

# 九州管内における公共交通基礎調査業務

## 報告書

平成25年3月

国土交通省

九州運輸局



# 目 次



## 第 1 章 県別地域公共交通の現状把握

### 1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況 .....	1
(2) アンケートの回収状況 .....	1
(3) 調査対象 .....	1

### 2. アンケート集計

#### 【問 1 交通関連予算や国の補助金の活用状況】

(1) 交通関連予算の状況について .....	3
(2) 国の補助金の活用状況について .....	3

#### 【問 2 地域公共交通施策の推進状況】

(1) 公共交通サービス確保の取り組みについて	
1) 公共交通サービス確保の地域課題について .....	4
2) 交通モード別課題について .....	4
(2) 「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて .....	5

#### 【問 3 交通に関する計画・方針の策定状況】

(1) 計画・方針の策定状況について .....	5
--------------------------	---

#### 【問 4 市町村との関わりの状況】

(1) 市町村からの相談状況について	
1) 市町村からの相談内容について .....	6
2) 市町村からの相談に対する対応について .....	6
(2) 市町村に対する支援の状況について	
1) 財政支援の有無について .....	7
2) 補助額の状況について .....	7
3) 財政支援以外の取り組みの有無について .....	7
4) 財政支援以外の取り組み内容について .....	8

#### 【問 5 補助公共交通機関の状況】

(1) 県単独補助路線の状況について	
1) バス路線の状況について .....	8
2) 鉄軌道・海上交通等の状況について .....	8
(2) 市町村との協調補助路線の状況について .....	8

## 第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

### 1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況 .....	9
(2) アンケートの回収状況 .....	9
(3) 調査対象 .....	9

### 2. アンケート集計

#### 【問1 交通関連予算や国・県補助金の活用状況】

(1) 交通関連予算の状況について .....	11
(2) 国・県の交通関連補助金の活用状況について	
1) 補助受給先について .....	12
2) 補助対象について .....	13
3) 補助率について .....	14
4) 国や県から受けた交通関連補助額について .....	15

#### 【問2 地域公共交通施策の推進状況】

(1) 公共交通施策担当部署について	
1) 公共交通等の専任担当者数について .....	16
2) 公共交通等の兼任担当者数について .....	17
(2) 公共交通の取り組みを進める上での課題について .....	18
(3) 日常的に相談する相手について .....	19
(4) 公共交通サービス確保の取り組みについて	
1) 公共交通サービス確保の地域課題について .....	19
2) 交通モード別課題について .....	20
(5) 「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて .....	21

#### 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】

(1) 計画・方針の策定状況について .....	22
--------------------------	----

#### 【問4 地域公共交通の状況】

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について	
1) 集計項目及び集計対象について .....	23
2) 路線形態について .....	25
3) 運行形態について .....	26
4) 有償・無償について .....	27
5) 運行開始時期について .....	28
6) 事業区分について .....	29
7) 運行段階について .....	31
8) 運行の主目的について .....	32
9) 前身について .....	32
10) 事業の運営主体について .....	33

11)事業の運行主体について .....	33
12)運行事業者との契約状況について .....	34
13)協議会等の設置状況について .....	34
14)使用車両台数について .....	35
15)所要時間について .....	38
16)路線キロについて .....	40
17)年間運行回数について .....	42
18)一週間あたりの運行回数について .....	44
19)年間実車走行台キロについて .....	46
20)車両1台あたり年間実車走行キロについて .....	48
21)年間総走行台キロについて .....	49
22)始発時間について .....	51
23)終発時間について .....	51
24)バスの利用資格について .....	52
25)運賃について .....	52
26)割引運賃導入状況について .....	53
27)デマンドシステムについて .....	53
28)年間運行経費について .....	54
29)路線1kmあたり年間運行経費について .....	56
30)実車走行1kmあたり運行経費について .....	57
31)総走行1kmあたり運行経費について .....	58
32)1回(往復)あたり運行経費について .....	59
33)車両1台あたり年間運行経費について .....	60
34)年間運賃収入について .....	61
35)路線1kmあたり年間運賃収入について .....	63
36)実車走行1kmあたり運賃収入について .....	64
37)総走行1kmあたり運賃収入について .....	65
38)1回(往復)あたり運賃収入について .....	66
39)車両1台あたり年間運賃収入について .....	67
40)運賃外収入について .....	68
41)年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について .....	69
42)年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合(収支率)について .....	71
43)補助金(国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について .....	73
44)補助金の受給先について .....	75
45)H23年度年間乗車人員について .....	76
46)乗車人員動向について .....	78
47)1便あたりの平均乗車人員について .....	80
48)車両1台あたり年間乗車人員について .....	82
49)最も多い運行時間について .....	83
50)今後の見通しについて .....	84

( 2 ) 過去の調査との比較について	
1) 当該市町村数及び路線数の状況	85
2) 路線形態について	86
3) 運行形態について	86
4) 所要時間について	86
5) 路線キロについて	87
6) 一週間あたりの運行回数について	87
7) 年間運行経費について	88
8) 年間運賃収入について	89
9) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について	90
( 3 ) 市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況について	
1) 市町村別の状況について	91
2) 路線別の状況について	93
( 4 ) その他支援等を行っている交通について	95

### 第3章 地域内フィーダー系統（路線）の利用率等の把握

1 . フィーダー系統（路線）利用率の把握	
( 1 ) 対象路線の抽出条件	96
( 2 ) 沿線人口の算出方法	97
( 3 ) 利用率の計算方法	97
( 4 ) 利用率の状況	
1) 沿線人口に対する利用率について	98
2) 沿線高齢者人口に対する利用率について	99
( 5 ) 利用率に影響を与える項目の考察	
1) 相関分析	100
2) 利用率と収支率の関連性の考察	101
2 . 2次トリップの状況把握	
( 1 ) 調査概要	102
( 2 ) コミュニティバス降車後の状況	102

参考資料：アンケート調査票



# 第 1 章 県別地域公共交通の現状把握



## 1 . 調査の概要

### ( 1 ) アンケートの配布状況

#### 1 ) 配布・回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル(ワード・エクセルファイル)」の電子メールによる送信(九州管内各県交通担当者への送信)
- ・記入済み「アンケート調査票(エクセルファイル)」の電子メールによる回収(九州運輸局への返信による回収)

#### 2 ) 送信ファイル

「地域公共交通に関するアンケート調査」のお願い  
地域公共交通に関するアンケート調査票

#### 3 ) アンケート実施時期

- ・平成 24 年 8 月 24 日(金)～平成 24 年 9 月 28 日(金)

### ( 2 ) アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
合計	7	7	100%

### ( 3 ) 調査対象

#### 1 ) 本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて

- ・「コミュニティバス・乗合タクシー」の定義は、平成 21 年 12 月 18 日の通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第 161 号)」の別添 2「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に定義されているものとした。

全文 <http://www.mlit.go.jp/common/000057532.pdf>

#### 《抜粋》

#### 2 . コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- ( 1 ) 交通事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)。
- ( 2 ) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

## 第1章 県別地域公共交通の現状把握



### 2) 調査対象外とするバスについて

- ・本調査では、民間の路線バスや市町村が「交通事業者」という立場で経営・運行している公営バス（いわゆる市営バス等）は対象外とした。

### 3) 調査対象年度について

- ・市町村の運営によるコミュニティバス・乗合タクシー等の取り組みについては、「平成23年4月1日～平成24年3月31日（23年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成23年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成25年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。
- ・コミュニティバス・乗合タクシー等については、実証運行段階か、本格運行段階かは問わず、平成23年度に実績があるものはすべて調査対象とした。



## 2. アンケート集計

### 【問1 交通関連予算や国の補助金の活用状況】

#### (1) 交通関連予算の状況について

九州各県の合計値で見ると、平成23年度の総予算額に占める交通関連予算の割合は0.28%となっており、平成22年度と比較してもその割合はほとんど変化していない。

県別に見ると、割合が最も低い県で0.04%、最も高い県で1.76%とその割合には県によって差が見られる。

「交通関連予算」：鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などの予算も含むもの

会計予算額（九州合計）

項目	平成23年度		平成22年度	
	予算額（億円）	交通関係予算割合	予算額（億円）	交通関係予算割合
総予算額	65,879	0.28%	69,975	0.27%
うち 一般会計予算	55,029	0.22%	59,184	0.21%
うち 特別会計予算	9,907	0.00%	9,977	0.00%
うち 公営企業会計予算	942	6.97%	815	7.94%

交通に関する予算額：平成23年度（九州合計） （単位：億円）

項目	一般会計	特別会計	公営企業会計	合計
鉄軌道関係				
予算額	16.6	0.0	0.0	16.6
うち バリアフリー関係	1.3	0.0	0.0	1.3
バス関係				
（福祉・教育除く）				
予算額	19.6	0.0	65.6	85.3
うち バリアフリー関係	0.1	0.0	0.9	0.9
タクシー関係				
（福祉・教育除く）				
予算額	0.0	0.0	0.0	0.0
うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
福祉関係				
（福祉バスなど）				
予算額	0.0	0.0	0.0	0.0
うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
教育関係				
（スクールバスなど）				
予算額	3.3	0.0	0.0	3.3
うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
旅客船関係				
予算額	51.9	0.0	0.0	51.9
うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
その他交通関係				
予算額	28.2	0.0	0.0	28.2
うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
交通関係 合計	119.6	0.0	65.6	185.2
うち バリアフリー関係				2.3

#### (2) 国の補助金の活用状況について

九州全体で国から交通関連補助を受けているケースは2県で3件あり、総補助額は12.3億円となっている。

「交通関連補助額」：上記と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金（補助金には負担金・交付金等を含む）





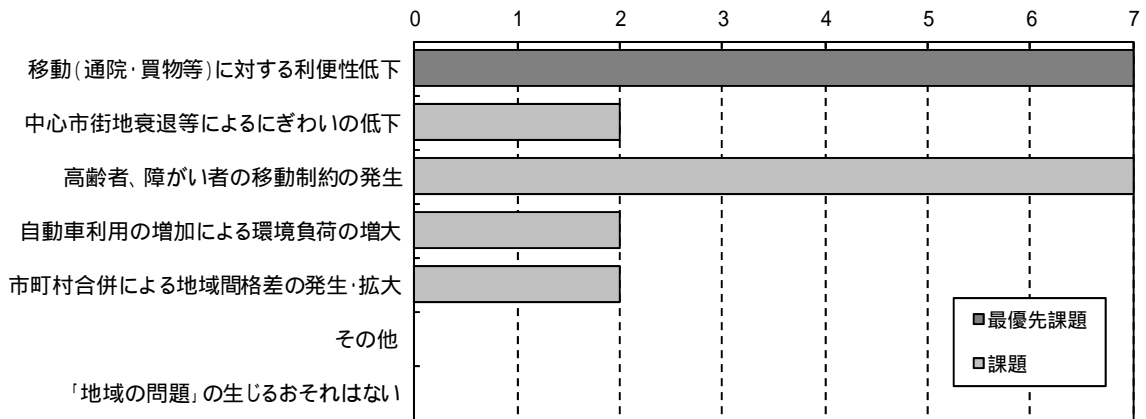
【問2 地域公共交通施策の推進状況】

(1) 公共交通サービス確保の取り組みについて

1) 公共交通サービス確保の地域課題について(最優先課題を1つ、課題を2つ選択)

公共交通サービスを確保していく上での地域課題としては、全ての県において「市町村及び特定地域における移動(通院・通学・買物等)に対する利便性の低下」が「最優先課題」として回答されている。  
 また、全ての県で「高齢者、障がい者の移動制約の発生」が「課題」として回答されている。

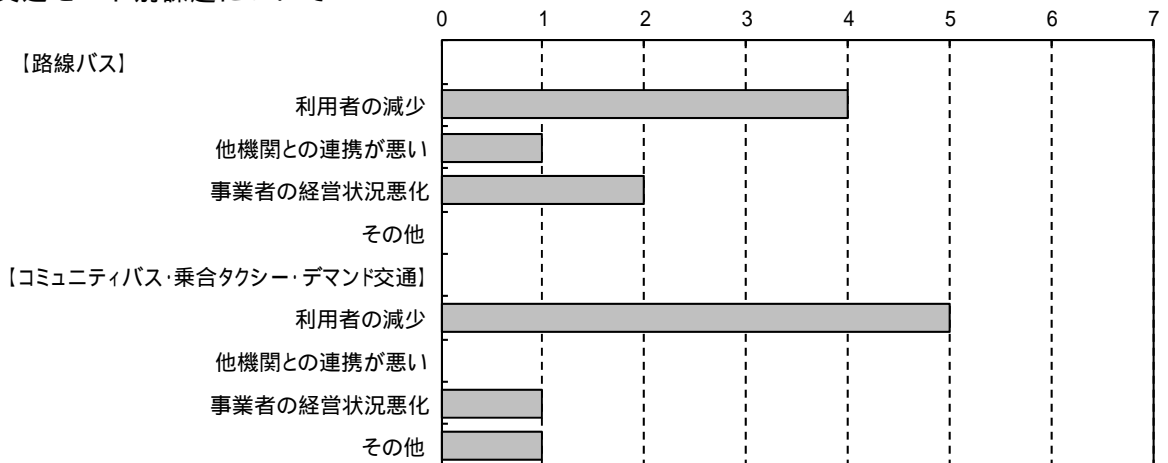
公共交通サービス確保の地域課題について



2) 交通モード別課題について(モード別にいずれかを選択)

「路線バス」「コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通」とともに、「利用者の減少」が課題となっている。

交通モード別課題について



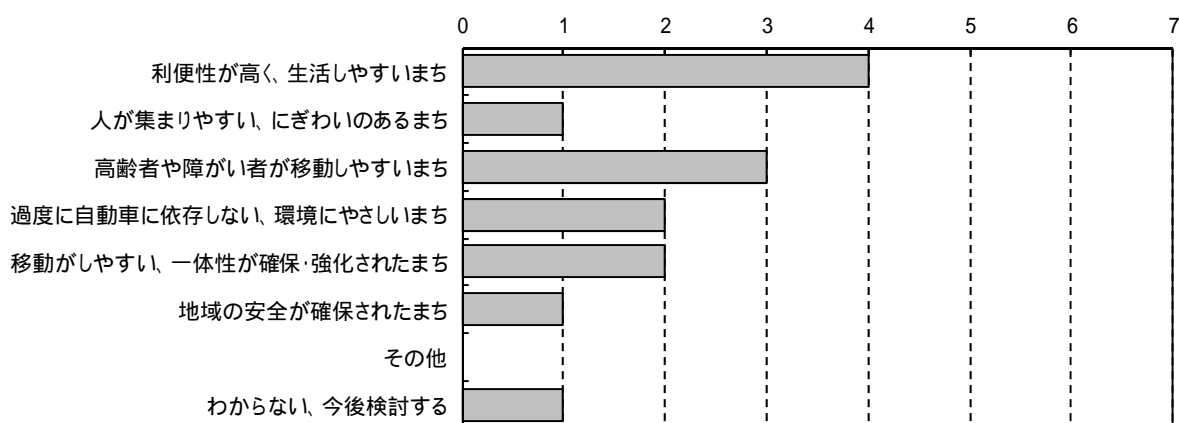


(2) 「めざすがた」に対する公共交通の取り組みについて

(該当するものを全て選択)

各県が公共交通に関して「めざしているすがた」に対する設問に関しては、回答が多様化しており、様々な将来像が描かれているものと考えられる。

公共交通の「めざすがた」について



【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】

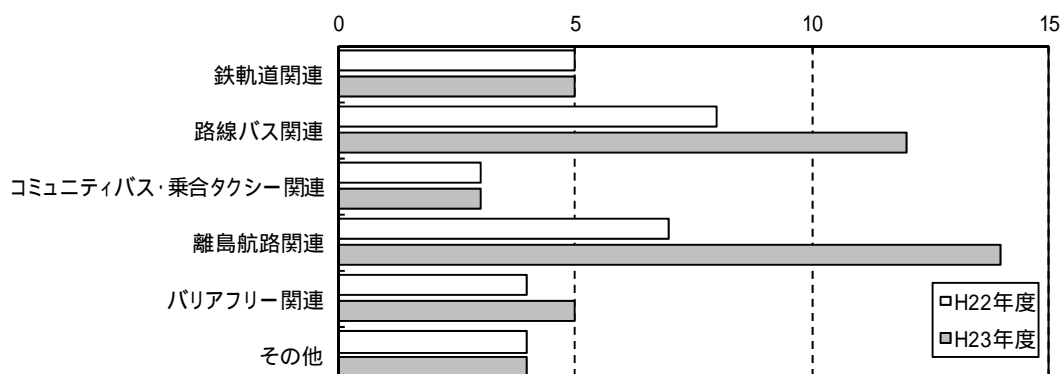
(1) 計画・方針の策定状況について (該当するものを全て選択)

平成23年度に県が策定している交通に関する計画・方針の中で、最も多いものは「離島航路関連」となっており、次いで「路線バス関連」となっている。

○平成22年度と比較すると、との順位が入れ替わっており、全体の計画・方針策定数は多くなっている。

交通に関する計画・方針：都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、都道府県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画など

計画・方針の策定状況について





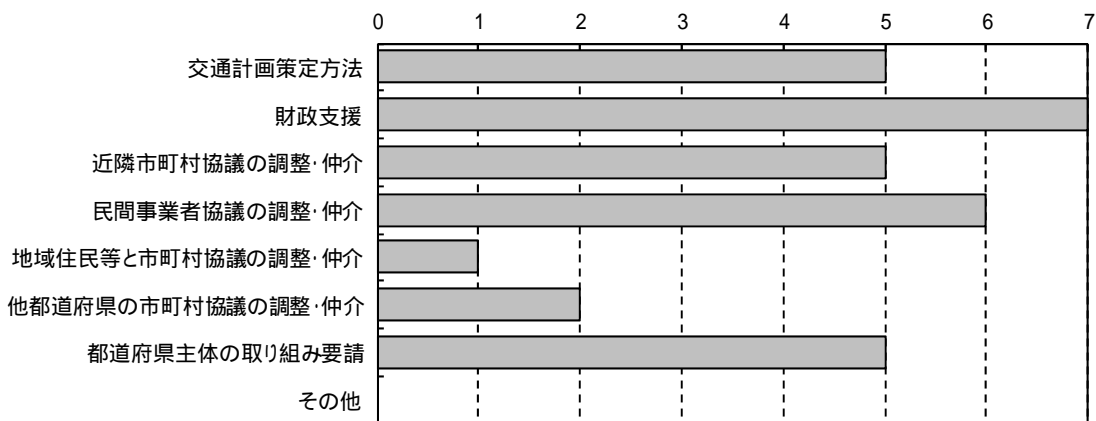
【問4 市町村との関わりの状況】

(1) 市町村からの相談状況について

1) 市町村からの相談内容について(該当するものを全て選択)

市町村から受ける具体的な相談内容としては「 財政支援」が最も多く、全ての県で選択されている。  
 「 民間事業者協議の調整・仲介」も6県で選択されている。

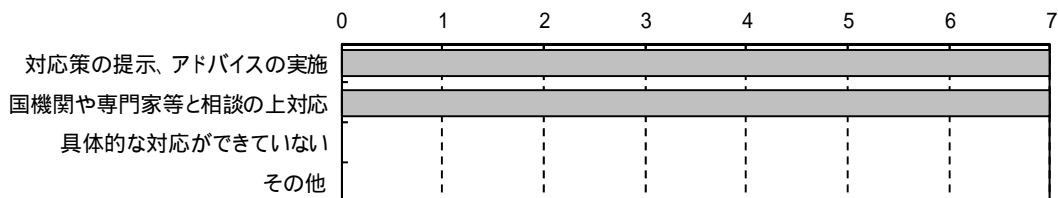
市町村からの相談内容について



2) 市町村からの相談に対する対応について(該当するものを全て選択)

相談を受けた場合、「 相談を受け、具体的な対応策や適切なアドバイスを講じている」「 県だけで対応が難しいときは、運輸局等国の機関や専門家等と相談の上、対応している」など、県としての対応が行われている。

市町村からの相談に対する対応について



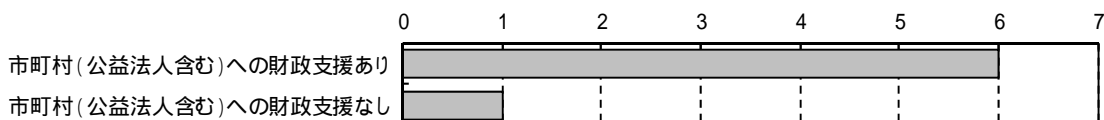


(2) 市町村に対する支援の状況について

1) 財政支援の有無について(いずれかを選択)

市町村に対して財政支援を行っている県が多い。

財政支援の有無について



2) 補助額の状況について(九州合計)

平成23年度では、「コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の導入・維持に関する補助」が多い。  
平成22年度と比較すると、県単独の補助、国との協調補助ともに増加している。

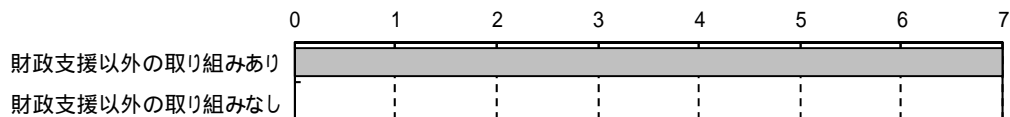
補助額の状況

項目		国との協調補助 平成23年度 (千円)	都道府県 単独補助 平成23年度 (千円)	国との協調補助 平成22年度 (千円)	都道府県 単独補助 平成22年度 (千円)
調査・計画策定に関する支援	公共交通に関する調査や計画の策定に関する補助	0	4,202	0	3,251
運行に関する支援	コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の導入・維持に関する補助	270	187,944	706	107,243
	その他	50,981	74,989	0	4,104

3) 財政支援以外の取り組みの有無について(いずれかを選択)

全ての県で、財政支援以外にも市町村に対する支援が行われている。

財政支援以外の取り組みの有無について



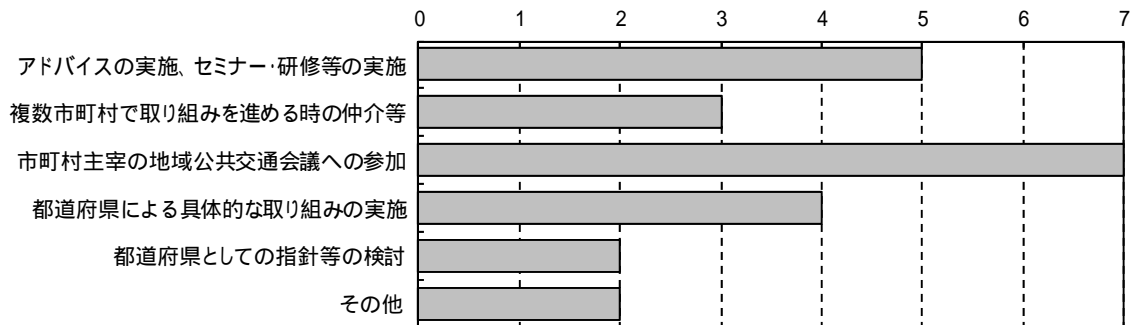
第1章 県別地域公共交通の現状把握



4) 財政支援以外の取り組み内容について (該当するものを全て選択)

県が実施している市町村への財政支援以外の取り組みとしては、「市町村主宰の地域公共交通会議への参加」「市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス(地域公共交通会議の設置・運営に対する助言など)の実施、セミナー・研修等の実施」が多い。

財政支援以外の取り組み内容について



【問5 補助公共交通機関の状況】

(1) 県単独補助路線の状況について

1) バス路線の状況について

単独でバス路線への補助を行っている県は3となっており、平成23年度合計で約3.0億円の補助が行われている。  
平成22年度に比べて補助額が大きく増加している(平成22年度:2県、約1.8億円)

2) 鉄軌道・海上交通等の状況について

単独で鉄軌道への補助を行っている県は2となっており、平成23年度合計で約1.5億円の補助、海上交通への補助を行っている県も2となっており、平成23年度合計で約0.7億円の補助が行われている。  
平成22年度と比較すると、鉄軌道への補助は増加(平成22年度:2県、約0.8億円)しているが、海上交通への補助は減少(平成22年度:2県、約1.1億円)している。

(2) 市町村との協調補助路線の状況について

市町村との協調補助を行っている県は3となっており、そのうちバス路線に対しては平成22年度合計で約3.7億円、鉄軌道に対しては約0.4億円、海上交通に対しては約0.5億円の補助が行われている。  
平成22年度と比較すると、バス路線に対する補助は大幅に増加(平成22年度:約2.3億円)しているが、鉄軌道に対する補助は減少(平成22年度:約0.9億円)している。



## 第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



### 1. 調査の概要

#### (1) アンケートの配布状況

##### 1) 配布・回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル(ワード・エクセルファイル)」の電子メールによる送信(九州管内各市町村交通担当者への送信)
- ・記入済み「アンケート調査票(エクセルファイル)」の電子メールによる回収(九州運輸局への返信による回収)

##### 2) 送信ファイル

「地域公共交通に関するアンケート調査」のお願い  
地域公共交通に関するアンケート調査票

##### 3) アンケート実施時期

- ・平成24年8月24日(金)～平成24年9月28日(金)

#### (2) アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
福岡県	60	56	93%
佐賀県	20	17	85%
長崎県	21	21	100%
熊本県	45	40	89%
大分県	18	18	100%
宮崎県	26	20	77%
鹿児島県	43	38	88%
合計	233	210	90%

#### (3) 調査対象

##### 1) 本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて

- ・「コミュニティバス・乗合タクシー」の定義は、平成21年12月18日の通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第161号)」の別添2「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に定義されているものとした。

全文 <http://www.mlit.go.jp/common/000057532.pdf>



《抜粋》

2. コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- (1) 交通事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。
- (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

2) 調査対象外とするバスについて

- ・本調査では、民間の路線バスや市町村が「交通事業者」という立場で経営・運行している公営バス(いわゆる市営バス等)は対象外とした。

3) 調査対象年度について

- ・市町村の運営によるコミュニティバス・乗合タクシー等の取り組みについては、「平成23年4月1日～平成24年3月31日(23年度)」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成23年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成25年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。
- ・コミュニティバス・乗合タクシー等については、実証運行段階か、本格運行段階かは問わず、平成23年度に実績があるものはすべて調査対象とした。



## 2. アンケート集計

### 【問1 交通関連予算や国・県補助金の活用状況】

#### (1) 交通関連予算の状況について

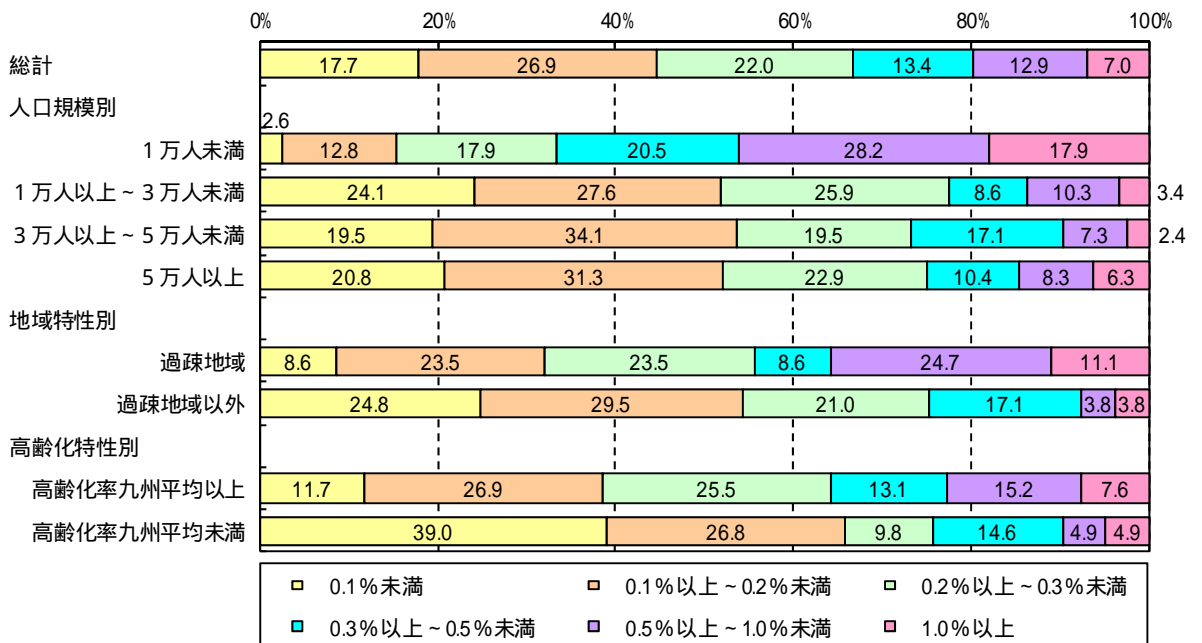
全体で見ると、総予算額に占める公共交通関連予算の割合が「0.1%以上～0.2%未満」の市町村が1/4以上を占めている。

人口規模別に見ると人口1万人未満、地域特性別に見ると過疎地域、高齢化特性別に見ると高齢化率九州平均以上地域において公共交通関連予算割合が比較的高い市町村が多くなっている。

平均割合は、交通関連予算が非常に大きい市町村の影響を大きく受けている

「交通関連予算」：鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などの予算も含むもの

総予算額に占める交通関連予算の割合について（N=186：不明除く）



	0.1%未満	0.1%以上～0.2%未満	0.2%以上～0.3%未満	0.3%以上～0.5%未満	0.5%以上～1.0%未満	1.0%以上	不明	総計(不明除)	総計	平均割合:%
総計	33	50	41	25	24	13	24	186	210	0.4%
人口規模別										
1万人未満	1	5	7	8	11	7	7	39	46	0.7%
1万人以上～3万人未満	14	16	15	5	6	2	8	58	66	0.3%
3万人以上～5万人未満	8	14	8	7	3	1	2	41	43	0.2%
5万人以上	10	15	11	5	4	3	7	48	55	0.4%
地域特性別										
過疎地域	7	19	19	7	20	9	11	81	92	0.4%
過疎地域以外	26	31	22	18	4	4	13	105	118	0.4%
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	17	39	37	19	22	11	19	145	164	0.3%
高齢化率九州平均未満	16	11	4	6	2	2	5	41	46	0.6%



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



(2) 国・県の交通関連補助金の活用状況について

1) 補助受給先について

平成 23 年度に国・県から交通関連の補助を受けた件数（回答数）：222 件（平成 22 年度：223 件）

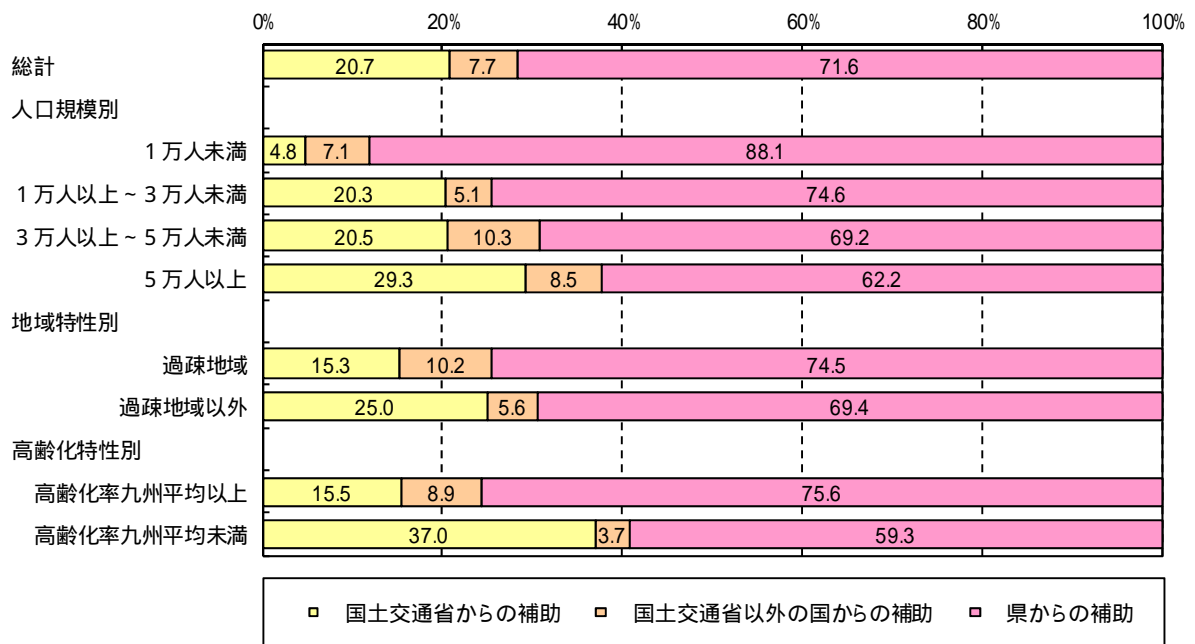
全体で見ると、県からの補助を受けているケースが 7 割以上を占めている。

人口規模が大きい地域、過疎地域以外地域、高齢化率が九州平均未満地域の方が、それ以外の地域よりも国から補助を受けるケースが多くなっている。

国からの補助については、国土交通省の補助を受けているケースが多い。

「交通関連補助額」：「交通関連予算」と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金（補助金には負担金・交付金等を含む）

交通関連補助受給先について（N=222）



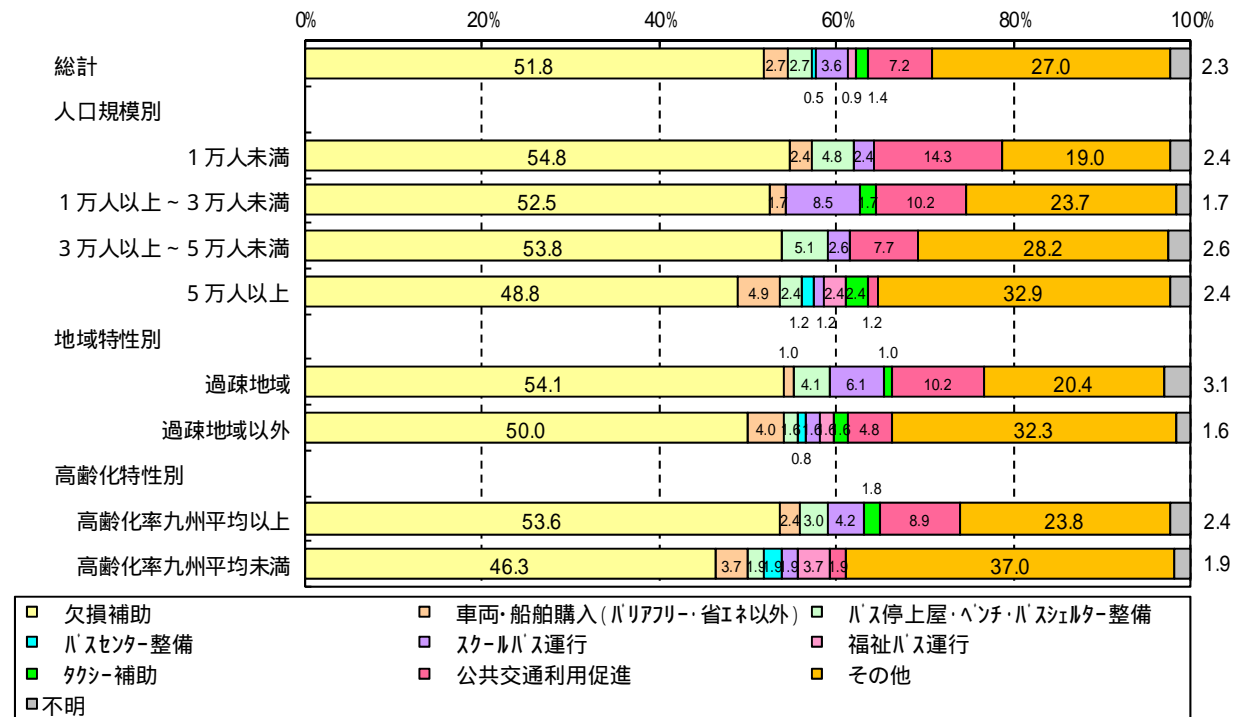
	国土交通省からの補助	国土交通省以外の国からの補助	県からの補助	総計
総計	46	17	159	222
人口規模別				
1万人未満	2	3	37	42
1万人以上～3万人未満	12	3	44	59
3万人以上～5万人未満	8	4	27	39
5万人以上	24	7	51	82
地域特性別				
過疎地域	15	10	73	98
過疎地域以外	31	7	86	124
高齢化特性別				
高齢化率九州平均以上	26	15	127	168
高齢化率九州平均未満	20	2	32	54



2) 補助対象について

全体でみると、補助対象の半数以上は「 欠損補助」となっており、そのほかの補助項目に比べても非常に多い。  
 次いで「 公共交通利用促進」に関する補助が多い。

交通関連補助対象について (N=222)



	欠損補助	車両・船舶購入(バリアフリー・省エネ以外)	バス停上屋・ベンチ・バスシェルター整備	バスセンター整備	スクールバス運行	福祉バス運行	タクシー補助	公共交通利用促進	その他	不明	総計
総計	115	6	6	1	8	2	3	16	60	5	222
人口規模別											
1万人未満	23	1	2		1			6	8	1	42
1万人以上～3万人未満	31	1			5		1	6	14	1	59
3万人以上～5万人未満	21		2		1			3	11	1	39
5万人以上	40	4	2	1	1	2	2	1	27	2	82
地域特性別											
過疎地域	53	1	4		6		1	10	20	3	98
過疎地域以外	62	5	2	1	2	2	2	6	40	2	124
高齢化特性別											
高齢化率九州平均以上	90	4	5		7		3	15	40	4	168
高齢化率九州平均未満	25	2	1	1	1	2		1	20	1	54

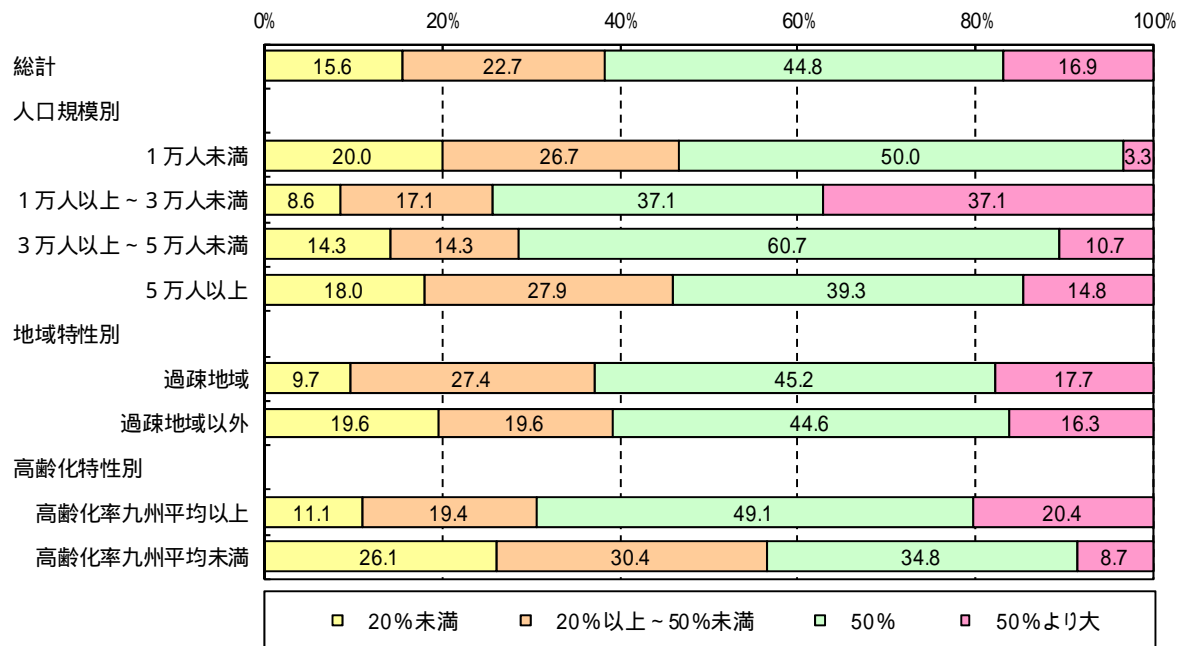
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



3) 補助率について

全体でみると、「補助率 50%」のケースが最も多く、約半数を占めている。  
 人口規模が1万人未満を除けば、人口規模が大きくなるにつれて、補助率が50%以下のケースの割合が高くなっている。

交通関連の補助率について (N=154)



不明を除く

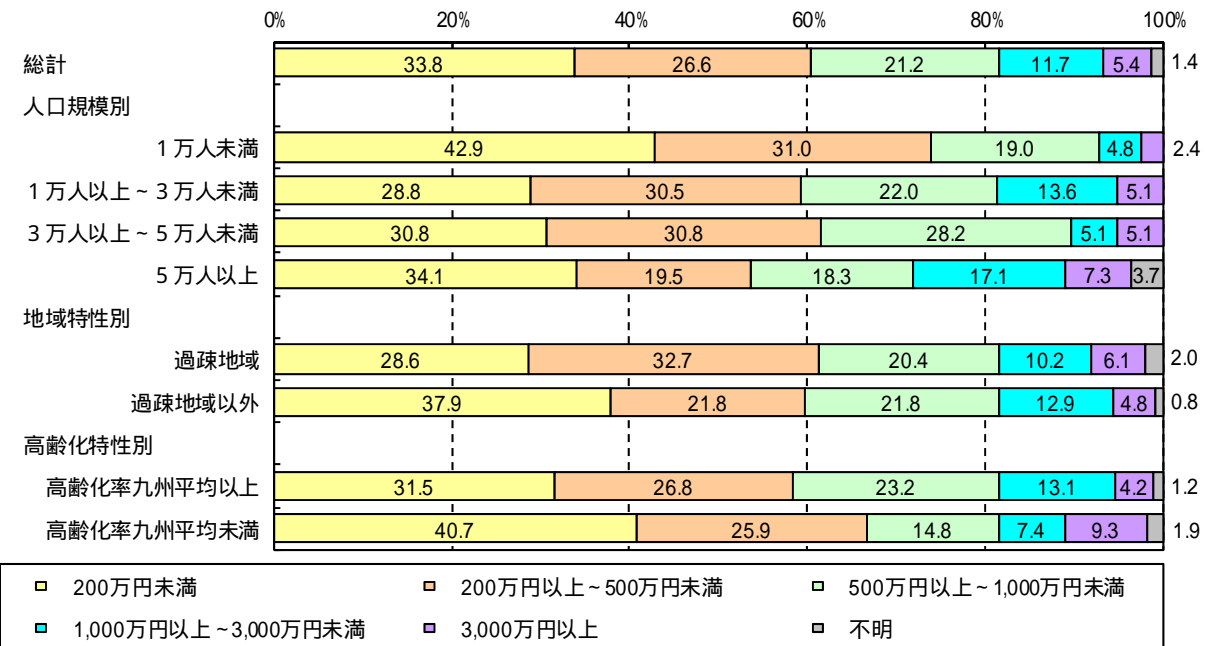
	20%未満	20%以上~50%未満	50%	50%より大	不明	総計
総計	24	35	69	26	68	222
人口規模別						
1万人未満	6	8	15	1	12	42
1万人以上~3万人未満	3	6	13	13	24	59
3万人以上~5万人未満	4	4	17	3	11	39
5万人以上	11	17	24	9	21	82
地域特性別						
過疎地域	6	17	28	11	36	98
過疎地域以外	18	18	41	15	32	124
高齢化特性別						
高齢化率九州平均以上	12	21	53	22	60	168
高齢化率九州平均未満	12	14	16	4	8	54



4) 国や県から受けた交通関連補助額について

全体で見ると、補助額「200万円未満」のケースが多く、全体の6割以上は500万円未満の補助額となっている。  
人口規模特性別、地域特性別、高齢化特性別にみても大きな差は見られない。

国や県から受けた交通関連補助額について (N=222)



	200万円未満	200万円以上~500万円未満	500万円以上~1,000万円未満	1,000万円以上~3,000万円未満	3,000万円以上	不明	総計
総計	75	59	47	26	12	3	222
人口規模別							
1万人未満	18	13	8	2	1		42
1万人以上~3万人未満	17	18	13	8	3		59
3万人以上~5万人未満	12	12	11	2	2		39
5万人以上	28	16	15	14	6	3	82
地域特性別							
過疎地域	28	32	20	10	6	2	98
過疎地域以外	47	27	27	16	6	1	124
高齢化特性別							
高齢化率九州平均以上	53	45	39	22	7	2	168
高齢化率九州平均未満	22	14	8	4	5	1	54



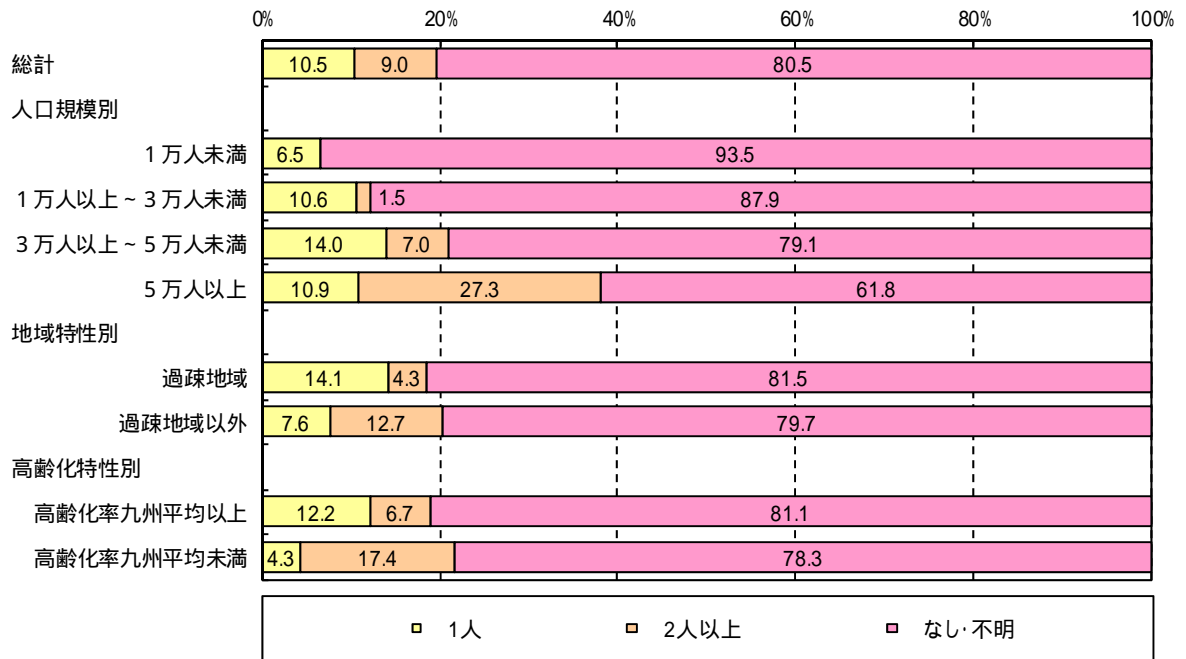
【問2 地域公共交通施策の推進状況】

(1) 公共交通施策担当部署について

1) 公共交通等の専任担当者数について

全体で見ると、公共交通等の専任担当者を配置していない市町村が8割を占めている。人口規模が大きくなるにつれて、専任担当者を配置している割合が高くなってきている。特に、人口規模が5万人以上の場合、市町村の職員数も多くなることから専任の公共交通担当者が配置されている割合が高い。逆の場合は専任の担当者を確保することが難しいものと考えられる。

公共交通等の専任担当者数について (N=210)



