

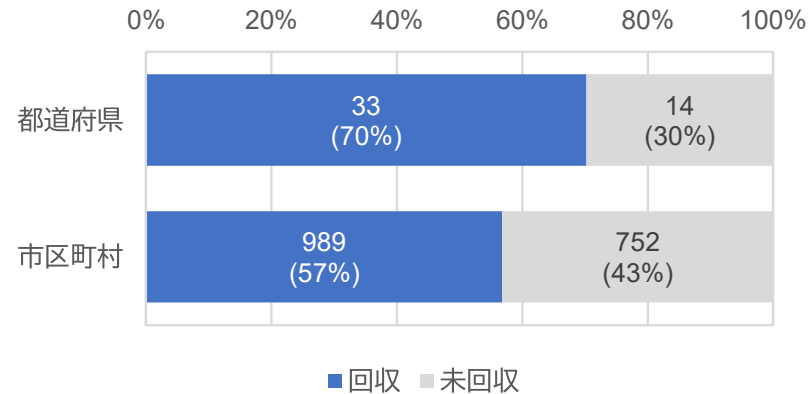
令和6年度 地域交通行政アンケート調査結果

国土交通省総合政策局地域交通課

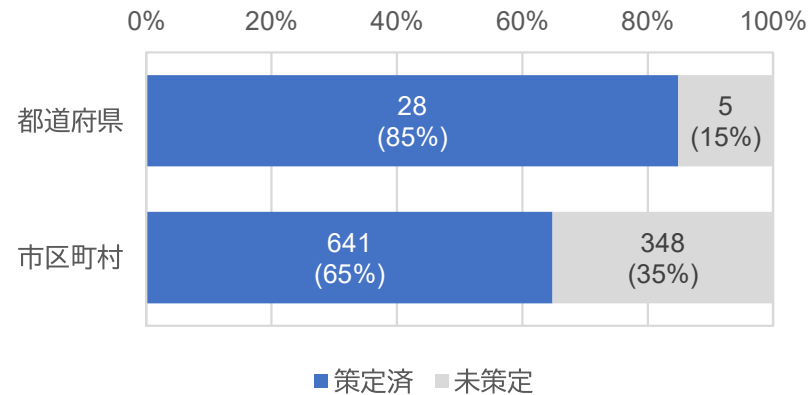
1. 調査の概要

- アンケート調査については以下のとおり実施した。

対象者	・市区町村の運輸行政担当者(1,741件) ・都道府県の運輸行政担当者(47件)
配布方法	・電子メールによる配布(各地方運輸局からMS Excelで作成した調査票を添付)
回収方法	・電子メールによる回収(記入済み調査票ファイルを添付)
調査時期	・2025年1月14日(火)～2月7日(金)



