

九州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3月

国土交通省

九州運輸局

目 次

第1章 自治体公共交通アンケート調査の集計・分析（県）

1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況	1
(2) アンケートの回収状況	1
(3) 「問2 県が運行費支援（運行費補助等）を実施している陸上交通について」 の調査対象	1

2. アンケート集計

【問1 地域公共交通に対する施策の取り組み状況】

(1) 公共交通担当者数について	2
(2) 協議会等の設置の有無について	2
(3) 公共交通の取り組みを進める上で課題について	3
(4) 交通事業者の協力が得られないケースについて	3
(5) 日頃から相談する相手について	4
(6) 必要としている情報について	4
(7) 交通に関する計画や方針の策定状況について	5
1) 策定主体・策定期限について	5
2) 関連している策定内容について	6

【問2 県が運行費支援（運行費補助等）を実施している陸上交通について】

(1) 事業形態について	7
(2) 運行区分について	7
(3) 支援形態について	8
(4) 系統数について	8
(5) 運行費支援総額について	9
(6) 国による運行費支援額について	9
(7) 県による運行費支援額について	10
1) 運行費支援額について	10
2) 運行費支援額の割合について	10
(8) 県による運行費支援額の推移について	11
(9) 事業者にインセンティブが働く取り組みについて	11
(10) 運行費支援額を抑制するための取り組みについて	11

第2章 自治体公共交通アンケート調査の集計・分析（市町村）

1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況	12
1)配布・回収方法	12
2)送信ファイル	12
3)アンケート実施時期	12
(2) アンケートの回収状況	12
(3)「問2 市町村が運行費支援（運行費補助、運行委託等）を実施している陸上交通について」の調査対象	13
1)本調査で対象とする陸上交通について	13
2)調査対象年度について	13

2. アンケート集計

【問1 地域公共交通に対する施策の取り組み状況】

(1) 公共交通担当者数について	14
1)専任担当者数について	14
2)兼任担当者数について	15
3)担当者数の推移について	16
(2) 協議会等の設置の有無について	17
(3) 公共交通の取り組みを進める上での課題について	18
(4) 交通事業者の協力が得られないケースについて	18
(5) 交通事業者の協力が得られない具体的なケースについて	19
(6) 市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応について	20
(7) 市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での具体的な課題、対応方策等について	21
(8) 会議を円滑に運営できない理由について	23
(9) 日頃から相談する相手について	24
(10) 必要としている情報について	25
(11) 交通に関する計画や方針の策定状況について	26
1)計画・方針の策定主体について	26
2)計画・方針策定年度について	26
3)関連している策定内容について	27

【問2 市町村が運行費支援（運行費補助、運行委託等）を実施している陸上交通について】

(1) 事業形態について	28
(2) 運行区分について	28
(3) 支援形態について	29
(4) 系統数について	30
(5) 区域数について	31
(6) 運行費支援総額について	32

(7) 国による運行費支援額について	33
(8) 市町村による運行費支援額について	34
1) 運行費支援額について	34
2) 運行費支援額の割合について	35
(9) 委託期間について	36
(10) 市町村による運行費支援額の推移について	37
1) 過去5年間の推移について	37
2) 平成23～24年度の運行費支援額推移について	38
3) 平成22～24年度の運行費支援額推移について	39
(11) 事業者にインセンティブが働く取り組みについて	40
(12) 運行費支援額を抑制するための取り組みについて	42

第3章 公共交通事業における官民連携の先進事例調査

1. 事例の見方

(1) 自治体データ	44
(2) 取組内容	44
(3) 取組地域の状況	45

2. 取組事例の紹介

(1) 各市町村の取組内容一覧	46
(2) 各市町村の位置	47

《取組事例》

(1) 福岡県北九州市	48
(2) 福岡県大野城市	50
(3) 佐賀県みやき町	52
(4) 長崎県平戸市	54
(5) 熊本県水俣市	56
(6) 大分県臼杵市	58
(7) 宮崎県西都市	60
(8) 鹿児島県鹿屋市	62
(9) 鹿児島県西之表市	64
(10) 鹿児島県さつま町	66

参考資料：調査票

第1章 自治体公共交通アンケート調査の集計・分析(県)

1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況

1) 配布・回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル（ワード・エクセルファイル）」の電子メールによる送信（九州管内各県交通担当者への送信）
- ・記入済み「アンケート調査票（エクセルファイル）」の電子メールによる回収（九州運輸局への返信による回収）

2) 送信ファイル

- ①地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査についてご協力のお願い
- ②地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査（都道府県用）

3) アンケート実施時期

- ・平成 25 年 10 月 1 日（金）～平成 25 年 10 月 31 日（木）

(2) アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
合計	7	7	100%

(3) 「問2 県が運行費支援（運行費補助等）を実施している陸上交通について」の調査対象

1) 本調査で対象とする陸上交通について

- ・民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの。
- ・公営交通局により運行しているもの。

2) 調査対象年度について

- ・「平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日（平成 24 年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成 24 年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成 25 年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。



2. アンケート集計

【問1 地域公共交通に対する施策の取り組み状況】

（1）公共交通担当者数について

【専任担当者数】

- 公共交通関連業務に携わる専任担当者は全県で配置されており、平均人数は 9.3 人となっている。
- そのうち、最も人数が多い県は 18 人、最も人数が少ない県は 3 人となっている。

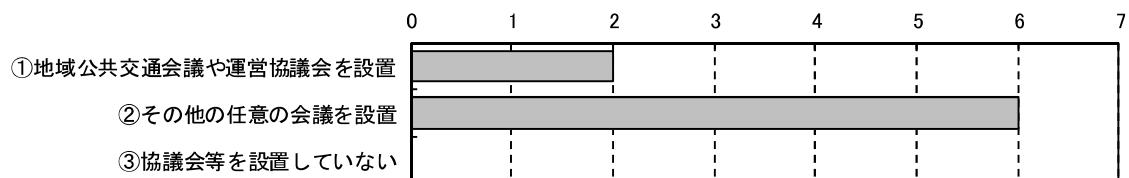
【兼任担当者数】

- 公共交通関連業務に携わる兼任担当者を配置しているのは 3 県で、平均人数は 2.7 人となっている。
- 3 県のうち、最も人数が多い県は 4 人、最も人数が少ない県は 2 人となっている。

（2）協議会等の設置の有無について（該当するものを全て選択）

- 「①道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会」を設置している県は、2 県のみとなっている。
- 「②その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など）」については、ほとんどの県で設置されている。
- 協議会等が設置されていない県は見られない。

■ 協議会等の設置の有無について

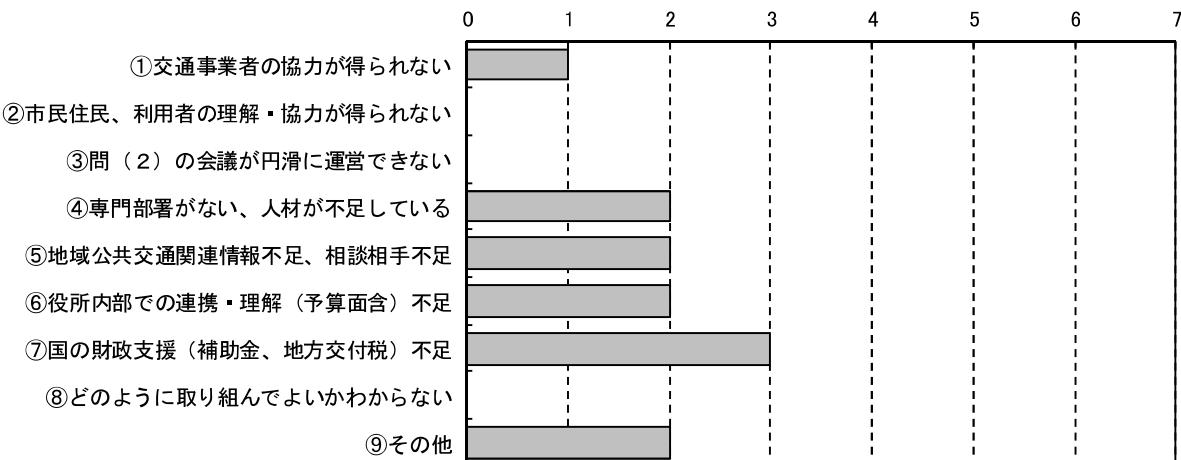


（3）公共交通の取り組みを進める上での課題について

（該当するものを全て選択）

- 公共交通の取り組みを進める上で、「⑦国の財政支援（補助金、地方交付税）が十分ではない」ことが課題であると回答した県が最も多い。
- 「④専門部署がない、人材が不足している」「⑤地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している、相談相手がない」「⑥都道府県の役所内部での連携・理解（予算面も含む）が不足している」という回答もそれぞれ2県で課題として認識されている。
- その他としては、「国の補助制度の複雑化による事務手続きの煩雑化」「交通事業者の現況を把握するためのデータ入手」が課題であるとの回答が見られた。

■公共交通の取り組みを進める上での課題について



（4）交通事業者の協力が得られないケースについて

（問（3）において「①」と回答した県のみ回答、該当するものを全て選択）

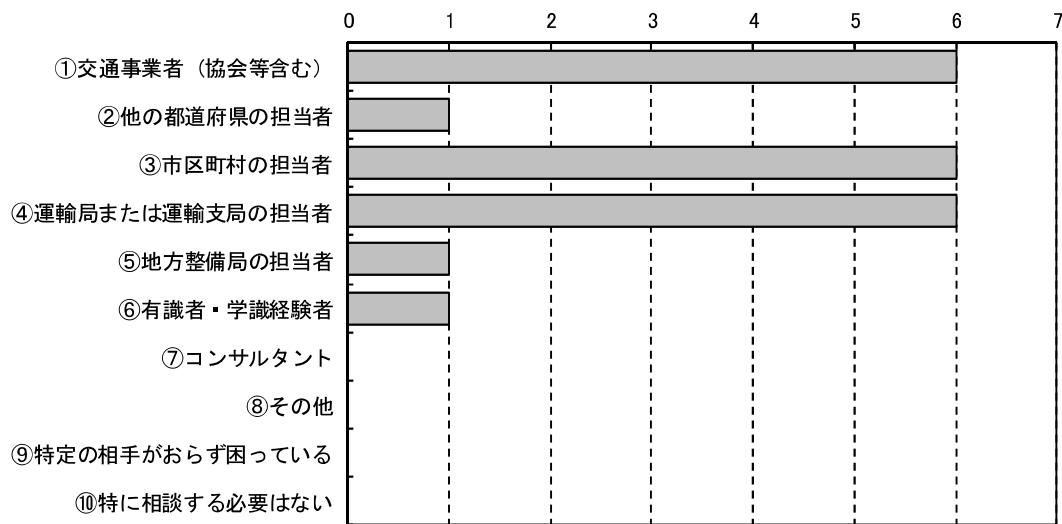
- 交通事業者の協力が得られないケースとして、「交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する」「データ提供等、地域公共交通に関する取組を進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である」との回答が見られた。
- 具体的な事例として、「補助路線を運行する事業者において、効率的な運行や乗客増の取り組みなどへの意識が希薄である」との回答が見られた。



（5）日頃から相談する相手について（該当するものを全て選択）

○地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談している相手としては、「①交通事業者（協会等含む）」「③市区町村の担当者」「④運輸局又は運輸支局の担当者」と回答した県が最も多く、それぞれ6県となっている。

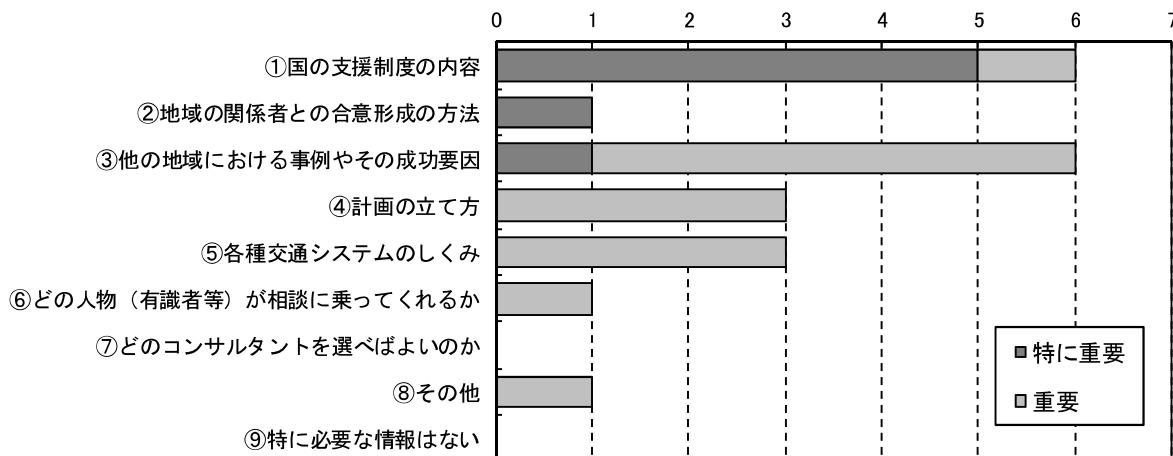
■日頃から相談する相手について



（6）必要としている情報について（特に必要を1つ、必要を2つ選択）

○地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報としては、「①国の支援制度の内容」が「特に重要」であると考えている県が最も多い。
○「③他の地域における事例やその成功要因」に関する情報が「重要」であると考えている県が多い。

■必要としている情報について



（7）交通に関する計画や方針の策定状況について（該当するものを全て選択）

1) 策定主体・策定年度について

【策定主体】

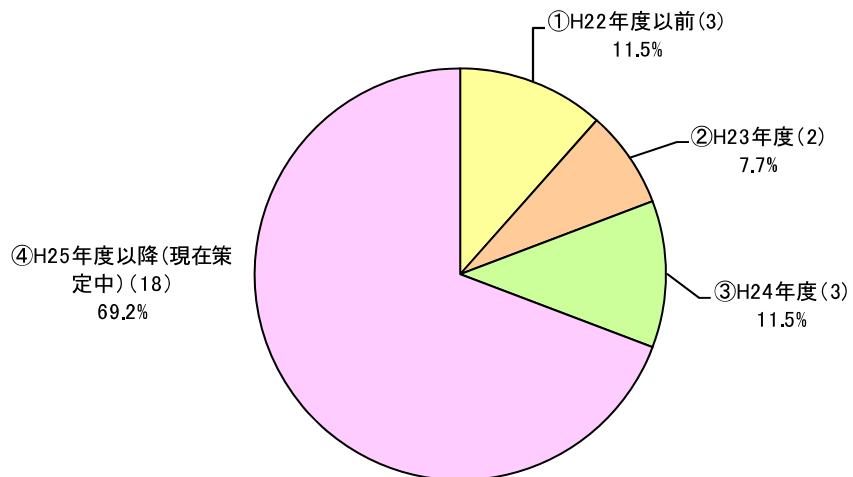
- 平成25年度調査時点では、全7県において合計26の計画・方針が策定されている。
- そのうち、24の計画・方針については、「県が参加している協議会」が策定主体となっており、残りの2つについては、「県単独」策定となっている。

【策定年度】

- 策定年度は「④H25年度以降（現在策定中）」の計画・方針が多く、全体的に策定年度が新しい計画・方針が多い。

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

■計画・方針の策定年度について（N=26）



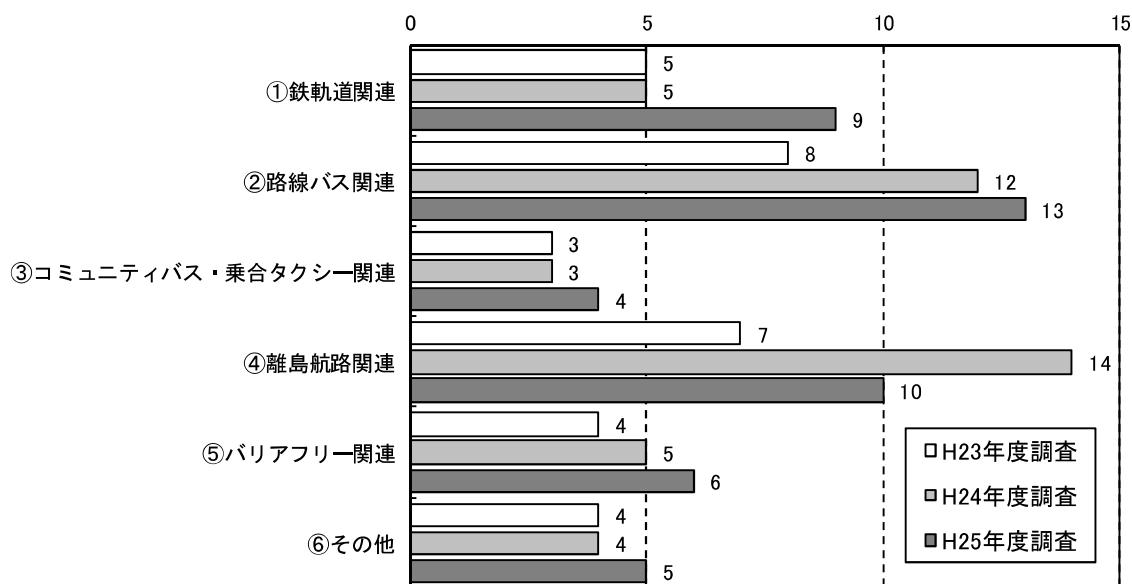
※（ ）内の数字は実数



2) 関連している策定内容について

- 関連策定内容の総数は、平成23年度調査：31、平成24年度調査：43、平成25年度調査：47と年々増加している。
- 平成25年度調査では「②路線バス関連」の計画・方針が最も多い。
- 平成24年度調査では「④離島航路関連」の計画・方針が最も多かったが、平成25年度調査では減少している。
- 「④離島航路関連」以外の計画・方針については、すべての内容において平成23・24年度調査よりも増加している。

■関連している策定内容について (N=26)

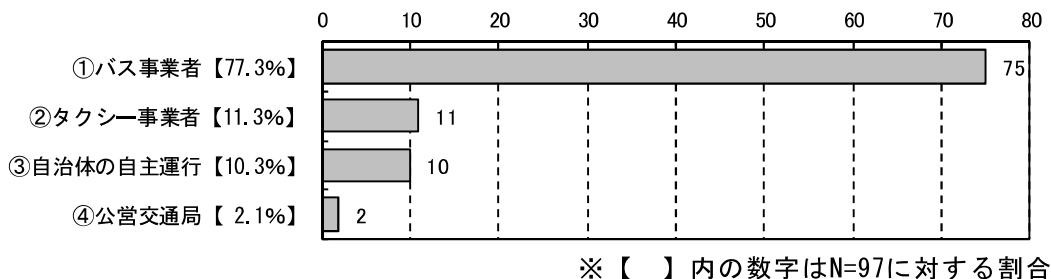


【問2 県が運行費支援（運行費補助等）を実施している陸上交通について】

（1）事業形態について（該当するものを全て選択）

○県が運行費支援を実施している事業者総数は97となっており、その事業形態は「①バス事業者」の割合が77.3%と最も高い。

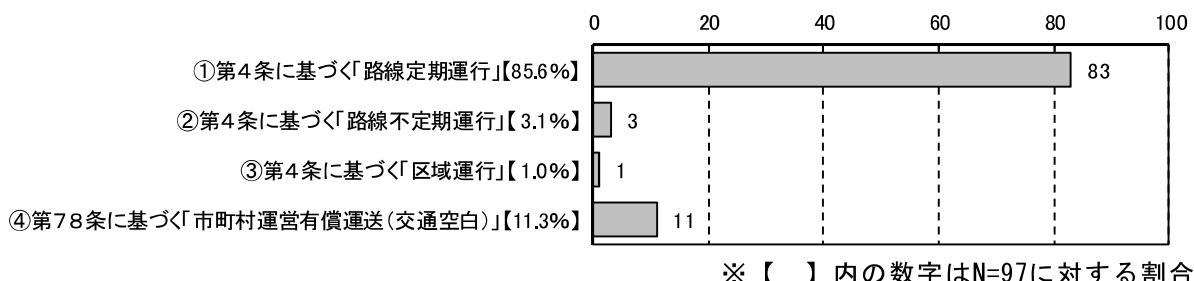
■事業形態について（N=97）

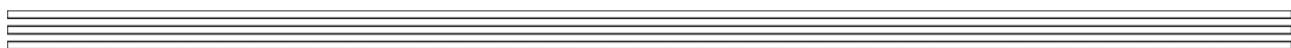


（2）運行区分について（該当するものを全て選択）

○運行費支援を実施している事業者の運行区分は、「①道路運送法第4条に基づく路線定期運行」の割合が85.6%と最も高い。
○次いで、「④道路運送法第4条に基づく市町村借り上げによる無料バス・タクシー」の割合が11.3%と高い。

■運行区分について（N=97）

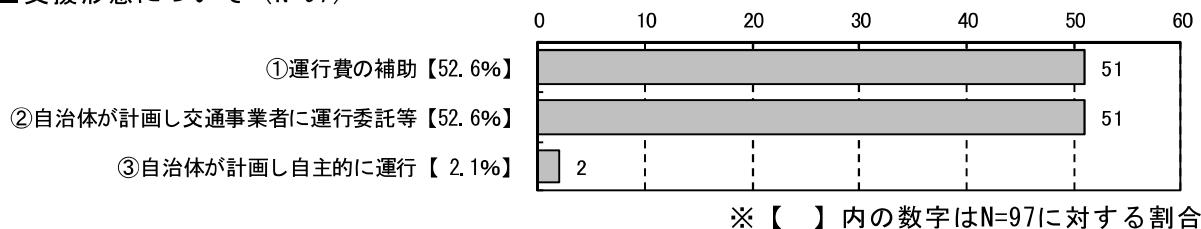




（3）支援形態について（該当するものを全て選択）

○運行費支援を実施している事業者に対する支援形態は、「①運行費の補助」「②自治体が計画し交通事業者に運行委託等」がともに51事業者で同数となっており、いずれかに該当するケースが大半を占めている。

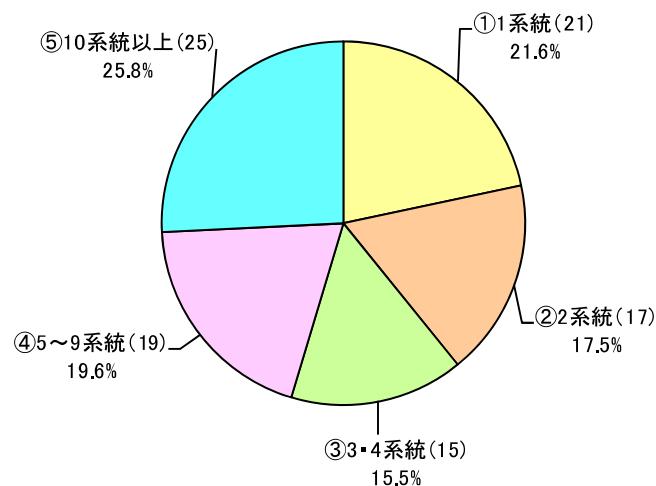
■支援形態について（N=97）



（4）系統数について

○運行費支援を実施している事業者の平均系統数（路線型運行のみ）：7.0系統
 ○1系統、2系統など、比較的系統数が少ない事業者への支援が多い。
 ○一方で、10以上の系統を抱えている事業者が25事業者あり、そのうち20以上の系統を抱えている事業者は10事業者となっており、系統数が非常に多い事業者も見られる。
 ※97事業者すべてが路線型運行を実施。
 ※区域型運行は「1事業者、1区域」のみ。

■系統数（路線型運行のみ）について（N=97）

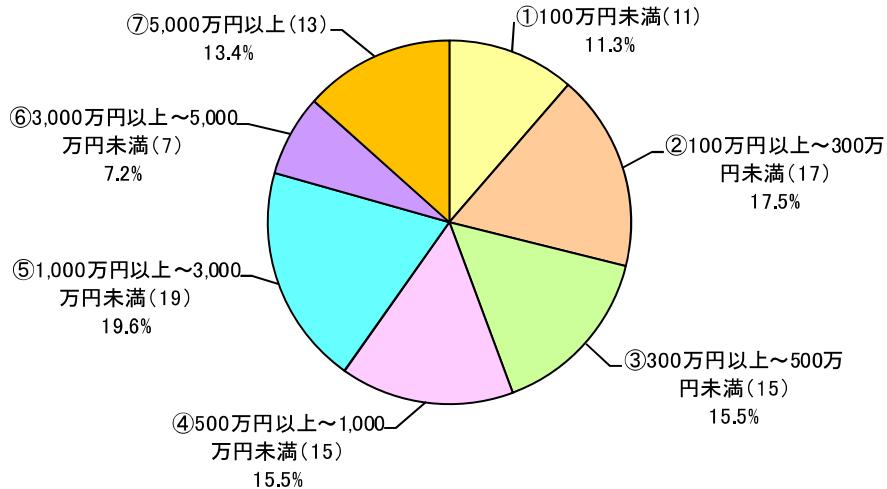


※（ ）内の数字は実数

(5) 運行費支援総額について

- 事業者に対する運行費支援総額の平均値：2,555万円
- 事業者に対する運行費支援総額（国費補助、自治体補助等を含む補助の総額）は、1,000万円未満の割合が59.8%と、約6割は1,000万円未満の事業者となっているが、5,000万円以上の割合が13.4%と運行費支援総額が大きい事業者も見られ、それらの事業者の数字が平均値を引き上げている。

■運行費支援総額について (N=97)