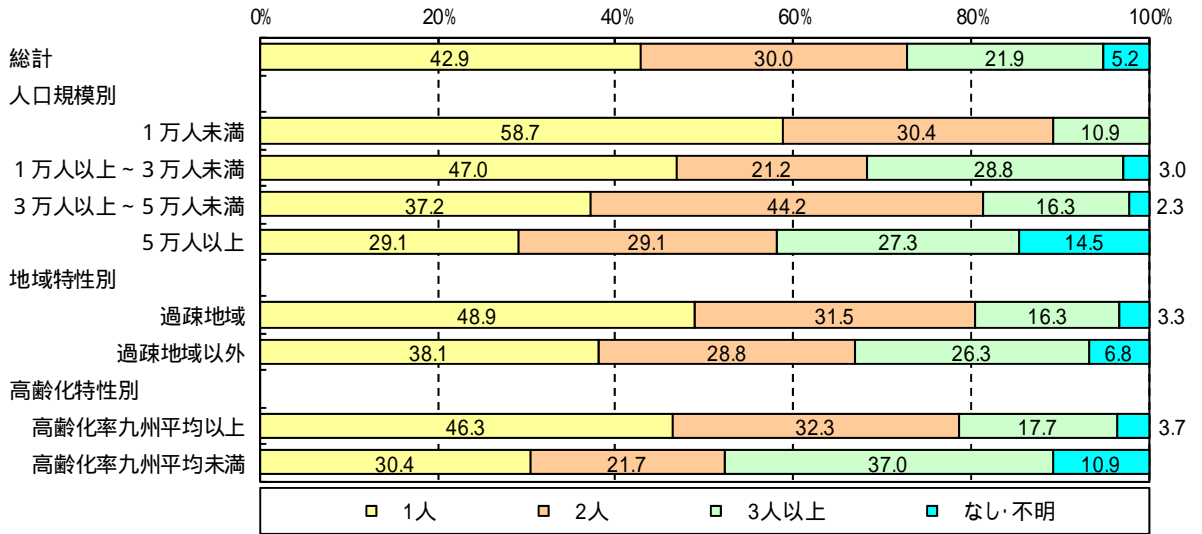
	1人	2人以上	なし・不明	総計
総計	22	19	169	210
人口規模別				
1万人未満	3		43	46
1万人以上～3万人未満	7	1	58	66
3万人以上～5万人未満	6	3	34	43
5万人以上	6	15	34	55
地域特性別				
過疎地域	13	4	75	92
過疎地域以外	9	15	94	118
高齢化特性別				
高齢化率九州平均以上	20	11	133	164
高齢化率九州平均未満	2	8	36	46



2) 公共交通等の兼任担当者数について

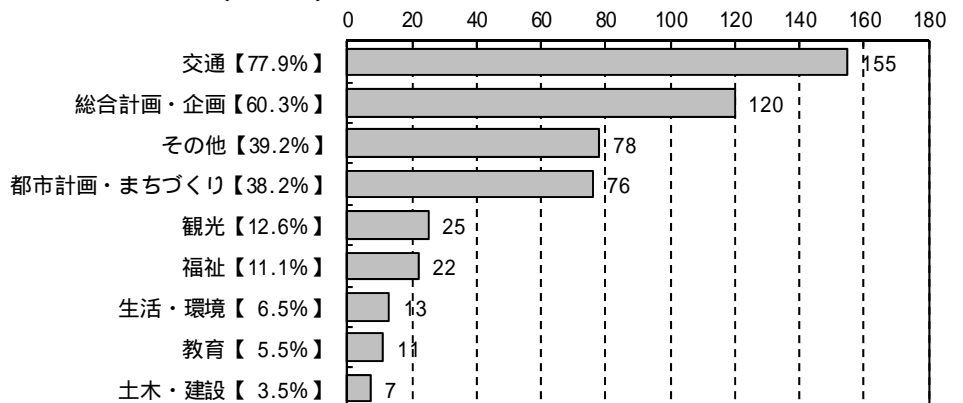
全体で見ると、ほとんどの市町村で兼任の担当者が配置されている。  
 人口規模が大きい地域では、専任担当者が配置されている市町村が多いため、兼任担当者が配置されていないケースも見られる。  
 兼任の場合、「交通」「総合計画・企画」担当部署と兼任しているケースが多い。

公共交通等の兼任担当者数について (N=210)



	1人	2人	3人以上	なし・不明	総計
総計	90	63	46	11	210
人口規模別					
1万人未満	27	14	5		46
1万人以上～3万人未満	31	14	19	2	66
3万人以上～5万人未満	16	19	7	1	43
5万人以上	16	16	15	8	55
地域特性格別					
過疎地域	45	29	15	3	92
過疎地域以外	45	34	31	8	118
高齢化特性格別					
高齢化率九州平均以上	76	53	29	6	164
高齢化率九州平均未満	14	10	17	5	46

兼任担当者の主な業務内容について (N=199)



【 】内の数字は兼任担当者ありと回答した市町村数（199）に対する割合

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

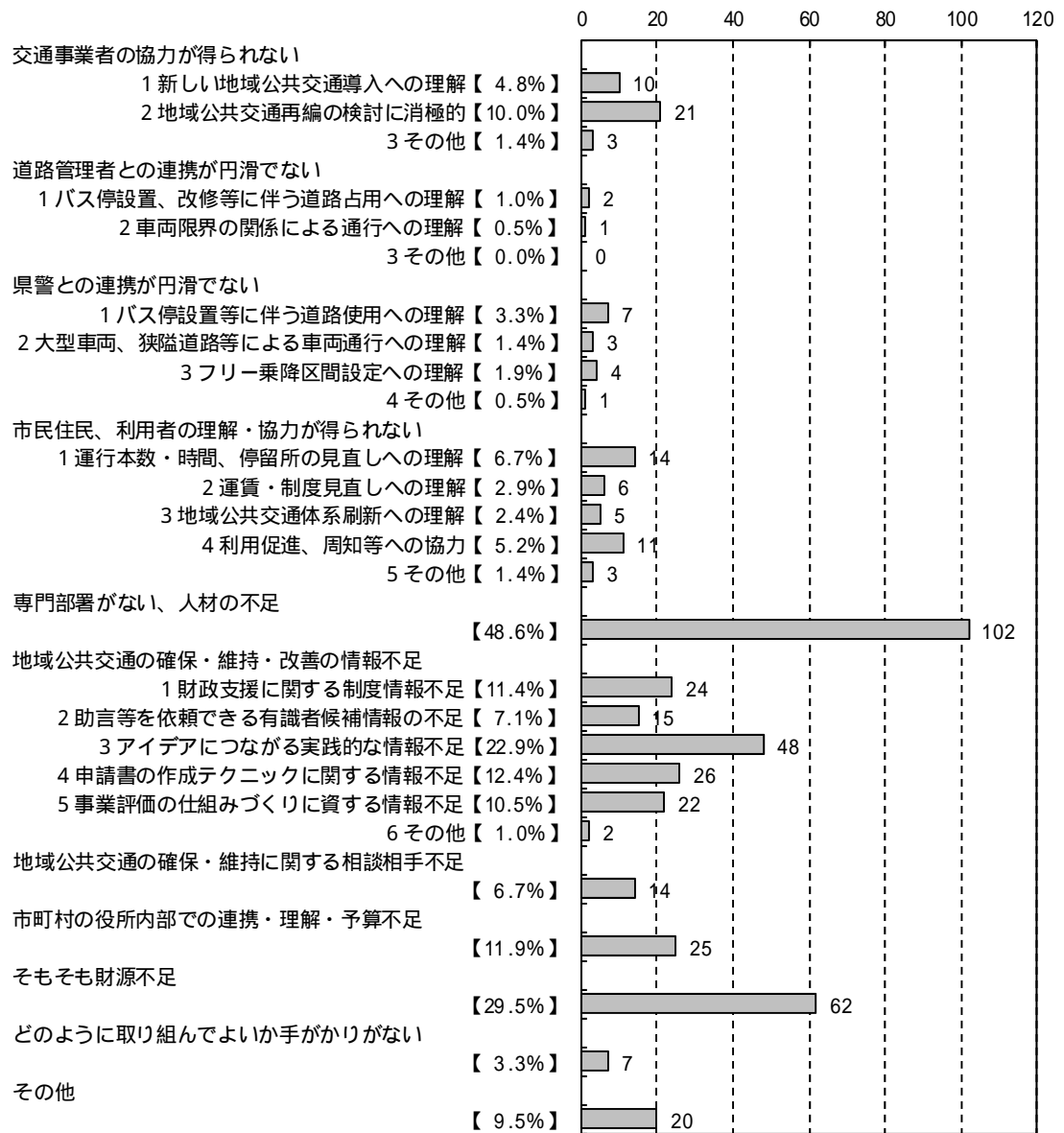


(2) 公共交通の取り組みを進める上での課題について

(該当するものを全て選択)

約半数の市町村が「 専門部署がない、人材の不足」が課題であると回答しており、最も多くなっている。  
 「 そもそも財源不足」という回答が2番目に多く、次いで「 - 3 アイデアにつながる実践的な情報不足」が多くなっているが、それ以外の回答は比較的少ない。

公共交通の取り組みを進める上での課題について (N=210)



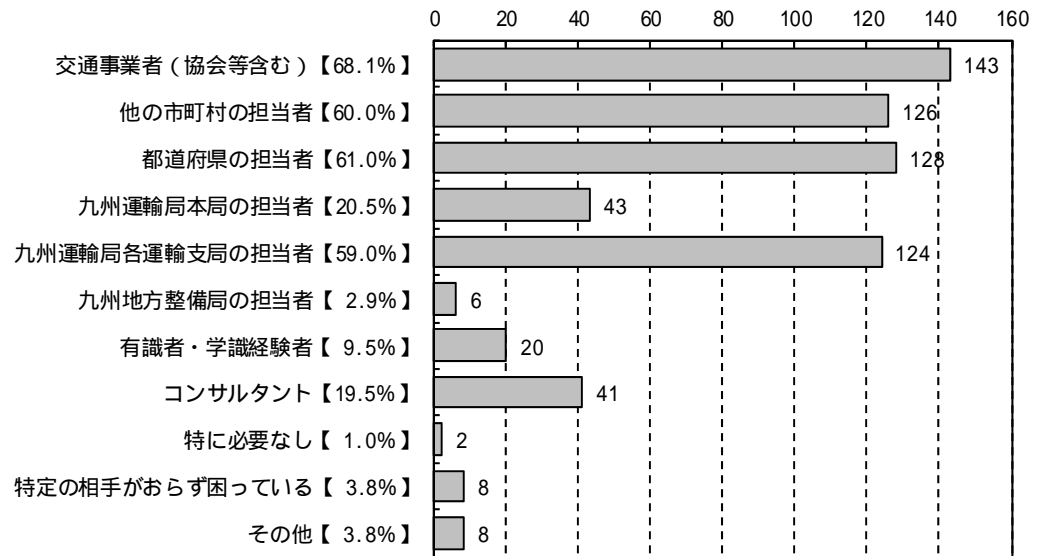
【 】内の数字は総数(210)に対する割合



(3) 日常的に相談する相手について (該当するものを全て選択)

公共交通施策を進める際に日常的に相談を行っている相手としては、「交通事業者(協会等含む)」「他の市町村の担当者」「都道府県の担当者」「九州運輸局各運輸支局の担当者」と回答した市町村が多く、ケースバイケースで多様な相手に相談を行いながら施策等を実施しているものと考えられる。

日常的に相談する相手について (N=210)



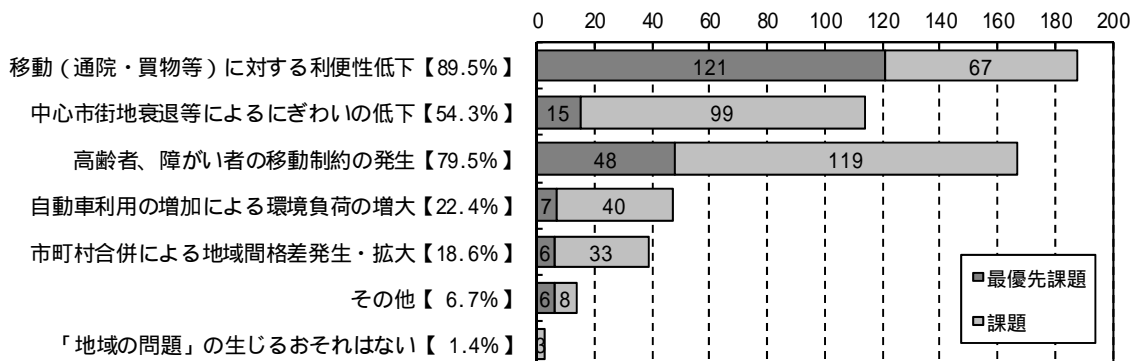
【 】内の数字は総数(210)に対する割合

(4) 公共交通サービス確保の取り組みについて

1) 公共交通サービス確保の地域課題について(最優先課題を1つ、課題を2つ選択)

全体の約9割の市町村が「市町村全体及び特定地域における移動(通院・通学・買物等)に対する利便性の低下」が課題であると回答しており、それが最優先課題であると回答している市町村も多い。  
 高齢化率が高い市町村も多いことから「高齢者、障がい者の移動制約の発生」という回答も3/4以上を占めている。

公共交通サービス確保の地域課題について (N=210)



【 】内の数字は総数(210)に対する割合



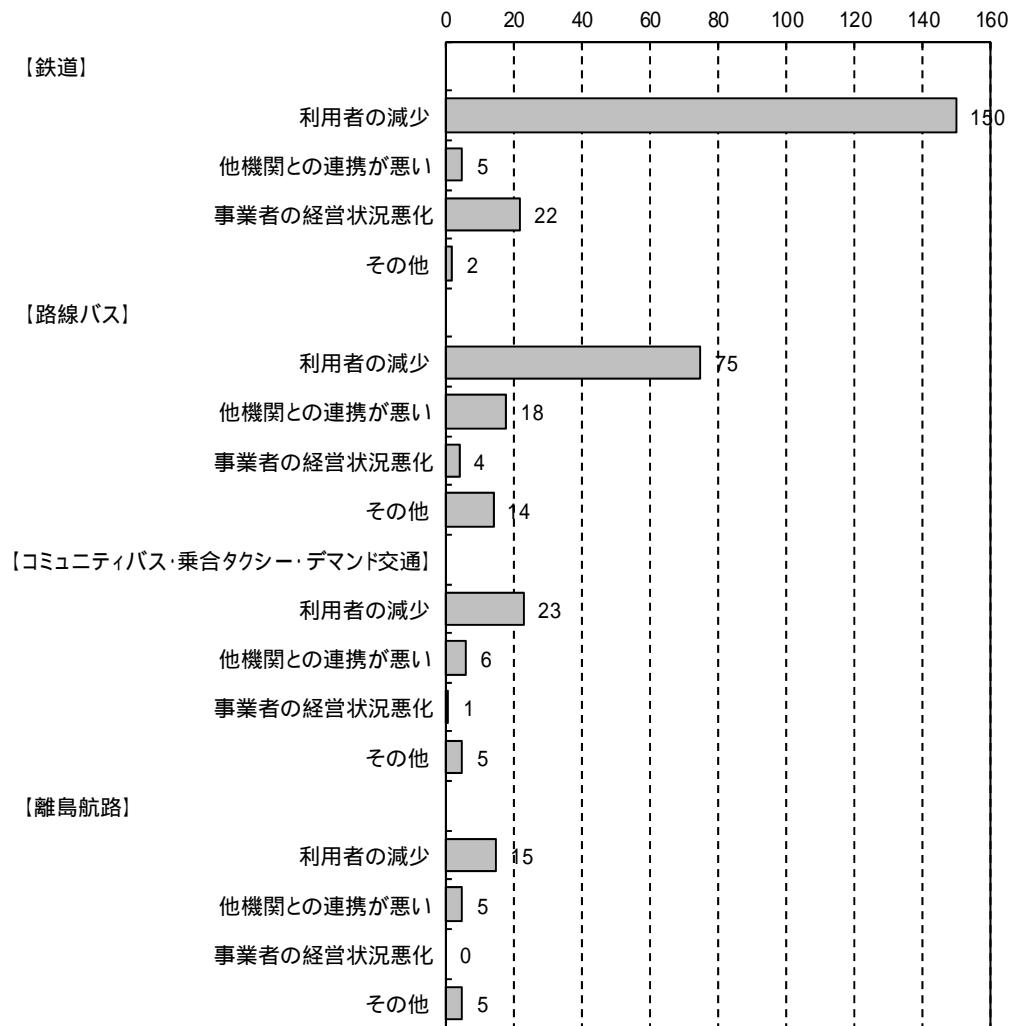
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



2) 交通モード別課題について (モード別にいずれかを選択)

全ての交通モードにおいて、「利用者の減少」が課題となっている。

交通モード別課題について



該当する交通モードのみ回答、複数回答を行っている市町村は除外して集計

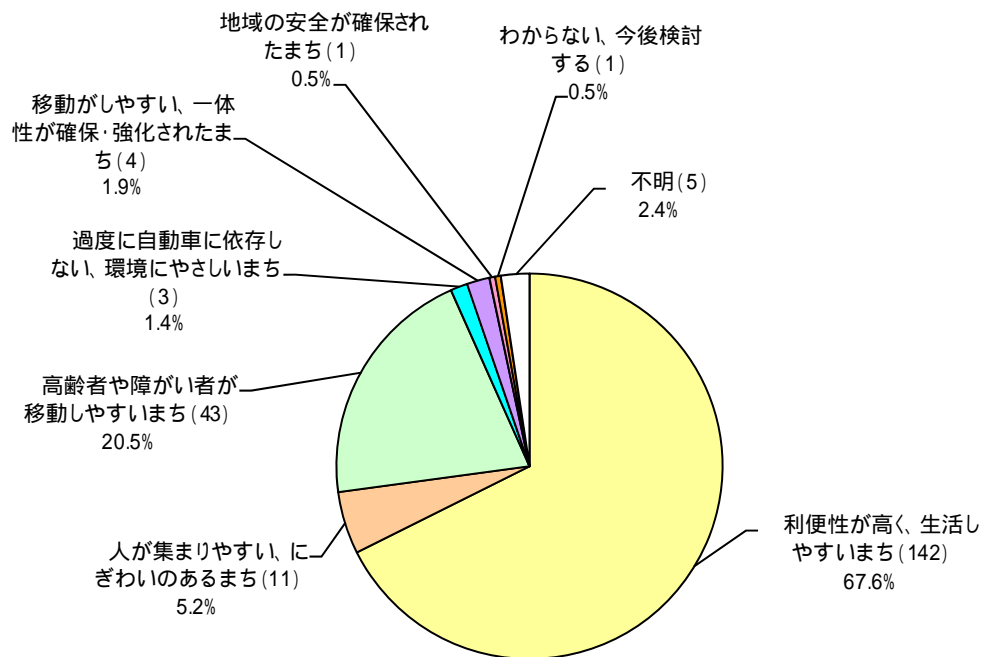


(5) 「めざすがた」に対する公共交通の取り組みについて

(いずれかを選択)

「 利便性が高く、生活しやすいまち」という回答が 67.6%と最も多い。  
 「 高齢者や障がい者が移動しやすいまち」という回答が 20.5%と第2位であり、その2つで 88.1%とほとんどを占めている。

公共交通の「めざすがた」について (N=210)



( )内の数字は実数、複数回答を行っている市町村は不明として集計



【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】

(1) 計画・方針の策定状況について(該当するものを全て選択)

H23年度に交通関連の計画・方針を策定していると回答した市町村は131市町村(回答があった210市町村数の62.4%)となっている。

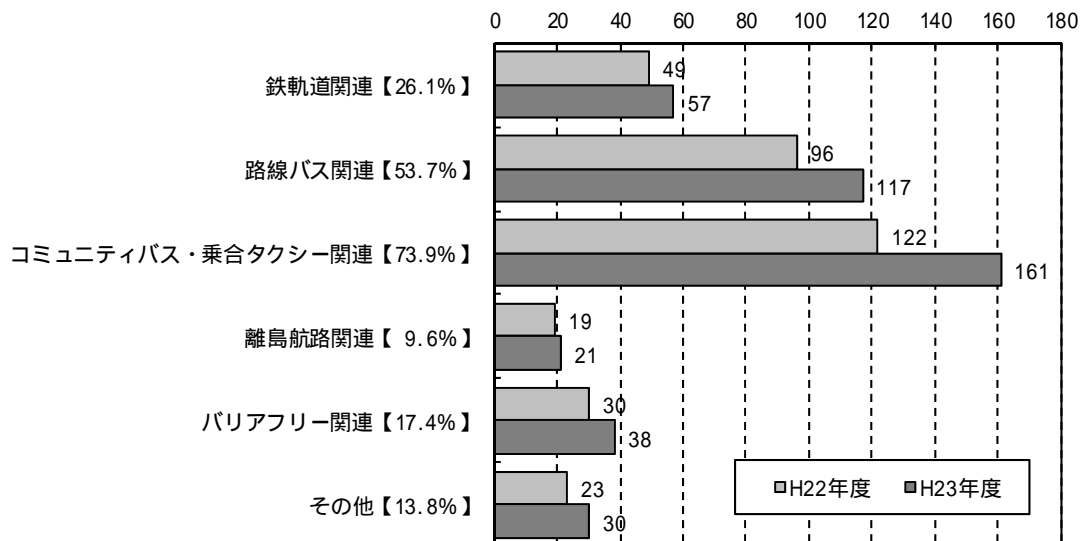
H23年度総計画・方針数は218となっており、H22年度総計画・方針数172から大きく増加している。

全ての分野において、計画・方針数が増加している。

「コミュニティバス・乗合タクシー関連」の内容が記載されている計画・方針が最も多い。

「路線バス関連」の内容も次いで多く増えており、全体的にバス関連の計画・方針の割合が高い。

交通関連計画・方針の策定内容について(N=218)



【 】内の数字はH23年度総計画数(218)に対するH23年度数値の割合



【問4 地域公共交通の状況】

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

1) 集計項目及び集計対象について

集計項目	当該市町村別集計		路線別集計	
	集計対象	N	集計対象	N
2) 路線形態について	-		路線総数	945
3) 運行形態について	-		路線総数	945
4) 有償・無償について	-		路線総数	945
5) 運行開始時期について	-		路線総数	945
6) 事業区分について	当該市町村総数	142	路線総数	945
7) 運行段階について	-		路線総数	945
8) 運行の主目的について	-		路線総数	945
9) 前身の状況について	-		路線総数	945
10) 事業の運営主体について	-		路線総数	945
11) 事業の運行主体について	-		路線総数	945
12) 運行事業者との契約状況について	-		路線総数	945
13) 協議会等の設置状況について	-		路線総数	945
14) 使用車両台数について	当該市町村総数	142	路線総数	945
15) 所要時間について	-		予約型運行(区域型)除く	832
			予約型運行(区域型)のみ	109
16) 路線キロについて	当該市町村総数	142	予約型運行(区域型)及び不明除く	785
17) 年間運行回数について	当該市町村総数	142	予約型運行(路線型・区域型)及び不明除く	744
18) 一週間あたりの運行回数について	当該市町村総数	142	予約型運行(路線型・区域型)及び不明除く	755
19) 年間実車走行台キロについて	当該市町村総数	142	不明除く	709
20) 車両1台あたり年間走行キロについて	-		年間路線台キロ及び使用車両台数データの記入がある路線のみ(11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外)	442
				186
21) 年間総走行台キロについて	当該市町村総数	142	不明除く	491
22) 始発時間について	-		路線総数	945
23) 終発時間について	-		路線総数	945
24) バスの利用資格について	-		路線総数	945
25) 運賃について	-		路線総数	945
26) 割引運賃導入状況について	-		路線総数	945
27) デマンドシステムについて	-		不明除く	71
28) 年間運行経費について	当該市町村総数	142	不明除く	867
29) 路線1kmあたり年間運行経費について	-		年間運行経費及び路線キロデータの記入がある路線のみ(予約型運行(区域型)除く)	727
30) 実車走行1kmあたり運行経費について	-		年間運行経費及び年間実車走行台キロデータの記入がある路線のみ	658
31) 総走行1kmあたり運行経費について	-		年間運行経費及び年間総走行台キロデータの記入がある路線のみ	471
32) 1回(往復)あたり運行経費について	-		年間運行経費及び1週間あたり運行回数データの記入がある定時定路線運行路線のみ	695
33) 車両1台あたり年間運行経費について	-		年間運行経費及び使用車両台数データの記入がある路線のみ(11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外)	490
				236
34) 年間運賃収入について	当該市町村総数	142	不明除く	847
35) 路線1kmあたり年間運賃収入について	-		年間運賃収入及び路線キロデータの記入がある路線のみ(予約型運行(区域型)除く)	710
36) 実車走行1kmあたり運賃収入について	-		年間運賃収入及び年間実車走行台キロデータの記入がある路線のみ	636
37) 総走行1kmあたり運賃収入について	-		年間運賃収入及び年間総走行台キロデータの記入がある路線のみ	431
38) 1回(往復)あたり運賃収入について	-		年間運賃収入及び1週間あたり運行回数データの記入がある定時定路線運行路線のみ	675
39) 車両1台あたり年間運行経費について	-		年間運賃収入及び使用車両台数データの記入がある路線のみ(11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外)	474
				244

## 第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



集計項目	当該市町村別集計		路線別集計	
	集計対象	N	集計対象	N
40) 運賃外収入について	-		路線総数	945
41) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について	当該市町村総数	142	年間運行経費及び年間運賃収入データの記入がある路線のみ	791
42) 年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合について	当該市町村総数	142	年間運行経費及び年間運賃収入データの記入がある路線のみ	791
43) 補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について	当該市町村総数	142	路線総数	945
44) 補助金の受給先について	-		路線総数	945
45) H23年度年間乗車人員について	当該市町村総数	142	年間運行乗車人員データの記入がある路線のみ	918
46) 乗車人員動向について	-		2カ年比較... 運行開始年度がH22.4以前の路線のみ	703
	-		3カ年比較... 運行開始年度がH21.4以前の路線のみ	518
47) 1便あたり平均乗車人員について	-		不明除く	888
48) 車両1台あたり年間乗車人員について	-		年間乗車人員及び使用車両台数データの記入がある路線のみ（11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外）	503 265
49) 最も多い運行時間について	-		上り：不明除く	640
	-		下り：不明除く	618
50) 今後の見通しについて	-		路線総数	945

### 【数字の補正について】

#### H23年度に運行開始された路線のデータ修正

- ・H23年度に運行開始された路線については、まだ開始から1年経過していないため、年間データよりも数値が低くなることから、運行期間から割り増しして集計を行った（運行期間4ヶ月の場合、記載されている数値×3：12ヶ月分）。

#### 平均値化

- ・状況によって数値が変化する路線について、路線キロ12km～14kmなど幅のある数値が記入されている場合、その平均値をその路線の数値として集計を行った。

#### 按分化

各市町村によって記入された「按分ルール」の状況（174路線）

- ・路線単位の数値が不明で、市町村全体もしくは数路線分の合計数値しかない場合、各市町村の判断による「按分ルール」を定めてもらい、そのルールに基づいて按分された数値による集計を行った。

- |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| 1) 実車走行台キロ.....122 路線（13市町村） | 5) 便数.....5 路線（1市町村）     |
| 2) 総利用者数.....52 路線（6市町村）     | 6) 路線（系統）キロ...4 路線（1市町村） |
| 3) 総走行台キロ.....20 路線（2市町村）    | 7) その他.....10 路線         |
| 4) 年間運行経費.....6 路線（1市町村）     |                          |

年間運賃収入は総利用者数按分、その他は実車走行台キロ按分（1+2）...45 路線（5市町村）

合計値のみ記入されていた路線の按分ルール

- ・按分されず、数路線分の合計値しか記入されていない数値については、上記の状況をふまえ、以下の順番で按分を行い、その数値による集計を行った。

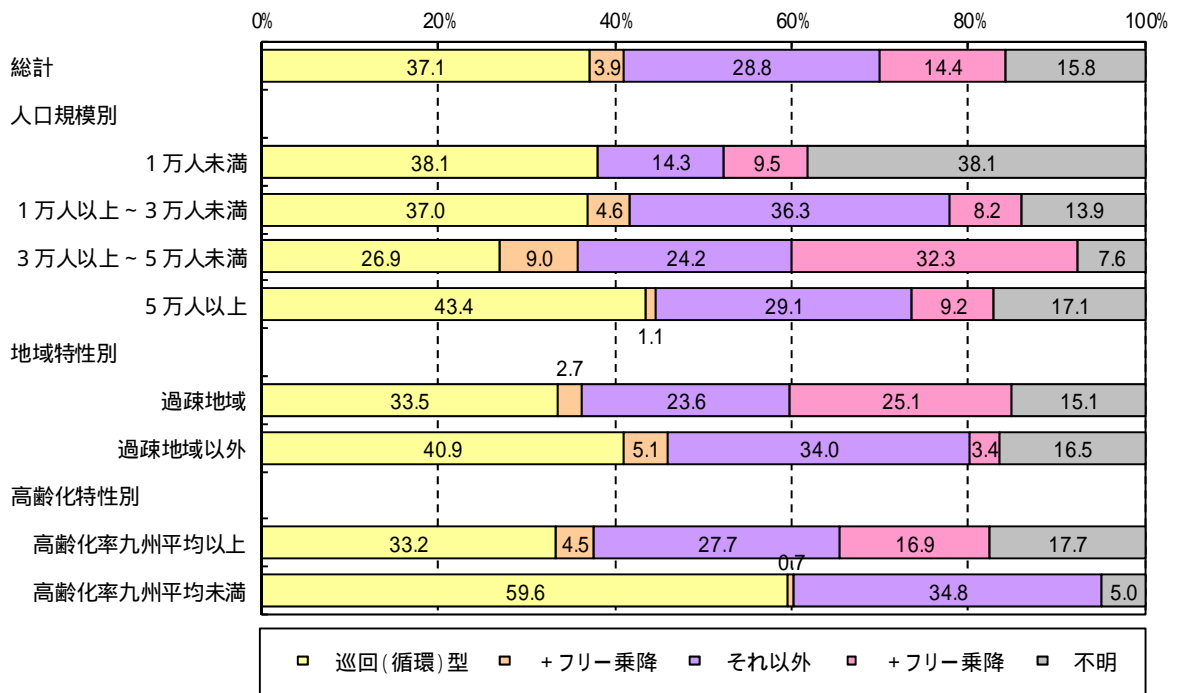
- 順位 1) 実車走行台キロによる按分
- 順位 2) 総利用者数による按分
- 順位 3) 路線数による平均



2) 路線形態について

**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 全体でみると、「巡回（循環）型」が41.0%、「それ以外」が43.2%とその割合はほとんど変わらない。  
 過疎地域の路線（以下：過疎路線）や高齢化率九州平均以上地域の路線（以下：高齢化路線）では「それ以外」の路線が多い。  
 過疎路線・高齢化路線では「フリー乗降」の割合がそれ以外の路線に比べて高い。

路線形態について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	巡回 (循環)型	+ フリー乗降	それ 以外	+ フリー乗降	不明	総計
総計	351	37	272	136	149	945
人口規模別						
1万人未満	32		12	8	32	84
1万人以上～3万人未満	104	13	102	23	39	281
3万人以上～5万人未満	60	20	54	72	17	223
5万人以上	155	4	104	33	61	357
地域特性別						
過疎地域	160	13	113	120	72	478
過疎地域以外	191	24	159	16	77	467
高齢化特性別						
高齢化率九州平均以上	267	36	223	136	142	804
高齢化率九州平均未満	84	1	49		7	141

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



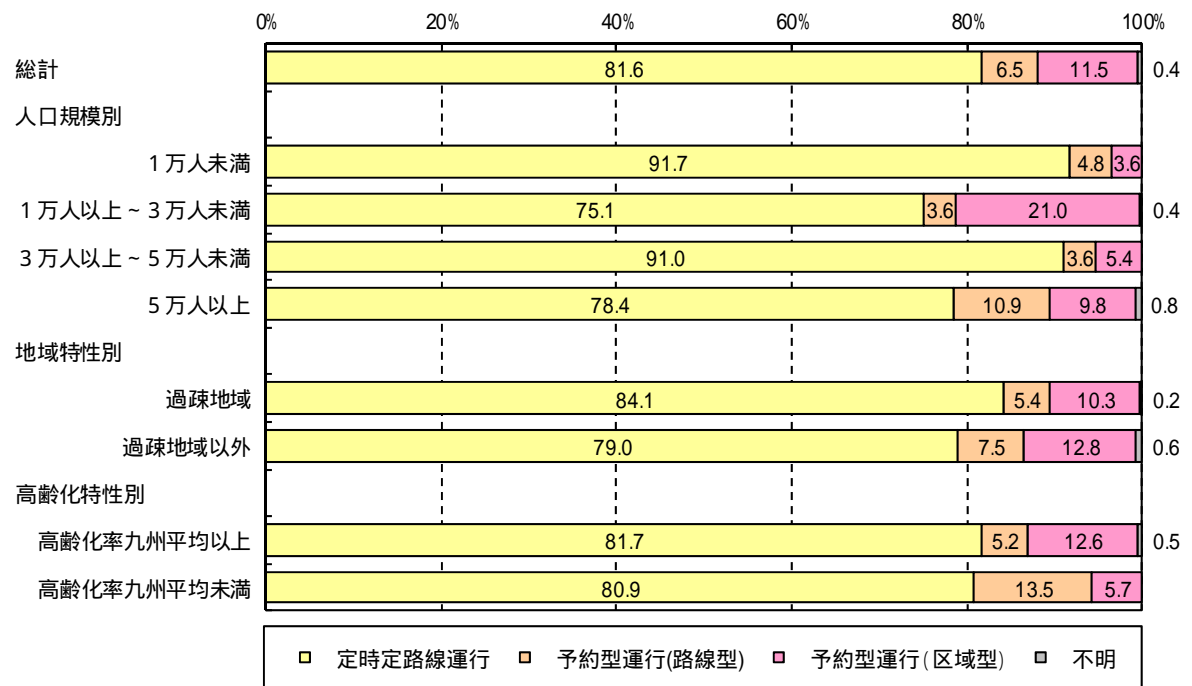
3) 運行形態について (いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

全体でみると、「定時定路線運行」路線が多い。

人口規模別にみると、人口1万人以上～3万人未満市町村の路線、5万人以上市町村の路線では、「予約型運行」の割合も2割程度みられる。

運行形態について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



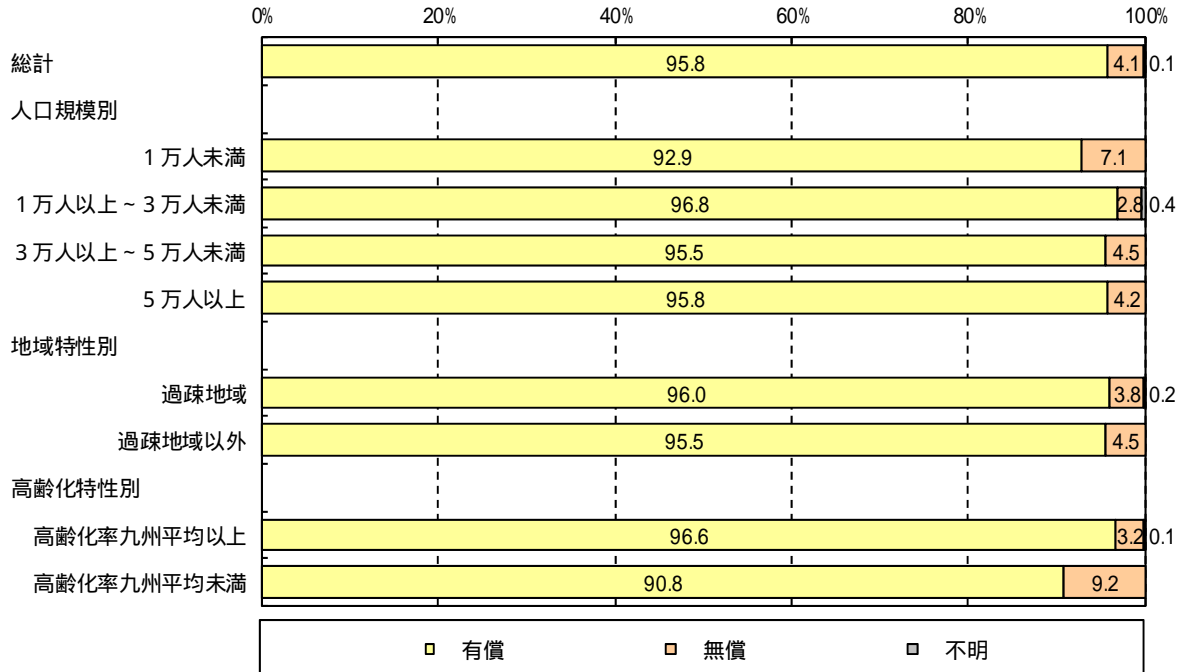
	定時定路線 運行	予約型運行 (路線型)	予約型運行 (区域型)	不明	総計
総計	771	61	109	4	945
人口規模別					
1万人未満	77	4	3		84
1万人以上～3万人未満	211	10	59	1	281
3万人以上～5万人未満	203	8	12		223
5万人以上	280	39	35	3	357
地域特性別					
過疎地域	402	26	49	1	478
過疎地域以外	369	35	60	3	467
高齢化特性別					
高齢化率九州平均以上	657	42	101	4	804
高齢化率九州平均未満	114	19	8		141



4) 有償・無償について(いずれかを選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】  
ほとんどの路線が、「有償」にて運行されている。

有償・無償について(N=945)：路線別集計(一路線あたりの数値)



	有償	無償	不明	総計
総計	905	39	1	945
人口規模別				
1万人未満	78	6		84
1万人以上～3万人未満	272	8	1	281
3万人以上～5万人未満	213	10		223
5万人以上	342	15		357
地域特性別				
過疎地域	459	18	1	478
過疎地域以外	446	21		467
高齢化特性別				
高齢化率九州平均以上	777	26	1	804
高齢化率九州平均未満	128	13		141



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



5) 運行開始時期について

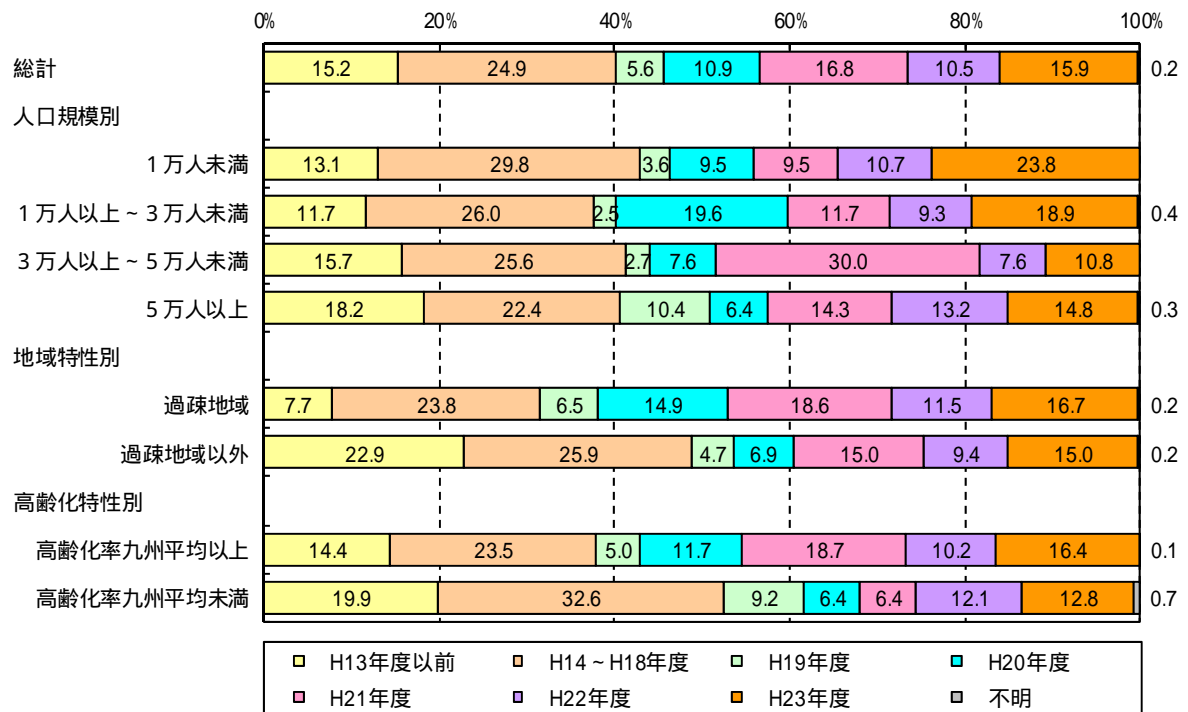
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、H19年度～H23年度の最近5年間の間に運行開始された路線の割合が59.7%と高く、比較的新しい路線が多い。

特に過疎路線では、H19年度～H23年度の最近5年間の間に運行開始された路線が68.2%と2/3以上を占めている。

同様に高齢化路線でも61.9%と高くなっている。

運行開始時期について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	H13年度以前	H14～H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	不明	総計
総計	144	235	53	103	159	99	150	2	945
人口規模別									
1万人未満	11	25	3	8	8	9	20		84
1万人以上～3万人未満	33	73	7	55	33	26	53	1	281
3万人以上～5万人未満	35	57	6	17	67	17	24		223
5万人以上	65	80	37	23	51	47	53	1	357
地域特性別									
過疎地域	37	114	31	71	89	55	80	1	478
過疎地域以外	107	121	22	32	70	44	70	1	467
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	116	189	40	94	150	82	132	1	804
高齢化率九州平均未満	28	46	13	9	9	17	18	1	141



6) 事業区分について(いずれかを選択)

**【当該市町村別集計】**  
 全体でみると、「法4条路線定期運行」を実施している市町村が最も多く、次いで「法4条区域運行」「法78条市町村運営有償運送(交通空白輸送)」が多い。

事業区分別市町村数

	路線数	導入市町村数	総市町村数210に対する割合	コミバス導入市町村数142に対する割合
法4条に基づく「路線定期運行」	561	84	40%	59%
法4条に基づく「路線不定期運行」	39	13	6%	9%
法4条に基づく「区域運行」	91	28	13%	20%
法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等	12	5	2%	4%
法78条に基づく「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」	187	31	15%	22%
法78条に基づく「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」	18	12	6%	8%
法78条に基づく「過疎地有償運送」	1	1	0%	1%
法78条に基づく「福祉有償運送」	5	5	2%	4%
法21条に基づく乗合輸送許可	22	9	4%	6%
～ 以外	3	3	1%	2%
不明	6	5	2%	4%
<b>全路線 総計</b>	<b>945</b>	<b>142</b>	<b>68%</b>	<b>100%</b>

導入市町村数は重複があるため、その合計は、全路線総計(142)とは一致しない  
 「総市町村数210」はアンケートに回答があった市町村の総数

定時定路線運行路線

	路線数	導入市町村数	総市町村数210に対する割合	コミバス導入市町村数142に対する割合	定時定路線運行市町村数123に対する割合
<b>定時定路線運行路線 総計</b>	<b>771</b>	<b>123</b>	<b>59%</b>	<b>87%</b>	<b>100%</b>
うち 法4条に基づく「路線定期運行」	542	84	40%	59%	68%
うち 法78条に基づく「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」	176	30	14%	21%	24%

予約型運行路線(路線型)

	路線数	導入市町村数	総市町村数210に対する割合	コミバス導入市町村数142に対する割合	予約型運行(路線型)市町村数23に対する割合
<b>予約型運行(路線型・区域型)路線 総数</b>	<b>61</b>	<b>23</b>	<b>11%</b>	<b>16%</b>	<b>100%</b>
うち 法4条に基づく「路線不定期運行」	39	13	6%	9%	57%
うち 法78条に基づく「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」	2	2	1%	1%	9%

予約型運行路線(区域型)

	路線数	導入市町村数	総市町村数210に対する割合	コミバス導入市町村数142に対する割合	予約型運行(区域型)市町村数39に対する割合
<b>予約型運行(路線型・区域型)路線 総数</b>	<b>109</b>	<b>39</b>	<b>19%</b>	<b>27%</b>	<b>100%</b>
うち 法4条に基づく「区域運行」	79	25	12%	18%	64%
うち 法78条に基づく「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」	6	6	3%	4%	15%

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

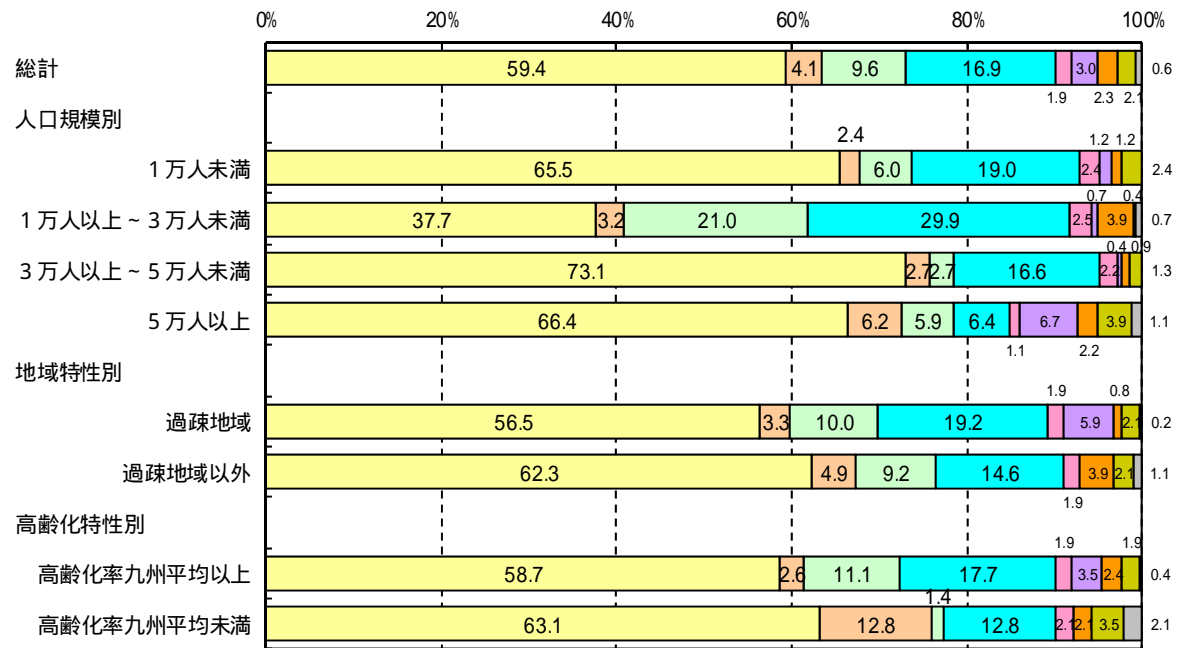


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、約6割は「法4条路線定期運行」となっている。

次いで、「法78条市町村運営有償運送（交通空白輸送）」が多く、特に過疎路線・高齢化路線ではそれ以外の路線と比較してもその割合が高い。

事業区分について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



- 法4条に基づく「路線定期運行」
- 法4条に基づく「路線不定期運行」
- 法4条に基づく「区域運行」
- 法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
- 法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
- 法78条に基づく「過疎地有償運送」
- 法21条に基づく乗合輸送許可
- その他
- 不明

	561	39	91	12	160	18	28	5	22	3	不明	6	総計
総計													945
人口規模別													
1万人未満	55	2	5	1	16	2	1		1	1			84
1万人以上～3万人未満	106	9	59		84	7	2		11	1	2		281
3万人以上～5万人未満	163	6	6		37	5	1	3	2				223
5万人以上	237	22	21	11	23	4	24	2	8	1	4		357
地域特性別													
過疎地域	270	16	48	9	92	9	28	1	4		1		478
過疎地域以外	291	23	43	3	68	9		4	18	3	5		467
高齢化特性別													
高齢化率九州平均以上	472	21	89	11	142	15	28	3	19	1	3		804
高齢化率九州平均未満	89	18	2	1	18	3		2	3	2	3		141

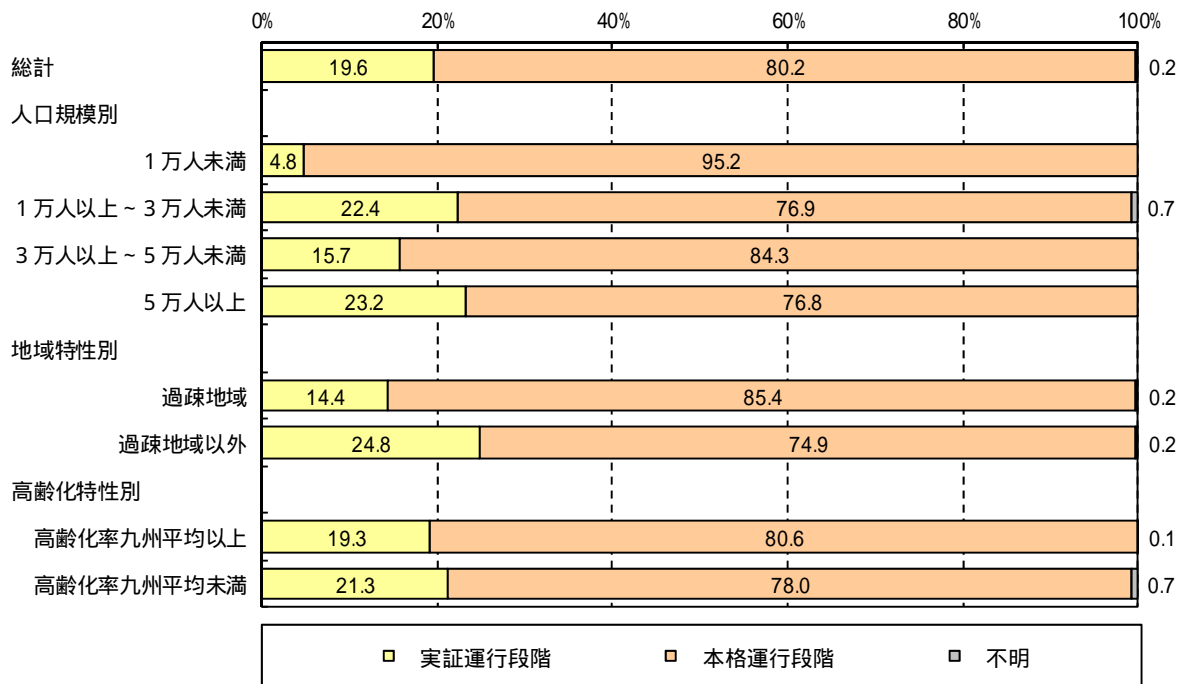
法4条に基づく「路線定期運行」	法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
法4条に基づく「路線不定期運行」	法78条に基づく「過疎地有償運送」
法4条に基づく「区域運行」	法78条に基づく「福祉有償運送」
法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等	法21条に基づく乗合輸送許可
法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」	～ 以外



