

関東運輸局管内における
公共交通基礎調査業務

報 告 書

地域公共交通の現状把握編

平成29年3月

関東運輸局交通政策部交通企画課

** 目 次 **

I. 業務目的・業務内容	1
1 業務目的	1
2 業務内容	1
II. 関東管内の地方公共団体における	
地域公共交通の現状把握	3
1 アンケートの配布・回収	3
2 アンケート回答結果の概要（バス・デマンド等）	7

I. 業務目的・業務内容

1. 業務目的

地方公共団体において、少子高齢化・人口減少社会に向け、まちづくりと一体となり、地域の将来像に沿った公共交通の計画を策定する必要が生じている。このような中で、平成 26 年度に地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通確保維持改善事業の活用等による計画の策定・推進に向けた取組を支援していくこととしている。

本業務は、関東管内の地域公共交通に関する幅広いデータの収集・整理・分析を行い、地域公共交通確保維持改善事業の円滑な執行や各地域における取組の充実につなげ、地域公共交通に関する国・地方公共団体が用意している支援メニューを収集・整理し、これらの支援メニューの有効な活用を図ることを通じて、より多くの地方公共団体が効果的・効率的に取組を推進することを目的に執り行うものである。

2. 業務内容

○関東管内の地方公共団体における地域公共交通の現状把握

- ・各種統計資料等（必要に応じて、交通事業者関係団体が実施した調査内容も含む。）の収集及び都県・市区町村全てを対象としたアンケートの配布・回収等により、都県・市区町村ごとにデータを整理した。
- ・アンケートは当局より提供するアドレスによりメールにて行った。
- ・なお、調査時点は原則として調査時点は原則として平成 27 年度（平成 27 年 4 月から平成 28 年 3 月まで）とする。
- ・基本となる項目は次のとおりである。

※関東管内＝東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

- 【都県】
- a 地域概況（面積、人口（生産年齢人口割合、65 歳以上・75 歳以上人口割合）
 - b 地域公共交通に関わる専属組織等の体制調査
 - c 交通に関する計画や方針の策定状況
 - d 都県が直轄している地域公共交通（バス）の運行事業
 - e 地域公共交通に関する補助事業
 - f 市町村域を超えた広域連携の促進に関する事業の実施状況

- 【市町村】
- a 地域概況（面積、人口（生産年齢人口割合、65 歳以上・75 歳以上人口割合）
 - b 地域公共交通に関わる専属組織等の体制調査
 - c 交通に関する計画や方針の策定状況
 - d 市町村が実施しているバス・デマンド等運行事業の実施状況
（事業の一覧、各々の事業の年間運行経費、各々の事業の年間輸送人員及び

運賃収入)

注) 市町村が地域公共交通として位置づけている事業を対象とする。そのため、公共交通として位置づけている場合は、福祉バスやスクールバス(混乗)も対象とする。

e dの事業の市町村の負担額、活用している国・都県の補助制度と補助額(タクシー補助を含む)

f dのほか地域公共交通に関する施策(鉄道など)
(施策内容、期間、予算額(活用している国・都県の補助制度と補助額))

Ⅱ. 関東管内の地方公共団体における地域公共交通の現状把握

1. アンケートの配布・回収

(1) アンケート票

地域公共交通に対する取組み状況や予算措置、補助金の活用状況に関する都県・市町村へのアンケートを実施した。アンケート内容については次表に示す内容とし、アンケート票の作成を行った。なお、自治体の回答の負担を考慮し、地域概況についてはあらかじめ発送側において把握し、記入した。

各自治体へ配布した具体のアンケート票は次ページに示す通りである。

表 アンケート項目・内容

アンケート項目	都県	市町村
a地域概況	①面積 ②人口(人口総数、生産年齢割合(15-64歳)、65歳以上、75歳以上割合)	
b地域公共交通への取組み体系・取組み状況	①地域公共交通に関わる専属・併任別職員数 ②計画、方針の策定状況 ③都県直轄事業 ④補助事業 ⑤複数市町村をまたぐバス運行の促進に係る事業などの公共交通に関する事業	③市町村が関わっているバス・デマンド交通の運行事業の実施状況 ④その他の地域公共交通地域に関する施策の実施状況

【都県を対象としたアンケート票】

都県番号		記入日	平成 28 年 月 日
■自治体情報			
都県名			
■地域概況			
面積	人口	15歳以上64歳以下	%
		65歳以上	%
		75歳以上	%
■地域公共交通への取組み体系・取組み状況			
担当部課	部課名	専属： 人	併任： 人
担当者数			
計画、方針		平成	年度策定
		平成	年度策定
		平成	年度策定
		平成	年度策定
都県直轄事業	① 名称	平成	年度実施
	事業概要 (平成27年度)	総延長 km 都県内延長 km	
		系統数 年間輸送人員 人	
		年間運行経費 円 年間運賃収入 円	
	参考資料		
	事業名		
	都県負担額	H27予算額 千円 H27実績額 千円	
		H28予算額 千円	
	予算の使途		
	国による補助・交付	補助・交付事業の名称	
		補助・交付額 (平成27年度) 千円	
		補助の使途	
	② 名称	平成	年度実施
	事業概要 (平成27年度)	総延長 km 都県内延長 km	
		系統数 年間輸送人員 人	
		年間運行経費 円 年間運賃収入 円	
	参考資料		
	事業名		
	都県負担額	H27予算額 千円 H27実績額 千円	
		H28予算額 千円	
	予算の使途		
	国による補助・交付	補助・交付事業の名称	
		補助・交付額 (平成27年度) 千円	
		補助の使途	
補助事業	① 事業名	平成	年度実施
	事業概要		
	事業費(平27)	予算額 千円 実績額 千円	
	事業費(平28)	予算額 千円	
	補助事業対象事業者数	補助事業対象系統数	
	② 事業名	平成	年度実施
	事業概要		
	事業費(平27)	予算額 千円 実績額 千円	
	事業費(平28)	予算額 千円	
	補助事業対象事業者数	補助事業対象系統数	
複数市町村域をまたぐバス運行の促進にかかる事業などの公共交通に関する事業 (確保維持改善事業の対象となる事業を除く)	① 事業名	平成	年度実施
	事業概要		
	事業費(平27)	予算額 千円 実績額 千円	
	事業費(平28)	予算額 千円	
	国による補助・交付	補助・交付事業の名称	
		補助・交付額 (平成27年度) 千円	
		補助の使途	
	② 事業名	平成	年度実施
	事業概要		
	事業費(平27)	予算額 千円 実績額 千円	
	事業費(平28)	予算額 千円	
	国による補助・交付	補助・交付事業の名称	
		補助・交付額 (平成27年度) 千円	
		補助の使途	

【市町村を対象としたアンケート票】

市区町村番号				記入日	平成 29 年	月	日				
■自治体情報											
都県名				市区町村名							
■地域概況											
面積	km ²	人口	人	15歳以上64歳以下		%					
				65歳以上		%					
				75歳以上		%					
■地域公共交通への取組み体系・取組み状況											
担当部課	部課名	担当者数		専属：	人	併任：	人				
計画、方針				平成	年度策定						
				平成	年度策定						
				平成	年度策定						
				平成	年度策定						
市町村が関わっているバス・デマンド交通の運行事業の実施状況	①	名称				平成	年度実施				
		事業概要 (平成27年度)	総延長	km	市町村内延長	km					
			系統数等		車両数						
			運行形態		年間輸送人員	人					
			年間運行経費	円	年間運賃収入	円					
		参考資料									
	市町村負担額	事業名									
		H27予算額	千円	H27実績額	千円						
		H28予算額	千円								
	国・都県による補助・交付	補助・交付事業の名称									
		補助・交付額（平成27年度）		千円							
		補助の用途									
市町村が関わっているバス・デマンド交通の運行事業の実施状況	②	名称				平成	年度実施				
		事業概要 (平成27年度)	総延長	km	市町村内延長	km					
			系統数等		車両数						
			運行形態		年間輸送人員	人					
			年間運行経費	円	年間運賃収入	円					
		参考資料									
	市町村負担額	事業名									
		H27予算額	千円	H27実績額	千円						
		H28予算額	千円								
	国・都県による補助・交付	補助・交付事業の名称									
		補助・交付額（平成27年度）		千円							
		補助の用途									
その他の地域公共交通に関する施策の実施状況	①	名称				平成	年度実施				
		事業概要	参考資料								
			市町村負担額	事業名							
				H27予算額	千円	H27実績額	千円				
				H28予算額	千円	事業者負担	あり・なし				
		国・都県による補助・交付	補助・交付事業の名称								
	補助・交付額（平成27年度）		千円								
	補助の用途										
	②	名称				平成	年度実施				
		事業概要	参考資料								
			市町村負担額	事業名							
				H27予算額	千円	H27実績額	千円				
H28予算額				千円	事業者負担	あり・なし					
国・都県による補助・交付		補助・交付事業の名称									
	補助・交付額（平成27年度）		千円								
	補助の用途										

(2) アンケートの配布対象

- ・関東管内（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）の都県及び市町村を対象とした。
- ・なお、このうち、次に示す自治体は対象外とした。
 - 民間事業者により交通網が構築されている東京 23 区
 - 都度の情報で対応可能な島しょ部
 - 具体の相談事案が市区内の一部に限られることもある政令市、県庁所在都市

(3) アンケート配布・回収状況

- ・アンケートの配布及び回収は、電子メールにて行い、作業の効率化を図った。
- ・回答にあたり、各自治体の関係部署への照会を伴う質問項目があることから、回答期間を3週間とした。
- ・アンケートの回収状況は次表に示す通りであり、都県からは7団体、市町村からは235団体、計242団体、78%から回答を得られた。

表 アンケート配布・回収状況

	配布団体数	回収団体数	回収率(%)
都県庁	8	7	88%
茨城県	43	35	81%
栃木県	24	18	75%
群馬県	34	24	71%
埼玉県	62	44	71%
千葉県	53	42	79%
東京都	30	27	90%
神奈川県	30	30	100%
山梨県	26	15	58%
合計	310	242	78%

2. アンケート回答結果の概要（バス・デマンド等）

■ 回答結果の集計に際しての前提、留意点

①「バス・デマンド等」について

「バス・デマンド等」とは、アンケート票の「市町村が関わっているバス・デマンド交通の運行事業の実施状況」の欄に回答のあった全ての事業を指す。

（※4条コミュニティバス、4条デマンド、4条その他、自家用有償旅客運送（78条）、21条、無償運送の全て、及び、運行形態が不明であった事業も含む。）

②集計の前提

各市町村のアンケートの回答結果には、未記入の項目もあったため、グラフ中に記載した「合計」や「総団体数」の値は、項目により異なっている。

③運行形態の分類

アンケート結果の集計にあたり、バス・デマンド等を運行形態により分類を行った。各運行形態を次表に示す通り定義づけた。

表 運行形態の分類

運行形態の分類	定義
4条コミュニティバス	・交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、交通事業者に委託して、路線を定めて乗合運送を行う形態
4条デマンド	・交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、交通事業者に委託して、路線を定めず電話予約など利用者のニーズに応じて乗合運送を行う形態
4条その他	・交通事業者が自らの運行計画に基づき、市町村からの運行補助を受けて運行している形態（コミュニティバスは除く）
自家用有償旅客運送（78条） （市町村直轄）	・過疎地域などの交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村の区域内において、自家用有償運送を行う形態

2-1. バス・デマンド等の運行事業実施状況

235 団体のうち 142 団体でコミュニティバス（第 4 条に基づく）を運行している。デマンド運行（同）は 74 団体、その他（路線バスへの運行補助等）は 89 団体などとなっている。