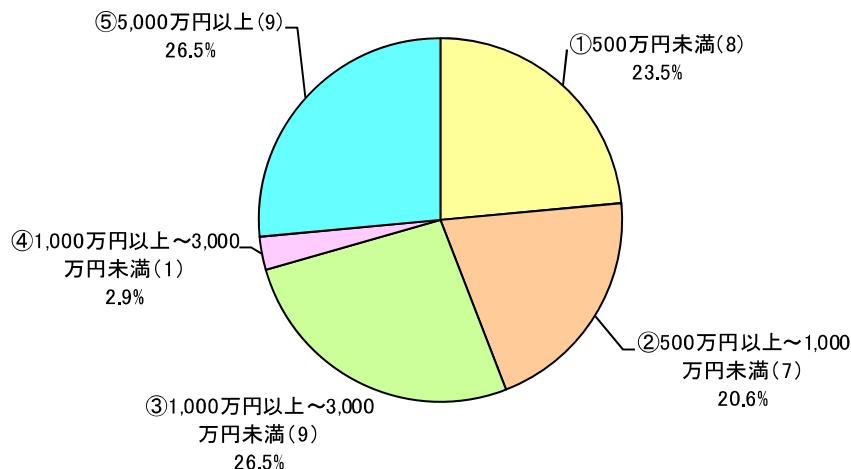


※（ ）内の数字は実数

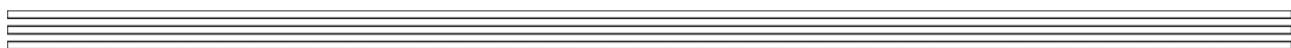
(6) 国による運行費支援額について

- 国による事業者に対する運行費支援額の平均値：2,865万円
- 県が運行費支援を実施している事業者のうち、国による支援（補助金・交付金等）を受けている事業者は34となっており、1,000万円以上の割合が55.9%と、半数以上は1千万円以上の運行費支援額となっている。

■国による運行費支援額について (N=34)



※（ ）内の数字は実数

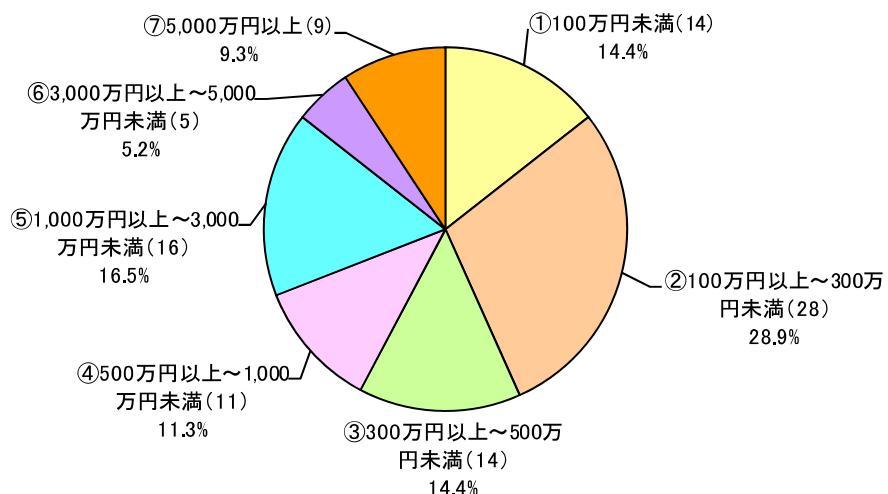


（7）県による運行費支援額について

1) 運行費支援額について

- 県による事業者に対する運行費支援額の平均値：1,392万円
- 事業者に対する県による運行費支援額は、1,000万円未満の割合が69.1%と約7割となっており、中でも「②100万円以上～300万円未満」の割合が高い。

■県による運行費支援額について (N=97)

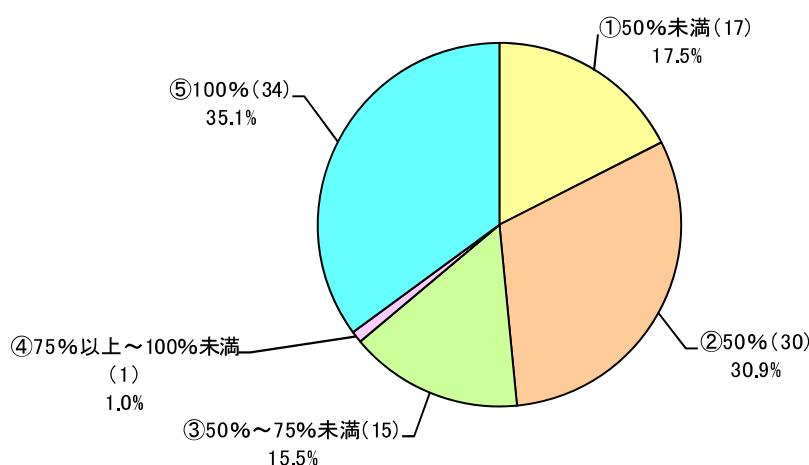


※（ ）内の数字は実数

2) 運行費支援額の割合について

- 運行費支援総額のうち、県運行費支援額が占める割合の平均値：54.5%
- 運行費支援総額に対する県運行費支援額の割合を見ると、「②50%」「⑤100%」の割合が高く、半額もしくは全額補助のケースが多くなっている。
- 97事業者のうち、34事業者については、国費補助、自治体補助等がない「県単独補助」となっている。

■県による運行費支援額の割合について (N=97)

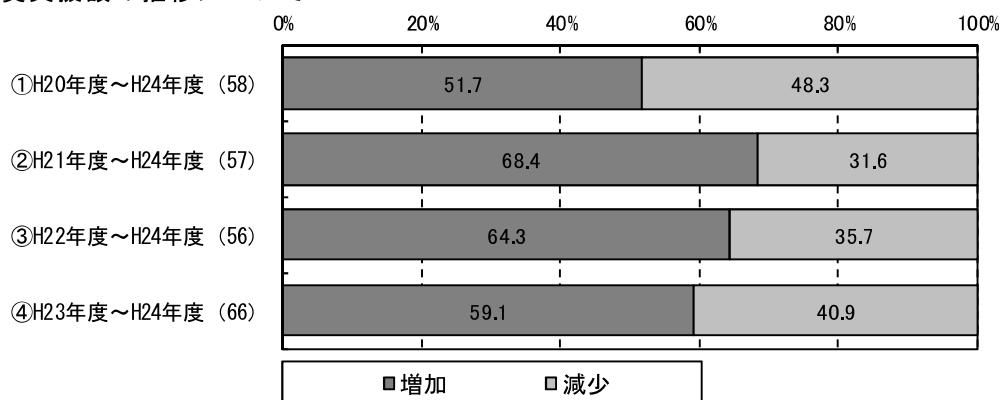


※（ ）内の数字は実数

(8) 県による運行費支援額の推移について

- 平成24年度の県運行費支援額と平成20年度の県運行費支援額を比較した場合、「増加」している事業者と「減少」している事業者がほぼ半分となっている。
- 一方で、平成24年度の県運行費支援額と平成21年度以降の県運行費支援額を比較すると、「増加」している事業者の割合が高くなっている。しかし、近年、県運行費支援額が「減少」している事業者の割合が徐々に高くなっている。
- ※各年度の推移データが記入されている事業者のみを対象として集計を行っている。
- ※H22年度～H24年度の増減データ（56）よりもH20年度～H24年度の増減データが多い（58）のは、「H20及びH23・H24年度は補助を実施しているが、H21・H22年度は補助なし」等の事業者があるため。

■県による運行費支援額の推移について



※（ ）内の数字は該当事業者数

(9) 事業者にインセンティブが働く取り組みについて（自由意見）

- コミュニティバス運行費欠損額の市町村負担額に対して、路線毎の収支率に応じて補助率差を設けて、収支の改善を市町村へ働きかけている。
- 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。

(10) 運行費支援額を抑制するための取り組みについて（自由意見）

- 既存バス路線のあり方について、交通事業者、市町村、国、県の関係者が一体となって議論する会議を県内各地域において開催し、地域公共交通ネットワークを不斷に見直すことで、惰性的な補助の回避及び運行費支援額の抑制に努めている。

第2章 自治体公共交通アンケート調査の集計・分析 (市町村)

1. 調査の概要

(1) アンケートの配布状況

1) 配布・回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル（ワード・エクセルファイル）」の電子メールによる送信（九州管内各市町村交通担当者への送信）
- ・記入済み「アンケート調査票（エクセルファイル）」の電子メールによる回収（九州運輸局への返信による回収）

2) 送信ファイル

- ①地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査についてご協力のお願い
- ②地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査（市町村用）

3) アンケート実施時期

- ・平成25年10月1日（金）～平成25年10月31日（木）

(2) アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
福岡県	60	56	93%
佐賀県	20	19	95%
長崎県	21	21	100%
熊本県	45	42	93%
大分県	18	18	100%
宮崎県	26	26	100%
鹿児島県	43	39	91%
合計	233	221	95%

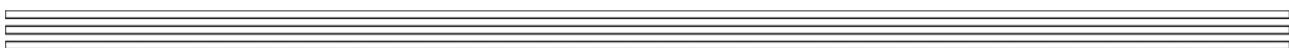
(3)「問2 市町村が運行費支援（運行費補助、運行委託等）を実施している陸上交通について」の調査対象

1) 本調査で対象とする陸上交通について

- ・民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの。
- ・自治体が主体的に計画し、自ら運行、または、交通事業者に運行を委託しているもの。
- ・公営交通局により運行しているもの。

2) 調査対象年度について

- ・「平成24年4月1日～平成25年3月31日（平成24年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成24年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成25年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。



2. アンケート集計

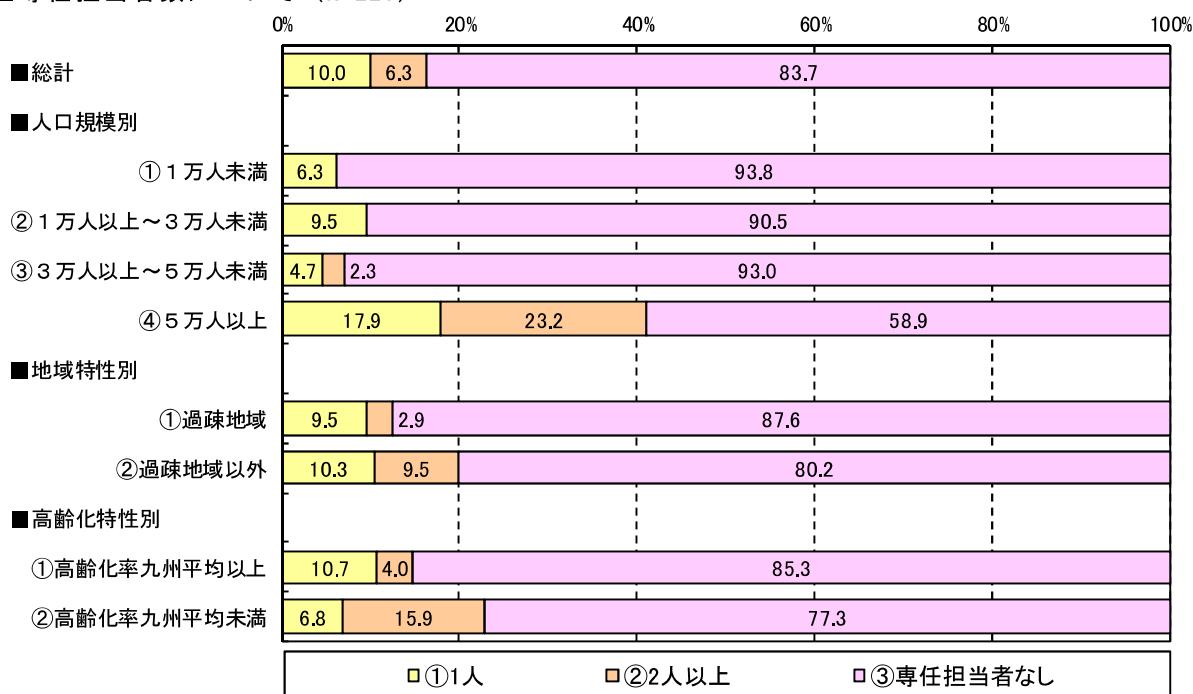
【問1 地域公共交通に対する施策の取り組み状況】

（1）公共交通担当者数について

1) 専任担当者数について

- 公共交通関連業務について、専任担当者を配置している市町村の割合は、全体で見ると 16.3% となっており、専任担当者を配置している市町村は少ない。
- 人口規模別に見ると、人口 5 万人以上の市町村では、専任担当者を配置している割合が 41.1% と高い。

■ 専任担当者数について (N=221)

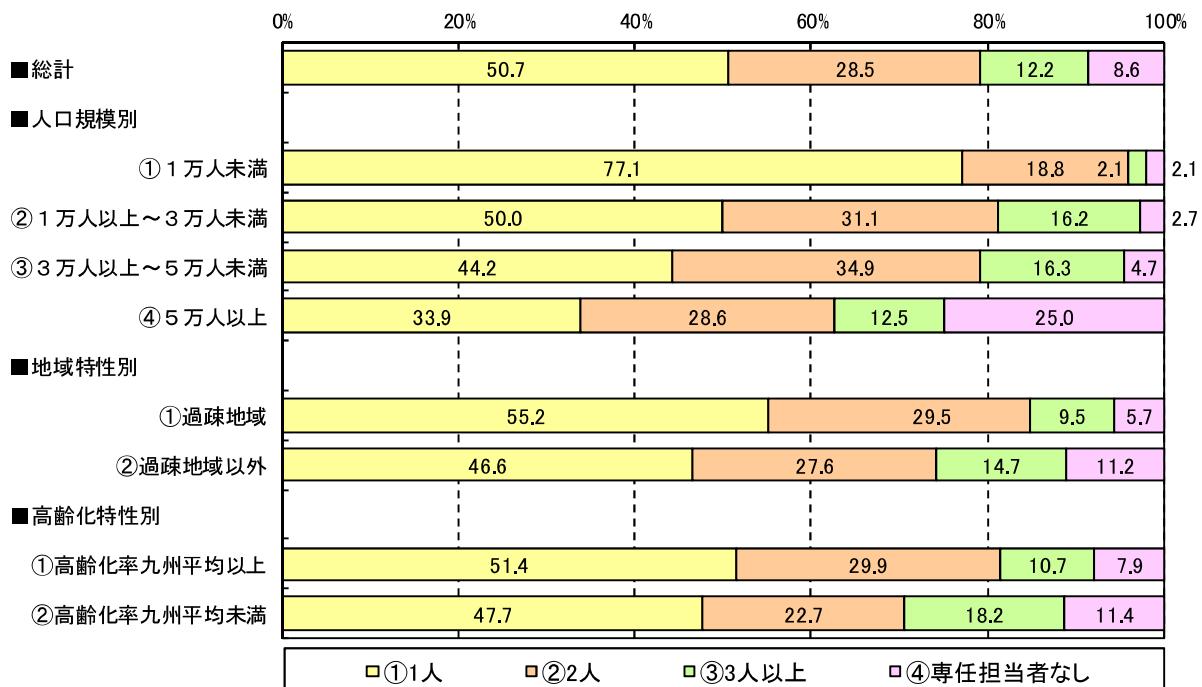


	①1人	②2人以上	③専任担当者なし	総計
■ 総計	22	14	185	221
■ 人口規模別				
① 1万人未満	3		45	48
② 1万人以上～3万人未満	7		67	74
③ 3万人以上～5万人未満	2	1	40	43
④ 5万人以上	10	13	33	56
■ 地域特性別				
① 過疎地域	10	3	92	105
② 過疎地域以外	12	11	93	116
■ 高齢化特性別				
① 高齢化率九州平均以上	19	7	151	177
② 高齢化率九州平均未満	3	7	34	44

2) 兼任担当者数について

- 公共交通関連業務の兼任担当者数を全体で見ると、半数は「①1人」のみの配置となっており、約4割が2人以上の複数人配置となっている。
- 専任担当者数が多かった人口5万人以上の市町村を除けば、人口規模が大きくなるにつれて、複数人配置している市町村の割合が高くなっている。
- ※「④兼任担当者なし」の19市町村にはすべて、専任担当者が配置されている。

■ 兼任担当者数について (N=221)



	①1人	②2人	③3人以上	④兼任担当者なし	総計
■ 総計	112	63	27	19	221
■ 人口規模別					
① 1万人未満	37	9	1	1	48
② 1万人以上～3万人未満	37	23	12	2	74
③ 3万人以上～5万人未満	19	15	7	2	43
④ 5万人以上	19	16	7	14	56
■ 地域特性別					
① 過疎地域	58	31	10	6	105
② 過疎地域以外	54	32	17	13	116
■ 高齢化特性別					
① 高齢化率九州平均以上	91	53	19	14	177
② 高齢化率九州平均未満	21	10	8	5	44

3) 担当者数の推移について

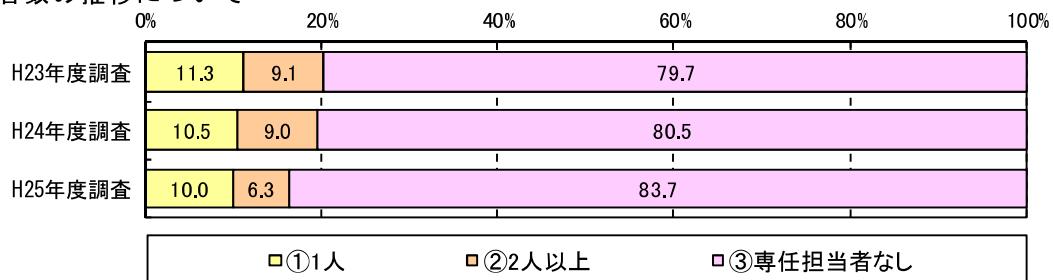
【専任担当者数】

○近年、専任担当者を配置している市町村の割合は、減少傾向にある。

【兼任担当者数】

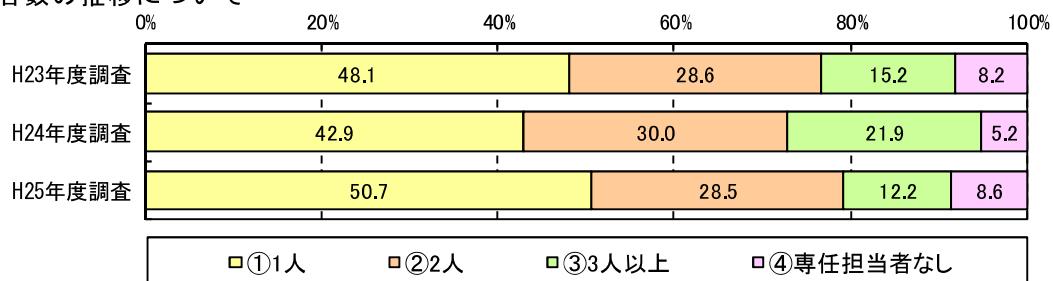
○兼任担当者数については、平成25年度調査では「①1人」の割合が高く、複数人の割合が低くなっている。

■ 専任担当者数の推移について



	①1人	②2人以上	③専任担当者なし	総計
H23年度調査	26	21	184	231
H24年度調査	22	19	169	210
H25年度調査	22	14	185	221

■ 兼任担当者数の推移について

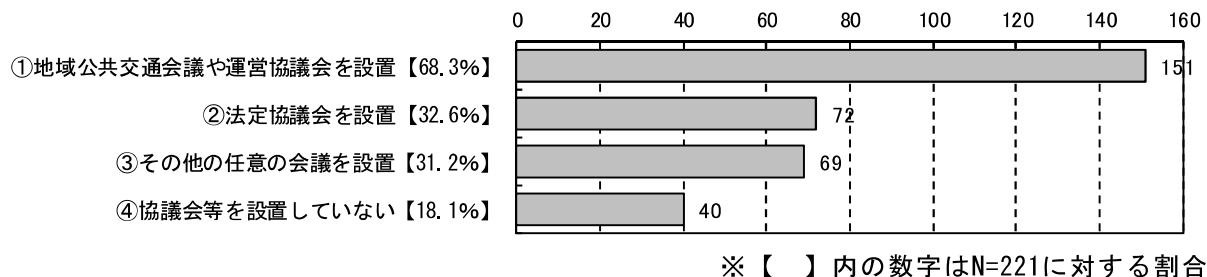


	①1人	②2人	③3人以上	④兼任担当者なし	総計
H23年度調査	111	66	35	19	231
H24年度調査	90	63	46	11	210
H25年度調査	112	63	27	19	221

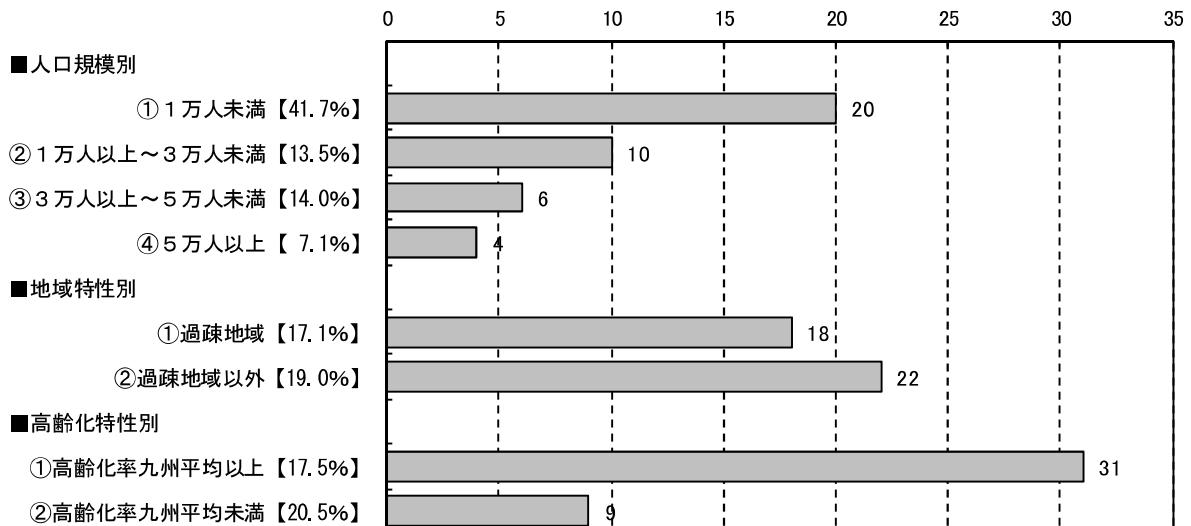
(2) 協議会等の設置の有無について（該当するものを全て選択）

- 「①道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会」を設置している市町村の割合は68.3%となっている。
- 「④協議会等を設置していない」市町村の割合は全体で18.1%となっているが、その内訳を見ると、人口1万人未満の市町村が半数を占めており、人口1万人未満の市町村のうち、4割以上は協議会等が何も設置されていないという状況にある。

■ 協議会等の設置の有無について (N=221)



■ 協議会等を設置していない市町村について (N=40)



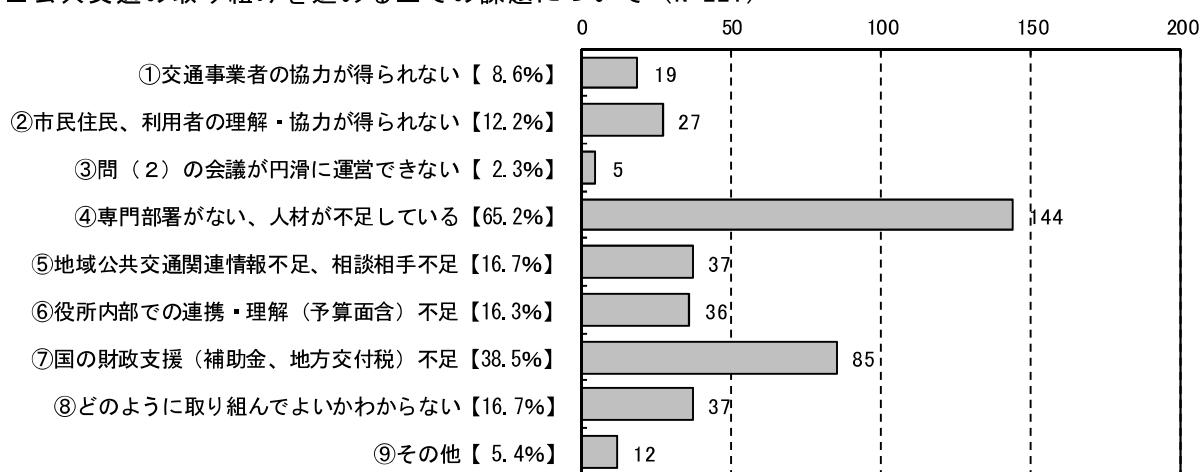


（3）公共交通の取り組みを進める上での課題について

（該当するものを全て選択）

- 公共交通の取り組みを進める上での課題については、専任担当者を配置していない市町村が多いこともあり、「④専門部署がない、人材が不足している」と回答した市町村の割合が65.2%と最も高くなっている。
- 次いで、「⑦国の財政支援（補助金、地方交付税）が十分ではない」ことが課題であるとの回答が多い。

■公共交通の取り組みを進める上での課題について (N=221)



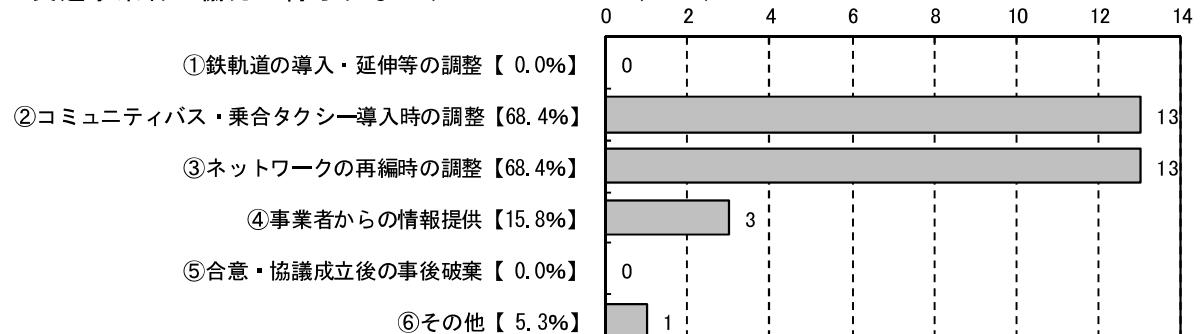
※【】内の数字はN=221に対する割合

（4）交通事業者の協力が得られないケースについて

（問（3）において「①」と回答した市町村のみ回答、該当するものを全て選択）

- 交通事業者の協力が得られないケースとして、「②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する」「③交通事業者の既存路線も含めたネットワークの再編を行う際に、調整が難航する」を上げている市町村が多い。