7) 運行段階について (いずれかを選択)

**【路線別集計 (一路線あたりの数値)】**  
 全体で見ると、「本格運行段階」にある路線が多いが、約2割は「実証運行段階」となっている。  
 人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線では95.2%が「本格運行段階」となっており、「実証運行段階」は少ない。

運行段階について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



	実証運行段階	本格運行段階	不明	総計
総計	185	758	2	945
人口規模別				
1万人未満	4	80		84
1万人以上～3万人未満	63	216	2	281
3万人以上～5万人未満	35	188		223
5万人以上	83	274		357
地域特性別				
過疎地域	69	408	1	478
過疎地域以外	116	350	1	467
高齢化特性別				
高齢化率九州平均以上	155	648	1	804
高齢化率九州平均未満	30	110	1	141

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

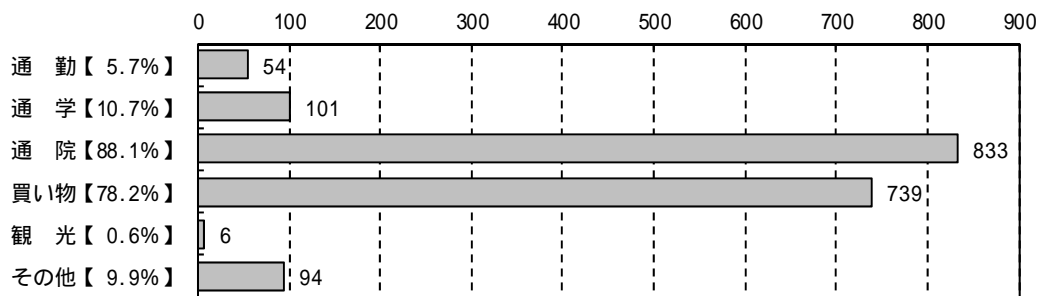


8) 運行の主目的について (2つまで選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

運行の主目的として最も多いものは「通院」であり、全体の約9割に該当している。  
 「買い物」と回答した市町村も非常に多く、「通院」「買い物」を主目的として運行するケースが標準的と見られる。  
 「観光」を主目的とした運行は非常に少ない。

運行の主目的について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



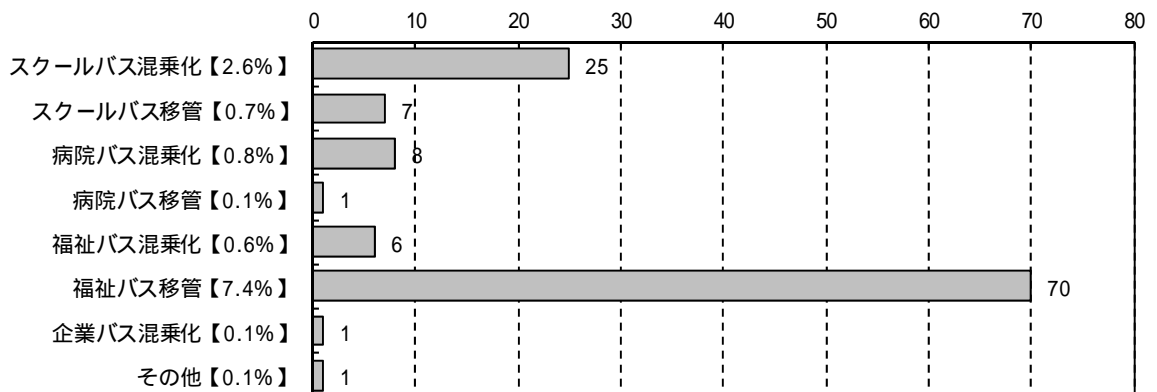
【 】内の数字は路線総数 (945) に対する割合

9) 前身について (該当するものを全て選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

「混乗化」が40路線、「移管」が78路線となっており、全体的には混乗化よりも移管によるケースが多い。  
 現在運行されているコミュニティバス・乗合タクシーの前身については、「福祉バスから移管」されたケースが最も多い。  
 次いで「スクールバスの混乗化」が多い。

前身について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



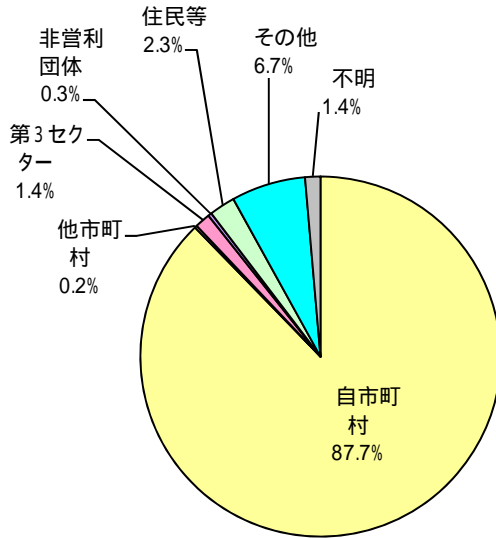
【 】内の数字は路線総数 (945) に対する割合



10) 事業の運営主体について(いずれかを選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】  
 事業の運営主体は「 自市町村」という回答が最も多い。

事業の運営主体について(N=945)：路線別集計(一路線あたりの数値)

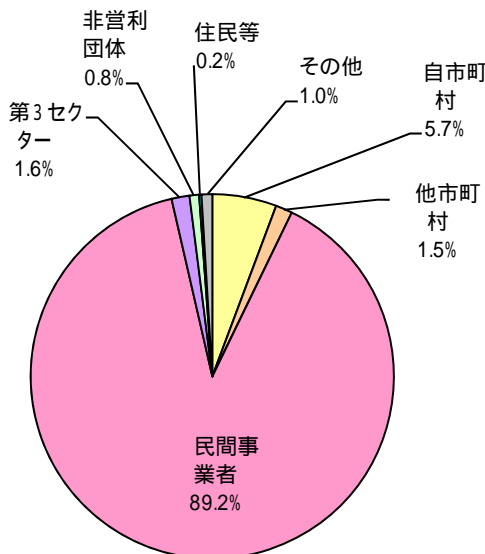


自市町村	829
他市町村	2
第3セクター	13
非営利団体	3
住民等	22
その他	63
不明	13
総計	945

11) 事業の運行主体について(いずれかを選択)

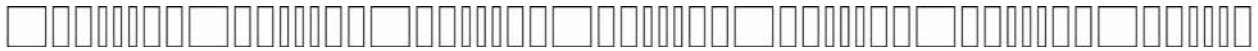
【路線別集計(一路線あたりの数値)】  
 事業の運行主体は「 民間事業者」という回答が最も多い。

事業の運行主体について(N=945)：路線別集計(一路線あたりの数値)



自市町村	54
他市町村	14
民間事業者	842
第3セクター	15
非営利団体	8
住民等	2
その他	9
不明	1
総計	945

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

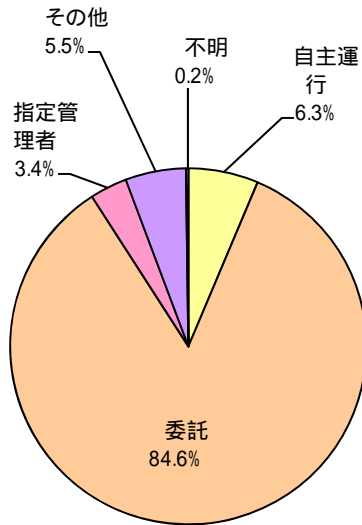


1 2 ) 運行事業者との契約状況について (いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

「委託」によって運行事業者と契約しているという回答が最も多い。

運行事業者との契約状況について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



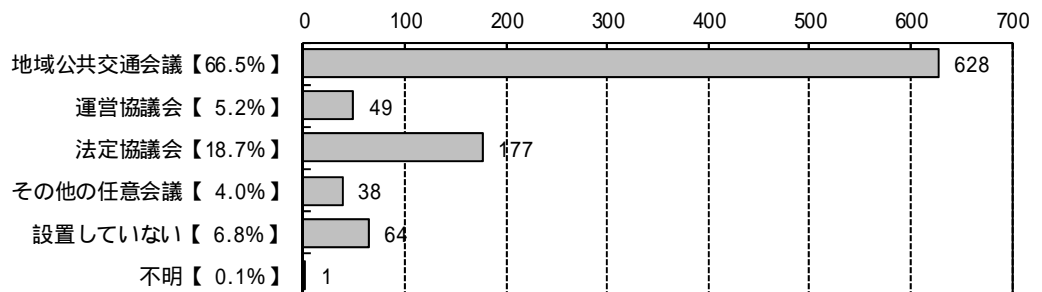
自主運行	60
委託	799
指定管理者	32
その他	52
不明	2
総計	945

1 3 ) 協議会等の設置状況について (いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

「地域公共交通会議」を設置しているという回答が全体の約2/3を占めている。

協議会等の設置状況について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



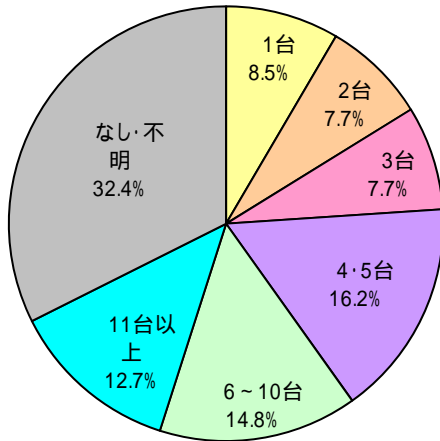
【 】内の数字は路線総数 (945) に対する割合



14) 使用車両台数について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】  
 全体でみると、定員11人以上の車両を所有している市町村が多い。  
 「なし・不明」を除けば、複数台の車両で運行させている市町村が多い。

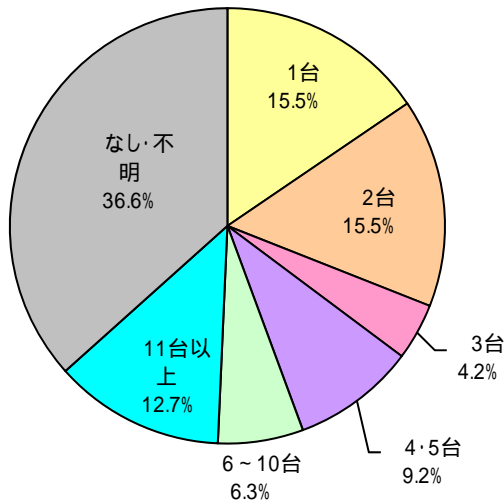
使用車両台数：定員11人以上（N=142）



1台	12
2台	11
3台	11
4・5台	23
6～10台	21
11台以上	18
なし・不明	46
総計	142
平均値：台	7.0

平均値はなし・不明を除く

使用車両台数：定員11人未満（N=142）

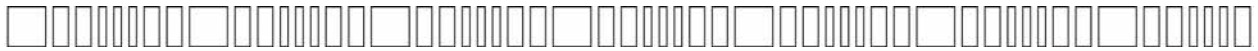


1台	22
2台	22
3台	6
4・5台	13
6～10台	9
11台以上	18
なし・不明	52
総計	142
平均値：台	7.0

平均値はなし・不明を除く



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



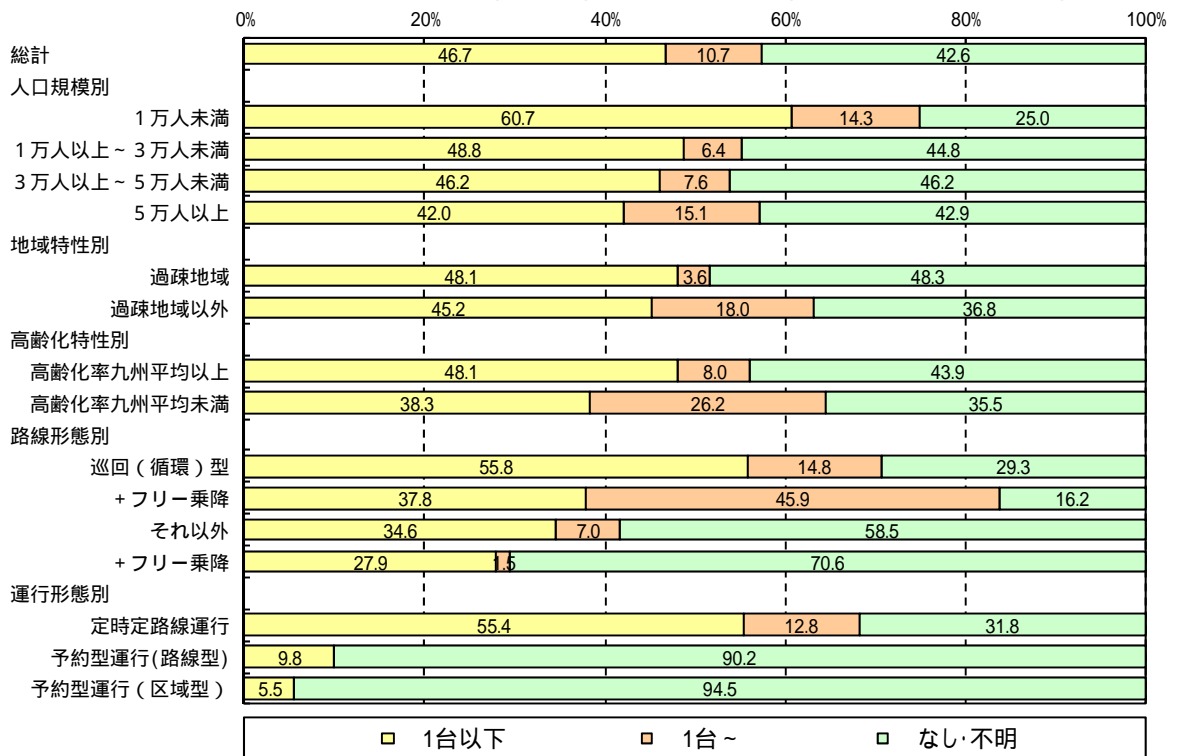
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

定員 11 人以上車両の使用台数を全体でみると、平均値は 1.24 台となっているが、実際には 1 台以下の台数で運行されている路線が多い。

予約型運行の場合は、定員 11 人以上車両を使用している路線の割合は低い。

1 台で複数路線を運行している場合は、按分ルールに基づいて使用台数を按分している（平均値等が 1 台以下の数字になる可能性あり）。

定員11人以上車両の使用台数について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	1台以下	1台~	なし・不明	総計	平均値：台
総計	441	101	403	945	1.24
人口規模別					
1万人未満	51	12	21	84	1.37
1万人以上～3万人未満	137	18	126	281	0.94
3万人以上～5万人未満	103	17	103	223	1.42
5万人以上	150	54	153	357	1.33
地域特性別					
過疎地域	230	17	231	478	1.00
過疎地域以外	211	84	172	467	1.44
高齢化特性別					
高齢化率九州平均以上	387	64	353	804	1.17
高齢化率九州平均未満	54	37	50	141	1.58
路線形態別					
巡回（循環）型	196	52	103	351	1.24
+フリー乗降	14	17	6	37	2.40
それ以外	94	19	159	272	1.20
+フリー乗降	38	2	96	136	0.93
運行形態別					
定時定路線運行	427	99	245	771	1.25
予約型運行(路線型)	6		55	61	0.67
予約型運行(区域型)	6		103	109	0.83

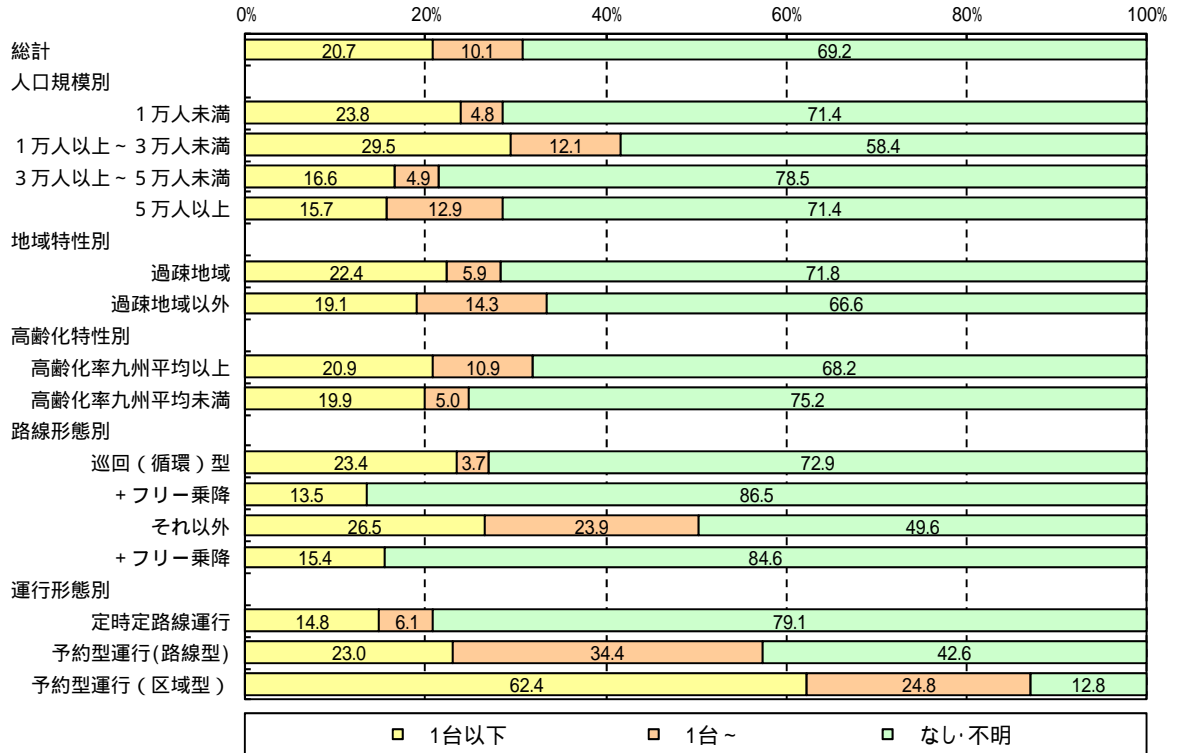
平均値は不明を除く



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

定員11人以上車両に比べて、11人未満車両を使用している路線は少ないが、車両が小さくなる分、11人未満車両の平均値は、11人以上車両の平均値に比べて高くなっている。  
 予約型運行では、11人未満車両を使用している路線の割合が高い。

定員11人未満車両の使用台数について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	1台以下	1台～	なし・不明	総計	平均値：台
総計	196	95	654	945	2.16
人口規模別					
1万人未満	20	4	60	84	1.58
1万人以上～3万人未満	83	34	164	281	2.08
3万人以上～5万人未満	37	11	175	223	1.92
5万人以上	56	46	255	357	2.51
地域特性別					
過疎地域	107	28	343	478	1.55
過疎地域以外	89	67	311	467	2.69
高齢化特性別					
高齢化率九州平均以上	168	88	548	804	2.24
高齢化率九州平均未満	28	7	106	141	1.57
路線形態別					
巡回（循環）型	82	13	256	351	1.19
+フリー乗降	5		32	37	1.00
それ以外	72	65	135	272	2.77
+フリー乗降	21		115	136	1.00
運行形態別					
定時定路線運行	114	47	610	771	2.12
予約型運行（路線型）	14	21	26	61	3.20
予約型運行（区域型）	68	27	14	109	1.84

平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



15) 所要時間について

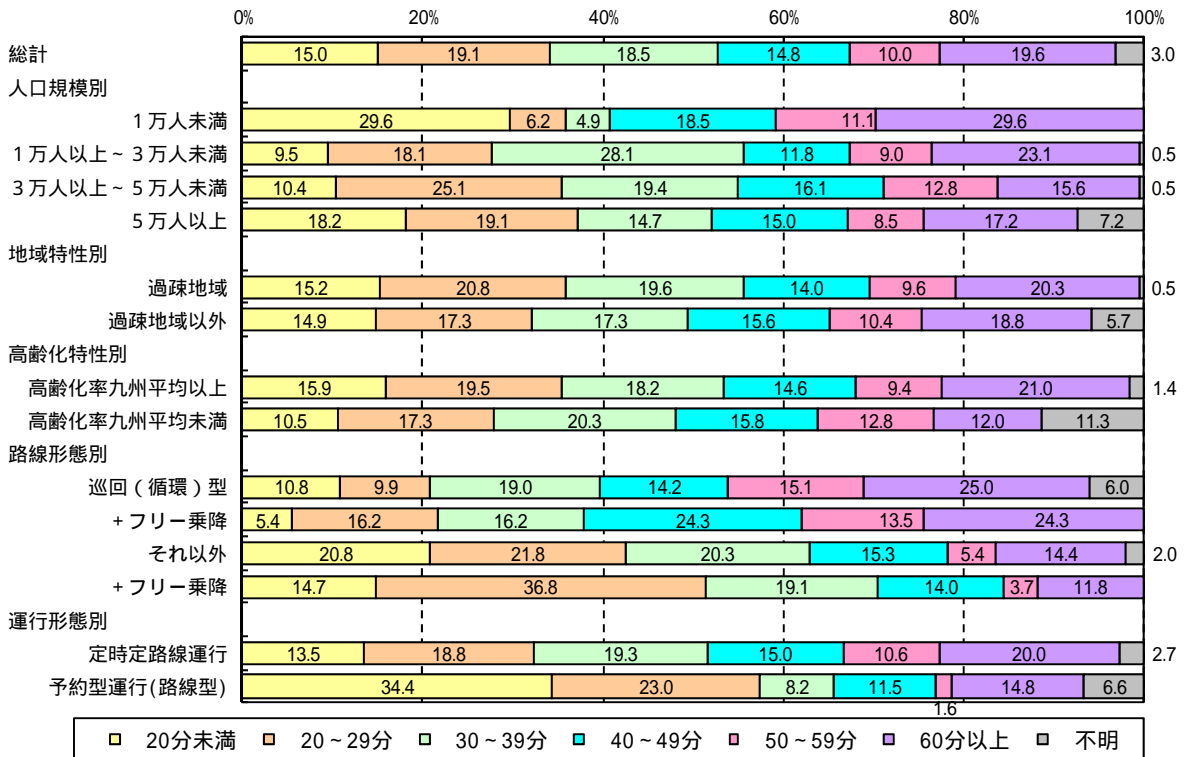
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、平均所要時間は42分となっているが、所要時間60分以上の路線が最も多く、次いで20分台が多い。

人口規模別、地域特性別、高齢化特性別では、平均値に差はほとんど見られない。

路線形態別では、巡回型路線のほうがそれ以外の路線よりも平均所要時間が長い。

所要時間について（N=832）：路線別集計（一路線あたりの数値）



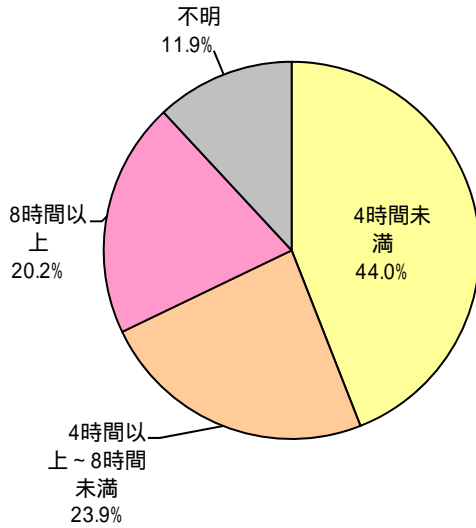
	20分未満	20~29分	30~39分	40~49分	50~59分	60分以上	不明	総計	平均値：分
総計	125	159	154	123	83	163	25	832	42
人口規模別									
1万人未満	24	5	4	15	9	24		81	47
1万人以上～3万人未満	21	40	62	26	20	51	1	221	44
3万人以上～5万人未満	22	53	41	34	27	33	1	211	41
5万人以上	58	61	47	48	27	55	23	319	41
地域特性別									
過疎地域	65	89	84	60	41	87	2	428	42
過疎地域以外	60	70	70	63	42	76	23	404	43
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	111	136	127	102	66	147	10	699	43
高齢化率九州平均未満	14	23	27	21	17	16	15	133	41
路線形態別									
巡回（循環）型	36	33	63	47	50	83	20	332	50
+フリー乗降	2	6	6	9	5	9		37	47
それ以外	42	44	41	31	11	29	4	202	36
+フリー乗降	20	50	26	19	5	16		136	34
運行形態別									
定時定路線運行	104	145	149	116	82	154	21	771	43
予約型運行(路線型)	21	14	5	7	1	9	4	61	33

平均値は不明を除く



**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 予約型運行（区域型）の1日のサービス時間は、「4時間未満」の割合が最も高い。  
 1日のサービス平均時間は約5時間となっている。

区域運行の1日のサービス時間について（N=109）：路線別集計（一路線あたりの数値）



4時間未満	48
4時間以上～8時間未満	26
8時間以上	22
不明	13
総計	109
平均値：時間	5

平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

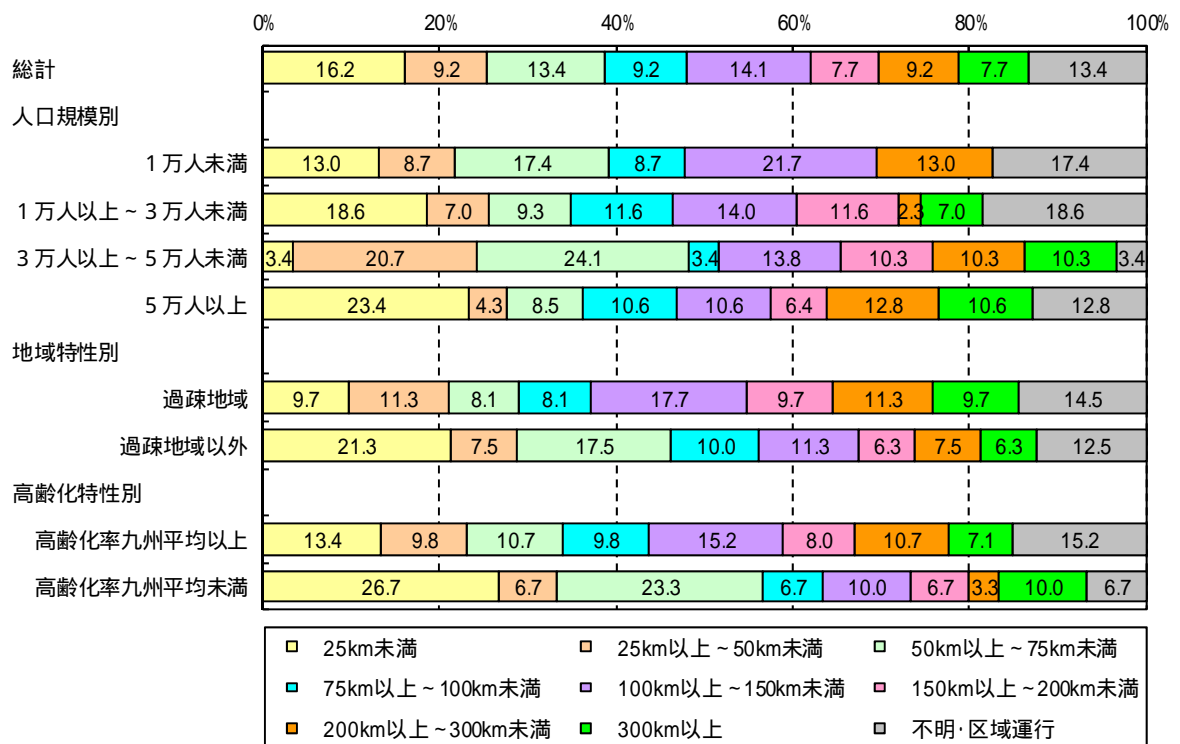


16) 路線キロについて

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

全体で見ると、路線キロの平均値は145kmとなっているが、路線キロ「25km未満」の割合が最も高くなっており、平均値より小さい路線キロの市町村が多い。  
人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて、路線キロの平均値も徐々に大きくなっている。

路線キロについて（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	25km未満	25km以上～50km未満	50km以上～75km未満	75km以上～100km未満	100km以上～150km未満	150km以上～200km未満	200km以上～300km未満	300km以上	不明・区域運行	総計	平均値：km
総計	23	13	19	13	20	11	13	11	19	142	145
人口規模別											
1万人未満	3	2	4	2	5		3		4	23	102
1万人以上～3万人未満	8	3	4	5	6	5	1	3	8	43	111
3万人以上～5万人未満	1	6	7	1	4	3	3	3	1	29	153
5万人以上	11	2	4	5	5	3	6	5	6	47	188
地域特性別											
過疎地域	6	7	5	5	11	6	7	6	9	62	156
過疎地域以外	17	6	14	8	9	5	6	5	10	80	136
高齢化特性別											
高齢化率九州平均以上	15	11	12	11	17	9	12	8	17	112	134
高齢化率九州平均未満	8	2	7	2	3	2	1	3	2	30	183

平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

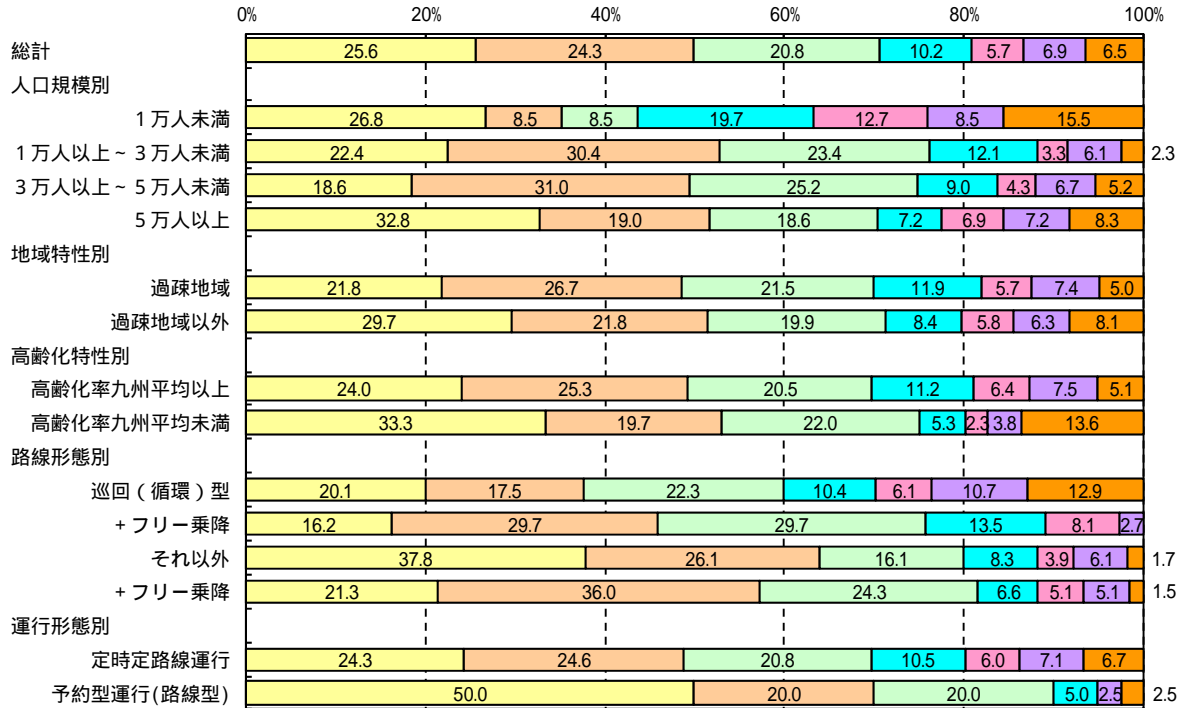


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線では路線キロ「25km以上」の割合が36.6%と高く、平均値も27kmと大きい。人口1万人未満市町村では、路線数は少ないが、1路線あたりの路線キロは長くなっている。

過疎路線及び高齢化路線は、それ以外の路線に比べて平均値が小さい。

路線キロについて（N=785）：路線別集計（一路線あたりの数値）



■ 10km未満   
 ■ 10km以上～15km未満   
 ■ 15km以上～20km未満   
 ■ 20km以上～25km未満  
■ 25km以上～30km未満   
 ■ 30km以上～40km未満   
 ■ 40km以上

	10km未満	10km以上～15km未満	15km以上～20km未満	20km以上～25km未満	25km以上～30km未満	30km以上～40km未満	40km以上	総計	平均値 : km
総計	201	191	163	80	45	54	51	785	23
人口規模別									
1万人未満	19	6	6	14	9	6	11	71	27
1万人以上～3万人未満	48	65	50	26	7	13	5	214	18
3万人以上～5万人未満	39	65	53	19	9	14	11	210	20
5万人以上	95	55	54	21	20	21	24	290	27
地域特性別									
過疎地域	88	108	87	48	23	30	20	404	21
過疎地域以外	113	83	76	32	22	24	31	381	25
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	157	165	134	73	42	49	33	653	19
高齢化率九州平均未満	44	26	29	7	3	5	18	132	39
路線形態別									
巡回（循環）型	62	54	69	32	19	33	40	309	31
+フリー乗降	6	11	11	5	3	1		37	17
それ以外	68	47	29	15	7	11	3	180	15
+フリー乗降	29	49	33	9	7	7	2	136	16
運行形態別									
定時定路線運行	181	183	155	78	45	53	50	745	23
予約型運行(路線型)	20	8	8	2		1	1	40	13

平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



17) 年間運行回数について

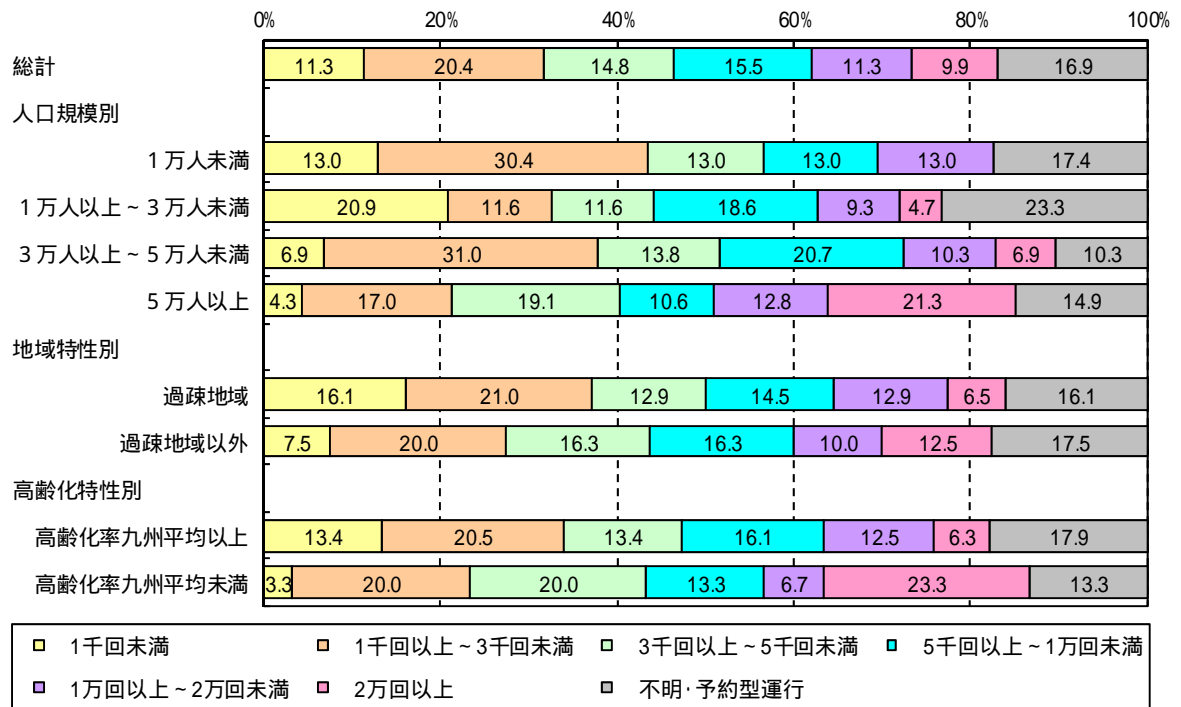
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

全体で見ると、年間平均運行回数は9,058回（往復）となっているが、「5,000回未満」の市町村も比較的多い。

人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて年間運行回数の平均値が大きくなっており、人口5万人以上市町村の平均値は、人口1万人未満市町村の平均値の3倍以上となっている。

過疎地域、高齢化地域についても、それ以外の地域に比べて平均値が小さい。

年間運行回数について（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



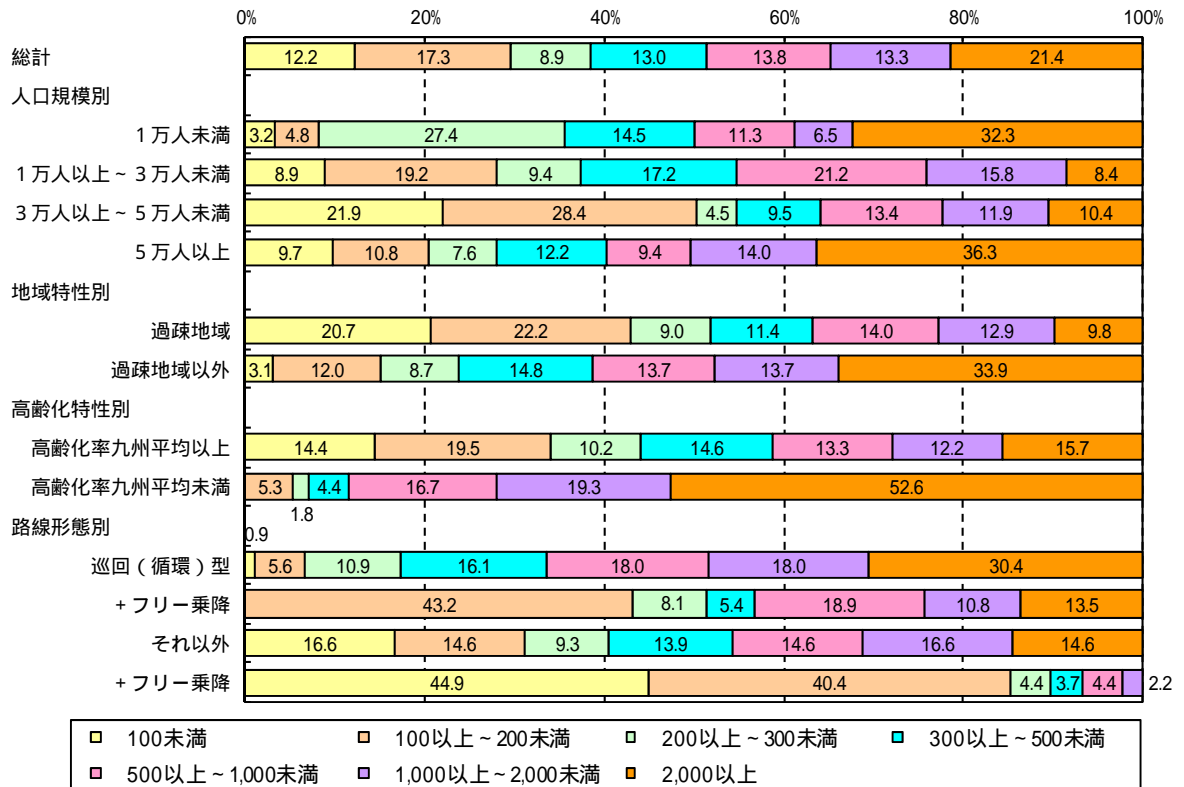
	年間運行回数							総計	平均値 ：回 (往復)
	1,000 未満	1,000 以上～ 3,000 未満	3,000 以上～ 5,000 未満	5,000 以上～ 10,000 未満	10,000 以上～ 20,000 未満	20,000 以上	不明・ 予約型 運行		
総計	16	29	21	22	16	14	24	142	9,058
人口規模別									
1万人未満	3	7	3	3	3		4	23	4,967
1万人以上～3万人未満	9	5	5	8	4	2	10	43	5,574
3万人以上～5万人未満	2	9	4	6	3	2	3	29	6,388
5万人以上	2	8	9	5	6	10	7	47	15,609
地域特性別									
過疎地域	10	13	8	9	8	4	10	62	6,325
過疎地域以外	6	16	13	13	8	10	14	80	11,211
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	15	23	15	18	14	7	20	112	7,964
高齢化率九州平均未満	1	6	6	4	2	7	4	30	12,926

平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く



**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 人口規模別にみると、人口1万人未満、5万人以上市町村の路線では、「2,000以上」の割合が最も高く約1/3を占めており、平均値も高い。特に人口1万人未満市町村の路線は、路線数は少ないが、1路線あたりの運行回数は多くなっている。  
 路線形態別でみると巡回型路線の平均値のほうが大きい。  
 過疎路線、高齢化路線の平均値は、それ以外の路線に比べて小さい。

年間運行回数について（N=744）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	100未満	100以上～200未満	200以上～300未満	300以上～500未満	500以上～1,000未満	1,000以上～2,000未満	2,000以上	総計	平均値 ：回 (往復)
	総計	91	129	66	97	103	99		
人口規模別									
1万人未満	2	3	17	9	7	4	20	62	1,522
1万人以上～3万人未満	18	39	19	35	43	32	17	203	906
3万人以上～5万人未満	44	57	9	19	27	24	21	201	826
5万人以上	27	30	21	34	26	39	101	278	2,246
地域特性別									
過疎地域	80	86	35	44	54	50	38	387	850
過疎地域以外	11	43	31	53	49	49	121	357	2,073
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	91	123	64	92	84	77	99	630	1,163
高齢化率九州平均未満		6	2	5	19	22	60	114	2,948
路線形態別									
巡回（循環）型	3	18	35	52	58	58	98	322	1,804
+フリー乗降		16	3	2	7	4	5	37	902
それ以外	25	22	14	21	22	25	22	151	1,126
+フリー乗降	61	55	6	5	6	3	136	150	

平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



18) 一週間あたりの運行回数について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

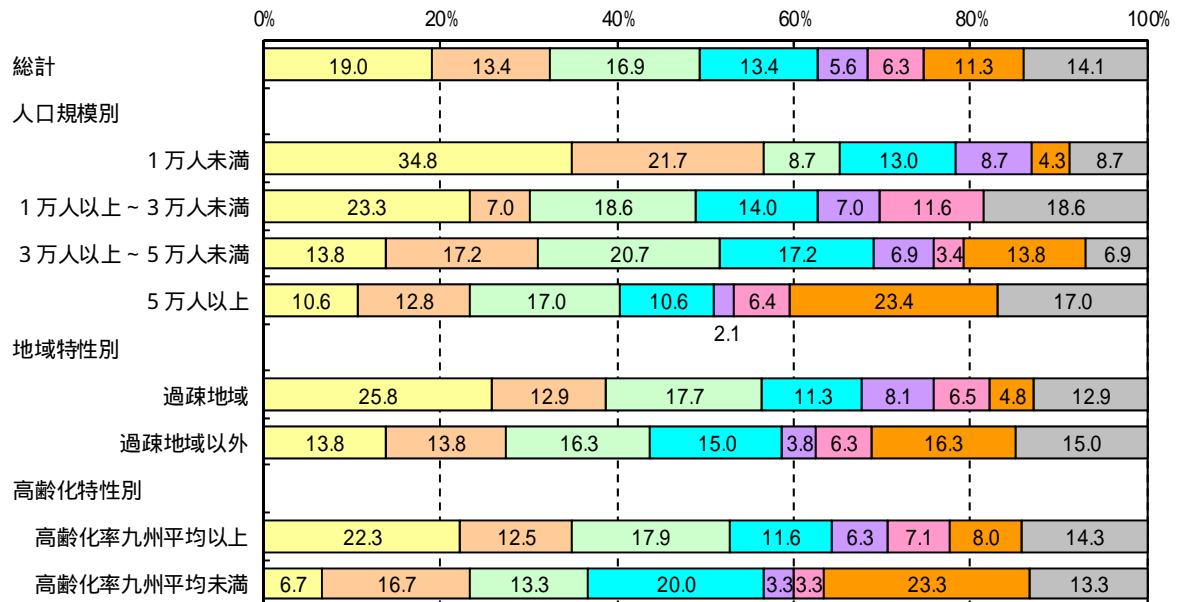
全体で見ると、1週間あたり平均運行回数は151回（往復）となっているが、「30未満」の割合が19.0%と最も高い。

人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて1週間あたりの運行回数平均値が大きくなっており、人口5万人以上市町村の路線の平均値は人口1万人未満市町村の路線の平均値の約3.8倍になっている。

過疎地域、高齢化地域についても、それ以外の路線に比べて平均値が小さい。

1日あたり平均運行本数 = 1週間あたり運行本数 / 7日

1週間あたり運行回数について（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



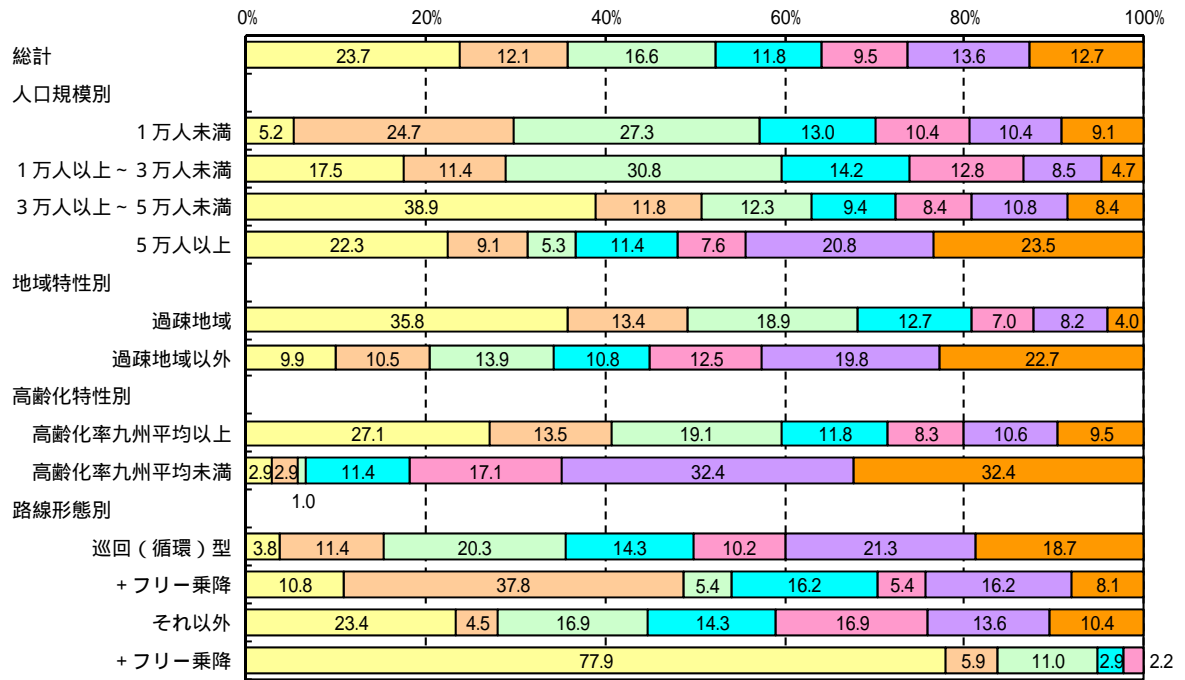
Category	30未満	30以上～50未満	50以上～100未満	100以上～150未満	150以上～200未満	200以上～300未満	300以上	不明・予約型運行	総計	平均値	
										1週間：回（往復）	1日：回（往復）
総計	27	19	24	19	8	9	16	20	142	151	22
人口規模別											
1万人未満	8	5	2	3	2		1	2	23	70	10
1万人以上～3万人未満	10	3	8	6	3	5		8	43	89	13
3万人以上～5万人未満	4	5	6	5	2	1	4	2	29	130	19
5万人以上	5	6	8	5	1	3	11	8	47	265	38
地域特性別											
過疎地域	16	8	11	7	5	4	3	8	62	97	14
過疎地域以外	11	11	13	12	3	5	13	12	80	194	28
高齢化特性別											
高齢化率九州平均以上	25	14	20	13	7	8	9	16	112	133	19
高齢化率九州平均未満	2	5	4	6	1	1	7	4	30	219	31

