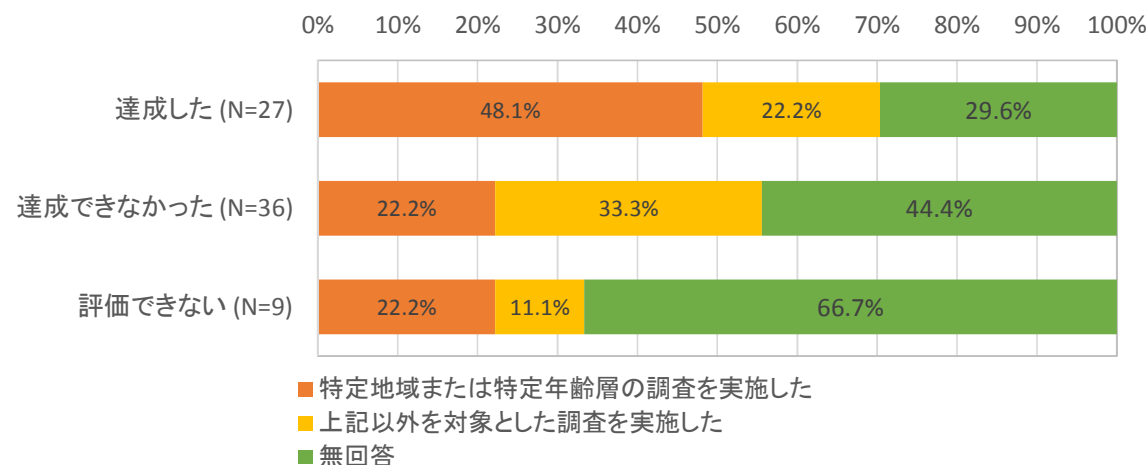
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

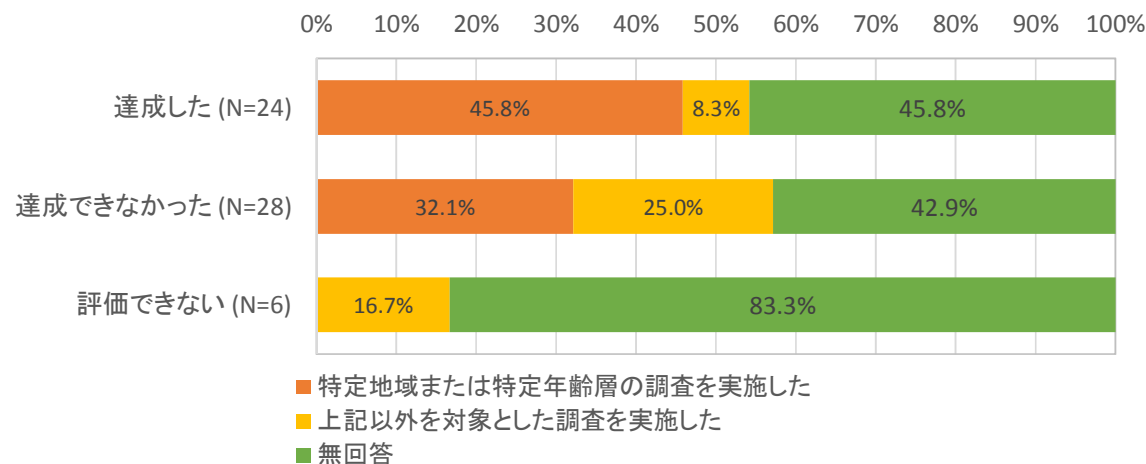
○いずれも特定地域または特定年齢層への調査を実施した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。

特定地域または年齢層への調査実施有無と目標達成状況の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



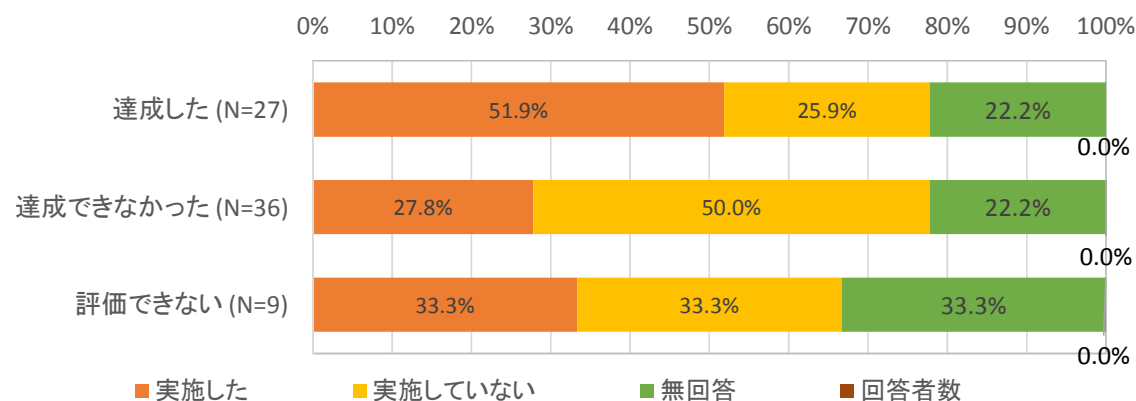
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

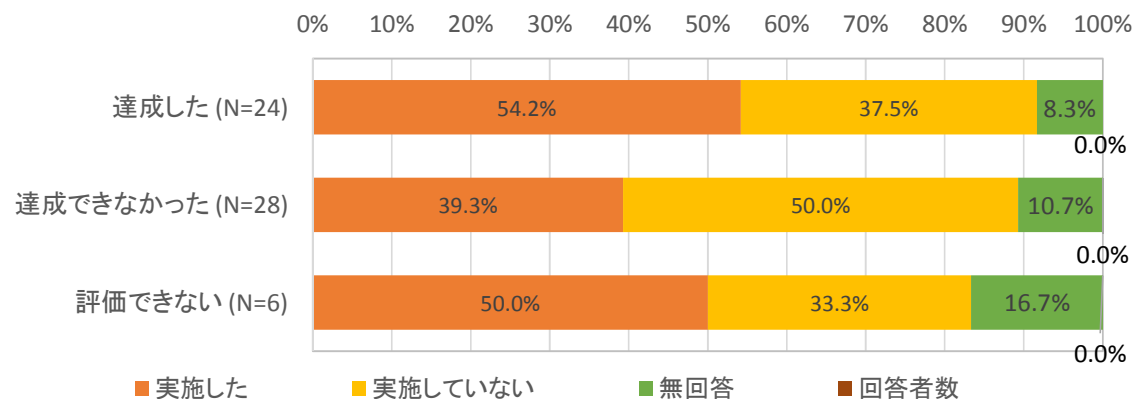
○いずれも非利用者の把握を実施した場合、利用者数の目標値を達成した割合が相対的に高い。

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>



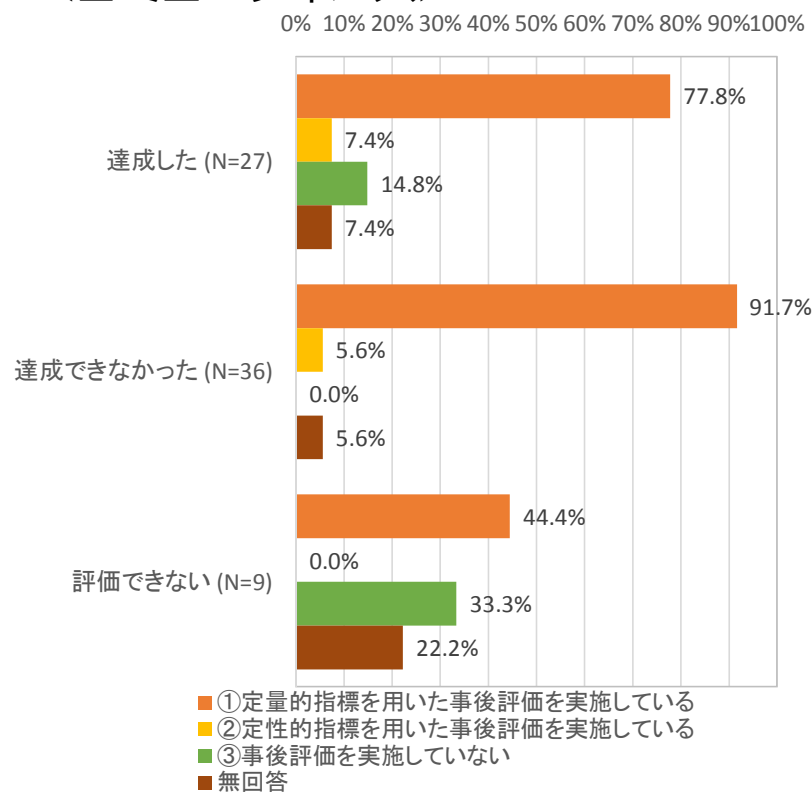
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

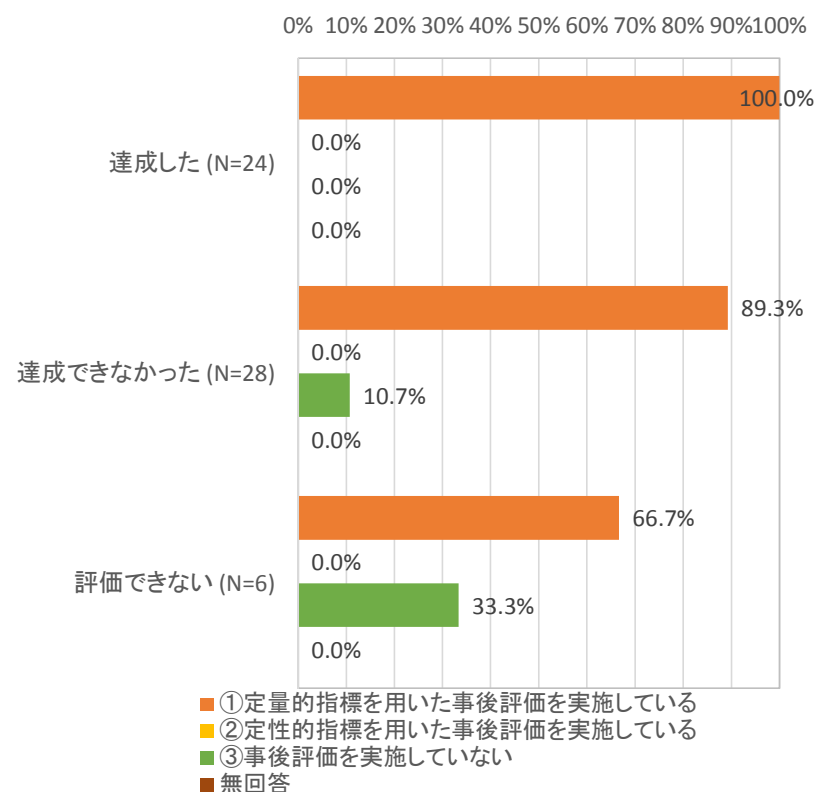
○コミュニティバスでは事後評価の実施について、定量的指標を用いて実施した場合でも、目標達成できなかった割合が高いが、デマンド交通では目標を達成している割合が高い。

