

地域の輸送資源の活用方法に関する調査

報告書

2021年3月

国土交通省 九州運輸局

目次

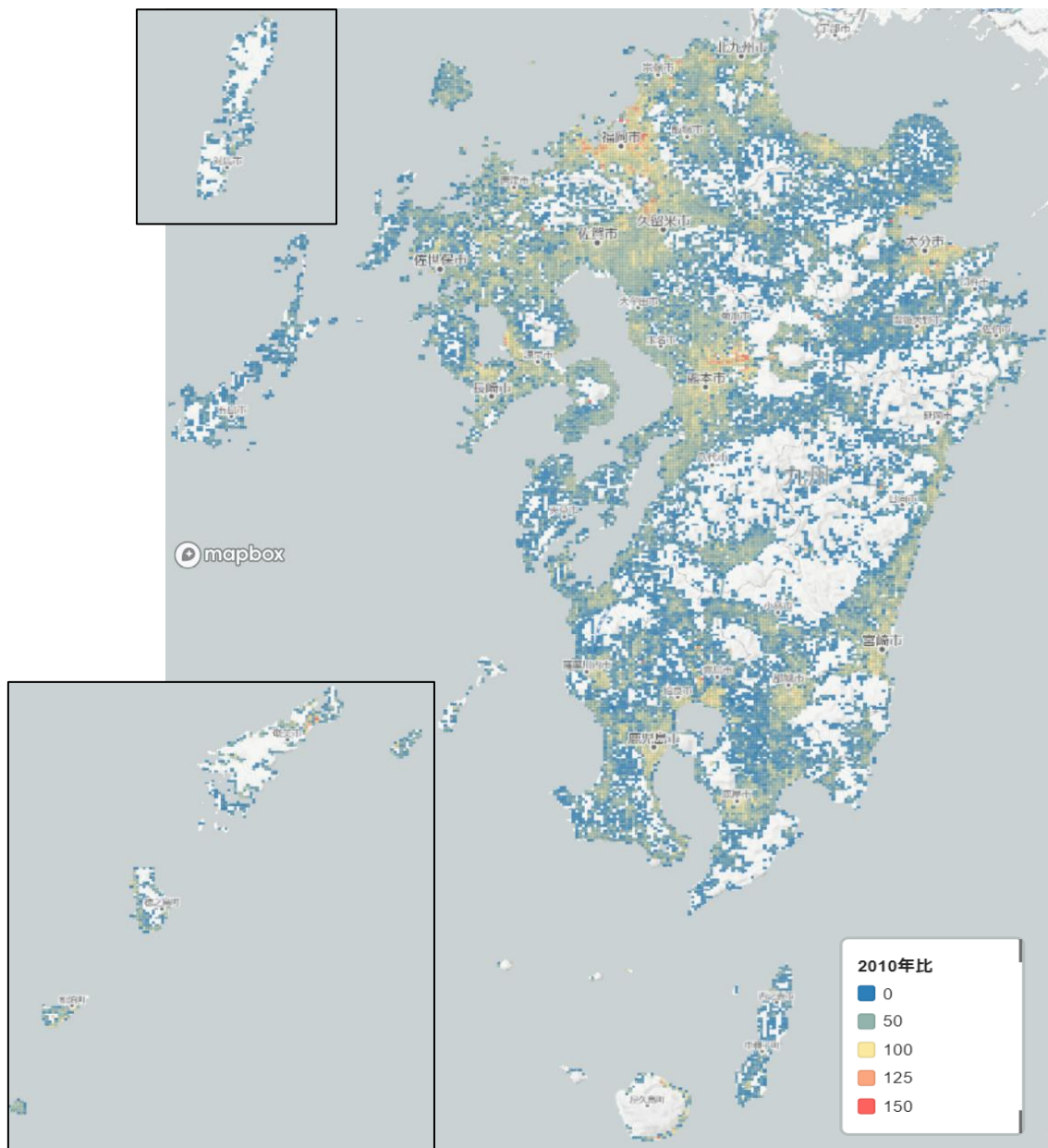
I. はじめに	1
(1) 調査の目的.....	1
(2) 調査の概要.....	3
(3) 調査対象となる地域の輸送資源.....	4
II. 自治体（市町村）向けアンケート調査	6
(1) 調査概要.....	6
(2) アンケート結果.....	7
(3) まとめ.....	36
III. 民間事業者向けアンケート調査	38
(1) 調査概要.....	38
(2) 集計結果.....	39
(3) まとめ.....	65
IV. 地域における輸送資源の活用実態	67
(1) ヒアリングの実施概要.....	67
(2) ヒアリングメモ.....	69
(3) ヒアリング結果のまとめ.....	98
V. 地域における輸送資源の活用に向けたポイント	105
(1) 輸送資源活用に向けたポイント.....	105
VI. 参考資料	108
(1) 自治体（市町村）向けアンケート調査票.....	108
(2) 民間向けアンケート調査票.....	124

I. はじめに

(1) 調査の目的

九州では、2000年代から人口減少社会に突入しており、今後はさらに人口減少が進むことが予測されている。しかしながら、その増減傾向は同じ九州内にあっても地域差がある。

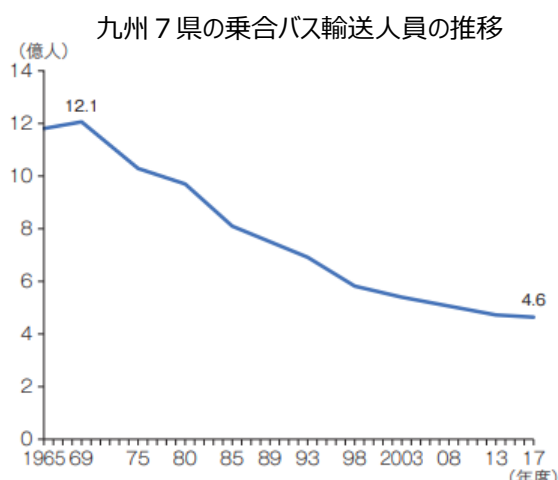
九州の2050年の1kmメッシュ別人口（2010年比）



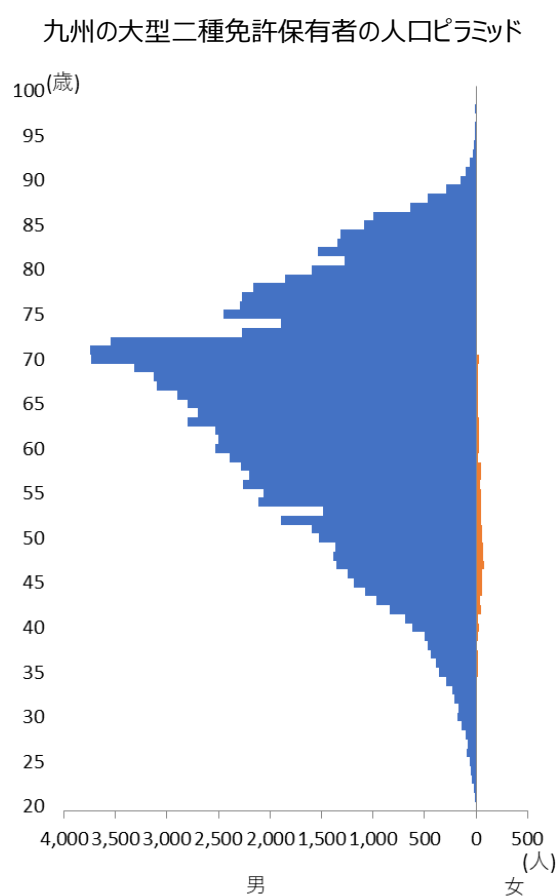
資料) 九州経済調査協会「地域経済分析プラットフォーム DATASALAD」より作成

2050年の1kmメッシュ別人口推計を見ると、福岡や熊本などの都市部の近隣を除いては2010年比で人口が半数以上減少するメッシュで埋め尽くされており、集落の維持・存続も危ぶまれるところ（限界集落）が今後も増えることが危惧される。すなわち、これらの地域における公共交通の維持・存続も厳しい状況に直面すると予想される。

そのような状況下で、地域の公共交通の現状を見てみると、人口減少や地方圏におけるマイカー依存のライフスタイルの拡大によって公共交通の需要は減少し（図表左）、高齢化の進行に伴う人手不足の深刻化に伴って供給も減少する（図表右）といった二重の要因によって、公共交通の維持・存続をめぐる環境が厳しさを増している。



資料) 九州運輸局「九州運輸要覧」より九経調作成



資料) 警察庁「運転免許統計（平成30年版）」

こうした中、2020年11月に施行された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」では、従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員し、移動手段を維持していくことが求められている。

しかしながら、こうした地域の輸送資源については、バスやタクシーといった従来の公共交通と異なり、どの程度存在しているか、その運行内容や運営体制の実態について十分な情報があるとはいえず、自治体が参考にできる知見の蓄積も十分とはいえない。

そこで本調査では、九州における従来の公共交通サービス以外の輸送資源の現況を把握するとともに、その活用可能性を検討した上で、地方公共団体が実際に活用する際に検討・調整すべきポイントを取りまとめる。

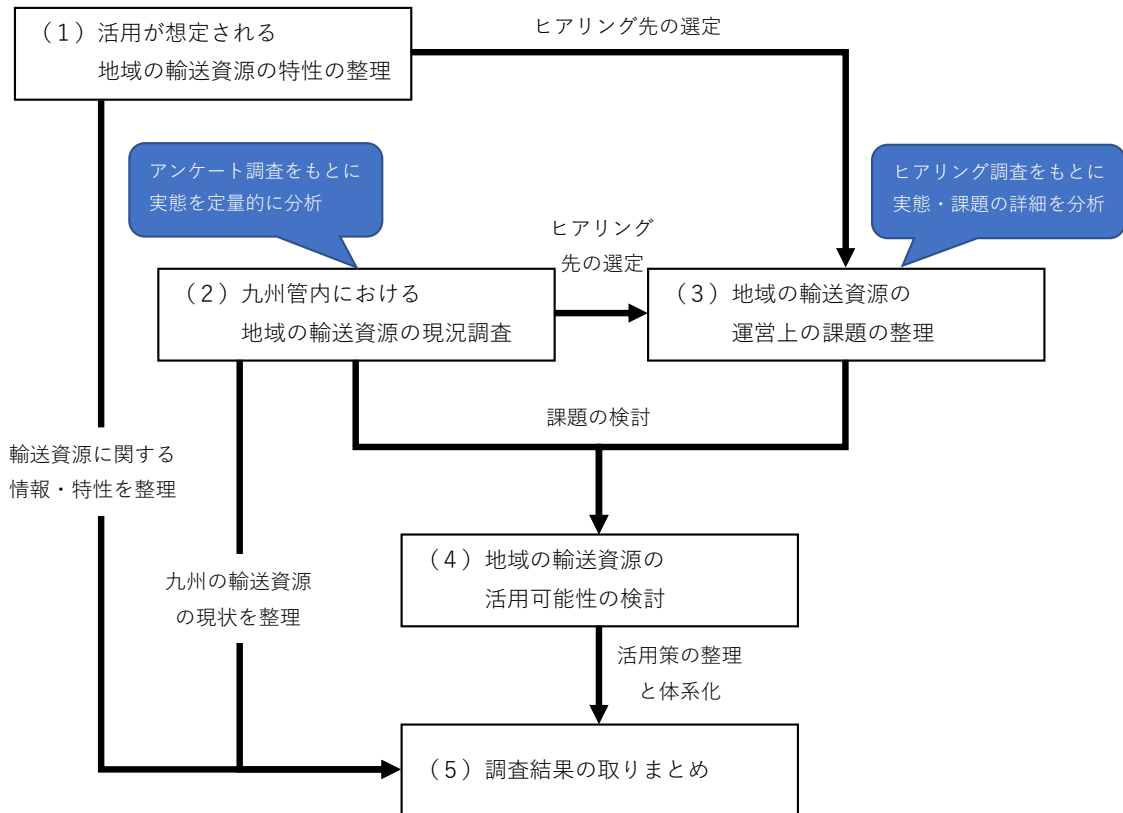
(2) 調査の概要

前述した調査の目的を達成するため、アンケート調査をもとに九州管内における地域の輸送資源の現況を定量的に明らかにする。なお、アンケートの実施にあたっては、実態把握が十分になされていないこれらの輸送資源の特徴を鑑み、地域の輸送資源に関する情報収集・発掘を主眼に実施する。具体的には、基礎自治体を対象に実施するアンケートでは、交通担当部署だけでなく、福祉や教育、商工、観光といった輸送資源の利活用に関係する部署にもアンケートを実施する。また、ホテル・旅館、病院、介護施設、結婚式場、葬儀社などが保有する輸送資源の顧客サービスでの活用や地域貢献の一環とした他用途での利用等について、情報収集・発掘を目的としたアンケートも実施する。

こうしてアンケート調査などによって得られた情報をもとに、特徴的な取り組みを行っていると考えられる事例についてヒアリング調査を行い、地域の輸送資源が実際にどのような形で活用・運営されているか、また、運営上どのような課題を抱えているか、その課題をどのように克服しているかなどを明らかにする。

こうしてアンケート調査やヒアリング調査を通じて得られた情報をもとに、地域の輸送資源の活用可能性を検討し、併せてその活用に当たってのポイント・留意点などを取りまとめ、地域の輸送資源の活用を検討する自治体などに向けて有用となる情報を提供する。

調査のフロー



(3) 調査対象となる地域の輸送資源

本調査において対象とする地域の輸送資源は、下図で「主たる分析対象」に示したものを中心に考える。具体的には、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉・介護輸送、施設等の送迎サービスなどであり、これらは路線バスやタクシーに代表される一般旅客自動車運送事業に該当する輸送資源と違って、その実態が詳らかになっていない。

なお、本調査で対象とする「輸送資源」は、陸上交通（自動車）に関わるものを対象とし、旅客船などの海上交通は含まない。

Ⅱ. 自治体（市町村）向けアンケート調査

（１）調査概要

九州の市町村に対しアンケート調査を実施し、地域の輸送資源の運行状況や運営体制の実態、自治体の公共交通施策の実施状況を把握する。

①調査対象

九州の自治体の公共交通担当部局に加え、地域の輸送資源の情報を補完するために、福祉部局、教育委員会（教育部局）、商工部局、観光部局を対象とした。ただし、公共交通担当部局以外は、集計対象としない。

②調査方法

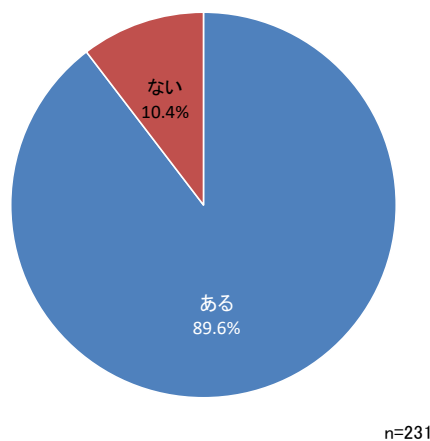
九州の全 233 市町村に送付。公共交通担当部局に関しては、宛先を九州運輸局所有のリストにて調査票を送付した。その他の部局に関しては、それぞれ宛先を福祉部局、教育委員会、商工部局、観光部局として送付した。

調査期間	: 2020 年 11 月 6 日～11 月 25 日
有効回答数（公共交通担当部局）	: 231 件（公共交通担当部局以外：120 件）
有効回答率	: 99.1%（公共交通担当部局以外：11.8%）

(2) アンケート結果

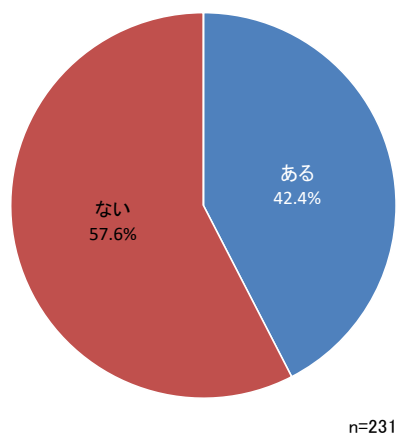
問1 (1) 運行が複数市町村にまたがる「民間路線バス」の有無

運行が複数市町村にまたがる「民間路線バス」の有無は、「ある」が 89.6%、「ない」が 10.4%となっている。



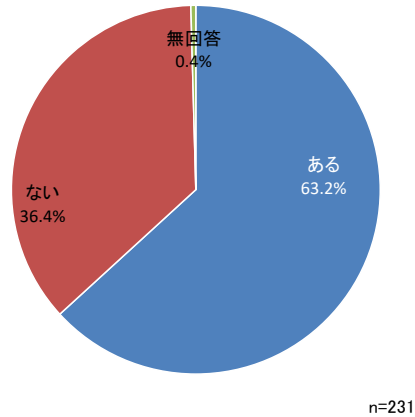
問1 (2) 市町村内で運行が完結している「民間路線バス」の有無

運行が市町村内で完結している「民間路線バス」の有無は、「ある」が 42.4%、「ない」が 57.6%となっている。



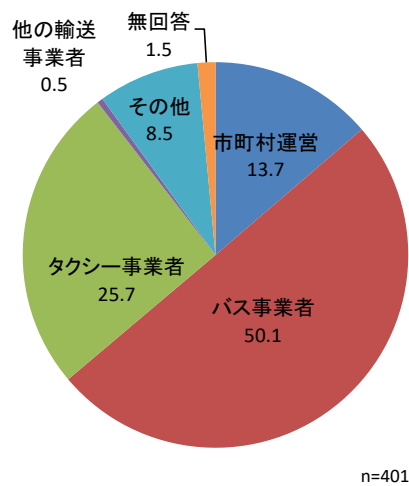
問1 (3) 市町村運営のコミュニティバスについて

市町村運営のコミュニティバスの有無は、「ある」が63.2%、「ない」が36.4%となっている。



運行主体

運行主体は、「バス事業者」が50.1%、「タクシー事業者」が25.7%となっている。



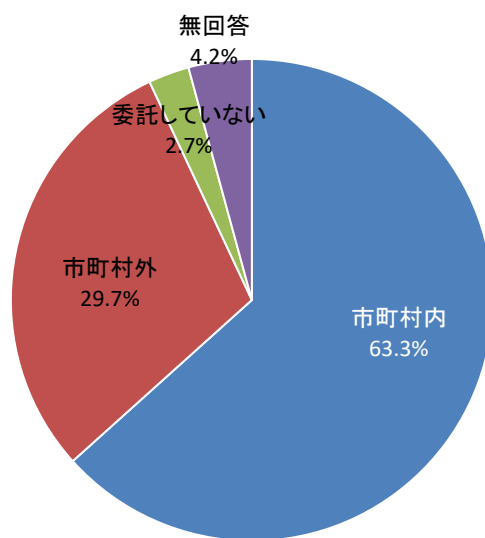
(注) 母数 (n=401) は自治体が回答した路線の全数 (以下、13 ページまで同様)

その他の具体的内容 (抜粋)

- ・ 社会福祉協議会
- ・ 市地域公共交通活性化協議会
- ・ 地元団体

運行委託先の所在地

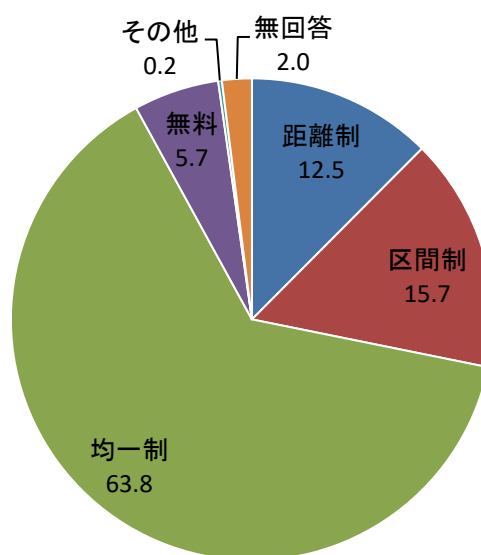
運行委託先の所在地は、「市町村内」が63.3%、「市町村外」が29.7%となっている。



n=401

運賃体系

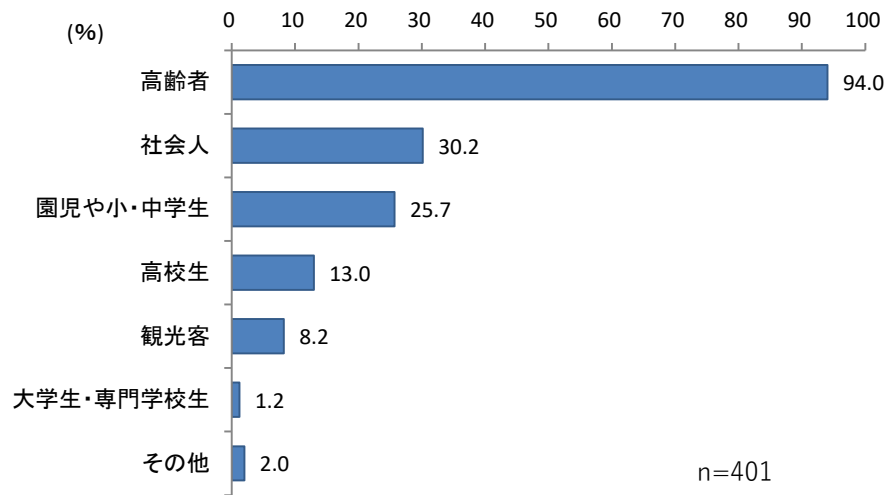
運賃は「均一制」が63.8%、「区間制」が15.7%となっている。



n=401

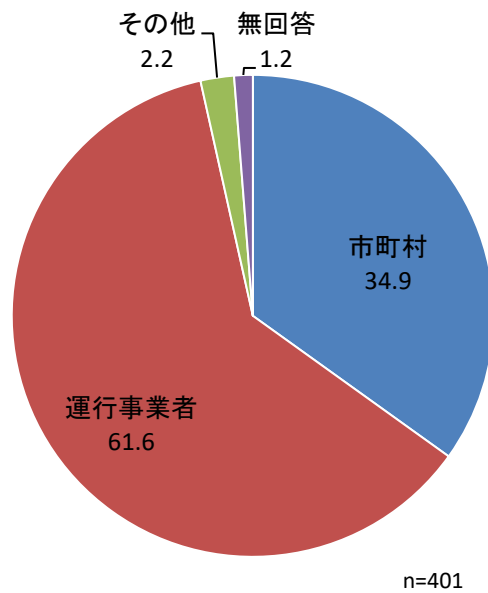
主たる客層

主たる客層は、「高齢者」が94.0%である。



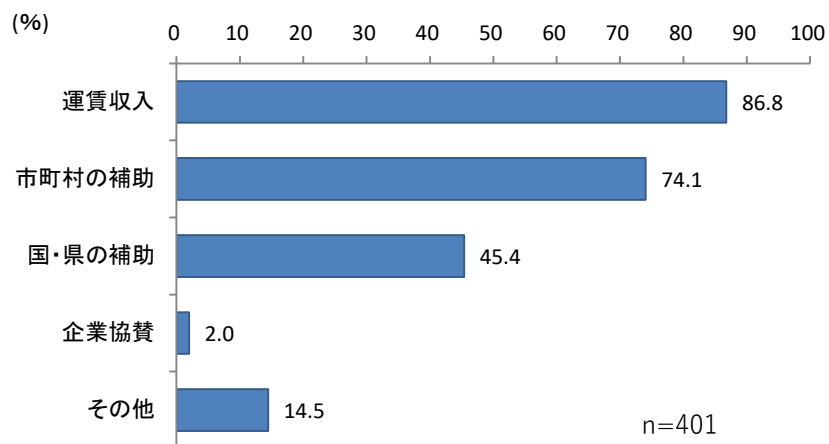
車両の保有者

車両の保有者は、市町村が34.9%、運行事業者が61.6%である。



運行経費の収入源

運行経費の収入源は、「運賃収入」が 86.8%、「市町村の補助」が 74.1%となっている。

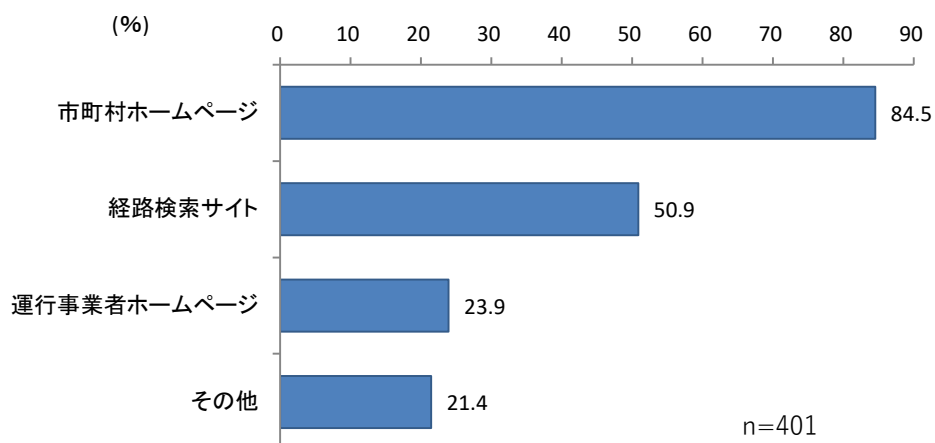


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 広告収入
- ・ 地域及び企業等の寄付等

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体は、「市町村ホームページ」が 84.5%、「経路検索サイト」が 50.9%となっている。

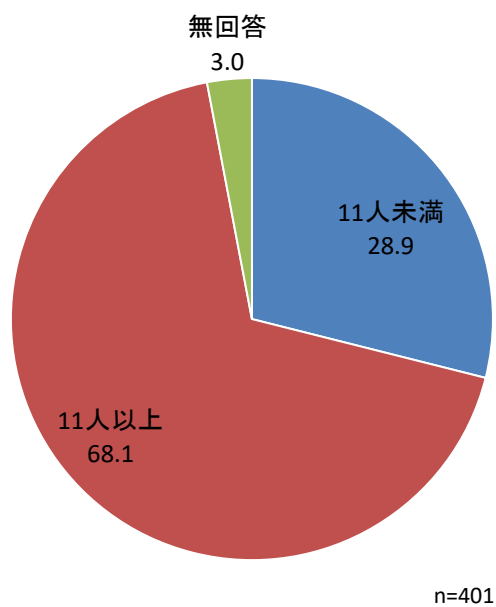


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 紙媒体で周知
- ・ 町内自治会へ配布
- ・ 広報誌に掲載

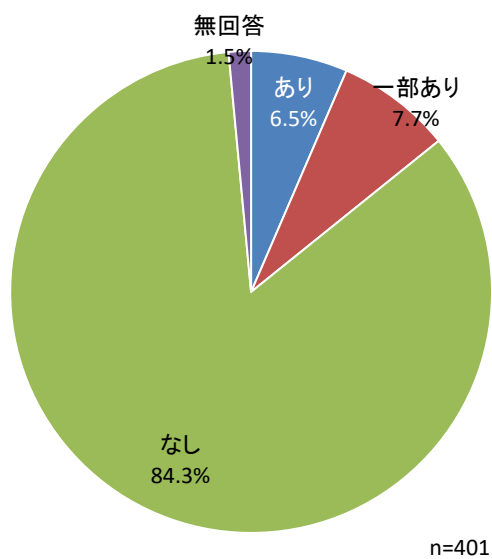
乗車定員

乗車定員は、「11人未満」が28.9%、「11人以上」が68.1%となっている。



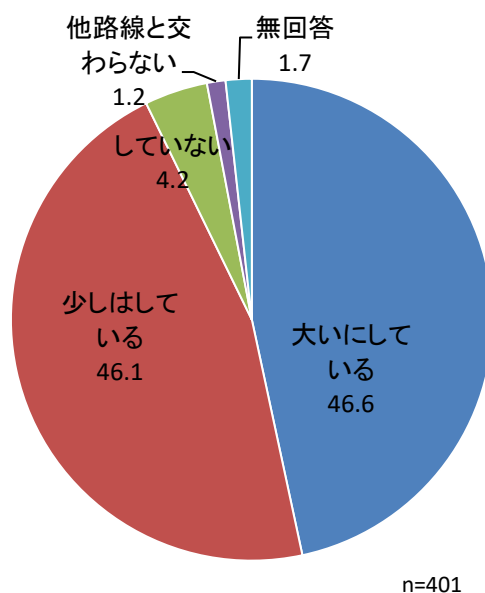
市町村外への運行

市町村外への運行は、「あり」、「一部あり」が14.2%、「なし」が84.3%となっている。



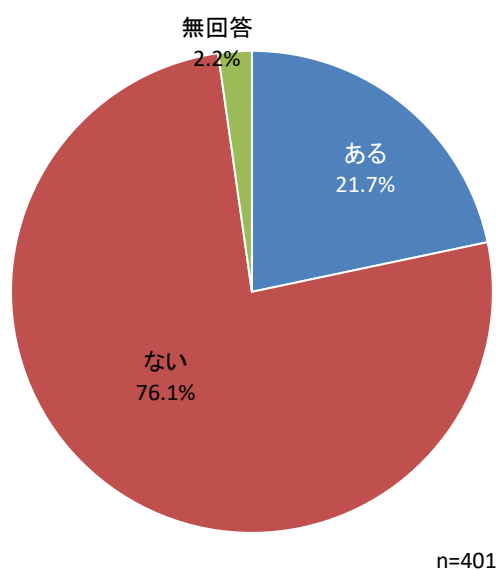
他の公共交通との接続や連携

他の公共交通との接続は、「大いにしている」、「少しはしている」が合わせて92.7%、「していない」が4.2%となっている。



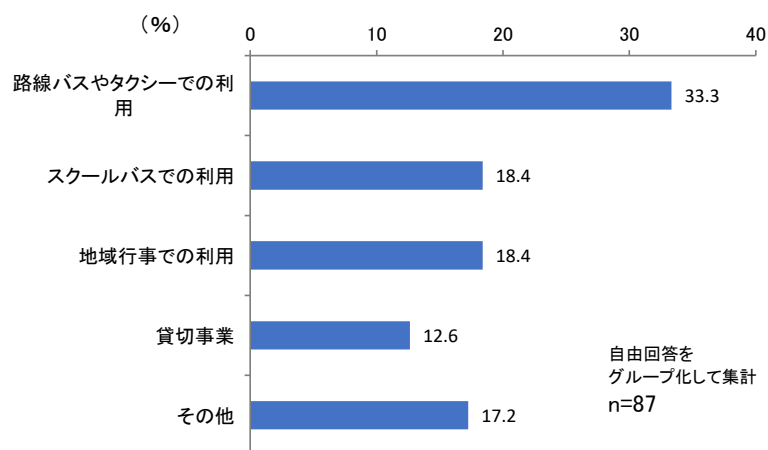
他用途での利用の有無

他用途での利用は、「ある」が21.7%、「ない」が76.1%となっている。



【活用内容】

自由記入の「活用内容」をグループ化して集計したところ、「路線バスやタクシーでの利用」が 33.3%ともっとも多く、「スクールバスでの利用」が 18.4%、「地域行事での利用」が 18.4%であった。また、「その他」として「デマンド型運行バス」、「地域コミュニティ活動」などが挙げられた。

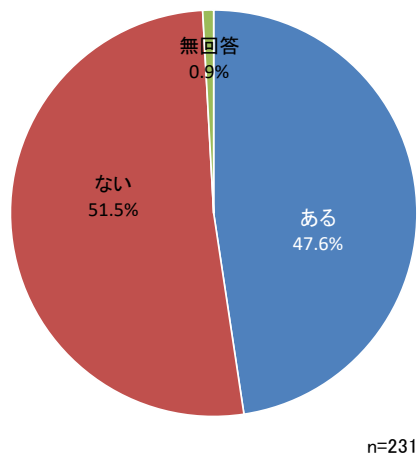


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ デマンド型運行バス
- ・ 地域コミュニティ活動
- ・ 臨時便