平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く



**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の路線では、「50以上」の割合が最も高く23.5%を占めており、平均値も非常に高い。  
 路線形態別でみると巡回型路線の平均値のほうが大きい。  
 過疎路線、高齢化路線の平均値は、それ以外の路線に比べて小さい。

1週間あたり運行回数について（N=755）：路線別集計（一路線あたりの数値）



□ 3未満 □ 3以上~5未満 □ 5以上~10未満 □ 10以上~20未満 □ 20以上~30未満 □ 30以上~50未満 □ 50以上

	3未満	3以上~5未満	5以上~10未満	10以上~20未満	20以上~30未満	30以上~50未満	50以上	総計	平均値	
									1週間：回（往復）	1日：回（往復）
総計	179	91	125	89	72	103	96	755	24	3
人口規模別										
1万人未満	4	19	21	10	8	8	7	77	19	3
1万人以上~3万人未満	37	24	65	30	27	18	10	211	15	2
3万人以上~5万人未満	79	24	25	19	17	22	17	203	17	2
5万人以上	59	24	14	30	20	55	62	264	39	6
地域特性別										
過疎地域	144	54	76	51	28	33	16	402	13	2
過疎地域以外	35	37	49	38	44	70	80	353	37	5
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	176	88	124	77	54	69	62	650	20	3
高齢化率九州平均未満	3	3	1	12	18	34	34	105	54	8
路線形態別										
巡回（循環）型	12	36	64	45	32	67	59	315	33	5
+フリー乗降	4	14	2	6	2	6	3	37	18	3
それ以外	36	7	26	22	26	21	16	154	25	4
+フリー乗降	106	8	15	4	3			136	3	0

平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



19) 年間実車走行台キロについて

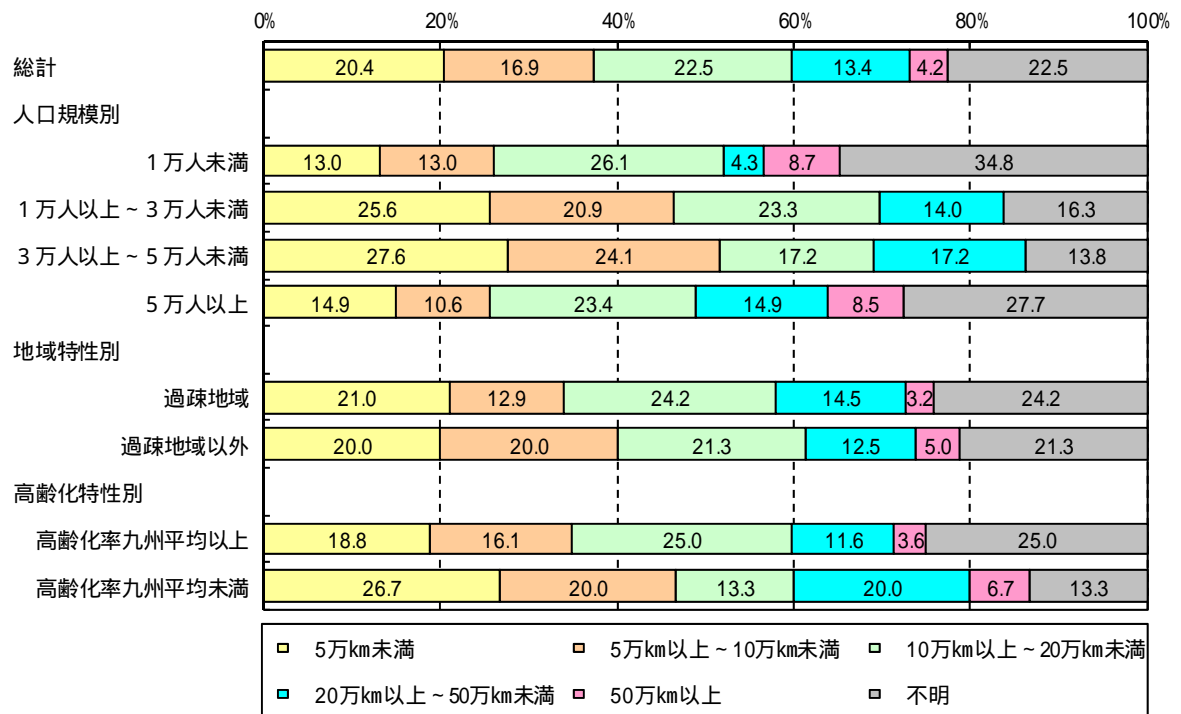
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

全体で見ると、年間実車走行台キロが「10万km未満」の市町村が37.3%と1/3以上を占めており、平均値は約15.6万kmとなっている。

人口規模別にみると、人口1万人未満市町村及び5万人以上市町村の年間実車走行台キロの平均値が高く、人口1万人以上～5万人未満市町村の平均値は低い。

過疎地域、高齢化地域の平均値は、それ以外の地域に比べて低い。

年間実車走行台キロについて（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	5万km未満	5万km以上～10万km未満	10万km以上～20万km未満	20万km以上～50万km未満	50万km以上	不明	総計	平均値 : km
総計	29	24	32	19	6	32	142	155,517
人口規模別								
1万人未満	3	3	6	1	2	8	23	183,509
1万人以上～3万人未満	11	9	10	6		7	43	109,262
3万人以上～5万人未満	8	7	5	5		4	29	112,026
5万人以上	7	5	11	7	4	13	47	224,122
地域特性別								
過疎地域	13	8	15	9	2	15	62	145,332
過疎地域以外	16	16	17	10	4	17	80	163,115
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	21	18	28	13	4	28	112	152,089
高齢化率九州平均未満	8	6	4	6	2	4	30	166,590

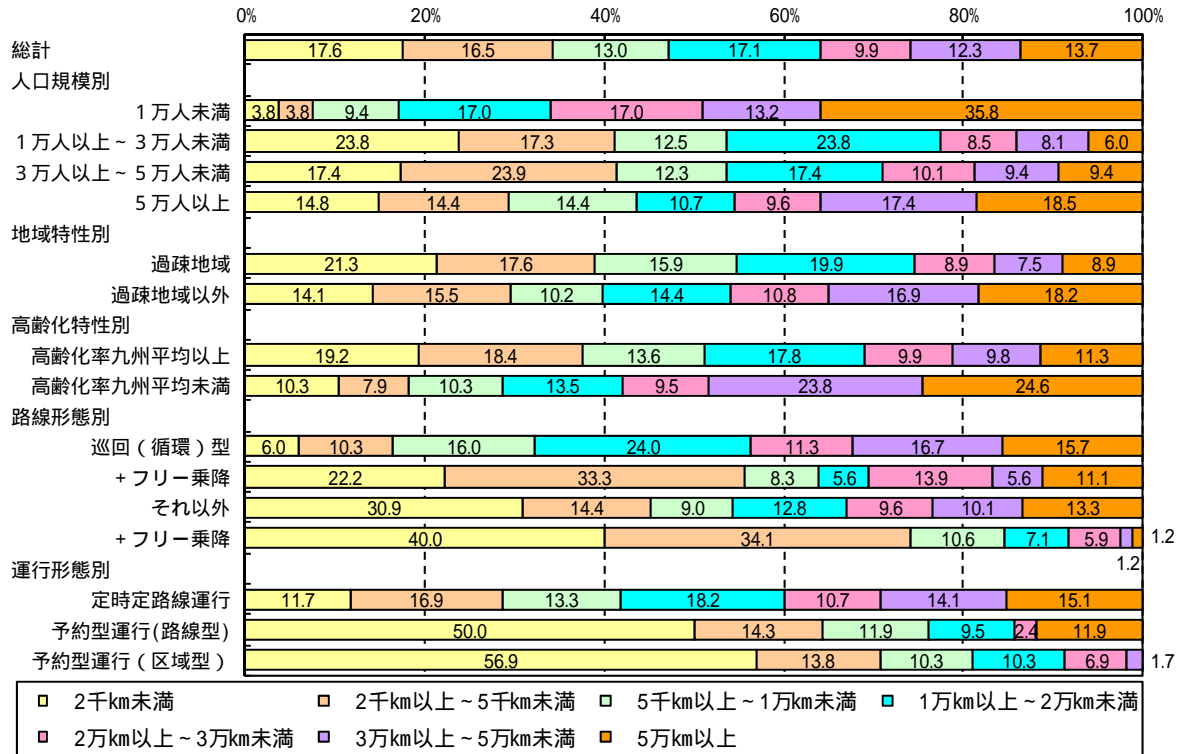
平均値は不明を除く



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口1万人未満市町村の路線では、路線キロが長く、運行回数が多いことから年間実車走行距離「5万km以上」の割合が非常に高く、平均値も非常に高い。  
 過疎路線、高齢化路線の平均値は、それ以外の路線に比べて低い。  
 路線形態別では巡回型路線、運行形態別では定時定路線運行路線の平均値が高い。

年間実車走行台キロについて（N=709）：路線別集計（一路線あたりの数値）



平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



20) 車両1台あたり年間実車走行キロについて

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

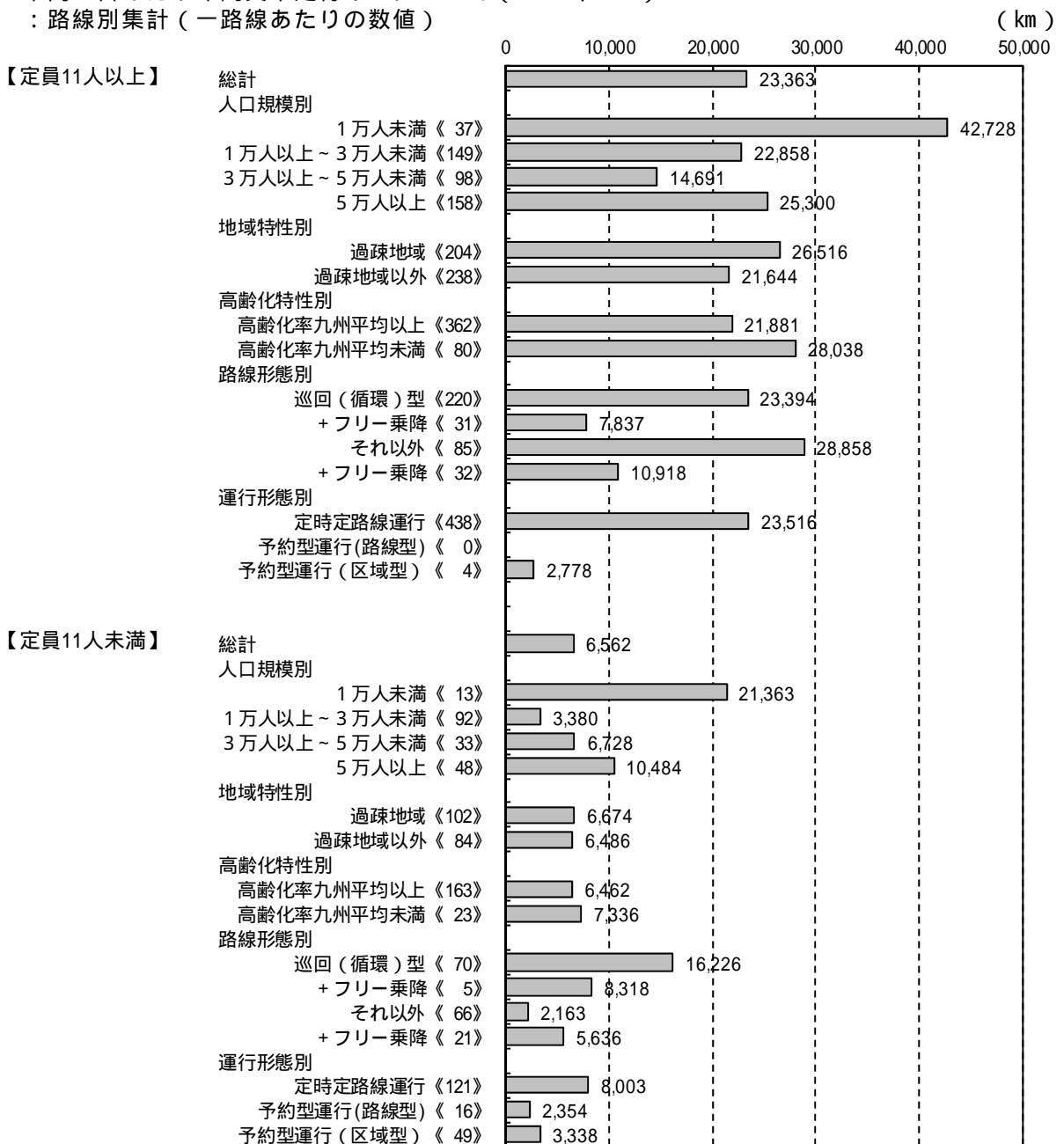
車両1台あたり年間実車走行キロ = 年間実車走行台キロ ÷ 使用車両台数（定員11人以上、以下別）

定員11人以上車両と定員11人未満車両の比較でみると、車両1台あたり年間実車走行キロは定員11人以上車両のほうが高く、平均値でみると約3.6倍となっている。

11人以上車両・11人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

車両1台あたり年間実車走行キロについて（N=442、186）

：路線別集計（一路線あたりの数値）



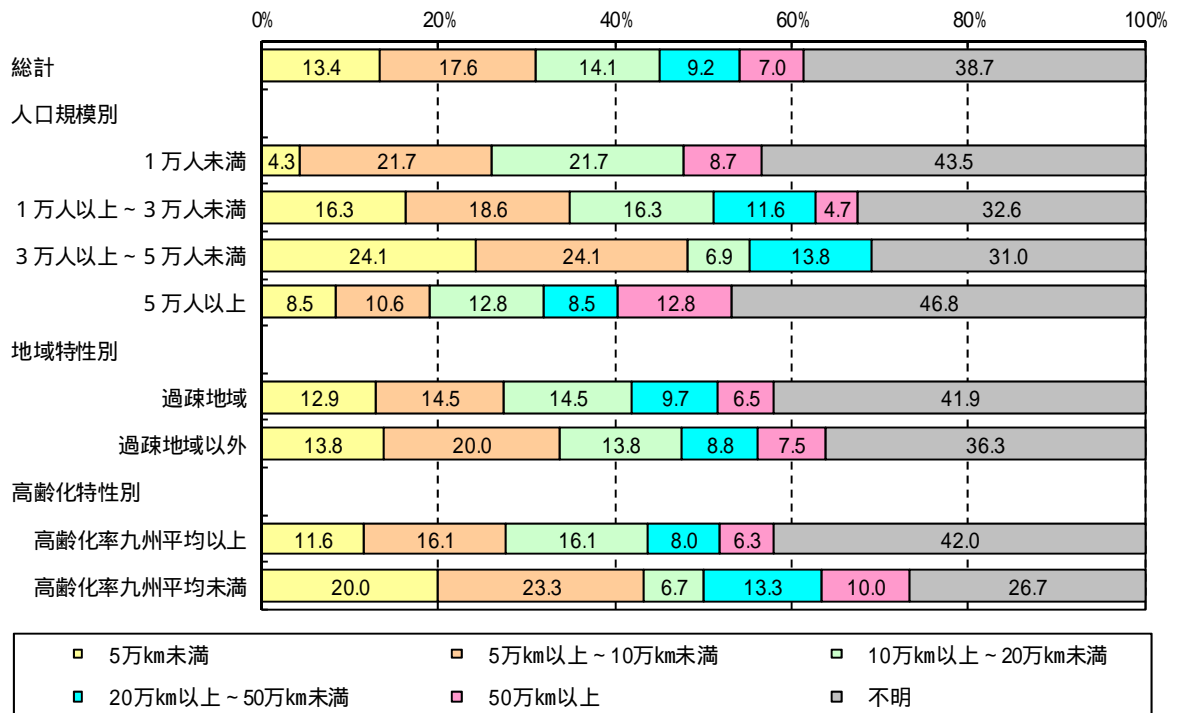
《 》内の数字は路線総数



2 1 ) 年間総走行台キロについて

**【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】**  
 全体でみると、平均値は約18.3万kmとなっているが、年間総走行台キロが「10万km未満」の市町村も31.0%と3割以上を占めており、比較的多い（不明市町村も多い）。  
 過疎地域、高齢化地域の平均値は、それ以外の地域に比べて低い。

年間総走行台キロについて（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	5万km未満	5万km以上～10万km未満	10万km以上～20万km未満	20万km以上～50万km未満	50万km以上	不明	総計	平均値 : km
	総計	19	25	20	13	10		
人口規模別								
1万人未満	1	5	5		2	10	23	167,101
1万人以上～3万人未満	7	8	7	5	2	14	43	148,411
3万人以上～5万人未満	7	7	2	4		9	29	105,898
5万人以上	4	5	6	4	6	22	47	294,224
地域特性別								
過疎地域	8	9	9	6	4	26	62	167,624
過疎地域以外	11	16	11	7	6	29	80	194,419
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	13	18	18	9	7	47	112	180,643
高齢化率九州平均未満	6	7	2	4	3	8	30	191,273

平均値は不明を除く

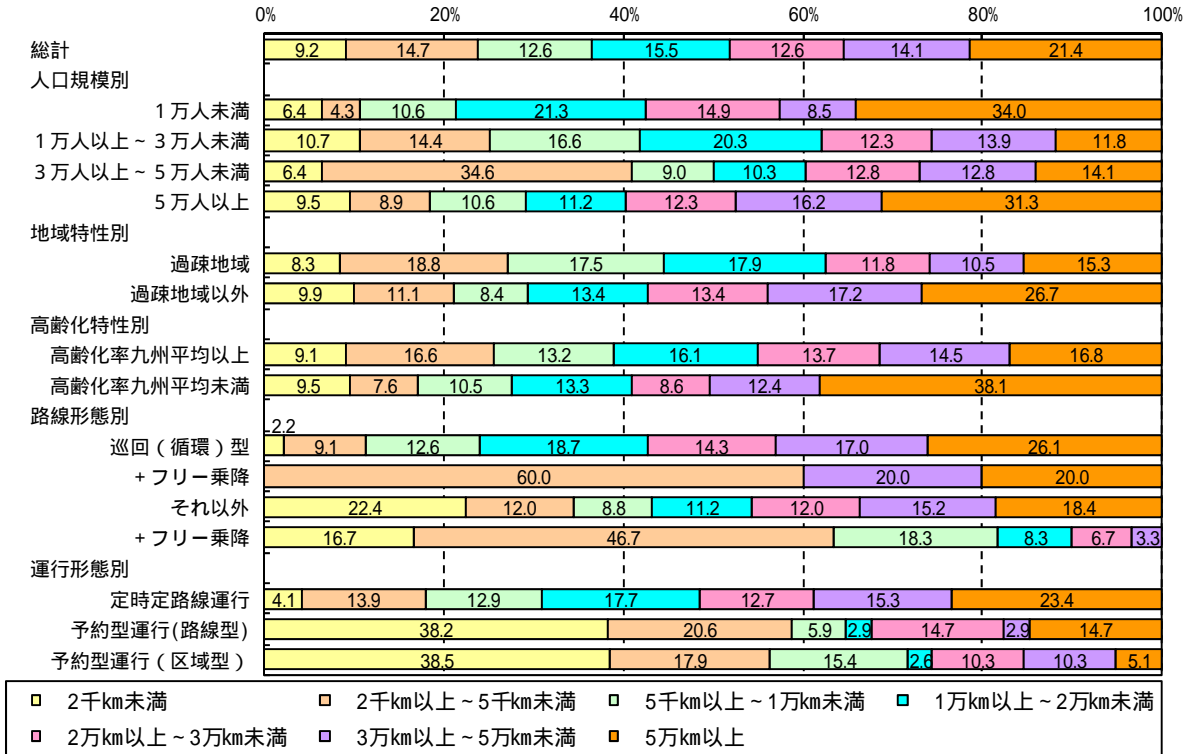
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、総走行台キロ／実車走行台キロは1.18と、実車よりも約2割増しとなっており、特に運行形態別でみた予約型運行の場合は1.6～1.7倍と数字が高くなっている。  
人口1万人未満市町村の路線では、路線キロが長く、運行回数が多いことから年間実車走行距離「5万km以上」の割合が非常に高く、平均値も非常に高い。

年間総走行台キロについて（N=491）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	2km未満	2km以上～5km未満	5km以上～1万km未満	1万km以上～2万km未満	2万km以上～3万km未満	3万km以上～5万km未満	5万km以上	総計	平均値：km	総走行台キロ／実車走行台キロ
総計	45	72	62	76	62	69	105	491	32,484	1.18
人口規模別										
1万人未満	3	2	5	10	7	4	16	47	46,219	1.04
1万人以上～3万人未満	20	27	31	38	23	26	22	187	23,016	1.33
3万人以上～5万人未満	5	27	7	8	10	10	11	78	27,153	1.11
5万人以上	17	16	19	20	22	29	56	179	41,093	1.16
地域特性別										
過疎地域	19	43	40	41	27	24	35	229	26,351	1.23
過疎地域以外	26	29	22	35	35	45	70	262	37,845	1.15
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	35	64	51	62	53	56	65	386	30,419	1.19
高齢化率九州平均未満	10	8	11	14	9	13	40	105	40,076	1.15
路線形態別										
巡回（循環）型	5	21	29	43	33	39	60	230	36,108	1.19
+フリー乗降		3				1	1	5	24,181	1.01
それ以外	28	15	11	14	15	19	23	125	31,890	1.22
+フリー乗降	10	28	11	5	4	2		60	7,453	1.33
運行形態別										
定時定路線運行	17	58	54	74	53	64	98	418	35,028	1.14
予約型運行（路線型）	13	7	2	1	5	1	5	34	24,873	1.79
予約型運行（区域型）	15	7	6	1	4	4	2	39	11,858	1.63

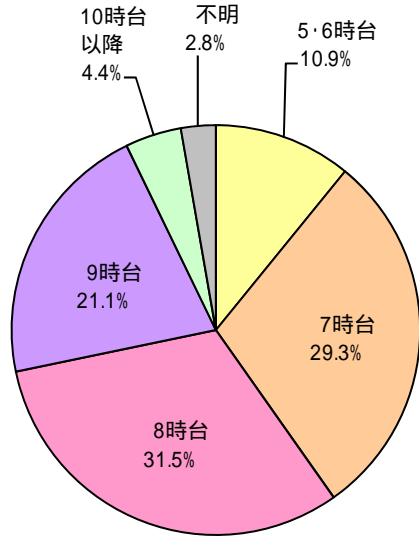
平均値は不明を除く、総走行台キロ／実車走行台キロは、両方のデータがある路線のみの集計（N=481）



2 2 ) 始発時間について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】  
 「 7 時台 」「 8 時台 」「 9 時台 」始発の路線が多い。

始発時間について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）

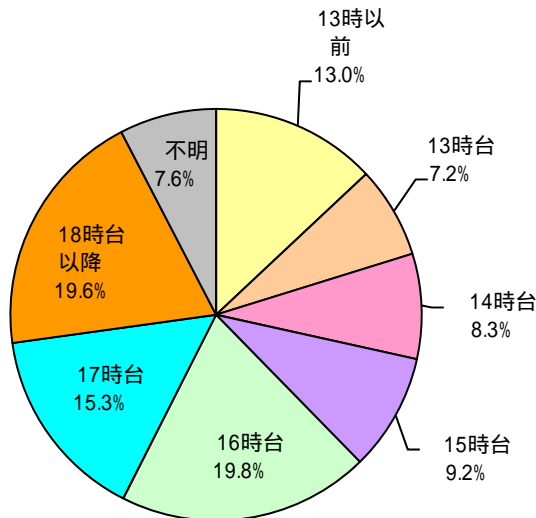


5・6時台	103
7時台	277
8時台	298
9時台	199
10時台以降	42
不明	26
総計	945

2 3 ) 終発時間について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】  
 「 16 時台 」「 17 時台 」「 18 時台以降 」が多い。

終発時間について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



13時以前	123
13時台	68
14時台	78
15時台	87
16時台	187
17時台	145
18時台以降	185
不明	72
総計	945



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

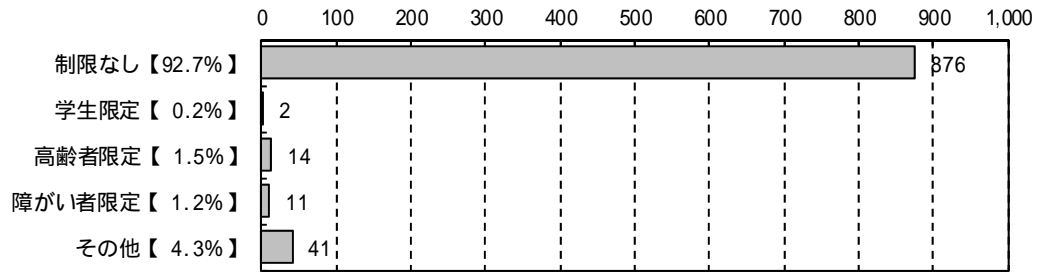


24) バスの利用資格について (該当するものを全て選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

特にバスの利用資格に制限を設けていない路線が多い。

利用者制限について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



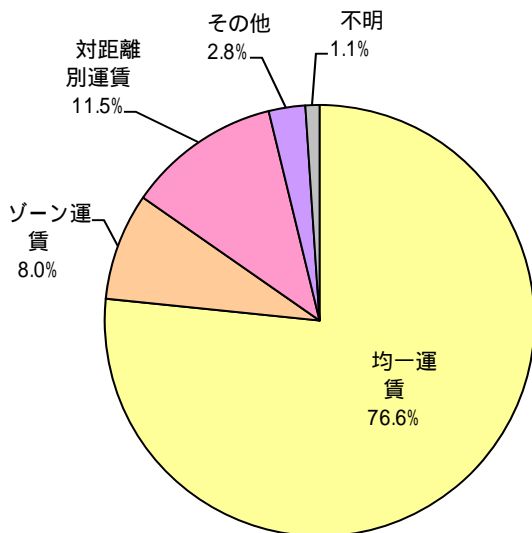
【 】内の数字は路線総数 (945) に対する割合

25) 運賃について (いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

「均一運賃」の路線が多いが、「ゾーン運賃、対距離別運賃」の事例もみられる。子供用運賃を設定していると回答した路線は580路線 (61%) となっている。

運賃について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



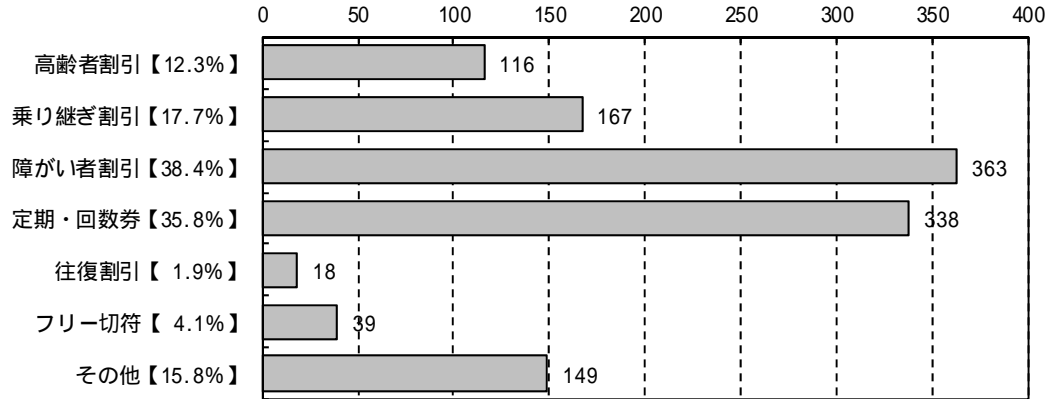
均一運賃	724
ゾーン運賃	76
対距離別運賃	109
その他	26
不明	10
総計	945



26) 割引運賃導入状況について(該当するものを全て選択)

**【路線別集計(一路線あたりの数値)】**  
 「障がい者割引」の実施、「定期・回数券」の導入を行っている路線が多い。

割引運賃導入状況について(N=945)：路線別集計(一路線あたりの数値)

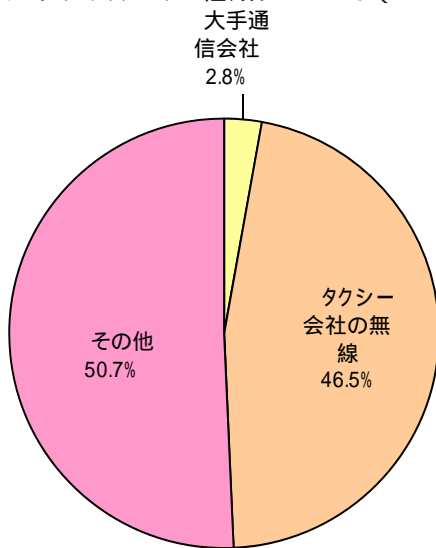


【 】内の数字は路線総数(945)に対する割合

27) デマンドシステムについて(いずれかを選択)

**【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】**  
 「タクシー会社の無線」を利用している路線が多い。

デマンドシステムの種類について(N=71)：路線別集計(一路線あたりの数値)



大手通信会社	2
タクシー会社の無線	33
その他	36
総計	71

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



28) 年間運行経費について

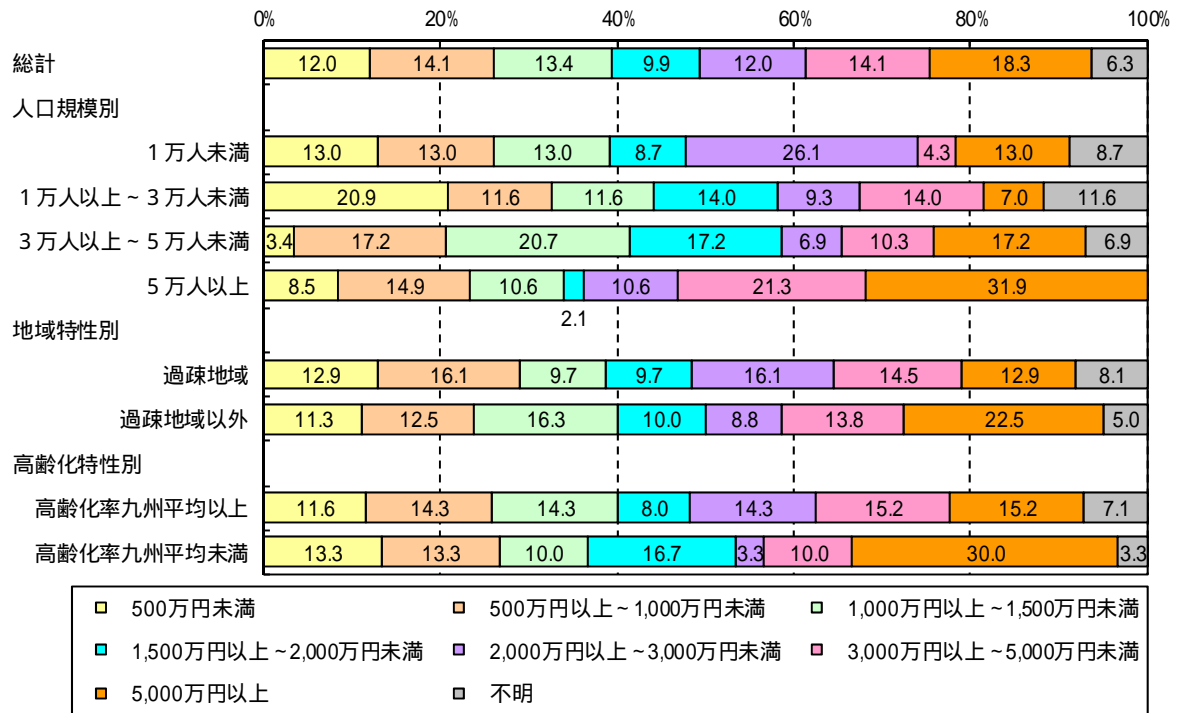
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

全体で見ると、年間運行経費の平均値は3,243万円となっているが、年間運行経費が「1,000万円未満」の市町村も1/4程度を占めており、比較的多い。

人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の年間運行経費の平均値が最も高く、地域特性別にみても、過疎地域よりもそれ以外、高齢化地域よりもそれ以外の年間運行経費の平均値が高い。

年間運行経費が「5,000万円以上」の市町村も約2割程度みられ、それらの市町村が全体の平均値を押し上げている。

年間運行経費について（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



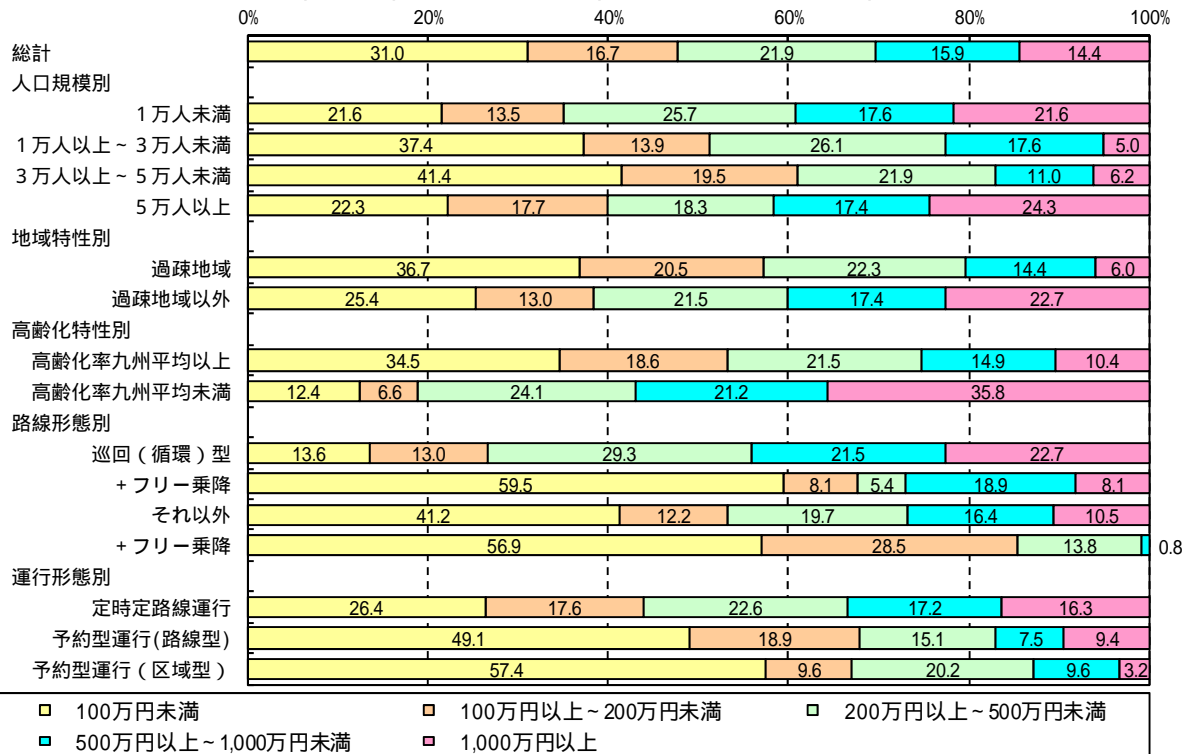
	500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上～1,500万円未満	1,500万円以上～2,000万円未満	2,000万円以上～3,000万円未満	3,000万円以上～5,000万円未満	5,000万円以上	不明	総計	平均値：万円
総計	17	20	19	14	17	20	26	9	142	3,243
人口規模別										
1万人未満	3	3	3	2	6	1	3	2	23	2,457
1万人以上～3万人未満	9	5	5	6	4	6	3	5	43	2,064
3万人以上～5万人未満	1	5	6	5	2	3	5	2	29	2,668
5万人以上	4	7	5	1	5	10	15		47	4,877
地域特性別										
過疎地域	8	10	6	6	10	9	8	5	62	2,623
過疎地域以外	9	10	13	8	7	11	18	4	80	3,707
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	13	16	16	9	16	17	17	8	112	2,946
高齢化率九州平均未満	4	4	3	5	1	3	9	1	30	4,307

平均値は不明を除く



**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 運行回数が多く、実車走行台キロも長い路線が多い人口1万人未満市町村の路線が、年間運行経費の平均値が最も高くなっている。  
 路線形態別にみると、巡回型路線のほうがそれ以外の路線よりも年間運行経費の平均値が高く、いずれの場合もフリー乗降を導入した場合のほうが平均値が低くなっている。  
 運行形態別では、予約型運行路線の平均値は、定時定路線運行路線の半分以下となっている。

年間運行経費について（N=867）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上	総計	平均値：万円
総計	269	145	190	138	125	867	497
人口規模別							
1万人未満	16	10	19	13	16	74	697
1万人以上～3万人未満	89	33	62	42	12	238	330
3万人以上～5万人未満	87	41	46	23	13	210	343
5万人以上	77	61	63	60	84	345	664
地域特性別							
過疎地域	158	88	96	62	26	430	348
過疎地域以外	111	57	94	76	99	437	645
高齢化特性別							
高齢化率九州平均以上	252	136	157	109	76	730	420
高齢化率九州平均未満	17	9	33	29	49	137	912
路線形態別							
巡回（循環）型	45	43	97	71	75	331	670
+フリー乗降	22	3	2	7	3	37	329
それ以外	98	29	47	39	25	238	468
+フリー乗降	74	37	18	1		130	120
運行形態別							
定時定路線運行	189	126	162	123	117	717	547
予約型運行（路線型）	26	10	8	4	5	53	251
予約型運行（区域型）	54	9	19	9	3	94	252

平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



29) 路線1kmあたり年間運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

路線1kmあたり年間運行経費 = 年間運行経費 ÷ 路線キロ

人口規模別でみると、年間運行経費の平均値は人口1万人未満市町村の路線が最も高かったが、それと同様に路線1kmあたり年間運行経費も人口1万人未満市町村の路線が28.1万円と最も高い。

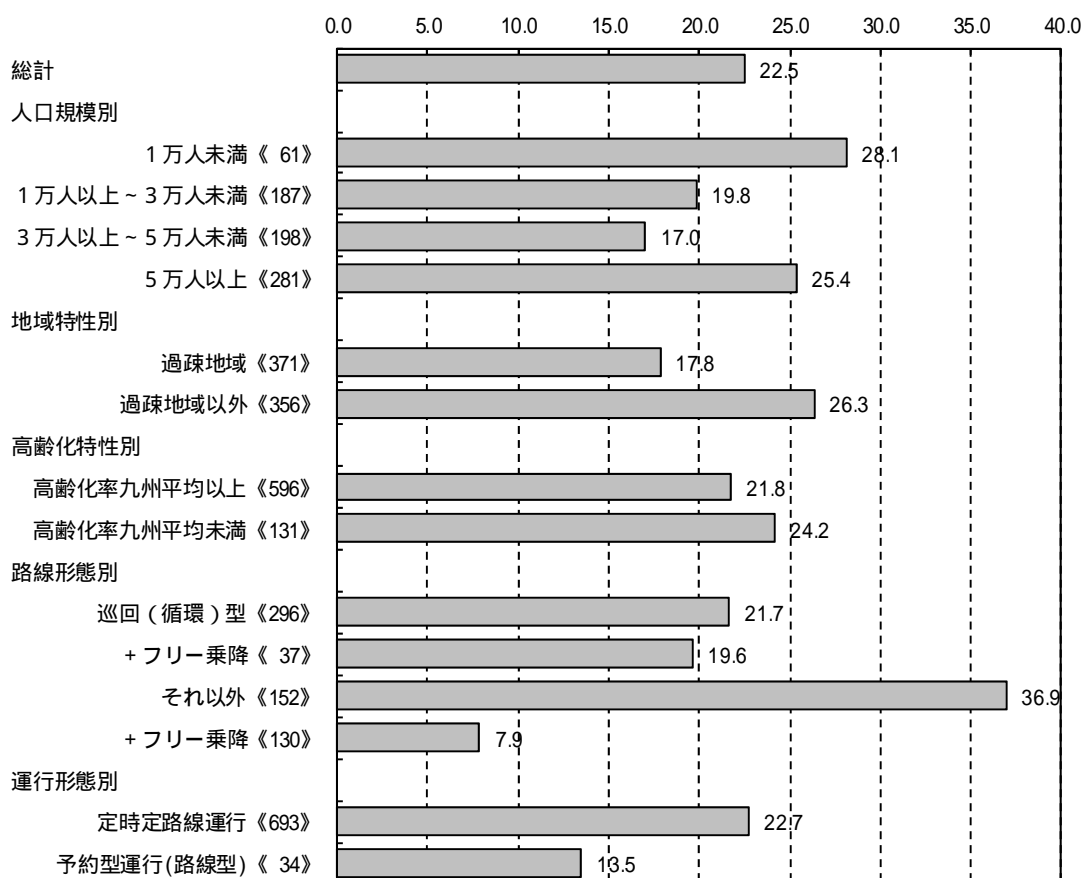
過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて路線1kmあたり年間運行経費は低い。

路線形態別にみると、年間運行経費の傾向では巡回型路線の方が平均値は高かったが、巡回型の路線キロの平均値は大きいこともあり、路線1kmあたりに換算すると巡回型路線のほうがそれ以外路線の場合よりも低くなっている。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも路線1kmあたり年間運行経費が低い。

年間運行経費及び年間運賃収入が非常に大きい路線があり、路線形態別「それ以外」にみられるように、その路線が含まれるカテゴリーの数字が非常に大きくなっている。

路線1kmあたり年間運行経費について（N=727）：路線別集計（一路線あたりの数値）（万円）



《 》内の数字は総数



30) 実車走行1kmあたり運行経費について

**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**

実車走行1kmあたり運行経費 = 年間運行経費 ÷ 実車走行台キロ

人口規模別でみると、年間運行経費の平均値は人口1万人未満市町村の路線が最も高かったが、人口1万人未満市町村の路線は実車走行台キロの平均値も高いことから、実車走行1kmあたり運行経費は、人口1万人未満市町村の路線が160円と最も低くなっている。

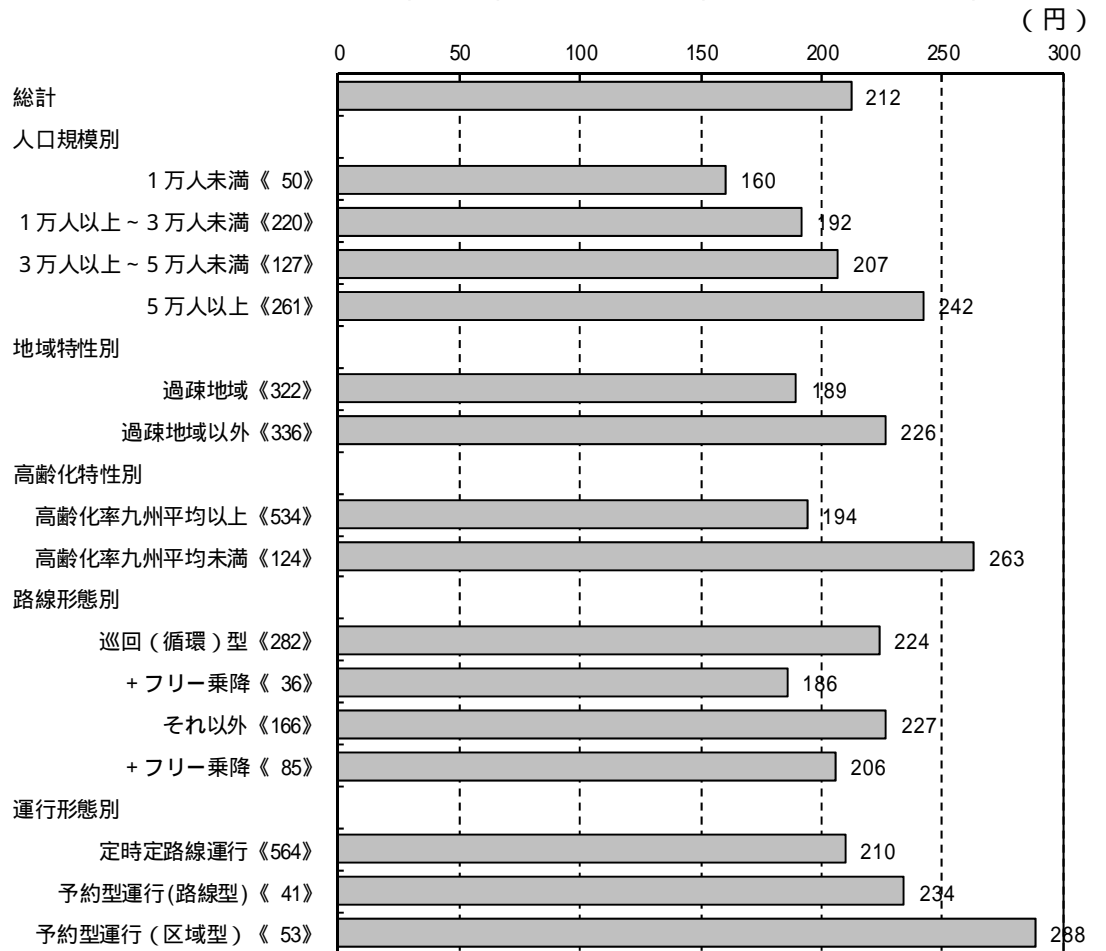
人口規模が大きくなるにつれて、実車走行1kmあたり運行経費も高くなっている。

過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて実車走行1kmあたり運行経費は低い。

路線形態別にみると、年間運行経費の傾向では巡回型路線の方が平均値は高かったが、実車走行1kmあたりに換算すると、巡回型路線もそれ以外路線も差はほとんどみられない。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも実車走行1kmあたり運行経費が高くなっており、特に区域型のほうが、路線型よりも高くなっている。

実車走行1kmあたり運行経費について（N=658）：路線別集計（一路線あたりの数値）



《 》内の数字は総数

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



3 1) 総走行1kmあたり運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

総走行1kmあたり運行経費 = 年間運行経費 ÷ 総走行台キロ

実車走行1kmあたりの場合と同様に、総走行1kmあたり運行経費は、人口1万人未満市町村の路線が141円と最も低い。

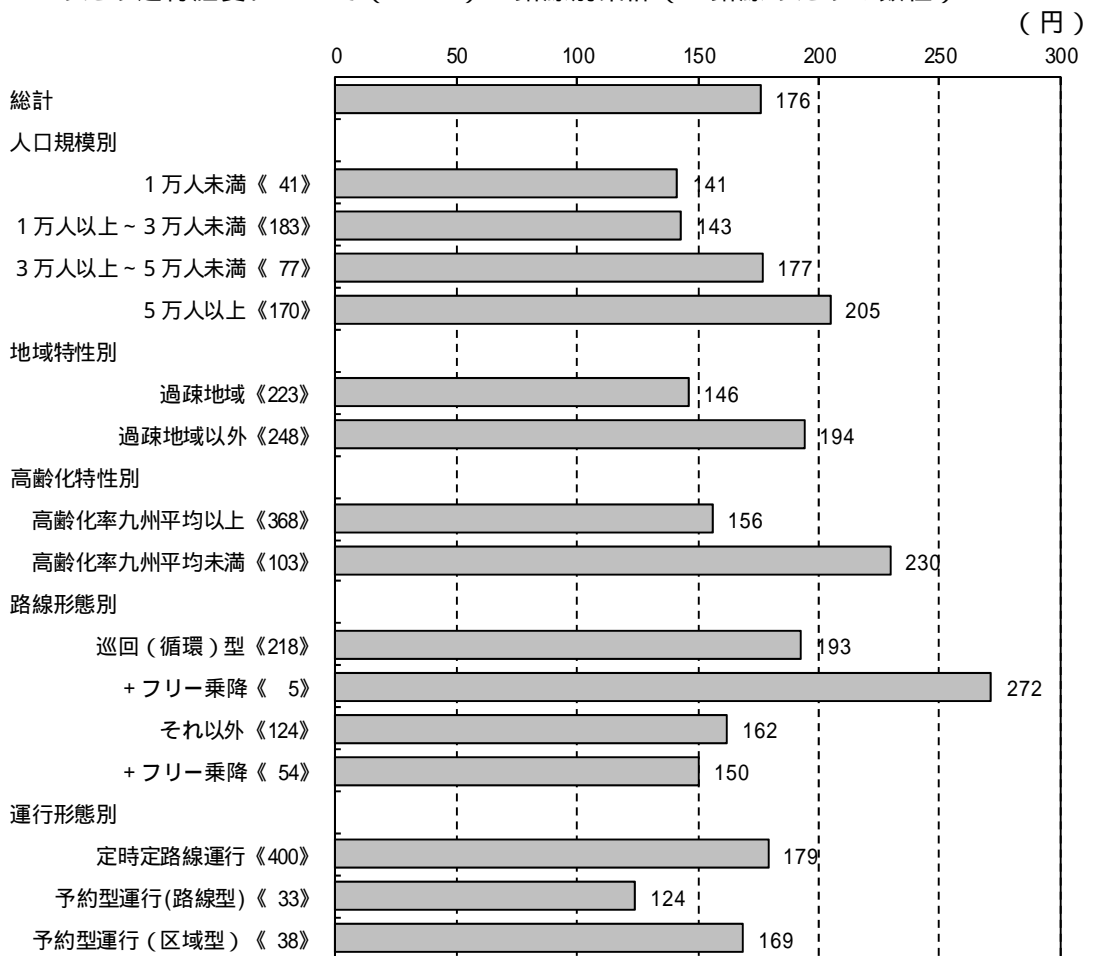
人口規模が大きくなるにつれて、総走行1kmあたり運行経費も高くなっている。

過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて総走行1kmあたり運行経費は低い。

実車走行1kmあたりの場合は、定時定路線運行路線の方が数字が低かったが、総走行台キロ / 実車走行台キロの数字は、予約型運行路線の場合は1.6～1.7倍と高くなっているため、総走行1kmあたりの場合は、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも運行経費が低くなっている。

