

九州管内における公共交通基礎調査

報 告 書

平成29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）交通関連予算の状況について	3
（2）国の補助金の活用状況について	3

【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	3
（2）協議会等の設置の有無について	4
（3）公共交通の取り組みを進める上での課題について	4
（4）異なる部署間の連携状況について	5
（5）人材確保に有効な取り組みについて	5
（6）日頃から相談する相手について	6
（7）必要としている情報について	6

【問3 高齢運転者の免許証返納について】

【問4 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	7
2) 関連している策定内容について	8

【問5 県が運行費補助を実施している路線等について】

（1）路線等について	
1) 事業形態・運行区分等について	9
2) 運行費補助総額について	9
3) 県による運行費補助額について	10
（2）航路等について	10

【問6 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	11
-------------------	----

(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	11
2) 財政支援以外の取り組み内容について	12

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	13
(2) アンケートの回収状況	13
(3) 調査対象	13
(4) 人口関連データについて	14

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) 交通関連予算額について	
1) 交通関連予算項目について	15
2) 交通関連予算について	16
(2) 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	17
2) 補助対象について	18
3) 補助率について	19
4) 国や県から受けた交通関連補助額について	20

【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	21
2) 兼任担当者数について	22
3) 担当者数の推移について	23
(2) 協議会等の設置の有無について	24
(3) 公共交通の取り組みを進める上での課題について	25
(4) 異なる部署間の連携状況について	26
(5) 人材確保に有効な取り組みについて	27
(6) 日頃から相談する相手について	28
(7) 必要としている情報について	29

【問3 地域公共交通の取り組み事例について】

(1) 各事例に対する取り組み意向について	30
(2) 取り組む上での問題について	31

【問4 高齢運転者の免許証返納について】

35

【問5 交通に関する計画や方針の策定状況について】

（1）地域公共交通網形成計画等の作成状況について

- 1) 立地適正化計画の策定について36
- 2) 公共交通網形成計画の策定について37

（2）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38
- 2) 計画・方針の策定年度について39
- 3) 計画・方針の目標年度について39
- 4) 関連している策定内容について40

【問6 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41
- 2) 路線・運行形態について43
- 3) フリー乗降について44
- 4) 有償・無償について45
- 5) 運行開始時期について46
- 6) 事業区分について47
- 7) 運行段階について49
- 8) 運行の主目的について50
- 9) 前身について50
- 10) 事業の運営主体について51
- 11) 事業の運行主体について51
- 12) 運行事業者との契約状況について52
- 13) 協議会等の設置状況について52
- 14) 使用車両について53
- 15) 所要時間について57
- 16) 路線キロについて59
- 17) 年間運行日数について61
- 18) 年間運行回数について62
- 19) 週間運行日数について64
- 20) 週間運行回数について65
- 21) 年間実車走行キロについて67
- 22) 車両1台あたり年間実車走行キロについて69
- 23) 年間総走行キロについて70
- 24) 始発時間について72
- 25) 終発時間について72
- 26) 利用者制限について73
- 27) 運賃について73
- 28) 割引運賃導入状況について74
- 29) 高齢者運転免許自主返納に対する支援について74
- 30) デマンドシステムについて75

31)年間運行経費について	76
32)路線 1 k mあたり年間運行経費について	78
33)実車走行 1 k mあたり運行経費について	79
34)総走行 1 k mあたり運行経費について	80
35) 1 回あたり運行経費について	81
36)車両 1 台あたり年間運行経費について	82
37)年間運賃収入について	83
38)路線 1 k mあたり年間運賃収入について	85
39)実車走行 1 k mあたり運賃収入について	86
40)総走行 1 k mあたり運賃収入について	87
41) 1 回あたり運賃収入について	88
42)車両 1 台あたり年間運賃収入について	89
43)運賃外収入について	90
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	91
45)補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について	93
46)補助金の受給先について	95
47)H 2 7 年度年間乗車人員について	96
48)乗車人員動向について	98
49) 1 便あたりの平均乗車人員について	100
50)車両 1 台あたり年間乗車人員について	102
51)今後の見通しについて	103
(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	104
2)運行形態について	105
3)所要時間について	105
4)路線キロについて	106
5)一週間あたりの運行回数について	106
6)年間運行経費について	107
7)年間運賃収入について	109
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	111
9)年間実車走行キロについて	112
10)年間総走行キロについて	114
(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	116
2)運行区分について	116
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）	117
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）	118
5)市町村による運行費補助の状況について（市町村別）	119
6)市町村による運行費補助の状況について（路線別）	120
(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	121

2) 支援内容について	121
(5) 海上交通の状況について	
1) 運航費補助の状況について	122
2) 市町村の支援状況について	122

3. アンケート調査結果のまとめ

(1) 集計結果から見える課題⇒国がすべき施策の方向性の検討・提案	123
(2) 自治体が今後地域公共交通の確保、維持、改善を行う上で配慮すべき事項	125

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

1. 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通特性の整理

(1) 交通関連予算額について	127
(2) 公共交通担当者数について	128
(3) 協議会等の設置の有無について	128
(4) 公共交通の取り組みを進める上での課題について	129
(5) 異なる部署間の連携状況について	130
(6) 人材確保に有効な取り組みについて	131
(7) 日頃から相談する相手について	131
(8) 必要としている情報について	132
(9) 交通に関する計画や方針の策定状況について	132
(10) コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について	
1) 運行形態について	133
2) 所要時間について	133
3) 路線キロについて	133
4) 年間運行回数について	134
5) 年間運行経費について	134
6) 年間運賃収入について	135
7) 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	135
8) 1便あたりの平均乗車人員について	136
9) H26年度～H27年度の増減状況について	136
(11) バス・乗合タクシーへの運航費補助の状況について	
1) 運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について	137
2) 市町村による運行費補助の状況について	137

2. 離島地域に対する追加調査の実施

(1) 調査対象	138
(2) アンケートの配布状況	138

(3) アンケートの回収状況	138
----------------------	-----

3. 追加アンケート調査の集計

【問1 航空路・航路について】

(1) 航空路について	
1) 1週間の運航本数について	139
2) H27年度年間のべ利用者数について	139
(2) 航路について	
1) 航路パターンについて	140
2) 経由する乗船場の数について	140
3) 1週間の運航本数について	141
4) H27年度年間のべ利用者数について	141

【問2 島内の陸上公共交通について】

(1) 陸上公共交通事業者数について	
1) タクシー運行事業者について	142
2) バス運行事業者について	142
(2) バス運行について	
1) バスが経由している施設について	143
2) バスの運行状況について	144
3) バス運行関連の取り組み状況について	145
(3) 各公共交通機関の乗り継ぎの状況について	
1) 空港におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて	146
2) 乗船場におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて	146

【問3 公共交通利用促進に向けた施策の実施状況について】

(1) 広報資料の作成状況について	
1) 作成状況について	147
2) 作成内容について	147
(2) モニタリング調査の実施状況について	
1) 利用者モニタリング調査について	149
2) 居住者モニタリング調査について	149
(3) 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	149

【問4 その他】

(1) 他分野との連携状況について	
1) 連携が重要だと考えている分野について	150
2) 他分野と連携した取り組みの実施状況について	150
(2) 公共交通に関する課題について	
1) 市町村側から見た課題	151
2) 公共交通事業者から寄せられている課題	151
3) 住民から寄せられている課題	151

4. 調査結果のまとめ

（１）現況及び課題の整理	152
（２）視点の整理	153

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 29 年 1 月 26 日（木）～平成 29 年 2 月 22 日（水）

（2）アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
合計	7	6	86%

（3）調査対象

1）【問5 県が運行費補助を実施している公共交通について】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 27 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）【問5 県が運行費補助を実施している公共交通について】において対象とする海上交通などについて

- ・平成 27 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）海上交通を対象とした。

- ・「平成 27 年 4 月 1 日～平成 28 年 3 月 31 日（平成 27 年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成 26 年度までに終了したもの、今年度からのもの、平成 29 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）交通関連予算の状況について

- 「鉄軌道関係」及び「旅客船関係」の平均予算額が高い。
- ※「交通関連予算」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、旅客船など、人の移動を支援する交通に対する予算額（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）などに対する予算額も含むもの

項目	平均予算額（千円）
鉄軌道関係	781,516
バス関係（福祉・教育除く）	335,127
教育関係（スクールバスなど）	68,519
旅客船関係	676,534
その他交通関係	159,230
交通関連予算総額	1,798,020

（2）国の補助金の活用状況について

- 九州全体で、平成27年度に国から県が交通関連補助を受けているケースは5県10件みられ、総補助額は約53.7億円となっている。
- ※「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8.5人となっており、前年度調査の平均人数4.9人からは増加している。

【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3県で、平均人数は7.3人となっており、前年度調査（3.5人）と比較すると、専任担当者数と同様に、兼任担当者数の平均人数も増加している。

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）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）

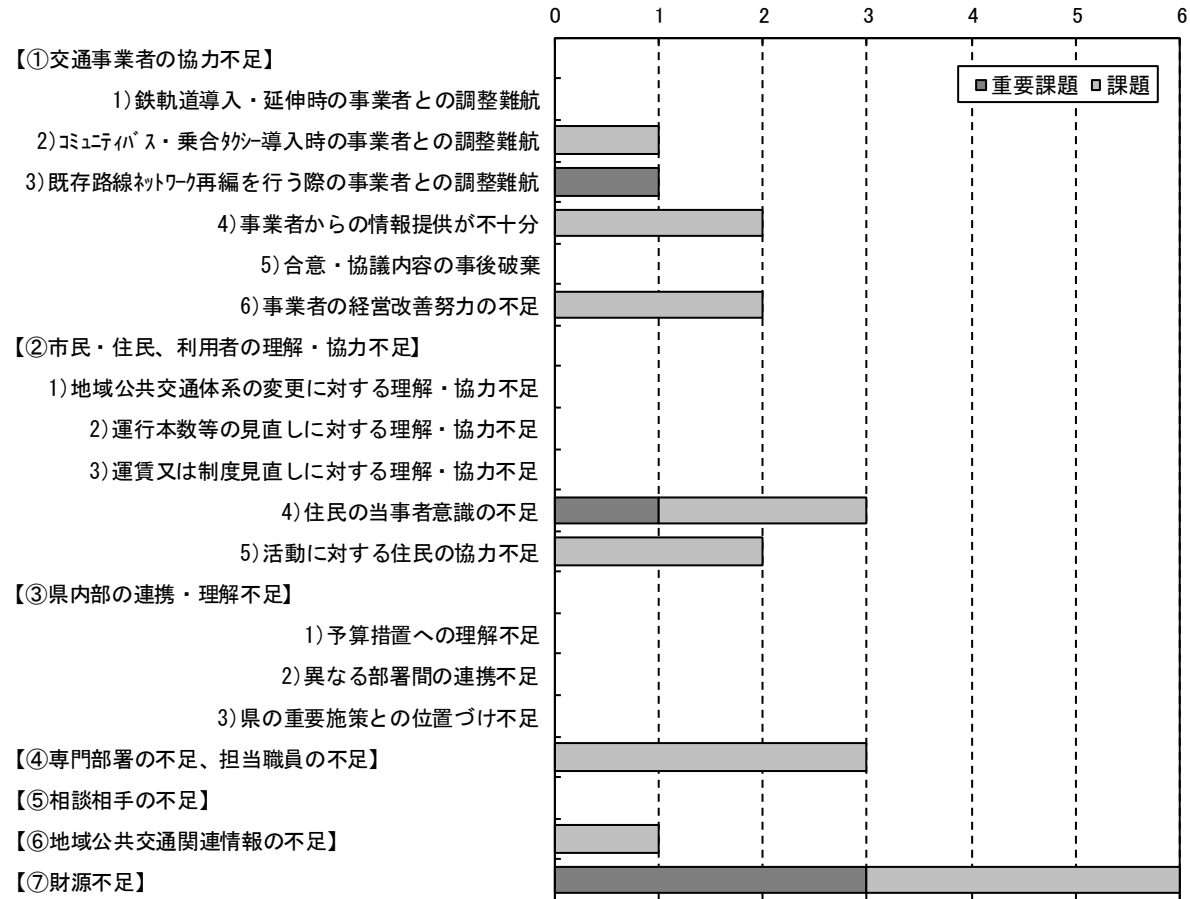
- 「①道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会」を設置している県は1県のみとなっており、「②その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱等に基づく協議会など）」については、回答があったすべての県で設置されている。
- 協議会等が設置されていない県は見られない。

（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く、回答があったすべての県で課題と認識されている。
- 次いで、「②-4)公共交通の維持・改善に対する住民の問題意識が低い」「④専門部署がない、または担当職員が不足している」ことが課題であるという回答が多い。

■公共交通の取り組みを進める上での課題について



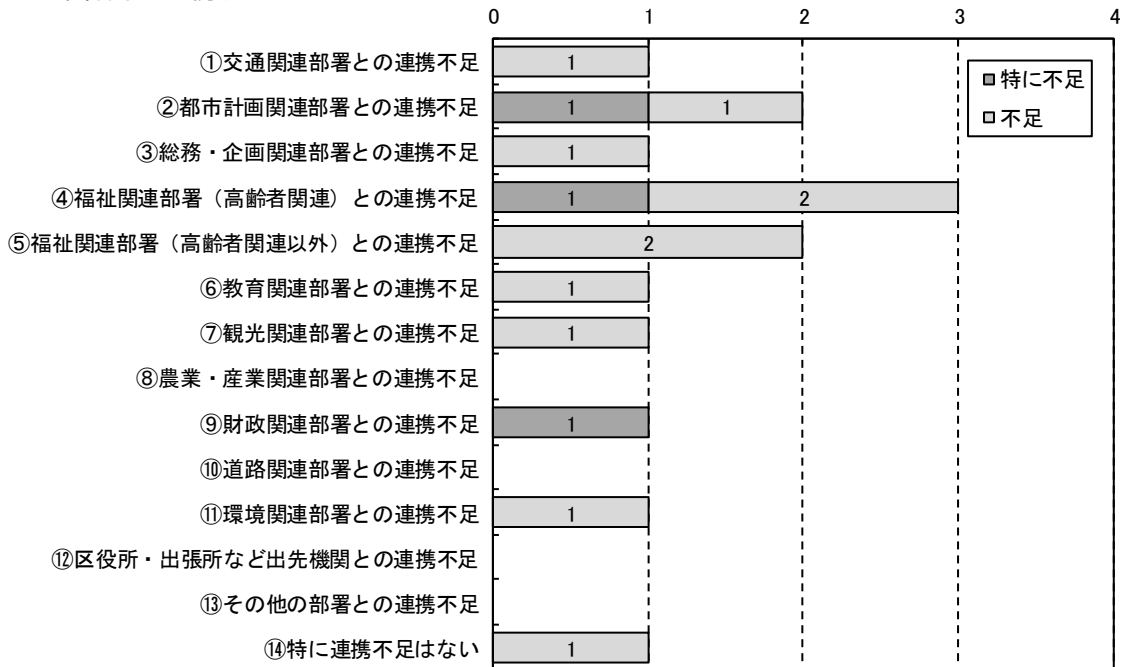


（４）異なる部署間の連携状況について

（該当するものを全て選択、特に不足しているものを１つ選択）

- 「④福祉関連部署（高齢者関連）」との連携が不足しているという回答が最も多い。
○「②都市計画関連部署」「⑤福祉関連部署（高齢者関連以外）」との連携についても、複数の県で不足していると認識されている。

■異なる部署間の連携状況について



（５）人材確保に有効な取り組みについて（特に有効を１つ、有効を２つ選択）

- 担当職員等の人材確保を進めるために有効な取り組みとしては、「④ＩＴ技術の活用により今までの業務が簡略化され、大がかりな実態調査を行う必要がなくなるなど、既存業務を効率化することで空いた人材を確保する」という回答が最も多い。
○次いで、②・③のように、県と交通事業者の間の人材交流についても有効であるという回答が多い。

■人材確保に有効な取り組みについて



○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、回答があったすべての県が「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。

Category	Number of Participants
①交通事業者（協会等含む）	5.5
②他の都道府県の担当者	5.0
③市区町村の担当者	5.0
④運輸局または運輸支局の担当者	5.5
⑤地方整備局の担当者	0.0
⑥有識者・学識経験者	3.0
⑦コンサルタント	2.0

○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、回答があったすべての県が「①国の支援制度の内容」が重要であると回答している。

○次いで、「③他の地域における事例やその成功要因」に関する情報が重要であると考えている県が多い。

項目	重要性	順位
①国の支援制度の内容	特に重要	1
②地域の関係者との合意形成の方法	重要	2
③他の地域における事例やその成功要因	重要	3
④計画の立て方	重要	4
⑤各種交通システムのしくみ	重要	5
⑥どの人物（有識者等）が相談に乗ってくれるか	重要	6
⑦どのコンサルタントを選ばよいか	重要	7

○回答があった 6 県のうち、高齢者の免許証返納に対して何らかの取り組みを実施している県は 4 県となっている。

○取り組みの具体的な内容としては、「交通事業者が独自で免許証返納者に対する割引等を実施している」「民間事業者等と連携して、免許証返納者が飲食店等で特典（割引等）が受けられる取り組みを実施している」という回答が複数見られた。



【問4 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】

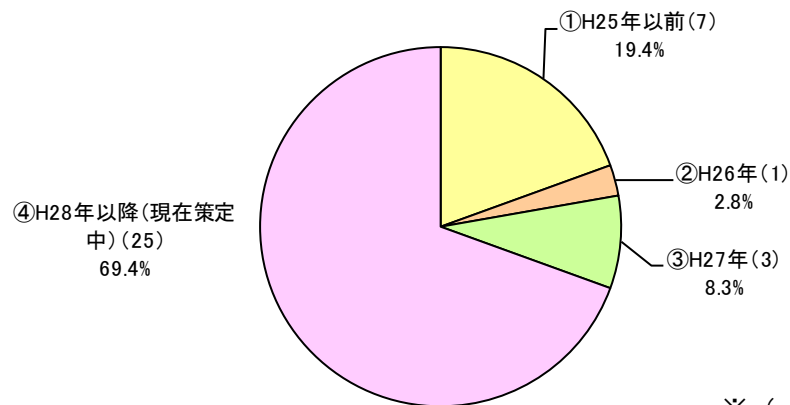
- 平成28年度調査時点では、全7県において合計36の計画・方針が策定されている（策定中含む）。
- そのうち、「県が参加している協議会」が策定主体となっている計画・方針は27、「県単独」による策定が3、「その他」の主体による策定が6となっている。

【策定年度】

- 策定年度は「④H28年度以降（現在策定中）」の計画・方針が多く、全体的に策定年度が新しい計画・方針が多い。

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

■計画・方針の策定年度について（n=36）



※（ ）内の数字は実数

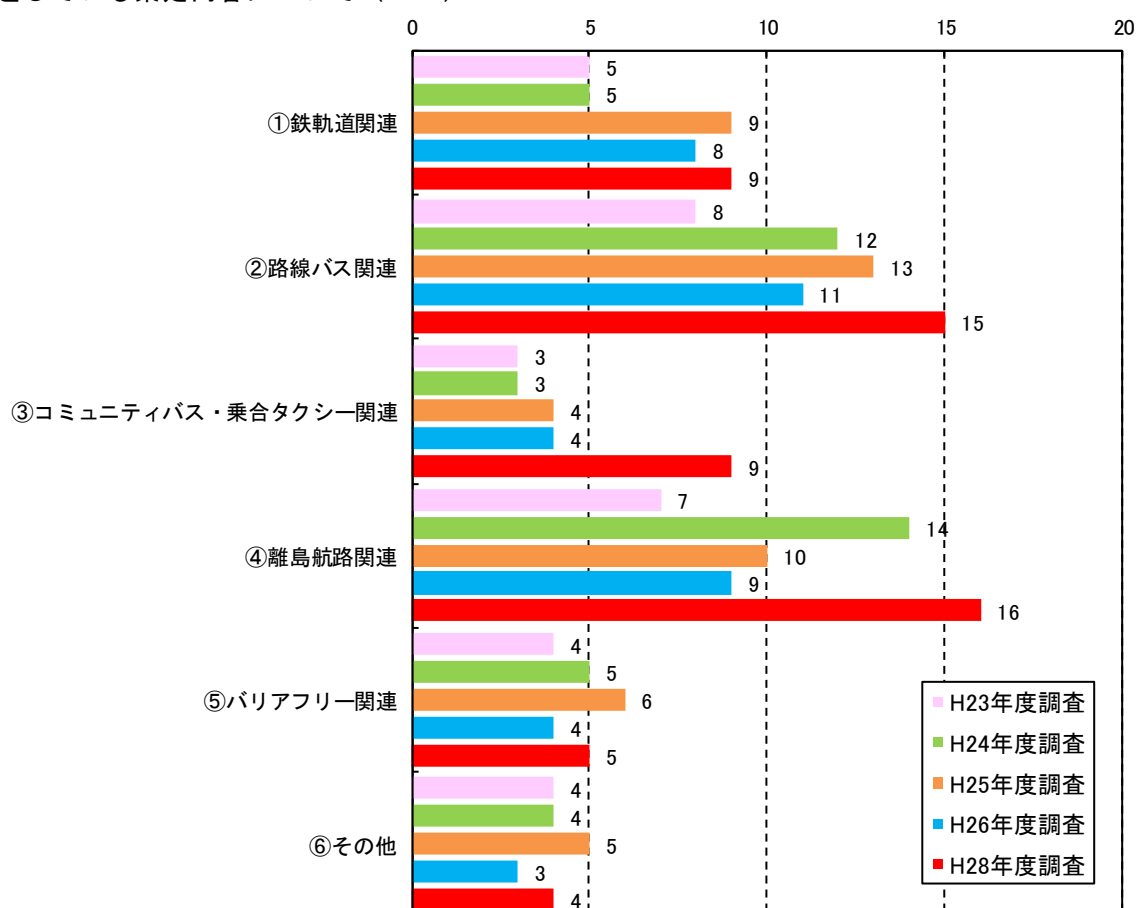
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



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、平成 28 年度調査：58 となっており、平成 26 年度調査では減少していたが、平成 28 年度調査では増加している。
- 平成 25 年度、平成 26 年度調査では「④離島航路関連」の計画・方針が減少していたが、平成 28 年度調査では大きく増加し、最も多くなっている。
- 次いで「②路線バス関連」の計画・方針が多い。

■ 関連している策定内容について（n=36）





【問5 県が運行費補助を実施している公共交通について】

（1）路線等について

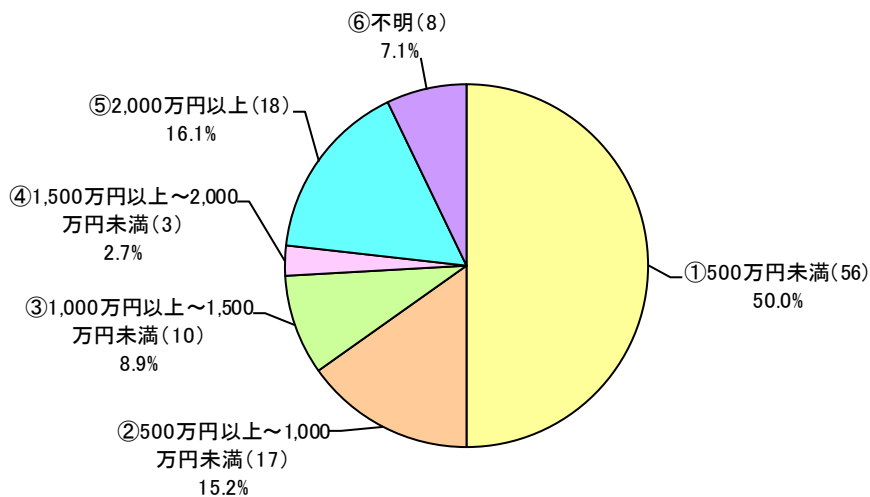
1）事業形態・運行区分等について（いずれかを選択）

- 平成27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112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」が多い。

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（国費補助、市町村補助等を含む補助の総額）の平均値：1,727万円（不明を除く）
- 平均値は1,711万円となっているが、各路線に対する運行費補助総額「①500万円未満」の割合が半数を占めており、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=112）



※（ ）内の数字は実数

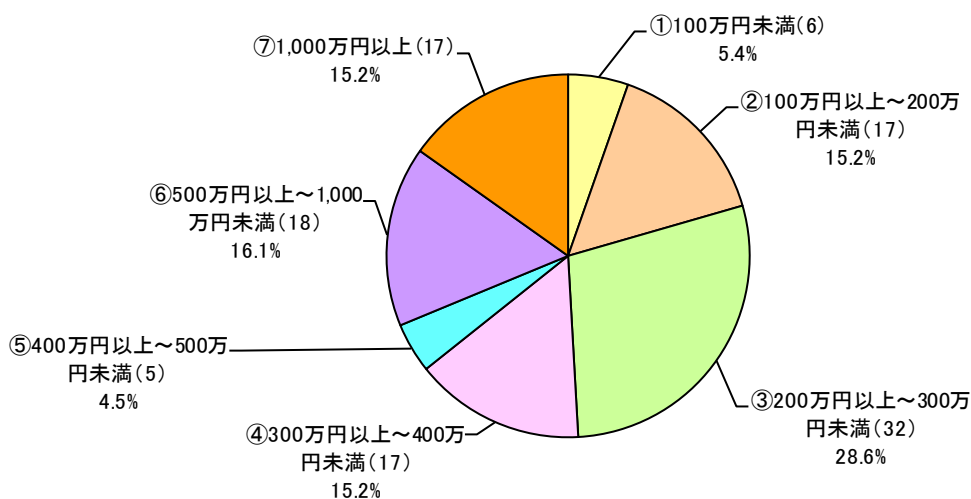
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



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：1,126 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 28.6%と約3割を占めており最も多い。
- 全体の約2／3は運行費補助総額「500 万円未満（①+②+③+④+⑤）」の路線となっている。

■県による運行費支援額について（n=112）

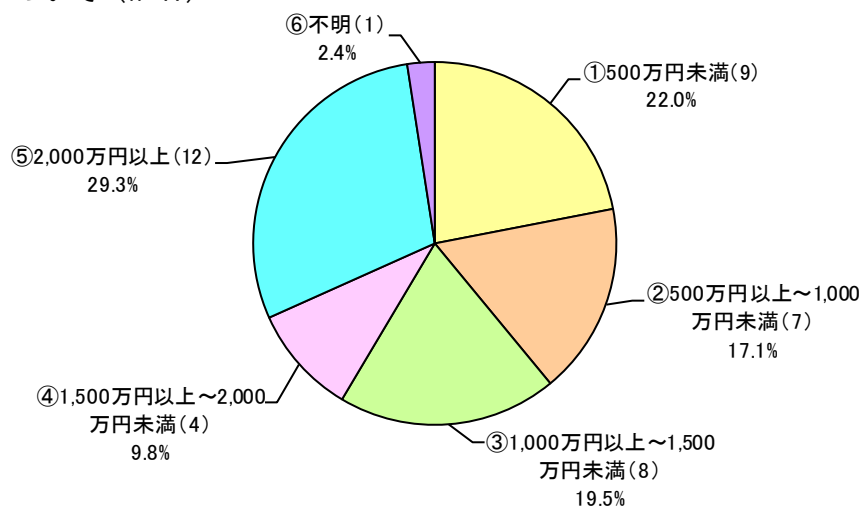


※（ ）内の数字は実数

（2）航路等について

- 県による各航路に対する運航費補助額の平均値：2,361 万円（不明を除く）
- 「1,000 万円未満（①+②）」39.0%、「1,000 万円以上～2,000 万円未満（③+④）」29.3%となっており、平均値よりも補助額が低い航路が多い。

■運航費支援総額について（n=41）



※（ ）内の数字は実数

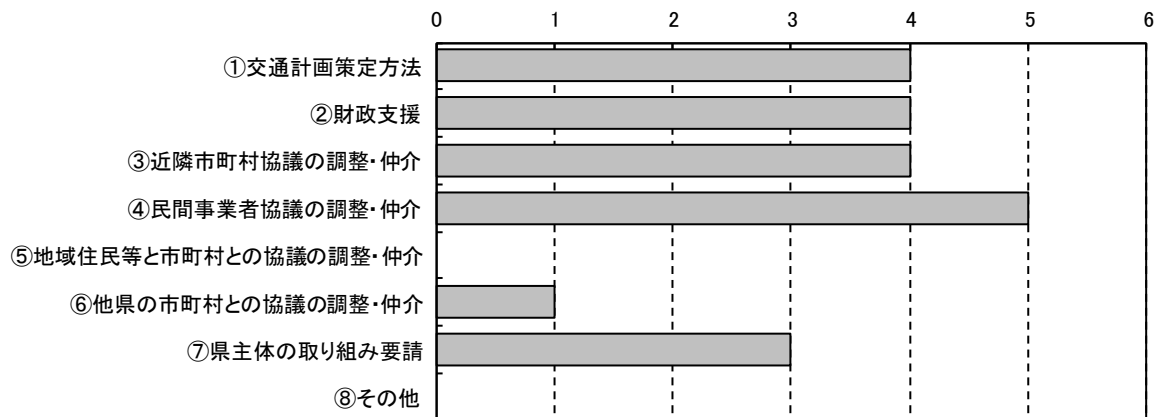


【問6 市町村との関わり状況について】

（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「④民間事業者との協議における調整や仲介」が最も多くなっている。

■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



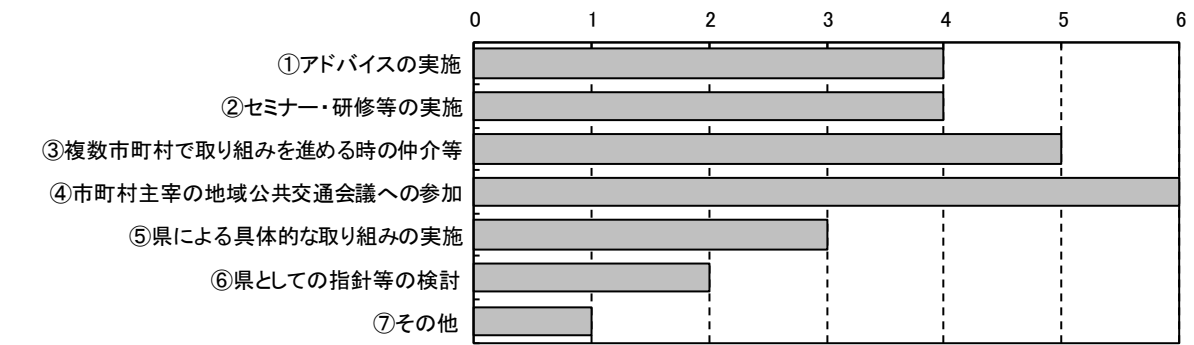
第1章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（県）



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、「④市町村主宰の地域公共交通会議への参加」は回答があったすべての県において実施されている。
○次いで「③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）」という回答が多い。

■ 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 29 年 1 月 14 日（土）～平成 29 年 2 月 13 日（月）

（2）アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
福岡県	60	47	78%
佐賀県	20	14	70%
長崎県	21	16	76%
熊本県	45	31	69%
大分県	18	16	89%
宮崎県	26	20	77%
鹿児島県	43	29	67%
合計	233	173	74%

（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。

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 27 年 4 月 1 日～平成 28 年 3 月 31 日（平成 27 年度）」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成 26 年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成 29 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 26 年度までに終了したもの、今年度からのもの、平成 29 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 27 年度に実績があるものはすべて調査対象とした。

（4）人口関連データについて

- ・前回調査（平成 26 年度調査）までの人口規模別・高齢化特性別の集計は、平成 22 年国勢調査の市町村別データの数字を使用していたが、今年度調査（平成 28 年度調査）では、平成 27 年度国勢調査の市町村別データの数字を使用している。



2. アンケート集計

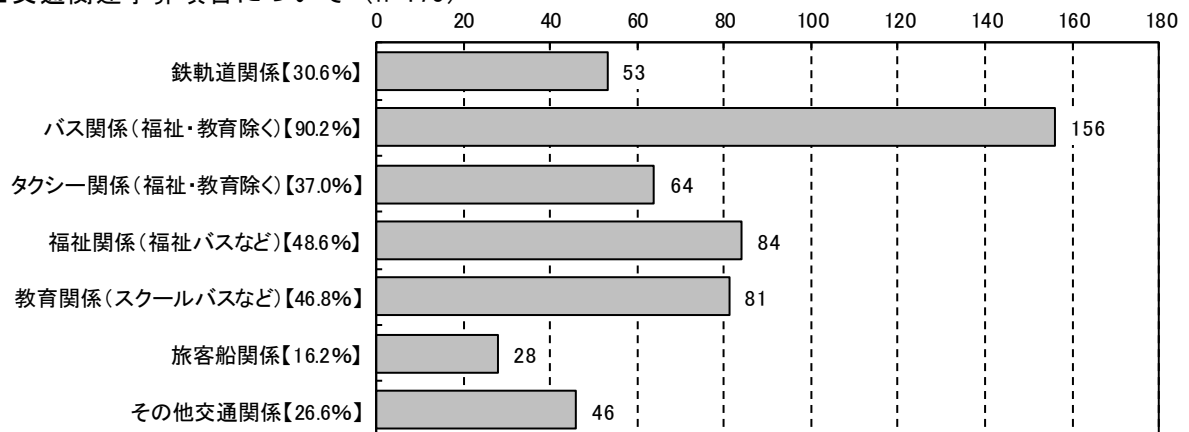
【問1 国・県補助金の活用状況について】

（1）交通関連予算額について

1）交通関連予算項目について

○交通関連予算の配分先としては、「バス関係（福祉・教育を除く）」との回答が最も多い。
 ○「鉄軌道関係」及び「旅客船関係」の平均予算額が高い。
 ※「交通関連予算」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、旅客船など、人の移動を支援する交通に対する予算額（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）などに対する予算額も含むもの
 ※市営路面電車等を運行している市町村など、交通関連予算額が非常に大きい市町村の数字が含まれているため、平均予算額が大きくなっている。

■ 交通関連予算項目について（n=173）



※【 】内の数字はn=173に対する割合

項目	平均予算額（千円）
鉄軌道関係	372,695
バス関係（福祉・教育除く）	97,638
タクシー関係（福祉・教育除く）	11,649
福祉関係（福祉バスなど）	41,614
教育関係（スクールバスなど）	28,419
旅客船関係	261,273
その他交通関係	11,685
交通関連予算総額	286,135

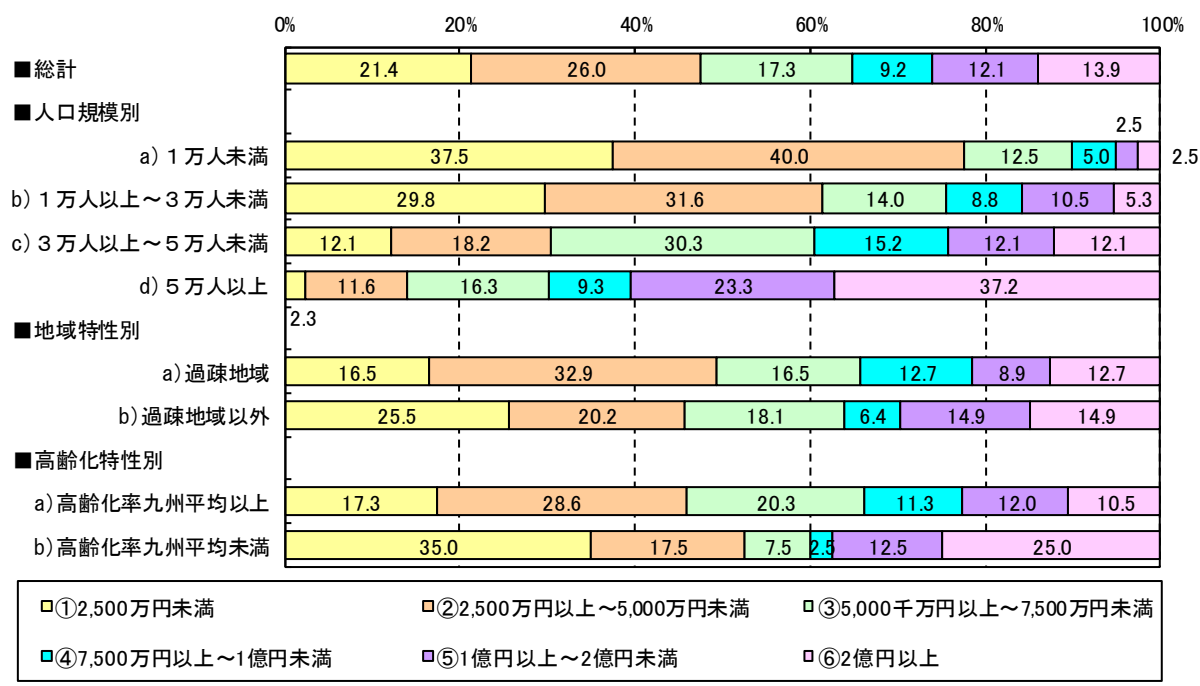
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2) 交通関連予算について

○人口規模が大きくなるにつれて、平均予算額が高くなっている。
○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平均予算額が高い。

■交通関連予算について（n=173）



	①2,500万円未満	②2,500万円以上～5,000万円未満	③5,000万円以上～7,500万円未満	④7,500万円以上～1億円未満	⑤1億円以上～2億円未満	⑥2億円以上	総計	平均 予算額 (千円)
■総計	37	45	30	16	21	24	173	286,135
■人口規模別								
a) 1万人未満	15	16	5	2	1	1	40	44,774
b) 1万人以上～3万人未満	17	18	8	5	6	3	57	59,476
c) 3万人以上～5万人未満	4	6	10	5	4	4	33	99,653
d) 5万人以上	1	5	7	4	10	16	43	954,225
■地域特性別								
a) 過疎地域	13	26	13	10	7	10	79	86,700
b) 過疎地域以外	24	19	17	6	14	14	94	453,745
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	23	38	27	15	16	14	133	146,568
b) 高齢化率九州平均未満	14	7	3	1	5	10	40	750,195

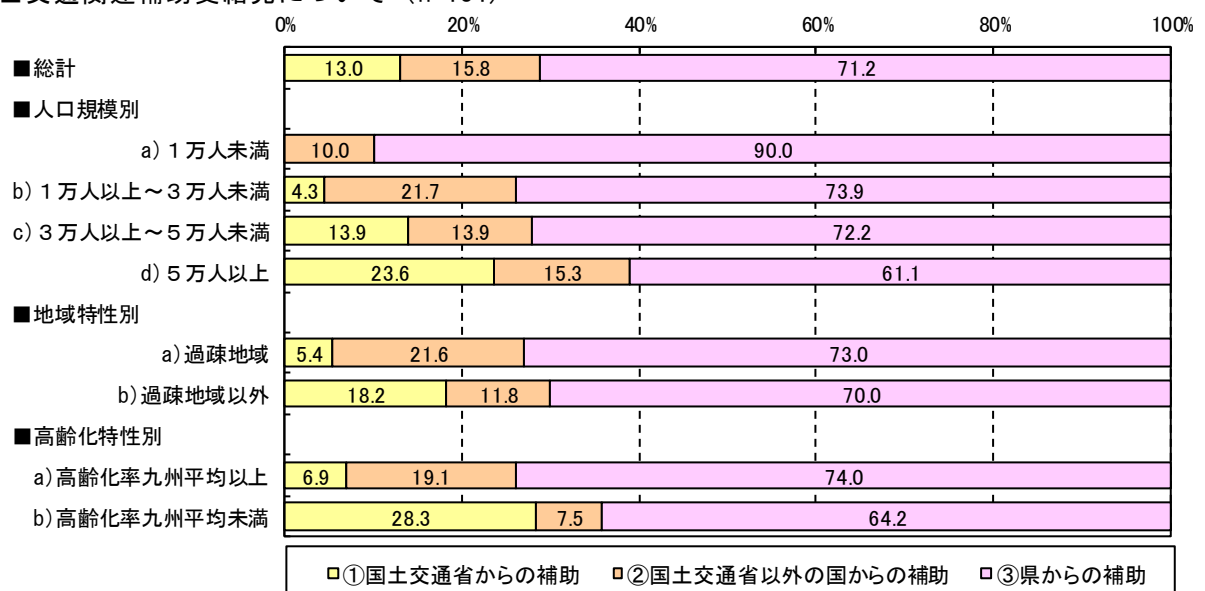


（２）国・県の交通関連補助金の活用状況について

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）：184 件
 ○全体でみると、県からの補助を受けているケースが約 7 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。

■交通関連補助受給先について（n=184）



	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	24	29	131	184
■人口規模別				
a) 1 万人未満		3	27	30
b) 1 万人以上～3 万人未満	2	10	34	46
c) 3 万人以上～5 万人未満	5	5	26	36
d) 5 万人以上	17	11	44	72
■地域特性別				
a) 過疎地域	4	16	54	74
b) 過疎地域以外	20	13	77	110
■高齢化特性別				
a) 高齢化率九州平均以上	9	25	97	131
b) 高齢化率九州平均未満	15	4	34	53

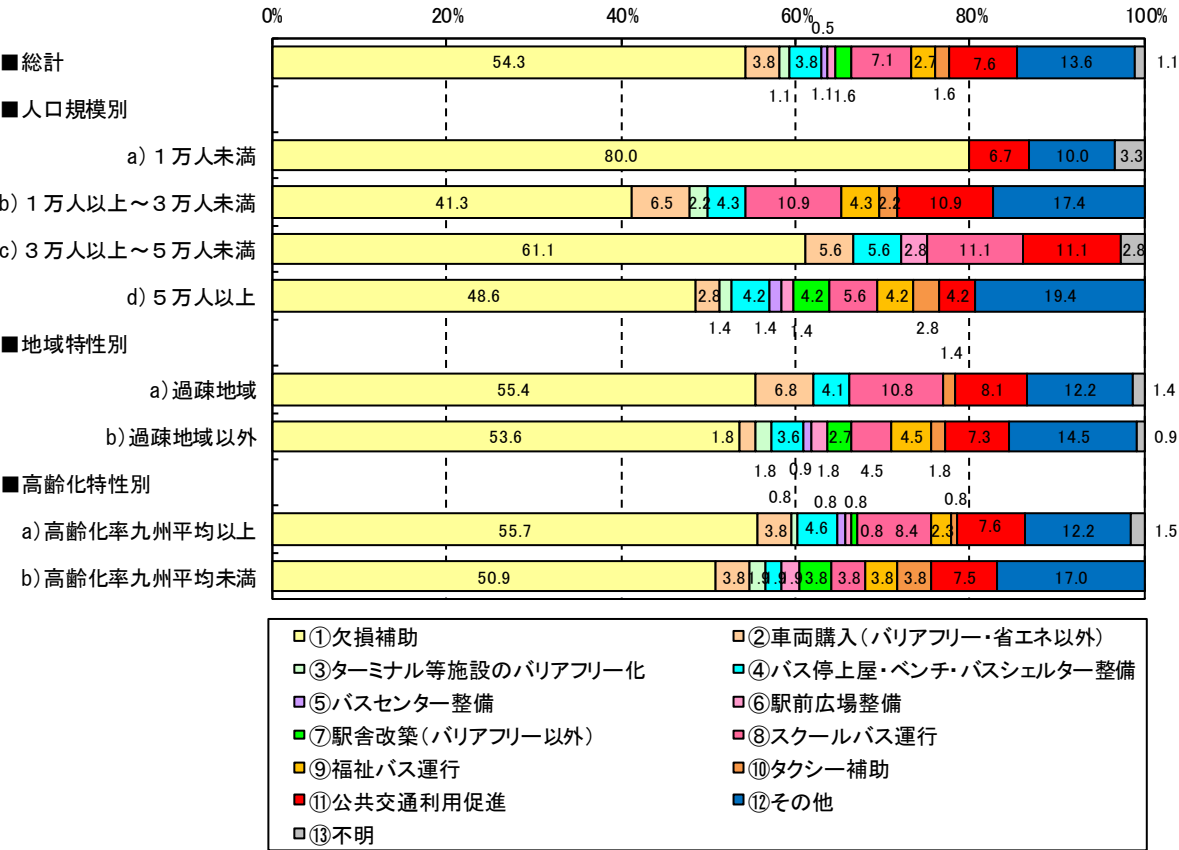
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2）補助対象について（いずれかを選択）

- 全体でみると、補助対象の半数以上は「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「⑪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=184）



	①欠損補助	②車両購入（バリアフリー・省エネ以外）	③ターミナル等施設のバリアフリー化	④バス停上屋・ベンチ・バスシェルター整備	⑤バスセンター整備	⑥駅前広場整備	⑦駅舎改築（バリアフリー以外）	⑧スクールバス運行	⑨福祉バス運行	⑩タクシー補助	⑪公共交通利用促進	⑫その他	⑬不明	総計
■ 総計	100	7	2	7	1	2	3	13	5	3	14	25	2	184
■ 人口規模別														
a) 1万人未満	24										2	3	1	30
b) 1万人以上～3万人未満	19	3	1	2				5	2	1	5	8		46
c) 3万人以上～5万人未満	22	2		2		1		4			4		1	36
d) 5万人以上	35	2	1	3	1	1	3	4	3	2	3	14		72
■ 地域特性別														
a) 過疎地域	41	5		3				8		1	6	9	1	74
b) 過疎地域以外	59	2	2	4	1	2	3	5	5	2	8	16	1	110
■ 高齢化特性別														
a) 高齢化率九州平均以上	73	5	1	6	1	1	1	11	3	1	10	16	2	131
b) 高齢化率九州平均未満	27	2	1	1		1	2	2	2	2	4	9		53

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）

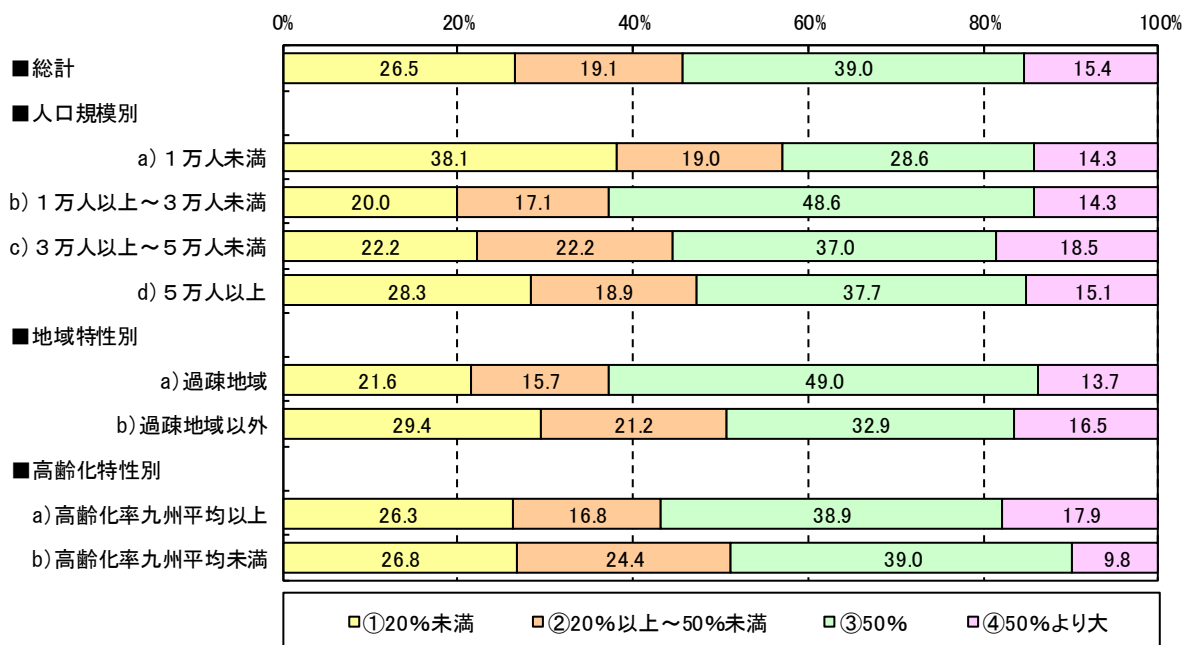


3) 補助率について

○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%未満の割合が比較的高い。

■交通関連の補助率について（n=136）



※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	36	26	53	21	48	184
■ 人口規模別						
a) 1 万人未満	8	4	6	3	9	30
b) 1 万人以上～3 万人未満	7	6	17	5	11	46
c) 3 万人以上～5 万人未満	6	6	10	5	9	36
d) 5 万人以上	15	10	20	8	19	72
■ 地域特性別						
a) 過疎地域	11	8	25	7	23	74
b) 過疎地域以外	25	18	28	14	25	110
■ 高齢化特性別						
a) 高齢化率九州平均以上	25	16	37	17	36	131
b) 高齢化率九州平均未満	11	10	16	4	12	53

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）

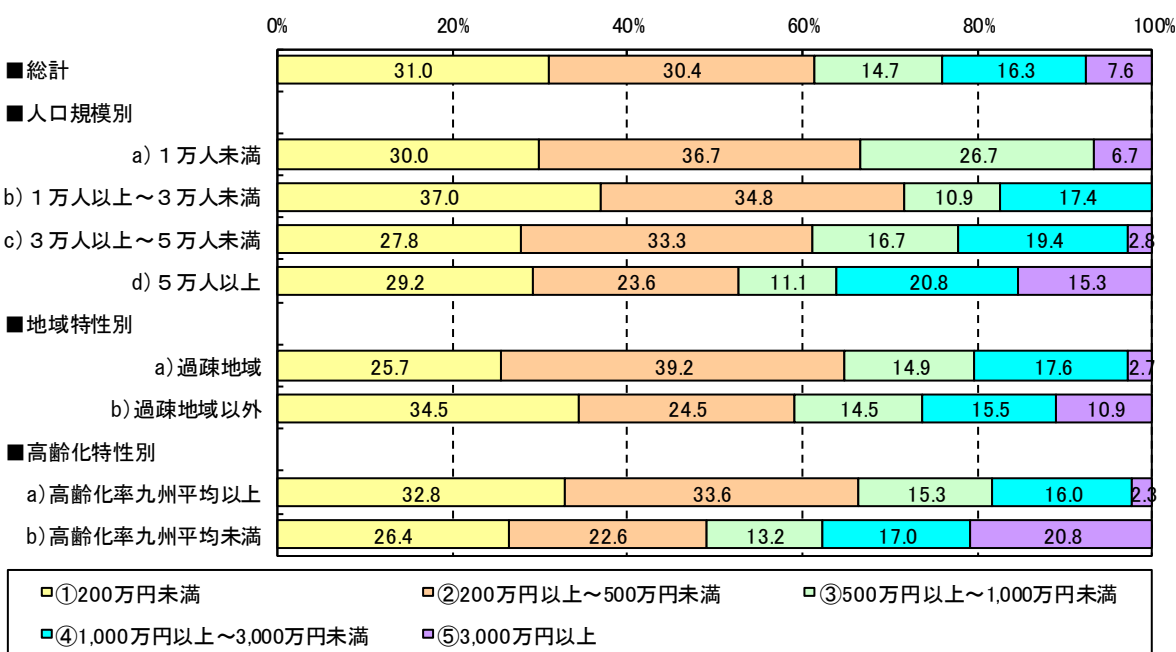


4）国や県から受けた交通関連補助額について

○全体でみると、補助額「①200 万円未満」のケースが多く、全体の 6 割以上は「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、1,000 万円以上の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=184）



	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	57	56	27	30	14	184
■人口規模別						
a) 1 万人未満	9	11	8		2	30
b) 1 万人以上～3 万人未満	17	16	5	8		46
c) 3 万人以上～5 万人未満	10	12	6	7	1	36
d) 5 万人以上	21	17	8	15	11	72
■地域特性別						
a) 過疎地域	19	29	11	13	2	74
b) 過疎地域以外	38	27	16	17	12	110
■高齢化特性別						
a) 高齢化率九州平均以上	43	44	20	21	3	131
b) 高齢化率九州平均未満	14	12	7	9	11	53



【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】

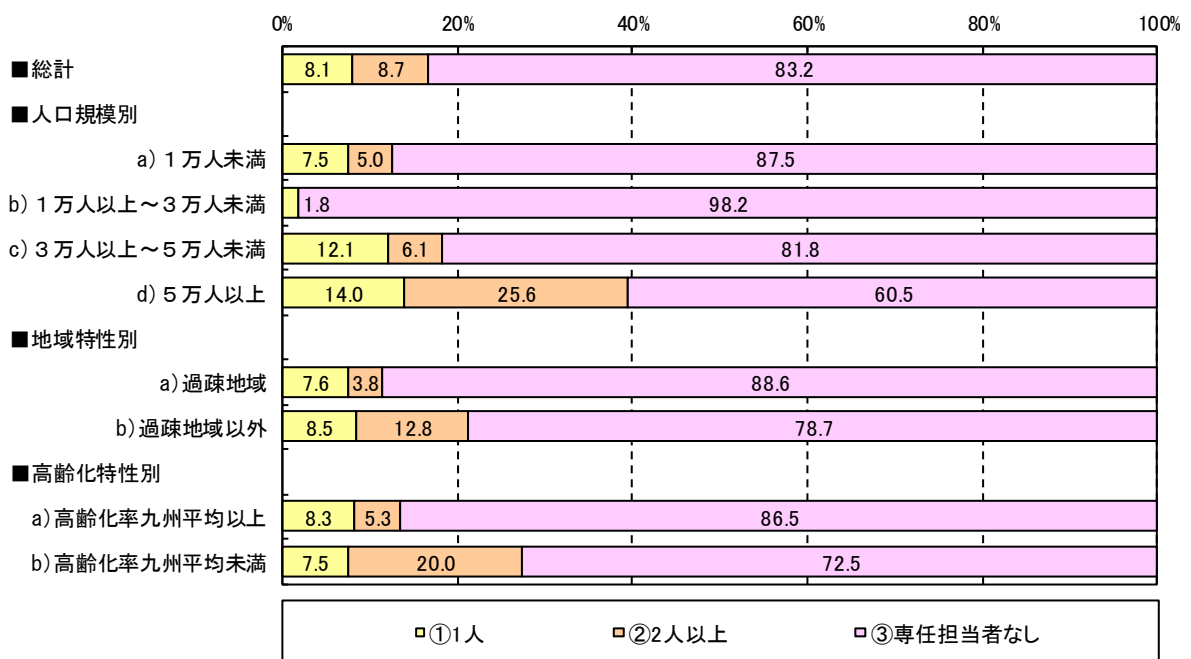
（1）公共交通担当者数について

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、全体で見ると16.8%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約4割と比較的高い。

■公共交通等の専任担当者数について（n=173）



	①1人	②2人以上	③専任担当者なし	総計
■総計	14	15	144	173
■人口規模別				
a) 1万人未満	3	2	35	40
b) 1万人以上～3万人未満	1		56	57
c) 3万人以上～5万人未満	4	2	27	33
d) 5万人以上	6	11	26	43
■地域特性別				
a) 過疎地域	6	3	70	79
b) 過疎地域以外	8	12	74	94
■高齢化特性別				
a) 高齢化率九州平均以上	11	7	115	133
b) 高齢化率九州平均未満	3	8	29	40

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）

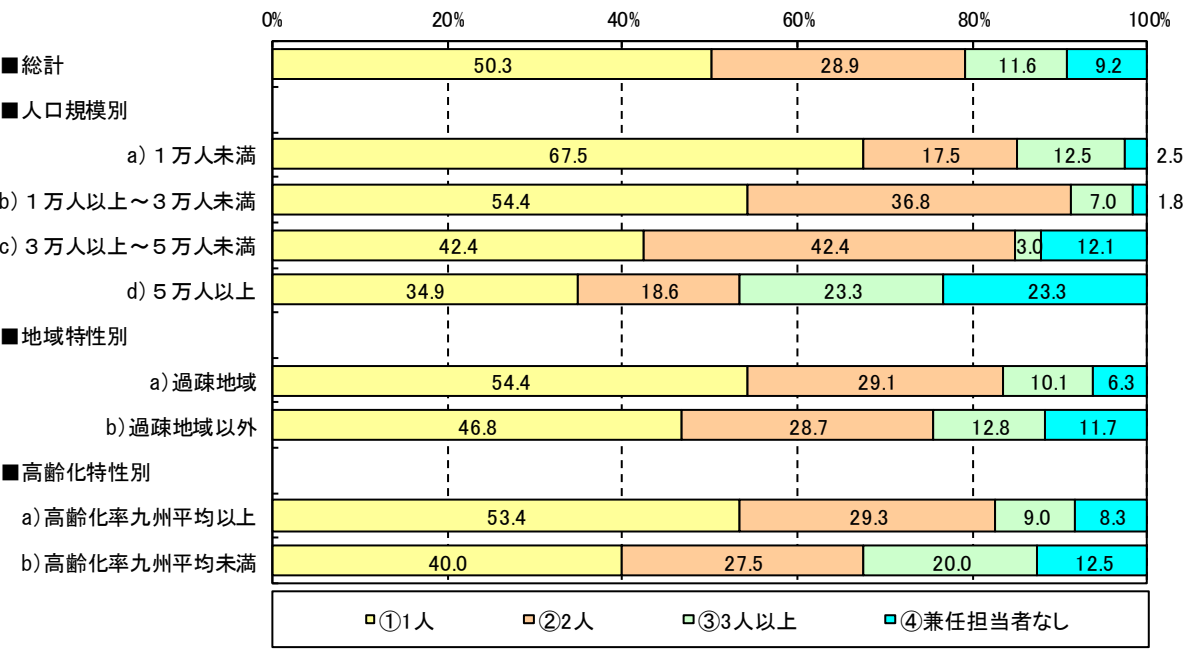


2) 兼任担当者数について

○公共交通関連業務の兼任担当者数を全体でみると、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16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=173）



	①1人	②2人	③3人以上	④兼任担当者なし	総計
■ 総計	87	50	20	16	173
■ 人口規模別					
a) 1万人未満	27	7	5	1	40
b) 1万人以上～3万人未満	31	21	4	1	57
c) 3万人以上～5万人未満	14	14	1	4	33
d) 5万人以上	15	8	10	10	43
■ 地域特性別					
a) 過疎地域	43	23	8	5	79
b) 過疎地域以外	44	27	12	11	94
■ 高齢化特性別					
a) 高齢化率九州平均以上	71	39	12	11	133
b) 高齢化率九州平均未満	16	11	8	5	40

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

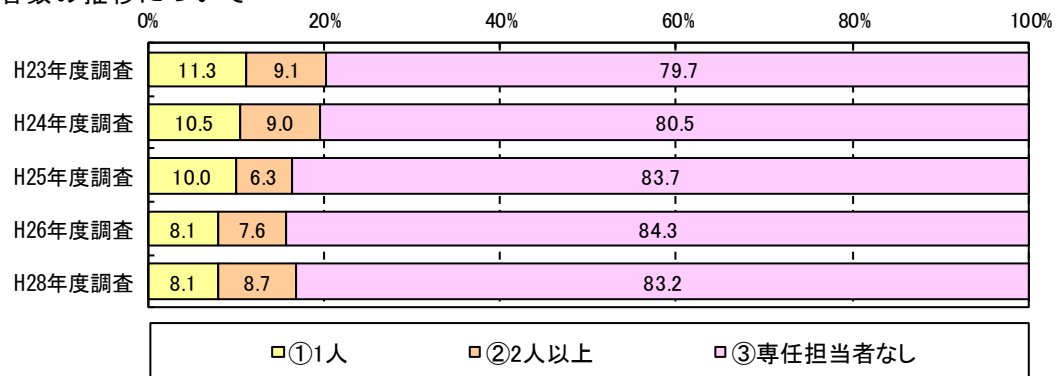
【専任担当者数】

○近年、専任担当者を配置している市町村の割合は、横ばい状態にある。

【兼任担当者数】

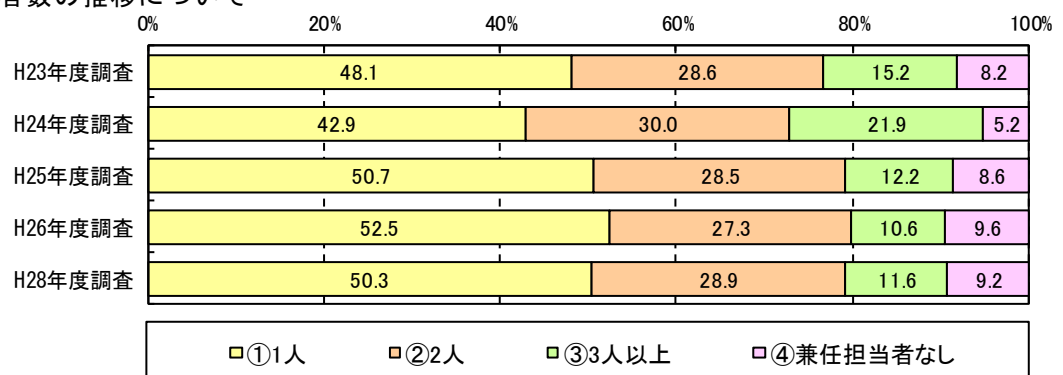
○兼任担当者数については、平成28年度調査は、前回調査に比べて「①1人」の割合が低く、複数人の割合が高くなっている。

■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
H28年度調査	14	15	144	173

■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
H28年度調査	87	50	20	16	173

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）

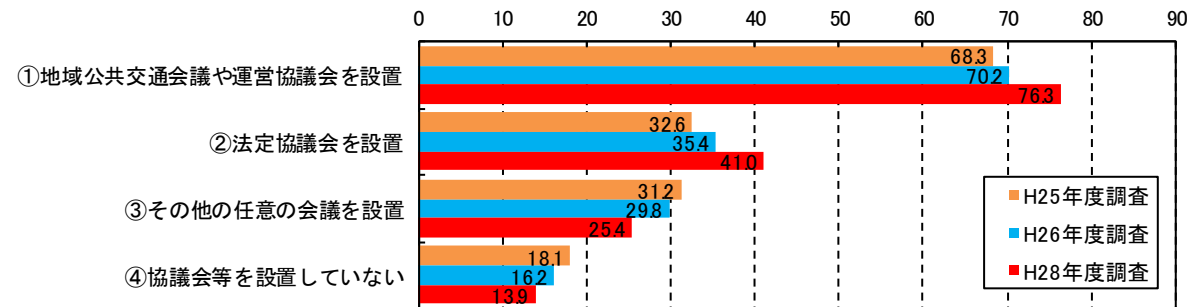


（2）協議会等の設置の有無について（該当するものを全て選択）

○平成 28 年度調査で「①道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会」を設置していると回答した市町村の割合は 76.3% となっており、その割合は増加傾向にある。

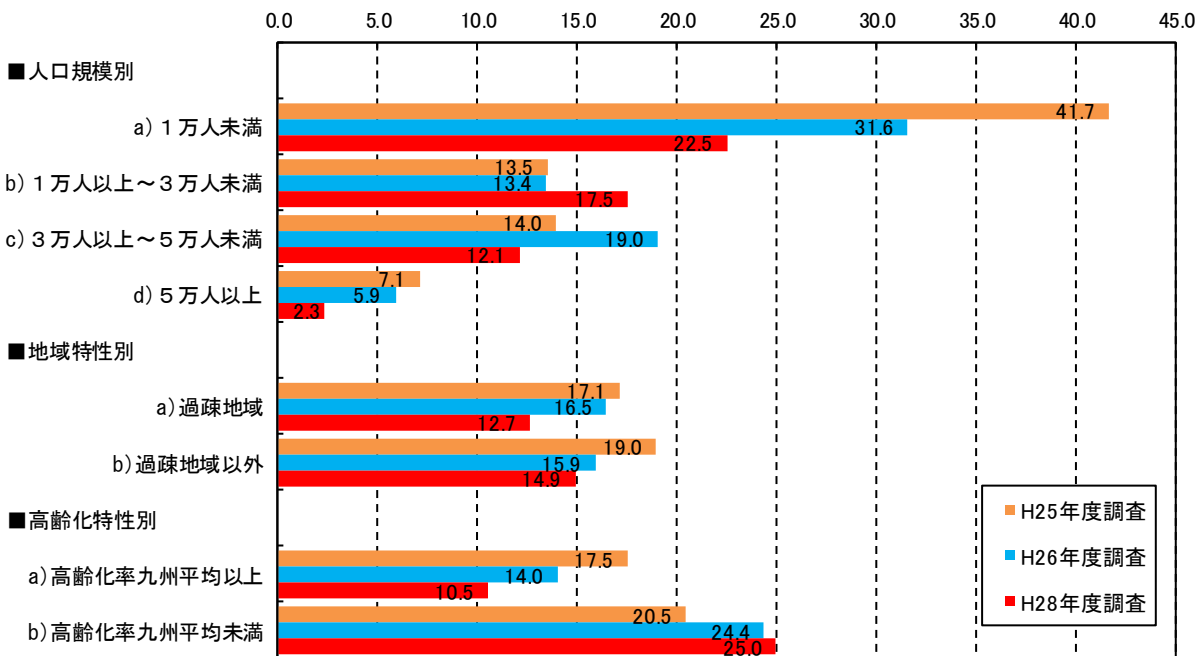
○平成 28 年度調査で「④協議会等を設置していない」と回答した市町村の割合は全体で 13.9% となっており、平成 25 年度から減少傾向にある。

■ 協議会等の設置の有無について（H25年度n=221、H26年度n=198、H28年度n=173）（%）



※数字は、各年度nに対する割合

■ 協議会等を設置していない市町村について（H25年度n=40、H26年度n=32、H28年度n=24）（%）



※数字は、各年度それぞれのカテゴリー総数に対する割合（人口1万人未満の場合、総数40に対する割合）

	H25年度調査	H26年度調査	H28年度調査
①地域公共交通会議や運営協議会を設置	151	139	132
②法定協議会を設置	72	70	71
③その他の任意の会議を設置	69	59	44
④協議会等を設置していない	40	32	24
市町村数	221	198	173

	H25年度調査	H26年度調査	H28年度調査
■人口規模別			
a) 1万人未満	20	12	9
b) 1万人以上～3万人未満	10	9	10
c) 3万人以上～5万人未満	6	8	4
d) 5万人以上	4	3	1
■地域特性別			
a) 過疎地域	18	15	10
b) 過疎地域以外	22	17	14
■高齢化特性別			
a) 高齢化率九州平均以上	31	22	14
b) 高齢化率九州平均未満	9	10	10



