

九州管内における公共交通に関する基礎調査 及び高収支率路線の要因調査業務

報 告 書

平成27年3月

国土交通省

九州運輸局

目 次

第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（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）調査対象	1

2. アンケート集計

【問1 交通関連予算や国の補助金の活用状況について】

（1）国の補助金の活用状況について	2
-------------------	---

【問2 地域公共交通に対する施策の取り組み状況について】

（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の課題について	3
（4）日頃から相談する相手について	4
（5）必要としている情報について	4
（6）交通に関する計画や方針の策定状況について	
1) 策定主体・策定年度について	5
2) 関連している策定内容について	6

【問3 県が運行費補助を実施している路線等について】

（1）事業形態・運行区分等について	7
（2）運行費補助総額について	7
（3）県による運行費補助額について	8

【問4 市町村との関わり状況について】

（1）市町村からの相談状況について	9
（2）市町村に対する支援の状況について	
1) 財政支援の有無について	9
2) 財政支援以外の取り組み内容について	10

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

1. 調査の概要

（1）アンケートの配布状況	11
（2）アンケートの回収状況	11
（3）調査対象	11

2. アンケート集計

【問1 国・県補助金の活用状況について】

（1）国・県の交通関連補助金の活用状況について	
1) 補助受給先について	13
2) 補助対象について	14
3) 補助率について	15
4) 国や県から受けた交通関連補助額について	16

【問2 地域公共交通に対する施策の取り組み状況について】

（1）公共交通担当者数について	
1) 専任担当者数について	17
2) 兼任担当者数について	18
3) 担当者数の推移について	19
（2）協議会等の設置の有無について	20
（3）公共交通の取り組みを進める上での課題について	21
（4）日頃から相談する相手について	22
（5）必要としている情報について	23

【問3 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	24
2) 計画・方針の策定年度について	25
3) 計画・方針の目標年度について	25
4) 関連している策定内容について	26

【問4 地域公共交通の状況について】

（1）コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について	
1) 集計項目及び集計対象について	27
2) 路線・運行形態について	29
3) フリー乗降について	30
4) 有償・無償について	31
5) 運行開始時期について	32
6) 事業区分について	33
7) 運行段階について	35
8) 運行の主目的について	36
9) 前身について	36

10) 事業の運営主体について	37
11) 事業の運行主体について	37
12) 運行事業者との契約状況について	38
13) 協議会等の設置状況について	38
14) 使用車両について	39
15) 所要時間について	43
16) 路線キロについて	45
17) 年間運行日数について	47
18) 年間運行回数について	48
19) 週間運行日数について	50
20) 週間運行回数について	51
21) 年間実車走行キロについて	53
22) 車両 1 台あたり年間実車走行キロについて	55
23) 年間総走行キロについて	56
24) 始発時間について	58
25) 終発時間について	58
26) 利用者制限について	59
27) 運賃について	59
28) 割引運賃導入状況について	60
29) 高齢者運転免許自主返納に対する支援について	60
30) デマンドシステムについて	61
31) 年間運行経費について	62
32) 路線 1 k mあたり年間運行経費について	64
33) 実車走行 1 k mあたり運行経費について	65
34) 総走行 1 k mあたり運行経費について	66
35) 1 回あたり運行経費について	67
36) 車両 1 台あたり年間運行経費について	68
37) 年間運賃収入について	69
38) 路線 1 k mあたり年間運賃収入について	71
39) 実車走行 1 k mあたり運賃収入について	72
40) 総走行 1 k mあたり運賃収入について	73
41) 1 回あたり運賃収入について	74
42) 車両 1 台あたり年間運賃収入について	75
43) 運賃外収入について	76
44) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率①）について	77
45) 年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合（収支率②） について	79
46) 補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について	81
47) 補助金の受給先について	83
48) H 2 5 年度年間乗車人員について	84
49) 乗車人員動向について	86

50) 1 便あたりの平均乗車人員について	88
51) 車両 1 台あたり年間乗車人員について	90
52) 今後の見通しについて	91
(2) 過去の調査との比較について	
1) 当該市町村数及び路線数の状況	92
2) 運行形態について	93
3) 所要時間について	93
4) 路線キロについて	94
5) 一週間あたりの運行回数について	94
6) 年間運行経費について	95
7) 年間運賃収入について	96
8) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について	97
9) 年間実車走行キロについて	98
10) 年間総走行キロについて	99
(3) 市町村によるバス・乗合タクシーへの運行費補助の状況について	
1) 事業形態について	100
2) 運行区分について	100
3) 運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について（市町村別）	101
4) 運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について（路線別）	102
5) 市町村による運行費補助の状況について（市町村別）	103
6) 市町村による運行費補助の状況について（路線別）	104
(4) その他市町村が支援を行っている交通について	
1) その他支援を行っている交通について	105
2) 支援内容について	105
(5) 時刻表・路線図・利用案内等を作成する上で工夫したことについて	106

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査

1. 調査の概要

(1) 調査対象路線の抽出	
1) 抽出対象	107
2) 抽出作業	107
(2) アンケートの配布状況	
1) 配布・回収方法	108
2) アンケート実施時期	108
(3) アンケートの回収状況	108

2. アンケート集計

【問1 収支率について】

(1) 調査対象路線の収支率について	
1) 調査対象路線の収支率に対する行政の評価について	109
2) 調査対象路線に対する住民・利用者等の評価について	111
(2) 市町村における収支率の取り扱いについて	
1) 収支率の取り扱いについて	112
2) 収支率の取り扱い方法について	112
3) 収支率の低下に対する対応について	113
4) 評価指標として収支率を利用することについて	114

【問2 収入増加に向けた取り組みについて】

(1) 広報資料の作成状況について	
1) 作成状況について	116
2) 広報資料の内容について	116
3) 乗り方案内パンフレットについて	117
4) 時刻表について	118
5) 路線図について	119
(2) 地域住民に対する意識向上活動への取り組み状況について	
1) 取り組み状況について	120
2) 意識向上活動の内容について	120
(3) サービス向上施策への取り組み状況について	
1) 取り組み状況について	121
2) サービス向上施策の内容について	122
(4) 運賃改定への取り組み状況について	
1) 取り組み状況について	123
2) 運賃改定の内容について	123
(5) 運賃外収入増加への取り組み状況について	
1) 取り組み状況について	124
2) 運賃外収入増加取り組みの内容について	125

【問3 経費削減に向けた取り組みについて】

(1) 利用者モニタリング調査の実施状況について	
1) 実施状況について	126
2) 利用者モニタリング調査の実施方法について	126
3) ヒアリング調査について	127
4) アンケート調査について	128
(2) 居住者モニタリング調査の実施状況について	
1) 実施状況について	129
2) 居住者モニタリング調査の実施回数について	129
3) 居住者モニタリング調査の実施方法について	130
4) 居住者モニタリング調査内容について	130
(3) モニタリング調査結果の反映について	131
(4) 運行形態等の見直し実施状況について	
1) 実施状況について	132

2) 運行形態等の見直しタイミングについて	132
3) 運行形態等の見直し項目について	133
(5) 運行事業者に向けた取り組みの実施状況について	
1) 運行事業者の決定方法について	134
2) 補助金等の支給・算出方法等について	135
3) 運行事業者と実施しているその他の取り組みについて	136
【問4 経由地について】	137

3. 収支率に関する考察（まとめ）

(1) 収支率に対する考え方について	138
(2) 収入増加に向けた取り組みについて	138
(3) 経費削減に向けた取り組みについて	138
(4) 経由地について	139
(5) まとめ	139

参考資料：アンケート調査票

第 1 章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（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「九州管内における公共交通に関するアンケート調査」のお願い
- ②九州管内における公共交通に関するアンケート調査票（県用）

3）アンケート実施時期

- ・平成 26 年 11 月 5 日（水）～平成 26 年 12 月 5 日（金）

（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）調査対象

1）【問 3 県が運行費補助を実施している路線等について】において対象とするバス・乗合タクシーなどについて

- ・交通事業者が運営するバス・乗合タクシーのなかで、平成 25 年度に県が何らかの金銭的支援を実施している（していた）陸上交通を対象とした。
- ・災害時やイベント時のもの、旅館の送迎など単発的な交通は除き、定められた路線を定期的に運行している交通を対象とした。
- ・自治体が公営交通事業者として運行・経営する「公営バス等」は対象外とした。

2）調査対象年度について

- ・「平成 25 年 4 月 1 日～平成 26 年 3 月 31 日（平成 25 年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成 24 年度までに終了したもの、今年度からのもの、平成 27 年度以降に予定されているものは対象外とした。



2. アンケート集計

【問1 交通関連予算や国の補助金の活用状況について】

（1）国の補助金の活用状況について

○九州全体で、平成25年度に国から県が交通関連補助を受けているケースは2県3件みられ、総補助額は約4.4億円となっている。

※「交通関連補助額」：鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス、スクールバスなど、人の移動を支援する交通に対する補助金額（自家用車及び貨物輸送に係る移動に関わるものなどを除く）とし、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などに対する補助額も含む

【問2 地域公共交通に対する施策の取り組み状況について】

（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いる。

○平均人数は4.9人となっており、前年度調査の平均人数9.3人からは減少している。

【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2県で、平均人数は3.5人となっており、前年度調査（2.7人）と比較すると、専任担当者数とは逆に、兼任担当者数の平均人数は増加している。

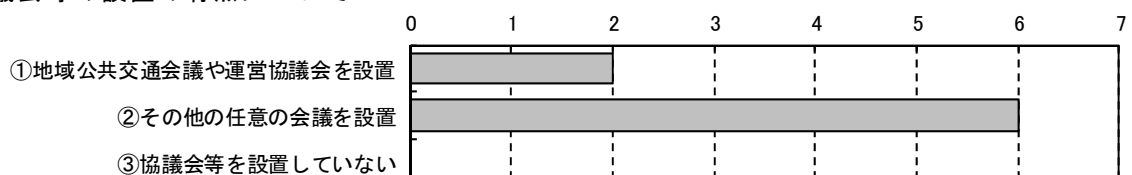
（2）協議会等の設置の有無について（該当するものを全て選択）

○「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県のみとなっており、「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。

※すべて前年度調査と同様の結果となっている。

■協議会等の設置の有無について



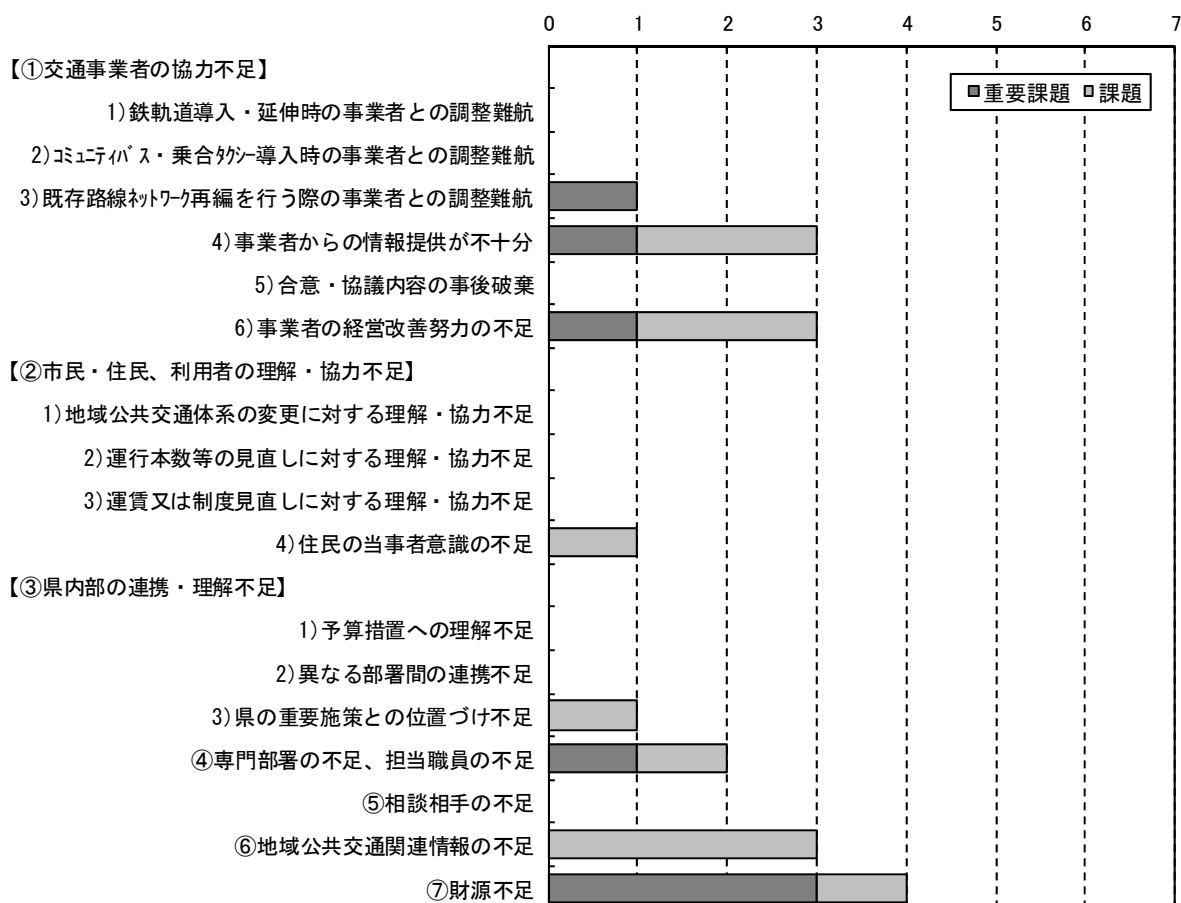


（３）公共交通の取り組みを進める上での課題について

（該当するものを全て選択、そのうち重要課題を１つ選択）

- 公共交通の取り組みを進める上で、「⑦財源が不足している」ことが重要課題であると回答した県が最も多い。
- 「①-4 データ提供等、地域公共交通に関する取り組みを進める上で、事業者が有する情報提供が不十分である」「①-6 自治体が赤字補填をしているため、事業者の経営改善努力が不足している」など、「①交通事業者の協力が得られない」ことが重要課題もしくは課題であると回答した県も多い。

■公共交通の取り組みを進める上での課題について



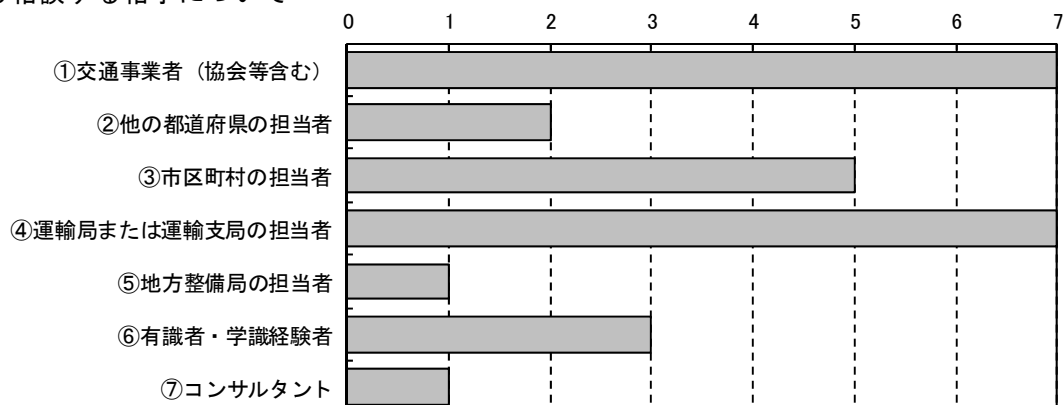
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



（４）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、すべての県が「①交通事業者（協会等含む）」「④運輸局又は運輸支局の担当者」と回答している。

■日頃から相談する相手について

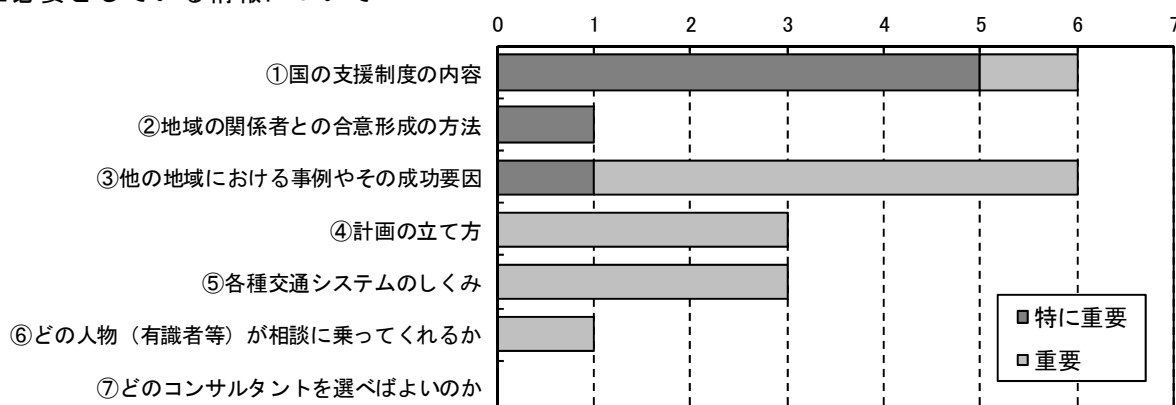


（５）必要としている情報について（特に必要を1つ、必要を2つ選択）

○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」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」と考えている県が多い。

■必要としている情報について





（6）交通に関する計画や方針の策定状況について

1）策定主体・策定年度について

【策定主体】

○平成 26 年度調査時点では、全 7 県において合計 22 の計画・方針が策定されている（策定中含む）。

○そのうち、19 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 3 つについては、「県単独」策定となっている。

【策定年度】

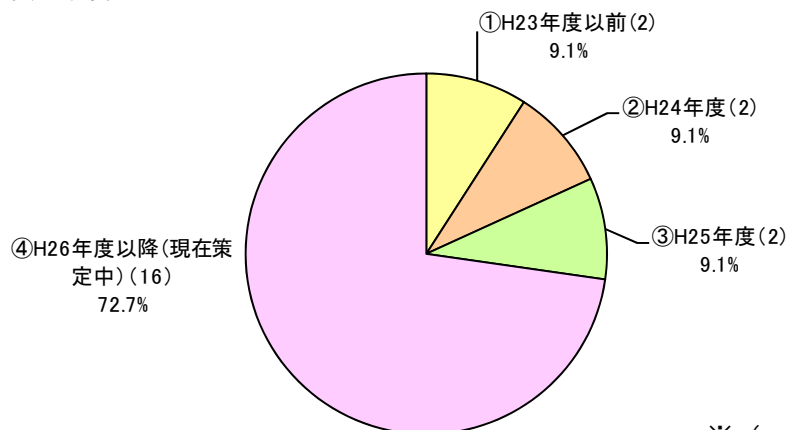
○策定年度は「④H26 年度以降（現在策定中）」の計画・方針が多く、全体的に策定年度が新しい計画・方針が多い。

【目標年度】

○目標年度は「①H26 年度」の計画・方針が 12 と最も多く、そのうち 10 については、単年度の計画・方針となっている。

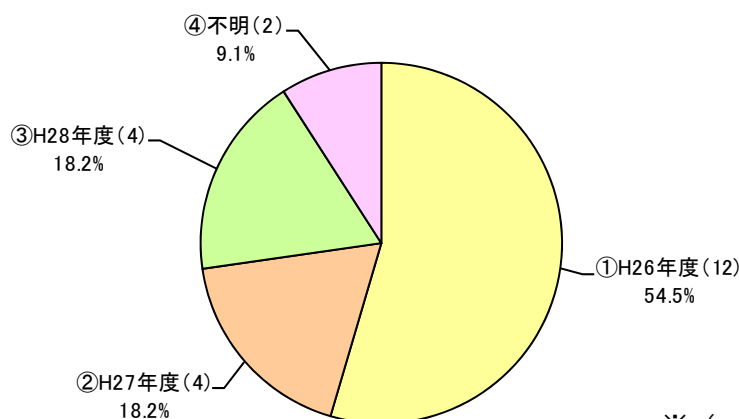
※交通に関する計画・方針とは：都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画など。

■計画・方針の策定年度について（n=22）



※（ ）内の数字は実数

■計画・方針の目標年度について（n=22）



※（ ）内の数字は実数

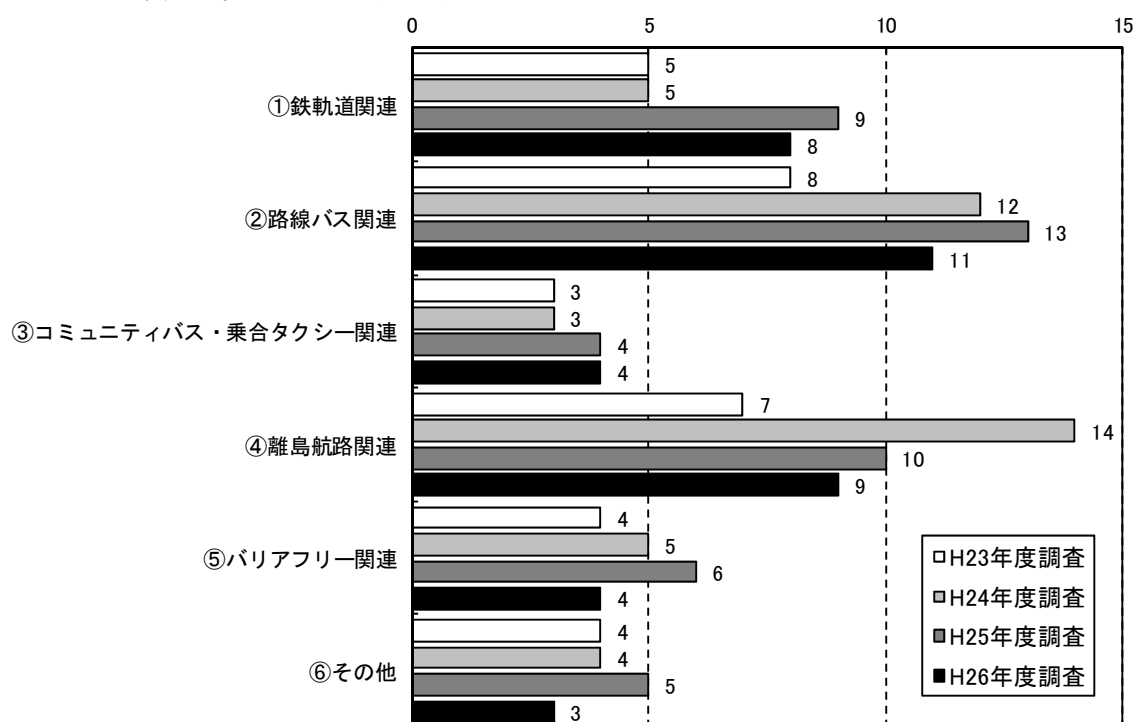
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



2) 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）

- 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
平成 26 年度調査：39 となっており、平成 25 年度までは増加傾向にあったが、平成 26 年度にはやや減少している。
- 平成 26 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、平成 26 年度調査では減少している。

■ 関連している策定内容について（n=22）





【問3 県が運行費補助を実施している路線等について】

（1）事業形態・運行区分等について（いずれかを選択）

○H26 年度に県が運行費支援を実施した「交通事業者が運営するバス・乗合タクシーなどの路線」総数は 314 となっている。

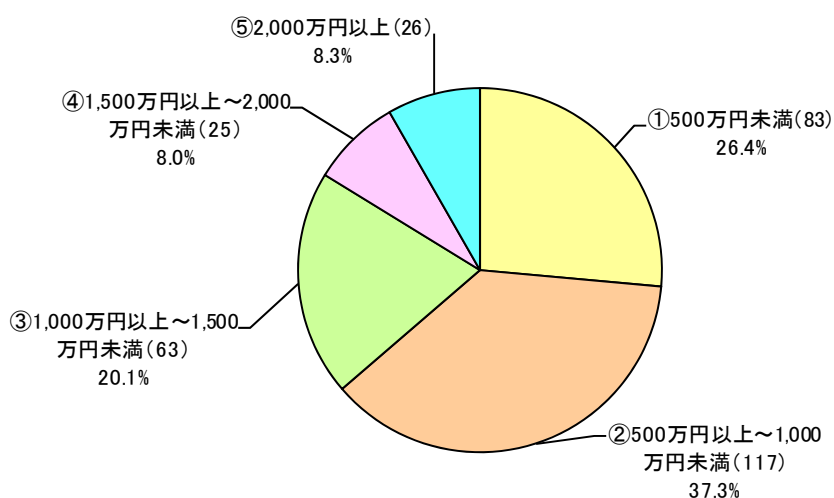
○その路線は、「バス事業者」による「有償」の「道路運送法第4条に基づく路線定期運行」が多くなっている。

（2）運行費補助総額について

○各路線に対する運行費補助総額の平均値：988 万円

○各路線に対する運行費補助総額（国費補助、市町村補助等を含む補助の総額）は、「②500 万円以上～1,000 万円未満」の割合が 37.3%と最も高くなっており、全体の約 2／3 は運行費補助総額「1,000 万円未満（①+②）」の路線となっている。

■ 運行費支援総額について（n=314）



※（ ）内の数字は実数

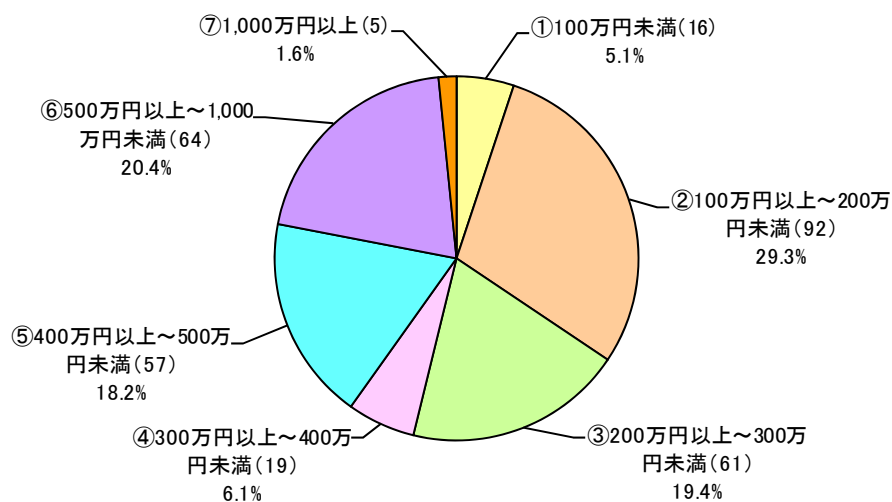
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



（３）県による運行費補助額について

- 県による各路線に対する運行費補助額の平均値：366 万円
- 県による各路線に対する運行費補助額をみると、全体的には、「②100 万円以上～200 万円未満」の路線が 29.3%と約 3 割を占めており最も多い。
- 平均値 366 万円が入る「④300 万円以上～400 万円」の路線は比較的少なく、それ以下の「②100 万円以上～200 万円未満」「③200 万円以上～300 万円未満」もしくは、それ以上の「⑤400 万円以上～500 万円未満」「⑥500 万円以上～1,000 万円未満」「⑦500 万円以上～1,000 万円未満」の路線が多く見られる。

■県による運行費支援額について（n=314）



※（ ）内の数字は実数

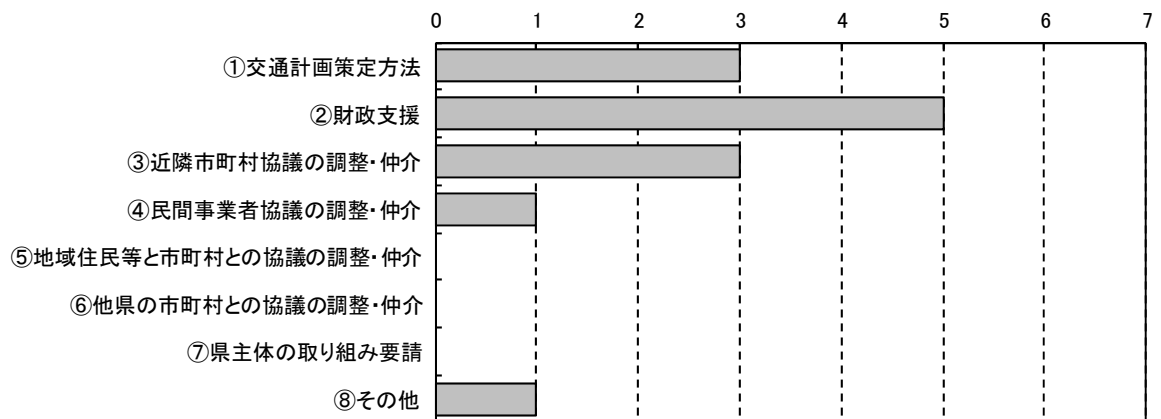


【問4 市町村との関わり状況について】

（1）市町村からの相談状況について（該当するものを全て選択）

- 市町村から受ける具体的な相談内容としては「②財政支援に関する相談」が最も多くなっている。
- 「①交通計画の策定の方法に関する相談」「③近隣市町村との協議における調整や仲介」が次いで多い。

■市町村からの相談内容について

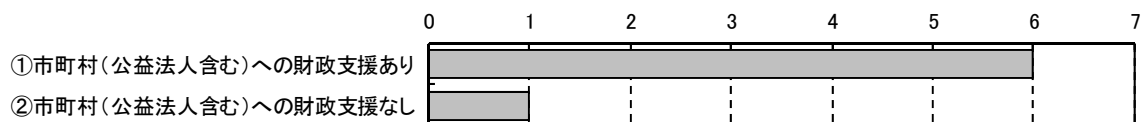


（2）市町村に対する支援の状況について

1）財政支援の有無について（いずれかを選択）

- 市町村に対して財政支援を行っている県が多い。

■財政支援の有無について



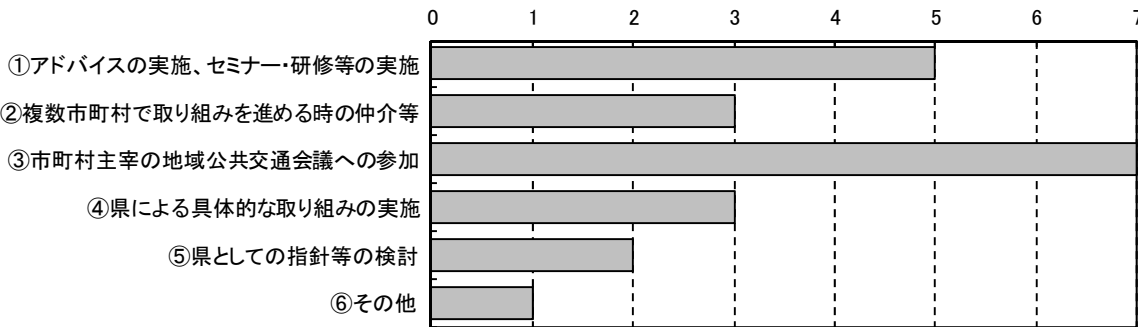
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



2）財政支援以外の取り組み内容について（該当するものを全て選択）

○県が実施している市町村への財政支援以外の取り組みとしては、「③市町村主宰の地域公共交通会議への参加」「①市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス（地域公共交通会議の設置・運営に対する助言など）の実施、セミナー・研修等の実施」が多い。

■財政支援以外の取り組み内容について



第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（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「九州管内における公共交通に関するアンケート調査」のお願い
- ②九州管内における公共交通に関するアンケート調査票（市町村用）

3）アンケート実施時期

- ・平成26年11月5日（水）～平成26年12月5日（金）

（2）アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
福岡県	60	52	87%
佐賀県	20	17	85%
長崎県	21	19	90%
熊本県	45	37	82%
大分県	18	17	94%
宮崎県	26	20	77%
鹿児島県	43	36	84%
合計	233	198	85%

（3）調査対象

1）本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて

- ・「コミュニティバス・乗合タクシー」の定義は、平成21年12月18日の通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（国自旅第161号）」の別添2「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に定義されているものとした。

※全文 <http://www.mlit.go.jp/common/000057532.pdf>

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



《抜粋》

2. コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- （1）交通事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。
- （2）市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

2）調査対象外とするバスについて

- ・本調査では、民間の路線バスや市町村が「交通事業者」という立場で経営・運行している公営バス（いわゆる市営バス等）は対象外とした。

3）調査対象年度について

- ・「平成 25 年 4 月 1 日～平成 26 年 3 月 31 日（平成 25 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 27 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。
- ・平成 24 年度までに終了したもの、今年度からのもの、平成 27 年度以降に予定されているものは対象外とした。
- ・コミュニティバス・乗合タクシー等については、実証運行段階か、本格運行段階かは問わず、平成 25 年度に実績があるものはすべて調査対象とした。



2. アンケート集計

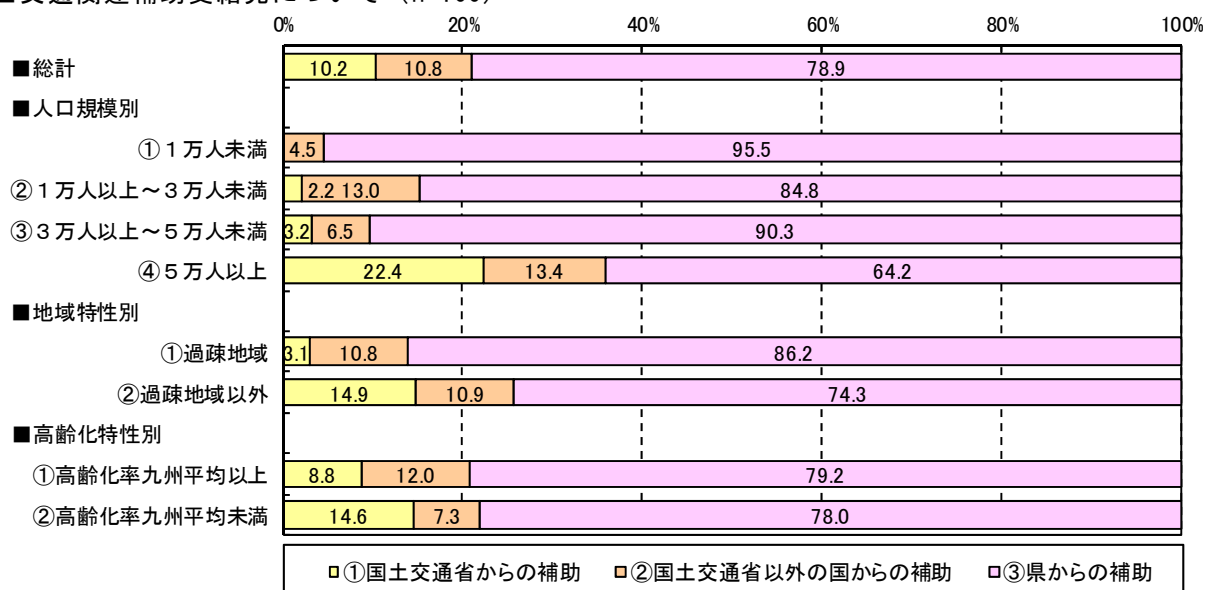
【問1 国・県補助金の活用状況について】

（1）国・県の交通関連補助金の活用状況について

1）補助受給先について

○平成25年度に国・県から交通関連の補助を受けた件数（回答数）：166件
 ○全体で見ると、県からの補助を受けているケースが約8割となっている。
 ○人口5万人以上の市町村、過疎地域がない市町村、高齢化率が九州平均未満の市町村のほう
 が、それ以外の市町村よりも国から補助を受けている割合が高い。
 ※「交通関連補助額」：鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス、ス
 クールバスなど、人の移動を支援する交通に対する補助金額（自家用車及び貨物輸送に係る
 移動に関わるものなどを除く）とし、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タ
 クシー乗車券）などに対する補助額も含むもの

■交通関連補助受給先について（n=166）



	①国土交通省からの補助	②国土交通省以外の国からの補助	③県からの補助	総計
■総計	17	18	131	166
■人口規模別				
①1万人未満		1	21	22
②1万人以上～3万人未満	1	6	39	46
③3万人以上～5万人未満	1	2	28	31
④5万人以上	15	9	43	67
■地域特性別				
①過疎地域	2	7	56	65
②過疎地域以外	15	11	75	101
■高齢化特性別				
①高齢化率九州平均以上	11	15	99	125
②高齢化率九州平均未満	6	3	32	41

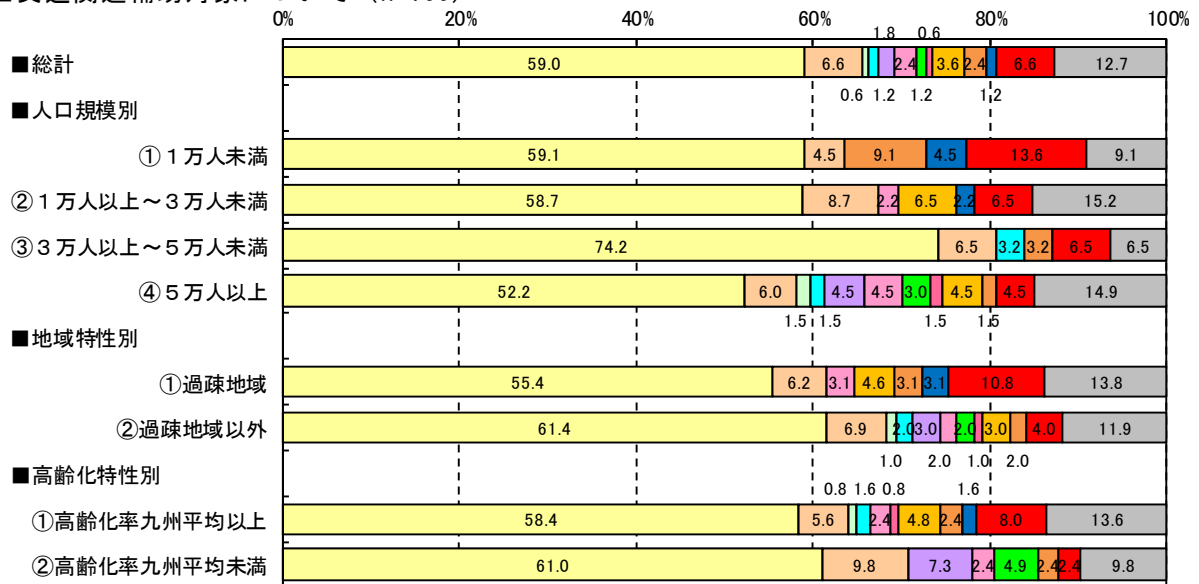
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

2) 補助対象について

○全体でみると、補助対象の約6割は「①欠損補助」となっており、そのほかの補助項目に比べても非常に多い。

○次いで「②車両購入（バリアフリー・省エネ以外）」「⑫公共交通利用促進」に関する補助が多い。

■交通関連補助対象について（n=166）



- ①欠損補助
- ②車両購入(バリアフリー・省エネ以外)
- ③省エネ車両導入
- ④ターミナル等施設のバリアフリー化
- ⑤交差点改良・バスカット
- ⑥バス停上屋・ベンチ・バスシェルター整備
- ⑦駅前広場整備
- ⑧駅舎改築(バリアフリー以外)
- ⑨スクールバス運行
- ⑩福祉バス運行
- ⑪タクシー補助
- ⑫公共交通利用促進
- ⑬その他

	①欠損補助	②車両購入(バリアフリー・省エネ以外)	③省エネ車両導入	④ターミナル等施設のバリアフリー化	⑤交差点改良・バスカット	⑥バス停上屋・ベンチ・バスシェルター整備	⑦駅前広場整備	⑧駅舎改築(バリアフリー以外)	⑨スクールバス運行	⑩福祉バス運行	⑪タクシー補助	⑫公共交通利用促進	⑬その他	総計
■総計	98	11	1	2	3	4	2	1	6	4	2	11	21	166
■人口規模別														
①1万人未満	13	1								2	1	3	2	22
②1万人以上～3万人未満	27	4				1			3		1	3	7	46
③3万人以上～5万人未満	23	2		1						1		2	2	31
④5万人以上	35	4	1	1	3	3	2	1	3	1		3	10	67
■地域特性別														
①過疎地域	36	4				2			3	2	2	7	9	65
②過疎地域以外	62	7	1	2	3	2	2	1	3	2		4	12	101
■高齢化特性別														
①高齢化率九州平均以上	73	7	1	2		3		1	6	3	2	10	17	125
②高齢化率九州平均未満	25	4			3	1	2			1		1	4	41

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

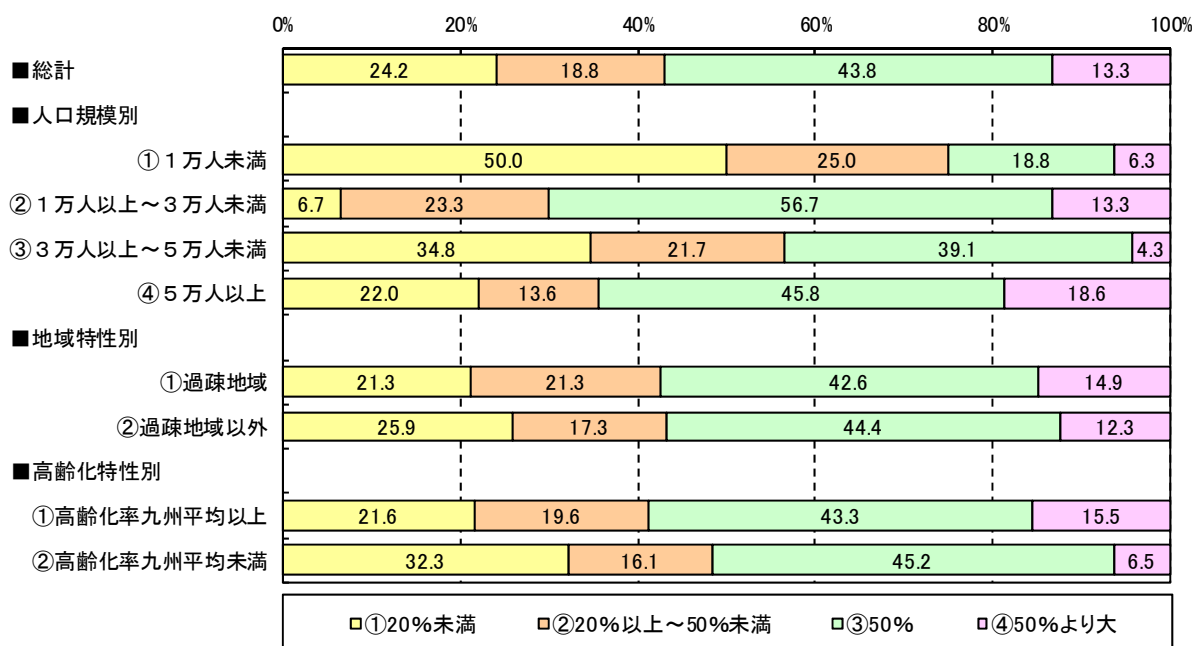


3) 補助率について

○全体でみると、「③補助額 50%」のケースが最も多い。

○人口規模別にみると、人口 1 万人未満の市町村では、補助率 50%未満の割合が非常に高い。

■ 交通関連の補助率について（n=128）



※ 不明を除く

	①20%未満	②20%以上～50%未満	③50%	④50%より大	⑤不明	総計
■ 総計	31	24	56	17	38	166
■ 人口規模別						
① 1 万人未満	8	4	3	1	6	22
② 1 万人以上～3 万人未満	2	7	17	4	16	46
③ 3 万人以上～5 万人未満	8	5	9	1	8	31
④ 5 万人以上	13	8	27	11	8	67
■ 地域特性別						
① 過疎地域	10	10	20	7	18	65
② 過疎地域以外	21	14	36	10	20	101
■ 高齢化特性別						
① 高齢化率九州平均以上	21	19	42	15	28	125
② 高齢化率九州平均未満	10	5	14	2	10	41

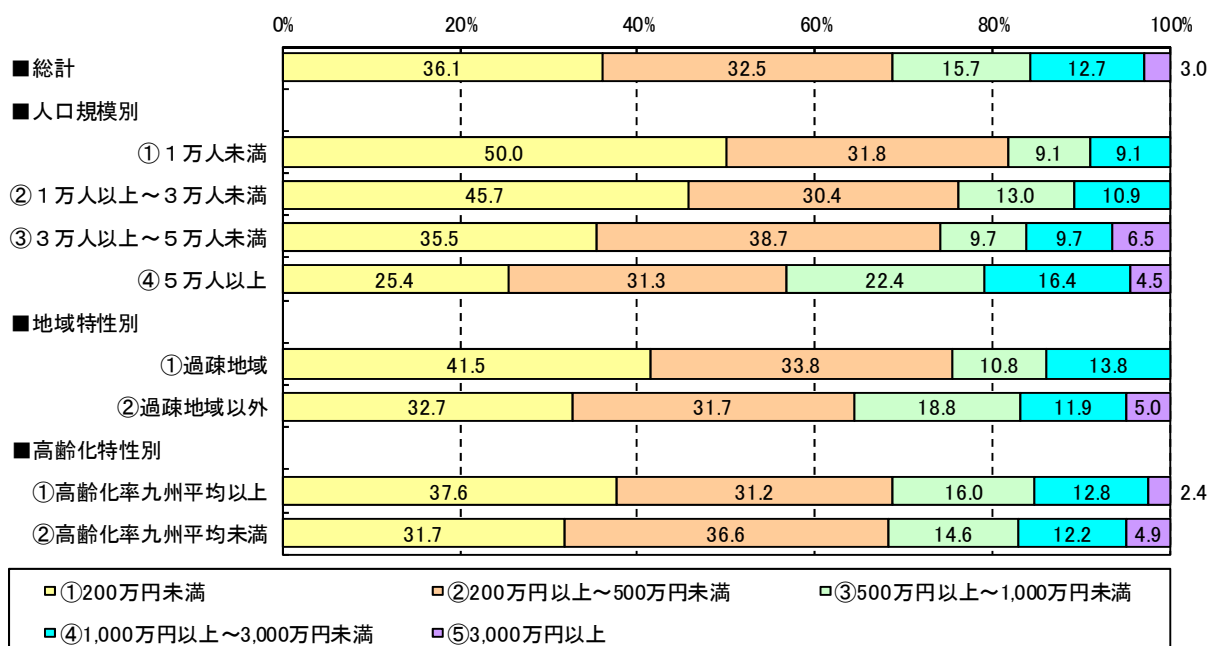
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



4) 国や県から受けた交通関連補助額について

- 全体でみると、補助額「①200万円未満」のケースが多く、全体の約7割は「500万円未満（①+②）」の補助額となっている。
- 人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて、比較的額が大きい補助の割合が高くなっている。

■国や県から受けた交通関連補助額について（n=166）



	①200万円未満	②200万円以上～500万円未満	③500万円以上～1,000万円未満	④1,000万円以上～3,000万円未満	⑤3,000万円以上	総計
■総計	60	54	26	21	5	166
■人口規模別						
①1万人未満	11	7	2	2		22
②1万人以上～3万人未満	21	14	6	5		46
③3万人以上～5万人未満	11	12	3	3	2	31
④5万人以上	17	21	15	11	3	67
■地域特性別						
①過疎地域	27	22	7	9		65
②過疎地域以外	33	32	19	12	5	101
■高齢化特性別						
①高齢化率九州平均以上	47	39	20	16	3	125
②高齢化率九州平均未満	13	15	6	5	2	41



【問2 地域公共交通に対する施策の取り組み状況について】

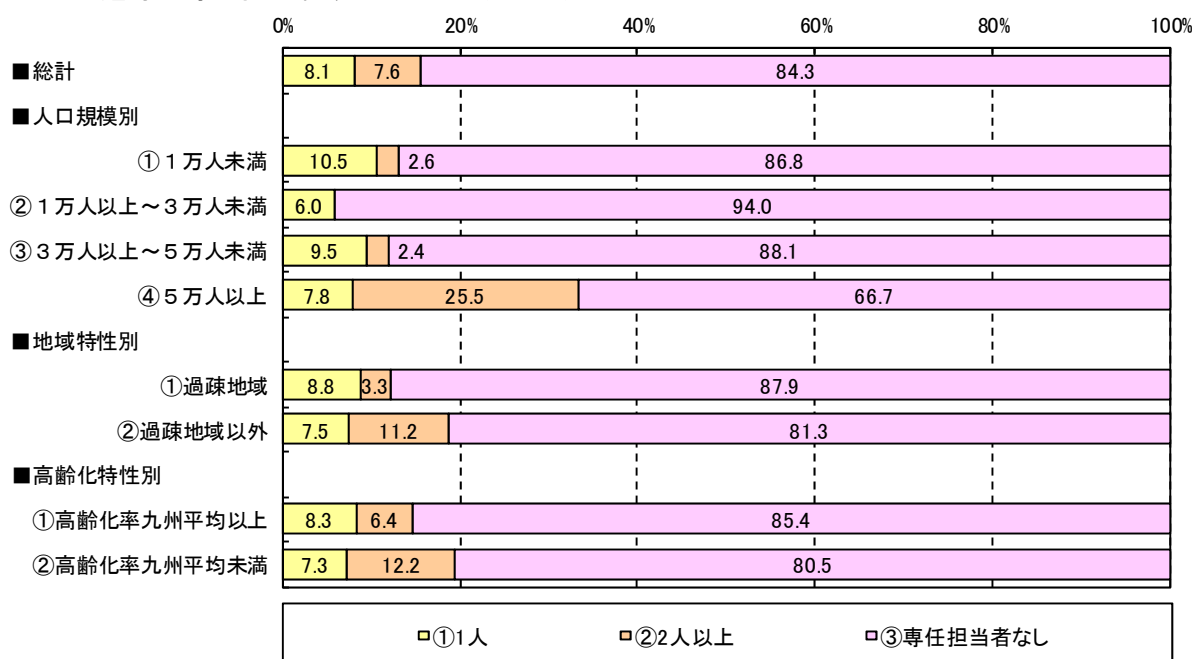
（1）公共交通担当者数について

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、全体でみると15.7%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。

○人口規模別にみると、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33.3%と比較的高い。

■公共交通等の専任担当者数について（n=198）



	①1人	②2人以上	③専任担当者なし	総計
■ 総計	16	15	167	198
■ 人口規模別				
① 1万人未満	4	1	33	38
② 1万人以上～3万人未満	4		63	67
③ 3万人以上～5万人未満	4	1	37	42
④ 5万人以上	4	13	34	51
■ 地域特性格				
① 過疎地域	8	3	80	91
② 過疎地域以外	8	12	87	107
■ 高齢化特性格				
① 高齢化率九州平均以上	13	10	134	157
② 高齢化率九州平均未満	3	5	33	41

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

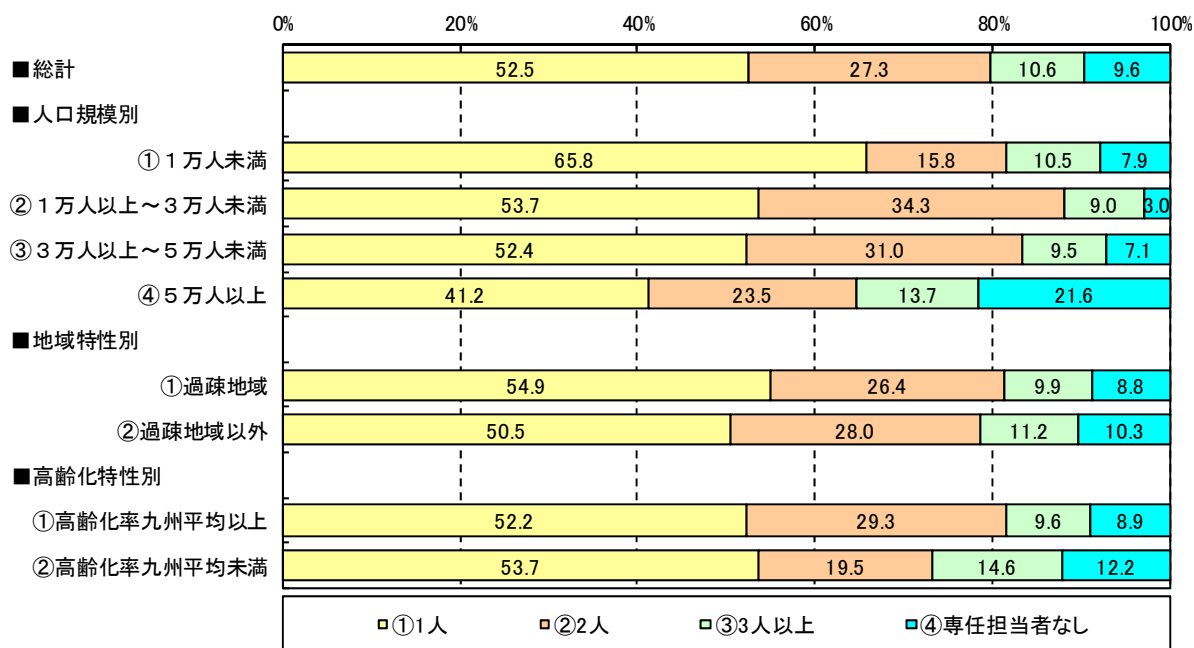


2) 兼任担当者数について

○公共交通関連業務の兼任担当者数を全体でみると、約半数は「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。

※「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。

■公共交通等の兼任担当者数について（n=198）



	①1人	②2人	③3人以上	④兼任担当者なし	総計
■総計	104	54	21	19	198
■人口規模別					
①1万人未満	25	6	4	3	38
②1万人以上～3万人未満	36	23	6	2	67
③3万人以上～5万人未満	22	13	4	3	42
④5万人以上	21	12	7	11	51
■地域特性別					
①過疎地域	50	24	9	8	91
②過疎地域以外	54	30	12	11	107
■高齢化特性別					
①高齢化率九州平均以上	82	46	15	14	157
②高齢化率九州平均未満	22	8	6	5	41

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



3) 担当者数の推移について

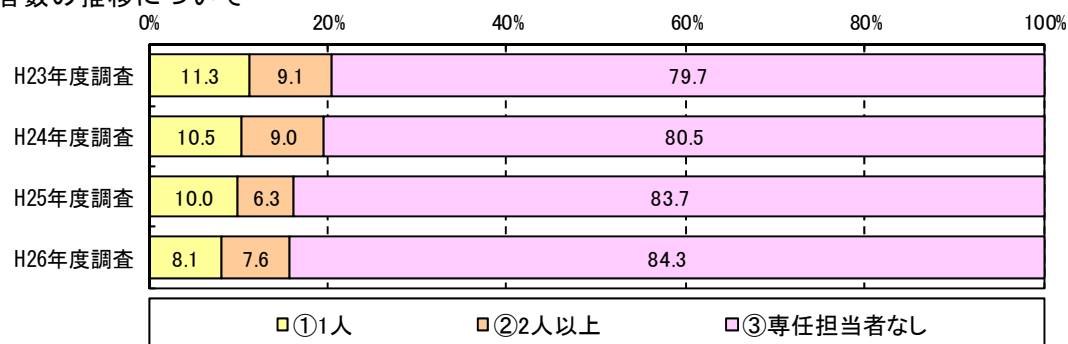
【専任担当者数】

○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】

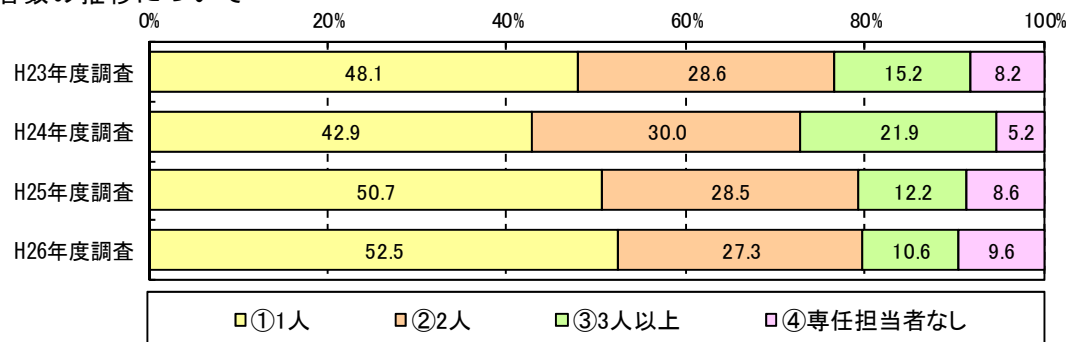
○兼任担当者数については、平成26年度調査では「①1人」の割合が高く、複数人の割合が低くなっている。

■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
H26年度調査	16	15	167	198

■兼任担当者数の推移について



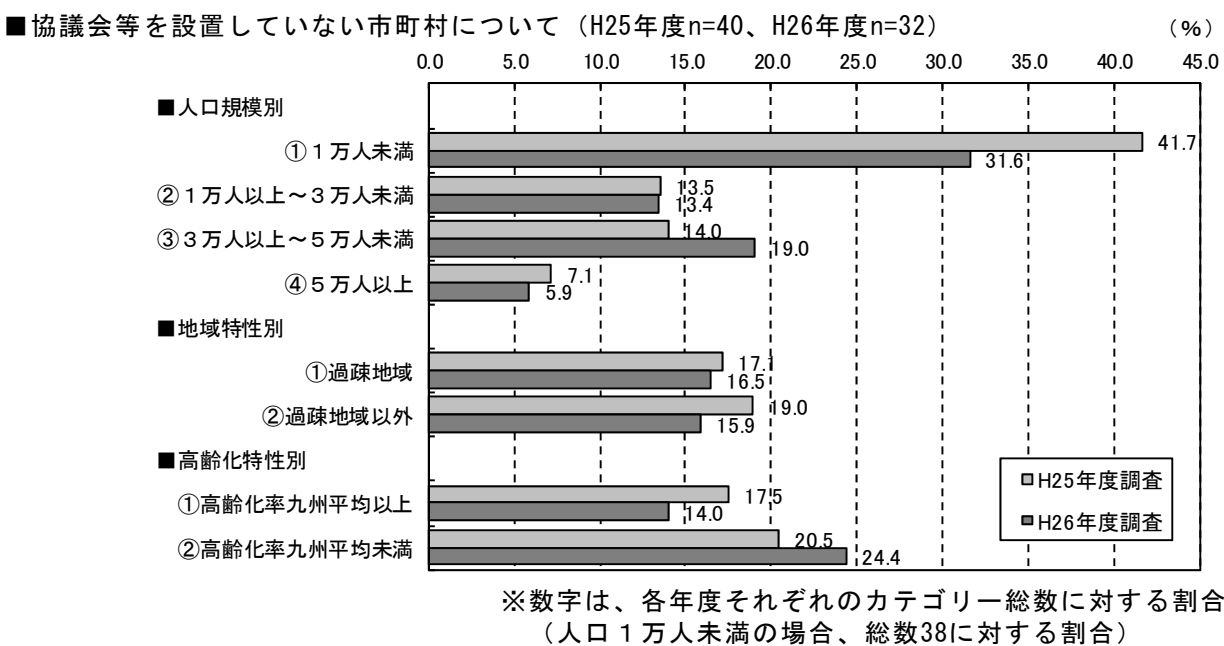
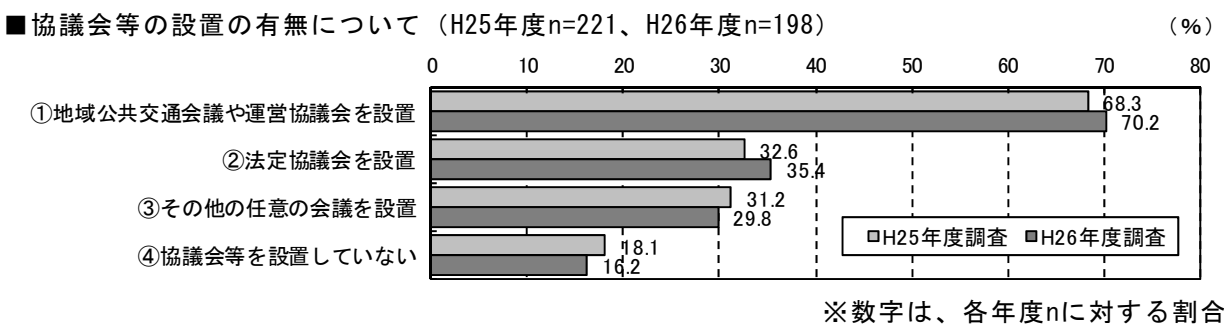
	①1人	②2人	③3人以上	④兼任担当者なし	総計
H23年度調査	111	66	35	19	231
H24年度調査	90	63	46	11	210
H25年度調査	112	63	27	19	221
H26年度調査	104	54	21	19	198

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



（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70.2%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16.2%と平成25年度に比べて微減となっている。その内訳を見ると、人口1万人未満の市町村が多く、平成25年度に比べると減少しているが、人口1万人未満の市町村のうち3割は協議会等が何も設置されていないという状況にある。



	H25年度調査	H26年度調査
①地域公共交通会議や運営協議会を設置	151	139
②法定協議会を設置	72	70
③その他の任意の会議を設置	69	59
④協議会等を設置していない	40	32
市町村数	221	198

	H25年度調査	H26年度調査
■人口規模別		
①1万人未満	20	12
②1万人以上～3万人未満	10	9
③3万人以上～5万人未満	6	8
④5万人以上	4	3
■地域特性別		
①過疎地域	18	15
②過疎地域以外	22	17
■高齢化特性別		
①高齢化率九州平均以上	31	22
②高齢化率九州平均未満	9	10



（３）公共交通の取り組みを進める上での課題について

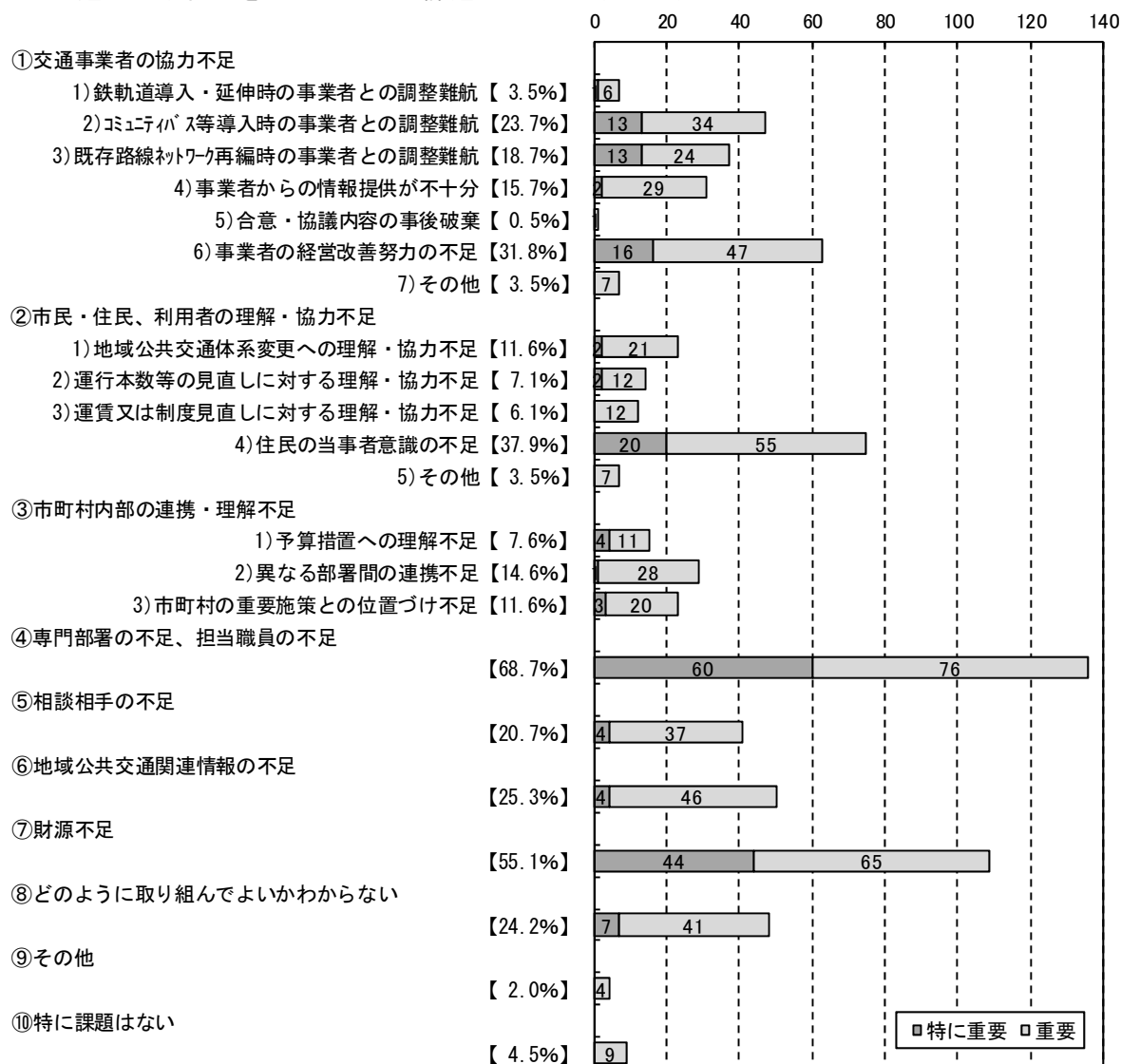
（該当する課題を全て選択、特に重要な課題を１つ選択）

○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、または担当職員が不足している」ことが「特に重要」な課題であると回答した市町村が最も多い。また、「重要」もあわせると、全体の68.7%の市町村が課題であると回答している。

