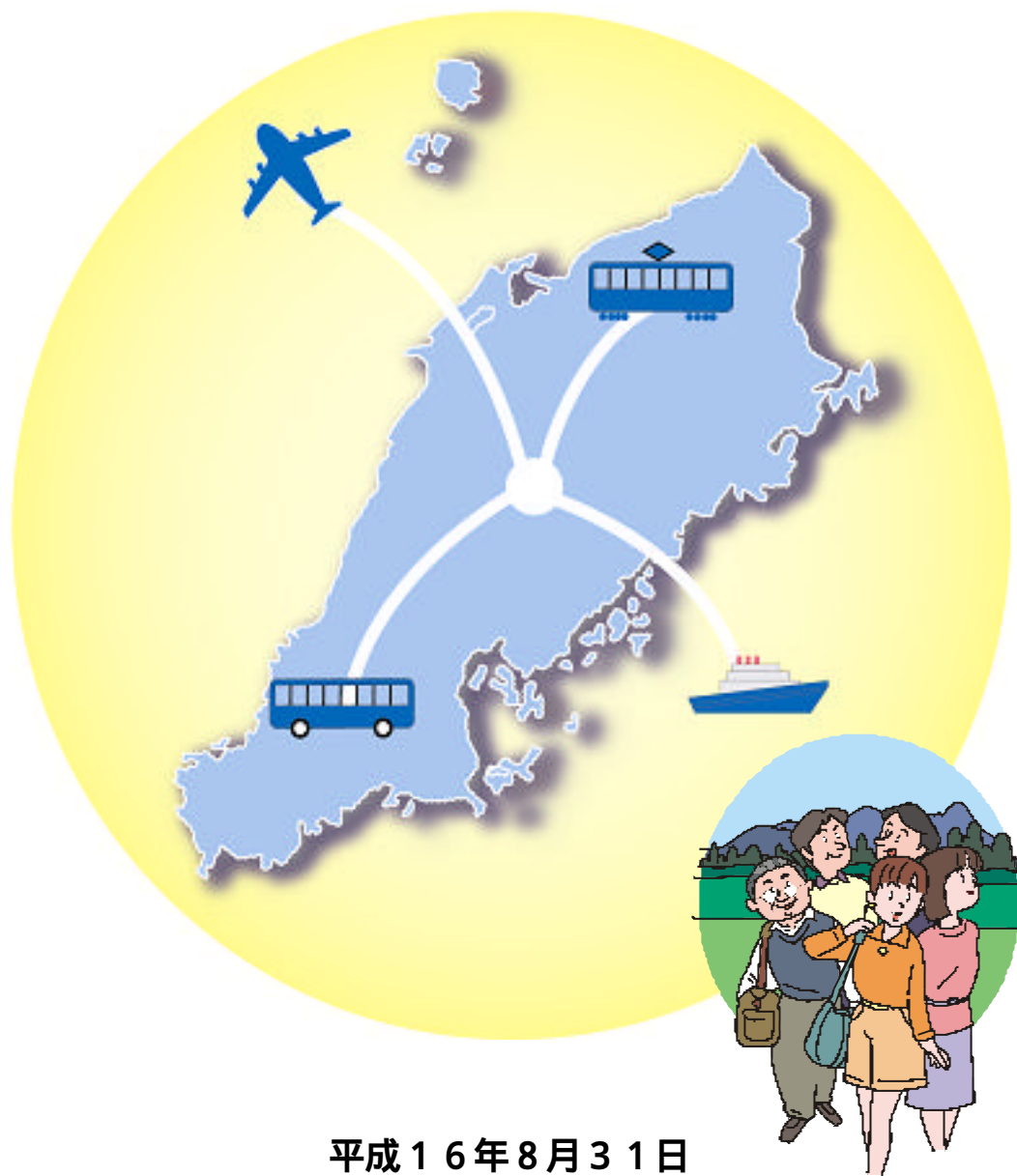


21世紀初頭における中国地方の 公共交通サービスと観光振興のあり方について

(答 申)



平成16年8月31日
中国地方交通審議会

21世紀初頭における中国地方の 公共交通サービスと観光振興のあり方について

(参考資料：アンケート調査結果)

平成16年8月31日

中国地方交通審議会

(参考資料：アンケート調査結果)

目 次

．調査の概要

(1) 調査の目的等	1
(2) 調査の結果概要	2

．調査の結果

(自治体アンケート)

A．地方都市・山のまちの交通編	5
B．島の交通編	15
C．まちの中心部の交通編	19
D．低公害車編	21
E．交通全般編	24

(事業者アンケート)

低公害車編	26
-------	----

・調査の概要

(1) 調査の目的等

調査目的

「地域交通環境計画」策定の基礎資料として、地方都市・山のまちの交通、島の交通、まちの中心部の交通、低公害車及び交通全般に関する現状や市町村の取り組み等を把握することを目的として、自治体に対するアンケート調査を行った。(自治体アンケート)

また、低公害車に関しては、民間事業者における低公害車の普及の現状や導入意向等を把握することを目的として、事業者に対するアンケート調査を行った。(事業者アンケート)

調査概要

(自治体アンケート)

- ・調査対象：中国地方管内 308 市町村
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収方式
- ・調査時期：平成 15 年 12 月～平成 16 年 1 月

(事業者アンケート)

- ・調査対象：中国地方で営業する事業者 81 社(バス 44 事業者・トラック 37 事業者)
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収方式
- ・調査時期：平成 15 年 12 月～平成 16 年 1 月

配布回収状況

アンケート項目		配布数	回収数	回収率	対象市町村
自治体アンケート	A. 地方都市・山のまちの交通編	308	215	69.8%	すべての市町村
	B. 島の交通編	47	36	76.6%	市町村管内に旅客船の航路が就航している市町村のみ
	C. まちの中心部の交通編	26	23	88.5%	H12国勢調査において人口5万人以上の市町村のみ
	D. 低公害車編	308	198	64.3%	すべての市町村
	E. 交通全般編	308	208	67.5%	すべての市町村
事業者アンケート 低公害車編		81	54	66.7%	中国地方で営業する事業者81社

(2) 調査の結果概要

自治体アンケート

A . 地方都市・山のまちの交通編

項目	概要
地方鉄道について	<p>約半数の市町村に鉄道駅が存在 (103 市町村)</p> <p>約 9 割が地方鉄道の機能強化に取り組む。 駐車場など駅周辺整備、駅舎等のバリアフリー化・近代化</p> <p>約 3 割が地方鉄道の経営安定化に取り組む。 第 3 セクター、上下分離方式</p> <p>約 7 割が地方鉄道に観光客を呼び込む施策を実施 バンフレット等、利用促進イベントや沿線の観光イベント開催</p> <p>駅舎への公共施設の合築事例は 27 市町村 (約 4 分の 1) 交流施設、福祉関連施設、観光案内施設、簡易郵便局 等</p> <p>欠くことのできない公共交通機関として、観光施策との連携など様々な取り組みがなされている。沿線の市町村の連携や、国や県などの積極的な支援が求められている。(自由意見)</p>
コミュニティバスについて	<p>約 4 割の市町村でコミュニティバスが運行 (89 市町村)</p> <p>コミュニティバスの現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村が運営主体 (約 8 割)、民間が運行主体 (約 6 割) のバスが多く、ほとんどが廃止代替バス。 ・均一性の運賃設定 (約 6 割) のものが多く、小型バスもしくは中型バスで運行されている。(約 8 割) ・起終点往復式が約 6 割、循環式が約 3 割で、デマンド式は 4 % である。 ・利用者数は当初の計画以上 (約 6 割)、運営費用は計画以下 (約 8 割) が多く、運行にあたっては、地域の実情にあった様々な工夫がなされている。 利用者数の向上：低料金、公共施設や病院等の巡回、低床バス 等 運営費用の低減：人件費低減、入札の実施、補助制度の活用 等 <p>コミバスのサービスレベル維持と運行効率化が課題としてあげられており、補助基準及び補助額の見直し等への要望があがっている。(自由意見)</p>
通学輸送について	<p>約半数の市町村でスクールバスが運行 (110 市町村)</p> <p>スクールバスの現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営方式では、民間事業者運転委託と市町村直営が半々。 ・小型マイクロバスを利用している市町村が多い。(約 6 割) ・約 4 割の市町村で一元化を検討・実施 通常バスダイヤとの調整、学校行事との連動等が問題
福祉輸送について	<p>14%の市町村で患者輸送バスが運行 (29 市町村)</p> <p>患者輸送バスの現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営方式では、民間事業者運転委託と市町村直営が半々。 ・小型マイクロバスを利用している市町村が多い。(約 5 割) ほとんどが普通仕様。 ・約 4 割の市町村で一元化を検討・実施 約 3 割の市町村で S T S を実施 (55 市町村) 約 7 割が社協に運営を委託。
交通政策全般について	<p>64 市町村が中山間地域等の生活交通維持施策に取り組む。 広域幹線系、域内循環系の路線の整理 等</p> <p>約 6 割の市町村で市町村内の交通体系の見直しを進めている。(119 市町村) 市町村合併に絡む見直しが多い</p> <p>約 2 割の市町村で公共施設の配置の見直しに取り組む。(36 市町村) 市町村合併関連、小中学校統廃合等</p> <p>約 3 割の市町村で地域住民、N P O 等の意見反映の措置を講じる。(48 市町村) 住民が参画する検討組織を設置している市町村は 34 市町村</p>

B . 島の交通編

項目	概要
公用船について	市町村管内に旅客船の航路が就航している市町村のうち、36市から回答 約半数の市町村が公用船を所有（17市町村） 公用船の現状 ・総トン数では、約半数が5トン以上20トン未満 ・旅客定員では、約8割が13人以上 ・使用形態では、約6割が旅客定期航路事業として使用。救急輸送艇、スクール船も各1割。他用途への転用については、検討・実施例がない。
自治体による航路補助について	約6割の市町村で旅客定期航路の運営もしくは補助を実施（20市町村） ほとんどの市町村で事業者に対する運行事業への欠損額補助を実施
救急輸送について	約6割の市町村で救急輸送の確保に対する施策を検討・実施（21市町村） 定期航路の高速化、自治体による救急艇の所有 等
福祉輸送について	約半数の市町村で福祉輸送サービスに対する施策を検討・実施（19市町村） 高齢者等の運賃補助の拡大、船舶やターミナル施設のバリアフリー化
島しょ部の公共交通に対する自治体の取り組みについて	約7割の市町村で航路の維持・活性化や利便性向上施策を検討・実施（24市町村） 増便（運航時間は現状のまま）、発着施設（乗り場）の整備 等
離島振興について	75%の市町村で地理的、自然的条件を活かした離島振興施策を実施（27市町村） 各種イベント等の開催、観光資源を開拓、活用することによる振興 等 9市町村で地域住民、NPO等の意見反映の措置を講じる。 住民が参画する検討組織を設置している市町村は4市町村 離島の人口減少、少子高齢化が著しく進展するなか、離島交通の確保が問題となっている。離島の特性を活かした観光イベントの開催等により、交流人口を増加させる取り組みも行われている。（自由意見）

C . まちの中心部の交通編

項目	概要
	人口5万人以上の市町のうち、19市から回答
交通ネットワークの構築、公共交通の利便性向上について	19市で取り組まれている。 交通結節点の整備、駅や乗り物のバリアフリー化 等
まちの中心部における交通渋滞の解消策について	18市で取り組まれている。 環状道路、バイパスなどの整備、 公共交通機関の整備（100円循環バス等の導入） 等
自動車の流入規制や快適な歩行者空間の創出のための施策について	ロードプライシング：9市が必要なし、2市が検討に前向き 1人乗り自家用自動車の流入規制：9市が必要なし、2市が検討に前向き トランジットモール：8市が必要なし、6市が検討に前向き

D．低公害車編

項目	概要
車両の保有状況	約 6 割の市町村で低公害車を既に導入済み 総台数に占める割合は、乗用車約 7%、貨物車約 4%で、全体では約 4% 種類別では、「低燃費かつ低排出ガス」が最も多く、低公害車の約 8 割
低公害車の導入意向	全体では「導入するかどうか分からない」「関心はあるが導入予定はない」がそれぞれ約 4 割と最も多い。 既導入市町村に限ると、「導入予定である」が最も多く約 4 割 未導入市町村に限ると、「関心はあるが導入予定はない」が最も多く約 4 割
導入予定市町村の導入理由	導入予定市町村の 9 割が「低公害車の普及啓発のため」をあげている（38 市町村） 平成 16 年度までの導入予定台数は、全体で 354 台 車種別では、「貨物車」が最も多く 310 台 種類別では、「低燃費かつ低排出ガス」が最も多く 332 台
導入しない理由	約 7 割の市町村が「車両購入にかかる費用が割高」をあげている（50 市町村）
市町村独自の取り組みについて	約 1 割（19 市町村）が、低公害車の導入に対する具体的な計画を有している。 低公害車導入指針、年次と台数（割合）等を定めている

E．交通全般編

項目	概要
環境にやさしい交通体系について	約 4 分の 1 の市町村が環境にやさしい交通体系の構築に取り組む。（53 市町村） 鉄道、バス等の公共交通の利用促進、低公害車の導入促進 等
交通の情報化について	14%の市町村が交通の情報に取り組む（30 市町村） バスの路線図、ダイヤ表等をホームページで提供、道路混雑・駐車場情報 等
交通バリアフリーについて	15%の市町村が交通バリアフリーに関する広報活動等に取り組む（30 市町村） 各種メディアを活用した普及・啓発、バリアフリー教室等の開催 等 バリアフリー教室の開催内容としては、疑似体験やマップ作成、点検活動 等
国や県等に対する要望	生活交通の確保や、バリアフリー化に対し、国や県の積極的な支援、とりわけ補助メニューの充実や基準の緩和等が強く求められている。（自由意見）

事業者アンケート

低公害車編

項目	概要
CNG車の導入状況	CNG車を導入している事業者は約 3 割（18 事業者）
既導入事業者の導入台数・導入理由	導入率は、貨物車 0.7%、バス 0.5%、特種車 0.3%で、いずれも 1%に満たない。 導入理由は、「車両の購入に補助があったため」が最も多い（11 事業者）
既導入事業者の追加導入意向	既導入事業者の約 6 割が、追加導入する予定（11 事業者） 追加導入の理由は、「顧客や利用者からの評判がよい」等 改善すべき課題は、「CNGスタンドが少ない」「走行距離が短い」等 予定台数は、平成 16 年度までに計 28 台等、平成 17 年度以降計 16 台等 追加導入しない理由は、「CNGスタンドが少ない」「走行距離が短い」等
未導入事業者の今後の導入意向	未導入事業者の半数が「導入するかどうか分からない」、約 4 割が「関心はあるが導入する予定はない」と回答 導入しない理由は、ほとんどの事業者が「車両購入にかかる費用が割高」 導入予定の 1 事業者では 69 台の導入を予定
CNG車の普及促進方策について	導入検討に必要な情報としては、「CNG車の導入に対する支援制度」（約 6 割） について「CNG車の車両価格」「CNGスタンドの場所」（各約 5 割） 普及促進方策としては、多くの事業者が、「購入時の補助・支援制度の充実」「CNGスタンドの整備」を回答（各約 8 割）

