

# 地域の輸送資源の活用方法に関する 調査報告 (概要版)

令和3年3月  
国土交通省 九州運輸局

# 1. 地域公共交通を取り巻く課題

## ① 少子化、人口減少による利用者の減少（マイナス要因）

- 乗合バスの輸送人員数はピーク時の4割以下
- モータリゼーションの進展
- 少子化による高校生の利用の減少

## ② 運転士の高齢化、人手不足

（マイナス要因）

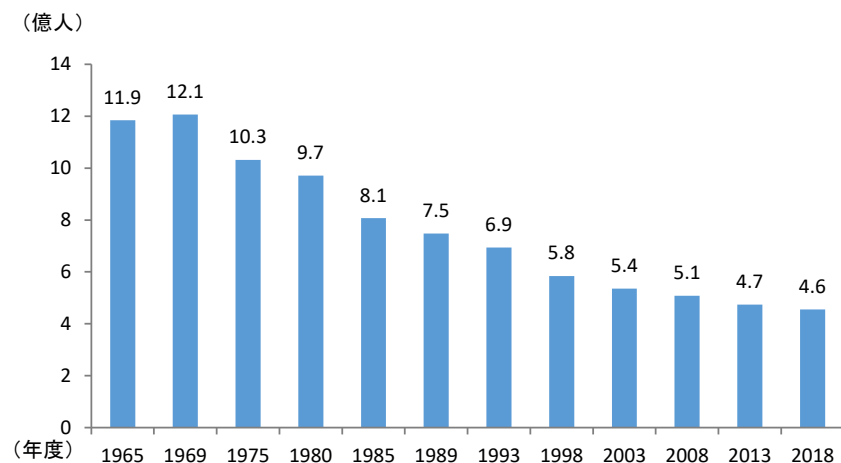
- 2018年末の九州における大型二種免許の保有者数のうち、約半数が65歳以上の高齢者
- 今後も、高齢化による人手不足が加速

## ③ 免許返納者の増加（プラス要因）

## ④ 高まる公共交通の重要性

- 公共交通のほとんどが赤字路線であり、運転士不足も相まって、多くの路線・事業者が赤字
- 一方、高齢化による免許返納者の増加が見込まれ、公共交通の重要性は増加
- **維持困難な地域公共交通の再編および効率化が必要**

図 乗合バスの輸送人員数（九州7県）



（出典）九州運輸局「令和2年度版九州運輸要覧」

## 2. 調査の目的

- 2020年に改正となった「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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、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る
- 「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ない
- **そこで本調査では、九州における地域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**