○次いで、「⑦財源が不足している」が多く、半数以上の市町村が課題であると回答している。

○「②-4 住民の当事者意識が低く、利用促進・周知活動などに協力が得られない」「①-6 自治体が赤字補填しているため、事業者の経営改善努力が不足している」など、住民や事業者の意識改善が課題であるという回答も多くなっている。

■公共交通の取り組みを進める上での課題について（n=198）



※【 】内の数字は「特に重要＋重要」の総数（198）に対する割合

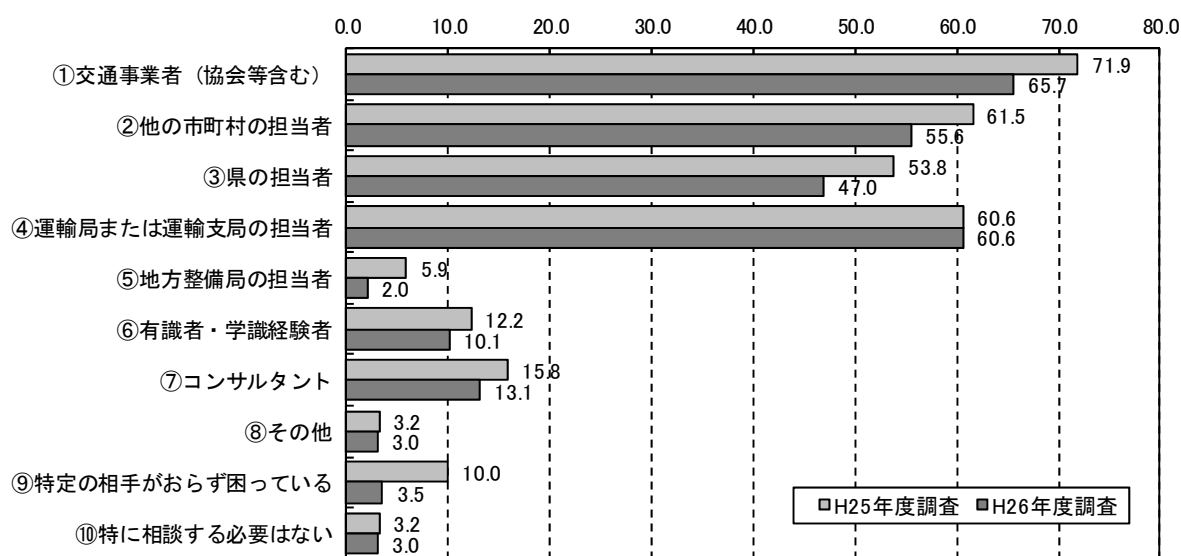
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

（４）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、平成 25・26 年度調査ともに「①交通事業者（協会等含む）」「②他の市区町村の担当者」「③県の担当者」「④運輸局又は運輸支局の担当者」と回答した市町村が多く、以上の 4 主体が主な相談相手となっている。
- 平成 26 年度には、「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」と回答した市町村の割合は減少している。

■ 日常的に相談する相手について（H25年度n=221、H26年度n=198）

（％）



※数字は、各年度nに対する割合

	H25年度調査	H26年度調査
①交通事業者（協会等含む）	159	130
②他の市区町村の担当者	136	110
③県の担当者	119	93
④運輸局または運輸支局の担当者	134	120
⑤地方整備局の担当者	13	4
⑥有識者・学識経験者	27	20
⑦コンサルタント	35	26
⑧その他	7	6
⑨特定の相手がおらず困っている	22	7
⑩特に相談する必要はない	7	6
市町村数	221	198

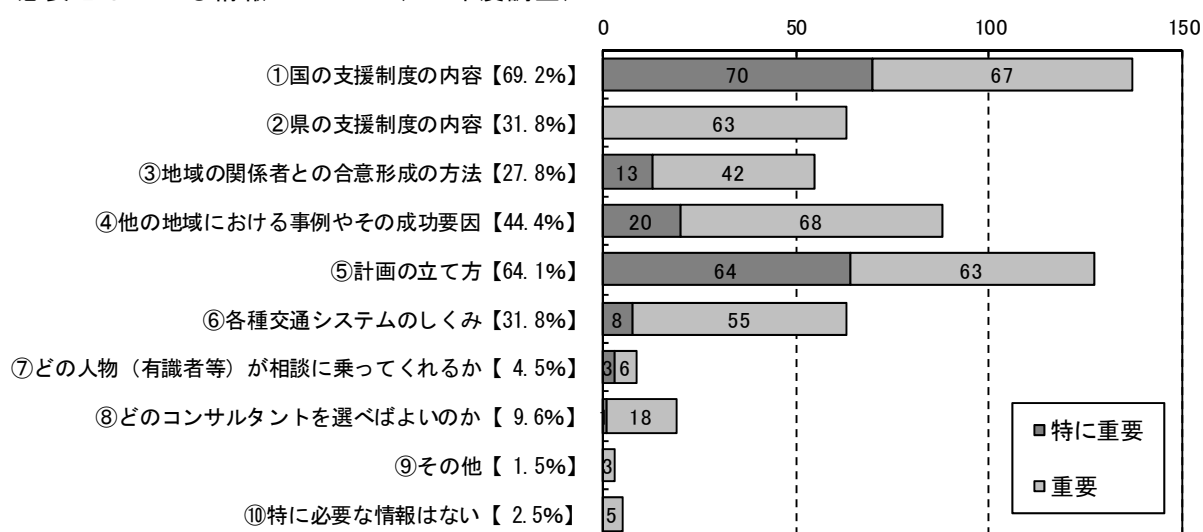
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



（５）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）

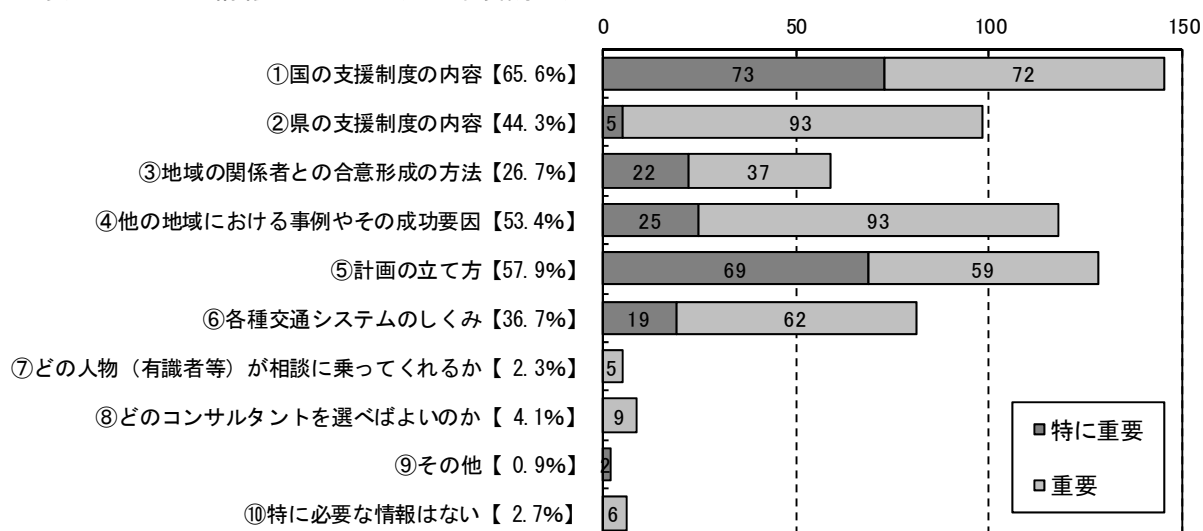
- 地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、「①国の支援制度の内容」に関する情報が「特に重要」であると考えている市町村が最も多いが、「⑤計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）」に関する情報が「特に重要」と考えている市町村もほぼ同数程度と多くなっている。
- 「④他の地域における事例やその成功要因」に関する情報が「重要」であると考えている市町村も多い。
- 平成25年度と平成26年度調査で、大きな差は見られない。

■必要としている情報について（H26年度調査）



※【 】内の数字は、「特に重要+重要（合計値）」のn=198に対する割合

■必要としている情報について（H25年度調査）



※【 】内の数字は、「特に重要+重要（合計値）」のn=221に対する割合



【問3 交通に関する計画や方針の策定状況について】

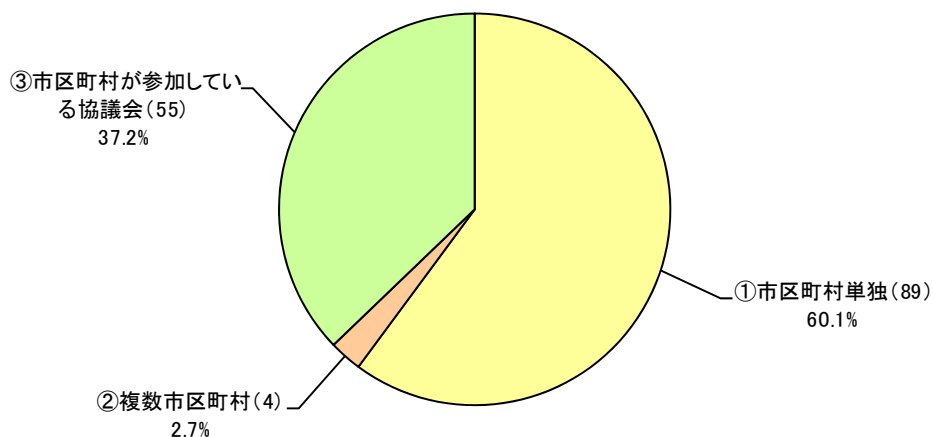
1) 計画・方針の策定主体について（いずれかを選択）

○平成 26 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 96 市町村（回答があった 198 市町村の 48.5%）となっており、合計 148 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 60.1%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おり、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=148）



※（ ）内の数字は実数

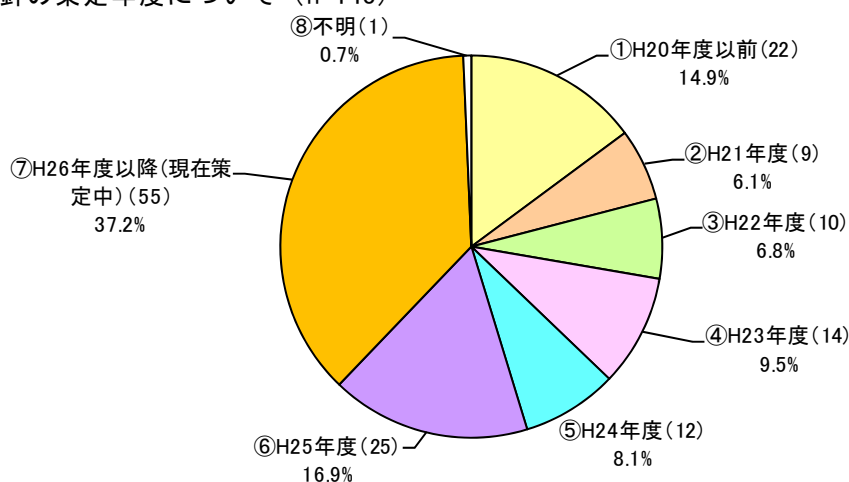
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2) 計画・方針の策定年度について

○策定年度は「⑦H26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=148）

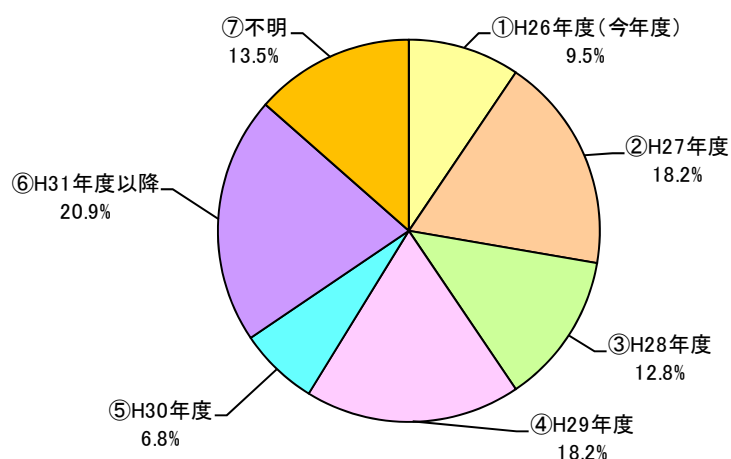


※（ ）内の数字は実数

3) 計画・方針の目標年度について

○計画・方針の目標年度は、「⑥H31年度以降」と目標年次が5年後以降の割合が20.9%と最も高くなっているが、全体的には、平成26年度（今年度）～平成30年度までの5年以内の計画が多くなっている。

■ 計画・方針の目標年度について（n=148）



※（ ）内の数字は実数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

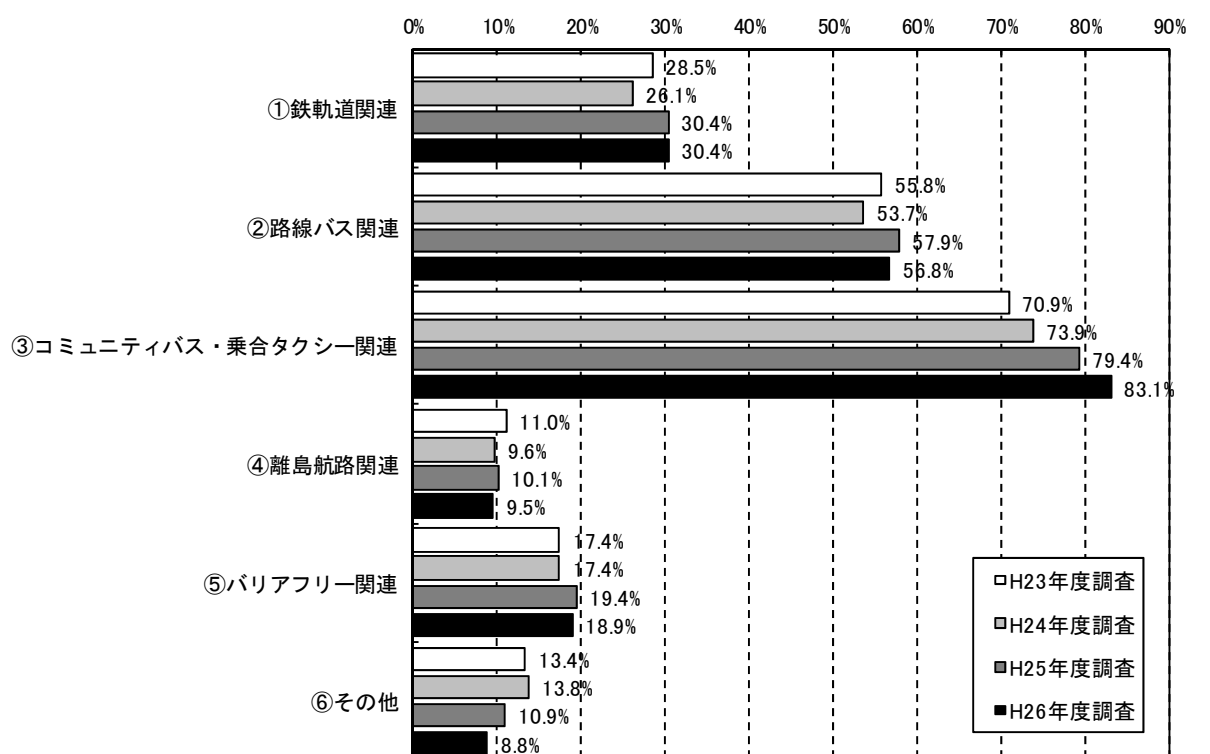


4) 関連している策定内容について（該当するものを全て選択）

- 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、平成 26 年度：148 となっている。
- 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・方針が最も多い。年々、掲載されている割合が高くなっており、平成 26 年度では 8 割以上の計画・方針で掲載されている。
- 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。
- 「③」以外の分野はすべての分野において、掲載率は横ばい状態にある。

※平成 26 年度の総計画・方針数は過去の調査に比べて少なくなっているが、アンケートに回答している市町村数自体が減少していることと、平成 26 年度調査では目標年次の記載を新たに追加しており、目標年次を経過している計画・方針についてはすべて集計対象外としたためと考えられる。

■ 関連している策定内容について



※各年度、総計画・方針数に対する割合



【問4 地域公共交通の状況について】

（1）コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

1) 集計項目及び集計対象について

集計項目	当該市町村別集計		路線別集計	
	集計対象	n	集計対象	n
2) 路線・運行形態について	—		路線総数	1,146
3) フリー乗降について	—		路線総数	1,146
4) 有償・無償について	—		路線総数	1,146
5) 運行開始時期について	—		路線総数	1,146
6) 事業区分について	当該市町村総数	137	路線総数	1,146
7) 運行段階について	—		路線総数	1,146
8) 運行の主目的について	—		路線総数	1,146
9) 前身について	—		路線総数	1,146
10) 事業の運営主体について	—		路線総数	1,146
11) 事業の運行主体について	—		路線総数	1,146
12) 運行事業者との契約状況について	—		路線総数	1,146
13) 協議会等の設置状況について	—		路線総数	1,146
14) 使用車両について	当該市町村総数	137	路線総数	1,146
15) 所要時間について	—		予約型運行（区域型）除く	989
			予約型運行（区域型）のみ	157
16) 路線キロについて	当該市町村総数	137	予約型運行（区域型）及び不明除く	941
17) 年間運行日数について	—		不明除く	1,140
18) 年間運行回数について	当該市町村総数	137	不明除く	1,137
19) 週間運行日数について	—		不明除く	1,131
20) 週間運行回数について	当該市町村総数	137	不明除く	1,112
21) 年間実車走行キロについて	当該市町村総数	137	不明除く	1,062
22) 車両1台あたり年間実車走行キロについて	—		年間実車走行キロ及び使用車両台数データの記入がある路線のみ（11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外）	583
				384
23) 年間総走行キロについて	当該市町村総数	137	不明除く	801
24) 始発時間について	—		路線総数	1,146
25) 終発時間について	—		路線総数	1,146
26) 利用者制限について	—		路線総数	1,146
27) 運賃について	—		路線総数	1,146
28) 割引運賃導入状況について	—		路線総数	1,146
29) 高齢者運転免許自主返納に対する支援について	—		路線総数	1,146
30) デマンドシステムについて	—		不明除く	108
31) 年間運行経費について	当該市町村総数	137	不明除く	1,057
32) 路線1kmあたり年間運行経費について	—		年間運行経費及び路線キロデータの記入がある路線のみ（予約型運行（区域型）除く）	872
33) 実車走行1kmあたり運行経費について	—		年間運行経費及び年間実車走行キロデータの記入がある路線のみ	975
34) 総走行1kmあたり運行経費について	—		年間運行経費及び年間総走行キロデータの記入がある路線のみ	727
35) 1回あたり運行経費について	—		年間運行経費及び年間運行回数データの記入がある路線のみ	1,050
36) 車両1台あたり年間運行経費について	—		年間運行経費及び使用車両台数データの記入がある路線のみ（11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外）	581
				383
37) 年間運賃収入について	当該市町村総数	137	不明除く	1,041
38) 路線1kmあたり年間運賃収入について	—		年間運賃収入及び路線キロデータの記入がある路線のみ（予約型運行（区域型）除く）	852
39) 実車走行1kmあたり運賃収入について	—		年間運賃収入及び年間実車走行キロデータの記入がある路線のみ	968
40) 総走行1kmあたり運賃収入について	—		年間運賃収入及び年間総走行キロデータの記入がある路線のみ	715
41) 1回あたり運賃収入について	—		年間運賃収入及び1週間あたり運行回数データの記入がある定時定路線運行路線のみ	1,035

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



集計項目	当該市町村別集計		路線別集計	
	集計対象	n	集計対象	n
42) 車両 1 台あたり年間運賃収入について	—		年間運賃収入及び使用車両台数データの記入がある路線のみ（11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外）	568 386
43) 運賃外収入について	—		路線総数	1,146
44) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について	当該市町村総数	137	年間運行経費及び年間運賃収入データの記入がある路線のみ	992
45) 年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合について	当該市町村総数	137	年間運行経費及び年間運賃収入データの記入がある路線のみ	992
46) 補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について	当該市町村総数	137	補助金なし・不明路線を除く	709
47) 補助金の受給先について	—		路線総数	1,146
48) H25年度年間乗車人員について	当該市町村総数	137	年間運行乗車人員データの記入がある路線のみ	1,129
49) 乗車人員動向について	—		2 カ年比較…運行開始年度がH22.4以前の路線のみ	958
	—		3 カ年比較…運行開始年度がH21.4以前の路線のみ	798
50) 1 便あたり平均乗車人員について	—		不明除く	1,117
51) 車両 1 台あたり年間乗車人員について	—		年間乗車人員及び使用車両台数データの記入がある路線のみ（11人以上・11人未満車両を両方使用している路線は除外）	598 432
52) 今後の見通しについて	—		路線総数	1,146

【数字の補正について】

①H25 年度に運行開始された路線のデータ修正

- ・H25 年度に運行開始された路線については、まだ開始から 1 年経過していないため、年間データよりも数値が低くなることから、運行期間から割り増しして集計を行った（運行期間 4 ヶ月の場合、記載されている数値×3：12 ヶ月分）。

②按分化

《各市町村によって記入された按分の状況（234 路線）》

- ・路線単位の数値が不明で、市町村全体もしくは数路線分の合計数値しかない場合、以下の順番に従い、各市町村の判断による数値の按分を行った。

- 1) 実車走行台キロ……179 路線（22 市町村）
- 2) 総利用者数………20 路線（2 市町村）
- 3) 総走行台キロ………14 路線（2 市町村）
- 4) 1) 及び 2) ……3 路線（1 市町村）
- 5) その他………18 路線（2 市町村）：市町村が定めたルール

《合計値のみ記入されていた路線の按分ルール》

- ・按分されず、数路線分の合計値しか記入されていない数値については、上記の状況をふまえ、以下の順番で按分を行い、その数値による集計を行った。

- 順位 1) 実車走行台キロによる按分
- 順位 2) 総利用者数による按分
- 順位 3) 総走行台キロによる按分

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

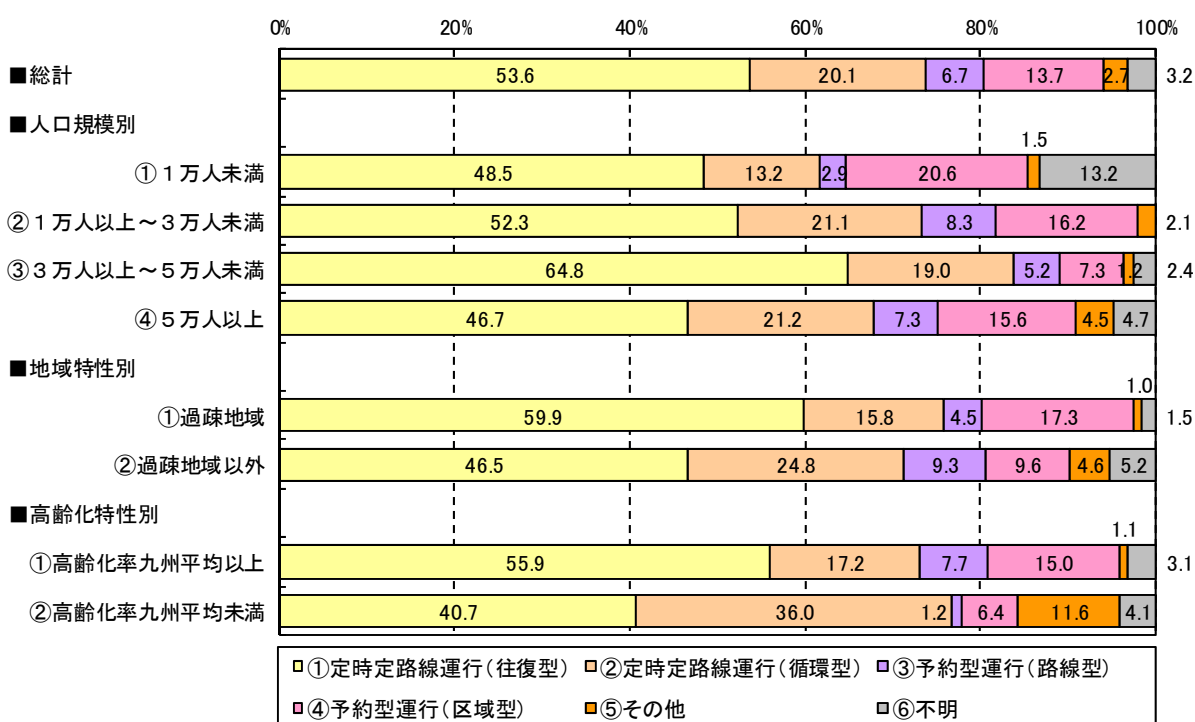


2) 路線・運行形態について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、「定時定路線運行（①+②）」が73.7%、「予約型運行（③+④）」が20.4%と定時定路線運行の路線が多い。
- その中でも「①定時定路線運行（往復型）」の路線が多く、全体の半数以上となっている。
- 過疎地域が含まれる市町村の路線（以下：過疎路線）や高齢化率九州平均以上市町村の路線（以下：高齢化路線）では「予約型運行」の路線が多い。

■路線形態について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①定時 定路線運行 (往復型)	②定時 定路線運行 (循環型)	③予約型 運行 (路線型)	④予約型 運行 (区域型)	⑤その他	⑥不明	総計
■ 総計	614	230	77	157	31	37	1,146
■ 人口規模別							
① 1万人未満	33	9	2	14	1	9	68
② 1万人以上～3万人未満	171	69	27	53	7		327
③ 3万人以上～5万人未満	212	62	17	24	4	8	327
④ 5万人以上	198	90	31	66	19	20	424
■ 地域特性別							
① 過疎地域	363	96	27	105	6	9	606
② 過疎地域以外	251	134	50	52	25	28	540
■ 高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	544	168	75	146	11	30	974
② 高齢化率九州平均未満	70	62	2	11	20	7	172

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



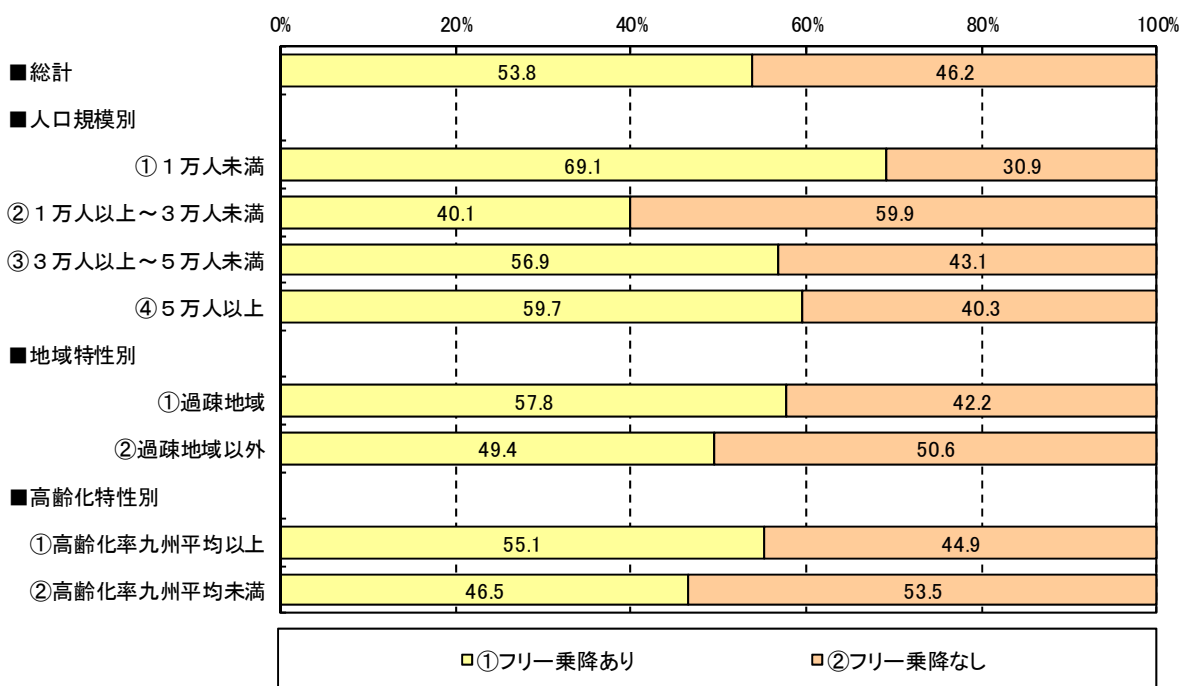
3) フリー乗降について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、「①フリー乗降あり」路線が多い。

○過疎路線、高齢化路線では、それ以外の路線に比べてフリー乗降を導入している割合が高くなっている。

■フリー乗降について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①フリー乗降あり	②フリー乗降なし	総計
■ 総計	617	529	1,146
■ 人口規模別			
① 1万人未満	47	21	68
② 1万人以上～3万人未満	131	196	327
③ 3万人以上～5万人未満	186	141	327
④ 5万人以上	253	171	424
■ 地域特性別			
① 過疎地域	350	256	606
② 過疎地域以外	267	273	540
■ 高齢化特性別			
① 高齢化率九州平均以上	537	437	974
② 高齢化率九州平均未満	80	92	172

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

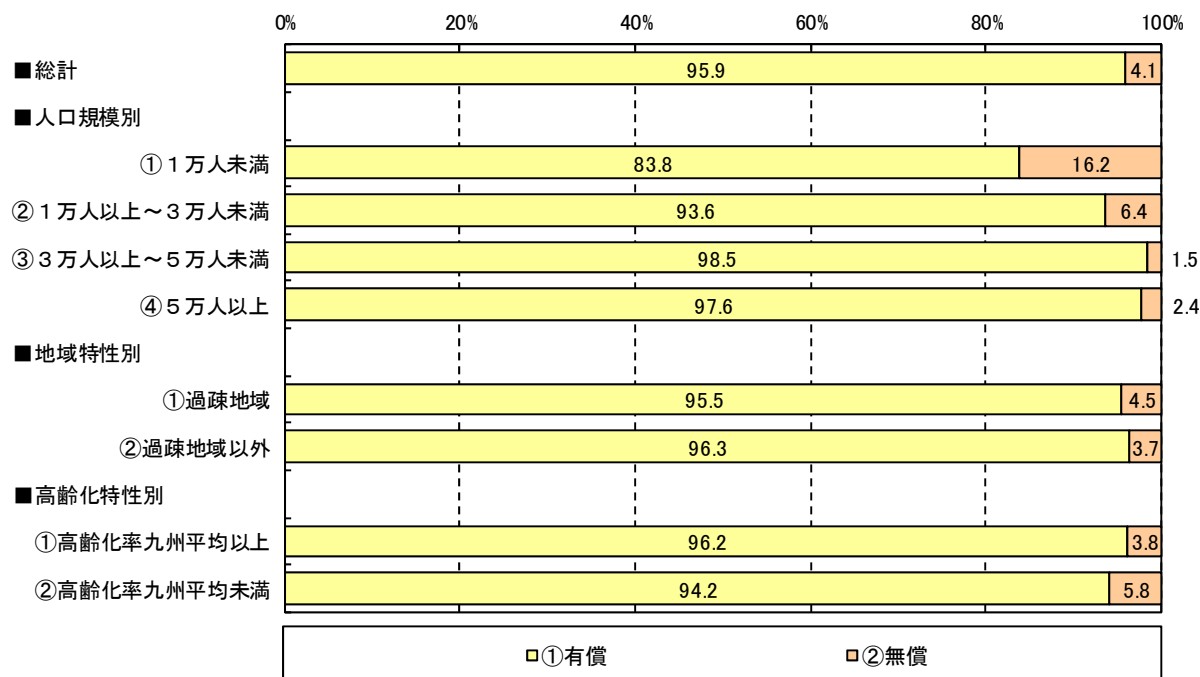


4) 有償・無償について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○ほとんどの路線が「①有償」にて運行されている。

■有償・無償について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①有償	②無償	総計
■総計	1,099	47	1,146
■人口規模別			
① 1万人未満	57	11	68
② 1万人以上～3万人未満	306	21	327
③ 3万人以上～5万人未満	322	5	327
④ 5万人以上	414	10	424
■地域特性別			
① 過疎地域	579	27	606
② 過疎地域以外	520	20	540
■高齢化特性別			
① 高齢化率九州平均以上	937	37	974
② 高齢化率九州平均未満	162	10	172

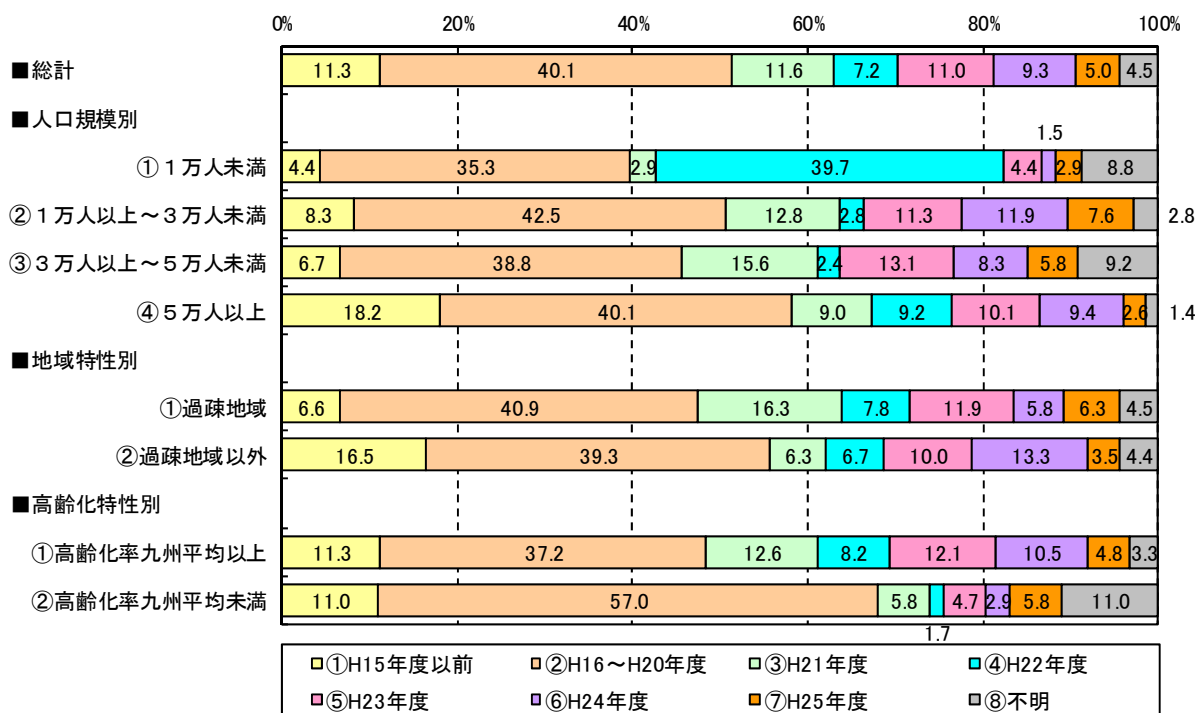
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

5) 運行開始時期について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、H21年度～H25年度の最近5年間の間に運行開始された路線の割合が44.2%となっており、その前の5年間に該当する「②H16～H20年度」の割合40.1%とほぼ同じ割合となっている。
- 過疎路線、高齢化路線では、H21年度～H25年度の最近5年間の間に運行開始された路線の割合が高い。

■運行開始時期について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総計
	H15年度 以前	H16～ H20年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	不明	
■ 総計	129	460	133	83	126	107	57	51	1,146
■ 人口規模別									
① 1万人未満	3	24	2	27	3	1	2	6	68
② 1万人以上～3万人未満	27	139	42	9	37	39	25	9	327
③ 3万人以上～5万人未満	22	127	51	8	43	27	19	30	327
④ 5万人以上	77	170	38	39	43	40	11	6	424
■ 地域特性別									
① 過疎地域	40	248	99	47	72	35	38	27	606
② 過疎地域以外	89	212	34	36	54	72	19	24	540
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	110	362	123	80	118	102	47	32	974
② 高齢化率九州平均未満	19	98	10	3	8	5	10	19	172

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



6) 事業区分について（いずれかを選択）

【当該市町村別集計】

○全体でみると、「①法4条路線定期運行」を実施している市町村が最も多く、次いで「⑤法78条市町村運営有償運送（交通空白輸送）」が多い。

■事業区分別市町村数

	路線数	導入市町村数	総市町村数198に対する割合	コミバス導入市町村数137に対する割合
①法4条に基づく「路線定期運行」	660	84	42%	61%
②法4条に基づく「路線不定期運行」	38	13	7%	9%
③法4条に基づく「区域運行」	149	38	19%	28%
④法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等	14	5	3%	4%
⑤法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」	243	32	16%	23%
⑥法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」	3	3	2%	2%
⑦法78条に基づく「過疎地有償運送」				
⑧法78条に基づく「福祉有償運送」	3	3	2%	2%
⑨法21条に基づく乗合輸送許可	12	4	2%	3%
⑩①～⑨以外	21	10	5%	7%
⑪不明	3	2	1%	1%
全路線 総計	1,146	137	69%	100%

※導入市町村数は重複があるため、その合計は、全路線総計(137)とは一致しない

※「総市町村数198」はアンケートに回答があった市町村の総数

■定時定路線運行路線

	路線数	導入市町村数	総市町村数198に対する割合	コミバス導入市町村数137に対する割合	定時定路線運行市町村数110に対する割合
定時定路線運行路線 総計	844	110	56%	80%	100%
うち①法4条に基づく「路線定期運行」	600	77	39%	56%	70%
うち⑤法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」	204	27	14%	20%	25%

■予約型運行路線（路線型）

	路線数	導入市町村数	総市町村数198に対する割合	コミバス導入市町村数137に対する割合	予約型運行（路線型）市町村数25に対する割合
予約型運行（路線型・区域型）路線 総数	77	25	13%	18%	100%
うち②法4条に基づく「路線不定期運行」	35	11	6%	8%	44%
うち⑥法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」	0	0	0%	0%	0%

■予約型運行路線（区域型）

	路線数	導入市町村数	総市町村数198に対する割合	コミバス導入市町村数137に対する割合	予約型運行（区域型）市町村数41に対する割合
予約型運行（路線型・区域型）路線 総数	157	41	21%	30%	100%
うち③法4条に基づく「区域運行」	148	37	19%	27%	90%
うち⑥法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」	2	2	1%	1%	5%

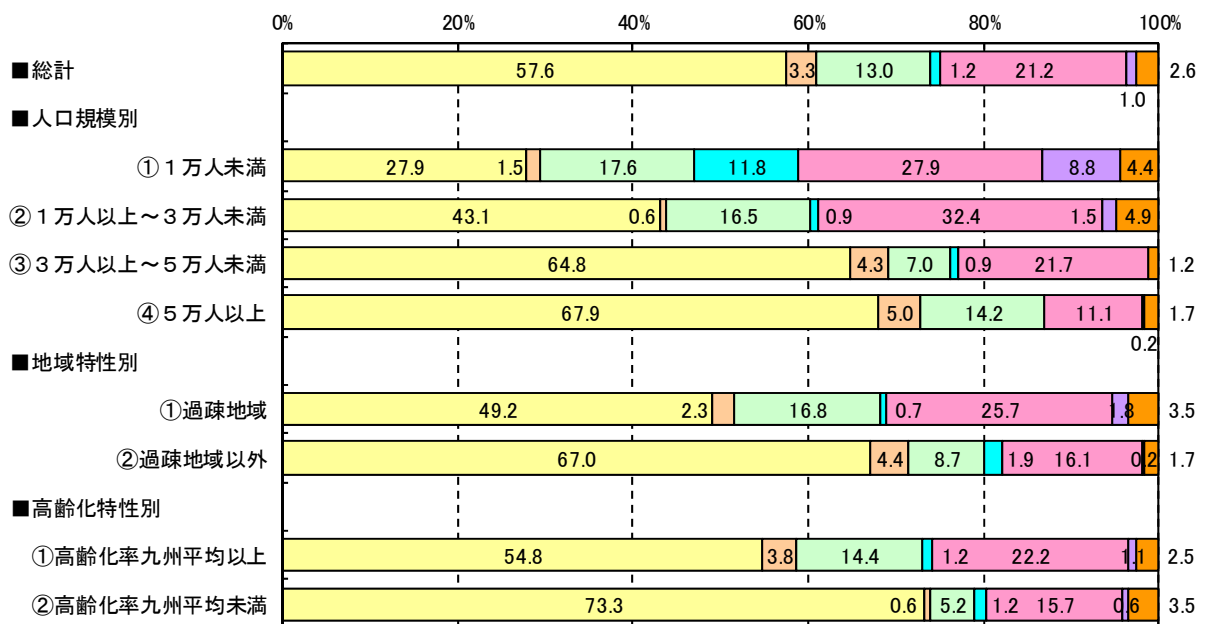
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、約6割は「①法4条路線定期運行」となっている。
- 人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて「①法4条路線定期運行」の割合が高くなっており、人口1万人未満市町村の路線では「①法4条路線定期運行」以外の割合が比較的高い。
- 「①法4条路線定期運行」の割合が低い地域では、「③法4条区域運行」及び「⑤法78条市町村運営有償運送（交通空白輸送）」の割合が高くなっているケースが多い。

■事業区分について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



- ①法4条に基づく「路線定期運行」
- ②法4条に基づく「路線不定期運行」
- ③法4条に基づく「区域運行」
- ④法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等
- ⑤法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
- ⑥法78条に基づく「市町村福祉輸送」
- ⑦法78条に基づく「過疎地有償運送」
- ⑧法78条に基づく「福祉有償運送」
- ⑨法21条に基づく乗合輸送許可
- ⑩①～⑨以外
- その他・不明

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑧	⑨	⑩	不明	総計
■総計	660	38	149	14	243	3	3	12	21	3	1,146
■人口規模別											
① 1万人未満	19	1	12	8	19			6	3		68
② 1万人以上～3万人未満	141	2	54	3	106			5	14	2	327
③ 3万人以上～5万人未満	212	14	23	3	71		2		1	1	327
④ 5万人以上	288	21	60		47	3	1	1	3		424
■地域特性別											
① 過疎地域	298	14	102	4	156	1	1	11	17	2	606
② 過疎地域以外	362	24	47	10	87	2	2	1	4	1	540
■高齢化特性別											
① 高齢化率九州平均以上	534	37	140	12	216	2	1	11	19	2	974
② 高齢化率九州平均未満	126	1	9	2	27	1	2	1	2	1	172

- ①法4条に基づく「路線定期運行」
- ②法4条に基づく「路線不定期運行」
- ③法4条に基づく「区域運行」
- ④法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等
- ⑤法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」
- ⑥法78条に基づく「市町村福祉輸送（市町村福祉輸送）」
- ⑦法78条に基づく「過疎地有償運送」
- ⑧法78条に基づく「福祉有償運送」
- ⑨法21条に基づく乗合輸送許可
- ⑩①～⑨以外

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



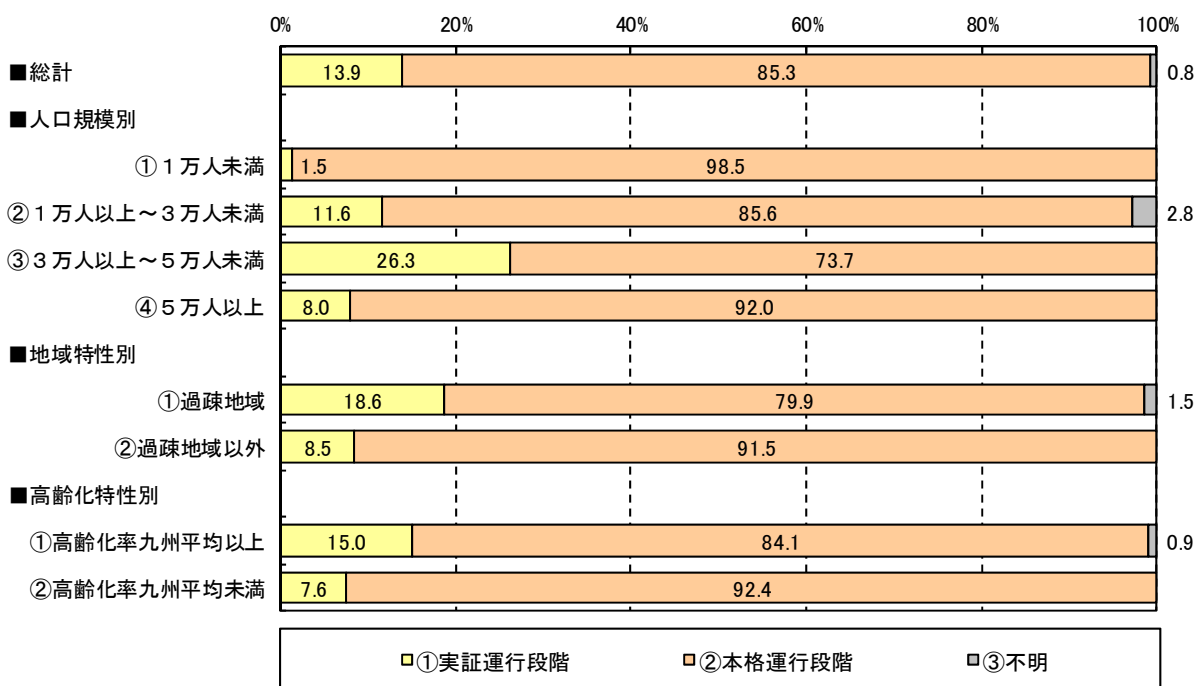
7) 運行段階について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、「②本格運行段階」にある路線が多い。

○人口規模別にみると、人口3万人以上～5万人未満市町村の路線では、「①実証運行段階」路線の割合が26.3%と比較的高い。

■運行段階について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①実証運行段階	②本格運行段階	③不明	総計
■総計	159	978	9	1,146
■人口規模別				
① 1万人未満	1	67		68
② 1万人以上～3万人未満	38	280	9	327
③ 3万人以上～5万人未満	86	241		327
④ 5万人以上	34	390		424
■地域特性別				
① 過疎地域	113	484	9	606
② 過疎地域以外	46	494		540
■高齢化特性別				
① 高齢化率九州平均以上	146	819	9	974
② 高齢化率九州平均未満	13	159		172

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

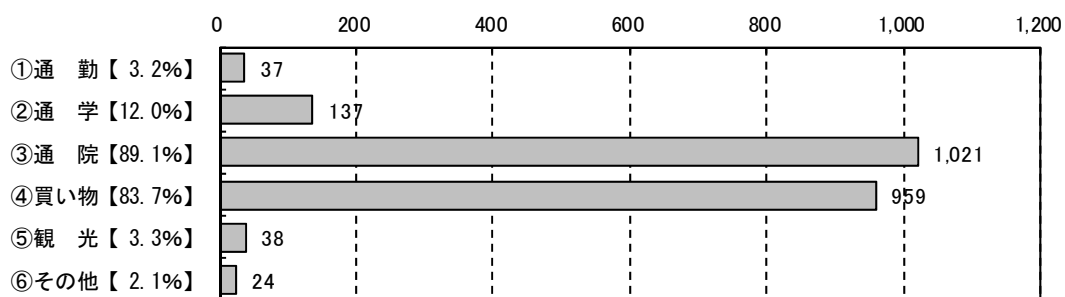


8) 運行の主目的について（2つまで選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 運行の主目的として最も多いものは「③通院」であり、全体の約9割に該当している。
- 「④買い物」が主目的となっている路線も非常に多く、「通院」「買い物」を主目的として運行するケースが標準的と見られる。

■ 運行の主目的について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



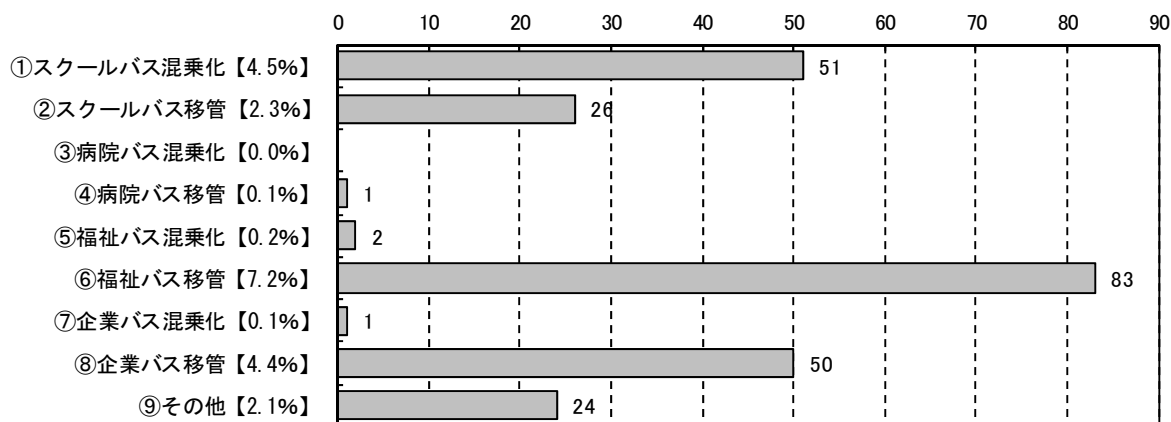
※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

9) 前身について（該当するものを全て選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 「混乗化」が54路線、「移管」が160路線となっており、全体的には混乗化よりも移管によるケースが多い。
- 現在運行されているコミュニティバス・乗合タクシーの前身については、「⑥福祉バスから移管」されたケースが最も多い。
- 次いで「①スクールバスの混乗化」「⑧企業バスから移管」が多い。

■ 前身について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

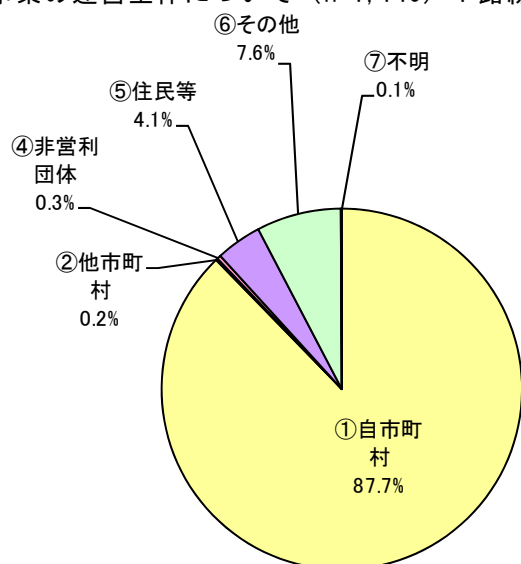


10) 事業の運営主体について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○事業の運営主体は「①自市町村」という路線が最も多い。

■事業の運営主体について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



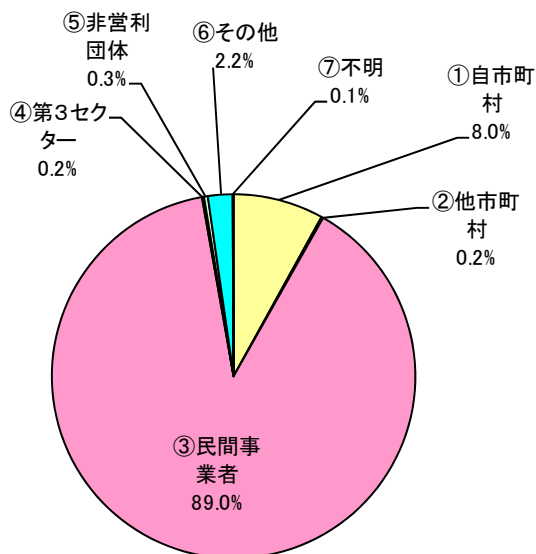
①自市町村	1,005
②他市町村	2
③第3セクター	
④非営利団体	4
⑤住民等	47
⑥その他	87
⑦不明	1
総計	1,146

11) 事業の運行主体について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○事業の運行主体は「③民間事業者」という路線が最も多い。

■事業の運行主体について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①自市町村	92
②他市町村	2
③民間事業者	1,020
④第3セクター	2
⑤非営利団体	4
⑥その他	25
⑦不明	1
総計	1,146

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

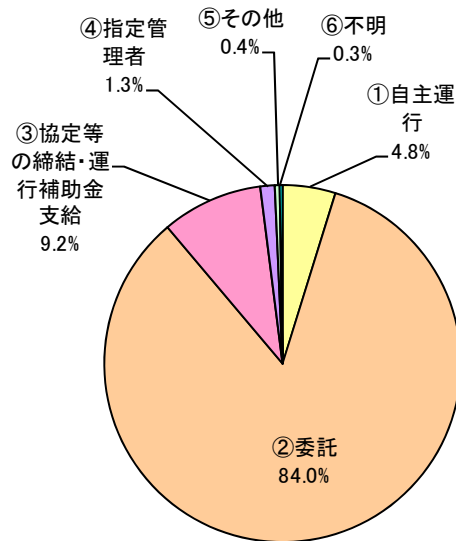


1 2）運行事業者との契約状況について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「②委託」によって運行事業者と契約しているという路線が最も多い。

■ 運行事業者との契約状況について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



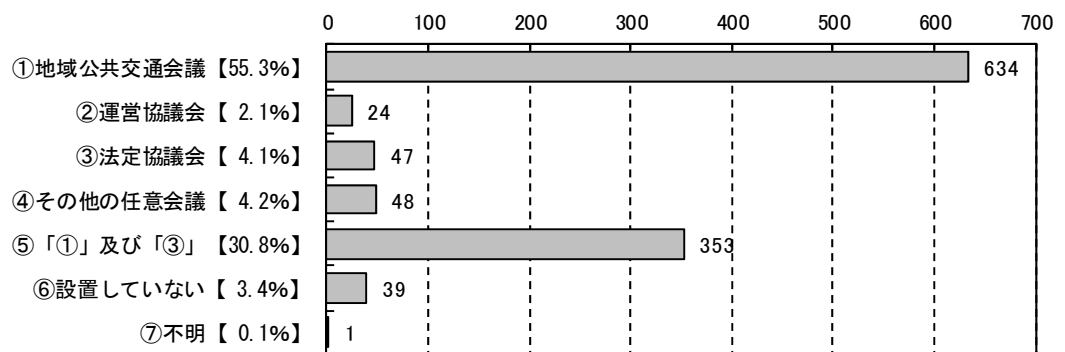
①自主運行	55
②委託	963
③協定等の締結・運行補助金支給	105
④指定管理者	15
⑤その他	5
⑥不明	3
総計	1,146

1 3）協議会等の設置状況について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「①地域公共交通会議」を設置しているという路線が最も多く、「③法定協議会」と両方を設置している路線も含めると、全体の 86.1%の路線で設置されている。

■ 協議会等の設置状況について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



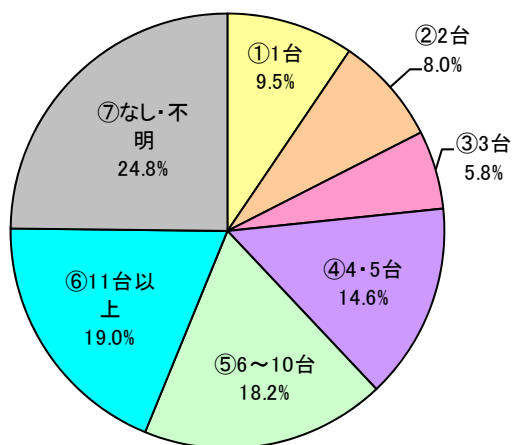
1 4) 使用車両について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○全体でみると、定員 11 人以上の車両を使用している市町村が多い。

○定員 11 人以上・11 人未満ともに、複数台の車両で運行を実施している市町村が多い。

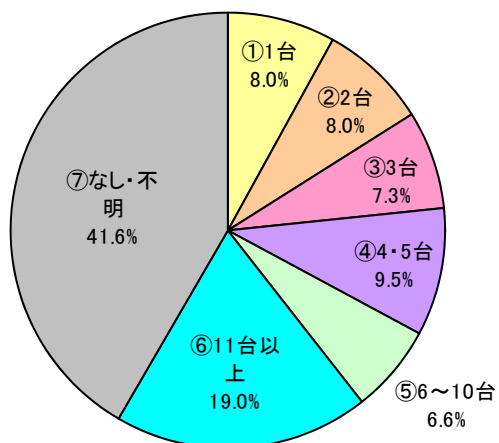
■使用車両台数：定員11人以上（n=137）



①1台	13
②2台	11
③3台	8
④4・5台	20
⑤6～10台	25
⑥11台以上	26
⑦なし・不明	34
総計	137
平均値：台	9.1

※平均値はなし・不明を除く

■使用車両台数：定員11人未満（n=137）



①1台	11
②2台	11
③3台	10
④4・5台	13
⑤6～10台	9
⑥11台以上	26
⑦なし・不明	57
総計	137
平均値：台	9.3

※平均値はなし・不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



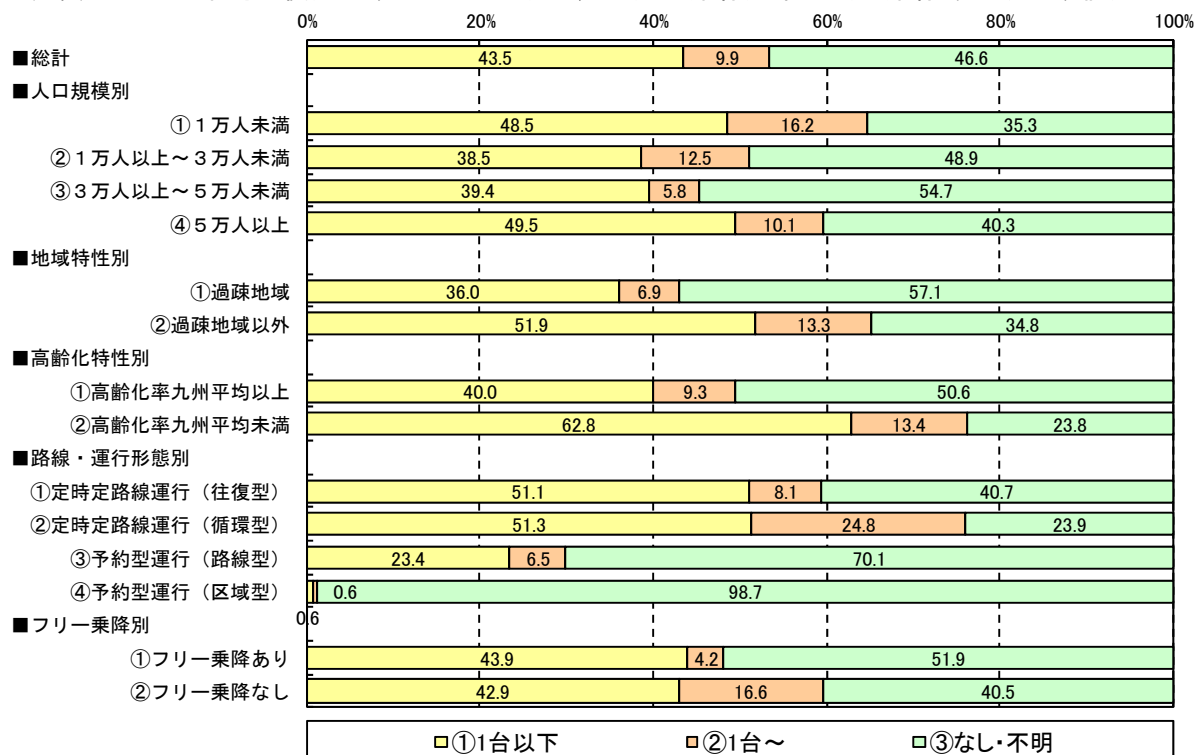
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○定員 11 人以上車両の使用台数を全体でみると、平均値は 1.53 台となっているが、実際には 1 台以下の台数で運行されている路線が多い。

○予約型運行の場合は、定員 11 人以上車両を使用している路線の割合は低い。

※1 台で複数路線を運行している場合は、按分ルールに基づいて使用台数を按分している（平均値等が 1 台以下の数字になる可能性あり）。

■定員11人以上車両の使用台数について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①1台以下	②1台～	③なし・不明	総計	平均値：台
■総計	498	114	534	1,146	1.53
■人口規模別					
① 1 万人未満	33	11	24	68	1.52
② 1 万人以上～3 万人未満	126	41	160	327	1.46
③ 3 万人以上～5 万人未満	129	19	179	327	1.99
④ 5 万人以上	210	43	171	424	1.31
■地域特性別					
① 過疎地域	218	42	346	606	1.83
② 過疎地域以外	280	72	188	540	1.31
■高齢化特性別					
① 高齢化率九州平均以上	390	91	493	974	1.59
② 高齢化率九州平均未満	108	23	41	172	1.30
■路線・運行形態別					
① 定時定路線運行（往復型）	314	50	250	614	1.30
② 定時定路線運行（循環型）	118	57	55	230	2.12
③ 予約型運行（路線型）	18	5	54	77	1.55
④ 予約型運行（区域型）	1	1	155	157	4.00
■フリー乗降別					
① フリー乗降あり	271	26	320	617	1.22
② フリー乗降なし	227	88	214	529	1.82

※平均値は不明を除く

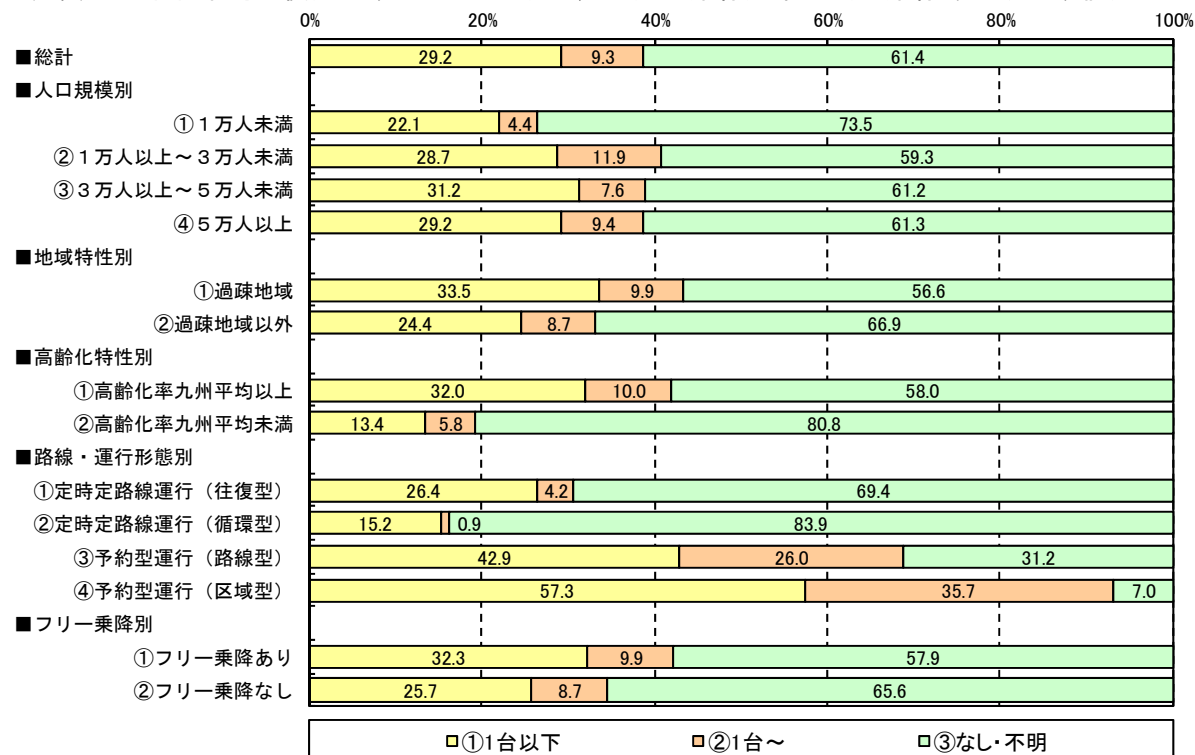
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○11人未満車両を使用している路線の平均値は11人以上車両の平均値に比べてやや高くなっている。