（３）公共交通の取り組みを進める上での課題について

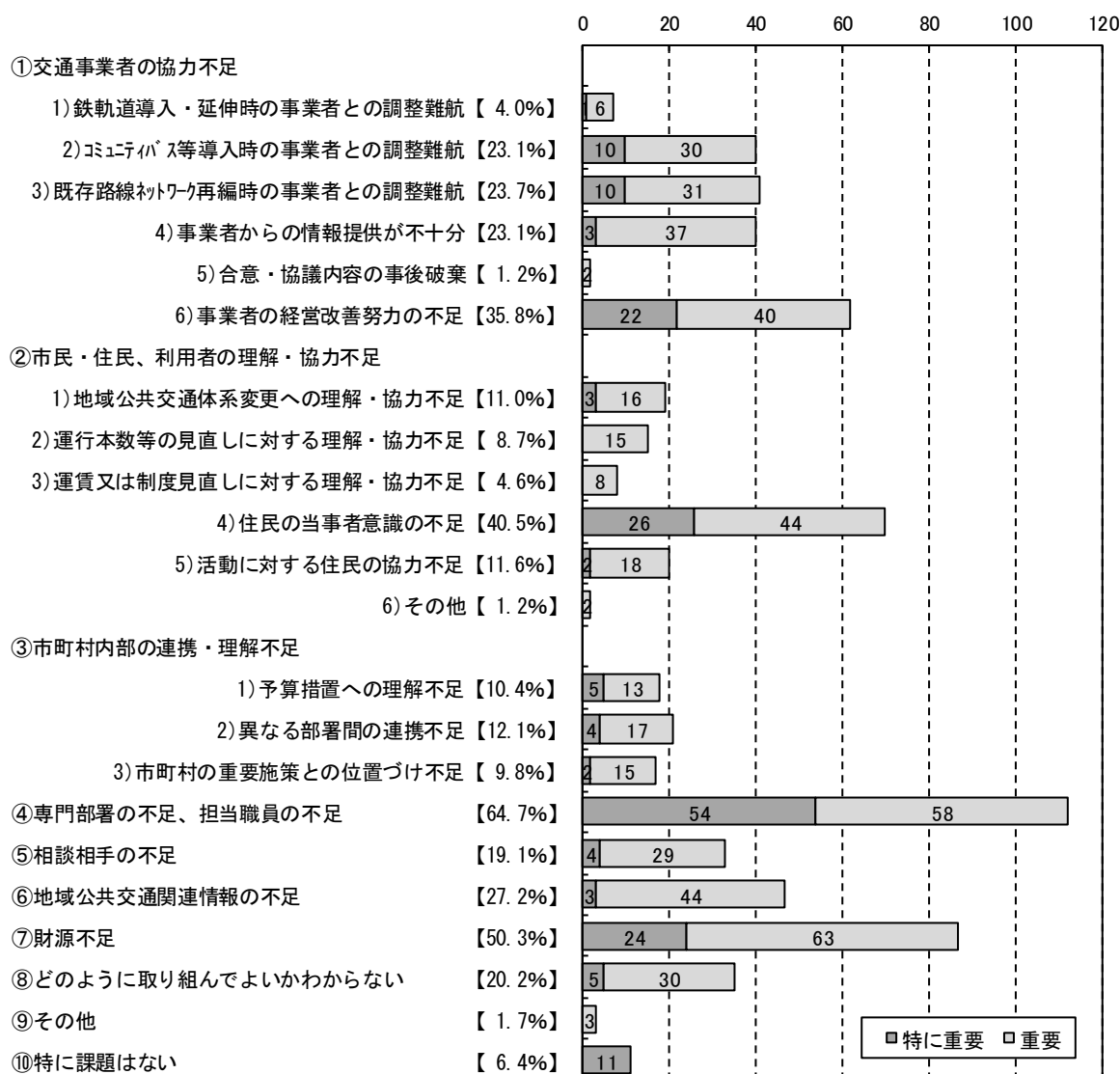
（該当する課題を全て選択、特に重要な課題を１つ選択）

○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64.7%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。

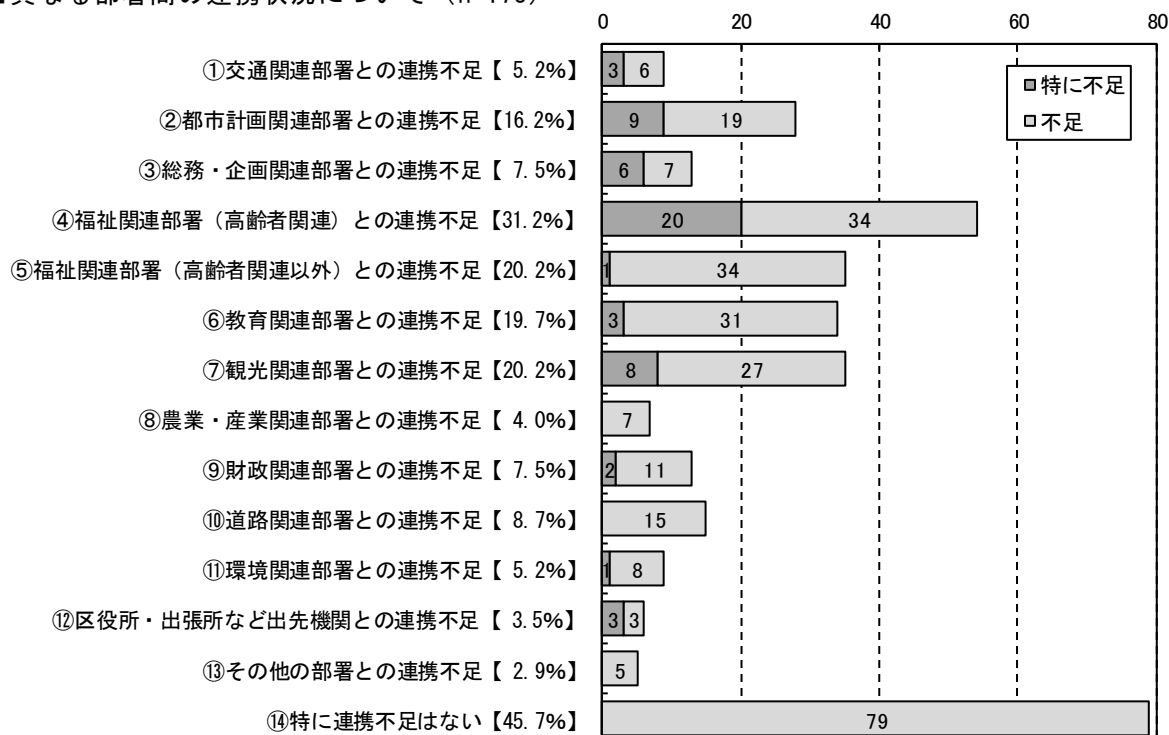
■公共交通の取り組みを進める上での課題について（n=173）



※【 】内の数字は「特に重要＋重要」の総数（173）に対する割合

(該当するものを全て選択、特に不足しているものを1つ選択)

- ### ■異なる部署間の連携状況について (n=173)



※【 】内の数字は「特に不足＋不足」の総数（173）に対する割合

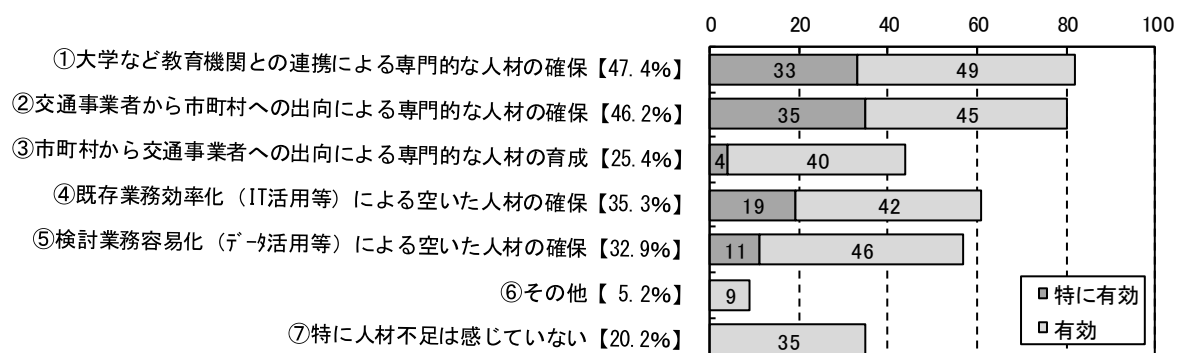
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



（５）人材確保に有効な取り組みについて（特に有効を１つ、有効を２つ選択）

- 担当職員等の人材確保を進めるために「特に有効」な取り組みとしては、「②交通事業者から市町村へ出向してもらい、交通に関する専門的な人材を確保するとともに、人材交流・育成を進める」という回答が最も多い。
- 一方で、「特に有効＋有効」な取り組みとしては、「①大学など教育機関と連携することで専門的な人材を確保する」という回答が最も多い。
- ④、⑤の選択肢についても、約３分の１の市町村が有効と回答している。

■人材確保に有効な取り組みについて（n=173）



※【 】内の数字は「特に有効＋有効」の総数（173）に対する割合

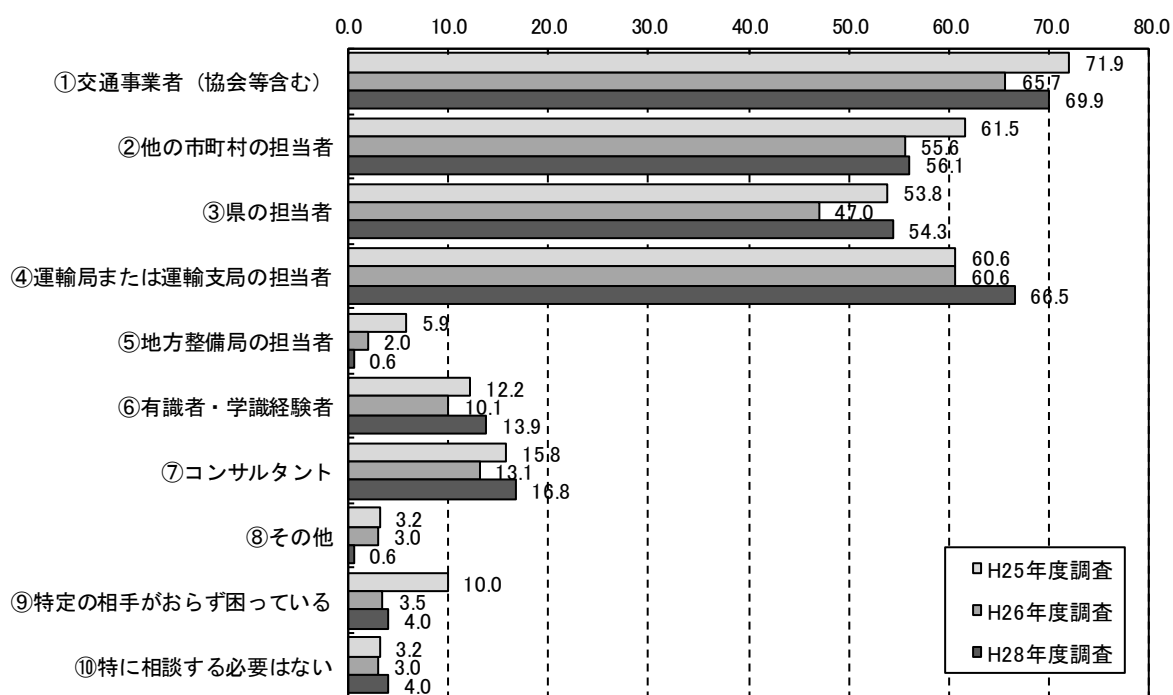
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



（6）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、28年度調査すべてで「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。

■ 日常的に相談する相手について（H25年度n=221、H26年度n=198、H28年度n=173）（％）



※数字は、各年度nに対する割合

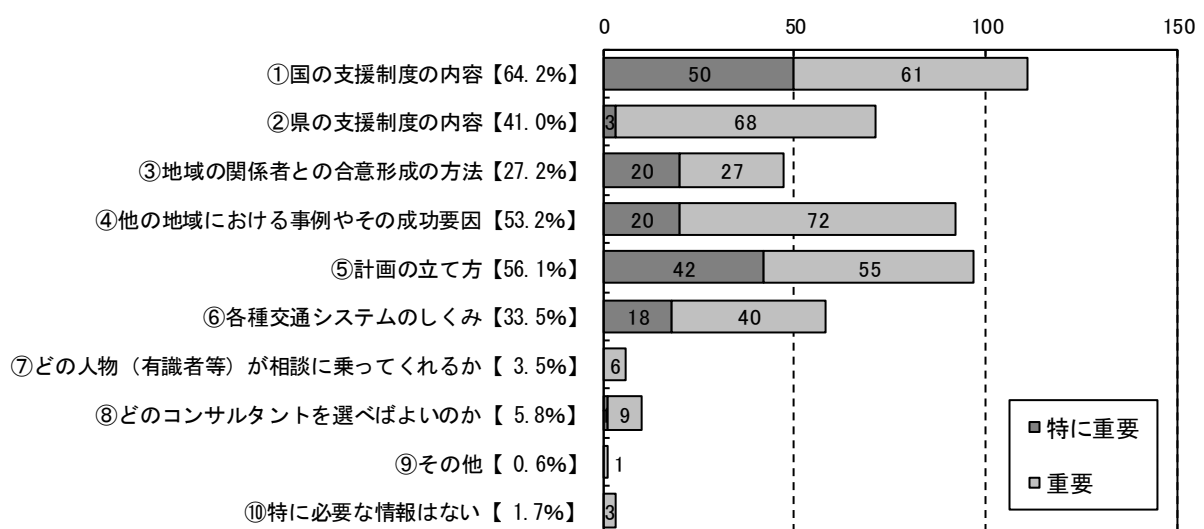
	H25年度 調査	H26年度 調査	H28年度 調査
①交通事業者（協会等含む）	159	130	121
②他の市町村の担当者	136	110	97
③県の担当者	119	93	94
④運輸局または運輸支局の担当者	134	120	115
⑤地方整備局の担当者	13	4	1
⑥有識者・学識経験者	27	20	24
⑦コンサルタント	35	26	29
⑧その他	7	6	1
⑨特定の相手がおらず困っている	22	7	7
⑩特に相談する必要はない	7	6	7
市町村数	221	198	173



（7）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）

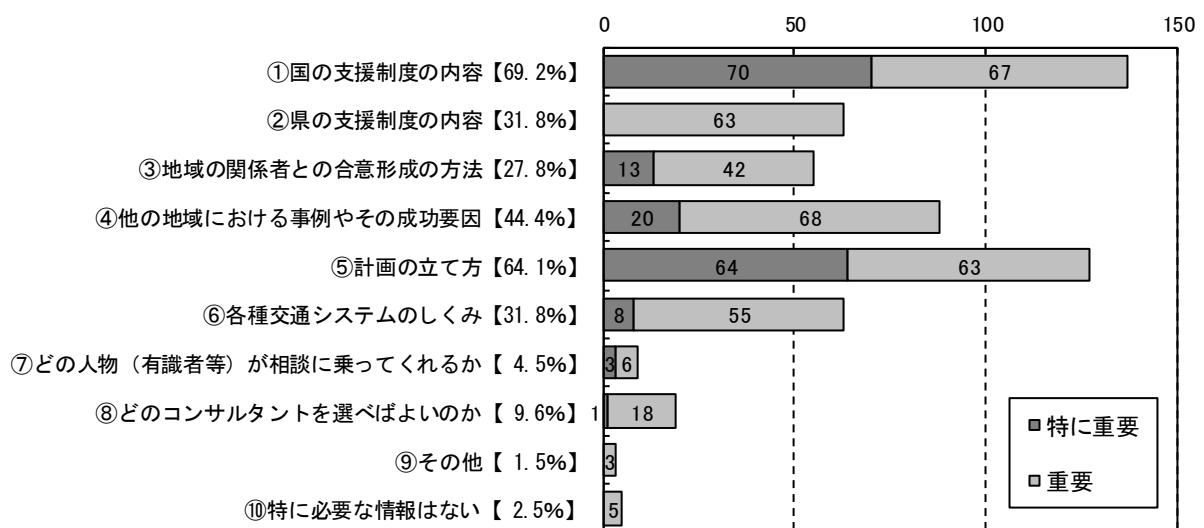
- 地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、「①国の支援制度の内容」に関する情報が「特に重要」と考えている市町村が最も多いが、「⑤計画の立て方（利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法）」に関する情報が「特に重要」と考えている市町村も多くなっている。
- 「④他の地域における事例やその成功要因」に関する情報が「重要」と考えている市町村も多い。

■必要としている情報について（H28年度調査）



※【 】内の数字は、「特に重要+重要（合計値）」のn=173に対する割合

■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

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）



【問3 地域公共交通の取り組み事例について】

（1）各事例に対する取り組み意向について（該当するものを全て選択）

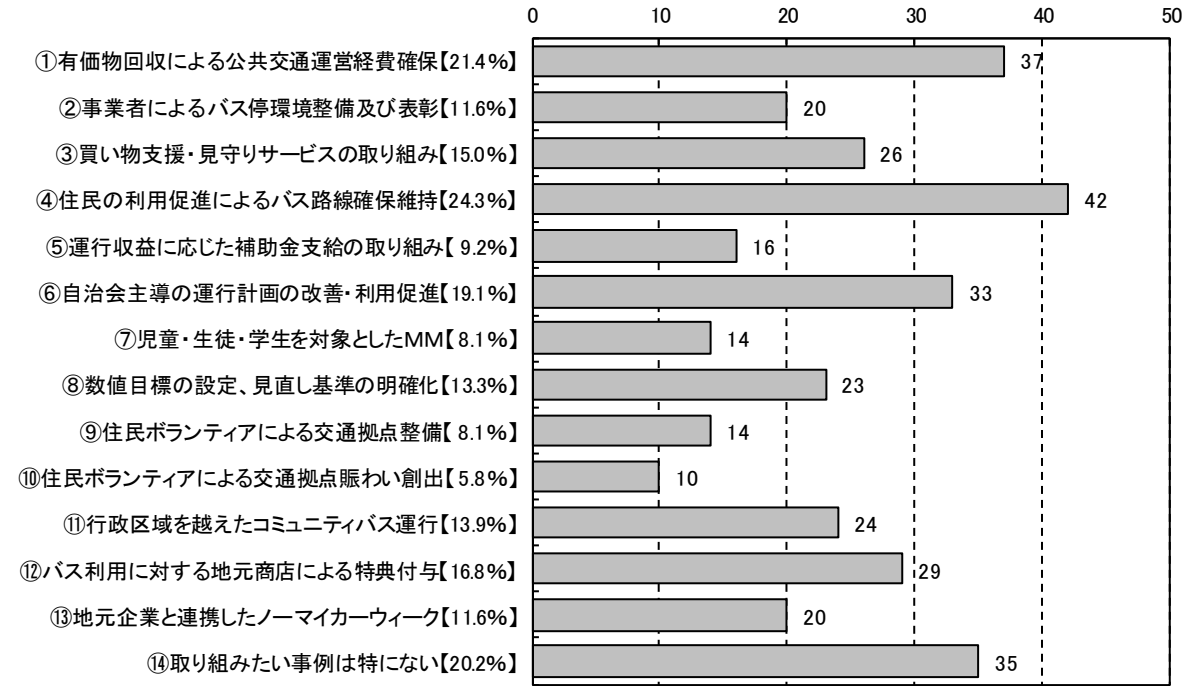
○市町村の意向が最も高かった取り組みは「④数値目標を設定し、住民が利用促進を続けながら新しいバス路線を確保維持する取り組み《福岡市》」となっている。

○「①自治会が有価物回収によって公共交通運営経費を確保する取り組み《大分市》」「⑥自治会が主導する運行計画の改善・利用促進の取り組み《函館市》」に対する取り組み意向も比較的高い。

○地域住民、自治会など、地域の自主的・積極的な活動が一定の成果を上げている事例に対する取り組み意向が比較的高い。

※各事例の詳細についてはP.184～P.195の事例シートを参照

■各事例に対する取り組み意向について（n=173）



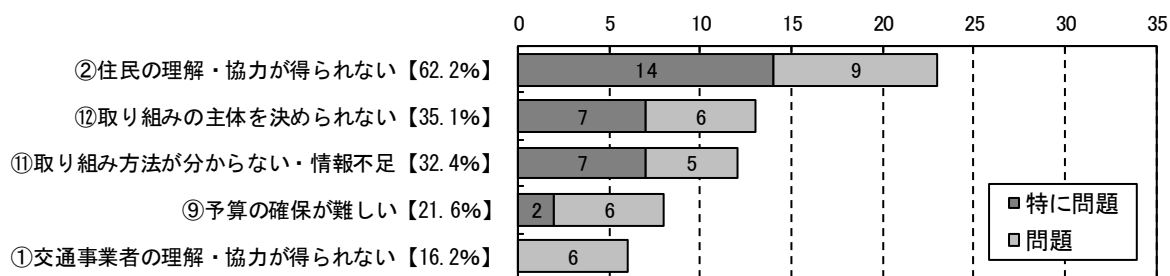
※【 】内の数字はn=173に対する割合



（２）取り組む上での問題について（特に問題を１つ、問題を２つ選択）

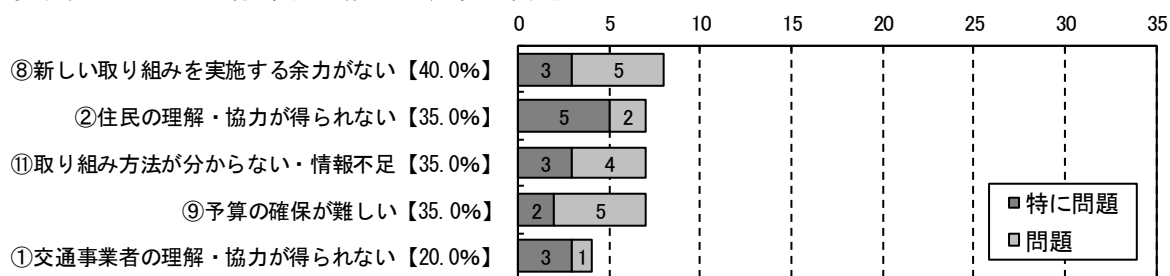
- 「②住民の理解・協力が得られない」という回答が、7事例において問題の第一位、4事例において問題の第二位に挙げられており、それが「特に問題」として回答されている事例も多い。
- 全13事例の中で、12事例において「⑪取り組み方法が分からない・情報不足」が問題であるとの回答がベスト5に含まれている。
- 「⑨予算の確保が難しい」との回答も全13事例の中で、12事例においてベスト5に含まれているが、それが問題の第一位となっているのは2事例のみとなっている。
- 「⑧新しい取り組みを実施する余力がない」という回答も比較的多い。

■有価物回収による公共交通運営経費確保＜問題ベスト5＞（n=37）



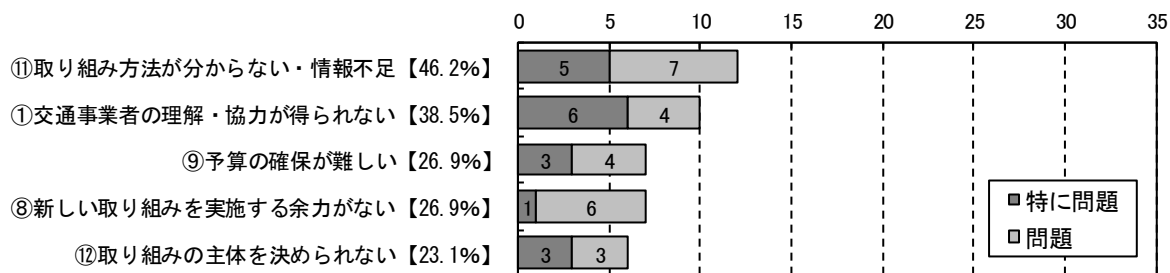
※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=37に対する割合

■事業者によるバス停環境整備及び表彰＜問題ベスト5＞（n=20）



※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=20に対する割合

■買い物支援・見守りサービスの取り組み＜問題ベスト5＞（n=26）

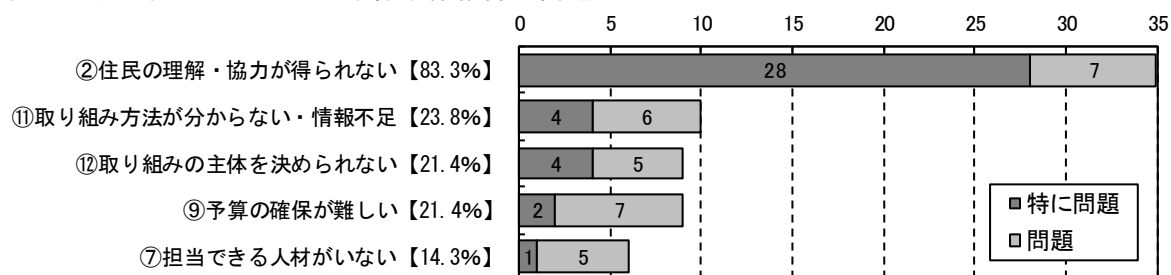


※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=26に対する割合

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）

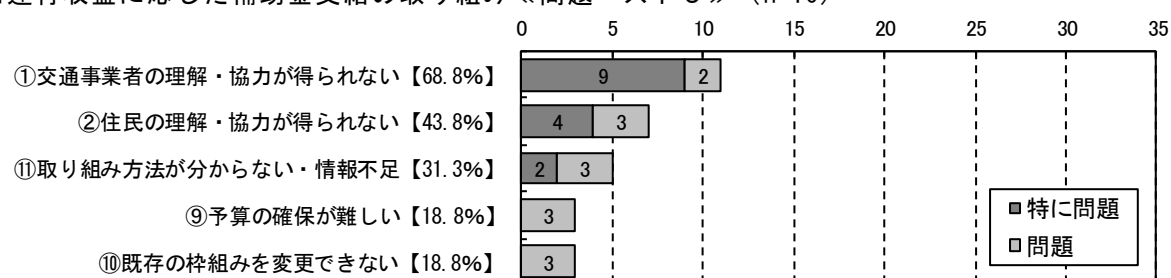


■ 住民の利用促進によるバス路線確保維持＜問題ベスト5＞（n=42）



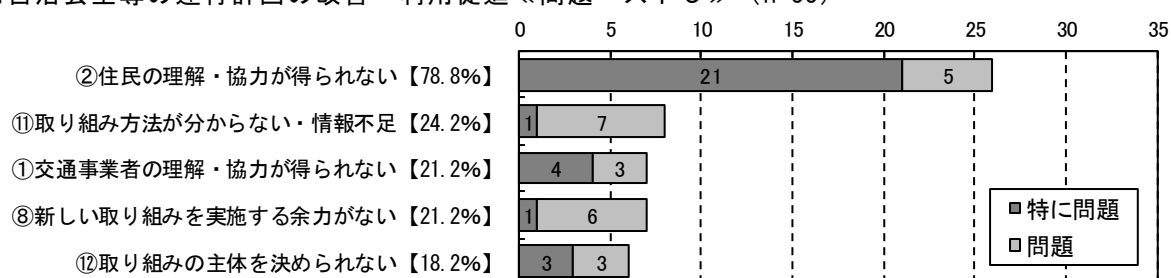
※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=42に対する割合

■ 運行収益に応じた補助金支給の取り組み＜問題ベスト5＞（n=16）



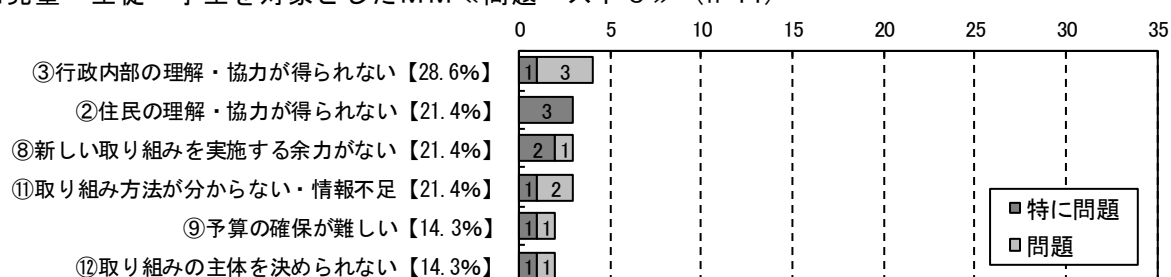
※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=16に対する割合

■ 自治会主導の運行計画の改善・利用促進＜問題ベスト5＞（n=33）



※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=33に対する割合

■ 児童・生徒・学生を対象としたMM＜問題ベスト6＞（n=14）

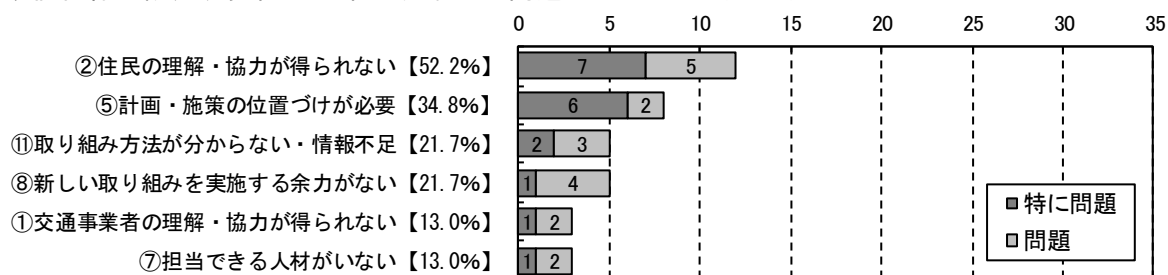


※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=14に対する割合

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）

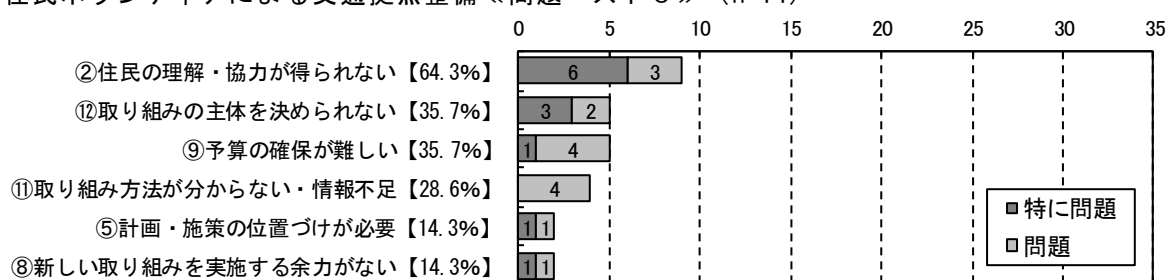


■ 数値目標の設定、見直し基準の明確化＜問題ベスト6＞（n=23）



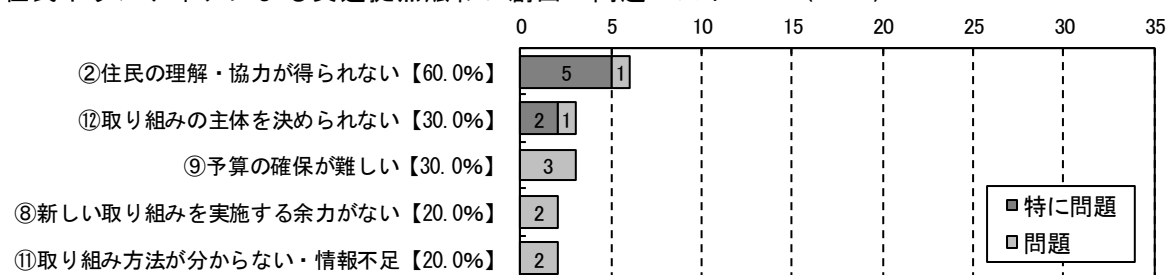
※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=23に対する割合

■ 住民ボランティアによる交通拠点整備＜問題ベスト6＞（n=14）



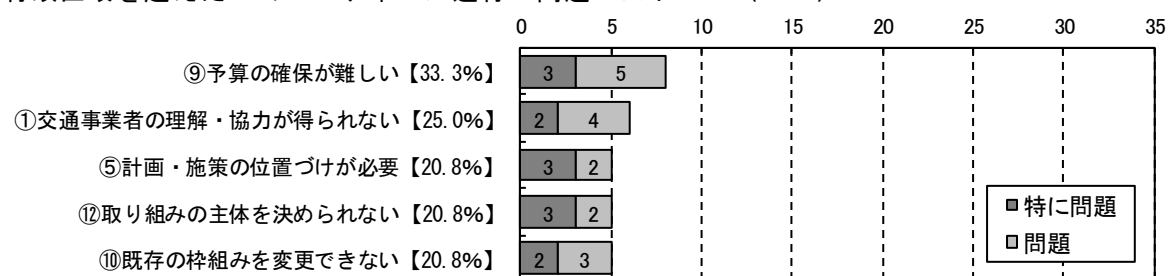
※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=14に対する割合

■ 住民ボランティアによる交通拠点賑わい創出＜問題ベスト5＞（n=10）



※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=10に対する割合

■ 行政区域を越えたコミュニティバス運行＜問題ベスト5＞（n=24）

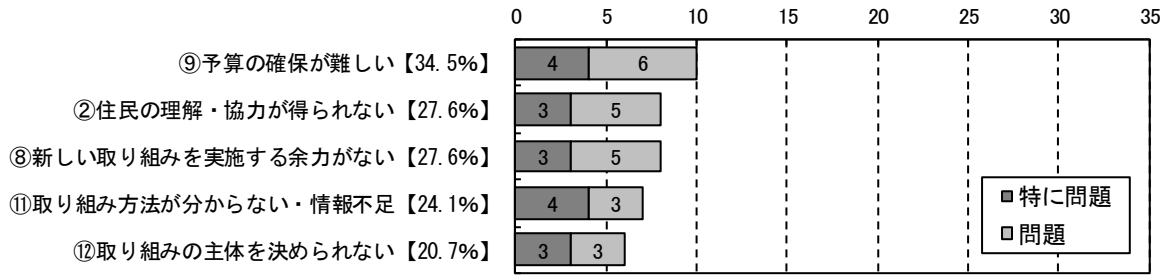


※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=24に対する割合

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）

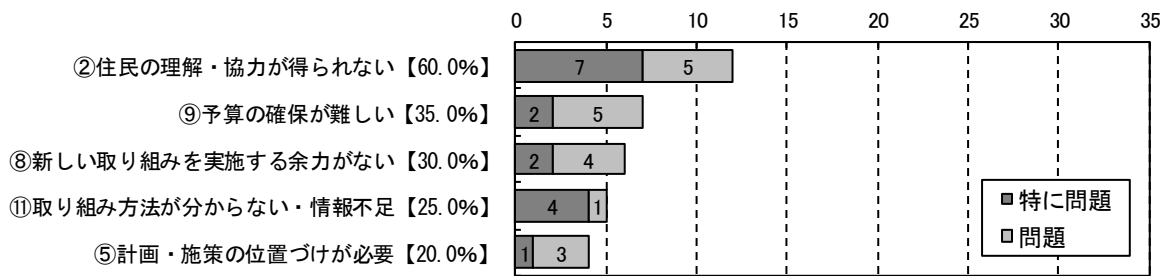


■バス利用に対する地元商店による特典付与《問題ベスト5》（n=29）



※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=29に対する割合

■地元企業と連携したノーマイカーウィーク《問題ベスト5》（n=20）



※【 】内の数字は「特に問題+問題（合計値）」各事例のn=20に対する割合

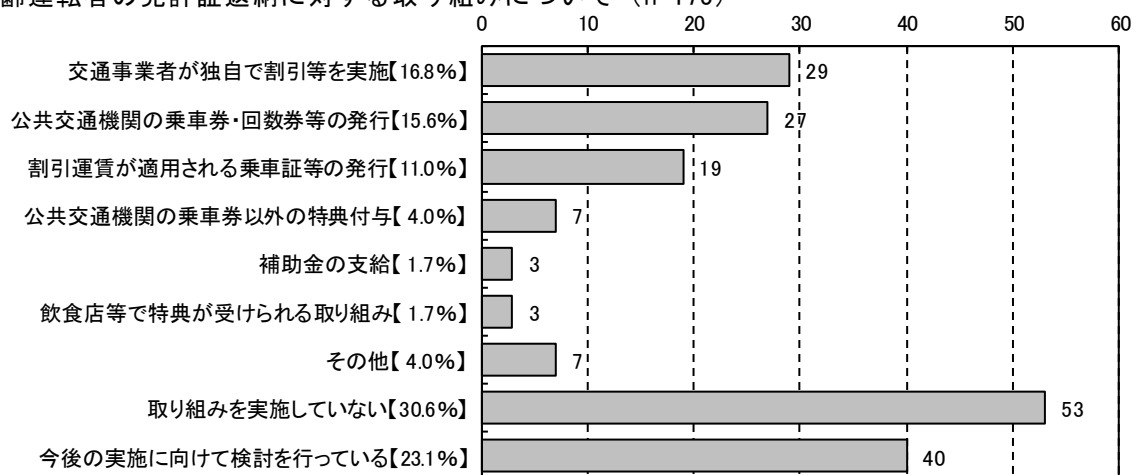
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【問4 高齢運転者の免許証返納について】（該当するものを全て選択）

- 173 市町村のうち、高齢者の免許証返納に対して何らかの取り組みを実施している市町村は「72（41.6%）」となっており、取り組みを実施していない市町村が「53」、取り組みは実施していないが今後の実施に向けて検討している市町村は「40」、不明「8」となっている。
- 取り組みの具体的な内容としては、「交通事業者が独自で免許証返納者に対する割引等を実施している」「免許証返納者に対して、公共交通機関の乗車券・回数券等（ICカード含む）を発行している」という回答が多い。
- 平成26年度以前から開始されている取り組みが多い。

■ 高齢運転者の免許証返納に対する取り組みについて（n=173）



※【 】内の数字はn=173に対する割合

■ 高齢運転者の免許証返納の取り組み開始時期

	H26年度以前から	H27年度から	H28年度から	不明	総数
交通事業者が独自で割引等を実施	24		2	3	29
公共交通機関の乗車券・回数券等の発行	17	1	8	1	27
割引運賃が適用される乗車証等の発行	13	1	3	2	19
公共交通機関の乗車券以外の特典付与	6			1	7
補助金の支給	2	1			3
飲食店等で特典が受けられる取り組み	3				3

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）



【問5 交通に関する計画や方針の策定状況について】

（1）地域公共交通網形成計画等の作成状況について

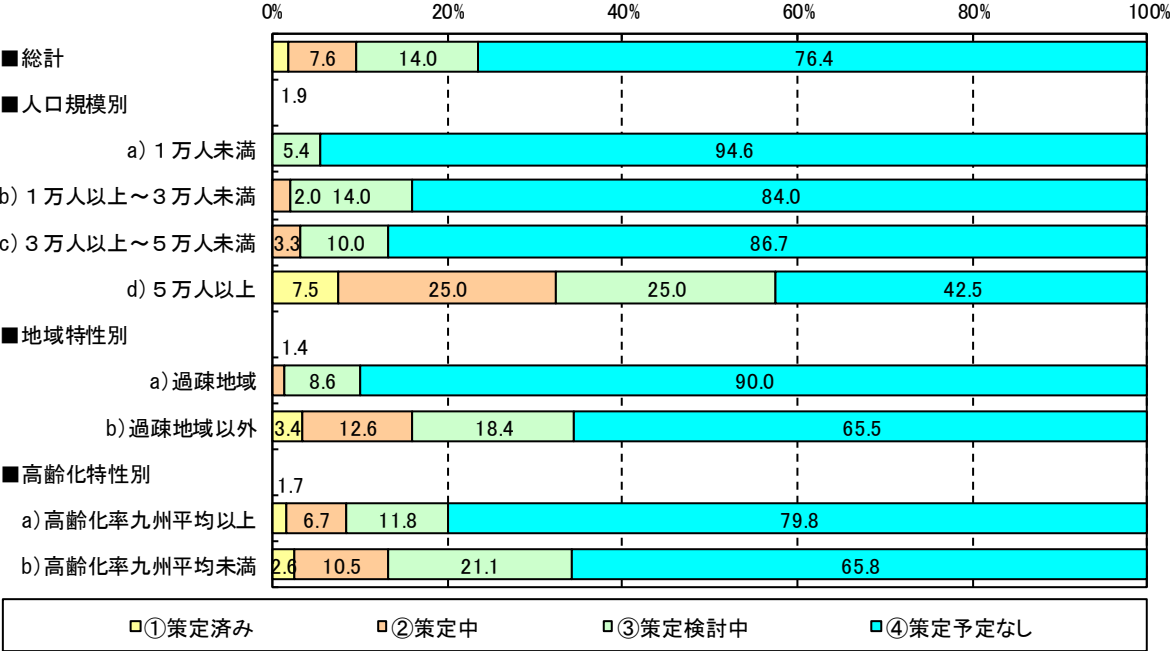
1）立地適正化計画の策定について（いずれかを選択）

○全体でみると、立地適正化計画を策定している（策定中含む）市町村は全体の9.5%と低く、「④策定予定なし」の割合が3／4以上と非常に高い。

○人口5万人以上の市町村では、「③策定検討中」も含めると策定している割合が半数を超えており、人口規模が比較的大きい市町村では策定が進んでいる。

○また、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策定している割合が高い。

■立地適正化計画の策定について（n=157）



※不明を除く

	①策定済み	②策定中	③策定検討中	④策定予定なし	⑤不明	総計
■ 総計	3	12	22	120	16	173
■ 人口規模別						
a) 1万人未満			2	35	3	40
b) 1万人以上～3万人未満		1	7	42	7	57
c) 3万人以上～5万人未満		1	3	26	3	33
d) 5万人以上	3	10	10	17	3	43
■ 地域特性別						
a) 過疎地域		1	6	63	9	79
b) 過疎地域以外	3	11	16	57	7	94
■ 高齢化特性別						
a) 高齢化率九州平均以上	2	8	14	95	14	133
b) 高齢化率九州平均未満	1	4	8	25	2	40

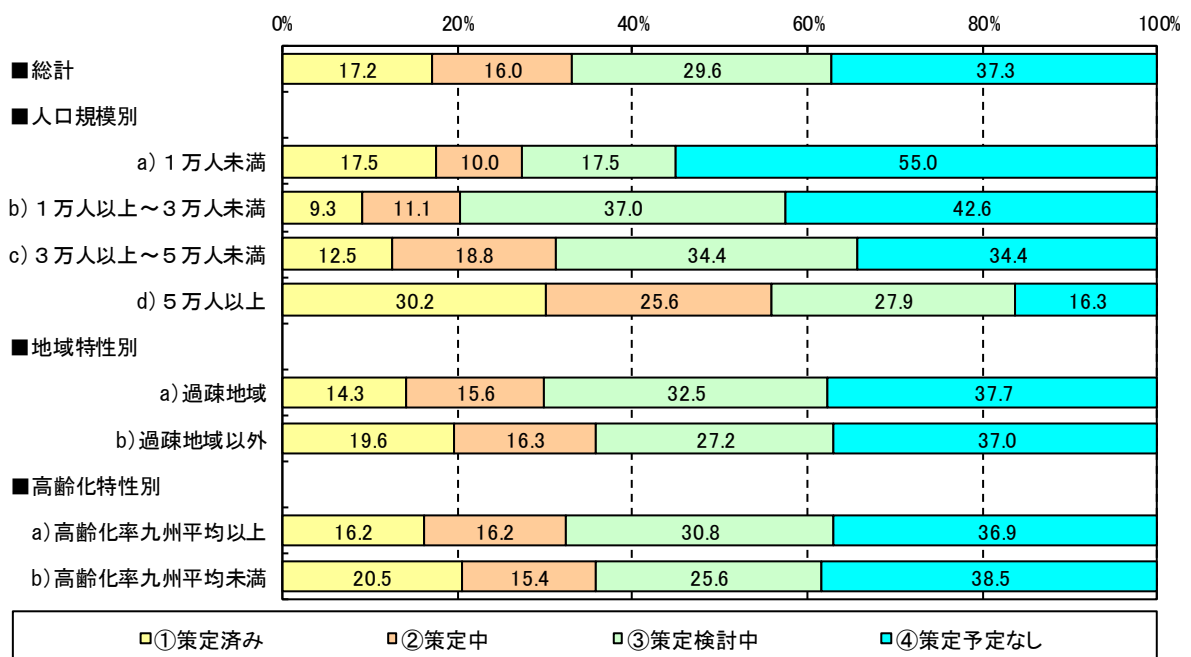
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2）公共交通網形成計画の策定について（いずれかを選択）

- 全体でみると、公共交通網形成計画を策定している（策定中含む）市町村は全体の33.1%と全体の約1／3となっているが、「③策定検討中」が約3割見られるため、今後、策定が進むものと考えられる。
- 「③策定検討中」も含めると、人口規模が大きくなるにつれて策定している割合が高くなっており、人口5万人以上の市町村ではその割合が83.7%と高い。
- 地域特性別、高齢化特性別には、人口規模ほど大きな差はみられない。

■公共交通網形成計画の策定について（n=169）



※不明を除く

	①策定済み	②策定中	③策定検討中	④策定予定なし	⑤不明	総計
■総計	29	27	50	63	4	173
■人口規模別						
a) 1万人未満	7	4	7	22		40
b) 1万人以上～3万人未満	5	6	20	23	3	57
c) 3万人以上～5万人未満	4	6	11	11	1	33
d) 5万人以上	13	11	12	7		43
■地域特性別						
a) 過疎地域	11	12	25	29	2	79
b) 過疎地域以外	18	15	25	34	2	94
■高齢化特性別						
a) 高齢化率九州平均以上	21	21	40	48	3	133
b) 高齢化率九州平均未満	8	6	10	15	1	40

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）交通に関する計画や方針の策定状況について

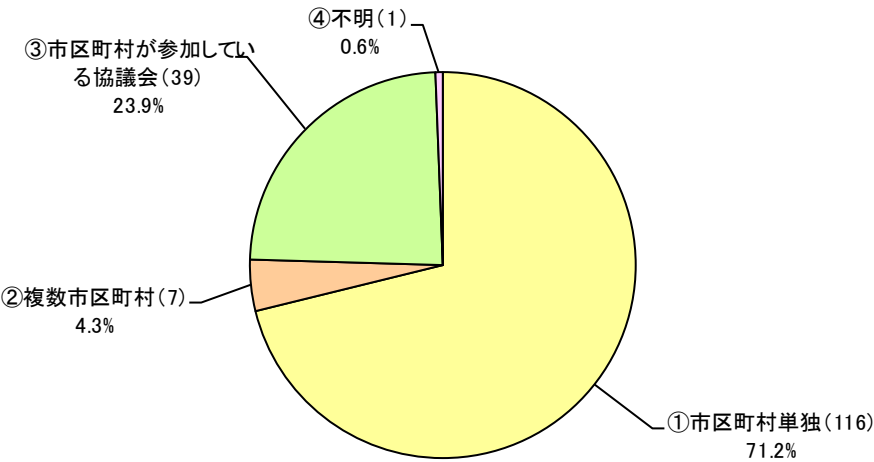
1）計画・方針の策定主体について（いずれかを選択）

○平成 28 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 88 市町村（回答があった 173 市町村の 50.9%）となっており、合計 163 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 71.2%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、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。

■ 計画・方針の策定主体について（n=163）



※（ ）内の数字は実数

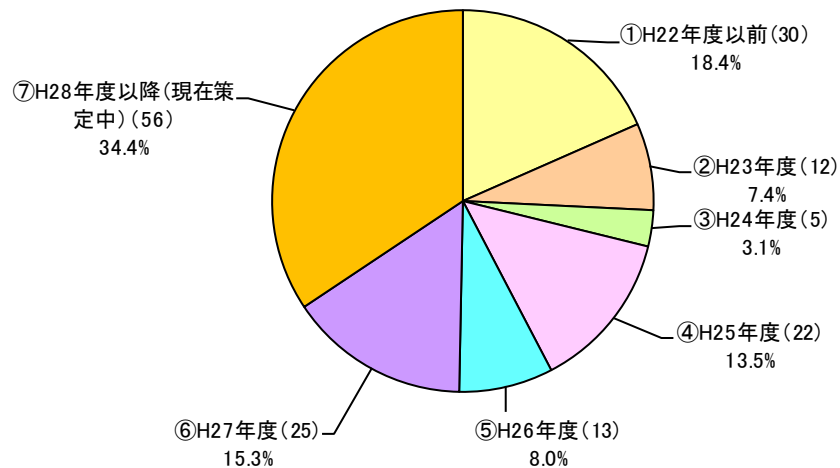
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



2) 計画・方針の策定年度について

○策定年度は「⑦H28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=163）

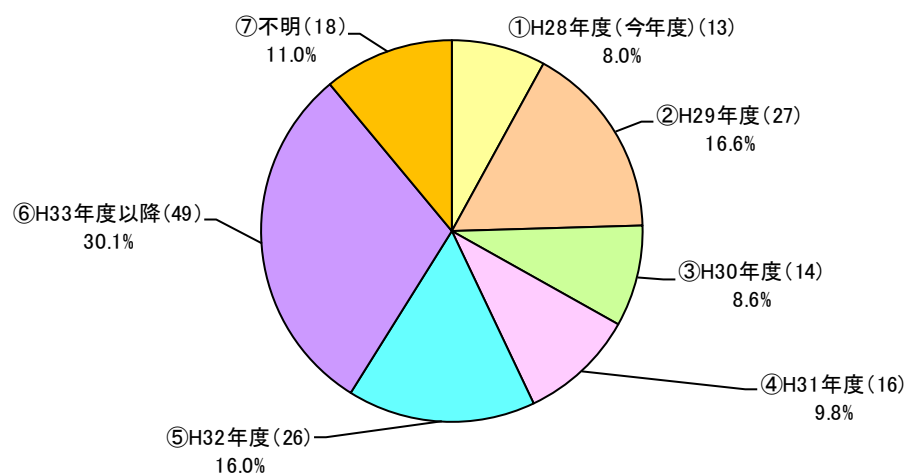


※（ ）内の数字は実数

3) 計画・方針の目標年度について

○計画・方針の目標年度は、「⑥H33年度以降」と目標年次が5年後以降の割合が30.1%と最も高くなっているが、全体的には、平成28年度（今年度）～平成32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=163）



※（ ）内の数字は実数

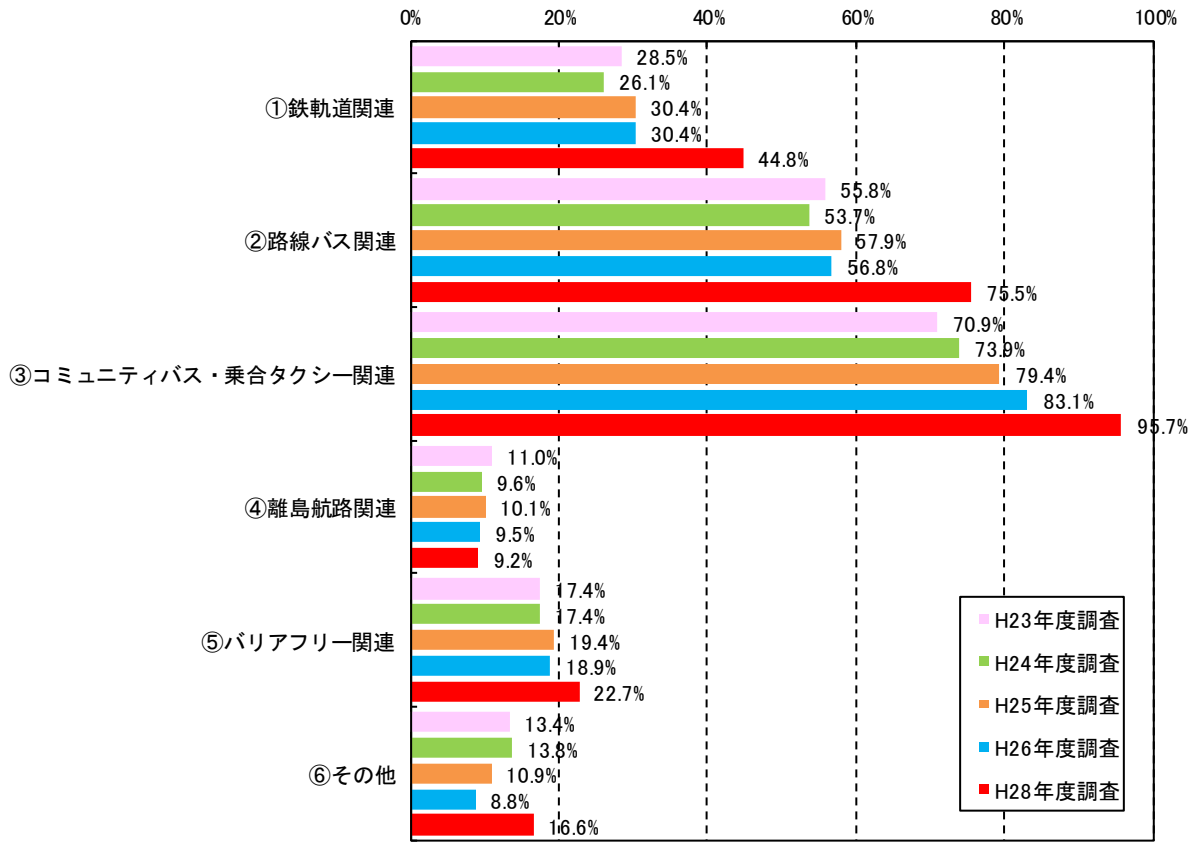
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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、平成 28 年度調査：163 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 28 年度ではほぼすべての計画・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。
 - 「④離島航路関連」計画は、掲載率が低くなる傾向にある。
- ※平成 26・28 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ている。

■ 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6 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	1,043
3) フリー乗降について	—		路線総数	1,043
4) 有償・無償について	—		路線総数	1,043
5) 運行開始時期について	—		路線総数	1,043
6) 事業区分について	当該市町村総数	129	路線総数	1,043
7) 運行段階について	—		路線総数	1,043
8) 運行の主目的について	—		路線総数	1,043
9) 前身について	—		路線総数	1,043
10) 事業の運営主体について	—		路線総数	1,043
11) 事業の運行主体について	—		路線総数	1,043
12) 運行事業者との契約状況について	—		路線総数	1,043
13) 協議会等の設置状況について	—		路線総数	1,043
14) 使用車両について	当該市町村総数	129	路線総数	1,043
15) 所要時間について	—		予約型運行（区域型）除く	922
			予約型運行（区域型）のみ	121
16) 路線キロについて	当該市町村総数	129	予約型運行（区域型）及び不明除く	847
17) 年間運行日数について	—		不明除く	1,016
18) 年間運行回数について	当該市町村総数	129	不明除く	1,029
19) 週間運行日数について	—		不明除く	1,034
20) 週間運行回数について	当該市町村総数	129	不明除く	1,007
21) 年間実車走行キロについて	当該市町村総数	129	不明除く	952
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）	497
				356
23) 年間総走行キロについて	当該市町村総数	129	不明除く	683
24) 始発時間について	—		路線総数	1,043
25) 終発時間について	—		路線総数	1,043
26) 利用者制限について	—		路線総数	1,043
27) 運賃について	—		路線総数	1,043
28) 割引運賃導入状況について	—		路線総数	1,043
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	1,043
30) デマンドシステムについて	—		不明除く	105
31) 年間運行経費について	当該市町村総数	129	不明除く	987
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）	809
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	908
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	646
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	979
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）	490
				385
37) 年間運賃収入について	当該市町村総数	129	不明除く	988
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）	805
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	909
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	642
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	981

【数字の補正について】

- ・H27 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）。

- ・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。

- ・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。

- 42-

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）



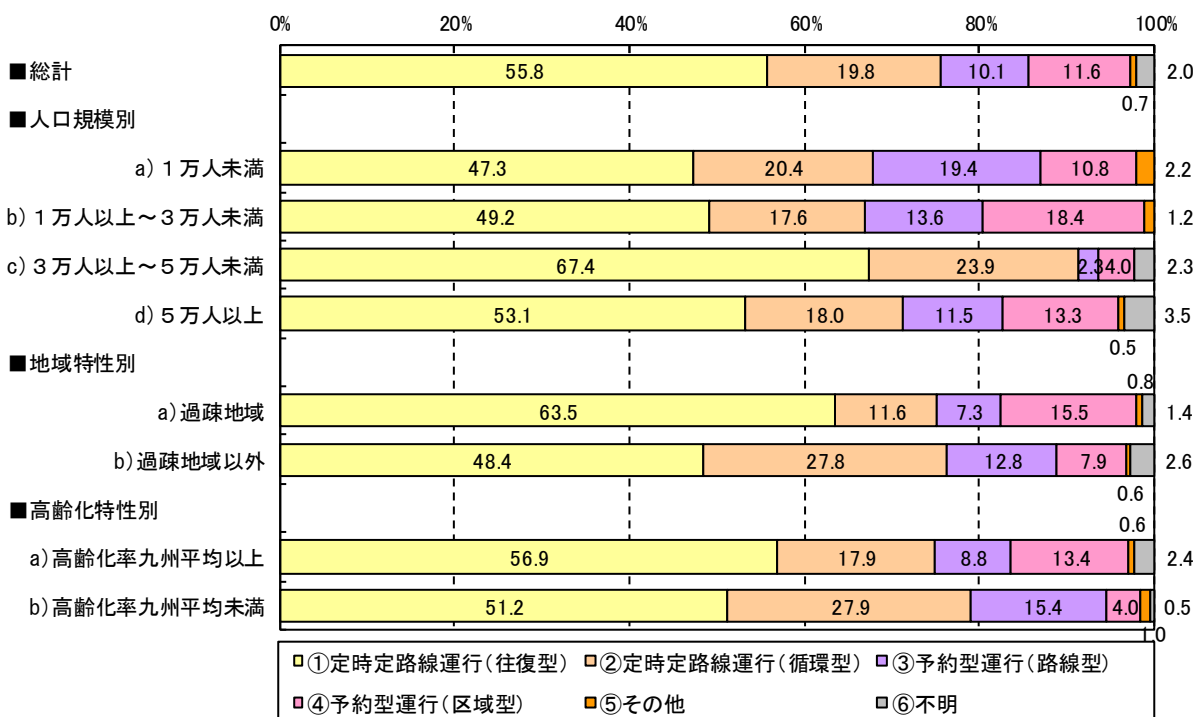
2) 路線・運行形態について

【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 75.6%、「予約型運行（③+④）」が 21.7%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。

■路線形態について（n=1,043）：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	582	207	105	121	7	21	1,043
■ 人口規模別							
a) 1万人未満	44	19	18	10	2		93
b) 1万人以上～3万人未満	123	44	34	46	3		250
c) 3万人以上～5万人未満	203	72	7	12		7	301
d) 5万人以上	212	72	46	53	2	14	399
■ 地域特性別							
a) 過疎地域	324	59	37	79	4	7	510
b) 過疎地域以外	258	148	68	42	3	14	533
■ 高齢化特性別							
a) 高齢化率九州平均以上	479	151	74	113	5	20	842
b) 高齢化率九州平均未満	103	56	31	8	2	1	201

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）



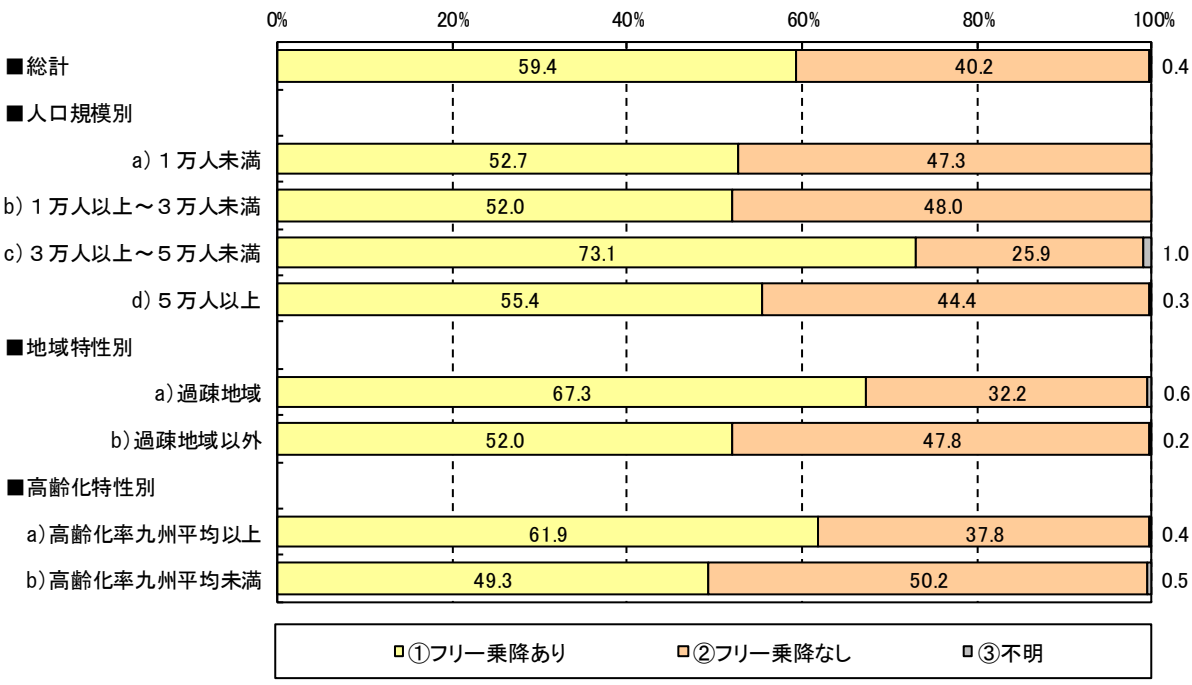
3) フリー乗降について（いずれかを選択）

【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）ではフリー乗降を導入している路線の割合が高くなっている。

■フリー乗降について（n=1,043）：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	③不明	総計
■ 総計	620	419	4	1,043
■ 人口規模別				
a) 1万人未満	49	44		93
b) 1万人以上～3万人未満	130	120		250
c) 3万人以上～5万人未満	220	78	3	301
d) 5万人以上	221	177	1	399
■ 地域特性別				
a) 過疎地域	343	164	3	510
b) 過疎地域以外	277	255	1	533
■ 高齢化特性別				
a) 高齢化率九州平均以上	521	318	3	842
b) 高齢化率九州平均未満	99	101	1	201

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）

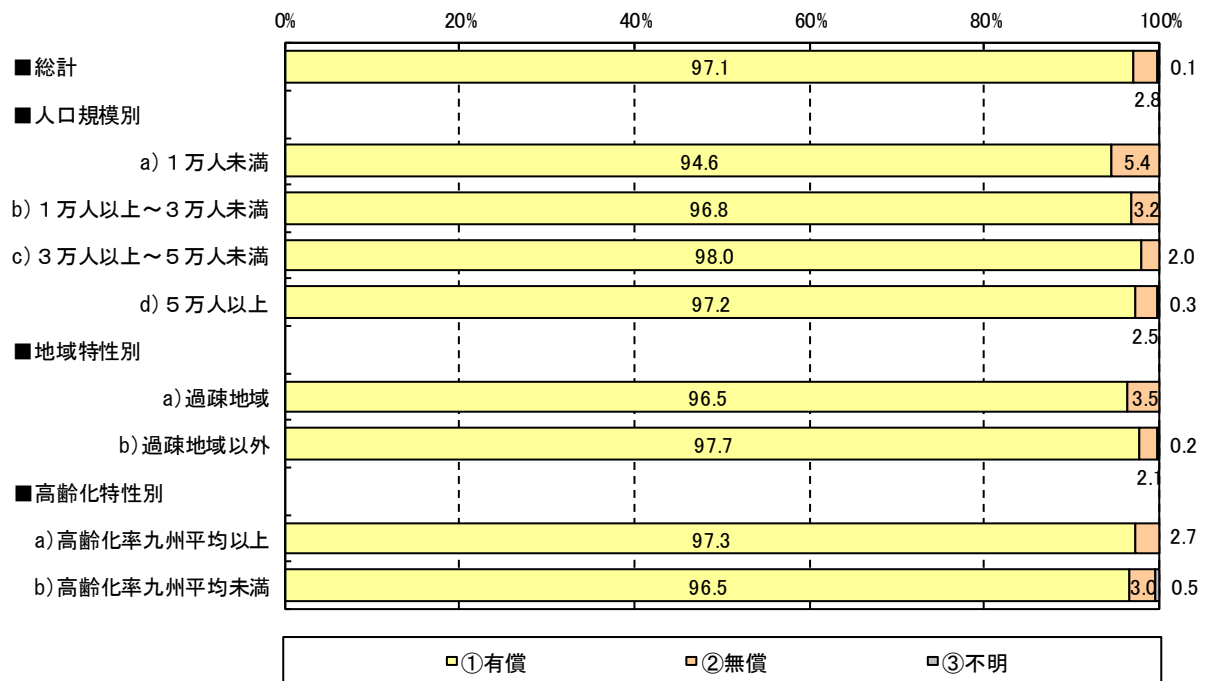


4) 有償・無償について（いずれかを選択）

【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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①有償	②無償	③不明	総計
■総計	1,013	29	1	1,043
■人口規模別				
a) 1万人未満	88	5		93
b) 1万人以上～3万人未満	242	8		250
c) 3万人以上～5万人未満	295	6		301
d) 5万人以上	388	10	1	399
■地域特性別				
a) 過疎地域	492	18		510
b) 過疎地域以外	521	11	1	533
■高齢化特性別				
a) 高齢化率九州平均以上	819	23		842
b) 高齢化率九州平均未満	194	6	1	201

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）



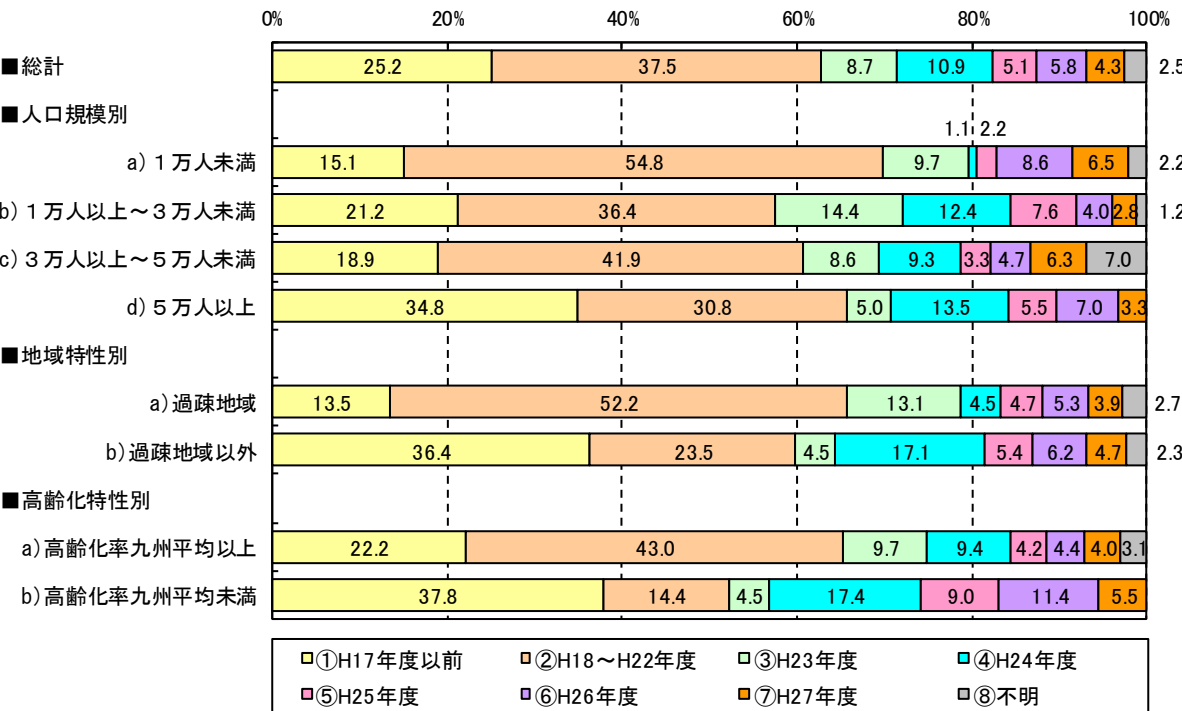
5) 運行開始時期について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、H23 年度～H27 年度の最近 5 年間の間に運行開始された路線の割合が 34.8% となっており、その前の 5 年間に該当する「②H18～H22 年度」の割合 37.5% とほぼ同じ割合となっている。

○過疎路線、高齢化路線では、「②H18～H22 年度」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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
	H17年度 以前	H18～ H22年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	不明	総計
■ 総計	263	391	91	114	53	60	45	26	1,043
■ 人口規模別									
a) 1 万人未満	14	51	9	1	2	8	6	2	93
b) 1 万人以上～3 万人未満	53	91	36	31	19	10	7	3	250
c) 3 万人以上～5 万人未満	57	126	26	28	10	14	19	21	301
d) 5 万人以上	139	123	20	54	22	28	13		399
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	69	266	67	23	24	27	20	14	510
b) 過疎地域以外	194	125	24	91	29	33	25	12	533
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	187	362	82	79	35	37	34	26	842
b) 高齢化率九州平均未満	76	29	9	35	18	23	11		201

