

**地方自治体における地域公共交通
支援状況に関するアンケート調査**

報 告 書
(中国ブロック版)

平成26年3月

国土交通省 中国運輸局

目次

調査概要	1
I. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_都道府県版	3
1. 回答状況.....	3
2. 一般会計予算額.....	3
3. 公共交通に対する施策の取組状況について.....	3
(1) 公共交通施策を取り扱う部署	3
(2) 協議会等の設置の有無.....	3
4. 公共交通の取組みにおける課題等	4
(1) 公共交通の取組みを進める上での課題	4
(2) 交通事業者の協力が得られないケース	4
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース.....	6
(4) 会議を円滑に運営できない理由	7
5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集	8
(1) 地域公共交通の取組みを進める上での相談相手.....	8
(2) 地域公共交通の取組みを進める上での必要情報.....	9
6. 交通に関する計画や方針の策定状況.....	12
(1) 計画や指針の策定数.....	12
(2) 計画や指針の策定年度.....	12
(3) 計画や指針の策定主体.....	13
(4) 計画や指針の策定内容.....	13
7. 陸上交通の運行支援の状況	14
(1) 運行支援対象の事業者数.....	14
(2) 事業者の事業形態	14
(3) 事業者の運行区分	15
(4) 支援の形態.....	15
(5) 路線型運行支援の系統数.....	16
(6) 区域型運行支援の区域数.....	16
(7) 事業者への補助額・支援額(総額).....	17
(8) 事業者への補助額・支援額(都道府県負担額).....	17
(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額).....	19
(10) 事業者への補助額・支援額の推移(H20～H24)	20
8. 事業者にインセンティブが働く取組の事例.....	22
(1) 回答状況.....	22
9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例.....	22
(1) 回答状況.....	22

II. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_市町村版	23
1. 回答状況	23
(1) 回答状況	23
(2) 人口規模区分別の回答状況	23
2. 一般会計予算額	24
3. 公共交通に対する施策の取組状況について	25
(1) 公共交通施策を取り扱う部署	25
(2) 協議会等の設置の有無	28
4. 公共交通の取組みにおける課題等	29
(1) 公共交通の取組みを進める上での課題	29
(2) 交通事業者の協力が得られないケース	33
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース	37
(4) 会議を円滑に運営できない理由	42
5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集	43
(1) 公共交通の取組みを進める上での相談相手	43
(2) 公共交通の取組みを進める上での必要情報	48
6. 交通に関する計画や方針の策定状況	58
(1) 計画や指針の策定数	58
(2) 計画や指針の策定年度	60
(3) 計画や指針の策定主体	62
(4) 計画や指針の策定内容	63
7. 陸上交通の運行支援の状況	65
(1) 運行支援対象の事業者数	65
(2) 事業者の事業形態	66
(3) 事業者の運行区分	67
(4) 支援の形態	68
(5) 路線型運行支援の系統数	69
(6) 区域型運行支援の区域数	70
(7) 事業者への補助額・支援額(総額)	71
(8) 事業者への補助額・支援額(市町村負担額)	72
(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)	75
(10) 事業者への委託期間	76
(11) 事業者への補助額・委託額の推移(H20～H24)	77
8. 事業者にインセンティブが働く取組の事例	80
(1) 回答状況	80
(2) パターン分析	81
(3) 具体的な記載内容	87
9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例	88
(1) 回答状況	88

(2) パターン分析.....	89
(3) 具体的な記載内容	95

参考資料 アンケート調査票

調査概要

1. 調査目的

地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステム導入等の移動にあたっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的として平成23年度に創設したものである。

地域公共交通確保維持改善事業により、全国の交通空白地域への対応が期待されていることから、生活交通の確保・維持に対する各自治体の支援状況及びその負担状況を把握するため、平成25年度に全国の運輸局及び沖縄総合事務局において「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」を実施した。

本報告書は、このうち中国ブロックを対象として取りまとめたものである。

2. アンケート調査対象及び調査方法

中国ブロック 112 自治体（5 県、107 市町村）の地域公共交通担当者を対象に、各自治体における地域公共交通支援状況に関して調査を行った。

調査は、各自治体の公共交通担当者に対するメールでの配布・回収により行った。

3. 調査期間

平成25年10月～11月

なお、調査対象は、平成24年度の実績を原則とした。ただし、陸上交通の運行費支援の状況に関する問いでは過去5年間（平成20、21、22、23、24年度）を回答対象とした。

4. 調査項目

調査は、県及び市町村に対して、各自治体における地域公共交通支援状況に関して行った。

【調査項目】

I～II. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

調査大項目	調査項目	設問番号	備考
基本情報	一般会計予算額（平成24年度）	A2	
地域公共交通に対する施策の取組状況	公共交通の専任担当者数、兼任担当者数	B1	
	協議会等の設置の有無	B2	
	公共交通の取組みを進める上での課題	B3-1	
	交通事業者の協力が得られないケース	B3-2	
	交通事業者の協力が得られないケースの具体的事例	B3-3	自由記述
	住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応	B3-4	
	住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について	B3-5	自由記述
	当該会議を円滑に運営できない事由	B3-6	
	地域公共交通施策に関する取組みを進めるうえでの相談相手	B4	
	地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としているか	B5	
交通に関する計画や方針の策定状況	B6		
交通事業者への運行支援	陸上交通の運行費支援の状況	C1	
	事業者インセンティブが働く取組への補助や支援	C2	自由記述
	補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組	C3	自由記述
	運行区域が確認できる地図等の提供	C4	市町村のみ

5. 回収数

5 県（回収率 100%）及び 107 市町村（回収率 100%）から回答を得た。

※本調査では、より多くの自治体からの回答を活かすため、1問でも回答があるものは集計・分析の対象としている。

I. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_都道府県版

1. 回答状況

■全県（中国ブロックの5県）から回答を得ることができた。

2. 一般会計予算額

■一般会計予算額は、中国ブロック平均で6,593億円となっている。

(問 A2) 平成 24 年度における貴都道府県の一般会計予算状況についてお答えください。

3. 公共交通に対する施策の取組状況について

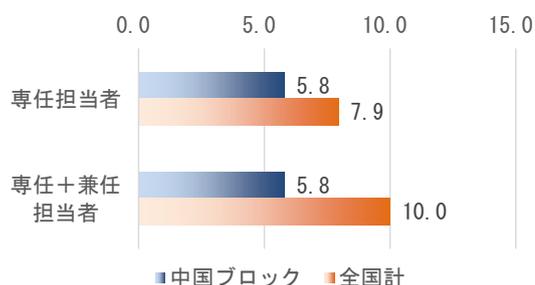
(1) 公共交通施策を取り扱う部署

1) 専任担当者数、兼任担当者数

■中国ブロックでは、専任担当者数、専任+兼任担当者数ともに5.8人である。（兼任担当者数ゼロ人）

(問 B1) 貴都道府県における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

●公共交通の1県あたり平均担当者数（単数回答、単位：人）

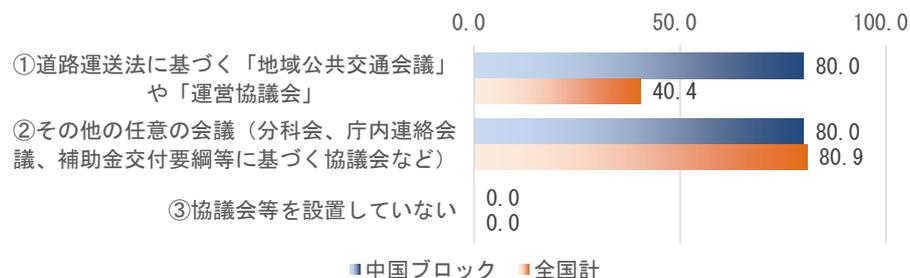


(2) 協議会等の設置の有無

■中国ブロックでは、「地域公共交通会議」や「運営協議会」を設置している自治体は4県（80%）で、「その他の任意の会議」を設置している自治体も4県（80%）である。（「協議会等を設置していない」を選択した県はゼロ）

(問 B2) 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。

●協議会等の設置状況（複数回答、単位：%）



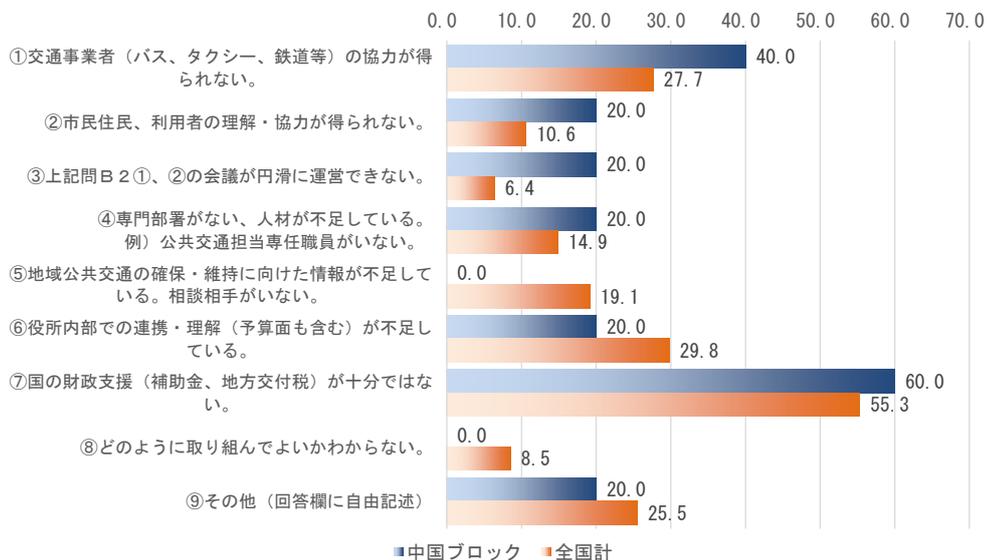
4. 公共交通の取組みにおける課題等

(1) 公共交通の取組みを進める上での課題

■中国ブロックでは、「国の財政支援が十分ではない」と回答した自治体は3県（60%）で最も多く、次いで「交通事業者の協力が得られない」と回答した自治体は2県（40%）となっている。

(問 B3-1) 貴都道府県における公共交通の取組みを進める上での課題について教えてください。

●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、単位：%）



※) 上記、選択率 (%) は、回答した県数 (n=5) を母数として算出したものである。

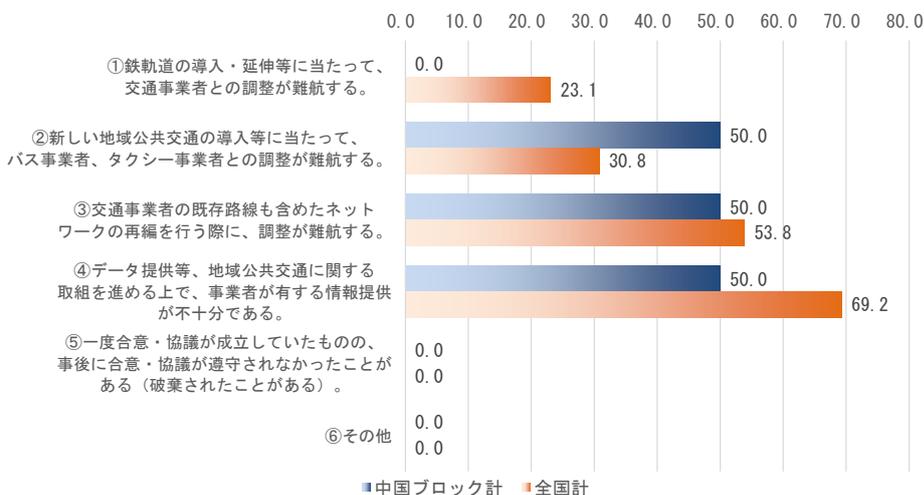
(2) 交通事業者の協力が得られないケース

1) 交通事業者の協力が得られないケース

■「交通事業者の回答が得られない」と回答した2県では、交通事業者の協力が得られないケースとして、「新しい地域公共交通導入時の調整難航」、「ネットワーク再編時の調整難航」、「事業者の情報提供が不十分」をそれぞれ1県（50%）が挙げている。

(問 B3-2) B3-1で①に回答した方に伺います。交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

●交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、単位：%）



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1の①に丸をつけた県数 (n=2) を母数として算出したものである。

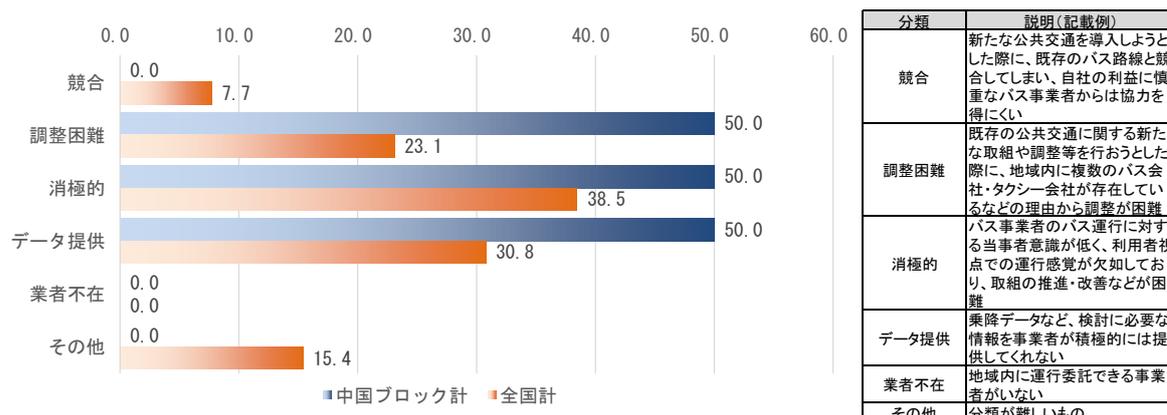
2) 交通事業者の協力が得られない具体的なケース（自由記述）

①分類別集計

■「交通事業者の回答が得られない」と回答した2県において、交通事業者の協力が得られない具体的なケースを分類すると、「調整困難」、「消極的」、「データ提供」にそれぞれ1県（50%）が該当する。

（問B3-3） B3-1で①に回答した方に伺います。B3-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。（自由記述）

●交通事業者の協力が得られない具体的なケースの分類（複数回答、単位：%）



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の①に丸をつけた県数 (n=2) を母数として算出したものである。

②具体記述の内容

記載内容(全て)
<p>■ JRのダイヤ接続について、既存ダイヤの変更を求めても、理解を得られないことがあった。</p> <p>■ 交通事業者において、利用促進に向けた積極的な取り組み姿勢が感じられない。</p>
<p>■ 事業者の経営状況に直結する資料及びアンケートの回答の未提出が多い。</p>

(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース

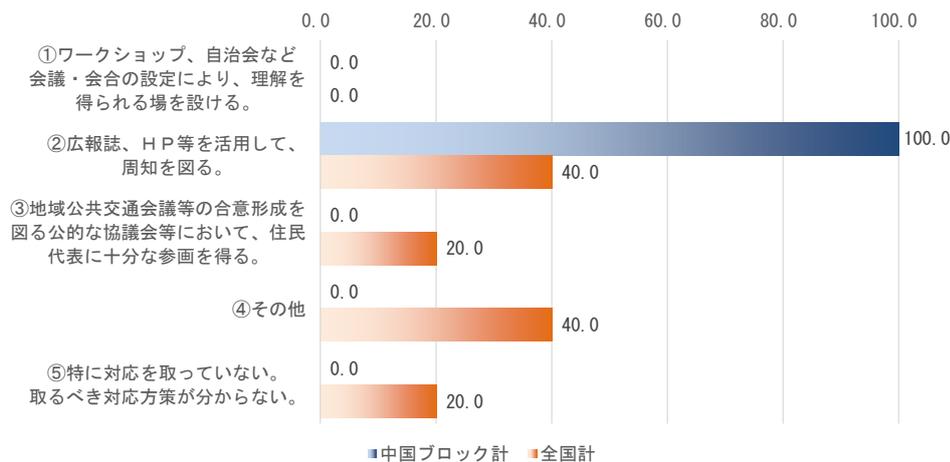
1) 住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応

■ 「市民・利用者の理解・協力が得られない」と回答した自治体は1県であり、その対応としては「広報誌・HP等を活用して周知」を挙げている。

(問 B3-4) B 3 - 1 で②に回答した方に伺います。住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか（行う予定ですか）。

該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

●住民・利用者の理解・協力が得られないケース（複数回答、単位：％）



※) 上記、選択率(%)は、問 B3-1 の②に丸をつけた県数(n=1)を母数として算出したものである。

2) 住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応策（自由記述）

■課題：地域・住民の意識の低さ

■対応策：（記載無し）

(問 B3-5) B 3 - 1 で②に回答した方に伺います。B 3 - 4 に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方針等について、具体的に記入願います。（自由記述）

記載内容(全て)

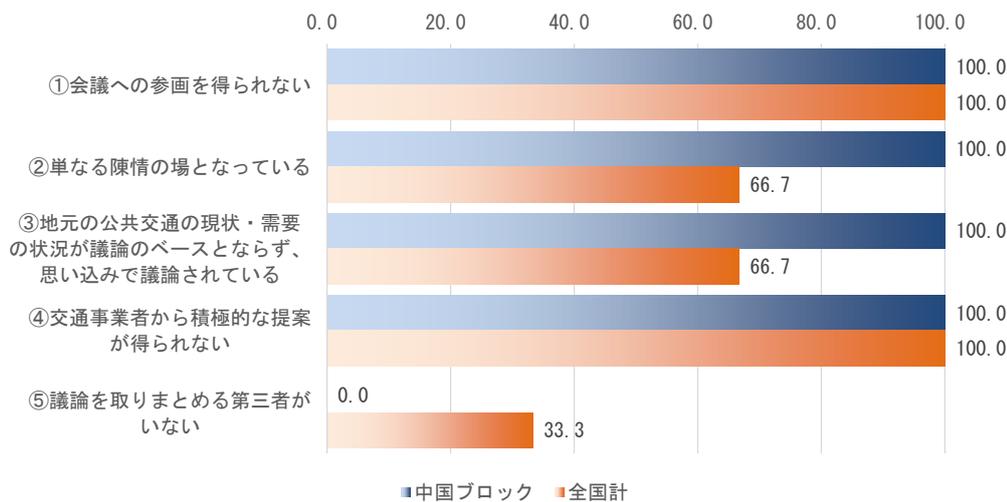
■公共交通を必要としている地域・住民には対策が急務である一方、現時点で困っていない地域・住民の意識が低い。

(4) 会議を円滑に運営できない理由

■ 「会議を円滑に運営できない」と回答した自治体は1県であり、その理由としては「会議への参画が得られない」を挙げている。

(問 B3-6) B3-1で③に回答した方に伺います。なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

● 会議を円滑に運営できない理由 (複数回答、単位：%)



※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の③に丸をつけた県数(n=1)を母数として算出したものである。

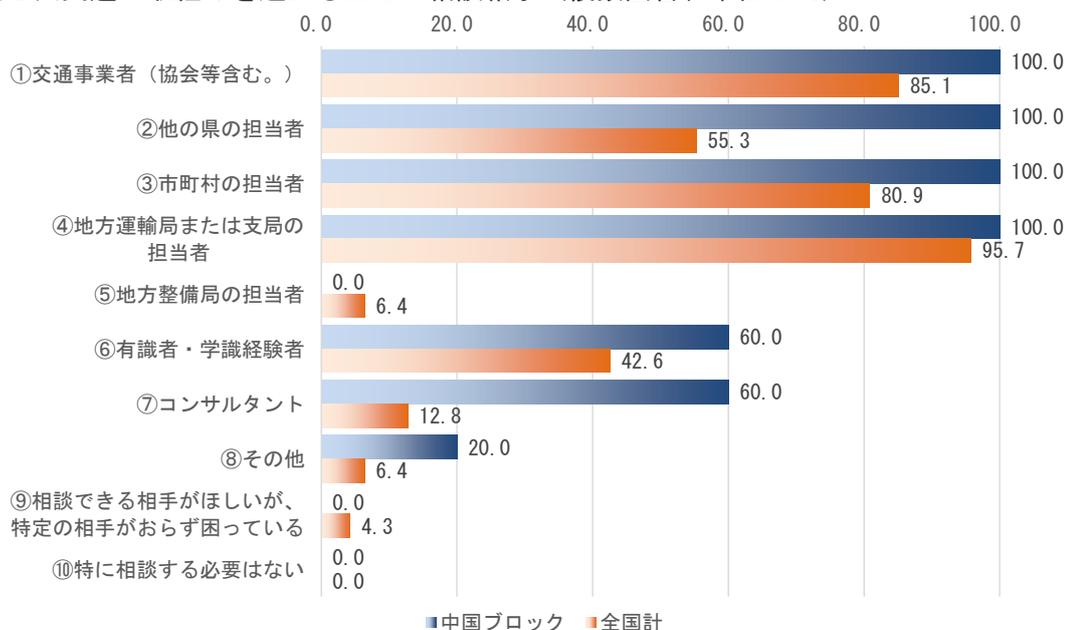
5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集

(1) 地域公共交通の取組みを進める上での相談相手

■中国ブロックの5県全てで「交通事業者」、「他の県の担当者」、「市町村の担当者」、「地方運輸局または支局の担当者」が相談相手であると回答している。

(問 B4) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

●地域公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、単位：％）



※) 上記選択率（％）は、回答全県数(n=5)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

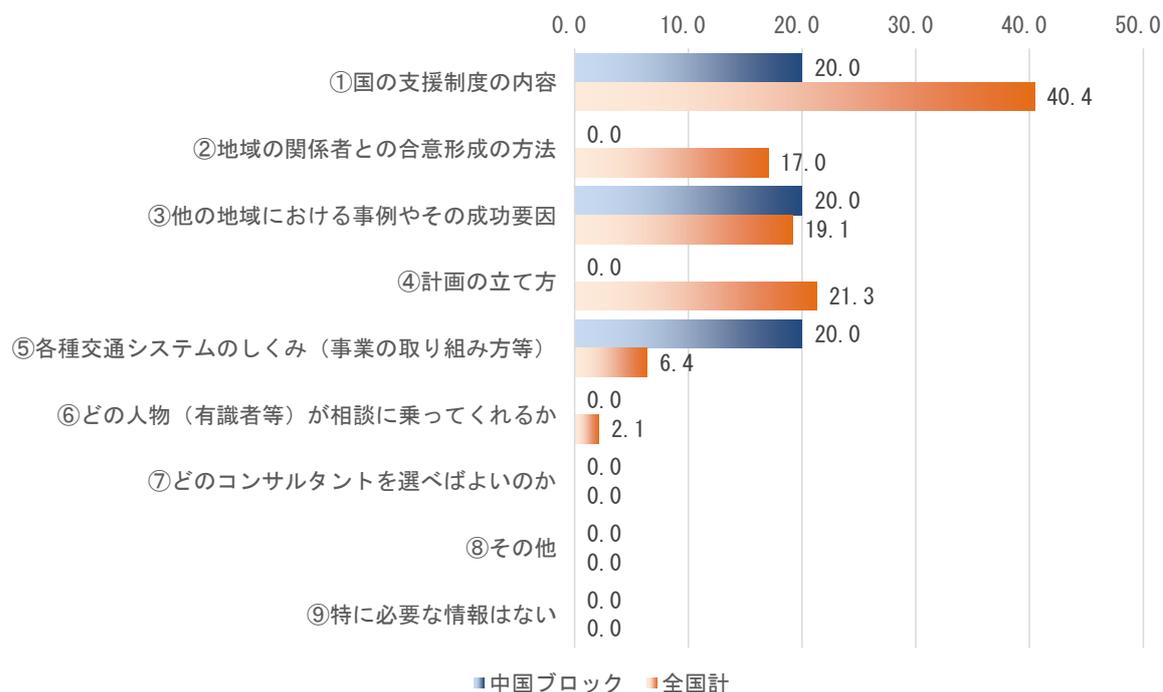
(2) 地域公共交通の取組みを進める上での必要情報

1) 特に重要な情報（回答の◎）

■ 「特に重要な情報」としては、「国の支援制度の内容」、「他地域の事例や成功要因」、「各種交通システムの仕組み」を、それぞれ2県（20%）が挙げている。

(問 B5) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としますか？ 次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

● 地域公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、単位：％）



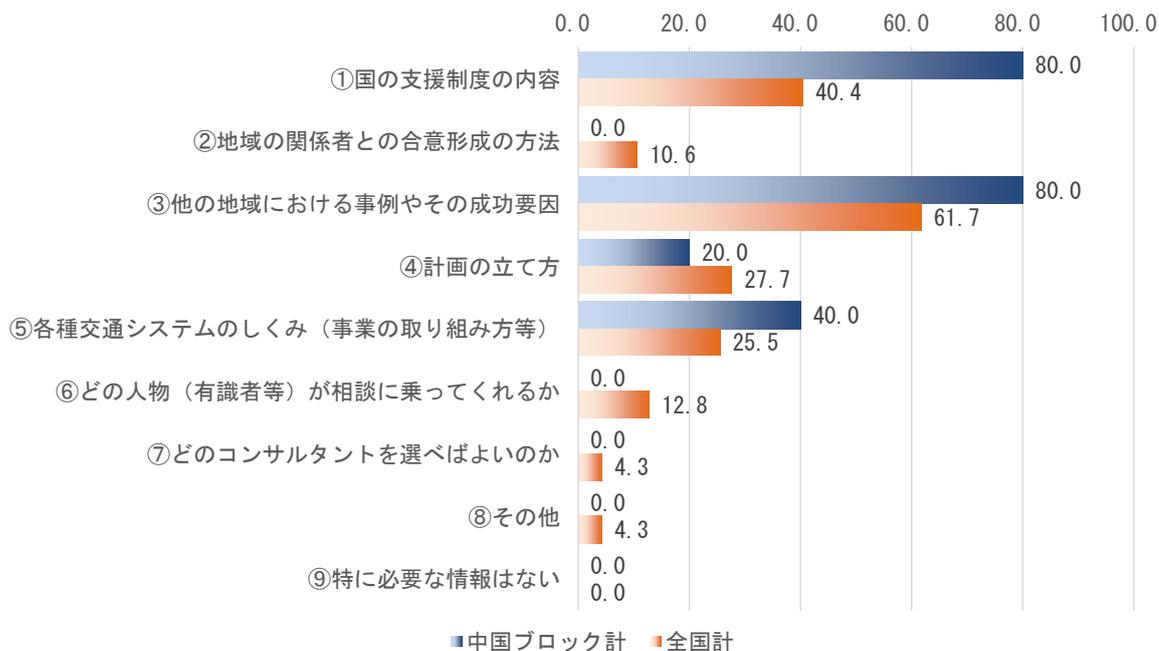
※) 上記選択率（％）は、回答全県数(n=5)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

2) 重要な情報（回答の○）

■「重要な情報」としては、「国の支援制度の内容」、「他地域の事例や成功要因」を挙げる県が多く、それぞれ4県（80%）が挙げている。

（問 B5） 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●地域公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、単位：%）



※) 上記選択率（%）は、回答全県数(n=5)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

3) 特に重要な情報（回答の◎）【県ごとの回答数を考慮した重み付き集計】

■「特に重要な情報」の重み付け集計でみると、中国ブロックでは重み付けなしと同様の傾向にあるが、このうち「他地域の事例や成功要因」、「各種交通システムの仕組み」は全国計をさらに上回る結果となっている。

(問 B5) 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●集計条件について

本来、問 B5 は「最も重要な情報」として◎を一つだけ回答するものであるが、都道府県によっては、複数の◎を回答したケースが存在した。



複数の◎を回答したケースをそのまま集計すると、複数回答都道府県の重みが増してしまうことから、本集計では「各都道府県の回答の重みは等しい」との条件を付加するものとした。



【具体的な集計方法】

「1 / 都道府県あたりの◎の合計数」を集計対象とする。

例1) ○○県が◎を4個回答していた→回答カテゴリについて0.25の重みで集計

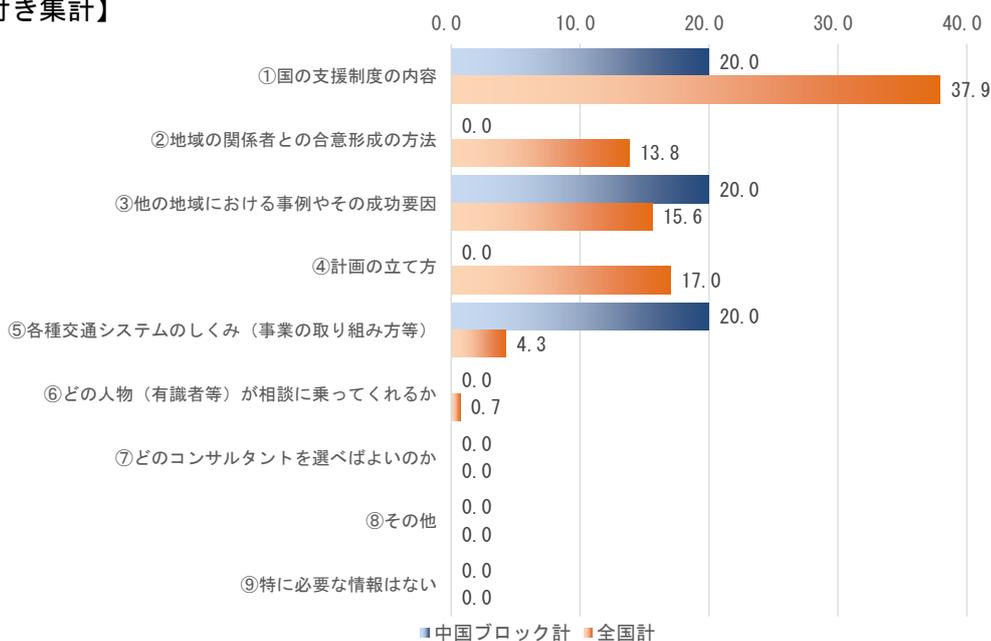
例2) ○○県が◎を1個回答していた→回答カテゴリについて1.00の重みで集計

例3) ○○府が◎を2個回答していた→回答カテゴリについて0.50の重みで集計

※ 中国ブロック各県に関しては、「◎」の複数回答はないので、重み付き集計は必要ないが、全国計値との比較のために示している。

●地域公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、単位：％）

【重み付き集計】



※) 上記選択率 (%) は、回答全県数 (n=5) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

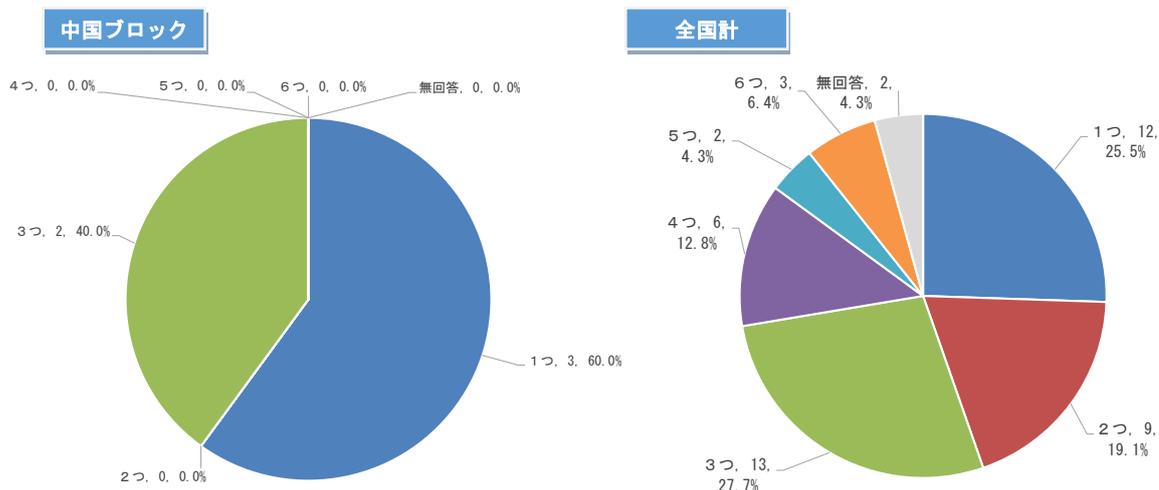
6. 交通に関する計画や方針の策定状況

(1) 計画や指針の策定数

- 中国ブロック全県において、何らかの「交通に関する計画や指針」を策定している。
- 「交通に関する計画や指針」が1つと回答している自治体は3県（60%）となっている。

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

●交通に関する計画や指針の策定数



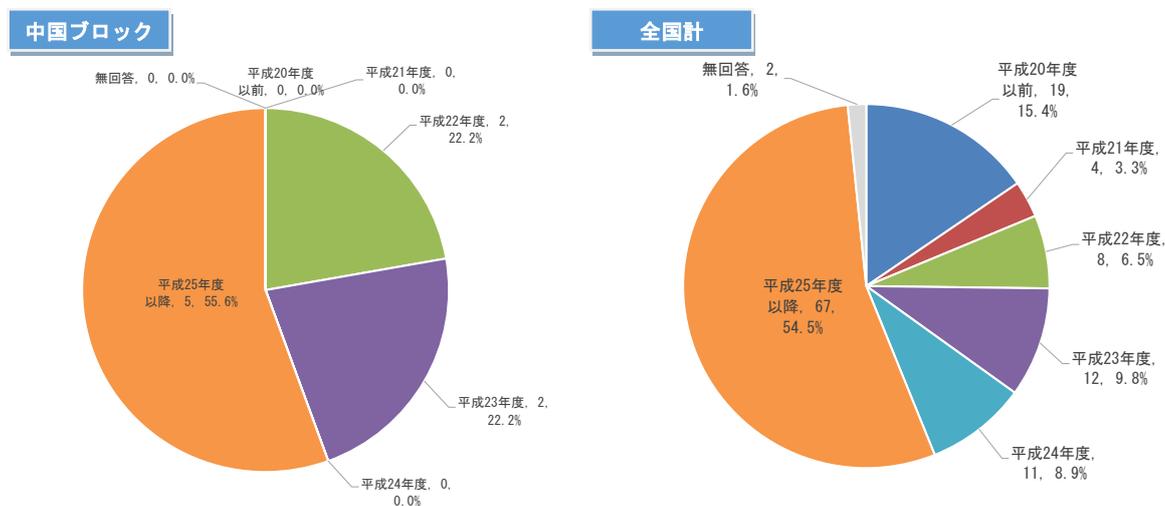
※) 上記、構成比 (%) は、アンケートの回収県数(n=5)を母数として算出したものである。

(2) 計画や指針の策定年度

- 中国ブロック各県で策定されている「交通に関する計画や指針」は9件あり、そのうちの半数以上（5件）が「平成25年度以降」の策定となっており、最近年での計画策定が進んでいることがわかる。

(問 B6) 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定年度)

●交通に関する計画や指針の策定年度



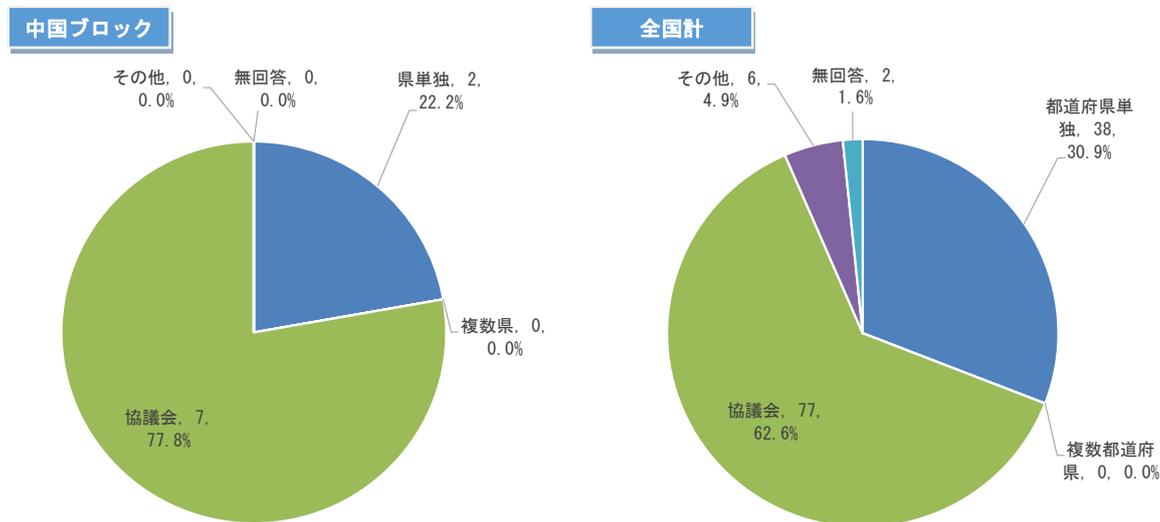
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=9)を母数として算出したものである。

(3) 計画や指針の策定主体

■中国ブロックでは、「協議会」が77.8%（7件）で最も多く、次いで「県単独」の22.2%（2件）となっている（「複数県」の回答はなかった）。

（問 B6） 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。（策定主体）

●交通に関する計画や指針の策定主体



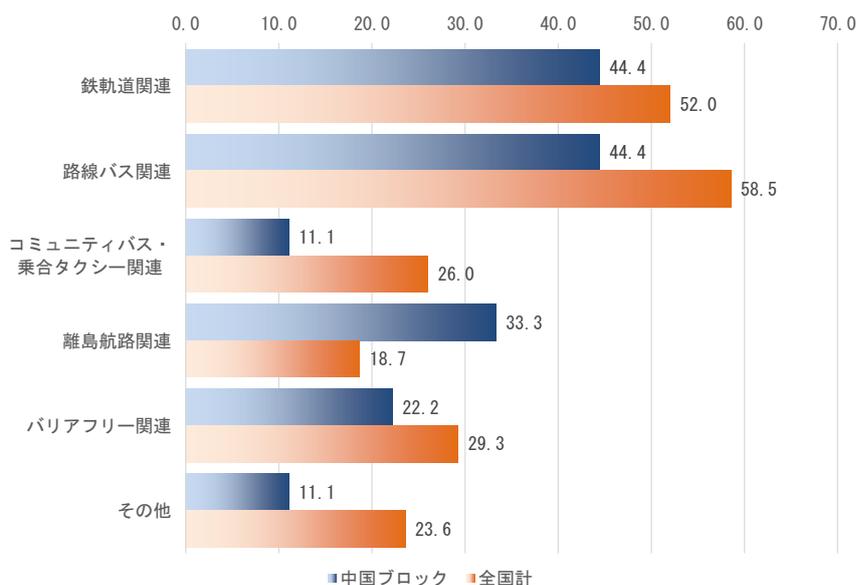
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=9)を母数として算出したものである。

(4) 計画や指針の策定内容

■中国ブロックでは、「鉄軌道関連」、「路線バス関連」がそれぞれ44.4%（それぞれ4件）で最も多く、次いで「離島航路関連」の33.3%（3件）となっている。

（問 B6） 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。（策定内容）

●交通に関する計画や指針の策定内容（複数回答）



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=9)を母数として算出したものである。

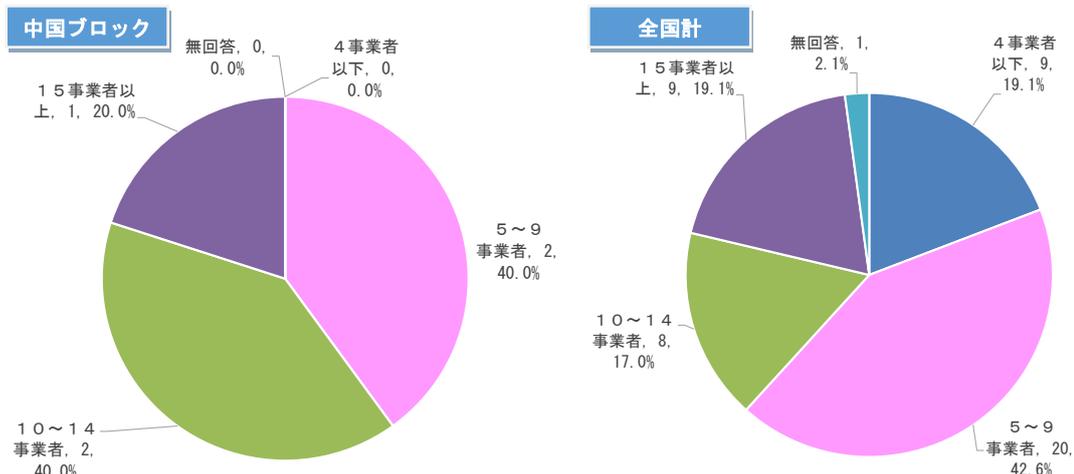
7. 陸上交通の運行支援の状況

(1) 運行支援対象の事業者数

■中国ブロックでは3県が「10以上の事業者」に対して運行支援を行っている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (1) 運行費補助を行っている事業者名をお答えください。

●回答都道府県数と運行支援対象の事業者数



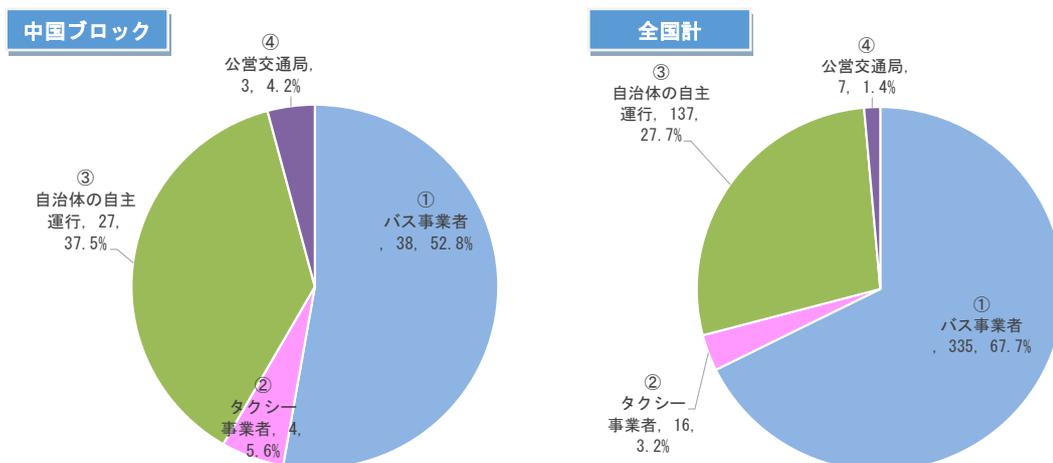
※) 上記、構成比 (%) は、アンケートの回収県数(n=5)を母数として算出したものである。

(2) 事業者の事業形態

■中国ブロックでは、「バス事業者」が52.8%で最も高く、次いで「自治体の自主運行」の37.5%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局

●事業者の事業形態



※) 上記、構成比 (%) は、C1(2)への全回答数(n=72)を母数として算出したものである。

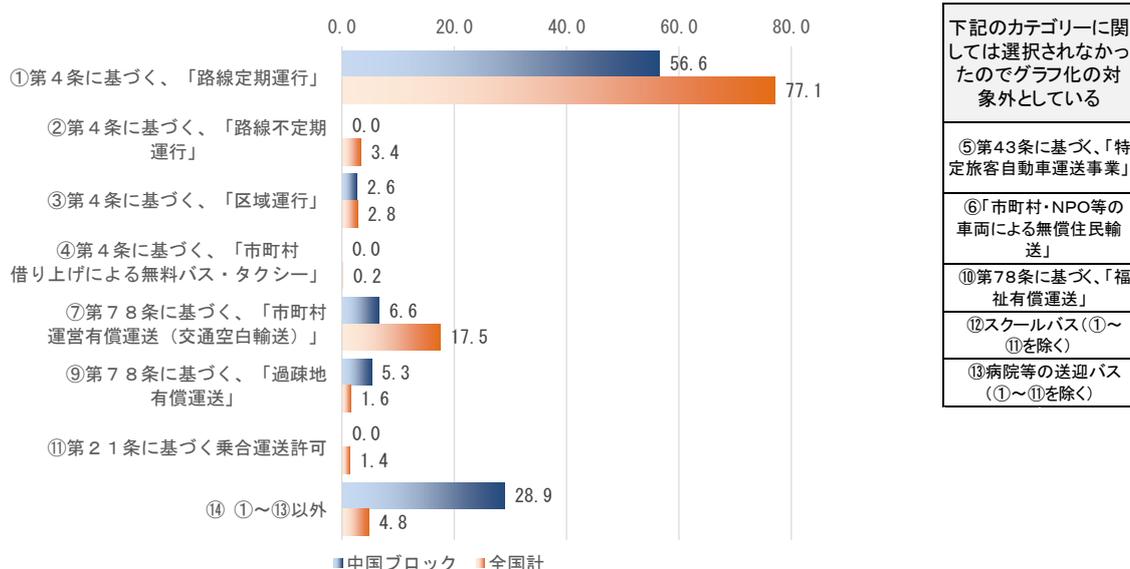
(3) 事業者の運行区分

■中国ブロックでは、「路線定期運行」が56.6%で最も多く、次いで「市町村運営有償運送」の6.6%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。