実車走行1kmあたり運行経費のサンプル数（658）に比べて、総走行1kmあたり運行経費のサンプル数（471）は少ない

総走行1kmあたり運行経費について（N=471）：路線別集計（一路線あたりの数値）



《 》内の数字は総数



32) 1回(往復)あたり運行経費について

**【路線別集計(一路線あたりの数値)】**

1回(往復)あたり運行経費 = 年間運行経費 ÷ 年間運行回数(往復)

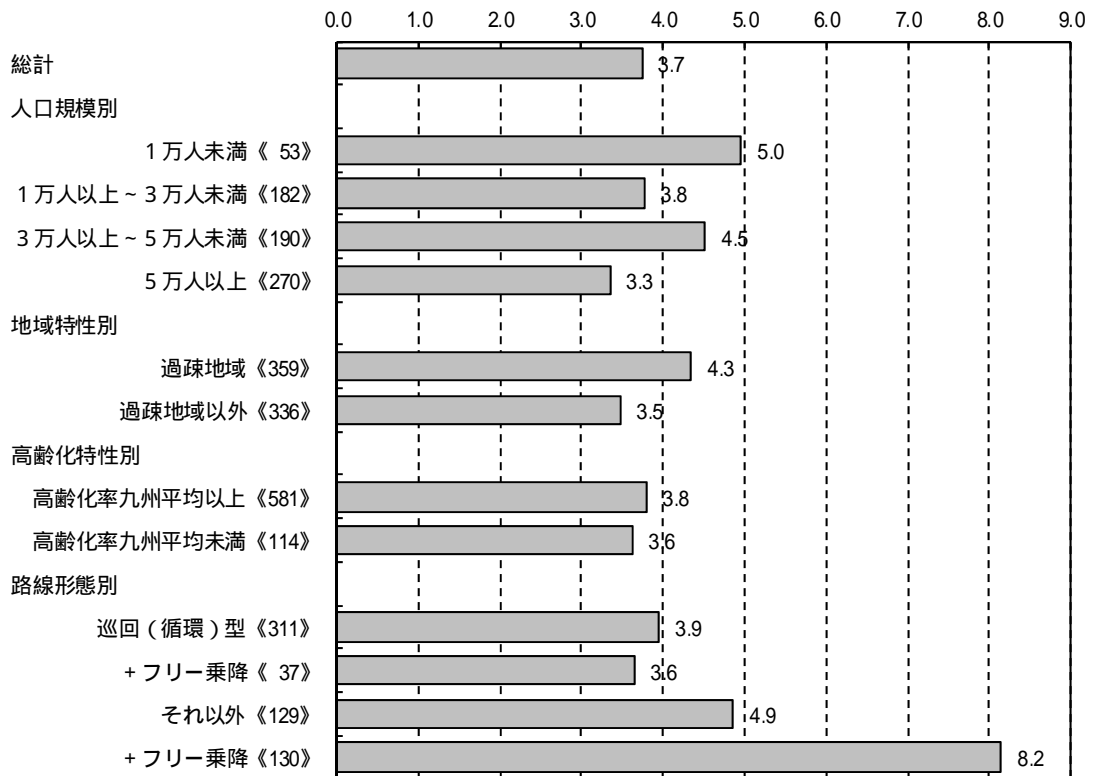
人口規模別でみると、年間の運行回数の平均値は人口5万人以上市町村の路線が最も高いこともあり、1回(往復)あたりに換算すると、運行経費は人口5万人以上市町村の路線が最も低い。

地域特性別では、年間運行経費の平均値は過疎地域以外のほうが高くなっていたが、1回(往復)あたり運行経費では過疎地域以外のほうが低い。

高齢化特性別でも同様に、年間運行経費の平均値は高齢化地域以外のほうが高くなっていたが、1回(往復)あたり運行経費では高齢化地域以外のほうが低い。

路線形態別でも同様に、年間運行経費の平均値は巡回型路線のほうがそれ以外の場合よりも高くなっていたが、1回(往復)あたり運行経費では巡回型路線のほうが低い。

1回(往復)あたり運行経費について(N=695) : 路線別集計(一路線あたりの数値) (千円)



《 》内の数字は総数



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



3.3) 車両1台あたり年間運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

車両1台あたり年間運行経費 = 年間運行経費 ÷ 使用車両台数（定員11人以上、以下別）

定員11人以上車両と定員11人未満車両の比較でみると、年間運行経費は定員11人以上車両のほうが高く、平均値でみると約2.6倍となっている。

定員11人以上車両と定員11人未満車両ともに、過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて車両1台あたり年間運行経費は低い。

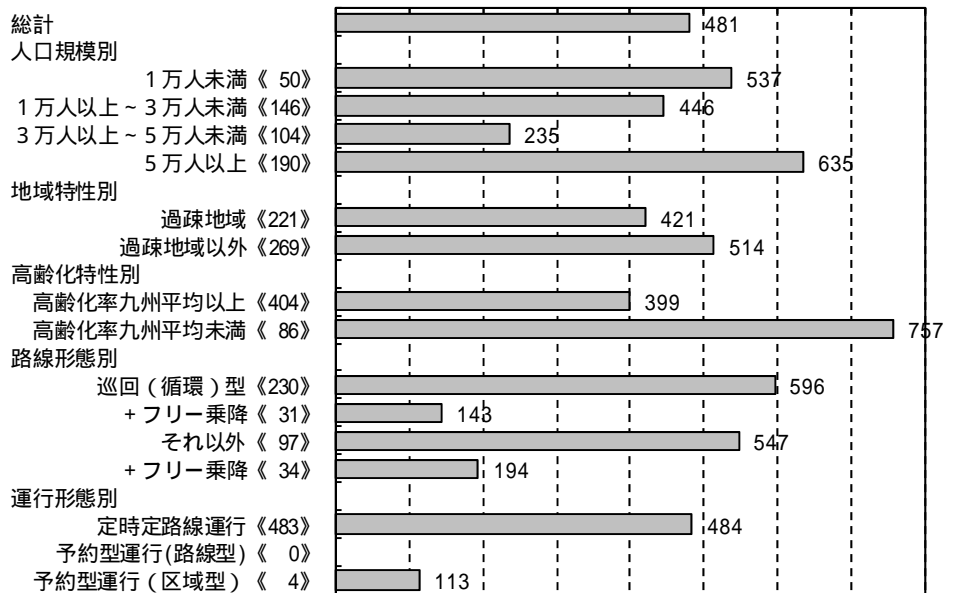
予約型運行のほうが、車両1台あたりの年間運行経費は低い。

11人以上車両・11人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

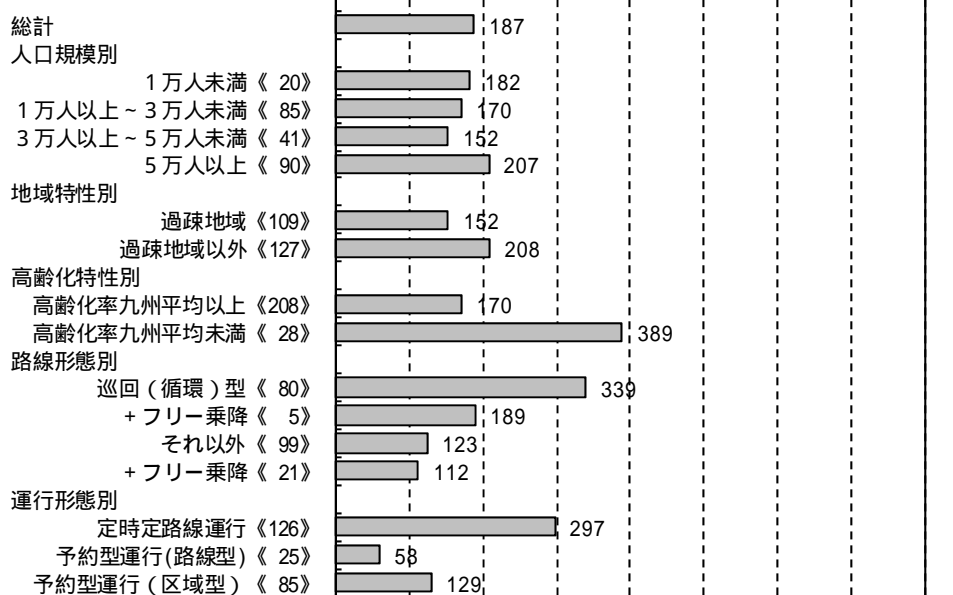
車両1台あたり年間運行経費について（N=490、236）：路線別集計（一路線あたりの数値）

（万円）

【定員11人以上】



【定員11人未満】



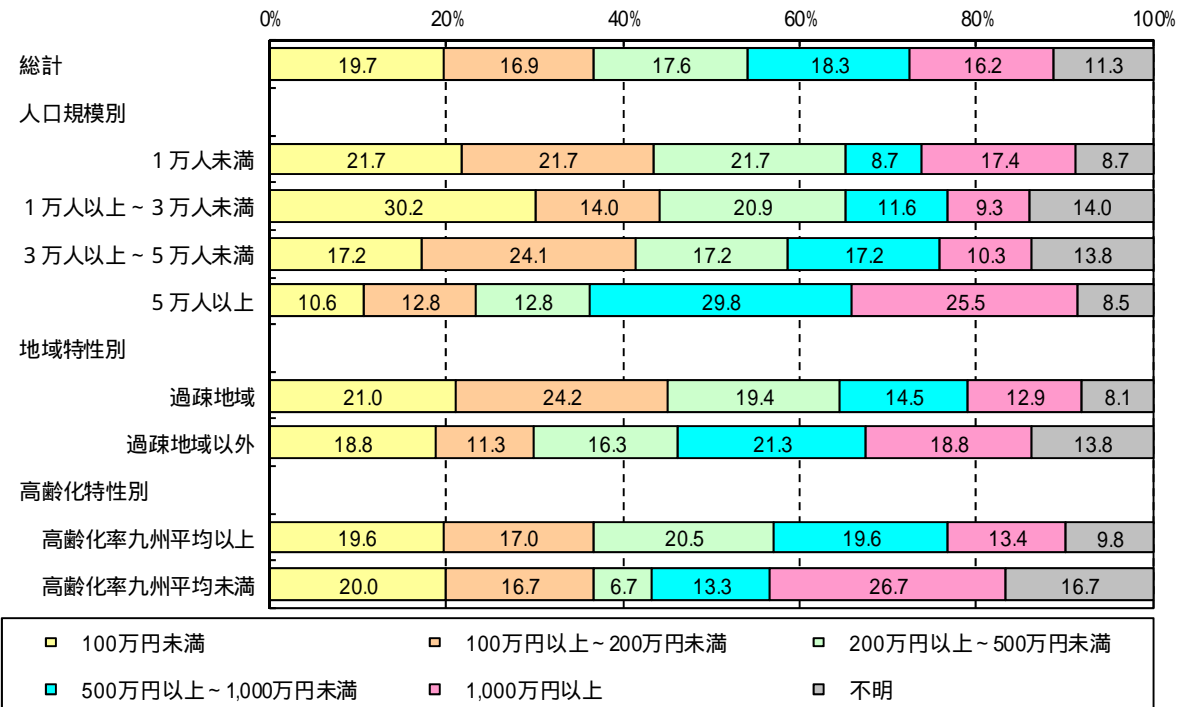
《 》内の数字は路線総数



34) 年間運賃収入について

**【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】**  
 全体でみると、年間運賃収入の平均値は761万円となっているが、年間運賃収入が500万円未満の市町村も半数以上を占めており、比較的多い。  
 人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の年間運賃収入の平均値が最も高く、他のカテゴリーとの差が非常に大きい。  
 地域特性別の場合は過疎地域以外、高齢化特性別の場合は高齢化地域以外の年間運賃収入の平均値のほうが高い。

年間運賃収入について（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上	不明	総計	平均値：万円
総計	28	24	25	26	23	16	142	761
人口規模別								
1万人未満	5	5	5	2	4	2	23	509
1万人以上～3万人未満	13	6	9	5	4	6	43	413
3万人以上～5万人未満	5	7	5	5	3	4	29	411
5万人以上	5	6	6	14	12	4	47	1,386
地域特性別								
過疎地域	13	15	12	9	8	5	62	460
過疎地域以外	15	9	13	17	15	11	80	1,009
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	22	19	23	22	15	11	112	686
高齢化率九州平均未満	6	5	2	4	8	5	30	1,062

平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

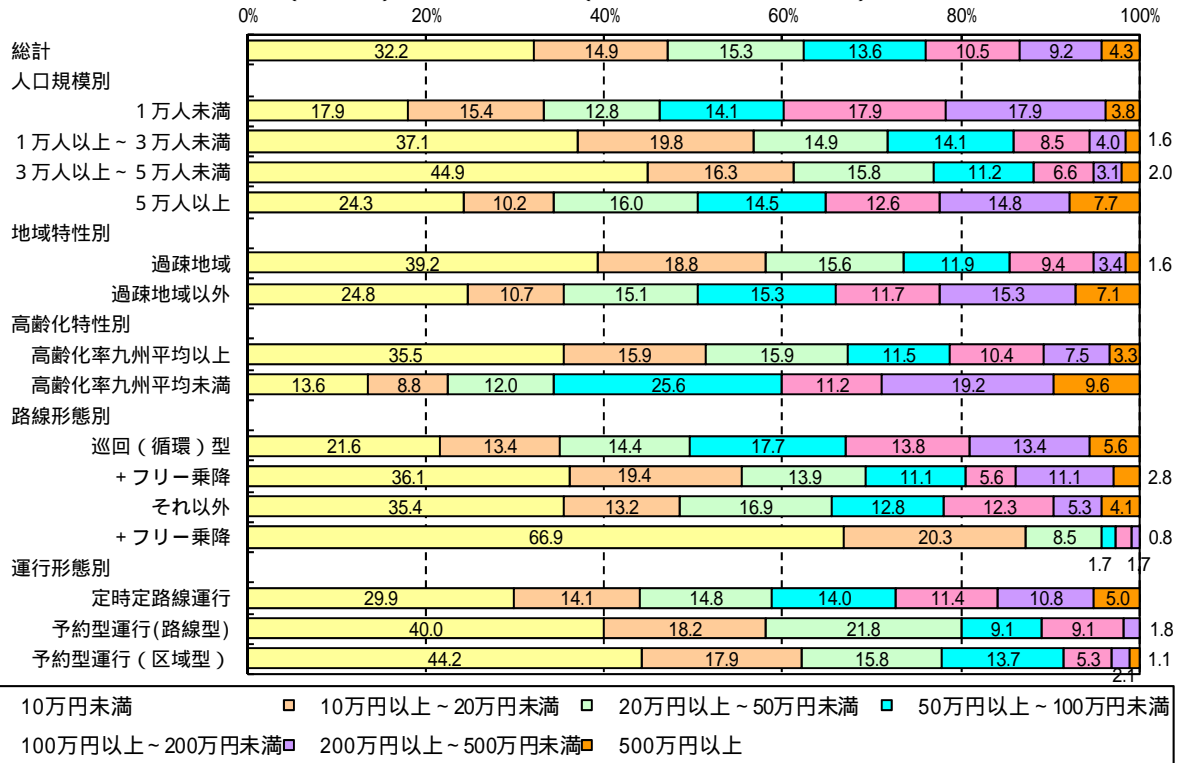


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

過疎路線・高齢化路線の年間運賃収入の平均値はそれ以外の地域に比べて低く、特に過疎路線は過疎路線以外の平均値との差が大きい。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも年間運賃収入の平均値が低くなっている。

年間運賃収入について（N=847）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	10万円未満	10万円以上～20万円未満	20万円以上～50万円未満	50万円以上～100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上	総計	平均値：万円
総計	273	126	130	115	89	78	36	847	113
人口規模別									
1万人未満	14	12	10	11	14	14	3	78	137
1万人以上～3万人未満	92	49	37	35	21	10	4	248	62
3万人以上～5万人未満	88	32	31	22	13	6	4	196	52
5万人以上	79	33	52	47	41	48	25	325	183
地域特性別									
過疎地域	171	82	68	52	41	15	7	436	60
過疎地域以外	102	44	62	63	48	63	29	411	169
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	256	115	115	83	75	54	24	722	96
高齢化率九州平均未満	17	11	15	32	14	24	12	125	212
路線形態別									
巡回（循環）型	66	41	44	54	42	41	17	305	132
+フリー乗降	13	7	5	4	2	4	1	36	79
それ以外	86	32	41	31	30	13	10	243	131
+フリー乗降	79	24	10	2	2	1		118	15
運行形態別									
定時定路線運行	208	98	103	97	79	75	35	695	127
予約型運行（路線型）	22	10	12	5	5	1		55	38
予約型運行（区域型）	42	17	15	13	5	2	1	95	56

平均値は不明を除く



35) 路線1kmあたり年間運賃収入について

**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**

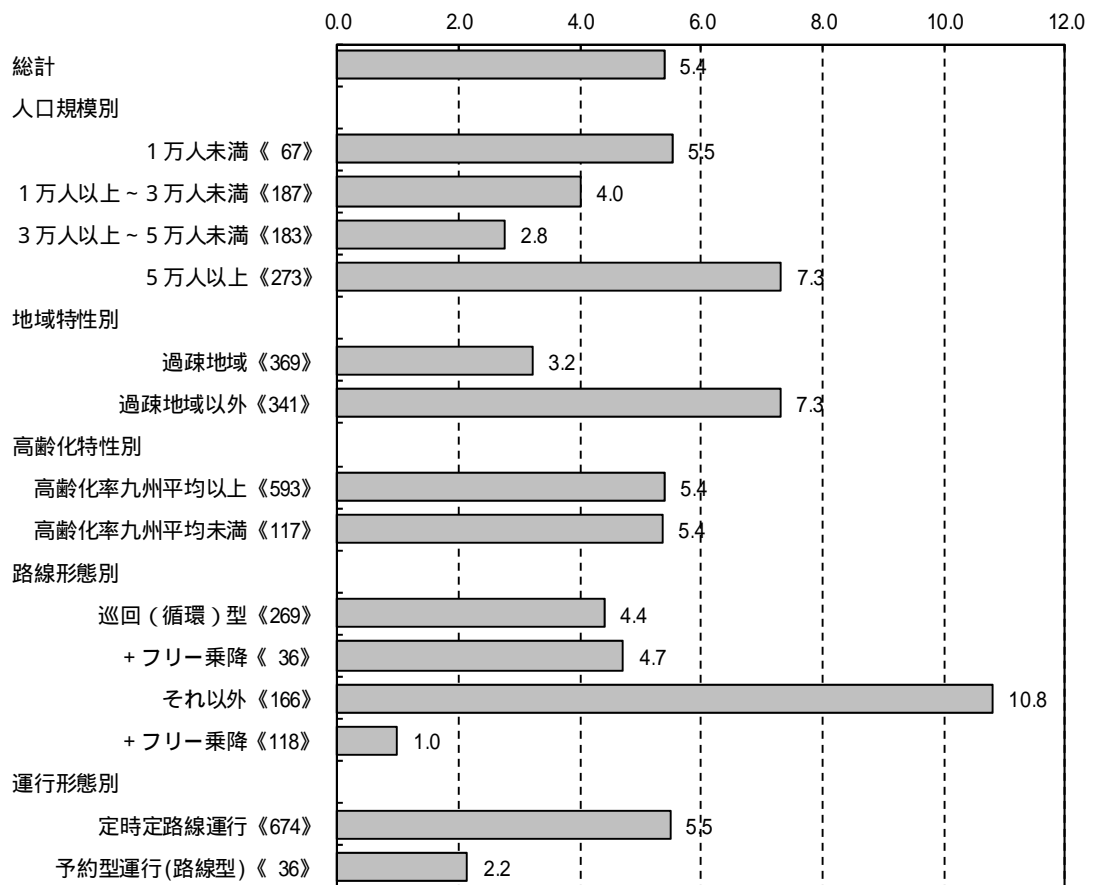
路線1kmあたり年間運賃収入 = 年間運賃収入 ÷ 路線キロ

人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値と同様の傾向となっており、運賃収入の平均値が最も高い人口5万人以上市町村の路線が、路線1kmあたりに換算した場合でも7.3万円と最も高い。

地域特性別でみると、年間運賃収入の平均値が高い過疎地域以外の路線の数字が高くなっているが、高齢化特性別では、高齢化地域とそれ以外の地域では路線1kmあたり年間運賃収入は同程度となっている。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも路線1kmあたり年間運賃収入が低くなっている。

路線1kmあたり年間運賃収入について（N=710）：路線別集計（一路線あたりの数値）（万円）



《 》内の数字は総数

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



36) 実車走行1kmあたり運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

実車走行1kmあたり運賃収入 = 年間運賃収入 ÷ 実車走行台キロ

人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値と同様に人口5万人以上市町村の路線の実車走行1kmあたり運賃収入が最も高い。

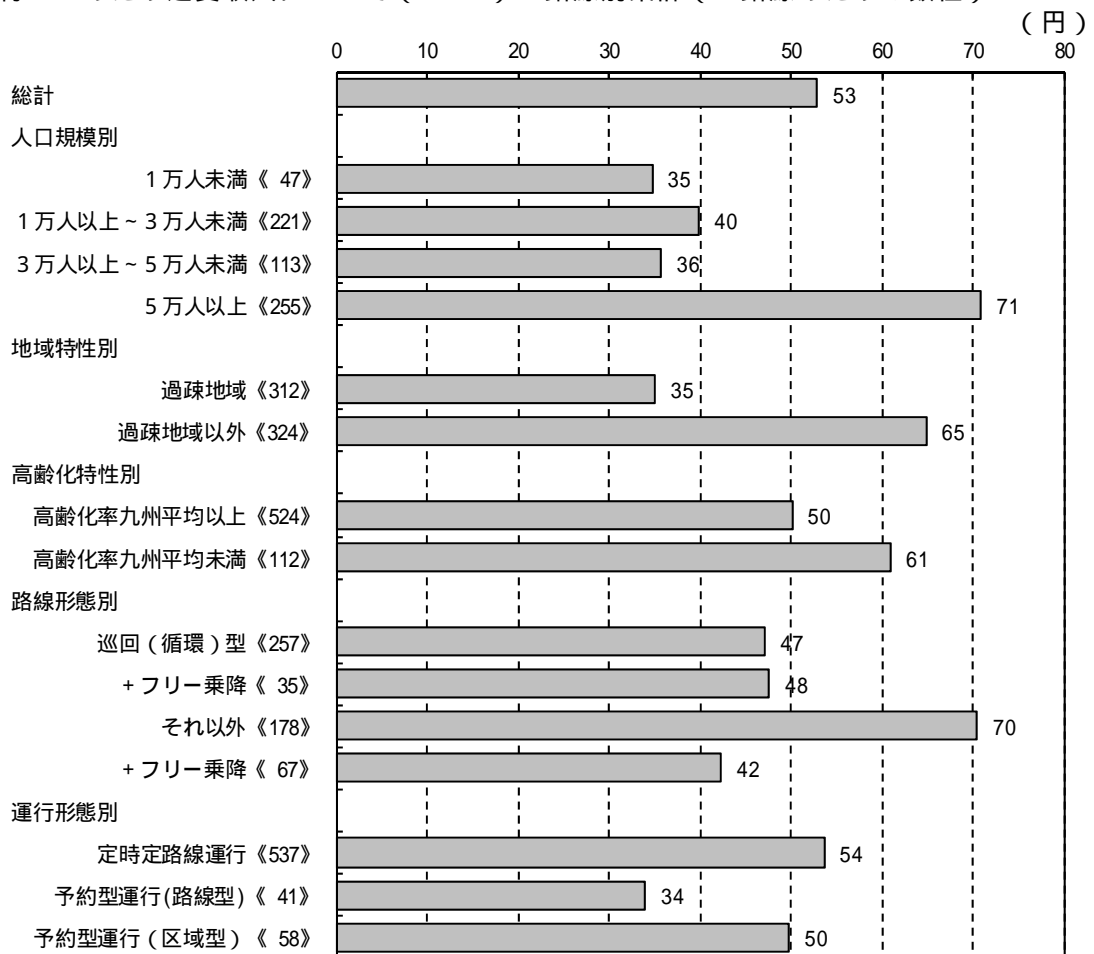
次いで年間運賃収入の平均値が高かった人口1万人未満市町村の路線については、実車走行台キロの平均値も非常に高いことから、実車走行1kmあたり運賃収入は35円と最も低くなっている。

過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて実車走行1kmあたり運賃収入は低い。

路線形態別にみると、年間運賃収入の傾向では巡回型路線とそれ以外の平均値に差はみられなかったが、実車走行1kmあたりに換算すると、それ以外の運賃収入の方が高い。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも実車走行1kmあたり運賃収入が低い。

実車走行1kmあたり運賃収入について（N=636）：路線別集計（一路線あたりの数値）



《 》内の数字は総数



37) 総走行1kmあたり運賃収入について

**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**

総走行1kmあたり運賃収入 = 年間運賃収入 ÷ 総走行台キロ

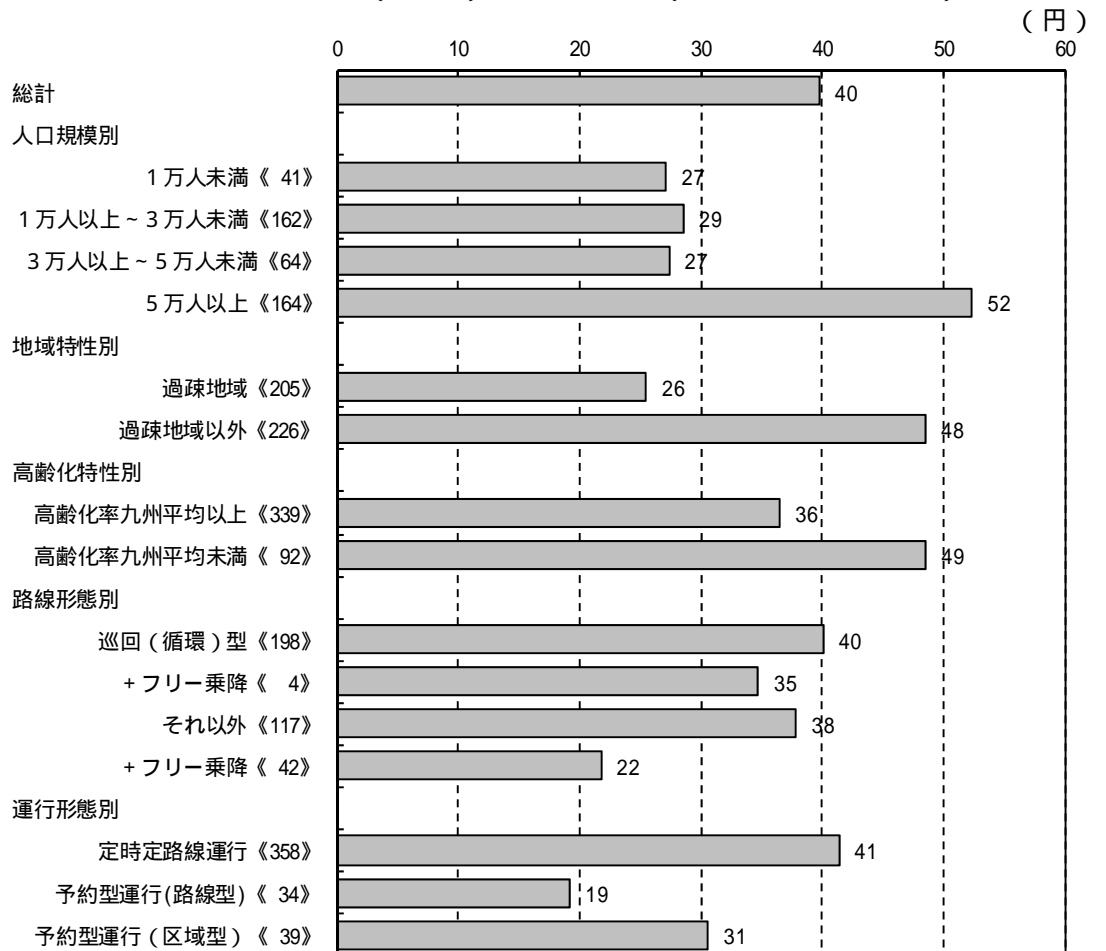
人口規模別でみると、年間運行経費の平均値と同様に人口5万人以上市町村の路線の総走行1kmあたり運賃収入が最も高い。

次いで年間運賃収入の平均値が高かった人口1万人未満市町村の路線については、総走行台キロの平均値も非常に高いことから、総走行1kmあたり運賃収入は27円と最も低くなっている。

過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて総走行1kmあたり運賃収入は低い。

運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行路線よりも総走行1kmあたり運賃収入が低い。

総走行1kmあたり運賃収入について（N=431）：路線別集計（一路線あたりの数値）



《 》内の数字は総数

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



38) 1回(往復)あたり運賃収入について

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

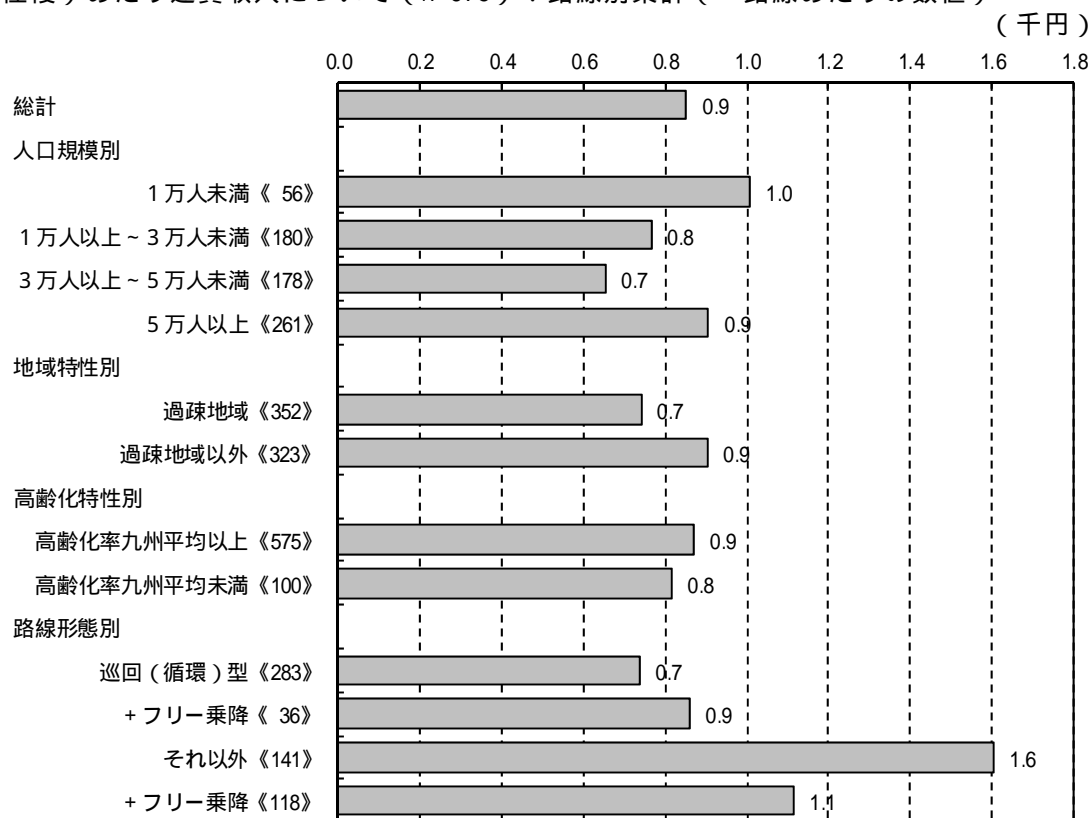
1回(往復)あたり運賃収入 = 年間運賃収入 ÷ 年間運行回数(往復)

人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値は人口5万人以上市町村の路線が最も高かったが、1回(往復)あたり運賃収入は人口1万人未満市町村の路線が最も高くなっている。

高齢化特性別でも同様に、平均年間運賃収入は高齢化地域以外のほうが高くなっていたが、1回(往復)あたり運賃収入では高齢化路線のほうが高い。

路線形態別にみると、年間運賃収入の傾向では巡回型路線とそれ以外の平均値に差はみられなかったが、1回(往復)あたりに換算すると、それ以外の運賃収入の方が高い。

1回(往復)あたり運賃収入について(N=675) : 路線別集計(一路線あたりの数値)



《 》内の数字は総数



39) 車両1台あたり年間運賃収入について

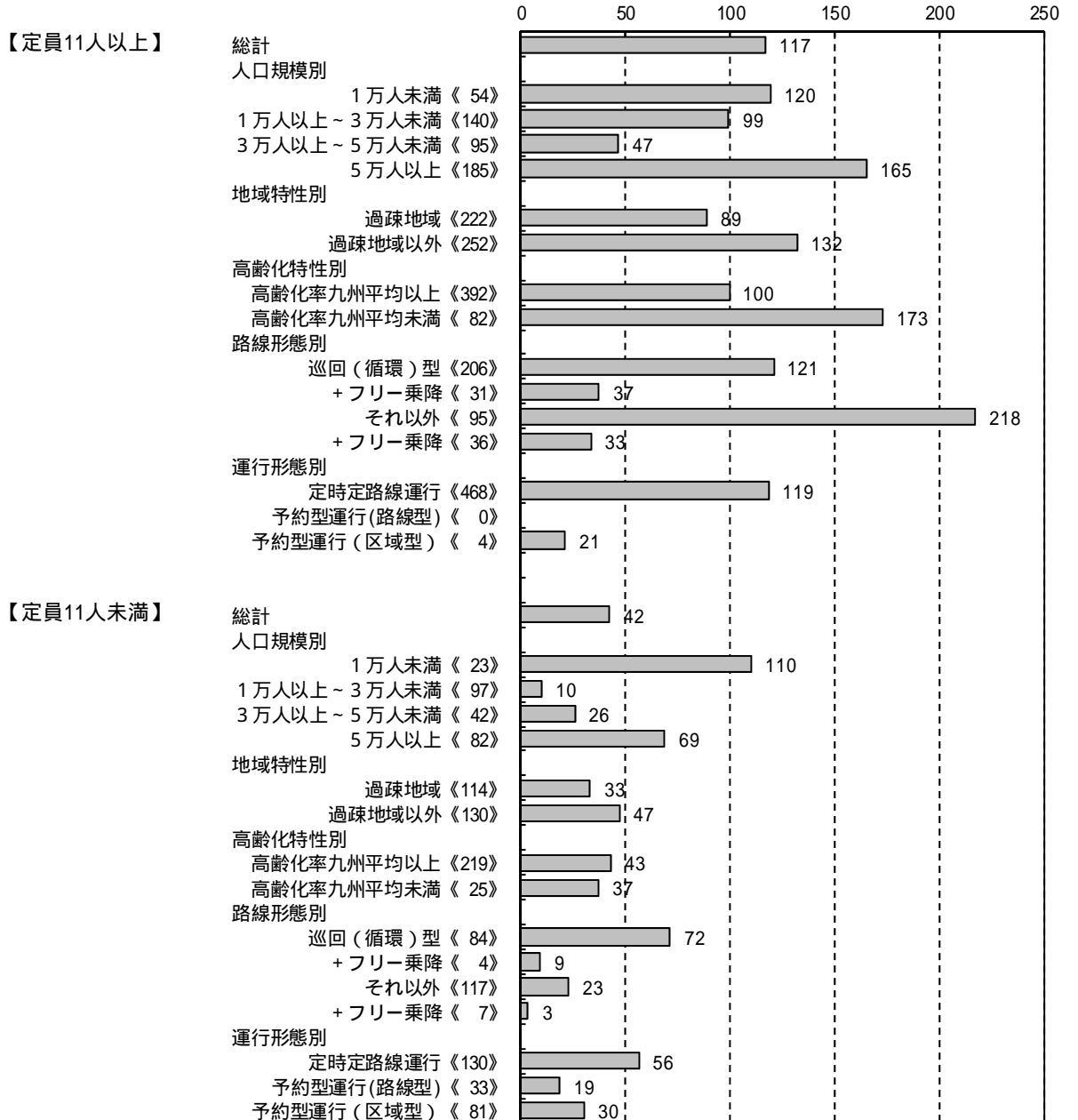
**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**

車両1台あたり年間運賃収入 = 年間運賃収入 ÷ 使用車両台数（定員11人以上、以下別）

定員11人以上車両と定員11人未満車両の比較でみると、年間運行経費と同様に、年間運賃収入も定員11人以上車両のほうが高く、平均値でみると約2.8倍となっている。

11人以上車両・11人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

車両1台あたり年間運賃収入について（N=474、244）：路線別集計（一路線あたりの数値）  
（万円）



《 》内の数字は路線総数



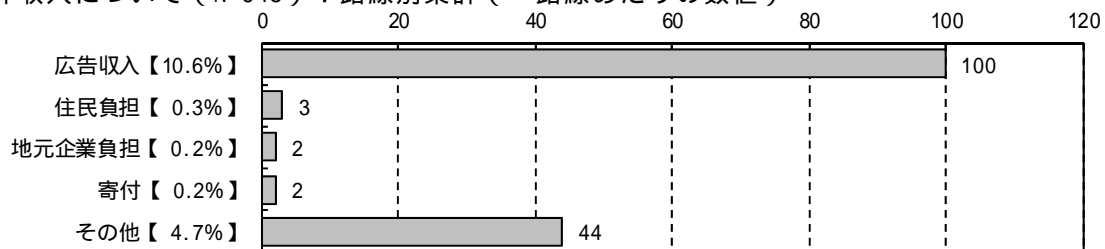
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



40) 運賃外収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】  
運賃外収入は、「 広告収入」であるケースが多い。

運賃外収入について（N=945）：路線別集計（一路線あたりの数値）



【 】内の数字は路線総数（945）に対する割合



4 1 ) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について

**【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】**

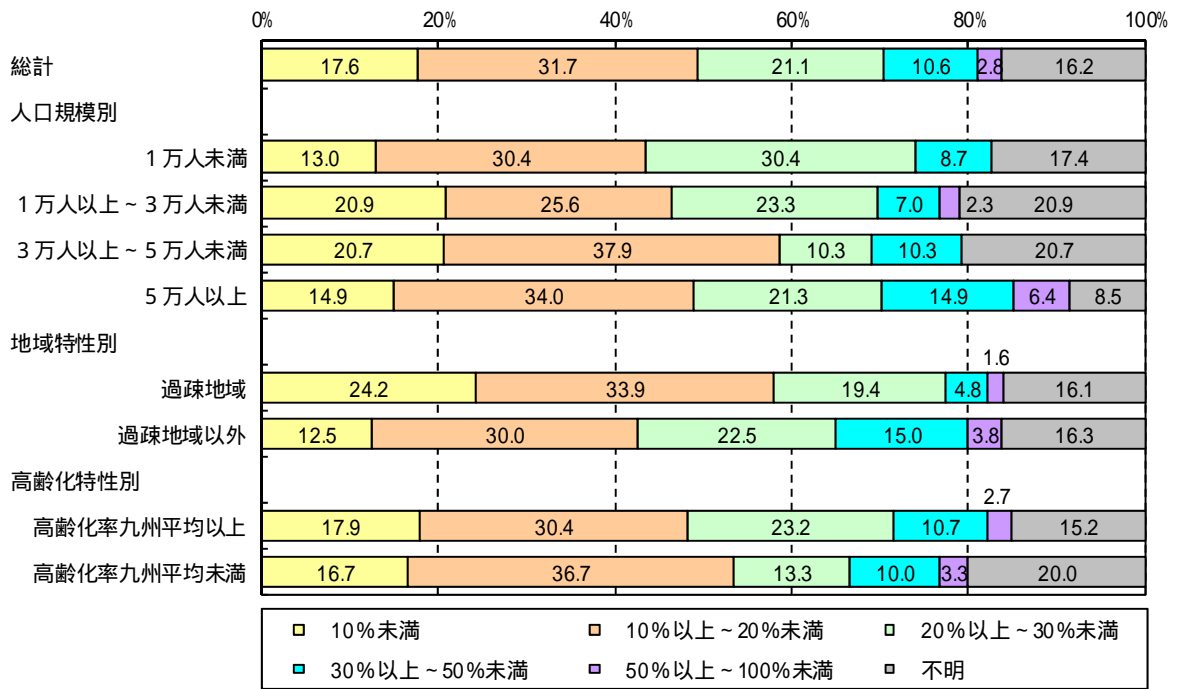
収支率 = 年間運賃収入 ÷ 年間運行経費 × 100 %

全体で見ると、平均値は 23% となっており、年間運行経費のうち約 1 / 4 を運賃収入で補っていることになるが、割合で見ると収支率「 10% 以上 ~ 20% 未満」の市町村が多くなっている。

人口規模別にみると、人口 5 万人以上と規模が大きい市町村の平均割合が最も高く、人口 3 万人以上 ~ 5 万人未満の市町村の平均割合が最も低い。

地域特性別にみると、過疎地域よりも過疎地域以外の収支率平均値が高いが、高齢化特性別ではほとんど差はみられない。

年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について（N=142）  
 : 当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	割合						総計	平均値
	10%未満	10%以上 ~ 20%未満	20%以上 ~ 30%未満	30%以上 ~ 50%未満	50%以上 ~ 100%未満	不明		
総計	25	45	30	15	4	23	142	23%
人口規模別								
1万人未満	3	7	7	2		4	23	21%
1万人以上~3万人未満	9	11	10	3	1	9	43	20%
3万人以上~5万人未満	6	11	3	3		6	29	15%
5万人以上	7	16	10	7	3	4	47	27%
地域特性別								
過疎地域	15	21	12	3	1	10	62	18%
過疎地域以外	10	24	18	12	3	13	80	26%
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	20	34	26	12	3	17	112	23%
高齢化率九州平均未満	5	11	4	3	1	6	30	22%

平均値は不明を除く

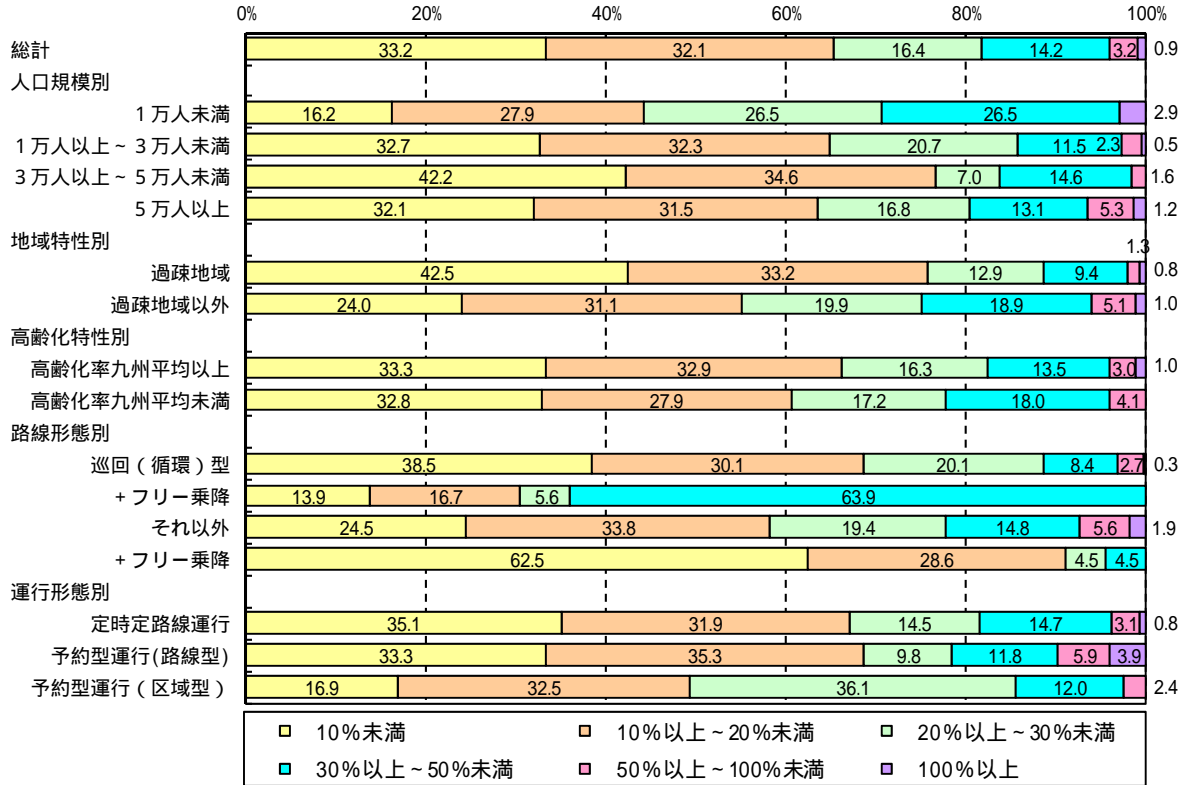
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口規模別、地域特性別、高齢化特性別の傾向は、市町村別集計と同様となっている。  
 路線形態別ではそれ以外の路線、運行形態別では定時定路線運行路線の収支率が最も高い。

年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について（N=791）  
 ：路線別集計（一路線あたりの数値）



	10%未満	10%以上~20%未満	20%以上~30%未満	30%以上~50%未満	50%以上~100%未満	100%以上	総計	平均値
総計	263	254	130	112	25	7	791	23%
人口規模別								
1万人未満	11	19	18	18		2	68	21%
1万人以上~3万人未満	71	70	45	25	5	1	217	20%
3万人以上~5万人未満	78	64	13	27	3		185	16%
5万人以上	103	101	54	42	17	4	321	27%
地域特性別								
過疎地域	168	131	51	37	5	3	395	18%
過疎地域以外	95	123	79	75	20	4	396	26%
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	223	220	109	90	20	7	669	23%
高齢化率九州平均未満	40	34	21	22	5		122	22%
路線形態別								
巡回（循環）型	115	90	60	25	8	1	299	19%
+フリー乗降	5	6	2	23			36	25%
それ以外	53	73	42	32	12	4	216	29%
+フリー乗降	70	32	5	5			112	13%
運行形態別								
定時定路線運行	230	209	95	96	20	5	655	23%
予約型運行（路線型）	17	18	5	6	3	2	51	16%
予約型運行（区域型）	14	27	30	10	2		83	22%