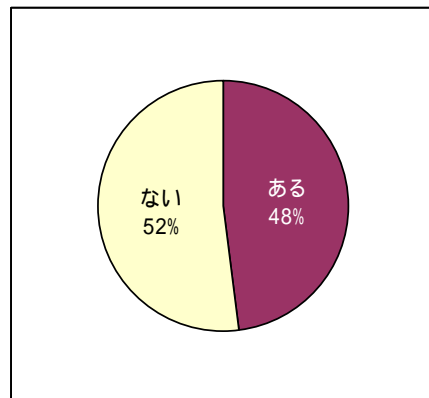
・調査の結果

(自治体アンケート) A. 地方都市・山のまちの交通編

【地方鉄道について】

問 A-1 鉄道駅の有無 (回答数=214)

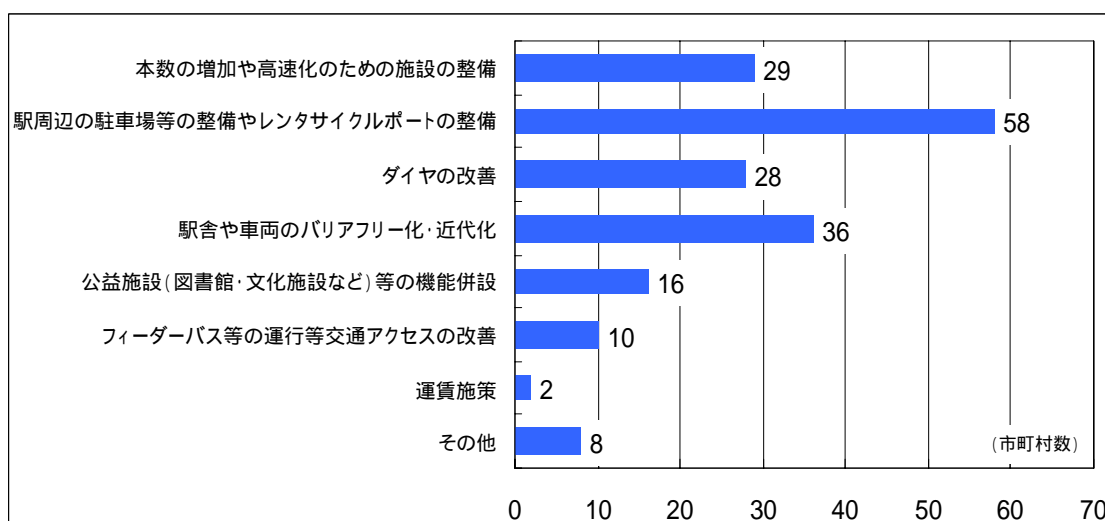
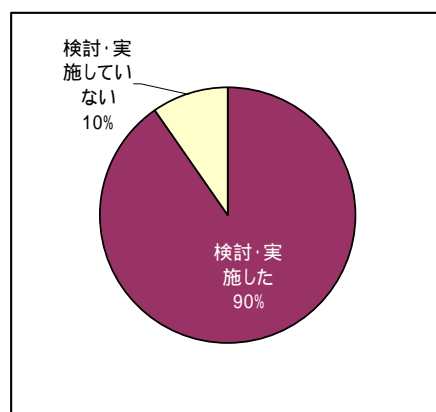
回答が得られた 214 市町村のうち、鉄道駅がある市町村は 48% (103 市町村)、鉄道駅がない市町村は 52% (111 市町村)であった。



問 A-2 地方鉄道の機能強化・競争力強化等のための施策 (回答数=93)

鉄道駅がある市町村のうち、地方鉄道の機能強化・競争力強化等の施策を検討または実施した市町村は 93 市町村であり、鉄道駅のある市町村の約 9 割で取り組まれている。

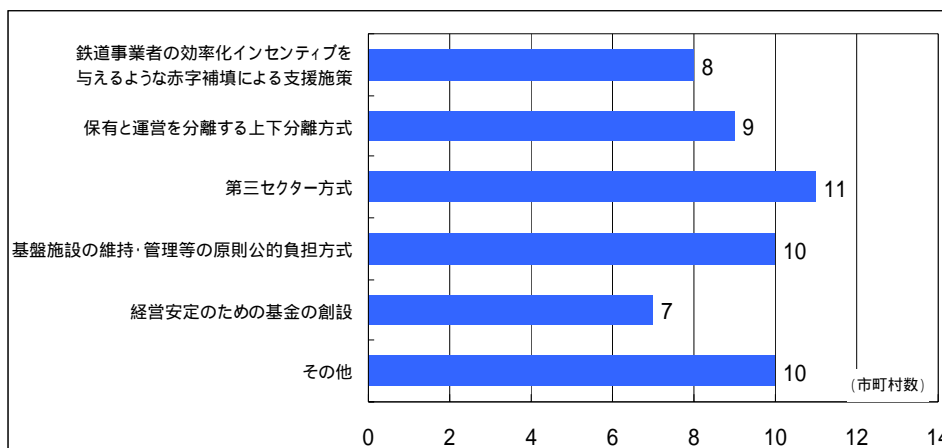
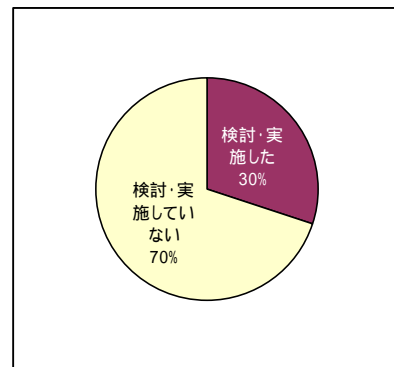
施策内容としては、「駅周辺の駐車場等の整備やレンタサイクルポートの整備」が 58 市町村と最も多く、ついで「駅舎や車両のバリアフリー化・近代化」36 市町村、「本数の増加や高速化のための施設の整備」29 市町村、「ダイヤの改善」28 市町村の順となっている。



問 A-3 地方鉄道の経営安定化のための施策（回答数=31）

地方鉄道の経営安定化の施策を検討または実施した市町村は31市町村であり、鉄道駅のある市町村の約3割で取り組まれている。

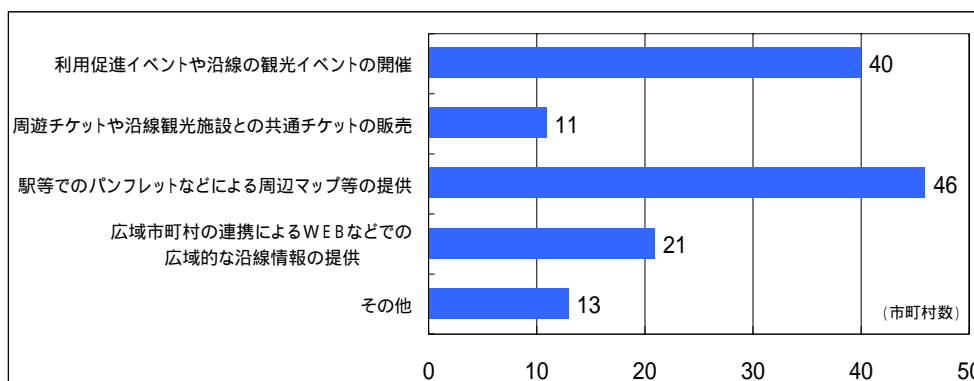
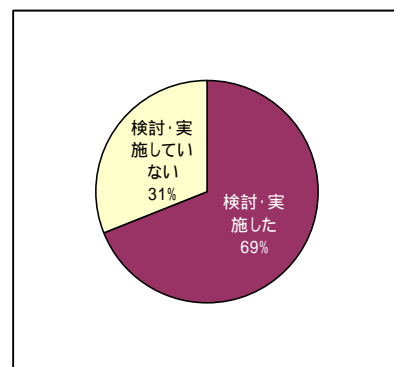
施策内容としては、「第三セクター方式」が11市町村と最も多く、井原鉄道、智頭急行、若桜鉄道、錦川鉄道、JR可部線に対する第三セクター方式の実施、検討がその概要となっている。ついで「基盤施設の維持・管理等の原則公的負担方式」が10市町村であり、井原鉄道、一畑電鉄への実施・検討が概要となっている。井原鉄道については、「インフラ的な部分に限って関係自治体が単年度補助する一方、人件費などの運行管理に関する費用は運輸収入等鉄道事業者の収入で賄う」こととしており、一畑電鉄については「所有権を移転しない上下分離方式を検討する。」こととしている。



問 A-4 地方鉄道に観光客等呼び込むための施策（回答数=71）

鉄道に観光客等呼び込む施策を検討または実施した市町村は71市町村であり、鉄道駅のある市町村の約7割で取り組まれている。

施策内容としては、「駅等でのパンフレットなどによる周辺マップ等の提供」が46市町村と最も多く、ついで「利用促進イベントや沿線の観光イベントの開催」が40市町村となっている。



問 A-5 駅舎に、公共公益施設などの駅舎以外の施設を合築した事例（計画を含む）

駅舎に、公共公益施設などの駅舎以外の施設を合築した事例は、27市町村から回答が得られ、その概要は以下の通りである。

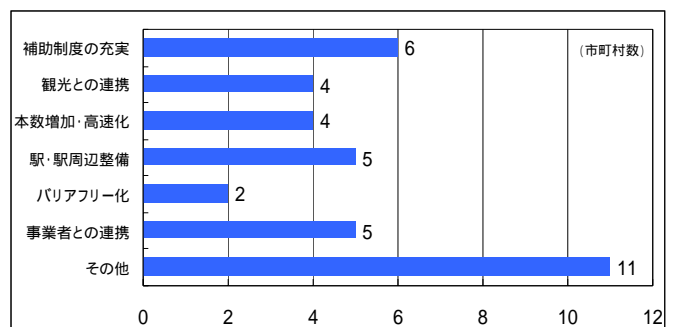
住民参画支援センター（日南町）やコミュニティ情報プラザ（豊浦町）等の交流施設や、サービス施設（浜田市）、子育て支援施設（庄原市）などの福祉関係施設の他、観光案内施設、特産物販売所、簡易郵便局等の合築施設の事例がある。

県名	市町村名	駅名	合築施設 概要
鳥取県	岸本町	JR岸本駅	岸本町商工会館
鳥取県	大山町	JR大山口駅	駐輪場
鳥取県	日南町	JR生山駅(建設中)	インターネットカフェ、住民参画支援センター
鳥取県	江府町	JR江尾駅	・ちろりんハウス374.8m ² 。(1F事務室(駅業務委託)郷土PR室・ホール、2F町民ホール・研修室等。)・江府町商工観光センター179.8m ² 。(1F事務室(展示コーナー)・研修室(図書室)、2F大研修室。駅舎機能を含めた多目的施設「ちろりんハウス」に商工観光センターを増築
島根県	浜田市	1 JR浜田駅 2 JR下府駅 3 JR周布駅	1.観光協会の設置(駅舎の一部賃借) 2.自治会集会施設(地域の治安向上効果あり) 3.サービス施設(民間事業者へ駅舎の無償貸付) 2・3については、JRより本市が駅舎を無償で譲り受けている。
島根県	東出雲町	JR揖屋駅	「まちの駅」(情報案内所)機能1.駅周辺広場連絡所2.観光地物産案内所3.青少年健全育成に寄与する場4.町営バス待合所5.地域の憩い場
島根県	大東町	JR出雲大東駅	簡易郵便局(H18年度予定)
島根県	温泉津町	JR石見福光駅	ふれあいギャラリー・トイレ
島根県	邑智町	JR粕淵駅	町商工会事務所
島根県	三隅町	JR長門三隅駅	介護予防拠点施設
島根県	日原町	JR山口線日原駅	プラザ簡易郵便局
岡山県	備前市	JR赤穂線伊部駅	備前焼伝統産業会館(広域観光情報センター、レストラン、備前焼展示、等設置)
岡山県	大佐町	1 JR刑部駅 2 JR丹治部駅	1大佐町社会福祉協議会 2田治部地区社会福祉協議会
岡山県	落合町	1 JR美作追分駅(実設) 2 JR美作落合駅(計画)	1集会施設、多目的実習室 2集会施設、図書室
岡山県	大原町	JR大原町	特産品販売所
広島県	竹原市	JR忠海駅	仮称 地域支えあいステーション(介護予防拠点施設)を整備中(平成16年3月の完成予定)
広島県	三次市	JR上川立駅、JR西三次駅、JR神杉駅	農協と一体となった駅舎であるが現在農協は閉鎖。 西三次(107m ²)神杉(61m ²)。無人となった駅舎をコミュニティ施設として活用
広島県	庄原市	JR備後庄原駅	・観光情報の提供、子育て支援施設、教育交流教室の児童、生徒が集う場、及び地域住民のふれあいのための施設
広島県	向原町	JR向原駅	多目的複合施設(1階地場産業振興センター 2階改札口、児童館3階多目的集会所)
広島県	河内町	JR入野駅	高齢者能力活用協会事務局(町内のシルバー人材派遣組織) (無人駅駅舎の利用、管理)
広島県	甲山町	JR備後三川駅	駅前区域の集会所
広島県	上下町	JR上市駅	特産品加工室、展示販売、情報案内施設
広島県	東城町	JR東城駅	コミュニティ施設
山口県	山口市	JR宮野駅	地域交流ステーション宮野(山口県立大学と地域住民との交流によるコミュニティ活動の場となる施設)
山口県	周南市	JR徳山駅	市民交流センター
山口県	豊浦町	JR川棚温泉駅	豊浦コミュニティ情報プラザ
山口県	日置町	JR長門古市駅	介護拠点施設「ふれあいプラザはまゆう」

問 A-6 地方鉄道の活性化に関する問題点・課題（自由意見）（回答数=33）

地方鉄道の活性化に関して今まで検討・実施されたなかでの問題点・課題の内容としては、「補助制度の充実」に関する意見が最も多く、ついで「駅・駅周辺整備」「事業者との連携」等に関する意見が寄せられた。

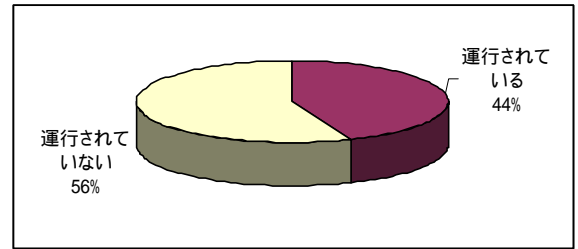
多くの市町村では「地方鉄道は欠くことのできない公共交通機関」として位置づけられ、観光施策との連携など様々な取り組みがなされているが、単独市町村では取り組みの限界も指摘されており、沿線の市町村の連携や、国や県などの積極的な支援が求められているところである。