●事業者の運行区分



※) 上記、構成比 (%) は、C1へ回答のあった全事業者数 (n=76) を母数として算出したものである。

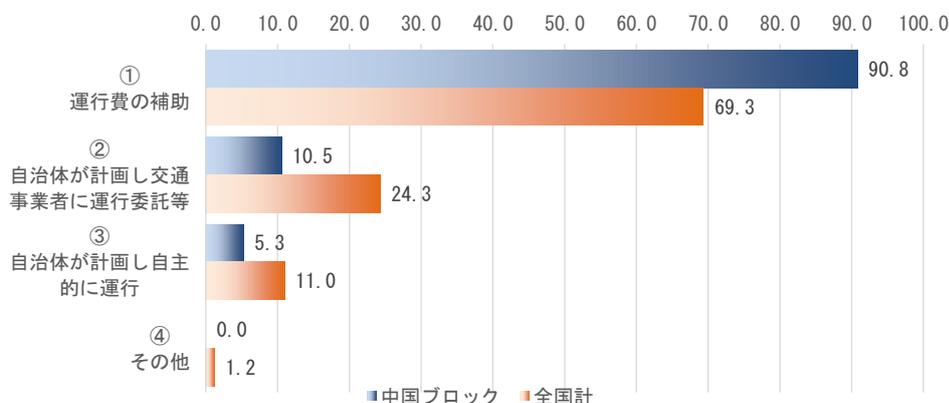
(4) 支援の形態

■中国ブロックでは、「運行費の補助」が90.8%で最も多く、次いで「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」の10.5%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、③自治体が計画し自主的に運行、④その他

●支援の形態



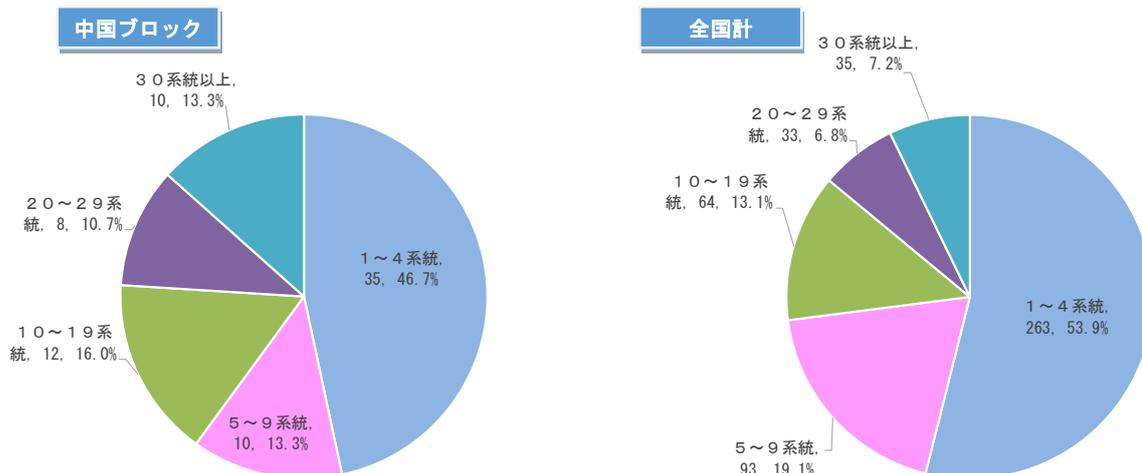
※) 上記、構成比 (%) は、C1へ回答のあった全事業者数 (n=76) を母数として算出したものである。

(5) 路線型運行支援の系統数

■ 路線型運行支援が行われている事業者の約6割は「10系統未満」となっているが、「30系統以上」の事業者も1割強存在している。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (5) 路線型の運行について、運行費補助を行っている系統数をお答えください。

● 路線型運行支援の系統数



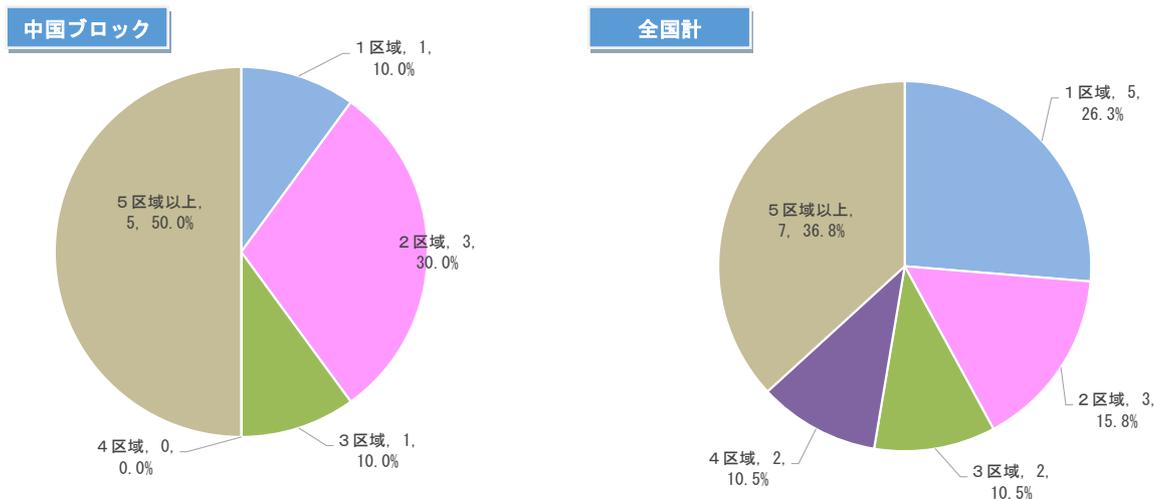
※) 上記、構成比 (%) は、C1(5)へ回答のあった全事業者数(n=75)を母数として算出したものである。

(6) 区域型運行支援の区域数

■ 区域運行支援が行われている事業者の半数は、「5区域以上」で支援を受けている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (6) 区域型の運行について、運行費補助を行っている区域数をお答えください。

● 区域型運行支援の区域数



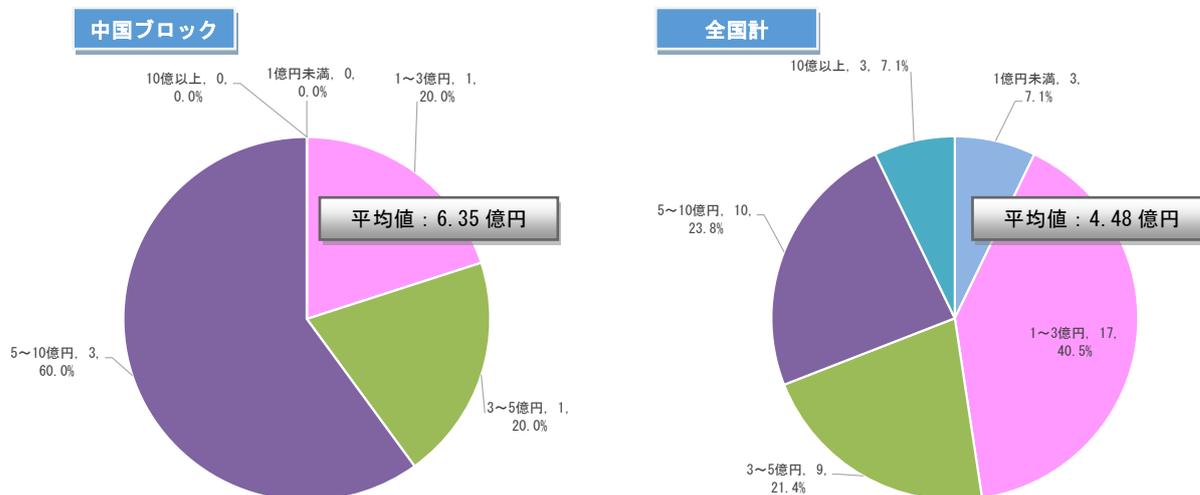
※) 上記、構成比 (%) は、C1(6)へ「ゼロ」以外の回答のあった全事業者数(n=10)を母数として算出したものである。

(7) 事業者への補助額・支援額(総額)

■中国ブロックでは、平均値が6.35億円であり、「5億円以上」が3県(60%)となっている。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(総額)



※) 上記、構成比 (%) は、C1(7)への回答県数(n=5)を母数として算出したものである。

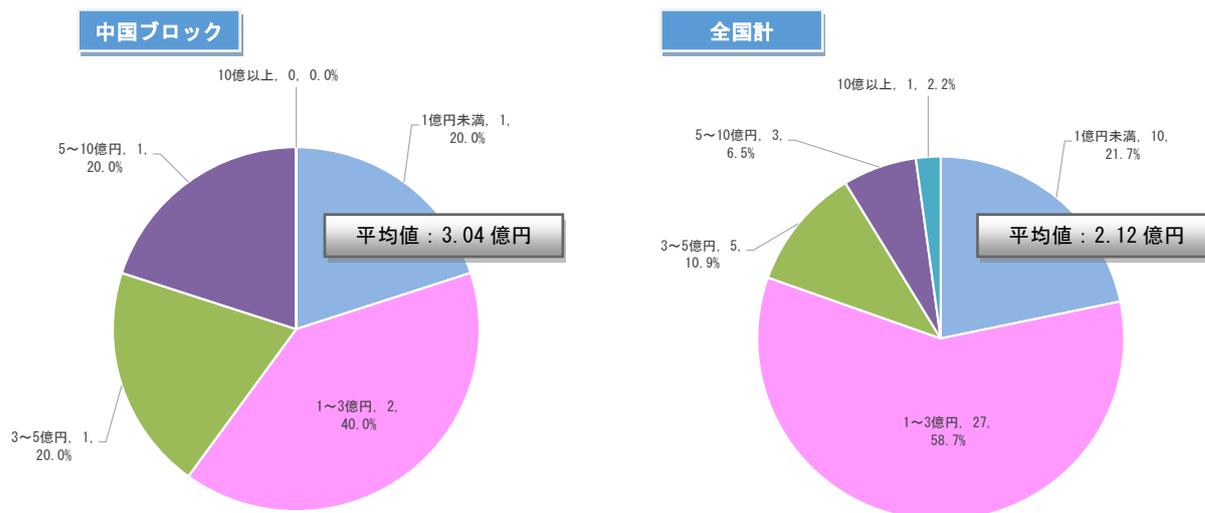
(8) 事業者への補助額・支援額(都道府県負担額)

1) 事業者への補助額・支援額(県負担額)

■中国ブロックでは、平均値が3.04億円であり、「1億円以上」が4県(80%)となっている。

- (問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(県負担額)



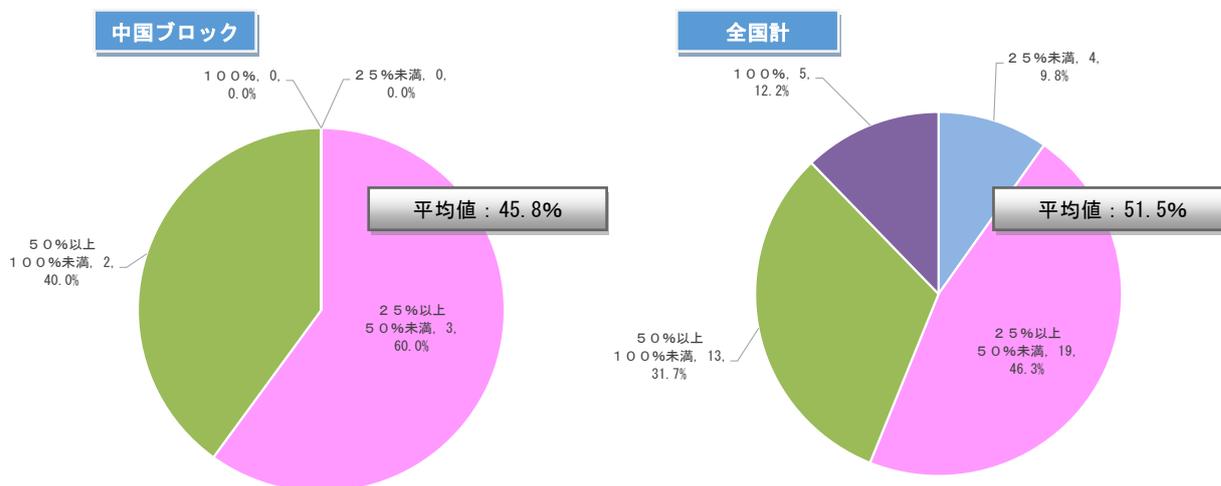
※) 上記、構成比 (%) は、C1(8)への回答県数(n=5)を母数として算出したものである。

2) 補助額・支援額総額に占める県負担額の割合

■中国ブロックでは、平均値が45.8%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

●補助額・支援額総額に占める県負担額の割合



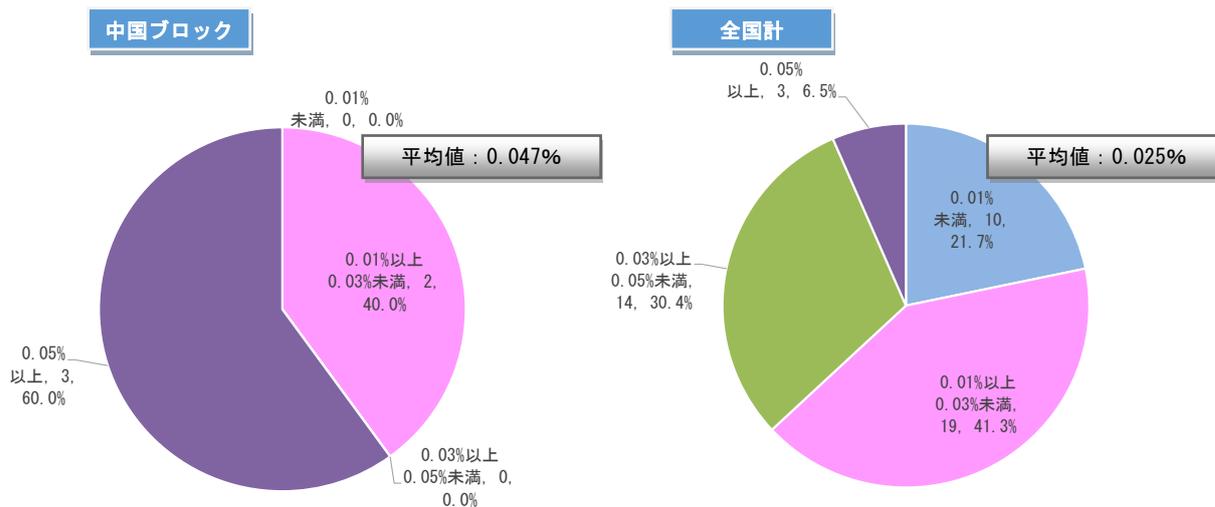
※) 上記、構成比 (%) は、C1(7)(8)への回答県数(n=5)を母数として算出したものである。

3) 一般会計予算額に占める県負担の補助額・支援額の割合

■中国ブロックでは、平均値が0.047%となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]

●一般会計予算額に占める県負担の補助額・支援額の割合



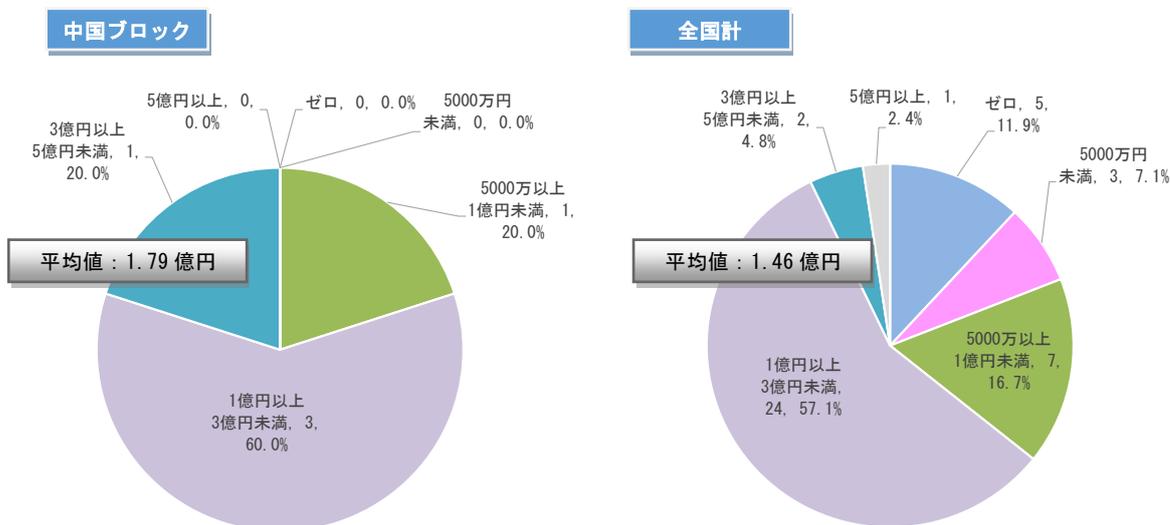
※) 上記、構成比 (%) は、C1(8)への回答県数(n=5)を母数として算出したものである。

(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)

■中国ブロックでは、平均値が1.79億円であり、「1億円以上」が4県(80%)となっている。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (9) 上記(7)のうち、国費(補助金・交付金等)の額をお答えください。[単位:千円]

●事業者への補助額・支援額(国費の額)



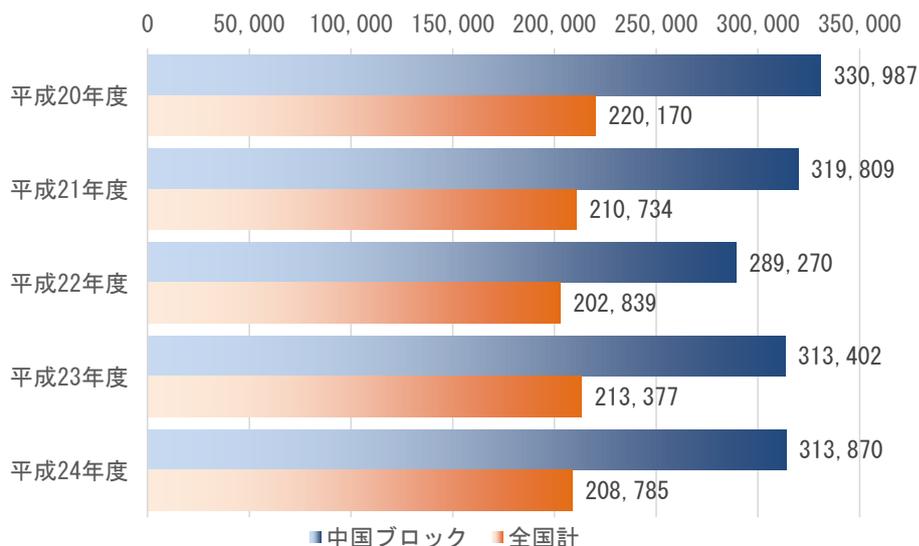
※) 上記、構成比 (%) は、C1(9)への回答県数(n=5)を母数として算出したものである。

(10) 事業者への補助額・支援額の推移(H20~H24)

■中国ブロックでは、平成22年度に前年度の約3.2億円から約2.9億円に減少し、平成23~24年度は若干増加して3.1億円/件程度で推移している。

(問 C1) 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (10) 直近5年間の貴都道府県からの補助額の実績をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額（年度ごとの平均額）



※) 問 C1(10)の年度別平均値に関して

問 C1(10)は、各県が不特定数の事業者に対する年度別の補助額を記載しているため、県ごとに年度毎の補助額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

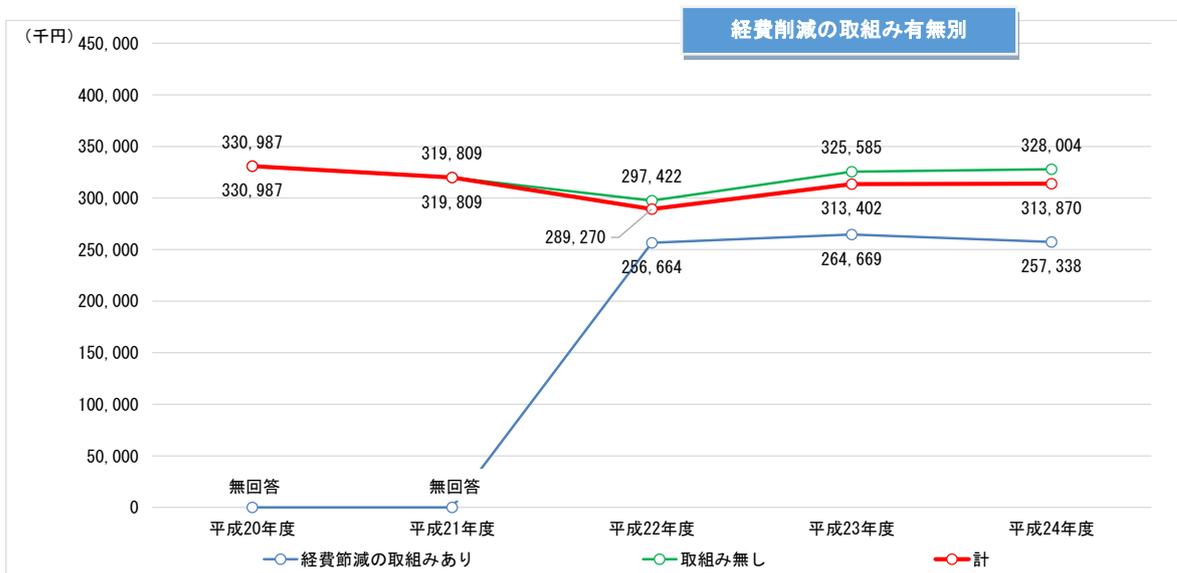
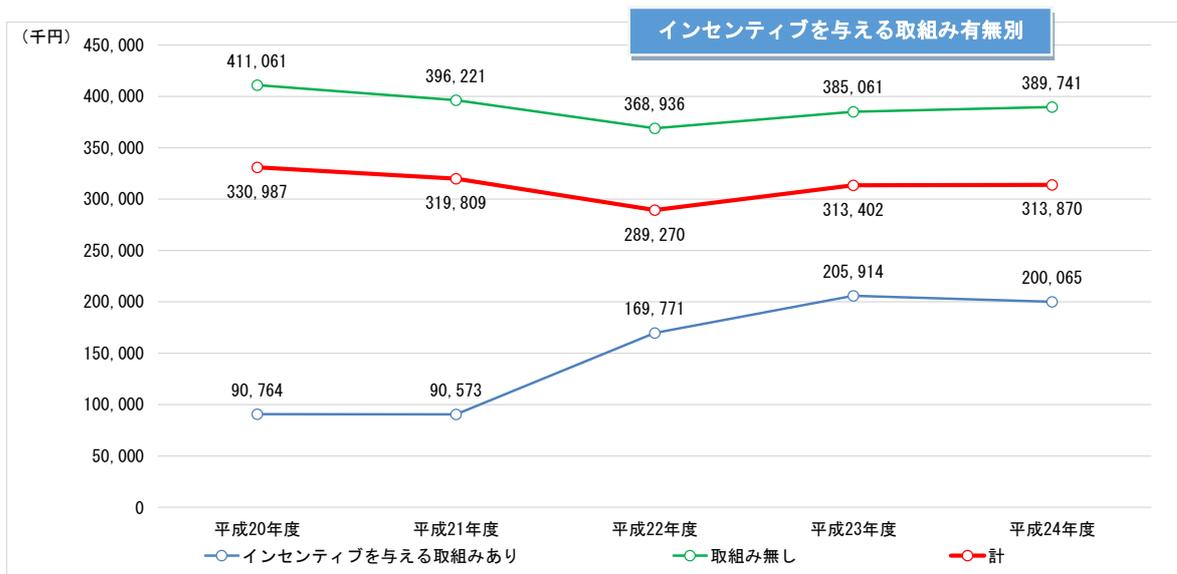
【事業者への補助・委託額の推移での設問間クロス】

a) インセンティブを与える、経費削減の取組みの有無別の補助・委託額の推移

■ インセンティブを与える取組み有無別では、「取組みなし」のグループの補助額・委託額が「取組みあり」のグループに比べて高額で、かつ近年は緩やかな増加傾向にあることがわかる。

■ 経費削減の取組み有無による補助・委託額の相違はあまりないことがわかる。

● 取組み実施の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額）の推移



※) 問 C1(10)の年度別平均値に関して

問 C1(10)は、県が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、県ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

8. 事業者インセンティブが働く取組の事例

(1) 回答状況

■回答は「その他」に関するもののみ（2件）。

(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

記述回答（全回答）	事前算定	黒字	上乗せ	周辺整備	利用促進策	その他
		0	0	0	0	0
<p>■補助対象経費の額（補助対象期間に係る地域キロ当たり標準経常費用に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と当該期間の経常収益との差額）で、地域キロ当たりの標準経常費用より事業者キロ当たり経常費用が少ない場合、その差額の1割を事業者キロ当たり経常費用に加えた額に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と経常収益との差額とする。</p> <p>補助対象経常費用＝〔事業者キロ当たり経常費用＋（地位キロ当たりの標準経常費用－事業者キロ当たり経常費用）×10%〕×実車走行キロ</p>						●
<p>■単県補助路線において、地域キロ当たり標準経常費用より、乗合バス事業者キロ当たり経常費用が少ない場合は、その差額の1割を乗合バス事業者キロ当たり経常費用に加えた額を乗合バス事業者キロ当たり経常費用として補助金算出している。</p>						●

9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例

(1) 回答状況

■回答は「利用促進策」に関するもののみ（1件）。

(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

記述回答（全回答）	事業評価等	複数年契約	利用促進策	効率化促進策	その他
		0	0	1	0
<p>■利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。</p>			●		

Ⅱ. 地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査_市町村版

1. 回答状況

(1) 回答状況

■ 県別の回答状況は以下のとおりである。全体の回収数は 107 で回収率は 100.0%だった。

● 県別回答市町村数

※市町村数は、平成 26 年 1 月 1 日時点

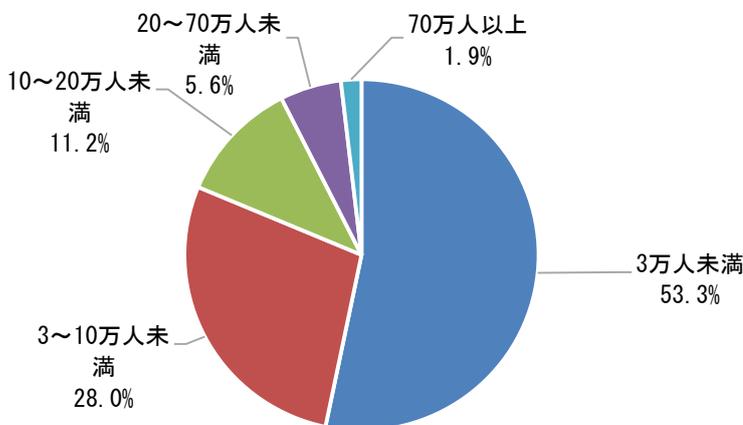
県名	回収数	市町村数	回収率
鳥取県	19	19	100.0%
島根県	19	19	100.0%
岡山県	27	27	100.0%
広島県	23	23	100.0%
山口県	19	19	100.0%
中国 ブロック計	107	107	100.0%

(2) 人口規模区別の回答状況

■ 人口規模区別回答状況は、「70万人以上」が1.9%、「20～70万人」が5.6%、「10～20万人」が11.2%、「3～10万人」が28.0%、「3万人未満」が53.3%となっている。

※人口区分は平成 22 年度国勢調査時点、一般会計予算規模区分は平成 24 年度時点

● 人口規模区別回答状況



人口区分	回収数
3万人未満	57
3～10万人未満	30
10～20万人未満	12
20～70万人未満	6
70万人以上	2
中国 ブロック計	107

注) 20～70 万人…人口 20 万人以上 70 万人未満の市町村及び中核市及び特例市（人口 20 万人未満の特例市（鳥取市）を含む）。

● 人口規模区別の回答状況

(県別件数表)

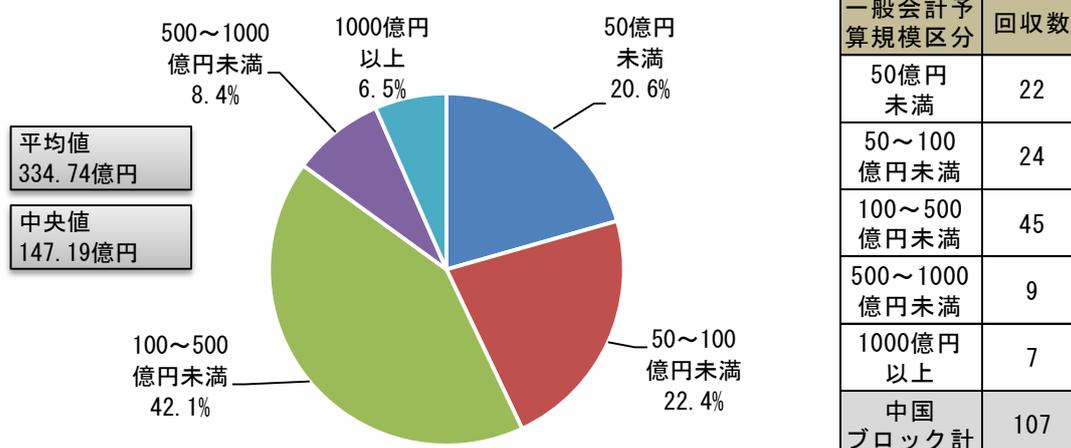
県名	全体	人口区分				
		3万人未満	3～10万人未満	10～20万人未満	20～70万人未満	70万人以上
鳥取県	19	15	2	1	1	0
島根県	19	12	5	1	1	0
岡山県	27	12	12	1	1	1
広島県	23	11	5	4	2	1
山口県	19	7	6	5	1	0
中国 ブロック計	107	57	30	12	6	2

2. 一般会計予算額

■一般会計予算額は、平均が334.74億円、中央値が147.19億円となっている。

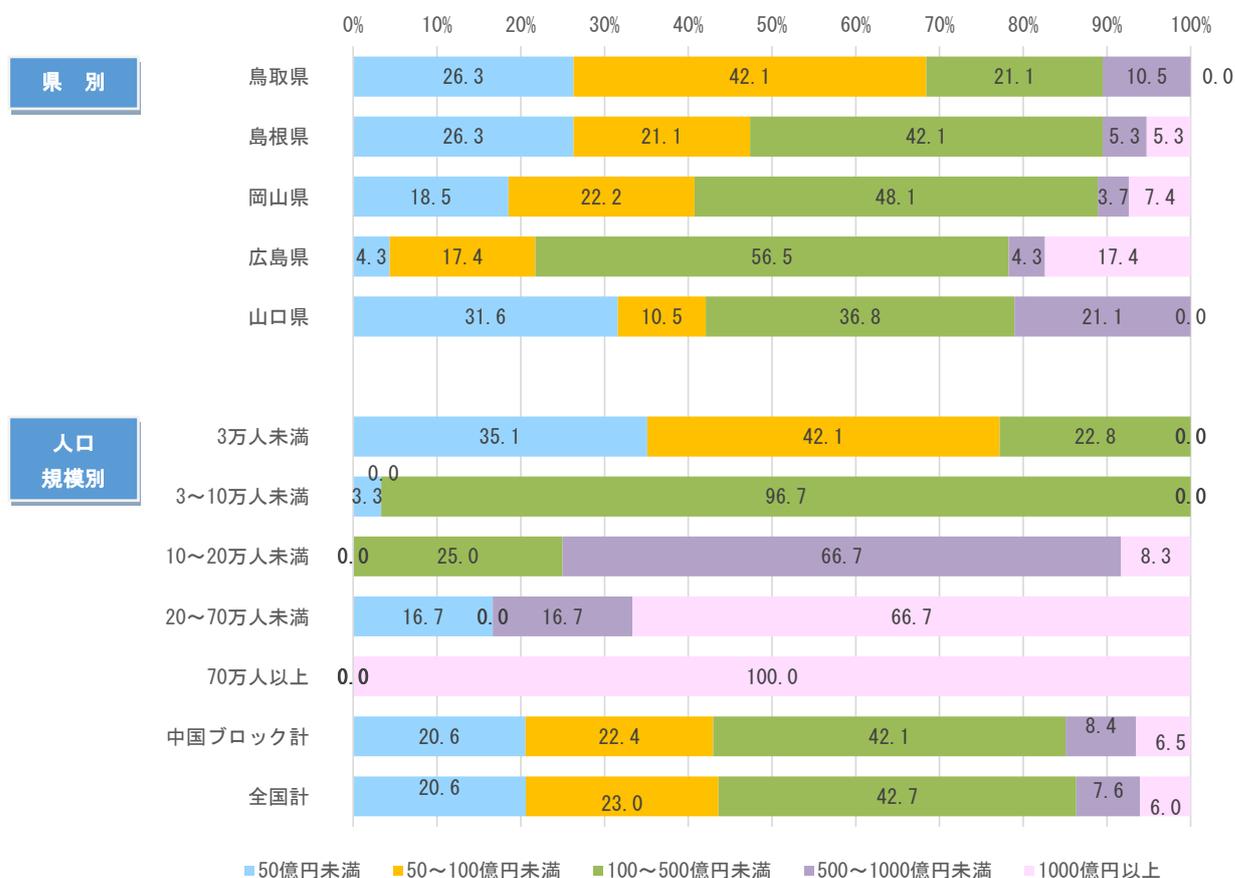
(問 A2) 平成 24 年度における貴市区町村の一般会計予算状況についてお答えください。

●一般会計予算規模区分別回答状況



●一般会計予算規模区分別回答状況（県別、人口規模別）

単位：%



3. 公共交通に対する施策の取組状況について

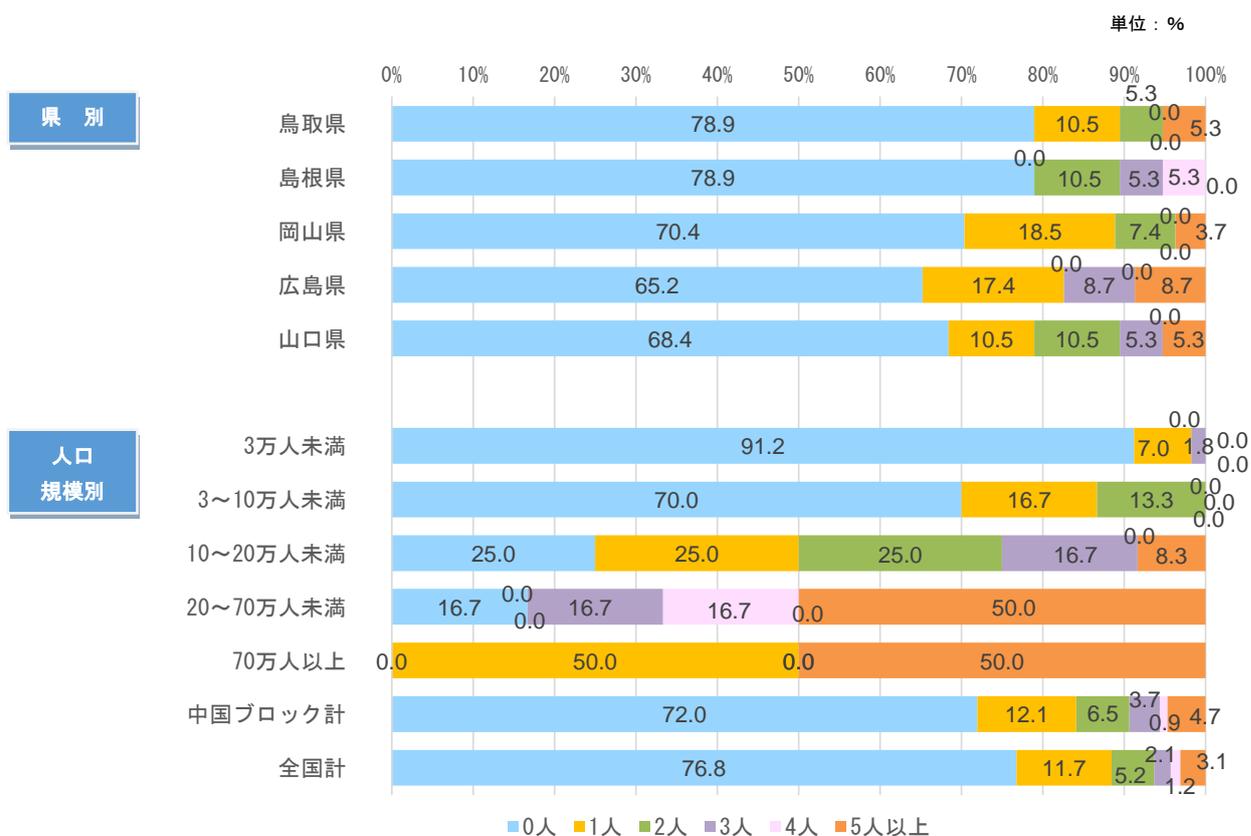
(1) 公共交通施策を取り扱う部署

1) 専任担当者数、兼任担当者数

- 中国ブロック計では、公共交通の専任担当者が不在の市町村は72.0%となっている。
- 県別で見ると専任担当者不在の市町村割合は広島県で最も少なく、鳥取県で最も多い。
- 人口規模別で見ると、人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向にある。
- 全ての自治体で、専任又は兼任の公共交通担当者を置いていることがわかる。

(問 B1) 貴市区町村における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

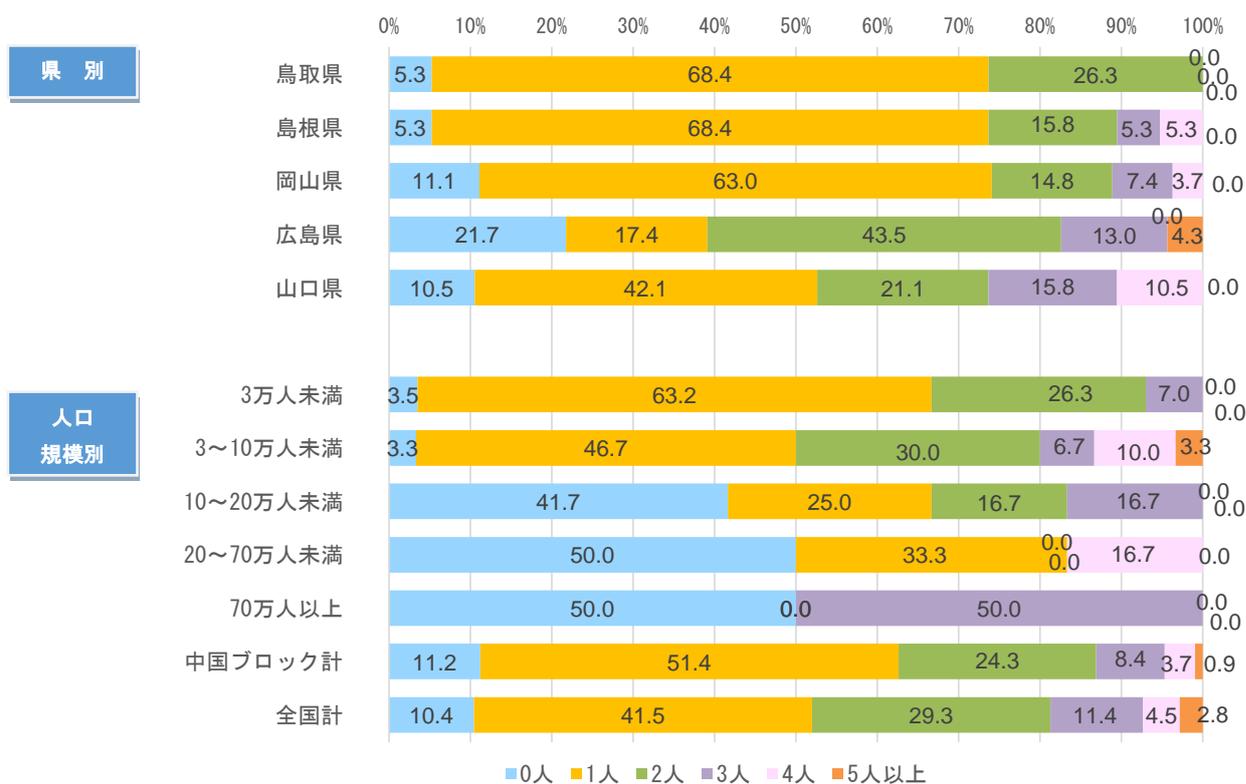
●公共交通の専任担当者数（単数回答、県別、人口規模別） ※無回答は0人として集計



