

地方自治体の公共交通マップ作成・HP掲載
に関する調査業務

報 告 書

【第二分冊】

平成26年3月

関東運輸局

目次

I	業務目的・概要	1-1
1-1	業務目的	1-1
1-2	業務概要	1-1
II	データ取得手法の現状整理	2-1
2-1	予測手法について	2-1
2-2	アンケート調査手法について	2-3
III	取組事例の整理・紹介	3-1
3-1	自治体の取組事例候補	3-1
3-2	アンケート結果の整理・分析	3-1
3-3	取組事例の紹介	3-31
3-4	取組事例の内容	3-32

資料編

資料編 1	自由意見	資1-1
資料編 2	自治体の取組事例候補	資2-1
資料編 3	アンケート調査票	資3-1

I. 業務目的・概要

I. 業務目的・概要

1-1 業務目的

地域公共交通は、少子高齢化、人口減少、マイカーの普及等による利用者の減少等に伴ってサービス水準が低下する等、危機的な状況にある。

このような中で、関東運輸局においては、平成23年度から創設された地域公共交通確保維持改善事業の活用等により、各地域における公共交通の確保維持改善、活性化・再生等に向けた取組を支援していくこととしている。

現在、管内において、多くの地方自治体が、地域の関係者の合意を得てコミュニティバスやデマンド交通等を導入しており、各自治体のホームページにおいて運行マップを掲載しているところであるが、掲載方法が様々な状況である。また、コミュニティバスやデマンド交通の導入にあたってのデータ取得の手法やその費用等の課題を抱えているところでもある。

一方、関東運輸局の今後の施策展開にあたっては、市民が公共交通サービス等の現状についてどのように考えているかなどを把握・評価することが重要となっている。以上のことから下記の調査を実施し、今後の地域公共交通支援等の充実を図ることを目的とする。

1-2 業務概要 【公共交通のデータ取得手法の実態調査編】

地方自治体がコミュニティバス・デマンド交通等を導入するためのデータ取得の手法やその費用等について、取得手法やそのデータの効果的な活用について調査し、取組事例の一部を紹介する。

Ⅱ. データ取得手法の現状整理

Ⅱ. データ取得手法の現状整理

2-1 予測手法について

既往文献や過年度報告書等を参考とし、コミュニティバスやデマンド交通を導入する際に想定される予測手法について整理した。

おおよそ以下に大別され、コミュニティバスやデマンド交通の導入に当たっては、現状取り組まれている。

表 コミュニティバスやデマンド交通を導入する際に想定される予測手法

予測手法等	概要等	想定される費用面
①利用意向からの予測 (アンケート調査)	・利用意向調査(アンケート調査)に基づき、予測する手法	安価 (調査規模による)
②類似パターンからの予測	・人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入実績に基づき予測する手法	安価 又は費用なし
③重回帰モデルからの予測	・沿線人口やバスのサービス水準(運賃、運行間隔等)等の説明変数から予測する方法	安価 (調査規模による)
④住民の移動実態からの予測	・既存の交通網による移動実態等に基づき、予測する手法 (住民の移動実態把握等はミニパーソントリップ調査のような独自調査が必要)	高価
⑤交通需要予測モデルからの予測	・需要予測モデル(四段階推計)に基づき予測する手法 (但し、コミバスやデマンドのような狭域の予測には大掛かりで不向き)	高価

(「利用意向からの予測」の例示)

■需要想定フロー

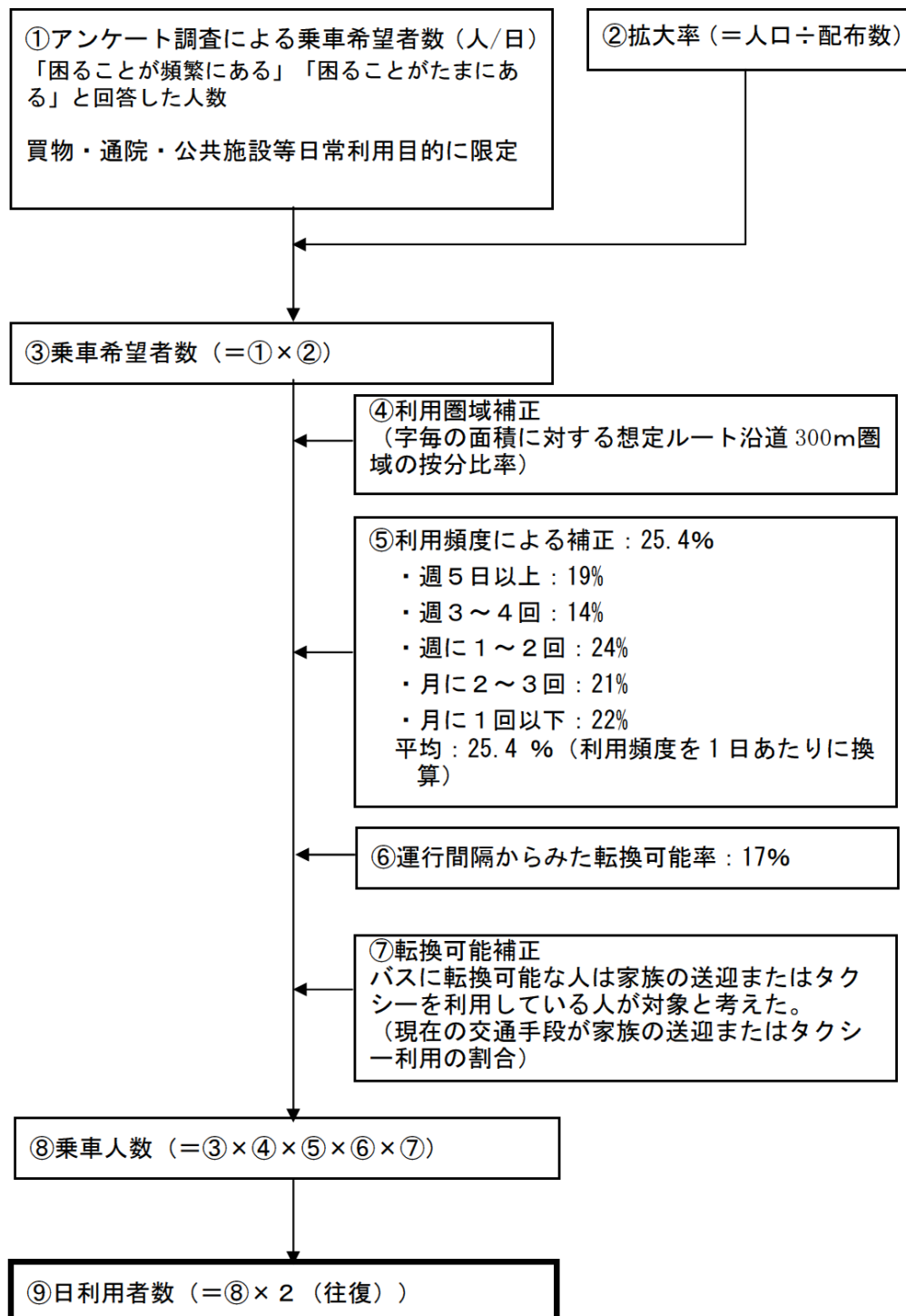


図 利用意向を用いた予測フロー(例示)

出典:平成18年3月 北本市「北本市コミュニティバス導入計画調査業務報告書」

2-2 アンケート調査手法について

アンケート調査やインタビュー調査の手法としては、下表に示す調査手法があり、調査対象者や調査規模等を勘案するなどして、適宜実施している。

表 アンケート調査等手法の概要

調査手法	調査概要等
①面接式（訪問インタビュー）	調査員が対象者を訪問し、対面式（インタビュー形式）で聞き取りし、その場で回答を得る方法
②車内配布調査	実際に利用している方へ車内でアンケート調査票を配布し、記入後、郵送返信等をしてもらうことにより回収する方法（その場での回収もある）
③留置（配票）調査	調査員が対象者を訪問し、調査依頼（調査説明）を行い、調査票を手渡し、後日回収する方法
④グループインタビュー調査	対象者にひとつの会場に集まってもらい、その場で、アンケートや聞き取りする方法
⑤郵送調査	アンケート調査票を対象者に郵送し、記入後、郵送返信してもらう方法
⑥web 調査	web アンケート調査会社が抱えるモニターを対象に、web 上でアンケートに回答してもらう方法

（資料：事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス（国土交通省総合政策局））

Ⅲ. 取組事例の整理・紹介

Ⅲ. 取組事例の整理・紹介

3-1 自治体の取組事例候補

アンケートの送付対象自治体の取組事例候補については、下記の視点に基づき整理することとした。

- ・ 地域公共交通確保維持改善事業に申請している自治体を基本とし、下記の条件で分類する。
- ・ 国土交通省総合政策局「地域公共交通支援センター（H25. 2月）」に報告されている全国各地域の事例（バス・タクシー）を抽出する。
- ・ 公共交通政策の取組において、取組の好事例として大臣表彰を受けている自治体を抽出する。
- ・ 既往調査結果（「地域のモビリティ確保の知恵袋」）を参考とし、取組の事例紹介として扱われている自治体を抽出する。
- ・ 上記以外にも、取組の先進事例が考えられたため、インターネット等で、地域の公共交通の導入に当たり、予測を実施している自治体を抽出する。

また、取組事例は、人口規模により公共交通事業へのアプローチの仕方や事業計画や目標値の設定等の考え方が異なることも想定されるため、人口規模や地域概況等についても情報を整理した。

上記の条件で抽出した、全国の自治体リストについて「自治体の取組事例候補 資料編2」に添付する。

3-2 アンケート結果の整理・分析

本調査では、管内の105自治体に対して調査依頼を行い、約7割の回収率となった。

表 回収状況等について

配布数	回収数	回収率
全体（105自治体）	72自治体	69%
茨城県（14自治体）	11自治体	79%
栃木県（20自治体）	12自治体	60%
群馬県（8自治体）	6自治体	75%
埼玉県（13自治体）	9自治体	69%
千葉県（19自治体）	12自治体	63%
東京都（12自治体）	10自治体	83%
神奈川県（12自治体）	9自治体	75%
山梨県（7自治体）	3自治体	43%

次頁以降に、本調査で回収したアンケート調査結果について示す。

①-1 協議会等の開催状況【問2】

- 協議会等の開催状況について、ここ最近の開催回数（延べ開催回数）についてみると、10回程度の開催回数が6割程度となっている。また31回以上開催している自治体もある。
- ここ最近の協議会等開催3回分について、その開催頻度をみると、3カ月毎の開催頻度が最も多く約87%となっている。

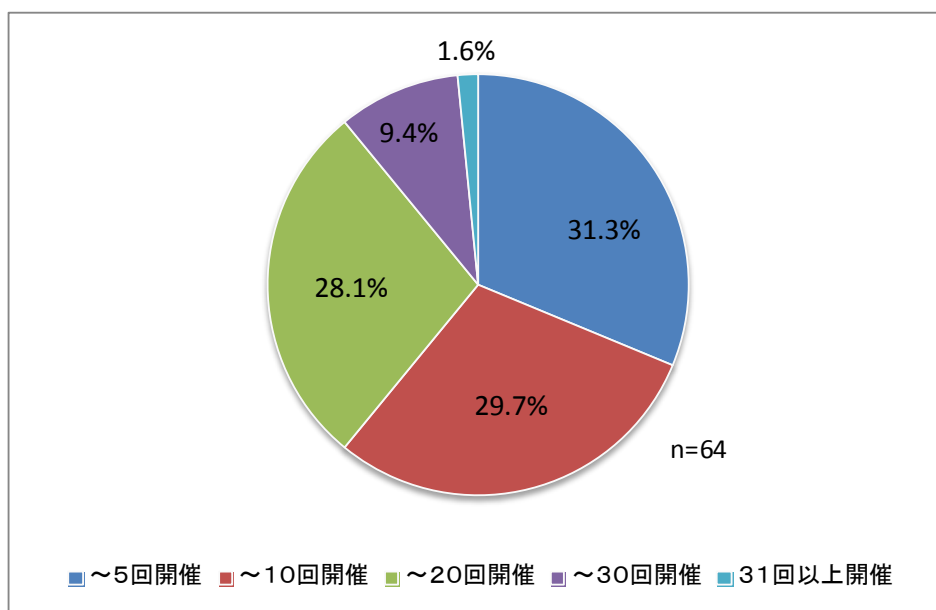


図 協議会等の開催状況（延べ開催回数）【問2】

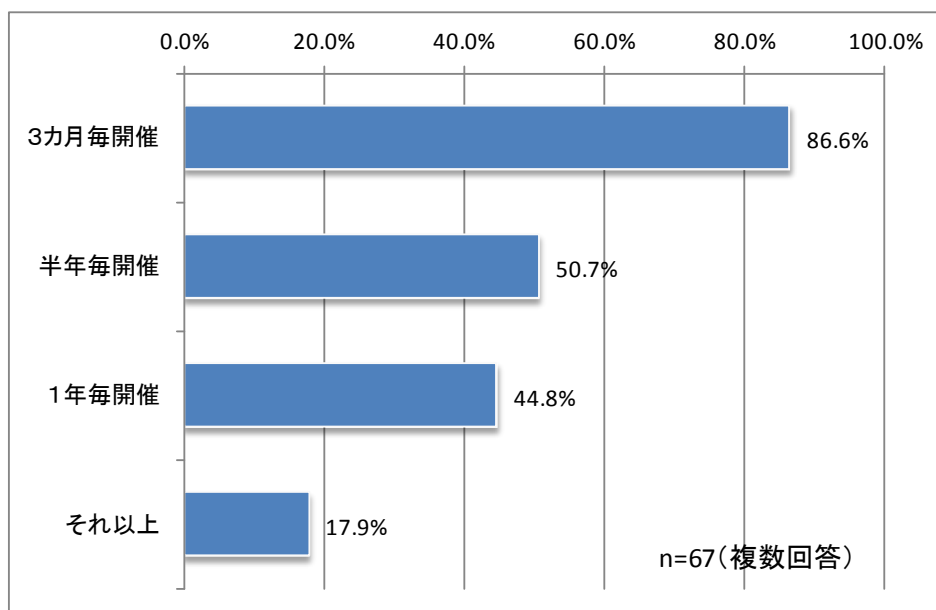


図 協議会等の開催状況（開催頻度）【問2】

②-1 設定目標に対する類型結果【問3 (1)】

- 現在取り組んでいる地域の公共交通の目標について、設定した目標を類型化し整理したところ、「利用者数」を設定している自治体が多い。
- また、「利用者数」「利用登録者数」「収支率」「運行コスト」「カバー率」「満足度」等といった定量的な数値目標を設定している自治体数は半数程度となっている。

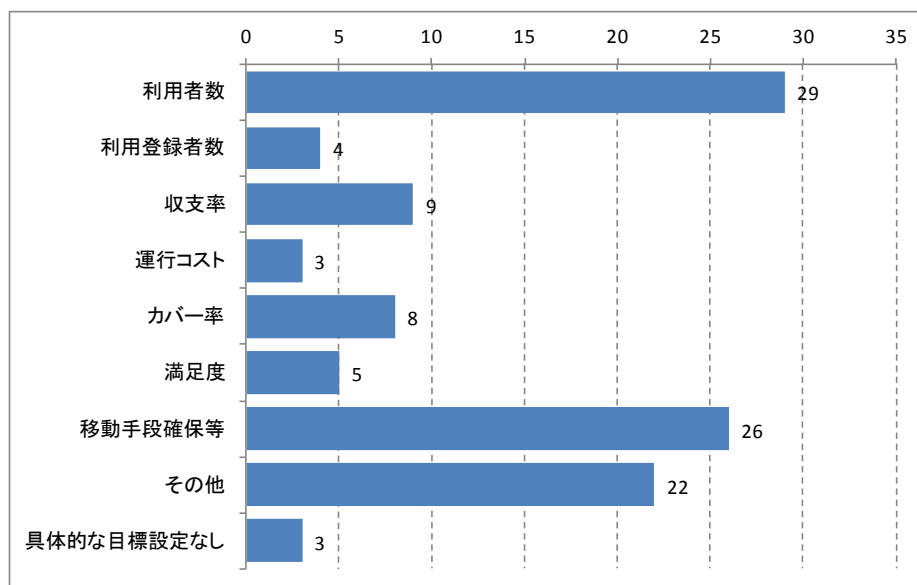


図 設定目標に対する類型結果【問3】

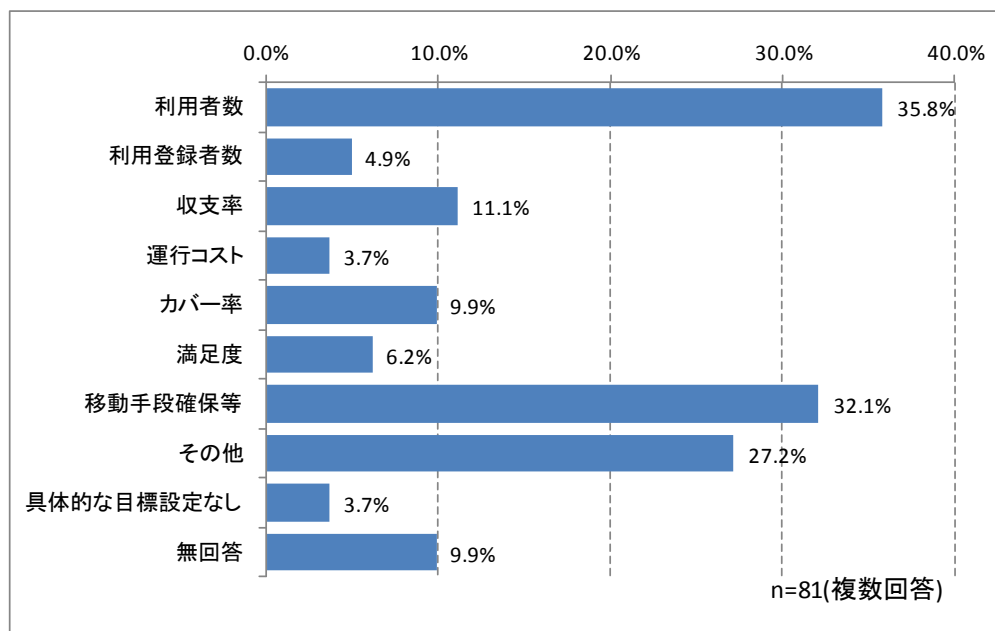


図 設定目標に対する類型結果 (割合)【問3】

②-2 目標の設定状況（目標の策定年度・目標の計画年次）【問3（2）（3）】

- 目標の策定年度についてみると、地域公共交通確保維持改善事業が創設された平成23年度から増加している。
- また、目標の計画年次についてみると、「単年度」を目標年次としている自治体が最も多く、次いで、「3カ年」の計画年次となっている。

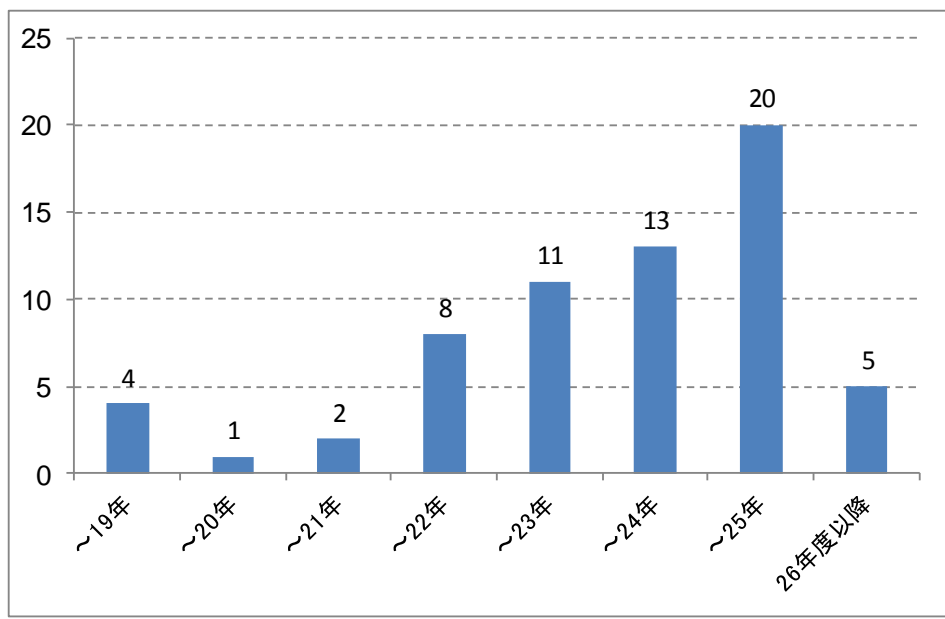


図 目標の策定年度【問3（2）】

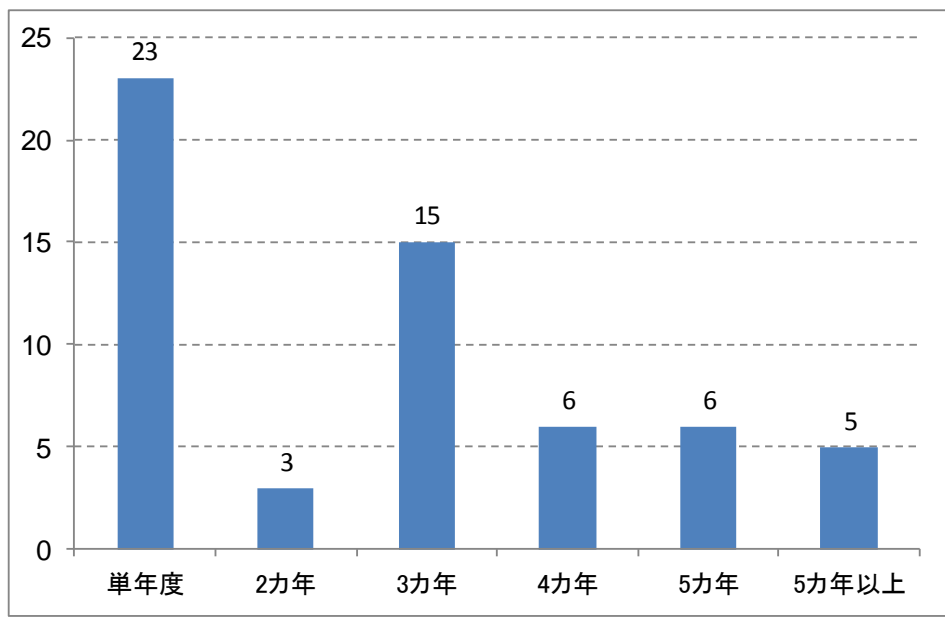


図 目標の計画年次【問3（3）】

③-1 どのようなデータに基づいて目標を設定したか【問4】

- 目標値の設定について、どのようなデータに基づき取り組んでいるかについては「その他のデータ手法」を除くと、「住民アンケート」が最も多く、次いで「OD調査」「利用者アンケート」の順となっている。
- その他のデータ手法とした回答は26件あったが、「利用者数や利用状況データの活用」「ヒアリング」「実証運行時に得られたデータ」等、利用者実績に基づいて目標を設定しているとの回答が17件あった。