# 3. 調査手法

## (1) 活用が想定される地域の輸送資源の特性の整理

- 文献を元に整理

## (2) 九州管内における地域の輸送資源の現況調査

- **市町村と民間事業者へのアンケート調査**を元に実態を定量的に分析

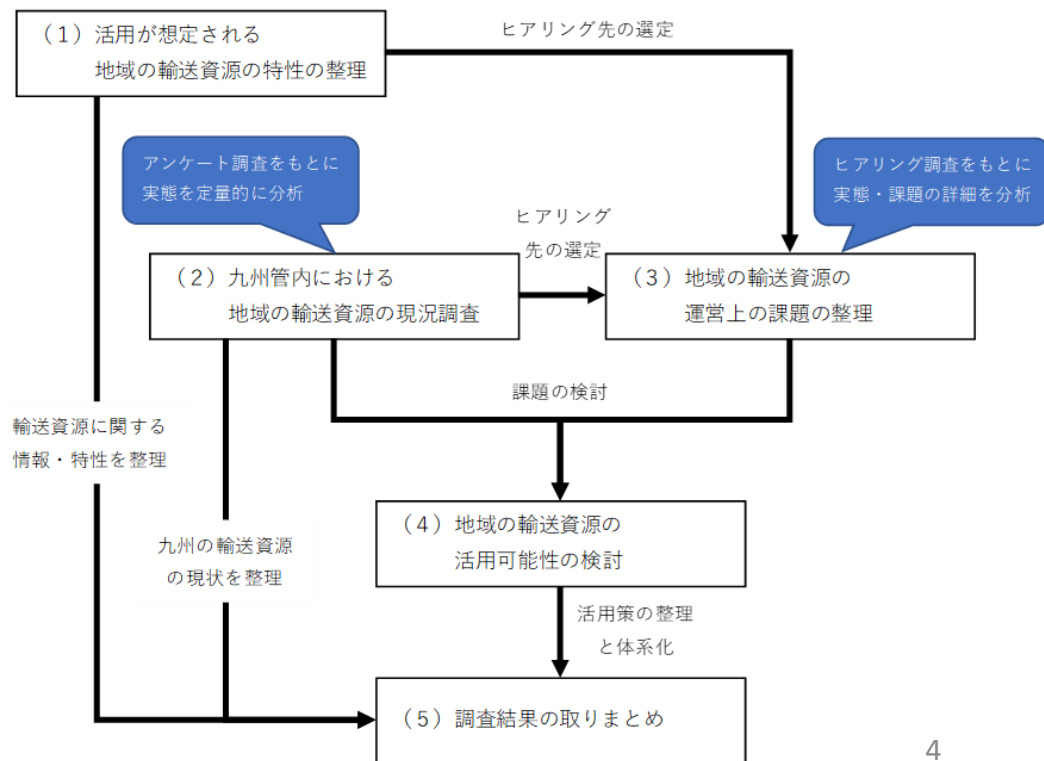
## (3) 地域の輸送資源の運営上の課題の整理

- **ヒアリング調査**をもとに実態・課題の詳細を分析

## (4) 地域の輸送資源の活用可能性の検討

- 活用策の整理と体系化

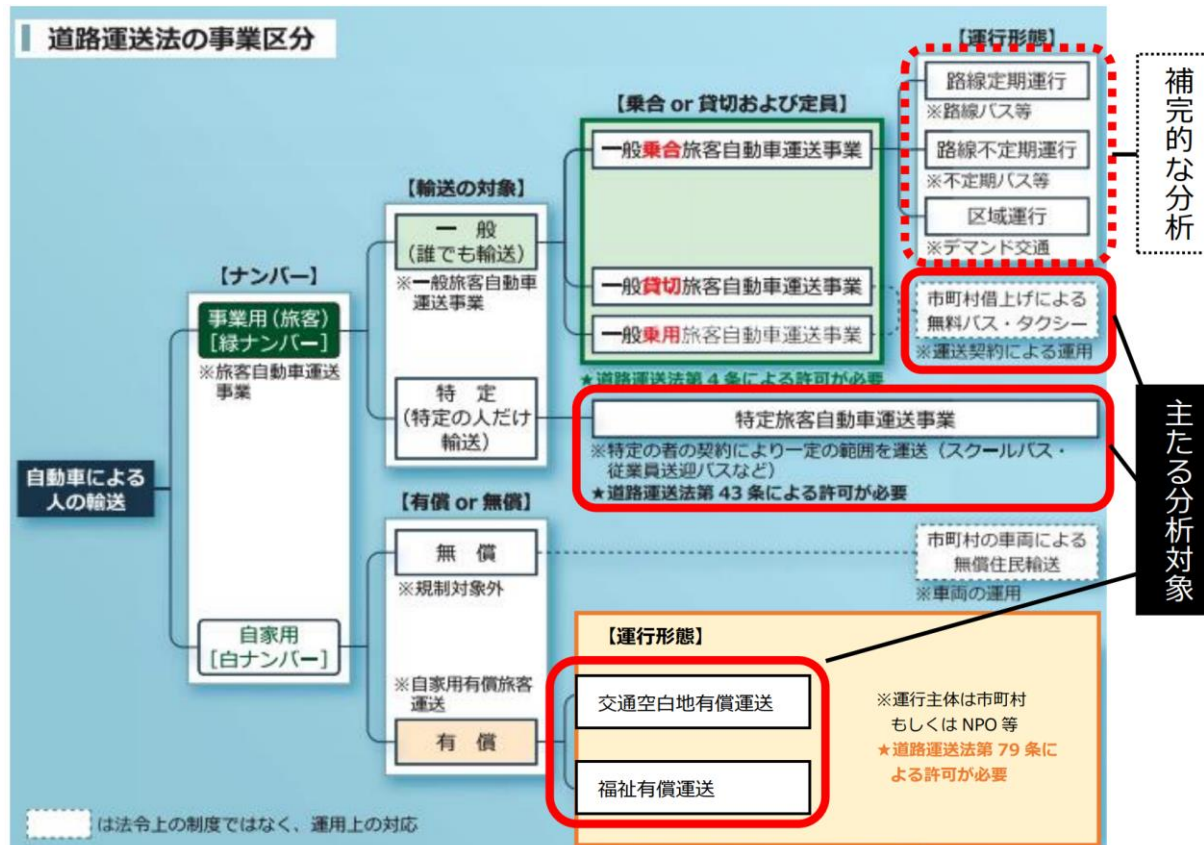
## (5) 調査結果の取りまとめ



# 4. 調査対象

本調査で対象とする「地域の輸送資源」は、下図の「主たる分析対象」を中心とした自家有償旅客運送、スクールバス、福祉・介護輸送、施設などの送迎サービスである

図 道路運送法の事業区分と本調査での主たる調査対象