●公共交通の兼任担当者数（単数回答、県別、人口規模別）

※無回答は0人として集計

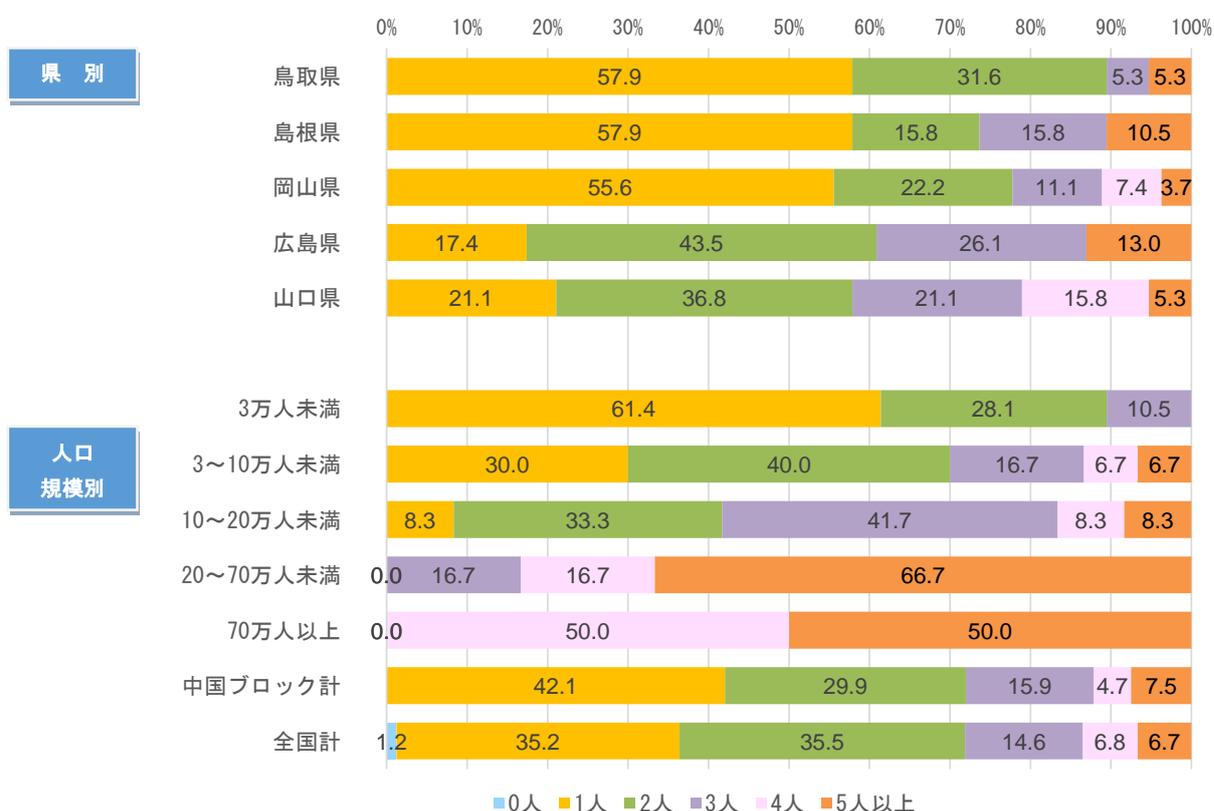
単位：%



●公共交通の専任+兼任担当者数（単数回答、県別、人口規模別）

※中国ブロックでは無回答及び0人の市町村は無し

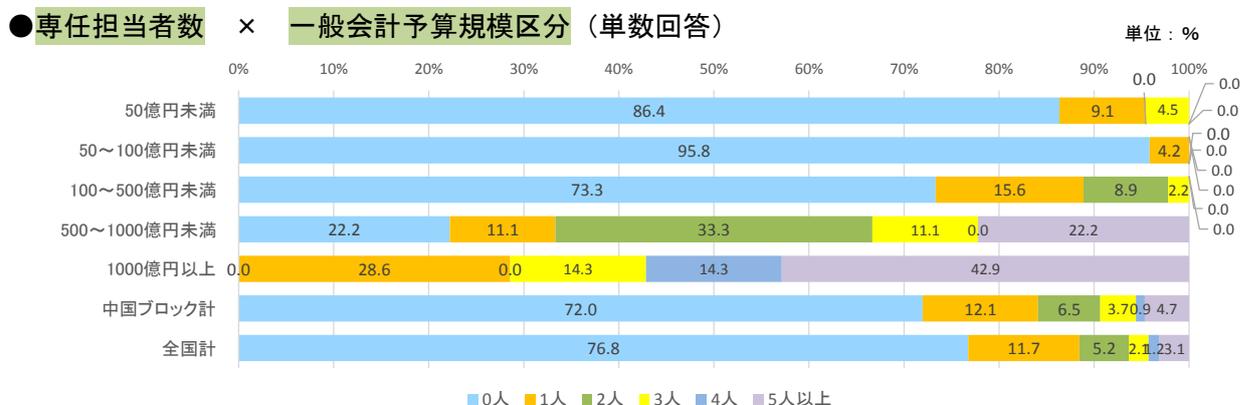
単位：%



【専任担当者比率での設問間クロス】

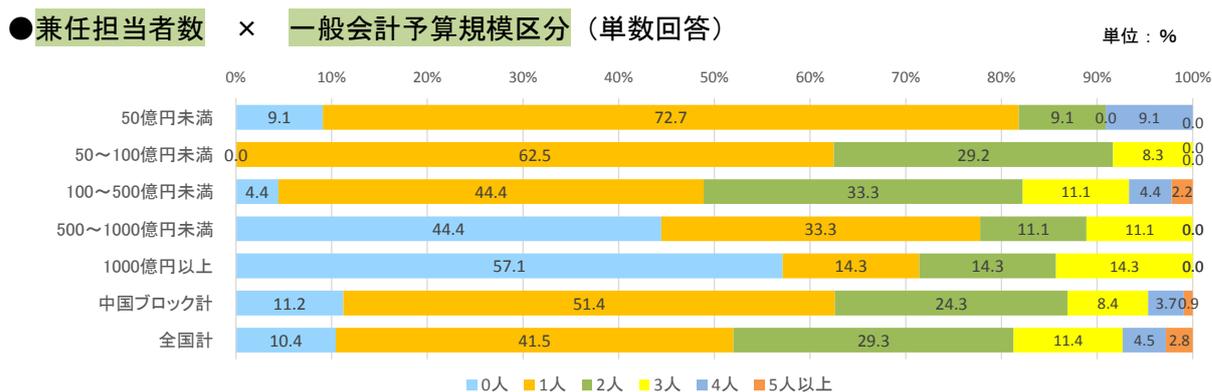
①一般会計予算規模区別の専任担当者数

■一般会計予算規模が大きいほど、専任担当者数が多い傾向にある。



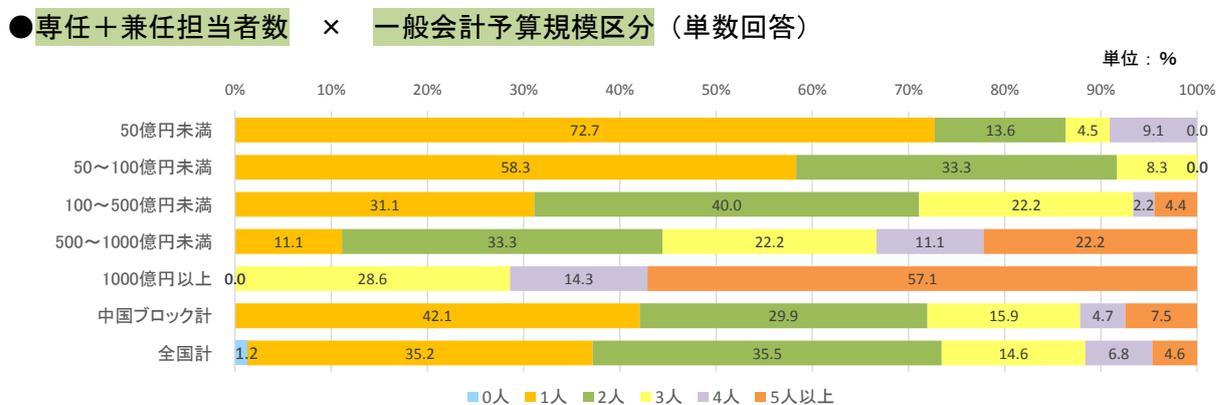
②一般会計予算規模区別の兼任担当者数

■一般会計予算規模が小さくなるほど、兼任担当者数は少ない傾向にある。



③一般会計予算規模区別の専任+兼任担当者数

■一般会計予算規模が大きいほど、専任+兼任担当者数が増える傾向にある。

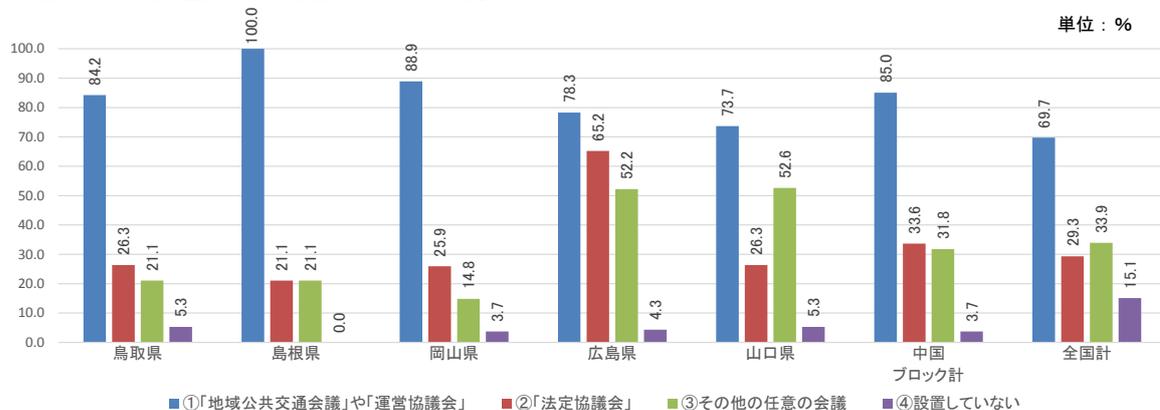


(2) 協議会等の設置の有無

- 8割以上の自治体が「地域公共交通会議」や「運営協議会」を設置している。
- 人口規模、一般会計予算規模が大きいほど「運営協議会」の設置割合が高い傾向がある。

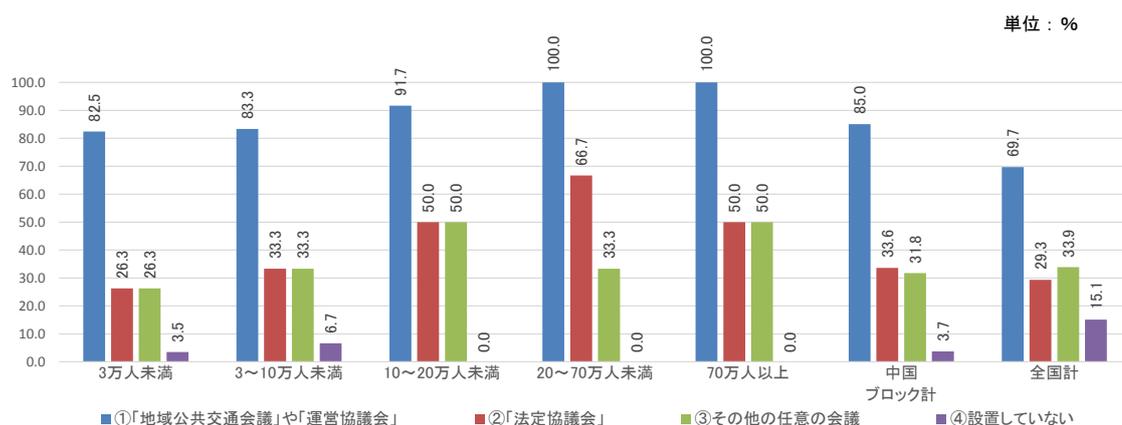
(問 B2) 貴市区町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。

● 協議会等の設置状況（複数回答、県別）



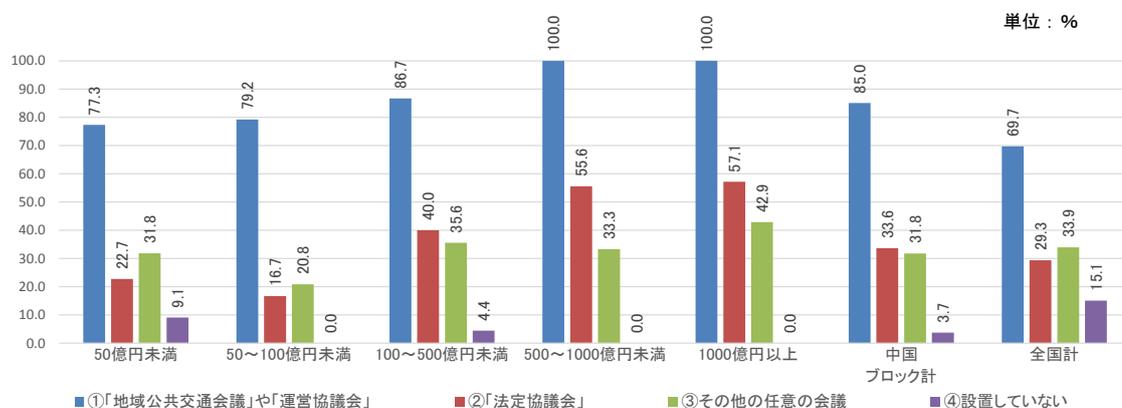
※) 本設問は複数回答であるため、ブロックごとの構成比合計は100%にはならない。

● 協議会等の設置状況（複数回答、人口規模区分別）



※) 本設問は複数回答であるため、人口規模区分ごとの構成比合計は100%にはならない。

● 協議会等の設置状況（複数回答、一般会計予算規模区分人口規模別）



※) 本設問は複数回答であるため、一般会計予算規模区分ごとの構成比合計は100%にはならない。

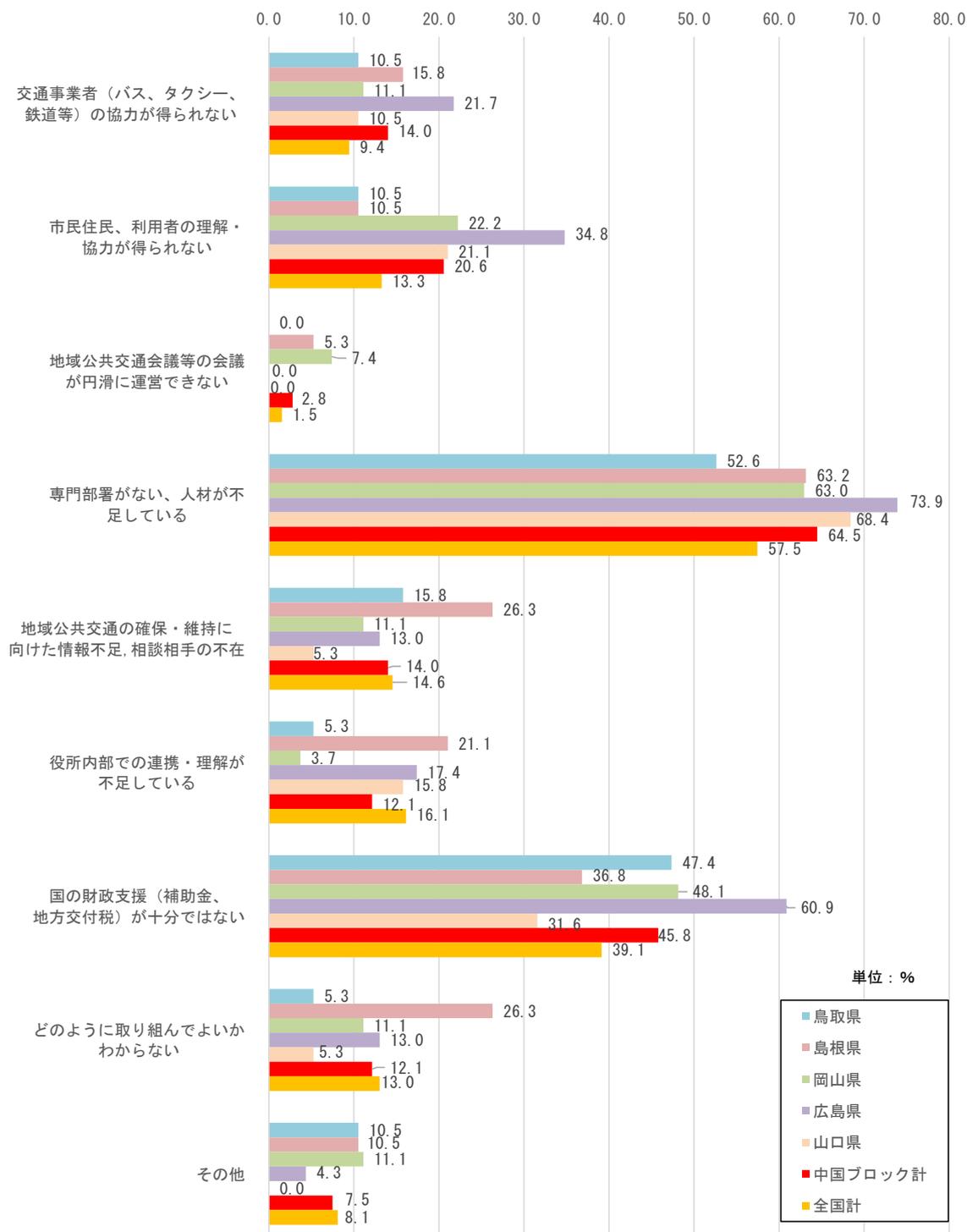
4. 公共交通の取組みにおける課題等

(1) 公共交通の取組みを進める上での課題

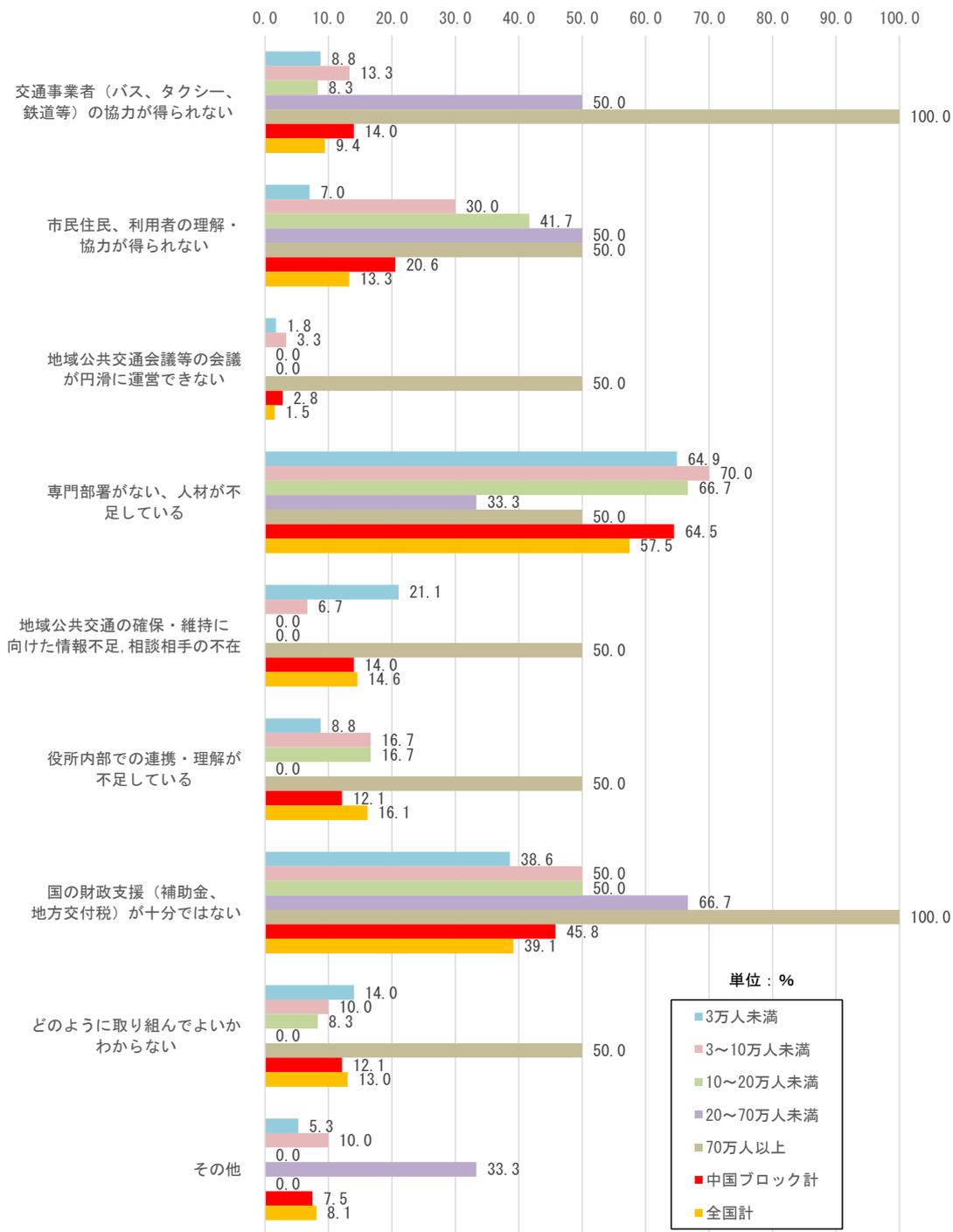
- 各県とも共通して「専門部署がない、人材が不足」が最も多く50%を超えている。
- 「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」の割合は、人口規模が大きいほど高くなる傾向にある。

(問 B3-1) 貴市区町村における公共交通の取組みを進める上での課題について教えてください。

●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、県別）



●公共交通の取組みを進める上での課題（複数回答、人口規模区分別）



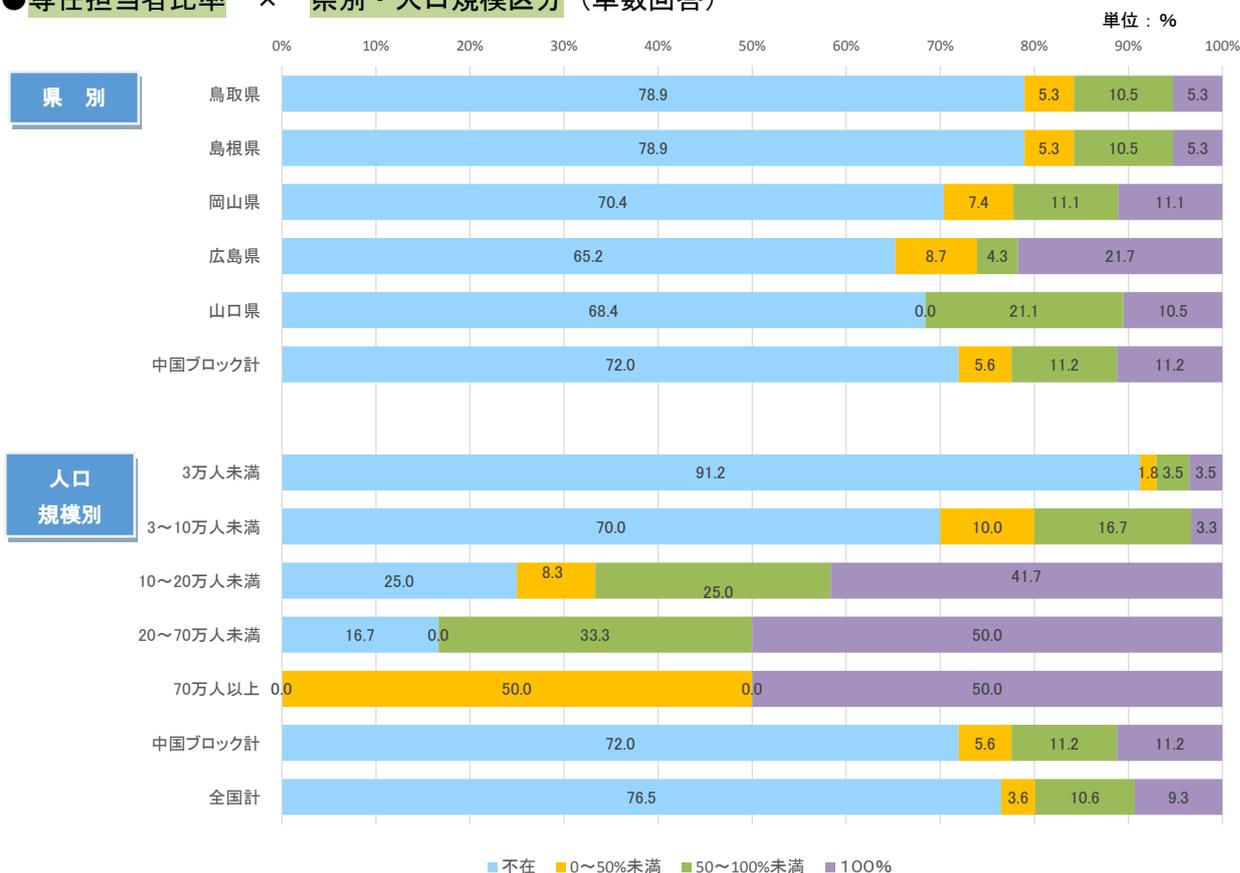
【公共交通の取組みを進める上での課題での設問間クロス】

①ブロック別、人口規模区別の専任担当者比率

■専任担当者比率100%の割合は、岡山、広島、山口では、10%以上であるが、鳥取、島根では10%未満となっている。

■人口規模が小さいほど専任担当者比率は少なくなる傾向にある。

●専任担当者比率 × 県別・人口規模区分（単数回答）

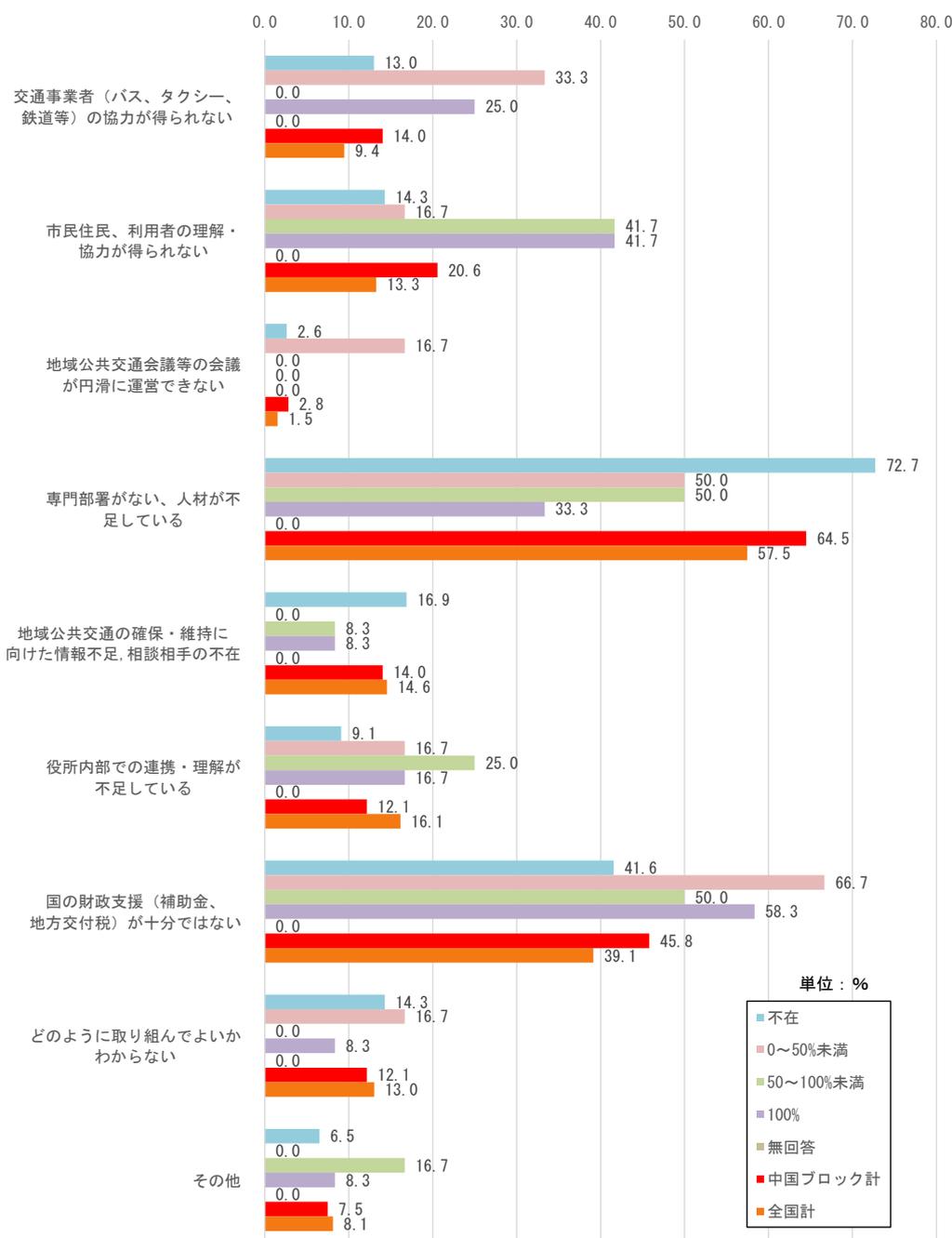


※) 専任担当者比率 = 専任担当者数 / (専任担当者 + 兼任担当者数)

②一般会計予算規模区分別の専任+兼任担当者数

■「専門部署がない、人材が不足」の割合は、専任担当者比率が少ないほど高くなる傾向にある。

●公共交通の取組みを進める上での課題 × 専任担当者比率（複数回答）



※) 専任担当者比率 = 専任担当者数 / (専任担当者 + 兼任担当者数)

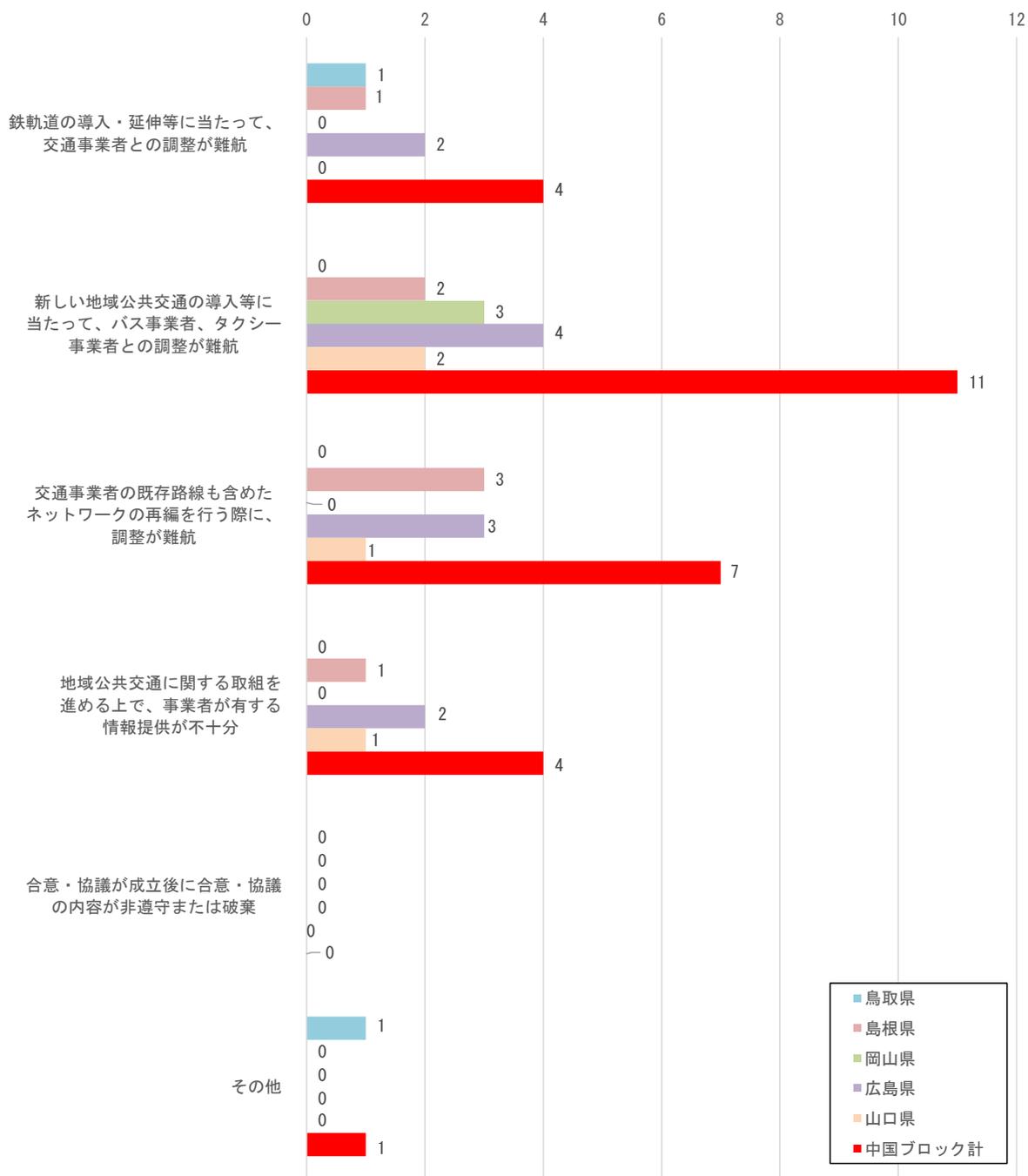
(2) 交通事業者の協力が得られないケース

1) 交通事業者の協力が得られないケース

- 「新規公共交通の導入時の調整難航」への回答数が11件と最も多くなっている。
- 各ケースとも人口規模との明瞭な関連性は見られない。

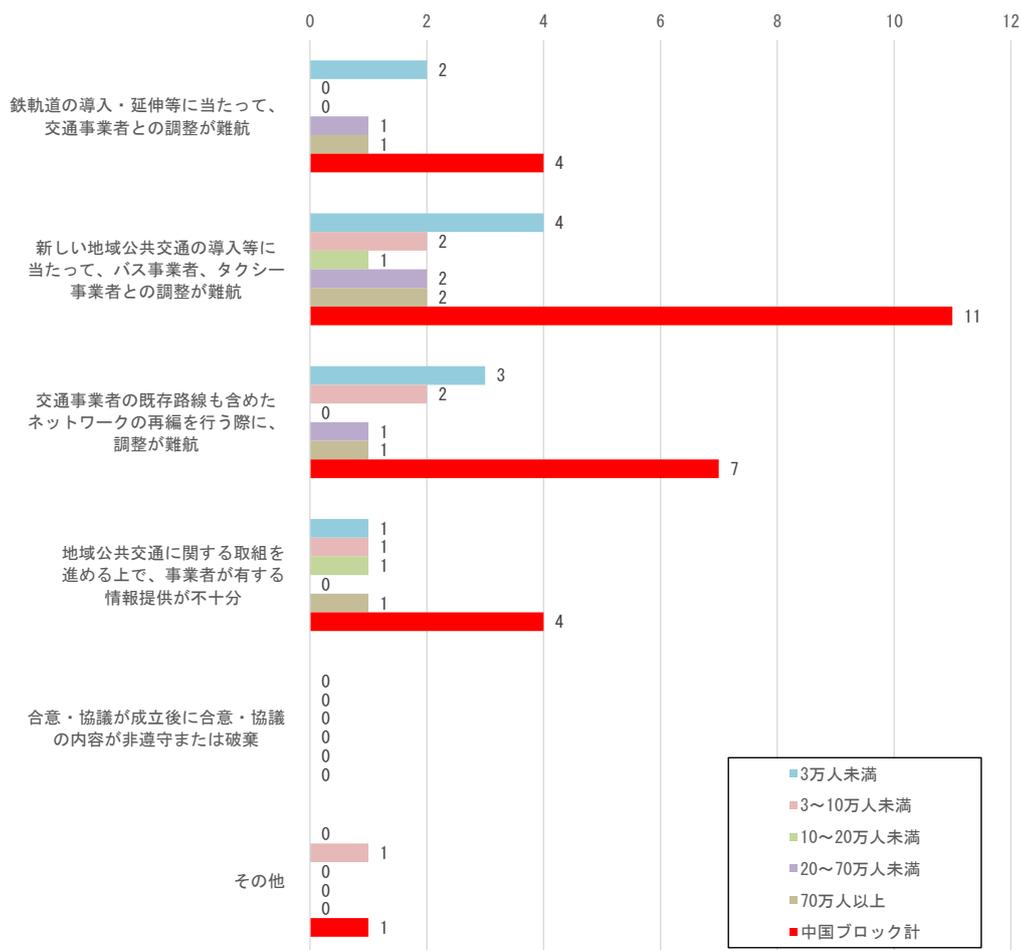
(問 B3-2) B3-1で①に回答した方に伺います。交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

● 交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、県別）



※) 回答度数をグラフ化(Σn=27)

●交通事業者の協力が得られないケース（複数回答、人口規模区分別）



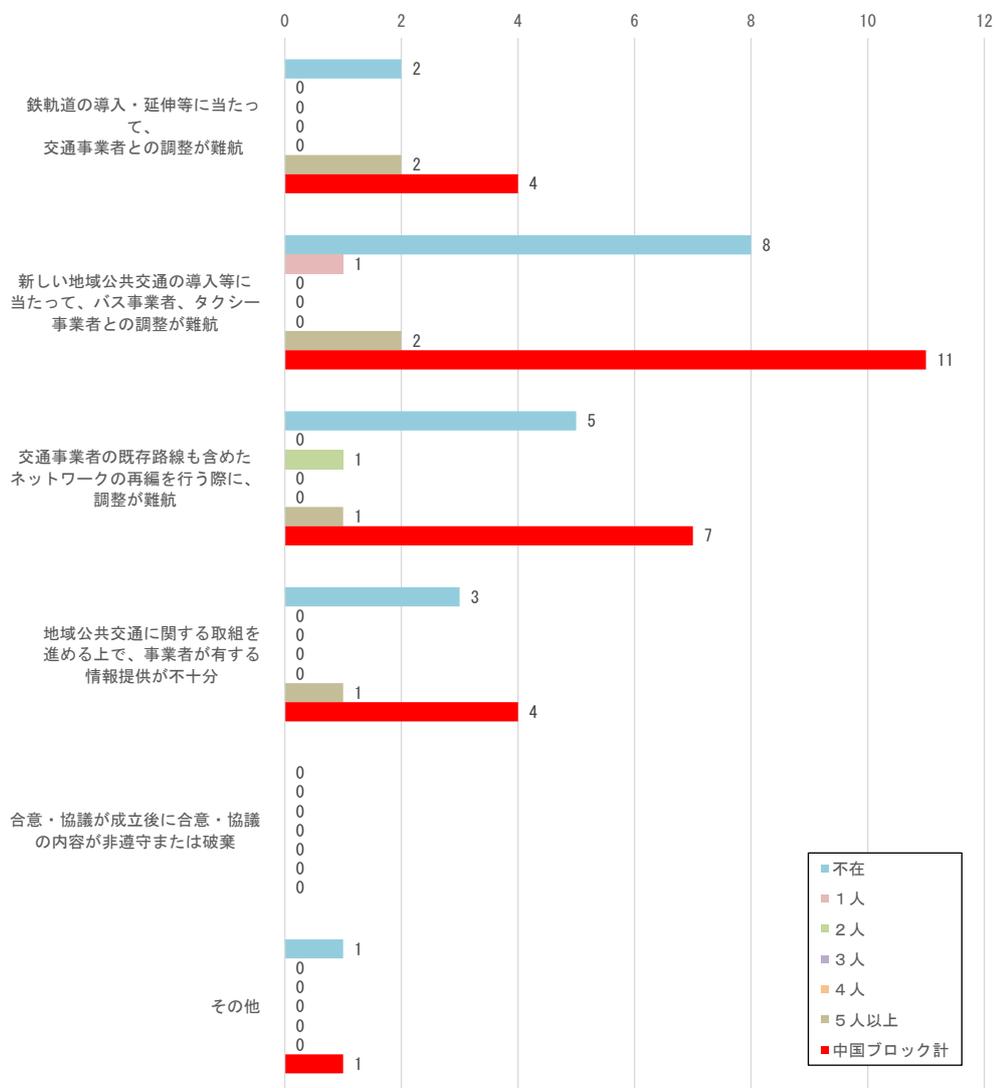
※) 上記、選択率 (%) は、問 B3-1 の①に丸をつけた市町村数 (n=15) を母数として算出したものである。

【交通事業者の協力が得られないケースの設問間クロス】

①専任担当者比率別の交通事業者の協力が得られないケース

■各ケースとも専任担当者数との明瞭な関係性は見られない。

●交通事業者の協力が得られないケース × 専任担当者数（複数回答）



※) 回答度数をグラフ化(Σn=27)

2) 交通事業者の協力が得られない具体的なケース（自由記述）

(問 B3-3) B 3 - 1 で①に回答した方に伺います。B 3 - 2 の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。（自由記述）

分類	記載内容(全て)
競争	<ul style="list-style-type: none"> ■市が主体となる乗合タクシーや78条バスが民間バス路線と競争すると、例え当該区間における乗降がない場合でも円滑に調整することは困難。
	<ul style="list-style-type: none"> ■路面電車の延伸等に当たって、費用負担等に係る調整が難航する。 ■乗合タクシーの運行に当たって、既存バス路線等との競争に係る調整が難航する。
調整困難	<ul style="list-style-type: none"> ■デマンド交通の検討段階において、タクシー事業者が難色を示した経緯がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ■JR駅構内への路線バス等の乗り入れ 等
	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通総合連携計画において、市街地循環バスの実証運行を予定しているが、経営上の問題(客がタクシーから循環バスへ流れる)により、関係事業者の理解が得られず、議論が実質頓挫している。
	<ul style="list-style-type: none"> ■路面電車の延伸等に当たって、費用負担等に係る調整が難航する。 ■乗合タクシーの運行に当たって、既存バス路線等との競争に係る調整が難航する。
	<ul style="list-style-type: none"> ■コミュニティバスの運行(バス事業者に地元団体が委託する計画)の際に、タクシー事業者の理解が得られない。
	<ul style="list-style-type: none"> ■デマンドバスを町外へ乗り入れることについて、町外のタクシー事業者の理解が得られない。
	<ul style="list-style-type: none"> ■バスの延伸を検討する区間にJRが走っており、自治体としてJR線の存続も訴えている中でなかなかJRとの調整が難しい。
	<ul style="list-style-type: none"> ■一部地域のタクシー事業者において、導入によりタクシー利用者が減少するなどの理由から、運行事業者としての協力が得られない。 ■市が運行する生活バスに関し、運行形態やバス停等の変更に関し地元タクシー事業者の理解が得られない。(過去、運行に関し裁判を経験した経緯があるため)
消極的	<ul style="list-style-type: none"> ■事業所自らのバス路線再編の検討に消極的。
	<ul style="list-style-type: none"> ■市地域公共交通総合連携計画を策定済であるが、バス路線の再編について事業者が消極的である。(担当者同士の協議は定期的に行い、意思疎通を密にする努力はしている)
データ提供	(記載無し)
業者不在	<ul style="list-style-type: none"> ■バス路線の減便、廃止に伴い、乗合タクシーを新設するケースがある。事業の受け皿となる地域のタクシー事業者の規模から、今後、新たな乗合タクシーを新設する場合に調整が難航することが想定される。
その他	(記載無し)

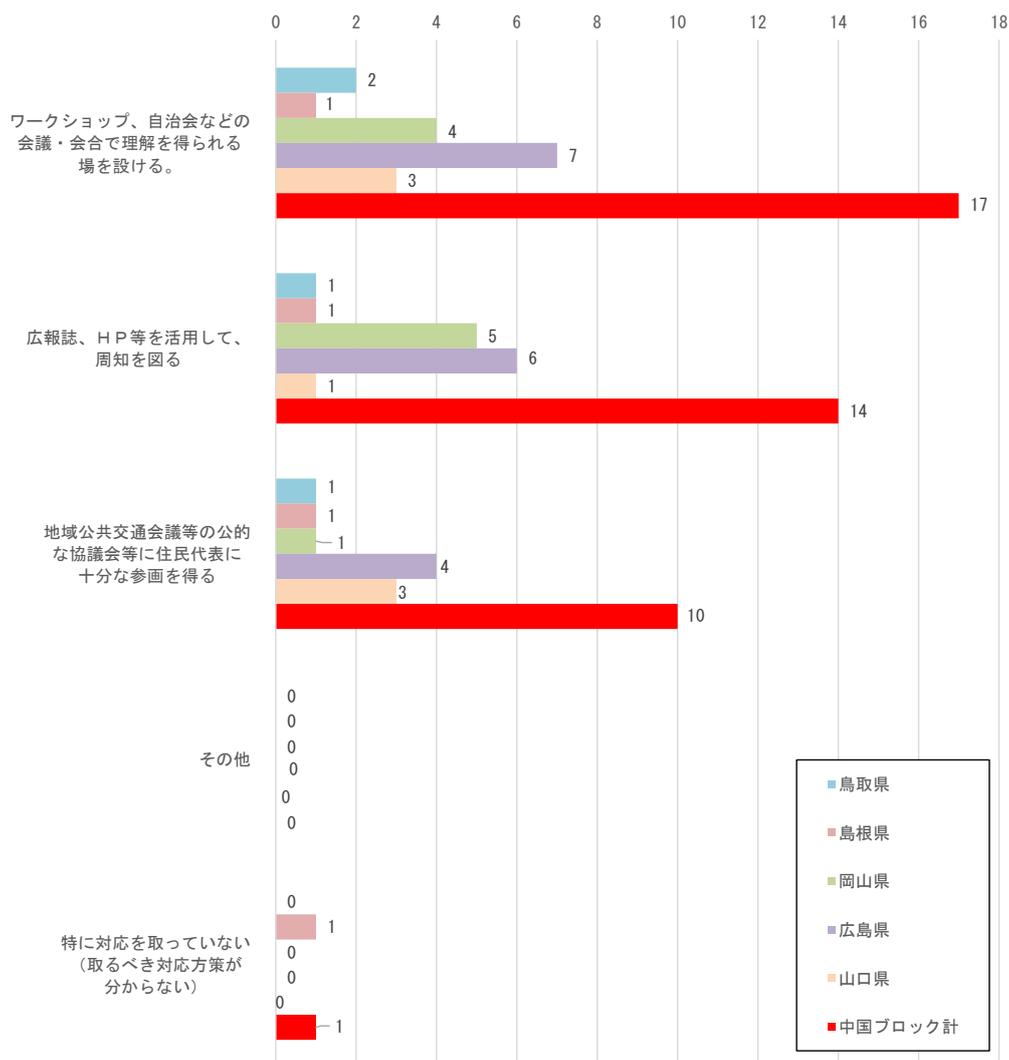
(3) 住民・利用者の理解・協力が得られないケース

1) 住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応

■ 「会議・会合で理解を得る場を設ける」が17件で最も多い。

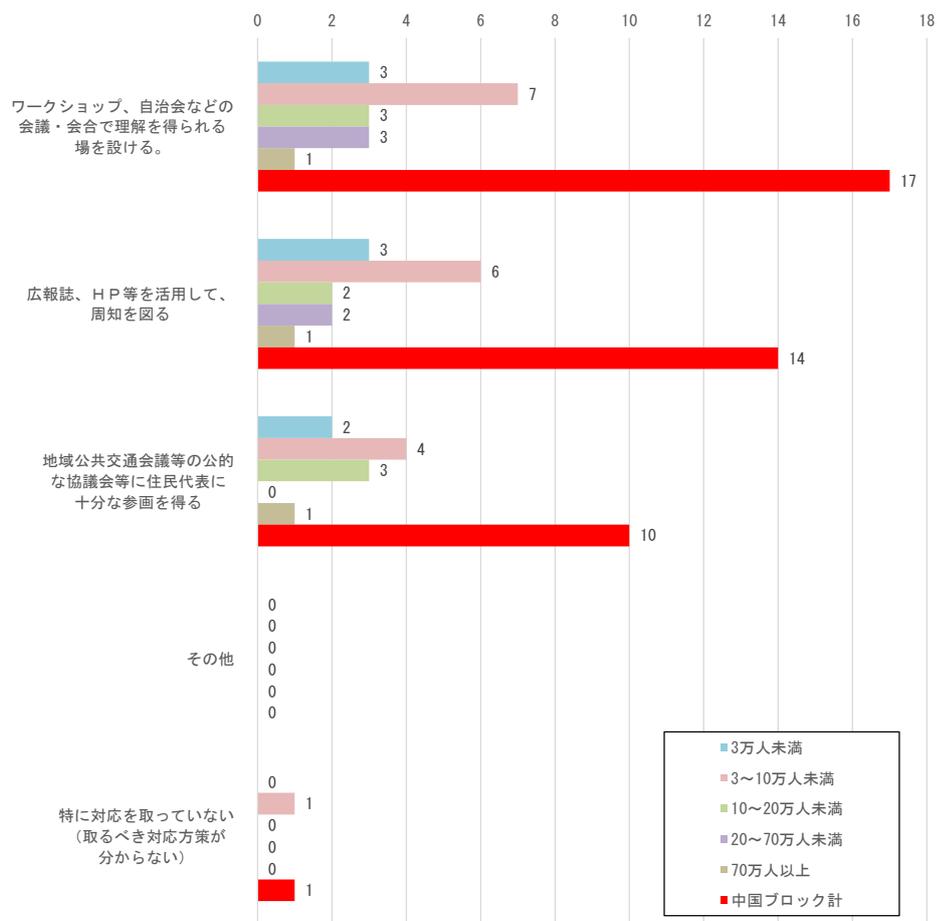
(問 B3-4) B3-1で②に回答した方に伺います。市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