事後評価の実施と目標達成状況の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



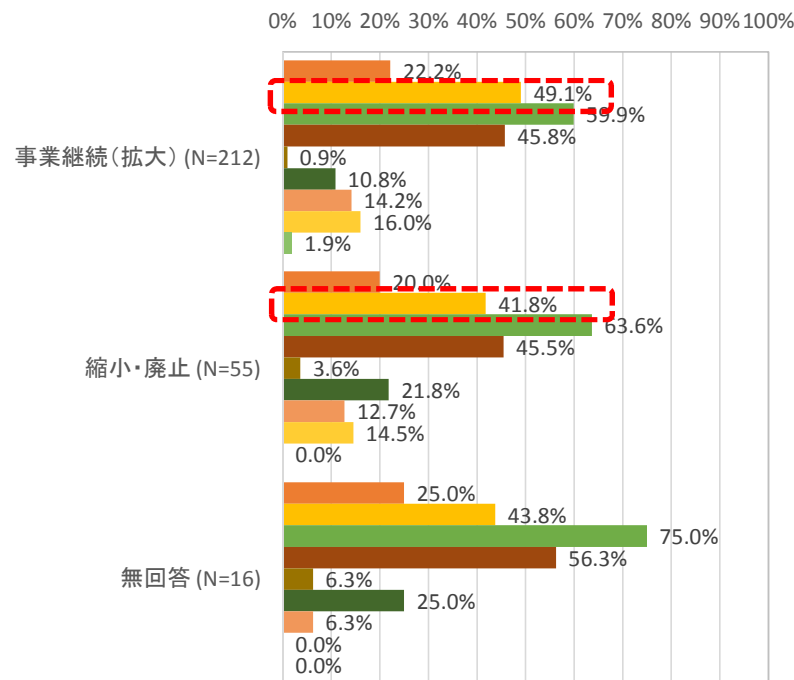
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

○コミュニティバスでは公共交通の課題が明確になったことが事業継続の割合が高く、デマンド交通では公共交通の課題が明確になったことと、今後の高齢社会に対応した移動の足を確保する必要が高まった場合に事業継続の割合が高い。

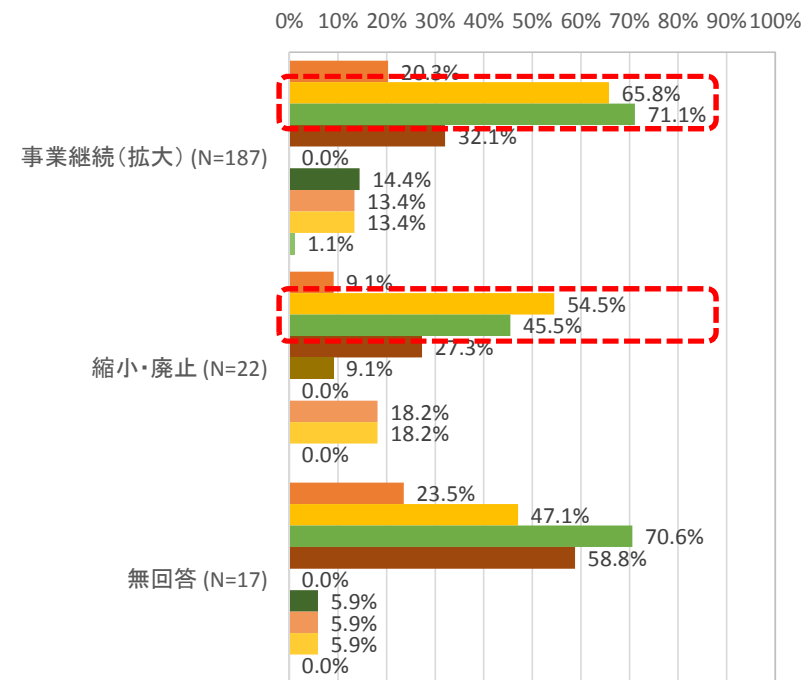
運行導入きっかけと事業継続の関係

<コミュニティバス>



- ①自治体で検討したまちづくりに関する上位・関連計画の記述内容遂行のため
- ②自治体内の公共交通に関する課題が明確になったため
- ③今後の高齢社会に対応した移動の「足」を確保する必要性が高まってきたため
- ④住民や地域からの公共交通機関の運行・導入の要請があったため
- ⑤近隣自治体からの地域公共交通に関する検討要請に応じるため
- ⑥首長や議員からデマンド交通導入検討の要請や意見があったため
- ⑦国の公共交通の活性化・再生に関する補助制度を活用できるため
- ⑧その他
- 無回答

<デマンド交通>



- ①自治体で検討したまちづくりに関する上位・関連計画の記述内容遂行のため
- ②自治体内の公共交通に関する課題が明確になったため
- ③今後の高齢社会に対応した移動の「足」を確保する必要性が高まってきたため
- ④住民や地域からの公共交通機関の運行・導入の要請があったため
- ⑤近隣自治体からの地域公共交通に関する検討要請に応じるため
- ⑥首長や議員からデマンド交通導入検討の要請や意見があったため
- ⑦国の公共交通の活性化・再生に関する補助制度を活用できるため
- ⑧その他
- 無回答

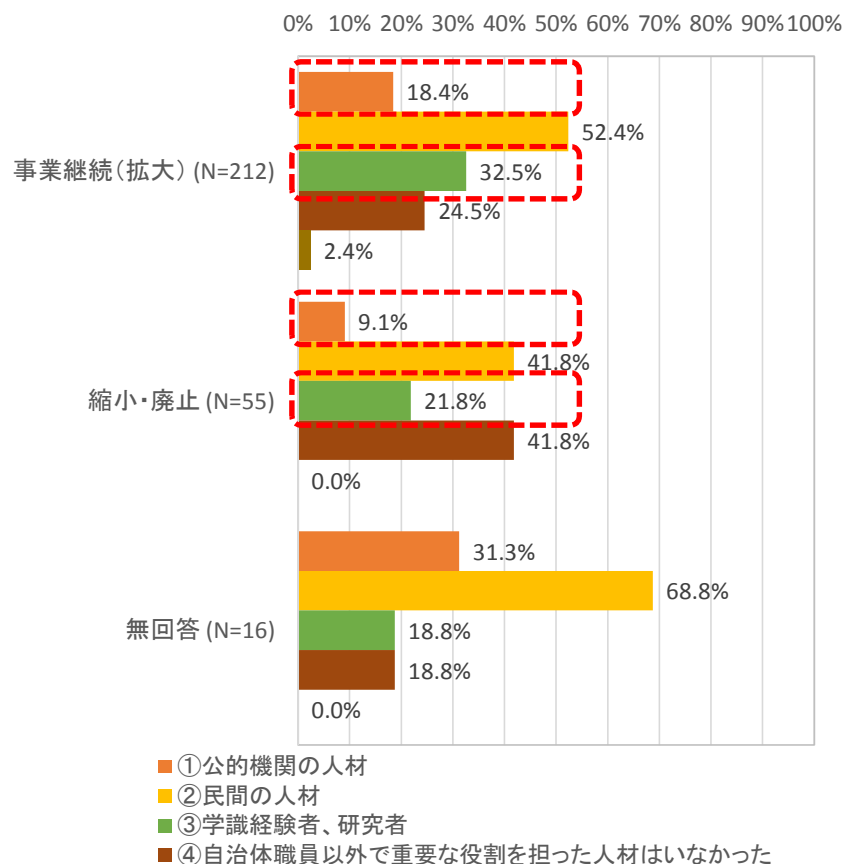
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

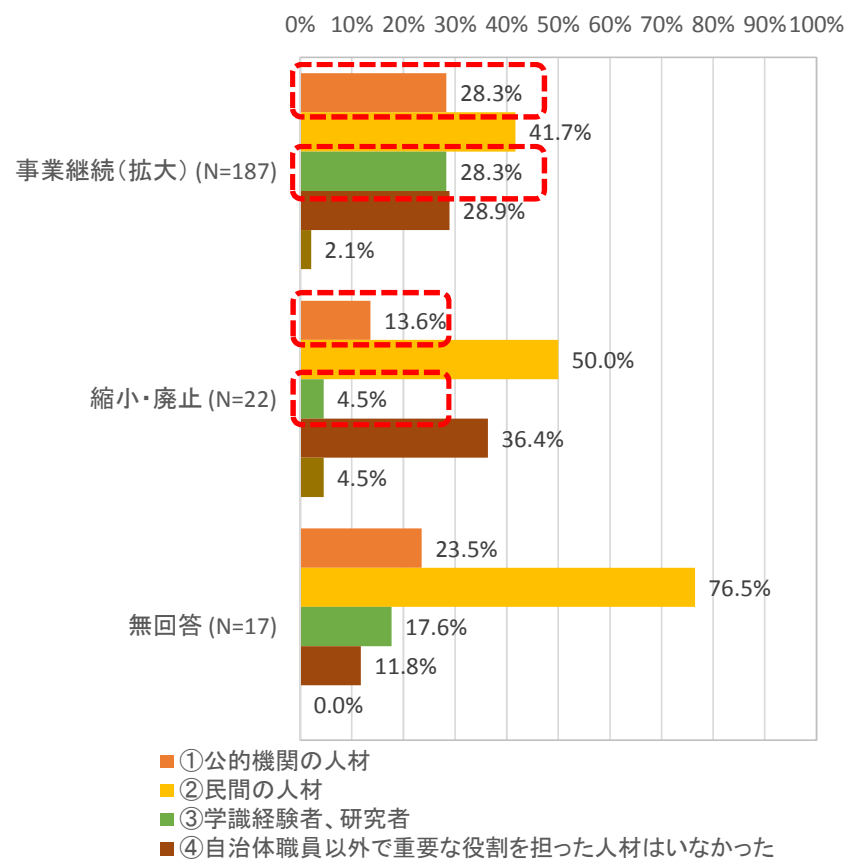
○いずれも公的機関の人材や学識経験者、研究者を外部の重要人材にした場合、事業継続の割合が高い。

外部の重要人材と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



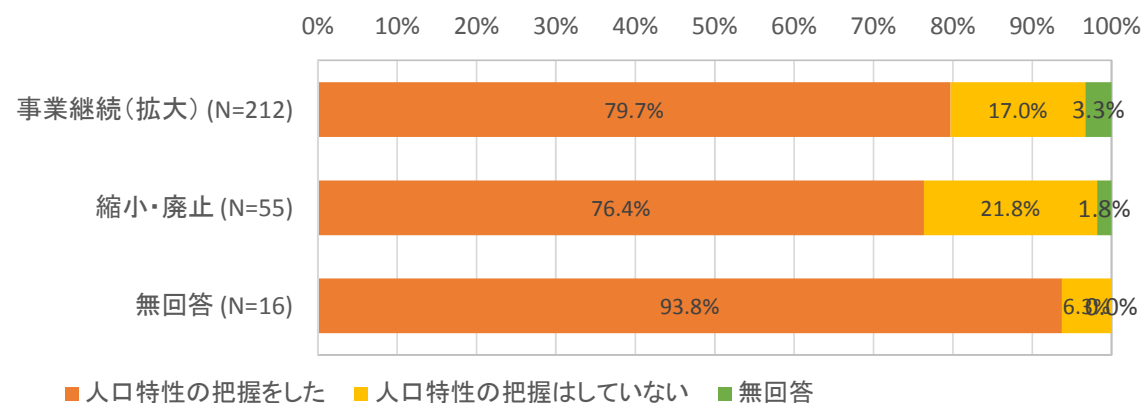
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