平均値は不明を除く



4.2) 年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合(収支率)について

**【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】**

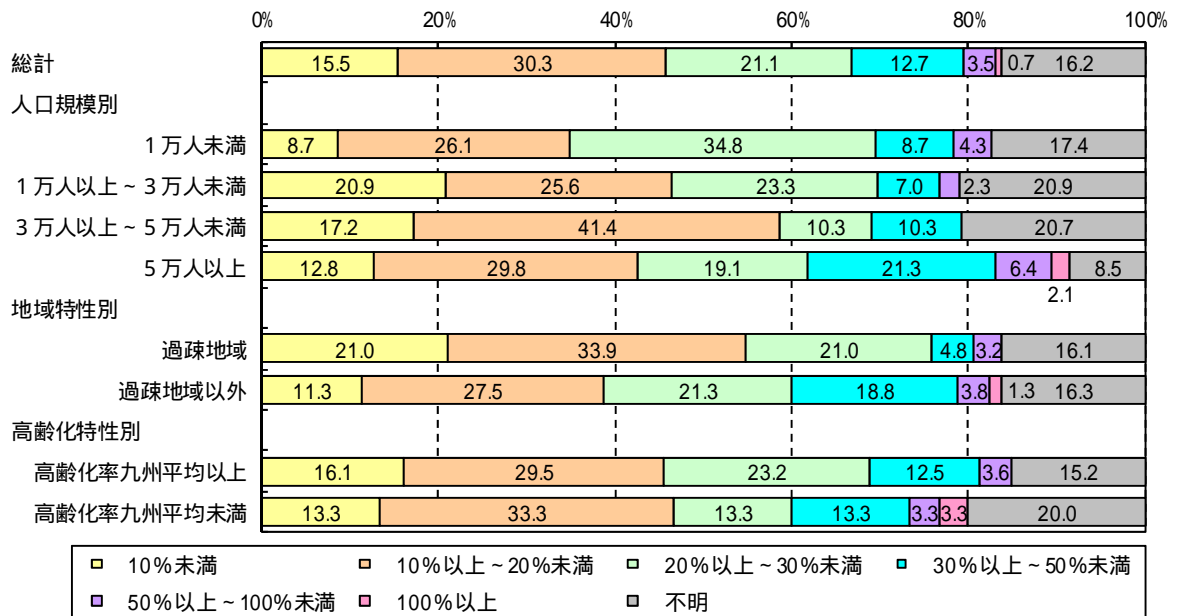
収支率 = (年間運賃収入 + 年間運賃外収入) ÷ 年間運行経費 × 100 %

全体で見ると、平均値は24%となっており、収支率より若干上昇している。

人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線では、収支率21%、収支率25%と上昇しており、広告費等の運賃外収入の影響が比較的大きくなっている。

地域特性別、高齢化特性別では、全体の平均値と同様に、収支率の場合から1%程度の増加となっている。

年間運行経費のうち年間運賃収入及び運賃外収入が占める割合について (N=142)  
 : 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



	10%未満	10%以上~20%未満	20%以上~30%未満	30%以上~50%未満	50%以上~100%未満	100%以上	不明	総計	平均値
	総計	22	43	30	18	5	1		
人口規模別									
1万人未満	2	6	8	2	1		4	23	25%
1万人以上~3万人未満	9	11	10	3	1		9	43	20%
3万人以上~5万人未満	5	12	3	3			6	29	15%
5万人以上	6	14	9	10	3	1	4	47	27%
地域特性別									
過疎地域	13	21	13	3	2		10	62	19%
過疎地域以外	9	22	17	15	3	1	13	80	26%
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	18	33	26	14	4		17	112	24%
高齢化率九州平均未満	4	10	4	4	1	1	6	30	23%

平均値は不明を除く

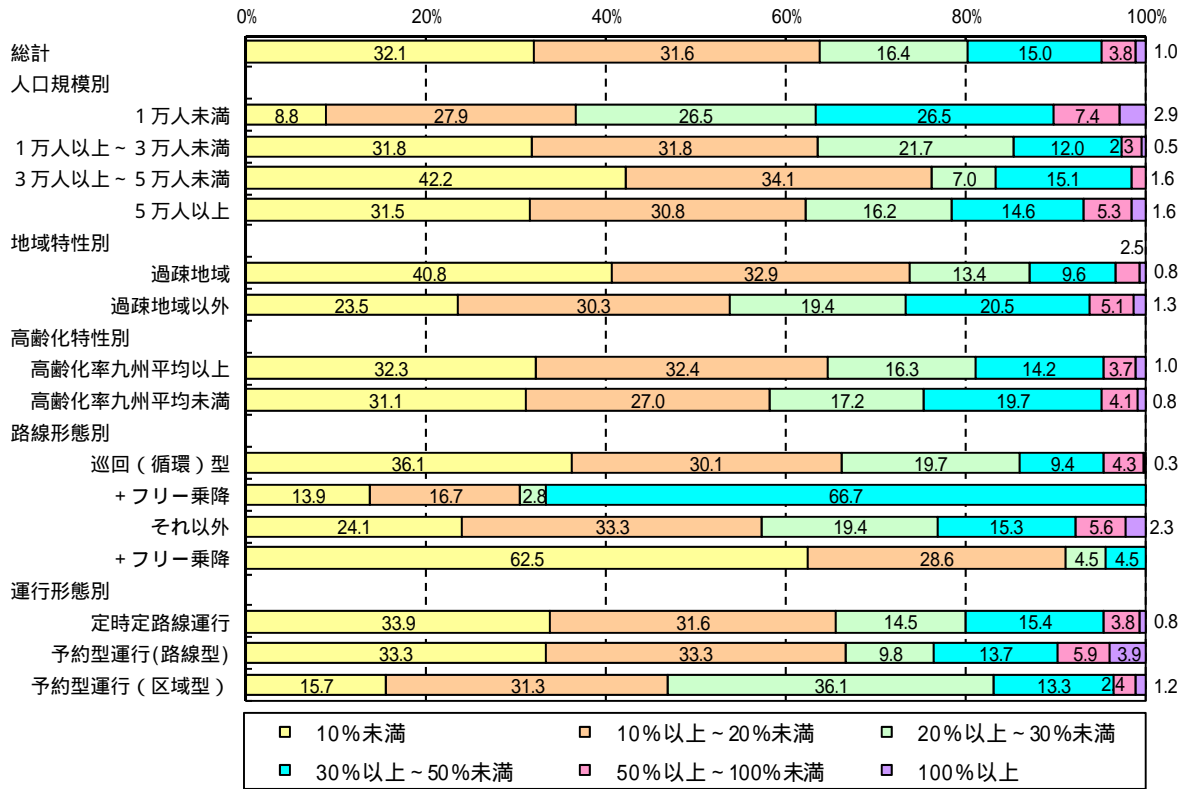
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

ほぼ、収支率 の状況と同様の傾向となっている。

年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合について（N=791）  
：路線別集計（一路線あたりの数値）



	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上～100%未満	100%以上	総計	平均値
総計	254	250	130	119	30	8	791	24%
人口規模別								
1万人未満	6	19	18	18	5	2	68	24%
1万人以上～3万人未満	69	69	47	26	5	1	217	20%
3万人以上～5万人未満	78	63	13	28	3	0	185	16%
5万人以上	101	99	52	47	17	5	321	27%
地域特性別								
過疎地域	161	130	53	38	10	3	395	19%
過疎地域以外	93	120	77	81	20	5	396	27%
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	216	217	109	95	25	7	669	24%
高齢化率九州平均未満	38	33	21	24	5	1	122	23%
路線形態別								
巡回（循環）型	108	90	59	28	13	1	299	20%
+フリー乗降	5	6	1	24	0	0	36	25%
それ以外	52	72	42	33	12	5	216	30%
+フリー乗降	70	32	5	5	0	0	112	13%
運行形態別								
定時定路線運行	222	207	95	101	25	5	655	24%
予約型運行（路線型）	17	17	5	7	3	2	51	18%
予約型運行（区域型）	13	26	30	11	2	1	83	24%

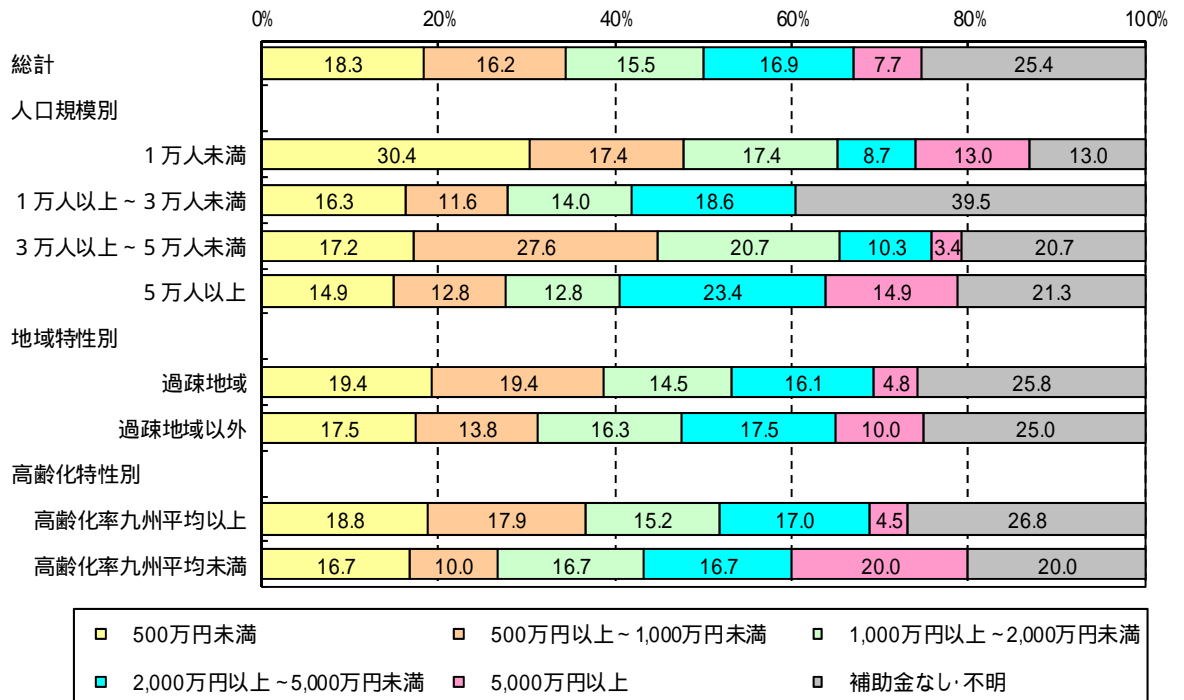
平均値は不明を除く



4 3 ) 補助金 ( 国・県・市町村・その他の補助金合計 ) の状況について

**【当該市町村別集計 ( 運行する全路線の総計 )】**  
 全体でみると、補助金平均値は2,091万円となっており、年間運賃収入の平均値761万円の約2.7倍となっている。  
 人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の補助金平均値は3,235万円とその他の市町村に比べて非常に高い。  
 地域特性別にみると、過疎地域よりも過疎地域以外、高齢化特性別にみると、高齢化地域以外の市町村の補助金平均値が高い。

補助金 ( 国・県・市町村・その他の補助金合計 ) の状況について ( N=142 )  
 : 当該市町村別集計 ( 運行する全路線の合計 )



	500万円未満	500万円以上~1,000万円未満	1,000万円以上~2,000万円未満	2,000万円以上~5,000万円未満	5,000万円以上	補助金なし・不明	総計	平均値 : 万円
総計	26	23	22	24	11	36	142	2,091
人口規模別								
1万人未満	7	4	4	2	3	3	23	1,730
1万人以上~3万人未満	7	5	6	8		17	43	1,371
3万人以上~5万人未満	5	8	6	3	1	6	29	1,381
5万人以上	7	6	6	11	7	10	47	3,235
地域特性別								
過疎地域	12	12	9	10	3	16	62	1,575
過疎地域以外	14	11	13	14	8	20	80	2,487
高齢化特性別								
高齢化率九州平均以上	21	20	17	19	5	30	112	1,703
高齢化率九州平均未満	5	3	5	5	6	6	30	3,418

平均値は不明を除く

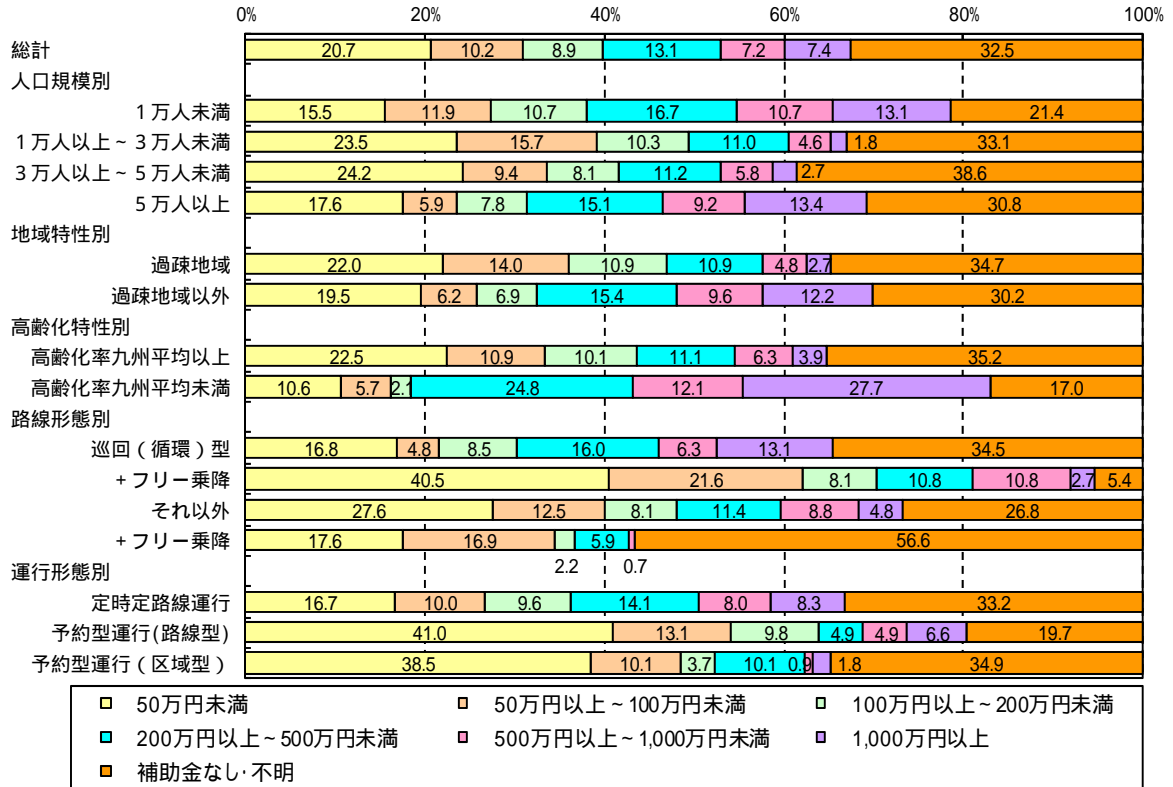
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線の補助金平均値が524万円と最も高い。  
 路線形態別では巡回型路線、運行形態別では定時定路線運行路線の補助金平均値が高い。

補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について（N=945）  
 ：路線別集計（一路線あたりの数値）



	50万円未満	50万円以上～100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上	補助金なし・不明	総計	平均値：万円
総計	196	96	84	124	68	70	307	945	347
人口規模別									
1万人未満	13	10	9	14	9	11	18	84	524
1万人以上～3万人未満	66	44	29	31	13	5	93	281	190
3万人以上～5万人未満	54	21	18	25	13	6	86	223	232
5万人以上	63	21	28	54	33	48	110	357	485
地域特性別									
過疎地域	105	67	52	52	23	13	166	478	232
過疎地域以外	91	29	32	72	45	57	141	467	458
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	181	88	81	89	51	31	283	804	268
高齢化率九州平均未満	15	8	3	35	17	39	24	141	701
路線形態別									
巡回（循環）型	59	17	30	56	22	46	121	351	478
+フリー乗降	15	8	3	4	4	1	2	37	182
それ以外	75	34	22	31	24	13	73	272	281
+フリー乗降	24	23	3	8	1		77	136	103
運行形態別									
定時定路線運行	129	77	74	109	62	64	256	771	384
予約型運行（路線型）	25	8	6	3	3	4	12	61	190
予約型運行（区域型）	42	11	4	11	1	2	38	109	176

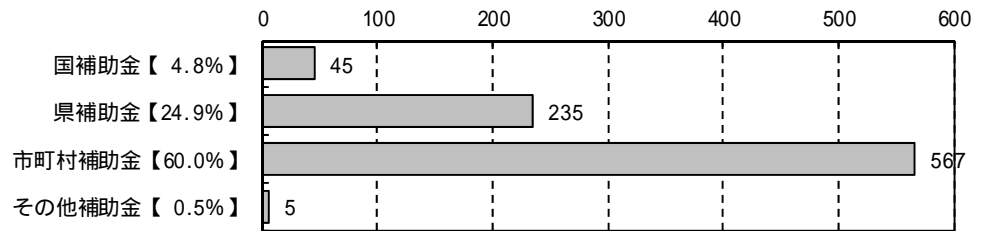
平均値は補助金なし・不明を除く



4.4) 補助金の受給先について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】  
市町村からの補助金を受給している路線が多い。

補助金の受給先について（N=945）



【 】内の数字は総路線数（945）に対する割合



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

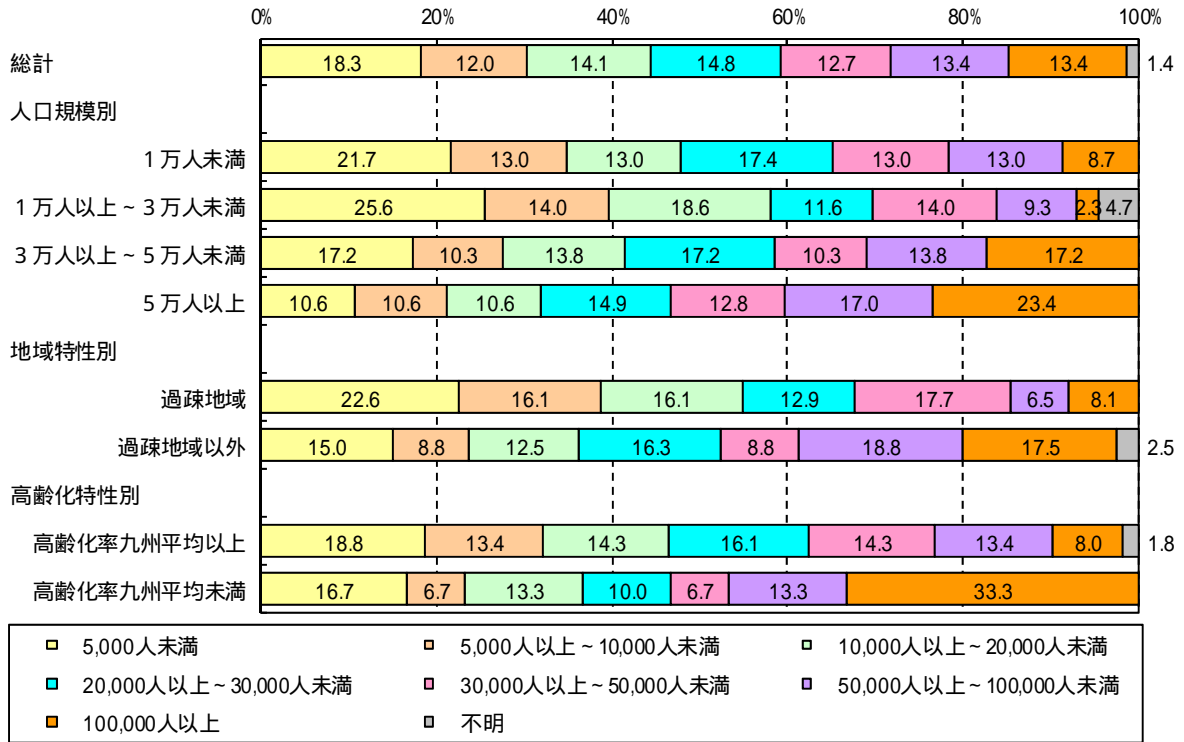


45) H23年度年間乗車人員について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

平成23年度の市町村単位の年間平均乗車人員は48,424人となっている。

H23年度年間乗車人員について（N=142）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	5,000人未満	5,000人以上～10,000人未満	10,000人以上～20,000人未満	20,000人以上～30,000人未満	30,000人以上～50,000人未満	50,000人以上～100,000人未満	100,000人以上	不明	総計	平均値：人
総計	26	17	20	21	18	19	19	2	142	48,424
人口規模別										
1万人未満	5	3	3	4	3	3	2		23	30,053
1万人以上～3万人未満	11	6	8	5	6	4	1	2	43	23,485
3万人以上～5万人未満	5	3	4	5	3	4	5		29	40,568
5万人以上	5	5	5	7	6	8	11		47	84,016
地域特性別										
過疎地域	14	10	10	8	11	4	5		62	27,640
過疎地域以外	12	7	10	13	7	15	14	2	80	64,945
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	21	15	16	18	16	15	9	2	112	38,233
高齢化率九州平均未満	5	2	4	3	2	4	10		30	85,789

平均値は不明を除く

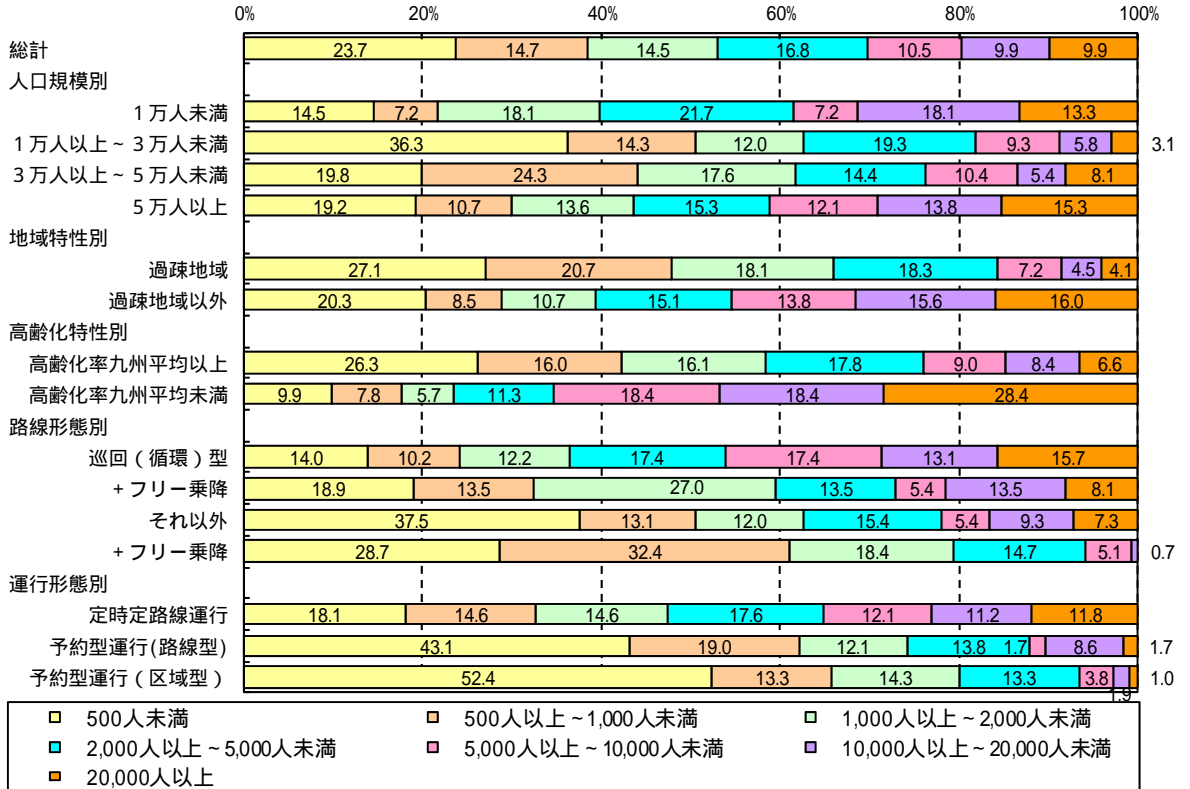


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口1万人未満市町村の路線は、路線数は少ないが運行本数が多いこともあり、路線あたりの年間平均乗車人員は比較的多い。

巡回型路線、定時定路線運行路線の年間平均乗車人員が多い。

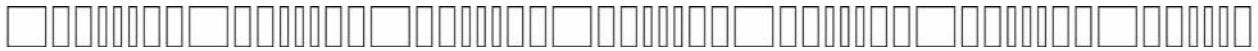
H23年度年間乗車人員について（N=918）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	500人未満	500人以上～1,000人未満	1,000人以上～2,000人未満	2,000人以上～5,000人未満	5,000人以上～10,000人未満	10,000人以上～20,000人未満	20,000人以上	総計	平均値：人
総計	218	135	133	154	96	91	91	918	7,385
人口規模別									
1万人未満	12	6	15	18	6	15	11	83	8,328
1万人以上～3万人未満	94	37	31	50	24	15	8	259	3,718
3万人以上～5万人未満	44	54	39	32	23	12	18	222	5,299
5万人以上	68	38	48	54	43	49	54	354	11,155
地域特性別									
過疎地域	127	97	85	86	34	21	19	469	3,654
過疎地域以外	91	38	48	68	62	70	72	449	11,282
高齢化特性別									
高齢化率九州平均以上	204	124	125	138	70	65	51	777	5,413
高齢化率九州平均未満	14	11	8	16	26	26	40	141	18,253
路線形態別									
巡回（循環）型	48	35	42	60	60	45	54	344	10,927
+フリー乗降	7	5	10	5	2	5	3	37	5,753
それ以外	97	34	31	40	14	24	19	259	5,755
+フリー乗降	39	44	25	20	7	1		136	1,557
運行形態別									
定時定路線運行	136	110	110	132	91	84	89	752	8,581
予約型運行（路線型）	25	11	7	8	1	5	1	58	2,269
予約型運行（区域型）	55	14	15	14	4	2	1	105	1,845

平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

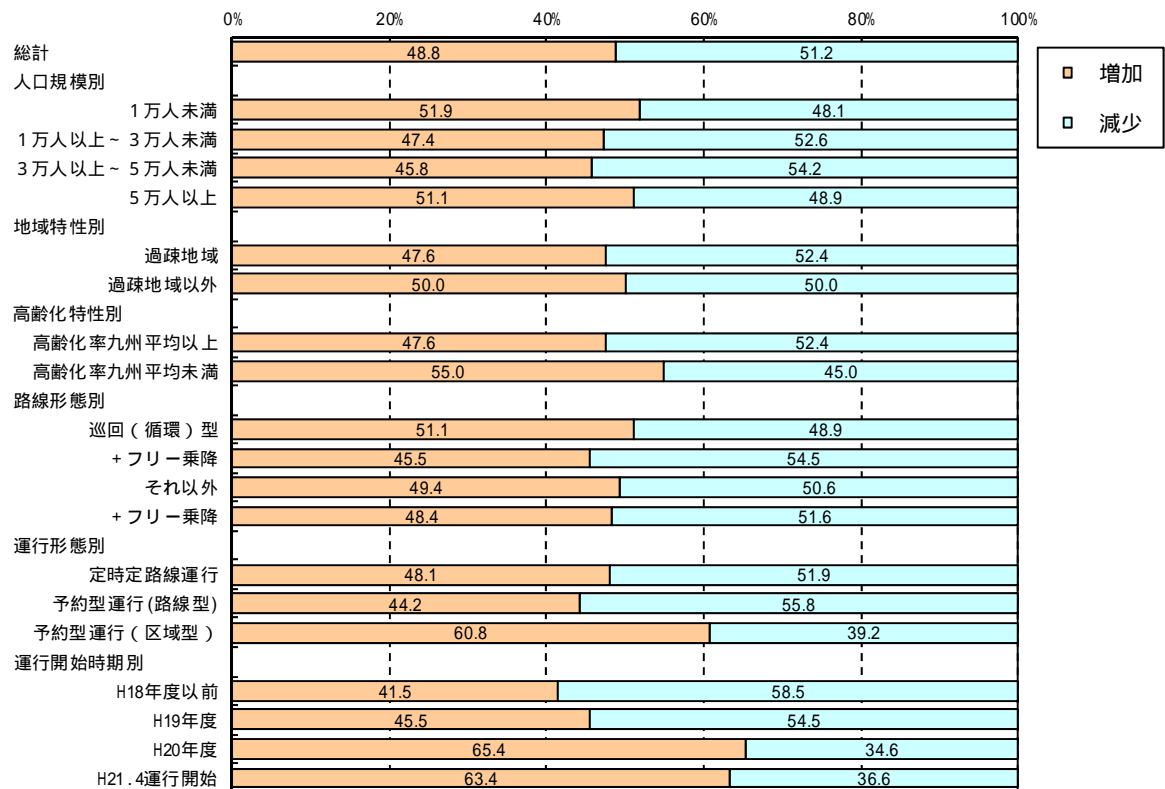


46) 乗車人員動向について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、増加傾向にある路線と減少傾向にある路線はほぼ半々となっている。  
 H22～23年度増減状況については運行開始時期がH22.4以前の路線のみを対象として集計を行った（2カ年の比較ができる路線のみの集計）

H22年度～H23年度の増減状況について（N=703）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	増加	減少	総計
総計	343	360	703
人口規模別			
1万人未満	27	25	52
1万人以上～3万人未満	92	102	194
3万人以上～5万人未満	82	97	179
5万人以上	142	136	278
地域特性格別			
過疎地域	166	183	349
過疎地域以外	177	177	354
高齢化特性格別			
高齢化率九州平均以上	282	310	592
高齢化率九州平均未満	61	50	111
路線形態別			
巡回（循環）型	139	133	272
+フリー乗降	15	18	33
それ以外	88	90	178
+フリー乗降	60	64	124
運行形態別			
定時定路線運行	292	315	607
予約型運行（路線型）	19	24	43
予約型運行（区域型）	31	20	51
運行開始時期別			
H18年度以前	167	235	402
H19年度	46	55	101
H20年度	104	55	159
H21.4運行開始	26	15	41

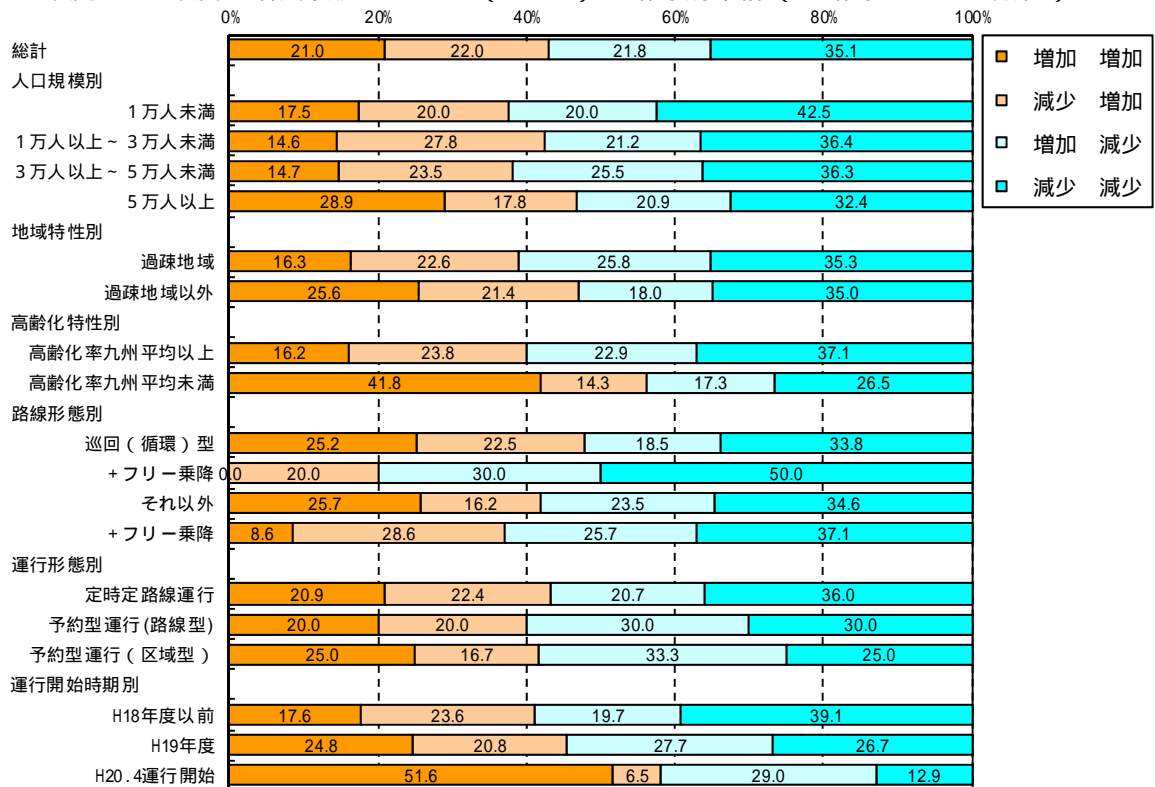


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

全体で見ると、21.0%が増加傾向継続路線となっている。

運行開始時期別にみると、運行開始時期が新しい路線については「増加 増加」傾向路線の割合が高く、開始時期がH18年度以前の場合は「減少 減少」傾向路線の割合が高い。  
H21～23年度増減状況については運行開始時期がH21.4以前の路線のみを対象として集計を行った（3カ年の比較ができる路線のみの集計）

H21年度～H23年度の増減状況について（N=518）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	増加 増加	減少 増加	増加 減少	減少 減少	総計
総計	109	114	113	182	518
人口規模別					
1万人未満	7	8	8	17	40
1万人以上～3万人未満	22	42	32	55	151
3万人以上～5万人未満	15	24	26	37	102
5万人以上	65	40	47	73	225
地域特性別					
過疎地域	41	57	65	89	252
過疎地域以外	68	57	48	93	266
高齢化特性別					
高齢化率九州平均以上	68	100	96	156	420
高齢化率九州平均未満	41	14	17	26	98
路線形態別					
巡回（循環）型	56	50	41	75	222
+フリー乗降		2	3	5	10
それ以外	35	22	32	47	136
+フリー乗降	6	20	18	26	70
運行形態別					
定時定路線運行	97	104	96	167	464
予約型運行（路線型）	6	6	9	9	30
予約型運行（区域型）	6	4	8	6	24
運行開始時期別					
H18年度以前	68	91	76	151	386
H19年度	25	21	28	27	101
H20.4運行開始	16	2	9	4	31

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



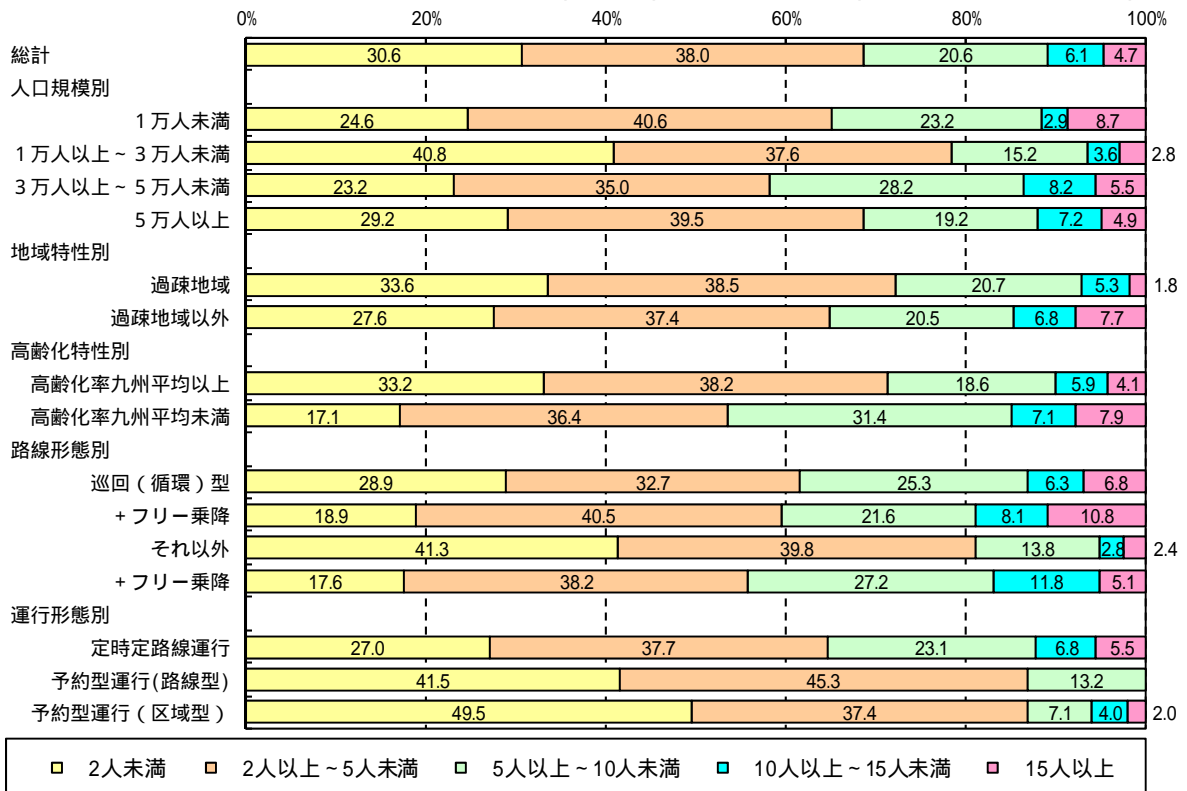
47) 1便あたりの平均乗車人員について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

人口1万人未満市町村の路線は、路線単位の平均乗車人員は多かったが、1便あたりに換算すると、2.0人と最も平均乗車人員が少なくなる。

予約型運行路線よりも定時定路線運行路線の方が平均乗車人員が多い。

H23年度 1便あたりの平均乗車人員について（N=888）：路線別集計（一路線あたりの数値）

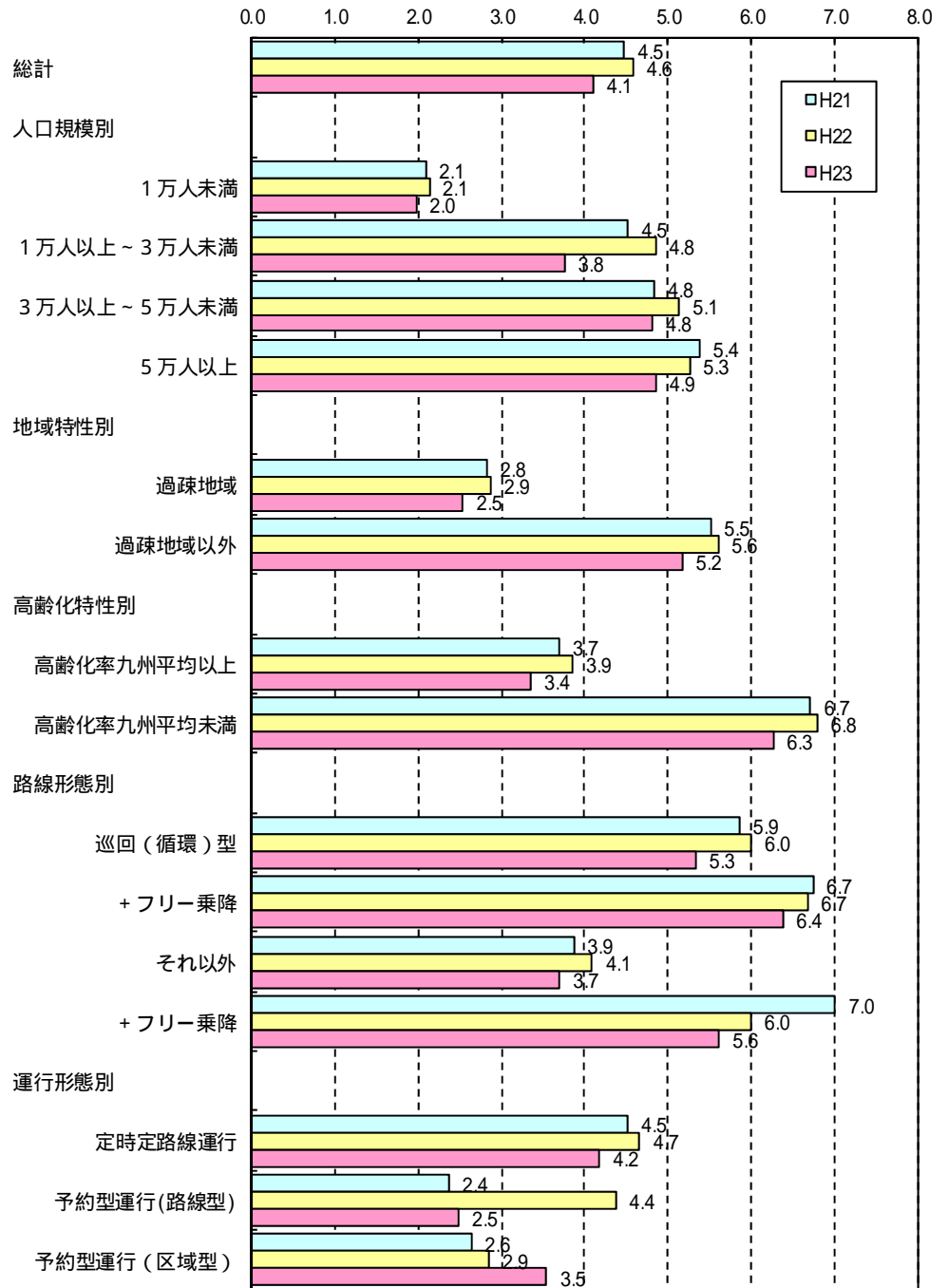


	2人未満	2人以上～5人未満	5人以上～10人未満	10人以上～15人未満	15人以上	総計	平均値：人
総計	272	337	183	54	42	888	4.1
人口規模別							
1万人未満	17	28	16	2	6	69	2.0
1万人以上～3万人未満	102	94	38	9	7	250	3.8
3万人以上～5万人未満	51	77	62	18	12	220	4.8
5万人以上	102	138	67	25	17	349	4.9
地域特性別							
過疎地域	151	173	93	24	8	449	2.5
過疎地域以外	121	164	90	30	34	439	5.2
高齢化特性別							
高齢化率九州平均以上	248	286	139	44	31	748	3.4
高齢化率九州平均未満	24	51	44	10	11	140	6.3
路線形態別							
巡回（循環）型	97	110	85	21	23	336	5.3
+フリー乗降	7	15	8	3	4	37	6.4
それ以外	105	101	35	7	6	254	3.7
+フリー乗降	24	52	37	16	7	136	5.6
運行形態別							
定時定路線運行	198	276	169	50	40	733	4.2
予約型運行（路線型）	22	24	7			53	2.5
予約型運行（区域型）	49	37	7	4	2	99	3.5



**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 ほとんど全てのカテゴリーで、H22～23年度にかけては、平均乗車人員が減少傾向にある。

1便あたりの平均乗車人員の推移について：路線別集計（一路線あたりの数値） (人)



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



48) 車両1台あたり年間乗車人員について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

車両1台あたり年間乗車人員 = 年間乗車人員 ÷ 使用車両台数（定員11人以上、以下別）

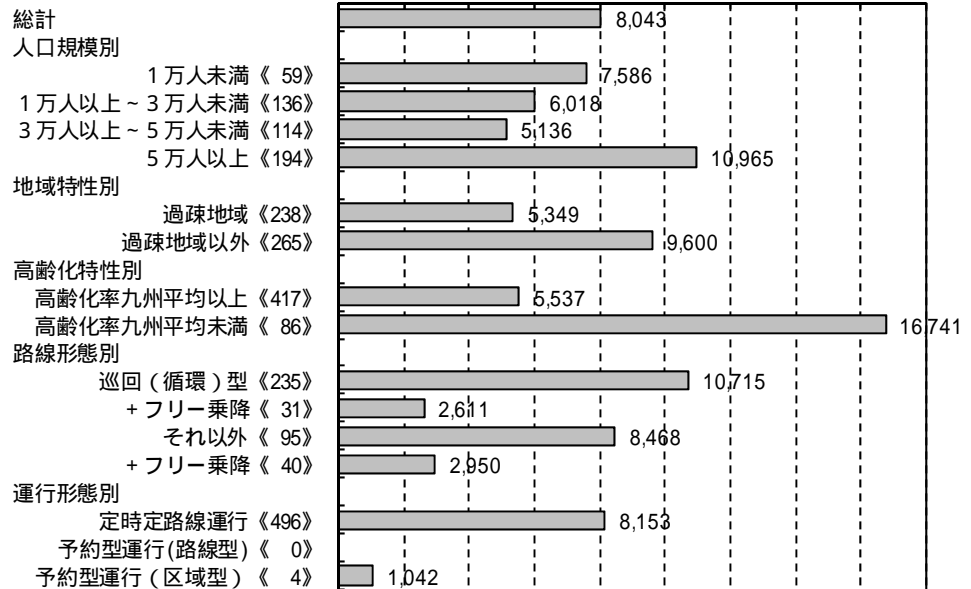
定員11人未満車両を使用する路線の1路線あたり平均使用台数（2.16台）は、定員11人以上車両を使用する路線の平均値（1.24台）よりも大きいこともあり、1台あたりの年間乗車人員は、11人以上・未満で大きな差がみられる。

11人以上車両・11人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

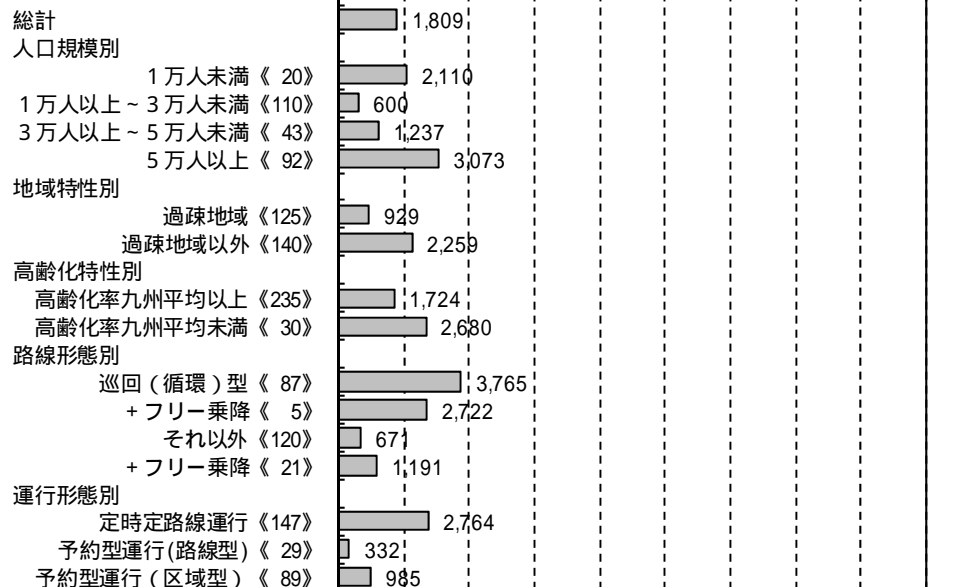
車両1台あたり年間乗車人員について（N=503、265）：路線別集計（一路線あたりの数値）

（人）

【定員11人以上】



【定員11人未満】



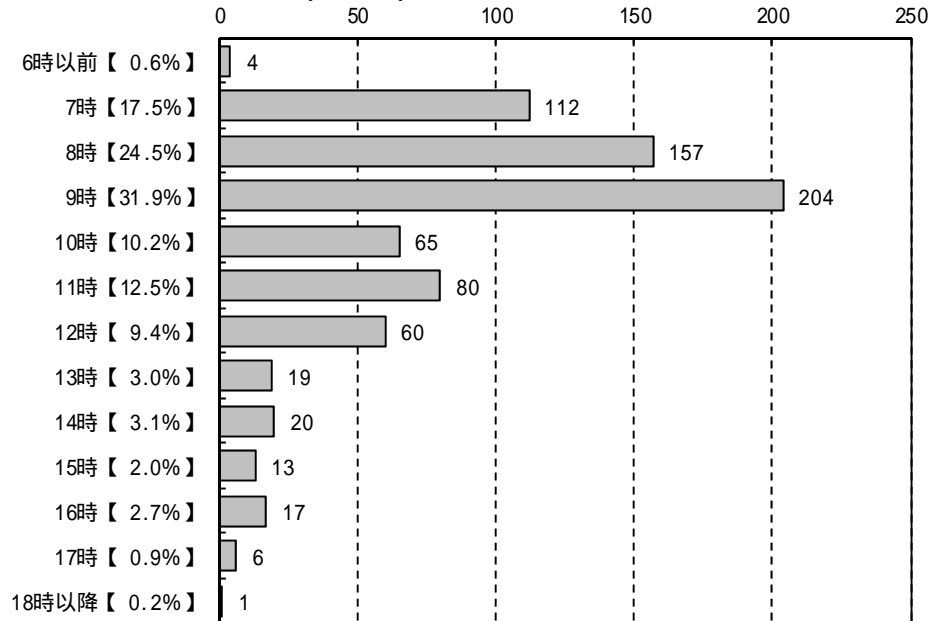
《 》内の数字は路線総数



49) 最も多い運行時間について

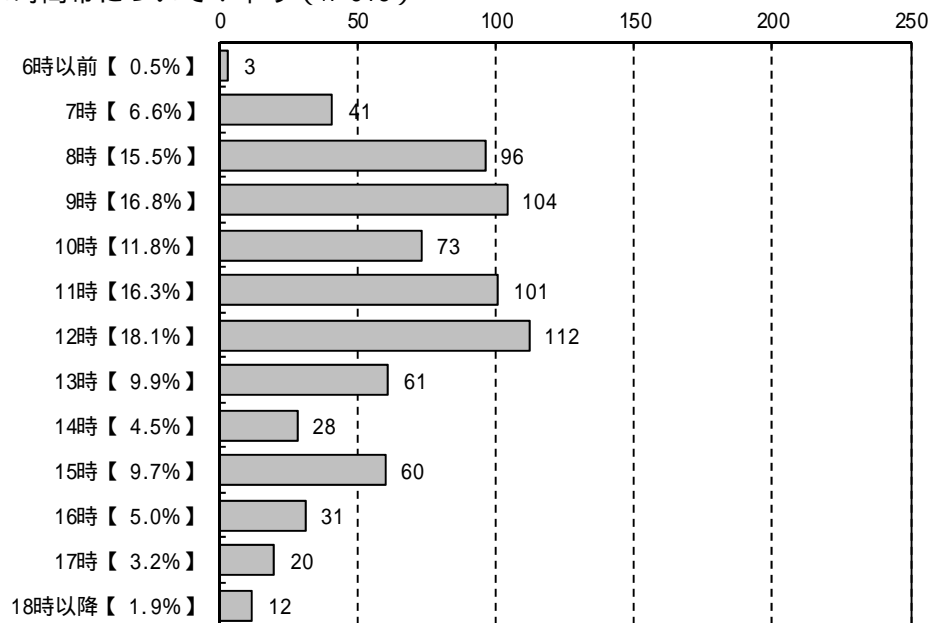
**【路線別集計（一路線あたりの数値）】**  
 上りの最も運行本数が多い時間帯は9時となっており、7～9時の間に運行されているケースが多くなっている。  
 下りの最も運行本数が多い時間帯は、ややばらつきがみられる。

