

関東運輸局管内における公共交通事業の
官民連携のあり方検討に係る基礎調査業務

報 告 書

平成26年1月

関東運輸局

目 次

● 第1章 業務概要

1.1 業務概要	1-1
1.2 業務の内容	1-2
1.3 業務フロー	1-3
1.4 工程計画	1-3
1.5 成果品	1-4

● 第2章 関東運輸局管内におけるアンケート調査

2.1 アンケート調査の概要	2-1
2.2 都県のアンケート調査結果	2-2
2.3 市区町村のアンケート調査結果	2-20
2.4 市区町村における取組有無別の調査結果	2-86
2.5 インセンティブに関わる取組について	2-95

● 第3章 公共交通事業における官民連携の先進事例調査

3.1 ヒアリング対象自治体の選定	3-1
3.2 ヒアリング調査の概要	3-4
3.3 ヒアリング調査結果	3-5

● 資料編

(1) 公共交通に関するアンケート調査票	資-1
(2) 自治体向けアンケート 問 C-2 自由意見の記述一覧	資-15
(3) 自治体向けアンケート 問 C-3 自由意見の記述一覧	資-20
(4) ヒアリング調査シート	資-25
(5) 人口集積率算出対象自治体（全 216 市区村）	資-28

第1章 業務概要

1.1 業務概要

1.1.1 業務名称

関東運輸局管内における公共交通事業の官民連携のあり方検討に係る基礎調査業務

1.1.2 履行期間

着手日：平成 25 年 10 月 11 日

完了日：平成 26 年 1 月 10 日

1.1.3 業務範囲

本業務の範囲は関東運輸局管内（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）の全自治体とする。

1.1.4 委託者

国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課

1.1.5 受託者

八千代エンジニアリング株式会社

1.1.6 目的

本業務は、現在の公共交通事業に係る行政や交通事業者の関わり方の実態、問題点等について、定量的に示すことのできるデータを取得するとともに、それぞれの役割分担について先進的な取組を行っている事例を調査し、公共交通事業についての官民連携に係る仕組みや、それに対応した支援措置の検討に資するものとする。

1.2 業務の内容

(1) 自治体公共交通アンケート調査票の配布・回収・整理・集計・分析

本年度、管内自治体の交通関係担当者に対し、各自治体における公共交通の支援状況に関する「自治体公共交通アンケート調査」(以下「アンケート調査」という。)を実施する。そこで、アンケート調査に係り、以下の業務を実施する。

① 関東運輸局管内のアンケート調査票のデータ配布・回収

管内自治体の交通関係担当者に対し、メールにて「アンケート調査票」を配布し、回収する。

② 関東運輸局管内のアンケート調査結果のデータ整理・精査

アンケート調査の回答結果を管内全自治体のデータを一つのファイルに整理するとともに、回答内容に不明な点や明らかな不備がある場合には、当該自治体に確認・修正する。

③ アンケート調査結果の集計・分析

②で整理したデータを基に、アンケート回答結果の集計・分析を行う。

(2) 公共交通事業における官民連携の先進事例調査

① 自治体担当者及び交通事業者に対するヒアリング調査

(1)のアンケート調査の対象となる路線バス・コミュニティバス等について、管内の交通事業者に対して何らかのインセンティブが働くような取組を行っている事例を10程度抽出し、当該取組を実施している自治体担当者及びその交通事業者に対しヒアリング調査を行う。

ヒアリング対象となる自治体及び交通事業者の選定にあたっては、(1)のアンケート調査結果を活用するとともに、契約事業者等において蓄積された情報などをもとに、協議の上決定する。

② ヒアリング調査結果のとりまとめ

①において収集した事例について、当課より提供する様式に合わせ、事例ごとに整理してまとめを行う。とりまとめに際しては、地域公共交通の確保・維持のための官民連携策について、地方自治体の担当職員が検討する際の参考となるものになるように十分留意する。

(3) 業務の打合せ

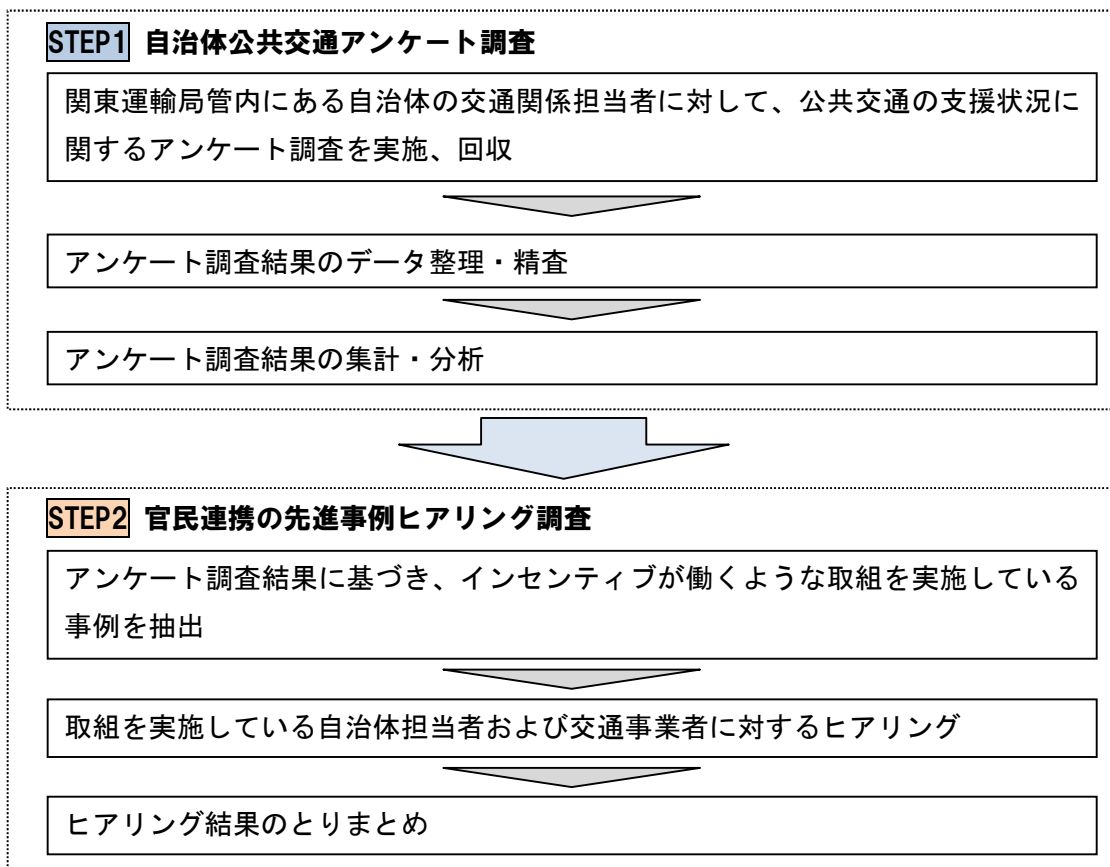
業務の打合せを、適宜開催する。

(4) 報告書の作成

上記(1)、(2)の内容をとりまとめ、報告書を作成する。

1.3 業務フロー

業務の流れを以下に示す。



1.4 工程計画

	10月					11月					12月					1月	
	30	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	
(1) 自治体公共交通アンケート調査票の配布・回収・整理・集計・分析																	
① 関東運輸局管内のアンケート調査票のデータ配布・回収		調査準備	調査実施														
② 関東運輸局管内のアンケート調査結果のデータ整理・精査					整理、精査												
③ アンケート調査結果の集計・分析						集計分析まとめ											
(2) 公共交通事業における官民連携の先進事例調査																	
① 自治体担当者及び交通事業者に対するヒアリング調査								調査準備	調査実施								
② ヒアリング調査結果のとりまとめ													整理、精査				
(3) 業務の打合せ	●				●											●	
(4) 報告書の作成																報告書のとりまとめ	

1.5 成果品

- ・報告書（A4版 白黒/カラー） 15部
- ・データファイル（CD-ROM形式 正副各1枚）

第2章 関東運輸局管内におけるアンケート調査

2.1 アンケート調査の概要

2.1.1 調査の目的

現在の公共交通に係る行政や交通事業者の関わり方の実態、問題点等について、定量的に示すことのできるデータを取得するとともに、それぞれの役割分担について先進的な取組を行っている事例を調査し、公共交通事業についての官民連携のあり方や、それに対応した支援措置の検討に資する基礎データの取得を目的とする。

2.1.2 調査の方法

関東運輸局管内の自治体について、下記の方法で調査を実施した。

表 2-1 アンケート調査の方法

分類	内容
アンケート対象	➤ 関東運輸局管内(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)における都県及び市区町村の公共交通関係部署の担当者
配布・回収方法	➤ 管内自治体の交通関係担当者に対し、メールにて「アンケート調査票」を配布・回収
配布・回収時期	➤ 配布期間：2013年10月16日に一斉送信 (送付エラー等が発生した自治体には翌17日～25日に随時送信) ➤ 回収期限：配布日～2013年10月31日
配布数	➤ 自治体向け配布数 343自治体 353票 ➤ 都県向け送信数 8都県 11票 ※同一自治体の複数の担当者に送付したことがある。
回収数	➤ 回答自治体数 335自治体 335票 ➤ 回答都県数 8都県 8票 合計 343票
回収率	➤ 都県…100%(8都県中8都県) ➤ 市区町村…98%(343自治体中335自治体)

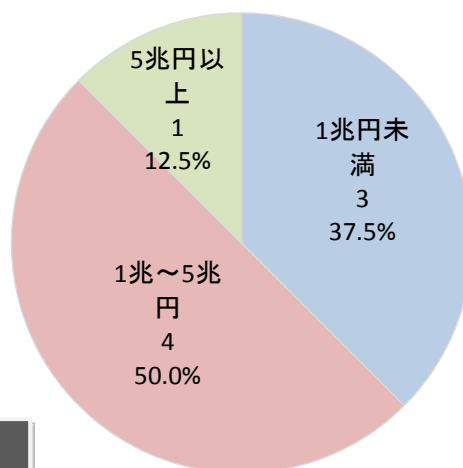
※アンケート調査票は資料編にて示す。

2.2 都県のアンケート調査結果

2.2.1 平成 24 年度における都県の一般会計予算の状況

- 「1兆円以上5兆円未満」が4件と最も多い。5兆円を超えるのは、東京都の1件のみである。

一般会計予算状況 n=8



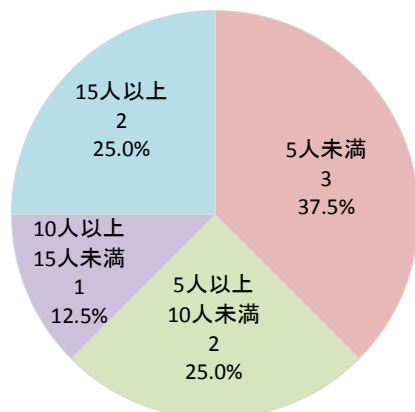
平均 1兆8,156億円

2.2.2 都県の地域公共交通に対する施策の取組状況

(1) 都における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数

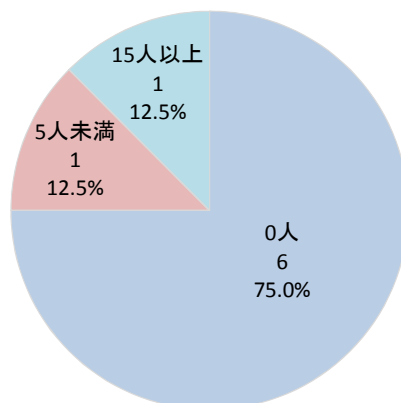
- 専任担当者は「5人未満」が3件(37.5%)と最も多く、次いで、「5人以上10人未満」「15人以上」が2件(25.0%)であり、各都県とも1人以上の専任担当者を置いていることがわかる。
- 兼任担当者数については「0人」が6件(75.0%)と最も多く、次いで、「5人未満」「15人以上」が1件(12.5%)であり、公共交通に関する専任の担当者を配属している都県が多いことがわかる。

公共交通の専任担当者数 n=8



平均 9.5人

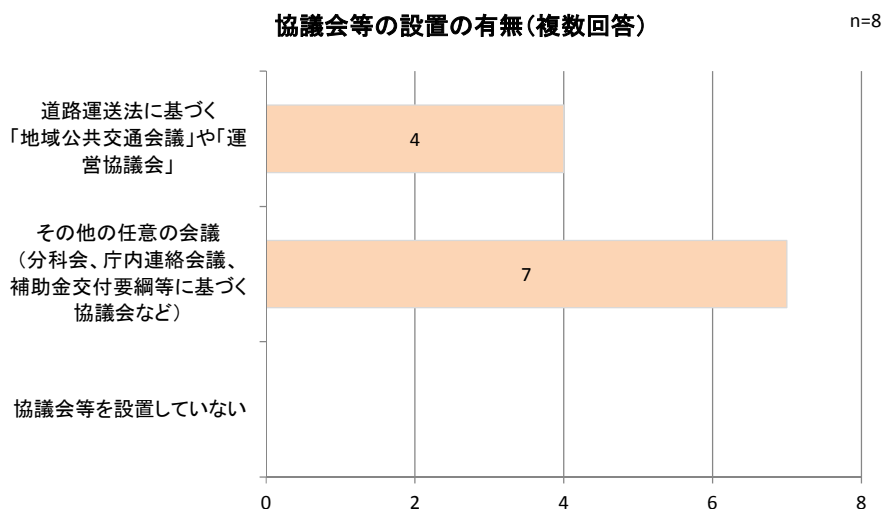
公共交通の兼任担当者数 n=8



平均 4.2人

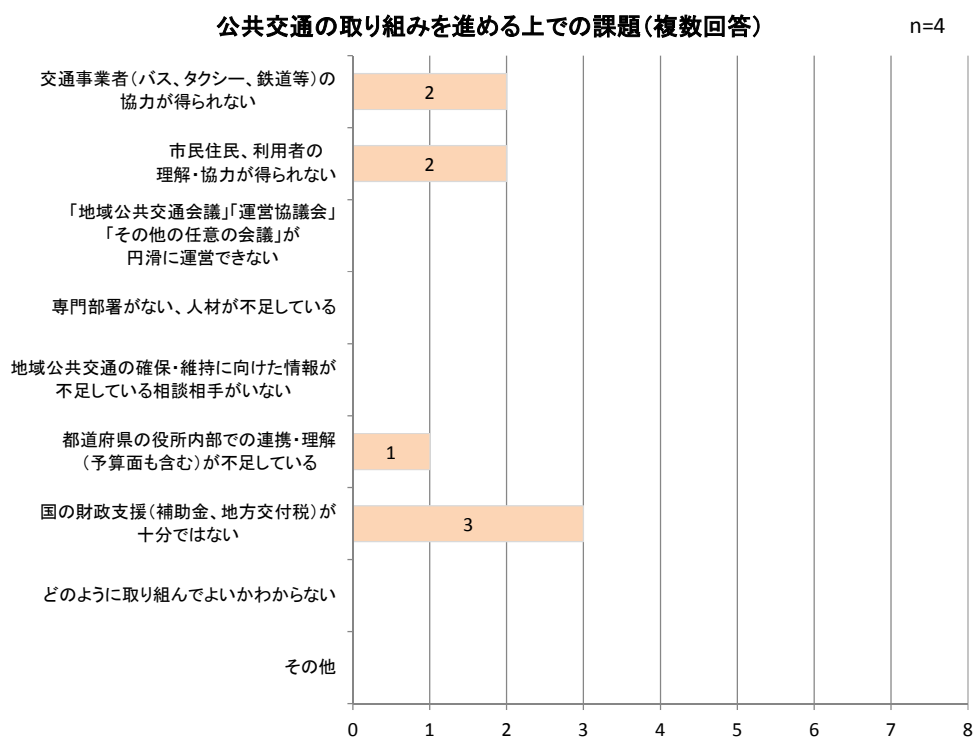
(2) 都県における協議会等の設置の有無

- 「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)」が7件と最も多く、次いで「道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」」が4件である。
- 「協議会を設置していない」と回答した都県はない。



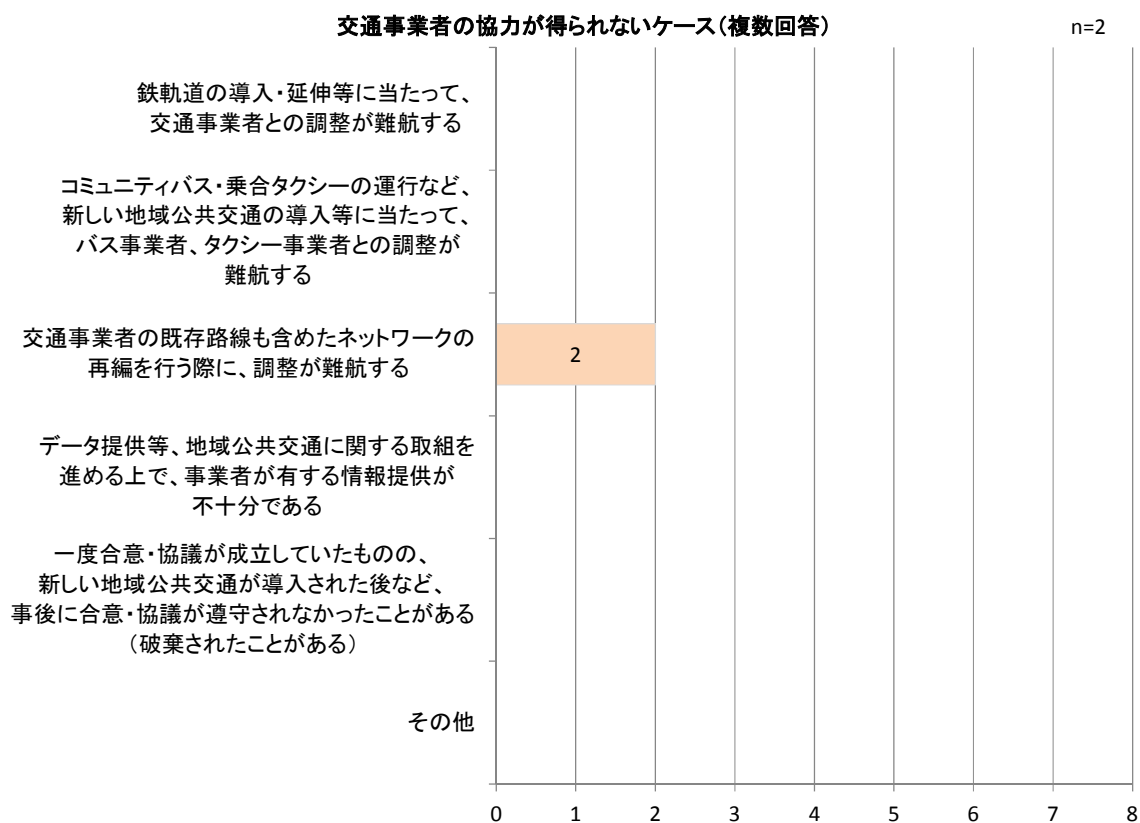
(3) 都県における公共交通の取組を進める上での課題

- 回答した4都県の中で、「国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない」が3件と最も多く、次いで、「交通事業者(バス、タクシー、鉄道等)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」が2件となっている。



(4) (3)で「交通事業者の協力が得られない」と回答した方の具体的なケース

- 「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」が2件となっている。

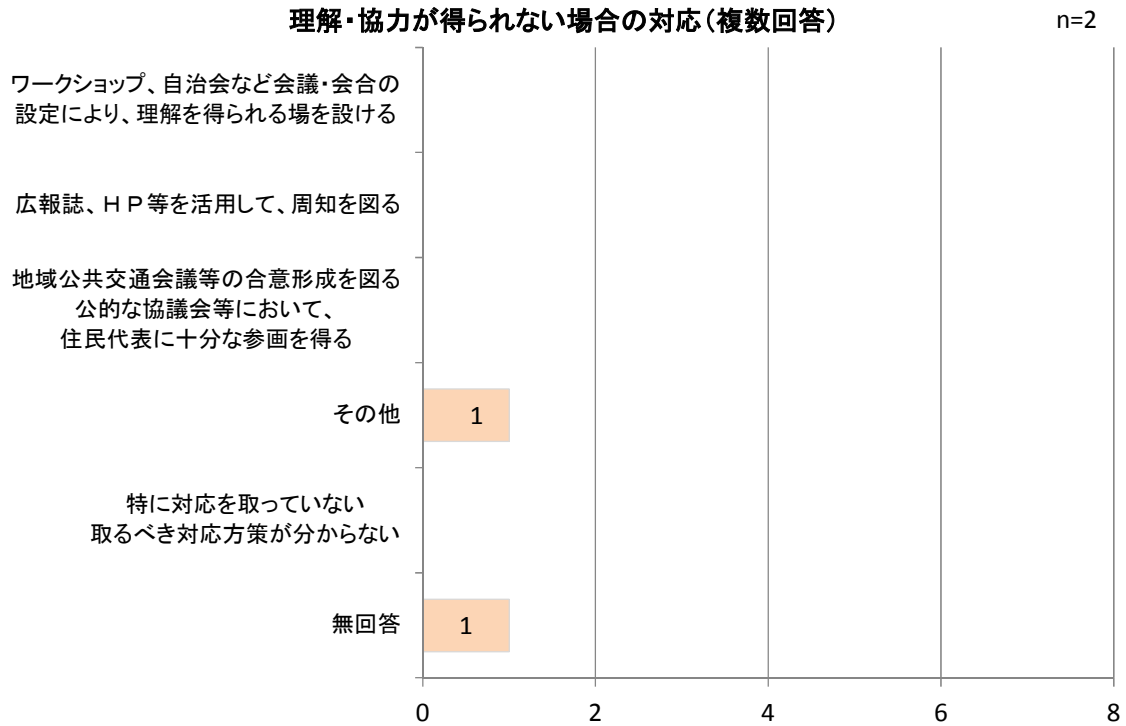


(5) (3)で「交通事業者の協力が得られない」と回答した方の具体的なケース(自由回答)

- 乗合バス事業者においては、補助金により路線が維持されているため、既存路線の見直しには消極的である。
- 市町村においては、人材不足やノウハウの未確立等のため、既存路線も含めた生活交通の改善・見直しの検討体制が不十分である。

(6) (3)で「市民住民、利用者の理解・協力が得られない」と回答した方の、対応方法あるいは予定している対応

➤ 「その他」との回答が1件あり、内容については次設問に示す。



(7) (6)の具体的な記載内容

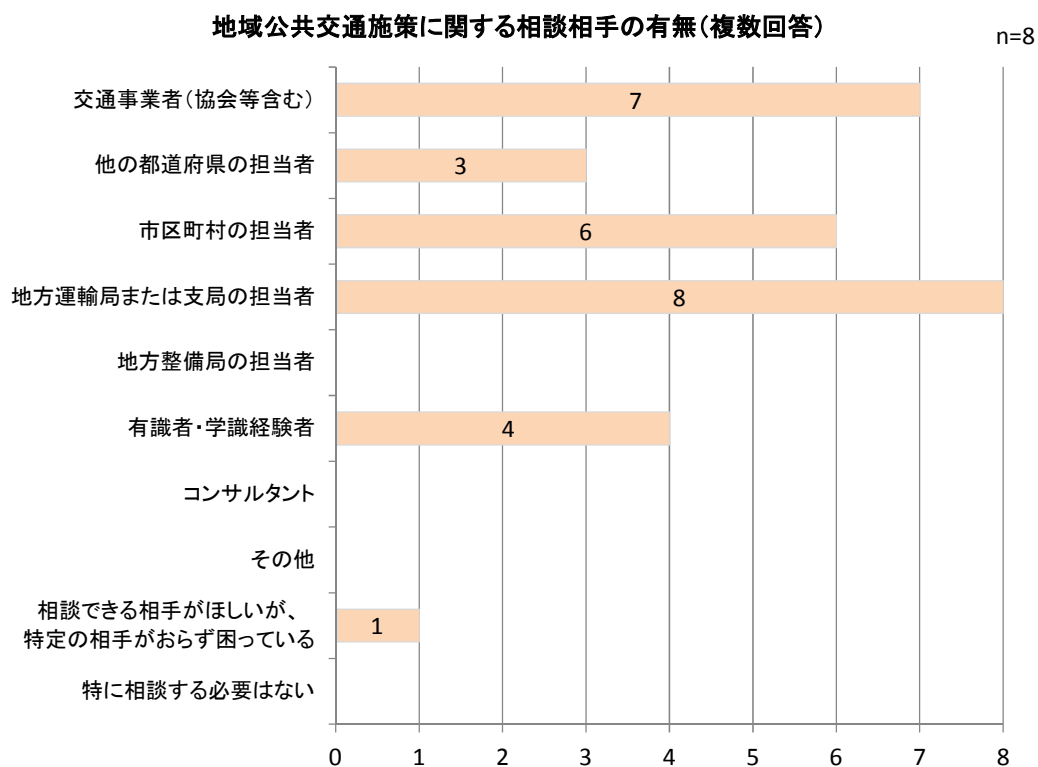
➤ 公共交通利用促進団体への活動助成事業や、ノーマイカーデー等を実施。

(8) (3)で「地域公共交通会議・運営協議会・その他任意の協議会が円滑に開催できない」と回答した理由

➤ (3)に回答した都県がないため、無回答。

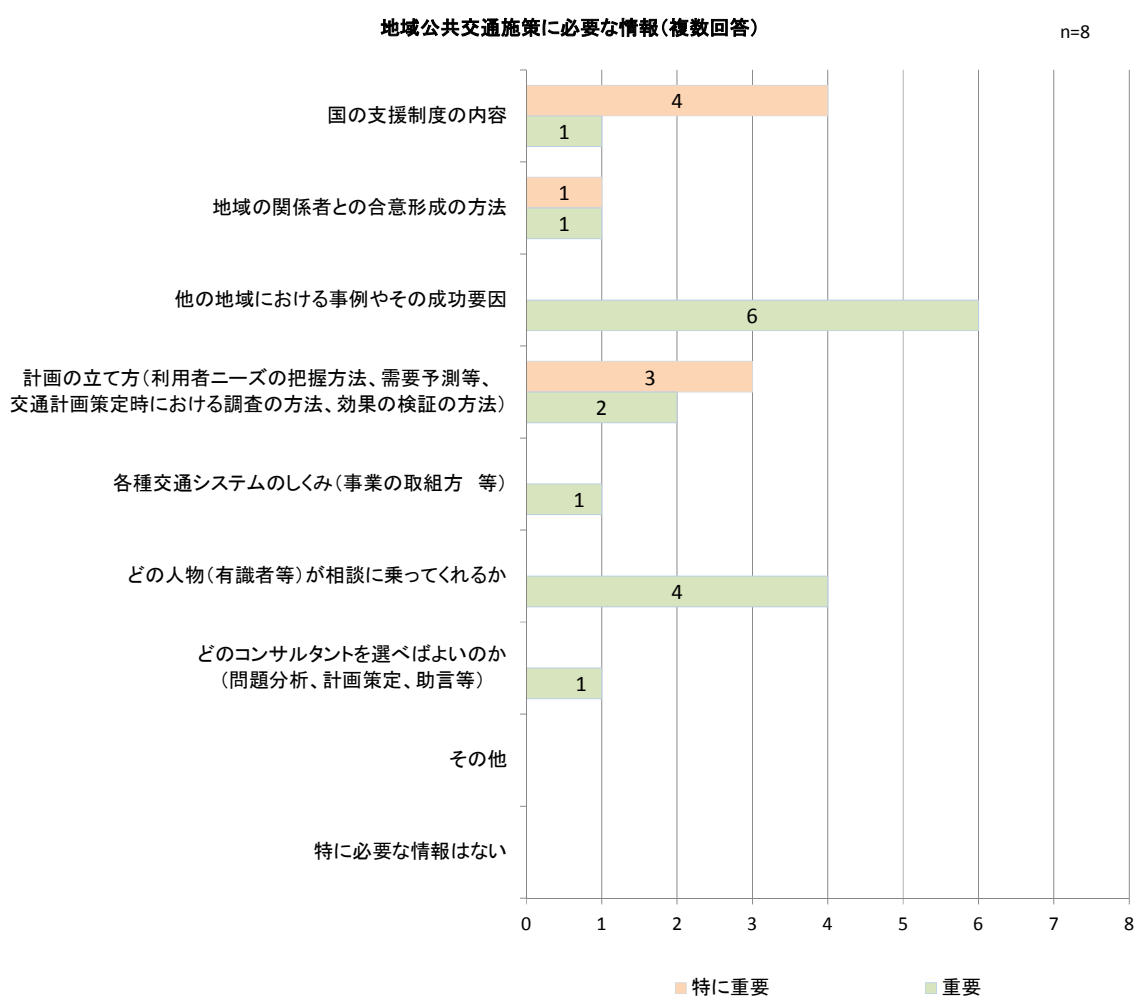
(9) 都県で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたり、日頃から相談する相手の有無

- 「地方運輸局または支局の担当者」は8都県全てが選択しており、次いで、「交通事業者(協会等含む)」が7件、「市区町村の担当者」が6件となっている。



(10) 都県で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたり、必要な情報。(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「○」)

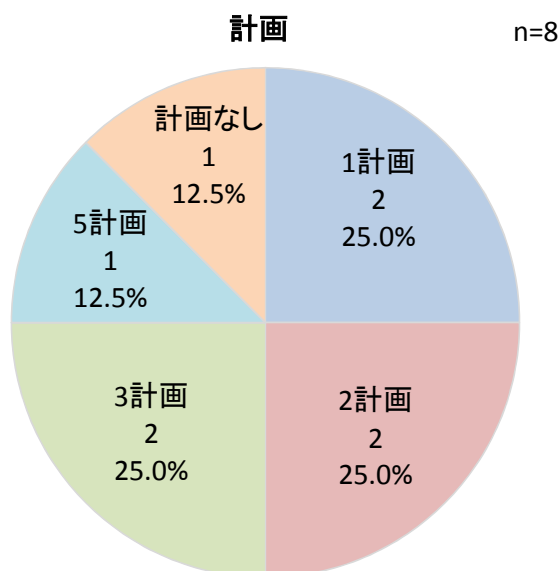
- 【特に重要】は「国の支援制度の内容」が4件と最も多く、次いで、「計画の立て方(利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法)」が3件、「地域の関係者との合意形成の方法」が1件となっている。
- 【重要】は「他の地域における事例やその成功要因」が6件と最も多く、「特に重要」との回答とは異なる傾向がある。次いで、「どの人物(有識者等)が相談に乗ってくれるか」が4件、「計画の立て方(利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法)」が2件となっている。



(11) 都県における交通に関する計画や方針の策定状況

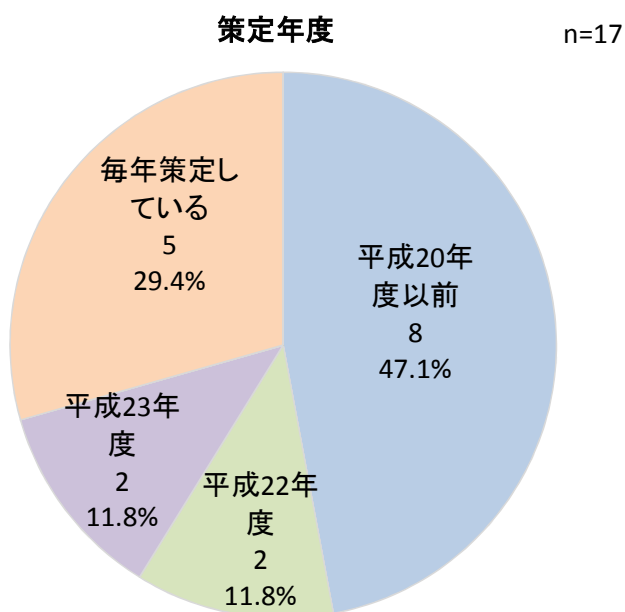
1) 計画の策定件数

- 都県全体の計画策定数は17件となっている。
- 1～3計画はそれぞれ2件(25.0%)であり、次いで、「5計画」「計画なし」が1件(12.5%)となっている。



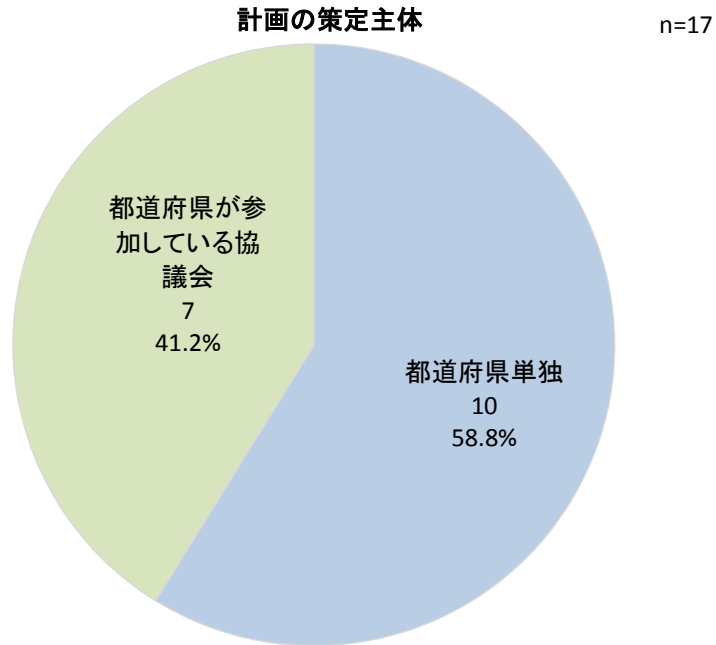
2) 計画の策定年度

- 記載のあった全17件の計画の策定年度は、「平成20年度以前」が8件(47.1%)と最も多い。内訳をみると、計画の中では「平成9年以前」が3件(17.6%)、「平成15年～18年」「平成19年～20年」「平成22年」「平成23年」が2件(11.8%)となっている。



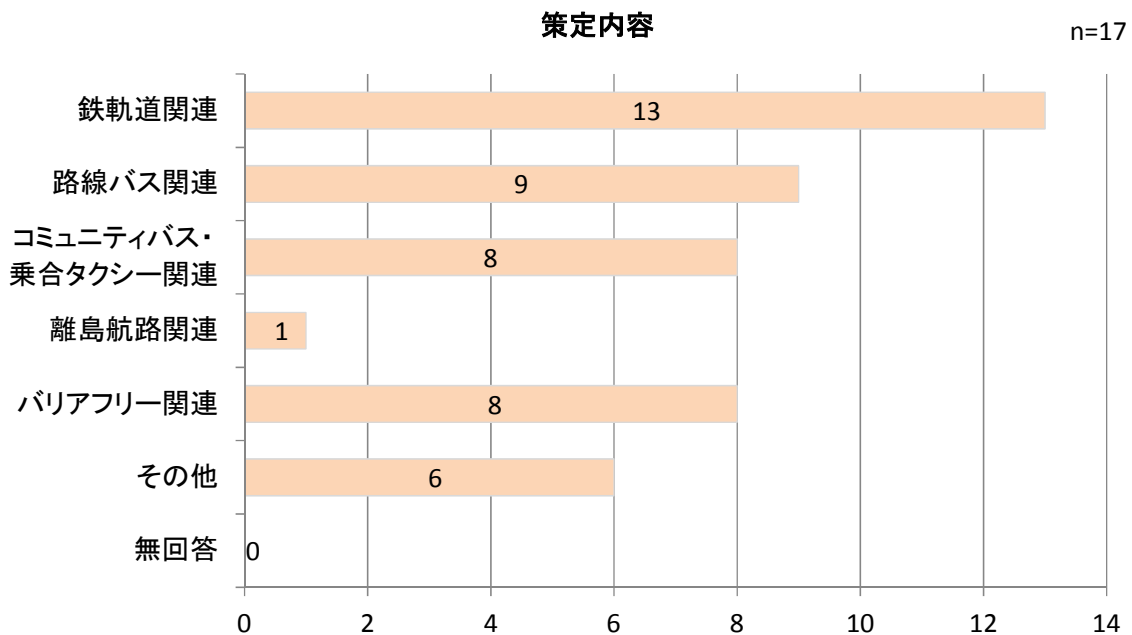
3) 策定主体

- 「都道府県単独」が10件(58.8%)と最も多く、次いで、「都道府県が参加している協議会」が7件(41.2%)となっている。



4) 策定内容

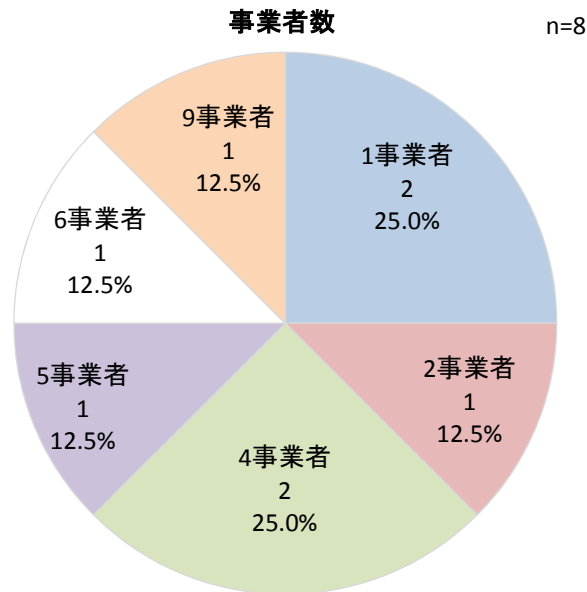
- 「鉄軌道関連」が13件(と最も多く、次いで、「路線バス関連」が9件、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」「バリアフリー関連」が8件となっている。



2.2.3 都県において支援している陸上交通

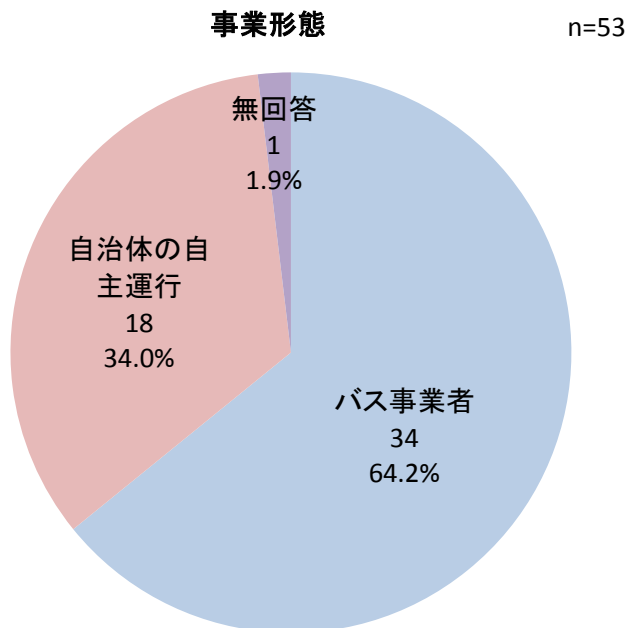
(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者数

- いずれの都県も5事業者程度に補助を行っている。更に埼玉県では7件、栃木県では14件の市町にも補助を実施していると回答していた。



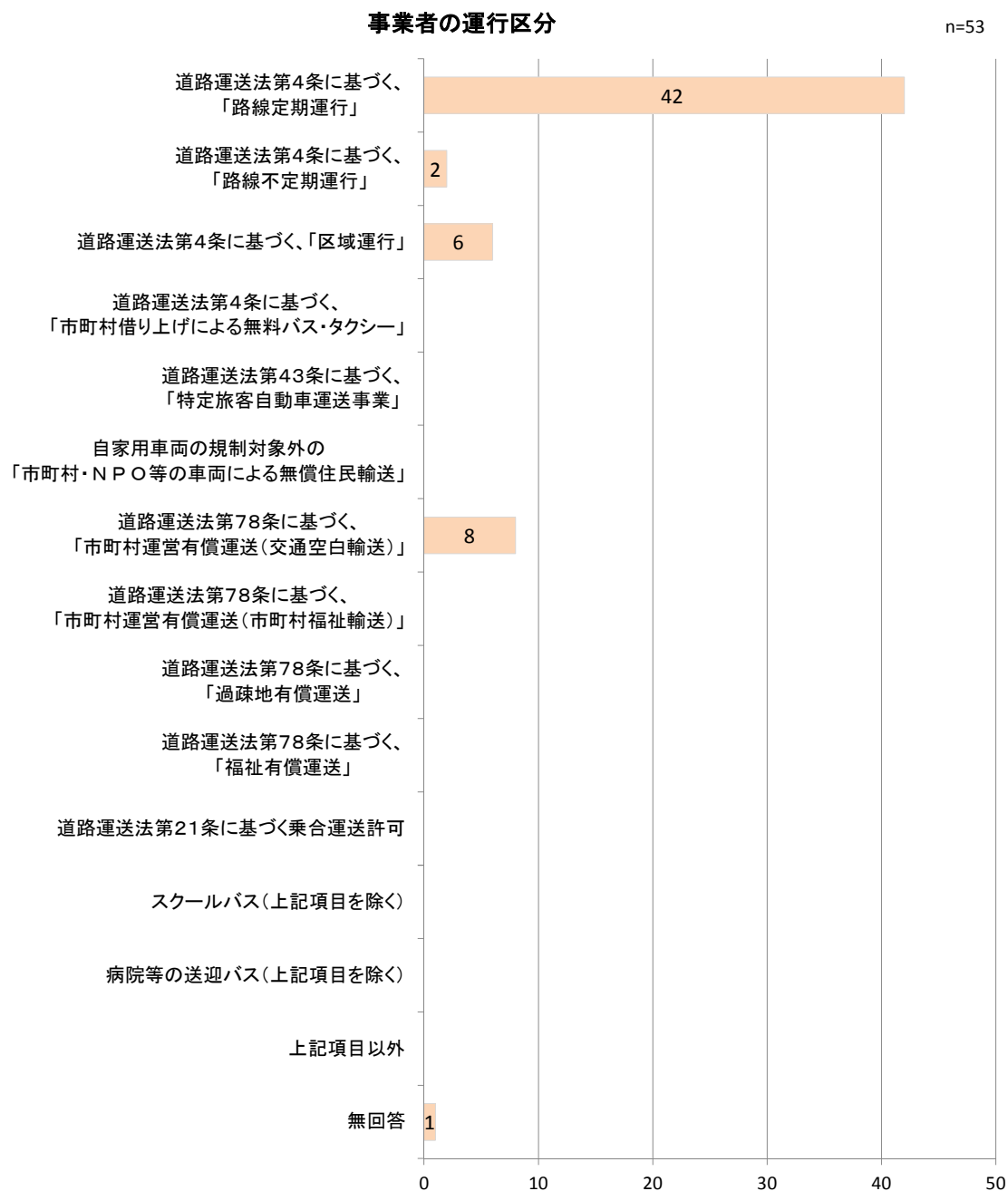
(2) 当該事業者の主な事業形態

- 「バス事業者」が34件(64.2%)と最も多く、次いで、「自治体の自主運行」が18件(34.0%)となっている。



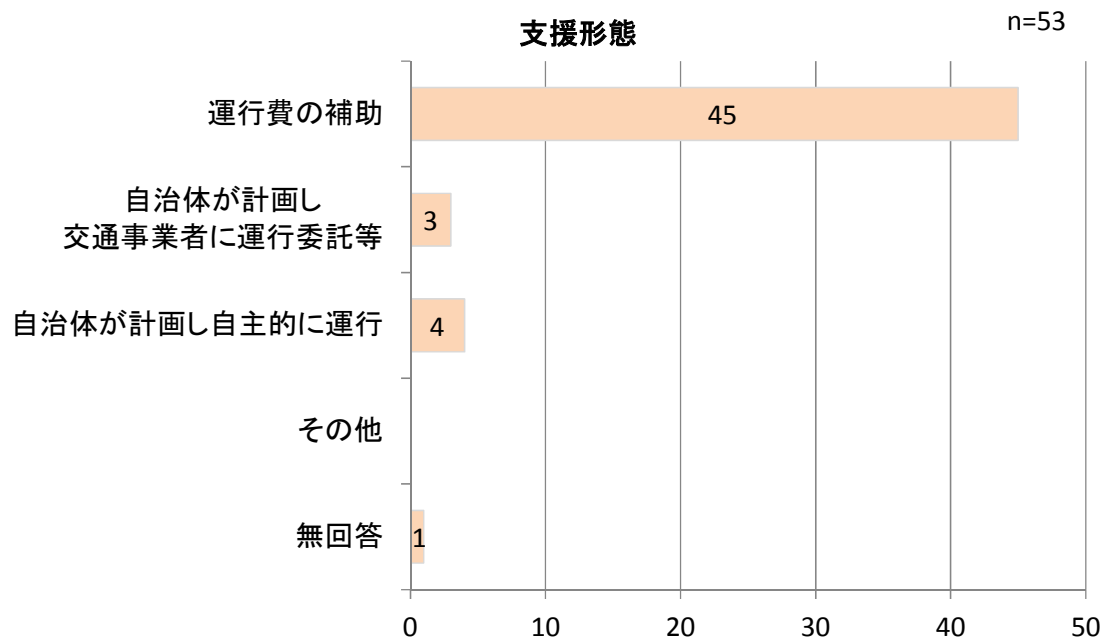
(3) 当該事業者の運行区分

- 「道路運送法第4条に基づく、路線定期運行」が42件と最も多く、次いで、「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)」が8件、「道路運送法第4条に基づく、区域運行」が6件となっている。



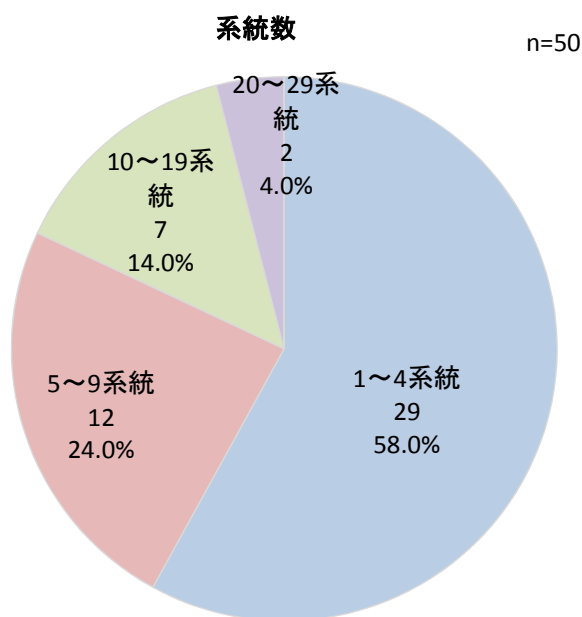
(4) 支援の形態

- 「運行費の補助」が45件と最も多く、次いで、「自治体が計画し自主的に運行」が4件、「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」が3件となっている。