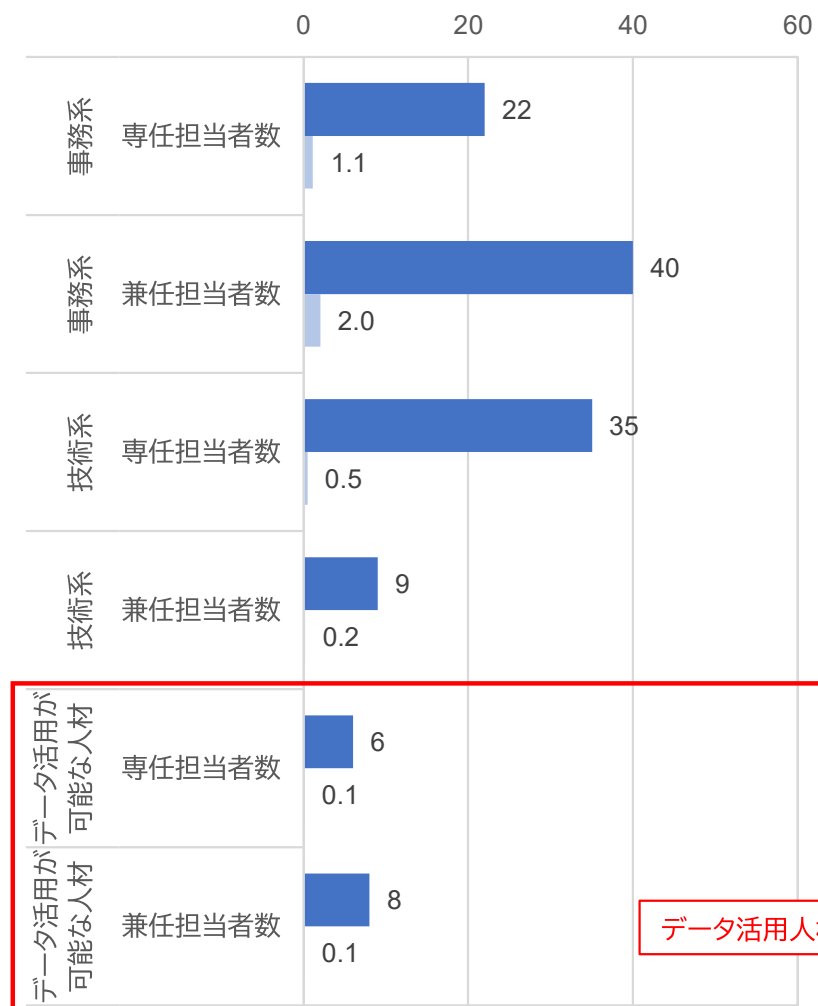
▲アンケート回収結果



▲アンケート回収団体における法定計画の策定状況

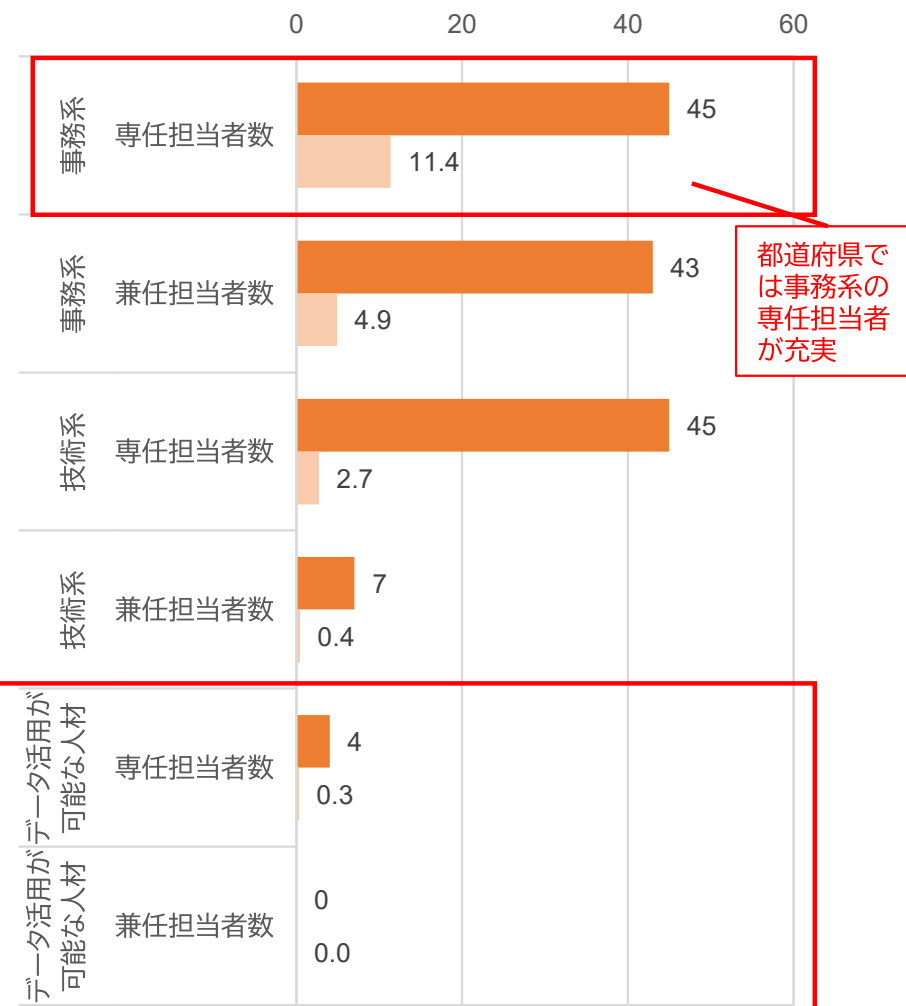
3. 地域交通の検討体制

- 市区町村に関しては地域交通の兼任・専任ともに平均1～2名の体制となっている。特に技術系担当者が少ない状況。
- 都道府県は事務系職員を中心とした専任担当者を確保しているケースが多く市区町村と比較して体制が充実している。
- データ活用(GISによるデータの可視化等)が可能な人材は都道府県・市区町村共に限定的である。



■ 市区町村 最大 ■ 市区町村 平均 N=988

▲ 市区町村における地域交通に係る担当者数(最大値・平均値、単位:人)



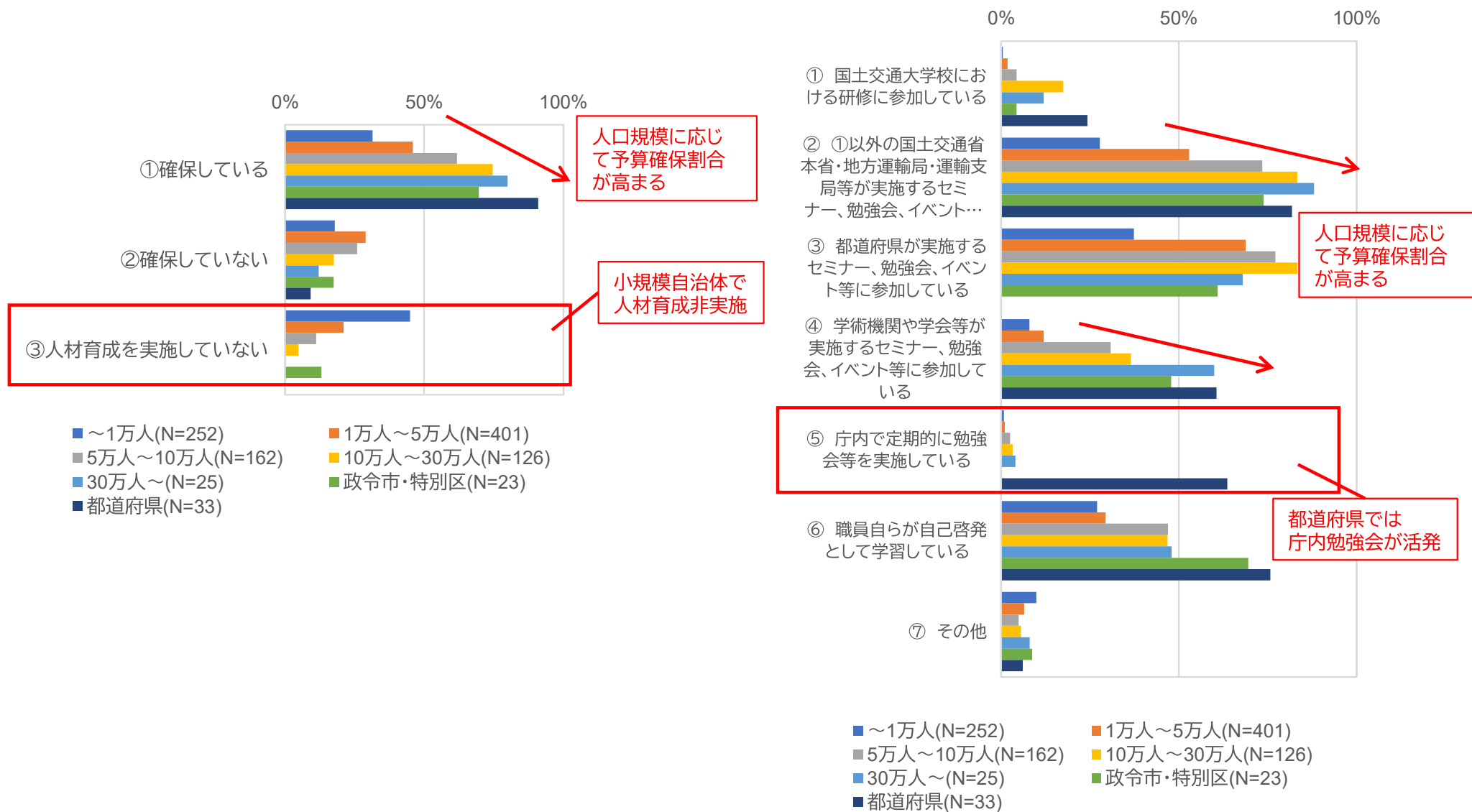
■ 都道府県 最大 ■ 都道府県 平均 N=32

▲ 都道府県における地域交通に係る担当者数(最大値・平均値、単位:人)