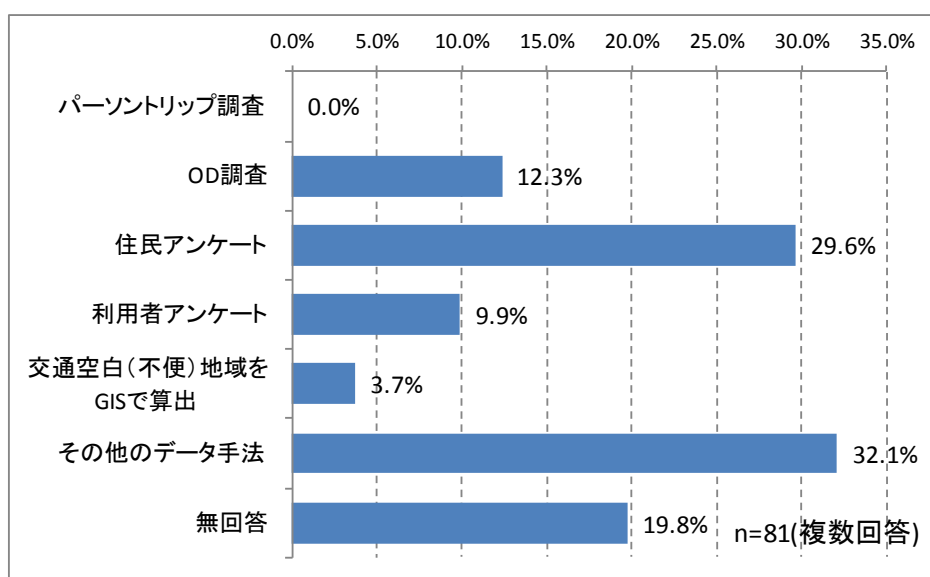


図 どのようなデータに基づいて、目標を設定したか【問4】

③-2 目標の設定方法について【問4】 (根拠としたデータの別)

表 「②OD調査」の主な意見

【主な意見】根拠としたデータの別：②OD調査
住民アンケートや利用実績から、移動機会の確保を図るため利用促進に努めるとともに、他地区の運行実績等も踏まえ、収支率1/3を目標として設定。
具体的な数値目標は設定していないが、調査結果から基本方針の達成状況を確認し、今後の課題(目標)となる事項を抽出している。
コミュニティバスについては、OD調査の結果から、目標を設定するにあたり、利用者や市民の参加や協力が得やすいことを考慮し、市負担額(収支率)あるいは利用者数(年間)を目標とし、1日平均乗車人数を700人以上とした。
事業費を運賃収入で賄うために必要な利用者数を平均運賃見込額から算出した。

表 「③住民アンケート」の主な意見

【主な意見】根拠としたデータの別：③住民アンケート
運行に対する地域の「責任と費用の分担」を前提に、実証運行を実施。導入に当たり、道路状況や乗車人数等地区の特性に応じた手段・形態を検討し、持続可能な交通手段の確保を目標とした。
アンケート結果から、運転免許非所有者の外出頻度や満足度等の指標を設定、モニタリングしている。
移動機会の確保等を図るため、住民アンケートの結果等から運行計画を作成した。先行導入地区の運行実績等を踏まえ、収支率1/3を目標として設定した。
市民アンケートでバスの運行サービスに対する満足度調査を実施したところ「満足」と答えた人が約39%となったことから、目標値を50%とした。
利用人数は、アンケート結果及び近隣市町での運行状況から本町の利用者数を想定した。
住民アンケートの結果から、大学院の協力を得て需要をシミュレーションした。
住民アンケートにより、そもそもバス停が遠すぎて利用できないという意見が多かったため、線的な路線運行から面的なデマンド運行を導入した。

表 「④利用者アンケート」の主な意見

【主な意見】根拠としたデータの別：④利用者アンケート
要望の多かった事項や利用者数、乗務員アンケート結果等から目標を設定。
住民アンケートの結果から利用者数を予測し、年間利用上昇率から目標値(38万人)を設定。
アンケート調査の結果から、日常の移動先・交通手段といった基本情報や地域の実情に応じた意見を参考として、運行車両台数等のサービス水準を設定した。
利用者アンケートに満足度調査を実施した。

表 「⑤交通空白(不便)地域をGISで算出」の主な意見

【主な意見】根拠としたデータの別：⑤交通空白(不便)地域をGISで算出
鉄道駅から半径700m、バス停から同300mの外側を交通空白地域として定義し、人口・地形等も考慮して優先順位を決め、各施設や交通結节点とのアクセスを改善するべく、ルートを設定した。

④-1 住民アンケート・利用者アンケートを実施している場合、アンケート調査を実施した段階【問5(1)】

- アンケート調査を実施した段階については、「計画段階」が最も多く、次いで「実証運行時」、「本格導入時」の順となっている。
- 毎年（モニタリング）については、実態として3自治体の回答にとどまる状況であった。
- その他では、「計画時に1回（住民アンケート・無料バス利用者アンケート）、その後2年ごとに1回ずつ、利用者アンケート（予約型乗合交通）を実施」、「事業計画変更案作成段階」などの回答があった。

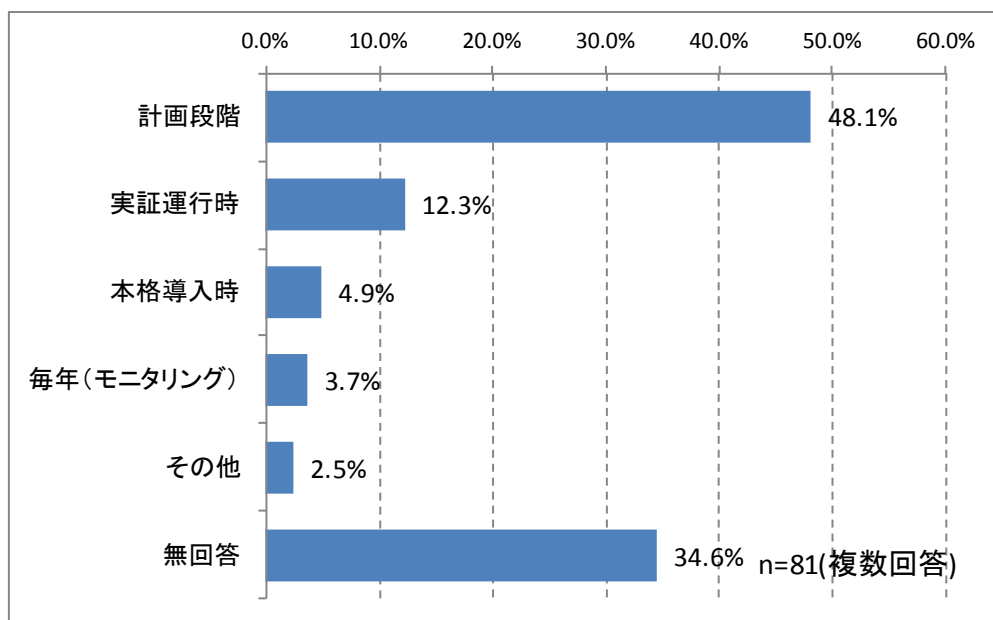


図 アンケート調査を実施した段階【問5(1)】

④-2 アンケート調査の対象者【問5(2)】

- アンケート調査の対象者については、「地域住民全て」が最も多く、次いで「特定の利用者層」、「公共交通利用者」の順となっている。
- その他では、「15歳以上の地域住民全て」、「計画時は「地域住民全て」と「公共交通利用者」、その後は「公共交通利用者を対象に実施」、「町主催のイベントの来場者」などの回答があった。

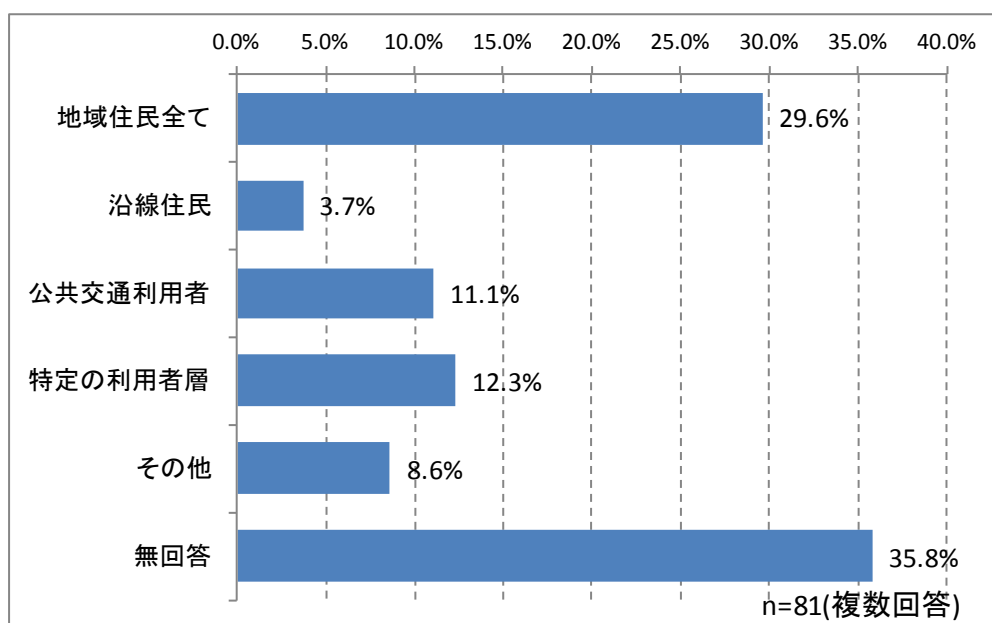


図 アンケート調査の対象者【問5(2)】

④-3 アンケート調査方法【問5(3)】

- アンケートの調査方法については、「郵送調査」が最も多く、次いで「留置（配票）調査」、「面接式（訪問インタビュー）」の順となっている。
- その他では、「各中学校を通じて世帯向け調査票を配布・回収した」「自治会による配布」「町会単位で町会長による配付」「自治会配布・郵送回収」などの回答があった。

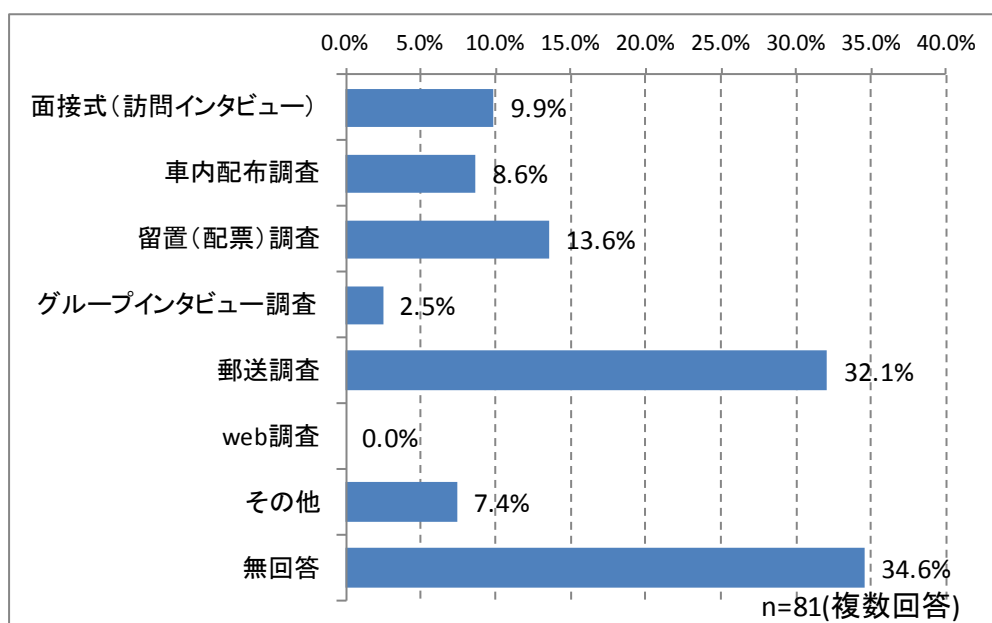


図 アンケート調査方法【問5(3)】

④-4 アンケート調査を実施した段階×アンケート調査の対象者【問5（1）×問5（2）】

- 計画段階においては、「地域住民全て」を対象とし調査を実施している自治体が多く、次いで「特定の利用者層」となっている。
- また、「実証運行時」や「毎年（モニタリング）」等では、公共交通利用者を対象に調査を実施していることから、調査の実施段階によって、調査対象（ターゲット）を絞り込んでいることがうかがえる。

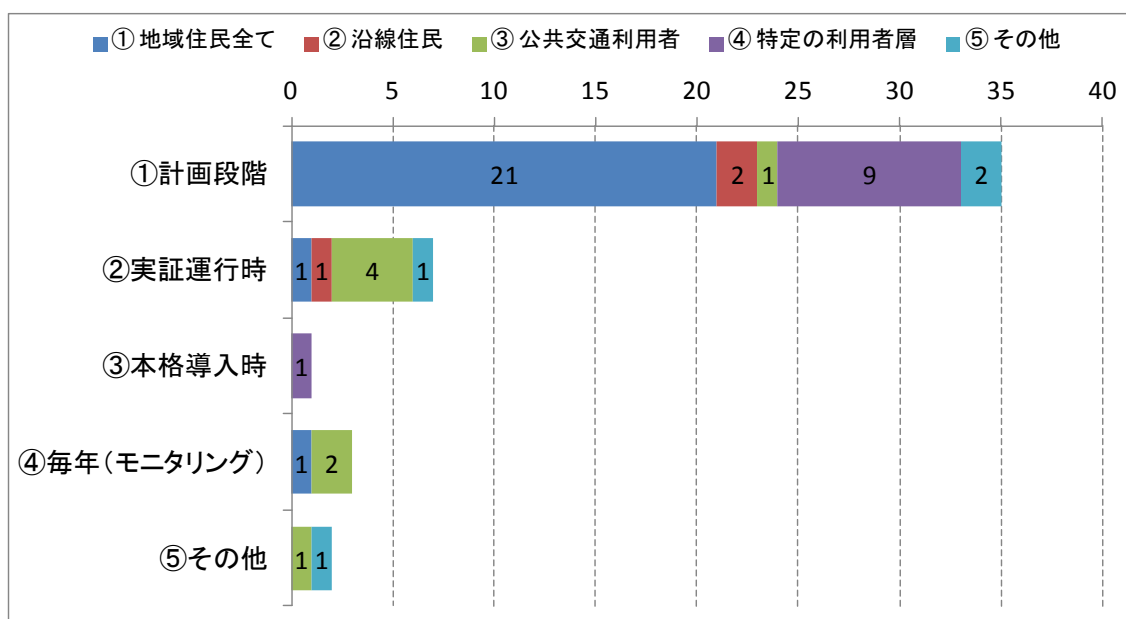


図 アンケート調査を実施した段階×アンケート調査の対象者

④-5 アンケート調査を実施した段階×アンケート調査の方法【問5（1）×問5（3）】

- 計画段階においては、「郵送調査」を用いた調査を実施している自治体が多く、次いで「留置（配票）調査」方法となっている。
- また、実証運行時では「車内配布調査」等を用いて実施している。

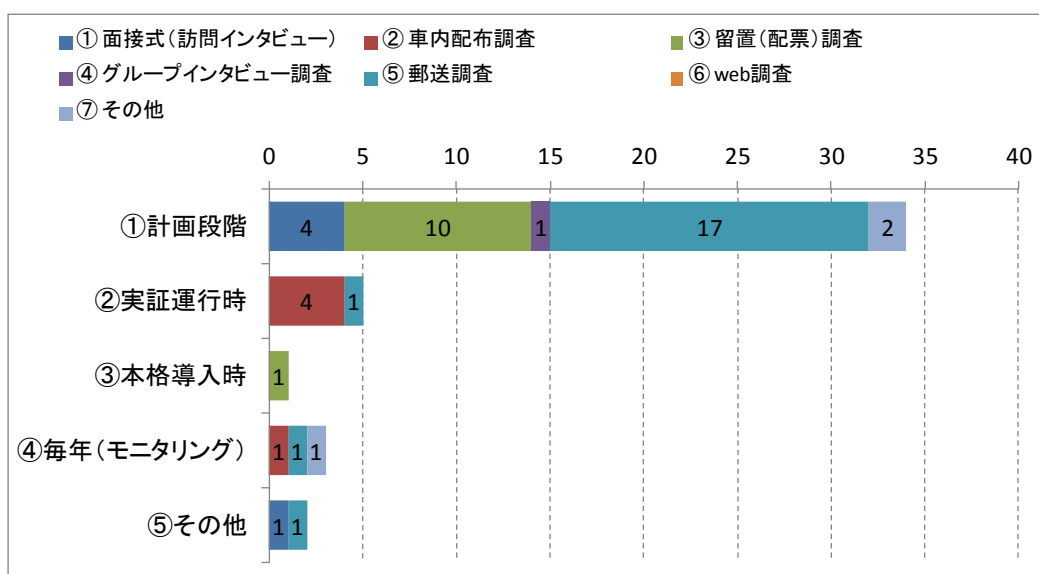


図 アンケート調査を実施した段階×アンケート調査の方法

④-6 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について【問5(4)】

- 通常のアンケート調査等の回収率は、無報酬で実施した場合などでは、2割程度の回収率と言われている。
- 本調査の主な意見をみると、自治会等の協力を得ることや設問数を5～10問程度にすることで回収率の向上に寄与している状況がうかがえる。

表 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等に関する主な意見

【主な意見】問5(4)
65歳以上の地域住民約1,000名に対しアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、アンケート票はA4版両面程度(15問程度)の設問数とした。回収率は自治会長等の協力もあり、約79.0%の回答を得ることができた。
75歳以上の利用登録者103名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、5問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、約92%の回答を得ることができた。
各自治会の代表者が回収する方法から、約50%の回答を得ることが出来た。
65歳以上の地域住民約2,700名を対象に聞き取り調査を実施。回答負担軽減を図るため10問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、1,583(約58.6%)の回答を得ることができた。

④-7 費用等についての詳細【問5(5)】

表 費用等についての詳細に関する主な意見

【主な意見】 問5(5)
アンケートの配布及び回収は地域に依頼した。(アンケート用紙代、コピー代、提出用封筒)
アンケート調査の実施は、コンサル委託で実施。公共交通の検討を含めて約 1,000 万円。アンケートには 320 万円と約 3 分の 1 程度の予算で実施した。
アンケートの実施は、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。策定全体の委託費は、7,390,000 円。
アンケートの調査は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は 130 万円だが、アンケート調査費のみを按分することはできない。このほかに郵送費として、約 40 万円。
地域公共交通総合連携計画策定業務委託の中で実施。アンケート調査分は、概ね委託費の 2 割程度。
調査研究、利用促進のための費用として、市が上限 10 万円（実証運行中は 15 万円）の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。用紙代と印刷費等、数千円で実施している。
地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用、調査全体の委託費として、3,003,000 円（実証運行結果の分析 89,775 円、高齢世帯へのアンケート調査 297,150 円、高齢世帯ヒアリング調査 277,725 円、輸送形態の構築 201,600 円、協議会事務局との打ち合わせ 194,250 円、諸経費 1,272,600 円、アンケート調査印刷・郵送 386,400 円、交通費 168,000 円、報告書印刷 115,500 円）
既存の公共交通機関（循環バス）の停留所別利用者数のデータは運行委託事業者の報告数値なので経費は特になし。
アンケート調査は市職員が独自に実施したため、500 世帯への郵送費及び受取人払い郵便料、封筒等の消耗品費のみ。
アンケート調査の実施は、分析・調査報告・計画書作成等も含め、調査全体の委託費として、543 万円。この内アンケート調査実施分は、概ね委託費の約 2 割程度の予算で実施した。
職員とインターンの大学生で実施したため特に費用は発生していない。
「アンケート調査及び分析」、「バス停ごとの乗降客数カウント調査」、「OD 調査」及び「新規運行ルート案の検討」をコンサルへの委託。調査全体の委託費として、約 600 万円。このうち、アンケート調査実施及び分析にかかる費用は、概ね委託費の約 6 割程度。
アンケート調査の実施は、委託により実施。
協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で 5,019 千円。
職員が作成し、職員が A 地域については全世帯を訪問（25 世帯）。B 地域は代表者へ配布・回収を依頼。

