



九州管内における コミュニティバス・乗合タクシーの 実態について

平成25年3月

国土交通省

九州運輸局



アンケート調査の概要

(1) アンケートの配布・回収方法

電子メールによるアンケート調査票等の配布・回収

(2) 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)

(3) 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%

(4) 調査対象

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「コミュニティバス・乗合タクシー」

「平成23年4月1日～平成24年3月31日(23年度)」に運行実績があるもの

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

公営バス(いわゆる市営バス等)は対象外



交通関連予算や国・県補助金 の活用状況

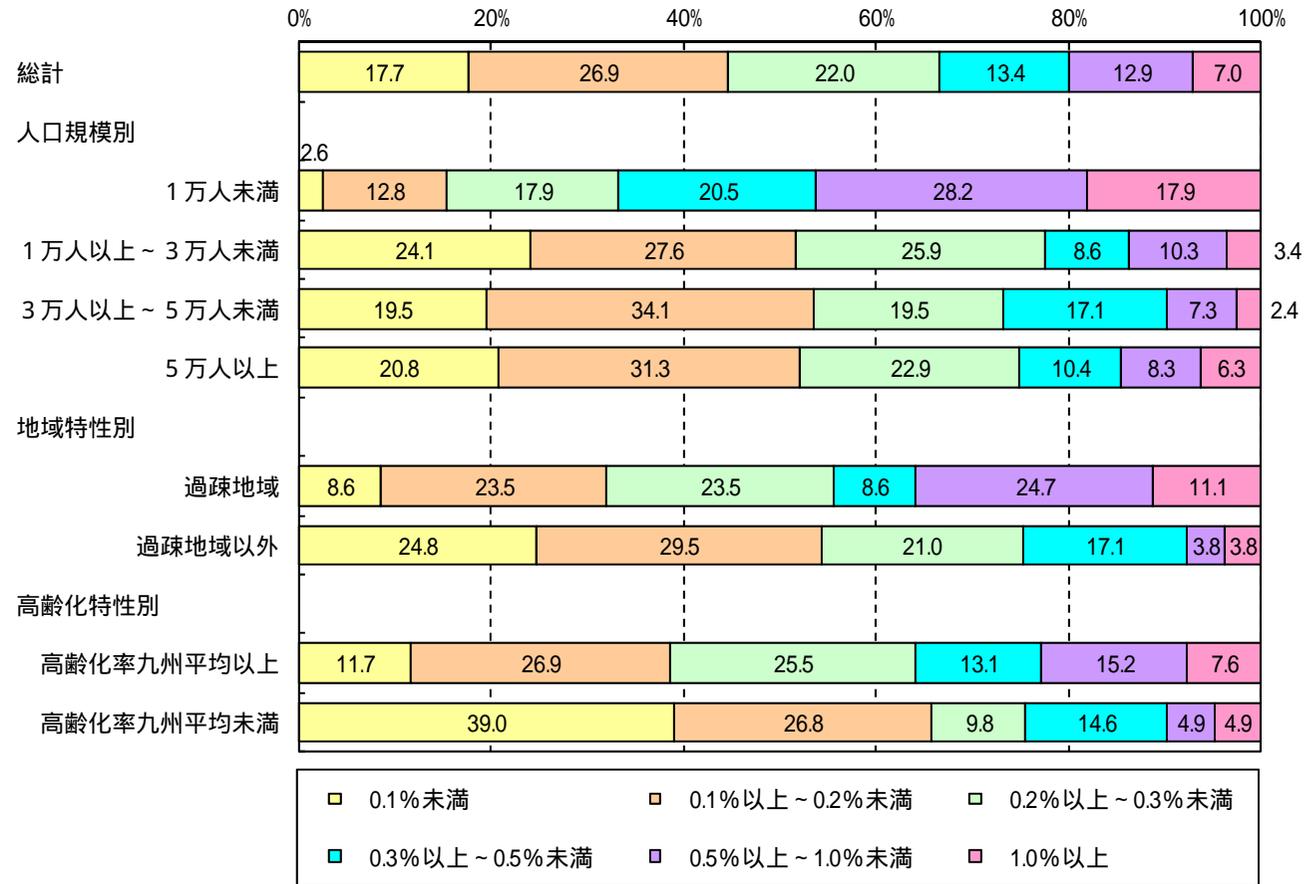


総予算額に占める交通関連予算の割合

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

「人口1万人未満」「過疎地域」「高齢化率九州平均以上地域」では公共交通関連予算割合が比較的高い市町村が多い

総予算額に占める交通関連予算の割合（N=186：不明除く）



(1) 交通関連予算の状況について



地域公共交通施策の推進状況

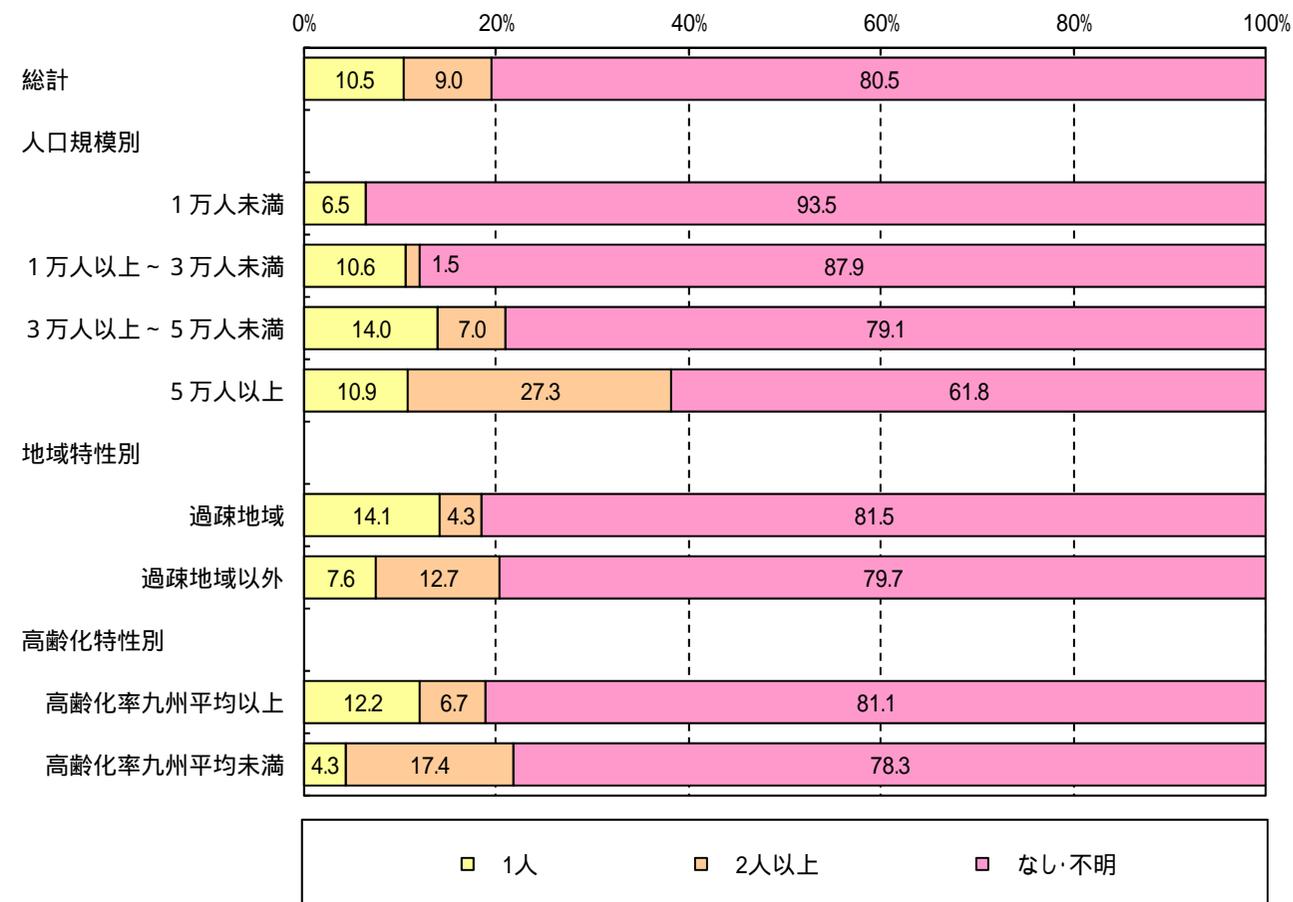


1) 公共交通等の専任担当者数について

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

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る

公共交通等の専任担当者数 (N=210)



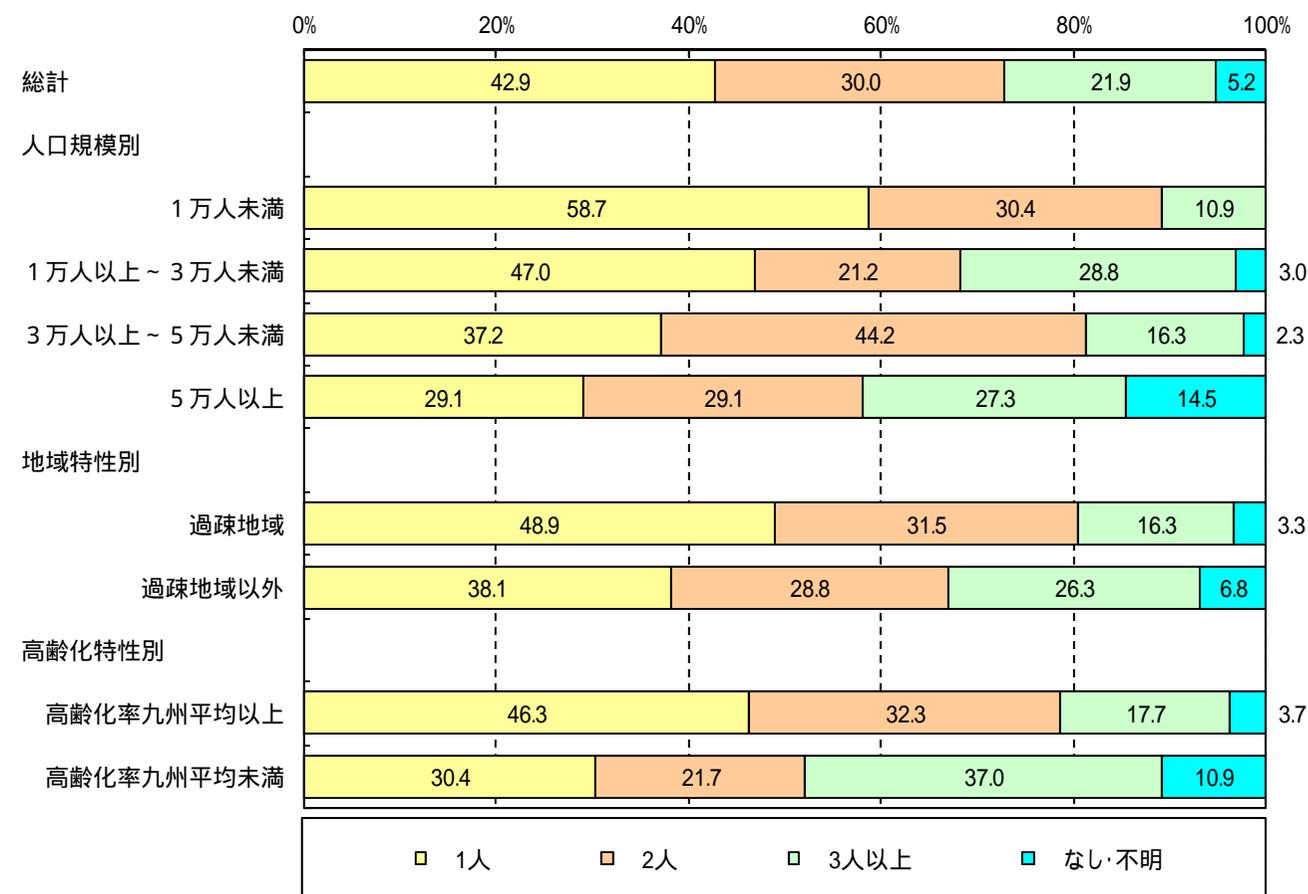
(1) 公共交通施策担当部署について

2) 公共交通等の兼任担当者数について

ほとんどの市町村で兼任の担当者が配置されている

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 (N=210)

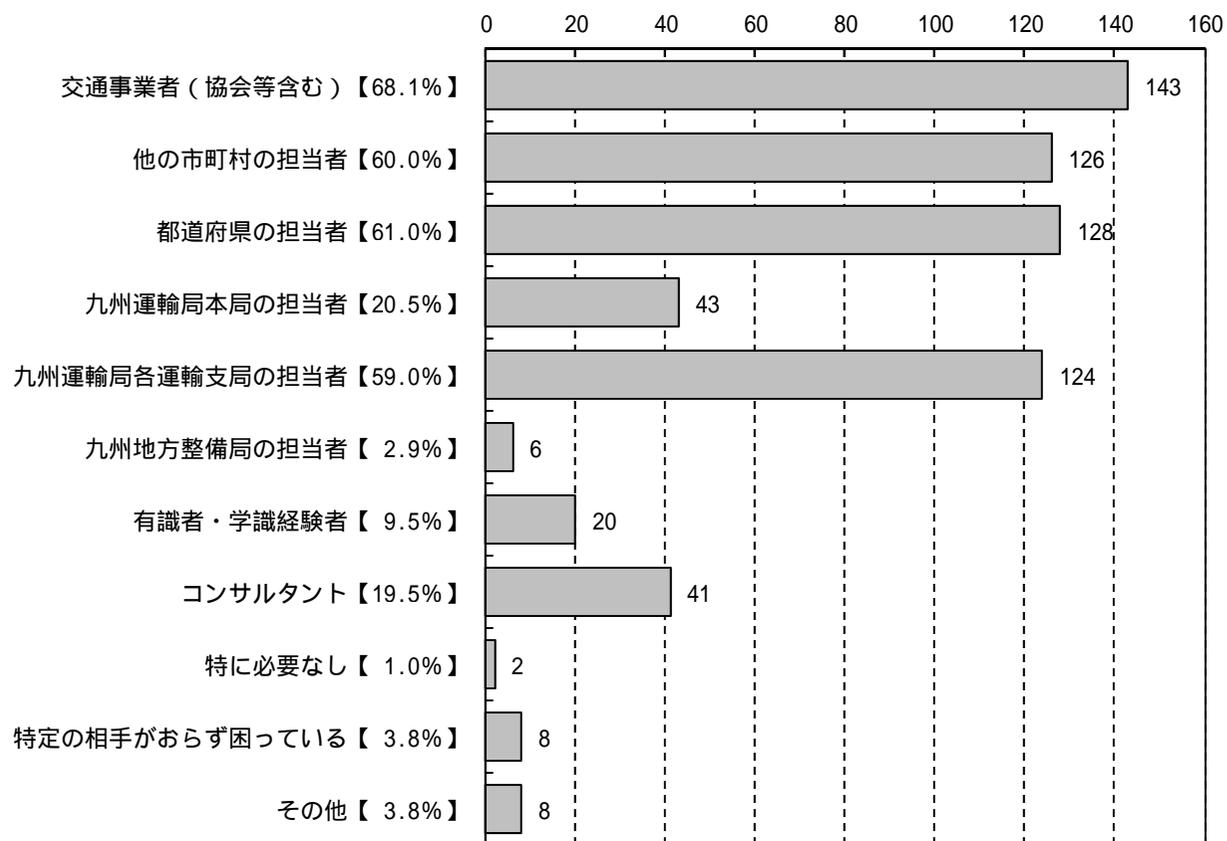


(1) 公共交通施策担当部署について

日常的に相談する相手について

「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
た市町村が多い

日常的に相談する相手 (N=210)



【 】内の数字は総数 (210) に対する割合

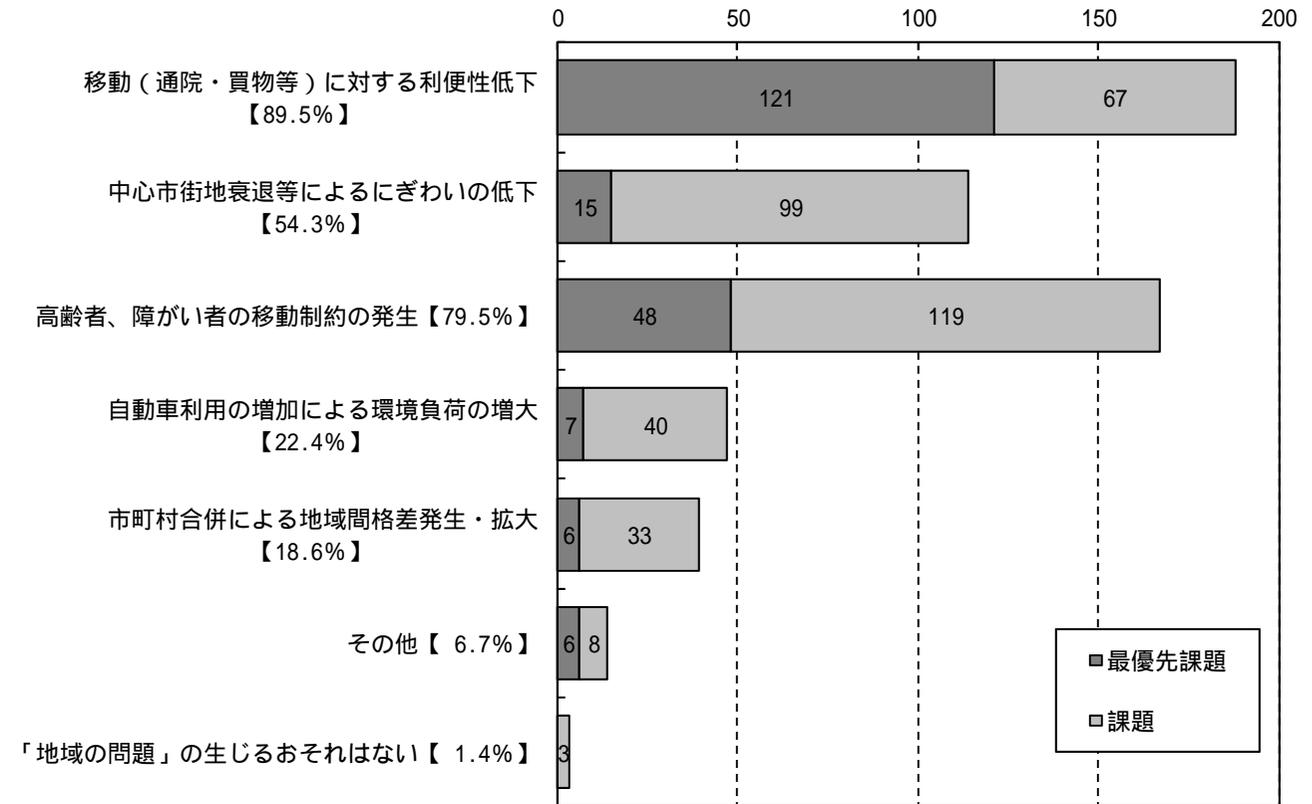
(2) 日常的に相談する相手について

公共交通サービス確保の取り組みについて

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

○それが最優先課題であると回答している市町村も多い

公共交通サービス確保の地域課題 (N=210)