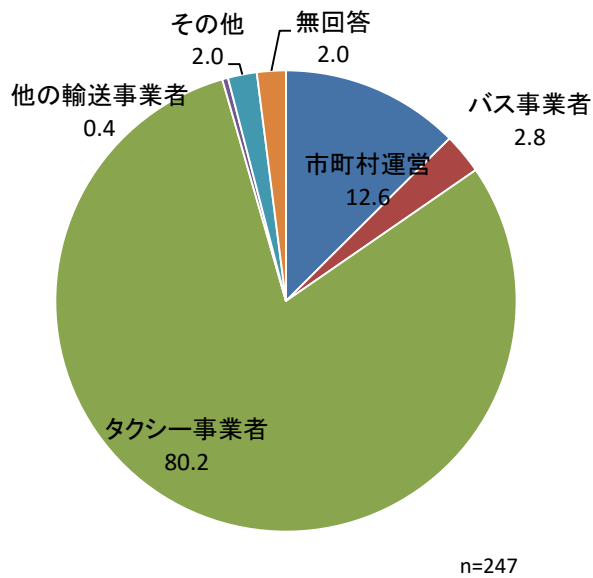
問1 (4) 市町村運営のデマンド型乗合バス・タクシーについて

市町村運営のデマンド型乗合バス・タクシーの有無は、「ある」が47.6%、「ない」が51.5%となっている。



運行主体

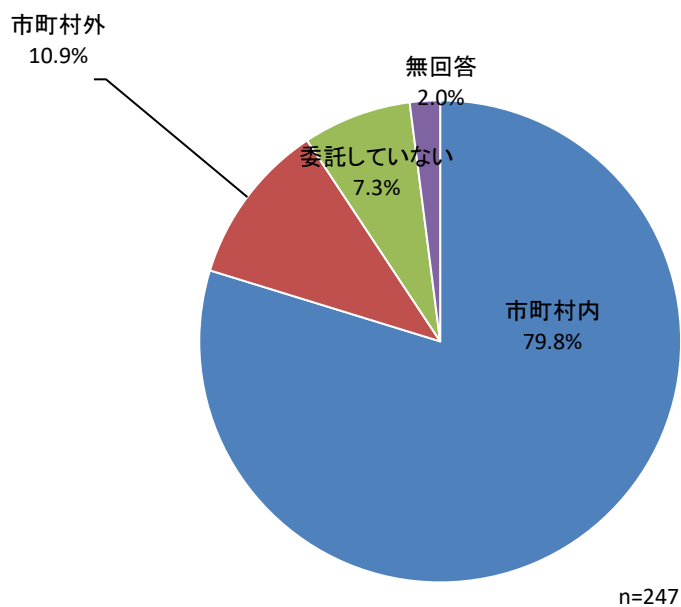
運行主体は、「タクシー事業者」が80.2%となっている。



(注) 母数 (n=247) は自治体が回答した路線の全数 (以下、20 ページまで同様)

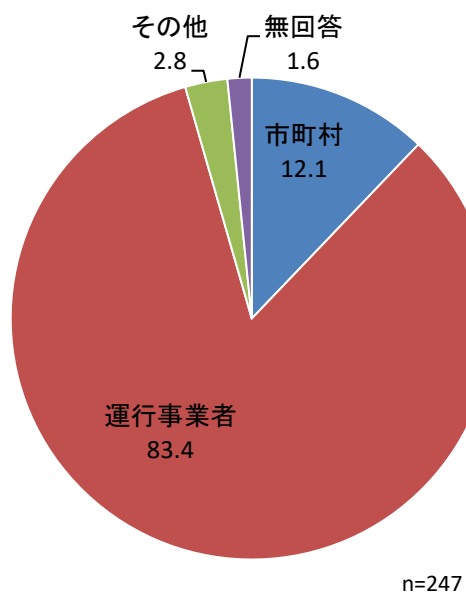
運行委託先の所在地

運行委託先は「市町村内」が79.8%、「市町村外」が10.9%となっている。



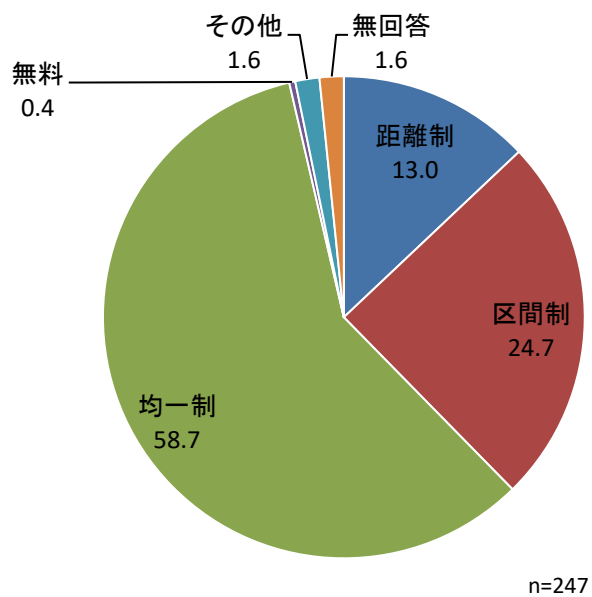
車両の保有者

車両の保有者は、「運行事業者」が83.4%、「市町村」が12.1%となっている。



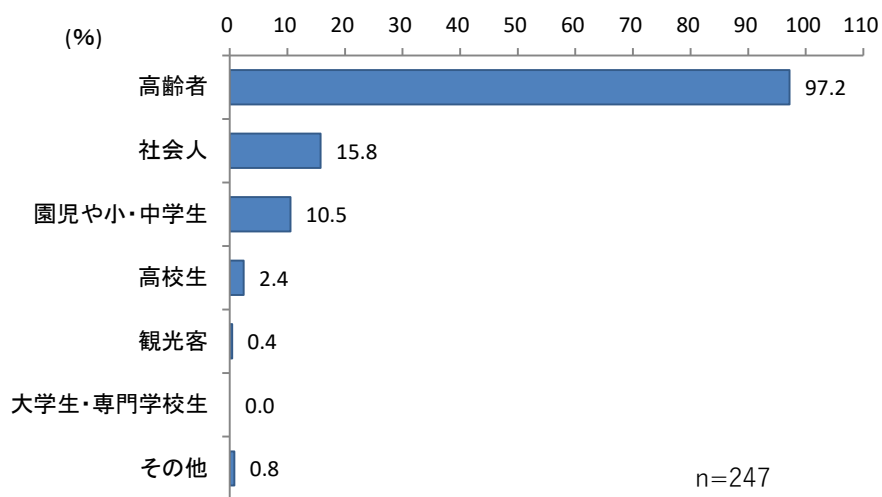
運賃体系

運賃体系は、「均一制」が 58.7%、区間制が 24.7%となっている。



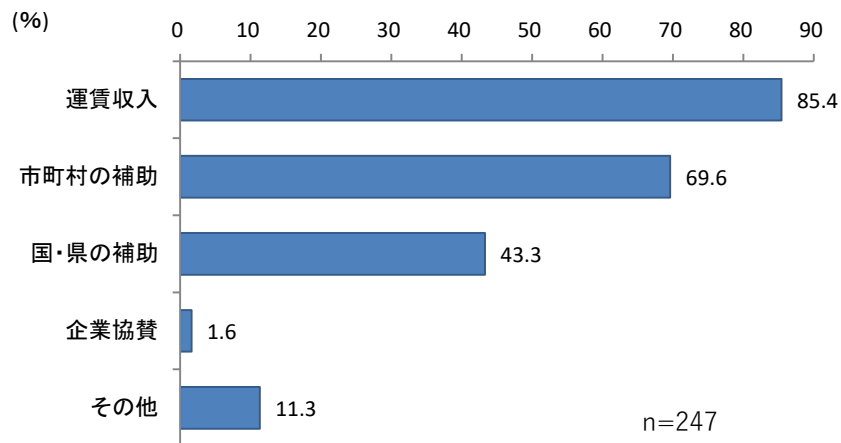
主たる客層

主たる客層は、「高齢者」が 97.2%、社会人が 15.8%となっている。



運行経費の収入源

運行経費の収入源は、「運賃収入」が 85.4%、「市町村の補助」が 69.6%となっている。

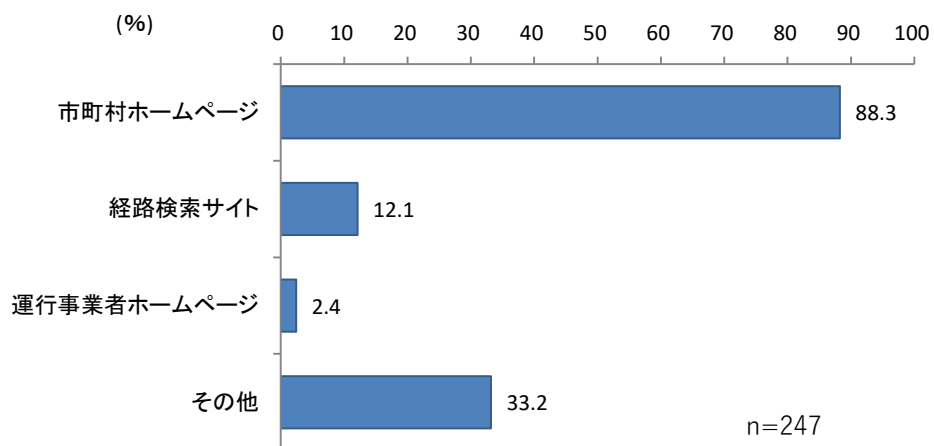


その他の具体的内容 (抜粋)

- ・ 企業版ふるさと納税
- ・ 町の一般財源

時刻表・運行ルートの掲載

時刻表・運行ルートの掲載は、「市町村ホームページ」が 88.3%となっている。

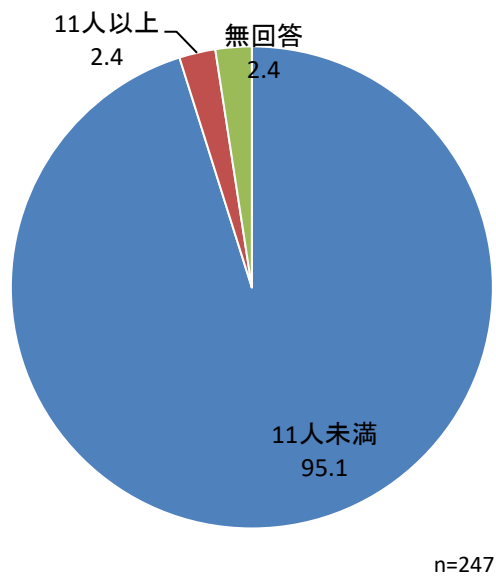


その他の具体的内容 (抜粋)

- ・ チラシ
- ・ 「利用ガイド」冊子を発行
- ・ 広報誌に掲載

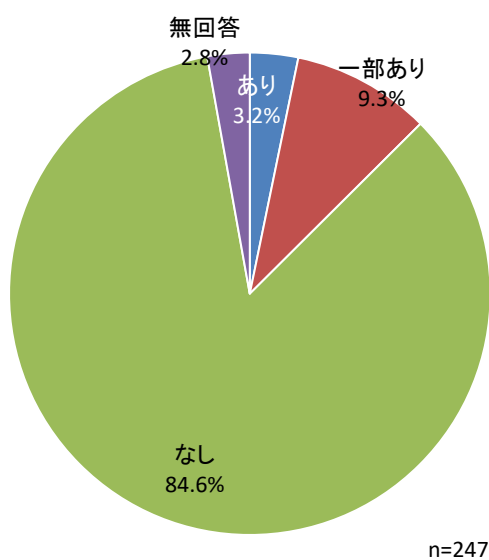
乗車定員

乗車定員は、11人未満が95.1%となっている。



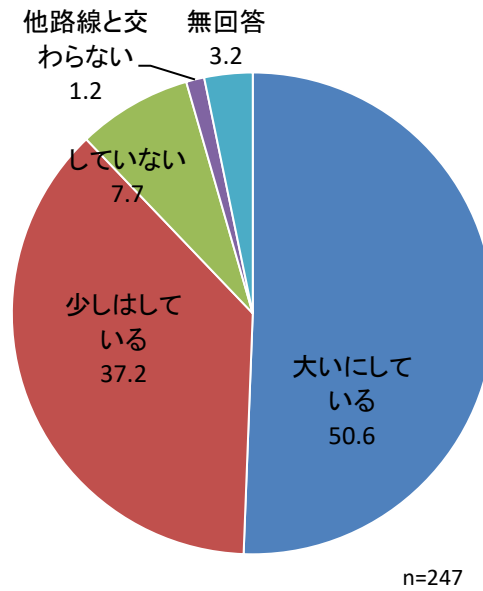
市町村外への運行

市町村外への運行は、「あり」、「一部あり」の合計は12.5%、「なし」が84.6%となっている。



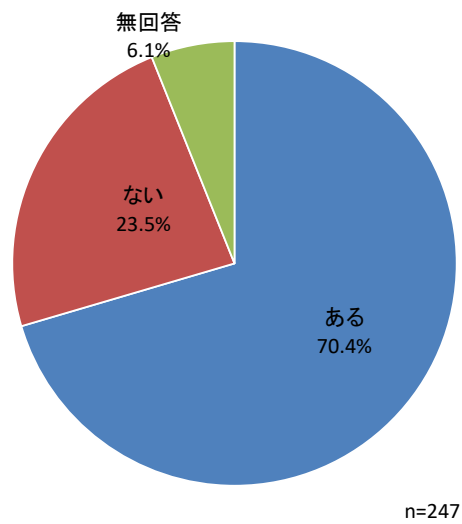
他の公共交通との接続や連携

他の公共交通との接続や連携は、「大いにしている」が 50.6%、「少しはしている」が 37.2% になっている。



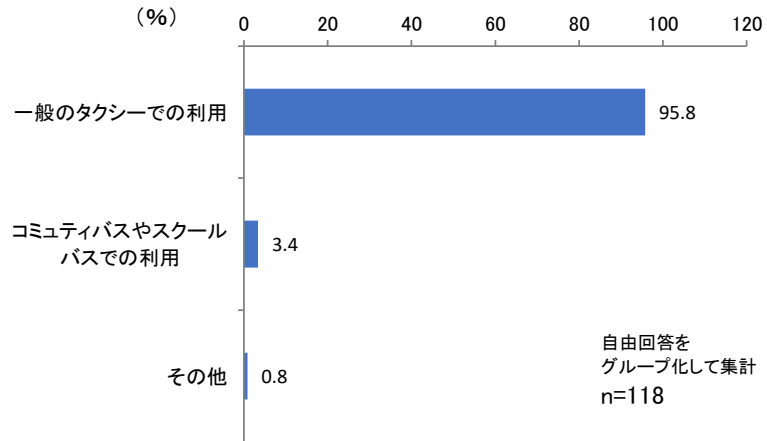
他用途での利用

他用途での利用は、「ある」が 70.4%、「ない」が 23.5% となっている。



【活用内容】

自由記入の「活用内容」をグループ化して集計したところ、「一般のタクシーでの利用」が95.8%とほとんどであり、「コミュニティバスやスクールバスでの利用」が3.4%となった。



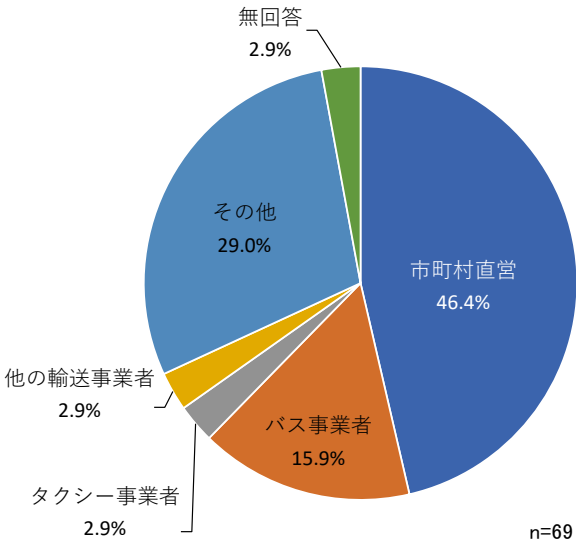
その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 災害時搬送利用

問 1 (5) 市町村運営の福祉バスについて

運行主体

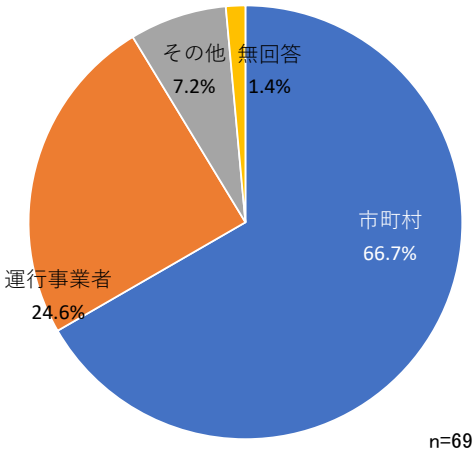
運行主体は、「市町村直営」が 46.4%、バス事業者が 15.9%となっている。



(注) 母数 (n=69) は自治体が回答した路線の全数 (以下、26 ページまで同様)

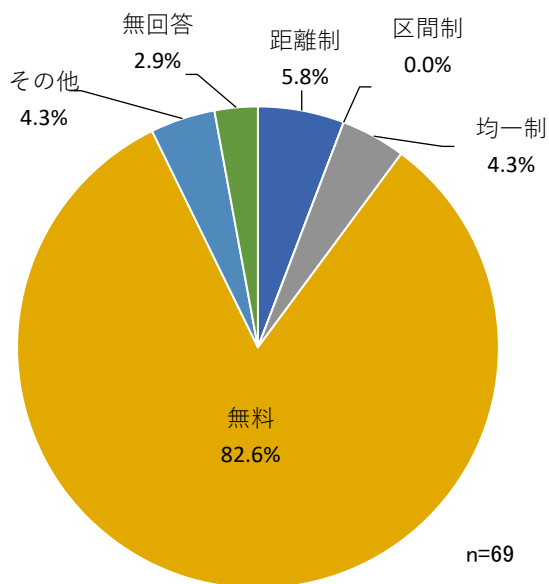
車両の保有者

車両の保有者は、「市町村」が 66.7%、「運行事業者」が 24.6%となっている。



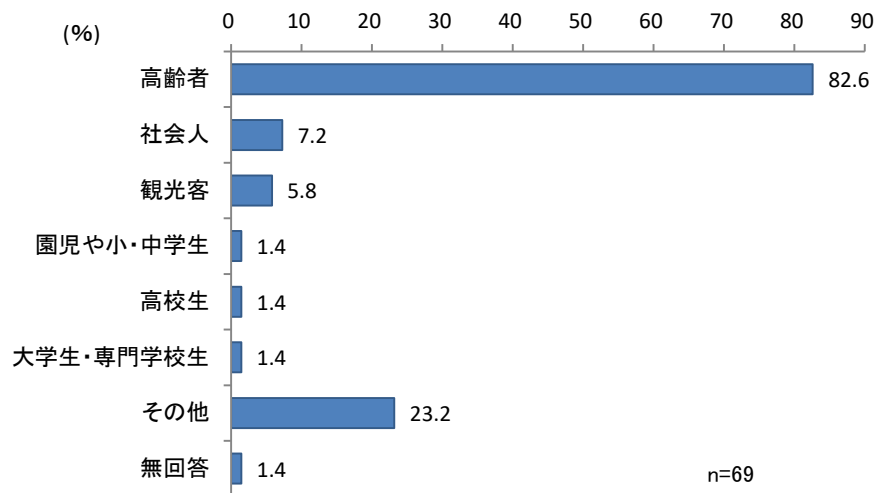
運賃体系

運賃体系は、「無料」が82.6%、「距離制」が5.8%となっている。



主たる客層

主たる客層は、「高齢者」が82.6%となっている。

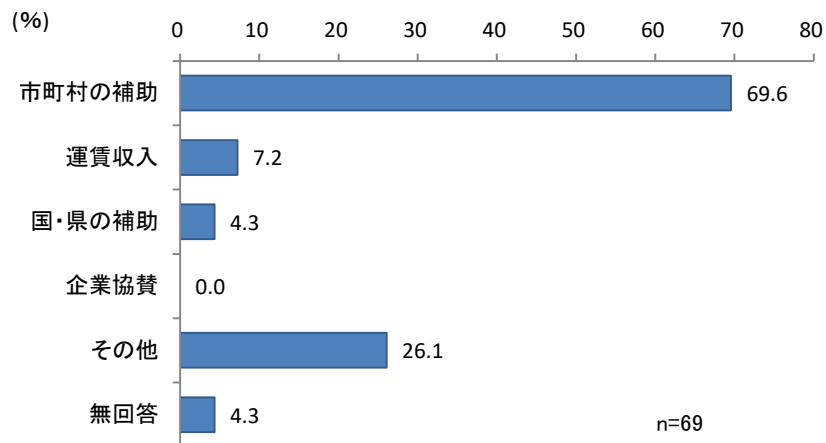


その他の具体的内容 (抜粋)

- ・ 障がい者
- ・ 透析受療者

運行経費の収入源

運行経費の収入源は、「市町村の補助」が69.6%となっている。

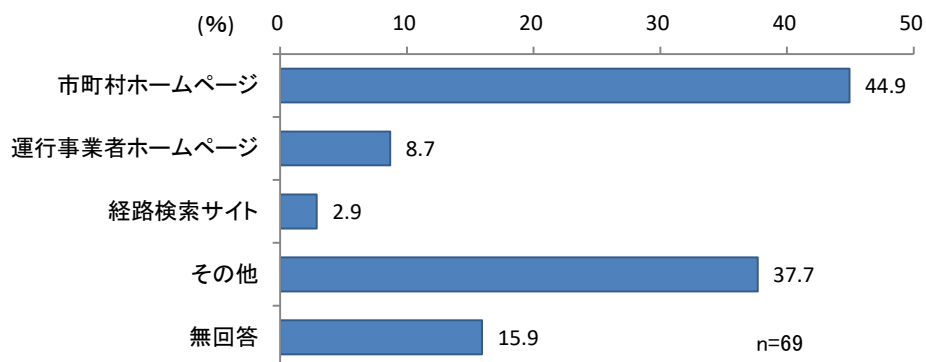


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 一般財源

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体は、「市町村ホームページ」が44.9%となっている。

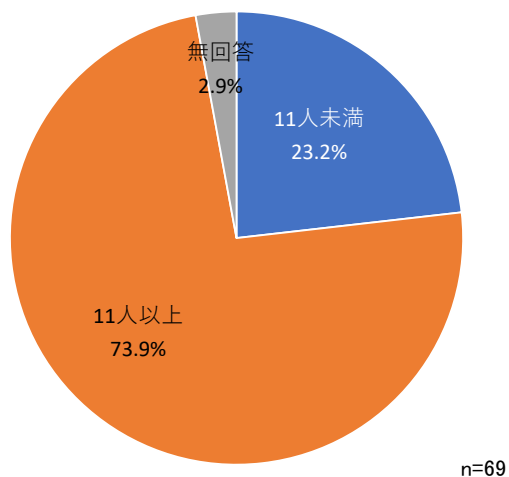


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 紙媒体による周知
- ・ 限定地区代表者へ連絡

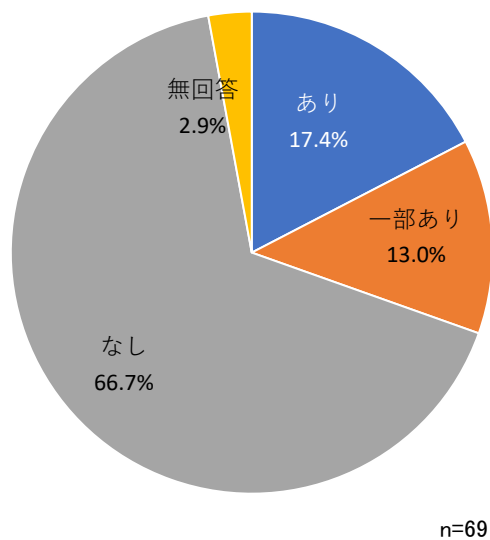
乗車定員

乗車定員は、「11人未満」が23.2%、「11人以上」が73.9%となっている。



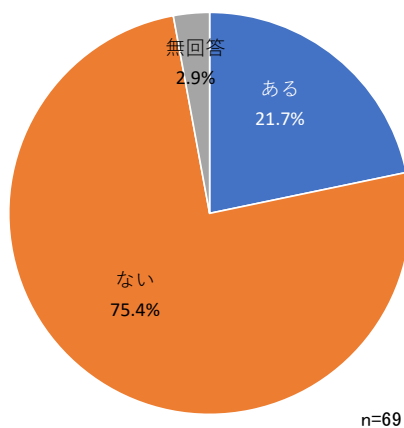
市町村外への運行

市町村外への運行は、「あり」「一部あり」の合計が30.4%、「なし」が66.7%となっている。



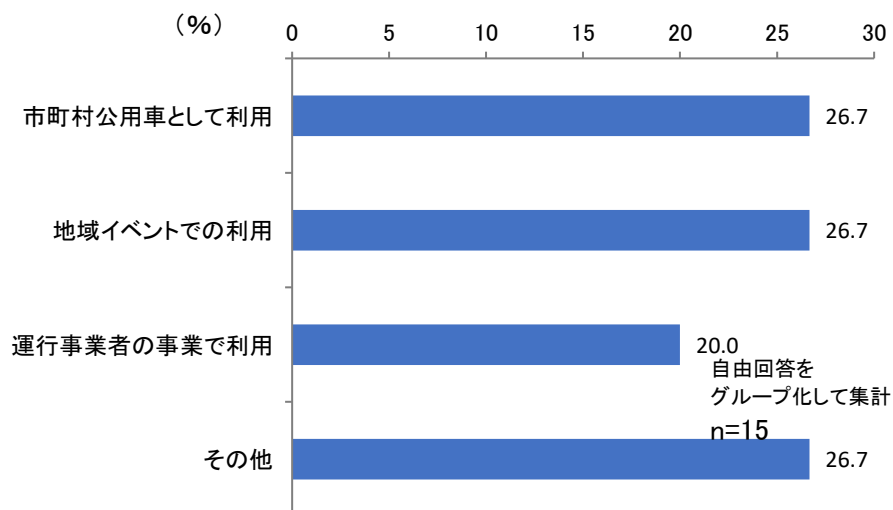
他用途での活用

他用途での活用は「ある」が21.7%、「ない」が75.4%となっている。



【活用内容】

自由記入の「活用内容」をグループ化して集計したところ、「市町村公用車として利用」、「地域イベントでの利用」が26.7%、「運行事業者の事業で利用」が20.0%となった。



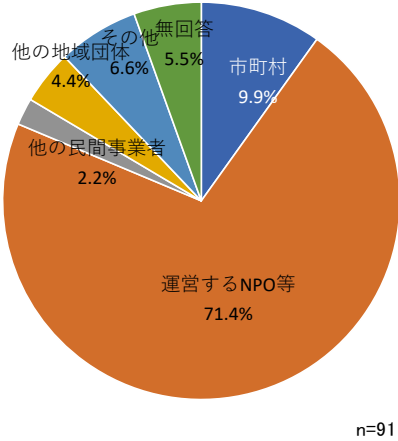
その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 乗用利用
- ・ スクールバス
- ・ 市運営のコミュニティバス故障時などの代車として

問 1 (6) NPO 等の運営による自家用車を用いた地域住民の輸送について

車両の保有者

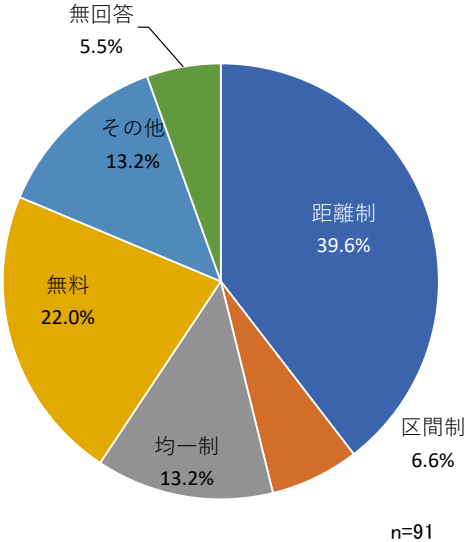
車両の保有者は、運営する NPO 等が 71.4%と最も多く、次いで他の地域団体が 4.4%となっている。



(注) 母数 (n=91) は自治体が回答した路線の全数 (以下、30 ページまで同様)

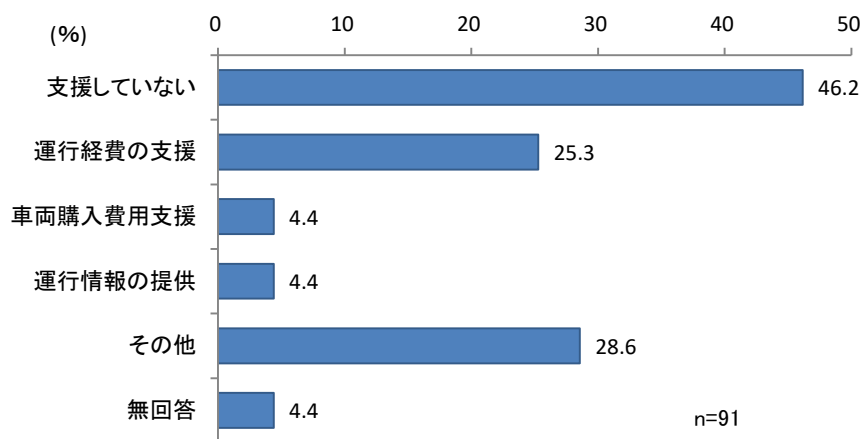
運賃体系

「距離制」が 39.6%、「無料」が 22.0%となっている。



市町村による支援

市町村による支援は、「支援していない」が46.2%、「運行経費の支援」が25.3%となっている。

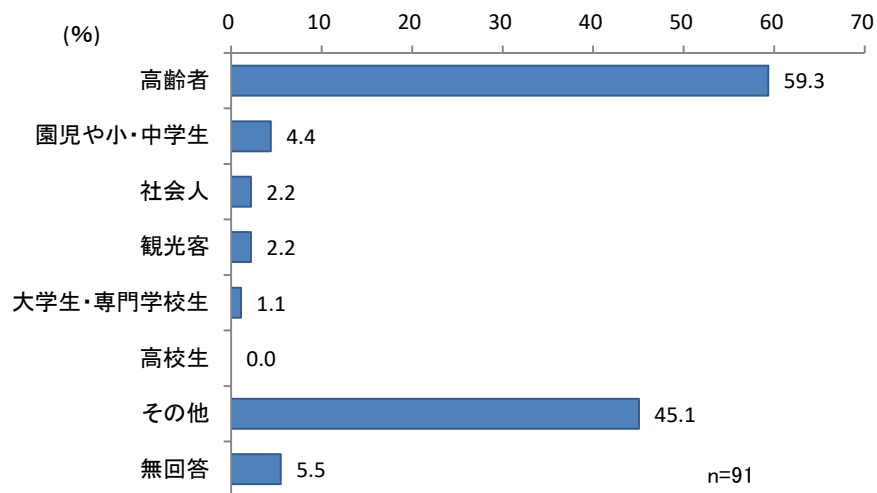


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 国庫補助申請
- ・ 車両リース、オペレーター人件費等