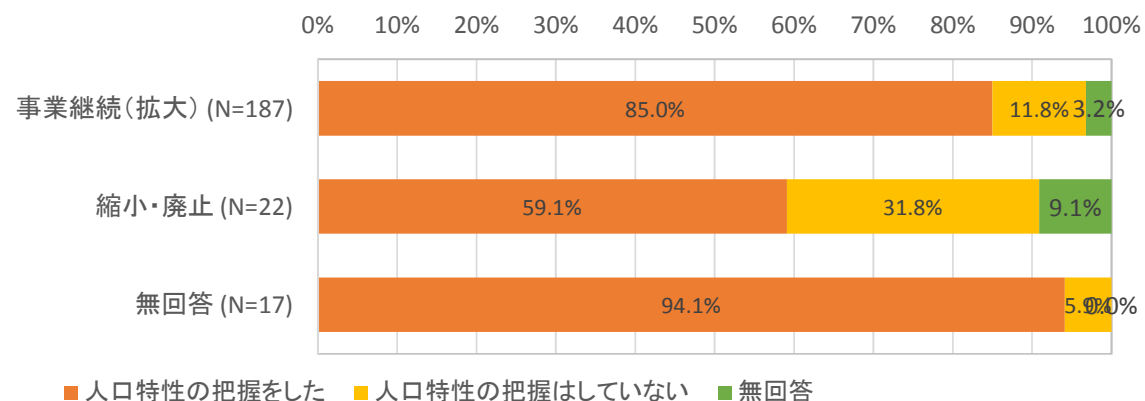
○いずれも人口特性の現状把握をした方が事業継続の割合が高い。

人口特性の現状把握の有無と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



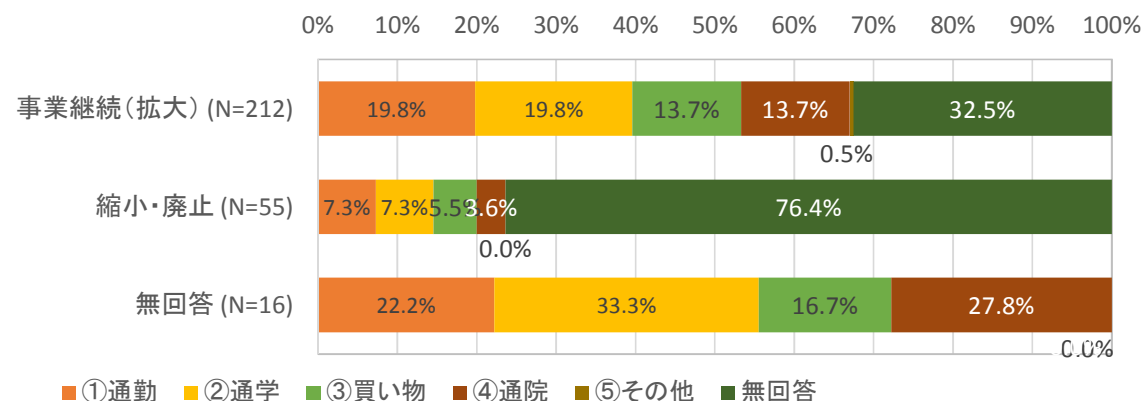
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

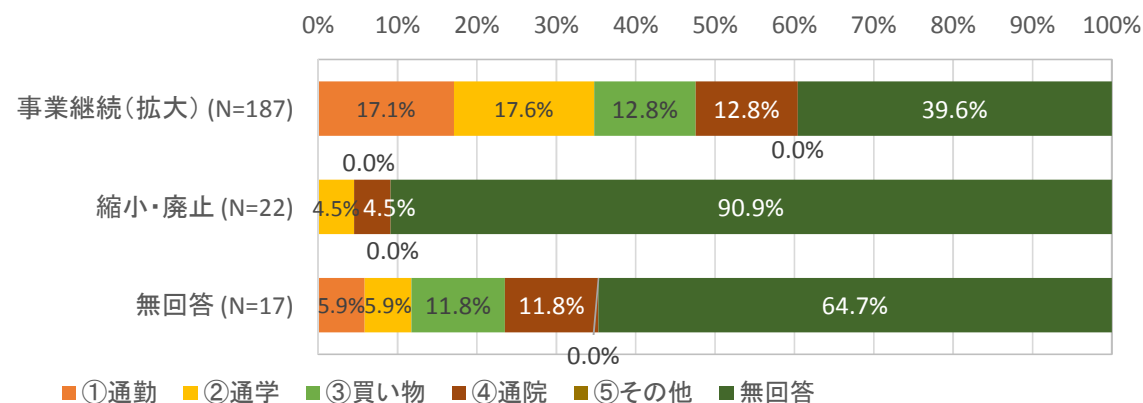
○国勢調査で取り扱っている通勤や通学の他に、買い物や通院についても把握をしている方が事業継続の割合が高い。無回答は縮小・廃止の割合が高い。

周辺市町村への流出・流入状況と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



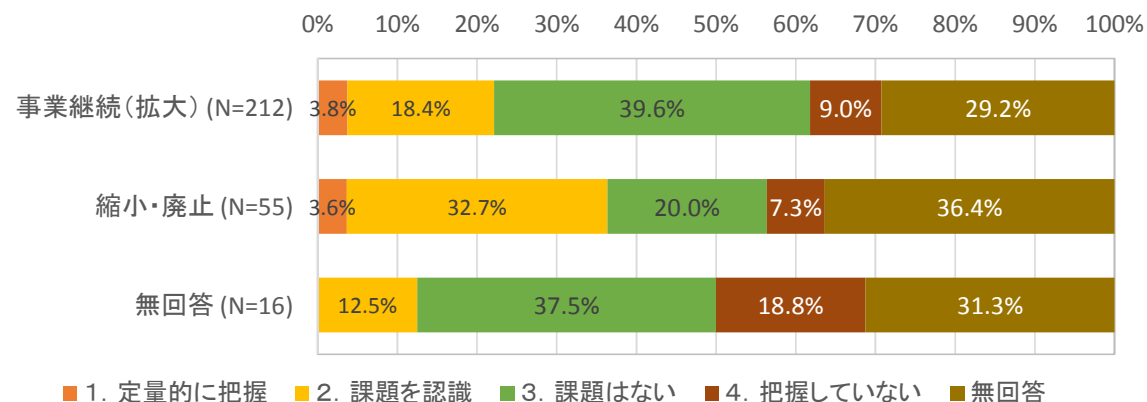
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

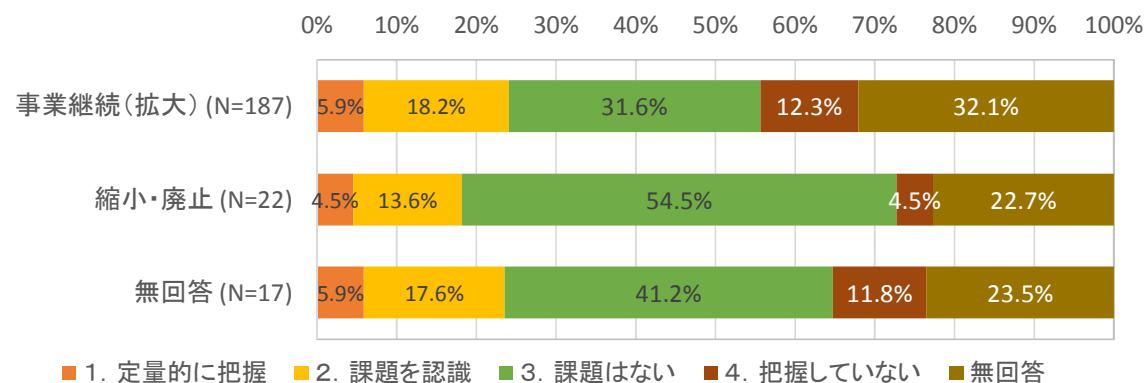
○コミュニティバスでは地域によるバス運賃の差に課題がない方が事業継続の割合が高いが、デマンド交通では課題を定量的に把握の場合や課題を認識している場合が事業継続の割合が高い。

地域によるバス運賃の差と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



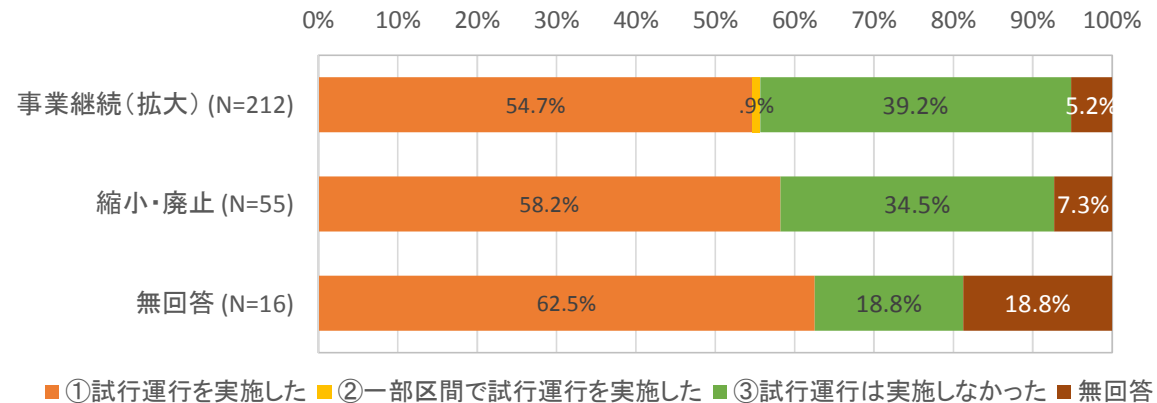
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