● 住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応 (複数回答、県別)



※) 回答度数をグラフ化(Σn=27)

●住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応（複数回答、人口規模区分別）



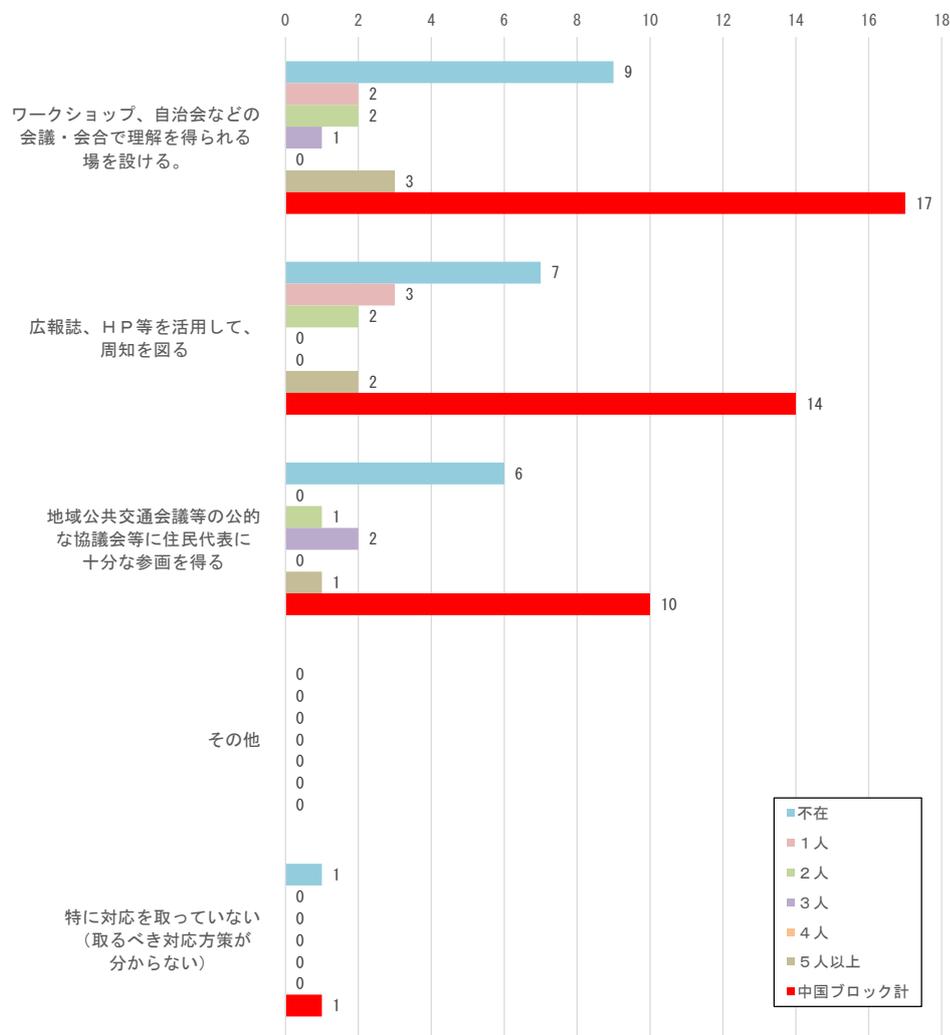
※) 回答度数をグラフ化(Σn=27)

【住民・利用者の理解・協力が得られないケースの設問間クロス】

a) 専任担当者比率別の住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応

■ 専任担当者が不在の自治体においても、住民・利用者への対応を実施していることがわかる。

● 住民・利用者の理解・協力が得られないケースの対応 × 専任担当者数 (複数回答)



※) 回答度数をグラフ化(Σn=27)

2) 住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応策（自由記述）

(問 B3-5) B 3-1 で②に回答した方に伺います。B 3-4 に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)

【課題分類ごとの記載内容】

分類	記載内容(全て)
理解	<p>■見直しとなる路線については、本市において独自の基準を設け、基準に該当した場合、何らかの見直しを実施することとしているが、定時定路線運行から予約運行に変更する場合など、運行形態が変わることに対して十分に理解が得られないケースがある。</p>
	<p>■運行形態の理解を得ることが課題。利用者からの意見や要望が運行ルールを上回る場合や広がる場合があり、他交通事業者への圧迫が懸念される。</p>
意識	<p>■利用しないとバス路線は維持できないという意識が希薄</p>
	<p>■長年、旧市交通局が市域のバス路線を担っていたという経緯から、市民等には、公共交通は行政が維持・確保すべきという認識が依然として強く残り、当事者意識が欠如している。今後は、公共交通に関する情報提供及び利用促進策の展開等により、積極的な公共交通利用、マイバス意識の醸成及び地域で支える意識の高揚等に繋げていく必要がある。</p>
	<p>■数々の要望を受けるが、自己中心的な意見が多く、高齢化が進んでいるのでバスが通れば便利になるといった程度のものでしかない。地方では自家用車での移動が一般化しており、啓発の難しさを感じる。</p>
	<p>■地域の公共交通の現状を住民に理解していただくため、地域の公共交通の利用状況等を広報紙で紹介するなどの取り組みを進めている。</p>
	<p>■地域の足は自分たちで確保していくという意識の醸成が課題</p>
広報	<p>■取り組みを周知するために、「公共交通かわら版」を発行している。</p>
要望対応	<p>■数々の要望を受けるが、自己中心的な意見が多く、高齢化が進んでいるのでバスが通れば便利になるといった程度のものでしかない。地方では自家用車での移動が一般化しており、啓発の難しさを感じる。</p>
	<p>■特に中山間地域の市の直営バスについては行政負担が大きくなっていったことから、運行を継続するための運行の効率化を図ってきた。その際の、住民説明会等では反対派の声が大きいが、賛成派の声が小さく、公平な議論が困難であり、また、ただの陳情の場になってしまう状況にある。</p>
財政	<p>(記載無し)</p>
その他	<p>■会議・会合に集まって来るような人は、みな自動車を運転できる人であり、移動手段が公共交通機関に限られるような人の意見が反映されにくい。</p>
	<p>■地域公共交通会議などの法定協議会等は、市民・住民・利用者のコンセンサスを得るのに有効な場として機能する反面、開催に要する調整・準備に係る労力や時間が負担となり、機動的にものごとを進めることが難しくなる場合がある。</p>

【対応分類ごとの記載内容】

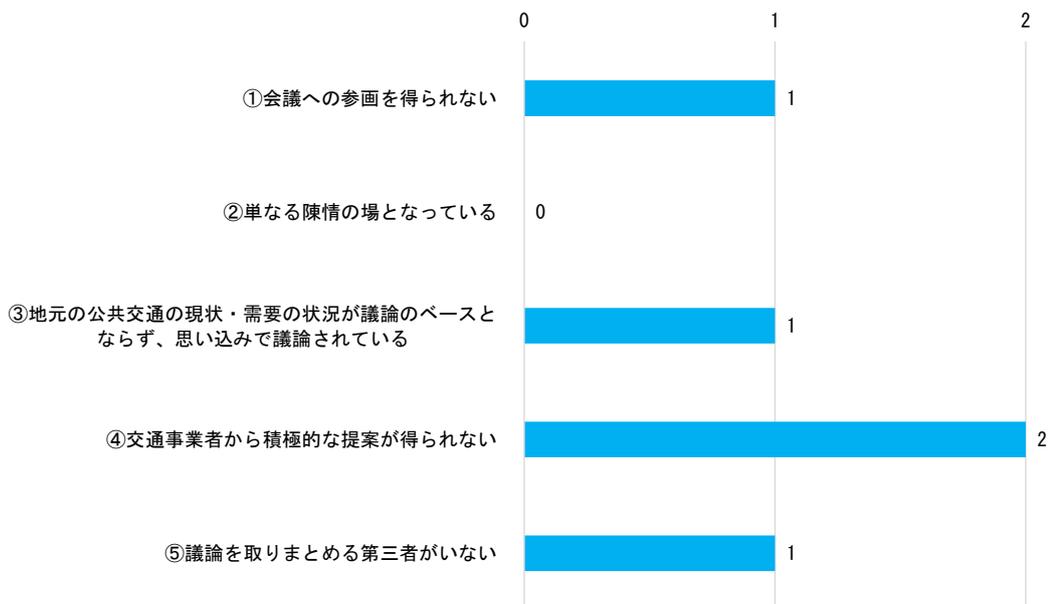
分類	記載内容(全て)
説明機会	<p>■個別の事案について、地元の代表である町内会長等へ説明を行う。既存の路線バスを維持するための国、県、市の財政負担について説明を行い、利用を促す。</p>
	<p>■自治会単位での説明会の実施。 別途公共交通の情報誌を作成・回覧し、情報提供と利用促進を図る。</p>
	<p>■新規事業や制度の変更等を実施する場合、関連自治組織の代表者との協議、場合によっては自治会との会合設定と協議を通じ理解を得るようにしています。また、周知の点では、市広報誌、ホームページ、関連地区の町内会には必ず事前に回覧文書を発送する等を実施しています。</p>
	<p>■地域単位個別での地道な協議・説明</p>
参画機会	(記載無し)
広報	<p>■自治会単位での説明会の実施。 ■別途公共交通の情報誌を作成・回覧し、情報提供と利用促進を図る。</p>
	<p>■取り組みを周知するために、「公共交通かわら版」を発行している。</p>
	<p>■新規事業や制度の変更等を実施する場合、関連自治組織の代表者との協議、場合によっては自治会との会合設定と協議を通じ理解を得るようにしています。また、周知の点では、市広報誌、ホームページ、関連地区の町内会には必ず事前に回覧文書を発送する等を実施しています。</p>
	<p>■地域の公共交通の現状を住民に理解していただくため、地域の公共交通の利用状況等を広報紙で紹介するなどの取り組みを進めている。</p>
その他	(記載無し)

(4) 会議を円滑に運営できない理由

■107自治体のうち、5自治体が会議を円滑に運営出来ないことを課題と考えており、そのうち2自治体が「事業者からの積極的提案がない」と回答している。

(問 B3-6) B 3-1で③に回答した方に伺います。なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

●会議を円滑に運営できない理由 (複数回答、中国ブロック計)



※) 回答度数をグラフ化(Σn=5) なお、対象数が極めて少数のため、中国ブロック計の集計結果のみ示している。

5. 地域公共交通の取組みにおける情報収集

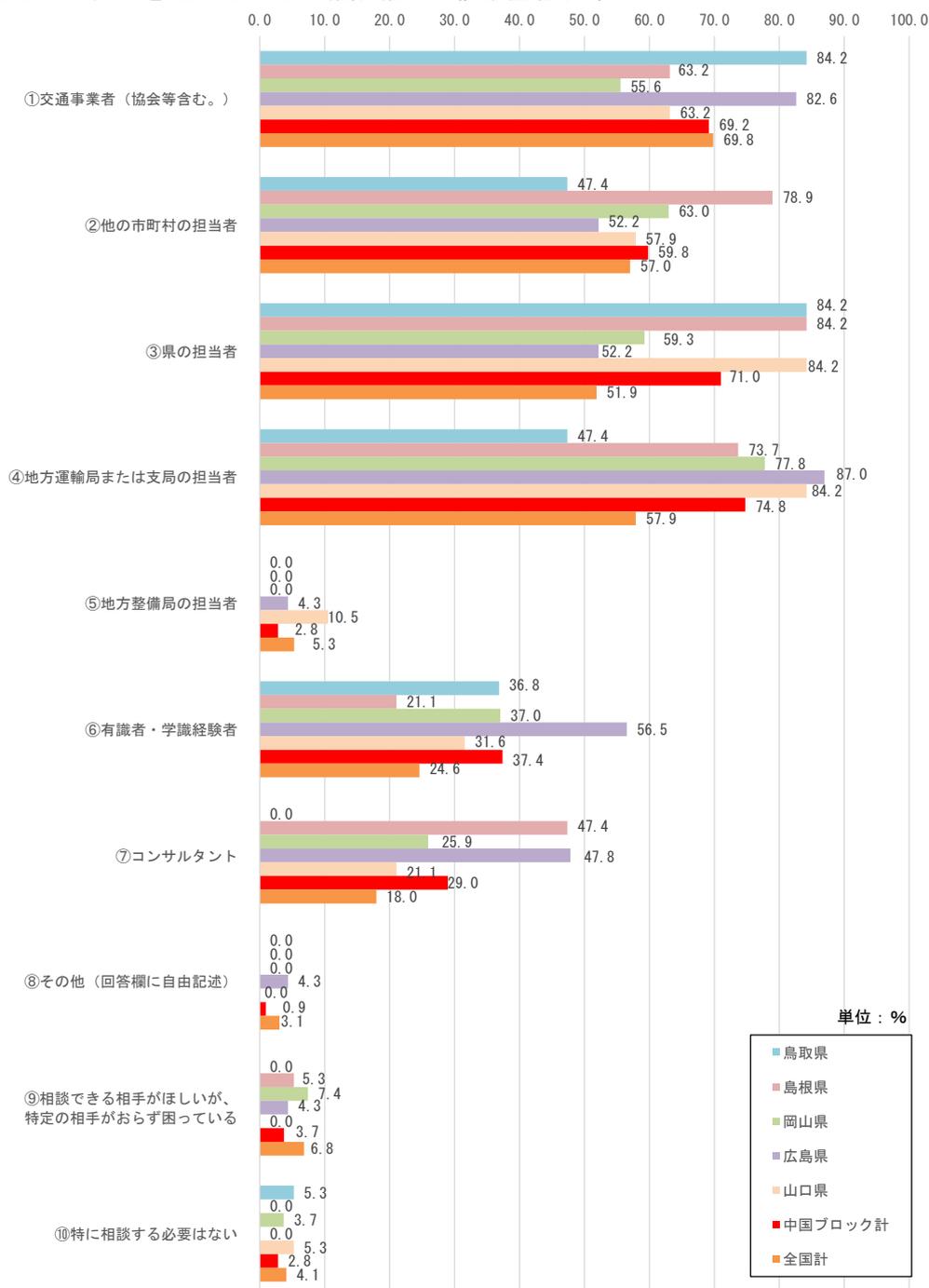
(1) 公共交通の取組みを進める上での相談相手

■中国ブロック計で見ると、「運輸局の担当者」が74.8%で最も高く、次いで「県の担当者」、「交通事業者」、「他の市町村担当者」と続く。

■「運輸局の担当者」は、人口規模の大きな自治体ほど割合が高くなる傾向がある。

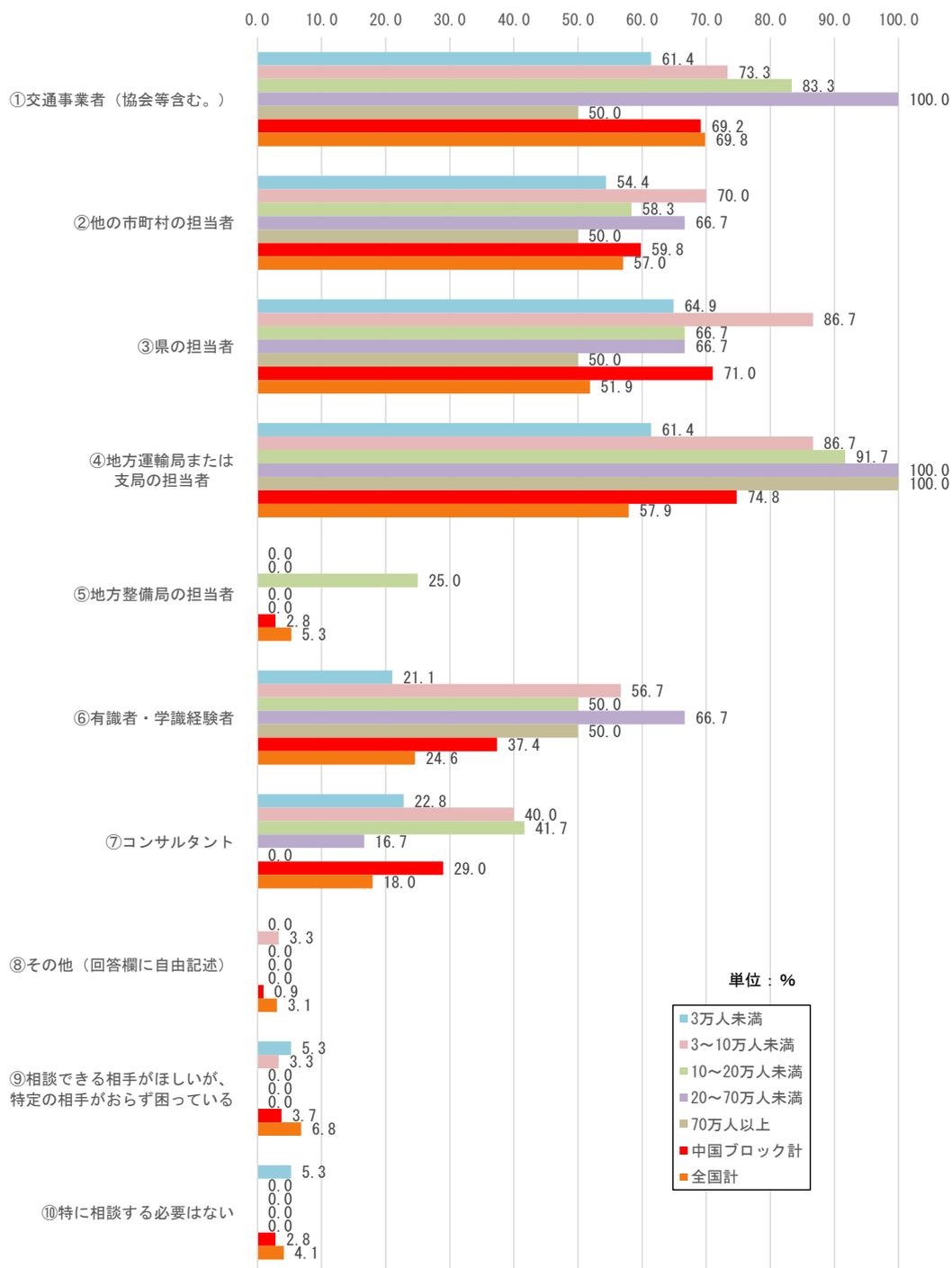
(問 B4) 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

●公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、県別）



※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数 (n=107) を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上での相談相手（複数回答、人口規模区分別）



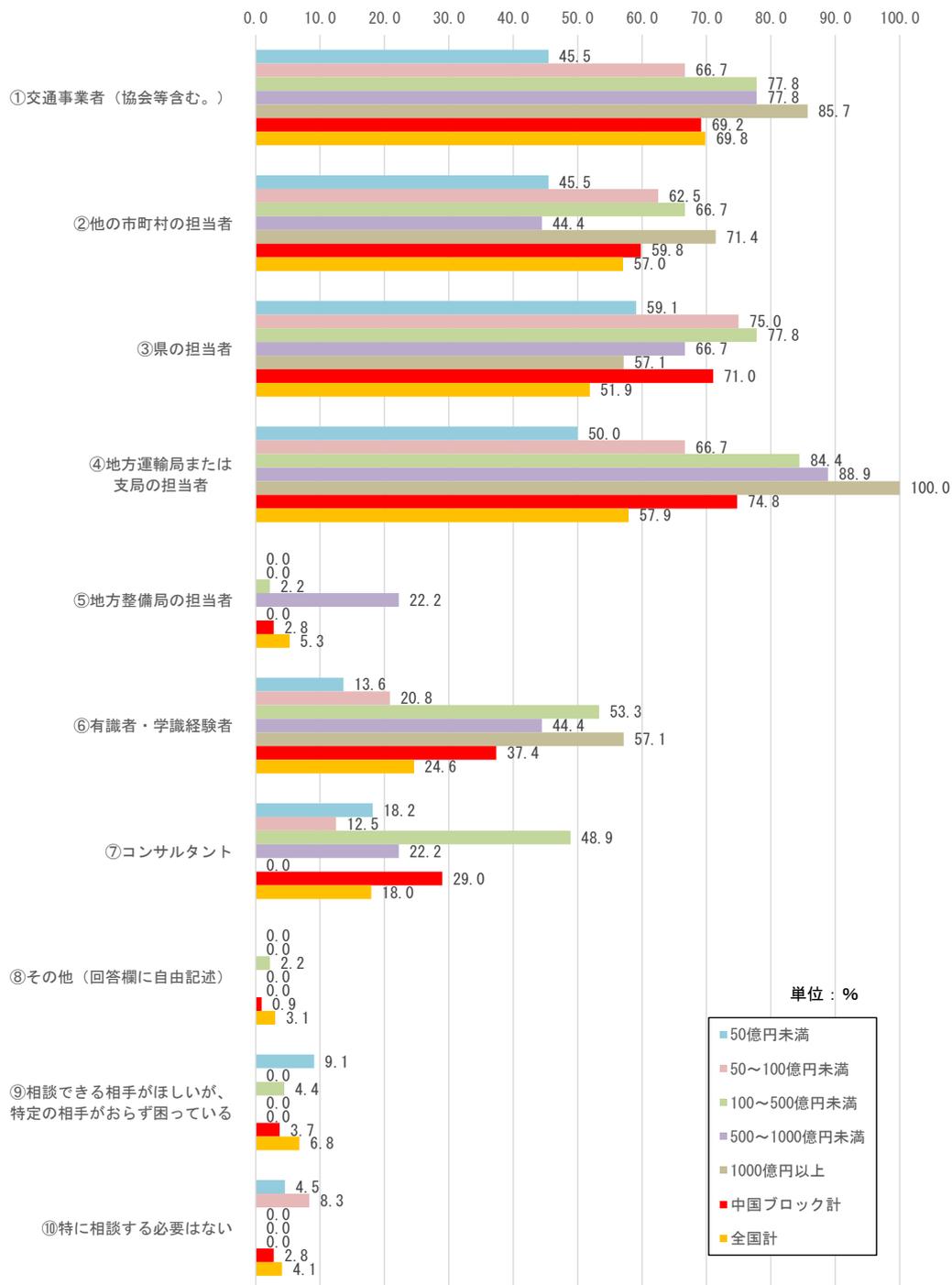
※) 上記選択率（%）は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

【公共交通の取組みを進める上での相談相手での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の相談相手

■ 「交通事業者」「運輸局の担当者」の選択率は、一般予算規模が大きくなるほど高くなっている。

● 公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 一般会計予算規模区分 (複数回答)

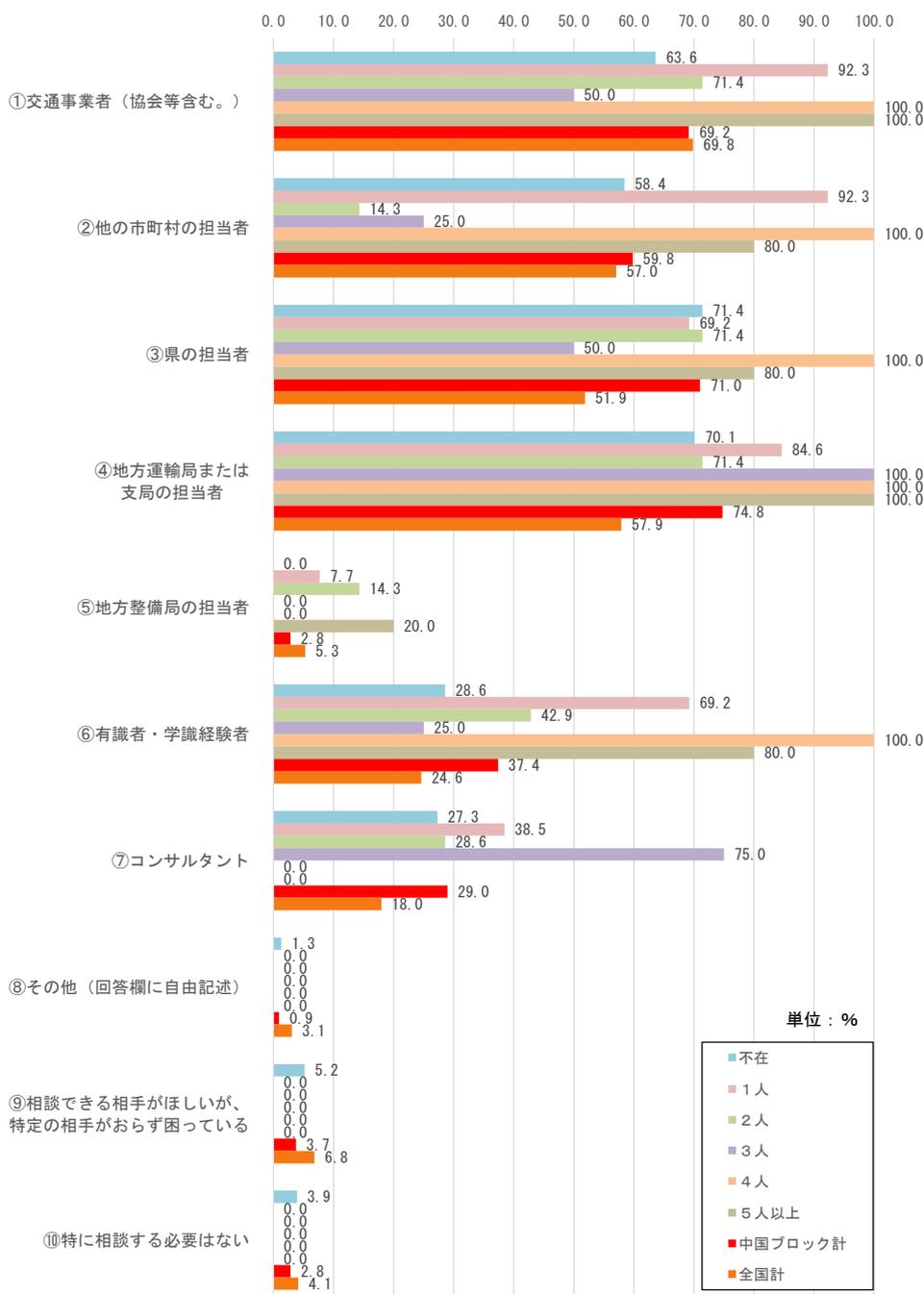


※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

b) 専任担当者比率別の相談相手

■ 専任担当者数が「不在」の場合では、「運輸局の担当者」「都道府県の担当者」「交通事業者」「他の市町村の担当者」へ相談している割合が高い。

● 公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 専任担当者数 (複数回答)



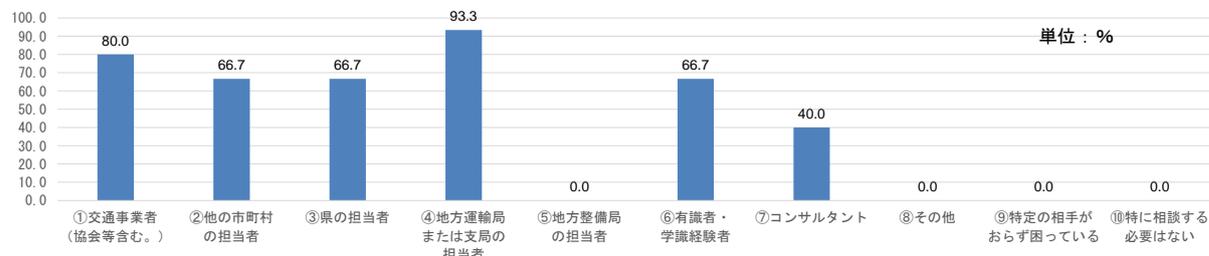
※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

c) 公共交通の取組み上の課題別の相談相手

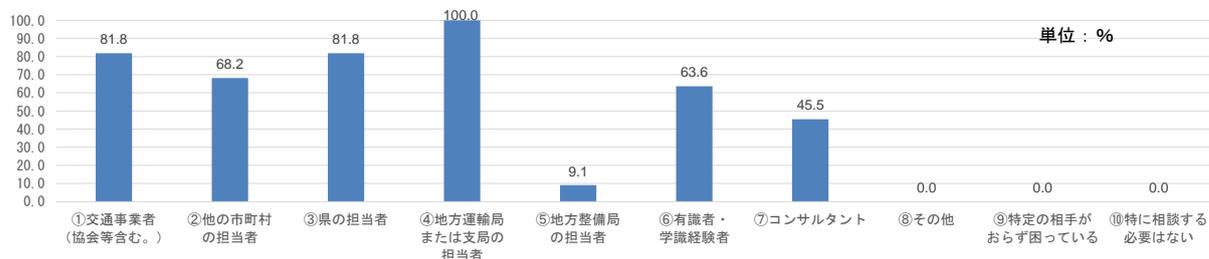
■いずれの場合も相談相手①～④の選択率が高いが、「交通事業者の協力が得られない」、「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」では、有識者やコンサルタントの割合も高い。

●公共交通の取組みを進める上での相談相手 × 公共交通の取組み上の課題（複数回答）

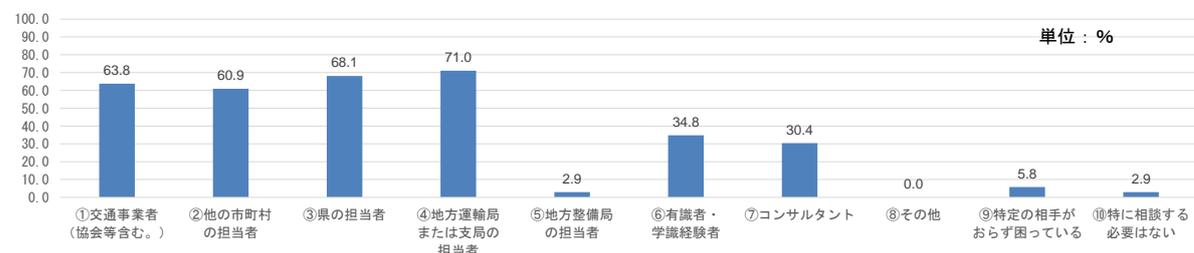
< 「交通事業者の協力が得られない」を選択した場合の相談相手 >



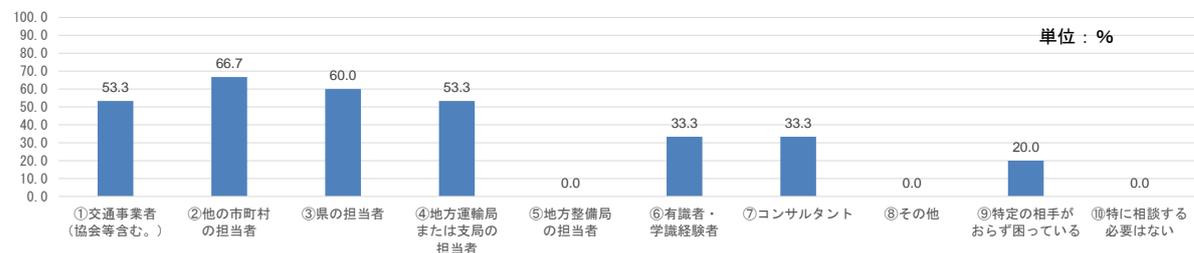
< 「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」を選択した場合の相談相手 >



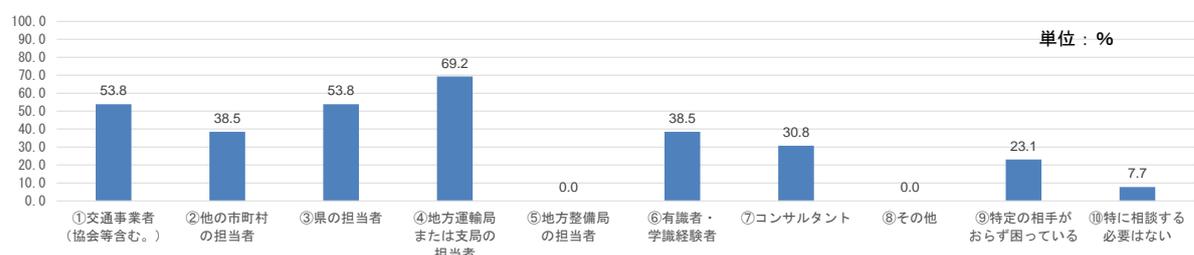
< 「専門部署がない、人材不足」を選択した場合の相談相手 >



< 「情報不足、相談相手の不在」を選択した場合の相談相手 >



< 「どのように取り組んでよいかわからない」を選択した場合の相談相手 >



(2) 公共交通の取組みを進める上での必要情報

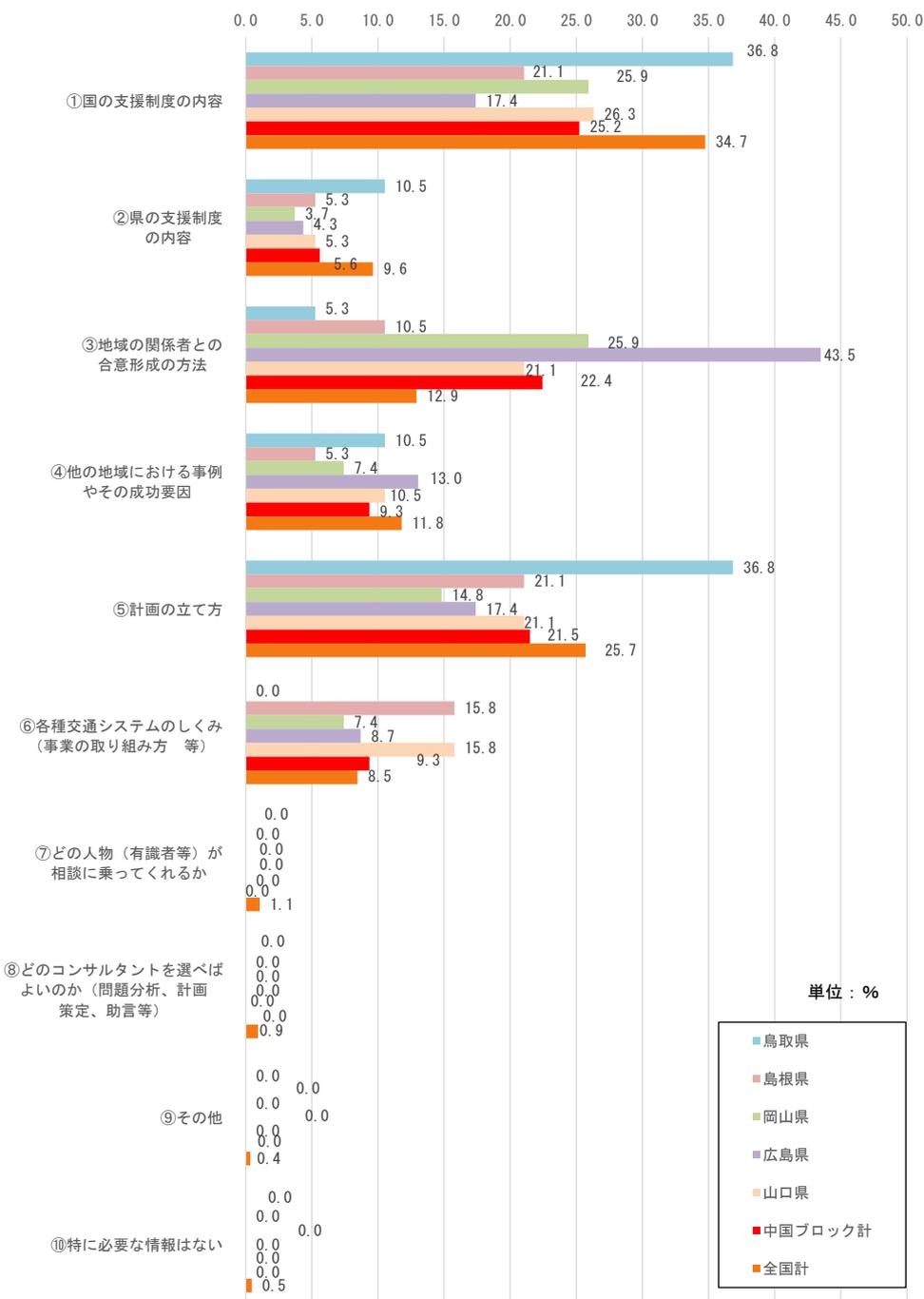
1) 特に重要な情報 (回答の◎)

■中国ブロック計で見ると、「国の支援制度」が最も高く25.2%、次いで「合意形成の方法」の22.4%となっている。

■必要な情報と人口規模との明瞭な関係性は見られない。

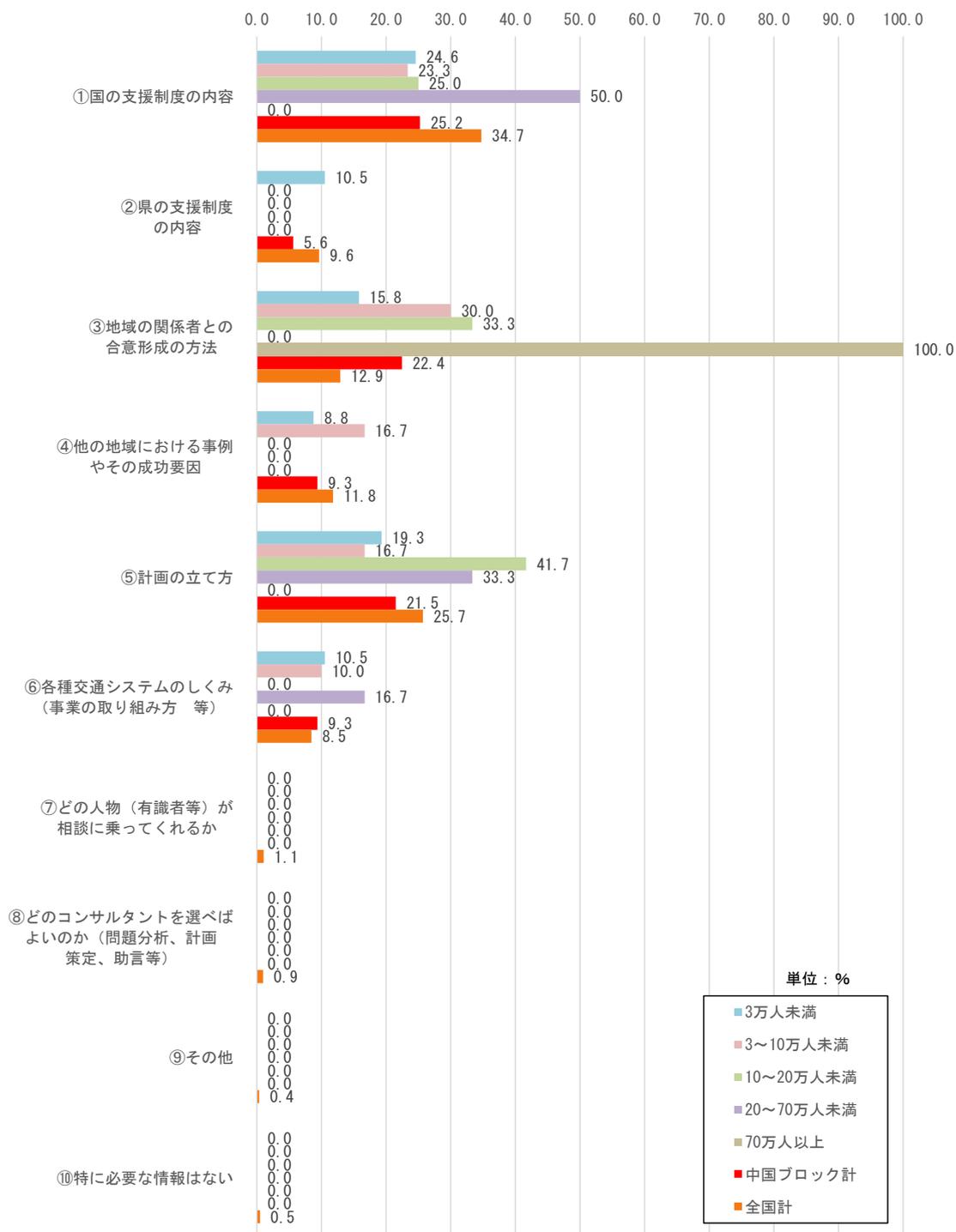
(問 B5) 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報 (複数回答、県別)



※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、人口規模区分別）



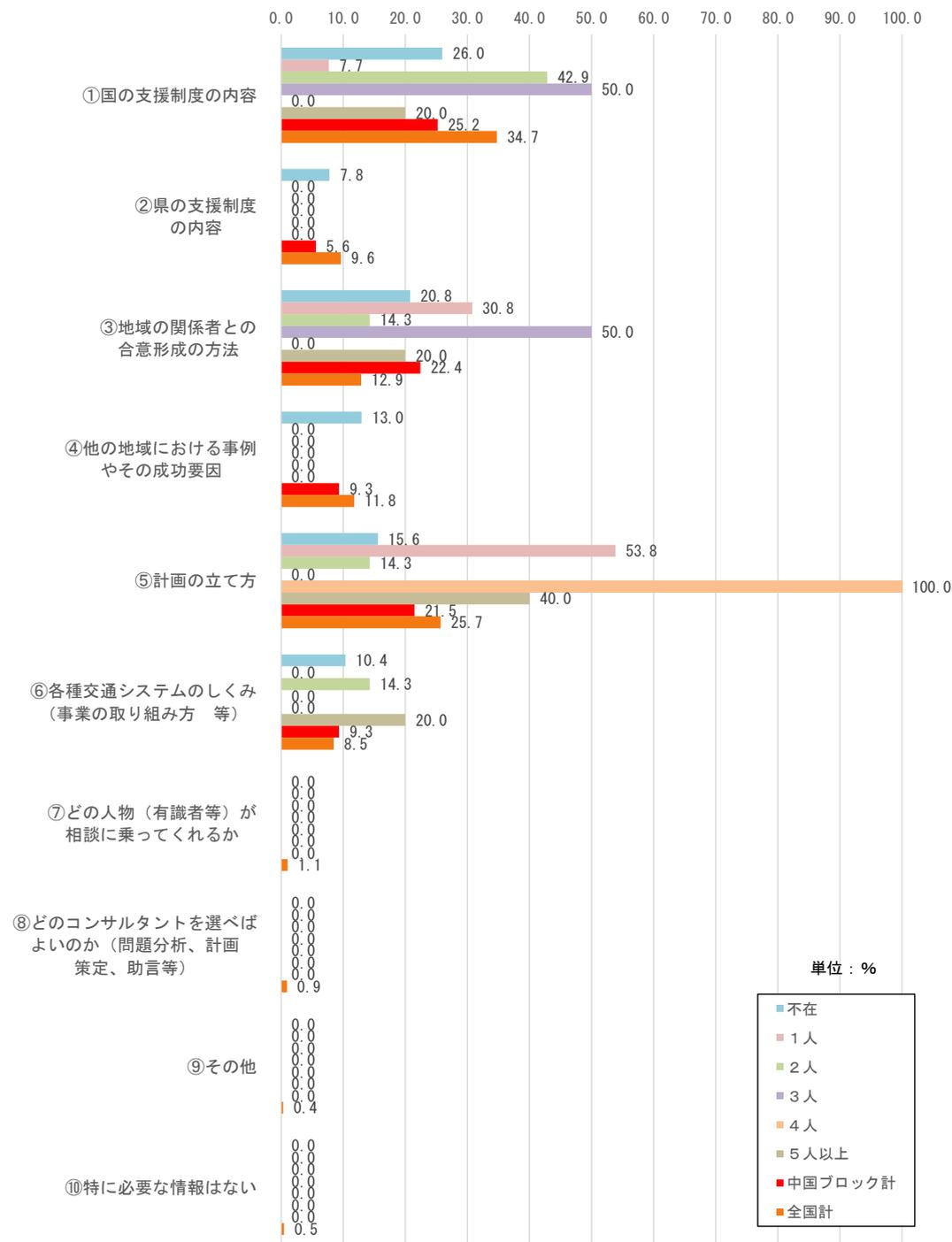
※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