○予約型運行では、11人未満車両を使用している路線が多く、定時定路線運行に比べて複数台で運行している路線の割合が高い。

■定員11人未満車両の使用台数について（N=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①1台以下	②1台～	③なし・不明	総計	平均値：台
■総計	335	107	704	1,146	1.68
■人口規模別					
① 1万人未満	15	3	50	68	1.39
② 1万人以上～3万人未満	94	39	194	327	1.82
③ 3万人以上～5万人未満	102	25	200	327	1.54
④ 5万人以上	124	40	260	424	1.71
■地域特性別					
① 過疎地域	203	60	343	606	1.75
② 過疎地域以外	132	47	361	540	1.58
■高齢化特性別					
① 高齢化率九州平均以上	312	97	565	974	1.69
② 高齢化率九州平均未満	23	10	139	172	1.52
■路線・運行形態別					
① 定時定路線運行（往復型）	162	26	426	614	1.24
② 定時定路線運行（循環型）	35	2	193	230	1.08
③ 予約型運行（路線型）	33	20	24	77	1.94
④ 予約型運行（区域型）	90	56	11	157	2.33
■フリー乗降別					
① フリー乗降あり	199	61	357	617	1.72
② フリー乗降なし	136	46	347	529	1.63

※平均値は不明を除く

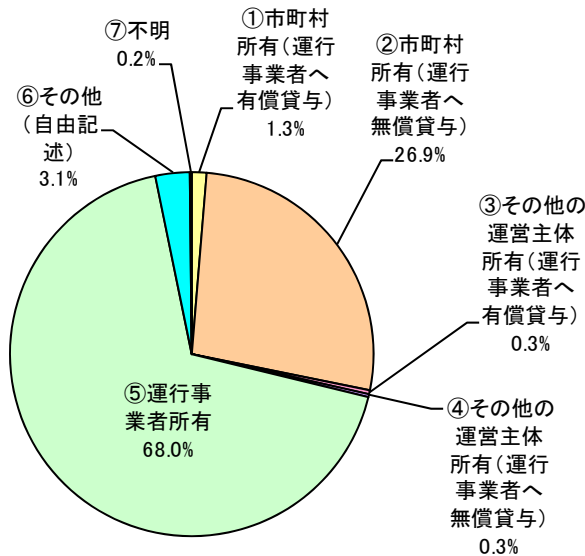
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 運行に使用している車両の所有形態については、「⑤運行事業者所有」によるものが 68.0%と 2／3 以上を占めている。
- 「②市町村が所有し、運行事業者へ無償貸与」している路線は 26.9%と全体の 1／4 以上を占めている。

■使用車両の所有形態について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①市町村所有（運行事業者へ有償貸与）	15
②市町村所有（運行事業者へ無償貸与）	308
③その他の運営主体所有（運行事業者へ有償貸与）	4
④その他の運営主体所有（運行事業者へ無償貸与）	3
⑤運行事業者所有	779
⑥その他（自由記述）	35
⑦不明	2
総計	1,146

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

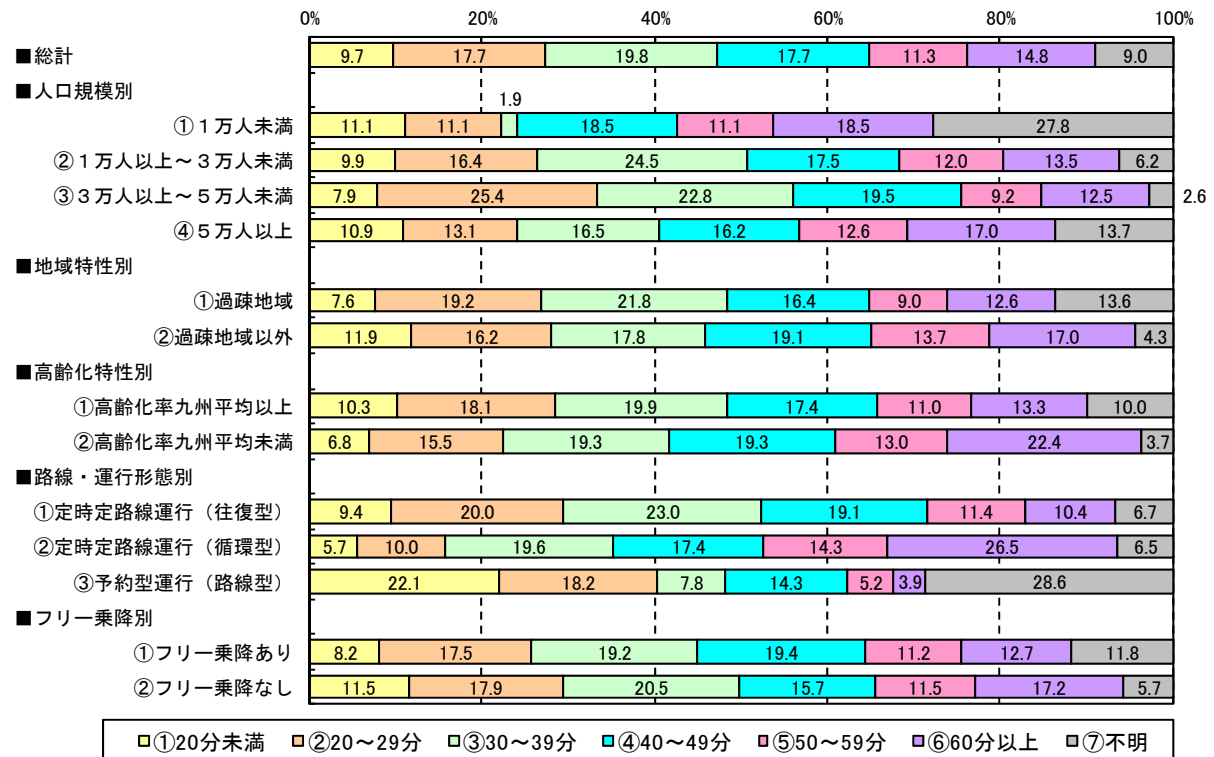


15) 所要時間について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、所要時間「③30～39 分」の路線が最も多く、次いで「②20～29 分」「④40～49 分」の路線が多く、所要時間の平均値は 41 分となっている。
- 人口規模別、地域特性別、高齢化特性別では、平均値に差はほとんど見られないが、人口規模 1 万人未満市町村路線の平均値は、他よりもやや長く 50 分となっている。

■所要時間について（n=989）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 20分 未満	② 20～ 29分	③ 30～ 39分	④ 40～ 49分	⑤ 50～ 59分	⑥ 60分 以上	⑦ 不明	総計	平均値 ： 分
■総計	96	175	196	175	112	146	89	989	41
■人口規模別									
① 1万人未満	6	6	1	10	6	10	15	54	50
② 1万人以上～3万人未満	27	45	67	48	33	37	17	274	40
③ 3万人以上～5万人未満	24	77	69	59	28	38	8	303	39
④ 5万人以上	39	47	59	58	45	61	49	358	43
■地域特性別									
① 過疎地域	38	96	109	82	45	63	68	501	40
② 過疎地域以外	58	79	87	93	67	83	21	488	42
■高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	85	150	165	144	91	110	83	828	40
② 高齢化率九州平均未満	11	25	31	31	21	36	6	161	44
■路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	58	123	141	117	70	64	41	614	39
② 定時定路線運行（循環型）	13	23	45	40	33	61	15	230	48
③ 予約型運行（路線型）	17	14	6	11	4	3	22	77	30
■フリー乗降別									
① フリー乗降あり	44	94	103	104	60	68	63	536	41
② フリー乗降なし	52	81	93	71	52	78	26	453	41

※平均値は不明を除く

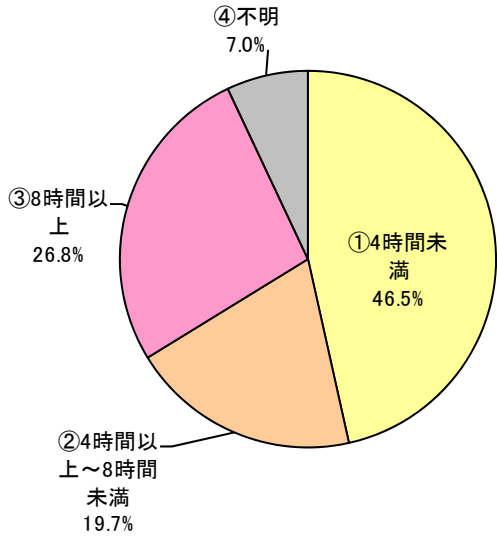
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 予約型運行（区域型）の1日のサービス時間は、「①4時間未満」の割合が最も高い。
- 1日のサービス平均時間は約5時間となっている。

■区域運行の1日のサービス時間について（N=157）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①4時間未満	73
②4時間以上～8時間未満	31
③8時間以上	42
④不明	11
総計	157
平均値：時間	5

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

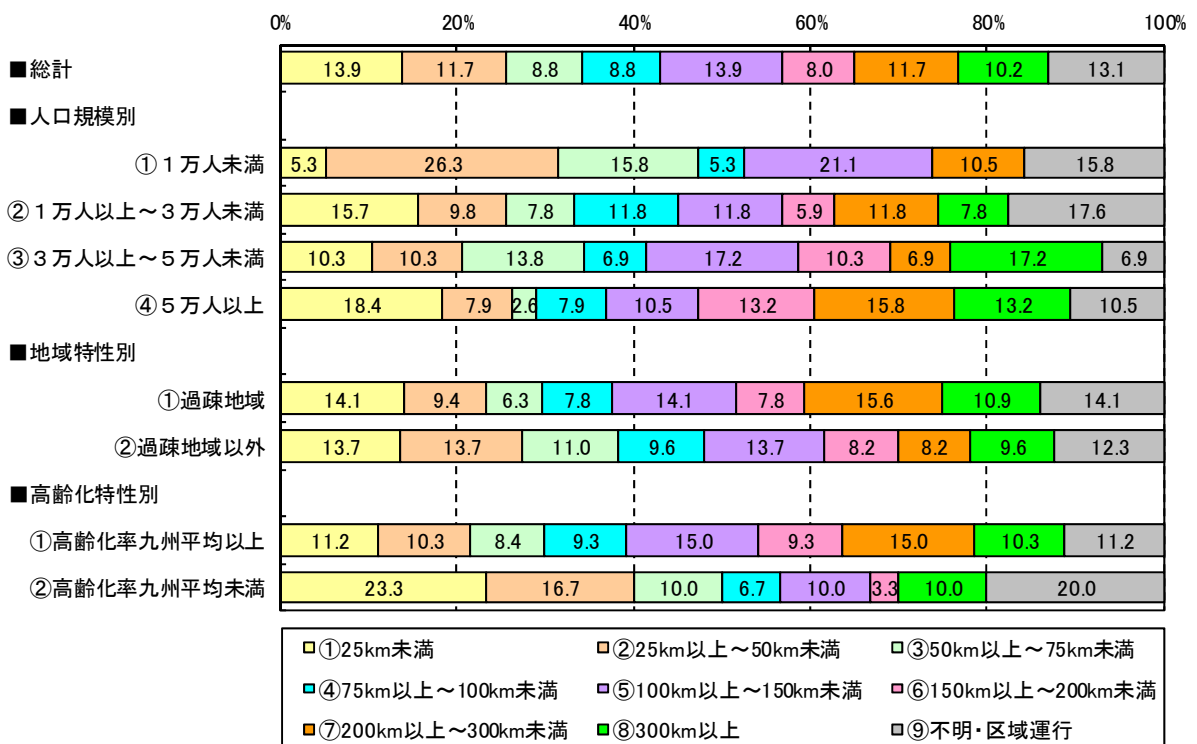


16) 路線キロについて

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、路線キロの平均値は154kmとなっているが、路線キロ「50km未満（①+②）」の割合が高く、平均値より短い路線キロの市町村のほうが多い。
- 過疎地域を抱える市町村、高齢化率が高い市町村のほうで、路線キロ平均値が大きい。

■路線キロについて（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	① 25 km 未 満	② 25km 以上～ 50km 未 満	③ 50km 以上～ 75km 未 満	④ 75km 以上～ 100km 未 満	⑤ 100km 以上～ 150km 未 満	⑥ 150km 以上～ 200km 未 満	⑦ 200km 以上～ 300km 未 満	⑧ 300 km 以 上	⑨ 不明 ・ 区 域 運 行	総 計	平 均 値 : km
■ 総計	19	16	12	12	19	11	16	14	18	137	154
■ 人口規模別											
① 1万人未満	1	5	3	1	4		2		3	19	97
② 1万人以上～3万人未満	8	5	4	6	6	3	6	4	9	51	144
③ 3万人以上～5万人未満	3	3	4	2	5	3	2	5	2	29	182
④ 5万人以上	7	3	1	3	4	5	6	5	4	38	171
■ 地域特性別											
① 過疎地域	9	6	4	5	9	5	10	7	9	64	175
② 過疎地域以外	10	10	8	7	10	6	6	7	9	73	136
■ 高齢化特性別											
① 高齢化率九州平均以上	12	11	9	10	16	10	16	11	12	107	162
② 高齢化率九州平均未満	7	5	3	2	3	1		3	6	30	121

※平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

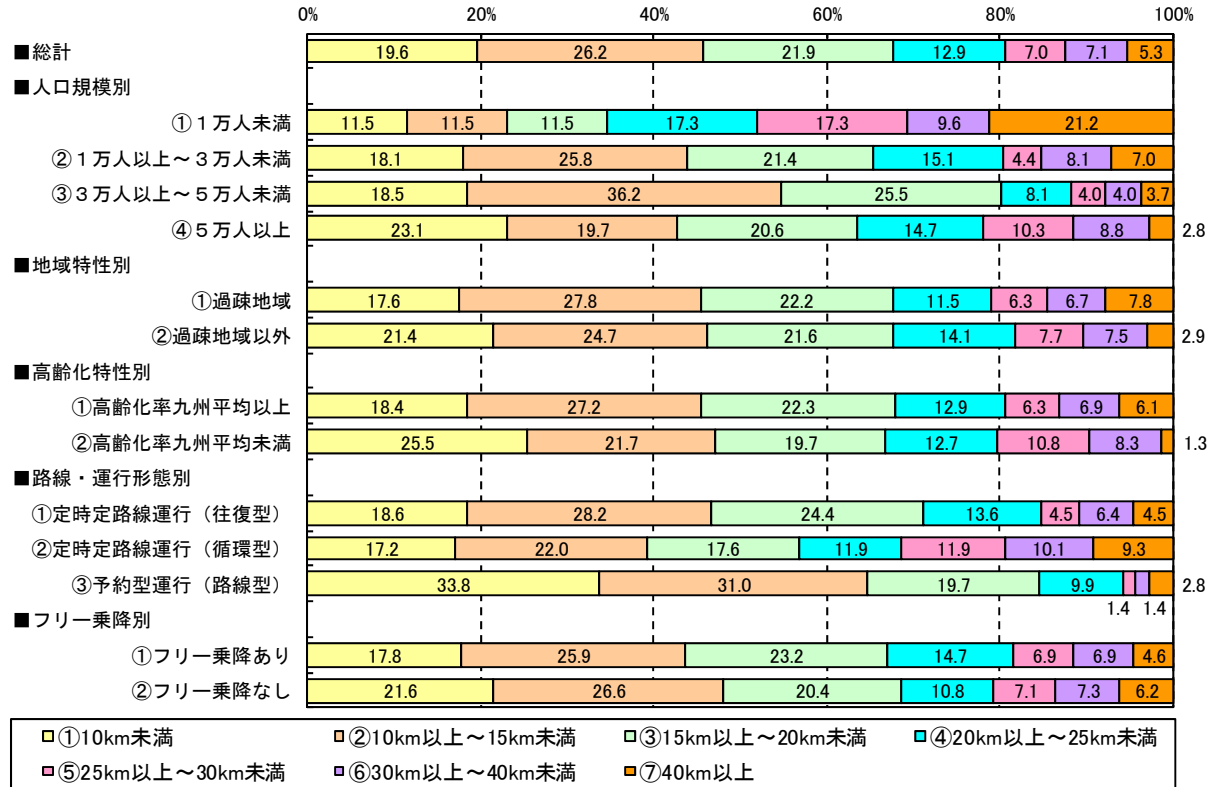
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線では路線キロ「30km以上（⑥＋⑦）」の割合が30.8%と高く、平均値も30kmと大きい。人口1万人未満市町村では、路線数は少ないが、1路線あたりの路線キロが比較的長い路線が多い。
- 地域特性別、高齢化特性別、フリー乗降別でみた場合、平均値に大きな差は見られない。

■路線キロについて（n=941）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km
	10km 未満	10km以上 ～ 15km未満	15km以上 ～ 20km未満	20km以上 ～ 25km未満	25km以上 ～ 30km未満	30km以上 ～ 40km未満	40km 以上		
■ 総計	184	247	206	121	66	67	50	941	19
■ 人口規模別									
① 1万人未満	6	6	6	9	9	5	11	52	30
② 1万人以上～3万人未満	49	70	58	41	12	22	19	271	22
③ 3万人以上～5万人未満	55	108	76	24	12	12	11	298	17
④ 5万人以上	74	63	66	47	33	28	9	320	18
■ 地域特性別									
① 過疎地域	81	128	102	53	29	31	36	460	21
② 過疎地域以外	103	119	104	68	37	36	14	481	18
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	144	213	175	101	49	54	48	784	20
② 高齢化率九州平均未満	40	34	31	20	17	13	2	157	18
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	108	164	142	79	26	37	26	582	19
② 定時定路線運行（循環型）	39	50	40	27	27	23	21	227	24
③ 予約型運行（路線型）	24	22	14	7	1	1	2	71	15
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	90	131	117	74	35	35	23	505	19
② フリー乗降なし	94	116	89	47	31	32	27	436	20

※平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



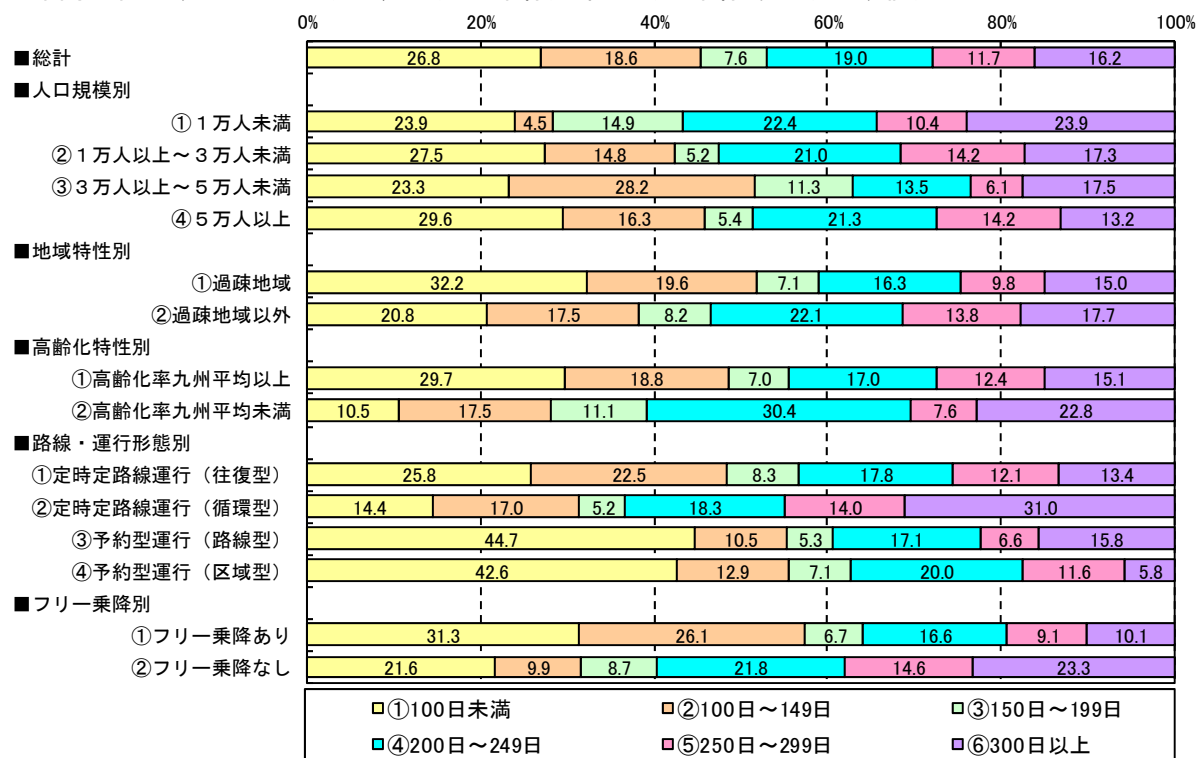
17) 年間運行日数について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、年間運行日数の平均値は186日となっており、平均値で見ると年間の約半分運行しているということになるが、年間運行日数が「①100日未満」の路線が26.8%、「250日以上（⑤+⑥）」の路線が27.9%とその日数にはややばらつきがみられる。

○路線・運行形態別にみると、予約型運行のほうが定時定路線運行よりも年間運行日数平均値が小さい。

■年間運行日数について（n=1,140）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 100日 未満	② 100日～ 149日	③ 150日～ 199日	④ 200日～ 249日	⑤ 250日～ 299日	⑥ 300日 以上	総計	平均値 ：日
■総計	306	212	87	217	133	185	1,140	186
■人口規模別								
①1万人未満	16	3	10	15	7	16	67	212
②1万人以上～3万人未満	89	48	17	68	46	56	324	193
③3万人以上～5万人未満	76	92	37	44	20	57	326	173
④5万人以上	125	69	23	90	60	56	423	187
■地域特性別								
①過疎地域	194	118	43	98	59	90	602	171
②過疎地域以外	112	94	44	119	74	95	538	203
■高齢化特性別								
①高齢化率九州平均以上	288	182	68	165	120	146	969	180
②高齢化率九州平均未満	18	30	19	52	13	39	171	223
■路線・運行形態別								
①定時定路線運行（往復型）	158	138	51	109	74	82	612	181
②定時定路線運行（循環型）	33	39	12	42	32	71	229	233
③予約型運行（路線型）	34	8	4	13	5	12	76	157
④予約型運行（区域型）	66	20	11	31	18	9	155	147
■フリー乗降別								
①フリー乗降あり	192	160	41	102	56	62	613	160
②フリー乗降なし	114	52	46	115	77	123	527	216

※平均値は不明を除く

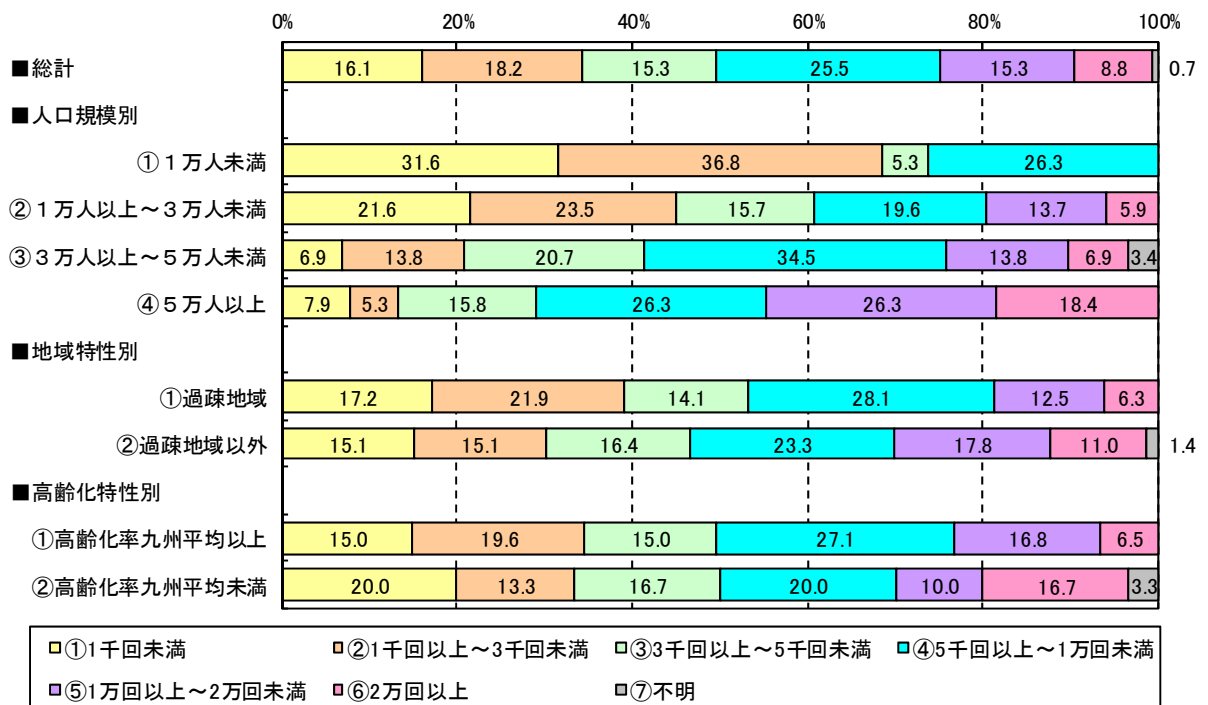
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

18) 年間運行回数について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、年間運行回数の平均値は 8,038 回となっているが、「5,000 回未満（①+②+③）」の市町村も比較的多い。
- 人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて年間運行回数の平均値も大きくなっており、人口 5 万人以上市町村の平均値は、人口 1 万人未満市町村の平均値の 5 倍以上となっている。
- 過疎地域を抱える市町村、高齢化率が高い市町村のほうが、年間運行回数の平均値が小さい。

■ 年間運行回数について（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	① 1,000 未満	② 1,000 以上～ 3,000 未満	③ 3,000 以上～ 5,000 未満	④ 5,000 以上～ 10,000 未満	⑤ 10,000 以上～ 20,000 未満	⑥ 20,000 以上	⑦ 不明	総計	平均値 ： 回
■ 総計	22	25	21	35	21	12	1	137	8,038
■ 人口規模別									
① 1 万人未満	6	7	1	5				19	2,899
② 1 万人以上～3 万人未満	11	12	8	10	7	3		51	5,413
③ 3 万人以上～5 万人未満	2	4	6	10	4	2	1	29	7,456
④ 5 万人以上	3	2	6	10	10	7		38	14,559
■ 地域特性別									
① 過疎地域	11	14	9	18	8	4		64	6,073
② 過疎地域以外	11	11	12	17	13	8	1	73	9,784
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	16	21	16	29	18	7		107	7,827
② 高齢化率九州平均未満	6	4	5	6	3	5	1	30	8,815

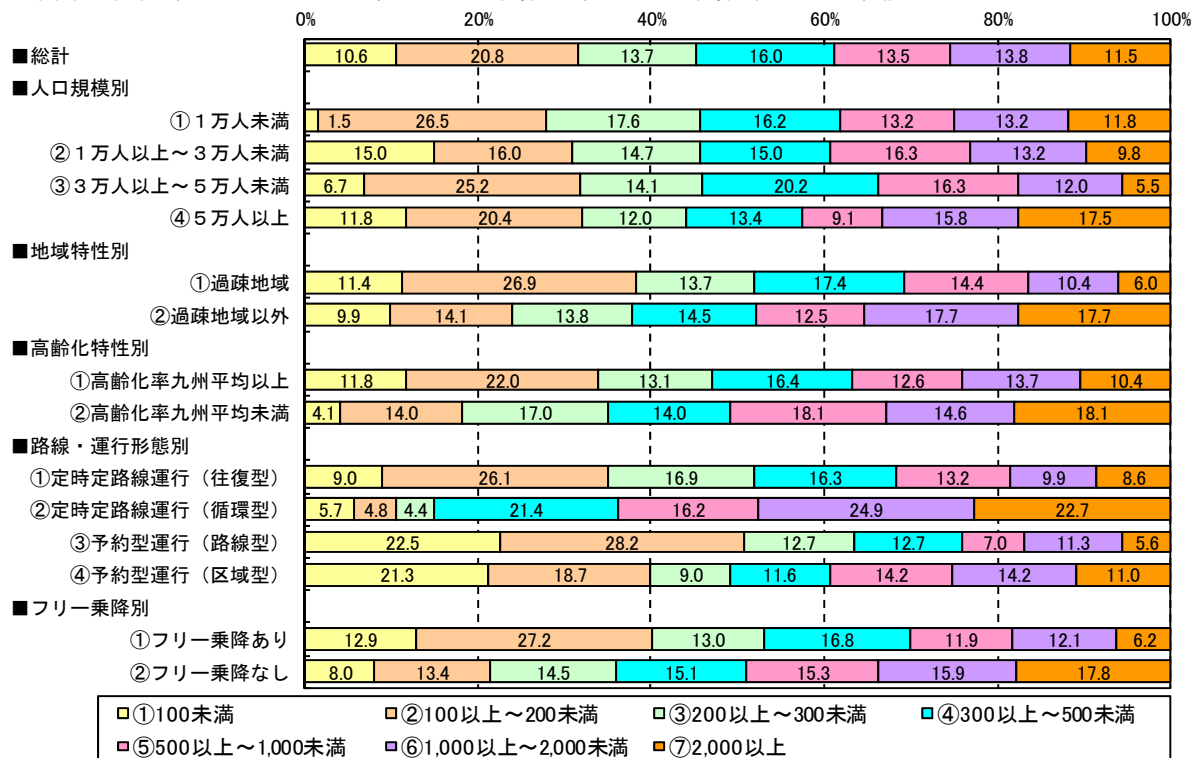
※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、年間運行回数の平均値は 961 回となっているが、「500 回未満」の路線割合が 61.2%と 6 割以上を占めており、比較的運行回数が少ない路線が多い。
- 過疎路線、高齢化路線のほうが、年間運行回数の平均値は小さい。
- 予約型運行は予約時のみの運行となるため、年間運行回数の平均値は定時定路線運行の平均値よりも小さい。

■年間運行回数について（n=1,137）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ： 回
	100 未満	100 以上～ 200 未満	200 以上～ 300 未満	300 以上～ 500 未満	500 以上～ 1,000 未満	1,000 以上～ 2,000 未満	2,000 以上		
■総計	121	237	156	182	153	157	131	1,137	961
■人口規模別									
① 1 万人未満	1	18	12	11	9	9	8	68	810
② 1 万人以上～3 万人未満	49	52	48	49	53	43	32	326	847
③ 3 万人以上～5 万人未満	22	82	46	66	53	39	18	326	640
④ 5 万人以上	49	85	50	56	38	66	73	417	1,327
■地域特性別									
① 過疎地域	68	161	82	104	86	62	36	599	649
② 過疎地域以外	53	76	74	78	67	95	95	538	1,309
■高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	114	213	127	158	122	132	100	966	867
② 高齢化率九州平均未満	7	24	29	24	31	25	31	171	1,495
■路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	55	160	104	100	81	61	53	614	829
② 定時定路線運行（循環型）	13	11	10	49	37	57	52	229	1,664
③ 予約型運行（路線型）	16	20	9	9	5	8	4	71	470
④ 予約型運行（区域型）	33	29	14	18	22	22	17	155	785
■フリー乗降別									
① フリー乗降あり	79	167	80	103	73	74	38	614	673
② フリー乗降なし	42	70	76	79	80	83	93	523	1,301

※平均値は不明を除く

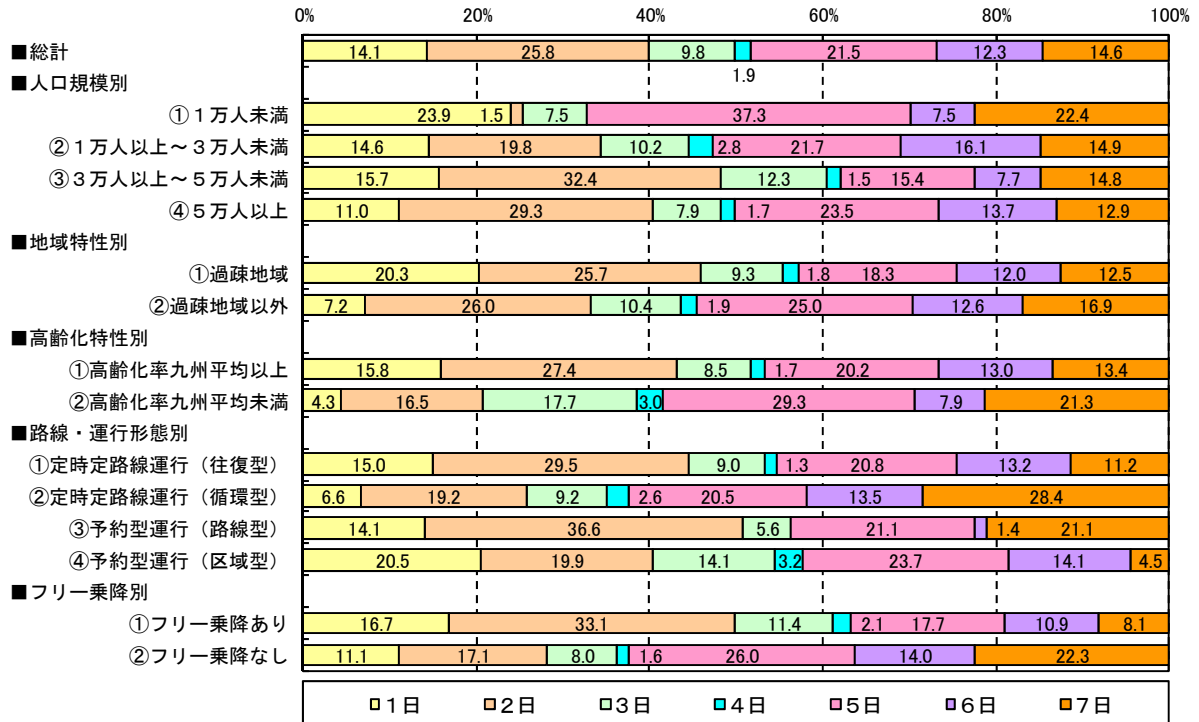
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

19) 週間運行日数について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 全体でみると、1週間（7日間）の運行日数で最も多いのは「2日」となっており、全体の約1/4を占めている。
- 次いで「5日」が多いが、運行日数が「1日」と少ない路線が14.1%、「7日」と多い路線が14.6%と同程度の割合となっており、様々な路線がみられる。

■週間運行日数について（n=1,131）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	総計	平均値 ：日
■ 総計	160	292	111	21	243	139	165	1,131	3.9
■ 人口規模別									
① 1万人未満	16	1	5		25	5	15	67	4.3
② 1万人以上～3万人未満	47	64	33	9	70	52	48	323	4.0
③ 3万人以上～5万人未満	51	105	40	5	50	25	48	324	3.5
④ 5万人以上	46	122	33	7	98	57	54	417	3.9
■ 地域特性別									
① 過疎地域	122	154	56	11	110	72	75	600	3.6
② 過疎地域以外	38	138	55	10	133	67	90	531	4.2
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	153	265	82	16	195	126	130	967	3.8
② 高齢化率九州平均未満	7	27	29	5	48	13	35	164	4.5
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	92	181	55	8	128	81	69	614	3.7
② 定時定路線運行（循環型）	15	44	21	6	47	31	65	229	4.7
③ 予約型運行（路線型）	10	26	4		15	1	15	71	3.7
④ 予約型運行（区域型）	32	31	22	5	37	22	7	156	3.5
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	103	204	70	13	109	67	50	616	3.4
② フリー乗降なし	57	88	41	8	134	72	115	515	4.5

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



20) 週間運行回数について

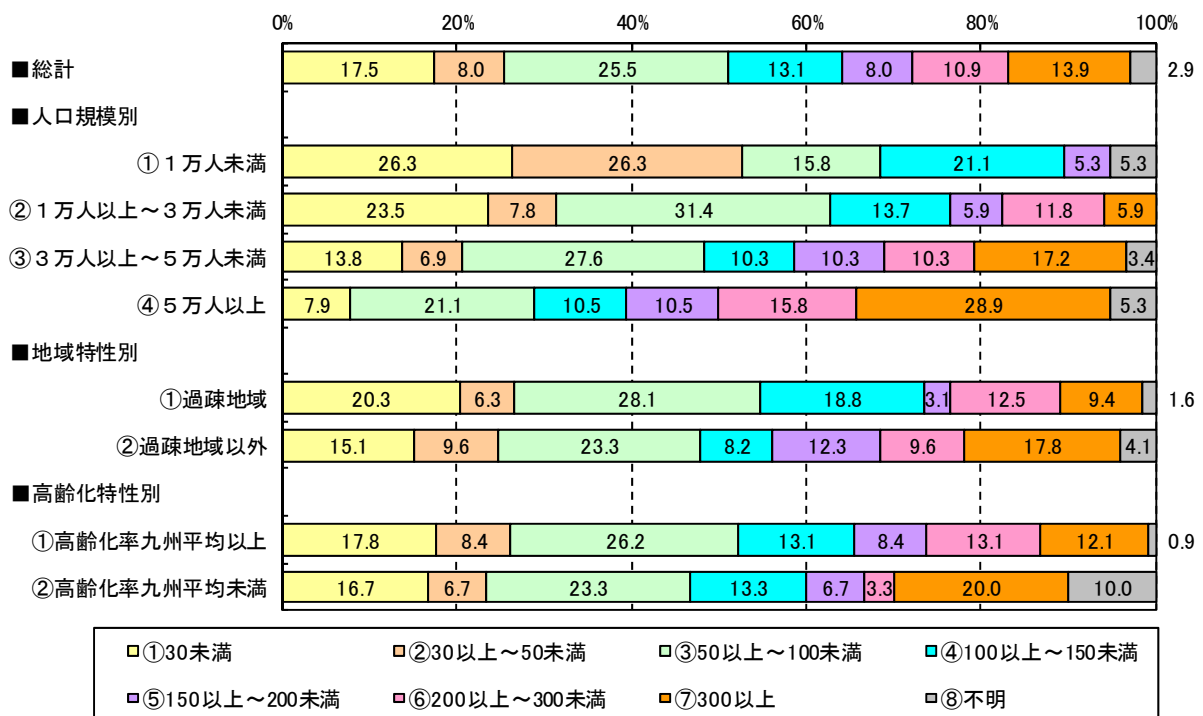
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○全体でみると、週間運行回数の平均値は 165 回となっているが、「50 未満（①+②）」の割合が 25.5%、「③50 以上～100 未満」の割合が 25.5%と 100 回未満の市町村が半数以上を占めている。

○人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて週間運行回数の平均値が大きくなっており、人口 5 万人以上市町村の路線の平均値は人口 1 万人未満市町村の路線の平均値の約 4.7 倍になっている。

○過疎地域を抱えている市町村のほうが、週間運行回数の平均値が小さい。

■週間運行回数について（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	① 30 未満	② 30 以上 ～50 未満	③ 50 以上～ 100 未満	④ 100 以上～ 150 未満	⑤ 150 以上～ 200 未満	⑥ 200 以上～ 300 未満	⑦ 300 以上	⑧ 不明	総 計	平均 値 ：回
■ 総計	24	11	35	18	11	15	19	4	137	165
■ 人口規模別										
① 1万人未満	5	5	3	4	1			1	19	61
② 1万人以上～3万人未満	12	4	16	7	3	6	3		51	107
③ 3万人以上～5万人未満	4	2	8	3	3	3	5	1	29	179
④ 5万人以上	3		8	4	4	6	11	2	38	288
■ 地域特性別										
① 過疎地域	13	4	18	12	2	8	6	1	64	121
② 過疎地域以外	11	7	17	6	9	7	13	3	73	204
■ 高齢化特性別										
① 高齢化率九州平均以上	19	9	28	14	9	14	13	1	107	162
② 高齢化率九州平均未満	5	2	7	4	2	1	6	3	30	177

※平均値は不明を除く

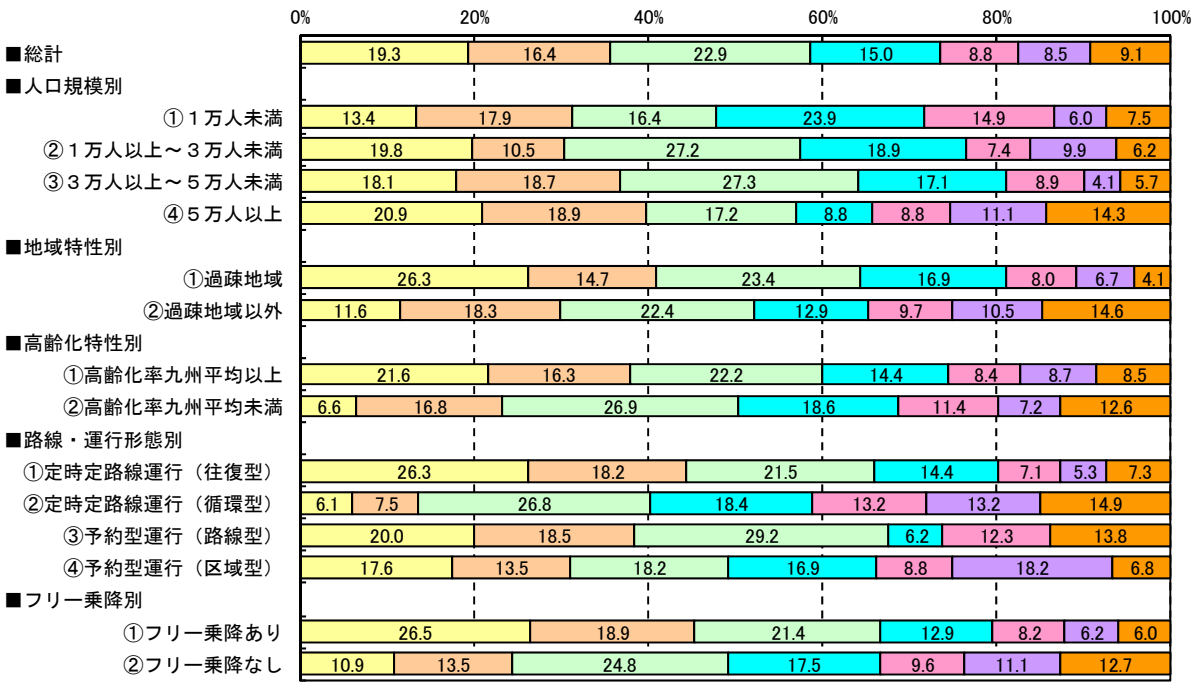
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の路線では、「⑦50以上」の割合が高く、平均値も非常に大きい。
- 定時定路線運行の場合、循環型の1週間あたり運行回数の平均値は29回と多いが、往復型は17回と少なく、予約型運行の場合も路線型の平均値は27回と多いが、区域型は18回と少なく、同じ運行形態でも型によって差がみられる。

■週間運行回数について（n=1,112）：路線別集計（一路線あたりの数値）



□①3未満 □②3以上～5未満 □③5以上～10未満 □④10以上～20未満 □⑤20以上～30未満 □⑥30以上～50未満 □⑦50以上

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ：回
	3 未 満	3以上 ～ 5未満	5以上 ～ 10未満	10以上 ～ 20未満	20以上 ～ 30未満	30以上 ～ 50未満	50 以 上		
■ 総計	215	182	255	167	98	94	101	1,112	20
■ 人口規模別									
① 1万人未満	9	12	11	16	10	4	5	67	16
② 1万人以上～3万人未満	64	34	88	61	24	32	20	323	17
③ 3万人以上～5万人未満	57	59	86	54	28	13	18	315	16
④ 5万人以上	85	77	70	36	36	45	58	407	25
■ 地域特性別									
① 過疎地域	154	86	137	99	47	39	24	586	13
② 過疎地域以外	61	96	118	68	51	55	77	526	27
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	204	154	210	136	79	82	80	945	18
② 高齢化率九州平均未満	11	28	45	31	19	12	21	167	29
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	159	110	130	87	43	32	44	605	17
② 定時定路線運行（循環型）	14	17	61	42	30	30	34	228	29
③ 予約型運行（路線型）	13	12	19	4	8		9	65	27
④ 予約型運行（区域型）	26	20	27	25	13	27	10	148	18
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	159	113	128	77	49	37	36	599	15
② フリー乗降なし	56	69	127	90	49	57	65	513	26

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

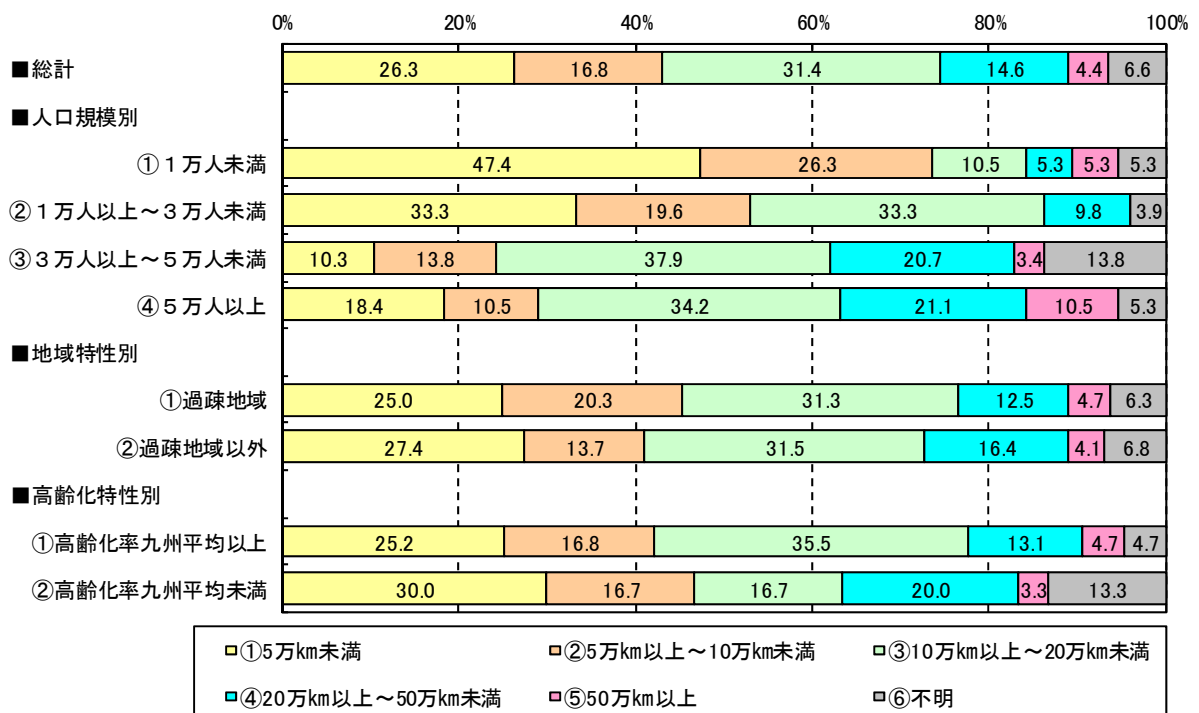


2 1) 年間実車走行キロについて

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、年間実車走行キロが「10万km未満（①+②）」の市町村が43.1%と4割以上を占めており、平均値は約15万kmとなっている。
- 人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて、市町村の年間実車走行キロの平均値が大きくなっている。

■年間実車走行台キロについて（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 : km
	5万 km 未満	5万km以上～10万 km未満	10万km以上～20万 km未満	20万km以上～50万 km未満	50万 km 以上	不明		
■ 総計	36	23	43	20	6	9	137	150,925
■ 人口規模別								
① 1万人未満	9	5	2	1	1	1	19	96,063
② 1万人以上～3万人未満	17	10	17	5		2	51	105,149
③ 3万人以上～5万人未満	3	4	11	6	1	4	29	175,083
④ 5万人以上	7	4	13	8	4	2	38	223,884
■ 地域特性別								
① 過疎地域	16	13	20	8	3	4	64	145,737
② 過疎地域以外	20	10	23	12	3	5	73	155,501
■ 高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	27	18	38	14	5	5	107	155,338
② 高齢化率九州平均未満	9	5	5	6	1	4	30	133,611

※平均値は不明を除く

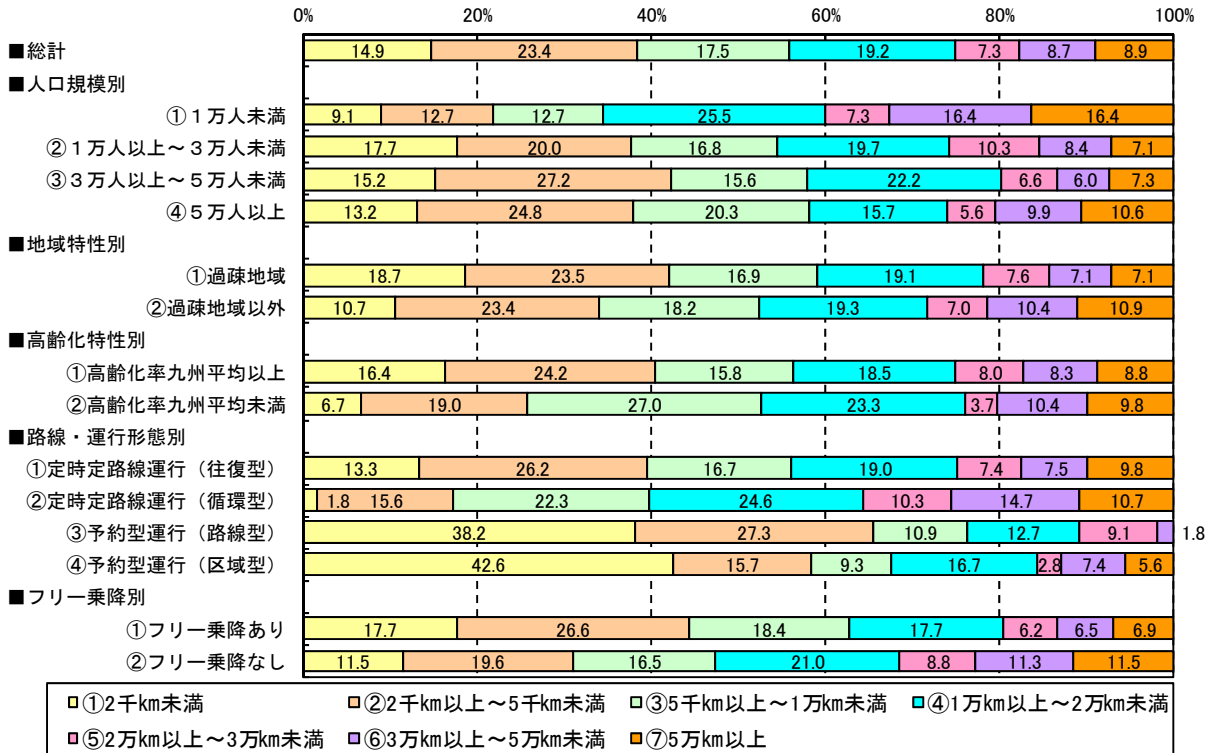
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 人口1万人未満市町村の路線では、路線キロが比較的長い路線が多いことから、年間実車走行距離「3万km以上（⑥+⑦）」の割合が高く、平均値も大きい。
- 過疎路線、高齢化路線のほうが、年間実車走行キロの平均値が小さい。
- 定時定路線運行に比べて、予約型運行は予約時のみの運行となるため、その平均値は小さい。

■年間実車走行台キロについて（n=1,062）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km
	2千 km 未満	2千km 以上～ 5千km 未満	5千km 以上～ 1万km 未満	1万km 以上～ 2万km 未満	2万km 以上～ 3万km 未満	3万km 以上～ 5万km 未満	5万 km 以上		
■ 総計	158	249	186	204	78	92	95	1,062	18,191
■ 人口規模別									
① 1万人未満	5	7	7	14	4	9	9	55	31,439
② 1万人以上～3万人未満	55	62	52	61	32	26	22	310	16,620
③ 3万人以上～5万人未満	46	82	47	67	20	18	22	302	14,494
④ 5万人以上	52	98	80	62	22	39	42	395	20,405
■ 地域特性別									
① 過疎地域	103	129	93	105	42	39	39	550	15,899
② 過疎地域以外	55	120	93	99	36	53	56	512	20,653
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	147	218	142	166	72	75	79	899	17,625
② 高齢化率九州平均未満	11	31	44	38	6	17	16	163	21,312
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	81	160	102	116	45	46	60	610	17,997
② 定時定路線運行（循環型）	4	35	50	55	23	33	24	224	25,272
③ 予約型運行（路線型）	21	15	6	7	5	1		55	6,530
④ 予約型運行（区域型）	46	17	10	18	3	8	6	108	13,433
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	103	155	107	103	36	38	40	582	15,157
② フリー乗降なし	55	94	79	101	42	54	55	480	21,869

※平均値は不明を除く



2.2) 車両1台あたり年間実車走行キロについて

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

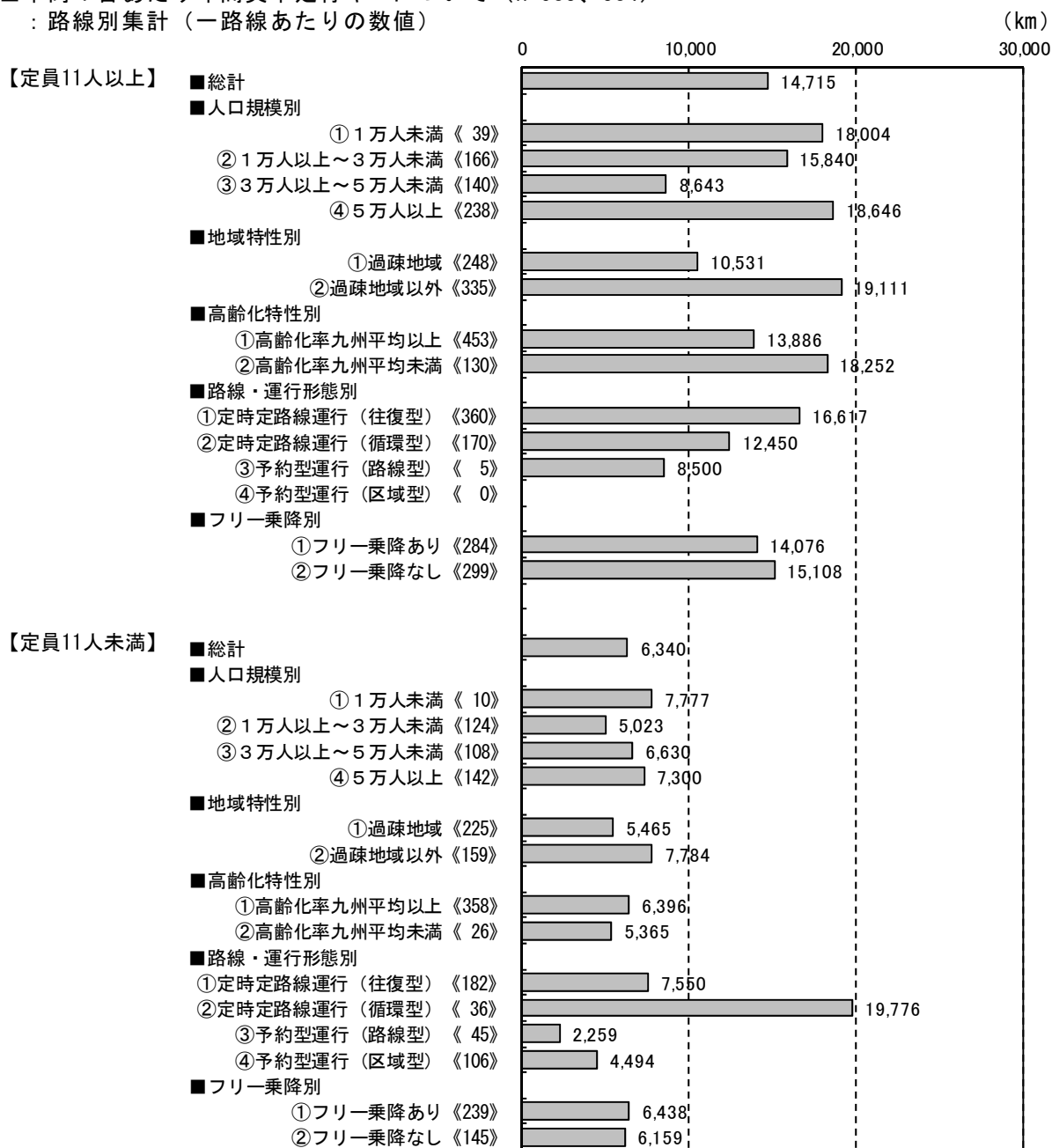
○車両1台あたり年間実車走行キロ＝年間実車走行キロ÷使用車両台数（定員11人以上、以下別）

○定員11人以上車両と定員11人未満車両の比較でみると、車両1台あたり年間実車走行キロは定員11人以上車両のほうが長く、平均値でみると約2.3倍となっている。

※11人以上車両・11人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

■車両1台あたり年間実車走行キロについて（n=583、384）

：路線別集計（一路線あたりの数値）



※《 》内の数字は路線総数

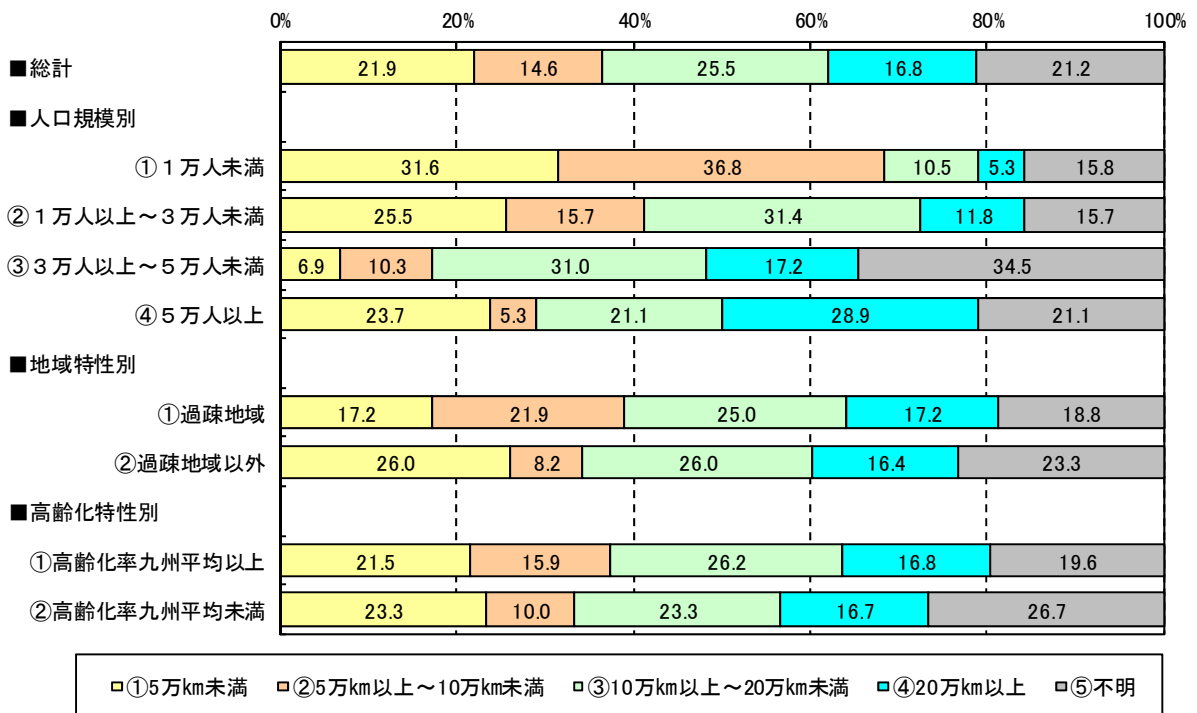
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

23) 年間総走行キロについて

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、平均値は約15.8万kmとなっているが、年間総走行キロが「10万km未満（①＋②）」の市町村が36.5%と1／3以上を占めており、比較的多い（不明市町村も多い）。
- 年間実車走行キロと同様に、人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて、市町村の年間総走行キロの平均値も大きくなっている。

■年間総走行台キロについて（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤		
	5万km未満	5万km以上～10万km未満	10万km以上～20万km未満	20万km以上	不明	総計	平均値：km
■ 総計	30	20	35	23	29	137	157,652
■ 人口規模別							
① 1万人未満	6	7	2	1	3	19	79,886
② 1万人以上～3万人未満	13	8	16	6	8	51	117,966
③ 3万人以上～5万人未満	2	3	9	5	10	29	188,851
④ 5万人以上	9	2	8	11	8	38	236,250
■ 地域特性別							
① 過疎地域	11	14	16	11	12	64	157,234
② 過疎地域以外	19	6	19	12	17	73	158,039
■ 高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	23	17	28	18	21	107	165,759
② 高齢化率九州平均未満	7	3	7	5	8	30	125,960

※平均値は不明を除く

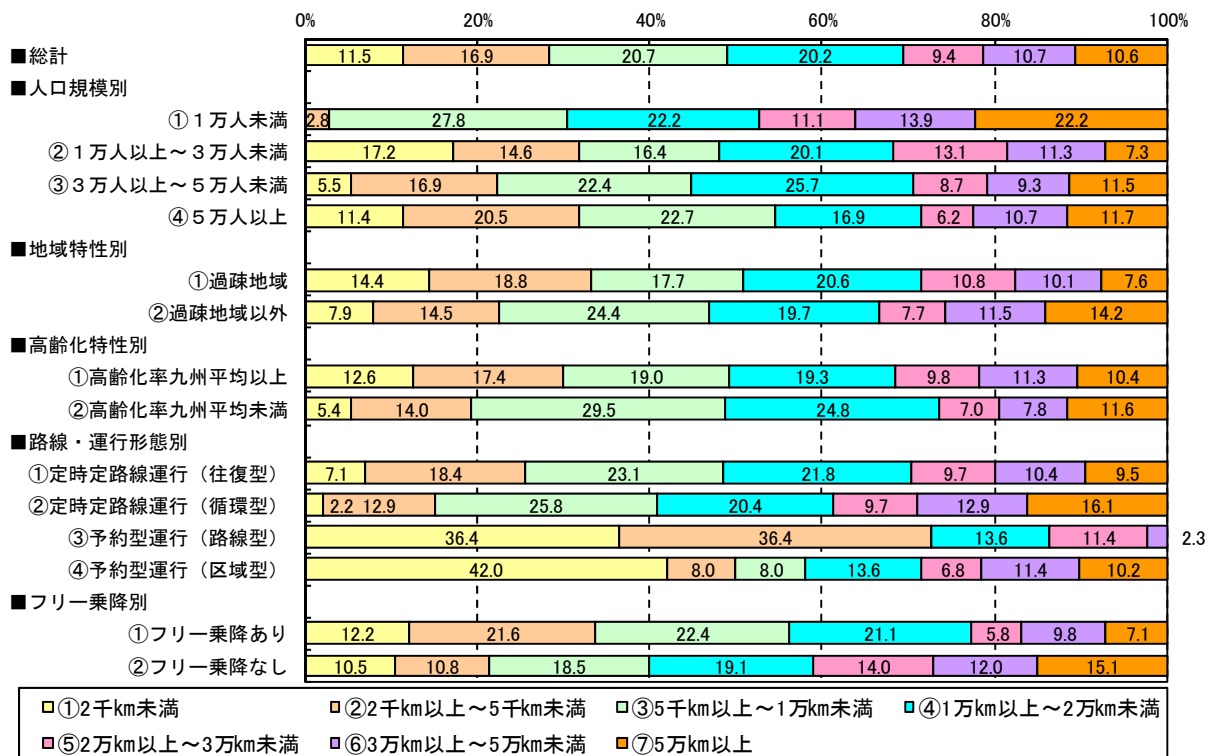
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、総走行台キロ／実車走行台キロは1.13と、実車よりも約1割増しとなっており、特に路線・運行形態別でみた予約型運行の場合、路線型は1.34倍、区域型は1.23倍と数字が高くなっている。