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173に対する割合	コミバス導入市町村数129に対する割合
①法4条に基づく「路線定期運行」	624	85	49%	66%
②法4条に基づく「路線不定期運行」	44	12	7%	9%
③法4条に基づく「区域運行」	147	38	22%	29%
④法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等	16	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）」	194	26	15%	20%
⑥法78条に基づく「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」	1	1	1%	1%
⑦法78条に基づく「過疎地有償運送」	2	2	1%	2%
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	9	3	2%	2%
⑩①～⑨以外	6	2	1%	2%
全路線 総計	1,043	129	75%	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(129)とは一致しない

※「総市町村数173」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173に対する割合	コミバス導入市町村数129に対する割合	定時定路線運行市町村数107に対する割合
定時定路線運行路線 総計	789	107	62%	83%	100%
うち①法4条に基づく「路線定期運行」	580	79	46%	61%	74%
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）」	171	23	13%	18%	21%

■予約型運行路線（路線型）

	路線数	導入市町村数	総市町村数173に対する割合	コミバス導入市町村数129に対する割合	予約型運行（路線型）市町村数17に対する割合
予約型運行（路線型・区域型）路線 総数	105	17	10%	13%	100%
うち②法4条に基づく「路線不定期運行」	33	7	4%	5%	41%
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173に対する割合	コミバス導入市町村数129に対する割合	予約型運行（区域型）市町村数37に対する割合
予約型運行（路線型・区域型）路線 総数	121	37	21%	29%	100%
うち③法4条に基づく「区域運行」	112	34	20%	26%	92%
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）」	1	1	1%	1%	3%

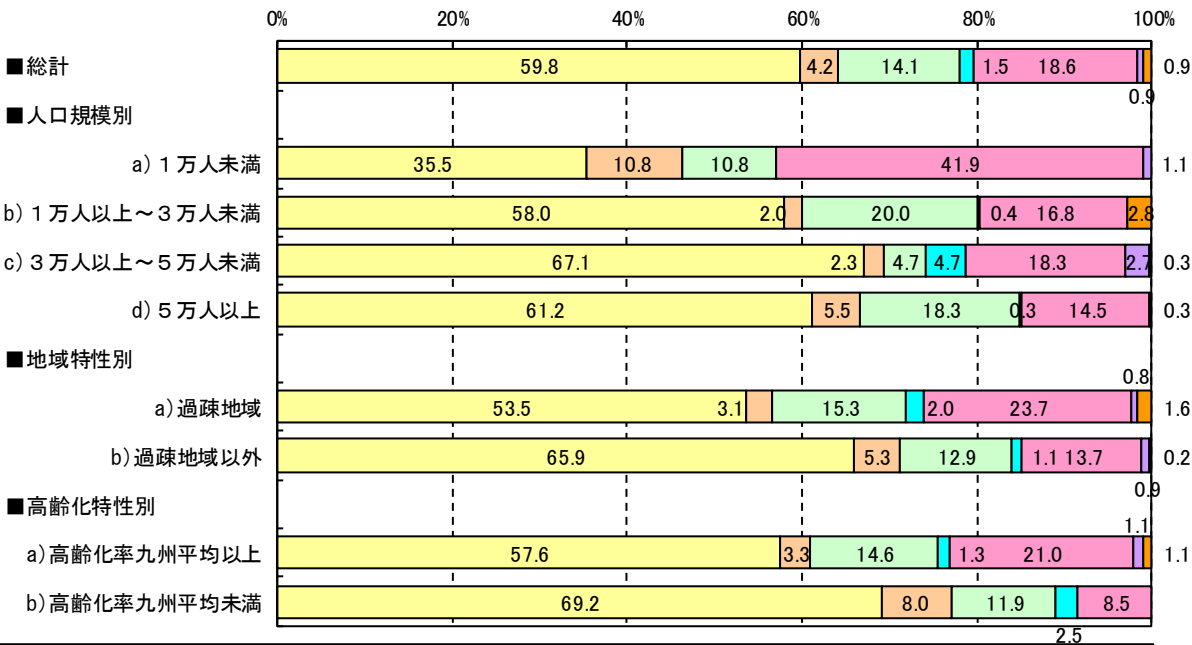
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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1万人未満市町村の路線では、「①法4条路線定期運行」よりも「⑤法78条に基づく「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」の割合が高い。
- 過疎路線、高齢化路線では、「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）」の割合がそれ以外の路線よりも高い。

■事業区分について（n=1,043）：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

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	総計
■総計	624	44	147	16	194	1	2	9	6		1,043
■人口規模別											
a) 1万人未満	33	10	10		39			1			93
b) 1万人以上～3万人未満	145	5	50	1	42		1		6		250
c) 3万人以上～5万人未満	202	7	14	14	55		1	8			301
d) 5万人以上	244	22	73	1	58	1					399
■地域特性別											
a) 過疎地域	273	16	78	10	121		2	4	6		510
b) 過疎地域以外	351	28	69	6	73	1		5			533
■高齢化特性別											
a) 高齢化率九州平均以上	485	28	123	11	177	1	2	9	6		842
b) 高齢化率九州平均未満	139	16	24	5	17						201

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



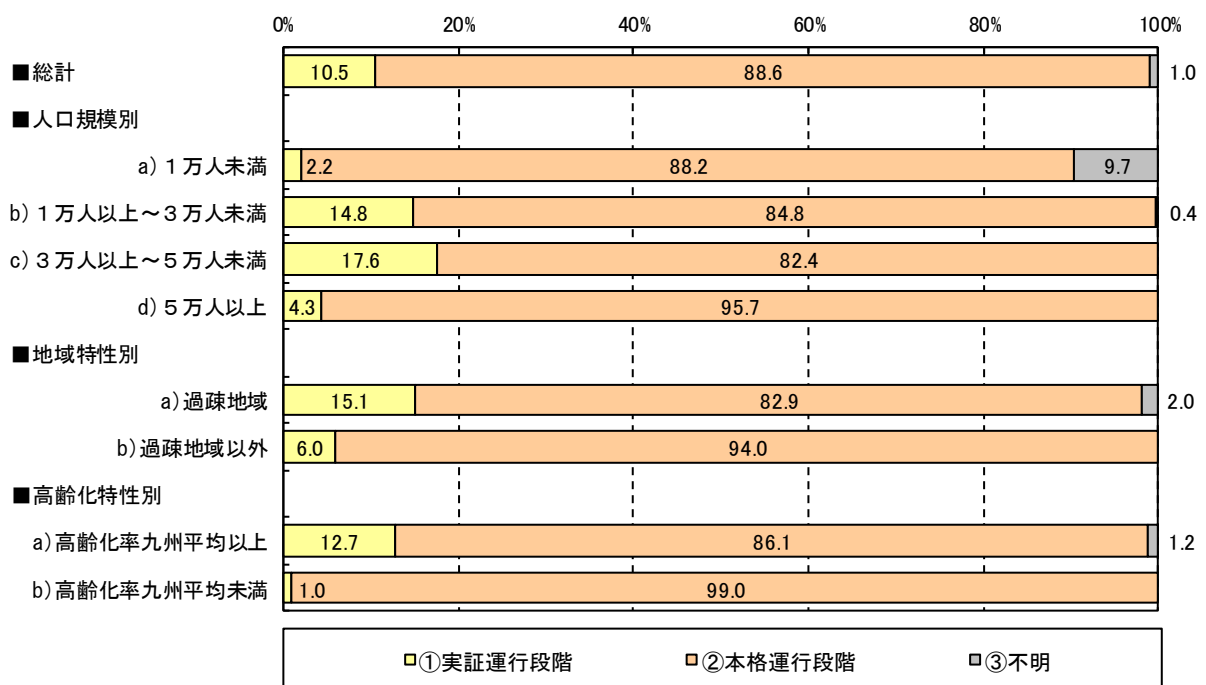
7) 運行段階について（いずれかを選択）

【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」路線の割合が比較的高い。

■運行段階について（n=1,043）：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	109	924	10	1,043
■人口規模別				
a) 1万人未満	2	82	9	93
b) 1万人以上～3万人未満	37	212	1	250
c) 3万人以上～5万人未満	53	248		301
d) 5万人以上	17	382		399
■地域特性別				
a) 過疎地域	77	423	10	510
b) 過疎地域以外	32	501		533
■高齢化特性別				
a) 高齢化率九州平均以上	107	725	10	842
b) 高齢化率九州平均未満	2	199		201

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）

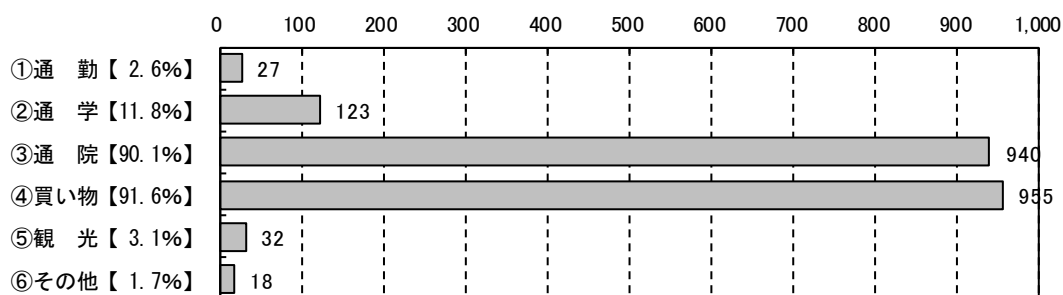


8) 運行の主目的について（2つまで選択）

【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「④買い物」、次いで「③通院」となっており、ともに全体の9割以上に該当している。
- 「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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



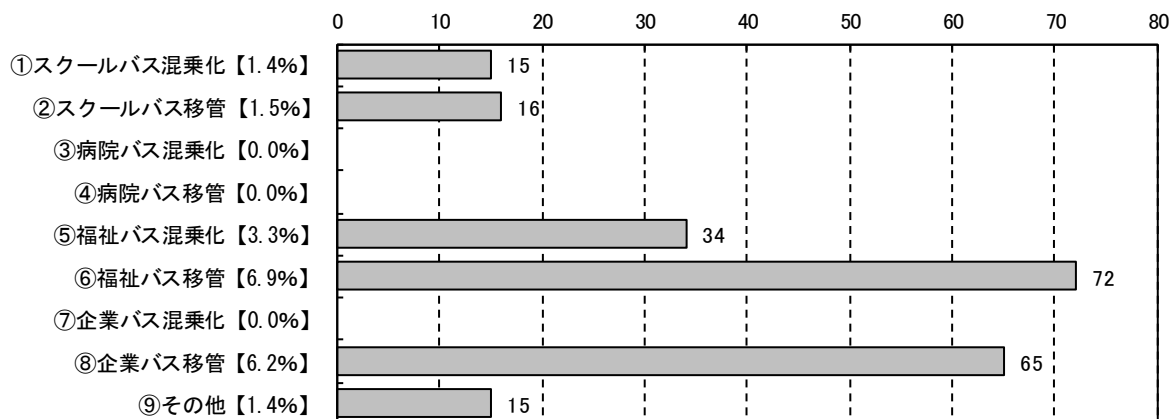
※【 】内の数字は路線総数（1,043）に対する割合

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49路線、「移管」が153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く、次いで「⑧企業バスから移管」されたケースが多い。

■ 前身について（n=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）に対する割合

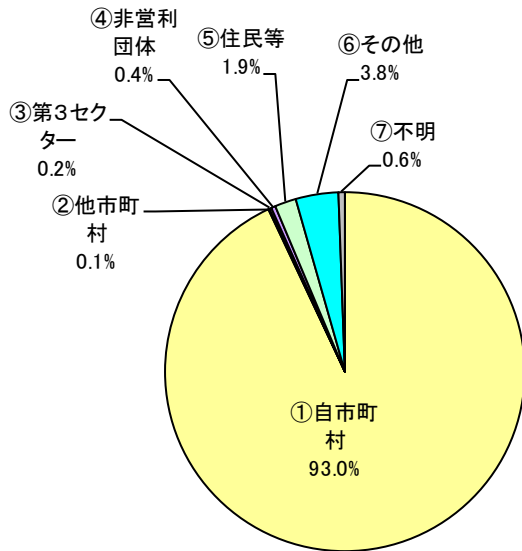
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



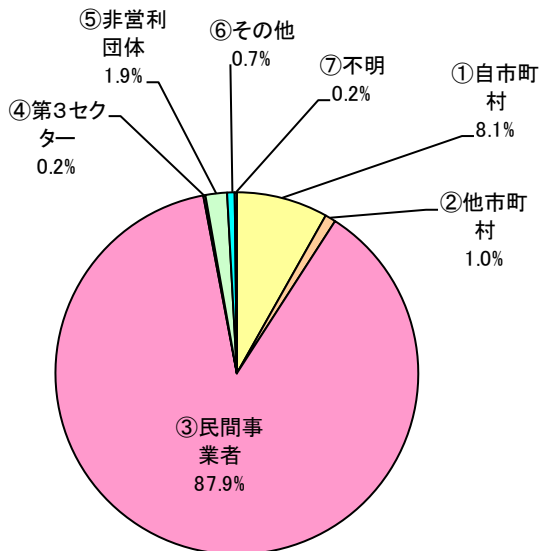
①自市町村	970
②他市町村	1
③第3セクター	2
④非営利団体	4
⑤住民等	20
⑥その他	40
⑦不明	6
総計	1,043

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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①自市町村	85
②他市町村	10
③民間事業者	917
④第3セクター	2
⑤非営利団体	20
⑥その他	7
⑦不明	2
総計	1,043

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）

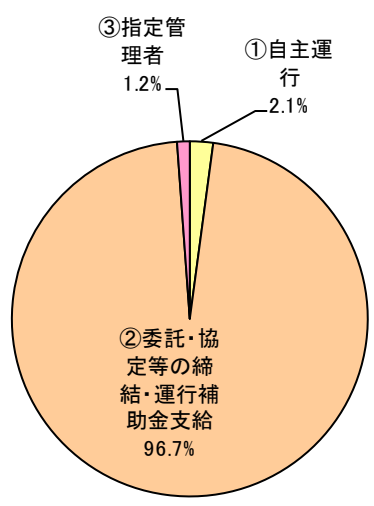


1 2）運行事業者との契約状況について（いずれかを選択）

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○「②委託（協定等を締結した上での運行補助金の支給などを含む）」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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



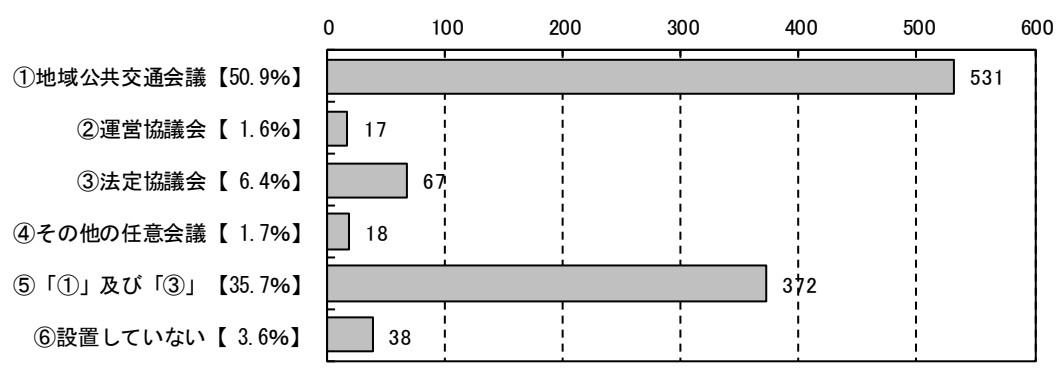
①自主運行	22
②委託・協定等の締結・運行補助金支給	1,009
③指定管理者	12
総計	1,043

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 86.6%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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）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）



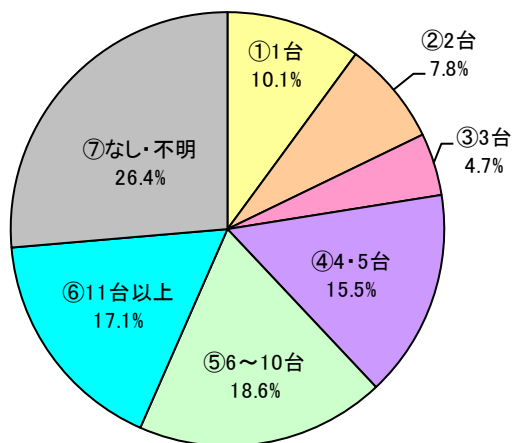
1 4）使用車両について

【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。

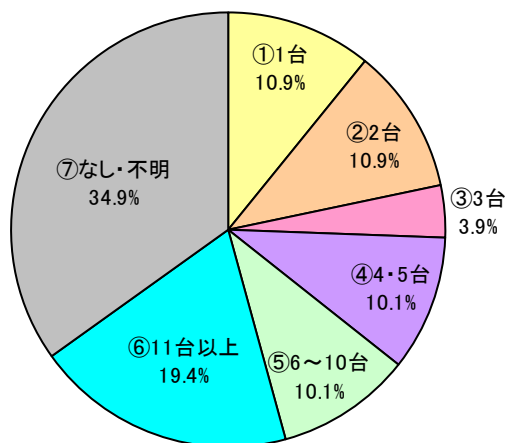
■使用車両台数：定員11人以上（n=129）



①1台	13
②2台	10
③3台	6
④4・5台	20
⑤6～10台	24
⑥11台以上	22
⑦なし・不明	34
総計	129
平均値：台	8.7

※平均値はなし・不明を除く

■使用車両台数：定員11人未満（n=129）



①1台	14
②2台	14
③3台	5
④4・5台	13
⑤6～10台	13
⑥11台以上	25
⑦なし・不明	45
総計	129
平均値：台	9.4

※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）



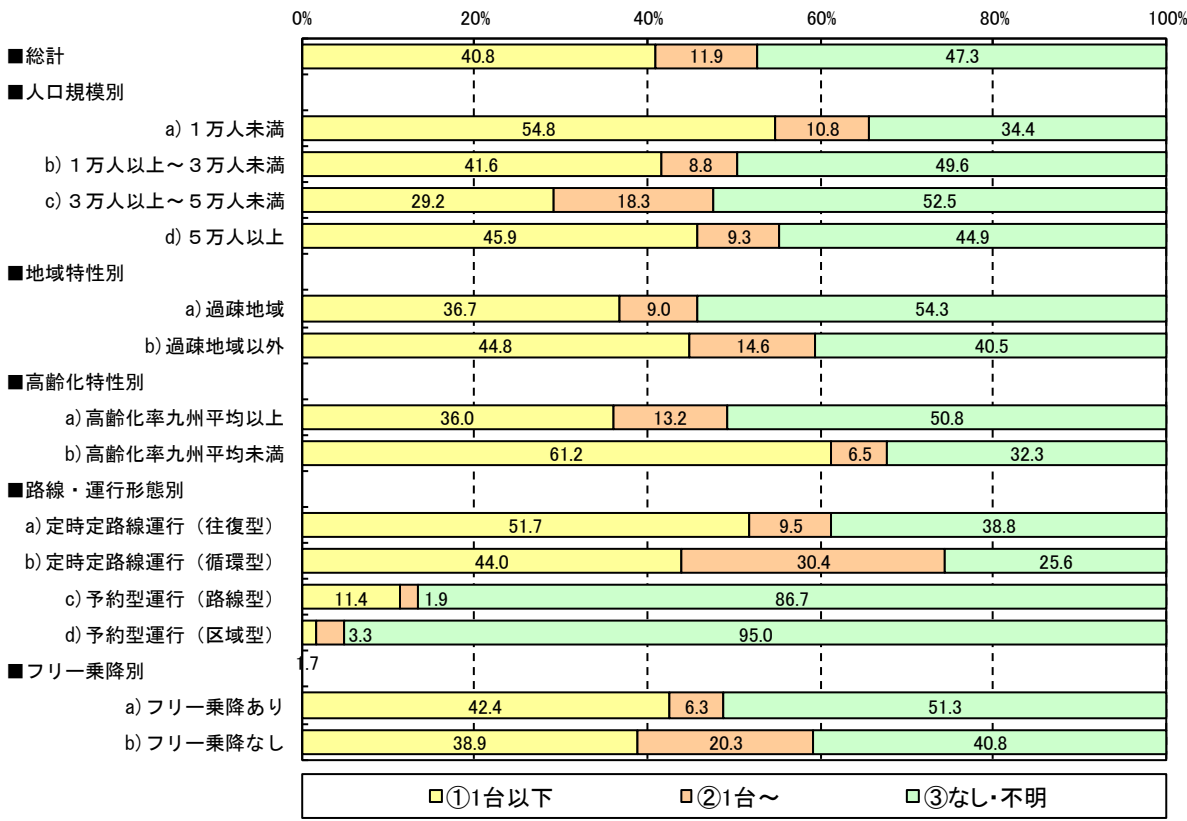
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○定員 11 人以上車両の使用台数を全体でみると、平均値は 1.51 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=1,043）：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	426	124	493	1,043	1.51
■人口規模別					
a) 1万人未満	51	10	32	93	1.30
b) 1万人以上～3万人未満	104	22	124	250	1.23
c) 3万人以上～5万人未満	88	55	158	301	2.09
d) 5万人以上	183	37	179	399	1.35
■地域特性別					
a) 過疎地域	187	46	277	510	1.42
b) 過疎地域以外	239	78	216	533	1.58
■高齢化特性別					
a) 高齢化率九州平均以上	303	111	428	842	1.59
b) 高齢化率九州平均未満	123	13	65	201	1.27
■路線・運行形態別					
a) 定時定路線運行（往復型）	301	55	226	582	1.32
b) 定時定路線運行（循環型）	91	63	53	207	1.94
c) 予約型運行（路線型）	12	2	91	105	1.47
d) 予約型運行（区域型）	2	4	115	121	3.50
■フリー乗降別					
a) フリー乗降あり	263	39	318	620	1.23
b) フリー乗降なし	163	85	171	419	1.85

※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）

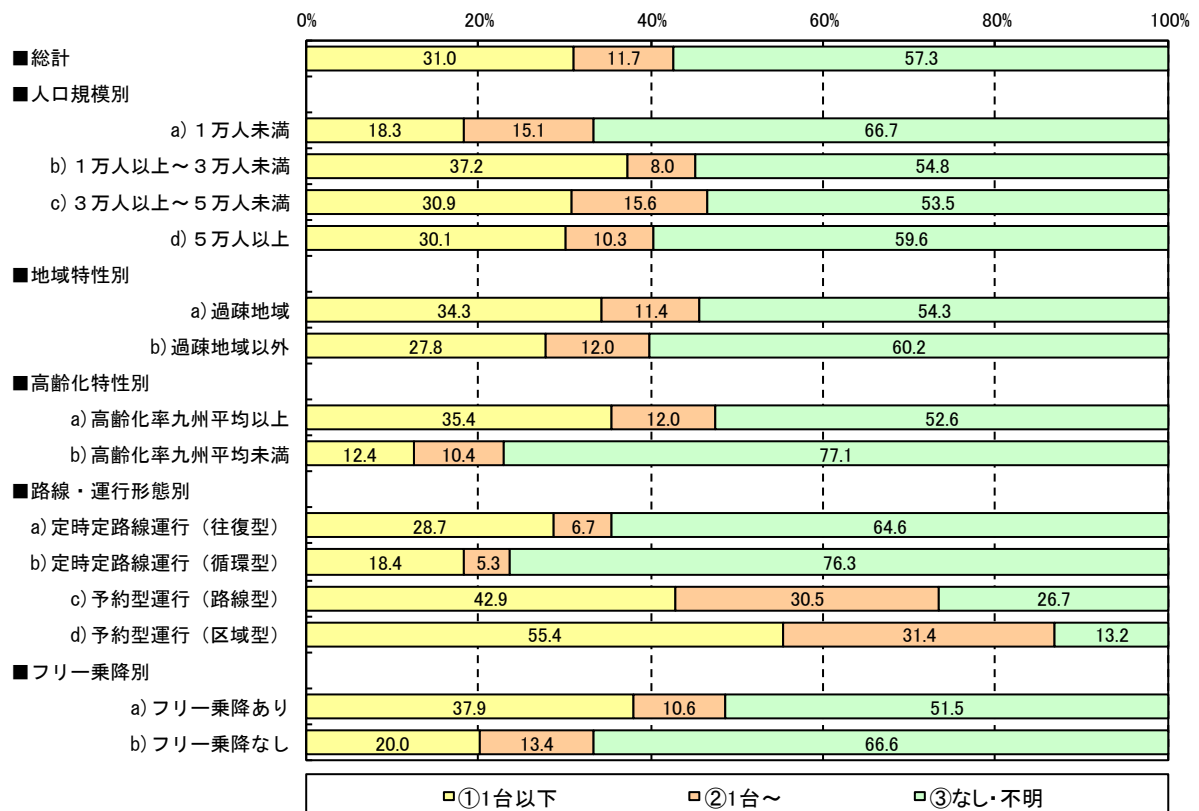


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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=1,043）：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	323	122	598	1,043	1.78
■人口規模別					
a) 1万人未満	17	14	62	93	2.32
b) 1万人以上～3万人未満	93	20	137	250	1.73
c) 3万人以上～5万人未満	93	47	161	301	2.04
d) 5万人以上	120	41	238	399	1.48
■地域特性別					
a) 過疎地域	175	58	277	510	1.94
b) 過疎地域以外	148	64	321	533	1.59
■高齢化特性別					
a) 高齢化率九州平均以上	298	101	443	842	1.68
b) 高齢化率九州平均未満	25	21	155	201	2.59
■路線・運行形態別					
a) 定時定路線運行（往復型）	167	39	376	582	1.39
b) 定時定路線運行（循環型）	38	11	158	207	1.24
c) 予約型運行（路線型）	45	32	28	105	1.96
d) 予約型運行（区域型）	67	38	16	121	2.68
■フリー乗降別					
a) フリー乗降あり	235	66	319	620	1.56
b) フリー乗降なし	84	56	279	419	2.26

※平均値は不明を除く

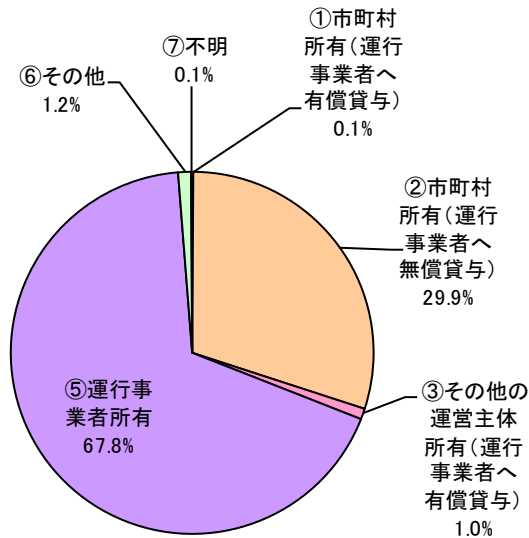
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 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 67.8%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 29.9%と全体の 3 割を占めている。

■使用車両の所有形態について（n=1,043）：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）	1
②市町村所有（運行事業者へ無償貸与）	312
③その他の運営主体所有（運行事業者へ有償貸与）	10
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	707
⑥その他	12
⑦不明	1
総計	1,043

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）

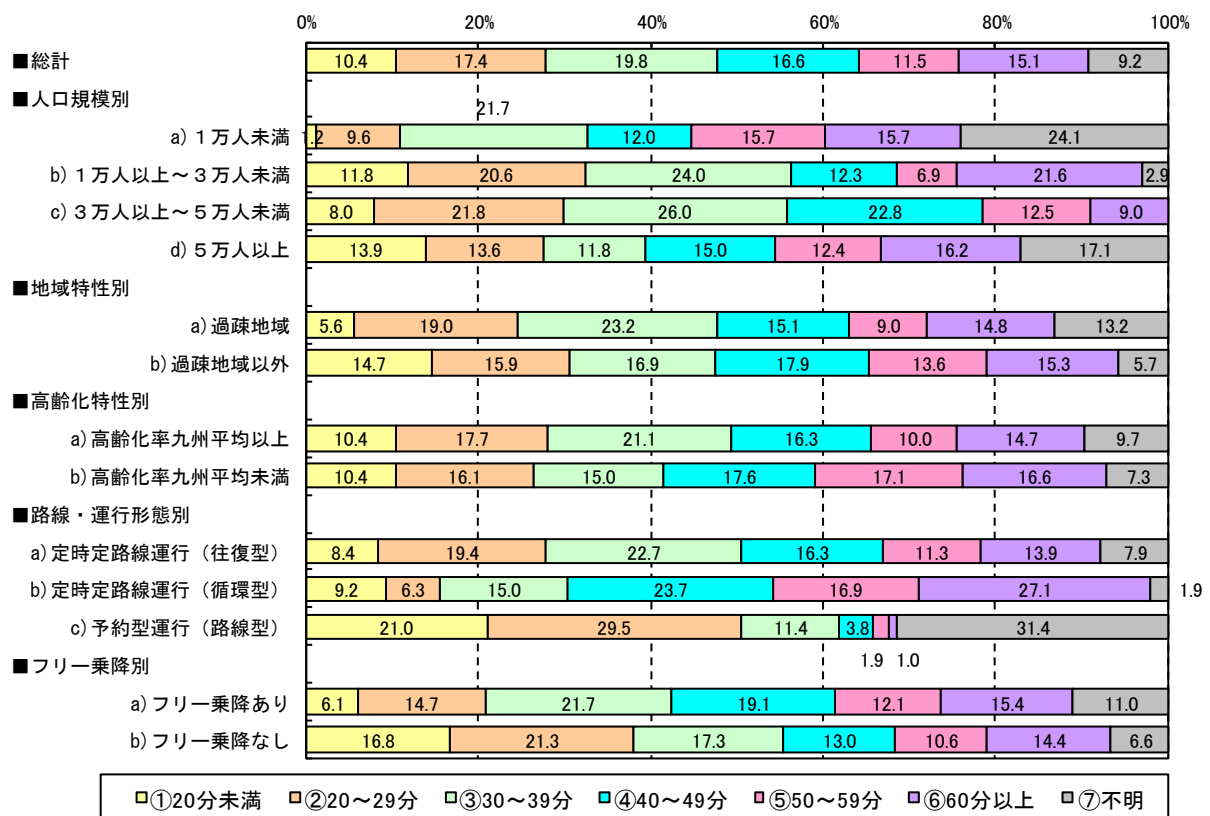


15) 所要時間について

【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。
- 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。

■所要時間について（n=922）：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	160	183	153	106	139	85	922	41
■人口規模別									
a) 1万人未満	1	8	18	10	13	13	20	83	47
b) 1万人以上～3万人未満	24	42	49	25	14	44	6	204	43
c) 3万人以上～5万人未満	23	63	75	66	36	26		289	39
d) 5万人以上	48	47	41	52	43	56	59	346	42
■地域特性別									
a) 過疎地域	24	82	100	65	39	64	57	431	43
b) 過疎地域以外	72	78	83	88	67	75	28	491	41
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	76	129	154	119	73	107	71	729	41
b) 高齢化率九州平均未満	20	31	29	34	33	32	14	193	42
■路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	49	113	132	95	66	81	46	582	41
b) 定時定路線運行（循環型）	19	13	31	49	35	56	4	207	50
c) 予約型運行（路線型）	22	31	12	4	2	1	33	105	25
■フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	33	80	118	104	66	84	60	545	43
b) フリー乗降なし	63	80	65	49	40	54	25	376	39

※平均値は不明を除く

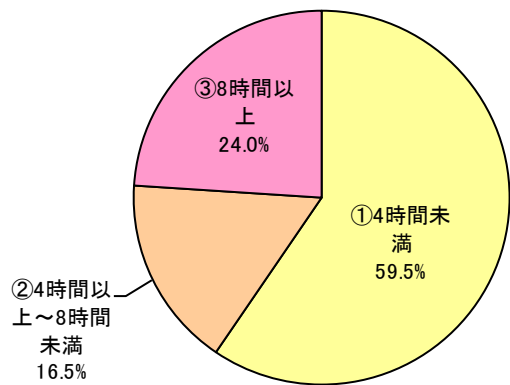
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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4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=121）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①4時間未満	72
②4時間以上～8時間未満	20
③8時間以上	29
総計	121
平均値：時間	4

※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）

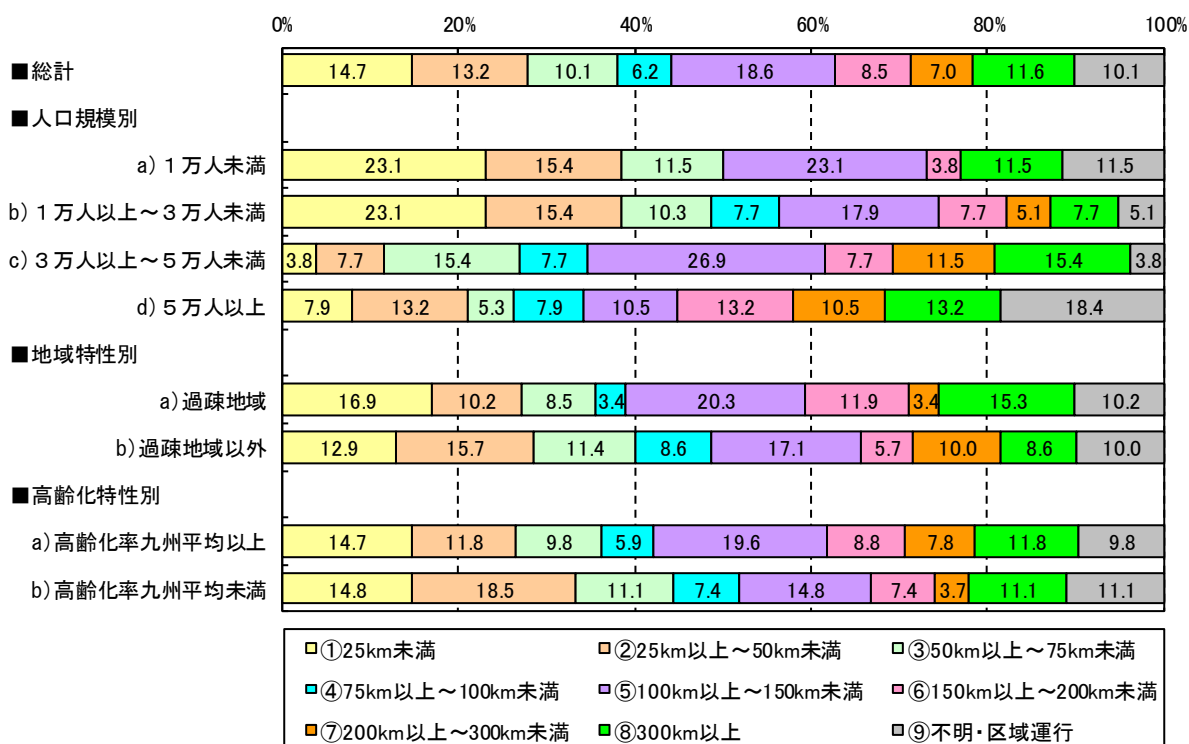


16) 路線キロについて

【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159kmとなっているが、路線キロ「50km未満（①+②）」の割合が27.9%と1/4以上を占めており、平均値より短い路線キロの市町村も多い。
- 過疎地域を抱える市町村のほうが、路線キロ平均値が大きい。

■路線キロについて（n=129）：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	17	13	8	24	11	9	15	13	129	159
■ 人口規模別											
a) 1万人未満	6	4	3		6	1		3	3	26	151
b) 1万人以上～3万人未満	9	6	4	3	7	3	2	3	2	39	121
c) 3万人以上～5万人未満	1	2	4	2	7	2	3	4	1	26	188
d) 5万人以上	3	5	2	3	4	5	4	5	7	38	187
■ 地域特性別											
a) 過疎地域	10	6	5	2	12	7	2	9	6	59	184
b) 過疎地域以外	9	11	8	6	12	4	7	6	7	70	138
■ 高齢化特性別											
a) 高齢化率九州平均以上	15	12	10	6	20	9	8	12	10	102	159
b) 高齢化率九州平均未満	4	5	3	2	4	2	1	3	3	27	160

※平均値は不明・予約型運行（区域型）を除く

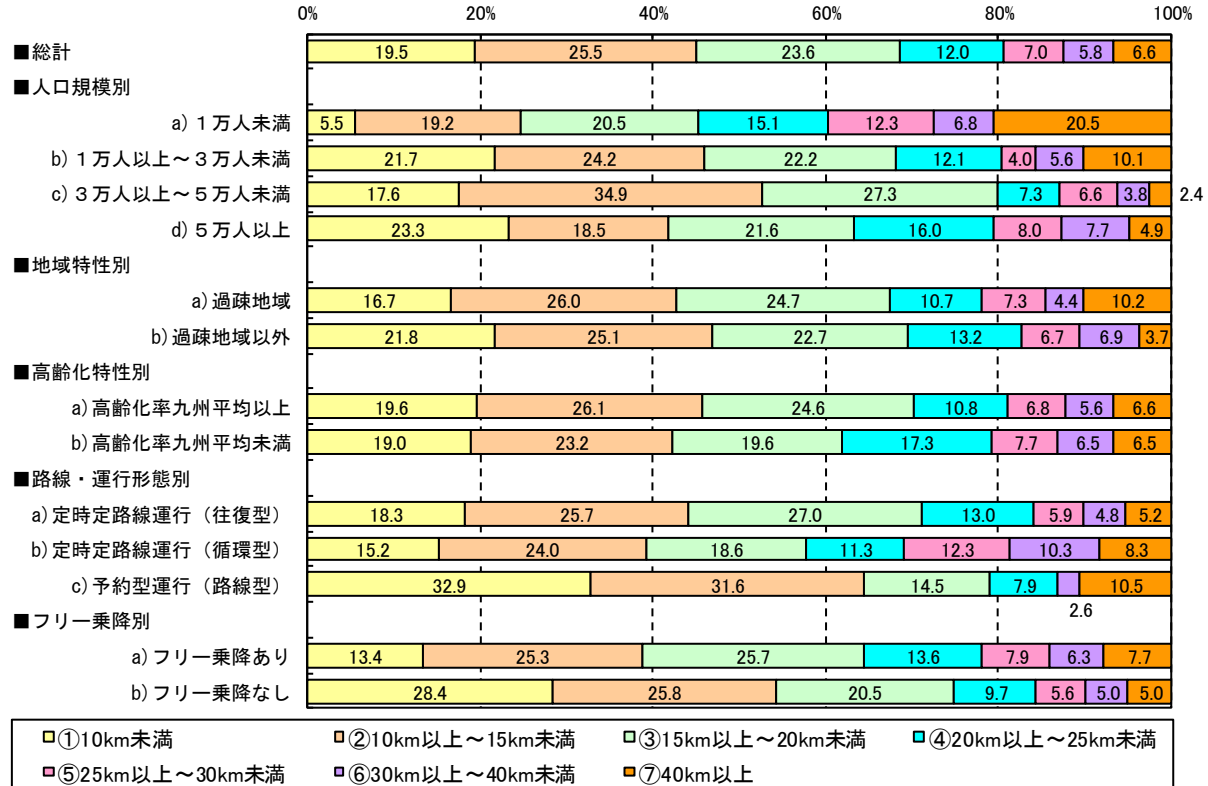
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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1万人未満市町村では、比較的路線キロの長い路線の割合が高く、平均値も39kmと大きい。
- 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=847）：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	165	216	200	102	59	49	56	847	21
■人口規模別									
a) 1万人未満	4	14	15	11	9	5	15	73	39
b) 1万人以上～3万人未満	43	48	44	24	8	11	20	198	21
c) 3万人以上～5万人未満	51	101	79	21	19	11	7	289	16
d) 5万人以上	67	53	62	46	23	22	14	287	20
■地域特性別									
a) 過疎地域	64	100	95	41	28	17	39	384	23
b) 過疎地域以外	101	116	105	61	31	32	17	463	19
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	133	177	167	73	46	38	45	679	20
b) 高齢化率九州平均未満	32	39	33	29	13	11	11	168	23
■路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	99	139	146	70	32	26	28	540	19
b) 定時定路線運行（循環型）	31	49	38	23	25	21	17	204	23
c) 予約型運行（路線型）	25	24	11	6		2	8	76	23
■フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	68	128	130	69	40	32	39	506	23
b) フリー乗降なし	97	88	70	33	19	17	17	341	18

※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）



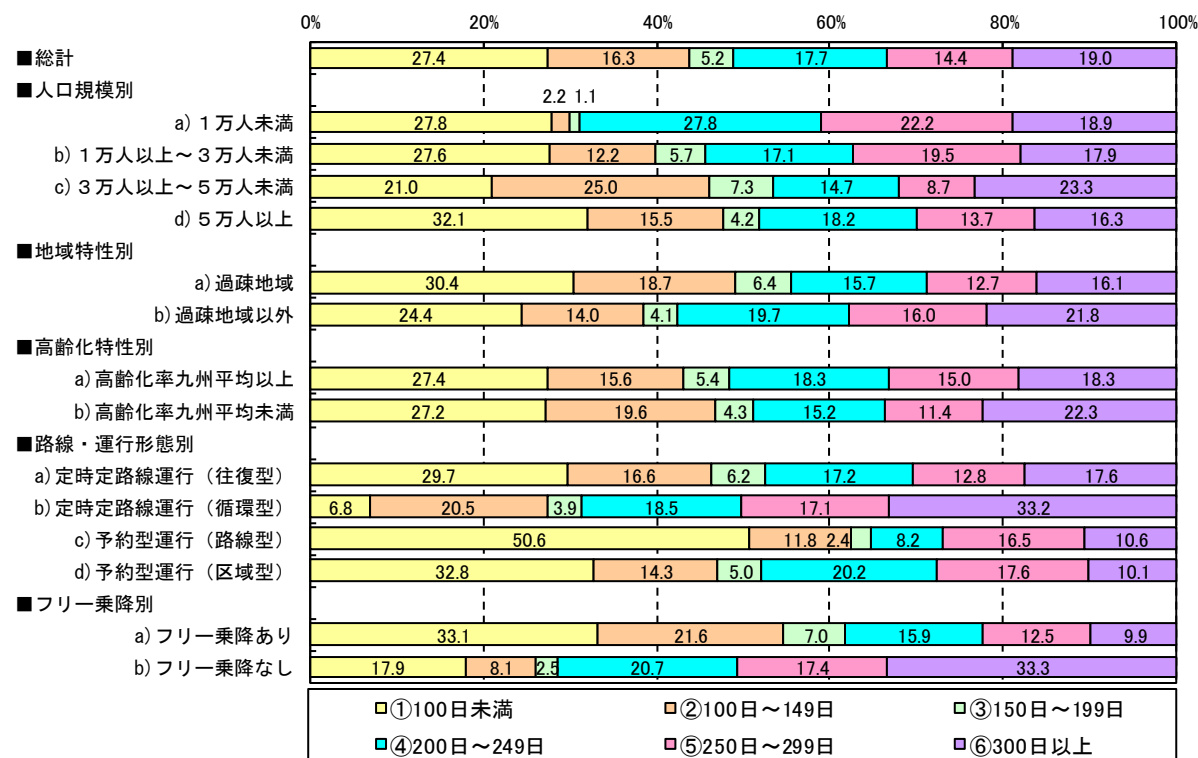
17) 年間運行日数について

【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195日となっており、平均値で見ると年間の半分以上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27.4%、「250日以上（⑤+⑥）」の路線が33.4%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=1,016）：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	278	166	53	180	146	193	1,016	195
■人口規模別								
a) 1万人未満	25	2	1	25	20	17	90	217
b) 1万人以上～3万人未満	68	30	14	42	48	44	246	200
c) 3万人以上～5万人未満	63	75	22	44	26	70	300	196
d) 5万人以上	122	59	16	69	52	62	380	186
■地域特性別								
a) 過疎地域	153	94	32	79	64	81	503	180
b) 過疎地域以外	125	72	21	101	82	112	513	210
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	228	130	45	152	125	152	832	196
b) 高齢化率九州平均未満	50	36	8	28	21	41	184	190
■路線・運行形態別								
a) 定時定路線運行（往復型）	172	96	36	100	74	102	580	189
b) 定時定路線運行（循環型）	14	42	8	38	35	68	205	247
c) 予約型運行（路線型）	43	10	2	7	14	9	85	147
d) 予約型運行（区域型）	39	17	6	24	21	12	119	175
■フリー乗降別								
a) フリー乗降あり	204	133	43	98	77	61	616	166
b) フリー乗降なし	71	32	10	82	69	132	396	241

※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）

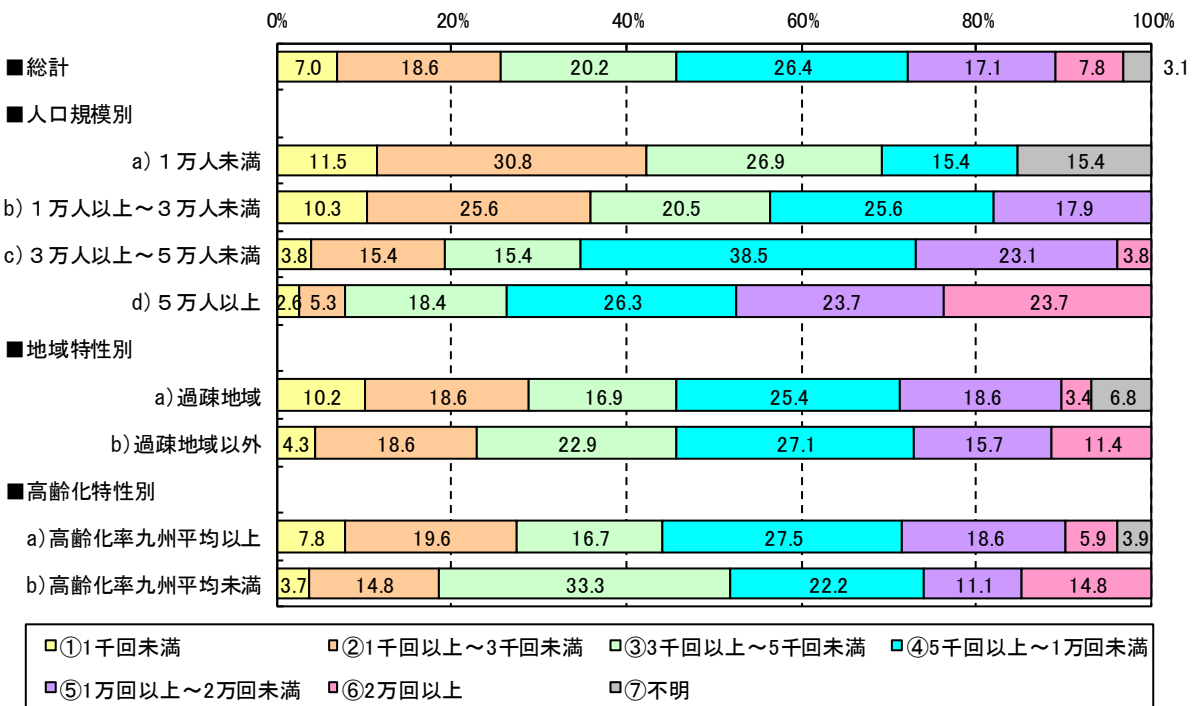


18) 年間運行回数について

【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 8,726 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約 5 倍となっている。
- 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=129）：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	総計	平均値 ： 回
	1,000 未満	1,000 以上～ 3,000 未満	3,000 以上～ 5,000 未満	5,000 以上～ 10,000 未満	10,000 以上～ 20,000 未満	20,000 以上	不明		
■ 総計	9	24	26	34	22	10	4	129	8,726
■ 人口規模別									
a) 1万人未満	3	8	7	4			4	26	3,195
b) 1万人以上～3万人未満	4	10	8	10	7			39	5,484
c) 3万人以上～5万人未満	1	4	4	10	6	1		26	8,852
d) 5万人以上	1	2	7	10	9	9		38	15,170
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	6	11	10	15	11	2	4	59	6,437
b) 過疎地域以外	3	13	16	19	11	8		70	10,524
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	8	20	17	28	19	6	4	102	8,287
b) 高齢化率九州平均未満	1	4	9	6	3	4		27	10,319

※平均値は不明を除く

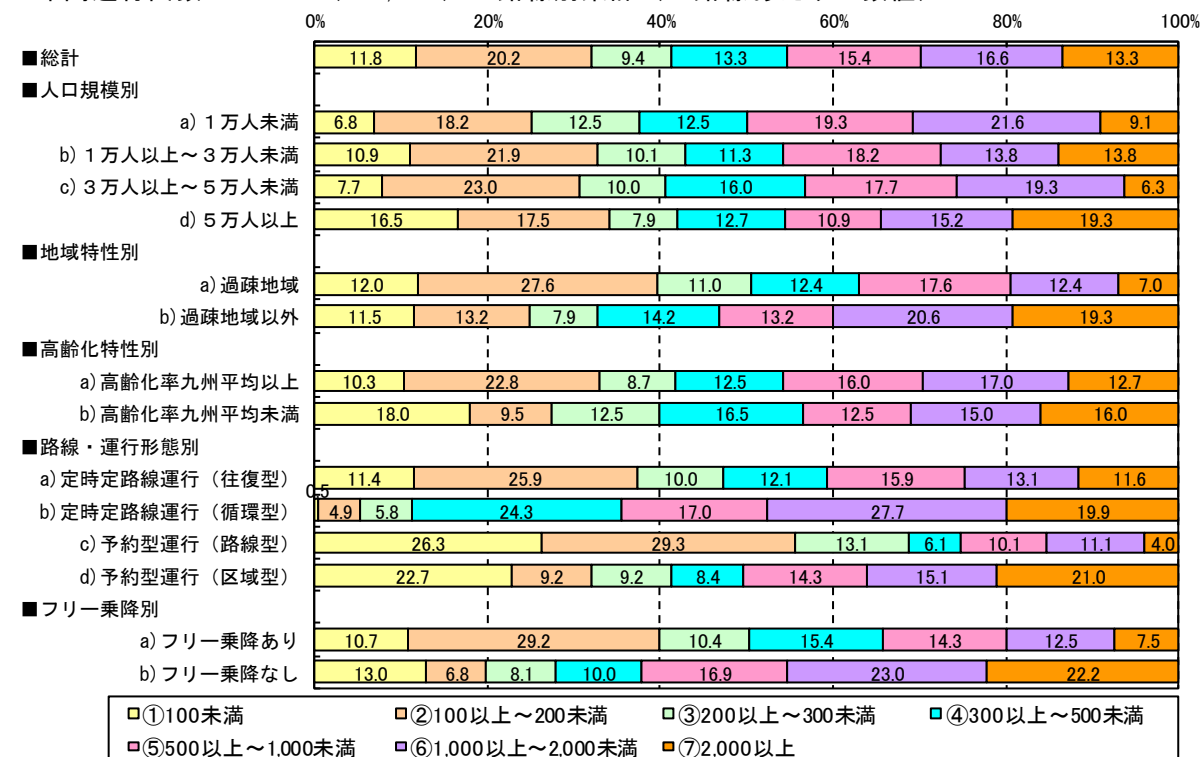
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）

【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1,060回となっているが、「500回未満」の路線割合が54.7%と半数以上を占めており、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。

■年間運行回数について（n=1,029）：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	208	97	137	158	171	137	1,029	1,060
■ 人口規模別									
a) 1万人未満	6	16	11	11	17	19	8	88	799
b) 1万人以上～3万人未満	27	54	25	28	45	34	34	247	866
c) 3万人以上～5万人未満	23	69	30	48	53	58	19	300	767
d) 5万人以上	65	69	31	50	43	60	76	394	1,463
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	60	138	55	62	88	62	35	500	708
b) 過疎地域以外	61	70	42	75	70	109	102	529	1,393
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	85	189	72	104	133	141	105	829	980
b) 高齢化率九州平均未満	36	19	25	33	25	30	32	200	1,393
■ 路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	66	150	58	70	92	76	67	579	963
b) 定時定路線運行（循環型）	1	10	12	50	35	57	41	206	1,555
c) 予約型運行（路線型）	26	29	13	6	10	11	4	99	413
d) 予約型運行（区域型）	27	11	11	10	17	18	25	119	1,279
■ フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	66	180	64	95	88	77	46	616	703
b) フリー乗降なし	53	28	33	41	69	94	91	409	1,605

※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）

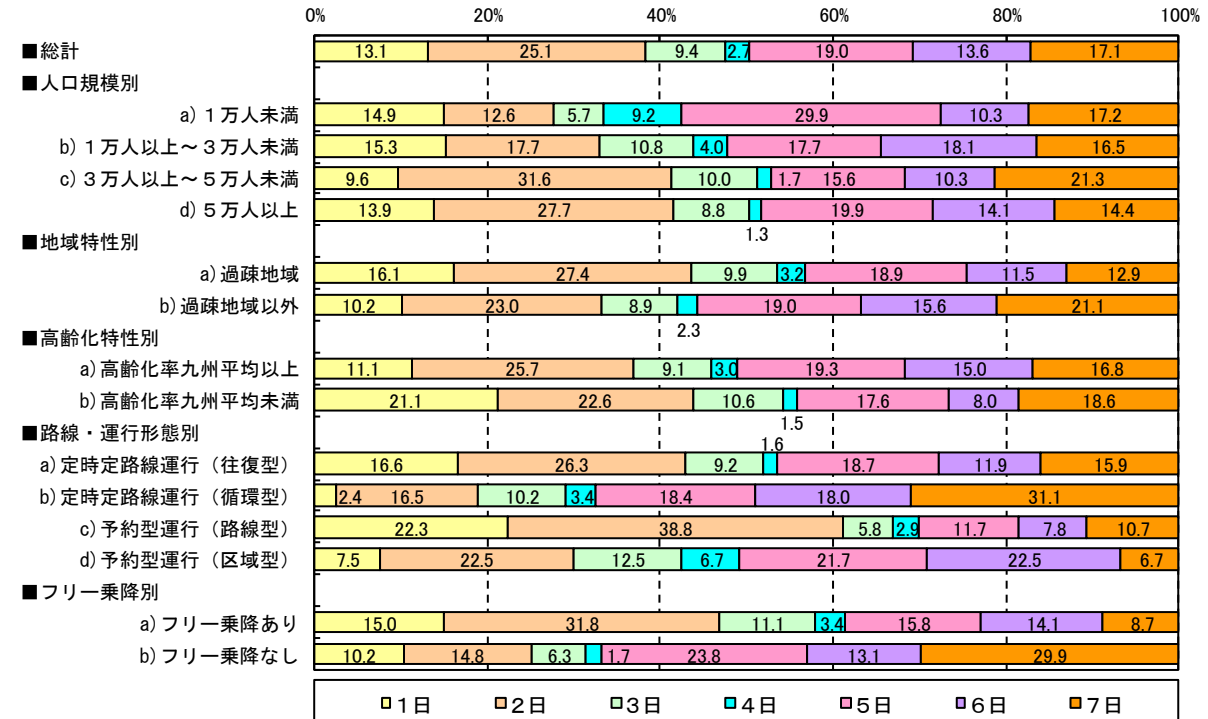


19) 週間運行日数について

【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13.1%、「7日」と多い路線が17.1%と様々な路線がみられる。

■ 週間運行日数について（n=1,034）：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	135	260	97	28	196	141	177	1,034	4.0
■ 人口規模別									
a) 1万人未満	13	11	5	8	26	9	15	87	4.3
b) 1万人以上～3万人未満	38	44	27	10	44	45	41	249	4.1
c) 3万人以上～5万人未満	29	95	30	5	47	31	64	301	4.0
d) 5万人以上	55	110	35	5	79	56	57	397	3.8
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	81	138	50	16	95	58	65	503	3.7
b) 過疎地域以外	54	122	47	12	101	83	112	531	4.3
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	93	215	76	25	161	125	140	835	4.0
b) 高齢化率九州平均未満	42	45	21	3	35	16	37	199	3.6
■ 路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	96	152	53	9	108	69	92	579	3.8
b) 定時定路線運行（循環型）	5	34	21	7	38	37	64	206	5.0
c) 予約型運行（路線型）	23	40	6	3	12	8	11	103	3.0
d) 予約型運行（区域型）	9	27	15	8	26	27	8	120	4.0
■ フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	93	197	69	21	98	87	54	619	3.5
b) フリー乗降なし	42	61	26	7	98	54	123	411	4.7

※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

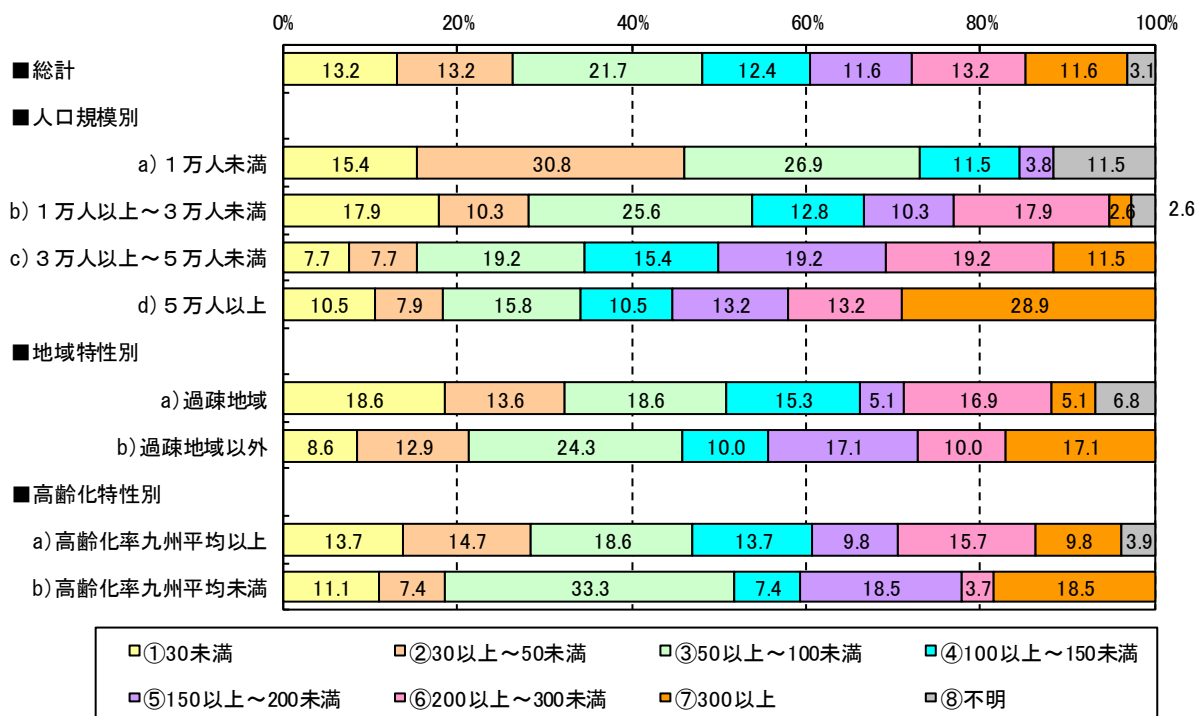
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○全体でみると、週間運行回数の平均値は185回となっているが、「50未満（①+②）」の割合が26.4%、「③50以上～100未満」の割合が21.7%と100回未満の市町村が約半数を占めている。

○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5倍以上となっている。

○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=129）：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 ：回
	30 未満	30 以上 ～50 未満	50 以上～ 100 未満	100 以上～ 150 未満	150 以上～ 200 未満	200 以上～ 300 未満	300 以上	不明		
■ 総計	17	17	28	16	15	17	15	4	129	185
■ 人口規模別										
a) 1万人未満	4	8	7	3	1			3	26	61
b) 1万人以上～3万人未満	7	4	10	5	4	7	1	1	39	113
c) 3万人以上～5万人未満	2	2	5	4	5	5	3		26	209
d) 5万人以上	4	3	6	4	5	5	11		38	314
■ 地域特性別										
a) 過疎地域	11	8	11	9	3	10	3	4	59	123
b) 過疎地域以外	6	9	17	7	12	7	12		70	233
■ 高齢化特性別										
a) 高齢化率九州平均以上	14	15	19	14	10	16	10	4	102	182
b) 高齢化率九州平均未満	3	2	9	2	5	1	5		27	195

※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）

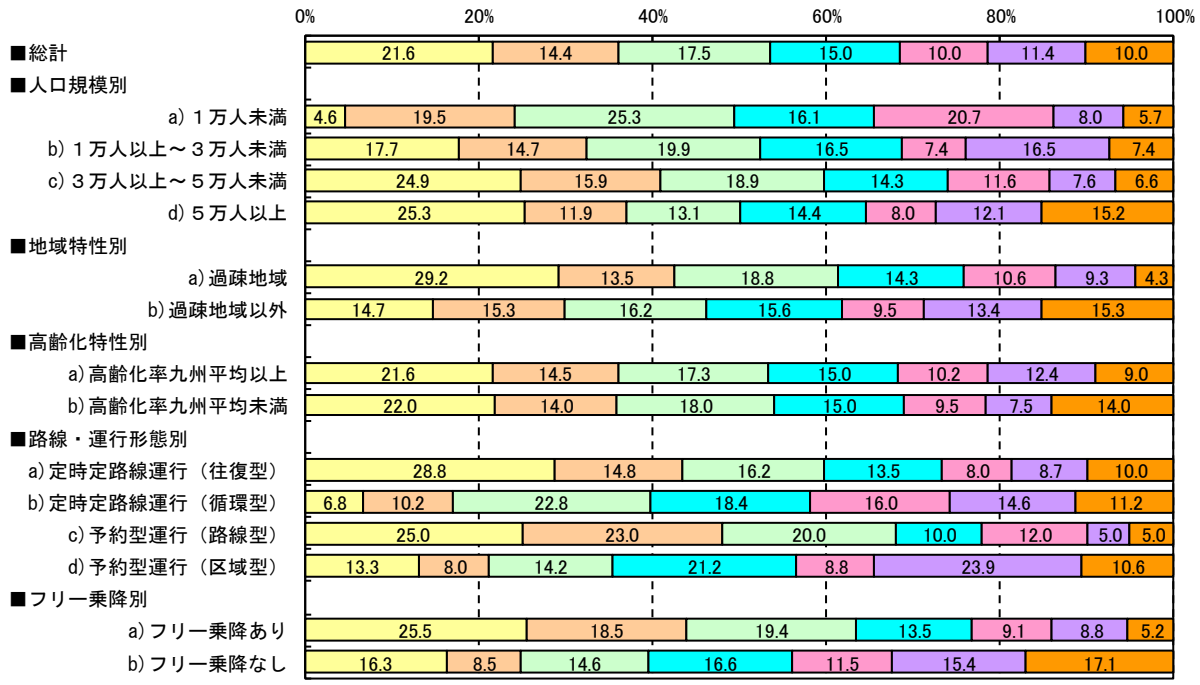


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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。

○過疎路線では、週間運行回数が比較的少ない路線の割合が高く、それ以外の地域との平均値にも大きな差が見られる。

■週間運行回数について（n=1,007）：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	218	145	176	151	101	115	101	1,007	23
■人口規模別									
a) 1万人未満	4	17	22	14	18	7	5	87	16
b) 1万人以上～3万人未満	41	34	46	38	17	38	17	231	19
c) 3万人以上～5万人未満	75	48	57	43	35	23	20	301	18
d) 5万人以上	98	46	51	56	31	47	59	388	31
■地域特性別									
a) 過疎地域	141	65	91	69	51	45	21	483	14
b) 過疎地域以外	77	80	85	82	50	70	80	524	31
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	174	117	140	121	82	100	73	807	22
b) 高齢化率九州平均未満	44	28	36	30	19	15	28	200	26
■路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	162	83	91	76	45	49	56	562	22
b) 定時定路線運行（循環型）	14	21	47	38	33	30	23	206	28
c) 予約型運行（路線型）	25	23	20	10	12	5	5	100	20
d) 予約型運行（区域型）	15	9	16	24	10	27	12	113	24
■フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	151	110	115	80	54	52	31	593	17
b) フリー乗降なし	67	35	60	68	47	63	70	410	32

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）

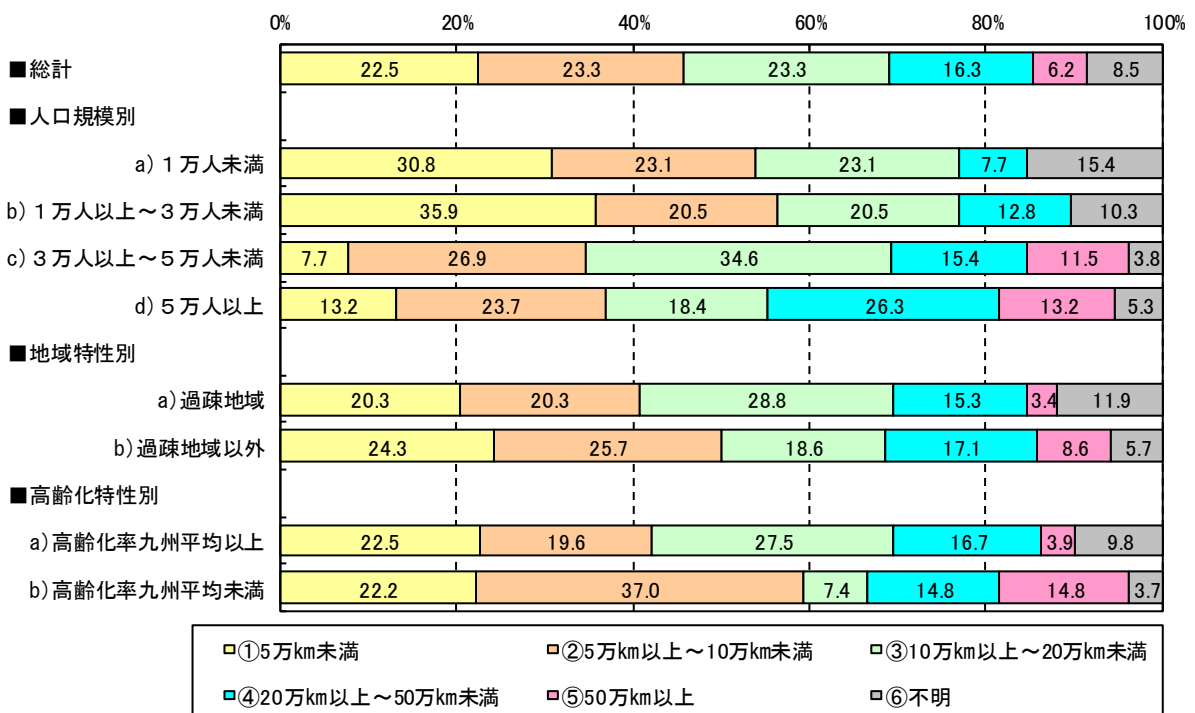


2 1) 年間実車走行キロについて

【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45.7%と4割以上を占めており、平均値は約16万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。

■ 年間実車走行キロについて（n=129）：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	29	30	30	21	8	11	129	160,331
■ 人口規模別								
a) 1万人未満	8	6	6	2		4	26	81,807
b) 1万人以上～3万人未満	14	8	8	5		4	39	95,604
c) 3万人以上～5万人未満	2	7	9	4	3	1	26	205,600
d) 5万人以上	5	9	7	10	5	2	38	239,809
■ 地域特性別								
a) 過疎地域	12	12	17	9	2	7	59	141,432
b) 過疎地域以外	17	18	13	12	6	4	70	175,221
■ 高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	23	20	28	17	4	10	102	151,579
b) 高齢化率九州平均未満	6	10	2	4	4	1	27	191,299