①運行形態別・団体数

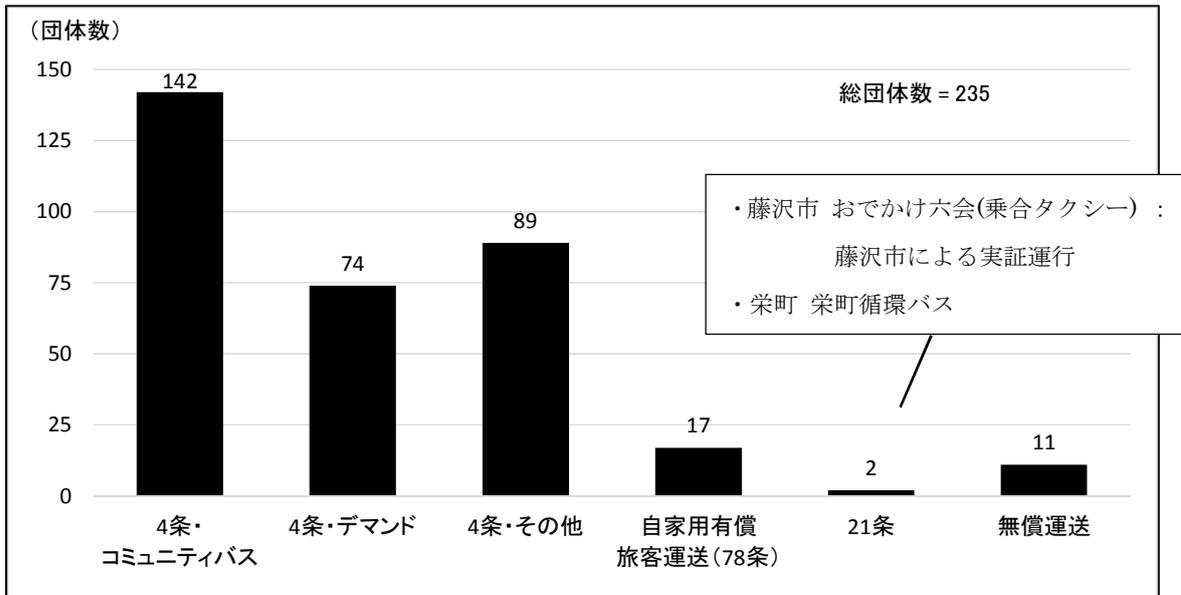


図 運行形態別・団体数

②運行形態別・団体数（複数事業を実施している場合の内訳）

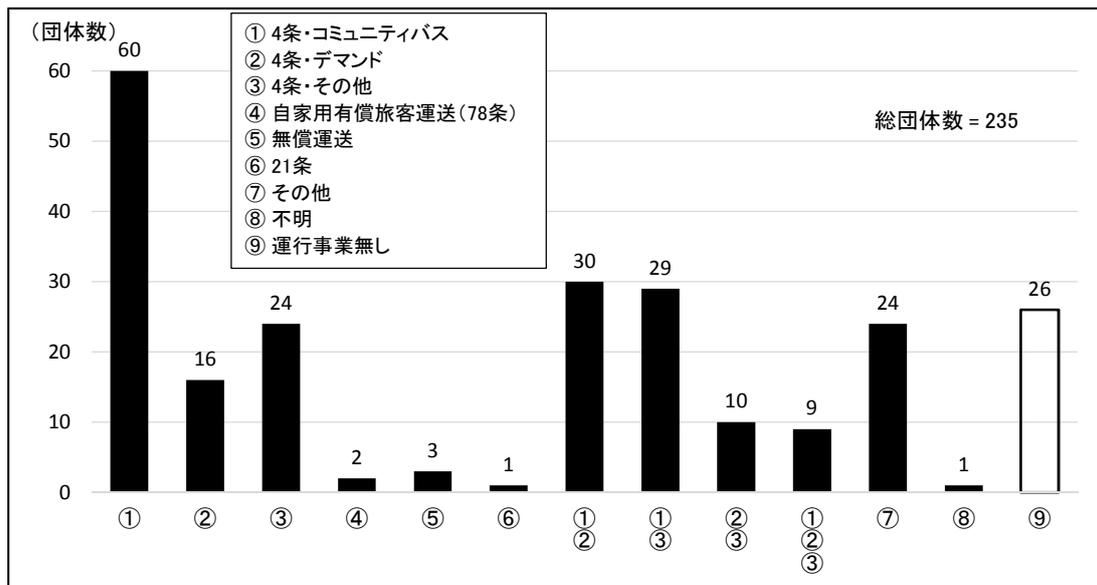


図 運行形態別・団体数

※「⑦その他」は、①②、①③、②③、①②③以外の複数事業実施団体数を示している。

③運行形態別・団体数（都県別、構成比）

栃木県と山梨県を除き、コミュニティバス（第4条）を運行している団体が最も多い。栃木県ではデマンド交通（第4条）が最も多く、山梨県ではその他（路線バスへの補助等）が最も多い。

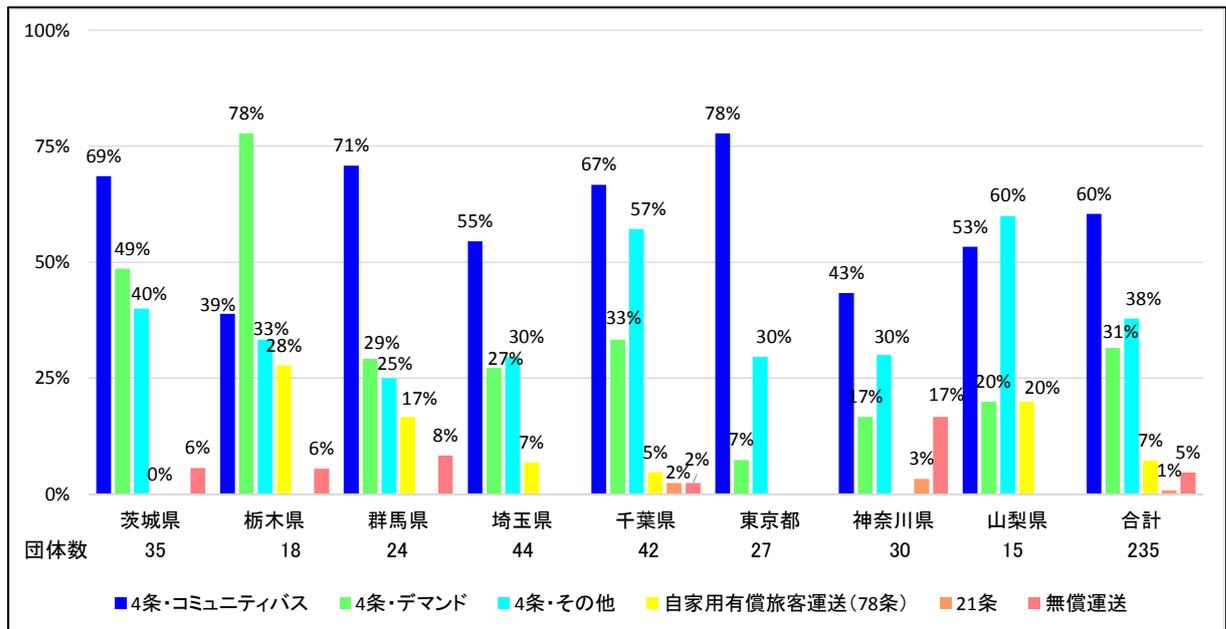


図 都県別・運行形態別・団体数構成比

2-2. バスの総延長（コミュニティバス（第4条）及び自家用有償旅客運送（第78条））

市町村が関与しているバスの総延長を都県別、市町村の人口規模別、運行形態別で把握した。

※総延長は、アンケートの回答において、バスが走行している道路の総延長を記載している場合と、系統ごとの延長の積み上げ値（同一道路区間の重複がある）を記載している場合の双方があることに注意を要する。

（1）コミュニティバス（第4条）（都県別）

コミュニティバスの総延長の平均値は72kmで、栃木県、山梨県が平均で100kmを超えている。これは、一部団体の総延長が非常に長いためである。

全体的な傾向として、神奈川県、東京都をはじめ、市街地部を多く含む都県で短く、農山村地域を多く抱える県で長くなっている。

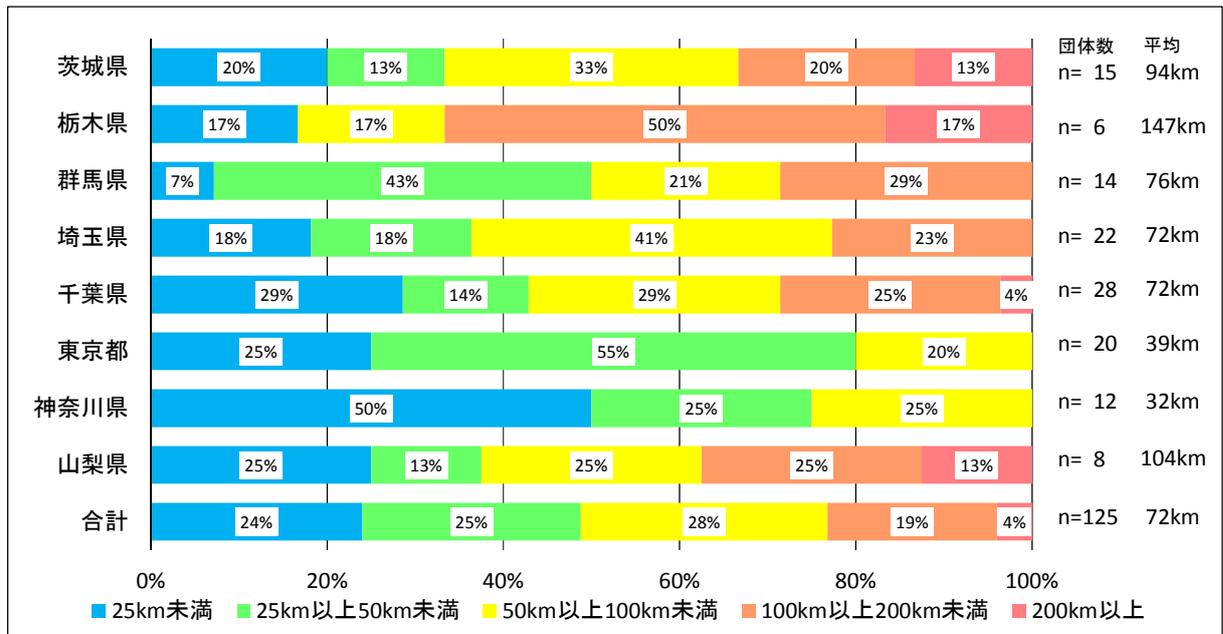


図 都県別・総延長ランク別・団体数構成比（コミュニティバス（第4条））

注）栃木県、山梨県の平均は100kmを超えているが、栃木県は栃木市の320km、山梨県は北杜市の356kmの存在により、平均値を押し上げている。

(2) コミュニティバス(第4条) (市町村の人口規模別)

人口規模が1万人未満の町村は、町村域の小ささや需要の少なさから、総延長の平均は32kmと最も短い。また、30万以上の市では50kmと次いで短く、需要規模が大きいため、市町村が関与する必要のないことが要因と考えられる。

そのため、1万人から30万人までの人口規模の市町村で、コミュニティバスなど市町村が関与している公共交通の運行が盛んであると言える。

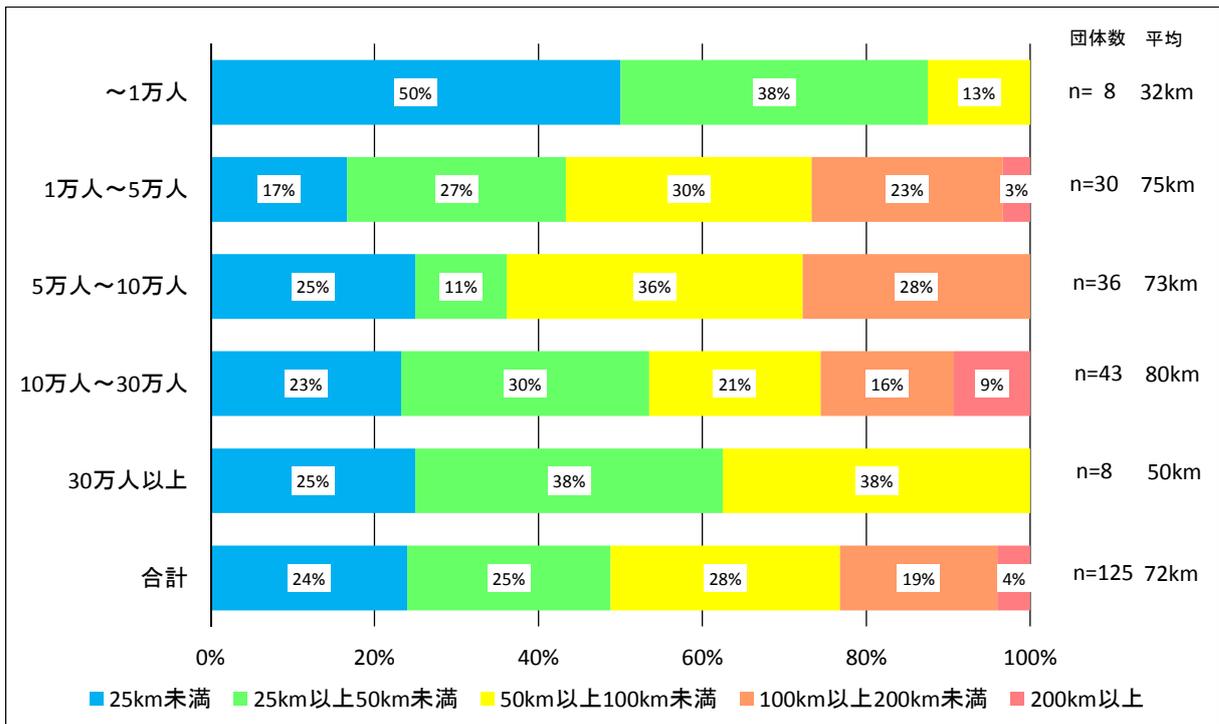


図 人口規模別・総延長ランク別・団体数構成比 (コミュニティバス(第4条))

(3) 自家用有償旅客運送(第78条)

自家用有償旅客運送の総延長の平均は50kmである。

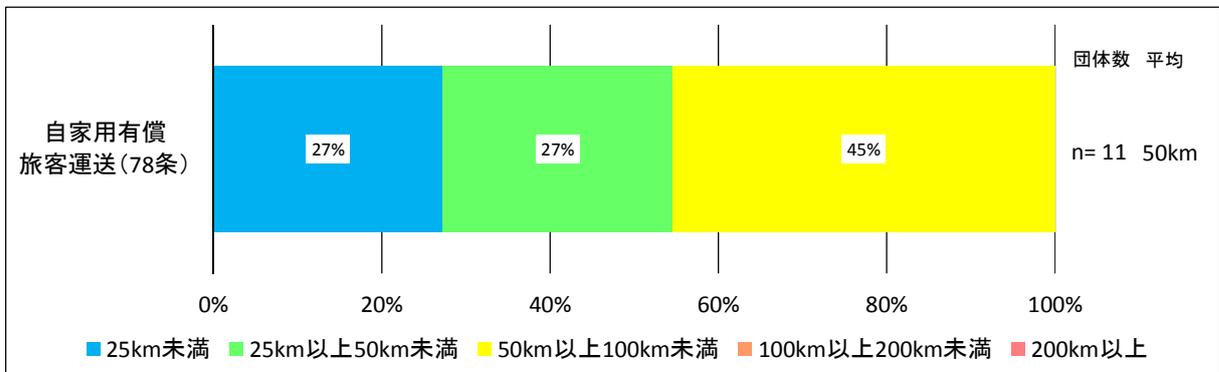


図 総延長ランク別・団体数構成比 (自家用有償旅客運送(第78条))