④-8 アンケート調査の方法×費用等の詳細

- 費用等の詳細に関して、「費用あり（コンサルへの委託等）」、「直営等（費用計上0）」に区分してみると、「直営（費用計上0）」と回答している自治体が半数程度ある。
- また、費用等の詳細について回答いただいた自治体について、回収数（取得サンプル数）で除した、1票当たりの単価についてみると、3,000円以下程度から8,000円以上と幅がある。

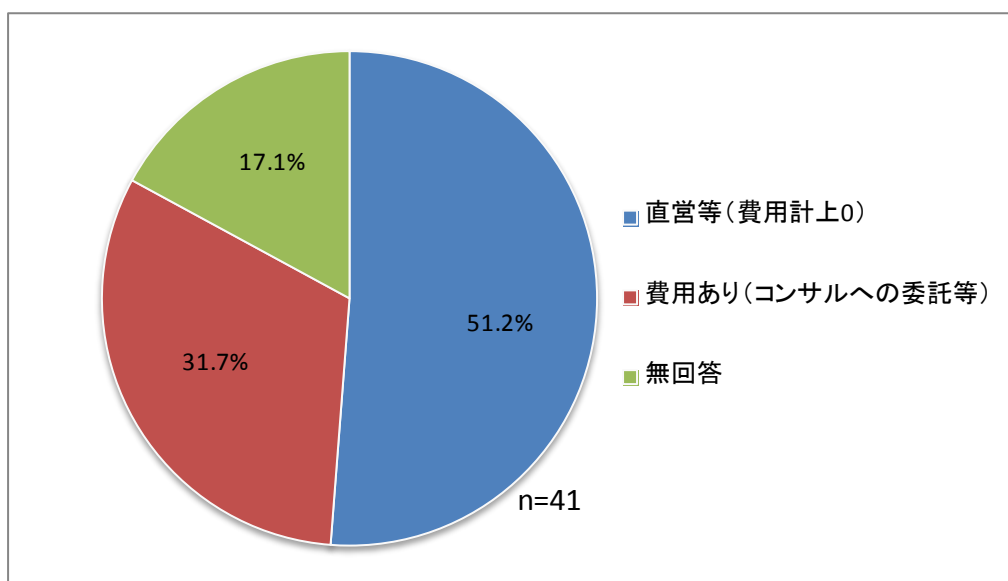


図 費用等の詳細（直営（費用計上0）／費用あり）

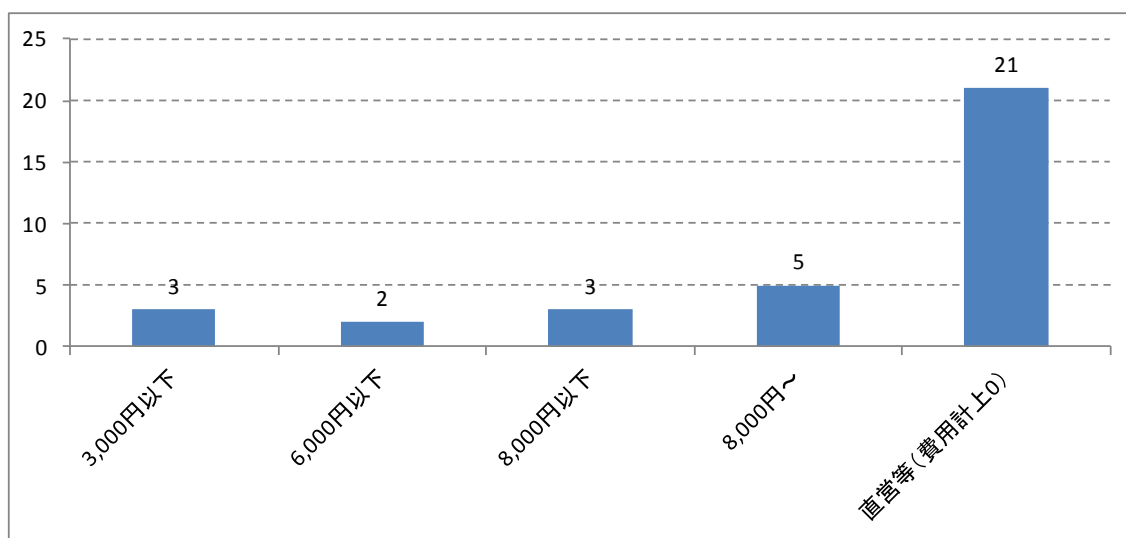


図 費用等の詳細（1票当たりの単価）

- アンケート調査方法別に、回収数（取得サンプル数）で除した、1票当たりの単価についてみると、「①面接式（訪問インタビュー）」では、6,000円～8,000円、8,000円以上と比較的高価なものとなっている一方で、「⑤郵送調査」では3,000円以下程度から調査を実施している。
- また、「③留置（配票）調査」では、直営等（費用計上0）で実施している自治体が多い。

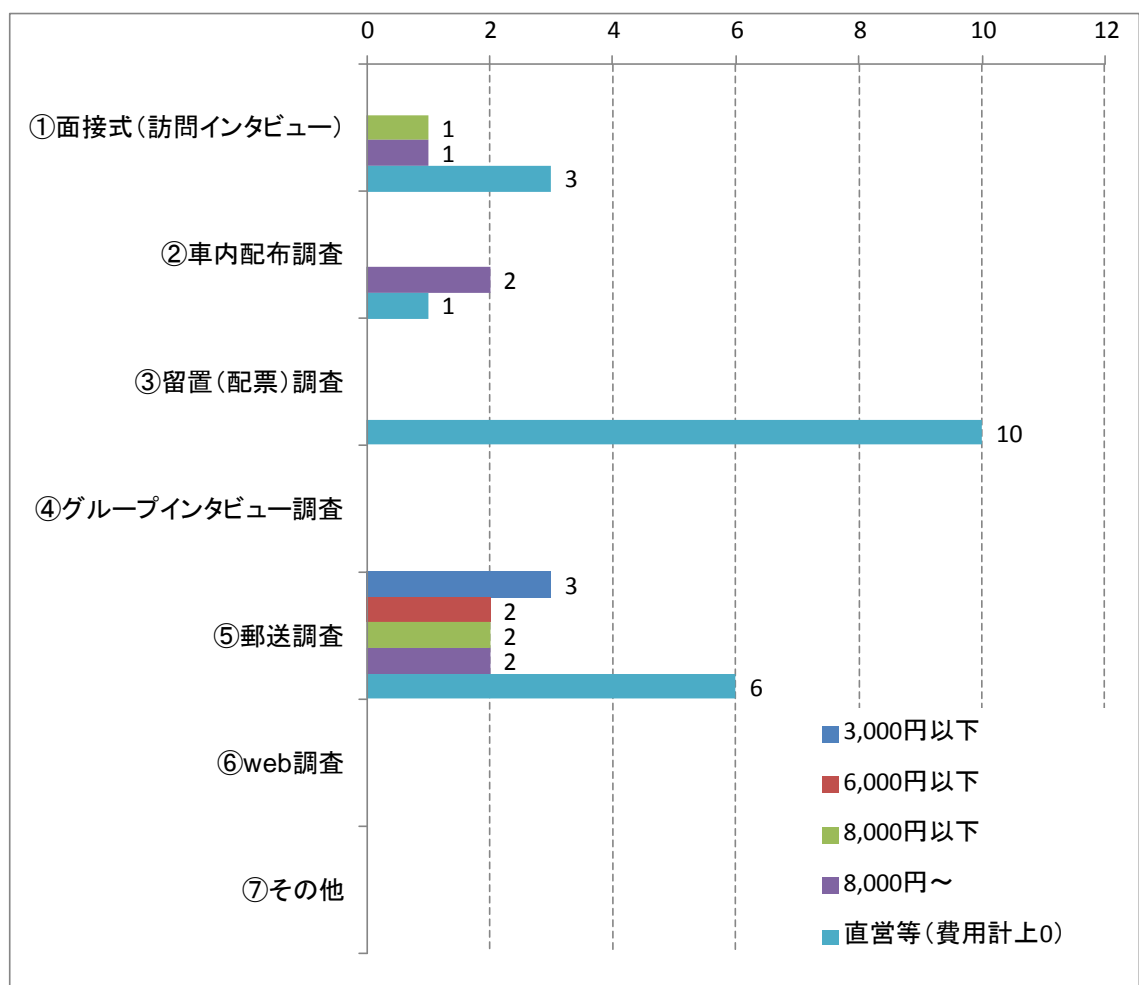


図 費用等の詳細（アンケート調査方法×1票当たりの単価）

表 調査手法別必要サンプル数の設定・設問数及び回収率・費用等についての詳細

主な意見 (1/5)

【主な意見】問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
①面接式 (訪問インタビュー)	利用者数の多い主要バス停にて、インタビュー方式で実施。主に利用した目的や要望事項について聞き取り調査を行い、計 162 人の利用者から回答を得た。	計 6 日間、職員が主要バス停にて調査を実施。
	調査は、平日と休日に分けて各施設に調査員を 2 名配置し、施設来訪者を対象に直接ヒアリングを実施した。回収したサンプル数は 490 サンプルである。	ヒアリングの実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め調査全体の委託費として、約 430 万円。
	・地域世帯の約 66%、131 世帯(自治会加入世帯)に対して聞き取り調査を実施。回答負担軽減を図るため 10 問程度の設問数とした。 ・自治会の班長など調査員の協力もあり回収率は 100%。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	65 歳以上の地域住民約 2,700 名を対象に聞き取り調査を実施。回答負担軽減を図るため 10 問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、1,583 (約 58.6%) の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施、アンケート結果分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
	15 歳以上の市民 1,500 人を住民基本台帳より無作為抽出し、公共交通に関するアンケート調査を実施し回収率 38.3%の回答を得た。	コンサルの委託で実施し、調査全体の委託費として、約 360 万円。
②車内配布調査	市内バス利用者にヒアリング調査を実施。アンケート票は A4 版片面(設問数 6 問) 回収票数は 438 票。	アンケート調査の実施は、分析・調査報告・計画書作成等も含め、調査全体の委託費として、543 万円。この内アンケート調査実施分は、概ね委託費の約 2 割程度の予算で実施した。
	平成 25 年度については、平成 25 年 7 月の平日 2 日間、休日 1 日の 3 日間を対象として、全運行車両へ調査員が乗り込み、乗客へアンケート調査票を配布した。回収率は 32%。	「アンケート調査及び分析」、「バス停ごとの乗降客数カウント調査」、「OD 調査」及び「新規運行ルート案の検討」をコンサルへの委託。調査全体の委託費として、約 600 万円。このうち、アンケート調査実施及び分析にかかる費用は、概ね委託費の約 6 割程度。

表 調査手法別必要サンプル数の設定・設問数及び回収率・費用等についての詳細
 主な意見 (2/5)

【主な意見】問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
②車内配布調査	バス全 37 便の全てに調査員が乗り込み、全乗客に調査票と返信用封筒を配布し、郵送及び車内の回収箱により回収した。 平成 19 年 11 月：利用者 767 人、配布数 534 票、回収数 286 票、回収率 53.6%、平成 16 年 10 月：763 人、配布数 530 票、回収数 310 票、回収率 58.5%、平成 16 年 10 月：利用者 623 人、配布数 314 票、回収数 162 票、回収率 51.6%。	調査票の配布は市で行い、印刷・回収・集計・分析はコンサルタントが行った。
	既存路線バスや実証運行期間中の市内循環バスもしくは予約型乗合タクシーを乗降した利用者に対しアンケート調査を行った。 設問数は約 15 問。 アンケート回収数 174 通。	アンケート調査はコンサルへ委託して実施。地域公共交通総合連携計画策定等を含めた全体の委託費は約 240 万円。このうち、アンケート調査費は全体の約 2 割程度の予算で実施した。
③留置（配布）調査	地域の 15 歳以上の全住民 1,420 人にアンケート調査票を配布。地域コミュニティが各戸配布、回収を行った。アンケート票は A3 版両面 1/4 は依頼文。設問は 9 問ほど。回答者 958 人、回収率約 67.5%であった。	アンケートの配布及び回収は地域に依頼した。（その他費用：アンケート用紙代、コピー代、提出用封筒）
	65 歳以上の地域住民約 1,000 名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、アンケート票は A4 版両面程度（15 問程度）の設問数とした。回収率は自治会長等の協力もあり、約 79%の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
	・地域世帯の約 77%、700 世帯に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、15 問程度の設問数とした。 ・自治会長等の協力もあり、約 80%の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
④グループインタビュー調査	自治会、地区協議会を中心に、地域意見交換会を実施し、地域住民の意見を集約した。	－（回答なし）

表 調査手法別必要サンプル数の設定・設問数及び回収率・費用等についての詳細
 主な意見 (3/5)

【主な意見】問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑤郵送調査	計画時は無料バス面接式アンケート（設問数 13 問）を 150 人、住民アンケート（設問数 17 問）は無作為抽出で 20 歳以上 1,500 人、回収率は 35.6%。その後の利用者アンケート①（設問数 8 問）は 490 枚配布で、回収率は 33.3%。利用者アンケート②（設問数 13 問）は現在集計中。	アンケート調査はいずれも市で実施。郵送料のみ。
	市民（15 歳以上の 3,000 人に対し、アンケート調査を実施。回答負荷軽減を図るため、設問を 14 問に設定。回収率は、46.1%であった。	すべて自前のため、0 円で実施。
	町内全域の町民をランダムに抽出し、3,952 部を配布。回収部数：1,521 部、回収率 38.4%	アンケートの実施は、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。策定全体の委託費は、7,390,000 円。
	計画段階では、163 名の来場者から聞き取り調査を実施。実証運行後には、188 名の来場者から聞き取り調査を実施しました。設問数はそれぞれ A4 両面。	アンケートについては、協議会で設問等を協議していることから、特別な費用等はいらない。印刷についても役場で実施した。
	20 歳以上の市民 3,000 人を住民基本台帳から無作為抽出（抽出率 3.8%）して実施。設問数は 19 問。回収率 53%。	アンケートの調査は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は 130 万円だが、アンケート調査費のみを按分することはできない。このほかに郵送費として、約 40 万円。
	平成 24 年度のアンケート調査では、対象者 297 人に調査票を配布した。アンケート票は A4 版両面（7 問）で、回答率は 56.2%であった。	特にアンケート費用としては予算を設けず、庶務事務費の中で用紙・封筒を用意し、職員が印刷・発送業務等を行なった。費用は約 40,000 円。
	平成 22 年 7 月全世帯 4,511 世帯、回収数 2,746 世帯（回答率 60.9%）	連携計画策定に係る業務として発注（約 770 万円）、アンケート設問の調整後、町で配布回収しデータを所定の様式に入力し分析作業等について、計画策定業務に含まれる（プロポーザル方式のため具体的な金額は不明）。
	地域住民の約 1 割の世帯に対しアンケート調査票を配布。幅広い世代の回答を得るため、アンケート票は世帯主を含む最大 4 名までの家族が回答できるよう同じ用紙を 4 枚送付。回収率は地域の代表者の協力もあり、約 37%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約 950 万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の約 2 割程度の予算。

表 調査手法別必要サンプル数の設定・設問数及び回収率・費用等についての詳細
 主な意見 (4/5)

【主な意見】 問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑤郵送調査	市内在住の15歳以上の市民から、無作為抽出し、郵送配布調査を実施。設問数は自由意見を含め12問とした。配布数3,000通に対して、980通の回答を得た(回収率32.7%)。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約590万円を要した。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の2割程度であった。
	市内の各地区350世帯、合計3,500世帯に対して住民台帳から無作為抽出を行い、アンケートを配布した。アンケート用紙はA3両面2枚。設問数は8問。回収数(率)は964世帯(28%)。	アンケート調査費の実施は、コンサルへの委託で実施。交通基本計画策定業務全体の委託費として、約706万円。このうち、アンケート調査実施分は、約49万円程度の予算で実施した。
	公共交通不便地域を中心に、18歳以上の男女2,061名に対して調査票を配付。回収数は、662票(回収率32.1%)であった。	アンケート調査の実施は、委託により実施。協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で5,019千円。
	コミュニティバス区民意向調査を実施。無作為抽出した区民2,016人(回収752通)・区内在勤者500人(回収277通)・その他239人(回収99通)。	公表不可。
	・21年度3,000通 回収率40%(設問20問、A4) ・25年度1,500通 回収率20%(設問15問、A4)	・21年度700万円(コンサル委託) ・25年度260万円(コンサル委託)
	市内を5地区に分け、住民基本台帳より、各地区400サンプルを無作為に抽出 設問数59 回答件数985件 回収率49.3%	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施 5,649,000円。
	住民基本台帳から無作為に抽出した15歳以上の町民1,000人を対象、回収数539票(回収率53.9%)。(調査結果はHPを用いて掲載。) 町内の企業12社の従業員(1社あたり10~100票程度)約1,000人を対象。(調査結果はHPを用いて掲載。)	アンケート調査の実施はコンサルへの委託により実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として約98万円
	公共交通を使うであろうC地域の70歳以上を対象にA3版(14問程度)。回収率は約46%。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。他業務を含めた委託費は約620万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の20%程度の予算で実施した。
	利用登録者約2割に対し、アンケート調査票を配布、アンケート票はA4版両面2枚程度(約20問程度)の設問数とした。回収率は約62%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査は、独自で送付・分析を行い予算は郵送費約5万円程度で実施した。

表 調査手法別必要サンプル数の設定・設問数及び回収率・費用等についての詳細
 主な意見 (5/5)

【主な意見】問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑦その他	<p>主なものとして、市内の全ての中学2年生(3世代同居率が高いため)を対象に調査票を2部配布。うち、「最も高齢な者」と「最も公共交通を使う機会がある者」の2名から回答を得る方式で実施。アンケート票はA4両面程度の設問とし、全体で約35%の回答を得た。</p>	<p>アンケート調査の実施は、コンサル委託で実施。公共交通の検討と含みで約1,000万円。アンケートには320万円と約3分の1程度の予算で実施した。</p>
	<p>地域住民に対してアンケート調査票を配布。アンケート票はA4版片面(7問程度)の設問数とした。回収率は自治会の協力もあり、約70%の回答を得ることができた。</p>	<p>アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含めている。</p>
	<p>地域住民全戸配布(地区によって1,400~1,700世帯) 高齢者が多い地区であり、回答者の負担を考慮して単純な設問を心がけている。</p>	<p>調査研究、利用促進のための費用として、市が上限10万円(実証運行中は15万円)の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。用紙代と印刷費等、数千円で実施している。</p>
	<p>該当地区の小学生以上全員に調査票を配布。自治会経由で配布し郵送により回収。22問程度の設問数で回収率は2地区平均39.4%</p>	<p>アンケート調査はコンサル委託。費用の詳細内訳把握していない。</p>

⑤-1 適用した予測手法について【問6(1)】

- 適用した予測手法については、「住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測」が最も多く、次いで「人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入実績に基づく予測」の順となっている。（その他の予測手法を除く）
- その他の予測手法では、「利用者数等の集計結果」「高齢者の増加、事業の重要性を鑑みて、過年度の実績に基づき算定」「合併前に実施していたコミュニティバスの運行状況」「実証運行時のデータ」「既存の公共交通機関（循環バス）の利用者数のデータ（運行委託事業者の報告数値）から予測」「試験運行を無料で実施し、その後実証運行（補助金活用）を行い、利用者数を予測」などの利用実績に関する回答が12件のうち7件あった。