■交通事業者の協力が得られないケースについて (N=19)



※【】内の数字はN=19に対する割合

（5）交通事業者の協力が得られない具体的なケースについて

（問（3）において「①」と回答した市町村のみ自由回答）

■主な意見

《競合》

- ・コミュニティバスの新規路線を検討する際に、バス事業者との調整が難航している。
- ・住民から循環バス運行の導入希望があるが、既得権益を理由に、タクシー事業者からの理解が得られない。
- ・乗合タクシーを導入しようとする場合、既存のタクシー利用者を奪ってしまうことが懸念されるため、タクシー事業者の理解を得られない。
- ・地元から一部路線延長に対する要望があったが、タクシー事業者のテリトリーと重なってしまうという理由で了解が得られなかつた。最終便の回送部分を路線に取り入れたいと協議したが、タクシー利用者が減るとして同意が得られなかつた。
- ・巡回バスルートの新設や変更を提案したが、路線やターゲットとする客層の競合を理由に、交通事業者の理解が得られなかつた。
- ・コミュニティバスと乗合タクシーのすみ分けを行った形で検討を進めているが、タクシー業界の死活問題であるとの判断により、新しい交通体系の構築に理解が得られず調整が難航している。

《消極的》

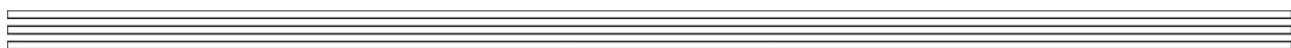
- ・住民のきめ細やかなニーズに対応した公共交通の確保について検討したいと考え、地域公共交通会議に諮ったが、会議全体が既存の交通体系の維持を前提にした話に終始し、根本的な解決策に至る議論が先に進まなかつた。
- ・交通事業者は、地域公共交通会議等において、もっと住民の目線に立ち、意見に耳を傾けていただきたいと思う。会議の形骸化を危惧している。
- ・赤字額の全額補助を実施しているため、利用促進や収支改善に関する交通事業者の積極的な取組が見られない。
- ・路線再編にあわせて、路線バスからデマンド交通への移行を計画したが、既存のバス事業者から補助により路線を維持して欲しいとの意向が示され、理解が得られなかつた。
- ・現在は前日予約受付となっているデマンド乗合タクシーについて、利用者からは当日予約の要望が強いが、運行事業者はタクシーとの競合を懸念して当日予約の実施に難色を示している。

《調整難航》

- ・減便、停留所設置場所などについて、交通事業者と住民意向の調整が難航した。
- ・実証実験を実施した後、本格運行に移行しようとしたが、既存事業者との調整が難航し本格運行には至らなかつた。
- ・交通事業者の経営状況や考え方の相違により調整が難航し、バス路線網等ネットワーク再編に関する取り組みがなかなか進んでいない。

《データ提供》

- ・バス路線再編を計画する際に、バス事業者自身が乗降客数のデータを収集していない、データはあるがその整理に相当の時間を要するなど、各種データをスムーズに入手することが難しい。

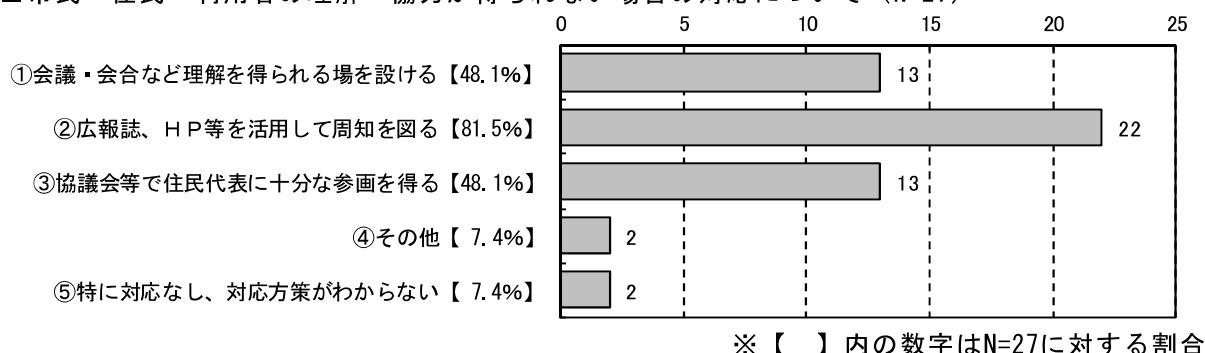


（6）市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応について

（問（3）において「②」と回答した市町村のみ回答、該当するものを全て選択）

- 市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応として、「②広報誌、H P等を活用して、周知を図る」と回答している市町村の割合が81.5%と最も高い。
- 「①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける」「③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る」と回答している市町村も約半数となっている。

■市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合の対応について (N=27)



※【】内の数字はN=27に対する割合



（7）市民・住民・利用者の理解・協力を得るまでの具体的な課題、対応方策等について（問（3）において「①」と回答した市町村のみ自由回答）

■課題に関する主な意見

《理解》

- ・スクールバスの空き時間を利用するという背景から自家用有償旅客運送を行っているが、「空バスを走らせている」「費用の無駄」という先入観、住民意識がなかなか拭えない。
- ・現在、公共交通機関を利用してない住民に対して利用促進を周知しても、理解を得られない。
- ・バス停の廃止に関して、利用者（特に高齢者）の理解が得られなかつたケースがあった。
- ・ワークショップや自治会の会合などは要望の場となり、全体の同意を得る場になりにくい。
- ・路線バス廃止や運行計画変更の場合、既存のものが無くなるということ、変更されるということについて、反対を前提とする者が散見され、十分に説明を聞いてもらえず、調整が難航している。

《意識》

- ・導入時の制度説明の場においては様々な要望が出されるものの、運行開始後の利用が伸びず、事業費等の見込みと大幅に乖離が生じる。路線の維持継続に関して当事者意識が乏しい。
- ・自動車の普及率が高く、高齢者や子供といった交通弱者を除いて公共交通を利用する習慣があまりないため、公共交通の衰退に対する当事者意識が低く、公共交通利用促進が進まない。
- ・住民の代表者が公共交通機関を利用する機会が少ないので、本当の利用者の声が反映されにくい。

《広報》

- ・周知不足という意見が多い。
- ・一方的な周知になりがちで、市民の反応が分からぬ。
- ・交通事業者との連携を十分協議した上で制度であるが、予約制のしくみが住民には理解されにくい。利用者の多くが高齢者であり、予約の煩わしさ、停留所での乗降の申し入れ等の要望が上がっている。

《要望対応》

- ・バス停設置場所、路線設定の個別要望が多いが、全体の運行計画上対応できない場合が多い。
- ・自分が乗りたい時間帯にバスが運行していないなど、ダイヤ構成等の要望についても個人レベルの要望が多い。ダイヤ本数を1本減らしたら、反響が大きく翌年戻したことがある。

《財政》

- ・運行に係る欠損額の縮減に向けた一層の利用促進が必要だが、住民の意識が希薄であるため、今後の利用者の伸び悩みに伴う欠損額（補助額）の増加が懸念される。
- ・利用者数の減少と、それに伴う交通事業の収支悪化や市の財政負担増などが課題となっている。

《その他》

- ・公共交通が少ないので自家用車を使用する。自家用車があるから公共交通機関を利用しない。利用しないから公共交通の便数が減るといった悪循環に陥っている。交通空白地をどうにかしてほしいとの要望から、乗合タクシー等を導入しても利用されず、行き詰まり状態にある。
- ・住民へのアンケートや聞き取りを行うと、実際に利用しない方々が路線バスについて必要であると回答されることが多く、その意見をどこまで反映するか、考慮するかが難しい。
- ・福祉バスからコミュニティバスへ移行しているため、福祉バスの概念がまだ住民の方々に残っており、高齢者の利用は多いが若年層や中年層の利用が少なく、利用促進が課題となっている。



■対応方策に関する主な意見

《説明機会》

- ・地区の会合や市内の各種団体（老人会、婦人会等）に出向き、バスの利用方法の説明や、バスの現状を報告している。
- ・各行政区単位で乗合タクシーに関する意見聴取説明会を開催するとともに、アンケートなどを実施し、その意見を踏まえて乗合タクシーの運行計画を策定した。計画決定後は、市広報誌やHPで計画の内容を周知するとともに、各行政区単位で説明会を行い、一緒になって利用登録申請受付を実施した。現在も利用促進のために、各行政区単位で行われている高齢者向けのサロン活動での説明や小学校単位で行われる民生委員の会議などにて制度説明を引き続き実施している。
- ・アンケートでなく、積極的に地域に出向き、実際の利用者から直接話を聞くようにしている。
- ・費用の面と利用しないと無くなってしまうということをしっかりと説明を行いながら、利用される方・されない方の両者の理解を得られるように取り組んでいる。

《参画機会》

- ・市民に対してアンケート調査を実施している。
- ・総合連携計画計画策定の際には、パブリックコメントを実施した。
- ・住民代表を含めて協議会を開催している。
- ・地域住民に交通について考えてもらう検討組織を立上げてもらい、行政と地域との協働により地域の公共交通に関する維持、確保、改善を進めていく予定にしている。

《広報》

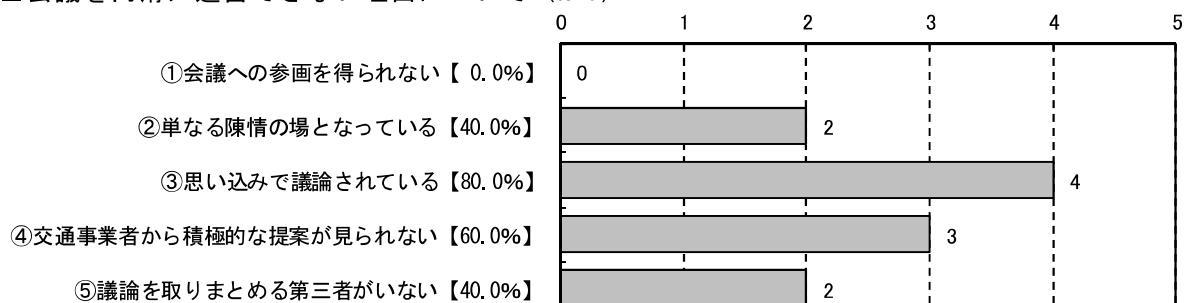
- ・広報紙やHPで公共交通に関する周知活動を実施しており、今後もより積極的な対応が必要であると考えている。
- ・広報紙やHPを活用して運行情報を掲載していたが、市民の反応が薄かったため掲載方法の見直しを行い、利用者の生の声（具体的にどういう目的で使っているか等）を掲載するなど、より利用者目線での周知方法に変更した。

（8）会議を円滑に運営できない理由について

（問（3）において「③」と回答した市町村のみ回答、該当するものを全て選択）

- 会議を円滑に運営できない理由として、「③地元の公共交通の現状・需要の状況が議論のベースとならず、思い込みで議論されている」ことをあげている市町村が最も多くなっている。

■会議を円滑に運営できない理由について (N=5)

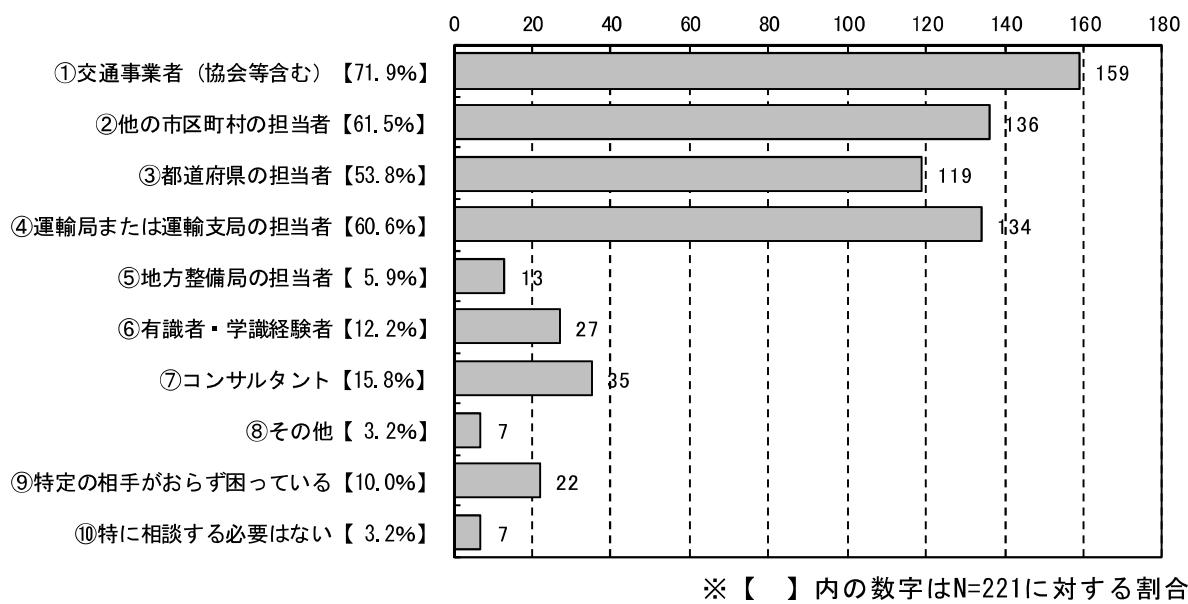


※【】内の数字はN=5に対する割合

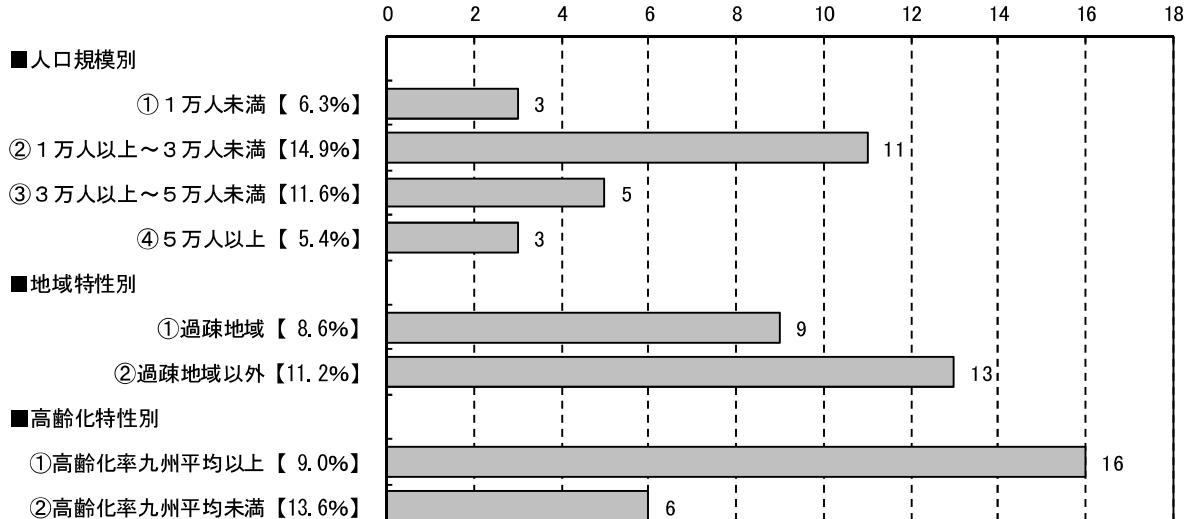
(9) 日頃から相談する相手について（該当するものを全て選択）

- 市町村が地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談している相手は、「①交通事業者（協会等含む）」の割合が71.9%と最も高い。
- 「②他の市区町村の担当者」「③都道府県の担当者」「④運輸局又は運輸支局の担当者」と回答した市町村も多く、以上の4主体が主な相談相手となっている。
- 「⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている」との回答は、人口が1万人以上～3万人未満の市町村で多くなっている。

■日頃から相談する相手について（N=221）



■相談する相手がおらず困っている市町村について（N=22）

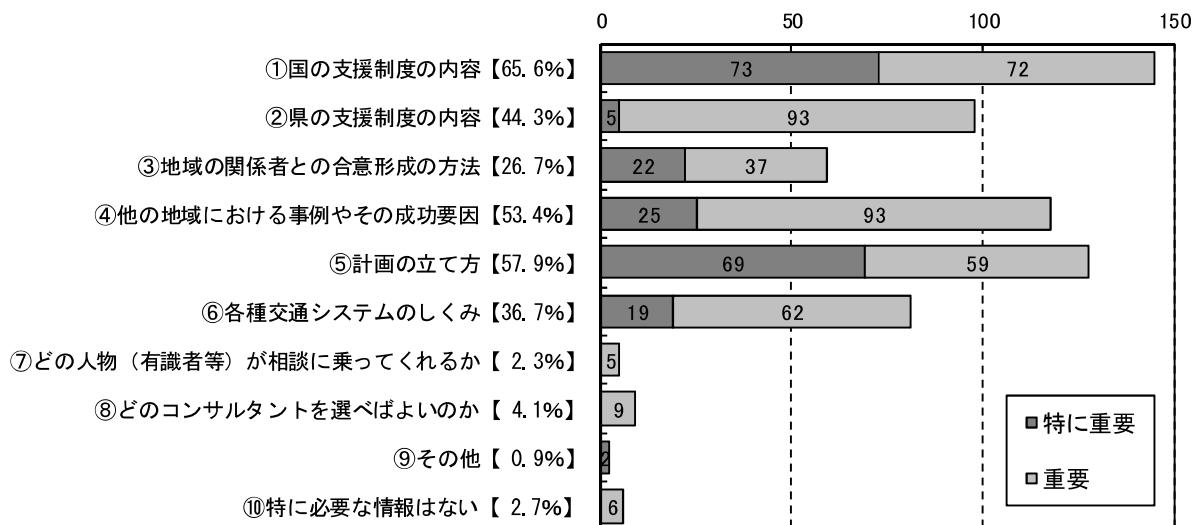


※【】内の数字は、それぞれのカテゴリーの総数に対する割合
(人口1万人未満の場合、総数48に対する割合)

(10) 必要としている情報について（特に必要を1つ、必要を2つ選択）

- 地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、「①国の支援制度の内容」に関する情報が「特に重要」であると考えている市町村が最も多いが、「⑤計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）」に関する情報が「特に重要」と考えている市町村もほぼ同数程度と多くなっている。
- 「④他の地域における事例やその成功要因」「②県の支援制度の内容」に関する情報が「重要」であると考えている市町村が多い。

■必要としている情報について



※【】内の数字は、「特に重要+重要（合計値）」のN=221に対する割合

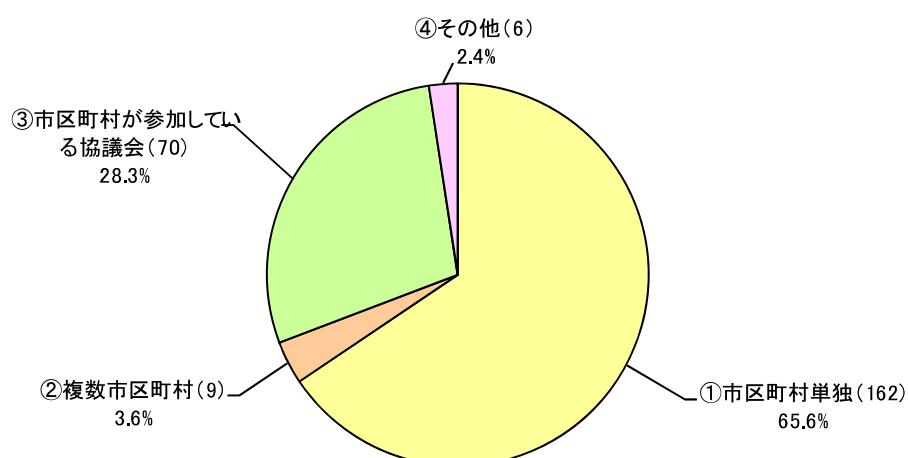


(11) 交通に関する計画や方針の策定状況について

1) 計画・方針の策定主体について（いずれかを選択）

- 平成25年度調査において、交通に関する計画・方針を策定していると回答した市町村は147市町村（回答があった221市町村の66.5%）となっており、合計247の計画・方針が策定（策定中含む）されている。
- 策定主体は「①市区町村単独」の割合が65.6%と最も高く、次いで「③市区町村が参加している協議会」の割合が高くなっている。その2主体が大半を占めている。
- ※交通に関する計画・方針とは：都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画など。

■計画・方針の策定主体について (N=247)

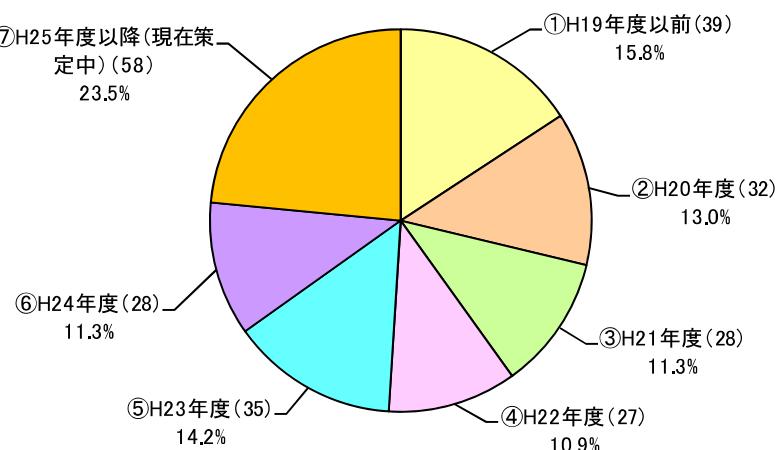


※（ ）内の数字は実数

2) 計画・方針の策定年度について

- 策定年度は「⑦H25年度以降（現在策定中）」の計画・方針が多く、全体的に策定年度が新しい計画・方針が多い。

■計画・方針の策定年度について (N=247)

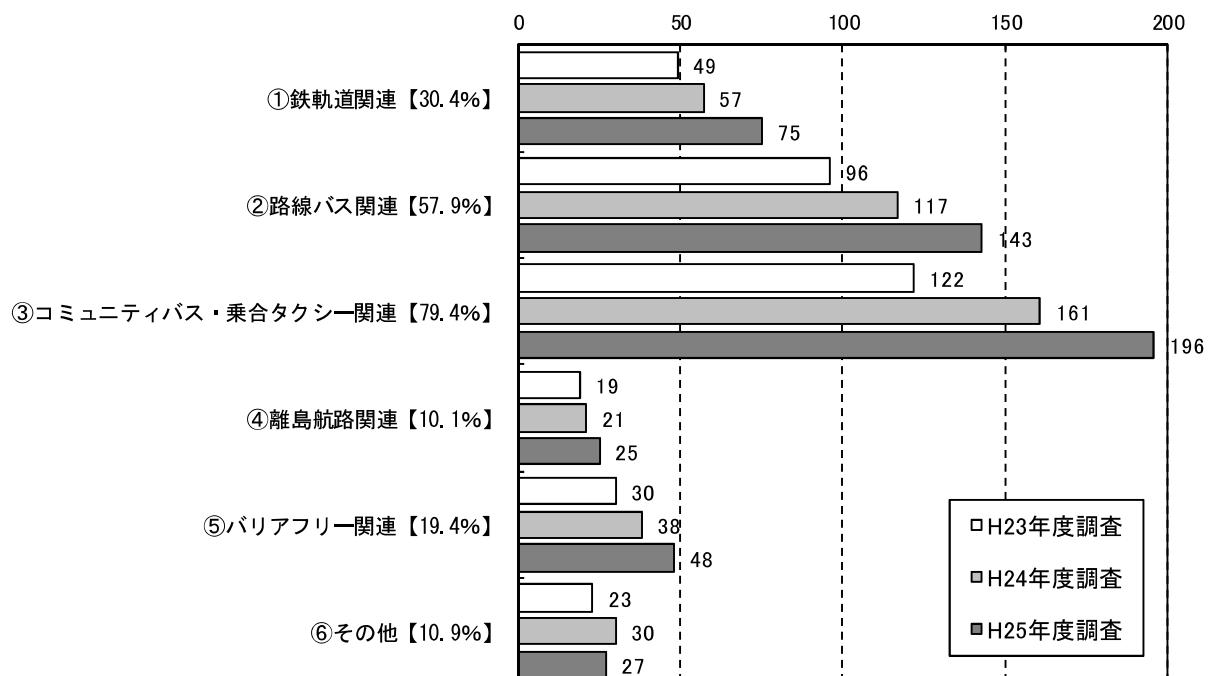


※（ ）内の数字は実数

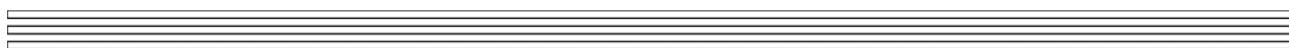
3) 関連している策定内容について（該当するものを全て選択）

- 総計画・方針数は、平成23年度調査：172、平成24年度調査：218、平成25年度調査：247と年々増加している。
- 「⑥その他」分野以外では、すべての分野において、計画・方針数が増加している。
- すべての調査年度において、「③コミュニティバス・乗合タクシー関連」の内容が記載された計画・方針が最も多く、平成25年度調査時点での策定（策定中含む）されている計画・方針のうち、約8割に記載されている。
- 次いで「②路線バス関連」の計画・方針が多く、全体的にバス関連の内容が記載されている計画・方針が多い。