2-3. バス・デマンド等の系統数

※経路が少しでも異なれば別系統としている市町村も存在する。

(茨城県常陸大宮市：49 系統、山梨県大月市：66 系統)

(1) 系統数ランク別・団体数

コミュニティバス（第4条）は2～5系統の団体数が61と最も多く、5～10系統も47団体と多い。

一方、デマンド交通（第4条）では1系統(区域)のみが最も多く（30団体）、次いで、2～5系統(区域)が24団体である。

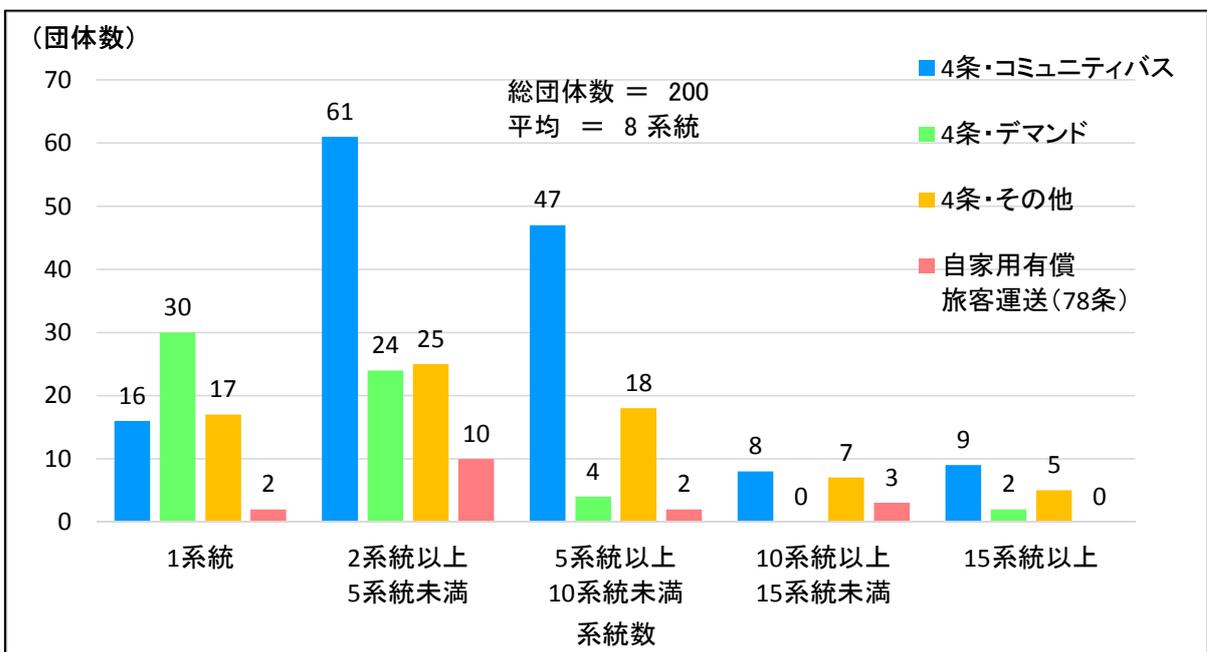


図 系統数ランク別・運行形態別・団体数

(2) コミュニティバス(第4条) (都県別)

1 市町村あたりの平均系統数は約 6 系統である。なお、山梨県の平均系統数は 11 系統と多いが、一部団体の系統数の多さによるものである。

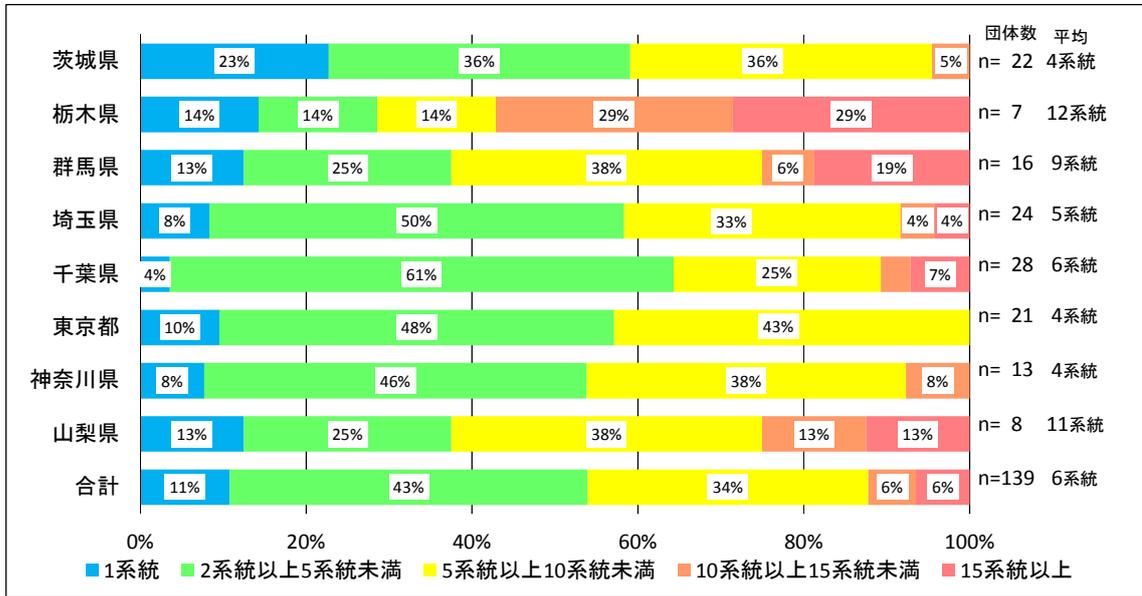


図 都県別・系統数ランク別・団体数構成比 (コミュニティバス(第4条))

(3) コミュニティバス(第4条) (市町村の人口規模別)

人口規模が1万人未満の町村は、町村域の小ささや需要の少なさから、系統数の平均は約3系統と最も少ない。また、30万以上の市では6系統と次いで少なく、需要規模が大きいため、市町村が関与する必要のないことが要因と考えられる。

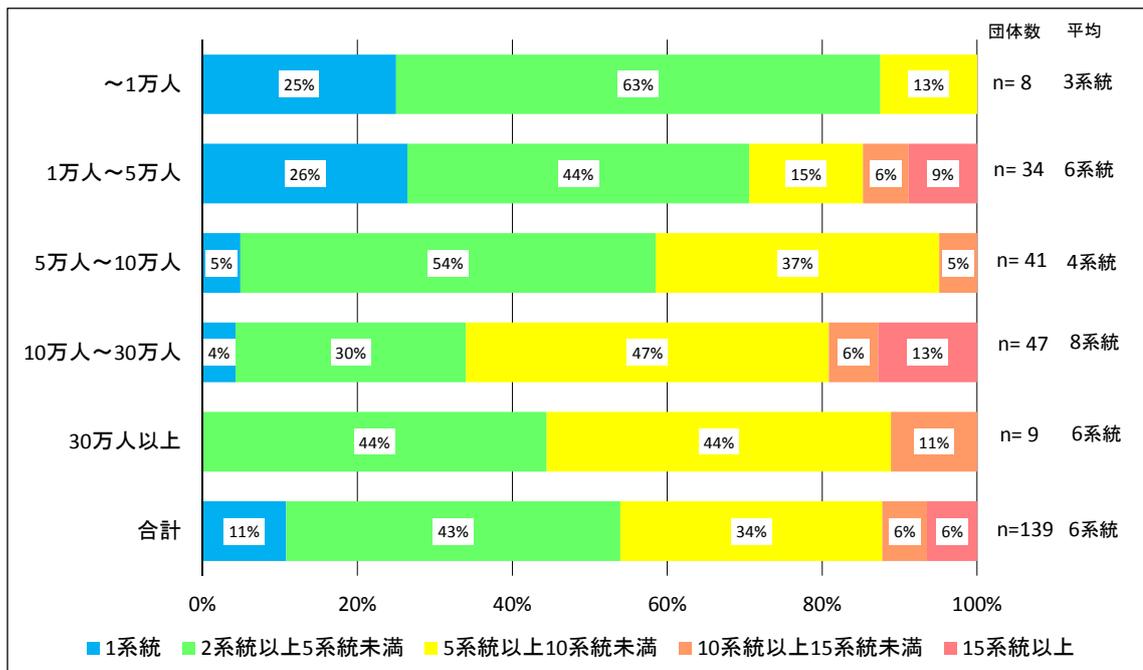


図 人口規模別・系統数ランク別・団体数構成比 (コミュニティバス(第4条))

2-4. バスの1系統当たりの延長

(コミュニティバス(第4条)及び自家用有償旅客運送(第78条))

全体の平均は約12km/系統で、このうち、神奈川県が約8km/系統と最も短く、次いで東京都が約9km/系統と短い。また、茨城県が約23km/系統と最も長い。人口の集積状況が密な都県と、集落が散在している地域が多い県の違いが表れているといえる。

※総延長は、アンケートの回答において、バスが走行している道路の延長を記載している場合と、系統ごとの延長の積み上げ値(同一道路区間の重複がある)を記載している場合の双方があることに注意が必要。

※経路が少しでも異なれば別系統としている市町村も存在する。

(茨城県常陸大宮市：49系統、山梨県大月市：66系統)

(1) コミュニティバス(第4条)(都県別)

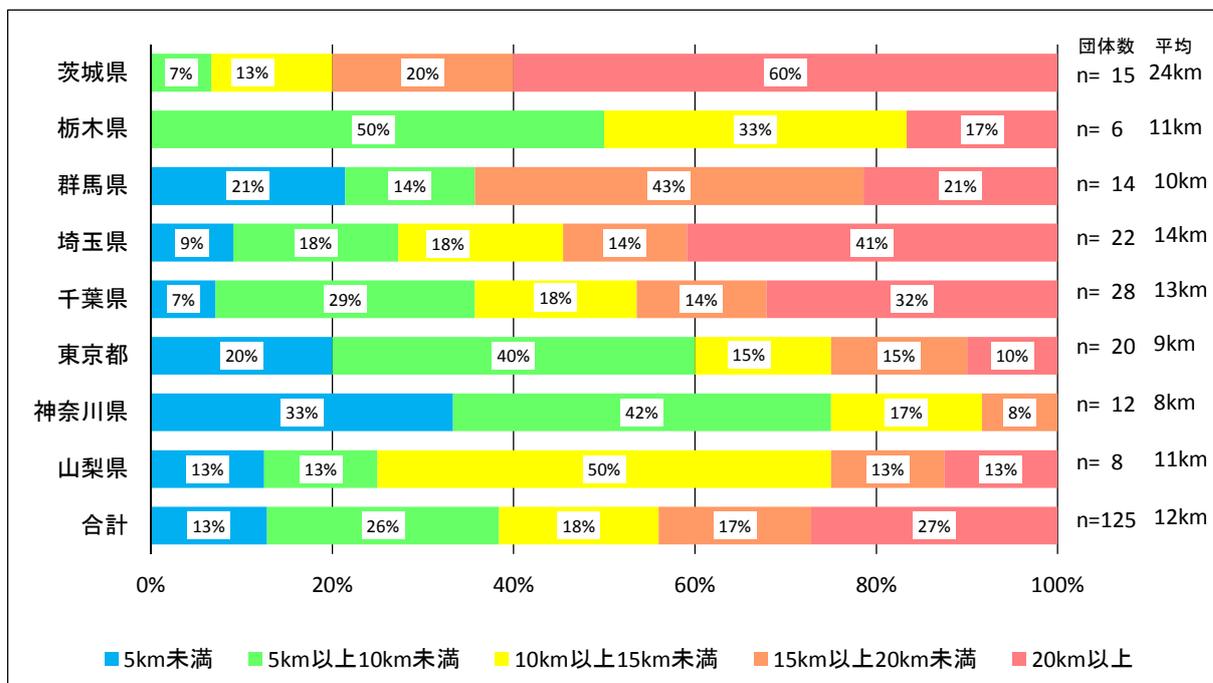


図 都県別・ランク別・団体数構成比(コミュニティバス(第4条))

(2) コミュニティバス(第4条) (市町村の人口規模別)

人口規模が30万人以上の市では約9km/系統と最も短い。これは、需要規模が大きく市町村が関与する必要がある路線が少ないためと考えられる。一方、1万人未満では市町村域が狭いため比較的短いと考えられる。