※平均値は不明を除く

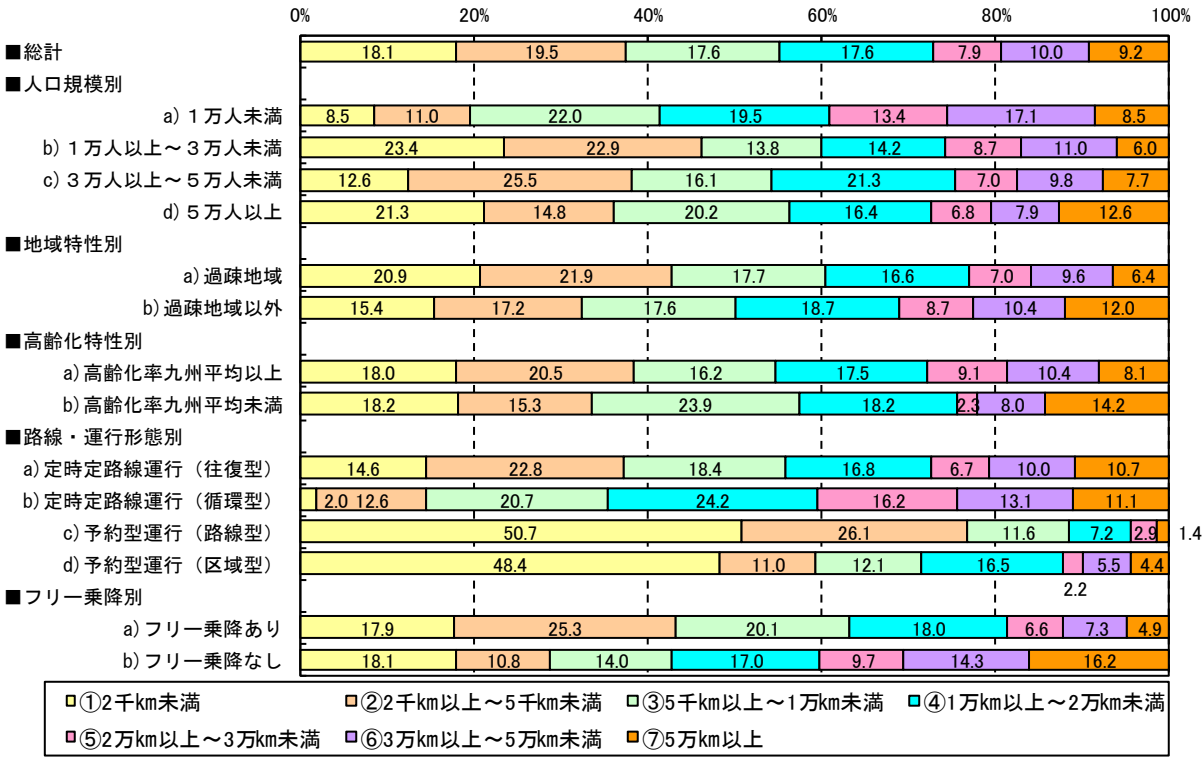
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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、人口5万人以上市町村では運行回数が比較的多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。

■年間実車走行キロについて（n=952）：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	172	186	168	168	75	95	88	952	19,873
■ 人口規模別									
a) 1万人未満	7	9	18	16	11	14	7	82	21,948
b) 1万人以上～3万人未満	51	50	30	31	19	24	13	218	15,349
c) 3万人以上～5万人未満	36	73	46	61	20	28	22	286	17,972
d) 5万人以上	78	54	74	60	25	29	46	366	23,588
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	98	103	83	78	33	45	30	470	15,648
b) 過疎地域以外	74	83	85	90	42	50	58	482	23,993
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	140	159	126	136	71	81	63	776	17,971
b) 高齢化率九州平均未満	32	27	42	32	4	14	25	176	28,260
■ 路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	83	130	105	96	38	57	61	570	21,256
b) 定時定路線運行（循環型）	4	25	41	48	32	26	22	198	25,269
c) 予約型運行（路線型）	35	18	8	5	2		1	69	5,735
d) 予約型運行（区域型）	44	10	11	15	2	5	4	91	11,188
■ フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	103	146	116	104	38	42	28	577	13,560
b) フリー乗降なし	67	40	52	63	36	53	60	371	29,805

※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）



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）】

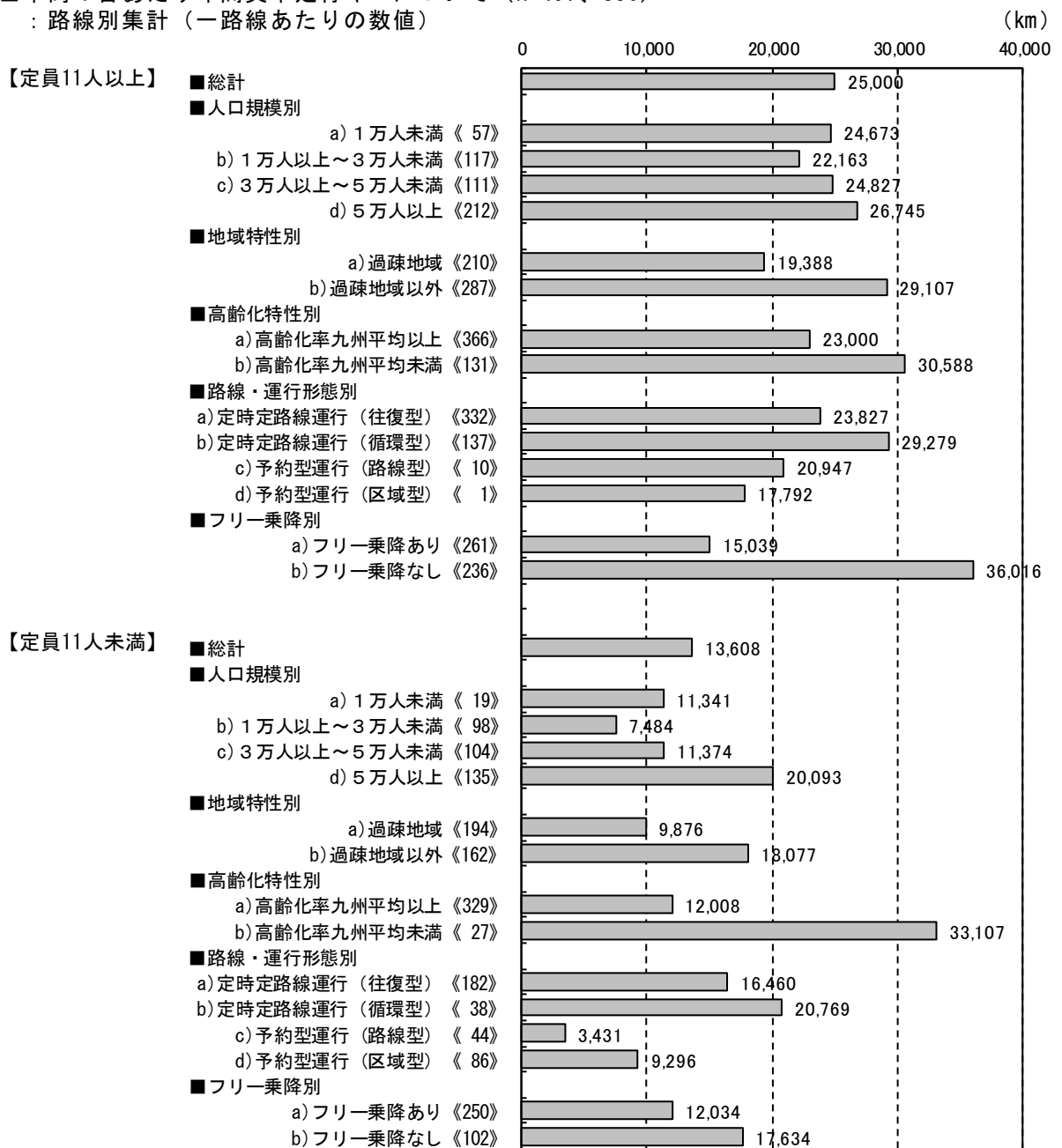
○車両1台あたり年間実車走行キロ＝年間実車走行キロ÷使用車両台数（定員11人以上、以下別）

○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1.8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=497、356）

：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）

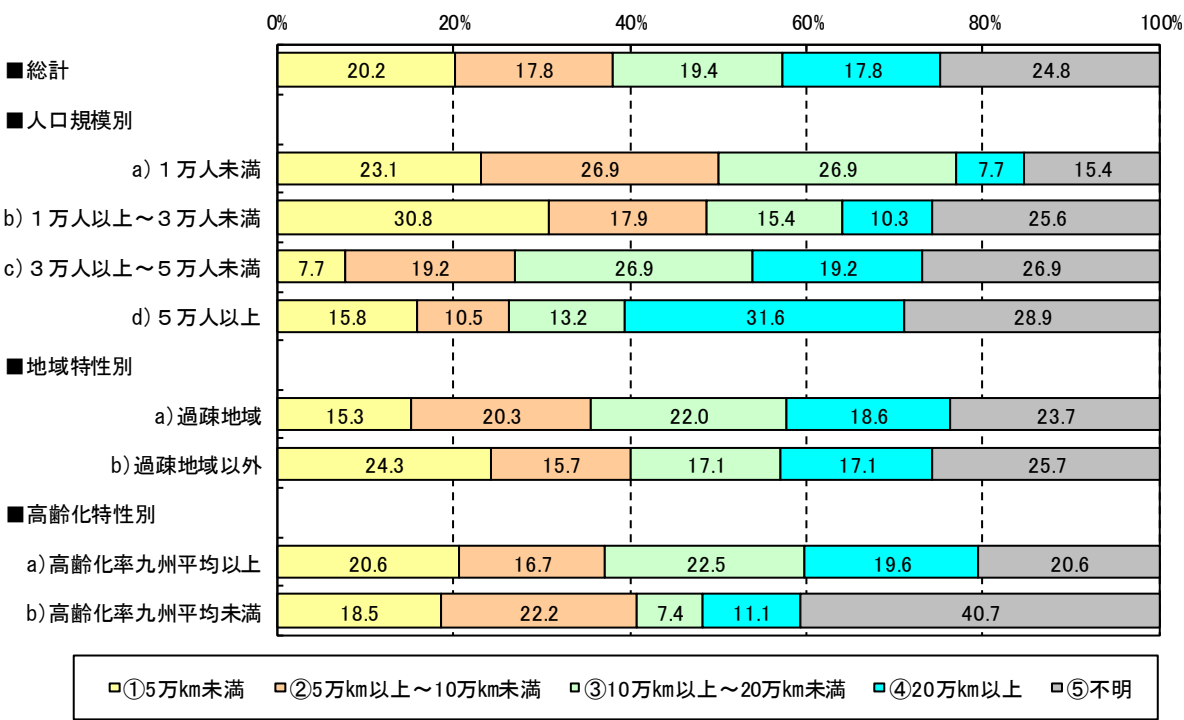


2 3）年間総走行キロについて

【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 15.5 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 38.0%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。
- ※年間総走行キロについては不明が非常に多いことから、数字が記載されている市町村だけの平均値を算出すると、「2 1）年間実車走行キロについて」の当該市町村別集計の平均値よりも低くなっている（通常は実車走行キロよりも総走行キロのほうが長い）。

■ 年間総走行キロについて（n=129）：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	26	23	25	23	32	129	154,738
■ 人口規模別							
a) 1 万人未満	6	7	7	2	4	26	93,123
b) 1 万人以上～3 万人未満	12	7	6	4	10	39	106,033
c) 3 万人以上～5 万人未満	2	5	7	5	7	26	179,529
d) 5 万人以上	6	4	5	12	11	38	239,812
■ 地域特性別							
a) 過疎地域	9	12	13	11	14	59	154,959
b) 過疎地域以外	17	11	12	12	18	70	154,548
■ 高齢化特性別							
a) 高齢化率九州平均以上	21	17	23	20	21	102	157,364
b) 高齢化率九州平均未満	5	6	2	3	11	27	141,448

※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）

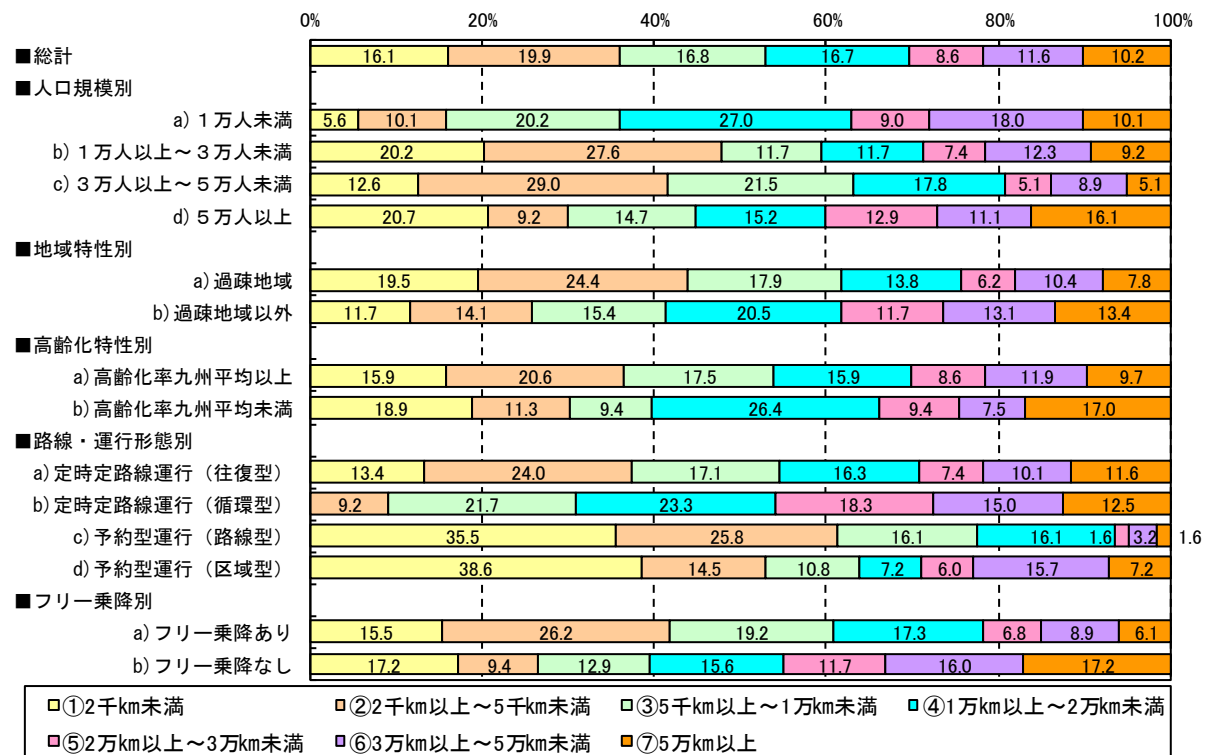


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、総走行キロ／実車走行キロは1.14と、実車よりも約1.5割増しとなっている。

○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、人口5万人以上市町村では運行回数が比較的多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。

■年間総走行キロについて（n=683）：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 キロ ／ 実車走行 キロ
■ 総計	110	136	115	114	59	79	70	683	21,976	1.14
■ 人口規模別										
a) 1万人未満	5	9	18	24	8	16	9	89	23,019	1.11
b) 1万人以上～3万人未満	33	45	19	19	12	20	15	163	18,865	1.30
c) 3万人以上～5万人未満	27	62	46	38	11	19	11	214	15,939	1.07
d) 5万人以上	45	20	32	33	28	24	35	217	29,838	1.13
■ 地域特性別										
a) 過疎地域	75	94	69	53	24	40	30	385	18,112	1.17
b) 過疎地域以外	35	42	46	61	35	39	40	298	26,968	1.12
■ 高齢化特性別										
a) 高齢化率九州平均以上	100	130	110	100	54	75	61	630	20,232	1.14
b) 高齢化率九州平均未満	10	6	5	14	5	4	9	53	42,701	1.15
■ 路線・運行形態別										
a) 定時定路線運行（往復型）	54	97	69	66	30	41	47	404	22,732	1.16
b) 定時定路線運行（循環型）		11	26	28	22	18	15	120	27,761	1.07
c) 予約型運行（路線型）	22	16	10	10	1	2	1	62	8,434	1.19
d) 予約型運行（区域型）	32	12	9	6	5	13	6	83	19,840	1.25
■ フリー乗降別										
a) フリー乗降あり	66	112	82	74	29	38	26	427	15,211	1.14
b) フリー乗降なし	44	24	33	40	30	41	44	256	33,260	1.15

※平均値は不明を除く、総走行キロ／実車走行キロは、両方のデータがある路線のみの集計（n=665）

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）

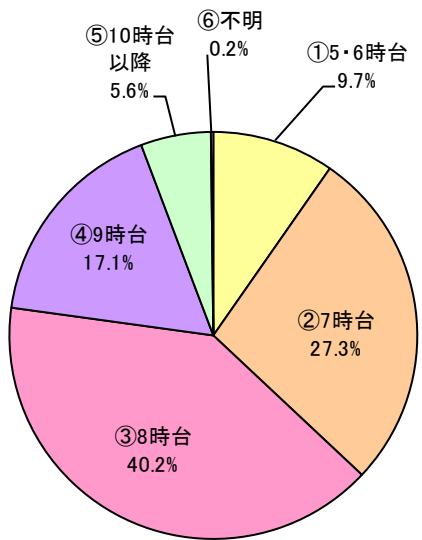


2 4）始発時間について

【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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



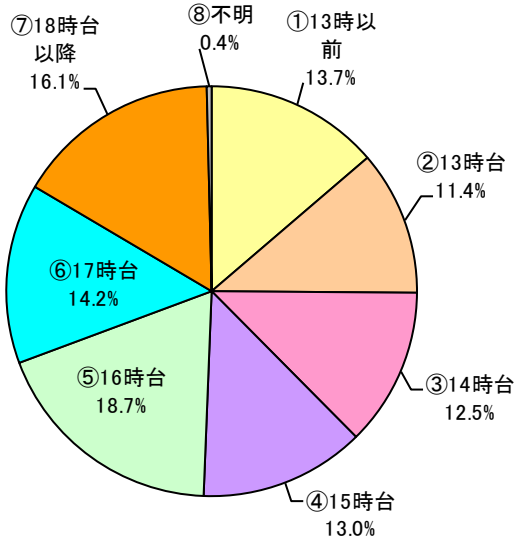
① 5・6時台	101
② 7時台	285
③ 8時台	419
④ 9時台	178
⑤ 10時台以降	58
⑥ 不明	2
総計	1,043

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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



① 13時以前	143
② 13時台	119
③ 14時台	130
④ 15時台	136
⑤ 16時台	195
⑥ 17時台	148
⑦ 18時台以降	168
⑧ 不明	4
総計	1,043

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）

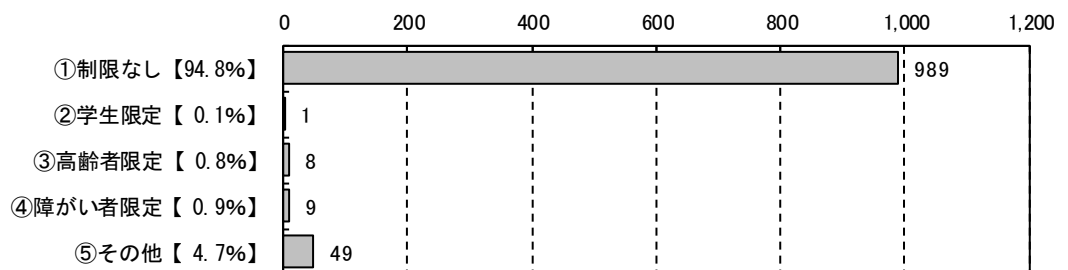


2 6) 利用者制限について（該当するものを全て選択）

【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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）に対する割合

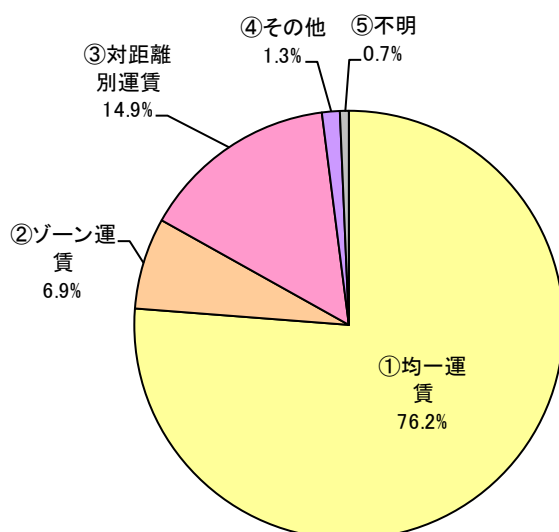
2 7) 運賃について（いずれかを選択）

【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811路線（78%）となっている。

■運賃について（n=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①均一運賃	795
②ゾーン運賃	72
③対距離別運賃	155
④その他	14
⑤不明	7
総計	1,043

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）

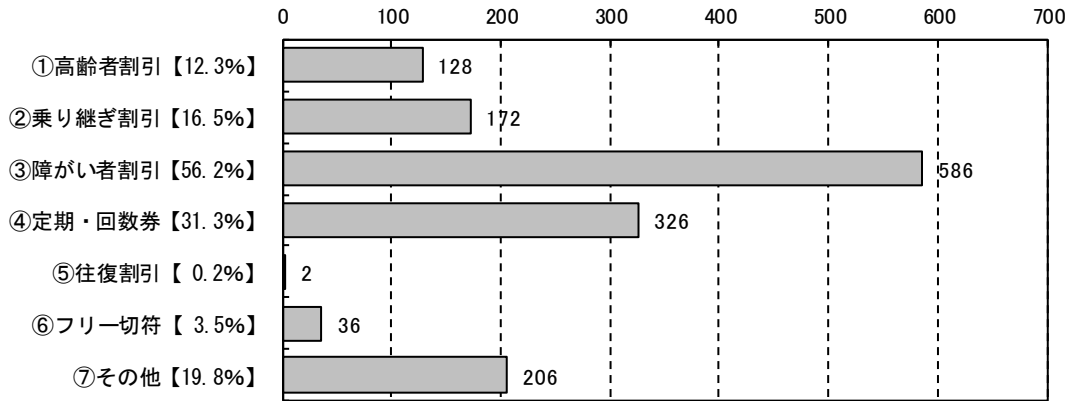


2 8）割引運賃導入状況について（該当するものを全て選択）

【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=1,043）：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）に対する割合

2 9）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）】

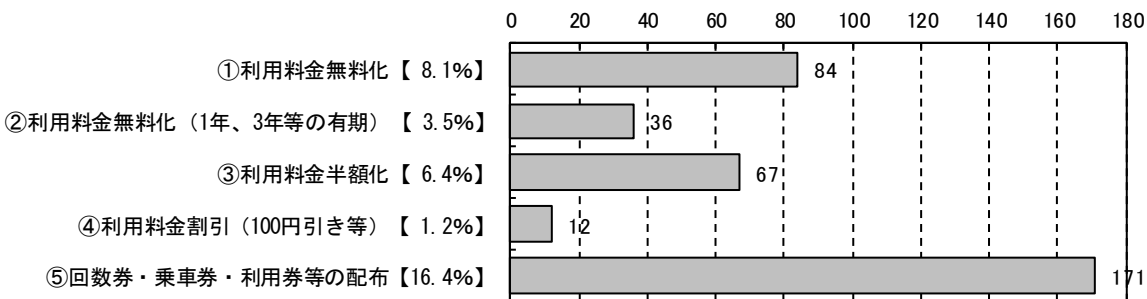
○高齢者運転免許の自主返納に対して、コミュニティバス・乗合タクシー等による支援を実施している路線は382路線（37%）となっている。

○支援の内容としては「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=1,043）

：路線別集計（一路線あたりの数値）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）に対する割合

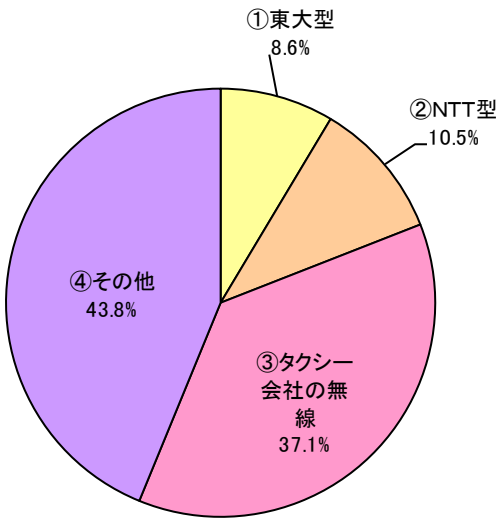
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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=105）：路線別集計（一路線あたりの数値）



①東大型	9
②NTT型	11
③タクシー会社の無線	39
④その他	46
総計	105

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）

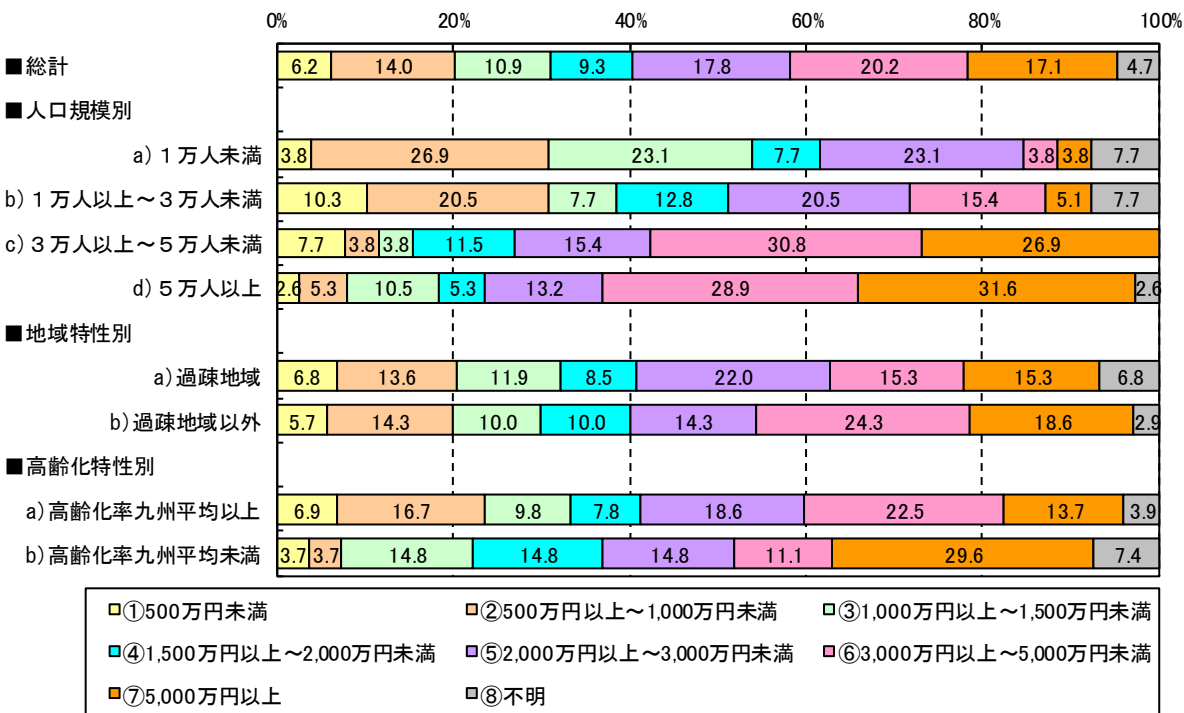


3 1) 年間運行経費について

【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3,326万円となっているが、年間運行経費が「1,000万円未満（①+②）」の市町村も2割以上を占めており、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17.1%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、人口規模が大きくなるにつれて、年間運行経費の平均値も高くなっている。
- 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、年間運行経費の平均値が小さい。

■ 年間運行経費について（n=129）：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	8	18	14	12	23	26	22	6	129	3,326
■ 人口規模別										
a) 1万人未満	1	7	6	2	6	1	1	2	26	1,811
b) 1万人以上～3万人未満	4	8	3	5	8	6	2	3	39	2,116
c) 3万人以上～5万人未満	2	1	1	3	4	8	7		26	3,984
d) 5万人以上	1	2	4	2	5	11	12	1	38	5,024
■ 地域特性別										
a) 過疎地域	4	8	7	5	13	9	9	4	59	3,016
b) 過疎地域以外	4	10	7	7	10	17	13	2	70	3,577
■ 高齢化特性別										
a) 高齢化率九州平均以上	7	17	10	8	19	23	14	4	102	3,029
b) 高齢化率九州平均未満	1	1	4	4	4	3	8	2	27	4,490

※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）

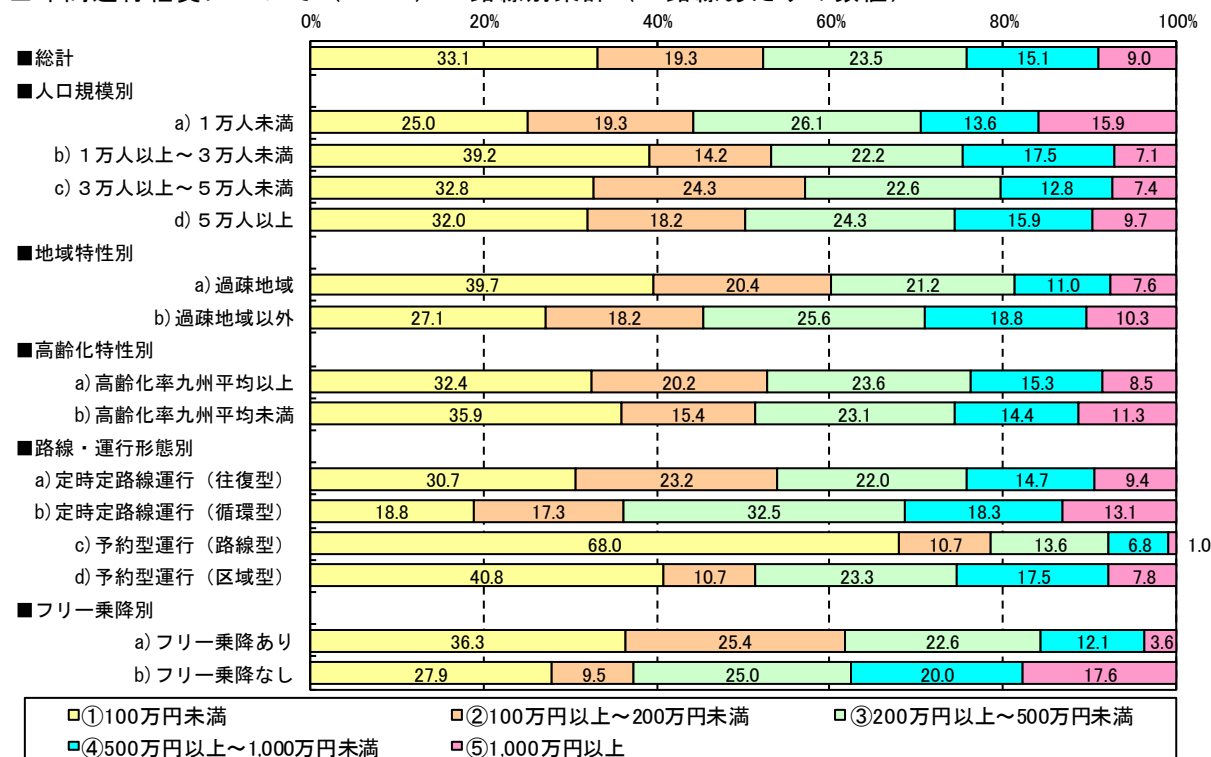


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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、次いで比較的運行回数が多い人口5万人以上市町村の路線の平均値が高くなっている。

○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=987）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	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
■総計	327	190	232	149	89	987	414
■人口規模別							
a) 1万人未満	22	17	23	12	14	88	494
b) 1万人以上～3万人未満	83	30	47	37	15	212	359
c) 3万人以上～5万人未満	97	72	67	38	22	296	350
d) 5万人以上	125	71	95	62	38	391	475
■地域特性別							
a) 過疎地域	187	96	100	52	36	471	352
b) 過疎地域以外	140	94	132	97	53	516	471
■高齢化特性別							
a) 高齢化率九州平均以上	257	160	187	121	67	792	375
b) 高齢化率九州平均未満	70	30	45	28	22	195	576
■路線・運行形態別							
a) 定時定路線運行（往復型）	173	131	124	83	53	564	420
b) 定時定路線運行（循環型）	36	33	62	35	25	191	526
c) 予約型運行（路線型）	70	11	14	7	1	103	160
d) 予約型運行（区域型）	42	11	24	18	8	103	438
■フリー乗降別							
a) フリー乗降あり	219	153	136	73	22	603	273
b) フリー乗降なし	106	36	95	76	67	380	642

※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）

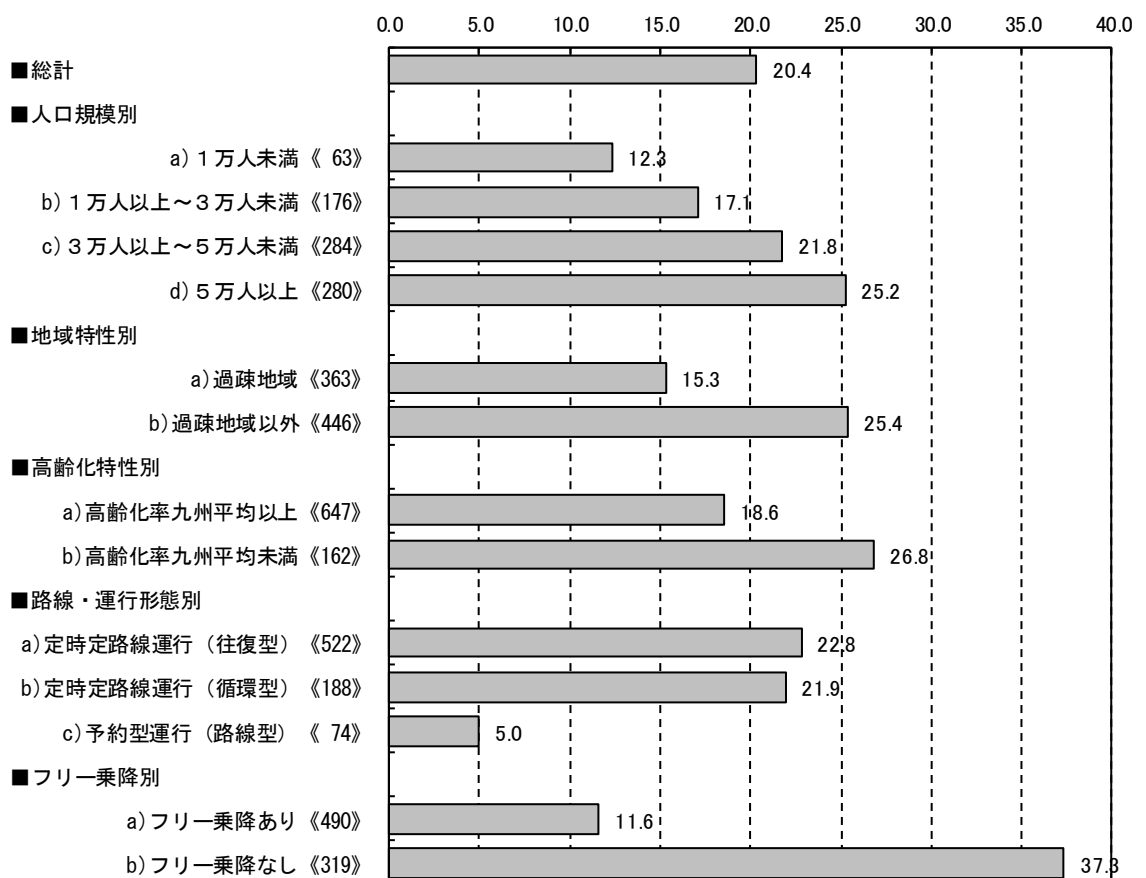


3 2）路線 1 kmあたり年間運行経費について

【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、路線キロが比較的長い路線が多いため、路線 1 km あたり年間運行経費は人口 1 万人未満市町村の路線が 12.3 万円と最も低い。
- 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=809）：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

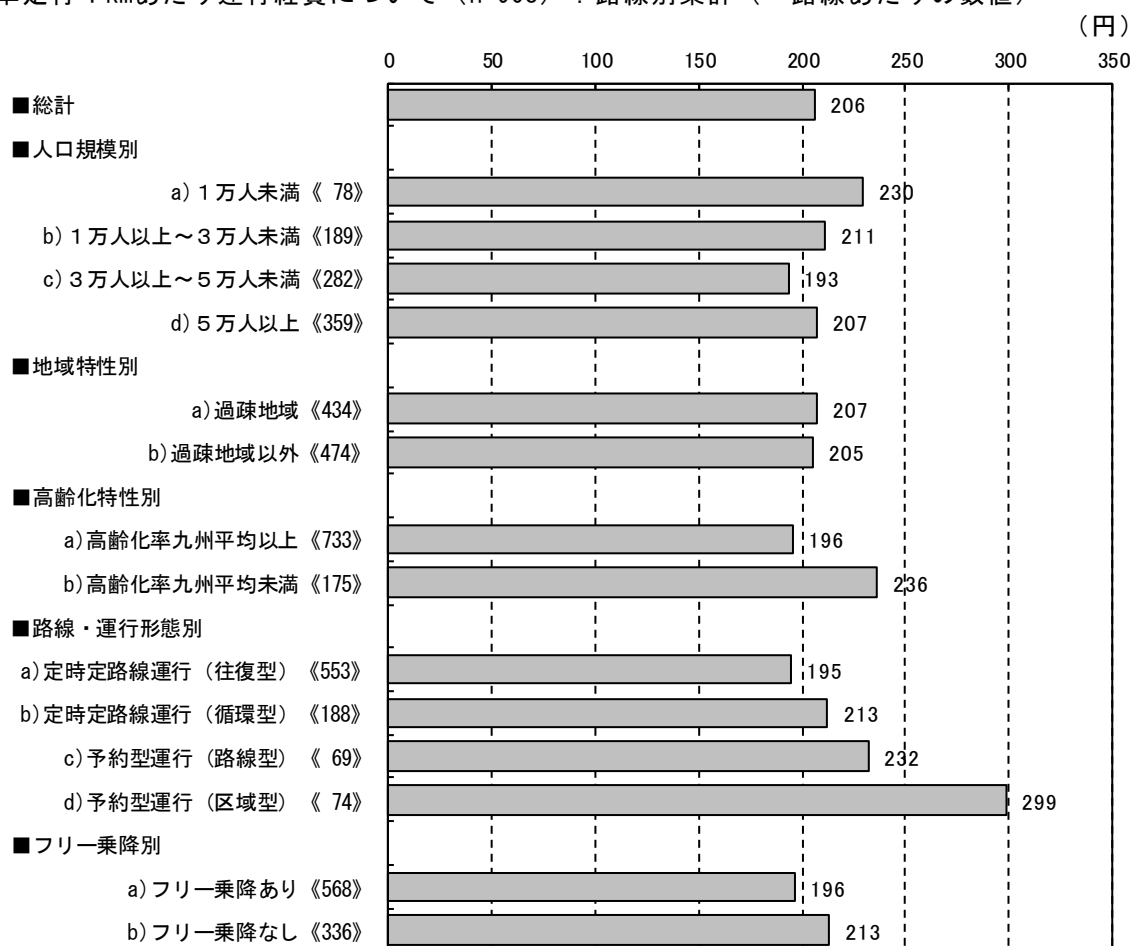
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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230円と最も高いが、大きな差は見られない。

○路線・運行形態別にみると、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=908）：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

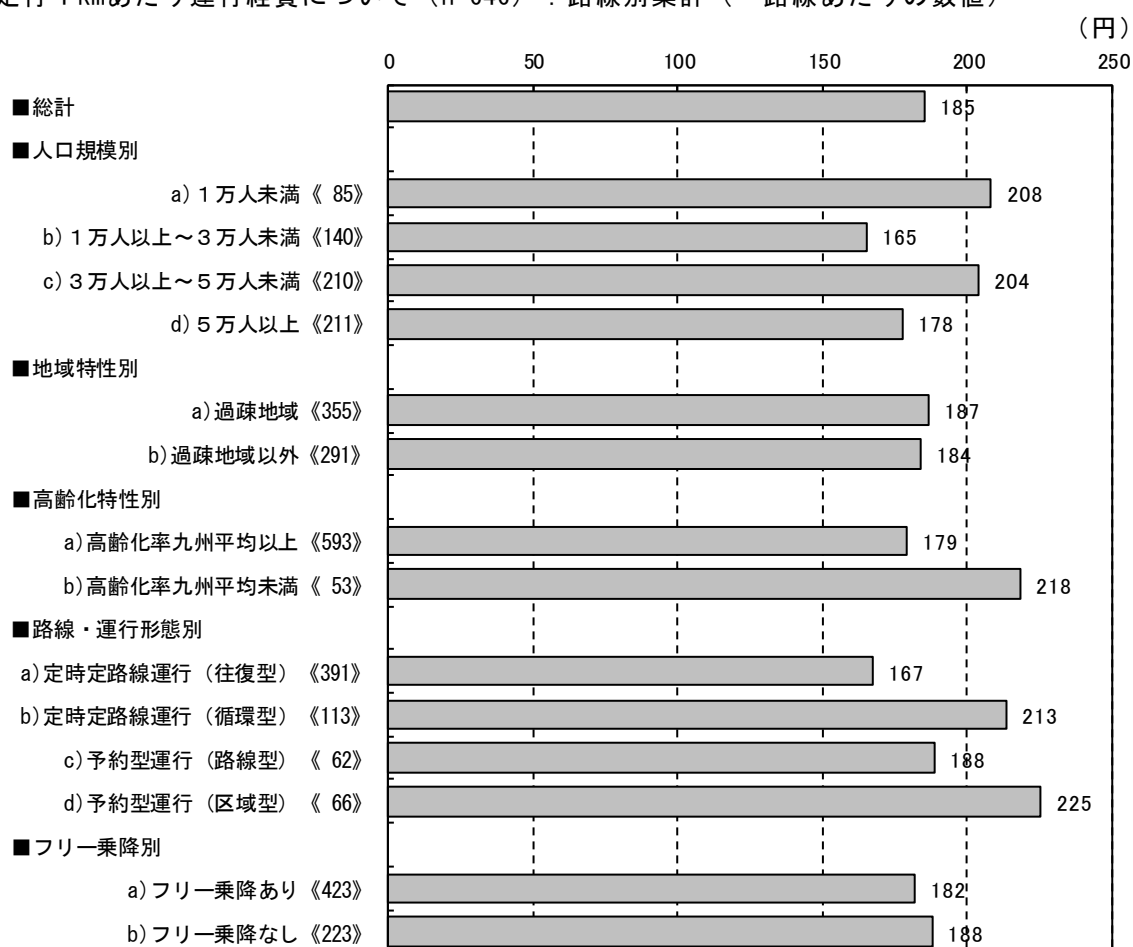
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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 208 円と最も高い。

※実車走行 1 kmあたり運行経費のサンプル数（908）に比べて、総走行 1 kmあたり運行経費のサンプル数（646）は少ない

■ 総走行 1 kmあたり運行経費について（n=646）：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）



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

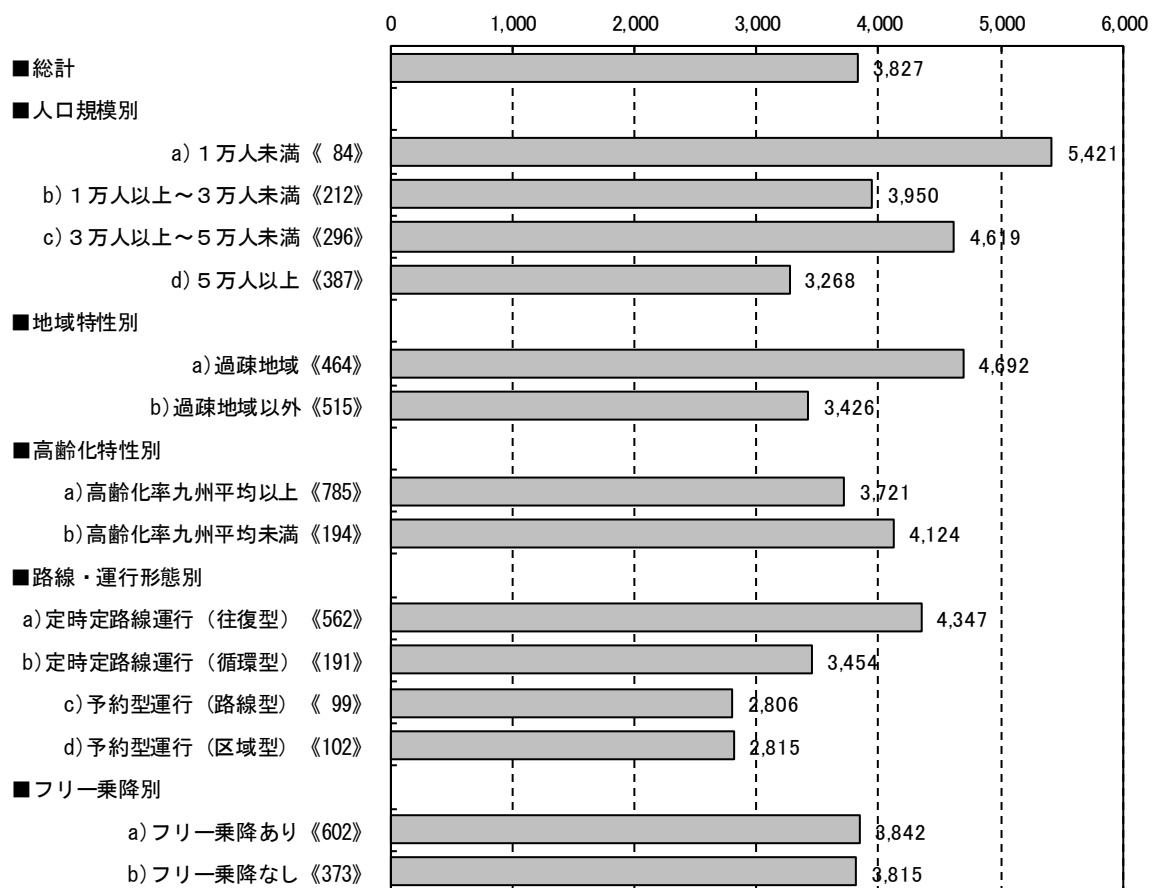
○ 人口規模別でみると、人口1万人未満市町村路線の1回あたり運行経費が非常に高くなっている。運行回数は非常に少ないが、運行経費が非常に高い路線が複数見られる影響と考えられる。

○ 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いこともあり、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。

■ 1回あたり運行経費について（n=979）：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

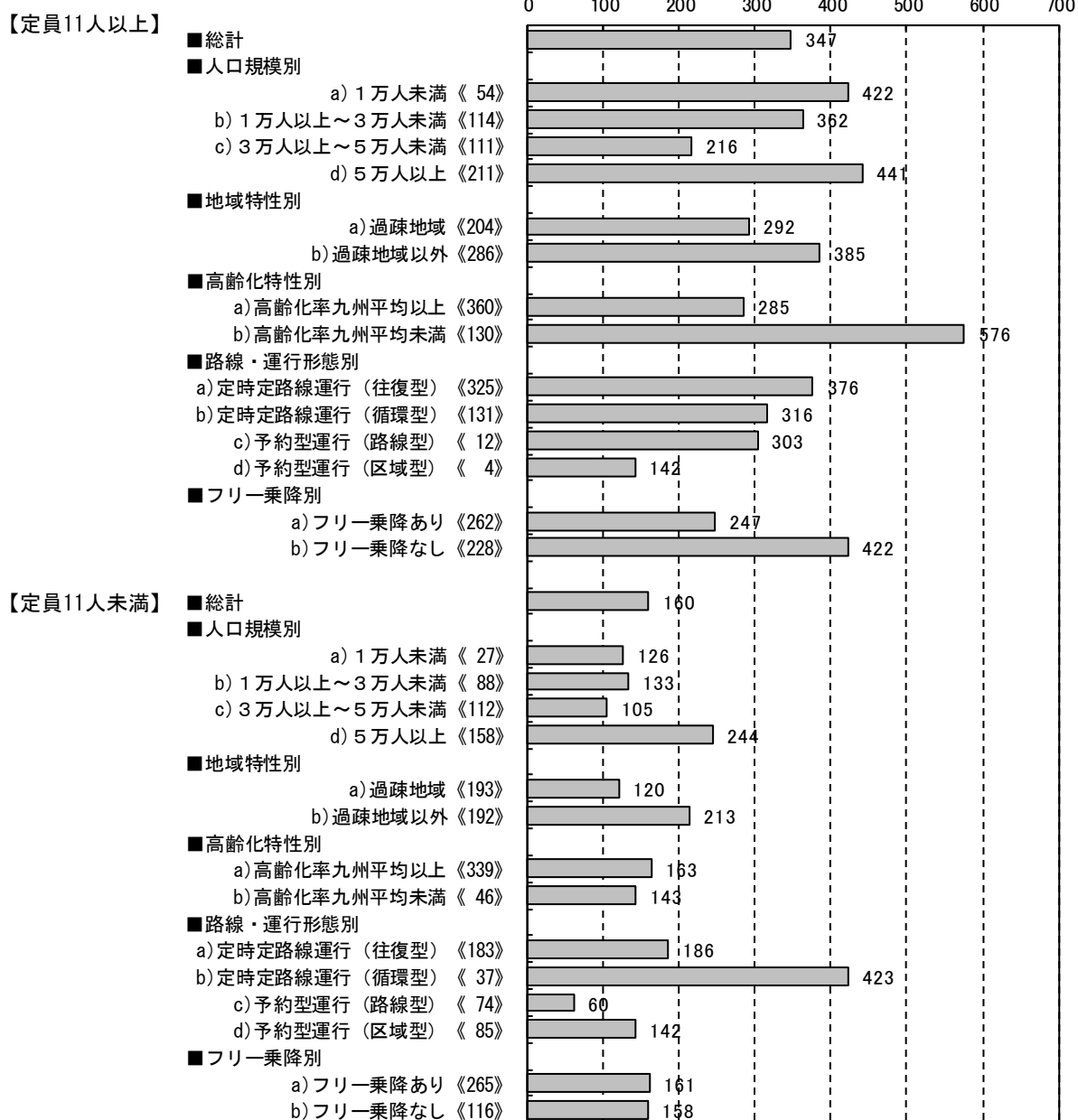
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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。

※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=490、385）：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）

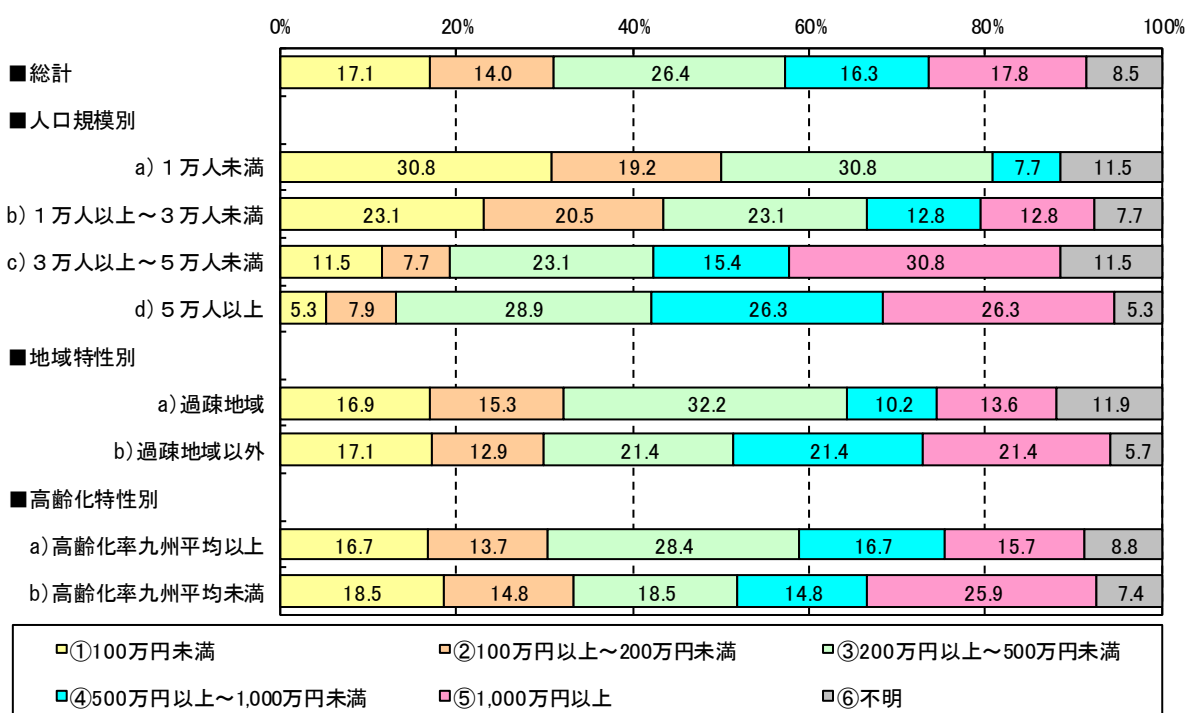


37) 年間運賃収入について

【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714万円となっているが、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、他のカテゴリー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=129）：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	22	18	34	21	23	11	129	714
■人口規模別								
a) 1万人未満	8	5	8	2		3	26	207
b) 1万人以上～3万人未満	9	8	9	5	5	3	39	444
c) 3万人以上～5万人未満	3	2	6	4	8	3	26	989
d) 5万人以上	2	3	11	10	10	2	38	1,131
■地域特性別								
a) 過疎地域	10	9	19	6	8	7	59	552
b) 過疎地域以外	12	9	15	15	15	4	70	841
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	17	14	29	17	16	9	102	644
b) 高齢化率九州平均未満	5	4	5	4	7	2	27	974

※平均値は不明を除く

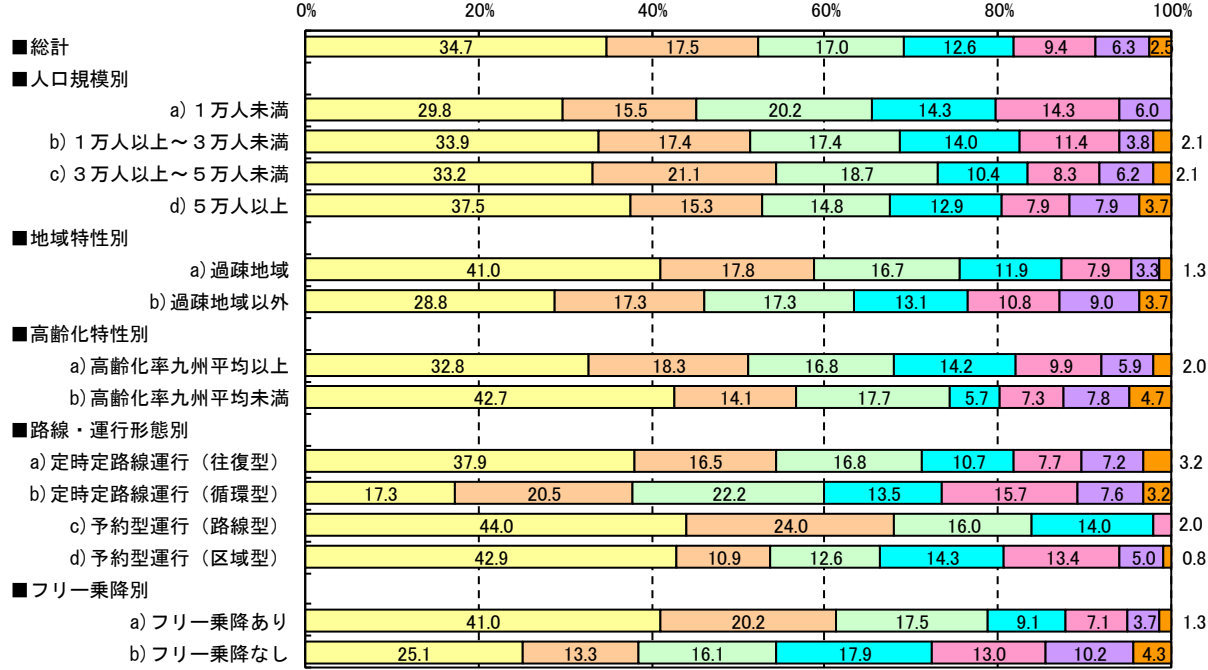
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 人口規模別でみると、市町村合計値の傾向と同様に、人口5万人以上市町村の年間運賃収入平均値が最も高く、人口規模が大きくなるにつれて平均値が高くなっている。
- 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=988）：路線別集計（一路線あたりの数値）



□①10万円未満 □②10万円以上～20万円未満 □③20万円以上～50万円未満 □④50万円以上～100万円未満
□⑤100万円以上～200万円未満 □⑥200万円以上～500万円未満 □⑦500万円以上

	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		
■総計	343	173	168	124	93	62	25	988	85
■人口規模別									
a) 1万人未満	25	13	17	12	12	5		84	57
b) 1万人以上～3万人未満	80	41	41	33	27	9	5	236	68
c) 3万人以上～5万人未満	96	61	54	30	24	18	6	289	79
d) 5万人以上	142	58	56	49	30	30	14	379	107
■地域特性別									
a) 過疎地域	196	85	80	57	38	16	6	478	60
b) 過疎地域以外	147	88	88	67	55	46	19	510	109
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	261	146	134	113	79	47	16	796	75
b) 高齢化率九州平均未満	82	27	34	11	14	15	9	192	127
■路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	212	92	94	60	43	40	18	559	93
b) 定時定路線運行（循環型）	32	38	41	25	29	14	6	185	114
c) 予約型運行（路線型）	44	24	16	14	2			100	23
d) 予約型運行（区域型）	51	13	15	17	16	6	1	119	56
■フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	243	120	104	54	42	22	8	593	49
b) フリー乗降なし	98	52	63	70	51	40	17	391	142

※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）



38) 路線1kmあたり年間運賃収入について

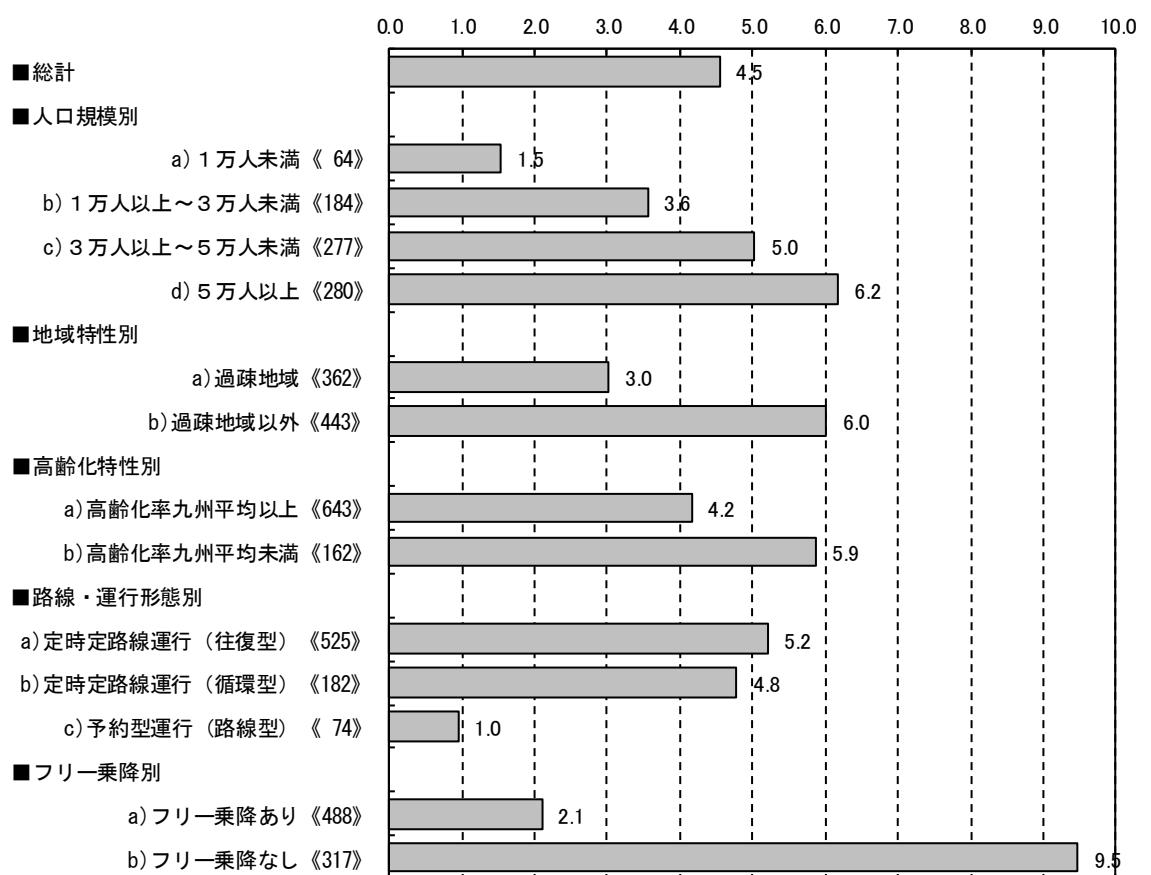
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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低い人口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最も低く、路線キロが比較的長い路線が多いこともあり、他のカテゴリーとの差が非常に大きくなっている。

○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=805）：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

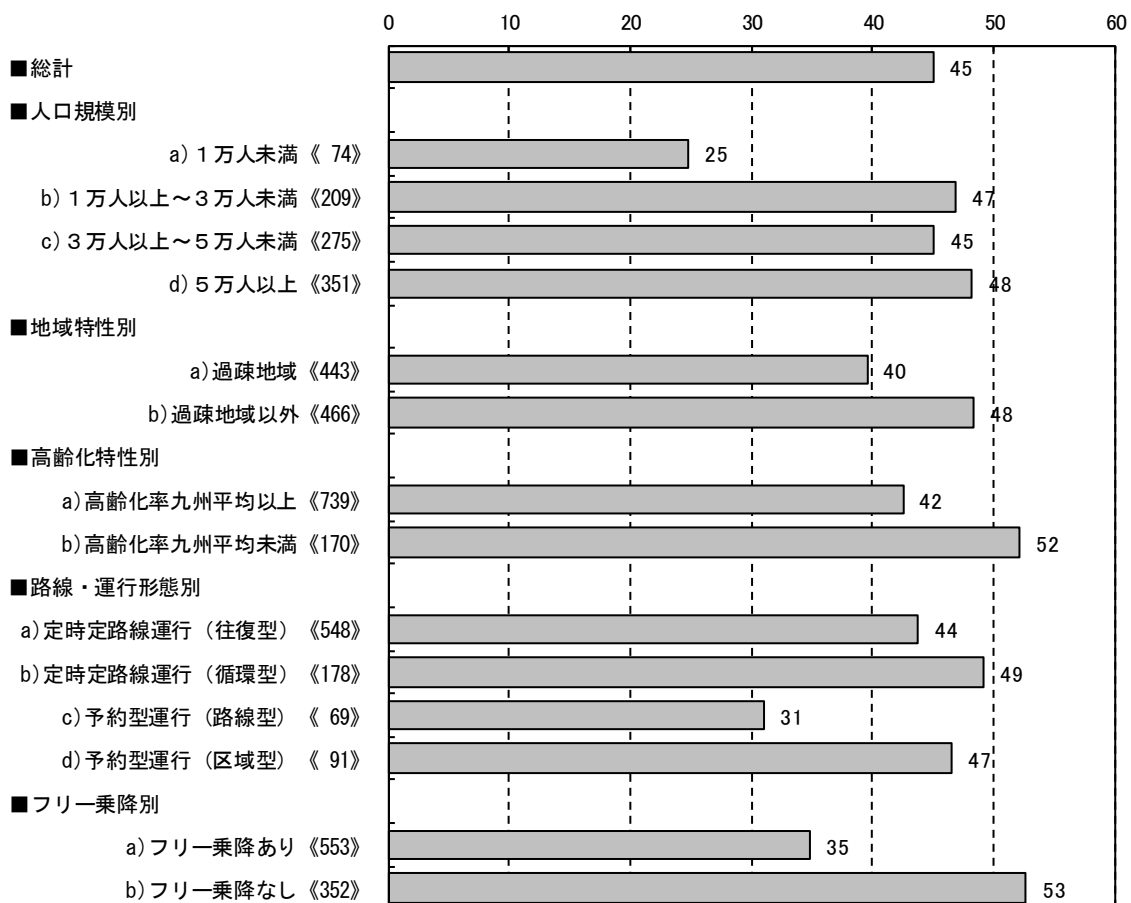
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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、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も低くなっている。

○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。

■実車走行1kmあたり運賃収入について（n=909）：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）



40) 総走行1kmあたり運賃収入について

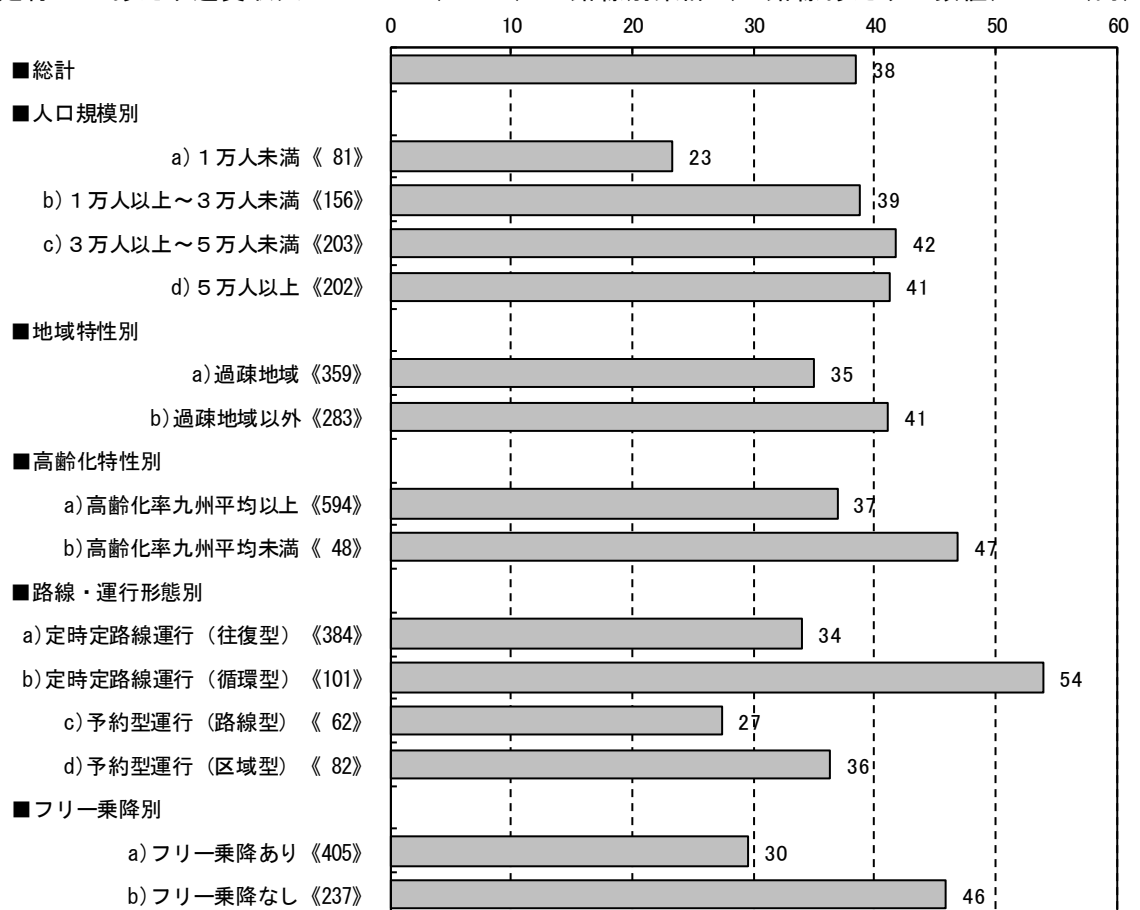
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○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同様に、人口1万人未満市町村路線の総走行1kmあたり運賃収入が低い。