■関連している策定内容について（N=247）



※【】内の数字はH25年度調査総計画・方針数（247）に対するH25年度調査数値の割合

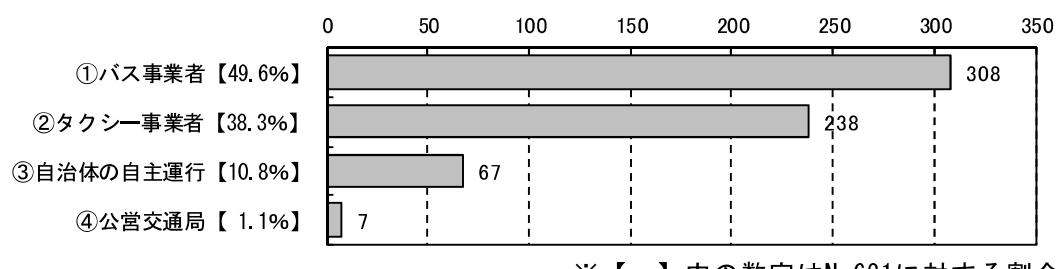


【問2 市町村が運行費支援（運行費補助、運行委託等）を実施している陸上交通について】

（1）事業形態について（該当するものを全て選択）

○市町村が運行費支援を実施している事業者総数は621となっており、その事業形態は「①バス事業者」の割合が49.6%と最も高いが、「②タクシー事業者」の割合も38.3%と次いで高くなっている。

■事業形態について（N=621）



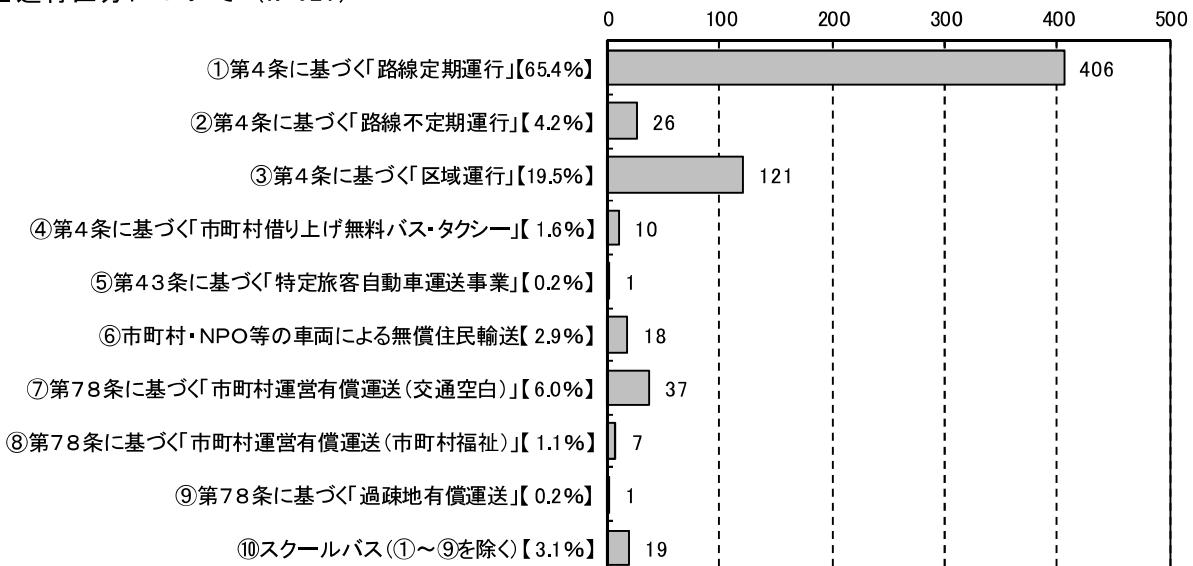
※【】内の数字はN=621に対する割合

（2）運行区分について（該当するものを全て選択）

○運行費支援を実施している事業者の運行区分は「①道路運送法第4条に基づく路線定期運行」の割合が65.4%と最も高い。

○次いで、「③道路運送法第4条に基づく路線不定期運行」の割合が19.5%と高い。

■運行区分について（N=621）



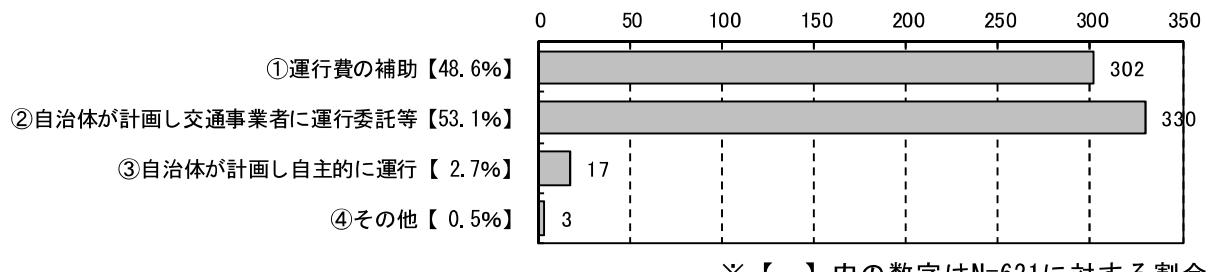
※【】内の数字はN=621に対する割合

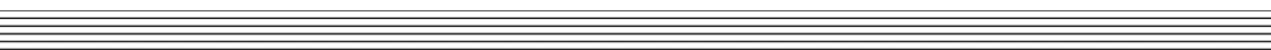


（3）支援形態について（該当するものを全て選択）

○運行費支援を実施している事業者に対する支援形態は、「②自治体が計画し交通事業者に運行委託等」の割合が 53.1%と最も高いが、「①運行費の補助」の割合も 48.6%と次いで高くなっている。

■ 支援形態について (N=621)

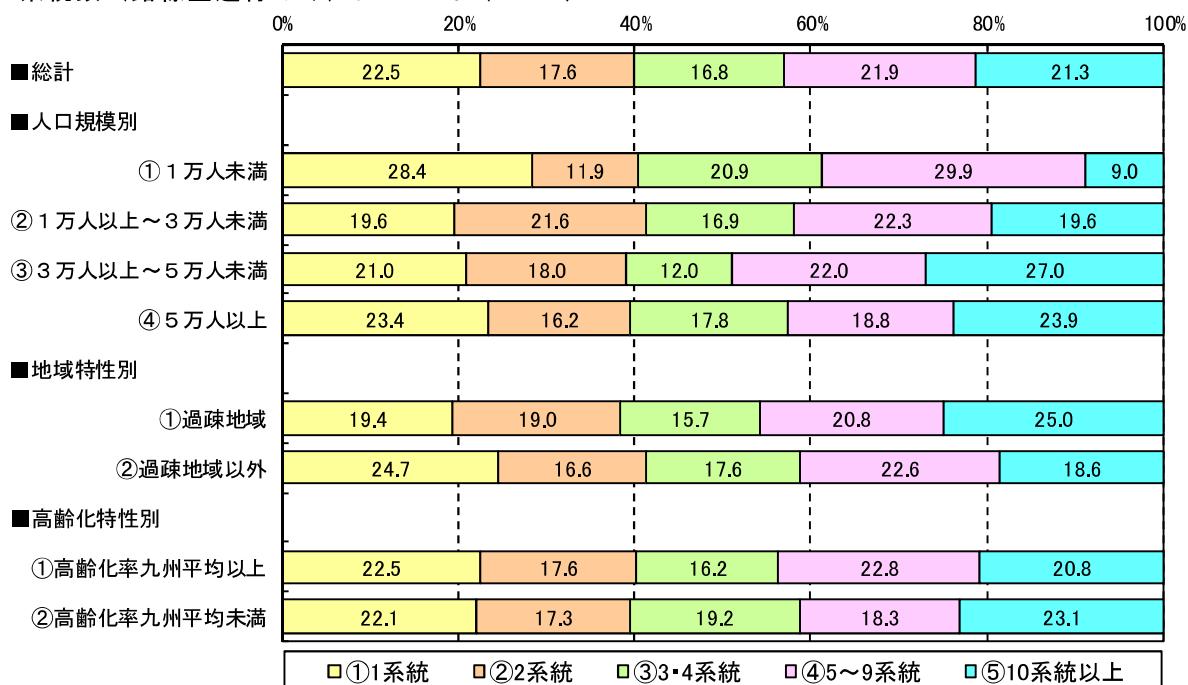




(4) 系統数について

- 運行費支援を実施している事業者の平均系統数（路線型運行のみ）：7.1系統
- 全体的に、複数の系統を抱えている事業者への運行費支援が多い。
- 人口規模別に見ると、人口規模が大きくなるにつれて平均系統数が大きくなっている。

■ 系統数（路線型運行のみ）について（N=512）



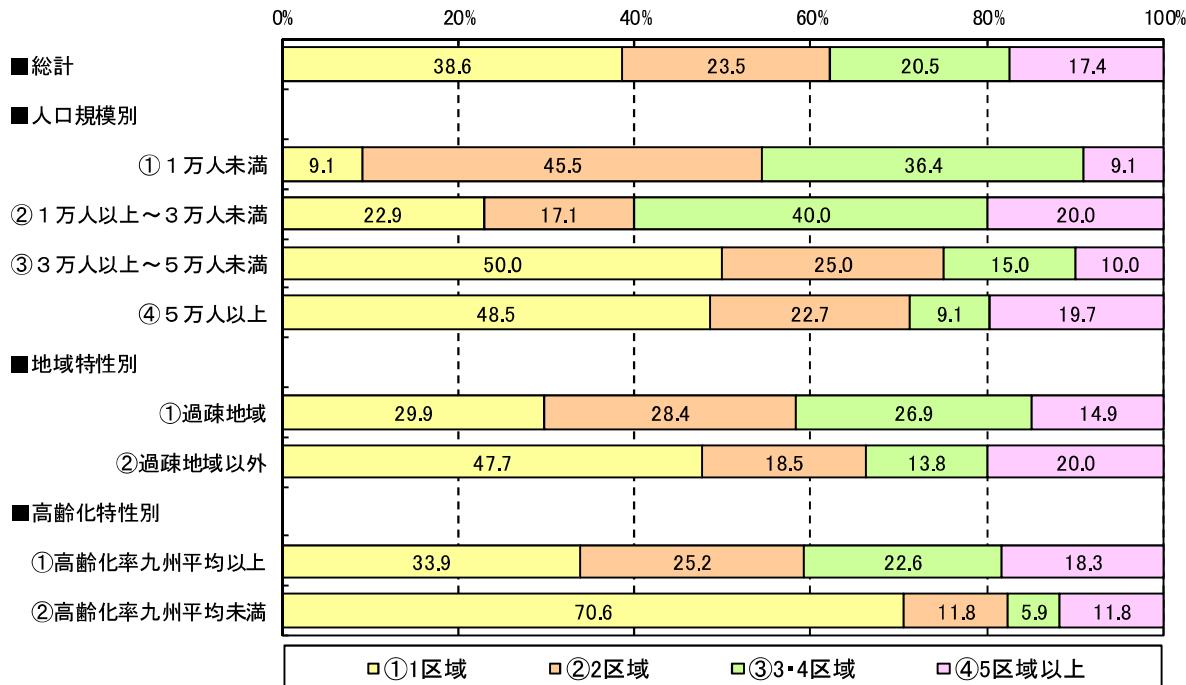
	①1系統	②2系統	③3・4系統	④5～9系統	⑤10系統以上	総計	平均系統数
■総計	115	90	86	112	109	512	7.1
■人口規模別							
①1万人未満	19	8	14	20	6	67	4.6
②1万人以上～3万人未満	29	32	25	33	29	148	5.8
③3万人以上～5万人未満	21	18	12	22	27	100	7.7
④5万人以上	46	32	35	37	47	197	8.6
■地域特性別							
①過疎地域	42	41	34	45	54	216	6.9
②過疎地域以外	73	49	52	67	55	296	7.2
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	92	72	66	93	85	408	6.5
②高齢化率九州平均未満	23	18	20	19	24	104	9.6

(5) 区域数について

○運行費支援を実施している事業者の平均区域数（区域型運行のみ）：2.7区域

○全体的に、1系統、2系統など、比較的系統数が少ない事業者への支援が多い。

■区域数（区域型運行のみ）について（N=132）

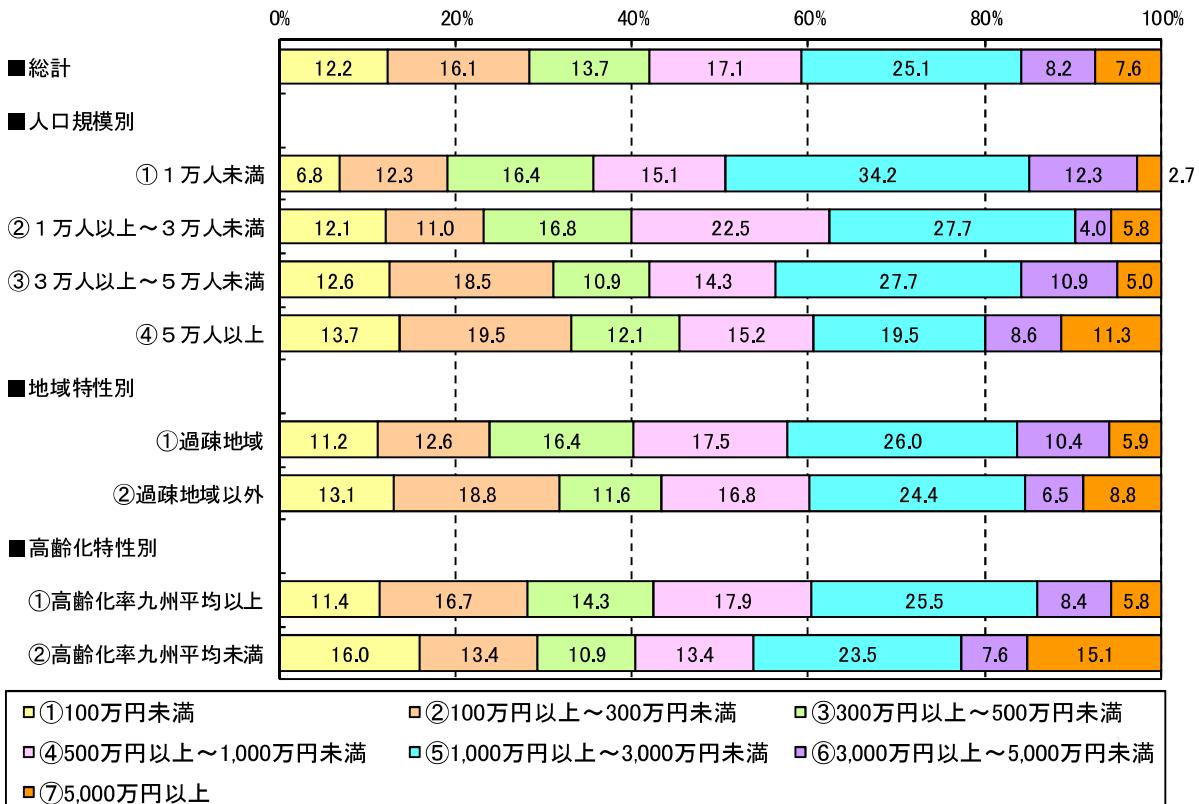


	①1区域	②2区域	③3・4区域	④5区域以上	総計	平均区域数
■総計	51	31	27	23	132	2.7
■人口規模別						
①1万人未満	1	5	4	1	11	2.9
②1万人以上～3万人未満	8	6	14	7	35	3.1
③3万人以上～5万人未満	10	5	3	2	20	2.9
④5万人以上	32	15	6	13	66	2.4
■地域特性別						
①過疎地域	20	19	18	10	67	2.7
②過疎地域以外	31	12	9	13	65	2.7
■高齢化特性別						
①高齢化率九州平均以上	39	29	26	21	115	2.7
②高齢化率九州平均未満	12	2	1	2	17	2.8

(6) 運行費支援総額について

- 事業者に対する運行費支援総額の平均値：1,836万円
- 事業者に対する運行費支援総額（国費補助、県補助等を含む補助の総額）を全体で見ると、1,000万円未満の割合が59.1%と、約6割は1,000万円未満の事業者となっている。
- 人口5万人以上、過疎地域以外、高齢化率九州平均未満の市町村の事業者に対する平均運行費支援総額が、それ以外に比べて大きい。

■運行費支援総額について (N=621)

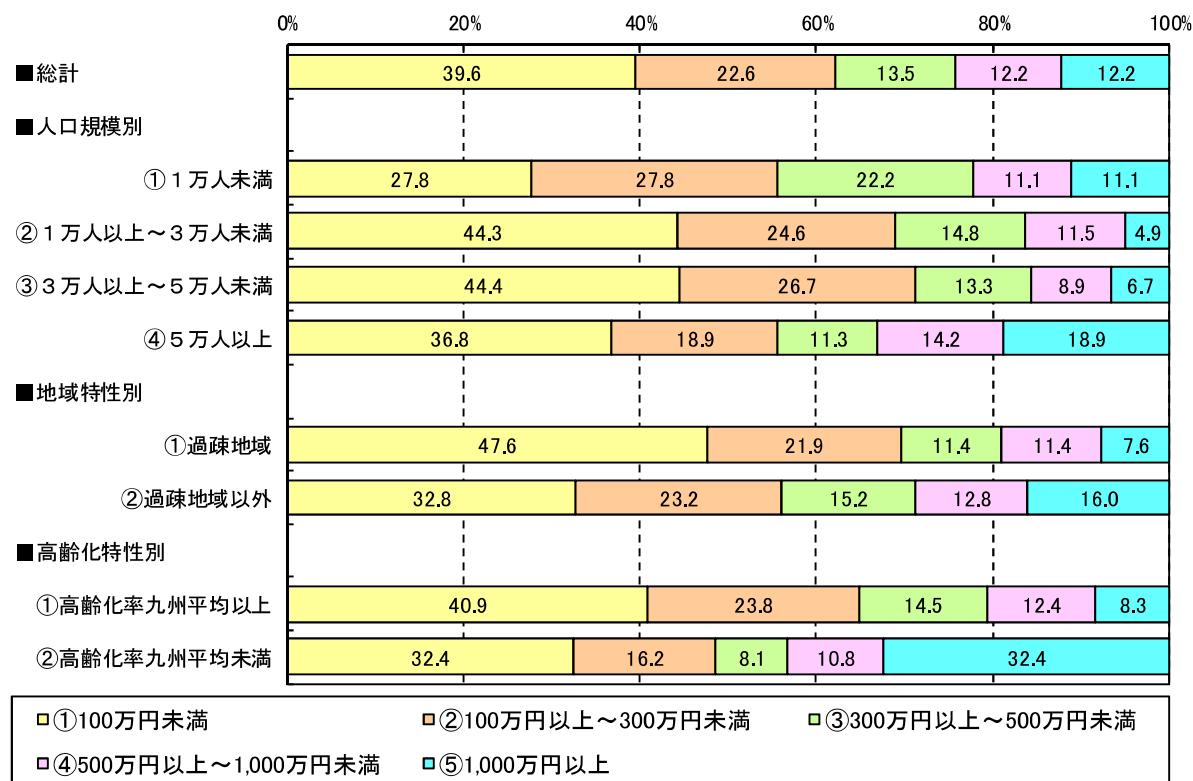


	①100万円未満	②100万円以上～300万円未満	③300万円以上～500万円未満	④500万円以上～1,000万円未満	⑤1,000万円以上～3,000万円未満	⑥3,000万円以上～5,000万円未満	⑦5,000万円以上	総計	平均運行費支援総額:万円
■総計	76	100	85	106	156	51	47	621	1,836
■人口規模別									
①1万人未満	5	9	12	11	25	9	2	73	1,474
②1万人以上～3万人未満	21	19	29	39	48	7	10	173	1,304
③3万人以上～5万人未満	15	22	13	17	33	13	6	119	1,490
④5万人以上	35	50	31	39	50	22	29	256	2,459
■地域特性別									
①過疎地域	30	34	44	47	70	28	16	269	1,585
②過疎地域以外	46	66	41	59	86	23	31	352	2,027
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	57	84	72	90	128	42	29	502	1,478
②高齢化率九州平均未満	19	16	13	16	28	9	18	119	3,346

(7) 国による運行費支援額について

- 国による事業者に対する運行費支援額の平均値：456万円
- 市町村が運行費支援を実施している事業者のうち、国による支援（補助金・交付金等）を受けているのは230事業者、全体の37.0%となっており、国による支援を受けていない事業者の方が多い。
- 国による運行費支援額は、500万円未満の割合が75.7%と、3／4以上は500万円未満の運行費支援額となっている。

■国による運行費支援額について (N=230)



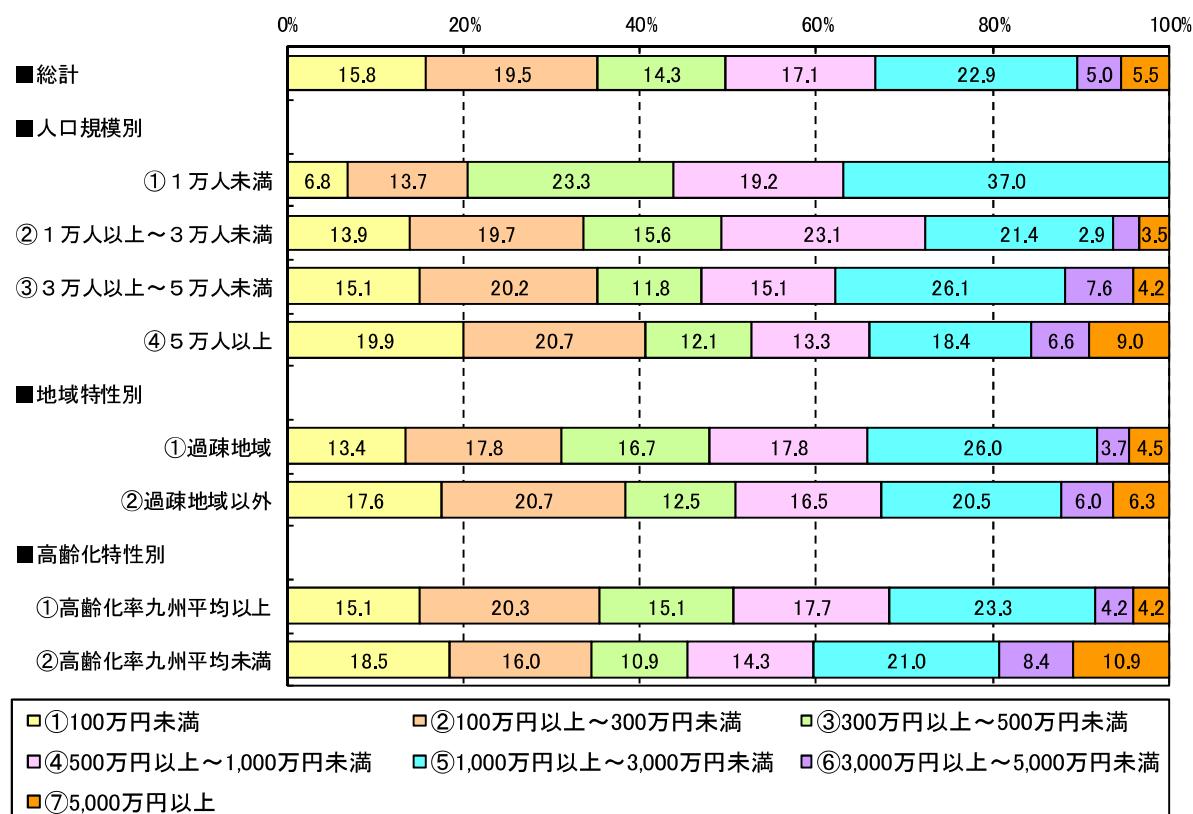
	①100万円未満	②100万円以上～300万円未満	③300万円以上～500万円未満	④500万円以上～1,000万円未満	⑤1,000万円以上	総計	平均運行費支援額:万円
■ 総計	91	52	31	28	28	230	456
■ 人口規模別							
① 1万人未満	5	5	4	2	2	18	576
② 1万人以上～3万人未満	27	15	9	7	3	61	319
③ 3万人以上～5万人未満	20	12	6	4	3	45	273
④ 5万人以上	39	20	12	15	20	106	593
■ 地域特性別							
① 過疎地域	50	23	12	12	8	105	321
② 過疎地域以外	41	29	19	16	20	125	570
■ 高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	79	46	28	24	16	193	364
② 高齢化率九州平均未満	12	6	3	4	12	37	939

(8) 市町村による運行費支援額について

1) 運行費支援額について

- 市町村による事業者に対する運行費支援額の平均値：1,456万円
- 事業者に対する市町村による運行費支援額を全体で見ると、1,000万円未満の割合が66.7%となっており、全体の2／3は1,000万円未満の運行費支援となっている。
- 人口規模が大きくなるにつれて、平均運行費支援額が大きくなっている。人口5万人以上の市町村の事業者に対する平均値は、1万人未満の平均値の2倍以上となっている。

■市町村による運行費支援額について (N=621)