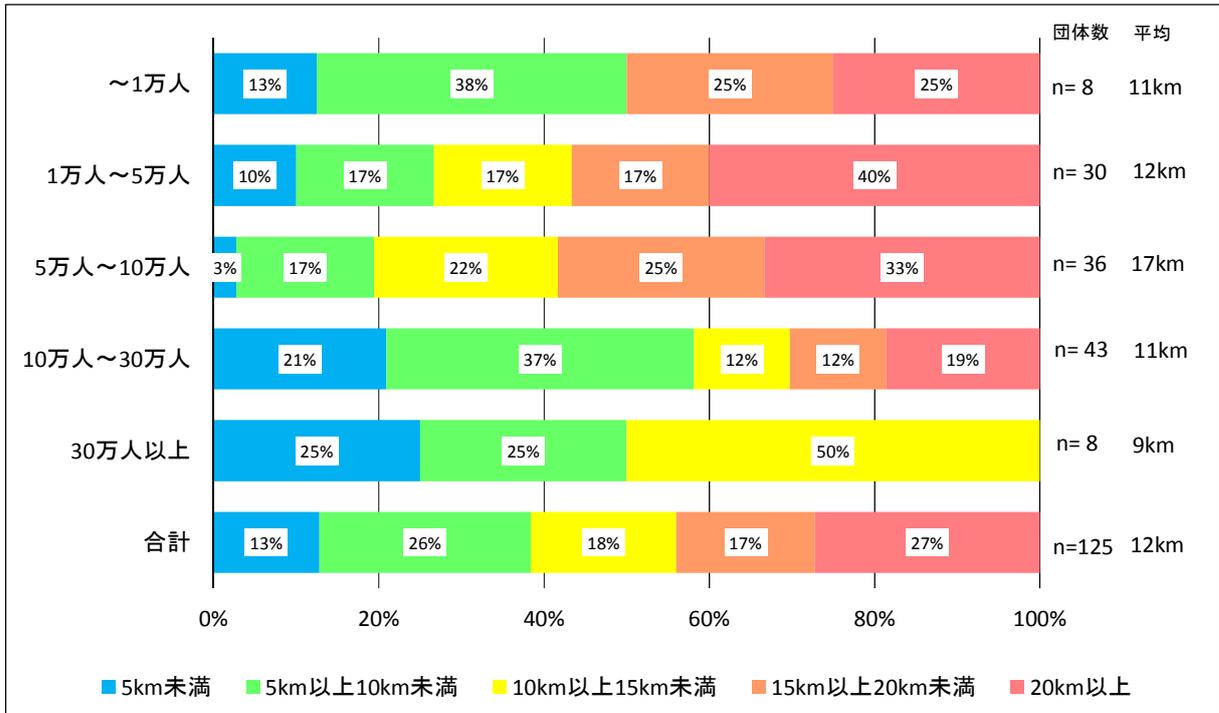


図 人口規模別・ランク別・団体数構成比 (コミュニティバス(第4条))

(3) 自家用有償旅客運送(第78条)

自家用有償旅客運送の1系統当たり延長の平均は13kmである。

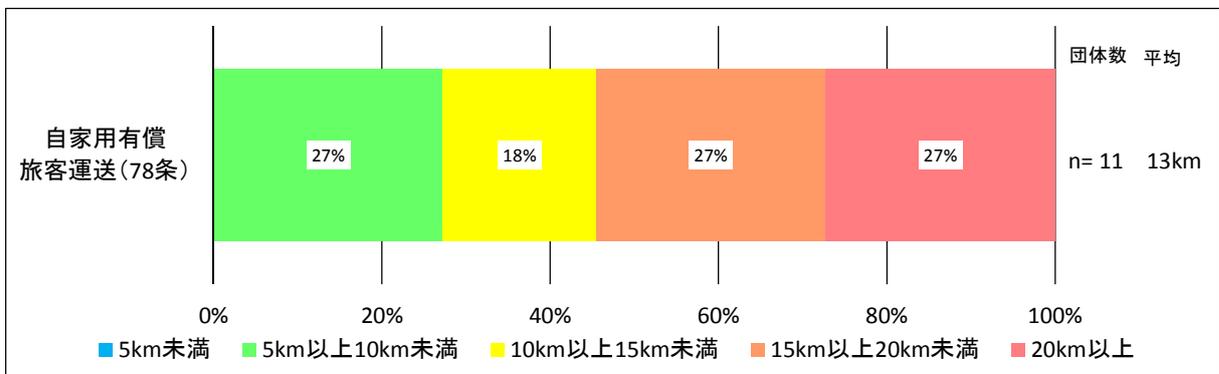
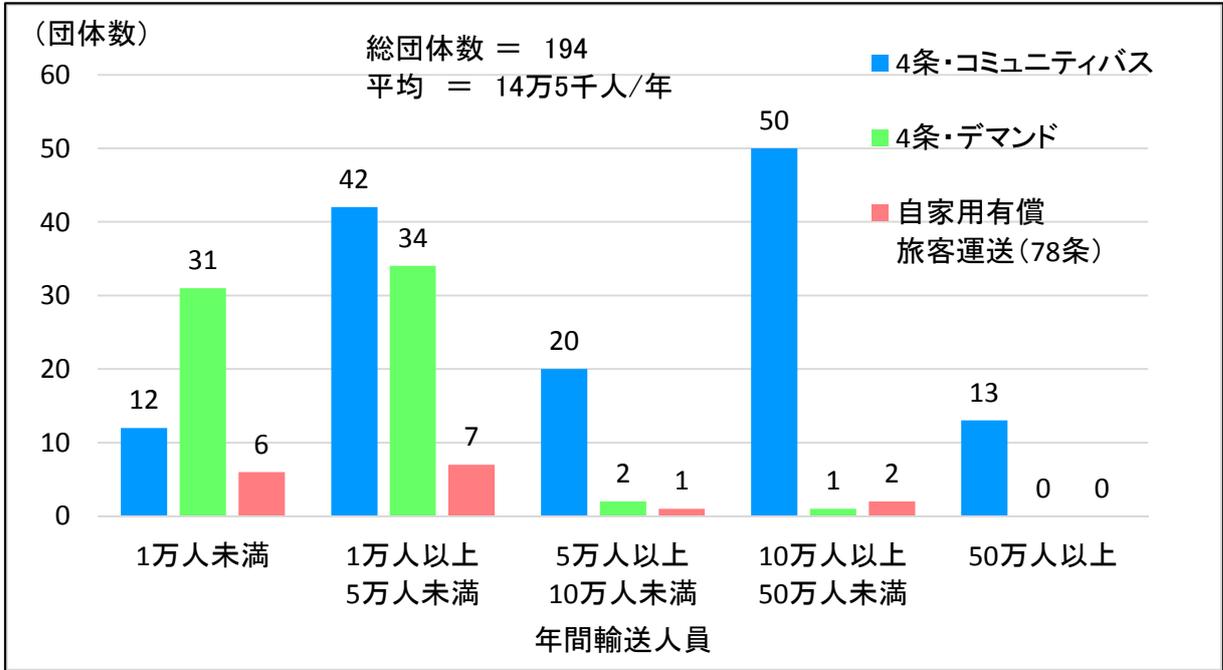


図 ランク別・団体数構成比 (自家用有償旅客運送(第78条))