# 5. 調査結果（市町村アンケート）

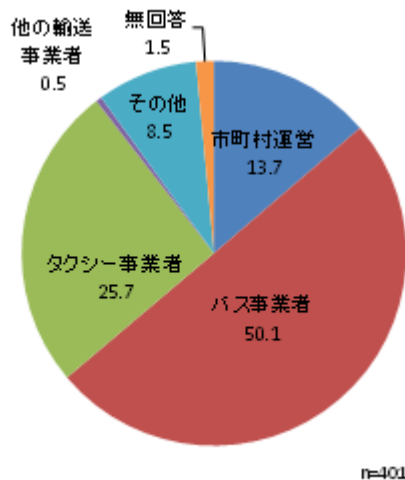
## アンケート概要

- 調査対象：九州内の市町村の公共交通担当部局、福祉部局、教育委員会（教育部局）  
商工部局、観光部局。ただし集計対象は公共交通担当部局のみ
- 調査方法：九州の全233市町村に調査票を郵送
- 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%）

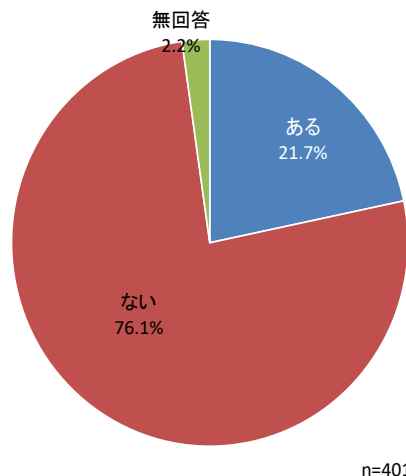
## コミュニティバスの他用途での活用について

- コミュニティバスの運行主体は、バスやタクシーなど公共交通事業者が7割以上。
- コミュニティバスの他用途での利用は、21.7%となっており、「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」などで活用。
- 「その他」の回答としては地域のコミュニティ活動での活用などがあつた。