○人口1万人未満市町村の路線では、路線キロが比較的長い路線が多いことから、年間総走行距離「3万km以上（⑥＋⑦）」の割合が高く、平均値も大きい。

■年間総走行台キロについて（n=801）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 2千 km 未満	② 2千km 以上～ 5千km 未満	③ 5千km 以上～ 1万km 未満	④ 1万km 以上～ 2万km 未満	⑤ 2万km 以上～ 3万km 未満	⑥ 3万km 以上～ 5万km 未満	⑦ 5万 km 以上	総 計	平均 値 ：km	総走行台 キロ ／ 実車走行 台キロ
■総計	92	135	166	162	75	86	85	801	21,256	1.13
■人口規模別										
① 1万人未満		1	10	8	4	5	8	36	35,505	1.22
② 1万人以上～3万人未満	47	40	45	55	36	31	20	274	18,513	1.19
③ 3万人以上～5万人未満	10	31	41	47	16	17	21	183	19,607	1.07
④ 5万人以上	35	63	70	52	19	33	36	308	23,011	1.10
■地域特性別										
① 過疎地域	63	82	77	90	47	44	33	436	18,753	1.14
② 過疎地域以外	29	53	89	72	28	42	52	365	24,247	1.13
■高齢化特性別										
① 高齢化率九州平均以上	85	117	128	130	66	76	70	672	21,213	1.13
② 高齢化率九州平均未満	7	18	38	32	9	10	15	129	21,482	1.15
■路線・運行形態別										
① 定時定路線運行（往復型）	33	85	107	101	45	48	44	463	20,220	1.14
② 定時定路線運行（循環型）	4	24	48	38	18	24	30	186	28,243	1.10
③ 予約型運行（路線型）	16	16		6	5	1		44	7,024	1.34
④ 予約型運行（区域型）	37	7	7	12	6	10	9	88	19,469	1.23
■フリー乗降別										
① フリー乗降あり	55	97	101	95	26	44	32	450	17,152	1.11
② フリー乗降なし	37	38	65	67	49	42	53	351	26,519	1.15

※平均値は不明を除く、総走行台キロ／実車走行台キロは、両方のデータがある路線のみの集計（n=789）

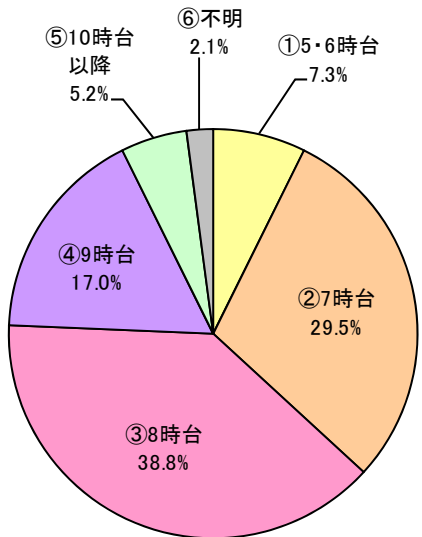
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

2 4）始発時間について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「② 7 時台」「③ 8 時台」「④ 9 時台」始発の路線が多い。

■ 始発時間について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



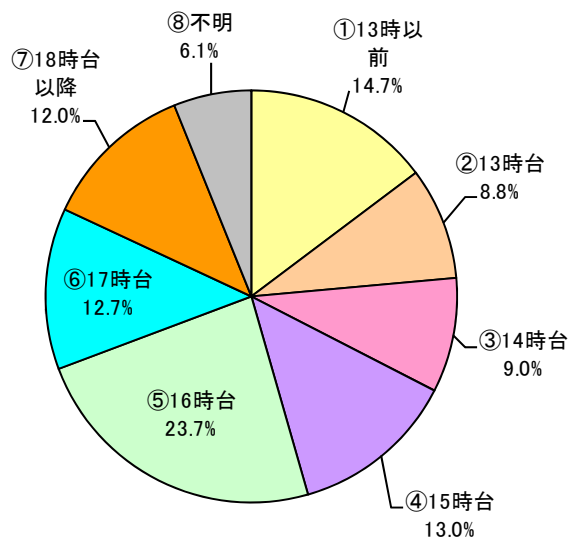
① 5・6時台	84
② 7時台	338
③ 8時台	445
④ 9時台	195
⑤ 10時台以降	60
⑥ 不明	24
総計	1,146

2 5）終発時間について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「⑤ 16 時台」終発の路線が多いが、「① 13 時以前」「⑦ 18 時以降」の路線も比較的多い。

■ 終発時間について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



① 13時以前	169
② 13時台	101
③ 14時台	103
④ 15時台	149
⑤ 16時台	272
⑥ 17時台	145
⑦ 18時台以降	137
⑧ 不明	70
総計	1,146

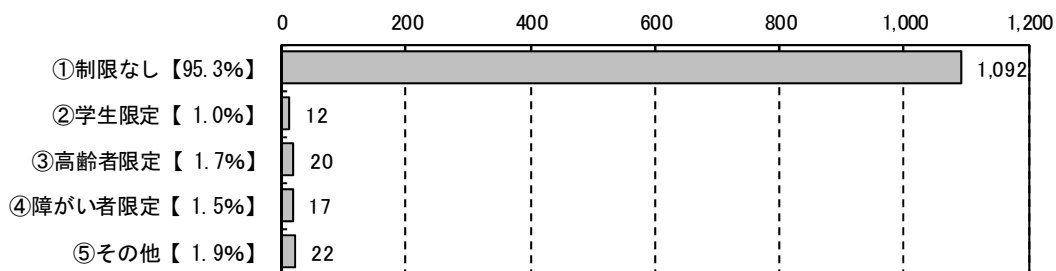


2 6) 利用者制限について（該当するものを全て選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○特に、利用者に対して制限を設けていない路線が多い。

■利用者制限について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

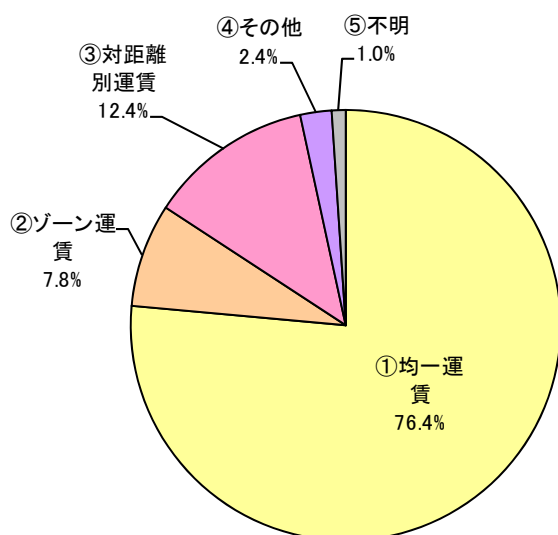
2 7) 運賃について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「①均一運賃」の路線が多いが、「②ゾーン運賃、③対距離別運賃」の事例もみられる。

○子供用運賃を設定していると回答した路線は800路線（70%）となっている。

■運賃について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①均一運賃	876
②ゾーン運賃	89
③対距離別運賃	142
④その他	27
⑤不明	12
総計	1,146

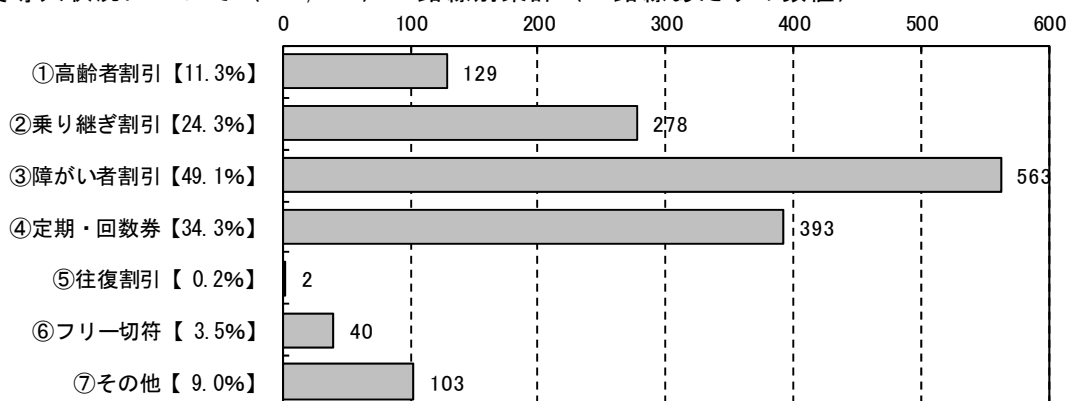
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

28) 割引運賃導入状況について（該当するものを全て選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「③障がい者割引」の実施、「④定期・回数券」の導入を行っている路線が多い。

■割引運賃導入状況について（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

29) 高齢者運転免許自主返納に対する支援について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

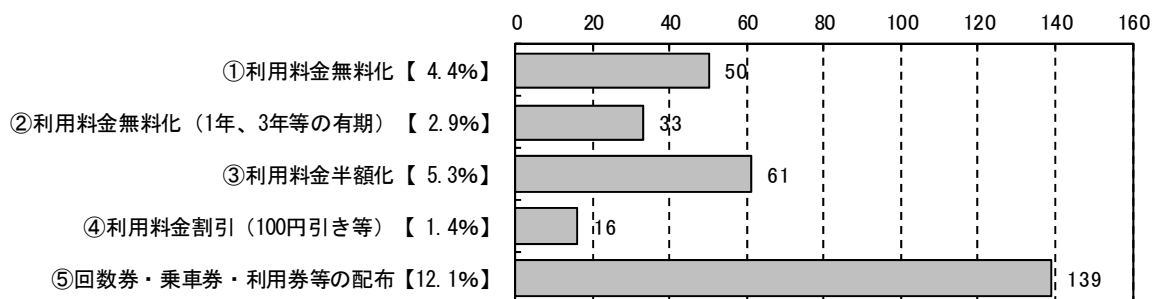
○高齢者運転免許の自主返納に対して、コミュニティバス・乗合タクシー等による支援を実施している路線は306路線（27%）となっている。

○支援の内容としては、「回数券11枚配布」「300円の利用券12枚配布」「額面1万4,500円の乗車カード配布」など、「⑤回数券・乗車券・利用券等の配布」が最も多い。

○「利用料金無料化（有期も含む）」による支援も比較的多い。

■高齢者運転免許自主返納に対する支援について（n=1,146）

：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

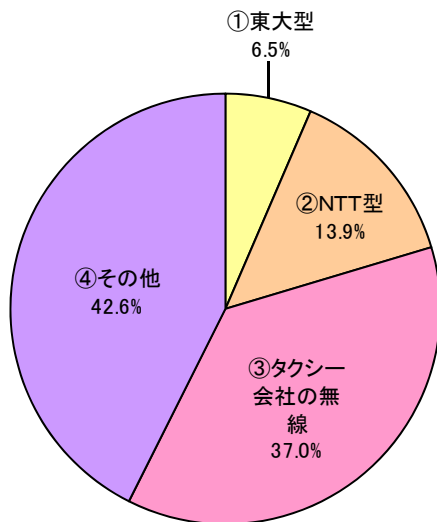


30) デマンドシステムについて（いずれかを選択）

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○「③タクシー会社の無線」「④その他」を利用している路線が多い。

■ デマンドシステムの種類について（n=108）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①東大型	7
②NTT型	15
③タクシー会社の無線	40
④その他	46
総計	108

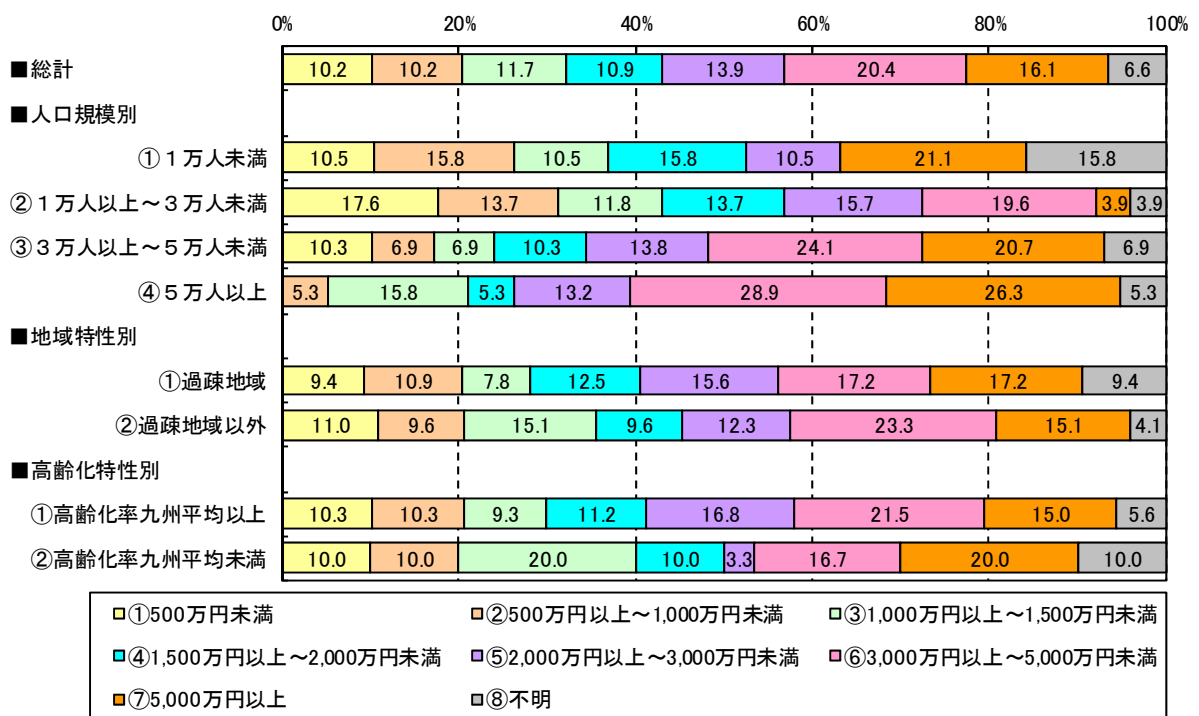
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

3 1) 年間運行経費について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、年間運行経費の平均値は3,143万円となっているが、年間運行経費が「1,000万円未満（①+②）」の市町村も2割程度を占めており、比較的多い。
- 年間運行経費が「⑦5,000万円以上」の市町村の割合が16.1%となっており、それらの市町村が全体の平均値を押し上げている。
- 人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の年間運行経費の平均値が最も高い。

■年間運行経費について（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総計	平均値 ：万円
	500 万円 未満	500万 円以上 ～ 1,000万 円未満	1,000万 円以上 ～ 1,500万 円未満	1,500万 円以上 ～ 2,000万 円未満	2,000万 円以上 ～ 3,000万 円未満	3,000万 円以上 ～ 5,000万 円未満	5,000 万円 以上	不明		
■総計	14	14	16	15	19	28	22	9	137	3,143
■人口規模別										
① 1万人未満	2	3	2	3	2		4	3	19	3,031
② 1万人以上～3万人未満	9	7	6	7	8	10	2	2	51	2,045
③ 3万人以上～5万人未満	3	2	2	3	4	7	6	2	29	3,075
④ 5万人以上		2	6	2	5	11	10	2	38	4,738
■地域特性別										
① 過疎地域	6	7	5	8	10	11	11	6	64	3,061
② 過疎地域以外	8	7	11	7	9	17	11	3	73	3,210
■高齢化特性別										
① 高齢化率九州平均以上	11	11	10	12	18	23	16	6	107	3,144
② 高齢化率九州平均未満	3	3	6	3	1	5	6	3	30	3,139

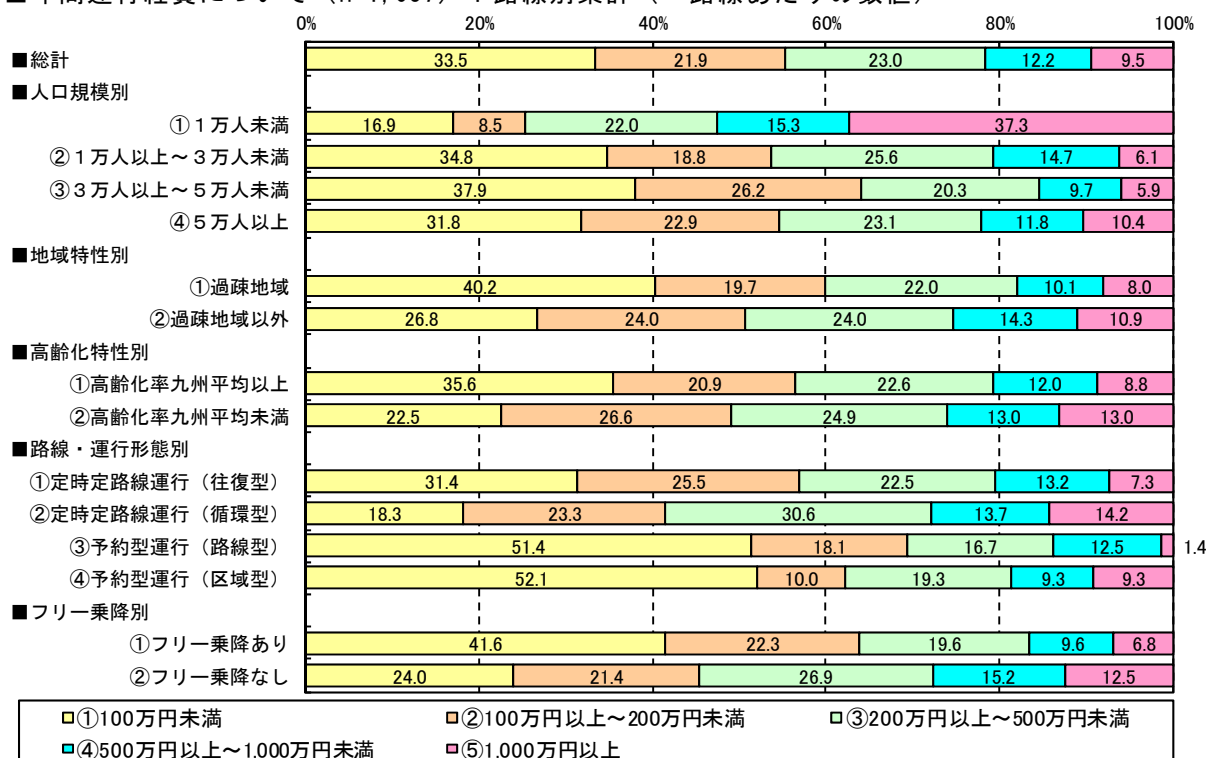
※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 路線キロ及び実車走行キロが比較的長い路線が多い人口1万人未満市町村の路線が、年間運行経費の平均値が最も高くなっている。
- 路線・運行形態別にみると、定時定路線運行よりも、予約型運行のほうが年間運行経費の平均値が低く、フリー乗降別にみると、フリー乗降を導入した場合のほうが年間運行経費の平均値が低くなっている。

■年間運行経費について（n=1,057）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	総計	平均値 ：万円
	100万円 未満	100万円以上 ～ 200万円未満	200万円以上 ～ 500万円未満	500万円以上 ～ 1,000万円未満	1,000 万円以上		
■総計	354	231	243	129	100	1,057	381
■人口規模別							
①1万人未満	10	5	13	9	22	59	822
②1万人以上～3万人未満	102	55	75	43	18	293	342
③3万人以上～5万人未満	110	76	59	28	17	290	286
④5万人以上	132	95	96	49	43	415	411
■地域特性別							
①過疎地域	212	104	116	53	42	527	337
②過疎地域以外	142	127	127	76	58	530	424
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	316	186	201	107	78	888	358
②高齢化率九州平均未満	38	45	42	22	22	169	501
■路線・運行形態別							
①定時定路線運行（往復型）	176	143	126	74	41	560	356
②定時定路線運行（循環型）	40	51	67	30	31	219	512
③予約型運行（路線型）	37	13	12	9	1	72	205
④予約型運行（区域型）	73	14	27	13	13	140	323
■フリー乗降別							
①フリー乗降あり	237	127	112	55	39	570	308
②フリー乗降なし	117	104	131	74	61	487	465

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

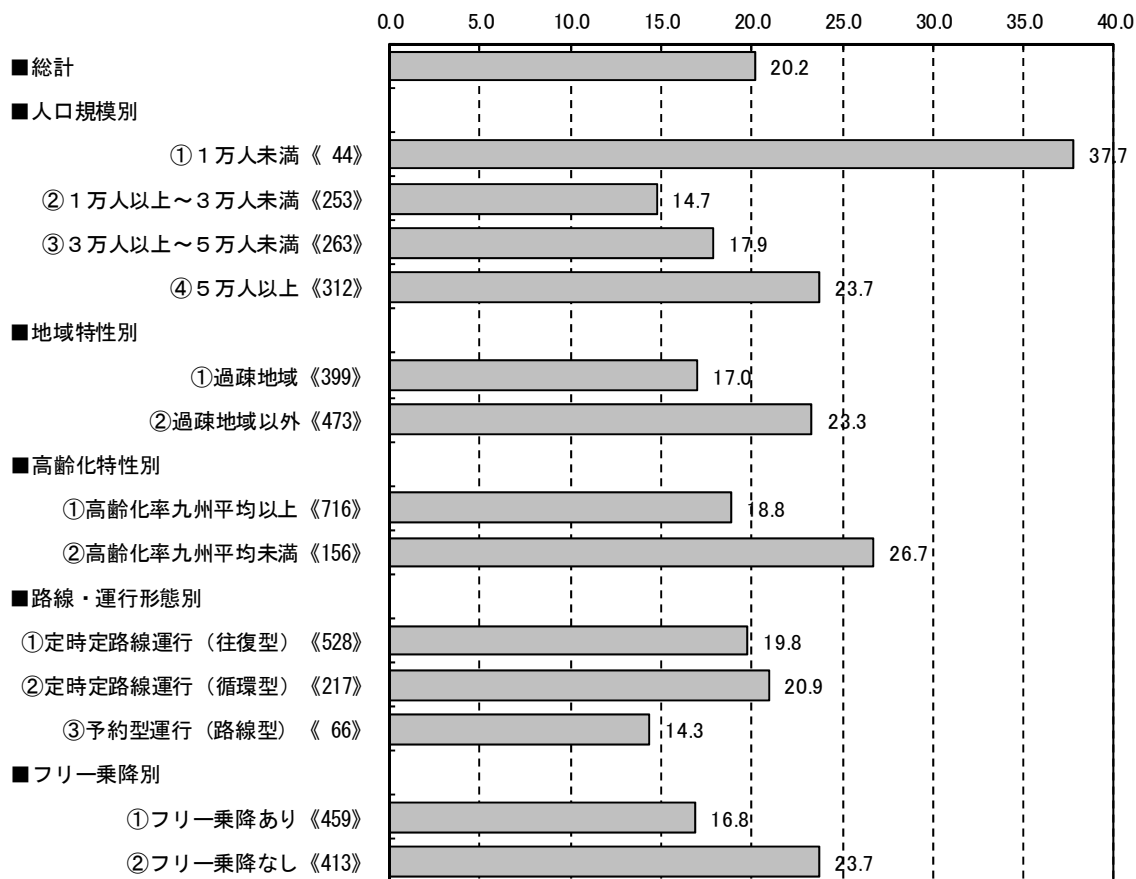


3 2）路線 1 kmあたり年間運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 路線 1 kmあたり年間運行経費＝年間運行経費÷路線キロ
- 人口規模別でみると、年間運行経費の平均値は人口 1 万人未満市町村の路線が最も高かったが、それと同様に路線 1 km あたり年間運行経費も人口 1 万人未満市町村の路線が 37.7 万円と最も高い。
- 過疎路線・高齢化路線のほうが、路線 1 km あたり年間運行経費が低い。
- 路線・運行形態別にみると、予約型運行路線のほうが、定時定路線運行路線よりも路線 1 km あたり年間運行経費が低い。

■ 路線 1 kmあたり年間運行経費について（n=872）：路線別集計（一路線あたりの数値）（万円）



※ 《 》 内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

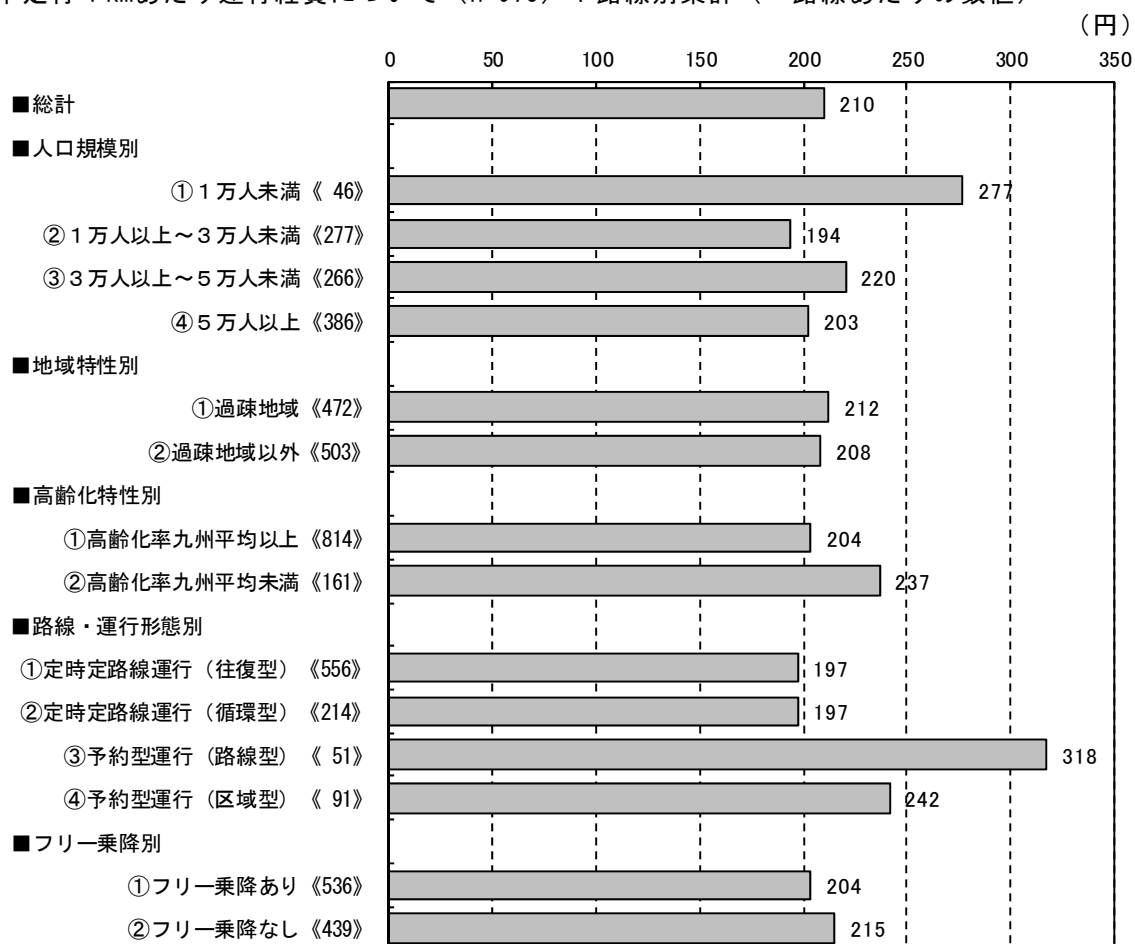


3.3) 実車走行1kmあたり運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 実車走行1kmあたり運行経費＝年間運行経費÷年間実車走行キロ
- 人口規模別でみると、年間運行経費の平均値と同様に、実車走行1kmあたり運行経費についても人口1万人未満市町村の路線が277円と最も高い。
- 路線・運行形態別にみると、年間運行経費の傾向では予約型運行（路線型）の平均値が最も低かったが、予約型運行（路線型）は年間実車走行キロの平均値も他の形態に比べて低くっており、相対的に実車走行1kmあたり運行経費は非常に高くなっている。
- 年間実車走行キロの平均値は予約型運行路線のほうが短かったこともあり、定時定路線運行よりも、予約型運行のほうが実車走行1kmあたり運行経費は高くなっている。

■実車走行1kmあたり運行経費について（n=975）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》 内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



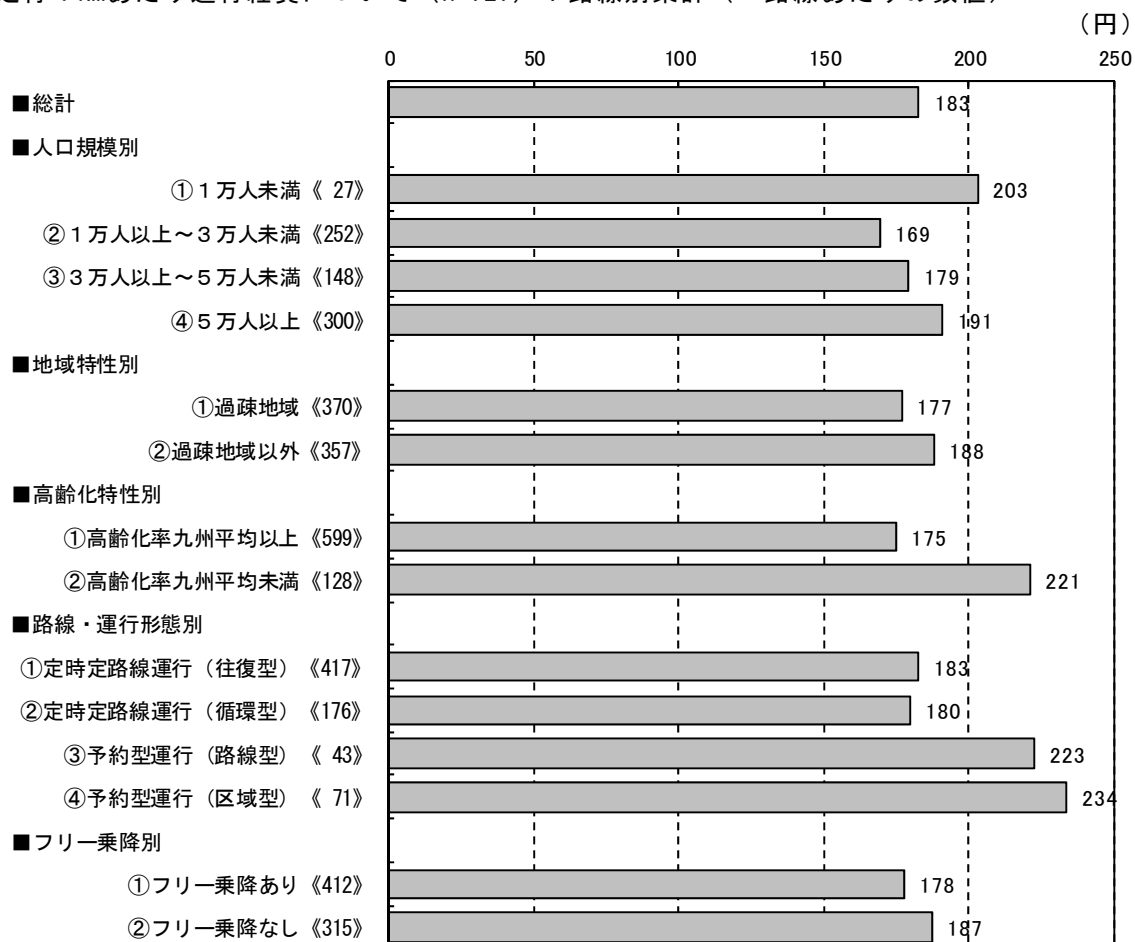
3 4）総走行 1 kmあたり運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 総走行 1 kmあたり運行経費＝年間運行経費÷年間総走行キロ
- 実車走行 1 kmあたりの場合と同様に、総走行 1 kmあたり運行経費は、人口 1 万人未満市町村の路線が 203 円と最も高い。
- 年間実車走行キロと同様に、年間総走行キロについても平均値は予約型運行路線のほうが短かったため、定時定路線運行よりも、予約型運行のほうが総走行 1 kmあたり運行経費は高くなっている。

※実車走行 1 kmあたり運行経費のサンプル数（975）に比べて、総走行 1 kmあたり運行経費のサンプル数（727）は少ない

■総走行 1 kmあたり運行経費について（n=727）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》 内の数字は総数



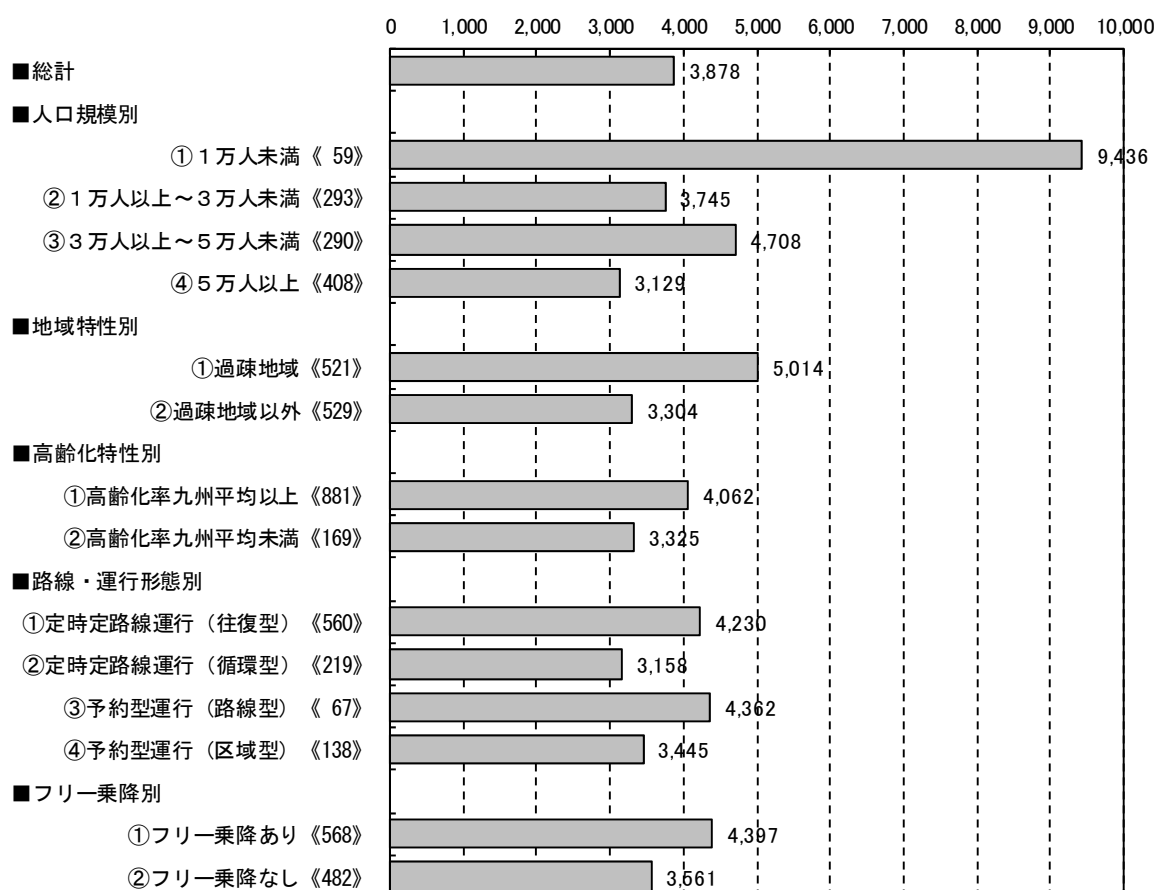
35) 1回あたり運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 1回あたり運行経費＝年間運行経費÷年間運行回数
- 人口規模別でみると、人口1万人未満市町村路線の1回あたり運行経費が非常に高くなっている。運行回数は非常に少ないが、運行経費が非常に高い路線が複数見られる影響と考えられる。
- 人口5万人以上市町村の路線は、年間運行回数の平均値が非常に大きかったこともあり、1回あたり運行経費は非常に低くなっている。
- 地域特性別では、年間運行経費の平均値は過疎地域以外のほうが高くなっていたが、1回あたり運行経費では過疎地域以外のほうが低い。
- 高齢化特性別でも同様に、年間運行経費の平均値は高齢化地域以外のほうが高くなっていたが、1回あたり運行経費では高齢化地域以外のほうが低い。

■ 1回あたり運行経費について（n=1,050）：路線別集計（一路線あたりの数値）

（円）



※ 《 》内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

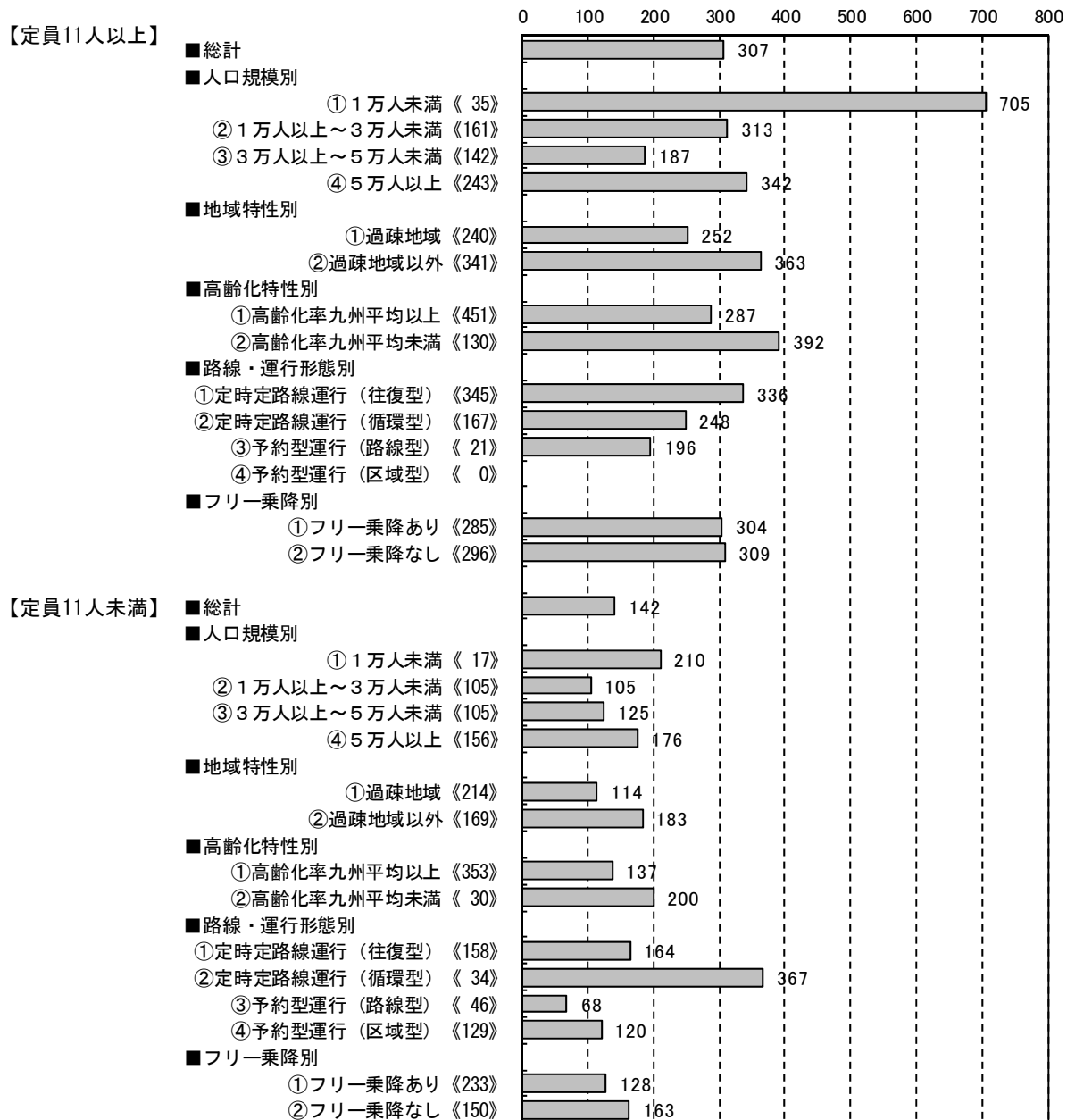


3 6）車両 1 台あたり年間運行経費について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 車両 1 台あたり年間運行経費＝年間運行経費÷使用車両台数（定員 11 人以上、以下別）
- 定員 11 人以上車両と定員 11 人未満車両の比較でみると、年間運行経費は定員 11 人以上車両のほうが高く、平均値でみると約 2.2 倍となっている。
- 定員 11 人以上車両と定員 11 人未満車両ともに、過疎路線・高齢化路線のほうが、車両 1 台あたり年間運行経費は低い。
- ※11 人以上車両・11 人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

■車両 1 台あたり年間運行経費について（n=581、383）：路線別集計（一路線あたりの数値） （万円）



※《 》内の数字は路線総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

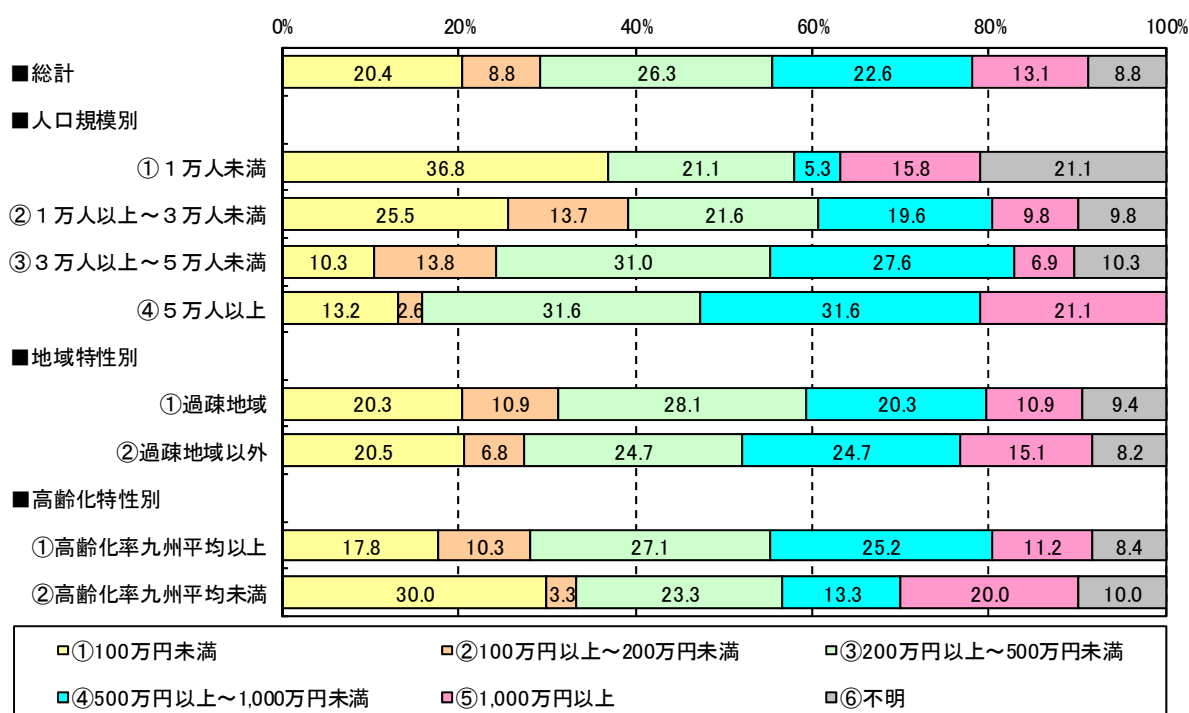


37) 年間運賃収入について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

- 全体でみると、年間運賃収入の平均値は646万円となっているが、年間運賃収入が500万円未満の市町村も半数以上を占めており、比較的多い。
- 人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の年間運賃収入の平均値が最も高く、他のカテゴリとの差が非常に大きい。
- 過疎地域を抱える市町村、高齢化率が高い市町村のほうが、年間運賃収入の平均値が低い。

■年間運賃収入について（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 ：万円
	100 万円 未満	100万円 以上～200 万円未満	200万円 以上～500 万円未満	500万円 以上～1,000 万円未満	1,000 万円 以上	不明		
■総計	28	12	36	31	18	12	137	646
■人口規模別								
① 1万人未満	7		4	1	3	4	19	560
② 1万人以上～3万人未満	13	7	11	10	5	5	51	438
③ 3万人以上～5万人未満	3	4	9	8	2	3	29	516
④ 5万人以上	5	1	12	12	8		38	1,021
■地域特性別								
① 過疎地域	13	7	18	13	7	6	64	541
② 過疎地域以外	15	5	18	18	11	6	73	736
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	19	11	29	27	12	9	107	599
② 高齢化率九州平均未満	9	1	7	4	6	3	30	817

※平均値は不明を除く

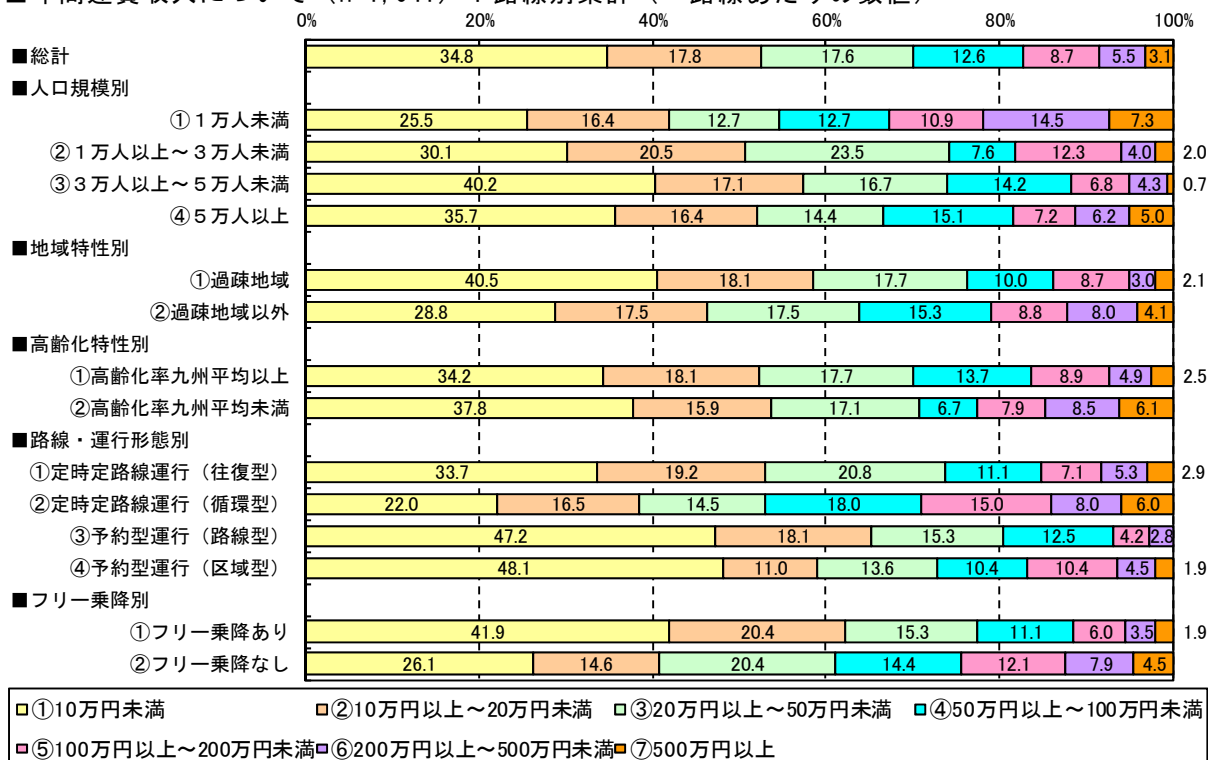
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 人口規模別でみると、市町村合計値では人口5万人以上市町村の年間運賃収入平均値が最も高かったが、路線別では人口1万人未満市町村の路線平均値が最も高い。
- 過疎路線・高齢化路線のほうが、年間運賃収入の平均値は低い。
- 路線・運行形態別でみると、予約型運行路線のほうが、定時定路線運行路線よりも年間運賃収入の平均値が低い。

■年間運賃収入について（n=1,041）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ：万円
① 10万円未満									
② 10万円以上～20万円未満									
③ 20万円以上～50万円未満									
④ 50万円以上～100万円未満									
⑤ 100万円以上～200万円未満									
⑥ 200万円以上～500万円未満									
⑦ 500万円以上									
■ 総計	362	185	183	131	91	57	32	1,041	78
■ 人口規模別									
① 1万人未満	14	9	7	7	6	8	4	55	153
② 1万人以上～3万人未満	91	62	71	23	37	12	6	302	67
③ 3万人以上～5万人未満	113	48	47	40	19	12	2	281	48
④ 5万人以上	144	66	58	61	29	25	20	403	96
■ 地域特性別									
① 過疎地域	215	96	94	53	46	16	11	531	59
② 過疎地域以外	147	89	89	78	45	41	21	510	97
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	300	159	155	120	78	43	22	877	67
② 高齢化率九州平均未満	62	26	28	11	13	14	10	164	135
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	186	106	115	61	39	29	16	552	74
② 定時定路線運行（循環型）	44	33	29	36	30	16	12	200	125
③ 予約型運行（路線型）	34	13	11	9	3	2		72	32
④ 予約型運行（区域型）	74	17	21	16	16	7	3	154	57
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	239	116	87	63	34	20	11	570	54
② フリー乗降なし	123	69	96	68	57	37	21	471	105

※平均値は不明を除く

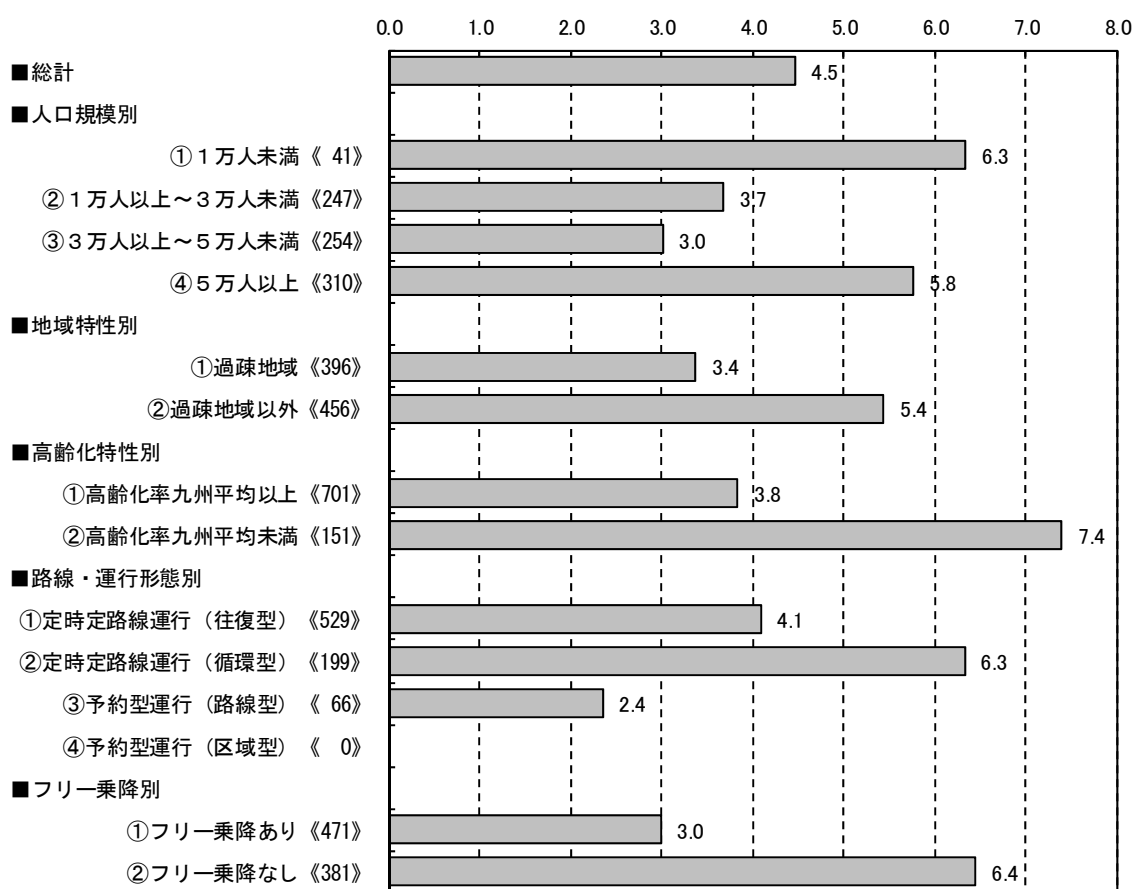


38) 路線1kmあたり年間運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 路線1kmあたり年間運賃収入＝年間運賃収入÷路線キロ
- 人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値と同様の傾向となっており、運賃収入の平均値が最も高い人口1万人未満市町村の路線が、路線1kmあたりに換算した場合でも6.3万円と最も高く、次いで人口5万人以上市町村路線の収入が高い。
- 過疎路線・高齢化路線のほうが、路線1kmあたり年間運賃収入が低い。

■ 路線1kmあたり年間運賃収入について（n=852）：路線別集計（一路線あたりの数値）（万円）



※ 《 》 内の数字は総数

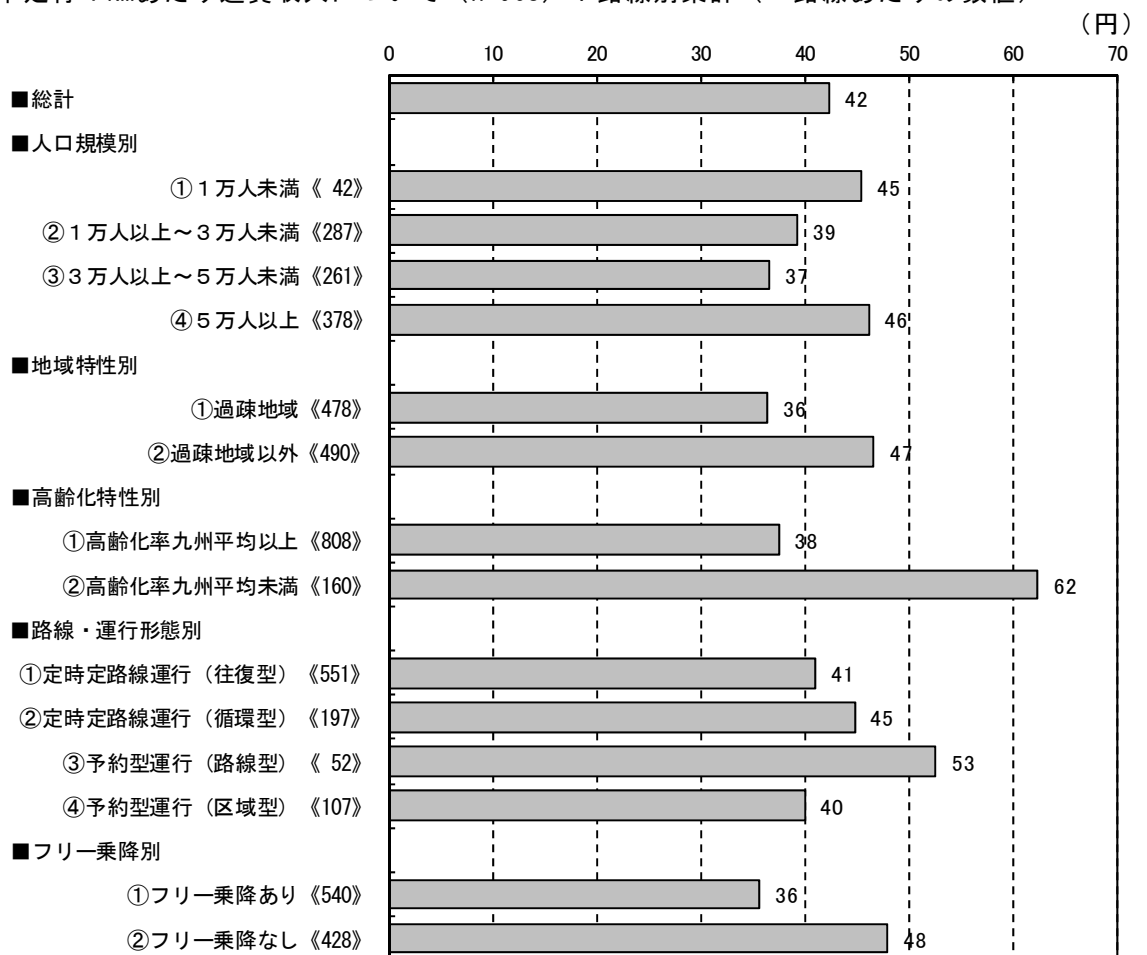
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

39) 実車走行1kmあたり運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 実車走行1kmあたり運賃収入＝年間運賃収入÷年間実車走行キロ
- 人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値は人口1万人未満市町村の路線が高かったが、実車走行1kmあたり運賃収入に換算すると、人口5万人以上市町村の路線のほうが高くなっている。
- 人口1万人未満市町村の路線については、年間実車走行キロが比較的長い路線が多く、実車走行1kmあたりに換算した運賃収入はやや低くなっている。
- 過疎路線・高齢化路線のほうが、実車走行1kmあたり運賃収入は低い。
- 路線・運行形態別にみると、年間実車走行台キロの平均値が最も低かった予約型運行（路線型）の実車走行1kmあたり運賃収入が最も高い。

■実車走行1kmあたり運賃収入について（n=968）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》内の数字は総数

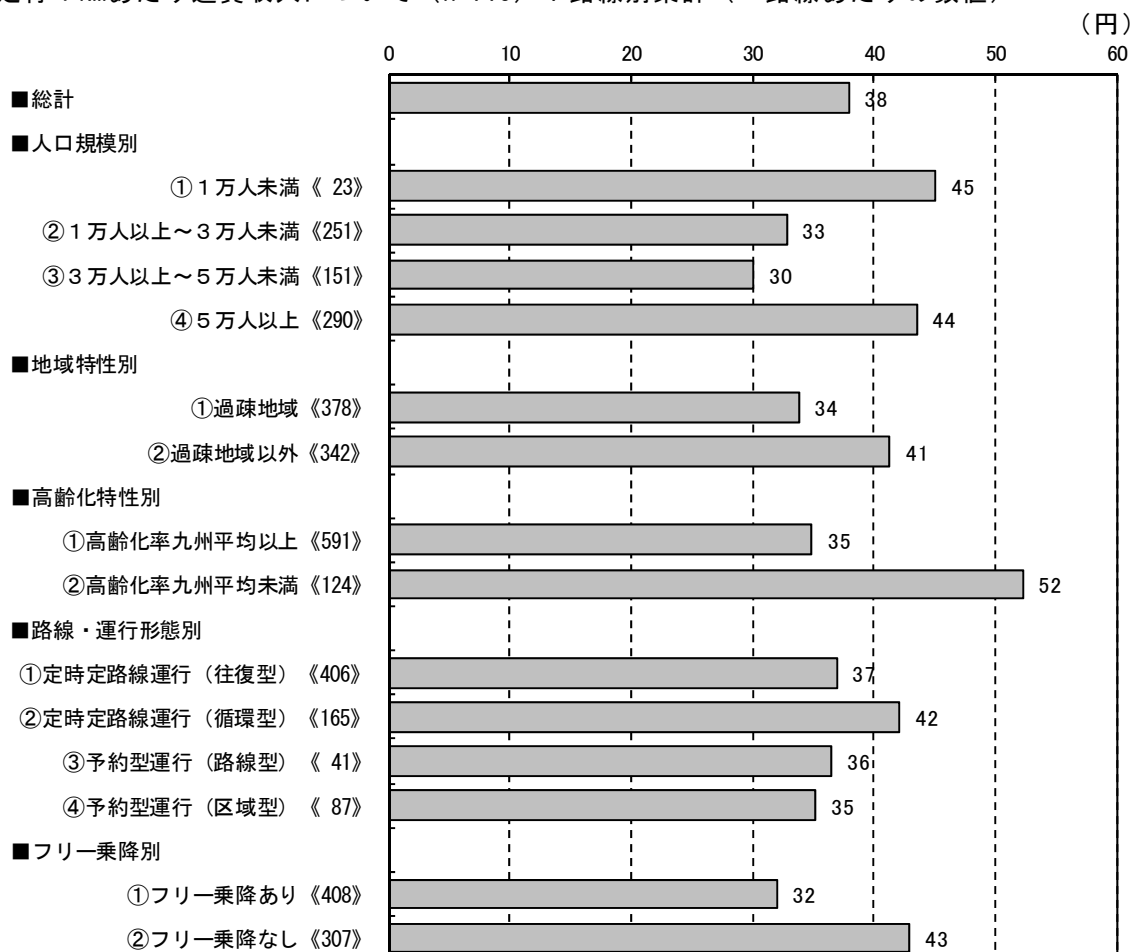


40) 総走行1kmあたり運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 総走行1kmあたり運賃収入＝年間運賃収入÷年間総走行キロ
- 人口規模別でみると、実車走行1kmあたり運賃収入のケースとは逆に、人口1万人未満市町村路線の総走行1kmあたり運賃収入のほうが人口5万人以上市町村の路線の数字より高くなっている。
- 過疎路線・高齢化路線のほうが、総走行1kmあたり運賃収入は低い。
- 路線・運行形態別でみると、予約型運行路線のほうが、定時定路線運行路線よりも総走行1kmあたり運賃収入がやや低いが、その差は比較的小さい。