主たる客層

主たる客層は「高齢者」が59.3%と最も多くなっている。

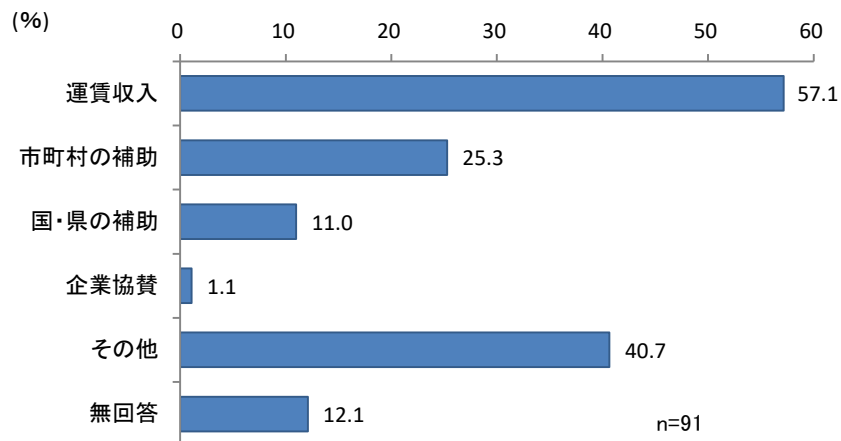


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 障がい者、要介護者
- ・ 透析患者

運行経費の収入源

収入源は、「運賃収入」が57.1%となっている。

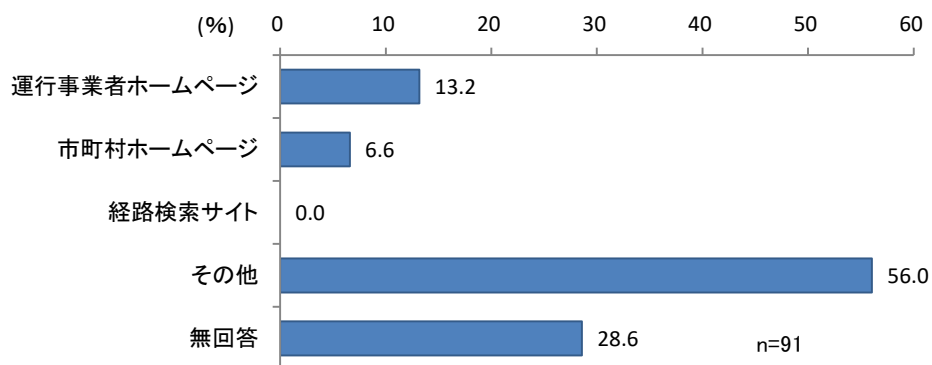


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 障がい福祉等のサービス収入
- ・ 社会福祉協議会

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体

時刻表や運行ルートなどを提供している媒体は、「運行事業者ホームページ」が13.2%となっている。

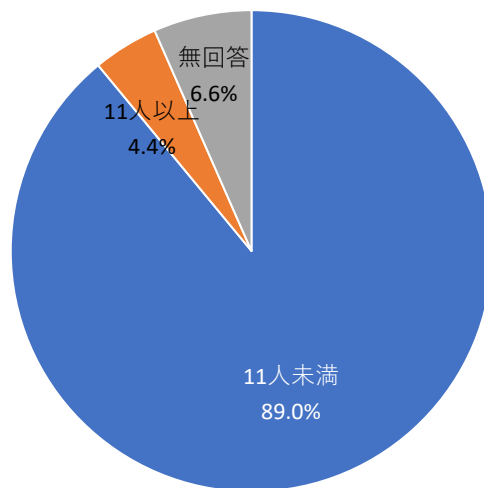


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ 団体による周知
- ・ 運営事業者チラシ

乗車定員

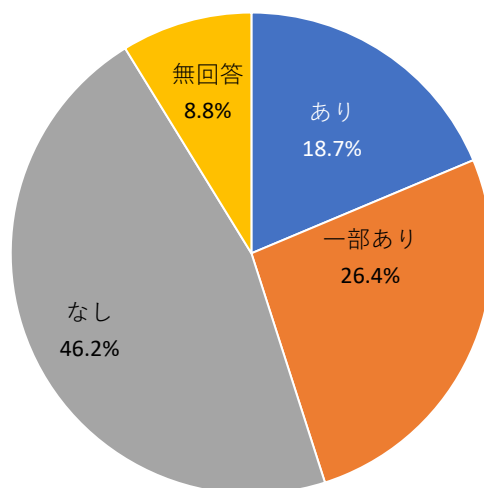
乗車定員は、「11人未満」が89.0%、「11人以上」が4.4%となっている。



n=91

他市町村への運行

他市町村への運行は、「あり」「一部あり」の合計が45.1%となっていて、「なし」が46.2%となっている。

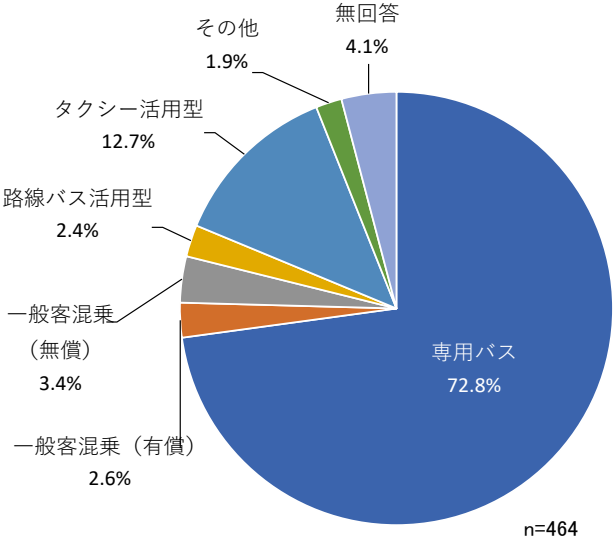


n=91

問1 (7) 市町村立の学校、幼稚園、保育所等で運行されている「スクールバス」について

運行形態

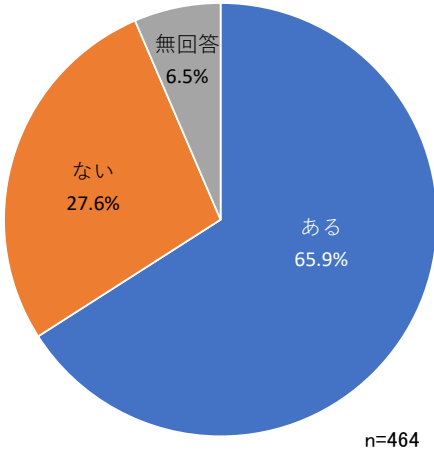
運行形態は、「専用バス」が72.8%と最も多くなっている。「一般客混乗」は、有償・無償合わせて6%となっている。



(注) 母数 (n=464) は自治体が回答した路線の全数 (以下、32 ページまで同様)

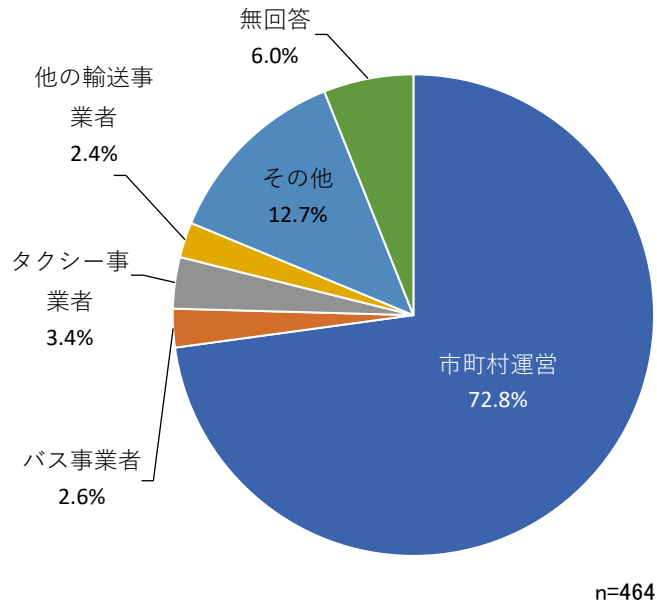
運行エリアにおける公共交通の有無

運行エリアにおける公共交通の有無は、「ある」が65.9%、「ない」が27.6%となっている。



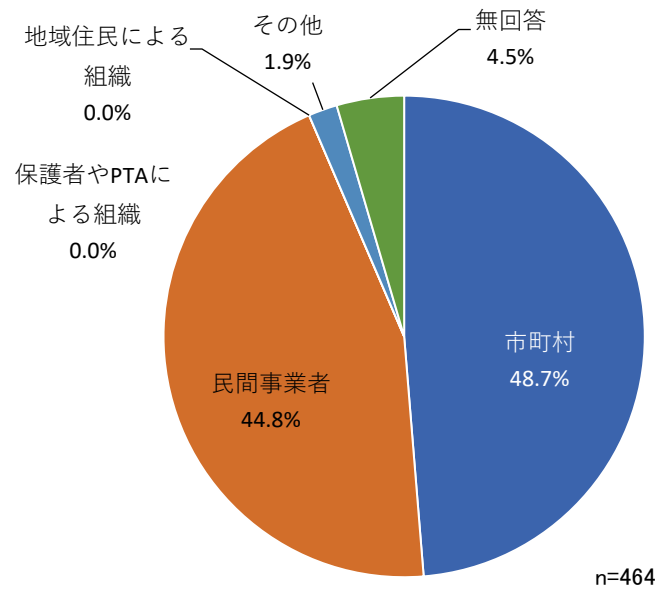
運行主体

運行主体は、「市町村運営」が72.8%と最も多くなっている。



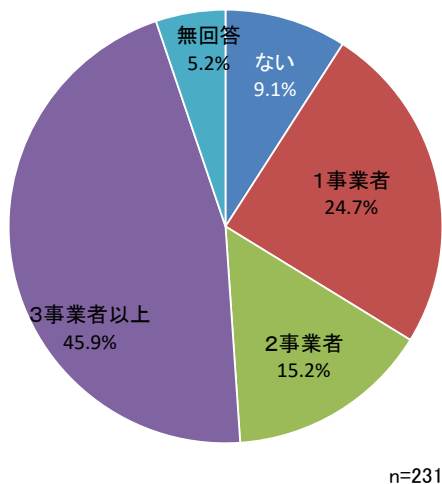
車両の保有者

車両の保有者は、「市町村」が48.7%、「民間事業者」が44.8%となっている。



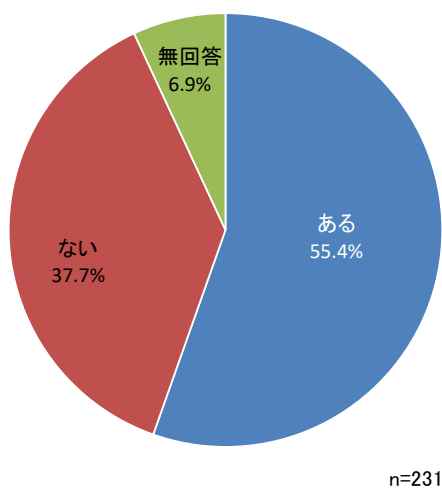
問1 (8) 市町村内におけるタクシー事業者

市町村におけるタクシー事業者は1事業者が24.7%、2事業者が15.2%、3事業者以上が45.9%となっている。



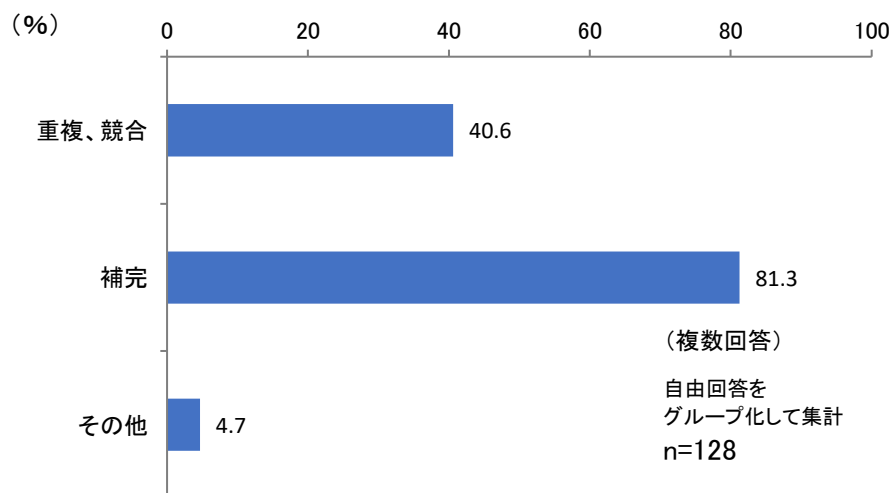
問1 (9) 市町村内における公共交通の重複や競合、補完の関係

公共交通の重複や競合、補完の関係は、「ある」が55.4%、「ない」が37.7%となっている。



【重複や競合、補完の内容】

自由記入の「重複や競合、補完」の内容をグループ化して集計したところ、「重複、競合」が40.6%、「補完」が81.3%となった。

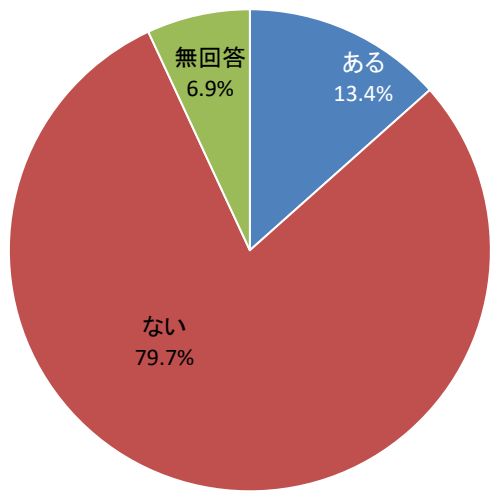


具体的な記述内容 (抜粋)

- ・ 路線バスとコミュニティバスのダイヤの接続をとっている。NPO 等の運営による地域住民の輸送が路線バス運行エリアと重複している。
- ・ JR 駅のバス停において、民間路線バス、JR 九州のダイヤとできるだけ接続できるように設定している。
- ・ コミュニティバスと複数路線を経由するコミュニティバスのダイヤの接続をとっている。また、前者バスについては、市街地での重複がいくつかある。
- ・ 路線バスとコミュニティバスのダイヤが接続するよう配慮している。市内中心部や国道において一部区間でコミュニティバスと路線バスが競合しているが、重複しないようダイヤをずらしている。市町村間を結ぶ民間路線バスを市内において運行するコミュニティバスが補完している。
- ・ 一部地域で運行の福祉バスが、一部区間で路線バスと競合。
- ・ 管内全域において、各校区内のスクールバスが一部区間で路線バスと競合。
- ・ バス路線廃止代替として、一部地域で乗合タクシーが運行している。

問 1 (10) 市町村が主体で実施するその他の送迎・買い物支援等の輸送サービス

市町村が主体で実施するその他の送迎・買い物支援等の輸送サービスは「ある」が13.4%、「ない」が79.7%となっている。



n=231

(3) まとめ

自治体へのアンケート結果について、カテゴリーごとに整理・分析を以下にて行った。

①コミュニティバスについて

コミュニティバスの運行主体は、「バス事業者」が 50.1%、「タクシー事業者」は 25.7% となっており、バスやタクシーといったいわゆる「従来からの公共交通」が活用されていることが確認された。一方で、公共交通事業者や市町村の直轄運営以外では、8.5%が「その他」として運行主体となっており、具体的には「社会福祉協議会」や「地元団体」などによるものであることが確認された。

運行の委託先の所在地をみると、市町村内への委託が 63.3%となっている一方、市町村外への委託が 29.7%となっていることから、現状において市町村内に運行委託できる公共交通事業者が存在しない可能性も推察される。

他用途での利用は、21.7%のコミュニティバスで行われている。利用の具体的用途は、「路線バスやタクシーでの利用」、「スクールバスでの利用」、「地域行事での利用」となっており、運行主体の公共交通事業者による利用以外にも、他用途にも幅広く活用されている事例もあることが確認された。

②デマンド型乗合バス・タクシーについて

デマンド型乗合バス、タクシーについては、95.1%が乗車定員 11 人未満の車両を使用しており、運行主体は、タクシー事業者が 80.2%を担っている。

他用途での利用は 70.4%で行われ、その内容のほとんどが「一般のタクシーでの利用」となっていることから、運行主体のタクシー事業者による利用が中心であることが確認された。

③市町村運営の福祉バスについて

市町村福祉バスの運行主体は、「市町村直営」が 46.4%を占め、「社会福祉協議会」などの「その他」として 29.0%を占める。また、運賃体系については、82.6%が無料となっており、利用者負担がないものが大半であった。このことから、多くは「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様¹」での運行であることが推察される。また、福祉バスの主たる客層は、障がい者や要介護者だけでなく、高齢者が 82.6%となっており、多くを占めている。

他用途への活用については、21.7%となっており、コミュニティバスと同程度となってい

¹ 『道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（令和 2 年 3 月 31 日付け国自旅第 328 号、国土交通省自動車局旅客課長）』では、「市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。」は道路運送法における許可又は登録を要しないとされている。

る。

④NPO等の運営する自家用車を用いた地域住民の輸送について

NPO等の運営する自家用車を用いた地域住民の輸送の運賃体系については、22.0%が無料であり、許可登録を要しない態様での運行も存在していることが推察される。市町村による支援については、約半分は何らかの支援を受けていることが確認された。また、主たる客層は、高齢者が59.3%、その他として障がい者や要介護者等が45.1%を占めていることが確認された。

⑤「スクールバス」について

市町村立の学校等が保有するスクールバスにおいては、「専用バス」が72.8%である一方、一般客の混乗が有償、無償合わせて6.0%あり、現状においても、一般客の混乗という形態で、地域の輸送資源が活用されている事例があることが確認された。

運行エリアにおける公共交通の有無については、「ある」が65.9%となっていることから、既存の公共交通と競合・重複している可能性が示唆される。

また、運行主体は市町村運営が72.8%となっている一方、バス事業者2.6%やタクシー事業者3.4%もあることから、わずかではあるが、既存の公共交通が活用されている事例があることも確認された。

⑥公共交通の重複や競合、補完について

公共交通の重複や競合、補完が「ある」と回答した55.4%のうち、「重複や競合」は40.6%、「補完」は81.3%となっている。2割程度の市町村において、公共交通の重複や競合があるということが確認された。

Ⅲ. 民間事業者向けアンケート調査

(1) 調査概要

九州の大型商業施設やスポーツジム、自動車学校など送迎サービスを行っている可能性が高い公共交通以外の民間事業者にアンケート調査を実施し、地域の輸送資源の運行状況や運営体制の実態を把握する。

①調査対象

九州に所在地があるホテル・旅館、病院、介護施設、結婚式場、斎場・葬儀社、自動車教習所、スイミングクラブ、温浴施設、大型商業施設 1,652 事業所。

②調査方法

ホテル予約サイト、自治体の病院検索サイト、業界団体名簿、結婚式場紹介サイト、電話帳などから 1,625 事業所を抽出し、調査票を郵送。回答方法は、郵送した調査票に記入したものを返送、または専用の Web サイトでの回答。

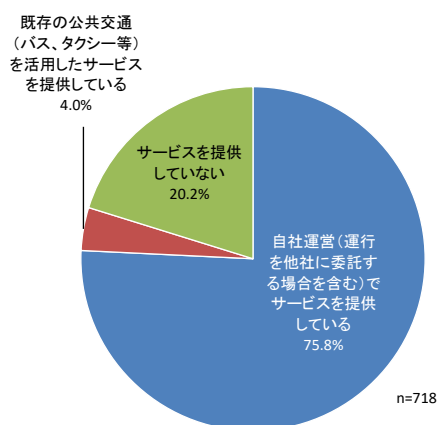
調査期間 : 2020 年 11 月 10 日～11 月 30 日
有効回答数 : 724 件 (回答数 725 件、1 件重複)
有効回答率 : 44.5%

(2) 集計結果

問1 顧客や利用者を対象にした送迎などの輸送サービスを提供していますか。

75.8%の事業者が、「自社運営でサービスを提供している」と回答している。「既存の公共交通を活用したサービスを提供している」は4.0%、輸送サービスを提供していない事業者は20.2%となった。

輸送サービス実施有無

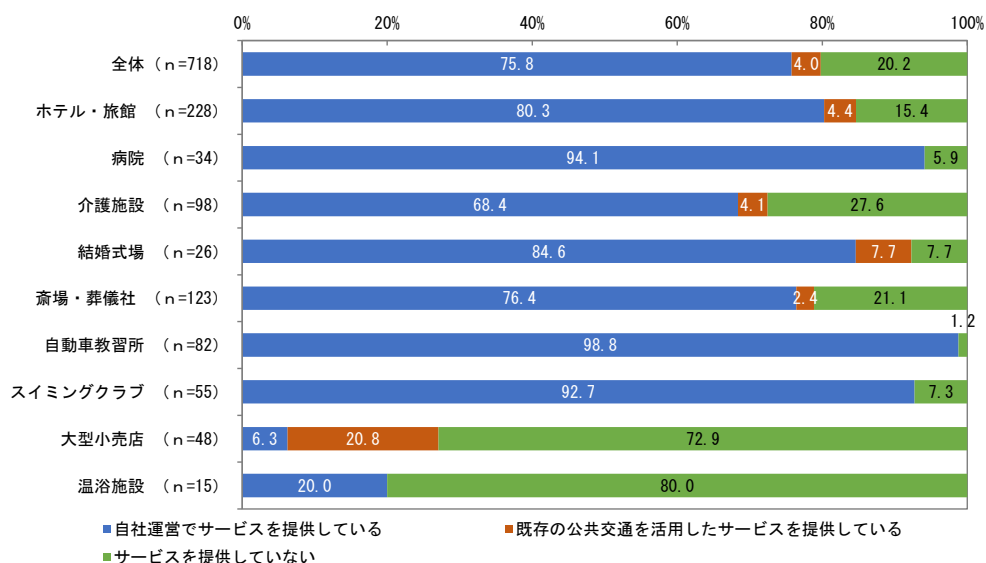


(注) 「自社運営 (運行を他社に委託する場合を含む) でサービスを提供している」と「既存の公共交通 (バス、タクシー等) を活用したサービスを提供している」の両方を選択した無効回答を除く

(業種別)

自社運営で輸送サービスを提供している事業者が特に多いのは、自動車教習所、病院、スイミングクラブであった。また、「既存の公共交通を活用したサービスを提供している」が多いのは、大型小売店で20.8%であった。

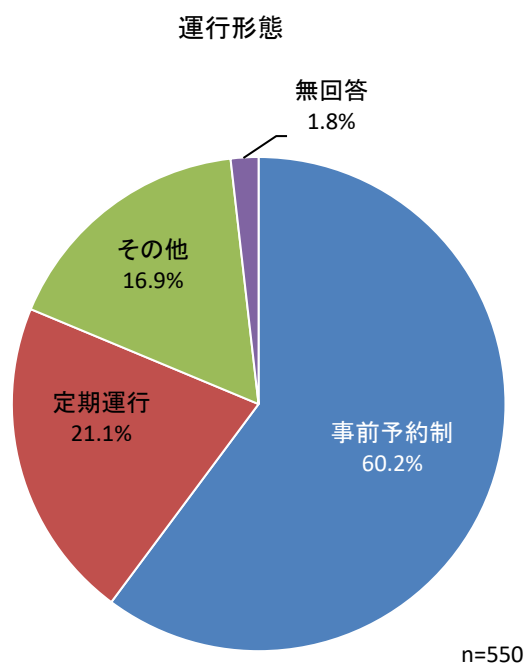
輸送サービス運行形態 (事業所別)



問 1-1a 問 1 で「自社運営」と回答した事業所の輸送サービス概要

【運行形態】

輸送サービスを自社運営で行っている事業者のうち、60.2%が「事前予約制」で運行をしていた。ホテル・旅館や、結婚式場、葬儀場などの利用者送迎などが例としてあげられる。また、21.1%が「定期運行」と回答している。「その他」の自由記入欄は、介護事業者の「デイサービスの送迎」や、ホテル・旅館および葬儀社の「連絡があったら、随時」などが挙げられている。

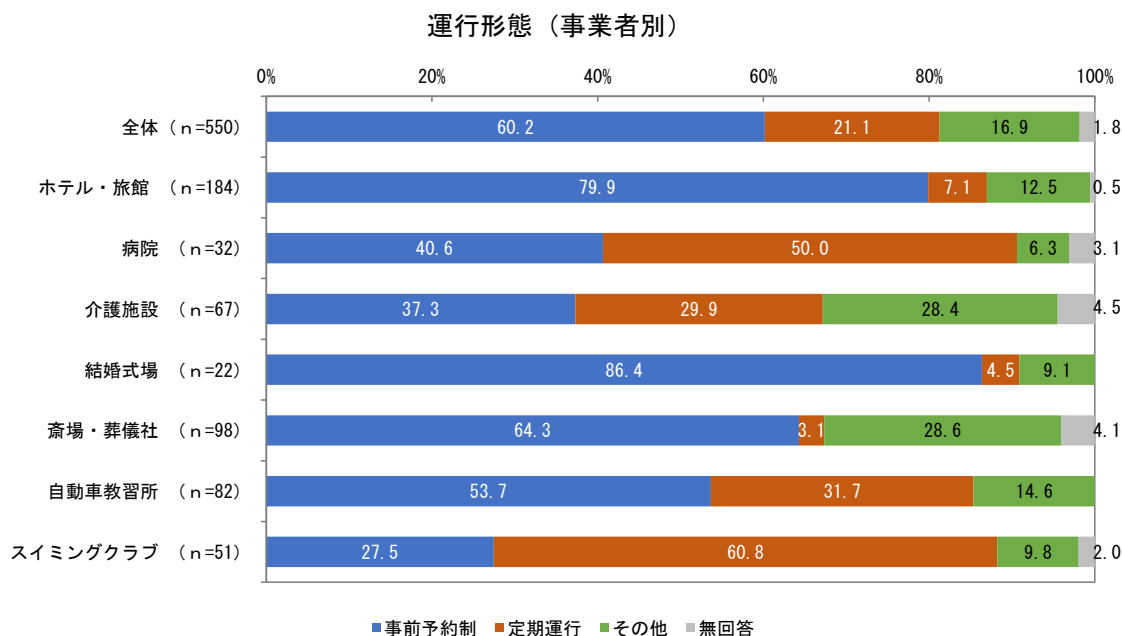


その他の具体的内容（抜粋）

- ・ お客様のご利用状況により随時変更（ホテル・旅館）
- ・ イベントがあるとき（介護事業者）
- ・ 緊急病院受診（介護事業者）
- ・ お客様からの連絡により、即対応する（葬儀社）

（事業者別）

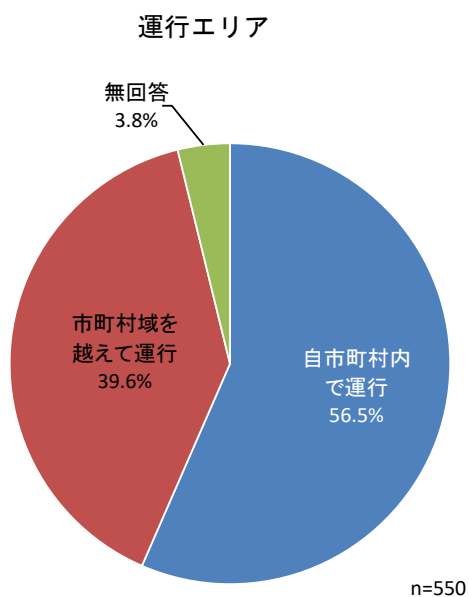
事業者別で見ると、ホテル・旅館と結婚式場は、事前予約制が多く、スイミングクラブと病院は定期運行が多い。



※nが10以下の業種は、「全体」には含めるが、個別に掲示しない

【運行エリア】

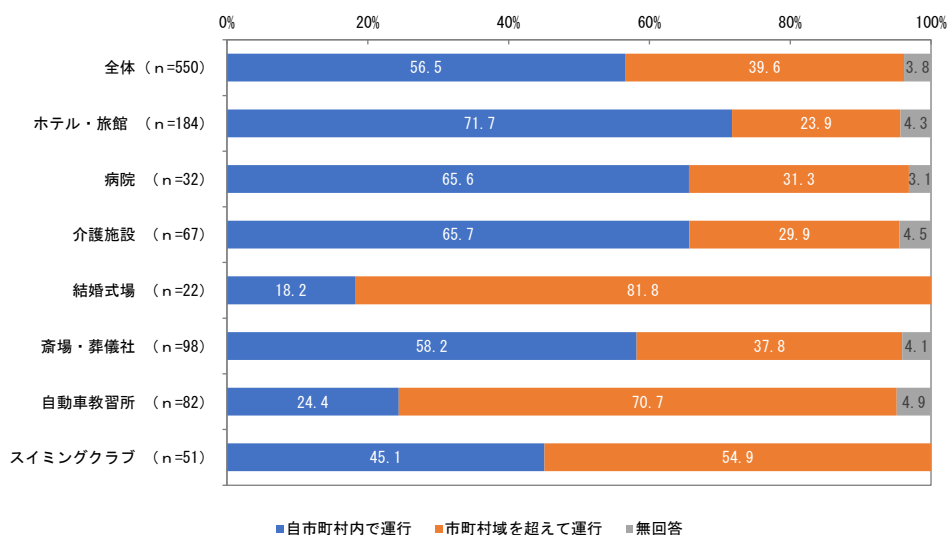
運行エリアについては、輸送サービスを自社運営で行っている事業者のうち、56.5%が「自市町村内で運行」、39.6%が「市町村域を超えて運行」と回答している。



(事業者別)

事業者別で見ると、「結婚式場」、「自動車教習所」、「スイミングクラブ」は「市町村域を越えて運行」していることの方が多い。

運行形態（事業者別）



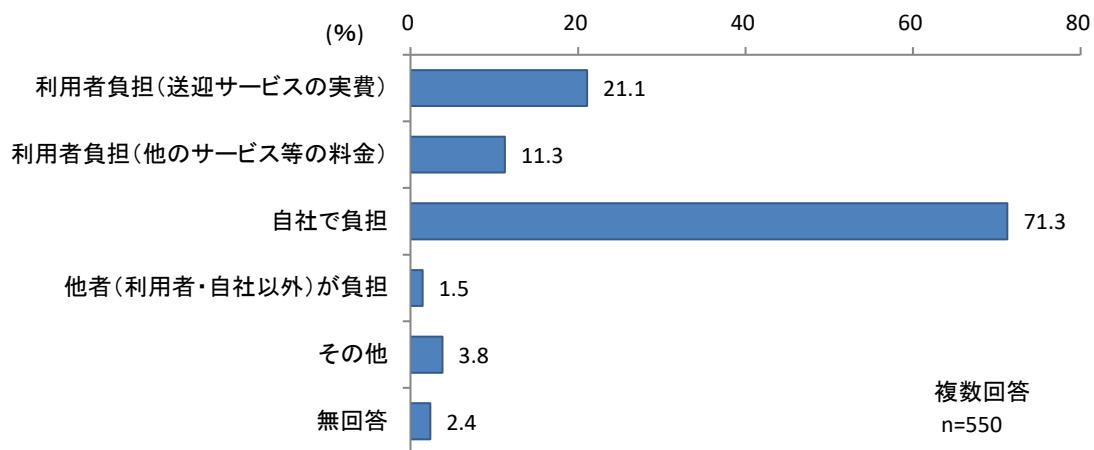
※nが10以下の業種は、「全体」には含めるが、個別に揭示しない

【運行経費の収入源】

輸送サービスを自社運営で行っている事業者には運行経費の財源を聞いたところ、71.3%が「自社の負担」と回答し、利用者負担の回答は「送迎サービスの実費」「他のサービスなどの料金」を合わせても、33.4%である。

「他者（利用者・自社以外）が負担」という回答の具体的な負担内容は、「介護保険」「公費」などが中心であった。また、「その他」の自由記入欄はほぼ「介護保険」で、一部宿泊施設から「有料道路の交通費を利用者が負担する」という回答があった。