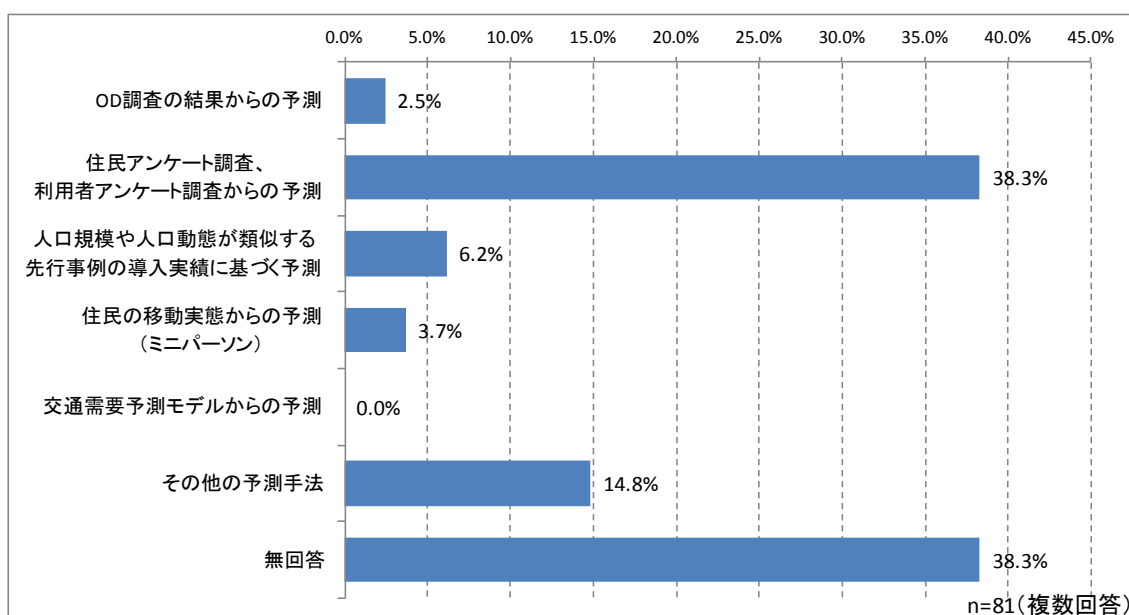


図 適用した予測手法について【問6(1)】

⑤-2 適用した予測手法のメリット・デメリットについて【問6(2)】

適用した予測手法のメリットに関する主な意見

- ・実際の住民の移動を把握することが出来、適切な公共交通モードの選択が出来る。(2件)
- ・概ね予測値と実績値と整合している。(2件)
- ・実証運行時のデータを活用できたので、予測が容易であった。
- ・利用目的や年齢等の項目ごとに補正係数を設定し、新たに導入する地区での需要調査に適用している。

適用した予測手法のデメリットに関する主な意見

- ・結果との乖離が生じた。(9件)
- ・季節によって利用者数に変動がある。

その他

- ・目安にはなるが、あくまでも予測にすぎない。
- ・アンケートは実施したが、利用増加には至っていない路線もある。
- ・周知期間が短かったため、正確な利用者人数の把握が困難であった。
- ・アンケート結果のみでは、予測と乖離すると予想されたので、近隣市町の状況から推計し、初年度は、本格運行の利用人数の半数として算出した。
- ・周辺市の先行事例を参考にし、概ね結果と合致している。コミュニティバス導入の事情・環境は都市によって千差万別のため、単純な比較はできない。

⑤-3 費用等についての詳細【問6(3)】

表 費用等についての詳細に関する主な意見

【主な意見】 問6(3)
利用者の予測は、地域公共交通総合連携計画策定事業の中で実施。計画策定を含め、事業費として約990万円。
アンケートの調査と同様、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。委託費は、7,390,000円。
利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
利用者の予測は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は130万円だが、利用者の予測のみを按分することはできない。
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施した。調査全体の委託費として1,942,500円。このうち、事業目標の設定として、概ね委託費の約2.8%程度の予算で実施した。
調査、分析等はコンサルに委託。委託費として845万円。
利用者の予測は、アンケート調査等を含めてコンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として約280万円。このうち、利用者の予測のみでの集計は困難で、計画書の作成業務には概ね委託費の2割程度の予算で実施し、そのうちの数パーセントが予測部分と考えられる。
利用者の予測は、コンサル委託で、地域公共交通総合連携計画策定業務委託内で行った。
先行事例の導入実績に基づいて算出したため、費用は発生していない。
需要の予測については、大学院の協力であるため、無償である。
アンケート調査の実施はコンサルへの委託で実施。地域公共交通総合連携計画策定業務の委託費として約7百万円。このうち利用者予測分は概ね8%程度。
利用者の予測の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約590万円を要した。このうち、利用者の予測実施分（その他一体となる業務を含む。）は、概ね委託費の2割程度であった。
大学の協力により費用はかからなかった。
デマンド運行費用については、複数事業者に見積もりを徴し、利用者の予測としては現在運行している市民バスから予測し、約1,150万円程度で計算している。
調査研究、利用促進のための費用として、市が上限10万円（実証運行中は15万円）の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。
地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用、調査全体の委託費として、3,003,000円（実証運行結果の分析89,775円、高齢世帯へのアンケート調査297,150円、高齢世帯ヒアリング調査277,725円、輸送形態の構築201,600円、協議会事務局との打ち合わせ194,250円、諸経費1,272,600円、アンケート調査印刷費・郵送費386,400円、交通費168,000円、報告書印刷115,500円）。
協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で5,019千円。

⑤-4 適用した手法×費用等の詳細

- 費用等の詳細に関して、「費用あり（コンサルへの委託等）」、「直営等（費用計上 0）」に区分してみると、「直営等（費用計上 0）」と回答している自治体が 4 割程度ある。
- また、費用等の詳細について回答いただいた自治体の内訳についてみると、700 万円～1,000 万円程度の規模が最も多い。

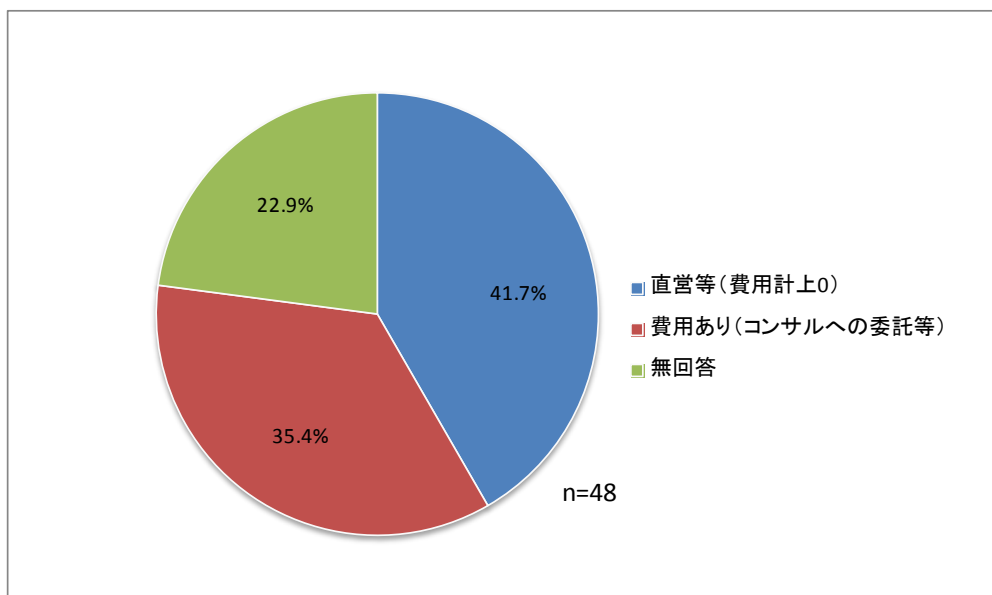


図 費用等の詳細（直営（費用計上 0）／費用あり）

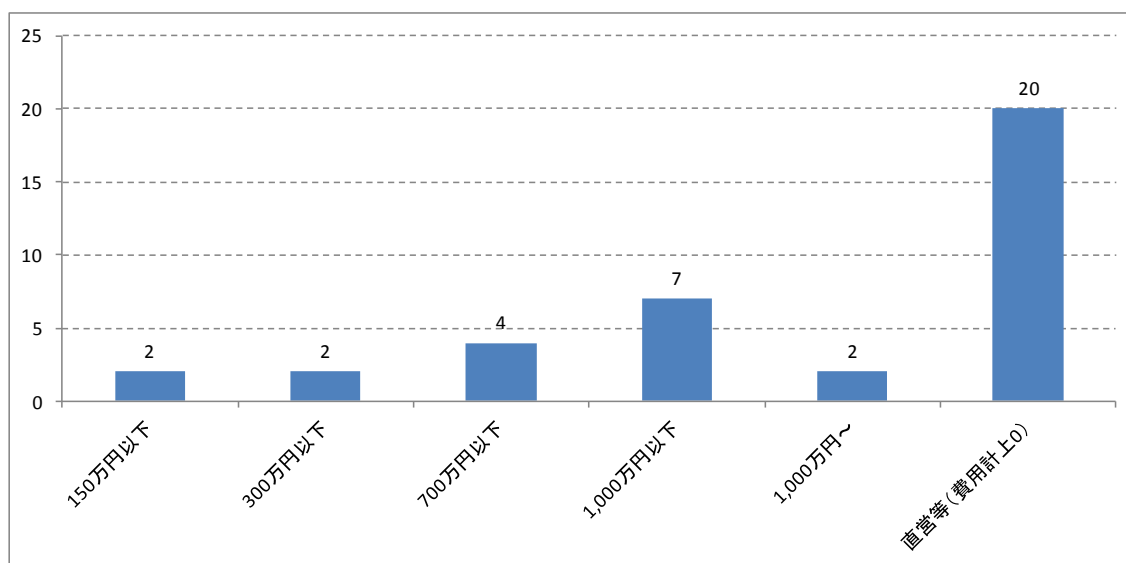


図 費用等の詳細（1 業務当たりの価格）

- 予測手法別に、業務価格についてみると、住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測を用いている自治体では、700万円～1,000万円程度の規模で業務を実施している。
- また、一方で、「直営等（費用計上0）」の独自の取組で実施している自治体も一定程度以上ある。

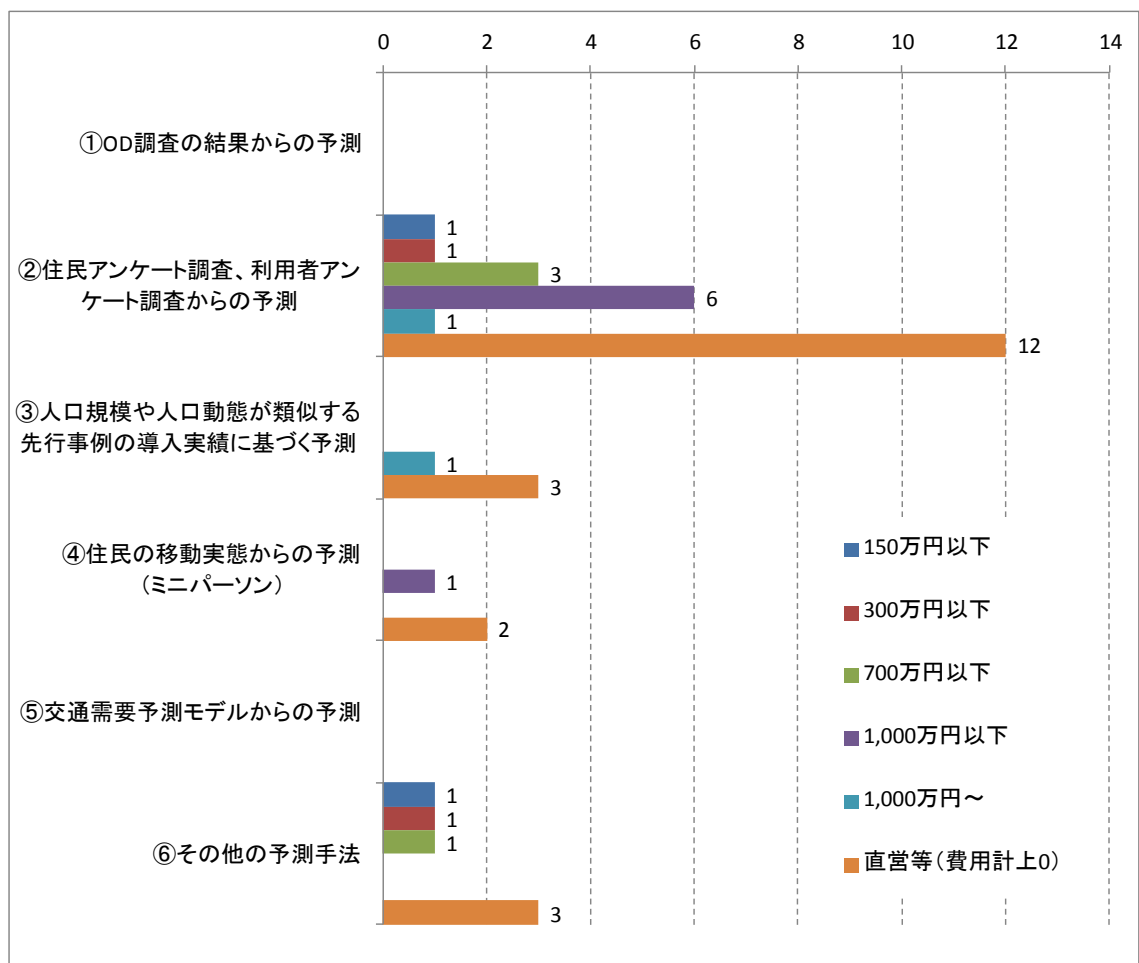


図 費用等の詳細（予測手法×1業務当たりの価格）

表 予測手法別の費用等についての詳細 (1/2)

【主な意見】問6(1)(3)	
予測手法の別	費用等についての詳細
②住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	利用者の予測は、地域公共交通総合連携計画策定事業の中で実施。計画策定を含め、事業費として約990万円。
	アンケートの調査と同様、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。委託費は、7,390,000円。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については、市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は130万円だが、利用者の予測のみを按分することはできない。
	利用者の予測は、アンケート調査等を含めてコンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として約280万円。このうち、利用者の予測のみでの集計は困難で、計画書の作成業務には概ね委託費の2割程度の予算で実施し、そのうちの数パーセントが予測部分と考えられる。
	連携計画策定に係る業務として発注(約770万円)、アンケート設問の調整後、町で配布回収しデータを所定の様式に入力し、分析作業等については計画策定業務に含まれる(プロポーザル方式のため具体的な金額は不明)
	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含めている。
	デマンド運行費用については、複数事業者見積もりを徴し、利用者の予測としては現在運行している市民バスから予測し、約1,150万円程度で計算している。
	調査研究、利用促進のための費用として、市が上限10万円(実証運行中は15万円)の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。
	地域公共交通調査事業(地域公共交通確保維持改善事業)を活用、調査全体の委託費として、3,003,000円(実証運行結果の分析89,775円、高齢世帯へのアンケート調査297,150円、高齢世帯ヒアリング調査277,725円、輸送形態の構築201,600円、協議会事務局との打ち合わせ194,250円、諸経費1,272,600円、アンケート調査印刷費・郵送費386,400円、交通費168,000円、報告書印刷115,500円)。
	アンケート調査の分析業務の一環として、利用者の予測をコンサルへ委託した。
	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約879.9万円。

表 予測手法別の費用等についての詳細 (2/2)

【主な意見】問6(1)(3)	
予測手法	費用等についての詳細
③人口規模や人口動態が類似する先 行事例の導入実績に基づく予測	予測についても市で実施。
	利用者の予測は、ヒアリング結果及び先行事例の導入実 績より算出した。
	先行事例の導入実績に基づいて算出したため、費用は発 生していない。
④住民の移動実態からの予測（ミニ パーソントリップ調査結果等に基づ く予測）	地域住民により回収されたアンケートの入力及び分析 は市担当者が行った。
⑥その他の予測手法	大学の協力により費用はかからなかった。
	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。交通基本計 画策定業務全体の委託費として、約706万円。このうち、 利用者の予測は、約93万円程度の予算で実施した。
	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施した。調査全 体の委託費として1,942,500円。このうち、事業目標の 設定として、概ね委託費の約2.8%程度の予算で実施し た。
	委託費内訳における、利用者予測に占める割合は不明。
	アンケート調査の実施はコンサルへの委託で実施。地域 公共交通総合連携計画策定業務の委託費として約7百万 円。この内利用者予測分は概ね8%程度
	市職員が独自に予測したため、特に経費なし。
	試験運行の委託費で約100万円。

⑥-1 データの有効活用に関する取組（活用しているデータ）【問7】

- データの有効活用に関する取組において活用しているデータについては、利用者アンケート用いた取組が多く、次いでOD調査、住民アンケートの順が多い。（その他のデータ取得手法を除く）
- その他のデータ取得手法では、「ドライバーやオペレーター等が直接利用者の声を聞き、運行に反映」「利用者データ、配車データ」「利用実績」「毎月の利用者数や乗車地・目的地等についてデータ整理を行ない、利用の多い地域・少ない地域等の検証を行なっている」「利用者からの要望」「利用者個々の詳細データ」「現在の利用人数から推計」「利用者数等の集計結果」「バス停別利用者人数、1日利用者数」「乗務員による利用者数の報告により、路線ごと、便ごと、停留所ごとの乗車人数の把握」「常時、市へ寄せられる要望、意見等を記録し、運行方法の改善」「デマンド型乗合タクシーの利用者数、登録者数、乗合率等のデータ」「実証運行実績調査」「運行に利用しているシステムによって、利用者数・利用場所などのデータを蓄積」「利用者アンケートは隔年で実施していく予定であり、乗車実績も考慮し改善」「運行システムによる利用状況分析を基に判断」「事業者から毎月送られてくる乗車人数等のデータを集積」「利用者データを独自に作成」などの回答があった。

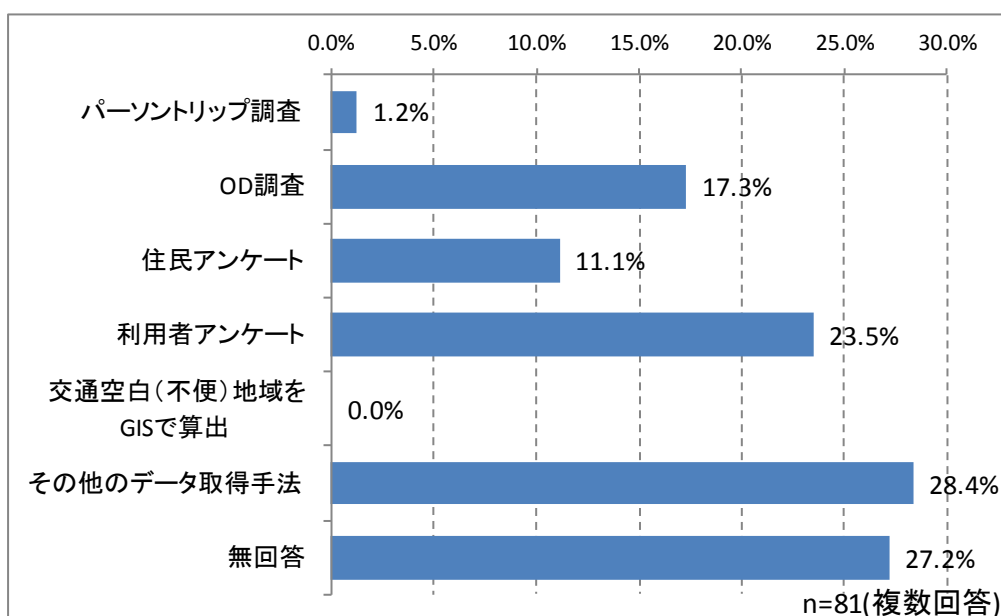


図 データの有効活用に関する取組（活用しているデータ）【問7】

⑥-2 改善した取組（活用しているデータ別）【問7】

表 改善した取組の主な意見（1/4）

【主な意見】活用しているデータの別：②OD調査
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容（運行便数、運行日など）の見直しを行った。
住民アンケートやOD調査などから、目的施設の追加や運行内容（運行便数、運行車両台数など）の見直しを行った。
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加を行った。
今後、住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容の見直しを検討していく予定。
実際の利用者数により、効率よく利便性の高い運行を実現するため、便数とダイヤの見直しを行った。

表 改善した取組の主な意見（2/4）

【主な意見】活用しているデータの別：③住民アンケート
運行開始から、まだ半年もたっておらず、今後検証していく。
利用者アンケートにより要望が多かったJR駅への乗り入れについて、事業者との協議により実施した。
予約が取りづらいとの意見が多かったため、1台増車を行った。
電車との乗り継ぎ時間など、利用者の利便性を考慮し、運行ダイヤの見直しを行った。

表 改善した取組の主な意見（3/4）

【主な意見】活用しているデータの別：④利用者アンケート
利用者からの要望や利用率等を踏まえ、運行区域やコース、ダイヤ等の見直しを検討。
登録方法の簡便化。
予約締切時間の変更。
利用できる範囲（目的地）を増やした。
アンケート調査結果や利用実績をもとにダイヤの改正、待合所等の設置、割引チケットの配布等を実施した。
買物困難者対策として、商業施設にバス停の設置をおこなった。
便のダイヤ改正、予約可能時間の拡大（2週間前から30分前まで）、予約可能件数の拡大。
利用者アンケートを基にして、運行改善する予定である。
ダイヤや目的地設定等について地域住民や利用者の意見を聞く等、利便性向上のため情報収集に努めている。
バス乗換の成功率が一方のルートに比べて相対的に低いことを踏まえ、運行ダイヤの見直しを検討することとした。