【 】内の数字は総数(210)に対する割合



地域公共交通の状況



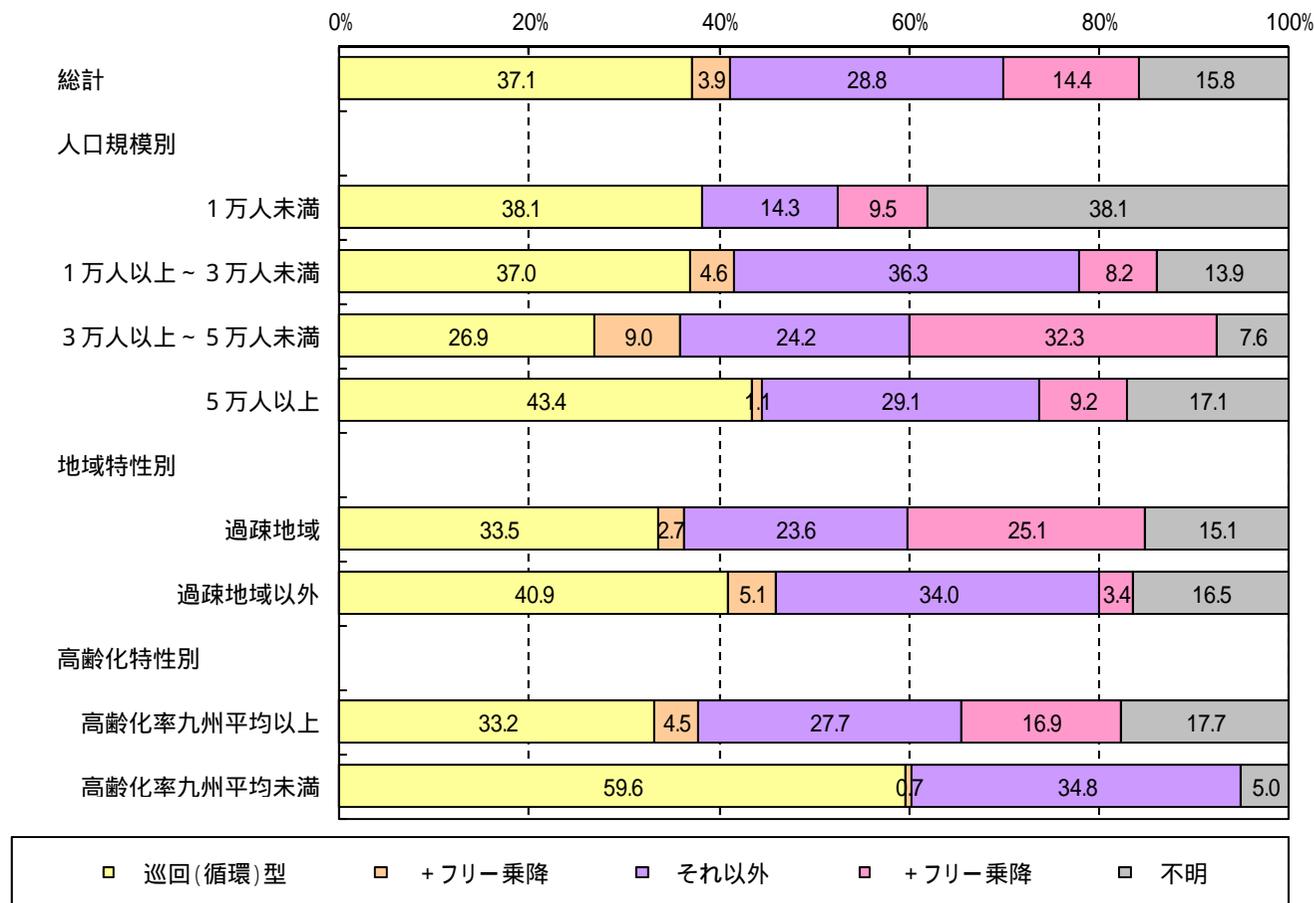
1) 路線形態について

「巡回(循環)型」が41.0%、「それ以外」が43.2%とその割合はほぼ同じ

過疎路線や高齢化路線では「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)



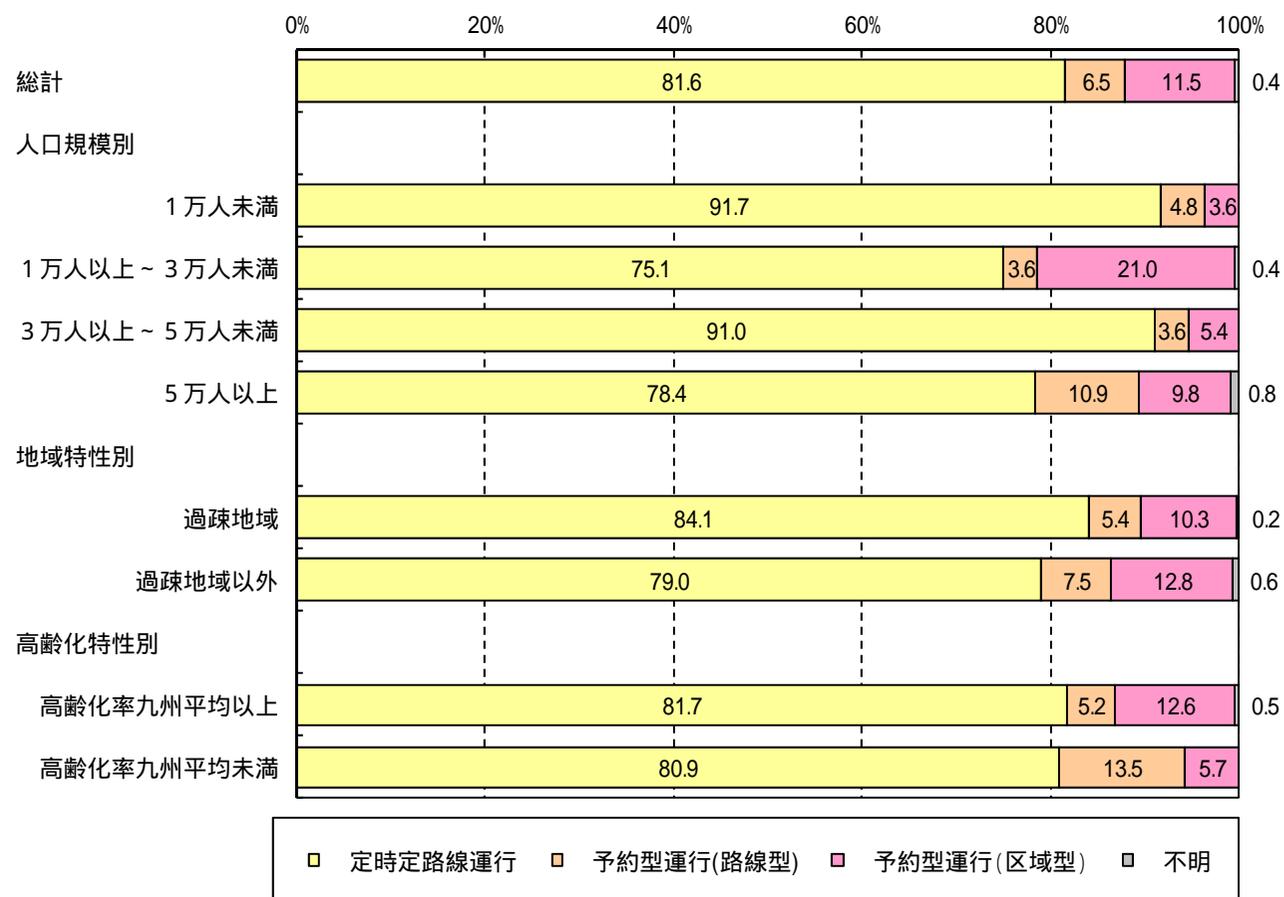
(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

2) 運行形態について

「定時定路線
運行」路線が多い

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

運行形態について (N=945) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

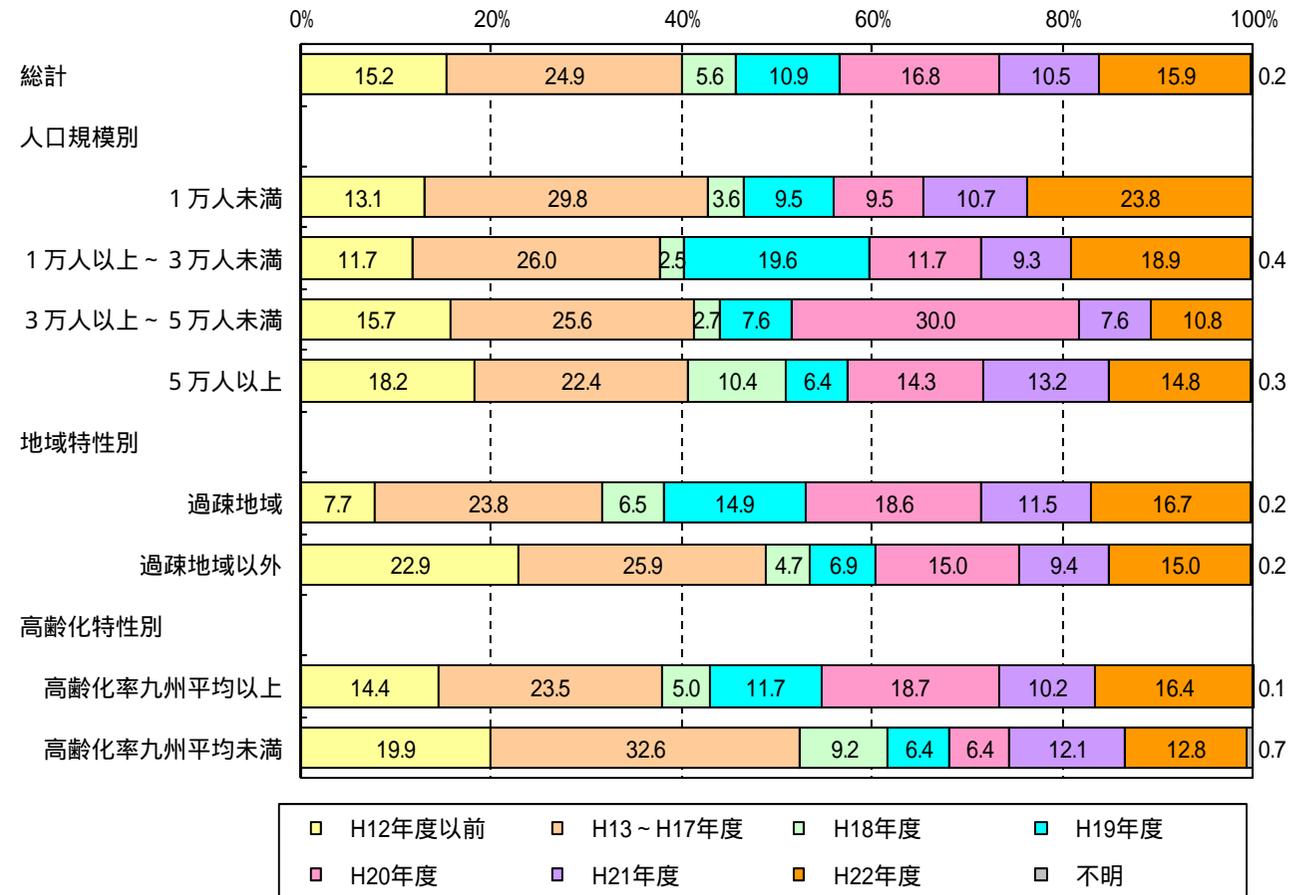
3) 運行開始時期について

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高い

特に過疎路線では最近5年間に運行開始された路線が2/3以上

高齢化路線でも61.9%と高い

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)



(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

4) 事業区分について

「法4条路線定期運行」を実施している市町村が最も多い

○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)」	160	28	13%	20%
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」	28	4	2%	3%
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%
全路線 総計	945	142	68%	100%

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

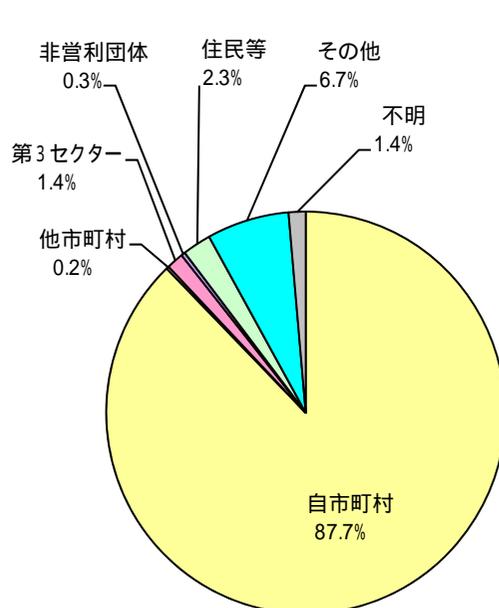
(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

5) 事業の運営主体・運行主体について

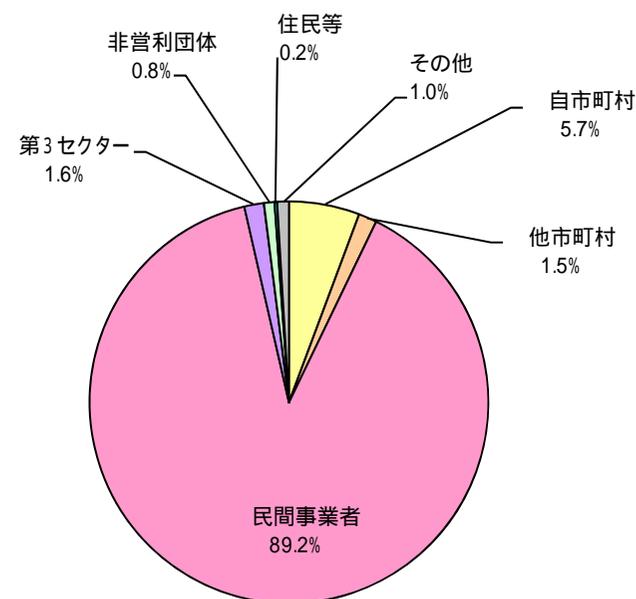
事業の運営主体は「**自市町村**」という回答が最も多い

事業の運行主体は「**民間事業者**」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)



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)



(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

6) 運行の主目的と事業者との契約状況について

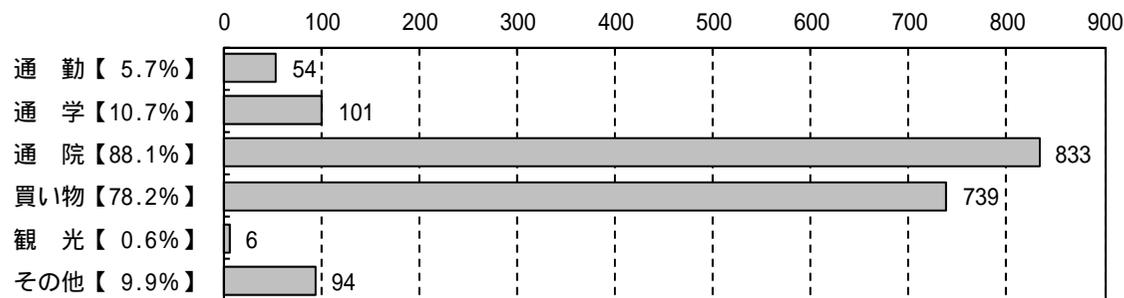
運行の主目的で最も多いものは「通院」であり、全体の約9割に該当

「買い物」と回答した市町村も多い

「観光」を主目的とした運行は少ない

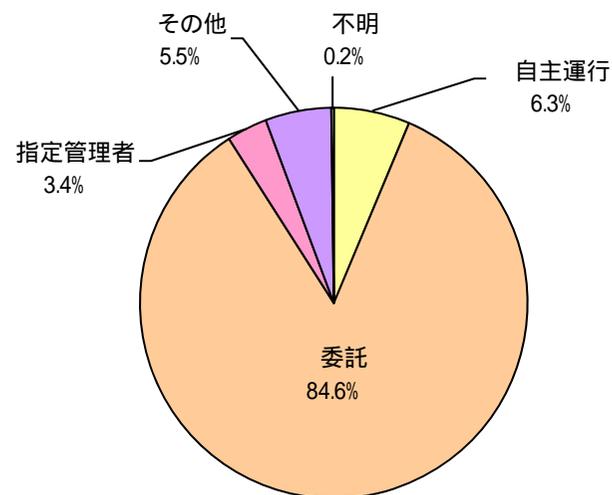
○「委託」によって運行事業者と契約しているという回答が多い

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

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)