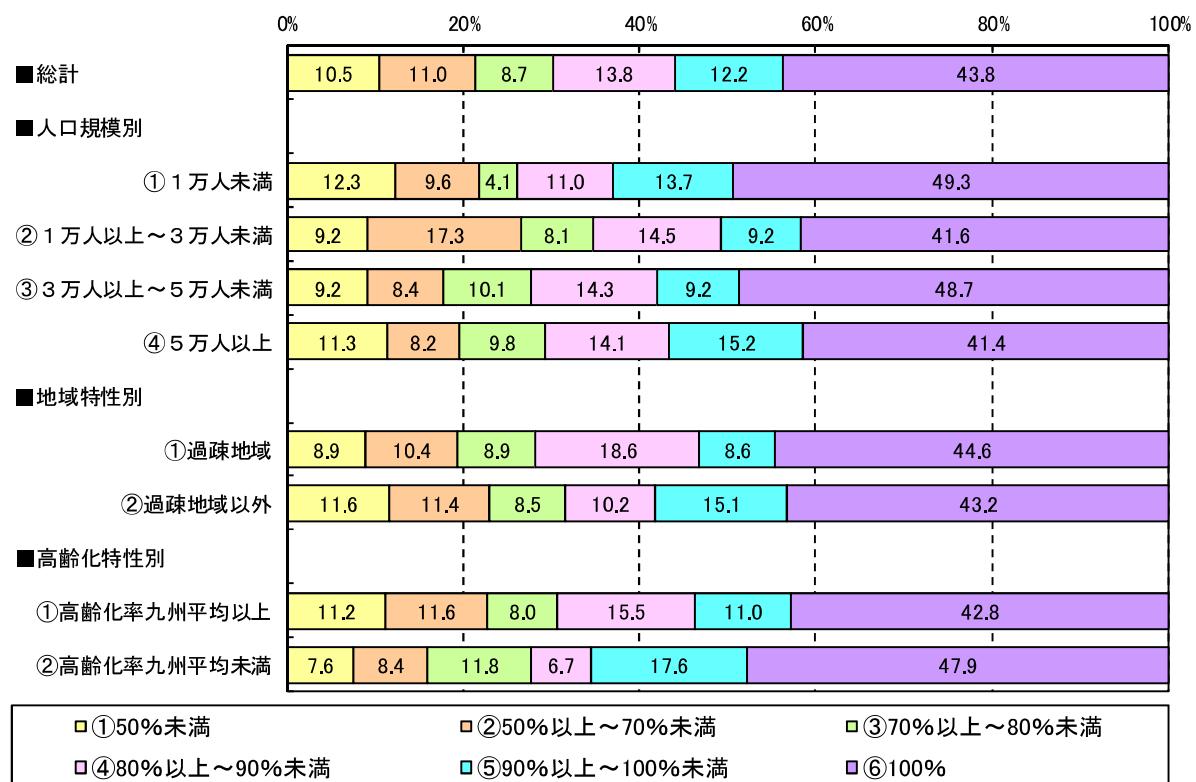


	① 100 万 円 未 満	② 100万 円以上～ 300万円 未満	③ 300万 円以上～ 500万円 未満	④ 500万 円以上～ 1,000 万 円 未 満	⑤ 1,000 万 円以上～ 3,000 万 円 未 満	⑥ 3,000 万 円以上～ 5,000 万 円 未 満	⑦ 5,000 万 円 以上	総計	平均運 行費支 援額 :万円
■ 総計	98	121	89	106	142	31	34	621	1,456
■ 人口規模別									
① 1万人未満	5	10	17	14	27			73	926
② 1万人以上～3万人未満	24	34	27	40	37	5	6	173	997
③ 3万人以上～5万人未満	18	24	14	18	31	9	5	119	1,223
④ 5万人以上	51	53	31	34	47	17	23	256	2,025
■ 地域特性別									
① 過疎地域	36	48	45	48	70	10	12	269	1,242
② 過疎地域以外	62	73	44	58	72	21	22	352	1,619
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	76	102	76	89	117	21	21	502	1,125
② 高齢化率九州平均未満	22	19	13	17	25	10	13	119	2,850

2) 運行費支援額の割合について

- 運行費支援総額のうち、市町村運行費支援額が占める割合の平均値：79.3%
- 運行費支援総額に対する市町村運行費支援額の割合を全体で見ると、国費補助、県補助等がない「市町村単独補助：⑥100%」の割合が43.8%となっている。人口規模別、地域特性別、高齢化特性別、いずれの場合もすべての区分で「⑥100%」の割合が40%台となっている。
- 人口規模別に見ると、人口規模が大きくなるにつれて、市町村による平均運行費支援額割合が徐々に高くなっている。

■市町村による運行費支援額の割合について (N=621)

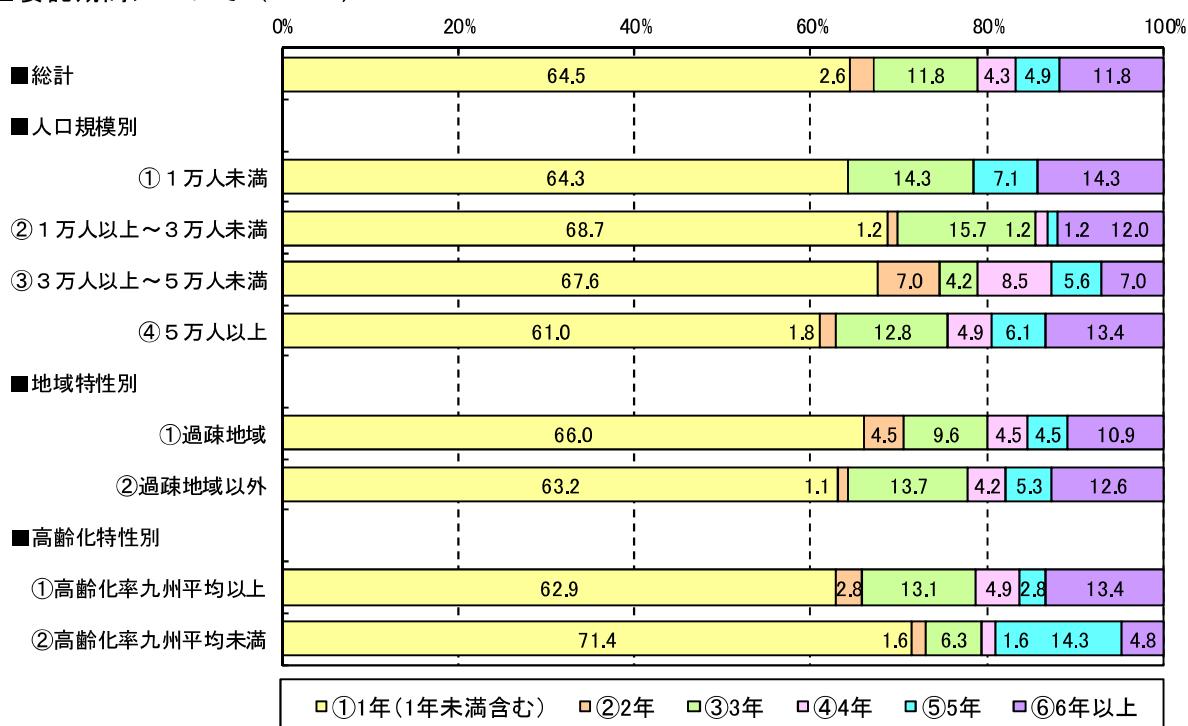


	①50%未満	②50%以上～70%未満	③70%以上～80%未満	④80%以上～90%未満	⑤90%以上～100%未満	⑥100%	総計	平均運行費支援額割合：%
■ 総計	65	68	54	86	76	272	621	79.3
■ 人口規模別								
① 1万人未満	9	7	3	8	10	36	73	62.8
② 1万人以上～3万人未満	16	30	14	25	16	72	173	76.5
③ 3万人以上～5万人未満	11	10	12	17	11	58	119	82.1
④ 5万人以上	29	21	25	36	39	106	256	82.3
■ 地域特性別								
① 過疎地域	24	28	24	50	23	120	269	78.3
② 過疎地域以外	41	40	30	36	53	152	352	79.9
■ 高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	56	58	40	78	55	215	502	76.1
② 高齢化率九州平均未満	9	10	14	8	21	57	119	85.2

(9) 委託期間について

- 平均委託期間：2.4年
- 委託期間を全体で見ると、「①1年（1年未満含む）」の割合が64.5%と最も高い。
- 人口規模別、地域特性別、高齢化特性別いずれの場合においても、すべての区分で単年契約の割合が2／3程度を占めており、全体的に単年契約の事業者が多くなっている。
- 一方で、「⑥6年以上」の割合が全体で11.8%となっており、長期契約の事業者も見られる。
- ※「（3）支援形態について」において「②自治体が計画し交通事業者に運行委託等：330」「④その他：3」に該当している事業者を対象とした集計（委託期間が不明の事業者を除く）。異なる委託期間がある事業者が含まれるため、総数は一致していない。

■委託期間について（N=346）



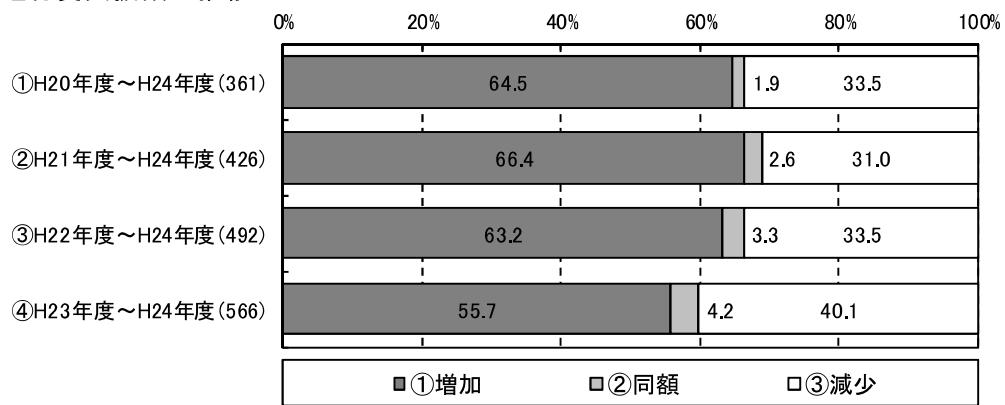
	①1年 (1年未満 含む)	②2年	③3年	④4年	⑤5年	⑥6年 以上	総計	平均委託 期間：年
■総計	223	9	41	15	17	41	346	2.4
■人口規模別								
①1万人未満	18	0	4	0	2	4	28	2.8
②1万人以上～3万人未満	57	1	13	1	1	10	83	2.2
③3万人以上～5万人未満	48	5	3	6	4	5	71	2.2
④5万人以上	100	3	21	8	10	22	164	2.5
■地域特性別								
①過疎地域	103	7	15	7	7	17	156	2.3
②過疎地域以外	120	2	26	8	10	24	190	2.5
■高齢化特性別								
①高齢化率九州平均以上	178	8	37	14	8	38	283	2.5
②高齢化率九州平均未満	45	1	4	1	9	3	63	2.1

(10) 市町村による運行費支援額の推移について

1) 過去5年間の推移について

- 平成24年度の運行費支援額と平成20、21、22年度の運行費支援額と比較した場合、全体的には「増加」している事業者が多い。
 - しかし、近年、過去に比べて運行費支援額が「減少」している事業者の割合が徐々に高くなっている。
- ※各年度の推移データが記入されている事業者のみを対象とした集計。

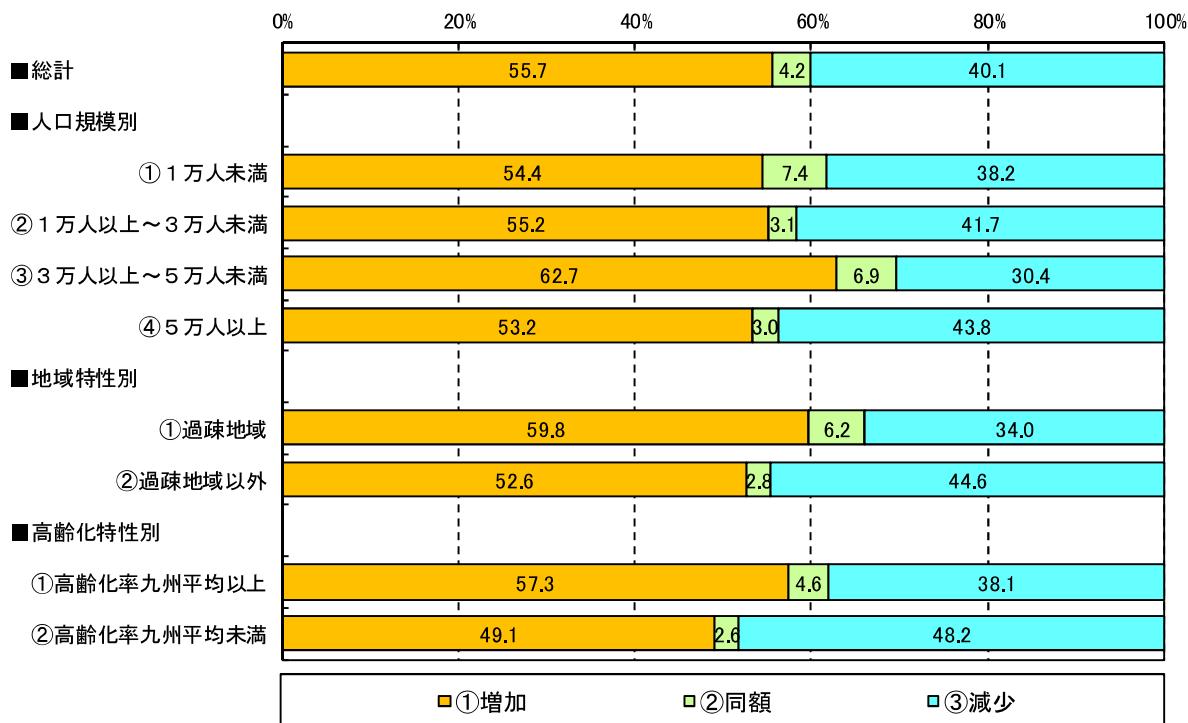
■市町村による運行費支援額の推移について



2) 平成23~24年度の運行費支援額推移について

- 平成23年度と平成24年度の運行費支援額を比較すると、全体で55.7%の事業者は、前年度よりも運行費支援額が増加している。
 - 地域特性別では「過疎地域以外」、高齢化特性別では「高齢化率九州平均未満」の市町村の事業者のほうが、運行費支援額が「③減少」している割合が高い。
- ※平成23・24年度に市町村から運行費支援を受けている事業者のみを対象とした集計。

■平成23~24年度の運行費支援額推移について (N=566)

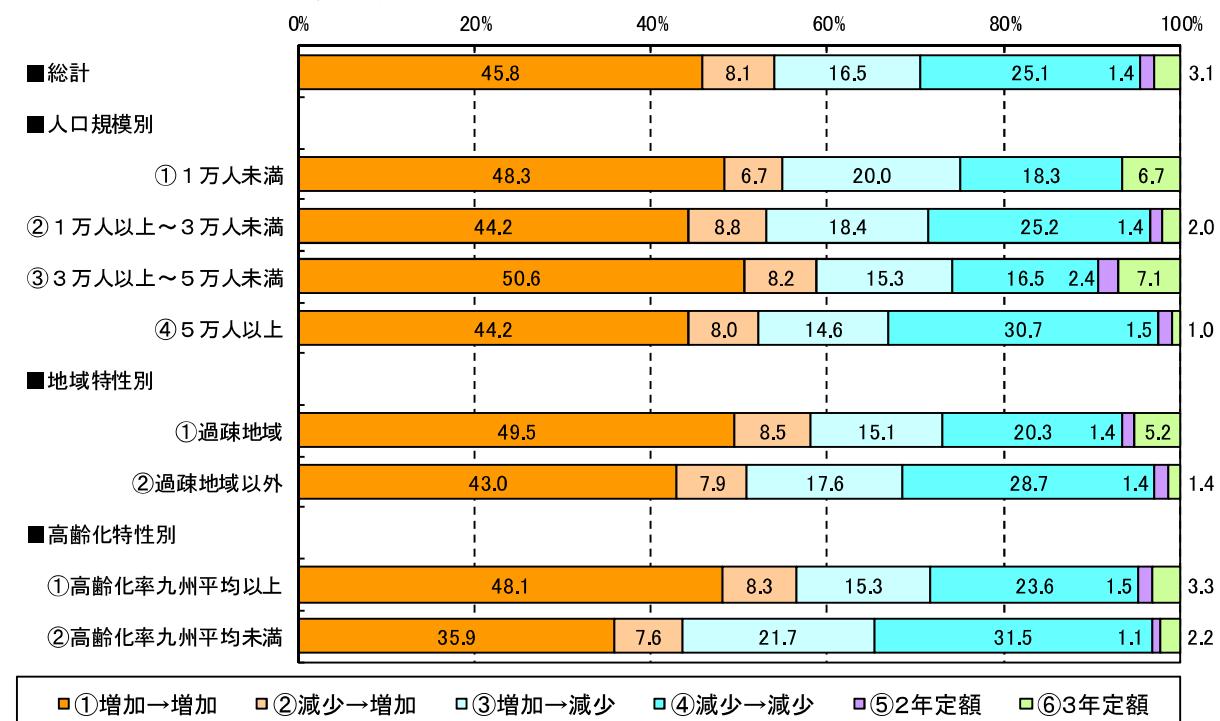


	①増加	②同額	③減少	総計
■総計	315	24	227	566
■人口規模別				
①1万人未満	37	5	26	68
②1万人以上～3万人未満	90	5	68	163
③3万人以上～5万人未満	64	7	31	102
④5万人以上	124	7	102	233
■地域特性別				
①過疎地域	144	15	82	241
②過疎地域以外	171	9	145	325
■高齢化特性別				
①高齢化率九州平均以上	259	21	172	452
②高齢化率九州平均未満	56	3	55	114

3) 平成22~24年度の運行費支援額推移について

- 平成22年度から平成24年度までの3カ年の運行費支援額を比較すると、運行費支援額が「①増加→増加：平成22~23年度、平成23~24年度ともに増加」している事業者の割合は全体で45.8%となっており、「④減少→減少」している事業者の割合よりも高い。
 - 地域特性別では「過疎地域以外」、高齢化特性別では「高齢化率九州平均未満」の市町村の事業者のほうが、運行費支援額が「④減少→減少」している割合が高い。
 - 「⑥3年定額」となっている事業者の割合は全体で3.1%となっている。
- *平成22・23・24すべての年度において市町村から運行費支援を受けている事業者のみを対象とした集計。

■平成22~24年度の運行費支援額推移について (N=491)

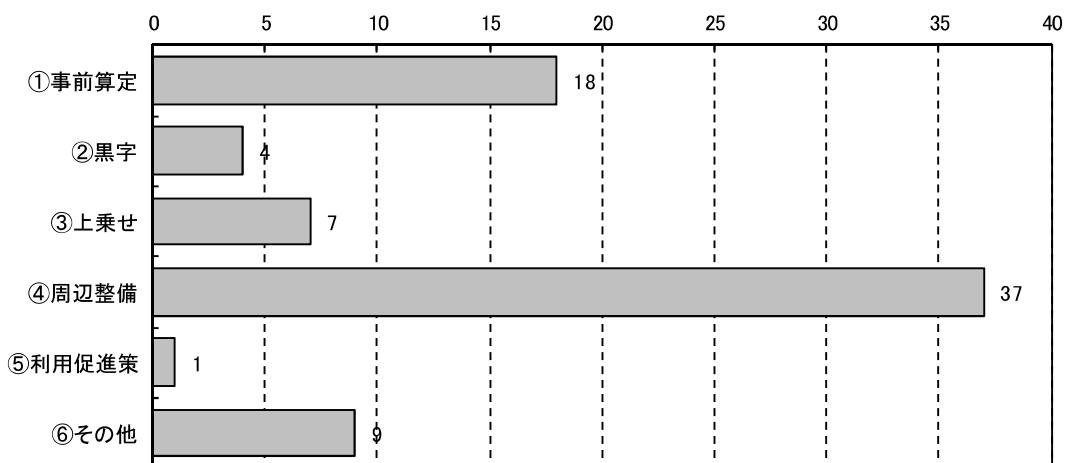


	①增加 →増加	②減少 →増加	③增加 →減少	④減少 →減少	⑤2年 定額	⑥3年 定額	総計
■ 総計	225	40	81	123	7	15	491
■ 人口規模別							
① 1万人未満	29	4	12	11		4	60
② 1万人以上～3万人未満	65	13	27	37	2	3	147
③ 3万人以上～5万人未満	43	7	13	14	2	6	85
④ 5万人以上	88	16	29	61	3	2	199
■ 地域特性別							
① 過疎地域	105	18	32	43	3	11	212
② 過疎地域以外	120	22	49	80	4	4	279
■ 高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	192	33	61	94	6	13	399
② 高齢化率九州平均未満	33	7	20	29	1	2	92

(11) 事業者にインセンティブが働く取り組みについて（自由意見）

- 事業者にインセンティブが働く取り組みとして、「時刻表・マップの作成」「走行空間の整備」など「④周辺整備」に関する取り組みを進めている市町村が多い。
- 計画通りに運行した場合は事前に算定した運行費支援額を支払うなど、「①事前算定」に関する取り組みを進めている市町村も多い。

■事業者にインセンティブが働く取り組みについて



■事業者にインセンティブが働く取り組みに関する主な意見

項目	主な意見
事前算定	<ul style="list-style-type: none"> 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。 事前に委託料を算出し、入札により委託事業者を選定している。
黒字	<ul style="list-style-type: none"> 黒字または赤字にかかわらず事前に算出した補助額を支給する定額補助としているため、利用者増加の取り組みによる増収はそのまま事業者の増益となる。 事業により黒字が発生した場合には、黒字額をバス修繕費等として充当するようしている。 事業により黒字が発生した場合には、黒字額の1/2を事業者の取り分としている。
上乗せ	<ul style="list-style-type: none"> 年度末に実績に応じて、運賃収入が当初の見積もりより少なければ、事業者に負担にならないように委託料（補助金総額）を補正している。 委託料について、運行開始時は運賃収入を全額差し引いて支払うこととしていたが、差し引く額を運賃収入の2分の1となるように見直しを行った。 運行収入が運行経費の1/3を上回った場合は、その上回った分の1/2を事業者負担から差し引いている。 距離別運賃で乗車したときの収益と、150円均一運賃の収益との差額を補填しており、路線バス利用者が長い区間を利用すれば補填額が大きくなるが、その額は協議会が負担している。

第2章 自治体公共交通アンケート調査の集計・分析（市町村）

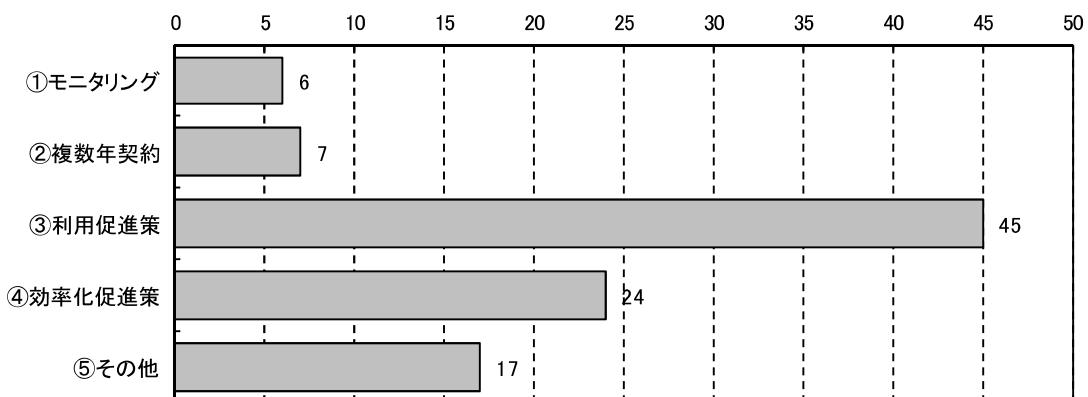


項目	主な意見
周辺整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体負担による取り組み例 バス停の整備（上屋整備等）、バス停表示板の作成、バス転回所の整備、時刻表の作成、路線図の作成・各世帯への配布、公共交通マップの作成、パンフレットの作成、運行に係る走行空間の整備、車両ラッピングの施工、マグネットシートの作成、音声データ等の修正など ・行政が地域・事業者・行政で組織する連絡協議会の開催・運営に関する支援を実施している。
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入の2割は利用促進経費として計上を認めている。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車両を市で購入し、無償で貸与している。 ・車両更新費用を市が負担（減価償却費として運行経費に計上）している。 ・免許取得経費について市が負担（上限10万円）している。 ・車両の自賠責保険料・代行手数料・修理費・その他諸費用は、自治体が負担している。

(12) 運行費支援額を抑制するための取り組みについて（自由意見）

- 利用者の増加によって、市町村の運行費支援額を抑制するために、「③利用促進策」に取り組んでいる市町村が多い。
- 「路線の見直し」「デマンド運行の導入」など、「④効率化促進策」に取り組んでいる市町村も多い。

■運行費支援額を抑制するための取り組みについて



■運行費支援額を抑制するための取り組みに関する主な意見

項目	主な意見
モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・毎月の利用状況調査、事業実績及び事業収支調査などにより、事業完了時の事業評価・審査を行い、実態に即した委託額を算定している。 ・乗降調査やアンケート調査を行い、その結果に基づいて運行経路の見直しや運行ダイヤの改正などを実施している。
複数年契約	<ul style="list-style-type: none"> ・耐用年数等を考慮した複数年契約（3年契約、4年契約、5年契約の事例あり）を結ぶことにより、運行費を含む単年あたりの契約額を抑えている。
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用率向上が収益増につながり、欠損額の抑制となるため、利用促進活動を地域の協議会で行っていくことを欠損補助の条件としている。 ・地域、事業者、行政が一体となった取り組み例 利用促進チラシの配布、時刻表の配布、広報誌でのPR実施、地域イベントとの連携、バスの日イベントの開催、バスキャンペーンの開催、おでかけサポート育成、公共交通出前講座の開催、バスの乗り方教室（小学生対象）の開催、市内の各種団体・住民への説明会の開催、無料体験乗車会の開催、地域公共交通市民シンポジウムの開催内容の見直しなど ・教育委員会が学生定期補助を実施している。 ・運転免許自主返納者に対する利用促進策を実施している。 ・コミュニティバス愛称募集、デザイン作成による利用促進に取り組んでいる。 ・「観光ツアー」や「買い物ツアー」などの運行ルートを紹介し利用促進に取り組んでいる。

項目	主な意見
効率化促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査結果を踏まえて、運行ルート変更・見直し（利用者が少ない区間の廃止等）、ダイヤ変更等を実施した。 ・デマンド運行にすることで、空走りが起こらないようにしている。 ・通学用のスクールバスに一般の利用者も混乗できるようにしている。 ・実際に利用している利用者の意見から、1週間当たりの最大運行便数を制限している。 ・既存路線の存続の可否について一定の基準を設け、基準に満たない場合は、路線の廃止を含めた見直しを行っている。 ・利用者の月ごとの利用状況を把握し、利用実態に合った効率的な運行を図っている。 ・全車両をディーゼル化することで、燃料費の節減と運転手の疲労軽減を図っている。 ・需要に応じた車両（セダン型5人乗り乗合タクシー）使用、乗合バスの小型化による運行経費の削減（市で購入し貸与する方式）を実施している。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・バス購入やバス停の設置等の初期投資に係る費用について、長期継続契約の期間中（5年間）において、減価償却費相当額を経費計上して処理している。 ・年間の補助金の上限額を設定している。 ・コミバス応援隊としてバス停などのネーミングライツを企業にお願いし、収入増加を図っている。 ・バス車内等で、広告掲載・音声広告収入を徴収している。 ・運行経費を「基礎的経費(固定経費)」と「運行比例経費」に分け、基礎的経費については事業者選定（入札）にあたって提示し、運行比例経費分で入札を行っている。 ・民間事業者の運行に対して補助金を交付していたが、補助金が増加傾向にあったため、運行方法と委託料を含めてプロポーザル方式で事業者を選定し、委託する方法に変更し、経費の削減と利用者数の下げ止まりに効果があった。