最も運行本数が多い時間帯について：上り（N=640）



【 】内の数字は不明を除いた路線数（640）に対する割合

最も運行本数が多い時間帯について：下り（N=618）



【 】内の数字は不明を除いた路線数（618）に対する割合



第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



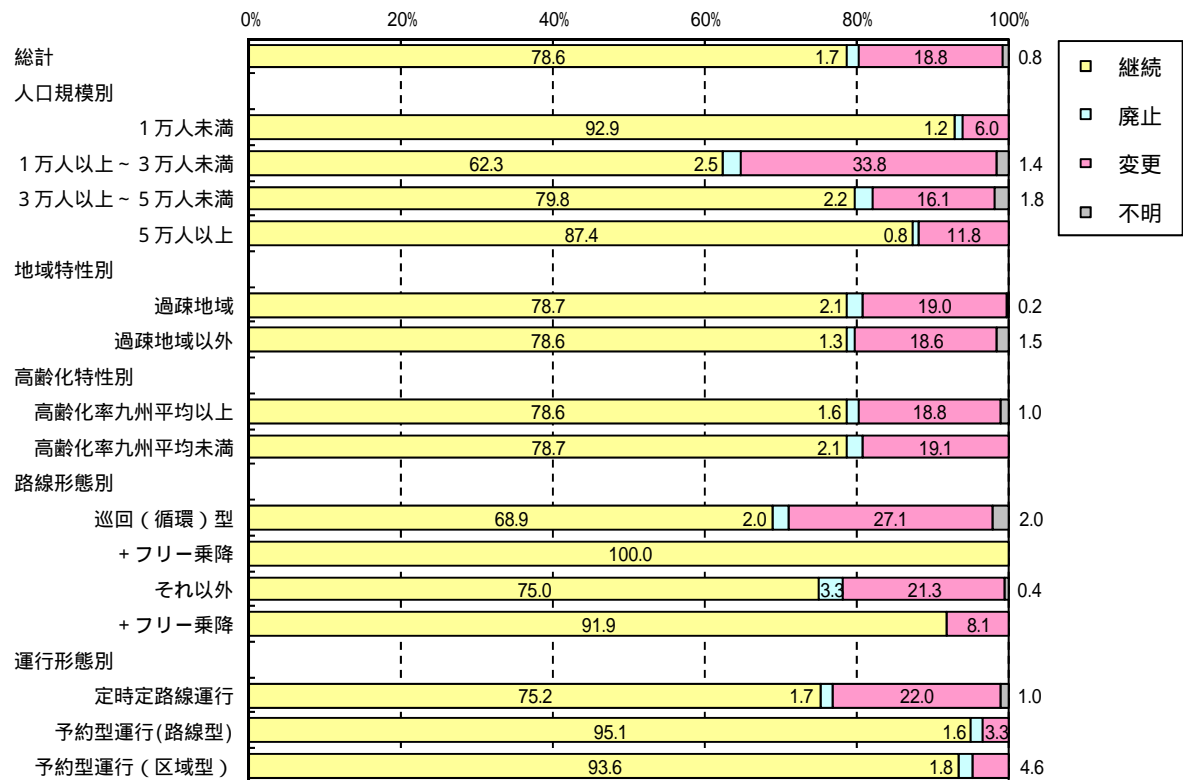
50) 今後の見通しについて (いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

全体で見ると「継続」予定との回答が78.6%と最も多く、「廃止」予定は1.7%と非常に少ない。

人口1万人未満市町村の路線では「継続」予定の割合が非常に高く、92.9%を占めている。巡回型路線や定時定路線運行路線については、何らかの変更を予定しているという回答の割合が比較的高い。

今後の見通しについて (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



	継続	廃止	変更	不明	総計
総計	743	16	178	8	945
人口規模別					
1万人未満	78	1	5		84
1万人以上～3万人未満	175	7	95	4	281
3万人以上～5万人未満	178	5	36	4	223
5万人以上	312	3	42		357
地域特性別					
過疎地域	376	10	91	1	478
過疎地域以外	367	6	87	7	467
高齢化特性別					
高齢化率九州平均以上	632	13	151	8	804
高齢化率九州平均未満	111	3	27		141
路線形態別					
巡回(循環)型	242	7	95	7	351
+フリー乗降	37				37
それ以外	204	9	58	1	272
+フリー乗降	125		11		136
運行形態別					
定時定路線運行	580	13	170	8	771
予約型運行(路線型)	58	1	2		61
予約型運行(区域型)	102	2	5		109



## (2) 過去の調査との比較について

### 1) 当該市町村数及び路線数の状況

**【平成 21 年度データ（平成 22 年度調査）】**

当該市町村数.....141 市町村

路線数.....987 路線

**【平成 22 年度データ（平成 23 年度調査）】**

当該市町村数.....145 市町村

路線数.....767 路線

**【平成 23 年度データ（平成 24 年度：今年度調査）】**

当該市町村数.....142 市町村

路線数.....945 路線

**【平成 22 年度データ（前年度調査）の特徴】**

当該市町村数はほぼ同数となっているが、H21・H23 年度に比べて路線数が非常に少ない  
 実際に路線数が減少しているわけではなく、複数の路線を合計した「市町村合計データ」を  
 「路線データ」として記入している市町村が多くみられる

路線データと市町村合計データが混在した状況 路線データに関しては平均値が大きく算  
 出される傾向

H22 年度データは参考値とし、H21 年度データと H23 年度データの比較を中心にした分析を  
 行う。

当該市町村数...コミュニティバス・乗合タクシー等を運行している市町村数

**【1 回（往復）あたり運行経費・運賃収入について】**

- ・ H21・22 年度データには、年間運行回数に関する設問がなかったため、年間運行回数は「1  
 週あたり運行回数×52 週」により計算
- ・ H23 年度データには「17)年間運行回数について」にあるように、新たなデータを追加（曜  
 日別運行本数、曜日別運行日数から計算）
- ・ 同様の条件で比較を行うため、過去の調査との比較においては「1 回（往復）あたり運行経  
 費・運賃収入」を前年度調査と同様の方式で再計算を行った（P.88、89）。

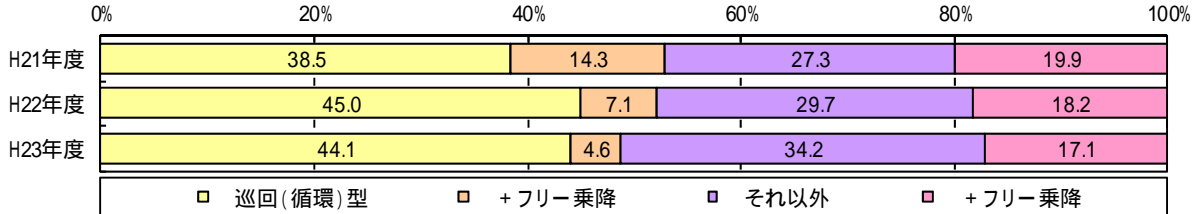
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



2) 路線形態について

フリー乗降の割合が減少傾向にある。

路線形態について：路線別集計（一路線あたりの数値）



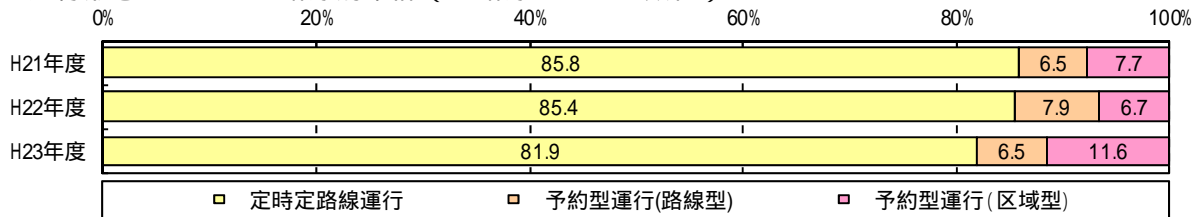
不明を除く

	巡回(循環)型	+フリー乗降	それ以外	+フリー乗降	不明	総計
H21年度	362	135	257	187	46	987
H22年度	267	42	176	108	174	767
H23年度	351	37	272	136	149	945

3) 運行形態について

H23年度は、「予約型運行(区域型)」の割合が増加している。

運行形態について：路線別集計（一路線あたりの数値）



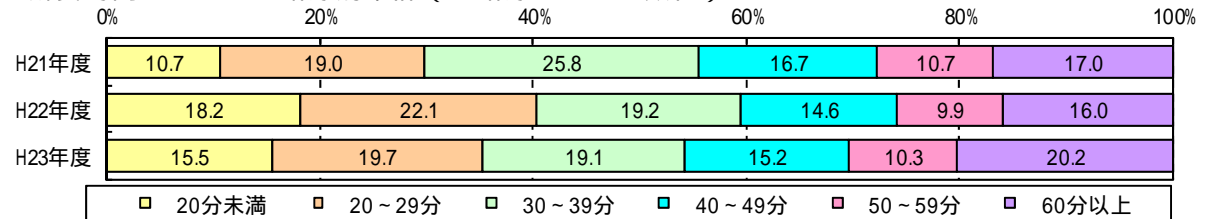
不明を除く

	定時定路線運行	予約型運行(路線型)	予約型運行(区域型)	不明	総計
H21年度	817	62	73	35	987
H22年度	651	60	51	5	767
H23年度	771	61	109	4	945

4) 所要時間について

H21年度とH23年度では、所要時間の平均値はほとんど変化していない。

所要時間について：路線別集計（一路線あたりの数値）



不明を除く

	20分未満	20~29分	30~39分	40~49分	50~59分	60分以上	不明	総計	平均値 :分
H21年度	95	168	228	148	95	150	103	987	42
H22年度	116	141	122	93	63	102	79	716	39
H23年度	125	159	154	123	83	163	25	832	42

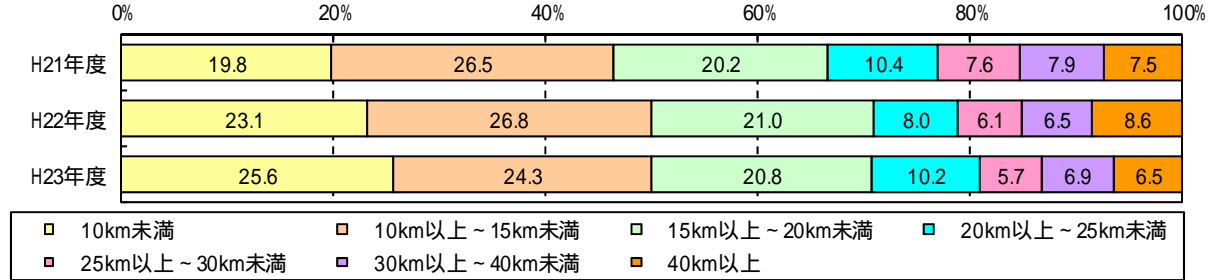
平均値は不明を除く



5) 路線キロについて

「10 km未満」の路線キロが短いカテゴリーの割合が高くなる傾向にあるが、3年間の推移でも、平均値は22km 24km 23 kmとほぼ一定で推移している。

路線キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



不明・予約型運行（区域型）を除く

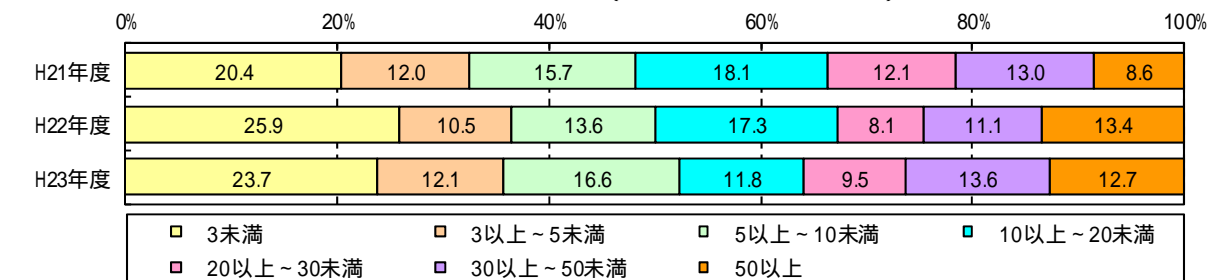
	10km未満	10km以上~15km未満	15km以上~20km未満	20km以上~25km未満	25km以上~30km未満	30km以上~40km未満	40km以上	総計	平均値 : km
H21年度	156	208	159	82	60	62	59	786	22
H22年度	145	168	132	50	38	41	54	628	24
H23年度	201	191	163	80	45	54	51	785	23

平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

6) 一週間あたりの運行回数について

H23年度の平均値は前年度と比較するとやや減少しているが、H21年度からは増加しており、3年間でみるとほぼ一定で推移している。

1週間あたり運行回数について：路線別集計（一路線あたりの数値）



不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

	3未満	3以上~5未満	5以上~10未満	10以上~20未満	20以上~30未満	30以上~50未満	50以上	総計	平均値	
									1週間 : 回 (往復)	1日 : 回 (往復)
H21年度	165	97	127	146	98	105	69	807	22	3
H22年度	166	67	87	111	52	71	86	640	25	4
H23年度	179	91	125	89	72	103	96	755	24	3

平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

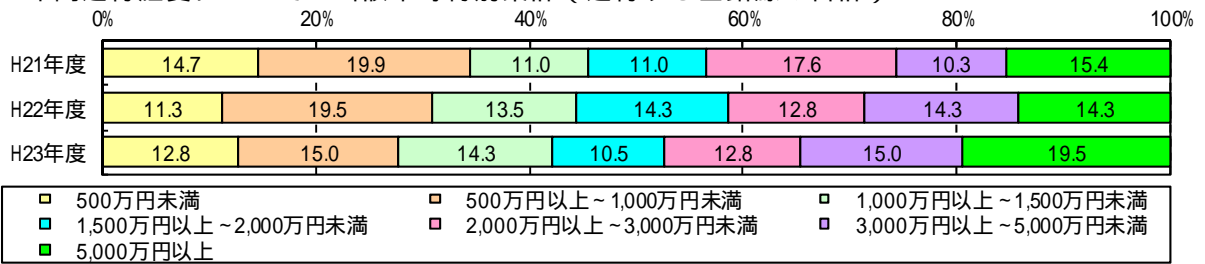
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



7) 年間運行経費について

市町村別にみると、H23年度の年間運行経費の平均値はH21年度から11.7%増加している。路線別にみても同様で、H23年度はH21年度から8.2%増加している。H21年度からH23年度にかけて、路線1kmあたり年間運行経費は19.71万円 22.47万円 (+14.0%)と増加しているが、1回あたり運行経費は4.11千円 4.02千円 (-2.1%)とやや減少している。

年間運行経費について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）

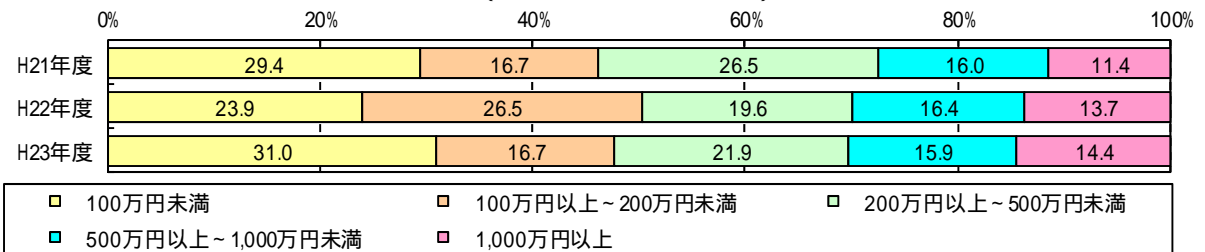


不明を除く

	500万円未満	500万円以上~1,000万円未満	1,000万円以上~1,500万円未満	1,500万円以上~2,000万円未満	2,000万円以上~3,000万円未満	3,000万円以上~5,000万円未満	5,000万円以上	不明	総計	平均値：万円
H21年度	20	27	15	15	24	14	21	5	141	2,902
H22年度	15	26	18	19	17	19	19	12	145	2,977
H23年度	17	20	19	14	17	20	26	9	142	3,243

平均値は不明を除く

年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）

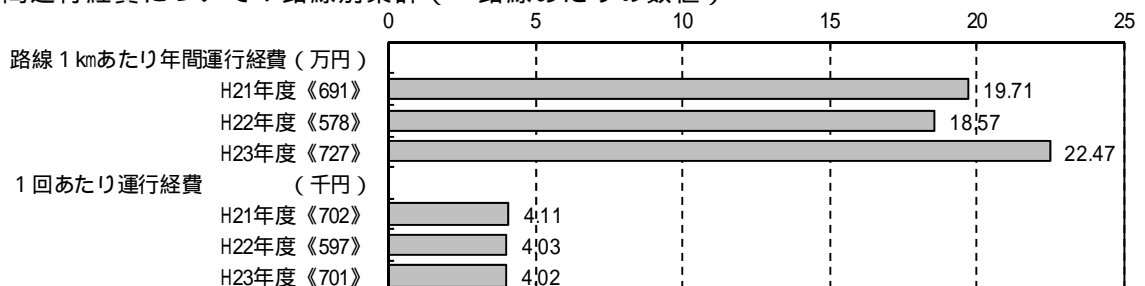


不明を除く

	100万円未満	100万円以上~200万円未満	200万円以上~500万円未満	500万円以上~1,000万円未満	1,000万円以上	総計	平均値：万円
H21年度	252	143	227	137	98	857	460
H22年度	168	186	138	115	96	703	563
H23年度	269	145	190	138	125	867	497

平均値は不明を除く

年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）



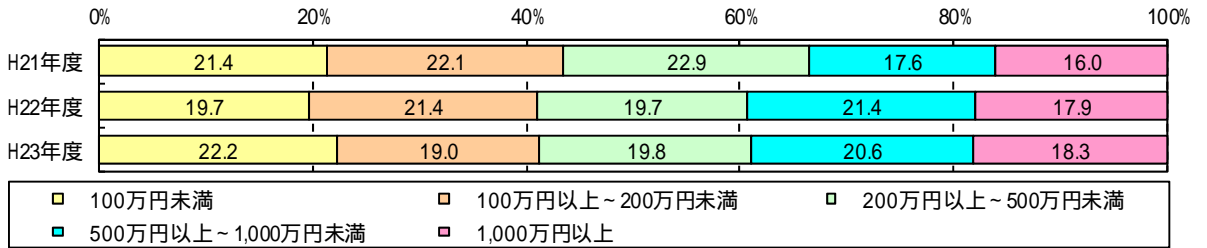
《 》内の数字は総数



8) 年間運賃収入について

市町村別にみると、H23年度の年間運賃収入の平均値はH21年度から2.9%増加しているが、路線別にみると、H23年度はH21年度から2.7%減少している。  
 H21年度からH23年度にかけて、路線1kmあたり年間運賃収入は5.12万円 5.39万円(+5.5%)と増加しているが、1回あたり運賃収入は1.03千円 0.94千円(-9.2%)と減少している。

年間運賃収入について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）

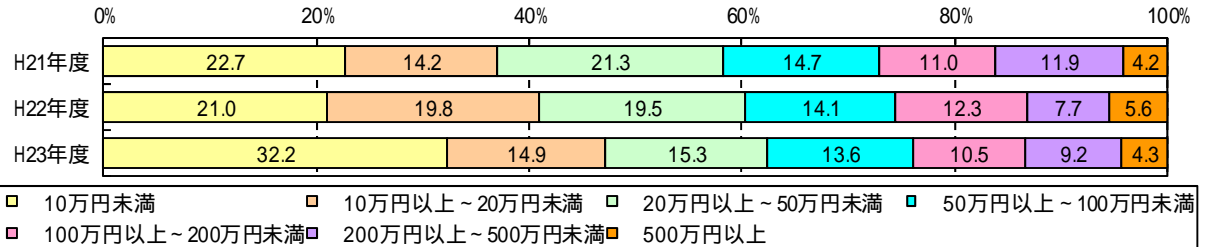


不明を除く

	100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上	不明	総計	平均値：万円
H21年度	28	29	30	23	21	10	141	739
H22年度	23	25	23	25	21	28	145	767
H23年度	28	24	25	26	23	16	142	761

平均値は不明を除く

年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）

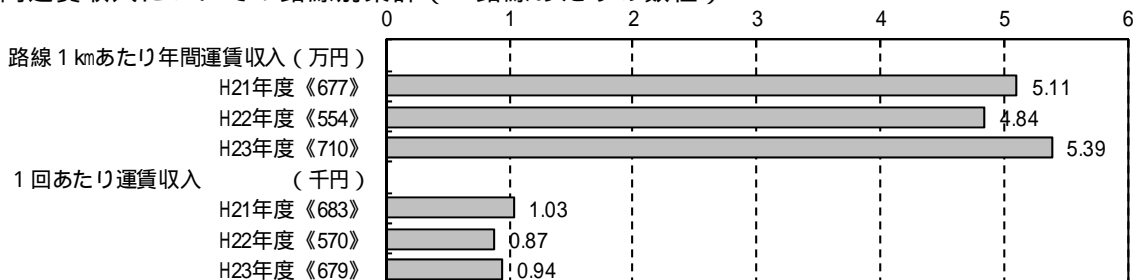


不明を除く

	10万円未満	10万円以上～20万円未満	20万円以上～50万円未満	50万円以上～100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～500万円未満	500万円以上	総計	平均値：万円
H21年度	189	118	177	122	91	99	35	831	116
H22年度	140	132	130	94	82	51	37	666	135
H23年度	273	126	130	115	89	78	36	847	113

平均値は不明を除く

年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）



《 》内の数字は総数

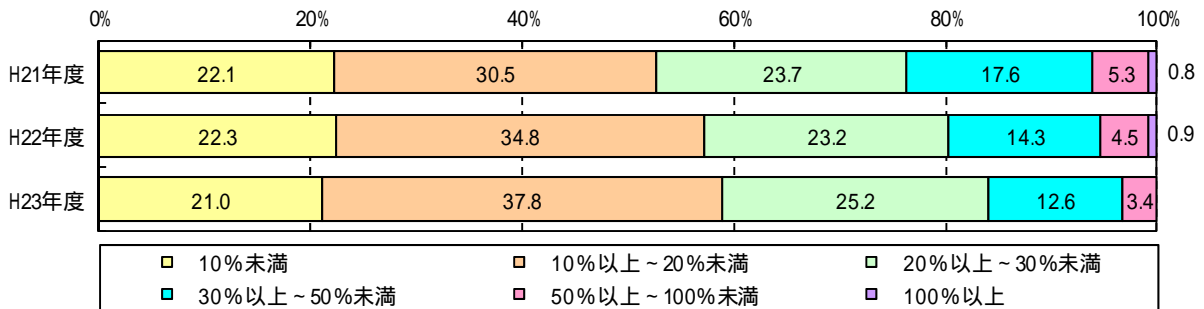
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



9) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について

市町村別にみると、H21年度からH23年度にかけて年間運賃収入は増加しているが、年間運行経費も増加しており、結果的に収支率(年間運賃収入/年間運行経費×100%)の平均値は減少傾向にある(25% 24% 23%)。路線別でもほぼ同じ状況となっている。

年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について  
: 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)

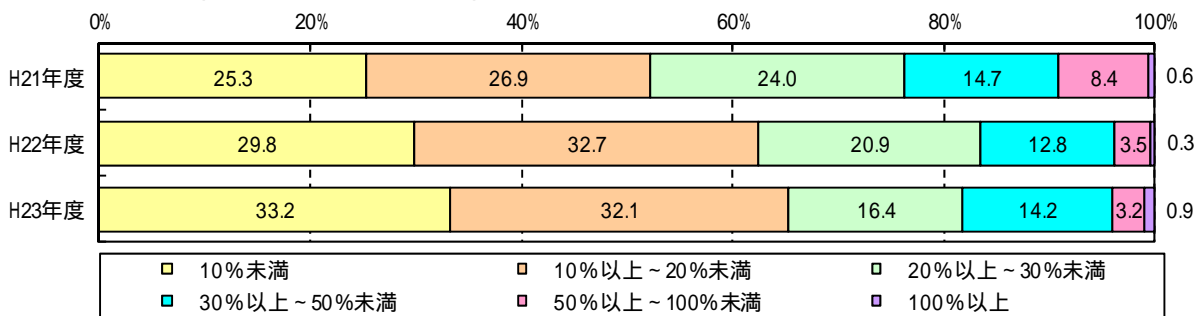


不明を除く

	10%未満	10%以上~20%未満	20%以上~30%未満	30%以上~50%未満	50%以上~100%未満	100%以上	不明	総計	平均値
H21年度	29	40	31	23	7	1	10	141	25%
H22年度	25	39	26	16	5	1	33	145	24%
H23年度	25	45	30	15	4		23	142	23%

平均値は不明を除く

年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について  
: 路線別集計(一路線あたりの数値)



不明を除く

	10%未満	10%以上~20%未満	20%以上~30%未満	30%以上~50%未満	50%以上~100%未満	100%以上	総計	平均値
H21年度	204	217	194	119	68	5	807	25%
H22年度	187	205	131	80	22	2	627	24%
H23年度	263	254	130	112	25	7	791	23%

平均値は不明を除く

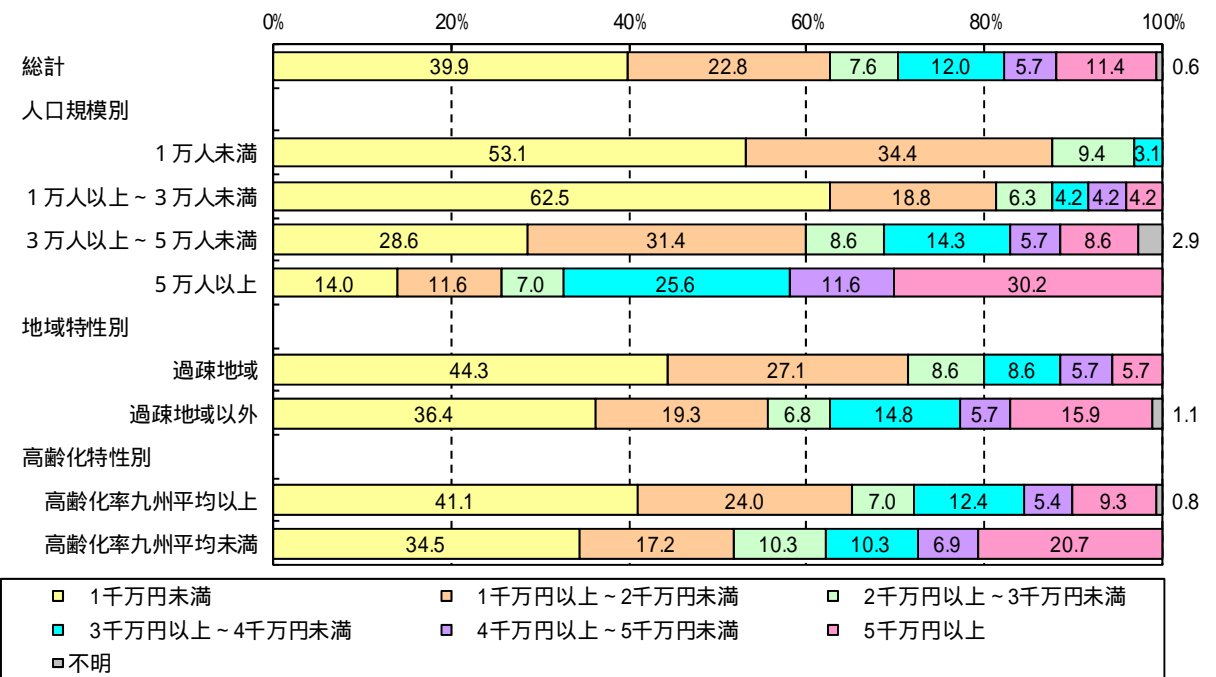


(3) 市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況について

1) 市町村別の状況について

全体でみると補助実施率は75%となっており、3/4の市町村で交通事業者が運行する路線バス・乗合タクシー等に対する補助が実施されている。  
 過疎地域以外、高齢化地域以外のほうが、その他の地域に比べて平均補助額が高い。  
 人口規模が大きくなるにつれて、平均補助額が高くなっている。

市町村による路線バス・乗合タクシーへの補助の状況について：市町村別（N=158）



	1千万円未満	1千万円以上～2千万円未満	2千万円以上～3千万円未満	3千万円以上～4千万円未満	4千万円以上～5千万円未満	5千万円以上	不明	補助実施総計	市町村総計	補助実施率	平均補助額：万円
総計	63	36	12	19	9	18	1	158	210	75%	3,290
人口規模別											
1万人未満	17	11	3	1				32	46	70%	1,023
1万人以上～3万人未満	30	9	3	2	2	2		48	66	73%	1,400
3万人以上～5万人未満	10	11	3	5	2	3	1	35	43	81%	2,363
5万人以上	6	5	3	11	5	13		43	55	78%	7,821
地域特性別											
過疎地域	31	19	6	6	4	4		70	92	76%	2,175
過疎地域以外	32	17	6	13	5	14	1	88	118	75%	4,187
高齢化特性別											
高齢化率九州平均以上	53	31	9	16	7	12	1	129	164	79%	2,291
高齢化率九州平均未満	10	5	3	3	2	6		29	46	63%	7,700

平均値は不明を除く

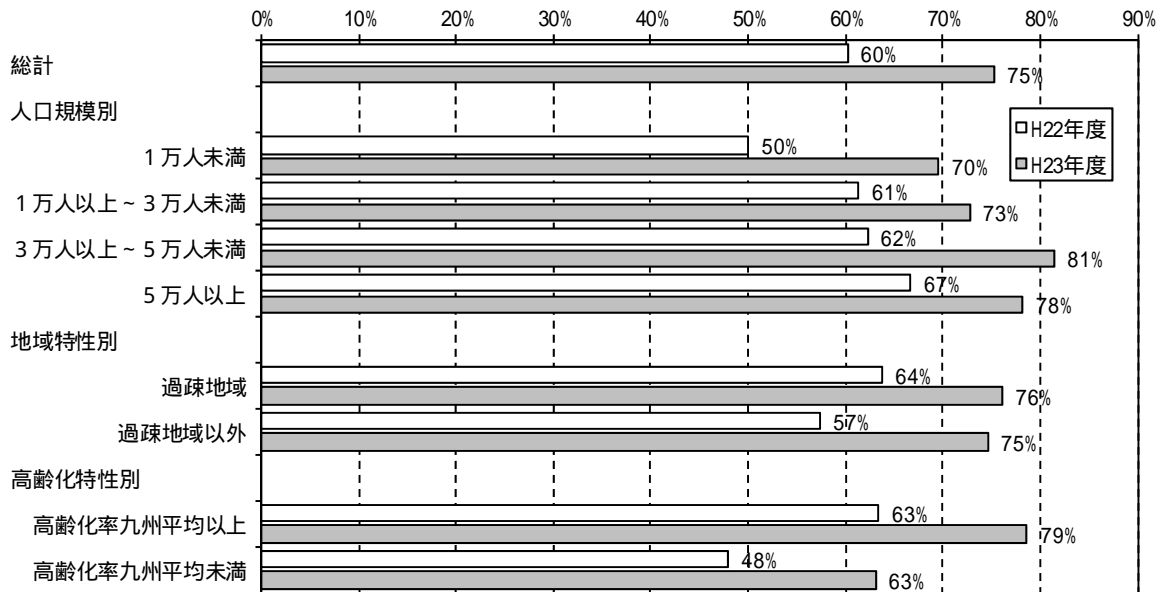


第2章 市町村別地域公共交通の現状把握



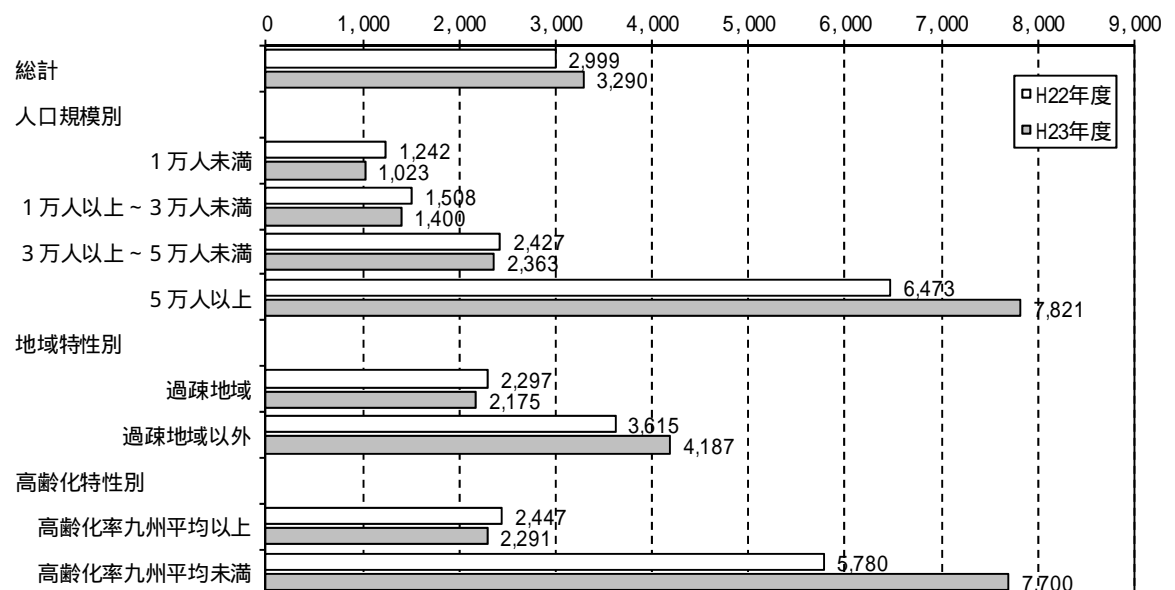
補助実施率の推移を見ると、H22年度（60%）からH23年度（75%）にかけて15%増加しており、路線バス・乗合タクシーに対する補助を実施している市町村が大きく増加している。  
 ○平均補助額の推移を全体で見ると、H22年度（2,999万円）からH23年度（3,290万円）にかけて増加しているが、人口規模別に見ると、人口5万人未満までの3カテゴリーの市町村では平均補助額が減少しており、人口5万人以上の比較的人口規模が大きい市町村の補助増加が、全体の平均値を引き上げている。

補助実施率の推移について：市町村別（H22年度N=231、H23年度N=210）



平均補助額の推移について：市町村別（H22年度N=139、H23年度N=156）

（万円）



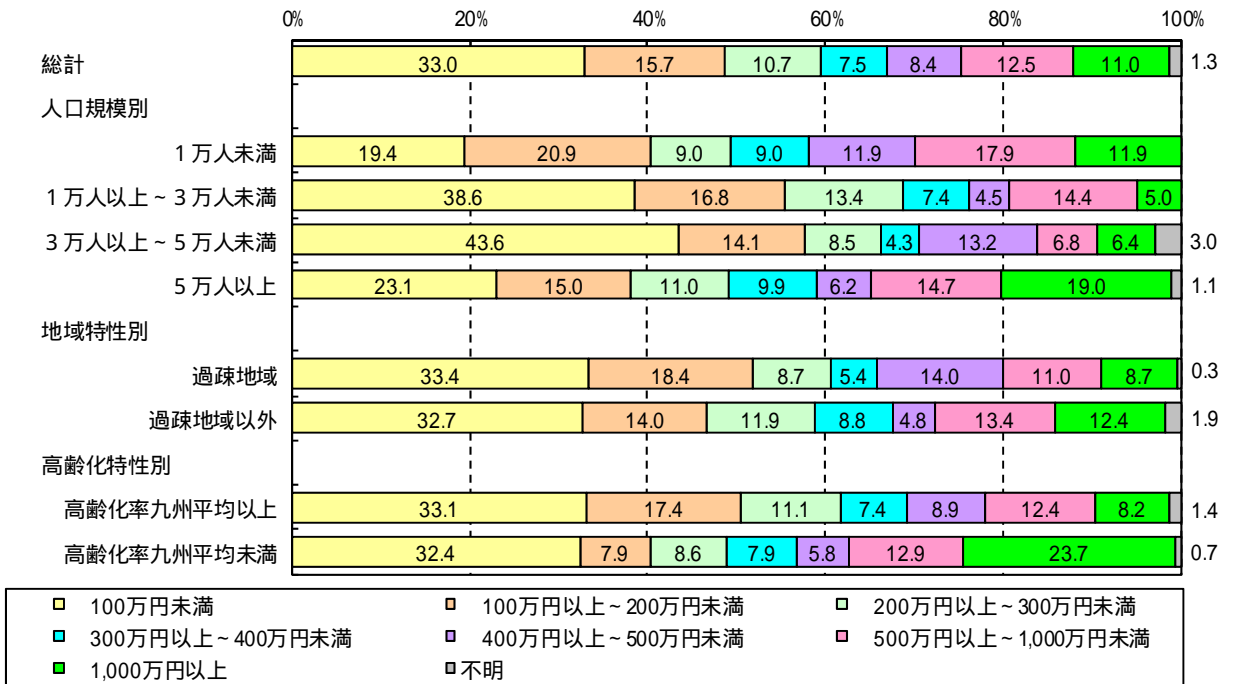
平均値は不明を除く



2) 路線別の状況について

路線別状況を全体的に見ると、補助額が「100万円未満」の割合が1/3を占めており、全体の約半数が「200万円未満」の補助となっている。  
 人口規模別に見ると、人口5万人以上の人口規模が大きな市町村の路線では、平均補助額が高くなっている。

市町村による路線バス・乗合タクシーへの補助の状況について：路線別（N=776）



	100万円未満	100万円以上～200万円未満	200万円以上～300万円未満	300万円以上～400万円未満	400万円以上～500万円未満	500万円以上～1,000万円未満	1,000万円以上	不明	総計	平均補助額：万円
総計	256	122	83	58	65	97	85	10	776	674
人口規模別										
1万人未満	13	14	6	6	8	12	8		67	489
1万人以上～3万人未満	78	34	27	15	9	29	10		202	333
3万人以上～5万人未満	102	33	20	10	31	16	15	7	234	354
5万人以上	63	41	30	27	17	40	52	3	273	1,246
地域特性別										
過疎地域	100	55	26	16	42	33	26	1	299	511
過疎地域以外	156	67	57	42	23	64	59	9	477	778
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	211	111	71	47	57	79	52	9	637	467
高齢化率九州平均未満	45	11	12	11	8	18	33	1	139	1,618

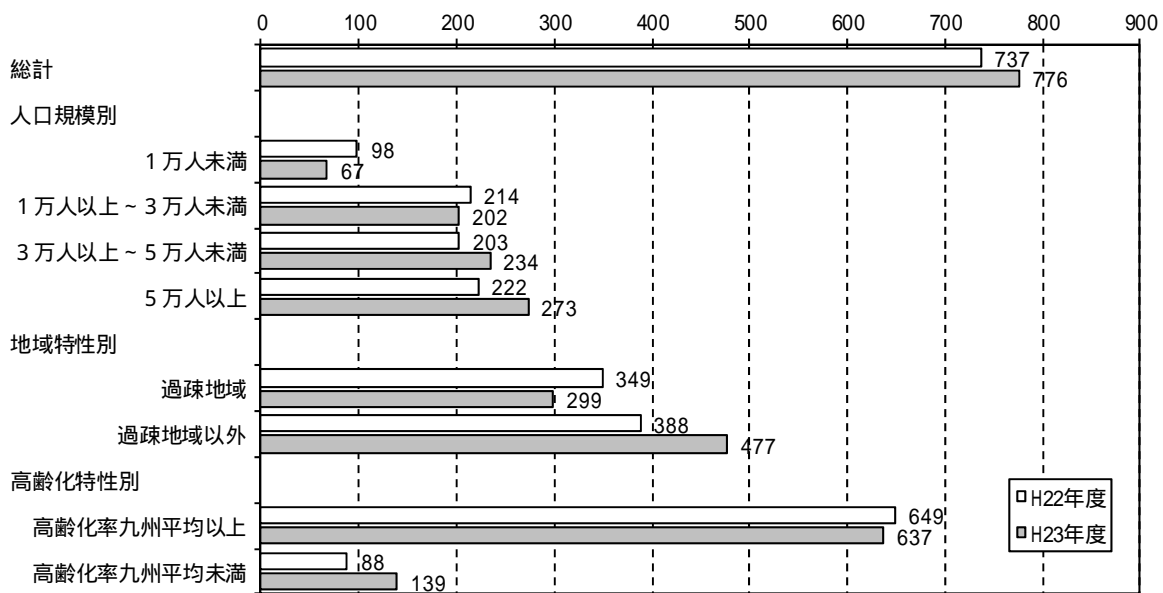
平均値は不明を除く

第2章 市町村別地域公共交通の現状把握

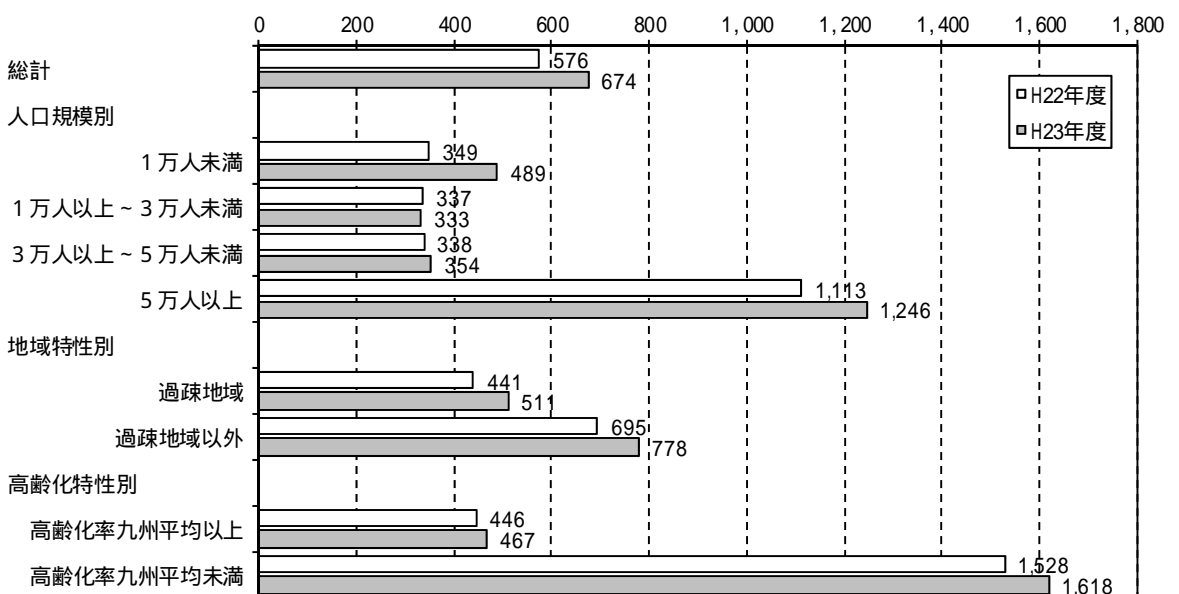


- 補助路線数の推移を全体で見ると、H22年度（737路線）からH23年度（776路線）にかけて増加しているが、人口3万人未満の市町村では路線減、3万人以上の市町村では路線増と、人口規模によって状況に差が見られる。
- 平均補助額の推移を全体で見ると、H22年度（576万円）からH23年度（674万円）にかけて約100万円増加している。
- 人口規模別に見ると、1万人未満、人口5万人以上市町村における平均補助額が大きく増加している。人口1万人未満の市町村では、1路線あたりの補助額は増加しているが、補助する路線数は減少している状況がうかがえる。

補助路線数の推移について：路線別（H22年度N=737、H23年度N=776） （万円）



平均補助額の推移について：路線別（H22年度N=737、H23年度N=776） （万円）



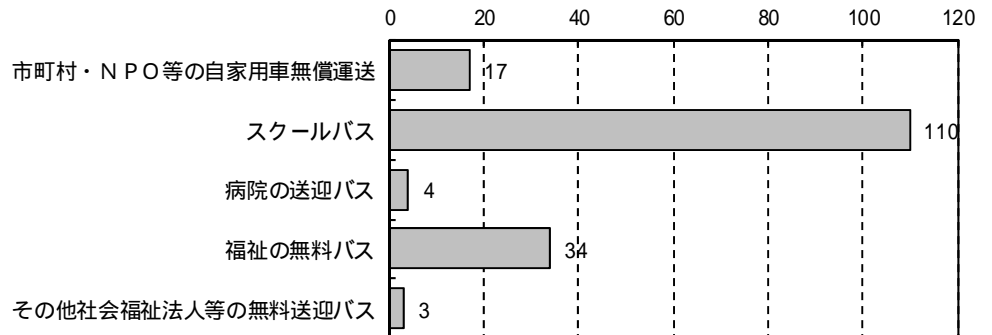
平均値は不明を除く



(4) その他支援等を行っている交通について

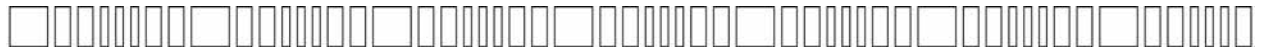
「コミュニティバス・乗合タクシーに対する支援」「交通事業者が運営するバス・乗合タクシーへの補助」以外に、市町村が支援等の関与を行っている交通及び市町村自身が運行している交通については、「スクールバス」に対する支援等が最も多くなっている。  
 次いで、「福祉の無料バス」に対する支援等が多い。

その他支援等を行っている交通について (N=168)





## 第3章 地域内フィーダー系統（路線）の利用率等の把握



### 1. フィーダー系統（路線）利用率の把握

#### (1) 対象路線の抽出条件

以下に示す ~ の指標全てに該当する路線を対象路線として抽出した。

対象路線数：202 路線（41 市町村）

##### 運行形態

- ・ 区域運行を除外...沿線利用率を把握するため

##### 運行の主目的

- ・ 「通勤・通学・通院・買い物」に限定、「観光・その他」を除外...沿線居住者の利用と考えられる目的に限定するため

##### H23 利用者

- ・ データなし路線を除外...沿線利用率の計算のためには利用者数データが必要であるため

##### 年間運行経費、年間運賃収入

- ・ データなし路線を除外...収支率との関係性を考察するため

##### 年間実車走行台キロ

- ・ データなし路線を除外...実車走行台キロにばらつきがあるサンプルを抽出するため

##### 抽出数

- ・ 上記 ~ すべてに該当する路線数：499 路線（80 市町村）
- ・ 499 路線のうち、H23 年度調査：九州管内における公共交通基礎調査業務（公共交通マップ 偏）のGIS路線データがあり、かつ鉄道駅・民間路線バス停等とフィーダーしている路線を対象路線とした。
- ・ また、抽出にあたっては、全体の年間実車走行キロ割合にあわせながら、できるだけ多くの市町村の路線が選択されるように抽出を行った。