2-5. バス・デマンド等の年間輸送人員（4条その他は除く）

コミュニティバス（第4条）は10万人/年～50万人/年の団体数が最も多く、一方、デマンド交通（第4条）では5万人/年未満の団体が大半である。



運行形態	輸送人員平均値(人/年)
4条・コミュニティバス	208,242
4条・デマンド	18,069
自家用有償旅客運送(78条)	31,179

図 年間輸送人員ランク別・運行形態別・団体数

2-6. バス・デマンド等の市町村負担額（H27年実績額）

全体として、1000万円から1億円まで負担の団体が多く、このうち、1000万円～2500万円負担の団体が最も多くなっている。

東京圏内（東京駅から概ね50km圏内の市町村）のほうが東京圏外よりも負担額が大きく、都県別では、東京都が5000万円以上の割合が半数と負担額が多い。

※H27年実績額が記載されていない場合は、H27年予算額かH28年予算額の値を用いて計算した。

①市町村負担額ランク別・団体数

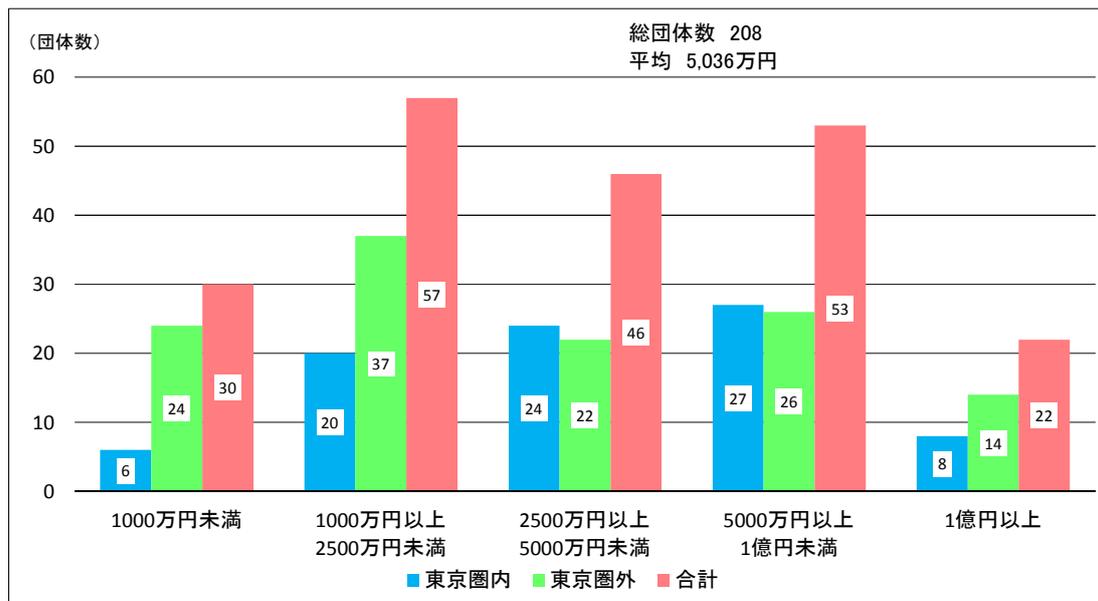


図 市町村負担額ランク別・東京圏内外別・団体数

②東京圏内外別

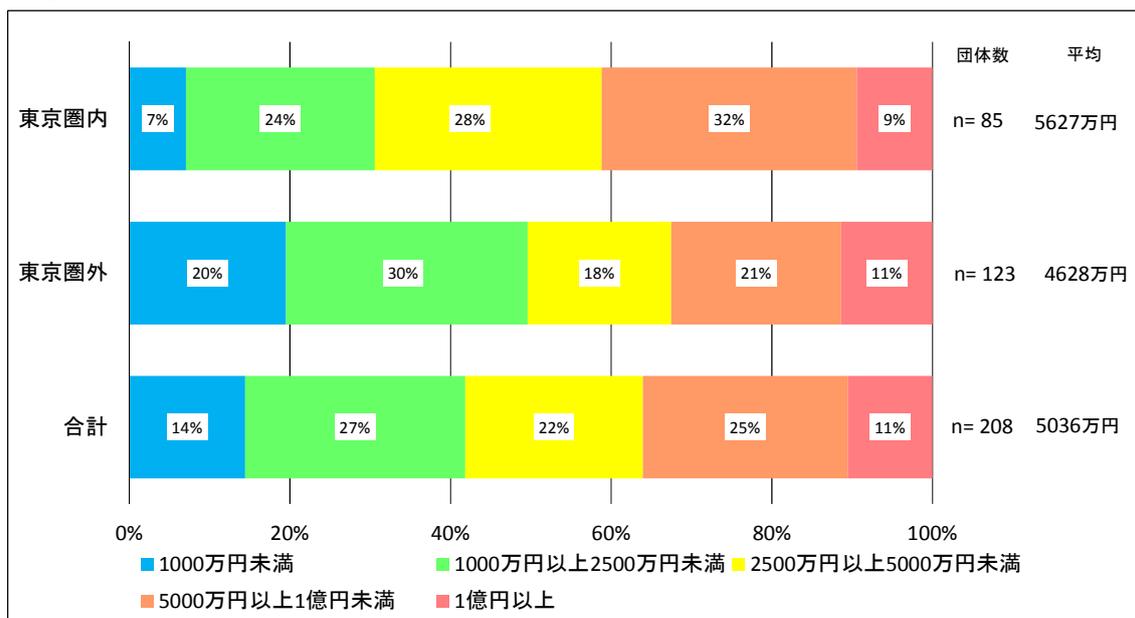


図 東京圏内外別・市町村負担額ランク別・団体数構成比

③都県別

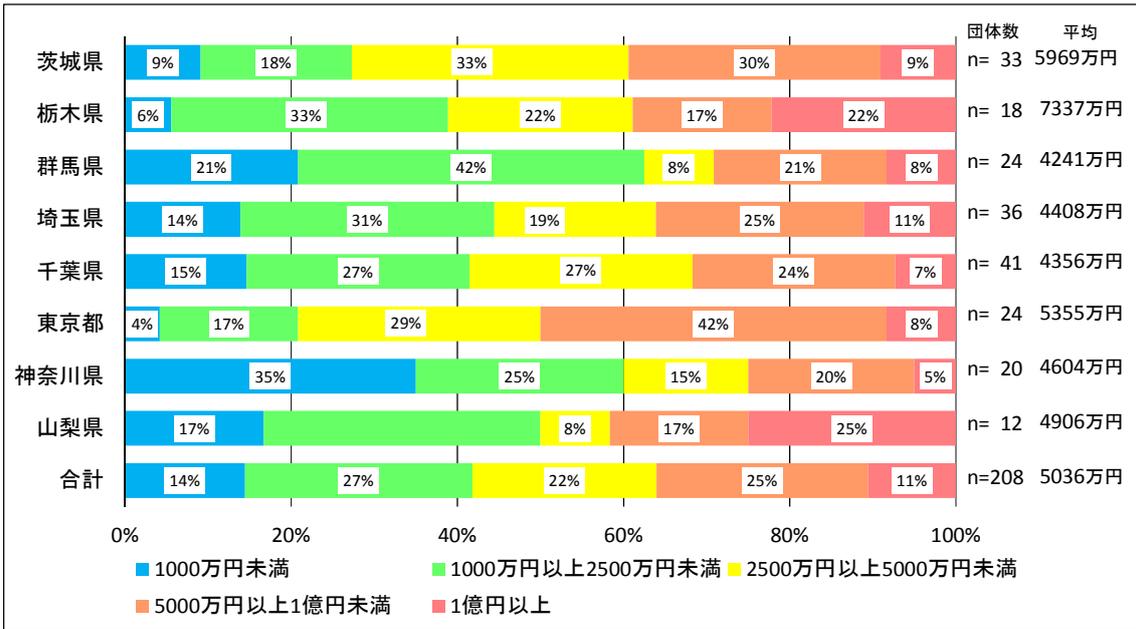


図 都県別・市町村負担額ランク別・団体数構成比

④市町村の人口規模別

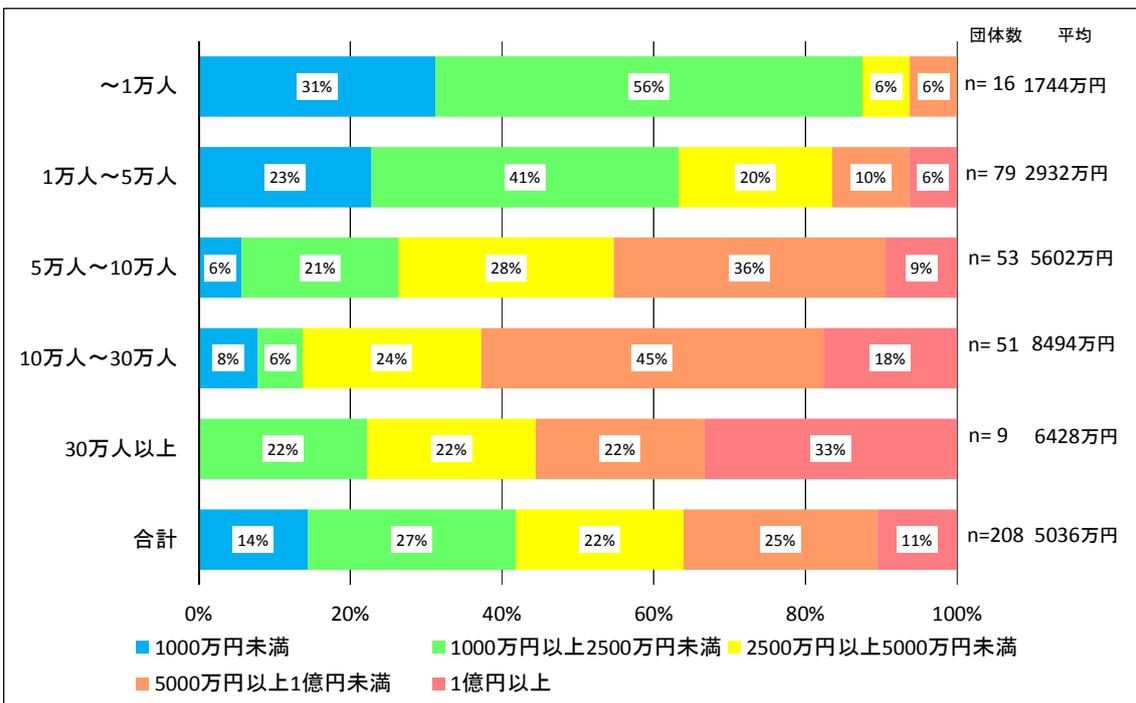


図 人口規模別・市町村負担額ランク別・団体数構成比

2-7. バス・デマンド等の市町村負担額の平均値

全体の平均は5271万円で、東京圏内は平均5689万円、東京圏外は平均5027万円と東京圏内市町村のほうが多くを負担している。これは、需要規模が大きく、運行便数も多いことが要因と考えられる。

運行形態別では、コミュニティバス（第4条）が平均4668万円と最も高い。

東京圏内外別でみると、自家用有償旅客運送（第78条）と無償運送を除き、どの運行形態も東京圏内の平均負担額が大きい。

※H27年実績額が記載されていない場合は、H27年予算額かH28年予算額の値を用いて計算した。

①関東管内合計

※下図の「平均5271万円」は市町村が負担する総額（市町村によりコミュニティバス+デマンド+・・・等のところもある）の平均値であり、「4条コミュニティバス4668万円」などの平均負担額は、市町村が負担する費用のうち4条コミュニティバスのみ平均値である。

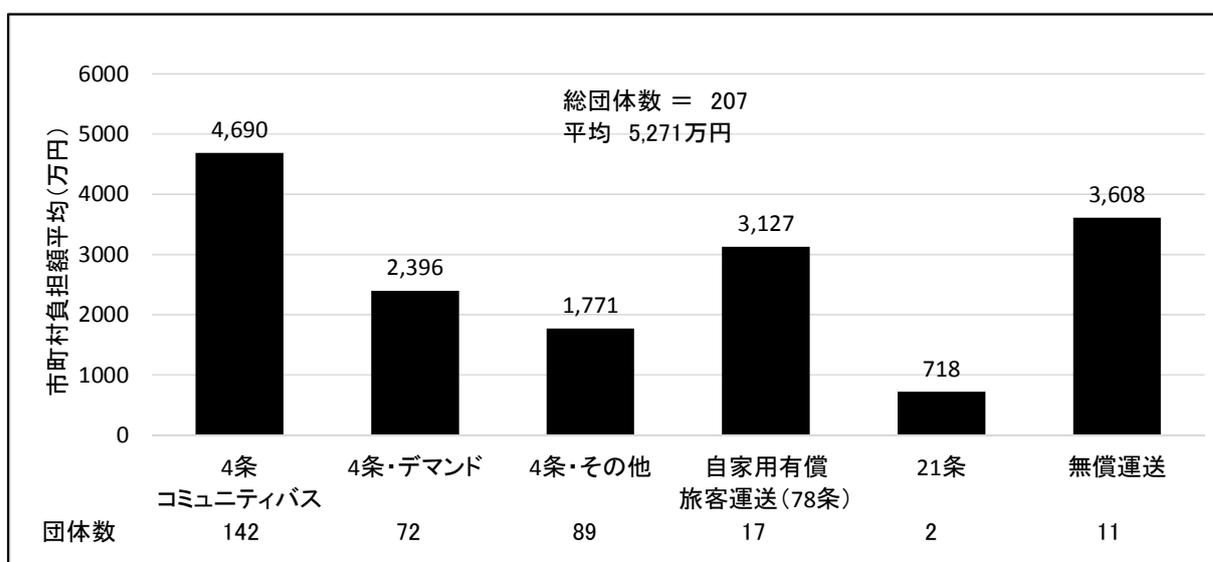


図 運行形態別・市町村負担額平均値（関東管内合計）

※無償運送の平均値は4条コミュニティバスに次いで大きいですが、以下に示すように、一部団体で多額の負担をしていることが影響している。

【無償運送の市町村別内訳】

神奈川県 大和市：171万円、清川村：45万円、真鶴町：685万円、開成町：445.2万円、大井町：341万円

茨城県 常陸大宮市：1億4,123.7万円 八千代町：829.5万円

群馬県 伊勢崎市：2億1,658万円 神流町：71.9万円

千葉県東庄町：1,183.9万円

栃木県さくら市：133.4万円

②東京圏内

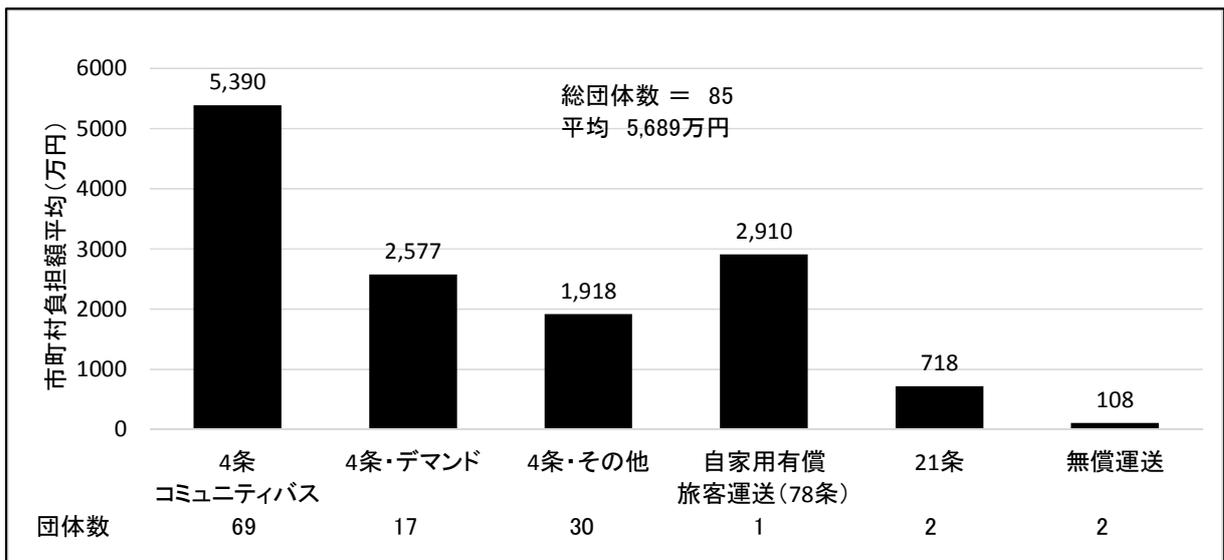


図 運行形態別・市町村負担額平均値（東京圏内）

③東京圏外

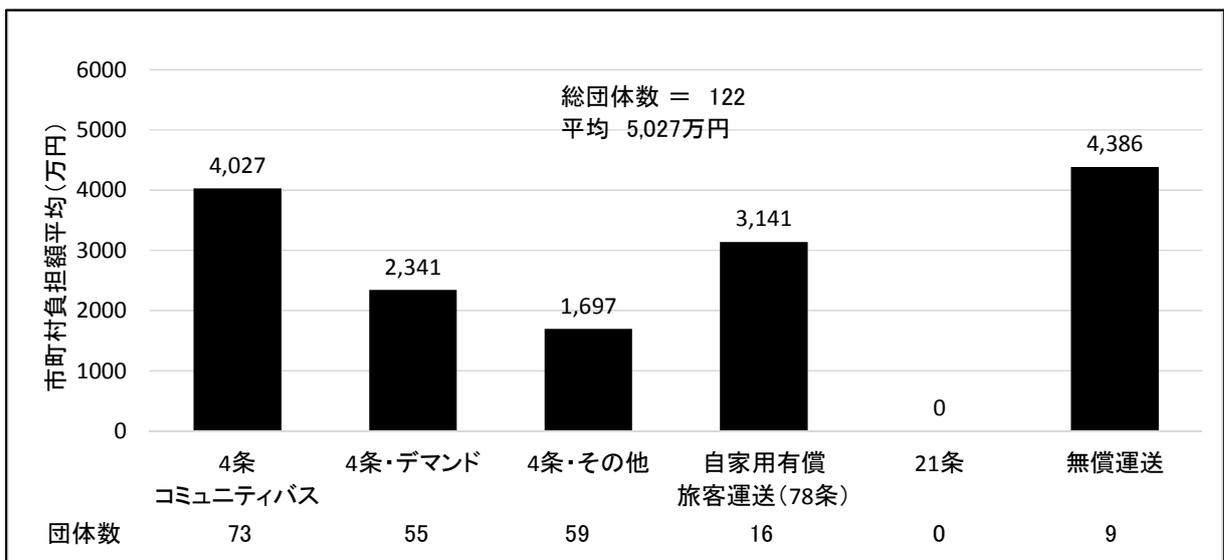


図 運行形態別・市町村負担額平均値（東京圏外）

※「21条」は東京圏外に実施している団体が存在しない。

2-8. バス・デマンド等の輸送人員1人当たり市町村負担額(4条その他は除く)

運行の効率性を図る指標として、輸送人員1人当たりの市町村負担額をみたところ、コミュニティバス(第4条)は100~500円/人の団体が最も多く、デマンド交通は1000~3000円/人の団体が最も多い。