※ 公営企業の職員数が記入されていた回答については集計対象から除外(市区町村1、都道府県1)

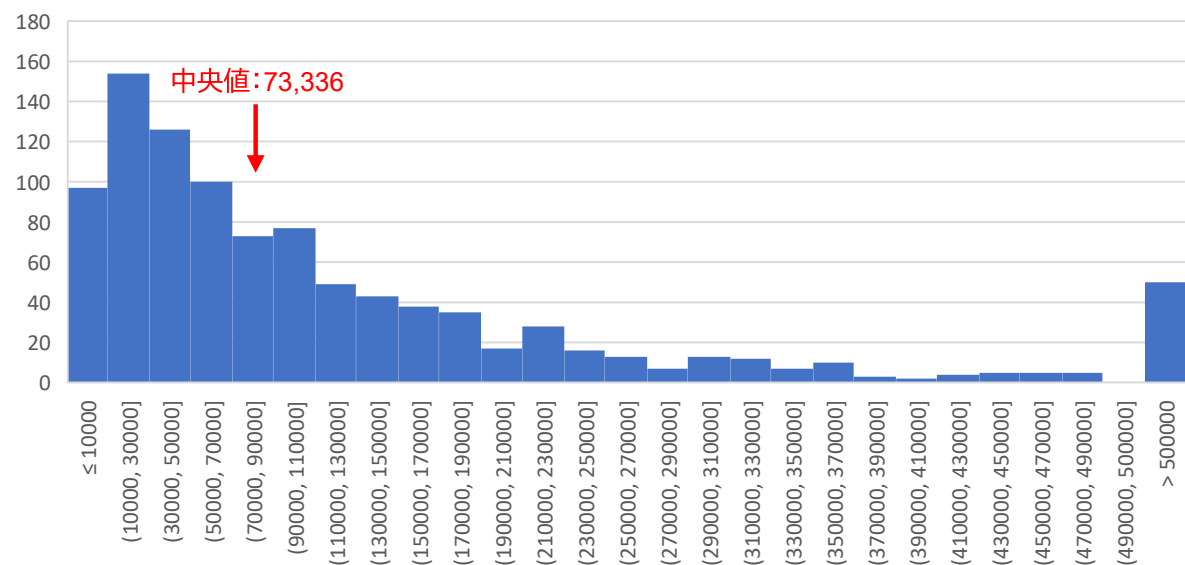
3. 地域交通の検討体制

- 市区町村については人口規模が大きくなるほど人材育成のための予算確保や各種施策を実施している割合が高まる。逆に人口規模が1万人以下の市町村においては人材育成を実施していない割合が4割を超える。
- 主な人材育成策として、国・都道府県が実施する勉強会・セミナー等への参加が多い他、職員自らの自己啓発も活発である。
- 都道府県については市区町村と比較して人材育成に積極的であり、特に庁内での定期勉強会等の開催割合が市区町村と比較して高い。

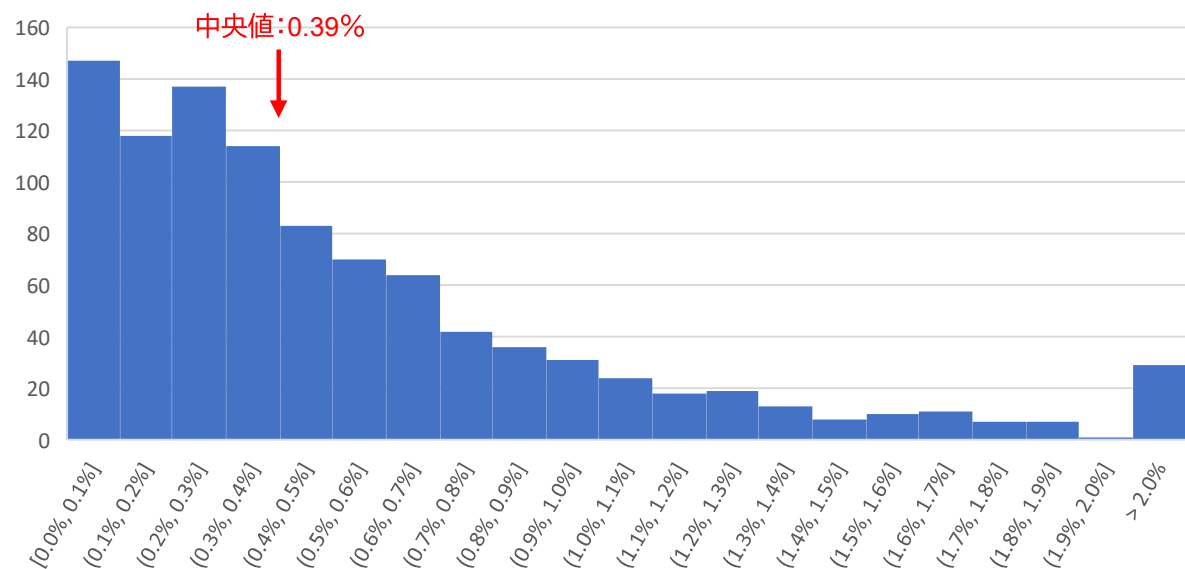


4. 地域交通関連予算

- 地域交通に係る年度間予算額は1千万～1億円程度がボリュームゾーンとなっており、5億円以下が全体の95%を占める。
- 普通会計予算額に占める地域交通に係る予算額の割合は0.5%未満が多数を占める。