(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

7) 使用車両台数について

定員11人以上車両の使用台数平均値は1.24台

○1台以下の台数で運行されている路線が多い

11人未満車両を使用している路線は少ない

○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大きい

	定員11人以上車両					定員11人未満車両				
	1台以下	1台～	なし・不明	総計	平均値：台	1台以下	1台～	なし・不明	総計	平均値：台
総計	441	101	403	945	1.24	196	95	654	945	2.16
人口規模別										
1万人未満	51	12	21	84	1.37	20	4	60	84	1.58
1万人以上～3万人未満	137	18	126	281	0.94	83	34	164	281	2.08
3万人以上～5万人未満	103	17	103	223	1.42	37	11	175	223	1.92
5万人以上	150	54	153	357	1.33	56	46	255	357	2.51
地域特性別										
過疎地域	230	17	231	478	1.00	107	28	343	478	1.55
過疎地域以外	211	84	172	467	1.44	89	67	311	467	2.69
高齢化特性別										
高齢化率九州平均以上	387	64	353	804	1.17	168	88	548	804	2.24
高齢化率九州平均未満	54	37	50	141	1.58	28	7	106	141	1.57
路線形態別										
巡回（循環）型	196	52	103	351	1.24	82	13	256	351	1.19
+フリー乗降	14	17	6	37	2.40	5		32	37	1.00
それ以外	94	19	159	272	1.20	72	65	135	272	2.77
+フリー乗降	38	2	96	136	0.93	21		115	136	1.00
運行形態別										
定時定路線運行	427	99	245	771	1.25	114	47	610	771	2.12
予約型運行（路線型）	6		55	61	0.67	14	21	26	61	3.20
予約型運行（区域型）	6		103	109	0.83	68	27	14	109	1.84

平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

8) 所要時間について

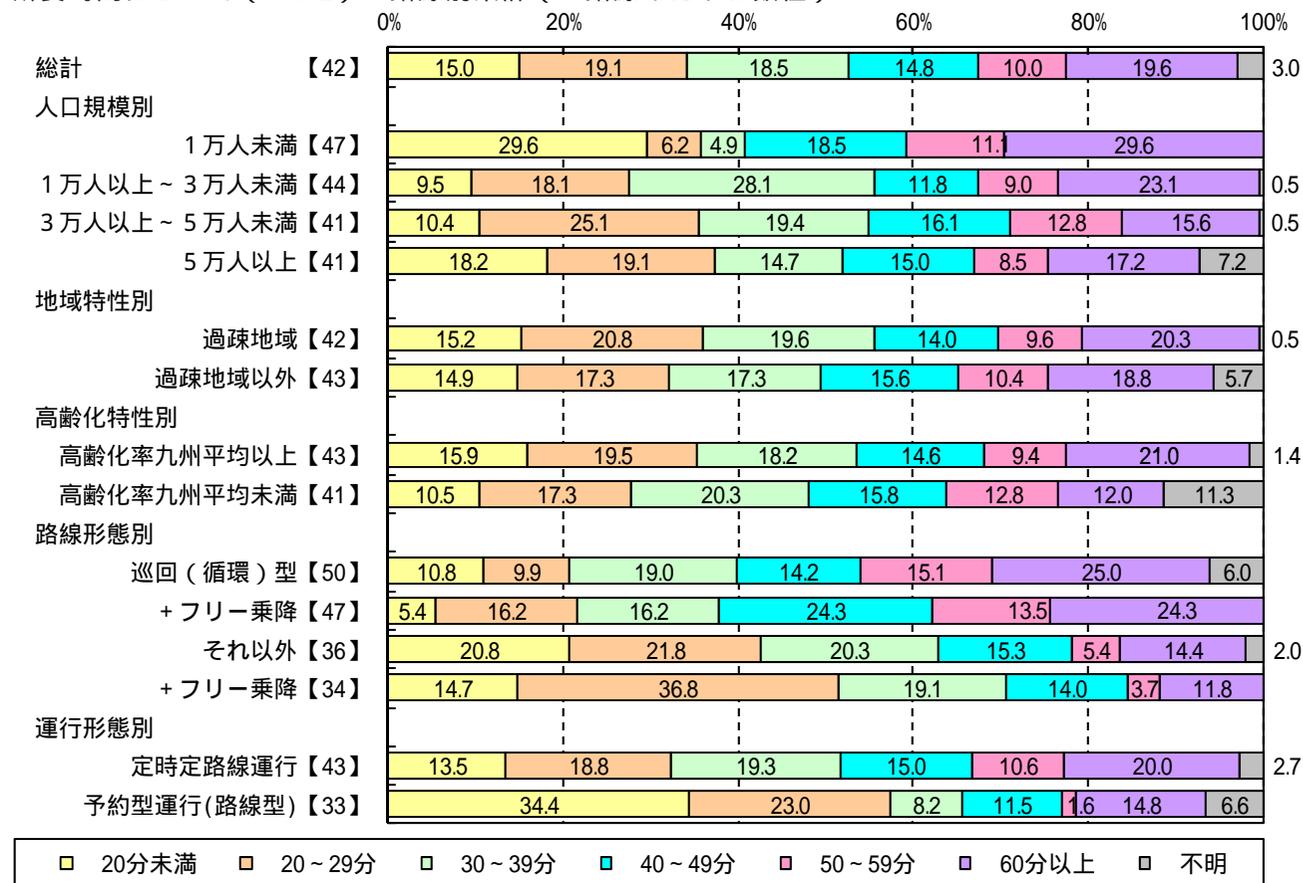
平均所要時間は
42分

○所要時間60分以上の
路線が多い

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
割合が高い

1日のサービス
平均時間は約5
時間

所要時間について (N=832) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

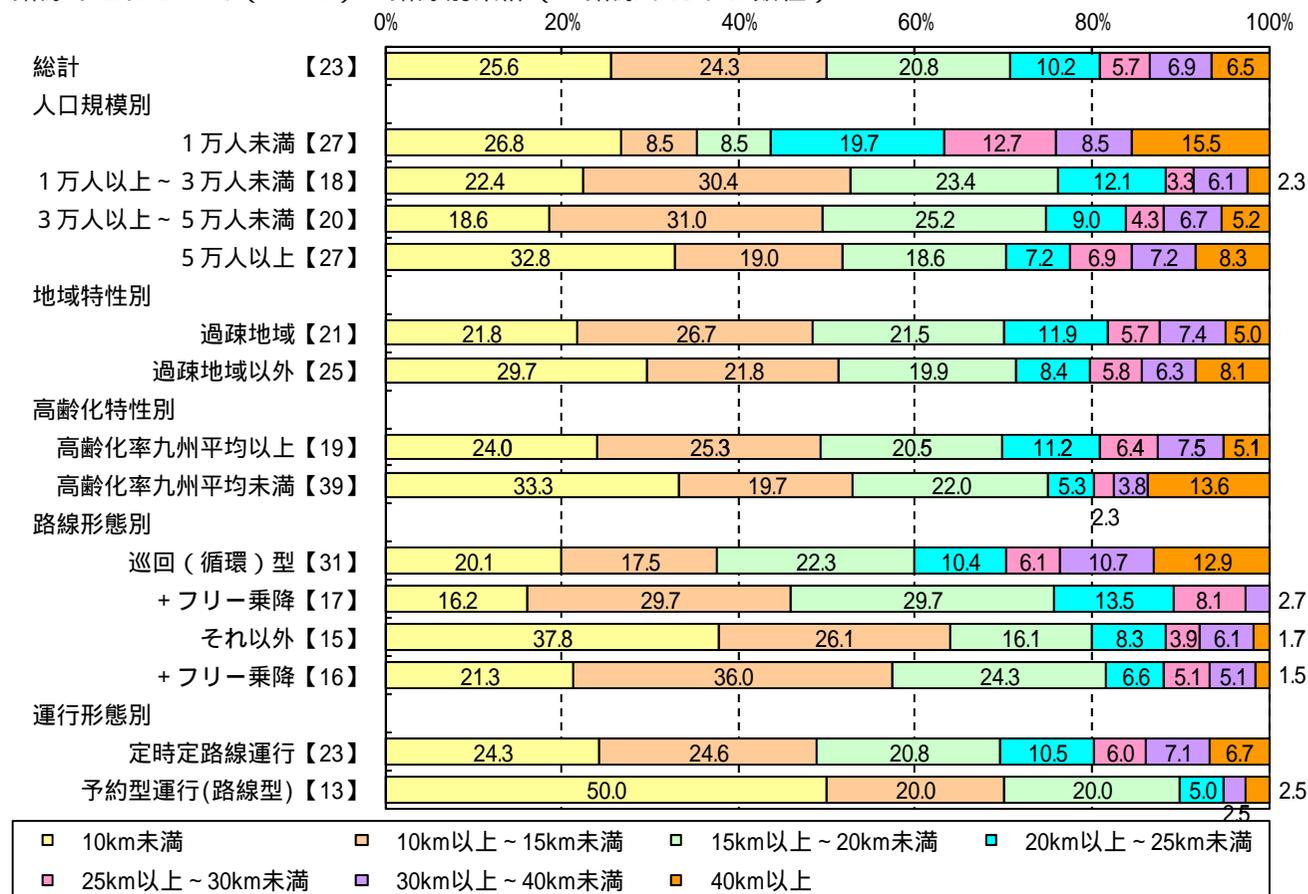
9) 路線キロについて

平均路線キロは
23km

○人口1万人未満
市町村の路線で
は路線キロ
「25km以上」の割
合が高く、平均値
も27kmと大きい

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

10) 年間運行回数について

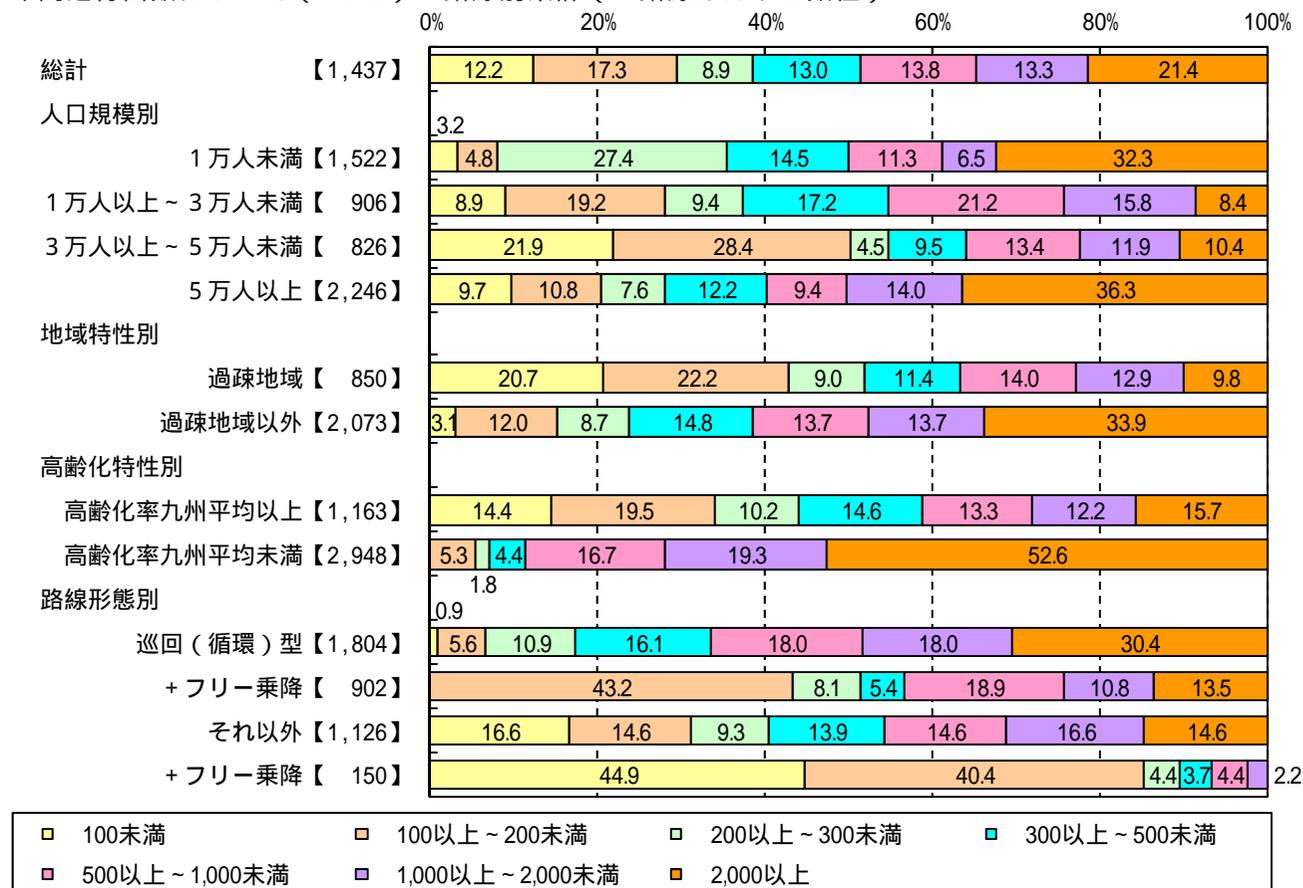
○年間運行回数の
平均値:1,437回
(往復)

○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、
平均値も大きい

巡回型路線の平
均値のほうが大
きい

過疎路線、高齡
化路線の平均値
はそれ以外に比
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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(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 1) 一週間あたりの運行回数について

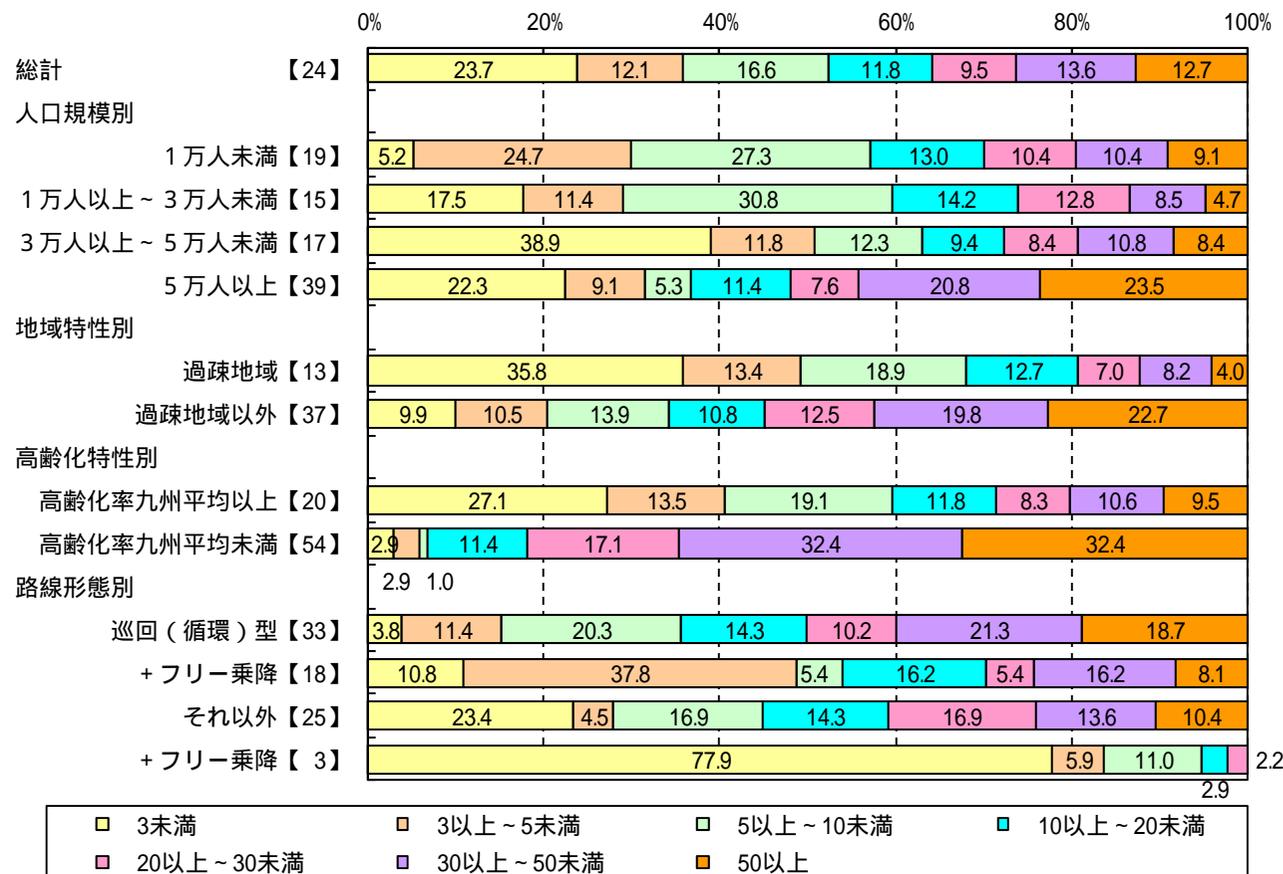
○一週間あたり運行回数の平均値:24回(往復)