■ 総走行1kmあたり運賃収入について（n=715）：路線別集計（一路線あたりの数値）

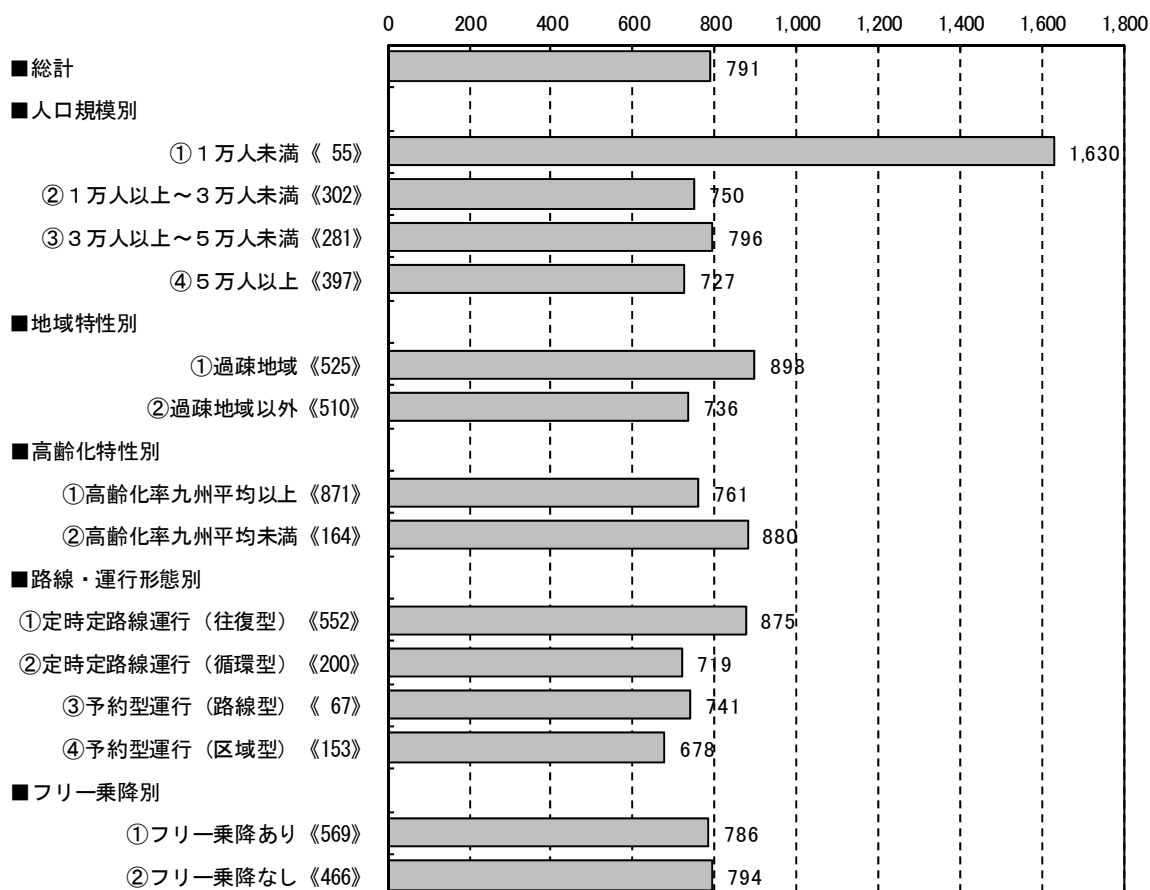


※ 《 》内の数字は総数

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 1 回あたり運賃収入＝年間運賃収入÷年間運行回数
- 人口規模別でみると、人口 1 万人未満市町村路線の 1 回あたり運賃収入が非常に高くなっている。運行回数は非常に少ないが、運賃収入が比較的多い路線が複数見られる影響と考えられる。
- 人口 5 万人以上市町村の路線は、年間運行回数の平均値が非常に大きかったこともあり、1 回あたり運賃収入は低くなっている。
- 地域特性別でみると、年間運賃収入の平均値は過疎地域のほうが低くなっていたが、1 回あたり運賃経費では過疎地域のほうが高い。

(田)



※ 《 》内の数字は総数



4 2）車両 1 台あたり年間運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○車両 1 台あたり年間運賃収入＝年間運賃収入÷使用車両台数（定員 11 人以上、以下別）

○定員 11 人以上車両と定員 11 人未満車両の比較でみると、年間運行経費と同様に、年間運賃収入も定員 11 人以上車両のほうが高く、平均値でみると約 2.2 倍となっている。

※11 人以上車両・11 人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

■車両 1 台あたり年間運賃収入について（n=568、386）：路線別集計（一路線あたりの数値）

（万円）

【定員11人以上】

■総計

■人口規模別

① 1 万人未満 《 35》

② 1 万人以上～3 万人未満 《161》

③ 3 万人以上～5 万人未満 《142》

④ 5 万人以上 《243》

■地域特性別

① 過疎地域 《240》

② 過疎地域以外 《341》

■高齢化特性別

① 高齢化率九州平均以上 《451》

② 高齢化率九州平均未満 《130》

■路線・運行形態別

① 定時定路線運行（往復型）《345》

② 定時定路線運行（循環型）《167》

③ 予約型運行（路線型）《 21》

④ 予約型運行（区域型）《 0》

■フリー乗降別

① フリー乗降あり 《285》

② フリー乗降なし 《296》

【定員11人未満】

■総計

■人口規模別

① 1 万人未満 《 15》

② 1 万人以上～3 万人未満 《121》

③ 3 万人以上～5 万人未満 《102》

④ 5 万人以上 《148》

■地域特性別

① 過疎地域 《225》

② 過疎地域以外 《161》

■高齢化特性別

① 高齢化率九州平均以上 《359》

② 高齢化率九州平均未満 《 27》

■路線・運行形態別

① 定時定路線運行（往復型）《153》

② 定時定路線運行（循環型）《 26》

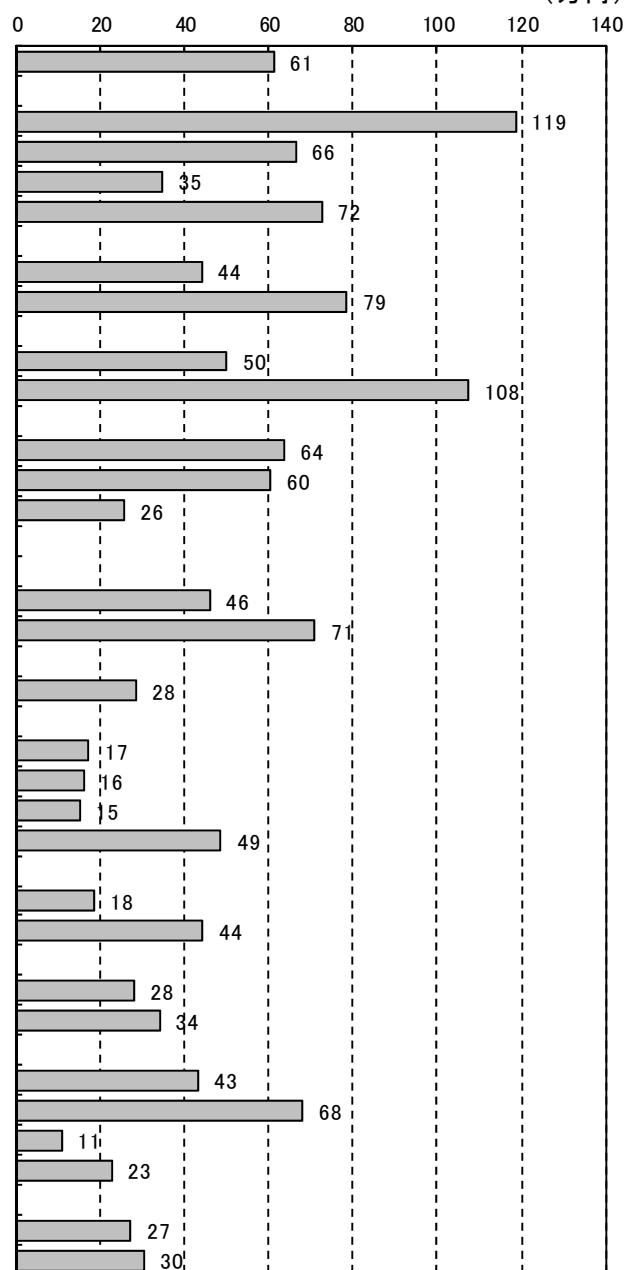
③ 予約型運行（路線型）《 50》

④ 予約型運行（区域型）《143》

■フリー乗降別

① フリー乗降あり 《231》

② フリー乗降なし 《155》



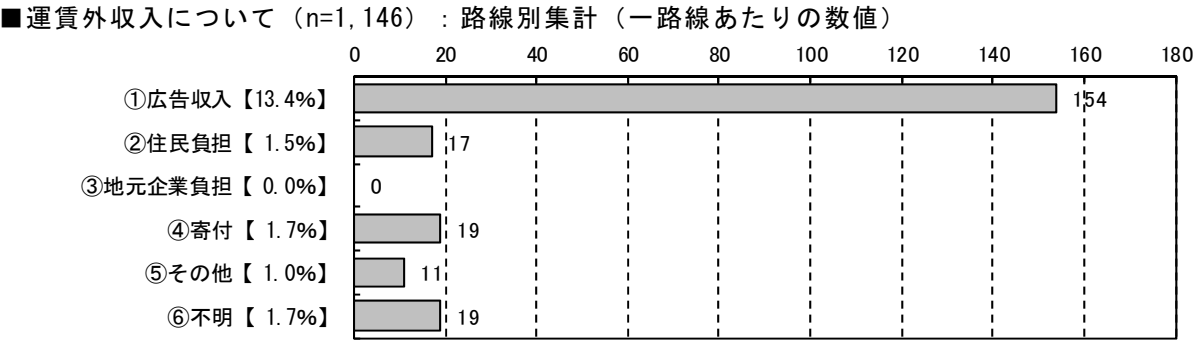
※ 《 》 内の数字は路線総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



4 3）運賃外収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】
○運賃外収入は、「①広告収入」であるケースが多い。



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



4 4）年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率①）について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○収支率①＝年間運賃収入÷年間運行経費×100 %

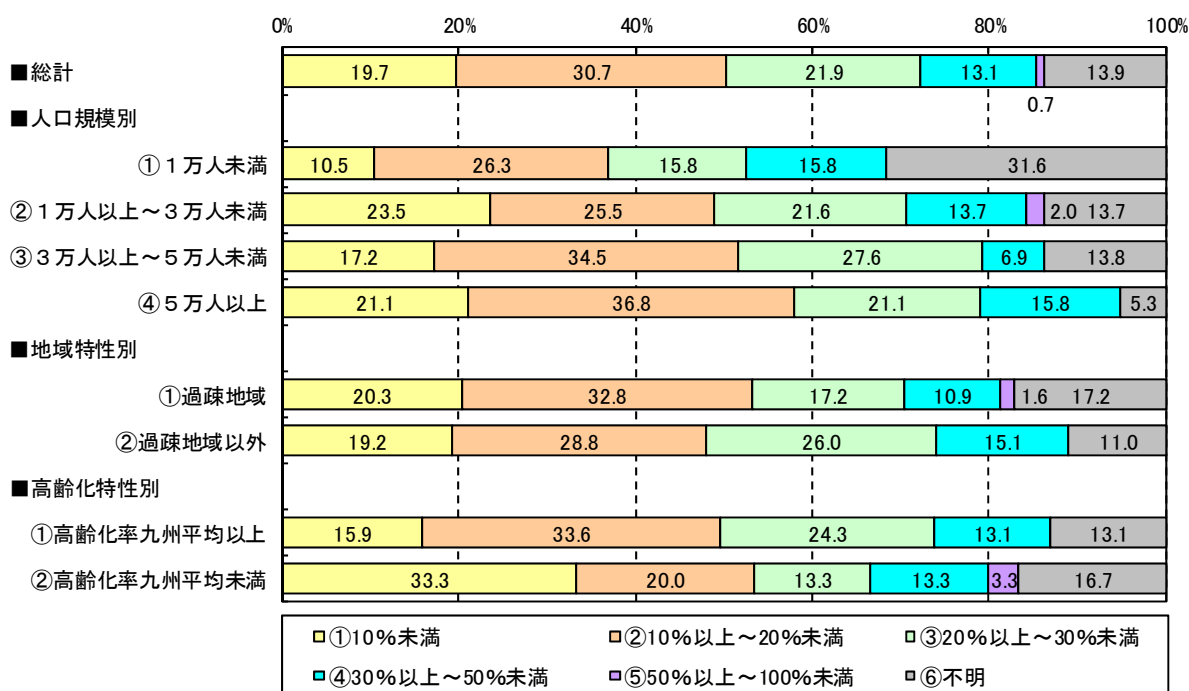
○全体でみると、平均値は 21%となっており、年間運行経費のうち約 1 / 5 を運賃収入で補っていることになるが、割合でみると収支率「20%未満（①+②）」の市町村が多く、半数以上を占めている。

○人口規模別にみると、人口 5 万人以上と規模が大きい市町村の収支率が最も高く、人口 3 万人以上～5 万人未満の市町村の収支率が最も低い。

○過疎地域を抱える市町村、高齢化率が高い市町村のほうが、収支率が低い。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について（n=137）

：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値
	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上	不明		
■総計	27	42	30	18	1	19	137	21%
■人口規模別								
① 1万人未満	2	5	3	3		6	19	20%
② 1万人以上～3万人未満	12	13	11	7	1	7	51	20%
③ 3万人以上～5万人未満	5	10	8	2		4	29	17%
④ 5万人以上	8	14	8	6		2	38	23%
■地域特性別								
① 過疎地域	13	21	11	7	1	11	64	18%
② 過疎地域以外	14	21	19	11		8	73	22%
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	17	36	26	14		14	107	19%
② 高齢化率九州平均未満	10	6	4	4	1	5	30	26%

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



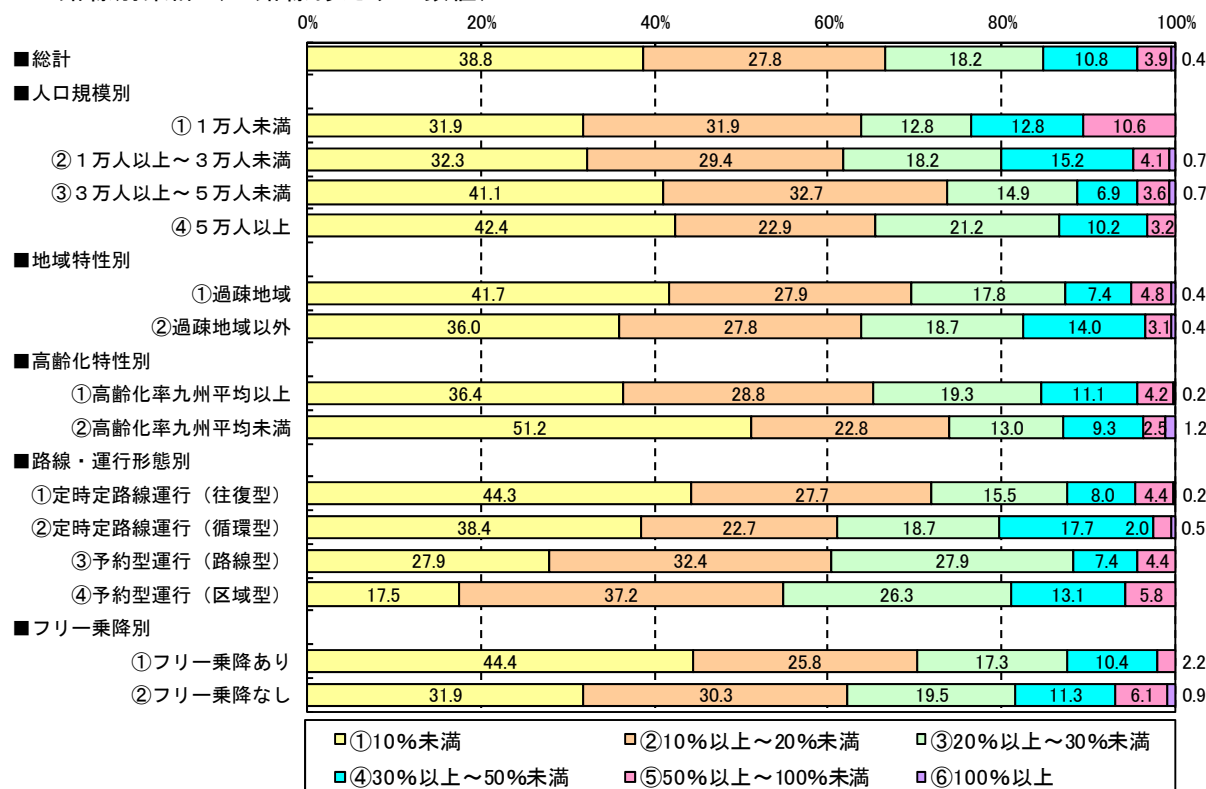
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○人口規模別でみると、人口5万人以上市町村路線の収支率が最も高い。

○路線形態別では、予約型運行よりも定時定路線型運行のほうが、収支率が高い。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について（n=992）

：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値
	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上～100%未満	100%以上		
■総計	385	276	181	107	39	4	992	21%
■人口規模別								
① 1万人未満	15	15	6	6	5		47	20%
② 1万人以上～3万人未満	87	79	49	41	11	2	269	21%
③ 3万人以上～5万人未満	113	90	41	19	10	2	275	17%
④ 5万人以上	170	92	85	41	13		401	23%
■地域特性別								
① 過疎地域	202	135	86	36	23	2	484	19%
② 過疎地域以外	183	141	95	71	16	2	508	23%
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	302	239	160	92	35	2	830	19%
② 高齢化率九州平均未満	83	37	21	15	4	2	162	26%
■路線・運行形態別								
① 定時定路線運行（往復型）	234	146	82	42	23	1	528	21%
② 定時定路線運行（循環型）	76	45	37	35	4	1	198	23%
③ 予約型運行（路線型）	19	22	19	5	3		68	17%
④ 予約型運行（区域型）	24	51	36	18	8		137	19%
■フリー乗降別								
① フリー乗降あり	244	142	95	57	12		550	18%
② フリー乗降なし	141	134	86	50	27	4	442	23%

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



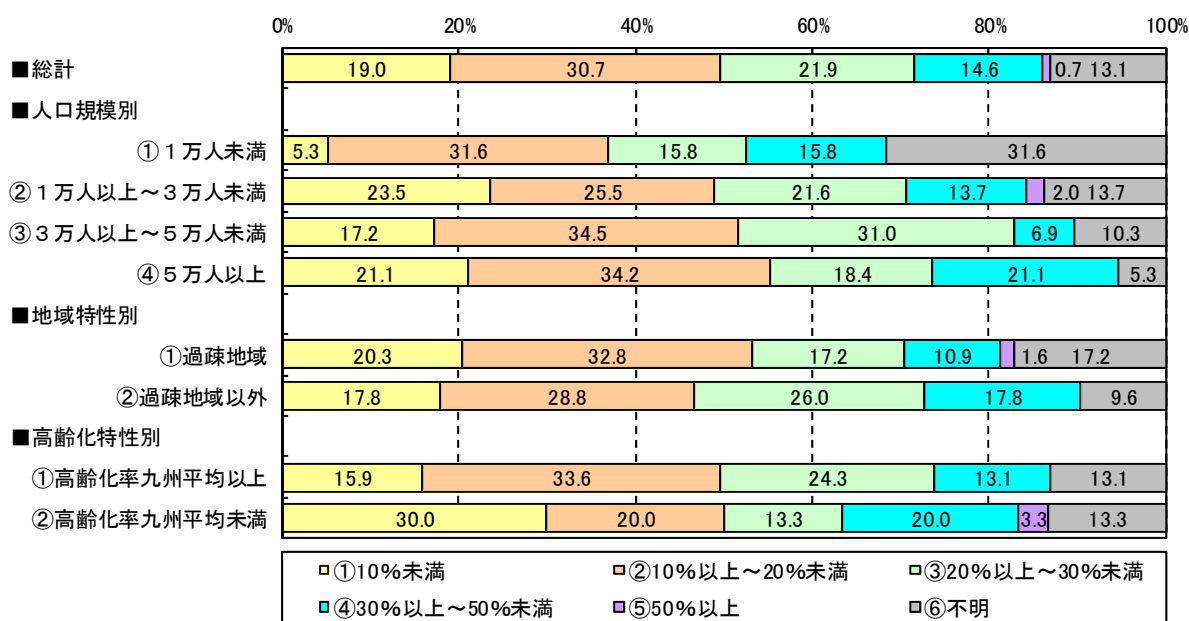
4 5）年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合（収支率②）について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○収支率②＝（年間運賃収入＋年間運賃外収入）÷年間運行経費×100 %

○収支率①と比べて収支率②は若干上昇しているが、ほとんど変化していない。

■年間運行経費のうち年間運賃収入及び運賃外収入が占める割合について（n=137） ：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値
	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上	不明		
■総計	26	42	30	20	1	18	137	21%
■人口規模別								
① 1万人未満	1	6	3	3		6	19	20%
② 1万人以上～3万人未満	12	13	11	7	1	7	51	21%
③ 3万人以上～5万人未満	5	10	9	2		3	29	17%
④ 5万人以上	8	13	7	8		2	38	23%
■地域特性別								
① 過疎地域	13	21	11	7	1	11	64	18%
② 過疎地域以外	13	21	19	13		7	73	23%
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	17	36	26	14		14	107	19%
② 高齢化率九州平均未満	9	6	4	6	1	4	30	27%

※平均値は不明を除く

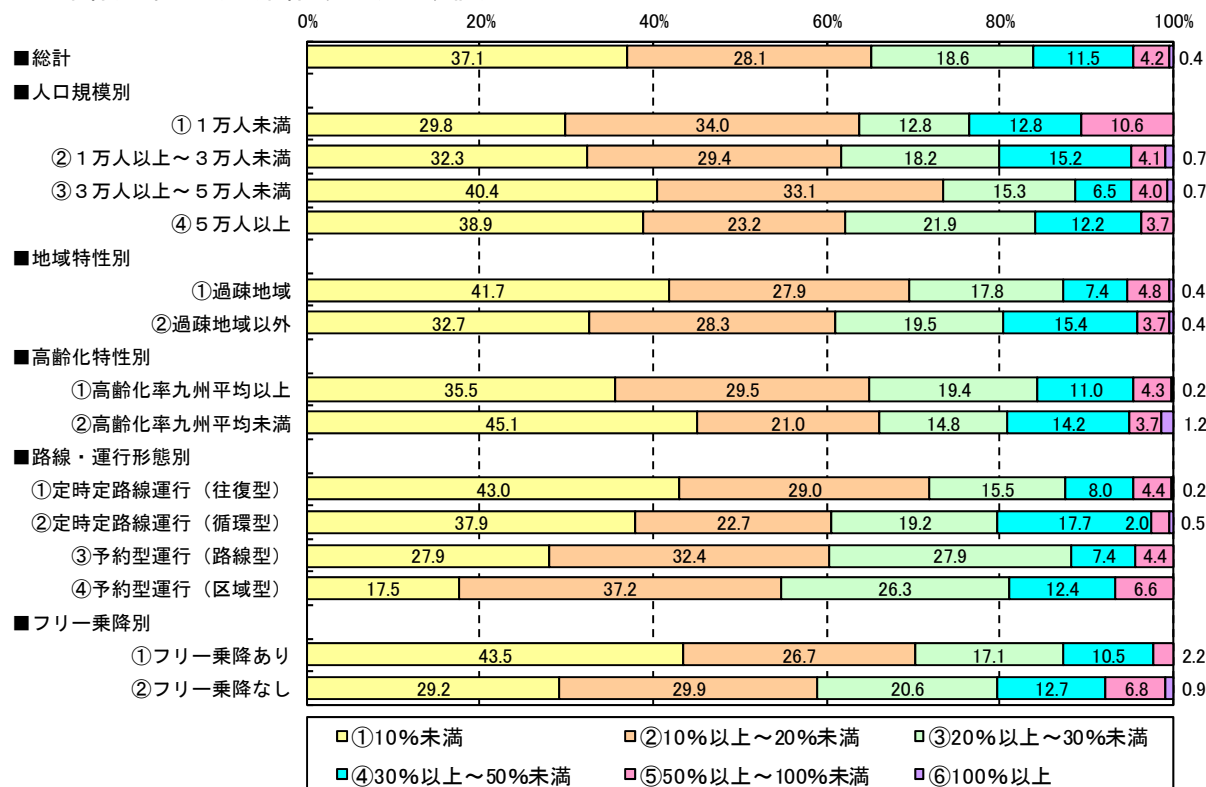
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○ほぼ、収支率①の状況と同様の傾向となっている。

■年間運行経費のうち年間運賃収入と運賃外収入が占める割合について（n=992） ：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値
	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上～100%未満	100%以上		
■総計	368	279	185	114	42	4	992	21%
■人口規模別								
① 1万人未満	14	16	6	6	5		47	20%
② 1万人以上～3万人未満	87	79	49	41	11	2	269	21%
③ 3万人以上～5万人未満	111	91	42	18	11	2	275	17%
④ 5万人以上	156	93	88	49	15		401	23%
■地域特性別								
① 過疎地域	202	135	86	36	23	2	484	19%
② 過疎地域以外	166	144	99	78	19	2	508	23%
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	295	245	161	91	36	2	830	19%
② 高齢化率九州平均未満	73	34	24	23	6	2	162	27%
■路線・運行形態別								
① 定時定路線運行（往復型）	227	153	82	42	23	1	528	22%
② 定時定路線運行（循環型）	75	45	38	35	4	1	198	24%
③ 予約型運行（路線型）	19	22	19	5	3		68	17%
④ 予約型運行（区域型）	24	51	36	17	9		137	19%
■フリー乗降別								
① フリー乗降あり	239	147	94	58	12		550	18%
② フリー乗降なし	129	132	91	56	30	4	442	23%

※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



4 6）補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について

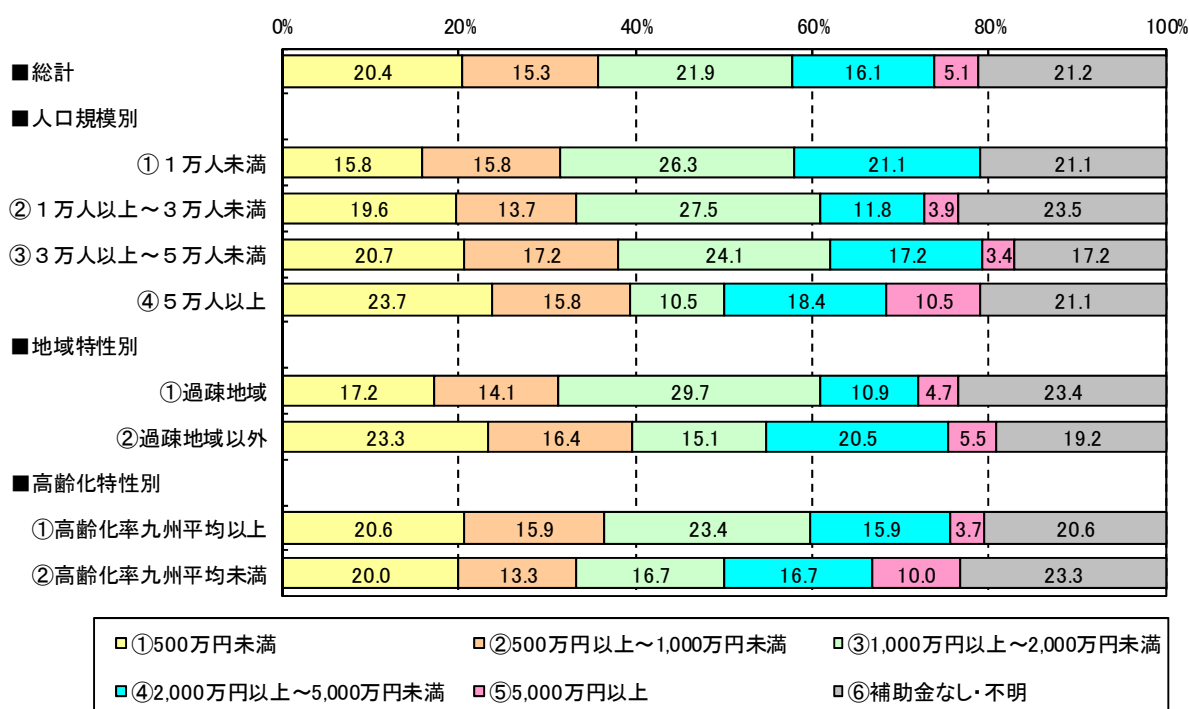
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○全体でみると、補助金平均値は1,734万円となっており、年間運賃収入の平均値646万円の約2.7倍となっている。

○人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて、補助金の平均値が徐々に高くなっており、人口5万人以上市町村の補助金平均値は2,132万円とその他の市町村の平均値に比べて高くなっている。

■補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について（n=137）

：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 ：万円
	500 万円 未満	500万円 以上～ 1,000 万円未満	1,000万円 以上～ 2,000万円 未満	2,000万円 以上～ 5,000万円 未満	5,000 万円 以上	補助金 なし・ 不明		
■総計	28	21	30	22	7	29	137	1,734
■人口規模別								
① 1万人未満	3	3	5	4		4	19	1,416
② 1万人以上～3万人未満	10	7	14	6	2	12	51	1,596
③ 3万人以上～5万人未満	6	5	7	5	1	5	29	1,658
④ 5万人以上	9	6	4	7	4	8	38	2,132
■地域特性別								
① 過疎地域	11	9	19	7	3	15	64	1,804
② 過疎地域以外	17	12	11	15	4	14	73	1,676
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	22	17	25	17	4	22	107	1,635
② 高齢化率九州平均未満	6	4	5	5	3	7	30	2,098

※平均値は補助金なし・不明を除く

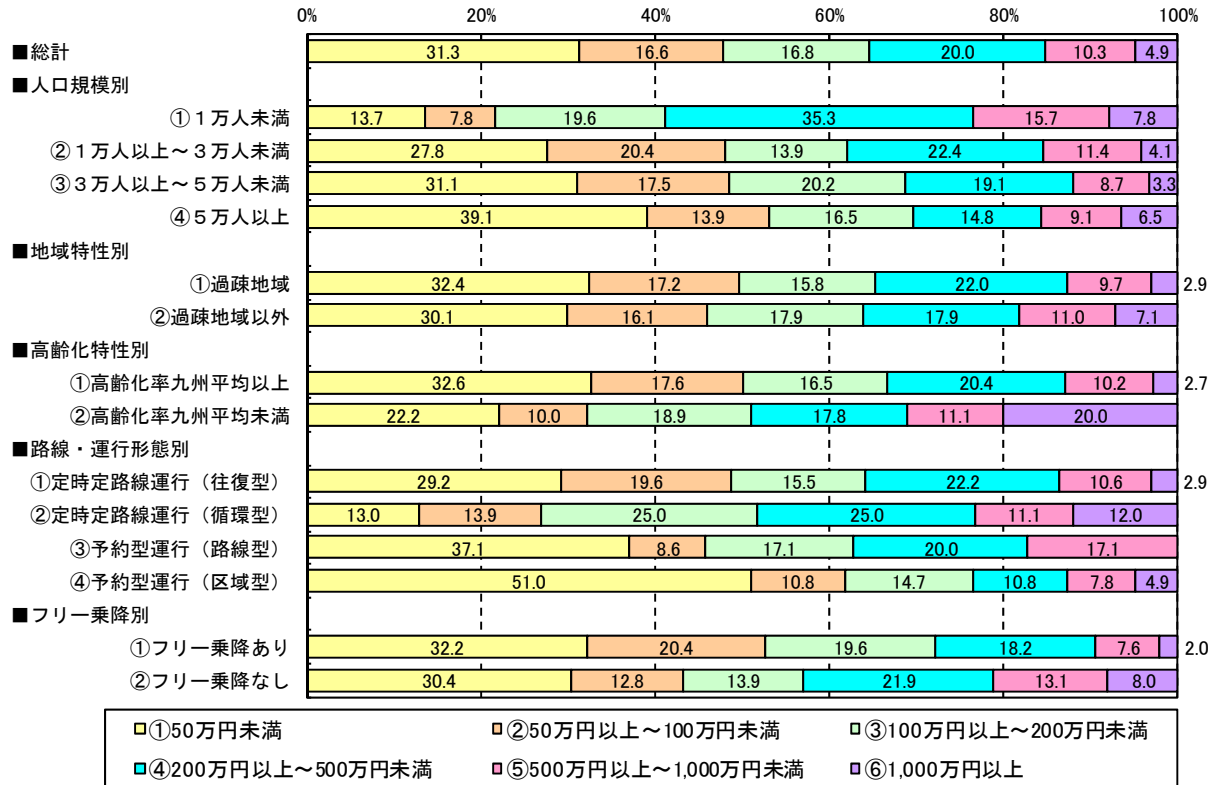
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○人口規模別にみると、人口1万人未満市町村の路線の補助金平均値が417万円と最も高い。
○過疎路線・高齢化路線のほうが、補助金平均値は低い。

■補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について（n=709） ：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 ：万円
	50万円 未満	50万円 以上～ 100万円 未満	100万円 以上～ 200万円 未満	200万円 以上～ 500万円 未満	500万円 以上～ 1,000万 円未満	1,000 万円 以上		
■総計	222	118	119	142	73	35	709	264
■人口規模別								
① 1万人未満	7	4	10	18	8	4	51	417
② 1万人以上～3万人未満	68	50	34	55	28	10	245	254
③ 3万人以上～5万人未満	57	32	37	35	16	6	183	217
④ 5万人以上	90	32	38	34	21	15	230	278
■地域特性別								
① 過疎地域	121	64	59	82	36	11	373	237
② 過疎地域以外	101	54	60	60	37	24	336	294
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	202	109	102	126	63	17	619	225
② 高齢化率九州平均未満	20	9	17	16	10	18	90	536
■路線・運行形態別								
① 定時定路線運行（往復型）	121	81	64	92	44	12	414	236
② 定時定路線運行（循環型）	14	15	27	27	12	13	108	432
③ 予約型運行（路線型）	13	3	6	7	6		35	204
④ 予約型運行（区域型）	52	11	15	11	8	5	102	233
■フリー乗降別								
① フリー乗降あり	115	73	70	65	27	7	357	202
② フリー乗降なし	107	45	49	77	46	28	352	327

※平均値は補助金なし・不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

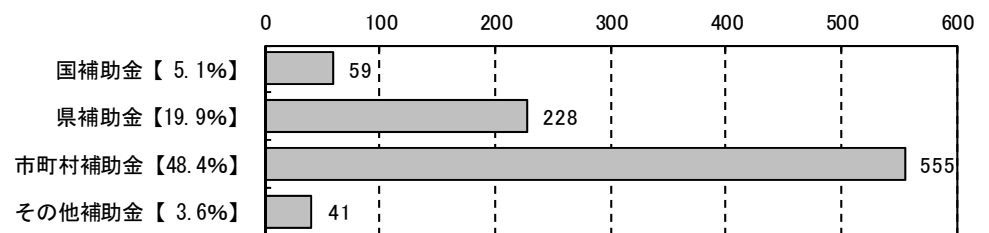


4 7) 補助金の受給先について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○市町村からの補助金を受給している路線が多い。

■ 補助金の受給先について（n=1,146）



※【 】内の数字は路線総数（1,146）に対する割合

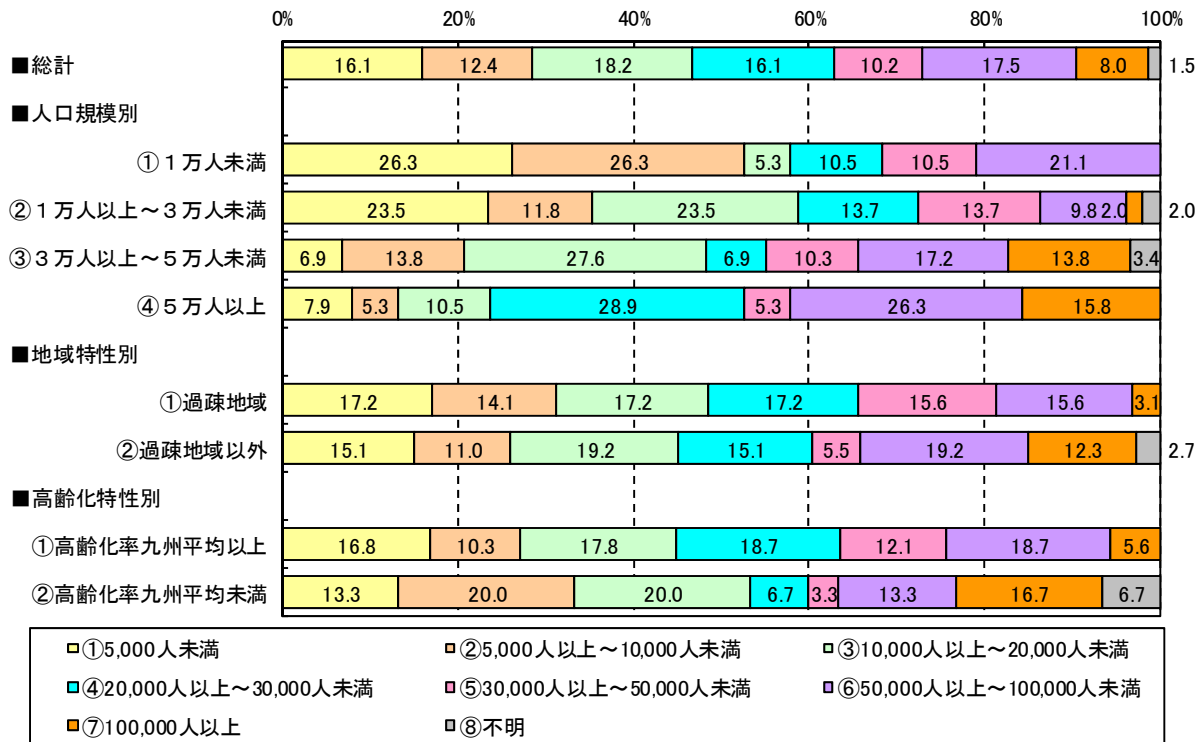
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

4 8）H25 年度年間乗車人員について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○平成 25 年度の市町村単位の年間平均乗車人員は 41,874 人となっている。

■H25年度年間乗車人員について（n=137）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総計	平均値 ：人
	5,000 人 未満	5,000 人以上 ～ 10,000 人未満	10,000 人以上 ～ 20,000 人未満	20,000 人以上 ～ 30,000 人未満	30,000 人以上 ～ 50,000 人未満	50,000 人以上 ～ 100,000 人未満	100,000 人以上	不明		
■総計	22	17	25	22	14	24	11	2	137	41,874
■人口規模別										
① 1 万人未満	5	5	1	2	2	4			19	20,788
② 1 万人以上～3 万人未満	12	6	12	7	7	5	1	1	51	25,801
③ 3 万人以上～5 万人未満	2	4	8	2	3	5	4	1	29	40,401
④ 5 万人以上	3	2	4	11	2	10	6		38	74,651
■地域特性別										
① 過疎地域	11	9	11	11	10	10	2		64	27,341
② 過疎地域以外	11	8	14	11	4	14	9	2	73	54,974
■高齢化特性別										
① 高齢化率九州平均以上	18	11	19	20	13	20	6		107	37,417
② 高齢化率九州平均未満	4	6	6	2	1	4	5	2	30	58,904

※平均値は不明を除く

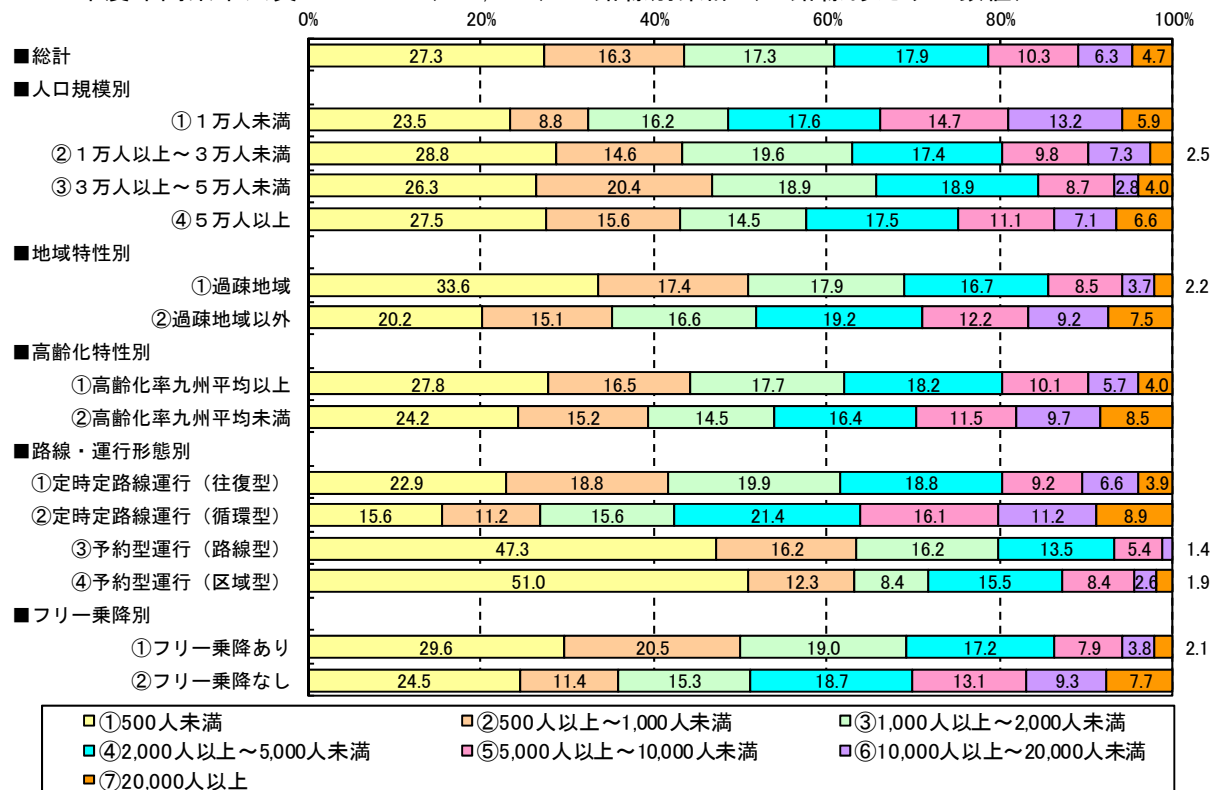
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○過疎路線・高齢化路線のほうが、H25 年度年間乗車人員の平均値は小さい。

○予約型運行の H25 年度年間乗車人員の平均値は、定時定路線運行路線よりも小さい。

■H25年度年間乗車人員について（n=1,129）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ：人
	500 人 未満	500 人 以上～ 1,000 人 未満	1,000 人 以上～ 2,000 人 未満	2,000 人 以上～ 5,000 人 未満	5,000 人 以上～ 10,000 人 未満	10,000 人 以上～ 20,000 人 未満	20,000 人以上		
■ 総計	308	184	195	202	116	71	53	1,129	5,007
■ 人口規模別									
① 1 万人未満	16	6	11	12	10	9	4	68	5,808
② 1 万人以上～3 万人未満	91	46	62	55	31	23	8	316	4,082
③ 3 万人以上～5 万人未満	85	66	61	61	28	9	13	323	3,502
④ 5 万人以上	116	66	61	74	47	30	28	422	6,722
■ 地域特性別									
① 過疎地域	201	104	107	100	51	22	13	598	2,926
② 過疎地域以外	107	80	88	102	65	49	40	531	7,351
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	268	159	171	175	97	55	39	964	4,153
② 高齢化率九州平均未満	40	25	24	27	19	16	14	165	9,996
■ 路線・運行形態別									
① 定時定路線運行（往復型）	139	114	121	114	56	40	24	608	4,625
② 定時定路線運行（循環型）	35	25	35	48	36	25	20	224	9,286
③ 予約型運行（路線型）	35	12	12	10	4	1		74	1,353
④ 予約型運行（区域型）	79	19	13	24	13	4	3	155	2,213
■ フリー乗降別									
① フリー乗降あり	181	125	116	105	48	23	13	611	3,027
② フリー乗降なし	127	59	79	97	68	48	40	518	7,343

※平均値は不明を除く

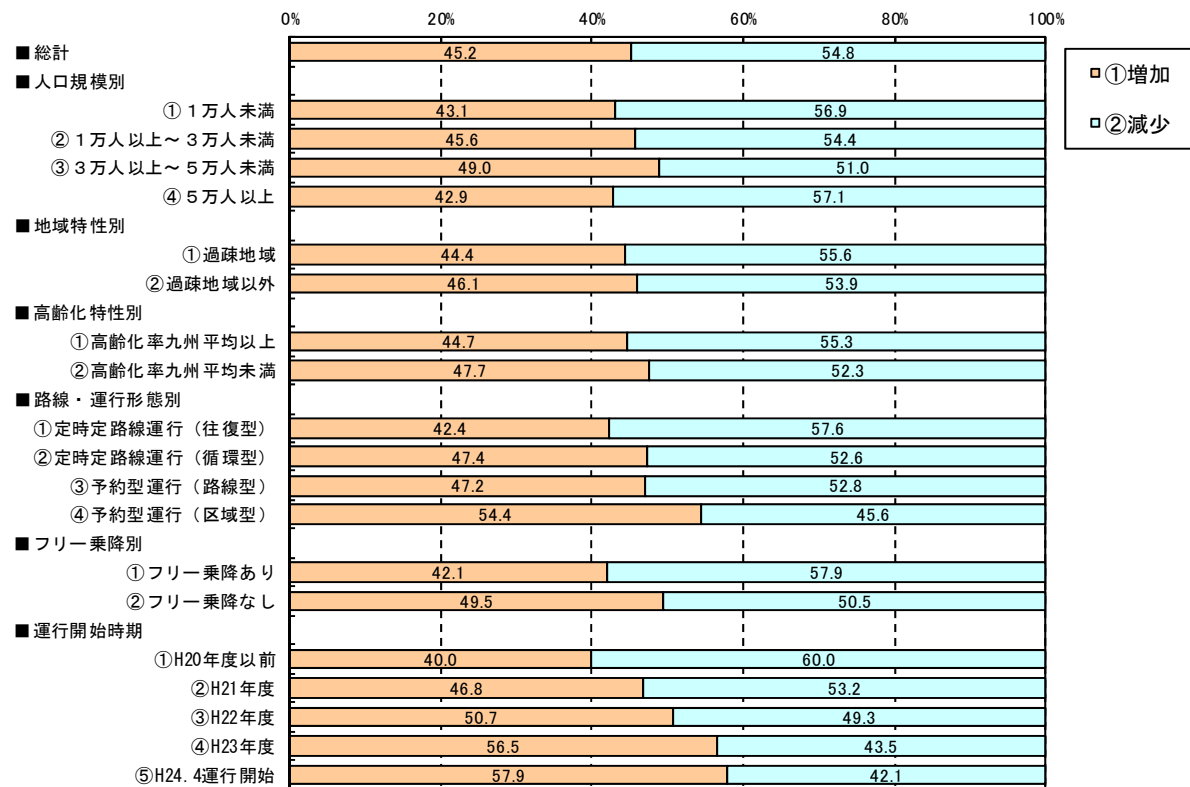
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

49) 乗車人員動向について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、乗車人員が増加傾向にある路線よりも減少傾向にある路線のほうが多く、運行開始時期が新しい年度ほど、増加傾向にある路線の割合が高い。
※H24～25年度増減状況については運行開始時期がH24.4以前の路線のみを対象として集計を行った（2カ年の比較ができる路線のみの集計）

■H24年度～H25年度の増減状況について（n=958）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①増加	②減少	総計
■ 総計	433	525	958
■ 人口規模別			
① 1万人未満	22	29	51
② 1万人以上～3万人未満	120	143	263
③ 3万人以上～5万人未満	120	125	245
④ 5万人以上	171	228	399
■ 地域特性別			
① 過疎地域	232	290	522
② 過疎地域以外	201	235	436
■ 高齢化特性別			
① 高齢化率九州平均以上	361	446	807
② 高齢化率九州平均未満	72	79	151
■ 路線形態別			
① 巡回（循環）型	223	303	526
① + フリー乗降	99	110	209
② それ以外	25	28	53
② + フリー乗降	56	47	103
■ 運行形態別			
② 予約型運行（路線型）	233	321	554
③ 予約型運行（区域型）	200	204	404
■ 運行開始時期別			
① H20年度以前	221	332	553
② H21年度	58	66	124
③ H22年度	37	36	73
④ H23年度	70	54	124
⑤ H24.4運行開始	22	16	38

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

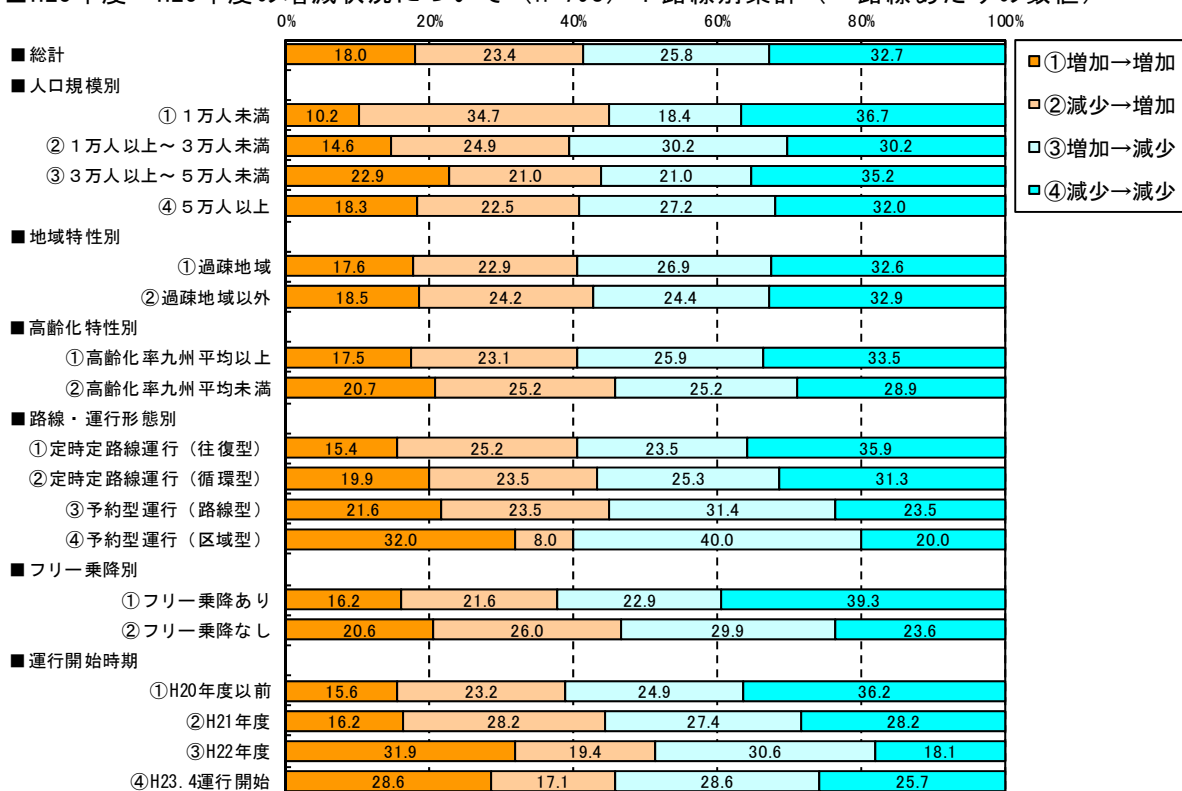
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、18.0%が増加傾向継続路線となっている。

○運行開始時期別にみると、運行開始時期が新しい路線のほうが「①増加→増加」傾向路線の割合が高い。

※H23～25年度増減状況については運行開始時期がH23.4以前の路線のみを対象として集計を行った（3カ年の比較ができる路線のみの集計）

■H23年度～H25年度の増減状況について（n=798）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 増加→増加	② 減少→増加	③ 増加→減少	④ 減少→減少	総計
■ 総計	144	187	206	261	798
■ 人口規模別					
① 1万人未満	5	17	9	18	49
② 1万人以上～3万人未満	30	51	62	62	205
③ 3万人以上～5万人未満	48	44	44	74	210
④ 5万人以上	61	75	91	107	334
■ 地域特性別					
① 過疎地域	78	101	119	144	442
② 過疎地域以外	66	86	87	117	356
■ 高齢化特性別					
① 高齢化率九州平均以上	116	153	172	222	663
② 高齢化率九州平均未満	28	34	34	39	135
■ 路線形態別					
① 巡回（循環）型	72	118	110	168	468
① +フリー乗降	33	39	42	52	166
② それ以外	11	12	16	12	51
② +フリー乗降	16	4	20	10	50
■ 運行形態別					
② 予約型運行（路線型）	75	100	106	182	463
③ 予約型運行（区域型）	69	87	100	79	335
■ 運行開始時期別					
① H20年度以前	84	125	134	195	538
② H21年度	19	33	32	33	117
③ H22年度	23	14	22	13	72
④ H23.4運行開始	10	6	10	9	35

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

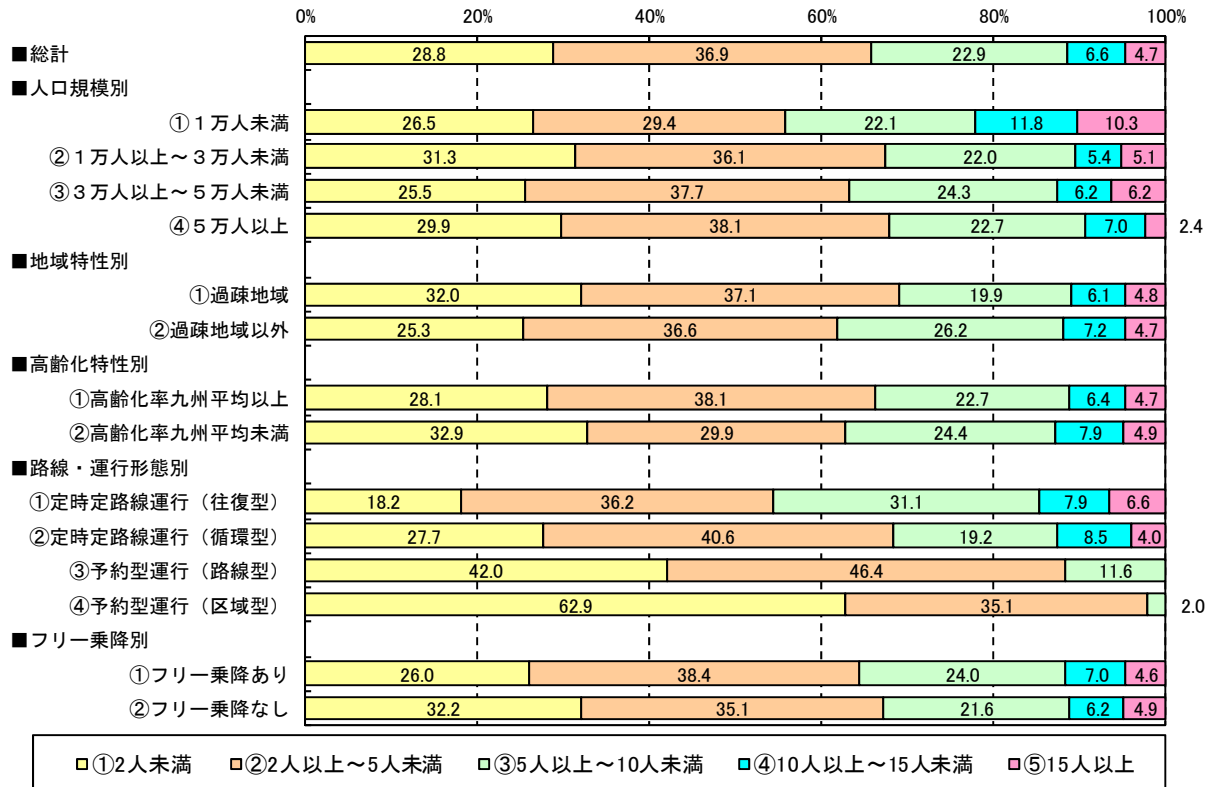
50) 1便あたりの平均乗車人員について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○1便あたりの平均乗車人員は、5.2人となっている

○予約型運行路線よりも定時定路線運行路線のほうが、平均乗車人員が多い。

■H25年度1便あたりの平均乗車人員について（n=1,117）：路線別集計（一路線あたりの数値）



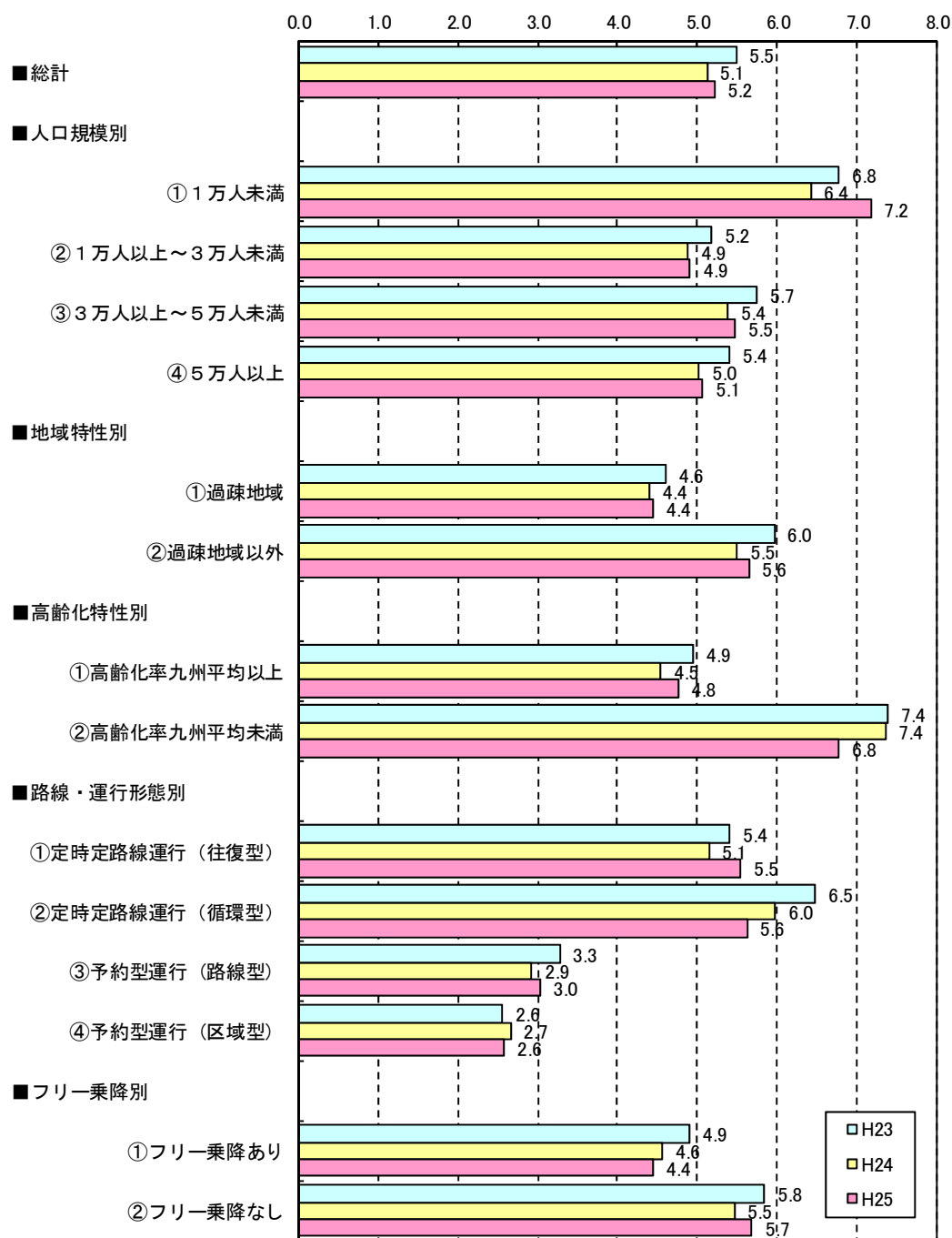
	①	②	③	④	⑤	総計	平均値 ：人
	2人未満	2人以上～ 5人未満	5人以上～ 10人未満	10人以上～ 15人未満	15人以上		
■総計	322	412	256	74	53	1,117	5.2
■人口規模別							
① 1万人未満	18	20	15	8	7	68	7.2
② 1万人以上～3万人未満	98	113	69	17	16	313	4.9
③ 3万人以上～5万人未満	82	121	78	20	20	321	5.5
④ 5万人以上	124	158	94	29	10	415	5.1
■地域特性別							
① 過疎地域	188	218	117	36	28	587	4.4
② 過疎地域以外	134	194	139	38	25	530	5.6
■高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	268	363	216	61	45	953	4.8
② 高齢化率九州平均未満	54	49	40	13	8	164	6.8
■路線・運行形態別							
① 定時定路線運行（往復型）	110	219	188	48	40	605	5.5
② 定時定路線運行（循環型）	62	91	43	19	9	224	5.6
③ 予約型運行（路線型）	29	32	8			69	3.0
④ 予約型運行（区域型）	95	53	3			151	2.6
■フリー乗降別							
① フリー乗降あり	157	232	145	42	28	604	4.4
② フリー乗降なし	165	180	111	32	25	513	5.7

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○H23～H24 年度にかけては1便あたり平均乗車人員が減少傾向にあるカテゴリーがほとんどとなっていたが、H24～25年度にかけては、1便あたり平均乗車人員が増加傾向となっているカテゴリーが多くみられる。

■ 1便あたりの平均乗車人員の推移について：路線別集計（一路線あたりの数値）（人）



第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

5 1) 車両 1 台あたり年間乗車人員について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

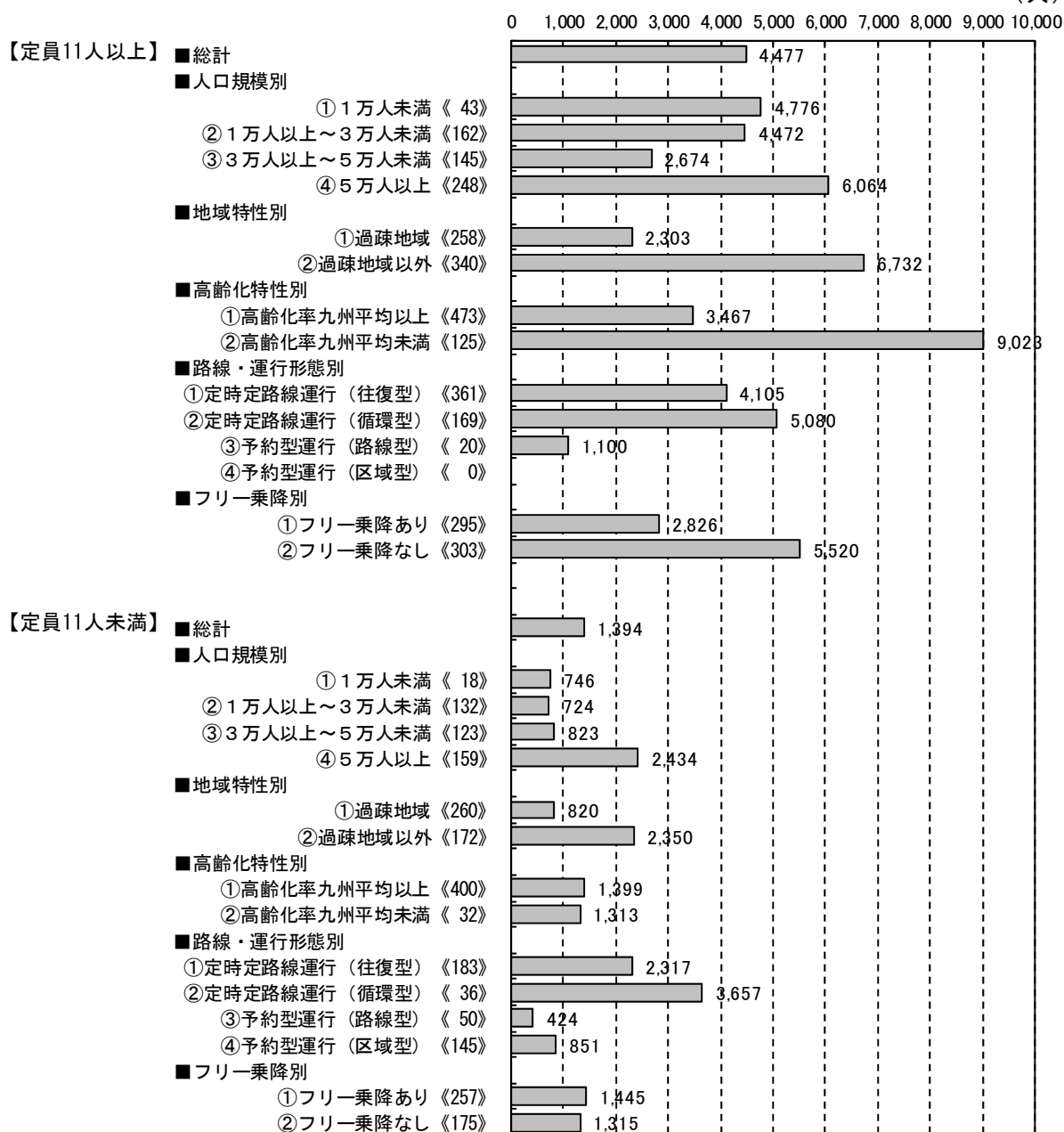
○車両 1 台あたり年間乗車人員＝年間乗車人員÷使用車両台数（定員 11 人以上、以下別）