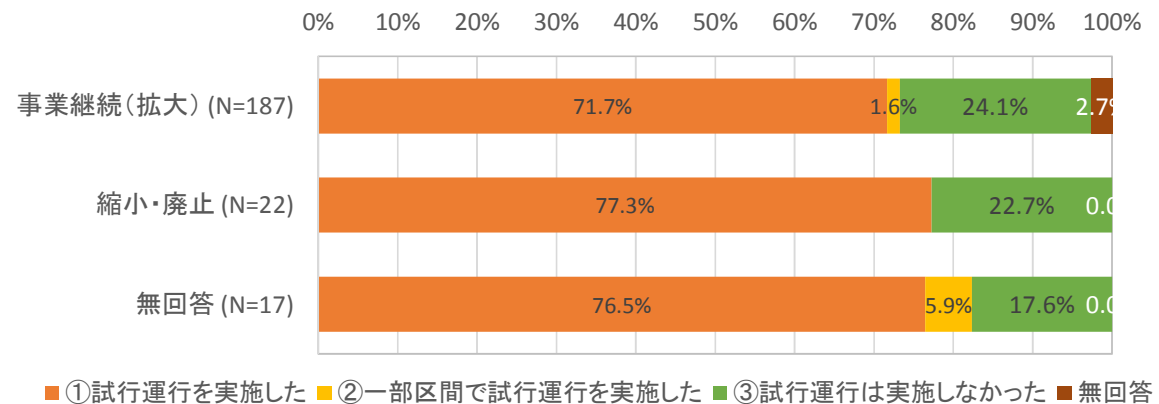
○いずれも、試験運行を実施しない方が事業継続の割合が高い。

試験運行の実施と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



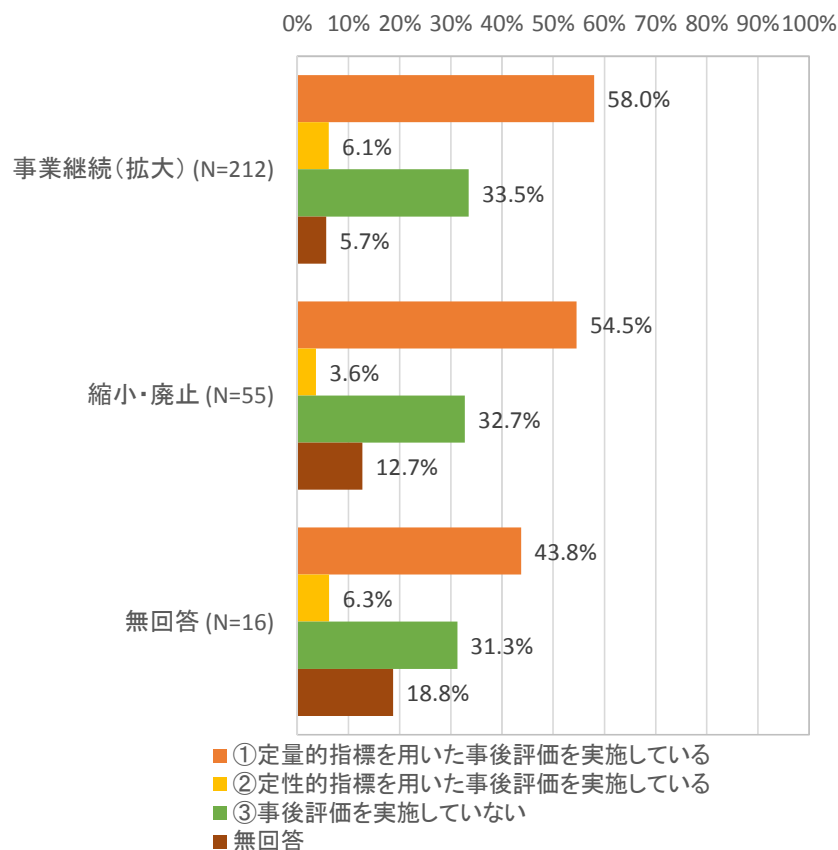
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

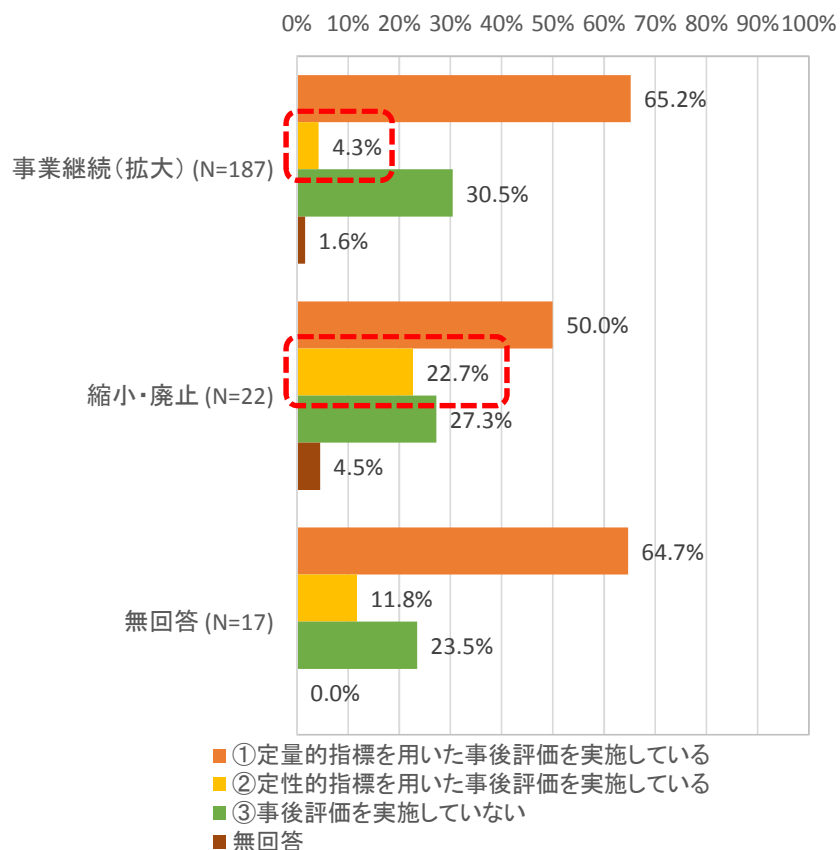
○いずれの場合も、定量的指標を用いた事後評価を実施している場合は事業継続の割合が高いが、デマンド交通で定性的指標を用いた事後評価を実施している場合は縮小・廃止の割合が高い。

事後評価の実施と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



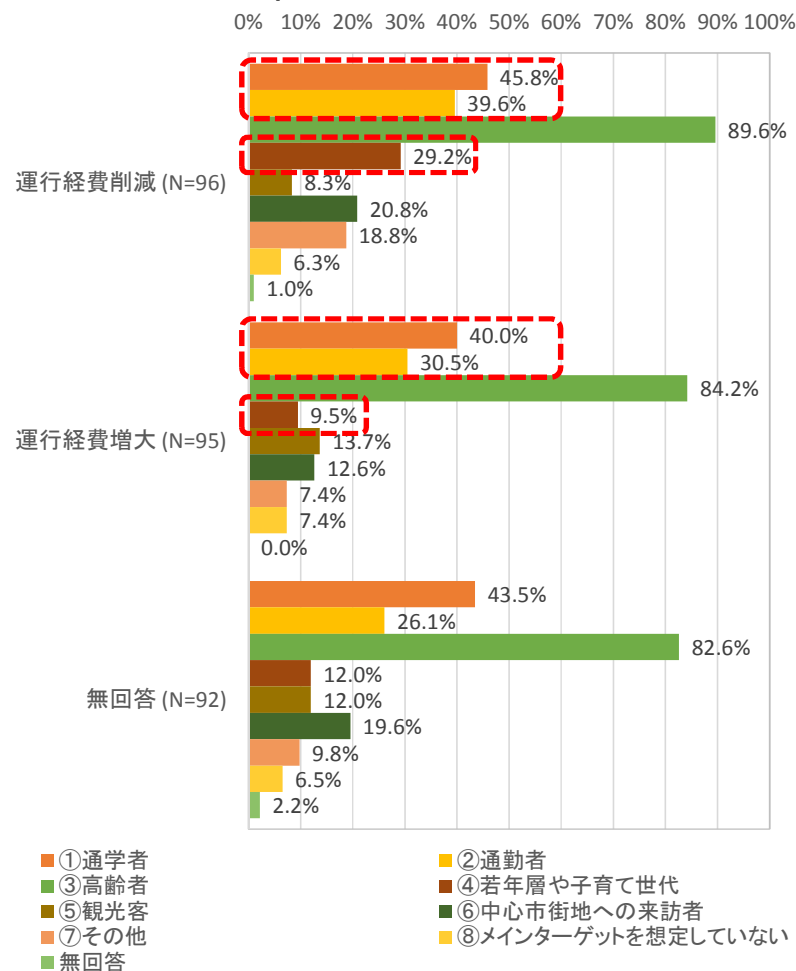
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

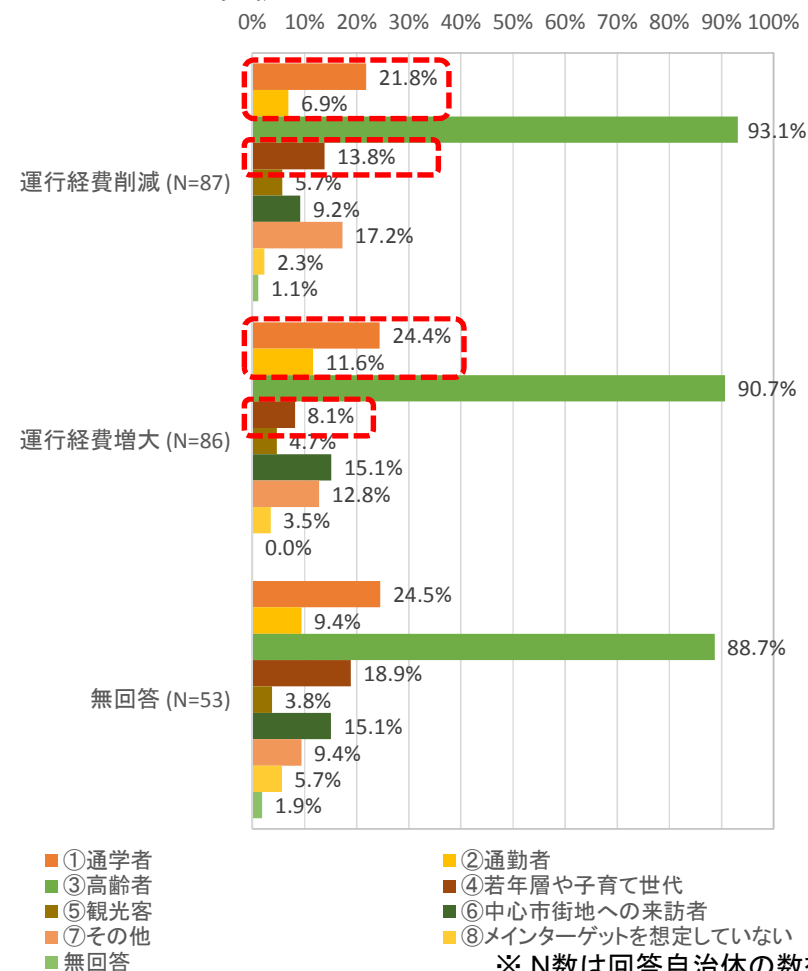
○コミュニティバスでは、通学者・通勤者をターゲットにしている場合は一人あたりの運行経費の削減の割合が高いが、デマンド交通では一人あたりの増大する割合が高い。若年層や子育て世代はいずれも一人あたりの運行経費削減の割合が高い。