表 改善した取組の主な意見（4/4）

【主な意見】活用しているデータの別：⑥その他のデータ手法
運行時間の変更、運行範囲の変更。
配車データ等を活用し、配車時間帯の見直しや増便等を行った。
利用実績や住民アンケートなどを踏まえ、運行内容（運行ダイヤ、運行便数、運行ルート、停留所など）の見直しを行った。
運行エリアの拡大、運行時間帯の変更、福祉バスの運行見直しを検討している。
バスについて、バス停見直しの際に、バス停別利用者人数が少ないところは、より使い勝手が良い位置への移設を促している。
利用実態を踏まえて、路線及び運行ダイヤの変更を実施。
デマンド型乗合タクシーの運行方法。
シャトルバスの運行経路変更及び、停留所増設。
乗合率の向上を目途にデマンド交通システムの設定変更等を行った。
利用促進や運行車両の有効活用を図るため、実証運行地域の拡大を図った。運賃収入については、安定した財源を確保するため、一部運賃を変更（運賃無料者の有料化）し、収支の改善を図ることとした。
各区長からの要望から停留所箇所を増やしたり、箇所を変更するなど行っている。
路線バスのダイヤ改正ごとに運行ダイヤを改正し、該当地区に自治会を通し時刻表を全戸配布している。
利用者動向を判断して、土日の運行を休止するなどの見直しをおこなった。
一部の路線で利用者が伸び悩んでいたことから、その地域で出前講座を実施した。結果として出前講座を実施した5か月後には利用者が3倍以上に増加した。

3-3 取組事例の紹介

前述 3-2 で整理した、今回明らかとなった自治体の取組に関する実態等に基づき、取組事例を紹介する。

本調査は、データ取得の手法やその費用等について、取得手法やそのデータの効果的な活用の取組事例を目的としているものであるが、費用等に関しては、自治体が自ら直営で対応している現状がある中で、業務委託等とは単純に比較できない点、また、予測に関する費用等に関しても内訳の詳細まで本調査では捉えきれなかった点などもあることから、自治体がコミュニティバスやデマンド交通といった地域交通を導入する上で取得したデータの種別（OD、住民アンケート、利用者アンケート、GIS活用、その他）毎に自由記述におけるデータの取得及び活用における創意工夫等を考慮して、以下の自治体の取組を紹介することとする。

尚、関東運輸局管内における事例以外についてはアンケートに因らず、各運輸局へ照会によりヒアリングを行った。管内の紹介自治体の一部と併せて山口県山口市及び大分県豊後大野市について 3-4 にて詳細を示す。

表 自治体の取組事例等

データの取得方法	自治体名	取組事例の紹介
OD	東京都 小平市	OD調査の結果から、目標を設定するにあたり、利用者や市民の参加、協力等が比較的得られやすく、市民の関心の高い、市負担額（収支率）あるいは利用者数（年間）を目標値として設定した。
利用者 アンケート	千葉県 東金市	利用者アンケート調査の結果から、日常の移動先や交通手段といった基本となる情報や地域の実情に応じた意見を参考として、運行車両台数等の地域に合ったサービス水準を設定した。
G I S	東京都 八王子市	鉄道駅から半径 700m、バス停留所から同 300m の外側を交通空白地域として定義し、人口・地形等も考慮して優先順位を決定し、各施設や交通結節点とのアクセスを改善するべくルートを設定した。
その他の データ手法	栃木県 那須烏山市	福祉バス平均利用者数と、福祉バス路線カバー圏域内の 65 歳以上人口から比率（デマンド交通の利用率）を算出し、これらに基づいて、デマンド交通導入地域の 65 歳以上の人口を乗じ、目標とする値の計算精度を確保した。
	東京都 檜原村	沿線住民・利用者グループインタビュー、沿線住民・利用者アンケート調査、ドライバー等ヒアリング、フォローアップ調査等、多様な主体間のニーズをデータ化。

3-4 取組事例の内容

(小平市) 市民の関心の高い指標を目標値に設定・市民参画の推進、啓蒙				
名称	にじバス		地域概況	
運行開始日	実証実験：	平成16年1月18日～	人口(人)	187,035
	本格運行：	平成20年4月1日～	世帯数(世帯)	81,784
運行区域	小平駅南口を起終点に一橋学園駅、津田公民館、図書館を循環		面積(k㎡)	20.5
利用対象	なし		人口密度(人/k㎡)	9,141.5
運行日	年中無休		65歳以上人口(人)	37,384
運行時間帯	午前7時～午後7時20分		15歳以上就業人口(人)	81,400
利用運賃	大人150円、子ども80円 1日乗車券、回数乗車券、学校の長期休み期間や日曜日は大人1名につき子ども1名の運賃が無料。		自動車保有台数(台)	52,617
	西武バス		軽自動車保有台数(台)	11,178
運行事業者			1世帯当りの自動車保有率	0.64

(出典：H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともにH22年3月末時点)

公共交通の現況 近隣市等でコミュニティバスの運行や検討が開始され、市内循環バス運行の要望の高まりに伴い、取組に向けて基礎的な調査研究等を経て、導入を開始した。

導入の目的・必要性

- ・バス交通の不便な地域を出来る限り改善する。
- ・高齢者や主婦層の外出機会を増やす。
- ・鉄道を東西方向に連絡し、まちづくりと交通の連携。

■取組内容

■市民の関心の高い指標を目標値に設定することで市民参画の推進 OD調査の結果から、目標を設定するにあたり、利用者や市民の参加、協力等が比較的得られやすく、市民の関心の高い、市負担額(収支率)あるいは利用者数等(年間)を目標値として設定した。

参 考

■目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等	■設定した目標等 <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数(1日平均乗車人数700人以上) 	■目標に対する達成状況 <ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年度の実績ベースで1日平均乗車人員657.4人
----------------	---	---

■データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組	
パーソントリップ調査	OD調査の結果からの予測	○ パーソントリップ調査	一部の路線では利用者が少ないことを踏まえ、柔軟な路線変更を行った。(※コミュニティタクシー)	
OD調査	○ 住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	OD調査		
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート		
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測(ミ・パーソントリップ調査結果等に基づく予測等)	利用者アンケート		○
交通空白(不便)地域をGISで算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白(不便)地域をGISで算出		
その他のデータ手法	その他の予測手法	その他のデータ手法(詳細な乗降データ)	○	

(東金市) **地域の実情に応じた、地域に合ったサービス水準の設定**

名称		東金市乗合タクシー	地域概況	
運行開始日	実証実験：	平成 24 年 10 月 1 日～	人口（人）	61,751
	本格運行：	平成 26 年 4 月 1 日（予定）	世帯数（世帯）	24,378
運行区域	東金市内全域		面積（km ² ）	89.3
利用対象	東金市内在住で利用者登録をされた方		人口密度（人/km ² ）	691.2
運行日	月曜日から金曜日の平日 （休祝日・年末年始を除く）		65 歳以上人口（人）	12,810
運行時間帯	午前 8 時の出発から午後 6 時の到着便まで		15 歳以上就業人口（人）	28,457
利用運賃	1 人 1 乗車、高校生以上 400 円、小中学生 200 円、小学生未満無料（身体障害者手帳等保持者は 100 円割引）		自動車保有台数（台）	32,565
運行事業者	東金タクシー有限会社 他		軽自動車保有台数（台）	17,865
			1 世帯当りの自動車保有率	1.34

（出典：H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともに H22 年 3 月末時点）

公共交通の現況 市民の身近な公共交通である民間路線バスの路線確保に努めるとともに、交通不便地域を解消し、公共・医療・商業施設への生活交通を確保するため、新たな公共交通システムの導入を進めている。

導入の目的・必要性 交通不便地域の解消を図り、高齢者等の移動困難者に対する日常の足や東千葉メディカルセンター（H26.4 開院予定）の整備に伴うアクセス交通の確保。

■取組内容

■**地域の実情に応じた、地域に合ったサービス水準の設定** 利用者アンケート調査の結果から、日常の移動先や交通手段といった基本となる情報や地域の実情に応じた意見等を参考として、運行車両台数等の地域に合ったサービス水準を設定。

参 考

■目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等	■設定した目標値等	■目標に対する達成状況
	<ul style="list-style-type: none"> ● 便利で効率的な運行を目指し民間交通事業者の運行を補完。 ● 市民意識アンケート調査での公共交通施策に対する満足度を 70%以上とする。 ● 利用者を 1 日 200 人以上を確保。 ● 東千葉メディカルセンターへの交通アクセスの確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 満足度 53%（H25 年度実績）。 ● 平成 25 年 12 月の 1 日当たりの平均利用者数 27 人。（※実証期間中は一部地域においてのみ実施） ● 東千葉メディカルセンターへの交通アクセスについては、民間路線バスの新設や路線延長、乗合タクシーの運行により確保する見込み。

（※H23 年度策定/3 力年計画）

■データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
パーソントリップ調査	OD 調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	利用促進や運行車両の有効活用を図るため、実証運行地域の拡大を図った。運賃収入については安定した財源を確保するため、一部運賃を見直し、収支の改善を図る。
OD 調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	○ OD 調査	
住民アンケート	○ 人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート	
利用者アンケート	○ 住民の移動実態からの予測（ミ・パーソントリップ 調査結果等に基づく予測等	利用者アンケート	
交通空白（不便）地域を GIS で算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白（不便）地域を GIS で算出	
その他のデータ手法	その他の予測手法	その他のデータ手法（実証実験時の実績）	○

(八王子市) **GIS等の高度な技術を用いた取組、多様なデータの活用等**

名称		はちバス	地域概況	
運行開始日	実証実験:	-	人口(人)	580,053
	本格運行:	平成15年3月1日～	世帯数(世帯)	249,893
運行区域		北西部・東部・西南部コース	面積(km ²)	186.3
利用対象		なし	人口密度(人/km ²)	3,113.4
運行日		通年運行	65歳以上人口(人)	119,429
運行時間帯		午前8時半～午後7時	15歳以上就業人口(人)	253,920
利用運賃		100円～200円(上限)	自動車保有台数(台)	185,912
運行事業者		西東京バス株式会社	軽自動車保有台数(台)	62,080
			1世帯当りの自動車保有率	0.74

(出典: H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともに H22 年 3 月末時点)

公共交通の現況
(導入当時の経緯)

本格的な高齢化社会を迎え、高齢者が外出しやすく、また障害者の方にも積極的に社会参加をしていただく、そのための移動手段として、平成14年2月1日施行のバス規制緩和への対応を含む、バス交通のあり方について検討を進めるため、平成13年5月に学識経験者、高齢者・障害者団体の代表、公募市民、関係行政機関代表、市職員(計20人)で構成する(「地域循環バス等検討委員会」)を設置し、計7回開催した委員会の提言に基づき、北西部コース及び東部コースの2路線で地域循環バスの運行を開始。

導入の目的・必要性

- ・道路交通環境や経営的側面などから、既存バス路線では運行できないバス交通空白地域を中心にカバーする。
- ・主に高齢者や障害者、子供、妊婦等の外出を支援。
- ・一般市民も利用可能な公共交通の利用形態。

取組内容

GIS等の高度な技術を用いた取組・多様なデータの活用

鉄道駅から半径700m、バス停から同300mの外側を交通空白地域として定義し、人口・地形等も考慮して優先順位を決め、各施設や交通結節点とのアクセスを改善するべくルート設定。

参 考

目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等

■設定した目標値等

- 交通空白地域の解消。
- 高齢者や障害者など交通弱者の外出支援。
- 公共施設、商業施設、医療施設、鉄道・路線バス等交通結節点へのアクセス向上。

■目標に対する達成状況

- 主要な交通空白地域を解消。
- 1日当たりの利用者数(平成25年4月～同26年1月)471人。
- 累計利用者数(平成15年3月～同26年1月)1,712,910人。
- 公共施設、商業施設、医療施設、鉄道駅や路線バスへのアクセスが改善した。

■データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
パーソントリップ調査	OD調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	市の職員がバスに乗り込み、乗客に聴取し、フレキシブルにルートやダイヤの一部変更の材料とした。
OD調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	OD調査 ○	
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート ○	
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測(ミ・パーソントリップ調査結果等)に基づく予測等	利用者アンケート ○	
交通空白(不便)地域をGISで算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白(不便)地域をGISで算出	
その他のデータ手法	その他の予測手法	その他のデータ手法(要望、来場者アンケート) ○	

(那須烏山市) **地域の実情に応じた、地域に合ったサービス水準の設定**

名称		デマンド交通（愛称なし）	地域概況	
運行開始日	実証実験：	平成 24 年 10 月 1 日～	人口（人）	29,206
	本格運行：	-	世帯数（世帯）	9,586
運行区域	南那須地域全域及び烏山地域の特定施設まで		面積（km ² ）	174.4
利用対象	事前登録をした方（年齢、居住地制限無し）		人口密度（人/km ² ）	167.4
運行日	月曜日～金曜日（土日、祝日、12月29日～1/3除く）		65歳以上人口（人）	8,248
運行時間帯	7:30～16:30（1時間に1便、計9便）		15歳以上就業人口（人）	14,481
利用運賃	1回乗車あたり 大人300円、小人・障がい者150円、未就学児無料		自動車保有台数（台）	7,643
運行事業者	（有）大金タクシー		軽自動車保有台数（台）	9,639
			1世帯当りの自動車保有率	0.80

（出典：H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともに H22 年 3 月末時点）

公共交通の現況	交通空白地の割合が高い地域で「デマンド交通（ドア・ツー・ドア方式）」を運行。その他、民間企業の代替路線として「那須烏山市自家用有償バス」を 4 路線運行。
導入の目的・必要性	デマンド交通は交通空白地の交通弱者にとって、日常生活の足として重要な移動手段となっている。（自家用有償バスについては、民間企業が撤退した路線の代替路線として、主に高齢者や学生の所謂交通弱者にとって不可欠なものである。）

■ 取組内容

■ 地域の実情に応じた、地域に合ったサービス水準の設定	福祉バス平均利用者数と、福祉バス路線カバー圏域内の 65 歳以上人口から比率（デマンド交通の利用率）を算出し、これらに基づいて、デマンド交通導入地域の 65 歳以上の人口を乗じ、目標とする値の計算精度を確保した。
------------------------------------	--

参 考

■ 目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等	■ 設定した目標値等 <ul style="list-style-type: none"> ● 移動機会の確保、交通空白地を面的にカバーすること。 ● 交通弱者の移動手段の確保。 ● 利用者数平均 55 人/日、利用者数 13,200 人/年。 ● 収支率 22%程度。 ● 運転免許証の自主返納者数 20 人/年 	■ 目標に対する達成状況 <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数平均 17.4 人/日ではあるが、30 人/日を超す日が増えてきている。（利用者数 4,261 人/年） ● 収支率 10.5% ● 運転免許証の自主返納者数 42 人/年
----------------	---	--

■ データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
パーソントリップ調査	OD 調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	運行エリアの拡大、運行時間帯の変更、福祉バスの運行見直し等、効率化に向けて取り組んでいる。
OD 調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	OD 調査	
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート	
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測（ミ・パーソントリップ 調査結果等に基づく予測等	利用者アンケート	
交通空白（不便）地域を GIS で算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白（不便）地域を GIS で算出	
その他のデータ手法（福祉バス利用実績）	○ その他の予測手法（福祉バスの実績に基づく手法）	○ その他のデータ手法（利用者からの要望等）	○

(檜原村) **多様化するニーズを種々の調査により収集・多様なデータに基づく取組**

名称		新交通システム(デマンド やまびこ)	地域概況	
運行開始日	実証実験:	平成 20 年 2 月 15 日～	人口(人)	2,558
	本格運行:	平成 23 年 4 月 1 日～	世帯数(世帯)	915
運行区域		神戸地区・藤倉地区	面積(km ²)	105.4
利用対象		制限なし	人口密度(人/km ²)	24.3
運行日		平日のみ運行	65歳以上人口(人)	1,110
運行時間帯		午前 6 時から午後 7 時	15歳以上就業人口(人)	1,154
利用運賃		1 回 100 円	自動車保有台数(台)	1,534
運行事業者		大谷商事有限会社、有限会社横川交通	軽自動車保有台数(台)	947
			1 世帯当りの自動車保有率	1.68

(出典: H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともに H22 年 3 月末時点)

公共交通の現況 唯一の公共交通である路線バスは、村内の主要道路である都道のみを運行しており、路線バスの通っていない交通空白(不便)地域が多数存在している。場所によっては集落からバス停までの距離が 1.5 km 以上にもなる地域があり、交通が不便な地域では特に一人暮らしや二人暮らしの高齢者世帯が多く家用車を持たない高齢者にとっては、買物等の荷物がある場合、特に大きな負担となっている。

導入の目的・必要性 地域交通対策において最優先する課題として、「路線バスの維持」と「交通(不便)地域の解消」を掲げ、路線バスと地域を結び新しい交通システムを実証的に導入するという結論に達し、バス停までのフィーダー交通により交通空白(不便)地域の解消。移動制約者(高齢者や小・中学生)の日常生活を支える。安全・安心な村づくりに貢献。路線バスとの連携で村内の交通ネットワーク化を図り路線バス利用者の向上を図ることを目的に導入。

■ **取組内容**

■ **多様な主体のニーズに基づく取組** 沿線住民・利用者グループインタビュー、沿線住民・利用者アンケート調査、ドライバー等ヒアリング、フォローアップ調査等、多様な主体のニーズをデータ化。

参 考

■ **目標の設定や目標に対する達成状況等について**

設定した目標とその達成状況等	■ 設定した目標値等	■ 目標に対する達成状況
	<ul style="list-style-type: none"> フィーダー交通システムの利用者数の現状を維持しつつ、路線バス利用者の増加を目指す。 フィーダー交通と路線バスの連携強化を図り、乗継利用の開発。 神戸線: 運行 1 本当たり 2 人、藤倉線: 運行 1 本当たり 1.3 人。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスのダイヤ改正に伴いフィーダー交通システムのダイヤ改正を行い利用者の利便性の増加を図った。 神戸線: 運行 1 本当たり 4.0 人、藤倉線: 運行 1 本当たり 1.4 人の乗車。

■ **データ有効活用に関する取組について**

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
パーソントリップ調査	OD 調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	路線バスのダイヤ改正ごとに、運行ダイヤを改正し、当該地区に自治会を通し時刻表を全戸配布している。
OD 調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	OD 調査	
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート	
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測(ミ・パーソントリップ 調査結果等)に基づく予測等	利用者アンケート	
交通空白(不便)地域を GIS で算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白(不便)地域を GIS で算出	
その他のデータ手法(グループインタビュー、ドライバー等ヒアリング)	その他の予測手法	その他のデータ手法(乗車実績等)	

(山口県山口市) **地域住民の参画の推進に資する目標の設定**

名称		サルビア号	地域概況	
運行開始日	実証実験:	平成19年12月25日～	人口(人)	196,628
	本格運行:	平成19年12月25日～	世帯数(世帯)	81,299
運行区域		小郡地域	面積(km ²)	1,023.3
利用対象		なし	人口密度(人/km ²)	192.1
運行日		月～土	65歳以上人口(人)	46,709
運行時間帯		午前8時25分～ 午後5時00分	15歳以上就業人口(人)	93,111
利用運賃		大人200円、子ども100円 100円回数券・11枚綴り 1,000円	自動車保有台数(台)	71,944
運行事業者		エフ第一交通 湯田都タクシー	軽自動車保有台数(台)	62,209
			1世帯当りの自動車保有率	0.88

(出典：H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともに H22 年 3 月末時点)

※山口市においては多様な交通モードを一体的に運用した公共交通ネットワークを構築しております。本事例紹介においてはその一部としての「8地域における住民主体のコミュニティタクシー」の中から1地域を掲載させて頂いております。

公共交通の現況 (導入に至る経緯)	当該地域には、かつて路線バスが運行していたものの平成17年に廃止。地形的な特性として坂道が多く、高齢者の移動は困難。平成18年に地域住民主体で勉強会を立ち上げ、運行ルートやダイヤ、資金面の検討まで詳細を協議し、平成19年12月に運行を開始した。
導入の目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通の不便な地域を出来る限り改善する。 ・高齢者等の外出機会を増やす。

■取組内容

地域の自助努力を引き出す目標を設定	「山口市交通まちづくり委員会」にて、既存の公共交通のサンプルデータなどを基に、地域の自助努力を引き出せる範囲にて定量的目標として設定。また、定性的基準として、地域の協賛企業・協賛団体の協力が得られること、利用促進活動が恒常的に行われていることを設定。
--------------------------	---

参 考

■目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等	■設定した目標等 <ul style="list-style-type: none"> ● 平均乗車率30%以上 ● 収支率30%以上 	■目標に対する達成状況 <ul style="list-style-type: none"> ● 平均乗車率61% ● 収支率33% (何れも平成24年4月現在)
----------------	--	--

■データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
パーソントリップ調査	OD調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	本格運行開始後においても、アンケート結果を受けて、土曜日の運行を開始。平均乗車率、収支率共に順調に推移。
OD調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	OD調査	
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	○ 住民アンケート ○	
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測(ミ・パーソントリップ調査結果等に基づく予測等)	○ 利用者アンケート ○	
交通空白(不便)地域をGISで算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白(不便)地域をGISで算出	
その他のデータ手法(既存公共交通のサンプルデータ)	○ その他の予測手法	その他のデータ手法	