【コミュニティバス（乗合タクシーを含む）について】

問 A-7 行政が関与したコミュニティバス（乗合タクシー）の運行（回答数=203）

行政が関与したコミュニティバス（乗合タクシー）が運行されている市町村は、回答があった203市町村のうち、44%（89市町村）であった。

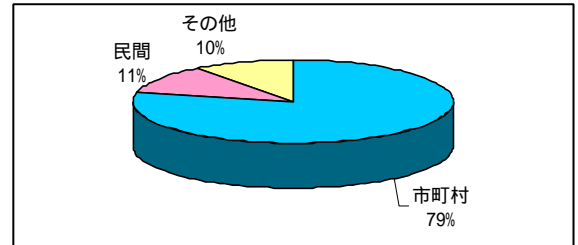


コミュニティバス（乗合タクシー）の概要

名称・愛称（別紙 コミュニティバスリスト参照）

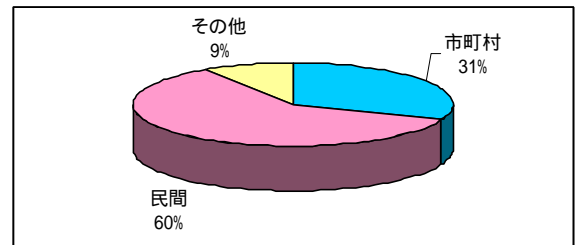
運営主体（回答数=83）

運営主体では、「市町村」が最も多く、79%（69市町村）であり、「民間」は11%（10市町村）であった。なお、「その他」としては、広域行政組合、社会福祉協議会、TMO、自治会等の回答があった。



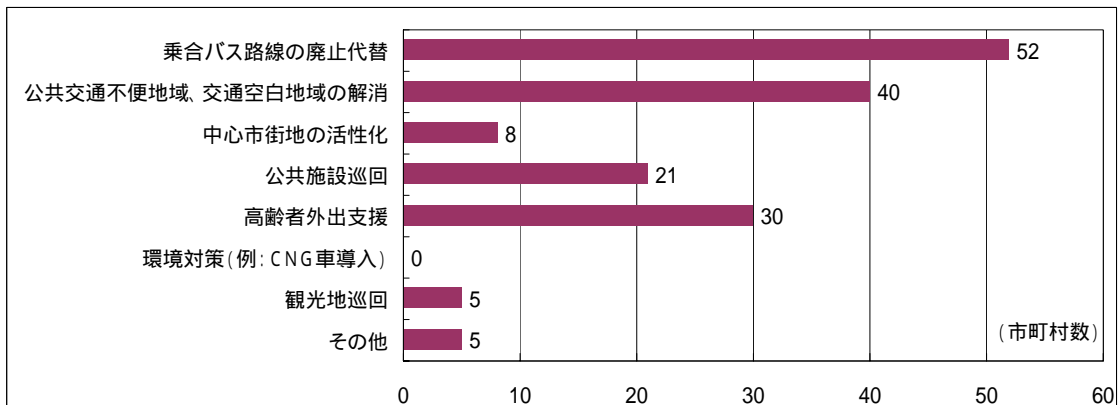
運行主体（回答数=82）

運行主体では、「民間」が最も多く、60%（52市町村）であり、「市町村」は31%（27市町村）であった。なお、「その他」としては、社会福祉協議会、公社、第3セクター等の回答があった。



運行目的（回答数=55）

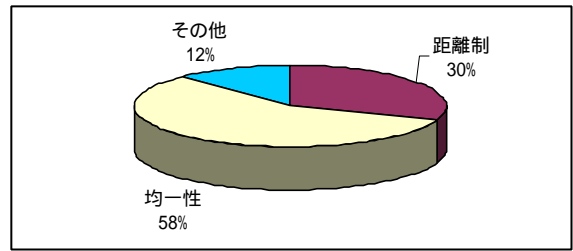
運行目的では、「乗合バス路線の廃止代替」が最も多く52市町村であり、回答があった55市町村のうち9割以上を占めている。ついで「公共交通不便地域、交通空白地域の解消」（40市町村）、「高齢者外出支援」（30市町村）の回答であった。



運賃設定 (回答数=89)

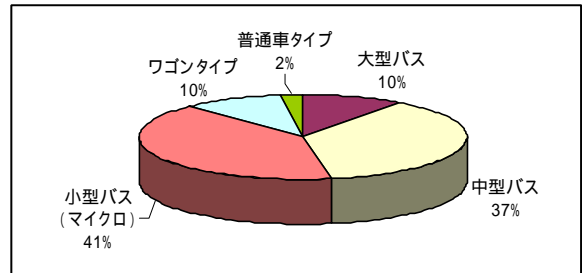
運賃設定では、「均一制」が最も多く 58% (51 市町村) であり、「距離制」30% (27 市町村)、「その他」12%(11 市町村)であった。

なお、均一制の料金では、100 円と 200 円に設定しているバスが最も多く、いずれも 21 市町村であった。また、「その他」については、ほとんどが無料に設定している。



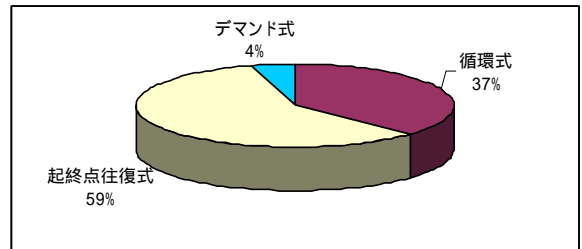
車両の型 (回答数=89)

車両の型では、乗車定員 11 以上のいわゆるコミュニティバスタイプが多い。なかでも「小型バス(マイクロ)」が最も多く 41% (36 市町村) ついで「中型バス」37% (33 市町村) となっている。



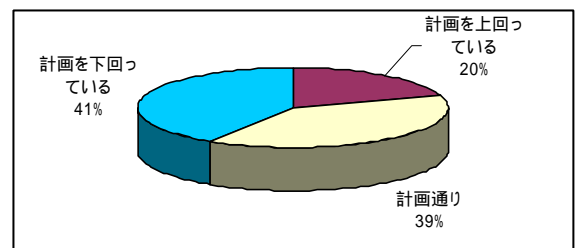
運行方法 (回答数=89)

運行方法では、起終点往復式が最も多く、59% (52 市町村) ついで循環式 37% (33 市町村) となっている。デマンド式は 4% (4 市町村) に止まっている。



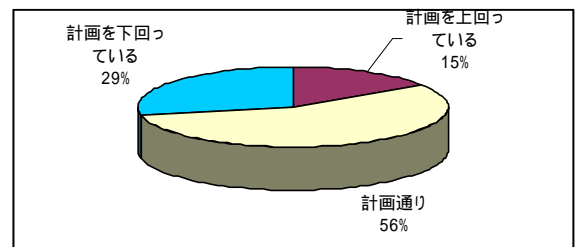
利用者数 (回答数=85)

利用者数では、「計画通り」「計画を上回っている」をあわせて約 6 割の市町村が計画通りもしくは計画以上の利用者数を確保している。



運営費用 (回答数=84)

運営費用では、半分以上の市町村が「計画通り」としており、「計画を下回っている」をあわせて約 8 割以上の市町村が計画通りもしくは計画以下の運営費用で運営を行っている。



上記、の要因

利用者数、 運営費用に関する要因について、主な回答を以下に整理する。

利用者数について

【計画を上回っているもしくは計画通りの要因】

- ・本格運行開始以来2年を経過し、「市民のバス」として利用され定着したため。
- ・低料金により潜在的需給を掘りおこした。
- ・基本的には廃止代替バスであるが、学校・病院等に新たにバス停をもうけた。
- ・低料金、公共公益施設への交通の利便性、低床バスなどといったことから高齢者を中心に利用が増加している。
- ・一定間隔に運行する定時制。主要駅への路線の延長。住宅地から、病院・商店街に人を運ぶルート設定。JRとの乗り継ぎを考えてダイヤ。負担感が少なく分かりやすい均一料金。学割回数券の発行。
- ・奥地集落、バス路線の廃止代替へと実施しているが、路線指定をしており、その地区の人口は100人前後で多くは50人位、高齢者が多く、利用者は固定化している。 等

【計画を下回っている要因】

- ・マイカーの普及が一段と進み、利用者は年々、減少している。
- ・他交通とのアクセスの悪さ。地域間交流の不足。
- ・各集落のニーズを全て可能するバスダイヤが組めない。
- ・運行便数を最小限にしているため、通勤・通学時以外の時間帯運行利用者において利用しがたいと思われる。また料金も高いのかとも思われる。
- ・運行開始1ヶ月のため、まだ利用者への周知徹底が不十分。 等

運営費用について

【計画通りもしくは、計画を下回っている要因】

- ・人件費など経営努力により経費をおさえることができた。
- ・入札により委託金額の減
- ・計画では乗務員は臨時職員を主体として運営し、車両購入は国の補助事業とし、補助裏として一般会計が一部負担をするということで経費を一般路線よりも抑えることとしており、ほぼ計画通りの運営となっている。
- ・別ルートへの乗り替えを無料としていることなどから料金収入は予測を下回っている。

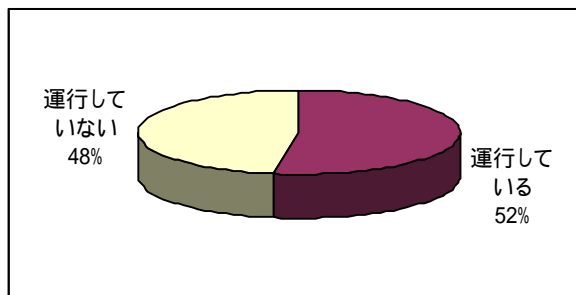
【計画を上回っている要因】

- ・ルート変更に伴う新規車両の追加購入や運転士の追加採用による経費増加

【通学輸送について】

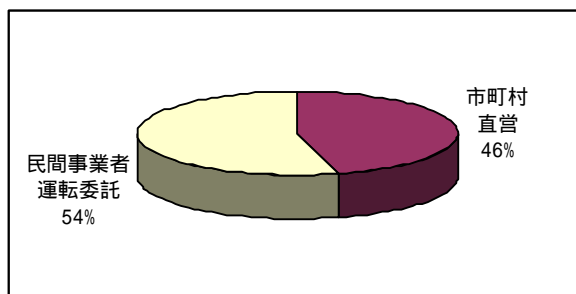
問 A-8 スクールバスの運行の有無 (回答数=210)

スクールバス(普通地方交付税算定対象)の運行の有無については、回答があった210市町村のうち、52%(110市町村)で運行されている。



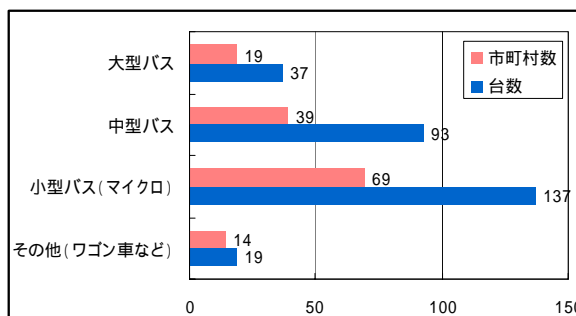
運営方法 (回答数=107)

運営方法については、民間事業者への運転委託が54%(58市町村)であり、市町村直営46%(49市町村)よりも若干多くなっている。



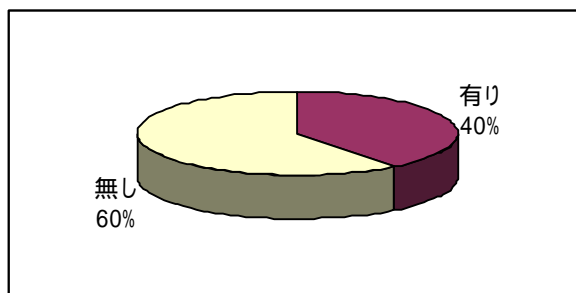
車両台数 (回答数=141)

車両台数では、小型マイクロバスを利用している市町村が69市町村と最も多く、スクールバスを導入している市町村の約半数を占めている。台数としても137台となっており、平均すると1市町村あたり、約2台のスクールバスを運行させていることとなる。



一元化の検討・実施の有無 (回答数=108)

一元化(スクールバスへの一般住民の混乗による一体的な運行)については、約4割(43市町村)の市町村が検討・実施をしたことがあると回答している。



検討・実施された内容の概要

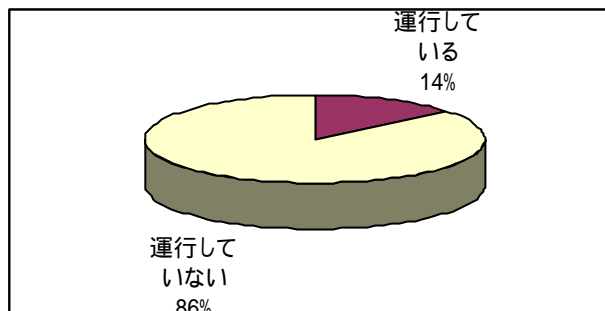
37市町村から回答が得られた。主要な意見を以下に示す。

- ・スクールバスの車両を小型から中型へ変更し、路線も変更して混乗させ効率化した。
- ・学童、一般客共利用が少ない路線について、下校時間に合わせて、混乗便を運行。
- ・通学に支障が出ない範囲で径路の見直しを実施。4台中3台が住民利用可。
- ・老人クラブの送迎等にも利用
- ・合併協議会分科会にて一般住民の混乗について検討中
- ・中学校の統合により運行。通常の乗合バスのダイヤとの調整は困難。
- ・車両は児童・生徒の数に見合ったものを利用しており、一般住民が乗る余地が無い。
- ・学校行事により時間の変更、郊外活動での利用等、一般者混乗の際の定期性と相容れない。
- ・スクールバスは児童・生徒を小中学校へ安全かつ迅速に送迎していく必要があることから巡回バスとは切り離して考えていきたい。

【福祉輸送について】

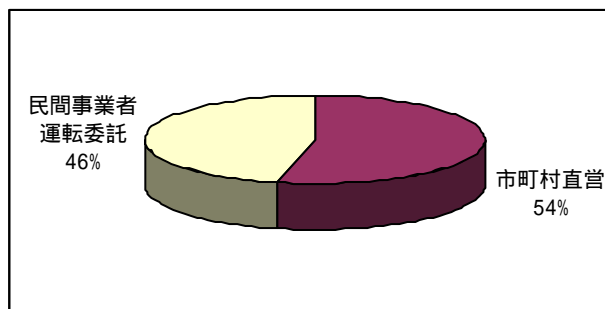
問 A-9 患者輸送バスの運行の有無 (回答数=208)

患者輸送バス(厚生労働省補助)の運行の有無については、回答があった208市町村のうち、14%(29市町村)で運行されている。



運営方法 (回答数=28)

運営方法については、市町村直営が54%(15市町村)であり、民間事業者運転委託46%(13市町村)よりも若干多くなっている。



車両台数 (回答数=31)