第3章 公共交通事業における官民連携の先進事例調査

1. 事例の見方

- ・交通事業者へのインセンティブ付与の取組を行っている事例を中心として、複数の市町村や交通事業者などへの調査を実施した。
- ・それらの結果等をもとに、「交通事業者へのインセンティブ付与の工夫」を検討する際に役立つ資料となるよう、インセンティブ付与の工夫をタイプ分類して表示し、下図の様式で事例集として取りまとめた。

(1) 自治体データ

- ・平成22年国勢調査とともに、紹介事例の取組が行われている市町村の人口、65歳以上人口比率、15歳未満人口比率、面積、人口密度、昼間人口／夜間人口を掲載している。

(2) 取組内容

- ・紹介事例の取組内容について、交通事業者へのインセンティブ付与の方法・工夫等を下表のようにタイプ分類し、該当するタイプを表示している。

タイプ	各タイプの内容
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事例など。
黒字分配	・利益が発生した場合に、黒字のいくらかを事業者の取り分としている事例など。
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事例など。
複数年契約	・複数年契約を結ぶことにより、交通事業者に安定した運営を保証しつつ、単年あたりの契約額を抑えている事例。
モニタリング	・事業完了時の検査・事業評価・モニタリングなどにより、適正な補助額の算定を実施している事例。
運行効率化	・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と交通事業者が一体となって行っている事例。
環境整備	・運行に係る走行空間やバス停の整備、時刻表・マップの作成など、公共交通の利用環境の改善を自治体の負担により実施している事例。
利用促進	・上記の環境整備のほか、自治体が乗継割引の補てん分を支援しているなど、利用促進策を行い、利用者の増加により自治体・交通事業者の負担の軽減を図っている事例。
その他	・上記の分類以外のもの。

(3) 取組地域の状況

- 紹介事例の取組が行われている地域（紹介事例の運行路線・区域のあるエリア）の状況として、下表に示す条件不利地域の指定状況を表示している。

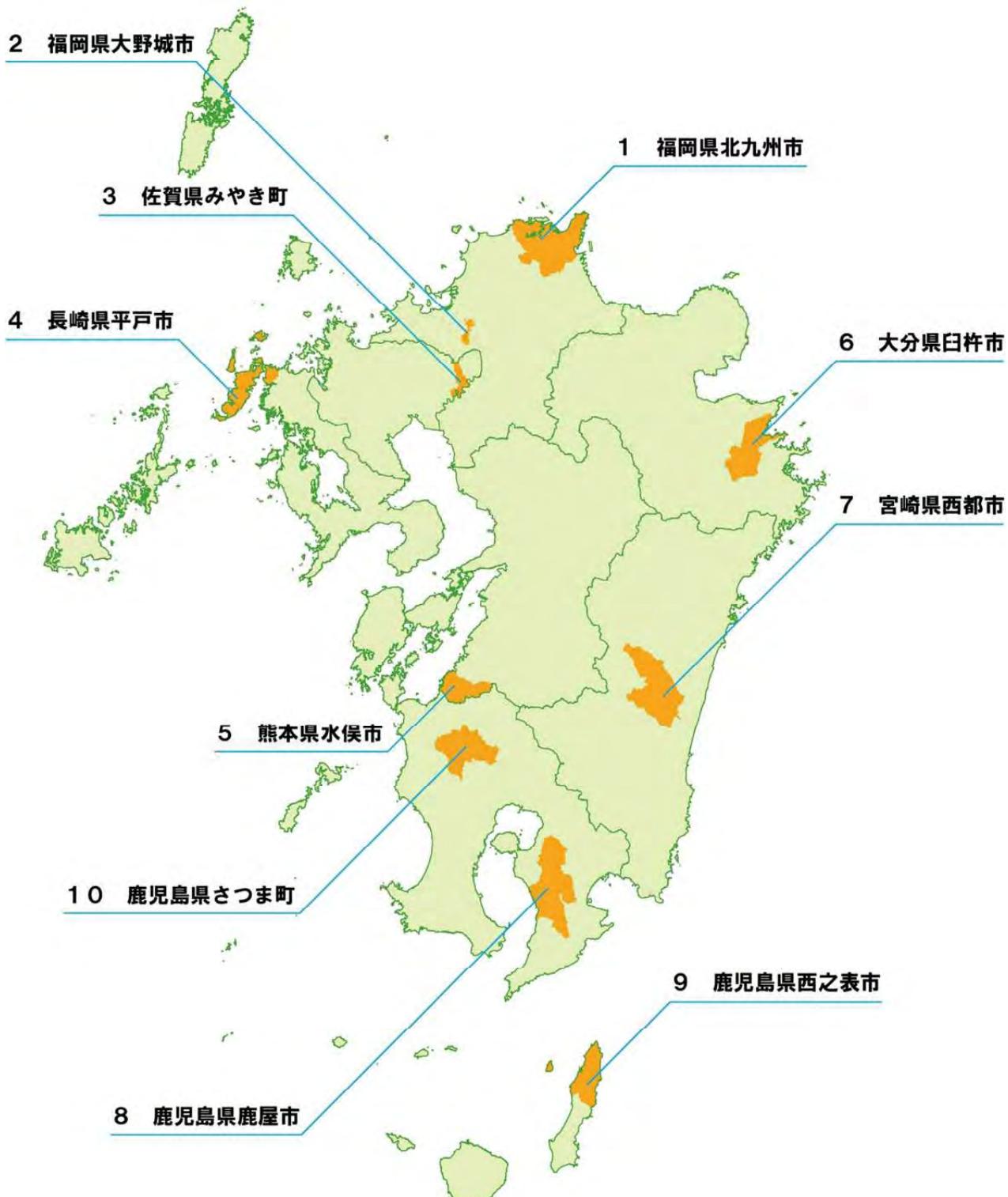
地域指定	概 要
過疎地域	「過疎地域自立促進特別措置法」（平成 12 年法律第 15 号）に定める、人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域。
離島地域	「離島振興法」（昭和 28 年法律第 72 号）に定められた地域で、本土と隔絶されていることにより、産業基盤及び生活環境の整備等が低位にある地域。 なお、ここでの分類では、「奄美群島振興開発特別措置法」（昭和 29 年法律第 189 号）に定められた鹿児島県名瀬市及び大島郡の区域、「小笠原諸島振興開発特別措置法」（昭和 44 年法律第 79 号）に定める小笠原群島等並びに沖の鳥島及び南鳥島を含めます。
半島地域	「半島振興法」（昭和 60 年法律第 63 号）に定められた地域で、三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、水資源が乏しい等、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域。
振興山村	「山村振興法」（昭和 40 年法律第 64 号）に定められた地域で、林野面積の比率が高く、交通条件及び経済的、文化的諸条件に恵まれず、産業の開発の程度が低く、住民の生活水準が劣っている山間その他の地域。
特定農山村	「特定農山村地域における農林業の活性化のための基盤整備の促進に関する法律」（平成 5 年 6 月 16 日法律 72 号）に定められた地域で、地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域であり、かつ、土地利用の状況、農林業従事者数等からみて農林業が重要な事業である地域。
豪雪地帯	「豪雪地帯対策特別措置法」（昭和 37 年法律第 73 号）に定められた地域で、積雪が特に甚だしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域。
特別豪雪地帯	豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪による長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域
該当なし	上記のいずれにも該当しない地域。

2. 取組事例の紹介

(1) 各市町村の取組内容一覧

事例No.	市町村名	路線名・愛称	取組内容								掲載ページ	
			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		
1	福岡県 北九州市	大蔵地区おでかけ交通				●	●				●	P48
2	福岡県 大野城市	大野城市コミュニティバス 「まどか号」	●			●				●		P50
3	佐賀県 みやき町	みやき町コミュニティバス						●		●	●	P52
4	長崎県 平戸市	平戸市ふれあいバス (平戸中・南部地区)	●			●			●		●	P54
5	熊本県 水俣市	水俣市乗合タクシー							●			P56
6	大分県 臼杵市	市内循環線 「ふぐバス」	●						●			P58
7	宮崎県 西都市	西都市コミュニティバス (三納地区・都於郡地区)	●			●				●	●	P60
8	鹿児島県 鹿屋市	鹿児島中央ー鹿屋間 直行バス		●				●				P62
9	鹿児島県 西之表市	デマンド型乗合タクシー 「どんがタクシー」	●					●	●			P64
10	鹿児島県 さつま町	さつま町コミュニティバス	●					●				P66

(2) 各市町村の位置



大蔵地区おでかけ交通への支援

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	976,846人
65歳以上人口比率	25.2%
15歳未満人口比率	13.0%

面積	487.89 km ²
人口密度	2,002.2人/km ²
昼間人口/夜間人口	1.03



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

- 地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、「収支率」が高い場合に助成額が高くなる仕組みを導入している。
- 地元、交通事業者、市の間で、3年間又は5年間の運行協定を締結している。

背景と経緯

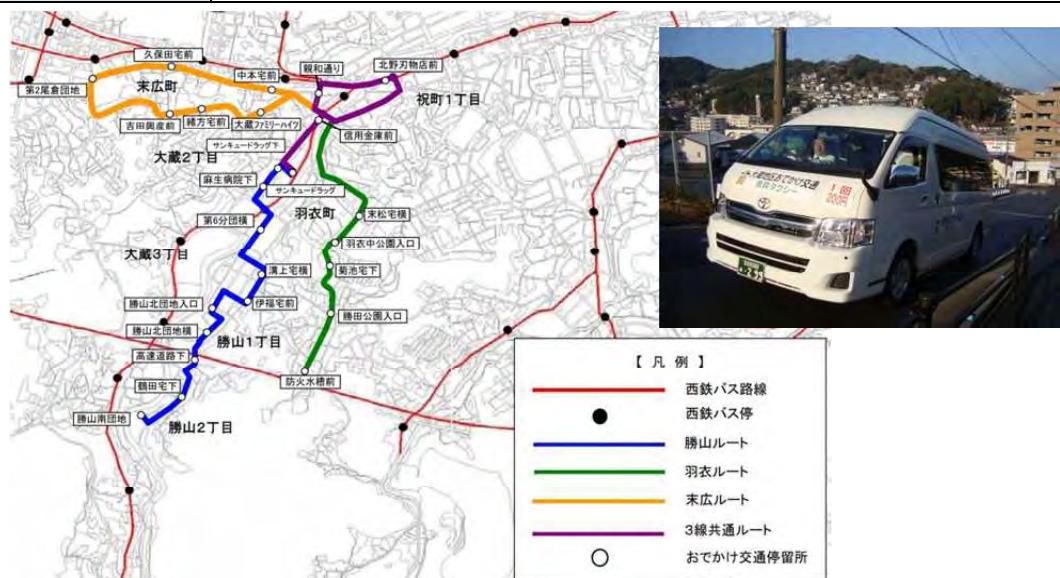
- ・北九州市八幡東区大蔵地区の高齢化率は40.5%であり、市平均の26.2%を大きく上回っており、住民の高齢化に伴い地域内の病院や公共施設への移動手段の確保が喫緊の課題となっていたが、地区内の道路は狭隘で大型車両の通行は困難であった。
- ・そこで、平成21年に地元自治会が中心となって「おでかけ交通運営委員会」が組織され、小型車両による路線型交通の運行検討を開始。地元、交通事業者、市が協働して意向調査、ルート・ダイヤ編成等を実施した。
- ・平成23年から試験運行を実施し、平成24年9月から本格運行へ移行した。

運行状況

愛称等	大蔵地区おでかけ交通	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	3路線 合計18便／日 (土・日・祝運休) 8:30~17:10
利用料金	均一運賃200円	利用者数	5,431人／年 (H25.1~H25.12)
主要な運行車両	• ジャンボタクシー（1台、事業者所有） ※メンテナンス用として乗用車2台（事業者所有）		
官民の役割分担	• 地元、交通事業者、市の3者で運行協定を締結し、取り組んでいる。 • 北九州市HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載。		

支援対象路線

路線概況



担当部署

北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課

〔住所〕 北九州市小倉北区城内1番1号

〔電話〕 093-582-2518

仕組み・制度	委託・契約方式	大蔵地区おでかけ交通の運行に関する協定書
	金額決定方式	<p>①交通事業者の収支が赤字の際に、赤字額の一部に助成。</p> <ul style="list-style-type: none"> 助成条件：収支が赤字であり、運賃 200 円以上かつ運行開始後 1 年以上経過。 助成内容：利用促進や経費削減など<u>地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、経常収益（運賃収入）から運行経費を引いた差額「赤字額」に「収支率（経常収益を運行経費で除した割合）」を乗じて得た額以内の金額を助成。</u> <p>②地域主体で試験運行を実施する際にも赤字額の一部を助成（赤字額×収支率）。</p>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 期間は最低 3 年間（更新時は原則 5 年間）（車両の耐用年数（5 年）を原則としながら、事業の採算性等を慎重に見極めるために最短 3 年を設定）。 市が北九州タクシー協会に対して推薦依頼を行い、協会が推薦した事業者の中から、地元協議会が最終的に事業者を決定している。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 9 月までの実績をもとに年間分の助成金額の試算を行い、赤字であれば交通事業者による交付申請及び市による交付決定を行う。年度終了後の交通事業者からの助成金交付申請書類受領後、市において各種経費の査定を行った上で、助成金額の確定を行う（実績が変われば試算金額と確定金額は変わる）。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 全額交通事業者（その場合助成金対象外となる）。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入費等助成（事業開始時最大 460 万円、車両更新時最大 300 万円）。 現在までに 7 件の助成実績あり。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 本運行開始後の利用者数は<u>過去最高の利用者数を記録する</u>月も出てきた。 地域の交通事業者が運行していることもあり、<u>交通事業者が地区住民の足の利便性や住民同士のコミュニケーションの一助になっている</u>との声があがっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 『地域の足は地域で守る』という基本的な考え方方が地域に浸透し始め、当初は地元自治会中心だった組織が、現在は地元商店連合会、大型ドラッグストア、金融機関も組織の一員に加わり、<u>横断的に利用促進活動を行うようになった</u>ため。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大蔵地区おでかけ交通運営委員会の<u>役員の方々が、運行に関して積極的に協力してくれている</u>ためと考えられる。また、運行開始後、当然のことではあるが無事故を継続していることについては一定の評価をいただいている。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> おでかけ交通の周知が十分ではない部分が見られる。 経路設定や運行時間帯などについて、地元ニーズの把握や市の財政なども勘案しつつ、適正なサービスレベルを見極める必要がある。 運行における採算性については、乗車人数の低迷で依然厳しい状態が続いているため、今後とも乗車率 UP が課題である。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 地元広報誌等での広報に努め、利用者の拡大を図ることが必要である。 将来的には地元で運営にかかる営業外収入（協賛金・広告等）を確保し、市の助成金に頼らないシステムをつくることが必要である。
事業者の一般的意識	■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"> 一度も公共交通を利用したことがない、今後も利用することがない住民の意見は机上の意見・理屈であることが多い。実際利用する、利用しようという住民の意見との乖離がない施策を望む。 	
	■路線設定を行う際に重視すること	
	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性の最大化を踏まえた路線設定が望ましいが、安全運行を最優先に考えている（利便性に偏りすぎた路線設定により、安全面で瑕疵が出ないことを重視）。 	
	■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"> 収支率による算出方法について、実態の運行実績は赤字が続いており経営的には厳しい。今後、収支改善に向けて第一義的に企業努力していくが、助成金の算出方法について再検討してもらいたい。 グループ会社の他都市との契約事例で、あらかじめ規定に基づいた一日の補償金額を決定し、乗車があればその金額は補償金額から控除される方式で、現状収支トントンという事例がある。 		

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

2

福岡県

大野城市

市内北・東部を運行する「まどか号」への支援

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 95,087 人

65歳以上人口比率 17.2 %

15歳未満人口比率 16.2 %

面積 26.88 km²人口密度 3,537.5 人/km²

昼間人口/夜間人口 0.85



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

- 事前に運行補助金の算出を行い、「5年間の定額補助」として契約している。
- ICカード決済の導入、コミュニティバスの現在位置情報等配信サービスの提供など利便性向上の取り組みも進み、利用者は増加傾向にある。

背景と経緯

- 市内南部やその他地域と比較すると、北・東部で運行する路線バスが少なく、連続した交通空白地域が広がっていたため、平成12年にバス検討プロジェクト（府内検討会議）を立ち上げ、平成13年の市民アンケート調査実施、平成14年のコミュニティバス検討委員会の設立を経て、平成15年に3路線にてコミュニティバスの運行を開始した。
- 平成19年に4路線への路線増加、ダイヤ改正等の見直しを実施している。
- コミュニティバス導入当初は年度ごとに運行経費から運賃及び広告収入の額を控除した額を限度として補助金を交付していた（いわゆる赤字補填）が、収支改善やサービス向上等の効果が見られなかったため、現在の支援形態に変更した。

運行状況

愛称等	大野城市コミュニティバス「まどか号」	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	一方向循環4路線 平日 101便/日 休日 97便/日
-------	----	---------	-----------------------------------

利用料金	均一運賃：100円 (未就学児は保護者同伴に限り3人まで無料)	利用者数	459,071人/年 (H24年度)
------	------------------------------------	------	-----------------------

主要な運行車両	中・大型バス6台（自治体所有）
---------	-----------------

官民の役割分担	・大野城市が車両及び停留所施設を運行事業者に無償貸与し、運行事業者は車両及び停留所施設の維持管理、その他運行に必要な物品や経費の負担を行う。
---------	--

路線概況



担当部署

大野城市 建設部 都市計画課

〔住所〕福岡県大野城市曙町二丁目2-1

〔電話〕092-580-1867

仕組み・制度	委託・契約方式	大野城市コミュニティバスの運行業務に関する協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 事前に「<u>基本運行経費</u>」から「<u>運行収入予定額</u>」を差し引いた額をもとに運行補助金の算出を行い、<u>黒字または赤字にかかわらず定額補助</u>としている。 <p>※基本運行経費：運行事業者が提出した運行経費の見積額と市が積み上げた経費の両方をもとに算定。</p> <p>※運行収入予定額：過去3年間の収入実績の平均値にて算出。</p>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> <u>契約期間は5年間</u>。 運行補助金は5年間定額となっているが、運行条件に変更が生じた場合等は、協議の上、運行補助金の見直し・変更を実施する契約になっている。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数・車両及び停留所施設の点検管理状況の月次報告、年1回の利用者実態調査、毎年度の補助事業終了後に補助金にかかる事業実績報告書の提出を運行協定で義務付けている。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 特に規定ではなく、利用者増加の取り組みによる增收はそのまま事業者の増益となり、<u>事業者の努力によりインセンティブが働く仕組み</u>となっている。 過去には、補助金を含めて黒字となっている年度あり。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 車内広告収入は、全額運行収入に計上することを認めている。 大野城市HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載している。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <u>利用者数は順調に増加</u>している。 利用者のサービス向上として、コミュニティバスの<u>現在位置情報等配信サービスの提供やICカード決済の導入などの運行事業者からの積極的な提案、努力を引き出す</u>ことができており、<u>利用者からの評判は上々</u>である。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行事業者の選定時期に合わせて運行協定内容の見直しを行ったため、運行事業者の積極的な提案、努力を引き出すことができたと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者増加による增收をすべて事業者の増益とすることができる<u>「定額補助」と「詳しくみはわかりやすく、取り組みやすい」</u>ためと考えられる。 交通事業者としても、今後も積極的に継続していくこうと考えており、社内で利用者増のための取組みを検討し、実施している。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> インセンティブを効果的に発揮させるためには、運行経費及び運行事業者の適正な利潤を正確に把握することが必要と考えている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 国・県単位での歩掛作成や運行事業者の選定において、より一層の競争性を発揮できる環境づくりが不可欠であると考えている。
事業者の一般的意識	<p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体の考える公共交通としての利便性が、他の路線との乗継、電車との接続等を考えた路線編成になっていない。 白ナンバー（自家用登録）で無償運行を実施する事例が見られるが、民営圧迫が懸念される。利用者の安全面や運行管理面から考慮した場合、得策ではないと思われる。 <p>■<u>路線設定を行う際に重視すること</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅集中地区から地区の施設を経由するように設定している。 車両の効率的運用のため、待ち時間を考慮した路線設定を行っている。 <p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 契約期間を複数年とした場合は、車両の整備、バス停の整備等の運行計画が立てやすくなると感じている。 	

3

佐賀県

みやき町

コミバス応援隊によるコミュニティバスへの支援

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	26,175人
65歳以上人口比率	28.1%
15歳未満人口比率	12.1%

面積	51.89 km ²
人口密度	504.4人/km ²
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

- コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどへの参画を呼びかけ、収入増加の取り組みを実施している。
- ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改編を実施している。

背景と経緯

- 平成17年の3町合併により誕生したみやき町では、合併後のまちを南北につなぐ公共交通がなかったため、平成18年度に策定した「第1次みやき町総合計画」の中で、「町内の交流を円滑にする新たな交通手段の検討」を掲げ、平成20年度の地域交通におけるアンケート調査の実施を経て、平成21年9月より国の雇用対策事業を活用したコミュニティバスの試行運行（無償）を開始した。
- 事業の実施結果を踏まえ、平成23年度には「みやき町地域公共交通確保維持改善協議会」を設置し、試行運転についてのアンケートを実施、地域の実情に応じた効率的かつ適正な交通手段の検討を行った。
- 平成24年度には、地域のニーズに即した運行形態、運賃等について協議する場として「みやき町地域公共交通会議」を設置し、平成24年10月より、プロポーザル方式によって選定された運行事業者によるコミュニティバスの本格運行（有償）を開始した。

運行状況

愛称等	みやき町 コミュニティバス	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	5路線 16便／日 7:30～17:00
-------	----	---------	-------------------------

利用料金	均一運賃 100円	利用者数	11,879人／年 (H24.10～H25.9)
------	-----------	------	-----------------------------

主要な運行車両	自治体が所有する小型車両2台
---------	----------------

官民の役割分担	・車両を町が保有し、運行業者に貸し出す体制をとっている。 ・バス停の維持管理は運行事業者、広報活動は町が行う。
---------	--

路線概況



担当部署

みやき町 事業部 まちづくり課
〔住所〕佐賀県三養基郡みやき町大字市武1381 〔電話〕0942-96-5526

仕組み・制度	委託・契約方式	みやき町コミュニティバスの運行に関する協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心運行を第一に考え、プロポーザル方式により運行事業者を決定。 プロポーザル時に運行事業者から提出された「運行経費見積額」から「運賃収入」を差し引いた額を補助金とし、3月末の年度終了後に支給している。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約の期間は、4月～翌年3月までの1年間。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 外部委託により、乗り込みヒアリング調査やアンケート調査を実施している。 ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改編を実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 「みやき町コミバス応援隊」の募集活動 持続的なコミュニティバスの運行のために、「バス停ネーミングライツ（バス停名の企業・施設名への変更）」「バス車内広告及び時刻表への広告掲載」「バスのラッピング」による収益増加の取り組みを実施する予定。 ネーミングライツ等の収入は、運賃外収入として全て運行事業者のものとなる。 現在、平成26年度からの本格的な実施に向けて賛同企業まわりを実施しているが、積極的な参加意向を示してくれている企業が多く見られている。今後、町と運行事業者が一緒になって、応援隊の賛同者集めを実施していく予定。 ネーミングライツに協力してくれた事業者に対して認定証を授与する予定。

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 「交通利便性が上がり外出の機会が増えた」「買物と通院に運賃が安いコミュニティバスを利用できるようになった」「ダイヤ改正を行って定時に来るので寒い中待たなくて有り難い」など利用者からの評判は上々である。 運行開始後は利用者が運行形態を理解しておらず、利用者数が伸びなかつた時期があったが、最近はわずかではあるが利用者数が増加している。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査等の結果をもとに、運行ルート及び運行ダイヤの改正を実施することで、商業集積地区や病院等へのアクセスが可能になったため。また、ゆとりあるダイヤで定時運行が可能となったためと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各乗務員に路線別に利用者数を聞き、毎月の運行事業者の常会で利用者増になるための取組を討議し、実施することで、効果が見られたためと考えられる。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> まだまだ利用者を増加させる必要がある。 「もっと乗車してほしい」ということを積極的にPRしていく必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進のために「バスの日の設定」「無料乗車体験などのイベント」、朝・夕の学童輸送による「小さい時からのバスの乗り方教育」などの取組を行っている。 分かりやすく使いやすい時刻表等を通じた各種団体への広報活動やバス利用の案内を積極的に実施し、地域の団体や小グループが自主的に団体活動の中でバス利用を行っていただくような利用促進の取組を強化していく必要がある。 引き続きモニタリング調査を行い、利用者の更なる利便性向上を図る必要がある。

事業者の一般的意識	■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"> 公的支援に関して、国や県及びその部署の枠を超えて情報が得られる窓口が欲しいと感じている。 自治体の計画によって、その自治体の考える公共交通の位置づけが確認できるので、今後どの程度の規模感で事業を実施すれば良いのかがわかりやすく、取り組みやすいと感じている。
	■路線設定を行う際に重視すること	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の声を第一に考えてアンケートを取り、ダイヤ作成を行っている。利用者がよく行く病院、役場を重点的に折り返し場としている。 路線定期バスに接続する為に接続時間に余裕が生まれるよう最大限の努力をしている。
	■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"> 今後、契約等について、プロポーザル方式による運行事業者の決定が増加するのではと感じている。 運行上危険な箇所がある場合は、早急に整備を行ってもらいたい。