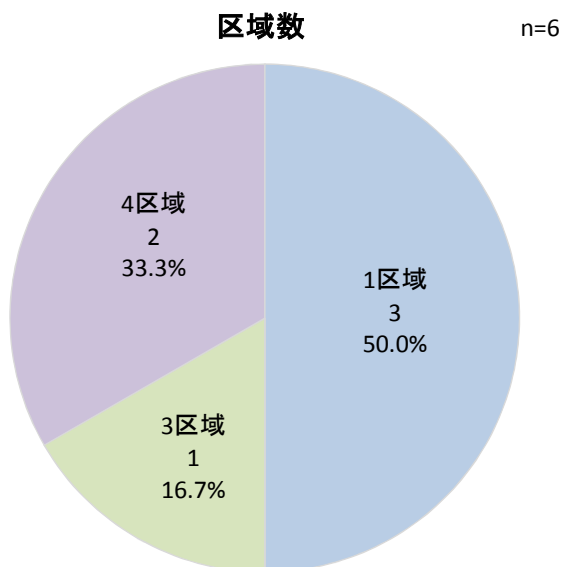
(5) 路線型の運行において、運行費補助・運行委託等を行っている系統数

- 運行費補助・運行委託等を行っている系統数は「1~4系統」が29件(58.0%)と最も多く、次いで、「5~9系統」が12件(24.0%)となっている。



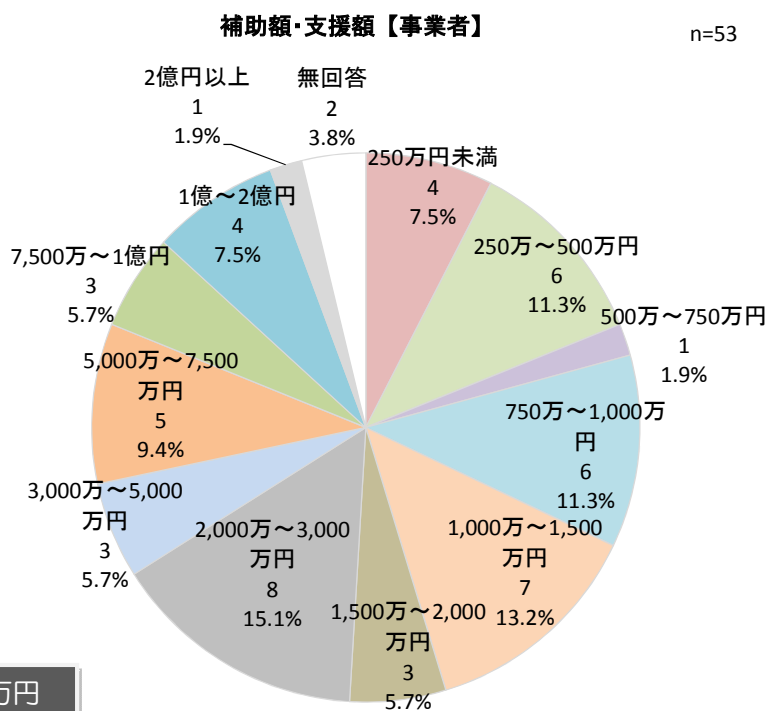
(6) 区域型の運行において、運行費補助を行っている区域数

- 運行費補助、運行委託等を行っている区域数は、「1区域」が3件(50.0%)と最も多く、次いで、「4区域」が2件(33.3%)、「3区域」が1件(16.7%)となっている。



(7) 各事業者に支払っている補助額・支援額【事業者】

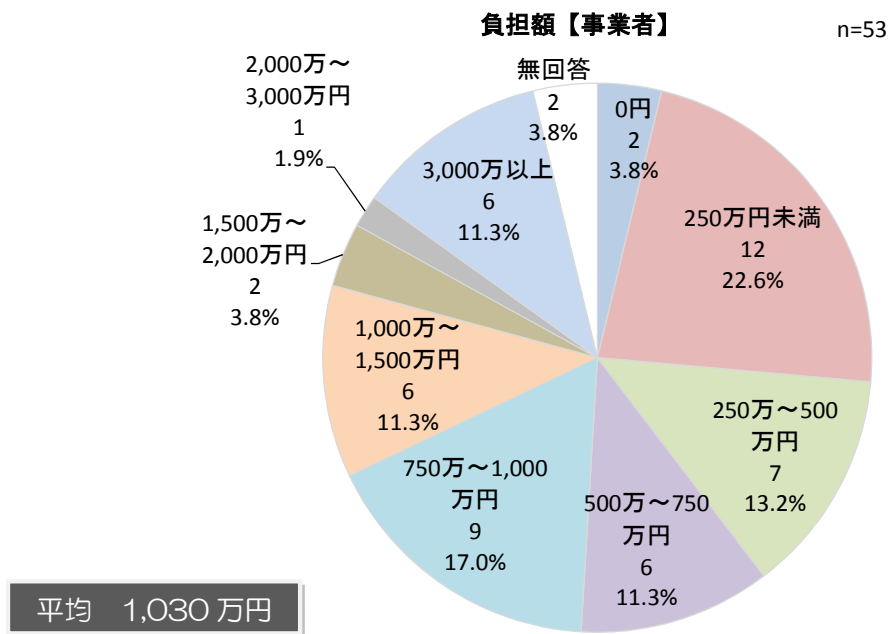
- 「2,000万～3,000万円」が8件(15.1%)と最も多く、次いで、「1,000万～1,500万円」が7件(13.2%)、「250万～500万円」「750万～1,000万円」が6件(11.3%)となっている。



平均 3,975万円

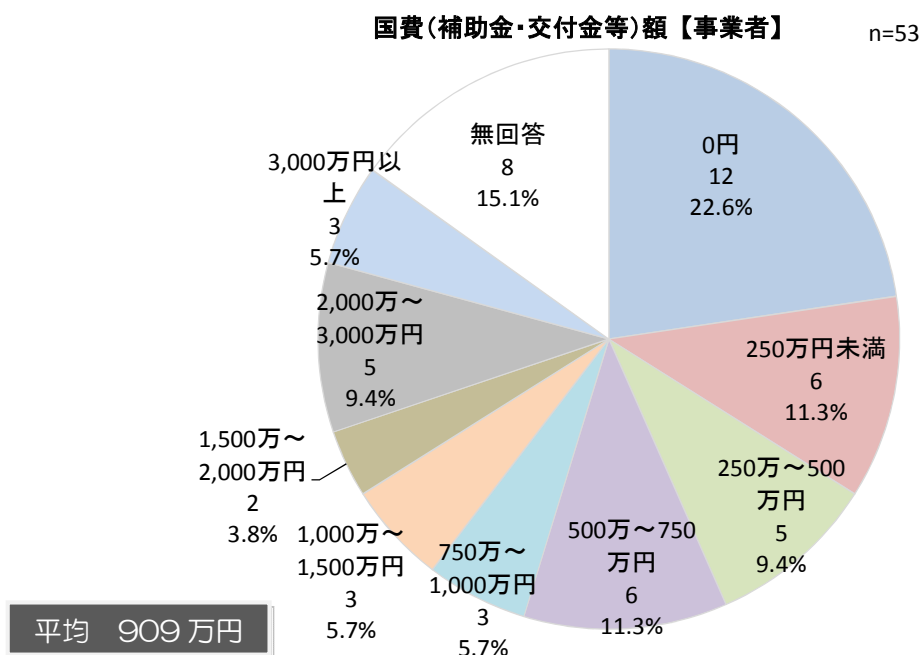
(8) (7)のうち、都県の負担金額

- 「250万円未満」が12件(22.6%)と最も多く、次いで、「750万～1,000万円」が9件(17.0%)、「250万～500万円」が7件(13.2%)となっている。



(9) (7)のうち、国費(補助金・交付金等)の金額

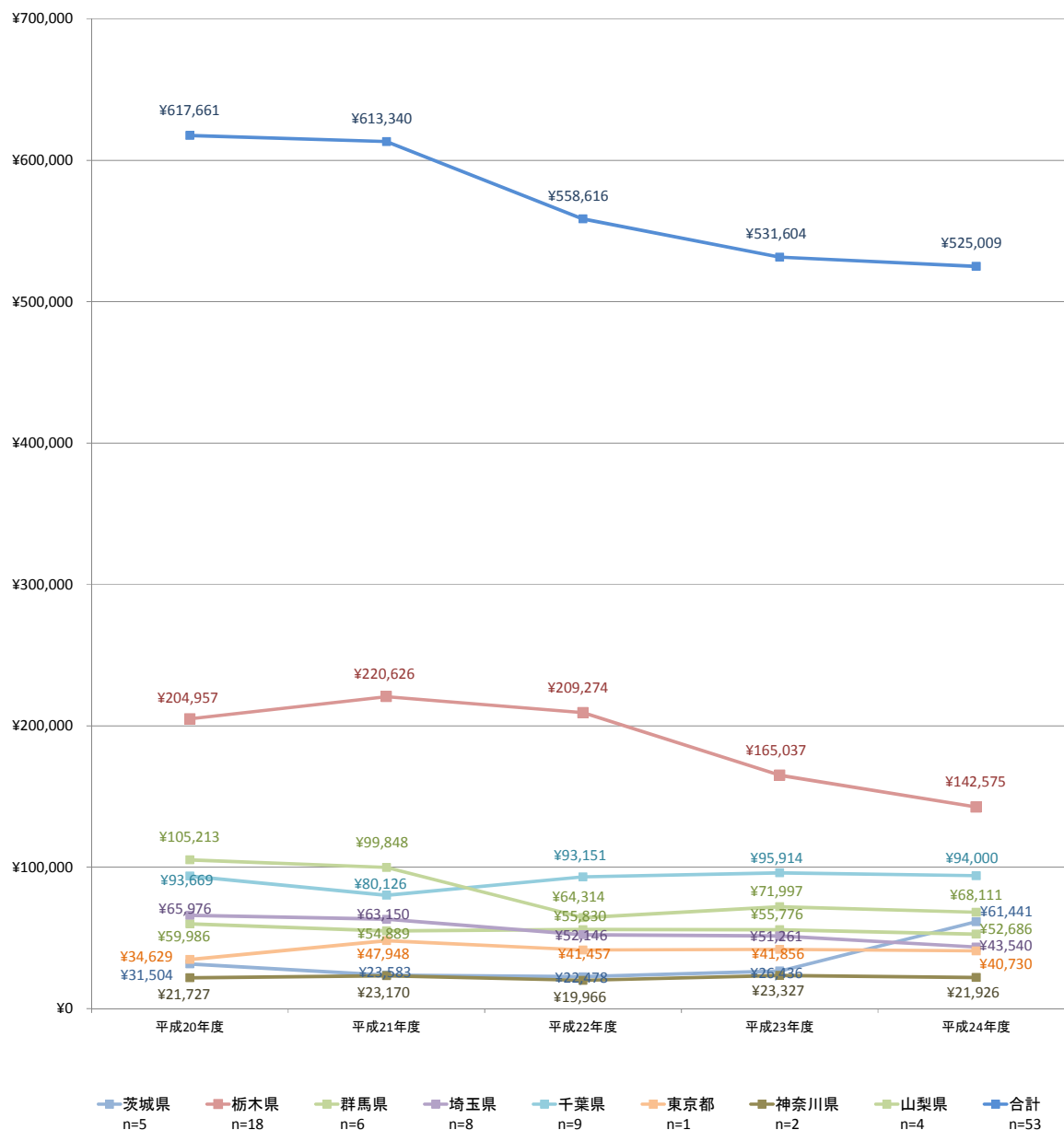
- 「0円」が12件(22.6%)と最も多く、次いで、「250万円未満」「500万～750万円」が6件(11.3%)、「250万～500万円」「2,000万～3,000万円」が5件(9.4%)となっている。



(10) 直近5年間における、都県から各事業者への補助額実績

- 年度別に見ると、年々補助額・委託額の合計が減少しており、平成20年度から5年間で総額約10億円の減少となっている。
- 都県別に見ると、栃木県は8都県の中で最も金額が多いが、平成21年度から平成24年度にかけては約8千万円減少している。

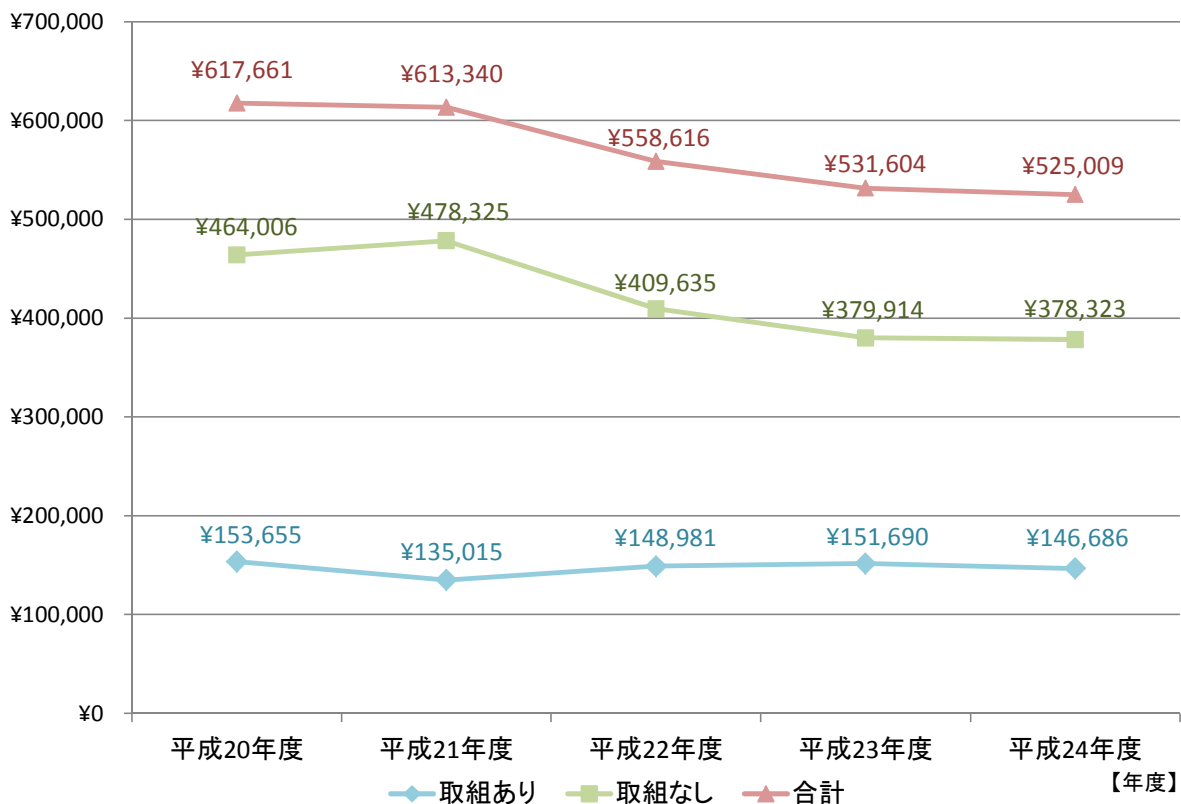
【単位:千円】



<インセンティブの取組有無別>

- インセンティブの取組を実施している都県では補助・委託金額が横ばいであるのに対して、取組を実施していない都県では平成21年度から平成24年度にかけて減少傾向にある。
- 取組を実施していない都県は、取組を実施している都県と比較すると、財政が悪化した際に、公共交通サービスに対する補助を優先せずに削減や廃止する傾向があるのではないかと考えられる。

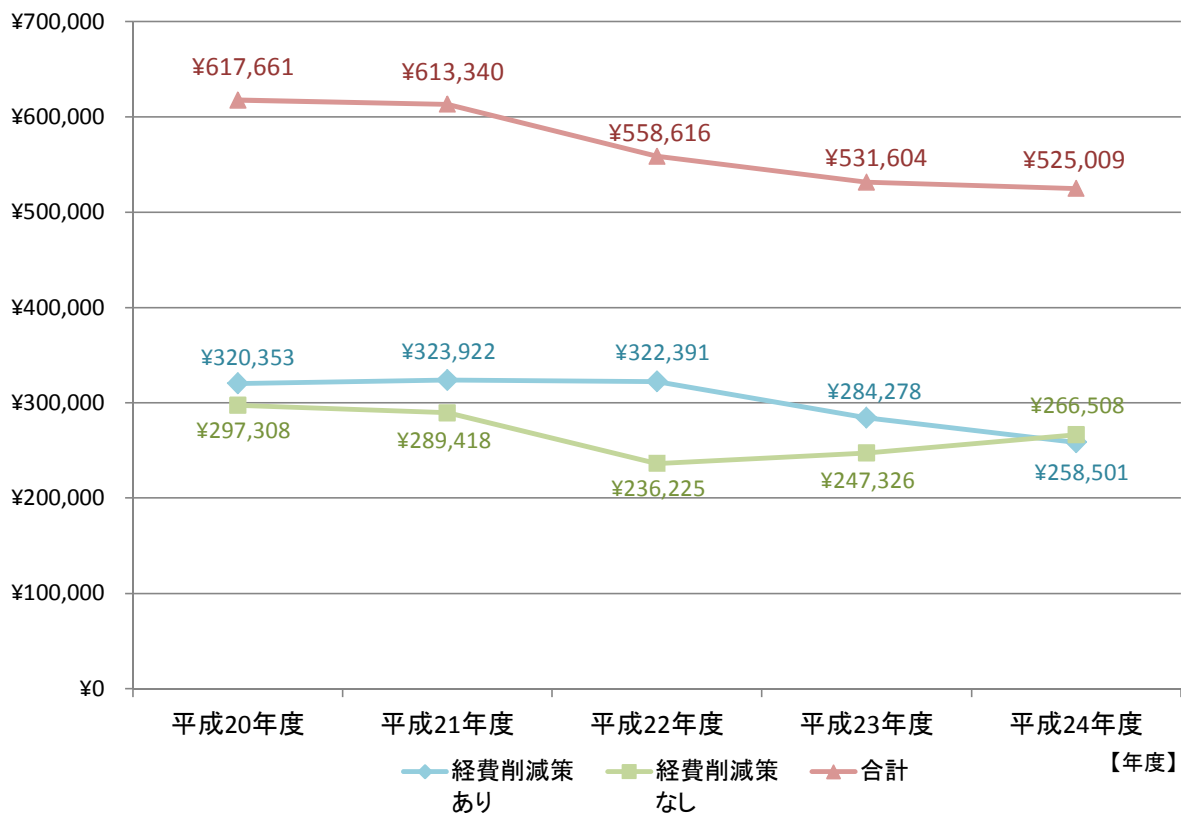
【金額:千円】



<経費削減策の取組有無別>

- 経費削減策を実施している都県では、平成22年度から補助金・委託金が減少傾向にあり、取組の成果が表れている都県があると考えられる。
- 経費削減策を実施していない都県では、平成21年度から平成22年度にかけて減少したものの、平成22年度以降は毎年増加しており、平成24年度には実施都県よりも多い金額となっている。

【金額:千円】



(11) 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の具体的な内容

<意見一覧>

意見内容	意見分類※
<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助金額については、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ている。(なお、県補助金については、実績額に基づき算出した額の支出となる。) 	事前算定
<ul style="list-style-type: none"> バス運行費補助については、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。 鉄道事業者に対する補助に上下分離の考え方を取り入れ、平成20年度から、線路・橋りょう等(下部)の維持管理費については県・市町が全額補助し、列車の燃料費や運転に係る人件費等の運行部分(上部)については鉄道事業者の経営努力により経費を賄う仕組みを導入している。 	事前算定 周辺整備
<ul style="list-style-type: none"> 該当なし 	特になし

※分類方法

分類	内容	件数
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 等	2
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 等	0
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 等	0
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) 等	1
利用促進策………	乗継割引の補てん分を行政が支援している 等	0
その他………	分類が難しいもの	0
特になし………	回答欄に「特になし」等、具体的な記述がないもの	1

(12) 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の具体的内容

(自由記述全3件の分類)

<意見一覧>

意見内容	意見分類*
・効率性に課題のある民間バスの長大系統や市町村の区域運行について、平成25年度県生活交通対策協議会において改善方策を検討している。	効率化促進策
・なし	特になし
・地域協議会において、利用促進等の取組や利用状況により路線の見直しを図り、できるだけ補助額を抑制するようにしている。	利用促進策 効率化促進策
・政令市内のみを運行する補助対象路線について、県の補助率の見直しを進めている。 ・利用促進に取り組むことで、補助対象路線の赤字額の圧縮に努める。	利用促進策

※分類方法

分類	内容	件数
モニタリング...	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。	0
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。	0
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。	2
効率化促進策...	路線再編や車両の小型化等、経費削減につながる取組を、自治体事業者一体となって行っている	2
その他.....	分類が難しいもの	1
特になし.....	回答欄に「特になし」等、具体的な記述がないもの	1

2.3 市区町村のアンケート調査結果

市区町村のアンケート結果については、単純集計の他、「人口規模別」「インセンティブに関する取組の実施有無別」「都県別」「人口集積率別※」による分析を行った。以下、各設問ごとの結果を示す。なお、取組有無別については後半にまとめて掲載している。

※…本調査では、調査結果について各自治体における人口分布の状況を考慮した検証を行うために、全人口に対する DID 区域人口の割合を算出した「人口集積率」を設定した。比較分析は人口集積率を「DID なし・30%未満・30～60%・60～90%・90%以上」の5つに区切って行った。この集計で対象となる自治体は関東運輸局管内全335自治体のうち、平成22年度現在でDID区域が存在した216の市区町である。216市区町一覧については資料編に示している。

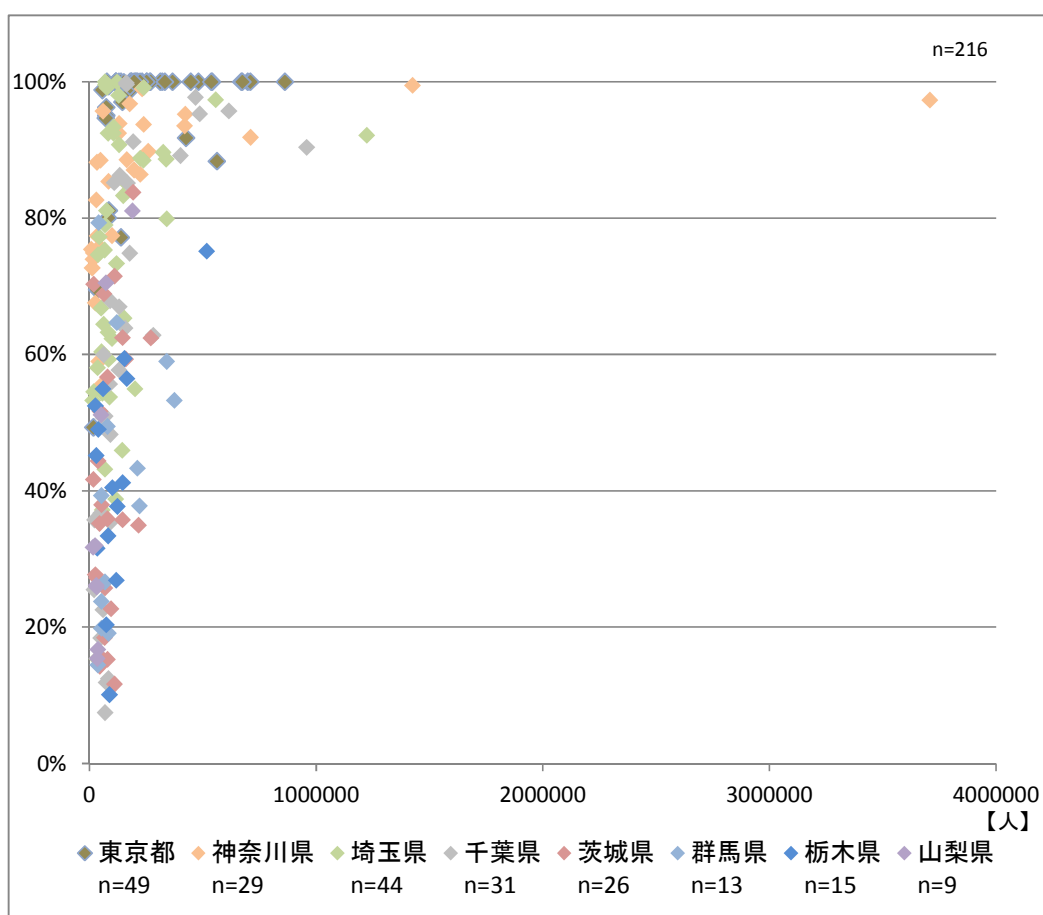


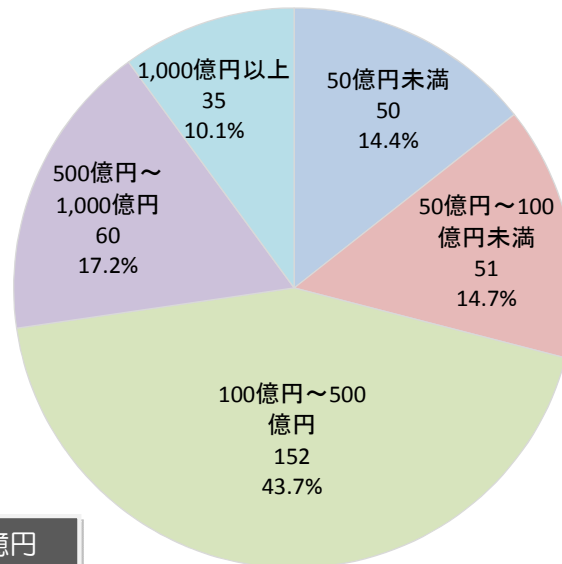
図 人口集積率と人口の分布図

2.3.1 平成24年度における市区町村の一般会計予算の状況

- 「100億～500億円」が152件(43.7%)と最も多く、次いで「500億～1,000億円」が60件(17.2%)、「50億円～100億円」が51件(14.7%)となっている。

一般会計予算状況

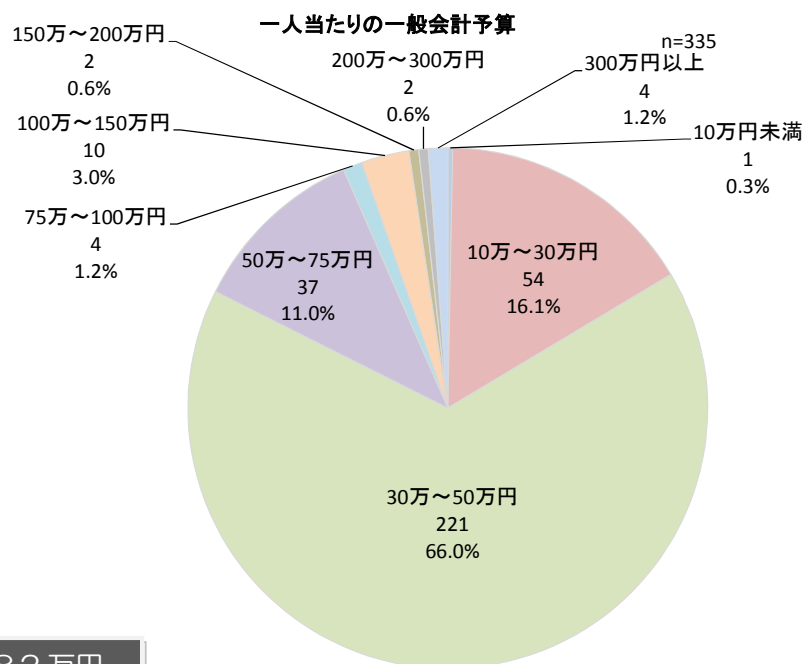
n=335



平均 453 億円

<参考>人口一人当たりの一般会計予算

- 一人当たりの一般会計予算については、「30万～50万円」が221件(66.0%)と最も多く、次いで、「10万～30万円」が54件(16.1%)、「50万～75万円」が37件(11.0%)となっている。



平均 48.2 万円

2.3.2 市区町村の地域公共交通に対する施策の取組状況

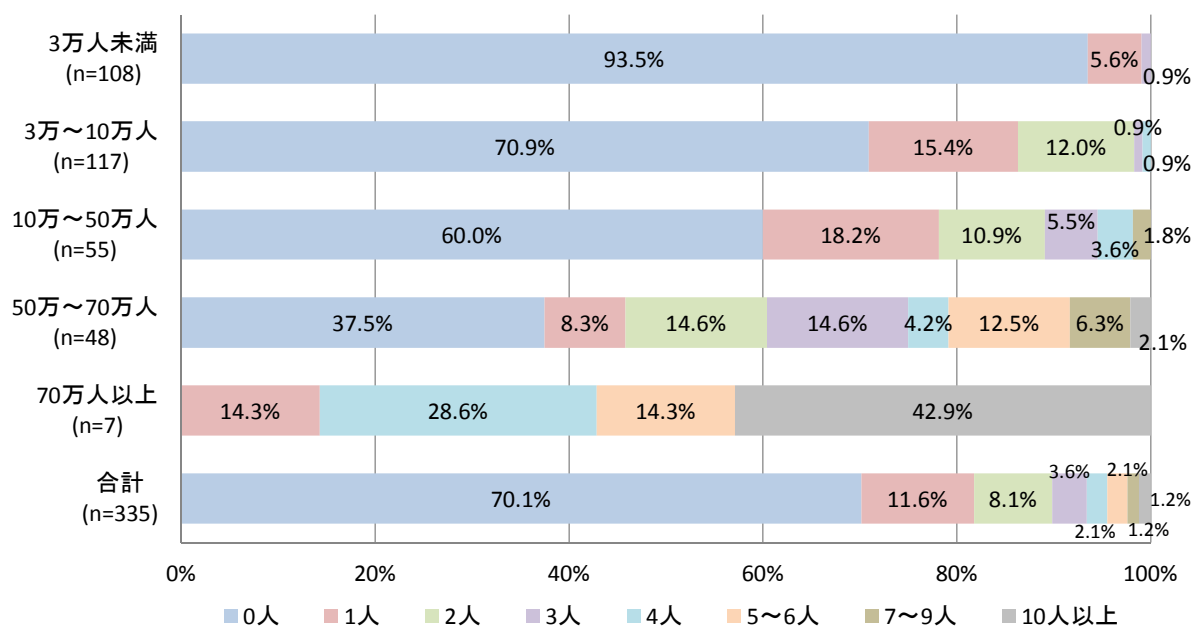
(1) 市区町村における公共交通の専任担当者数・兼任担当者数

●専任担当者数

<人口規模別の集計>

- 合計では「0人」が70.1%と最も多く、次いで、「1人」が11.6%となっている。
- 人口規模別にみた場合、人口規模が小さい自治体ほど専任担当者数がない割合が多い。
- 人口規模が70万人以上の自治体は、少なくとも1人以上の専任担当者を配置しており、平均人数も7.5人であることから、他の人口規模の自治体と比較しても公共交通に関する体制が充実していると考えられる。

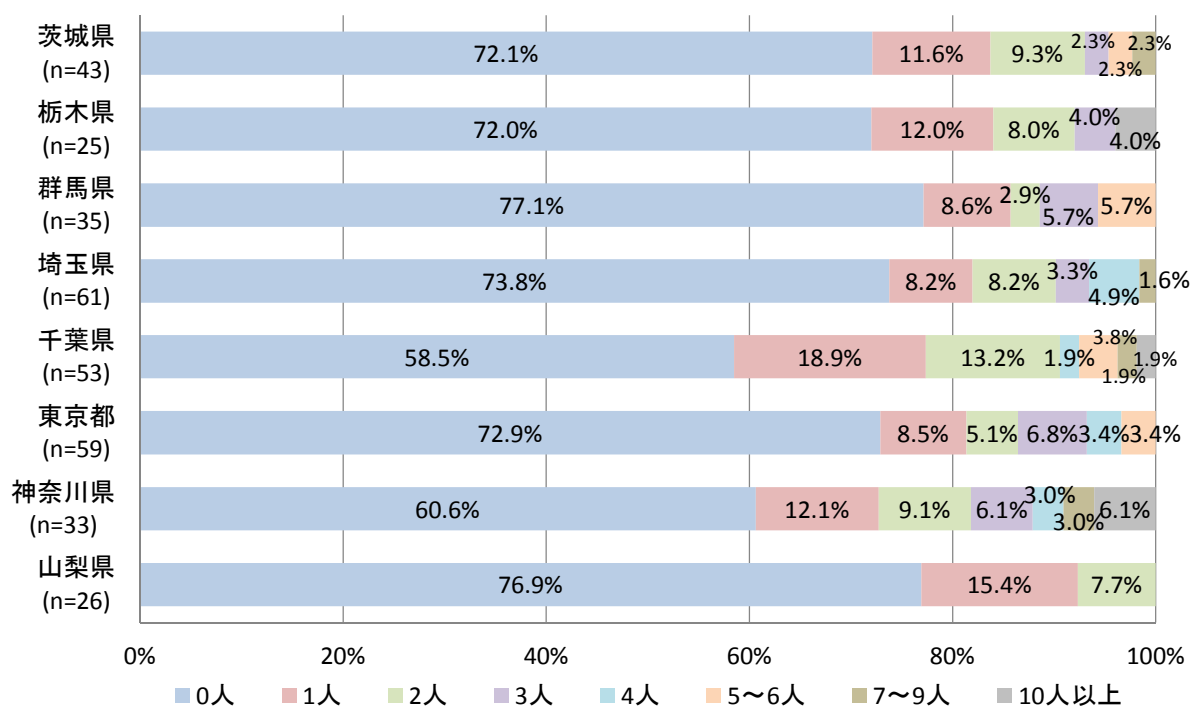
	3万人未満	3～10万人	10～50万人	50～70万人	70万人以上	全体
平均人数	0.1人	0.5人	0.9人	2.5人	7.5人	0.8人



<都県別の集計>

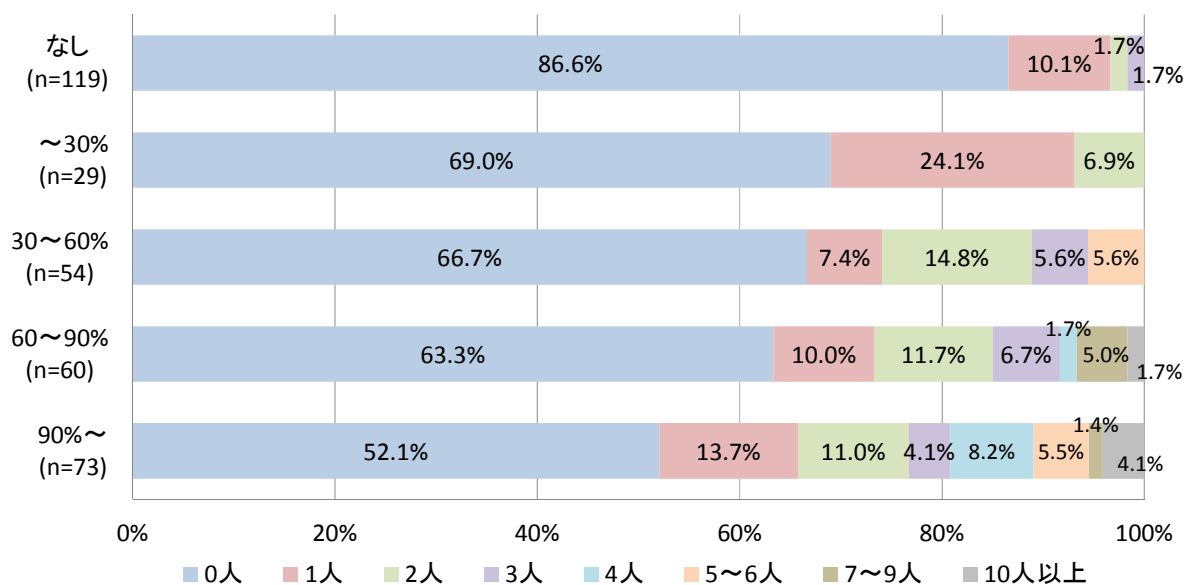
- 「0人」が最も多いのは山梨県の76.9%であり、平均人数も都県別で比較した際には最も少ない0.3人である。
- 「10人以上」が最も多いのは神奈川県であり、平均人数は山梨県のおよそ5倍にあたる1.6人である。

	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
平均人数	0.7人	1.2人	0.6人	0.7人	1.1人	0.7人	1.6人	0.3人



<人口集積率別の集計>

- DIDがない自治体では、「0人」の割合が80%を超えており、DIDがある自治体でも、割合が少ない自治体ほど、「0人」の割合が多い傾向がある。
- 人口集積率が90%以上の自治体では、1人以上の割合が50%程度であることから、人口集積率が高い自治体ほど、2人以上の担当者がいる割合が多いと考えられる。

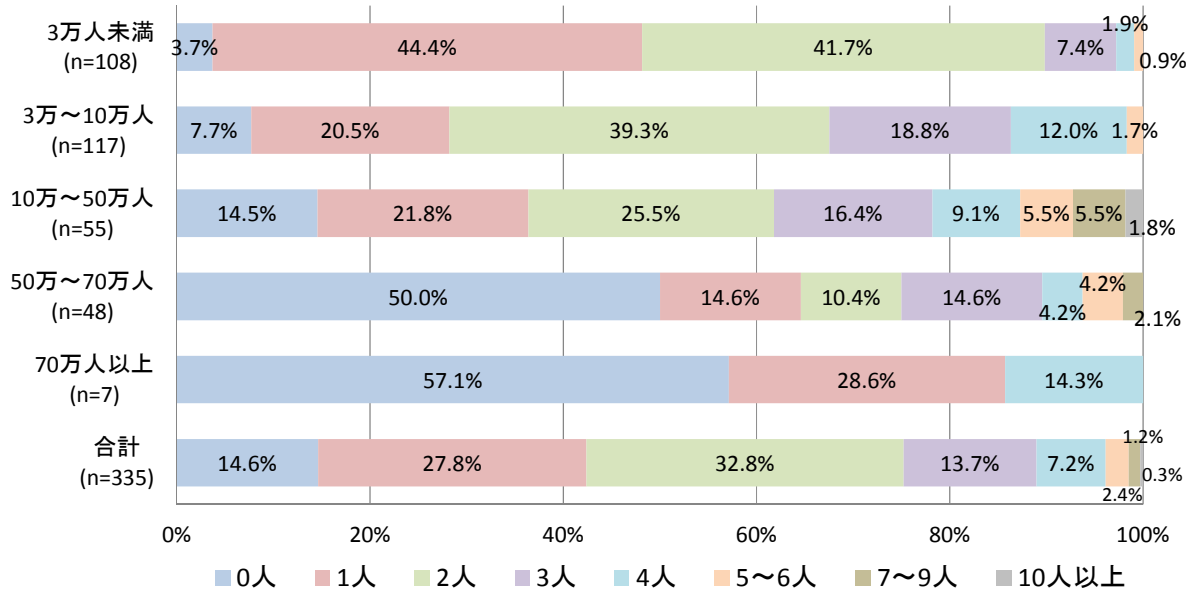


●兼任担当者数

<人口規模別の集計>

- 全体では「2人」の割合が32.8%と最も多く、次いで「1人」の27.8%である。
- 人口規模が大きい自治体ほど、兼任担当者がいない割合が多く、50万人以上の自治体では半数を超えている。
- 3万人未満の自治体では、兼任担当者が「1人」または「2人」の割合がどちらも40%を超えていることから、他の業務と兼務していることが考えられる。

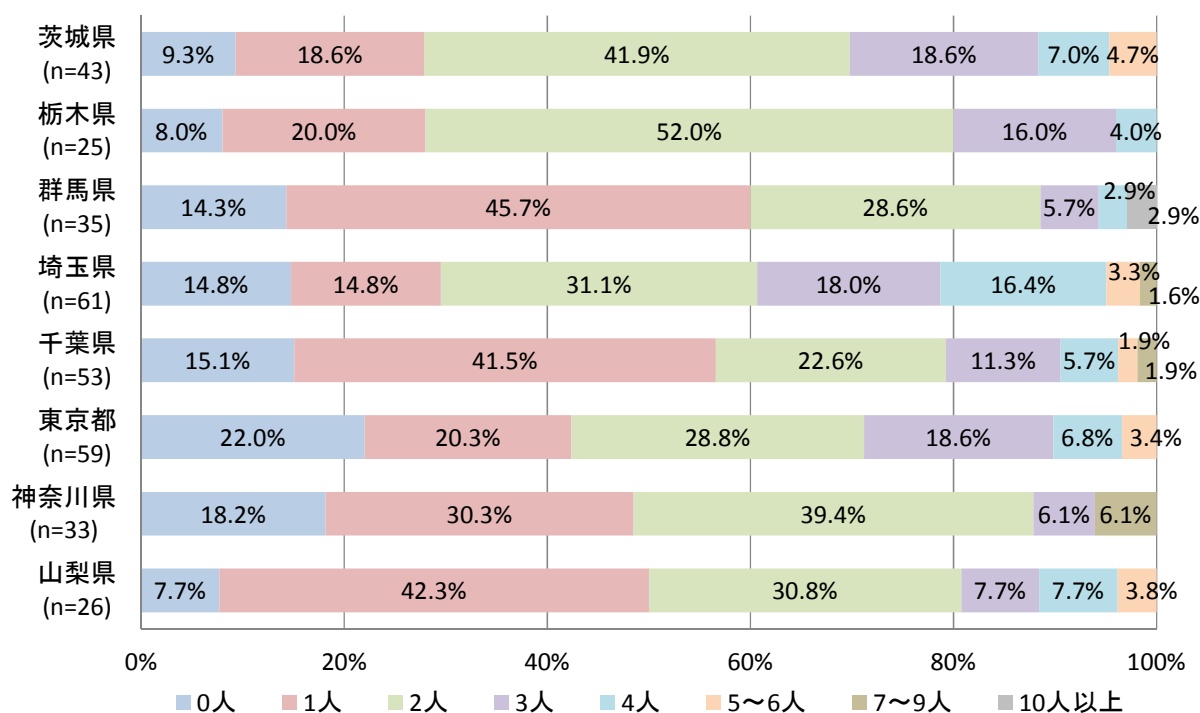
	3万人未満	3~10万人	10~50万人	50~70万人	70万人以上	全体
平均人数	1.6人	2.1人	2.5人	1.3人	0.9人	2.8人



<都県別の集計>

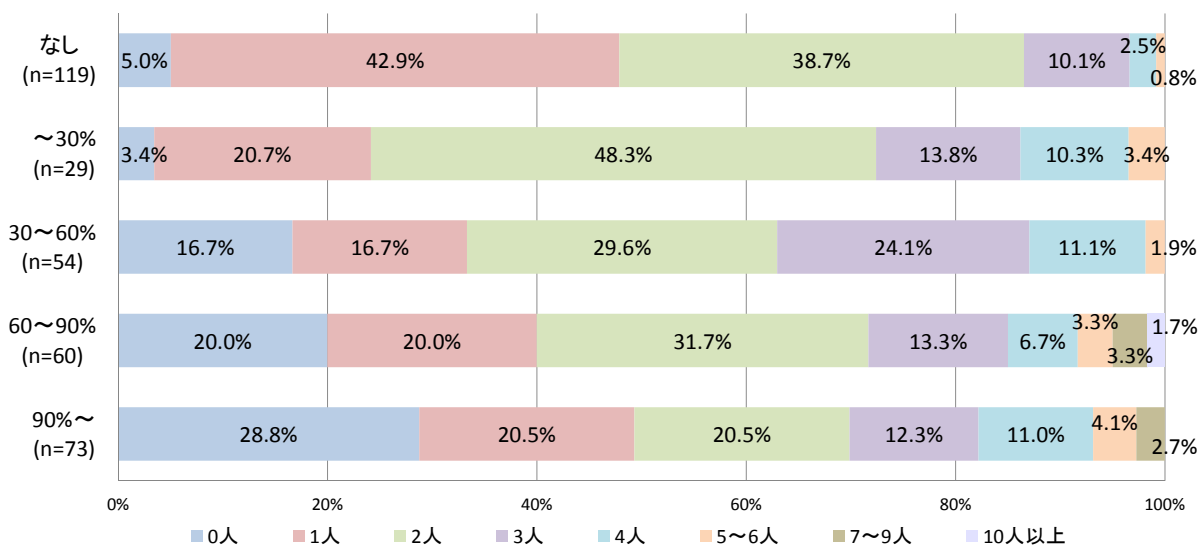
- 「0人」が最も多いのは東京都で22.0%あることから、鉄道等の公共交通が整備され、移動手段確保の問題が他県より重要ではないためと考えられる。
- 平均人数が最も多いのは埼玉県で2.3人であった。なお、埼玉県は専任担当者数の平均は0.7人と8都県の中で2番目に少なかったことから、公共交通業務を執行している職員の多くが兼任であることが考えられる。

	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
平均人数	2.1人	1.9人	1.7人	2.3人	1.7人	1.8人	1.7人	1.8人



<人口集積率別の集計>

- DIDがない自治体では「1人」「2人」の割合が合わせて80%程度であった。
- 人口集積率が30%未満の自治体では、「2人」の割合が半数程度である。
- 人口集積率が90%以上の自治体では、「0人」の割合が30%程度である。専任担当者数が「0人」の割合は、p. 2-25より人口集積率が多い自治体ほど少なくなっていたことから、人口集積率が多い自治体では兼任より専任の担当者の割合が多いと考えられる。

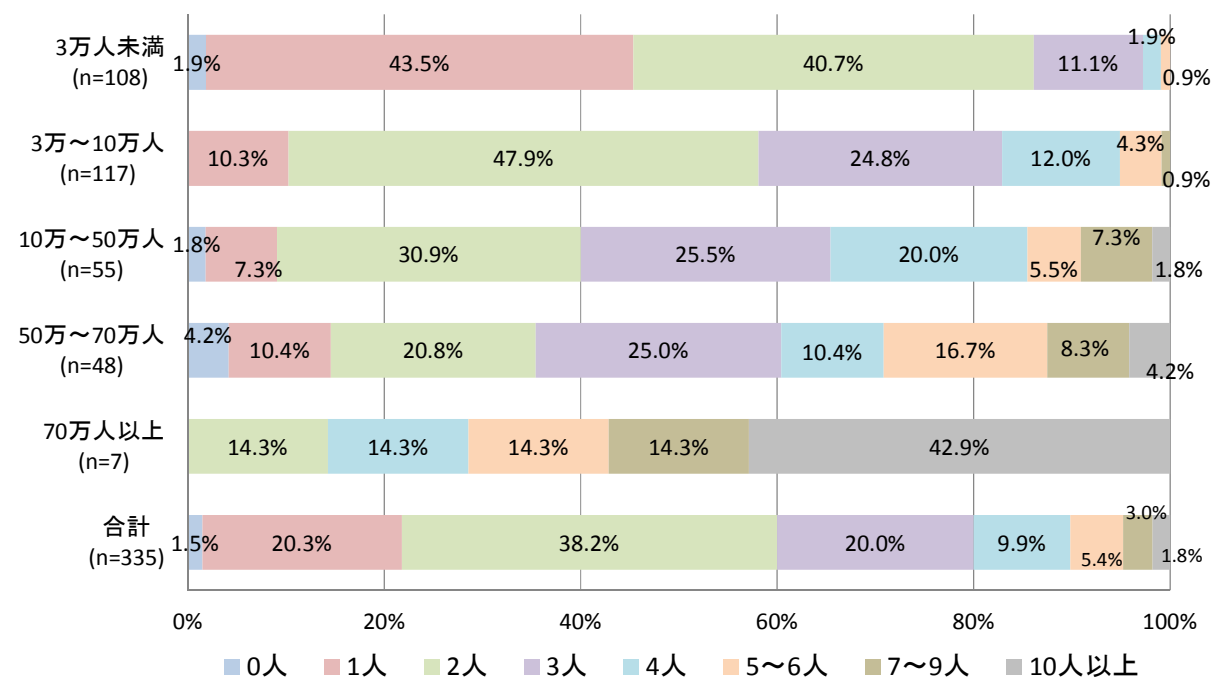


●専任と兼任担当者の合計数

<人口規模別の集計>

- 担当者の平均人数は人口規模が大きい自治体ほど多くなり、「70万人以上」では8人を超えている。
- 3万人未満の自治体では、担当者が「1人」または「2人」の割合がどちらも40%程度であった。
- 人口規模が大きい自治体ほど、交通を担当する職員の数が多いことが確認された。