メインターゲットと一人あたり運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



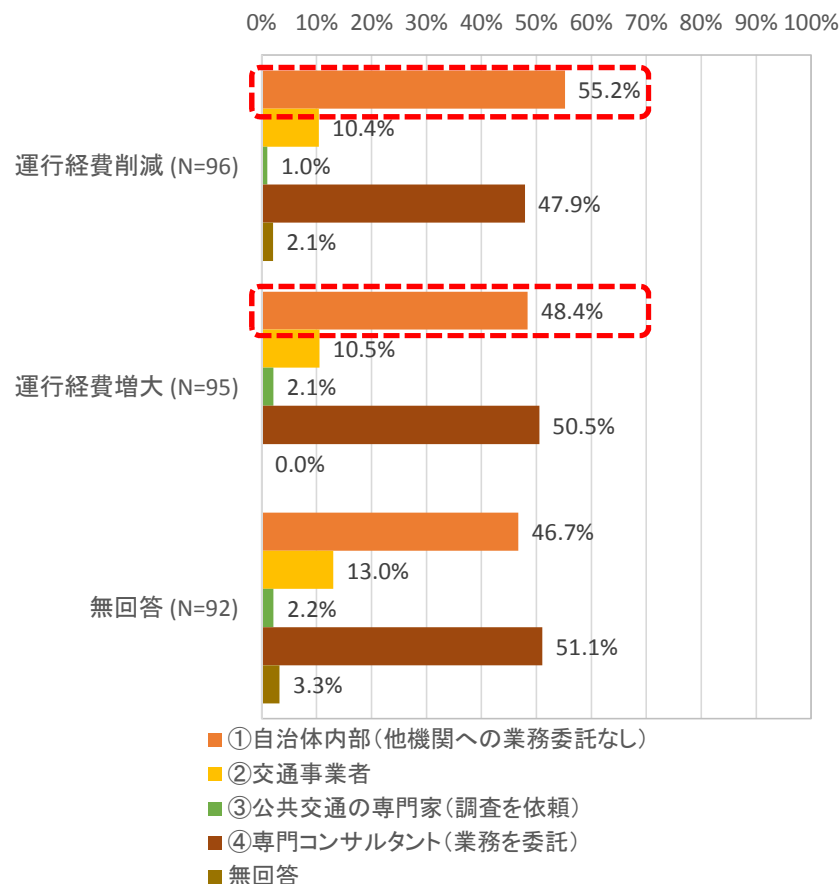
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

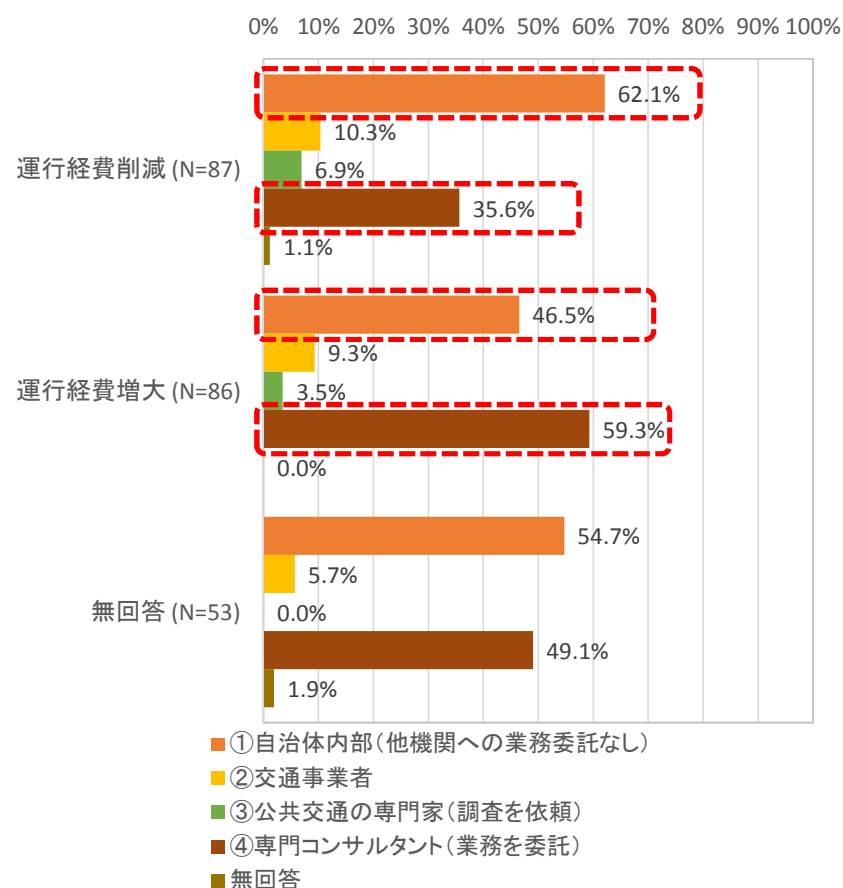
○両システムともに自治体内部（他機関への業務委託はなし）の場合一人あたりの運行経費の削減の割合が高いが、デマンド交通の場合は専門コンサルタントに業務委託した場合、一人あたりの運行経費増大の割合が高い。

調査実施機関と一人あたり運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



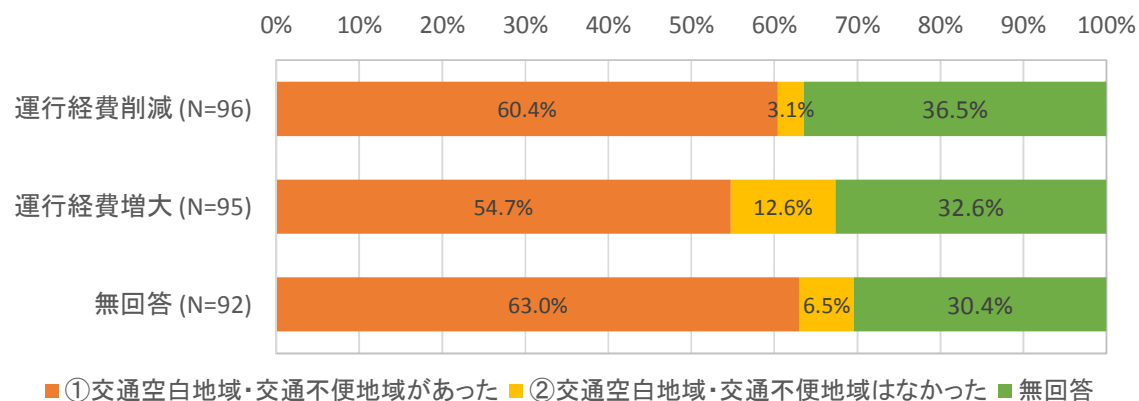
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

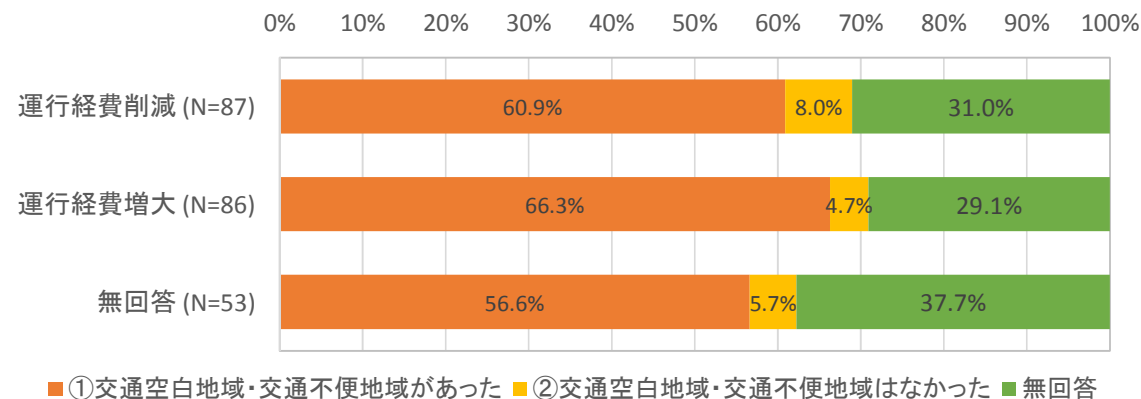
○コミュニティバスは交通空白地域があった場合は一人あたりの運行経費削減の割合が高いが、デマンド交通は一人あたりの運行経費増大の割合が高い。

交通空白地域の有無と一人あたり運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



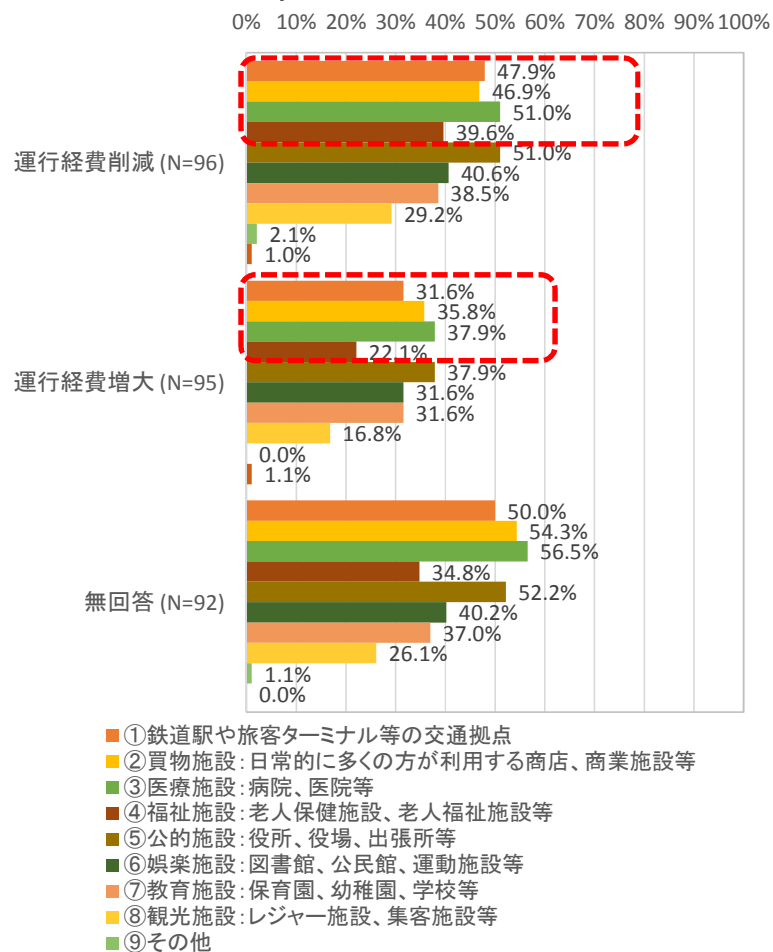
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