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

平戸市ふれあいバスへの支援

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 34,905 人

65歳以上人口比率 33.2 %

15歳未満人口比率 12.8 %

面積 235.63 km²人口密度 148.1 人/km²

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

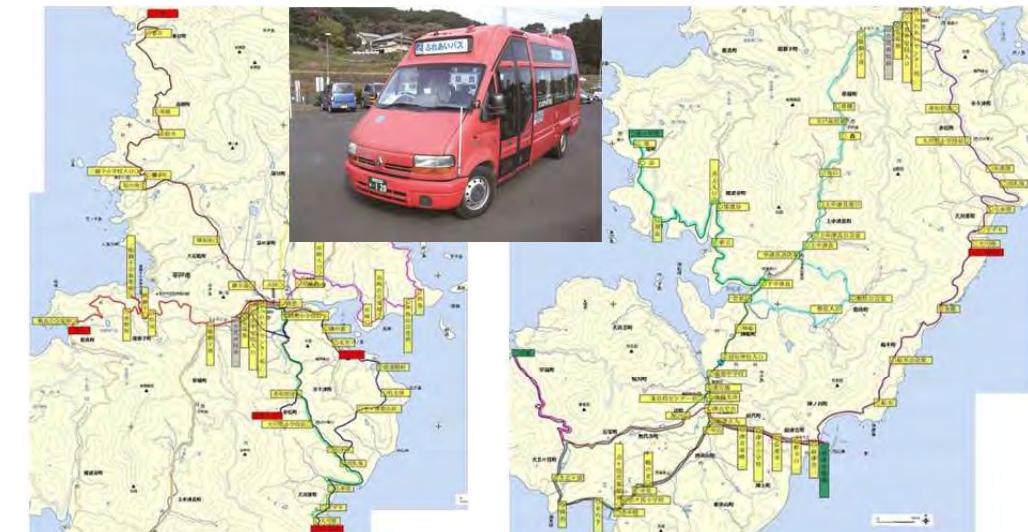
- プロポーザル方式により選定された事業者からの委託料見積額を基本とし、「4年間の定額委託」として契約している。
- バス利用環境の向上のために、自治体の負担による待合施設の整備を実施している。

背景と経緯

- 中南部地区は大手バス事業者が支線まで運行していたが、平成14年に大手事業者が撤退したため、市内の民間事業者による「平戸市ふれあいバス」の運行を開始した。
- 不採算路線であったため、市の補助金を交付していたが、利用者の減少とともに市の負担も増大していた。
- 平成21年に民間事業者から委託方式変更の提案があり、市内部での協議等を行った上で、平成22年に「平戸市愛のり交通活性化委員会（地域公共交通会議）」にて承認を受けて、プロポーザル方式による事業委託制度への変更を実施している。

運行状況	愛称等	平戸市ふれあいバス (平戸中・南部地区)	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	16路線 概ね6時～19時
	利用料金	均一運賃 200円	利用者数	29,094人／年 (H24年度)
	主要な運行車両	事業者所有小型バス3台 ※メンテナンス用として2台（事業者所有）		

支援対象路線



路線概況

担当部署

平戸市 市長公室企画課

〔住所〕長崎県平戸市岩の上町 1508番地3

〔電話〕0950-22-4111

仕組み・制度	委託・契約方式	平戸市ふれあいバス運行業務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 事業者選定（プロポーザル）の際に事業者から提出された見積額を基本として、「定額委託料」を決定している。H25年度委託料は年額20,000千円。 安全運行を第一に考えてプロポーザル方式を採用しており、運行事業者選定は見積額も含めた運行内容全般に対して総合的に評価して実施している。 基本的には4年間の定額委託だが、ダイヤ等の業務内容の変更、社会情勢等の変動による委託料の変更については協議のうえ決定している。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は4年間（平成25年4月～平成29年3月まで）。 <p>※中古バス減価償却期間、市の指定管理者制度の委託限度期間等から4年を決定。</p>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数・運賃収入の実績について月次報告を受けている。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 運賃収入は事業者の収入としており、事業者の経営努力による経費節減や增收によって黒字が生じた場合は、全て事業者の取り分となる。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の負担による待合施設の整備。 今年度、ふれあいバス中・南部路線で2カ所整備予定。今年度からこの取り組みを制度化し、整備箇所の優先順位検討等を行っており、今後順次整備する予定。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は減少傾向にあったが、委託化以降はほぼ横ばいとなり下げ止まりが見られ、初年度は微増となった。 年間補助金額に比べ、委託制度にすることで市負担が大幅に削減された。 委託制度への移行に伴い、乗務員の意識の変化が見られ、サービスの向上に結び付いており、乗務員提案による効果的な時刻設定及び増便が実施できた。 高齢者から利用しやすくなったと喜ばれている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 委託化に併せて200円～600円であった運賃を200円の均一運賃に変更しており、利用者負担の軽減も、利用者の減少が抑えられた要因と考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今まで、社内における管理者及び乗務員が、乗客を一人でも多く乗せたいという売上貢献や経費削減の意識に欠けており、企業努力を行っても、赤字補てん額が減少するだけで、成果を実感するものがなかった。しかし、委託制度は、経費削減と売上アップで企業収益の向上に貢献できるという実感があるため、乗務員の意識が大きく変化したと考えられる。 全区間の均一料金とほぼ全区間での自由乗降が実現できたためと考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 委託化により一定の効果は得られたものの、経路や便数等の運行体系は大幅な見直しを行っておらず、現状に見合った効率的な運行であるとは言い難い。 高齢者の利用が多く、全車ノンステップバスの導入を要望されている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 今後も人口減少により利用対象者が減少していく中で、過疎地の交通体系を見直すためにニーズの把握や正確な需要予測が必要と考えている。
事業者の一般的意識	■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"> 制度及び管轄が異なると思うが、スクールバスが多く存在しており、赤字代替路線との競合も見られることから検討の余地があるよう思える。 路線により、赤字補填と委託の2種類の制度が存在しており、制度の統一を希望する。 	
	■路線設定を行う際に重視すること	
	<ul style="list-style-type: none"> 主幹道路を運行する路線バスや航路などとの連結時刻を重視している。 生活路線であることから利用者の利用目的や要望にあった運行を心がけている。 	
	■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"> 契約額の算出方法は企業側に一任されており全く問題ない。 平戸市職員が自ら乗降調査を実施するなど非常に協力的で感謝している。また、利用客向上の為に待合施設を順次整備していく方針であり、官民一体となっているように感じている。 	

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

5

熊本県

水俣市

空白地を運行する「水俣市乗合タクシー」への支援

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	26,978人	面積	162.90 km ²
65歳以上人口比率	32.9%	人口密度	165.6人/km ²
15歳未満人口比率	12.1%	昼間人口/夜間人口	1.04



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

- 公共交通空白地に乗合タクシーを導入し、3社のタクシー会社による週替わり共同運行を実施している。
- 乗合タクシーの運行に係る停留所及び転回所の整備、時刻表の作成を自治体が実施している。

背景と
経緯

- ・マイカーの普及や人口の減少等により、バスの利用者は年々減少を続けており、それに伴い、バス事業者への補助金額は年々増加傾向にあったため、生活に欠かすことのできない交通手段であるバスを維持するために、平成15年から20年にかけて、市内路線バスを順次コミュニティバスに移行してきた。
- ・その後、公共交通空白地の住民からの要望を受けて、乗合タクシーの検討を開始。他都市の事例調査や地元説明などを経て、平成21年2月に設置された「水俣市地域公共交通会議」の承認を得て、平成22年10月より市内5路線で、タクシー会社3社の週替わり共同運行による「水俣市乗合タクシー」の運行を開始した。
- ・その後、平成24年1月には6路線、同年10月には8路線へと路線拡大を進めながら、バスの乗り入れが困難な公共交通空白地帯への乗合タクシーの導入を進めている。

運行状況

愛称等	水俣市乗合タクシー	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（路線ごとに運行日は異なる）3便（5便）／日 7:00～16:00
利用料金	均一運賃（区間制運賃 150、300、500円）	利用者数	3,825人／年 (H24年度)
主要な運行車両	事業者所有ジャンボタクシー、セダン型タクシー		
官民の役割分担	・水俣市HPにおいて、運行日、停留所、時刻表、乗車料金等の運行情報を掲載している。		

路線概況



担当部署

水俣市 総務企画部 企画課
〔住所〕熊本県水俣市陣内一丁目1番1号 〔電話〕0966-61-1607

仕組み・制度	委託・契約方式	水俣市乗合タクシー運行協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>タクシー事業者3社による週替わり共同運行</u>を実施している。 ・運行事業者から提出を受けた積算単価等をもとに、路線ごとに1日当たりの運行単価を設定し、その額から運行収入を差し引いた金額を補助金として支給している。(月額支給)。 ・乗合タクシー導入検討時に、運行事業者と積算単価の設定、計算方法等に関する協議を行い、現在の方式に決定している。 ・1年ごとに内容及び金額等の見直しを行っている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・契約期間は1年(4月～翌年3月末まで)。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・全路線、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行しており、その中で事業評価を実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>乗合タクシーの運行に係る停留所の作成、時刻表の作成を自治体が実施</u>している(コミュニティバスについては転回所の整備も実施)。 ・停留所については<u>約150カ所の整備実績</u>あり。 ・時刻表については、乗合タクシーだけでなく、コミュニティバスなど<u>その他の公共交通の時刻表も併せて掲載した時刻表を作成</u>し、配布している。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・以前は路線バス等の公共交通機関がない地域だったが、<u>乗合タクシーの導入により交通空白地の解消ができた</u>。 ・乗り入れ集落自体の人口が少ないため多くの利用は望めなかつたが、<u>利用者数は徐々に増加</u>してきている(追加便が発生するケースもあり)。 ・「<u>利用料金が安くなった</u>」「<u>利便性が向上した</u>」との声が上がっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域や山間部はタクシーまたは、自家用車しか移動手段がなく、車のない高齢者、学生は通院・通学するのに特に不便を感じていたが、乗合タクシーによって、病院や街までの移動利便性が向上したためと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今まで一般のタクシーが運行していた地区に乗合タクシール線が競合することにより、既存業者の経営を圧迫する懸念があったが、既存タクシー会社で週替わり運行することにより、また、行政サイドで「停留所の整備、時刻表の作成等」を行うことで、<u>公平できめ細かいサービスができるため</u>と考えられる。 ・<u>利用者の口コミ</u>によって利用者が増加しているケースも見られる。
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「運行ダイヤが生活にあわない」との声があがっている。また、コミュニティバスの時刻表と乗合タクシーの時刻表が近接しているため、一部で路線渋滞が発生しており、ダイヤ改善の必要がある。 ・周知徹底することで定着し、乗客が増加した路線もあるので、利用促進が必要。 ・乗合タクシーの性質上(定路線運行であるため)停留所から自宅までの距離が遠い利用者がいる。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、利用者減少が予想されるため、できる限り路線を維持するとともに事業の効率性、採算性と合わせ利用者の利便性を考慮し、地域の実情に応じたものとなるように、ダイヤ改正・ルート変更など隨時見直しを行っていく必要がある。
事業者の一般的意識	<p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通会議の場に交通事業者が参画していることは、非常に良いと感じている。 ・路線拡大等は乗用事業減収にも繋がるため、両者間の綿密な対策、確認を徹底していく必要がある。 <p>■<u>路線設定を行う際に重視すること</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者間の合意。 ・路線拡大により時刻調整時の停車が発生する場合、交通渋滞の発生状況を確認している。 <p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・積算根拠を明示し、行政にも理解、納得していただいているので良いと思う。 	

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 41,469 人

65歳以上人口比率 32.5 %

15歳未満人口比率 11.6 %

面積 291.08 km²人口密度 142.5 人/km²

昼間人口/夜間人口 0.95

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

●市内のバス事業者（1社）とタクシー事業者（2社）による共同運行に取り組んでおり、それぞれ運行実績に基づいた補助額を算定している。

背景と経緯

- 市民の利便性の向上と、利用促進が図れるような公共交通の実現に向け、市民アンケート調査結果などをもとに、平成21年度に「臼杵市地域公共交通総合連携計画」を策定した。
- その計画に基づき、市内中心部における沿線の病院や買い物の利用、JRや路線バス等との乗り継ぎによる利用者の利便性向上等を目的として、平成22年10月より「市内循環線（ふぐバス）」の運行を開始した。
- ふぐバスの運行開始に併せて、既存のコミュニティバスの運行見直し（路線変更、運行日・運行時間の変更、運賃変更等）を実施している。
- 平成23年度までの実証運行を経て、平成24年4月より本格運行を実施している。

運行状況

愛称等	市内循環線「ふぐバス」	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	1方向のみの循環路線 6便／日（平日のみ） 8:35～14:54
-------	----	---------	--

利用料金	均一運賃 大人200、小人100円	利用者数	8,403人／年 (H24年度)
------	----------------------	------	---------------------

主要な運行車両	ジャンボタクシー、（自治体所有の2台、タクシー事業者所有の2台）
---------	----------------------------------

官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 臼杵市HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載。 時刻表などは市が作成し、市の広報誌とともに全戸配布。
---------	--

支援対象路線

路線概況



担当部署

臼杵市 総務部 コミュニティ防災課

〔住所〕臼杵市大字臼杵72番1 〔電話〕0972-63-1111（内線2131）

仕組み・制度	委託・契約方式	市内循環線運行補助
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議で承認された地元のバス事業者1社とタクシー事業者2社の合計3社による共同運行を実施している。 ・<u>バス事業者とタクシー事業者で異なる単価設定</u>を行い、それぞれ別の計算式にて補助額を算定している。 (バス事業者) 補助額 = (キロあたり単価×運行距離) - 運賃収入 (タクシー事業者) 補助額 = (便あたり単価×運行便数) - 運賃収入 ・バス事業者は、年間の運行経費、乗降人員調査経費、車両管理費等の合計を走行距離で割り、1キロあたりの単価を設定。 ・タクシー事業者は、大分県タクシー協会の設定する運賃（初期運賃、走行加算）や過去の実績を元に、1便あたりの単価を設定。 ・<u>年度当初に概算額を算定</u>し、半期に当初概算の7割を支給し、半期の最後に精算支給している。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・単年度補助（毎年実施）。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度地域公共交通総合連携計画の改訂作業を行っており、その際に乗り込み調査を実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>時刻表は毎年市が作成</u>し、広報紙と一緒に<u>市民に全戸配布</u>している。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・通院、買い物などの利便性が向上し、<u>利用者からの評判は上々</u>といえる。 ・沿線地域に住む外出手段を持たない<u>高齢者等</u>にとっては、<u>欠かせない生活の足</u>となっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両を10人乗りのジャンボタクシーとしたため、<u>従来のバスでは入ることができず、なおかつ高齢者等の多い中心市街地付近に路線を設定できた</u>ことから、潜在需要を掘り起こすことができたためと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行していない地域にコミュニティバスを運行することにより、<u>住民の利便性が向上</u>したためと考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・運行便数や時間帯の見直し…平日午後増便、他路線・JRとの接続など ・運行日数の見直し…土日祝日の運行 ・観光客への対応…運行日、周知、運行経路、便数 ・バス停の見直し…移設、新設、廃止 ・車両の設備整備…タクシー事業者所有車両への手すり・補助ステップの取付け ・反時計回り路線の運行 ・新規利用者の掘り起こし…乗客の固定化、周知不足、広報強化 ・認知度の向上
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、乗り込み調査結果の反映による改善方法や、上記の課題に対する対応方策などを検討中。
事業者の一般的意識	<p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体の公共交通への取り組みは積極的で評価している。 ・今後、財政事情が許す限り、更なる公共交通への支援を期待したい。 <p>■<u>路線設定を行う際に重視すること</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通とはいえば採算性がまず優先されるため、人口分布、利用者の有無等を重視している。 <p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・契約額の算出方法は、国の補助金算定方式に準じた算定式であり、妥当だと感じている。 	

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 32,614人

65歳以上人口比率 29.6%

15歳未満人口比率 13.4%

面積 438.56 km²人口密度 74.4 人/km²

昼間人口/夜間人口 0.96

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

●交通事業者の積極的参入を促進するため、5年間の複数年契約を導入しており、5年間の合計金額を記載した運行経費見積書の提出を受け、当該見積金額で契約を結んでいる。

背景と
経緯

- 三納・都於郡地区には路線バス（廃止路線代替バス）が運行していたが、平成24年の契約期間満了が迫ってきたため、行政主導でコミュニティバスの検討を開始した。
- 平成23年度から先進地研修等の具体的な検討を開始。導入計画案について、庁議を経て10月に地域公共交通会議を開催。11月から翌年2月にかけて地元座談会を開き、その意見を反映した運行計画案を作成。同年3月に同案について地域公共交通会議を開催、平成24年10月より西都市コミュニティバスとして運行を開始した。
- 廃止路線代替バスは欠損額を補助金として支出していたが、平成21年の県補助金の打ち切り等により、市としても運行経費を抑える必要が生じたため、コミュニティバスの導入にあわせて運行事業者募集（プロポーザル）方式に変更した。その際、新規参入する事業者に配慮し、単年度の契約の更新から5年間の複数年契約に変更した。

運行状況

愛称等	西都市コミュニティバス (三納地区・都於郡地区)	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	6路線 10／日 7：10～18：40
-------	----	---------	------------------------

利用料金	対距離運賃 大人：140～640円 (小児等半額)	利用者数	三納地区：8,117人 都於郡地区：8,769人 (H24.10～H25.9)
------	---------------------------------	------	---

主要な運行車両	事業者所有小型バス2台
---------	-------------

官民の役割分担	・運行地域の住民へ配布する時刻表が記載されたチラシの作成を市の負担で行っている。
---------	--

支援対象路線

路線概況



担当部署

西都市 総合政策課

〔住所〕宮崎県西都市聖陵町2丁目1番地

〔電話〕0983-32-1011

仕組み・制度	委託・契約方式	西都市コミュニティバス（三納地区・都於郡地区）業務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行事業者募集（プロポーザル）を実施する際に、5年間の合計金額を記載した運行経費見積書の提出を受け、当該見積額で契約を締結。 ・契約額を月割し、そこから運賃収入や国庫補助内定額（月割）を差し引いた金額を委託料として支給している（月額支給）。 ・基本的には5年間の定額支給だが、ダイヤ等の業務内容の変更が生じた場合は、見直し協議を行うこととしている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・5年間の複数年契約（バス車両減価償却期間から5年を決定）。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ないため、黒字が出ることを想定していない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの導入とあわせて、敬老バス事業（70歳以上1乗車200円で利用できる敬老バスカードの発行、高齢者用定期券購入費の補助）を実施。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・複数年契約は、行政の委託料削減につながるだけでなく、充分な設備を持たない中小企業にとっては、導入時の参加のしやすさ、安心した社員の雇用確保にも繋がっている。 ・高齢者にとって親しみ易く、利用しやすいとの評価を頂いている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敬老バス事業をチラシに記載することで、高齢者の利用がより促進されたと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数年契約により、契約単年度の単発契約と比べ、バス車両ほか関連事務システムの設備などの経費を複数年に分割して償却することが可能であり、実質として導入年度の契約額を抑えることができたためと考えられる。 ・タクシーでの乗務経験が豊富なドライバーに限定して担当をしてもらっており、タクシードライバー目線の接客により、従来の路線バスに比べてドライバーが親切で、コミュニケーションが進んだためと考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス自体は市内全域に導入する予定としているため、他の地域へも順次導入していく必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の廃止路線代替バスとの調整を行う必要がある。また、導入地域においては、地域によって利用者が少ない地域・便もあるため、路線、ダイヤの見直しが必要である。
事業者の一般的意識	<p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・昔は路線バスやタクシーを使って通院する高齢者ニーズがあったが、最近は施設や病院による送迎サービスとヘルパー等による有償、無償輸送が盛んに行われ、本来あるはずの需要が公共交通機関の利用に繋がらない状況がある。それらを出来る限り公共交通機関利用に繋げないと無駄が出てしまうと感じている。 ・タクシー利用が減少する可能性があるので、地域公共交通会議では共存についての十分な検討ができるように導いて頂きたい。 <p>■<u>路線設定を行う際に重視すること</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰を対象とするか、その為には何を優先する輸送なのかを考え、工夫している。 ・ドライバーがその目線でサービスを行うことが大切で、スタートしてからが工夫のしどころであり、その為には、余裕のある運行計画と検討を繰返していくことが大切。 ・その利用者と地域に合った定期券や割引等の制度などを取り入れていくことも大切。 <p>■<u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・他市町村の例で、契約額を優先するあまりに、利用者ニーズとのミスマッチを起こす案件があった。キロあたり単価で計算して契約するなど、ある一定の限度内で適正な契約を行い、サービスや工夫、安全輸送管理に力の入る制度づくりにして頂きたい。 	

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

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	105,070人	面積	448.33 km ²
65歳以上人口比率	24.8%	人口密度	234.4人/km ²
15歳未満人口比率	15.3%	昼間人口/夜間人口	1.01



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

- 黒字となった場合は、その額を車両維持管理経費・車両更新等として受託者が積み立てる契約となっており、平成24年度は黒字を実現している。
- 直行バスの運行により、複数の乗換が必要であった状況が一気に解消され、乗継利便性向上、時間短縮など複数の効果が発生し、好評を得ている。

背景と
経緯

- 鹿屋市から鹿児島中央駅への交通利便性を高めるために、平成20年9月に「鹿屋市地域公共交通活性化協議会」を設立し、同11月にアンケート調査を実施、その結果をもとに検討を進め、平成21年12月より、乗換えなしでバスに乗車したままバスごとフェリーへ乗船する直行バスの試験運行を開始した。
- 平成21年12月から平成24年3月までは、地域公共交通活性化・再生総合事業（国庫補助）を活用して運行していたが、平成24年4月の本格運行開始からは、国費補助なしの運行となっている。

運行状況

愛称等 鹿児島中央駅～鹿屋間 直行バス 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 1路線
6往復（12便）／日
5:38～23:17
(フェリー欠航時は運休)利用料金 対キロ区間制運賃
大人：600～1,400円
(フェリー乗船料込) 利用者数 74,525人／年
(H24年度)

主要な運行車両 事業者所有の中型バス：定員40人（固定席33席、補助席7席）

官民の役割分担 ・鹿屋市HP（携帯サイトもあり）において、直行バスのルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載。

路線概況



○鹿屋発 → 鹿児島

東笠之原	春中央	鹿屋・リナシティ	航空隊前	白水体育大前	古江	垂水港	(船池名フェリー)	県庁前	鹿児島中央駅	天文館	金生町(山形屋前)
5:38	5:42	5:55	6:01	6:10	6:16	6:40	(6:50)	7:38	7:52	7:57	7:59
8:28	8:32	8:45	8:51	9:00	9:06	9:30	(9:40)	10:28	10:42	10:47	10:49
11:13	11:17	11:30	11:36	11:45	11:51	12:15	(12:25)	13:13	13:27	13:32	13:34
12:18	12:22	12:35	12:41	12:50	12:56	13:20	(13:30)	14:18	14:32	14:37	14:39
15:08	15:12	15:25	15:31	15:40	15:46	16:10	(16:20)	17:08	17:22	17:27	17:29
17:53	17:57	18:10	18:16	18:25	18:31	18:55	(19:05)	19:53	20:07	20:12	20:14
¥1,400	¥1,300	¥1,200	¥600	左記料金は大人料金(小学生以下は半額)							

東笠之原	春中央	鹿屋・リナシティ	航空隊前	白水体育大前	古江	垂水港	(船池名フェリー)	県庁前	鹿児島中央駅	天文館	金生町(山形屋前)
11:02	10:58	10:50	10:44	10:35	10:29	10:05	(9:20)	9:04	8:50	8:45	8:43
13:52	13:48	13:40	13:34	13:25	13:19	12:55	(12:10)	11:54	11:40	11:35	11:33
16:37	16:33	16:25	16:19	16:10	16:04	15:40	(14:55)	14:39	14:25	14:20	14:18
17:42	17:38	17:30	17:24	17:15	17:09	16:45	(16:00)	15:44	15:30	15:25	15:23
20:32	20:26	20:20	20:14	20:05	19:59	19:35	(18:50)	18:34	18:20	18:15	18:13
23:17	23:13	23:05	22:59	22:50	22:44	22:20	(21:35)	21:19	21:05	21:00	20:58
¥1,400	¥1,300	¥1,200	¥600	左記料金は大人料金(小学生以下は半額)							

