

中国管内の公共交通不便地域等における移動実態 と最適な生活交通確保策の検討調査

調査報告書

平成25年3月



国土交通省

国土交通省中国運輸局

目次

第1章 調査の概要	1
第2章 生活交通確保策の決定に至るプロセス	4
1 現況及び課題把握	5
2 提供する生活交通確保策のサービス水準の設定	7
3 選択肢の絞り込み	7
4 実施する生活交通確保策の決定	26
第3章 調査対象地域における現況及び課題把握	28
1 アンケート調査	28
1-1 概要	28
1-2 集計分析	30
2 ヒアリング調査	44
2-1 概要	44
2-2 集計分析	45
第4章 対象地域の現況の移動手段及び生活交通確保策の選択肢案	別冊
参考資料:アンケート調査票	47

第1章 調査の概要

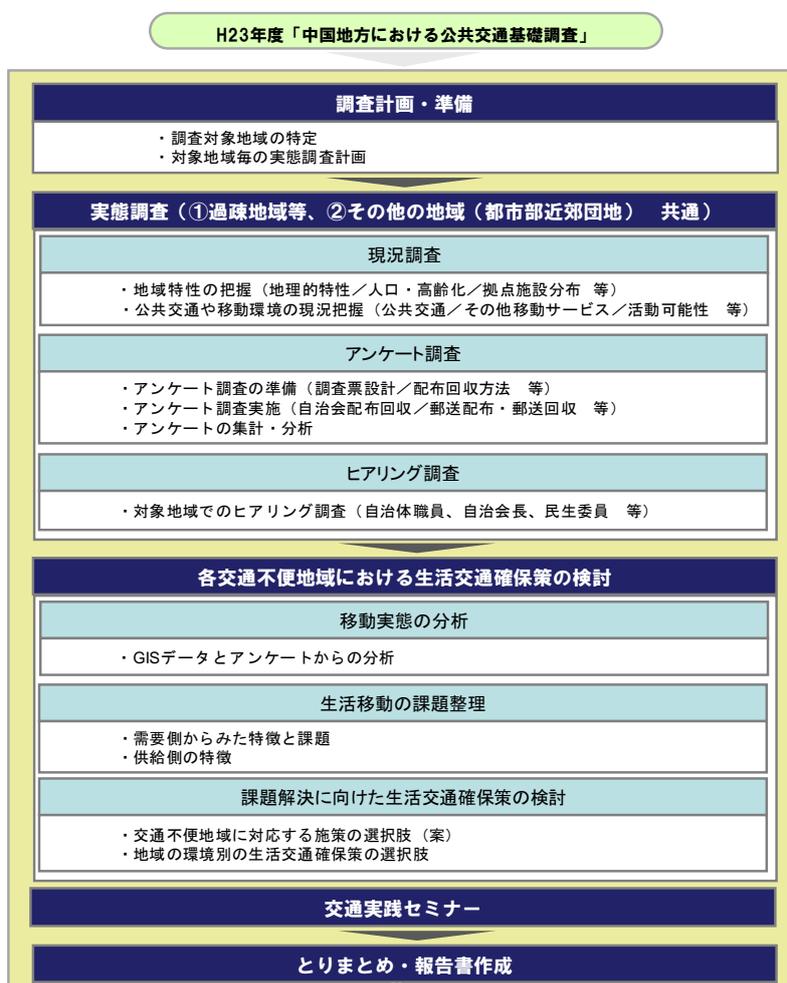
中国運輸局が平成 23 年度に実施した「中国管内における公共交通基礎調査」に基づく各地方公共団体の過疎地域等、都市部近郊団地に暮らす住民の生活移動の実態調査を行った。

調査対象である過疎地域等は、過疎・高齢化が進展しており、各種生活サービスの需要密度が低く、供給環境が非効率であるという特徴を有している。不採算による公共交通の縮小・廃止が進んでいる一方、モビリティの確保と生活維持の施策の検討の必要性が高まっている。

他方、都市部近郊団地は、1960 年代から 1980 年代にかけて全国各都市の郊外地域に建設されて、団塊世代にあたる居住者が一斉に高齢期に達しているものが対象となる。ここでは、自家用車が一斉に外出する場合は渋滞が発生するため一定の制御の検討が必要となり、また一方では高齢者の移動の確保の検討も必要となる。モビリティの制御と確保、両方を解決しないとイケない特殊な地域である。

これらの地域における、各種統計資料等の収集、住民を対象としたアンケート調査、ヒアリング調査を実施し、生活移動の実態及びニーズを把握、分析した。これらの調査、分析結果をもとに、自治体交通担当者が最適な生活交通確保策を検討する際の基本的な検討事項や具体的な生活交通確保策の選択肢などを検討した。

● 調査フロー



●調査対象地域

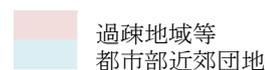
<過疎地域等>

平成 23 年度「中国管内における公共交通基礎調査」において、過疎地域に居住する人口割合が 10%以上の自治体から地域公共交通活性化・再生総合事業や地域公共交通確保維持事業を活用していない交通不便地域の人口比が高い順に各県 2・3 団体を抽出した。

抽出にあたり、最近、新たな公共交通を導入した自治体は除いた。抽出した自治体との事前協議を経て調査対象地域の決定を試みたが、既に自治体予算で公共交通の取り組みをしている場合は、再度自治体の抽出を行い、事前協議の上、調査対象地域を決定した。過疎地域等では、14 自治体（14 地区）を調査対象とした。

<都市部近郊団地>

政令市、中核市、特例市の市内近郊団地から傾斜地・高台に立地し、昭和 50 年前後に開発された団地の中で高齢化率の高い順に抽出し、各自治体と事前協議を行い、調査対象団地を決定した。都市部近郊団地では、事前協議が不調となった自治体を除く 7 自治体（13 地区）を調査対象とした。

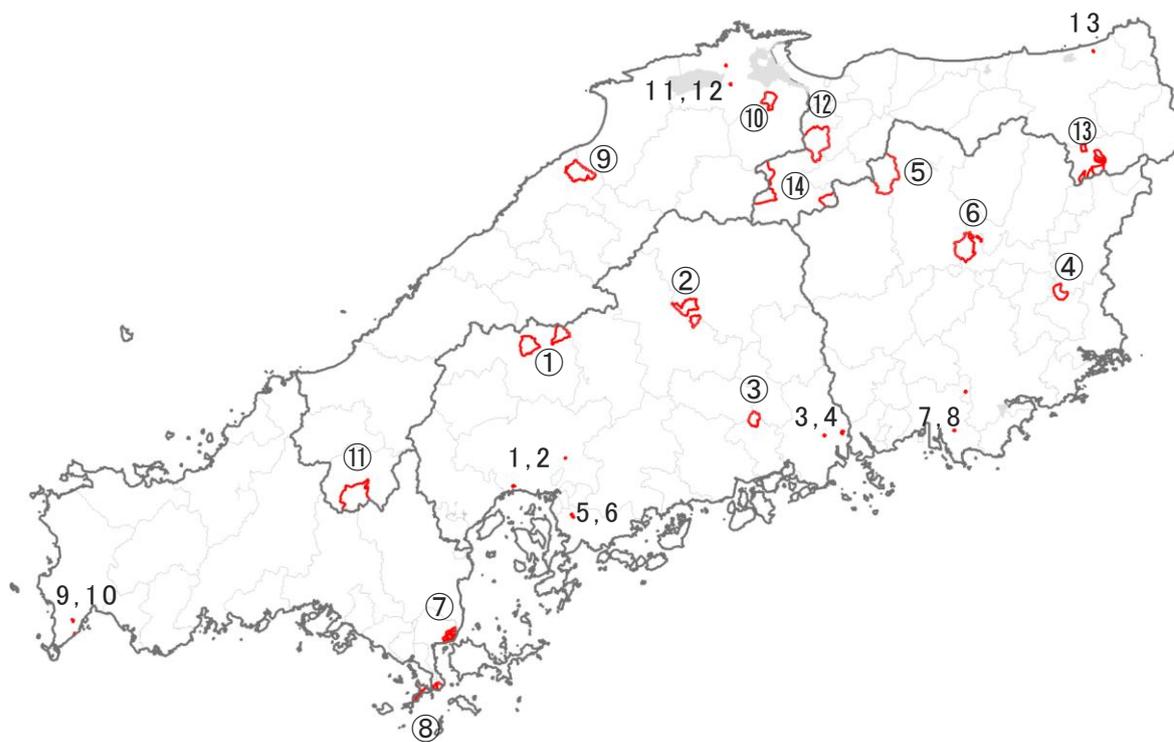


【調査対象地域一覧】

自治体		対象地域
広島県	北広島町	① 田原地区、岩戸地区
	庄原市	② 山内自治振興区内の本郷町、木戸町、高茂町、水越町、山内開拓地域
	尾道市	③ 大和地区
	広島市	1 東区やすらぎが丘
		2 西区鈴ヶ台 2～3 丁目
	福山市	3 緑陽団地
		4 青葉台団地
呉市	5 第三団地、大道田団地	
	6 晴海団地	
岡山県	和気町	④ 山田地区の田土、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方
	新庄村	⑤ 村全体
	美咲町	⑥ 旧旭町 3 地区
	倉敷市	7 倉敷イトーピア団地
		8 広江地区内団地
山口県	柳井市	⑦ 大畠地区の一部
	上関町	⑧ 蒲井、白井田、四代、戸津、室津（大津、練尾）
	下関市	9 田倉御殿町団地、差葉
10 浜浦台団地		

島根県	大田市	⑨ 富山地区
	安来市	⑩ 飯梨地区
	吉賀町	⑪ 朝倉地区
	松江市	11 淞北台団地
12 八雲台団地		
鳥取県	南部町	⑫ 南さいはく地域振興協議会エリア
	智頭町	⑬ 惣地、米井、穂見、天木、大屋、真鹿野、早野
	日南町	⑭ 神戸上、阿毘縁、上萩山
	鳥取市	13 浜坂東1丁目団地

【調査対象地域位置】

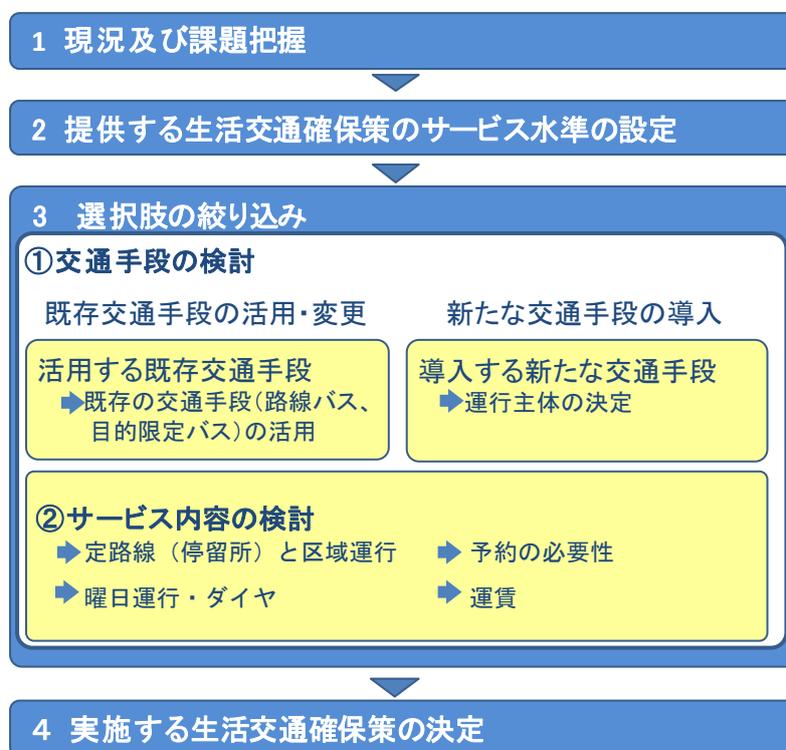


第2章 生活交通確保策の決定に至るプロセス

生活交通確保策の検討の際は、一般的に以下の検討フローに基づき生活交通確保策を決定することとなる。

時系列としては、現況及び課題を把握し、提供する生活交通確保策のサービス水準の設定を行い、適用可能な選択肢を整理し、実施する生活交通確保策を決定するという手順で行う。選択肢の絞り込みの段階では、既存交通手段の活用、新たな交通手段の導入を検討するとともに、サービス内容について、定路線（停留所）と区域運行、予約の必要性、曜日運行・ダイヤ、運賃の検討が必要である。

<生活交通確保策の検討フロー>



※上記の検討フローは基本的なものであり、実際は、「4 実施する生活交通確保策の決定」に際し、再度「2 提供する生活交通確保策のサービス水準の設定」の見直しが必要となる場合がある。

以下では、検討フローの各段階である「現況及び課題把握」、「提供する生活交通確保策のサービス水準の設定」、「選択肢の絞り込み」、「実施する生活交通確保策の決定」について整理する。

1 現況及び課題把握

地域特性、公共交通や移動環境の現況、移動実態及び利用者ニーズを整理するとともに、課題を把握する。

(1)地域特性

地理的特性や人口・世帯家族数、高齢化の状況、運転免許証保有率等、地域交通計画の基本となる地域の基礎データを整理するとともに、医療機関（1次・2次）、商業施設（1次・2次）、学校施設、行政機関等、公共交通を利用した移動の主な目的地となる主要施設に関する資料を集めて、それらの配置状況をGIS（地理情報システム）等により整理する。

○地域交通計画の基本となる地域の基礎データ：

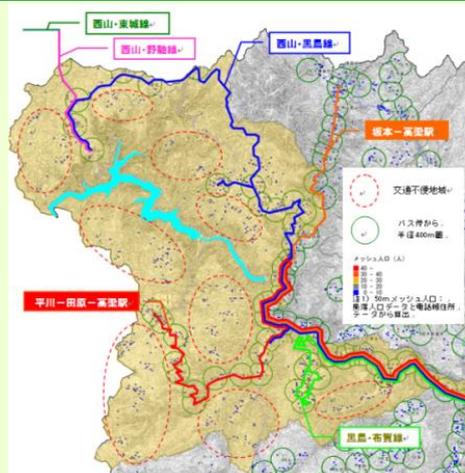
地理的特性、人口・世帯家族数、高齢化の状況、
運転免許証保有率 等

○主な目的地となる主要施設の情報：

医療機関（1次・2次）、商業施設（1次・2次）、
学校施設、行政機関 等

○公共交通：

路線・運行区域、停留所、交通不便地域 等



高梁市備中町の交通不便地域

(2)公共交通や移動環境の現況

対象地域において生活交通の役割を担う公共交通やその他の移動手段、及び交通の代替となる買い物や医療のデリバリーサービス（移動販売、注文配送サービス、在宅医療等）を整理する。また、これら移動環境から各種生活活動の可能性を分析する。具体的な調査項目には、以下のようなものがある。

○公共交通：路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送等の経路、バス停位置、運行頻度、運賃 等

○その他の移動サービス：福祉移送サービス、タクシーチケット 等

○交通の代替サービス：移動販売、注文配送サービス、在宅医療 等

○活動可能性：通院、買い物、通学等の活動を移動環境から評価

(3)移動実態、利用者ニーズ

アンケート調査、ヒアリング調査を実施し、移動実態及び利用者ニーズを把握する。

- 個人属性：住所、年齢、性別、職業、自動車の運転免許証の有無、自由に使える自動車保有、世帯内の自動車保有、普段の移動交通手段 等
- 生活活動の実態：通勤、通学、買い物、通院といった目的別の移動目的地、頻度、利用交通手段、移動以外のサービス享受の方法 等
- 公共交通や生活活動への意向：生活交通のサービス水準、移動目的地、欲しいサービス 等
- 移動の阻害要因：移動のあきらめの経験、その要因 等

(4) 課題の把握

上記の整理を踏まえ、課題を把握する。需要側からみた特徴、供給側からみた特徴を整理し、満たされていない生活交通ニーズへ応えるための課題を把握する。各自治体の置かれた環境や検討の枠組み、方針により、適切な課題整理の視点は異なる。状況に応じた課題整理が必要となる。