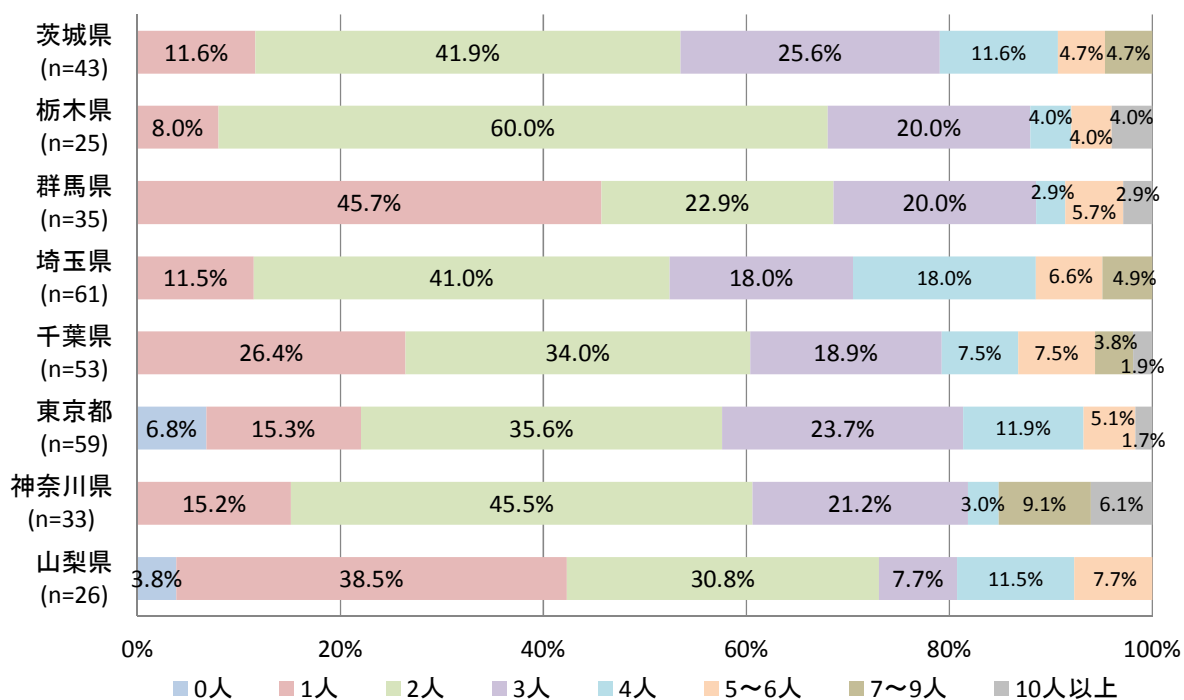
	3万人未満	3～10万人	10～50万人	50～70万人	70万人以上	全体
平均人数	1.7人	2.6人	3.4人	3.8人	8.3人	2.8人



<都県別の集計>

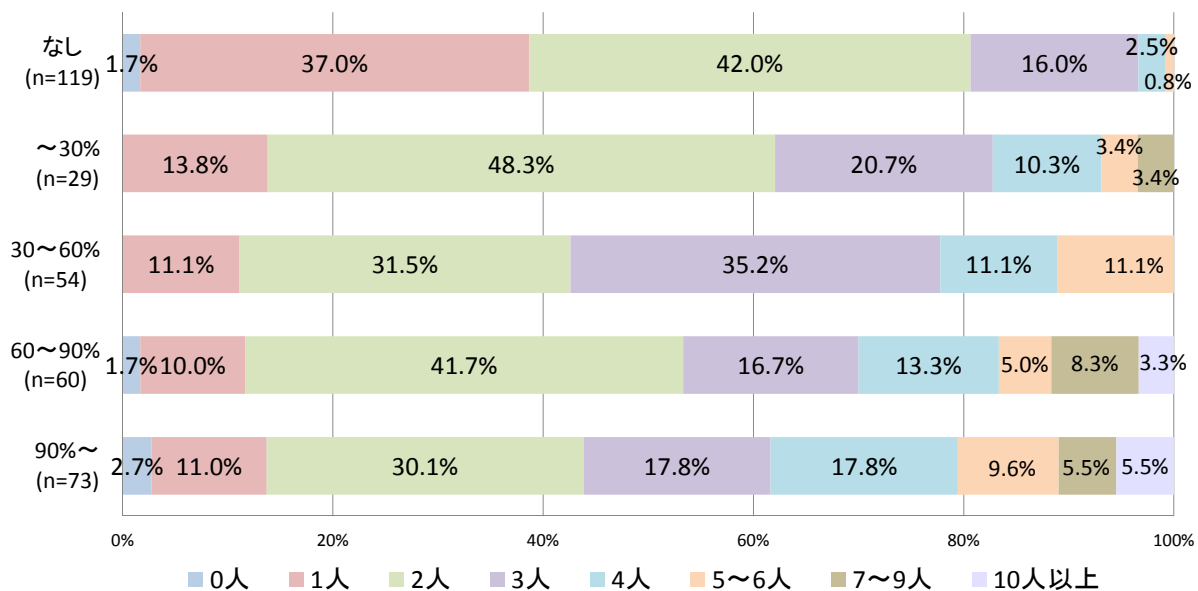
- 群馬県は他の都県と比較すると「1人」が最も多く、45.7%であった。
- 栃木県は他の都県と比較すると「2人」の割合が最も多く60.0%であったが、担当者が合計で20名いる自治体等があったため、平均人数も3人以上と多い結果となったのではないかと考えられる。

	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
平均人数	2.8人	3.1人	2.3人	2.9人	2.6人	2.5人	3.3人	2.1人



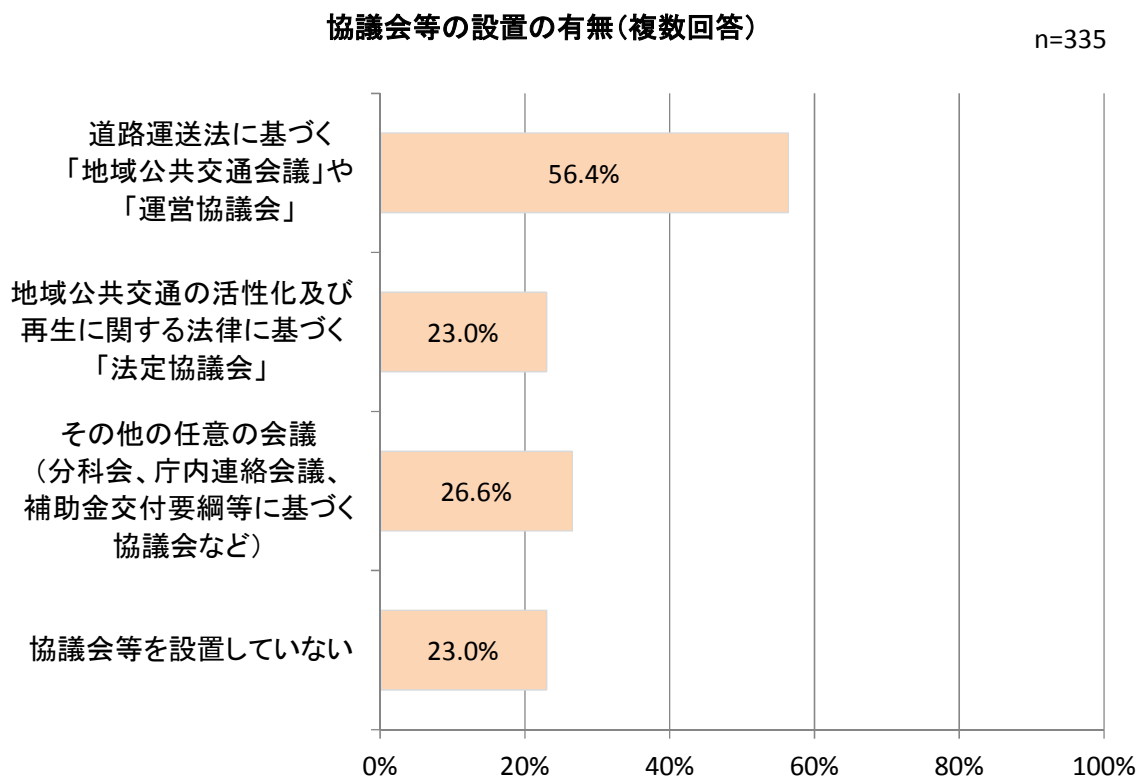
<人口集積率別の集計>

- 人口集積率が30%未満の自治体では、「2人」の割合が半数程度である。
- 人口集積率高くなるほど、「4人」以上いる自治体の割合が増加する。一方で、「1人」「2人」の割合は、人口集積率が低くなるほど増加し、DIDがない自治体では「1人」と「2人」の割合が合わせて80%程度となっている。



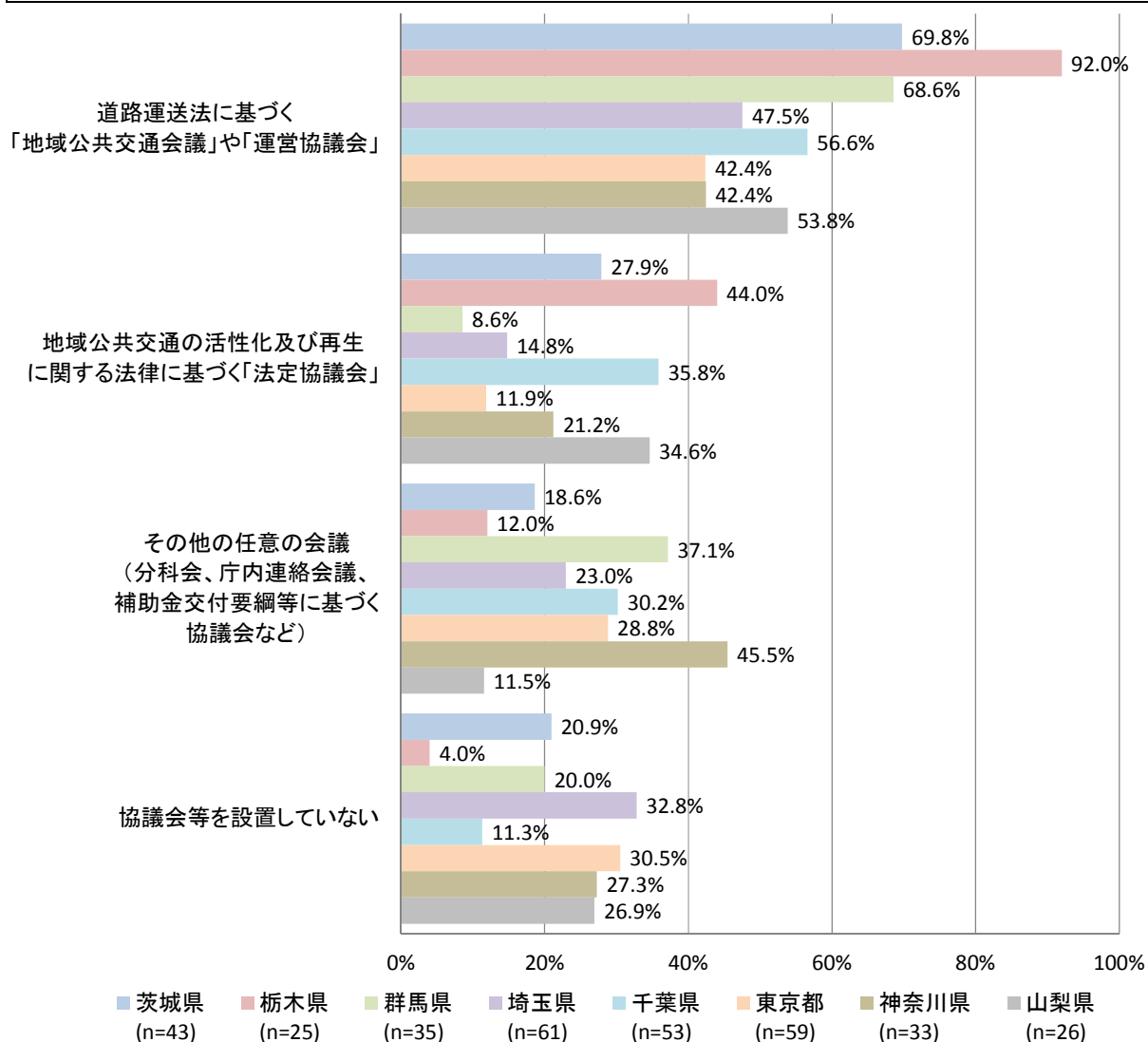
(2) 市区町村における協議会等の設置の有無

- 「道路運送に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」が56.4%と最も多く、次いで、「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)」が26.6%である。



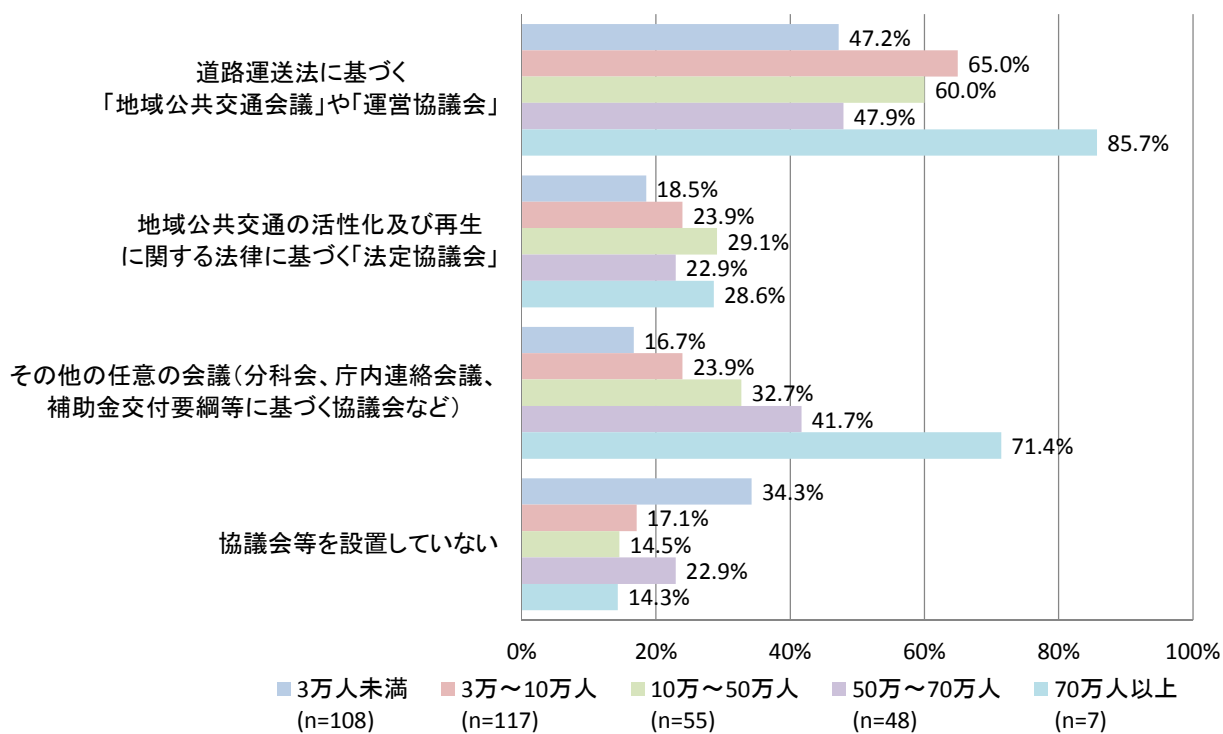
<都県別の集計>

- 「地域公共交通会議」や「運営協議会」等を設置している割合は、栃木県が92.0%と最も多かった。
- 「任意の会議」を設置している割合は、神奈川県が45.5%と最も多かった。
- 東京都や埼玉県等、人口が多い都県では「協議会等を設置していない」の回答割合が30%を超えている。



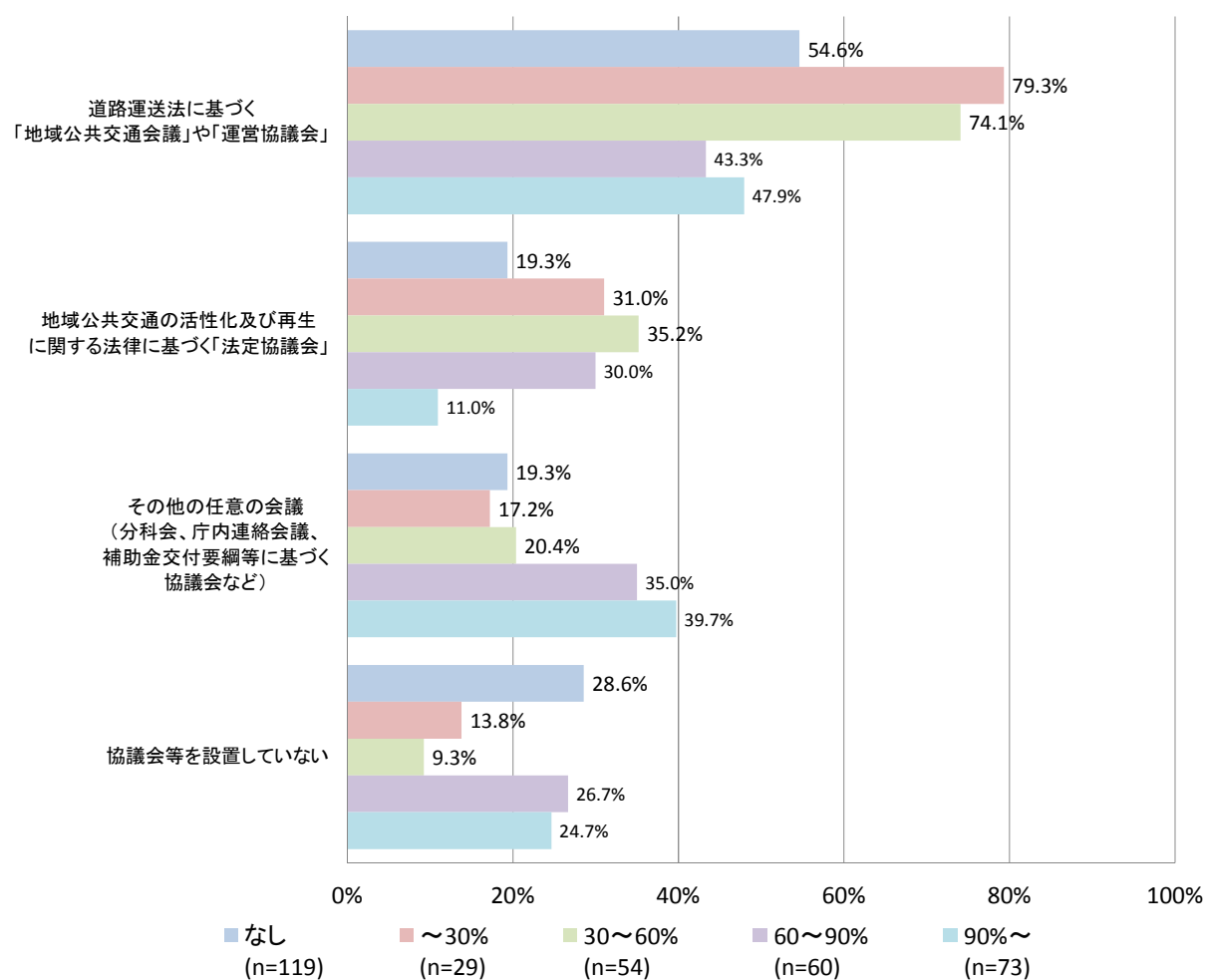
<人口規模別のクロス集計>

- 「その他の任意の会議」は、設置率は人口3万人未満の自治体では16.7%であったが、70万人以上の自治体では71.4%の割合と比較的多い。
- 人口が70万人以上の自治体では、「地域公共交通会議」や「運営協議会」等の設置割合も85.7%と多く、公共交通に関する会議・議論の場が設けられていると考えられる。



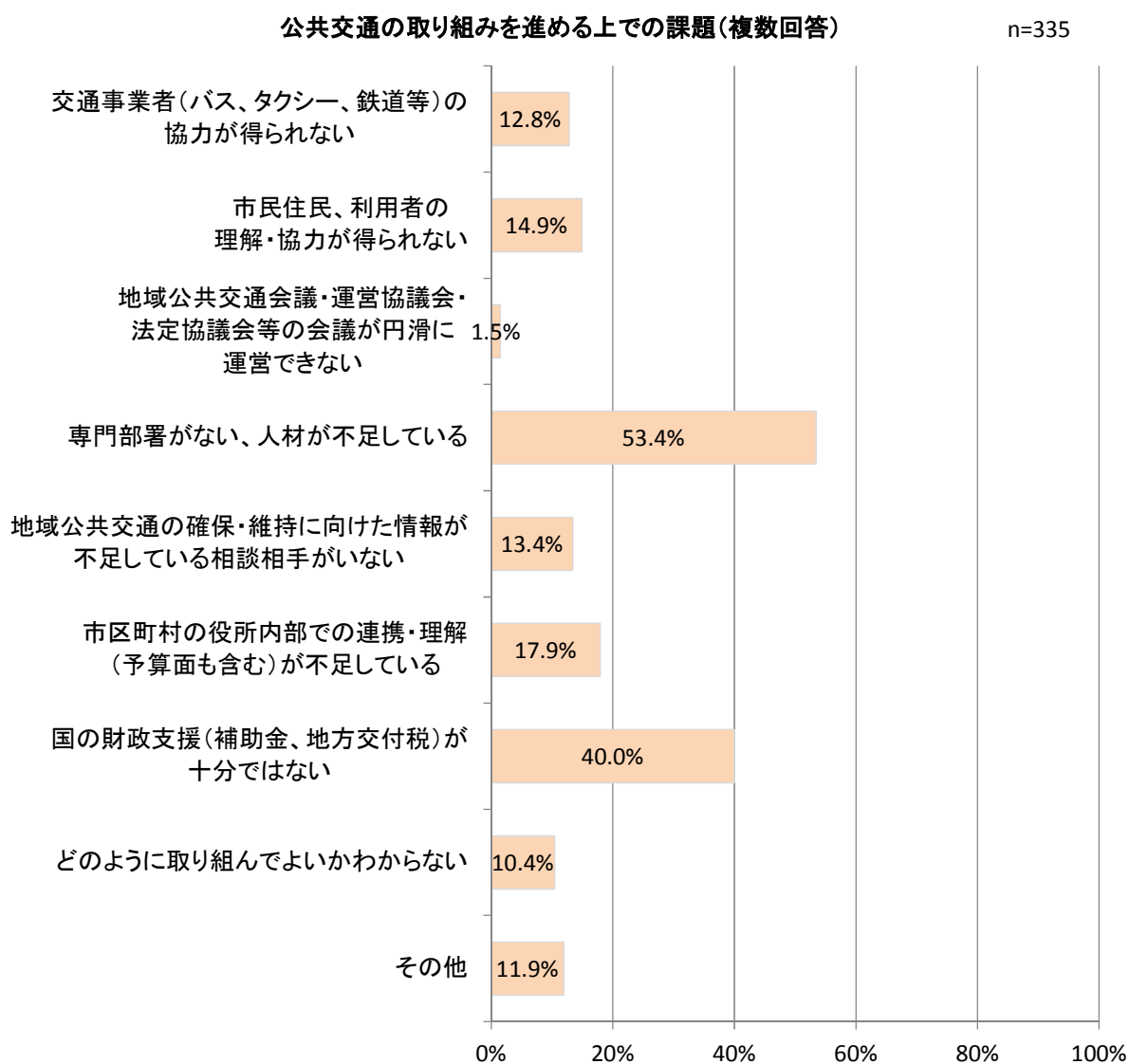
<人口集積率別の集計>

- 人口集積率が低い自治体ほど「地域公共交通会議」や「運営協議会」を設置している割合が多い。
- 「その他の任意の会議」については、人口集積率が高い自治体ほど設置している割合が多い。
- 人口集積率が60%以上の自治体は、「協議会等を設置していない」の回答割合が25%程度であることから、人口集積率が高い都市部では鉄道等の交通網が充実しており、移動手段が確保されていることから、会議等で議論する必要性がないと考えられる。



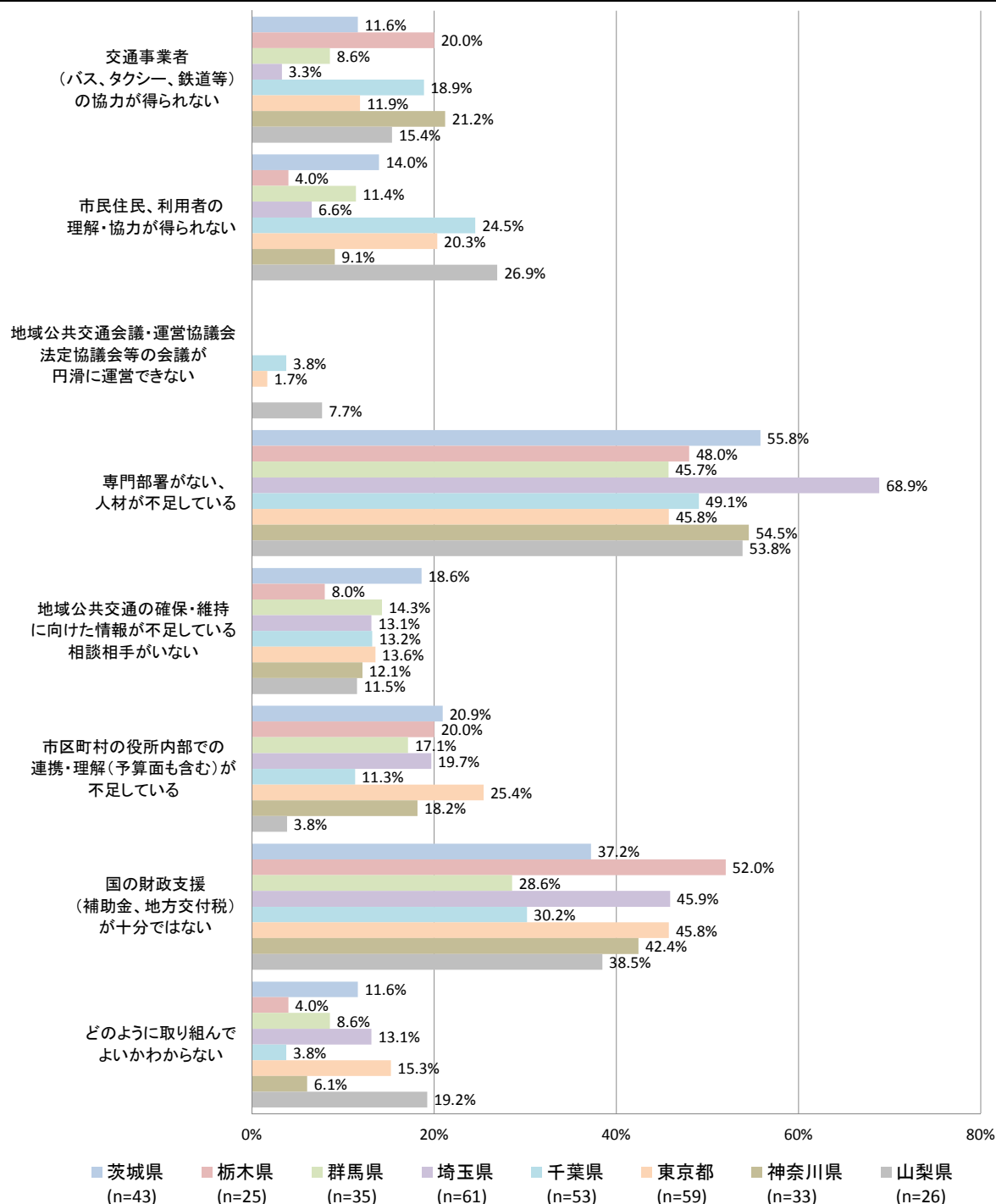
(3) 市区町村において公共交通の取組を進める上での課題

- 「専門部署がない、人材が不足している」が53.4%と最も多く、次いで、「国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない」が40.0%、「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」が17.9%となっている。



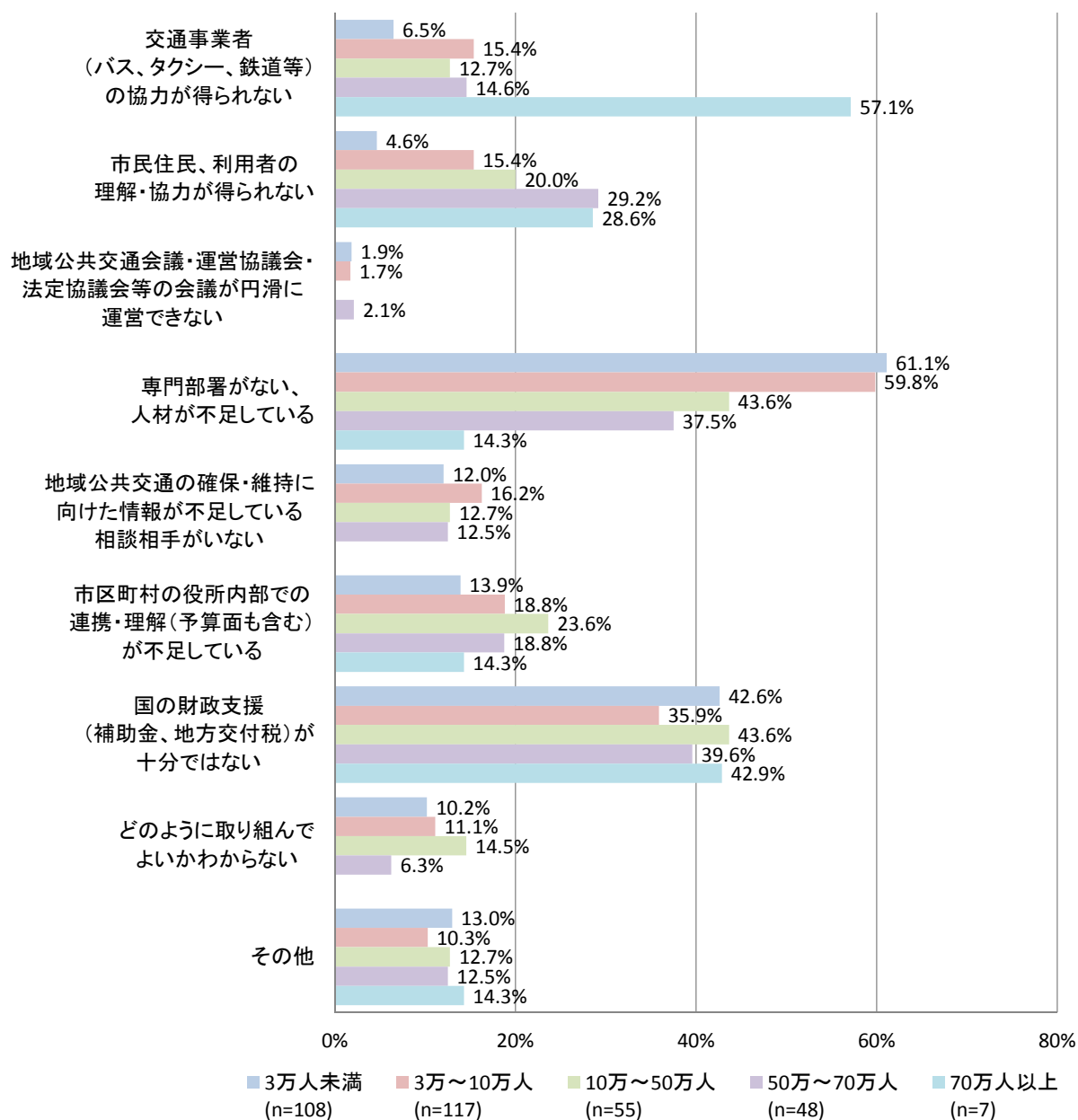
<都県別のクロス集計>

- 「専門部署がない、人材が不足している」の回答割合は、埼玉県が最も多く、68.9%であった。埼玉県は兼任担当者の平均人数は2.3人と8都県で最も多いものの、専任担当者の平均人数は0.7人と8都県中2番目に少ない。公共交通に対する取組にあたり、専門部署及び専任担当者を必要としている傾向が伺える。
- 「国の財政支援（補助金、地方交付税）が十分ではない」の回答割合は、栃木県が最も多く52.0%であり、半数程度の自治体が選択している。



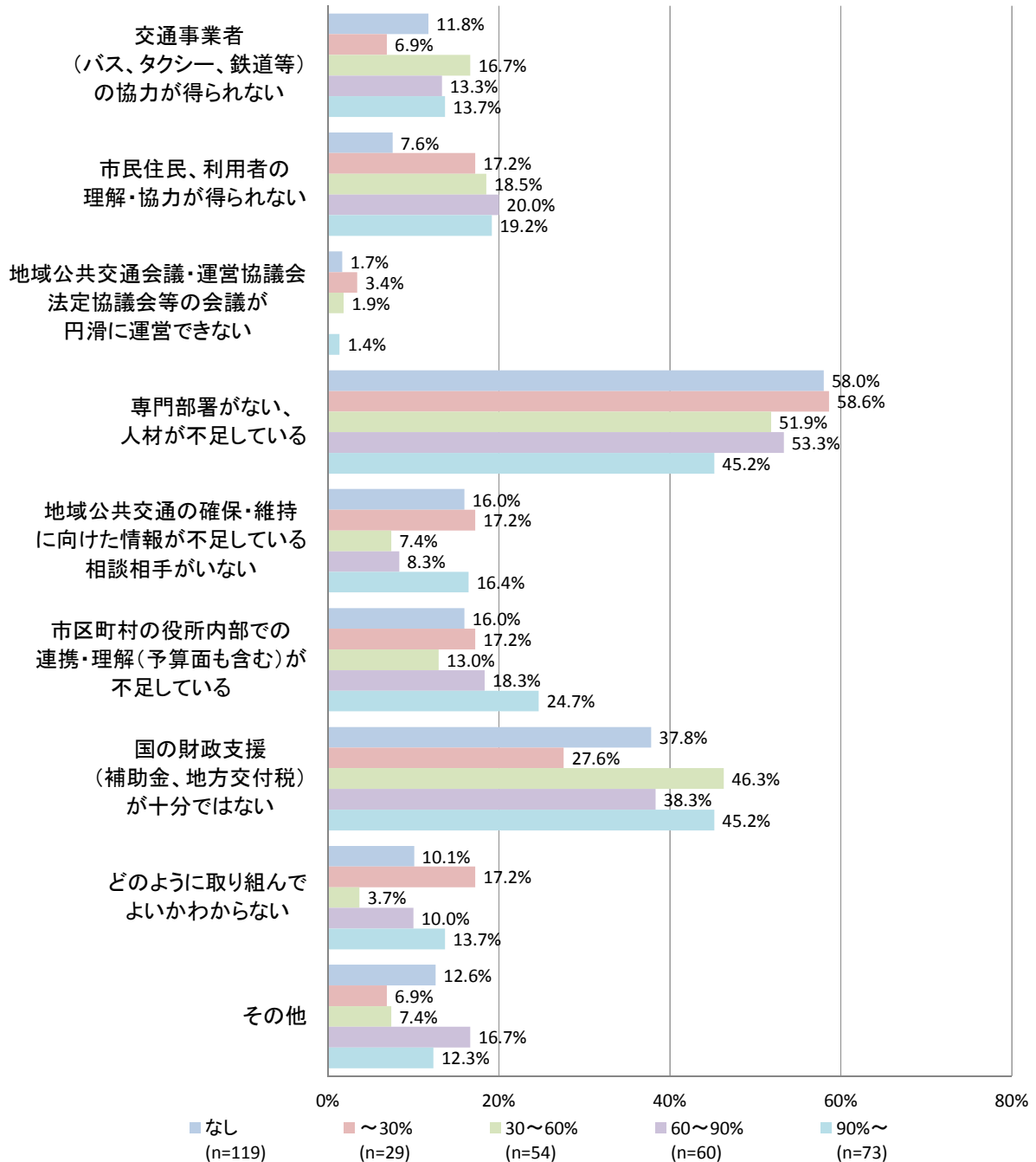
<人口規模別のクロス集計>

- ▶ 「専門部署がない、人材が不足している」に対しては、人口が少ない自治体ほど割合が多い。
- ▶ 交通事業者や市民、利用者の理解・協力が得られないと回答した割合が、人口が多い自治体ほど多いことから、利害関係者が多くなるにつれて、全体をまとめることが難しく感じるのではないかと考えられる。



<人口集積率別の集計>

- 「国の財政支援が十分でない」に対しては、人口集積率が 30%～60%及び 90%以上の自治体の回答した割合が、40%を超えている。
- 「専門部署がない、人材が不足している」に対しては、人口集積率が 30%未満の自治体の回答割合が 60%程度と比較的多いが、当項目についてはいずれの人口集積率の自治体も回答割合が多いことから、交通に関する専門知識を持った人材の不足が懸念される。



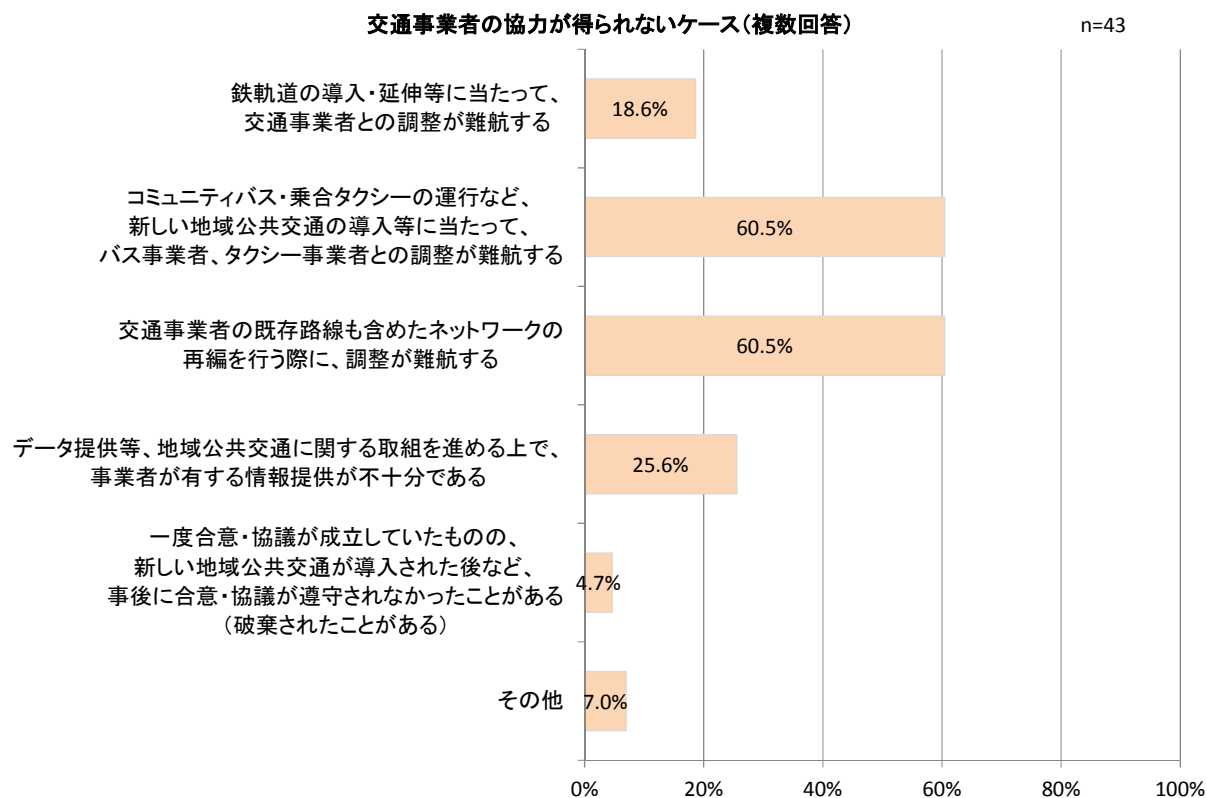
●その他の回答一覧(全 40 件)

市民のニーズが高まる一方で、採算がとれていない。
一部の過疎地域で運行している廃止代替バスに対し、運行補助を行っているものの利用率が落ち補助金が膨らんでいるため、別の公共交通の運行も将来的に考える必要がある。
当町の公共交通機関は、バス2路線、タクシー業者1社のみであるが、住民からの新しい要望はない。(当町においては、マイカー中心社会である。)
行政区外への乗り入れをする。
現在のところ、他項目のような問題はないが、今後交通政策を変更せざるを得ない場合には、交通事業者、市民の理解を得るための問題が発生する可能性がある。
広域運行を実施しているため、関係市町間における見直し再編等の調整が難航している。
各地域の公共交通の現状を検証しながら、現状に見合った公共交通の導入を検討する必要がある。
タクシーを利用した社会実験を計画中である。
路線バスの利用者の減少及び経費の増大が課題である。
本市にふさわしい、より便利で利用しやすい持続可能な公共交通を実現できるか課題である。
現在路線バスの維持拡大に向けた事業の準備を進めている。
財政的に余裕が少ない。
道路運送法に関わる許可等に関する知識が乏しく、自治体内の運行事業者と交渉する時に困難を生じる場合がある。
財政不足である。
利用者が少なく、収益を上げることができない。
住民等の利用者が少ない。
総合交通計画では、それぞれの交通手段の適する機能を整理して、生活交通不便地域の解消を目的とした短期的な対策と併せて、適切なサービス水準で持続性のある生活交通を確保するといった中長期的な対策も見据える必要があると位置づけている。しかしながら、新たな交通を導入したり、既存の交通を廃止したりすることは相当量の調整を要することから、これまで以上に行政、事業者、そして住民がそれぞれ当事者となって維持していく取組が必要であると考えている。
運行回数・頻度の向上及び利用者数の向上が課題である。
地域公共交通の確保はある程度なされていると認識している。
現在、独自の運行を行っているが、法定協議会を立ち上げて本格運行へ移行するのは、小規模な自治体にとってハードルが高いため、より簡易な仕組みにならないだろうか。計画策定など、思わぬ費用が必要でもったいないと考えている。
これから「地域公共交通会議」等を設立して運営していく予定なので、現時点では課題等が見えない状況である。
交通管理者は既存のバス停留所施設やルートは放置して、新設の場合のみ必要以上に対応を迫られている。また、担当者にもよりけりで一貫性に欠くのは交通管理上の問題と言わざるを得ないのではないかと。
病欠者が多く、事業に専念できていない。また、事業についても引継ぎが行われていない。
行政区域内のニュータウン地区は歩車分離の都市構造となっているため、高齢者にとってはバス停が近隣にあっても階段等が障害となっている。しかし公共交通は高水準で整備されているため、健康な方は地域公共交通をあまり利用せず、基本的には不採算事業となっている。路線廃止等の地方都市とは切迫性が全く違うが利便性の向上に対する市民要求は高く、その中でコストとのバランスを図ることが難しいと感じている。
鉄道事業者へ運行状況や施設の改善要望を行っているが、混雑率の緩和や利用者数が減少する状況の中では、改善に結びつけるのが厳しい状況である。
コミュニティバスが運行したい路線は車道幅員が狭く、車両制限令に抵触するため道路の拡幅工事が必要となるが、補助金が少ない・無いため整備できない。(用地買収や整備費)
運賃の規制や免許等既得権益が存在している。
あり方事態検討中である。

市区町村の重要政策との位置づけがない。
地域内に公共交通がない。
地域の実状に応じた対応を行いたい、法に適合しないケースが多い。(タクシーの活用など)
廃止路線が無い中で、目標をどう定めるか課題である。
採算が合わない。
取組の必要性の判断基準と、市民・交通事業者・行政の役割分担が必要である。
交通計画が策定されていない。
県の財政支援を受けるための条件が厳しい。
本市は広大な面積でありながら山林が多く、目的地が分散されていて一地点に市民バス等の終点を設定するのが困難である。市民バス路線は現在 12 路線あるが、利用者数が少なく、路線によっては財政的に大幅な赤字が出ており、今後は車両の小型化、バスの減便、運賃の値上げ、スクールバスとのすみ分けが求められると考えている。
国の支援等も山間部の小規模自治体では使いづらく、多くが人口の多い自治体等の支援策ではないかと思われる。
利用者数が年々減少しており、それに伴う運行収入の減少が課題である。

(4) (3)で「交通事業者の協力が得られない」と回答した方の具体的なケース

➤ 「コミュニティバス・乗合タクシーの運行等、新しい地域公共交通の導入等にあたって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する」、「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」が60.5%と最も多い。



●その他の回答内容一覧

乗合タクシー事業に対する、誠実な対応が見られないことがある。
タクシー事業者の協力が得られない
民間路線の撤退
補助金増額要望

(5) (3) 交通事業者の協力が得られないケースのうち、具体的な事例の記述

※意見の分類と件数一覧

分類	内容	件数
競合……………	新たな公共交通を導入しようとした際に、既存のバス路線と競合してしまい、自社の利益に慎重なバス事業者からは協力を得にくい	17
調整困難……………	既存の公共交通に関する新たな取組や調整等を行おうとした際に、地域内に複数のバス会社・タクシー会社が存在している等の理由から調整が困難	20
消極的……………	バス事業者のバス運行に対する当事者意識が低く、利用者視点での運行感覚が欠如しており、取組の推進・改善などが困難	8
データ提供……………	乗降データ等、検討に必要な情報を事業者が積極的には提供してくれない	2
業者不在……………	地域内に運行委託できる事業者がない	1
その他……………	分類が難しいもの	8

●具体的な回答内容一覧(全 37 件)