(豊後大野市) 継続的な乗降調査等による運行の見直し及び住民等との情報共有

名称		豊後大野市コミュニティバス	地域概況	
運行開始日	実証実験：	平成24年1月4日	人口(人)	39,452
	本格運行：	平成26年4月1日	世帯数(世帯)	14,854
運行区域		全区域36路線	面積(km ²)	603.4
利用対象		なし	人口密度(人/km ²)	65.4
運行日		路線により、毎日、平日、週5回又は週2回	65歳以上人口(人)	5,936
運行時間帯		午前7時08分～午後6時10分	15歳以上就業人口(人)	17,950
利用運賃		大人200円、子ども100円(一部300円区間あり)	自動車保有台数(台)	8,054
運行事業者		大野竹田バス(株) 豊後大野市タクシー協会	軽自動車保有台数(台)	17,835
			1世帯当りの自動車保有率	0.54

(出典：H22 国勢調査、自動車保有車両数、軽自動車車両数ともにH22年3月末時点)

※豊後大野市においては多様な交通モードを一体的に運用した公共交通ネットワークを構築しております。本事例紹介においてはその一部として「コミュニティバス」を掲載させて頂いております。

公共交通の現況 合併により広域化した市域に、進行する過疎・高齢化により高まるニーズへ対応する必要があった。このため、基幹路線と枝線の区分を明確にした上で、公共交通ネットワークの構築・再編を実施。毎年、合併前の町営バス、スクールバス、福祉バス等の見直しを行い、実証運行を経て平成26年4月1日より、コミュニティバスとあいのりタクシーの運行形態により本格運行を開始。

導入の目的・必要性 過疎・高齢化が進行する中で、市民の公共交通へのニーズの高まりがピークに。市民のニーズと増加する財政負担とのバランスをとるためには、路線バスとコミュニティバスの連携を検討し、乗客の安定的確保が持続できる交通体系の確立が必要であった。

■ 取組内容

■ 住民と情報を共有した取組 毎年、車内配布による利用者アンケートを実施し、定性的な目標としての利用者満足度を把握。また、定量的な目標として、バス停毎の乗降データを収集・分析し、継続的なダイヤ・ルートの見直しに反映させる。さらに、運行見直しの基準を数値化したトリガー制度の導入により、議会・住民等に客観的なデータを提示し、変更の提案がスムーズに実施されるように活用。

参 考

■ 目標の設定や目標に対する達成状況等について

設定した目標とその達成状況等	■ 設定した目標値等	■ 目標に対する達成状況
	● 一人あたり運行コスト1,541円	● 一人あたり運行コスト1,465円

■ データ有効活用に関する取組について

目標を設定する際に活用したデータ	利用者予測を行う際に活用した予測手法	モニタリングの際に活用しているデータ	モニタリング結果改善した取組
目標を設定する際に使用しているデータ	適用した予測手法	データ有効活用に関する取組	改善した取組
パーソントリップ調査	OD調査の結果からの予測	パーソントリップ調査	利用者が特に少ない路線、バス停は廃止やルート変更を、利用者の多い路線は増便するなどの見直しを実施。
OD調査	住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	○ OD調査	
住民アンケート	人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入に基づく予測	住民アンケート	
利用者アンケート	住民の移動実態からの予測(ミ・パ・リ・トリップ調査結果等に基づく予測等)	○ 利用者アンケート	
交通空白(不便)地域をGISで算出	交通需要予測モデルからの予測	交通空白(不便)地域をGISで算出	
その他のデータ手法(既存公共交通のサンプルデータ)	○ その他の予測手法	その他のデータ手法	

参 考 资 料

■ 資料編 1

自由意見

アンケート結果の自由意見

問4. どのようなデータに基づいて、目標を設定したか 選択肢「⑥その他のデータ手法」に関する自由意見

表 どのようなデータに基づいて、目標を設定したか

回答選択肢⑥「その他のデータ手法」に関する自由意見
利用者数データ。
地域公共交通総合連携計画を基に、過去の実績を参考に地域公共交通会議で協議のうえ、設定した。
市内の主要な市役所、文化施設、医療施設、商業施設において、ヒアリング調査を実施した。
利用実績。
福祉バス平均利用者数と、福祉バス路線カバー圏域内の65歳以上人口から比率（デマンド交通の利用率）を算出し、これにデマンド交通導入地域の65歳以上の人口を乗じて算出した。
旧町営バスの利用者数や全世帯住民アンケート調査。
各年度の登録者数及び利用者数の集計結果。
県内先進事例（デマンド交通）を参考に設定。
高齢者の増加、事業の重要性を鑑みて、実績166.3人/日から算定。
デマンド先行導入地域の日当たり平均利用者数。
コミュニティバスの利用実績、乗合タクシーの実証運行結果。
利用状況データの活用。
乗務員による利用者数の報告。
合併前に実施していたコミュニティバスの運行状況。
実証運行時のデータ。
既存の公共交通機関（循環バス）の「停留所別、利用者数」のデータ（運行委託事業者の報告数値）及びアンケート調査。
実証運行時の目標を運行継続の指標として、スタート時の目標とした。
実証実験の利用状況。
「利用者数/日」を前年度と比較。
沿線住民・利用者グループインタビュー、沿線住民・利用者アンケート調査、ドライバー等ヒアリング、フォローアップ調査。
「地域公共交通実証運行実績報告書」（11月中旬～12月中旬の1カ月間）から年間輸送人員を推測。

問 4. 目標の設定方法

表 目標の設定方法（根拠としたデータの別）（1/2）

【回答】目標の設定方法	根拠としたデータの別
住民アンケートや利用実績から、移動機会の確保を図るため利用促進に努めるとともに、他地区の運行実績等も踏まえ、収支率 1/3 を目標として設定。	②OD調査
具体的な数値目標は設定していないが、調査結果から基本方針の達成状況を確認し、今後の課題（目標）となる事項を抽出している。	
コミュニティバスについては、OD 調査の結果から、目標を設定するにあたり、利用者や市民の参加や協力が得やすいことを考慮し、市負担額（収支率）あるいは利用者数（年間）を目標とし、1 日平均乗車人数を 700 人以上とした。	
事業費を運賃収入で賄うために必要な利用者数を平均運賃見込額から算出した。	
運行に対する地域の「責任と費用の分担」を前提に、実証運行を実施。導入に当たり、道路状況や乗車人数等地区の特性に応じた手段・形態を検討し、持続可能な交通手段の確保を目標とした。	③住民アンケート
アンケート結果から、運転免許非所有者の外出頻度や満足度等の指標を設定し、モニタリングしている。	
アンケート結果より抽出された現状の課題等を分科会で解決策を検討し、目標設定等に反映させた。	
移動機会の確保等を図るため、住民アンケートの結果等から運行計画を作成した。先行導入地区の運行実績等を踏まえ、収支率 1/3 を目標として設定。	
住民アンケートの結果から利用者を予測し、1 日の平均利用者を 75 人とした。	
市民アンケートでバスの運行サービスに対する満足度調査を実施したところ「満足」と答えた人が 38.6%となったことから、目標値を 50%とした。	
住民アンケートの結果から利用者予測を 1 便当たり 5 人、1 日当たり 150 人とした。	
住民アンケート調査結果から、登録者数を 3,000 人と想定した。	
利用人数は、アンケート結果及び、近隣市町での運行状況から本町の利用者数を想定した。	
住民アンケートの結果及び既存のコミュニティバス、路線バスの利用者数から予測した。	
住民アンケートの結果から、大学院の協力を得て需要をシミュレーションした。	
住民アンケートによる市民移動実態アンケート調査を行い、利用者ニーズを把握した。	
住民アンケートにより、そもそもバス停が遠すぎて利用できないという意見が多かったため、線的な路線運行から面的なデマンド運行を導入した。	

表 目標の設定方法（根拠としたデータの別）（2/2）

【回答】目標の設定方法	根拠としたデータの別
アンケートの結果を利用回数・利用希望率等を基礎データとし、利用者数の推計等を行った。 住民・就業者アンケートの結果から需要予測を算出し、目標数値を設定した。	③住民アンケート
要望の多かった事項や利用者数、乗務員アンケート結果等から目標を設定。 住民アンケートの結果から利用者数を予測し、年間利用上昇率から 380,000 人とした。 アンケート調査の結果から、日常の移動先・交通手段といった基本情報や地域の実情に応じた意見を参考として、運行車両台数等のサービス水準を設定した。	④利用者アンケート
利用者アンケートに満足度を回答していただく項目を設置した。 鉄道駅から半径 700m、バス停から同 300m の外側を交通空白地域として定義し、人口・地形等も考慮して優先順位を決め、各施設や交通結節点とのアクセスを改善するべく、ルートを設定した。	⑤交通空白（不便）地域を GIS で算出

問 5 (4)．必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について

表 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について（1/4）

【回答】必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について
地域の 15 歳以上の全住民 1,420 人にアンケート調査票を配布。地域コミュニティが各戸配布、回収を行った。アンケート票は A3 判両面 1/4 は依頼文。設問は 9 問程度。回答者 958 人、回収率約 67.5%であった。
調査を実施した履歴は確認できるが、文書保存年限経過のため、情報なし。
計画時の無料バス面接式アンケート（設問数 13 問）は 150 人、住民アンケート（設問数 17 問）は無作為抽出で 20 歳以上 1,500 人、回収率は 35.6%。その後の利用者アンケート①（設問数 8 問）は 490 枚配布で、回収率は 33.3%。利用者アンケート②（設問数 13 問）は現在集計中。
利用者数の多い主要バス停にて、インタビュー方式で実施。主に利用した目的や要望事項について聞き取りを行い、計 162 人の利用者から回答を得た。
市内の全ての中学 2 年生（3 世代同居率が高いため）を対象に調査票を 2 部配布。うち、「最も高齢な者」と「最も公共交通を使う機会がある者」の 2 名から回答を得る方式で実施。アンケート票は A4 両面程度の設問とし、全体で約 35.0%の回答を得た。
市民（15 歳以上の 3,000 人）に対し、アンケート調査を実施。回答負荷軽減を図るため、設問を 14 個に設定。回収率は、46.1%であった。
調査は、平日と休日に分けて各施設に調査員を 2 名配置し、施設来訪者を対象に直接ヒアリングを実施した。回収したサンプル数は 490 サンプルである。
町内全域の町民をランダムに抽出し、3,952 部を配布。回収部数：1,521 部、回収率 38.4%。
計画段階では、163 名の来場者から聞き取り調査を実施。実証運行後には、188 名の来場者から聞き取り調査を実施した。
設問数はそれぞれ A 4 両面。

表 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について (2/4)

【回答】必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について
65 歳以上の地域住民約 1,000 名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、アンケート票は A4 版両面程度 (15 問程度) の設問数とした。回収率は自治会長等の協力もあり、約 79.0% の回答を得ることができた。
75 歳以上の利用登録者 103 名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、5 問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、約 92% の回答を得ることができた。
地域世帯の約 66%、131 世帯 (自治会加入世帯) に対して聞き取り調査を実施。回答負荷軽減を図るため 10 問程度の設問数とした。
自治会の班長など調査員の協力もあり、回収率は 100%。
65 歳以上の地域住民 1,800 名とその家族に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。
各自治会の代表者が回収する方法により、約 50% の回答を得ることが出来た。
65 歳以上の地域住民約 2,700 名を対象に聞き取り調査を実施。回答負荷軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、1,583 (約 58.6%) の回答を得ることができた。
地域世帯の約 77%、700 世帯に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、15 問程度の設問数とした。
自治会長等の協力もあり、約 80% の回答を得ることができた。
65 歳以上の地域住民 1,141 名にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、15 問程度の設問数とした。
自治会長等の協力もあり、572 名 (50.1%) の回答を得ることができた。
地域世帯の約 38%、5,800 世帯にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。
各自治会の代表者が回収する方法により、約 55% の回答を得ることが出来た。
65 歳以上の地域住民を対象にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。自治会長等の協力もあり、1,900 名の回答を得ることができた。
地域世帯の約 81%、2,500 世帯にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、10 問ほどの設問数とした。
自治会の代表者が回収する方法により、約 64% の回答を得ることが出来た。
地域世帯の約 72%、9,300 世帯の世帯主および 65 歳以上の高齢者に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。
世帯主用アンケートの回収数は 7,395 世帯 (79.2%)、65 歳以上用アンケートの回収数は 5,337 名 (母数が把握困難なため、回収率は不明)。
地域住民 16,459 世帯に対しアンケート (意向) 調査票を配布、アンケート票は A4 版両面程度 (15 問程度) の設問数としたが地域により、若干の補正をしている。回収率は地域の代表者の協力もあり、23.6% の回答を得ることが出来た。
20 歳以上の市民 3,000 人を住民基本台帳から無作為抽出 (抽出率 3.8%) して実施。設問数は 19 問。回収率 53%。
アンケート調査では、対象者 297 人に調査票を配布した。アンケート票は A4 判両面 (7 問) で、回答率は 56.2% であった。
市民より無作為に抽出した 2,682 件に対し、約 6 問の内容とし目標回収数は 500 件としたが、実回収 1,053 件となった。
全世帯 4,511 世帯、回収数 2,746 世帯 (回収率 60.9%)。

表 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について (3/4)

【回答】必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について
町内在住の20歳以上から7,000人を対象に実施。アンケート票は、A3両面(20問程度)。回収率は、44.3%。
地域住民に対し、アンケート調査票を配布。アンケート票はA4版片面(7問程度)の設問数とした。回収率は自治会の協力もあり、約70%の回収率を得ることができた。
地域住民の約1割の世帯に対し、アンケート調査票を配布。幅広い世代の回答を得るため、アンケート票は世帯主を含む最大4名までの家族が回答できるよう同じ用紙を4枚送付。回収率は地域の代表者の協力もあり、約37%の回答を得ることが出来た。
市内の65歳以上の高齢者から無作為に3,000人を抽出し、郵送アンケートを実施した。
計画段階：町民の約5.5%に対しアンケート調査票を配布。29問+自由記述。回収率36.4%。
実証運行時：実証運行期間(5カ月間)に調査票を車内配布。10問+自由記述。
市内在住の15歳以上の市民から無作為に抽出し、郵送配布調査とした。設問数は自由意見を含む12問とした。配布枚数3,000通に対して、980通の回答を得た(回収率32.7%)。
15歳以上の市民1,500人を住民基本台帳より無作為に抽出し、公共交通に関するアンケート調査を実施し、回収率38.3%の回答を得た。
地域住民全戸配布(地区によって1,400~1,700世帯)。
高齢者が多い地区であり、回答者の負担を考慮した単純な設問を心がけている。
市内の各地区350世帯、合計3,500世帯に対して住民基本台帳から無作為抽出を行い、アンケートを配布した。アンケート用紙はA3両面2枚。設問数は8問。回収数(率)は964世帯(28%)。
年齢世帯アンケート調査(16問、市内全域を対象に4,615件配布、66.1%回収)。
高齢世帯に聞き取り調査(グループインタビューの実施、11問程度、3か所の老人会で実施、44名参加)。
地域世帯約6,850世帯の内、500世帯にアンケート調査票を配布、回答率の向上や回答者の理解を深めるため、新規に導入する公共交通機関(乗合タクシー)の内容説明を十分にいき、アンケート調査票はA4版両面刷り3枚に留め、設問数は20程度とした。およそ40%の世帯から回答を得ることができた。
市内バス利用者を対象に、ヒアリング調査を実施。アンケート票はA4版片面(設問数6問)回答票数は438票。
平成25年7月の平日2日間、休日1日の3日間を対象に、全運行車両へ調査員が乗り込み、乗客へアンケート調査票を配布した。回収率は32%。
公共交通不便地域を中心に、18歳以上の男女2,061名に対して調査票を配付。回収枚数は、662票(回収率32.1%)であった。
コミュニティバス区民意向調査の実施。
無作為に抽出した区民2,016人(回答752通)・区内在勤者500人(回答277通)・その他239人(回答99通)。
21年度 3,000通 回収率40%(設問20問、A4)。
25年度 1,500通 回収率20%(設問15問、A4)。
A地域は約60~70%回収 B地域は約70%回収。
自治会、地区協議会を中心に、地域意見交換会を実施し、地域住民の意見を集約した。
バス全37便の全てに調査員が乗り込み、全乗客に調査票と返信用封筒を配布し、郵送及び車内の回収箱により回収した。
平成19年11月初旬 利用者767人、配布数534票、回収数286票、回収率53.6%、平成16年10月中旬763人、配布数530票、回収数310票、回収率58.5%、平成16年10月下旬、利用者623人、配布数314票、回収数162票、回収率51.6%。

表 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について (4/4)

【回答】必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について
地区の小学生以上全員に調査票を配布。自治会経由で配布し、郵送により回収。22 問程度の設問数で回収率は 2 地区平均 39.4%
【コミュニティバス】沿線に住む 800 世帯（無作為抽出）にアンケート調査票を郵送（A4 判 4 ページ 21 問）。回収率は 27.3%。

問5(5). 費用等についての詳細

表 費用等についての詳細①(1/2)

【回答】費用等についての詳細
アンケートの配布及び回収は地域に依頼した。(アンケート用紙代、コピー代、提出用封筒)。調査を実施した履歴は確認できるが、文書保存年限経過のため、情報なし。
アンケート調査はいずれも市で実施。郵送料のみ。
計6日間、職員が主要バス停にて調査を実施。
アンケート調査の実施は、コンサル委託で実施。公共交通の検討を含み、約1,000万円。アンケートには320万円と約3分の1程度の予算で実施した。
すべて自前のため、ゼロ円で実施。
ヒアリングの実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約430万円。
アンケートの実施は、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。策定全体の委託費は、7,390,000円。
アンケートについては、協議会で設問等を協議しましたので、特別な費用はかかっていません。印刷についても役場で実施しました。
アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
利用者意向調査はコンサルへの委託で実施。事業支援、運行状況調査及び分析検討等も含め委託費は約250万円。このうち、意向調査は概ね25%程度の予算で実施した。
アンケートの調査は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は130万円だが、アンケート調査費のみを按分することはできない。このほかに郵送料として、約40万円。
特にアンケート費用としては予算を設けず、庶務事務費の中で用紙・封筒を用意し、職員が印刷・発送業務等を行なった。費用は約40,000円。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として、約280万円。このうち、アンケート調査実施部分は、概ね委託費の2割程度の予算で実施した。
連携計画策定に係る業務として発注(約770万円)、アンケート設問の調整後、町で配布回収し、データを所定の様式に入力し、分析作業等について、計画策定業務に含まれる(プロポーザル方式のため具体的な金額は不明)
「地域公共交通総合連携計画策定業務」委託の中で実施。アンケート調査分は、概ね委託費の2割程度。
委託費内訳における、アンケート調査に占める割合は不明。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含まれている。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約950万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の約2割程度の予算で実施した。
郵送アンケートは、コンサルへの委託で実施した。委託費全体で、約480万円。
アンケート調査の実施はコンサルへの委託で実施。地域公共交通総合連携計画策定業務の委託費として約7百万円。このうち、アンケート調査実施分は概ね10%程度
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約590万円を要した。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の2割程度であった。
コンサルの委託で実施し、調査全体の委託費として、約360万円。

表 費用等についての詳細① (2/2)

【回答】費用等についての詳細
調査研究、利用促進のための費用として、市が上限 10 万円（実証運行中は 15 万円）の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。用紙代と印刷費等、数千円で実施している。
アンケート調査費の実施は、コンサルへの委託で実施。交通基本計画策定業務全体の委託費として、約 706 万円。このうちアンケート調査実施分は、約 49 万円程度の予算で実施した。
地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用、調査全体の委託費として、3,003,000 円（実証運行結果の分析 89,775 円、高齢世帯へのアンケート調査 297,150 円、高齢世帯ヒアリング調査 277,725 円、輸送形態の構築 201,600 円、協議会事務局との打ち合わせ 194,250 円、諸経費 1,272,600 円、アンケート調査印刷・郵送 386,400 円、交通費 168,000 円、報告書印刷 115,500 円）。
既存の公共交通機関（循環バス）の「停留所別、利用者数」のデータは運行委託事業者の報告数値なので経費は特になし。
アンケート調査は市職員が独自に実施したため、500 世帯への郵送費及び受取人払い郵便料、封筒等の消耗品費のみ。
アンケート調査の実施は、分析・調査報告・計画書作成等も含め、調査全体の委託費として、543 万円。このうちアンケート調査実施分は、概ね委託費の約 2 割程度の予算で実施した。
職員とインターンの大学生で実施したため、特に費用は発生していない。
「アンケート調査及び分析」、「バス停ごとの乗降客数カウント調査」、「OD 調査」及び「新規運行ルート案の検討」をコンサルへ委託。調査全体の委託費として、約 600 万円。このうち、アンケート調査実施及び分析にかかる費用は、概ね委託費の約 6 割程度。
アンケート調査の実施は、委託により実施。
協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で 5,019 千円。
21 年度 700 万円（コンサル委託）。
25 年度 260 万円（コンサル委託）。
アンケート票は提供いたしません。
職員が作成し、職員が A 地域については全世帯（25）訪問。B 地域は代表者へ配布・回収を依頼。調査票の配布は小平市、印刷・回収・集計・分析はコンサルタントが行った。
アンケート調査はコンサル委託。費用の詳細内訳把握していない
アンケート調査は、分析業務等も含め、コンサルへ委託（自治会配布・回収は除く）したが、委託業務にはアンケート調査以外の業務も含んでいたため、アンケート調査のみにかかった委託料の詳細は不明。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施 5,649,000 円
アンケート調査の実施はコンサルへの委託により実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として約 98 万円。
アンケート調査はコンサルへ委託して実施。地域公共交通総合連携計画策定等を含めた全体の委託費は約 240 万円。このうち、アンケート調査費は全体の約 2 割程度の予算で実施した。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。他業務を含めた委託費は約 620 万円。このうち、アンケート調査実施分は、おおむね委託費の 20%ほどの予算で実施した。
アンケート調査は、独自で送付・分析を行い、予算は郵送費約 5 万円で実施した。