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、平均値も高い

路線形態別で見ると巡回型路線の平均値のほう大きい

過疎路線、高齢化路線の平均値はそれ以外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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

12) 年間実車走行台キロについて

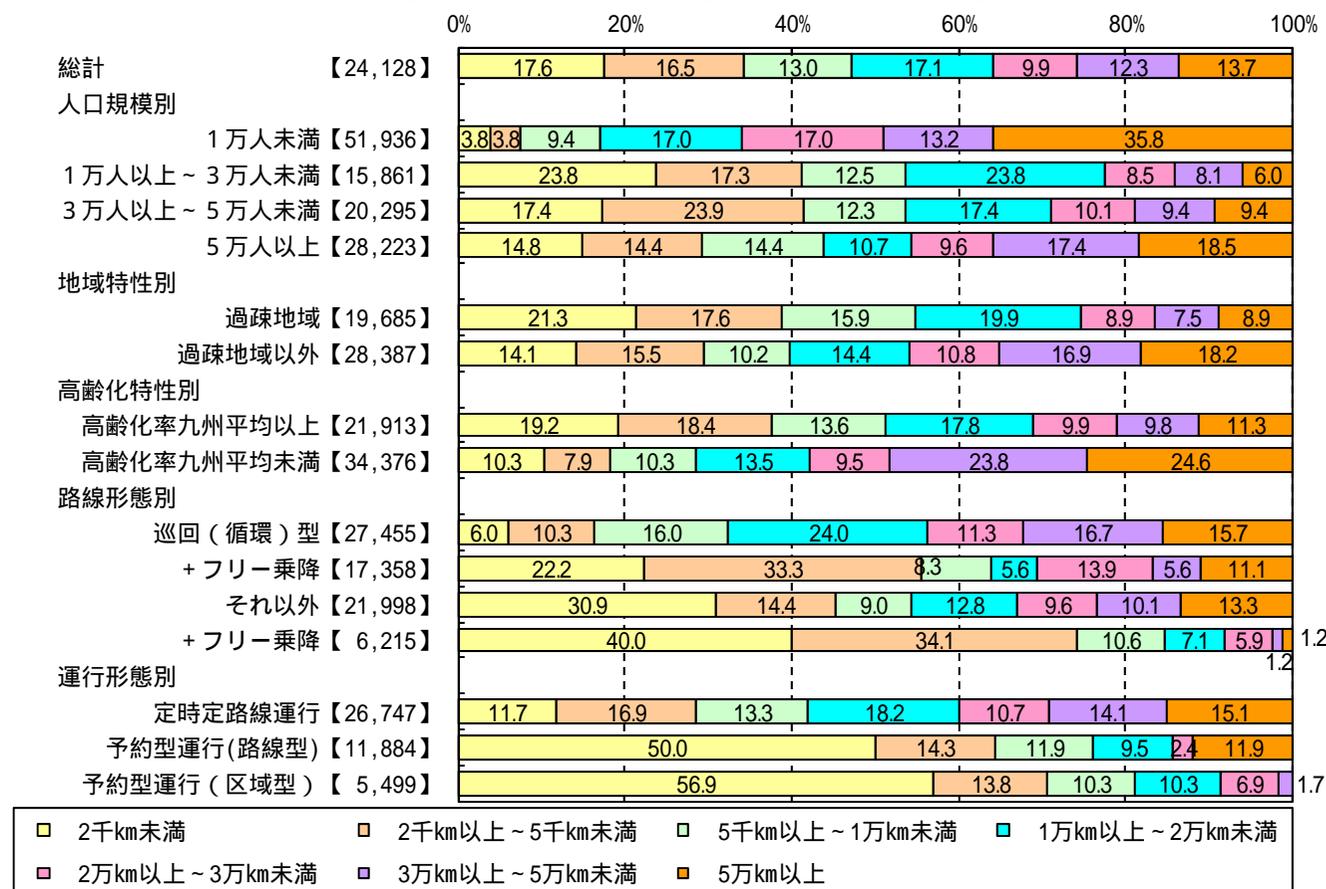
○年間実車走行台
キロの平均値：
24,128km

人口1万人未満
市町村の路線で
は「5万km以
上」の割合が高く、
平均値も大きい

過疎路線、高齢
化路線の平均値
はそれ以外路線
に比べて小さい

路線形態別では
巡回型、運行形
態別では定時定
路線運行の平均
値が大きい

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

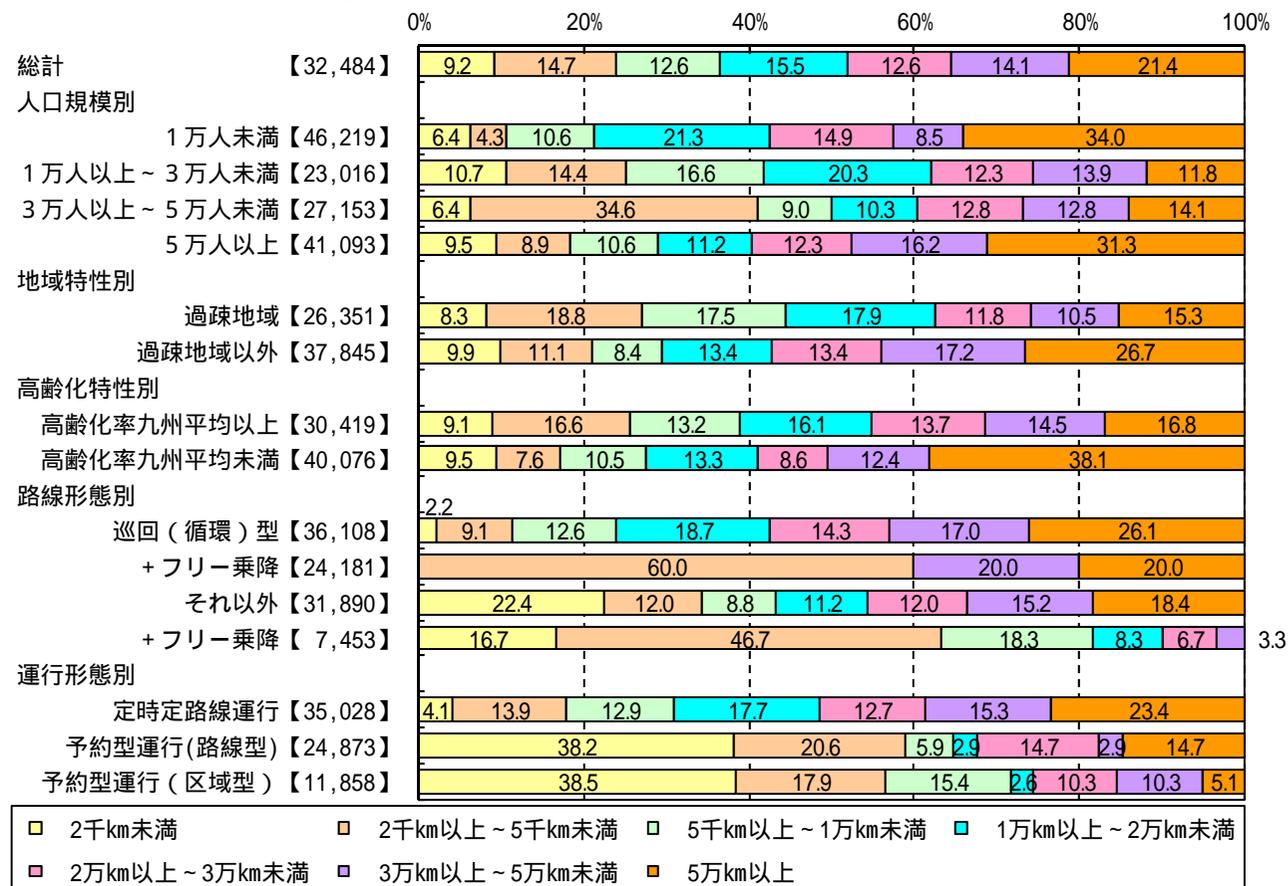
13) 年間総走行台キロについて

○年間総走行台キロの平均値：
32,484km

○総走行台キロ / 実車走行台キロは1.18と、実車よりも約2割増しとなっている

両方のデータがある路線のみを対象とした集計

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

14) 年間運行経費について

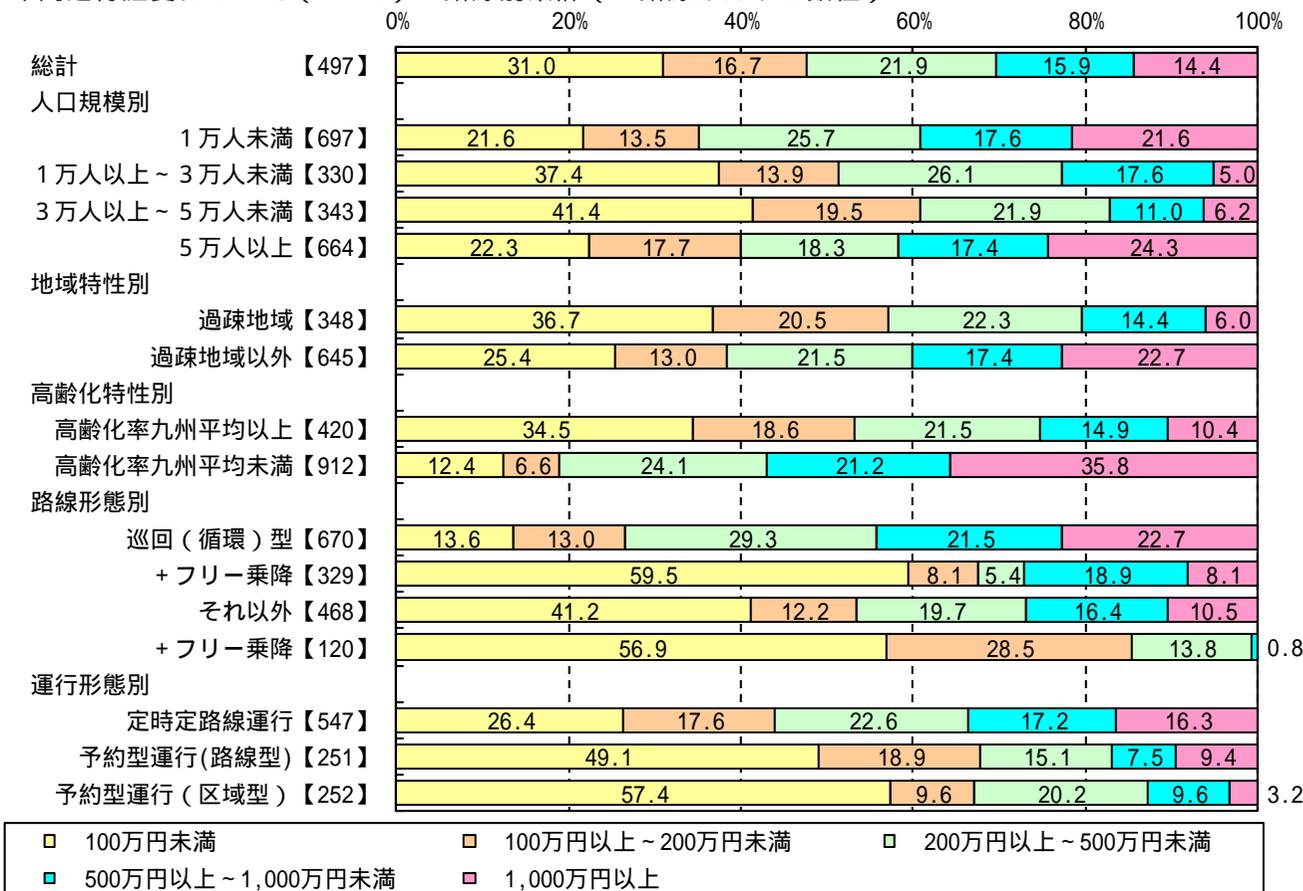
年間運行経費の
平均値:497万円

○人口1万人未満
市町村の路線の
年間運行経費平均
値が最も高い

フリー乗降を導
入したほうが年
間運行経費の平
均値が低い

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

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

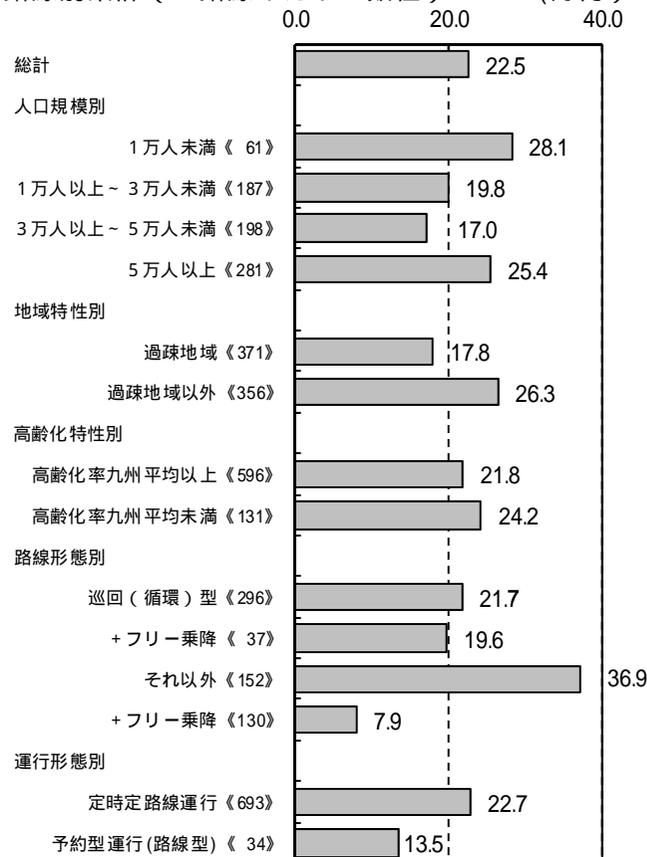
15) 路線・実車走行 1kmあたり年間運行経費について

路線 1kmあたり年間運行経費は人口1万人未満市町村が最も高いが、実車走行1kmあたり運行経費は人口5万人以上市町村が最も高い

路線・実車走行ともに、過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて運行経費は低い

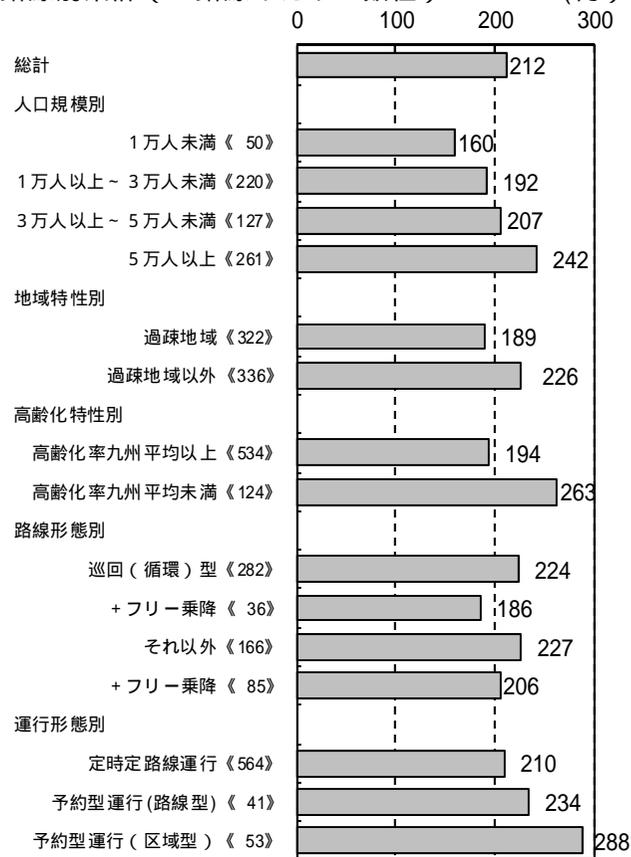
路線 1kmあたり年間運行経費について (N=727)

: 路線別集計 (一路線あたりの数値) (万円)



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) (円)