回答内容を上記分類にならって分類した。特定の自治体名や事業者名は一部修正している。

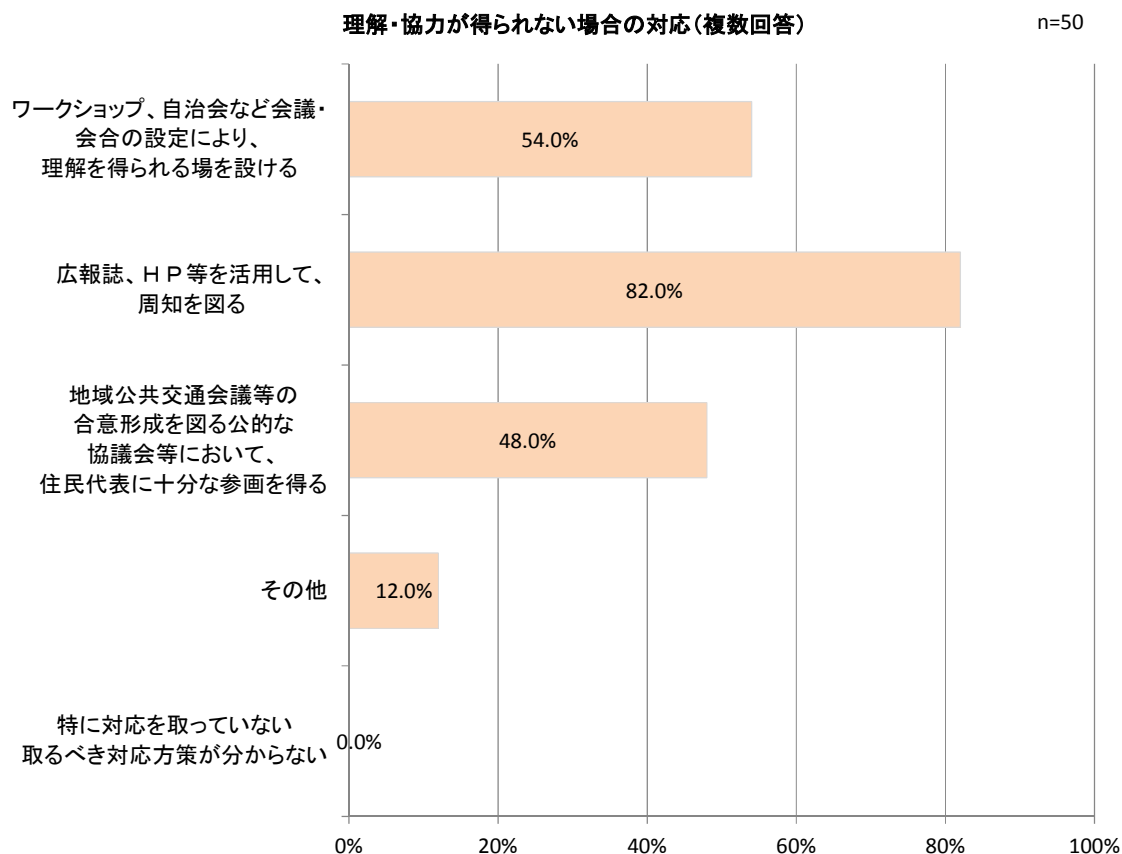
意見内容	意見分類
バス事業者の担当者にやる気がなく、既存路線の見直しに消極的である。ニーズに合っていないと思われる路線も、廃止か現状維持しか検討しない場合がある。	消極的
再三の注意にもかかわらず、乗合タクシーの運転について苦情がある	その他
他自治体へ乗入れする場合の、事業者調整が難しい	調整困難
5年前にデマンド型乗合タクシーを導入したが、その運行や契約の内容について見直しを実施したいが、タクシー事業者の協力が得られない(見直しに応じてもらえない)。	調整困難
路線改正時に交通事業者の路線と重複部分が発生した場合、運行時間帯や対象が違うとの説明をしても納得いただけない。地域公共交通会議で合意を得られない。	調整困難
乗合タクシーを実施するにあたり、一部タクシー業者の同意が得られないことがあった。	調整困難
地元のタクシー事業者にとって、乗合タクシーが新しい事業分野になる可能性があることへの理解が得られない。乗合タクシーを積極的に導入し、新しいアイデアを出そうという意識が乏しい。タクシー事業の死活問題ばかりを気にし、新しい試みを取り入れようとする発想がない。	競合 調整困難 消極的
全市域でのデマンド運行による乗合タクシー運行の検討にあたり、タクシー事業者との調整が難航している。	調整困難
コミュニティバスを地域特性・要望に応じて、小型車両を導入して地域内を細かく運行する路線に変更しようとした。運行規模は需要に応じた必要最低限のものだったが、タクシー事業者から民業圧迫と反対された。	競合 調整困難
本市の場合、高齢者の交通弱者対策としてタクシー利用券を交付しているため、乗合事業の拡大については、タクシー業界を中心に理解が得られにくい。	調整困難
市民サービス向上と民業圧迫とのバランス	競合
当市では、現在、法定協議会(活性化法)にて、総合交通基本計画(地域公共交通連携計画)を策定中です。事業所等への具体的な調整には至っていないため、今後調整を実施した際の予想で回答しております。	その他
駅のバス路線再編にあたり、各駅広へ方面別に配置するという総論には賛成しているが、事業者意向としては現状維持路線が多く、変更することに消極的である。	調整困難 消極的

意見内容	意見分類
路線網の再編について、需要量の確認が難しく、また、需要量を計算したとしても、事業者にとっては机上の計算であり、営業路線として踏み出すにはハードルが高く結果再編が進まない。	その他
過去にコミュニティバス(循環バス)導入の検討をしたが、経営の圧迫等を理由に、タクシー業界及び路線バス事業者から理解が得られず、断念せざるを得なかった。	競合 調整困難
コミュニティバスの路線見直しにおいて、バス事業者との調整が難航した。(バス事業者既存路線に対し、一部でも重複する路線を提案すると受け入れない等)	競合 調整困難
<ul style="list-style-type: none"> ・市内のタクシー事業者の代表が地域公共交通会議の委員となっているが、市が運行しているコミュニティバスにより経営を圧迫されていると主張して、協力を得づらい。(デマンドタクシーも交渉決裂) ・コミュニティバスと JR 駅との接続をしているが、より多くの利用者を獲得を図るため時刻表ごとの利用状況を JR に問い合わせたが、社の方針で回答を得られないなど、協力が得られなかった。 	競合 調整困難 データ提供
住民からの要望があるものの、路線バスの運行区域ということで、コミュニティバス運行の協力が得られない。	競合 調整困難
本市においては、鉄道事業者に対して県期成同盟を通じ運行の充実、駅ホーム屋根の設置、線路の複線化等について要望しているが、駅利用者が減少傾向にあり当該要望事項について達成することが困難。	その他
<p>特に平場のバス路線については、どの路線も赤字にしかならず、事業者側で十分な職員を配置できないため、事業に対して積極的な提案や改善が期待できない。</p> <p>また、事業者から提案があったとしても、自社に係る部分にしか言及されていないため、全体的な利便性の向上に配慮した検討が欠けている。</p>	消極的 その他
乗合タクシーの導入に当たり、路線バスと運行区域が一部重複する場合において、試行段階から提示困難な将来的な交通体系の全体像などを求められ協議が難航する。また、タクシー事業者においても業界の横並び体質から新規の事業への参入に消極的である。	消極的 その他
既存ルートを持つ交通事業者と新規の運行ルートが重複又は交差する際に交渉が非常に難航する。どことは言わないが、既存路線バスを所管する事業者は、利用客の利便性向上またはアクセシビリティ確保という認識が薄すぎる。そのため、ネットワークという議論に発展しない。	競合 消極的
計画策定段階においては新規路線等の運行について合意が得られたが、実施段階では調整を図ることができないものがあつた。	調整困難
区内では複数の事業者がバスを運行しているが、それぞれの運行エリアを主張し、エリアをまたがる路線や境界線上にある路線の新設や増便の際、調整が難航する。	調整困難
路線変更や新規路線については、交通管理者の安全確認が必須となる。現状で、路線のない地域は道路が狭あいなど問題を抱えていることが多く、交通管理者の要求する安全基準が非常に高くなる。このため、交通事業者としては、路線の変更等を忌避する傾向がある。	消極的
コミュニティバスの朝の通勤時間帯への運行時間の延長や混雑する時間帯の増便について、路線バスへの影響が大きいということで反対される。	競合
町が要望している鉄道路線の増便、複線化及び車両基地整備等、各自事業主体へ要望活動を行っているが、事業者は採算性等の理由で消極的である。	消極的
補助支援を提案したが、撤退した。	業者不在

意見内容	意見分類
<p>複数事業者が混在するエリアでの路線新設、再編を検討するにあたり、各事業者の既得権益が影響してにらみ合いになり、地域が希望する路線を運行できないことがある。</p>	<p>競合 調整困難</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等の導入にあたり、既存路線との競合やバス停位置の調整に時間を要する。 ・路線バスのODデータや高齢者利用率などのデータが不足している。 ・交通広場の再編や新規路線の発着場所などを調整する場合、事業者間での調整が進まない。 	<p>競合 調整困難 データ提供</p>
<p>検討にあたり、公共的な必要性を求める行政と営利企業である鉄道事業者の求める考え方に差があり、そのギャップを埋めることが難しい。また、需要の前提となるまちづくり計画への理解が得づらい。</p> <p>バス路線の見直しに当たって、地域住民との調整を図りつつ、事業者と調整を図っているが、地域の意向と事業者の都合に差があり、調整が難航する。また、バス事業者間の縄張り意識が新規参入にも影響を与えている。</p>	<p>競合 調整困難 その他</p>
<p>バス事業者に関して、路線の新設、再編について協力が全く得られないわけではないが、本社(親会社)、子会社の役割が不明確であり、何をするにしても対応に時間がかかる。</p> <p>分社化されているにも関わらず、方針決定は本社が行っており、地域に密着したサービス(車両の小型化や運賃の設定等)が提供されていない。</p>	<p>消極的 その他</p>
<p>路線バスの運行路線にコミュニティバスが競合することにバス事業者から理解が得られない。(路線バスの初乗り運賃よりコミュニティバスの運賃が安い等の理由)</p>	<p>競合</p>
<p>交通事業者が複数あるため、調整が困難。</p>	<p>調整困難</p>
<p>タクシー事業者や民間バス事業者と利用者の取り合いになるとの懸念から、住民や行政が実施を求めるコミュニティバス事業(路線や運賃等)について合意を得る事が難しいこと。</p>	<p>競合</p>
<p>デマンド交通についてはタクシー事業との競合から否定的意見多し。事業者選定に苦慮</p>	<p>競合</p>
<p>デマンドタクシーを実証運行から本格運行に移行するにあたり、協議会で決定された内容では問題がある旨、協議会の構成員であるバス事業者から後日申し出があり、本格運行への移行を見送らざるをえなかった。</p>	<p>競合 その他</p>

(6) (3)で「市民住民・利用者の理解・協力が得られない」と回答した方の、対応方法あるいは予定している対応

➤ 「広報誌、HP等を活用して、周知を図る」が82.0%と最も多く、次いで「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」が54.0%、「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」が48.0%となっている。



●その他の回答内容一覧

市民から寄せられた意見を、運行計画を検討する会議にすべて報告している。
 地域の高齢者の集まりに行き、説明を行う。
 ・運行趣旨をパンフレットに記載
 ・運行見直しに当たり住民説明会を開催
 住民と他市の先進事例を視察する等、研究を行っている。

(7) (3)で「市民住民・利用者の理解・協力が得られない」と回答した方の課題、対応方策等に関する具体的な記述

※意見の分類と件数一覧

分類	内容	件数
課題		
理解……………	事業・取組に対する住民の理解を得ることが難しい 等	16
意識……………	住民自らが公共交通を守るという意識を高めることが難しい 等	13
広報……………	自治体の取組等を住民に対して広く知ってもらうことが難しい 等	5
要望対応……………	個人的な要望等の短絡的な要望が多く、ニーズに応えることが困難	8
財政……………	限られた予算の中での実施となるが、最低限必要なサービスを維持するだけでも財政的に難しい 等	8
その他課題………	分類が難しいもの	8
課題に対する対応方策		
説明機会……………	説明会や会合、住民への説明、意見聴取を行っている 等 (プッシュ型)	15
参画機会……………	協議会やワークショップ、その他任意の組織の設置、住民の参画を促す機会を設けている 等 (参加型)	6
広報……………	ホームページや広報誌の活用、自治体職員が地域の会合に参加する、住民に対する取組の周知・広報活動を実施している 等	9
その他対応………	分類が難しいもの	10

●具体的な回答内容一覧(全 42 件)

回答内容を分析し、上記分類にならって分類を実施した。なお、特定の自治体名や事業者名は一部修正している。

意見内容	意見分類 (課題)	意見分類 (対応)
路線バスがなくなるのは困るという意見がある一方で、実際の利用は少ない状況がみられる。路線バスをはじめ公共交通を維持するには、利用してもらうことが重要となるため、自発的に利用してもらえるよう意識改善が必要である。対応としては、広報紙やホームページを活用して、公共交通の重要性を認識していただくとともに、公共交通に関する情報を提供することにより、公共交通の利用促進を図るほか、地域住民、交通事業者、行政との意見交換を実施した。	意識	説明機会 広報
公共交通の導入に伴う地元負担について、自治会等の会合を設定し、説明を行っておりますが、なかなか理解を得られないところです。	理解	説明機会
広報紙で周知し利用率、収支率が向上するように努めている。	意識	広報
<ul style="list-style-type: none"> 見直し対象地区の自治会定例会議において、説明を行う。 地域の高齢者の集まりにおいて、説明を行う。 広報やチラシの全戸配布を行う。 利用促進のためガイドブックやチラシを作成する。 	理解 広報	説明機会 広報
<ul style="list-style-type: none"> 地域毎に住民説明会を行い、住民の要望を汲み上げる。 住民のニーズに合った施策を考察し十分な住民説明を行う。 	理解	説明機会

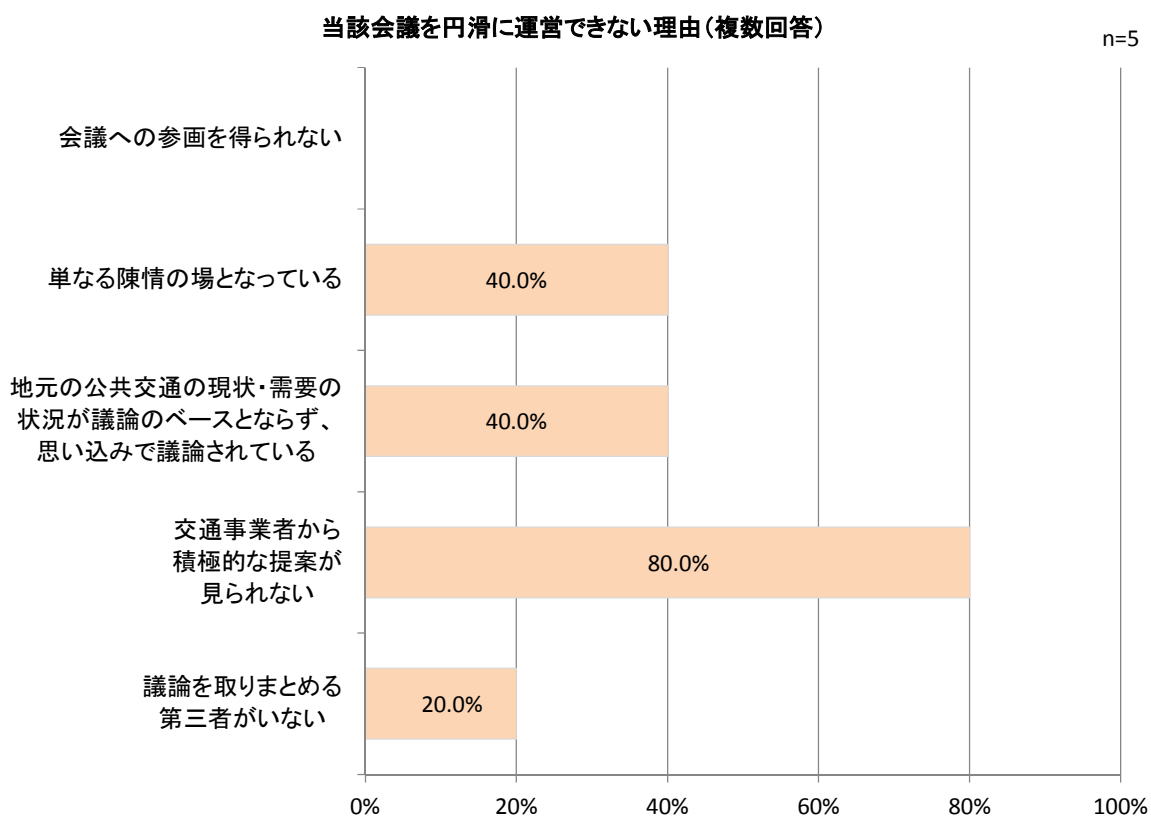
意見内容	意見分類 (課題)	意見分類 (対応)
市町村有償運送事業の運営委員会に、多くの地域住民が委員として参画しており、利用促進のための方策について意見を出し合っている。	その他	参画機会
予算・利用状況等を考慮した上でのコミュニティバス運行そのものに対して理解を得ることが難しい。	理解 財政	
ワークショップの開催やアンケート調査等によりどのようなニーズがあるか把握するよう努力している。	その他	参画機会
会議やワークショップを開催・運営するスキルがない。 市民への合意形成の取り方が難しい(対象者・団体・人数等、どこまで実施すればよいか)	要望対応 その他	
当事者意識の醸成を含め、理解・協力を得る上での対応方策が具体化できていない。	理解 意識	
問 B3-4 の回答のほか、コミュニティバスにおいて、バス停ごとのハンディサイズ時刻表の作成や、回数券利用者に対する枝豆プレゼント(市特産物)の実施等による利用促進を図っている。		その他
コミュニティバスは、鉄道・民間路線バスを補完する運行であるため、利用者が求める運行経路を十分に満たせない場合がある。	要望対応	
デマンド運行に関して、HP や広報等を通じて住民に周知することが必要である。また、行政による働きかけのみならず、利用者同士のコミュニティを利用した情報共有も重要と思われる。	意識 広報	説明機会 参画機会
●課題：市民・住民等の要望を吸い上げて路線を決定しても利用が伸び悩む場合がある。特に一月で利用頻度の少ない医療施設への要望が根強いが、多くの利用者が見込めないなか、路線に組み込むかどうかの判断が難しい。また、路線に組み込まない場合の住民説明が容易ではない。 ●対応：行政からの説明だけでなく、町会長等の地元代表からの説明も併せて必要である。また、道路運送法上、乗合交通等を運行する場合の道路幅員等の諸条件に規定があることを説明するとご理解いただける場合もある。	理解 要望対応	説明機会
本市は広域の市域を有しており、自家用車保有率が高いため、住民は公共交通に対する利用意識が欠けている。事業者に増便等の要望をする一方で、自らが公共交通を利用するという意識がない。利用することが地域の交通を守ることにつながる旨様々な機会を利用して啓発しているものの、現在自家用車を所有して運転ができる人に危機感を抱かせるのは容易ではない。	意識 その他	
〔課題〕 a. 市コミュニティバスは採算上の問題から撤退した民営路線を再編して運行しているものであるが、高齢者等の交通弱者及び公共交通空白地域の住民といったマイノリティのため税金を投入することについて多くの住民の理解が得られているとは言い難い。 b. 地域住民の大多数は自家用車を移動手段としていることから、公共交通の維持確保に係る当事者意識が希薄である。 ⇒a 及び b とも、多くの手段による継続的な周知に努めることが肝要と考える。	理解 財政	
各自治体代表者を含む住民説明会を公民館・コミュニティセンター等で開いた。		説明機会

意見内容	意見分類 (課題)	意見分類 (対応)
路線バスについては、市のホームページ及び広報紙等を活用し利用状況及び補助額等について周知した上で住民等の利用を促している。		広報
課題：地区(自治会)自らが主体的に、地域の交通を確保しようとする当事者意識が低い。気運が高まらない。 対応方策：地区(自治会)との話し合いの機会を多く持つ。(行政で支援できる範囲、地区でできる範囲の共通理解を図る)	意識	説明機会
自動車社会の進展により、公共交通利用者が年々、減ってきており、公共交通確保維持への理解が得られない。 また、公共交通利用者の大半が、自らで移動手段を持たない高齢者であり、施策体系として福祉的な要素が強く、持続可能のための基準となる利用率や収支率を持ち出すことに無理が生じている。	理解 財政	
地方においては完全な車社会になっており、公共交通の必要性から根本的な議論と理解が必要となっているが十分でない。	理解 意識	
関係地区の区長会や役員会に出席し、事業内容について何度も説明した。その際に持続可能な公共交通にするためには、行政負担だけではいずれ立ち行かなくなることの説明し、地元住民が利用することが大切であることを強調した。	理解 財政	説明機会
住民それぞれ利用する交通機関が異なるため、意見調整が難しい。	要望対応	
コミュニティバス導入の区民アンケート調査の結果から、調査路線すべてについて事業採算性が見込みが立たなかったことから、新たに事業費を区が負担することに理解を得られなかった。	理解	
地域住民に対して、バス運行事業者に関する周知を図るとともに、継続的な利用を呼びかけている。 また、定期的(1ヶ月に1回程度)に地域公共交通会議の作業部会を開催し、地域関係者との意見や情報交換に努めている。	広報	説明機会 広報
地元議員が自らの意向を反映しようと圧力をかけてくる。 議員自らがルートを引き、ホームページ等で公開することで既成事実化し、業務を妨害してくる。	その他	
公共交通においても採算性の確保が必要であることを理解してもらうのが課題である。	理解 財政	
当初国補助をいただいていたが、該当しなくなったため、地元負担が増加した。 その点に関してなかなか理解が得られない。	理解 財政	
地域全体の課題として認識すること。現状の理解を得ること。	意識	
具体的な協議状況にはないが、市民は、特に公的負担によって維持している公共交通サービスが低下することを行政サービスの問題と捉える傾向にある。	理解 財政	
住民からは路線の増設等の要望もあるところだが、市の財政も厳しく要望に応えられない状況にある。 コミュニティバス検討協議会を設置し、公募による市民を委員としてコミュニティバス事業の運営等に関する事項を検討している。	要望対応 財政	参画機会
バスの運行については大方の市民は賛成であるが、経路やバス停の位置など各論の部分になると、当事者はほとんど反対する。	要望対応	
平成24年度に策定した「コミュニティバス運行改善ガイドライン」「コミュニティバス新規導入ガイドライン」に基づき、地域組織(市民)と行政、交通事業者の3者協働でコミュニティバス事業を進めていくこととしています。		その他

意見内容	意見分類 (課題)	意見分類 (対応)
一部の地域の住民だけでなく、市民全体の意見を幅広く聴取し、偏りが生じないようにする。そのためにも、広報・PRや説明を丁寧に行っていく必要がある。	広報 要望対応	
路線再編・増便等に先立ち、既存路線の利用活性化を図るよう、モビリティマネジメントの取組を進めることで、地域の理解が深まるよう対応している例がある。また、地域交通の導入に向けた地域の活動(チラシの発行、アンケート調査の実施)に対して、活動助成金の交付、職員・コーディネーターの派遣など行政として側面的な支援を行う「地域交通サポート事業」を推進している。	理解	説明機会 参画機会 その他
新規導入や見直しに当たって、行政ができることと地域住民の要望とに乖離があり、調整に難航する場合があるが、何度も話し合いを続け理解してもらっている。 行政や事業者に対する要望は多いが、地域住民が自ら行う利用促進等については、ほとんど意見が出ず、行政側から利用促進策を提案しても、やらされてる感があり、当事者意識が低い。	意識 要望対応	説明機会
地元から地域公共交通導入の要望がある際、当事者意識が高くないため、他市の導入事例を視察し、住民主体の運行の必要性を理解いただいている。	意識	説明機会
H24年度より、新たな路線を運行させたが、一部の路線の利用状況が良くなく、市広報やHPでの周知を行うが地域の認知度が上がらなかったため、直接地域に赴き説明会を複数回行った。	理解 その他	説明機会 広報
バス路線を求める住民のニーズは非常に高いものの、これまで実施したコミュニティバス事業ではほとんど利用が見られず、現時点では車の運転が出来るので必要ないとの意見が大多数を占めている。将来のセーフティーネットとしてのニーズはあるが、実際の利用に繋がらないのが課題となっている。	意識 その他	
利用者増を課題に、方策を検討している段階である。 マイカーでの移動が浸透している地域で、いかに公共交通に関心を持ってもらえるのか模索している。	理解 意識 その他	
デマンドタクシーの実証運行を開始するにあたり、説明会を多数設定するとともに、追加開催の要望があった地区等については、追加開催を行った。また、広報誌や行政放送等を活用し、周知を図った。	広報	説明機会 広報
毎月、乗降調査を行い利用者のニーズについて聞き取り調査を行っている。 老人クラブ等の団体の会議に出席してコミュニティバスの利用を促している。		説明機会 その他

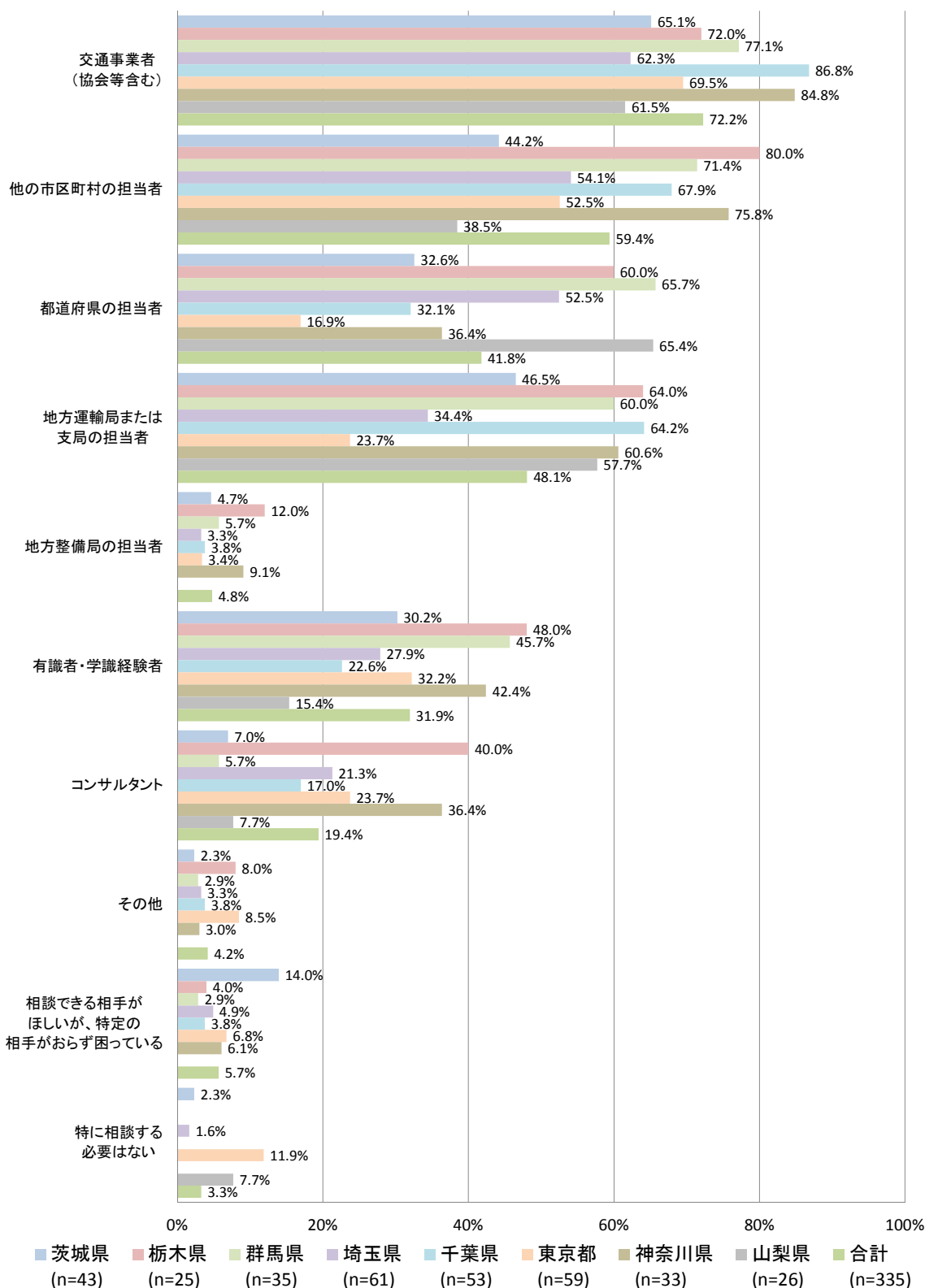
(8) (3)で「地域公共交通会議・地域協議会等が円滑に運営できない」と回答した方の理由

- 「交通事業者から積極的な提案が見られない」が 80.0%と最も多く、次いで、「単なる陳情の場となっている」「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」が 40.0%、「議論を取りまとめる第三者がない」が 20.0%となっている。



(9) 市区町村で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたり、日頃から相談する相手の有無

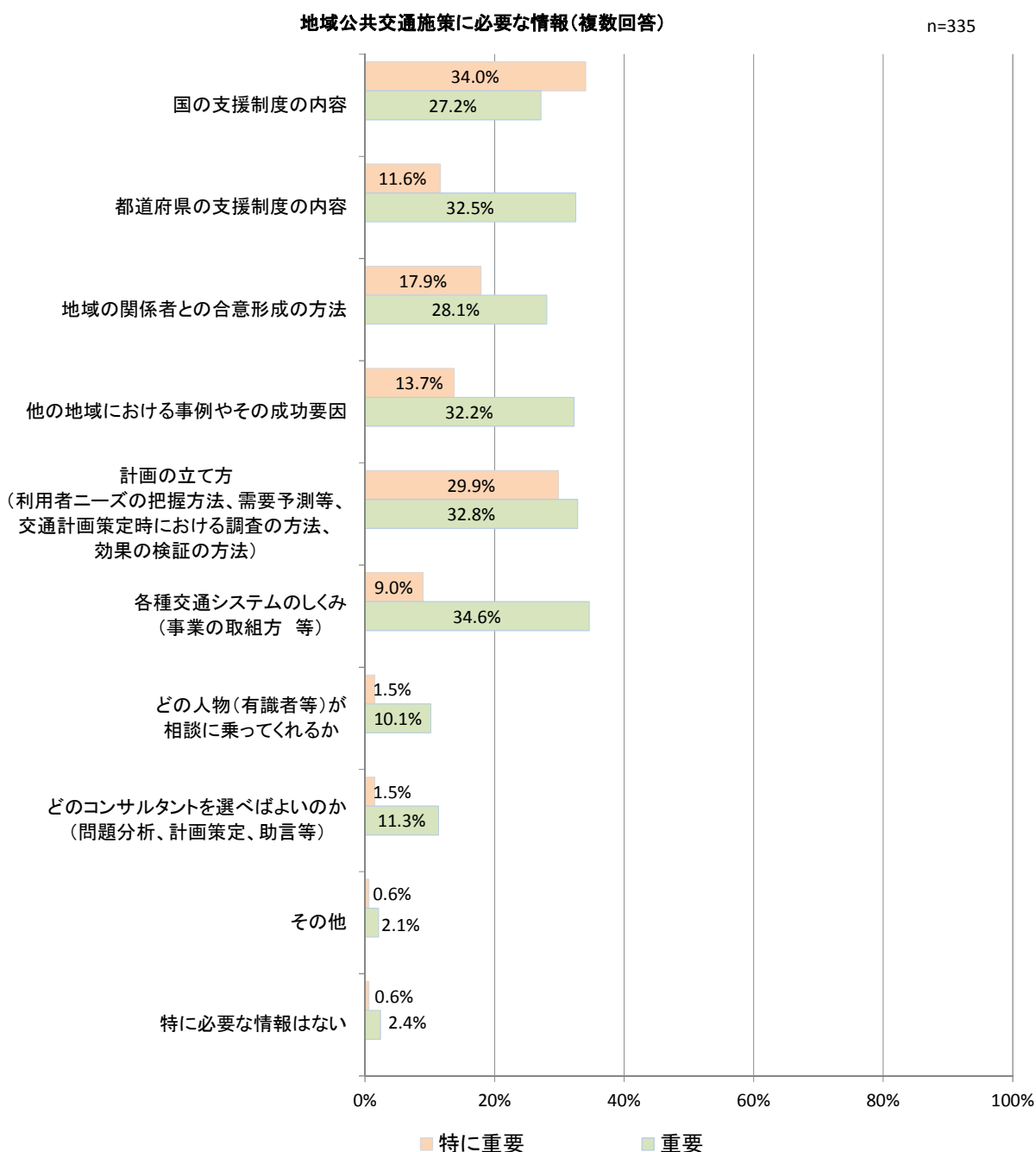
- 栃木県においてはどの項目においても回答割合が多い傾向が見られることから、様々な相手方との相談機会を得ていると考えられる。
- 「都道府県の担当者」の回答割合は、群馬県が65.7%と他都県と比較して多い。



(10) 市区町村で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたって必要な情報。

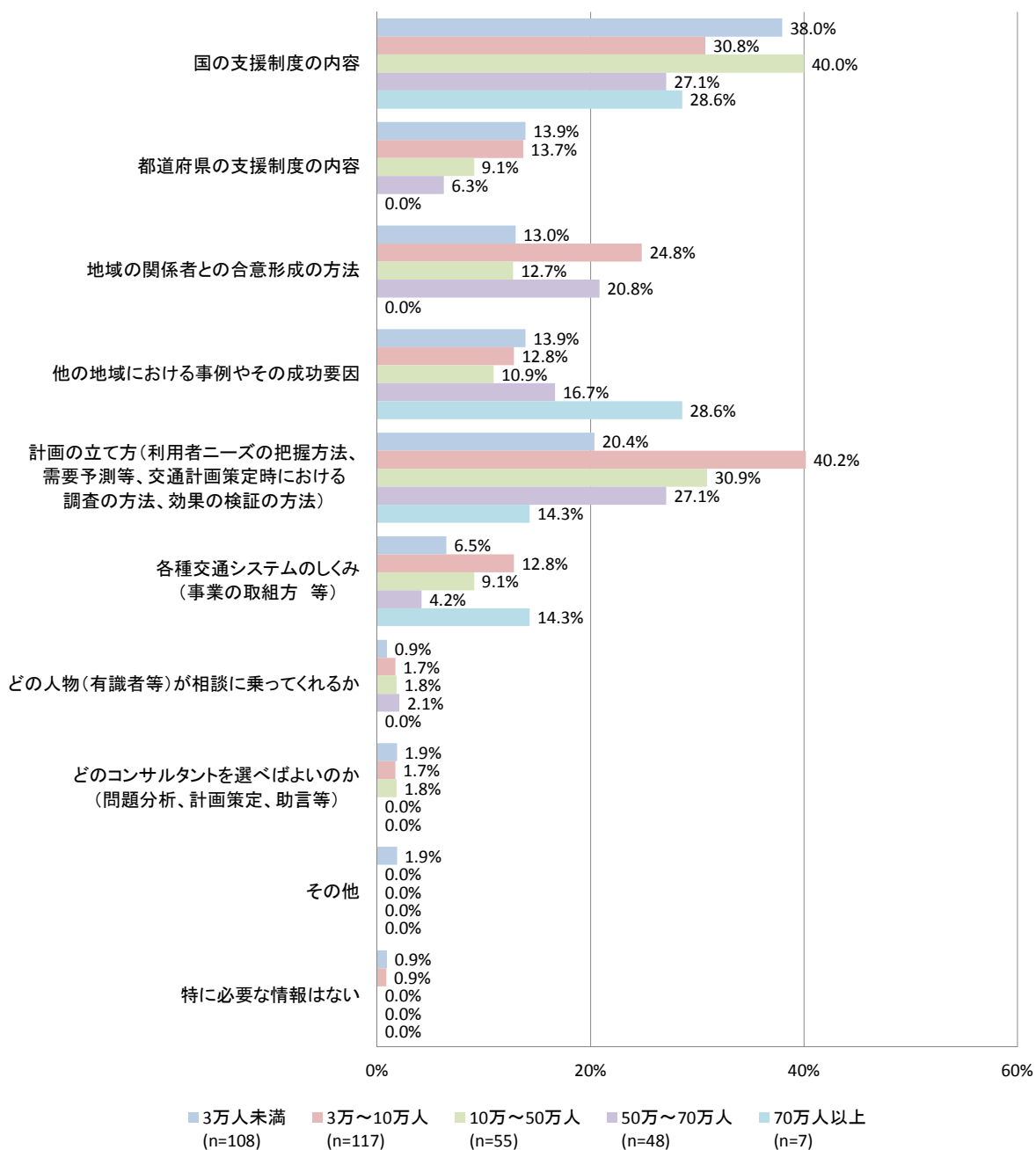
(特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」)

- 「特に重要」は「国の支援制度の内容」が 34.0%と最も多く、次いで、「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)」が 29.9%となっている。
- 「重要」は「各種交通システムのしくみ(事業の取組方等)」が 34.6%と最も多く、次いで、「計画の立て方」が 32.8%、「都道府県の支援制度の内容」が 32.5%となっている。



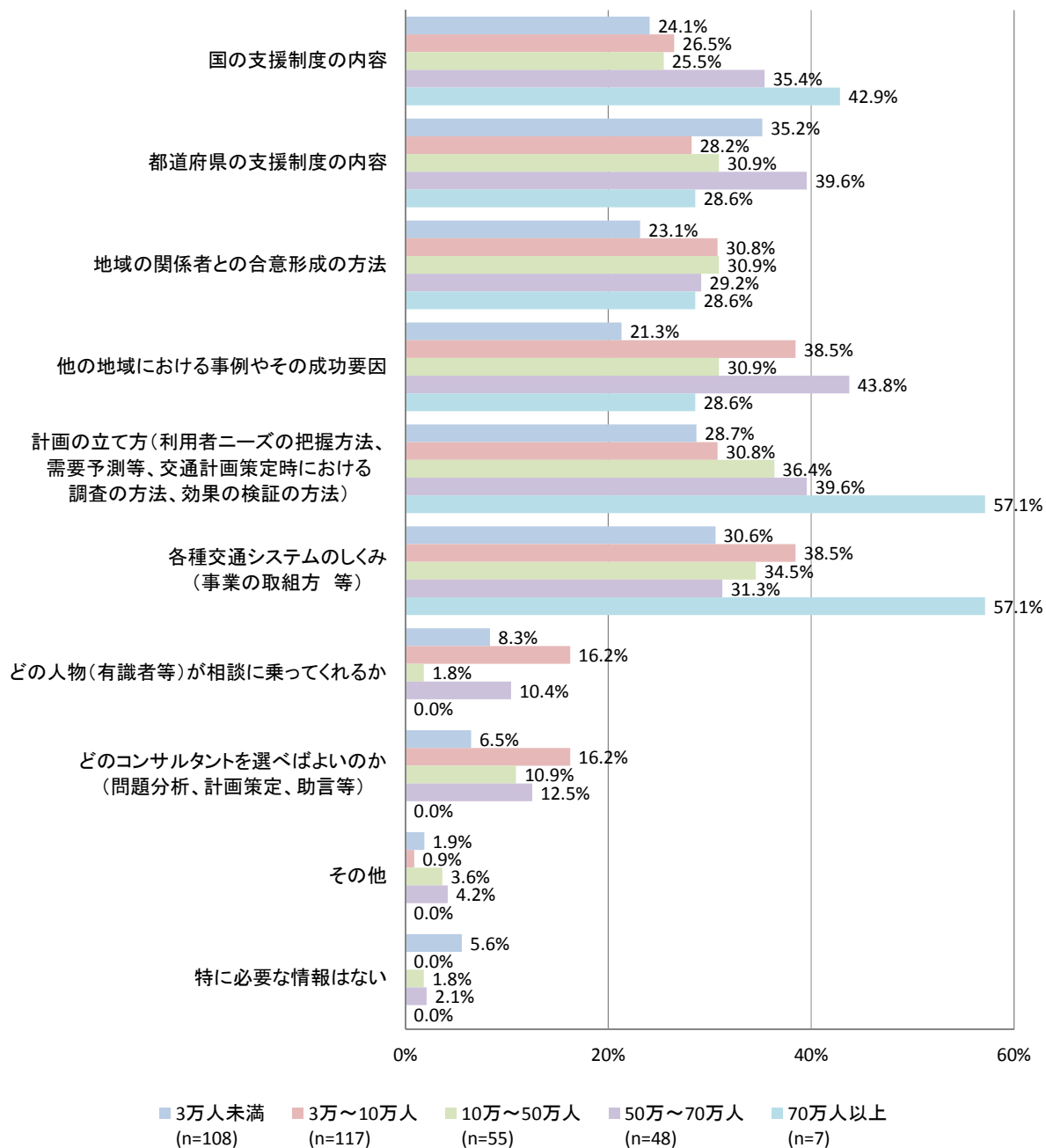
<人口規模別のクロス集計> ◎特に重要

- 人口規模が少ない自治体は「国の支援制度の内容」「都道府県の支援制度の内容」に対する回答割合が他の人口規模の自治体より多いことから、取組を実施するための費用を準備することに苦労していると考えられる。
- 人口が3～10万人規模の自治体の40%程度が、「計画の立て方」について「特に重要」と回答していることから、この規模の自治体においては計画策定に苦慮していると考えられる。



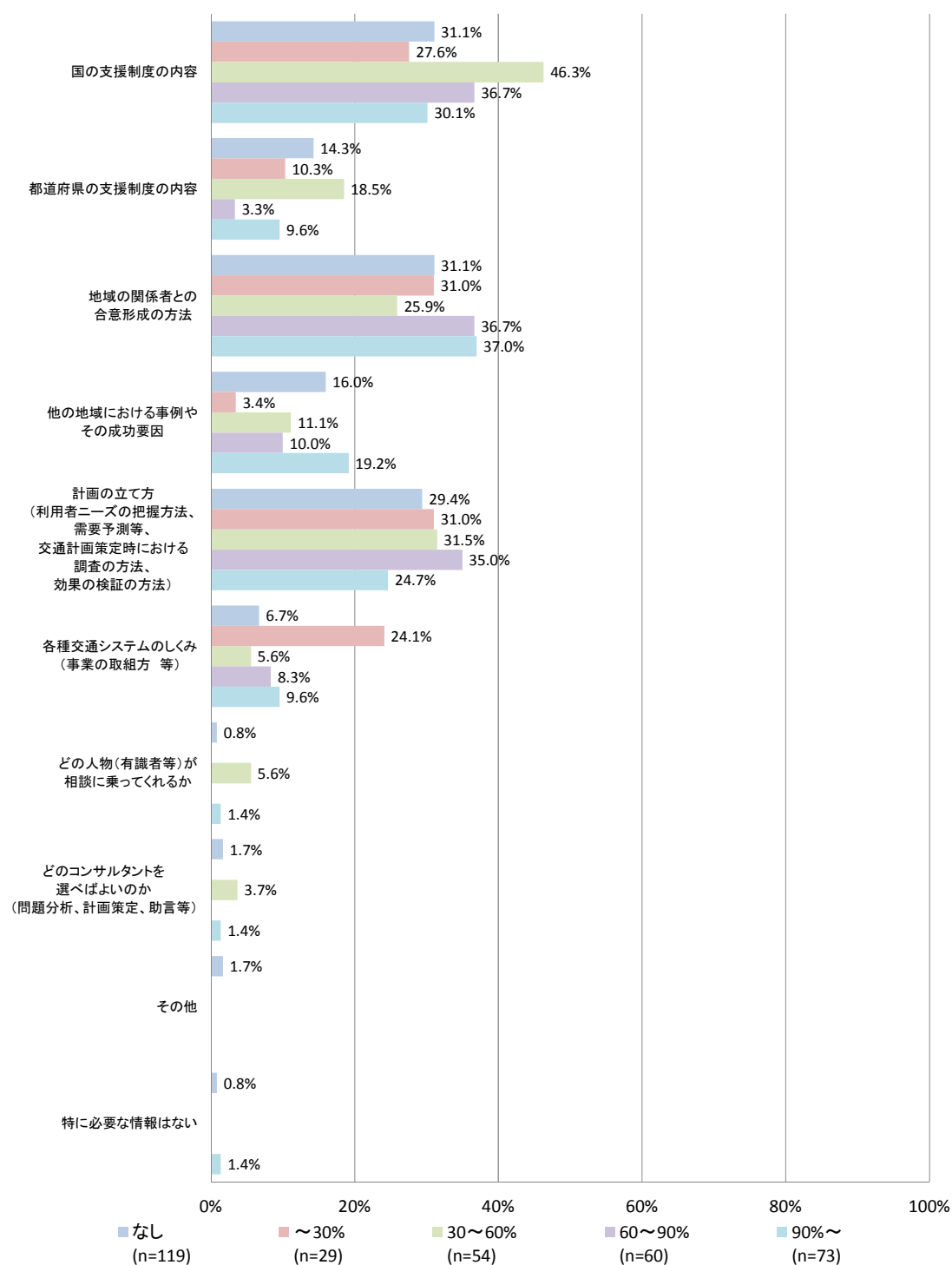
<人口規模別のクロス集計> ○重要

▶ 70万人以上の自治体では半数以上の自治体が「計画の立て方」や「各種交通システムのしくみ」について重要と考えている。



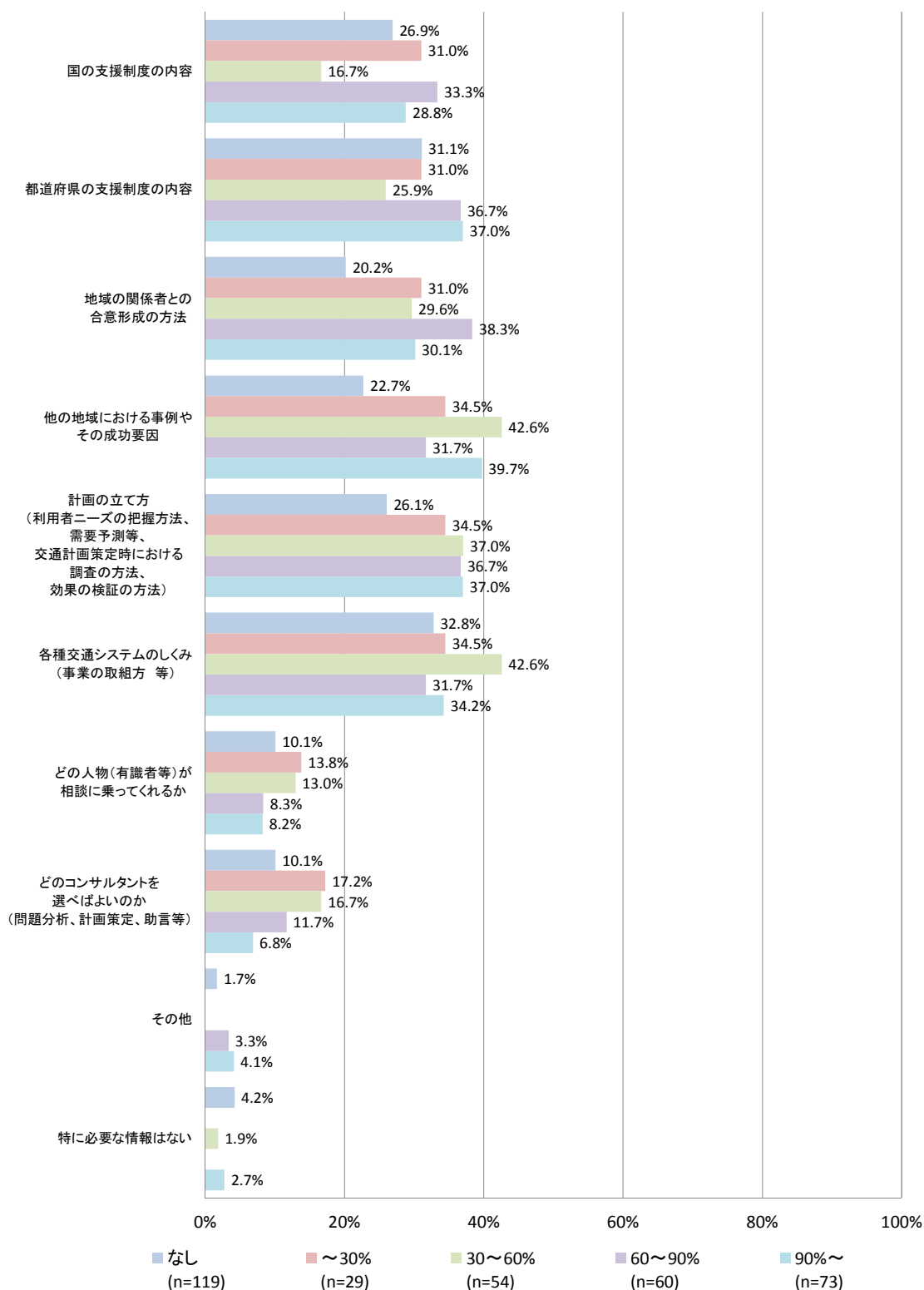
<人口集積率別の集計>◎特に重要

- ▶ 「国の支援制度の内容」の回答割合は、人口集積率が30%～60%の自治体が約半数と多い。
- ▶ 「各種交通システムのしくみ」の回答割合は、人口集積率が30%未満の自治体が、24.1%と多くなっている。人口が少ない地域では、例としてコミュニティバスと路線バスの結節点の整備等、少ない車両をいかに効率よく運行するか等の情報収集を重視していると考えられる。