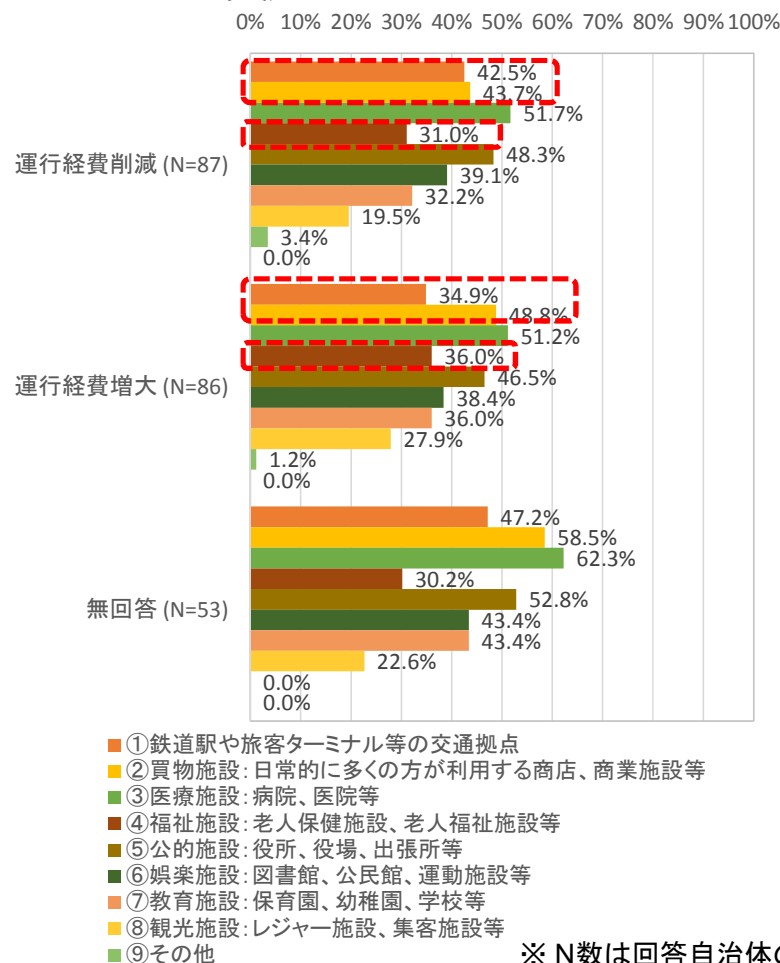
○コミュニティバスは鉄道駅や旅客ターミナル、買物施設、医療施設、福祉施設の現状把握をしている方が一人あたりの運行経費削減の割合が高い。デマンド交通は鉄道駅や旅客ターミナルの現状把握をしている方が一人あたりの運行経費削減の割合が高く、買物施設や福祉施設の現状把握をしている方が、一人あたりの運行経費増大の割合が高い。

拠点・施設の分布の現状把握と一人あたり運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



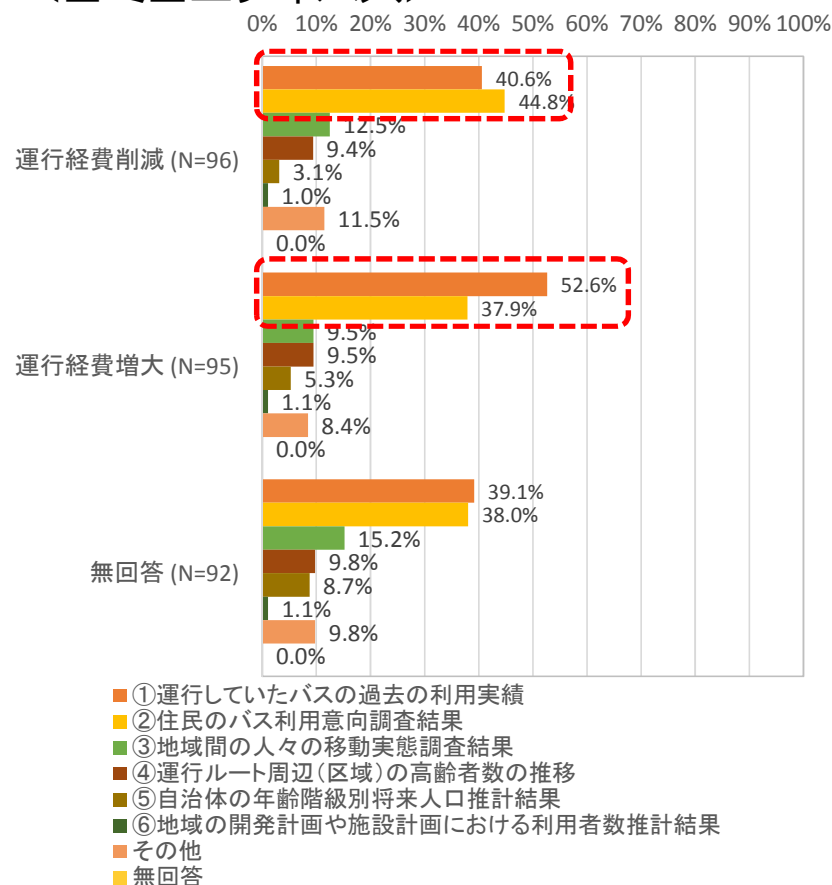
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

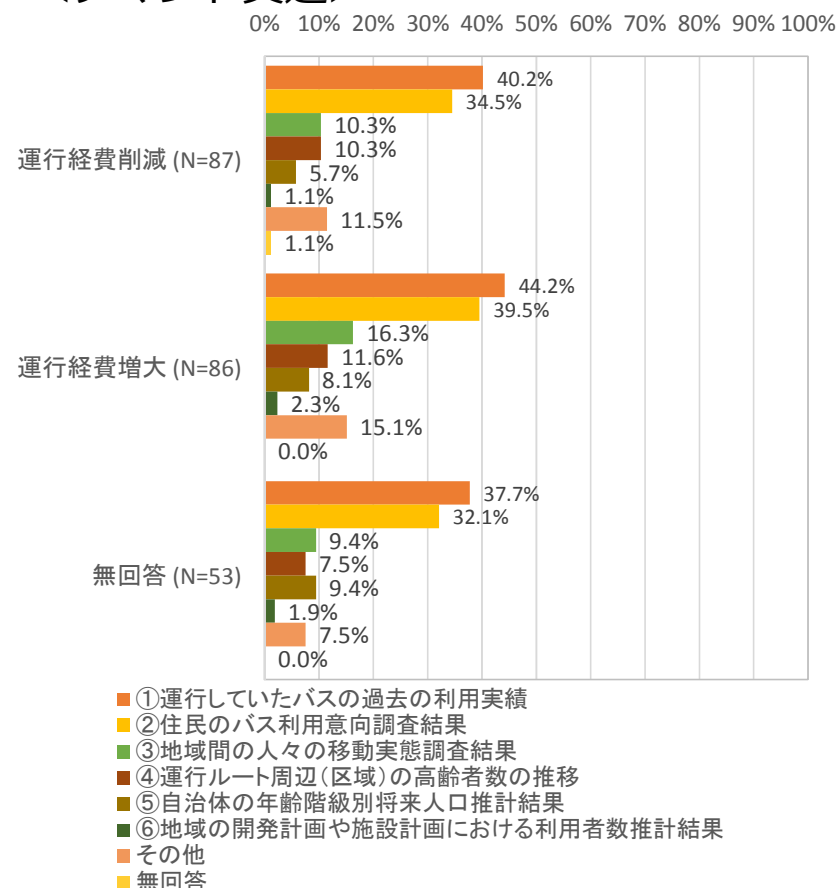
○コミュニティバスは、運行していたバスの過去の利用実績の場合は一人あたりの運行経費増大の割合が高く、住民のバス利用意向調査結果の場合一人あたりの運行経費削減の割合が高い。

需要予測の根拠と一人あたりの運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



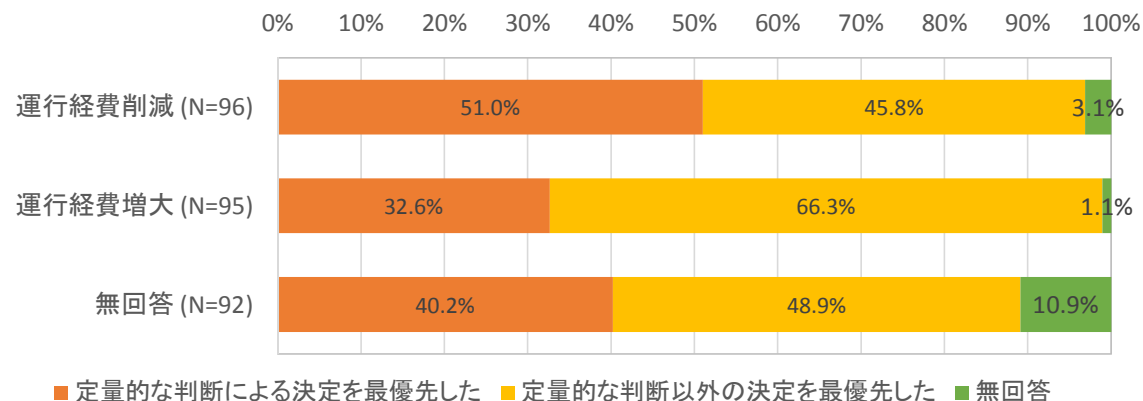
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

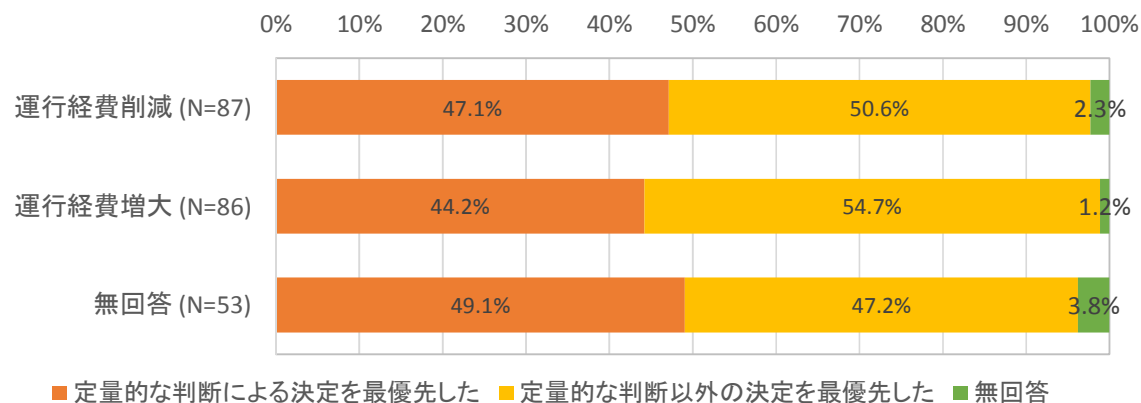
○いずれも定量的な判断による決定を最優先した方が一人あたりの運行経費削減の割合が高い。

事業形態の判断要素と一人あたりの運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



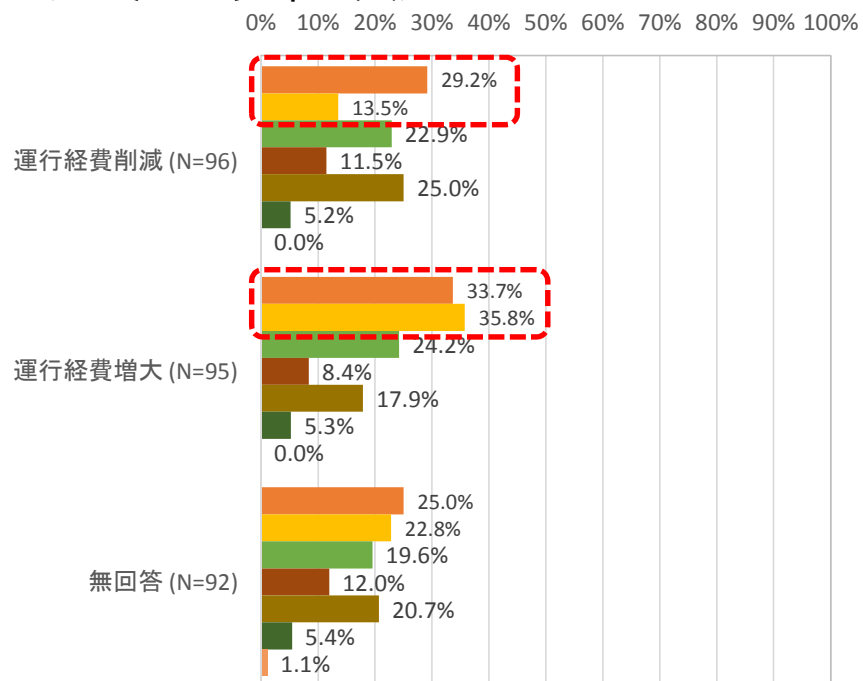
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