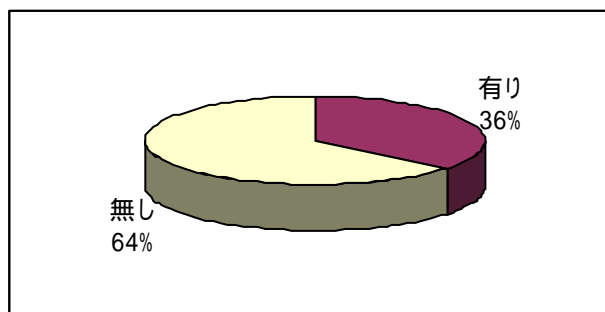
車両台数では、小型マイクロバスを利用している市町村が16市町村と最も多く、ついでワゴン車など11市町村となっている。

また、車両の仕様としては、ほとんどが普通仕様であり、特殊仕様のものは35台中、3台に止まっている。

		市町村数	台数
大型バス	普通仕様	0	0
	特殊仕様	0	0
中型バス	普通仕様	4	5
	特殊仕様	0	0
小型バス(マイクロ)	普通仕様	14	15
	特殊仕様	2	2
その他(ワゴン車など)	普通仕様	10	12
	特殊仕様	1	1
計	普通仕様	28	32
	特殊仕様	3	3

一元化の検討・実施の有無 (回答数=28)

一元化(患者輸送バスへの一般住民の混乗による路線バスとの運行一元化)については、約4割(10市町村)の市町村が検討・実施をしたことがあると回答している。



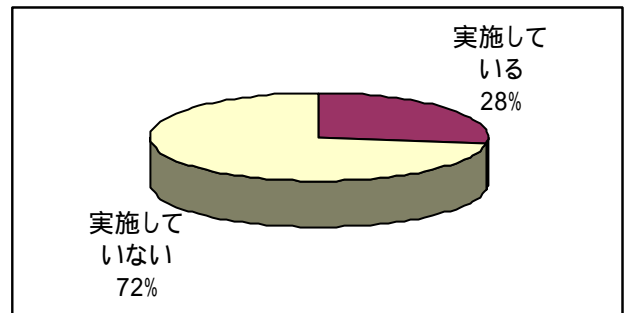
検討・実施された内容の概要

11市町村から回答が得られた。主要な意見を以下に示す。

- ・スクールバス同様合併協議会において検討中。
- ・路線バスの延長に伴い、一部輸送経路の変更。
- ・通学との一体化

問 A-10 スペシャル・トランスポート・サービスの実施の有無 (回答数=200)

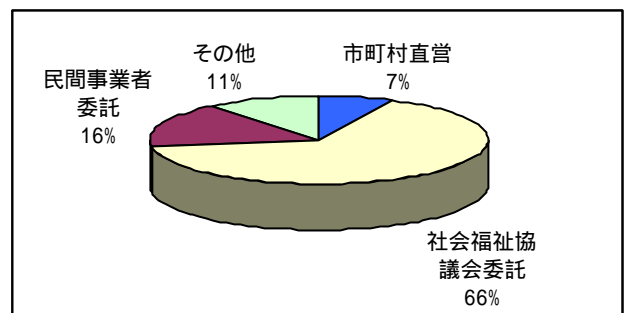
スペシャル・トランスポート・サービス(身体障害者・内部障害者・視覚障害者・高齢者・一時的な移動制約者等を対象とする移送)については、回答があった 200 市町村のうち、28% (55 市町村) で実施されている。



運営方法 (回答数=55)

運営方法については、社会福祉協議会に委託して運営している市町村が最も多く 66% (36 市町村) ついで民間事業者委託 16% (9 市町村) となっている。

なお、その他では、NPO法人や市交通局への委託といった回答があった。



問 A-11 コミュニティバス・スクールバス・患者輸送バス・スペシャル・トランスポート・サービスにする問題点・課題や今後の取組みなど (自由意見)

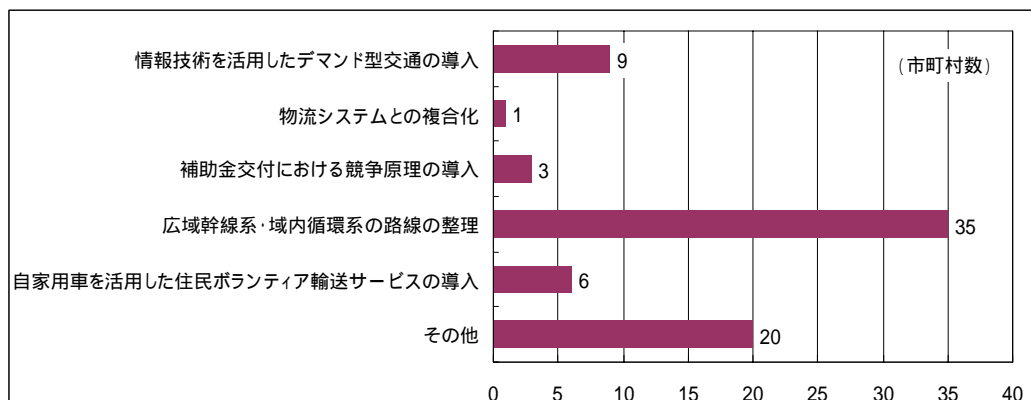
(回答数=22)

コミュニティバス等に関して今まで検討・実施されたなかでの問題点・課題については、コミュニティバスの運行に関する意見が多く、便数や料金等のサービスレベルの維持と、運行経費の効率化等が課題としてあげられている。また、現在、市町村合併を契機とした広域的な交通施策展開に取り組んでいる市町村があった。国への要望としては、同一市町村域内で完結するバスなどへの補助など、補助基準及び補助額の拡大を要望する意見があった。

【交通政策全般について】

問 A-12 中山間地域等の生活交通維持のための施策 (回答数=64)

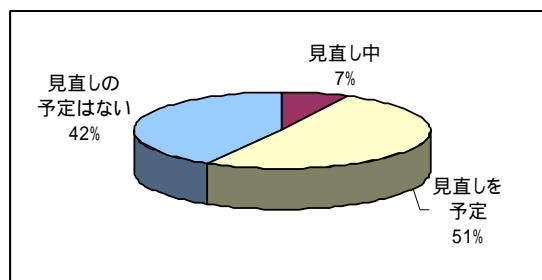
生活交通維持のために今までに検討または実施した施策については、「広域幹線系・域内循環系の路線の整理」が最も多く 35 市町村、ついで「情報技術を活用したデマンド型交通の導入」9 市町村となっている。その他の回答としては、「補助金の交付」「ポストバスの検討」等の施策があがっている。



問 A-13 市町村内の交通体系を見直す予定 (回答数=204)

市町村内の交通体系を見直す予定については、回答があった204市町村のうち、約半数が「見直しを予定」しており、「見直し中」とあわせて、約6割(119市町村)の市町村で見直しが進められつつある。

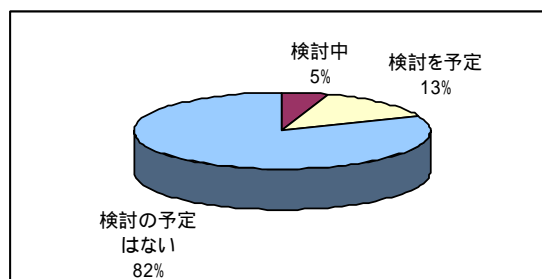
見直しの概要については、「合併協議会で検討中(予定)」あるいは、「合併後に見直し」といった意見が多く、市町村合併に関連する見直しを回答した市町村は75市町村であった。



問 A-14 公共施設の配置の見直し予定 (回答数=195)

公共施設の配置の見直しについては、「検討中」の市町村が5%(10市町村)「検討を予定」している市町村13%(26市町村)であった。

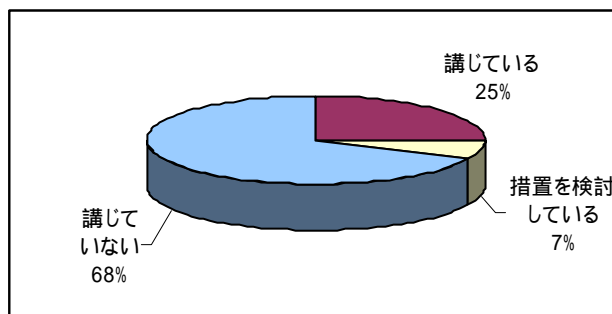
見直しの概要については、市町村合併に関連する見直しを回答した市町村が多く18市町村であった。その他、小中学校の統廃合に係る見直し(4市町村)医療・福祉施設に関連する見直し(3市町村)等となっている。



問 A-15 地域住民・NPO・地元企業等の意見反映のための措置 (回答数=193)

交通政策の計画や実施に際して、地域住民・NPO・地元企業等の意見反映については、4分の1の市町村(48市町村)で何らかの措置が講じられている。

措置の概要については、会議や説明会を実施している市町村が多く38市町村、次いでアンケートを実施している市町村が12市町村であった。また、地域住民が参加する検討組織を設置している市町村は34市町村であった。

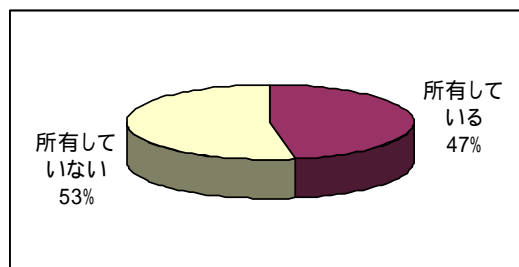


(自治体アンケート) B. 島の交通編

【公用船について】

問 B-1 公用船（市町村所有船）の所有（回答数=36）

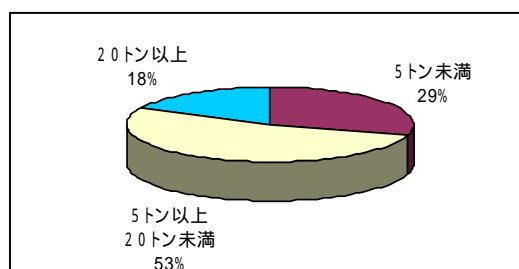
回答が得られた 36 市町村のうち、公用船を所有している市町村は 47%（17 市町村）、所有していない市町村は 53%（19 市町村）であった。



公用船の仕様及び使用形態等

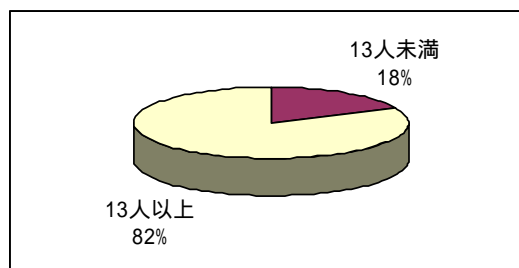
公用船の総トン数（回答数=17）

「5トン以上 20トン未満」が最も多く 53%（9 市町村）であり、「5トン未満」が 29%（6 市町村）であった。



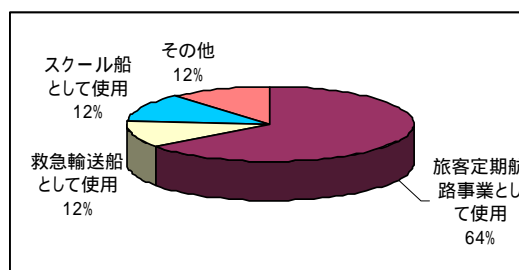
公用船の旅客定員（回答数=17）

旅客定員については、「13人以上」の公用船が 82%（14 市町村）であった。



使用形態（回答数=17）

使用形態としては、「旅客定期航路事業として使用」されている公用船が最も多く 64%（11 市町村）ついで「救急輸送船として使用」「スクール船として使用」がそれぞれ 12%（2 市町村）であった。



また、使用形態別に 公用船の総トン数、 公用船の旅客定員をみると、「旅客定期航路事業として使用」されている公用船は、11 市町村のうち、8 市町村の公用船が 5 トン以上 20 トン未満であり、すべて旅客定員 13 人以上のものであった。

	公用船の総トン数			公用船の旅客定員			
	5トン未満	5トン以上 20トン未満	20トン以上	計	13人未満	13人以上	計
旅客定期航路事業として使用		8	3	11		11	11
救急輸送船として使用	1	1		2	1	1	2
スクール船として使用	2			2		2	2
その他	2			2	2		2
総計	5	9	3	17	3	14	17

検討又は実施の有無

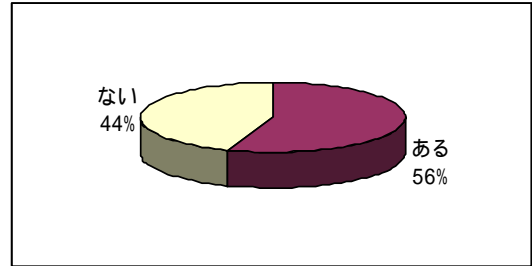
使用形態について、他の用途への転用に関する検討・実施は、いずれの市町村でも行われていない。

【自治体による航路補助について】

問 B-2 運営あるいは補助を行っている旅客定期航路の有無

補助の有無 (回答数=36)

市町村による運営あるいは補助を行っている旅客定期航路を有している市町村は、36市町村のうち56%(20市町村)であった。



補助の概要

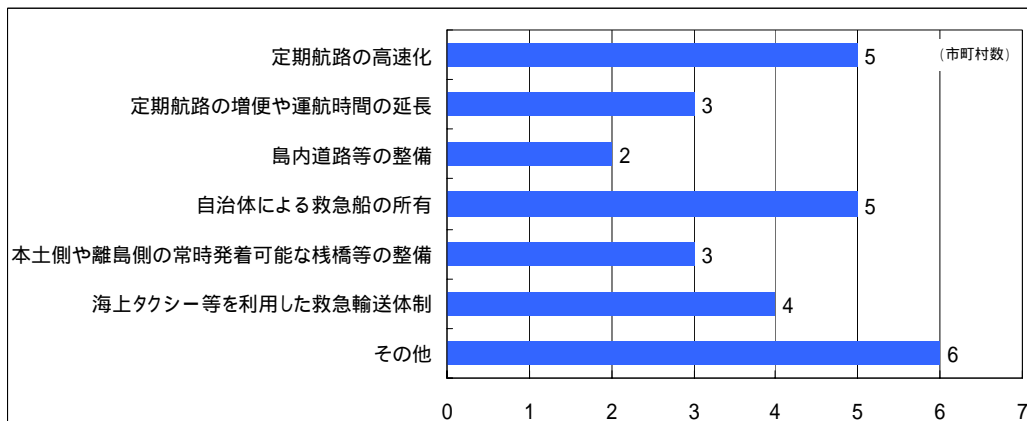
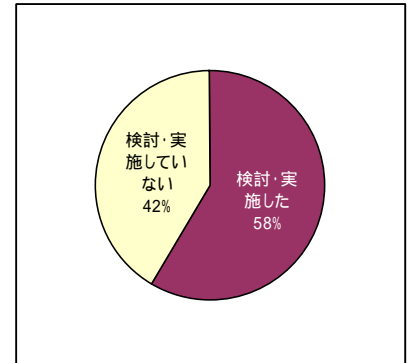
補助の概要としては、ほとんどの市町村で事業者に対する運航事業への欠損額補助を行っているが、一方、利用者に対する補助として、「島民全員に対して運賃の一部補助」を行っている自治体もある。