## （2）沿線人口の算出方法

### 使用データ

- ・H22 国勢調査 500m メッシュ人口データ
- ・H22 国勢調査 年齢5歳階級別小地域人口データ

### 抽出・算出方法

#### 【沿線人口】

- ・抽出した路線のバス停を中心とした半径300mの円を作図し、円と重なる（ラインがかかる）メッシュを沿線地域として抽出（GISによる抽出）
- ・フリー乗降区間あり路線については、路線から300mのエリアを作図し、円と重なる（ラインがかかる）メッシュを沿線地域として抽出
- ・抽出したメッシュの人口合計値を沿線人口として算出

#### 【沿線高齢者人口】

- ・500mメッシュデータに年齢別データがないため、以下の方法で高齢人口を算出した。
- ・各メッシュの重心が含まれる町丁（H22 国勢調査：年齢5歳階級別小地域人口データを使用）の高齢化率をそのメッシュの高齢化率とし、総人口に高齢化率をかけあわせて沿線高齢者人口を算出した。

## （3）利用率の計算方法

### 計算方法

- ・利用率 = 利用居住者数 ÷ 沿線人口（沿線高齢者人口） × 100%
- ・利用居住者数 = 1日平均利用者数 ÷ 1.5
- ・1日平均利用者数 = H23 利用者数 ÷ 運行日数

### 備考

#### ○利用居住者数について

- ・運行の主目的を限定していることから、利用者は全て居住者による利用と設定する。
- ・全ての利用者が往復で利用した場合、1日平均利用者数の半分が利用居住者数となるが、コミュニティバスの往復利用割合は5割程度であるため、1日平均利用者数のうち半分は往復利用によるものと設定する（÷1.5とする）。

第3章 地域内フィーダー系統（路線）の利用率等の把握

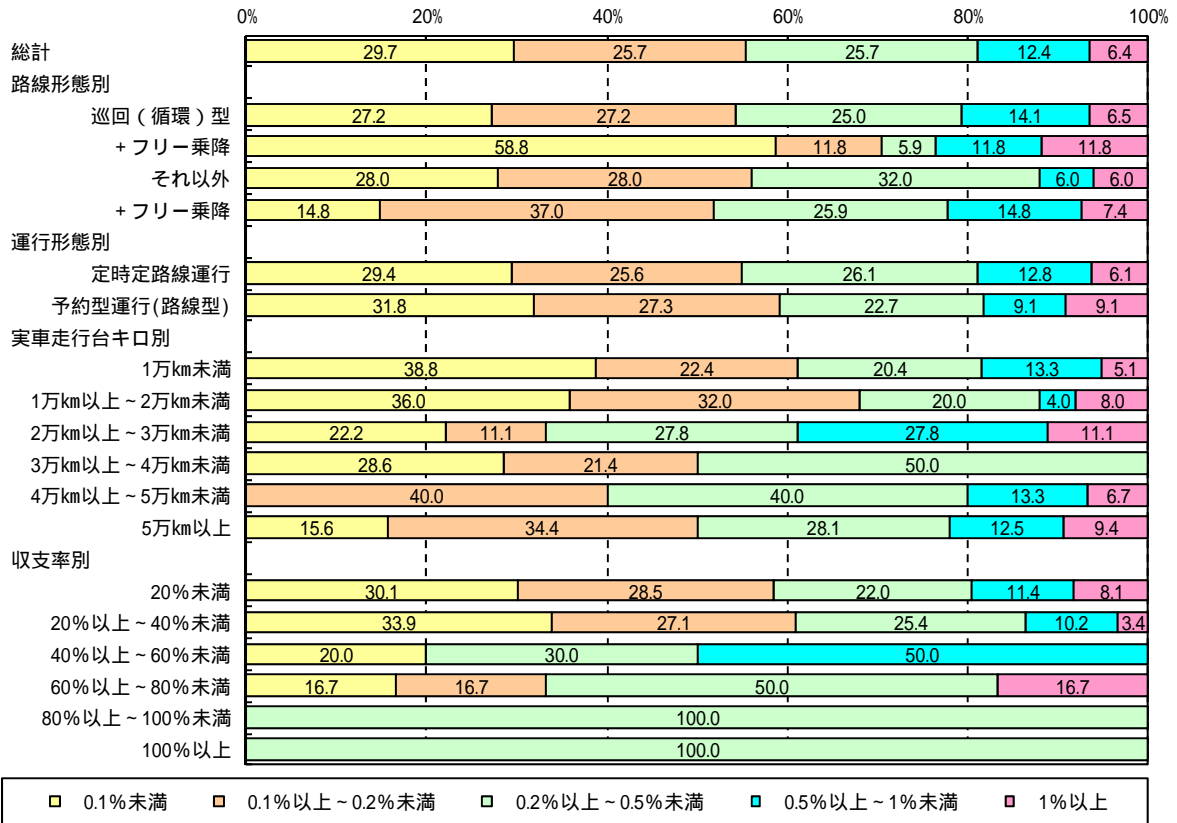


(4) 利用率の状況

1) 沿線人口に対する利用率について

全体で見ると、全体の8割以上は利用率0.5%未満と比較的低く、平均値は0.251%となっている。

沿線人口に対する利用率について（N=202）：路線別集計（一路線あたりの数値）



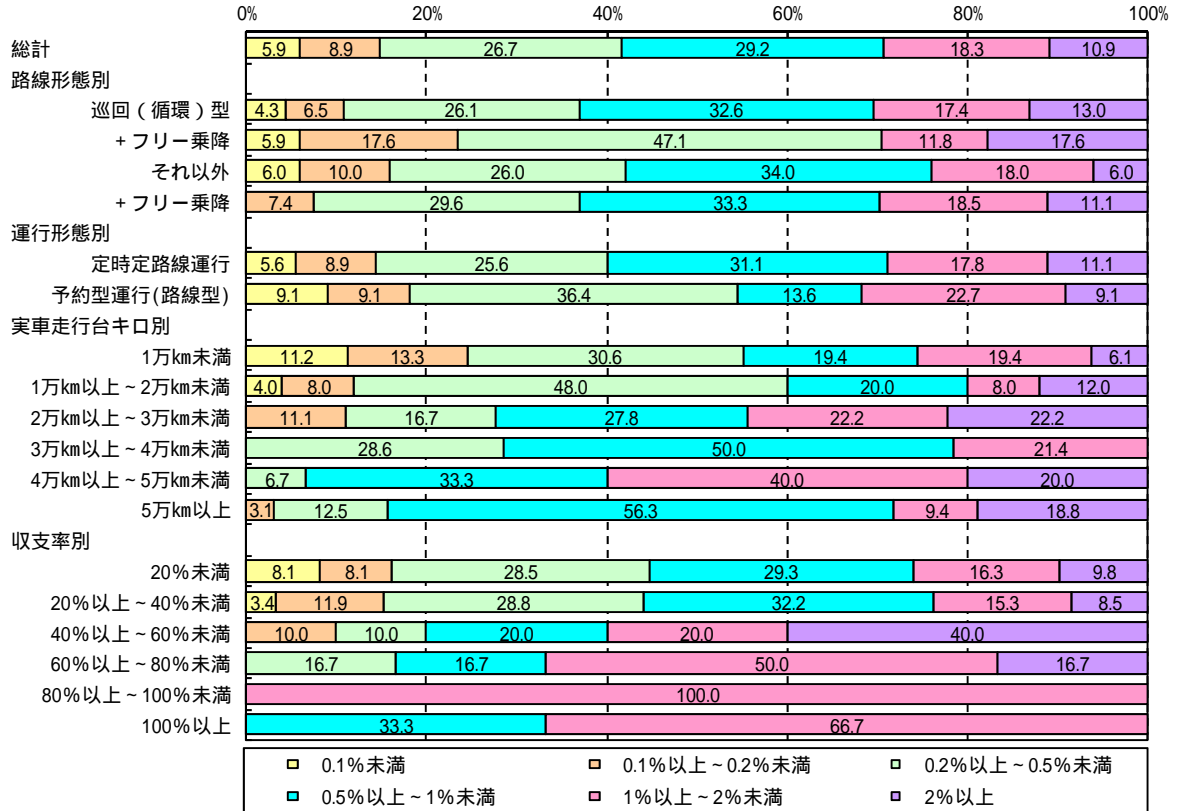
	0.1%未満	0.1%以上~0.2%未満	0.2%以上~0.5%未満	0.5%以上~1%未満	1%以上	総計	平均値%
総計	60	52	52	25	13	202	0.251
路線形態別							
巡回（循環）型	25	25	23	13	6	92	0.221
+フリー乗降	10	2	1	2	2	17	0.156
それ以外	14	14	16	3	3	50	0.331
+フリー乗降	4	10	7	4	2	27	0.219
運行形態別							
定時定路線運行	53	46	47	23	11	180	0.251
予約型運行(路線型)	7	6	5	2	2	22	0.240
実車走行台キロ別							
1万km未満	38	22	20	13	5	98	0.092
1万km以上~2万km未満	9	8	5	1	2	25	0.131
2万km以上~3万km未満	4	2	5	5	2	18	0.217
3万km以上~4万km未満	4	3	7			14	0.221
4万km以上~5万km未満		6	6	2	1	15	0.235
5万km以上	5	11	9	4	3	32	0.227
収支率別							
20%未満	37	35	27	14	10	123	0.165
20%以上~40%未満	20	16	15	6	2	59	0.207
40%以上~60%未満	2		3	5		10	0.530
60%以上~80%未満	1	1	3		1	6	0.553
80%以上~100%未満			1			1	0.303
100%以上			3			3	0.616



2) 沿線高齢者人口に対する利用率について

全体で見ると、約3割は利用率1%以上となっており、その平均値も1.063%と1%を超えている。  
 路線形態別では巡回型よりもそれ以外、運行形態別では予約型運行よりも定時定路線運行のほうが利用率が高い。

沿線高齢者人口に対する利用率について（N=202）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	0.1%未満	0.1%以上~0.2%未満	0.2%以上~0.5%未満	0.5%以上~1%未満	1%以上~2%未満	2%以上	総計	平均値%
総計	12	18	54	59	37	22	202	1.063
路線形態別								
巡回（循環）型	4	6	24	30	16	12	92	1.028
+フリー乗降	1	3	8	2	3	17	0.525	
それ以外	3	5	13	17	9	3	50	1.174
+フリー乗降		2	8	9	5	3	27	0.785
運行形態別								
定時定路線運行	10	16	46	56	32	20	180	1.068
予約型運行(路線型)	2	2	8	3	5	2	22	0.865
実車走行台キロ別								
1万km未満	11	13	30	19	19	6	98	0.352
1万km以上~2万km未満	1	2	12	5	2	3	25	0.470
2万km以上~3万km未満		2	3	5	4	4	18	0.854
3万km以上~4万km未満			4	7	3		14	0.922
4万km以上~5万km未満			1	5	6	3	15	1.134
5万km以上		1	4	18	3	6	32	1.057
収支率別								
20%未満	10	10	35	36	20	12	123	0.702
20%以上~40%未満	2	7	17	19	9	5	59	0.877
40%以上~60%未満		1	1	2	2	4	10	2.313
60%以上~80%未満			1	1	3	1	6	2.089
80%以上~100%未満					1		1	1.227
100%以上				1	2		3	2.557



### 第3章 地域内フィーダー系統（路線）の利用率等の把握



## (5) 利用率に影響を与える項目の考察

### 1) 相関分析

- ・利用率調査対象路線の202路線のうち、以下の説明変数データが全て揃っている177路線を対象とした相関分析を行った。
- ・対高齢人口利用率との相関係数をみると、最も高い項目が「年間運行回数」の0.351となっており、高齢人口に対する利用率と相関性が高いと考えられる項目はみられない。

r:相関係数	意味
0	相関なし
$0 <  r  < 0.2$	ほとんど相関なし
$0.2 <  r  < 0.4$	低い相関あり
$0.4 <  r  < 0.7$	相関あり
$0.7 <  r  < 1.0$	高い相関あり
1.0 または -1.0	完全な相関

	対高齢人口利用率	沿線人口	沿線高齢者人口	フィーダー形態	路線形態	乗降形態	運行形態	実車走行台キロ	運行開始時期	所要時間	路線キロ	年間運行回数
対高齢人口利用率	1.000											
沿線人口	-0.296	1.000										
沿線高齢者人口	-0.299	0.990	1.000									
フィーダー形態	-0.170	0.532	0.527	1.000								
路線形態	-0.076	-0.245	-0.234	-0.144	1.000							
乗降形態	-0.018	-0.228	-0.230	-0.109	0.249	1.000						
運行形態	-0.148	-0.233	-0.257	-0.161	0.330	-0.175	1.000					
実車走行台キロ	0.327	0.571	0.591	0.361	-0.394	-0.330	-0.433	1.000				
運行開始時期	-0.283	0.090	0.098	0.065	-0.047	0.158	-0.004	-0.087	1.000			
所要時間	-0.008	0.304	0.322	0.206	-0.158	-0.116	-0.282	0.350	-0.048	1.000		
路線キロ	0.074	0.316	0.320	0.054	-0.234	-0.084	-0.266	0.393	-0.117	0.724	1.000	
年間運行回数	0.351	0.508	0.518	0.327	-0.489	-0.331	-0.365	0.915	-0.061	0.082	0.198	1.000

フィーダー形態...1 バスフィーダー、2 鉄道フィーダー

路線形態.....1 巡回型路線、2 その他（路線型）

乗降形態.....1 フリー乗降なし、2 フリー乗降あり

運行形態.....1 定時定路線型、2 予約型



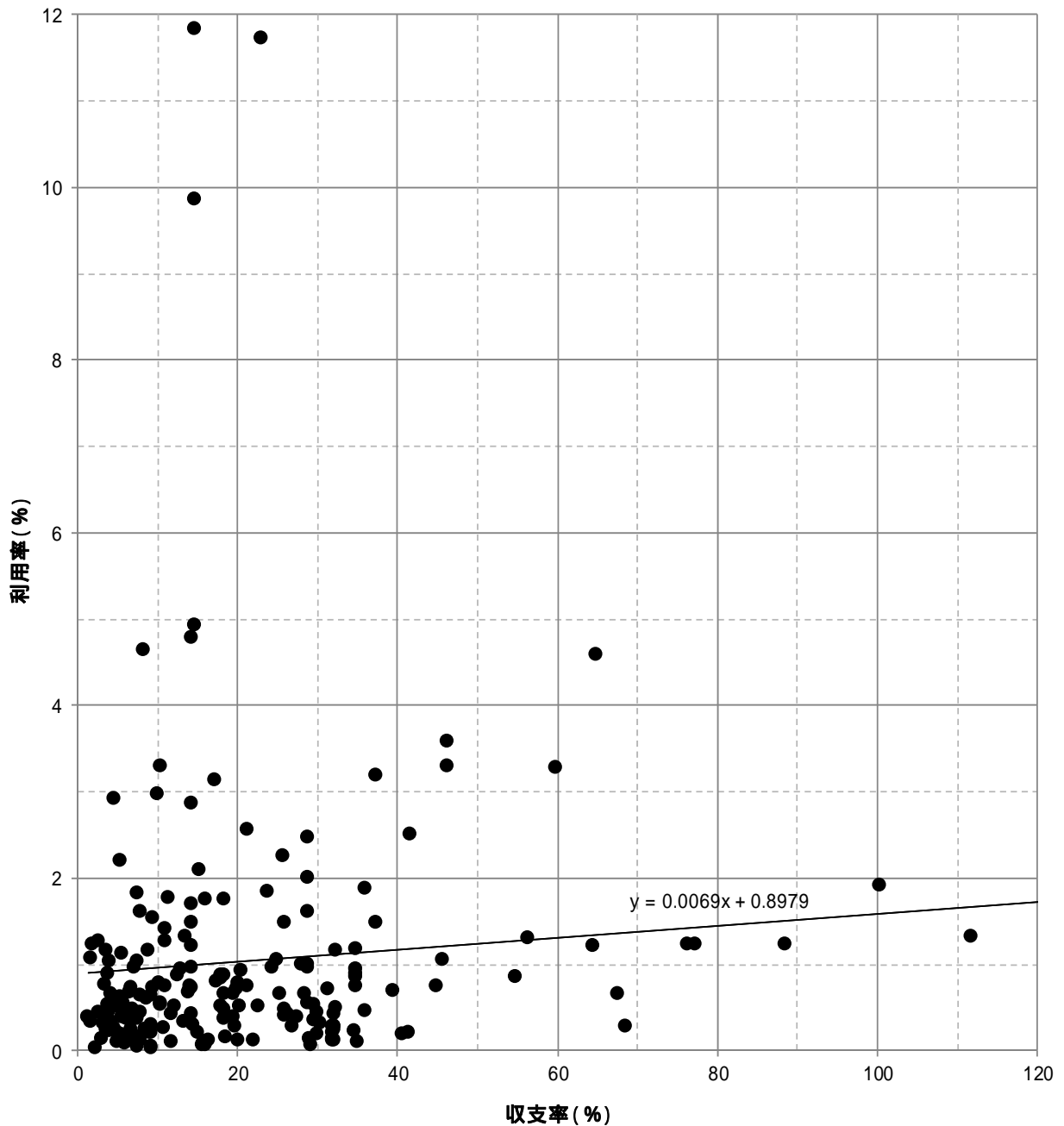
## 2) 利用率と収支率の関連性の考察

- ・利用率と収支率の関連性について、調査対象 202 路線すべてを対象とした相関分析を行ったが、その相関係数は 0.196 と低い。

	収支率	利用率
収支率	1.000	
利用率	0.196	1.000

- ・散布図で見ても非常にばらつきが大きい。

散布図





## 2. 2次トリップの状況把握

### (1) 調査概要

#### 使用データ等

- ・第4回北部九州圏パーソントリップ調査を使用
- ・コミュニティバスを利用したトリップのうち、鉄道駅とフィーダーしているバス停で降車するトリップを抽出し、その降車後の行動を調査

#### 対象バス停

- ・鉄道駅とフィーダーしているコミュニティバスのバス停

### (2) コミュニティバス降車後の状況

#### やよい

バス停名	降車後	トリップ数	目的
西鉄春日原駅前バス停降車後	西鉄天神大牟田線に乗換	23	通勤
	西鉄天神大牟田線に乗換	22	通学
JR春日駅バス停	病院	25	通院

#### まどか号

バス停名	降車後	トリップ数	目的
JR大野城駅バス停降車後	JR鹿児島本線に乗換	48	通勤
	JR鹿児島本線に乗換	25	レク
	自宅	27	帰宅

#### まほろば号

バス停名	降車後	トリップ数	目的
西鉄太宰府駅バス停降車後	西鉄太宰府線に乗換	9	通院
	病院	23	通院
	店舗等	27	レク
JR都府楼南駅バス停降車後	JR鹿児島本線に乗換	77	通勤

# 都道府県用アンケート

【貴都道府県の内容をご記入ください】

ご記入者の状況	
(1)都道府県名	
(2)担当部署	
(3)記入者（担当者）氏名	
(4)電話・FAX	
(5) e メールアドレス	

\* 担当部署・記入者（担当者）氏名は、交通関連担当を記載してください。  
\* メールアドレスは、個人のものではなく、所属課のアドレスを記載してください。

問B 貴都道府県における交通関連予算や国の補助金の活用状況についておたずねします。  
(平成23年度実績についてお答えください)

問B1 平成23年度の貴都道府県の「会計予算」と、そのうち「交通に関連する予算」を教えてください。  
各会計間でもし入れする重複部分はそのまま記載してください。純計にする必要はありません。

「交通に関連する予算」としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むものとしてください。

B1-1 「会計予算額」についてお答えください。

項目	回答欄(千円)	交通関係予算割合
総予算額(平成23年度)		
うち 一般会計予算		
うち 特別会計予算		
うち 公営企業会計予算		

B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額についてお答えください。また、交通に関連する  
バリアフリー関係予算についても内数でお答えください。(単位:千円)

項目	回答欄			
	一般会計	特別会計	公営企業会計	合計
鉄軌道関係	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
バス関係 (福祉・教育除く)	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
タクシー関係 (福祉・教育除く)	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
福祉関係 (福祉バスなど)	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
教育関係 (スクールバスなど)	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
旅客船関係	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
その他交通関係	予算額			0
	バリアフリー関係(内数)			0
交通関係 合計	0	0	0	0
バリアフリー関係 合計(内数)				0

問B2 貴都道府県が平成23年度に国から受けた交通関連補助額について、対象事業ごとにお答えください。

「交通関連補助額」については、上記「問B1」と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金とお考えください。(補助金には、負担金・交付金等を含みます。)

貴都道府県がわかる範囲でお答えください。

B2-1 国からの交通関連補助額についてお答えください。

項目	回答欄		
	省庁・部局名	補助事業名	補助額(千円)
国(国土交通省)からの補助額 *ただし運輸局関係を除く			
国(他省庁)からの補助額			
交通関係補助額 合計			0

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄の下側に回答欄を追加してお答えください。

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況についておたずねします。

問C3 貴都道府県における公共交通サービスに係る課題について教えてください。

C3-1 貴都道府県では、公共交通サービスを確保していくうえで、どのような地域の課題がありますか？  
 選択肢から最優先する課題に「 」を、次に優先する課題2つに「 」を記入してください。

項目	回答欄 を1つ、 を2つ	
市町村及び特定地域における移動（通院・通学・買物等）に対する利便性の低下		次の質問へ
中心市街地の衰退等によるまちのにぎわいの低下		
高齢者、障がい者の移動制約の発生		
自動車利用の増加による環境負荷の増大		
市町村合併による旧市町村間の地域間格差の発生・拡大		
その他（回答欄に自由記述）		
「地域の問題」の生じるおそれはない		

C3-2 貴都道府県管内に有する交通モードについて課題をお答えください。

以下の、選択肢のうち、交通モードごとに特に重要と思うもの1つに「 」を記入してください。

交通モード	選択肢	回答欄 モード毎に該当 する一つに
路線バス	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い（移動距離、移動時間、待ち時間）	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他（回答欄に自由記述）	
コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い（移動距離、移動時間、待ち時間）	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他（回答欄に自由記述）	
その他	回答欄に自由記述	

C3-3 貴都道府県では、公共交通サービスの確保に関する取り組みによって、

どのような、まちづくり、を目指していますか？

以下の、選択肢から特に優先しているもの1つに「 」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する全てに
利便性が高く、生活しやすいまち	
人が集まりやすい、にぎわいのあるまち	
高齢者や障がい者が移動しやすいまち	
過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち	
（市町村合併後の）旧市町村間の移動がしやすい、地域の一体性が確保・強化されたまち	
地域の安全が確保されたまち	
その他（回答欄に自由記述）	
わからない、今後検討する	

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

問D1 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

交通に関する計画や方針とは、都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、貴都道府県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画などの計画とお考えください。

		回答欄					
		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
計画名							
策定年次							
策定主体							
策定内容 該当するものに「 」	鉄軌道関連						
	路線バス関連						
	コミュニティバス・乗合 タクシー関連						
	離島航路関連						
	バリアフリー関連						
	その他						

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

問E 貴都道府県の市町村への関わり状況についておたずねします。  
(平成23年度実績についてお答えください)

問E1 公共交通サービス確保に関して市町村からの相談状況について教えてください。

E1-1 市町村から相談を受ける際の具体的な相談内容についてお答えください。  
以下の選択肢から該当するものすべてに「 」を記入してください。

項目	～のうち 該当する全てに 「 」を記入
交通計画の策定の方法に関する相談	
財政支援に関する相談	
近隣市町村との協議における調整や仲介	
民間事業者との協議における調整や仲介	
地域住民等と市町村との協議における調整や仲介	
他都道府県の市町村との協議における調整や仲介	
都道府県主体での取り組みの要請	
その他(回答欄に自由記述)	

E1-2 市町村から相談を受ける際の貴都道府県の対応状況についてお答えください  
以下の選択肢から該当するものすべてに「 」を記入してください。

項目	～のうち 該当する全てに 「 」を記入
相談を受け、具体的な対応策や適切なアドバイスを講じている	
貴都道府県だけで対応が難しいときは、運輸局(沖縄総合事務局を含む)等 国の機関や専門家等と相談の上、対応している	
相談は受けるが、人材や人員が不足しており、具体的な対応ができていない	
その他(回答欄に自由記述)	

問E2 公共交通サービス確保に関して市町村への支援の状況について教えてください。

E2-1 貴都道府県では、公共交通サービス確保に取り組む市町村(公益法人含む)に対し、  
財政支援を実施していますか？  
以下の選択肢から該当するものいずれかに「 」を記入してください。

項目	回答欄(いずれかに )	
市町村(公益法人含む)に財政支援を、している		次の質問へ
市町村(公益法人含む)に財政支援を、していない		



E2 - 2 貴都道府県が市町村(公益法人含む)に対して実施している公共交通サービスの確保に関する財政支援について、平成23年度における、国との協調補助により、貴都道府県が負担した額、都道府県単独補助額をお答えください。

項目		国との協調補助 (平成23年度) (千円)	都道府県単独 (平成23年度) (千円)
調査・計画策定に関する支援	公共交通に関する調査や計画の策定に関する補助		
運行に関する支援	コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の導入・維持に関する補助		
	その他(内容: )		

E2 - 3 貴都道府県では、地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みを実施していますか？  
以下の選択肢から該当するものいずれかに「 」を記入してください。

項目	回答欄(いずれかに )	
財政支援以外の取り組みを、している		次の質問へ
財政支援以外の取り組みを、していない		問Fへ

E2 - 4 貴都道府県が実施する、地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みの内容について、以下の選択肢から該当するものすべてに「 」を記入してください。

項目	~ のうち 該当する全てに 「 」を記入
市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス(地域公共交通会議の設置・運営に対する助言など)の実施、セミナー・研修等の実施	
複数市町村で取り組みを進める時の仲介、市町村担当者間の連携を進める際の仲介(コーディネーター役)	
市町村主宰の地域公共交通会議への参加	
都道府県による具体的な取り組みの実施(地域協議会など)	
都道府県としての、地域公共交通のあり方や指針についての検討	
その他(下欄に取組内容を自由記述)	
[自由記述欄]	

問F 貴都道府県における公共交通機関についておたずねします。  
(平成23年度実績についてお答えください)

問F1 平成23年度の貴都道府県における「都道府県が単独で補助しているバス路線、乗合タクシー、鉄軌道等及び離島航路」について教えてください。

問F1について、ここからは、平成23年度に運行・予算計上・補助等の実績のある「貴都道府県が単独で補助しているバス路線、乗合タクシー、鉄軌道等及び離島航路」についてお答えください。  
バス路線、乗合タクシーについては、コミュニティバス・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合)のうち、貴都道府県が何らかの金銭的支援をしている交通について、幅広くお答えください。  
なお、都道府県が交通事業者として運行・経営する公営バス(いわゆる都営バス等)は除きます。また、車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成23年度以前に補助したものを含む)、運営は交通事業者が行うが貴都道府県が補助をしているものは、本アンケートの対象とします。

事業区分は以下の様に ~ の区分に分類します。  
~ の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください

事業区分の分類
道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
スクールバス( ~ を除く)
病院等の送迎バス( ~ を除く)
鉄道・軌道・新交通・モノレール
海上交通(離島航路等)
~ 以外

F1-1 貴都道府県が単独で補助しているバス路線の概要をお答えください。

名称(路線名又は愛称等)						
事業者名						
事業区分(上記 ~ )から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
有償・無償の別      有償      無償						
貴都道府県の補助額(千円) 路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめることも可とします。						

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

F1-2 貴都道府県が単独で補助している鉄軌道等、離島航路の概要をお答えください。

名称(路線(航路名)又は愛称等)						
事業者名						
事業区分(上記 ~ )から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
貴都道府県の補助額(千円)						

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

問F2 平成23年度の貴都道府県における、交通事業者、学校、病院等が運営する地域公共交通について、貴都道府県が市町村との協調補助をしている路線等を教えてください。

事業区分は以下の様に ~ の区分に分類します。  
 ~ の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください

事業区分の分類
道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
スクールバス( ~ を除く)
病院等の送迎バス( ~ を除く)
鉄道・軌道・新交通・モノレール
海上交通(離島航路等)
~ 以外

問F2について、  
 路線バス等・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合)のうち、貴都道府県が市町村との協調補助をしている交通について、お答えください。  
 車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成23年度以前に補助したものを含む)についても、本アンケートの対象とします。

(単位/千円)

名称(路線(航路)名又は愛称等)						
事業者名						
事業区分 (上記 ~ )から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア						
運行する市町村名 (該当する市町村全てを記載してください。)						
有償・無償の別 有償 無償						
貴都道府県の補助額 路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめることも可とします。						

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

なお、ご回答いただきました本アンケート調査の内容につきまして、調査実施機関より、電話およびメール等でご確認させていただきます。お手数ですが、何卒、ご理解ください。

# 市町村用アンケート

【市町村の内容をご記入ください】

ご記入者の状況	
(1)市町村名	
(2)担当部署	
(3)記入者（担当者）氏名	
(4)電話・FAX	
(5) eメールアドレス	

\* 担当部署・記入者氏名は、交通関連担当を記載してください。  
\* メールアドレスは、個人のものではなく、所属課のアドレスを記載してください。

問B 貴市町村における交通関連予算や国・都道府県等の補助金の活用状況についておたずねします。(平成23年度実績についてお答えください)

問B1 平成23年度の貴市町村の「会計予算額」と、そのうち「交通に関連する予算額」を教えてください。  
各会計間で行き入れする重複部分はそのまま記載してください。純計にする必要はありません。

「交通に関連する予算」としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、人の移動を支援する施策で自家用車及び貨物輸送に係る移動に係るものを除き、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むものとしてください。

B1-1 「会計決算額」についてお答えください。

項目	回答欄(千円)
総決算額(平成23年度)	
うち 一般会計決算	
うち 特別会計決算	
うち 公営企業会計決算	

B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額についてお答えください。  
また、交通に関連するバリアフリー関係予算についても内数でお答えください。

(単位:千円)

項目		回答欄			合計
		一般会計	特別会計	公営企業会計	
鉄軌道関係	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
バス関係 (福祉・教育除く)	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
タクシー関係 (福祉・教育除く)	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
福祉関係 (福祉バスなど)	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
教育関係 (スクールバスなど)	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
旅客船関係	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
その他交通関係	予算額				0
	バリアフリー関係(内数)				0
交通関連 合計		0	0	0	0
バリアフリー関係 合計(内数)		0	0	0	0
交通関連予算の割合		#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

注) 色のセルは自動計算されますので、記入はご不要です。

問B2 貴市町村(法定協議会を含む)が平成23年度に国や都道府県から受けた交通関連補助額についてお答えください。

「交通関連補助額」については、上記「問B1」と同様の定義とします(補助金には、負担金・交付金を含みますが、地方交付税交付金は市町村の一般財源となるため、除外してください。) 複数市町村にまたがる路線については、受け取った市町村が全額計上をしてください。

B2 - 1 国(国土交通省)・国(他省庁)と都道府県からの交通関連補助額についてお答えください。

項目	回答欄				
	省庁・部局名	補助事業名	補助対象	補助率(%)	金額(千円)
国(国土交通省)からの補助 <small>*ただし運輸局関係を除く</small>					
国(他省庁)からの補助					
都道府県からの補助					
<b>補助金総額</b>					<b>0</b>

注) 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄の下側に回答欄を追加してお答えください。

注) 色のセルは自動計算されますので、記入はご不要です。

注) 「補助対象」欄は、プルダウンメニューから選択願います。

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況についておたずねします。

問C1 貴市町村における「地域公共交通」に関する施策を取扱う部署について教えてください。

C1-1 貴部署の「地域公共交通」施策の専任担当者・兼任担当者数及び主な業務内容をお答えください。

貴部署について			
専任担当者数(人)	兼任担当者数(人)	項目	兼任担当者の主な業務内容 (該当する全てに )
人	人	総合計画・企画	
		交通	
		都市計画・まちづくり	
		土木・建設	
		生活・環境	
		福祉	
		教育	
		観光	
		その他(自由記述)	

注) 記入者が所属されている課室の主なる業務

C1-2 その他の部署で「地域公共交通」施策を担当されている場合、専任担当者・兼任担当者数及び主な業務内容をお答えください。

その他の部署について			
専任担当者数(人)	兼任担当者数(人)	項目	兼任担当者の主な業務内容 (該当する全てに )
人	人	総合計画・企画	
		交通	
		都市計画・まちづくり	
		土木・建設	
		生活・環境	
		福祉	
		教育	
		観光	
		その他(自由記述)	

合計

専任担当者数	兼任担当者数
0人	0人

注) 色のセルは自動計算されますので、記入はご不要です。

問C2 貴市町村における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。

C2-1 貴市町村では、地域公共交通の確保・維持(例:交通空白地域、不便地域の生活交通を確保するためのコミュニティバス・乗合タクシーの運行/地域内の交通ネットワークの再編など)を図るための取り組みを進める上で、どのような課題を抱えていますか。抱えている課題に該当するものをお答えください。(複数回答可)(課題がない場合はご回答不要です。)

課題の内容	回答欄
	(該当するものに 。 除く)
交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)の協力が得られない。	
1 新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。	
2 地域公共交通の再編の検討に消極的	
3 その他	
道路管理者との連携が円滑でない。	
1 バス停設置、改修等に伴う道路占用に理解が得られない。	
2 車両限界の関係で通行に理解が得られない。	
3 その他	
県警との連携が円滑でない。	
1 バス停設置等に伴う道路の使用に理解が得られない。	
2 大型車両、狭隘な道路等における車両の通行に理解が得られない(通行の実験を含む)。	
3 フリー乗降区間の設定に理解が得られない。	
4 その他	
市民住民、利用者の理解・協力が得られない。	
1 地域公共交通の運行本数・時間の見直し、停留所の見直しに理解が得られない。	
2 運賃又はその制度の見直しに理解が得られない。	
3 地域公共交通体系の刷新に理解が得られない。 例)新システムの導入、バス転換など	
4 利用促進、周知等に協力を得られない。	
5 その他	
専門部署がない、人材が不足している。 例)公共交通担当専任職員がいない。	
地域公共交通の確保・維持・改善に資する情報が不足している。	
1 財政支援に関する制度情報が不足している	
2 助言や会議のまとめ役等を依頼できる有識者の候補の情報が不足している	
3 課題の対応策を立案するためのアイデアにつながる実践的な情報が不足している。	
4 申請書の作成テクニックに関する情報が不足している。	
5 事業評価の仕組みづくりに資する情報が不足している。	
6 その他	
地域公共交通の確保・維持の企画の際の相談相手がいない。	
市町村の役所内部での連携・理解(予算面も含む)が不足している。 例)予算措置への理解がない。 市の重要政策との位置づけが無い。	
そもそも財源が十分手当てし難い。	
どのように取り組んでよいか手がかりがない。	
その他(自由記述)	



問C2-2 貴市町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？

以下の選択肢から該当するものすべてに「 」を記入してください。

注)問C2-1で「 」印の方はご回答不要です。

項目	回答欄(該当全てに )
交通事業者(協会等含む。)	
他の市町村の担当者	
都道府県の担当者	
九州運輸局(本局)の担当者	
九州運輸支局の担当者	
九州地方整備局の担当者	
有識者・学識経験者 (任意:回答欄に具体的な有識者名を記入して下さい)	
コンサルタント	
特に相談する必要はない	
相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	
その他(回答欄に自由記述)	

問C3 貴市町村における公共交通サービス確保の取り組みについてお答えください。

C3-1 貴市町村では、公共交通サービスを確保していくうえで、どのような地域の課題がありますか。

以下の、選択肢から最優先する課題に「 」,次に優先する課題2つに「 」を記入してください。

項目	回答欄( を1つ を2つ)	
市町村全体及び特定地域における移動 (通院・通学・買物等)に対する利便性の低下	}	次の質問へ
中心市街地の衰退等によるまちのにぎわいの低下		
高齢者、障がい者の移動制約		
自動車利用の増加による環境負荷		
市町村合併による旧市町村間の地域間格差		
その他(回答欄に自由記述)		
「地域の問題」の生じるおそれはない		問C4へ

C3-2 貴市町村管内に有するバス交通について課題をお答えください。

以下の、選択肢のうち、特に重要と思うもの1つに「 」を記入してください。

注) 貴市町村が該当するモードのみお答えください。

交通モード	選択肢	モード毎の課題 モード毎に 該当する一つに
路線バス	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他(回答欄に自由記述)	
コミュニティバス	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他(回答欄に自由記述)	
乗合タクシー (路線を定めて、 予約に応じて運行)	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他(回答欄に自由記述)	
乗合タクシー (一定の区域内を 予約に応じて運行)	利用者の減少	
	他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	
	事業者の経営状況の悪化	
	その他(回答欄に自由記述)	

問C4 貴市町村が「目指すすがた」に対する公共交通の取り組みについて教えてください。

C4-1 貴市町村では、公共交通サービスの確保に関する取り組みによって、

どのような、まちづくり、を目指していますか？

以下の、選択肢から特に優先するもの1つに「 」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する1つに
利便性が高く、生活しやすいまち	
人が集まりやすい、にぎわいのあるまち	
高齢者や障がい者が移動しやすいまち	
過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち	
(市町村合併後の)旧市町村間の移動がしやすい、地域の一体性が確保・強化されたまち	
地域の安全が確保されたまち	
その他(まちづくり以外も含む。回答欄に自由記述)	
わからない、今後検討する	

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

問D1 貴市町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

交通に関する計画や方針とは、都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、貴市町村独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画などの計画とお考えください。

		回答欄					
		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
計画名							
策定年次							
策定主体							
策定内容 該当するものに「 」	鉄軌道関連						
	路線バス関連						
	コミュニティバス・乗合 タクシー関連						
	離島航路関連						
	バリアフリー関連						
	その他						

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

問E 貴市町村における公共交通機関についておたずねします。  
(平成23年度実績についてお答えください)

問E1 平成23年度の貴市町村における「地域公共交通」について教えてください。

問E1について、

**民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー**(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合)のうち、**貴市町村が何らかの金銭的支援をしている交通**について、幅広くお答えください。  
また、車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成22年度以前に補助したものを含む)は、本アンケートの対象とします。

E1-1 平成23年度の貴市町村における『市町村が運営するコミュニティバス・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗の場合)』や、『貴市区町村がなんらかの金銭的支援をしている非営利団体(NPO)、第3セクター、住民等が運営する交通(鉄軌道等・海上交通を除く)』について、**路線ごとに状況をお教えください。**

注)市町村自身が公営交通事業者として運行・経営する**公営バスは除きます。**

事業区分について、ここでは事業区分を以下の ~ の区分に分類します。  
~ の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください

事業区分の分類
道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
道路運送法第4条に基づく、「市町村借上げによる無料バス・タクシー」
道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」
道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」
道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
~ 以外で、形態に関わらず運賃の対価を得ているもの

選択肢から選ぶ設問は、選択肢の番号を記載してください。(ただし、自由記載のものを除く。)

路線毎のデータとなっていない場合は、一定の条件(系統キロ比、走行台キロ比など)を設定して按分してください。

また、1路線を複数市町村が協同で運営・運行している場合、市町村ごとに分割せず、路線全体に対する実績を関係する市町村でご調整の上、一の市町村よりお答えください。

便によって、一部経由の異なるものがある路線については、キロ程10%以内までは同一路線として扱ってください。ただし、生活ネットワーク計画を協議した協議会等において、キロ程20%以内として同一路線として決められているものも同様とさせていただきます。

生活交通ネットワーク計画において、別系統として中継されているものは、それぞれ別路線として扱ってください。

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

(注1) 実車運転をした全てのバスの年間の走行距離です。

(注2) 実車走行台キロに回送など実車運転以外の走行分を加えた走行距離です。

(注3) 地方交付税は地方自治体の一般財源ですので、地方自治体の補助と二重計上になってしまうと思料されますので、国の補助に含めないようお願いいたします。

(注4) 起点から終点に向かうものを「下り」、その逆を「上り」と整理してください。

循環線の場合は、時計回りを「下り」欄に、反時計回りを「上り」欄に記入してください。

一方方向の循環の場合は、「下り」欄にご記入ください。

	路線1	路線2	路線3
1. バス・乗合タクシー等の名称・愛称をご記入ください。			
2 - 1. 路線形態についてお答えください。 巡回(循環)型 それ以外 フリー乗降あり			
2 - 2. 運行形態についてお答えください。 定時定路線運行 路線不定期運行(路線を定めて、予約に応じて運行) 区域運行(一定の区域内を予約に応じて運行)			
3. 有償・無償の別を次の選択肢から、いずれかをお答えください。 有償 無償			
4. 運行開始時期をご記入ください(年月を西暦で記入)。 記入例) 2005年8月 200508			
5. 事業区分を、前頁の事業区分 ~ の選択肢から、いずれかをお答えください。			

6. 運行の段階を次の選択肢から、いずれかをお答えください。 実証(試験)運行段階、本格運行段階				
7. 運行の主目的を次の選択肢から、2つまでお答えください。 通勤、通学、通院、買い物、観光、その他				
7-1. 現在の運行の前身がスクールバス、病院バス、福祉バス、企業バスである場合は、経緯を次の選択肢から、お答えください。  スクールバスを混乗化、スクールバスから移管、病院バスを混乗化、病院バスから移管、福祉バスを混乗化、福祉バスから移管、企業バスを混乗化、企業バスから移管、その他(自由記述)				
8. 事業の運営主体を次の選択肢から、いずれかをお答えください。 貴市町村、他市町村、第3セクター、非営利団体、住民等、その他(自由記述)				
9. 事業の運行主体を次の選択肢から、いずれかをお答えください。 貴市町村、他市町村、民間事業者、第3セクター、非営利団体、住民等、その他(自由記述)				
10. 運行主体名を教えてください。 委託であれば、委託先を記入するなど、実際に運行を行っている者をお答えください。				
11. 運行事業者との契約状況を次の選択肢から、いずれかをお答えください。 自主運行、委託、指定管理者、その他(自由記述)				
12. 協議会等の設置状況について次の選択肢から、いずれかをお答えください。 地域公共交通会議、運営協議会、法定協議会、その他任意の会議(分科会等)、設置していない				
13. 使用車両台数を、お答えください(単位:台)。 使用車種・定員(運転手含む)が分かる資料もご提供下さい。	定員11人以上			
	定員11人未満			
14. 路線(系統)の所要時間をお答えください(単位:分)。 ただし、区域運行については1日のサービス提供時間を、時間単位でお答えください。(単位:時間)				
15. 路線キロ(系統キロ)をお答えください(単位:km)。 ただし、区域運行は除く。				
16. 1日運行回数と運行日数をお答え下さい(単位:回)。 往復型は1往復を1.0回(片道0.5回)、循環型は1循環を1回、区域運行は1運行を1回としてお答え下さい。 区域運行は、運行実績のうち一日平均の運行回数をお答え下さい。 祝祭日は、月～日曜日と異なる場合は記載下さい。	月曜日			
	火曜日			
	水曜日			
	木曜日			
	金曜日			
	土曜日			
	日曜日			
	祝祭日			

16 - 1. 年間実車走行台キロ(注1)をお答え下さい。 運行期間が1年に満たない場合は、運行期間もご記入ください			
16 - 2. 年間総走行台キロ(注2)をお答えください。 運行期間が1年に満たない場合は、運行期間もご記入ください			
17 - 1. 始発時間をお答えください。	:	:	:
17 - 2. 終発時間をお答えください。	:	:	:
18. 利用者制限について次の選択肢から、該当するもの全てをお答えください。 制限なし、 学生限定、 高齢者限定、 障がい者限定、 その他(回答欄に自由記述)			
19. 運賃制度について次の選択肢から、いずれかをお答えください。 均一運賃、 ソーン運賃、 対距離別運賃、 その他(回答欄に自由記述)			
20. 小人運賃を設定している場合は、「 」印を記載して下さい。			
21. 運賃割引導入状況(無料化含む)について次の選択肢から、該当するもの全てをお答えください。 高齢者割引、 乗り継ぎ割引、 障がい者割引、 定期・回数券、 往復割引、 フリー切符、 その他(回答欄に自由記述)			
22. デマンドシステムを導入している場合、システムの種類をお答えください。 平成23年度に使用しているものをお答えください。 東大型、 NTT型、 タクシー会社の無線、 NPO、 その他			
23. デマンドシステムを導入している場合、その初期費用をお答えください。(単位:千円) 平成23年度に使用しているものをお答えください。			
24. 年間運行経費をお答えください(単位:千円)。			
25. 年間運行経費のうち、デマンドシステムのシステムにかかる経費(ランニングコスト)をお答えください(単位:千円)。			
26. 年間収入額をお答えください(単位:千円)。 補助金・交付金・負担金等を含みます。			
27. 年間収入のうち、運賃収入額をお答えください(単位:千円)。			
28. 年間収入のうち、運賃外収入額をお答えください(単位:千円)。 補助金は含みません			
29. 上記28.の運賃外収入の内訳について次の選択肢から、該当するもの全てをお答えください。 広告収入、 住民負担、 地元企業負担、 寄付、 その他(回答欄に自由記述)			
30. 国からの補助額をお答えください(単位:千円)(注3)。 運輸局関係は除いてください。			
31. 都道府県からの補助額をお答えください(単位:千円)。			
32. 貴市町村からの補助額をお答えください(単位:千円)。			
33. その他の者からの支援寄付額(住民、企業の協賛金等)をお答え下さい(単位:千円)。			
34. 年間総利用者数をお答えください(単位:人)。	平成23年度		
	平成22年度		
	平成21年度		
35. 1便当たりの平均利用者数をお答えください(単位:人)。 往復型は片道を1便、循環型は1循環を1便、区域運行は1運行を1便としてお答えください。	平成23年度		
	平成22年度		
	平成21年度		
36. 最も利用の多い便の運行時間帯を教えてください(上り、下り(注4)それぞれ)。 不明な場合は、把握されている概ねの時間帯をご記入ください。	上り		
	下り		
37. 今後の見直しについて次の選択肢からいずれかをお答えください。 継続、 廃止、 変更(自由記載)			

E1-2 データを按分している場合は、採用した按分ルールをお教えてください。

回答欄	
-----	--

E1-2 平成23年度の貴市町村における『交通事業者が運営するバス・乗合タクシー』について  
 貴市町村が補助している路線等を教えてください。  
 事業区分については、下記の 事業区分の ~ をご参照ください。

**問E1-2について、**  
 路線バス・乗合タクシーで**貴市町村が何らかの金銭的支援をしている(していた)交通**について、お答えください。  
 なお、**市町村自身が公営交通事業者として運行・経営する公営バス及び 問E1-1でお答え頂いたものは除き、他の市町村が公営交通事業者として運行・経営する公営バスを含みます。**

事業区分について、ここでは事業区分を以下の ~ の区分に分類します。  
 ~ の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください

<b>事業区分の分類</b>	
	道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
	道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
	道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
	道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
	~ 以外で、運賃の対価（収受の形態を問いません）を得ているもの

(単位/千円)

名称(路線名又は愛称等)					
事業者名					
事業区分(上記 ~ )から番号を選んでください)					
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)					
貴市町村の補助額 <small>路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめることも可とします。</small>					
貴市町村の支援額(広告提供など、補助以外の支援に該当するもの)					
その他の補助額(住民、企業等) <small>路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめることも可とします。</small>					

**記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。**

E1-3 問E1-1及びE1-2の他に、平成23年度に貴市町村が何らかの支援等の関与を行っている交通及び貴市町村自身が運行している交通について教えてください。

**問E1-3について、**

問E1-1、1-2及び市営バス等以外の交通についてお答えください。  
定められた路線を定期的に運行するものをお答えください。  
災害やイベント、旅館の送迎等による単発的なものは除きます。  
把握しておられる限りで結構です。

区分について、ここでは以下の ~ に分類します。

市町村、NPO等の自家用車を活用した無償運送（ ~ を除く）
スクールバス
病院の送迎バス
福祉の無料バス
その他企業、学校、病院以外の社会福祉法人等による無料送迎バス

名称(路線名又は愛称等)						
運行者名						
区分(上記 ~ )から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						

記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

【アンケート添付書類】

バス路線図、時刻表、利用案内等のパンフレットで実際に配付された印刷物(コピー可)がありましたら、ご提供願います。インターネットで閲覧できる場合はURLをご教示に代えていただければ結構です。

URL

記入欄

印刷物をご提供いただける場合は、郵送または本局・運輸支局の担当者に直接お渡し頂きますと幸いです。

上記 について、貴市町村のご事情により対応が困難な場合は、最新版を当方に1ヶ月間お貸しください。

駅、バス停、港、空港からの移動(二次トリップ)について、調査したものがあれば

その成果物(様式自由)をご提供ください。

また、お手数をおかけしますが、どの路線の資料かわかるよう印をつけていただくようお願いいたします。

**アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。**