<人口集積率別の集計>○重要

- 「国の支援制度の内容」の回答割合は、人口集積率が30～60%の自治体回答率が15%程度と少ない。
- 人口集積率が30%～60%の自治体は、「国の支援制度の内容」「都道府県の支援制度の内容」に対しては、他の人口集積率の自治体と比較すると回答率が少ない。

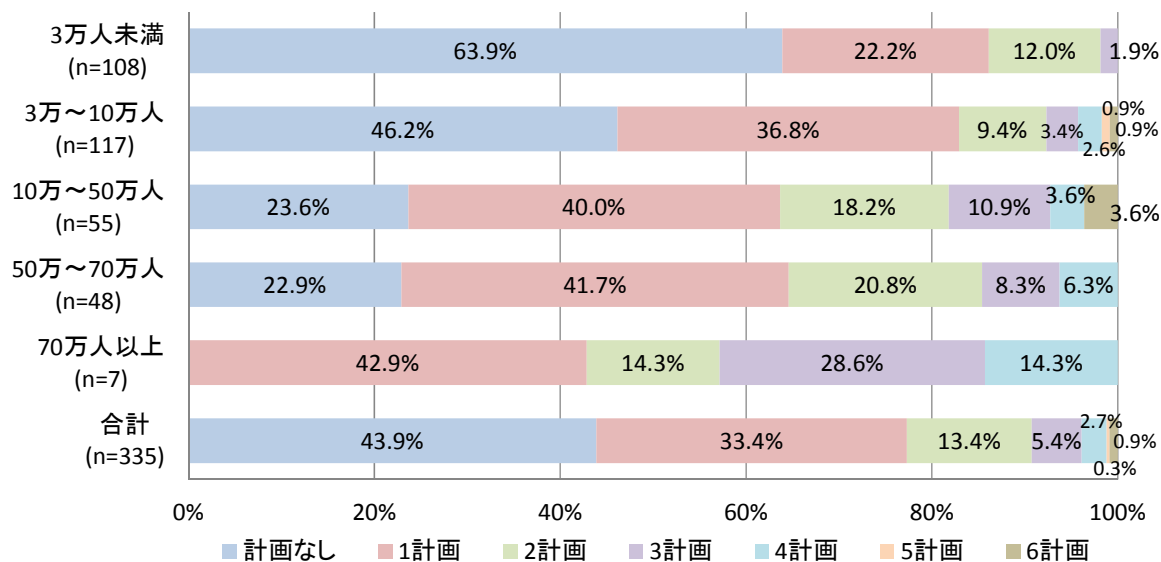


(11) 市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況

1) 策定件数

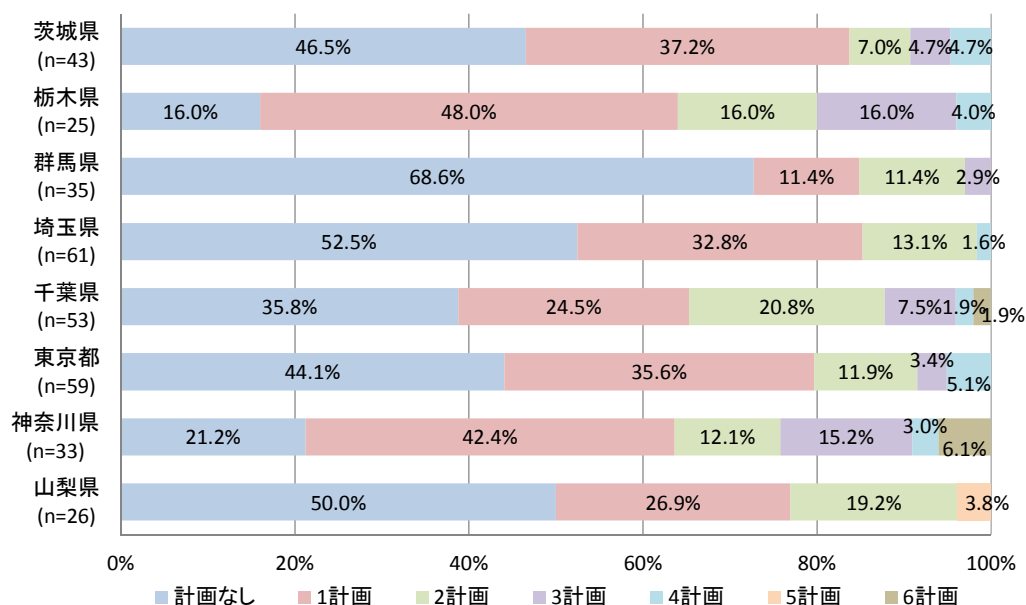
<人口規模別のクロス集計>

- 全体ではおよそ4割の市区町村において、交通に関する指針を策定していない。
- 人口規模が小さくなるほど、計画等を策定していない自治体の割合が多くなる傾向がある。



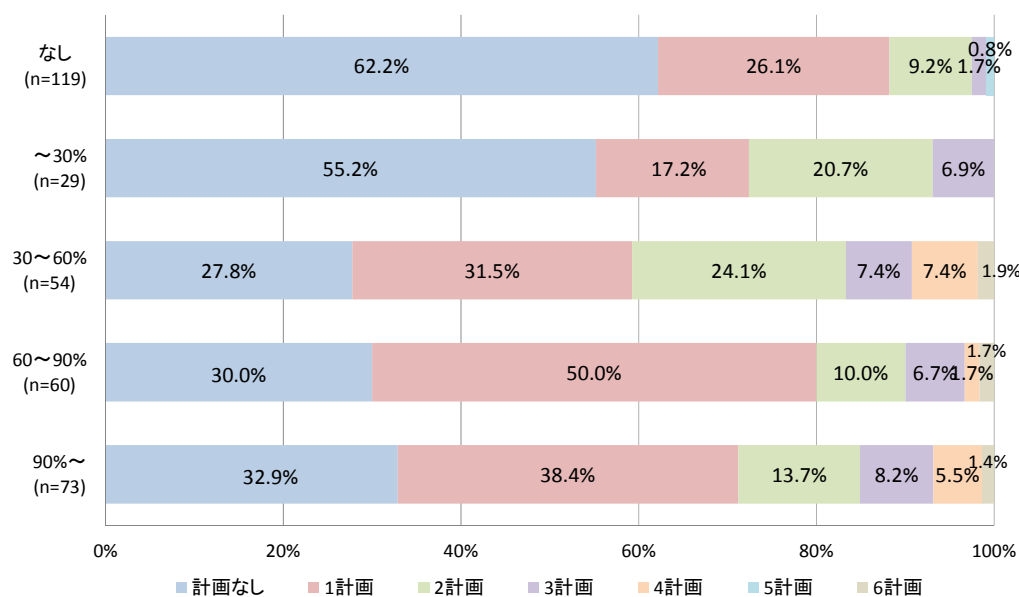
<都県別の集計>

- 「計画なし」の回答割合は、群馬県、埼玉県及び山梨県の自治体で半数を超えている一方で、栃木県や神奈川県では80%程度の自治体が計画を策定しており、都県によって大きく差異がみられる。
- 「6計画」の回答割合は神奈川県で6.1%と最も多い。神奈川県他、千葉県でも「6計画」と回答した自治体があるが、それ以外の都県では回答がなかった。



<人口集積率別の集計>

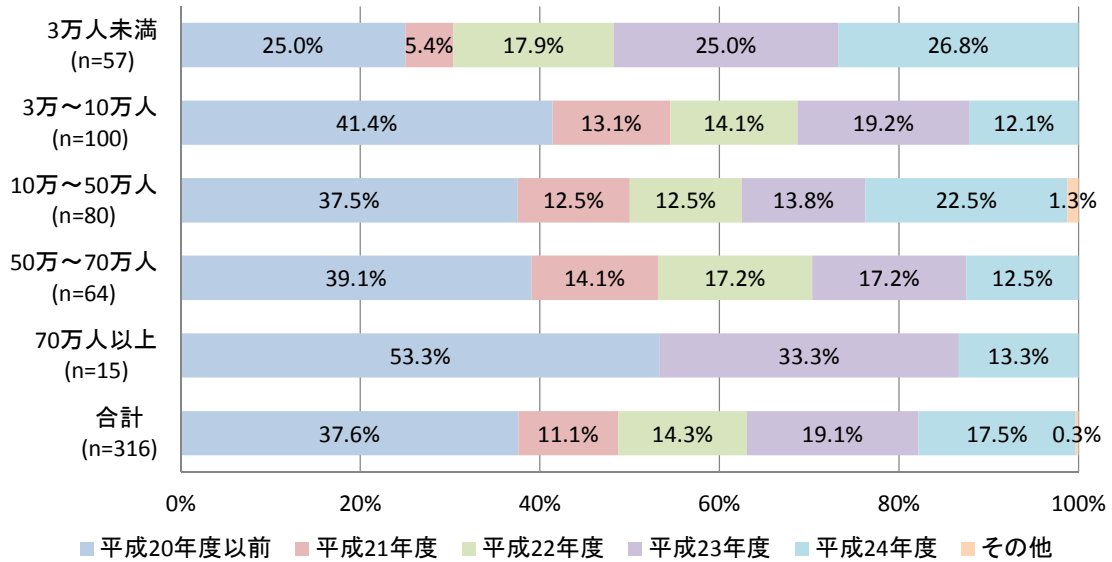
- 「計画なし」の回答割合はDIDがない自治体で60%を超えている。人口が30~60%の自治体になるほど、「計画なし」の割合は減少するものの、人口集積率が60~90%以上のになると割合が再び増加傾向になる。



2) 策定年度

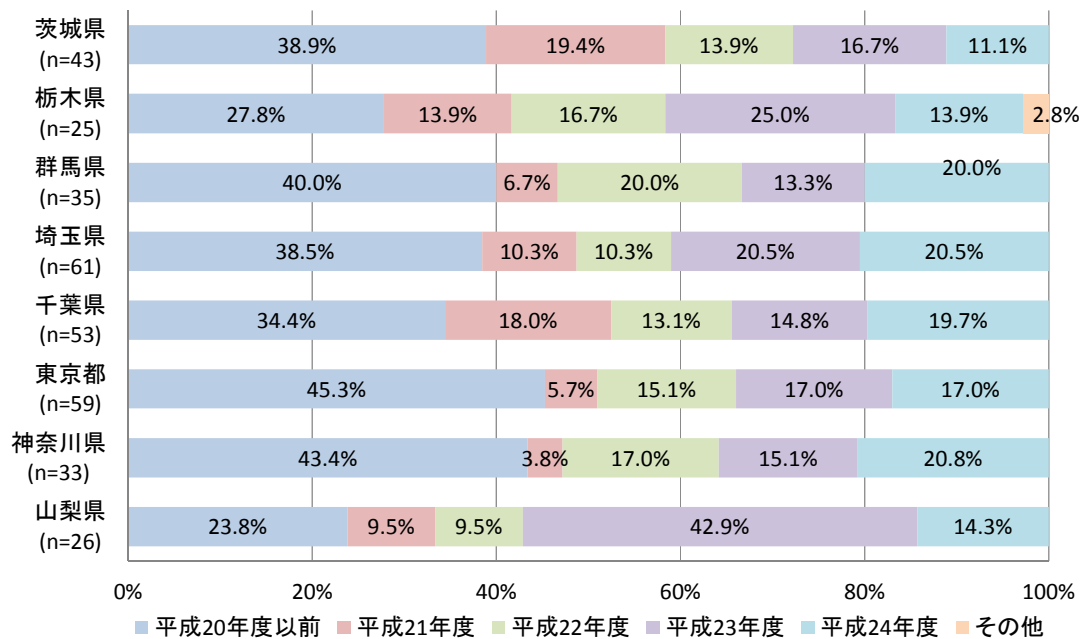
<人口規模別のクロス集計>

- 策定年度については、「平成 20 年度以前」が 37.6%と最も多く、次いで、「平成 23 年」が 19.1%、「平成 24 年」が 17.5%の割合となっている。
- 人口 70 万人以上の自治体では、「平成 20 年度以前」に策定した計画が全体の半数を占めている。



<都県別の集計>

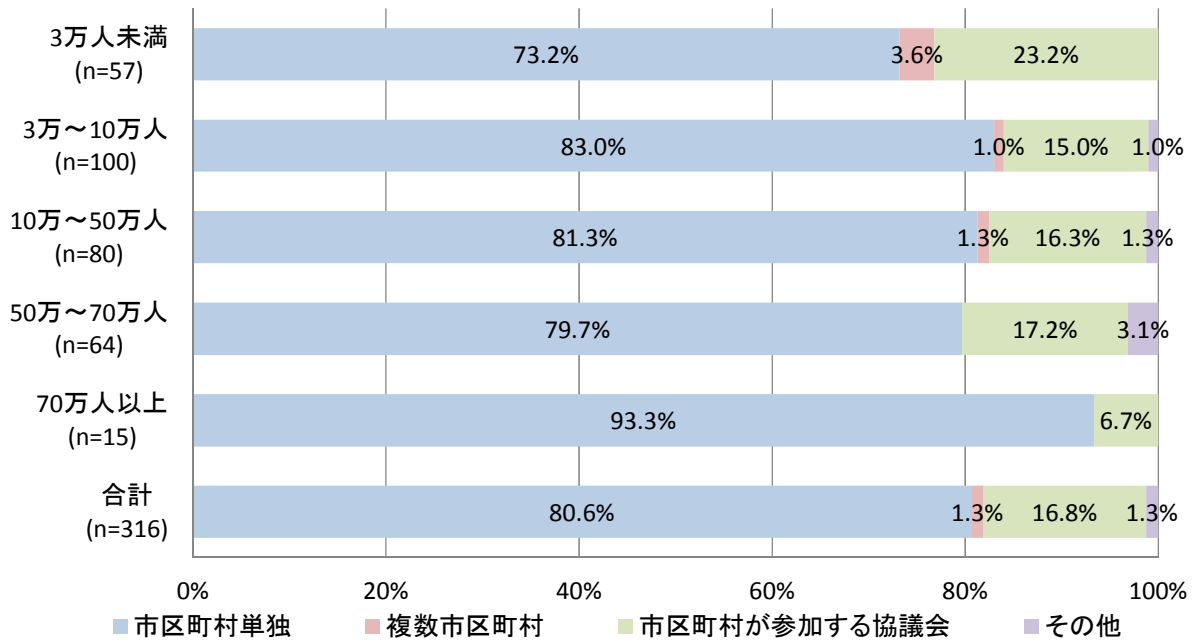
- 山梨県では「平成 23 年度」に策定された計画が全体の 40%程度ある。
- 山梨県を除く都県では、大きな差異は見られなかった。



3) 策定主体

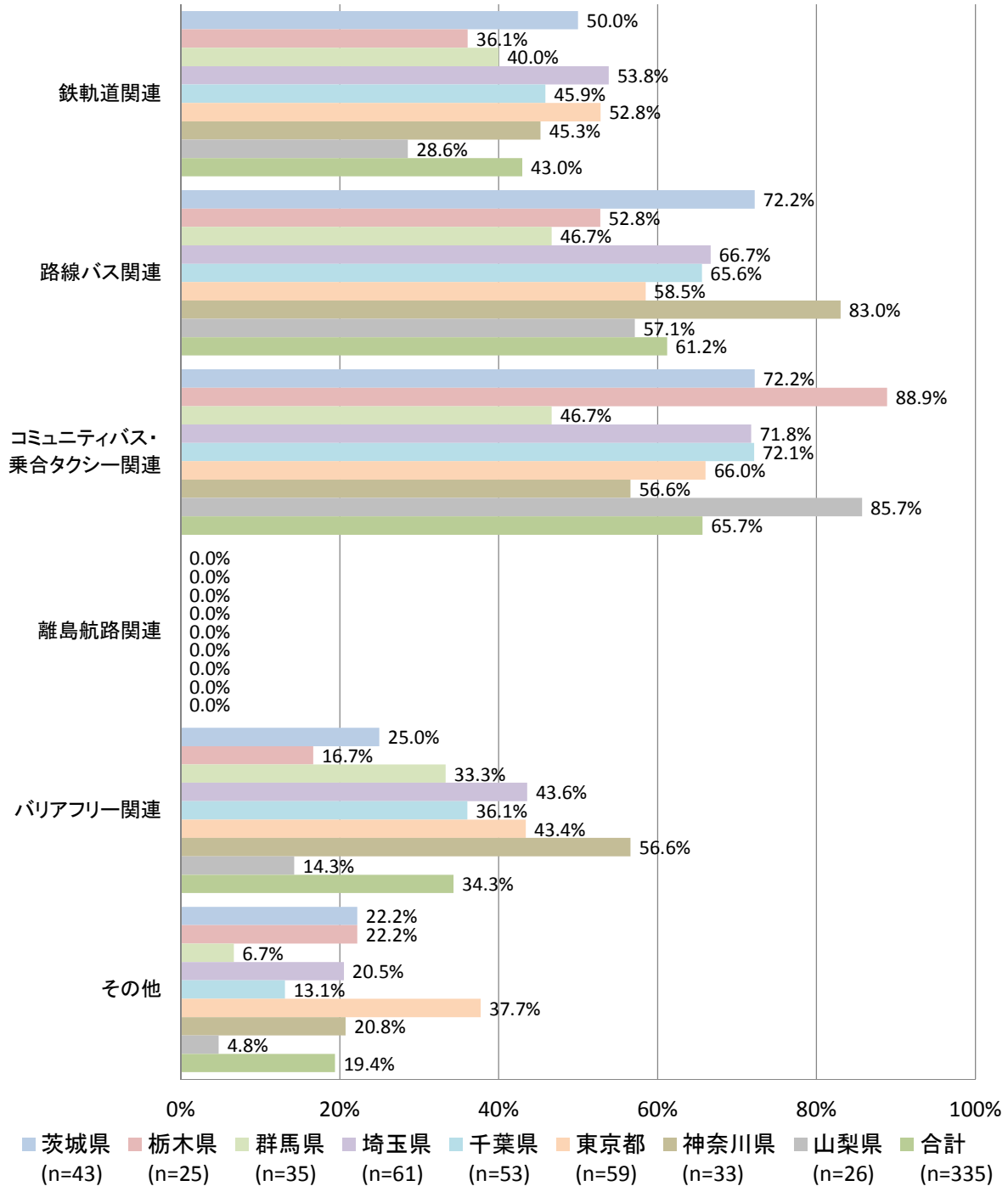
<人口規模別のクロス集計>

- 全体では「市区町村単独」の割合が 80.6%と最も多く、次いで、「市区町村が参加している協議会」が 16.8%、「複数市区町村」「その他」が 1.3%の割合となっている。
- 人口規模に関わらず「市区町村単独」で策定主体となっている自治体の割合が多い。



4) 策定内容

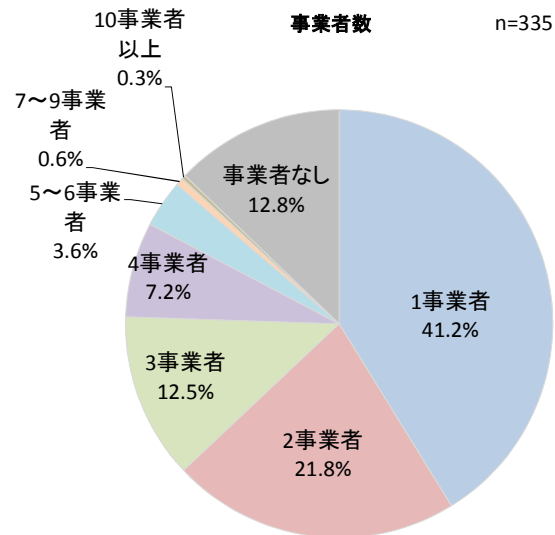
➤ 「バリアフリー関連」については、神奈川県が56.6%の割合と最も多く、次いで、東京都や埼玉県等で割合が高いのに対して、栃木県や山梨県等では15%程度であった。鉄道や路線バスといった公共交通が発達した地域でバリアフリー関連の計画が策定される傾向にあると考えられる。



2.3.3 市区町村において支援している陸上交通

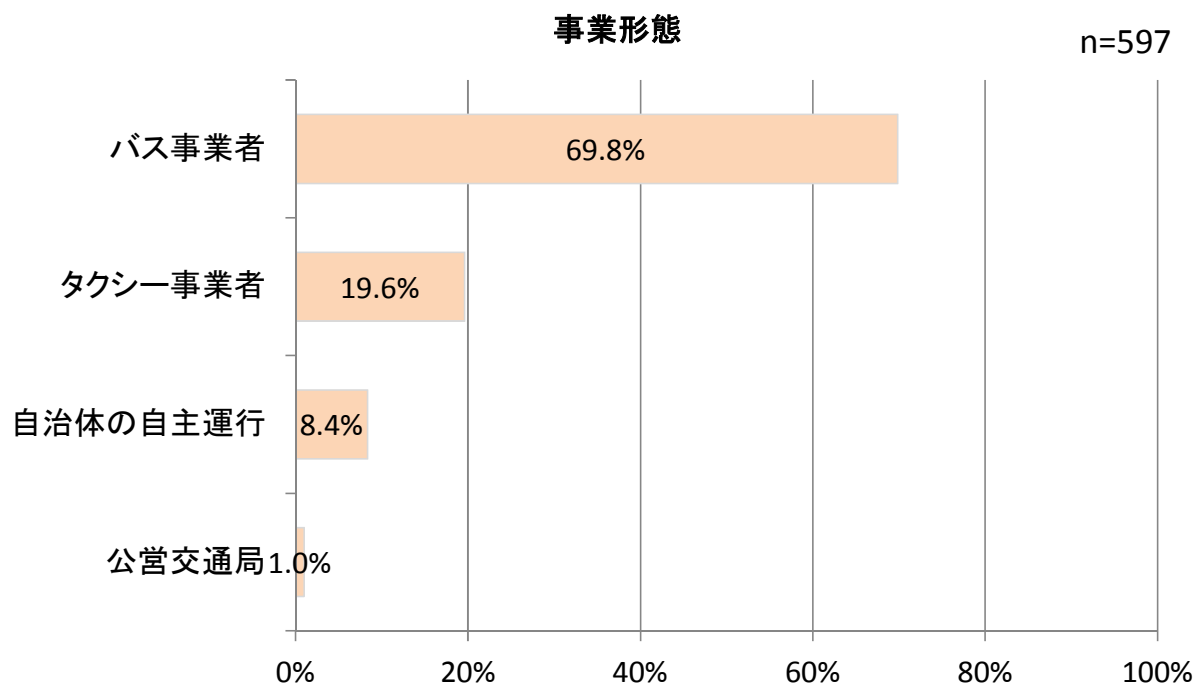
(1) 運行費補助、運行委託等を行っている事業者数

- 「1事業者」が41.2%と最も多く、次いで「2事業者」が21.8%、「3事業者」が12.5%と続いている。
- 取組を実施している自治体では、運行費補助や、運行委託等を必ず行っていることが分かる。



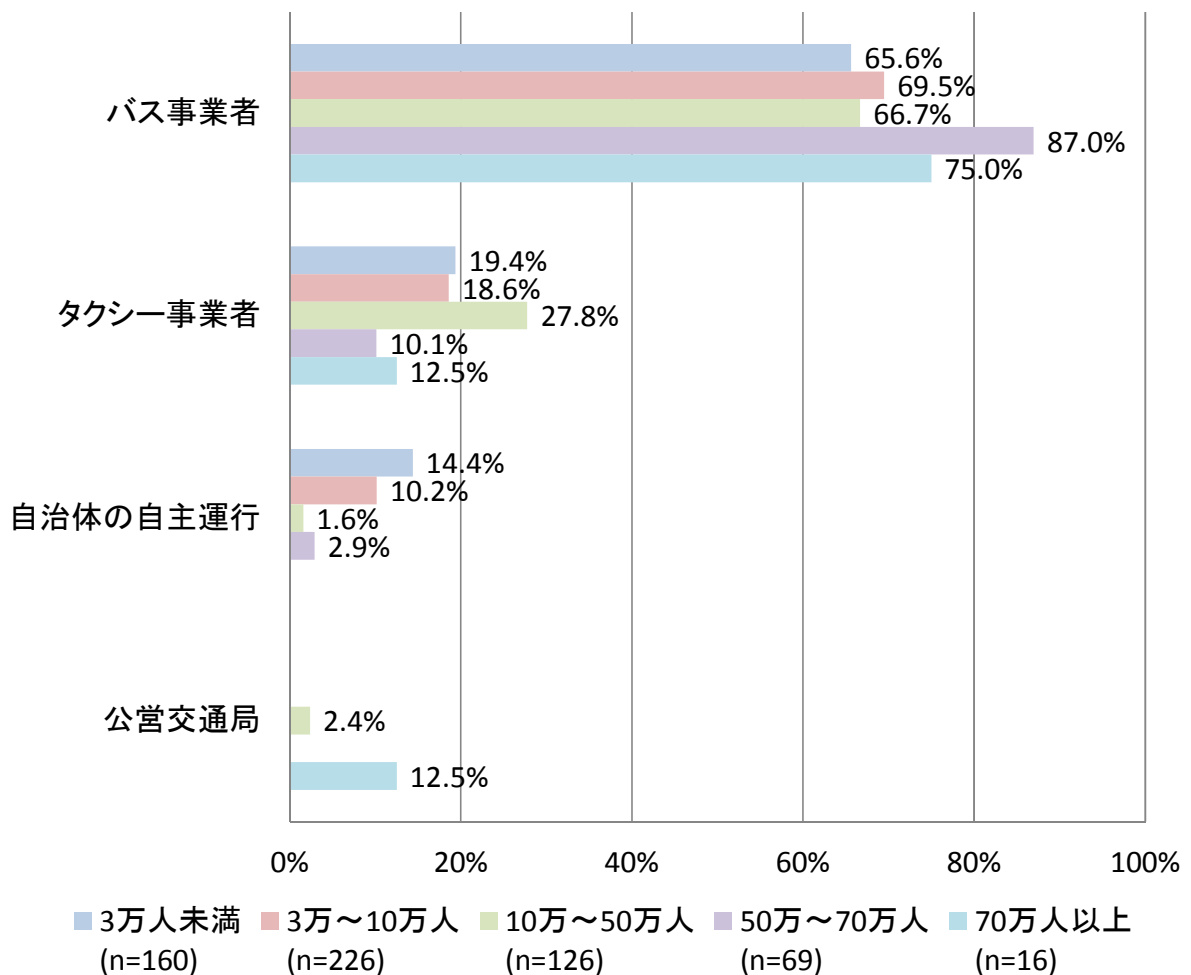
(2) 当該事業者の主な事業形態

- 「バス事業者」が69.8%と最も多く、次いで、「タクシー事業者」が19.6%、「自治体の自主運行」が8.4%となっている。



<人口規模別のクロス集計>

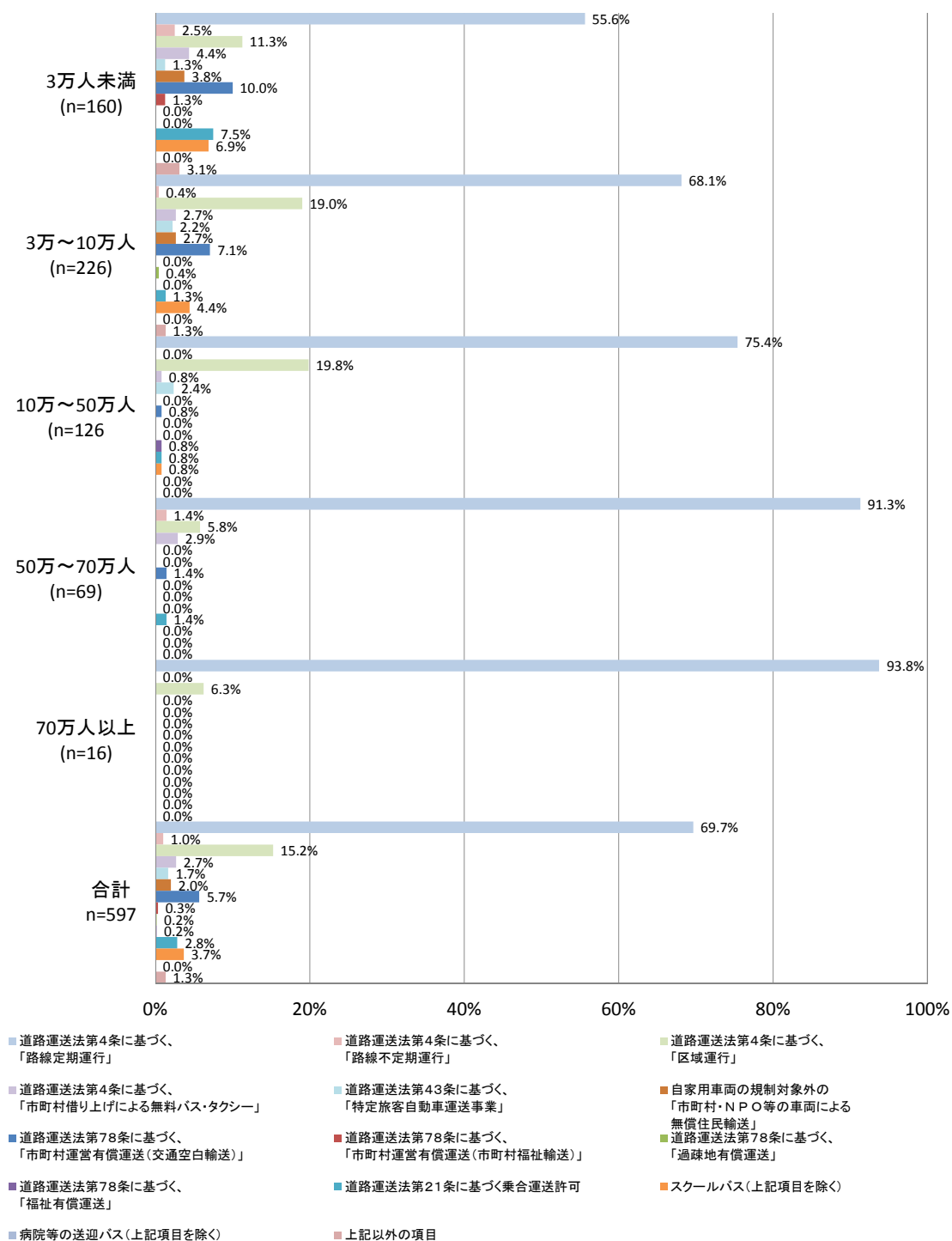
- 人口規模別に見ても、バス事業者としての形態が最も多い。
- 人口規模の小さな自治体になるほどバス事業者の割合が下がる。一方でタクシー事業者、自治体の自主運行の割合は多くなる傾向がある。



(3) 当該事業者の運行区分

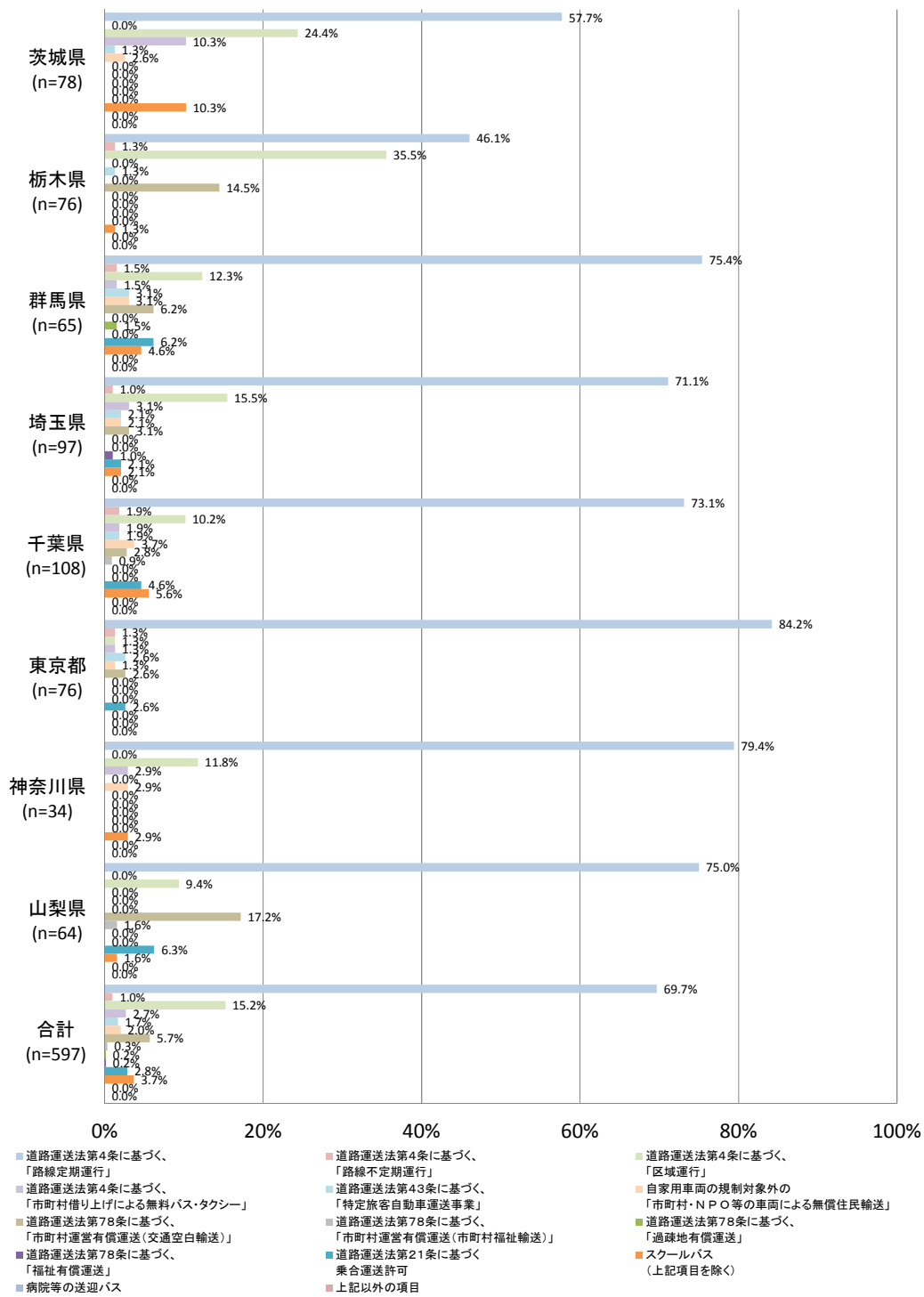
<人口規模別の集計結果>

▶ 人口が多い自治体ほど「道路運送法第4条に基づく、路線定期運行」の回答割合が多く、人口が少ない自治体ほど「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」等が多くなっていることから、人口規模が小さい自治体ほど輸送力が小さい車両での運行を実施していることと考えられる。



<都県別の集計結果>

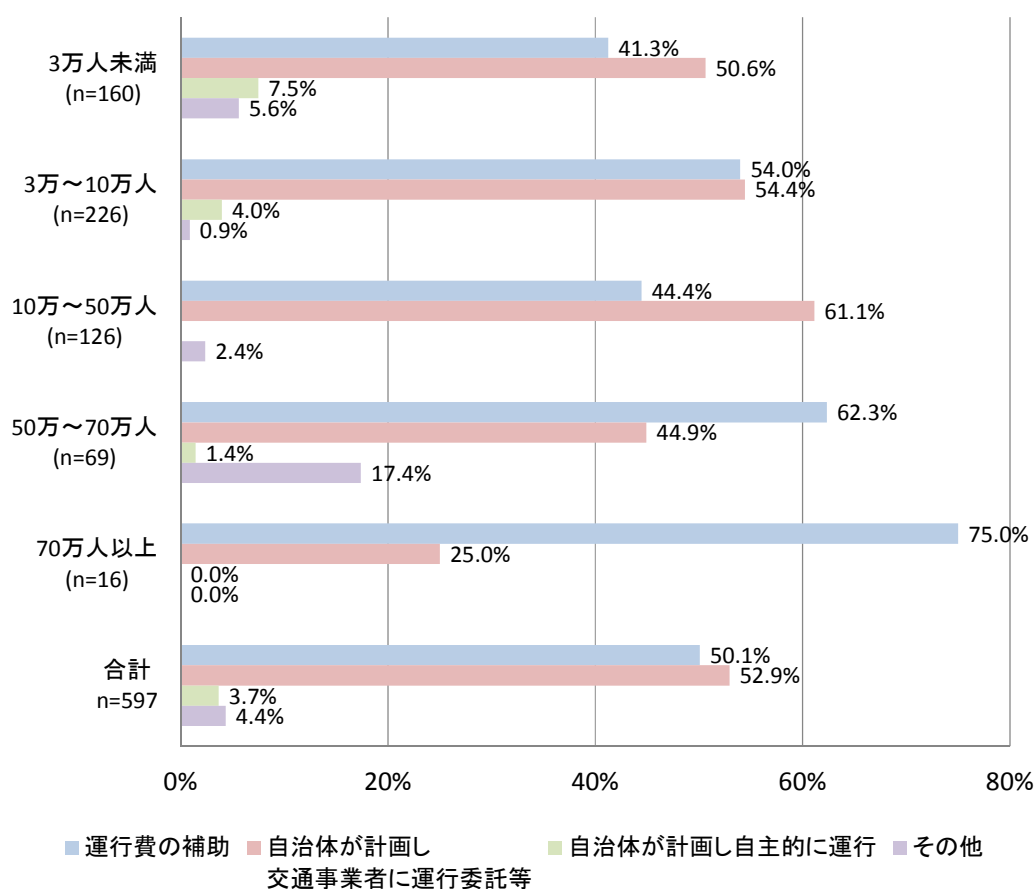
- ▶ 東京都は「道路運送法第4条に基づく、路線定期運行」の回答割合が80%を超えている。
- ▶ 栃木県では「道路運送法第4条に基づく、路線定期運行」の回答割合が50%未満であるのに対し、「道路運送法第4条に基づく、区域運行」の回答割合が30%を超えていることから、他県と比較してデマンド型が多く運行されていると考えられる。



(4) 支援の形態

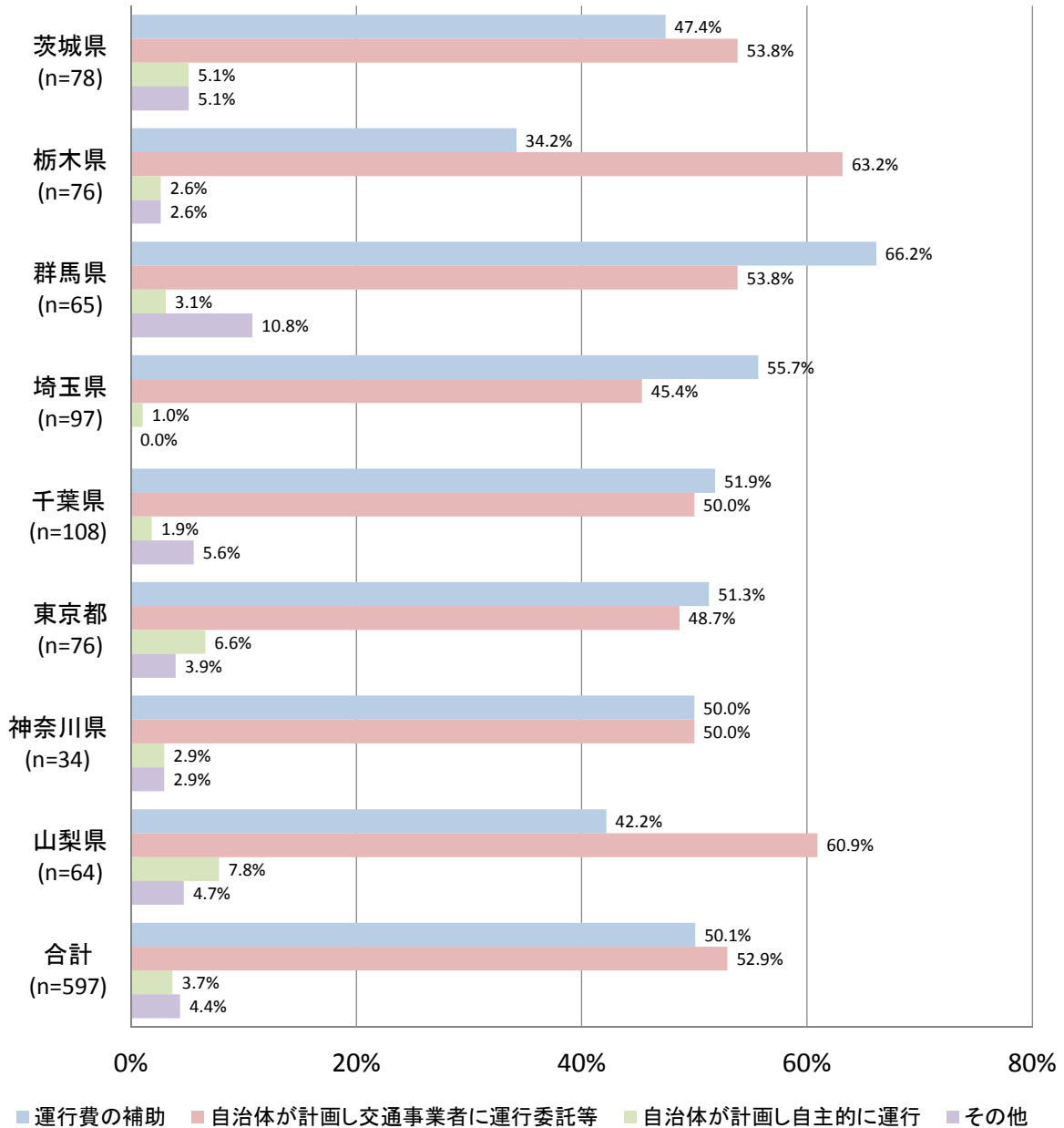
<人口規模別の集計結果>

- 全体では「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」が 52.9%と最も多く、次いで、「運行費の補助」が 50.1%となっている。
- 「運行費の補助」を実施しているのは、人口規模の大きい自治体の方が割合が多く、人口の少ない自治体では 40%程度であるため、運行補助の費用を確保するのが難しいのではないかと考えられる。
- 「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」を実施しているのは、人口が 10 万～50 万人規模の自治体が最も多く 61.1%である。



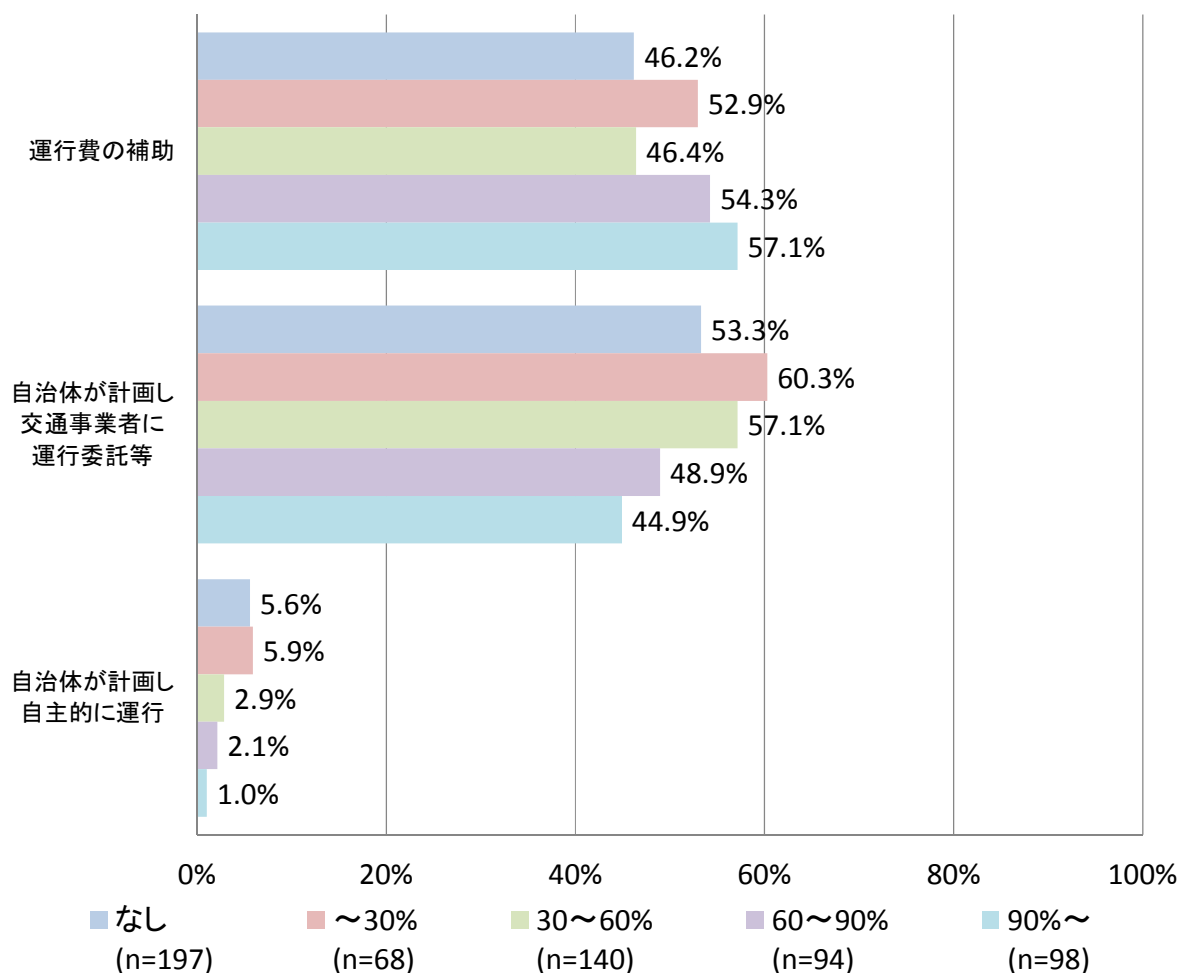
<都県別の集計結果>

- 栃木県と山梨県では「運行費の補助」よりも「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」の回答割合の方が20~30%程度多い。
- 東京都や神奈川県、千葉県等では「運行費の補助」と「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」の回答割合が同程度であった。