○また、実車走行1kmあたり運賃収入のケースと同様に、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。

■ 総走行1kmあたり運賃収入について（n=642）：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）

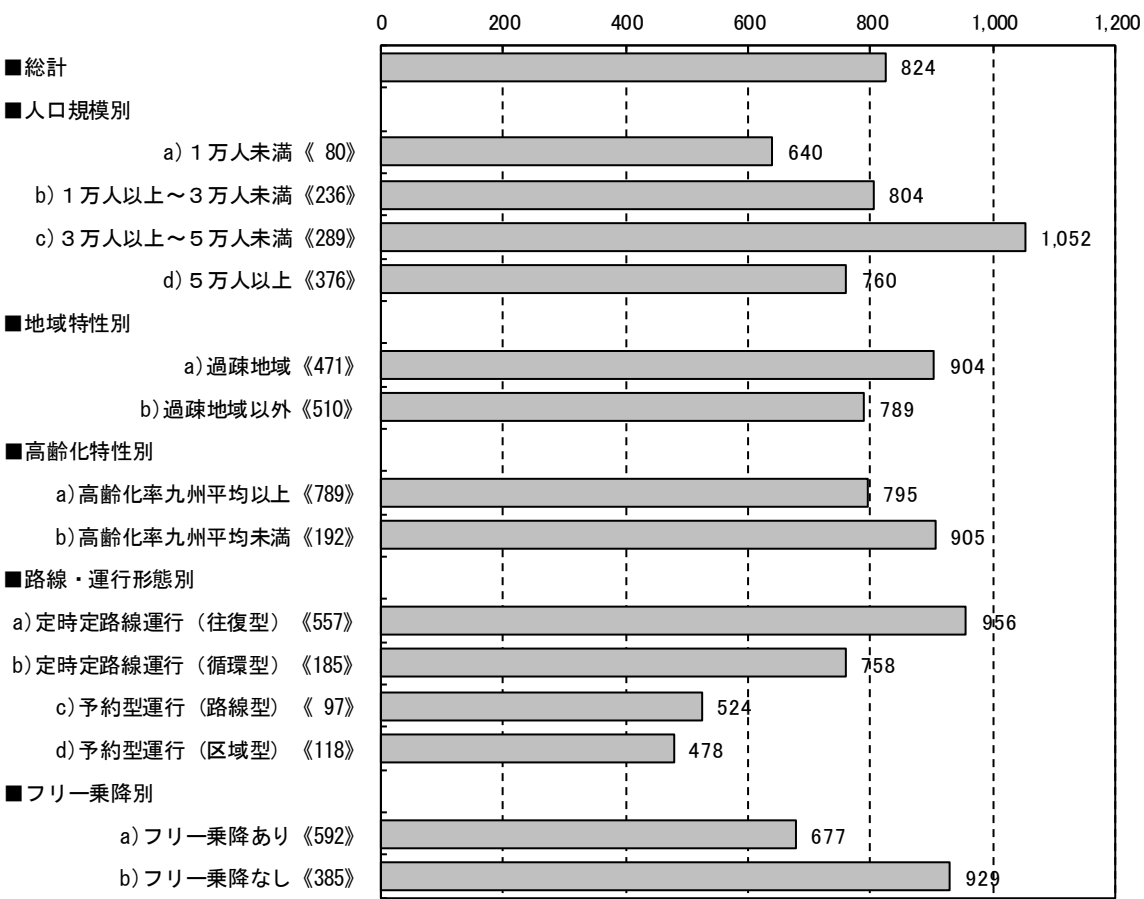


4 1) 1回あたり運賃収入について

【路線別集計（一路線あたりの数値）】

- 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回あたり運賃収入では過疎地域のほうが高い。

■ 1回あたり運賃収入について（n=981）：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）



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 2.9 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=482、394）：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

- a) 1 万人未満 《 49》
- b) 1 万人以上～3 万人未満 《116》
- c) 3 万人以上～5 万人未満 《106》
- d) 5 万人以上 《211》

■地域特性別

- a) 過疎地域 《199》
- b) 過疎地域以外 《283》

■高齢化特性別

- a) 高齢化率九州平均以上 《351》
- b) 高齢化率九州平均未満 《131》

■路線・運行形態別

- a) 定時定路線運行（往復型）《324》
- b) 定時定路線運行（循環型）《124》
- c) 予約型運行（路線型）《 12》
- d) 予約型運行（区域型）《 4》

■フリー乗降別

- a) フリー乗降あり 《254》
- b) フリー乗降なし 《228》

【定員11人未満】

■総計

■人口規模別

- a) 1 万人未満 《 28》
- b) 1 万人以上～3 万人未満 《110》
- c) 3 万人以上～5 万人未満 《110》
- d) 5 万人以上 《146》

■地域特性別

- a) 過疎地域 《205》
- b) 過疎地域以外 《189》

■高齢化特性別

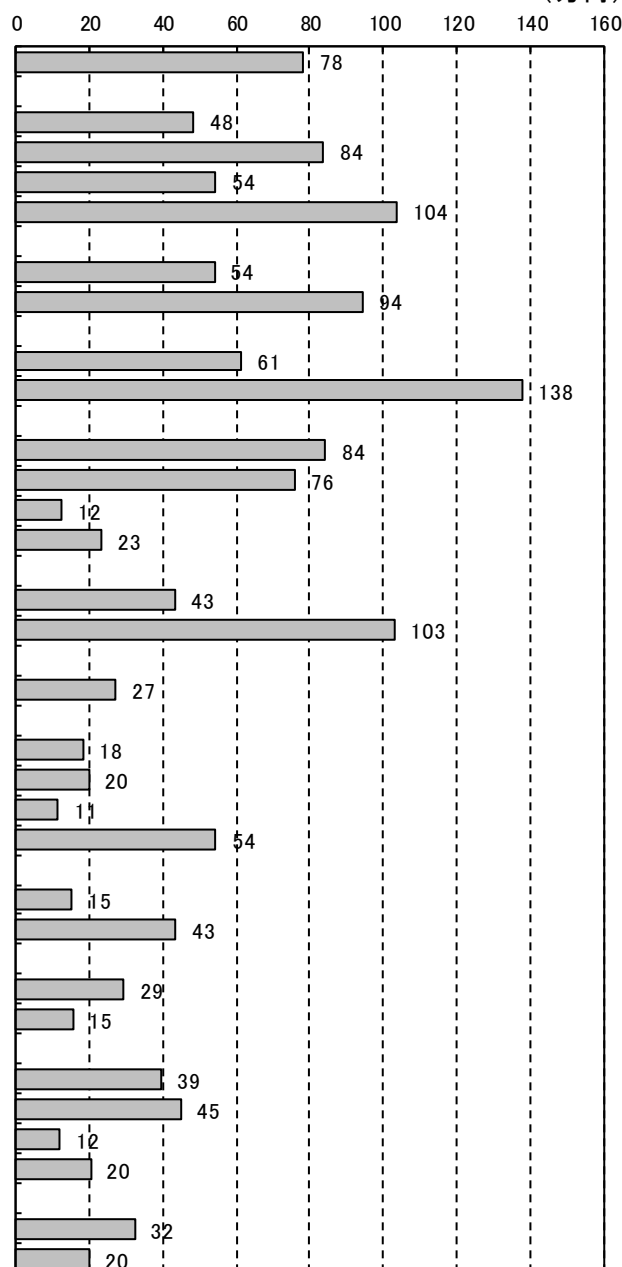
- a) 高齢化率九州平均以上 《352》
- b) 高齢化率九州平均未満 《 42》

■路線・運行形態別

- a) 定時定路線運行（往復型）《179》
- b) 定時定路線運行（循環型）《 38》
- c) 予約型運行（路線型）《 71》
- d) 予約型運行（区域型）《101》

■フリー乗降別

- a) フリー乗降あり 《263》
- b) フリー乗降なし 《127》



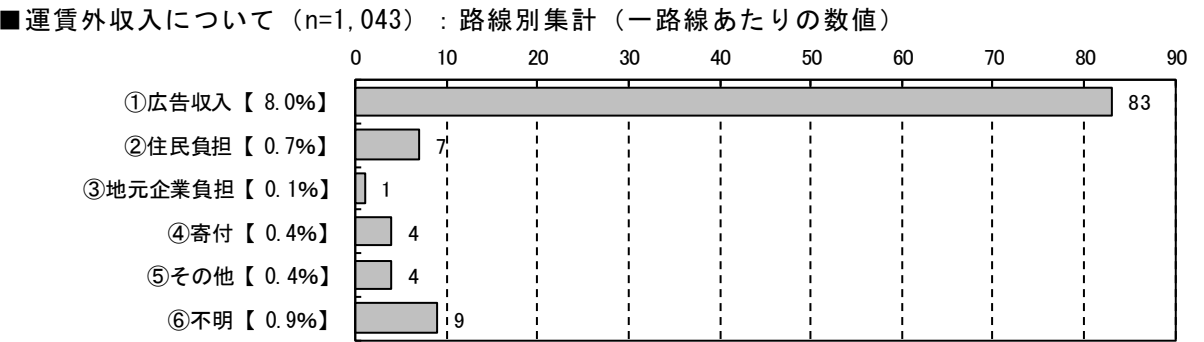
※《 》内の数字は路線総数

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（1,043）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＝年間運賃収入÷年間運行経費×100 %

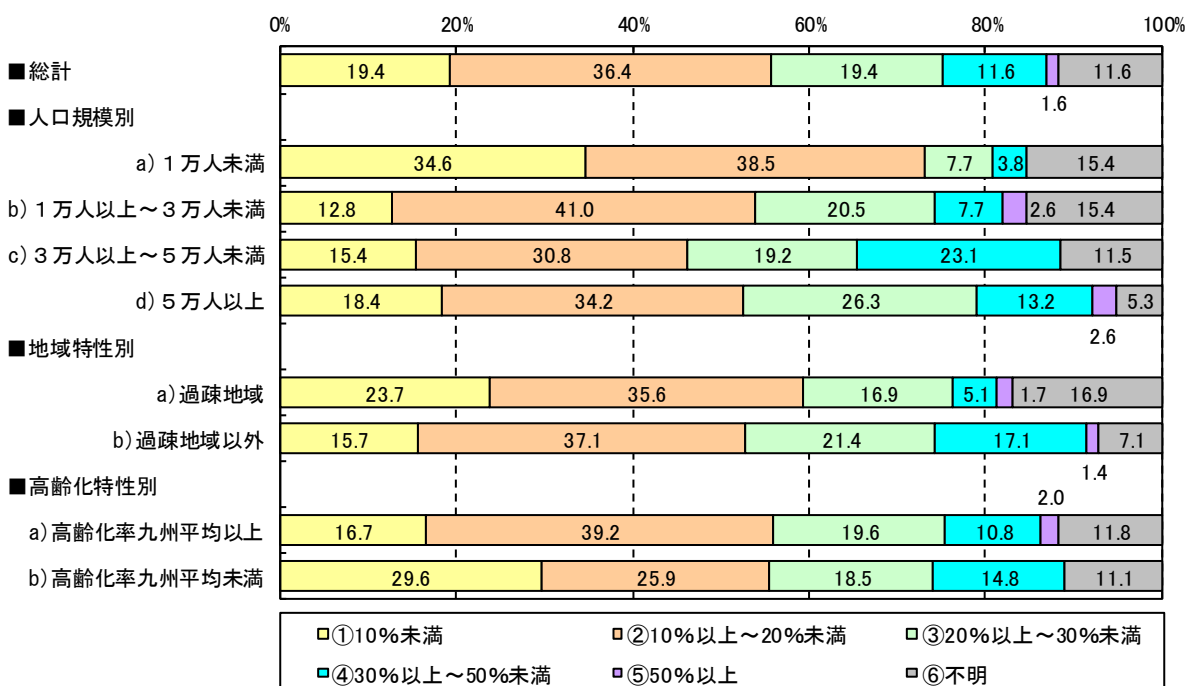
○全体でみると、平均値は 21%となっており、年間運行経費のうち約 1／5を運賃収入で補っていることになるが、割合でみると収支率「20%未満（①+②）」の市町村が多く、半数以上を占めている。

○人口規模別にみると、人口 1 万人未満の市町村の収支率平均値が最も低い。

○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、やや収支率平均値が低い。

■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=129）

：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	25	47	25	15	2	15	129	21%
■ 人口規模別								
a) 1 万人未満	9	10	2	1		4	26	11%
b) 1 万人以上～3 万人未満	5	16	8	3	1	6	39	21%
c) 3 万人以上～5 万人未満	4	8	5	6		3	26	23%
d) 5 万人以上	7	13	10	5	1	2	38	23%
■ 地域特性別								
a) 過疎地域	14	21	10	3	1	10	59	19%
b) 過疎地域以外	11	26	15	12	1	5	70	23%
■ 高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	17	40	20	11	2	12	102	21%
b) 高齢化率九州平均未満	8	7	5	4		3	27	22%

※平均値は不明を除く

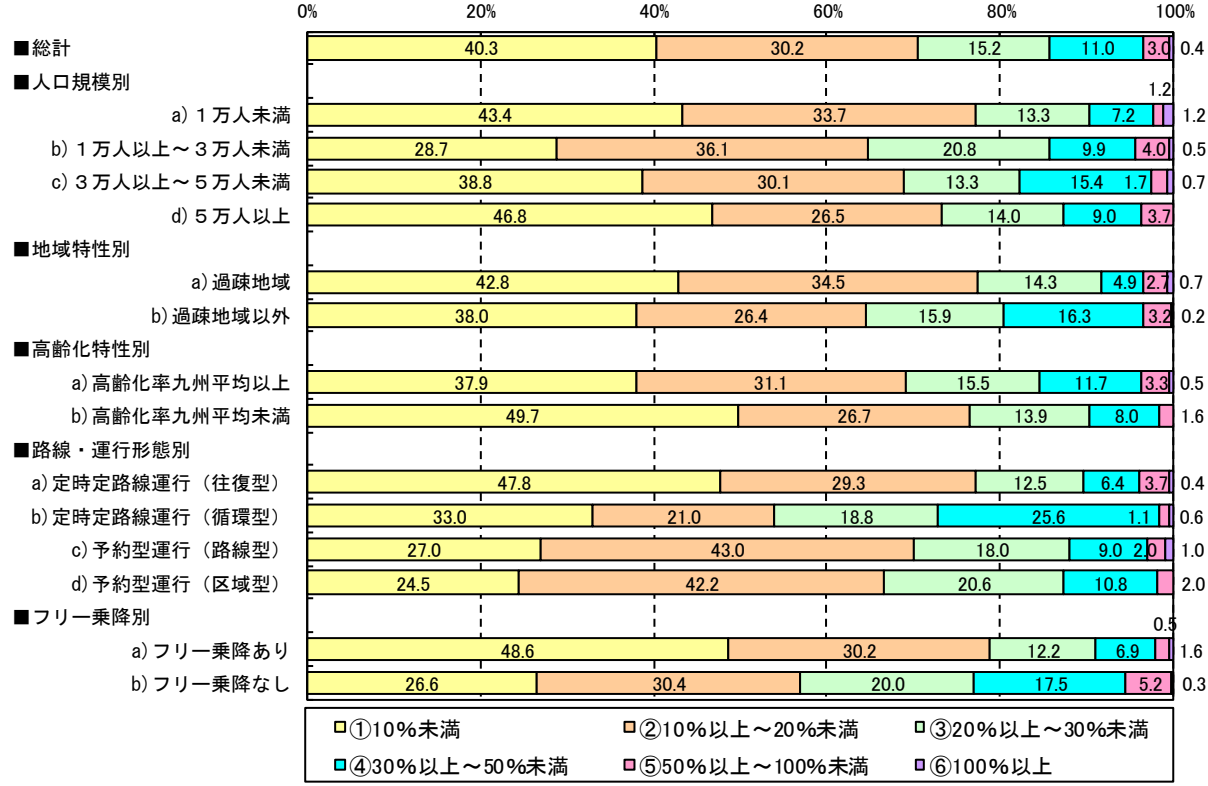
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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1万人未満市町村路線の収支率平均値が非常に低い。
- 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=949） ：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	382	287	144	104	28	4	949	21%
■ 人口規模別								
a) 1万人未満	36	28	11	6	1	1	83	11%
b) 1万人以上～3万人未満	58	73	42	20	8	1	202	22%
c) 3万人以上～5万人未満	111	86	38	44	5	2	286	23%
d) 5万人以上	177	100	53	34	14		378	23%
■ 地域特性別								
a) 過疎地域	191	154	64	22	12	3	446	19%
b) 過疎地域以外	191	133	80	82	16	1	503	23%
■ 高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	289	237	118	89	25	4	762	21%
b) 高齢化率九州平均未満	93	50	26	15	3		187	22%
■ 路線・運行形態別								
a) 定時定路線運行（往復型）	261	160	68	35	20	2	546	23%
b) 定時定路線運行（循環型）	58	37	33	45	2	1	176	22%
c) 予約型運行（路線型）	27	43	18	9	2	1	100	14%
d) 予約型運行（区域型）	25	43	21	11	2		102	17%
■ フリー乗降別								
a) フリー乗降あり	282	175	71	40	9	3	580	18%
b) フリー乗降なし	97	111	73	64	19	1	365	24%

※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）補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況について

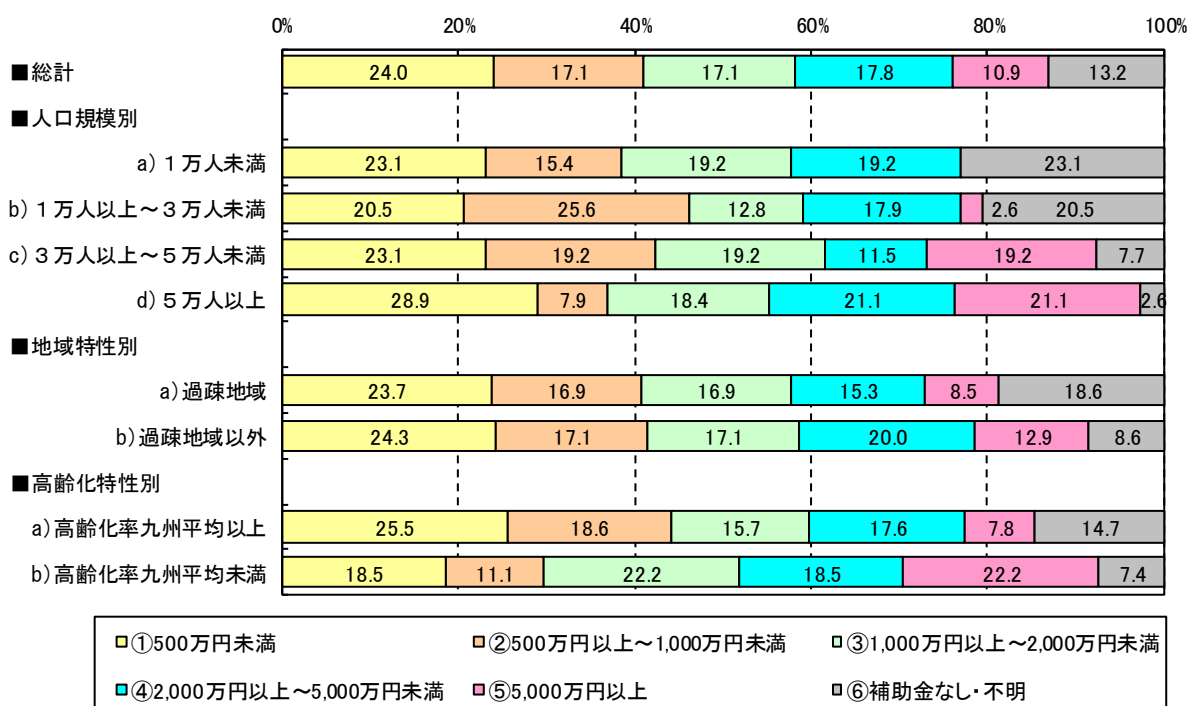
【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○全体でみると、補助金平均値は 2,021 万円となっており、年間運賃収入の平均値 714 万円の約 2.8 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 2,923 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=129）

：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	31	22	22	23	14	17	129	2,021
■人口規模別								
a) 1万人未満	6	4	5	5		6	26	1,433
b) 1万人以上～3万人未満	8	10	5	7	1	8	39	1,287
c) 3万人以上～5万人未満	6	5	5	3	5	2	26	2,068
d) 5万人以上	11	3	7	8	8	1	38	2,923
■地域特性別								
a) 過疎地域	14	10	10	9	5	11	59	1,829
b) 過疎地域以外	17	12	12	14	9	6	70	2,165
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	26	19	16	18	8	15	102	1,739
b) 高齢化率九州平均未満	5	3	6	5	6	2	27	3,004

※平均値は補助金なし・不明を除く

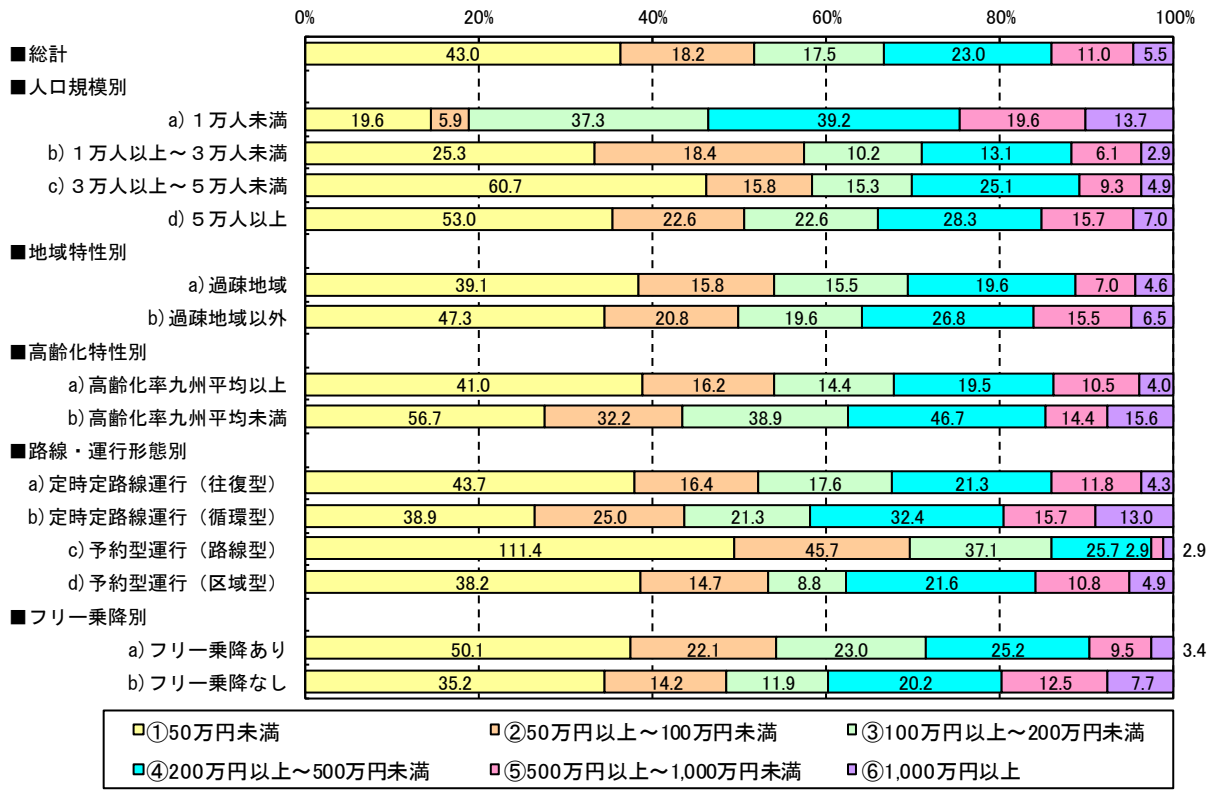
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【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415万円と最も高い。
○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=838）
：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	305	129	124	163	78	39	838	270
■人口規模別								
a) 1万人未満	10	3	19	20	10	7	69	415
b) 1万人以上～3万人未満	62	45	25	32	15	7	186	214
c) 3万人以上～5万人未満	111	29	28	46	17	9	240	207
d) 5万人以上	122	52	52	65	36	16	343	315
■地域特性別								
a) 過疎地域	146	59	58	73	26	17	379	232
b) 過疎地域以外	159	70	66	90	52	22	459	302
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	254	100	89	121	65	25	654	231
b) 高齢化率九州平均未満	51	29	35	42	13	14	184	408
■路線・運行形態別								
a) 定時定路線運行（往復型）	181	68	73	88	49	18	477	260
b) 定時定路線運行（循環型）	42	27	23	35	17	14	158	362
c) 予約型運行（路線型）	39	16	13	9	1	1	79	140
d) 予約型運行（区域型）	39	15	9	22	11	5	101	287
■フリー乗降別								
a) フリー乗降あり	179	79	82	90	34	12	476	197
b) フリー乗降なし	124	50	42	71	44	27	358	369

※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）

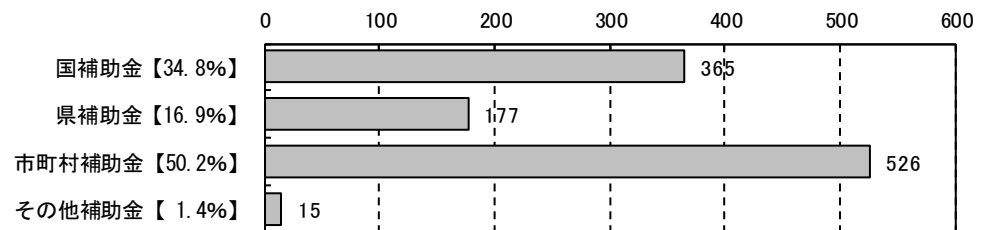


4 6) 補助金の受給先について

【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=1,043）



※【 】内の数字は路線総数（1,043）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）

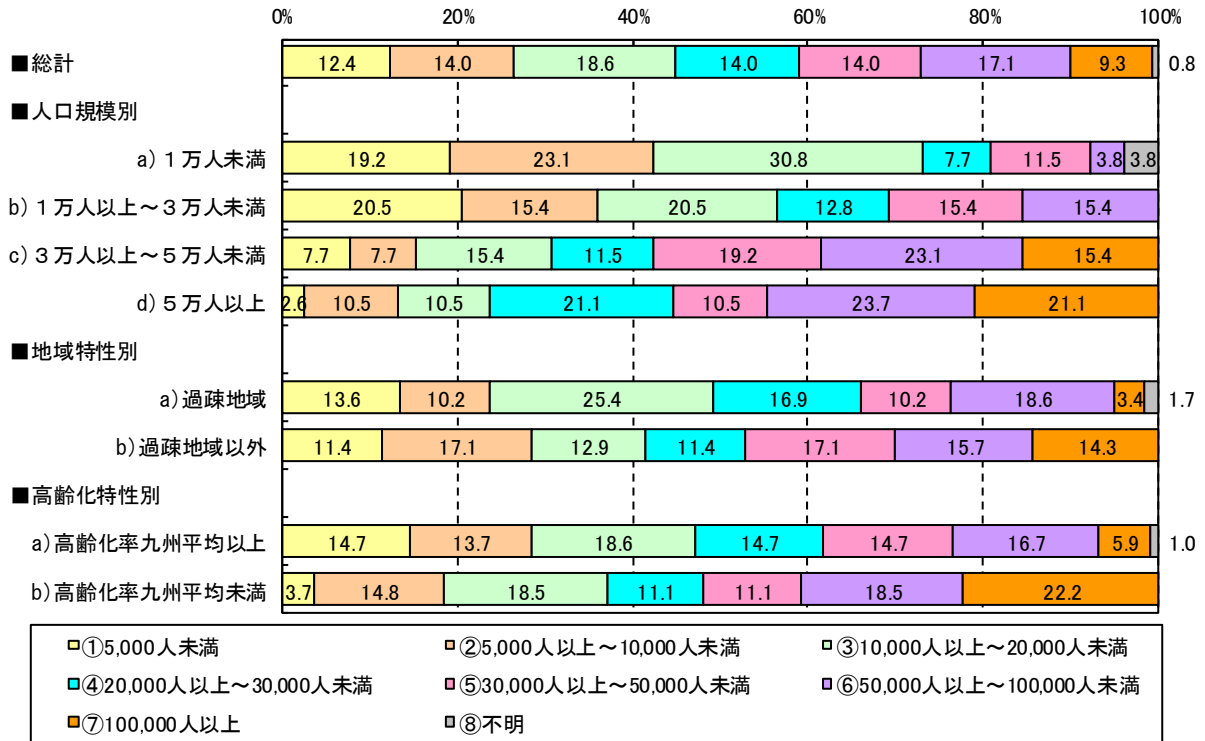


4 7) H27 年度年間乗車人員について

【当該市町村別集計（運行する全路線の総計）】

○平成 27 年度の市町村単位の年間平均乗車人員は 49,723 人となっている。

■H27年度年間乗車人員について（n=129）：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



※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）

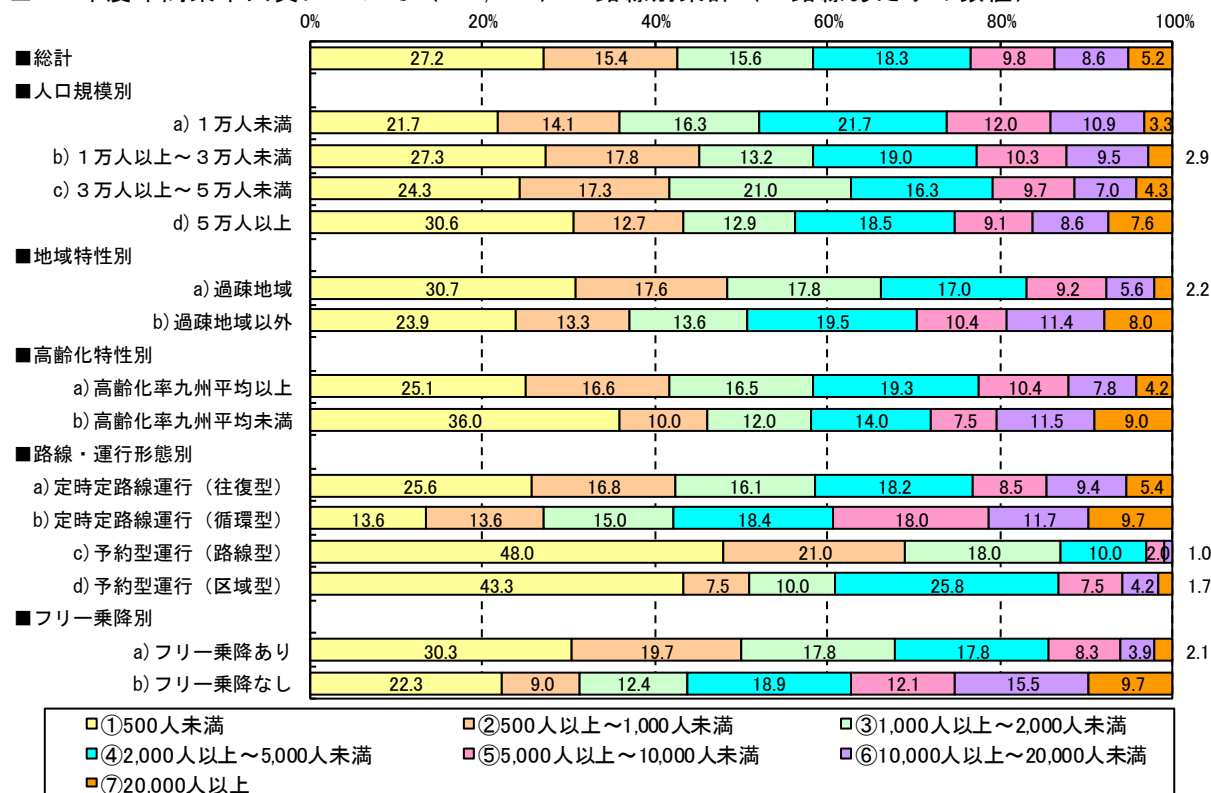


【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○過疎路線・高齢化路線のほうが、H27 年度年間乗車人員の平均値は小さい。

○予約型運行の H27 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。

■H27年度年間乗車人員について（n=1,029）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	① 500人 未満	② 500人 以上～ 1,000人 未満	③ 1,000人 以上～ 2,000人 未満	④ 2,000人 以上～ 5,000人 未満	⑤ 5,000人 以上～ 10,000人 未満	⑥ 10,000人 以上～ 20,000人 未満	⑦ 20,000 人以上	総計	平均値 ：人
■ 総計	280	158	161	188	101	88	53	1,029	6,185
■ 人口規模別									
a) 1万人未満	20	13	15	20	11	10	3	92	4,340
b) 1万人以上～3万人未満	66	43	32	46	25	23	7	242	4,141
c) 3万人以上～5万人未満	73	52	63	49	29	21	13	300	4,965
d) 5万人以上	121	50	51	73	36	34	30	395	8,794
■ 地域特性別									
a) 過疎地域	154	88	89	85	46	28	11	501	3,500
b) 過疎地域以外	126	70	72	103	55	60	42	528	8,733
■ 高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	208	138	137	160	86	65	35	829	4,696
b) 高齢化率九州平均未満	72	20	24	28	15	23	18	200	12,358
■ 路線・運行形態別									
a) 定時定路線運行（往復型）	148	97	93	105	49	54	31	577	6,197
b) 定時定路線運行（循環型）	28	28	31	38	37	24	20	206	10,844
c) 予約型運行（路線型）	48	21	18	10	2	1	1	100	1,085
d) 予約型運行（区域型）	52	9	12	31	9	5	2	120	2,782
■ フリー乗降別									
a) フリー乗降あり	186	121	109	109	51	24	13	613	2,832
b) フリー乗降なし	92	37	51	78	50	64	40	412	11,218

※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）

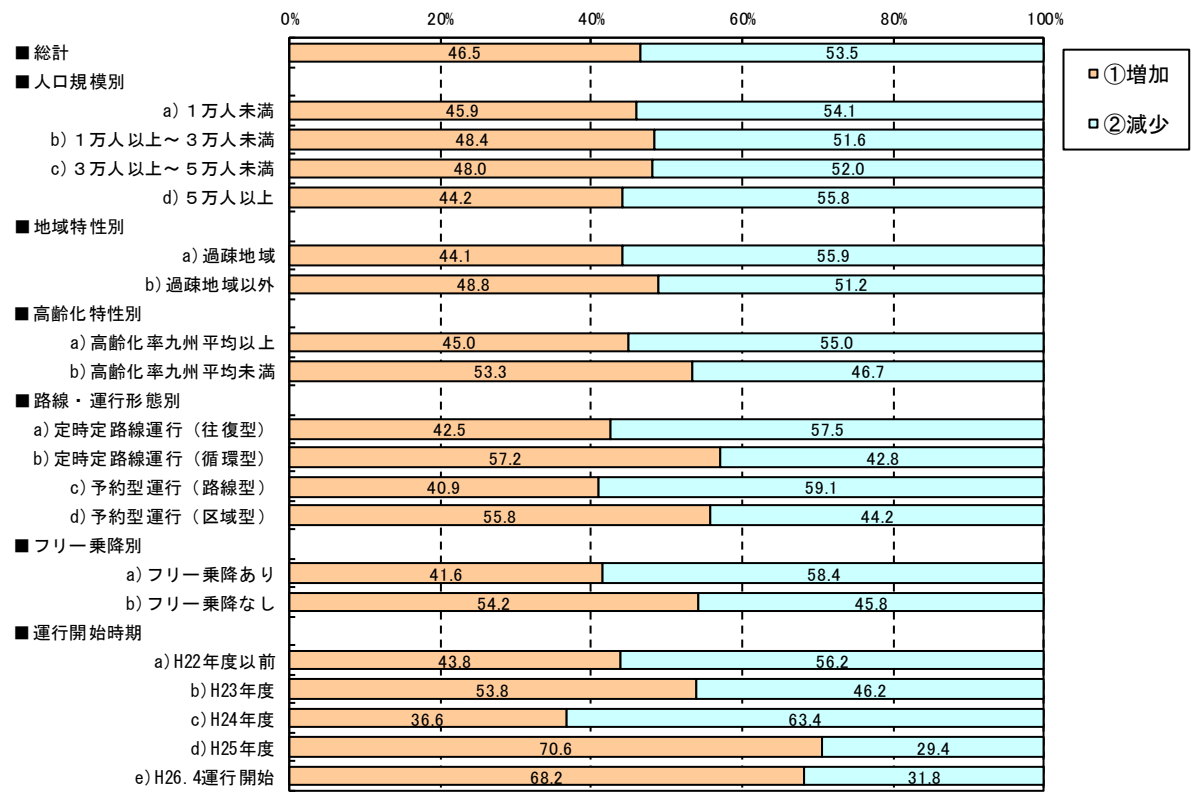


4 8）乗車人員動向について

【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の路線では、増加傾向路線割合が半数以上の路線も見られる。
※H26～27 年度増減状況については運行開始時期が H26. 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）

■H26年度～H27年度の増減状況について（n=934）：路線別集計（一路線あたりの数値）



	①増加	②減少	総計
■ 総計	434	500	934
■ 人口規模別			
a) 1 万人未満	39	46	85
b) 1 万人以上～3 万人未満	109	116	225
c) 3 万人以上～5 万人未満	131	142	273
d) 5 万人以上	155	196	351
■ 地域特性別			
a) 過疎地域	206	261	467
b) 過疎地域以外	228	239	467
■ 高齢化特性別			
a) 高齢化率九州平均以上	345	422	767
b) 高齢化率九州平均未満	89	78	167
■ 路線・運行形態別			
a) 定時定路線運行（往復型）	224	303	527
b) 定時定路線運行（循環型）	103	77	180
c) 予約型運行（路線型）	36	52	88
d) 予約型運行（区域型）	63	50	113
■ フリー乗降別			
a) フリー乗降あり	237	333	570
b) フリー乗降なし	195	165	360
■ 運行開始時期別			
a) H22年度以前	278	356	634
b) H23年度	49	42	91
c) H24年度	41	71	112
d) H25年度	36	15	51
e) H26. 4運行開始	15	7	22

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）



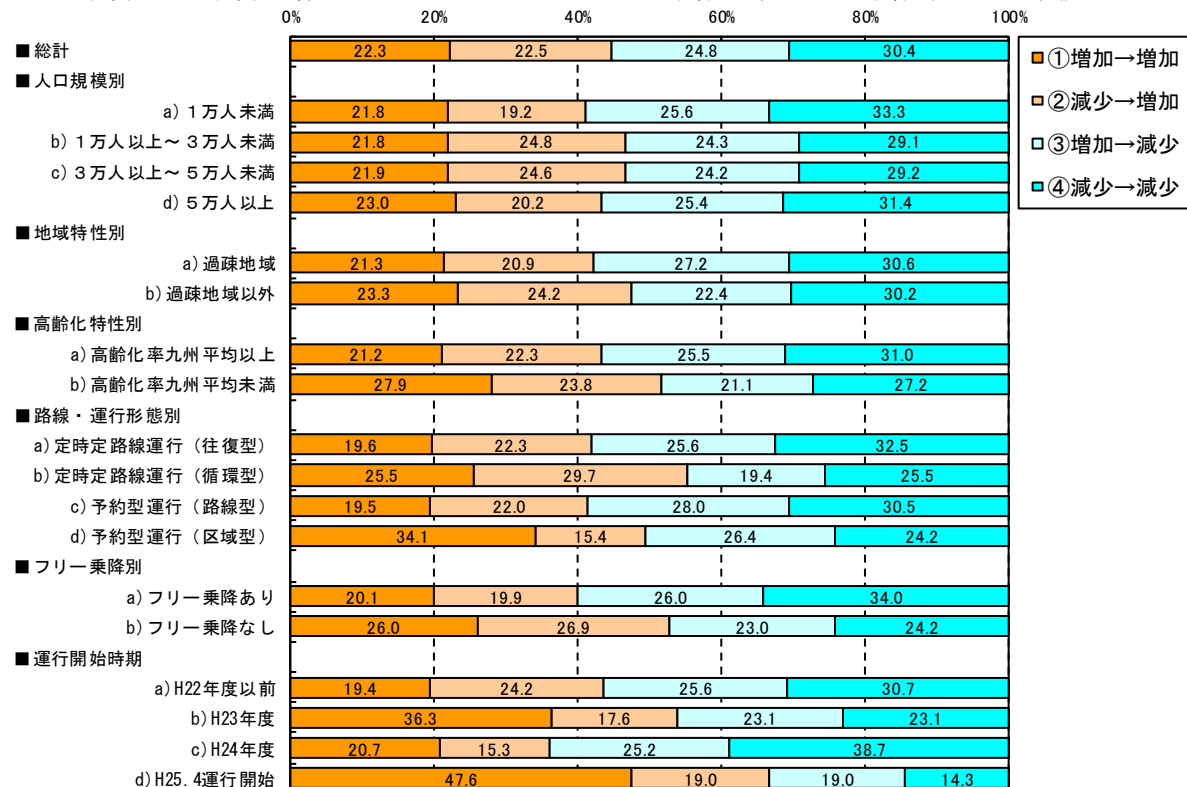
【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体でみると、22.3%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。

※H25～27年度増減状況については運行開始時期がH25.4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）

■H25年度～H27年度の増減状況について（n=875）：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	195	197	217	266	875
■ 人口規模別					
a) 1万人未満	17	15	20	26	78
b) 1万人以上～3万人未満	45	51	50	60	206
c) 3万人以上～5万人未満	57	64	63	76	260
d) 5万人以上	76	67	84	104	331
■ 地域特性別					
a) 過疎地域	94	92	120	135	441
b) 過疎地域以外	101	105	97	131	434
■ 高齢化特性別					
a) 高齢化率九州平均以上	154	162	186	226	728
b) 高齢化率九州平均未満	41	35	31	40	147
■ 路線・運行形態別					
a) 定時定路線運行（往復型）	100	114	131	166	511
b) 定時定路線運行（循環型）	42	49	32	42	165
c) 予約型運行（路線型）	16	18	23	25	82
d) 予約型運行（区域型）	31	14	24	22	91
■ フリー乗降別					
a) フリー乗降あり	108	107	140	183	538
b) フリー乗降なし	87	90	77	81	335
■ 運行開始時期別					
a) H22年度以前	122	152	161	193	628
b) H23年度	33	16	21	21	91
c) H24年度	23	17	28	43	111
d) H25.4運行開始	10	4	4	3	21

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）

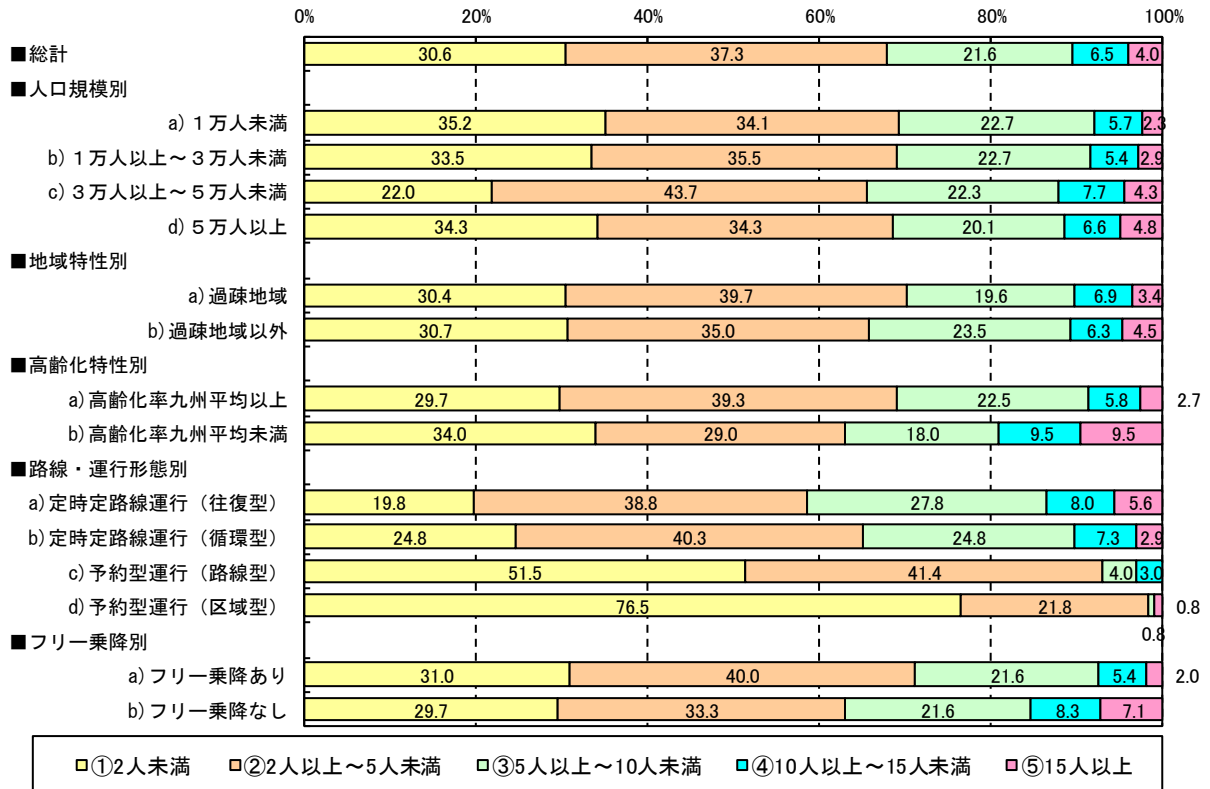
49) 1便あたりの平均乗車人員について

【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、5.8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。

■ H27年度 1便あたりの平均乗車人員について（n=1,024）：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	313	382	221	67	41	1,024	5.8
■ 人口規模別							
a) 1万人未満	31	30	20	5	2	88	5.1
b) 1万人以上～3万人未満	81	86	55	13	7	242	4.7
c) 3万人以上～5万人未満	66	131	67	23	13	300	6.5
d) 5万人以上	135	135	79	26	19	394	6.0
■ 地域特性別							
a) 過疎地域	151	197	97	34	17	496	4.8
b) 過疎地域以外	162	185	124	33	24	528	6.3
■ 高齢化特性別							
a) 高齢化率九州平均以上	245	324	185	48	22	824	4.7
b) 高齢化率九州平均未満	68	58	36	19	19	200	8.9
■ 路線・運行形態別							
a) 定時定路線運行（往復型）	114	223	160	46	32	575	6.4
b) 定時定路線運行（循環型）	51	83	51	15	6	206	7.0
c) 予約型運行（路線型）	51	41	4	3		99	2.2
d) 予約型運行（区域型）	91	26	1		1	119	2.1
■ フリー乗降別							
a) フリー乗降あり	190	245	132	33	12	612	4.0
b) フリー乗降なし	121	136	88	34	29	408	7.0

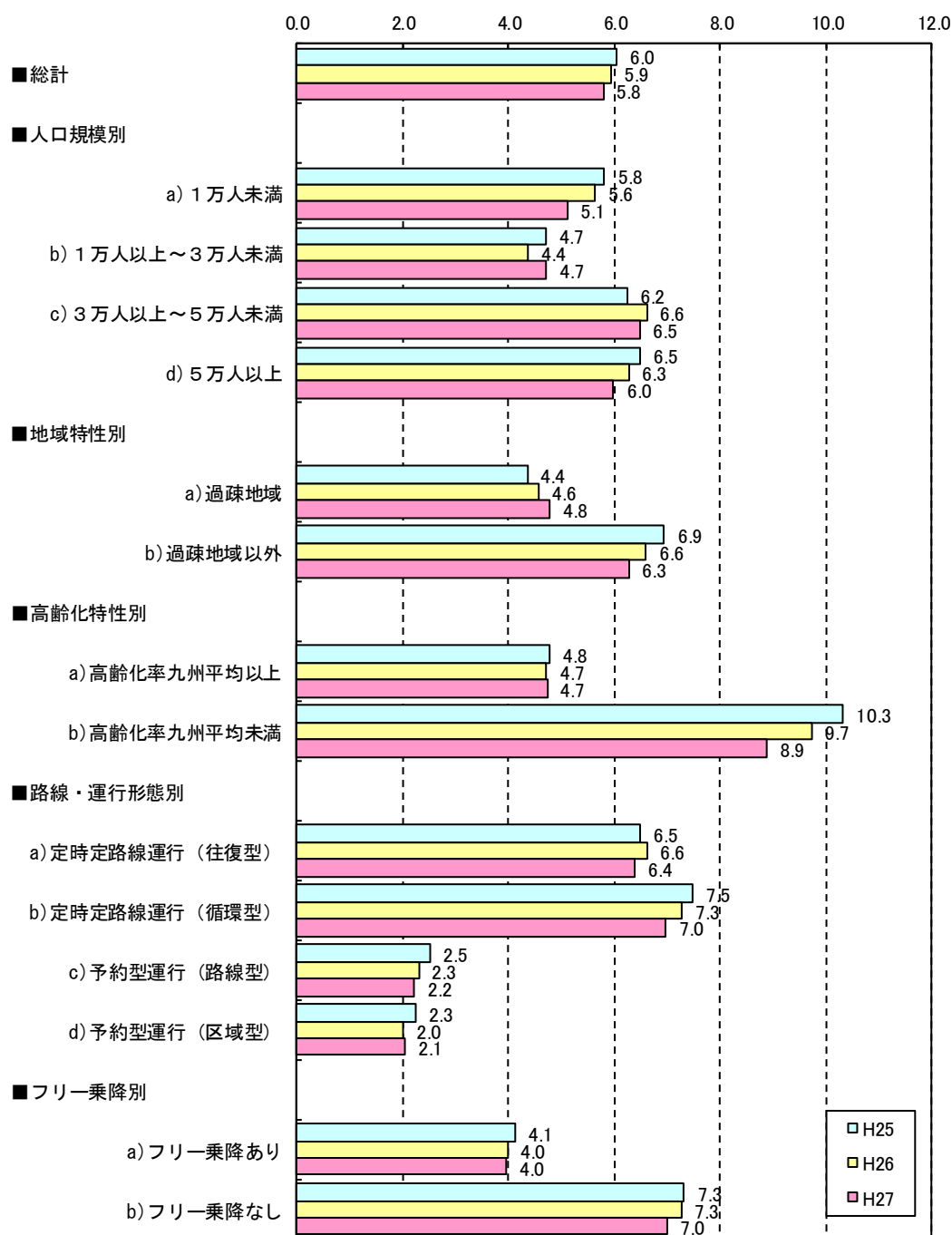
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



【路線別集計（一路線あたりの数値）】

○全体で見ると、H25～H27 年度にかけて1便あたり平均乗車人員は徐々に減少傾向となっている。

■ 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）



50) 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）】

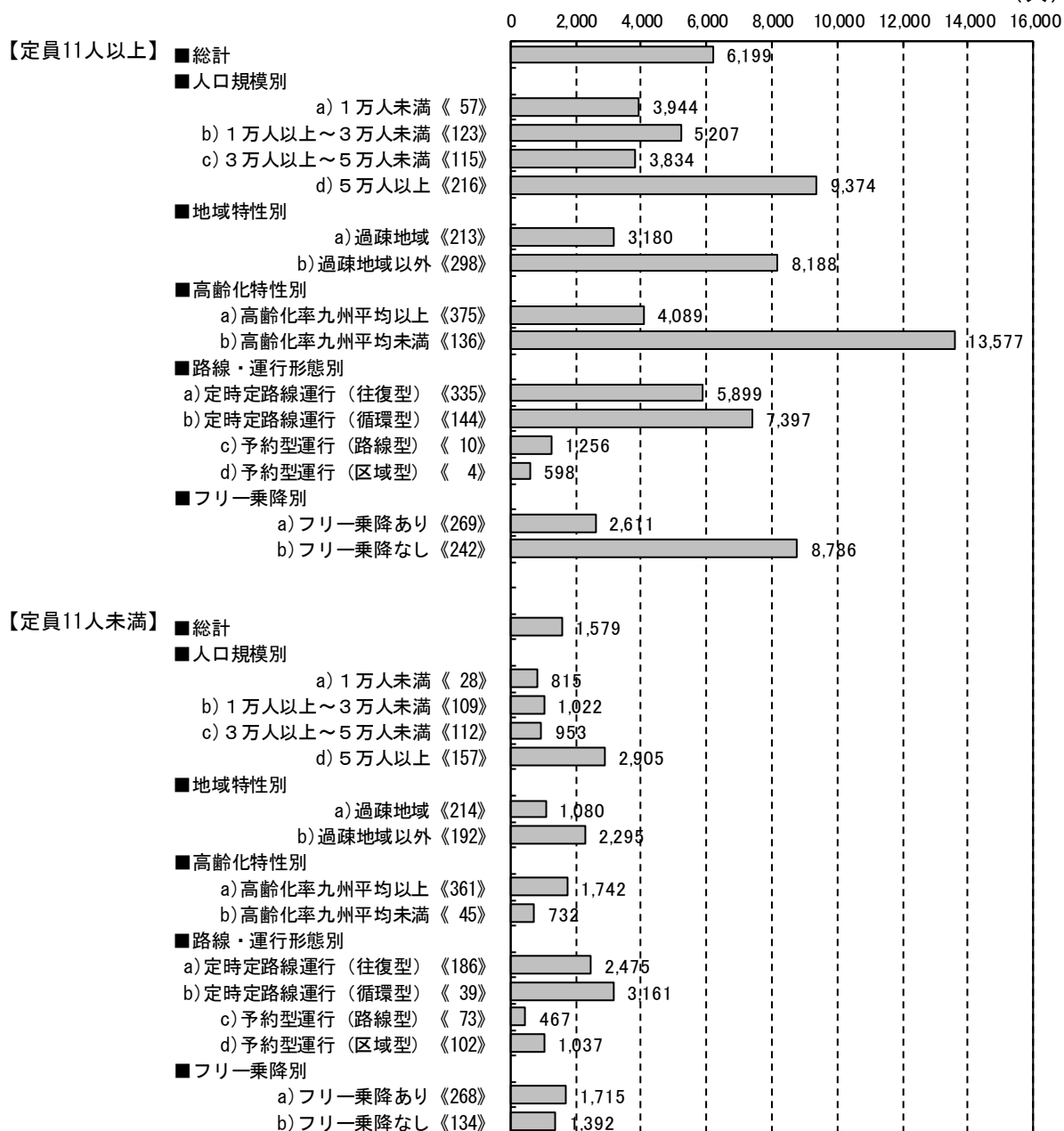
○車両1台あたり年間乗車人員＝年間乗車人員÷使用車両台数（定員11人以上、以下別）

○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=511、406）：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 1) 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 85.0%と最も多く、「②廃止」予定は 2.5%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=1,043）：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	887	26	98	32	1,043
■ 人口規模別					
a) 1 万人未満	70		15	8	93
b) 1 万人以上～3 万人未満	214	2	32	2	250
c) 3 万人以上～5 万人未満	280	10	11		301
d) 5 万人以上	323	14	40	22	399
■ 地域特性別					
a) 過疎地域	450	1	48	11	510
b) 過疎地域以外	437	25	50	21	533
■ 高齢化特性別					
a) 高齢化率九州平均以上	737	11	63	31	842
b) 高齢化率九州平均未満	150	15	35	1	201
■ 路線・運行形態別					
a) 定時定路線運行（往復型）	495	13	50	24	582
b) 定時定路線運行（循環型）	162	12	29	4	207
c) 予約型運行（路線型）	93		11	1	105
d) 予約型運行（区域型）	111	1	7	2	121
■ フリー乗降別					
a) フリー乗降あり	513	23	61	23	620
b) フリー乗降なし	370	3	37	9	419

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）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 27 年度データ（平成 28 年度：今年度調査）】

- 回答市町村数……173 市町村（回収率 74%）
- 当該市町村数……129 市町村
- 路線数……1,043 路線

【過去の調査との比較について】

- 基本的に、H21・H23・H25・H27 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・H27 年度の 3 カ年の比較を行う（H21 未調査項目）。

※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。

○「③予約型運行（区域型）」の割合が徐々に増加している。

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
H21年度	85.814.2					
H23年度	81.918.1					
H25年度	78.321.7					
H27年度	77.722.3					
	□①定時運行 □②予約型運行					

	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
H27年度	789	226	28	1,043

○一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。

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
H21年度	10.7	19.0	25.8	16.7	10.7	17.0
H23年度	15.5	19.7	19.1	15.2	10.3	20.2
H25年度	10.7	19.4	21.8	19.4	12.4	16.2
H27年度	11.5	19.1	21.9	18.3	12.7	16.6

□①20分未満 □②20～29分 □③30～39分 □④40～49分 □⑤50～59分 □⑥60分以上

	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
H27年度	96	160	183	153	106	139	85	922	41

-105-

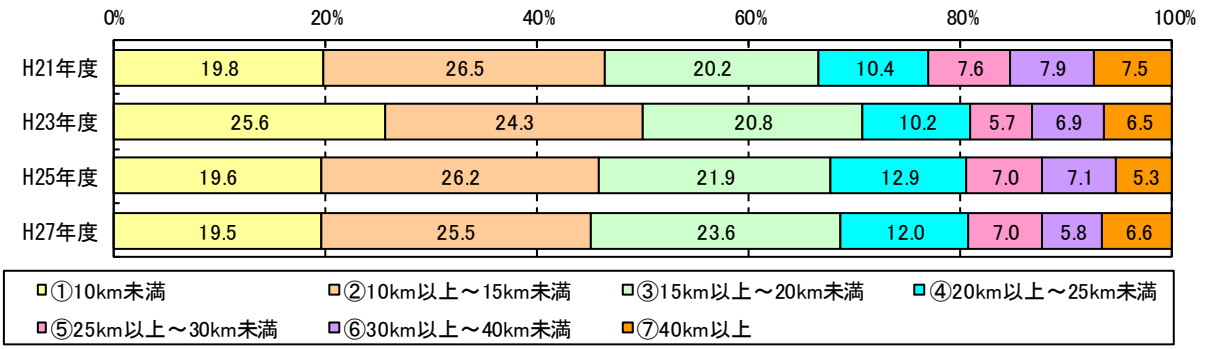
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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たが、H27 年度には増加しており、概ね約 20 km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）



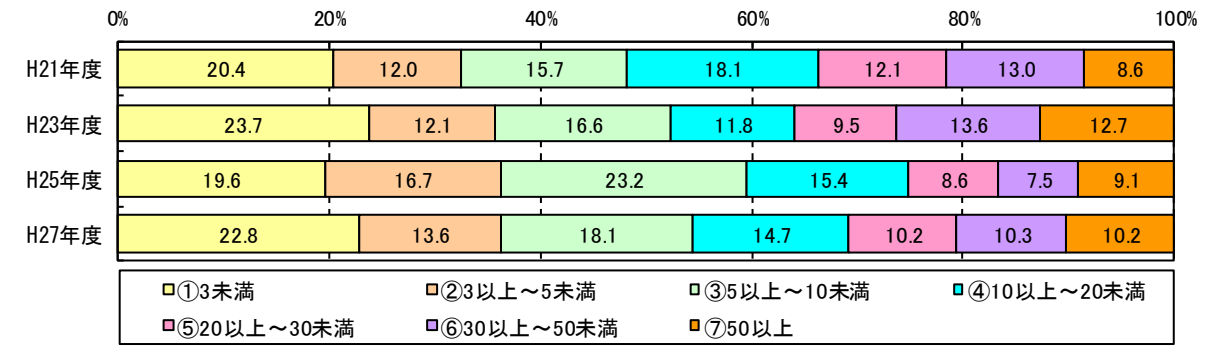
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km
	10km 未満	10km以上 ～ 15km未満	15km以上 ～ 20km未満	20km以上 ～ 25km未満	25km以上 ～ 30km未満	30km以上 ～ 40km未満	40km 以上		
H21年度	156	208	159	82	60	62	59	786	22
H23年度	201	191	163	80	45	54	51	785	23
H25年度	184	247	206	121	66	67	50	941	19
H27年度	165	216	200	102	59	49	56	847	21

※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 週間あたり平均運行回数は減少していたが、H27 年度には増加しており、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	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値	
	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		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
H27年度	176	105	140	114	79	80	79	773	23	3

※平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

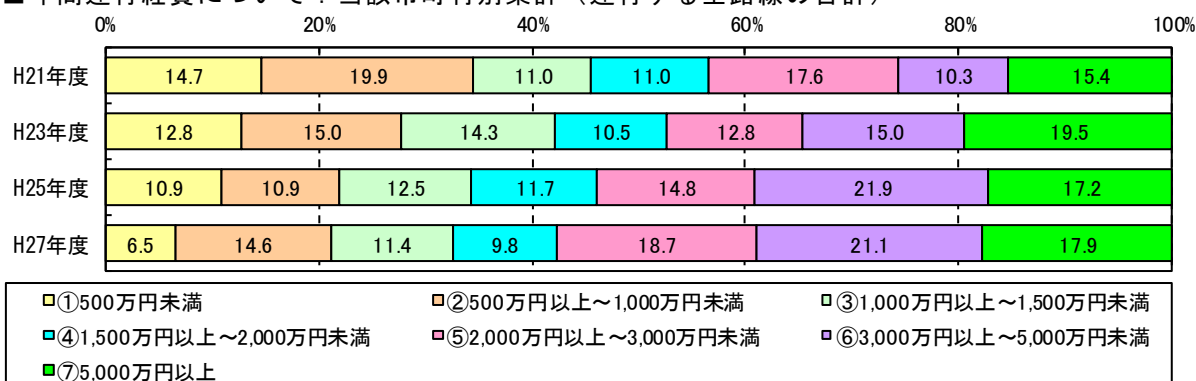
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



6) 年間運行経費について

- 市町村単位でみると、H23年度からH25年度にかけて年間運行経費の平均値は減少していたが、H27年度には増加している。
- 一路線あたりの年間運行経費の平均値については、H25年度からH27年度にかけて増加している。
- 路線1kmあたり年間運行経費は概ね20万円/km程度で推移、1回あたり運行経費は概ね4千円/回程度で推移している。

■ 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）

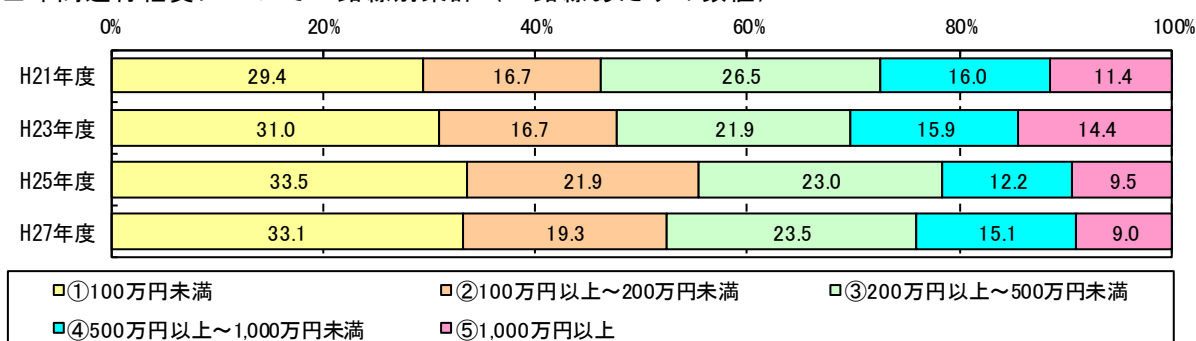


※不明を除く

	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
H27年度	8	18	14	12	23	26	22	6	129	3,326

※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

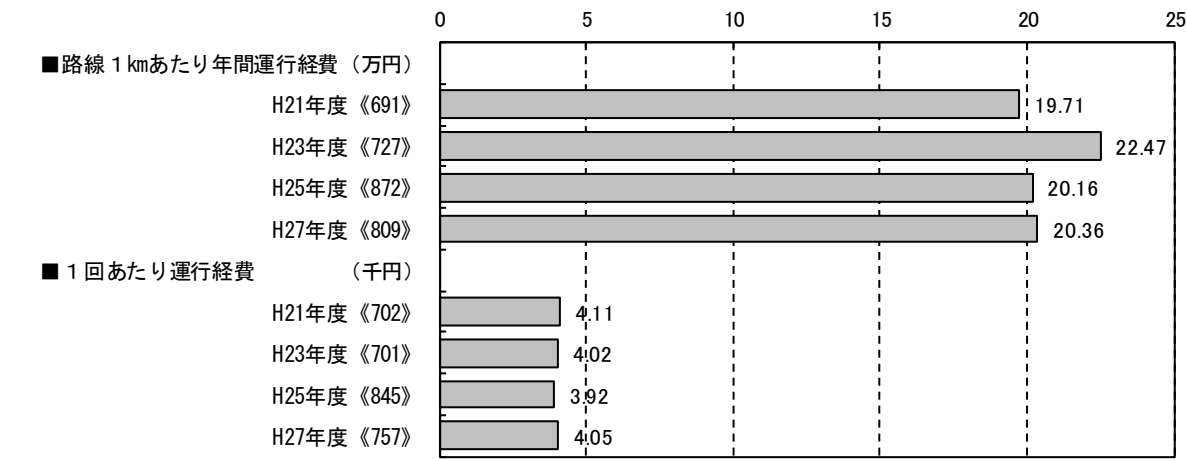
	① 100万 円 未満	② 100万円以上 ～ 200万円未満	③ 200万円以上 ～ 500万円未満	④ 500万円以上 ～ 1,000万円未満	⑤ 1,000万 円 以上	総計	平均値 ：万円
H21年度	252	143	227	137	98	857	460
H23年度	269	145	190	138	125	867	497
H25年度	354	231	243	129	100	1057	381
H27年度	327	190	232	149	89	987	414

※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）



■ 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、不明を除く
※ 路線 1 kmあたりは予約型運行（区域型）、1 回あたりは予約型運行（路線型・区域型）を除く

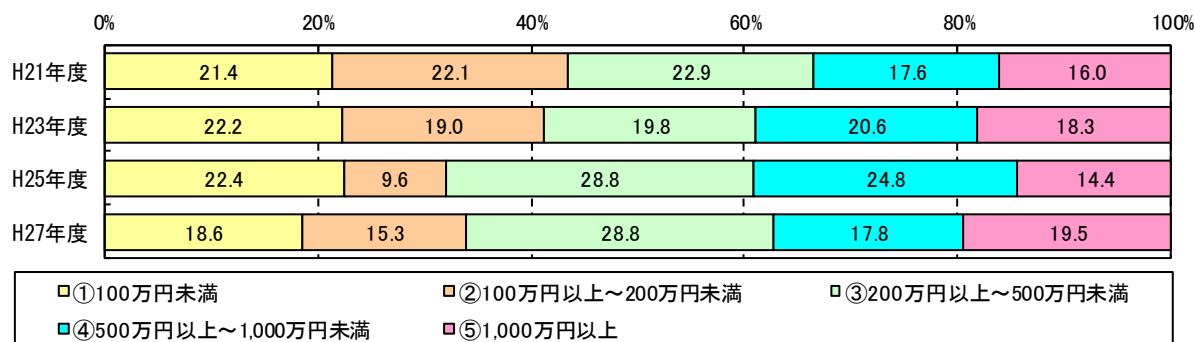
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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減少していたが、H27年度には増加している。
- 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たが、H27年度には微増となっている。