「地域活性化を視野にいれた交通体系見直し」を行う場合の課題把握の例

- 公共交通体系に関する課題
 - 路線体系、交通結節点、交通不便地域地域 等
- 利用促進に関する課題
 - 情報提供、待合環境、モビリティマネジメント 等
- 地域振興・観光振興に関する課題
 - 観光地へのアクセス、観光との連携 等
- 協働に関する課題
 - 住民や地域（沿線施設等）、交通事業者等と行政の協働 等

2 提供する生活交通確保策のサービス水準の設定

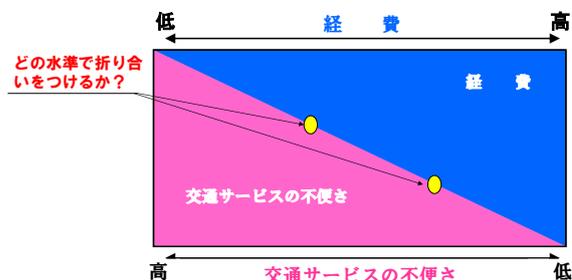
経費と交通サービスの不便さというのは、トレードオフの関係にある。経費を安くしようとする、交通サービスは不便なままになるし、経費をかければかけるほど、高いサービスを提供できる。その中で公共交通にとって最適解、唯一解というものはない。どの水準で折り合いをつけるかという点を考えていかないと計画はつくれない。

生活交通確保策のサービス水準の1つに最低限の生命維持装置としてのシビルミニマムの水準がある。具体例を下表に示す。シビルミニマムの水準を設定する場合は、自治体は、「誰の、どのような活動を、どの水準で可能とするのか」を検討する必要があり、その点を考えないと計画はつくれない。

また、シビルミニマムの水準はあくまで必要条件であり、十分ではない。そのため、シビルミニマムの水準で移動確保が可能となっている状況であったとしても、地域の移動の利便性をさらに向上させるための取組を行うことが望ましい。

水準	シビルミニマムの水準
説明	最低限の生命維持装置として機能するための水準
具体例	<p><u>自宅から出かけて、生活するために必要な活動（通院、買物など）終了後に帰宅できる水準</u></p> <p>例）曜日運行（週に2日運行）で、朝行き1便、戻り1便、昼過ぎ戻り1便</p> <p><u>通学の登下校が確実にできる水準</u></p> <p>例）平日運行で、朝行き1便、午後から小学校低学年戻り1便、中・高学年戻り1便</p>

【経費と交通サービスの不便さの関係（トレードオフの関係）】



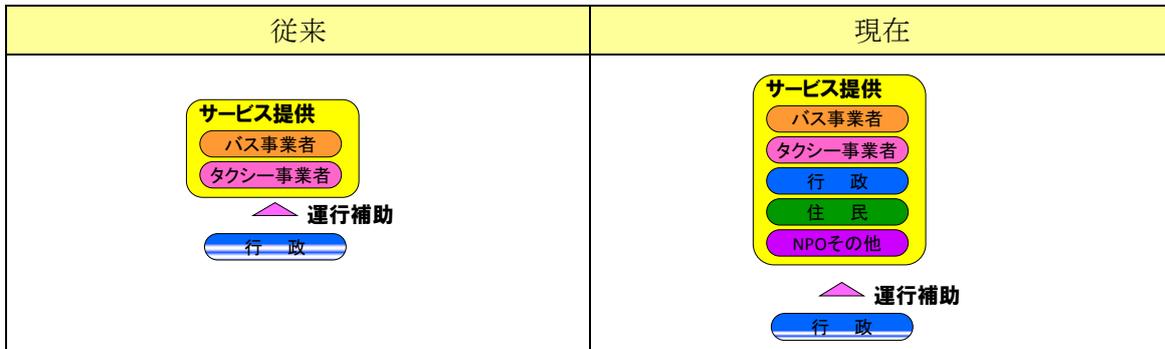
3 選択肢の絞り込み

(1) 公共交通の提供主体

公共交通の提供主体のプレイヤーは変化している。従来は、バス事業者、タクシー事業者

のみが公共交通の提供主体であった。

ところが、現在は、公共交通の提供主体が従来のバス事業者、タクシー事業者に加えて、行政自らサービスを提供したり、住民自らがサービスを提供したり、あるいは自分たちで計画して、運行事業者へ運行委託を行うことでサービスを提供している。また、NPO などの中間的な主体がサービスを提供するという状況が広がっている。



次に、主体ごとに現状、基本条件等を整理する。

(ア)バス事業者

バス事業者の経営環境は、燃料費の高騰、利用者の減少により収支率が低下しており、良好とは言い難い。また、規制緩和による新規参入が可能となり収益性の高い貸切事業の競争が激化して、経営環境はますます厳しくなっている。

赤字欠損補助で経営が成り立っている状況では、経営努力が利益増大に繋がらないためマーケティングやサービス改善の大胆な策を打つインセンティブが働きにくい環境となる傾向がある。

バスの必要性は、運行のプロとして高い安全性を確保された移動サービスの提供である。他の交通機関との役割分担を行い、本当に要るのか、要らないのかを住民（利用者）が考える必要がある。

(イ)タクシー事業者

バス事業者と同様に、タクシー事業者の経営環境は、燃料費の高騰、利用者の減少で低い収支率となっており、さらに規制緩和によって新規参入が自由となり競争が激化している。また、コミュニティバス、デマンド交通によりタクシー需要が減少している事例も見られる。

介護タクシー、観光タクシー、貸切事業、救援事業とサービス拡大の機会もあるが、経営改善のための導入は多くはみられない。乗合バス、デマンド型乗合タクシーの運行を受託することは、タクシー事業の顧客が取られる可能性はあるものの、毎月決まった委託料収入を得られるというメリットがある。乗合バス、デマンド型乗合タクシーの運行をタクシー事業者に委託した場合、乗合バス、デマンド型乗合タクシーの運行の減益、増益のバ

ランスがタクシー事業者の関心事となる。

タクシーは、地域の賑わい、いざというときの移動手段としての機能を果たしており、地域にとって必要であると考えられる。

(ウ)行政

自らが運行のプレイヤーとなる必要がある場面も出てきたが、行政間によって状況が異なり、公共交通の専門部局が存在しなかったり、財政状況が厳しかったりする。法律では、行政は地域公共交通の担い手として、いろいろなことができる立場にある。そのような中で、手探りで計画策定を行う必要がある。

(エ)地域住民

従来、地域住民は公共交通の利用者としての位置付けのみであったが、今後は運行計画の策定にも関与する存在となる。そして、公共交通運行の担い手としての役割も果たすようになっていく。

(オ)NPO

過疎地有償運送、福祉有償運送をはじめとして、全国各地でNPOによる移動支援が見られる。民間の交通事業者による公共交通の運行が困難となった地域において、行政負担なし（少額の行政支援）で、地域の方々の生活交通ニーズにきめ細やかに対応している例もしばしば見られ、交通不便地域における交通手段の提供者としての存在感が増している。

以上はそれぞれの主体そのものに着目して羅列してみたものであるが、提供主体の性質という違った観点で整理することも可能である。

1つ目は民間事業者が主体という意味での「市場」。運行して利益の出る区間は市場で対応する。ただし、中山間地域などでは赤字不採算がほとんどであり、行政による赤字補填で運行継続が可能となる。

2つ目は公（行政）が主体という意味での「公助」。民間バス事業者が4条路線バス（道路運送法第4条一般乗合旅客自動車運送事業のことをいう。以下同じ。）として運行しない区間を、自治体が運営、運行主体となって移動手段を確保するものである。

3つ目は地域の住民同士が助け合って主体となるという意味での「共助」。今後、増えてくると想定される。住民自らが公共交通を運行したり、ボランティアで移動手段を提供したり、あるいは自らの用事に合わせて同乗・送迎したりという方式がある。また、移動だけでなく、買い物支援等、生活活動そのものを代替するサービス提供などが行われることもある。共助は、地域の社会関係資本（ソーシャルキャピタル）の高さに依存する。

最後は移動する人自ら又はその家族が主体となるという意味での「自助」。近隣住民等の助けを借りるのではなく、家族内で送迎を行う、近年開発されているパーソナルモビリティ

イ、シニアカーなどで自らが移動する。

基本的に、自治体は地域の状況に応じてこれら市場、公助、共助を組み合わせることで移動確保を行う必要がある。また、地域が協働して生活交通を検討した結果、自助の取組により移動確保を行うことも想定される。

提供手段の性質 による分類	内容と特徴
市場	<ul style="list-style-type: none">・民間バス事業者による4路線バス運行など、営利企業によるサービス・中山間地域の4路線バスの多くの路線が、運行費補助によって成立している・一定以上の需要が存在しないと成立しない
公助	<ul style="list-style-type: none">・自治体による運行、または運行委託・自治体による移動手段確保施策であり、採算ラインを大きく下回るコミュニティバスや乗合タクシー・サービス水準は行政の方針（負担能力）に依存
共助	<ul style="list-style-type: none">・住民自らが公共交通を過疎地有償運送などで運行・ボランティアで移動手段を提供・自らの用事にあわせて同乗・送迎・地域内の社会関係資本（ソーシャルキャピタル）の高さに依存・NPOによる移動支援
自助	<ul style="list-style-type: none">・家庭内での自動車送迎・パーソナルモビリティやシニアカーでの移動・全ての人が自助で移動できるわけではない

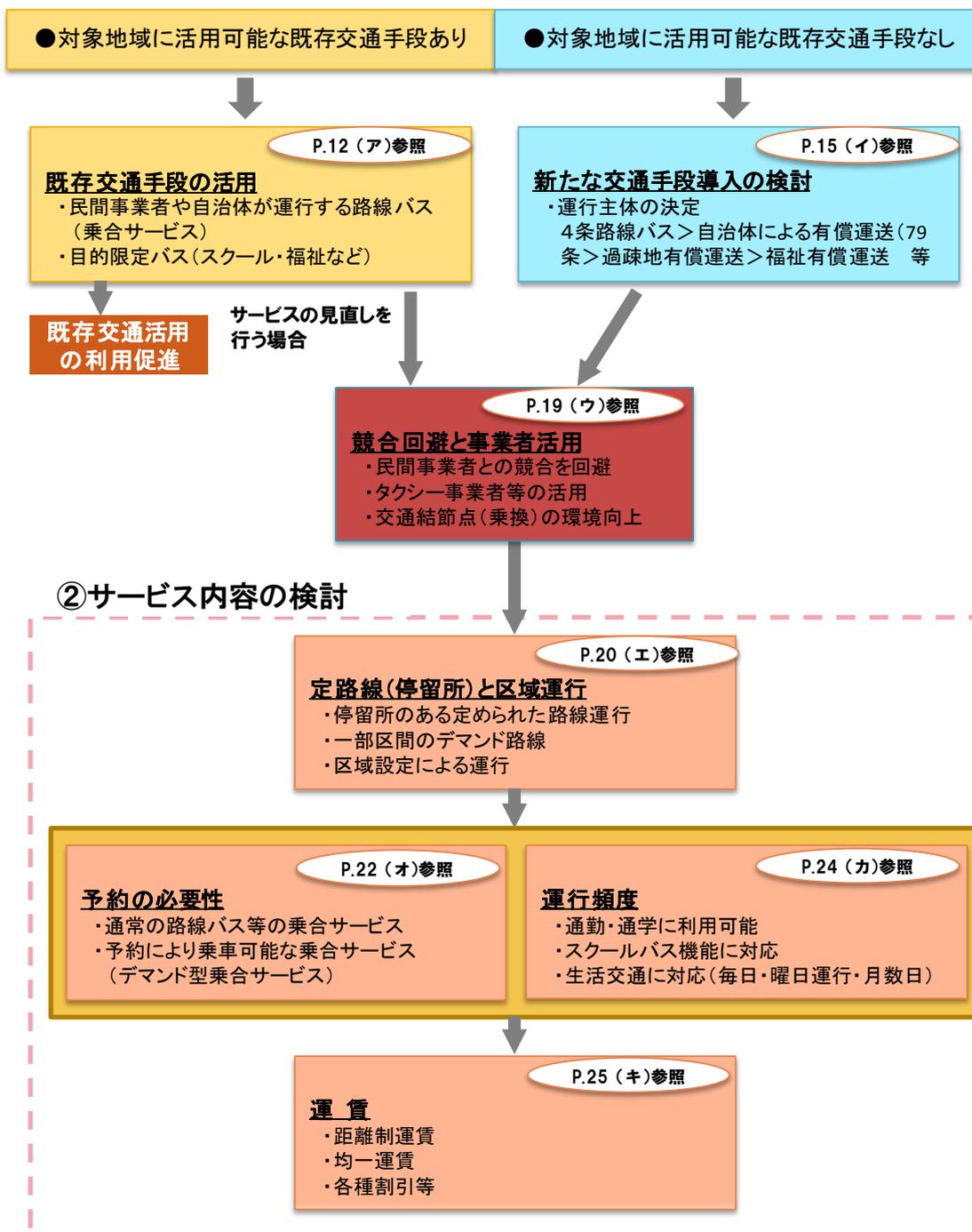
※自らが移動できない人にはボランティアによる買物代行や住民相互の買物支援など生活活動を福祉の観点から支援することも考えられる。

(2) 選択肢絞り込みの考え方

以下に示す選択肢絞り込みの詳細フローに従い、施策の選択肢及びそのメリット、デメリット、計画のポイントを整理する。

■ 選択肢絞り込みの詳細フロー

① 交通手段の検討



①交通手段の検討

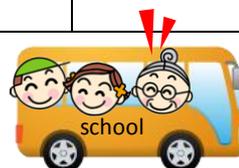
■既存交通手段の活用

(ア)既存の交通手段(路線バス、目的限定バス)の活用

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
民間事業者が運行する路線バスを活用： ・民間事業者へ既存路線の見直し、系統の追加を依頼	・追加的な行政負担がない	・既存の路線バス利用者への影響
民間事業者への運行委託路線の運行サービスの変更： ・既存路線の見直し、系統の追加	・新しい交通手段を導入する場合と比較して、安価となる場合が多い	・追加的な行政負担が必要な場合がある ・既存の利用者への影響への配慮が必要
目的限定バスを活用： ・スクールバス、福祉バスなど	・新しい交通手段を導入する場合と比較して、安価となる場合が多い	・既存の利用者への影響への配慮が必要
既存交通手段を活用しない： ・新たな交通手段の導入	・既存交通手段への影響なし	・既存交通手段と比較し、高価となる場合が多い

例) スクールバスの活用 (混乗化)



※このほかに既存タクシーを活用するための「タクシー利用助成券の配布」や旅客運送の際に旅客に付随する少量の貨物を運ぶ貨客一体輸送も選択肢としてあり得る。

計画のポイント

- **既存の交通手段の整理・活用方法の検討**
 - ・民間事業者が運行する路線バス、民間事業者への運行委託路線、スクールバス、福祉バスなどの目的限定バスなどの既存の交通手段を整理し、最も効果的・効率的な活用方法を検討する。
- **他の交通手段へ与える影響の検討**
 - ・選択肢の候補の活用が、他の既存の交通手段に与える影響を検討する。地域におけるバス、タクシー事業者等の交通事業者の存在意義を確認し、事業存続に配慮する。
- **新たな交通手段の導入との比較**
 - ・新たな交通手段を導入する場合との比較を行う。
- **既存サービスの周知と利用促進の検討**
 - ・既存サービスの情報提供施策、利用促進策の検討を行う。



例) 商業施設との連携による利用促進

【参考：既存の交通手段の活用】

a 路線バスの活用

当該地域で路線バスが運行している場合は、路線バスの延伸、経路変更等の協力を依頼することが考えられる。利用者数、利用者の特性などを考慮した検討が必要となる。乗車定員に余裕があり、通勤・通学目的など高い定時制を求めている利用者が乗車していない便などは、運行サービス内容の変更の協力が得られやすいと考えられる。

b スクールバスの活用

スクールバスの活用は全国的に見られる。活用方法は以下の通りである。

活用方法	内容
間合い利用	登下校時間帯以外の間合いの時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送サービスを提供する
混乗化	児童・生徒が登下校に利用することを目的としたスクールバスに一般住民も乗れるようにする
統合 (乗合化)	コミュニティバスとして乗合化する