運行経費の収入源



（「他者（利用者・自社以外）が負担」の具体的内容）

（抜粋）

- ・ 国保連、介護保険（介護事業者）
- ・ 婚礼を挙げるお客様（結婚式場）

（「その他」の具体的内容）

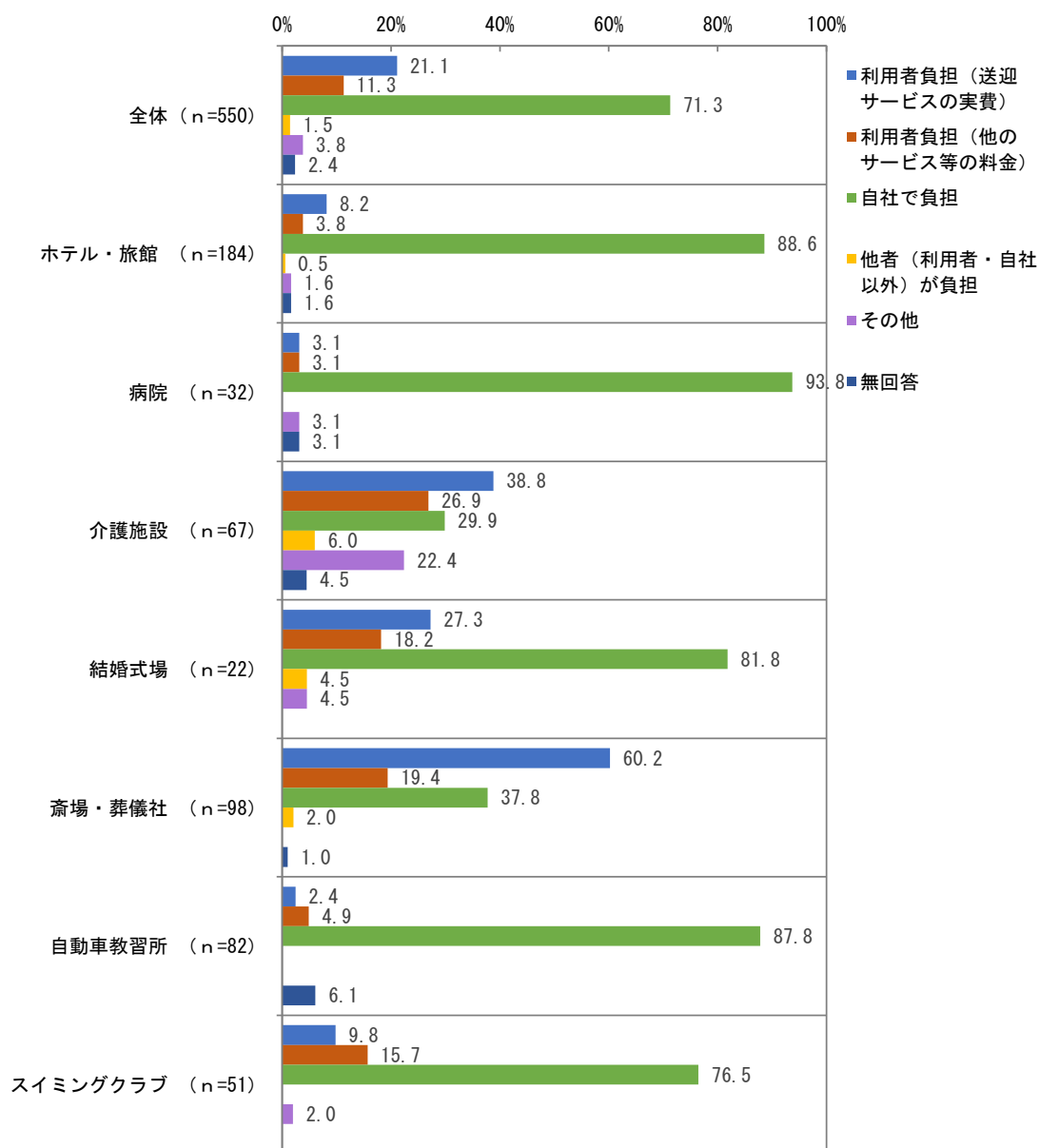
（抜粋）

- ・ 介護保険サービス（介護事業者）
- ・ 介護保険による通所サービス送迎（病院）
- ・ 有料道路代はお客様負担（ホテル・旅館）

(業種別)

「利用者負担（送迎サービスの実費）」と回答した割合がもっとも多かったのは、「斎場・葬儀社」で、60.2%であった。次いで「介護施設」が38.8%である。なお介護施設は、「利用者負担（他のサービスなどの料金）」およびその他の回答が比較的多くなっており、これは介護保険料のことだと思われる。

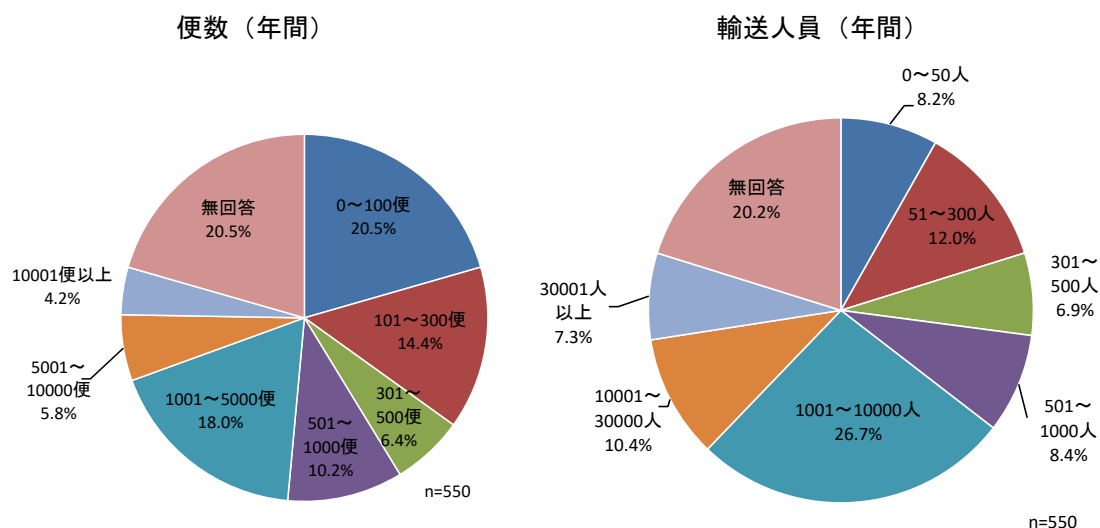
運行経費の収入源（業種別）



※nが10以下の業種は「全体」には含めるが、個別に揭示しない

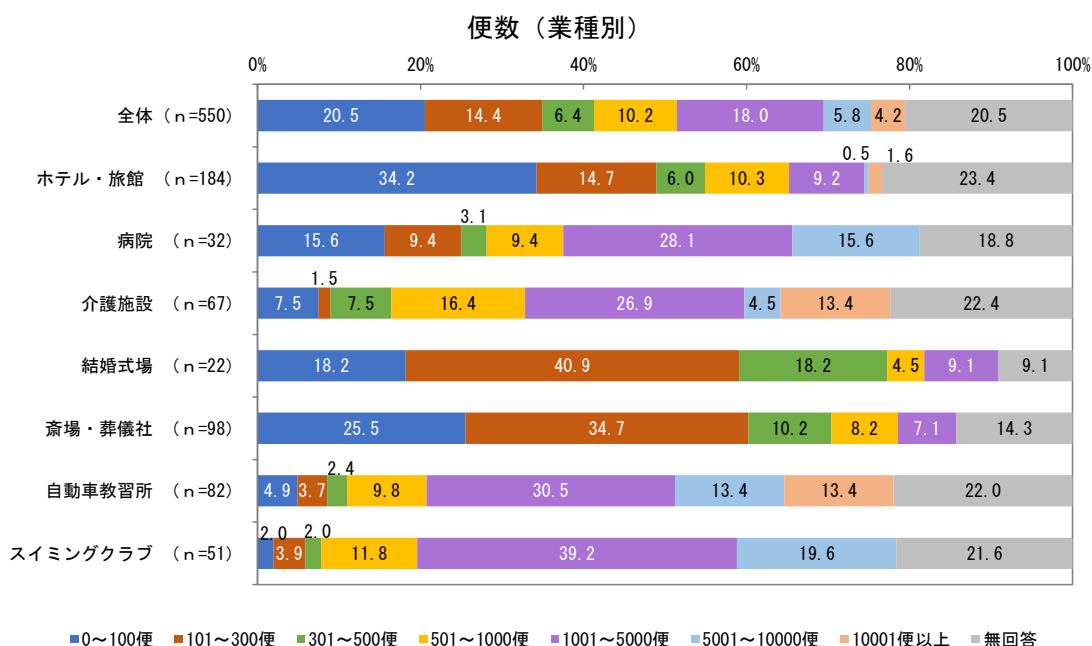
（便数と輸送人員）

年間 1,001 便以上運行している事業者が、28.0%となった。30%近くの事業者は、平均すると 1 日 3 便以上、運行している。また、輸送人数で見ると、44.4%の事業者が、年間 1,001 人以上輸送している。



（便数/業種別）

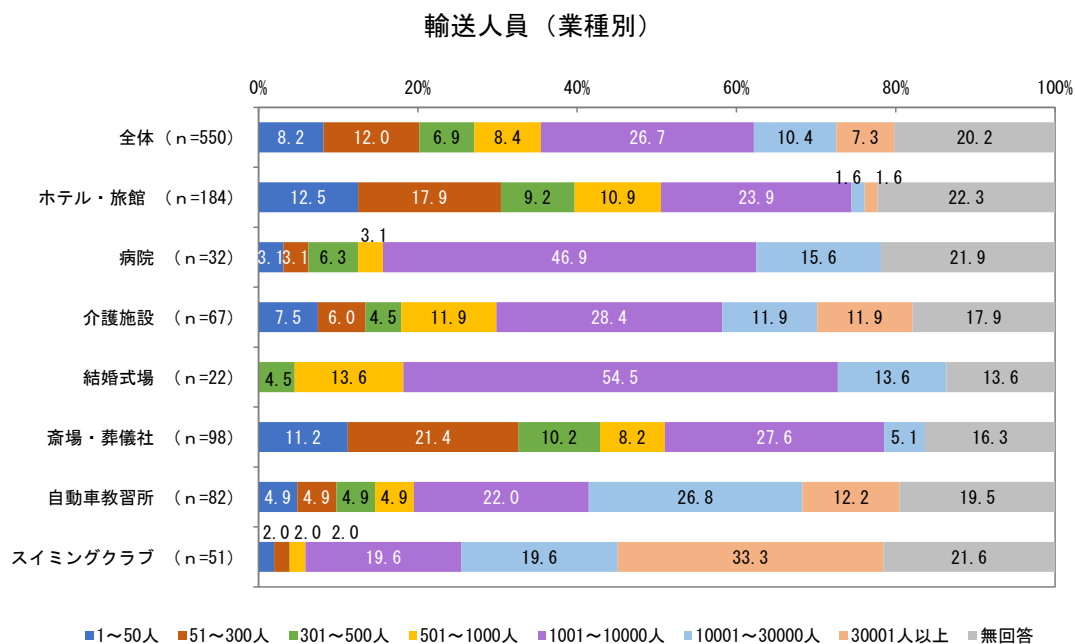
便数の割合を業種別にみると、年間 1,001 便以上運行している事業所の割合が多いのは、スイミングクラブ (58.8%)、自動車教習所 (57.3%)、介護施設 (44.8%)、病院 (43.7%) である。



※nが10以下の業種は「全体」には含めるが、個別に揭示しない

(輸送人員/業種別)

輸送人員の割合を業種別にみると、年間 1,001 人以上輸送している事業所の割合が多いのは、スイミングクラブ (72.5%)、結婚式場 (68.1%)、病院 (62.5%)、自動車教習所 (61.0%) である。

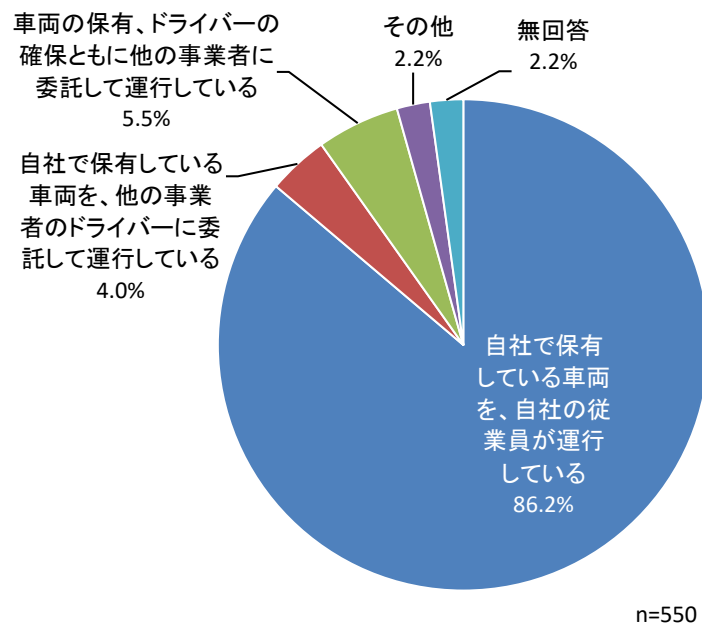


※n が 10 以下の業種は「全体」には含めるが、個別に揭示しない

問 1-1b (問 1-1 で「自社運営」と回答した事業所のみ) 車両の保有とドライバーの確保はどうしていますか

「自社で保有している車両を自社の従業員が運行している」と回答している事業者が、86.2%と突出して多かった。車両は自社で保有、ドライバーを他社に委託している事業者は4.0%、車両、ドライバーともに他社に委託している事業者は5.5%である。

車両の保有とドライバーの確保状況



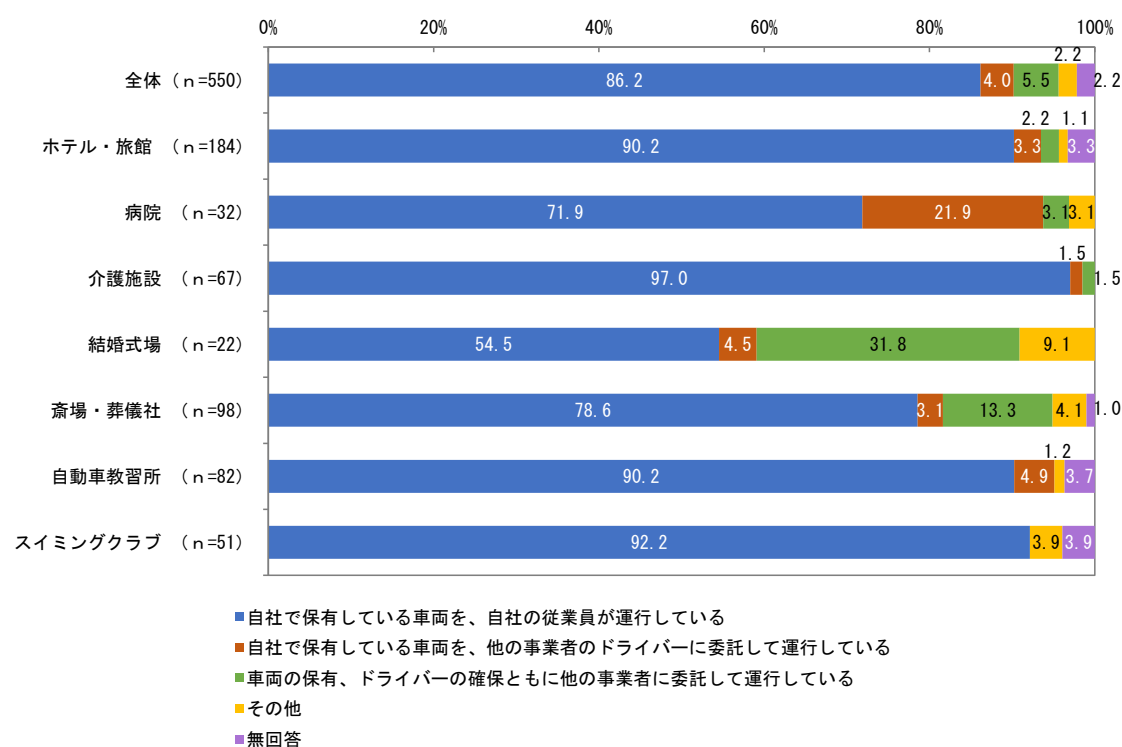
(「その他」の具体的内容・抜粋)

- ・ 年間契約レンタカーを自社で運転手依頼+従業員 (ホテル・旅館)
- ・ 自社保有車両を自社従業員と他社委託のドライバーの両方で運行。(スイミングスクール)
- ・ 自社グループで保有している車両を、自社グループの従業員が運行 (百貨店)

（業種別）

業種別にみると、「結婚式場」以外は、70%以上の事業所が「自社で保有している車両を自社の従業員が運行している」と回答している。また、病院は「自社で保有している車両を、他の事業者のドライバーに委託して運行している」が21.9%で、他業種と比べて多かった。

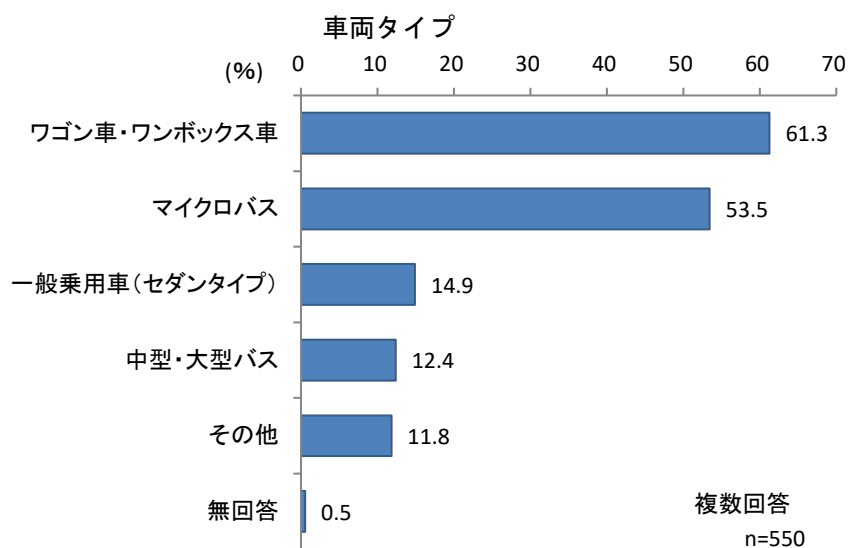
車両の保有とドライバーの確保状況（業種別）



※nが10以下の業種は「全体」には含めるが、個別に掲示しない

問 1-1c (問 1-1 で「自社運営」と回答した事業所のみ) 利用している車両は
どのタイプですか

「ワゴン車・ワンボックス車」と「マイクロバス」と回答している事業者が、それぞれ 61.3%と 53.5%と多かった。その他は、「軽自動車」や福祉車両など。



(「その他」の具体的内容・抜粋)

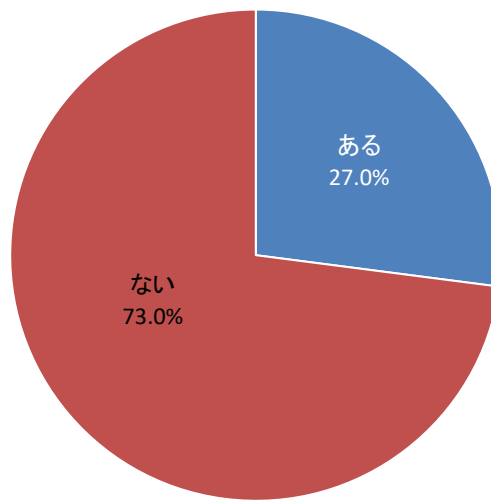
- ・ 軽自動車 (介護事業者)
- ・ 介護タクシー (介護事業者)
- ・ リムジン (葬儀社)
- ・ 観光バス (ホテル・旅館)

問 1-1d (問 1-1 で「自社運営」と回答した事業所のみ) 車両が稼働しない時間帯
の他用途での活用有無と用途をお答えください

【活用有無】

自社で送迎サービスを運営している事業所に、運行時間以外の車両活用状況を聞いたところ、車両活用があると答えた事業者は27.0%、ないと答えたのは73.0%であった。多くの事業者で、運行時間以外は車両が使用されていないことが見て取れる。

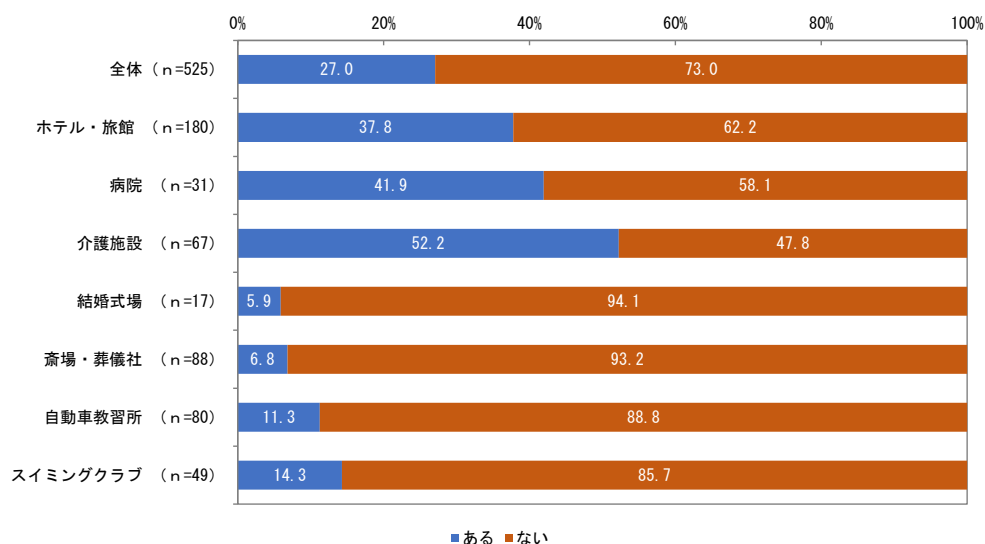
空き時間の車両活用有無



(業種別)

他用途の活用状況を業種別にみると、最も活用しているのは「介護施設」で 52.2%であった。次いで「病院」の 41.9%、「ホテル・旅館」の 37.8%となる。一方、「結婚式場」「斎場・葬儀社」「自動車教習所」「スイミングクラブ」は、ほぼ活用していない状況であることがわかった。

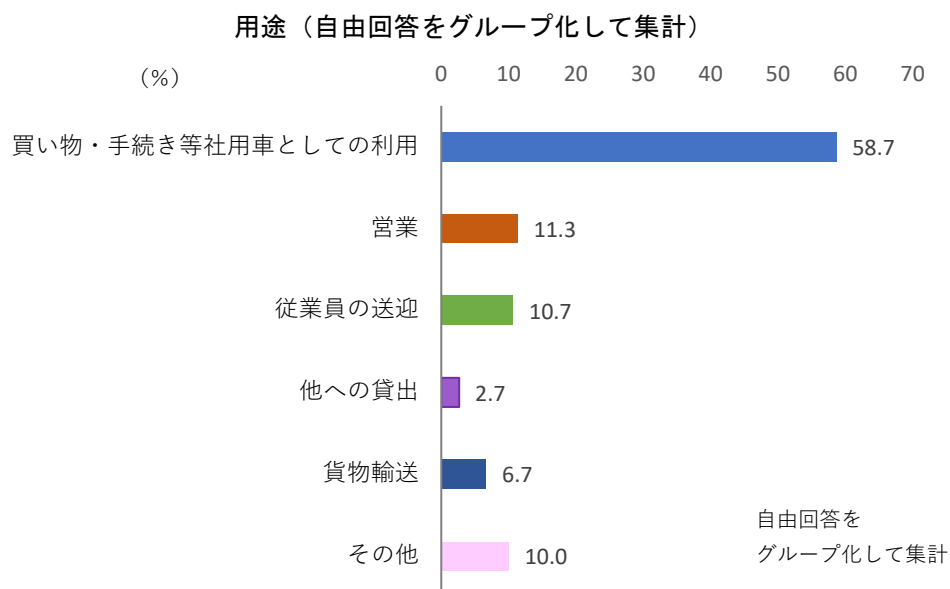
空き時間の車両活用有無（業種別）



※nが10以下の業種は「全体」には含めるが、個別に揭示しない

【用途】

自由記入の「用途」をグループ化して集計したところ、「買い物・手続き等社用車としての利用」が58.7%ともっとも多く、「営業」が11.3%、「従業員の送迎」が10.7%であった。また、「その他」として「自家使用」、「研修会などで使用」などが挙げられた。

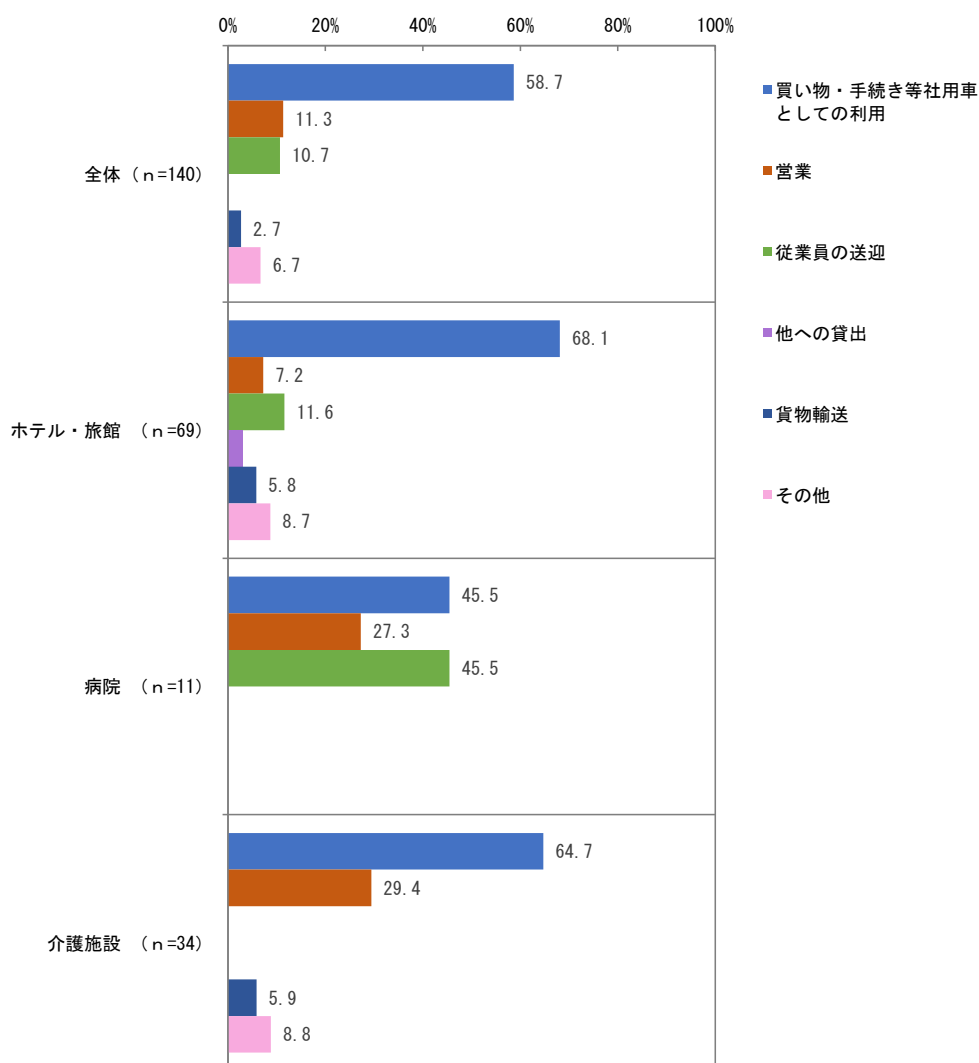


（「その他」の具体的内容・抜粋）

- ・ 安全運転講習会等で使用（自動車学校）
- ・ 自家使用（ホテル・旅館）

(業種別)

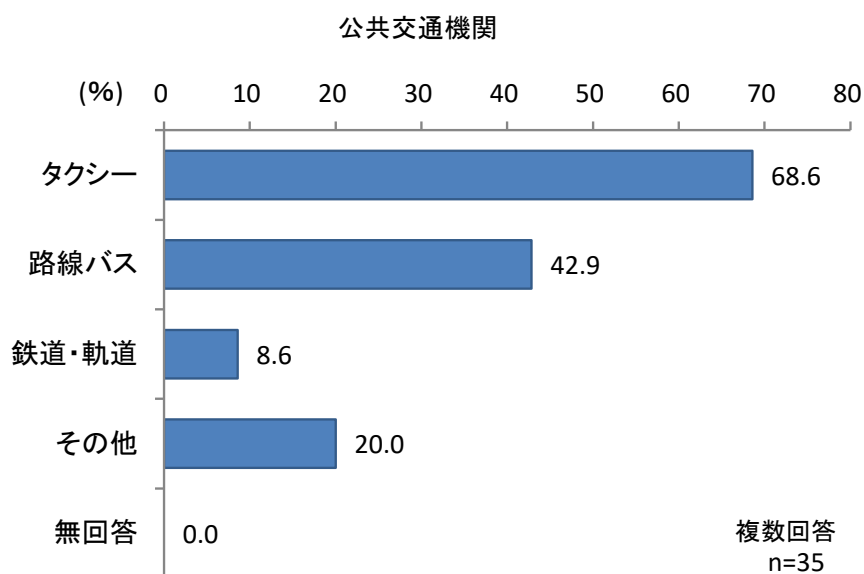
活用用途を業種別にみると、ホテル・旅館では「買い物・手続き等社用車としての利用」が68.1%と多く、他の用途は15%以下であるのに対して、病院では「買い物・手続き等社用車としての利用」と「従業員の送迎」が45.5%と同数であった。介護施設は多い順に「買い物・手続き等社用車としての利用」、「営業」、「貨物輸送」となった。なお、ホテル・旅館と介護施設では、「貨物輸送」でも利用している。



※nが10以下の業種は「全体」には含めるが、個別に揭示しない

問 1-2a (問 1 で「既存の公共交通を活用」と答えた事業所のみ) 活用している公共交通機関をお答えください

既存の公共交通を活用して送迎サービスを運営している事業者に、活用している公共交通機関を聞いたところ、もっとも多かったのが「タクシー」で、68.6%であった。次いで、「路線バス」が 42.9%、「鉄道・軌道」が 8.6%である。「その他」には介護タクシーや観光バスが挙げられた。

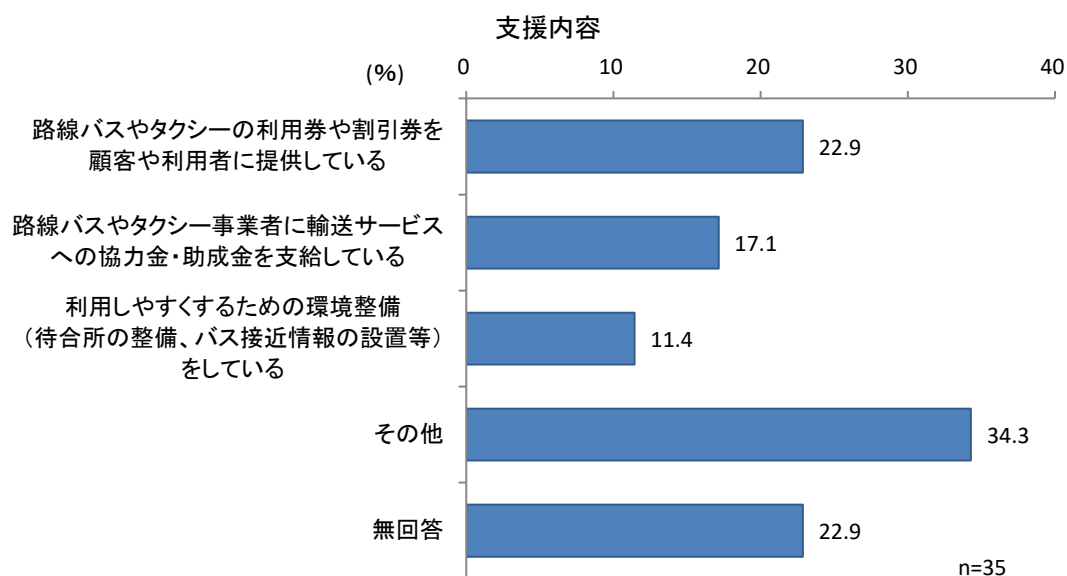


(「その他」の具体的内容・抜粋)

- ・ 介護タクシー (介護事業者)
- ・ 観光バス (ホテル・旅館)
- ・ 福岡・平戸間的高速バス (ホテル・旅館)

問 1-2b (問 1 で「既存の公共交通を活用」と答えた事業所のみ) 利用者や交通事業者
への支援をお答えください

既存の公共交通を活用して送迎サービスを運営している事業者の、利用者に対する支援内容としては、利用券・割引券の提供が 22.9%でもっとも多かった。次に多いのが、公共交通事業者への協力金・助成金の支給で 17.1%である。「その他」は、「利用者への一部負担」、「ホテル内に停留所を設置し、代わりに宿泊者の運賃を半額にしている」などの回答があった。

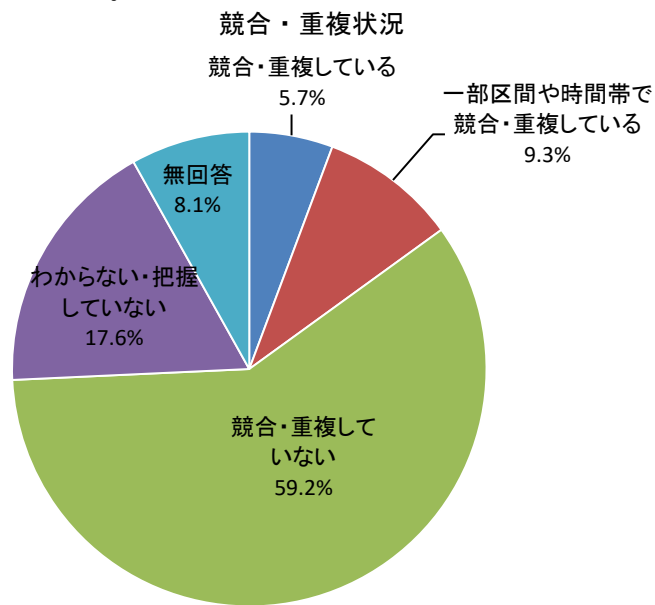


(「その他」の具体的内容・抜粋)