表 費用等についての詳細② (1/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等	費用等についての詳細
①面接式 (訪問インタビュー)	利用者数の多い主要バス停にて、インタビュー方式で実施。主に利用した目的や要望事項について聞き取り調査を行い、計162人の利用者から回答を得た。	計6日間、職員が主要バス停にて調査を実施。
	調査は、平日と休日に分けて各施設に調査員を2名配置し、施設来訪者を対象に直接ヒアリングを実施した。回収したサンプル数は490サンプルである。	ヒアリングの実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め調査全体の委託費として、約430万円。
	・地域世帯の約66%、131世帯(自治会加入世帯)に対して、聞き取り調査を実施。回答負荷軽減を図るため、10問程度の設問数とした。 ・自治会の班長など調査員の協力もあり、回収率は100%。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については、市が支援したため費用は発生していない。
	65歳以上の地域住民約2,700名を対象に聞き取り調査を実施。回答負荷軽減を図るため10問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、1,583(約58.6%)の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施、アンケート結果分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
	15歳以上の市民1,500人を住民基本台帳より無作為抽出し、公共交通に関するアンケート調査を実施し、回収率38.3%の回答を得た	コンサルの委託で実施し、調査全体の委託費として、約360万円。
②車内配布調査	市内バス利用者にヒアリング調査を実施。アンケート票は、A4版片面(設問数6問)回答票数は、438票。	アンケート調査の実施は、分析・調査報告・計画書作成等も含め、調査全体の委託費として、543万円。この内アンケート調査実施分は、概ね委託費の約2割程度の予算で実施した。
	無回答	職員とインターンの大学生で実施したため、特に費用は発生していない。
	平成25年度については、7月の平日2日間、休日1日の3日間を対象として、全運行車両へ調査員が乗り込み、乗客へアンケート調査票を配布した。回収率は32%。	「アンケート調査及び分析」、「バス停ごとの乗降客数カウント調査」、「OD調査」及び「新規運行ルート案の検討」をコンサルへの委託。調査全体の委託費として、約600万円。このうち、アンケート調査実施及び分析にかかる費用は、概ね委託費の約6割程度。

表 費用等についての詳細② (2/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等	費用等についての詳細
②車内配布調査	バス全 37 便の全てに調査員が乗り込み、全乗客に調査票と返信用封筒を配布し、郵送及び車内の回収箱により回収した。 平成 19 年 11 月初旬 利用者 767 人、配布数 534 票、回収数 286 票、回収率 53.6%、平成 16 年中旬 763 人、配布数 530 票、回収数 310 票、回収率 58.5%、平成 16 年 10 月下旬、利用者 623 人、配布数 314 票、回収数 162 票、回収率 51.6%。	調査票の配布は市で行い、印刷・回収・集計・分析はコンサルタントが行った。
	既存路線バスや実証運行期間中の市内循環バスもしくは予約型乗合タクシーを乗降した利用者に対し、アンケート調査を行った。 設問数は約 15 問。 アンケート回収数 174 通。	アンケート調査はコンサルへ委託して実施。地域公共交通総合連携計画策定等を含めた全体の委託費は約 240 万円。このうち、アンケート調査費は全体の約 2 割程度の予算で実施した。
③留置(配票)調査	地域の 15 歳以上の全住民 1,420 人にアンケート調査票を配布。地域コミュニティが各戸配布、回収を行った。アンケート票は A3 版両面 1/4 は依頼文。設問は 9 問ほど。回答者 958 人、回収率約 67.5%であった。	アンケートの配布及び回収は地域に依頼した。(アンケート用紙代、コピー代、提出用封筒)
	65 歳以上の地域住民約 1,000 名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、アンケート票は A4 版両面程度(15 問程度)の設問数とした。回収率は自治会長等の協力もあり、約 79%の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	75 歳以上の利用登録者 103 名に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、5 問程度の設問数とした。自治会長や班長の協力もあり、約 92%の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	・65 歳以上の地域住民 1,800 名とその家族に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、10 問程度の設問数とした。 ・地区各自治会の代表者が回収する方法から、約 50%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	・地域世帯の約 77%、700 世帯に対し、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、15 問程度の設問数とした。 ・自治会長等の協力もあり、約 80%の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	・65 歳以上の地域住民 1,141 名にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、15 問程度の設問数とした。 ・自治会長等の協力もあり、572 名(50.1%)の回答を得ることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。

表 費用等についての詳細② (3/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
③留置(配票)調査	・地域世帯の約38%、5,800世帯にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、10問程度の設問数とした。 ・各自治会の代表者が回収する方法から、約55%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	65歳以上の地域住民を対象に、アンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため10問程度の設問数とした。自治会長等の協力もあり、1,900名の回答を得られることができた。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	・地域世帯の約81%、2,500世帯にアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、10問程度の設問数とした。 ・各自治会の代表者が回収する方法から、約64%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため、費用は発生していない。
	・地域世帯の約72%、9,300世帯の世帯主及び65歳以上の高齢者に対し、アンケート調査票を配付。回答率の向上や回答負担軽減を図るため、10問程度の設問数とした。 ・世帯主用アンケートの回収数は7,395世帯(79.2%)、65歳以上用アンケートの回収数は5,337名(母数が把握困難なため回収率は不明)。	アンケート調査は地域組織が実施し、アンケート結果分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
④グループインタビュー調査	自治会、地区協議会を中心に、地域意見交換会を実施し、地域住民の意見を集約した。	無回答
⑤郵送調査	計画時は無料バス面接式アンケート(設問数13問)に150人、住民アンケート(設問数17問)は無作為抽出で20歳以上1,500人、回収率は35.6%。その後の利用者アンケート①(設問数8問)は490枚配布で、回収率は33.3%。利用者アンケート②(設問数13問)は現在集計中。	アンケート調査はいずれも市で実施。郵送料のみ。
	市民(15歳以上の3,000人に対し、アンケート調査を実施。回答負担軽減を図るため、設問を14問に設定。回収率は、46.1%であった。	すべて自前のため、ゼロ円で実施。
	町内全域の町民をランダムに抽出し、3,952部を配布。回収部数:1,521部、回収率38.4%	アンケートの実施は、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。策定全体の委託費は、7,390,000円。
	計画段階では、163名の来場者から聞き取り調査を実施。実証運行後には、188名の来場者から聞き取り調査を実施しました。設問数はそれぞれA4両面。	アンケートについては、協議会で設問等を協議しましたので、特別な費用はかかっていません。印刷についても役場で実施しました。

表 費用等についての詳細② (4/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑤郵送調査	20歳以上の市民3,000人を住民基本台帳から無作為抽出(抽出率3.8%)して実施。設問数は19問。回収率53%。	アンケートの調査は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は130万円だが、アンケート調査費のみを按分することはできない。このほかに郵送費として、約40万円。
	アンケート調査では、対象者297人に調査票を配布した。アンケート票はA4版両面(7問)で、回答率は56.2%であった。	特にアンケート費用としては予算を設けず、庶務事務費の中で用紙・封筒を用意し、職員が印刷・発送業務等を行なった。費用は約40,000円。
	市民より無作為に抽出した2,682件に対して約6問の内容とし、目標改修数は500件としたが、実回収1,053件となった。	無回答
	－(回答なし)	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として、約280万円。このうち、アンケート調査実施部分は、おおむね委託費の2割程度の予算で実施した。
	平成22年7月全世帯4,511世帯、回収数2,746世帯(回答率60.9%)	連携計画策定に係る業務として発注(約770万円)、アンケート設問の調整後、町で配布回収しデータを所定の様式に入力し、分析作業等について、計画策定業務に含まれる(プロポーザル方式のため具体的な金額は不明)。
	地域住民の約1割の世帯に対し、アンケート調査票を配布。幅広い世代の回答を得るため、アンケート票は世帯主を含む最大4名までの家族が回答できるよう同じ用紙を4枚送付。回収率は地域の代表者の協力もあり、約37%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約950万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の約2割程度の予算で実施した。
	市内の65歳以上の高齢者から無作為に3,000人を抽出し、郵送アンケートを実施した。	郵送アンケートは、コンサルへの委託で実施した。委託費全体で、約480万円。
	市内在住の15歳以上の市民から、無作為抽出し、郵送配布調査とした。設問数は自由意見を含め12問とした。配布数3,000通に対して、980通の回答を得た(回収率32.7%)。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約590万円を要した。このうち、アンケート調査実施分は概ね委託費の2割程度であった。

表 費用等についての詳細② (5/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑤郵送調査	市内の各地区 350 世帯、合計 3,500 世帯に対して住民基本台帳から無作為抽出を行い、アンケートを配布した。アンケート用紙は A3 両面 2 枚。設問数は 8 問。回収数 (率) は 964 世帯 (28%)。	アンケート調査費の実施は、コンサルへの委託で実施。交通基本計画策定業務全体の委託費として、約 706 万円。このうち、アンケート調査実施分は、約 49 万円程度の予算で実施した。
	地域世帯約 6,850 世帯のうち、500 世帯にアンケート調査票を配布、回答率の向上や回答者の理解を深めるため、新規に導入する公共交通機関 (乗合タクシー) の内容説明を十分に行い、アンケート調査票は A4 版両面刷り 3 枚に留め、設問数は 20 程度とした。およそ 40% の世帯から回答を得ることができた。	既存の公共交通機関 (循環バス) の停留所別利用者数のデータは運行委託事業者の報告数値なので経費は特になし。アンケート調査は市職員が独自に実施したため、500 世帯への郵送費及び受取人払い郵便料、封筒等の消耗品費のみ。
	公共交通不便地域を中心に、18 歳以上の男女 2,061 名に対して調査票を配付。回収数は、662 票 (回収率 32.1%) であった。	アンケート調査の実施は、委託により実施。協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で 5,019 千円。
	コミュニティバス区民意向調査実施 無作為抽出した区民 2,016 人 (回収 752 通) ・区内在勤者 500 人 (回収 277 通) ・その他 239 人 (回収 99 通)	公表しません
	・21 年度 3,000 通 回収率 40% (設問 20 問、A4) ・25 年度 1,500 通 回収率 20% (設問 15 問、A4)	・21 年度 700 万円 (コンサル委託) ・25 年度 260 万円 (コンサル委託) ※アンケート票は提供いたしません
	市内を 5 地区に分け、住民基本台帳より、各地区 400 サンプルを無作為に抽出 設問数 59 回答件数 985 件 回収率 49.3%	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施 5,649,000 円
	住民基本台帳から無作為に抽出した 15 歳以上の町民 1,000 人を対象、回収数 539 票 (回収率 53.9%) 調査結果は HP に掲載 町内の企業 12 社の従業員 (1 社あたり 10~100 票程度) 約 1,000 人を対象、調査結果は HP に掲載。	アンケート調査の実施はコンサルへの委託により実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として約 98 万円
	公共交通を使うであろう C 地域の 70 歳以上を対象に A3 版 (14 問程度)。回収率は約 46%。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。他業務を含めた委託費は約 620 万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の 20% 程度の予算で実施した。

表 費用等についての詳細② (6/6)

(アンケートの調査方法別・必要サンプル数設定・費用等についての詳細)

問5 (3) (4) (5)		
調査手法	必要サンプル数の設定・設問数及び回収率等	費用等についての詳細
⑤郵送調査	利用登録者約2割に対し、アンケート調査票を配布、アンケート票はA4版両面2枚程度(約20問程度)の設問数とした。回収率は約62%の回答を得ることが出来た。	アンケート調査は、独自で送付・分析を行い予算は郵送費約5万円で実施した。
⑦その他	主なものとして、市内の全ての中学2年生(3世代同居率が高いため)を対象に調査票を2部配布。うち、「最も高齢な者」と「最も公共交通を使う機会がある者」の2名から回答を得る方式で実施。アンケート票はA4両面程度の設問とし、全体で約35%の回答を得た。	アンケート調査の実施は、コンサル委託で実施。公共交通の検討と含みで約1000万円。アンケートには320万円と約3分の1程度の予算で実施した。
	地域住民に対してアンケート調査票を配布。アンケート票はA4版片面(7問程度)の設問数とした。回収率は自治会の協力もあり、約70%の回答を得ることができた。	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含めている。
	地域住民全戸配布(地区によって1,400~1,700世帯) 高齢者が多い地区であり、回答者の負担を考慮して単純な設問を心がけている。	調査研究、利用促進のための費用として、市が上限10万円(実証運行中は15万円)の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。用紙代と印刷費等、数千円で実施している。
	該当地区の小学生以上全員に調査票を配布。自治会経由で配布し、郵送により回収。22問程度の設問数で回収率は2地区平均39.4%。	アンケート調査はコンサル委託。費用の詳細内訳については把握していない

問6 (2) .適用した予測手法のメリット・デメリットについて

表 適用した予測手法のメリット・デメリットに関する意見 (1/2)

【回答】適用した予測手法のメリット
実際の住民の移動を把握することが出来、適切な公共交通モードの選択が出来る。
概ね実績値と整合している。
先行事例の導入実績に基づく日当たり平均利用者数を予測値として用いたため、結果も予測値に近いものとなった。
実証運行時のデータを活用できたので予測が容易であった。
実証運行中のため一部地域においてのみ実施しているものではあるが、結果との乖離は生じてしまっている。しかしながら、実証運行によって、サービス水準や運行形態等の検証を行い、継続的な改善に取り組んだり、新たな可能性を模索することにより、よりよい運行を目指すものである。
住民の移動実態が把握できた。
運行開始前に行った需要調査と実際の利用との差があったが、コミュニティバスにおいては、事前調査と同一世帯を対象に運行開始後に調査を行い、利用目的や年齢等の項目ごとに補正係数を設定し、新たに導入する地区での需要調査に適用している。
【回答】適用した予測手法のデメリット
市内各地区の人口にバス分担率や予約・相乗りの抵抗感等を踏まえタクシーの需要予測を行ったが、結果と乖離が生じたため、平日の外出日数等を踏まえて実態に即した修正を行った。
アンケート結果における利用意向のある方の約1/4を予測値として用いたが、容易である一方で、結果との乖離が生じた。
アンケート結果における利用意向から利用者数を予測しており、容易である一方、アンケート結果には期待値も含まれており、実際よりも過大な予測値になる傾向があることから、先行地区の導入実績に基づいて補正している。
アンケート結果における想定利用者数を見込み、その3割を予測値として用いたが、容易であった一方で、結果との乖離が生じた。
アンケート結果において、「利用したい」と回答した方の1割が実際に乗車すると想定し、実証実験を実施したが、結果との乖離が生じた。
アンケート結果における利用意向から予測したが、実際の利用には結びつかず、利用者数が低迷している。
PT 調査のメッシュはデマンド運行区域より大きく、小ゾーンに切り直さなければならず、加工に労力がかかった。またゾーンを小さくするためデータ数が小さくなり、精度が落ちてしまう。移動している人が全てデマンドに移行する訳ではなく、そこから利用料金等、他の様々な要因から利用者を推定しなければならず予想は難しいと感じている。
需要予測上の数値へ実績として及ばない状況。ニーズを満足させるような運行ではなかった可能性もあるが、アンケート結果と利用者の実情が乖離していたのではないかとも思われる。(例：本人は車を運転できないが、同居家族などによる輸送で公共交通を利用しない など)
予測した利用者数は結果として実績とあまり乖離しなかったが、その内容である利用者層の変化までは予測できなかった。利用者数自体は概ね予測した数値に近くなったが、利用者数を用いて予測する運賃収入は利用者層の変化（割引運賃が適用される障害者の割合の増加）を予測できず、乖離が生じた。
季節によって利用者数に変動がある。
町民アンケートによる日常の外出頻度やオンデマンドバスが導入された場合の利用意向等をベースに居住人口、運転免許証の有無、最寄のバス停までの距離など算定したが、かい離が生じた。
【回答】適用した予測手法のメリット、デメリット以外（その他回答）
導入後数年が経ち、利用者数も大きな変化がなく推移しているので予測はしやすいが、大きな利用者数の伸び等が期待できない。
平均では、下回っているものの、目標値近くを推移している。

表 適用した予測手法のメリット・デメリットに関する意見 (2/2)

【回答】適用した予測手法のメリット、デメリット以外（その他回答）
福祉バスが運行休止になることを仮定して算出したが、実際は現在も運行を継続しているため、結果との乖離が生じている。
住民アンケートでは、利用したいとする意見が多かったが、利用者目標とは大きな乖離が生じた。アンケート結果のみでは、予測と乖離すると予想されたので、近隣市町の状況から推計し、初年度は、本格運行の利用人数の半数として算出した。
目安にはなるが、あくまでも予測にすぎない。
平成 26 年 10 月開始の実証運行で検証する予定である。
周知期間が短かったため、正確な利用者人数の把握が困難であった。
利用希望など、個々の考えや今後の意向についても分析ができるが、内容が詳細な質問になると、「わからない」や「何ともいえない」等の項目を選んでしまう人が多い。
周辺市の先行事例を参考にし、概ね結果と合致している。コミュニティバス導入の事情・環境は都市によって千差万別のため、単純な比較はできない。
アンケートは実施したが利用増加には至っていない路線もある。

問6 (3) . 費用等についての詳細

表 費用等についての詳細①（適用した予測方法に関する費用）（1/2）

【回答】費用等についての詳細（適用した予測方法に関する費用）
地域住民により回収されたアンケートの入力及び、分析は市担当者が行った。
調査を実施した履歴は確認できるが、文書保存年限経過のため、情報なし。
予測についても市で実施。
利用者の予測は、地域公共交通総合連携計画策定事業の中で実施。計画策定を含め、事業費として約990万円。
利用者の予測は、ヒアリング結果及び先行事例の導入実績より算出した。
アンケートの調査と同様、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。委託費は、7,390,000円。
利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
利用者の予測は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は130万円だが、利用者の予測のみを按分することはできない。
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施した。調査全体の委託費として1,942,500円。このうち、事業目標の設定として、概ね委託費の約2.8%程度の予算で実施した。
調査、分析等コンサルに委託。委託費として845万円。
利用者の予測は、アンケート調査等を含めてコンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として約280万円。このうち、利用者の予測のみでの集計は困難で、計画書の作成業務には概ね委託費の2割程度の予算で実施し、そのうちの数パーセントが予測部分と考えられる。
連携計画策定に係る業務として発注（約770万円）、アンケート設問の調整後、町で配布回収しデータを所定の様式に入力し、分析作業等については計画策定業務に含まれる（プロポーザル方式のため具体的な金額は不明）。
利用者の予測は、コンサル委託で、地域公共交通総合連携計画策定業務委託内で行った。
特になし。（業務の一環として、集計結果を出しているため）
先行事例の導入実績に基づいて算出したため、費用は発生していない。
委託費内訳における、利用者予測に占める割合は不明。
アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含めている。
費用なし。
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約950万円。このうち、利用者の予測は、概ね委託費の約2割程度の予算で実施した。
需要の予測については、大学院の協力であるため、無償である。
アンケート調査の実施はコンサルへの委託で実施。地域公共交通総合連携計画策定業務の委託費として約7百万円。この内利用者予測分は概ね8%程度
利用者の予測の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約590万円を要した。このうち、利用者の予測実施分（その他一体となる業務を含む。）は、概ね委託費の2割程度であった。
大学の協力により費用はかからなかった。
デマンド運行費用については、複数事業者見積もりを徴し、利用者の予測としては現在運行している市民バスから予測し、約1,150万円程度で計算している。
調査研究、利用促進のための費用として、市が上限10万円（実証運行中は15万円）の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。

表 費用等についての詳細①（適用した予測方法に関する費用）（2/2）

【回答】費用等についての詳細（適用した予測方法に関する費用）
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。交通基本計画策定業務全体の委託費として、約 706 万円。このうち、利用者の予測は、約 93 万円程度の予算で実施した。
地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用、調査全体の委託費として、3,003,000 円（実証運行結果の分析 89,775 円、高齢世帯へのアンケート調査 297,150 円、高齢世帯ヒアリング調査 277,725 円、輸送形態の構築 201,600 円、協議会事務局との打ち合わせ 194,250 円、諸経費 1,272,600 円、アンケート調査印刷・郵送 386,400 円、交通費 168,000 円、報告書印刷 115,500 円）。
市職員が独自に予測したため、特に経費なし。
試験運行の委託費で約 100 万。
費用は、独自に算出した為、未計上。
アンケート調査の実施は、委託により実施。
協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で 5,019 千円。
約 2,300 万円。
アンケート調査の分析業務の一環として利用者の予測をコンサルへ委託した。
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約 879.9 万円。