【留意点】

- ・ 既存の交通事業者との競合
- ・ 特に混乗化する場合は、児童・生徒の保護者等の理解を得ることが重要
- ・ 有償化する場合は道路運送法の手続きが必要
- ・ 文部科学省の国庫補助等を受けて車両を購入している場合は、目的外使用の手続きが必要

c 福祉バスの活用

既存の福祉バス、患者送迎バスをコミュニティバスとして活用する方法もある。活用方法としては、スクールバスと同様に、以下のように大別される。

活用方法	内容
間合い利用	運行時間帯以外の間合いの時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送サービスを提供する
混乗化	高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスに一般住民も乗れるようにする
統合 (乗合化)	コミュニティバスとして乗合化する

【留意点】

- ・ 既存の交通事業者との競合
- ・ 高齢者・患者ニーズと一般利用者ニーズの調整
- ・ 診療時間等による時間調整に関する利用者の理解
- ・ 有償化する場合は道路運送法の手続きが必要
- ・ 厚生労働省の国庫補助等を受けて車両を購入している場合は、目的外使用の手続きが必要

d 企業が保有するバスの活用

自動車学校や企業、商業施設等が運行している送迎バスを活用する方法がある。送迎バスをコミュニティバス化することで、行政経費の抑制や企業の地域貢献の推進、地域コミュニティの活性化が期待される。活用方法としては以下の通りである。

道路運送法により、一般住民からだけ運賃を徴収することができないため、企業に“地域貢献”という理解を得た上で、一般住民が混乗させてもらうという方式で、行政は利用する住民の損害保険料を負担するといった支援が見られる。

活用方法	内容
間合い利用	駅から工場等、送迎バスが片道の場合、その帰りの間合い時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送サービスを提供する
混乗化	自動車学校、企業、商業施設等の送迎バスに一般住民も乗れるようにする。

【留意点】

- ・ 既存の交通事業者との競合
- ・ 本来の利用者ニーズと一般利用者ニーズの調整
- ・ 自治体が補助金を出したり、住民から運賃を徴収する場合は、道路運送法の手続きが必要

■新たな交通手段の導入の検討

(イ)運行主体の決定

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
市場 ：一般乗合旅客自動車運送事業（民間事業者による4条路線バス：行政による赤字補填含む）	・行政負担がない（少ない）	・需要が少ない地区への運行はできない
公助 ： ・民間事業者への運行委託（一般乗合旅客自動車運送事業） ・市町村運営有償運送（交通空白輸送） ・ 〃 （福祉輸送）	・行政支援による継続的なサービスの提供が可能 ・市町村運営有償運送（福祉輸送）は民間事業者との競合を回避できる	・行政負担が必要となる ・市町村運営有償運送の場合は利用者が制限される
共助 ： ・NPO等による過疎地有償運送 ・ 〃 福祉有償運送	・NPO等による過疎地有償運送・福祉有償運送は民間事業者との競合を回避できる	・NPO等による過疎地有償運送・福祉有償運送の場合は利用者が制限される
自助 ： ・家族送迎、パーソナルモビリティ、シニアカー等	・比較的自由に移動できる	・独力で移動できない人も存在するため、自助のみでは移動は確保できない

例) 共助



自助



計画のポイント

- **市場、公助、共助、自助からの選択、あるいは組合せによる生活交通確保策の検討**
 - ・市場、公助、共助での移動確保策を検討し、場合によっては自助も含めた施策を組み合わせた生活交通確保を検討する。
- **市場（交通事業者）が提供する安全性**
 - ・運行の安全性の考慮。事故発生時等の速やかな処置。提供されるサービスと費用をもとに、地域の実情に応じた選択を行う。
- **民間事業者の事業存続に配慮した検討**
 - ・地域におけるバス、タクシー事業者等の交通事業者の存在意義を確認し、事業存続に配慮する。

【参考：運行主体の決定】

a 市場：一般乗合旅客自動車運送事業(民間事業者による4条路線バス)

	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
概要	乗合バスは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス		
	路線を定めて定期に運行し、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態	路線を定めて運行し、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻の設定が不定である運行形態	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態
運行主体	一般乗合旅客自動車運送事業者		
対象者	不特定多数の旅客		
使用車両	乗車定員 11 人以上、ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には 11 人未満の乗車定員とすることができる		
運転者の要件	普通第 2 種免許を有すること		
運賃の設定	一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度に基づくこと		

b 公助：市町村有償運送(交通空白輸送・市町村福祉輸送)

	交通空白輸送	福祉輸送
概要	過疎地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な輸送を確保することが困難な場合において、市町村自らが行う住民の輸送サービス	身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出支援のために市町村自らが行うドア・ツー・ドアの個別輸送
運行主体	市町村 ※運行を一般乗合旅客運送事業者等に委託することも可能	
対象者	当該市町村の住民・親族等	※会員制 当該市町村の住民のうち ①身体障害者手帳の交付を受けている方 ②要介護認定を受けている方 ③要支援認定を受けている方 ④その他障害を有する者で移動制約者等であって、当該市町村に会員登録を行った方
使用車両	制限なし	定員11人未満の自家用自動車(白ナンバー)で、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車、セダン等が使用可能
運転者の要件	<ul style="list-style-type: none"> 普通第2種免許を有すること 困難な場合は、普通第1種免許保有者で効力が過去2年以内に停止されていない方で、かつ、次の要件のいずれかを備える方 <ul style="list-style-type: none"> 国土交通大臣が認定する講習を終了していること 国土交通大臣が認める要件を備えること 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白輸送」に係る運転者の要件を満たし、かつ、以下の要件を満たす方 福祉自動車以外の自動車を使用する場合は、次の要件のいずれかを備える方 <ul style="list-style-type: none"> 社会福祉士及び介護福祉士の登録を受けていること 国土交通大臣が認定する講習を終了していること 国土交通大臣が認める要件を備えること
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> 燃料費等を勘案して実費の範囲内であること 合理的な方法により定められ、旅客にとって明確であること 営利目的と認められない妥当な範囲内であること 	
	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域または隣接市町村等における一般乗合旅客運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客運送事業の運賃を目安とする 	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域又は隣接市町村等における一般乗用旅客運送事業に係る運賃の2分の1を目安とする 運送の対価以外の対価については実費の範囲内であること

○ 共助：NPO 等による過疎地有償運送・福祉有償運送

	過疎地有償運送	福祉有償運送
概要	過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO 法人等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス	NPO 法人等が、実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を利用して、公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等の送迎を行う輸送サービス
運行主体	NPO、公益法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会	
対象者	※会員制 過疎地域の住民及びその親族等	※会員制 身体障がい者、要介護者、要支援者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方
使用車両	制限なし	定員11名未満の自家用自動車(白ナンバー)で、リフト等の特殊な設備等を備えた自家用自動車(軽自動車を含む)又はセダン型の一般車両が使用可能
運転者の要件	<ul style="list-style-type: none"> ・普通第2種免許を有すること ・困難な場合は、普通第1種免許保有者で、一定期間運転免許停止処分がなく、安全運転、乗降介助等に関する講習を受けるなど十分な能力・経験を有していることを要件として認めている 	
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・営利目的と認められない妥当な範囲内であること ・過疎地有償運送、福祉有償運送ともに、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1以下を目安として、地域の特性等を勘案して定めることとされている 	

(ウ)競合回避と事業者活用

生活交通確保策の検討は、地域公共交通会議での協議等を通じて既存の交通手段を提供している交通事業者との対立構造の回避を検討する必要がある。

【典型的な対立構造】

- 鉄道 vs. バス
- 市場（4条路線バス） vs. 公助（新規の乗合サービス）
- 市場（貸走タクシー） vs. 公助（乗合サービスの過度な改善）・ボランティア輸送

鉄道とバス、市場（4条路線バス）と公助（新規の乗合サービス）の対立構造については、地域公共交通会議での検討事項となるため、関係者を交えた協議が行われる。しかしながら、市場（貸走タクシー）と公助（乗合サービスの過度な改善）は地域公共交通会議の検討事項であるが、地域公共交通会議では当事者である事業者は出席せずにタクシー協会の代表が出席している場合もある。また、道路運送法の規制対象外となるボランティア輸送などは既存交通事業者等との調整・協議する義務はない。

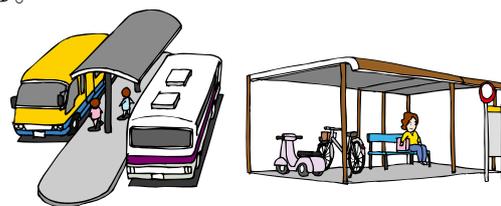
前述したように、タクシーは地域の活性化、いざというときの交通手段として機能を有しており地域にとって必要であると考えられる。そのため、法的義務がない場合においても、地域のためにバス・タクシーなどの既存の交通事業者と十分に協議・調整を行い、各移動手段の役割分担を明確化することが望ましい。また、バス、タクシー事業者の減収に繋がるような生活交通確保のための新たな交通手段を導入する場合は、適格性を確認の上、減収が見込まれるバス・タクシー事業者への運行委託を行い、新たな交通手段の運行サービス提供を安定的な収入源とすることで、既存交通事業者の事業存続に配慮することが望ましい。

4条路線バスと公助との連携等による生活交通確保を効果的に実施するためには交通結節点（乗換）の環境向上が重要となる。

交通結節点（乗換）の環境向上

計画のポイント

- **乗換に配慮した運行ダイヤの調整**
 - ・乗換に配慮した運行ダイヤの調整を行う。高齢者の利用が想定され、乗換に徒歩移動が必要となる場合は、ゆとりのある乗換時間を設定することも考えられる。また、運行ダイヤ変更の際も乗換への配慮が必要となる。
- **乗換・待合環境の向上**
 - ・乗換の負担を軽減するため、バスの停車位置、ベンチの設置、雨風を防げる屋根、壁の設置等を検討する。
- **交通結節点の設定**
 - ・交通結節点は利用者の利便性に配慮し、可能な限り主な目的地の近くに設定することが望ましい。



②サービス内容の検討

(エ)定路線(停留所)と区域運行

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
停留所あり： ・路線定期運行	・予約の負担なし	・停留所以外では乗降不可
停留所なし： ・フリー乗降区間	・停留所以外でも乗降可能 ・予約の負担なし	・運行経路以外では乗降不可
・区域運行	・需要が少なく、点在している場合における効率的な運行が可能 ・ドア・ツー・ドアに近い運行が可能	・予約の負担あり ・予約の状況により運行時間が変動する ・利用者数が多くなると、路線定期運行より効率が悪くなる場合がある

例) フリー乗降区間

手を挙げれば
バスが停まり
乗車できる



計画のポイント

- 安全性を考慮したフリー乗降区間の検討**
 - フリー乗降区間とする場合は運行経路の現状を考慮する。フリー乗降区間の設定は警察署の確認が必要となり、交通量、追い越しのための側方余裕等の観点から安全性に基づき、是非が判断される。
- 居住地分布、予約の負担を考慮した区域運行の検討**
 - 区域運行とする場合は、運行地域の居住地の集積状況を考慮する。区域運行は、需要密度が低く、分散的な居住が見られる地域に適している。
 - 区域運行とする場合は、想定される利用者の負担を考慮する。利用者にとってドア・ツー・ドアに近い運行となるメリットがあるものの、一方では予約の負担もある。
- 変動費と固定費を考慮した区域運行・路線定期運行の選定**
 - 区域運行とする場合は、想定される利用者数（費用）を考慮する。利用者数が定員をオーバーすることがないか確認する。区域運行は、路線定期運行と比較して固定費用は低いが、利用者数によっては固定費に変動費を加えて費用が路線定期と比較して割高となる場合が想定される。

【参考： 定路線（停留所）と区域運行】

a 路線定期運行（定時定路線）か、路線不定期運行か、区域運行（デマンド交通）か

路線定期運行（定時定路線）とするか、路線不定期運行とするか、区域運行（デマンド交通）とするかは、需要の地理的・時間的な集積（分散）及び固定費と変動費を検討し、当該地域に適したものを選定することが望ましい。

	路線定期運行（定時定路線）	路線不定期運行	区域運行（デマンド交通）
需要の地理的・時間的な集積（分散）	路線定期運行（定時定路線）と区域運行（デマンド交通）を区分する1路線あたりの利用者数や1便あたりの利用者数などの明確な基準はないが、一般的には、道路に沿ってある程度“まとまった需要”がある場合には、路線定期運行（定時定路線）が適する	地理的にはある程度“まとまった需要”であり、時間的には“分散的な需要”がある場合には、路線不定期運行が適する	地理的にも、時間的にも“分散的な需要”がある場合は区域運行（デマンド交通）が適する
固定費と変動費	路線定期運行（定時定路線）は、需要の大小にかかわらず固定費用がかかる一方で変動費用（需要の大小によるコストの影響）の変化は小さい	路線不定期運行は、固定費用を抑えることができるが、路線定期運行（定時定路線）と比較すると変動費用の変化が大きい	区域運行（デマンド交通）は、固定費用を抑えることができるが、変動費用の変化が大きい

b フリー乗降区間

バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度。フリー乗降区間の設定は公安委員会との協議が必要となる。交通量、追い越しのための側方余裕等の観点からの安全性が判断材料となる。

(オ)予約の必要性

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
非予約： ・路線定期運行	・予約の負担なし	・停留所以外では乗降不可
予約： ・路線不定期運行	・予約がないと運行しないため、定期的な需要が見込めない場合における効率的な運行が可能	・予約の負担あり
・区域運行	・予約がないと運行しないため、需要が少なく、点状している場合における効率的な運行が可能 ・ドア・ツー・ドアに近い運行が可能	・予約の負担あり ・予約の状況により運行時間が変動する
予約・非予約の混在： (例) 通学対応は非予約型の路線定期、通院・買物対応は予約型の区域運行	・通院・買物はドア・ツー・ドアを優先、通勤・通学は定時制を優先など利用者のニーズに応じた運行が可能	・予約運行時は予約の負担あり

例) 予約

慣れるまでは高齢者等の利用者は予約を負担に感じる



計画のポイント

● 予約の負担の考慮

- ・予約とする場合は、想定される利用者の負担を考慮する。区域運行の場合、利用者にとってドア・ツー・ドアに近い運行となるメリットがあるものの、一方では予約は負担となる。

● 利用目的別、利用時間帯別の検討

- ・通勤・通学利用が見込まれる場合は、定時性が重視されるため路線定期運行が望ましい。同じ区間の運行でも、時間帯で利用層が異なる場合はそのニーズに応じて予約・非予約を適切に選択することが望ましい。

【参考： 予約】

a 予約受付

中国地方では、予約受付は運行委託先のタクシー事業者となっている場合が多い。その他では、NPO、地域振興会などを担っている場合が見られる。

タクシー事業者が行っている乗合タクシーの予約受付は、タクシー事業の受付との兼務で行っているケースも見られ、効率的な運営がされている。



b 予約システム

予約システムには、予約台帳を活用したものから、IT活用型システムまで幅広い。それぞれの特徴を踏まえ、地域の需要ニーズに適合するシステムを選択することが望ましい。

非IT活用型の特徴	IT活用型の特徴
<ul style="list-style-type: none"> 大規模なシステムが不要なため、導入コスト、ランニングコストが安価で済む 受付や配車に人的な負担が必要 利用状況の詳細データを得るためには乗務員による乗降の記録が必要 需要が少なく、運行管理がシンプルな場合に適する 	<ul style="list-style-type: none"> サーバー等が必要なことから導入コスト、ランニングコストが高価になる 受付や配車にかかる人的負担を軽減できる 詳細な利用状況を把握できるため、きめ細やかな運行改善が可能 需要が多く、運行管理が複雑な場合に適する