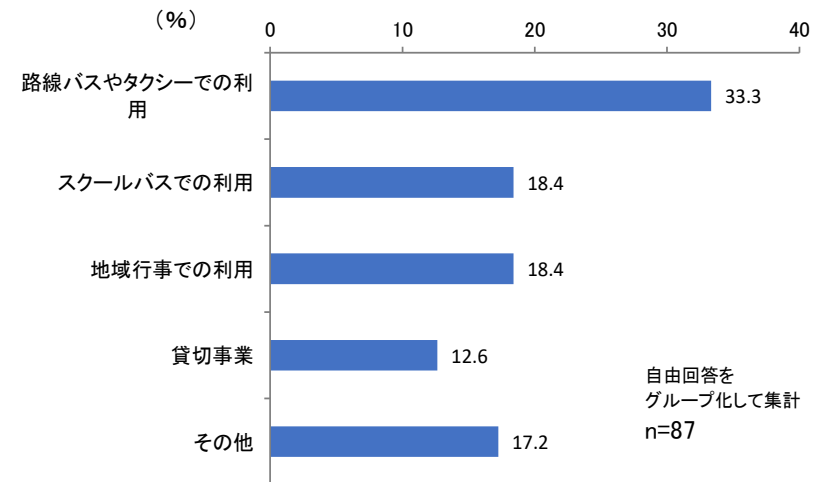
### 運行主体



### 多用途での利用の有無



### コミュニティバスの活用内容



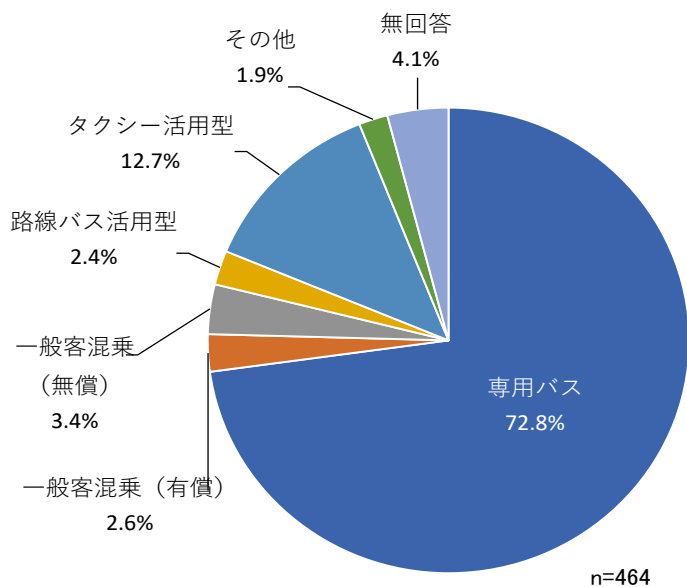
(注) 母数 (n=401) は自治体が回答した路線の全数

# 5. 調査結果（市町村アンケート）

## スクールバスの活用について

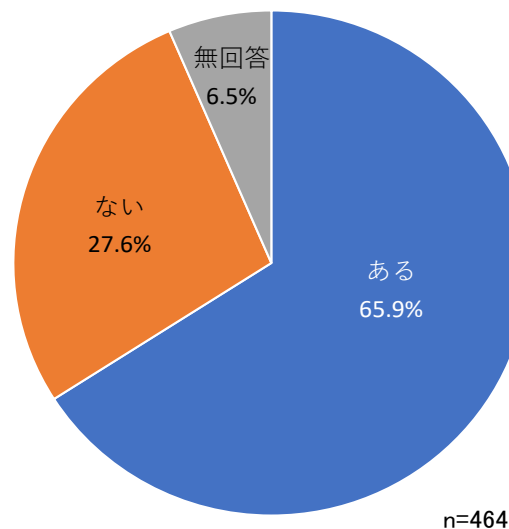
- スクールバスは専用バスが72.8%だが、一般客の混乗が有償・無償合わせて6.0%で、現状において、地域の輸送資源が活用されている事例があることが確認された。
- 運行エリアにおける公共交通の有無は「ある」が65.9%で、公共交通と競合している可能性が示唆される。

### スクールバスの運行形態



※母数 (n=464) は自治体が回答した路線の全数

### スクールバス運行エリアの公共交通の有無



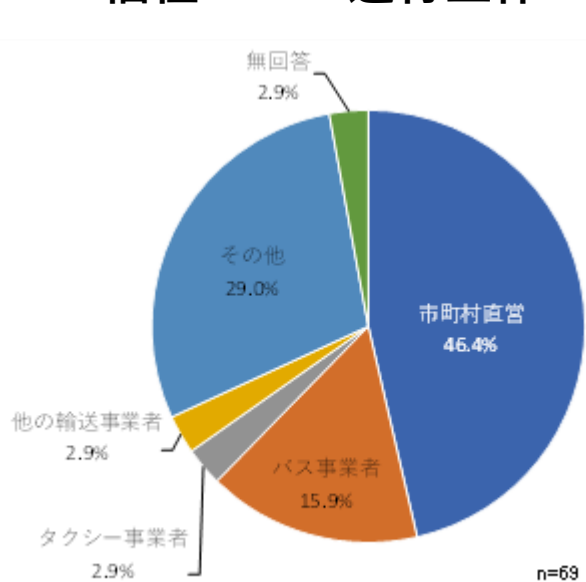
※母数 (n=464) は自治体が回答した路線の全数

# 5. 調査結果（市町村アンケート）

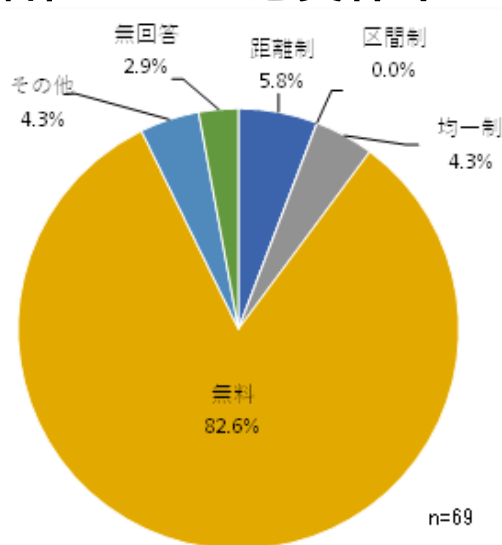
## 福祉バスの活用について

- 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」が29.0%を占める。
- 運賃体系は、82.6%が「無料」で、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」での運行であることが推察される。
- 他用途への活用については、「ある」が21.7%である。用途としては、「市町村公用車」、「地域イベントでの利用」、「運行事業者の事業で利用」等である。