【公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者比率別の最も重要な必要情報

■ 専任担当者数の違いにより必要とする情報が大きく異なるという傾向があるわけではない。

● 公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)



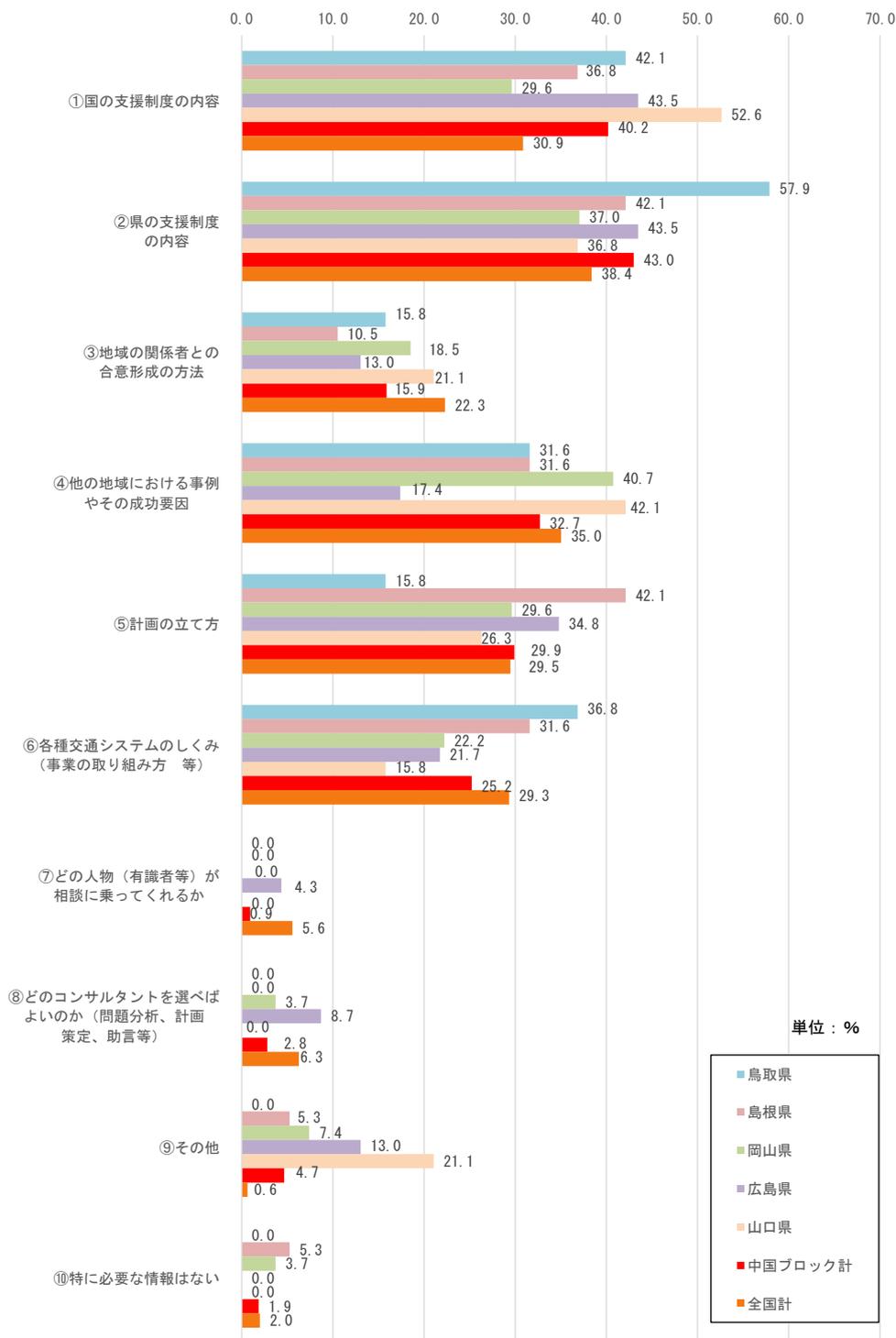
※1) 上記選択率(%)は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

2) 重要な情報（回答の○）

- 中国ブロック計で見ると、「都道府県の支援制度」が最も高く43.0%、次いで「国の支援制度の内容」の40.2%となっている。
- 人口規模別では、「他地域の事例や成功要因」で人口規模が大きくなるほど選択率が高まる傾向がある。

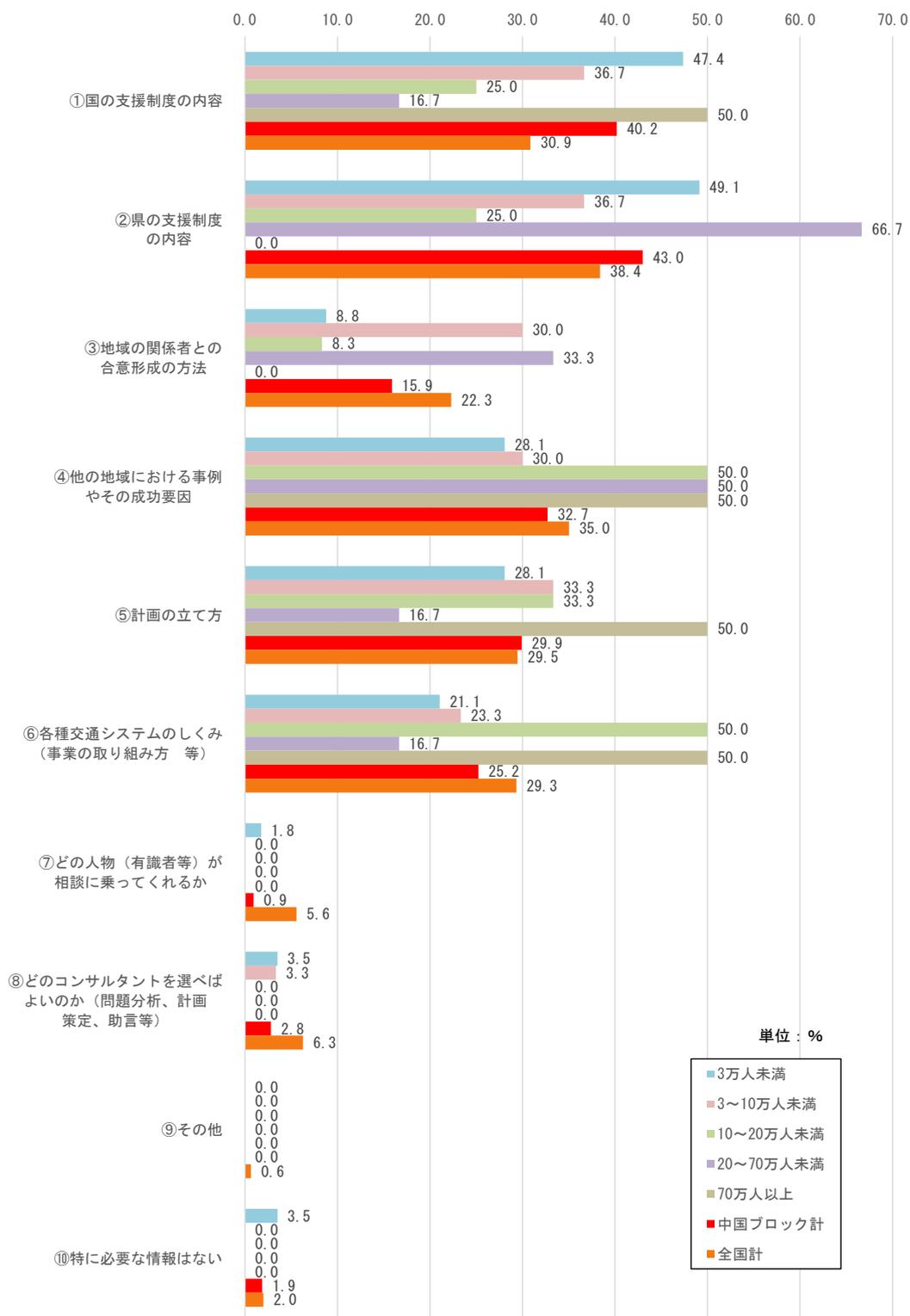
(問 B5) 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、県別）



※) 上記選択率(%)は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報（複数回答、人口規模区分別）



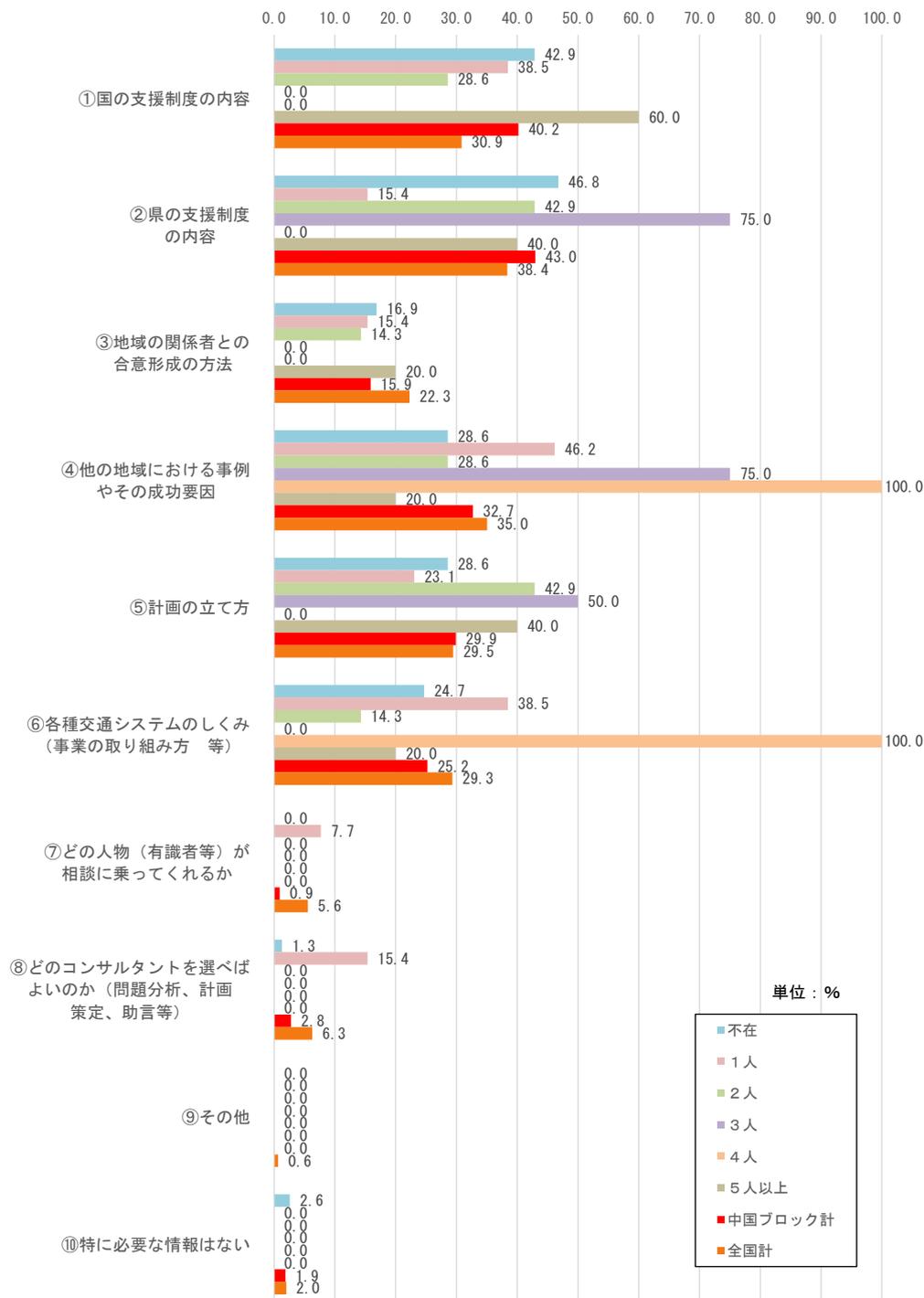
※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数 (n=107) を母数として算出。複数回答なので合計が 100% にならない場合がある。

【公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者比率別の重要な必要情報

■ 専任担当者数の違いにより必要とする情報が大きく異なるという傾向があるわけではない。

● 公共交通の取組みを進める上で重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)



※) 上記選択率(%)は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

3) 特に重要な情報（回答の◎）【市町村ごとの回答数を考慮した重み付き集計】

- 中国ブロック計で見ると、「国の支援制度」が最も高く25.2%、次いで「合意形成の方法」の22.0%となっている。（重み無しの場合と同順位）
- 人口規模別では、「国の支援制度」「合意形成の方法」ともに、人口規模との明瞭な関係性は見られない。（やや異なるが概ね重み無しの場合と同傾向）

（問 B5） 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

●集計条件について

本来、問 B5 は「最も重要な情報」として◎を一つだけ回答するものであるが、市町村によっては、複数の◎を回答したケースが存在した。



複数の◎を回答したケースをそのまま集計すると、複数回答市町村の重みが増してしまうことから、本集計では「各市町村の回答の重みは等しい」との条件を付加するものとした。



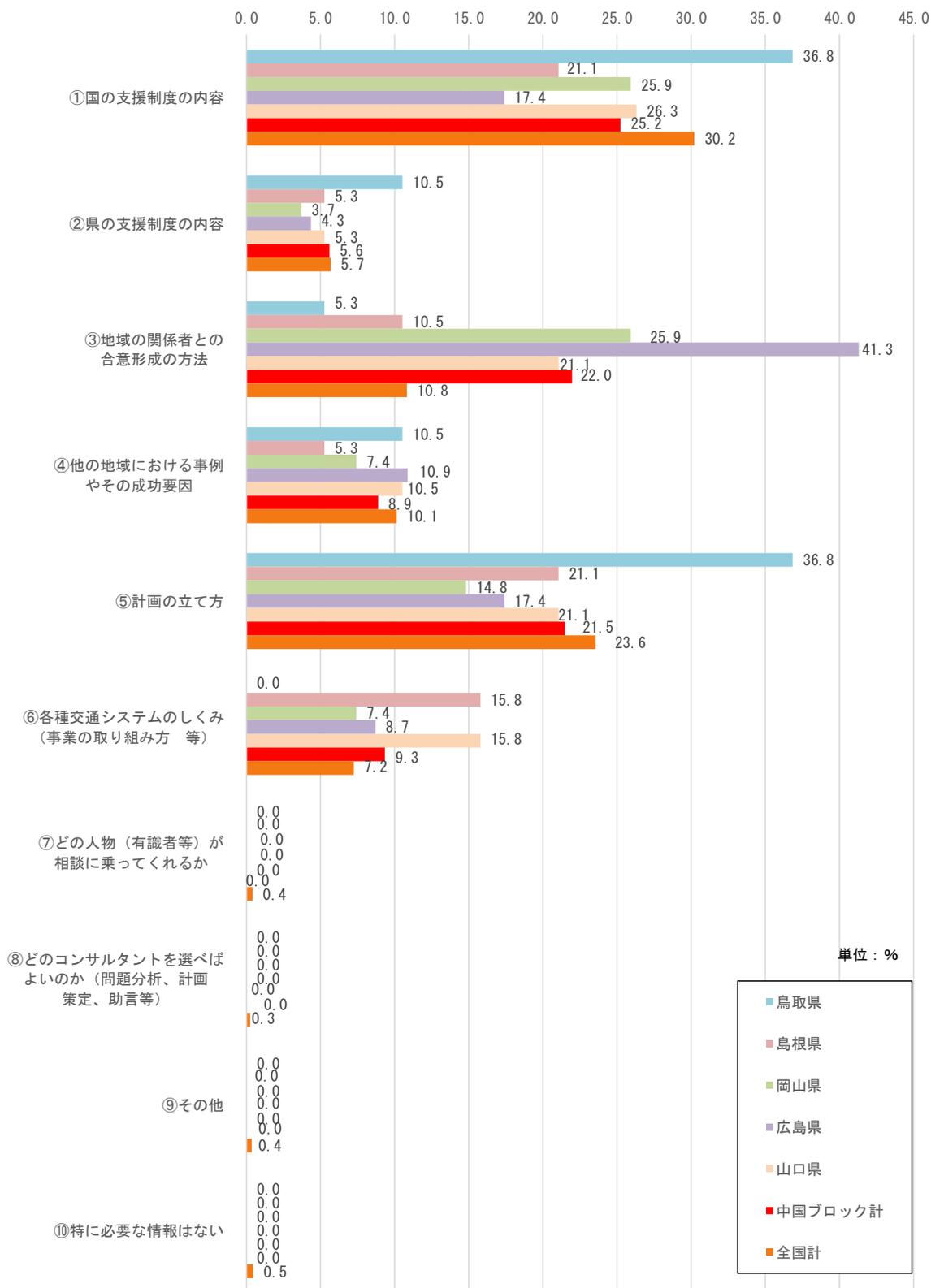
【具体的な集計方法】

「1 / 市町村あたりの◎の合計数」を集計対象とする。

- 例 1) ○○市が◎を 4 個回答していた→回答カテゴリについて 0.25 の重みで集計
- 例 2) ○○町が◎を 1 個回答していた→回答カテゴリについて 1.00 の重みで集計
- 例 3) ○○村が◎を 2 個回答していた→回答カテゴリについて 0.50 の重みで集計

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、県別）

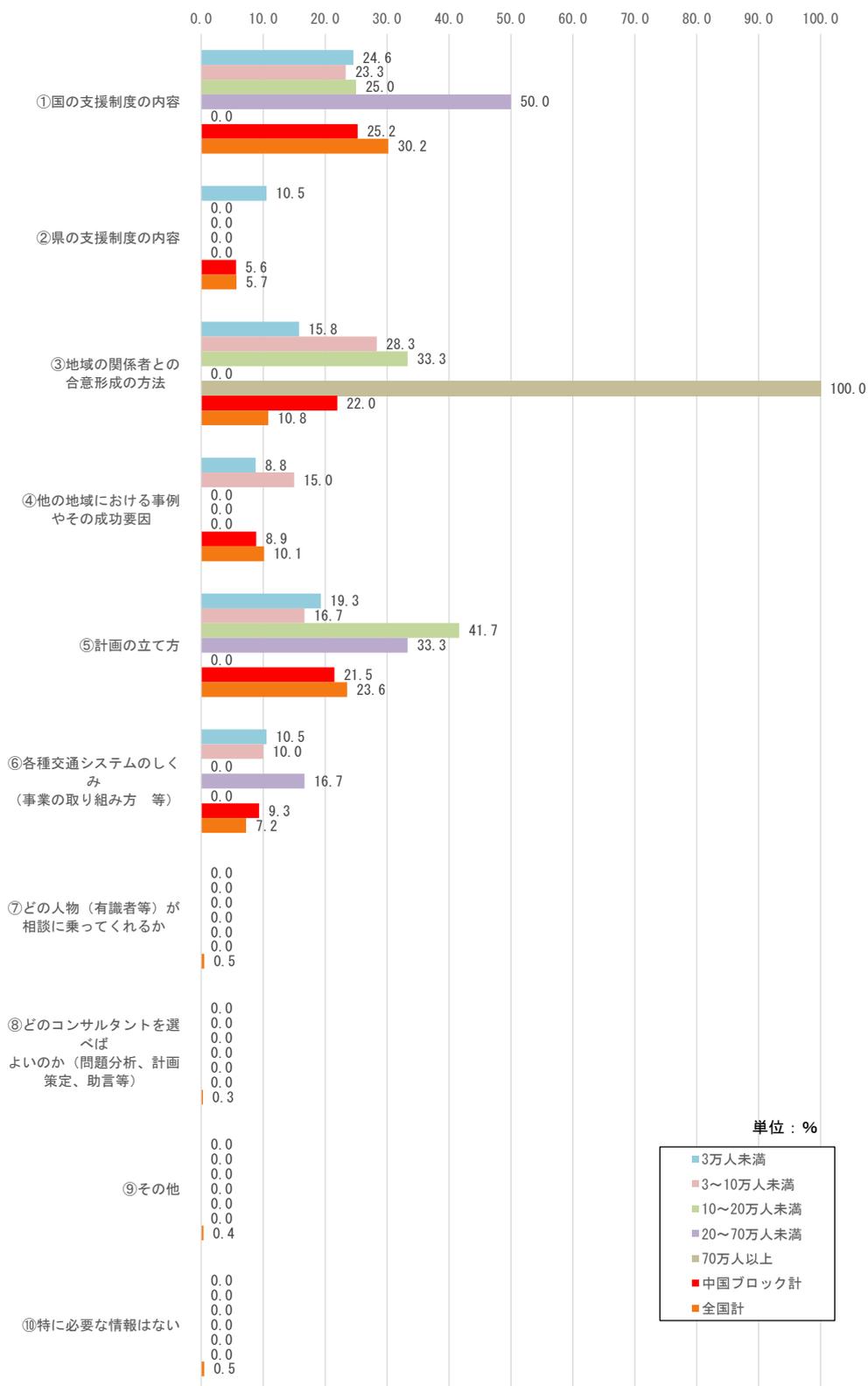
【重み付き集計】



※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

●公共交通の取組みを進める上で特に重要な必要情報（複数回答、人口規模区分別）

【重み付き集計】



※) 上記選択率 (%) は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が 100%にならない場合がある。

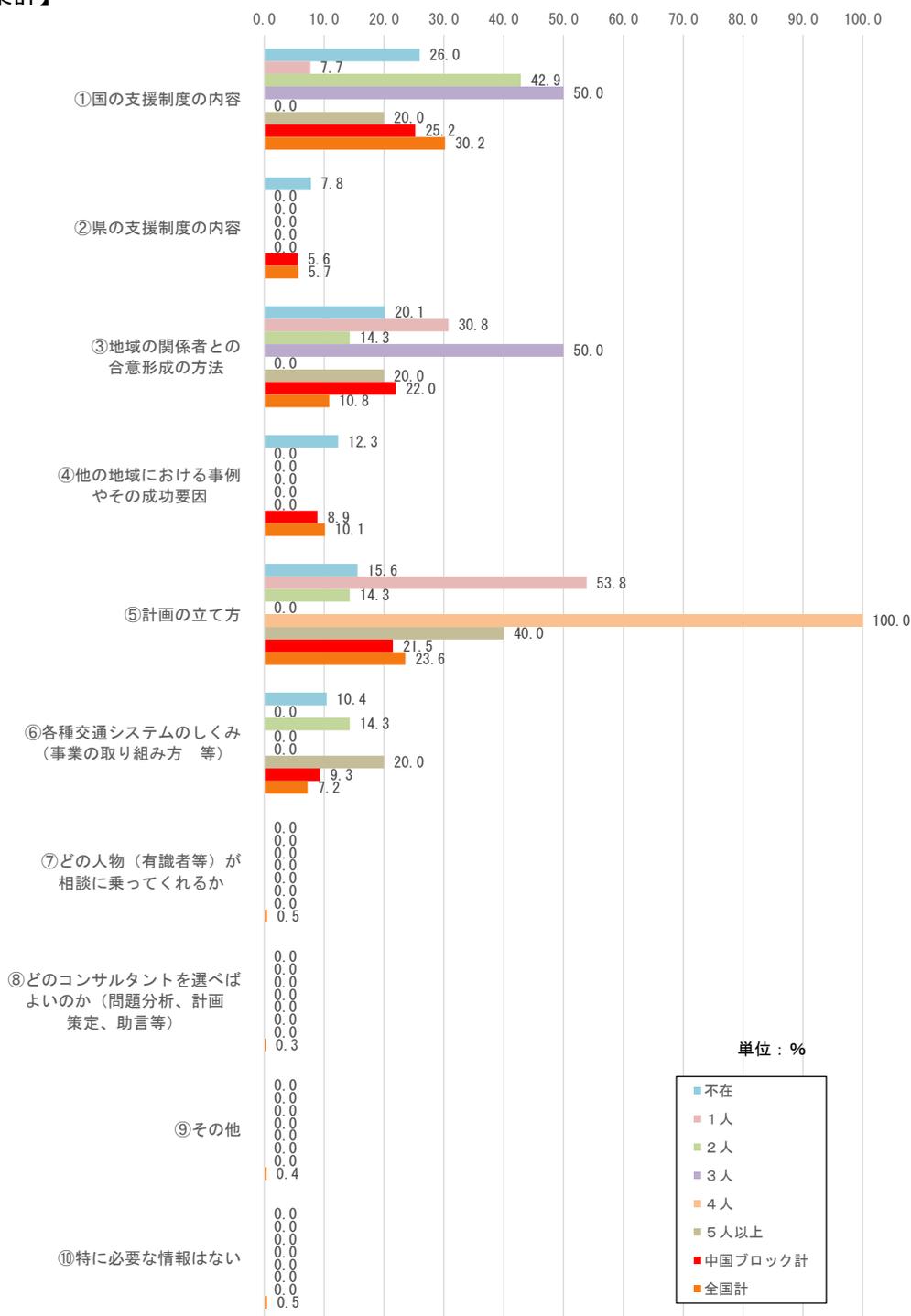
【公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報での設問間クロス】

a) 専任担当者数別の最も重要な必要情報

■ 専任担当者が不在の場合では「国の支援制度」の割合が高い。

● 公共交通の取組みを進める上で最も重要な必要情報 × 専任担当者数 (複数回答)

【重み付き集計】



※1) 上記選択率(%)は、回答全市町村数(n=107)を母数として算出。複数回答なので合計が100%にならない場合がある。

6. 交通に関する計画や方針の策定状況

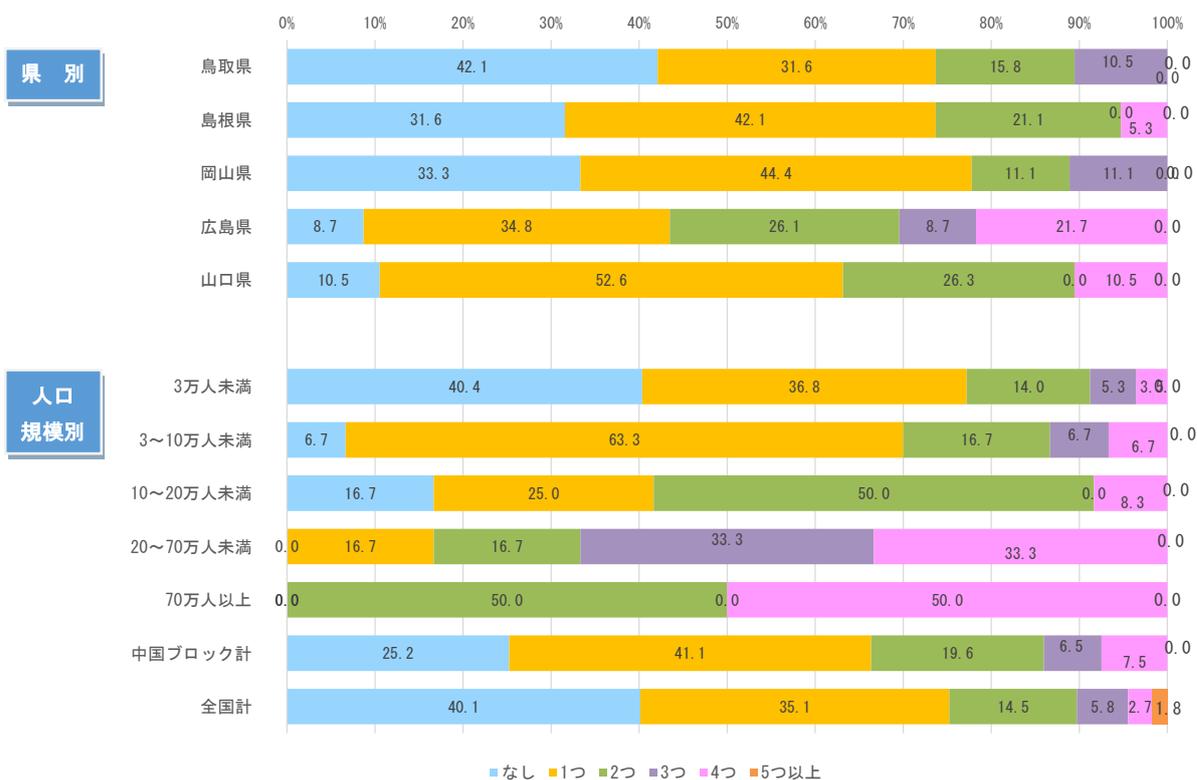
(1) 計画や指針の策定数

- およそ1/4の市町村において交通に関する計画や指針を策定していない。
- 人口規模が3万人未満の場合では、4割以上の市町村が計画等を策定していない。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

●交通に関する計画や指針の策定数

単位：%



※) 上記、構成比 (%) は、アンケートを回収した市町村数(n=107)を母数として算出したものである。
 なお、回答の無かった市町村に関しては、計画数を「なし」として集計している。

●県別、計画数別の回答市町村数

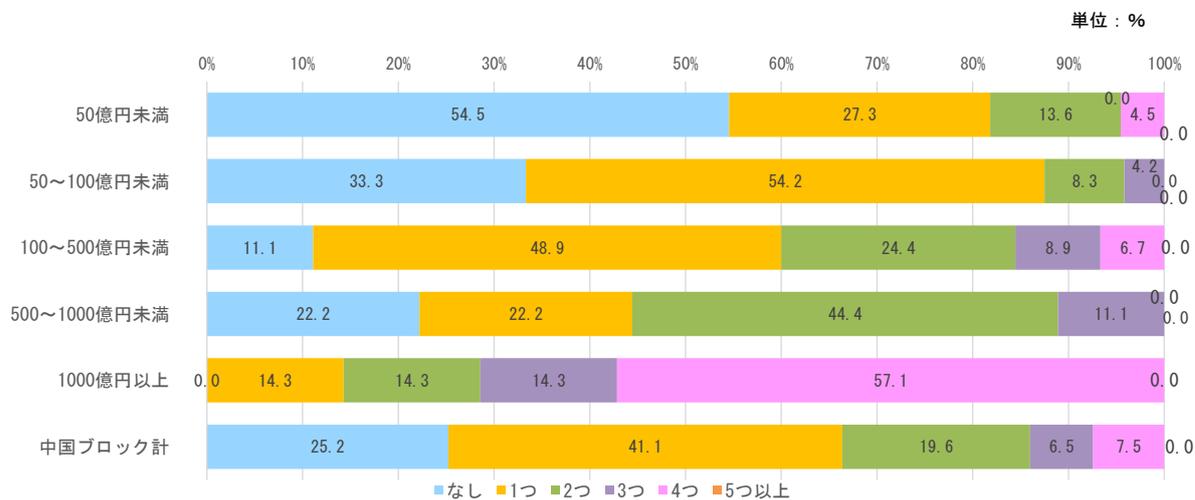
県別	計画数						小計	合計
	なし	1つ	2つ	3つ	4つ	5つ以上		
鳥取県	8	6	3	2	0	0	11	19
島根県	6	8	4	0	1	0	13	19
岡山県	9	12	3	3	0	0	18	27
広島県	2	8	6	2	5	0	21	23
山口県	2	10	5	0	2	0	17	19
中国ブロック計	27	44	21	7	8	0	80	107

【交通に関する計画や指針の策定数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の交通に関する計画や指針の策定数

■ 一般予算会計規模が500億円未満の自治体では、一般会計予算規模が小さいほど、計画等を策定していない割合が高くなる傾向がある。

● 交通に関する計画や指針の策定数 × 一般会計予算規模区分



※) 上記、構成比 (%) は、アンケートを回収した市町村数(n=107)を母数として算出したものである。

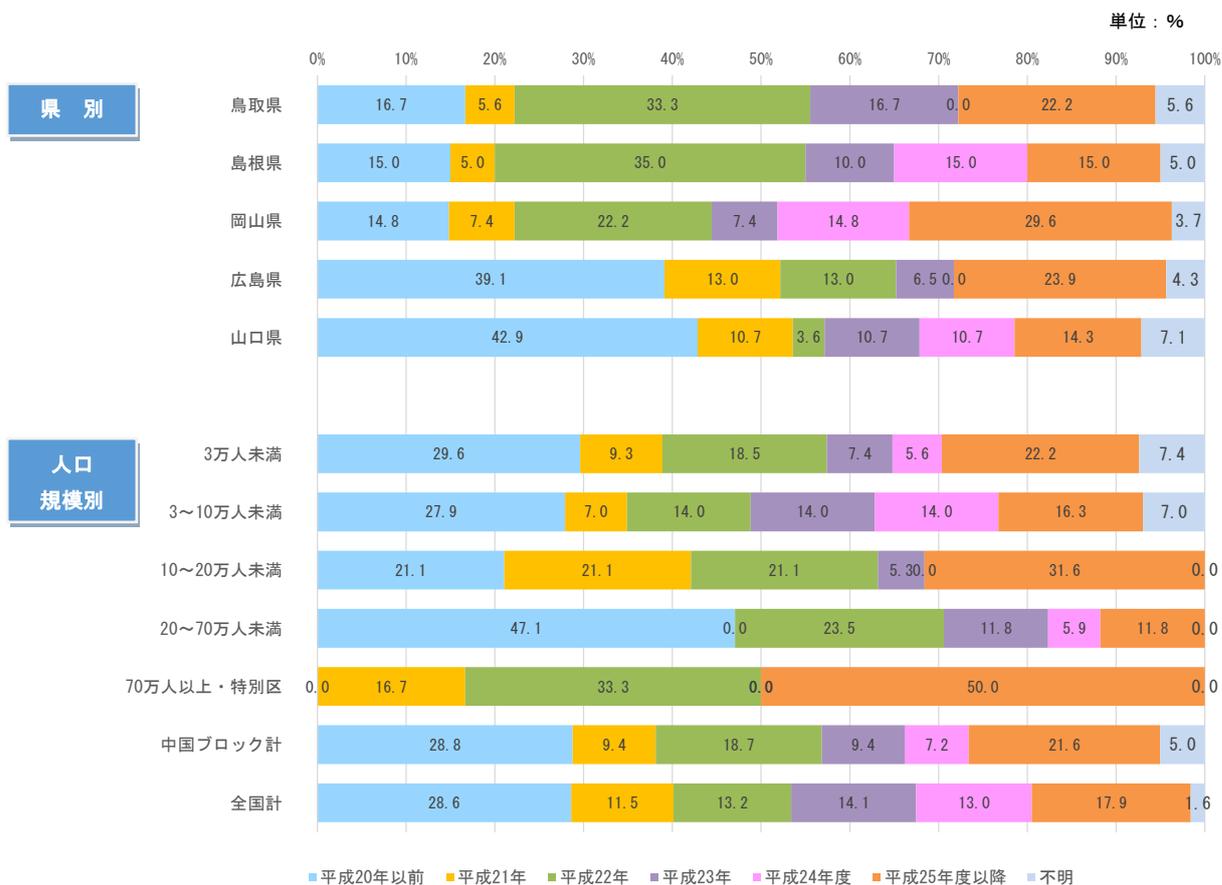
なお、回答の無かった市町村に関しては、計画数を「なし」として集計している。

(2) 計画や指針の策定年度

- 平成20年以前に策定された計画は3割弱にとどまり、新規策定・見直しを含め、平成21年以降に計画の策定が進んでいることがわかる。
- 人口規模との明瞭な関係性はみられない。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定年度)

●交通に関する計画や指針の策定年度



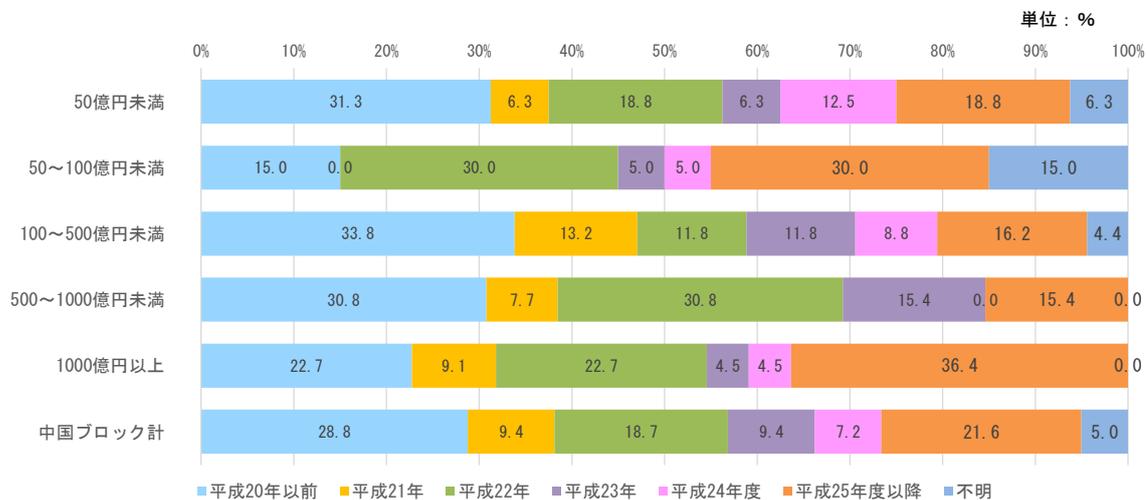
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=139)を母数として算出したものである。

【交通に関する計画や指針の策定年度での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区別の交通に関する計画や指針の策定年度

■ 一般会計予算規模との明瞭な関係性はみられない。

● 交通に関する計画や指針の策定年度 × 一般会計予算規模区分



※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=139)を母数として算出したものである。

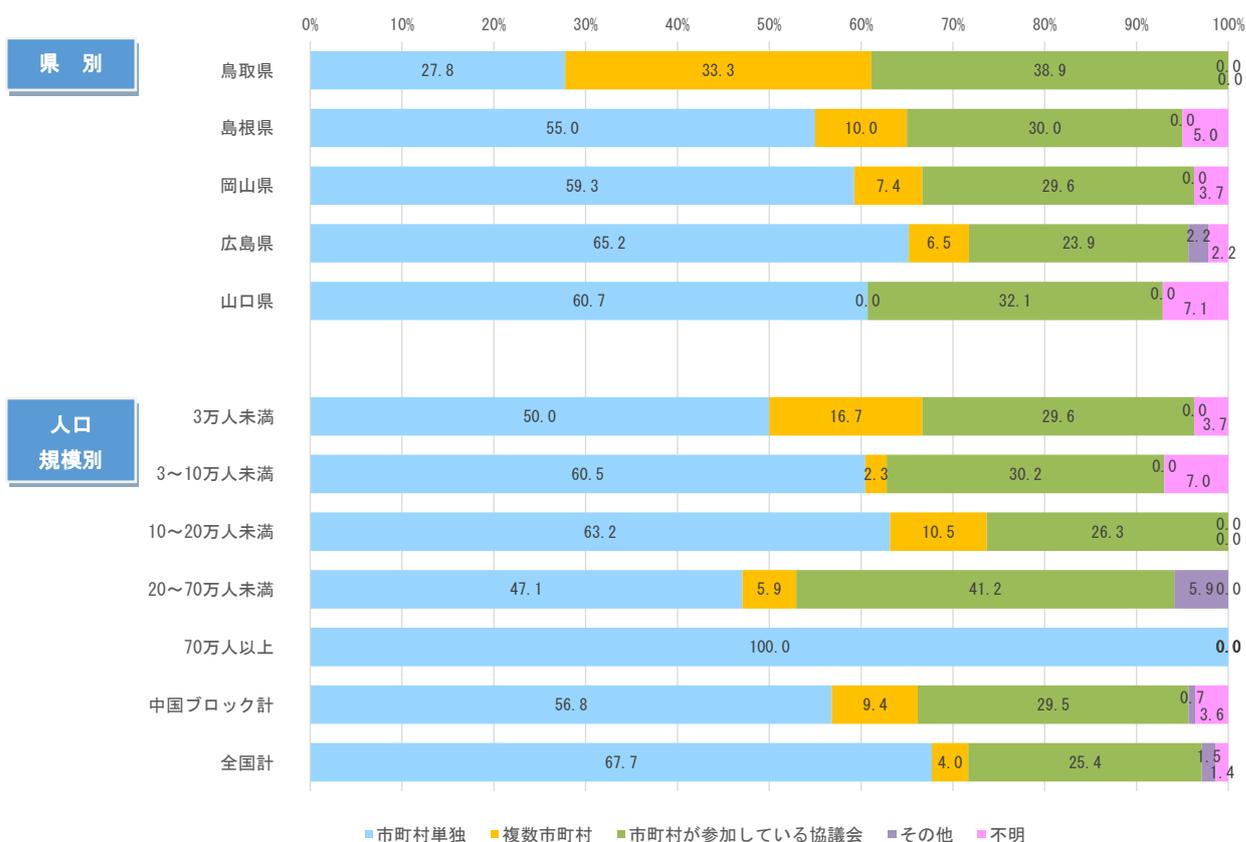
(3) 計画や指針の策定主体

- およそ6割弱の計画は、単独の市町村が主体となって策定している。
- 鳥取県では、「複数市町村」で策定している計画の割合が、他県に比べ高くなっている。
- 20万人未満の市町村では、人口規模が小さくなるほど「市町村単独」の割合が低くなり、「複数市町村」や「協議会」が主体となって策定した計画の割合が高い傾向がある。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定主体)

●交通に関する計画や指針の策定主体

単位：%



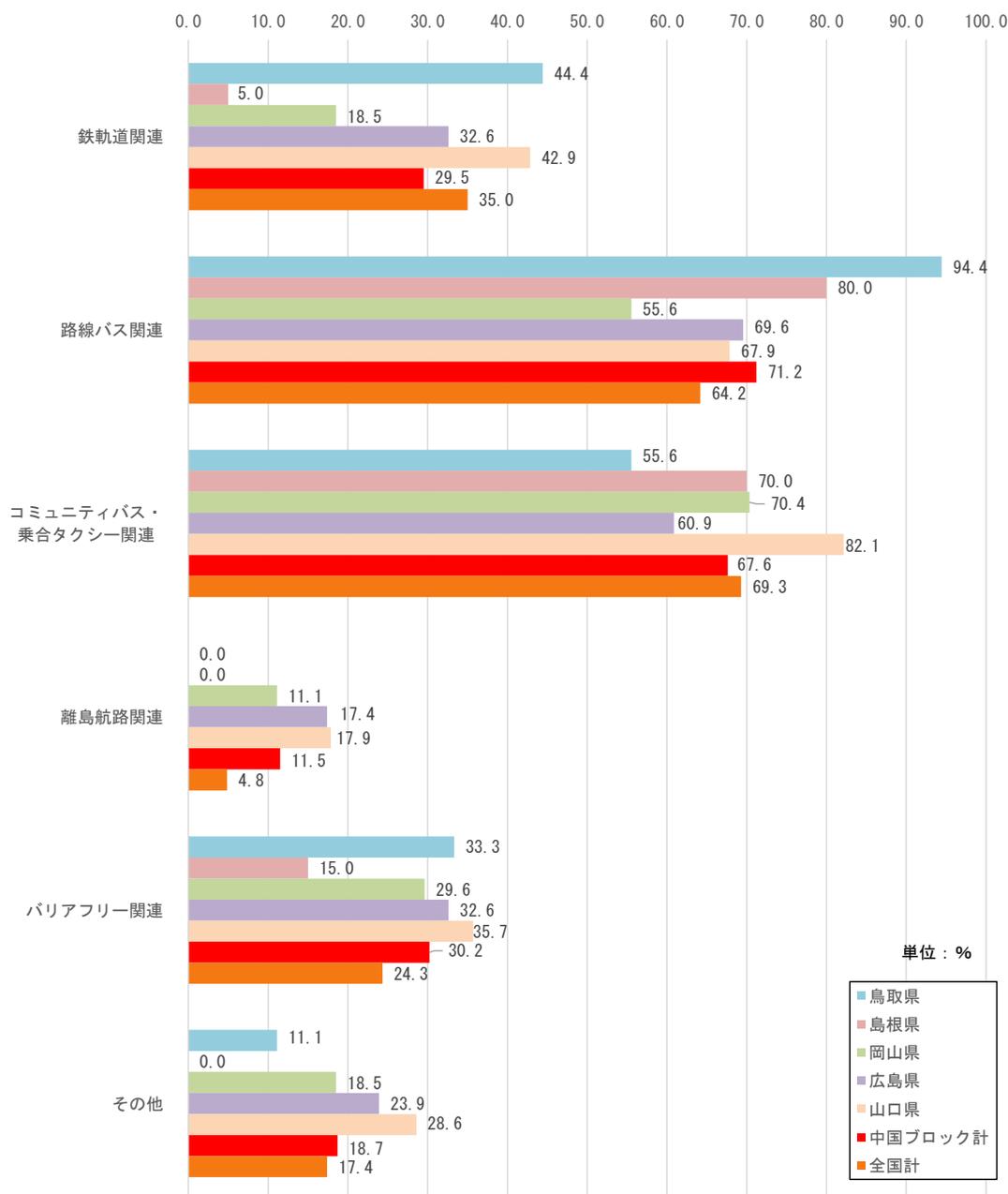
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全計画数(n=139)を母数として算出したものである。