<人口集積率別の集計>

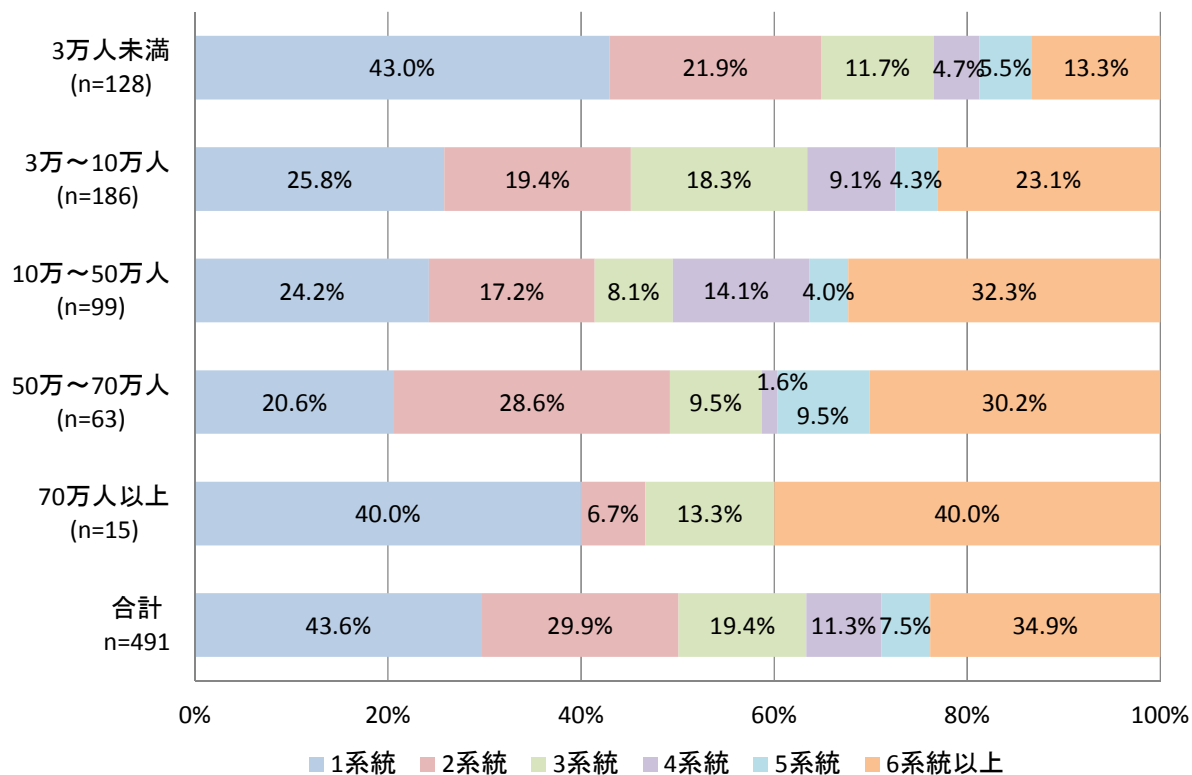
- 「自治体が計画し交通事業者に運行委託等」に対しては、人口集積率が低い自治体ほど回答率が多い。人口が分散した地域では、既存事業者の路線がそもそも存在しなかったり、路線維持が困難として民間事業者が撤退したために、自治体が運行計画の主体となって民間委託するケースが多いと考えられる。



(5) 路線型の運行で、運行費補助・運行委託等を行っている系統数

<人口規模別の集計>

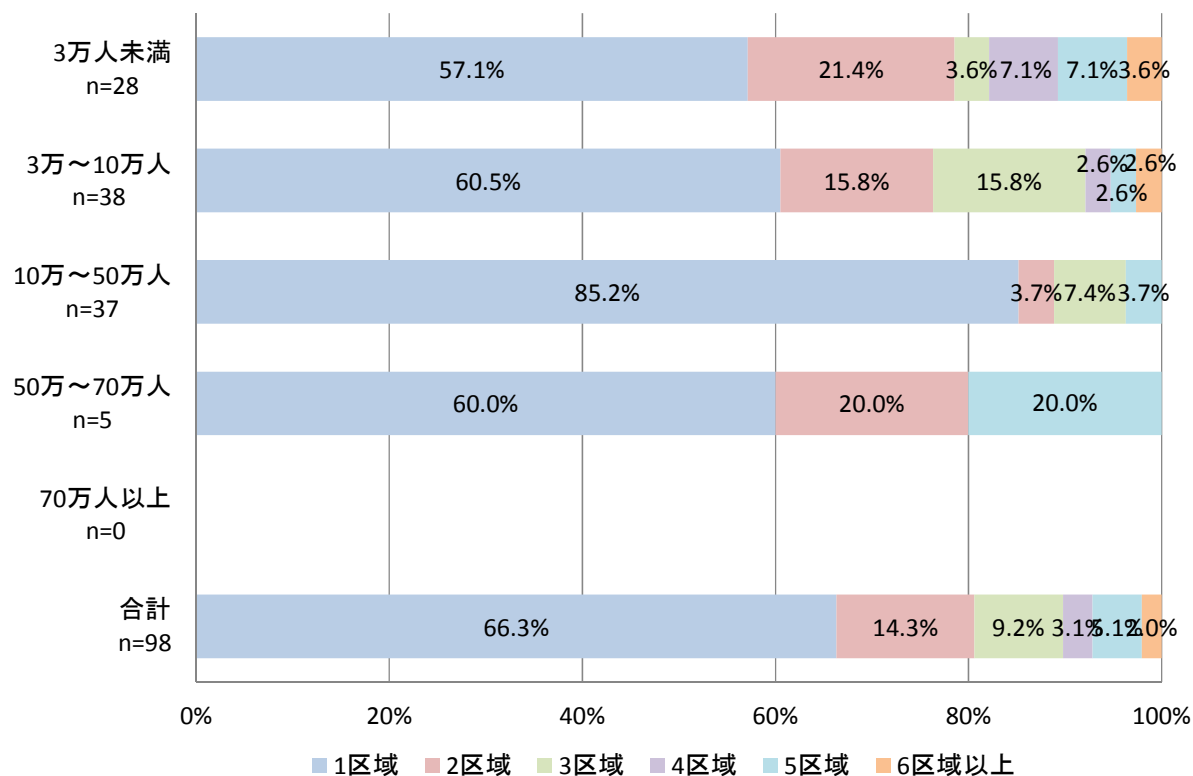
- 3万人未満の自治体では「1系統」の回答割合が40%程度であるが、人口が上昇するにつれて割合が少なくなる。
- 70万人以上の自治体では「6系統以上」割合が40%と、他の人口規模と比較して最も割合が多いものの、「1系統」の割合も同様に40%となっている。



(6) 区域型の運行において、運行費補助・運行委託等を行っている区域数

<人口規模別の集計結果>

- 10万～50万人の自治体では「1区域」の回答割合が85.2%と最も多くなっている。
- 人口規模が少ない自治体ほど、複数区域で運行する割合が多いことから、山間部等集落が点在する地域が多いため、運行上複数区域とせざるを得ない場合があると考えられる。

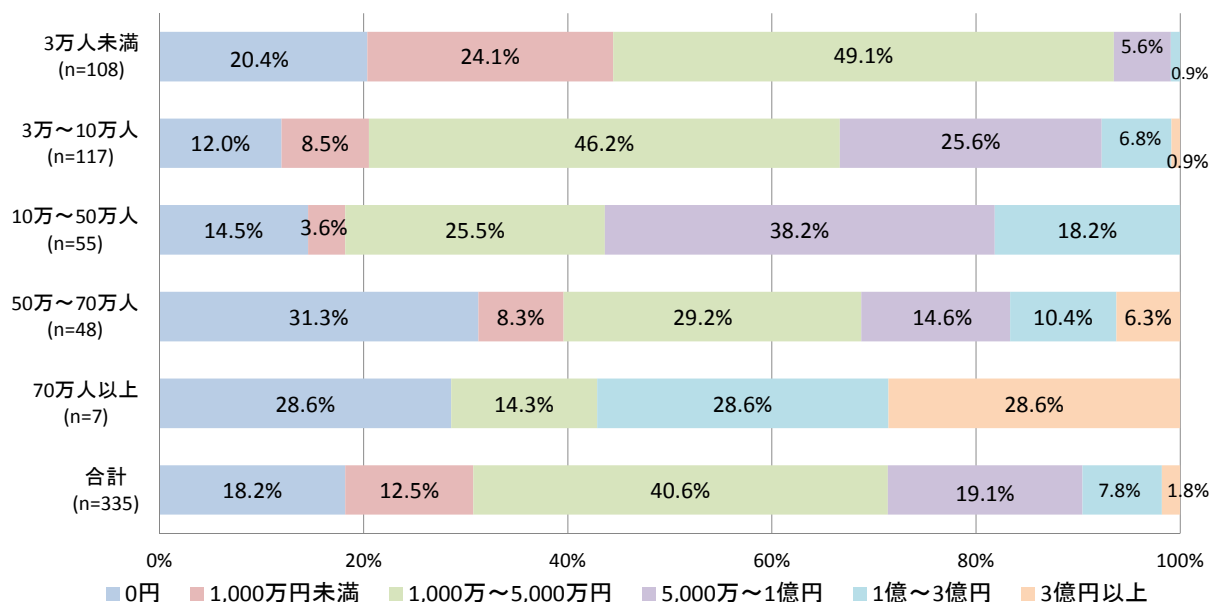


(7) 各事業者に支払っている補助額・支援額

<人口規模別の集計結果>

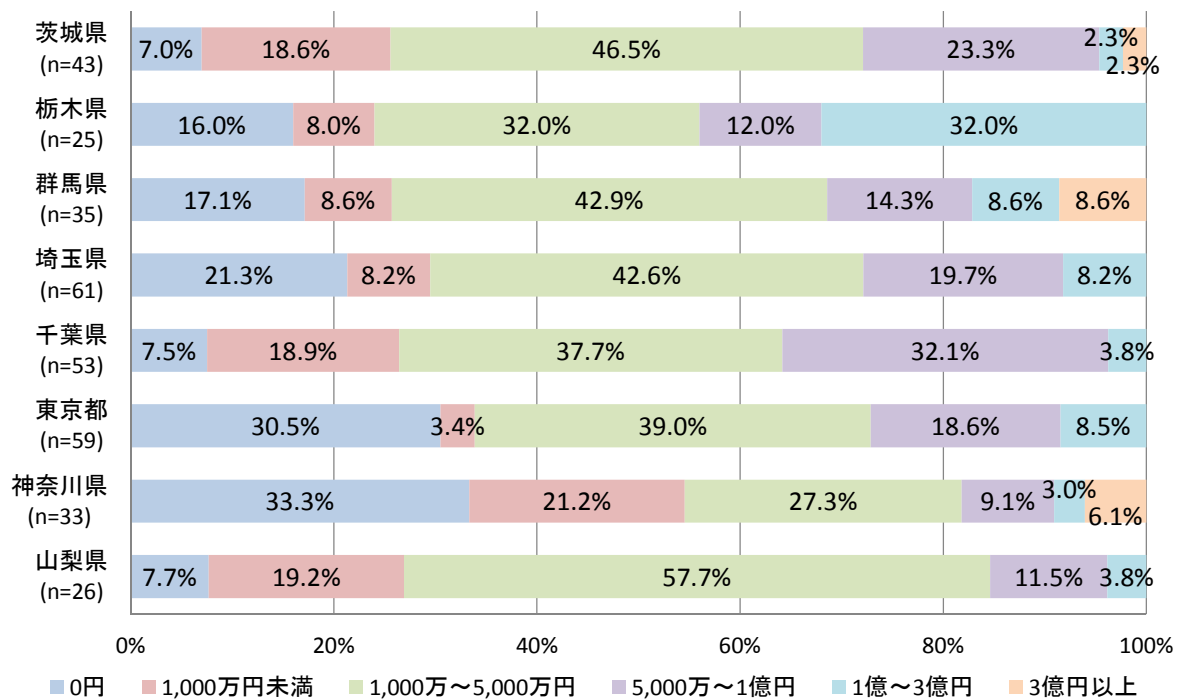
- 人口規模が大きいほど補助・支援額が多くなる傾向にある。人口が 50 万～70 万の自治体では平均額が約 5,500 万円であるのに対し、人口が 70 万人以上の自治体では、倍以上の約 2 億 5,800 万円である。
- 人口が少ない自治体ほど事業者に対する補助額・委託額が少ないことから財政的にも厳しい状況であると考えられる。

	3 万人未満	3～10 万人	10～50 万人	50～70 万人	70 万人以上	全体
平均額(万円)	1,712	4,516	6,390	5,614	25,795	4,522
総額(万円)	184,912	528,362	351,459	269,489	180,566	-



<都県別の集計結果>

- ▶ 都県別に見ても「1,000万～5,000万円」の回答割合が最も多い。
- ▶ 東京都と神奈川県は「0円」と回答した自治体の回答割合が30%程度を超えている。

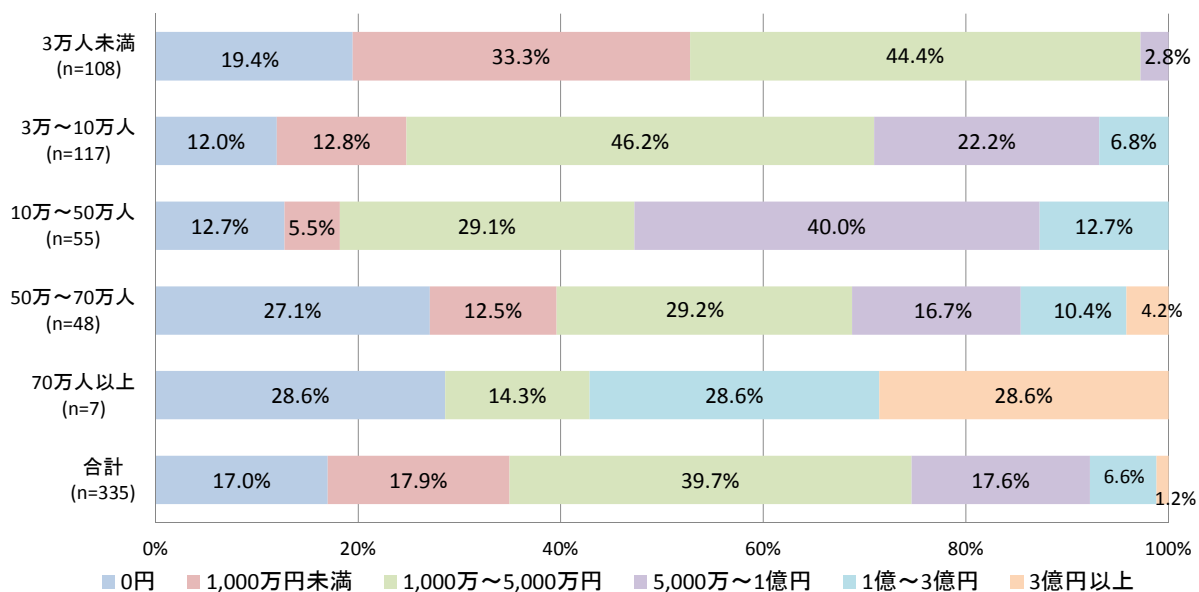


(8) 事業者への補助のうち、市区町村の負担額

<人口規模別の集計結果>

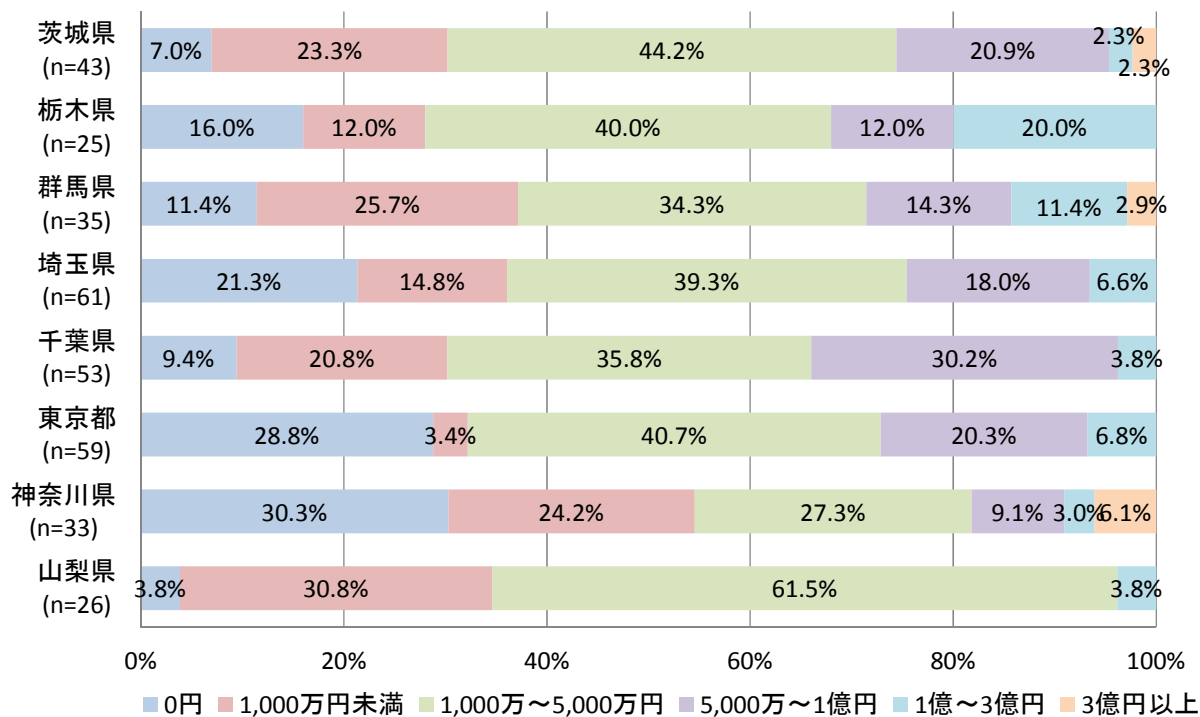
- 人口規模が大きい自治体ほど、補助額も多い。
- 人口が3万人未満の自治体では平均負担額が1,000万円弱であり、全体平均額の約25%程度である。

	3万人未満	3～10万人	10～50万人	50～70万人	70万人以上	全体
平均額(万円)	1,279	3,684	5,662	5,233	25,367	3,906



<都県別の集計結果>

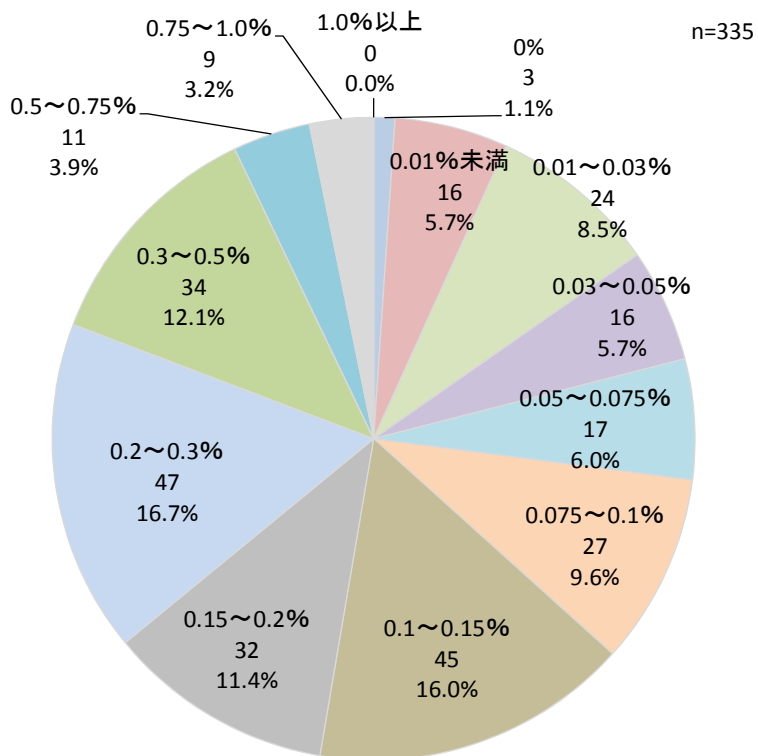
➤ 山梨県では「1,000～5,000万円」の回答割合が60%を超えている。



<一般会計予算に対する市区町村の陸上交通の負担割合>

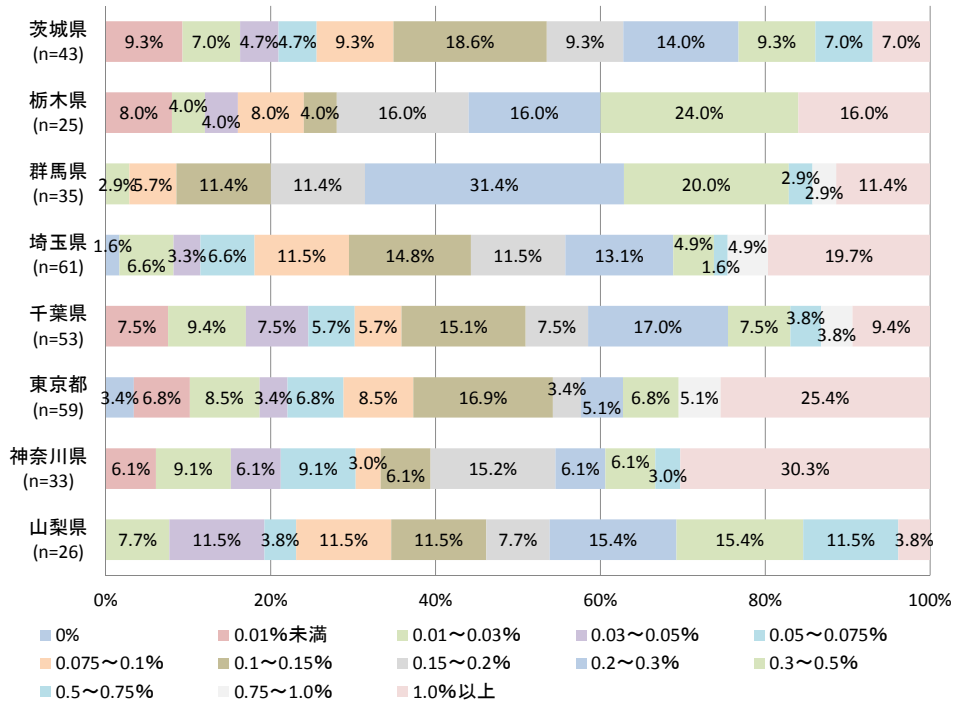
- 一般会計予算からの市区町村の陸上交通の負担割合については、「0.2%~0.3%」が47件(16.7%)と最も多く、次いで、「0.1%~0.15%」が45件(16.0%)、「0.3%~0.5%」が34件(12.1%)となっている。
- 全ての自治体で、一般会計予算の1.0%未満の金額があげられている。

一般会計予算からの市区町村の陸上交通の負担割合



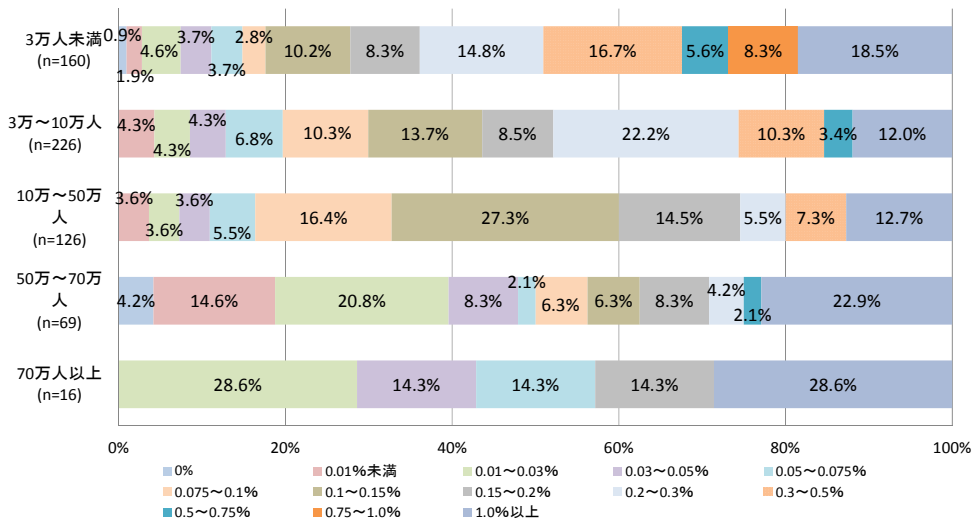
<都県別の集計>

- 群馬県は陸上交通の負担が「0.2～0.3%」の割合が30%程度となっている。
- 東京都は「0.15～0.2%」以下の回答割合が半数を超えている一方で、「1.0%以上」の回答割合も20%以上と他県よりも多く、陸上交通に関する負担金額の割合が多い自治体と少ない自治体のいずれかにわかれている。



<人口規模別の集計>

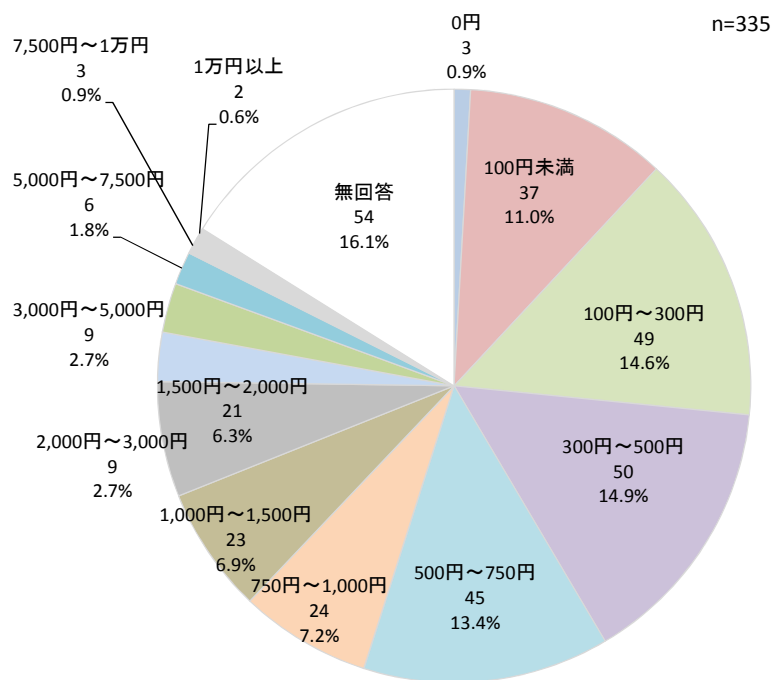
- 人口規模が多い自治体ほど一般会計に対する割合が減少しており、人口70万人以上の自治体では「0.15～0.2%」未満の割合が70%程度である。



<市区町村の一人当たりの陸上交通の負担金額>

- 市区町村の一人当たりの陸上交通の負担金額については、「300円～500円」が50件(14.9%)と最も多く、次いで、「100円～300円」が49件(14.6%)、「500円～750円」が45件(13.4%)となっている。

市区町村の一人当たりの陸上交通の負担金額

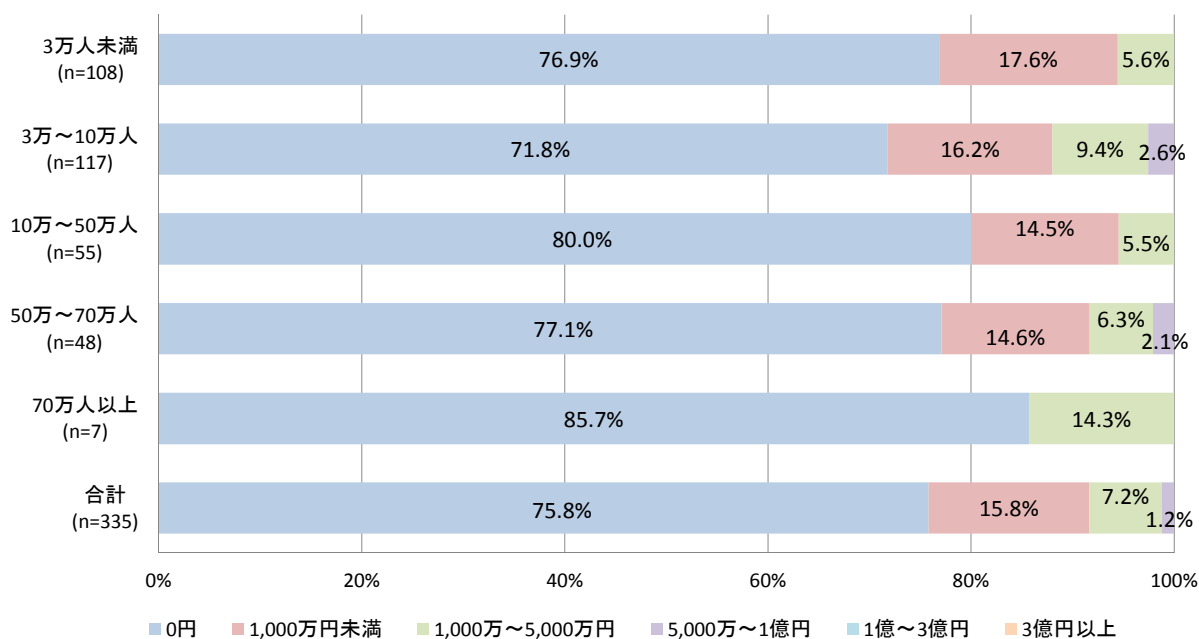


(9) 事業者への補助のうち、国費(補助金・交付金等)の額

<人口規模別の集計結果>

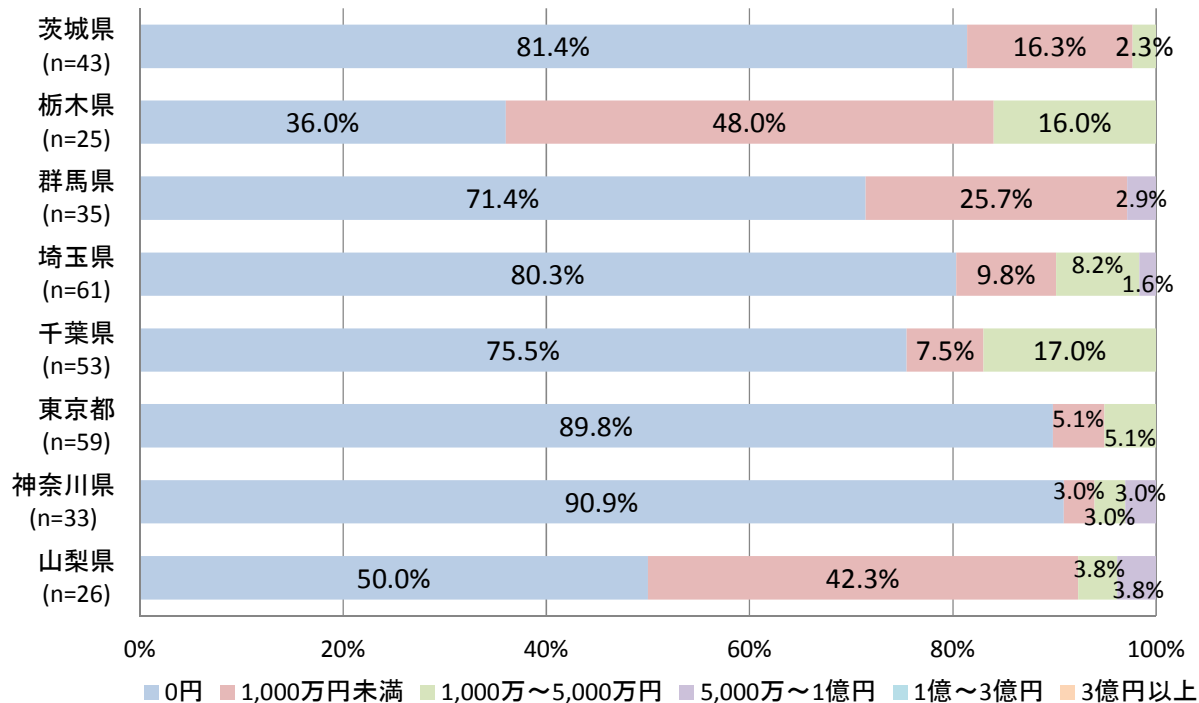
- 全体では「0」が75.8%と最も多く、次いで、「1,000万円未満」が15.8%と続いている。
- 平均額で見た場合、人口規模が大きい自治体あるいは小さい自治体よりも、3～10万人規模の自治体の場合に補助額が最も多くなっている。

	3万人未満	3～10万人	10～50万人	50～70万人	70万人以上	全体
平均額(万円)	173	427	261	323	202	298



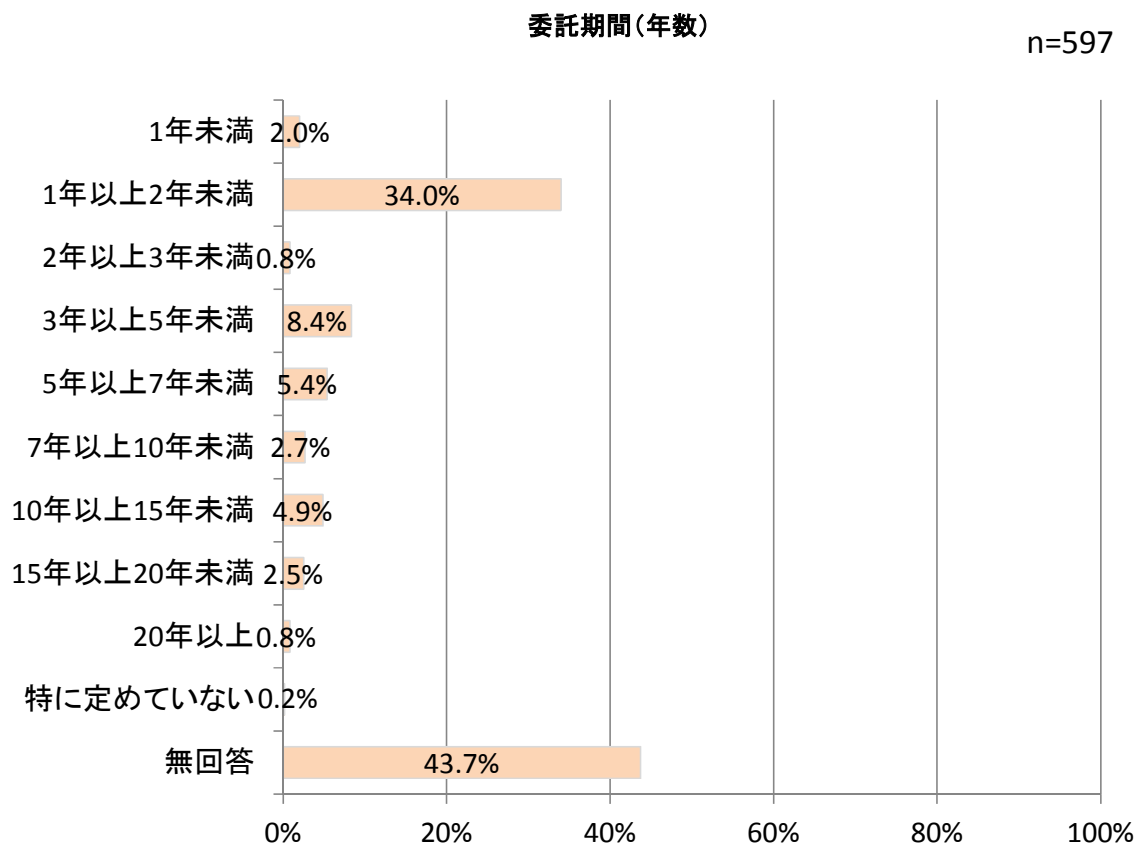
<県別の集計結果>

- 山梨県と栃木県では「1,000万円未満」の自治体が40%を超えている。
- 東京都は1億円以上の自治体がなく、東京都周辺の県において補助額が高い傾向にある。



(10) 事業者委託している場合、委託期間

➤ 「1年以上2年未満」が34.0%と最も多く、次いで、「3年以上5年未満」が8.4%、「5年以上7年未満」が5.4%となっている。

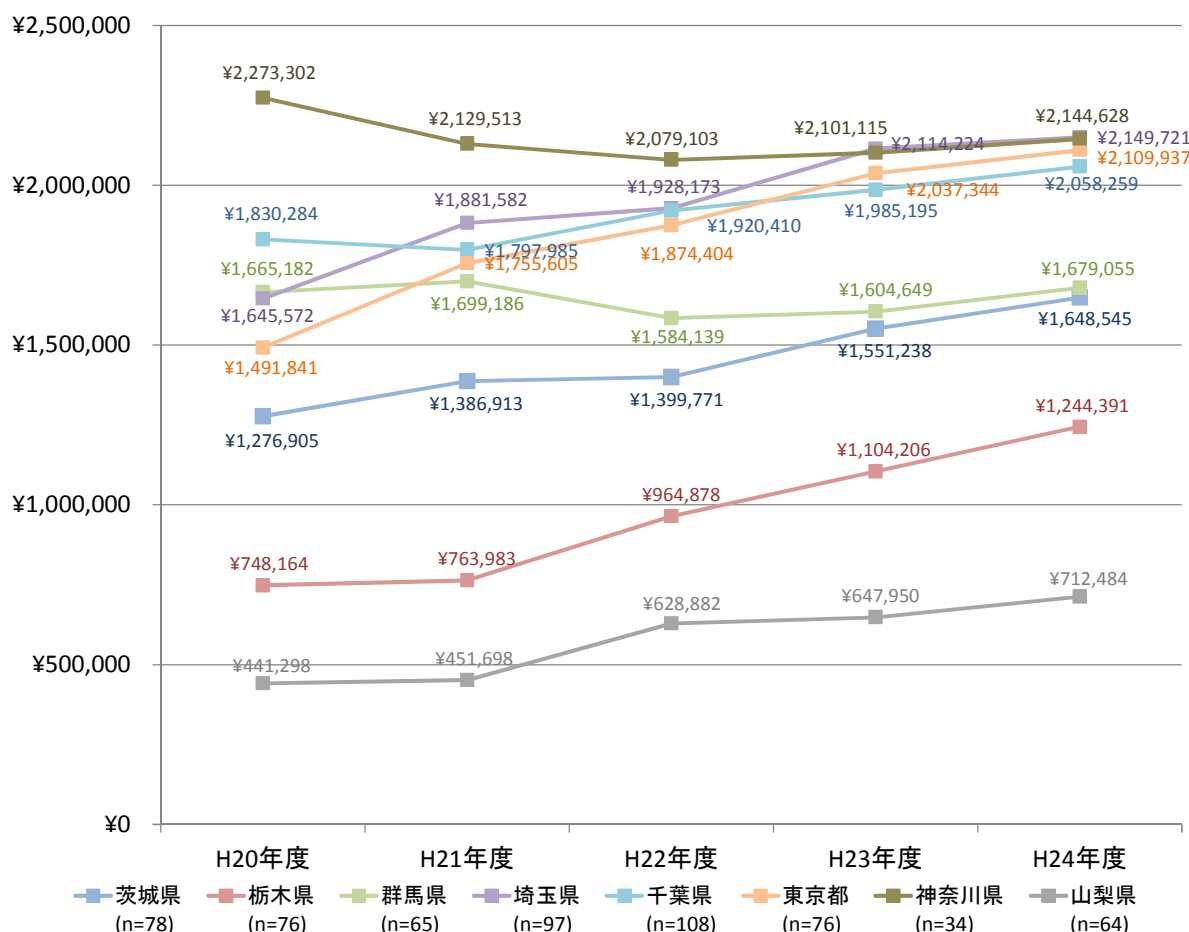


(11) 直近5年間の市区町村から各事業者への補助額・委託額の実績

- ▶ 年度別にみると、前述(2-16)のように都県では年々減少していたのに対して、自治体では総額が増加してきている。
- ▶ 神奈川県は平成20年度は最も金額が高かったものの、減少傾向にあり、平成23年度以降は埼玉県とほぼ同額である。
- ▶ 茨城県や栃木県、山梨県等では年々補助額が増加しており、群馬県は横ばいである。このように都県別に見た場合にも、差異がみられることが確認された。

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
補助額・委託額の合計 (単位：億円)	113.7	118.9	123.8	131.5	137.5

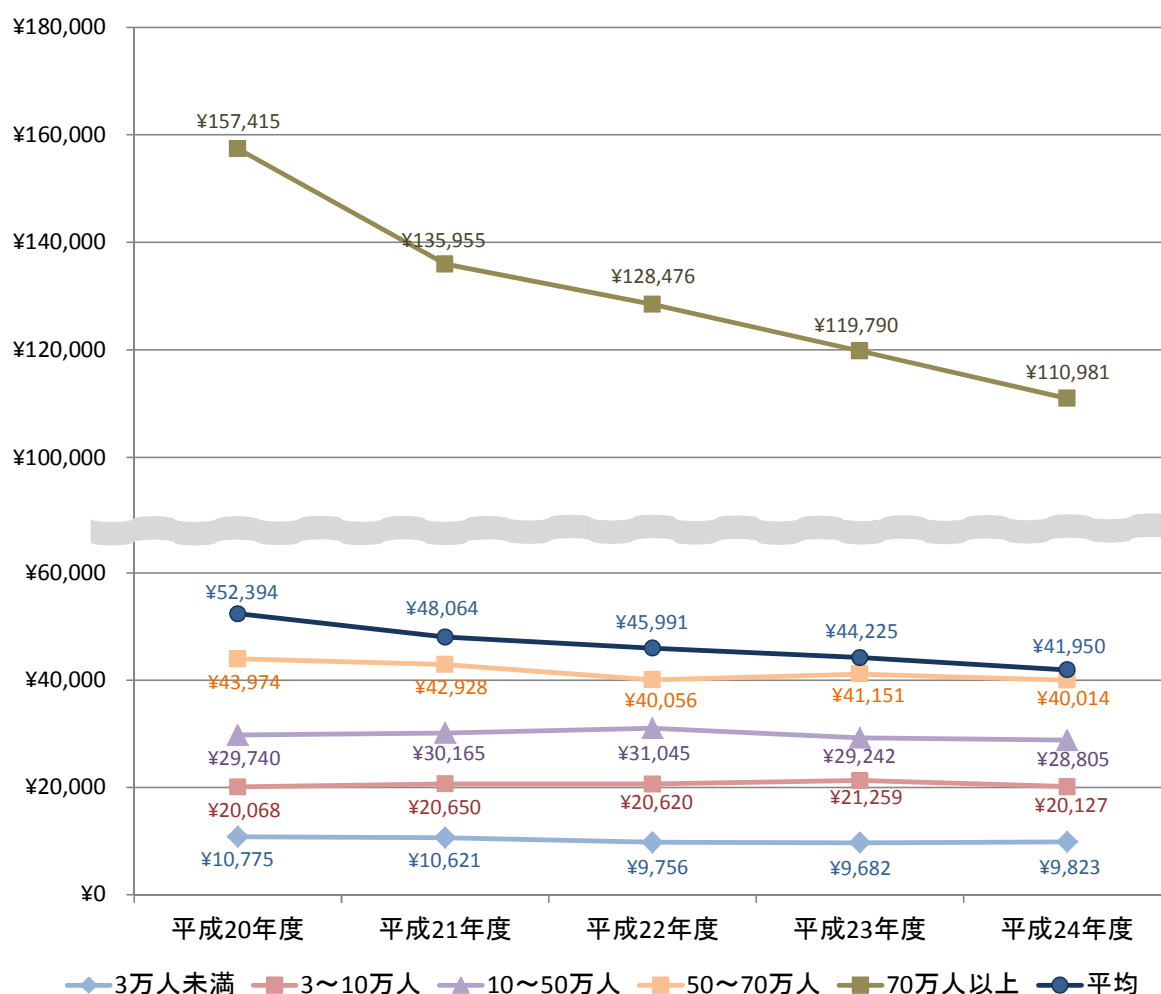
【単位：千円】



<人口規模別の1事業者あたり補助額平均>

- 人口が多い自治体ほど、補助額・委託額が多い。
- いずれの人口規模においても、横ばいか減少傾向にあるが、人口70万人以上の自治体については、平成20年度には1事業者あたり約1億5,700万円だったのが、平成24年度には約1億1100万円と減少している。
- 1事業者あたりの補助額は減少傾向にあるものの、補助対象となる事業者の数が年々増加していることから、補助総額は増加傾向にある。

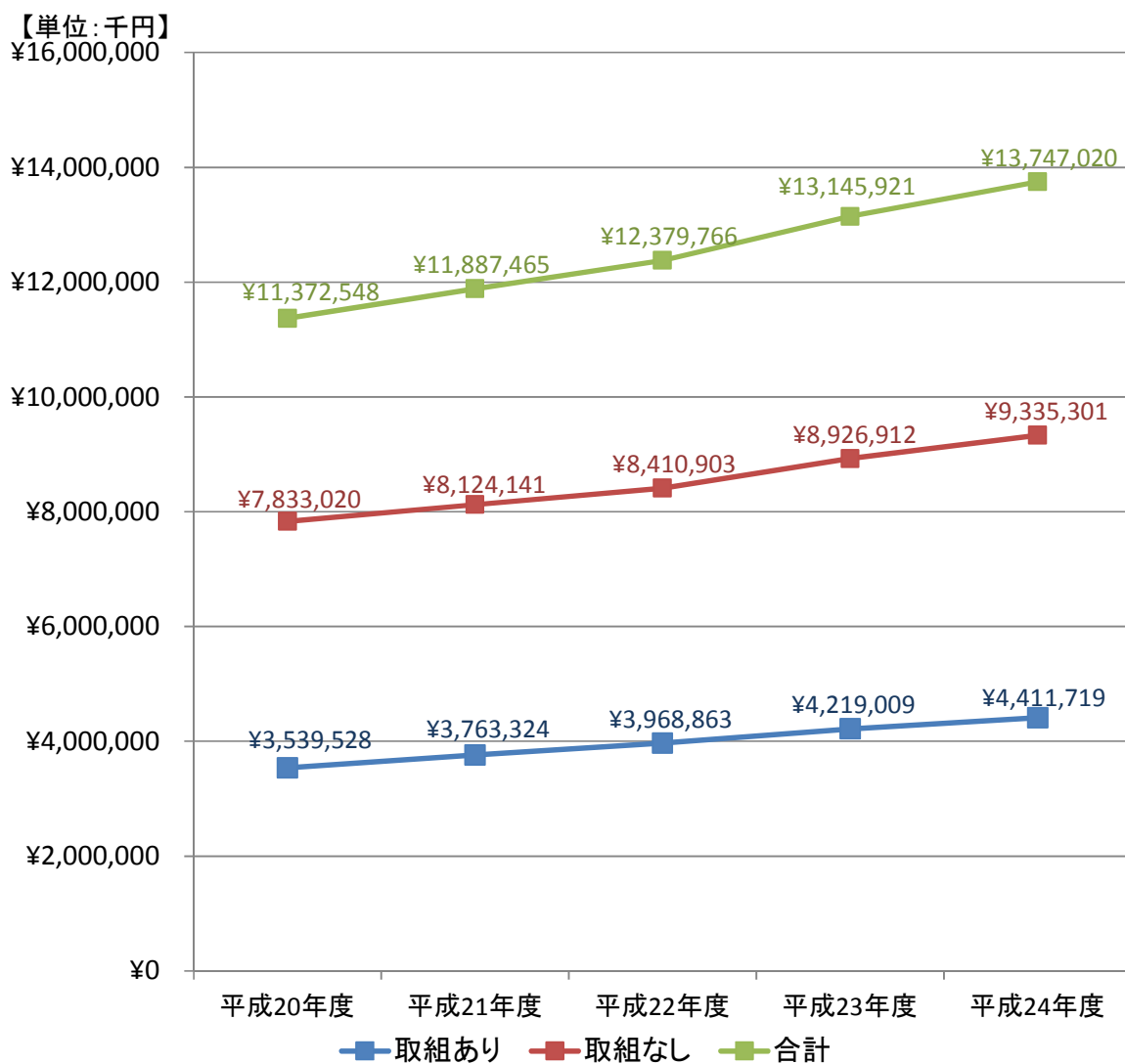
【単位:千円】



●取組実施自治体

- 取組を実施している自治体では、補助・委託額が近年増加傾向にある。事業者のモチベーションの向上、取組への積極的参加を促す、または今後の経費削減のための先行投資を実施していること等が考えられる。