■ 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）

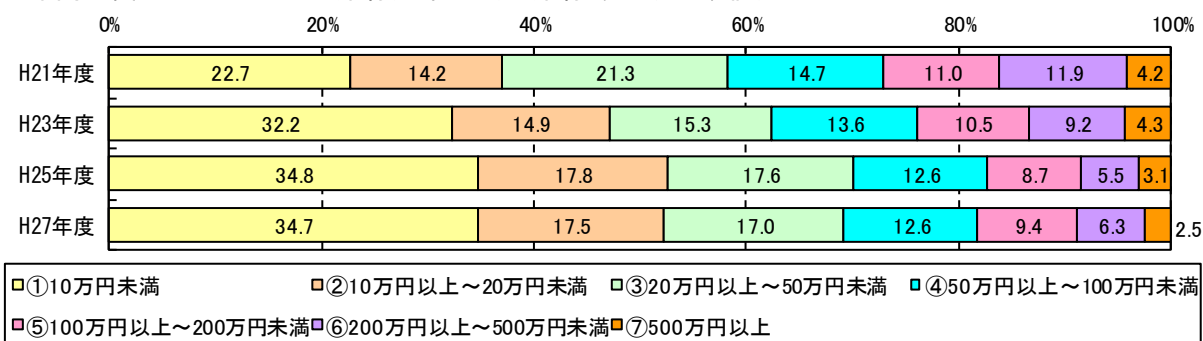


※不明を除く

	① 100万円 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	⑥ 不明	総計	平均値 ：万円
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
H27年度	22	18	34	21	23	11	129	714

※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

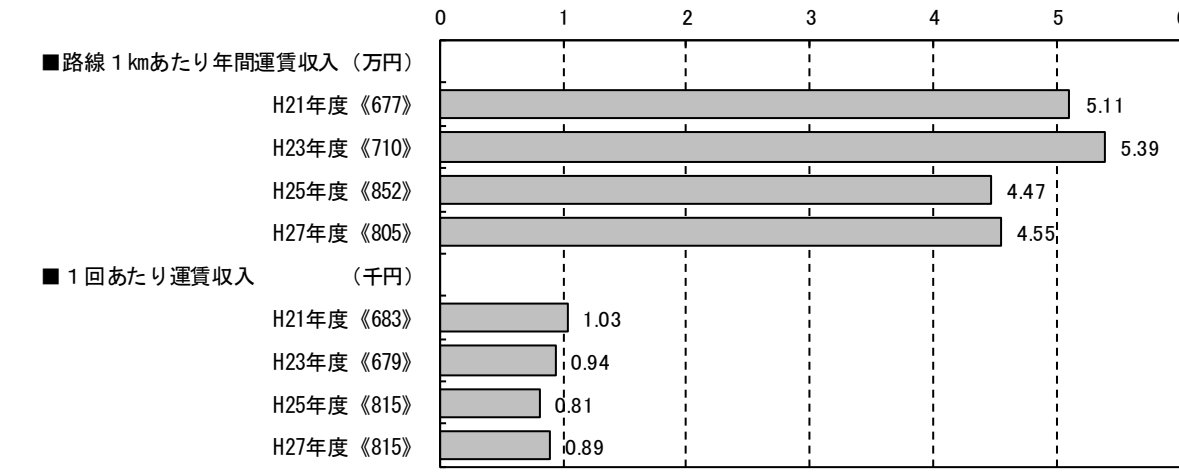
	① 10万円 未満	② 10万円 以上～ 20万円 未満	③ 20万円 以上～ 50万円 未満	④ 50万円 以上～ 100万円 未満	⑤ 100万円 以上～ 200万円 未満	⑥ 200万円 以上～ 500万円 未満	⑦ 500万円 以上	総計	平均値 ：万円
H21年度	189	118	177	122	91	99	35	831	116
H23年度	273	126	130	115	89	78	36	847	113
H25年度	362	185	183	131	91	57	32	1,041	78
H27年度	343	173	168	124	93	62	25	988	85

※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）



■ 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、不明を除く
※ 路線 1 kmあたりは予約型運行（区域型）、1回あたりは予約型運行（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）



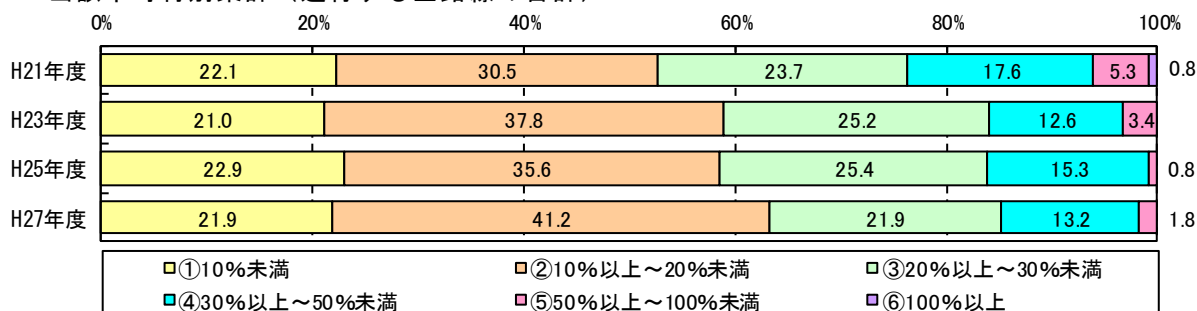
8) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について

○市町村単位でみると、収支率の平均値は、H21年度 25.0%⇒H23年度 23.0%⇒H25年度 20.5%と減少傾向にあったが、H27年度には 21.4%と増加し、やや上昇に転じている。

○路線単位でもほぼ同じ状況となっているが、徐々に収支率 10%未満の路線割合が増加し、H27年度には4割を超えている。

■ 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）



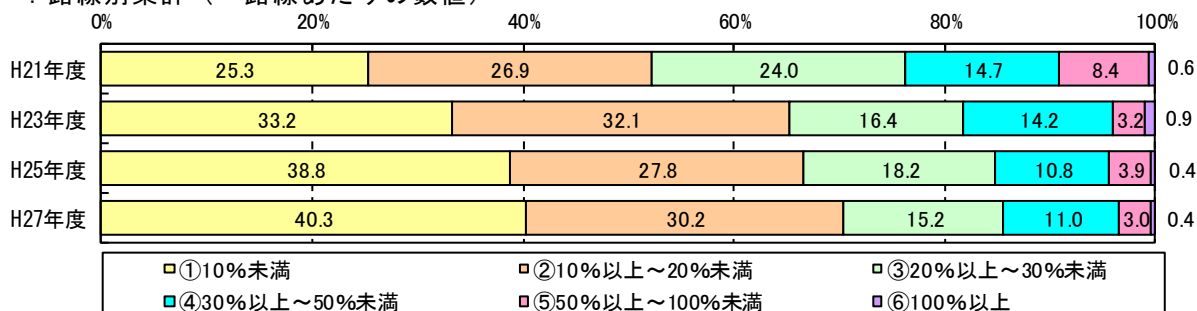
※不明を除く

	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	25.0%
H23年度	25	45	30	15	4		23	142	23.0%
H25年度	27	42	30	18	1		19	137	20.5%
H27年度	25	47	25	15	2		15	129	21.4%

※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	25.3%
H23年度	263	254	130	112	25	7	791	23.1%
H25年度	385	276	181	107	39	4	992	20.8%
H27年度	382	287	144	104	28	4	949	21.5%

※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）

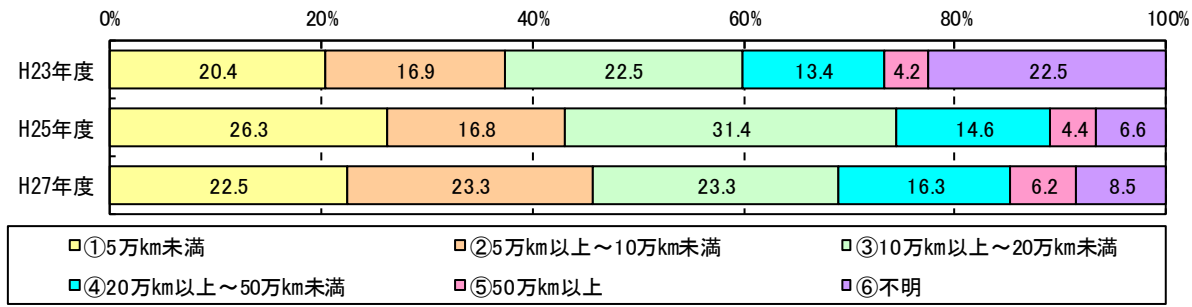


9) 年間実車走行キロについて

○市町村単位・路線単位ともに、H27年度の年間実車走行キロの平均値はH25年度に比べて増加している。

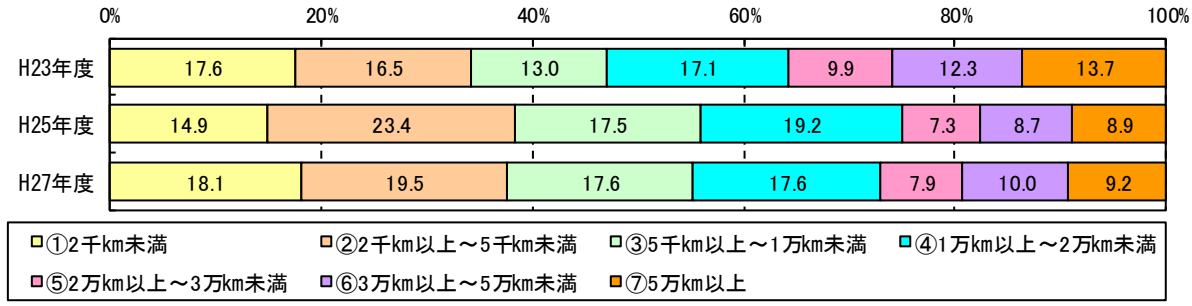
○路線単位で見ると、実車走行1kmあたり年間運行経費はH23年からH27年度にかけて徐々に減少しているが、実車走行1kmあたり年間運賃収入はH27年度にやや増加している。

■ 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
H27年度	29	30	30	21	8	11	129	160,331

■ 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）

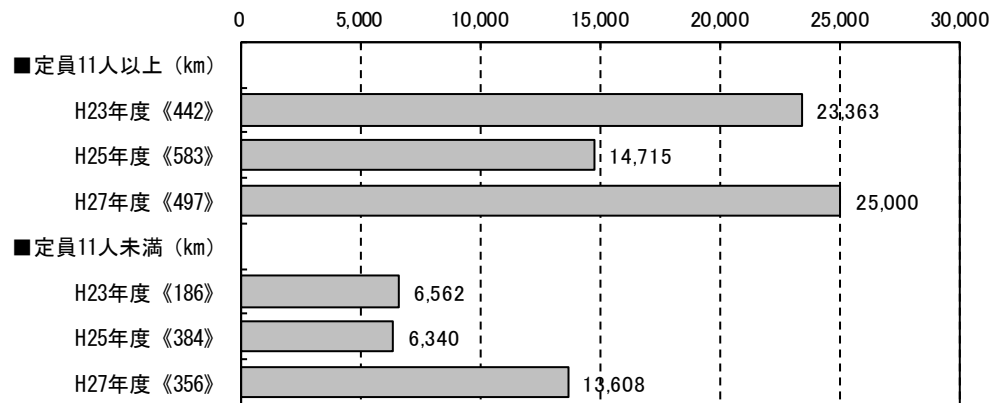


	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km
	2千 km 未満	2千km以上～5千km 未満	5千km以上～1万km 未満	1万km以上～2万km 未満	2万km以上～3万km 未満	3万km以上～5万km 未満	5万 km 以上		
H23年度	125	117	92	121	70	87	97	709	24,128
H25年度	158	249	186	204	78	92	95	1,062	18,191
H27年度	172	186	168	168	75	95	88	952	19,873

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）

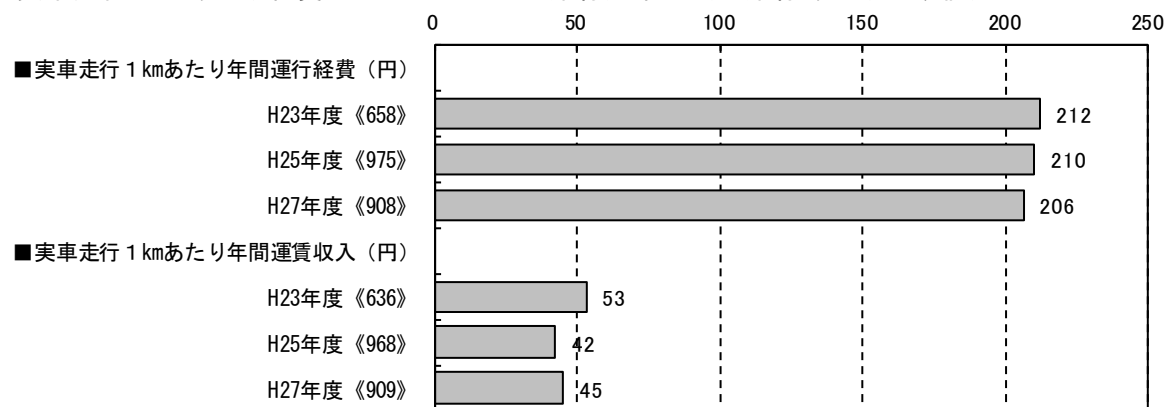


■車両1台あたり年間実車走行キロについて：路線別集計（一路線あたりの数値）



※ 《 》 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）

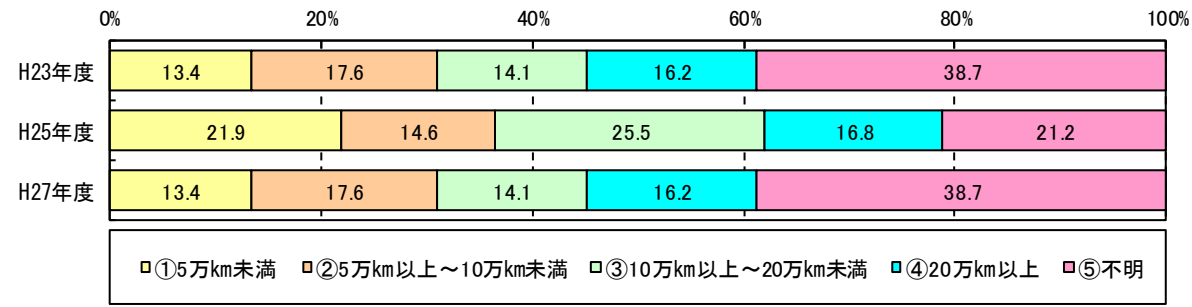


10) 年間総走行キロについて

○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たが、H27 年度の数字は H25 年度の数字に近くなっている。

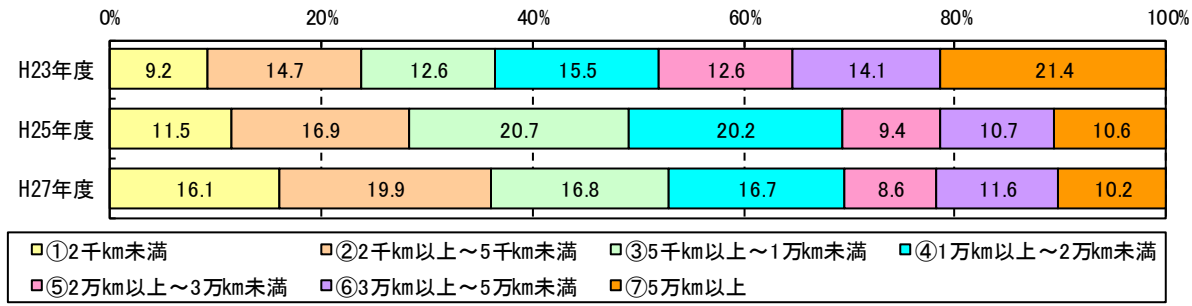
○総走行 1 kmあたり年間運行経費については概ね 180 円/km、総走行 1 kmあたり年間運賃収入は概ね 40 円/kmとなっている。

■ 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）



	①	②	③	④	⑤	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	不明		
H23年度	19	25	20	23	55	142	183,331
H25年度	30	20	35	23	29	137	157,652
H27年度	26	23	25	23	32	129	154,738

■ 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）

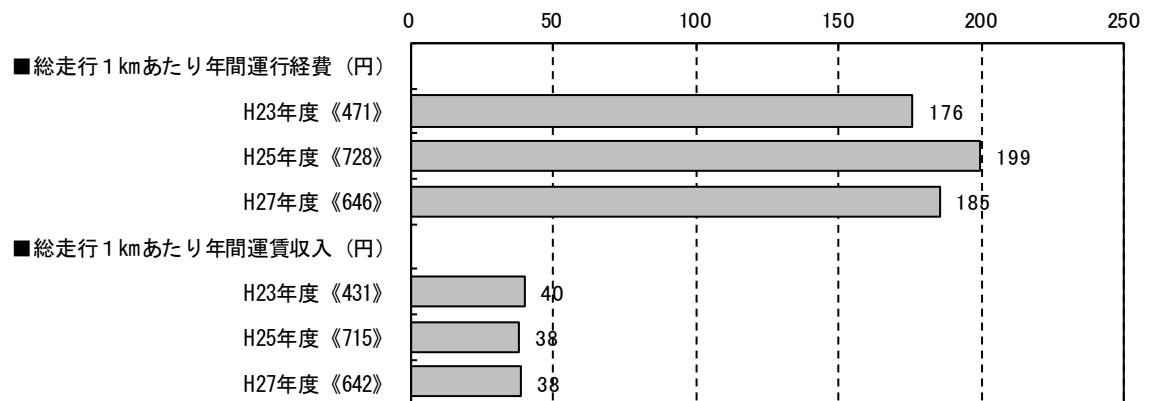


	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値 : km	総走行 台キロ ／ 実車走行 台キロ
	2千 km 未満	2千km 以上～ 5千km 未満	5千km 以上～ 1万km 未満	1万km 以上～ 2万km 未満	2万km 以上～ 3万km 未満	3万km 以上～ 5万km 未満	5万 km 以上			
H23年度	45	72	62	76	62	69	105	491	32,484	1.18
H25年度	92	135	166	162	75	86	85	801	21,256	1.13
H27年度	110	136	115	114	59	79	70	683	21,976	1.14

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）



■ 総走行 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）

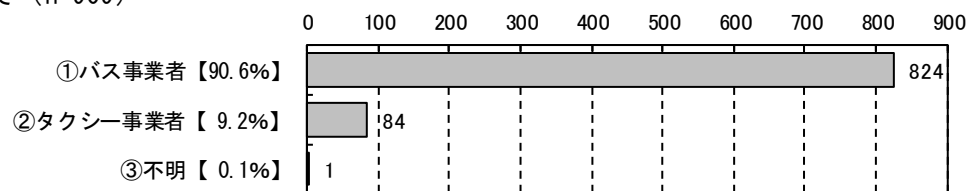


（3）市町村によるバス・乗合タクシーへの運行費補助の状況について

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 909 となっており、その事業形態は「①バス事業者」の割合が 90.6%と最も高い。

■事業形態について（n=909）

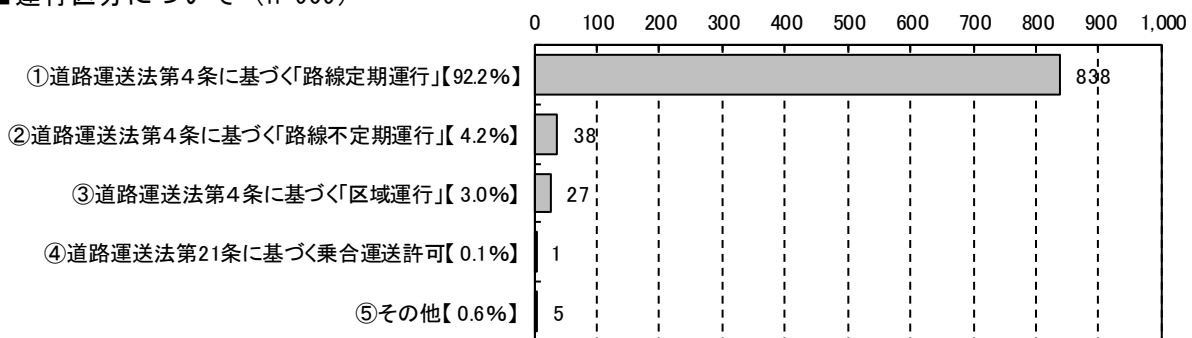


※【 】内の数字はn=909に対する割合

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 92.2%と最も高い。

■運行区分について（n=909）



※【 】内の数字はn=909に対する割合

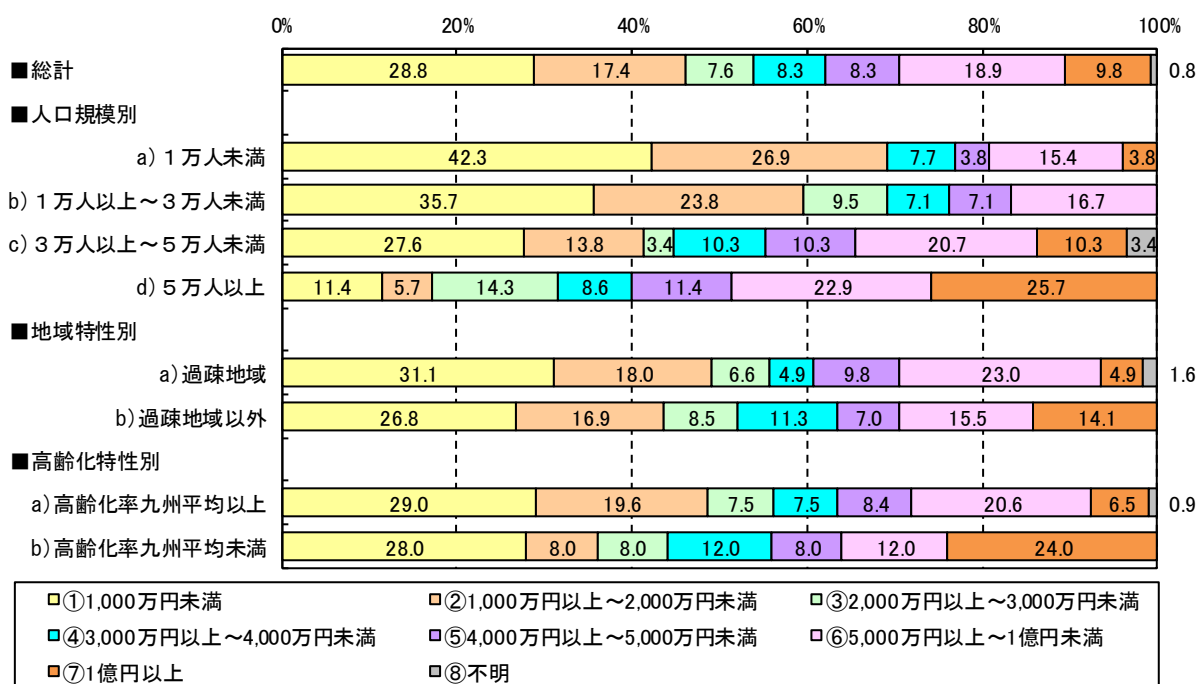
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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132となっており、補助実施率は全体で76%、平均補助額は5,182万円となっており、H26年度調査の平均補助額4,957万円より上昇している。
- 人口5万人以上の市町村の平均補助額が非常に高い。
- 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=132）



	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	⑦1億円以上	不明	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	38	23	10	11	11	25	13	1	132	173	76%	5,182
■人口規模別												
a) 1万人未満	11	7		2	1	4	1		26	40	65%	2,910
b) 1万人以上～3万人未満	15	10	4	3	3	7			42	57	74%	2,560
c) 3万人以上～5万人未満	8	4	1	3	3	6	3	1	29	33	88%	4,420
d) 5万人以上	4	2	5	3	4	8	9		35	43	81%	10,628
■地域特性別												
a) 過疎地域	19	11	4	3	6	14	3	1	61	79	77%	3,790
b) 過疎地域以外	19	12	6	8	5	11	10		71	94	76%	6,359
■高齢化特性別												
a) 高齢化率九州平均以上	31	21	8	8	9	22	7	1	107	133	80%	3,961
b) 高齢化率九州平均未満	7	2	2	3	2	3	6		25	40	63%	10,361

※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）

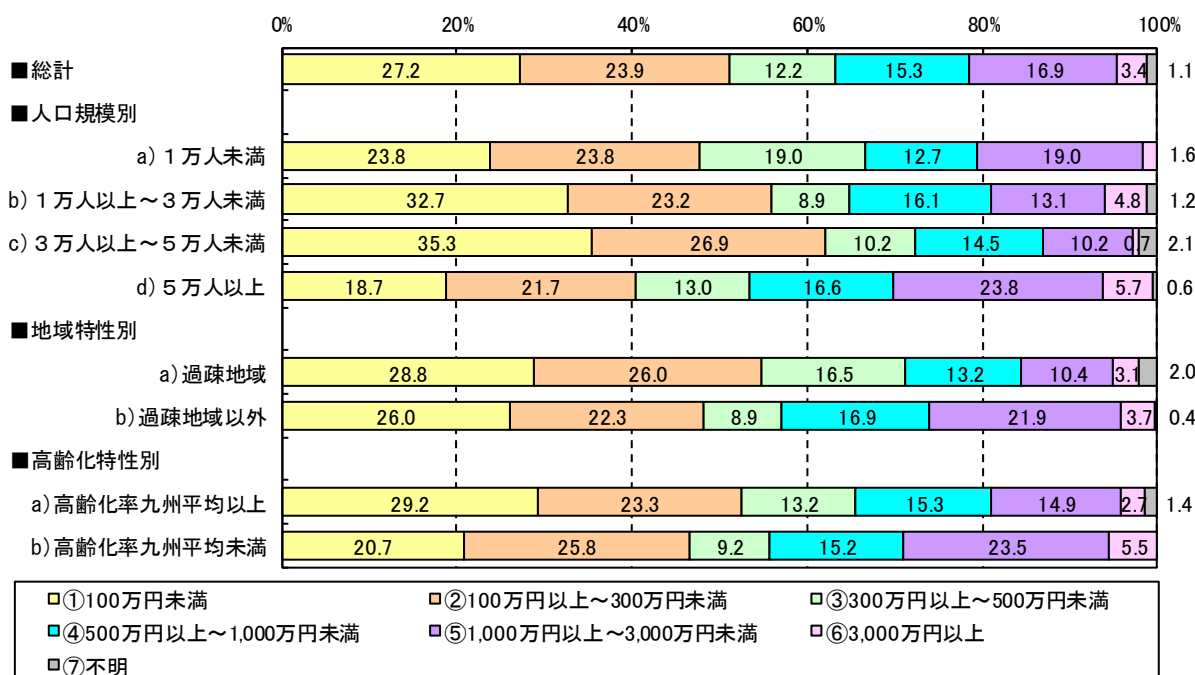


4）運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について（路線別）

○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 909 路線となっており、一路線あたりの平均補助額は 755 万円で、H26 年度調査の平均補助額 692 万円より上昇している。

○市町村別の場合と同様に、人口 5 万人以上の市町村の路線、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=909）



	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	247	217	111	139	154	31	10	909	755
■人口規模別									
a) 1万人未満	30	30	24	16	24	2		126	600
b) 1万人以上～3万人未満	55	39	15	27	22	8	2	168	648
c) 3万人以上～5万人未満	100	76	29	41	29	2	6	283	447
d) 5万人以上	62	72	43	55	79	19	2	332	1,127
■地域特性別									
a) 過疎地域	113	102	65	52	41	12	8	393	591
b) 過疎地域以外	134	115	46	87	113	19	2	516	878
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	202	161	91	106	103	19	10	692	616
b) 高齢化率九州平均未満	45	56	20	33	51	12		217	1,194

※平均値は不明を除く

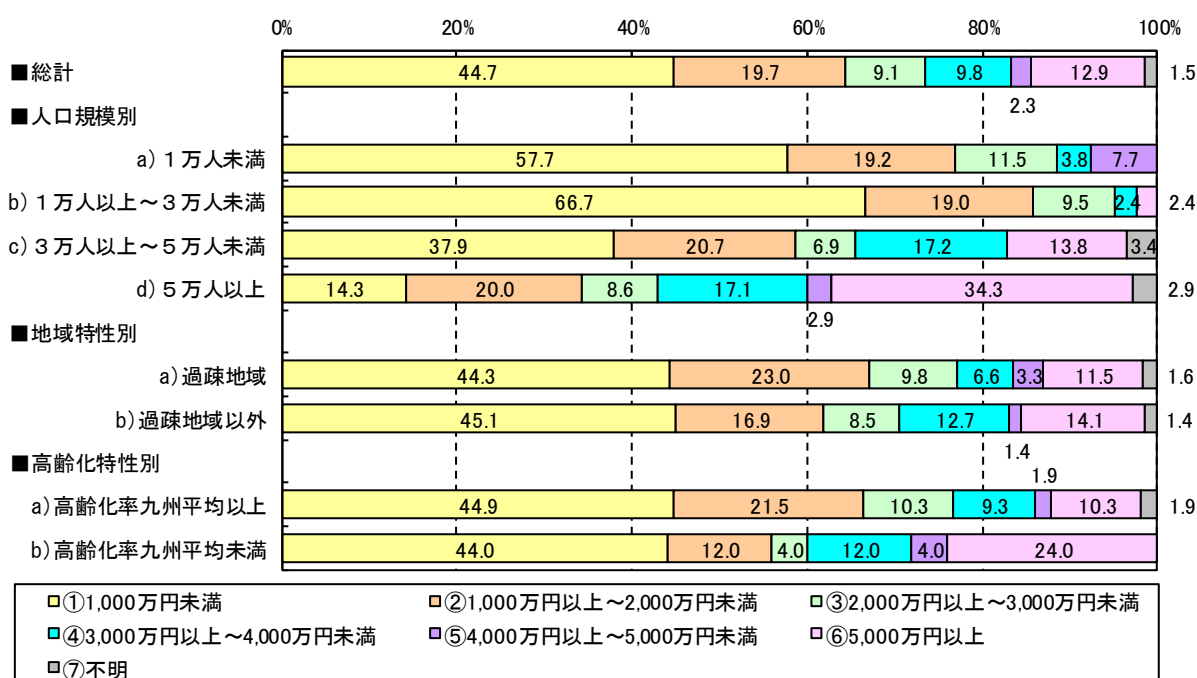
第2章 九州管内における公共交通に関するアンケート調査（市町村）



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、2,651万円となっており、H26年度調査の平均補助額2,561万円より上昇している。
- 「①1,000万円未満」の割合が44.7%と4割以上を占めており、比較的補助額が低い市町村も多く見られる。
- 「運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況」と場合と同様に、人口5万人以上の市町村の路線、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=132）



	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	59	26	12	13	3	17	2	132	2,651
■人口規模別									
a) 1万人未満	15	5	3	1	2			26	1,231
b) 1万人以上～3万人未満	28	8	4	1		1		42	1,103
c) 3万人以上～5万人未満	11	6	2	5		4	1	29	2,570
d) 5万人以上	5	7	3	6	1	12	1	35	5,717
■地域特性別									
a) 過疎地域	27	14	6	4	2	7	1	61	2,136
b) 過疎地域以外	32	12	6	9	1	10	1	71	3,093
■高齢化特性別									
a) 高齢化率九州平均以上	48	23	11	10	2	11	2	107	2,179
b) 高齢化率九州平均未満	11	3	1	3	1	6		25	4,636

※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）

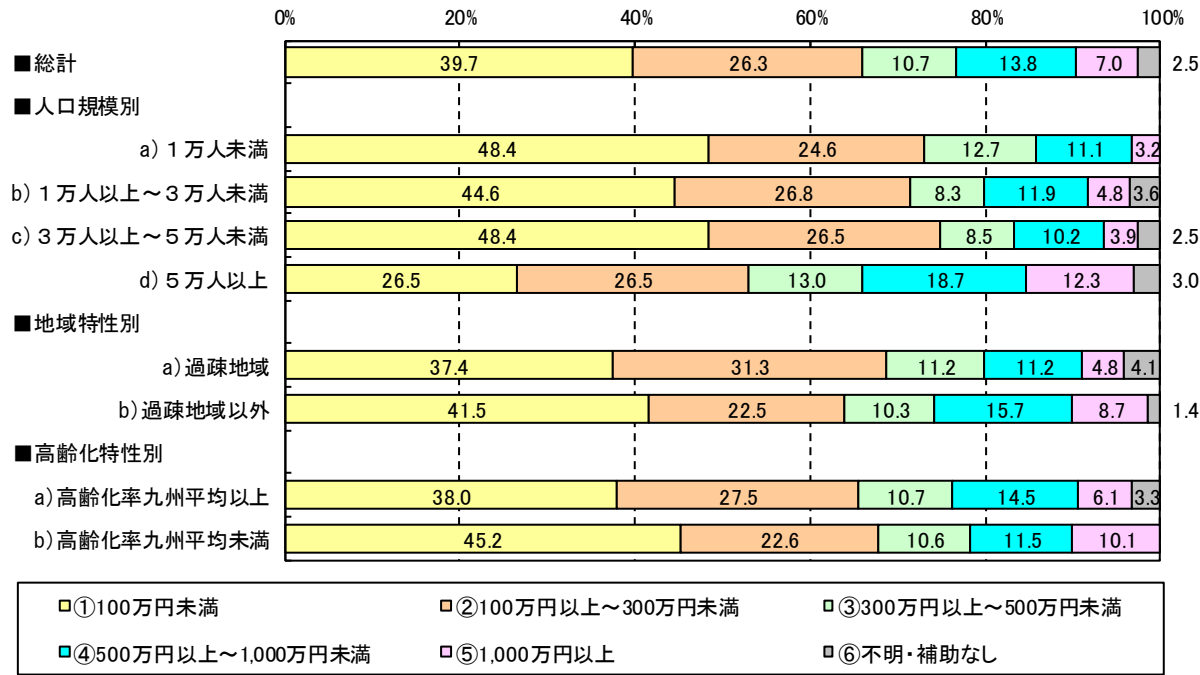


6）市町村による運行費補助の状況について（路線別）

○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 389 万円となっており、平成 26 年度調査の平均補助額 362 万円よりも上昇している。

○市町村別の場合と同様に、人口 5 万人以上の市町村の路線、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=909）



	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	⑤ 1,000 万円 以上	⑥ 不明	総 計	平均 補助額 ：万円
■総計	361	239	97	125	64	23	909	389
■人口規模別								
a) 1万人未満	61	31	16	14	4		126	254
b) 1万人以上～3万人未満	75	45	14	20	8	6	168	286
c) 3万人以上～5万人未満	137	75	24	29	11	7	283	261
d) 5万人以上	88	88	43	62	41	10	332	604
■地域特性別								
a) 過疎地域	147	123	44	44	19	16	393	340
b) 過疎地域以外	214	116	53	81	45	7	516	425
■高齢化特性別								
a) 高齢化率九州平均以上	263	190	74	100	42	23	692	342
b) 高齢化率九州平均未満	98	49	23	25	22		217	534

※平均値は不明を除く

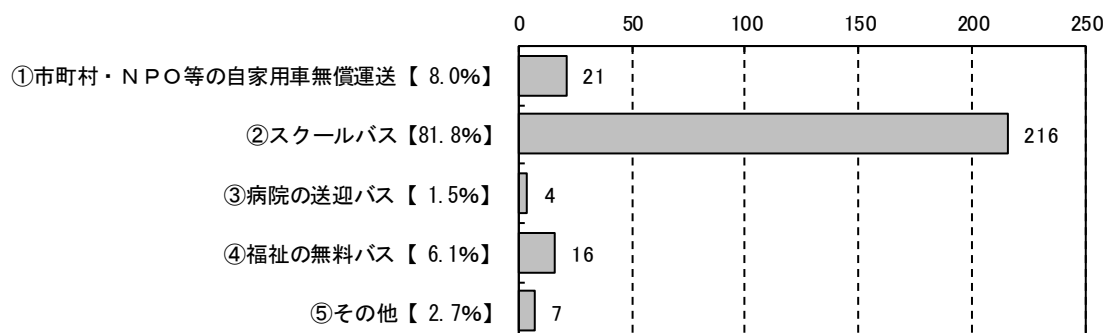


（４）その他市町村が支援を行っている交通について

１）その他支援を行っている交通について（路線別、いずれかを選択）

○「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い。

■ その他支援を行っている交通について（n=264）

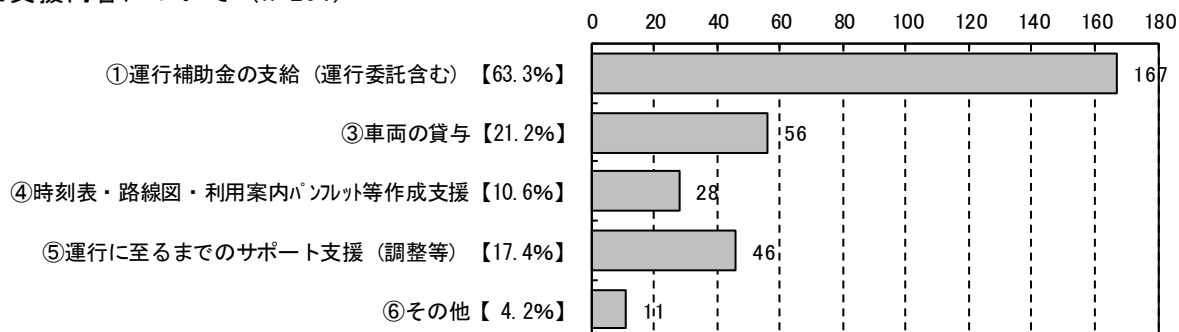


※【 】内の数字はn=264に対する割合

２）支援内容について（路線別、該当するものを全て選択）

○支援内容としては「①運行補助金の支給（運行委託含む）」による支援が最も多く、次いで「②車両の貸与」が多い。

■ 支援内容について（n=264）



※【 】内の数字はn=264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）



（５）海上交通の状況について

１）運航費補助の状況について（航路別）

- 32 市町村から 72 航路の回答があり、うち市町村が運行主体であるものが 18 航路、民間事業者等のものが 54 航路となっている。

○国からの補助を受けている航路 ： 22 航路（平均補助額 4,799 万円）

○県からの補助を受けている航路 ： 26 航路（平均補助額 1,420 万円）

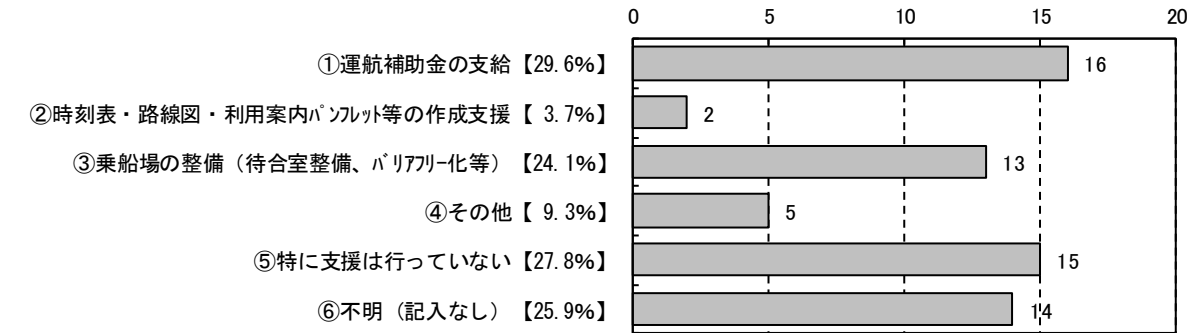
○市町村からの補助を受けている航路： 16 航路（平均補助額 823 万円）

※市町村が運行主体である航路を除く

２）市町村の支援状況について（該当するものを全て選択）

- 市町村による民間事業者等に対する支援の内容としては、「①運行補助金の支給」「③乗船場の整備（待合室整備、バリアフリー化等）」が多い。

■市町村の支援について（n=54）



※【 】内の数字はn=54に対する割合



3. アンケート調査結果のまとめ

（１）集計結果から見える課題⇒国がすべき施策の方向性の検討・提案

1）専門部署、担当職員の不足

- ・今年度調査（平成 28 年度調査）における公共交通の専任担当者の配置状況については、「専任担当者なし」の市町村が 83.2%となっており、公共交通専任の担当者が配置されている市町村は少なく、過去数年間の調査でも同様の傾向が続いている。
- ・また、兼任担当者の配置状況についても、50.3%は「1人」のみの配置となっており、全体的に市町村における公共交通関連の担当職員の不足がうかがえる状況となっている。
- ・「公共交通の取り組みを進める上での課題」についても、「専門部署の不足、担当職員の不足」が課題であると回答した市町村は 64.7%と課題の第一位となっており、過去数年間の調査でも同様に課題の第一位という状況が続いている。また、そのうち「特に重要」な課題であると回答した市町村も 31.2%と多く見られる。
- ・一方で、「人材確保に有効な取り組み」としては、「大学など教育機関と連携することで専門的な人材を確保する」が 47.4%、「交通事業者から市町村へ出向してもらい、交通に関する専門的な人材を確保するとともに、人材交流・育成を進める」が 46.2%と大学・交通事業者との連携・交流から人材を確保することが有効であるとの回答が多くなっている。
- ・また、「IT技術の活用により今までの業務が簡略化され、大がかりな実態調査を行う必要がなくなるなど、既存業務を効率化することで空いた人材を確保する」が 35.3%、「住基ネット等を活用して潜在的交通需要を把握し、より効率的な公共交通網の形成につなげるなど、様々な既存データの活用が進むことで検討業務が容易になり、空いた人材の確保につながる」が 32.9%と、先端技術の活用による業務の効率化や既存データの有効活用などによって空いた人材を確保することが有効であるとの回答も比較的多くなっている。
- ・国が、教育機関や交通事業者と市町村をマッチングし、自治体が交通に関する専門的な人材を確保するとともに人材交流・育成を進めるなど、市町村の公共交通専門部署・担当職員不足に対する国の支援が必要と考えられる。
- ・また、専門的な人材育成を継続していくために、国が、新たな法制度や補助制度、先進事例等に関する勉強会の開催や研修会の実施を、様々な機会を通じて、継続していくことが必要と考えられる。

2）財源の不足・行政負担の増加

- ・今年度調査（平成 28 年度調査）の「コミュニティバス・乗合タクシー」に対する補助金（国・県・市町村・その他の補助金合計）の状況を見ると、市町村単位（市町村内に運行している全路線の合計値）の平均補助額は 2,021 万円となっており、前回調査（平成 26 年度調査）の 1,734 万円に比べて増加している。
- ・また、「民間事業者が運行しているバス・乗合タクシー」に対する補助金（国・県・市町村等すべて含む）の状況を見ても、市町村単位（運行費補助を行っている全路線の合計値）の平均補助額は 5,182 万円となっており、前回調査（平成 26 年度調査）の 4,957 万円に比べてこちらも増加している。
- ・「公共交通の取り組みを進める上での課題」について、「財源不足」が課題であると回答した市町村は 50.3%と課題の第二位となっており、過去数年間の調査でも同様に課題の第二位という状況が続いている。

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）



- ・今後も、引き続き国・県・市町村などによる財政支援が必要であると考えられるが、その前提として、乗車人員の増加・運賃収入の拡大に向けた取り組みが必要と考えられる。
- ・「コミュニティバス・乗合タクシー」の状況については、乗車人員が「減少傾向」にある路線の方が多く、「収支率（年間運賃収入／年間運行経費）」の状況を見ると、人口1万人以上市町村（1～3万人、3～5万人、5万人以上）の平均値は22～23%であるのに対して、人口1万人未満市町村については、年間運行経費の平均値が最も高く、年間運賃収入が最も低くなっていることもあり、収支率の平均値は11%と非常に低くなっている。
- ・人口規模に関係なく、定時定路線運行のほうが予約型運行よりも年間運行経費の平均値は高いが、年間運賃収入の平均値も高くなっており、結果的に収支率は定時定路線運行の方が高くなる傾向が見られることから、それらの事例も参考にしながら、必要に応じて運行形態の見直しを行うなど、利用者数の増加、運賃収入の増加につながる、市町村等による積極的な取り組みの推進が必要と考えられる。

3）的確な情報提供

- ・今年度調査（平成28年度調査）において、「必要としている情報」の第一位は「国の支援制度の内容」64.2%、第二位「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）」56.1%、第三位「他の地域における事例やその成功要因」53.2%となっているが、過去数年間の調査においても、この3項目が必要としている情報のベスト3となっている。
- ・引き続き、「国の支援制度」「計画の立て方（マニュアル等の作成）」「成功事例」等の情報提供を進めていくと共に、よりわかりやすく、的確に情報を提供するための手段・方法の検討が必要であると考えられる。

4）地域住民の理解・協力の不足

- ・今年度調査（平成28年度調査）における「地域公共交通の事例に対する取り組み意向」については、市町村の意向が高かった項目は、福岡市の「数値目標を設定し、住民が利用促進を続けながら新しいバス路線を確保維持する取り組み」24.3%、大分市の「自治会が有価物回収によって公共交通運営経費を確保する取り組み」21.4%、函館市の「自治会が主導する運行計画の改善・利用促進の取り組み」19.1%となっており、地域住民、自治会など、地域の自主的・積極的な活動が一定の成果を上げている事例に対する取り組み意向が比較的高くなっている。
- ・一方で、市町村の取り組み意向が高かった上記の3項目について、その取り組みを進める上での課題については、「住民の理解・協力が得られない」という回答がいずれの場合も突出して多くなっている。
- ・今年度調査（平成28年度調査）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、「公共交通の維持・改善に対する住民の問題意識が低い」ことが課題であると回答した市町村は40.5%と課題の第三位となっており、過去数年間の調査でも同様に課題の第三位という状況が続いている。
- ・シンポジウムなど比較的広い範囲を対象としたイベント等だけでなく、校区単位など、もう少し狭い範囲を対象とした、公共交通確保・維持・改善に対する地域住民の理解・協力を促すような取り組みの実施が必要であると考えられる。



5) 高齢運転者の免許証返納に対する支援

- ・今年度調査（平成 28 年度調査）において、「高齢運転者の免許証返納」の取り組み状況について、「実施している」41.6%、「実施していない」30.6%、「検討を行っている」23.1%という回答が得られている。
- ・「実施している」の中でも「交通事業者が独自で免許証返納者に対する割引等を実施している」のとの回答が多く、市町村としての取り組みがやや不足していることが予想されることから、その促進につながる国の支援施策等の検討が必要と考えられる。

（2）自治体が今後地域公共交通の確保、維持、改善を行う上で配慮すべき事項

1) 立地適正化計画と公共交通網形成計画の整合について

- ・今年度調査（平成 28 年度調査）において、地域公共交通網形成計画を「策定済み・策定中・策定検討中」の割合は 62.7%であるのに対して、立地適正化計画を「策定済み・策定中・策定検討中」の割合は 23.6%という回答が得られている（いずれも不明を除く）。
- ・人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めるという「コンパクトシティ＋ネットワーク」の考えに基づいたまちづくりを推進するためには、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の整合性が重要な視点となる。
- ・今後、立地適正化計画の策定が進む中で、先行して地域公共交通網形成計画が策定されている場合は、両計画の間で十分に調整を図ると共に、必要に応じた地域公共交通網形成計画の見直しにも配慮する必要がある。
- ・また、「（1）集計結果から見える課題」でも整理したように、「4）地域住民の理解・協力の不足」が公共交通の取り組みを進める上での課題となっていることから、地域公共交通網形成計画の見直しを図る際に、地域住民の参画を促し、その意識向上を図るとともに、市町村と地域住民が一体となった事業の推進につながるような、計画策定方法・体制への配慮も必要と考えられる。

2) コミュニティバス・乗合タクシーの位置づけ・役割について

- ・「交通に関する計画や方針の策定状況」に対する市町村からの回答を見ると、策定された計画や方針に最も多く記載されている分野は、平成 23 年度調査からの過去 5 回の調査すべてにおいて、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」となっている。
- ・特に今年度調査（平成 28 年度調査）においては、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」の記載割合は 95.7%と非常に高く、ほぼすべての計画・方針で何らかの記載がなされている状況となっている。
- ・各市町村においても、「コミュニティバス・乗合タクシー関連」分野の重要度が高くなっていると考えられることから、今後、地域公共交通の確保、維持、改善を進めていく上において、公共交通分野の中で、コミュニティバス・乗合タクシーの位置づけがさらに高いものなり、より重要な役割を担うことが求められる可能性が考えられる。

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）



- ・しかし現況では、市町村によって人口規模、域内面積、公共交通（鉄道・路線バス等）の運行状況、地形条件などがそれぞれ違うことから、コミュニティバス・乗合タクシーの位置づけ・役割も違うと考えられ、実際に、今年度調査（平成28年度調査）における、各市町村域内におけるコミュニティバス・乗合タクシーの運行状況については、運行していない市町村、数路線のみが運行している市町村、50以上の路線が運行している市町村など差が見られる。
- ・例えば、「年間運行日数」は人口1万人未満市町村路線の平均値（217日）が最も大きく、人口規模が大きくなるにつれてその平均値は小さくなっている（人口5万人以上市町村路線の平均値186日）ことから、人口規模が小さい市町村では「多くの日数運行する」ことがコミュニティバス・乗合タクシーに求められていることが予想される。
- ・一方で、「年間実車走行キロ」は人口5万人以上市町村の路線の平均値（約24万km）が最も大きく、人口規模が小さくなるにつれてその平均値は小さくなっている（人口1万人未満市町村の路線の平均値約8万km）ことから、人口規模が大きい市町村では「より広いエリアやより長い距離、より密度高く運行する」ことがコミュニティバス・乗合タクシーに求められていることが予想される。
- ・各市町村の公共交通を取り巻く状況（人口増減・高齢化状況、土地利用・立地施設の状況、鉄道・路線バス等の公共交通の運行状況）を正確に把握するとともに、その将来動向等にも留意しながら、それぞれの市町村に相応しいコミュニティバス・乗合タクシーの位置づけ・役割を検討する必要がある。

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

1. 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通特性の整理

「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）」において整理した項目の中で、離島地域の特性・課題等を把握する上で有効と考えられる項目について、回答があった離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域：以下、離島地域という。）の市町村に限定した別途集計を行う。

（1）交通関連予算額について

- 離島地域・全地域ともに、交通関連予算の配分先としては、「バス関係（福祉・教育を除く）」との回答が最も多い。
- 離島地域では、全地域に比べて「旅客船関係」の予算を配分している市町村の割合が高く、平均予算額を見ても、旅客船関係の数値が最も高い。
- 逆に、鉄軌道関連の予算を配分している市町村はない。
- ※「交通関連予算」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、旅客船など、人の移動を支援する交通に対する予算額（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）などに対する予算額も含むもの
- ※割合は、それぞれの市町村数合計（離島地域 15、全地域 173）に対する割合

項目	離島地域			全地域		
	市町村数	（割合）	平均予算額 （千円）	市町村数	（割合）	平均予算額 （千円）
鉄軌道関係	0	（0%）	0	53	（31%）	372,695
バス関係（福祉・教育除く）	12	（80%）	47,548	156	（90%）	97,638
タクシー関係（福祉・教育除く）	4	（27%）	5,382	64	（37%）	11,649
福祉関係（福祉バスなど）	6	（40%）	4,293	84	（49%）	41,614
教育関係（スクールバスなど）	10	（67%）	47,679	81	（47%）	28,419
旅客船関係	8	（53%）	131,590	28	（16%）	261,273
その他交通関係	4	（27%）	26,231	46	（27%）	11,685
交通関連予算総額	15	（100%）	150,152	173	（100%）	286,135

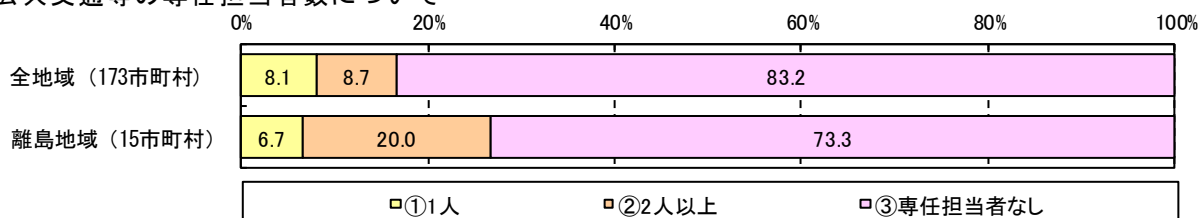
第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



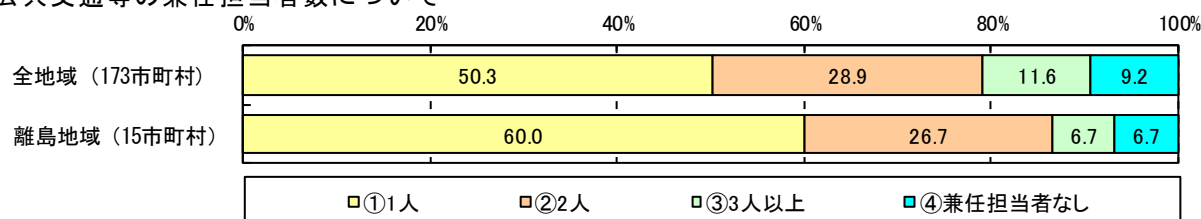
（２）公共交通担当者数について

○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、全地域よりも離島地域の方が高い。

■公共交通等の専任担当者数について



■公共交通等の兼任担当者数について

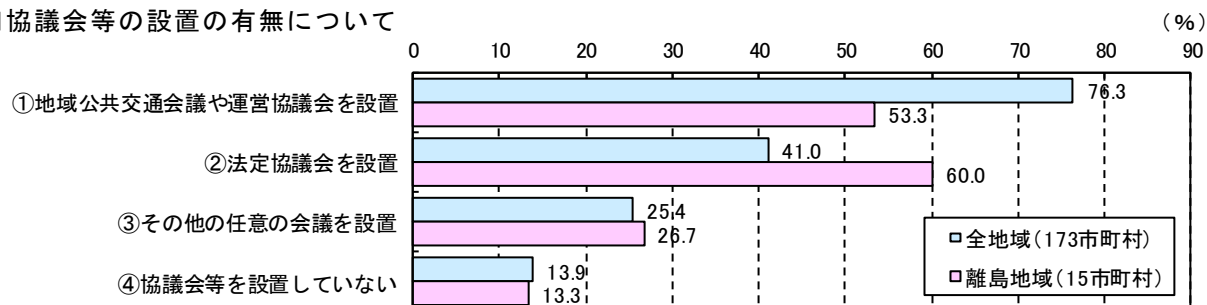


（３）協議会等の設置の有無について（該当するものを全て選択）

○全地域では、「①道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会」を設置していると回答した市町村の割合が 76.3%と最も高いが、離島地域では、「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」を設置していると回答した市町村の割合が 60.0%と最も高くなっている。

○「④協議会等を設置していない」と回答した市町村の割合は、全地域・離島地域ともにほぼ同じ割合となっている。

■協議会等の設置の有無について



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

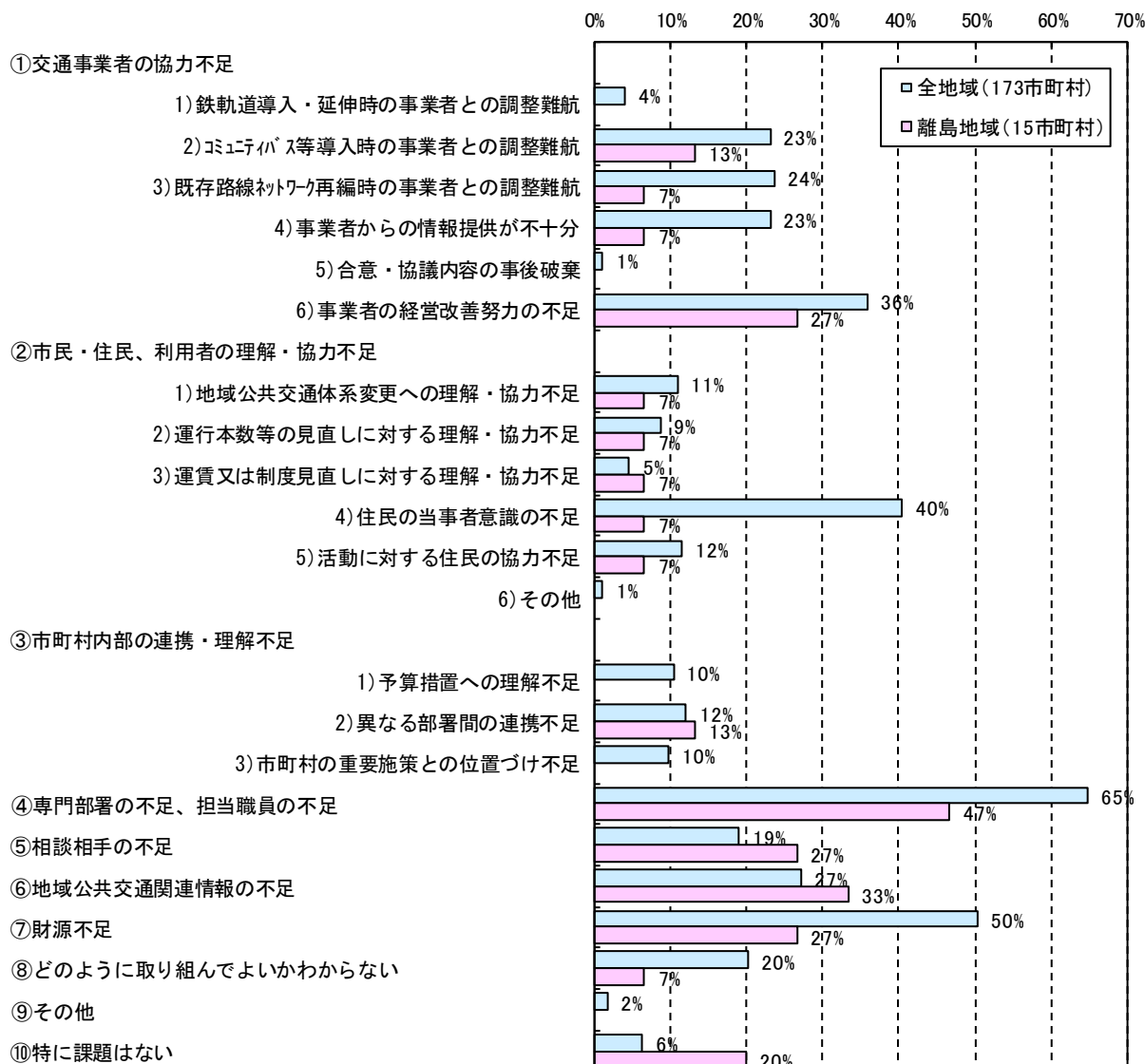


（４）公共交通の取り組みを進める上での課題について

（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、全地域・離島地域ともに「④専門部署がない、または担当職員が不足している」ことが課題であると回答した市町村の割合が高くなっている。
- 全地域では、次いで「⑦財源が不足している」を課題としてあげている市町村の割合が高くなっているが、離島地域では「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」ことを課題としてあげている市町村の割合が高くなっている。
- 離島地域では、その他に「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」「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」「⑦財源が不足している」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（「特に重要＋重要」の各総数に対する割合）



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

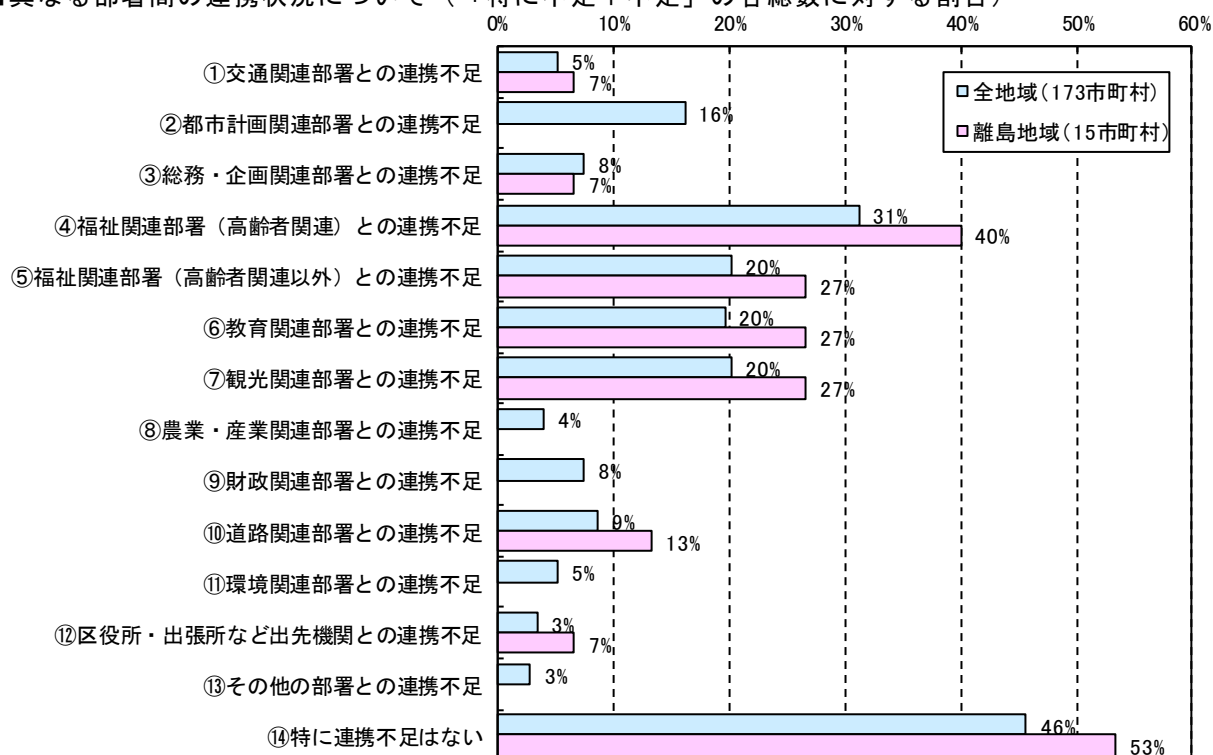


（５）異なる部署間の連携状況について

（該当するものを全て選択、特に不足しているものを１つ選択）

- 全地域・離島地域ともに「⑭特に連携不足はない」という回答が最も多く、特に離島地域ではその割合が半数以上となっている。
- 次いで「④福祉関連部署（高齢者関連）」との連携が不足しているという回答が多く、「⑤福祉関連部署（高齢者関連以外）」「⑥教育関連部署」「⑦観光関連部署」との連携が不足しているという回答もそれに続くという傾向は、全地域・離島地域ともに同じとなっている。

■異なる部署間の連携状況について（「特に不足＋不足」の各総数に対する割合）



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

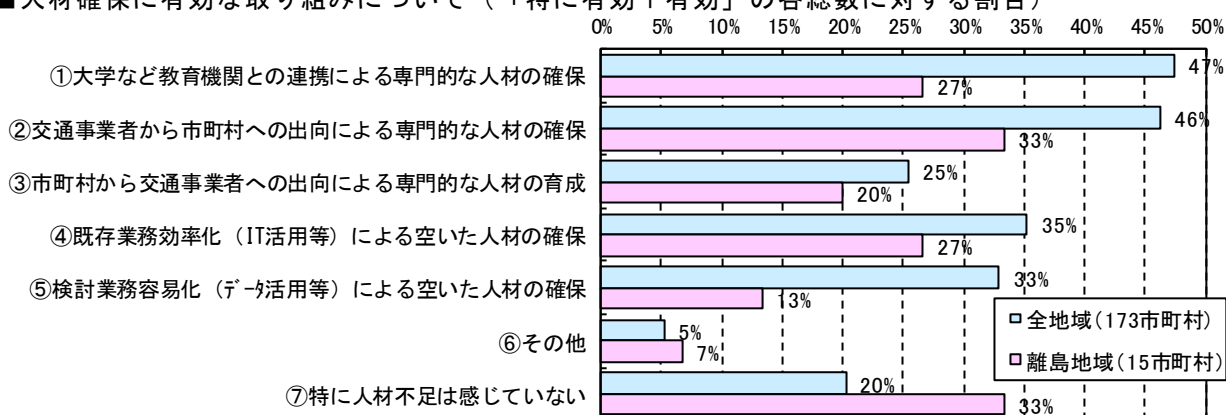


（6）人材確保に有効な取り組みについて（特に有効を1つ、有効を2つ選択）

○担当職員等の人材確保を進めるために有効な取り組みとしては、全地域では「①大学など教育機関と連携することで専門的な人材を確保する」という回答が最も多いが、離島地域では「②交通事業者から市町村へ出向してもらい、交通に関する専門的な人材を確保するとともに、人材交流・育成を進める」という回答が最も多い。

○一方で、「（4）公共交通の取り組みを進める上での課題について」において「④専門部署がない、または担当職員が不足している」ことを課題としてあげた市町村が最も多かったが、全地域に比べてその割合は低く、半数以下であったこともあり、「⑦特に人材不足は感じていない」という回答の割合も高くなっている。

■人材確保に有効な取り組みについて（「特に有効＋有効」の各総数に対する割合）

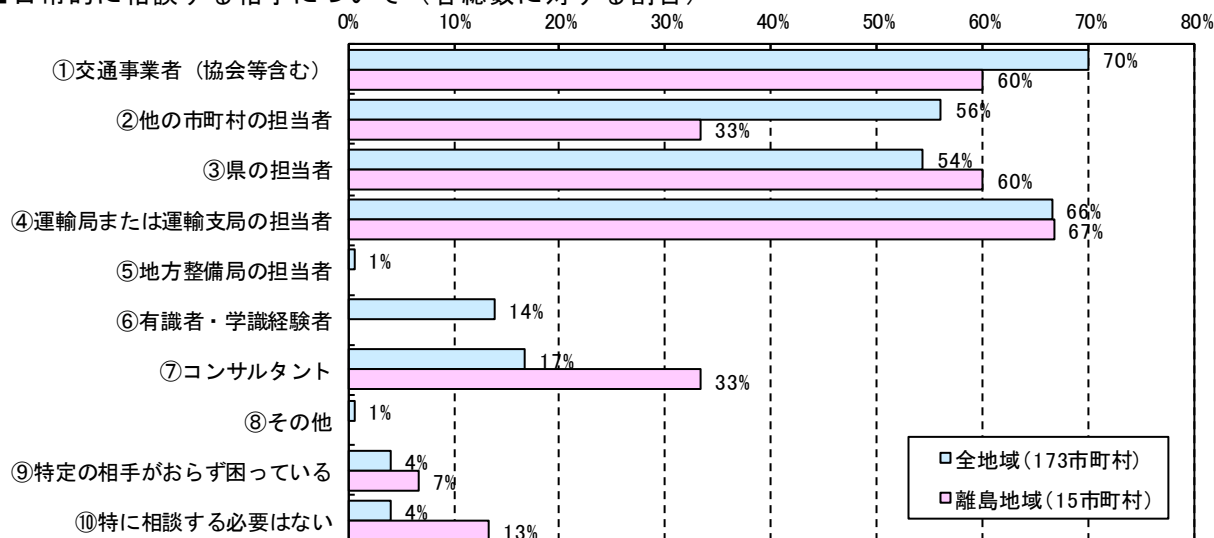


（7）日頃から相談する相手について（該当するものを全て選択）

○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、全地域・離島地域ともに「①交通事業者（協会等含む）」「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い。