※H27年実績額が記載されていない場合は、H27年予算額かH28年予算額の値を用いて計算した。

①関東管内合計

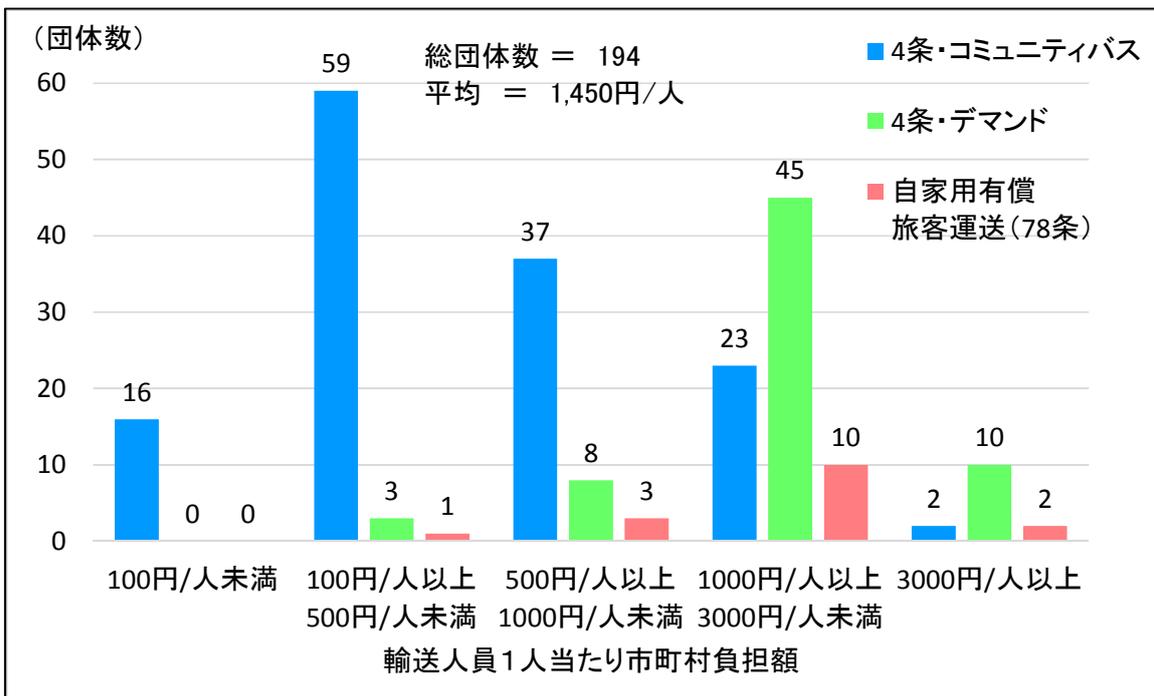


図 ランク別・運行形態別・団体数 (関東管内合計)

表 輸送人員1人当たり市町村負担額平均値

運行形態	輸送人員1人当たり市町村負担額平均値(円/人)		
	全体	東京圏内	東京圏外
4条・コミュニティバス	624	364	880
4条・デマンド	1,948	2,209	1,871
自家用有償旅客運送(78条)	1,638	526	1,712

②東京圏内

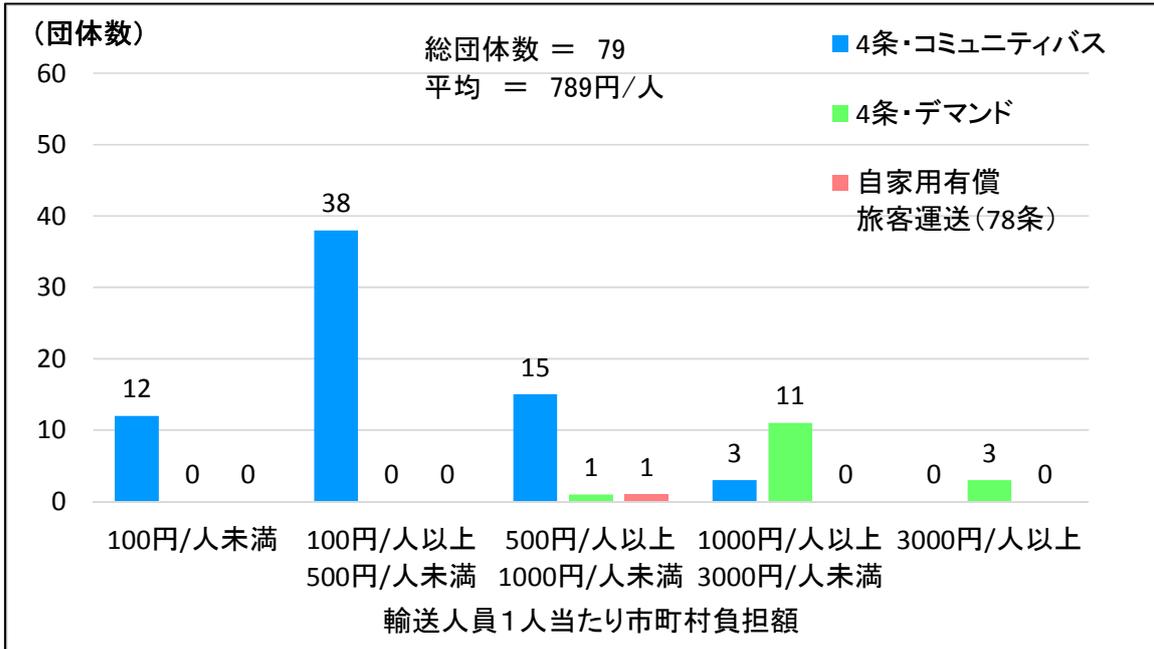


図 ランク別・運行形態別・団体数（東京圏内）

③東京圏外

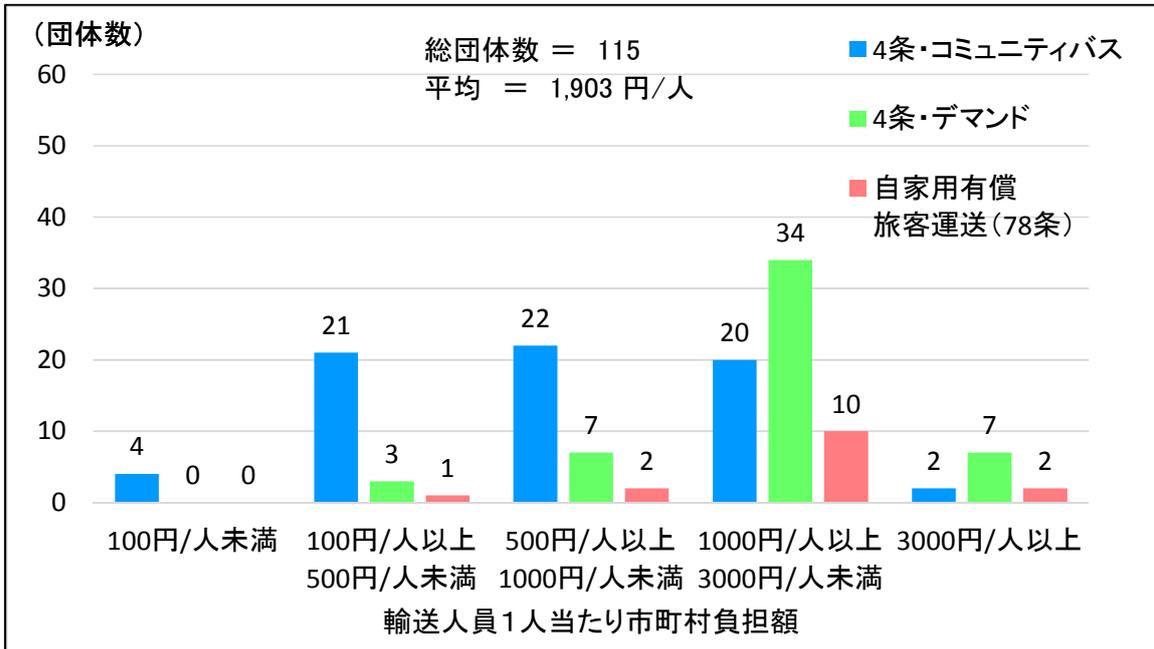


図 ランク別・運行形態別・団体数（東京圏外）

2-9. バス・デマンド等の収支率（年間運賃収入÷年間運行経費）（4条その他は除く）

コミュニティバス（第4条）の収支状況が最もよく、次いで、自家用有償旅客運送（第78条）、デマンド交通（第4条）の順となっている。
 東京圏内外別にみると、需要規模の大きい東京圏内の収支率が相対的に高くなっている。

※収支率0%（無料運行）は除いて計算している。

①関東管内合計

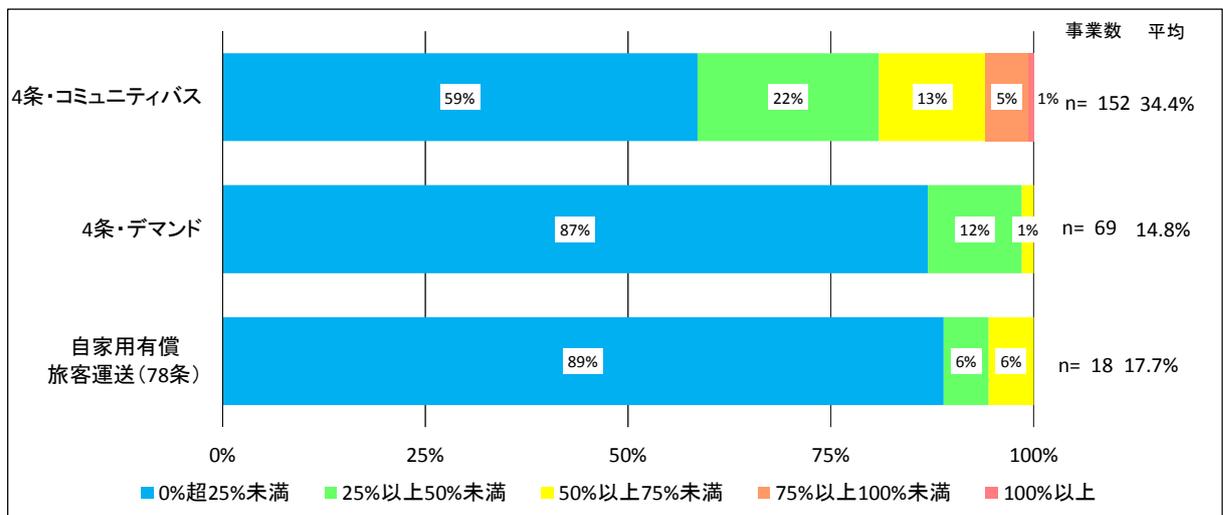


図 運行形態別・収支率ランク別・事業数構成比（関東管内合計）

②東京圏内

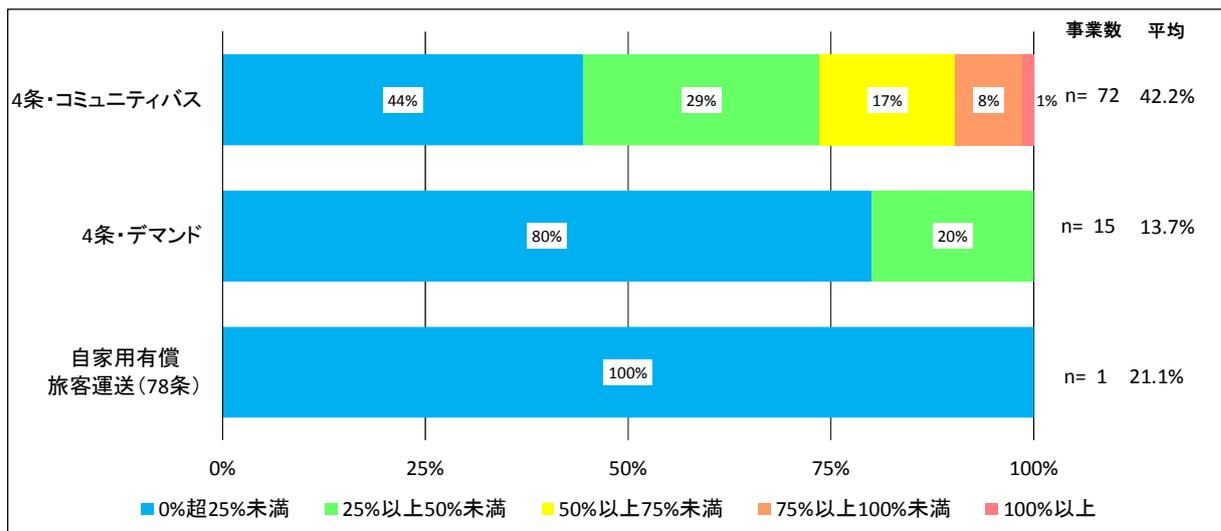


図 運行形態別・収支率ランク別・事業数構成比（東京圏内）

③東京圏外

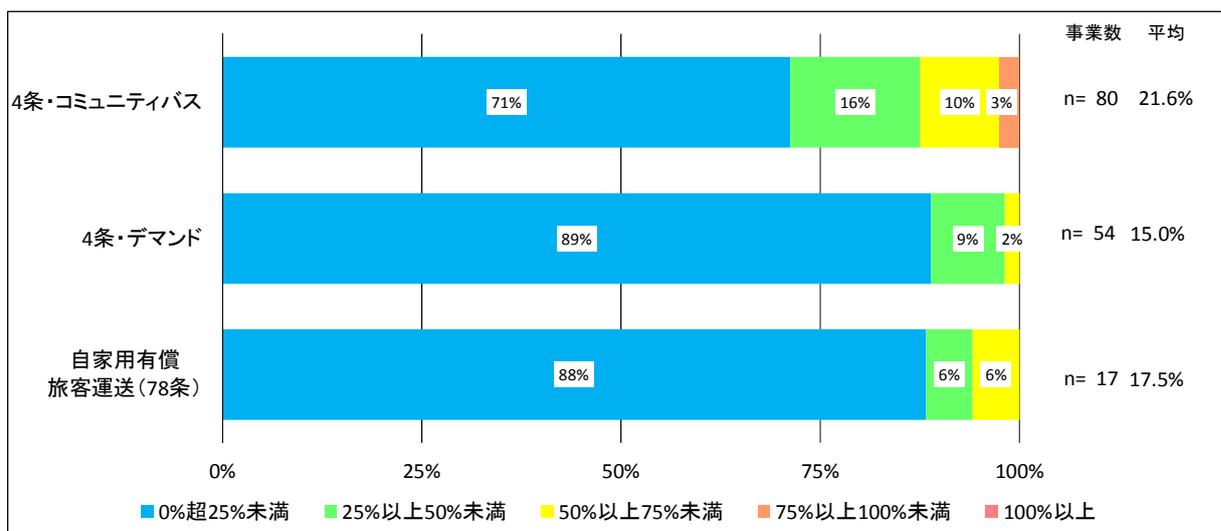


図 運行形態別・収支率ランク別・事業数構成比（東京圏外）

2-10. バス・デマンド等の運賃収入・市町村負担・国県補助の構成比

(運賃収入、市町村負担額実績値、国県補助 ÷ 各金額の合計) (4条その他は除く)