○いずれも検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した場合や、廃止された路線バスの代替路線とした場合は、一人あたりの運行経費削増の割合が高い。

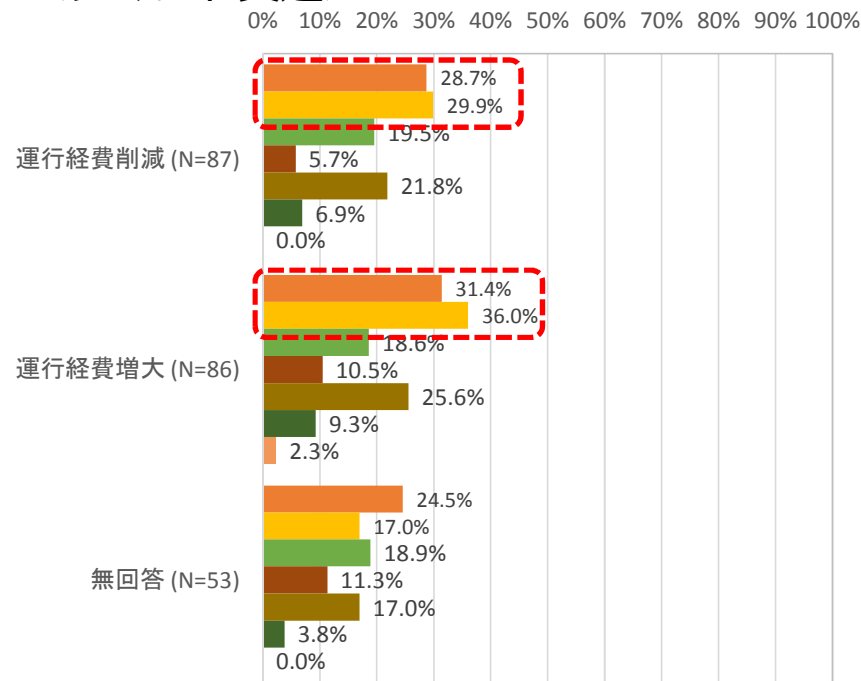
定性的な判断基準の具体的要素と一人あたりの運行経費の関係

<コミュニティバス>



- ①検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した
- ②廃止された(される)路線バスの代替路線として相応しい事業形態だから
- ③住民の「新たにデマンド交通を運行してほしい」という要望があったから
- ④首長や議会において「新たにデマンド交通を運行すべき」という意見があったから
- ⑤高齢者の外出機会が増大すると考えたから
- その他
- 無回答

<デマンド交通>



- ①検討当初に考えていた事業形態をそのまま決定した
- ②廃止された(される)路線バスの代替路線として相応しい事業形態だから
- ③住民の「新たにデマンド交通を運行してほしい」という要望があったから
- ④首長や議会において「新たにデマンド交通を運行すべき」という意見があったから
- ⑤高齢者の外出機会が増大すると考えたから
- その他
- 無回答

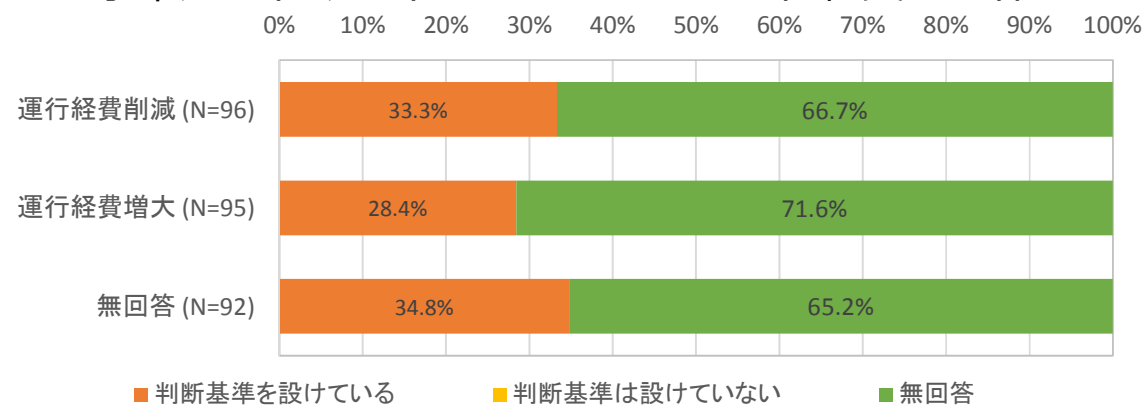
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

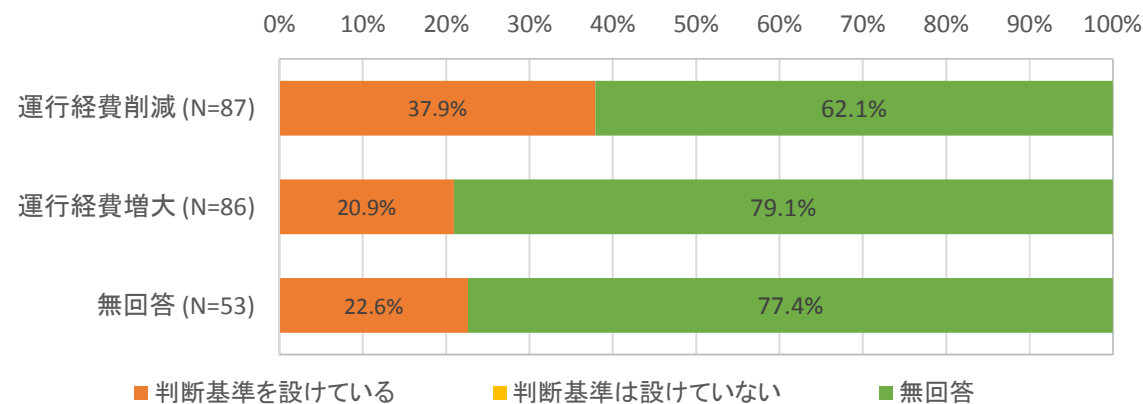
○いずれも目標達成度による事業判断基準を設けている方が、一人あたりの運行経費削減の割合が高い。

目標達成度による事業形態判断基準と一人あたりの運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



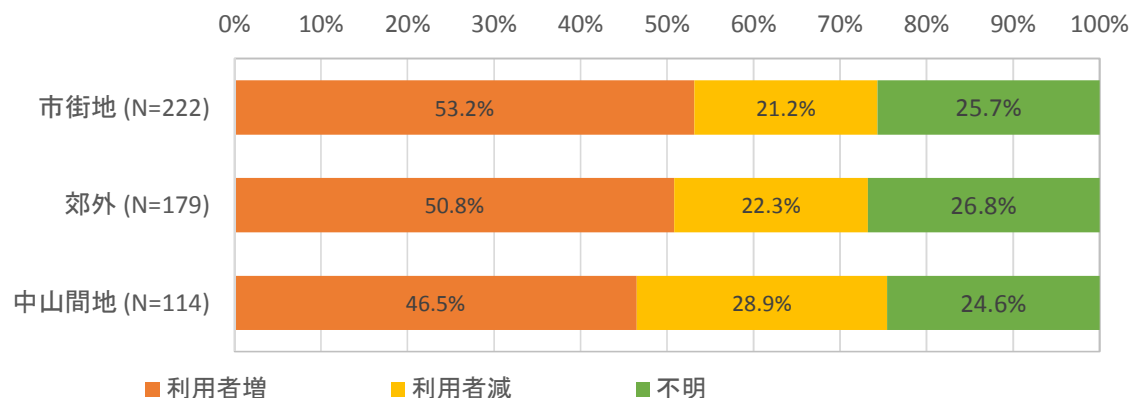
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

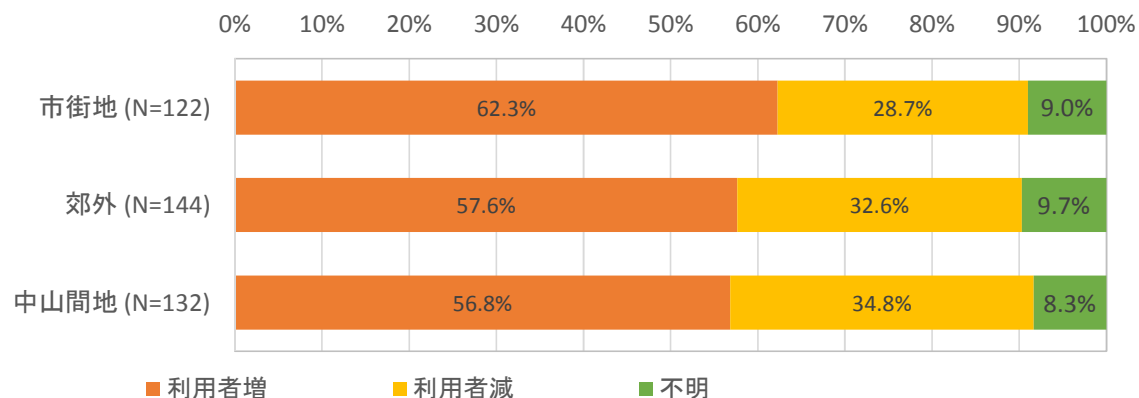
○いずれも市街地が利用者増の割合が高く、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ、利用者増の割合が低く、利用者減の割合が高くなる。

地域特性と利用者増減の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



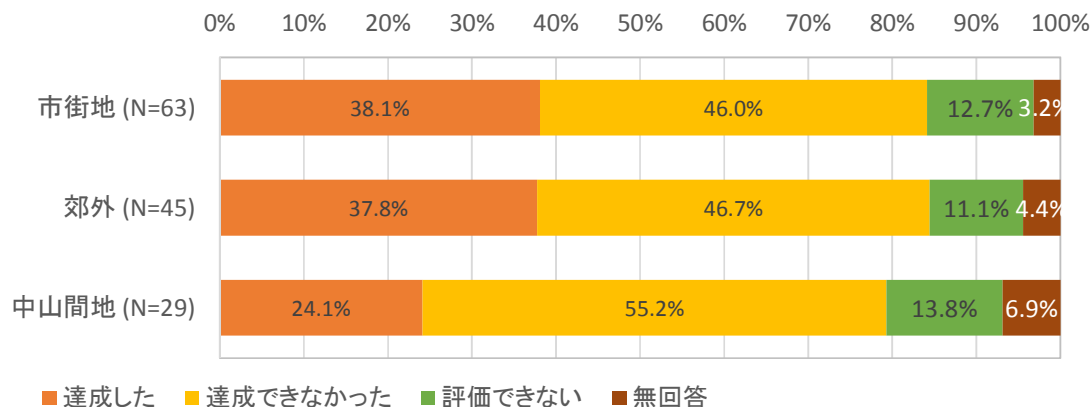
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