《 》内の数字は総数

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

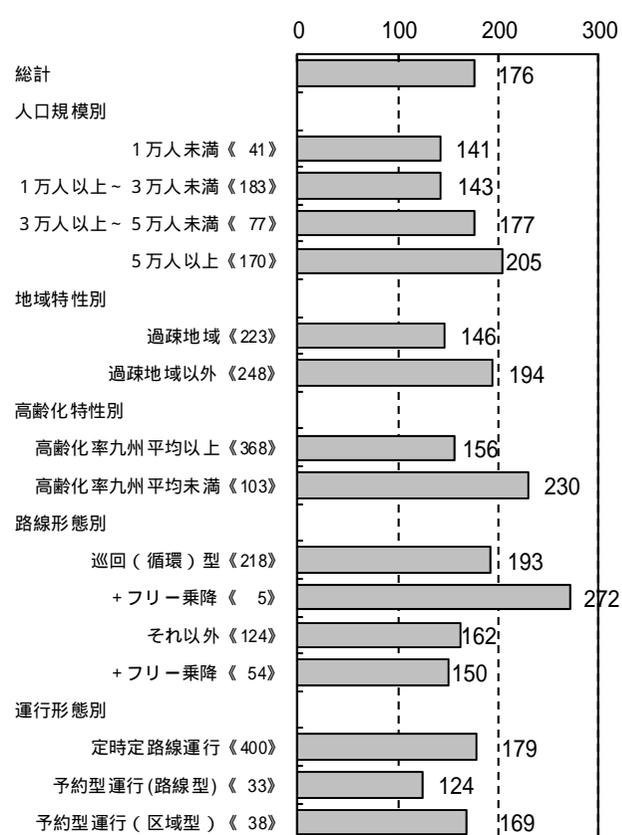
16) 総走行1km・1回(往復)あたり運行経費について

1回(往復)あたり
運行経費では、
人口5万人以上
市町村の路線が
最も低い

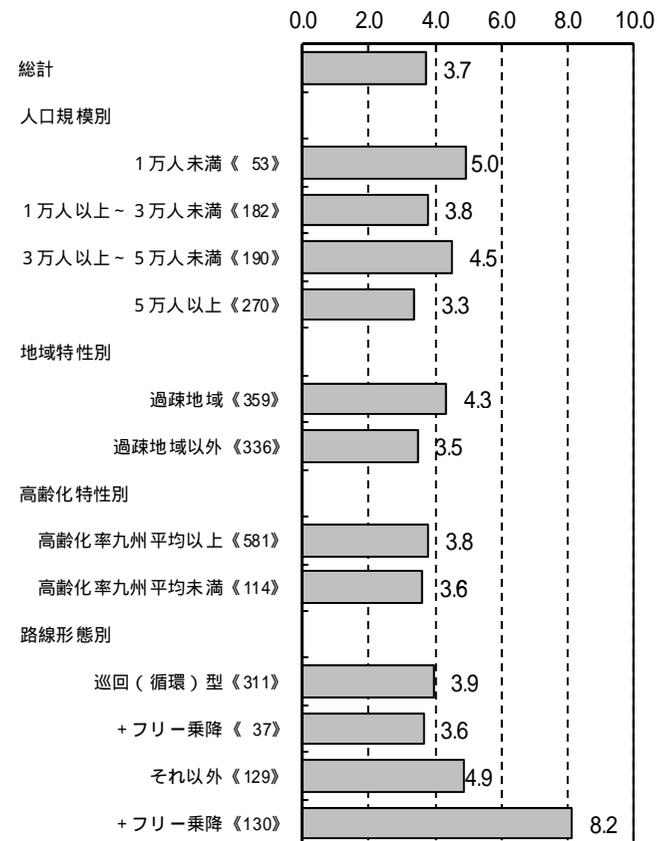
年間運行経費の
平均値は過疎地
域以外のほうが
高かったが、1回
(往復)あたり運
行経費では過疎
地域以外のほう
が低い

高齢化特性別、
路線形態別でも
同様の傾向

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) (円)



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)



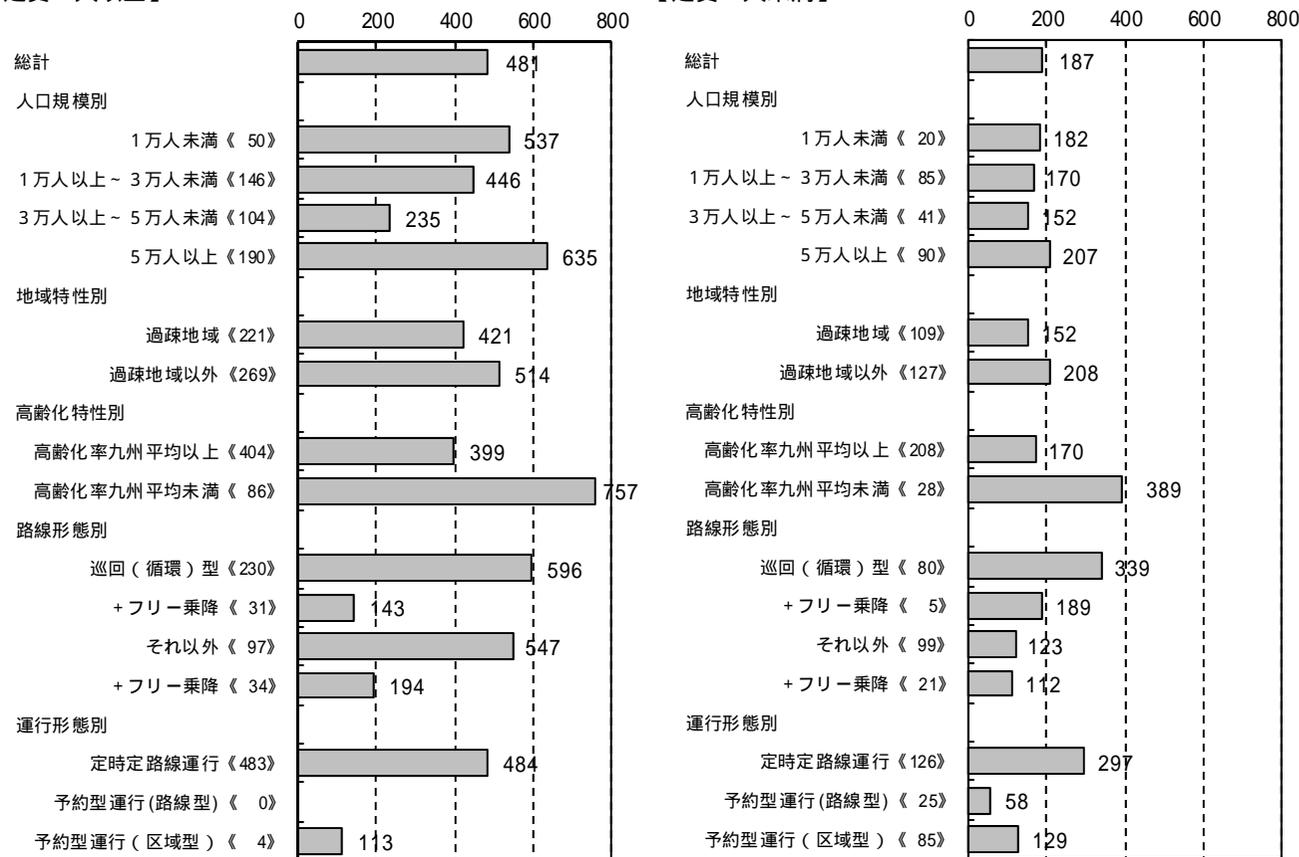
《 》内の数字は総数

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

17) 車両1台あたり年間運行経費について

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、平均値で見ると約2.6倍

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

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

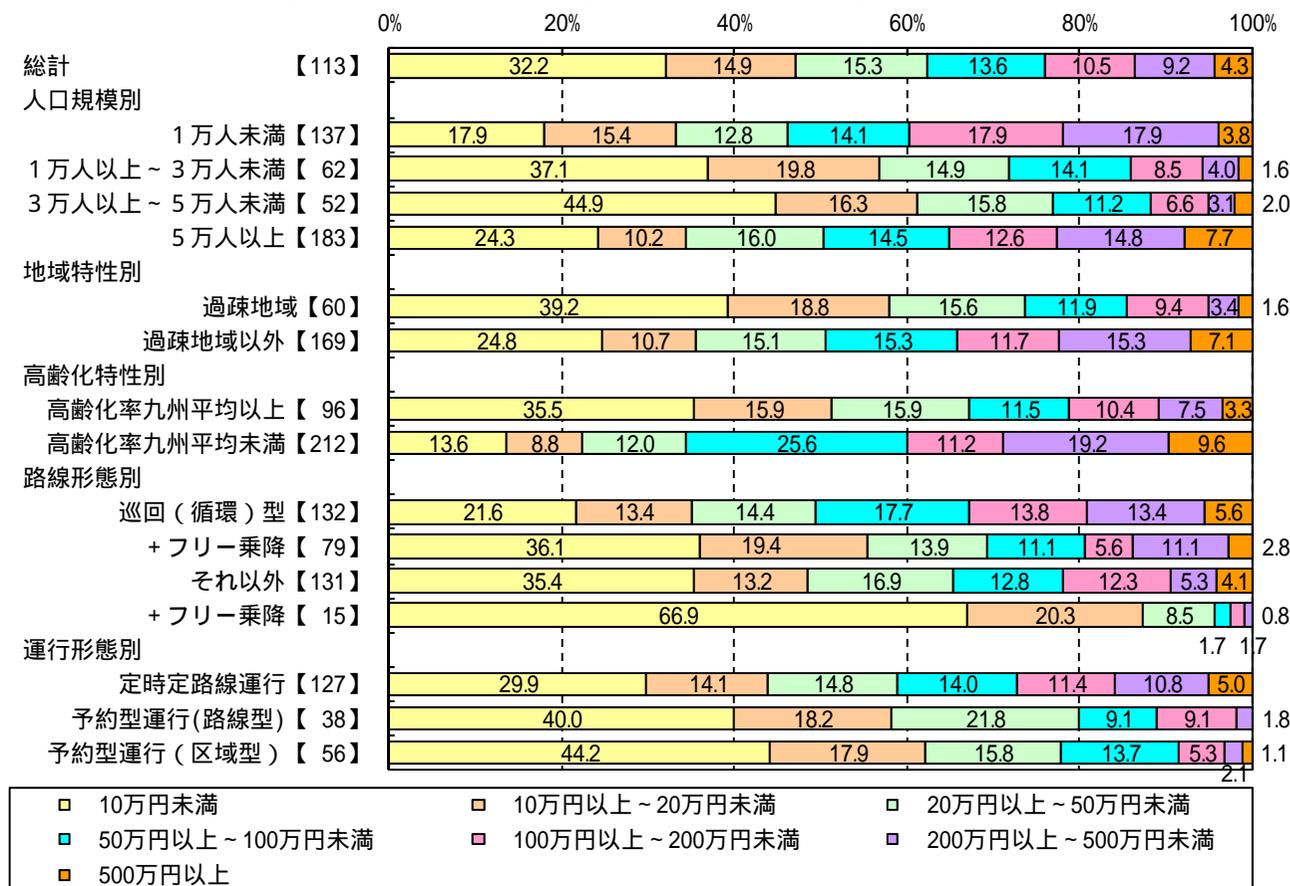
18) 年間運賃収入について

年間運賃収入の
平均値:113万円

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
域に比べて低い

予約型運行を導
入している路線
のほうが定時定
路線運行よりも
年間運賃収入の
平均値が低い

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

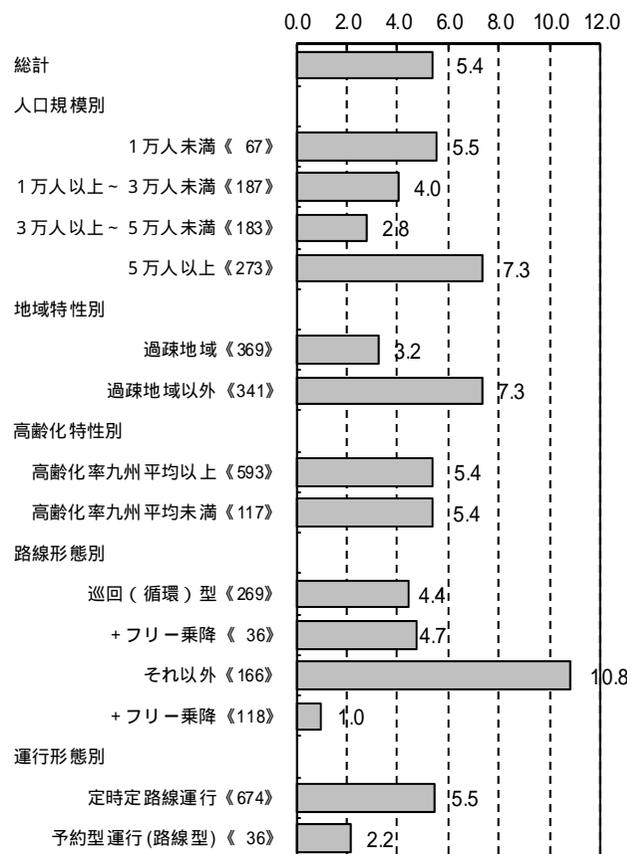
19) 路線・実車走行1kmあたり年間運賃収入について

路線1kmあたり年間運賃収入、実車走行1kmあたり運賃収入ともに人口5万人以上市町村の平均値が最も高い

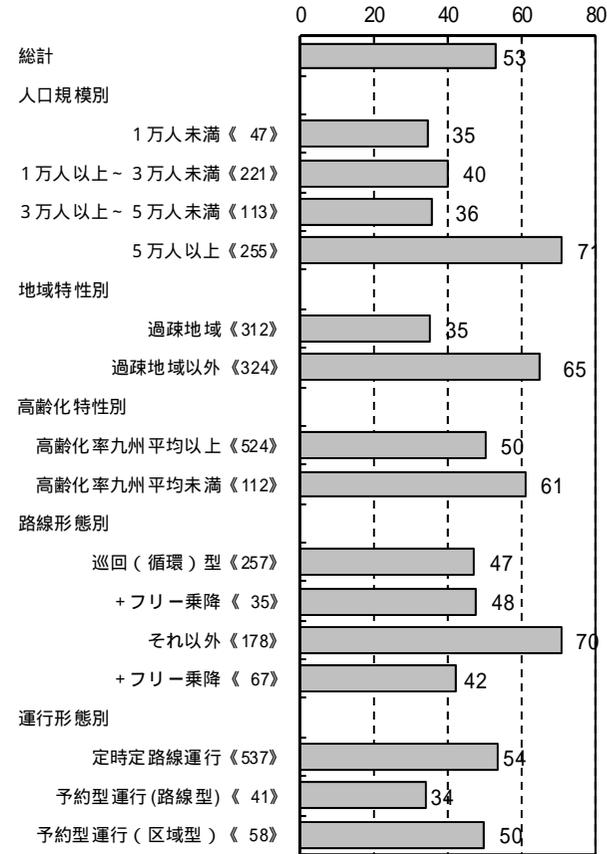
路線1kmあたり
経費:22.5万円
収入:5.4万円

○実車走行1kmあたり
経費:212円
収入:53円

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)



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) (円)



《 》内の数字は総数

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

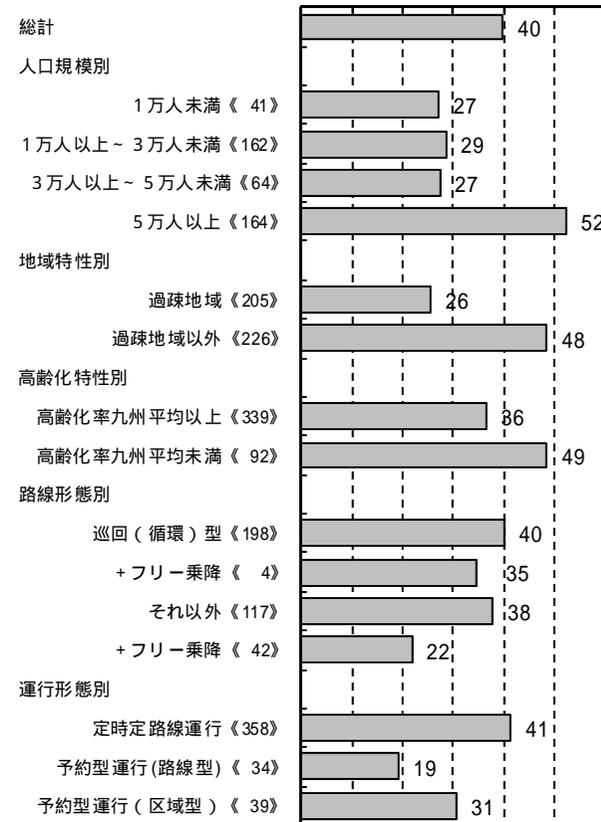
20) 総走行1km・1回(往復)あたり運賃収入について

路線1kmあたりは人口5万人以上市町村の平均値が最も高いが、実車走行1kmあたりは人口1万人未満市町村の平均値が高い

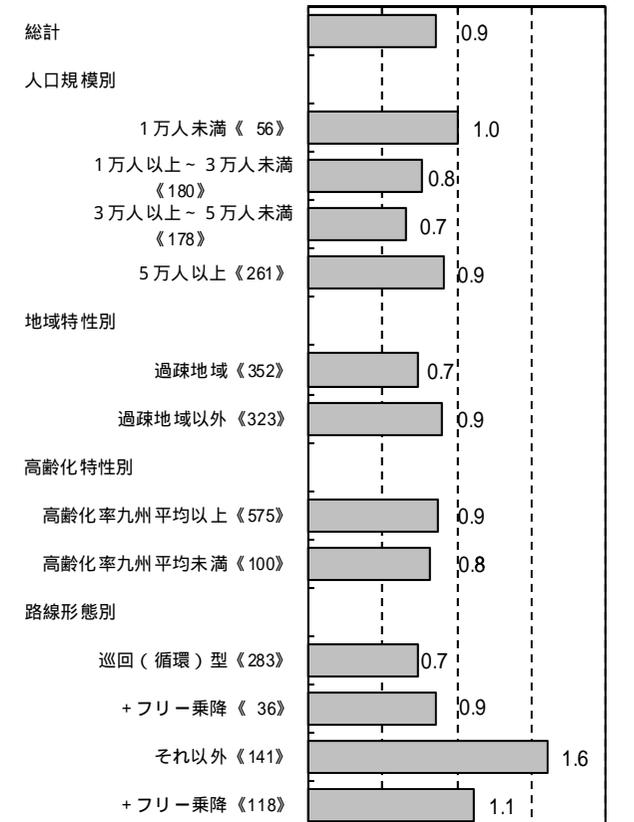
総走行1kmあたり
経費:176万円
収入:40円

○1本(往復)あたり
経費:3.7千円
収入:0.9千円

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) (円)