対 平成 20 年度比(%)	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度
取組あり自治体	100	106	112	119	125
取組なし自治体	100	103	107	114	119



(12) 交通事業者への補助や委託にあたって、事業者にインセンティブが働く取組を行っている場合の具体的な内容

- 記述があったのは全部で112件であり、そのうち「周辺設備」が50件と最も多く、次いで、「黒字」が23件、「事前算定」が14件となっている。なお、全112件の具体的な意見については、資料編にて示す。

※自由意見の分類と件数(複数に分類されるものがある)

分類	内容	件数
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 等	14
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 等	23
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、利用状況に応じて委託料の増額をしている 等	4
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） 等	50
利用促進策………	乗継割引の補てん分を行政が支援している 等	4
その他………	分類が難しいもの	13

(13) 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の具体的な内容

- 回答があったのは全部で141件で、そのうち「利用促進策」が64件と最も多く、次いで、「効率化促進策」が40件、「複数年契約」が17件となっている。なお、全141件の具体的な意見については、資料編にて示す。

※自由意見の分類と件数(複数に分類されるものがある)

分類	内容	件数
モニタリング…	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。	14
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。	17
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。	64
効率化促進策…	路線再編や車両の小型化等経費削減につながる取組を、自治体事業者一体となって行っている	40
その他………	分類が難しいもの	13

<取組実施の有無別集計一覧>

- 各項目における取組有無別のまとめを以下のように整理した。事業者に何らかのインセンティブを与える仕組みを実施して
- 自治体は、全体の26.9%の自治体であった。

クロス項目		事業者にインセンティブを与える仕組み			取組ありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	
ブロック	茨城県	4	39	43	9.3%	9.3%
	栃木県	9	16	25	36.0%	36.0%
	群馬県	9	26	35	25.7%	25.7%
	埼玉県	14	47	61	23.0%	23.0%
	千葉県	19	34	53	35.8%	35.8%
	東京都	22	37	59	37.3%	37.3%
	神奈川県	6	27	33	18.2%	18.2%
	山梨県	7	19	26	26.9%	26.9%
人口規模区分	3万人未満	15	93	108	13.9%	13.9%
	3~10万人	30	87	117	25.6%	25.6%
	10~50万人	23	32	55	41.8%	41.8%
	50~70万人	19	29	48	39.6%	39.6%
	70万人以上	3	4	7	42.9%	42.9%
一般会計 予算規模 区分	50億円未満	7	43	50	14.0%	14.0%
	50~100億円未満	8	43	51	15.7%	15.7%
	100~500億円未満	45	108	153	29.4%	29.4%
	500~1000億円未満	15	32	47	31.9%	31.9%
	1000億円以上	14	19	33	42.4%	42.4%
専任+兼任 担当者数	不在	1	4	5	20.0%	20.0%
	1人	9	59	68	13.2%	13.2%
	2人	33	95	128	25.8%	25.8%
	3人	21	46	67	31.3%	31.3%
	4人	13	20	33	39.4%	39.4%
	5人以上	13	21	34	38.2%	38.2%
協議会設置 の有無	設置	83	174	257	32.3%	32.3%
	設置していない	7	69	76	9.2%	9.2%
	無回答	0	2	2	0.0%	0.0%
相談相手 の有無	あり	86	216	302	28.5%	28.5%
	なし	3	16	19	15.8%	15.8%
	無回答	1	13	14	7.1%	7.1%
交通関連計画 の有無	あり	61	127	188	32.4%	32.4%
	なし・無回答	29	118	147	19.7%	19.7%
合計		90	245	335	26.9%	26.9%

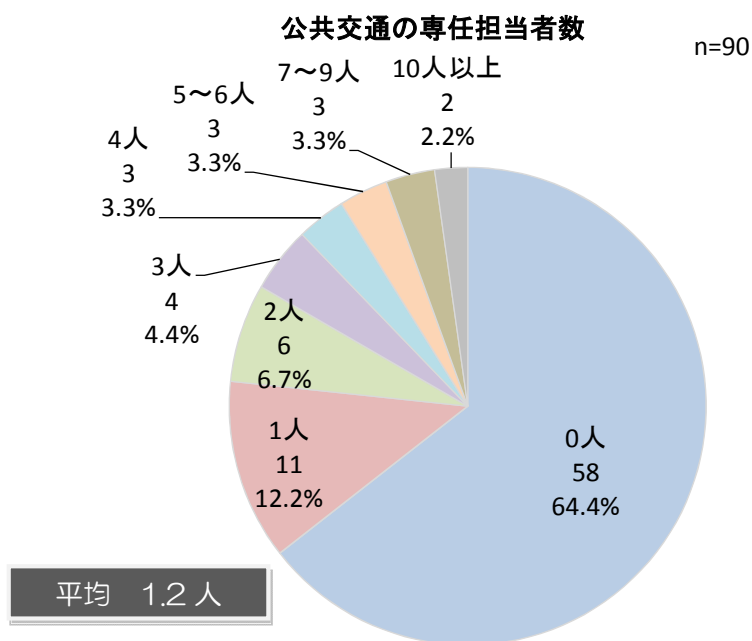
2.4 市区町村における取組有無別の調査結果

2.3 にて示した市区町村のアンケート調査結果について、インセンティブにかかる取組有無別の集計を実施した。なお、この設問における分析にあたっては「交通事業者への補助者委託にあたって、事業者インセンティブが働く取組を行っている場合の具体的な内容」という設問に対して、何らかの取組内容を記載した自治体を「取組あり」（「なし」等の具体的な記述がないものを除く）、それ以外の無記入等の自治体を「取組なし」と定義して集計・分析を実施している。

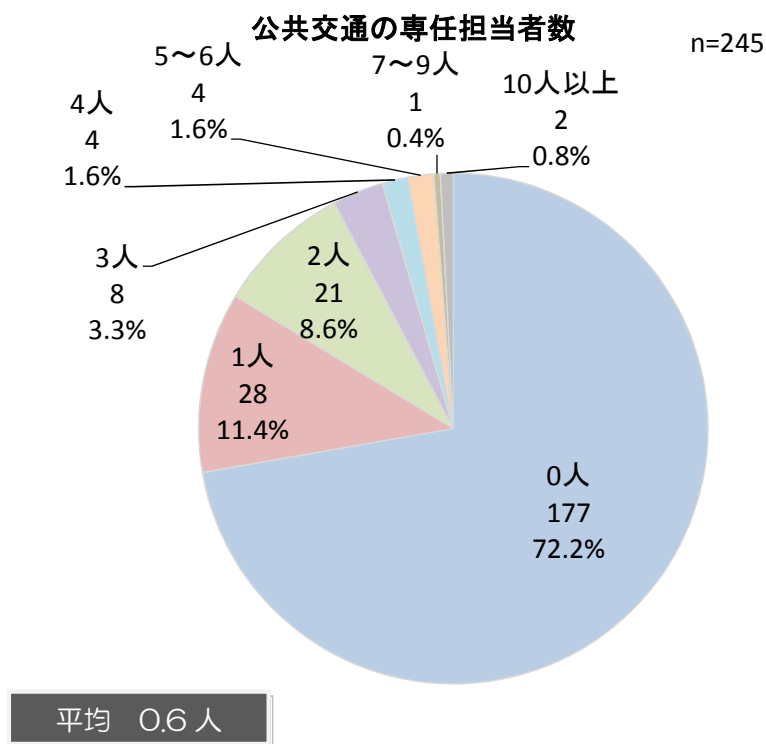
(1) 専任担当者数

- 取組を実施している自治体は3人以上の担当者がいる割合が合わせて16.5%である一方で、取組を実施していない自治体では7.7%と少ない。
- 平均人数は、取組の有無で2倍も異なることから、取組を実施している自治体の方が公共交通に関する取組体制が充実していると考えられる。

【取組あり】



【取組なし】

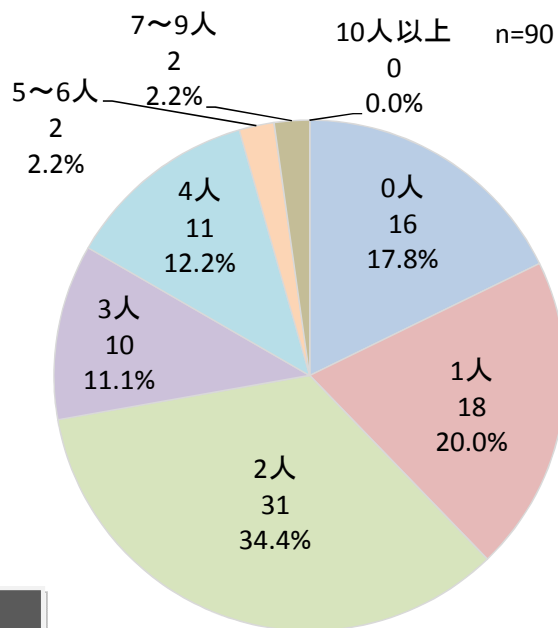


(2) 兼任担当者数

- 取組を実施している自治体の兼任担当者の平均人数は、取組がない自治体よりも0.2人と若干多いものの、専任担当者の平均者数と比較するとあまり差異がみられない。

【取組あり】

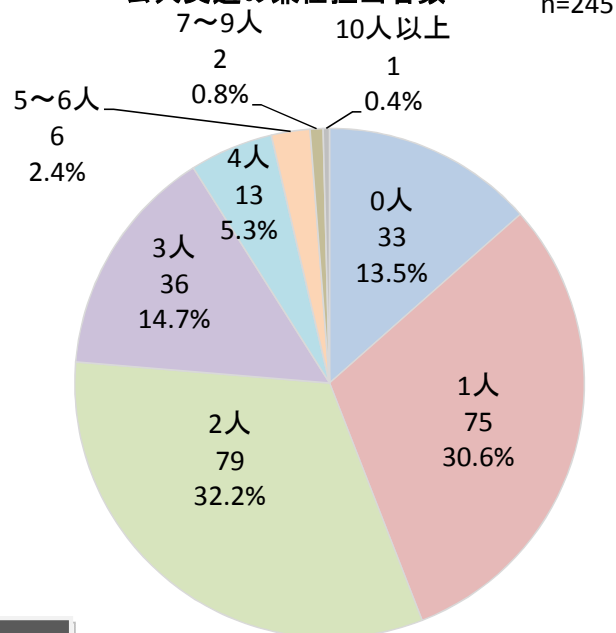
公共交通の兼任担当者数



平均 2.0人

【取組なし】

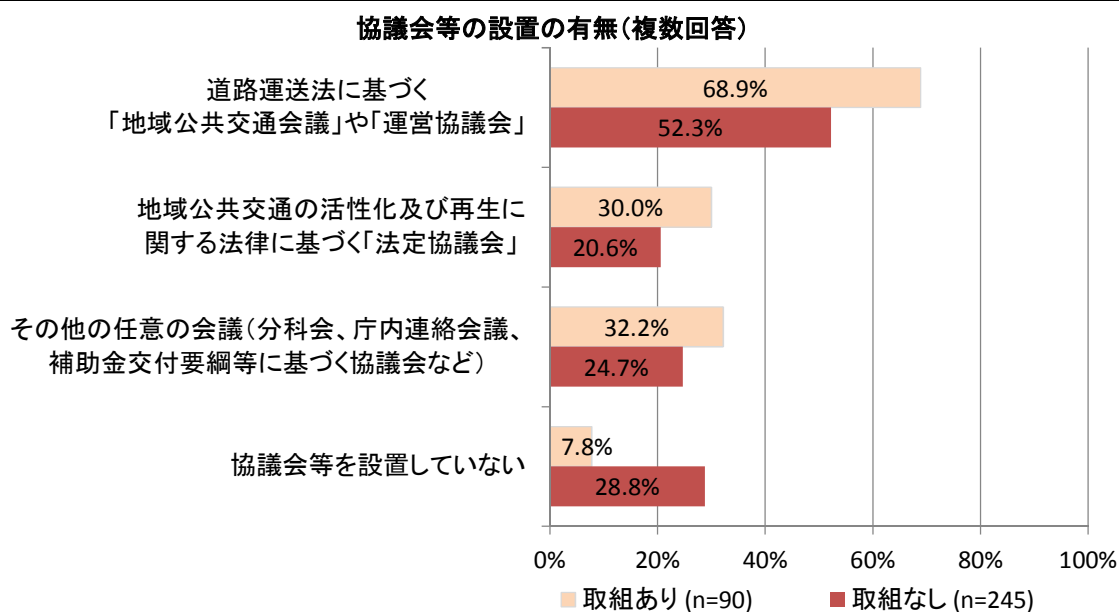
公共交通の兼任担当者数



平均 1.8人

(3) 市区町村における協議会等の設置の有無

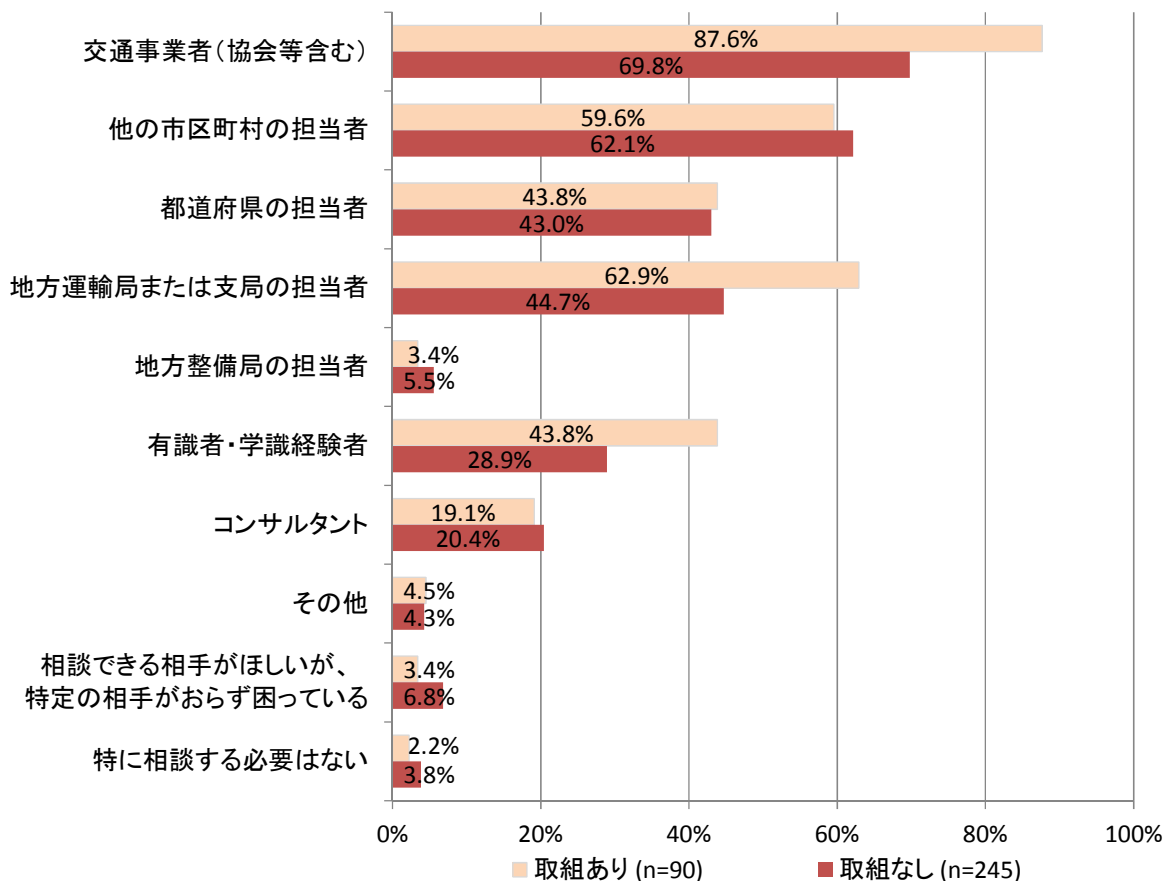
- 「協議会等を設置していない」に対しては、取組を実施している自治体は7.8%であったが、取組を実施していない自治体は28.8%と割合が多い。
- 取組を実施している自治体は「地域公共交通会議」や「法定協議会」等、様々な協議の場を設けている割合が取組を実施していない自治体と比較して多く、様々な関係機関との協議や調整の場を整えたいうえで取組を行っていることが考えられる。



(4) 市区町村で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたり、日頃から相談する相手の有無

- 取組有無に関わらず交通事業者と回答した割合が最も多い。
- 特に「交通事業者（協会等含む）」「地方運輸局または支局の担当者」の項目では取組を実施している自治体の方が、実施していない自治体よりも15%以上高い結果となっており、相談や調整を行うための関係者が複数いることがわかる。

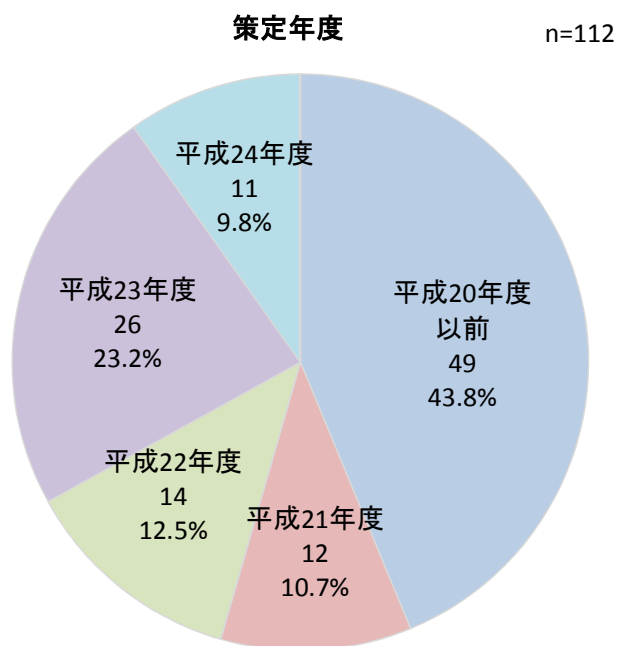
地域公共交通施策に関する相談相手の有無(複数回答)



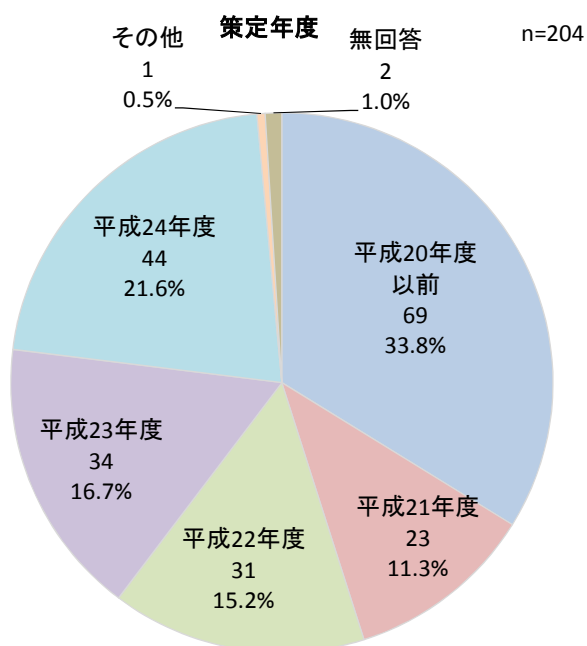
(5) 策定年度

- 平成 20 年度以前に取組を実施している自治体が全体の 43.8%であるのに対し、取組を実施していない自治体では 33.8%と取組を実施している自治体の方が高い割合となっている。
- 取組を実施している自治体では、他自治体と比較して早期から公共交通に関する問題について取組を実施していると考えられる。

【取組あり】



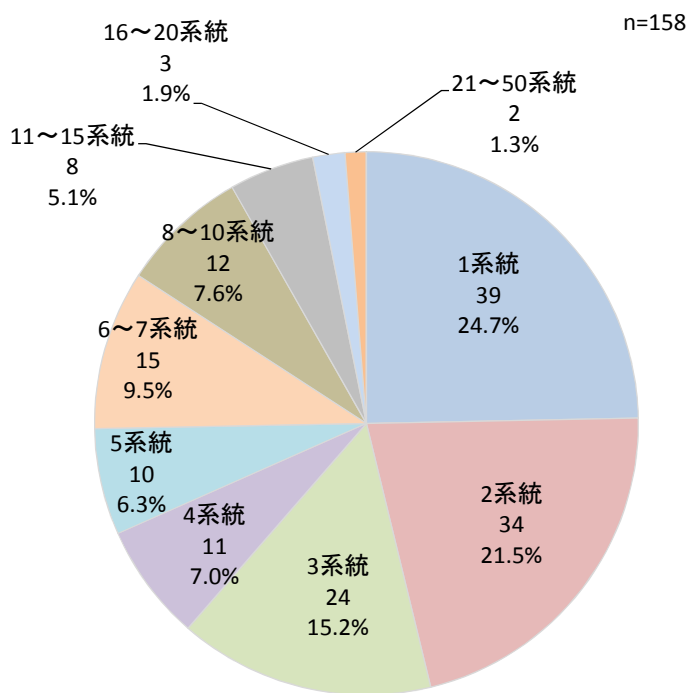
【取組なし】



(6) 路線型の運行で、運行費補助・運行委託等を行っている系統数

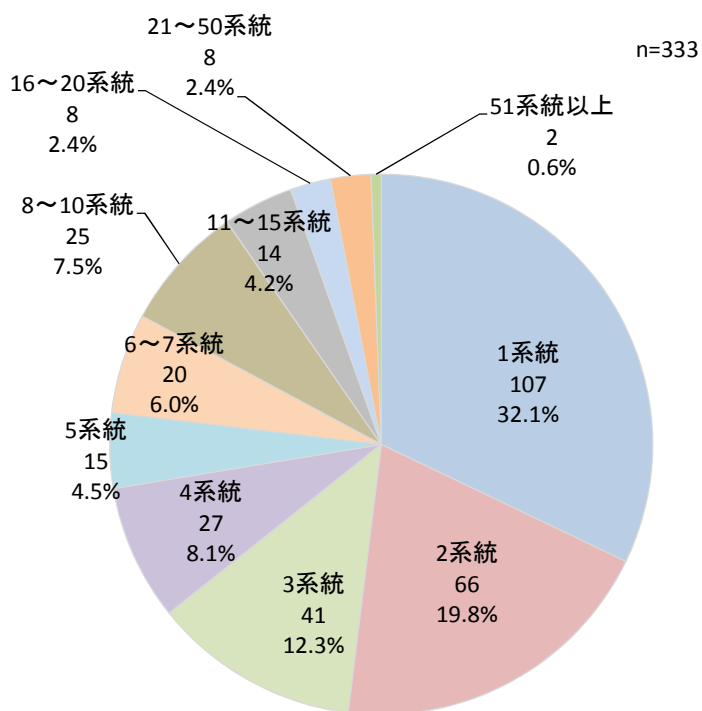
➤ 取組を実施している自治体では、運行費補助や委託を行っている系統数が少ないことから、対象する系統を選別することで、補助対象路線を増やして、費用が増大になることがないようにしていると考えられる。

【取組あり】



平均 4.3 系統

【取組なし】

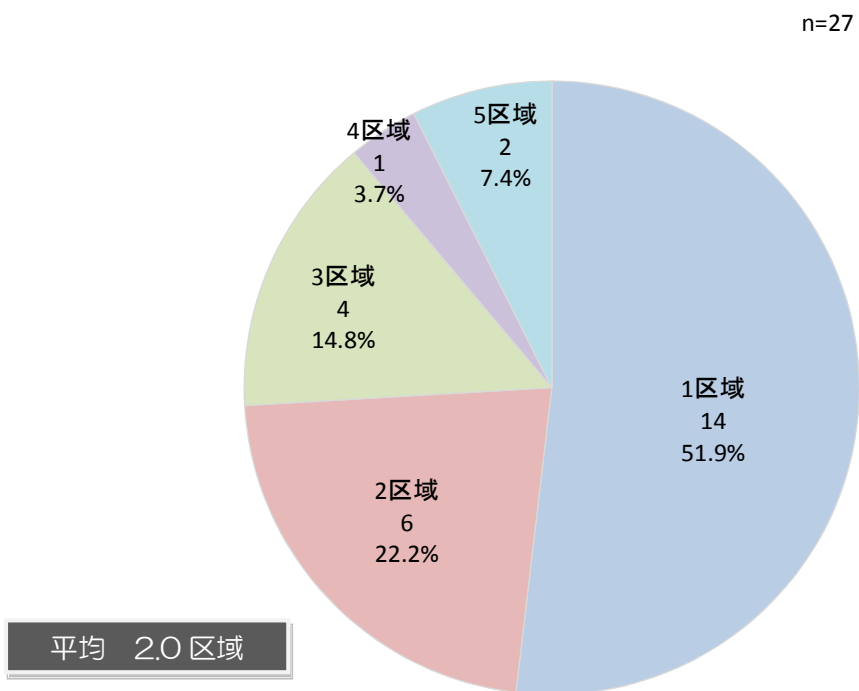


平均 4.7 系統

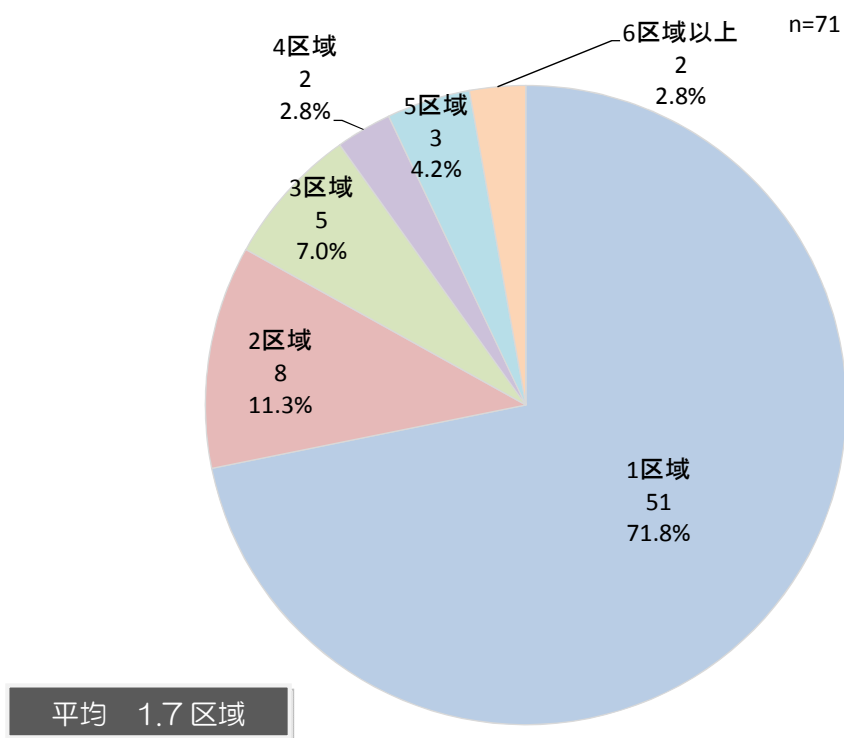
(7) 区域型の運行において、運行費補助・運行委託等を行っている区域数

- 系統数とは対照的に、区域については、取組を実施している自治体の方が対象区域数が多い。
- 取組を実施していない自治体では、70%程度が「1区域」である。

【取組あり】



【取組なし】



(8) 直近5年間の市区町村から各事業者への補助額・委託額の実績

- 補助金額の合計が最も多いのは人口集積率が90%台の自治体であり、いずれの年度も400億円を超えている。ついで50%台の自治体が多いが、その他の自治体はいずれの年度も100億円未満と比較的少ない。
- 補助金の増加率については、いずれの人口集積率の自治体でも、平成20年度から平成24年度にかけて増加している。特に人口集積率が40%台の自治体においては1.5倍以上と増加率が大きい。

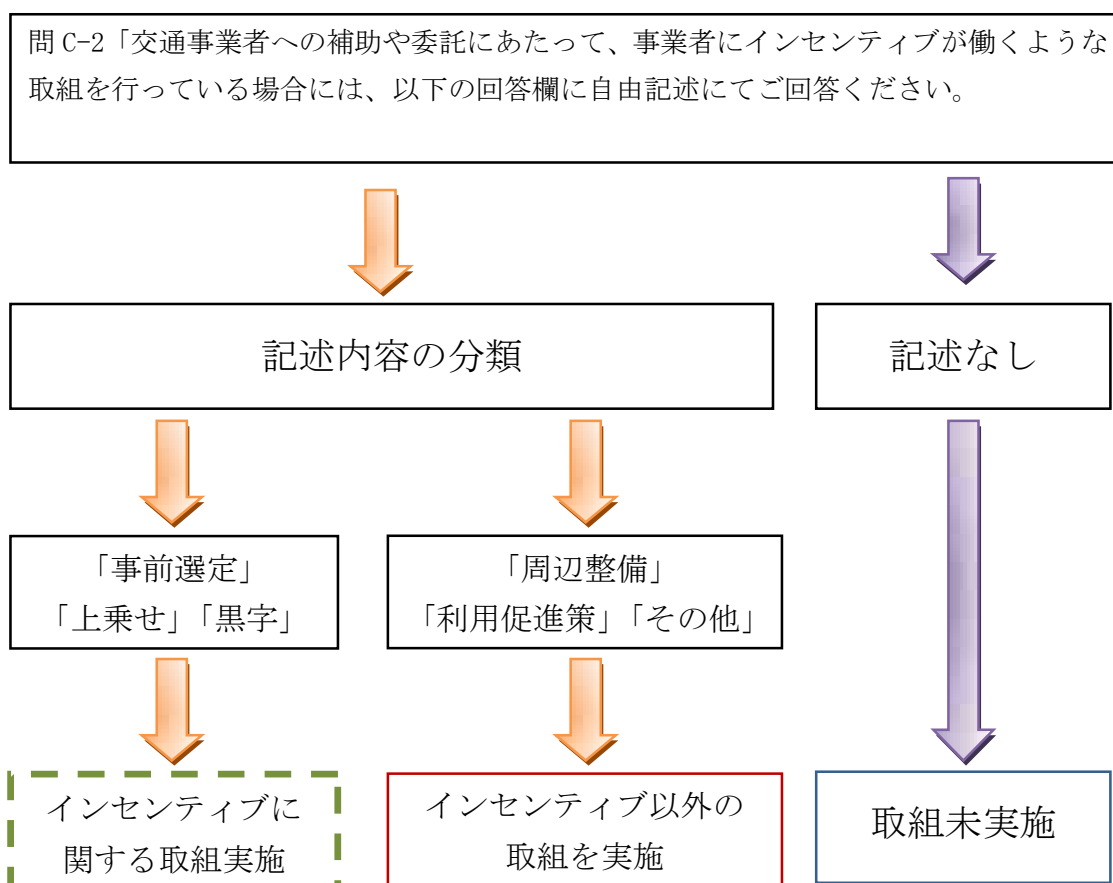
補助額・委託額の合計 (単位：億円)	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
10%未満	0.57	0.56	0.55	0.47	0.45
10%～	73.68	79.89	80.16	85.08	81.81
20%～	39.06	38.44	40.16	41.80	44.94
30%～	71.79	74.18	70.86	78.37	84.27
40%～	57.18	59.61	70.68	77.26	92.44
50%～	134.51	138.02	147.11	162.48	168.53
60%～	45.73	50.96	56.19	55.10	60.98
70%～	59.07	61.46	65.09	70.89	71.50
80%～	68.81	79.09	76.58	78.63	83.25
90%～	402.71	416.84	420.00	438.71	447.02

対20年比(%)	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
10%未満	100	98	96	82	79
10%～	100	108	109	115	111
20%～	100	98	103	108	115
30%～	100	103	99	109	117
40%～	100	104	124	135	162
50%～	100	102	109	121	124
60%～	100	111	123	120	133
70%～	100	104	110	120	121
80%～	100	115	113	114	121
90%～	100	104	105	110	111

2.5 インセンティブに関わる取組について

以上に示したアンケート結果を用いて、インセンティブの有無により、財政負担や補助対象の路線数にどのような影響を及ぼしているか分析を実施した。

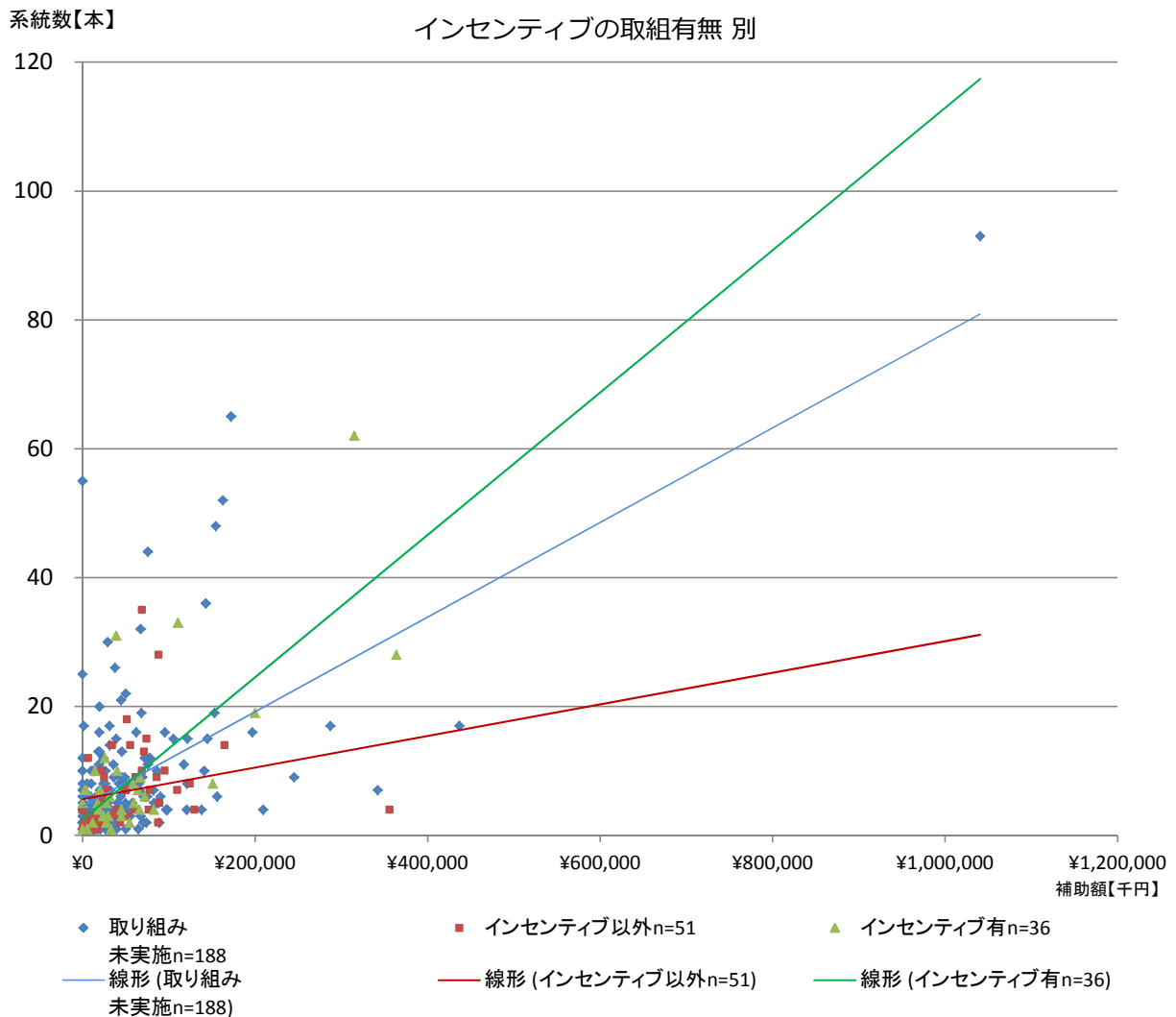
なお本分析において「インセンティブが働いている」と判断されるのは、アンケート問 C-2(本書 2-43 ページ)にて回答のあった自由記述のうち、「事前選定」「上乗せ」「黒字」に分類されるものであり、今回の調査でいずれかの分類に該当した記載のあった自治体は 335 自治体のうち 36 自治体である。



2.5.1 系統数と補助額の関係

- ・インセンティブに関する取組の有無が補助系統の抑制に寄与しているか分析を行った。
- ・インセンティブ以外の取組を実施している自治体は、費用が増大しても補助の対象となる系統数はあまり増加しない傾向にある。
- ・一方でインセンティブの取組を実施している自治体では、系統数が少ない場合には、他の自治体よりも少ない金額で補助を行っており、金額が多くなる場合には、より多くの系統に対して補助を行っている傾向にあることが分かった。

「補助している系統数」と「補助額」の関係

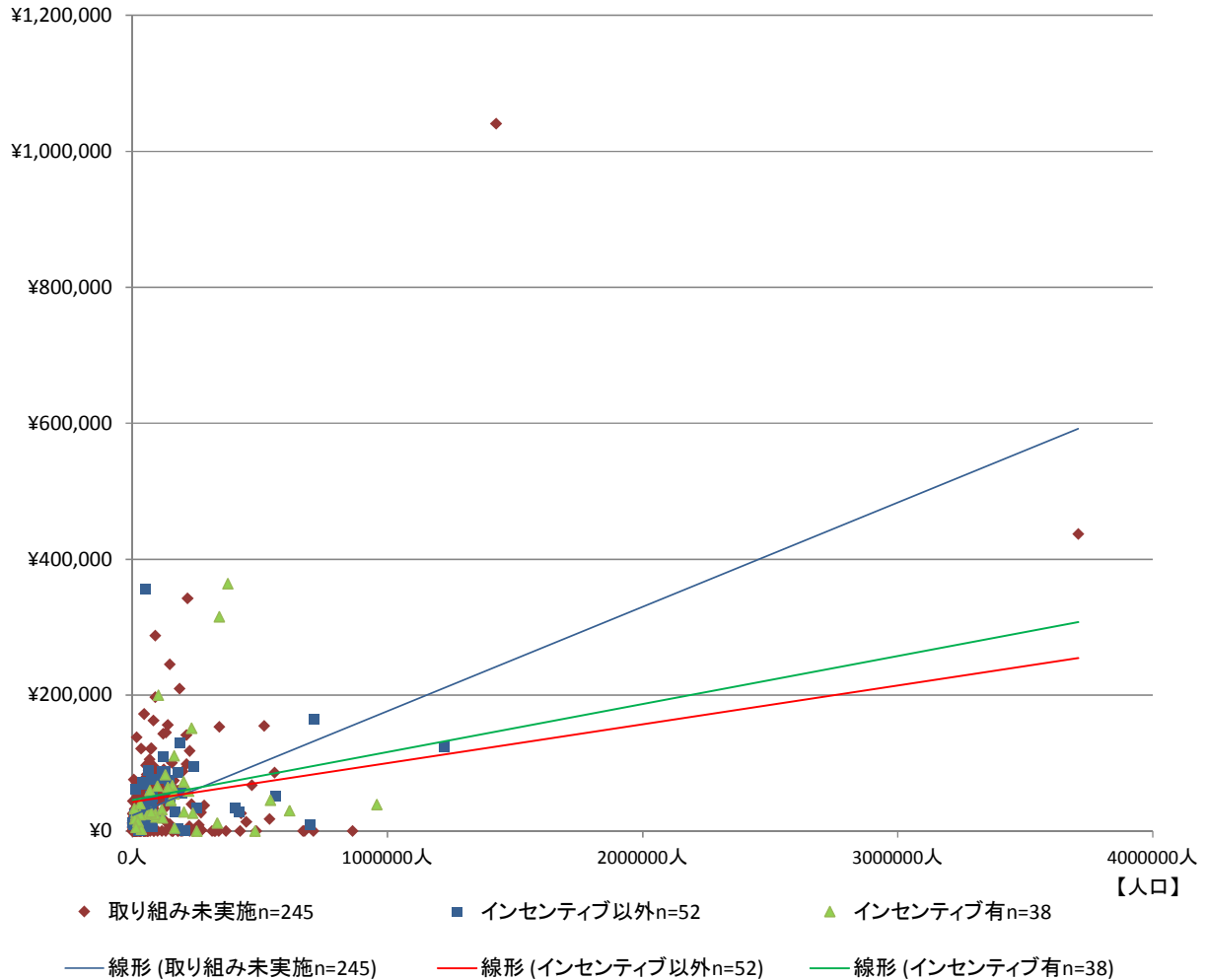


系統数 (本)	取組未実施	インセンティブ以外の取組実施	インセンティブの取組実施
最小値	1	1	1
最大値	93	35	62
中央値	5	4	5
平均	8	7	9
標準偏差	11	7	12

2.5.2補助額と人口の関係

- ・インセンティブに関する取組の有無が補助額の減少に寄与しているか分析を行った。
- ・インセンティブの取組を実施している自治体は人口が増加しても事業者への補助金があまり増加しない傾向にあるが、インセンティブ以外の取組を実施している自治体の方がさらに補助額が増加しない傾向にある。

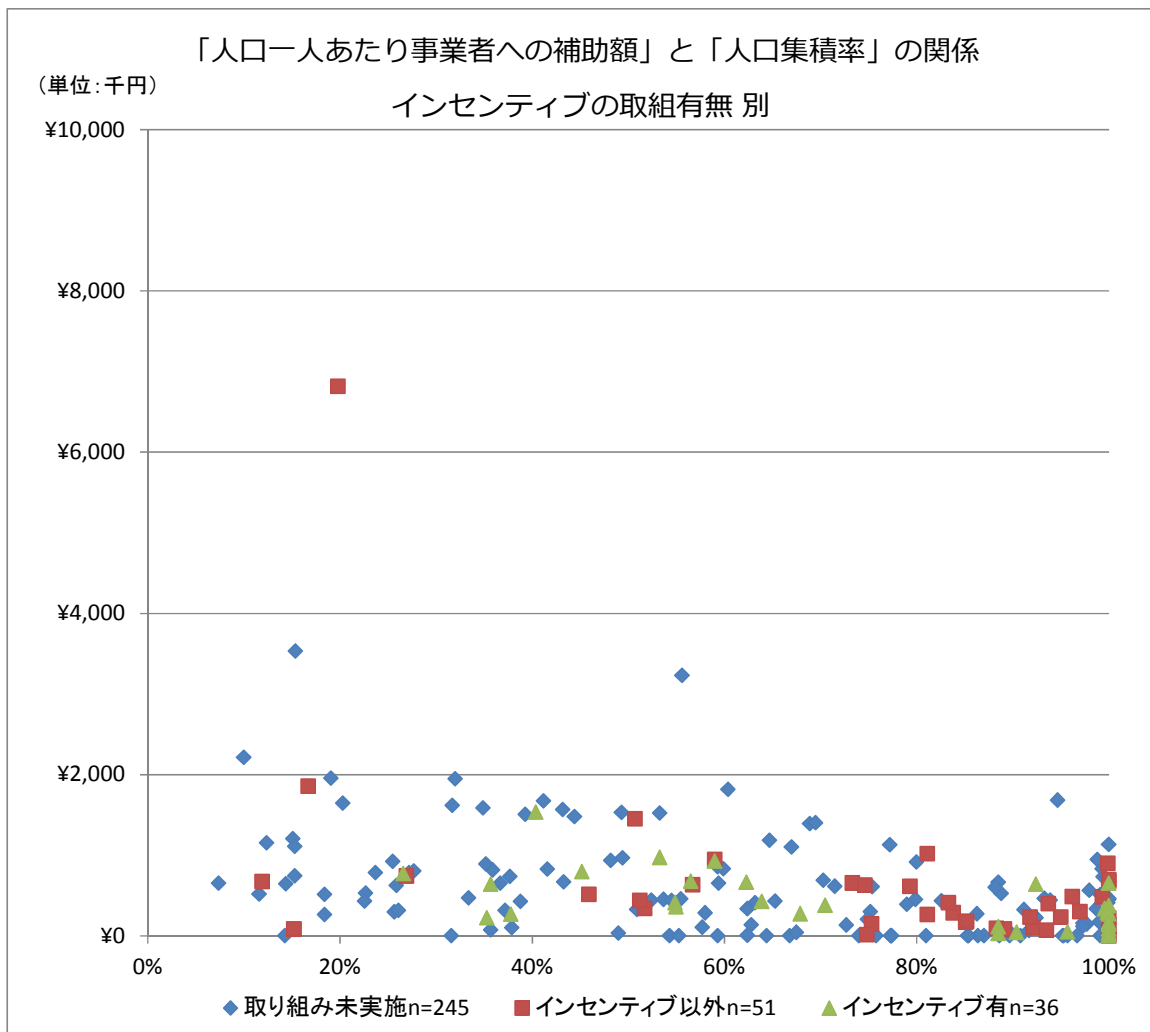
「事業者への補助額合計」と「人口」の関係
インセンティブの取組有無別



補助金 (千円)	取組未実施	インセンティブ以外 の取組実施	インセンティブ の取組実施
最小値	0	0	0
最大値	1,040,611	355,912	363,702
中央値	18,553	35,217	30,726
平均	40,398	51,881	58,670
標準偏差	83,718	56,432	77,403