○1 台あたりの年間乗車人員は、定員 11 人以上・未満の車両で大きな差がみられる。

※11 人以上車両・11 人未満車両の両方を使用して運行している路線は除外して集計

■車両 1 台あたり年間乗車人員について（n=598、432）：路線別集計（一路線あたりの数値）

（人）



※ 《 》 内の数字は路線総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

5 2）今後の見通しについて（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると「①継続」予定との回答が 87.4%と最も多く、「②廃止」予定は 1.0%と非常に少ない。

○人口 1 万人未満市町村の路線では「③変更」予定の割合が比較的高い。

■今後の見通しについて（n=1,146）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①継続	②廃止	③変更	④不明	総計
■総計	1,002	11	107	26	1,146
■人口規模別					
① 1 万人未満	51	2	14	1	68
② 1 万人以上～3 万人未満	304	2	17	4	327
③ 3 万人以上～5 万人未満	258	5	44	20	327
④ 5 万人以上	389	2	32	1	424
■地域特性別					
① 過疎地域	519	9	54	24	606
② 過疎地域以外	483	2	53	2	540
■高齢化特性別					
① 高齢化率九州平均以上	853	11	86	24	974
② 高齢化率九州平均未満	149		21	2	172
■路線・運行形態別					
① 定時定路線運行（往復型）	543	4	67		614
② 定時定路線運行（循環型）	197	4	20	9	230
③ 予約型運行（路線型）	75		2		77
④ 予約型運行（区域型）	129	1	10	17	157
■フリー乗降別					
① フリー乗降あり	548	9	53	7	617
② フリー乗降なし	454	2	54	19	529



（２）過去の調査との比較について

1) 当該市町村数及び路線数の状況

【平成 21 年度データ（平成 22 年度調査）】

- 回答市町村数……227 市町村（回収率 97%）
- 当該市町村数……141 市町村
- 路線数……987 路線

※当該市町村数…コミュニティバス・乗合タクシー等を運行している市町村数

【平成 22 年度データ（平成 23 年度調査）】

- 回答市町村数……231 市町村（回収率 99%）
- 当該市町村数……145 市町村
- 路線数……767 路線

※平成 22 年度データの特徴

- 当該市町村数はほぼ同数だが、H21・H23・H25 年度に比べて路線数が非常に少ない。
- 実際に路線数が減少しているわけではなく、複数の路線を合計した「市町村合計データ」を「路線データ」として記入している市町村が多くみられる。
- 路線データと市町村合計データが混在した状況→路線データに関しては平均値が大きく算出される傾向

【平成 23 年度データ（平成 24 年度調査）】

- 回答市町村数……210 市町村（回収率 90%）
- 当該市町村数……142 市町村
- 路線数……945 路線

【平成 24 年度データ（平成 25 年度）】 ※調査なし

【平成 25 年度データ（平成 26 年度：今年度調査）】

- 回答市町村数……198 市町村（回収率 85%）
- 当該市町村数……137 市町村
- 路線数……1,146 路線

※平成 25 年度データ（今年度調査）の特徴

- 当該市町村数はほぼ同数だが、H21・H23 年度に比べて路線数が非常に多い。
- H22 年度とは違い「路線データ」を記入している市町村が多い→路線データに関しては平均値が小さく算出される傾向

【過去の調査との比較について】

- 基本的に、H21・H23・H25 年度データを使用し、1 年おきの状況を比較した分析を行う。
- 一部データについては、H23・H25 年度の 2 カ年の比較を行う（H21 では未調査の項目）。

※1 回あたり運行経費・運賃収入について

- ・H21 年度データには、年間運行回数に関する設問がなかったため、年間運行回数は「1 週あたり運行回数×52 週」により計算
- ・H23 年度データには「17) 年間運行回数について」にあるように、新たなデータを追加（曜日別運行本数、曜日別運行日数から計算）
- ・同様の条件で比較を行うため、過去の調査との比較においては「1 回あたり運行経費・運賃収入」を前年度調査と同様の方式で再計算を行った。

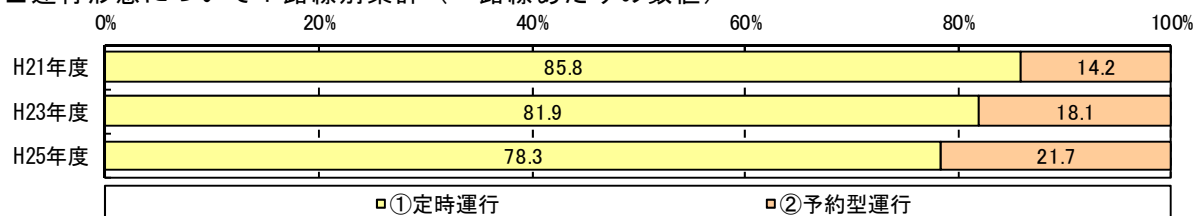
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2) 運行形態について

○「③予約型運行（区域型）」の割合が徐々に増加している。

■運行形態について：路線別集計（一路線あたりの数値）



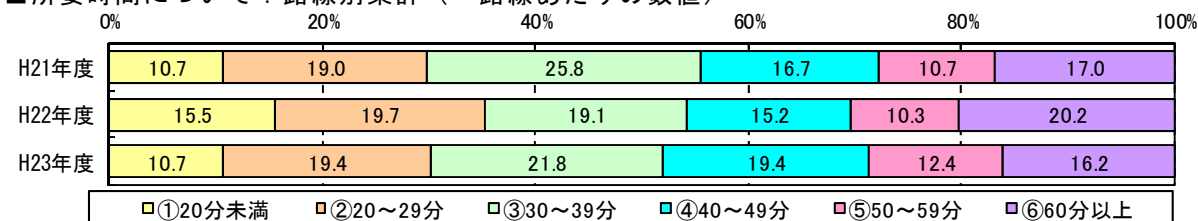
※不明を除く

	①定時運行	②予約型運行	③不明	総計
H21年度	817	135	35	987
H23年度	771	170	4	945
H25年度	844	234	68	1,146

3) 所要時間について

○1路線あたりの所要時間平均値はほとんど変化していない。

■所要時間について：路線別集計（一路線あたりの数値）



※不明を除く

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ：分
	20分未満	20～29分	30～39分	40～49分	50～59分	60分以上	不明		
H21年度	95	168	228	148	95	150	103	987	42
H23年度	125	159	154	123	83	163	25	832	42
H25年度	96	175	196	175	112	146	89	989	41

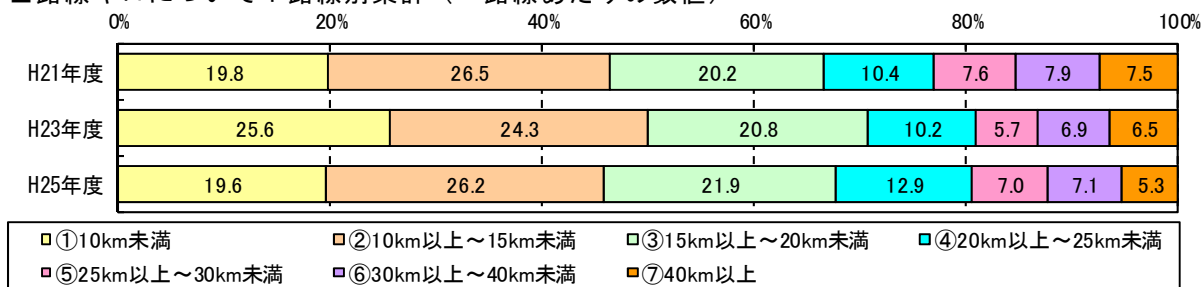
※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

4) 路線キロについて

○H25年度は路線キロの平均値がやや小さくなっているが、概ね約20km前後で推移している。

■ 路線キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



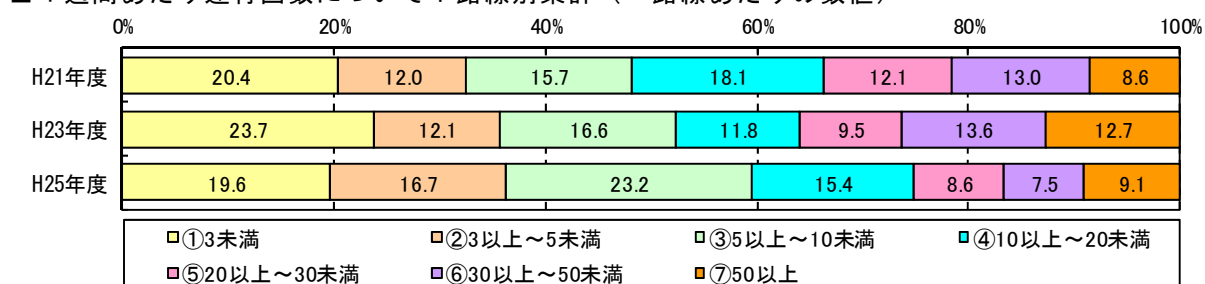
	① 10km 未満	② 10km以上 ～ 15km未満	③ 15km以上 ～ 20km未満	④ 20km以上 ～ 25km未満	⑤ 25km以上 ～ 30km未満	⑥ 30km以上 ～ 40km未満	⑦ 40km 以上	総計	平均値 : km
H21年度	156	208	159	82	60	62	59	786	22
H23年度	201	191	163	80	45	54	51	785	23
H25年度	184	247	206	121	66	67	50	941	19

※平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

5) 一週間あたりの運行回数について

○H25年度に1週間あたり運行回数はやや減少しているが、概ね一定の回数で推移している。

■ 1週間あたり運行回数について：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 3未満	② 3以上 ～ 5未満	③ 5以上 ～ 10未満	④ 10以上 ～ 20未満	⑤ 20以上 ～ 30未満	⑥ 30以上 ～ 50未満	⑦ 50 以上	総計	平均値	
									1週間 : 回	1日 : 回
H21年度	165	97	127	146	98	105	69	807	22	3
H23年度	179	91	125	89	72	103	96	755	24	3
H25年度	176	150	209	138	77	67	82	899	20	3

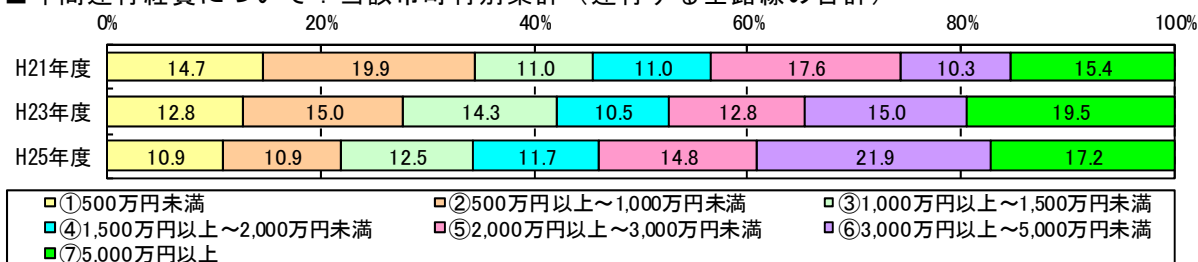
※平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

6) 年間運行経費について

- 市町村単位でみると、H21年度からH23年度にかけて年間運行経費の平均値は増加していたが、H25年度にはやや減少している。
- 1路線あたりの年間運行経費の平均値については、H25年度の路線数が多いこともあり大きく減少している。
- 路線1kmあたり年間運行経費は概ね20万円/km程度で推移しているが、1回あたり運行経費は減少傾向が続いている。

■年間運行経費について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）

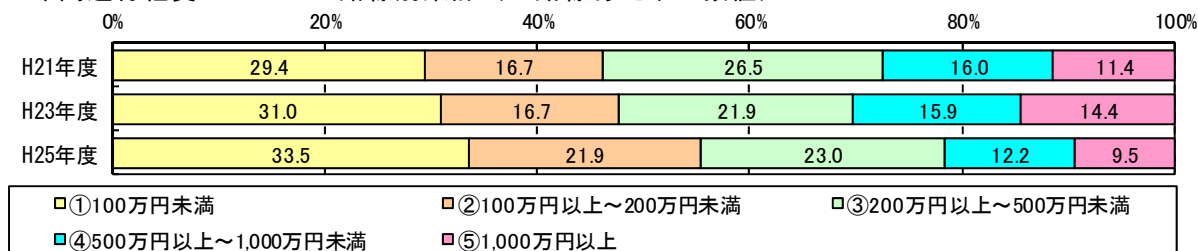


※不明を除く

	① 500 万円 未満	② 500万円 以上～ 1,000 万円未満	③ 1,000 万円以上 ～1,500 万円未満	④ 1,500 万円以上 ～2,000 万円未満	⑤ 2,000 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	⑧ 不明	総計	平均値 ：万円
H21年度	20	27	15	15	24	14	21	5	141	2,902
H23年度	17	20	19	14	17	20	26	9	142	3,243
H25年度	14	14	16	15	19	28	22	9	137	3,143

※平均値は不明を除く

■年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）

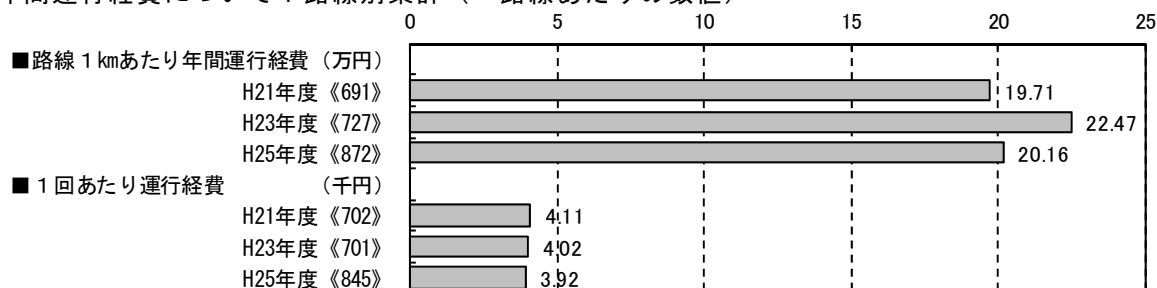


※不明を除く

	① 100万 円 未満	② 100万円以上 ～ 200万円未満	③ 200万円以上 ～ 500万円未満	④ 500万円以上 ～ 1,000万円未満	⑤ 1,000万 円 以上	総計	平均値 ：万円
H21年度	252	143	227	137	98	857	460
H23年度	269	145	190	138	125	867	497
H25年度	354	231	243	129	100	1,057	381

※平均値は不明を除く

■年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）



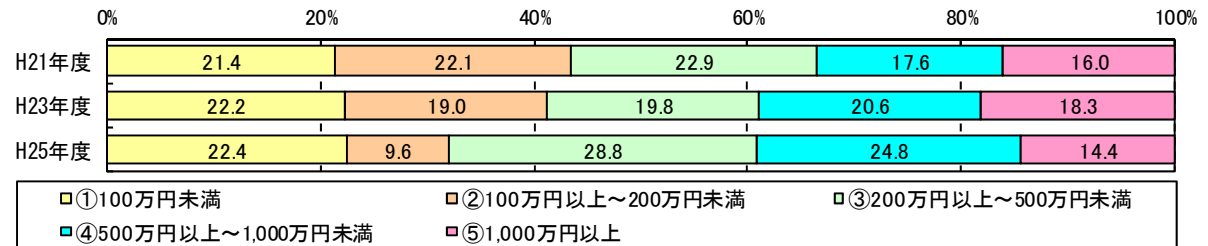
※《 》内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

7) 年間運賃収入について

- 市町村単位、路線単位どちらの場合でも、H21・H23年度に比べてH25年度の年間運賃収入の平均値は大きく減少している（路線単位についてはH25年度の実績が多いことの影響もあり）。
- 路線1kmあたり年間運賃収入についても、H21・H23年度に比べてH25年度は大きく減少している。1回あたり運賃収入については減少傾向が続いている。

■年間運賃収入について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）

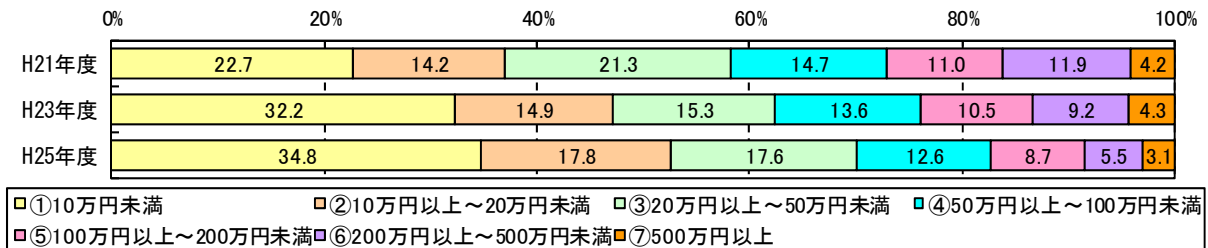


※不明を除く

	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 ：万円
	100万円 未満	100万円以上 ～ 200万円未満	200万円以上 ～ 500万円未満	500万円以上 ～ 1,000万円未満	1,000万円 以上	不明		
H21年度	28	29	30	23	21	10	141	739
H23年度	28	24	25	26	23	16	142	761
H25年度	28	12	36	31	18	12	137	646

※平均値は不明を除く

■年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）

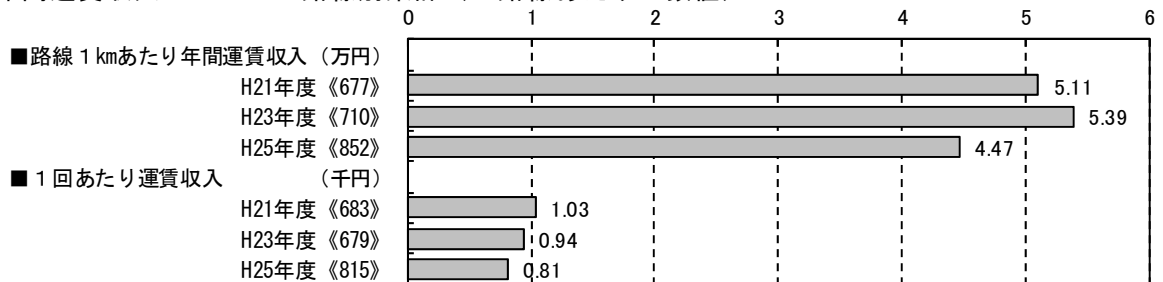


※不明を除く

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 ：万円
	10万円 未満	10万円 以上～ 20万円 未満	20万円 以上～ 50万円 未満	50万円 以上～ 100万円 未満	100万円 以上～ 200万円 未満	200万円 以上～ 500万円 未満	500万円 以上		
H21年度	189	118	177	122	91	99	35	831	116
H23年度	273	126	130	115	89	78	36	847	113
H25年度	362	185	183	131	91	57	32	1,041	78

※平均値は不明を除く

■年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）



※《 》内の数字は総数

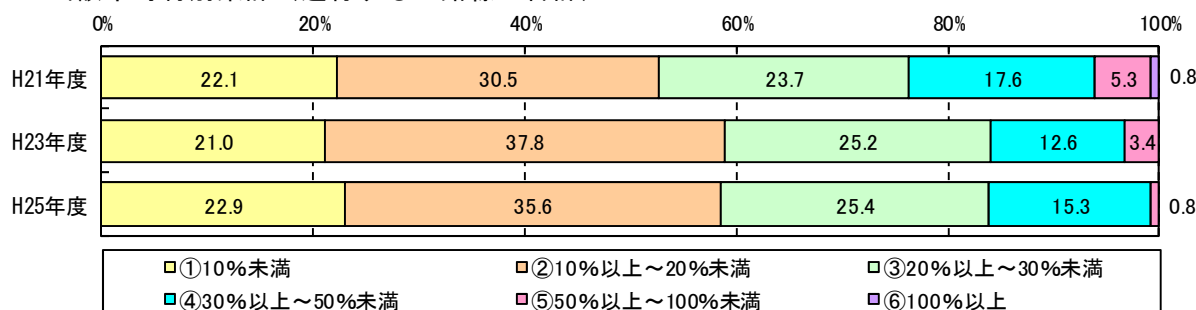
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



8) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について

- 市町村単位でみると、H21年度からH23年度にかけては、年間運賃収入は増加していたが、年間運行経費も増加していたため、結果的に収支率（年間運賃収入／年間運行経費×100%）の平均値は減少傾向にあった。
- H23年度からH25年度にかけては、年間運行経費は減少しているが、年間運賃収入も大きく減少しているため、結果的に収支率の平均値はH21・H23年度に比べて大きく減少している（25%→23%→21%）。
- 路線単位でみてもほぼ同じ状況となっており、H25年度は特に、収支率10%未満の路線割合がH21年度に比べて1割以上増加している。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について ：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）

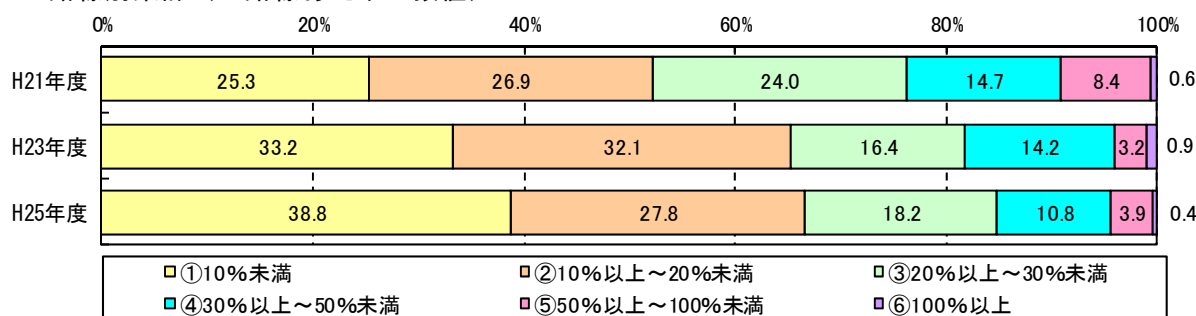


※不明を除く

	① 10% 未満	② 10%以上 ～ 20%未満	③ 20%以上 ～ 30%未満	④ 30%以上 ～ 50%未満	⑤ 50%以上 ～ 100%未満	⑥ 100% 以上	⑦ 不明	総計	平均値
H21年度	29	40	31	23	7	1	10	141	25%
H23年度	25	45	30	15	4		23	142	23%
H25年度	27	42	30	18	1		19	137	21%

※平均値は不明を除く

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について ：路線別集計（一路線あたりの数値）



※不明を除く

	① 10% 未満	② 10%以上 ～ 20%未満	③ 20%以上 ～ 30%未満	④ 30%以上 ～ 50%未満	⑤ 50%以上 ～ 100%未満	⑥ 100% 以上	総計	平均値
H21年度	204	217	194	119	68	5	807	25%
H23年度	263	254	130	112	25	7	791	23%
H25年度	385	276	181	107	39	4	992	21%

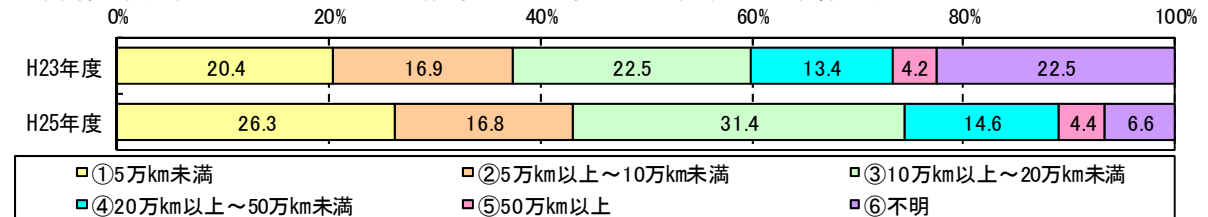
※平均値は不明を除く

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

9) 年間実車走行キロについて

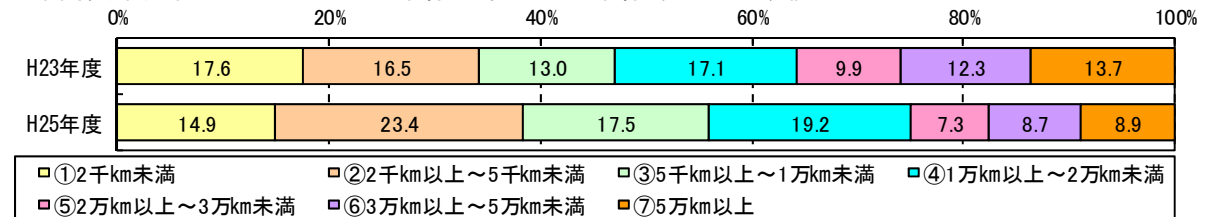
- 市町村単位でみると、年間実車走行キロの平均値は約 15 万km程度で推移している。
- 路線単位でみると、H25 年度は路線数が多いこともあり、年間実車走行キロの平均値は大きく減少している。
- 実車走行 1 kmあたり年間運行経費は H23・H25 年度で大きな変化はないが、年間運賃収入は H25 年度に約 2 割減少している。

■ 年間実車走行キロについて：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



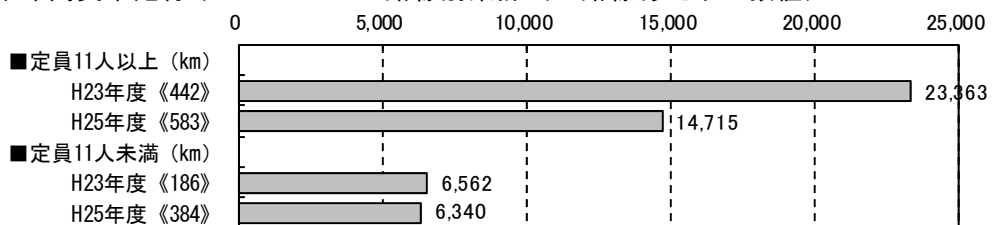
	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 : km
	5万 km 未満	5万km 以上～10万 km未満	10万km 以上～20万 km未満	20万km 以上～50万 km未満	50万 km 以上	不明		
H23年度	29	24	32	19	6	32	142	155,517
H25年度	36	23	43	20	6	9	137	150,925

■ 年間実車走行キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



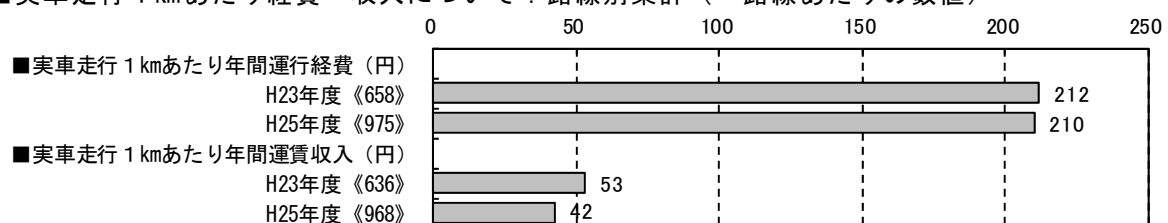
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km
	2千 km 未満	2千km 以上～ 5千km 未満	5千km 以上～ 1万km 未満	1万km 以上～ 2万km 未満	2万km 以上～ 3万km 未満	3万km 以上～ 5万km 未満	5万 km 以上		
H23年度	125	117	92	121	70	87	97	709	24,128
H25年度	158	249	186	204	78	92	95	1,062	18,191

■ 車両 1 台あたり年間実車走行キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》 内の数字は総数

■ 実車走行 1 kmあたり経費・収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》 内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

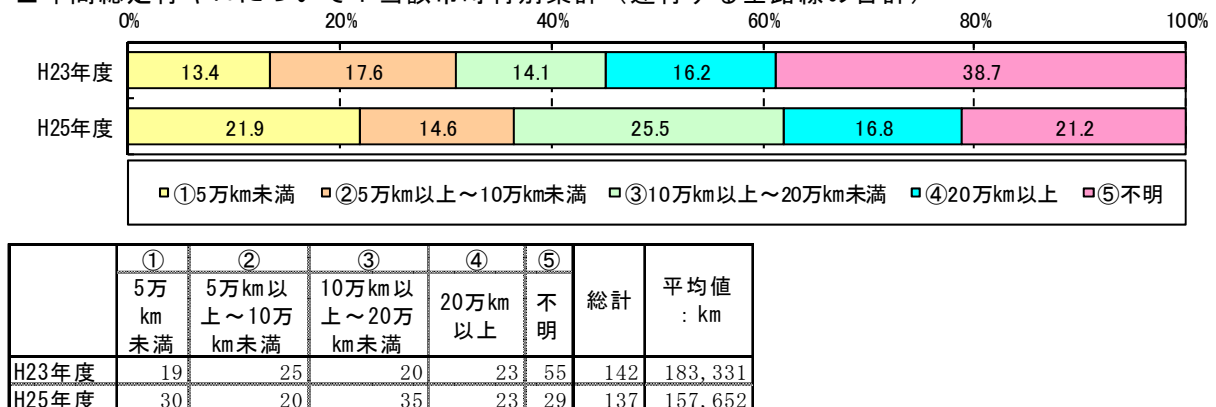


10) 年間総走行キロについて

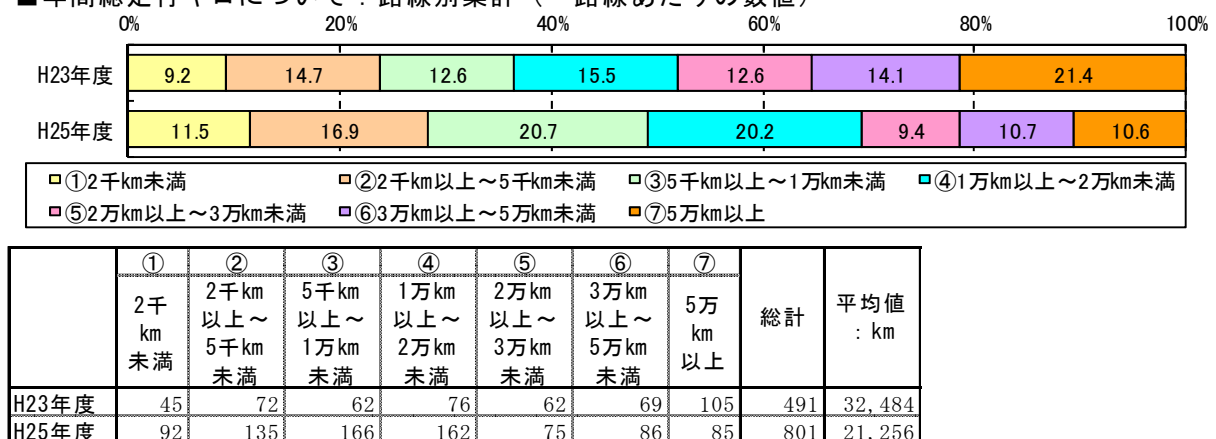
○H23年度の年間総走行キロは、年間実車走行キロに比べて非常に長くなっており、年間総走行キロ平均値は、市町村単位、路線単位ともにH23年度とH25年度の差が非常に大きくなっている。

○H23年度の年間総走行キロが年間実車走行キロに比べて大きいことから、総走行1kmあたり年間運行経費についてはH23年度のほうが低く、年間運賃収入はH23・H25年度で差が小さくなっている。

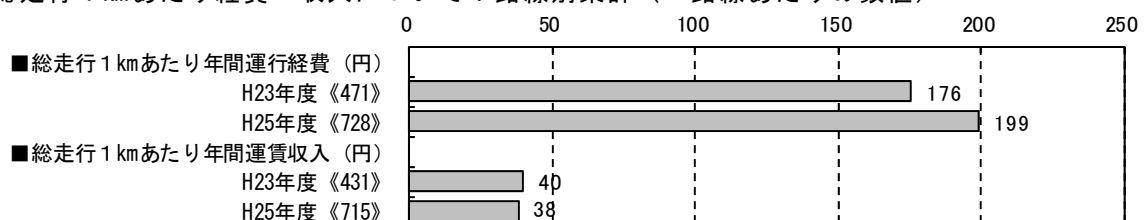
■年間総走行キロについて：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



■年間総走行キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



■総走行1kmあたり経費・収入について：路線別集計（一路線あたりの数値）



※《 》内の数字は総数

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

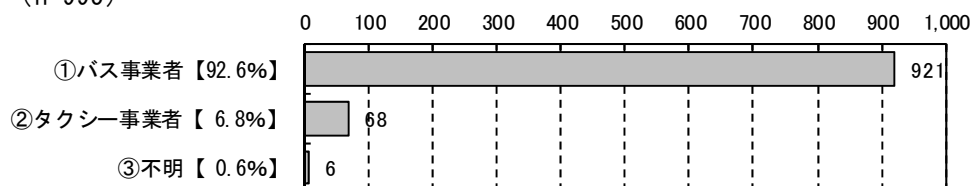


（３）市町村によるバス・乗合タクシーへの運行費補助の状況について

１）事業形態について（いずれかを選択）

○九州管内の各市町村において、国・県・市町村等が運行費補助を実施している「交通事業者が運営するバス・乗合タクシー」の路線総数は 995 となっており、その事業形態は「①バス事業者」の割合が 92.6%と最も高い。

■事業形態について（n=995）

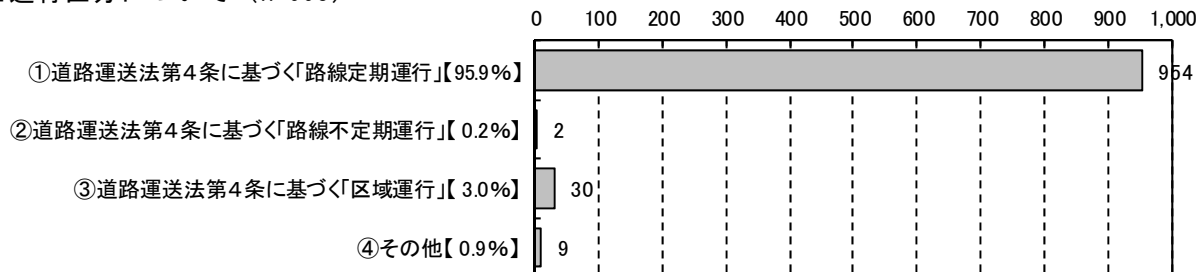


※【 】内の数字はn=995に対する割合

２）運行区分について（いずれかを選択）

○運行費補助を実施している路線の運行区分は「①道路運送法第4条に基づく路線定期運行」の割合が 95.9%と最も高い。

■運行区分について（n=995）



※【 】内の数字はn=995に対する割合

第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

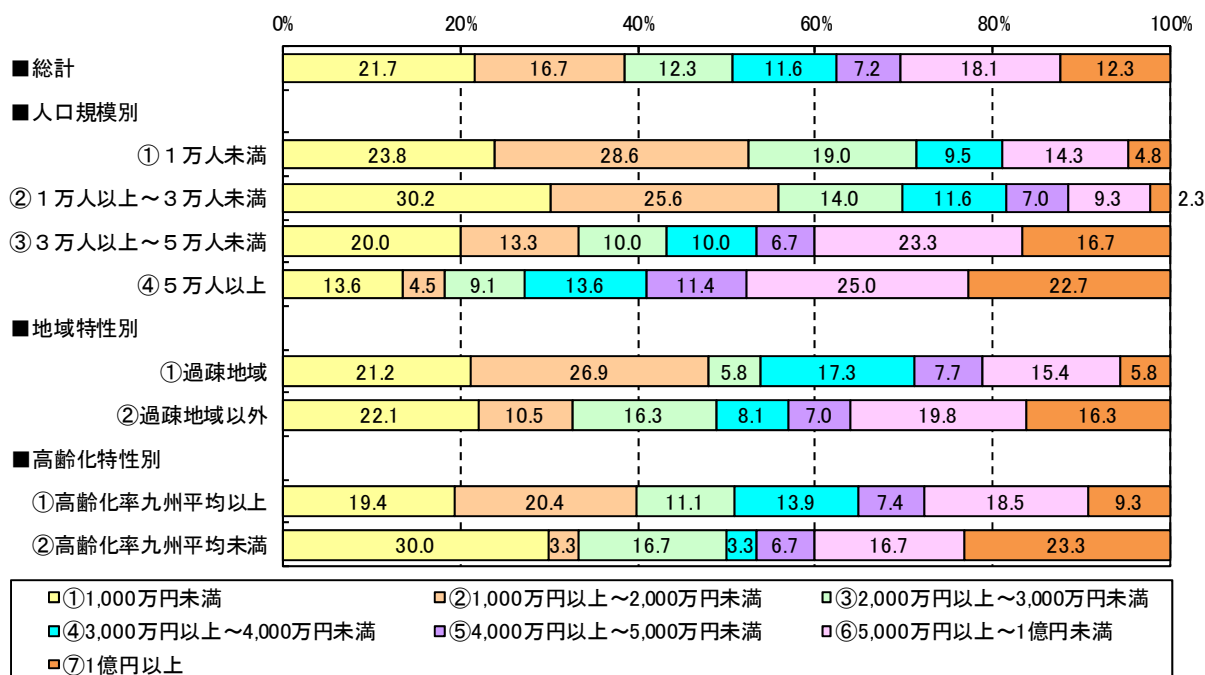
3）運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について（市町村別）

○交通事業者が運営するバス・乗合タクシーに対して、国・県・市町村等が運行費補助を実施している市町村の数は138となっており、補助実施率は全体で70%、平均補助額は4,957万円となっている。

○人口規模が大きくなるにつれて、補助実施率が高くなっている。

○過疎地域がない市町村、高齢化率が低い市町村のほうが、平均補助額が高い。

■運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について：市町村別（n=138）



	①1千 万円 未満	②1千 万円 以上 ～ 2千 万円 未満	③2千 万円 以上 ～ 3千 万円 未満	④3千 万円 以上 ～ 4千 万円 未満	⑤4千 万円 以上 ～ 5千 万円 未満	⑥5千 万円 以上 ～ 1億 円 未満	⑦ 1億 円 以上	補助 実施 総計	市町 村 総計	補助 実施 率	平均 補助 額 ：万円
■ 総計	30	23	17	16	10	25	17	138	198	70%	4,957
■ 人口規模別											
① 1 万人未満	5	6	4	2		3	1	21	38	55%	3,288
② 1 万人以上～3 万人未満	13	11	6	5	3	4	1	43	67	64%	2,640
③ 3 万人以上～5 万人未満	6	4	3	3	2	7	5	30	42	71%	5,435
④ 5 万人以上	6	2	4	6	5	11	10	44	51	86%	7,693
■ 地域特性別											
① 過疎地域	11	14	3	9	4	8	3	52	91	57%	3,643
② 過疎地域以外	19	9	14	7	6	17	14	86	107	80%	5,751
■ 高齢化特性別											
① 高齢化率九州平均以上	21	22	12	15	8	20	10	108	157	69%	4,569
② 高齢化率九州平均未満	9	1	5	1	2	5	7	30	41	73%	6,352

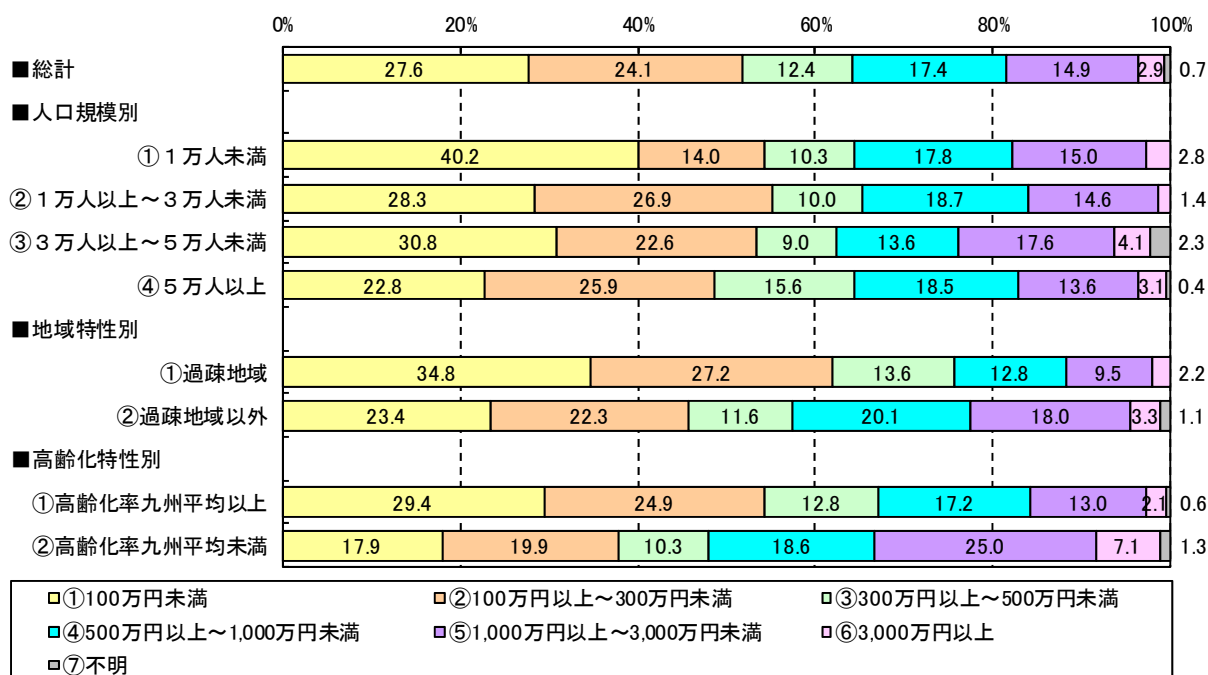
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



4）運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について（路線別）

○交通事業者が運営するバス・乗合タクシーに対して、国・県・市町村等が運行費補助を実施している路線は 995 路線となっており、1 路線あたりの平均補助額は 692 万円となっている。
○過疎地域がない市町村の路線、高齢化率が低い市町村の路線のほうが、平均補助額が高い。

■運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について：路線別（n=995）



	① 100 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	⑥ 3,000 万円 以上	不 明	総 計	平均 補助額 ：万円
■ 総計	275	240	123	173	148	29	7	995	692
■ 人口規模別									
① 1万人未満	43	15	11	19	16	3		107	645
② 1万人以上～3万人未満	62	59	22	41	32	3		219	518
③ 3万人以上～5万人未満	68	50	20	30	39	9	5	221	755
④ 5万人以上	102	116	70	83	61	14	2	448	759
■ 地域特性別									
① 過疎地域	128	100	50	47	35	8		368	515
② 過疎地域以外	147	140	73	126	113	21	7	627	798
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	247	209	107	144	109	18	5	839	592
② 高齢化率九州平均未満	28	31	16	29	39	11	2	156	1,237

※平均値は不明を除く

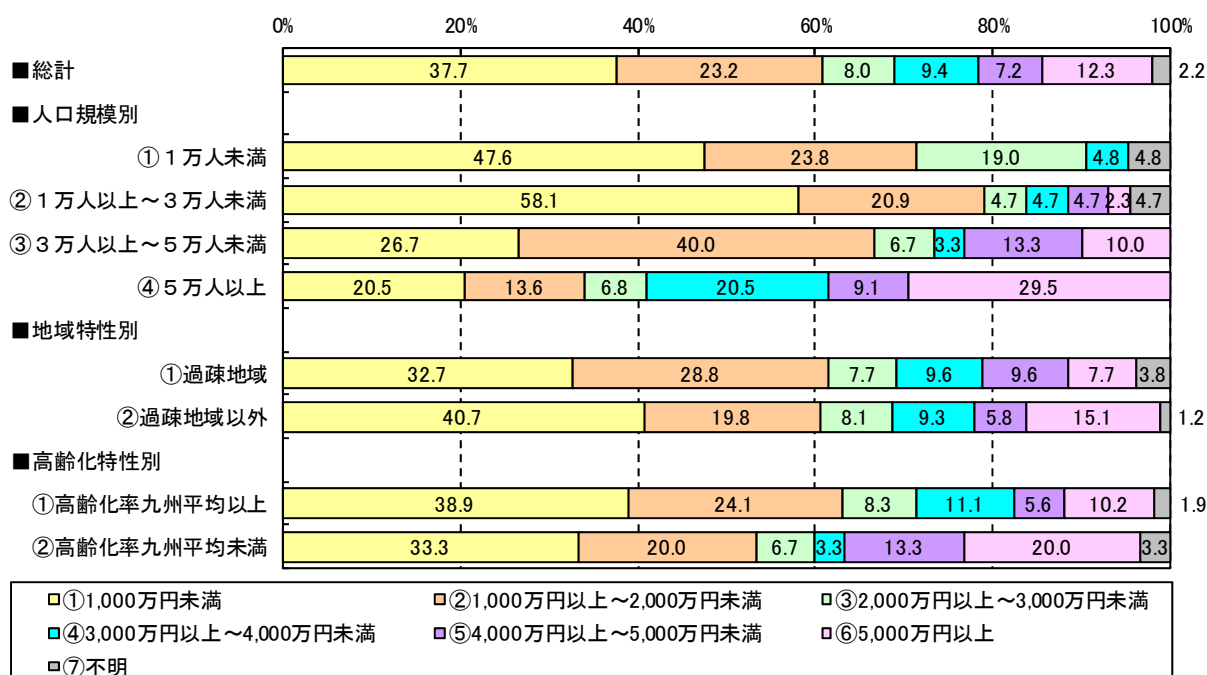
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



5）市町村による運行費補助の状況について（市町村別）

- 交通事業者が運営するバス・乗合タクシーに対して、運行費補助を実施している市町村の平均補助額は2,561万円となっているが、「①1,000万円未満」の割合が37.7%と約4割を占めており、比較的補助額が低い市町村も多く見られる。
- 人口規模が大きくなるにつれて、平均補助額が高くなっている。
- 過疎地域がない市町村、高齢化率が低い市町村のほうが、平均補助額が高い。

■市町村による運行費補助の状況について：市町村別（n=138）



	①1千万円未満	②1千万円以上～2千万円未満	③2千万円以上～3千万円未満	④3千万円以上～4千万円未満	⑤4千万円以上～5千万円未満	⑥5千万円以上	不明	総計	平均補助額：万円
■ 総計	52	32	11	13	10	17	3	138	2,561
■ 人口規模別									
① 1万人未満	10	5	4	1			1	21	1,166
② 1万人以上～3万人未満	25	9	2	2	2	1	2	43	1,286
③ 3万人以上～5万人未満	8	12	2	1	4	3		30	2,589
④ 5万人以上	9	6	3	9	4	13		44	4,365
■ 地域特性別									
① 過疎地域	17	15	4	5	5	4	2	52	2,309
② 過疎地域以外	35	17	7	8	5	13	1	86	2,710
■ 高齢化特性別									
① 高齢化率九州平均以上	42	26	9	12	6	11	2	108	2,351
② 高齢化率九州平均未満	10	6	2	1	4	6	1	30	3,332

※平均値は不明を除く

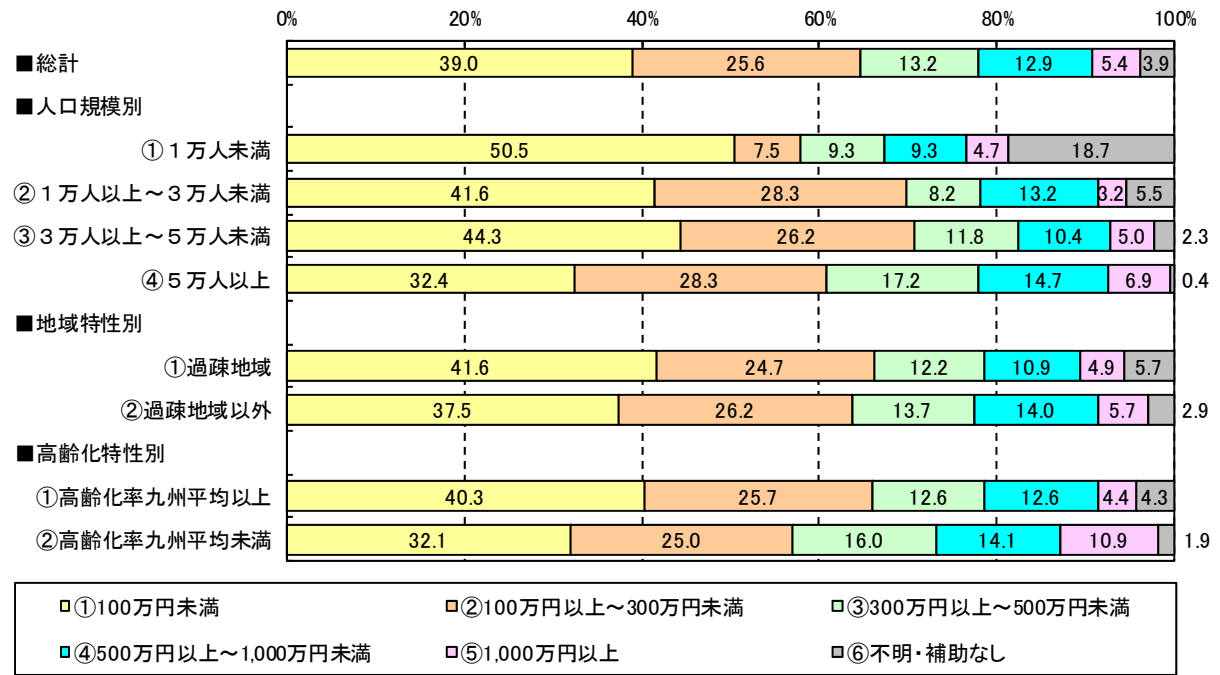
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



6）市町村による運行費補助の状況について（路線別）

- 交通事業者が運営するバス・乗合タクシーに対して市町村が運行費補助を実施している路線の平均補助額は 362 万円となっている。
- 人口規模が大きい市町村のほうが、平均補助額が高くなっている。
- 過疎地域がない市町村の路線、高齢化率が低い市町村の路線のほうが、平均補助額が高い。

■市町村による運行費補助の状況について：路線別（n=995）



	① 100 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	⑥ 1,000 万円 以上	不明	総 計	平均 補助額 ：万円
■総計	388	255	131	128	54	39	995	362
■人口規模別								
① 1万人未満	54	8	10	10	5	20	107	268
② 1万人以上～3万人未満	91	62	18	29	7	12	219	255
③ 3万人以上～5万人未満	98	58	26	23	11	5	221	360
④ 5万人以上	145	127	77	66	31	2	448	431
■地域特性別								
① 過疎地域	153	91	45	40	18	21	368	333
② 過疎地域以外	235	164	86	88	36	18	627	378
■高齢化特性別								
① 高齢化率九州平均以上	338	216	106	106	37	36	839	310
② 高齢化率九州平均未満	50	39	25	22	17	3	156	632

※平均値は不明を除く

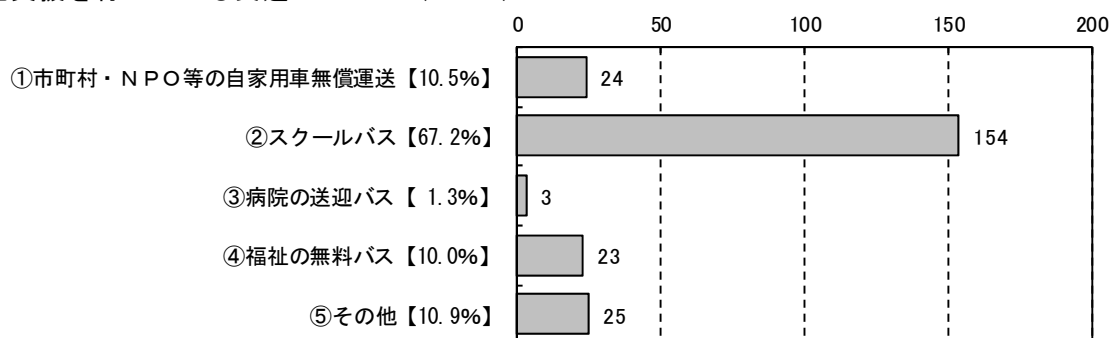


（４）その他市町村が支援を行っている交通について

１）その他支援を行っている交通について（路線別）

○「コミュニティバス・乗合タクシーに対する支援」「交通事業者が運営するバス・乗合タクシーへの運行費補助」以外に、市町村が支援等の関与を行っている交通及び市町村自身が運行している交通については、「②スクールバス」に対するものが最も多く、1／3以上を占めている。

■ その他支援を行っている交通について（n=229）

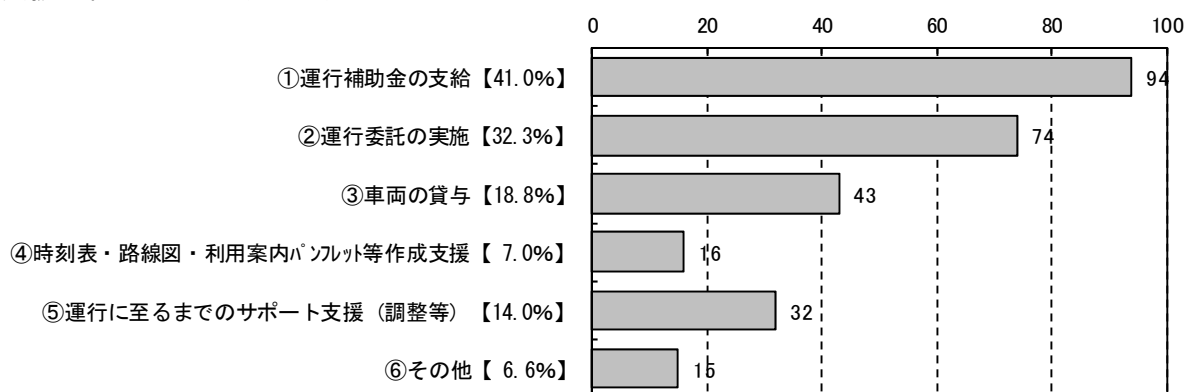


※【 】内の数字はn=229に対する割合

２）支援内容について（路線別）

○支援内容としては「①運行補助金の支給」による支援が最も多く、次いで「②運行委託の実施」が多い。

■ 支援内容について（n=229）



※【 】内の数字はn=229に対する割合



（５）時刻表・路線図・利用案内等を作成する上で工夫したことについて

○高齢者等への配慮（５市町村）

- ・文字を大きくするなど、高齢者が見やすいように工夫している。
- ・利用者の多くが高齢者なので文字を大きくするよう心掛けているが、情報量が多いとどうしても文字を小さくせざるを得なくなるなど苦慮している。
- ・以前のパンフレットはA5版で作成していたが、高齢者利用が多いためA4版に改定した。

○多様な公共交通情報の掲載（３市町村）

- ・コミュニティバス、バス、鉄道の時刻を一冊にまとめた時刻表と、その携帯版を準備している。
1冊で全ての公共交通機関の時刻がわかるように工夫している。
- ・A3両面に市内すべての交通モードを記載し 裏面には路線バスを集約した。
- ・路線バスの時刻表に、近隣港を離着する船舶の運航時刻表を掲載した。

○デザインの統一化（２市町村）

- ・バス車両、バス停、時刻表と統一したデザインを採用している。
- ・時刻表と路線図を１枚に集約し、路線毎に色で分けて識別しやすいようにしている。

○その他

- ・とにかくシンプルに作成し、分かりやすさをコンセプトにした。
- ・病院やスーパーマーケット等の生活インフラ施設も掲載した。
- ・市中心部のバス乗り場付近図には英語を併記し、外国人観光客に分かりやすい情報提供を心がけた。
- ・出先でも予約電話の番号がわかるように、登録者に電話番号が記載されたシールを配布した。
- ・コミュニティバス・タクシーは、利用者の利便を考慮し、旧町単位で時刻表のページを割り振った。

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査

1. 調査の概要

(1) 調査対象路線の抽出

1) 抽出対象

- 平成 26 年 11 月に実施した「九州管内における公共交通に関するアンケート調査」の「問 E-1」において各市町村から回答があったコミュニティバス・乗合タクシーの路線の中で、「収支率（年間運賃収入÷年間運行経費により算出）」の記入があった「998 路線」を抽出対象としている。

2) 抽出作業

- 収支率に関する詳細な調査を実施するため、収支率が比較的高い路線（以下、収支率高路線）と収支率が比較的低い路線（以下、収支率低路線）の両方を調査対象路線として抽出した。
- 収支率が高い要因をより詳細に把握するため、収支率高路線：35 路線、収支率低路線：25 路線、合計 60 路線を抽出した（収支率高路線を多く抽出）。
- 1 市町村 1 路線を基本とし、1 市町村の中に収支率が高い（低い）路線が複数ある場合、最も収支率が高い（低い）路線を対象路線として抽出した。
- 収支率高路線として抽出された路線を所管している市町村は、収支率低路線の調査対象から除外した（収支率高路線・低路線両方を抱えている場合は収支率高路線として抽出）。
- 福祉有償運送は事例として適切ではないことから、「運行区分」が『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）」』『道路運送法第 78 条に基づく「福祉有償運送」』である路線を除外した。
- 九州 7 県からバランスよく抽出するため、各県の市町村数が占める割合を算出し、概ねその割合となるように各県の抽出数を設定した。

県名	市町村数	割合
福岡	60	26%
佐賀	20	9%
長崎	21	9%
熊本	45	19%
大分県	18	8%
宮崎県	26	11%
鹿児島	43	18%
合計	233	100%

【収支率高路線の抽出】

- ①合計が「35」となるように各県の抽出数を設定し、各県ごとに収支率上位の路線（概ね「収支率 40%以上」の路線）を抽出。
- ②ただし、利用者数が少ない路線・収入が少ない路線は除外し、次に収支率が高い路線を抽出（年間利用者数 500 人未満、年間運賃収入 10 万円未満の場合は除外）。

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



【収支率低路線の抽出】

- ①合計が「25」となるように各県の抽出数を設定し、各県ごとに収支率下位の路線（概ね「収支率 5%未満」の路線）を抽出。
- ②ただし、利用者数が少ない路線・収入が少ない路線は除外し、次に収支率が低い路線を抽出（年間利用者数 100 人未満、年間運賃収入 5 万円未満の場合は除外）。

（２）アンケートの配布状況

１）配布・回収方法

- ・「コミュニティバス・乗合タクシーに関する追加アンケート調査票（エクセルファイル）」の電子メールによる送信（調査対象路線を所管している市町村の交通担当者への送信）
- ・記入済み「追加アンケート調査票（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）アンケート実施時期

- ・平成 27 年 1 月 30 日（金）～平成 27 年 2 月 16 日（月）

（３）アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
収支率高路線	35	35	100%
収支率低路線	25	25	100%
合計	60	60	100%



2. アンケート集計

【問1 収支率について】

（1）調査対象路線の収支率について

1）調査対象路線の収支率に対する行政の評価について（自由意見）

- 調査対象路線の収支率に対する行政としての評価については、収支率高路線では「①現在の収支率や収支率の向上を（概ね）評価している」路線が 15 路線（43%）と多くみられるが、収支率低路線では、現在の収支率を評価している路線はみられない。
- 収支率低路線では、福祉的な意味合いや、住民の足として必要不可欠等となっている等の理由により、「③収支率についてはある程度、度外視して運行している（収支率よりも重要なことがある）」路線が 14 路線（56%）と半数以上を占めている。
- 一方で、収支率の状況にかかわらず、「④今後も収支率の向上に向けて継続的な努力が必要と感じている」との意見も多くみられる。

主な意見	収支率 高路線	収支率 低路線
①現在の収支率や収支率の向上を（概ね）評価している ・効率的な運行に向けて努力を行った結果でもあり、非常に評価している。 ・運行当初から利用者には大変好評であり、ロコミ等の効果もあって高い乗車率となっており、大変高く評価している。 ・民間路線の廃止代替の路線であるため収支率が低いことは仕方がないが、市の路線の中では最も収支率が高い路線であり、その点は評価している。 ・収支率だけを意識したことはあまりないが、利用者数増加や収支率向上については評価している。	15 路線	—
②収支率についてはあまり意識していない ・収支率を意識したことがないので、特に感想はない。 ・収支率は特に問題視していない。 ・利用促進を図り利用者は増加させたいと考えているが、収支率の目標は設定していない。	4 路線	6 路線

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



主な意見	収支率 高路線	収支率 低路線
③収支についてはある程度、度外視して運行している（収支率よりも重要なことがある） ・収支率の向上も必要だと思うが、交通空白地等における住民生活の足としての公共交通手段確保も必要である。 ・過疎地等における交通手段確保のための運行なので、収支率が低いのは仕方ない面がある。 ・福祉政策的な意味合いが強い路線であるため、収支率に関してはある程度必要であるとの認識でしかない。 ・市民から要望の多かった市内主要施設間における移動手段確保のための路線であり、収支率の目標は設定していない。 ・高齢化の著しい山間地では貴重な移動手段であり、収支よりも運行の必要性を強く感じている。	—	14 路線
④今後も、収支率の向上に向けて継続的な努力が必要と感じている ・一定程度の収支率は確保しているものの、更なる収支率の改善は必要であると感じている。 ・事業全体でみると収支が悪化している路線もあるので、一層の改善が必要であると考えている。 ・利用者数はここ数年減少傾向であることから、更なる利用促進を促す必要がある。 ・収支率が 100%に満たない分は行政負担となるため、効率的な運行や利用促進により一層努力する必要がある。	12 路線	12 路線
⑤収支率に関する分析・予測 ・人口減少・高齢化という社会的にも問題視されている現状が収支率減少の一つの原因だと考えている。 ・通学の利用者が主であり、今後生徒の減少などにより利用者の減が懸念されている。 ・当該路線は、スクールバスに一般市民の方が混乗している路線であり、収支率が上がらない状態である。	3 路線	1 路線
⑥その他 ・細かく分けた 1 路線ごとの収支ではなく、全体での収支を意識している。 ・収支率向上に向けて、地元、交通事業者、行政ともに一緒に汗を流す必要がある。 ・元々沿線人口が多い地区であり、H24 年度までは唯一の黒字運行路線だったので残念に感じている。	3 路線	—



2) 調査対象路線に対する住民・利用者等の評価について（自由意見）

○調査対象路線に対する住民・利用者等の評価については、「①好評価を得ている、感謝されている」路線が収支率高路線で 22 路線（63%）、収支率低路線で 15 路線（60%）といずれの場合も 6 割以上となっており、評価が高い路線が多い。

主な意見	収支率 高路線	収支率 低路線
①好評価を得ている、感謝されている ・路線バス廃止後の代替及び日常生活に必要な路線のため、地元住民からは重宝されている。 ・暮らしが便利になった、外出機会が増えたなど好評価を得ている。 ・主な利用者層である高齢者に大変好評価を得ており、皆で和気あいあいとした雰囲気が感じられるので外出支援になっているなどの意見を頂いている。 ・住民等から必要不可欠なバス路線として評価を得ている。 ・日常生活に必要な移動手段となっているため、今後も継続してほしいとの声が寄せられている。 ・地元住民の定期的な利用が確認できている。	22 路線	15 路線
②要望あり（概ね好評価） ・雨天時など利用者が多く積み残しが出ることがあり、車両の大型化や増便の要望が出ている。 ・通勤・通学時間帯のみの運行であるため、運行時間帯の延長や、他の地域への導入の要望を求められている。 ・運転手から担当へ、一部の高齢者から自宅の前で乗降したいとの意見が寄せられているとの報告があった。 ・運行経路変更、日曜祝日の運行、増便等の要望がある。 ※「概ね好評価であるが、〇〇に関する要望がある…」という意見であり、すべて①にプラスされている意見。	9 路線	6 路線
③不満・要望あり ・診療終了時間がわからないため、帰り便の予約がしづらいとの声がある。 ・利用予約を前日までとしていることに多くの利用者が不満を感じており、運行範囲の拡大を求める声も多い。 ・近くにバス停がない、効果的な利用法がわからないとの声がある。	1 路線	2 路線
④その他 ・住民意識調査では公共交通分野の満足度が低く、重要施策と位置づけられている。 ・意見等はあまりないが、利用者が少ないことは町民のニーズに合っていないと思われる。 ・人口と利用者の割合でみると利用のない方（自家用車）が多いため、事業への批判が少なからずある。 ・利用者が固定化されており、特定の人しか利用していない。	5 路線	3 路線