▲市区町村における地域交通に関連する年度間予算(単位:千円/年×回答者数)

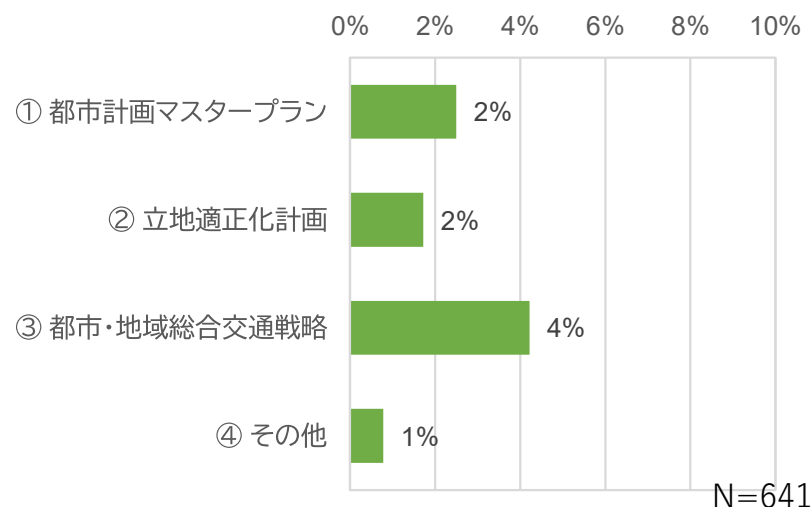


※普通会計予算額未回答
かつ未公表の地方公共団
体に関しては普通会計決算
額を基に算出

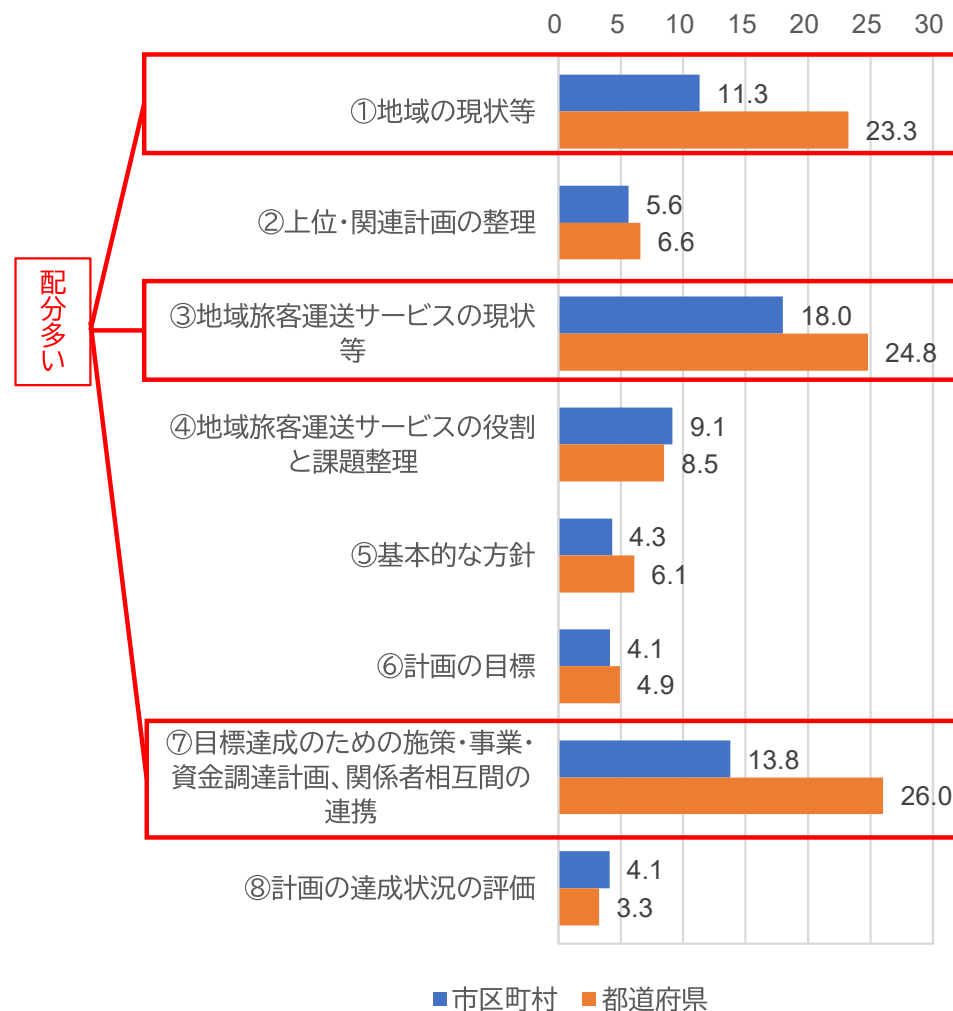
▲市区町村における地域交通に関連する年度間予算が普通会計予算に占める割合(単位:予算額の割合%×回答者数)

5. 法定計画の概況

- 地域公共交通計画と他の計画の一体的な策定は数パーセントにとどまり、未だ全体的に少ない傾向にある。
- 地域公共交通計画のページ構成に関しては、市区町村・都道府県の共通の傾向として、地域の現状や地域旅客運送サービスの現状、施策事業等に係るページ配分が大きく、課題整理や基本的な方針、目標、評価等に関する配分が相対的に少ない。