【救急輸送について】

問 B-3 救急輸送を円滑に確保するための施策 (回答数=21)

離島における救急輸送を円滑に確保するための施策としては、58%(21市町村)の市町村でこれまで何らかの検討又は実施を行っている。

施策内容としては、「定期航路の高速化」「自治体による救急船の所有」がいずれも5市町村で最も多かった。「その他」の回答としては、「ヘリポートの整備」「漁協所有船による救急輸送」といった回答が得られた。

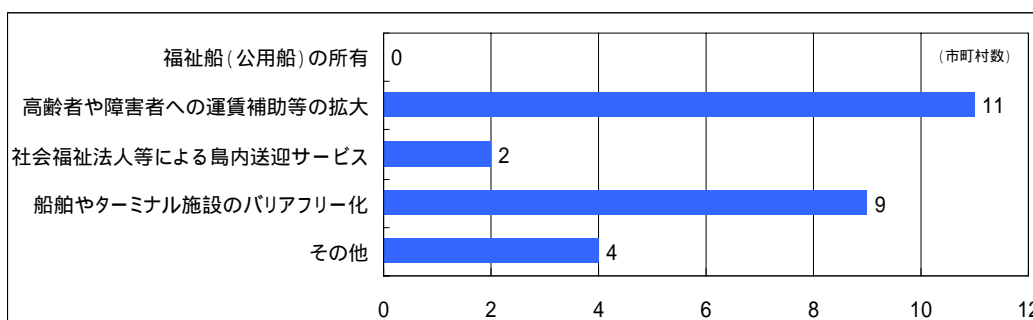
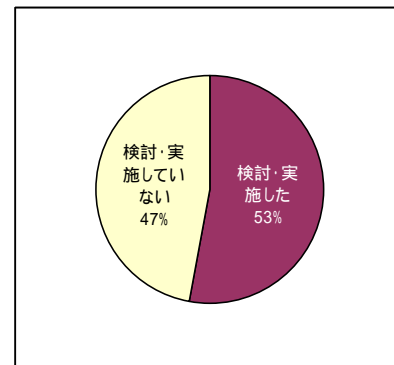


【福祉輸送について】

問 B-4 高齢者や障害者等に対する福祉輸送のサービス (回答数=19)

離島に住む高齢者や障害者等に対する福祉輸送のサービスを充実するための施策としては、53% (19 市町村) の市町村でこれまで何らかの検討又は実施を行っている。

施策内容としては、「高齢者や障害者への運賃補助等の拡大」が最も多く 11 市町村、ついで「船舶やターミナル施設のバリアフリー化」9 市町村となっている。なお、「その他」の回答としては、「車イス利用者のための客室の設置」等の意見があった。

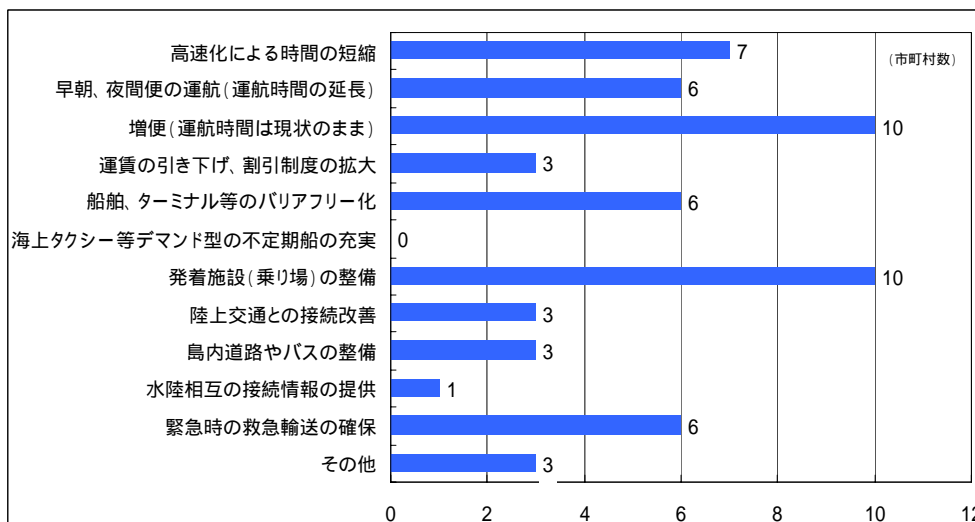
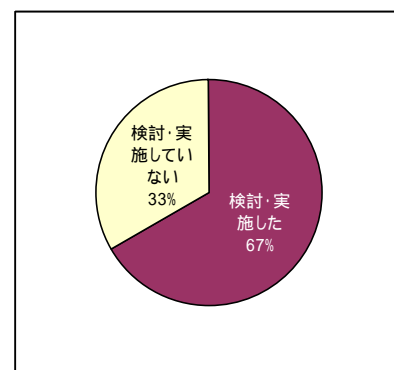


【島しょ部の公共交通に対する自治体の取り組みについて】

問 B-5 航路の維持・活性化や利便性の向上のための施策 (回答数=24)

島しょ部の公共交通における航路の維持・活性化や利便性の向上のための施策としては、67% (24 市町村) の市町村でこれまで検討又は実施を行っている。

施策内容としては、「増便(運航時間は現状のまま)」及び「発着施設(乗り場)の整備」が最も多く 10 市町村、ついで「高速化による時間の短縮」9 市町村となっている。なお、「その他」の回答としては、「隣接自治体との航路統合」「回数券の発行」といった意見があった。

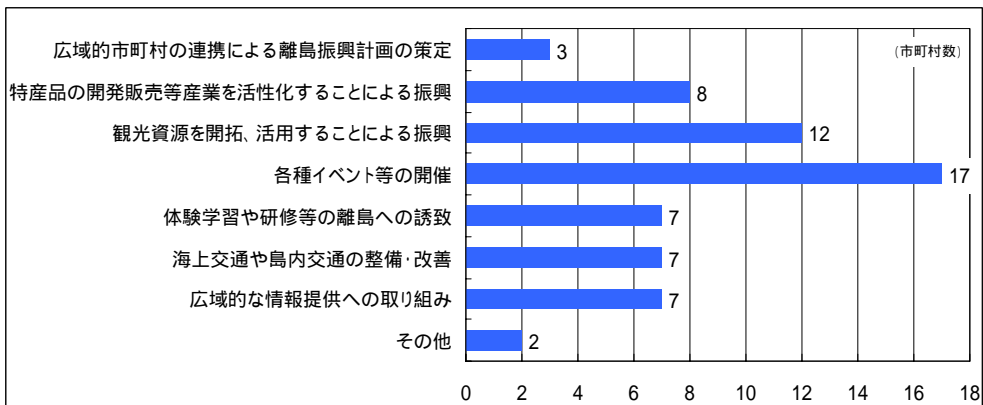
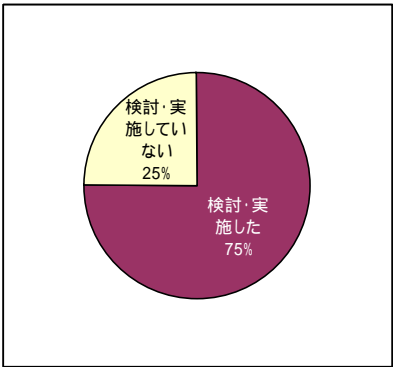


【離島振興の状況について】

問 B-6 離島の地理的及び自然的特性を生かした取り組み (回答数=27)

島の活性化のための離島の地理的及び自然的特性を生かした取り組みとしては、75% (27 市町村) の市町村でこれまで検討又は実施を行っている。

施策内容としては、「各種イベント等の開催」が最も多く17市町村、ついで「観光資源を開拓、活用することによる振興」12市町村となっている。



問 B-7 地域住民・NPO・地元企業等の意見反映のための措置 (回答数=9)

離島振興への取り組みに関して、地域住民・NPO・地元企業等の意見反映のための措置については、「意見交換会」や「離島振興の委託」といったことがあげられている。また、地域住民が参加する検討組織を設置している市町村は4市町村であった。

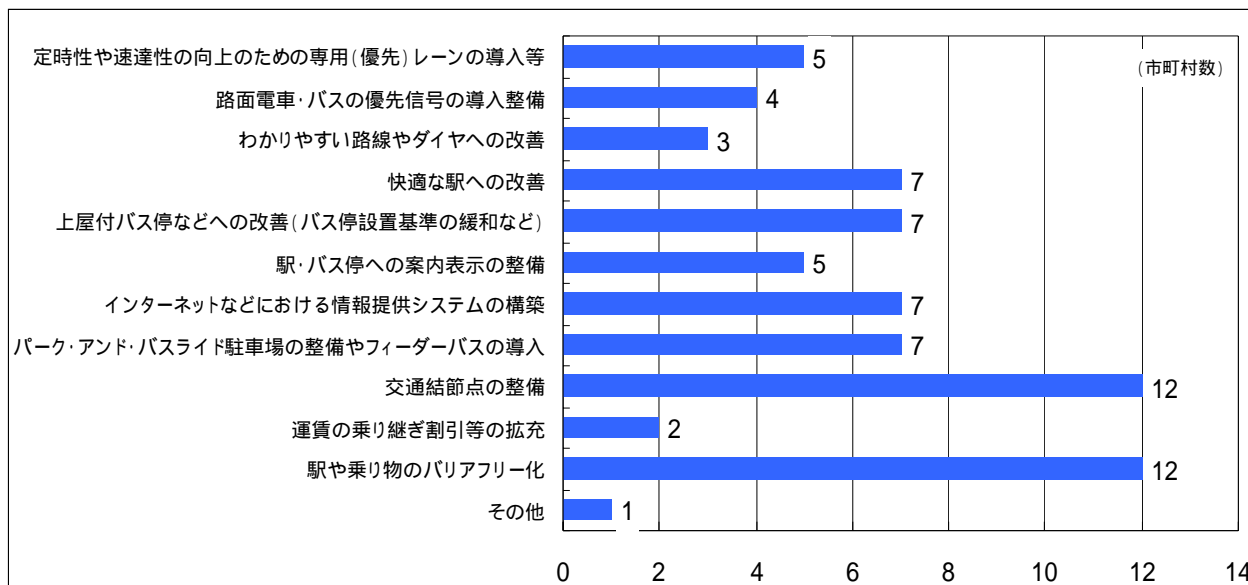
県名	市町村名	措置(方法)の概要	検討組織の概要		
			名称	目的	構成員
岡山県	岡山市	町内会を通じての集会実施			
広島県	竹原市	行政機関と民間団体等で協議会を設置	大久野島活性化協議会	優れた自然や風景を保護するとともに、環境学習・歴史観光協会、自治会、コミュニティ学習等の拠点として、活性化と快適な利用を促進する。	環境者、広島県、竹原市、竹原市観光協会、自治会、コミュニティ団体、漁協、商工会議所など
広島県	尾道市	イベントについては、地元の社協、町内会と連携予定。			
広島県	大竹市	離島振興計画策定に地元の意見を反映するために、意見交換会等を開催。			
広島県	蒲刈町	地域説明会			
山口県	防府市	意見聴取	島づくり協議会	島の活性化を検討するために設立	自治会長、小中学校長、PTA会長、老人クラブ会長、漁協関係者
山口県	岩国市	地元組織へ離島振興を委託	島づくり推進協議会	離島振興	自治会、婦人会、農協、漁協等
山口県	周南市	地元自治会連合会やコミュニティ推進協議会等と協議しながら行っている。			
山口県	平生町	離島振興計画策定の際の地域住民アンケート	佐合自治会	離島振興計画の策定	全島民

(自治体アンケート) C. まちの中心部の交通編

問 C-1 シームレスな交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上のための施策 (回答数=19)

シームレスな交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上のための施策としては、23市のうち、19市が何らかの施策について検討・実施が行われている。

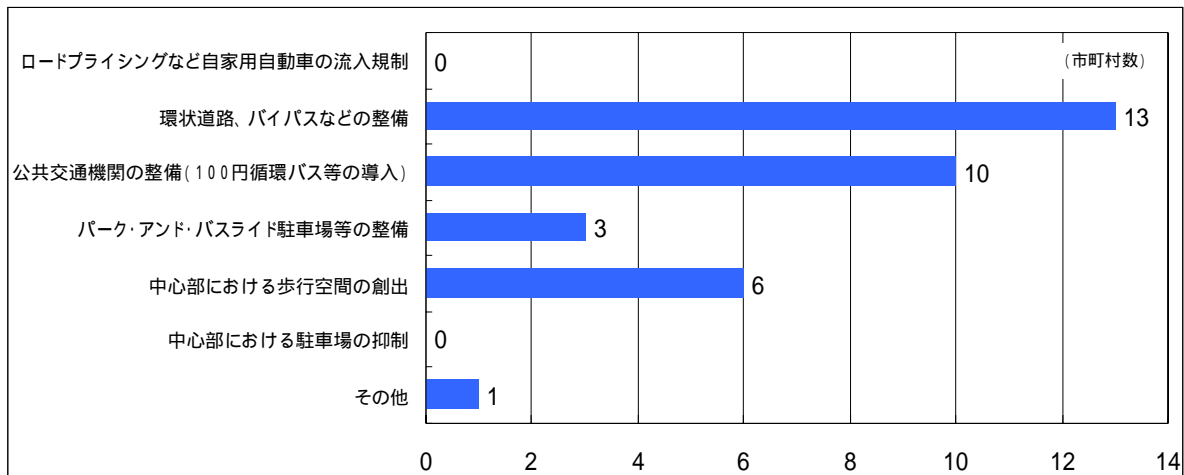
もっとも回答が多かったのは、「交通結節点の整備」「駅や乗り物のバリアフリー化」でいずれも12市であった。取り組みの概要について以下に整理する。



問 C-2 まちの中心部における交通渋滞の解消策 (回答数=18)

まちの中心部における交通渋滞の解消策については、23市のうち、18市において検討・実施が行われている。

施策の内容では「環状道路、バイパスなどの整備」が最も多く13市、ついで「公共交通機関の整備(100円循環バス等の導入)」10市であった。取り組みの概要について以下に整理する。

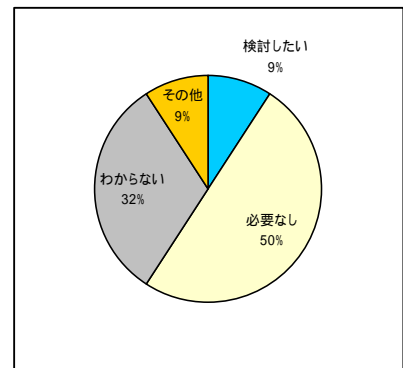


問 C-3 都心部における自動車の流入規制や快適な歩行者空間の創出のための施策

ロードプライシングについて (回答数=22)