○「②他の市区町村の担当者」については、全地域ではその割合が高いが、離島地域では低い。

■日常的に相談する相手について（各総数に対する割合）



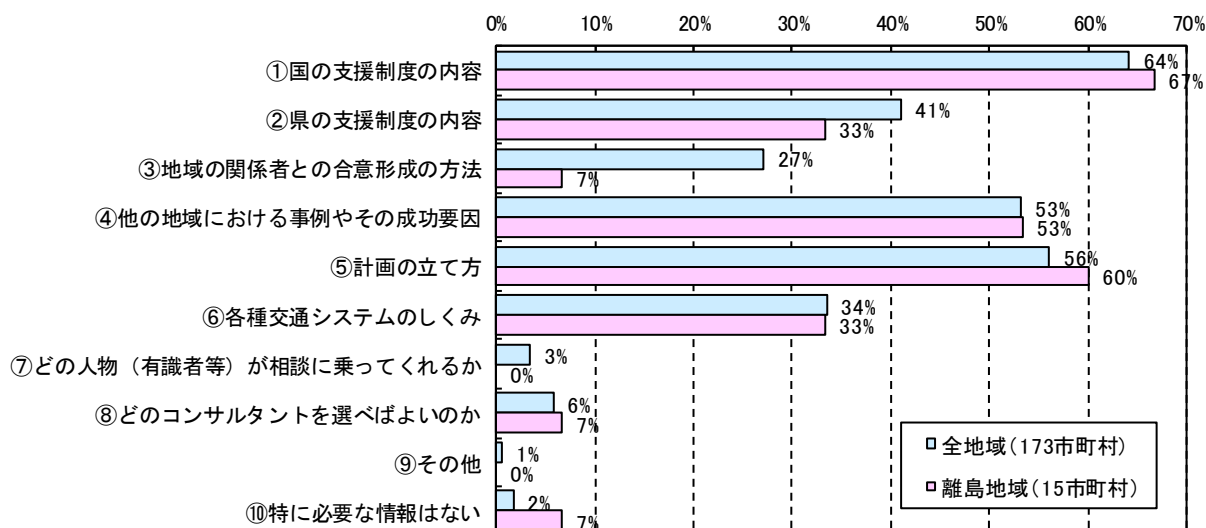
第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



（８）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、全地域・離島地域ともに「①国の支援制度の内容」に関する情報が重要であると考えている市町村が最も多い。
- 次いで、「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）」「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が多い。

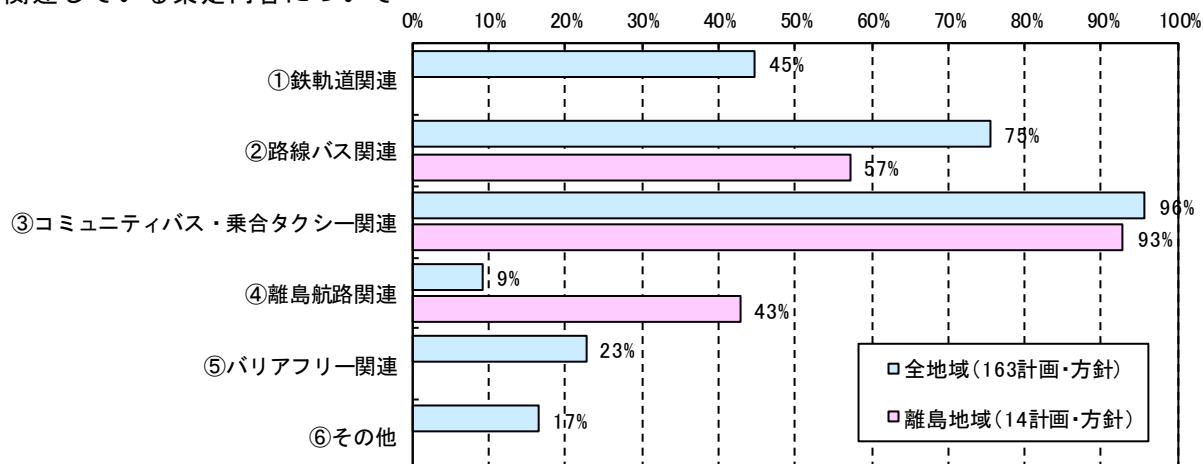
■ 必要としている情報について（「特に重要＋重要」の各総数に対する割合）



（９）交通に関する計画や方針の策定状況について（該当するものを全て選択）

- 全地域・離島地域ともに「③コミュニティバス・乗合タクシー関連」の内容が記載された計画・方針が最も多く、次いで「②路線バス関連」の計画・方針が多くなっており、全体的にバス関連の内容が記載されている計画・方針が多いという傾向は共通している。
- 離島地域については、「④離島航路関連」の内容が記載された計画・方針の割合が高くなっている。

■ 関連している策定内容について



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



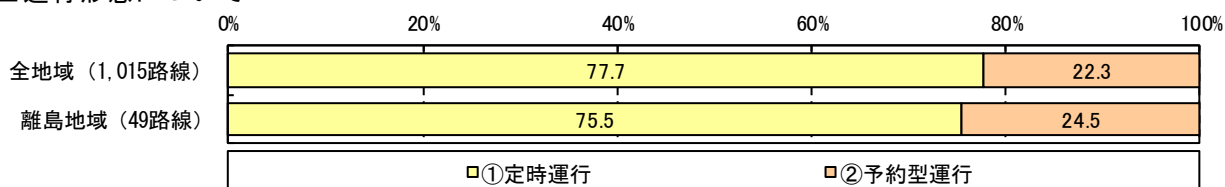
（10）コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

回答があった市町村のうち、コミュニティバス・乗合タクシーの運行ありと回答したのは9市町村、51路線となっている。

1）運行形態について

○運行形態については、全地域と離島地域間に大きな差は見られない。

■運行形態について



※不明を除く

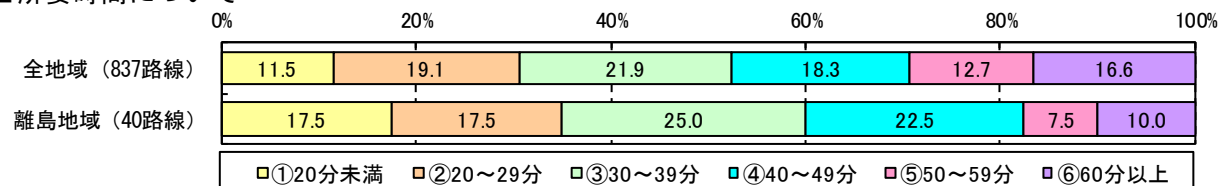
2）所要時間について

○平均値（全地域）：41分

○平均値（離島地域）：38分

・全地域に比べて、離島地域は所要時間が短い路線の割合がやや高く、所要時間の平均値も離島地域のほうがやや小さい。

■所要時間について



※不明・予約型運行（区域型）を除く

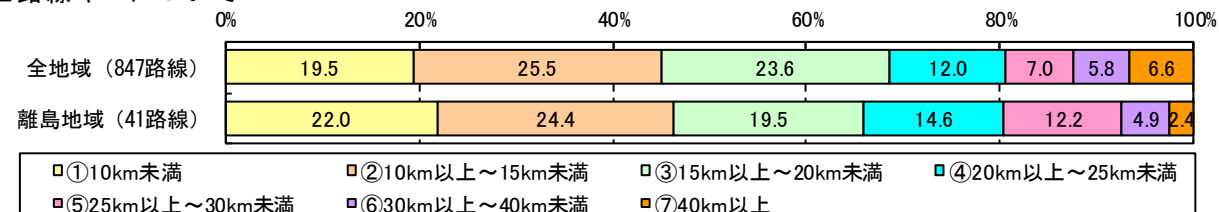
3）路線キロについて

○平均値（全地域）：21km

○平均値（離島地域）：17km

・全地域に比べて、離島地域は路線キロが短い路線の割合がやや高く、路線キロの平均値も離島地域のほうがやや小さい。

■路線キロについて



※不明・予約型運行（区域型）を除く

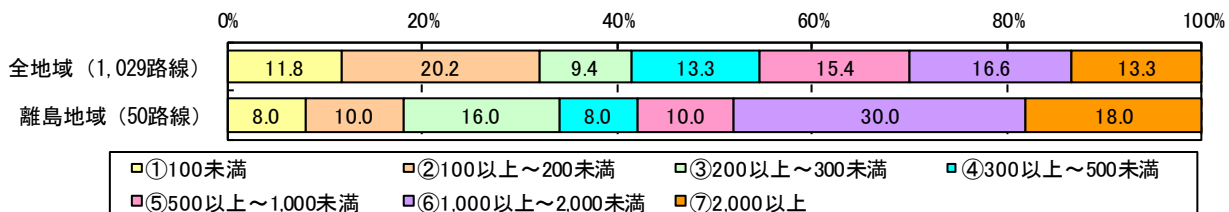
第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



4) 年間運行回数について

- 平均値（全地域）：1,060 回
- 平均値（離島地域）：1,028 回
- ・ 年間運行回数の平均値については、全地域と離島地域の間に大きな差は見られない。

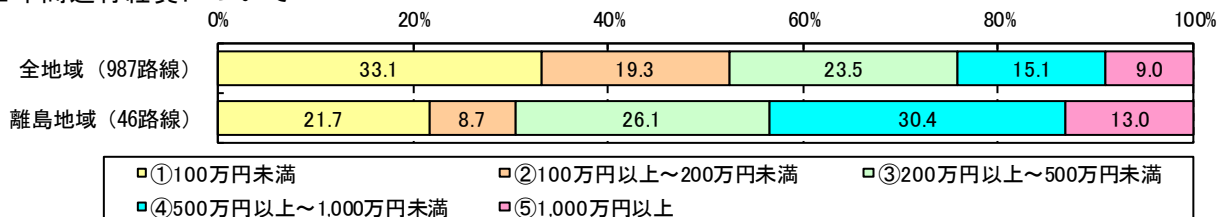
■ 年間運行回数について



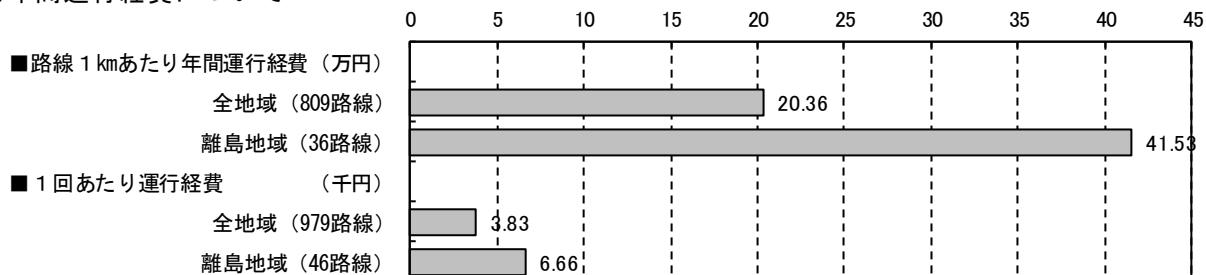
5) 年間運行経費について

- 平均値（全地域）：414 万円
- 平均値（離島地域）：658 万円
- ・ 年間運行経費の平均値については、離島地域の数値が全地域に比べてかなり高くなっている。
- ・ 路線 1 kmあたり年間運行経費や、1 回あたり運行経費を見ても、離島地域の数字は全地域に比べてかなり高くなっている。

■ 年間運行経費について



■ 年間運行経費について



※路線 1 kmあたりは予約型運行（区域型）を除く

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



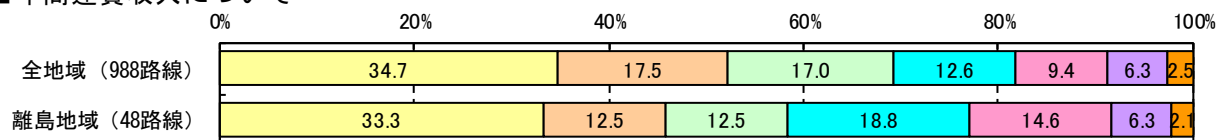
6) 年間運賃収入について

○ 平均値（全地域）：85 万円

○ 平均値（離島地域）：144 万円

- ・ 年間運行経費の平均値は離島地域の数値が高かったが、年間運賃収入の平均値についても同様に、離島地域の数値が全地域に比べてかなり高くなっている。
- ・ 路線 1 kmあたり年間運行経費や、1 回あたり運行経費を見ても、離島地域の数字は全地域に比べてかなり高くなっている。

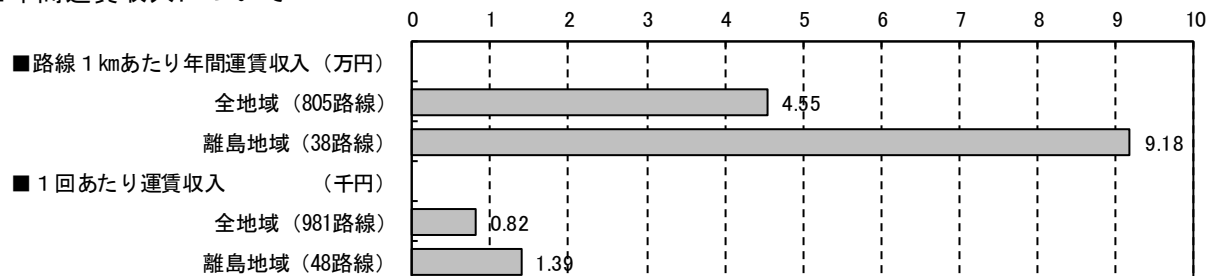
■ 年間運賃収入について



□①10万円未満 □②10万円以上～20万円未満 □③20万円以上～50万円未満 □④50万円以上～100万円未満
 □⑤100万円以上～200万円未満 □⑥200万円以上～500万円未満 □⑦500万円以上

※ 不明を除く

■ 年間運賃収入について



※ 路線 1 kmあたりは予約型運行（区域型）を除く

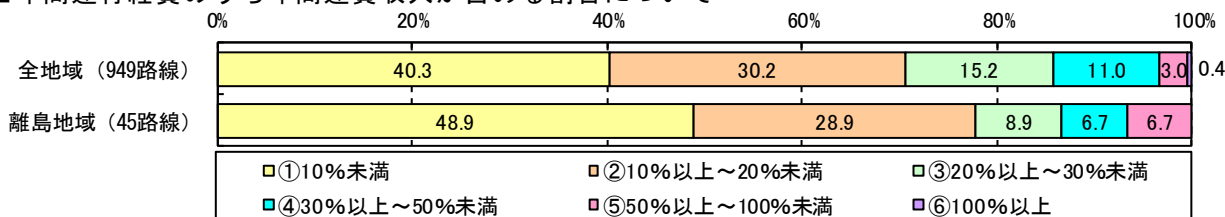
7) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）について

○ 平均値（全地域）：21%

○ 平均値（離島地域）：23%

- ・ 離島地域の年間運行経費、年間運賃収入の平均値は、共に全地域に比べて高くなっていたが、「年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合（収支率）」は、やや離島地域の方が高くなっている。

■ 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



※ 不明を除く

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



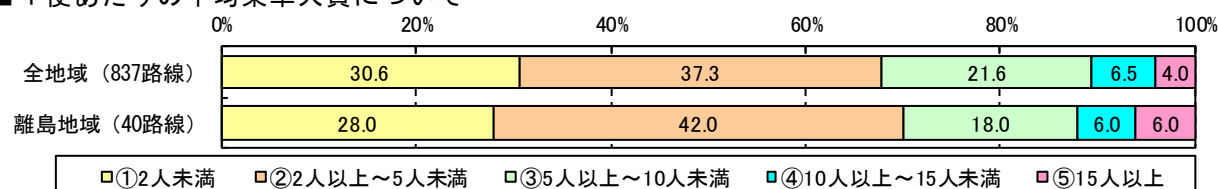
8) 1便あたりの平均乗車人員について

○平均値（全地域）：5.8人

○平均値（離島地域）：6.4人

- ・年間運賃収入の平均値は離島地域のほうが全地域より高くなっていることもあり、1便あたりの平均乗車人員についても、離島地域のほうが高くなっている。

■ 1便あたりの平均乗車人員について

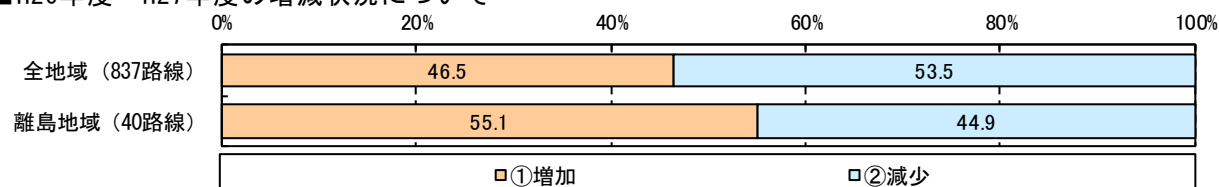


※不明を除く

9) H26年度～H27年度の増減状況について

○全地域で見ると、H26年度からH27年度にかけて利用者数が減少している路線の方が多いが、離島地域では、逆にH26年度からH27年度にかけて増加している路線の方が多い。

■ H26年度～H27年度の増減状況について



※不明を除く

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

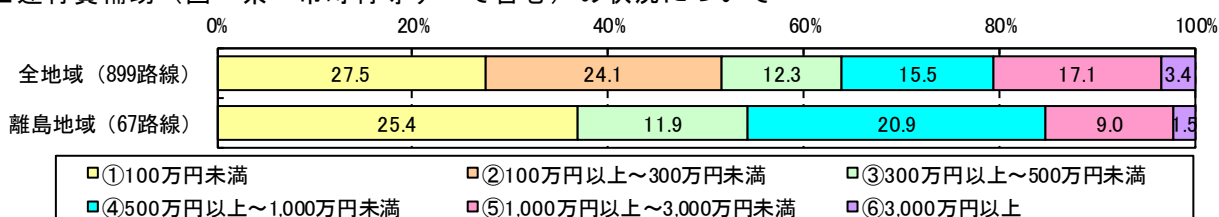


（11）バス・乗合タクシーへの運行費補助の状況について

1）運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について

- 平均補助額（全地域）：755 万円
- 平均補助額（離島地域）：547 万円
- ・国・県・市町村など様々な主体からの補助合計額を見ると、離島地域の平均補助額は、全地域の平均補助額よりも低くなっている。

■運行費補助（国・県・市町村等すべて含む）の状況について

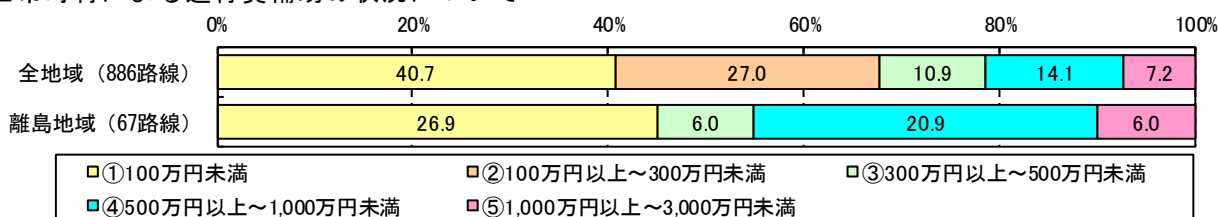


※不明を除く

2）市町村による運行費補助の状況について

- 平均補助額（全地域）：389 万円
- 平均補助額（離島地域）：444 万円
- ・市町村のみの運行費補助に限定した場合、離島地域の平均補助額のほうが、全地域の平均補助額よりも高くなっている。

■市町村による運行費補助の状況について



※不明・補助なしを除く

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



2. 離島地域に対する追加調査の実施

（1）調査対象

- ・離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の公共交通の現状・課題を把握するために、長崎、大分、鹿児島各県において「離島振興対策実施地域」及び「奄美振興地域」に全域が指定されている市町村のみを対象として追加アンケート調査を実施

《調査対象市町村：計 24 市町村》

○離島振興対策実施地域：全域指定：12 市町村

- ・離島振興法第2条第1項の規定に基づき離島振興対策実施地域として指定

○奄美振興地域：12 市町村

- ・奄美群島振興開発特別措置法に基づく指定

（2）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（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域に該当する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「離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査」のお願い
- ②離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

3）アンケート実施時期

- ・平成 29 年 2 月 24 日（金）～平成 29 年 3 月 10 日（金）

（3）アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
離島振興対策実施地域	12	6	50%
奄美振興地域	12	5	42%
合計	24	11	46%



3. 追加アンケート調査の集計

【問1 航空路・航路について】

（1）航空路について

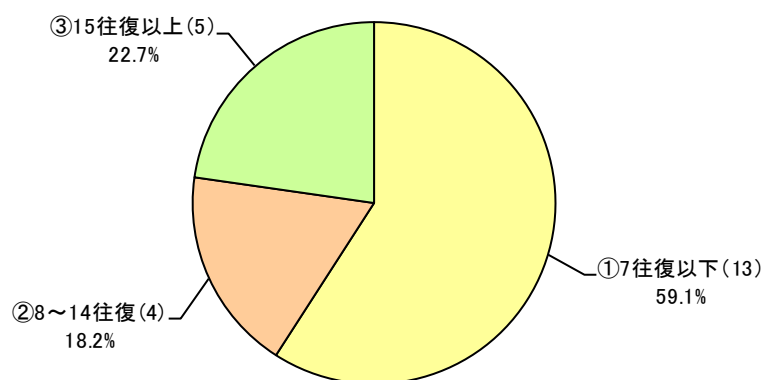
1）1週間の運航本数について

○回答があった11市町村のうち、市町村域内に立地している空港に発着している飛行機の運航状況について回答した市町村は「7（空港なし4）」となっている。

○回答があった計22航路のうち、半数以上は1週間の運航本数が「①7往復以下（1日1往復程度）」となっている。

※最も運航本数が多かった時期（夏季等）の回数を回答している。

■ 1週間の運航本数について（n=22）

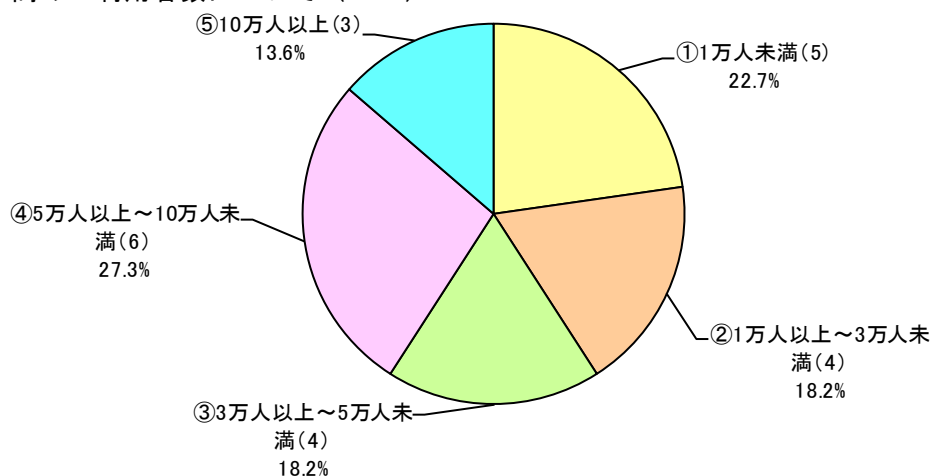


※（ ）内の数字は実数

2）H27年度年間のべ利用者数について

○各航路の平成27年度の年間のべ利用者数を見ると、「5万人未満（①+②+③）」の航路が半数以上を占めている。

■ H27年度年間のべ利用者数について（n=22）



※（ ）内の数字は実数

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

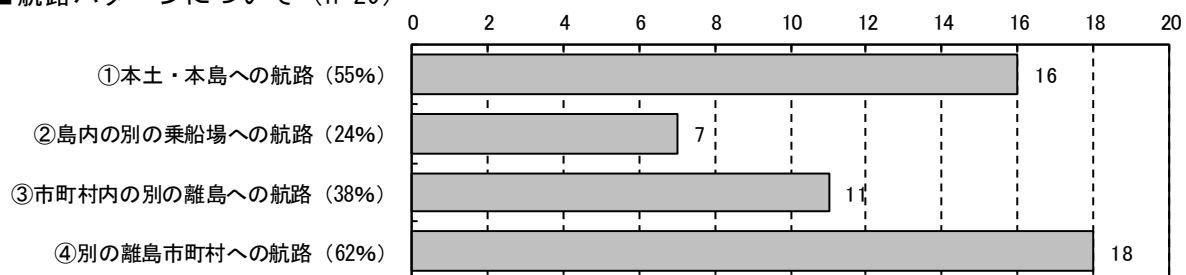


（２）航路について

１）航路パターンについて（該当するものを全て選択）

- 回答があった 11 市町村のうち、市町村域内に立地している乗船場に発着している旅客船の運航状況について回答した市町村は「8（乗船場なし 3）」となっている。
- 回答があった計 29 航路は、「④別の離島市町村への航路」が最も多く、次いで「①本土（本州・九州など）・本島（沖縄）への航路」が多くなっている。
- ※複数回答

■航路パターンについて（n=29）

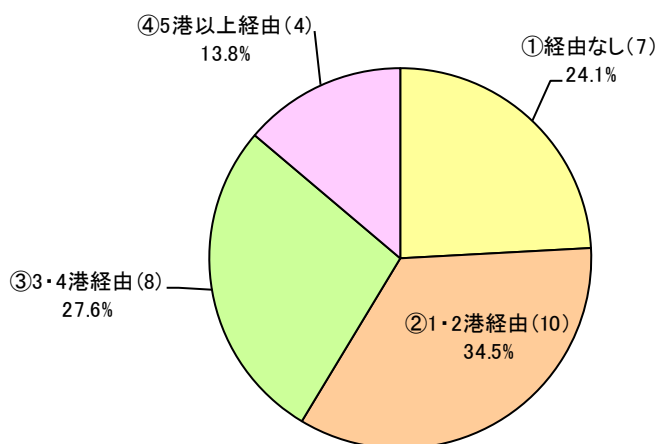


※（ ）内の数字は総航路数（29）に対する割合

２）経由する乗船場の数について

- 出発・到着港以外の経由する乗船場の数については、「①経由なし」が約 1 / 4 となっており、複数の乗船場を経由している航路の方が多くなっている。

■経由する乗船場の数について（n=29）



※（ ）内の数字は実数

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

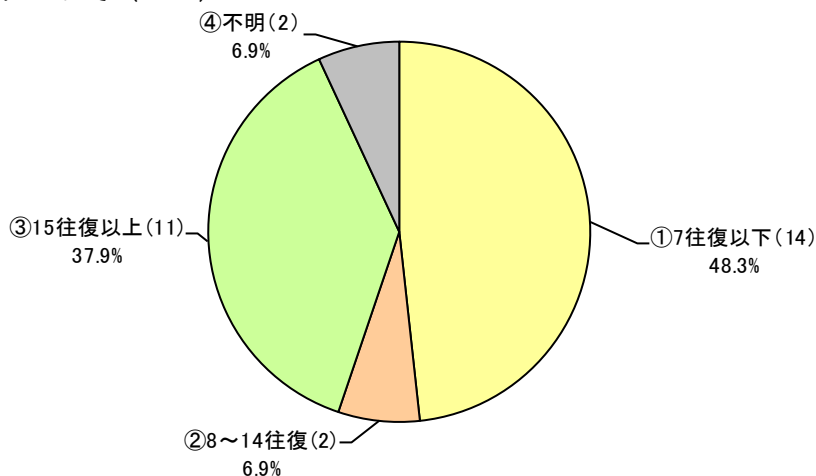


3) 1週間の運航本数について

○約半数の航路は1週間の運航本数が「①7 往復以下（1日1往復程度）」となっているが、「③15 往復以上（1日3往復以上程度）」と比較的運航本数が多い航路も約4割と多く、航路によって差が見られる。

※最も運航本数が多かった時期（夏季等）の回数を回答している。

■ 1週間の運航本数について（n=29）

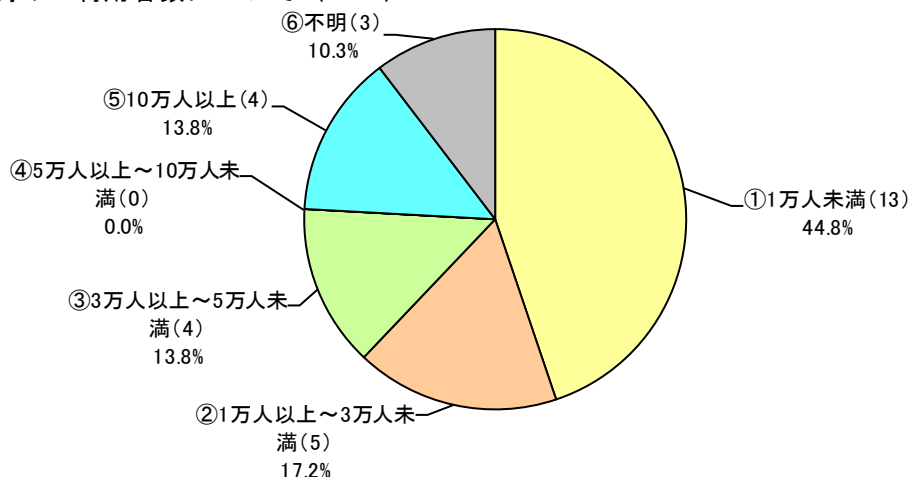


※（ ）内の数字は実数

4) H27 年度年間のべ利用者数について

○各航路の平成 27 年度の年間のべ利用者数を見ると、「①1 万人未満」の航路が約半数を占めているが、これらの路線は全て利用者数 5 千人未満となっている。

■ H27年度年間のべ利用者数について（n=29）



※（ ）内の数字は実数



【問2 島内の陸上公共交通について】

（1）陸上公共交通事業者数について

1）タクシー運行事業者について

- ・市町村内のタクシー事業者数が「5 事業者以上」と回答した市町村は「3」、「4 事業者以下」と回答した市町村は「6」となっている。
- ・「個人タクシー事業者あり」と回答したのは1 市町村のみ（1 事業者のみ）となっており、他は全て「法人タクシー事業者」となっている。
- ・タクシー事業者「なし」と回答した市町村は「2」となっている。

2）バス運行事業者について

- ・市町村内に複数のバス事業者数があると回答した市町村は「3」、1 社のバス事業者のみ記載した市町村は「5」となっている。
- ・市町村内に「30 以上の路線が運行している」と回答した市町村は「4」となっているが、それ以外の「4」市町村では、路線数は10 路線未満となっており、市町村によって差が見られる。
- ・バス事業者「なし」と回答した市町村は「3」となっている。

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



（２）バス運行について

１）バスが経由している施設について（いずれかを選択）

- ・最も経由しているとの回答が多かった施設は「①空港」「②乗船場」となっており、離島地域においては、バスが公共交通同士を繋ぐ重要な手段となっているものと見られる。
- ・次いで、「⑤商業施設」「⑥医療施設」「⑩文化施設」「⑪教育施設」との回答が多いが、それ以外の施設も比較的経由されている施設が多い。
- ・「⑤行政関連施設（市役所・町役場以外）」「⑨運動関連施設」については、経由されていない市町村も比較的多い。

※この設問は、（１）で回答があったバス運行事業者が運行するバス路線に加えて、コミュニティバス等のバス路線も含めたアンケート回答となっている。

■バスが経由している施設について（n=9）



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



2) バスの運行状況について（いずれかを選択）

○バス利用者数

- ・「③全体的には減少傾向」という回答が最も多いが、「①及び②」のように増加傾向にある路線があると回答した市町村も見られる。

○バス路線数

- ・「③路線数変化なし」と回答した市町村が最も多い。

○バス運行本数

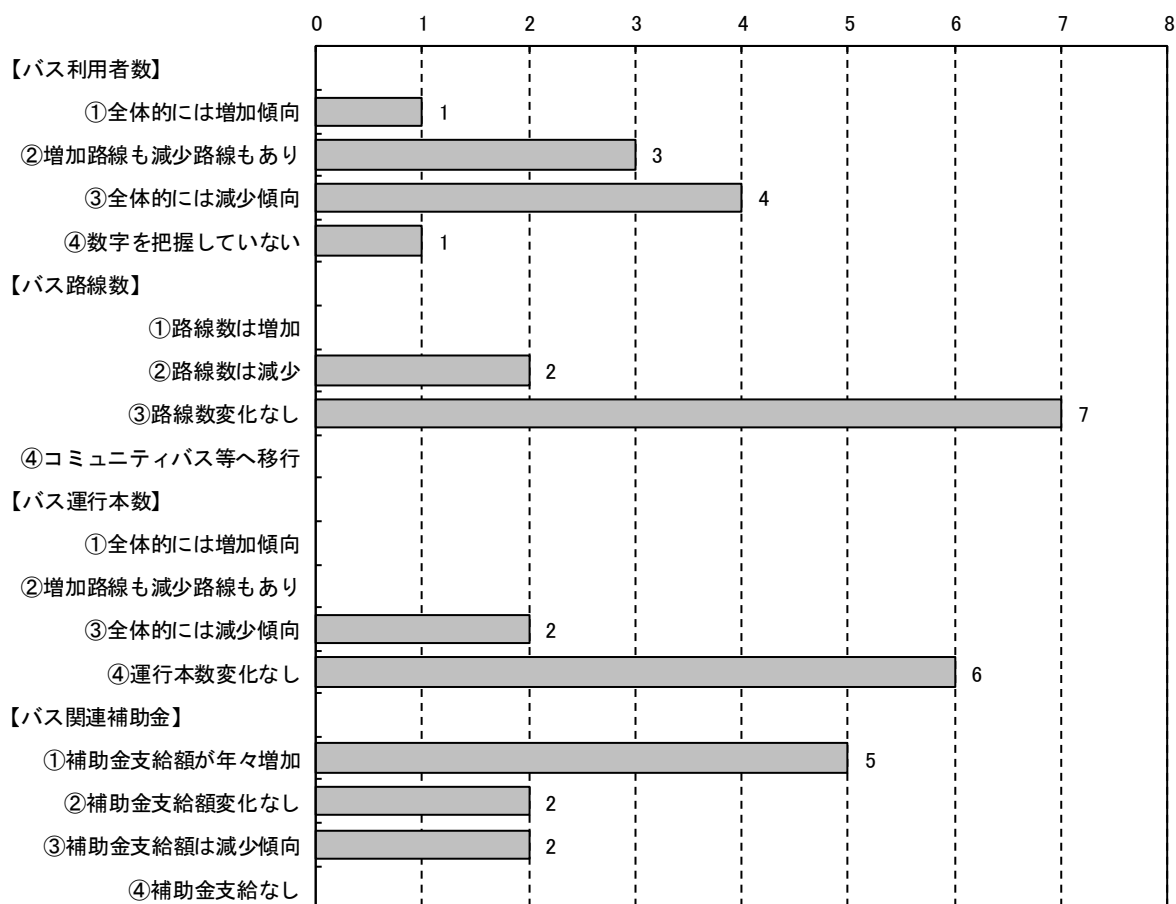
- ・「④運行本数変化なし」と回答した市町村が最も多い。

○バス関連補助金

- ・「①運行補助金支給額が年々増加」と回答した市町村が最も多い。

※この設問は、（１）で回答があったバス運行事業者が運行するバス路線に加えて、コミュニティバス等のバス路線も含めたアンケート回答となっている。

■バスの運行状況について（n=9）



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

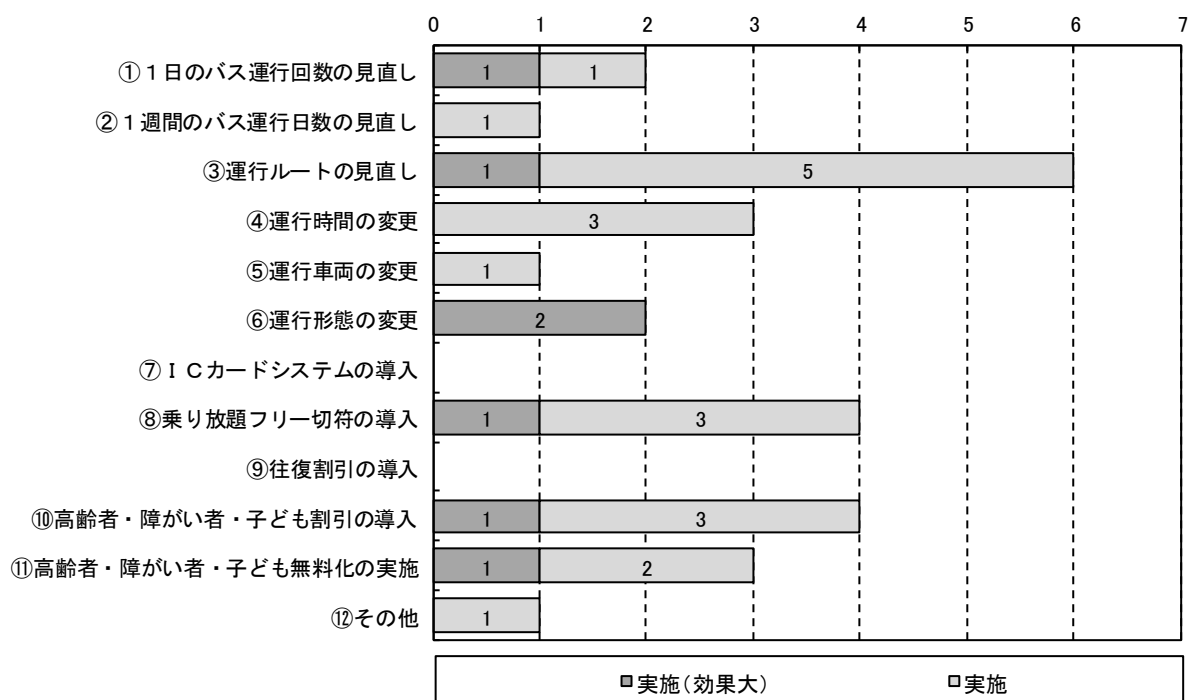


3) バス運行関連の取り組み状況について（実施しているものすべてを選択、特に効果が大きかったものを別途選択）

- ・バス関連の取り組みとしては、「③運行ルートの見直し」を実施していると回答している市町村が最も多い。
- ・実施効果が大きかった取り組みとしては、「⑤運行形態の変更（デマンド運行の導入等）」という回答が2市町村となっているが、バス運行回数や運行ルートの「見直し」、乗り放題フリー切符や割引の導入・無料化の実施などの「サービス面の改善」が効果を上げているとの回答も見られる。

※この設問は、（1）で回答があったバス運行事業者が運行するバス路線に加えて、コミュニティバス等のバス路線も含めたアンケート回答となっている。

■バス運行関連の取り組み状況について（n=9）



第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査

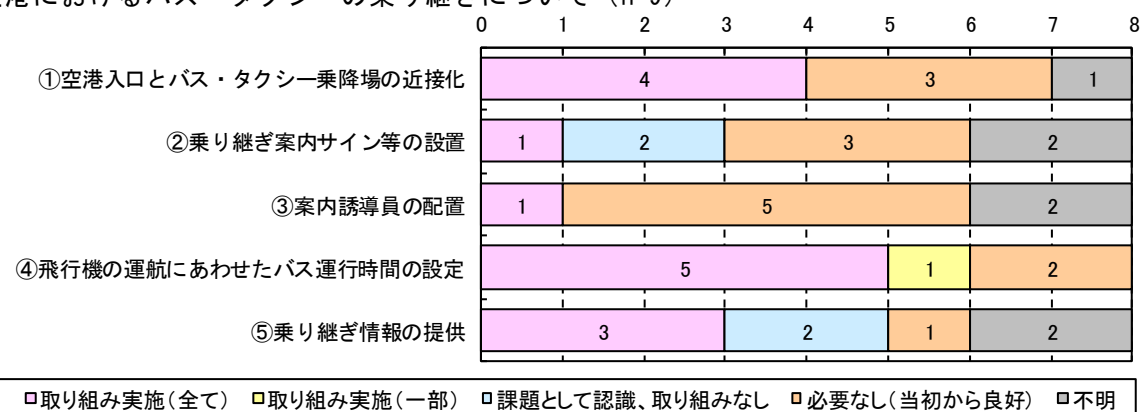


（３）各公共交通機関の乗り継ぎの状況について

１）空港におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて（いずれかを選択）

- ・空港におけるバス・タクシーの乗り継ぎに関する取り組みについては、多くの項目で「取り組みを実施している」もしくは「取り組む必要がない（当初から良好）」という回答が多くなっている。
- ・「②乗り継ぎ案内サイン等の設置」「⑤乗り継ぎ情報の提供」については、「課題として認識しているが、取り組みは行っていない」という回答が見られる。
- ・「市町村域内に空港はあるが、そこまでのバス路線がない」と回答した市町村は「1」となっている。

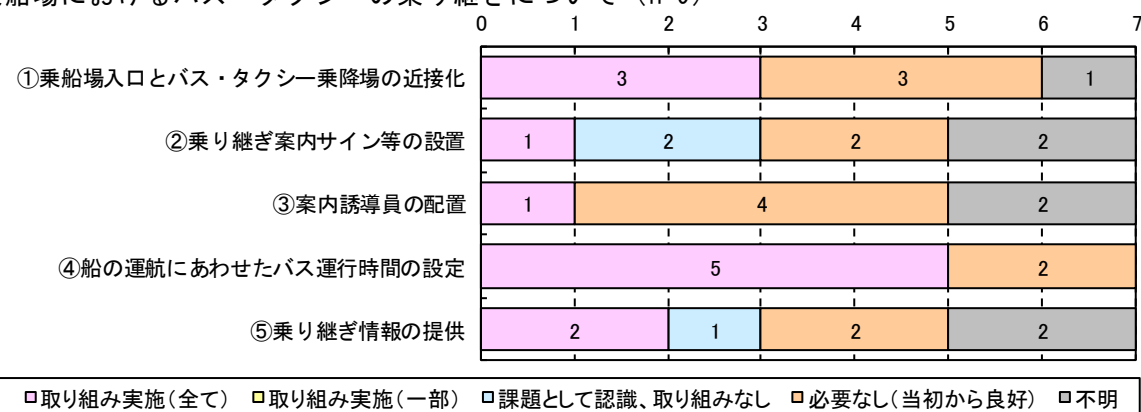
■ 空港におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて（n=9）



２）乗船場におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて（いずれかを選択）

- ・空港の場合と同様に、乗船場におけるバス・タクシーの乗り継ぎに関する取り組みについても、多くの項目で「取り組みを実施している」もしくは「取り組む必要がない（当初から良好）」という回答が多くなっている。
- ・「②乗り継ぎ案内サイン等の設置」「⑤乗り継ぎ情報の提供」については、「課題として認識しているが、取り組みは行っていない」という回答が見られる。
- ・「市町村域内に乗船場はあるが、そこまでのバス路線がない」と回答した市町村は「2」となっている。

■ 乗船場におけるバス・タクシーの乗り継ぎについて（n=9）





【問3 公共交通利用促進に向けた施策の実施状況について】

（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）

○航空路、航路、陸上交通などの公共交通に関する広報資料（ネットワーク図、時刻表、料金表など）の作成状況

「作成している」……………6 市町村

「作成していない」……………5 市町村

- ・半数以上の市町村で作成されている。

2）作成内容について（該当するものを全て選択）

○乗り案内パンフレットの作成状況

「作成している」……………1 市町村

「作成していない」……………5 市町村

- ・作成している市町村は少ない。

○乗り案内パンフレットの配布・更新等の状況

- ・作成していると回答した市町村では、市町村が発行主体となっており、「市町村全域」「庁舎等の施設」で配布するとともに、「HP等によるダウンロード」が可能となっており、「変更が発生したときのみ更新」されている。

○時刻表の作成状況

「作成している」……………6 市町村

「作成していない」……………0 市町村

- ・時刻表は「広報資料を作成している」と回答したすべての市町村において作成されている。

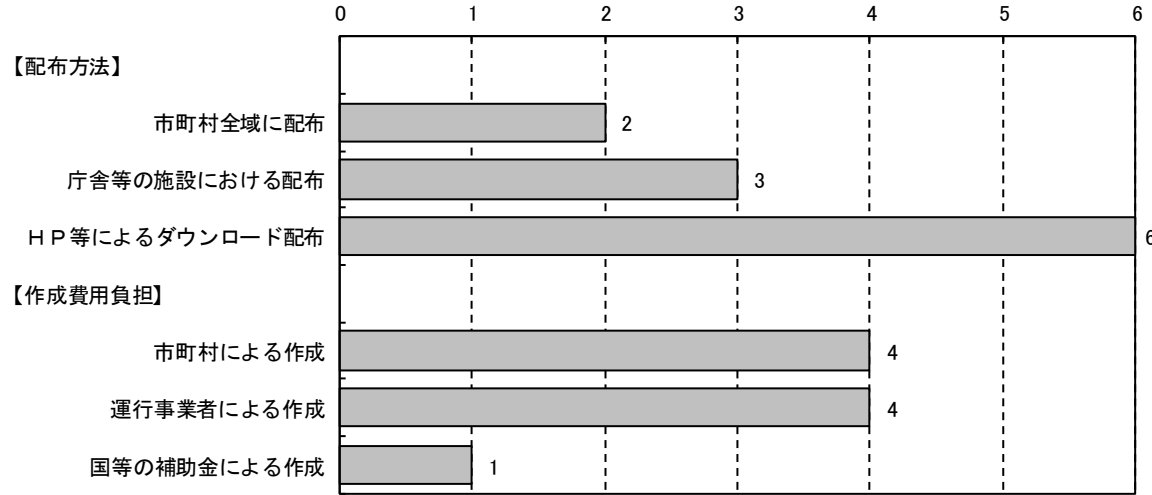
○配布・更新の状況

- ・作成していると回答した市町村では、すべての市町村で「HP等によるダウンロード」が可能となっており、「市町村全域」「庁舎等の施設」で配布している市町村も見られる。
- ・更新については、5 市町村で「変更が発生したときのみ更新」と回答されており、毎年更新しているのは1 市町村のみとなっている。
- ・作成費用負担については、「市町村」「運行事業者」それぞれが費用負担しているケースが多く（共同作成ではない）見られる。

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



■時刻表の作成状況について（n=6）



○路線図の作成状況

「作成している」……………4 市町村

「作成していない」……………2 市町村

・路線図も「作成している」と回答した市町村の方が多い。

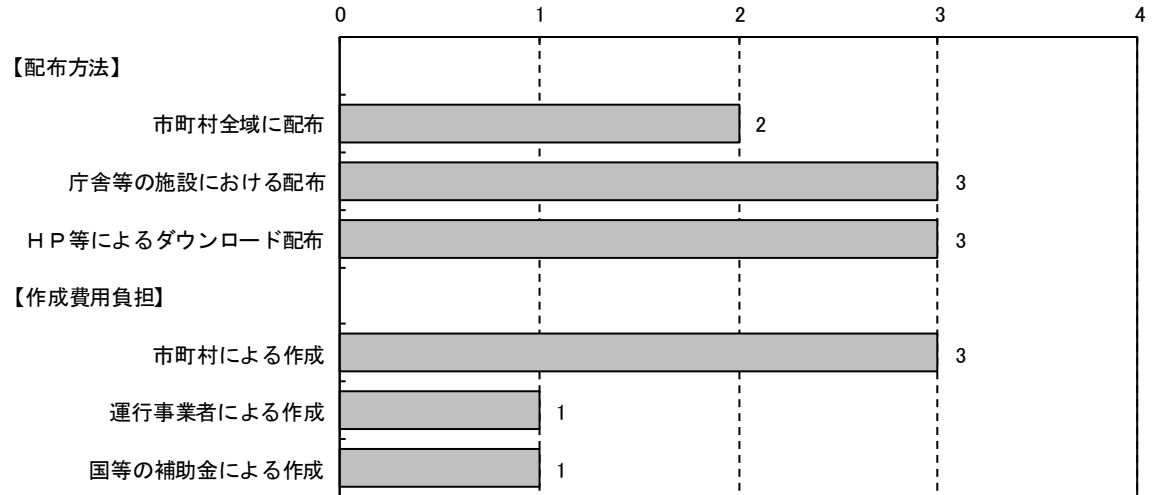
○配布・更新の状況

・作成していると回答した市町村では、「庁舎等の施設における配布」「HP等によるダウンロード」により配布している市町村が多い。

・更新については、作成しているすべての市町村で「変更が発生したときのみ更新」と回答されている。

・作成費用負担については、「市町村」が費用負担しているケースが多く見られる。

■路線図の作成状況について（n=4）





（２）モニタリング調査の実施状況について

１）利用者モニタリング調査について

○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（いずれかを選択）

「実施している」……………2 市町村

「実施していない」……………9 市町村

・実施している市町村は少ない。

○モニタリング調査の内容（該当するものを全て選択）

・実施方法は「ヒアリング調査：1 市町村」「アンケート調査：1 市町村」となっており、いずれの場合も「バス・タクシー」利用者に対する調査となっている。

２）居住者モニタリング調査について

○居住者モニタリング調査（市町村内にお住まいの世帯に対する調査など）の実施状況（いずれかを選択）

「実施している」……………2 市町村

「実施していない」……………9 市町村

・実施している市町村は少ない。

○モニタリング調査の内容（該当するものを全て選択）

・実施方法は「アンケート調査：1 市町村」（1 市町村は調査方法回答なし）となっている。

（３）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

（該当するものを全て選択）

○地域住民に対する、公共交通に関する意識を向上させるための活動の実施状況

「実施している」……………1 市町村

「実施していない」……………9 市町村

・実施している市町村は少ない（回答なし市町村 1）。

○内容

・取り組みの内容は「ご当地ヒーローを活用した公共交通PR番組の作成」となっている。

第3章 離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査



【問4 その他】

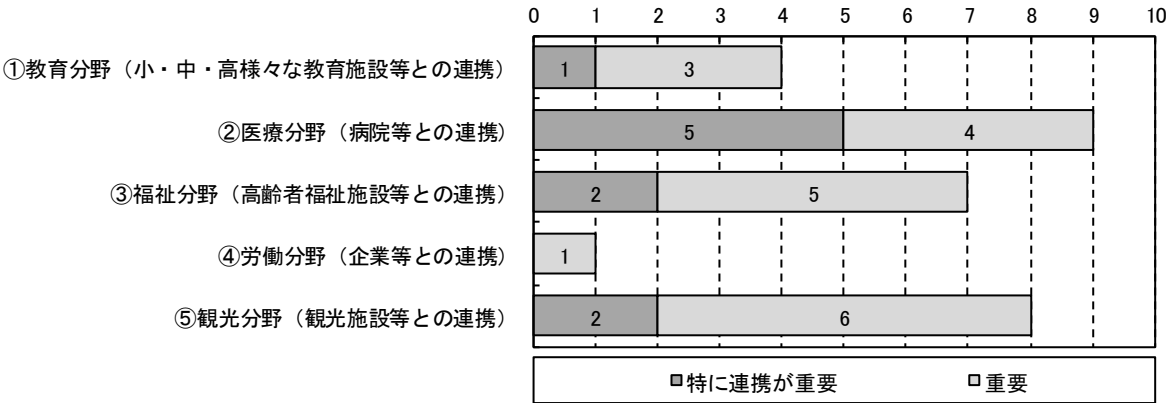
（1）他分野との連携状況について

1）連携が重要だと考えている分野について（特に重要を1つ、重要を2つ選択）

- 「特に連携が重要（すでに密接に連携している）」分野としては、「医療分野」との回答が最も多くなっている。

○「特に連携が重要＋重要」の数で見ると、「医療分野」「観光分野」「福祉分野」の順に多くっており、離島地域においては、観光分野との連携が非常に重要な要素と考えられている。

■ 他分野との連携状況について（n=11）



2）他分野と連携した取り組みの実施状況について（該当するものを全て選択）

- 教育分野

 - ・「スクールバスからの移管」「教育施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）」の取り組みが見られる。
- 医療分野

 - ・「施設内への車両の乗り入れ（施設内へのバス停配置）」「医療施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）」の取り組みが見られる。
- 福祉分野

 - ・「福祉タクシー、介護タクシーの運行」の取り組みが見られる。
- 観光分野

 - ・「観光用バス路線の設定」「観光用乗車券等の発行（観光用1日フリーパス等）」「施設内への車両の乗り入れ（観光施設内へのバス停配置）」「観光施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）」の取り組みが見られる。
- 全体的には、観光分野と連携した取り組みの実施事例が多く見られる。



（２）公共交通に関する課題について

１）市町村側から見た課題

○人口減少・公共交通利用者の減少、利用者増加に向けた取り組みの実施（５市町村）

○財政負担の増加・予算の確保（３市町村）

○その他

- ・道路運送法に沿った手続き関係が難しい。
- ・道路等ハードの整備が遅れていて公共交通機関の整備まで至っていない。
- ・市町村担当職員の不足、ノウハウ不足。

２）公共交通事業者から寄せられている課題

○財政支援等に対する要望（３市町村）

○その他

- ・運転手の確保が困難となってきた。
- ・運営面について、人員や事務負担等に関する検討が必要。

３）住民から寄せられている課題

○運行本数増便、運行ダイヤ見直し（３市町村）

○公共交通空白地への対応、運行ルート見直し（３市町村）

○運賃の低廉化

○その他

- ・バスの小型化。
- ・定時運行がなされない。



4. 調査結果のまとめ

（１）現況及び課題の整理

１）専門部署、担当職員の不足

- ・「今年度（平成 28 年度）の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、公共交通調査）」における「公共交通の専任担当者の配置状況」の設問について、全地域では「専任担当者あり」の市町村が 16.8%となっているのに対して、離島地域の市町村ではその割合が 26.7%と 1 割程度高くなっている。
- ・一方で、「公共交通の取り組みを進める上での課題」の設問については、「専門部署の不足、担当職員の不足」が課題であると回答した離島地域の市町村は 47%となっており、全地域の 65%に比べると低い、課題の第一位であることは同様であり、重要な課題となっている。

２）情報不足

- ・公共交通調査における「公共交通の取り組みを進める上での課題」の設問については、「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」ことが課題であるとの回答が離島地域の中では第二位（全地域では第五位）となっており、全地域と比較してもその割合が高くなっている。
- ・また、「必要としている情報」としては、「国の支援制度の内容」「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）」「他の地域における事例やその成功要因」の 3 項目に対する回答が多く、必要としている情報のベスト 3 となっている（全地域と同様）。

３）乗り継ぎ利便性の強化

- ・「離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域）の地域公共交通に関するアンケート調査（以下、離島調査）」における「各公共交通機関の乗り継ぎの状況」の設問について、「空港・乗船場入口とバス・タクシー乗降場の近接化」「飛行機・船の運航にあわせたバス運行時間の設定」などについては、「取り組みを行っている」もしくは「当初から良好なので必要なし」との回答が多くなっている。
- ・一方で、空港・乗船場ともに、バスとの間の「乗り継ぎ案内サイン等の設置」「乗り継ぎ情報の提供」については、「課題として認識しているが、取り組みは行っていない」との回答が見られる。

４）バス関連補助金の増加

- ・離島調査における「バスの運行状況」の設問について、バス路線数やバス運行本数は「変化なし」との回答が多いが、「バス関連補助金支給額」については「補助金支給額が年々増加している」との回答が多くなっている。
- ・また、公共交通調査の「バス・乗合タクシーへの運行費補助の状況」の設問について、市町村が支給している一路線あたりの運行補助金は、全地域の平均補助額が 389 万円であるのに対して、離島地域の平均補助額は 444 万円と高くなっている。



（２）視点の整理

１）住民意向の施策への反映

- ・公共交通調査における「公共交通の取り組みを進める上での課題」について、「公共交通の維持・改善に対する住民の問題意識が低い」ことが課題であると回答した市町村は、全地域では40%（課題の第三位）となっているが、離島地域では7%と低く、課題としての認識は低いと考えられる。
- ・一方で、離島調査の中では、アンケート調査・ヒアリング調査などによる、地域住民等を対象とした「利用者・居住者モニタリング調査」や、シンポジウム・ワークショップ等の地域住民等の「意識向上活動」の取り組みについては、ほとんどの市町村において「実施していない」との回答が多くなっている。
- ・住民のニーズに合致したより利便性の高い公共交通網の形成、公共交通利用の促進等を進めていくためには、問題意識が高いと考えられる住民の意向等を的確に把握し、上手く施策に反映させていくという視点が重要と考えられる。

２）様々な分野との連携促進

- ・公共交通調査における、行政内部の「公共交通分野と、それ以外の異なる部署間の連携状況」については、全地域・離島地域ともに「福祉関連部署（高齢者関連・高齢者関連以外両方）」「教育関連部署」「観光関連部署」との連携が不足しているとの回答が多くなっているが、その割合は離島地域の方が高くなっている。
- ・離島調査においても、「医療分野」「観光分野」「福祉分野」との連携が重要（すでに密接に連携している）との回答が多くなっており、観光用バス路線の設定、観光施設内へのバス停配置など、実際に観光施設等と連携した取り組みも進んでいる状況が見られる。
- ・今後も、様々な分野との連携促進という視点に基づいて、行政内部の異なる部署間の連携促進、先進事例等を参考にしながら、医療・福祉・教育・観光施設等との共同施策などに取り組んでいく必要がある。

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、各県における、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	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 貴県における交通関連予算や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】平成27年度の貴県における「交通に関連する予算額」をお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

○「交通関連予算」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、旅客船など、人の移動を支援する交通に対する予算額（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）などに対する予算額も含むものとします。

○一般会計、特別会計、公営企業会計の区別なく、合計をお答えください。

○項目別に記入することが難しい場合は、合計欄に合計のみをご記入いただいても結構です。

項目	予算額（千円）
1 鉄軌道関係	0千円
2 バス関係（福祉・教育除く）	0千円
3 タクシー関係（福祉・教育除く）	0千円
4 福祉関係（福祉バスなど）	0千円
5 教育関係（スクールバスなど）	0千円
6 旅客船関係	0千円
7 その他交通関係	0千円
交通関係予算合計	0千円

【問Ｂ２】貴県が平成27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、旅客船など、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
			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	公共交通の維持・改善に対する住民の問題意識が低い。	
5	利用促進・周知活動などに住民の協力が得られない。	
6	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】貴県において公共交通の取り組みを進める上で、異なる部署間の連携状況についてどのように感じているか、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、その中で特に不足していると考えられるもの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。

	回答欄 (該当するものすべてに○、 特に不足していると感じている もの１つに◎)
1 交通関連部署との連携が不足している。	
2 都市計画関連部署との連携が不足している。	
3 総務・企画関連部署との連携が不足している。	
4 福祉関連部署（高齢者関連）との連携が不足している。	
5 福祉関連部署（高齢者関連以外）との連携が不足している。	
6 教育関連部署との連携が不足している。	
7 観光関連部署との連携が不足している。	
8 農業・産業関連部署との連携が不足している。	
9 財政関連部署との連携が不足している。	
10 道路関連部署との連携が不足している。	
11 環境関連部署との連携が不足している。	
12 県の出先機関との連携が不足している。	
13 その他（回答欄に自由記述）の部署との連携が不足している。	
14 特に連携不足は感じていない。 ※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Ｃ５】貴県において公共交通の取り組みを進める上で、**担当職員等の人材確保を進めるために有効だと思う取り組み**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：特に有効と考えられるもの１つに「◎」、有効と考えられるもの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。

※「６ その他（自由記述）」も含めて、合計３箇所にご記入ください。 （「７ 特に人材不足は感じていないので必要ない」を選択する場合を除く）		回答欄 （特に有効：１つに◎、 有効：２つに○）
1	大学など教育機関と連携することで専門的な人材を確保する。	
2	交通事業者から県へ出向してもらい、交通に関する専門的な人材を確保するとともに、人材交流・育成を進める。	
3	交通事業者に県から出向させることで、交通に関する専門的な人材交流・育成を進める。	
4	ＩＴ技術の活用により今までの業務が簡略化され、大がかりな実態調査を行う必要がなくなるなど、既存業務を効率化することで空いた人材を確保する。	
5	住基ネット等を活用して潜在的交通需要を把握し、より効率的な公共交通網の形成につなげるなど、様々な既存データの活用が進むことで検討業務が容易になり、空いた人材の確保につながる。	
6	その他（回答欄に自由記述）	
7	特に人材不足は感じていないので必要ない。 ※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Ｃ６】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Ｃ７】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 高齢運転者の免許証返納についておたずねします。

【問D 1】免許証返納を行った高齢者に対する取り組みについてお答えください。

昨今の高齢者による自動車事故報道や平成29年3月の道路交通法改正により、高齢者の免許証返納は増加するものと思われます。貴県において、以下1～6のような「免許証返納を行った高齢者に対する取り組み」を実施している場合は、問E 1の回答欄（緑色の縁）に「○」をご記入ください（該当するものすべてに○）。

【問D 2】問E 1において「○」をつけた取り組みの開始時期をお答えください。

問D 1の回答欄に「○」をつけた取り組みの開始時期について、次の「①～③の選択肢」の中から該当するものを一つ選び、問F 2の回答欄（オレンジ色の縁）に番号をご記入ください。
※問F 1の回答欄に「○」をつけた取り組みに関してのみお答えください。

- ①平成26年度以前から
- ②平成27年度から
- ③平成28年度から

		【問D 1】	「○」をつけた取り組みについてのみお答えください	【問D 2】
		回答欄 (該当するものすべてに○)		回答欄 (該当する番号を記入)
1	免許証返納者に対して、公共交通機関の乗車券・回数券等（ICカード含む）を発行している。			
2	免許証返納者に対して、割引運賃が適用される乗車証等を発行している。			
3	免許証返納者に対して、補助金を支給している。			
4	免許証返納者に対して、公共交通機関の乗車券以外の特典（記念品等）を付与している。			
5	民間事業者等と連携して、免許証返納者が飲食店等で特典（割引等）が受けられる取り組みを実施している。			
6	交通事業者が独自で免許証返納者に対する割引等を実施している。			
7	その他（以下の欄に自由に記述してください）			
8	免許証返納に関する取り組みは実施していない。 ※8・9については、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。			
9	免許証返納に関する取り組みを実施していないが、今後の実施に向けて検討を行っている。 ※8・9については、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 E 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 E 1】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（問 F 1 の計画も含めてご記入ください）。
- 「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F 貴県における公共交通機関の「平成27年度の状況」についておたずねします。

【問F 1】平成27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27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26年度までに終了したもの、平成28年度からのもの平成28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F2】平成27年度の貴県における「海上交通（離島航路等）」のなかで、貴県が運航費補助を実施している航路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。

○平成27年度に運航している（していた）海上交通についてお答えください（平成26年度までに終了したもの、平成28年度からのもの平成28年度以降に予定されているものは対象外です）。

○把握されている限りで結構です。

		記入例	航路1	航路2
1	航路名又は愛称等をご記入ください。	○○航路		
2	事業者名をご記入ください。 ※運航を実施している主体名をご記入ください（市町村が運航主体の場合は、市町村名をご記入ください）。	(株)○○汽船		
3	運航区間またはエリアをご記入ください。 ※複数ある場合は3つまでお答えください。	◇◇港～ △△港		
4	貴県からの補助額をご記入ください（単位：千円）。	5,000千円	0千円	0千円

問G 貴県の平成27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G1】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G2】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G3】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	
2 セミナー・研修等の実施	
3 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）	
4 市町村主宰の地域公共交通会議への参加	
5 県による具体的な取り組みの実施（地域協議会など）	
6 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	
7 その他（回答欄に自由記述）	
8 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 貴市町村における交通関連予算や国・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】平成27年度の貴市町村における「交通に関連する予算額」をお答えください。

＜記入に当たっての注意事項＞

- 「交通関連予算」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、旅客船など、人の移動を支援する交通に対する予算額（自家用車及び貨物輸送に係る移動に関わるものを除く）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）などに対する予算額も含むものとします。
- 一般会計、特別会計、公営企業会計の区別なく、合計をお答えください。
- 項目別に記入することが難しい場合は、合計欄に合計のみをご記入いただいても結構です。

項目	予算額（千円）
1 鉄軌道関係	0千円
2 バス関係（福祉・教育除く）	0千円
3 タクシー関係（福祉・教育除く）	0千円
4 福祉関係（福祉バスなど）	0千円
5 教育関係（スクールバスなど）	0千円
6 旅客船関係	0千円
7 その他交通関係	0千円
交通関係予算合計	0千円

【問Ｂ２】貴市町村（法定協議会を含む）が平成27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、旅客船など、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	公共交通の維持・改善に対する住民の問題意識が低い。	
5	利用促進・周知活動などに住民の協力が得られない。	
6	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】貴市町村において公共交通の取り組みを進める上で、異なる部署間の連携状況についてどのように感じているか、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、その中で特に不足していると考えられるもの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。

		回答欄 (該当するものすべてに○、 特に不足していると感じている もの１つに◎)
1	交通関連部署との連携が不足している。	
2	都市計画関連部署との連携が不足している。	
3	総務・企画関連部署との連携が不足している。	
4	福祉関連部署（高齢者関連）との連携が不足している。	
5	福祉関連部署（高齢者関連以外）との連携が不足している。	
6	教育関連部署との連携が不足している。	
7	観光関連部署との連携が不足している。	
8	農業・産業関連部署との連携が不足している。	
9	財政関連部署との連携が不足している。	
10	道路関連部署との連携が不足している。	
11	環境関連部署との連携が不足している。	
12	区役所・出張所など出先機関との連携が不足している。	
13	その他（回答欄に自由記述）の部署との連携が不足している。	
14	特に連携不足は感じていない。 ※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Ｃ５】貴市町村において公共交通の取り組みを進める上で、**担当職員等の人材確保を進めるために有効だと思う取り組み**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：特に有効と考えられるもの１つに「◎」、有効と考えられもの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。

※「６ その他（自由記述）」も含めて、合計３箇所にご記入ください。 （「７ 特に人材不足は感じていないので必要ない」を選択する場合を除く）		回答欄 （特に有効：１つに◎、 有効：２つに○）
1	大学など教育機関と連携することで専門的な人材を確保する。	
2	交通事業者から市町村へ出向してもらい、交通に関する専門的な人材を確保するとともに、人材交流・育成を進める。	
3	交通事業者に市町村から出向させることで、交通に関する専門的な人材交流・育成を進める。	
4	ＩＴ技術の活用により今までの業務が簡略化され、大がかりな実態調査を行う必要がなくなるなど、既存業務を効率化することで空いた人材を確保する。	
5	住基ネット等を活用して潜在的交通需要を把握し、より効率的な公共交通網の形成につなげるなど、様々な既存データの活用が進むことで検討業務が容易になり、空いた人材の確保につながる。	
6	その他（回答欄に自由記述）	
7	特に人材不足は感じていないので必要ない。 ※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Ｃ６】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C7】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。

※「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 全国の市町村・交通事業者等が実施している地域公共交通の取り組み事例について
おたずねします（右に示す「記入のしかた」を参照してご記入ください）。

【問D1】特徴的な地域公共交通の取り組み事例について、**貴市町村の取り組み意向**をお答えください。

以下1～13のような全国で実施されている特徴的な地域公共交通の取り組み事例について、貴市町村においても「取り組んでみたい」と思った事例があれば問D1の回答欄（緑色の縁）に「○」をご記入ください（該当するものすべてに○）。

※各取り組みの具体的な内容については、参考資料の該当ページをご参照ください。

【問D2】問D1において「○」をつけた取り組みを**貴市町村で実施する場合に問題になりそうなこと**をお答えください。

貴市町村において、問D1の回答欄に「○」をつけた取り組みを実施する場合に「問題になりそうなこと」について、以下の選択肢の中から「特に問題」と考えられるものを1つ、「問題」と考えられものを2つ選択し、問D2の回答欄（オレンジ色の縁）にそれぞれの番号をご記入ください。