非IT活用型 エクセルを用いた予約管理システム（玉野市）

c 受付締切時間

受付締切時間は、運行時刻の30分前、1時間前、前日、3日前など多様である。利用者側から考えると、受付締切時間はできるだけ短い方が望ましい。一方、サービス提供者側から考えると、NPO等による運行では、ドライバーを確保するために時間を要するため3日前までの予約となっているケースが見られる。また、タクシー事業者は前日までの予約とすると、乗合タクシーの運行日におけるタクシー業務を計画的に行うことができるようになる。前日予約という条件で運行契約を行い、効率的なタクシー業務との兼業が可能とすることで、リーズナブルな委託金額としているケースも見られる。

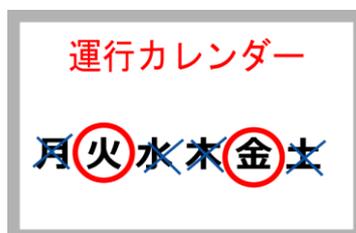
費用、運行事業者の対応能力を踏まえ、利用しやすい受付締切時間を設定することが望ましい。

(カ)運行頻度

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
毎日運行：	・毎日移動できる	・曜日運行と比較して高価
曜日運行： ・平日のみ ・曜日運行（通院・買物に対応）	・毎日運行と比較して安価 ・生活に必要な移動が可能	・限られた運行日しか移動できない
月数日	・毎日運行、曜日運行と比較して安価 ・生活に必要な移動が可能	・月数日の運行日しか移動できない
ダイヤ： ・高頻度	・いつでも移動可能	・運行費用が高価
・低頻度	・運行費用が安価	・限られた時間しか移動できない

例) 通院、買物に対応した曜日運行



計画のポイント

- **コスト削減に資する運行曜日・ダイヤの設定**
 - ・継続的に運行できる予算をもとに、運行曜日・ダイヤを限定することによる運行コストの削減を検討する。
- **利用者ニーズ（利用目的）を考慮した運行曜日・ダイヤの設定**
 - ・想定している利用者ニーズを考慮した運行曜日・ダイヤの設定を検討する。通勤・通学、通院・買物等、想定している活動が十分に可能かどうか検証する。

例) 利用者ニーズにあわせた効果的・効率的なサービス提供

朝夕の通勤・通学時間帯：平日のみ頻度高く運行

昼間の通院・買物時間帯：週数日で午前中に出かけ、昼前、午後に戻れる便の設定

(キ)運賃

施策の選択肢

選択肢	メリット	デメリット
・ 距離制運賃	・ 利用距離に応じた負担となるため利用者負担の考え方と一致する	・ 均一運賃と比較して料金収受が複雑となる ・ 運賃が高額となる場合がある
・ 均一運賃	・ わかりやすい ・ 距離制運賃と比較して料金収受が複雑でない	・ 近距離の移動の割高感で移動量が少なくなる場合がある
・ 各種割引制度	・ 割引制度の導入により利用が促進される ・ 高齢者割引等による自動車運転免許を返納しやすくなる	・ 利用者が増えなければ運賃収入が減少

計画のポイント

- **公平性とわかりやすさに配慮した運賃設定**
 - ・ 利用者にとってはわかりやすい運賃制度が望ましい。
 - ・ 距離が長い区間の運行する場合は、特に近距離移動者が受ける公平性への配慮が必要となる。
- **各種割引制度導入による利用促進**
 - ・ 高齢者の外出支援に貢献する場合は、高齢者割引回数券の発行、定期利用券の発行などを検討することが望ましい。
 - ・ 目的地となる商業施設、医療施設と連携した運賃割引制度などの導入なども検討することが望ましい。

4 実施する生活交通確保策の決定

実施する生活交通確保策の決定に際して、特に以下の点に留意する必要がある。

(1) 計画策定段階からの地域住民との協働

生活交通確保策の計画策定段階から地域住民と協働で行うことで、地域のニーズにきめ細やかに対応できるようになるとともに、地域住民も自身が運行に携わることでマイバス意識が醸成される。

また、地域住民の関与が高くなると、生活交通確保策のサービス改善はもちろん、新たな利用者の発掘、利用促進での連携も可能となると考えられる。



(2) 協議会(地域公共交通会議、運営協議会、法定協議会)での検討

協議会(地域公共交通会議、運営協議会、法定協議会)での検討を通じて、実施する生活交通確保策の決定を行う。ここでは、交通不便地域の住民の利便性向上、行政負担の妥当性、市町村全体における公共交通計画との整合性、民間交通事業者との競合の調整等の観点から議論を行い、関係者の合意を得た上で、実施する生活交通確保策を決定する。

(3) 絞り込まれた選択枝の評価

「3 選択枝の絞り込み」により絞り込まれた選択枝案について、事業採算性の検討を行う。また、必要に応じて、生活の質、顧客満足度等に関する検討を行う。中国運輸局が開発した地域バス運行計画策定支援ソフト「WEBComPASS※」では、「需要予測」「運行経費予測」、「生活の質」、「顧客満足度」等の指標を評価できる。これらの指標をもとに、絞り込まれた複数の選択枝案を評価し、実施する生活交通確保策の決定を行う。

※WEBComPASS…詳しくは <http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/koukan/webcompass.html> を参照

【 WEBComPASS を用いた分析結果の例】

需要予測



運行経費予測





(4)提供する生活交通確保策のサービス水準を用いた検証

検討した生活交通確保策、あるいは確保策の組み合わせが「提供する生活交通確保策のサービス水準」を満足するかどうか検証する。

通院が可能となるようにシビルミニマム水準を設定していた場合は、計画策定後に右の図のように、通院の活動可能性の検証を行うことが必要である。

移動可能性2 (病院から午前中に帰宅の可能性: 日赤・医師会病院)



(5)事業費用負担スキームの検討

交通不便地域における生活交通確保策の導入は、運賃収入だけで賄うことが難しい。持続的な運行には、市町村、交通事業者、地域住民、利用者、沿線企業、国、県等の多様な主体の関与が必要となる。状況に応じて、「生活交通確保策の企画立案などの活動を行う人材の拠出」、「運営にかかる費用の負担」、「ボランティア精神に基づく活動」等、各主体の役割分担を決め、協働で生活交通確保に取り組む必要がある。関係主体の関与の方法を検討する中で、生活交通確保策の継続的な実施を可能とする事業費用負担スキームを構築する。

(6)生活交通確保策の円滑な導入は情報提供が決め手

生活交通確保策の導入にあたり、事前及び導入中の情報提供は極めて重要である。情報提供がうまくいかず、利用が低迷し、生活交通確保策の導入に至らなかった事例も見られた。特に、予約型など利用方法が複雑になればなるほど、情報提供の重要度は増す。デマンド型乗合タクシーの場合は、利用者が予約方法に慣れるまで時間を要することが多い。予約方法の説明会を公民館単位で行っている事例も見られる。

生活交通の円滑な導入のためには、丁寧な情報提供が必要である。



第3章 調査対象地域における現況及び課題把握

過疎地域等、都市部近郊団地において、移動の実態を把握するとともに、移動サービスの意向や移動阻害要因の詳細を分析する基礎資料収集のためにアンケート調査を実施した。

1 アンケート調査

1-1 概要

アンケートの回収率を上げるため、可能な限り自治会を通じた配布、回収を依頼した。自治会による配布、回収が困難な場合については、郵送配布・郵送回収を行った。

【アンケート調査の概要】

名称	世帯票	個人票（2枚）
調査対象	世帯の代表者	<ul style="list-style-type: none"> ・2世代で同居する場合は、親世代・子世代から大人が各1名 ・1世代で居住する場合は、大人が2名
調査期間	平成24年10月～平成25年1月	
設問内容	（世帯情報） <ul style="list-style-type: none"> ・住所 ・世帯で所有する自家用車の台数 ・最寄りバス停までの状況 （個人情報） <ul style="list-style-type: none"> ・性別 ・年齢 ・職業 ・免許証の有無 ・自由に使える自動車の有無 ・自由に使える原付・自動二輪の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤の状況（通勤先、交通手段） ・買物の状況（頻度、買物先、交通手段） ・日頃は利用していないが利用したいと思っている買物先 ・通院の状況（頻度、通院先、交通手段） ・日頃は利用していないが利用したいと思っている通院先 ・通学の状況（通学先、交通手段） ・路線バス等の利用頻度（現在、5年後、10年後） ・利用しているサービス（現在、将来） ・健康状態 ・活動のあきらめ ・公共交通について思うこと ・バスを維持するために支払える協賛金※ ・地域特有の設問※ ・公共交通に関する自由意見 <p>※掲載している自治体とそうでない自治体がある。</p>

【配布・回収状況】

自治体	対象地域	配布数 (世帯)	回収数 (世帯)	回収率	回収数 (個人票)	
広島県	北広島町 ① 田原地区、岩戸地区	184	106	 58%	177	
	庄原市 ② 山内自治振興区内の本郷町、木戸町、高茂町、水越町、山内開拓地域	272	174	 64%	311	
	尾道市 ③ 大和地区	113	69	 61%	114	
	広島市	1 東区やすらぎが丘	394	137	 35%	229
		2 西区鈴ヶ台2～3丁目	663	295	 44%	489
	福山市	3 緑陽団地	400	154	 39%	311
		4 青葉台団地	400	150	 38%	288
	呉市	5 第三団地・大道田団地	400	177	 44%	317
6 晴海地区		227	79	 35%	134	
岡山県	和気町 ④ 山田地区の田土、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方	355	133	 37%	227	
	新庄村 ⑤ 村全体	388	209	 54%	352	
	美咲町 ⑥ 旧旭町 3地区	301	262	 87%	298	
	倉敷市	7 倉敷イトーピア団地	444	317	 71%	649
		8 広江地区内団地	435	357	 82%	575
山口県	柳井市 ⑦ 大島地区	447	207	 46%	354	
	上関町 ⑧ 蒲井、白井田、四代、戸津、室津(大津、練尾)	477	71	 15%	115	
	下関市	9 田倉御殿町団地+差葉	471	201	 43%	361
		10 浜浦台団地	506	183	 36%	321
島根県	大田市 ⑨ 富山地区	224	93	 42%	141	
	安来市 ⑩ 飯梨地区	400	301	 75%	566	
	吉賀町 ⑪ 朝倉地区	301	43	 14%	76	
	松江市	11 淞北台団地	176	79	 45%	139
		12 八雲台団地	199	78	 39%	147
鳥取県	南部町 ⑫ 南さいはく地域振興協議会エリア	272	198	 73%	330	
	智頭町 ⑬ 惣地、米井、穂見、天木、大屋、真鹿野、早野	177	61	 34%	107	
	日南町 ⑭ 神戸上、阿毘縁、上萩山	177	71	 40%	120	
	鳥取市 13 浜坂東1丁目団地	315	106	 34%	192	
計		9,118	4,311	 47%	7,440	

 過疎地域等
 都市部近郊団地

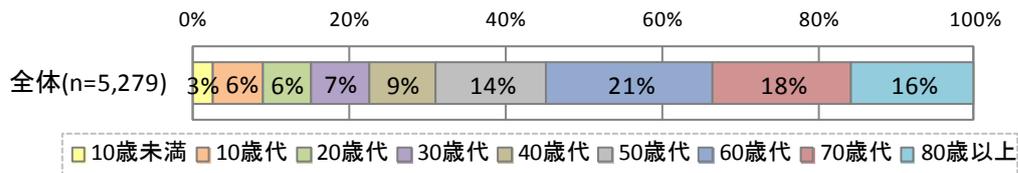
1-2 集計分析

(1) 過疎地域等

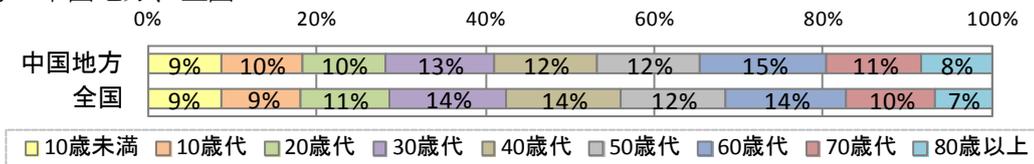
(ア) 年齢・世帯構成

- 中国地方、全国と比較し、高齢者（60歳代、70歳代、80歳以上）の割合が高い。60歳代が21%、70歳代が18%、80歳以上が16%である。
- 65歳以上の1人暮らしが15%、65歳以上の2人暮らしが16%である。

【年齢】

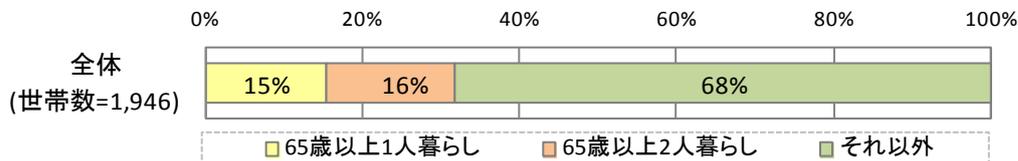


参考：中国地方、全国

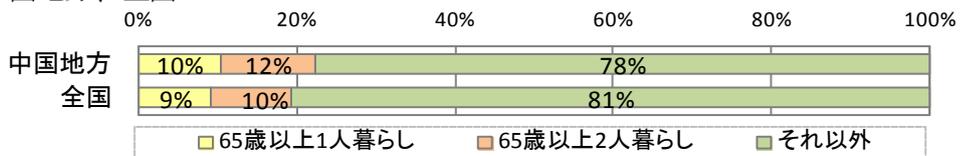


資料：平成24年住民基本台帳

【世帯構成】



参考：中国地方、全国

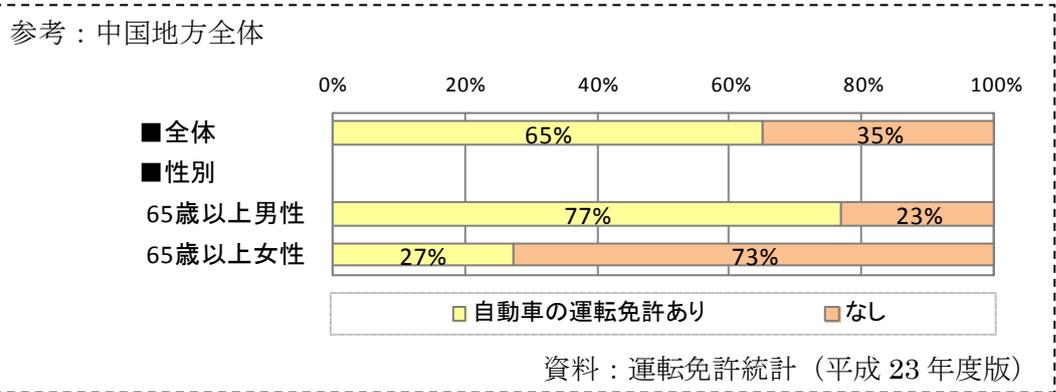
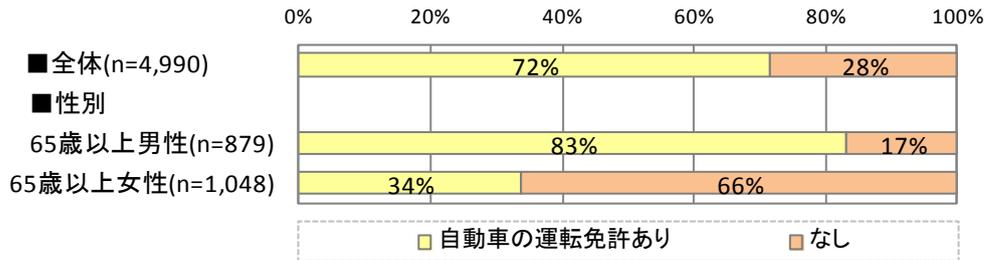