約半数の市がロードプライシングの検討・実施について「必要なし」と回答しているが、2市においては「検討したい」と回答している。

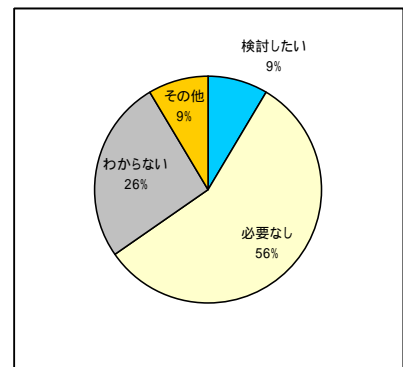
なお、具体の検討については、「可能性の検討」「バス離れが進んでいる。実現できればいいが具体の検討はしていない」となっている。



1人乗り自家用自動車の流入規制(ラッシュ等時間規制)について (回答数=23)

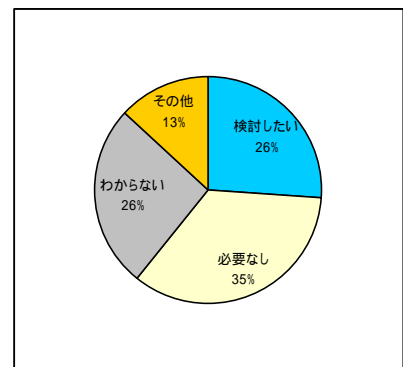
半数以上の市が1人乗り自家用自動車の流入規制の検討・実施について「必要なし」と回答しているが、2市においては「検討したい」と回答している。

なお、具体の検討については、と同様であった。



トランジットモールについて (回答数=23)

トランジットモールの実施・検討については、35%(8市)が「必要なし」と回答しており最も多いが、「検討したい」という回答が次いで多く全体の4分の1となっている。



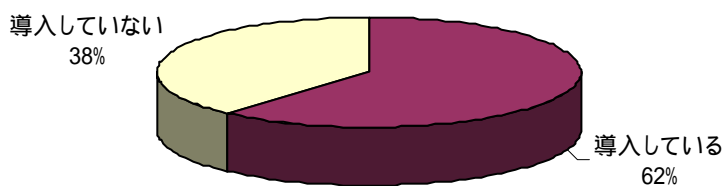
(自治体アンケート) D. 低公害車編

【車両の保有状況について】

問 D-1 市町村の車両保有状況・台数 (回答数 190)

回答があった 190 市町村のうち、低公害車を既に導入している市町村は 117 市町村 (62%) であった。また、総台数に占める割合は、乗用車が最も高く約 7%、ついで貨物車約 4% であり、全体では、約 4% となっている。低公害車の種類別に見ると、「低燃費かつ低排出ガス」が最も多く 447 台であり、導入されている低公害車の約 8 割を占めている。

(平成 15 年 10 月現在)



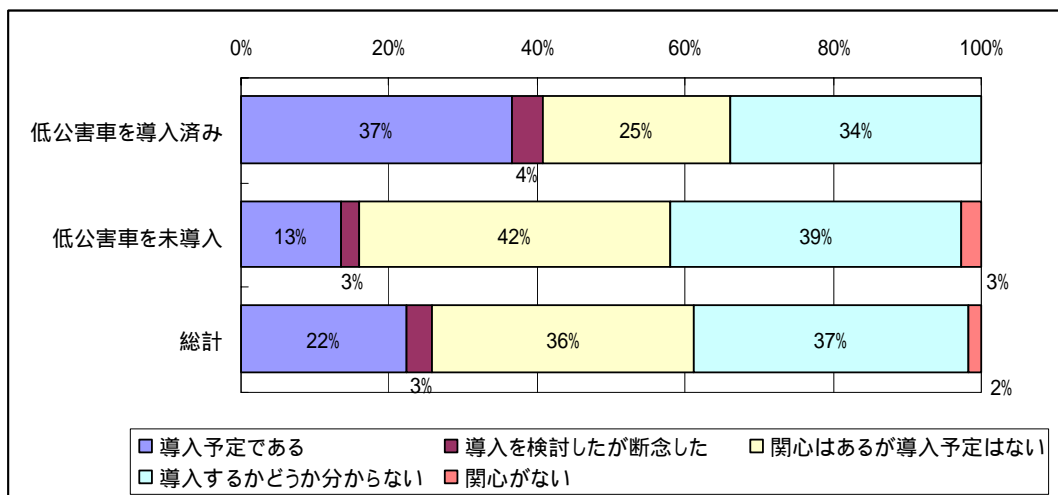
車種	台数	うち低公害車の台数					計	低公害車の導入率
		電気	CNG	ハイブリッド	低燃費かつ低排出ガス			
乗用車	4,110	3	6	88	206	303	7%	
貨物車	5,135	2	7	0	182	191	4%	
バス	903	0	8	1	8	17	2%	
特種車	4,368	0	1	0	51	52	1%	
計	14,516	5	22	89	447	563	4%	

【低公害車の導入意向について】

問 D-2 今後の低公害車導入意向 (回答数 191)

低公害車の導入意向については、全体では「導入するかどうか分からない」という回答が最も多く 37%、次いで「関心はあるが導入予定はない」が 36% という結果であった。

また、すでに低公害車を導入している市町村に限ってみると、「導入予定である」が最も多く (37%)、一方、低公害車を導入していない市町村では、「関心はあるが導入予定はない」が最も多い (42%) という結果であった。

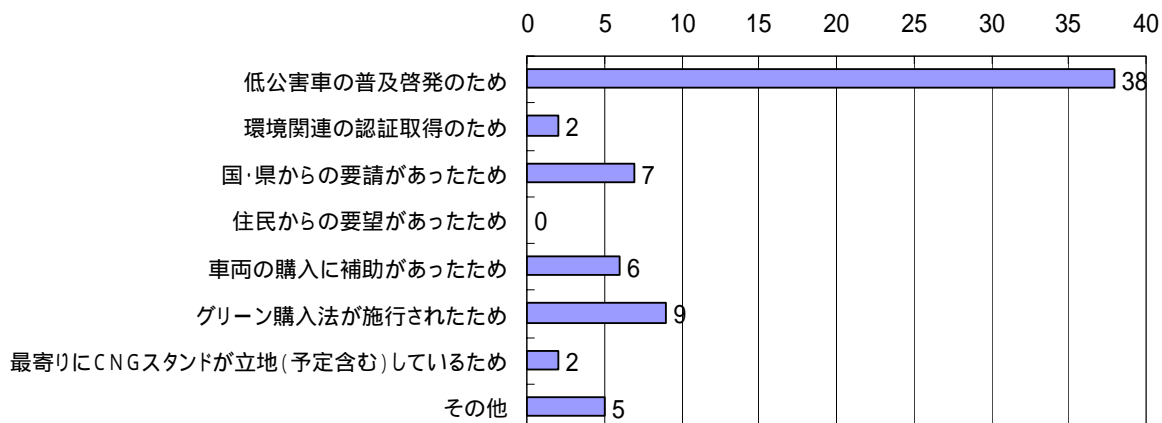


【導入理由と予定台数】

問 D-3～4 は、問 D-2 で「導入予定である」と回答した市町村のみ

問 D-3 低公害車の導入動機 (回答数 41 複数回答 3 つ以内)

導入の動機については、「低公害車の普及啓発のため」が最も多く 38 市町村、次いで、「グリーン購入法が施行されたため(9 市町村)」「国・県からの要請があったため(7 市町村)」となっている。



問 D-4 平成 16 年度までの低公害車の導入予定台数 (回答数 31)

平成 16 年度までの導入予定台数については、全体で 354 台となっており、現在の 563 台から大幅に増加することになる。

車種別では、「貨物車」が最も多く 310 台、低公害車の種類別では、「低燃費かつ低排出ガス」が最も多く 332 台となっている。

市町村別の内訳をみると、百台以上の重点的な導入予定の市町村がある一方、ほとんどの市町村では一桁台の導入となっている。

【回答の合計値】 (台)

車種	低公害車の種類				計
	電気	CNG	ハイブリッド	低燃費かつ低排出ガス	
乗用車	0	3	14	25	42
貨物車	0	7	0	303	310
バス	0	0	0	1	1
特種車	0	1	0	3	4
計	0	11	14	332	354

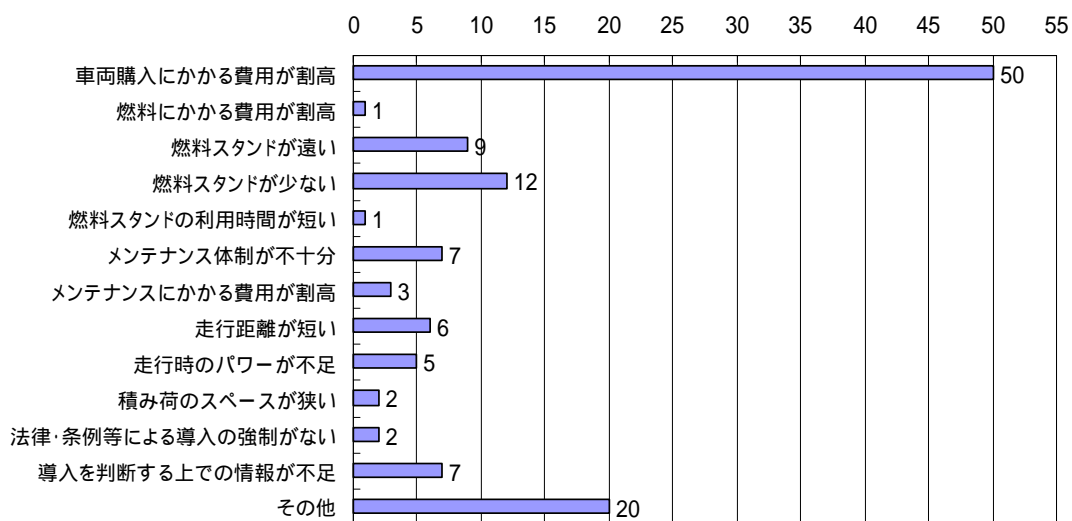
【導入しない理由】

問 D-5 は、問 D-2 で「導入を検討したが断念した」「関心はあるが導入予定はない」と回答した市町村のみ

問 D-5 低公害車の導入を断念・導入予定がないとする理由（回答数 71 複数回答 3 つ以内）

導入しない理由としては、「車両購入にかかる費用が割高」が最も多く 50 市町村、次いで「燃料スタンドが少ない」「燃料スタンドが遠い」が多くなっていた。

なおその他の理由としては、車両の更新予定でないことや、財政上の問題、市町村合併を控えているためといった理由があった。



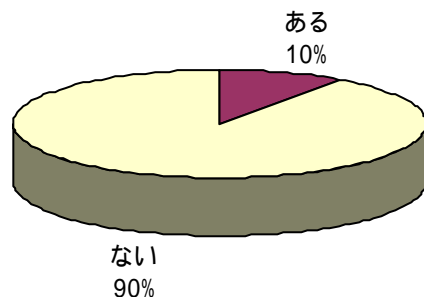
【市町村独自の取り組みについて】

問 D-6～7 は、すべての市町村への質問

問 D-6 低公害車の導入に関する具体的計画の有無（回答数 195）

19 市町村、約 1 割の市町村が低公害車の導入に対する具体的な計画を持っている。

計画の概要としては、低公害車の導入指針の他、年次と台数（割合）を具体的な定めたアクションプランを策定している市町村も存在する。



問 D-7 低公害車の導入に関する補助金交付制度等助成制度の有無（回答数 194）

中国地方管内のいずれの市町村においても、低公害車の導入に関する補助金交付制度等の助成制度を設けていない。

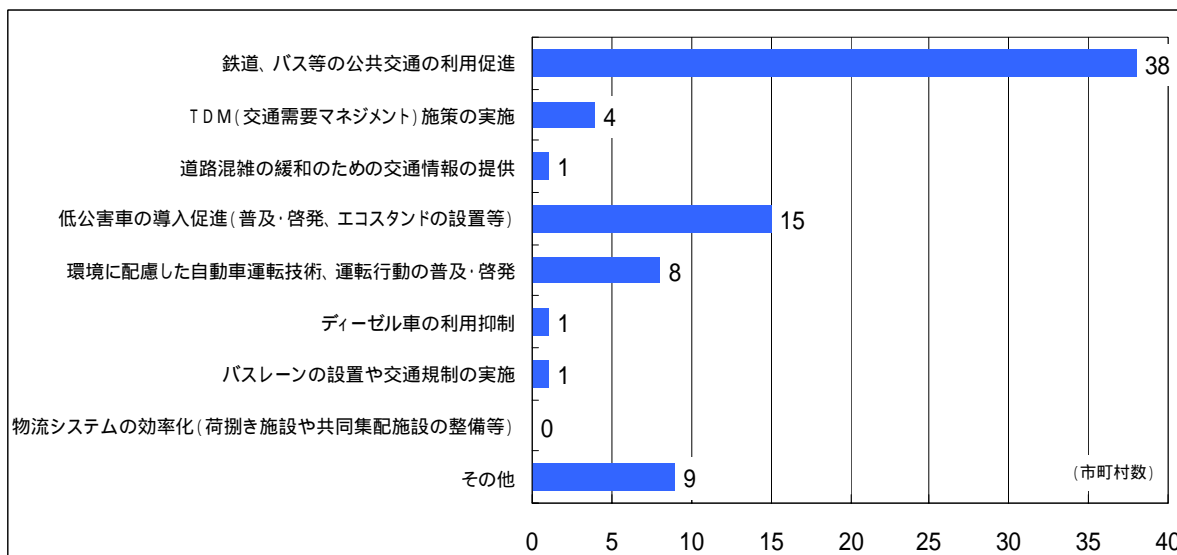
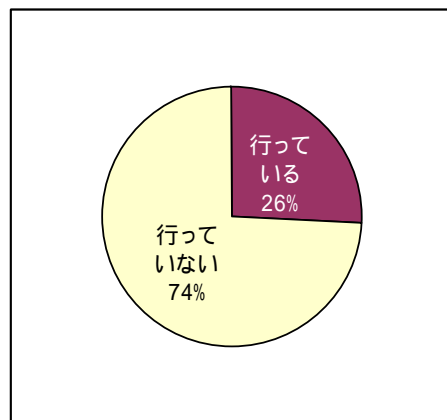
(自治体アンケート) E . 交通全般編

【環境にやさしい交通体系について】

問 E-1 環境にやさしい交通体系の構築、環境負荷の低減に向けた取り組み (回答数=205)

回答が得られた 205 市町村のうち、環境にやさしい交通体系の構築、環境負荷の低減に向けた取り組みを行っている市町村は約 4 分の 1 の市町村 (53 市町村) であった。