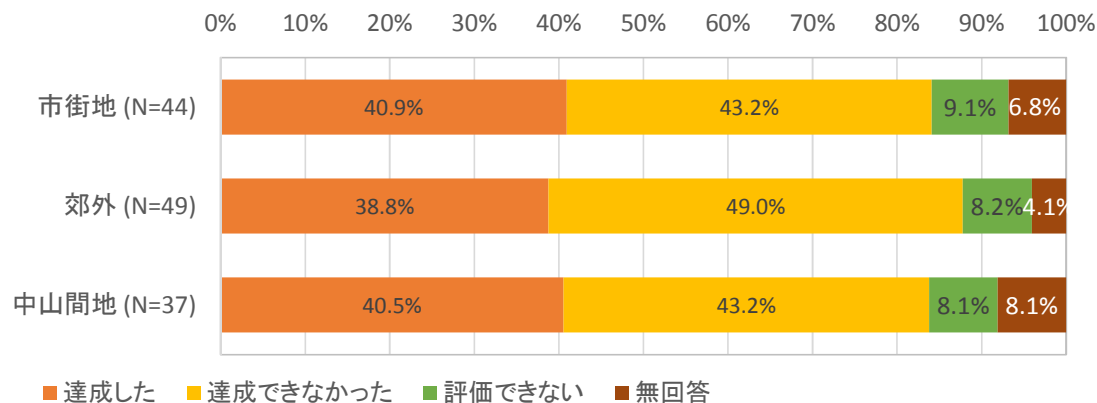
○コミュニティバスは市街地と郊外での目標達成の割合がほぼ同等であるが、中山間地では目標達成の割合が低い。デマンド交通は、市街地、郊外、中山間地で大きな差は見られない。

地域特性と利用者数目標達成の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



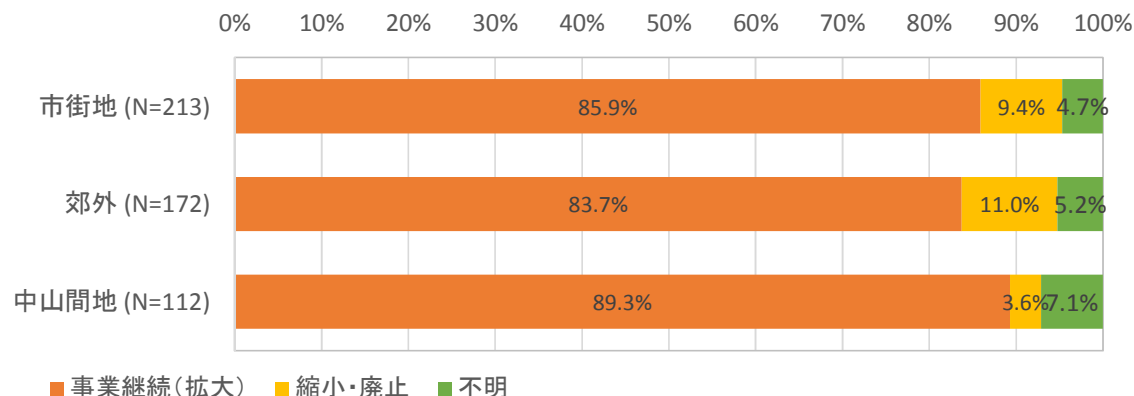
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

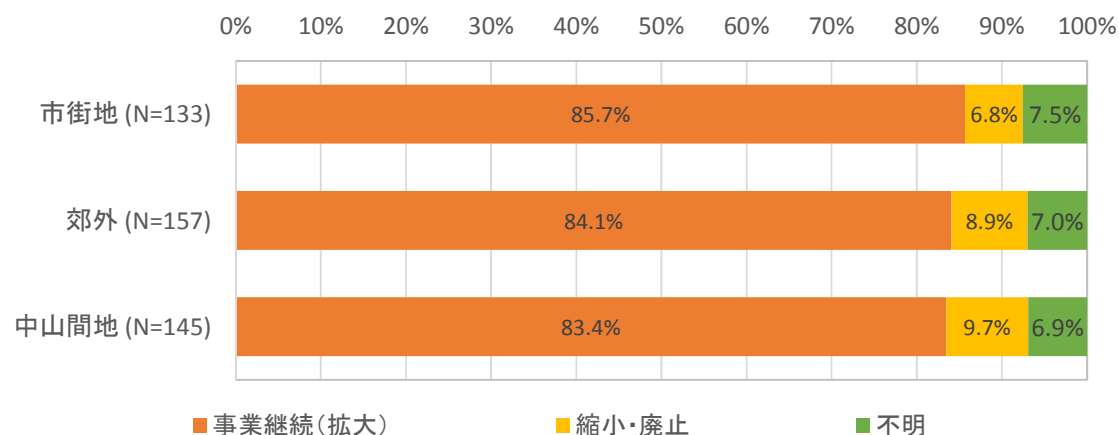
○コミュニティバスは中山間地での事業継続の割合が若干高く、郊外での事業継続の割合が若干低い。デマンド交通は、市街地、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ、事業継続の割合が低くなる。

地域特性と事業継続の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



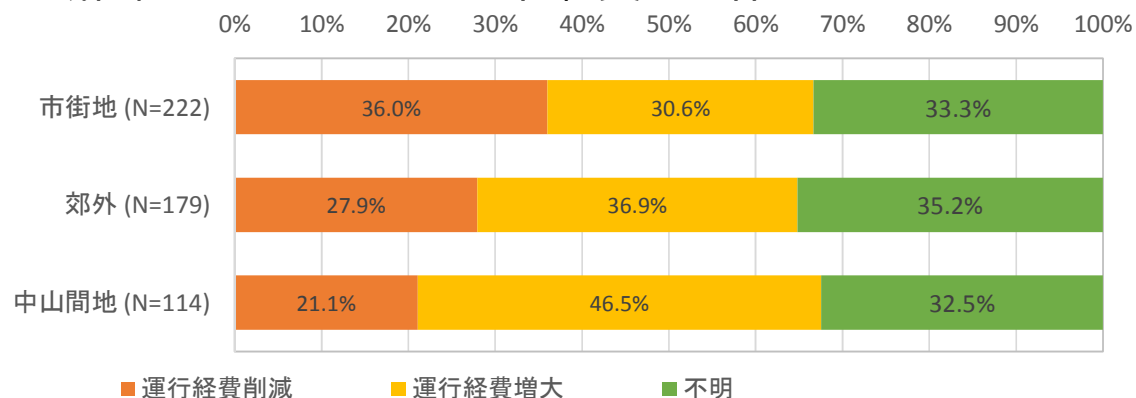
※ N数は回答自治体の数を示す

(4) 深度化アンケート調査結果

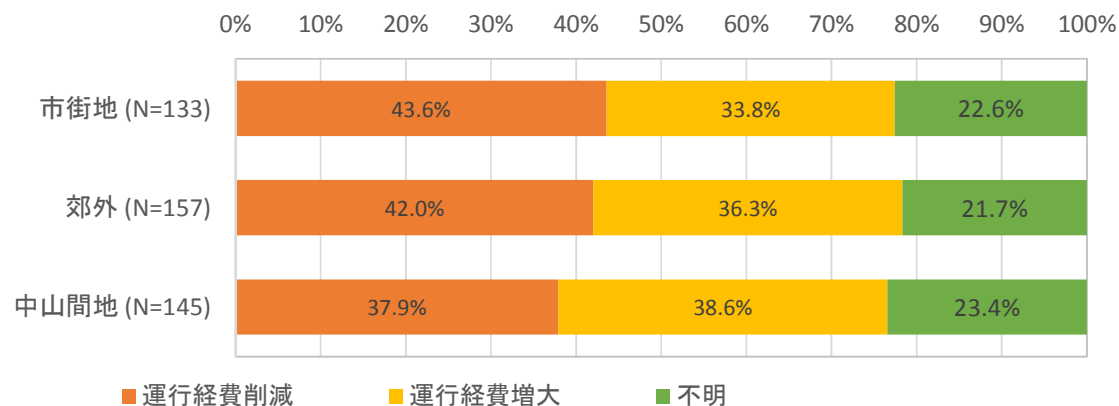
○いずれも、市街地、郊外、中山間地と人口が少ないと想定される地域になるにつれ、一人あたりの運行経費大の割合が高くなる。

地域特性と一人あたりの運行経費の関係

<コミュニティバス>



<デマンド交通>



※ N数は回答自治体の数を示す

(1)ヒアリング調査内容

○ヒアリング調査の手法

事業の効果、特に利用者数の増加が確認された事例と確認できなかった事例の取組の差を分析するために、市区町村に対してヒアリング調査を実施した。

主にデマンド交通について、選定方法検討の段階で、利用者数が増加・維持もしくは大幅に減少していない事例と利用者数が大幅に減少した事例のそれぞれを確認するため、以下の視点にも留意してバランス良く、15の市区町村を選定した。

【視点】

- (1) 地域区分：中山間地、中山間地以外
- (2) 事業継続性：運行継続、拡大縮小再編、廃止・システム転換
- (3) その他：
 - ・ 運営主体が住民またはNPO
 - ・ 試行運行実施
 - ・ 定量的な目標設定
 - ・ 定量的な事後評価
 - ・ 他の自治体と連携
 - ・ 需要予測実施
 - ・ モニタリング実施

○ヒアリング調査結果及び分析

- ・利用者数増となっていた市区町村は、いずれも深度化アンケートの分析結果で得られた利用者数増に寄与したと思われる以下の取組と同様の内容を実施しており、裏付けすることができた。
 - ✓ 地域の足を確保する方針
 - ✓ 高齢者を対象としたこと
 - ✓ 事業者保有データの活用
 - ✓ 集積分散状況の把握
 - ✓ デマンド交通ほかコミュニティバスも含めた複数候補の検討
 - ✓ タクシー事業者との調整
 - ✓ 利用者数による目標値の設定
- ・一方で、ヒアリング調査では、市区町村のそれぞれ特有の状況が、地域公共交通サービスに影響を与えていることも分かり、深度化アンケートで取り上げた取組を行うだけでは、個々の事情を解決することは難しいことも伺えた。

- 地域公共交通の手引き類等で示される内容を、十分検討した上で実施している方が、利用者増等に寄与していることを確認した。
- デマンド交通とコミュニティバスでは、導入前後の検討内容において、それぞれで特徴が異なる。例えば、検討体制やデータ活用等において性質の相違点が見られた。
- 一方で、交通空白地域を定義することや、検討する時点で候補の事業形態が複数あること、非利用者の把握を行うこと等は、デマンド交通、コミュニティバスに共通して利用者数増あるいは利用者数の目標達成に寄与していた。
- 地域特性では、デマンド交通、コミュニティバスに共通して、中山間地において、市街地、郊外に比べて、利用者数の減少や運行経費の増大が大きく、運営が厳しいことを客観的データにより明らかにした。



- 今年度の調査研究では、更に定量的かつ客観的に取り扱えるデータの収集を行うことで地域特性等を類型化し、適切な運行形態を選択するための基準を検討する。