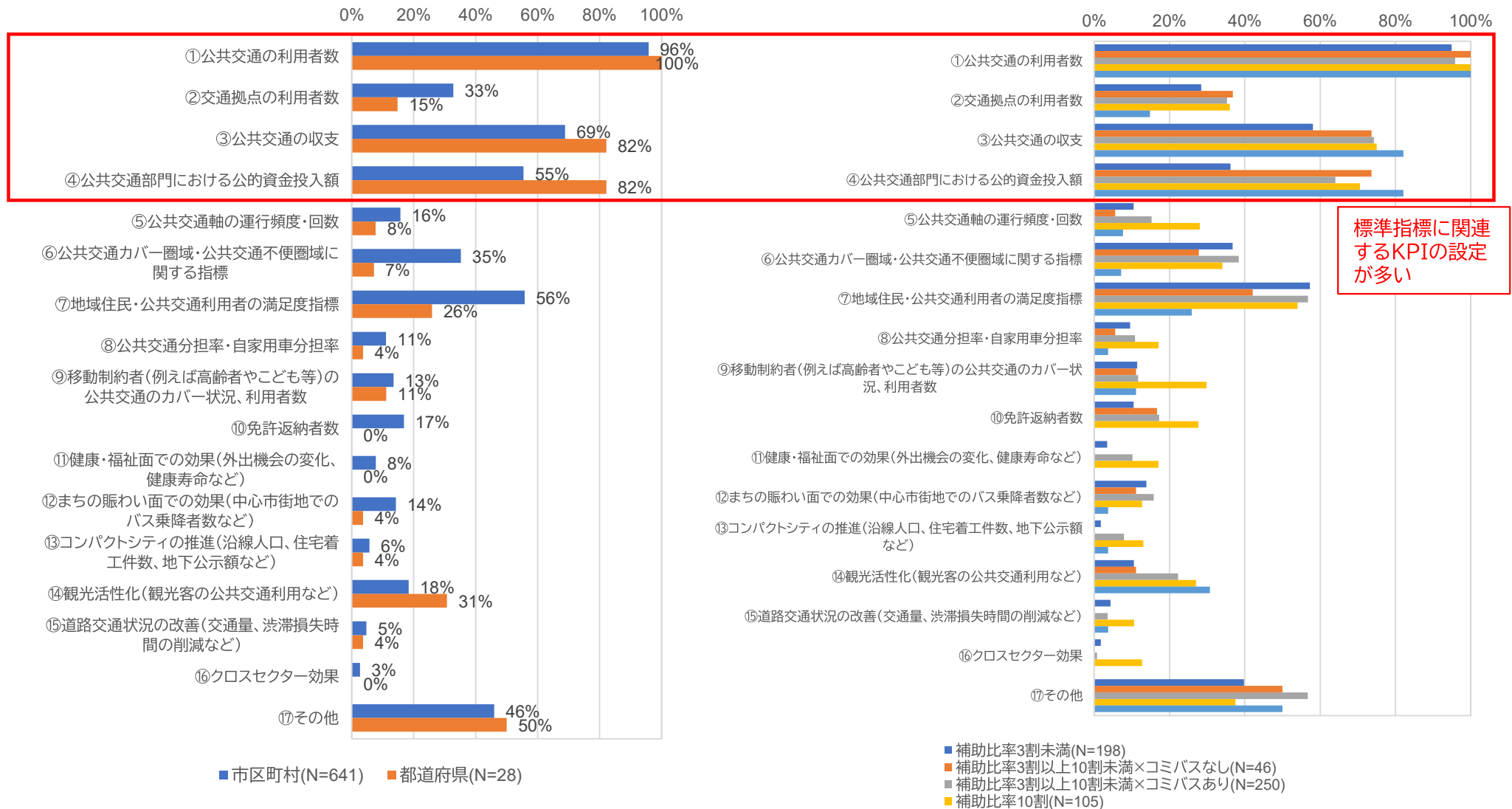
▲地域公共交通計画と一体的に策定している計画(単位:回答者割合%)



▲地域公共交通計画におけるページ配分(平均値、単位:ページ数)

5. 法定計画の概況

- 多くの地方公共団体において「公共交通の利用者数」をKPIとして設定。その他、標準指標として位置付けられる「収支」「公的資金投入額」の設定が多い他、市区町村を中心に満足度指標や公共交通力カバー圏域等の設定が多い。
- 行政関与区分別にみると、行政関与が少ない(補助比率が低い)地域ほど、収支・公的資金投入額、交通以外の波及的な効果を扱っている例が少ない傾向にある。

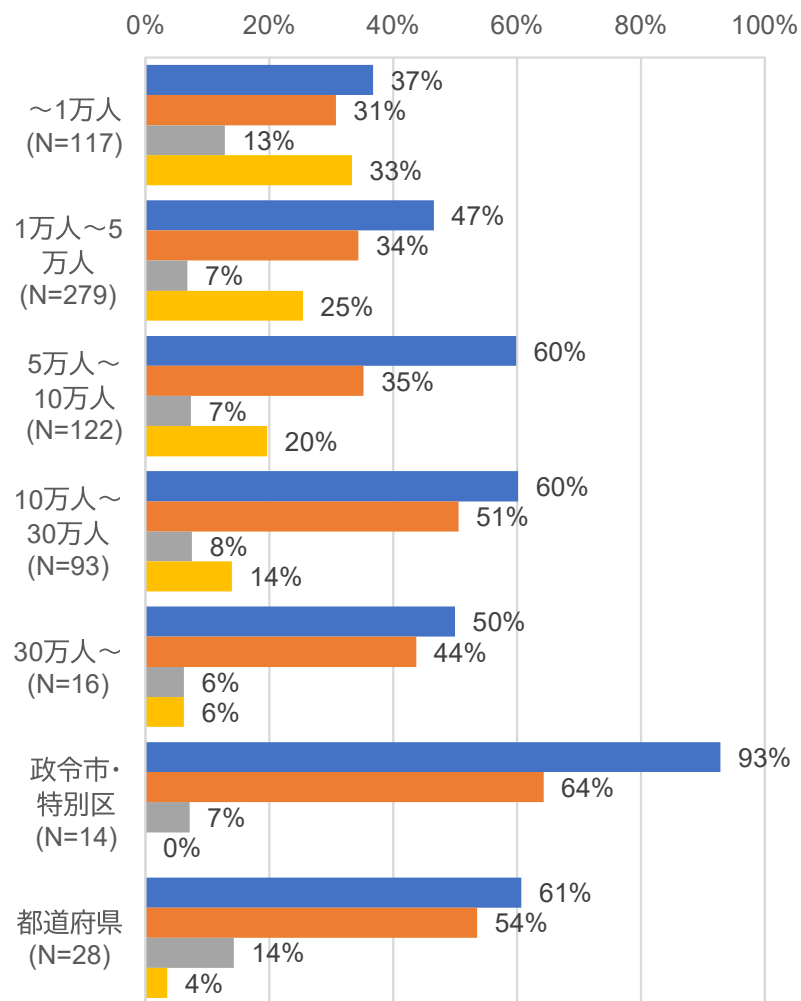


▲KPIの設定状況(単位:回答者割合%)