- ・ 指定タクシー業者を使用した顧客に、当社のポイントを付与している (百貨店)
- ・ バス会社と提携し、ホテルに停留所を設置し宿泊者の運賃を半額にしている。(ホテル・旅館)
- ・ 介護保険など適用している (介護事業者)

問2 提供している輸送サービスは、公共交通との間で競合・重複はありますか

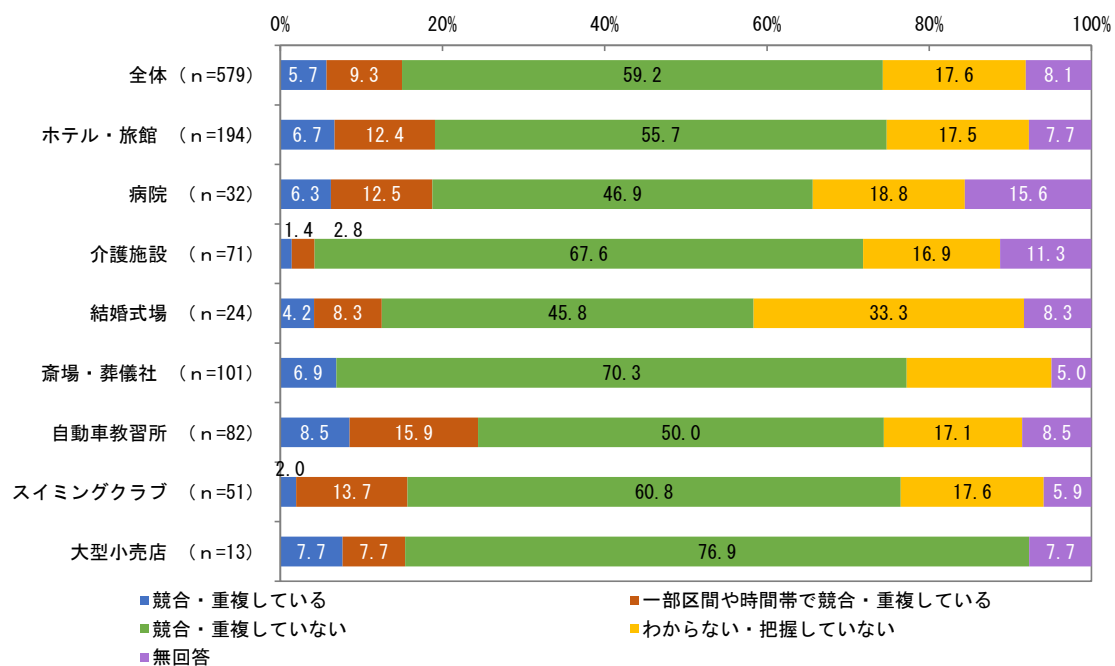
「競合・重複している」が5.7%、「一部区間や時間帯で競合・重複している」が9.3%で、15.0%が何らかの形で競合・重複している。輸送サービスを提供している事業者の多くが施設をもつサービス業で、利便性が高い場所に立地していることがあるため、既存の公共交通と競合・重複することが起こりえる。一方、「競合・重複していない」と回答しているのは、59.2%であった。



n=579

(業種)

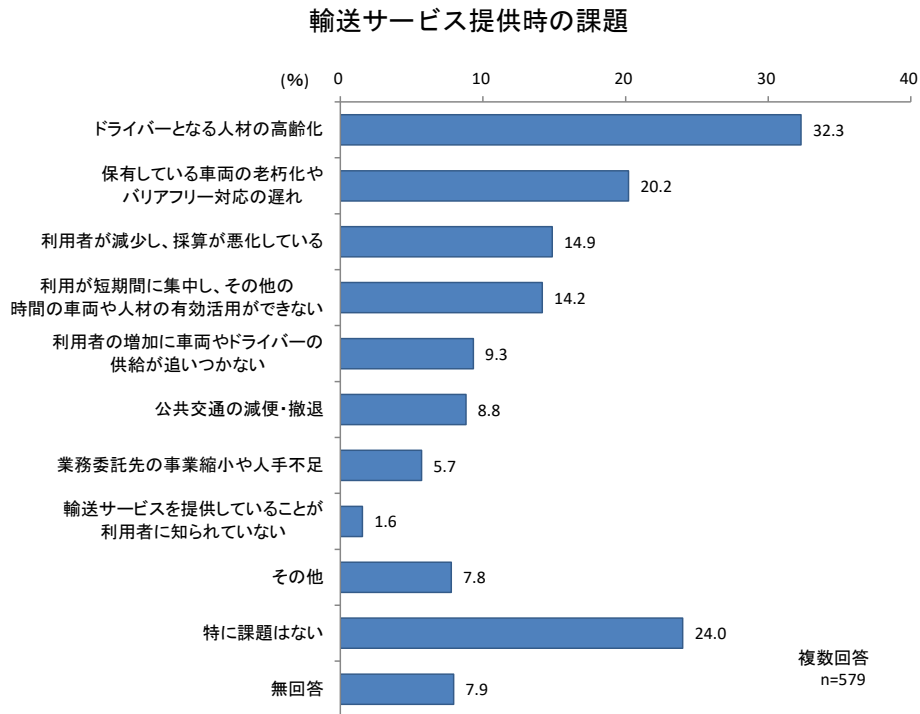
業種ごとに競合・重複状況を見ると、すべての業種で45%以上の事業所が「競合・重複していない」と回答している。何らかの形で競合・重複している（「競合・重複している」と「一部区間や時間帯で競合・重複している」という回答が多いのは、自動車教習所（24.4%）、ホテル・旅館（20.1%）、病院（18.8%）である。



※n が 10 以下の業種は「全体」には含めるが、個別に掲示しない

問3 輸送サービスを提供するときの課題はなんですか

輸送サービス提供時の課題としては、「ドライバーとなる人材の高齢化」「車両の老朽化やバリアフリー対応の遅れ」「利用者減に伴う、採算の悪化」が上位に挙がっている。「その他」には、費用負担やドライバー確保の難しさなどがある。

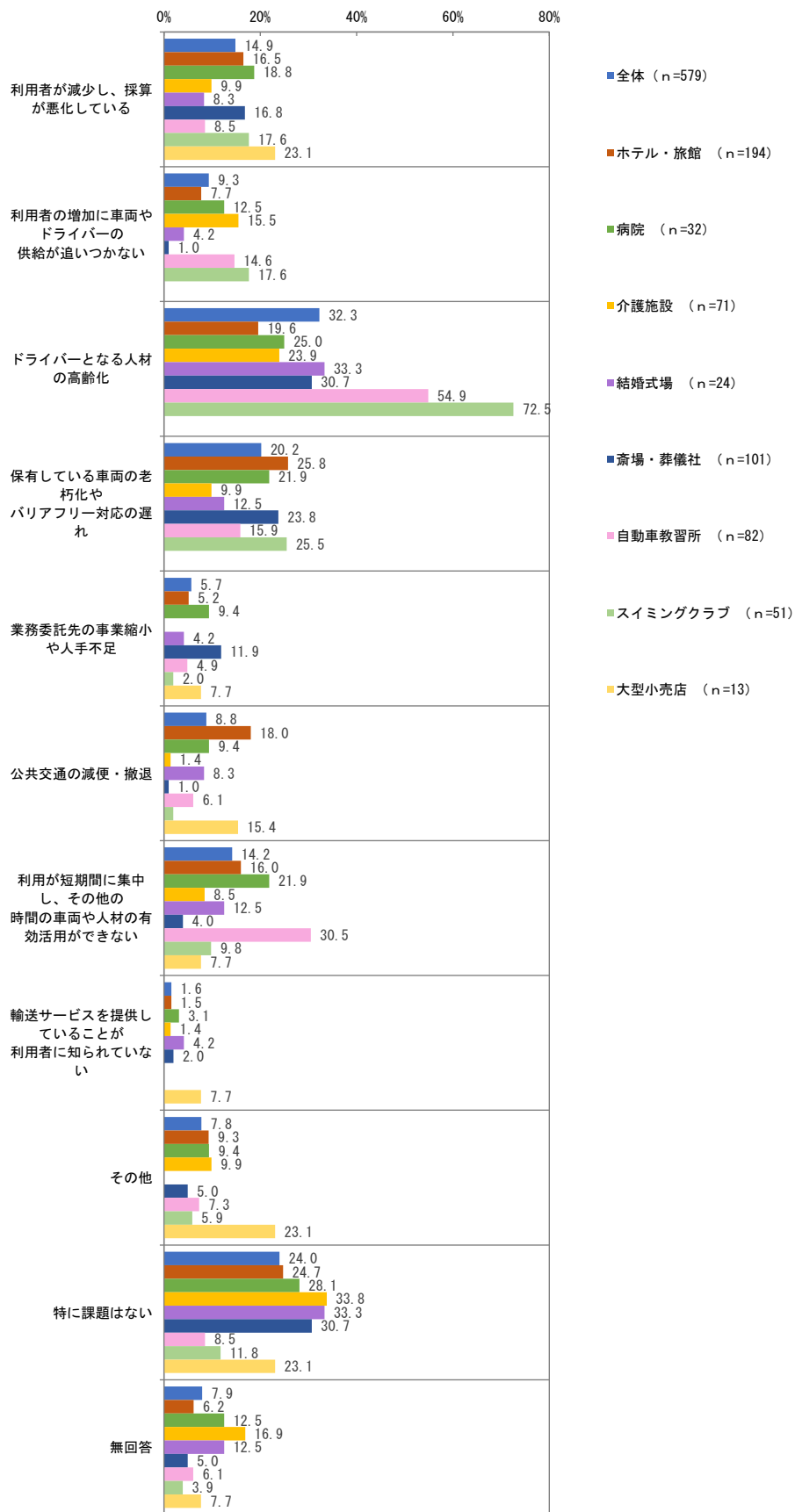


（「その他」の具体的内容・抜粋）

- ・ 送迎業務に人員を取られ本来業務に支障が生じる（自動車学校）
- ・ 交通事故やトラブルなどへの懸念（スイミングクラブ）
- ・ 費用負担が重い（病院）

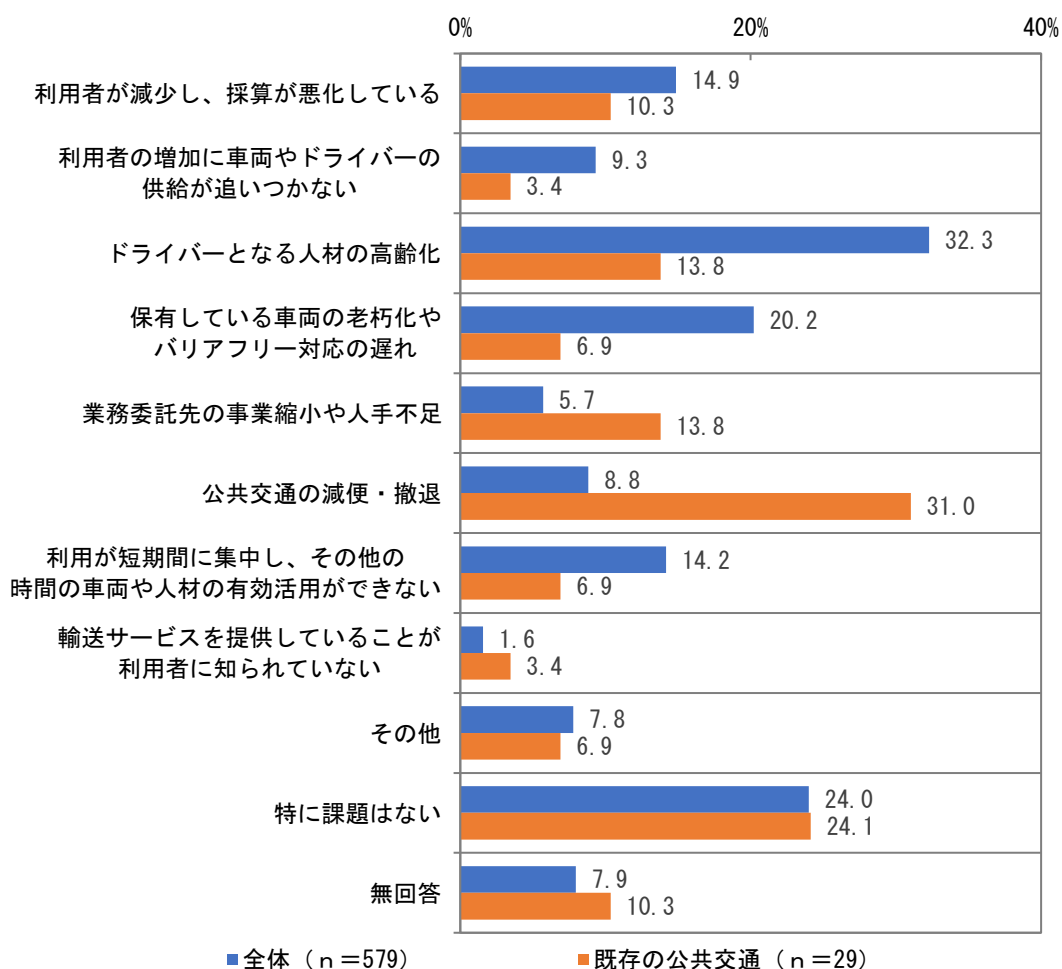
（業種）

各課題の回答状況について業種別にみると、どの業種も「ドライバーとなる人材の高齢化」の割合が比較的高く、特にスイミングクラブと自動車教習所の定期運行が多い業種が顕著である。「車両の老朽化やバリアフリー対応の遅れ」は、ホテル・旅館、スイミングクラブ、斎場・葬儀場が多かった。また、「利用が短期間に集中し、その他の時間の車両や人材の有効活用ができない」という回答は、自動車教習所が目立った。一般に自動車教習所は学生の春期休暇・夏期休暇がハイシーズンと言われている。繁忙による人員と車両の調整に苦労している様子が見てとれる。



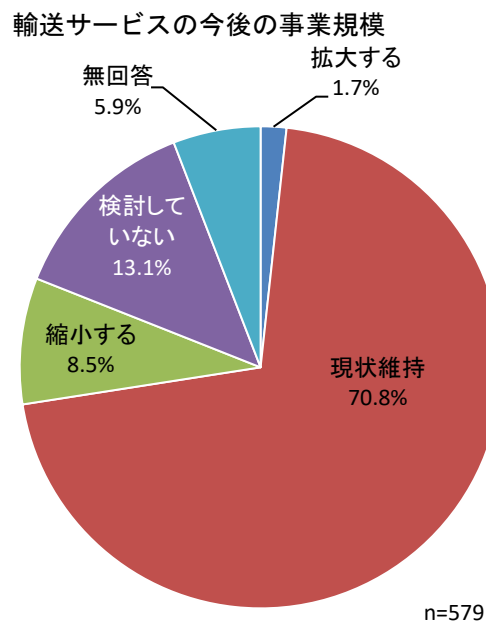
(既存の公共交通を利用して輸送サービスを提供している事業者の課題)

問1 輸送サービスの提供状況で、「既存の公共交通を利用して提供している」と回答した事業者の課題を全体と比較すると、自社で人材や車両をかかえていないぶん、「ドライバーとなる人材の高齢化」や「保有している車両の老朽化やバリアフリー対応の遅れ」が低い。一方で「公共交通の減便・撤退」や「業務委託先の事業縮小や人手不足」が課題として挙がっており、利用している既存の公共交通でも事業継続が問題になりつつあるのがわかる。



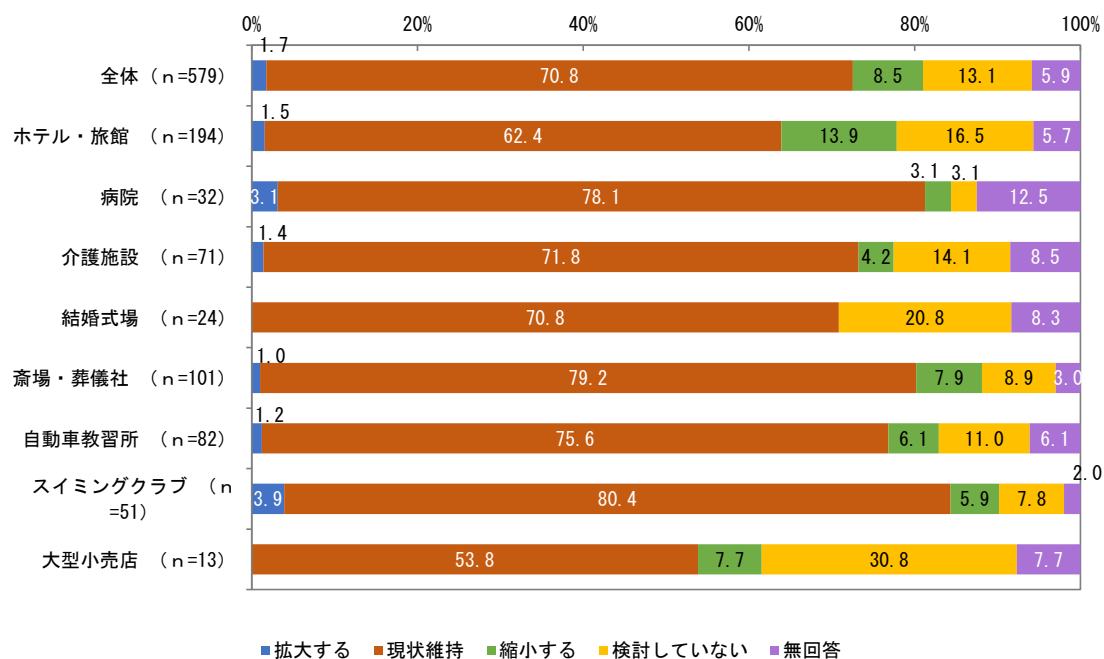
問4 現在提供している輸送サービスの事業規模を今後どうするか

「現状維持」が70.8%で、もっとも多い。次いで「縮小する」が8.5%、「検討していない」が13.1%であった。また、「拡大する」は1.7%であった。



(業種)

どの業種でも「現状維持」がもっとも多かった。今回、アンケートをとった業種が、施設を持つサービス業であり、ユーザーの交通手段を縮小するのは難しいことがみてとれる。「縮小する」の回答がもっとも多かったのはホテル・旅館で、13.9%であった。



問 4-1 輸送サービスの事業規模は、具体的にどのようにしていきたいか

輸送サービスを「拡大する」と回答した事業者の具体的な拡大内容としては、公共交通の廃線に伴い輸送サービスを拡大せざるを得なくなったケースや高齢者への対応が挙げられている。「現状維持」は、運行経費の抑制とサービス維持の兼ね合いを模索する回答が多かった。また、法令との兼ね合いでサービス拡大ができないという声もあった。「縮小する」は、「定期路線運行から事前予約制にする」や「運行ルートを限定する」などが多く、完全に廃止するケースは見当たらなかった。

(抜粋)

①拡大する

- ・ 新たに送迎員を増員し、可能な限りサービスの維持を図る。(スイミングクラブ)
- ・ 公共交通機関が縮小している。医療の提供体制を確保するうえでも、数年後には現在の運行経路とは別に、週6便程度は地域巡回バスの運行が必要。(病院)
- ・ 免許返納などもあり 高齢者の行動範囲が狭くなっている。それを補うため、田舎の旅館は送迎を拡大せざるを得ない。(旅館)

②現状維持

- ・ 送迎可能な駅・空港はホテル側で指定する、リクエストの時間帯が近いお客様グループが複数いるときは同乗してもらうなど工夫し現状を維持する。(ホテル)
- ・ 現状維持が最優先。当院の輸送サービスを廃止することは、利用者さんに迷惑がかかる。また、拡大(増便)することは、ヒト・モノ・カネを考慮すると不可能。(病院)
- ・ 輸送サービスを拡大していきたいが、法令上不可能。行政改革などにより状況に変化があれば、新しいサービスのアイデアを適用したい。(ホテル)

③縮小する

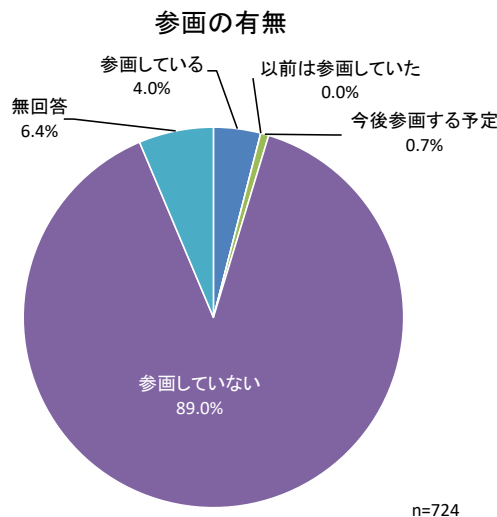
- ・ 定期路線運行を縮小し、利用者をピンポイントで送迎する体制を強化したい。(自動車学校)
- ・ 全てを予約制にして行く方向。(ホテル)

④検討していない

- ・ 送迎頻度もあまり多くないので、今のままで十分だが、今後、新幹線の開通によって変わる可能性がある。(旅館)
- ・ セール等の時期に一定の買い上げレシート確認し、片道分バスチケットをプレゼントしている。 拡大については、利用状況を見て判断する。(大型商業施設)

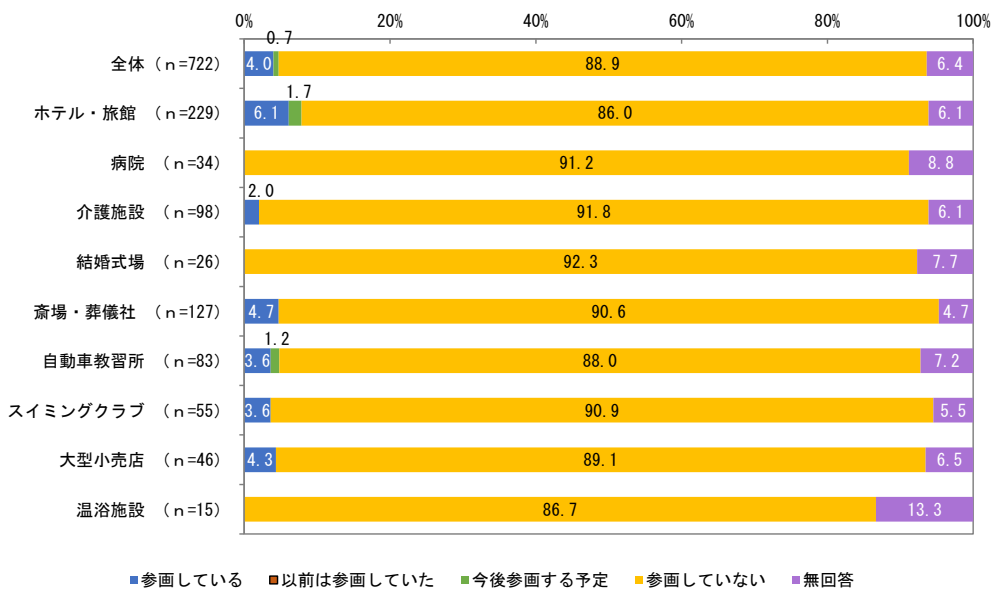
問5 自治体等が設置する地域全体の公共交通機関の在り方について検討する会議体に参画しているか

公共交通機関のあり方に関する会議体に参画している事業者は4.0%で、今後参画する予定の事業者を合わせても、わずか4.7%にとどまる。「参画していない」は89.0%にものぼる。



(業種)

すべての業種で、約90%の事業者が「参画していない」と回答している。



(3) まとめ

これまで十分な情報のない民間事業者による運行の実態や課題について、以下にて整理を行った。

①民間事業者による運行の実態の整理について

ホテルや大型商業施設、病院等、送迎サービスを行っている可能性の高い民間事業者にアンケートを行った結果、約 75%の事業所が「自社運営でサービスを提供している」と回答があった。自動車教習所では 98.8%、スイミングスクールでは 92.7%が「自社運営でサービスを提供している」と回答しており、運転免許を保有しない者や子供をサービス対象とする民間事業者では特に高くなっている。

一方で、大型小売店においては、「自社運営でサービスを提供している」との回答は、6.5%にとどまり、「既存の公共交通（バス、タクシー等）を利用している」との回答が 20.8%あった。大型小売店においては、公共交通の利用券等の提供や既存の公共交通事業者への協礼金等の提供という形で既存の公共交通を上手く活用している事例が一定数あることが確認された。

病院においては、「自社運営でサービスを提供している」との回答は、94.1%とかなり高くなっており、「既存の公共交通（バス、タクシー等）を利用している」との回答がなかった。

運行形態という面でみると、病院、スイミングクラブは、定期運行の割合が半数を超えて、他の事業種別に比べ高くなっている。「既存の公共交通（バス、タクシー等）を利用している」との回答が一定数あった結婚式場やホテル・旅館等は、「定期運行」の割合は少なく、「事前予約制」の割合が高くなっていることが確認された。

運行経費の収入源は、介護施設、斎場・葬儀社を除き、「自社で負担」との回答が多かった。

便数や輸送人員の面からみると、運行便数は、全体で年間 1,001 便以上運行している事業者が 28.0%あり、30%近くの事業者は、平均すると 1 日 3 便以上運行していることが分かった。特に自動車教習所、スイミングスクールは便数が多い傾向であることが確認された。輸送人員においては、44.4%の事業者が年間 1,001 人以上の輸送を行っている。特に自動車スイミングクラブと結婚式場が多い傾向である。

車両と運転手の確保という面からは、全体として 86.2%が自社で車両と従業員を確保しており、車両は複数回答で、ワゴン型ワンボックス型が 61.3%、マイクロバスが 53.5%であることが確認できた。地域交通に活用できるかどうかは置いておいて、車両・運転手という輸送を行うための資源が公共交通事業者以外にも存在することが確認できた。

民間事業者による運行に係る車両の他用途の活用について、27.0%が活用しており、73.0%が活用していないとの回答があった。

今後のサービスの継続については、70.8%が現状維持との回答があり、自由記述において、運行経費の抑制とサービス維持の兼ね合いを模索する回答が多かったのは注目される。

②運行の課題について

民間事業者が提供する輸送サービスにおける課題として、「運転手の高齢化」、「車両老朽化」、「利用客の減少に伴う採算悪化」など、地域公共交通と同様の課題を抱えていることがみえてきた。運転手については、自社運営をしている事業所だけでなく、既存公共交通機関を利用している事業所でも委託先で同様の問題が起きており、担い手不足の現状が明らかになった。今後、「運転手」という輸送のための資源を既存の公共交通機関も含め地域全体でどのように配分してくかということも、課題になる可能性があると考えられる。

既存の公共交通との競合・重複としては、59.2%は、「競合していない」との回答があった一方、「把握していない」との回答が17.6%あっており、自治体等が設置する公共交通について検討する会議体に参画については、「参画している」との回答が4.0%にとどまっていることが確認できた。地域の輸送資源を持つ民間事業者と自治体の連携が、今後の課題となると考えられる。

民間事業者による運行に係る車両の他用途への活用については、73.0%の事業者で空き時間に車両を活用されていないことが分かった。地域には、時間帯によっては活用可能な車両が存在していると考えられる。なお、空き時間に活用されている事例としては、介護施設、病院、ホテル・旅館等で、社用車として活用されている。

また、「利用が短期間に集中し、その他の時間の車両や人材の有効活用ができない」との回答が14.2%あり、自社内でも空き時間の有効活用に課題を抱えていることが分かった。民間の輸送資源を活用しようとする際は、現状の送迎サービスが制約となると考えられる。

IV. 地域における輸送資源の活用実態

(1) ヒアリングの実施概要

アンケート調査の回答から得られた情報や、新聞をはじめとするメディアなどの情報をもとに、九州各地における輸送資源の活用を行っている事例について、ヒアリング調査を実施し、これらの輸送資源の活用実態について深掘りした。

なお、ヒアリング先の設定にあたっては、福祉、教育、観光、買い物支援といった輸送資源の利用目的、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉・介護輸送、施設等の送迎サービスなど、活用されている輸送資源の種類、検討、導入準備、運用開始といった活用段階、都市部、中山間地域など、地域の属性に偏りが出ないように配慮して実施した。

調査は全部で20件実施した。原則として現地訪問によるヒアリングを実施したが、新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴ってオンラインや電話でのヒアリング、書面での回答を得たものもある。主なヒアリング内容（項目）は以下に示すとおりである。

●地域の公共交通事情・課題

- 地域における公共交通の運行状況（例：路線の拡大・縮小動向、どのような輸送サービスが提供されているか）
- 主たる公共交通利用者の動向（例：高校生や高齢者の人口動態、公共交通の利用意向、地域別の傾向など）
- 公共交通利用をめぐる周辺環境の変化（例：高校の統廃合、病院の移転や統廃合、大型商業施設のオープン／閉鎖など）

●ヒアリング対象となる輸送資源^{*}の概要

（※自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉・介護輸送、施設等の送迎サービスなど）

- 運行区域、運行頻度、運行主体（過去からの変化があればそれを含め）
- 利用している車両の台数、車両の運用（別用途での活用含め）とその課題
- 運行体制（ドライバーの数や予約方式など）
- 主たる利用者層、主たる利用目的、利用の多い時間帯／曜日
- 輸送実績（時系列での変化）

●輸送資源活用の経緯

- 当該輸送資源を活用するに至った背景（例：路線バスの撤退、集落の人口減、学校の統廃合など）
- どの組織・団体が主導したか
- サービス提供に当たって生じた利害調整の内容、課題となったこと

(2) ヒアリングメモ

ここでは、ヒアリングで聴取した内容をそれぞれ示す。

A 町	
輸送サービスの種類	デマンドタクシー、巡回バス、通学バス

○地域の公共交通事情・課題

- 町が南北に長く、路線バスが東西のルートなので、それだけでは交通空白地ができてしまう。鉄道が走っているが、駅は隣町にある。成人の移動手段は自家用車で、高齢者や免許返納者がコミュニティバスを使う。小学生の通学は、コミュニティバス（後述）で、中学生はほぼ自転車を利用する。
- 交通施策は健康福祉課と創生課が担当している。創生課は公共交通事業者との折衝等が中心で、コミュニティバス等の政策企画は健康福祉課が担当。以前はコミュニティバスが「通学福祉バス」という位置づけで健康福祉課が受け持っていた名残。

○導入時の経緯

- 平成 31 年 4 月にコミュニティバスを現在の形態にリニューアルする前は、通学福祉バスとして定時制のバスを運行。ルートは 2 系統で、それぞれ 1 日 7 便。朝の 1 便だけは通学のためにルートを変えていた。通学の時間帯は子供が多くてほかの人が乗れず、逆にそれ以外の時間は空席が目立つ状況。子どもとの乗合は、ほかの乗客から「騒がしい」という声も多かった。
- 交通課題の解決は町にとって優先順位が高く、協議会を設けて議論しながら、2～3 年かけて現在の地域公共交通網計画を策定。その計画に基づき、デマンド型の乗合タクシーを基軸にコミュニティバスをリニューアルした。住民も議会も交通課題を強く認識しており、施策を後押したため、関係者の調整も比較的スムーズだった。
- コミュニティバスのリニューアルに当たっては、バスの購入やバスロケーションシステムの導入、ドライバーの人数増などで大幅にコスト増となったが、ふるさと納税から充当する措置がとれた。

○コミュニティバスの概要

- リニューアル後のコミュニティバスは、通学バス、乗合タクシー、巡回バスの 3 種類がある。通学バスとは別にデマンド形式の乗合タクシーがあり、それを補完する意味で主要施設のみを走らせる巡回バスがある。
- 通学バスは 1 日 3 便（朝 1 便、夕方 2 便）で小学校の登下校時間にあわせて運行している。運賃は 1 回 50 円で、回数券での利用が多い。
- 乗合タクシーはデマンド型で、事前の登録をすれば町民は誰でも利用でき、自宅か

ら指定施設までを運行する。民業圧迫にならないようにするため、指定施設間の運行はできない。料金は一般は300円だが、定期券や回数券、免許返納者や高齢者への割引などがある。