1本(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) (千円)



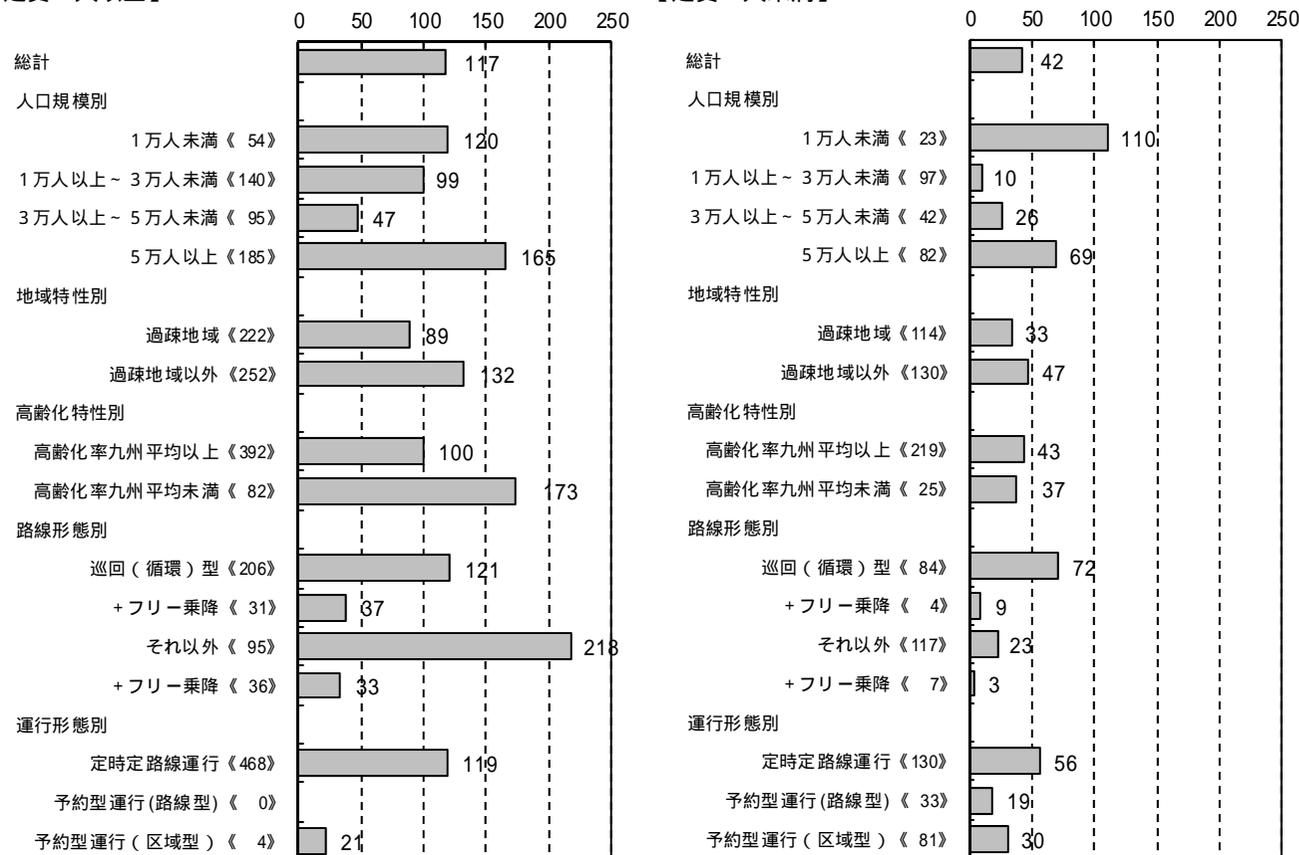
《 》内の数字は総数

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

2 1) 車両 1 台あたり年間運賃収入について

定員11人以上車両と定員11人未満車両の比較でみると、年間運賃収入は定員11人以上車両のほうが高く、平均値で見ると約2.8倍

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)
 【定員11人以上】 【定員11人未満】



《 》内の数字は路線総数

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

2 2) 収支率について

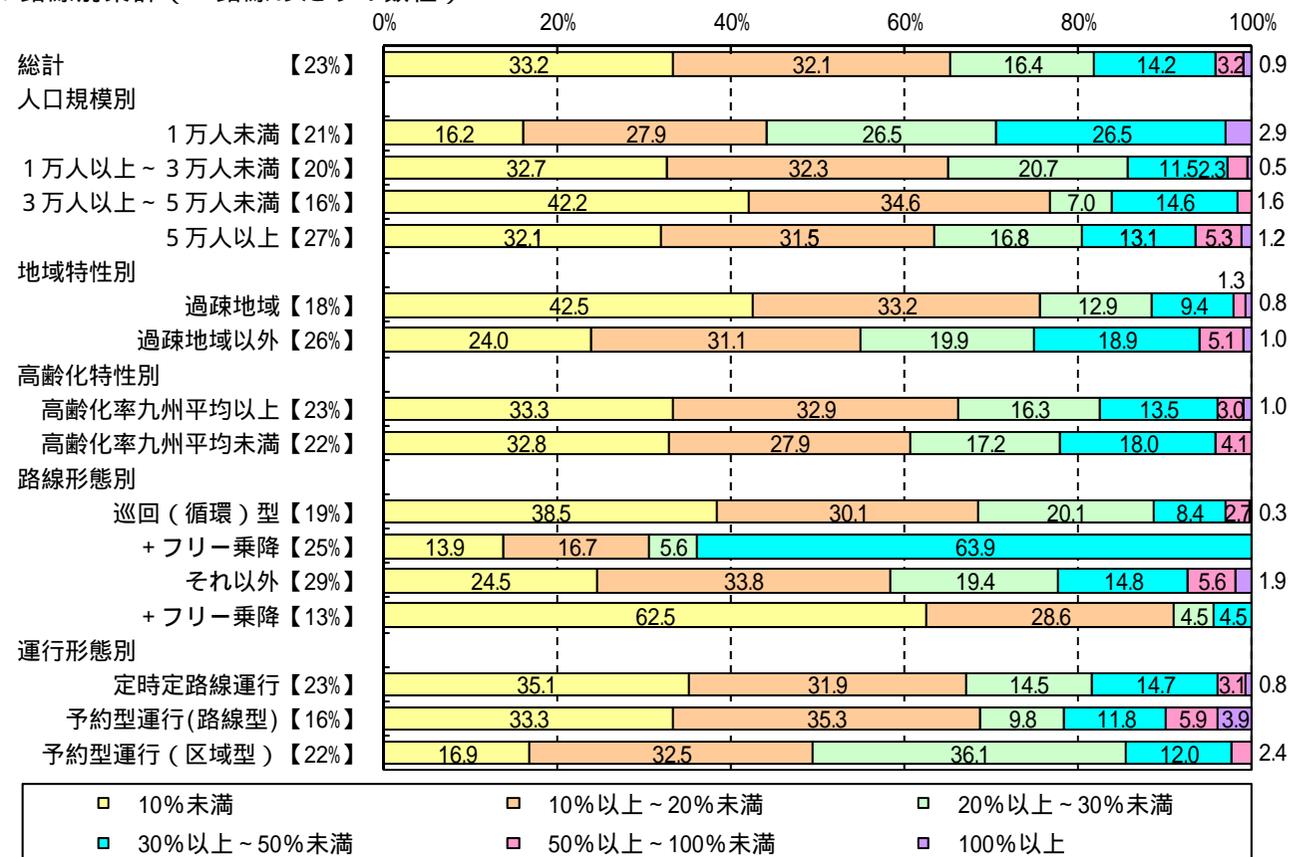
収支率 = 年間運賃収入 ÷ 年間運行経費 × 100%

○ 平均値 : 23%

○ 年間運行経費のうち約 1 / 4 を運賃収入で補っている

○ 割合でみると収支率「10%未満」の路線の割合が最も高い

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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

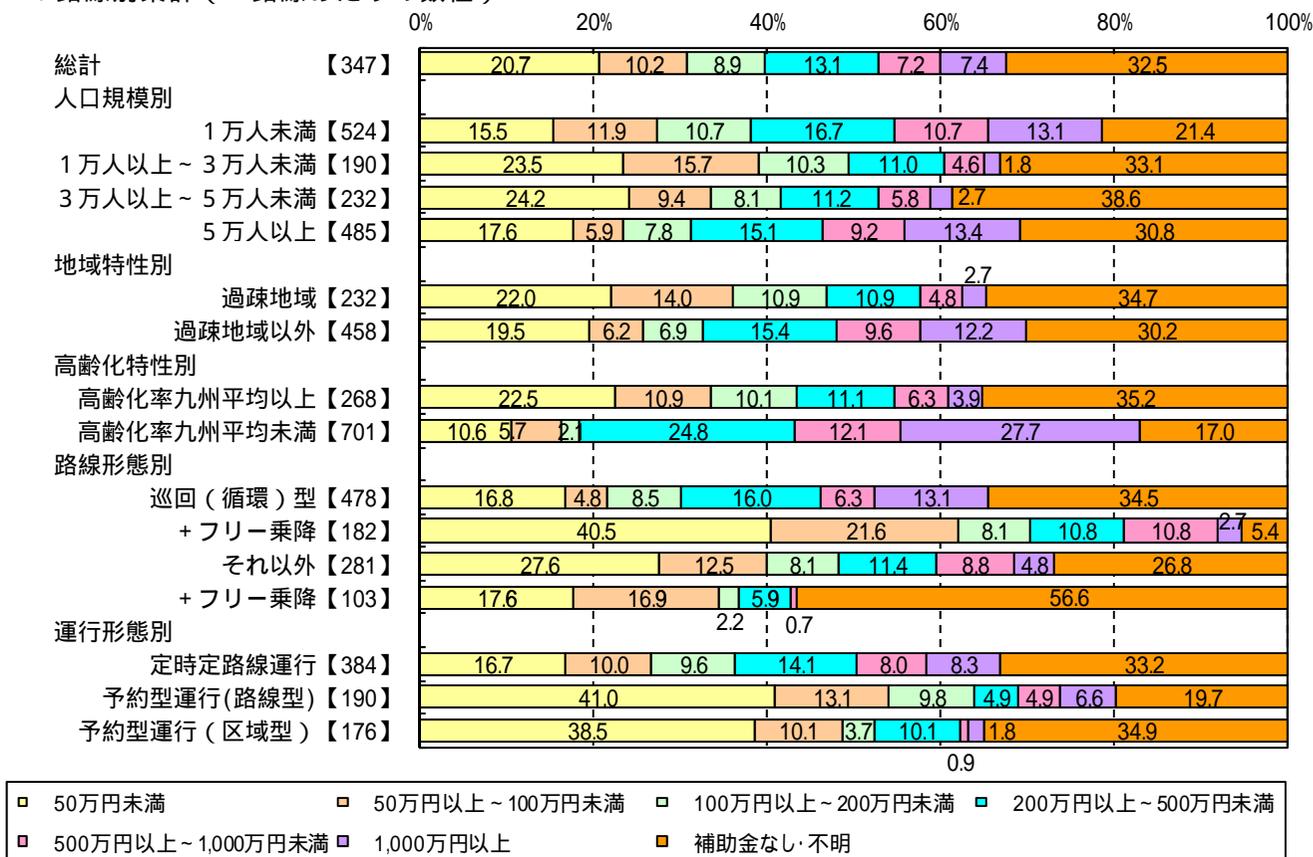
23) 補助金の状況について

補助金の平均
値:347万円(国・
件・市町村・その
他の合計)

人口1万人未満
市町村の路線の
補助金平均値が
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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

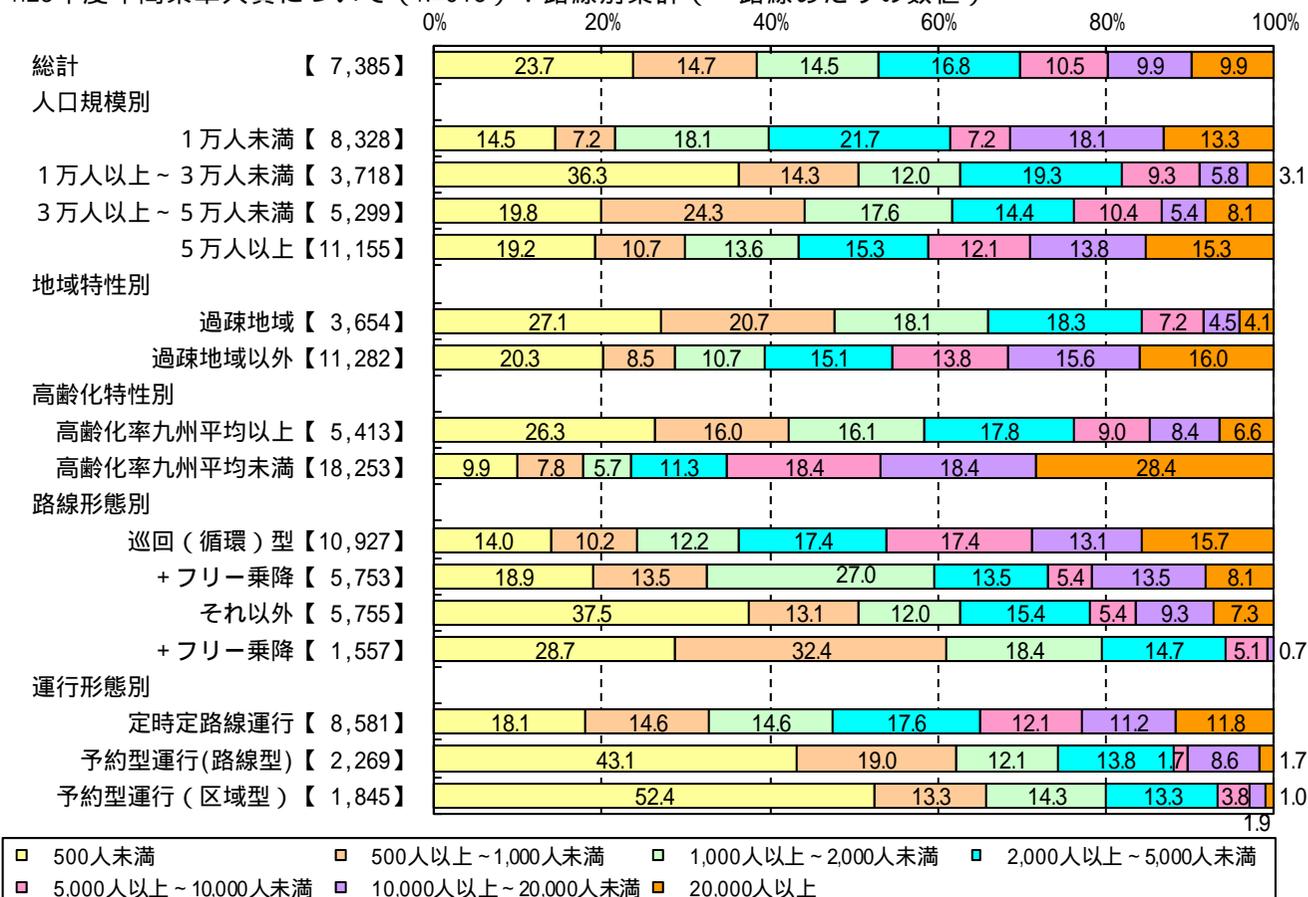
24) H23年度年間乗車人員について

年間乗車人員の
平均値:7,385人

人口1万人未満
市町村の路線は、
路線数は少ない
が、路線あたりの
年間平均乗車人
員は多い

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)