▲行政関与区分別のKPIの設定状況(単位:回答者割合%)

7. PDCAの実態

- PDCAを運用している地域が多数であるが、全く実施していない地域も存在している。特に人口規模が小さくなるほどその傾向が顕著である。
- PDCAの運用の結果、KPIや目標値を見直すケースは多くないが、人口規模が30万人以上の大都市においては見直しているケースが比較的大きい。

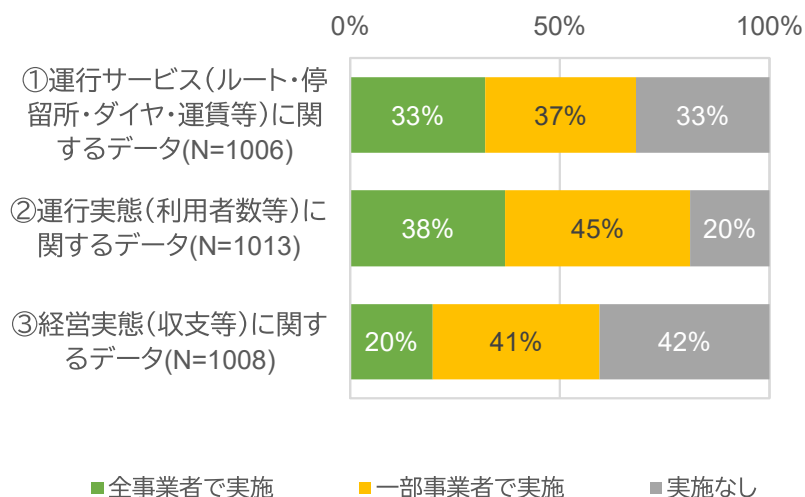


- ①年に1回以上、設定した数値指標等を用いてモニタリングや評価を行っている
- ②年に1回以上、モニタリング・評価結果をもとに、関係者と議論を行っている
- ③年に1回以上、モニタリング・評価結果に基づいて、計画内容の見直しを行っている
- ④上記についてはいずれも行っていない

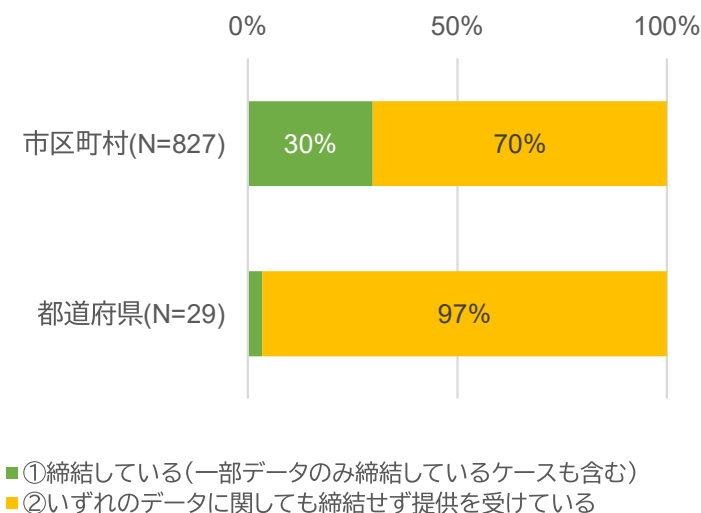
▲人口区分別PDCAの実施状況(単位:回答者割合%)

9. 交通事業者とのデータ連携

- 交通事業者とのデータ連携について、地域内のすべての事業者で共有できている事例は半数に満たず、特に経営実態(収支等)に関しては情報連携が進んでいない。
- データ共有に当たって協定等を締結しているケースは市区町村において3割／都道府県では1件のみと限定的であり、多くの地域では特に協定等の締結は行わないままデータの共有を行っている。



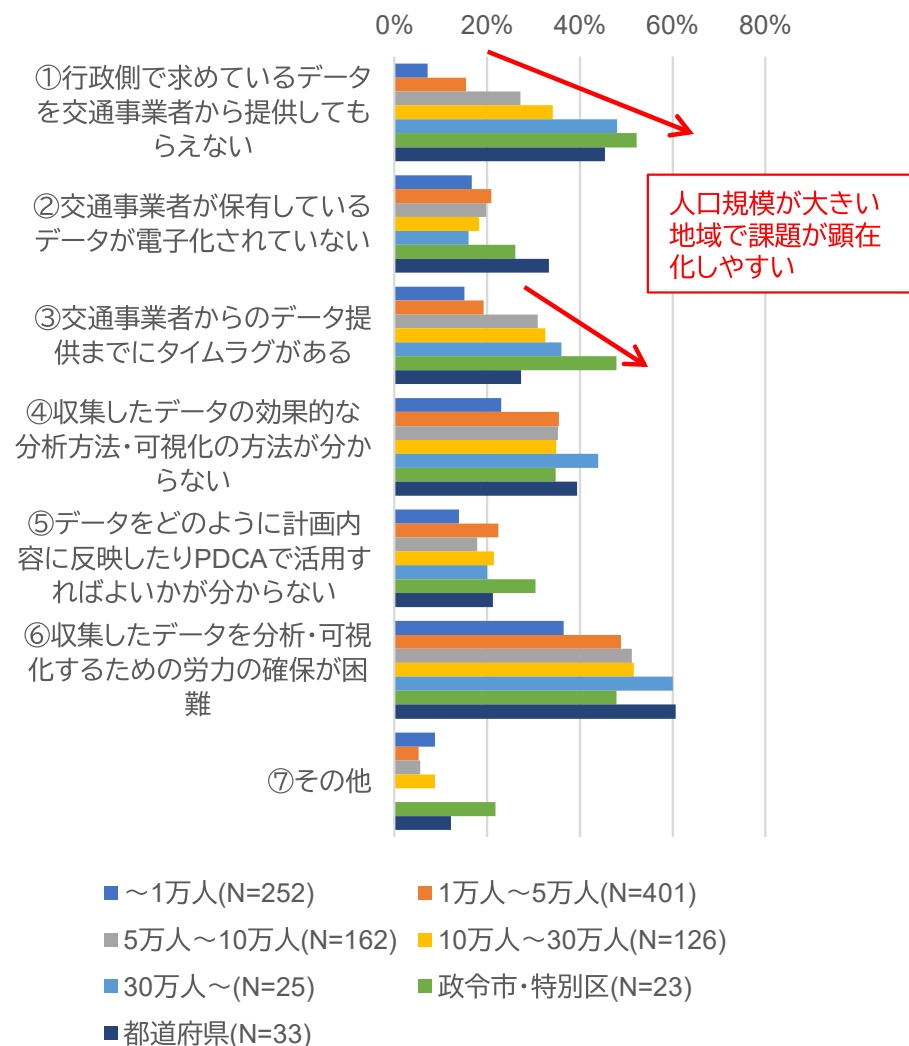
▲交通事業者とのデータ連携の実態(単位:回答者割合%)