- 乗合タクシーのオペレーションは、町役場隣に設置したオペレーションルームで行っている。オペレーターはドライバーや事業全体の事務との兼務で、3人がローテーションしている。ドライバーは専任が2名。オペレーターとの兼務が1名（前述）。専任ドライバーは60代以上で、兼任は30代。
- 巡回バスは、役場、商業施設、病院など町の主要施設8地点を巡回する。料金は1回100円。車両は、ミニバン1台。委託先は、町内タクシー事業者。
- 巡回バスは、町を東西に走る路線バスと接続ができるように、時刻表や施設の位置などを調整している。ただ、完全にうまくいっているわけではない。
- 通学バスの特別運行として、運動会などの学校行事で保護者を送迎する。巡回バスも町内行事開催時（年3～4回）、会場までピストン運行をする。これらの運行にかかる費用は、業務委託費に含まれており、乗客からは運賃をとらない。また、災害で自主避難所が開設された場合、乗合タクシーは特別運行を行う。

○利用促進策

- 利用促進の施策として、導入時に町内25箇所で説明会を行いその場でユーザー登録をしてもらった。料金を抑えることも、利用促進策として有効だった。乗合タクシーは通常運賃は300円だが、65歳以上の方は120円、65歳未満の免許返納者は150円にしている。

○輸送資源活用の効果・影響、行政支援の状況

- 乗合タクシー、巡回バスともに利用者は、ほぼ高齢者である。利用者数は、通学バスは変わらないが、乗合タクシーはずっと増えている。
- 担当部署が健康福祉課なので、本施策により高齢者の外出機会が増えることも重視している。施策にコストを要しても、外出機会増の予防医療的な効果で高齢者の医療費が抑えられれば、ある程度は回収できるのではないかと。
- 委託先のタクシー事業者の売り上げも増えたそうだ。利用者にとっては、「町内の移動は乗合タクシー、町の外に行くには事業者のタクシー」という使い分けがはっきりとしたのではないかと思う。

B市

輸送サービスの種類 デマンドバス、スクールバス、ボランティア輸送

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- 地域の交通の大動脈が電車で、駅は市内に2駅ある。路線バスは、現在は2路線で、主要な路線は隣接する中核市から市内の電車の駅近隣までのもの。かつて4路線走っていたが2路線は廃線になり、平成26年からはデマンド交通で代替している。運営は地元タクシー会社3社に委託。デマンド化にあたり、地場のタクシー会社からネガティブな意見は出なかった。タクシーの業界団体のトップが地域のキーマンで、地域貢献に協力的であることがプラスになった。

○スクールバスの状況と空き時間での活用

- スクールバスは、山間部の3校が閉校の際に導入した。4台で走行しており、うち1台はコミュニティバスの空き時間を利用する。管轄と予算は、学校教育課。
- スクールバスは、昼間に自治協議会が運行するボランティアバスとして活用する。決まった曜日に登録者の自宅付近まで迎えにくる。保険はスクールバス利用時とボランティア輸送時で別々に加入。
- 自治協議会の利用時の運転手は、地域の方の無償ボランティアである。ボランティアの年齢は、60～70代が中心である。市立の自動車学校があるので、ボランティアに対し、安全運転講習を実施している。
- 地域の輸送資源に関する課題に関しては、自治協議会が主体となって、考えてもらい、市が導入に対しサポートしている。計画の作成に対し、市の担当者がかなり自治協議会に入り込んだ。
- スクールバスの空き時間利用の調整は、運行事業者と自治協議会が参加する利用者調整会議で、学校の予定表を配布して臨機応変に調整する。
- ルール作りや調整に苦労した点は特にはないが、導入に時間はかかった。自治協議会との協議を2か月に一回、年6回開いた。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 今後、AI オンデマンドバスなど MaaS の導入を検討したい。GTFIS の導入に関しては、市内のエンジニアなどの知見を借りながら導入した。
- 市の交通施策に関しては、兼任で3人が担当。

C市

輸送サービスの種類 コミュニティバス、デマンドバス、スクールバス、福祉バス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- 市内には、公共交通として電車と路線バス7路線がある。路線バス事業者には、路線維持のため補助金を拠出している。市街地を循環するコミュニティバスは、3年前から運賃100円で実証実験を行っている。

○デマンドバスについて

- 市内の一部地域では、一日2～3人が利用している乗合フルデマンド型バスが平成21年から運行している。収支率は1割程度である。予約は、タクシー協会に委託して輪番制。タクシー事業者はデマンドタクシーが増えることに不満はない。

○スクールバスの状況と空き時間での活用

- スクールバスの空き時間を活用し、福祉バスを6路線運行している。市町村運営の自家有償運送で、昭和50年代に民間路線が廃止になったときに導入した。
- 福祉バスは、以前は市が運転手を直接雇用していたが、地元の観光バス会社やタクシー会社に運行を委託している。中心部での福祉バスと路線バスの一部競合については、福祉バスの料金を高めに設定することで対応している。
- スクールバスの運行に関しては教育委員会、福祉バスの運行に関してはまちづくり推進課が管轄している。学校の行事が優先され、急な運休があることが問題になっている。福祉バスの運行予定表は、まちづくり推進課の担当者が一人でスクールバスの運行予定表を基に作成している。学校の下校時間が前後するとスクールバスの運行時間の変更があり、福祉バスの時刻もそれに応じないといけない。
- スクールバスは、文部科学省の予算で市が購入した。空き時間での活用は、基本的に福祉バスしか使用しない。長期休みは福祉バス限定運行になるが、日によっては学校のプール開放日に合わせた便や部活便になる。スクールバスと福祉バスの委託先との契約は、分離している。燃料代は、まちづくり推進課、教育委員会で案分している。福祉バスの保険は、市町村共済と委託先の保険の二重に加入している。契約上、運行上の事故は委託先の保険で払うようになるが、委託料の内訳に保険料は入っている。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 空白地域からの要望ということで、路線バスからデマンド交通に切り替えを行うと、市の負担は軽くなる。しかし、タクシー会社が廃業したときの持続可能性に疑問がり、路線バスはできるだけ残したい。交通空白地域への対策を考えたい。

D市

輸送サービスの種類	コミュニティバス、デマンドタクシー、スクールバス
-----------	--------------------------

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- D市は2006年に市町村の合併があった。合併前はそれぞれの町で無料の福祉バスが運行されていたがコミュニティバスに再編し、2012年度にほぼ今の路線となった。そのうちの1路線は、隣接市との共同運行で、費用は運行ルートでの距離で按分している。
- コミュニティバスは、市中心部で路線バスとどうしても重複するが、バス事業者とルートで協議して調整した。大型スーパーは、市民の生活上不可欠となっているため、どうしても乗り入れている。
- 民間路線バスの廃止路線が見られ始めた2012年度に予約乗合タクシーを導入している。地域内でのみの運行であり、市中心部への乗り入れは行っていないため、乗り換えが必要となる。
- 2020年に民間路線バスが3路線廃止したことにより、10人乗りのワゴン車で廃止代替の「路線ワゴン」を走行させている。今後の継続は検討中。
- コミュニティバス、予約乗合タクシーとも委託先所有の車両。コミュニティバス、予約乗合タクシーの運営は、それぞれ市内のタクシー会社や観光バス会社に委託している。予約乗合タクシーは、システムで予約を管理していて、予約が入ると車載器に反映される。コールセンター業務は市内の第三セクターの企業に委託。

○民間等の送迎バスについて

- 大型スーパーが客向けのシャトルバスを運行している。特段スーパー側との連絡の場は設けていない。コミュニティバスと重複はしていないが、予約乗合タクシーとの重複はある。また、民間路線バスと重複している。地域公共交通協議会にスーパーの関係者は参加していない。
- 市内の大学が通学バスを走行させていることも把握はしているが、市は関わっていない。大学関係者は地域公共交通協議会に参加していない。
- 一部のまちづくり協議会が主体となって週1回買い物バスを走行させている。運行は、定時定路線である。まちづくり協議会とタクシー業者が委託契約を結んでいる。運賃は無料である。熱心な地域とそうでない地域の差は大きい。

○スクールバスの状況と空き時間での活用

- 一部地区でスクールバスの混乗を行っている。2013年に民間路線バスが廃止されたことがきっかけで導入した。公共交通が存在しているが、地元の要望が高まり、地域公共交通協議会等で議論を行った結果、導入に至った地区もある。ただし、利用者は年間でも一桁しかいない。
- 混乗では、スクールバスの運行ルートでしか、乗降はできない。料金は、コミュニティバスと同じ200円である。混乗の経理は、教育委員会で行っている。
- 混乗路線は緑ナンバーでそれ以外のスクールバスは白ナンバーとなる。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 乗合タクシーの認知度に関しては、9年目でようやく浸透してきたと思う。
- 民間の路線バスの運営基盤が危うくなっている。現状、コミュニティバスでこのままでいいのかと不安がある。

ショッピングセンターE

輸送サービスの種類 送迎バス

○バス運行の概要

- ショッピングセンターEの商圈は30分圏内を想定しており、隣接市も入る。無料シャトルバスを、1日5便運行している。ルートは、電車の駅、地域の大病院、商店街を通っている。路線バスと被るルートがある。一時期は路線バスに遠慮して、ルートを変更していたが、お客様からの要望が非常に多く、もとに戻さざるを得なかった。
- バスは2台体制で、うち1台は予備である。運転手は、1日に2名程度で運行している。従業員が通勤に使用するのはNGで、公共交通機関かマイカー通勤のみだ。年に1回、カスタマーの部署が乗車し、運転速度や運転手の接客態度をモニタリングしている。
- 来客者の約5%が乗車。時間帯では11時台の乗客が多く、曜日では特売日である火曜日が多い。

○バス運行の経緯

- 別店舗でシャトルバスを運行していた観光バス会社から提案があり、約10年前から運行がスタートしている。住宅地が市の中心部から郊外に拡大していき、既存の公共交通機関ではカバーできなくなったのが背景にある。こういう施策は各店舗で検討・実施している。
- 第一義的には集客が目的だが、それ以外に地域の足を担おうという思いもある。だから駅や病院がルートに入っている。コミュニティバスや路線バスと連携したい気持ちもある。ただ、市から地域交通協議会に参加してほしいという要請がない。

○今後の展開

- お客様からは、隣接の市からもシャトルバスを運行してほしいという要望がある。ただ、現状の予算感では今の路線を維持するのが精一杯である。
- 店舗の拠点性を高めるため、市役所の出張所やうちよの窓口を誘致しようとしたことがあった。買い物だけでなく、日常のあらゆることがワンストップでできるようになりたいという思いだ。結局うまくいかなかったが、シャトルバスの運行もそういう狙いと近いものがある。

F 大学

輸送サービスの種類	スクールバス
-----------	--------

○バス運行の概要

- 平成 23 年度から実施しており、大学の近くを通る路線バスは本数が少なく、学生にとって高額であり、生活支援の意味合いで実施している。教職員も通勤で利用している。
- 特定の人が特定の場所でしか下車ができない特定旅客事業として運行している。入札の際は、定員 60 人くらいのバスを用意すること、特定旅客事業の許可を国土交通省から取得することを入札の条件としている。
- 現在は、市のコミュニティバスやショッピングセンターのシャトルバスを運行している観光バス会社に委託している。
- 利用者とバスのお金のやりとりがないよう、乗車チケットを販売し、社内で運転手に渡す。運賃は定額 100 円。定期券は 1 か月 2,400 円である。使用済みチケットを事業者から回収し、利用者を集計し、運賃収入を請求している。
- 平日の授業がある日は 2 台運行（運行日程表中青）であり、夏休みや春休み期間は、1 台運行（運行日程表中黄）。大学がオンライン授業中心であったときは、1 台での運行であった。運転手は、朝番と遅番の 2 交代制で、キャンパス内のバスの待機場場で交代している。
- バス事業者には、比較的低額な委託費の割によくやってもらっているが、遅延時の対応に問題がある。5 分以上遅延する場合、大学に連絡するようになっているが、連絡が来ないときがある。
- 委託者の条件は、60 人くらいのバスをとること、特定旅客事業の許可を国土交通省からとること。

G 町

輸送サービスの種類 スクールバス、コミュニティバス、福祉バス

○地域の公共交通事情・課題

- 山間部においては、自家用車がないと過ごしていけない状況。公共交通のニーズはあるものの、1便あたりの人数が少ない。コミュニティバスは30台あるが、乗務員は30人に満たない。

○導入時の経緯

- 同町のコミュニティバスはもともと、民間路線バスの路線廃止に伴って導入が進んだという経緯がある。地元のタクシー・貸切バス事業者は、一社ではドライバーが足りていないため、町が組合を設立し、事業者がそこに参画し手運営することとなった。ドライバーは組合で新たに採用している。
- スクールバスとして町が所有している車両を、コミュニティバスとして運用している。コミュニティバスの運用部分が委託。朝（7時～8時）は混乗でスクールバスに一般客も乗る。一般客は、朝の上り便で病院などの用事を済ませたあと、12～1時台の下り便を逃すと、次は夕方まで便が無いこともあり、使い勝手が悪いと言われることも多い。
- スクールバスは、学校行事やテスト期間などで通常と授業の時間が変わるときには、事前に教育委員会と連携をとって調整している。小中学校を合わせると9校あり、毎月運行計画表を提出してもらっている。校外学習便（遠足）などのため臨時で出してほしい・12時や15時に下校するのでその時間帯でお願いしたい、と言われたときでもコミュニティバスは運休せずに走っている。多少の時間帯の変更などはあるが、時間の枠内に収まっている。台風なので運休となる場合は、前もって決めることができる場合は良いが、難しい場合は当日決めるなどのケースもあり、現場が大変な時もある。町民から時間帯が合わない、といったクレームを受ける機会は多いものの、運行する時間帯はいつが良いという要望もないので、ダイヤの見直しはほとんどしていない。スクールバスの利用便ありきなので、大幅な変更は行っていない状況である。
- 車両の整備は委託業者に任せているが、バスは町の車庫に入れている。32路線でドライバーは30人程度。デマンド（予約）がなければ動かないデマンド型運行導入を行った地域もある。もともと利用が少なく空便で走る割合が30%を超えている日もあったため、デマンドに移行した。
- 町福祉輸送については、町のJAと特別養護老人ホームに委託しているが、ほとんど利用がない。

○利用促進策

- 高齢者の免許自主返納の件数は、昨年度は58件あったが、今年度は今の時点で50件と昨年を上回るペース。高齢者の免許返納者を対象に、約2万円分のタクシー利用券またはコミュニティバスの1年間無料乗車券で配った。免許返納者からコミュニティバスは使いにくいといった声も聞かれる。

○輸送資源活用の効果・影響、行政支援の状況

- 委託費のなかで、故障や修理の費用もまかなってもらっているが、費用は年々上昇している。燃料代や消費税の増税による影響もあるが、何よりも大きいのは人件費が高騰してきていることである。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 住民と児童・生徒が混乗便になることでのトラブル例としては、たとえば一般客がお酒を飲んで話す・学校での噂を乗り合わせた生徒に聞く等があったが、そこまで大きなトラブルはない。子どもと一般客が乗り合わせるについて、事前に周知（住民への説明）はやったと思う。
- 集落ごとに人口の差もあり、コミュニティバスの利用状況にも差がある。もともと路線バスが運行していた地区では、乗る人が限定されてしまっている実情がある。また、コミュニティバスの使い方を知らない町民も多い。
- 今後は、車両の小型化・ダウンサイズを図っていく必要があるが、導入には費用がかかることもあり、なかなか容易ではない。

ホテルH・I町（ヒアリングを同時に実施）

輸送サービスの種類	コミュニティバス、スクールバス
-----------	-----------------

○地域の公共交通事情・課題

- 町でコロナ以前から問題になっているのは、オーバーツーリズム。特にゴールデンウィークとお盆の期間中に大混雑する。レンタカーで来る人が多く、いかに分散させるかが重要。町ではハード面でのまちづくり関連の部署が対応している。
- 町では、コミュニティバスを運行しており、コミュニティバスがスクールバスとしての役割も果たしている。年々赤字が増加しているが、利用ニーズも高まっている状況で、今後のあり方は悩ましい。車体が小さくて定員が10名程度なので、観光客が使うと地元住民が乗れないという問題もある。タクシーも台数が足りない。
- 民間路線バスに払う補助金の額は年々上がっている。近隣市からの高速バスは新型コロナウイルスの影響による大幅な利用減少で、当面の間、全便運休してしまっている。
- 町内の住民向けのコミュニティバスは、強い要望をうけて、路線をせっかく伸ばしたのに、結局人が集まらないで赤字、というところもある。料金の見直しも行い、現在最大300円だが、料金を下げることも実施した。住民に利用をお願いすると料金を下げると言われ、それで料金を下げても利用者が増えないというスパイラルになっている。

○ホテルHの送迎サービス導入時の経緯・今後の課題

- お祭りの送迎を19時30分⇔21時で行っている。ワゴン1台で、従業員のうちの4人が交代で運転をしている。利用客が乗り切れない場合は、タクシーを呼ぶこともある。
- 従業員の送迎については、町外からも従業員に来てもらっており、社でアパートを借り上げている。車を持っていない人もいるため、その人達の送迎用。
- 付加価値をつけて送迎などでも料金が取れたら良いのだが、今は無償でないといけないのは残念だ。送迎は宿泊施設側のサービスでやっているような状況。コミュニティバス・自家用有償旅客運送を、地域で出来る人がいたらキャリアアップやお小遣い稼ぎになって良いと思う。だが、誰がやるのか？という点がポイントとなると思う。

○町の今後の見通し・その他

- 観光客の公共交通機関の利用を増やせないか検討している。

J町

輸送サービスの種類 コミュニティバス、スクールバス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- コミュニティバスは平成20年から運行。高齢化/過疎化が急速に進展し、やらざるを得ない状況であった。町長が、足の確保が重要という問題意識を持っていたことも大きい。現在は一部予約制で運行。運行を委託しているのは地元のタクシー会社。車両は町が持っており、タクシー会社には運行部分のみを委託している。車検や燃料費などの管理費は全て町が負担。ドライバーは50代~60代が多い。公共交通機関がなかった路線への新設と、撤退した路線バスの代替の両方がある。

○スクールバスの運営

- 町がもつスクールバスは8台で、貸切バス業者に運行を委託している。費用はJ町の一般会計から出している。実際に運行しているのは4台。小学生は4km以上、中学生は6km以上など、乗れる生徒児童には制限がある。集合場所はバス停に何時に集合、などというかたちで決めている。
- 私立高校はスクールバスをもっている。ただ、町内の高校生の中には、町を出て下宿しているひとも多い。
- スクールバスやコミュニティバスの運転手のなかには、農業しながらの兼業の人もおり、フレキシブルな時間調整が難しい場合もある。スクールバスは、日中は運行しないので農業と兼業しやすいなどのメリットがあるためなりたい人が多いが、日中も運行するコミュニティバスは、希望者が少ない。

○利用促進策

- バスの乗り方のチラシを作り、全世帯に配布した。高齢者の免許返納に関しては、一昨年から15,000円の回数券を配布している。免許返納者は年間50件いかないくらい。

○輸送資源活用の効果・影響、行政支援の状況

- 同町では、貨客混載の取組として野菜の輸送事業を行っている。
- ユーザーからの声としては、無料で良いがバスのタイミングが合わないので使いづらい、といった声も聞かれる。そこで、一本釣りで参加依頼をできそうなところに声をかけたり、ロコミで広げてもらったりしているような状況。貨客混載便の実施にあたっては、タクシー会社に事前予約をしてもらい、原則生産者が詰め込みを行う。町からタクシー会社に対して事務経費に関する委託料を払っている。今後、町

内全域に広げていこうと思っている。通常、事前予約を受けてその部分の場所を荷物用として確保した形で運行しているので、町民と相席になったりはしない。

- 買い物支援では、社会福祉協議会に協力してもらい、高齢者がサロンに参加した際に自分で見て買う機会を作っている。だが、近隣のスーパーでは、3,000円以上のお買い上げで送料無料、などのサービスをやっているので、反響は限定的な部分あり。
- 福祉送迎では、空いている車両でデイサービスのあと、送迎を行い、その後またデイサービスの送迎を行う。運転手は、もともと大型車の免許を持っている方で、65歳でスクールバスの運転手を定年退職された方などが参加されている。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 本当であれば、車両管理も事業者にお任せしたいところだが、運用会社も人手が足りないなかで、金銭的にも無理を言ってなんとかお願いしているような状況でもある。車両を止める駐車場に関しては、町で確保していた企業誘致用の土地においてもらっている状況。事業社の会社からは2～3kmほど離れた場所にある。
- 野菜の貨客混載については、現在は町民に身近になってほしいとのことで利用者から料金をとっていないが、ゆくゆくは1回100円・200円と利用料をもらっても良いかもしれない。

K市

輸送サービスの種類 コミュニティバス、デマンド交通、スクールバス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- 地域の輸送資源として、市はコミュニティバスとデマンド交通を運行している。
- K市ではコミュニティバスを複数運行しており、導入の経緯はそれぞれ異なる。【※①民間路線バスの撤退による廃止代替、②診療所の開所日の減少対応等及び観光促進とし運行、③中心市街地と各支所地域を結ぶバスとして運行、④航路新設に伴う接続バスとして運行、⑤事業団廃止に伴うコミュニティバスへの移行】
- 支所ごとにコミュニティバスを運行していたが、次第に利用者が減少し、乗客0人の空白バスも増えてきた状況を踏まえ再編を検討した。もともとコミュニティバスの利用者が少なかった地区において、実証実験を行い平成22年にコミュニティバスをデマンド交通に転換するに至った。現在では4地区においてデマンド交通を導入している。
- 上記と別の地区では地域団体がタクシー業者と委託契約を結んでデマンド交通を実施している。市は補助金を交付している。
- デマンド交通に転換する際に、もともとコミュニティバスの運行を受託していた路線バス事業者は未練を持っていた印象。デマンド交通の受託業者公募の入札には路線バス事業者も参加した（しかし、タクシー事業者が選定された）。導入前は、一部の住民からは、コミュニティバスがよいという声もあったが、デマンド交通の場合は「ドア to ドア」での利用が可能であり、バス停まで歩いていく負担が減るというメリットを丁寧に説明し、理解していただいた。

○通学・スクールバスの状況

- コミュニティバス・デマンド交通の利用者について、高校生はあまり多くない。高校生はバイク通学も多い印象。
- 市内の県立高校では、路線バス事業者に委託してスクールバスを運行している。ルートは一部を除き一般の路線バスと重複しており、路線バスの一般の定期券とスクールバスの定期券は同額に設定されている（※生徒も一般の定期券を買う）。
- 数年前から、通学定期券の半額を市が負担している（私立も対象）。保護者の負担軽減が主な狙い。高校生の市外流出防止なども念頭に置いた施策である。
- また、2018年に2つの小学校が別の小学校へ吸収統合された際に、教育委員会はスクールバスの導入を検討したが、バスは狭い道に入れないことや、バス1台の場合5人ほど定員オーバーとなること（※一方で今後は生徒数が減少する）といった事情が

ら、通学時においても混乗型デマンド交通を利用することとした。朝の登校時はデマンド交通を利用、夕方の下校時刻は学年によって異なるためタクシーで生徒を送迎している（※教育委員会がタクシー業者と契約しており、費用は教育委員会が全額負担している）。デマンド交通が保護者に受け入れられるか心配していたが、PTA 説明会でもとくに反対意見はなく、デマンド交通だと家の近くまで来てくれるので嬉しいという反応だった。

- 上記と別の地区でも、混乗型デマンド交通における生徒と一般住民の混乗可能性について地域住民と検討した。しかし、「誰が乗るかわからないようなバスで子ども毎日通学させるわけにはいかない」という声が強く、話はまとまらなかった。そのため、現在はスクールバスと同じルートを路線バスが走っている。

○利用促進策

- デマンド交通については見直しを行う時期だと感じており、現状の区域ごとの運行で本当に良いのか検討している。他の公共交通機関との乗り継ぎに間に合わない、待ち時間が長いなどの声もある。また、デマンド交通は要予約のため、高齢者にもわかりやすく、複数のデマンド交通を利用する際にも一貫して予約できるようなシステムの構築を検討している。
- 観光スポットと推している地区は、公共交通で名所を回るルートがない。そこを補完するために、2021 年度 4 月から、地区の一部において、地域団体による自家用有償旅客運送を開始する予定である。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- デマンド交通を導入した各地域にタクシー業者がそれぞれ 1 社ずつしか存在しない。ある地域では、デマンド交通と一般のタクシーをほぼ一人の 70 代の運転手で運行しているため、その人に何かがあると一気にピンチとなる。
- 確かに市内のタクシー運転手は減っており、予約しないと乗れないこともある。タクシー台数は減っているが、タクシー会社の経営が厳しいという話はあまり聞かない。

L 社会福祉協議会

輸送サービスの種類 ボランティア輸送

○導入の経緯

- 導入集落唯一の商店が閉店することになり、住民が買い物に困るようになるという問題が生じ、民生委員から相談を受け、住民へのニーズ調査を実施した。
- 導入集落がバスもなく交通事情も悪い。
- 福祉施設の協力を得た理由は、施設が対象の集落のすぐ上にあるので、この施設に最初からお願いするつもりで打診した。
- 福祉施設は理事長も協力的（地域貢献に対する思いが強い、施設も昭和 57～58 年くらいに開設された古くから高齢者福祉に力を入れている組織）で、話（費用シミュレーションなどを持って打診）を持ち掛けたら快諾してくれ、地区への説明会でも積極的に声をかけてくれたりした。

○運行実態

- 現時点での登録者は 18 名である。
- 利用している車はハイエースで運転手を除いたら 9 人までしか乗れないので、2 班体制での運行している。
- 運行は毎週火曜日で、1 班が第 1・3 火曜日、2 班が第 2・4 火曜日。
- 利用者の話し合いにより停留所を決めて運行している。家の前まで来てもらうとなると施設の方の負担になるのでしていない。
- 車は福祉施設を 9:30 に出ることが決まっていて、帰りは遅くても 12 時までというのが協力の条件である。
- デイサービスの間合い運用なので、10～12 時の利用に限定するという条件になっている。
- 班と施設（運転手）との話し合いで、決められた枠の中でわりと柔軟な運用をしていて、帰りの時間は 1 班と 2 班で違っている。
- 送り先は、旧有家町中心部のスーパーのあたり。地元資本であり、食料品だけでなく衣料品なども扱っている。
- ここに対象地区の人がタクシーを利用して買い物に出ると、往復で 3000 円かかってしまう。
- 利用に関しては往復利用が原則となっている。

○効果など

- 買い物支援バスではあるが、単なる買い物支援だけにはとどめず、見守りの機能を持たせるようにしている。
- 隔週の運行ということもあり、原則として登録者は毎回の利用を前提としている。
- それで、利用しない場合には前日までに社協に連絡をしてもらうようにして、その際に体調が悪いとか家の用事があるなどの理由を聞き取る。体調が悪いという場合など、ケアが必要な場合は別途フォローを行うことができる。
- そして連絡もなく、当日も乗っていないということもあるが、それについては社協や民生委員からフォローを行うようにしている。
- 乗っている人にとっては、単に無料で送迎してもらえるとということだけでなく、交流促進の機会となっていることが生きがいにつながっている。
- 福祉施設にとっても、地域貢献ができていること、そして地域の人と顔の見える関係が築くことができていることにプラスの意義を感じている。

○費用負担等

- 利用者負担なし。
- 福祉施設側は、運行中の事故に対する保険やドライバーの人件費も含めた運行経費を負担。
- 社協では、買い物中のけがや車に乗るまでのケガなどに対する保険に加入。
- 経路をはみ出た場合は保険がきかない（それもおり片道利用を控えてもらっている、どうしてもという場合はその瞬間から保険対象外となる）

○利害調整、課題、その他

- 路線バス事業者やタクシー会社には事前に説明を行い、地域貢献的な活動であり、特段のクレームはなかった（幸いだった）。
- 福祉施設の理解と支援に負うところが大きく、市内のほかのところで同じようにできるかというところはいかない（他地区からのニーズも出てきているが）。
- 10年くらい前に市のほうで、似たようなコンセプトで巡回バスを試験的に走らせたことがあったが、その時は利用が少なく、無くなった。時間の経過とともに免許返納なども増えてきてニーズが増えている可能性がある。

M 自動車学校

輸送サービスの種類 輸送資源の活用（自動車学校の車両）

○送迎バスについて

- M 自動車学校は、生徒の通学のため送迎バスを出している。便数は年間約 630 便で、輸送人員は年間約 8,100 人。
- 使用している車両は 29 人乗り。ドライバーは専従が 2 名いる。現在は人員の確保に苦労していない。夏季など繁忙期は指導員が運転する。ただし、指導に影響が出ないように近場だけを回るなどの配慮をしている。

○送迎バスの貸出について

- 空いている日に、地元の中学校、高校のクラブ活動遠征への貸出をしている。貸し出すバスは、最大 2 台まで。貸出件数は年間 20 件程度で、中体連やインターハイの時期は複数の学校から依頼が入ることもある。利用件数はここ数年は横ばいである。ただし、いまはコロナの影響で依頼は減っている。
- 貸出は、地域貢献のために行っている。貸出の対価はもらっていない。車両の返却時はガソリンを満タンにしてもらっているが、満タンにし忘れていても、燃料代をもらっていない。
- 貸出時のドライバーは、学校で手配してもらっている。学校の先生や部活の顧問や保護者が運転することが多い。ドライバーの条件は、ゴールド免許であること。自動車学校の車両で乱暴な運転をしたり事故を起こしたりすると、信用に関わる。丁寧な運転ができるドライバーでないと貸し出せない。おかげで、事故やトラブルが起きたことはない。また、保険は自動車学校の保険ではなく、ドライバーの保険を使ってもらうように伝えている。

○今後の展開について

- バスの貸出自体は現状維持で今後も続けていきたい。学校以外に貸し出すことは、今のところ考えていない。
- 交通の便も悪く、人口減少も続いている地域なので、交通課題は意識しており、社会福祉協議会とも意見交換をしている。生徒と一般乗客の混乗など、移動課題解決のための取り組みは、長期的には検討してもいいと思っている。
- 混乗を導入するとしたら、繁忙期などで一般客が乗っていることで、生徒が乗車できなくなる可能性が懸念として挙げられる。

N 町

輸送サービスの種類 福祉バス、デマンド交通

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- 地域の輸送資源として、無償の福祉巡回バスを運行。過疎地でないため、福祉巡回バスの形態が適当と考えている。平成 16 年の総合福祉施設 S 開設に伴い、S と役場、老人福祉センターB（すでに閉館）を繋ぐ巡回バスの運行を開始。巡回バスの運行は、地域に唯一存在する地元タクシー業者と 3 年間の委託契約を結んでいる。町所有の車両で、平成 26 年度には 3 台の買い換えを行った。修理費など委託費以外にも経費がかかっている。
- 無償運送という方針については、財政事情を理由とした庁内の反対は現在のところなく、今の予算規模（年間 1,400 万円）を維持する予定である。
- 最近では、買い物や通院での利用が多く、住民からの要望もあることから、バス停を 3 カ所設置した。平成 30 年度に実施した利用者アンケートでは、「利用者から料金を徴収してでも拡充した方がいい」という意見もあった。また、団地には高齢者が多く、「利便性を高めてほしい」という声をよく聞く。福祉バスを巡回したまま、利用者が少ない地域にはデマンド交通の導入も視野に入れている。
- 福祉巡回バスが定員オーバーになった際には、委託先にタクシーで利用者を迎えに来てもらい、追加で委託先に料金を支払う仕組みとなっている。福祉巡回バスは、およそ 8 時 30 分～17 時の間で運行。月曜のみ運休で、26 人乗りのバス 3 台で 6 コースを運行。バスの運転手は 4 人でシフトを組んでいる。始点から終点まで運行するのに渋滞ゼロの場合でも 50 分程度かかる。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 町の担当者は、バス停の位置決めや県や警察との調整、バス停の修理などの業務をほぼ一人で担い、多忙。
- 福祉巡回バスに関して、無償で運行していることもあり、既存の民間バス会社とはルートが重複しないよう配慮しているが、どうしても重複する場所が出る。また、近隣の自治体を通る箇所があるが、バス停を設置していないため、特段の話はしていない。

○その他

- 努力義務化された地域公共交通計画の策定に向けて、来年度から調査事業などを実施したい。路線バスの運転手不足による本数削減等の影響を盛り込んで行くことになる。
- 要介護状態の買い物支援等は、町の車両を使い社協に運行委託して実施。町内会などの見学での車両の貸し出しも町の車両を使って社協に運行を委託している。

県立高校〇

輸送サービスの種類 スクールバス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- スクールバスはおそらく 30 年以上前に旧国鉄の路線が廃止されたことを受け、平成初期に導入されたものと考えている。