(4) 計画や指針の策定内容

- 中国ブロック計で見ると、「路線バス関連」が71.2%で最も高く、次いで「コミュニティバス・乗合タクシー関連」の67.6%となっている。
- 人口規模別では、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」及び「路線バス関連」の項目で、人口規模に関わらず高くなっている。

(問 B6) 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。(策定内容)

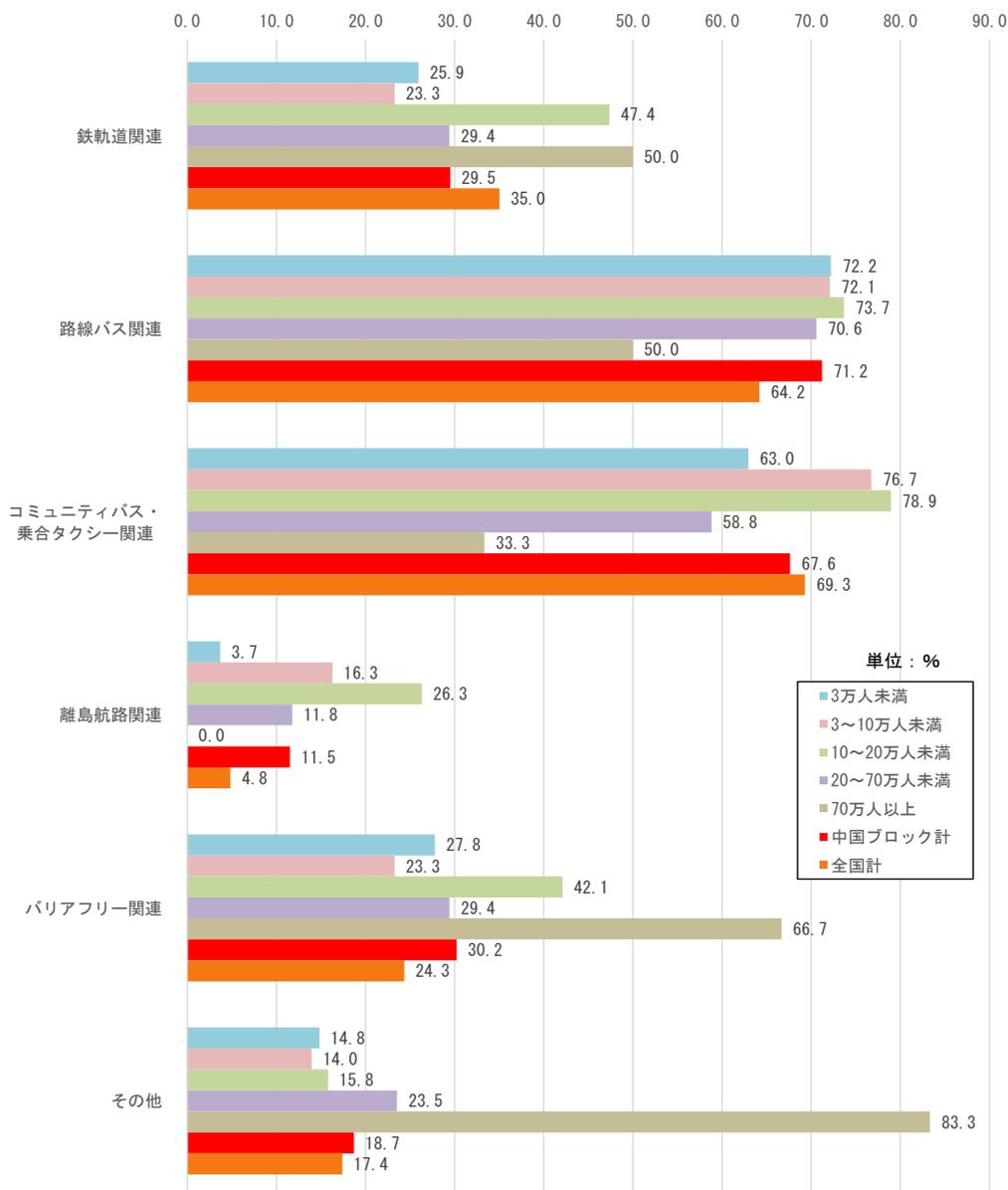
●交通に関する計画や指針の策定内容（複数回答、県別）



※) 上記、選択率 (%) は、回答のあった全計画数 (n=139) を母数として算出したものである。

複数回答項目であるため、項目ごとの合計は 100%にならない場合がある。

●交通に関する計画や指針の策定内容（複数回答、人口規模区分別）



※) 上記、選択率（%）は、回答のあった全計画数(n=139)を母数として算出したものである。

複数回答項目であるため、項目ごとの合計は100%にならない場合がある。

7. 陸上交通の運行支援の状況

(1) 運行支援対象の事業者数

- 3万人未満の、比較的人口規模の小さな市町村からの回答が37.0%を占める。
 - 概ね4分の3の事業者が、一般会計予算規模500億円以下の自治体からの回答である。
- ※) 上記割合は、市町村から回答のあった事業者数(n=387)を母数とした値である。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者名をお答えください。

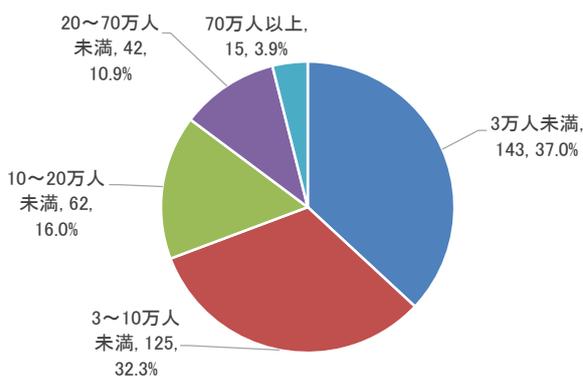
●回答市町村数と運行支援対象の事業者数（都道府県別）

県名	回答市町村数	回答事業者数
鳥取県	18	40
島根県	19	64
岡山県	25	93
広島県	23	126
山口県	19	64
中国ブロック計	104	387

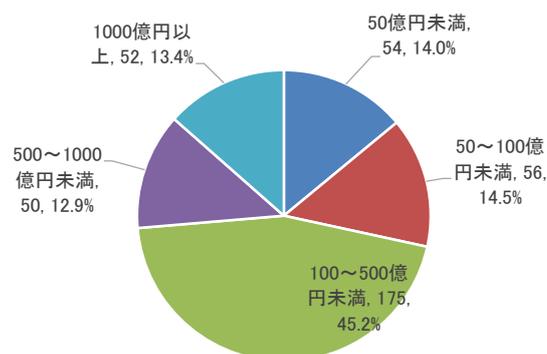
※) 事業者数について
本問においては、「複数の自治体が同一の事業者を対象とした回答をしているケース」がある。このため、事業者数は、「同一事業者の複数カウントを含んだ延べ数」となっている。

●運行支援対象の事業者数（人口規模区分別、一般会計予算規模区分別）

人口規模区分別 (n=387:事業者数)



一般会計予算規模区分別 (n=387:事業者数)

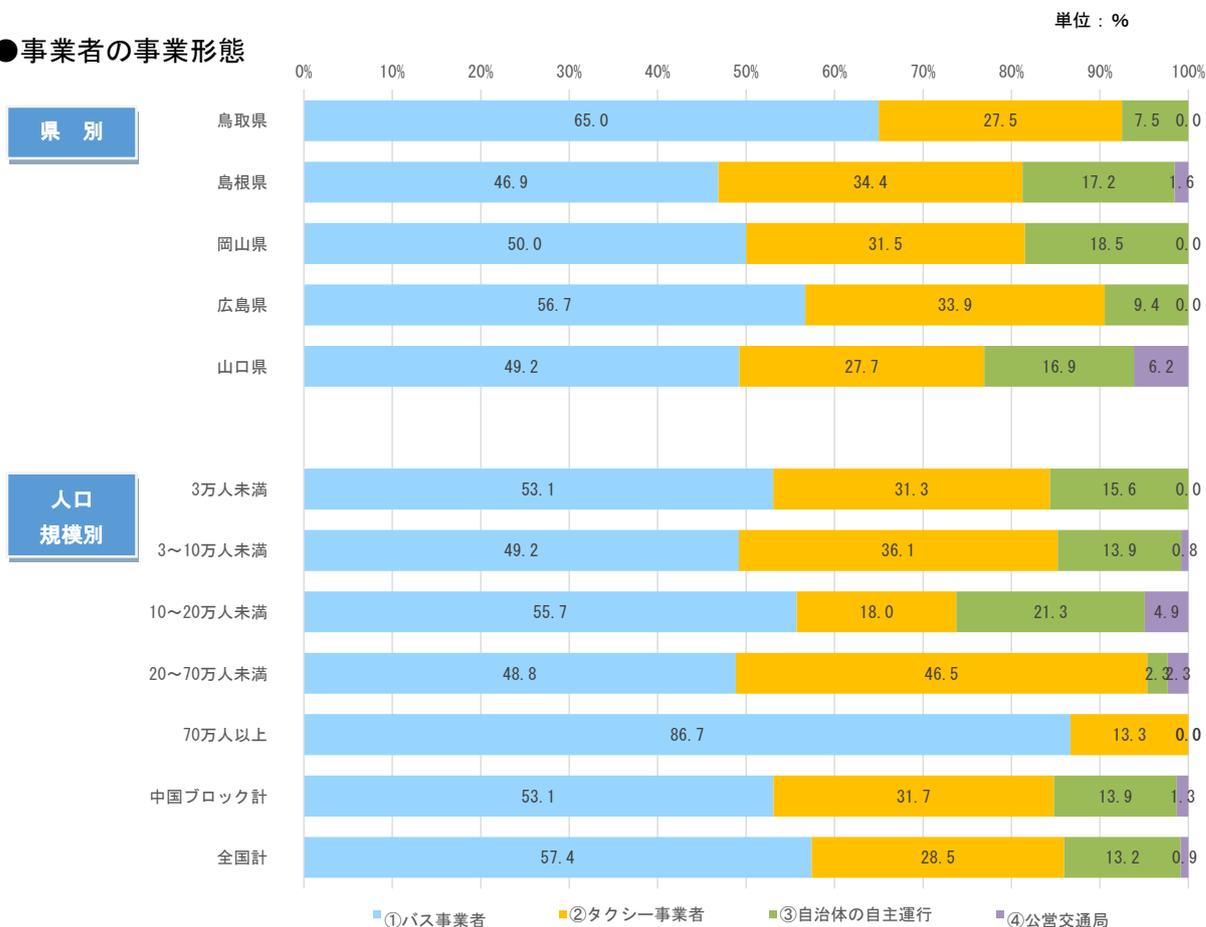


(2) 事業者の事業形態

- 半数以上はバス事業者となっているが、タクシー事業者もおよそ3割程度を占めている。
- 人口規模別では、「70万人以上」で「バス事業者」が86.7%と高い値となっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局

●事業者の事業形態



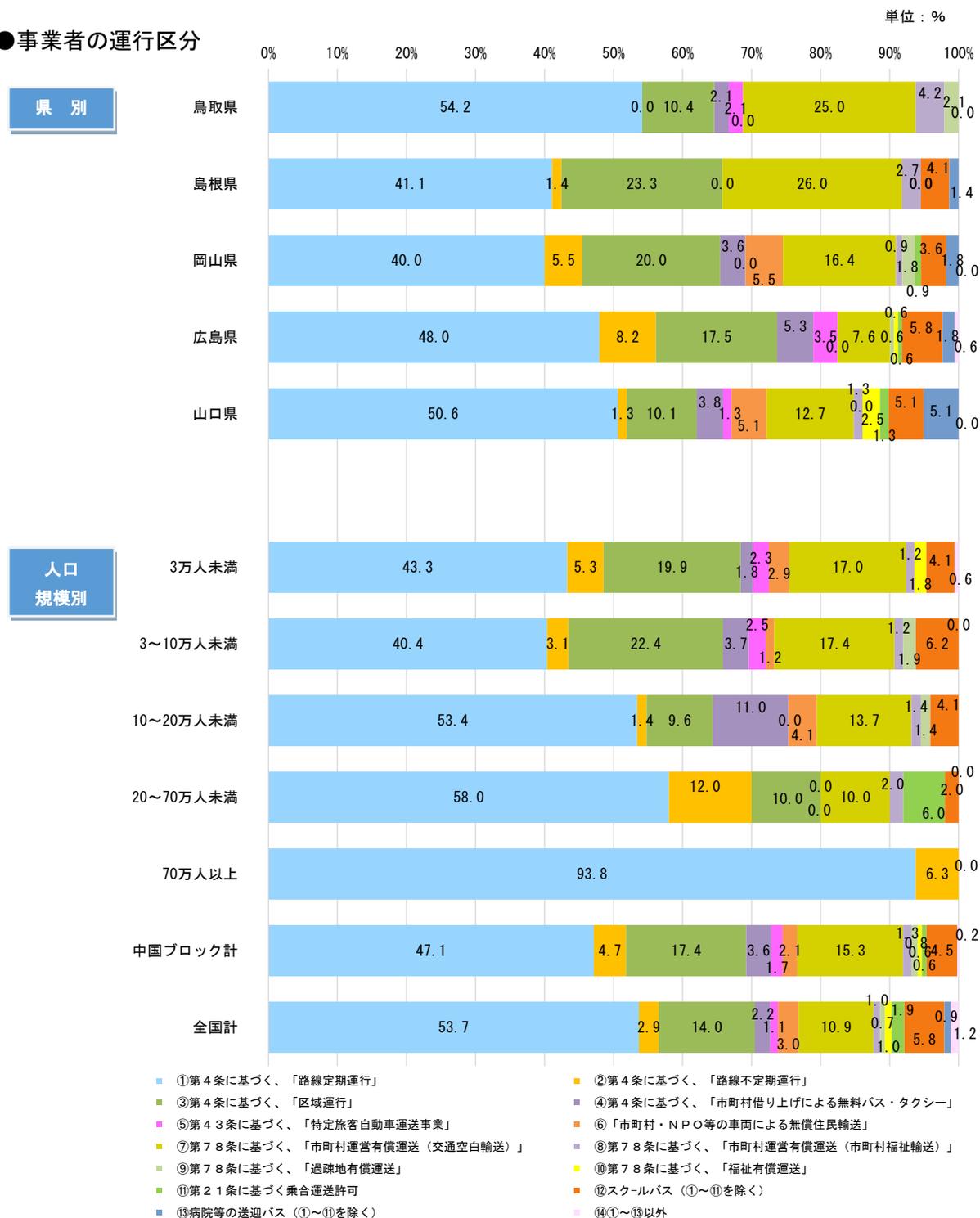
※) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全事業者数 (n=388) を母数として算出したものである。

(3) 事業者の運行区分

- 全体の半数以上の事業者が「運送法第4条 路線定期運行」となっているが、「運送法第4条 区域運行」、「運送法第78条 市町村有償運送」も一定程度の割合を占めている。
- 70万人以上の自治体では「運送法第4条 路線定期運行」の割合が高くなっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。

●事業者の運行区分



※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=476、複数回答)を母数として算出したものである。

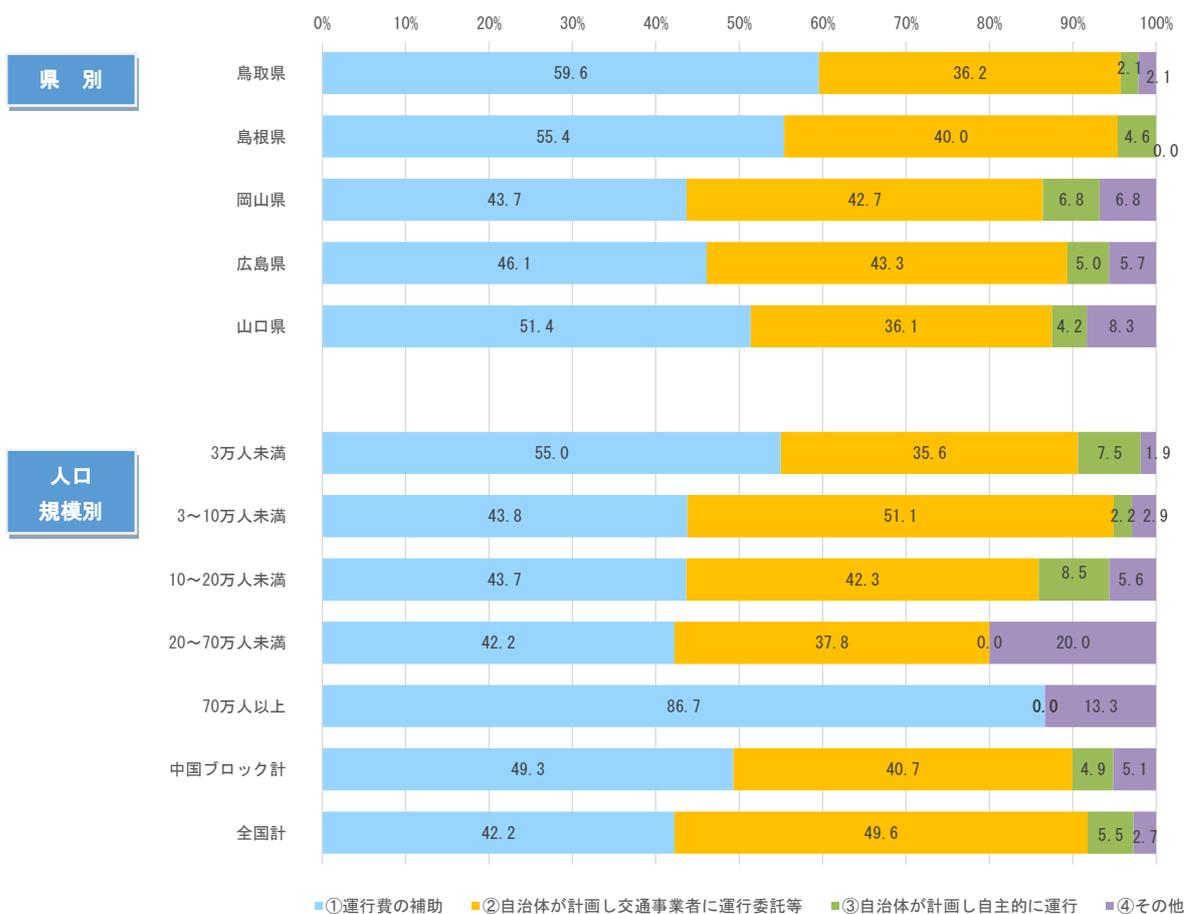
(4) 支援の形態

- 全体としては、民間の路線バスに対する「運行費の補助」と「自治体が計画した路線の運行委託」がそれぞれ4～5割程度を占めている。
- 県別の相違は比較的小さいが鳥取県、島根県では「運行費の補助」がやや高くなっている。
- 人口規模別では、「70万人以上」で「運行費の補助」が86.7%と極めて高い。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、③自治体が計画し自主的に運行、④その他

●支援の形態（県別、人口規模別）

単位：%



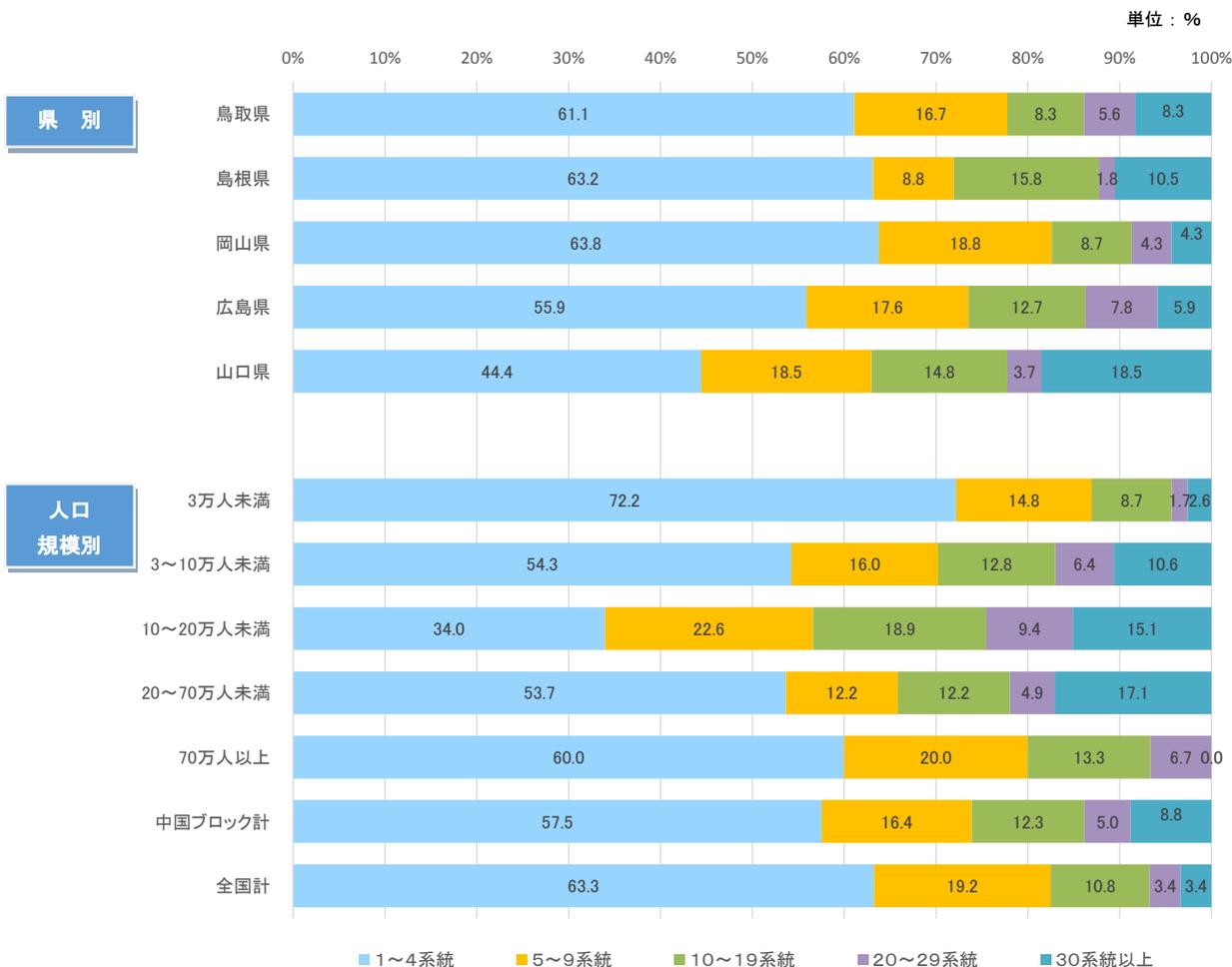
※) 上記、構成比 (%) は、全回答数(n=428、複数回答)を母数として算出したものである。

(5) 路線型運行支援の系統数

- 路線型運行支援を受けている事業者のうち、6割以上で4系統以下となっている。
- 20万人未満の自治体では人口規模が大きな市町村ほど支援している系統数が多い傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (5) 路線型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている系統数をお答えください。

● 路線型運行支援の系統数



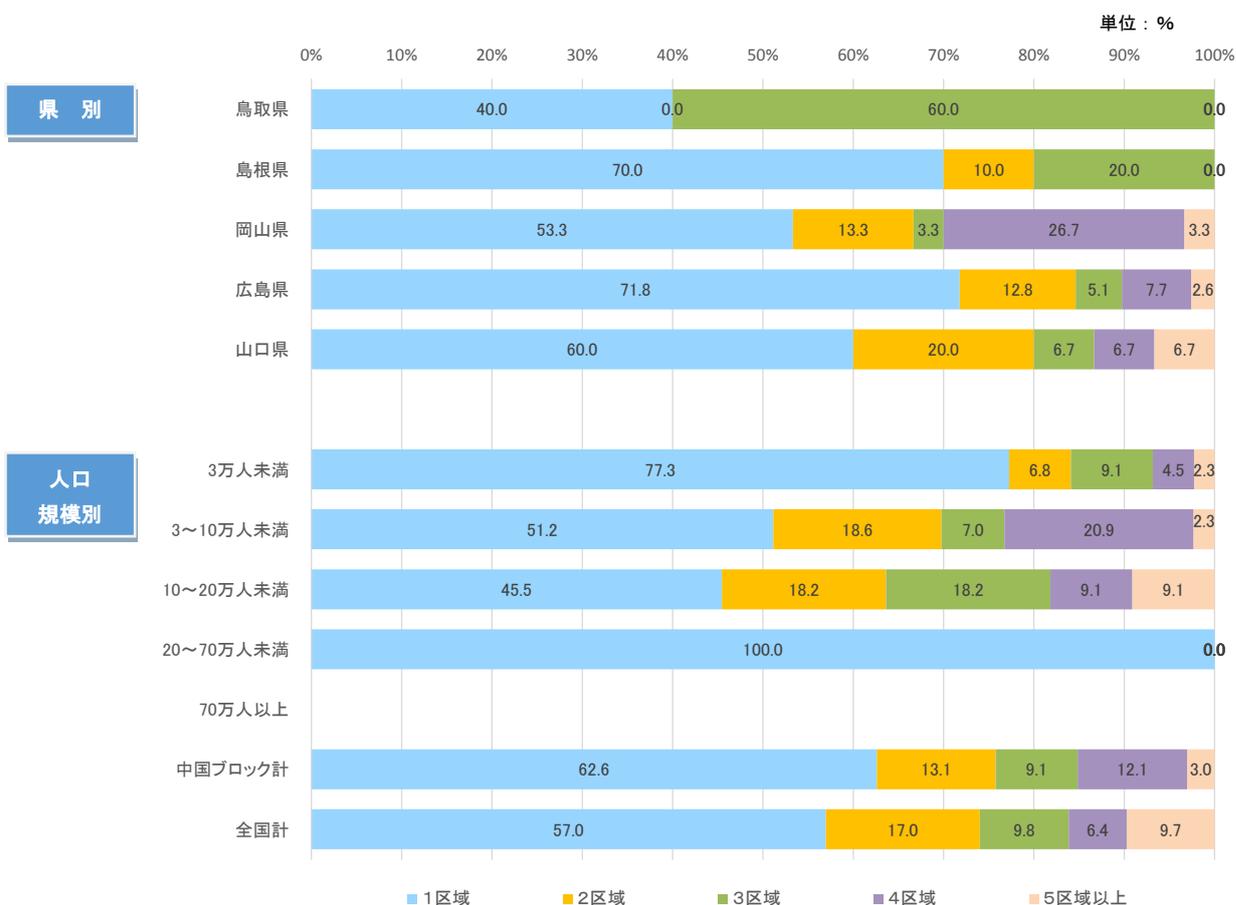
※) 上記、構成比(%)は、全回答数(n=318、0系統・無回答を除く)を母数として算出したものである。

(6) 区域型運行支援の区域数

- 全体では6割強の事業者が、「1区域」のみの支援となっている。
- 岡山県、山口県において、支援している区域運行の数が比較的多い傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (6) 区域型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている区域数をお答えください。

●区域型運行支援の区域数（県別、人口規模別）



※) 上記、構成比(%)は、全回答数(n=99、0区域・無回答を除く)を母数として算出したものである。

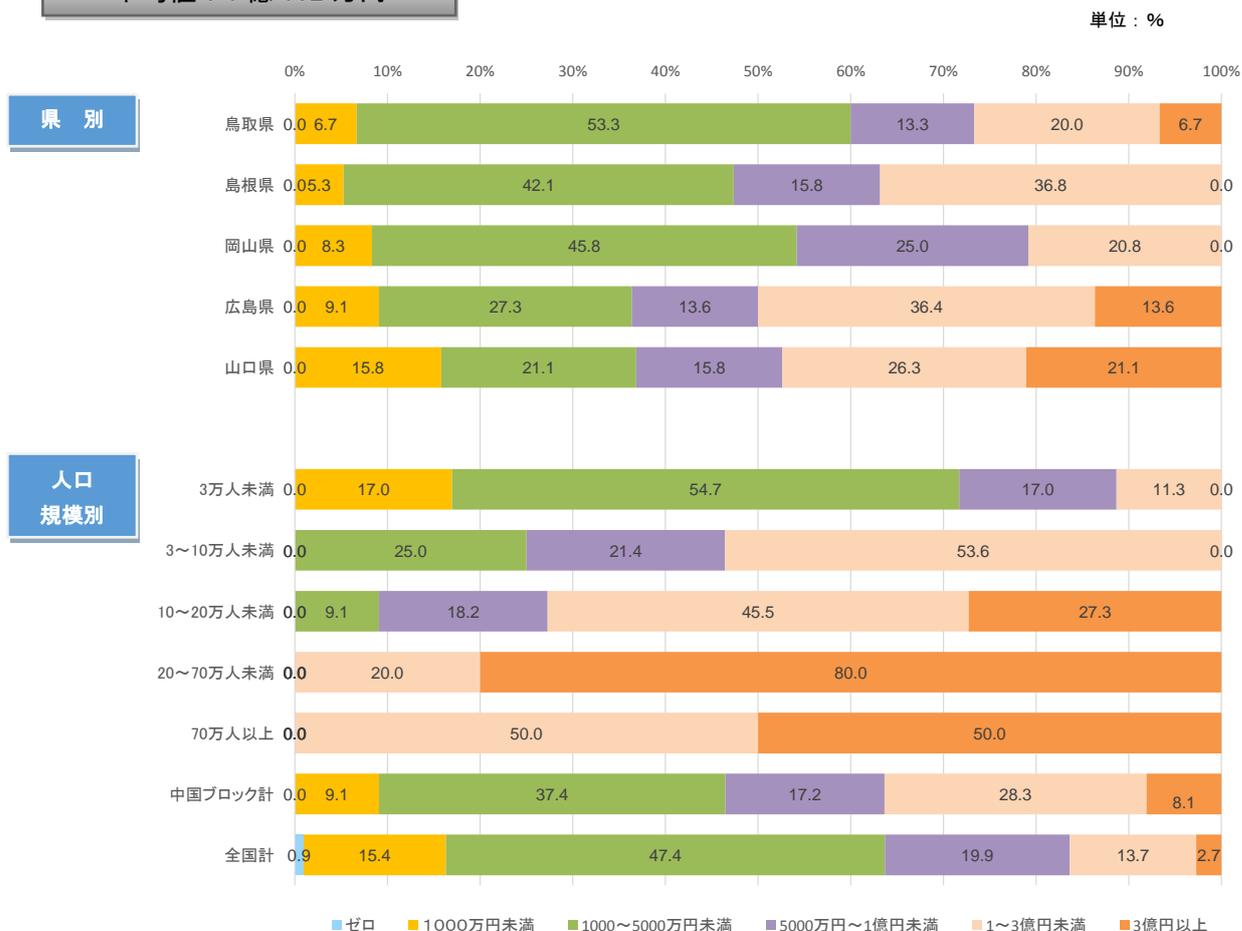
(7) 事業者への補助額・支援額(総額)

- 1市町村あたりの運行費支援額の中国ブロック平均で1億102万円となっている。
- 人口規模区分別で見ると1億円以上の補助額・支援額となっている市町村の割合は、人口規模が大きくなるほど高くなる傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額（総額）

平均値：1億102万円



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市町村数(n=99)を母数として算出したものである。

※2) 1市町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

(8) 事業者への補助額・支援額(市町村負担額)

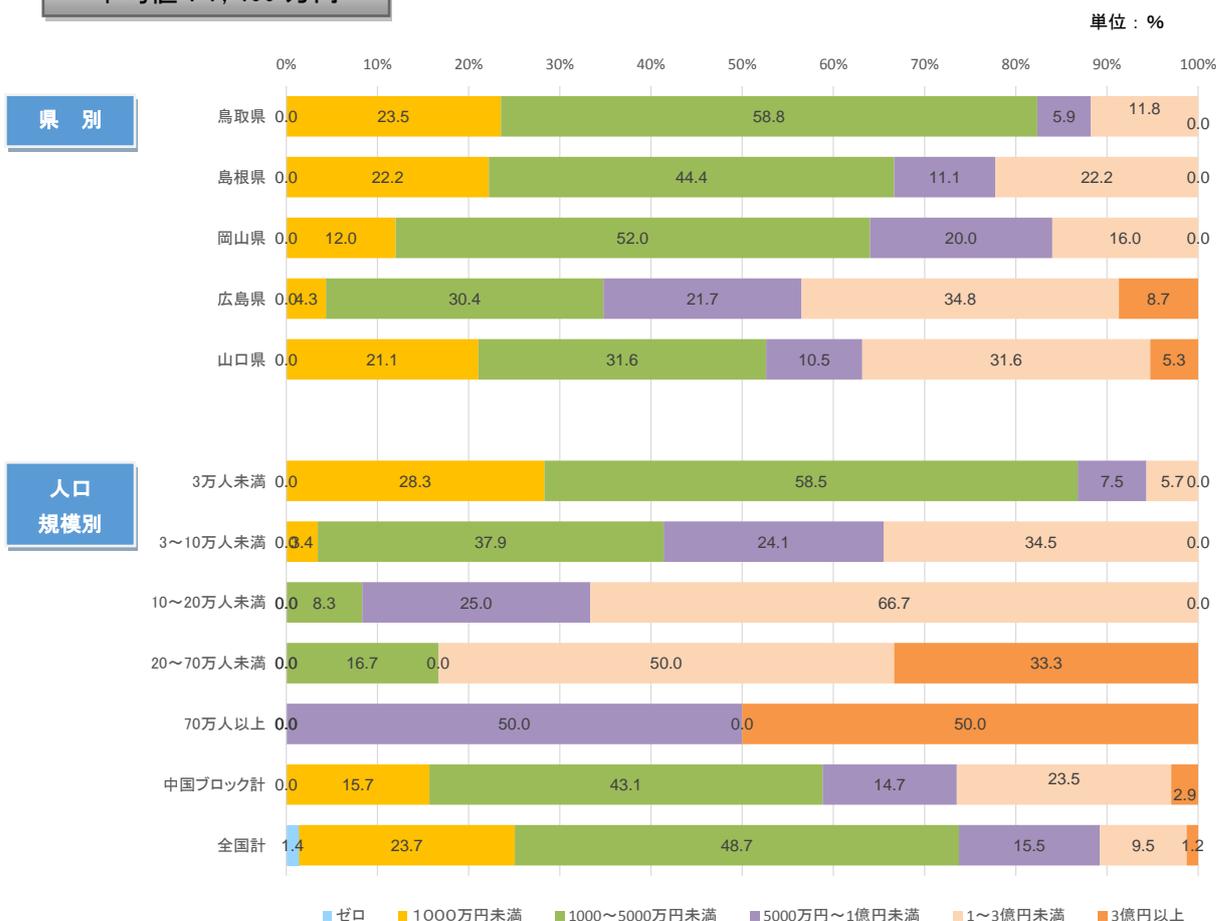
1) 事業者への補助額・支援額(市町村負担額)

- 1市町村あたりの運行費支援額の全国平均は7,460万円となっている。
- 人口規模が大きくなるほど、市町村負担額も概ね大きくなる傾向にある。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

●事業者への補助額・支援額(市町村負担額)

平均値：7,460万円



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市町村数(n=102)を母数として算出したものである。

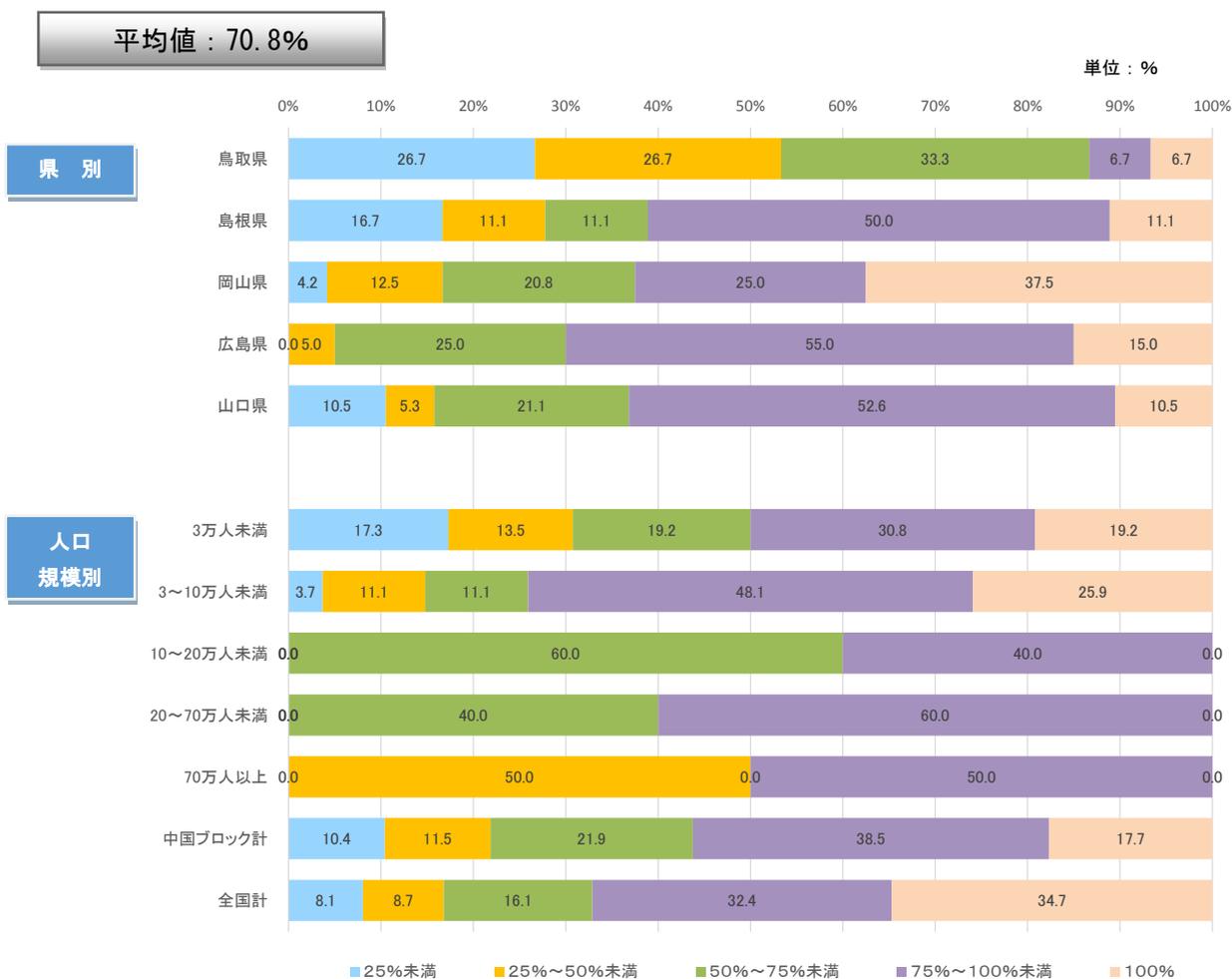
※2) 1市町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

2) 補助額・支援額総額に占める市町村負担額の割合

- 中国ブロック計で見ると、平均値は70.8%となっている。
- 2割弱の自治体では単独で支援を行っており、10万人未満の自治体では、単独で支援している割合が高くなっている。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

●補助額・支援額総額に占める市町村負担額の割合



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市町村数(n=96)を母数として算出したものである。

※2) 1市町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額による負担割合を集計対象としている。

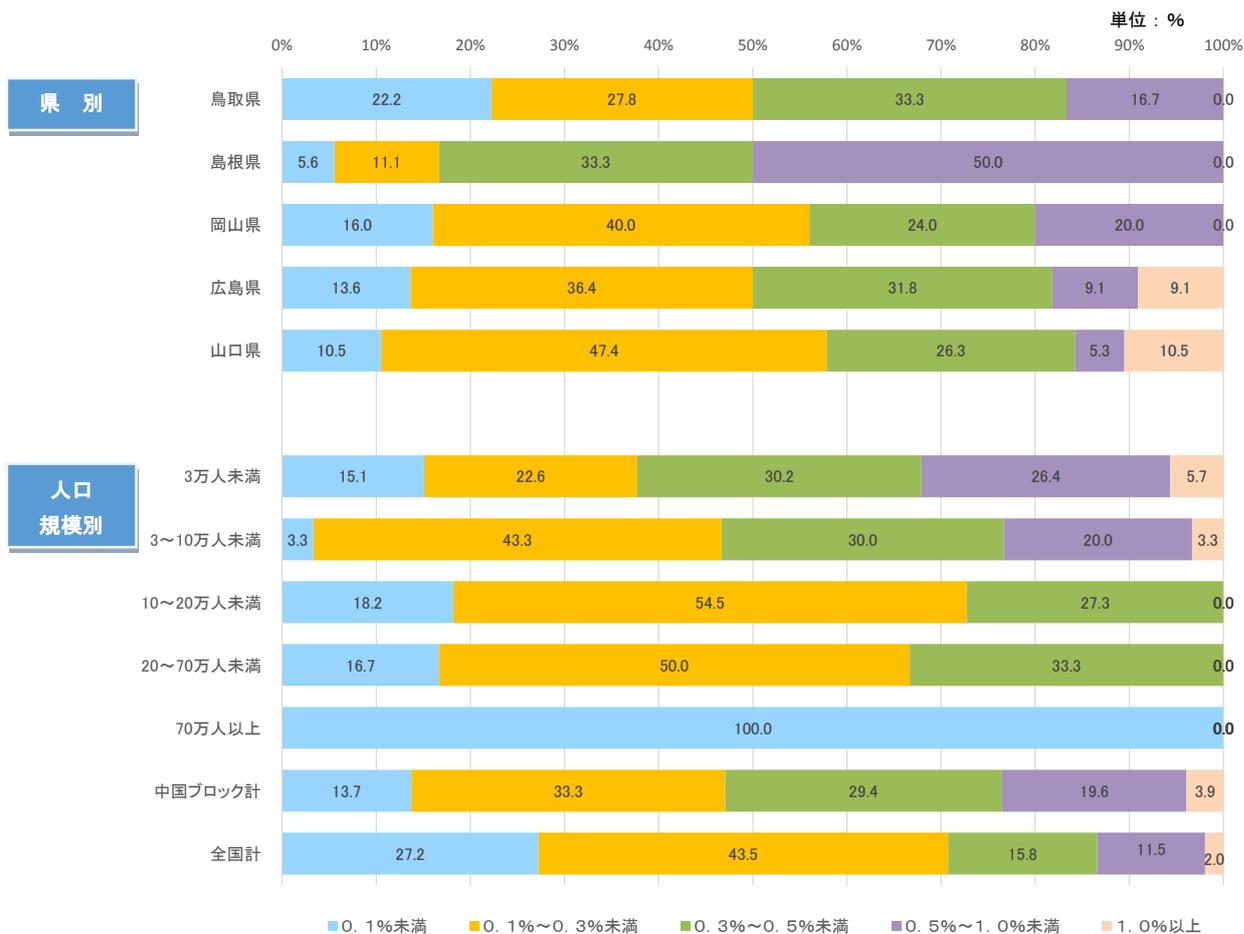
3) 一般会計予算額に占める市町村負担の補助額・支援額の割合

- 中国ブロック計で見ると、平均値は0.46%となっている。
- 10万人未満の自治体では、半数以上で一般会計予算額に占める支援額の割合が0.3%を超える。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]