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査

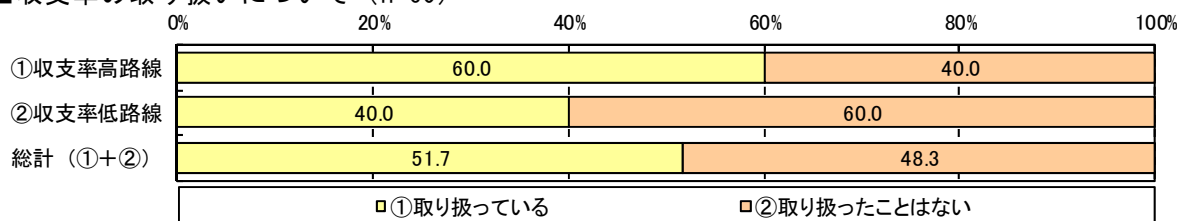


(2) 市町村における収支率の取り扱いについて

1) 収支率の取り扱いについて（いずれかを選択）

○収支率高路線の市町村では、6割の路線で収支率を「①取り扱っている」が、収支率低路線の市町村では、6割の路線で「②取り扱ったことはない」と回答しており、取り扱いに差がみられる。

■収支率の取り扱いについて（n=60）

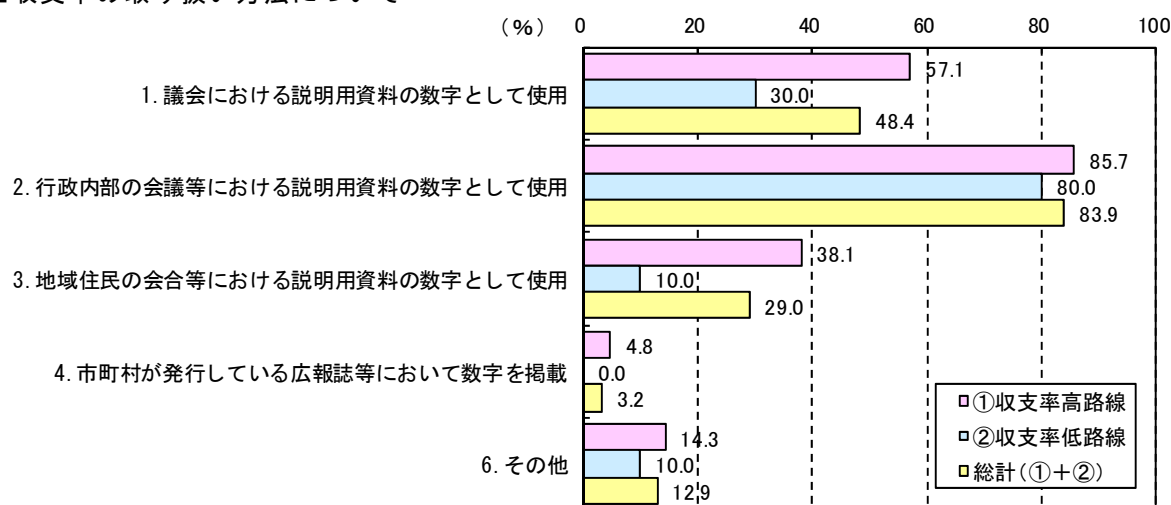


	①取り扱っている	②取り扱ったことはない	総計
①収支率高路線	21	14	35
②収支率低路線	10	15	25
総計 (①+②)	31	29	60

2) 収支率の取り扱い方法について（該当するものを全て選択）

○収支率の状況にかかわらず、収支率を「2. 行政内部の会議等における説明用資料の数字として使用」している市町村の割合が高い。
 ○収支率高路線の市町村では、収支率を「1. 議会における説明用資料の数字として使用」「3. 地域住民の会合等における説明用資料の数字として使用」している割合も高くなっており、様々な状況で収支率の数字を使用している状況がみられる。

■収支率の取り扱い方法について



※各カテゴリーで収支率を取り扱っている路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=21）



3) 収支率の低下に対する対応について

○収支率の低下を理由とした路線の廃止・統合・変更等の対応については、あまり多くの市町村では実施されていない。

○収支率以外の数字を理由とした路線の廃止・統合・変更等を実施している事例がみられる。

①収支率を理由とした路線の廃止・統合・変更等を実施している（4市町村）

- ・収支率が低く、利用者数の増加が見込めない路線の統廃合を行っている。
- ・乗合タクシーの運行継続基準を収支率により設定し、この基準に満たない系統については運行形態の見直しを実施することとしている。
- ・収支率が低かったコミュニティバスについて、高齢化・利用状況・経営状況・利便性・緊急性を踏まえ、1路線をデマンド交通に変更している。
- ・コミュニティバス一部（全部）区間を乗合タクシーに変更している。

②収支率以外の数字を理由として、路線の廃止・統合・変更等を実施している（4市町村）

- ・収支率ではなく、1便当たりの乗車人員をもとに路線の見直しや廃止の検討を行っている。
- ・路線の見直しの際には、収支率より利用者人数で検討するケースが多い。

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



4) 評価指標として収支率を利用することについて（自由意見）

- 収支率高路線では、「①評価指標として収支率は必要と考えている」市町村が 15（43%）と多くみられる。
- 一方で、「②収支率は必要であると思うが、それだけでは評価できない」と考えている市町村が、収支率高路線では 10 市町村（29%）、収支率低路線では 6 市町村（24%）となっており、あわせて「④収支率以外の指標により評価すべきと考えている」市町村も収支率高路線では 10 市町村（29%）、収支率低路線では 8 市町村（32%）と比較的多くみられる。
- 収支率以外の評価指標としては、「利用者数」を使うべきという意見が最も多い。

主な意見	収支率 高路線	収支率 低路線
①評価指標として収支率は必要と考えている ・事業実施の成果及び考察指標として、最重要と考えている。 ・一定の採算性の確保が運営上必要と考えるため、指標としての収支率は必要と考えている。 ・収支率がすべてではないが、行政が費用を支出して運行しており、住民の理解を得るため、また、費用対効果を検証するためにも収支率を使用することは必要と考えている。 ・県補助金の要件に収支率が含まれているため、意識せざるを得ない。 ・長期にわたる路線の継続を目指すのであれば、収支率を考慮せざるを得ないと思う。	15 市町村	6 市町村
②収支率は必要であると思うが、それだけでは評価できない ・収支率 100%に満たない分は行政負担となるため、ある程度収支への配慮は必要であるが、コミュニティバスには収支だけではなく交通空白地帯の解消、公共交通維持の観点等も求められるため、収支率だけでは判断できない部分がある。 ・中山間地で日常生活の必要最低限の移動手段を確保するには、収支率だけでは評価できない。 ・収支率は目安にはなるが、それだけでは、経営努力を行えているか等を判断できない場合もある。 ・民間バス会社が収益的に運行できないバス路線について、市がコミュニティバスを運行している現状からすると、収支率のみを評価指標することは適当でない。 ・収支率は、公共交通の状況を判断する上で非常にわかりやすい材料であるが、過疎地域で運行している「地域の足を守る」という福祉的な意味合いを持つ公共交通を収支率で語ってしまうと、「全て廃止されるのでは」と危惧してしまう。 ・持続的な運行を維持する上では、収支率は重要視すべきであると考えますが、政策的な判断により料金を低く設定している部分もあるため、指標として用いることが困難である。	10 市町村	6 市町村

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



主な意見	収支率 高路線	収支率 低路線
③収支率はあまり意識していない ・地域公共交通は、交通空白地帯の解消及び交通弱者等の解消のため運行するものであり、収支に関してあまり意識していない。 ・収支率への配慮はある程度は必要であると思うが、ほとんど意識していない。 ・交通空白地域における運行に関しては、収支率は重要ではない。	3 市町村	5 市町村
④収支率以外の指標により評価すべきと考えている ・利用者数を指標にすべき：8 路線 ・平均乗車人員・乗車率を指標にすべき：5 路線 ・利用者等の満足度を指標にすべき：3 路線 ・その他：利用者減少率、運行便数	10 市町村	8 市町村
⑤その他 ・地域・事業者・行政が協力して運行を継続していくことが重要であると考えている。 ・収支率と必要性和移動手段の確保とのバランスに気をつける必要がある。 ・コミュニティバスの運行に当たって、PDCAサイクルの導入は必要不可欠であると考えているが、その導入に当たっては住民等への丁寧な説明が必要である。	2 市町村	2 市町村

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



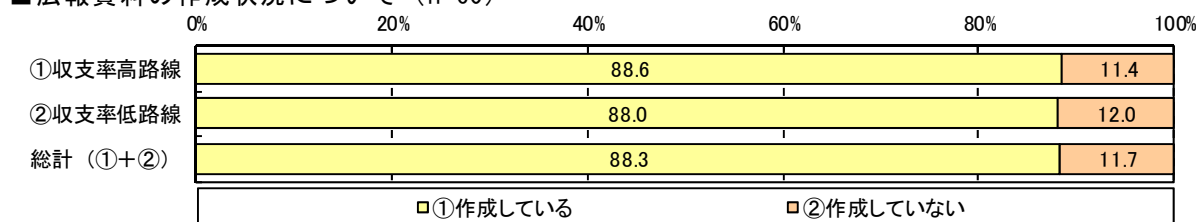
【問2 収入増加に向けた取り組みについて】

（1）広報資料の作成状況について

1）作成状況について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、コミュニティバス・乗合タクシーの広報資料（乗り方案内パンフレット、時刻表、路線図など）を「①作成している」路線が多い。

■ 広報資料の作成状況について（n=60）

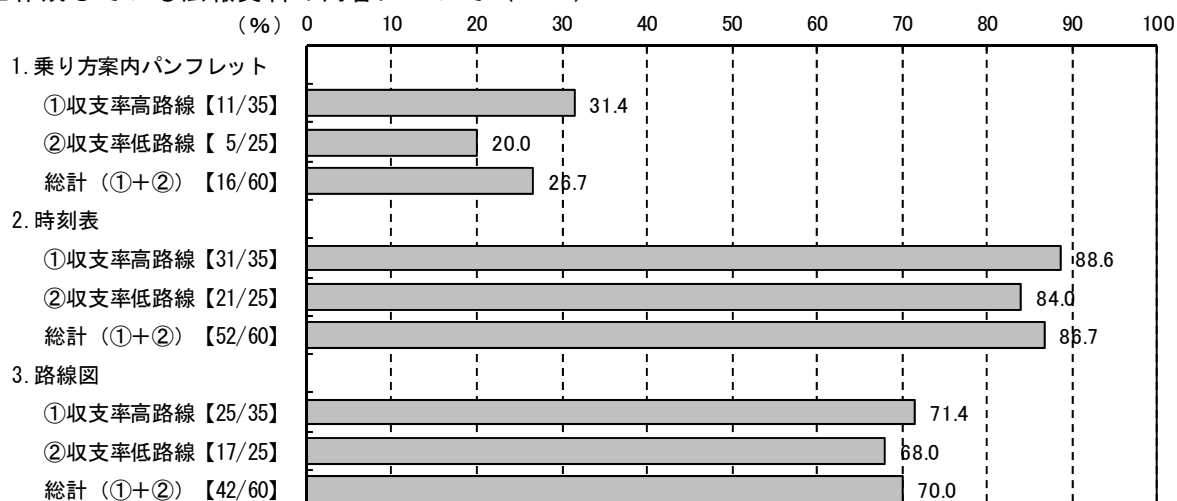


	①作成している	②作成していない	総計
①収支率高路線	31	4	35
②収支率低路線	22	3	25
総計 (①+②)	53	7	60

2）広報資料の内容について（該当するものを全て選択）

- 「2. 時刻表」及び「3. 路線図」は多くの路線で作成されているが、「1. 乗り方案内パンフレット」については作成している路線が少ない。
- 「2. 時刻表」及び「3. 路線図」については、収支率の状況にかかわらずほぼ同じ割合で作成されているが、「1. 乗り方案内パンフレット」については、収支率高路線のほうが1割程度、作成している割合が高くなっている。

■ 作成している広報資料の内容について（n=60）



※グラフ内の数字は各カテゴリーのnに対する割合、【 】内の数字は実数



3) 乗り方案内パンフレットについて

【配布方法】

- 「2. 路線の沿線地域のみに配布」以外の項目については、収支率高路線における実施割合のほうが高くなっている。
- 特に、「5. HP等によるダウンロード配布」については、収支率高路線 63.6%に対して②収支率定路線 20.0%、「1. 市町村全域に配布」については、収支率高路線 54.5%に対して②収支率定路線 20.0%となっており、取り組みの実施に大きな差がみられる。
- 収支率の状況にかかわらず、配布方法として最も多いものは「4. 庁舎等の施設における配布」となっている。

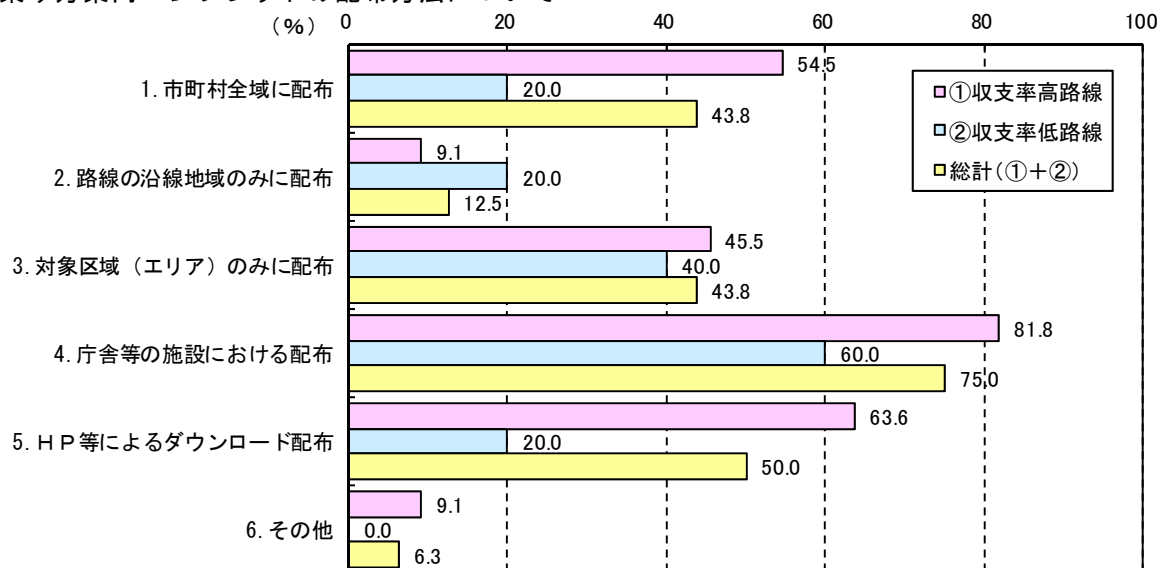
【更新状況】

- 収支率の状況にかかわらず、「変更が発生したときのみ更新している」路線が最も多い。
- また、収支率の状況にかかわらず「毎年更新している」路線が2割程度となっているが、乗り方案内は変更されることが少ないため、「更新していない」路線も2割程度みられる。

【作成費用負担の状況】

- 作成費用については、すべての路線で「市町村の負担による作成」となっている。

■ 乗り方案内パンフレットの配布方法について



※各カテゴリーで乗り方案内パンフレットを作成している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=11）

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



4) 時刻表について

【配布方法】

- 「6. その他」以外の項目については、収支率高路線の実施割合のほうが高くなっている。
- 特に、「4. 庁舎等の施設における配布」については、収支率高路線 77.4%に対して収支率低路線 57.1%、「1. 市町村全域に配布」については、収支率高路線 58.1%に対して収支率低路線 42.9%となっており、取り組みの実施に差がみられる。
- 収支率の状況にかかわらず、配布方法として最も多いものは「5. HP等によるダウンロード配布」となっている。

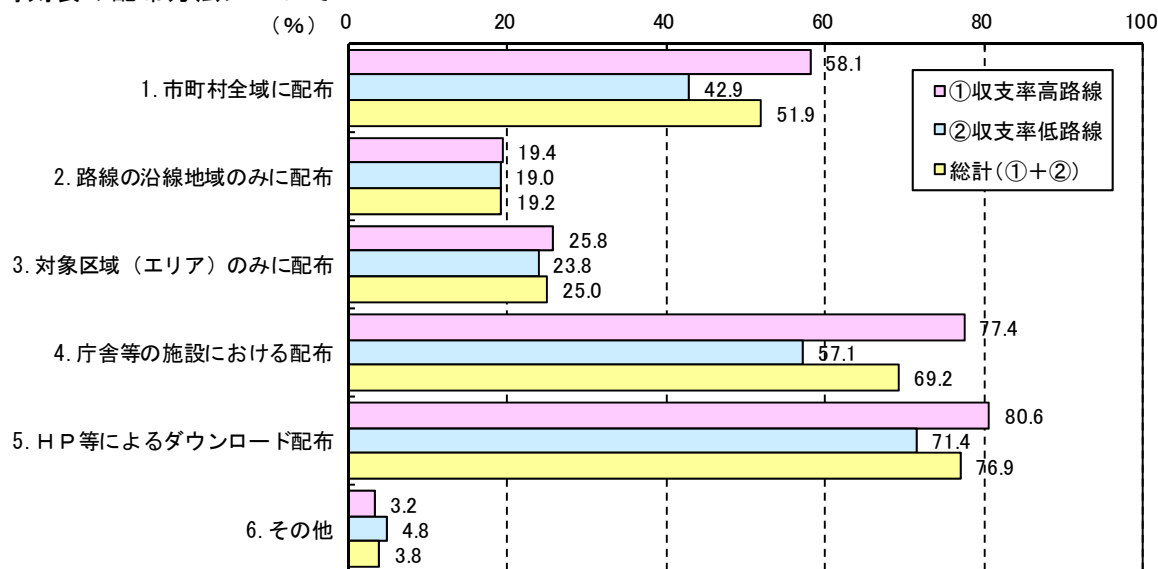
【更新状況】

- 収支率の状況にかかわらず、「変更が発生したときのみ更新している」路線が約9割、毎年更新している」路線が約1割となっている。
- 時刻表は適宜見直し等が実施されることが多いため、いずれの路線においても、「更新していない」路線はみられない。

【作成費用負担の状況】

- 作成費用については、収支率の状況にかかわらず、9割以上の路線で「市町村の負担による作成」となっている。

■時刻表の配布方法について



※各カテゴリーで時刻表を作成している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=31）



5) 路線図について

【配布方法】

○収支率の状況にかかわらず、配布方法として最も多いものは「5. HP等によるダウンロード配布」となっている。

【更新状況】

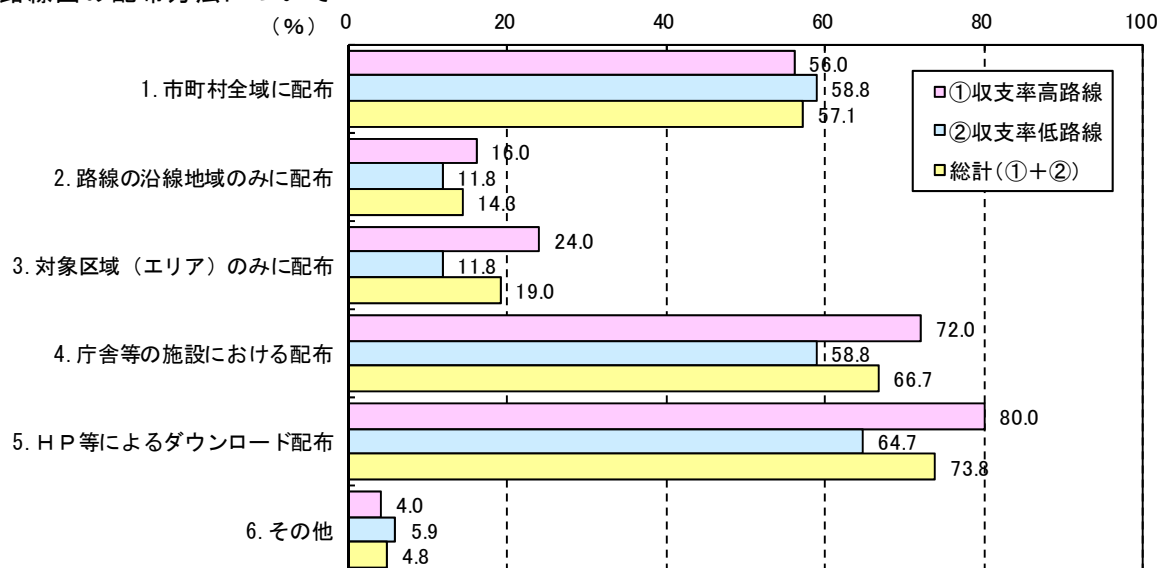
○収支率の状況にかかわらず、「変更が発生したときのみ更新している」路線が約9割、毎年更新している」路線が約1割となっている。

○時刻表と同じく、路線図も適宜見直し等が実施されることが多いため、いずれの路線においても、「更新していない」路線はみられない。

【作成費用負担の状況】

○作成費用については、収支率の状況にかかわらず、8割以上の路線で「市町村の負担による作成」となっているが、「運行事業者の作成」「運行事業者と市町村の共同作成」という路線もみられる。

■ 路線図の配布方法について



※各カテゴリーで路線図を作成している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=25）

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査

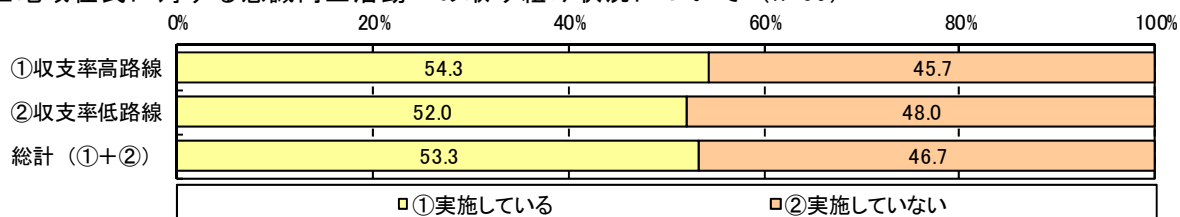


(2) 地域住民に対する意識向上活動への取り組み状況について

1) 取り組み状況について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、地域住民に対する意識向上活動を「①実施している」路線は半数程度となっている。

■地域住民に対する意識向上活動への取り組み状況について（n=60）



	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	19	16	35
②収支率低路線	13	12	25
総計 (①+②)	32	28	60

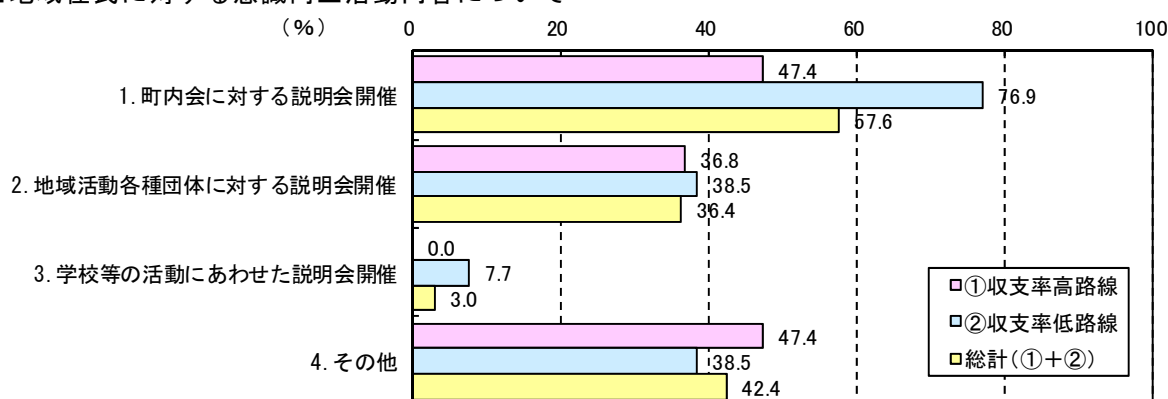
2) 意識向上活動の内容について（該当するものを全て選択）

○意識向上活動の内容としては、「1. 町内会に対する説明会等を開催している」「2. 地域で活動している各種団体に対する説明会等を開催している」という回答が多い。

○その他の活動としては、「広報誌等によるPRの実施」「イベント等の開催」などがあげられている。

○アンケート調査の項目には含まれていた「公共交通に関するシンポジウムの開催」「ワークショップの開催」を実施しているという路線はみられなかった。

■地域住民に対する意識向上活動内容について



※各カテゴリーで地域住民に対する意識向上活動を実施している路線数に対する割合
（①収支率高路線の場合はn=19）

	実施している取り組み			効果が大きかった取り組み		
	①収支率高路線	②収支率低路線	総計 (①+②)	①収支率高路線	②収支率低路線	総計 (①+②)
1. 町内会に対する説明会開催	9	10	19	6	3	9
2. 地域活動各種団体に対する説明会開催	7	5	12	3	3	6
3. 学校等の活動にあわせた説明会開催	0	1	1	0	0	0
4. その他	9	5	14	4	2	6

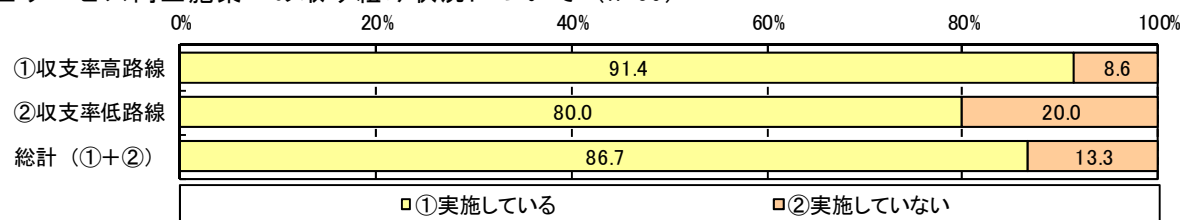


(3) サービス向上施策への取り組み状況について

1) 取り組み状況について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、サービス向上施策を「①実施している」路線が多いが、実施率は収支率高路線 91.4%に対して収支率低路線 80.0%となっており、収支率高路線の割合のほ
うが高い。

■ サービス向上施策への取り組み状況について（n=60）



	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	32	3	35
②収支率低路線	20	5	25
総計 (①+②)	52	8	60

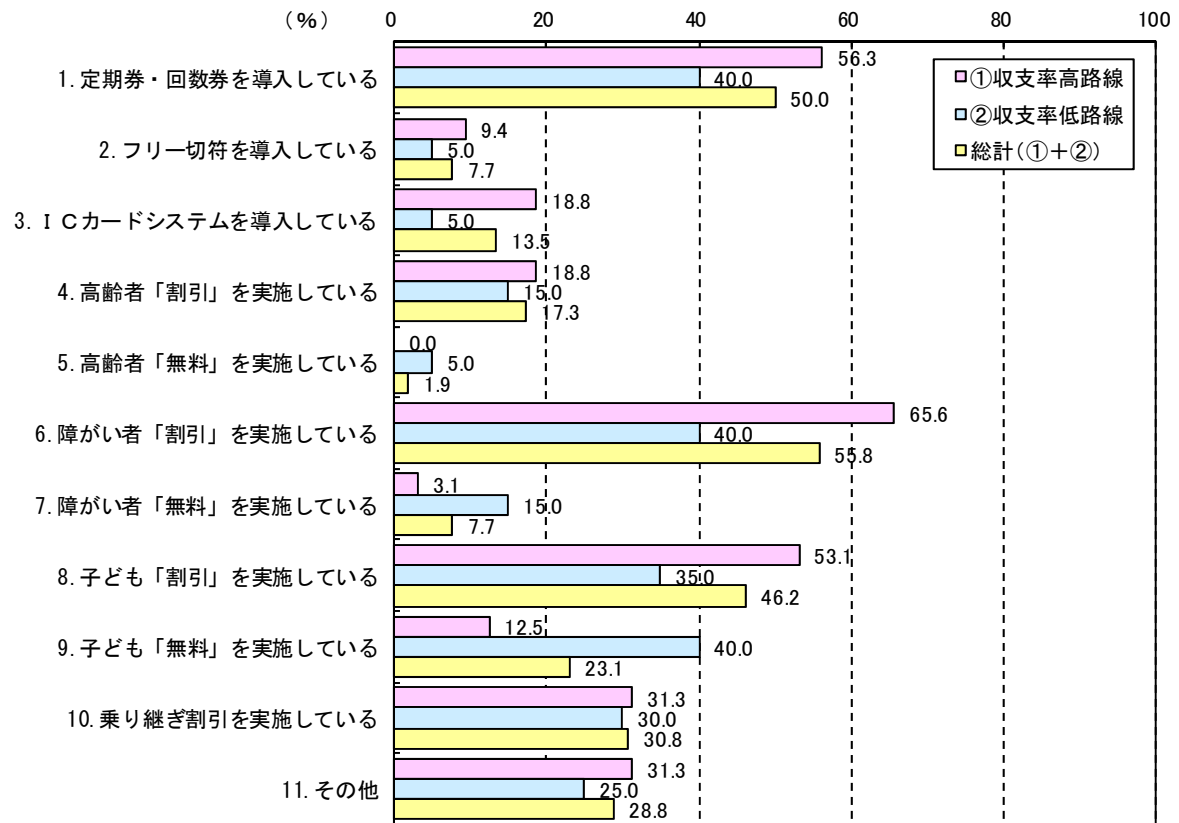
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



2) サービス向上施策の内容について（該当するものを全て選択）

- 「1. 定期券・回数券、2. フリー切符、3. ICカードシステム」など乗車の利便性を高める施策については、収支率高路線の実施率のほうが高くなっている。
- 「4. 高齢者、6 障がい者、8. 子ども、10. 乗り継ぎ」に該当する『割引施策』に関しては、収支率高路線の実施率のほうが高、すべてにおいて高い。
- 一方で、「5. 高齢者、7. 障がい者、9. 子ども」に該当する『無料化施策』に関しては、収支率低路線の実施率のほうが高、すべてにおいて高い。
- 「6. 障がい者割引」の実施率は高いが、「4. 高齢者割引」の実施率は低い。
- 収支率の状況にかかわらず、利用者増につながった取り組みとしては「1. 定期券回数券の導入」があげられている。

■ サービス向上施策の内容について



※各カテゴリーでサービス向上施策を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=32）

	実施している施策			利用者増につながった施策		
	①収支率高路線	②収支率低路線	総計 (①+②)	①収支率高路線	②収支率低路線	総計 (①+②)
1. 定期券・回数券を導入している	18	8	26	8	4	12
2. フリー切符を導入している	3	1	4	0	0	0
3. ICカードシステムを導入している	6	1	7	4	0	4
4. 高齢者「割引」を実施している	6	3	9	6	1	7
5. 高齢者「無料」を実施している	0	1	1	0	1	1
6. 障がい者「割引」を実施している	21	8	29	7	2	9
7. 障がい者「無料」を実施している	1	3	4	1	1	2
8. 子ども「割引」を実施している	17	7	24	6	1	7
9. 子ども「無料」を実施している	4	8	12	0	0	0
10. 乗り継ぎ割引を実施している	10	6	16	4	2	6
11. その他	10	5	15	6	1	7



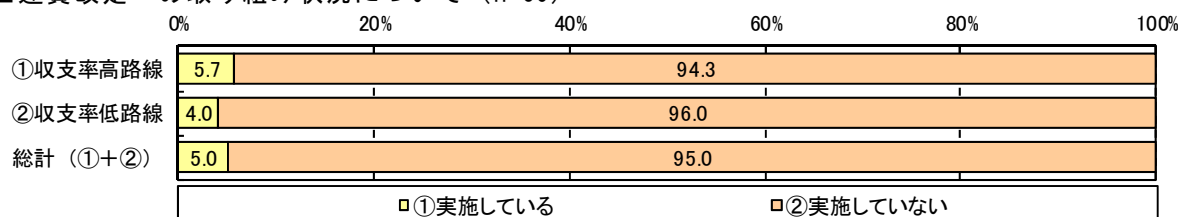
(4) 運賃改定への取り組み状況について

1) 取り組み状況について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、ほとんどの路線において、運賃改定の取り組みは実施されていない。

※H23～H25 年度における取り組みを調査しているため、H26 年度における消費増税に伴う運賃改定の取り組みについては対象外とした。

■ 運賃改定への取り組み状況について（n=60）



	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	2	33	35
②収支率低路線	1	24	25
総計 (①+②)	3	57	60

2) 運賃改定の内容について

【事例：収支率高路線】

- 対距離別運賃制運賃の値上げ→利用者は減少したが、運賃収入は増加
- 対距離別運賃を均一運賃に変更→利用者が増加し、運賃収入も増加

【事例：収支率低路線】

- 均一運賃を 200 円から 100 円に変更→利用者・運賃収入ともに減少

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



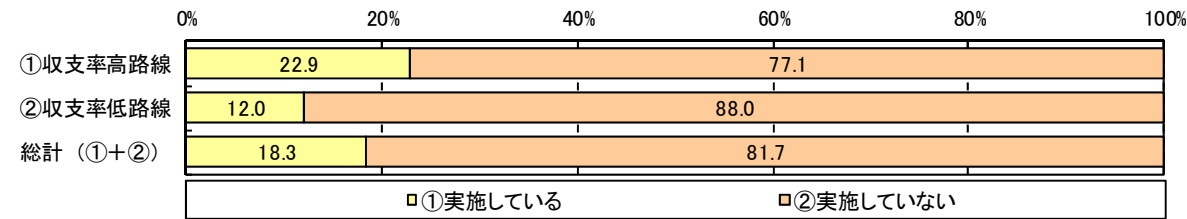
（５）運賃外収入増加への取り組み状況について

１）取り組み状況について（いずれかを選択）

- 運賃外収入増加への取り組みを「①実施している」路線の割合は、収支率高路線のほうが高い。

○全体的には、運賃外収入増加への取り組みを「②実施していない」路線のほうが多い。

■ 運賃外収入増加への取り組み状況について（n=60）



	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	8	27	35
②収支率低路線	3	22	25
総計（①+②）	11	49	60

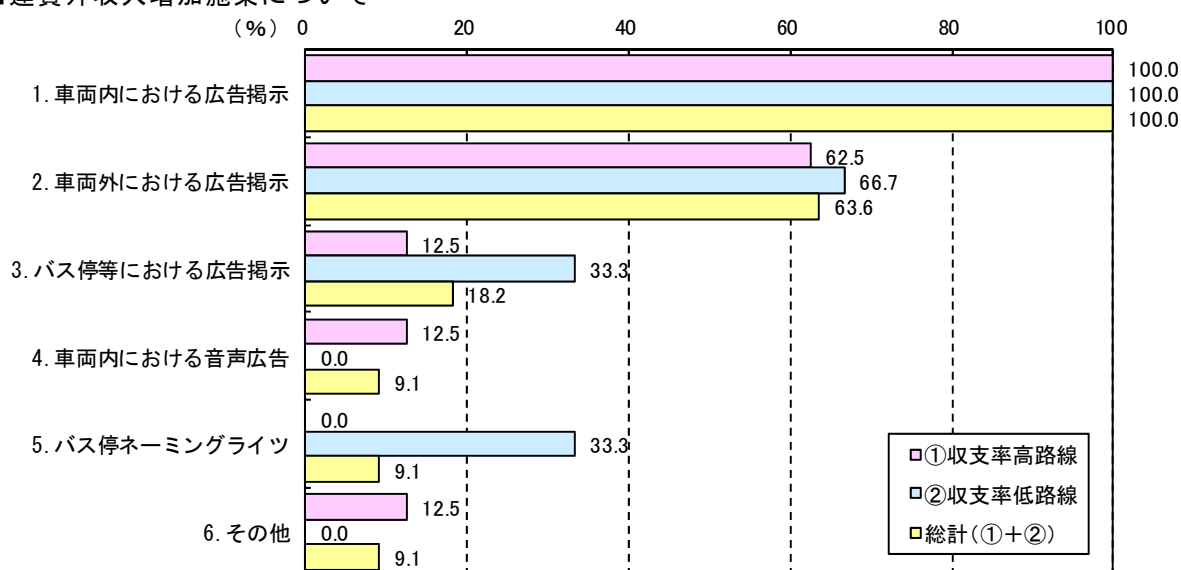
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



2) 運賃外収入増加取り組みの内容について（該当するものを全て選択）

- 「1. 車両内における広告掲示」については、運賃外収入の増加に向けた取り組みとしてすべての路線で実施されている。
- また、「2. 車両外における広告掲示」についても、収支率の状況にかかわらず、多くの路線で実施されている。
- 収支率高路線において、参画希望が多い取り組みとしては「1. 車両内における広告掲示」があげられている。
- 一方で収支率低路線においては、参画希望が多いと評価されている取り組みはみられない。

■ 運賃外収入増加施策について



※各カテゴリーで運賃外収入増加施策を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=8）

	実施している取り組み			参画希望が多い取り組み		
	①収支率 高路線	②収支率 低路線	総計 (①+②)	①収支率 高路線	②収支率 低路線	総計 (①+②)
1. 車両内における広告掲示	8	3	11	4	0	4
2. 車両外における広告掲示	5	2	7	3	0	3
3. バス停等における広告掲示	1	1	2	0	0	0
4. 車両内における音声広告	1	0	1	1	0	1
5. バス停ネーミングライツ	0	1	1	0	0	0
6. その他	1	0	1	0	0	0

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



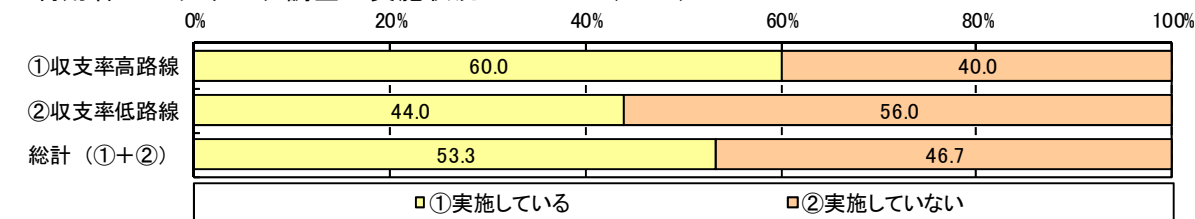
【問3 経費削減に向けた取り組みについて】

（1）利用者モニタリング調査の実施状況について

1）実施状況について（いずれかを選択）

○利用者に対するモニタリング調査については、収支率高路線のほうが「①実施している」路線の割合が高い。

■利用者モニタリング調査の実施状況について（n=60）



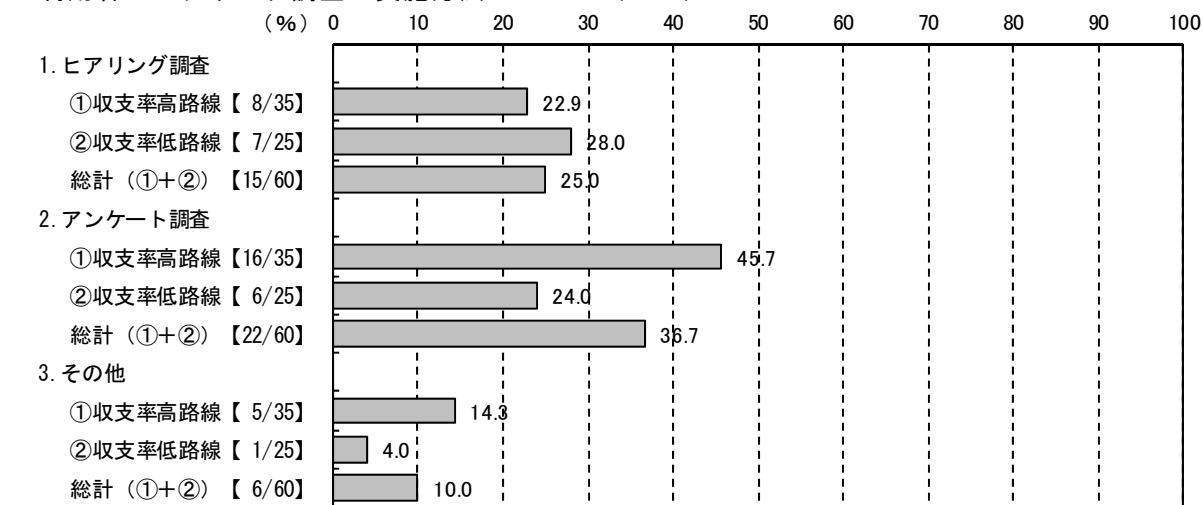
	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	21	14	35
②収支率低路線	11	14	25
総計 (①+②)	32	28	60

2）利用者モニタリング調査の実施方法について（該当するものを全て選択）

○「1. ヒアリング調査」については、収支率低路線の実施割合のほうが若干高くなっているが、ほぼ同程度となっている。

○一方で「2. アンケート調査」については、収支率高路線 45.7%、収支率低路線 24.0%と収支率高路線のほうが2割以上高い。

■利用者モニタリング調査の実施方法について（n=60）



※グラフ内の数字は各カテゴリーのnに対する割合、【 】内の数字は実数

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



3) ヒアリング調査について

【実施回数】

○収支率高路線では「① 1 回実施」の割合が 75.0%と高いが、収支率低路線では「②複数回実施」の割合が 71.4%と高い。

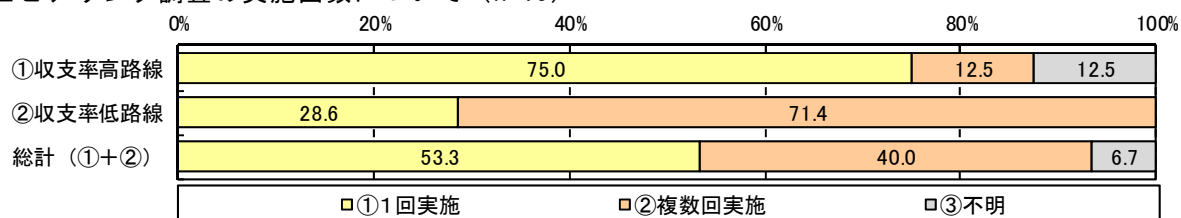
【調査方法】

○ヒアリング調査の調査方法については、収支率の状況にかかわらず、「車両に乗り込める調査」が最も多い。

【ヒアリング内容】

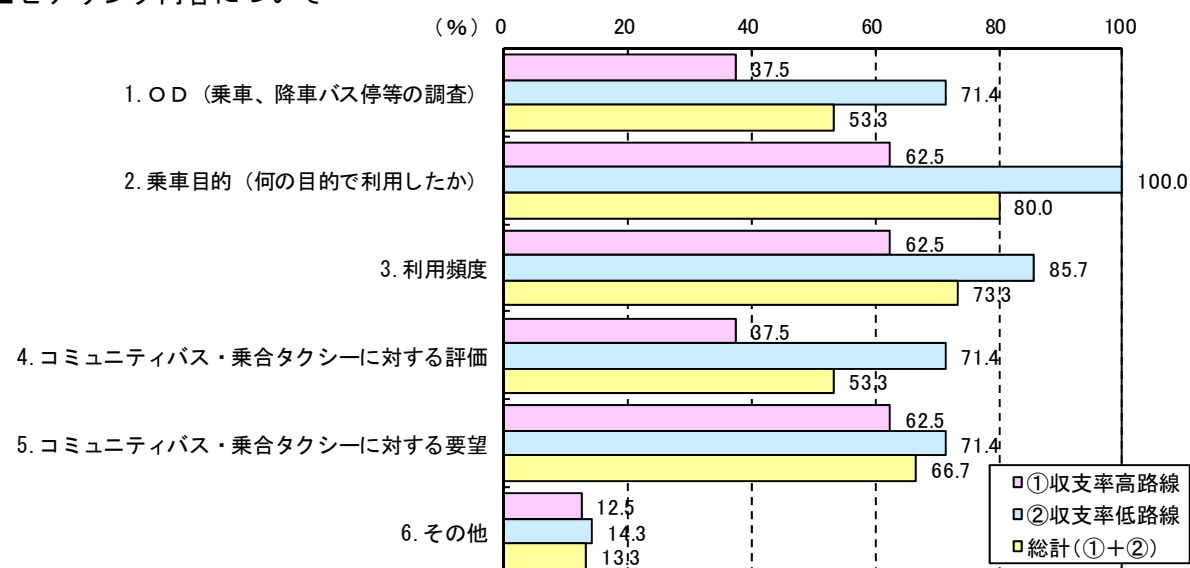
○すべての項目について、収支率低路線のほうがヒアリング項目に含まれている率が高い。
○特に、「2. 乗車目的（何の目的で利用したか）」がヒアリング項目に含まれている割合が高い。

■ヒアリング調査の実施回数について（n=15）



	① 1 回実施	② 複数回実施	③ 不明	総計
① 収支率高路線	6	1	1	8
② 収支率低路線	2	5	0	7
総計 (①+②)	8	6	1	15

■ヒアリング内容について



※各カテゴリーで利用者ヒアリング調査を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=8）

第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



4) アンケート調査について

【実施回数】

○ヒアリングの場合と同様に、収支率高路線では「①1回実施」の割合が68.8%と高いが、収支率低路線では「②複数回実施」の割合が66.7%と高い。

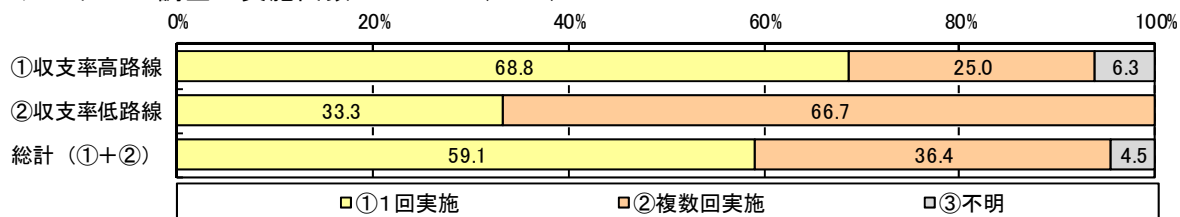
【調査方法】

○アンケート調査の調査方法については、「車両に乗車しての調査」が多くなっているが、「利用登録者に対するアンケート」「自治会等の協力によるアンケート」「全数アンケート」など様々な機会を利用した調査も実施されている。

【ヒアリング内容】

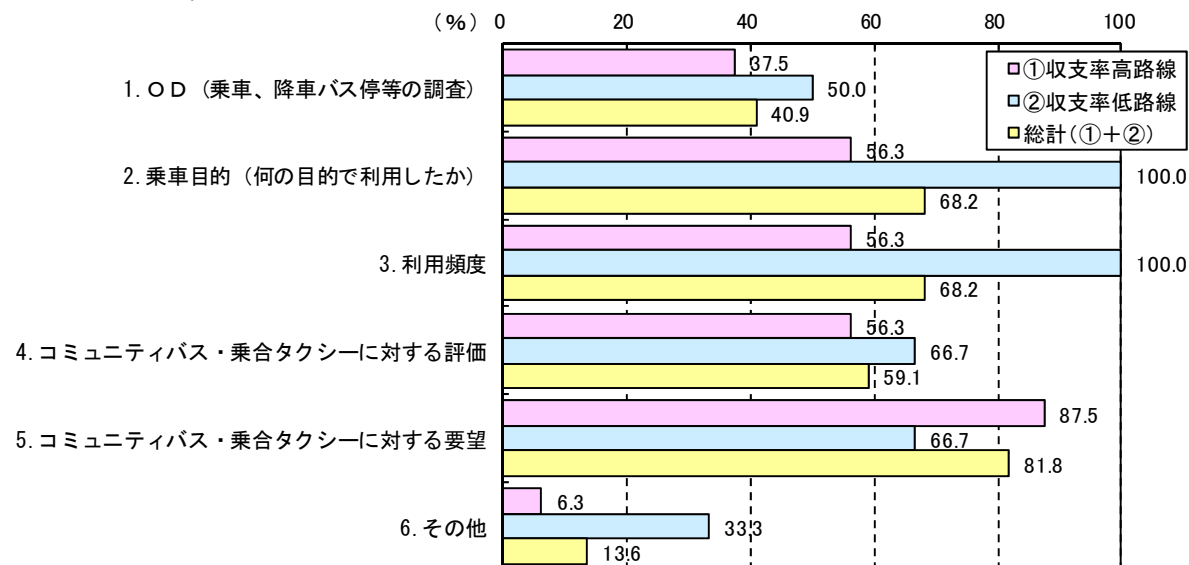
○収支率低路線では、「2.乗車目的（何の目的で利用したか）」「3.利用頻度」がアンケート項目に含まれている割合が高いが、収支率高路線では「コミュニティバス・乗合タクシーに対する要望」がアンケート項目に含まれている割合が最も高い。

■ アンケート調査の実施回数について（n=22）



	① 1回実施	② 複数回実施	③ 不明	総計
① 収支率高路線	11	4	1	16
② 収支率低路線	2	4	0	6
総計 (①+②)	13	8	1	22

■ アンケート内容について



※各カテゴリーで利用者アンケート調査を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=16）

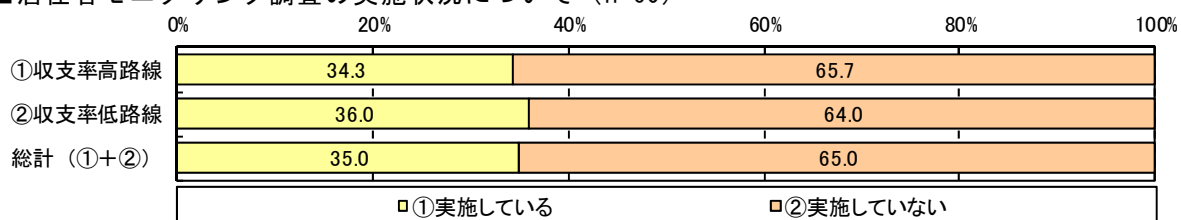


(2) 居住者モニタリング調査の実施状況について

1) 実施状況について (いずれかを選択)

○収支率の状況にかかわらず、居住者モニタリング調査を実施している路線は1／3程度となっている。

■ 居住者モニタリング調査の実施状況について (n=60)

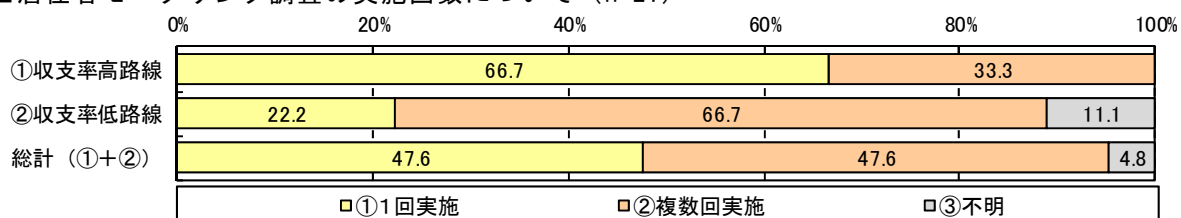


	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	12	23	35
②収支率低路線	9	16	25
総計 (①+②)	21	39	60

2) 居住者モニタリング調査の実施回数について

○収支率高路線では「① 1回実施」の割合が66.7%と高いが、収支率低路線では「②複数回実施」の割合が66.7%と高い。

■ 居住者モニタリング調査の実施回数について (n=21)



	① 1回実施	②複数回実施	③不明	総計
①収支率高路線	8	4	0	12
②収支率低路線	2	6	1	9
総計 (①+②)	10	10	1	21

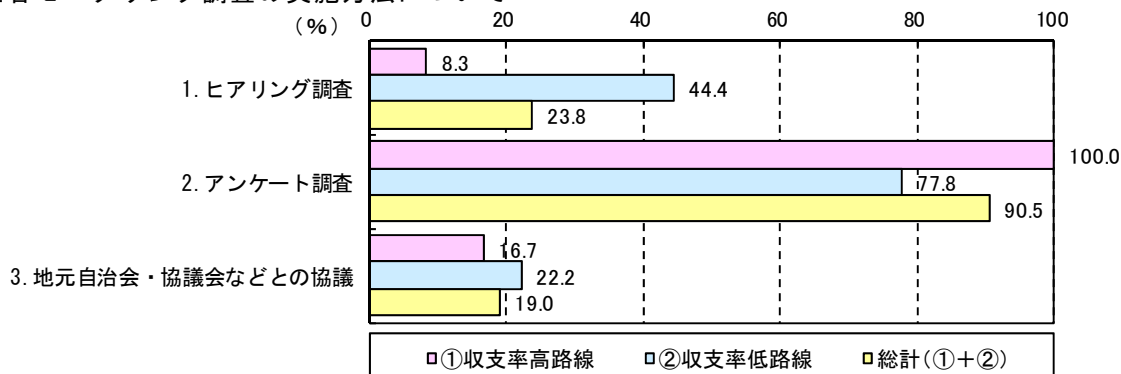
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



3) 居住者モニタリング調査の実施方法について（該当するものを全て選択）

- 収支率の状況にかかわらず、居住者モニタリングの実施方法としては「2. アンケート調査」の割合が最も高く、特に収支率高路線の割合が高い。
- 収支率低路線では、「1. ヒアリング調査」の割合も比較的高い。

■ 居住者モニタリング調査の実施方法について

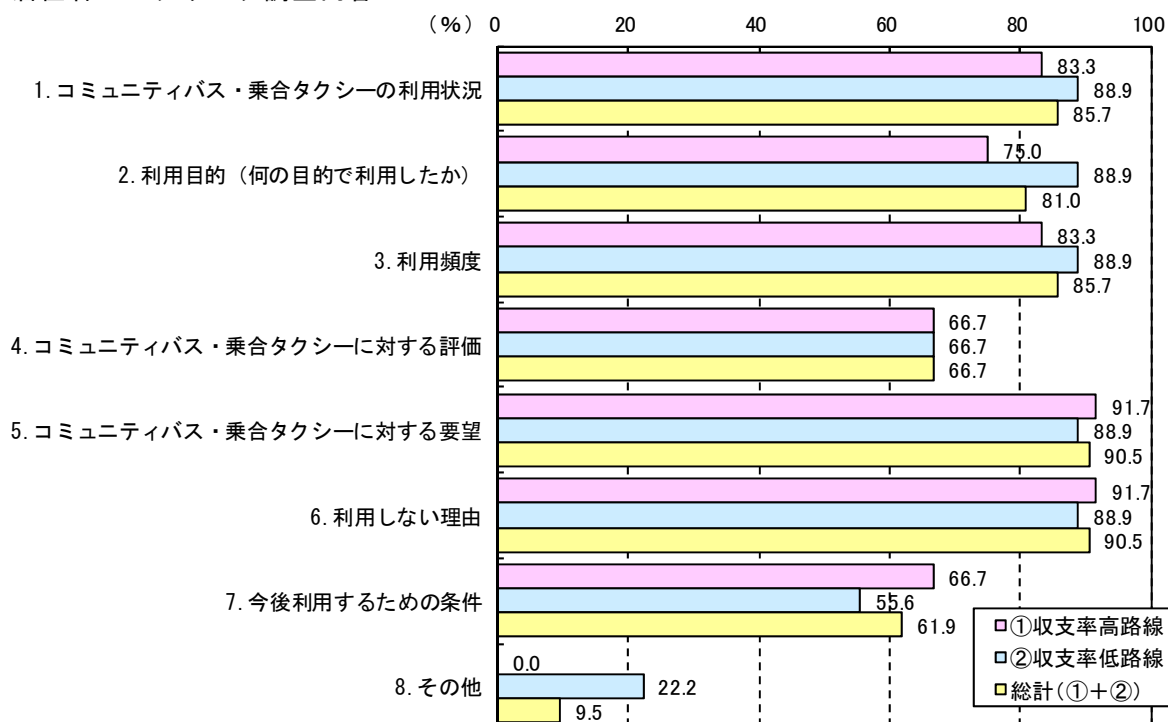


※各カテゴリーで居住者モニタリング調査を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=12）

4) 居住者モニタリング調査内容について（該当するものを全て選択）

- 居住者モニタリング調査の内容については、収支率の状況による差はあまりみられない。
- 全体的にみて最も多い調査内容は「5. コミュニティバス・乗合タクシーに対する要望」「6. 利用しない理由」となっている。

■ 居住者モニタリング調査内容について



※各カテゴリーで居住者モニタリング調査を実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=21）



(3) モニタリング調査結果の反映について

【利用者モニタリング調査】

○利用者モニタリング調査実施により、実際に「運行形態等の見直しを行っている」路線は、
収支率高路線：10、収支率低路線：10 となっている。

【居住者モニタリング調査】

○居住者モニタリング調査実施により、実際に「運行形態等の見直しを行っている」路線は、
収支率高路線：6、収支率低路線：5 となっている。

【見直し内容】

○いずれの場合も、調査結果を受けて、ルート、運行便数、ダイヤ、バス停位置等の見直し、
フリー乗降の導入、デマンドの導入などを実施している。

○また、両方の調査結果を受けた見直しを実施している路線もみられる。

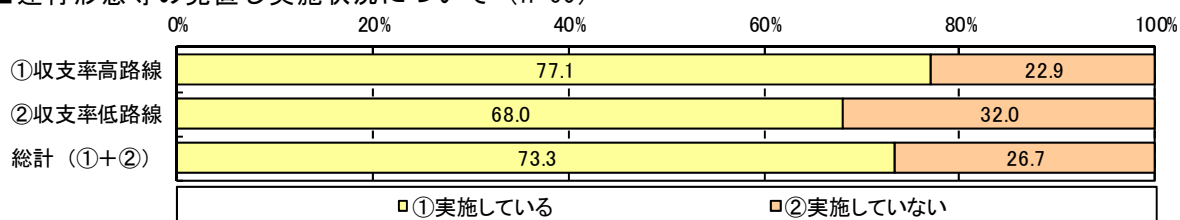
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査

(4) 運行形態等の見直し実施状況について

1) 実施状況について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、運行形態等の見直しを「①実施している」路線の割合が高く、概ね7割程度となっているが、収支率高路線のほうがやや実施率が高い。

■運行形態等の見直し実施状況について（n=60）

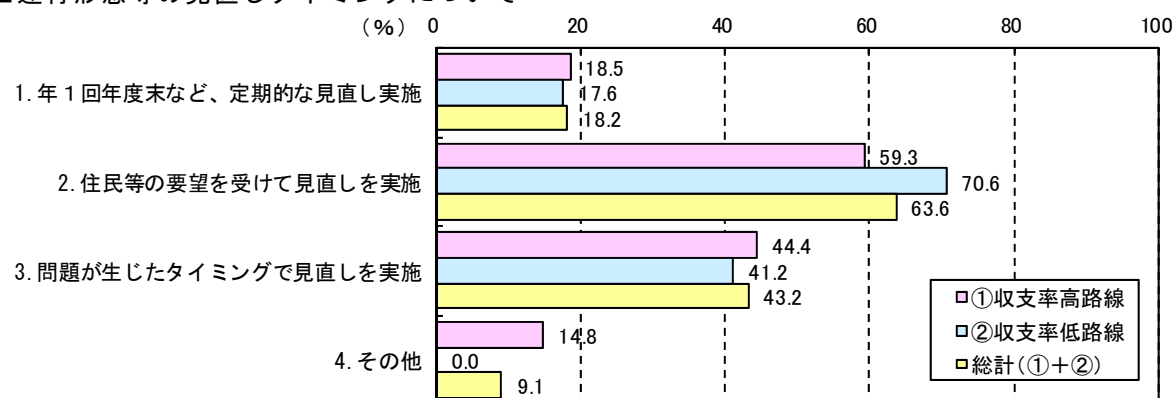


	①実施している	②実施していない	総計
①収支率高路線	27	8	35
②収支率低路線	17	8	25
総計 (①+②)	44	16	60

2) 運行形態等の見直しタイミングについて（該当するものを全て選択）

○収支率の状況にかかわらず、運行見直しのタイミングとしては「2. 住民等の要望を受けて」という回答が最も多く、「3. 問題が生じたタイミング」との回答も多い。

■運行形態等の見直しタイミングについて



※各カテゴリーで運行形態等の見直しを実施している路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=27）



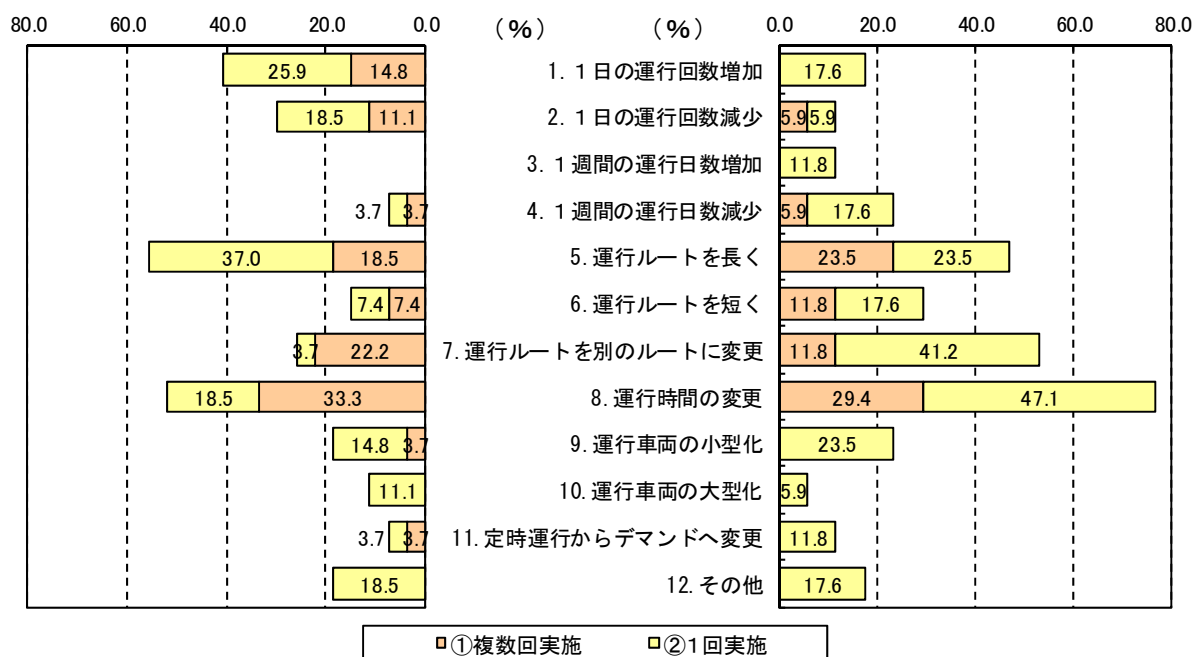
3) 運行形態等の見直し項目について（該当するものを全て選択）

- 「1日の運行回数 1. 増加及び 2. 減少」については、収支率高路線の実施率のほうが高く、特に「1. 増加」させている路線の割合が高い。逆に、収支率低路線では、運行回数の見直しはあまり実施されていない。
- 「運行ルート を 5. 長く、6. 短く、7. 別ルートに変更」については、収支率の状況にかかわらず多くの路線で実施されている。
- 「8. 運行時間の変更」については、収支率の状況にかかわらず多くの路線で実施されている。
- 収支率高路線では、同じ項目でも複数回見直しを実施している路線が比較的多い。
- 収支向上につながった取り組みについては、収支率高路線では比較的多くの項目が「収支向上につながった」として評価されているが、収支率低路線においては、評価されている項目が少なく、その割合も低い。

■ 運行形態等の見直し内容について

【①収支率高路線（n=27）】

【②収支低高路線（n=17）】



※運行形態等の見直しを実施している路線数に対する割合

	実施している取り組み						収支向上につながった取り組み			
	①収支率高路線			②収支率低路線			①収支率高路線		②収支率低路線	
	複数回	1回	合計	複数回	1回	合計	実数	割合	実数	割合
1. 1日の運行回数増加	4	7	11		3	3	8	73%		0%
2. 1日の運行回数減少	3	5	8	1	1	2	6	75%		0%
3. 1週間の運行日数増加					2	2				0%
4. 1週間の運行日数減少	1	1	2	1	3	4	1	50%		0%
5. 運行ルートを長く	5	10	15	4	4	8	7	47%	1	13%
6. 運行ルートを短く	2	2	4	2	3	5	4	100%	1	20%
7. 運行ルートを別のルートに変更	6	1	7	2	7	9	5	71%	3	33%
8. 運行時間の変更	9	5	14	5	8	13	5	36%	3	23%
9. 運行車両の小型化	1	4	5		4	4	4	80%		0%
10. 運行車両の大型化		3	3		1	1	1	33%		0%
11. 定時運行からデマンドへ変更	1	1	2		2	2	2	100%		0%
12. その他		5	5		3	3	1	20%	1	33%
総計	32	44	76	15	41	56	44	58%	9	16%