○利用状況

- 約 850 名の全校生徒のうち、スクールバス通学は 164 名と全体の 2 割程度。他は、自転車通学が 418 名、徒歩 123 名、バイク通学 37 名という結果。自転車・バイクの許可基準を設定している。スクールバスは生徒のみが利用でき、その定期券は路線バスの定期券と同じものであり、路線バスに乗る際にも使用できる。
- 運行は、交通業者に委託している。過去に委託先が変更したことはなく、入札も実施していない。4 ルート存在しており、車両は委託先が各ルートにつき、1 台ずつ用意している。ルートによって、大型/中型を使い分けて、車両の選択は事業者任せである。経路は、路線バスとの重複が多いが、路線バスが通らない箇所も一部通っている。ルート変更は近年行っていない。

○運行体制

- 毎月 20 日頃に翌月の学校スケジュール（バスが必要な時間帯）一覧表を委託先に渡している。生徒指導部の交通係がバス担当として、委託先との調整窓口となっている。
- 下校時は、4～9 月は 2 便、10～3 月は 5 限までの日は 2 便/7 限までである日は 1 便運行することが多い。2 便運行する場合、出発時刻は 16:15 学校発と 18:30 学校発となる。学校を出発したバスが再び学校に戻ってくるまでに 2 時間程度かかる。バスは各ルート 1 台ずつしか用意されていないため、運行の間隔を 2 時間は空ける必要がある。テスト期間など学校が早く終わる日には昼の時間帯や夏休み等にも運行。
- バスの運行費用について、高校から委託先への金銭補助は実施しない。市内に居住するスクールバス利用生徒に対しては、市が定期代の半額を補助。

○混乗の可能性について

- 一般住民との混乗について、席数に余裕があるのであれば問題はないと思うが、とくにニーズもない。車両自体が観光バスのようなもので高校生が多い車両にあえて乗りたいという人は少ないと思う。
- 定期を持っていない生徒であっても、正規運賃を支払えば雨天時のみなど単発で利用可能。しかし、雨天時は自家用車での送迎が多い印象。

P 市

輸送サービスの種類 スクールバス、コミュニティバス、デマンド交通

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

【スクールバスの混乗について】

- もともと路線バスと市営バスが同じルートを走っていた。域内にバス事業者は1つしかなく、運行事業者も同一であったが、効率化のため、一部の路線をスクールバス混乗路線に一本化。混乗路線は数年に1便増加。スクールバスは自治体が保有する車両を使用しており、料金箱を車内に別途設置。ダイヤはスクールバス優先だが、需要があればスクールバスの空き時間を使って、従来の市営バスの同じように運行。夏休みには走らない路線もあり、運動会の振替休日などのダイヤ変更については、学校でのイベントは地域住民も把握しているため問題は生じていない。翌月の運行予定は、教育委員会から運行会社に直接連絡しており、契約などの事務も全て行っている。
- 車両の利用状況に空きがあること等の混乗の条件を整えば、対象地域の住民に周知した上で混乗を開始する。反対の意見もあるが、根気強く説明して理解を得ている。住民説明会は、多いところだと1つの地区で4~5回実施するところもある。教育委員会と担当部局が連携して実施。もともとバスが不便だったため、利用者の認識は、混乗路線になって朝の時間に多少変更が生じたという程度。
- 実際の利用者は、1日当たり数人というところ。混乗化による費用削減の効果分析は、なかなか難しい。ただ、市の負担軽減は間違いないと思う。

【コミュニティバスについて】

- 平成28年1月から有償のコミュニティバスを運行。路線バスの廃止に伴い導入。3路線、1日あたり最大4便、予約制となっており、利用者は高齢者がほとんど。月曜は「買い物便」として商業施設への送迎を実施。コミュニティバスの運営は、運行協議会が全て行っており、運転手も地域住民が務めている。運行協議会は、まちづくり会社が担っている。高齢者の方が多いが、地区内の民間団体の人もいる。運転手の報酬は1運行あたり1,500円。事務局人件費や燃料代等と合わせて、協議会に委託料として支払っている。
- バス導入の際には市から話を持ち掛けた。市営バスのうち利用者が少なく赤字が大きい路線については協議会主体でコミュニティバスを運行してくれないかと依頼。
- 住民説明会は月1回、計4~5回実施し、その後に半年間の実証実験を経て導入。
- 月1回、庁内で複数課が集まって買い物支援について検討する機会がある。今後は、民間の輸送資源活用を検討する余地がある。
- バス会社からは、運転手の確保が厳しいという話が数年前から出ているが、減便の相談

は無い。市としては、赤字運営を続けるよりコミュニティバスに切り替えたいが、地域の担い手がない。住民協議会が運転手を確保できるとダイヤも変わってくると思う。

○持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

- 今年度の乗合バスの乗客数は約 32 万人と、令和元年度から約 8 万人減少する見込みである。路線バスの赤字は 1 億 2 千万円に上り、市が補填している。現状では市の負担が大きいため、効率化を図る必要があり、デマンド型への転換を一部検討している。

私立高校 Q

輸送サービスの種類 スクールバス

○バス運行の概要

- 同校は、スクールバスを 21 両保有し、「通学」、「看護科の実習の送迎」、「寮生の帰省」の 3 つを中心に輸送サービスを実施。
- スクールバスが充実しているのは、同校に幅広い地域から特に看護過程に生徒が集まっているからである。看護過程の生徒には病院から奨学金が出る。生徒が資格を取得し、卒業後にその病院に看護師として就職すれば、返済は不要となる。この制度を前面に押し出し、生徒募集、体験入学に力を入れたところ、県外も含め広いエリアから生徒が来るようになった。

○通学の送迎について

- 通学の 16 路線は、過去 10 年ほぼ変わっていない。
- 夏休み等の長期休暇中も、スクールバスは補習を受ける生徒の登下校のために運行。ただし生徒数がふだんより少ないので、10 路線に縮小。
- 路線表は年度頭にスクールバス担当者がつくる。どの生徒がどの路線を利用するかを調べるため、体育館に生徒を集めて、希望する路線毎に並ばせて登録を行う。バス停の位置を調整したうえで、どの便にどのバス停から誰が乗るかを決めた一覧表や、ドライバーに持たせる緊急連絡先のリストを作成するが、大変な作業となっている。
- 登校時、乗車しないとき連絡しない生徒もいる。ただし、道路を占有することで迷惑がかかるので、発車時間になってもバス停にいない生徒は待たず、定刻になれば、出発。
- 帰宅時に何時の便に乗るか、毎日、生徒にウェブで専用のシステムアンケートを取っており、アンケートに答えないとバスは乗車できない。帰りのいちばん遅い便は 19 時発で、4 路線設置。

○看護科の実習の送迎について

- 看護科の実習は、毎年 5 月から開始しており、朝 6 時には送迎しなければならない。終了時間は夕方なので、通学と実習は送迎の時間帯が重複。病院の数は多く、ドライバーはルートを覚える必要がある。

○ドライバーについて

- ドライバーの採用条件は、大型二種を持っている、または系列の自動車学校で大型二種を取得することであり、若者を採用したいが、応募がない。今の平均年齢は58歳で、定年延長は66歳までとなる。16路線バスのルートと、実習での病院へのルートを覚えるのに、最低5年はかかるため、ルートを覚えてすぐに定年になる。
- ドライバーは、通学の送迎後、9時半から15時まで、教習所の工場でスクールバスの整備、校内の建物の修繕などを実施。拘束時間が長いため、休憩を長時間取る。ドライバーの多くは、スクールバスの始発地点近辺に住み、そこに車庫を借りてスクールバスをとめている。ドライバーの募集は、始発地点付近の住人を対象に実施。繁忙期は、教習所と学校のドライバーが、お互いに手伝うこともある。

R 町

輸送サービスの種類 デマンド交通

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

【デマンド交通の取組概要】

- 町では、令和2年から町内の一部において、デマンド交通の実証実験を実施し、平日は路線バスとコミュニティバスを全て運休、デマンド交通に一本化した。土日は、比較的集客状況が良いため路線バスを運行している。運行は町内のタクシー会社に委託しており、小型タクシー2台を使っている。
- 該当地区内では病院やスーパーなどの約100か所を乗降場所として設定しており、区域内はどこからどこまででも利用できる仕組み。また、地区外でも45か所を特定乗降場所として設定。乗車地か降車地のいずれかが区域内であれば利用可能。
- 1回300円の運賃を徴収。

【利用状況】

- AIを用いたシステムを活用しているため利用状況の詳細な分析可能。これまでの利用回数が1~5回にとどまる方が71%であり、延べ人数では4割弱が町外の方。20代女性が多く、アミューズメント施設の客の利用が当初の想定以上に多かった。
- ドア to ドアで好きな時間に利用できて、さらに必ず列車の出発に間に合わせる仕組みを導入しており、基本的には好評。町内には4駅あるが、そのうち一つの駅がデマンドの対象区域に含まれている。
- 病院の診療開始時間やアミューズメント施設の開園時間が重なっている時間帯は混雑。お断りや利用時間の後ろ倒しをお願いする場合もある。
- ウェブサイトで予約可能だが、高齢者は電話で予約する人が多い。予約受付・配車の作業は町が行っており、専任職員を会計年度任用職員として雇っている。電話受付についても、導入しているシステムのおかげで負担が少ない。

【町内全域への拡大（フルデマンド化）とタクシー会社からの反発】

- 町としては、既存の路線バス、コミュニティバスは廃線して、町内全域にデマンドを拡大したい。バス会社からは了承の一方、タクシー会社からは反対を受けている。
- コミュニティバスは利用者が少ないため問題なかったが、デマンドは利用者数が想定以上で、タクシー会社は、通常のタクシーの運賃収入への影響を懸念。タクシー会社と共存できるようなビジネスモデルを示せないかと頭を悩ませている。相場よりは高い金額をタクシー会社に支払っており、町としては最大限誠意を示しているつもりである。タクシー会社がとくに競合を恐れている客層については定かではない。

- 町内全域にフルデマンド化を行う場合、8台程度まで増車予定。車両も現在の小型車からワゴン車に変更。コミュニティバスの車両も使いつつ、新たに購入する必要がある。利用者は10万人規模になるかもしれない。フルデマンド交通の場合、緑ナンバーで運行する予定。町内全域のフルデマンドにした結果、もし山間部の利用者が多くコストが高い場合には、デマンドの地域から外し、タクシー券を配布して好きなときに使ってもらえることになる。

【デマンド交通以外】

- 平成24年にコミュニティバスを導入し、毎年ダイヤと路線を見直しながら運行してきたが費用対効果が悪かった。コミュニティバスは週2日走らせている。要望に応じて運行日数を増やすためには台数も増やす必要があり、その分コストも増加。民間バスとコミュニティバスの赤字路線への補助は、年間4,000～5,000万円と大きい。収入は100万円程度にとどまっている。利用者アンケートは毎年実施してきたが、デマンドにすると、実態調査を頻繁に行う必要がなくなる。

○その他

- まだ地域公共交通計画は策定していないが、輸送資源の総動員についても検討していく必要があると考えている。
- 実証段階では国からの補助金が出ることが多いが、実際に運行を開始した後の補助があるか分からない。

大型スーパーS

輸送サービスの種類 送迎バス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

【取組概要】

- 大型スーパーである S では、買い物バスを運行。対象エリアは S が立地する市の区域や近接自治体である。月・水・金のみ運行しており、前日の午後 5 時までに電話で予約すると家まで迎えに行く仕組みで、家と店舗以外での乗降は認めていない。自社の総合案内コーナーの職員 2 人が交代で運転している。
- 利用者は自家用車を持たない、お年寄りやベトナム人の工場労働者が多い。コロナの影響で減少したが、1 日 5~20 人程度が利用。多数のルートがあり、予約を断ることが多い。2 時間程度買い物して、帰りの便に乗るイメージで昼食を食べて帰るパターンが多い。時間等が合わない場合は、別のタクシー会社を利用して帰っている。
- 買い物バスの運行をいつ開始したのかは定かでない。社内誌では、2002 年にはすでに存在していたことを確認。もともと、兄弟会社で買い物バスの運行を委託していたが廃業した。買い物弱者を見捨てるわけにはいかず、そのまま自社で運行することにした。車両自体は、夕方以降と土日は空いている。

【年会費について】

- 買い物バスの利用にあたり、顔写真付きの登録者カードを交付している。運行にあたっては、維持費・人件費・燃料代で、年間数百万円はかかっている。利用登録者総数は 1,000 人程度だが、亡くなってそのままになっていると思われる人も多い。実際に利用しているのは 100~200 人程度。もちろん大赤字だが、利用者のことを考えると廃止するわけにはいかなく、ボランティア精神で続けている。

T市

輸送サービスの種類 コミュニティバス、デマンドタクシー、福祉バス

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- T市では、路線バスのほか、コミュニティバス10路線やデマンドタクシー2路線、登校時のジャンボタクシー、福祉バスを運行。少子高齢化や高齢者の免許返納が進むなか、地域公共交通についての新たな計画が必要と考え、努力義務化の前から独自に「交通網再編プラン」の策定に着手。これをもとに、後ほど地域公共交通計画を策定予定。

【コミュニティバス】

- コミュニティバスは10路線あり、1回200円の利用料。路線は市町村合併前から引き継がれているが、合併時には新たな路線を導入した。利用者ニーズを踏まえ、5年に1度ダイヤの見直しを実施。最後に変更したのは平成29年度。
- 赤字は市が補填しており、今後も10路線を継続させるのは困難。一部路線を廃止や減便、デマンドタクシーへの切替、自家用有償への切替なども検討する必要がある。

【デマンド交通】

- 山間部から市中心街地までの移動手段として、デマンド交通を2路線運行している。
- 運行は交通会社に委託。利用者が支払う利用料は200円に設定。交通会社には、キロ単位で委託料を支払う（※利用料との差額を市が補填する）。

【ジャンボタクシー】

- 特定の小学校には他地域からも通うことができ、コミュニティバスで登校することも多い。登校の時間帯は利用者が増えるため、コミュニティバスとは別にジャンボタクシーを運行している。運行は交通会社に委託しており、交通会社の車両を使用し、残った席には一般住民も乗車可能。
- 生徒の帰りの時間はバラバラなので、ジャンボタクシーは片道運行で、帰りは保護者が送迎することが多い。ジャンボタクシー専用の定期券があり、購入費用は市が12分の7、保護者が12分の5を負担。交通会社とは1便あたり4,000円で契約している。

【福祉バス】

- 福祉バス運行事業を行っており、例えば自治会等が研修を行う際に、集合場所から会場までの交通手段を提供。主に自治会に利用されており、令和元年度は20回以上利用された。運行はシルバー人材センターに委託している。

U市

輸送サービスの種類 ボランティア輸送（斎場・福祉施設など）

○地域の公共交通事情・課題・導入時の経緯

- U市では、社会福祉協議会に委託し、令和元年度から5つの地域をモデル地域として買い物支援を行っている。
- 福祉協議会が協力事業者と地域との意見交換の場の設定やボランティアの確保、アンケートの実施を担当する。
- 支援事業には、移動販売、斎場や福祉施設のバスでの送迎を行う地域である。
- 支援事業の対象地域は、地域内のスーパーの閉店、丘陵地のため坂道が多いといった高齢者が徒歩や公共交通での買い物が難しい地域である。
- 導入にあたり、社会福祉協議会と地域住民が一緒になって、地域住民へのアンケートによって移動販売の品物やルートを検討した。現地に出向いて、対象地域の実際の傾斜を確認したりもした。

○買い物支援バスについて

- 郊外の住宅地と本土からフェリーで15分程度の島の2地域で行っている。
- 郊外の住宅地では地域内のスーパーが閉店したことによって実施が検討され、斎場の車両が活用されている。毎月第3木曜日の午前・午後の運行。斎場を出発し、病院→大型スーパー→農産物直売所→公民館の順で立ち寄る。運転手も斎場の職員が担う。
- 島の地域では、週2回送迎を実施している。まず、島内の介護施設が利用者の自宅から港まで送迎を行う。その後、利用者はフェリーに乗車し、本土の到着港からは買い物先のスーパーが送迎を担う。買い物終了後、スーパーは本土の港まで送迎し、島内の港から自宅までは再度介護施設が担当する。
- 費用はすべて運行を担う事業者負担であり、地域貢献的な意味合いが強い。
- 買い物支援バスの方が、移動販売よりも参加者間の交流が促され、満足度が高い。

○移動販売・臨時販売について

- 高齢化の進んでいる郊外の住宅地3地区で行っており、スーパーを運営している事業者が移動販売を行う。
- そのうちの1つの地区では、当初は臨時販売所方式から移動販売所方式に変更した。事業者の拘束時間を変えずに、地域内の複数個所で実施している。

(3) ヒアリング結果のまとめ

ここからは、前掲のヒアリングメモをもとに、①輸送資源活用の背景・経緯、②運行・活用形態、③客層と利用促進策、④輸送資源活用によるメリット、⑤運行コストの負担、⑥利害調整や協力体制の構築、⑦運営上の課題と今後の見通し、の7つのテーマ別にそれぞれの実態や課題について整理する。

①輸送資源活用の背景・経緯

- 近年、路線バスの撤退が進み、代替する公共交通を確保する必要が生じていた。(複数自治体)
- 町の形が南北に細長い、幹線道路や公共交通は東西を横切る形で走っており、町内に交通空白域が生じており、交通弱者の足の確保が課題になっていた。幹線道路を除いては狭い道が多く、バスの運行が難しいという問題もあった。通学福祉バスを町内で運行していたが、通学時間帯は児童生徒で他の客が乗れず、他の時間帯は空席が目立っていたのを改善するため、通学バス、乗合タクシー、巡回バスに3区分し、運用の効率化を図っている。(デマンド型乗合バス・タクシー、スクールバス、コミュニティバス/A町)
- 市内の幹線交通以外の路線バスは、近年コミュニティバスやデマンド交通に転換されている。山間部にある学校の閉校に伴ってスクールバスが走るようになった。(デマンド型乗合バス・タクシー、スクールバス、コミュニティバス/B市)
- 既存路線バスの廃止に伴い、地域の交通事業者による組合方式で新会社を設立、新たにドライバーを採用し廃止代替バスの運行にあたっている。(スクールバス、コミュニティバス/G町)
- 市内の一部地区で路線バスの廃止に伴ってスクールバスの運行を開始し、併せてスクールバスの混乗化を始めた。(スクールバス/D市)
- 自社で保有しているマイクロバスを空いている時に使わせてほしいという市内の学校からの依頼を受け、貸し出したのをきっかけに近隣の他校からの問い合わせが増え、広がっていった。地域貢献としての取り組みであり、一切の対価も得ておらず、将来的な自社のファンづくりといったことも意識していない。(輸送資源の活用(自動車学校の車両)) /M自動車学校)

②他用途での活用

【イベント対応】

- 運動会などの学校行事で父兄送迎を行うほか、年数回の町内行事が開催されるときに、会場までピストン運行をしている。(スクールバス/A町)
- 自社で保有しているマイクロバスが空いているときに、市内の学校行事(部活動)で使いたいというニーズに対応して貸し出している。車両のみの貸出であり、ドライバーまでは派遣しない。また、貸出の条件としてゴールド免許保有者に限定している。自社

のロゴが入った車両が他用途で使われている時に安全運転をしていなかったということがあり、問題になるため。(輸送資源の活用(自動車学校の車両)) /M 自動車学校)

【災害時対応】

- 台風などの災害により自主避難所が開設されるが、通常の運行が終了している場合、自主避難所までの特別運行に対応している。(デマンド型乗合バス・タクシー/A 町)

【買い物、通院等】

- スクールバスの空き時間を活用し、福祉バスという名称で6路線を走らせている(自家用有償運送)。(スクールバス/C 市)
- 町が保有しているスクールバスを空き時間にコミュニティバスとして運行している。ただし、朝の通学時間帯はスクールバスへの混乗の形をとっている。(スクールバス/G 町)

ピックアップ

スクールバスのボランティア輸送への活用 (B 市)

- スクールバスは、山間部の3校が閉校の際に導入した。4台で走行しており、うち1台はコミュニティバスの空き時間を利用する。管轄と予算は、学校教育課である。
- スクールバスは、昼間に自治協議会が運行するボランティアバスとして活用する。決まった曜日に登録者の自宅付近まで迎えにくる。保険はスクールバス利用時とボランティア輸送時で別々に加入している。
- 自治協議会利用時の運転手は、地域の方の無償ボランティアである
- 地域の輸送資源に関する課題に関しては、自治協議会が主体となって、考えてもらい、市が導入に対しサポートしている。計画の作成に対し、市の担当者がかなり自治協議会に入り込んだ。一部地域では、住民ワークショップを実施し、自治協議会所有の車両を市の補助で購入し、ボランティア輸送を行っている。
- スクールバスの空き時間利用の調整は、スクールバスの運行事業者と自治協議会が参加する利用者調整会議で、学校の予定表を配布して臨機応変に調整する。

【混乗化】

- 路線バスの廃止代替としてスクールバスの運行が始まった経緯もあり、児童生徒以外にも乗車ができるようになってきている。ただし、スクールバスの経路上でしか乗降できない。(スクールバス/D 市)
- ある地区では通学利用として混乗によるデマンド交通を採用しているが、別の地区では、誰が乗るかわからないようなバスで子ども毎日通学させるわけにはいかない」という声が多く、話はまとまらなかった。そのため、現在はスクールバスと同じルートを路線バスが走っている。(デマンド交通、スクールバス/K 市)

ピックアップ

市営バスの廃止後、スクールバスを混乗化（P市）

- ・ P市では、もともと路線バスと市営バスが同じルートを走っており、また市内にバス事業者は1つしかないため、運行事業者も同じだった。そこで、効率化のため、一部の路線をスクールバス混乗路線に一本化した。混乗路線は数年に1便増加している。
- ・ 混乗の条件には、車両の利用状況に空きがあること、保護者の理解、住民の理解が挙げられる。それらが整えば、対象地域の住民に周知した上で混乗を開始する。
- ・ ダイヤはスクールバス優先だが、需要があればスクールバスの空き時間を使って、従来の市営バスと同じように走っている。
- ・ 運動会の振替休日などのダイヤ変更は、一般住民には特段周知していないが、学校でのイベントは地域住民も把握しているため問題は生じていない。翌月の運行予定は、教育委員会から運行会社に直接連絡している。教育委員会の方で契約などの事務も全て行っている。
- ・ 反対していた地区もあるが、根気強く説明して理解を得ている。住民説明会は、多いところだと1つの地区で4,5回実施するところもある教育委員会と担当部局が連携して実施した。

【貨客混載】

- ・ コミュニティバスで野菜の輸送事業を行っている。実施に当たっては、生産者が運行事業者に事前予約の連絡をし、生産者側で詰め込みを行う。町から、運行事業者に事務経費に関する委託料を払っている。現時点では、町民から利用料は取っていないが、今後はとっていいかもしれない。町民からは、受取時間のタイミングが合わず、使いづらいという声も聞かれる。（コミュニティバス/J町）

③客層と利用促進策

- ・ デマンド交通導入時に町内25箇所で開催した説明会を実施し、利用に際しての障壁を取り除くことに注力した。併せて利用料金を抑えること、登録者へのチケット提供の特典を提供することで利用促進が図られた。（デマンド型乗合バス・タクシー/A町）
- ・ スクールバスを活用した地域住民によるボランティア輸送は、交通空白地の住民利用がほとんどであるが、スクールバスの間合い利用のため時間帯に制約があり、上り（集落→市街地）の利用は多いが、下り（市街地→集落）は少なく、下りはタクシーや送迎を利用していると思慮される。（スクールバス/B市）

- 買い物支援のための送迎であり、地域の高齢者が主体。利用者の話し合いにより停留所を決めて運行している。家の前まで来てもらうとなると送迎を行っている施設の方の負担になるのではない。(ボランティア輸送/L 社会福祉協議会)

④輸送資源活用によるメリット

【QOLの向上】

- 買い物に出かけられることの満足度の向上だけでなく、移動の車内が利用者や運転手とのコミュニティの場になっている。(ボランティア輸送/L 社会福祉協議会)

ピックアップ

福祉部局でのコミュニティバスの展開 (A町)

- A町では、交通施策は健康福祉課と創生課が担当している。創生課は公共交通事業者との折衝等が中心で、コミュニティバス等の政策企画は健康福祉課が担当している。
- 平成31年に南北に長い町域での効率的な運行、利用者のニーズに応じて、「通学バス」、定時定路線の「巡回バス」、乗合タクシーの3種類の「のらんかいバス」に再編した。
- 福祉部局が展開している事業ということもあり、高齢者の外出機会の確保が実現できている点が評価できる。外出機会の増加による予防医療的な効果までは測定していないが、輸送事業単体での事業性だけでの評価にはなっていない。

【サービス提供側のメリット】

- 隔週での運行協力であり、ガソリン代も含めた費用等は得ておらず、地域貢献として取り組んでいるが、サービスを行ったことで近隣住民との間で顔の見える関係が構築できている点を評価している。(ボランティア輸送/L 社会福祉協議会)

⑤運行コストの負担

【行政や民間事業者による支出】

- 増加した経費はふるさと納税による税収増で補うことができている。他用途での活用については、必要分(町内行事や緊急時対応がそれぞれ年数回発生すると想定)を通常の運行委託費に含んで算出している。(デマンド型乗合バス・タクシー、スクールバス、コミュニティバス/A町)
- 商業施設の無料シャトルバスであり、費用はテナントも含めた施設側の販促費等で負

担している。(送迎バス/ショッピングセンターE)

【保険の運用】

- 保険はスクールバス利用時とボランティア輸送時で別々に加入している。(スクールバス/B市)
- 運行にかかる保険(事故や車両故障への対応)は輸送資源を有している老人保健施設側が負担。利用者の乗降時や買い物中でのケガ等に関する保険は運行を企画している社会福祉協議会側で負担している。(送迎バス/L社会福祉協議会)

【有償運行の代金回収】

- 車内で支払う方式のほうが利便性は高いが、事前に乗車券を購入して利用する方式を採用している。(福祉バス/C市)
- 特定旅客運送としての扱いであるため、利用者とバスの間で金銭のやりとりがないよう、乗車チケットを販売し、車内で運転手に渡す方式を採用している。(スクールバス/F大学)

⑥利害調整や協力体制の構築

【他の交通事業者との関係】

- 乗合タクシーの運行委託先のタクシー事業者にとっても事務所の目立つ場所に乗合タクシーを駐車していることで宣伝効果があったほか、乗合タクシーでのドライバーの接客がよいという口コミの効果もあり、通常のタクシー利用の機会が増えるといった効果も生んでいる。(デマンド型乗合バス・タクシー/A町)
- 市街地での福祉バスと路線バスの経路が一部競合することについては、福祉バスの料金を高めに設定することで路線バスへの不利益にならないよう対応している。(福祉バス/C市)
- 送迎バスのルート設計にあたり、路線バスとの重複回避には配慮してきたが、利用者の声に押される形で一部の経路で重複する形での運行となってしまうている。(送迎バス/ショッピングセンターE)
- デマンド交通は利用者数が想定以上で、タクシー会社は、通常のタクシーの運賃収入への影響を懸念。タクシー会社と共存できるようなビジネスモデルを示せないかと頭を悩ませている。(デマンド交通/R町)

【本来用途との調整】

- スクールバスの運行スケジュールが日替わりかつ5分単位での時刻変更があり、またスクールバスが最優先での運用となっているため、こうしたダイヤに合わせて福祉バスのダイヤを組まねばならないといった問題がある。また、学校行事最優先のため、急な運休が発生する場合もある。こうした際の運休を通知する手段が防災無線くらいしかない。(スクールバス/C市)

- 商業施設の無料シャトルバスであるため、商業施設で働く従業員の利用は不可としている。ただ商業施設以外の目的（近くにある塾へ通う高校生など）での利用は多い。（送迎バス／ショッピングセンターE）
- 一般客は、朝の上り便（スクールバスとの混乗）で病院などの用事を済ませたあと、12～13時台の下り便を逃すと、次は夕方まで便が無いこともあり、使い勝手が悪いと言われることも多い。（スクールバス／G町）
- 学校行事やテスト期間などで通常と授業の時間が変わるときには、事前に教育委員会と連携をとり、毎月運行計画表をコミュニティバスの運行事業者に提出してもらっている。学校行事に伴うダイヤ変更がある場合でも、コミュニティバスは多少の時間帯の変更などはあるが、運休せずに走っている。（スクールバス／G町）

ピックアップ

福祉施設の車両を高齢者の買い物支援に利用（L福祉協議会）

- L福祉協議会では、ある地区の商店が閉店することになり、集落の人が買い物に困るようになるという問題が生じ、一部住民に対し、福祉施設の送迎車両を空いている時間帯に利用し、買い物支援を行っている。
- 隔週の運行の買い物支援バスであり、原則として登録者は毎回の利用を前提としている。そのため、利用しない場合には前日までに連絡をしてもらうようにして、その際に体調が悪いとか家の用事があるなどの理由を聞き取る。体調が悪いなど、ケアが必要な場合は別途フォローが行うことができ、高齢者の見守りが可能になっている。
- 老人福祉施設の送迎用のワゴン車を空いている時間に地域住民の買い物のための足として活用しているため、施設を9時半以降に出発し、12時には帰ってこられることが施設側の協力の条件として運行されている。

⑦運営上の課題と今後の見通し

【ダイヤや他の公共交通との関係】

- 路線バスとの接続にも配慮しているが、町民がそのことを理解していないのか乗り継ぎ利用は少ない。路線バスとの乗り継ぎで町外への移動もスムーズになることを訴求していきたい。（コミュニティバス／A町）

【持続的なサービスの提供】

- 住民向けにデマンド交通を運営したところ、町内のアミューズメント施設の利用者が想定以上に多かった。彼らは訪問客の輸送を行う動きがないため、アミューズメント施設などの事業者から協賛金を募れないか、検討している。（デマンド型乗合バス・タク

シー／N町)

- 自治協議会による輸送サービス提供時の運転手は、地域の方の無償ボランティアであるが、ボランティアの年齢は、60～70代が中心で高齢化が進んでいるほか、彼らの善意で維持されている側面が強い。(スクールバス／B市)
- ドライバーの採用条件は、大型二種を持っている、または系列の自動車学校で大型二種を取得することであり、若者を採用したいが、応募がない。今の平均年齢は58歳で、定年延長は66歳までとなる。16路線バスのルートと、実習での病院へのルートを覚えるのに、最低5年はかかるため、ルートを覚えてすぐに定年になる。(スクールバス/私立高校Q)

【混乗化に対する考え方】

- スクールバスの混乗化については、通学利用のある朝早い時間に需要があるかといったメリットの薄さと、地元住民以外の知らない人が乗る可能性があることに対する保護者の理解が得られるかといった懸念がある。(スクールバス／C市)

【利用促進に向けた課題】

- 高齢者の免許返納が増加傾向にある中で、公共交通へのニーズは高まることが予想されるものの、コミュニティバスは、使い方が分からない・使いにくいという声も聞かれている。(コミュニティバス／G町)

【横展開の難しさ】

- 輸送資源を有している老人保健施設側の全面的な協力があって成り立っているようなところがあり、市内の他地域での展開をしたいが、同様の形で展開することが容易ではない。(ボランティア輸送／L 社会福祉協議会)
- 費用はすべて運行を担う事業者負担であり、地域貢献的な意味合いが強い。(ボランティア輸送(斎場・福祉施設など)／U市)

V. 地域における輸送資源の活用に向けたポイント

(1) 輸送資源活用に向けたポイント

Ⅱ、Ⅲの自治体や民間へアンケート、また、Ⅳのヒアリングにて明らかになった輸送資源の活用実態から得られた知見を基に、輸送資源の活用を検討する際のポイントを以下の4点に整理した。

①既存の公共交通の活用を再度検証する

従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等といった地域の輸送資源を総動員し、移動手段を維持していくことが求められているが、まずは、既存の公共交通事業者では本当に移動ニーズに対応できないのかどうかを検証することが必要である。

今回の調査の結果、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの多くは既存のバス・タクシー事業者が運行主体となっており、車両も本業の旅客運送事業との併用が広く行われていることが確認された。また、市町村運営の福祉バスにおいても、既存の公共交通事業者が運行主体となっている事例が見られた。ヒアリングにおいても自治体や自治会がタクシー事業者と連携し、公共交通では対応していない地域の輸送ニーズに対応している事例が少なからず確認された。これらのことから、公共交通事業者が既存の公共交通以外の部分でも広く活用されていることがわかる。