●一般会計予算額に占める市町村負担の補助額・支援額の割合

平均値：0.46%



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市町村数(n=102)を母数として算出したものである。

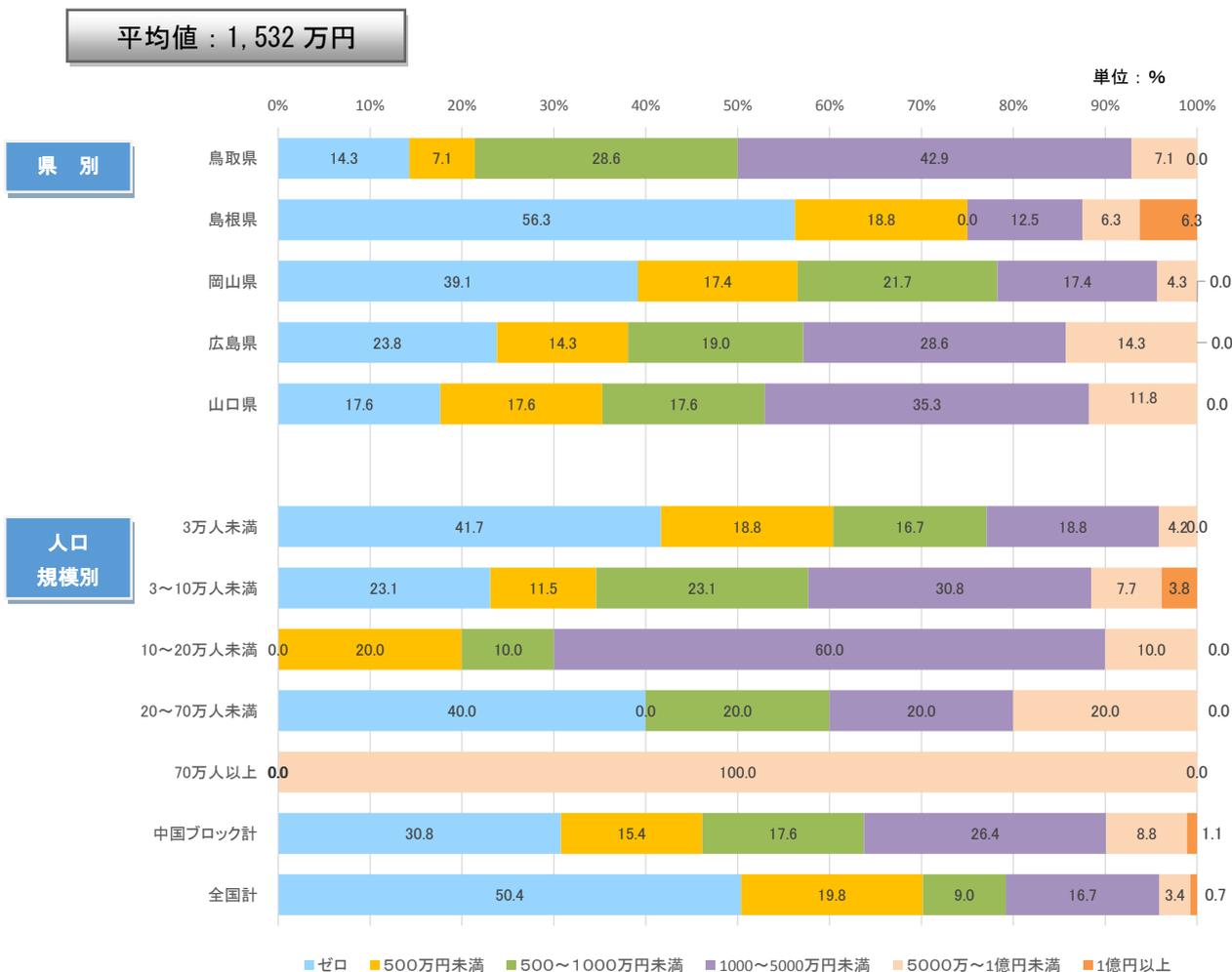
※2) 1市町村が複数事業者に金銭的補助・支援を行っている場合は、その合計額による割合を集計対象としている。

(9) 事業者への補助額・支援額(国費の額)

■中国ブロック計で見ると、平均値は1,532万円となっている。
 ■国費を投入していない市町村が約3割に上る一方、5,000万円以上の国費を活用している市町村も一定程度あり、自治体間で大きな違いがあることがわかる。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (9) 上記(7)のうち、国費(補助金・交付金等)の額をお答えください。[単位:千円]

●事業者への補助額・支援額(国費の額)



※1) 上記、構成比(%)は、回答のあった全市町村数(n=91)を母数として算出したものである。

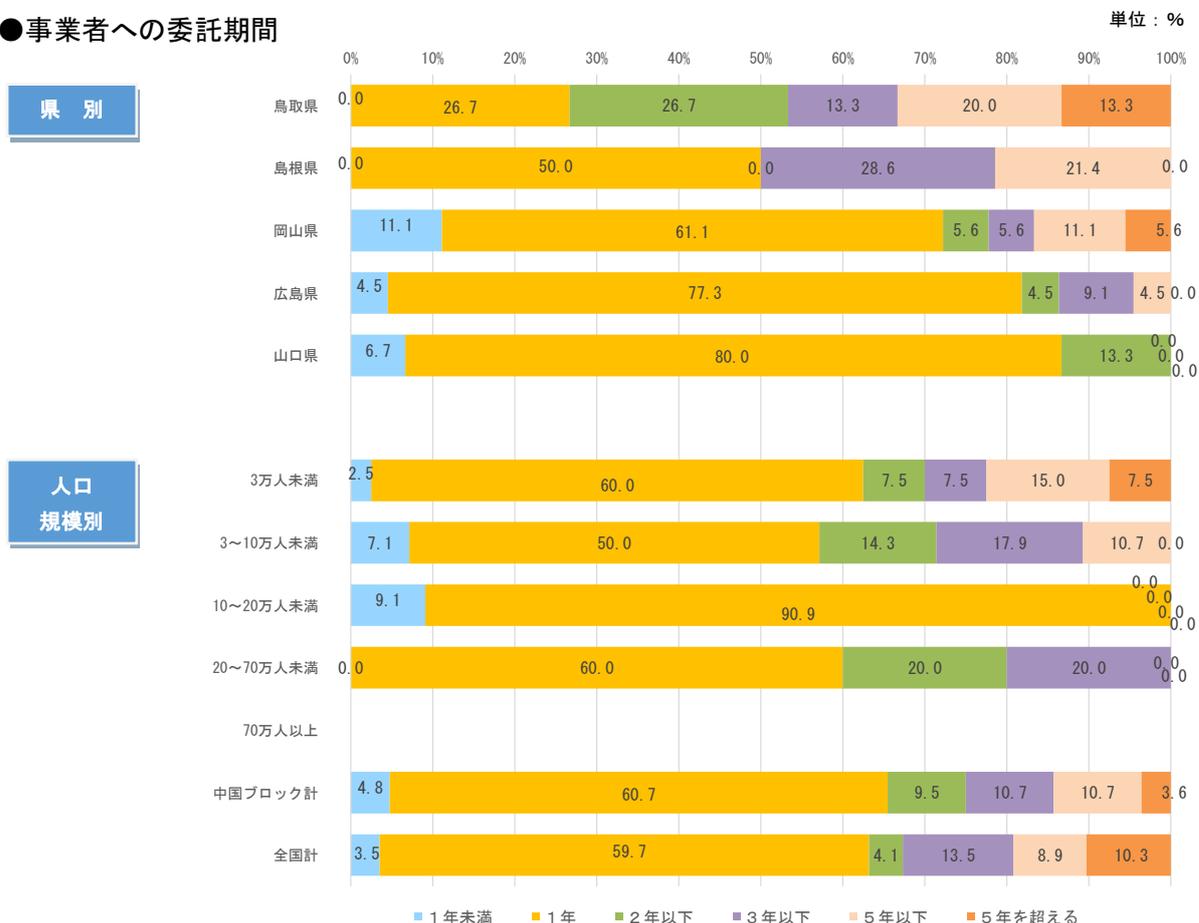
※2) 1市町村が複数事業者に金銭的補助・支援(国費)を行っている場合は、その合計額を集計対象としている。

(10) 事業者への委託期間

■事業者への委託期間は「1年」が60.7%で最多となっているが、1年を超える長期委託も3割以上あることがわかる。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (10) 事業者に委託している場合、委託期間（年数）をお答えください。

●事業者への委託期間



※1) 上記、構成比 (%) は、回答のあった全市町村数(n=84)を母数として算出したものである。

※2) 問 C1(10)のカテゴリ化に関して

問 C1(10)は、各市町村が不特定数の事業者について、それぞれ単数または複数の委託期間を回答しており、そのままでは集計が困難である。このため、以下のルールで市町村ごとに回答を集約しカテゴリ化を行っている。

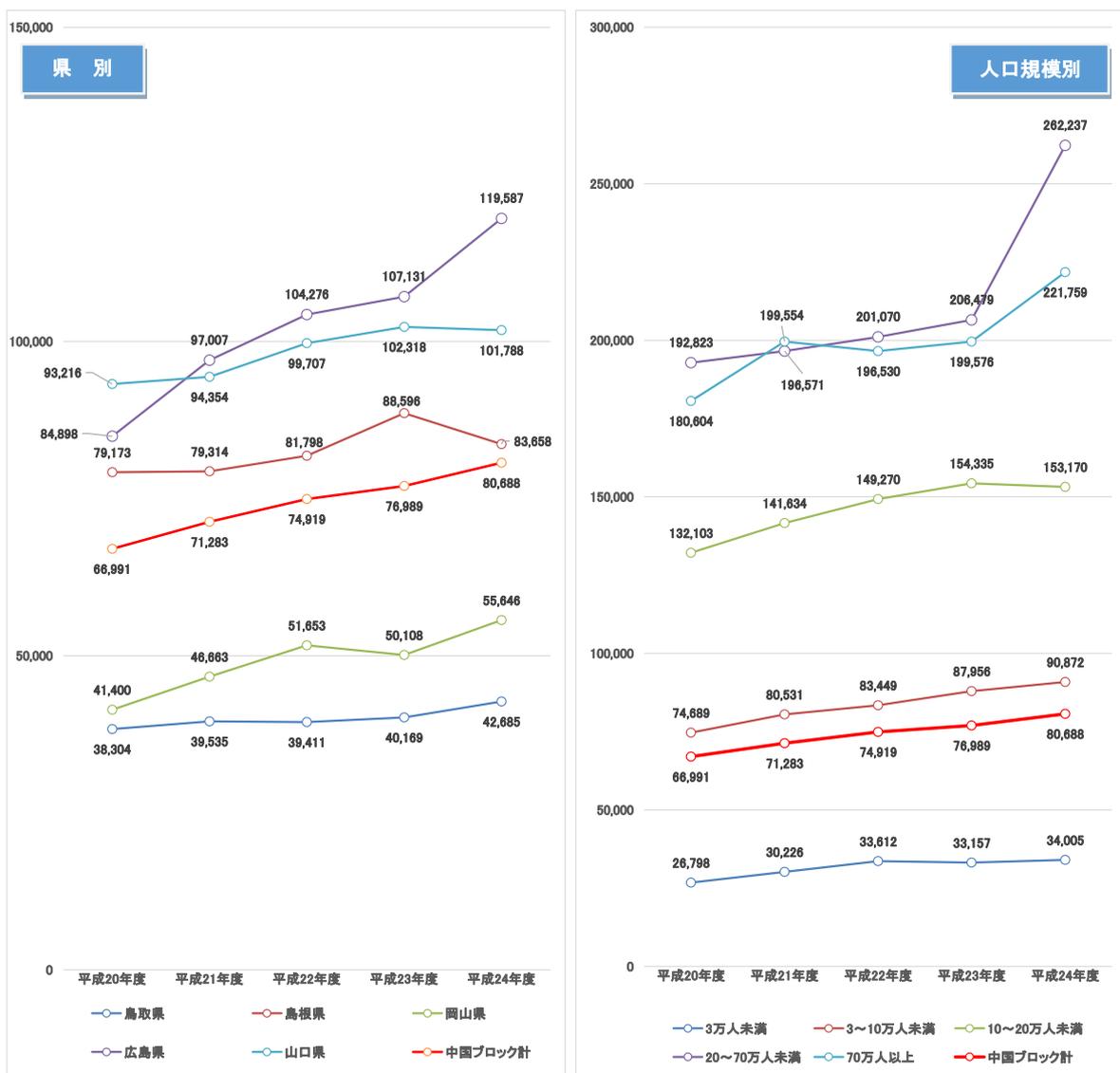


(11) 事業者への補助額・委託額の推移 (H20~H24)

- 県別には、過去5年間で全ての県で補助額・委託額は増加傾向であるものの、島根県ではH23-H24で減少となっている。
- 人口規模別では、どの区分においても概ね増加傾向が見られる。

(問 C1) 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。
 (11) 直近5年間の貴市区町村からの補助額・委託額の実績をお答えください。[単位：千円]

● 事業者への補助額・委託額（年度ごとの平均額：千円）



※) 問 C1(11)の年度別平均値に関して

問 C1(11)は、各市町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

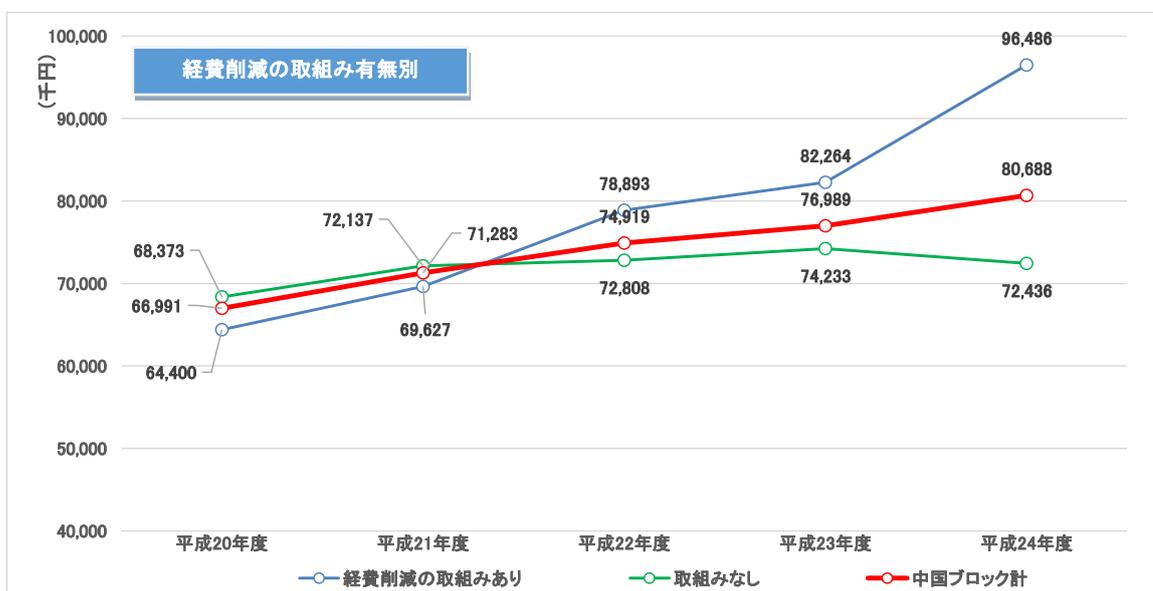
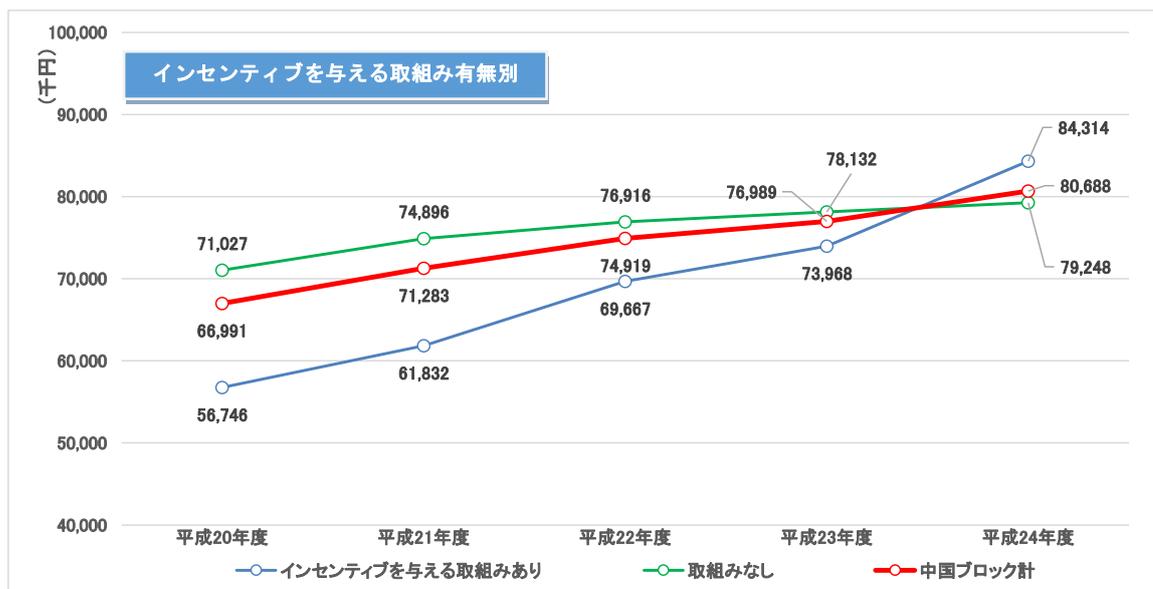
【事業者への補助・委託額の推移での設問間クロス】

a) インセンティブを与える、経費削減の取組みの有無別の補助・委託額の推移

■ インセンティブを与える取組みを実施している自治体の補助・委託額は近年増加傾向にあり、事業者のモチベーション向上のため、先行投資として重点的に施策を実施している可能性がある。

■ 経費削減の取組みを実施している市町村では、補助・委託額が大きく、また、近年増加傾向であることから、今後の経費削減のために、取組みを実施していることが想定される。

● 取組み実施の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額：千円）の推移



※) 問 C1 (11) の年度別平均値に関して

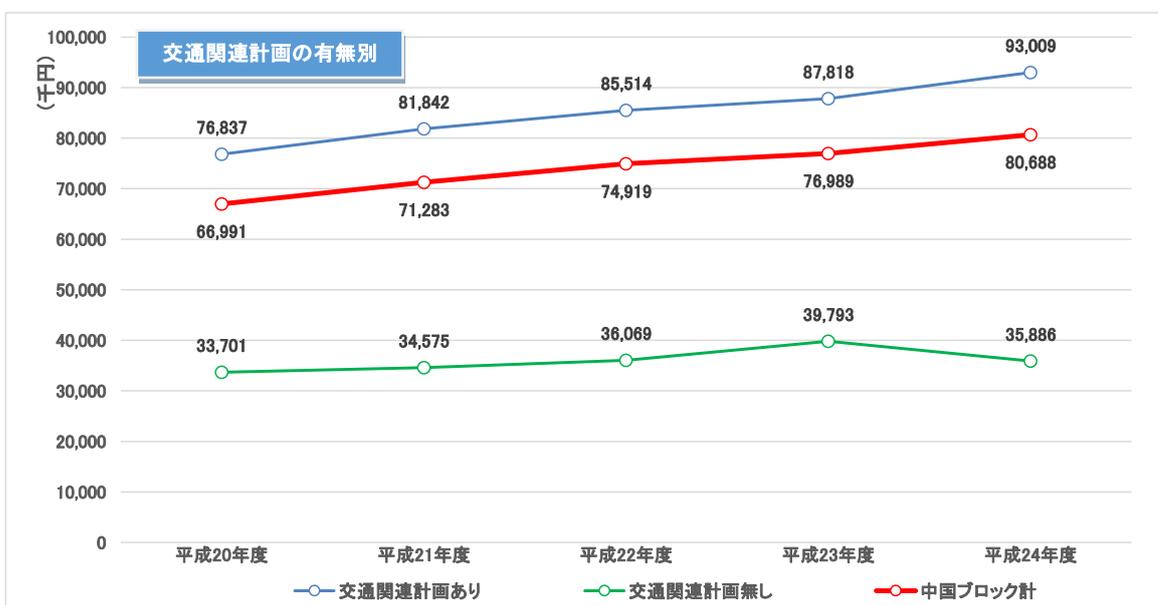
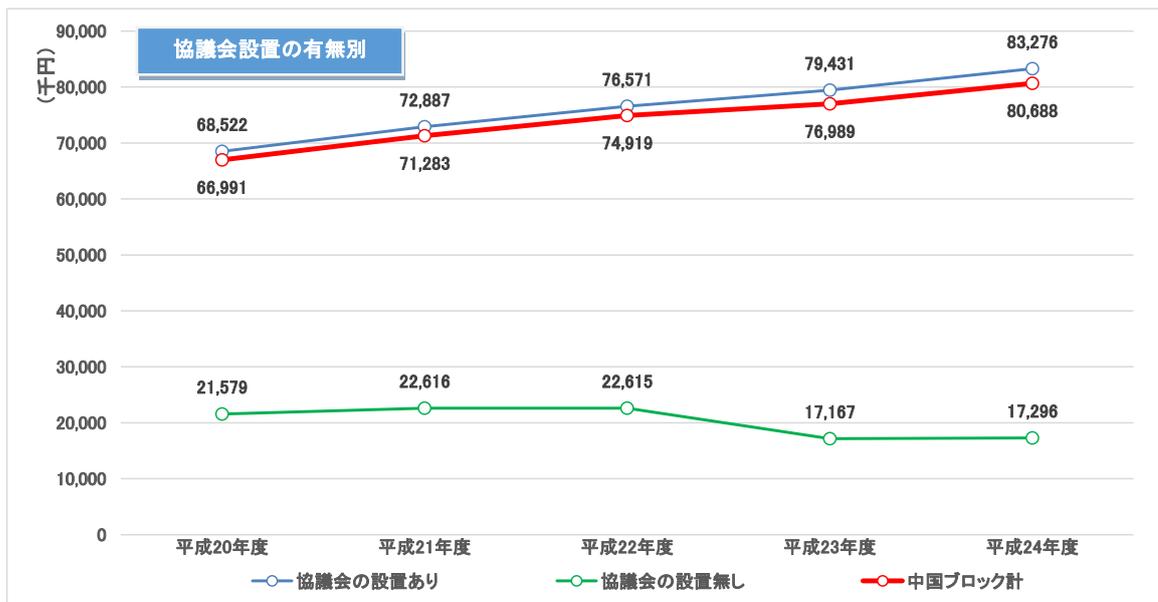
問 C1 (11) は、各市町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

b) 協議会の設置有無、交通関連計画の有無別の補助・委託額の推移

■公共交通の支援を行うにあたっては、協議会等を設置し、地域における交通のあり方などを議論してから支援するケースが多く、協議会のない自治体に比べ、補助・支援額は大きくなっている。

■同様に、単なる赤字補てんでなく、地域における交通のあり方を計画として取りまとめた上で支援を実施しているケースが多いことから、計画のない地域に比べ、計画を策定している地域における補助額・負担額が大きくなっている。

●協議会の設置有無、交通関連計画の有無 × 補助・委託額（年度ごとの平均額：千円）の推移



※) 問 C1 (11) の年度別平均値に関して

問 C1 (11) は、各市町村が不特定数の事業者に対する年度別の補助・委託額を記載しているため、市町村ごとに年度毎の補助・委託額を合計して集約した上で平均値を集計している。平均値の算定においては「ゼロ」を含み、「空白」は含まない。

8. 事業者インセンティブが働く取組の事例

(1) 回答状況

- 4分の1強の自治体で、事業者インセンティブの働く取組を実施している。
- 協議会の設置など、体制を整えている自治体ほど「取組あり」の割合が高い。

(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。(複数回答)

● 取組実施の有無別集計

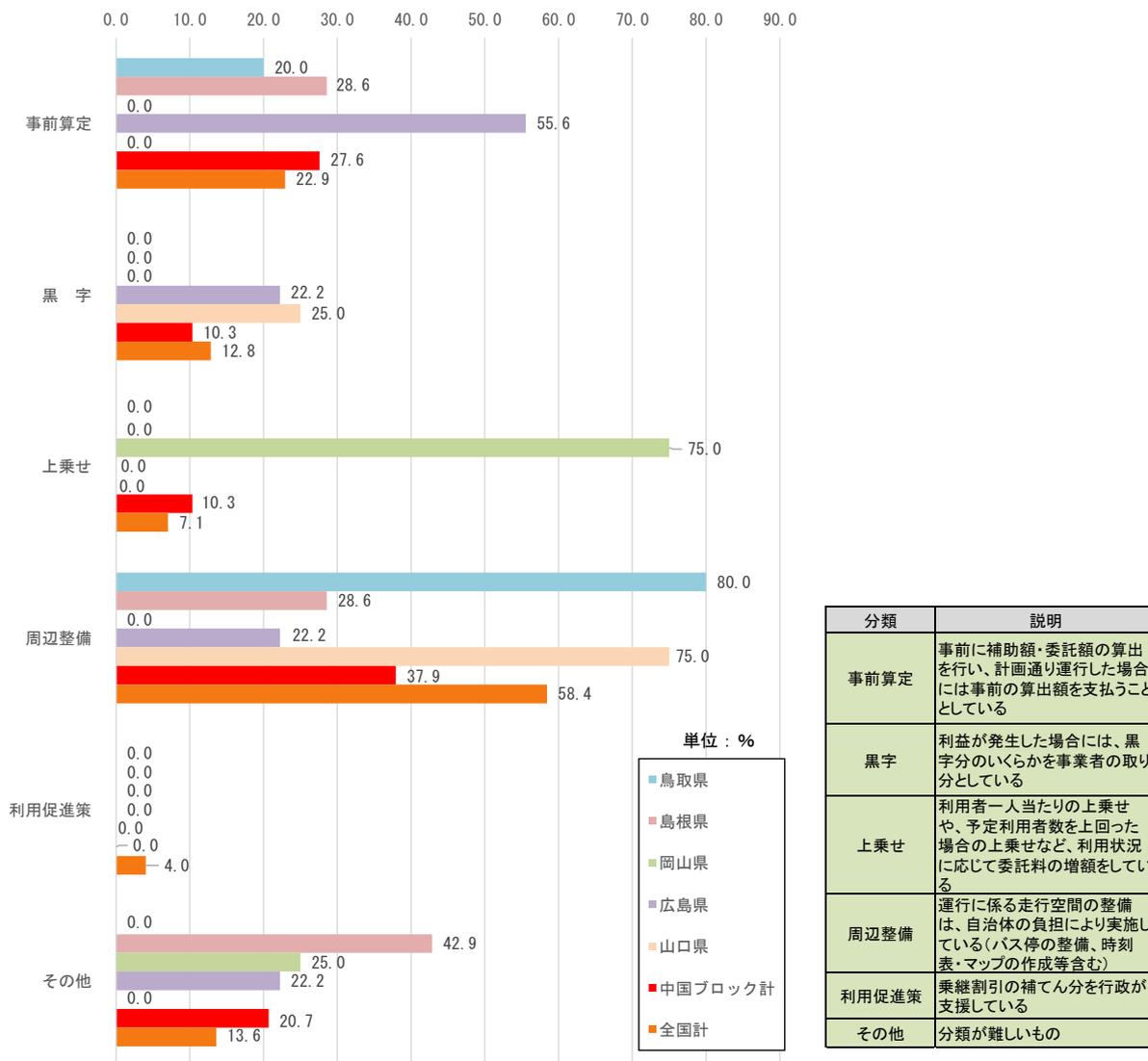
クロス項目		事業者インセンティブを与える取組			取組ありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
県別	鳥取県	5	14	19	26.3%	26.3%
	島根県	7	12	19	36.8%	36.8%
	岡山県	4	23	27	14.8%	14.8%
	広島県	9	14	23	39.1%	39.1%
	山口県	4	15	19	21.1%	21.1%
人口規模区分	3万人未満	18	39	57	31.6%	31.6%
	3~10万人未満	6	24	30	20.0%	20.0%
	10~20万人未満	3	9	12	25.0%	25.0%
	20~70万人未満	2	4	6	33.3%	33.3%
	70万人以上	0	2	2	0.0%	0.0%
一般会計予算規模区分	50億円未満	5	17	22	22.7%	22.7%
	50~100億円未満	8	16	24	33.3%	33.3%
	100~500億円未満	11	34	45	24.4%	24.4%
	500~1000億円未満	3	6	9	33.3%	33.3%
	1000億円以上	2	5	7	28.6%	28.6%
専任担当者数	不在	20	57	77	26.0%	26.0%
	1人	3	10	13	23.1%	23.1%
	2人	3	4	7	42.9%	42.9%
	3人	1	3	4	25.0%	25.0%
	4人	0	1	1	0.0%	0.0%
	5人以上	2	3	5	40.0%	40.0%
協議会設置の有無	設置	29	74	103	28.2%	28.2%
	設置していない	0	4	4	0.0%	0.0%
	無回答	0	0	0		
相談相手の有無	あり	26	76	102	25.5%	25.5%
	なし	2	2	4	50.0%	50.0%
	無回答	1	0	1	100.0%	100.0%
交通関連計画の有無	あり	23	57	80	28.8%	28.8%
	なし・無回答	6	21	27	22.2%	22.2%
中国ブロック計		29	78	107	27.1%	27.1%
全国計		397	1,307	1,704	23.3%	23.3%

(2) パターン分析

- 「周辺整備」が最も多く37.9%、次いで「事前算定」(27.6%)、「その他」(20.7%)と続く。
- 人口規模の小さな自治体では、「事前算定」を定めている割合が高い傾向がある。

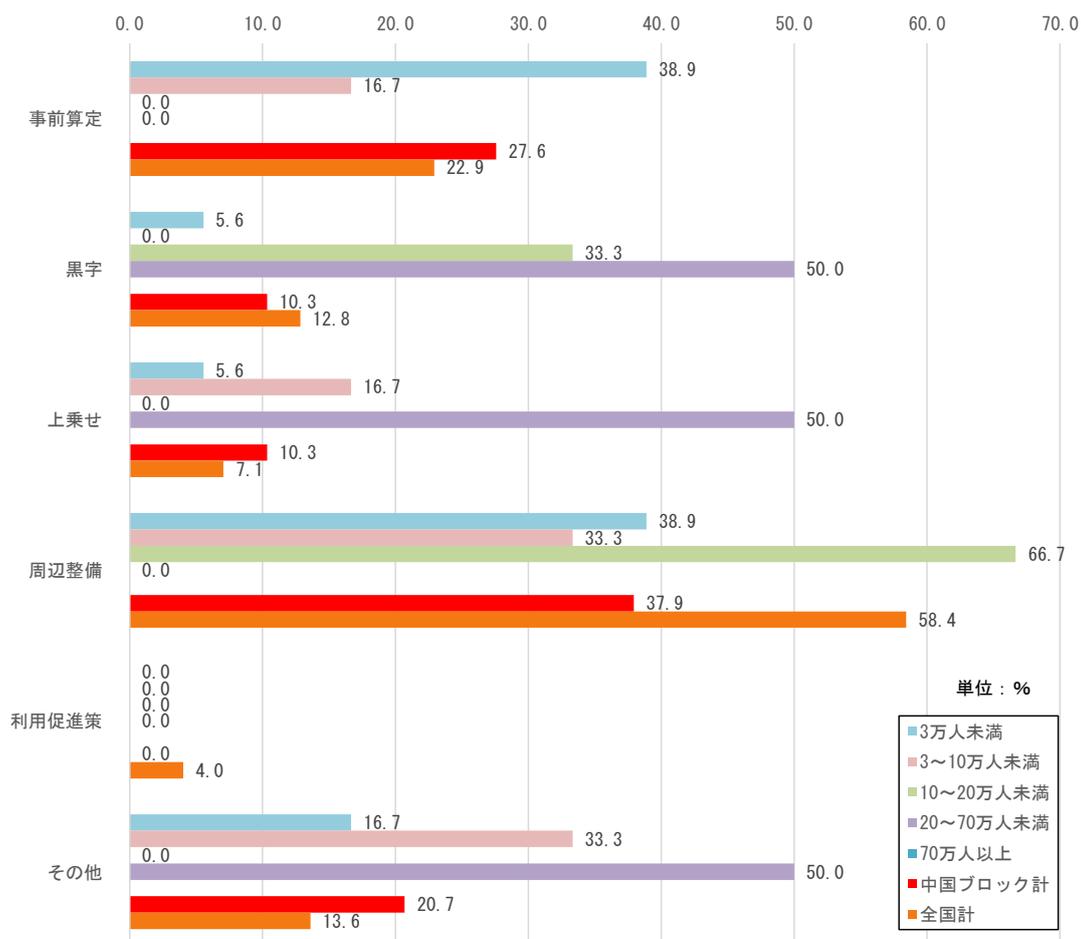
(問 C2) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。(複数回答)

● 取組内容分類別市町村の実施割合 (県別)



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

●取組み内容分類別市町村の実施割合（人口規模区分別）



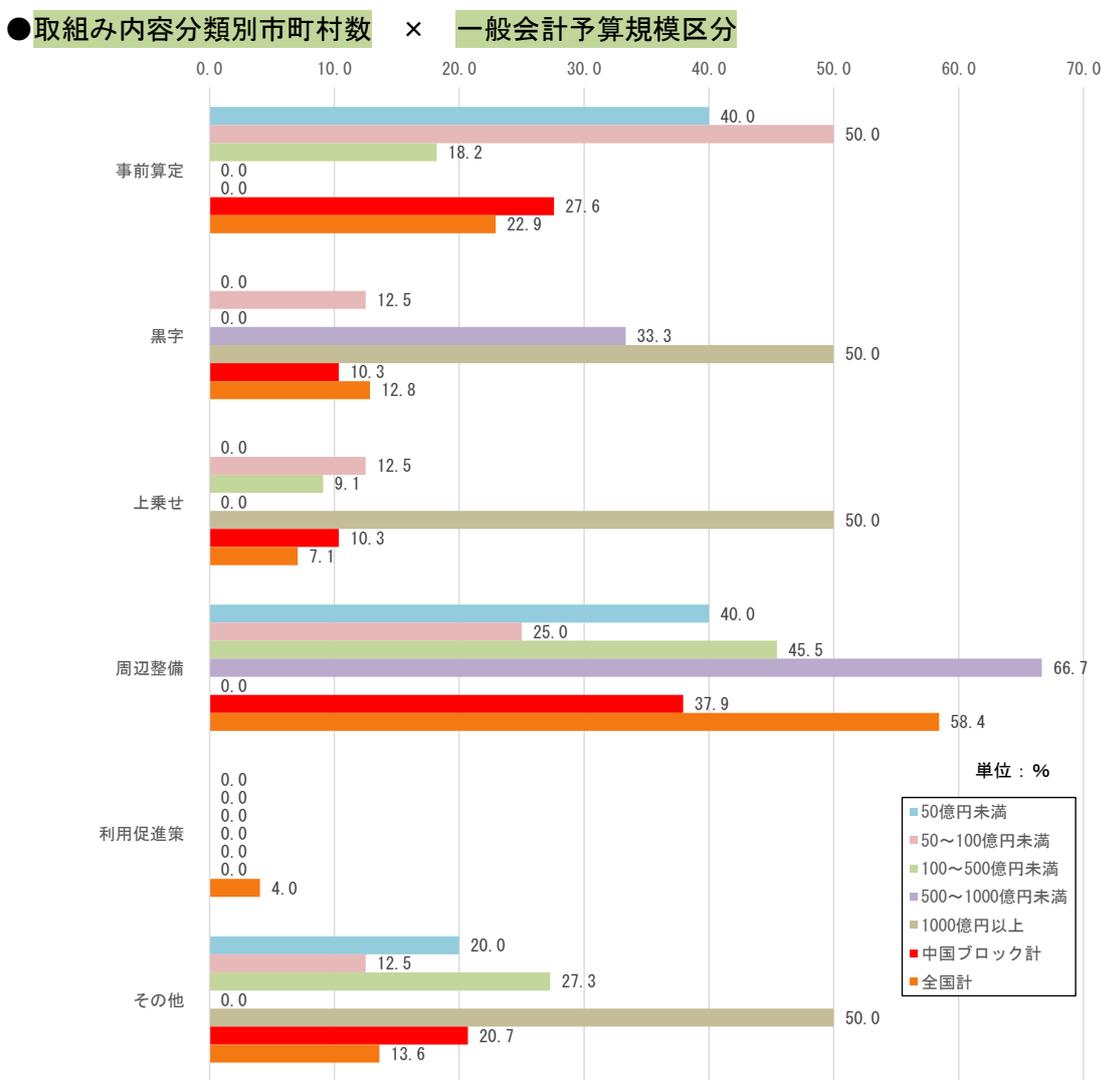
分類	説明
事前算定	事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払うこととしている
黒字	利益が発生した場合には、黒字分のいくらかを事業者の取り分としている
上乗せ	利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料の増額をしている
周辺整備	運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等含む）
利用促進策	乗継割引の補てん分を行政が支援している
その他	分類が難しいもの

※1）上記、比率（%）は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

【取組み内容分類別市町村数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区分別の取組み内容分類別市町村数

■ 一般会計予算規模が大きな自治体では、「黒字」の取扱いを定めている割合が概ね高くなっている。

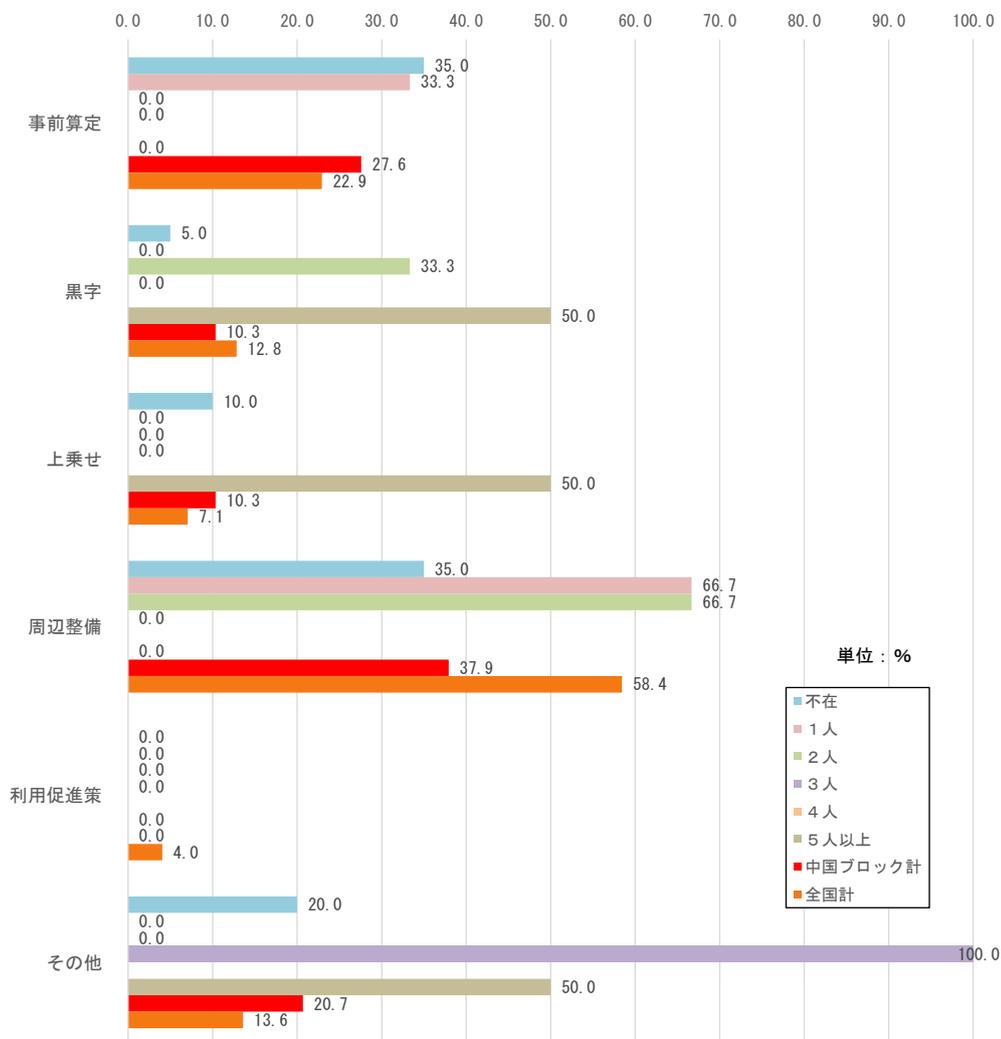


※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

b) 専任担当者比率別の取組み内容分類別市町村数

■ 専任担当者が不在または1人の自治体においては、「事前算定」の取扱いを定めている割合が高くなっている。

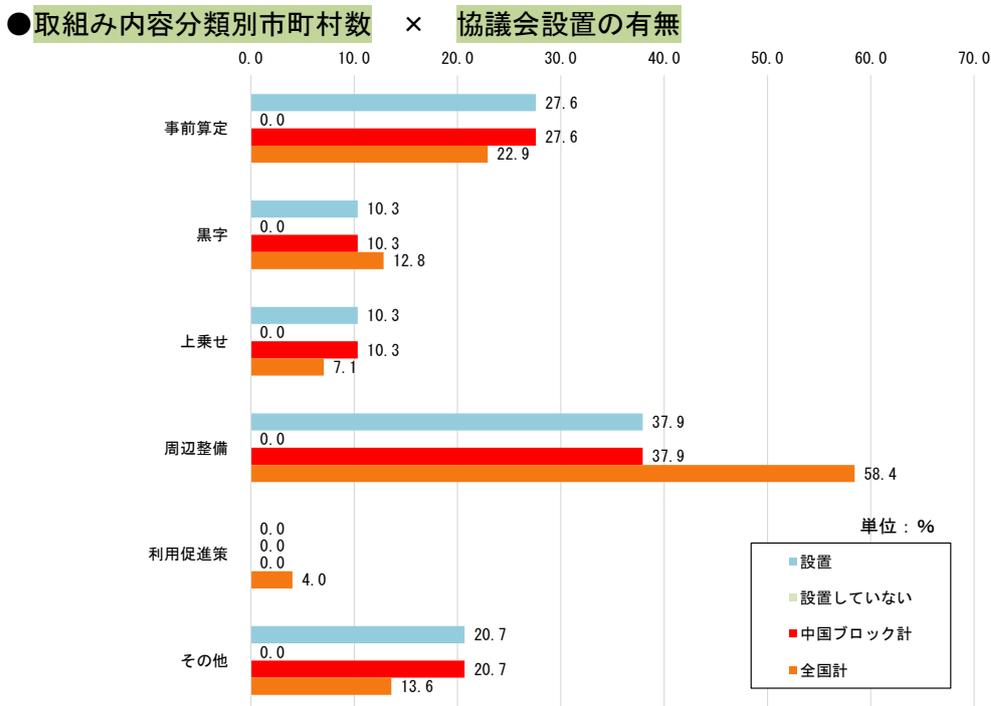
● 取組み内容分類別市町村数 × 専任担当者数



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

c) 協議会設置の有無別の取組み内容分類別市町村数

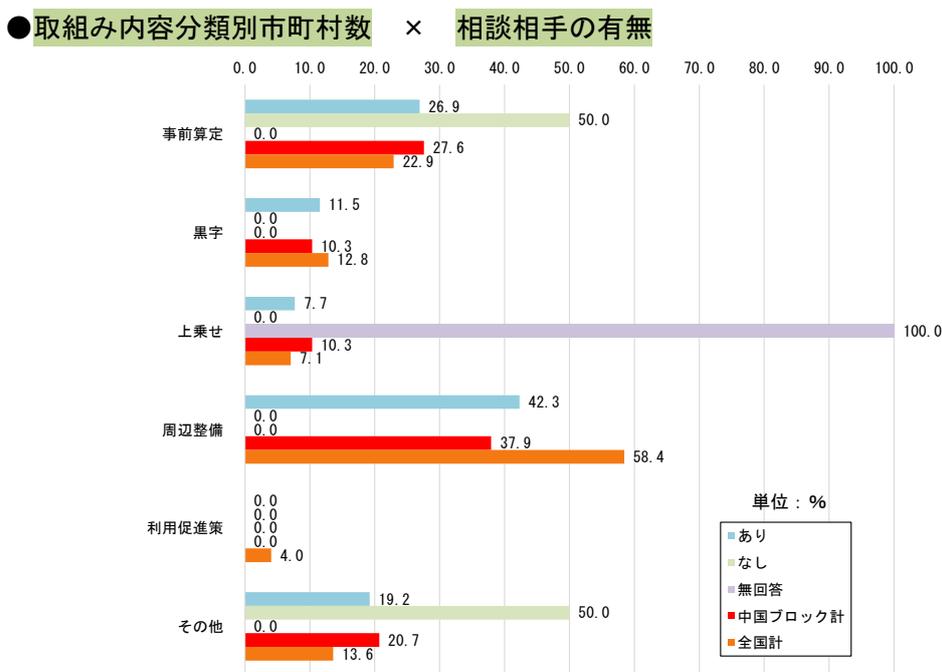
■ 何らかの取組みが行われている自治体は、協議会が設置されている自治体に限られているため、取組み内容は全体的な傾向と同様であり、「周辺整備」の割合が最も高くなっている。