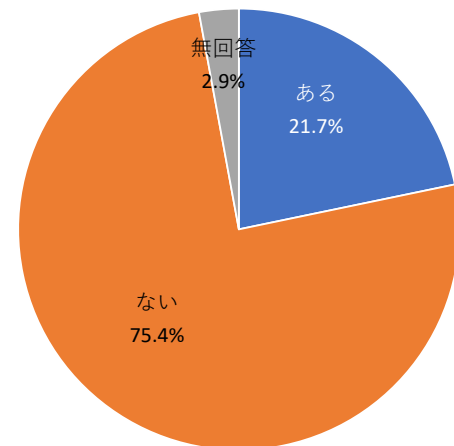
### 福祉バスの運行主体



### 福祉バスの運賃体系



### 他用途での利用有無



※母数（n=69）は自治体が回答した路線の全数

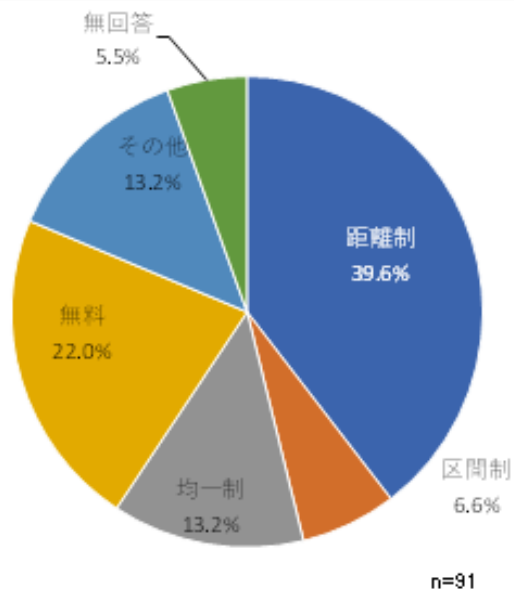


## 5. 調査結果（市町村アンケート）

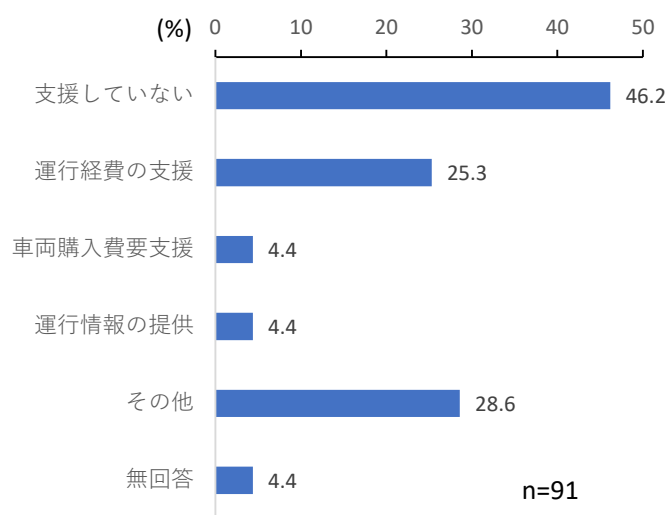
### NPO等の運営による自家用車を用いた地域住民の輸送について

- 運賃体系は、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。
- 市町村の約半数がNPO等による輸送に何らかの支援している。
- 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。