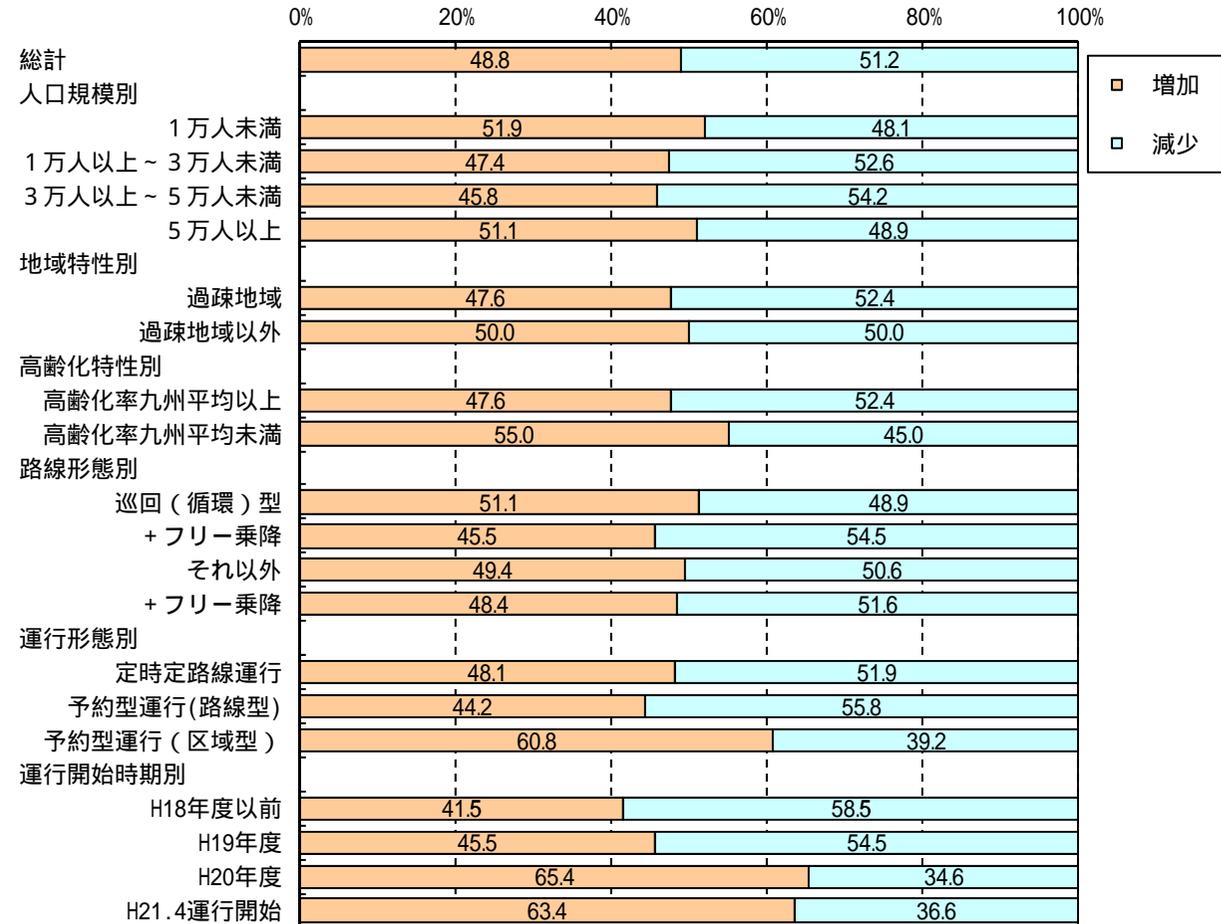
【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

25) 乗車人員動向について

増加傾向にある
路線と減少傾向
にある路線はほ
ぼ半々

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）



(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

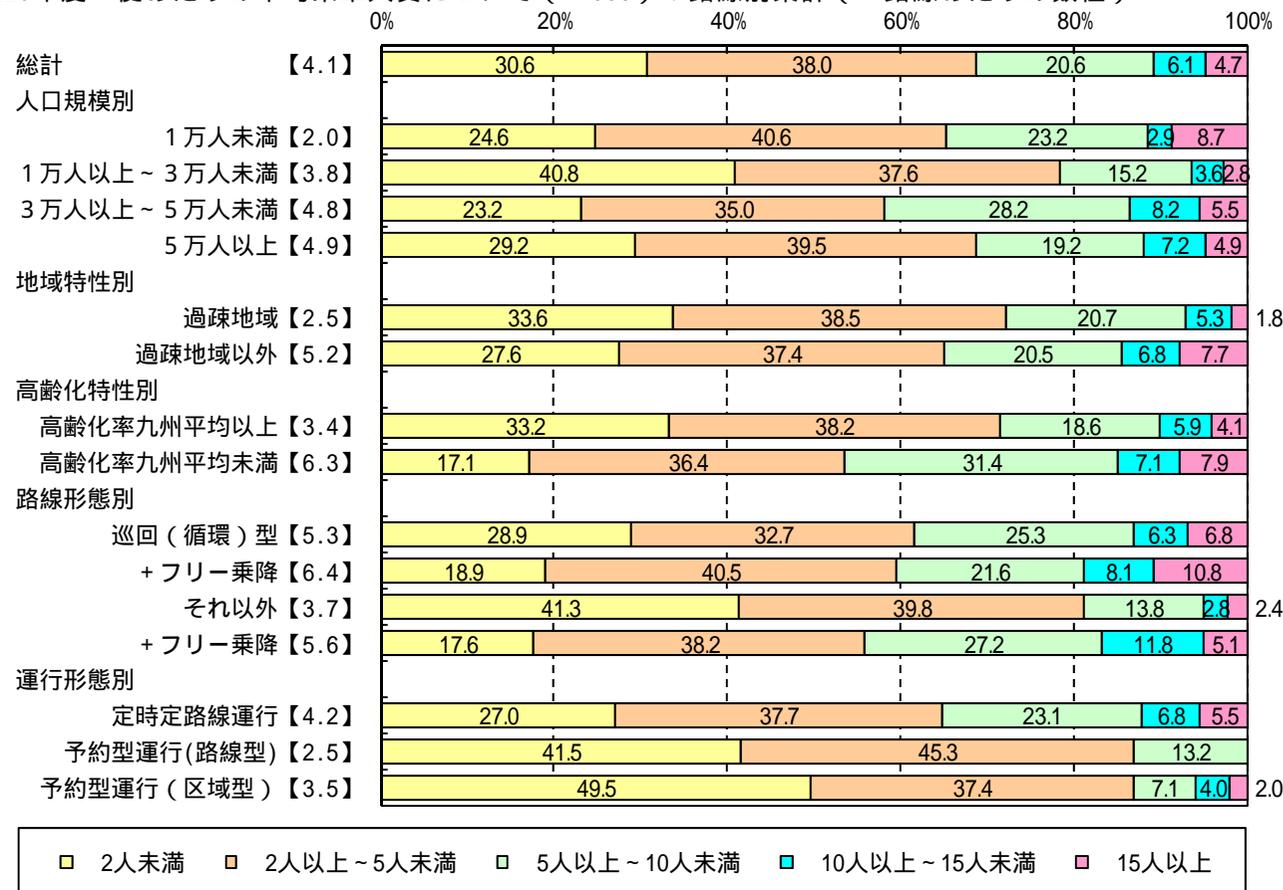
26) 1便あたりの平均乗車人員について

1便あたり平均乗車人員:4.1人

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いが、1便あたりに換算する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)



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

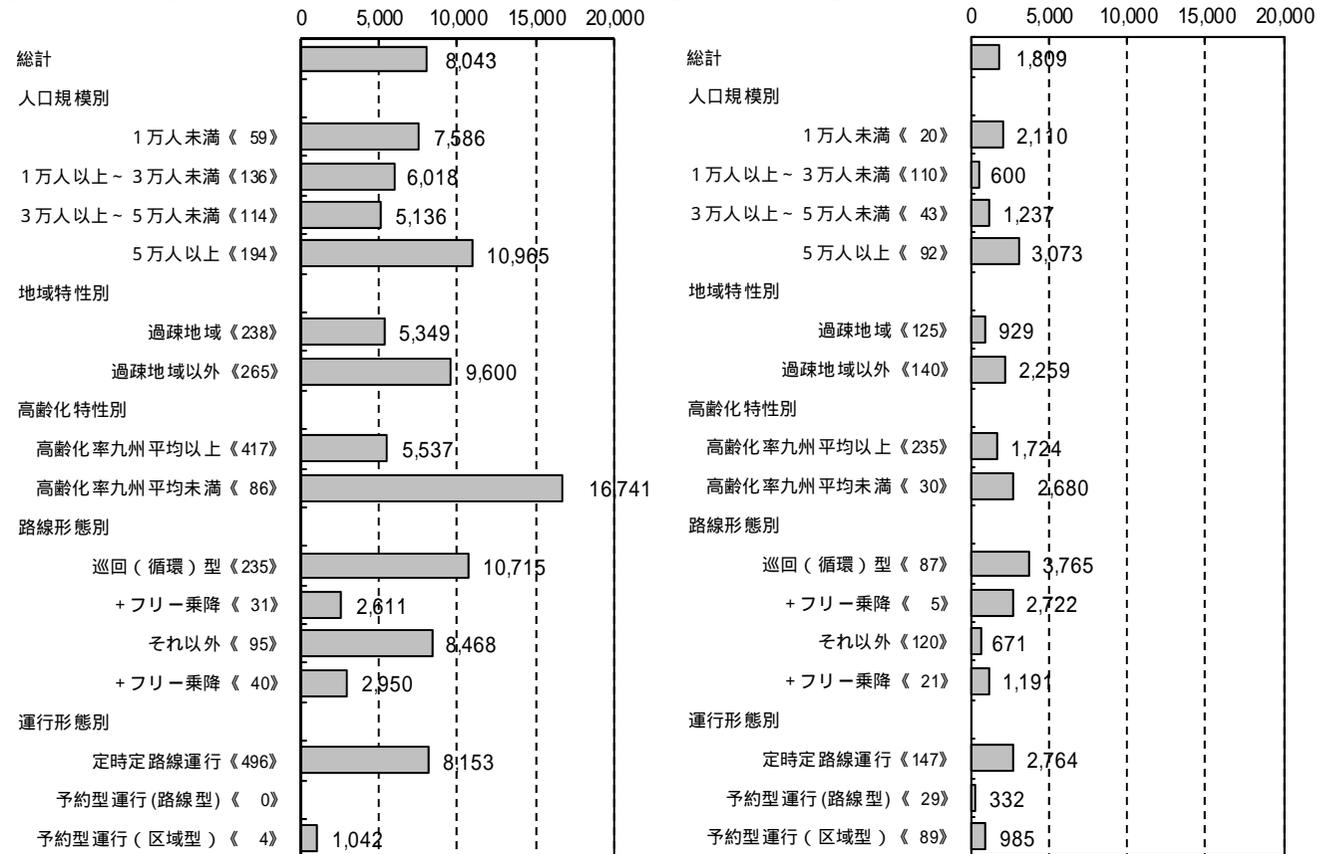
27) 車両1台あたり年間乗車人員について

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)

○定員11人以上車両を使用する路線の1路線あたり平均使用台数
(1.24台)

○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

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

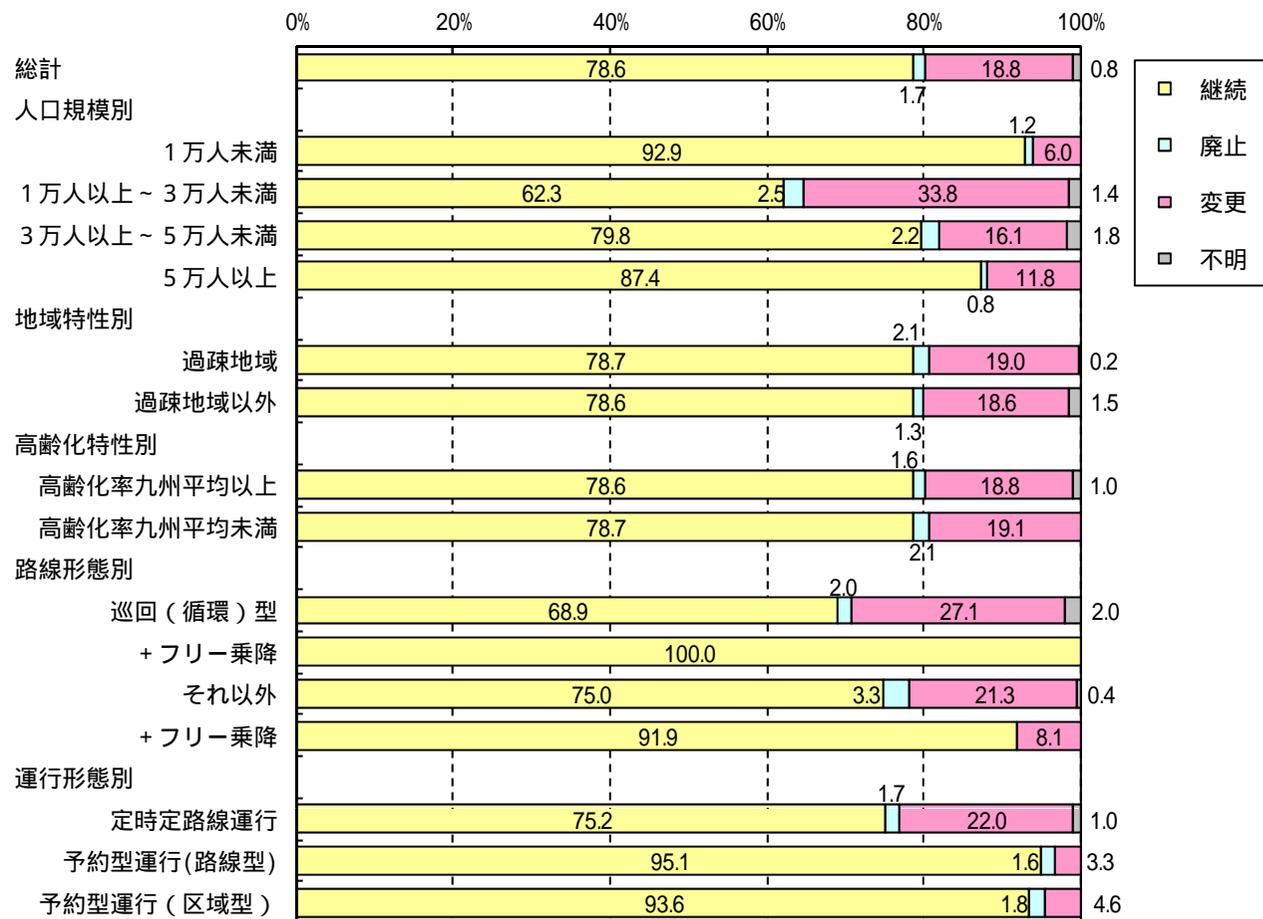
(1) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

28) 今後の見通しについて

「継続」予定との回答が最も多く、「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)



(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) 当該市町村数及び路線数の比較

【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

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

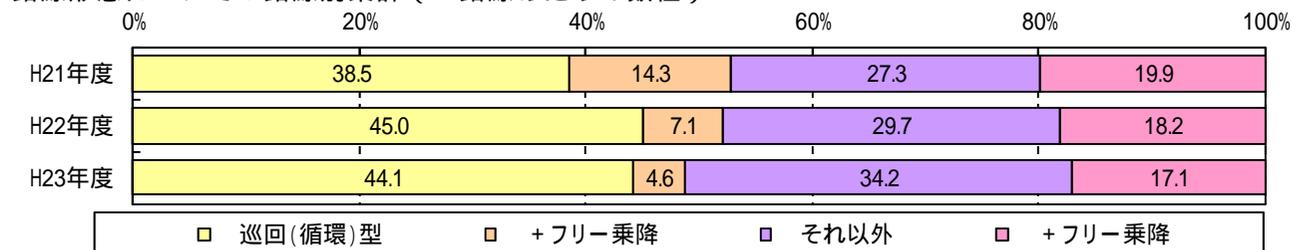
(2) 過去の調査との比較について

2) 路線形態・運行形態について

フリー乗降の割合が減少傾向

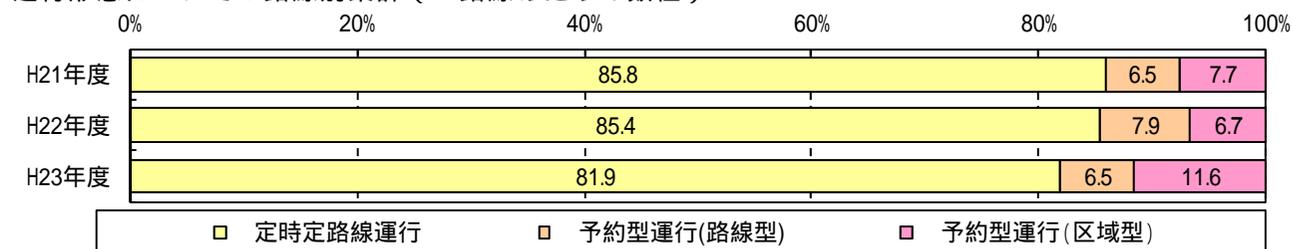
H23年度では「予約型運行(区域型)」の割合が増加

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

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

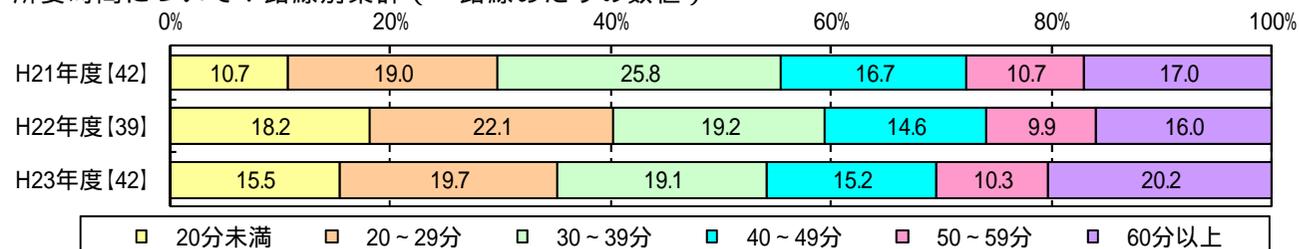
(2) 過去の調査との比較について

3) 所要時間・路線キロについて

H21年度とH23年度では所要時間平均値はほとんど変化していない

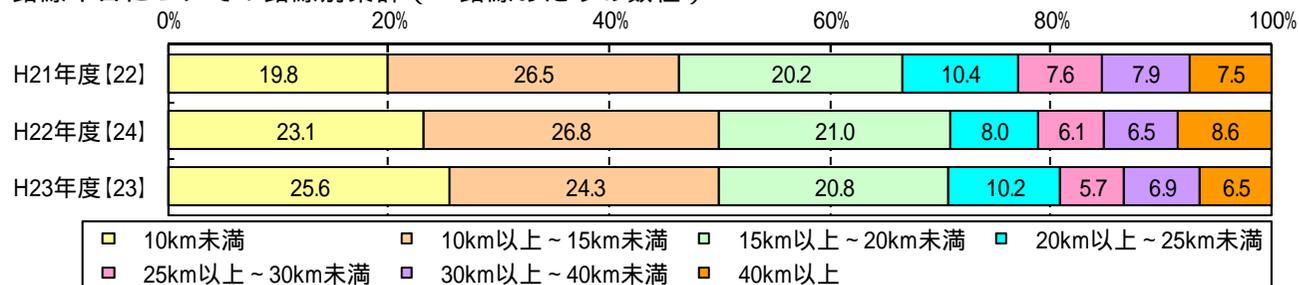
○3年間の推移でも、平均値は22km→24km→23kmとほぼ一定で推移している