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

d) 相談相手の有無別の取組み内容分類別市町村数

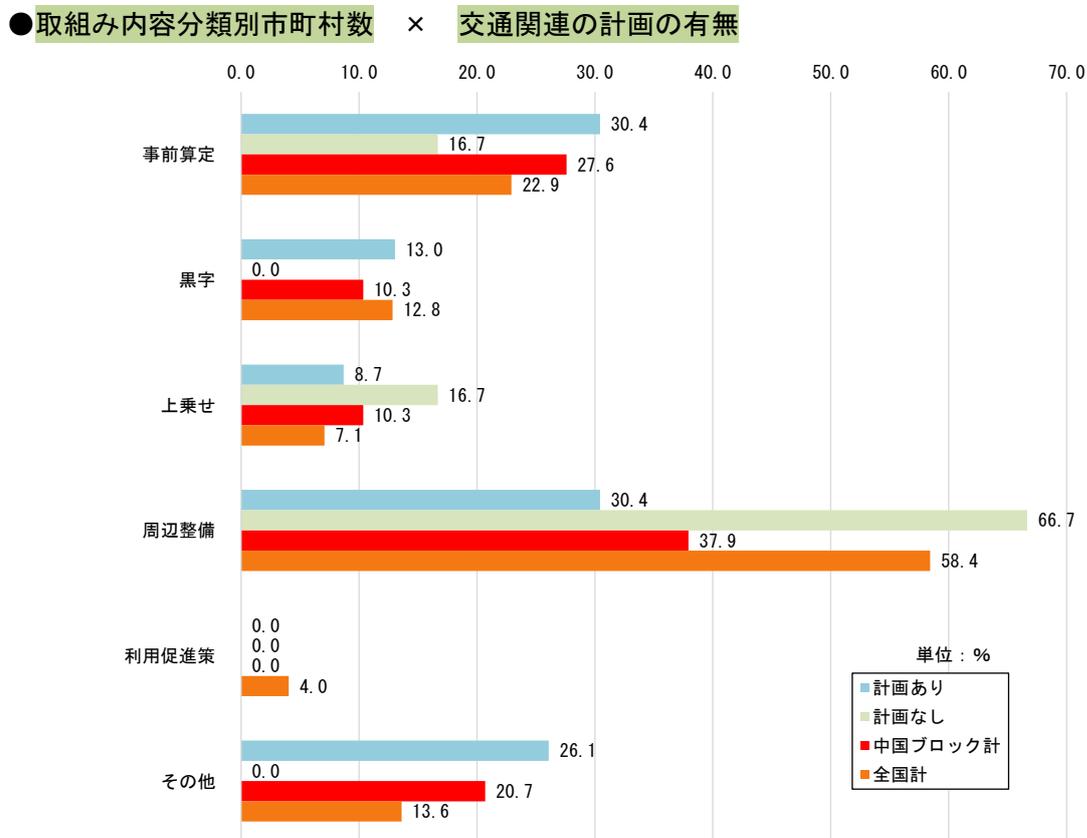
■ 相談相手の無い場合は、「事前算定」の割合が高い。



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=29)を母数として算出したものである。

e) 交通関連の計画の有無別の取組み内容分類別市町村数

■ 交通に関する計画を策定していない市町村では、「上乗せ」、「周辺整備」の割合が高く、計画のある市町村では「事前算定」、「黒字」の割合が高くなっている。



※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市町村数 (n=29) を母数として算出したものである。

(3) 具体的な記載内容

分類	記載内容（全て）
事前算定	■事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
	■生活交通路線として存続させるために、合理化を進めて運行経費の節減に努め一定の要件を満たせば、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
	■計画通りに運行した場合には実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
	■計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払う。
	■事前に委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。（運賃収入によるインセンティブは設けていない）
	■事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
	■本町では公共交通の運行効率が著しく低く、赤字運行は避けられない状況である。こうした状況下、デマンド運行委託に際しては、定額委託料とし、運賃収入は事業者収益とすることで利用者に対するサービス向上や事業者のモチベーションを維持する仕組みを構築している。
	■路線不定期運行について事前に補助額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととし、3年毎に補助額を見直すこととしている。
黒字	■交通事業者への補助額は、赤字路線に係る経常損失の合計額とし、黒字路線に係る経常利益については、事業者の取り分としている。
	■市と受託者（タクシー会社）が、あらかじめ運賃目標額（前年度実績）を設定し、実際の収入が目標額を上回った場合は、受託者の収益とし、逆に収入が目標額を下回ったとしても、市は差額分を補填しない。
	■本町では公共交通の運行効率が著しく低く、赤字運行は避けられない状況である。こうした状況下、デマンド運行委託に際しては、定額委託料とし、運賃収入は事業者収益とすることで利用者に対するサービス向上や事業者のモチベーションを維持する仕組みを構築している。
上乗せ	■事前に委託額の算出を行い、それ以外に利用者1人あたり100円のインセンティブを支払っている。
	■乗合タクシーについて、利用者数が前年度を上回った場合、上回った人数×100円を補助額に上乗せしている
	■運行収入のうち1人あたり100円を運行事業者へキックバックしている。（デマンドタクシー）
周辺整備	■運行に係る走行空間の整備は、町の負担により実施している（バス停の整備、時刻表の作成等）
	■運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表の作成等）
	■コミュニティバスについては、運行をバス事業者へ委託し、企画・広報及びバス停留所の設置
	■維持管理等を当市の負担で実施している。
	■運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等）
	■運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している。ただし、時刻表の掲示については委託料に含み、委託事業者の負担で行うものとしている。
	■市が委託運行するコミュニティバスについては、バス停の整備、時刻表・マップの作成を市が行っている。
	■バス停の整備、時刻表・マップの作成等は、自治体の負担により実施している
■バス停の整備や時刻表の配布	
■時刻表の作成・掲示経費の一部、運行マップの作成を自治体の負担で実施している。	
■車輛の維持管理や、燃料等町が負担している。	
利用促進策	(記載無し)
その他	■交通事業者への補助額は、赤字路線に係る経常損失の合計額とし、黒字路線に係る経常利益については、事業者の取り分としている。
	■運行費補助について、完了前の概算払いを認めている。
	■地域ブロック単価と事業者単価の差の10%を合理化促進補助金として交付している。
	■契約額以上の費用を要した場合、契約額にかかわらず最終精算で実際要した費用を支払うこととしている。
	■地域キロ当たり標準経常費用より事業者キロ当たり経常費用が少ない場合は、その差額の1割を事業者キロ当たり経常費用に加えた額に補助対象系統の実車走行キロ数を乗じて得た額と経常収益との差額を支給。
	■東中国ブロック単価と地域キロ単価の差額の10%分を1/2、県と協調の上支出している。
■平成24年度から運行業務において、交通事業者2社の売上努力を促進する観点から売上の多い方が得くをする仕組みで支払っている。	

9. 補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組の事例

(1) 回答状況

- およそ3分の1近くの自治体で、補助額・委託額を抑制する取組を実施している。
- 交通関連計画を策定している自治体の方が「取組みあり」の割合が高い。

(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

●取組み実施の有無別集計

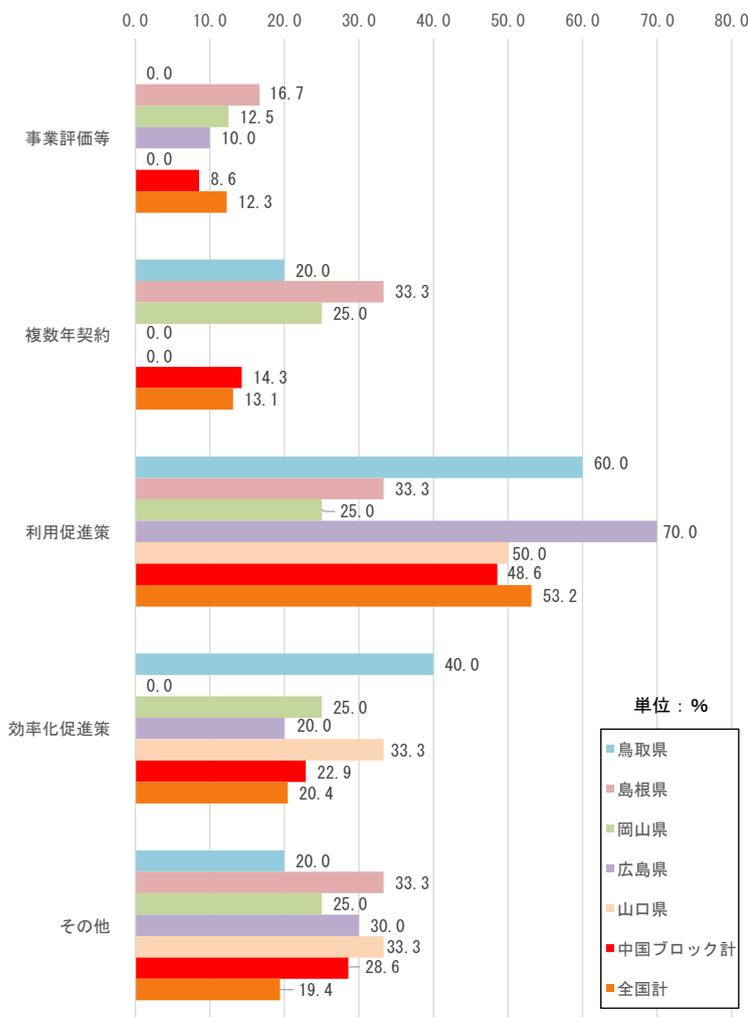
クロス項目		補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組み			取組みありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
県別	鳥取県	5	14	19	26.3%	26.3%
	島根県	6	13	19	31.6%	31.6%
	岡山県	8	19	27	29.6%	29.6%
	広島県	10	13	23	43.5%	43.5%
	山口県	6	13	19	31.6%	31.6%
人口規模区分	3万人未満	13	44	57	22.8%	22.8%
	3~10万人未満	13	17	30	43.3%	43.3%
	10~20万人未満	4	8	12	33.3%	33.3%
	20~70万人未満	4	2	6	66.7%	66.7%
	70万人以上	1	1	2	50.0%	50.0%
一般会計 予算規模 区分	50億円未満	3	19	22	13.6%	13.6%
	50~100億円未満	9	15	24	37.5%	37.5%
	100~500億円未満	17	28	45	37.8%	37.8%
	500~1000億円未満	2	7	9	22.2%	22.2%
	1000億円以上	4	3	7	57.1%	57.1%
専任 担当者数	不在	23	54	77	29.9%	29.9%
	1人	7	6	13	53.8%	53.8%
	2人	1	6	7	14.3%	14.3%
	3人	2	2	4	50.0%	50.0%
	4人	0	1	1	0.0%	0.0%
	5人以上	2	3	5	40.0%	40.0%
協議会設置 の有無	設置	34	69	103	33.0%	33.0%
	設置していない	1	3	4	25.0%	25.0%
	無回答	0	0	0		
相談相手 の有無	あり	34	68	102	33.3%	33.3%
	なし	1	3	4	25.0%	25.0%
	無回答	0	1	1	0.0%	0.0%
交通関連計 画の有無	あり	31	49	80	38.8%	38.8%
	なし・無回答	4	23	27	14.8%	14.8%
中国ブロック計		35	72	107	32.7%	32.7%
全国計		587	1,117	1,704	34.4%	34.4%

(2) パターン分析

- 中国ブロック計では、「利用促進策」が最も多く48.6%、次いで「その他」の28.6%となっている。
- 人口規模との明瞭な関係性は見られない。

(問 C3) 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

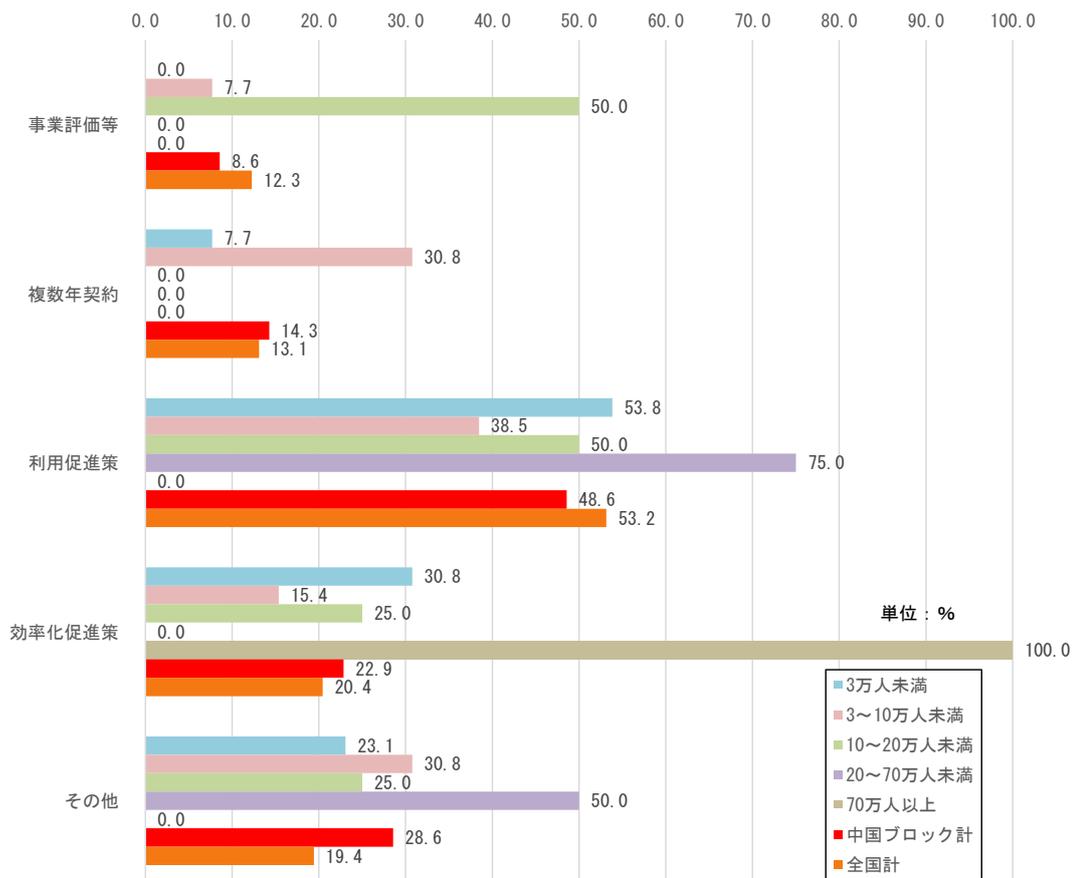
●取組み内容分類別市町村の実施割合（県別）



分類	説明
事業評価等	事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
利用促進策	利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。
効率化促進策	路線再編や車両の小型化など経費削減につながる取り組みを、自治体事業者一体となって行っている。
その他	分類が難しいもの

※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=35)を母数として算出したものである。

●取組み内容分類別市町村の実施割合（人口規模区分別）



分類	説明
事業評価等	事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
利用促進策	利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。
効率化促進策	路線再編や車両の小型化など経費削減につながる取り組みを、自治体事業者一体となって行っている。
その他	分類が難しいもの

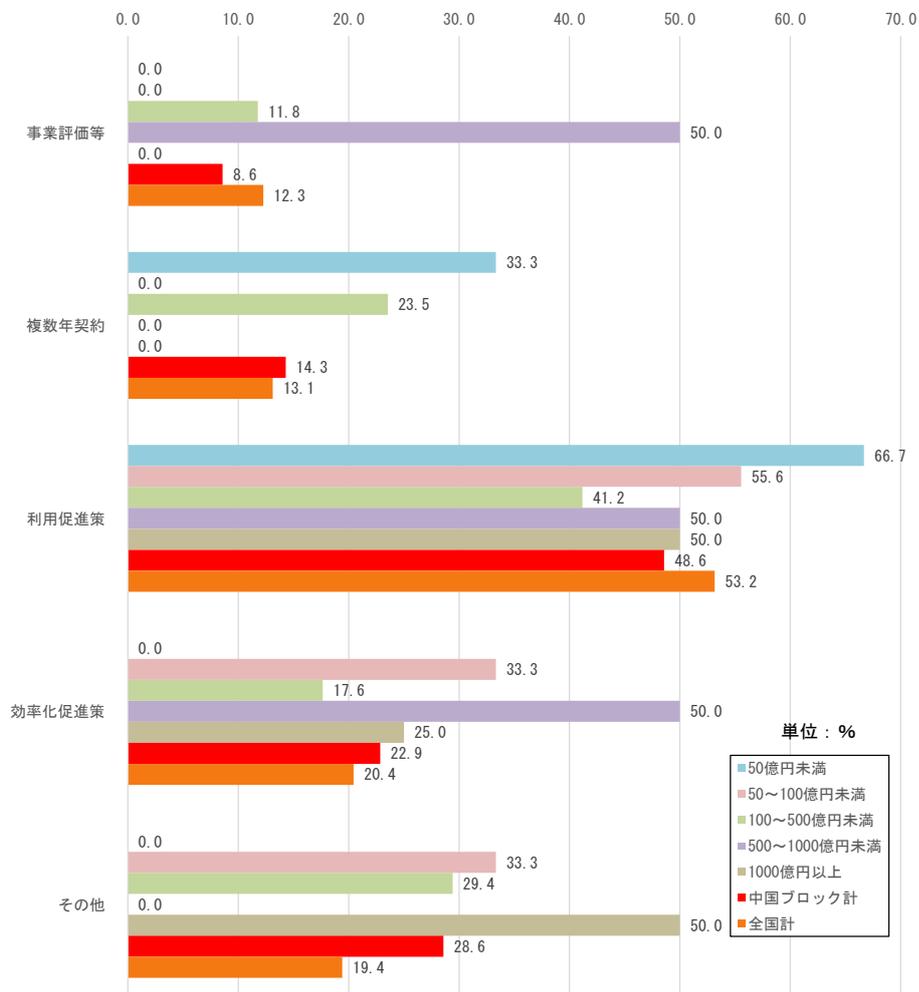
※1）上記、比率（%）は、回答のあった全市町村数(n=35)を母数として算出したものである。

【取組み内容分類別市町村数での設問間クロス】

a) 一般会計予算規模区分別の取組み内容分類別市町村数

■ 一般会計予算規模のどの区分においても利用促進策が多くなっている。

● 取組み内容分類別市町村数 × 一般会計予算規模区分

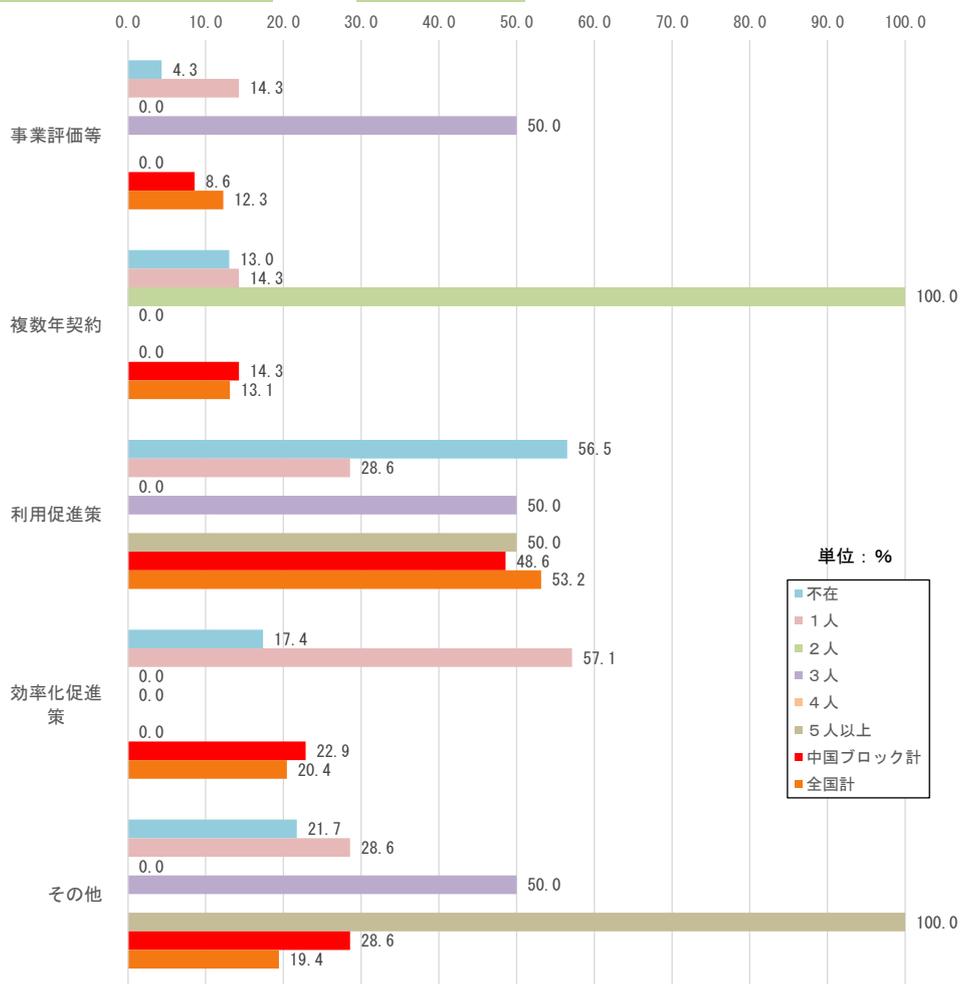


※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市町村数(n=35)を母数として算出したものである。

b) 専任担当者の有無別の取組み内容分類別市町村数

■ 専任担当者数によって取り組んでいる内容の傾向が大きく変わるわけではない。

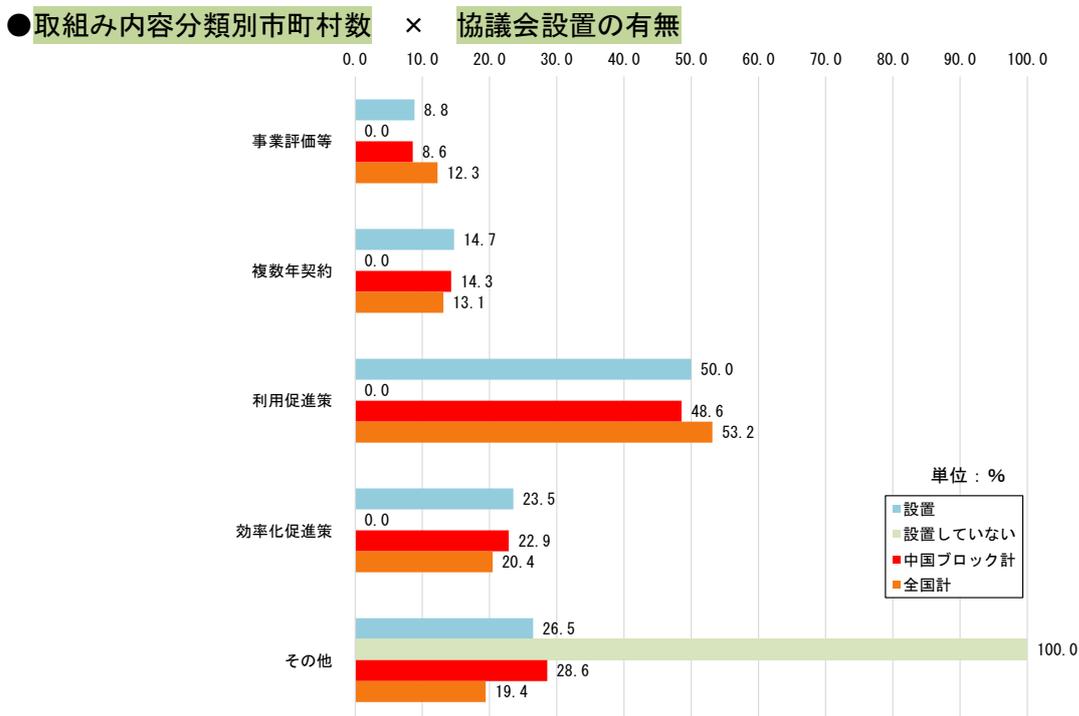
● 取組み内容分類別市町村数 × 専任担当者数



※) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市町村数 (n=35) を母数として算出したものである。

c) 協議会設置の有無別の取組み内容分類別市町村数

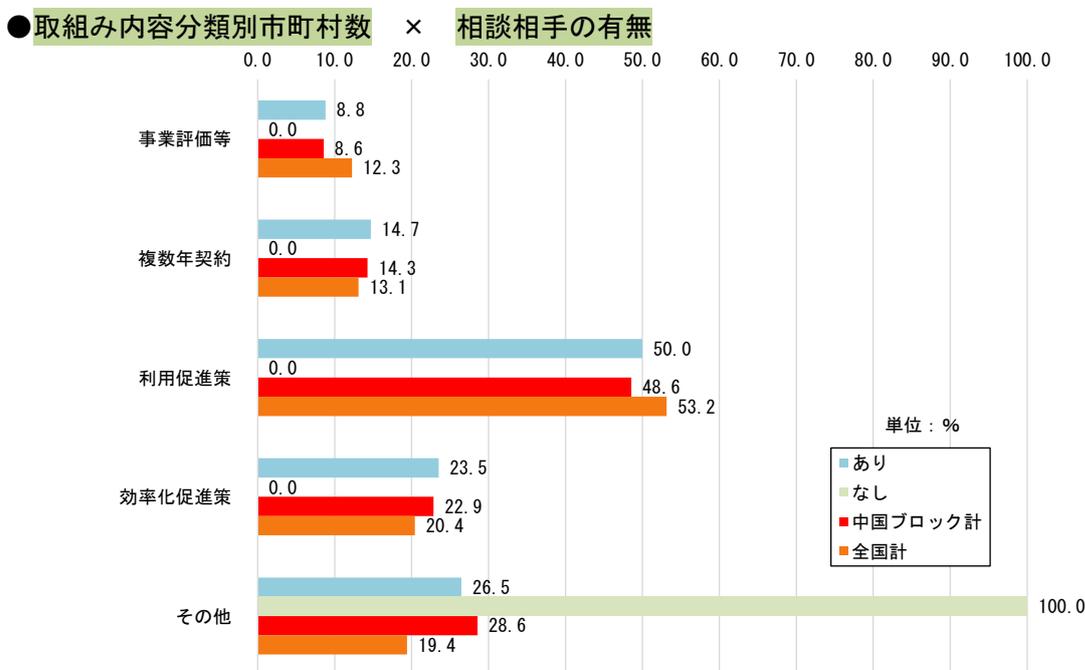
■ 「その他」の取組み以外では、協議会設置の有無が大きく影響している傾向にあることがわかる。



※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市町村数 (n=35) を母数として算出したものである。

d) 相談相手の有無別の取組み内容分類別市町村数

■ 「その他」の取組み以外では、相談相手の有無が大きく影響している傾向にあることがわかる。

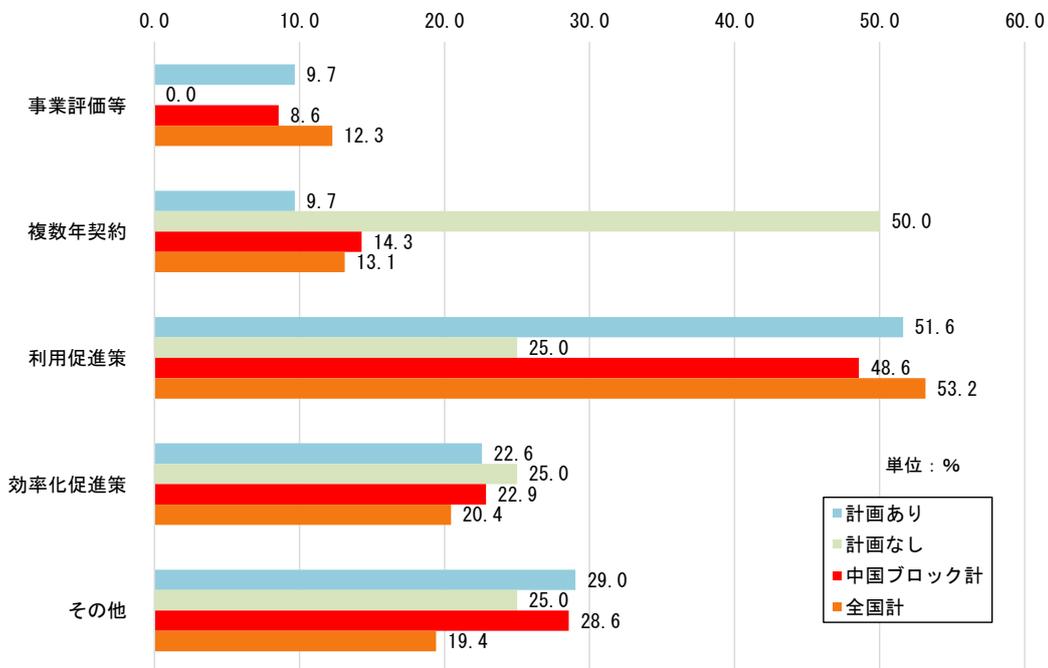


※1) 上記、比率 (%) は、回答のあった全市町村数 (n=35) を母数として算出したものである。

e) 交通関連の計画の有無別の取組み内容分類別市町村数

■ 「複数年契約」は、「計画なし」の場合に割合が高く、「利用促進策」は、「計画あり」の場合に割合が高い。

● 取組み内容分類別市町村数 × 交通関連の計画の有無



※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市町村数(n=35)を母数として算出したものである。

(3) 具体的な記載内容

分類 (回答数)	記載内容の一例
事業評価等 (3)	<ul style="list-style-type: none"> ■補助の上限額を設定している。 ■路線毎に目標値を設定し、評価・管理を行っている。 ■実績報告により、事業内容を確認。経費削減等による負担の軽減を図っている。
複数年契約 (5)	<ul style="list-style-type: none"> ■複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。 ■平成24年度から運行委託期間を2年間としている。 ■町営バスの運行委託について、複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
利用促進策 (17)	<ul style="list-style-type: none"> ■利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。 ■バスイベント等を開催し、利用促進に取り組み、利用者の増加による負担の軽減を図っている。 ■高校生のバス通学定期に対し補助を行い、利用者の増加による負担の軽減を図っている。 ■利用促進に向けた取組（バスまつり、マップ作成）や利用者環境の整備（待合所等）を検討しており、利用者の増加による負担軽減を図っていくこととしている。 ■利用促進を図るため、利用者や事業者の声を聞きながら、ルート・ダイヤの運行改善を行っている。 ■高齢者によるバス定期券の購入費に対して助成し、高齢者の利用増加による負担の軽減を図っている。 ■事業計画書を精査し、委託している。また、交通連携協議会におけるバス乗り方教室等に行政と一緒に、利用者増となる取組を実施している。 ■職員ノーマイカーデーの実施や市内全域のバスマップを作成するなど、利用促進に取り組むことで利用者の増加による負担軽減を図っている。 ■生活交通利用促進月間を設け、その中でバス半額券、移動絵画展、バス教室などの取組を行うことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。
効率化促進策 (8)	<ul style="list-style-type: none"> ■既存の路線バスの見直しとともに、新たな交通を模索し、25年度より一部区域運行を実施。 ■予約型乗合タクシーについては、見直し方針を決めて便数・車両を整理する方法をとることとした。 ■コミュニティバスについては、デマンド運行化することにより利用者のない便を縮減した。 ■効率的な路線の見直しにより、今年3月末に一部路線の廃止を行った。 ■町内フィーダー路線については、必要最小限の運行本数へと減少させてきており、最終的には利用者状況（通学等）を見極めたうえで路線運行の廃止を検討している。（廃止以外経費を抑制することが困難）
その他 (10)	<ul style="list-style-type: none"> ■補助額の上限を設けており、それ以上の赤字が発生しないよう、事業者の自助努力を促している。 ■交通体系の見直しを図るため、町民による公共交通に関するアンケートの実施を検討している。 ■公共交通検討委員会（委託事業者も委嘱）で路線バス、コミュニティバスを含めて町全体の公共交通の中長期的な計画を検討していく。 ■委託事業者に対し、極力安価で契約していただくよう依頼している。 ■近年に置いては、学校統合において通学手段をスクールバス運行から路線バス利用が可能な地域は路線バス利用が出来るよう、事業者と協議している。（路線維持の対応） ■乗合タクシーについて、稼働率が50%を下回った場合、ペナルティとして地域の負担額を上乗せしている。

1. 都道府県版 アンケート調査票

都道府県用

地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

本アンケート調査は、各地方公共団体における、公共交通のご担当者様よりお答えください。

問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄
(1) 都道府県名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

問A2 平成24年度における貴都道府県の一般会計予算状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。
 ※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

問B 貴都道府県の地域公共交通に対する施策の取組状況についておたずねします。

問B 1 貴都道府県における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

項 目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

問B 2 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」	
②その他の任意の会議(分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など)	
③協議会等を設置していない	

問B 3-1 貴都道府県における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。

項 目	回答欄 (該当するものに○)	
①交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)の協力が得られない。 例)新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。 地域公共交通再編の検討に消極的。		⇒問B3-2、3-3へ
②市民住民、利用者の理解・協力が得られない。 例)導入にあたっての意見調整が難航する。 運賃負担についての納得が得られない。 住民の当事者意識が低い。		⇒問B3-4、3-5へ
③上記問B2①、②の会議が円滑に運営できない。 例)会議への参画が得られない。 議論をまとめる第三者がいない。		⇒問B3-6へ
④専門部署がない、人材が不足している。 例)公共交通担当専任職員がいない。		/
⑤地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している。相談相手がない。		
⑥都道府県の役所内部での連携・理解(予算面も含む)が不足している。 例)予算措置への理解がない。 都道府県の重要政策との位置づけが無い。		
⑦国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない。		
⑧どのように取り組んでよいかわからない。		
⑨その他(回答欄に自由記述)		

問B3-2 B3-1で①に回答した方に伺います。
交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

項目	回答欄 (該当するものに○)
①鉄軌道の導入・延伸等に当たって、交通事業者との調整が難航する。	
②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する。	
③交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する。	
④データ提供等、地域公共交通に関する取組を進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である。	
⑤一度合意・協議が成立していたものの、新しい地域公共交通が導入された後など、事後に合意・協議が遵守されなかったことがある(破棄されたことがある)。	
⑥その他(回答欄に自由記述)	

問B3-3 B3-1で①に回答した方に伺います。
B3-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)

問B3-4 B3-1で②に回答した方に伺います。
住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。
該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

項目	回答欄 (該当するものに○)
①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける。	
②広報誌、HP等を活用して、周知を図る。	
③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る。	
④その他(回答欄に自由記述)	
⑤特に対応を取っていない。取るべき対応方針が分からない。	

問B3-5 B3-1で②に回答した方に伺います。
B3-4に関して、住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)

問B3-6 B3-1で③に回答した方に伺います。
なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えください。
該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①会議への参画を得られない	
②単なる陳情の場となっている	
③地元の公共交通の現状・需要の状況が議論のベースとならず、思い込みで議論されている	
④交通事業者から積極的な提案が見られない	
⑤議論を取りまとめる第三者がいない	

問B4 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？
以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①交通事業者（協会等含む。）	
②他の都道府県の担当者	
③市区町村の担当者	
④地方運輸局または支局の担当者	
⑤地方整備局の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦コンサルタント	
⑧その他（回答欄に自由記述）	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	
⑩特に相談する必要はない	

問B5 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

項目	回答欄 (特に重要：◎、重要：○)
①国の支援制度の内容	
②地域の関係者との合意形成の方法	
③他の地域における事例やその成功要因	
④計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）	
⑤各種交通システムのしくみ（事業の取り組み方等）	
⑥どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか	
⑦どのコンサルタントを選べばよいのか（問題分析、計画策定、助言等）	
⑧その他（自由記述）	
⑨特に必要な情報はない	

問B6 貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

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

項目		計画1	計画2	計画3	計画4
計画の名称					
策定年度					
計画の策定主体を、次の選択肢からいずれかお答えください。 ①貴都道府県単独、②複数都道府県、 ③貴都道府県が参加している協議会、④その他					
策定内容 ※該当するものに「○」	鉄軌道関連				
	路線バス関連				
	コミュニティバス・乗合タクシー関連				
	離島航路関連				
	バリアフリー関連				
	その他				

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

問C 貴都道府県において支援している陸上交通についてお伺いいたします。

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。
 ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。
 お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。
 ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの
 ②公営交通局により運行しているもの

問C1 貴都道府県における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

項目	記載例	事業者1	事業者2	事業者3
(1) 運行費補助を行っている事業者名をお答えください。 ※自治体の自主運行、公営交通局の場合は自治体名を記載	〇〇バス株			
(2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局	①			
(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。	①、③			
(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、 ③自治体が計画し自主的に運行、④その他	②、③			
(5) 路線型の運行について、運行費補助を行っている系統数をお答えください。	14 系統			
(6) 区域型の運行について、運行費補助を行っている区域数をお答えください。	2 区域			
(7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円] ※自治体の負担、国庫補助等全て含む ※公営交通局については、一般会計予算からの補助額をお答えください。	10,000 千円			
(8) 上記(7)のうち、貴都道府県の負担額をお答えください。[単位：千円]	2,500 千円			
(9) 上記(7)のうち、国費（補助金・交付金等）の額をお答えください。[単位：千円] ※国土交通省以外の補助金・交付金等も全て含みます。	5,000 千円			
(10) 直近5年間の貴都道府県からの補助額の実績をお答えください。[単位：千円] ※貴都道府県の負担分のみをお答えください。 ※実績のある範囲で結構です。	平成20年度	7,000 千円		
	平成21年度	8,000 千円		
	平成22年度	9,000 千円		
	平成23年度	2,300 千円		
	平成24年度	10,000 千円		

問C2 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

- 例) ・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
- ・事業により黒字が発生した場合には、黒字額の1/2を事業者の取り分としている。
- ・運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している (バス停の整備、時刻表・マップの作成等)

問C3 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

- 例) ・事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
- ・複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
- ・利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。

事業区分一覧表 (より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください)	
①	道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
②	道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
③	道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
④	道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
⑤	道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
⑥	自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
⑦	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送 (交通空白輸送)」
⑧	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送 (市町村福祉輸送)」
⑨	道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
⑩	道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
⑪	道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
⑫	スクールバス (①～⑩を除く)
⑬	病院等の送迎バス (①～⑩を除く)
⑭	①～⑬以外

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

2. 市町村版 アンケート調査票

市区町村用

地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

本アンケート調査は、各地方公共団体における、公共交通のご担当者様よりお答えください。

問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄
(1) 市区町村名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

問A2 平成24年度における貴市区町村の一般会計予算状況についてお答えください。

項 目	回 答 欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。

※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

問B 貴市区町村の地域公共交通に対する施策の取組状況についておたずねします。

問B 1 貴市区町村における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数をお答えください。

項目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

問B 2 貴市区町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。

項目	回答欄 (該当するものに○)
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」	
②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」	
③その他の任意の会議(分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など)	
④協議会等を設置していない	

問B 3-1 貴市区町村における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。

項目	回答欄 (該当するものに○)	
①交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)の協力が得られない。 例)新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。 地域公共交通再編の検討に消極的。		⇒問B3-2、3-3へ
②市民住民、利用者の理解・協力が得られない。 例)導入にあたっての意見調整が難航する。 運賃負担についての納得が得られない。 住民の当事者意識が低い。		⇒問B3-4、3-5へ
③上記問B2①、②の会議が円滑に運営できない。 例)会議への参画が得られない。 議論をまとめる第三者がいない。		⇒問B3-6へ
④専門部署がない、人材が不足している。 例)公共交通担当専任職員がいない。		/
⑤地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している。相談相手がいない。		
⑥市区町村の役所内部での連携・理解(予算面も含む)が不足している。 例)予算措置への理解がない。 市区町村の重要政策との位置づけが無い。		
⑦国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない。		
⑧どのように取り組んでよいかわからない。		
⑨その他(回答欄に自由記述)		

問B3-2 B3-1で①に回答した方に伺います。
交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①鉄軌道の導入・延伸等に当たって、交通事業者との調整が難航する。	
②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する。	
③交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する。	
④データ提供等、地域公共交通に関する取組を進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である。	
⑤一度合意・協議が成立していたものの、新しい地域公共交通が導入された後など、事後に合意・協議が遵守されなかったことがある(破棄されたことがある)。	
⑥その他(回答欄に自由記述)	

問B3-3 B3-1で①に回答した方に伺います。
B3-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)

問B3-4 B3-1で②に回答した方に伺います。
市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。
該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける。	
②広報誌、HP等を活用して、周知を図る。	
③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る。	
④その他(回答欄に自由記述)	
⑤特に対応を取っていない。取るべき対応方策が分からない。	

問B3-5 B3-1で②に回答した方に伺います。
B3-4に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)

問B3-6 B3-1で③に回答した方に伺います。
なぜ、当該会議を円滑に運営できないのか、お教えてください。
該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①会議への参画を得られない	
②単なる陳情の場となっている	
③地元の公共交通の現状・需要の状況が議論のベースとならず、思い込みで議論されている	
④交通事業者から積極的な提案が見られない	
⑤議論を取りまとめる第三者がない	

問B4 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか？
以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項 目	回答欄 (該当するものに○)
①交通事業者（協会等含む。）	
②他の市区町村の担当者	
③都道府県の担当者	
④地方運輸局または支局の担当者	
⑤地方整備局の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦コンサルタント	
⑧その他（回答欄に自由記述）	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	
⑩特に相談する必要はない	

問B5 貴市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか？次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

項目	回答欄 (特に重要：◎、重要：○)
①国の支援制度の内容	
②都道府県の支援制度の内容	
③地域の関係者との合意形成の方法	
④他の地域における事例やその成功要因	
⑤計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）	
⑥各種交通システムのしくみ（事業の取り組み方等）	
⑦どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか	
⑧どのコンサルタントを選べばよいのか（問題分析、計画策定、助言等）	
⑨その他（自由記述）	
⑩特に必要な情報はない	

問B6 貴市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

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

項目		計画1	計画2	計画3	計画4
計画の名称					
策定年度					
計画の策定主体を、次の選択肢からいずれかお答えください。 ①貴市区町村単独、②複数市区町村、 ③貴市区町村が参加している協議会、④その他					
策定内容 ※該当するものに「○」	鉄軌道関連				
	路線バス関連				
	コミュニティバス・乗合タクシー関連				
	離島航路関連				
	バリアフリー関連				
	その他				

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

問C 貴市区町村において支援している陸上交通についてお伺いいたします。

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。
 ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。
 お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。
 ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの
 ②自治体が主体的に計画し、自ら運行、または、交通事業者に運行を委託しているもの
 ③公営交通局により運行しているもの

問C1 貴市区町村における陸上交通の運行費支援の状況についてお答えください。

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

項目	記載例	事業者1	事業者2	事業者3
(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者名をお答えください。 ※自治体の自主運行、公営交通局の場合は自治体名を記載	〇〇バス㈱			
(2) 当該事業者の主な事業形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①バス事業者、②タクシー事業者、③自治体の自主運行、④公営交通局	①			
(3) 当該事業者の運行区分を本シート下部にある「事業区分一覧表」の①～⑭の選択肢から、いずれかお答えください。	①、③			
(4) 支援の形態を次の選択肢から、いずれかお答えください。 ①運行費の補助、②自治体が計画し交通事業者に運行委託等、 ③自治体が計画し自主的に運行、④その他	②、③			
(5) 路線型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている系統数をお答えください。	14 系統			
(6) 区域型の運行について、運行費補助、運行委託等を行っている区域数をお答えください。	2 区域			
(7) 当該事業者に支払っている補助額・支援額をお答えください。[単位：千円] ※自治体の負担、国庫補助、都道府県補助等全て含む ※公営交通局については、一般会計予算からの補助額をお答えください。	10,000 千円			
(8) 上記(7)のうち、貴市区町村の負担額をお答えください。[単位：千円]	2,500 千円			
(9) 上記(7)のうち、国費（補助金・交付金等）の額をお答えください。[単位：千円] ※国土交通省以外の補助金・交付金等も全て含みます。	5,000 千円			
(10) 事業者に委託している場合、委託期間（年数）をお答えください。 ※単なる運行費補助の場合はお答えいただくなくても結構です。 ※同じ事業者でも異なる期間の委託がある場合には、カンマで区切ってお答えください。	1年、3年			
(11) 直近5年間の貴市区町村からの補助額・委託額の実績をお答えください。[単位：千円] ※貴市区町村の負担分のみをお答えください。 ※実績のある範囲で結構です。	平成20年度	7,000 千円		
	平成21年度	8,000 千円		
	平成22年度	9,000 千円		
	平成23年度	2,300 千円		
	平成24年度	2,500 千円		

問C 2 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。（複数回答歓迎）

- 例) ・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。
- ・事業により黒字が発生した場合には、黒字額の1/2を事業者の取り分としている。
- ・運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している（バス停の整備、時刻表・マップの作成等）

問C 3 交通事業者への補助や委託にあたって、補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組を行っている、又は検討している場合には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。

- 例) ・事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している。
- ・複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている。
- ・利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている。

問C 4 貴市区町村内において区域運行を行っている場合、運行区域が確認できる地図等をご提供ください。

※一般の地図に手書きで区域を示したもので構いません。

事業区分一覧表（より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください）
① 道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
② 道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
③ 道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
④ 道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
⑤ 道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
⑥ 自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
⑦ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
⑧ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
⑨ 道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
⑩ 道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
⑪ 道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
⑫ スクールバス（①～⑩を除く）
⑬ 病院等の送迎バス（①～⑩を除く）
⑭ ①～⑬以外

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。