資料：「統計でみる市区町村のすがた 2012」（総務省統計局）

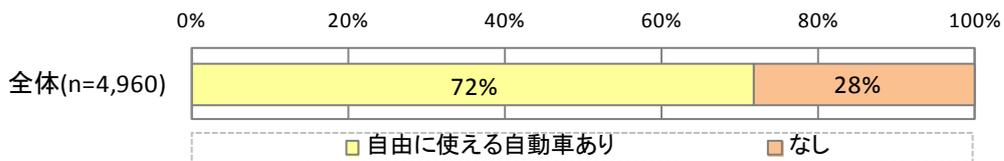
(イ)自動車運転免許保有・自由に使える自動車

- 中国地方全体と比較して、自動車の免許保有率は高い。全体では72%が免許を保有しており、65歳以上男性は83%、65歳以上女性は34%が保有している。
- 回答者の72%が自由に使える自動車を保有しているが、28%は保有していない。

【自動車運転免許保有状況】



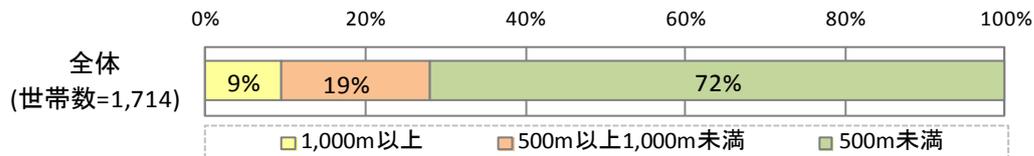
【自由に使える自動車】



(ウ)バス停までの距離

- 対象地域内は 500m未満の世帯が 72%と割合が高いが、1,000m以上となる世帯が 9%も存在する。

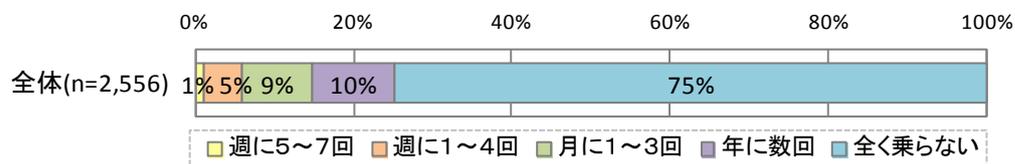
【バス停までの距離】 ※アンケートに回答のあった住所から最寄バス停までの直線距離を GIS で算出



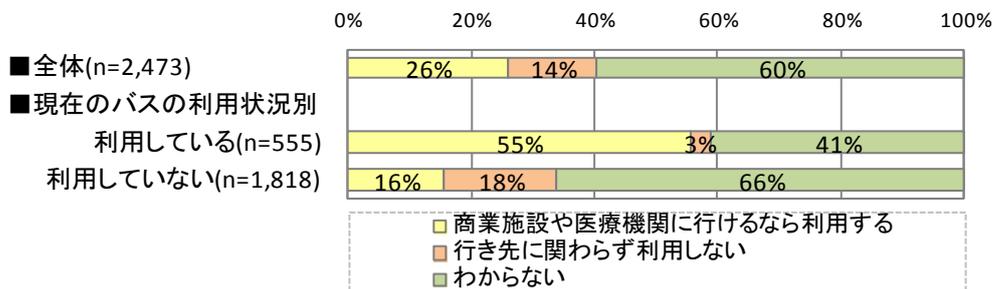
(エ)路線バス等の利用状況・5年後の利用意向

- 路線バスに全く乗らないが最も多く 75%、年に数回が 10%、月に 1～3 回が 9%、週に 1～4 回が 5%、週に 5～7 回が 1%である。
- 5 年後の利用意向は、現在バスを利用していない人では「商業施設や医療機関に行けるなら利用する」との回答が 16%である。

【路線バス等の利用状況】



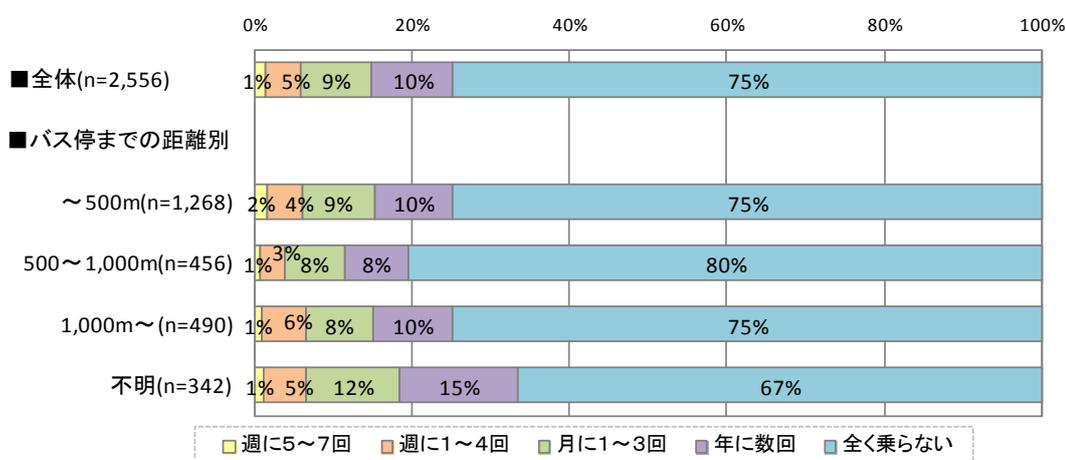
【5年後の利用意向】



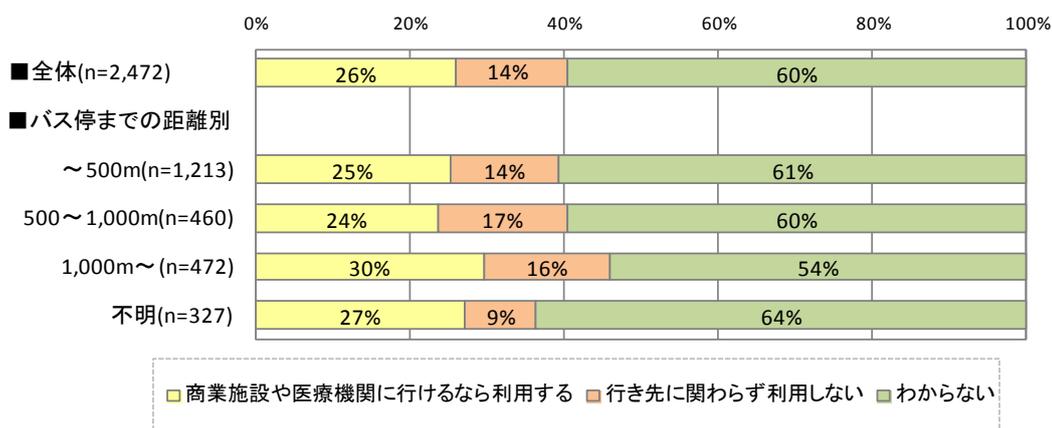
(オ)バス停までの距離別 路線バス等の利用状況・5年後の利用意向

- 路線バスの利用状況は、バス停までの距離の違いでは大きく変わらない結果となった。バス停までの距離にかかわらず、年に1回以上の利用が約2割である。バス停までの距離が遠くても、必要性にせまられバスを利用していると考えられる。
- 5年後の利用意向は、バス停までの距離が1,000m以上となると、利用意向が3割となり、1,000m未満と比較し0.5割増しとなる。

【バス停までの距離別 路線バス等の利用状況】



【バス停までの距離別 5年後の利用意向】

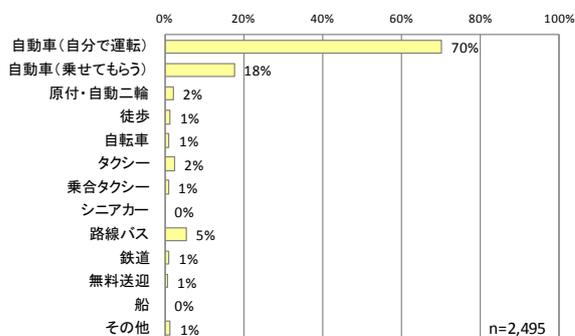


(カ)通院・買物実態

【通院の移動手段】	
●	自動車（自分で運転）が多く 70%であり、次いで自動車（乗せてもらう）が 18%である。
●	路線バス利用は 5%、鉄道利用は 1%である。
【買物の移動手段】	
●	自動車（自分で運転）が多く 76%であり、次いで自動車（乗せてもらう）が 16%である。
●	路線バス利用は 4%、鉄道利用は 0.4%である。

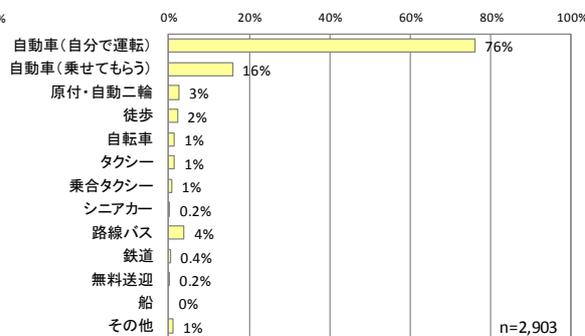
【通院の移動手段】

※複数回答あり



【買物の移動手段】

※複数回答あり



(キ)年齢別通院実態

【通院の移動手段】	
●	60代以下は自動車（自分で運転）が多く、8割以上である。
●	70代から自動車（自分で運転）の割合が減少し、自動車（乗せてもらう）、路線バス、タクシー、無料送迎の割合が高くなる。
●	80代では、自動車（乗せてもらう）の割合が5割、路線バス、タクシーが1割程度である。代替手段の少ない過疎地域等では、自動車（乗せてもらう）の割合が高い傾向にある。

【年齢別通院実態】

	自動車(自分で運転)	自動車(乗せてもらう)	原付・自動二輪	徒歩	自転車	タクシー	乗合タクシー	シニアカー	路線バス	鉄道	無料送迎	船	その他
■全体(n=2,495)	70%	18%	2%	1%	1%	2%	1%	0%	5%	1%	1%	0%	1%
■年齢別													
20歳未満(n=32)	88%	16%	3%	0%	6%	3%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%
30～50代(n=594)	93%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
60代(n=633)	83%	10%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	0%
70代(n=437)	60%	26%	3%	2%	2%	3%	0%	0%	7%	1%	1%	0%	2%
80代以上(n=314)	28%	50%	3%	4%	2%	7%	2%	0%	10%	1%	4%	0%	6%
不明(n=485)	61%	16%	4%	1%	2%	5%	3%	0%	8%	1%	0%	0%	1%

(ク)年齢別買物実態

【通院の移動手段】

- 60代以下は自動車（自分で運転）が多く、7割以上である。
- 70代から自動車（自分で運転）の割合が減少し、自動車（乗せてもらう）、路線バス、タクシー、無料送迎の割合が高くなる。
- 80代では、自動車（乗せてもらう）の割合が4割、路線バス、タクシーが1割程度である。代替手段の少ない過疎地域等では、自動車（乗せてもらう）の割合が高い傾向にある。

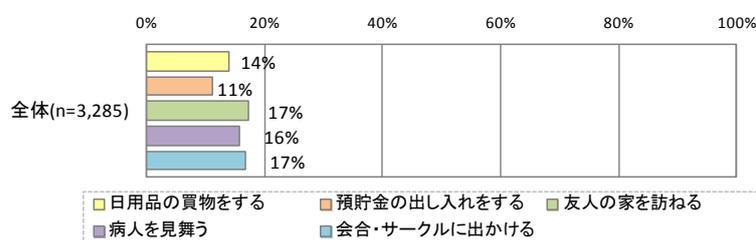
【年齢別通院実態】

	自動車 (自分で 運転)	自動車 (乗せて もらう)	原付・自 動二輪	徒歩	自転車	タクシー	乗合タク シー	シニア カー	路線バ ス	鉄道	無料送 迎	船	その他
■全体(n=2,903)	76%	16%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	4%	0%	0%	0%	1%
■年齢別													
20歳未満(n=47)	74%	21%	4%	0%	4%	2%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	2%
30～50代(n=780)	95%	4%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
60代(n=730)	88%	12%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
70代(n=478)	62%	28%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	6%	1%	0%	0%	1%
80代以上(n=287)	37%	42%	4%	7%	2%	5%	1%	1%	10%	0%	1%	0%	6%
不明(n=581)	68%	14%	5%	2%	2%	3%	3%	0%	7%	1%	0%	0%	1%

(ケ)路線バスしか利用できない場合の活動のあきらめ

- 「友人の家を訪ねる」、「会合・サークルに出かける」のあきらめが高く、ともに17%である。次いで、「病人を見舞う」が16%である。
- 「日用品の買物をする」活動を14%があきらめ、「預貯金の出し入れをする」活動を11%があきらめると回答している。

【路線バスしか利用できない場合の活動のあきらめ】

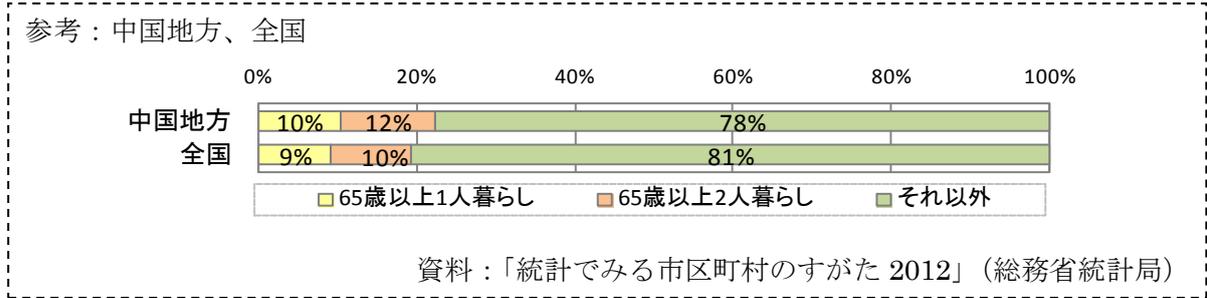
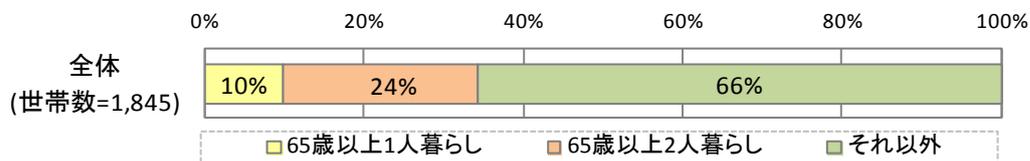
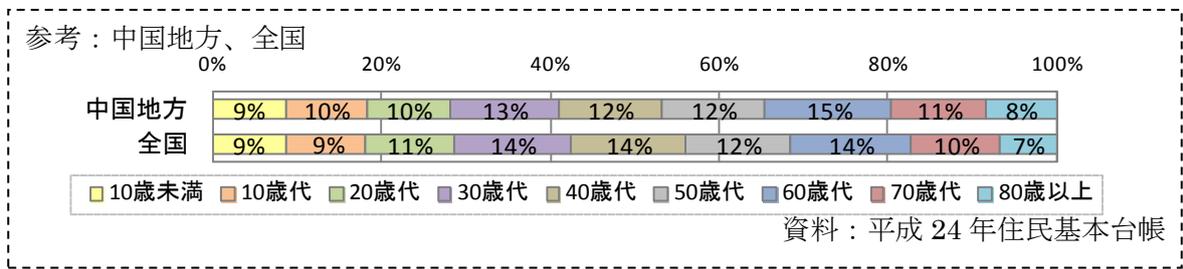
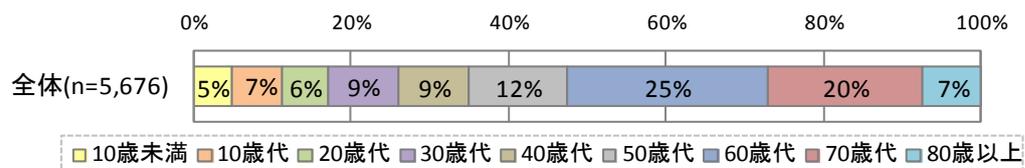