所要時間について：路線別集計（一路線あたりの数値）



【 】内は平均値、平均値は不明を除く

路線キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



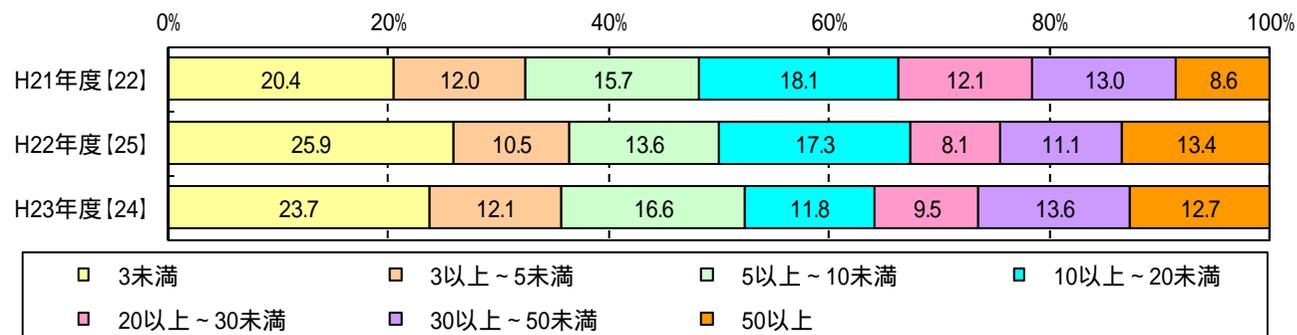
【 】内は平均値、不明・予約型運行（区域型）を除く

(2) 過去の調査との比較について

4) 一週間あたりの運行本数について

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

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）



【 】内は平均値、不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

(2) 過去の調査との比較について

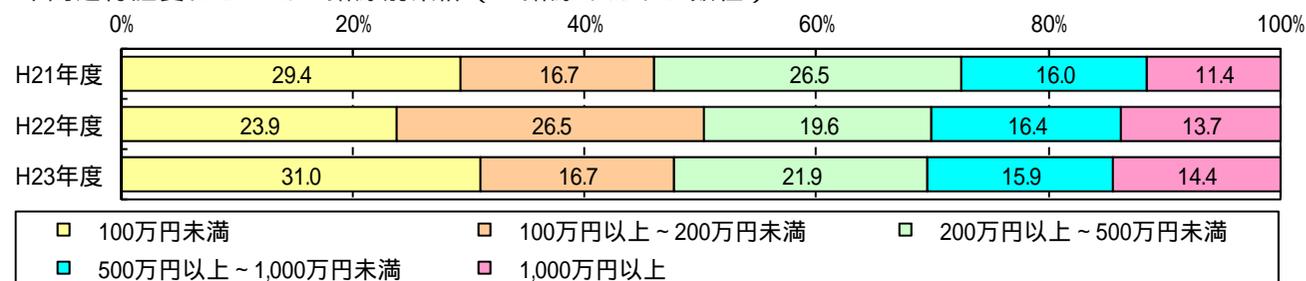
5) 年間運行経費について

H23年度の年間
運行経費の平均
値はH21年度か
ら8.2%増加

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
14.0%増加

○1回あたり運行経
費は2.1%減少

年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）

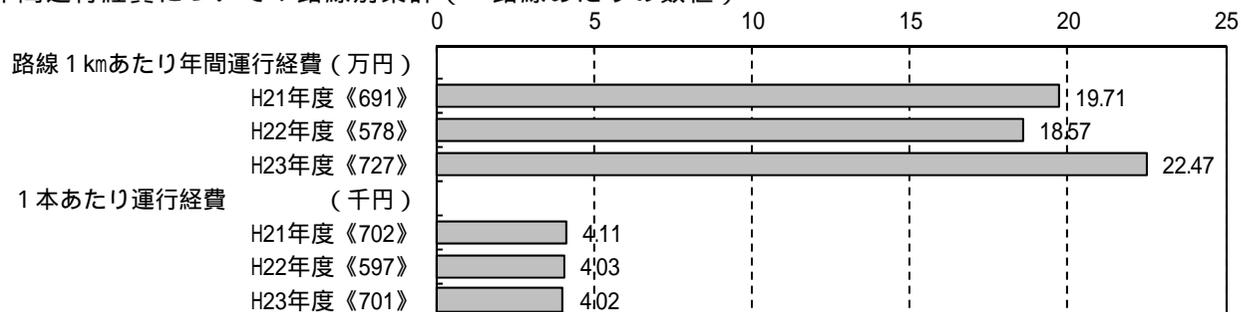


	100万 円 未満	100万円以上 ～ 200万円未満	200万円以上 ～ 500万円未満	500万円以上 ～ 1,000万円未満	1,000万 円 以上	総計	平均値 ：万円
	H21年度	252	143	227	137		
H22年度	168	186	138	115	96	703	563
H23年度	269	145	190	138	125	867	497

不明を除く

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

(2) 過去の調査との比較について

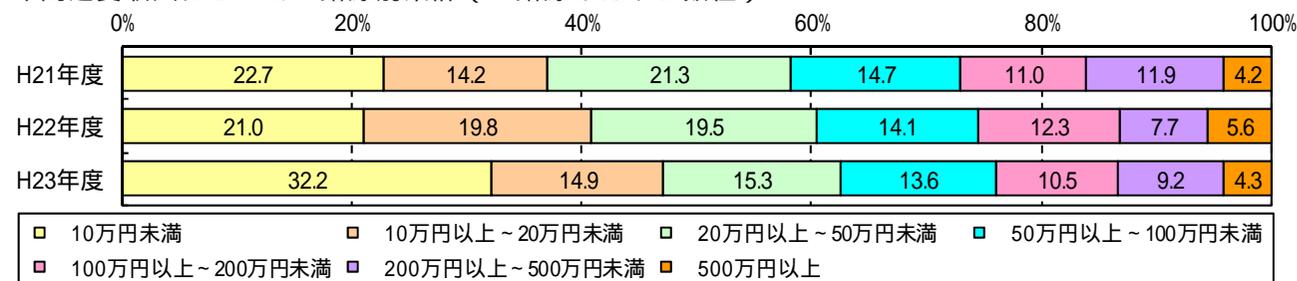
6) 年間運賃収入について

H23年度の年間運賃収入の平均値はH21年度から2.7%減少

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5.5%増加

○1回あたり運賃収入は9.2%減少

年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）

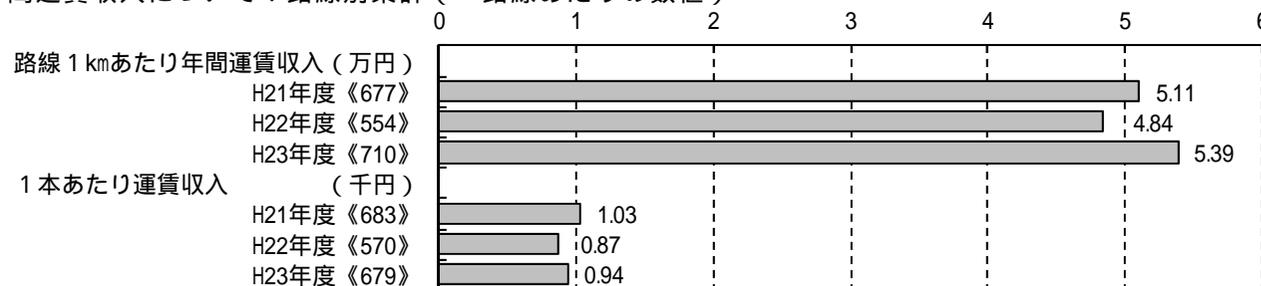


不明を除く

	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

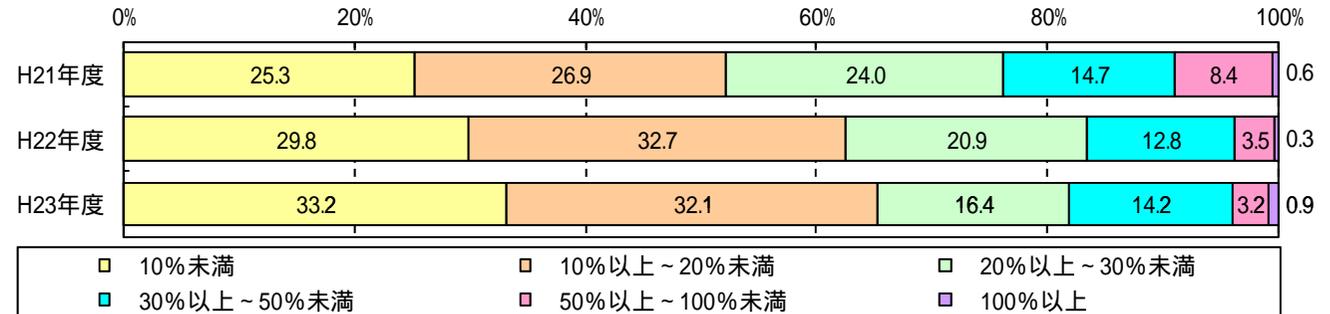
(2) 過去の調査との比較について

7) 収支率について

収支率 = 年間運賃収入 / 年間運行経費 × 100%

○平均値は減少傾向にある(25% 24% 23%)

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

(2) 過去の調査との比較について

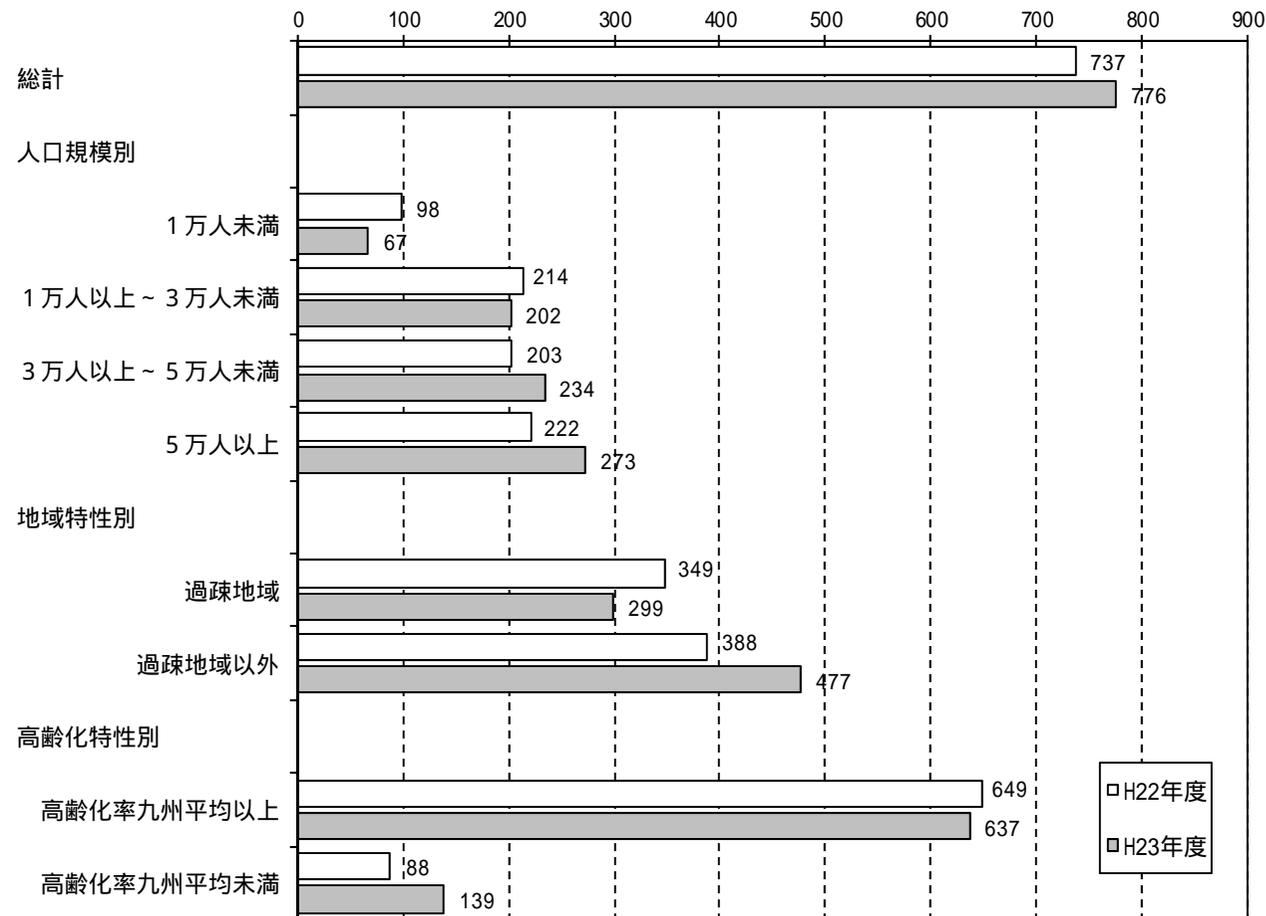
1) 補助路線数の推移について

H22年度(737路線)からH23年度(776路線)にかけて増加

○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ある

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)



(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

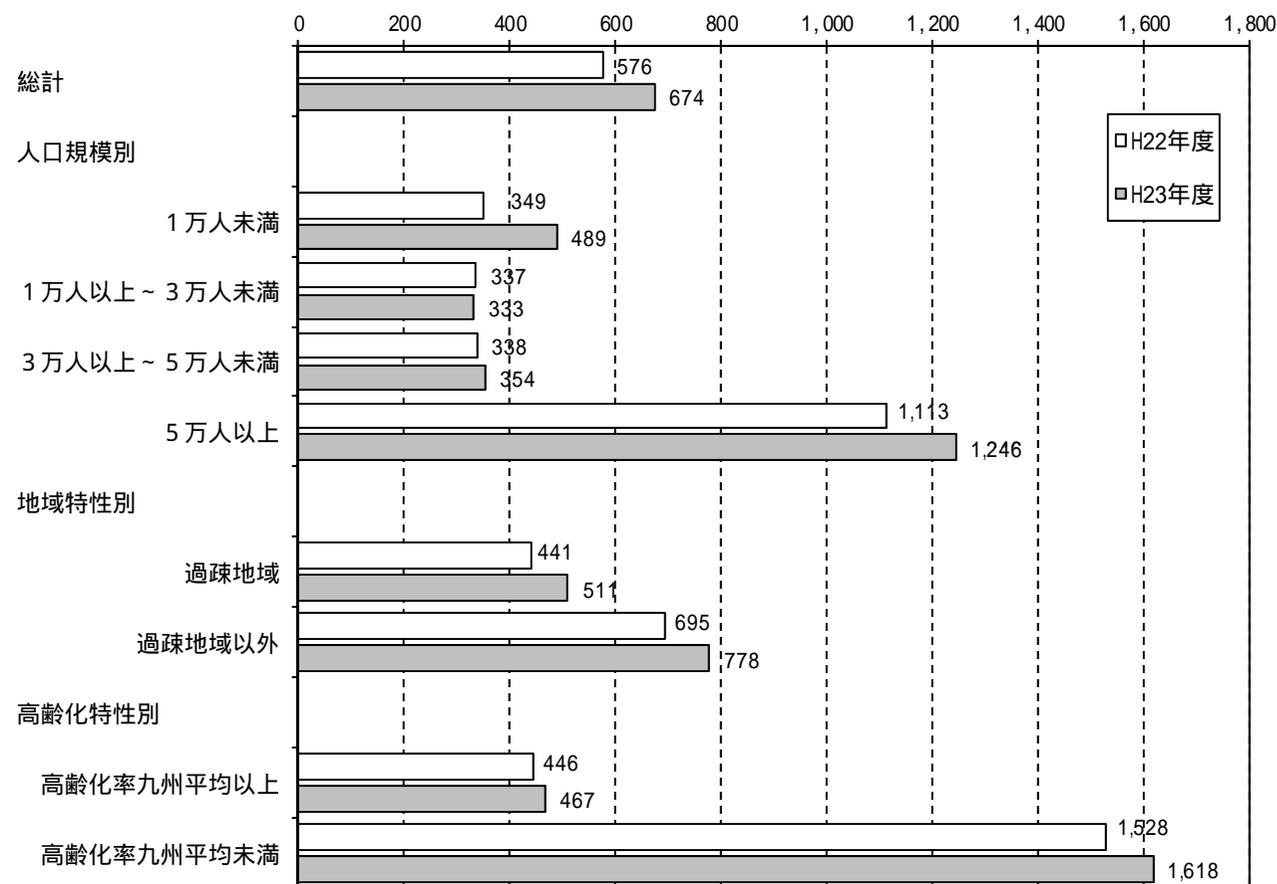
2) 平均補助額の推移について

○H22年度(576万円)からH23年度(674万円)にかけて約100万円増加

○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

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

(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