取り組みの内容としては、「鉄道、バス等の公共交通の利用促進」が最も多く 38 市町村、ついで「低公害車の導入促進(普及・啓発、エコスタンドの設置等)」15 市町村となっている。なお、その他の回答では、ノーマイカーデーを設定している市町村が 4 市町村などとなっていた。

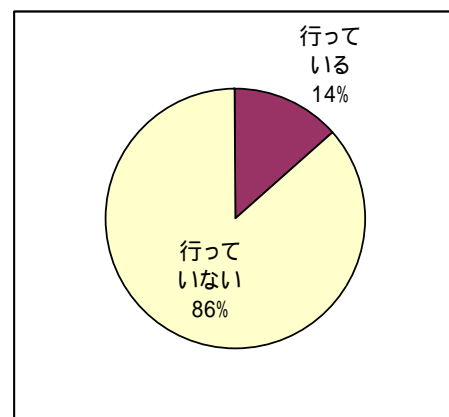


【交通の情報化について】

問 E-2 交通の情報化に関する取り組み (回答数=204)

交通情報化に対する取り組みを行っている市町村は、204 市町村のうち 14%(28 市町村)であった。

取り組みの内容としては、「バスの路線図、ダイヤ表等をホームページで提供」等、公共交通情報の提供に関する回答が最も多く 16 市町村で取り組まれている。ついで「道路混雑・駐車場情報」「配車システム」「バスロケーションシステム」等の回答があった。

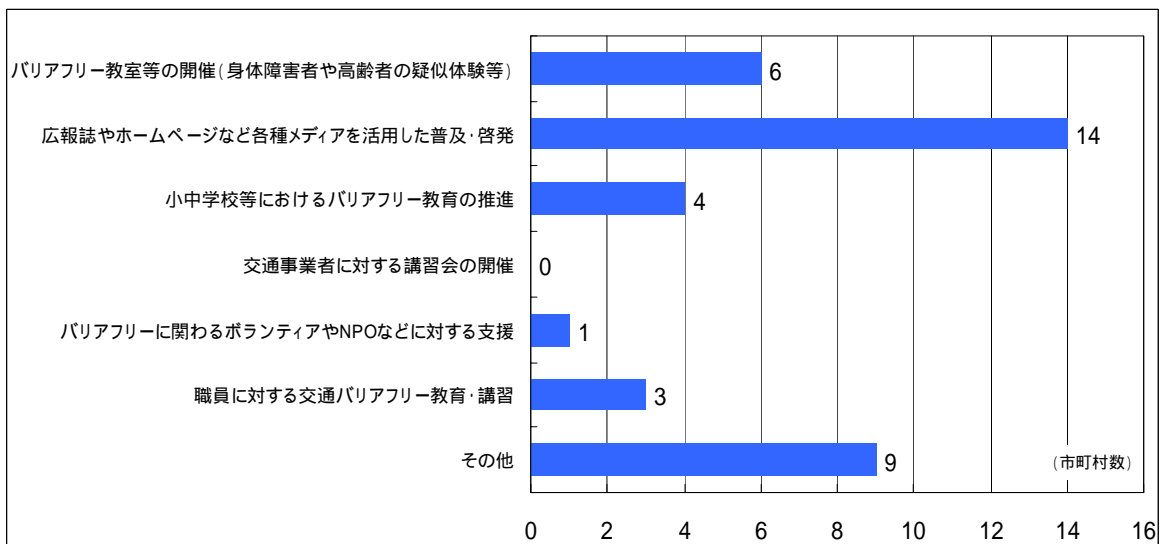
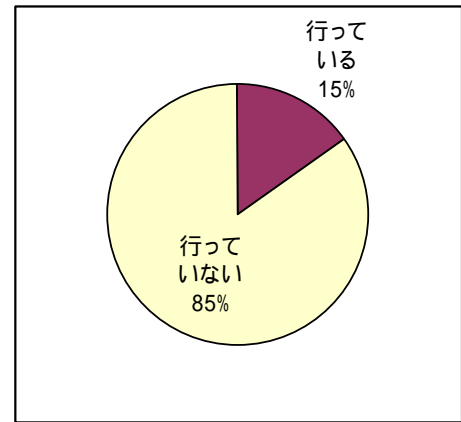


【交通バリアフリーについて】

問 E-3 交通バリアフリーに関する地域住民等への広報活動や啓発活動等の取り組み (回答数=196)

回答が得られた 196 市町村のうち、交通バリアフリーに関する地域住民等への広報活動や啓発活動等の取り組みを行っている市町村は約 15% (30 市町村) であった。

取り組みの内容としては、「広報誌やホームページなど各種メディアを活用した普及・啓発」といった一般的な取り組みが最も多く 14 市町村、ついで「バリアフリー教室等の開催(身体障害者や高齢者の疑似体験等)」6 市町村となっている。なお、その他の回答では、「交通安全総点検の実施」や「交通事業者に対する依頼」等となっていた。

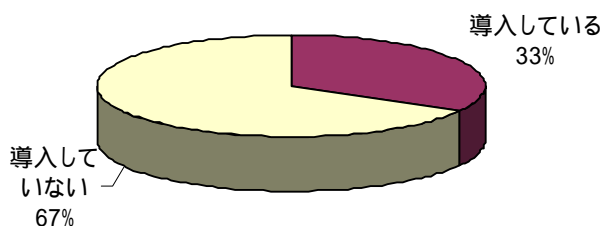


(事業者アンケート) 低公害車編

【CNG車の導入状況について】

問1 CNG車の導入の有無 (回答数 54)

CNG車を導入している事業者は 54 事業者中 18 事業者 (33%) であった。



【既導入事業者の導入台数・導入理由】

問2～問4は、問1で「導入している」と回答した事業者のみ

問2 既導入事業者の導入台数 (回答数 18)

CNG車を導入している 18 事業者における導入率は、貨物車 0.7%、バス 0.5%、特種車 0.3%となっており、いずれにおいても1%に満たない導入率となっている。

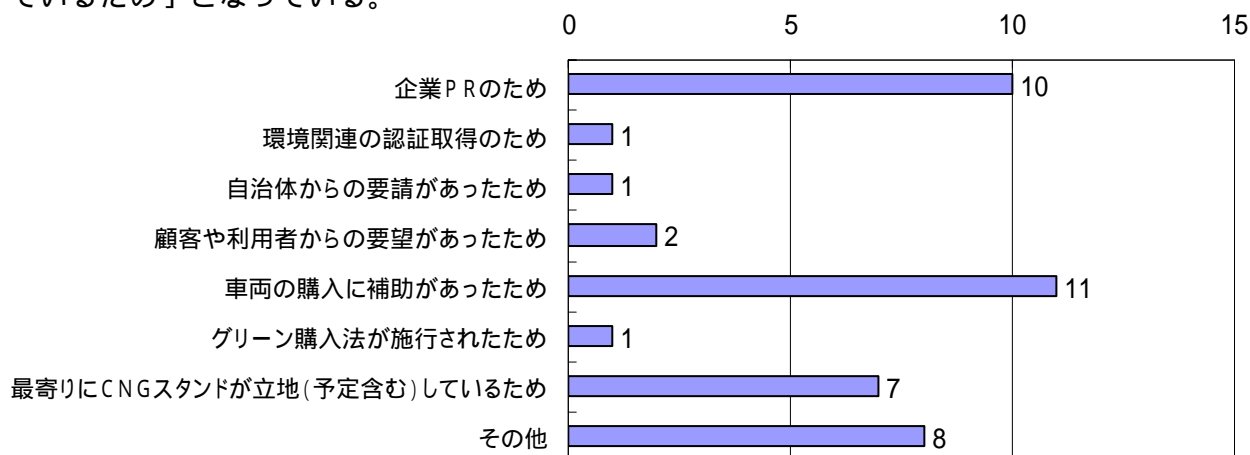
[回答の合計値]

	台数(CNG車を含む総数)	うちCNG車の台数
貨物車	31,753台	230台
バス	201台	1台
特種車	378台	1台

(平成15年10月現在)

問3 既導入事業者のCNG車の導入理由 (回答数 18 複数回答3つ以内)

導入理由としては、「車両の購入に補助があったため」という理由が11事業者と最も多くなっており、ついで「企業PRのため」「最寄りにCNGスタンドが立地(予定含む)しているため」となっている。

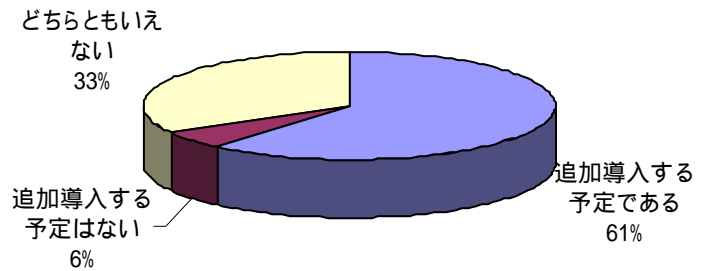


【既導入事業者の追加導入意向】

問4 既導入事業者の今後のCNG車追加導入意向 (回答数 18)

CNG車を導入している18事業者のうち、11事業者(61%)が追加導入する予定としており、今後の導入意向が高いことが伺える。

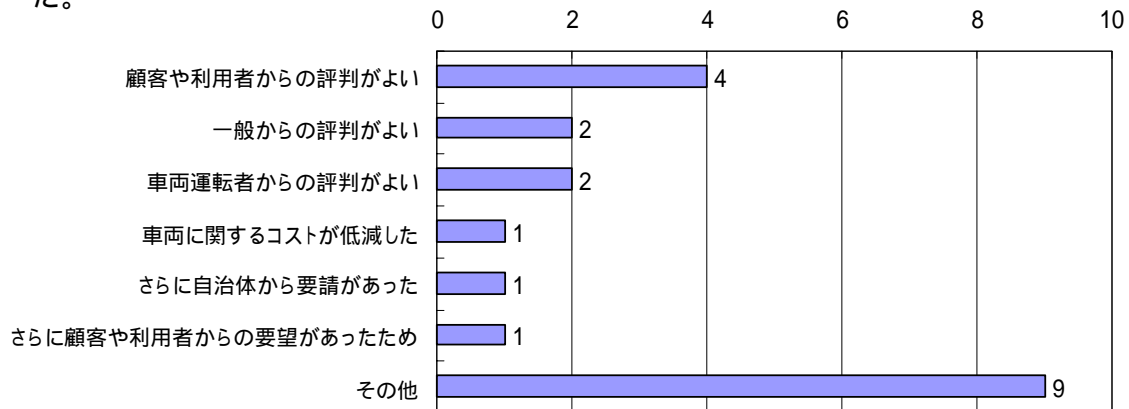
一方で、追加導入する予定がないとする事業者は1事業者のみであった。



問5～問7は、問4で「追加導入する予定である」と回答した事業者のみ

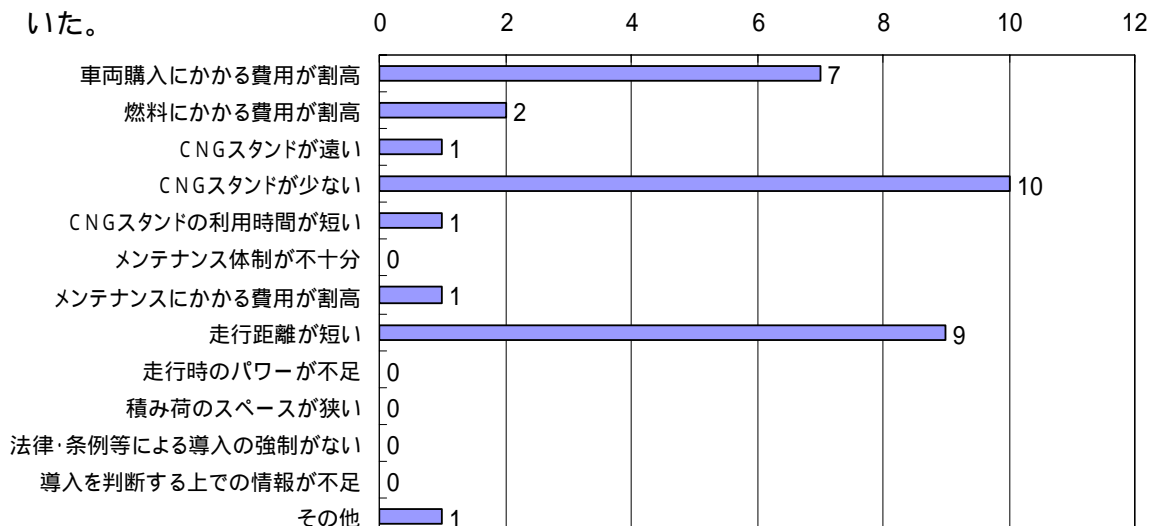
問5 追加導入する理由 (回答数 11 複数回答3つ以内)

CNG車を追加導入する理由としては、「顧客や利用者からの評判がよい」が4票と最も多かった。また「その他」では、「環境保全への貢献」や「会社方針」といった意見があった。



問6 追加導入するにあたって改善すべき課題 (回答数 11 複数回答3つ以内)

CNG車を追加導入するための課題としては、「CNGスタンドが少ない」といった走行環境に関する課題や、「走行距離が短い」といった走行性能に関する課題が多く挙げられていた。



問 7 追加導入予定台数（平成16年度まで、平成17年度以降に分けて回答）（回答数9）

CNG車の追加導入予定台数については、平成16年度までに計28台、平成17年度以降計16台という回答を得た。

【回答の合計値】

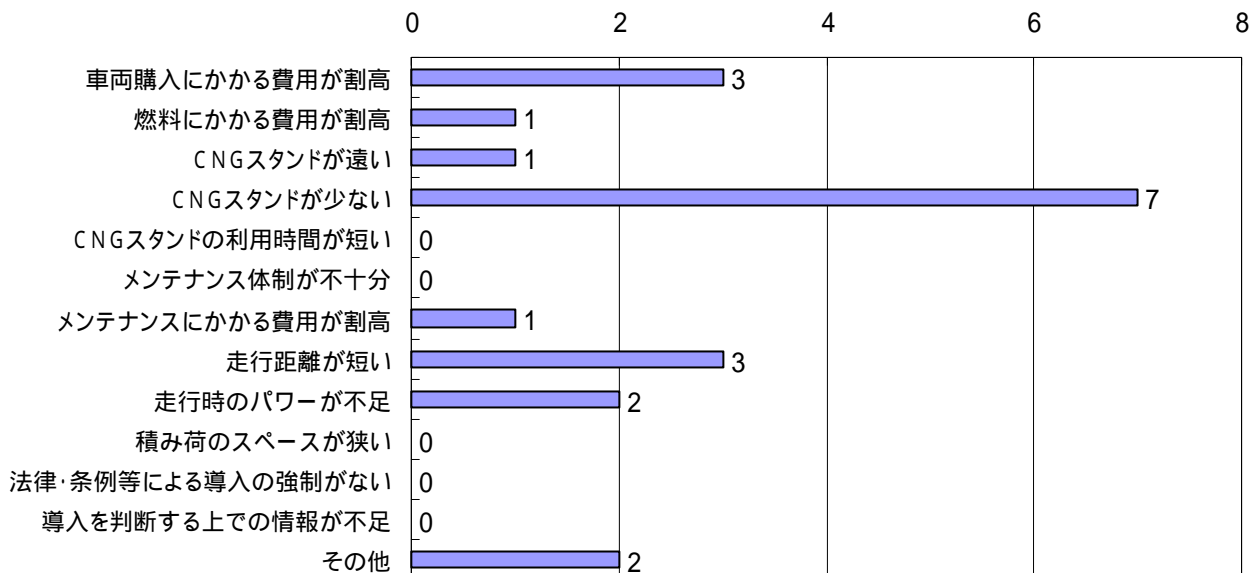
	平成16年度まで	平成17年度以降
貨物車	26台	16台
バス	2台	0台
特殊車	0台	0台