大型小売店等の民間事業者においても、公共交通の利用券等の提供や既存の公共交通事業者への協力金等の提供という形で既存の公共交通を活用している事例も確認された。併せて、既存の公共交通事業者以外においても、運転手確保等の共通の課題を抱えていることが明らかになった。

地域の輸送資源の活用にあたっては、運行業務の一部である運転業務や運行管理業務について、既存の公共交通事業者の協力を得ることも考えられる。自家用有償旅客運送については、こうした「事業者協力型」が制度化されたところであり、既存の公共交通か、それ以外の輸送資源かの二者択一ではなく、両者が連携・連携した上で、車両や運転手といった地域の限られた輸送資源を総動員していく考え方が必要である。

②輸送資源の制約を認識する

地域の輸送資源には、当然に本来用途が存在する。そのため、本来用途からくる制約があることを認識することが必要である。輸送資源の活用を検討する際、当該輸送資源がどの時間帯にどこまでの輸送が出来るのか、どこからが出来ないのか、その制約を検証することが必要である。そして、その制約の中、関係者と調整し地域の輸送資源を最大限に活用できる

仕組みづくりが重要である。

例えばスクールバスであれば、利用する生徒数、学校行事や部活動等に伴い、スクールバスの運行計画の調整が随時行われる。したがって、本来用途からくる制約も一定ではない。ヒアリングにおいても、自治体交通担当部署が教育委員会と情報共有しながら、細かいダイヤ調整等を行っている事例が確認された。

③需要の面から考える

公共交通事業者以外の輸送資源の導入を検討する際、公共交通事業者以外の輸送資源の「車両」に空き時間があるから活用する、といった供給の面から考えるのではなく、真に移動サービスを必要としている人が誰なのか、どのような目的で利用しているかといった需要（移動ニーズ）の面から検討することが肝要である。

公共交通事業者の路線廃止や撤退等、その収益性の低さゆえに維持することが困難になった際には、代替交通は必然的に低需要となり、②で述べたように、供給側の公共交通以外の輸送資源には、既存の公共交通事業者以上の制約がある。そのため、「低需要」と「制約のある供給」をいかにマッチングさせられるか、といった観点での検討が必要である。

本調査においては、スクールバスを混乗化したものの、スクールバスの運行時間帯には一般需要がなく、ほとんど一般客の利用はないといった事例も確認された。

④法定協議会を活用する

地域の輸送資源を総動員し、移動手段を維持していこうとした際には、学校や保護者などの教育関係者、福祉関係者や民間事業者等、これまで以上に調整が必要な関係者が増えることになる。また、本調査において、既存の公共交通との競合・重複があることも確認されたことから、これまで以上に既存の公共交通事業者との調整も必要となってくる。

そのため、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づく「地域公共交通計画」に地域の輸送資源を盛り込むとともに、同法に基づく「法定協議会」を設置して幅広い関係者に参画してもらい、関係者が一堂に会した形で協議を進めることが望ましいと考えられる。輸送資源の活用にあたっての協議として、導入にあたっては上記①～③の観点からも議論を行うとともに、導入後においても、ある関係者へ一方的に過度な負担が続かないように、移動手段確保の持続可能性の観点からの議論を行うことが望ましい。

また、ヒアリングにおいて高齢者の外出機会確保の効果が上がっている事例が確認されたが、このように外出支援や外出の目的づくりの創出が医療費抑制や地域活性化などに結びつくことも期待されることから、多様な関係者による幅広い観点からの議論が望まれる。

VI. 参考資料

(1) 自治体（市町村）向けアンケート調査票

九州運輸局 「地域の輸送資源の活用実態」に関するアンケート

- ※ 本アンケートは、輸送施策に関連すると考えられる交通、福祉、教育、商工、観光部局に送付しています。福祉、教育、商工、観光部局の方におかれましては、各部局に関連する輸送施策に関する内容を回答していただければ、それで構いません。なお、交通部局において関係部局への照会をかけていただき、各部局で把握している輸送資源の活用に関する内容を取りまとめ、1つの回答として返送していただいても構いません。
- ※ 令和2年度現在の状況についてお答えください。令和元年度まで実施されていたもの、令和3年度以降に実施を計画しているものについては回答しないでください。なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響により一時的に休止しているものについては回答をお願いします。
- ※ 詳細に関する記述をお願いしている質問について、関連する資料のコピーを同封していただくか、情報が載ったURLをお知らせいただければ、具体的な記入は不要です。

ご回答者についてお答えください

市町村名	
担当部署	
担当者氏名	
電話番号	
eメールアドレス	

問1 貴市町村を運行している公共交通・輸送サービスについてお答えください。

(1) 運行が複数市町村にまたがる「民間路線バス」がありますか。

いずれかに○をつけ、ある場合は、運行会社名をすべてご記入ください。

1. ある (下欄に運行会社名をご記入ください)	2. ない (2)へ進んでください
--------------------------	-------------------

↓

運行会社名	
-------	--

(2) 貴市町村内で運行が完結している「民間路線バス」がありますか。

いずれかに○をつけ、ある場合は、運行会社名をすべてご記入ください。

1. ある (下欄に運行会社名をご記入ください)	2. ない (3)へ進んでください
--------------------------	-------------------

↓

運行会社名	
-------	--

(3)市町村運営（運行を民間事業者に委託しているものも含みます）のコミュニティバスがありますか。

いずれかに○をつけ、ある場合は、その名称を記入し、それぞれについて運行主体の情報や運賃体系、客層、運行情報の提供、輸送形態や輸送人員などをお答えください。

1.ある（下欄にご回答ください）	2.ない（4）へ進んでください
------------------	-----------------

↓

	コミュニティバスの名称	運行地域（区間）	便数	輸送人員（年間）
①			便/日	人
②			便/日	人
③			便/日	人
④			便/日	人
⑤			便/日	人

	運行主体	運行委託先の所在地	車両の保有者
①	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
②	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
③	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
④	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
⑤	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）

	運賃体系	主たる客層（○は3つまで）
①	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
②	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
③	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
④	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
⑤	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）

	運行経費の収入源（〇はいくつでも）			時刻表や運行ルートなどを提供している媒体	
①	1. 運賃収入 4. 企業協賛	2. 国・県の補助 5. その他（ ）	3. 市町村の補助	1. 市町村ホームページ 3. 経路検索サイト	2. 運行事業者ホームページ 4. その他（ ）
②	1. 運賃収入 4. 企業協賛	2. 国・県の補助 5. その他（ ）	3. 市町村の補助	1. 市町村ホームページ 3. 経路検索サイト	2. 運行事業者ホームページ 4. その他（ ）
③	1. 運賃収入 4. 企業協賛	2. 国・県の補助 5. その他（ ）	3. 市町村の補助	1. 市町村ホームページ 3. 経路検索サイト	2. 運行事業者ホームページ 4. その他（ ）
④	1. 運賃収入 4. 企業協賛	2. 国・県の補助 5. その他（ ）	3. 市町村の補助	1. 市町村ホームページ 3. 経路検索サイト	2. 運行事業者ホームページ 4. その他（ ）
⑤	1. 運賃収入 4. 企業協賛	2. 国・県の補助 5. その他（ ）	3. 市町村の補助	1. 市町村ホームページ 3. 経路検索サイト	2. 運行事業者ホームページ 4. その他（ ）

	乗車定員	市町村外への運行	他の公共交通との接続や連携
①	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 3. していない 2. 少しはしている 4. 他路線と交わらない
②	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 3. していない 2. 少しはしている 4. 他路線と交わらない
③	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 3. していない 2. 少しはしている 4. 他路線と交わらない
④	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 3. していない 2. 少しはしている 4. 他路線と交わらない
⑤	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 3. していない 2. 少しはしている 4. 他路線と交わらない

	コミュニティバスで利用されていない時の車両の他の用途での利用の有無とその内容	
①	1. ある（活用内容 ）	2. ない
②	1. ある（活用内容 ）	2. ない
③	1. ある（活用内容 ）	2. ない
④	1. ある（活用内容 ）	2. ない
⑤	1. ある（活用内容 ）	2. ない

(4)市町村運営のデマンド型乗合バス・タクシーが運行していますか。いずれかに○をつけ、ある場合は、その名称と運行地域、運行主体や運賃体系などをお答えください。

1. ある (下欄にご回答ください)	2. ない (5)へ進んでください
--------------------	-------------------

↓

	デマンドバス・タクシーの名称	運行地域 (区間)	便数	輸送人員 (年間)
①			便/日	人
②			便/日	人
③			便/日	人
④			便/日	人
⑤			便/日	人

	運行主体	運行委託先の所在地	車両の保有者
①	1. 市町村直営 2. バス事業者 3. タクシー事業者 4. 他の輸送事業者 5. その他 ()	1. 市町村内 2. 市町村外 3. 委託していない	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()
②	1. 市町村直営 2. バス事業者 3. タクシー事業者 4. 他の輸送事業者 5. その他 ()	1. 市町村内 2. 市町村外 3. 委託していない	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()
③	1. 市町村直営 2. バス事業者 3. タクシー事業者 4. 他の輸送事業者 5. その他 ()	1. 市町村内 2. 市町村外 3. 委託していない	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()
④	1. 市町村直営 2. バス事業者 3. タクシー事業者 4. 他の輸送事業者 5. その他 ()	1. 市町村内 2. 市町村外 3. 委託していない	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()
⑤	1. 市町村直営 2. バス事業者 3. タクシー事業者 4. 他の輸送事業者 5. その他 ()	1. 市町村内 2. 市町村外 3. 委託していない	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()

	運賃体系	主たる客層 (○は3つまで)
①	1. 距離制 2. 区間制 3. 均一制 4. 無料 5. その他 ()	1. 園児や小・中学生 2. 高校生 3. 大学生・専門学校生 4. 社会人 5. 高齢者 6. 観光客 7. その他 ()
②	1. 距離制 2. 区間制 3. 均一制 4. 無料 5. その他 ()	1. 園児や小・中学生 2. 高校生 3. 大学生・専門学校生 4. 社会人 5. 高齢者 6. 観光客 7. その他 ()
③	1. 距離制 2. 区間制 3. 均一制 4. 無料 5. その他 ()	1. 園児や小・中学生 2. 高校生 3. 大学生・専門学校生 4. 社会人 5. 高齢者 6. 観光客 7. その他 ()
④	1. 距離制 2. 区間制 3. 均一制 4. 無料 5. その他 ()	1. 園児や小・中学生 2. 高校生 3. 大学生・専門学校生 4. 社会人 5. 高齢者 6. 観光客 7. その他 ()
⑤	1. 距離制 2. 区間制 3. 均一制 4. 無料 5. その他 ()	1. 園児や小・中学生 2. 高校生 3. 大学生・専門学校生 4. 社会人 5. 高齢者 6. 観光客 7. その他 ()

	運行経費の収入源 (〇はいくつでも)	時刻表や運行ルートなどを提供している媒体
①	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
②	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
③	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
④	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
⑤	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()

	乗車定員	市町村外への運行	他の公共交通との接続や連携
①	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
②	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
③	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
④	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
⑤	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない

	予約対応窓口	デマンドで利用されていない時の車両の他の用途での利用の有無とその内容
①	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()	1. ある (活用内容) 2. ない
②	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()	1. ある (活用内容) 2. ない
③	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()	1. ある (活用内容) 2. ない
④	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()	1. ある (活用内容) 2. ない
⑤	1. 市町村 2. 運行事業者 3. その他 ()	1. ある (活用内容) 2. ない

(5)市町村運営の福祉バスの運行がありますか。いずれかに○をつけ、ある場合は、その名称、運行地域（区間）、運行主体や運賃体系などをお答えください。

1.ある（下欄にご回答ください）	2.ない（6）へ進んでください
------------------	-----------------

↓

	福祉バスの名称	運行地域（区間）	便数	輸送人員（年間）
①			便/日	人
②			便/日	人
③			便/日	人
④			便/日	人
⑤			便/日	人

	運行主体	運行委託先の所在地	車両の保有者
①	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
②	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
③	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
④	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）
⑤	1.市町村直営 2.バス事業者 3.タクシー事業者 4.他の輸送事業者 5.その他（ ）	1.市町村内 2.市町村外 3.委託していない	1.市町村 2.運行事業者 3.その他（ ）

	運賃体系	主たる客層（○は3つまで）
①	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
②	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
③	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
④	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）
⑤	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他（ ）	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他（ ）

	運行経費の収入源 (〇はいくつでも)	時刻表や運行ルートなどを提供している媒体
①	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
②	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
③	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
④	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()
⑤	1. 運賃収入 2. 国・県の補助 3. 市町村の補助 4. 企業協賛 5. その他 ()	1. 市町村ホームページ 2. 運行事業者ホームページ 3. 経路検索サイト 4. その他 ()

	乗車定員	市町村外への運行	他の公共交通との接続や連携
①	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
②	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
③	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
④	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない
⑤	1. 11人未満 2. 11人以上	1. あり 2. 一部あり 3. なし	1. 大いにしている 2. 少しはしている 3. していない 4. 他路線と交わらない

	福祉バスで利用されていない時の車両の他の用途での利用の有無とその内容
①	1. ある (活用内容) 2. ない
②	1. ある (活用内容) 2. ない
③	1. ある (活用内容) 2. ない
④	1. ある (活用内容) 2. ない
⑤	1. ある (活用内容) 2. ない

(6)NPO等の運営による自家用車を用いた地域住民の輸送がありますか。いずれかに○をつけ、ある場合はその名称と運行地域、運行形態や市町村による支援などをお答えください。

1.ある (下欄にご回答ください)	2.ない (7)へ進んでください
-------------------	------------------

↓

	運営する NPO 等の名称	運行地域 (区間)	便数	輸送人員 (年間)
①			便/日	人
②			便/日	人
③			便/日	人

	車両の保有者	市町村による支援 (○はいくつでも)
①	1.市町村 2.運営する NPO 等 3.他の民間事業者 4.他の地域団体 5.その他 ()	1.車両購入費用支援 2.運行経費の支援 3.運行情報の提供 4.その他 () 5.支援していない
②	1.市町村 2.運営する NPO 等 3.他の民間事業者 4.他の地域団体 5.その他 ()	1.車両購入費用支援 2.運行経費の支援 3.運行情報の提供 4.その他 () 5.支援していない
③	1.市町村 2.運営する NPO 等 3.他の民間事業者 4.他の地域団体 5.その他 ()	1.車両購入費用支援 2.運行経費の支援 3.運行情報の提供 4.その他 () 5.支援していない

	運賃体系	主たる客層 (○は3つまで)
①	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他 ()	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他 ()
②	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他 ()	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他 ()
③	1.距離制 2.区間制 3.均一制 4.無料 5.その他 ()	1.園児や小・中学生 2.高校生 3.大学生・専門学校生 4.社会人 5.高齢者 6.観光客 7.その他 ()

	運行経費の収入源 (○はいくつでも)	時刻表や運行ルートなどを提供している媒体
①	1.運賃収入 2.国・県の補助 3.市町村の補助 4.企業協賛 5.その他 ()	1.市町村ホームページ 2.運行事業者ホームページ 3.経路検索サイト 4.その他 ()
②	1.運賃収入 2.国・県の補助 3.市町村の補助 4.企業協賛 5.その他 ()	1.市町村ホームページ 2.運行事業者ホームページ 3.経路検索サイト 4.その他 ()
③	1.運賃収入 2.国・県の補助 3.市町村の補助 4.企業協賛 5.その他 ()	1.市町村ホームページ 2.運行事業者ホームページ 3.経路検索サイト 4.その他 ()

	乗車定員	市町村外への運行	他の公共交通との接続や連携
①	1.11人未満 2.11人以上	1.あり 2.一部あり 3.なし	1.大いにしている 2.少しはしている 3.していない 4.他路線と交わらない
②	1.11人未満 2.11人以上	1.あり 2.一部あり 3.なし	1.大いにしている 2.少しはしている 3.していない 4.他路線と交わらない
③	1.11人未満 2.11人以上	1.あり 2.一部あり 3.なし	1.大いにしている 2.少しはしている 3.していない 4.他路線と交わらない

(7)市町村立の学校、幼稚園、保育所等で運行されている「スクールバス」はありますか。いずれかに○をつけ、ある場合は運行対象の学校、幼稚園、保育所等の名称を記入し、運行形態を選んでください。

1.ある (下欄にご回答ください)	2.ない (8)へ進んでください
-------------------	------------------

↓

	運行対象の学校・幼稚園名	利用(対象)生徒・児童数	運行形態(いずれかに○)
①		人	1.専用バス 2.一般客混乗(有償) 3.一般客混乗(無償) 4.路線バス活用型 5.タクシー活用型 6.その他
②		人	1.専用バス 2.一般客混乗(有償) 3.一般客混乗(無償) 4.路線バス活用型 5.タクシー活用型 6.その他
③		人	1.専用バス 2.一般客混乗(有償) 3.一般客混乗(無償) 4.路線バス活用型 5.タクシー活用型 6.その他
④		人	1.専用バス 2.一般客混乗(有償) 3.一般客混乗(無償) 4.路線バス活用型 5.タクシー活用型 6.その他
⑤		人	1.専用バス 2.一般客混乗(有償) 3.一般客混乗(無償) 4.路線バス活用型 5.タクシー活用型 6.その他

	運行エリアにおける公共交通の有無	運行経費にかかる市町村以外からの費用負担(○はいくつでも)				
①	1.ある 2.ない	1.企業広告収入 5.地元企業負担	2.有償運行時の運賃収入 6.その他()	3.PTA・保護者負担	4.地域住民負担	7.費用負担していない
②	1.ある 2.ない	1.企業広告収入 5.地元企業負担	2.有償運行時の運賃収入 6.その他()	3.PTA・保護者負担	4.地域住民負担	7.費用負担していない
③	1.ある 2.ない	1.企業広告収入 5.地元企業負担	2.有償運行時の運賃収入 6.その他()	3.PTA・保護者負担	4.地域住民負担	7.費用負担していない
④	1.ある 2.ない	1.企業広告収入 5.地元企業負担	2.有償運行時の運賃収入 6.その他()	3.PTA・保護者負担	4.地域住民負担	7.費用負担していない
⑤	1.ある 2.ない	1.企業広告収入 5.地元企業負担	2.有償運行時の運賃収入 6.その他()	3.PTA・保護者負担	4.地域住民負担	7.費用負担していない

	運行主体(いずれかに○)			車両の保有者(いずれかに○)		
①	1.市町村直営 4.他の輸送事業者	2.バス事業者 5.その他()	3.タクシー事業者	1.市町村 4.地域住民による組織	2.民間事業者 5.その他()	3.保護者やPTAによる組織
②	1.市町村直営 4.他の輸送事業者	2.バス事業者 5.その他()	3.タクシー事業者	1.市町村 4.地域住民による組織	2.民間事業者 5.その他()	3.保護者やPTAによる組織
③	1.市町村直営 4.他の輸送事業者	2.バス事業者 5.その他()	3.タクシー事業者	1.市町村 4.地域住民による組織	2.民間事業者 5.その他()	3.保護者やPTAによる組織
④	1.市町村直営 4.他の輸送事業者	2.バス事業者 5.その他()	3.タクシー事業者	1.市町村 4.地域住民による組織	2.民間事業者 5.その他()	3.保護者やPTAによる組織
⑤	1.市町村直営 4.他の輸送事業者	2.バス事業者 5.その他()	3.タクシー事業者	1.市町村 4.地域住民による組織	2.民間事業者 5.その他()	3.保護者やPTAによる組織

(7)-1 スクールバスを保有（一般客が混乗する場合も含まれます）している市町村の方に伺います。
 通学時間帯以外に保有しているバスを別の用途で活用することはありますか。ある場合は、その時間帯
 や期間ならびに具体的な活用形態をご記入ください。

1. ある （下欄にご回答ください）	2. ない （8）へ進んでください
--------------------	-------------------

↓

活用する時間帯・期間	具体的な活用内容
1. 昼間 2. 夜間 3. 土日祝日 4. 長期休暇期間（夏休み等） 5. その他（ ）	例）コミュバス〇×線の昼運用に利用、〇×集落の老人会行事に貸切バスとして月2回利用

(8) 貴市町村内にタクシー事業者はいくつありますか。事業者数を下欄に記入してください。
 市町村内に複数の営業所を持つ事業者については「1」とカウントしてください。

事業者

(9) 上記（質問(1)～(8)）の公共交通において、相互に重複や競合、補完するなどの関係はありますか。

1. ある （下欄に詳細をご回答ください）	2. ない （10）へ進んでください
-----------------------	--------------------

↓

例）路線バスとコミュバスのダイヤの接続をとっている。福祉バスが中心部まで乗り入れており一部区間で路線バスと競合。
--

(10) 貴市町村が主体となって行っているその他の送迎・買い物支援等の輸送サービスはありますか。

1. ある （下欄に詳細をご回答ください）	2. ない 問2へ進んでください
-----------------------	------------------

↓

例）公共交通空白地となっている市内5集落の後期高齢者を対象に週1回、市中心部への買い物送迎を実施。利用者負担はなし。
--

問2 貴市町村で運行されている公共交通機関以外の輸送サービスについて、お尋ねします。

- ※ 以下の質問(1)~(4)は、市町村で把握しえない(公的に確認できない)輸送サービスに関する質問ですが、地域の事情に精通されている市町村の方から少しでも多くの情報を得たいと考え、お尋ねします。運行の詳細や直近の運行の有無が不詳であっても構いません。いただいた情報を手掛かりに当方で調べますので知りうる範囲で情報をご提供ください。また、問2(1)~(4)は回答を公表することはありません。
- ※ 問2(1)~(4)は、関連する資料のコピーの同封やURLのリンクをいただければ、記入は不要です

(1)市町村内の私立学校・幼稚園、公立高校等で運行されている「スクールバス」はありますか。いずれかに○をつけ、ある場合は貴市町村からの補助の有無を○×で記入の上、サービスの具体的な内容をご記入ください。

1.ある (下欄にご回答ください) 2.ない (2)へ進んでください 3.把握していない (2)へ進んでください

↓

スクールバス運行を行っている学校・幼稚園等の名称	貴市町村からの補助の有無	輸送サービスの内容(わかる範囲で具体的に)
例) ○×幼稚園	×	例) ワゴン車を3台保有し、市内とA町、B村を循環して送迎。送迎に使わない日には園内行事の移動手段としても活用している模様。

(2)貴市町村の商工会議所や商工会、社会福祉協議会が提供している買い物支援や病院送迎などの輸送サービスはありますか。いずれかに○をつけ、ある場合は貴市町村からの補助の有無を○×で記入の上、輸送サービスの具体的な情報をご記入ください。

1.ある (下欄にご回答ください) 2.ない (3)へ進んでください 3.把握していない (3)へ進んでください

↓

運行を行っているサービスの名称	貴市町村からの補助の有無	輸送サービスの内容(わかる範囲で具体的に)
例) お買い物相乗りタクシー	○	例) 市内の後期高齢者世帯を対象に相乗りタクシーによる買い物を支援。自己負担もあるが、市からの補助(年間約100万円)と社協の予算と協賛する商業施設がタクシー代金の一部を負担することで負担を軽減。乗車・配車調整は社協が実施。利用は月2回まで。

(3) 貴市町村の医療機関が提供している送迎などの輸送サービスはありますか（福祉施設におけるデイサービス等の送迎サービスは除いてお考えください）。いずれかに○をつけ、貴市町村からの補助の有無を○×で記入の上、輸送サービスの具体的な情報をご記入ください。

1. ある（下欄にご回答ください） 2. ない（4）へ進んでください 3. 把握していない（4）へ進んでください

↓

運行を行っている医療機関の名称	貴市町村からの補助の有無	輸送サービスの内容（わかる範囲で具体的に）
例) ○×病院	×	例) 同じ医療法人のデイサービスの送迎車が使われない昼間に、路線バスの運行がないA集落方面に向かう送迎車を月・木に運行。

(4) 貴市町村内の民間企業（ホテル・旅館、商業施設・集客施設、医療機関、自動車学校等）が送迎などの輸送サービスを提供している事例はありますか。いずれかに○をつけ、ある場合は、貴市町村からの補助の有無を○×で記入の上、サービスの提供内容や利用のための条件をご記入ください。

1. ある（下欄にご回答ください） 2. ない（5）へ進んでください 3. 把握していない（5）へ進んでください

↓

輸送サービスを提供している事業者	貴市町村からの補助の有無	輸送サービスの内容（わかる範囲で具体的に）
例) 市内の○○温泉のA旅館	×	例) 宿泊客対象に隣町の駅との間にワゴン車で送迎。前日までの予約制。
例) 市内のB商業施設	○	例) マイクロバスを1台保有し、無料買い物バスとして市内と隣町の4コースで運行。マイクロバスの購入経費の一部（2割）を市で助成。
例) 隣の場外舟券売り場	×	例) 土休日のみ町役場前とボートピアを結ぶ無料送迎バスを1往復運行

問4 貴市町村における公共交通政策の推進体制についてお答えください。

※ 以下の質問は、交通関係部署の方に回答をお願いします。他部局の方は質問は以上です。

(1) 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。

専任担当者数	人	兼任担当者数	人
--------	---	--------	---

(2) 貴市町村において公共交通政策を推進するに当たっての課題は何ですか。左の欄に当てはまるものすべてに○を記入し、その中で特に重要な課題を右の欄に1つだけ○をつけてください。

	課題（当てはまるものすべてに○）	特に重要な課題（○は1つだけ）
①交通事業者の協力不足		
1) 鉄軌道導入・延伸時等の事業者との調整難航		
2) コミュニティバス等導入時の事業者との調整難航		
3) 既存路線ネットワーク再編時の事業者との調整難航		
4) 事業者からの情報提供が不十分		
5) 合意・協議内容の事後破棄・未遵守		
6) 事業者の経営改善努力の不足		
7) IT技術の活用や導入に対する理解・協力不足		
8) その他（具体的に)		
②市民・住民、利用者の理解・協力不足		
1) 地域公共交通体系変更への理解・協力不足		
2) 運行本数・時間等の見直しに対する理解・協力不足		
3) 運賃又は運賃制度見直しに対する理解・協力不足		
4) 住民の当事者意識の不足		
5) 利用促進等の活動に対する住民の協力不足		
6) その他（具体的に)		
③市町村内部の連携・理解不足		
1) 予算措置への理解不足		
2) 異なる部署間の連携不足		
3) 市町村の重要施策との位置づけ不足		
4) その他（具体的に)		
④専門部署の不足、担当職員の不足		
⑤相談相手の不足		
⑥地域公共交通関連情報の不足		
⑦財源不足		
⑧どのように取り組んでよいかわからない		
⑨その他（具体的に)		
⑩特に課題はない ※他の選択肢に○をつけないでください		

(3) 貴市町村において公共交通政策を推進するに当たって異なる部署との連携不足を感じていますか。左の欄に連携不足と感じる部署すべてに○を記入し、その中で特に連携不足と感じる部署を右の欄に1つだけ○をつけてください。

	連携不足（当てはまるものすべてに○）	特に連携不足（○は1つだけ）
①交通関連部署との連携不足		
②都市計画関連部署との連携不足		
③総務・企画関連部署との連携不足		
④福祉関連部署（高齢者関連）との連携不足		
⑤福祉関連部署（高齢者関連以外）との連携不足		
⑥教育関連部署との連携不足		
⑦観光関連部署との連携不足		
⑧農業・産業関連部署との連携不足		
⑨財政関連部署との連携不足		
⑩道路関連部署との連携不足		
⑪環境関連部署との連携不足		
⑫区役所・出張所など出先機関との連携不足		
⑬その他の部署との連携不足（部署名 ）		
⑭特に連携不足はない ※他の選択肢に○をつけないでください		

(4) 貴市町村において公共交通政策を推進するに当たって必要としている情報は何か。左の欄に必要と感じる情報を3つまで○を記入し、その中で特に必要と感じるものを右の欄に1つだけ○をつけてください。

	必要（○は3つまで）	特に必要（○は1つだけ）
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		
⑥各種交通システムのしくみ、GTFSの導入などITの活用方法		
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		
⑨住民や企業等に対する公共交通利用促進の意識醸成		
⑩その他（ ）		
⑪特に必要な情報はない ※他の選択肢に○をつけないでください		

(5) 貴市町村で公共交通政策を展開する上で、日頃から相談している相手はいますか。当てはまるものすべてに○をつけてください。 ※8、9を選ぶ場合は他の選択肢に○をつけないでください

1. 交通事業者（協会等含む）	2. 他の市町村の担当者	3. 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. 特定の相手がおらず困っている	9. 特に相談する必要はない
10. その他（		）

(6) 貴市町村では、地域全体の公共交通機関のあり方について検討する以下の会議体を設置していますか。それぞれ当てはまるものに○をつけ、「1. ある」を選んだ場合は会の名称をそれぞれご記入ください。

会議体の種類	会議体の有無	会の名称
道路運送法施行規則第9条の2に基づく「地域公共交通会議」	1. ある 2. ない	
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	1. ある 2. ない	
道路運送法施行規則第51条の7に基づく「運営協議会」	1. ある 2. ない	
分科会、庁内連絡会議、補助金交付要綱に基づく協議会等の任意の会議	1. ある 2. ない	

(7) 上記で回答した貴市町村で設置している協議会に、以下の組織から委員が参画していますか。該当する組織すべてに○をつけてください。

1. 住民・利用者代表	2. 市町村交通担当	3. 市町村観光担当	4. 市町村福祉担当
5. 市町村教育担当	6. 市町村その他の部署	7. 県	8. 九州運輸局・運輸支局
9. 警察	10. 学識経験者	11. コミュバス・デマンド交通等の運行事業者	
12. 路線バス事業者（11に該当するものを除く）	13. タクシー事業者（11に該当するものを除く）		
14. 鉄軌道事業者	15. 交通事業者の団体	16. 道路管理者	17. 労働組合
18. 学校・教育関係者	19. 医療・福祉関係者	20. 商工会・観光協会等の経済団体	
21. その他の民間企業・団体	22. その他（		）

ご協力ありがとうございました。11月25日（水）までに投函ください（切手は不要です）

(2) 民間向けアンケート調査票

九州運輸局 「地域の輸送資源の活用実態」に関するアンケート

ご回答者についてお答えください

企業名	
ご担当者氏名	
電話番号	
eメールアドレス	

問1. 貴社において顧客や利用者を対象にした送迎などの輸送サービスを提供していますか (○は1つ)。

- | |
|---|
| 1. 自社運営 (運行を他社に委託する場合を含む) でサービスを提供している (問1-1a~dへ) |
| 2. 既存の公共交通 (バス、タクシー等) を活用したサービスを提供している (裏面・問1-2a, bへ) |
| 3. サービスを提供していない (裏面・問5へ) |

問1-1a. 問1で「1」と回答した方に伺います。

提供している輸送サービスの以下の事項についてお答えください。

運行形態	1. 事前予約制	2. 定期運行	3. その他 ()
運行エリア	1. 自市町村内で運行 2. 市町村域を越えて運行		
運行経費の 収入源 (○はいくつでも)	1. 利用者負担 (送迎サービスの実費) 2. 利用者負担 (他のサービス等の料金) 3. 自社で負担 4. 他者 (利用者・自社以外) が負担 5. その他 () ↳ ()		
便数 (年間) 概数で結構です	便	輸送人員 (年間) 概数で結構です	人

問1-1b. 提供している輸送サービスにおいて、車両の保有とドライバーの確保はどのようにしていますか (○は1つ)。

- | |
|--|
| 1. 自社で保有している車両を、自社の従業員が運行している (問1-1c, dへ) |
| 2. 自社で保有している車両を、他の事業者のドライバーに委託して運行している (問1-1c, dへ) |
| 3. 車両の保有、ドライバーの確保ともに他の事業者に委託して運行している (問1-1cへ) |
| 4. その他 () (問1-1cへ) |

問1-1c. 提供している輸送サービスで利用している車両はどのタイプですか (○はいくつでも)。

- | | | |
|--------------------|------------|-----------------|
| 1. 中型・大型バス | 2. マイクロバス | 3. ワゴン車・ワンボックス車 |
| 4. 一般乗用車 (セダントタイプ) | 5. その他 () | |

問1-1d. 保有している車両が稼働しない時間帯に他の用途で活用することはありますか。

1. ある	→ どのような時間帯に、どんな用途で活用していますか (例: 通勤時間帯に自社の従業員を送迎)
2. ない	

※裏面・問2に進んでください

地域の輸送資源の活用方法に関する調査
報 告 書

令和3年3月

国土交通省九州運輸局 交通政策部交通企画課
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2-11-1
福岡合同庁舎新館 9F
電話：092-472-2315
FAX：092-471-2316