▲交通事業者とのデータ連携における協定等の締結の実態(単位:回答者割合%)

9. 交通事業者とのデータ連携

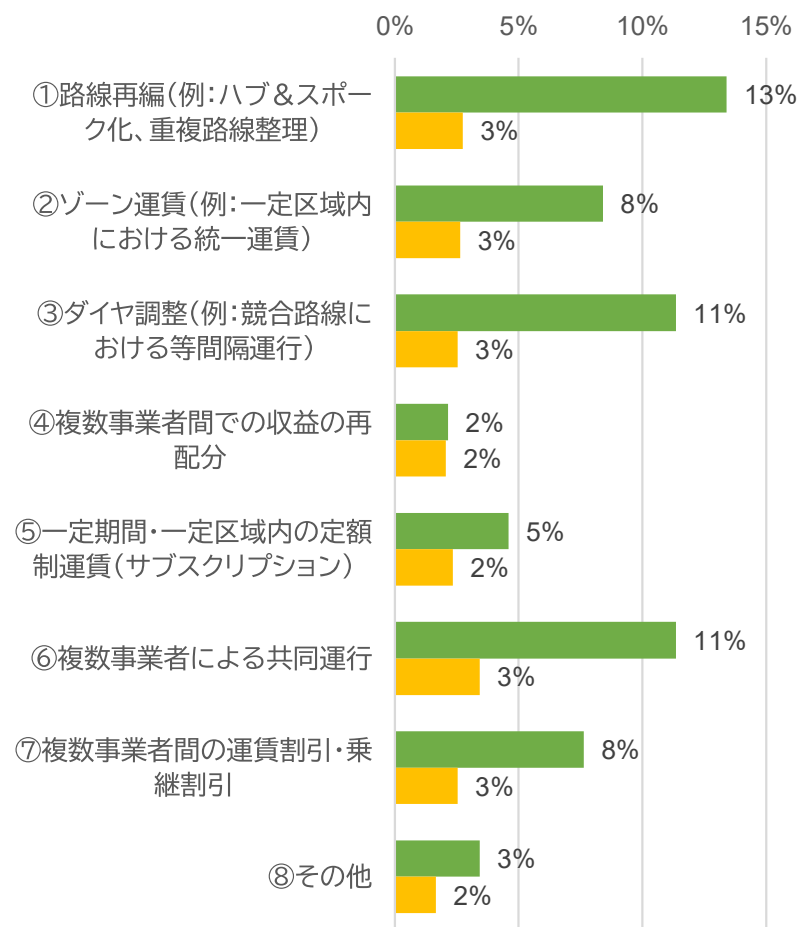
- 人口規模が大きくなるほど、データの共有を断られたり、提供されるデータのタイムラグが生じていたりするなどの問題が生じやすい。
- 人口規模の大小に寄らず、データの分析方法が分からないことや、データ分析のための労力の確保に問題がある。



▲人口区分別モビリティデータ活用に係る課題(単位:回答者割合%)

10. 共創

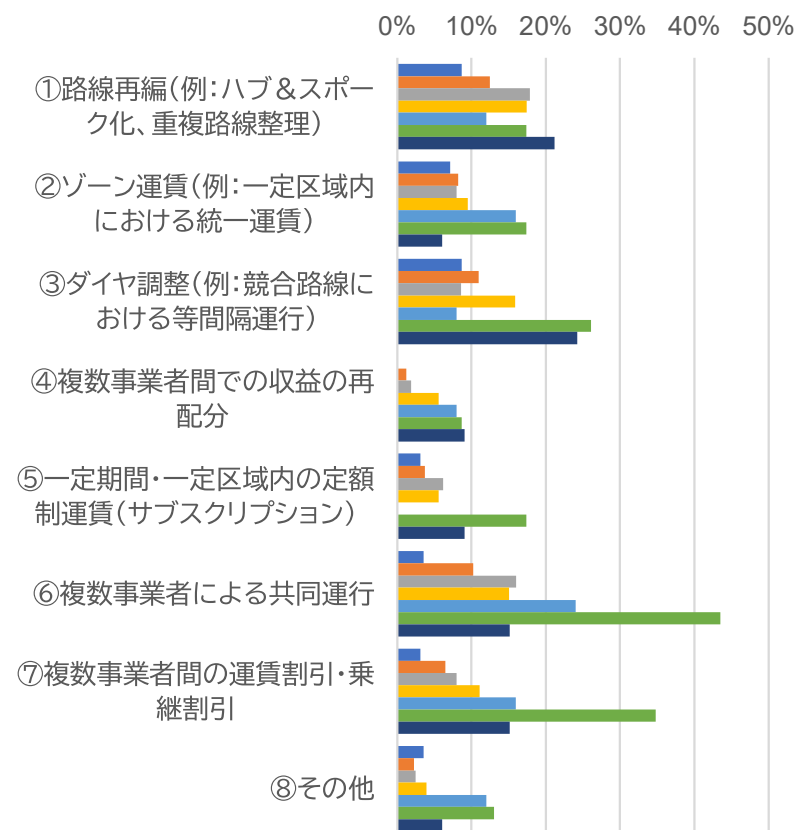
- 交通事業者間での連携に関しては、路線再編、ダイヤ調整、複数事業者による共同運行などが1割以上の地域で実装されている。特に人口規模が大きい地域において実装が進む傾向にある。