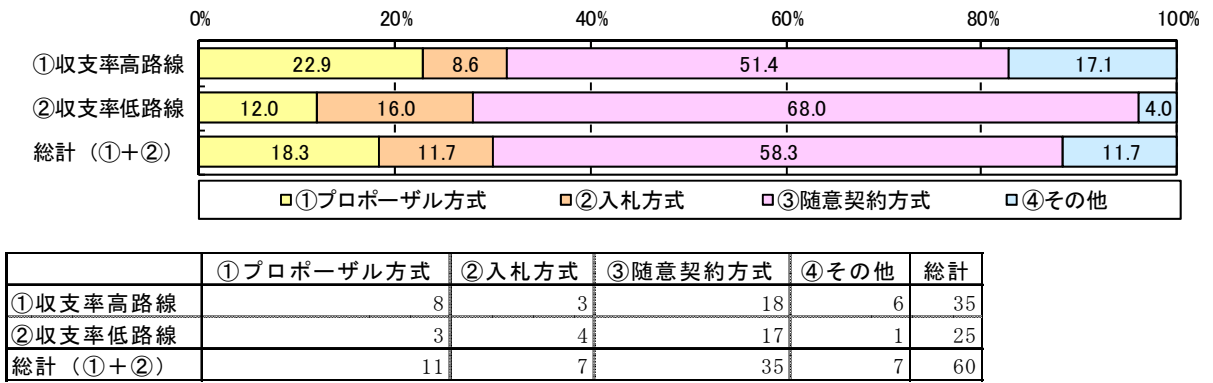
（５）運行事業者に向けた取り組みの実施状況について

１）運行事業者の決定方法について（いずれかを選択）

○収支率の状況にかかわらず、「③随意契約方式」で運行事業者を決定している路線の割合が高く、特に収支率低路線では概ね７割程度となっている。

○収支率高路線では、「①プロポーザル方式」の割合が収支率低路線よりも高い。

■運行事業者の決定方法について（n=60）



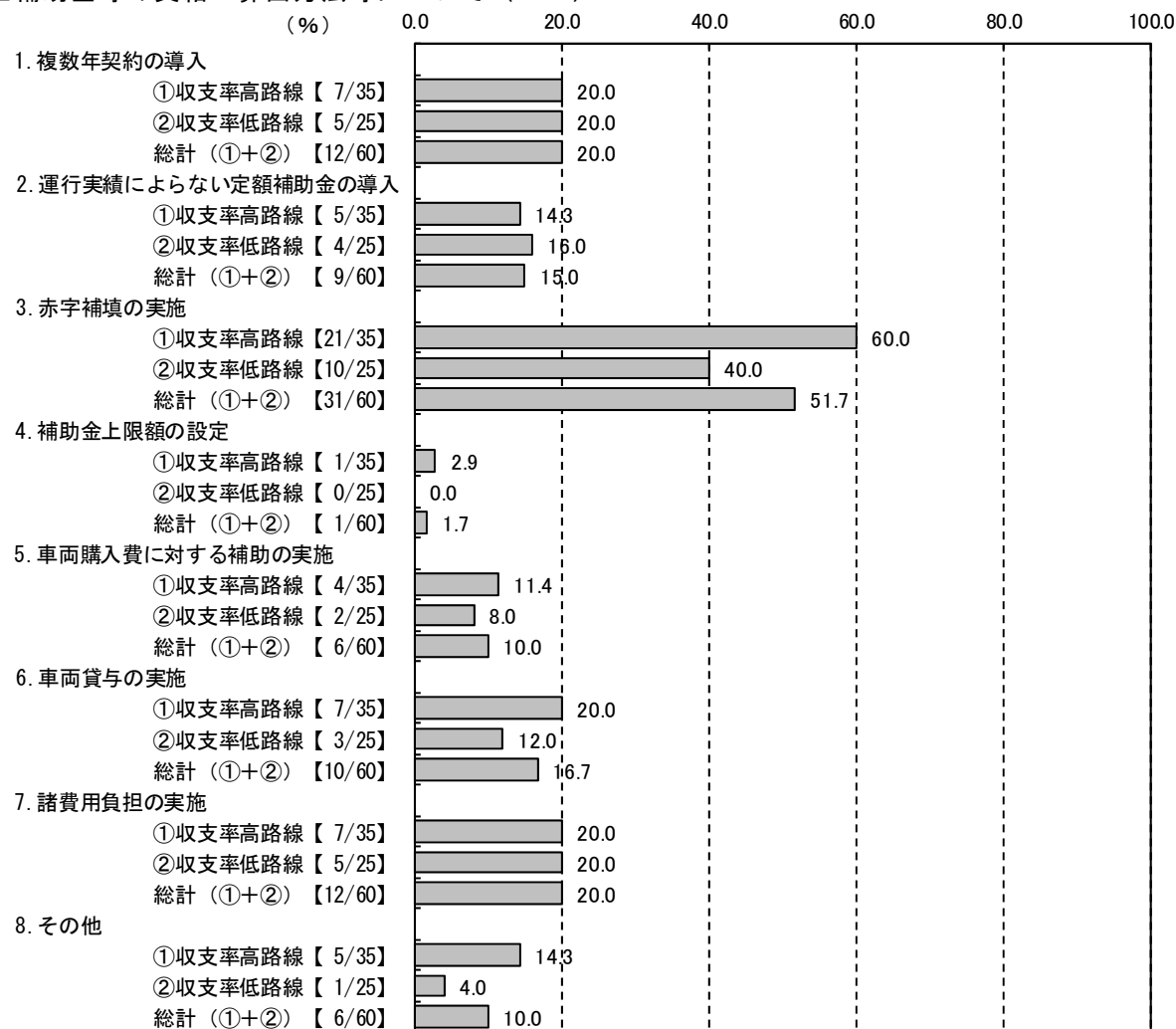
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



2) 補助金等の支給・算出方法等について（該当するものを全て選択）

- 収支率の状況にかかわらず、補助金等の支給・算出方法としては「3. 赤字補填の実施」の割合が最も高い。
- それ以外の項目についても、収支率の状況による大きな違いはみられない。

■補助金等の支給・算出方法等について（n=60）



※グラフ内の数字は各カテゴリーのnに対する割合、【 】内の数字は実数



3) 運行事業者と実施しているその他の取り組みについて（自由意見）

■イベント・キャンペーン等による啓発活動の実施（6路線）

- 「バスの日イベントの実施」「運賃無料のキャンペーンの実施」「街頭啓発活動等の実施」などにより、公共交通利用への啓発を行っている。
- 運行協議会が主体となって、巡回バスを利用した地域活動（夏休みの子どもを対象とした工作教室や、高齢者を対象としたパークゴルフ定例会、また公民館講座とリンクした登山・散策など）を企画し、コミュニティバスの利用促進、運賃収入増の取り組みを行っている。

■協議会等の設置による連携の強化（8路線）

- 「利用者代表や関係機関等による協議会を設置」「情報交換を行うための連絡会や運営委員会の設置」など、連携組織が中心となった取り組みを実施している。
- 「月1回程度事業者の運行管理者会議に出席」「不定期ではあるが、自治体と事業者で取組内容の改善に関する協議を実施」するなど、自治体と運行事業者等の協議の場を設け、より利便性の高い路線運営をめざした取り組みを実施している。

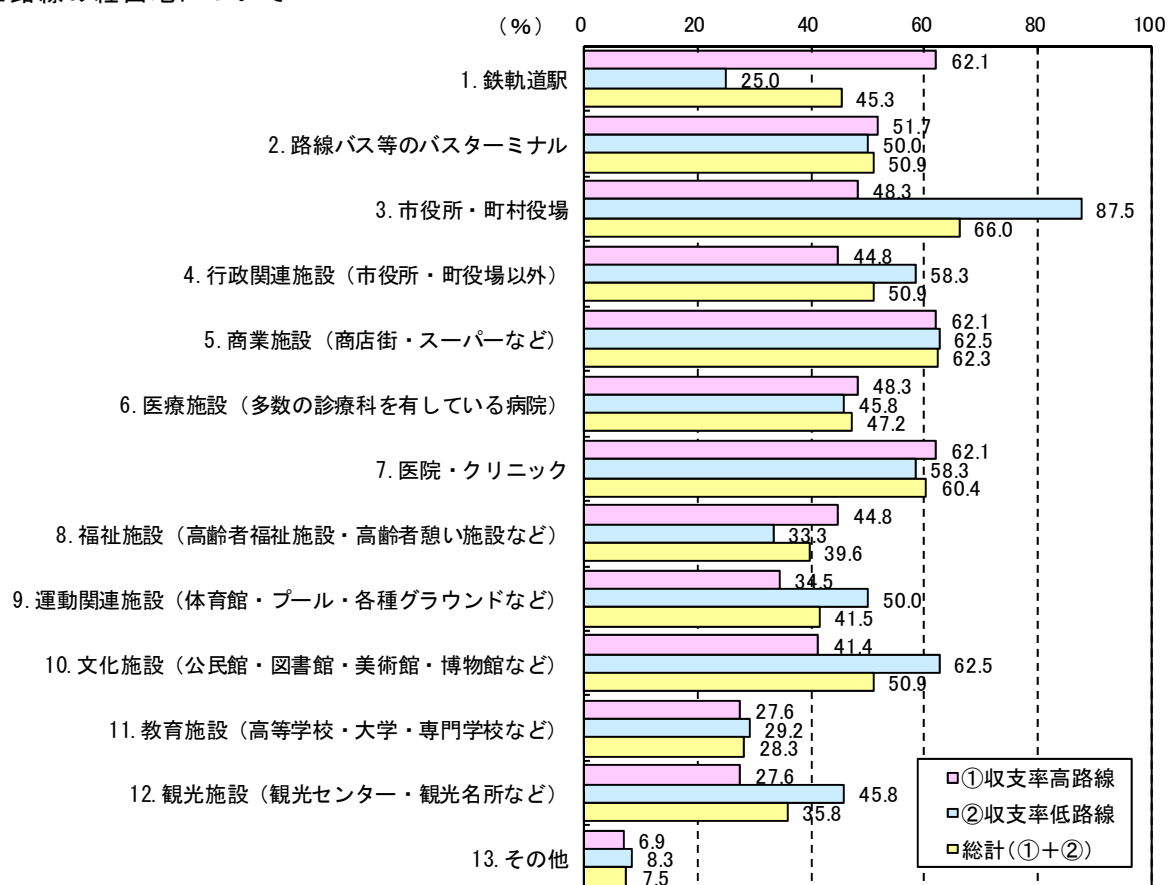
第3章 九州管内における収支率が高い地域公共交通路線に関する調査



【問4 経由地について】

- 経由地は「定路線運行路線（往復型・循環型）」のみ調査を実施（区域運行路線を除く）
- ①収支率高路線：29、②収支率低路線：24、総計（①+②）：53
- 「1. 鉄道駅」については、収支率高路線 62.1%に対して収支率低路線 25.0%と収支率高路線の割合が非常に高い。
- 「3. 市役所・町役場」については、収支率高路線 48.3%に対して収支率低路線 87.5%と収支率低路線の割合が非常に高い。

■路線の経由地について



※各カテゴリーで路線形態が「定路線運行」である路線数に対する割合（①収支率高路線の場合はn=29）



3. 収支率に関する考察（まとめ）

（１）収支率に対する考え方について

- ①収支率が高い路線を抱えている市町村では「現在のコミュニティバス・乗合タクシーの収支率や収支率の向上を評価」している市町村が多い。
- ②逆に、収支率が低い路線を抱えている市町村では、コミュニティバス・乗合タクシーは交通空白地の解消を目的としていること、福祉政策的な意味合いが強いことなどを理由に「収支についてはある程度、度外視して運行」している市町村が多い。
- ③ただ、収支率の状況にかかわらず、どちらの路線についても「好評価を得ている、感謝されている」路線が非常に多く、住民・利用者等からの支持は得られているものとみられる。
- ④また、収支率の状況にかかわらず、「今後も、収支率の向上に向けて継続的な努力が必要と感じている」と考えている市町村は多く、効率的・効果的な運行をめざしていくべきという考え方は一致している。
- ⑤評価指標としての収支率については、収支率高路線を抱えている市町村では「評価指標として収支率は必要」と考えている市町村が多いが、一方で、収支率の状況にかかわらず、どちらの市町村でも「収支率は必要であると思うが、それだけでは評価できない」「収支率以外の指標により評価すべき」と考えている市町村も多くみられる。
- ⑥評価については、「利用者数、平均乗車人員、乗車率など『実際にどれぐらいの人に利用してもらっているのか』」を指標にすべきという意見が多い。

（２）収入増加に向けた取り組みについて

- ①「広報資料の作成」「地域住民に対する意識向上活動への取り組み」「サービス向上施策への取り組み」「運賃改定への取り組み」「運賃外収入増加への取り組み」など、収入増加に向けた様々な取り組みの実施状況については、収支率高路線と収支率低路線との間に大きな差はみられない。
- ②ただし、
 - ・広報資料の配布状況については、収支率高路線のほうが、積極的に様々な場所で配布している様子が見受けられる。
 - ・「定期券・回数券」「フリー切符」「ＩＣカードシステム」など乗車の利便性を高めるための施策については収支率高路線の実施率のほうが高い。など、個々の取り組みについては実施状況に差がみられる。
- ③収支率低路線では、「高齢者、障がい者、子ども料金の無料化」実施率が収支率高路線よりも高くなっており、収支率が低い要因の１つとなっている可能性が考えられる。



（３）経費削減に向けた取り組みについて

- ①利用状況や利用者意向等を把握するための「利用者モニタリング調査」については、収支率高路線の実施率のほうが高く、実施方法については、収支率高路線では「アンケート調査」の実施率が高くなっている。
- ②「運行形態等の見直し実施状況」については、収支率の状況にかかわらず多くの路線で実施されているが、収支率高路線のほうやや実施率が高く、特に「１日の運行回数の見直し（増加・減少）」を実施している路線が多い。
- ③また、収支率高路線では運行形態等の見直しを「複数回」にわたって実施している割合が高く、「収支向上につながったと評価されている取り組み」が非常に多いことから、見直しを複数回にわたって行いながら、効果的な取り組みが実施されているものと考えられる。

（４）経由地について

- ①収支率高路線は「鉄軌道駅」を経由している割合が高い（収支率低路線では低い）。

（５）まとめ

- ①コミュニティバス・乗合タクシーは行政補助を受けており、住民理解を得るためにもある程度収支率への配慮は必要であるが、福祉政策的な意味合いが強く、交通空白地帯の解消、公共交通の維持等の観点が求められる路線も存在するため、収支率だけでその全体的な評価を行うことが適切ではない場合が考えられる。
- ②コミュニティバス・乗合タクシーについては、「利用者数、乗車率など『実際にどれぐらいの人に利用してもらっているのか』」を指標にするとともに、その増減状況（どれぐらい増えたか）にも着目しながら、より多くの人に利用してもらうことを目標として、取り組みを進めていくべきと考えられる。
- ③収支率高路線では実施されているが、収支率低路線ではあまり実施されていない取り組みなどもみられることから、それらの事例を参考にしながら、住民、交通事業者、行政などが連携し、各市町村、各路線にとって効果が大きいと考えられる取り組みを積極的・継続的に進めていく必要がある。

九州管内における公共交通に関するアンケート調査

本アンケート調査は、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。

1	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	

※電話番号・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B 貴県における国からの補助金の活用状況についておたずねします。

【問B1】貴県が平成25年度に国から受けた交通関連補助額についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

○「交通関連補助額」とは、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス、スクールバスなど、人の移動を支援する交通に対する補助金額（自家用車及び貨物輸送に係る移動に関わるものをなどを除く）とし、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などに対する補助額も含むものとします。

○補助額には、負担金・交付金を含みます。

○貴県が把握されている範囲でお答えください。

○記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を下側に追加してお答えください。

	省庁・部局名	補助事業名	補助額 (千円)
1	国（国土交通省） からの補助 ※ただし運輸局 関係を除く		0千円
			0千円
			0千円
			0千円
			0千円
2	国（他省庁） からの補助		0千円
			0千円
			0千円
			0千円

問Ｃ 貴県の地域公共交通に対する施策の取り組み状況についておたずねします。

【問Ｃ１】 貴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。

		回答欄 (人数を記入)
1	専任担当者数	0人
2	兼任担当者数	0人

【問Ｃ２】 貴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。

		回答欄 (該当するものすべてに○)
1	道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」	
2	その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など）	
3	協議会等を設置していない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問Ｃ３】 貴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お答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色

：該当するものすべてに「○」をご記入いただき、その中で特に重要と考えられるもの１つに「◎」をご記入ください。

緑色

：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

	課題の内容	回答欄 (該当するものすべてに○、 特に重要なもの１つに◎)
①	交通事業者（バス、タクシー・鉄道等）の協力が得られない。	
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	自治体が赤字補填をしているため、事業者の経営改善努力が不足している。	
7	その他（回答欄に自由記述）	

② 市民・住民、利用者の理解・協力が得られない。		
1	地域公共交通体系の変更（既存地域公共交通の廃止、新しい地域公共交通の導入など）に対して理解が得られない。	
2	運行本数・運行時間の見直し、停留所の見直しなどに理解が得られない。	
3	運賃又はその制度の見直しなどに理解が得られない。	
4	住民の当事者意識が低く、利用促進・周知活動などに協力が得られない。	
5	その他（回答欄に自由記述）	
③ 県内部での連携・理解（予算面も含む）が不足している。		
1	予算措置への理解がない。	
2	異なる部署間の連携がうまくいっていない。	
3	県の重要施策との位置づけがない。	
④ 専門部署がない、または担当職員が不足している。		
⑤ 地域公共交通の確保・維持・改善の企画立案時に相談できる相手がいない。		
⑥ 地域公共交通の確保・維持・改善に関する情報が不足している。		
⑦ 財源が不足している。		
⑧ どのように取り組むべきか、方法が分からない。		
⑨ その他（回答欄に自由記述）		
⑩	特に課題はない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問C4】貴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、日頃から相談している相手についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色：該当するものすべてに「○」をご記入ください

緑色：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

		回答欄 (該当するものすべてに○)
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 ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	
10	特に相談する必要はない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問C5】貴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、**必要としている情報**についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

黄色：特に重要と考えられるもの1つに「◎」、重要と考えられるもの2つに「○」をご記入ください

緑色：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

※「8 その他（自由記述）」も含めて、合計3箇所にご記入ください （「9 特に必要な情報はない」を選択する場合を除く）		回答欄 （特に重要：1つに◎、 重要：2つに○）
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 ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

【問D1】貴県における交通に関する計画や方針の策定状況についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

- 交通に関する基本計画や方針とは、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とお考えください。
- 「計画期間中の計画・方針（目標年次等を過ぎた過去の計画を除く）」に限定してお答えください。
- 計画期間中の計画・方針がない場合は、空欄のままで結構です。
- 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
1	計画の名称						
2	策定年次（西暦でご記入ください）						
3	計画の最終年次・目標年次（西暦でご記入ください）						
4	計画の策定主体について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①貴県単独 ②複数県 ③貴県が参加している協議会 ④その他						
5	策定内容について、該当するものに「○」をつけてください。	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					
		離島航路関係					
		バリアフリー関連					
		その他					

問 E 貴県における公共交通機関の「平成25年度の状況」についておたずねします。

【問 E 1】平成25年度の貴県における『交通事業者が運営するバス・乗合タクシーなど』のなかで、**貴県が運行費補助を実施している路線等**についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

○以下に示すように、**記入欄の色分けに従ってご回答ください。**

緑色	：数字・文字等を記入してください（ 数字はすべて半角でご記入ください ）
黄色	：それぞれの選択肢の中からいずれかをお答えください

○交通事業者が運営するバス・乗合タクシーのなかで、平成25年度に貴県が何らかの金銭的支援を実施している（していた）交通についてお答えください（平成24年度までに終了したもの、平成26年度からのもの平成26年度以降に予定されているものは対象外です）。

○自治体が公営交通事業者として運行・経営する「公営バス等」は除きます。

○災害時やイベント時のもの、旅館の送迎など単発的な交通は除き、定められた路線を定期的に運行している交通についてお答えください。

○運行費補助額については、路線ごとに分離できない場合、複数路線をまとめることも可とします。その場合、該当する路線のセルを結合させて、数字をご記入ください。

		記入例	路線1	路線2
1	路線名又は愛称等をご記入ください。	〇〇〇線		
2	事業者名をご記入ください。 ※運行費補助を受けている運行主体名をご記入ください。	(株)□バス		
3	当該事業者の主な事業形態について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①バス事業者 ②タクシー事業者 ③その他（自由記述）	選択肢（1つ） ① その他自由記述		
4	事業区分について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 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）」 ⑦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）」 ⑧道路運送法第78条に基づく「過疎地有償運送」 ⑨道路運送法第78条に基づく「福祉有償運送」 ⑩道路運送法第21条に基づく乗合運送許可 ⑪市町村の自家用車を活用した無償輸送（⑫～⑭を除く） ⑫スクールバス ⑬病院の送迎バス ⑭福祉の無料バス ⑮その他（自由記述） ※事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください。	選択肢（1つ） ① その他自由記述		
5	有償・無償の別をお答えください。 ①有償 ②無償	①		
6	当該路線に対するすべての運行費補助額をご記入ください（単位：千円）。 ※貴県の補助、国による補助、その他補助などすべてを含んだ額をご記入ください。	9,000千円	0千円	0千円
7	上記の運行費補助額のうち、貴県による補助額をご記入ください（単位：千円）。	6,000千円	0千円	0千円

問 F 貴県の平成23年度における市町村との関わり状況についておたずねします。

【問 F 1】貴県が市町村から相談を受ける際の**具体的な相談内容**についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

黄色 : 該当するものすべてに「○」をご記入ください

緑色 : その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

	回答欄 (該当するものすべてに○)
1 交通計画の策定の方法に関する相談	
2 財政支援に関する相談	
3 近隣市町村との協議における調整や仲介	
4 民間事業者との協議における調整や仲介	
5 地域住民等と市町村との協議における調整や仲介	
6 他県の市町村との協議における調整や仲介	
7 県主体での取り組みの要請	
8 その他（回答欄に自由記述）	
9 特に相談されることはない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問 F 2】貴県における**市町村に対する財政支援の状況**についてお答えください。

	回答欄 (いずれかに○)
1 市町村（公益法人含む）に財政支援を行っている	
2 市町村（公益法人含む）に財政支援を行っていない	

【問F3】貴県における市町村に対する財政支援以外の支援の状況についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色：該当するものすべてに「○」をご記入ください

緑色：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

		回答欄 (該当するものすべてに○)
1	市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス（地域公共交通会議の設置・運営に対する助言など）の実施、セミナー・研修等の実施	
2	複数市町村で取り組みを進める時の仲介、市町村担当者間の連携を進める際の仲介（コーディネーター役）	
3	市町村主宰の地域公共交通会議への参加	
4	県による具体的な取り組みの実施（地域協議会など）	
5	県としての、地域公共交通のあり方や指針についての検討	
6	その他（回答欄に自由記述）	
9	特に財政支援以外の支援は行っていない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

九州管内における公共交通に関するアンケート調査

本アンケート調査は、各市町村における、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。

1	市町村名	
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	

※電話番号・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B 貴市町村における国・県からの補助金の活用状況についておたずねします。

【問B1】貴市町村（法定協議会を含む）が平成25年度に国や県から受けた交通関連補助額についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

- 「交通関連補助額」とは、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス、スクールバスなど、人の移動を支援する交通に対する補助金額（自家用車及び貨物輸送に係る移動に関わるものをなどを除く）とし、高齢者・障がい者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などに対する補助額も含むものとします。
- 補助額には、負担金・交付金を含みますが、地方交付税交付金は市町村の一般財源となるため、除外してください（地方交付税交付金かどうかの判断が難しい場合は、全てご記入いただいて結構です）。
- 複数市町村にまたがる路線に対する補助額については、受け取った市町村が全額計上してください。
- 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を下側に追加してお答えください。
- 「補助対象」欄については、次の選択肢の中からいずれかをプルダウンメニューから選択してお答えください。
 - ①欠損補助
 - ②車両購入（バリアフリー・省エネ以外）
 - ③バリアフリー車両導入
 - ④省エネ車両導入
 - ⑤ターミナル等施設のバリアフリー化
 - ⑥交差点改良・バスカット
 - ⑦バス停上屋・ベンチ・バスシェルター整備
 - ⑧バスセンター整備
 - ⑨駅前広場整備
 - ⑩駅舎改築（バリアフリー以外）
 - ⑪スクールバス運行
 - ⑫福祉バス運行
 - ⑬タクシー補助
 - ⑭公共交通利用促進
 - ⑮その他

	省庁・部局名	補助事業名	補助対象	補助率 (%)	補助額 (千円)
1	国（国土交通省）からの補助 ※ただし運輸局 関係を除く			0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
2	国（他省庁）からの補助			0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
3	県からの補助			0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円
				0%	0千円

問Ｃ 貴市町村の地域公共交通に対する施策の取り組み状況についておたずねします。

【問Ｃ１】 貴市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。

		回答欄 (人数を記入)
1	専任担当者数	0人
2	兼任担当者数	0人

【問Ｃ２】 貴市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。

		回答欄 (該当するものすべてに○)
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 ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問Ｃ３】 貴市町村における公共交通の取り組みを進める上での課題についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色

：該当するものすべてに「○」をご記入いただき、その中で特に重要と考えられるもの１つに「◎」をご記入ください。

緑色

：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

	課題の内容	回答欄 (該当するものすべてに○、 特に重要なもの１つに◎)
①	交通事業者（バス、タクシー・鉄道等）の協力が得られない。	
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	自治体が赤字補填をしているため、事業者の経営改善努力が不足している。	
7	その他（回答欄に自由記述）	

② 市民・住民、利用者の理解・協力が得られない。		
1	地域公共交通体系の変更（既存地域公共交通の廃止、新しい地域公共交通の導入など）に対して理解が得られない。	
2	運行本数・運行時間の見直し、停留所の見直しなどに理解が得られない。	
3	運賃又はその制度の見直しなどに理解が得られない。	
4	住民の当事者意識が低く、利用促進・周知活動などに協力が得られない。	
5	その他（回答欄に自由記述）	
③ 市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。		
1	予算措置への理解がない。	
2	異なる部署間の連携がうまくいっていない。	
3	市町村の重要施策との位置づけがない。	
④ 専門部署がない、または担当職員が不足している。		
⑤ 地域公共交通の確保・維持・改善の企画立案時に相談できる相手がいらない。		
⑥ 地域公共交通の確保・維持・改善に関する情報が不足している。		
⑦ 財源が不足している。		
⑧ どのように取り組むべきか、方法が分からない。		
⑨ その他（回答欄に自由記述）		
⑩ 特に課題はない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。		

【問C4】貴市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、日頃から相談している相手についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色：該当するものすべてに「○」をご記入ください

緑色：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

		回答欄 (該当するものすべてに○)
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 ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	
10	特に相談する必要はない ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

【問Ｃ５】貴市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、**必要としている情報**についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

黄色：特に重要と考えられるもの１つに「◎」、重要と考えられもの２つに「○」をご記入ください

緑色：その他に該当する意見がある場合は、自由にご記入ください

※「９ その他（自由記述）」も含めて、合計３箇所にご記入ください （「１０ 特に必要な情報はない」を選択する場合を除く）		回答欄 （特に重要：１つに◎、 重要：２つに○）
1	国の支援制度の内容	
2	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 ※上記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。	

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

【問D1】貴市町村における交通に関する計画や方針の策定状況についてお答えください。

《記入に当たっての注意事項》

- 交通に関する基本計画や方針とは、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とお考えください。
- 「計画期間中の計画・方針（目標年次等を過ぎた過去の計画を除く）」に限定してお答えください。
- 計画期間中の計画・方針がない場合は、空欄のままで結構です。
- 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
1	計画の名称						
2	策定年次（西暦でご記入ください）						
3	計画の最終年次・目標年次（西暦でご記入ください）						
4	計画の策定主体について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①貴市町村単独 ②複数市町村 ③貴市町村が参加している協議会 ④その他						
5	策定内容について、該当するものに「○」をつけてください。	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					
		離島航路関係					
		バリアフリー関連					
		その他					

問E 貴市町村における公共交通機関の「平成25年度の状況」についておたずねします。

★問E全体について（問E1～E4すべてについて）

- 「平成25年度の貴市町村における地域公共交通」についてお答えください（平成24年度までに終了している取り組み、平成26年度からの取り組み、平成26年度以降に予定されている取り組みは対象外です）。
- 民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーなどのうち、**貴市町村が何らかの支援を行った交通**について、幅広くお答えください。

【問E1】平成25年度の貴市町村における

『市町村が運営するコミュニティバス・乗合タクシー（スクールバス、病院送迎については一般旅客との混乗の場合）』や、

『貴市町村がなんらかの金銭的支援を行っている非営利団体（NPO）、第3セクター、住民等が運営する交通（鉄軌道等・海上交通を除く）』

について、路線ごとに状況をお答えください。

なお、市町村自身が公営交通事業者として運行・経営する公営バスは除きます。

＜本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて＞

- 本調査において対象とする「コミュニティバス・乗合タクシー」とは、平成21年12月18日の通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（国自旅第161号）」の別添2「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に定義されているものとします。

《抜粋》 2. コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- ①交通事業者へ委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む）
②市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

＜記入に当たっての注意事項＞

- 以下に示すように、**記入欄の色分けに従ってご回答ください。**

緑色	： 数字・文字等を記入してください（数字はすべて半角でご記入ください）
黄色	： それぞれの選択肢の中からいずれかをお答えください
ピンク色	： 自動的に計算されますので、記入の必要はありません

- 1路線を複数市町村が協同で運営・運行している場合、市町村ごとに分割せず、路線全体に対する実績を関係する市町村でご調整の上、一の市町村よりお答えください。
- 便によって、一部経由の異なる区間がある路線について、その区間が「路線キロ10%以内まで」の場合は同一路線として扱ってください。ただし、生活交通ネットワーク計画の協議を行った協議会において「路線キロ20%以内」の同一路線として定められているものについては、同様としてください。
- 同一路線に見えても、生活交通ネットワーク計画において、別系統とされている路線（乗り継ぎバス停で中継されている路線、重複区間がある路線など）については、それぞれ別路線として扱ってください。
- 年度の途中で運行内容を変更している場合は、期間が長かったほうの運行内容をご記入（例えば11月から変更している場合、11月～翌3月までの5ヶ月間より4月～10月までの7ヶ月間のほうが長い場合、変更前の内容で記入）いただき、変更前後の期間が同じ場合は、変更後の運行内容をご記入ください。ただし、運行回数、利用者数などの数字データについては、1年間合計の数字をご記入ください。
- 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄を右側に追加してお答えください。

＜路線別データがない場合＞

- 複数路線の合計値のみで**路線別データがない場合は、以下に示すルールに基づいて数字の按分を行い、ご記入ください。**
- 順位①「20. 年間実車走行台キロデータ」がある場合はその比率で按分を行い、そのデータがない場合は順位②「40. 平成25年度総利用者数」の比率で按分を行う…という順番で考え、いずれかの方法で按分を行った数字をご記入ください。
- 順位①「21. 年間実車走行キロデータ」
⇒順位②「41. 平成25年度総利用者数データ」
⇒順位③「22. 年間総走行キロデータ」
⇒順位④「その他、系統キロ比、便数比など市町村が定めたルール」
- データを按分して記入する場合は、上記の選択肢の中から採用した按分ルールをお答えください（順位④の場合は、具体的な項目をご記入ください）。

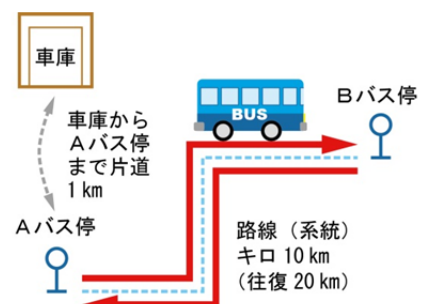
回答欄

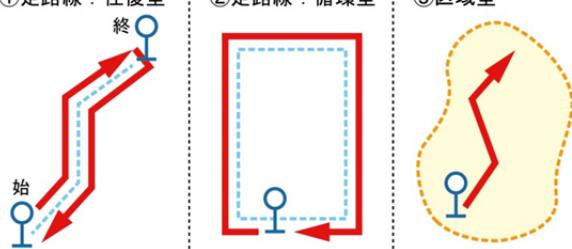
＜記入例の運行状況（設定）＞

- 次ページ以降に示す「記入例」は、以下のような運行状況を設定しています。

- ・月・水・金の週3回運行（年末年始は休みのため平成25年度は合計154日運行）
- ・1日4回（4往復）運行（午前2回、午後2回）
- ・車両2台を使用し、午前・午後で車両を交代
- ・Aバス停を出発し、Bバス停到着後、休日を挟んで折り返し運行

- ★1日の実車走行キロ：20km（往復）×2回×2台＝80km
★1日の総走行キロ：（20km（往復）×2回＋2km）×2台＝84km
★年間の実車走行キロ：80km×154日＝12,320km
★年間の総走行キロ：84km×154日＝12,936km



		記入例	路線1	路線2
1	コミュニティバス・乗合タクシー等の名称・愛称等をご記入ください。	〇〇〇バス		
2	運行・路線形態について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①定路線：往復型 ②定路線：循環型 ③区域型 ④その他  ①～③以外	①		
3	フリー乗降の状況をお答えください。 ①フリー乗降あり ②フリー乗降なし	①		
4	予約型（デマンド）運行の状況をお答えください。 ①予約型運行実施 ②定時運行（予約型運行なし） ※区域型運行の場合は「①」を選択してください。	②		
5	有償・無償の別をお答えください。 ①有償 ②無償	①		
6	運行開始時期をご記入ください（年月を西暦で記入）。 ※記入例）2005年8月 → 200508	200508		
7	事業区分について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 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78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」 ⑥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）」 ⑦道路運送法第78条に基づく「過疎地有償運送」 ⑧道路運送法第78条に基づく「福祉有償運送」 ⑨道路運送法第21条に基づく乗合運送許可 ⑩その他（自由記述） ※事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください。	選択肢（1つ） ①		
		選択肢（1つ） ①		
8	運行の段階について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①実証（試験）運行段階 ②本格運行段階	①		
9	運行の主目的について、次の選択肢の中から2つまでをお答えください。 ①通勤 ②通学 ③通院 ④買い物 ⑤観光 ⑥その他（自由記述）	選択肢（2つまで） ③④		
		選択肢（2つまで） ③④		
10	現在運行している路線の前身がスクールバス、病院バス、福祉バス、企業バスである場合は、経緯を次の選択肢の中からお答えください。 ①スクールバスを混乗化 ②スクールバスから移管 ③病院バスを混乗化 ④病院バスから移管 ⑤福祉バスを混乗化 ⑥福祉バスから移管 ⑦企業バスを混乗化 ⑧企業バスから移管 ⑨その他（自由記述） ※前身がスクールバス、病院バス、福祉バス、企業バスのいずれにも該当しない場合、また、前身がない場合は空欄のままです。	選択肢（1つ） ①		
		選択肢（1つ） ①		
11	事業の運営主体について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①貴市町村 ②他市町村 ③第3セクター ④非営利団体 ⑤住民等 ⑥その他（自由記述）	選択肢（1つ） ①		
		選択肢（1つ） ①		
12	事業の運行主体について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①貴市町村 ②他市町村 ③民間事業者 ④第3セクター ⑤非営利団体 ⑥その他（自由記述）	選択肢（1つ） ③		
		選択肢（1つ） ③		

13	運行主体名をご記入ください。 ※委託であれば、委託先を記入するなど、実際に運行を行っている主体名をご記入ください。		(株)△バス		
14	運行事業者との契約状況について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①自主運行 ②委託 ③指定管理者 ④その他（自由記述）	選択肢（1つ） ② その他自由記述			
15	協議会等の設置状況について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①地域公共交通協議会 ②運営協議会 ③法定協議会 ④その他任意の会議（分科会等） ⑤「①」及び「③」 ⑥設置していない		①		
16	使用車両台数をご記入ください（単位：台）。	定員11人以上 2台 0台 0台 定員11人未満 0台 0台 0台			
17	使用車両の所有形態について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①市町村所有（運行事業者へ有償貸与） ②市町村所有（運行事業者へ無償貸与） ③その他の運営主体所有（運行事業者へ有償貸与） ④その他の運営主体所有（運行事業者へ無償貸与） ⑤運行事業者所有 ⑥その他（自由記述） ※複数の所有形態がある場合は主なものをお答えください。 ※①及び②には、他市町村が所有している場合も含まれます。	選択肢（1つ） ⑤ その他自由記述			
18	定路線運行の場合は「路線（系統）の所要時間（分）」を、区域運行の場合は「1日のサービス提供時間（時間）」をご記入ください。	定路線運行(分) 30分 0分 0分 区域運行(時間) 0時間 0時間 0時間			
19	定路線運行の場合は、路線キロ（系統キロ）をご記入ください（単位：km）。 ※往路・復路でキロ数が異なる場合は、長い方のキロ数のみご記入ください。 ※区域運行の場合（問3で③と回答した路線）は記入なし。		10.0km	0.0km	0.0km
20	平成25年度の「年間運行日数・年間運行回数」及び「通常の週間運行日数・週間運行回数」をご記入ください。 ※予約型運行など、週間運行日数・回数が決まっていない場合は、平均日数・回数をご記入ください。 ■回数のカウントについて 	年間運行日数 (日) 154日 0日 0日 年間運行回数 (回) 616回 0回 0回 通常の週間運行日数 (日) 3日 0日 0日 通常の週間運行回数 (回) 12回 0回 0回			
21	「年間実車走行キロ」をご記入ください（単位：km）。 ※年間実車走行キロとは、回送などの実車運行以外の走行分を除いた年間走行距離です。 ※運行期間が1年間未満の場合は、その期間の数字をご記入ください。		12,320.0km	0.0km	0.0km
22	「年間総走行キロ」をご記入ください（単位：km）。 ※年間総走行キロとは、実車走行キロに回送など実車運転以外の走行分を加えた年間走行距離です。 ※運行期間が1年間未満の場合は、その期間の数字をご記入ください。		12,936.0km	0.0km	0.0km
23	始発時間をご記入ください。		8:00	0:00	0:00
24	終発時間をご記入ください。		16:00	0:00	0:00
25	利用者制限について、次の選択肢の中から該当するものを全てお答えください。 ①制限なし ②学生限定 ③高齢者限定 ④障がい者限定 ⑤その他（自由記述）	選択肢（該当すべて） ① その他自由記述			
26	運賃制度について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①均一運賃 ②ゾーン運賃 ③対距離別運賃 ④その他（自由記述）		①		

27	小人運賃を設定している場合は、「○」印をご記入ください。		○		
28	運賃割引導入状況（無料化含む）について、次の選択肢の中から該当するものを全てお答えください。 ①高齢者割引 ②乗り継ぎ割引 ③障がい者割引 ④定期・回数券 ⑤往復割引 ⑥フリー切符 ⑦その他（自由記述）	選択肢（該当すべて）	①③		
		その他自由記述			
29	高齢者運転免許自主返納に対して、コミュニティバス・乗合タクシー等による支援（回数乗車券の配布、利用料金の半額化など）を実施している場合は、「○」印をご記入ください。 また、その実施内容を具体的に記入ください。	実施の場合は「○」を記入	○		
		支援内容自由記述	利用料金の半額化		
30	「年間運行経費」をご記入ください（単位：千円）。 【要注意】 ※年間運行経費とは、「人件費」「燃料費」「減価償却費」「車両賃料」「デマンド等システム経費」など、コミュニティバス・乗合タクシーを1年間運行するために必要とした費用をすべて合計した数字です。		2,500千円	0千円	0千円
31	デマンドシステムを導入している場合、システムの種類について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ※平成25年度に使用しているものをお答えください。 ①東大型 ②NTT型 ③タクシー会社の無線 ④NPO ⑤その他				
32	「年間運賃収入」をご記入ください（単位：千円）。		600千円	0千円	0千円
33	補助金以外の運賃外収入があれば、次の選択肢の中から該当するものを全てお答えください。 ①広告収入 ②住民負担 ③地元企業負担 ④寄付 ⑤その他（自由記述）	選択肢（該当すべて）	①		
		その他自由記述			
34	上記33の運賃外収入の金額をご記入ください（単位：千円）。		25千円	0千円	0千円
35	国からの補助額をご記入ください（単位：千円）。 ※運輸局関係は除いてください。		0千円	0千円	0千円
36	県からの補助額をご記入ください（単位：千円）。		0千円	0千円	0千円
37	貴市町村からの補助額をご記入ください（単位：千円）。		1,875千円	0千円	0千円
38	その他、補助、収入等がある場合はご記入ください（単位：千円）。		0千円	0千円	0千円
39	【このセルは自動的に計算されますので、入力しないでください】 ★収入合計（32+34+35+36+37+38）（単位：千円）		2,500千円	0千円	0千円
40	【このセルは自動的に計算されますので、入力しないでください】 ★収支率＝「32.年間運賃収入」÷「30.年間運行経費」×100%		24%	#DIV/0!	#DIV/0!
41	年間総利用者数をご記入ください（単位：人）。	平成23年度	5,500人	0人	0人
		平成24年度	5,800人	0人	0人
		平成25年度	6,000人	0人	0人
42	平成23・24年度の1便あたりの平均利用者数をご記入ください（単位：人）。 【平成25年度の数字は自動的に計算されますので、入力しないでください】 ★「41.年間総利用者数」÷「20.年間運行回数」	平成23年度	8.9人	0.0人	0.0人
		平成24年度	9.4人	0.0人	0.0人
		平成25年度	9.7人	#DIV/0!	#DIV/0!
43	今後の状況について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①継続 ②廃止 ③変更（自由記述）	選択肢（1つ）	①		
		変更自由記述			

【問E2】平成25年度の貴市町村における『交通事業者が運営するバス・乗合タクシー』のなかで、
貴市町村が運行費補助を実施している路線等についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

○以下に示すように、記入欄の色分けに従ってご回答ください。

緑色	：数字・文字等を記入してください（数字はすべて半角でご記入ください）
黄色	：それぞれの選択肢の中からいずれかをお答えください

○交通事業者が運営するバス・乗合タクシーのなかで、平成25年度に貴市町村が何らかの金銭的支援を実施している（していた）交通についてお答えください（平成24年度までに終了したもの、平成26年度からのもの、平成26年度以降に予定されているものは対象外です）。

○市町村自身が公営交通事業者として運行・経営する「公営バス」及び「問E1」でお答えいただいたものは除きます。ただし、他の市町村が公営交通事業者として運行・経営している公営バスに対して補助を実施している場合は含まれます。

○運行費補助額については、路線ごとに分離できない場合、複数路線をまとめることも可とします。その場合、該当する路線のセルを結合させて、数字をご記入ください。

		記入例	路線1	路線2
1	路線名又は愛称等をご記入ください。	〇〇〇線		
2	事業者名をご記入ください。 ※運行費補助を受けている運行主体名をご記入ください。	(株)□バス		
3	当該事業者の主な事業形態について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①バス事業者 ②タクシー事業者 ③他市町村の公営交通局 ④その他（自由記述）	選択肢（1つ） ①		
		その他自由記述		
4	事業区分について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 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21条に基づく乗合運送許可 ⑤その他（自由記述） ※事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください。	選択肢（1つ） ①		
		その他自由記述		
5	有償・無償の別をお答えください。 ①有償 ②無償	①		
6	当該路線に対するすべての運行費補助額をご記入ください（単位：千円）。 ※貴市町村の補助、国・県による補助、その他補助などすべてを含んだ額をご記入ください。	9,000千円	0千円	0千円
7	上記の運行費補助額のうち、貴市町村による補助額をご記入ください（単位：千円）。	6,000千円	0千円	0千円

【問 E 3】問 E 1 及び E 2 の他に、平成25年度に貴市町村が何らかの支援等の関与を行っている交通及び貴市町村自身が運行している交通についてお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

○以下に示すように、**記入欄の色分けに従ってご回答ください。**

緑色	：数字・文字等を記入してください（ 数字はすべて半角でご記入ください ）
黄色	：それぞれの選択肢の中からいずれかをお答えください

○問 E 1 及び E 2 及び公営バス等以外の交通について、平成25年度に貴市町村が何らかの支援等を実施している（していた）交通についてお答えください（平成24年度までに終了したもの、平成26年度からのもの平成26年度以降に予定されているものは対象外です）。

○災害時やイベント時のもの、旅館の送迎など単発的な交通は除き、定められた路線を定期的に運行している交通についてお答えください。

○把握されている限りで結構です。

		記入例	路線1	路線2
1	路線名又は愛称等をご記入ください。	○○スクールバス		
2	事業者名をご記入ください。 ※運行を実施している主体名をご記入ください。	◇◇町		
3	区分について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください。 ①市町村の自家用車を活用した無償輸送（②～⑤を除く） ②スクールバス ③病院の送迎バス ④福祉の無料バス ⑤その他（自由記述）	選択肢（1つ） ②		
		その他自由記述		
4	貴市町村が行っている（行っていた）支援の具体的な内容について、次の選択肢の中から該当するものを全てお答えください。 ①運行補助金の支給 ②車両の貸与 ③時刻表・路線図・利用案内パンフレット等の作成支援 ④運行に至るまでのサポート支援（調整等） ⑤その他（自由記述）	選択肢（該当すべて） ①④		
		その他自由記述		

【問 E 4】【問 E 1】で記入いただいた路線について、平成25年度の間に時刻表・路線図・利用案内等を作成している場合は、その資料のご提供をお願いいたします。

＜資料の提供について＞

○資料の提供は、このアンケートの返信にあわせて **PDFファイル等を添付**していただくか、もしくは時刻表等が市町村のHP等で閲覧できる場合は、**下記にURLをご記入**いただいても結構です。

URL 記入欄 ⇒	
-----------	--

＜工夫点について＞

○時刻表・路線図・利用案内等を作成する上で、工夫した点などがありましたらご自由にご記入ください。

--

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

コミュニティバス・乗合タクシーに関する追加アンケート調査

このアンケート調査は、平成26年11月にご回答いただきました「九州管内における公共交通に関するアンケート調査（以下、一次調査という。）」の内容を受けて実施する**追加アンケート調査**であり、一次調査においてご回答いただきました**収支率（年間運賃収入÷年間運行経費により算出）に影響を与えている要因**について、より詳細に把握することを目的としています。

一次調査の「問E-1」において各市町村にご回答いただきました路線の中で、収支率の記入があった路線の中から調査対象を抽出した結果、**貴市町村のコミュニティバス・乗合タクシーの路線のうち、以下の路線が「調査対象路線」として抽出されました**ので、主にその路線に関して、以下の設問にお答えいただきますよう、よろしくお願いいたします。

※設問へのご回答は、**【問A2】を除き、調査対象路線に限定した回答をお願いします**（対象路線以外では取り組んでいるが、対象路線では取り組んでいない場合は「実施なし」と回答してください）。

【調査対象路線】

市町村名		路線番号	
名称・愛称			

【路線概要】

運行・路線形態		H25年度利用者数	
事業区分		運行経費	
運営主体		運賃収入	
運行主体		収支率	



問A 最初に、収支率についておたずねします。

【問A1】調査対象路線の収支率等についておたずねします。

設問①	調査対象路線の収支率について、数字に対する貴市町村としての評価、感想など、率直なご意見を自由にご記入ください。 ※「効率的な運行に向けて様々な努力を行った結果であり、非常に評価している」「収支率向上に向けて一層の努力が必要であると感じている」「そもそも収支率はあまり意識したことがないので、特に感想はない」など自由にご記入ください。	
	回答欄	
設問②	調査対象路線に対する貴市町村の住民・利用者等の主な評価、感想などについて、把握されている範囲で結構ですので、ご自由にご記入ください。 ※「日常生活の中で非常に役に立っており、非常に感謝している」「運行本数が少ない、デマンドシステムが分かりにくいなど、改善要望が多く寄せられている」など自由にご記入ください。	
	回答欄	

【問A2】貴市町村における収支率の取り扱いについてお答えください。

設問①	貴市町村におけるコミュニティバス・乗合タクシーの収支率の取り扱いに関して、次の選択肢の中で 実施しているものすべてに「○」 をご記入ください。 ※この設問は、調査対象路線に限定せず、全体的な話としてお答えください。	
	選択肢	
	1	特に収支率を取り扱ったことはない ※下記のいずれかにご記入いただいた場合は選択しないでください。
	2	議会における説明用資料の数字として使用している
	3	行政内部の会議等における説明用資料の数字として使用している
	4	地域住民の会合等における説明用資料の数字として使用している
	5	市町村が発行している広報誌等において数字を掲載し、広く住民に周知している
	6	関連する企業・学校・病院等に対して数字の報告を行っている
7	その他（回答欄に自由記述）	

設問②	貴市町村において、収支率の低下を理由としたコミュニティバス・乗合タクシーの路線廃止等を実施している場合は、その状況を具体的にご記入ください。 ※「収支率が3年連続で下落したので路線廃止を決定した」「収支率が○%を切ったので路線を廃止した」逆に「収支率がよくなったので、民間の路線バスに変更した」など、具体的な状況をお答えください。 ※この設問は、調査対象路線に限定せず、全体的な話としてお答えください。	
	回答欄	

設問③	コミュニティバス・乗合タクシーの評価指標として「収支率」を使用することについて、率直なご意見を自由にご記入ください。 ※「行政補助を行っているため、ある程度収支への配慮は必要」「コミュニティバスに関しては、収支より〇〇を評価指標とすべき」「収支に関してはほとんど意識していない」など自由にご記入ください。 ※この設問は、調査対象路線に限定せず、全体的な話としてお答えください。	
	回答欄	

調査対象路線の運行・路線形態が「**定路線運行**」の場合は、以下の問いにお答えください
（「**区域運行**」の場合は別シートの【問B】にお進みください）



設 問	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線の経由地について、次の選択肢の中から該当するものすべてに「○」をご記入ください。	
	選択肢	
	1	鉄軌道駅
	2	路線バス等のバスターミナル
	3	市役所・町村役場
	4	行政関連施設（市役所・町役場以外）
	5	商業施設（商店街・スーパーなど）
	6	医療施設（多数の診療科を有している病院）
	7	医院・クリニック
	8	福祉施設（高齢者福祉施設・高齢者憩い施設など）
	9	運動関連施設（体育館・プール・各種グラウンドなど）
	10	文化施設（公民館・図書館・美術館・博物館など）
	11	教育施設（高等学校・大学・専門学校など）※小中学校、幼稚園除く
	12	観光施設（観光センター・観光名所など）
13	その他（回答欄に自由記述）	

別シートの【問B】へお進みください

問B 収入増加に向けた取り組みについておたずねします。

【問B1】広報資料の作成状況についておたずねします。

設 問 ①	当該路線における、コミュニティバス・乗合タクシーの広報資料（乗り方案内パンフレット、時刻表、路線図など）作成状況について、 いずれかに「○」 をご記入ください。	回答欄		
		作成していない		⇒問B2・3・4へ
		作成している		以下の問いにお答えいただいた後、問B2・3・4へ



設 問 ②	現在までに作成している広報資料について、 該当するものすべてに「○」 をご記入ください。 ※1枚の紙に時刻表・路線図などをまとめて記載している場合などは、両方に○をつけ、それぞれ以下の問いにお答えください。	回答欄		
		1 乗り方案内パンフレット	2 時刻表	3 路線図
設 問 ③	各広報資料の配付方法について、次の選択肢の中から該当するものをすべてお答えください（ 該当番号すべて記入 ）。 1 市町村全域に配布 2 路線の沿線地域のみに配布 3 対象区域（エリア）のみに配布 4 庁舎等の施設における配布 5 HP等によるダウンロード配布 6 その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		
設 問 ④	各広報資料の更新状況について、次の選択肢の中からいずれかをお答えください（ いずれか一つの番号記入 ）。 1 毎年更新 2 変更が発生したときのみ更新 3 更新していない 4 その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		
設 問 ⑤	各広報資料の作成費用負担の状況について、次の選択肢の中から該当するものをすべてお答えください（ 該当番号すべて記入 ）。 1 市町村による作成 2 運行事業者による作成 3 「1」「2」による共同作成 4 広告収入等による作成 5 国等の補助金による作成 6 その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		
設 問 ⑥	「1 乗り方案内パンフレット」「2 時刻表」「3 路線図」以外の広報資料を作成している場合は資料名称を自由にご記入ください。	資料名称回答欄		

【問Ｂ２】地域住民に対する意識向上活動への取り組み状況についておたずねします。

設 問	地域住民に対する意識向上活動への取り組みのうち、実施しているものすべてについて、回答欄①に「○」をご記入ください。 また、それらの取り組みのうち、地域住民の意識向上に対して効果が大きかったと感じている取り組みについては、回答欄②にも「○」をご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてお答えください。			
		選択肢	回答欄① 「実施している 取り組み」 (該当するもの すべてに○)	回答欄② 「効果が大きか った取り組み」 (該当するもの すべてに○)
	1	特に実施していない ※下記のいずれかにご記入いただいた場合は、選択しないでくだ さい。		
	2	公共交通に関するシンポジウムを開催している。		
	3	ワークショップを開催している。		
	4	町内会に対する説明会等を開催している。		
	5	地域で活動している各種団体に対する説明会等を開催している。		
	6	学校等の活動にあわせて説明会等を開催している。		
	7	その他（回答欄に自由記述）		

【問Ｂ３】サービス向上施策への取り組み状況についてお答えください。

設 問	より便利・快適に利用してもらうためのサービス向上に向けた取り組みのうち、当該コミュニティバス・乗合 タクシー路線において実施しているものすべてについて、回答欄①に「○」をご記入ください。 また、それらの取り組みのうち、利用者から評価され、利用者増加につながっていると感じている取り組みに ついては、回答欄②にも「○」をご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてお答えください。			
		選択肢	回答欄① 「実施している 取り組み」 (該当するもの すべてに○)	回答欄② 「利用者増につな がった取り組み」 (該当するもの すべてに○)
	1	特に実施していない ※下記のいずれかにご記入いただいた場合は、選択しないでくだ さい。		
	2	定期券・回数券を導入している		
	3	フリー切符を導入している		
	4	ＩＣカードシステムを導入している		
	5	高齢者「割引」を実施している		
	6	高齢者「無料」を実施している		
	7	障がい者「割引」を実施している		
	8	障がい者「無料」を実施している		
	9	子ども「割引」を実施している		
	10	子ども「無料」を実施している		
	11	乗り継ぎ割引を実施している		
	12	往復割引を実施している		
13	その他（回答欄に自由記述）			

【問B4】運賃改定への取り組み状況についてお答えください。

設 問 ①	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線の過去3年間における、運賃改定の状況について、 いずれかに「○」 をご記入ください。	回答欄		
		改定していない		⇒問B5・6へ
		改定した		以下の問いにお答えいただいた後、問B5・6へ



設 問 ②	以下の記入例をご参照いただいた上で、運賃改定の具体的な内容をご記入ください。				
-------------	--	--	--	--	--

＜運賃改定の具体的な内容（記入例）＞
↓これは記入例です

変更内容	H24年度より、150円の均一運賃を100円に変更した。			
実績	運賃制度	運賃	乗車人員	運賃収入
H23年度	均一運賃	150円	1,000人	150,000円
H24年度	均一運賃	100円	1,300人	130,000円
H25年度	均一運賃	100円	1,600人	160,000円

※運賃収入は、年度の合計値をご記入ください（割引運賃を導入している場合は、運賃収入が、記入例のように「運賃×乗車人員」にならないケースがあります）。

＜運賃改定の具体的な内容＞
↓こちらにご記入ください

変更内容				
実績	運賃制度	運賃	乗車人員	運賃収入
H23年度				
H24年度				
H25年度				

【問B5】運賃外収入増加への取り組み状況についてお答えください。

設 問	運賃収入以外で収益を得るための取り組みのうち、当該コミュニティバス・乗合タクシー路線において実施しているものすべてについて、回答欄①に「○」をご記入ください。 また、それらの取り組みのうち、参画希望が非常に多く、安定的な運賃外収入につながっている取り組みについては、回答欄②にも「○」をご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてお答えください。			
		選択肢	回答欄① 「実施している 取り組み」 (該当するもの すべてに○)	回答欄② 「参画希望が多い 取り組み」 (該当するもの すべてに○)
	1	特に実施していない <u>※下記のいずれかにご記入いただいた場合は、選択しないでください。</u>		
	2	車両内における広告掲示		
	3	車両外における広告掲示		
	4	バス停等における広告掲示		
	5	印刷物（時刻表・路線図等）への広告掲示		
	6	車両内における音声広告		
	7	バス停ネーミングライツ（バス停名募集）		
8	その他（回答欄に自由記述）			

【問B6】その他の収入増加に向けた取り組みの状況についてお答えください。

設 問	上記の【問B1】～【問B5】以外に、収入増加に向けた取り組みを実施している場合は、ご自由にご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてご記入ください。	
	回答欄	

別シートの【問C】へお進みください

問C 経費削減に向けた取り組みについておたずねします。

【問C1】利用者モニタリング調査の実施状況についておたずねします。

設 問 ①	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線における利用者モニタリング調査（実際の利用者に対する利用状況調査など）の実施状況について、いずれかに「○」をご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてご記入ください。	回答欄		
		実施していない		⇒問C2へ
		実施している		以下の問いにお答えいただいた後、問C2へ



設 問 ②	利用者モニタリング調査の実施方法について、該当するものすべてに「○」をご記入ください。また、ヒアリング調査・アンケート調査以外の方法（目安箱の設置による意見募集など）でモニタリングを実施している場合は、その他の欄にその方法をご記入ください。	回答欄		
		1 ヒアリング調査	2 アンケート調査	3 その他
設 問 ③	各利用者モニタリング調査について、これまでの実施回数をご記入ください（単位：回）。			
設 問 ④	各利用者モニタリング調査の調査方法について、次の選択肢の中から該当するものをすべてお答えください（該当番号すべて記入）。 1 車両に乗車しての調査 2 バス停など場所を限定した調査 3 その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		
設 問 ⑤	各利用者モニタリング調査の調査内容について、次の選択肢の中から該当するものをすべてお答えください（該当番号すべて記入）。 1 OD（乗車、降車バス停等の調査） 2 乗車目的（何の目的で利用したか） 3 利用頻度 4 コミュニティバス・乗合タクシーに対する評価 5 コミュニティバス・乗合タクシーに対する要望 6 その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		
設 問 ⑥	利用者モニタリング調査の結果を受けて、実際に運行形態等の見直しを行っている場合は、その見直しの具体的な内容をご記入ください。			
	回答欄			

【問C2】居住者モニタリング調査の実施状況についておたずねします。

設 問 ①	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線における 居住者モニタリング調査（沿線周辺にお住まいの世帯 に対する調査など）の実施状況について、 いずれかに 「○」 をご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過 去に実施しているものも含めてご記入ください。	回答欄		⇒問C3へ
		実施していない		
		実施している		以下の問いにお答 えいただいた後、 問C3へ



設 問 ②	居住者モニタリング調査の、これまでの実施回数をご記入ください。 ※ヒアリング調査・アンケート調査など複数の調査を実施している場合は、その合計回 数をご記入ください。		回答欄 （単位：回）
設 問 ③	居住者モニタリング調査の実施方法について、次の選択肢の中から 該当するものすべてに「○」 をご記入くだ さい。		
		選 択 肢	回答欄（該当する ものすべてに○）
	1	ヒアリング調査	
	2	アンケート調査	
	3	地元自治会・協議会などとの協議	
	4	その他（回答欄に自由記述）	
設 問 ④	居住者モニタリング調査の調査内容について、次の選択肢の中から 該当するものすべてに「○」 をご記入くだ さい。		
		選 択 肢	回答欄（該当する ものすべてに○）
	1	コミュニティバス・乗合タクシーの利用状況	
	2	利用目的（何の目的で利用したか）	
	3	利用頻度	
	4	コミュニティバス・乗合タクシーに対する評価	
	5	コミュニティバス・乗合タクシーに対する要望	
	6	利用しない理由	
	7	今後利用するための条件	
	8	その他（回答欄に自由記述）	
設 問 ⑤	居住者モニタリング調査の結果を受けて、実際に運行形態等の見直しを行っている場合は、その見直しの具体 的な内容をご記入ください。		
	回答欄		

【問C3】運行形態等の見直し実施状況についておたずねします。

当該コミュニティバス・乗合タクシー路線における運行形態等について、見直しを1回実施しているものに「○」、見直しを複数回実施しているものに「◎」をご記入ください（該当するものすべて選択）。 また、それらの取り組みのうち、収支向上につながったと感じている取り組みについては回答欄②にも、収支悪化につながったと感じている取り組みについて回答欄③にも「○」をそれぞれご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてお答えください。				
選択肢		回答欄① 「実施している 取り組み」 (該当するもの すべてに○)	回答欄② 「収支向上につな がった取り組み」 (該当するもの すべてに○)	回答欄③ 「収支悪化につな がった取り組み」 (該当するもの すべてに○)
設 問 ①	1	特に見直しは実施していない ※下記のいずれかにご記入いただいた場合は 選択しないでください。		
	2	⇒問C4・5へ		
	3			
	4			
	5			
	6			
	7			
	8			
	9			
	10			
	11			
	12			
	13			
	14	その他（回答欄に自由記述）		



以下の問いにお答えいただいた後、問C4・5へ

運行形態等の見直しの主なタイミングについて、次の選択肢の中から該当するものすべてに「○」をご記入ください。		
設 問 ②	選択肢	回答欄（該当する ものすべてに○）
1	年1回年度末など、定期的に見直しを実施している	
2	住民等の要望を受けて見直しを実施している	
3	問題が生じたタイミングで見直しを実施している	
4	その他（回答欄に自由記述）	

【問C4】運行事業者に向けた取り組みの実施状況についてお答えください。

設 問 ①	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線における運行事業者の決定方法について、次の選択肢の中から いずれかに「○」 をご記入ください。	
	選択肢	
	1	プロポーザル方式（運行実績、運行経費等から総合的に判定）
	2	入札方式
	3	随意契約方式
	4	その他（回答欄に自由記述）
		回答欄（いずれか一つに○）

設 問 ②	当該コミュニティバス・乗合タクシー路線補助金の支給・算出方法等について、貴市町村が実施している取り組みのうち、次の選択肢の中から 該当するものすべてに「○」 をご記入ください。	
	選択肢	
	1	複数年契約の導入
	2	運行実績によらない定額補助金の導入
	3	委託料増額の導入（予定利用者数を上回った場合上乗せする等）
	4	赤字補填の実施（運行経費から運賃収入を引いた額を支給する等）
	5	補助金上限額の設定
	6	車両購入費に対する補助の実施
	7	車両貸与の実施（自治体が車両を購入）
	8	運転免許取得費用負担の実施
	9	諸費用負担の実施（保険料・手数料・修理費・その他費用等）
10	その他（市町村独自の補助金算出方法等を定めている場合などは自由に記載してください）	
		回答欄（該当するものすべてに○）

設 問 ③	より利便性の高い路線運営をめざして、運行事業者と一緒に実施している取り組み等がありましたら、自由にご記入ください。	
	回答欄	

【問C5】その他の経費削減に向けた取り組みの状況についてお答えください。

設 問	上記の【問C1】～【問C4】以外に、経費削減に向けた取り組みを実施している場合は、ご自由にご記入ください。 ※H25年度の取り組みに限定するものではなく、過去に実施しているものも含めてご記入ください。	
	回答欄	

以上です。アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。