表 費用等についての詳細②（適用した予測方法の別）（1/3）

【回答】問6 (1) (3)	
適用した予測方法	費用等についての詳細
①0D 調査の結果からの予測	無回答
②住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	利用者の予測は、地域公共交通総合連携計画策定事業の中で実施。計画策定を含め、事業費として約 990 万円。
	アンケートの調査と同様、大学との産学連携による受託契約として、「地域公共交通総合連携計画」策定業務の中で実施。委託費は、7,390,000 円。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は地域組織が実施し、アンケート結果の分析業務や先行地区の導入実績の情報提供については市が支援したため費用は発生していない。
	利用者の予測は、大学との共同研究として実施した。共同研究の負担金は 130 万円だが、利用者の予測のみを按分することはできない。
	調査、分析等コンサルに委託。委託費として 845 万円
	利用者の予測は、アンケート調査等を含めてコンサルへの委託で実施。分析・利用者の予測業務等も含め、調査全体の委託費として約 280 万円。このうち、利用者の予測のみでの集計は困難で、計画書の作成業務には概ね委託費の 2 割程度の予算で実施し、そのうちの数パーセントが予測部分と考えられる。

表 費用等についての詳細②（適用した予測方法の別）（2/3）

【回答】問6 (1) (3)	
適用した予測方法	費用等についての詳細
②住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測	連携計画策定に係る業務として発注（約 770 万円）、アンケート設問の調整後、町で配布回収しデータを所定の様式に入力し分析作業等について、計画策定業務に含まれる（プロポーザル方式のため具体的な金額は不明）
	アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務の委託内にアンケート調査の実施、分析業務等も含めている。
	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約 950 万円。このうち利用者の予測は、概ね委託費の約 2 割程度の予算で実施した。
	需要の予測については、大学院の協力であるため、無償である。
	利用者の予測の実施は、コンサルへの委託で実施した。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約 590 万円を要した。このうち、利用者の予測実施分（その他一体となる業務を含む。）は、概ね委託費の 2 割程度であった。
	デマンド運行費用については、複数事業者見積もりを徴し、利用者の予測としては現在運行している市民バスから予測し、約 1,150 万円程度で計算している。
	調査研究、利用促進のための費用として、市が上限 10 万円（実証運行中は 15 万円）の補助をしている。地域住民はこの補助金を活用して、アンケート調査等を行っている。
	地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用、調査全体の委託費として、3,003,000 円（実証運行結果の分析 89,775 円、高齢世帯へのアンケート調査 297,150 円、高齢世帯ヒアリング調査 277,725 円、輸送形態の構築 201,600 円、協議会事務局との打ち合わせ 194,250 円、諸経費 1,272,600 円、アンケート調査票印刷費・郵送費 386,400 円、交通費 168,000 円、報告書印刷 115,500 円）
	アンケート調査の実施は、委託により実施。協議会の議事録作成等の業務を含め、委託費全体で 5,019 千円。
	アンケート調査の分析業務の一環として利用者の予測をコンサルへ委託した。
利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約 879.9 万円	
③人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入実績に基づく予測	予測についても市で実施。
	利用者の予測は、ヒアリング結果及び先行事例の導入実績より算出した。
	先行事例の導入実績に基づいて算出したため、費用は発生していない。
	約 2,300 万円。

表 費用等についての詳細②（適用した予測方法の別）（3/3）

【回答】問6（1）（3）	
適用した予測方法	費用等についての詳細
④住民の移動実態からの予測（ミニパーソントリップ調査結果等に基づく予測）	地域住民により回収されたアンケートの入力及び分析は市担当者が行った。
	大学の協力により費用はかからなかった。
	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。交通基本計画策定業務全体の委託費として、約706万円。このうち、利用者の予測は、約93万円程度の予算で実施した。
⑥その他の予測手法	利用者の予測は、コンサルへの委託で実施した。調査全体の委託費として1,942,500円。このうち、事業目標の設定として、概ね委託費の約2.8%程度の予算で実施した。
	特になし。（業務の一環として、集計結果を出しているため）
	委託費内訳における、利用者予測に占める割合は不明。
	費用なし。
	アンケート調査の実施はコンサルへの委託で実施。地域公共交通総合連携計画策定業務の委託費として約7百万円。この内利用者予測分は概ね8%程度。
	市職員が独自に予測したため、特に経費なし。
	試験運行の委託費で約100万。
	費用は、独自に算出した為、未計上。

問7. 改善した取組

表 改善した取組（活用しているデータの別）（1/2）

【回答】改善した取組	活用しているデータの別	
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容（運行便数、運行日など）の見直しを行った。	②OD調査	
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容（運行便数、運行間隔、運行日など）の見直しを行った。		
住民アンケートやOD調査などから、目的施設の追加や運行内容（運行車両、台数など）の見直しを行った。		
住民アンケートやOD調査などから、目的施設の追加や運行内容（運行便数、運行車両台数など）の見直しを行った。		
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容（運行便数など）の見直しを行った。		
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加を行った。		
住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加を行った。		
今後、住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容の見直しを検討していく予定。		
今後、利用者アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容の見直しを検討していく予定。		
今後、住民アンケートやOD調査などを踏まえ、目的施設の追加や運行内容の見直しを検討していく予定。		
実際の利用者数により、効率よく利便性の高い運行を実現するため、便数とダイヤの見直しを行った。		
運行開始から、まだ半年もたっており、これから検証する。		③住民アンケート
利用者アンケートより要望が多かったJR駅への乗り入れについて、事業者との協議により実施した。		
予約が取りづらいとの意見が多かったため、1台増車を行った。		
電車との乗り継ぎ時間など、利用者の利便性を考慮し、運行ダイヤの見直しを行った。		
利用者からの要望や利用率等を踏まえ、運行区域やコース、ダイヤ等の見直しを検討。	④利用者アンケート	
利用者数、要望等を考慮したルート、ダイヤへ変更を行った。		
登録方法の簡便化。		
予約締切時間の変更。		
利用できる範囲（目的地）を増やした。		
アンケート調査結果や利用実績をもとにダイヤの改正、待合所等の設置、割引チケットの配布等を実施した		
買物困難者対策として、商業施設へのバス停設置をおこなった。		
便のダイヤ改正、予約可能時間の拡大（2週間前から30分前まで）、予約可能件数の拡大。		
利用者アンケートを基にして、運行改善する予定である。		
ダイヤや目的地設定等について地域住民や利用者の意見を聞く等、利便性向上のため情報収集に努めている。		
バス乗換の成功率が一方のルートに比べて相対的に低いことを踏まえ、運行ダイヤの見直しを検討することとした。		

表 改善した取組（活用しているデータの別）（2/2）

【回答】改善した取組	活用しているデータの別
運行時間の変更、運行範囲の変更。	④利用者アンケート
配車データ等を活用し、配車時間帯の見直しや増便等を行った。	
利用実績や住民アンケートなどを踏まえ、運行内容（運行ダイヤ、運行便数、運行ルート、停留所など）の見直しを行った。	
運行エリアの拡大、運行時間帯の変更、福祉バスの運行見直しを検討している。	
バスについて、バス停見直しの際に、バス停別利用者人数が少ないところは、より使い勝手が良い位置への移設を促している。	
利用実態を踏まえて、路線及び運行ダイヤの変更を実施。	
デマンド型乗合タクシーの運行方法。	
シャトルバスの運行経路変更及び停留所増設。	
乗合率の向上を目途にデマンド交通システムの設定変更等を行った。	
利用促進や運行車両の有効活用を図るため、実証運行地域の拡大を図った。運賃収入については、安定した財源を確保するため、一部運賃を変更（運賃無料者の有料化）し、収支の改善を図ることとした。	
各区長からの要望により、停留所箇所を増やしたり箇所を変更するなど行っている	
路線バスのダイヤ改正ごとに、該当地区に自治会を通し、時刻表を全戸配布している。	
利用者動向を判断して、土日の運行を休止するなどの見直しをおこなった。	
一部の路線で利用者が伸び悩んでいたことから、その地域で出前講座を実施した。結果として出前講座を実施した5か月後には利用者が3倍以上に増加した。	

問 8. その他、データ活用取組事例

表 その他、データ活用取組事例

【回答】その他、データ活用取組事例
<p>当市の公共交通活性化協議会の委員長である大学と共同研究の形で、当市の予約型乗合交通の最適化に関する研究を行っている。セダンとワゴンの併用による効率化等、現在の運行体制や利用状況等の評価を実施。大学の学生が中心となってまとめた「予約型乗合交通の最適化に関する研究」が、第4回都市調査研究グランプリ（CR-1グランプリ）において、最優秀賞であるグランプリを受賞した。</p>
<p>地域公共交通総合連携計画を策定するうえでこれまでのデータを活用する。</p>
<p>持続可能な運行を目指すため、市が実施主体となり、コンサルによるOD等の運行内容の分析を行うとともに、導入地区拡大に関する提案を受けた。</p>
<p>近隣市町の取り組みなど、先進的な事例を参考に本町に活用出来るデータがあれば活用している。</p>
<p>運行に「コンビニクル」を導入しており、利用者の性別や年齢、乗降場所のデータを集積し、地域の利用ニーズを把握しやすくなっている。</p>
<p>平成25年度より、地域公共交通活性化協議会を本市でも立ち上げ、交通関係事業者や市民の代表からの意見を検討する場が出来たので、交通関係事業者からのデータや、市民代表からのニーズなどを伺いデータ化し公共交通に活かして行きたい。</p>
<p>当市の地域交通は住民主体により運営されているため、高額な調査や高度なデータを活用した取組みは行われていない。それぞれの地域で市からの補助金を活用しながらアンケート調査をする等、地域住民のニーズを把握することに努めている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・毎月のコミュニティバス及びデマンドタクシーの利用者数を業者に提出してもらい、利用人数を分析し、運行改善に役立てている。 ・デマンドタクシーは、時間帯別、性年齢別、地域別の乗降人数の分析結果を業者に提出してもらい、運行改善に役立てている。
<p>新たに導入した乗合タクシーは、運行開始から約4ヶ月しかたっていないため、運行委託事業者報告の利用者実績（OD）の収集に留まっているが、今後は利用者アンケートも行い改善を検討する予定。なお、既存の循環バスや路線バスについては、毎年継続的に運行事業者に依頼しての乗降調査（停留所毎の一般・学生別乗降者数）を行っているほか、市職員が実際に乗車してのインタビュー調査（乗客からの要望等の聞き取り）、運行乗務員へのアンケート調査（乗務員から見ての改善提案等の収集）などを行っている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地域に合うようなデータが少ないため、活用がむずかしい。 ・逆に使いやすいデータを国からご提供いただきたい。 ・毎度国の調査に協力させていただいているが、情報を集約しているのであればしっかりと取りまとめをフィードバックしていただきたい。
<p>随時OD調査や利用者へのアンケートを行うほか、自治会の協力を得て住民の要望を聞いたり、市内の祭りに参加して来場者にアンケートを行うなどしている。それらの結果を地域公共交通活性化協議会に報告し、改善への取り組みに生かしている。</p>
<p>運行事業者から毎営業日提出を受ける日報を、便別停留所別乗降客数として、時間帯別等の詳細な乗降データから利用状況の分析を行っている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者から提供を受けるバスロケーションデータを活用した。渋滞ポイント等の分析。 ・バス事業者から提供を受ける乗降データに基づく、ダイヤ・運行計画の策定。（検討対象のみ。）
<p>現在、公共交通空白地域の解消及び、高齢者等を対象とした新たな交通手段の確保策を検討するため地域公共交通会議で検討中である。</p>

■ 資料編2

自治体の取組事例候補

■自治体の取組事例候補

アンケートの送付対象自治体の取組事例候補については、下記の視点に基づき整理することとした。

- ・ 地域公共交通確保維持改善事業に申請している自治体を基本とし、下記の条件で分類する。
- ・ 国土交通省総合政策局「地域公共交通支援センター（H25. 2月）」に報告されている全国各地域の事例（バス・タクシー）を抽出する。
- ・ 公共交通政策の取組において、取組の好事例として大臣表彰を受けている自治体を抽出する。
- ・ 既往調査結果（「地域のモビリティ確保の知恵袋」）を参考とし、取組の事例紹介として扱われている自治体を抽出する。
- ・ 上記以外にも、取組の先進事例が考えられたため、インターネット等で、地域の公共交通の導入に当たり、予測を実施している自治体を抽出する。

また、取組事例は、人口規模により公共交通事業へのアプローチの仕方や事業計画や目標値の設定等の考え方が異なることも想定されるため、人口規模や地域概況等についても情報を整理した。

■自治体の取組事例候補

人口ランク 1:50,000人未満、2:200,000人未満、3:200,000人以上

運輸局	都道府県	市区町村	人口・世帯数												自動車保有台数				経済指標					協議会等名称	事例掲載						
			総人口		人口 増減率	H22 人口ランク	65歳以上		就業者数		面積	人口 密度	世帯数	高齢者単身		保有台数		自動車保有率		財政力 指数	経常 収支比率	実質 公債費	将来 負担比率		ラスパレス 指数	確保 維持	支援 センター	地域モビリティ知恵袋			大臣 表彰
			H22	H17			人口	割合	15歳以上	割合				世帯数	世帯割合	自動車	軽自動車	世帯当たり	人口一人									2009	2010	2011	
関東	東京都	武蔵野市	138,734	137,525	0.9	2	27,082	19.7	64,578	46.5	10.7	12,929.5	71,228	6,895	9.7	59,593	4,267	0.84	0.43	1.48	86.2	-1.6	-	102.1		○		○			

■ 資料編3

アンケート調査票

公共交通のデータ取得手法等に関する実態調査
アンケート調査票

■ 本調査の目的

各地方自治体の取組として、コミュニティバスやデマンド交通等を導入するに当たって（又は導入した際）のデータ取得手法やその費用等について、取組の実態をお聞きします。

■ 現在取り組んでいるコミュニティバスやデマンド交通についてお聞きします。

1. 貴自治体が導入している地域の公共交通（コミュニティバスやデマンド交通等）の現況（下記の設問について判断可能な既往資料等の情報があれば、そちらを添付頂くことで構いません。）

既往資料等にて回答頂く場合（添付頂く場合）は、回答欄に、『添付資料確認のこと』とご記入下さい。

【設問】	回 答 欄	
(1) 地域の公共交通の現況についてお答え下さい。 （導入経緯、地域の交通実態・課題等） 【自由記述】		
(2) 導入の目的、必要性等についてお答え下さい。 【自由記述】		
(3) 導入した地域公共交通の概要についてお答え下さい。 【右記各設問に対しそれぞれ自由記述】	① 名称 （愛称等）	
	② 運行開始日（年月日） 実証実験： 本格運行：	
	③ 運行区域	
	④ 利用対象者	
	⑤ 運行日	
	⑥ 運行時間帯	
	⑦ 利用運賃 （※割引運賃等がある場合は具体的に）	
	⑧ 運行委託先	
	⑨ 運行事業者 （※複数ある場合は全て）	

2. 協議会等の構成メンバー、協議会の開催状況や検討内容についてお答え下さい。

協議会等の委員等構成メンバー	協議会等の開催状況等 ※ここ最近の3回開催分について、開催日(年月日)・開催回数	検討内容 ※開催毎に応じた検討内容の概要についてお答え下さい。
	開催日： 開催回数：	
	開催日： 開催回数：	
	開催日： 開催回数：	

※開催日は、年月日までお答え下さい。
 ※開催回数は、初回からの延べ開催回数についてお答え下さい。

3. 目標の達成状況等について、具体的にお答え下さい。

(1)

目標についてお答え下さい。	目標の達成状況等についてお答え下さい。
【設定した目標】 (例) ・移動機会の確保 ・通学、通院、買物等の主な目的地への移動手段の確保 ・公共交通により地域のほぼ全域をカバーすること ・収支率●●%を目指す ・混乗率●人/台を目指す	【目標に対する達成状況】 (例) ・1日当たりの運行回数●回、利用者数●人を達成 ・地域にある主な学校、病院、商店街等の近辺にバス停●箇所新たに整備 ・交通空白(不便)地域の人口割合が●割減少 ・収支率●●%を達成 ・混乗率●人/台にとどまった

(2) 上記(1)の目標は何年度策定の目標ですか。 **回答欄**

(3) 上記(1)の目標は何ヶ年の目標ですか。 **回答欄**

■ 目標の設定について、データ取得やその費用についてお聞きします

4. どのようなデータに基づいて、目標を設定したか、お答え下さい。

※複数の方法を用いて実施している場合は、取組の中で最も有効な手法についてお答え下さい。

根拠としたデータ	
・根拠としたデータについて 【根拠としたデータ】 【選択肢】 ①パーソントリップ調査 ②OD調査 ③住民アンケート ④利用者アンケート ⑤交通空白(不便)地域をGISで算出 ⑥その他のデータ手法 (※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的に回答下さい) ↓ 回答欄	【目標の設定方法】 回答欄 (例) 住民アンケートの結果から利用者数を予測し、日当たり利用者数●●人とした。
自由記述回答欄→	

5. 上記4について、住民アンケート、利用者アンケート調査を実施している場合には、アンケート調査方法やサンプル数、設問数の設定や調査全体の規模感について具体的にお答え下さい。

※複数実施している場合は、取組の中で最も有効活用された調査についてお答え下さい。

アンケート調査方法及び規模感	
(1) アンケートを実施した段階 【選択肢】 ①計画段階 ②実証運行時 ③本格導入時 ④毎年（モニタリング） ↓ ⑤その他（※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的にお答え下さい） 回答欄 自由記述回答欄→	
(2) アンケートの対象者 【選択肢】 ①地域住民全て ②沿線住民 ③公共交通利用者 ④特定の利用者層（高齢者等） ↓ ⑤その他（※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的にお答え下さい） 回答欄 自由記述回答欄→	
(3) アンケートの調査方法 【選択肢】 ①面接式（訪問インタビュー） ②車内配布調査 ③留置（配票）調査 ④グループインタビュー調査 ↓ ⑤郵送調査 ⑥web調査 ⑦その他（※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的にお答え下さい） 回答欄 自由記述回答欄→	
(4) 必要サンプル数の設定、設問数及び回収率等について (例) 地域住民の約●割に対しアンケート調査票を配布。回答率の向上や回答負荷軽減を図るため、アンケート票はA4版両面程度（20問程度）の設問数とした。回収率は地域の代表者の協力もあり、約●●%の回答を得ることが出来た。	
(5) 費用等についての詳細 (例) アンケート調査の実施は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約●●●万円。このうち、アンケート調査実施分は、概ね委託費の約●割程度の予算で実施した。	

※効果的なアンケート調査の参考とするため、実際に用いた調査票（アンケート用紙）のご提供をお願いします。

6. 上記4にあたって、利用者の予測を実施している場合には、適用した予測手法等について、具体的にお答え下さい。

※複数の方法を用いて実施している場合は、取組の中で最も有効的な予測手法についてお答え下さい。

適用した予測手法について	
(1) 適用した予測手法について 【選択肢】 ①OD調査の結果からの予測 ↓ ②住民アンケート調査、利用者アンケート調査からの予測 ③人口規模や人口動態が類似する先行事例の導入実績に基づく予測 ④住民の移動実態からの予測（ミニ・パーソントリップ調査結果等に基づく予測等） ⑤交通需要予測モデルからの予測 ⑥その他の予測手法（※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的にお答え下さい） 回答欄 自由記述回答欄→	
(2) 適用した予測方法のメリット・デメリットについて (例) アンケート結果における利用意向のある方の●割を予測値として用いたが、容易であった一方で、結果との乖離が生じた。	
(3) 費用等についての詳細 (例) 利用者の予測は、コンサルへの委託で実施。分析業務等も含め、調査全体の委託費として、約●●●万円。このうち、利用者の予測は、概ね委託費の約●割程度の予算で実施した。	

(アンケート票 4/4)

7. 持続可能な公共交通の構築のため、目標等の進捗を踏まえつつ、毎年何のデータ等を活用し、どのような内容の改善をしているか、お答え下さい。

※複数の方法を用いて実施している場合は、取組の中で最も有効的な手法についてお答え下さい。

データの有効活用に関する取組	
【選択肢】	【活用しているデータ】
↓	①パーソントリップ調査
回答欄	②OD調査
	③住民アンケート
	④利用者アンケート
	⑤交通空白(不便)地域をGISで算出
	⑤その他のデータ手法(※その他を選んだ場合は、以下の回答欄に具体的にお答え下さい)
自由記述回答欄→	【改善した取組】
	回答欄
	(例)一部路線では利用者が少ないことを踏まえ、路線の変更(運行ダイヤの見直し)をおこなった。

8. その他、持続可能な公共交通の施策のため、データを活用し取り組んでいることがありましたらお答え下さい。

その他、データ活用取組事例

ご担当者氏名		
担当部署名		
ご連絡先	電話番号	
	E-mail	

アンケートは以上です。
ご協力頂き有難うございました。