担当部署

鹿屋市 企画財政部 企画調整課

〔住所〕鹿児島県鹿屋市共栄町20番1号

〔電話〕0994-31-1125

仕組み・制度	委託・契約方式	鹿児島中央駅～鹿屋間直行バス運行業務委託
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費から運賃収入を差し引いた額（黒字が発生した場合は補助なし）。 H24 年度からは、前年度まで運行経費の中に含まれていたバス使用料（減価償却費用）が償却期間完了により 0 となつたため、業務完了時の運行回数、利用者実績を基に運賃収入及び運行経費を計算し、運賃収入が運行経費を下回った場合、鹿屋市より差額補助を実施する契約となっている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 1 年ごとの契約更新（契約期間は 4 月～翌年 3 月まで）。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎月の輸送人員、運賃収入等について事業者から報告を受けている。 また、利用者からの要望、検証を受けて、バス停増設等を実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 運賃収入が運行経費を上回った場合、上回った額を今後の車両維持管理経費及び車両更新等の費用として受託者が積み立てる契約。 黒字分を維持管理費に充てることで、永続的に運行できるようにするための規定であり、平成 24 年度は黒字を実現。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は年々増加している。 当初の 1 日 5 往復 10 便から翌年には6 往復 12 便体制に増便され、利用者から好評を博している。バス停も増設（3箇所）された。 直行バス運行により、利用者から「鹿屋市と鹿児島市が近くなった」「乗換がなく便利である」との声が多くあがっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体・事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 従来は鹿屋市から鹿児島市へ移動する場合、路線バス・フェリー・路線バスと乗換を行う必要があり、移動時間非常に長かった。 直行バスの運行開始により、鹿屋市中心部である鹿屋バス停から鹿児島中央駅までが最速約 2 時間で結ばれ、フェリーにバスごと直接乗船する（乗換を行う必要がない）直行バスとしての利便性が広く周知されたためと考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ゴールデンウィーク・お盆・年末年始などの多客期のほか、週末でも時間帯によっては満車となり、積み残しの発生する便が出ることがある。土曜日、日曜日や多客期には増便してほしいとの声もある。 その一方、乗車人数が 1 枝の便もあるため、運行ダイヤも含め、まずは全体の見直しを行う必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者が、多客期は時間帯により続行便を運行し、乗降者数の多い鹿児島中央駅、鹿屋バス停に誘導員を配置して対応している。 利用者増加傾向にある直行バスの更なる利用客数増や利便性向上を目指し、直行バスの大型車両の導入、または増便（6 往復 12 便→8 往復 16 便）をできないか、交通事業者が鹿屋市へ企画提案を行っている。
事業者の一般的意識	■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"> 運行形態を「区域運行（デマンド運行）」へ転換するケースが増えているが、利点「玄関先まで迎えに来てくれる」「運行経費が安価」だけを強調し、欠点「予約連絡が必要」「運賃負担が増える」が曖昧になっているように思う。利点・欠点を考慮した上で、地域公共交通はどうあるべきかを検討すべき。 PPP 方式（官民連携）による補助制度をさらに拡充してほしい。 	
	■路線設定を行う際に重視すること	
	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線や在来線等の JR 駅での接続、種子屋久航路との接続等、他交通機関との接続を重視した路線設定を行っている。 	
	■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"> 近年の燃料費高騰や車両経年使用により修繕費が増加傾向にある中で、各市町に契約額の増額をお願いしているが難色を示される市町が多い。バス事業者としての事情を理解して頂きたい。 道路環境、バス停周辺、バス停待合施設等の改善を国・県・市町道路管理者と市町交通政策部署が連携して取り組んで頂きたい。 	
	■その他	
	■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	

どんがタクシーへの支援

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 16,951 人

65歳以上人口比率 31.0 %

15歳未満人口比率 14.0 %

面積 205.78 km²人口密度 82.4 人/km²

昼間人口/夜間人口 1.00

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

- 交通事業者にとっては、一定条件を満たせば事業収支にかかわらず定額委託額となる契約を締結している。
- 市と事業者の間で、取り組み内容の改善に向けた協議を実施している。

背景と経緯

- ・西之表市では、自主運行が困難となった路線バスの代替えとして、平成17年度からコミュニティバスを5路線で1日1往復ずつ運行していたが、利用者数は年々減少する一方で、運行経費および行政負担額は年々増加し、路線の維持が難しくなってきた。
- ・また、道路が狭小であるために、コミュニティバスの運行ができるない地域も残されており、こうした地域ニーズにも対応していくための新たな交通手段が必要であった。
- ・そこで、平成22年度にコミュニティバス乗降調査、市民アンケート、関係機関ヒアリング、区長や地域団体との意見交換会、各校区での説明会等を実施し、平成23年3月に「西之表市地域公共交通総合連携計画」を策定、デマンドバス運行の位置づけを行った。
- ・平成23年度にもアンケート調査や各集落等における説明会等を実施し、「西之表市地域公共交通活性化協議会及び西之表市地域公共交通会議」の承認を得て、平成24年2月から、市内の各校区と市街地を結ぶ「どんがタクシー」の運行を開始した。

運行状況

愛称等	デマンド型乗合タクシー「どんがタクシー」	運行形態	区域運行（第4条）
-----	----------------------	------	-----------

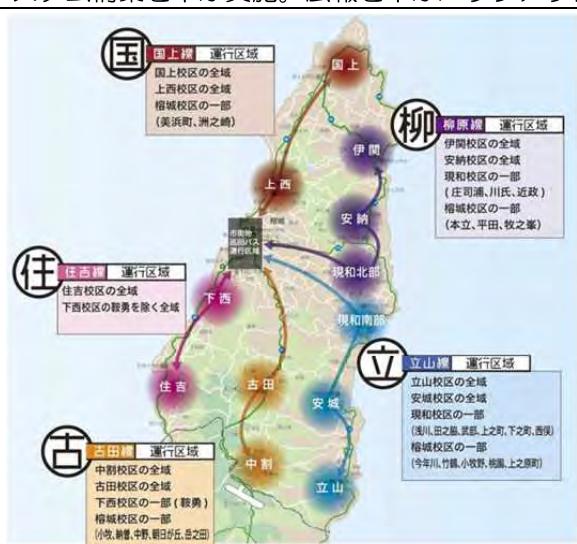
対象利用者	登録者	運行便数・時間	5系統 7便／日 7:30～19:30
-------	-----	---------	------------------------

利用料金	均一運賃 300円 ※一部利用者は半額	利用者数	20,240人／年 (H24年度)
------	------------------------	------	----------------------

主要な運行車両	自治体所有ジャンボタクシー5台
---------	-----------------

官民の役割分担	・車両を自治体が保有し、運行事業者に貸し出す体制。 ・デマンドシステム構築を市が実施。広報を市がバックアップ。
---------	--

路線概況



担当部署

西之表市 地域支援課 [住所] 鹿児島県西之表市西之表 7612 番地
[電話] 0997-22-1111 (内線 215)

仕組み・制度	委託・契約方式	西之表市デマンド型乗合タクシー運行業務委託契約書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・国の運行単価等を鑑みながら、前年度の実績や運行内容などを加味した金額を算定し、入札又は見積もりにて委託事業者を決定し、落札額にて運行委託契約を締結している。 ・四半期終了後に、四半期の委託額から運賃収入及び運賃外収入、国庫補助金を差し引いた金額を支給している。 ・一定条件を満たせば事業収支にかかわらない定額委託額となる契約。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・1年契約（契約期間は4月～翌年3月まで）。 ただし、利用者が混乱しないよう、複数年度での運行委託を確約している。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事業完了後に市が評価を行い、次年度の実施内容に反映している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートの変更など取り組み内容の改善に関して、現場検証等も行いながら、市と事業者の間で協議を実施（西之表市地域公共交通活性化協議会業者会）している。平成24年度4回、平成25年度5回（1月末現在）開催。 ・車両購入時に在籍し、デザインスキルを持っていた地域おこし協力隊員に作成を依頼し、容易に利用路線の識別ができるような車両ラッピングを実施している。

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消し、交通弱者である郊外に居住する高齢者等の通院・買い物といった日常生活に必要不可欠な移動手段が確保され、交通弱者の利便性が向上し、利用者からの評判は上々である。 ・1年目は、運転手の対応や運行の遅れ、予約の仕方がわからないといった不満等が約50件あったが、3年目となる平成25年度には、5件程度に減少している。 ・予備車を出す便もあるぐらい、徐々に利用者が増加している。 ・交通事業者にとっては、収入の安定確保につながっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業者会での意見交換、共通認識の再確認等により、事業所や運転手の資質の向上が図られてきているためと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開始直後は、利用者の自宅確認に時間がかかっていたが、専属の乗務員を配置することにより、短時間で対応できるようになったためと考えられる。 ・自治体の委託額バックアップがあったため。リスクを考えると、事業者単独では取組実施に踏み切れなかったが、現在は設備投資をして良かったと感じている。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート、利用者モニターの活用などで地域ニーズの把握を行う必要がある。 ・高齢者が多いため、予約無しで乗降できないことを理解していない、予約取り消しの連絡がないなど、慣れるまでに時間がかかっている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・校区に在住する高齢者等の買い物を支援するために、デマンド型乗合タクシーを利用した買い物支援事業を検討していく。 ・この取組についての周知を、市の広報誌等のみではなく、小規模な地域単位での説明会を実施することにより、利用者の拡大を図るものとしたい。

事業者の一般的意識	■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"> ・計画によって自治体の考える公共交通の位置づけが確認でき、今後どの程度の規模感で事業を実施しては良いのかがわかる。 ・自治体の計画は事業者の会社経営のことまで十分に考慮されているとは言い難い。 ・全国的に65歳以上の高齢者にバスカードを配布し、公共交通利用者に対する値引きを実施している自治体が多いので、西之表市においても同じような施策を展開してもらいたい。
	■路線設定を行う際に重視すること	<ul style="list-style-type: none"> ・多少運行距離が長くとも、できるだけセンターラインのある道路を走行するようにしている。
	■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"> ・自治体独自の算定式だが、地域への貢献度を考えると許容できる範囲である。

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

10

鹿児島県
さつま町

さつま町コミュニティバスへの支援

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 24,109人

65歳以上人口比率 35.4%

15歳未満人口比率 11.8%

面積 303.96 km²人口密度 79.5 人/km²

昼間人口/夜間人口 1.02

取組地域の状況

過疎地域

離島地域

半島地域

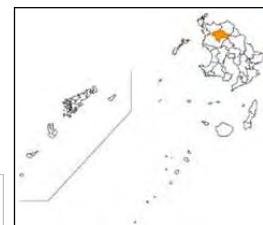
振興山村

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

- 委託料を前年度利用者数の90%を算定基礎として事前に算出し、事業収支によらない定額補助を導入している。

背景と経緯

- 以前のバスは、町の補助等により運行収支の損失を補うことで維持してきた。
- このような現状のなか、町民アンケートの実施や、庁内における地域公共交通総合連携計画作成に向けた協議を受けて、平成23年度に「さつま町地域公共交通活性化協議会」を設置、その後「さつま町地域公共交通総合連携計画」を策定した。
- さつま町地域公共交通活性化協議会の承認を受けて、平成23年11月にはこれまで交通空白地であった地域に「乗合タクシー」を導入し、平成24年4月にはこれまでバスを運行してきた路線に「コミュニティバス」を導入した。それぞれ交通事業者への委託により運行している。

運行状況

愛称等	さつま町 コミュニティバス	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	4路線 片道6便／日 概ね7:30～18:30
-------	----	---------	-------------------------------

利用料金	均一運賃：200円 (子供100円、幼児無料)	利用者数	8,299人／年 (H24年度)
------	----------------------------	------	---------------------

主要な運行車両	4事業者がそれぞれ所有する中・大型バス等
---------	----------------------

官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> さつま町HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載している。 自治体と事業者で取組内容の改善に関して常に協議し、協議会へ改善案を提出している。
---------	---

支援対象路線

路線概況



担当部署

さつま町 企画課 [住所] 鹿児島県薩摩郡さつま町宮之城屋地 1565-2
[電話] 0996-53-1111(内線 2223)

仕組み・制度	委託・契約方式	さつま町コミュニティバス実証運行業務委託
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 前年度（10/1～9/30）の利用状況等の実績から、前年度利用者数の90%を算定基礎として委託額を事前に算定し、事業収支によらない定額委託料を導入している。 利用者に多少上下幅があったことと、交通事業者に対するメリットを出すために、90%という数字を設定している。 利用者が支払う利用料金はすべて事業者の収入としている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は4月～翌年3月までの1年間。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎月「利用状況報告書」の提出を受け、利用状況のチェックを行っている。 職員が実際に乗り込み、利用者への聞き取り調査・改正の説明等を実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 定額委託料を導入しているため、黒字は全て事業者の取り分としている。 次年度の算定基礎は利用数の90%を計上するので、利用者数が維持若しくは増加した場合は事業者の利益となる。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 料金が安く、利便性も向上したため、利用客からの評価は上々で、利用者数も増加傾向にある。 ドライバーの接客力の向上等が見受けられ利用者からも好評である。 人口減少による過疎化路線であり、経営的には完全な赤字路線であったが、この取り組みが会社の負担削減につながっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者増が事業者の収支に直結するので、ただ運行するのでは無く、今後も利用して頂くために利用者の立場で接客することが事業者の本業にも影響していると考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者からの声を自治体に伝え、運行ルートの変更など利用者の意見を反映した改善を行った結果、利用者が増加している。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズ把握が必要である。 高齢者が多い地域なので、病院までの路線を維持できたことはよかったです、病院からの復路便の増便などの要望が上がっている。 今後、利用者が増えることが難しいと考えられる路線がある。現在のところ、収益性より地域の公共交通機関としての使命として取り組んでいる。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 利用経験の無い方々のご意見を吸い上げ今後の利用者増に努める必要がある。 乗り込み調査などのモニタリング結果等を参考にして、路線の変更や系統の統廃合等を実施している。
事業者の一般的意識	■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"> 乗合タクシーとコミュニティバスの取り組みは、過疎・高齢化地域に対する費用対効果を考えた取り組みとして評価できる。しかし、利用地域が限定されており、全高齢者に対する公平なサービスではないため、公平に全高齢者がタクシーを利用し易くするような取り組みも必要と考えられる。 地域住民に対する取り組みの浸透が今一たりない気がする。 自治体の路線計画はムダな路線・重複路線も多く、経営まで十分に考慮されていないことがある。 	
	■路線設定を行う際に重視すること	
	<ul style="list-style-type: none"> 多少足が長くなったとしても、人口集中地区を経由するようにしている。 まずは利用者の利便性を最大に優先重要視する（病院、役所、スーパー等生活に直接影響する路線） 	
	■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"> 現在のコミュニティバスの委託料算定式は、乗客が増加した場合、次年度は委託額が減る可能性がある。 契約については、労働条件、安全条件、地域条件を加味した契約額の算出をお願いしたい。低額での契約では、労働、安全、賃金等の水準を確保できず、経営的にも厳しくなる。 	

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

地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

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

問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項目	回答欄
(1) 都道府県名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

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

項目	回答欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。

※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

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

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

項目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

問B2 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。

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

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

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

問B 3－2 B 3－1で①に回答した方に伺います。
交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

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

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

問B 3－4 B 3－1で②に回答した方に伺います。
住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか（行う予定ですか）。
該当する項目全てに、「○」を記入してください。（複数回答可）

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

問C 貴都道府県において支援している陸上交通についてお伺いいたします。

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。
ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。

お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。

- ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの
- ②公営交通局により運行しているもの

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

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

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

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

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

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

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

事業区分一覧表（より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください）

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

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査

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

問A1 ご記入者の状況についてお答えください。

項目	回答欄
(1) 市区町村名	
(2) 担当部署名	
(3) 記入者（担当者）氏名	
(4) 電話番号	
(5) eメールアドレス	

※(4)電話番号・(5)eメールアドレスは所属部署のものをご記入ください

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

項目	回答欄 [単位：千円]
一般会計予算額（平成24年度）	

※特別会計、公営企業会計などは除きます。

※補正があった場合には、補正予算も含めた額でお答えください。

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

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

項目	回答欄 (人数を記載)
①専任担当者数	
②兼任担当者数	

問B2 貴市区町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。

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

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

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

問B 3－2 B 3－1で①に回答した方に伺います。

交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか？

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

問B 3－3 B 3－1で①に回答した方に伺います。

B 3－2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を具体的に記入願います。(自由記述)

問B 3－4 B 3－1で②に回答した方に伺います。

市民・住民・利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか
(行う予定ですか)。

該当する項目全てに、「○」を記入してください。(複数回答可)

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

問B 3－5 B 3－1で②に回答した方に伺います。

B 3－4に関して、市民・住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、具体的に記入願います。(自由記述)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください ⇒

問C 貴市区町村において支援している陸上交通についてお伺いいたします。

ここでは、陸上交通の確保維持のために、自治体と交通事業者の関係についてお伺いいたします。
ここでは、平成24年度（平成24年4月～平成25年3月）において実績のあるものをお答えください。

お答えいただく対象となるのは以下のとおりです。

- ①民間交通事業者が運行している系統に対し、補助金の交付など、単なる運行費の支援をしているもの
- ②自治体が主体的に計画し、自ら運行、または、交通事業者に運行を委託しているもの
- ③公営交通局により運行しているもの

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

回答欄が不足する場合は右側に追加で記入してください →

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

問C2 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には、以下の回答欄に自由記述にてご回答ください。（複数回答歓迎）

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

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

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

問C4 貴市区町村内において区域運行を行っている場合、運行区域が確認できる地図等をご提供ください。

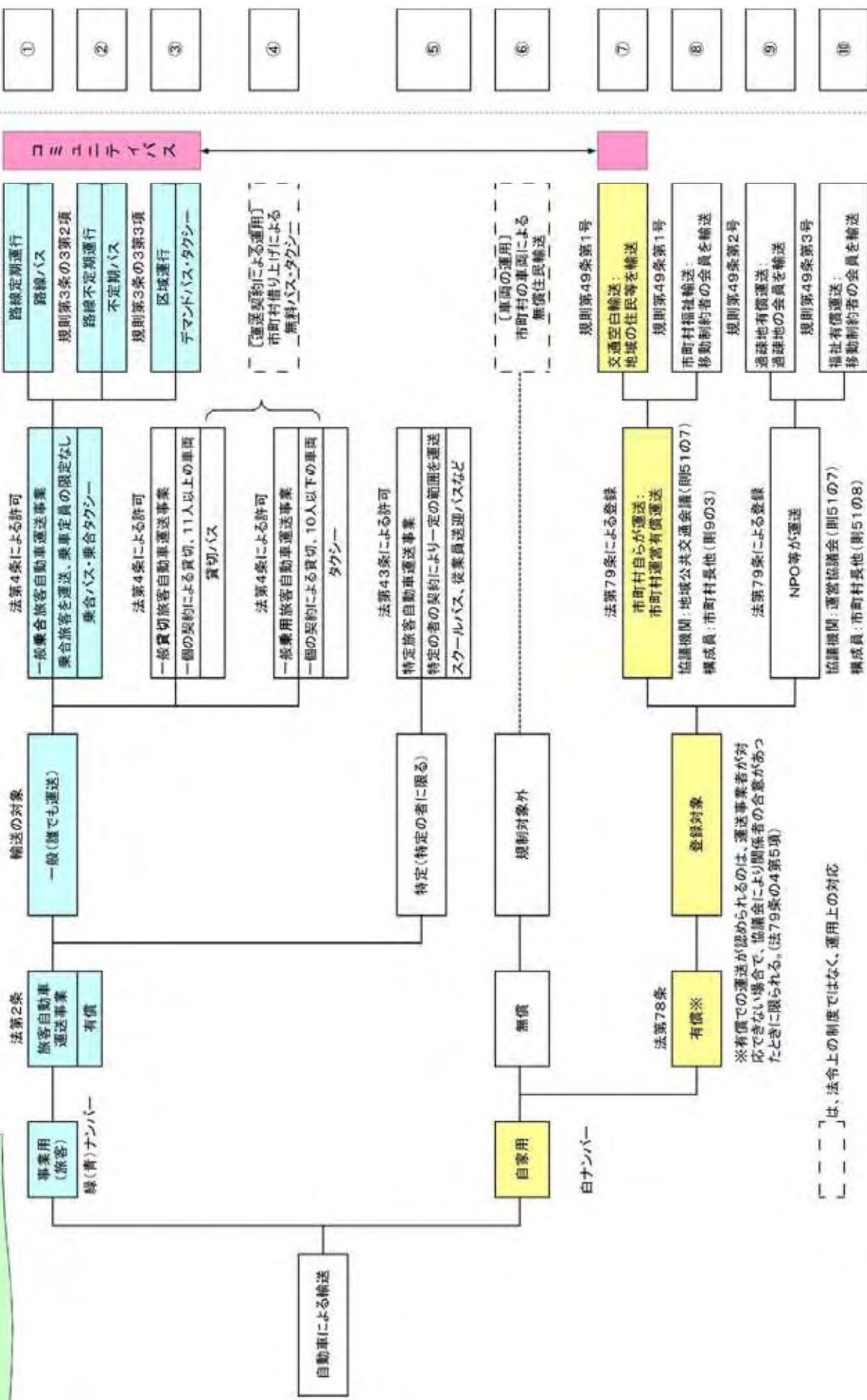
※一般的地図に手書きで区域を示したもので構いません。

事業区分一覧表（より詳しい説明は別途「事業区分」シートをご覧ください）

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

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

道路運送法の事業区分



3. 運行形態と道路運送法の関係

区分	利用者	運送主体	車両	道路運送法上の区分	運行形態
運賃 有料	緑ナンバー（事業用）	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	【乗合バス事業】 ○一般乗合旅客自動車 ○運行事業 〔路線定期運行〕	路線を定めて定時に運行
	誰でも利用可能 (制限なし)	運送事業者	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	【乗合バス事業】 ○一般乗合旅客自動車 ○運行事業 〔路線不定期運行〕	予約制 路線を定めて、予約に応じて運行
			事業用自動車 (10人以下を基本とする)	【乗合バス事業】 ○一般乗合旅客自動車 ○運行事業 〔区域運行〕	予約制 一定の区域内を予約に応じて運行
運賃 無料	白ナンバー（自家用）	市町村の自家用自動車	NPO等	【自家用・有償運送】 ○市町村運営有償運送	○市町村の住民やその親族などを自治体の車両で運送 ○乗合バス的な運送形態
	登録した会員	NPO等の自家用自動車	NPO等	【自家用・有償運送】 ○過疎地有償運送	○運営協議会で合意された地区内の会員を運送 ○同時に複数の会員の運送も可能
	登録した会員 (移動制約者)	NPO等の自家用自動車 (10人以下車両に限る)	NPO等	【自家用・有償運送】 ○福祉有償運送	○運営協議会で合意された地区内の移動制約者会員を輸送 ○原則として、1両の車両で運べるのは会員1名（及び付添い人）のみ
運賃 無料	白ナンバー（自家用） 高齢者 小中学生	市町村の自家用自動車	市町村	【自家用】 ○道路輸送法の規制 対象外	市町村の車両による無償住民輸送 福祉バス スクールバス
	緑ナンバー（事業用） 市町村の住民等	事業用自動車 貸切バス又はタクシー		【運送事業者の利用】 ○貸切バス・タクシーに対する規制	貸切バス・タクシーによる借り上げによる 無償住民輸送

貴市區町村において支援（交通事業者へのインセンティブ付与等）している陸上交通について

以下について、回答をお願いいたします。

1. ヒアリング調査対象等

自治体名	自治体の名称	
ご担当者	所属・お名前	

2. 支援対象路線について

名称・愛称等	路線や取組の名称・愛称
対象地域の概要	地域名
	地理的条件（地形、気候等）
	人口概況
既存の公共交通	対象地域における 他の既存公共交通の有無 (有の場合、モード、路線 名、路線重複の有無を記入)

運行形態 該当箇所にチェック	<input type="checkbox"/> ① 道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
	<input type="checkbox"/> ② 道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
	<input type="checkbox"/> ③ 道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
	<input type="checkbox"/> ④ 道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
	<input type="checkbox"/> ⑤ 道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
	<input type="checkbox"/> ⑥ 自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
	<input type="checkbox"/> ⑦ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
	<input type="checkbox"/> ⑧ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」
	<input type="checkbox"/> ⑨ 道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
	<input type="checkbox"/> ⑩ 道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
	<input type="checkbox"/> ⑪ 道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
	<input type="checkbox"/> ⑫ スクールバス（①～⑪を除く）
	<input type="checkbox"/> ⑬ 病院等の送迎バス（①～⑪を除く）
	<input type="checkbox"/> ⑭ ①～⑬以外 ()

運行概要	対象利用者	一般、登録者の区分	一般 · 登録者 · その他 ()
	運行本数・時間帯	路線（定期・不定期）・区域運行の別及び運行本数・運行時間帯 (不定期・区域運行は計画本数及び計画運行時間帯)	運行形態： 路線定期 · 路線不定期 · 区域運行 運行本数（計画本数）： /日 · /週 運行時間帯（計画運行時間帯）： ~
	利用料金	均一運賃、対距離運賃の別 (均一の場合は金額も)	無償 · 均一運賃（ 円） · 対距離運賃
運行車両 ※予備車両の取り扱い (運行用/予備用)	①乗用車	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
	②ジャンボタクシー (定員11人未満)	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
	③小型バス (定員29人未満)	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
	④中・大型バス (定員29人以上)	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
	⑤	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
	⑥	(/) 台 <自治体所有・事業者所有・その他>	
事業者へのインセンティブ付与に関する工夫・特徴の概要	支援の取組を短い文章		

3. 契約の内容及びモニタリングの状況等について

契約名	○○バス運行契約など	
金額決定方法	契約金額の決定方法	
契約内容や期間	契約の内容や期間など	
黒字分の取扱	自治体、交通事業者間での配分方法など	
モニタリングの状況・方法・反映	利用実績や利用者の評価の取得方法、実施結果の扱いなど	
運行契約（補助金）以外の支援	インセンティブの付与に資するものがある場合	

4. 自治体の御意見等

この取組に至った背景と実施までの経緯	
「3. 契約の内容…」の項で記した以外で、実施している官民の役割分担	
取組による効果 (利用実績の変化や地域への影響、利用者の評価など)	
改善すべき課題と解決に必要なこと	
この取組に好影響を与えた要因	
現状の国や都道府県の支援制度を踏まえ、今後、国が新たな制度設計を行う際に期待すること	

5. その他事項（運輸局への意見要望等ありましたらお聞かせ下さい）

--

6. 取り組みに関連する資料などがありましたらご用意いただければ幸いです

①システムに関する冊子、パンフレット、フライヤーなど	あり · なし
②直近の委託費算定資料	あり · なし
③利用者数の推移に関する資料	あり · なし
④その他関連資料	

貴社・貴団体で運行している陸上交通（自治体から支援のある公共交通）について

以下について、回答をお願いいたします。

1. 貴社、または貴団体に関することをお聞かせ下さい

事業者名	交通事業者（団体）の名称
営業形態	バス事業者、タクシー事業者、社会福祉法人、NPO、その他（ ）
ご担当者	所属・お名前

2. 貴社、または貴団体のご意見等

【この取組を対象として】

この取組の結果・成果	
この取組に関する貴社（団体）のお考え	
この取組に対する利用者からの評価の声など	

【この取組による路線に限らず、通常考えること】

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こと・意見	
路線設定を行う際に重視すること	
事業収入の増加や経費の削減に対する貴社（団体）の取組	
契約額の算出方法・その他行政の協力（走行空間整備など）について感じこと・意見	
現状の国や都道府県の支援制度を踏まえ、今後、国が新たな制度設計を行う際に期待すること	

3. その他事項（運輸局への意見要望等ありましたらお聞かせ下さい）

--