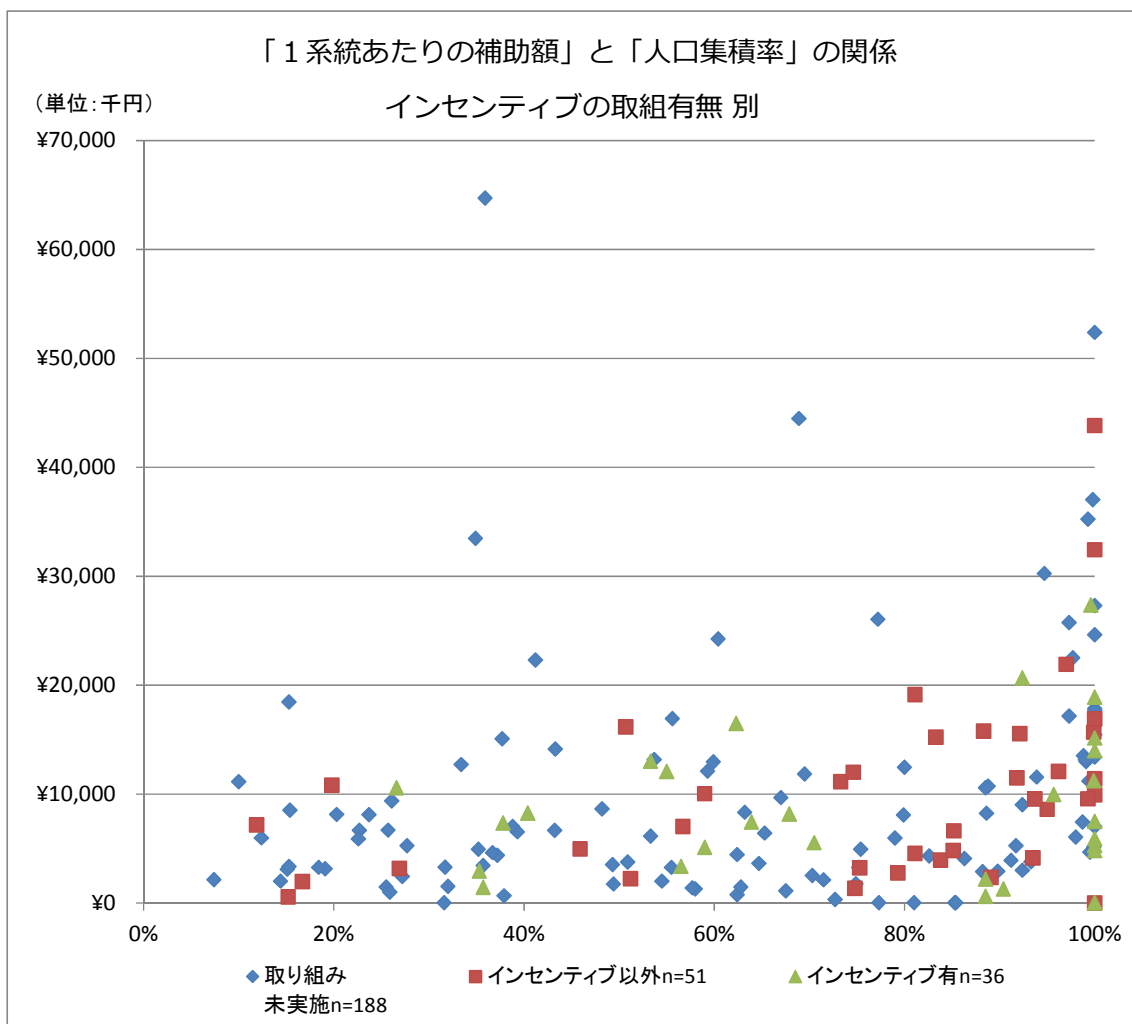
※2.4.3 人口1人あたりの補助額と人口集積率の関係

- ・人口1人当たりの補助額と人口集積率に相関がみられるか分析を行った。
- ・人口集積率が80%を超える自治体では補助額が1,000円以下が多く、2,000円を超える自治体は人口集積率が60%以下の自治体である。



※2.5.4 1系統あたりの補助額と人口集積率の関係

- ・ 1系統あたりの補助額と人口集積率に相関がみられるか分析を行った。
- ・ 人口集積率が90%程度自治体は補助額が20,000円以下が多い。
- ・ 人口集積率が80%以下で補助額が20,000円を超える自治体ではほとんどが取組未実施の自治体である。



第3章 公共交通事業における官民連携の先進事例調査

第2章で記載したアンケート調査の中から、関東運輸局管内の交通事業者に対して何らかのインセンティブが働くような取組を行っている事例を10自治体抽出し、そのうち9自治体について当該取組を実施している自治体担当者およびその交通事業者に対してヒアリング調査を実施した。

3.1 ヒアリング対象自治体の選定

3.1.1 アンケート調査結果の整理

(1) 問C2に対する回答内容の整理

交通事業者への補助や委託に当たって、インセンティブ付与の制度・仕組みを工夫している事例を重視し、回答のあった記述について以下のように①から⑥の分類を行い、そのうち①、②、③への回答があるもの、及び⑥の中で特徴的なものを優先的に選定対象とした。

表 3-1 問C2における記述の分類項目

①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 など
②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 など
③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 など
④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） など
⑤利用促進策	乗継割引の補てん分を行政が支援している など
⑥その他	分類が難しいもの

(2) 問 C3 に対する回答内容の整理

交通事業者への補助や委託に当たって、補助額や委託額の抑制のための制度・仕組みについて工夫している事例を重視し、①への回答があるもの、及び⑤の中で特徴的なものを優先的に選定対象とした。

表 3-2 問 C 3 における記述の分類項目

①モニタリング	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。
②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。
③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。
④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いて行っている
⑤その他	分類が難しいもの

3.1.2 整理結果に基づいた候補選定

3.1.1 にて選定対象とされた自治体の回答内容を精査し、以下のような視点でヒアリング候補の選定を行った。

- ▶ 自由回答において特徴的な取組を行っているケース
…千葉県習志野市、千葉県柏市、栃木県茂木町、群馬県藤岡市
- ▶ 自由回答において類似の多い事例ではあるが、効果が出ているケース
…千葉県習志野市、茨城県五霞町、山梨県富士吉田市
- ▶ 都市部にて効果があると思われるケース
…東京 23 区内の各自治体
- ▶ 地方都市にて効果があると思われるケース
…栃木県鹿沼市
- ▶ 中山間部で効果があると思われるケース
…該当自治体なし
- ▶ インセンティブを与える契約内容+複数の自治体と契約している事業者
…群馬県伊勢崎市及び埼玉県熊谷市、山梨県甲斐市及び甲府市他 4 市町
- ▶ インセンティブを与えつつ、利用促進を図る自治体
…東京都小金井市、埼玉県熊谷市、山梨県甲斐市
- ▶ インセンティブ付与により、事業者側における何かしらの取組が確認できるケース
…該当自治体なし

3.1.3 ヒアリング対象候補の決定

選定後の自治体のうち、他自治体と同様の取組を行っている自治体、取組内容が不明な自治体を除外したうえで、以下の10自治体をヒアリング対象候補として選定した。なお選定にあたっては、県ごとのヒアリング対象自治体数は考慮せず、都市部と地方部のバランスを考慮している。同一地域内で複数の自治体と同様の回答を行い、選定の条件に明確な差がない場合には、都市規模（人口規模）の大きい自治体を選定している。

表 3-3 ヒアリング対象候補自治体

自治体名	選定の理由
千葉県習志野市	・特徴的な取組加え、委託・補助額が減少している。
千葉県柏市	・デマンドにて輸送1人あたり1,000円にて補助
埼玉県熊谷市	・インセンティブを与えつつ、利用促進の取組を実施。 ・事業者はインセンティブを与えられていない自治体とも契約。
茨城県五霞町	・委託・補助額が2年連続で減少。 ・「交通事業者と一体となって利用促進に取り組んでいる」との記載。
栃木県茂木町	・輸送人員の目標を設定し、これを超える輸送人員×100円のインセンティブを付与。
群馬県藤岡市	・前年度輸送人員を目標として設定し、これを超える輸送人員×100円のインセンティブを付与。
山梨県富士吉田市	・委託・補助額が3年連続で減少。 ・利用促進策を実施。

3.2 ヒアリング調査の概要

3.2.1 ヒアリング調査方法

ヒアリング調査は対象となる自治体または事業者へ直接訪問したうえで実施した。なお、調査時には各立場における意見を把握するため、自治体関係者と事業者は同席せず個別に実施している。ヒアリング調査シートは事前に送付したうえで実施しており、配布した調査シートについては資料編に示している。

3.2.2 ヒアリング先一覧

ヒアリング調査は以下の事業者及び自治体に対して実施した。

表 3-4 ヒアリング先一覧

対象自治体	ヒアリング先
千葉県習志野市	習志野市 都市整備部 都市計画課
	企画政策部 企画政策課
	京成バス(株)
千葉県柏市	柏市 土木部 交通政策課
	沼南タクシー(有)
埼玉県熊谷市	熊谷市 総合政策部 企画課
	国際十王交通(株)
茨城県五霞町	五霞町 総務課
	朝日自動車(株)
栃木県茂木町	茂木町 環境課
	(株)柏タクシー
群馬県藤岡市	藤岡市 総務部 地域安全課
	上信ハイヤー(株)
山梨県富士吉田市	富士吉田市 企画総務部 企画財政課
	富士急山梨バス(株)

3.3 ヒアリング調査結果

ヒアリング調査結果は、ヒアリング調査シートへの記載事項ならびにヒアリング調査時の聞き取り結果にもとづいて整理を行った。なお本調査結果は、「公共交通事業における官民連携の取組事例集（仮称）」への掲載を予定しているため、指定した書式で整理を実施しており、本書においても事例集と同様の形式で掲載する。掲載順は上記に示した表3に準じている。

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

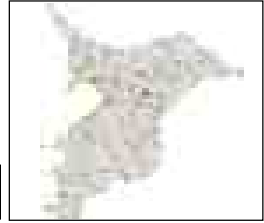
環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	164,530 人	面積	20.99 km ²
65歳以上人口比率	19.1 %	人口密度	7,838.5 人/km ²
15歳未満人口比率	13.8 %	昼間人口/夜間人口	0.91



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 運行経費の1/3を市が補助している。
- 収入が運行経費（事業者負担分）を上回った場合に、当該年度の収支額はすべて事業者の収益としている。
- この場合、翌年度は補助率の見直しを行い、補助率をだんだん減らしていつて将来的にゼロになることを目指している。

背景と経緯

- ・ 公共施設等へのアクセス向上のために当初は市内循環バスの検討を行っていたが、必要性は乏しいとの結論に至り導入が見送られた。しかし、様々な運送手段の充実は少子高齢化が進む中で必要であることから、習志野市コミュニティバス検討委員会による「習志野市コミュニティバスの運行に係る提言書」を受けける形で、市民の移動の利便性向上と公共交通空白地区を解消することを目的に、平成19年11月にコミュニティバスの実証運行をスタートし、ルート等の見直しを経て、京成津田沼駅ルートと京成大久保駅ルートの2ルートがハッピーバスとして本格運行に移行した。
- ・ なお、同時に実証運行をスタートした実籾駅ルートについては、利用者数目標値を満たさなかったため一旦実証運行を終了したが、平成25年度には再び小型車両による実証運行を行っている。

運行状況

愛称等	ハッピーバス	運行形態	「路線定期運行」(第4条)
対象利用者	一般	運行便数・時間	平日52本/休日37本 6時台~20時台
利用料金	均一料金 (150円・200円)	利用者数	517,800人(H25年度)
主要な運行車両	小型バス(8台のうち1台を予備車、事業者保有)		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレット等印刷費やバス停修繕費等は、運行経費と同様に1/3を市が負担している。 ・市負担額削減の観点から、市ホームページでも広告募集を実施。 		

路線概況



担当部署

習志野市 都市整備部 都市計画課
〔住所〕千葉県習志野市鷺沼1丁目1-1 〔電話〕047-451-1151

仕組み・制度	委託・契約方式	習志野市コミュニティバス事業に係る覚書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容など加味できる補助金の算出式を独自に定めている（下式）。 補助金（契約金額）＝運行経費＋車両減価償却費＋時刻表印刷費等 運行経費＝運行距離×運行経費単価×補助率 車両減価償却費＝車両購入費÷5年÷365日×運行日数 時刻表印刷費等＝時刻表印刷費等×補助率 補助率は1/3（実証運行期間は1/2） 運行経費単価は事業者提案と国公表値（ブロック別単価）を比較して小さい方を採用している。したがって、燃料費を含め年度当初に設定する単価で固定。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行期間中は「協定」とし契約関係にあるが、本格運行への移行に際しては「覚書」とし契約関係ではない形をとっている（ともに期間は1年）。 これは、市がずっと事業を持っているという考えはなく、あくまで民間事業、市は一時的に支援しているという立場で進めていることによる。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年度に運行前の調査を実施。平成19年度と21年度にはフォローアップ調査を実施。 本格運行に移行してからは市として調査はしていない。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 黒字（収入と、事業者負担分経費の差）は全て事業者の取り分としている。 黒字が出た場合は、<u>翌年度は補助率の見直しについて市と事業者で協議を行う。</u>ただし、収入が事業者負担分経費を上回ったことはまだない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 特に定めていない。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出頻度や移動のしやすさが向上した。（平成19年3月利用者アンケート調査） 利用者数は増加傾向にある。公共交通空白地区が減少した。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証運行を始める時点から、<u>将来的には民間事業としての実施を目指していることを関係者間で共有</u>しているので、事業者も主体的に取り組んでくれている。 地域に密着したコミュニティバスであることから、運転手の高い接客力が求められる。これにより、<u>ハッピーバスの運転経験は運転手の教育に寄与している</u>と考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行委託ではなく事業者の自主運行という形態であり、<u>補助金額も収支差ではなく定額であることから、サービス向上の意欲が湧く。</u>市民に愛されるコミュニティバスとすべく乗務員の接客接遇に力を入れたり、自主的に増便して増収に努めたりして、工夫している。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からはルートへの延伸や運行本数の増加に関する要望が多いが、採算が図られていない現状では、本市の財政負担を更に拡大することとなり、実施が非常に困難。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数増加に向けた取り組みを今後も引き続き行い、採算が図られた際はこれらへの要望に対する対応の検討が必要になるとと思われる。
事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体の公共交通政策は事業者としても大変参考となるものであるが、全てが「今より便利になる」政策であり、余計にお金がかかるものばかりである。 既存路線バスとの競合をできるだけ少なくしてほしいが、首都圏などでは難しい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 出来るだけ新規の投資（車両・乗務員）を抑えるたうえて、病院・ショッピングセンターなどの「毎日使う施設」を通るようにする。通勤通学需要を取り込まないと成功しない。 <p>■契約額の算出方法・その他行政の協力（走行空間整備など）について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 予算確保や地域公共交通会議の開催に時間や手間がかかり、臨機応変にサービス向上策を打つうえで足かせとなることがある。 	

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	404,012 人	面積	114.90 km ²
65歳以上人口比率	19.9 %	人口密度	3,516.2 人/km ²
15歳未満人口比率	13.6 %	昼間人口/夜間人口	0.90



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 利用者1人あたりにつき1,000円の委託料を支払っている。

支援対象路線

背景と経緯

- ・カシワニクルは平成17年に編入合併した旧沼南町にて運行されている。区域の8割強が市街化調整区域であり、地区内における移動手段はバス、タクシー、自家用車が主体である。
- ・旧沼南町役場の駐車場を結節点として整備するなどの取り組みを実施した経緯がある。
- ・平成19年度に旧沼南町内で運行していた路線バス3路線が廃止となったため、代替路線を市のコミュニティバスとして運行開始した。
- ・現在はコミバスを休止し、平成25年1月から実証実験としてデマンド交通を運行している。なお、平成26年4月よりコミバス運行を正式にとりやめ、デマンド交通を本格運行に移行することとしている。

運行状況

愛称等	カシワニクル	運行形態	区域運行（第4条）
対象利用者	登録者	運行便数・時間	最大11往復/日 8時30分～19時
利用料金	均一運賃（300円又は500円）	利用者数	1,753人（H25年）
主要な運行車両	・セダン型タクシー（2台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所は事業者が設定し、主な乗降場所には市が簡易看板を作成及び設置している。 ・利用啓発用の案内パンフレットの作成は市が作成し、運行対象地域の全戸及び公共施設などで配布している。 ・乗降場所となっている医療機関や商業施設などへのパンフレット配布等は事業者が実施している。 		

路線概況



担当部署

柏市 土木部交通政策課

〔住所〕千葉県柏市柏五丁目10番1号

〔電話〕04-7167-1219

仕組み・制度	委託・契約方式	柏市沼南地域オンデマンド交通運行業務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者1人あたり1000円の委託料を支払っている。 ・市の予算は2万円/日を上限であり、更に需要見込みが20人程度/日であることを前提に事業者と協議をしたところ、事業者から提案として金額を人数で割った一人当たり1,000円というインセンティブの付与が決定した。なお、1年間の予算上限があるため、年間5,880人(20人/日×294日(平成25年度))以上は支払わない。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・実証実験期間中で需要がつかめないため、今年度は半年毎の契約形態とした。 ・事業者はデマンド専用の車を2台用意して、運行している。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実績はデマンドシステム及び事業者からの実績報告により確認している。 ・平成26年2月頃に登録会員及び運行区域内住民へのアンケートを実施し、以後の計画策定の参考とする。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入については全て事業者の収入となる。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・特に実施していない。

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始以来9月までは利用実績が伸びていたが、秋口以降は伸び悩んでいる。現時点までコミュニティバスの利用実績(約20人/日)に及んでおらず、今後、アンケート結果を分析のうえ改善策を検討していく。 ・利用者人数に応じたインセンティブとして<u>運行に必要な支援となっており、効率的な運行が行われている。</u>
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、事業者双方にメリットがあったことが大きく、行政側では<u>実情に見合った支出(車両借上げではなく利用に応じた実績払い)による費用対効果の向上</u>、事業者側では<u>短距離利用者対応時における収入増</u>があると考えており、その他にも<u>事業者側における自助努力に繋がる取り組みがあった</u>ためと考えている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者人数に応じたインセンティブについては、デマンドという必要な時に必要な運行をするという考え方と一致しており、賛成している。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始前から、「住民への周知が重要だが時間が掛かる」との意見を学識経験者や他の自治体などからいただいている。 ・利用者増加のため宣伝活動・乗降場所看板の設置などの方策が必要と考えている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・市では、この1年間広報紙掲載とパンフレット回覧を2回ずつ実施しているが、次年度も2回にわたりパンフレットを回覧する予定。 ・引き続き、民生委員やケアマネージャーとの協働により、高齢者や独居老人などへの周知活動に努めていく。

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線設定を行う際に重視すること ・区域運行については、住居地番で分けるのではなく、面として設定する方が利用者にとっては利用しやすくなると思う。 ・配車等の管理はデマンドシステムを利用しているが、実際にはタクシー事業で培った経験もデマンド運行に大いに役立っている。地域の交通状況を十分に把握していない者が管理する場合には、デマンドシステムの導入は必須であろうと思われる。 ■ 契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 ・交通渋滞の緩和策・対応、バス運行時間、駅でのバス・タクシー利用者への案内など、総合的な政策が必要と考える。 ・混乗した際の利用人数が頻繁にセダン型の定員(4人)を超えるようになった場合には、ワンボックス車両の導入が必要になってくる。その場合には自治体からの車両の提供、または減価償却が行える5年間の複数年契約としてほしい。

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	203,180 人	面積	159.88 km ²
65歳以上人口比率	20.0 %	人口密度	1,270.8 人/km ²
15歳未満人口比率	21.8 %	昼間人口/夜間人口	0.99



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 運行経費の総額から運行収入を控除した額を補助する。この際に、運行収入からは、乗車人員が目標乗車人員を上回った分に対して50円/人、及び広告収入の2分の1の額を控除することができる（結果として事業者の収入となる）。
- 目標乗車人員は、過去の実績乗車人員の平均値とする。

背景と経緯

- ・ ゆうゆうバスのうち、ひまわり号は路線バス廃止に伴う代替運行である。さくら号、グライダー号、ムサシトミヨ号については、運行路線バスの補完を目的として、平成12年頃から順次運行を開始している。平成23年度には前年度策定した「熊谷市地域公共交通総合連携計画」を受けて、江南地区（ほたる号）と中心市街地（直実号）を運行する新規路線を導入し、現在では合計6路線が運行されている。
- ・ 民間路線バスは国際十王交通及び朝日自動車の2社が運行しており、主に熊谷駅から放射状に路線が設定されている。

運行状況

愛称等	ゆうゆうバス	運行形態	「路線定期運行」(第4条)
対象利用者	一般	運行便数・時間	61便/日(全便合計) 6:30~21:15
利用料金	均一料金(100円)	利用者数	141,822人 (H25.4~H25.11の期間)
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型バス(2台、事業者保有) ・ 中・大型バス(5台、事業者保有) 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議において、路線変更等を随時行っている。 ・ 市は、チラシ等で積極的にPRを行っている。 		

路線概況



担当部署

熊谷市 総合政策部 企画課

〔住所〕埼玉県熊谷市宮町2丁目47-1

〔電話〕048-524-1115

仕組み・制度	委託・契約方式	熊谷市ゆうゆうバス運行に関する協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 年度当初に事業者からの予算申請書の内容に基づき年4回支払い、燃料費・車両修繕費などの変動分は4回目にまとめて調整している。 車両の減価償却費は法定耐用年数の5年間について市が負担。 過去の平均乗車人数を上回った人員×50円を事業者の収入としている。 広告収入について1/2の額を事業者の収入としている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 単年度ごとに、乗車人数の目標を定めた協定書を締結している。 車両耐用年数の5年が事業者選定の見直しの目安。現状、5年を超えて車両が使える間は同じ事業者にて継続。 平成26年度から車両更新を行う3路線については、車両の減価償却期間を勘案し、5ヶ年間の協定書の締結を予定している。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 月1回協定事業者から利用実績（便ごとの停留所別乗車人数、日計、月計、属性、運賃収入等）の報告を受けている。 平成24年度は、市で市民を対象としたアンケート調査を実施した。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 特に実施していない。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線の運行により、利便性の向上が図られている。 路線バスとゆうゆうバスの棲み分けはうまくいっていると思われる。ゆうゆうバスは、運賃が安いものの、ルートが遠回りで所要時間も遅いため、利用者層が路線バスとは異なり、利用者の取り合いにはなっていないと思われる。 目標乗車人数を超えた場合の補助増額については、事業者にとって大きなインセンティブにはなっていない。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規路線を運行した事や、チラシ等によるPRを実施している。チラシは全戸配布した。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 車内にティッシュを設置する等、利用者増加の取り組みに協力している。 地域社会貢献を会社の指針に掲げており、市民の足、交通弱者対策など積極的に取り組みたいと考えている。その結果、公共交通のネットワーク化が進んで路線バスの利用者も増え、会社の経営としてもメリットがあるというような相乗効果が生まれると良い。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 運行に関する認知度が低く、更なるPRが必要である。 沿線住民からの要望を取り入れることで、路線によっては運行経路が長くなる状況もでている。 路線バスとゆうゆうバスの乗継の推進。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 全体的な見直しも視野に入れながら、ルートの見直しを進める必要がある。 ダイヤの調整など市でできることには限界があるため、事業者同士で工夫して取り組んでほしい。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 プロポーザルではある程度事業者が提案できる余地があると良い。各社の強みを生かして、予算の範囲内でいろいろな提案ができる。特に当社は安全面を重視していて、人員配置を手厚くしているなどコストも高めだが、そのような取り組みを工夫してアピールできるとよい。 路線設定を行う際に重視すること 地域住民の要望をどこまで反映するかが難しい。 契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 適正利潤は別枠で設定した方が明確でよい。 	

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	9,410 人	面積	23.09 km ²
65 歳以上人口比率	21.6 %	人口密度	407.5 人/km ²
15 歳未満人口比率	11.5 %	昼間人口/夜間人口	1.31



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 事業者所有の余剰資源（空き車両、使用していない標識）を活用し、町の負担を抑えた形で実証運行を行う。

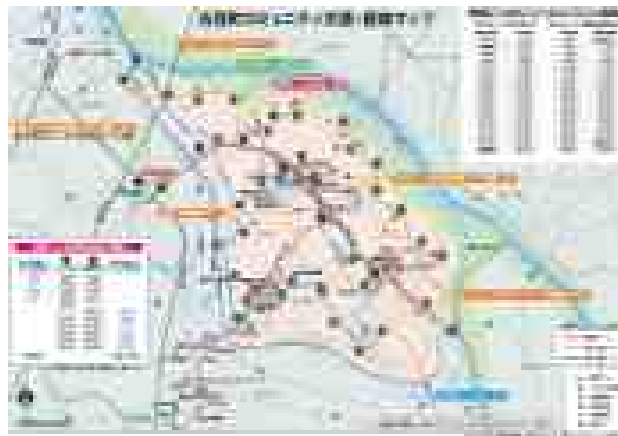
背景と経緯

- ・五霞町は、明治時代から合併しておらず、人口は県内最小の 9,410 人（平成 22 年国勢調査）である。一方で、町内には工場が多く立地するため、昼夜間人口比率は全国でもトップクラスとなっている。
- ・町内には核となる地域（商店街等）がなく、茨城県側とは利根川を挟むため、生活圏は埼玉県や首都圏方面への依存度が高い。最寄駅は隣接の埼玉県に 3 駅（幸手（東武）、南栗橋（東武）、栗橋（東武、JR））が存在している。
- ・町内の公共交通としては、幸手駅～五霞町役場間を平成 5 年から廃止代替路線として運行しているのみである。町内のタクシー事業者はない。
- ・マイカー利用が中心となっているものの、1つのルートというわけにはいかない。幸手線を含めたネットワークと、少子高齢化に対応できる移動手段の確保や交通空白地域の改善を図るため、五霞町地域公共交通会議において平成 23 年度に「五霞町公共交通ビジョン」を策定し、さらにワークショップ会議での検討を経て策定された「五霞町コミュニティ交通運行計画」に基づいて、平成 25 年 10 月から実証運行を開始した。
- ・現在はワークショップ会議を母体とした運営協議会で検討を進めている。

運行状況

愛称等	五霞町コミュニティ交通	運行形態	「路線定期運行」(第 4 条)
対象利用者	一般	運行便数・時間	25 本/日 6:00~21:00
利用料金	均一料金 (200 円)	利用者数	1,413 人(H25.10~12 月)
主要な運行車両	小型バス (1 台、事業者所有)		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の設置・管理は基本的に事業者だが、応急的な対応などは町も協力している。 ・打ち合わせ等も頻繁に実施しており、協力体制が構築されている。 		

路線概況



担当部署

五霞町 総務課 企画政策グループ

〔住所〕茨城県猿島郡五霞町小福田 1162-1

〔電話〕0280-84-1111

仕組み・制度	委託・契約方式	五霞町コミュニティ交通運行事業業務契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費見積額と業務期間における運行経費のうち、いずれか少ない額から当該路線に係る収入を差し引いた額を支払うことにしている。 燃料費の変動に関しては別途協議に応じる。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は10月から翌年9月までで、契約の更新は3年間を限度としている。 3年後は再度プロポーザルなどを実施する。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行1年間は、各停留所の乗降調査を行い、その後の運行に反映させていく。まず利用者向けの調査を実施し、さらに町民向けの調査についても検討している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 本契約では取扱いを定めていない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 特に実施していない。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> まだ運行開始して間もないこともあり、住民への周知が行き届いていないと考えられ、利用者数は伸び悩んでいる。ただし、朝晩ルートについては、通勤・通学者（上り）の他、工業団地へ向かう方（下り）も多く利用している。 利用者からは「道の駅ごかにバスが乗入れするようになったことは非常にうれしい」との声がある一方で、「日中ルートは買い物に利用したくても運行回数も少なく、10時～16時迄しか運行していないため利用しづらい。」との声も聞かれる。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民主体の運営協議会と運行事業者、行政で運行を進めてきた経緯もあって、特に苦情等はない。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 五霞町内唯一の公共交通機関として、五霞町～幸手駅線の路線バスを運行してきたことから、今回のコミュニティバス実証実験についても、できる限りの協力したいと考え、中古車両の使用を提案した。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 町内企業へ通勤する方の需要が多いことから、企業と連携した利用促進策が必要である。 日中の利用者は地域に偏りがみられ、マイカー利用の高齢者が今後どのようなサービスを求めているか把握が必要。 1年間の実証運行ということで、車両は運行事業者の空き車両で運行しているが、今後、本格運行をしていくにあたっては、車両の購入に要する財源確保が必要になる。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズを把握するためには、アンケートや利用者への聞き取り調査などを実施していきたい。 PR不足への対策として、人が集まるあらゆる所にポスターを張るなどし、利用者の拡大を図っていきたい。
事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来に向けては、自治体、市民、事業者が一体となり検討しないと路線の維持は困難と考えている。 地域公共交通会議において、事前協議をしていただけない場合は、公共交通会議の場で意見を述べても取り上げて頂けないことが多い。 民間路線とコミュニティについて共存できる支援をしていただきたい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線設定による需要がどのくらいあるのか、1便あたりどのくらい売り上げが上がるかを、新規路線設定時、半年後、1年後、3年後くらいを予想し検討している。 <p>■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 算出方法は国の算定式に準じた算定式が採用されているが、自治体により減額の要望等がある。 道路整備や休憩所設置について非常に努力している自治体もあるが、その逆もある。 	

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

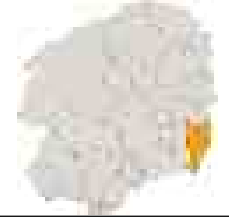
環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	15,018 人	面積	172.71 km ²
65 歳以上人口比率	31.9 %	人口密度	87.0 人/km ²
15 歳未満人口比率	10.5 %	昼間人口/夜間人口	0.88



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 事業者インセンティブとして、1日100人を超える輸送を行った場合に、101人目から利用者一人あたり100円を事業者に対して支払っている。

背景と経緯

- ・南北に27km、東西に12kmの山間地域で、町の中心市街地から町北端、南端までの往復に概ね1時間程度かかり、町の約64%が山林であることから郊外部に公共交通の不便地域が存在する。
- ・昭和50年代には3事業者が路線バスを運行していたが、赤字による路線撤退が相次ぎ、それらの路線を町営バスとして引き継いできた。平成23年3月には連携計画を策定、運行形態の見直し基準を設定し、同年3月～9月に半年間の実証運行を行ったものの、利用者が伸びなかったため、デマンドタクシーとして運行を開始。
- ・赤字補填方式では、町は利用率が上がれば運賃収入が増え補助金が少なくて済むが、事業者には頑張っただけ報われる仕組みがなかったことから、事業者のモチベーションを高めることで、お客様に対し柔軟なサービスを提供することが可能となり、相乗効果が図れると考えた。

運行状況

愛称等	めぐるくん	運行形態	区域運行（第4条）
対象利用者	登録者	運行便数・時間	平日11便、土曜5便 平日7:00～18:00 土曜9:00～14:00
利用料金	均一料金（300円）	利用者数	25,151人 (H24.10～H25.9)
主要な運行車両	・乗用車（2台、事業者所有）、ジャンボタクシー（2台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は、予約の受付、利用促進のための広報、利用状況の分析やアンケート調査の実施、その他必要な業務を行っている。 ・事業者は、車両の点検清掃、ドライバーの安全教育、運賃の管理、その他町の行う施策に協力を行っている。 		

路線概況



担当部署

茂木町 環境課 生活環境係

〔住所〕栃木県芳賀郡茂木町茂木 155

〔電話〕0285-63-5628

仕組み・制度	委託・契約方式	茂木町デマンドタクシー（実証）運行事業に係る事業協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 事業者より見積書を提出させ、内容を精査した上で、時間当たりの車両借上げ金額を決定し、協定書に明記する。 補助金は、運賃収入と運行経費の差額のほか、事業者インセンティブとして、1日100人を超える輸送を行った場合に101人目から利用者一人あたり100円を支払っている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 1年ごとに運行計画や借上げ料金の見直し等、改善点を踏まえて次年度の契約を更新している。契約期間は4月～翌年3月までとしている。 利用促進のための広告チラシを車内に掲示している。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎年11月下旬にお客様満足度調査（項目:便数、時間、安全性等、接客対応）を実施し、その結果を踏まえて、運行計画に出来ることは反映して取り組んでいる。 時間別、利用状況の報告を事業者から提供してもらい、町でチェックしている。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 現在の運賃設定では黒字化が見込めないため、取り扱いを定めていない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年6月から実験として、「めぐるくんdeおでかけ券」を商店街とタイアップして配布しており、町で1,000円以上買い物をした方に乗車券100円を配布している。 協力店は28店あり、電話予約、休憩場所の提供、お茶の提供の3つのサービスを無償で行ってもらう代わりに、町は無償で商店の広告PRをしている。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 1日の利用者が100人を超えるのは年間100日程度ある。 ドライバーの接客態度などお客様の満足度は90%を超える数字となっている。 利用者の大半が65歳以上、特に70、80歳代女性が多く、ドア to ドアである事が非常に喜ばれており、50%の方の外出頻度が増加している事が把握できた。 事業者とは共栄共存が図れるよう、対等な立場で公共交通のすみわけを調整しており、安定経営につながっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な地域の移動手段の確保という観点では、交通事業者の負担軽減も大きな課題であり、その対応としての「利用者1人あたり100円」のインセンティブ付加は好影響を与えた大きな要因だと考えている。 町で実施するオペレーション対応と事業者（ドライバー）との配車時における連携が挙げられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前から利用者に対する安全等の対策を万全にしているが、インセンティブ付与により、今後はより一層の安全運行に取り組んでいく考えである。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 危機管理（事業者が突然撤退した場合等）の観点から、当面は公共交通会議（町）において予約センターの運営を行っていく予定であるものの、町が配車計画を作成する以上ドライバーの労務管理に無理が生じないかなど、現在の運営方法ではその判断が大変難しいと感じている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 事業者には、行政にやらされているという意識をなくし、この業務を民間事業と同等の商売として取組んでほしい。例えば、実績に基づく明確な目標を立てた上で予約配車と運行をすべて事業者任せ、頑張ればその分すべてが事業者の収入になるようなシステムを構築すれば、さらに効率は向上すると考える。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> 民間だけでなく、公共の交通も利用者の満足度などを考慮する時代になった事に対して驚いている。 ■路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> — ■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> 現在の事業を劇的に変化させない限りは、特に意見はない。ただ、今後も継続的なPRを実施しないと、現在利用している方の家族等が将来利用するようになるか懸念される。 契約年数は長い方が良いが、その場合燃料費については、年度ごとに変動するリスクをもっているため、増減に関する協定があれば良い。燃料の変動なども考慮すると、2年程度の契約期間が良い。 	

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

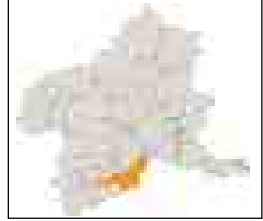
環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	67,975 人	面積	180.09 km ²
65 歳以上人口比率	24.0 %	人口密度	377.5 人/km ²
15 歳未満人口比率	13.6 %	昼間人口/夜間人口	0.94



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 乗客数が前年度と比較して増加した場合は、増加人数に100円を乗じた額を支払う。

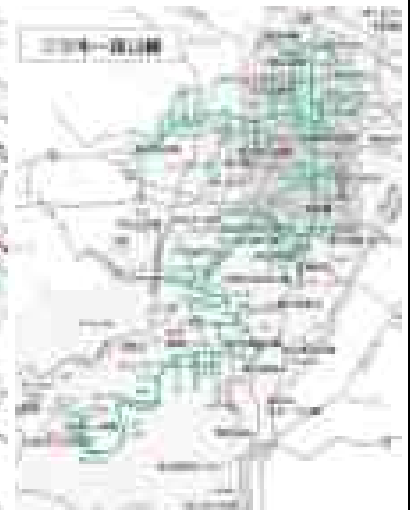
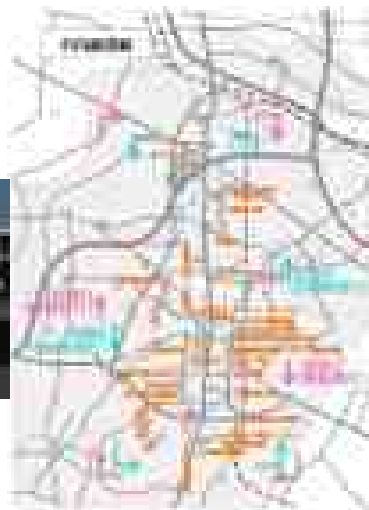
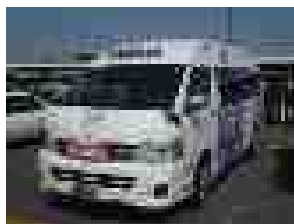
背景と経緯

- ・藤岡地区が市の中心であり、JR 八高線の駅や商業施設、病院等がある一方で、高山地区などは谷治いで各種施設に乏しく、傾斜もあって徒歩での移動は困難な状況である。
- ・市内には純粋な民間の路線バスはなく、廃止代替路線等があるのみだが、主に高齢者の通院や買い物などに利用されている。通学はスクールバスが中心である。
- ・こうした状況から、細い道路にも入れて交通空白地域をカバーでき、病院や商業施設にアクセスできる日常生活の足として便利なバスを検討・導入してきたなかで、平成 24 年10月にはルート・車両を変更し、小型車両できめ細かいルート設定とした。
- ・平成24年10月の見直しに際して、多くの人にまた乗りたいてもらい、**利用率を上げていくためには、乗り心地の良さが重要**と考え、委託契約ゆえに乗務員のサービスの質が低下しないよう、**インセンティブを付与**するものとした。

運行状況

愛称等	めぐるん	運行形態	「路線定期運行」(第4条)
対象利用者	一般	運行便数・時間	18便/日(市内循環) 6便/日(三ツ木～高山) 7:35～18:25(市内循環) 7:10～17:10(三ツ木～高山)
利用料金	均一料金(100円) 三ツ木～高山線は対距離運賃	利用者数	約70人/日 (H25年度平均、2ルート計)
主要な運行車両	ジャンボタクシー(3台、自治体所有)		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・車両は市が所有し、事業者に貸与している。ハード面で対応できる部分は市が担っている(乗降場所へのベンチの設置等)。 ・ダイヤ設定で事業者の提案を取り入れている。 		

路線概況



担当部署

藤岡市 総務部 地域安全課 交通防犯係
〔住所〕群馬県藤岡市中栗須 327 番地

〔電話〕0274-22-1211

仕組み・制度	委託・契約方式	市内循環線、三ツ木～高山線運行業務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 運行業務の実施に要する経常費用の額から当該運行業務に係る経常収入の額を控除した額を委託料として毎月支払う（実費精算）。適正利潤は含まない。 乗客数が前年度と比較して増加した場合は、増加人数に100円を乗じた額を支払う。 このインセンティブが結果として適正利潤に相当している形ともいえるが、今後利用者数が頭打ちになった場合にどうするか懸念される。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は平成25年4月1日～平成26年3月31日の1年間。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況については、事業者から毎月報告をうけている。また、H25年10月に全バス停での乗降調査を行い、結果は今後のバス事業の在り方の検討材料とする。 過去には市がアンケートや乗降客への聞き取りなど行っている。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱いを定めていない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 市が、車両の貸与、ハード面の対応（乗降場所へのベンチの設置等）を実施。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 市内循環線は南北別路線だったものを左右同路線に統合し、1周100円とわかりやすい運行にしたため、利用客は順調に伸びてきている。 利用客への聞き取りをしたところ乗務員の対応が良いという声が聞かれ、乗務員と乗客が気さくに話す場面も見られる。また乗ろうと思えるバスになっている。 藤岡市全体でも若干だがタクシー利用者が増えている。行きはめぐるんで安く済む分、帰りはタクシーを使うといった使い方がされているかもしれない。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> インセンティブは利用者増＝事業者利益増となるので、丁寧な接客を事業者が心掛ける一因となっていると言えそうである。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 接客が一番大事である。挨拶徹底、身だしなみなどのほか、ふれあいタクシーと称し、会話や荷物持ちなど「バスとは違うサービス」に取り組んでいる。 100円のインセンティブは、欠損金補填より頑張ろうという気持ちになる。 事業者からの提案でポケット時刻表を作成し、周知徹底を図っている。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 市内循環線は使い勝手も良く好評な一方、路線から離れた地域からは、ルートの変更や延伸を求める声が聞かれるが、要望を聴き入れすぎてルートが煩雑になり、使いにくくなれば利用客は離れてしまう。 自家用車の利用が主流のため、公共交通機関に依存する市民は少なく、拡充しようにもコンセンサスを得るのが難しいのが現状。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 利便性と公平性をいかにして両立させるか、経費との兼ね合いを考えながら検討する必要がある。
事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> バスの小型化は、タクシー事業者としては有望分野と考えている。 めぐるんはバスとタクシーの中間（小型車両できめ細やかに路線設定）に位置づけられ、棲み分けができていて相乗効果もあるので良い。 全国的にデマンド型が増えているが、タクシーと競合してしまうため、ドアツードアのデマンドとタクシーの棲み分けをやっていただきたい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> めぐるんでは、早発を避けるために、時間調整の場所の確保や右折の所要時間などに配慮した。 乗客からはルートに関する要望を受けることがあるが、タクシーとの棲み分けのなかで検討すべきと思う。 <p>■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 藤岡市の契約内容は、安全面の配慮があって良い。ドライブレコーダーに関わる経費を市が負担している。 	

取組内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

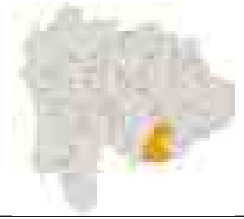
環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	50,619 人	面積	121.83 km ²
65 歳以上人口比率	23.6 %	人口密度	415.5 人/km ²
15 歳未満人口比率	14.0 %	昼間人口/夜間人口	0.98



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 事業者にて利用者アンケートの実施・取りまとめを行っており、この結果を参考にして、市と事業者の双方で次年度の運行計画を検討している。
- 毎年の運行計画の見直しによって、年間利用者数が平成 21 年度の約 6 万 6 千人から平成 25 年度には約 8 万 1 千人と約 23% の利用者増となっている。

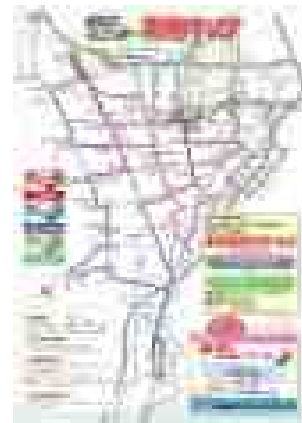
背景と経緯

- ・平成 13 年度に市立病院が現在地へ移転する際、病院へアクセスするための交通手段の検討を開始した。平成 13 年 5 月に、病院にアクセスする 3 路線を開始し、そのうち市の中心部を通る路線については「タウンズニーカー」という名称、運賃 100 円で運行を開始し、同時にタウンズニーカーへの補助金交付を開始した。また、タウンズニーカー以外の 2 路線についても、平成 17 年 7 月に運賃を 100 円にしている。
- ・平成 22 年 4 月に市内バス路線の大幅な再編を行い、都留などへ向かっていた路線バス 4 路線などタウンズニーカー以外をすべて廃止し、市内全域をカバーする新しいタウンズニーカーとして現在の 3 路線の運行を開始した。路線バスの廃止は、事業者と協議を行ったうえで、利用者数低迷や、運行効率化等に基づいて検討された。

運行状況

愛称等	タウンズニーカー	運行形態	「路線定期運行」(第 4 条)
対象利用者	一般	運行便数・時間	平日 26 便、土日 14 便 7:05~18:15
利用料金	均一料金(100 円)	利用者数	81,303 人 (H24.10~H25.9)
主要な運行車両	・中・大型バス(3 台、事業者保有)		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・市では広報等により情報発信、運行に関する理解と利用の促進を図る。 ・市と事業者の双方で利用者アンケートを基に運行計画の改善と見直しを行い、バス停の維持管理なども実施している。 		

路線概況



担当部署

富士吉田市 企画財政課

〔住所〕山梨県富士吉田市下吉田 6-1-1

〔電話〕0555-(22)-1111(代表)

仕組み・制度	委託・契約方式	市内循環バス「タウンズニーカー」運行協定
	金額決定方式	・補助額については、毎年10月1日から9月30日までの1年間の運行経費から運賃収入を差し引いた収支欠損額に相当する額としている。なお、契約期間(10月から翌年9月)の設定については、事業者の決算時期に合わせている。
	内容や期間	・運行状況や利用者アンケート等を参考にして、毎年運行計画の見直し・検討を実施している。
	モニタリングの状況・方法	・年に1回、事業者にてアンケートの実施・取りまとめをしている。市と事業者における協議で、利用者意見を聞く最も有効な手段として、3・4年程前から実施しており、調査結果を市へ提供し、次年度の運行計画検討に活用している。 ・利用者向けアンケートの実施期間中に、市内数か所の施設にもアンケート箱を設置しており、非利用者の意見もいただく機会を設けている。
	黒字分の取扱	・黒字分についての取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・市以外で国からの補助は受けておらず、今後も予定していない。 ・市HPや広報紙による利用者促進を行っており、具体的には市役所の窓口でA3版のチラシ(時刻表や路線図を掲載)を無料で配布している。
取組の効果	効果の概要	・H22年度バス路線の再編及び毎年の運行計画の見直しにより、 再編前(平成21年度約6万6千人)と再編後(平成25年度約8万1千人)で約23%の利用者増 となっており、利用者の増加にともなって、 市が負担する補助金も減少 している。 ・詳細等は把握できていないが、 マイカーなど他の移動手段からの転換 が理由で利用者が増加したと考えている。 ・年に一度アンケートを行っているが、 利用者からは運行エリア、運賃、ダイヤ等総合的に概ね一定の評価を得ている と考えている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・利用実態や利用者アンケートを運行計画に反映させることにより、確実に利用者が増加したと考えている。 【事業者】 ・タウンズニーカーは 市との協議により、市内の不採算路線の再編を行った ことで、現在、市民の足として重要な役割を果たしている。 ・運賃は1乗車100円ということで採算面においては赤字経営だが、補助により経営は成り立っている。
課題とその対応	改善すべき課題	・他の公共交通機関との接続や、運行時間帯などの利用者ニーズに応えるという事と、効率的な運行を行う事とのバランス。 ・市全体をカバーするエリア設定を行っているが一部空白地域への対応。
	課題への対応	・利用促進によって 利用者が増加し収支欠損額が減少すれば、運行便数の増加など、よりきめ細やかな運行形態をとることが出来る。 ・空白地域には、バスの小型化や新交通システムの導入など検討が必要である。 ・事業者として利用者利便の向上を図る為、営業施策の実施、停留所時刻表の見やすさ、チラシ配布(地元広報への掲載)、乗車するバスの視認性の向上等、 可能な限り、利便向上に取り組んでいく。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> ・各自治体では公共交通に高い関心があるようだが、事業者は乗合バス事業の存続に苦慮している。 ■路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・採算性を一番重視し、地元行政からの補填の有無、沿線の需要見込み等も重視する。 ■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村ともに国の算定基準に沿った形での補助であり、算出方法は妥当である。 ・行政との協力は昨今の乗合バス事業を運営して行く上では必要不可欠であり妥当である。 	