(2)都市部近郊団地

(ア)年齢・世帯構成

- 中国地方、全国と比較し、特に 60 歳代、70 歳代の割合が高い。60 歳代が 25%、70 歳代が 20%、80 歳以上が 7%である。
- 65 歳以上の 1 人暮らしが 10%、65 歳以上の 2 人暮らしが 24%である。

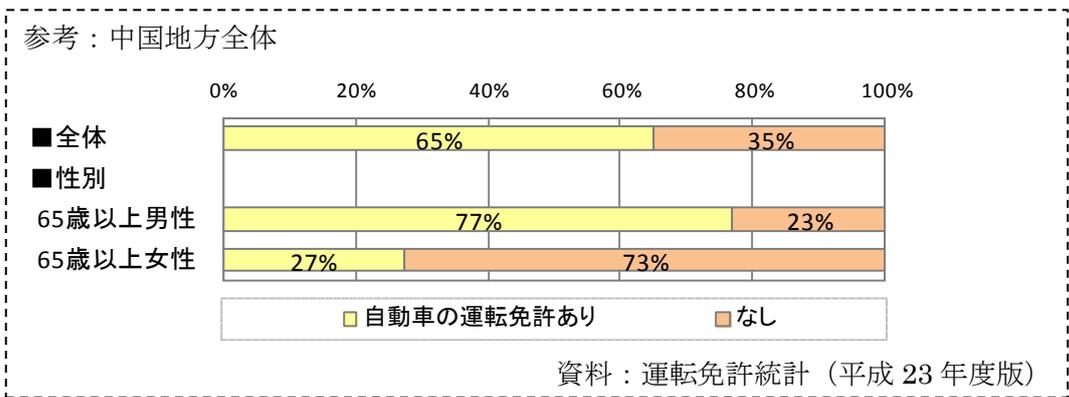
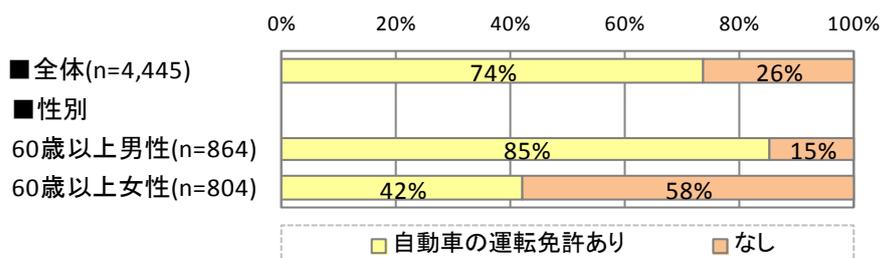
【年齢】



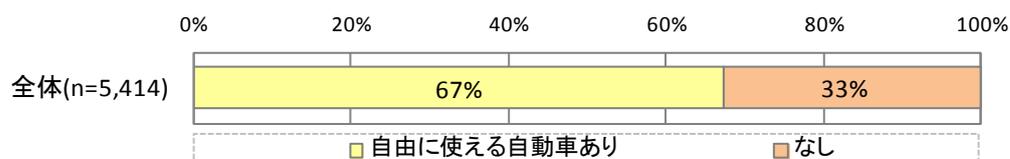
(イ)自動車運転免許保有・自由に使える自動車

- 中国地方全体と比較し、自動車運転免許の保有率は高い。全体では74%が免許を保有しており、65歳以上男性は85%、65歳以上女性は42%が保有している。
- 回答者の67%が自由に使える自動車を保有しているが、33%は保有していない。

【自動車運転免許保有状況】



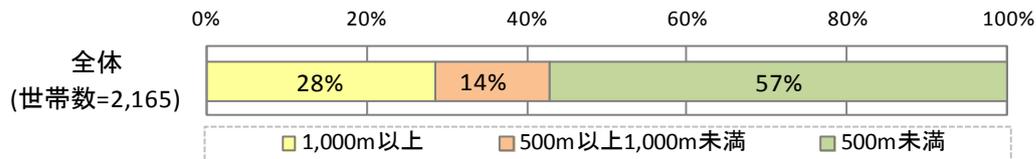
【自由に使える自動車】



(ウ)バス停までの距離

- 対象地域内は 500m未満の世帯が 57%と割合が高いが、1,000m以上となる世帯が 28%も存在する。

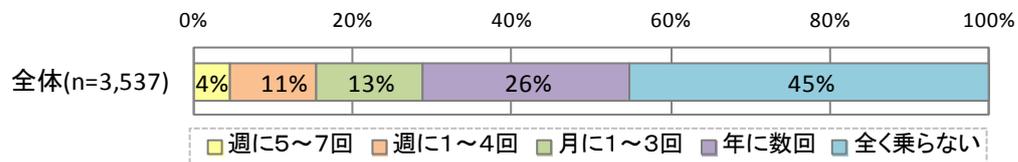
【バス停までの距離】 ※アンケートに回答のあった住所から最寄バス停までの直線距離を GIS で算出



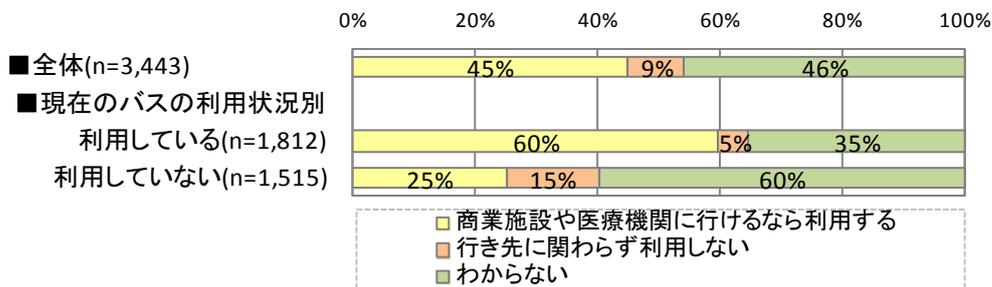
(エ)路線バス等の利用状況・5年後の利用意向

- 路線バスに全く乗らないが最も多く 45%、年に数回が 26%、月に 1～3 回が 13%、週に 1～4 回が 11%、週に 5～7 回が 4%である。
- 5 年後の利用意向は、現在バスを利用していない人では「商業施設や医療機関に行けるなら利用する」との回答が 25%である。

【路線バス等の利用状況】



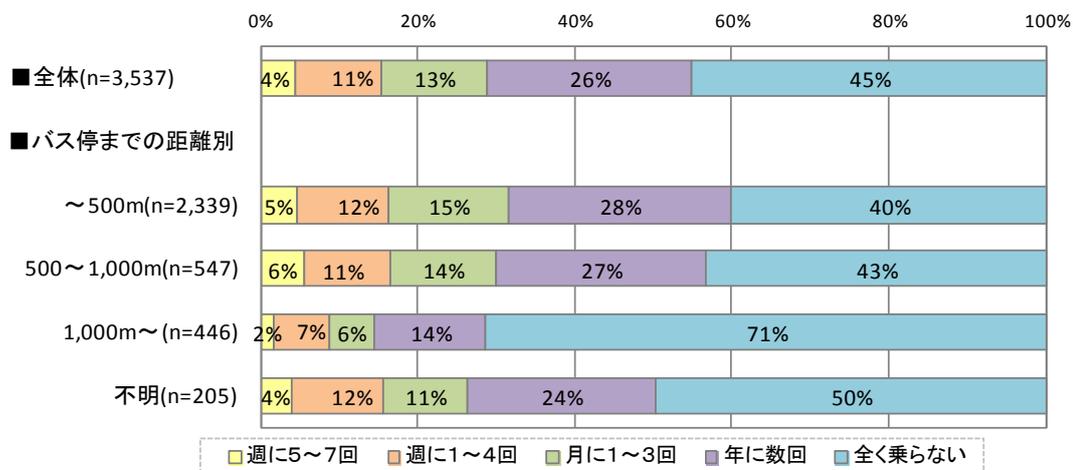
【5年後の利用状況】



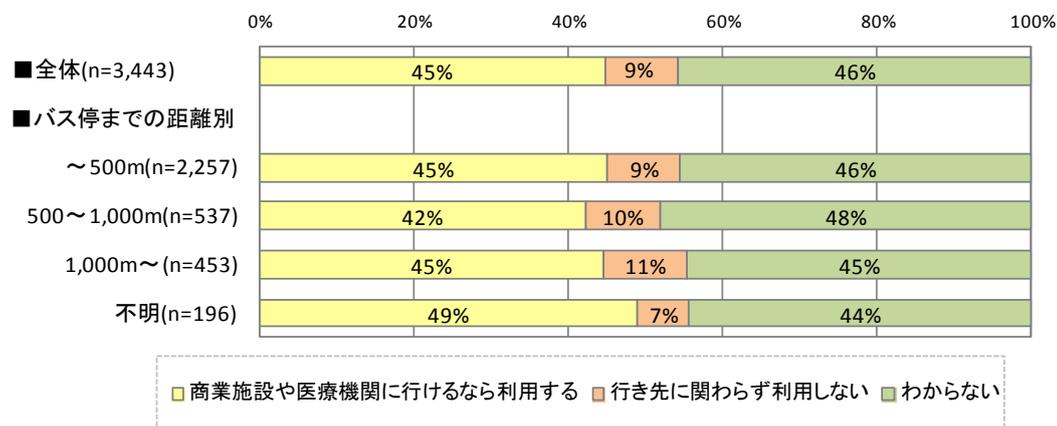
(オ)バス停までの距離別 路線バス等の利用状況・5年後の利用意向

- バス停までの距離が遠くなると路線バスの利用が減少する。1,000mを超えると、1,000m以内と比較してバス利用が 1/2 となり、年に1回以上の利用が約3割である。
- 5年後の利用意向は、バス停までの距離の長短に関わらず、4.5割である。

【バス停までの距離別 路線バス等の利用状況】



【バス停までの距離別 5年後の利用意向】

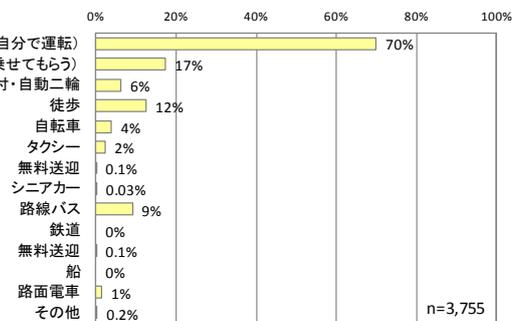
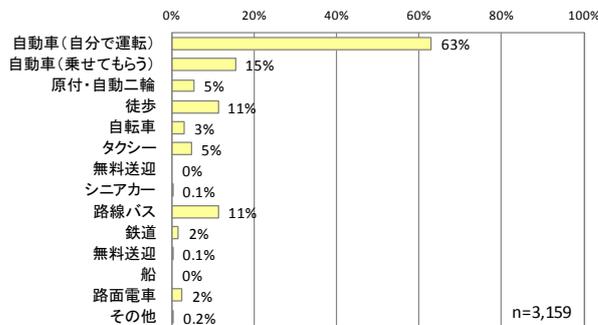


(カ)通院・買物実態

- 【通院の移動手段】
- 自動車（自分で運転）が多く 63%であり、次いで自動車（乗せてもらう）が 15%である。
 - 路線バス利用は 11%、タクシー利用が 5%、鉄道利用は 2%、路面電車利用が 2%である。
- 【買物の移動手段】
- 自動車（自分で運転）が多く 70%であり、次いで自動車（乗せてもらう）が 17%である。
 - 路線バス利用は 9%、タクシー利用が 2%、路面電車利用が 1%である。

【通院の移動手段】

【買物の移動手段】



(キ)年齢別通院実態

- 【通院の移動手段】
- 30代から60代の自動車（自分で運転）の割合が高く7割を超える。これらの年代は路線バスの割合が1割未満となるが、以外の年代では1割を超える。
 - 70代から自動車（乗せてもらう）、路線バス、タクシーの割合が高くなる。
 - 80代では、自動車（乗せてもらう）の割合が3割強、路線バスが2割強、タクシーが1割強である。

【年齢別通院実態】

	自動車（自分で運転）	自動車（乗せてもらう）	原付・自動二輪	徒歩	自転車	タクシー	乗合タクシー	シニアカー	路線バス	鉄道	無料送迎	船	路面電車	その他
■全体(n=3,159)	63%	15%	5%	11%	3%	5%	0%	0%	11%	2%	0%	0%	2%	0%
■年齢別														
20歳未満(n=543)	52%	12%	8%	21%	2%	6%	0%	0%	13%	3%	0%	0%	11%	1%
30～50代(n=652)	86%	7%	3%	4%	2%	1%	0%	0%	4%	1%	0%	0%	0%	0%
60代(n=798)	72%	15%	6%	7%	3%	1%	0%	0%	6%	1%	0%	0%	0%	0%
70代(n=552)	57%	20%	4%	13%	3%	4%	0%	0%	15%	2%	0%	0%	0%	1%
80代以上(n=160)	31%	34%	5%	13%	3%	17%	0%	1%	24%	1%	1%	0%	0%	0%
不明(n=454)	44%	21%	6%	13%	4%	11%	0%	0%	19%	1%	0%	0%	4%	0%

(ク)年齢別買物実態

- 【通院の移動手段】
- 30代から60代の自動車（自分で運転）の割合が高く7割を超える。これらの年代は路線バスの割合が1割未満となる。
 - 70代から自動車（乗せてもらう）、路線バス、タクシーの割合が高くなる。
 - 80代では、自動車（乗せてもらう）の割合が3割強、路線バスが2割強、タクシーが1割弱である。

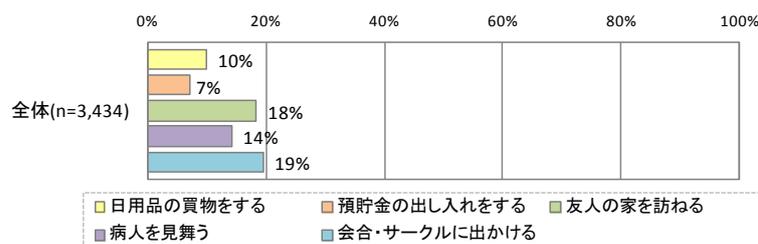
【年齢別通院実態】

	自動車 (自分で 運転)	自動車 (乗せて もらう)	原付・自 動二輪	徒歩	自転車	タクシー	乗合タク シー	シニア カー	路線バ ス	鉄道	無料送 迎	船	路面電 車	その他
■全体(n=3,755)	70%	17%	6%	12%	4%	2%	0%	0%	9%	1%	0%	0%	1%	0%
■年齢別														
20歳未満(n=614)	63%	17%	8%	26%	5%	2%	0%	0%	9%	1%	0%	0%	7%	0%
30～50代(n=891)	90%	8%	4%	3%	1%	0%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	0%	0%
60代(n=944)	76%	18%	8%	7%	4%	1%	0%	0%	5%	1%	0%	0%	0%	0%
70代(n=610)	61%	22%	7%	16%	5%	2%	0%	0%	15%	2%	0%	0%	0%	1%
80代以上(n=162)	36%	34%	3%	13%	7%	8%	0%	1%	25%	2%	1%	0%	0%	1%
不明(n=534)	55%	21%	7%	18%	4%	6%	0%	0%	16%	2%	0%	0%	3%	0%

(ケ)路線バスしか利用できない場合の活動のあきらめ

- 「会合・サークルに出かける」のあきらめが高く、19%である。次いで、「友人の家を訪ねる」が18%、「病人を見舞う」が14%である。
- 「日用品の買物をする」活動を10%があきらめ、「預貯金の出し入れをする」活動を7%があきらめると回答している。