※「補助・交付」はアンケート回答が空白の場合、0円として計算している。

※H27年実績額(決算額)が記載されていない場合は、H27年予算額の値を用いて計算した。

(1) 運行形態合計

総収入に対する市町村の負担割合は、合計で60%、東京圏内外別では圏内54%に対し圏外65%、都県別では、東京都が43%と最も低く運賃収入で賄えている割合が高い。千葉県も市町村負担が53%と相対的に低い。

① 東京圏内外別

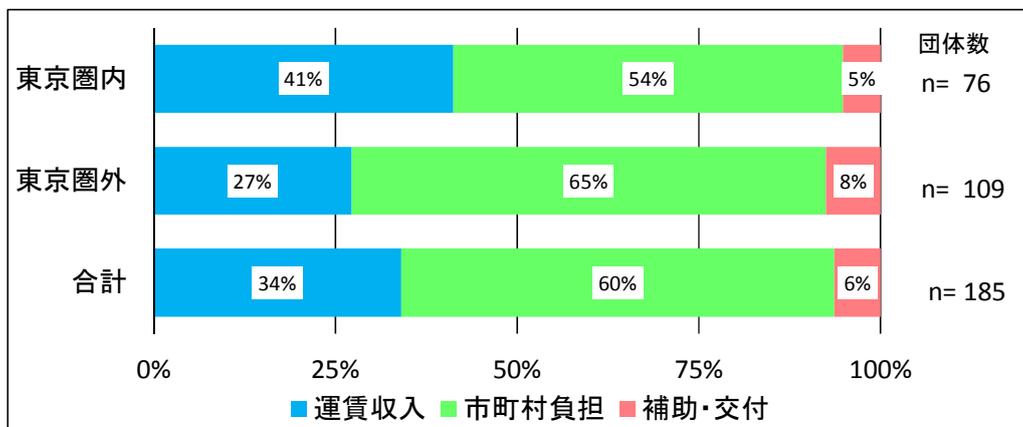


図 運賃収入、市町村負担、国県補助の構成比 (東京圏内外別)

② 都県別

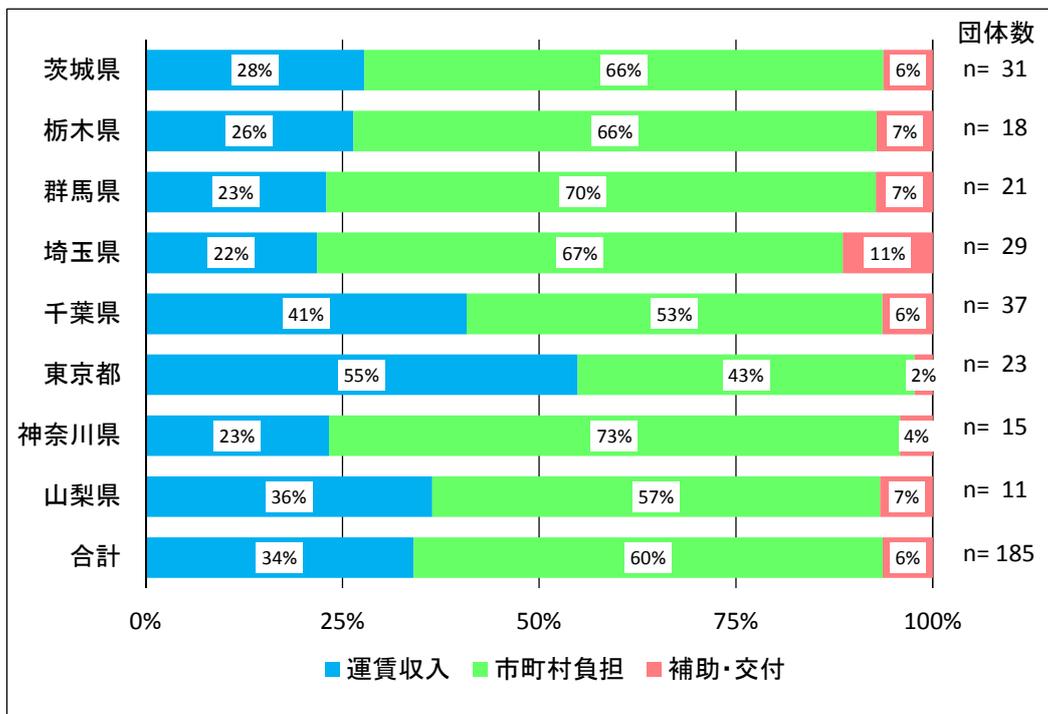


図 運賃収入、市町村負担、国県補助の構成比 (都県別)

(2) 運行形態別

各運行形態の市町村負担割合は、コミュニティバス（第4条）の65%で最も低く、次いで、デマンド交通（第4条）の75%で自家用有償旅客運送は76%となっている。

東京圏内外別でみると、とコミュニティバス（第4条）は東京圏内のほうが市町村負担割合は低いが、デマンド交通（第4条）と自家用有償旅客運送は、東京圏外のほうが、市町村負担割合は低い。

①関東管内合計

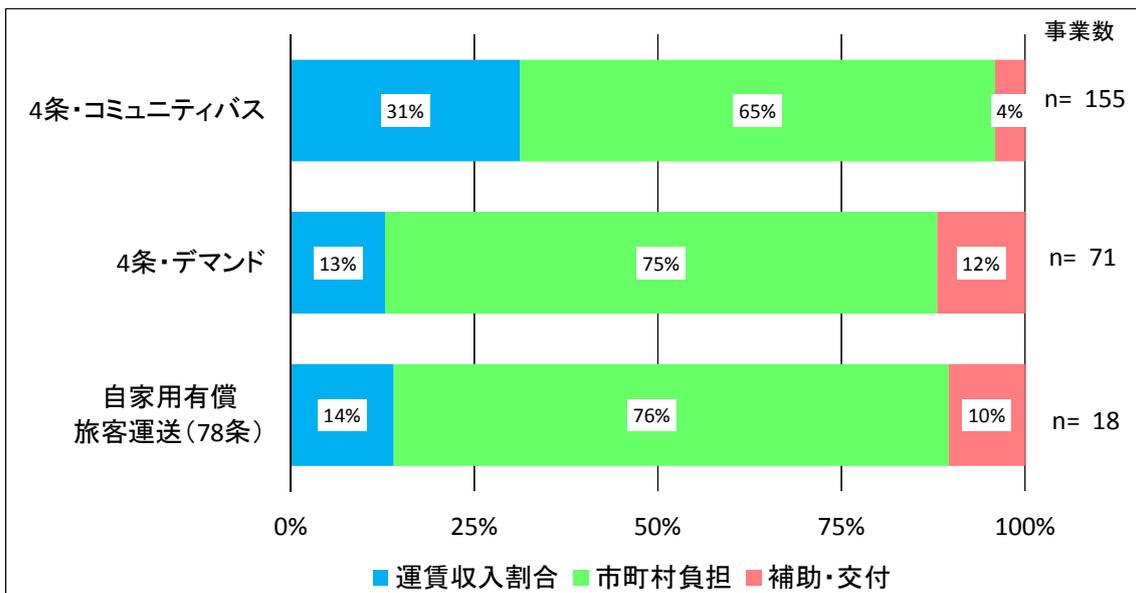


図 運賃収入、市町村負担、国県補助の構成比（運行形態別・関東管内合計）

②東京圏内

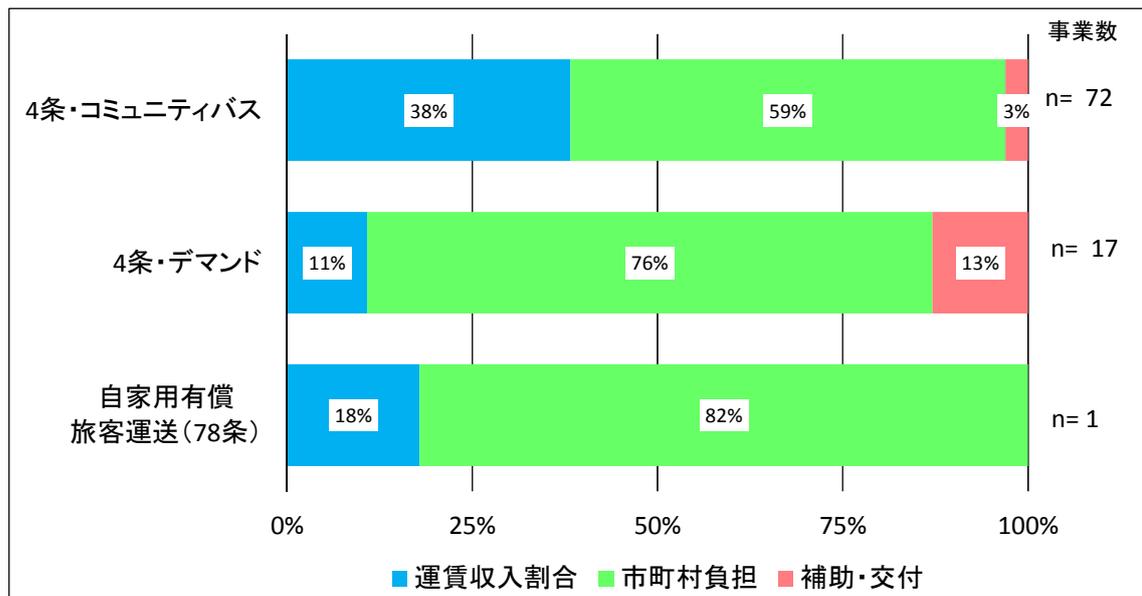


図 運賃収入、市町村負担、国県補助の構成比（運行形態別・東京圏内）

③東京圏外

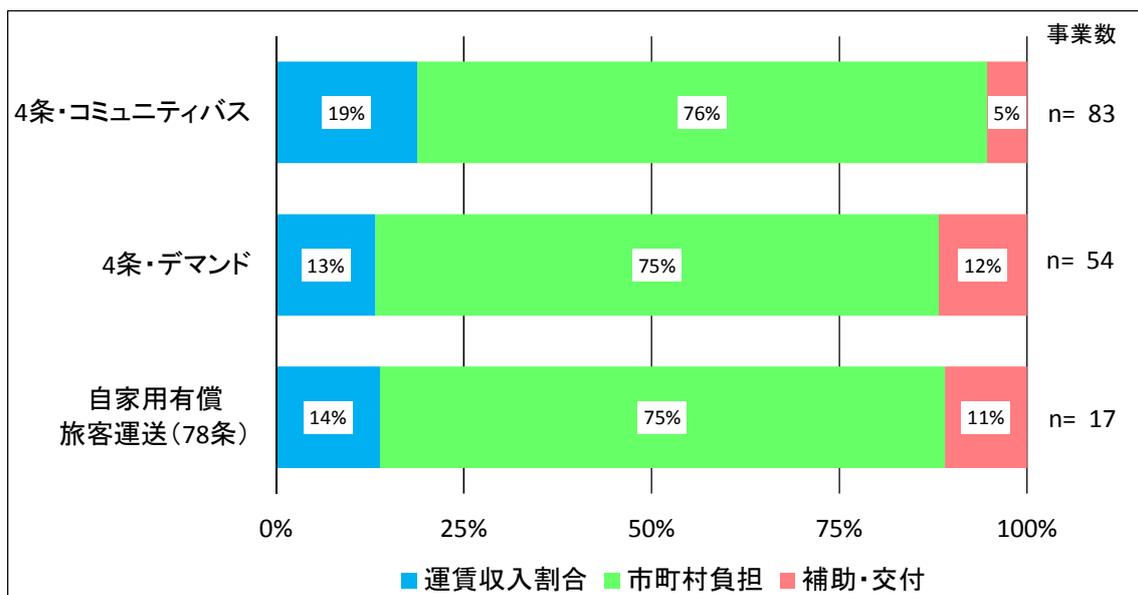


図 運賃収入、市町村負担、国県補助の構成比（運行形態別・東京圏外）

2-11. 1系統当たり延長と収支率（コミュニティバス（第4条））

運行の効率性の観点から、コミュニティバス（第4条）を対象に、1系統当たり延長と収支率との関係を分析した。

その結果、1系統あたり延長が長いほど収支率が低下する傾向がみられることがわかった。これは、コミュニティバスが市町村域をくまなく巡回することで延長が長くなる一方、利用しづらさから利用者数が低迷し、収支率が低いのではないかと推察される。