■ 現在実装されているもの(N=637)

■ 過去に実装していたもの(現在は廃止)(N=204)

▲ 交通事業者間連携の実態(単位:回答者割合%)



■ ~1万人(N=252)

■ 1万人~5万人(N=401)

■ 5万人~10万人(N=162)

■ 10万人~30万人(N=126)

■ 30万人~(N=25)

■ 政令市・特別区(N=23)

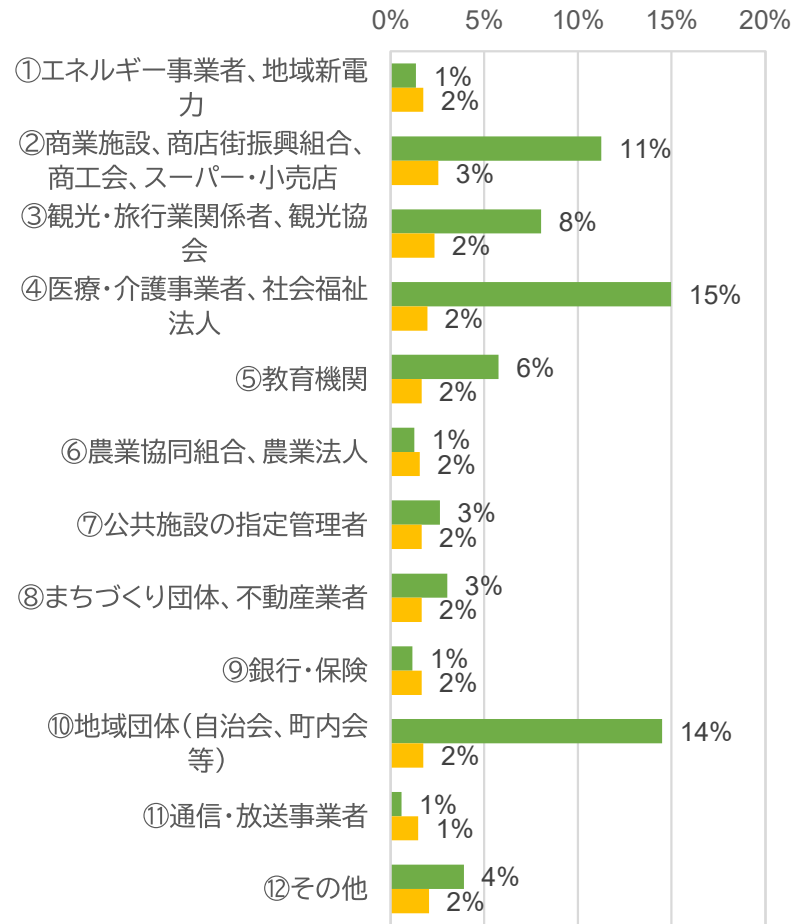
■ 都道府県(N=33)

▲ 人口区分別事業者間連携の実態(単位:回答者割合%)

※現在実装されているものについて内訳を整理

10. 共創

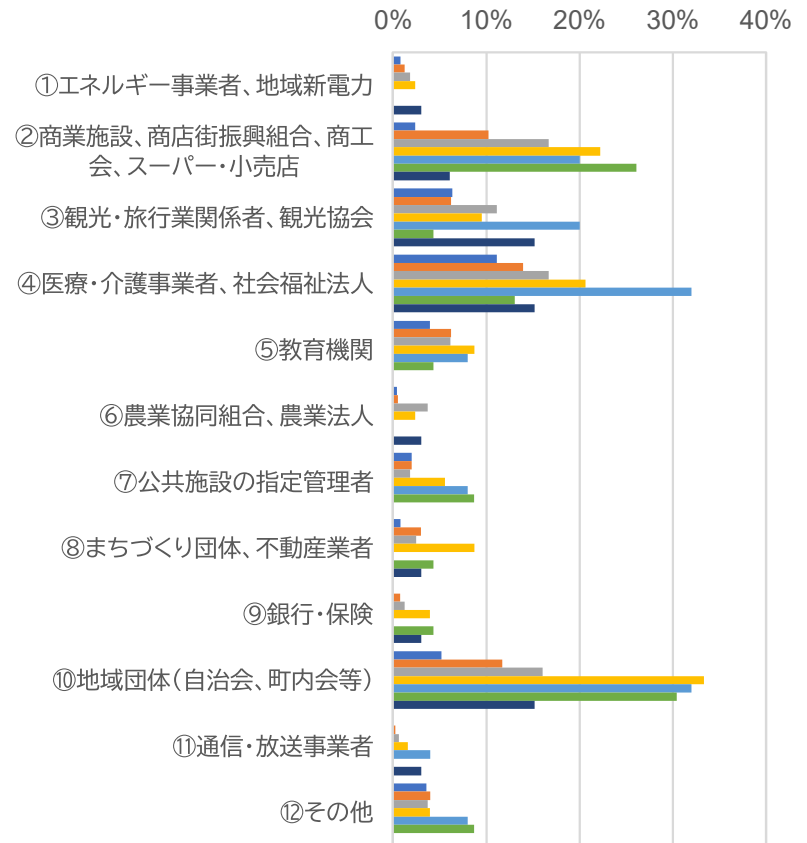
- 交通事業者間での連携に関しては、商業・福祉・地域団体等との連携が1割以上の地域で実装されている。特に人口規模が大きい地域において実装が進む傾向にある。



■ 現在実装されているもの(N=494)

■ 過去に実装していたもの(現在は廃止)(N=155)

▲ 分野間連携の実態(単位:回答者割合%)



■ ～1万人(N=252)

■ 1万人～5万人(N=401)

■ 5万人～10万人(N=162)

■ 10万人～30万人(N=126)

■ 30万人～(N=25)

■ 政令市・特別区(N=23)

■ 都道府県(N=33)

▲ 人口区分分野間連携の実態(単位:回答者割合%)
※現在実装されているものについて内訳を整理