【路線バスしか利用できない場合の活動のあきらめ】



(3)まとめ

(7)過疎地域等の特徴

アンケート調査結果	考察
<ul style="list-style-type: none">● 高齢化が進み、高齢者のみの世帯が多い 65歳以上の1人暮らし(15%)、2人暮らし(16%)。● 自動車運転免許保有率は高いが、65歳以上の女性の保有率は低く、34%である。● バス利用は少ない。年に1回以上の利用は約2割である。バス停までの距離にかかわらず、2割程度の利用が確認されている。● 5年後のバス利用意向(商業施設、医療機関に行けるなら利用するとの回答)は、バス停までの距離の影響があり、1,000m以上では利用意向が3割となり、1,000m未満と比較し、0.5割増しとなる。● 自動車へ依存が高く、60代以下の通院の移動手段は自動車(自分で運転)が多く、8割以上である。● 70代から自動車(自分で運転)の割合が減少し、自動車(乗せてもらう)、路線バス、タクシー、無料送迎の割合が高くなる。● 80代では、自動車(乗せてもらう)の割合が5割、路線バス、タクシーが1割程度である。代替手段の少ない過疎地域等では、自動車(乗せてもらう)の割合が高い傾向にある。● 路線バスしか利用できない場合の活動のあきらかめが10%を超える。	<ul style="list-style-type: none">● 高齢化が進み、高齢者のみの世帯も多い。また、自動車免許保有率は高いが、65歳以上の女性の保有率は低く、65歳以上の1人暮らしの割合が高いという特徴から見ても、生活交通確保の必要性は高い。● バス停までの距離に関わらず、現在の年に1回以上の利用は約2割。必要性に迫られ、バスを利用していると考えられる。一方で、バス停までの距離が1,000m以上となると、5年後のバス利用意向(商業施設、医療機関に行けるなら利用するとの回答)は3割と1,000m未満と比較し、0.5割増しとなる。バス停までの距離が遠くなると、生活交通確保の期待は高くなると考えられる。● 自動車依存が高い傾向にあるが、高齢になるにつれて、自動車(自分で運転)利用の割合が減少し、自動車(乗せてもらう)、路線バス、タクシー、無料送迎の割合が高くなる。80代では、自動車(乗せてもらう)の割合が5割、路線バス、タクシーが1割程度である。高齢化が進む当該地域では、自動車(自分で運転)の代替手段となる生活交通確保策の検討が必要であると考えられる。● 路線バスしか利用できない場合の活動のあきらかめが10%を超えるが、これは自動車依存が高いことが原因の1つであると考えられる。

(イ)都市部近郊団地の特徴

アンケート調査結果	考察
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化が進み、高齢者のみの世帯が多い 65歳以上の1人暮らし(10%)、2人暮らし(24%)。 ● 自動車運転免許保有率は高いが、65歳以上の女性の保有率は全体平均と比較すると低く、42%である。 ● バス利用は比較的多い。年に1回以上の利用は5割強である。バス停までの距離が遠くなるとバス利用は減少。1,000mを超えると、1,000m以内と比較してバス利用が1/2となり、年に1回以上の利用が約3割である。 ● 5年後のバス利用意向(商業施設、医療機関に行けるなら利用するとの回答)は、バス停までの距離にかかわらず、4.5割である。 ● 自動車へ依存が高く、30代から60代の通院の移動手段は自動車(自分で運転)の割合が高く、7割を超える。これらの年代は路線バスの割合が1割未満である。 ● 70代から自動車(自分で運転)の割合が減少し、自動車(乗せてもらう)、路線バス、タクシー、無料送迎の割合が高くなる。 ● 80代では、自動車(乗せてもらう)の割合が3割強、路線バスが2割強、タクシーが1割強である。 ● 路線バスしか利用できない場合の活動のあきらが10%を超える。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化が進み、高齢者のみの世帯も多い。また、自動車免許保有率は高いが、65歳以上の女性の保有率は低い。急速な高齢化が進んでおり、生活交通確保の必要性は高い。 ● 現在のバス利用はバス停までの距離の影響を受けており、1,000mを超えると、1,000m未満と比較してバス利用が約1/2となっている。5年後のバス利用意向(商業施設、医療機関に行けるなら利用するとの回答)も4.5割と高く、生活交通確保の期待は高い。 ● 自動車依存が高い傾向にあるが、高齢になるにつれて、自動車(自分で運転)利用の割合が減少し、自動車(乗せてもらう)、路線バス、タクシーの割合が高くなる。80代では、自動車(乗せてもらう)の割合が3割強、路線バスが2割強、タクシーが1割強である。高齢化が進む当該地域では、自動車(自分で運転)の代替手段となる生活交通確保策の検討が必要であると考えられる。 ● 路線バスしか利用できない場合の活動のあきらが10%を超えるが、これは自動車依存が高いことが原因の1つであると考えられる。

2 ヒアリング調査

2-1 概要

過疎地域等
都市部近郊団地

自治体	対象地域	日時	場所	対象者	
広島県	北広島町 ① 田原地区、岩戸地区	12/6(木) 10:00～	大朝支所	行政区長、支所長、北広島町役場	
	庄原市 ② 山内自治振興区内の本郷町、木戸町、高茂町、水越町、山内開拓地域	12/7(金) 18:30～	山内自治振興センター	事務局長、各地区の自治会長(本郷町・木戸町・高茂町・水越町・山内開拓地域)、庄原市役所	
	尾道市 ③ 大和地区	11/15(木) 13:30～	大和地区公民館	区長、民生委員、社会福祉協議会会長、尾道市役所2名	
	広島市	1 東区やすらぎが丘	11/30(金) 17:00～	やすらぎが丘 馬木公民館	自治会長
		2 西区鈴ヶ台2～3丁目	11/9(金) 13:30～	鈴ヶ台会館	二丁目自治会長、三丁目自治会副会長、民生委員会長、井口地区社協会長
	福山市	3 緑陽団地	12/14(金) 9:00～	緑陽町内会館	町内会長、区長3名、福祉会長、老人会長、民生員2名
		4 青葉台団地	12/7(金) 18:30～	福山市東部市民センター	町内会長2名、連合会長
			12/14(金) 10:30～	青葉台団地4丁目町内会館	町内会長、民生委員
	呉市	5 第三団地、大道田団地	11/27(火) 16:30～	第三団地自治会館	自治会長、女性会長、呉市役所
		6 晴海団地	11/27(火) 9:30～	晴海町自治会館	自治会長、住民、呉市役所
岡山県	和気町 ④ 山田地区の田土、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方	11/16(金) 10:00～	和気町佐伯支所	区長5名(塩田、奥塩田、北山方、南山方、丸山)、和気町役場2名	
	新庄村 ⑤ 村全体	12/3(月) 14:00～	新庄村役場	新庄村役場2名	
	美咲町 ⑥ 旧旭町 3地区	11/16(金) 13:00～	美咲町旭支所	自治会長(町会議員)、美咲町役場	
	倉敷市	7 倉敷イトーピア団地	12/19(水) 13:00～	イトーピア団地集会所	町内会長2名、民生員、住民2名、倉敷市役所
		8 広江地区内団地	12/19(水) 15:00～	広江憩の家	民生委員2名、社協2名、町内会役員2名、連合町内会4名、高齢者支援センター、倉敷市役所
山口県	柳井市 ⑦ 大島地区	1/24(木) 13:00～	大島公民館	各地区の自治会長(殿畑・東本谷・中筋(代理)・西本谷)、民生委員、住民、柳井市役所	
		1/24(木) 14:00～	大島公民館	各地区の自治会長(東浜・西浜・宮岬団地)、民生委員、柳井市役所	
		1/24(木) 15:00～	大島公民館	西畑・大久保・上原東・西上原(代理)自治会長、民生委員、柳井市役所	
		1/24(木) 16:09～	大島総合センター	大島地区社会福祉協議会会長、柳井市役所	
	上関町 ⑧ 蒲井、白井田、四代、戸津、室津(大津、練尾)	12/20(木) 10:00～	蒲井集会所	蒲井区長、上関町役場	
		12/20(木) 11:00～	白井田文化福祉センター	白井田区長、上関町役場	
		12/20(木) 16:30～	議会事務局	四代区長、上関町役場	
		12/20(木) 13:30～	戸津つどい館	戸津区長、上関町役場	
		12/20(木) 15:00～	練尾集会所	駐在員区長、上関町役場	
	下関市	9 田倉御殿町団地、差葉	11/29(木) 13:00～	田倉御殿町公民館	田倉御殿町:自治会長、民生委員、差葉:自治会長、民生委員、勝山地区連合自治会長、住民2名、下関市役所3名
10 浜浦台団地		11/29(木) 15:00～	浜浦町公民館	法人長府浜浦町:自治会長、民生委員、長府浜浦町:自治会長、民生委員、福祉員、長府連合自治会長、住民2名、下関市役所3名	
島根県	大田市 ⑨ 富山地区	11/27(火) 10:30～	まちづくりセンター	連合自治会長、地区社会福祉協議会会長、教育振興会長、まちづくりセンター運営委員長、まちづくりセンター長、大田市役所2名	
	安来市 ⑩ 飯梨地区	11/26(月) 15:30～	飯梨交流センター	飯梨交流センター館長、安来市役所2名	
	吉賀町 ⑪ 朝倉地区	12/13(木) 13:30～	朝倉公民館	議長、会長、吉賀町役場	
	松江市	11 淞北台団地	11/26(月) 10:30～	淞北台ふれあい交流館	自治会長、副会長、松江市役所
		12 八雲台団地	11/26(月) 13:30～	松江市役所	自治会長、松江市役所
鳥取県	南部町 ⑫ 南さいはく地域振興協議会エリア	11/29(木) 13:30～	南さいはく地域振興協議会事務所	会長、副会長2名	
	智頭町 ⑬ 惣地、米井、穂見、天木、大屋、真鹿野、早野	11/28(水) 10:30～	智頭町役場	自治会長等の地域代表者(米井地区・天木地区・大屋地区・早野地区より各1名)	
	日南町 ⑭ 神戸上、阿毘縁、上萩山	11/16(金) 18:00～	日南町役場	上萩山自治会長、日南町役場	
	鳥取市 13 浜坂東1丁目団地	10/18(木) 10:00～	浜坂地区公民館	浜坂地区公民館館長、浜坂地区東一丁目自治会長2名、鳥取市役所	

【バス停までの距離と目的別路線バス利用率との相関分析】

調査対象の 27 地域において、目的別の路線バス利用率とバス停までの距離を整理し、その相関を分析した。

分類	対象地域			分析番号
過疎地域等	広島	北広島町	田原地区、岩戸地区	1
	広島	庄原市	山内自治振興区内の本郷町、木戸町、高茂町、水越町、山内開拓地域	2
	広島	尾道市	大和地区	3
	岡山	和気町	山田地区の田土、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方	4
	岡山	新庄村	村全体	5
	岡山	美咲町	旧旭町 3地区	6
	山口	柳井市	大島地区の一部	7
	山口	上関町	蒲井、白井田、四代、戸津、室津(大津、練尾)	8
	島根	大田市	富山地区	9
	島根	安来市	飯梨地区	10
	島根	吉賀町	朝倉地区	11
	鳥取	南部町	南さいはく地域振興協議会エリア	12
	鳥取	智頭町	惣地、米井、穂見、天木、大屋、真鹿野、早野	13
	鳥取	日南町	神戸上、阿毘縁、上萩山	14
都市部近郊団地	広島	広島市	東区やすらぎが丘	15
	広島	広島市	西区鈴ヶ台 2～3 丁目	16
	広島	福山市	緑陽団地	17
	広島	福山市	青葉台団地	18
	広島	呉市	第三団地、大道田団地	19
	広島	呉市	晴海団地	20
	岡山	倉敷市	倉敷イトーピア団地	21
	岡山	倉敷市	広江地区内団地	22
	山口	下関市	田倉御殿町団地、差葉	23
	山口	下関市	浜浦台団地	24
	島根	松江市	湊北台団地	25
	島根	松江市	八雲台団地	26
	鳥取	鳥取市	浜坂東 1 丁目団地	27

【通院目的】

- 過疎地域等では、最寄りバス停までの距離が短ければ路線バス利用率が高まる傾向が窺える。都市部近郊団地では、過疎地域等と比較して路線バス利用率が高く、最寄りバス停との距離では過疎地域等と同様の傾向が確認される。

【買物目的】

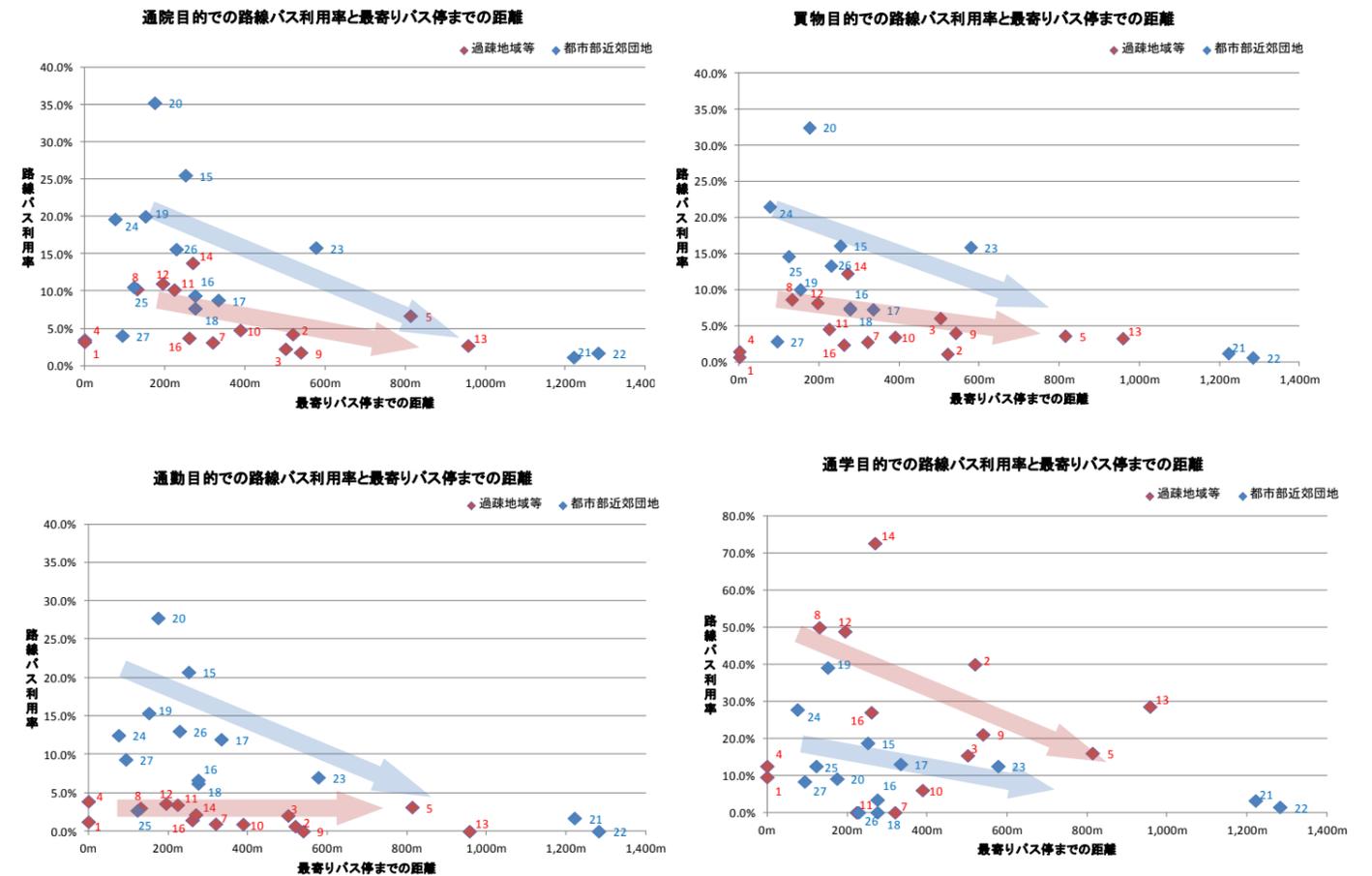
- 通院とほぼ同様の傾向が確認される。

【通勤目的】

- 過疎地域等では、最寄りバス停までの距離と利用率の相関は窺えない。一方、都市部近郊団地では、最寄りバス停までの距離が短ければ路線バス利用率が高まる傾向が窺える。