※問D1の回答欄に「○」をつけた取り組み事例に関してのみお答えください。

※特に問題はないとお考えの場合は、番号記入なしで結構です。

- | | |
|--|------------------------------|
| ①交通事業者の理解・協力が得られない。 | ②住民の理解・協力が得られない。 |
| ③行政内部の理解・協力が得られない。 | ④議会の理解・協力が得られない。 |
| ⑤計画・施策の位置づけが必要。 | ⑥担当する部署がない。 |
| ⑦担当できる人材がいない。 | ⑧部署・人材はあるが新しい取り組みを実施する余力がない。 |
| ⑨予算の確保が難しい。 | ⑩既存の枠組みを変更できない。 |
| ⑪取り組み方法が分からない・情報不足。 | ⑫取り組みの主体を決められない。 |
| ⑬その他（回答欄に⑬を入力し、その下のセルに具体的な内容をご記入ください。） | |

		【問D1】
		回答欄 (該当するものすべてに○)
1	《大分市富士見が丘：参考資料1》 自治会が有価物回収によって公共交通運営経費を確保する取り組み	
2	《大分県豊後大野市：参考資料2》 地域の事業者によるバス停環境整備を実施し、これを表彰する取り組み	
3	《宮崎県西米良村：参考資料3》 貨客混載による買い物支援・見守りサービスの取り組み	
4	《福岡市柏原三丁目：参考資料4》 数値目標を設定し、住民が利用促進を続けながら新しいバス路線を確保維持する取り組み	
5	《北九州市：参考資料5》 運行収益に応じた補助金支給の取り組み	
6	《北海道函館市：参考資料6》 自治会が主導する運行計画の改善・利用促進の取り組み	
7	《青森県：参考資料7》 児童・生徒・学生を対象としたモビリティマネジメントの取り組み	
8	《兵庫県明石市：参考資料8》 数値目標の設定により見直し基準を明確化し、利用促進を実施する取り組み	
9	《兵庫県加西市：参考資料9》 住民ボランティアによる交通拠点整備の取り組み	
10	《兵庫県加西市：参考資料9》 住民ボランティアによる交通拠点の賑わい創出の取り組み	
11	《愛知県北設楽群：参考資料10》 行政区域を越えたコミュニティバス運行の取り組み	
12	《島根県松江市：参考資料11》 バス利用をすると地元商店で特典を受けることができる取り組み	
13	《島根県松江市：参考資料11》 地元企業と連携したノーマイカーウィークの取り組み	
14	取り組みたい事例は特にない ※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。	

回答欄
(該当するものすべてに
○)

[illegible]

回答欄

特に問題
(該当番号を1つ
だけ記入)

問題
(該当番号を2つ
まで記入)

「○」をつけた取り組みについてのみお答えください

記入のしかた

		【問D1】	【問D2】		
		回答欄 (該当するものすべてに○)	回答欄		
			特に問題 (該当番号を1つ だけ記入)	問題 (該当番号を2つ まで記入)	
1	《大分市富士見が丘：参考資料1》 自治会が有価物回収によって公共交通運営経費を確保する取り組み				
2	《大分県豊後大野市：参考資料2》 地域の事業者による、これを表彰する取り組み				
3	《宮崎県西米良村：参考資料3》 貨客混載による取り組み				
4	《福岡市柏原三丁目：参考資料4》 数値目標を設定し、住民が利用促進を続けながら新しいバス路線を確保維持する取り組み	○	②	①	⑨
5	《北九州市：参考資料5》 運行収入の確保に関する取り組み				
6	《北海道上川郡：参考資料6》 自治会による取り組み				
7	《青森県八戸市：参考資料7》 児童・シニアの通学・通園・通園に関する取り組み				
8	《兵庫県加西市：参考資料8》 数値目標を設定し、住民が利用促進を実施する取り組み				
9	《兵庫県加西市：参考資料9》 住民ボランティアによる交通拠点整備の取り組み	○			
10	《兵庫県加西市：参考資料9》 住民ボランティアによる交通拠点の賑わい創出の取り組み				
11	《愛知県北設楽郡：参考資料10》 行政区域を越えたコミュニティバス運行の取り組み	○			
12	《島根県松江市：参考資料11》 バス利用促進に関する取り組み				
13	《島根県松江市：参考資料11》 地元企業による取り組み				
14	取り組みたい事例は特にない ※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。				

参考資料を確認の上、「取り組んでみたい」と思った事例があれば回答欄に「○」を記入

「○」をつけた取り組みを貴市町村で実施する場合に特に問題になりそうなことを、選択肢の中から1つだけ記入

 ★この取り組みをやってみたいけど、住民の理解・協力を得るのが一番難しいだろうな…。
 ⇒「②」を選択

特に問題以外に、次いで問題になりそうなことを、選択肢の中から2つまで記入

 ★交通事業者の協力が得られるかな…、そもそも予算が確保できるかな…。
 ⇒「①」「⑨」を選択

課題がなければ番号なしでOK

「⑬その他」を選択した場合は、その下の青色セルに具体的な内容を記入

取り組んでみたい事例が複数あれば全部選択

隣接市の理解が得られそうにない

「○」をつけた取り組みについてのみお答えください

問 E 高齢運転者の免許証返納についておたずねします。

【問 E 1】免許証返納を行った高齢者に対する取り組みについてお答えください。

昨今の高齢者による自動車事故報道や平成29年3月の道路交通法改正により、高齢者の免許証返納は増加するものと思われます。貴市町村において、以下1～6のような「免許証返納を行った高齢者に対する取り組み」を実施している場合は、問 E 1 の回答欄（緑色の縁）に「○」をご記入ください（該当するものすべてに○）。

【問 E 2】問 E 1 において「○」をつけた取り組みの開始時期をお答えください。

問 E 1 の回答欄に「○」をつけた取り組みの開始時期について、次の「①～③の選択肢」の中から該当するものを一つ選び、問 F 2 の回答欄（オレンジ色の縁）に番号をご記入ください。
※問 F 1 の回答欄に「○」をつけた取り組みに関してのみお答えください。

- ①平成26年度以前から
- ②平成27年度から
- ③平成28年度から

		【問 E 1】	【問 E 2】
		回答欄 (該当するものすべてに○)	回答欄 (該当する番号を記入)
1	免許証返納者に対して、公共交通機関の乗車券・回数券等（ICカード含む）を発行している。		
2	免許証返納者に対して、割引運賃が適用される乗車証等を発行している。		
3	免許証返納者に対して、補助金を支給している。		
4	免許証返納者に対して、公共交通機関の乗車券以外の特典（記念品等）を付与している。		
5	民間事業者等と連携して、免許証返納者が飲食店等で特典（割引等）が受けられる取り組みを実施している。		
6	交通事業者が独自で免許証返納者に対する割引等を実施している。		
7	その他（以下の欄に自由に記述してください）		
8	免許証返納に関する取り組みは実施していない。 ※8・9については、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。		
9	免許証返納に関する取り組みを実施していないが、今後の実施に向けて検討を行っている。 ※8・9については、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。		

「○」をつけた取り組みについてのみお答えください

問 F 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 F 1】貴市町村における地域公共交通網形成計画等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》

○以下の2つの計画について、その策定状況を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策定済み
- ②策定中
- ③策定について検討を行っている
- ④策定する予定はない

項目	策定状況
1 立地適正化計画	
2 地域公共交通網形成計画	

【問 F 2】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（問 F 1 の計画も含めてご記入ください）。

○「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G 貴市町村における公共交通機関の「平成27年度の状況」についておたずねします。

★問G全体について（問G1～G4すべてについて）

- 「平成27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26年度までに終了している取り組み、平成28年度からの取り組み、平成28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G1】平成27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

＜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、一部経路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ため、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「21.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「41.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.年間実車走行台キロデータ」
⇒ 順位②「41.平成27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）。

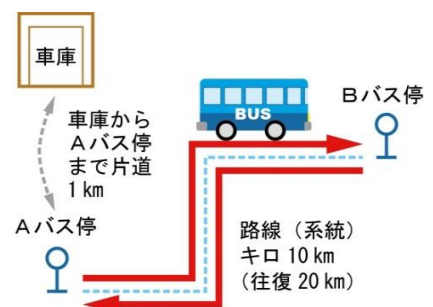
回答欄

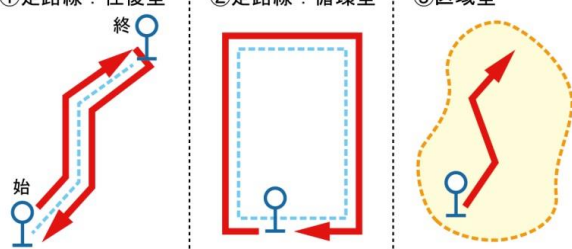
＜記入例の運行状況（設定）＞

- 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27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、休憩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		
		その他自由記述		
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		
		その他自由記述		
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結構です。	選択肢（1つ）		
		その他自由記述		
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		
		その他自由記述		
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		
		その他自由記述		

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（協定等を締結した上での運行補助金の支給などを含む） 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道路運送法に基づく地域公共交通協議会 ②道路運送法に基づく運営協議会 ③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 ④その他任意の会議（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） 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 定員11人未満	2台 0台	0台 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） 区域運行（時間）	30分 0時間	0分 0時間	0分 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27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） 年間運行回数（回） 通常の週間運行日数（日） 通常の週間運行回数（回）	154日 616回 3日 12回	0日 0回 0日 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ご記入ください。	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、 <u>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。</u>	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）。	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25年度	5,500人	0人
		平成26年度	5,800人	0人
		平成27年度	6,000人	0人
42	平成25・26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27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25年度	8.9人	0.0人
		平成26年度	9.4人	0.0人
		平成27年度	9.7人	#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G2】平成27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27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26年度までに終了したもの、平成28年度からのもの、平成28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G1」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G3】問G1及びG2の他に、平成27年度に貴市町村が何らかの支援等の関与を行っているバス交通及び貴市町村自身が運行しているバス交通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。

○問G1及びG2及び公営バス等以外の交通について、平成27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26年度までに終了したもの、平成28年度からのもの平成28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G4】平成27年度の貴市町村内における「海上交通（離島航路等）」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。

○平成27年度に運航している（していた）海上交通についてお答えください（平成26年度までに終了したもの、平成28年度からのもの平成28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・経営する海上交通も含め**、貴市町村内に乗船場があるすべての海上交通航路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	航路1	航路2
1	航路名又は愛称等をご記入ください。	○○航路		
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（市町村が運行主体の場合は、市町村名 をご記入ください）	(株)○○汽船		
3	運航区間またはエリアをご記入ください。 ※複数ある場合は3つまでお答えください。	◇◇港～ △△港		
4	国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
5	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
6	貴市町村からの補助額をご記入ください（単位：千円）。 ※運行主体が市町村自身である場合は、年度の運行予算総額をご記入ください。	5,000千円	0千円	0千円
7	その他の補助額（住民、企業等）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
8	貴市町村以外が運航主体である航路において、何らかの支援を行っている（行っていた）場合は、そ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（特に何も行っていない場合は⑥をご記入ください）。 ①運航補助金の支給 ②船の貸与 ③時刻表・路線図・利用案内パンフレット等の作成支援 ④乗船場の整備（待合室整備、バリアフリー化等） ⑤その他（自由記述） ⑥特に支援は行っていない	選択肢 （該当すべて） ①④		
		その他自由記述		

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

団地の自治会の発案により、移動手段の確保が困難となった住民の外出促進と団地内を運行するバスの利用促進を図るため、路線バスを補完する乗合タクシーを企画し、自宅から団地外の目的地までを繋ぐ交通ネットワークを構築することで、「高齢者が安心して、少しでも長く住み続けられる団地」を実現

(取組みの概要)

1. 住民の主体的な発案に基づく移動サービスの企画・立案
 - ・ 団地の自治会が主体となり、取組を支援する団地住民によるボランティア組織を立ち上げ、利用対象者に加え、地域の民間福祉施設や地域包括支援センター、市も参画する中で、運行計画を策定し、地元のスーパーや公共交通事業者にも協力頂く中で乗合タクシー「おでかけ交通」の運行を開始



「おでかけ交通」

2. 「誰もが自由に移動できる団地づくり」への取組
 - ・ 坂道が多い地形的要因、住民の高齢化により、団地内のバス停までの移動が困難となった住民の閉じこもり予防や団地に住み続けたいとの希望を叶えるため、団地内を運行する路線バスを補完する移動サービスの実現に向け、検討を開始



「おでかけ交通」地域検討会

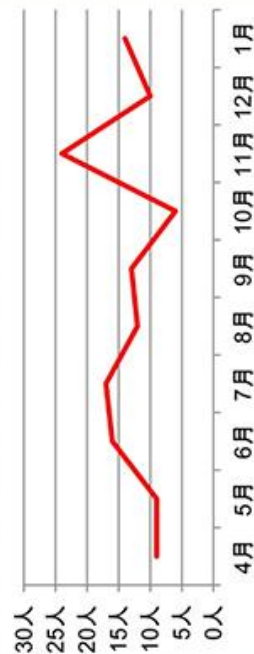


高齢者バスの乗り方教室

3. 多様な関係者による公共交通ネットワークの確保・維持に向けた取組
 - ・ 運行経費は、運賃と市からの補助金(36ヶ月まで)を除き、自治会費から負担しており、運行経費の予算を確保するため、自治会が住民に協力を呼びかけ、有価物回収の取組も実施
 - ・ 民間福祉施設が「おでかけ交通」のパンフレットを自主的に作成し、全世帯に配付
 - ・ バスの利用時における「不安」解消と利用促進を図るため、団地内において、バス事業者、市と連携した「高齢者バスの乗り方教室」の開催や「団地別バス時刻表」をダイヤ改正に併せて毎回作成し、全世帯に配付

(効果)

- ・ 「おでかけ交通」利用者が徐々に増加



大分県豊後大野市の事例（平成26年地域公共交通優良団体大臣表彰）

工夫されたバス停を表彰するコンテストの実施など、住民・事業者との協働によるバス利用促進に取り組みとともに、詳細な乗降データを活用し、運行見直し基準を見える化することにより、全国的にも高齢化が進んだ地域において、持続可能な公共交通ネットワークの構築を実現。



（取組みの概要）

1. 地域住民とのきめ細やかなコミュニケーション

- ・高齢化（75歳以上の人口割合が全国の市の中で8位※）が非常に進んだ地域において、幹線・枝線の役割分担による公共交通ネットワークを構築
※ 2010年 国勢調査結果による
- ・行政担当者がバス利用者やバス乗務員、集落などへきめ細やかなヒアリングを実施し、把握したニーズをダイヤに反映
- ・バス利用を市報、CATV等で発信し、お出かけ機会の創出、生きがいづくりに寄与

2. バス停コンテストの実施

- ・特に利用者が多い地区や、地域の事業者による屋根・ベンチなどの自主的な環境整備の取組みに対し、市が表彰をする「バス停コンテスト」を創設



整備されたバス停

コンテスト表彰式

3. 運行見直し基準の見える化

- ・運転士の協力により、コミュニティバス全路線、全便、全バス停の乗降データを収集
- ・集計・分析したデータをもとに、運行ダイヤ・ルートの継続的な見直しを行うとともに、運行見直し基準を見える化



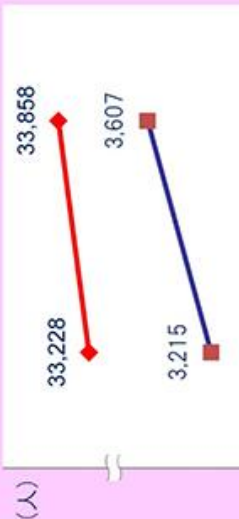
市内公共交通ネットワーク

市報でのPR

（効果）

- ・コミュニティバス、乗合タクシーの利用者が増加傾向

— コミュニティバス — 乗合タクシー



24年度 25年度

- ・地区単位で問題意識を持ち、路線を維持するため声を掛け合っでバスを積極的に利用するなど、公共交通に対する住民の意識も向上



乗降データの一例

項目	基準	見直し対応方針
① 路線別の1日あたり平均利用人数（概ね半年集計）	1～2人未満（1日に1～2人利用）の場合、見直しを検討・実施	その路線の乗降を一定の割合で削減し、見直しを検討・実施
② 路線別の1日あたり平均利用人数（概ね半年集計）	3人未満（2日に1人利用）の場合、見直しを検討	その路線の乗降を一定の割合で削減し、見直しを検討・実施
③ バス停別の1日あたり利用人数（概ね1年集計）	1人未満（15日に1人利用）の場合、見直しを検討	そのバス停の乗降を一定の割合で削減し、見直しを検討・実施

運行見直し基準

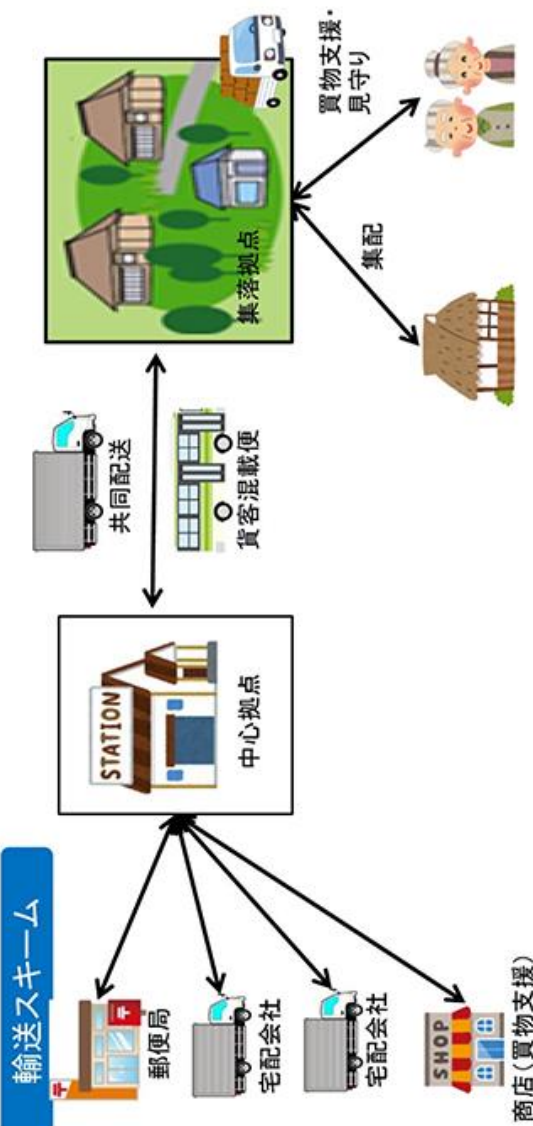
宮崎県児湯郡西米良村における取組

- 宮崎県児湯郡西米良村小川地区は、人口：93人、世帯数：63世帯（平成25年3月）、高齢化率：約65%の集落。
- 地区内には商店、郵便ポストが1つずつあるが、諸サービスを利用するには村中心部（村所地区）や近隣都市に行く必要がある。
- 村営バスが運行しているが、利用者は頭打ちとなっている。また、出入りする輸送サービスは、人流、福祉系サービス流、物流で計20主体あり、多様な輸送サービスの混在による効率の低下が課題となっている。
- このため、地域住民によるバスを活用した貨客混載や共同集配等による持続可能な物流ネットワークの構築に取り組んでいる。

西米良村の位置



村営バスの路線図



- 貨客混載等により、これまで物流サービスに必要とされていた車両・人員を削減し、買物支援・見守りサービス等に振り向けることができるようになった。
- 飲食・物販サービスを提供している拠点への土産品を自前ではなく、貨客混載バスでこまめに出荷できるようになり、欠品等が少なくなった。
- これまでは新聞が午後しか届かなかったが、午前中に届くようになった。また、連休中に届かなかったが、届くようになった。

※西米良村提供資料より国土交通省物流政策課作成

福岡県福岡市の事例

地域住民自らが発意し、コミュニティ交通の運行に向けた検討を開始、福岡市・交通事業者等との協議を重ね、市の補助金を受けながらの試験運行実施が決定。採算ラインを乗客数1日80人と設定し、地域住民が主体となって利用促進の取り組みを積極的に推進した結果、地域の努力が奏功し、市の補助に頼らない本格運行にまで到達。

(取組みの概要)

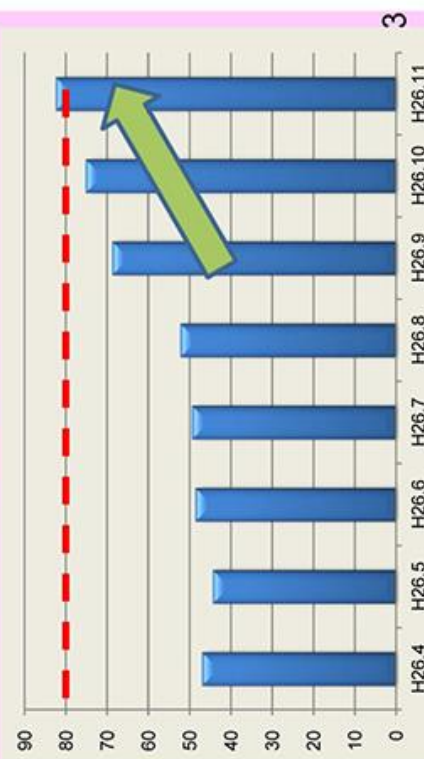
- ◎バス通信の発行
 - ・路線維持を「自分ゴト」に感じてもらうために会長、副会長が作成
- ◎公民館行事など、イベントのスケジュールを、行き・帰りにバスを利用できる時間に変更
 - ・地域の公民館で行われているカルチャークラスや、定期的に行っている登山イベント等を、運行時刻にあわせて開催
- ◎緊急決起大会の開催
 - ・思うように乗客数が伸びない現状を伝え聞いた主要メンバーがバス利用促進に向けた緊急決起大会を開催。100名近い住民が集結
- ◎バス友(路線存続を願う有志)の活動
 - ・有志が新設2バス停間で、福祉バス等を活用して毎朝バスに乗車
- ◎バス利用促進チラシを南主管理業所(当時)のスタッフが、全戸にポストイング(計5回)
 - ◎全戸アンケートの実施(潜在需要の掘り起こし)
 - ◎柏原三丁目住民を対象としたバスの日イベント開催

(波及効果:「バス友」の誕生)

⇒バス友として活動することで、知り合いが増えた、お互いの確認・声かけをするようになったなど、地域の足(公共交通)を守ろうという情熱が、まちづくり・コミュニティ形成にも波及



●平日1日あたり利用者推移(人)



取組内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	958,215 人	面積	491.95 km ²					
	65 歳以上人口比率	28.5 %	人口密度	1,948 人/km ²					
	15 歳未満人口比率	12.8 %	昼間人口/夜間人口	1.03					
取組地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	
取組のポイント	●地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、「収支率」が高い場合に助成額が高くなる仕組みを導入している。 ●地元、交通事業者、市の間で、3 年間又は 5 年間の運行協定を締結している。								

支援対象路線

背景と経緯

- ・北九州市八幡東区大蔵地区の高齢化率は 44.1%であり、市平均の 28.5%を大きく上回っており、住民の高齢化に伴い地域内の病院や公共施設への移動手段の確保が喫緊の課題となっていたが、地区内の道路は狭路で大型車両の通行は困難であった。
- ・そこで、平成 21 年に地元自治会が中心となって「おでかけ交通運営委員会」が組織され、小型車両による路線型交通の運行検討を開始。地元、交通事業者、市が協働して意向調査、ルート・ダイヤ編成等を実施した。
- ・平成 23 年から試験運行を実施し、平成 24 年 9 月から本格運行へ移行した。

運行状況

愛称等	大蔵地区おでかけ交通	運行形態	路線定期運行（第4条）
対象利用者	一般	運行便数・時間	3路線 合計18便/日 (土・日・祝運休) 8:30~17:10
利用料金	均一運賃 200 円	利用者数	5,680 人/年 (H26.4~H27.3)
主要な運行車両	・ジャンボタクシー（1台、事業者所有） ※メンテナンス用として乗用車2台（事業者所有）		
官民の役割分担	・地元、交通事業者、市の3者で運行協定を締結し、取り組んでいる。 ・北九州市 HP において、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載		

路線概況

【凡例】

- 西鉄バス路線
- 西鉄バス停
- 勝山ルート
- 羽衣ルート
- 東広ルート
- 3線共通ルート
- おでかけ交通停留所

担当部署

北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課
 〔住所〕北九州市小倉北区城内 1 番 1 号 〔電話〕093-582-2518

仕組み・制度	委託・契約方式	大蔵地区おでかけ交通の運行に関する協定書
	金額決定方式	①交通事業者の収支が赤字の際に、赤字額の一部に助成 ・助成条件：収支が赤字であり、運賃 200 円以上かつ運行開始後 1 年以上経過 ・助成内容：利用促進や経費削減など地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、経常収益（運賃収入）から運行経費を引いた差額「赤字額」に「収支率（経常収益を運行経費で除した割合）」を乗じて得た額以内の金額を助成。 ②地域主体で試験運行を実施する際にも赤字額の一部を助成（赤字額×収支率）
	内容や期間	・期間は最低 3 年間（更新時は原則 5 年間）（車両の耐用年数（5 年）を原則としながら、事業の採算性等を慎重に見極めるために最短 3 年を設定）。 ・市が北九州タクシー協会に対して推薦依頼を行い、協会が推薦した事業者の中から、地元協議会が最終的に事業者を決定している。
	モニタリングの状況・方法	・9 月までの実績をもとに年間分の助成金額の試算を行い、赤字であれば交通事業者による交付申請及び市による交付決定を行う。年度終了後の交通事業者からの助成金交付申請書類受領後、市において各種経費の査定を行った上で、助成金額の確定を行う（実績が変われば試算金額と確定金額は変わる）。
	黒字分の取扱	・全額交通事業者（その場合助成金対象外となる）
	補助金以外の支援	・車両購入費等助成（事業開始時最大 460 万円、車両更新時最大 300 万円） ・現在までに 7 件の助成実績あり
取組の効果	効果の概要	・本運行開始後の利用者数は過去最高の利用者数を記録する月も出てきた。 ・地域の交通事業者が運行していることもあり、交通事業者が地区住民の足の利便性や住民同士のコミュニケーションの一助になっているとの声があがっている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・『地域の足は地域で守る』という基本的な考え方が地域に浸透し始め、当初は地元自治会中心だった組織が、現在は地元商店連合会、大型ドラッグストア、金融機関も組織の一員に加わり、横断的に利用促進活動を行うようになったため。 【事業者】 ・大蔵地区おでかけ交通運営委員会の役員の方々が、運行に関して積極的に協力してくれているためと考えられる。また、運行開始後、当然のことではあるが無事故を継続していることについては一定の評価をいただいている。
課題とその対応	改善すべき課題	・おでかけ交通の周知が十分ではない部分が見られる。 ・経路設定や運行時間帯などについて、地元ニーズの把握や市の財政なども勘案しつつ、適正なサービスレベルを見極める必要がある。 ・運行における採算性については、乗車人数の低迷で依然厳しい状態が続いているため、今後とも乗車率UPが課題である。
	課題への対応	・地元広報誌等での広報に努め、利用者の拡大を図ることが必要である。 ・将来的には地元で運営にかかる営業外収入（協賛金・広告等）を確保し、市の助成金に頼らないシステムをつくる必要がある。
事業者の一般的意識	■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 ・一度も公共交通を利用したことがない、今後も利用することがない住民の意見は机上の意見・理屈であることが多い。実際利用する、利用しようという住民の意見との乖離がない施策を望む。 ■路線設定を行う際に重視すること ・利用者の利便性の最大化を踏まえた路線設定が望ましいが、安全運行を最優先に考えている（利便性に偏りすぎた路線設定により、安全面で瑕疵が出ないことを重視）。 ■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 ・収支率による算出方法について、実態の運行実績は赤字が続いており経営的には厳しい。今後、収支改善に向けて第一義的に企業努力していくが、助成金の算出方法について再検討してもらいたい。 ・グループ会社の他都市との契約事例で、あらかじめ規定に基づいた一日の補償金額を決定し、乗車があればその金額は補償金額から控除される方式で、現状収支トントンという事例がある。	

陣川あさひ町会・函館バス(株)・北海道函館市

(北海道函館市)

3 者が協働し、実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を運行。
住民要望に合わせた利用促進策や後方支援を行い、路線バスとして本格運行を実現。
取組の結果、地域にバス利用の気運が醸成され、他路線の利用者も増加。

(取組の概要)

1. 行政の補助金に頼らない実証実験運行

- 3 者が協議を重ね、平成24年4月、町会が貸切バスを契約し、行政の補助金を受けずに運営を行う、実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を開始。

- 北海道函館市は地域交通を維持するモデルケースとして位置付け、各種調整を行うほか、リーフレットや利用券の作成・印刷などを支援。

2. 迅速な運行計画変更や利用促進等による収支改善

- 町会は、住民へのわかりやすいPRやJバスで行く温泉ツアー企画等の取組により、利用促進を図ったほか、車内広告募集や手作りグッズ販売等により運行収入の不足分を確保。
- 地元大学生に車内アンケート調査の協力を依頼し、利用者ニーズを把握。住民からの意見や乗降データを速やかに検証し、利便性の向上や効率化を実施。
- 函館バスは、町会や同社が発掘した車内広告掲載企業からの広告収入を町会の収入とするとともに、手作りグッズの販売に協力。

3. 地域が支える路線バスとして利用者が増加

- 3 者の協力体制と町会の熱意により、3 年間一定の利用客を維持できたことから、函館バスが路線バス「9-J系統」として、平成27年4月より本格運行を開始。
- 本格運行開始後、町会は、引き続き情報発信、イベント活動を行うとともに、車内広告募集の函館バスへの協力を実施。
- 函館バスと北海道函館市が後方支援に徹したことで、地域のバスという意識が醸成され、「9-J系統」は実証実験時の利用者を上回り、また、地域におけるバス利用の気運が高まった結果、従来から路線バスとして運行していた「6-2系統」の利用者も増加。



3 者が集まったJバス調印式



実証運行リーフレット



Jバス出発式



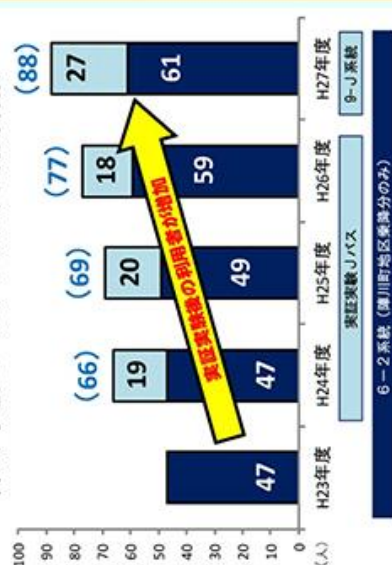
小学生デザインのバス停



温泉ツアーイベント



陣川町地区における1日当り利用者数



6-2系統（陣川町地区東部のみ）

弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会

(青森県)

弘前市と大鰐町の2市町が先頭に立ち、多様な主体と連携・協働した数々の利用促進施策を実施。また、対象を明確化した戦略的なモビリティマネジメントを行うことにより、減少が続いていた弘南鉄道大鰐線の利用者増を実現した。

(取組みの概要)

1. 2市町が連携し、多様な主体との連携・協働により、各種施策を実施

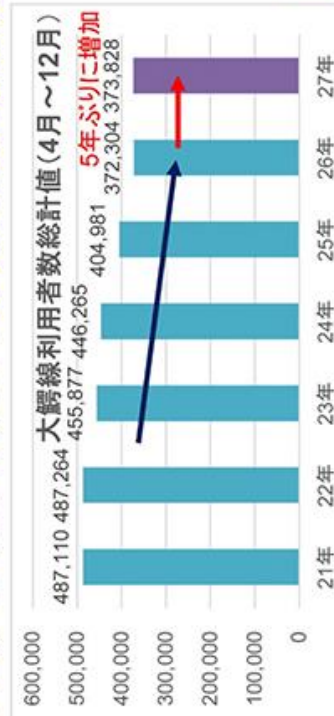
- 弘前市長と大鰐町長が、大鰐線存続に向けた連携を宣言。事業者はもとより、商店街、学生、住民、NPO等多様な主体が参画し、**コンソーシアムを設立**。各種企画切符の企画やイベント列車等を実施(弘前バル街とのコラボ乗車券、ヨガ列車、大鰐線遠足等)。
- 中央弘前駅
- 中学生応援切符、通院あんしんバス、乗継割引等の他分野・交通モード連携施策を実施。
- 新聞・テレビ等を利用した啓発、オリジナルロゴ作成によるモチベーションの醸成。

2. 利用目的別の戦略的モビリティマネジメントを実施

- 中学生：動機付け冊子、中学別の通学カタログ、ランドリーバッグ等を教員から配布。
- 高校生：動機付け冊子、交通マップ、ブックカバー等を校長会で説明。教員から配布。
- 沿線住民：ワンショットTFP実施による行動・実意図の形成(約10%が行動を転換。定期外利用者増)
- 小学校統廃合を機に定期券補助制度を創設し、マイカー需要への転換を抑制(定期券増売)

3. 地域づくりとの一体化による持続性の確保

- 地域イベントとの連携により、売り上げ寄付の仕組みを構築。●MMの継続的な実施。
- 地域の重要な幹線として地域公共交通網形成計画等へ位置付け、駅前の再開発も予定。



企画切符(中学生向け・通院向け)

中高生MM

トラベルフィードバックプログラム

ニュースレター

4. 多様な利便性向上と利用促進策(PDCA)

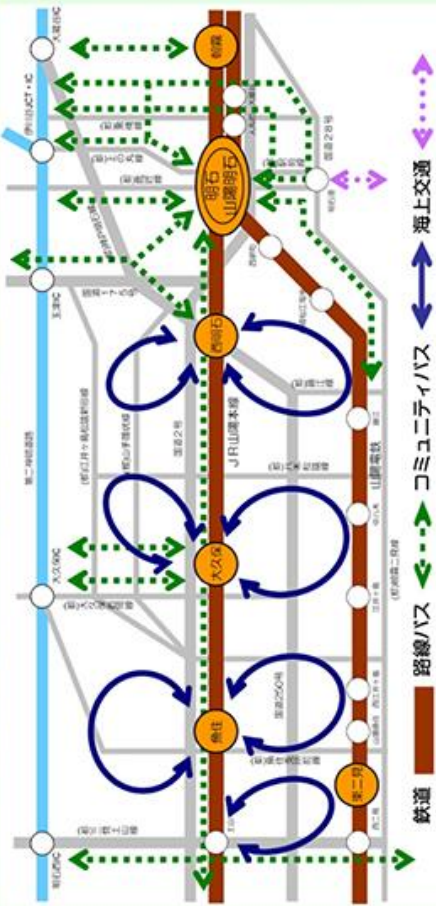
- 利便性の向上
「あかしびじょん。」の整備、シェアラー設置、エコファミリー制度等
利用促進

あかしびびよん。

10周年イベント

各種キャンペーン、各種キャンペーン、サポーター制度、学校MM等

各種キャンペーン



(效果)

- (効果)
- ・Tacoバスの利用者が増加し、目標の100万人/年を達成

【目標値】
目標収支率を日利用者数に換算した値
【実績値】
評価年度の日利用者数
【予測値】
H20年度以降の実績から推計した日利用者数
【必要値】
評価年度から目標年に目標を達成するために必要な日利用者数

-
- 約72万人
- 約102万人
- 42%アップ
- 20年 21年 22年 23年 24年 25年

加西市公共交通活性化協議会

(兵庫県加西市)

地域住民・交通事業者・行政の三者が連携・協力することにより地域公共交通の活性化に努め、特に北条鉄道では、民間のノウハウを積極的に取り込み、各種取り組みを実施することにより、**営業開始以来、営業収益が過去最高を記録。**

(取組みの概要)

1. 地域住民・交通事業者・行政の連携協力



【効果】 営業収益が過去最高！



【効果】 輸送人員が過去2番目を記録

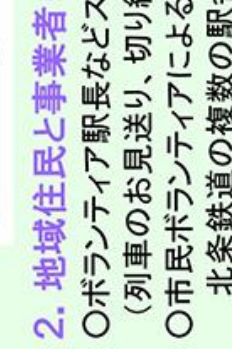
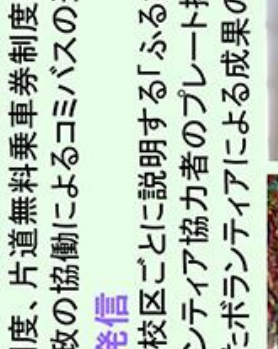
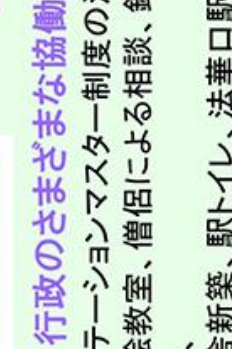
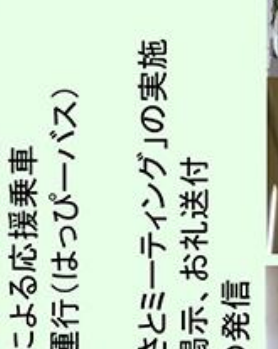
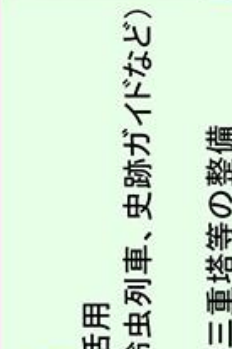
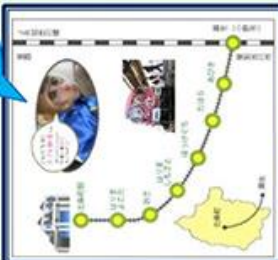


2. 地域住民と事業者・行政のさまざまな協働

- ボランティア駅長などステーションマスター制度の活用
(列車のお見送り、切り絵教室、僧侶による相談、鈴虫列車、史跡ガイドなど)
- 市民ボランティアによる、
北条鉄道の複数の駅舎新築、駅トイレ、法華口駅三重塔等の整備
- 北条鉄道枕木応援団制度、片道無料乗車券制度による応援乗車
- ONPO法人と事業者・行政の協働によるコミバスの運行(はっぴーバス)

3. 協働にかかる情報発信

- 公共交通の現状を小学校区ごとに説明する「ふるさとミーティング」の実施
- 北条鉄道施設へのボランティア協力者のプレート掲示、お礼送付
- 市広報、マスコミを通じてボランティアによる成果の発信



北設楽郡公共交通活性化協議会 (愛知県設楽町、東栄町、豊根村)

総合事業 確保維持改善事業

取組み(功績)の概要

『山村の複数町村の連携で、総合交通システム「おでかけ北設」を構築』

- 郡内3町村が一つの生活圏として機能する交通システムの構築を目指し、3町村の連携により町営・村営バスの運行を一体化し、総合交通システム「おでかけ北設」を実現。
- 路線を「基幹バス」、「支線バス」、「予約バス」等に分類し、役割を明確化。町村を跨る町村営バスは相互に乗り入れを行い、区別なく利用できるようにした。
- こうした取組みにより、郡内唯一の高校の下宿解消、高齢者の外出機会の増加などの効果が見られている。

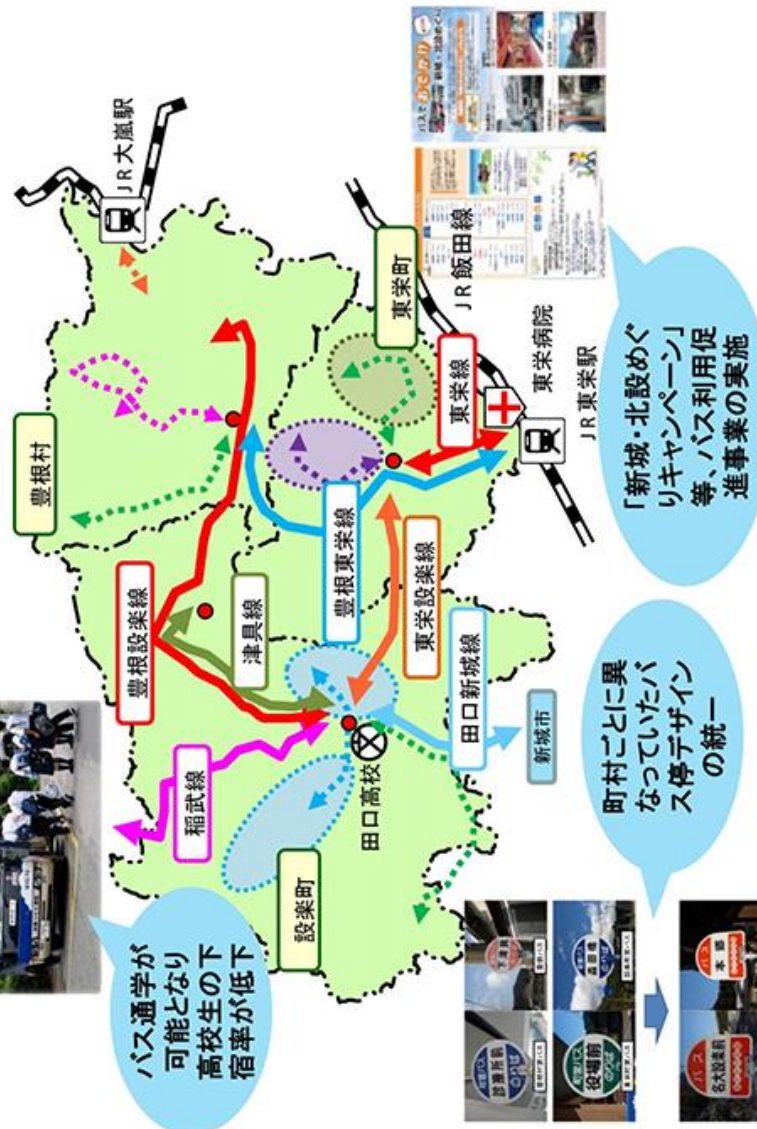
事業内容

1. 町営バス、村営バスの運行一体化
 - ・各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。
 - ・独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「わかりやすさ」にも配慮。
 - ・路線を「基幹バス」、「支線バス」、「予約バス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備の充実を図った。
2. 隣接市との連携
 - ・隣接する新城市と連携し、バス利用促進キャンペーンを実施。
3. その他
 - ・会議には3町村全ての首長が委員として参画。また、「協議会」の下に、町村間運行・事業者との調整などを行う「幹事会」、町村内における住民・利用者意見を汲み上げるための「分科会」を設置、効率的に運営。



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 横門:予約バス



松江市公共交通利用促進市民会議

(島根県松江市)



「だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江」を目指して、多様な関係者の連携のもと、地域の商店や観光施設の活性化にも配慮した、利用促進施策の推進、安心・安全の確保に取り組み、減少傾向だったバス利用者の増加を実現（会議設置後4年連続でバス利用者を増加傾向に転換）。

1. 地域の多様な主体を巻き込んだ利用促進の取組(地元商店や住民、企業との連携)

- バス乗り方教室の実施と併せ、市内の路線バス等が乗り放題となる「お試し定期券」の販売や「バスでお出かけ地区マップ」の配付を行う事業を行い、バス利用者の新規開拓に尽力。お試し定期券の提示で地元の温泉、観光施設で割引の特典。★H27年度は28カ所で乗り方教室を開催し延べ612名参加。お試し定期券は158枚販売
- 協賛店と連携し、使用済みバスカード・定期券を持ち込めば割引等を受けられる事業を実施。地元商店街の活性化とバス利用の促進に貢献。★協賛店(H27年度): 23店舗 ⇒ 60店舗(地元飲食店、スーパ等)
- 毎年「松江市一斉ノーマイカーWeek」を実施。100超の事業所、住民が参加。優秀な事業所の表彰も行い、バスの利用促進と渋滞緩和に寄与

★144事業所の普段マイカーを利用する
2,700名の従業員が参加。(H28年度)
※8年連続で100超の事業所が参加
★期間中平日(雨)のバス利用者が17.8%増
※平成28年9月21日～9月30日実施



左: 委員(市民・事業者代表) 関係者によるノーマイカーウィークの呼びかけ 右: 事業所表彰

2. 地域交通の安心・安全を守る取組

- 走行環境改善部会委員により、バス運行経路上の危険場所・障害等を現地調査の上、道路管理者等へ改善要望、走行環境改善を図り、バス運行の安全・定時性を確保 ★H28年度 48件の要望中22件が実施済み/実施予定
- 免許証を自主返納した高齢者に、「共通バスカード」、「コミュニティバス回数券」などを支給し、高齢者の交通事故防止とバス利用者の新規開拓

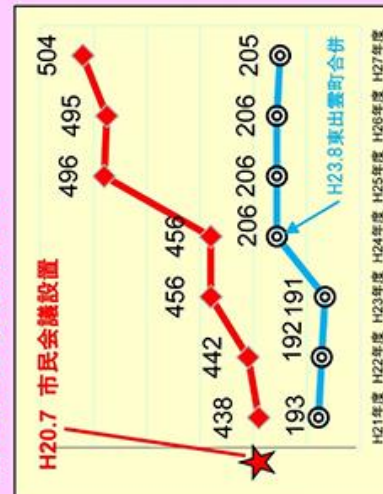


現地調査

改善実施(松江駅前)

(効果)

- 松江市全域のバス利用者数(万人)
- 松江市人口推移(千人)



高齢者運転免許返納者への支援数(人)

年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計
支援者数	262人	293人	293人	330人	291人	495人	2,390人	
支援者数	283人	436人	495人	436人	495人	495人	2,390人	

★支援活用者 495名(H27年度)、延べ2,390名(H21.9～)

離島地域（離島振興対策実施地域及び奄美振興地域） の地域公共交通に関するアンケート調査

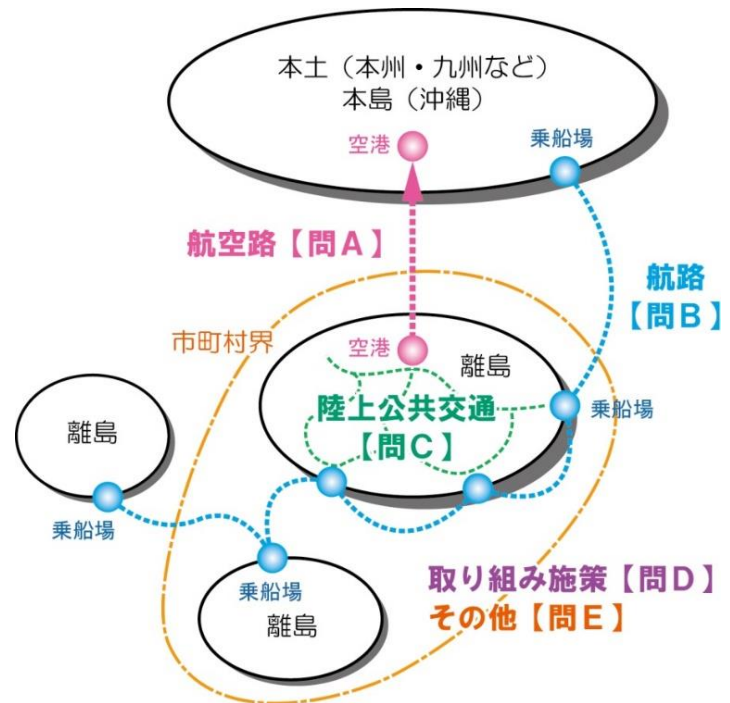
このアンケート調査は、長崎、大分、鹿児島の各県において「離島振興対策実施地域」及び「奄美振興地域」に全域が指定されている市町村のみを対象として実施するアンケート調査であり、離島地域の地域公共交通特性を整理・分析することを目的としています。

今年度、すでにご回答させていただいております「九州管内における公共交通に関するアンケート調査」の内容と併せてより詳細な分析を行いたいと考えておりますので、アンケート調査へのご協力をお願いいたします。

■公共交通モードと質問シートの対応

○アンケート調査票は、右図に示す公共交通モードごとにシート別に作成しています。

○貴市町村にない公共交通モードについては、お答えいただく必要はありませんが、【問D】【問E】については、必ずご回答いただきますようよろしくお願いいたします。



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。

まず、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。

別シートの【問A】へお進みください

問A 航空路についておたずねします。

【問A1】平成27年度（前年度）の飛行機の運航状況についてお答えください。

設 問 ①	市町村域内に立地している空港に発着している飛行機の「平成27年度（前年度）の運行状況」についてお答えください。なお、市町村域内に空港がない場合は、「行先1の到着空港」の欄に「なし」とご記入ください。 ※運航本数は、1往復を1回（片道0.5回）としてカウントし、最も運行本数が多かった時期（夏季等）の回数をお答えください。 ※同じ行先で、複数の運航会社が運航している場合、全ての運航会社名を記入すると共に、運航本数は合計の数字をご記入ください。 ※始発便、最終便の時刻についても、最も運行本数が多かった時期（夏季等）の時刻をお答えください。 ※把握されている範囲でご記入ください。				
	設問		記入例	行先1	行先2
	1	到着空港	福岡空港		
	2	運航会社	ANA・JAL		
	3	1週間の運航本数	28往復		
	4	始発便の出発時間	9:30		
	5	最終便の出発時間	16:30		
	6	平成27年度年間のべ利用者数	50,000人		

【問A2】航空路運行事業者との取り組みについてお答えください。

設 問 ①	より利便性の高い航空路運営をめざして、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	

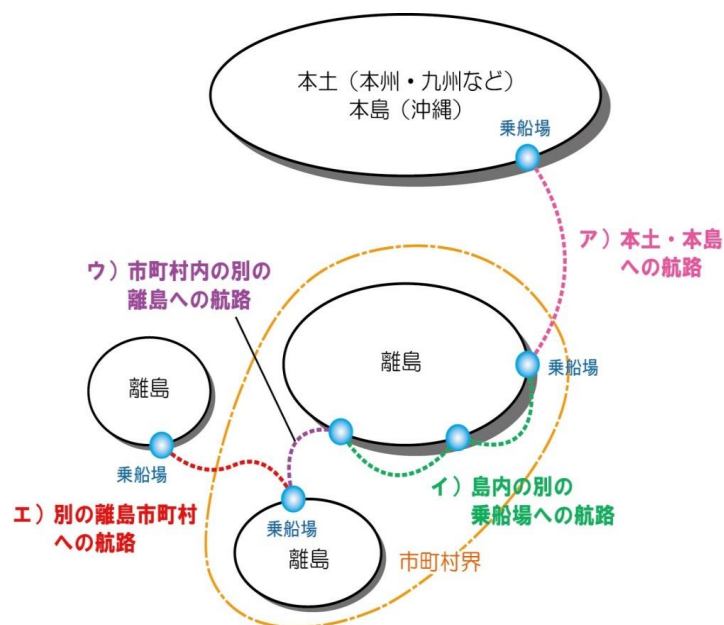
別シートの【問B】へお進みください

問B 航路についておたずねします。

【問B1】平成27年度（前年度）の旅客船の運航状況についてお答えください。

市町村域内に立地している乗船場に発着している旅客船の「平成27年度（前年度）の運行状況」についてお答えください。なお、市町村域内に乗船場がない場合は、「航路1の航路名」の欄に「なし」とご記入ください。
 ※運航本数は、1往復を1回（片道0.5回）としてカウントし、最も運行本数が多かった時期（夏季等）の回数を教えてください。
 ※航路パターンは、下図に示す「ア～エ」の中から選択し、複数のパターンに該当する場合はそのすべてを記入してください。
 ※把握されている範囲でご記入ください。

■航路パターン



設問①

設問	記入例	行先1	行先2
1 航路名	〇〇航路		
2 出発港名	△△港		
3 到着港名	□□港		
4 運航会社	(株)〇〇フェリー		
5 航路パターン（図のア～エから選択）	ア・イ		
6 経由する乗船場の数（出発・到着港含む）	4港		
7 1週間の運航本数	21往復		
8 平成27年度年間のべ利用者数	30,000人		

【問B2】航路運行事業者との取り組みについてお答えください。

設問①	より利便性の高い航路運営をめざして、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	

別シートの【問C】へお進みください

問C 島内の陸上公共交通についておたずねします。

【問C1】島内の陸上公共交通の運行状況についてお答えください。

設問①	貴市町村内の「平成27年度タクシー運行事業者数」を、「法人・個人別」にお答えください。なお、運行事業者がない場合は、回答欄に「なし」とご記入ください。 ※把握されている範囲でご記入ください。	
	設問	回答欄 (数字を記入)
	1 法人タクシー	
	2 個人タクシー	

設問②	島内の「平成27年度バス運行事業者の状況」についてお答えください。なお、バス運行事業者がない場合（バスが走行していない場合）は、事業者1の事業者名の欄に「なし」とご記入ください。 ※コミュニティバス・乗合タクシーの運行につきましては、今年度別途実施させていただいております「九州管内における公共交通に関するアンケート調査」において既にお答えいただいておりますので、それ以外の路線についてお答えください。 ※運行回数は、巡回型の場合は1巡回を1回、往復型の場合は1往復を1回（片道0.5回）としてカウントし、平成27年度の運行回数をお答えください。 ※運行回数は全路線の合計をお答えください（1日10回運行しているバス路線が3路線ある場合、5日（月～金）×10回×3路線＝150回） ※把握されている範囲でご記入ください。			
	設問	記入例	事業者1	事業者2
	1 事業者名	〇〇交通（株）		
	2 公設・民営別	民営		
	3 路線数	5路線		
	4 1週間のうち平日の運行回数（全路線合計）	250回		
	5 1週間のうち土曜日の運行回数（全路線合計）	45回		
	6 1週間のうち日曜日の運行回数（全路線合計）	40回		
	7 年間の乗車人数（全曜日、全路線の合計）	200,000人		

設 問 ③	■この設問は、「設問②」でご記入いただいたバスの他、コミュニティバス等も含めてお答えください。なお、市町村域内にバス運行がない場合は、「設問③～⑤」にご回答いただく必要はありませんので、【問C2】へお進みください。 貴市町村のバスが経由している施設（バス路線で結ばれている施設）についてお答えください。 次の選択肢の中から、経由している施設には「○」、経由していない施設には「×」、島内に立地していない施設には「△」をご記入ください。 ※1つのバス路線ですべての施設を経由している必要はありません。複数のバス路線で結ばれている場合でも「○」をご記入ください。 ※市町村域外へもバスが運行している場合、域外の施設等も含めてお答えください。																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">選 択 肢</th> <th>回 答 欄 (該当する記号を選択)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>空港</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>乗船場</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>路線バス等のバスターミナル</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>市役所・町村役場</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>行政関連施設（市役所・町役場以外）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>商業施設（商店街・スーパーなど）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>医療施設（多数の診療科を有している病院）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>福祉施設（高齢者福祉施設・高齢者憩い施設など）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>運動関連施設（体育館・プール・各種グラウンドなど）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>文化施設（公民館・図書館・美術館・博物館など）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>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</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>観光施設（観光センター・観光名所など）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>その他（回答欄に自由記述）</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		選 択 肢		回 答 欄 (該当する記号を選択)	1	空港		2	乗船場		3	路線バス等のバスターミナル		4	市役所・町村役場		5	行政関連施設（市役所・町役場以外）		6	商業施設（商店街・スーパーなど）		7	医療施設（多数の診療科を有している病院）		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）	
	選 択 肢		回 答 欄 (該当する記号を選択)																																									
	1	空港																																										
	2	乗船場																																										
	3	路線バス等のバスターミナル																																										
	4	市役所・町村役場																																										
	5	行政関連施設（市役所・町役場以外）																																										
	6	商業施設（商店街・スーパーなど）																																										
	7	医療施設（多数の診療科を有している病院）																																										
	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）																																											

設 問 ④	■この設問は、「設問②」でご記入いただいたバスの他、コミュニティバス等も含めてお答えください。 近年の貴市町村におけるバス運行状況に関する以下の各設問について、それぞれ該当する記号を1つ選択し、回答欄にご記入ください。 ※把握されている範囲でお答えください。																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">設 問</th> <th>回 答 欄 (該当する記号を選択)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td> バス利用者数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 数字を把握していない </td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td> バス路線数についてお答えください。 ア. 路線数は増加している イ. 路線数は減少している ウ. 路線数は変わらない エ. 路線数は変わらないが、コミュニティバス等への移行が進んでいる </td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td> バス運行本数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 運行本数は変わらない </td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td> バス関連補助金の支給状況についてお答えください。 ア. 補助金支給額が年々増加している（額の増加、支給対象の増加） イ. 補助金支給額は変化していない ウ. 補助金支給額は減少傾向にある エ. 補助金支給は行っていない </td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>その他、近年バス運行状況に何か変化があれば、自由にご記入ください。</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		設 問		回 答 欄 (該当する記号を選択)	1	バス利用者数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 数字を把握していない		2	バス路線数についてお答えください。 ア. 路線数は増加している イ. 路線数は減少している ウ. 路線数は変わらない エ. 路線数は変わらないが、コミュニティバス等への移行が進んでいる		3	バス運行本数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 運行本数は変わらない		4	バス関連補助金の支給状況についてお答えください。 ア. 補助金支給額が年々増加している（額の増加、支給対象の増加） イ. 補助金支給額は変化していない ウ. 補助金支給額は減少傾向にある エ. 補助金支給は行っていない		5	その他、近年バス運行状況に何か変化があれば、自由にご記入ください。	
	設 問		回 答 欄 (該当する記号を選択)																	
	1	バス利用者数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 数字を把握していない																		
	2	バス路線数についてお答えください。 ア. 路線数は増加している イ. 路線数は減少している ウ. 路線数は変わらない エ. 路線数は変わらないが、コミュニティバス等への移行が進んでいる																		
	3	バス運行本数についてお答えください。 ア. 全体的は増加傾向にある イ. 増加している路線もあれば、減少している路線もある（地域差がある、運行会社・主体によって差がある） ウ. 全体的には減少傾向にある エ. 運行本数は変わらない																		
4	バス関連補助金の支給状況についてお答えください。 ア. 補助金支給額が年々増加している（額の増加、支給対象の増加） イ. 補助金支給額は変化していない ウ. 補助金支給額は減少傾向にある エ. 補助金支給は行っていない																			
5	その他、近年バス運行状況に何か変化があれば、自由にご記入ください。																			

設 問 ⑤	■この設問は、「設問②」でご記入いただいたバスの他、コミュニティバス等も含めてお答えください。 貴市町村におけるバス運行関連の取り組み状況について、実施されているものすべてに「○」をご記入ください。また、その中で、利用者増加につながったり、利用者からの評価が高かったなど実施効果が大きかった取り組みについては「◎」をご記入ください。	
	設問	回答欄 (該当する記号を選択)
	1	1日のバス運行回数の見直し（増やしたり、減らしたり、適正な回数へ）
	2	1週間のバス運行日数の見直し（増やしたり、減らしたり、適正な日数へ）
	3	運行ルートの見直し（長くしたり、短くしたり、適正なルートへ）
	4	運行時間の変更（早くしたり、遅くしたり、住民ニーズに合わせた運行へ）
	5	運行車両の変更（小型化、大型化、適正な車両へ）
	6	運行形態の変更（デマンド運行の導入等）
	7	I Cカードシステムの導入
	8	乗り放題フリー切符の導入
	9	往復割引の導入
	10	高齢者・障がい者・子ども割引の導入（いずれか一つでもOK）
	11	高齢者・障がい者・子ども無料化の実施（いずれか一つでもOK）
	12	その他 自由記述⇒
13	特に実施していない ※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C2】各公共交通機関の乗り継ぎ（ネットワーク）の状況についてお答えください。

設 問 ①	空港とバス乗り場、タクシー乗り場の乗り継ぎ（ネットワーク）利便性向上に向けた以下の取り組み状況について、該当する番号をご記入ください。 なお、空港が立地していない場合、もしくは空港はあるがそこまでのバス路線がない場合は「7～9までのいずれかに○」をご記入ください（1～6の欄は空欄でOKです）。 ア．取り組みを行っている（すべての空港で行っている） イ．取り組み中（一部取り組みを行っていない空港あり） ウ．取り組みを行う計画（予定）がある エ．課題として認識しているが、取り組みは行っていない オ．取り組む必要がない（当初から良好）	
	選択肢	回答欄 (該当する記号を選択)
	1	空港入口とバス・タクシー乗降場の近接化
	2	乗り継ぎ案内サイン等の設置
	3	案内誘導員の配置
	4	飛行機の運航に併せたバス運行時間の設定（飛行機の到着にあわせてバス発車等）
	5	乗り継ぎ情報の提供（HP、時刻表作成等）
	6	その他（回答欄に自由記述）
	7	島内（市町村域外も含めて）に空港がない ※1～6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。
	8	市町村域内に空港はあるが、そこまでのバス路線がない ※1～6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。
	9	市町村域外に空港はあるが、そこまでのバス路線がない ※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。

設 問 ②	乗船場とバス乗り場、タクシー乗り場の乗り継ぎ（ネットワーク）利便性向上に向けた以下の取り組み状況について、該当する番号をご記入ください。 なお、市町村域内に乗船場が立地していない場合は「7に○」を、乗船場はあるがそこまでのバス路線がない場合は「8に○」をご記入ください（1～6の欄は空欄でOKです）。 ア．取り組みを行っている（すべての乗船場で行っている） イ．取り組み中（一部取り組みを行っていない乗船場あり） ウ．取り組みを行う計画（予定）がある エ．課題として認識しているが、取り組みは行っていない オ．取り組む必要がない（当初から良好）	
	選択肢 回答欄 (該当する記号を選択)	
	1	乗船場の入口とバス・タクシー乗降場の近接化
	2	乗り継ぎ案内サイン等の設置
	3	案内誘導員の配置
	4	船の運航に併せたバス運行時間の設定（船の到着にあわせてバス発車等）
	5	乗り継ぎ情報の提供（HP、時刻表作成等）
	6	その他（回答欄に自由記述）
	7	島内（市町村域外も含めて）に乗船場がない ※1～6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。
	8	市町村域内に乗船場はあるが、そこまでのバス路線がない ※1～6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。
9	市町村域外に乗船場はあるが、そこまでのバス路線がない ※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】陸上公共交通事業者との取り組みについてお答えください。

設 問 ①	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	

別シートの【問D】へお進みください

問D 公共交通利用促進に向けた施策の実施状況についておたずねします。

【問D1】広報資料の作成状況についてお答えください。

設問①	航空路、航路、陸上交通などの公共交通に関する広報資料（ネットワーク図、時刻表、料金表など）の作成状況について、 いずれかに「○」 をご記入ください。	回答欄	
		作成していない	⇒問D2へ
		作成している	以下の問いにお答えいただいた後、問D2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（ 該当するものすべて記入 ）。 ア. 市町村全域に配布 イ. 庁舎等の施設における配布 ウ. HP等によるダウンロード配布 エ. 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（ いずれか一つを記入 ）。 ア. 毎年更新 イ. 変更が発生したときのみ更新 ウ. 更新していない エ. 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（ 該当するものすべて記入 ）。 ア. 市町村による作成 イ. 運行事業者による作成 ウ. 「1」「2」による共同作成 エ. 広告収入等による作成 オ. 国等の補助金による作成 カ. その他（回答欄に自由記述）			
		その他回答欄		

【問D2】利用者モニタリング調査の実施状況についてお答えください。

設 問 ①	公共交通に関す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。 ※今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D3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D3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、 過去5年間の実施回数 をご記入ください（単位：回）。			
設 問 ④	利用者モニタリング調査を実施した公共交通機関について、 該当するものすべてに「○」 をご記入ください。	回答欄		
		1 飛行機	2 旅客船	3 バス・タクシー

【問D3】居住者モニタリング調査の実施状況についてお答えください。

設 問 ①	市町村内にお住まいの世帯に対する居住者モニタリング調査の実施状況について、 いずれかに「○」 をご記入ください。 ※今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D4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D4へ



設 問 ②	居住者モニタリング調査の 過去5年間の実施回数 について、調査方法別にその回数をご記入ください。なお、実施していない調査については、空欄のままで結構です。		
	選択肢		回答欄 (単位：回)
	1	ヒアリング調査	
	2	アンケート調査	
	3	その他 自由記述⇒	

【問D4】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答えください。

設 問 ①	地域住民に対して、公共交通に関する意識を向上させるための活動について、 実施しているものすべてに「○」 をご記入ください。 ※今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 (該当するものすべてに○)	
	1	公共交通に関するシンポジウムを開催している。	
	2	ワークショップを開催している。	
	3	町内会に対する説明会等を開催している。	
	4	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。	
	5	学校等の活動にあわせて説明会等を開催している。	
	6	その他 自由記述⇒ 	
7	特に実施していない ※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。		

別シートの【問E】へお進みください

問E その他

【問E1】他分野との連携状況についてお答えください。

設 問 ①	限られた財政、限られた人・モノの中で質の高い公共交通サービスを住民に対して提供することは非常に難しいため、今後は、様々な分野と連携した公共交通体系を形成していくことが重要と考えられます。 そこで、島内の公共交通利便性を確保するために、 特に連携が重要だと考えている（すでに密に連携している）分野1つに「◎」、重要だと考えられる分野2つに「○」 をご記入ください。		
	選択肢	回答欄（特に重要1つに◎、重要2つに○）	
	1	教育分野（小・中・高様々な教育施設等との連携）	
	2	医療分野（病院等との連携）	
	3	福祉分野（高齢者福祉施設等との連携）	
	4	労働分野（企業等との連携）	
	5	観光分野（観光施設等との連携）	
	6	その他の分野 自由記述⇒ 	

設 問 ②	貴市町村における、 公共交通以外の分野と連携した取り組みの実施状況 について、各項目ごとに該当する番号 をご記入ください。 ア. 実施している イ. 実施する計画（予定）がある ※実施していない（計画がない）場合、回答欄は空欄のままで結構です。		
	設問		回答欄 (該当する記号を 選択)
	教育分野		
	1	スクールバスを混乗化	
	2	スクールバスから移管	
	3	施設内への車両の乗り入れ（施設内へのバス停配置）	
	4	教育施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）	
	5	その他 自由記述⇒	
	医療分野		
	1	病院バスを混乗化	
	2	病院バスから移管	
	3	施設内への車両の乗り入れ（施設内へのバス停配置）	
	4	医療施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）	
	5	医療施設をネットワークするバス路線の設定	
	6	医療施設による公共交通料金補填（特別料金の設定）	
	7	その他 自由記述⇒	
	福祉分野		
	1	福祉バスを混乗化	
	2	福祉バスから移管	
	3	施設内への車両の乗り入れ（施設内へのバス停配置）	
	4	福祉施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）	
	5	福祉施設をネットワークするバス路線の設定	
	6	福祉施設による公共交通料金補填（特別料金の設定）	
	7	福祉タクシー、介護タクシーの運行	
	8	その他 自由記述⇒	
	労働分野		
	1	企業バスを混乗化	
	2	企業バスから移管	
3	施設内への車両の乗り入れ（工場、企業敷地内へのバス停配置）		
4	企業による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）		
5	その他 自由記述⇒		
観光分野			
1	観光用バス路線の設定		
2	観光用乗車券等の発行（観光用1日フリーパス等）		
3	施設内への車両の乗り入れ（観光施設内へのバス停配置）		
4	観光施設による利用環境向上への取り組み（バス停上屋・ベンチ整備等）		
5	その他 自由記述⇒		

【問E2】公共交通に関する課題についてお答えください。

設 問 ①	市町村側から見た公共交通の課題について、率直なご意見を自由にご記入ください。 ※「公共交通関連の予算を確保することが難しい」「人口減少が公共交通利用者の減少に直結しており、利用者増加に向けた有効な手立てがない」など自由にご記入ください。 ※貴市町村内における運行の有無に関係なく、航空、船舶、鉄道、バス、タクシーなど幅広い公共交通分野についてお答えいただいて結構です。	
	回答欄	

設 問 ②	公共交通事業者から寄せられている公共交通の課題について、自由にご記入ください。 ※「路線維持が困難であるため、補助額を増額してほしい」「交通事業者だけの対応では難しいため、行政や地域住民などみんなが当事者意識をもって取り組みむ必要がある」など自由にご記入ください。	
	回答欄	

設 問 ③	住民から寄せられている公共交通の課題について、自由にご記入ください。 ※「バス・船などの運行頻度、運行時間、運行ルート、運賃などに対する要望・意見」など自由にご記入ください。	
	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。