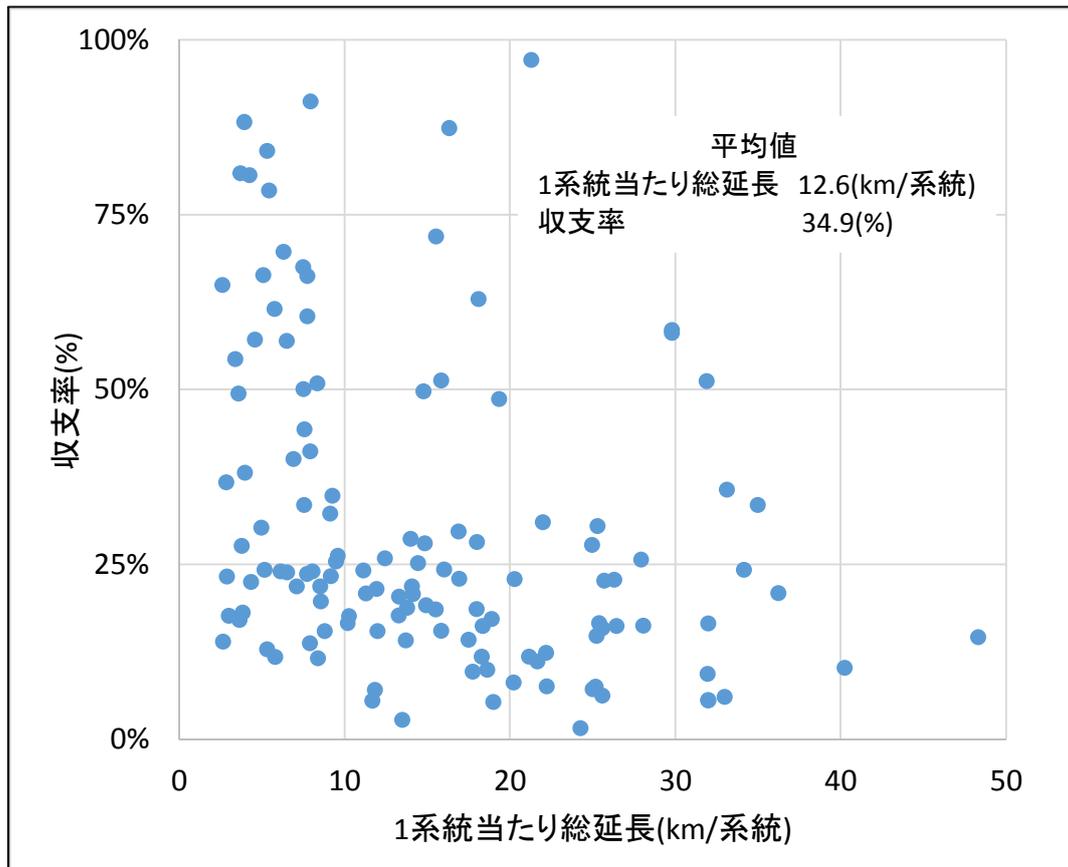


図 コミュニティバス（第4条）1系統当たり総延長と収支率の関係

2-12. 車両1台当たり年間輸送人員と収支率（コミュニティバス（第4条））

運行の効率性の観点から、コミュニティバス（第4条）を対象に、車両1台当たり年間輸送人員と収支率との関係を分析した。

その結果、1台当たり年間輸送人員が多いほど収支率が上昇する傾向がみられることがわかった。

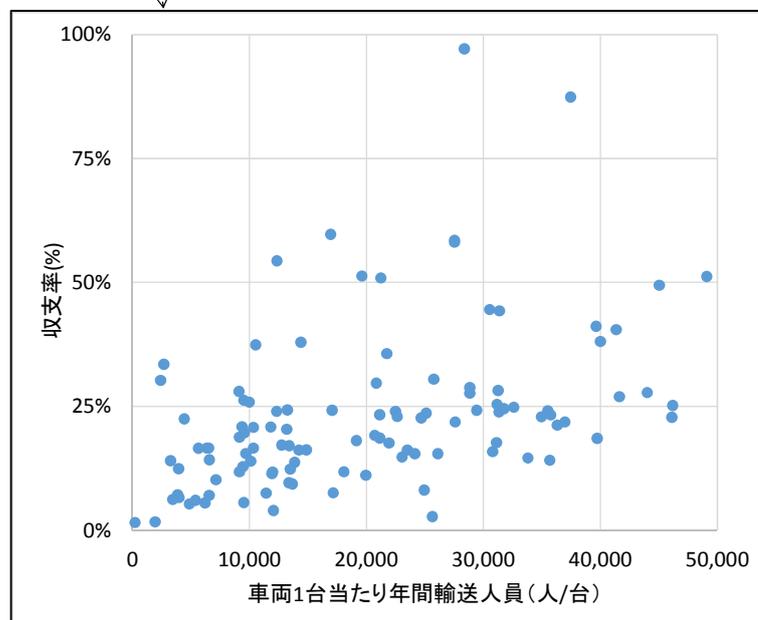
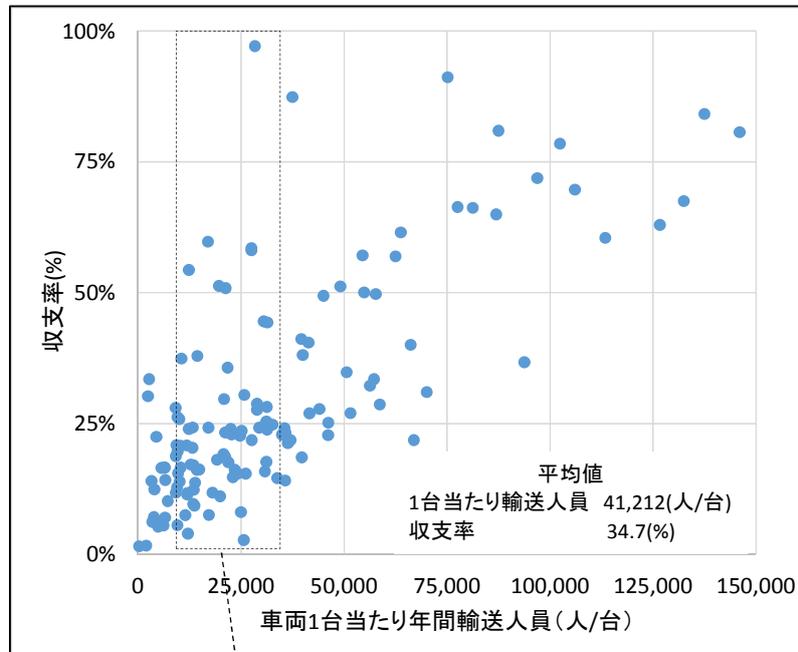


図 コミュニティバス（第4条）車両1台当たり年間輸送人員と収支率の関係

2-13. 市町村の人口規模と収支率（コミュニティバス（第4条））

コミュニティバス（第4条）を対象に、市町村の人口規模（需要の規模）と収支率との関係を分析した。

その結果、人口規模が大きくとも収支率の低いところもあり、両者に際立った関係はみられなかった。

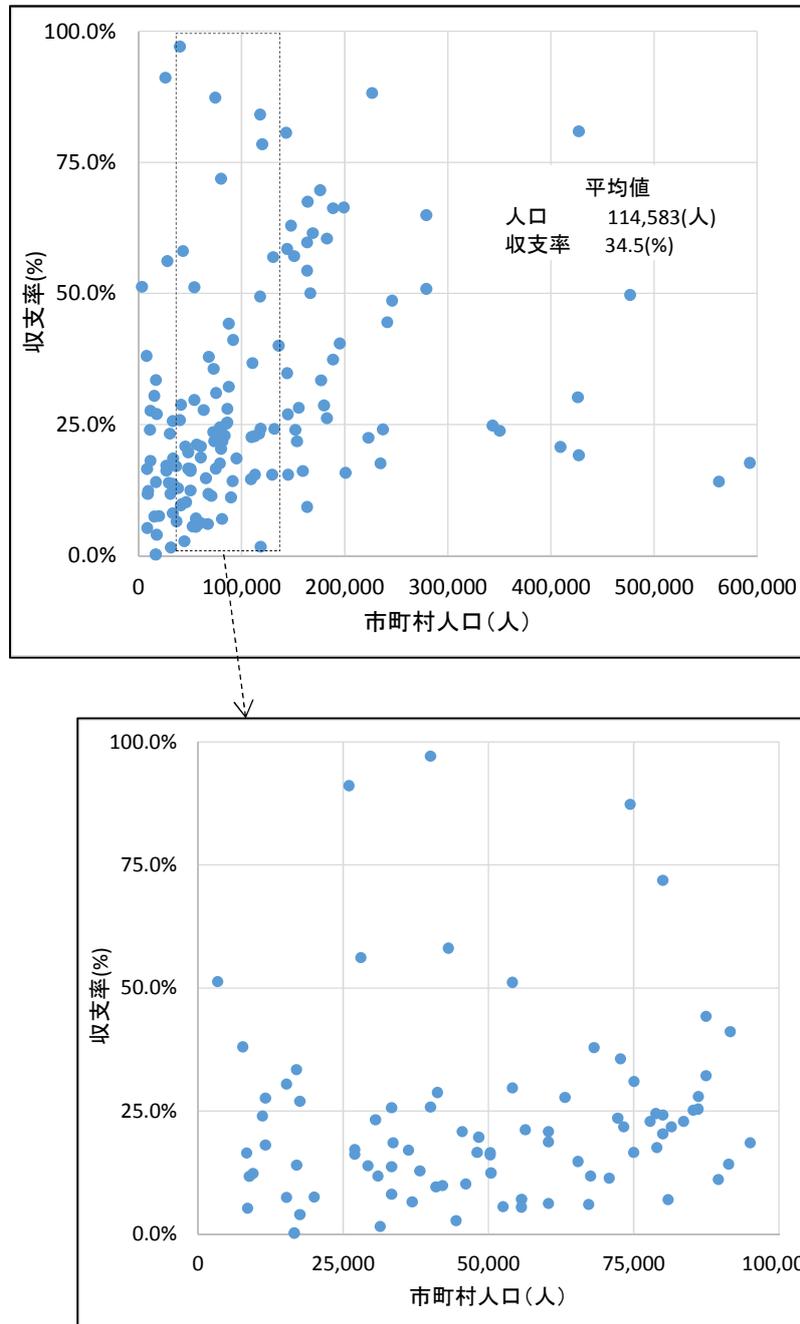


図 市町村の人口規模と収支率の関係（コミュニティバス（第4条））

2-14. 高齢者人口割合と収支率（コミュニティバス（第4条））

コミュニティバス（第4条）を対象に、市町村の高齢者人口割合が高いほど収支率が高くなるとの仮説のもと、両者の関係を分析した。

ただ、結果として、両者に際立った関係はみられなかった。

①65歳以上人口割合と収支率の関係（コミュニティバス（第4条））

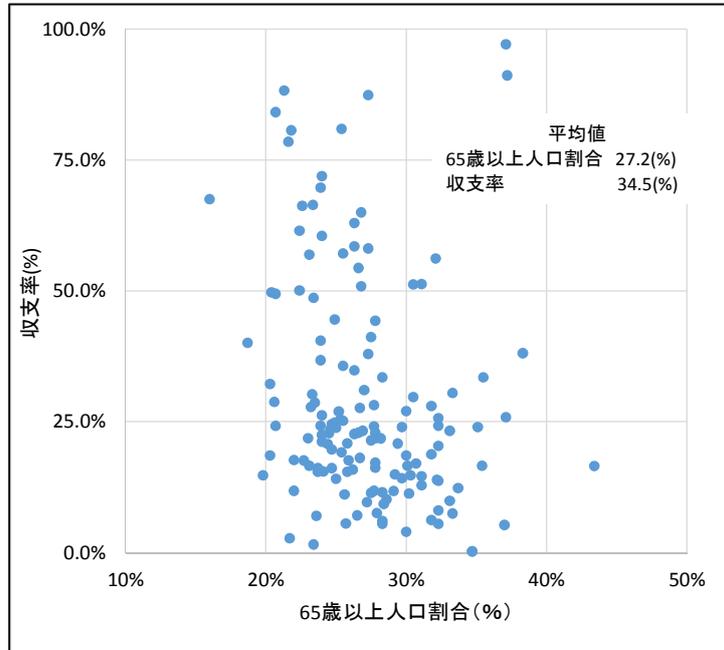


図 6 5歳以上人口割合と収支率の関係（コミュニティバス（第4条））

②75歳以上人口割合と収支率の関係（コミュニティバス（第4条））

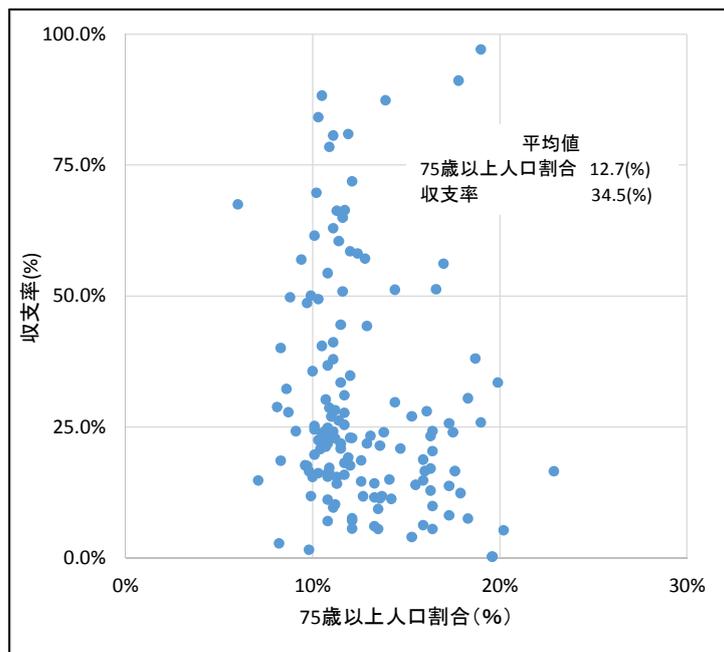


図 7 5歳以上高齢化率と収支率の関係（コミュニティバス（第4条））