【通学目的】

- 過疎地域等では、最寄りバス停までの距離が短ければ路線バス利用率が高まる傾向が窺える。都市部近郊団地では、路線バス利用率は低い、過疎地域等と同様の傾向を窺うことができる。



参考資料: アンケート調査票

○世帯票

1-1

地域における日常の移動実態と公共交通に関するアンケート調査

世帯票

世帯の方全員について記入してください。

【問1】世帯の状況をお答えください。

①住所	北広島町 () ※番地までご記入ください。 例: ○○市○○町○丁目○○番
②世帯で所有する 自家用車の台数	() 台
③最寄りのバス停 までの状況	約()m 又は 徒歩で()分の所に、()バス停がある。

【問2】世帯の方全員の1人ひとりについてお答えください。

この番号が「個人票」の【問1】【問5】の番号となります。

番号	性別	年齢	職業	免許証	自由に使える 自動車の有無	自由に使える原 付・自動二輪の有無
1	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					
2	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					
3	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					
4	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					
5	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					
6	1. 男	歳	1. 会社員等 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 学生 5. 無職 6. その他 ()	1. 自動車免許あり 2. 原付・自動二輪 免許あり 3. なし	1. ある 2. ない	1. ある 2. ない
	2. 女					

※ご家族が7名以上いらっしゃる場合は、年齢の高い方から6名の方の状況をお書きください。

地域における日常の移動実態と公共交通に関するアンケート調査

個人票

世帯内で2名の方がそれぞれの調査票にご記入ください。

【問1】世帯票の【問2】の番号をお答えください。

() 番

【問2】通勤されている方にお聞きします。通勤先の所在地と、通勤の際に通常利用する交通手段を教えてください。⇒ご自身が通勤されていない場合は問3にお進みください。

①通勤先の所在地	()市・町・村 () ※番地までご記入ください。 例：〇〇市〇〇町〇丁目〇〇番	
②通常利用する交通手段 (複数の交通手段を乗り継ぐ場合は、複数に〇をしてください)	1.自動車(自分で運転) 2.自動車(乗せてもらう) 3.原付・自動二輪 4.徒歩 5.自転車 6.船 7.路線バス 8.鉄道 9.その他()	
	7, 8を選んだ方にお聞きします。バス停、駅までの交通手段を教えてください。(1つに〇)	1.自動車(乗せてもらう) 2.原付・自動二輪 3.徒歩 4.自転車 5.その他()

【問3】食料品や日用品の買物についておたずねします。よく利用する買物先の名称とその所在地、その買物先に行く頻度、主に利用する交通手段を教えてください。

①買物に行く頻度 (1つに〇)	1.週に5~7回 2.週に1~4回 3.月に1~3回 4.年に数回(月に1回未満) 5.全く行かない		
②買物先 (頻度の高い順に最大3つお書きください。所在地は分かる範囲でお答えください)	名称(), 所在地()市・町・村()		
	名称(), 所在地()市・町・村()		
	名称(), 所在地()市・町・村()		
③主に利用する交通手段 (複数の交通手段を乗り継ぐ場合は、複数に〇をしてください)	1.自動車(自分で運転) 2.自動車(乗せてもらう) 3.原付・自動二輪 4.徒歩 5.自転車 6.タクシー 7.乗合タクシー* 8.シニアカー 9.路線バス 10.鉄道 11.無料送迎 12.船 13.その他()		
	9, 10を選んだ方にお聞きします。バス停、駅までの交通手段を教えてください。(1つに〇)	1.自動車(乗せてもらう) 2.原付・自動二輪 3.徒歩 4.自転車 5.シニアカー 6.その他()	

④現在は利用していないが、日頃から利用したいと思っている買物先をご記入ください。(所在地は分かる範囲でお答えください。また、そのような買物先がなければ、空白で構いません。)

名称(), 所在地()市・町・村()

※「乗合タクシー」は、自宅や指定場所から目的地まで、タクシー車両を活用して、予約に応じて利用者の乗合により送迎を行う交通手段です。地域によっては運行していない場合もあります。

【問4】通院についておたずねします。よく利用する医療機関の名称とその所在地、その医療機関に通院する頻度、主に利用する交通手段を教えてください。

①通院する頻度 (どれか1つに○)	<input type="checkbox"/> 1.週に5～7回 <input type="checkbox"/> 2.週に1～4回 <input type="checkbox"/> 3.月に1～3回 <input type="checkbox"/> 4.年に数回(月に1回未満) <input type="checkbox"/> 5.全く行かない	
②通院先 (通院する頻度の高い順に最大3つお書きください。所在地は分かる範囲でお答えください)	名称()、所在地()市・町・村()	
	名称()、所在地()市・町・村()	
	名称()、所在地()市・町・村()	
③主に利用する交通手段 (複数の交通手段を乗り継ぐ場合は、複数に○をしてください)	<input type="checkbox"/> 1.自動車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 2.自動車(乗せてもらう) <input type="checkbox"/> 3.原付・自動二輪 <input type="checkbox"/> 4.徒歩 <input type="checkbox"/> 5.自転車 <input type="checkbox"/> 6.タクシー <input type="checkbox"/> 7.乗合タクシー* <input type="checkbox"/> 8.シニアカー <input type="checkbox"/> 9.路線バス <input type="checkbox"/> 10.鉄道 <input type="checkbox"/> 11.無料送迎 <input type="checkbox"/> 12.船 <input type="checkbox"/> 13.その他()	
	↓ 9、10を選んだ方にお聞きします。バス停、駅までの交通手段を教えてください。(1つに○)	<input type="checkbox"/> 1.自動車(乗せてもらう) <input type="checkbox"/> 2.原付・自動二輪 <input type="checkbox"/> 3.徒歩 <input type="checkbox"/> 4.自転車 <input type="checkbox"/> 5.シニアカー <input type="checkbox"/> 6.その他()

④現在は利用していないが、日頃から利用したいと思っている医療機関をご記入ください。(所在地は分かる範囲でお答えください。また、そのような医療機関がなければ空白で構いません。)

名称()、所在地()市・町・村()

【問5】ご家族の中で大学、専門学校、高等学校、中学校、小学校に通学されている方の状況をお聞きします。通学されている方が複数いらっしゃる場合は、どなたかお1人の状況についてお答えください。通学されている方の世帯票の【問2】の番号、通学先の名称、通学の際に通常利用する交通手段を教えてください。

①通学されている方の世帯票【問2】の番号	()番	
②通学先	() 例：〇〇中学校	
③通常利用する交通手段 (複数の交通手段を乗り継ぐ場合は、複数に○をしてください)	<input type="checkbox"/> 1.自動車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 2.自動車(乗せてもらう) <input type="checkbox"/> 3.原付・自動二輪 <input type="checkbox"/> 4.徒歩 <input type="checkbox"/> 5.自転車 <input type="checkbox"/> 6.無料送迎、スクールバス <input type="checkbox"/> 7.路線バス <input type="checkbox"/> 8.鉄道 <input type="checkbox"/> 9.船 <input type="checkbox"/> 10.その他()	
	↓ 7、8を選んだ方にお聞きします。バス停、駅までの交通手段を教えてください。(1つに○)	<input type="checkbox"/> 1.自動車(乗せてもらう) <input type="checkbox"/> 2.原付・自動二輪 <input type="checkbox"/> 3.徒歩 <input type="checkbox"/> 4.自転車 <input type="checkbox"/> 5.その他()

*「乗合タクシー」は、自宅や指定場所から目的地まで、タクシー車両を活用して、予約に応じて利用者の乗合により送迎を行う交通手段です。地域によっては運行していない場合もあります。

【問6】路線バス等（コミュニティバス、乗合タクシー*等を含む）の現在の利用頻度と、自宅周辺にバス停が出来た場合の5年後、10年後の利用予定を教えてください。

①現在の利用頻度 (1つに○)	1.週に5～7回	2.週に1～4回	3.月に1～3回
②5年後の利用予定 (1つに○)	4.年に数回（月に1回未満）	5.全く乗らない	
③10年後の利用予定 (1つに○)	1.商業施設や医療機関に行けるなら利用する	2.行き先に関わらず利用しない	3.わからない
	1.商業施設や医療機関に行けるなら利用する	2.行き先に関わらず利用しない	3.わからない

【問7】現在利用しているサービス等を教えてください。該当の項目すべてに○をつけてください。

1. 自宅で診察を受けられる在宅医療
2. 身近な所で気軽に健康相談ができる診療所・保健室のような場所
3. 食品や日用品、お弁当などを家まで届けてくれる宅配サービス
4. トラックなどで地域を巡回する移動販売
5. 地域の人が気軽に集まり交流できる場所
6. 自宅周辺を気軽に移動できるシニアカー

【問8】今後、現在の家で暮らし続けようと思うとどのようなサービス等が必要ですか。ないと困ると思うサービス等を最大3つお答えください。（現在利用しているものでも構いません。）

1. 自宅で診察を受けられる在宅医療
2. 身近な所で気軽に健康相談ができる診療所・保健室のような場所
3. 食品や日用品、お弁当などを家まで届けてくれる宅配サービス
4. トラックなどで地域を巡回する移動販売
5. 地域の人が気軽に集まり交流できる場所
6. 自宅周辺を気軽に移動できるシニアカー

【問9】あなた個人の健康状態についてお聞きします。自分だけでは活動が大変だと感じるものすべてに○をつけてください。

1. 居間から玄関口まで歩く
2. 風呂に入る
3. 階段を2、3段上がる
4. 電話をかける
5. バスや電車を利用して外出する、または自家用車を自分で運転して外出する
6. 日用品の買物をする

【問10】路線バス等（コミュニティバス、乗合タクシー*等を含む）を利用してしか外出できない場合、実施をあきらめる活動はありますか。現在すでにあきらめているものも含めて、該当の項目すべてに○をつけてください。

1. 日用品の買物をする
2. 預貯金の出し入れをする
3. 友人の家を訪ねる
4. 病人を見舞う
5. 会合・サークルに出かける

【問 11】公共交通全般について思うことがありますか。該当の項目すべてに○をつけてください。

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| 1. 待ち時間が長い | 2. 行きたい時刻に便がない |
| 3. 行きたい場所に行けない | 4. 料金が高い |
| 5. バス停・駅まで遠い | 6. 乗り降りが大変 |
| 7. 小銭の支払いに負担を感じる | 8. 乗車時間が長くて疲れる |
| 9. 乗車中の体の変調が心配 | 10. 荷物（買い物袋など）の運搬が大変 |
| 11. 身だしなみ、化粧などの準備が大変 | 12. 乗り過ごさないか心配 |
| 13. 他人との乗り合いに負担を感じる | 14. 乗合タクシー*の予約が面倒 |
| 15. その他（ <input type="text"/> ） | |

【問 12】近年、「地域にとってバスは、電気や水道と同じ生活必需品である」、「地域のバスを自分たちで支えていこう」といった考えのもと、運賃収入で賅えない運行経費を『協賛金』という形で支える事例が増えています。あなたは、地域のバスを将来まで維持するために、協賛金として、年間一人当たりいくらまでなら支出できますか？

年間一人当たり（）円までなら、協賛金として支払ってもよいと思う

公共交通についてご意見・ご要望がございましたらご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

○協賛金に関する設問

協賛金に関する設問は、希望のあった下記市町村のみとした。

県	番号	自治体	協賛金に関する設問の有無
広島県	1-1	北広島町	○有
	1-2	庄原市	○有
	1-3	尾道市	－
	2-1	広島市	－
	2-2	福山市	○有
	2-3	呉市	○有
岡山県	1-4	和気町	○有
	1-5	新庄村	－
	1-6	美咲町	○有
	2-4	倉敷市	○有
山口県	1-7	柳井市	－
	1-8	上関町	－
	2-5	下関市	○有
島根県	1-9	大田市	○有
	1-10	安来市	－
	1-11	吉賀町	－
	2-6	松江市	－
鳥取県	1-12	南部町	－
	1-13	智頭町	－
	1-14	日南町	－
	2-7	鳥取市	－

○自治体の独自設問

希望のあった自治体については、独自の設問を設けた。

県	番号	自治体	設問内容
広島県	2-3	呉市	<p>現在、吉浦地区や警固屋地区では、地域住民の皆さんが主体となり、地域の移動手段を自らの手で維持・確保するための取組として、乗合タクシーが運行されています。これらの取組も含め、今後、呉市の公共交通をより良いものとしていくため、どのように取り組むべきと思いますか。該当の項目にひとつ○をつけてください。</p> <ol style="list-style-type: none"> 行政や交通事業者が考えるべき。 行政や交通事業者が主体となって、地域住民も積極的に参加して考えていくべき。 地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者は協力すべき。 分からない。 その他()
岡山県	1-6	美咲町	<p>タクシー利用についてお聞きします。</p> <p>①片道のタクシー運賃の支払い可能な額は、いくらぐらいですか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 500円 1,000円 2,000円 3,000円 3,000円以上(具体的な金額: 円) タクシーは利用しない <p>②①で「6. タクシーは利用しない」と回答した人以外にお聞きします。その場合、タクシーをどのくらい使いたいですか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 毎日 週1回 週3回 その他(具体的な頻度:)
	2-4	倉敷市	<p>倉敷市では、公共交通の利用が不便な地域などで、自治会などが中心となって乗合タクシーを運行する場合、補助金を交付していますが、その条件として地元負担(個人負担ではなく、自治会などの地域で負担するもの)が必要となります。地元負担をしてまで乗合タクシーを導入したいと思いますか？該当の項目に○をつけてください。</p> <ol style="list-style-type: none"> 乗合タクシーをなるべく早く導入したい 乗合タクシーを導入したいが、将来でよい 乗合タクシーを導入しないでよい どちらとも言えない

県	番号	自治体	設問内容
山口県	2-5	下関市	<p>お住まいの団地における現在及び将来の状況についてお聞きます。</p> <p>①開発された団地は坂が急であるなど、高齢者等には優しくない面がありますが、将来的に駅前等便利な場所にあるマンション等に住み替えることを検討すると思いますか？</p> <p>1. 検討すると思う 2. 検討しないと思う 3. わからない</p> <p>②日常生活において、団地内でお互いに助け合うコミュニティが形成されていると感じますか？</p> <p>1. 感じる 2. 感じない 3. わからない</p> <p>③ボランティアによる送迎などを行うコミュニティ交通(助け合い交通)が、団地内で自主的に運営された場合、出資金や会費等資金面で何らかの参加をしてもよいと思いますか？</p> <p>1. 参加してもよい 2. 参加しない 3. わからない</p>
島根県	1-9	大田市	<p>本地域のバス路線の存続の有無については利用実態等を踏まえ、3年ごとに見直す予定です。今後、積極的に利用促進を図らなければ路線の廃止に至る可能性もあります。このような状況を踏まえ、ご自身の考え方にあてはまるもの1つに○をつけてください。</p> <p>1. 路線の存続を図るため、積極的にバスを利用する。 2. 積極的に利用しないが、バスの存続を希望する。 3. 利用者が少なければ、バスが廃止になっても仕方ない。</p>
鳥取県	1-12	南部町	<p>現在、南さいはく地域振興協議会が実施している共助交通運送(集落から最寄のバス停まで送迎する)に関して、ご意見があれば記載ください。 (自由記述)</p>
	1-13	智頭町	<p>お住まいの地域に将来導入して欲しい公共交通等についてお聞きます。</p> <p>①どのような交通手段、または助成がご希望ですか。どれか1つに○をつけてください。</p> <p>1. 小型路線バス(8人乗り) 2. 予約型乗合バス(8人乗り) 3. タクシー利用に対する助成 4. その他()</p> <p>②①で選択したバスまたはタクシーで、自宅から智頭駅まで行く場合、支払ってもいいと思える金額をお書きください。 ()円</p>