問8は、問4で「追加導入する予定はない」「どちらともいえない」と回答した事業者のみ

問 8 追加導入しない理由（回答数7 複数回答3つ以内）

CNG車を追加導入しない理由としては、「CNGスタンドが少ない」「走行距離が短い」「車両購入にかかる費用が割高」という回答が多く、問6の「追加導入にあたっての課題」とほぼ同様の結果が得られた。

また「その他」では、「ハイブリット車の導入を検討している」や「他の低公害車を考えている」といった意見があった。



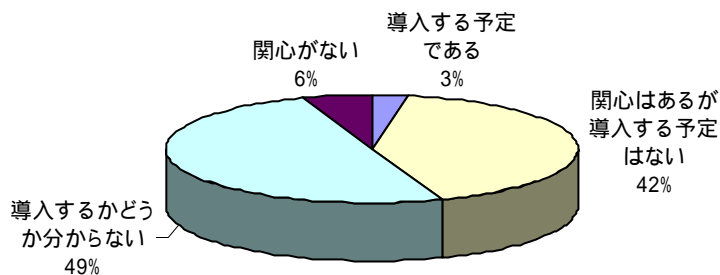
【未導入事業者の今後の導入意向】

問9は、問1で「導入していない」と回答した事業者のみ

問9 未導入事業者の今後の導入意向 (回答数 36)

CNG車を導入していない事業者の今後の導入意向については、「導入するかどうか分からない」が最も多く、ついで「関心はあるが導入する予定はない」という回答であった。

また、今後導入予定と回答した事業者は、1事業者のみであった。



問10～問12は、問9で「導入する予定である」と回答された方のみ

問10 導入する理由 (回答数 1 複数回答 3つ以内)

導入予定の1事業者の導入理由としては、「地球環境に配慮した運行体制を図るため」といった理由が挙げられていた。

	回答数
企業PRのため	0
環境関連の認証取得のため	0
自治体からの要請があったため	0
顧客や利用者からの要望があったため	0
車両の購入に補助があったため	0
グリーン購入法が施行されたため	0
最寄りにCNGスタンドが立地(予定含む)しているため	0
その他	1
計	1

問11 導入するにあたって改善すべき課題 (回答数 1 複数回答 3つ以内)

CNG車を導入するための課題としては、車両導入、燃料、メンテナンスにかかる割高な費用についての課題が挙げられていた。

	回答数
車両購入にかかる費用が割高	1
燃料にかかる費用が割高	1
CNGスタンドが遠い	0
CNGスタンドが少ない	0
CNGスタンドの利用時間が短い	0
メンテナンス体制が不十分	0
メンテナンスにかかる費用が割高	1
走行距離が短い	0
走行時のパワーが不足	0
積み荷のスペースが狭い	0
法律・条例等による導入の強制がない	0
導入を判断する上での情報が不足	0
その他	0
計	3

問12 導入予定台数 (平成16年度まで、平成17年度以降に分けて回答) (回答数 1)

CNG車の導入予定台数については、平成17年度以降にバス69台という回答を得た。

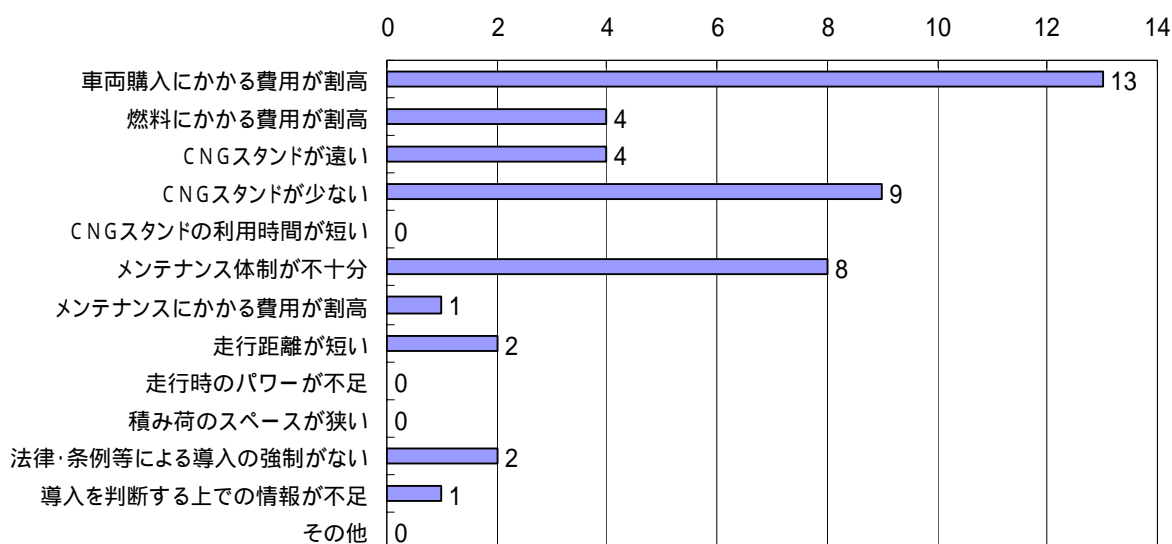
	[回答の合計値]	
	平成16年度まで	平成17年度以降
貨物車	0台	0台
バス	0台	69台
特殊車	0台	0台

問 13 は、問 9 で「導入を検討したが断念した」「関心はあるが導入する予定はない」と回答した事業者のみ

問 13 導入しない理由 (回答数 15 複数回答 3 つ以内)

CNG車を導入しない理由としては、「車両購入にかかる費用が割高」が 13 事業者と最も多く、初期投資に対する問題が挙げられている。

ついで、「CNGスタンドが少ない」「メンテナンス体制が不十分」という回答が多くなっていた。

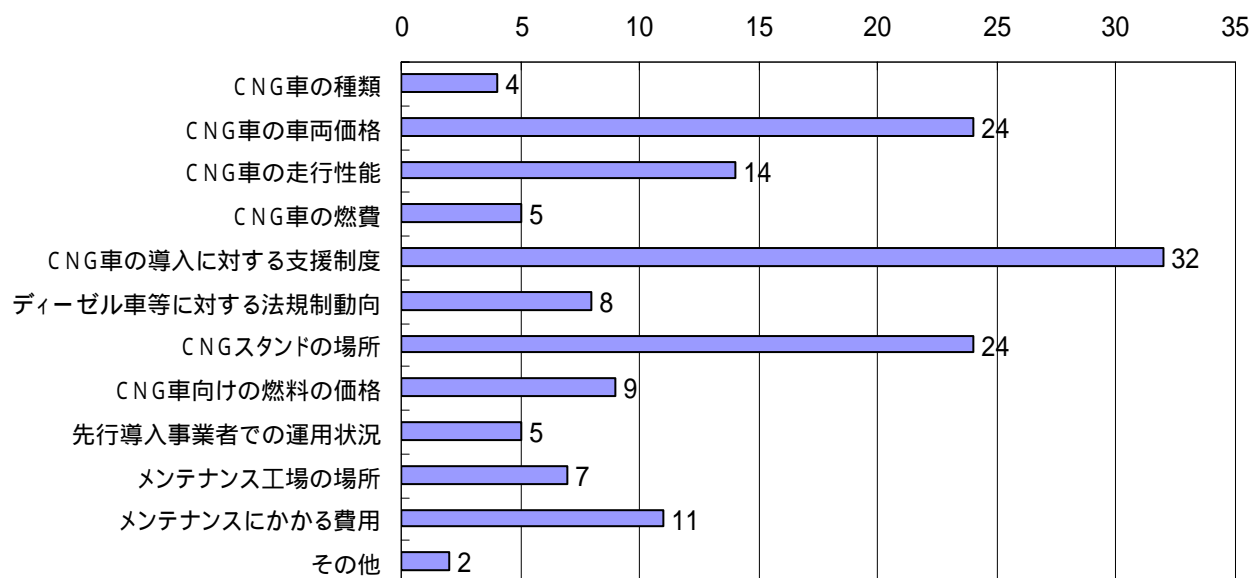


【CNG車の普及促進方策について】

問 14～問 16 は、すべての事業者への質問

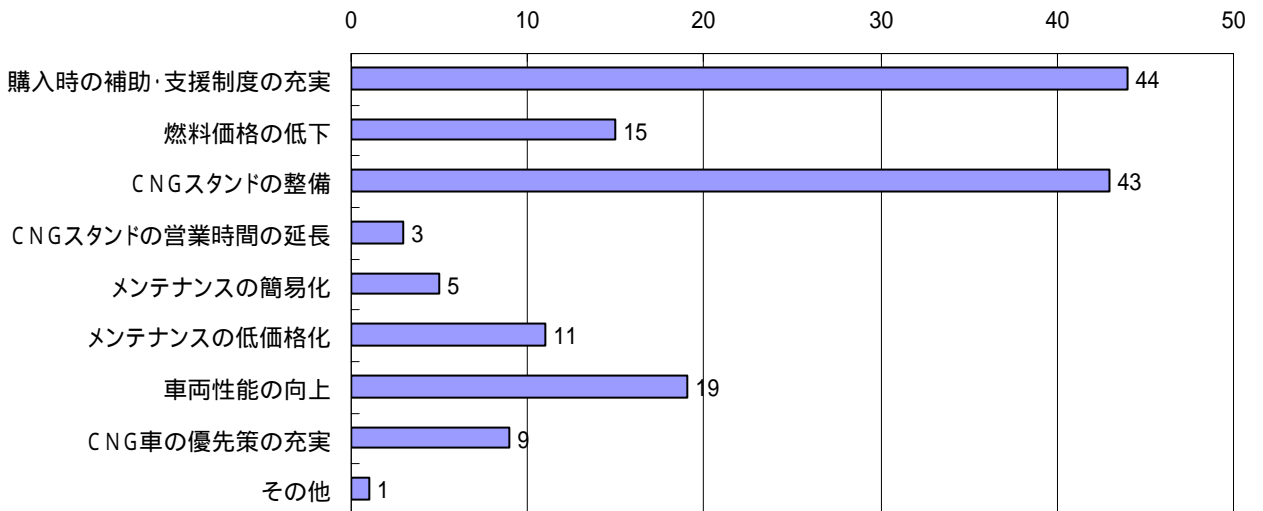
問 14 CNG車の導入検討のために必要な情報 (回答数 50 複数回答 3 つ以内)

CNG車の導入検討に必要な情報としては、「CNG車の導入に対する支援制度」が 32 事業者と最も多く、ついで「CNG車の車両価格」「CNGスタンドの場所」が 24 事業者となっており、特にコスト面での情報提供が求められている。



問 15 CNG車を普及促進に必要なこと (回答数 52 複数回答3つ以内)

CNG車の普及促進方策としては、「購入時の補助・支援制度の充実」「CNGスタンドの整備」といった回答が突出して多く、コスト面への支援と走行環境の整備が特に求められていることが分かる。



問 16 CNG車普及促進について国や県等に対する要望 (自由意見)

今後も、補助体制の確立を図って欲しい。(車両)
 CNG車を購入時はもちろん、各種税金の優遇制度を大きくすることにより導入事業者が増加する。
 通常の車両を購入する余力がないため、高価なCNG車を導入するには国等の補助を希望致します。購入の意志があっても周辺設備が整っておらず導入後の不安が大きいです。県？CNGスタンド検査を日曜日等に行ってほしい。(スタンドが平日休業になる為、遠くのスタンドまで充填に行く様になる)
 バス業者として、CNG車を導入することは必要と考えておりますが、全般的に導入環境が整っていないと思います。国・自治体等普及促進策を講じて頂き、要請に対して検討したい。
 CNGスタンドが少ない
 助成金の手続きについて、年度始めより導入ができる様にしたい
 私は広島県の事業者ですが、広島県のCNGに対する意識があまりにも希薄ではないかと感じます。国もですが、環境問題は地球規模の事ではないかと思うので、各都道府県別に条例が違うのはおかしいと思います。やるのであれば全国一律にやってほしいです。
 支援制度の充実、負担を軽減して欲しい。
 購入時の車両価格と支援制度の拡充。CNGスタンドの整備。最大積載量の減少問題の解決(燃料タンク等に於る車両重量が重くなる為減トンとなる)走行距離短い。安全性及びメンテナンスに関する情報
 私の町には、基本的に都市ガスが来てないので...。
 CNG車の購入時の補助、CNGスタンドへの補助
 手厚い補助メニューの整備をお願いします。
 早急にCNGスタンドの整備又、CNGの推進の強化

【参考：自由意見の内容】

参考：問3、問5、問6、問8、問10、問14、問15 その他

問3-8(その他)
会社として環境問題に対する取組として
環境に対しての会社方針
環境問題への対応(少しでも)
自社の取組み
自主的に環境問題に取組もうと考えたため
地球環境に貢献し、より低公害な車両の導入のため
排ガスが出ない、音が静か等の理由
環境問題に力を入れているため
問5-7(その他)
会社の地球環境問題として
会社方針
環境問題への対応(少しでも)
自社の取組み
今後の事を考えて
CNGスタンドの新規開設
環境保全に貢献
企業のPRのため
推進しているため
問6-13(その他)
車両の故障
問8-13(その他)
ハイブリット車の導入を検討、推進している
他の低公害車を考えている
問10-8(その他)
宇部市では、ガス局が天然ガスへの移行に取り組んでおり、交通局としても地球環境に配慮した運行体制を図るため
問14-12(その他)
CNG車両に関する情報の提供、購入時の補助支援制度など簡素化。燃料価格、走行距離短い。スタンドの整備。車両総重量8t未満の車両で積載量が3t以下となる
燃料電池などどれが最終的なエネルギー源となるのかかわからない状態で判断しにくい
問15-9(その他)
問16に記した問題の解決

21世紀初頭における中国地方の
公共交通サービスと観光振興のあり方について
(答申)

中国地方交通審議会
事務局 :中国運輸局企画振興部企画課

広島県広島市中区上八丁堀 6番 30号
広島合同庁舎 4号館
TEL 082 - 228 - 8701
FAX 082 - 228 - 9412