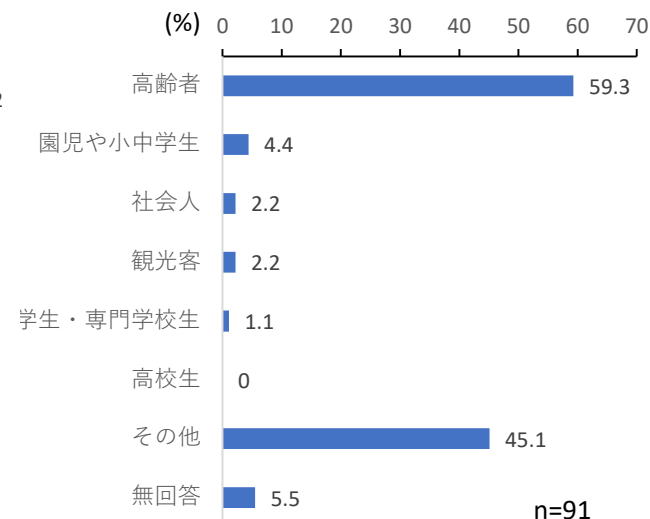
#### 運賃体系



#### 市町村による支援



#### 主な客層

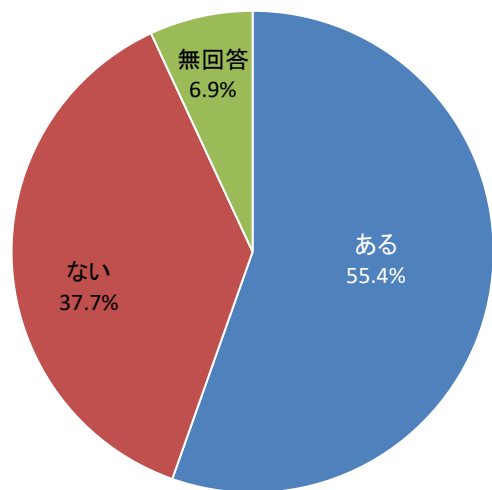


## 5. 調査結果（市町村アンケート）

### 既存の公共交通や市町村等運営の交通機関の重複や競合、補完について

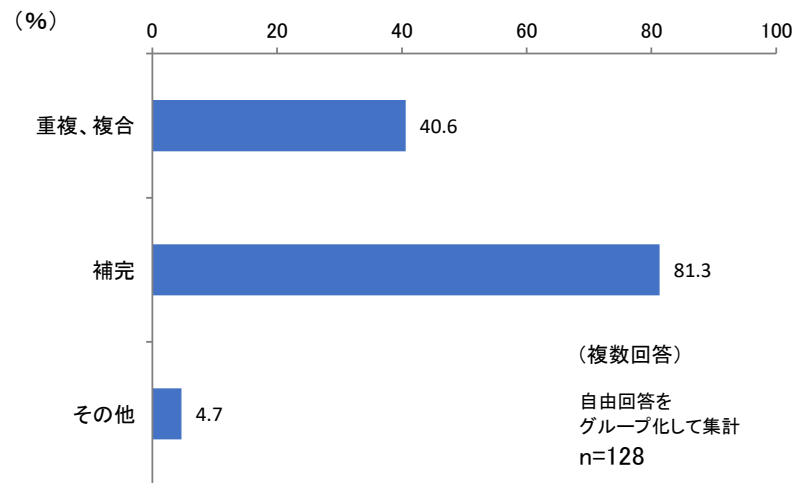
- 重複や競合、補完が「ある」と回答した自治体は55.4%。
- 重複や競合、補完がある自治体のうち、「重複、競合」は40.6%、「補完」は81.3%であった。コミュニティバスと路線バスのダイヤの接続による補完が多く見受けられた。

#### 重複や競合、補完の有無



n=231

#### 重複や競合、補完の内容



# 6. 調査結果（民間事業者アンケート）

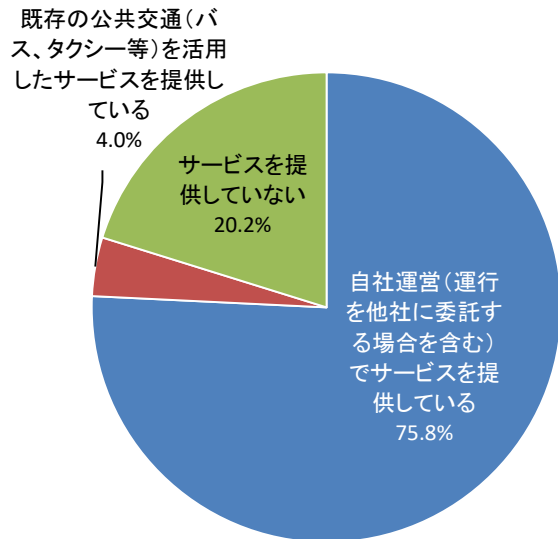
## アンケート概要

- 調査対象：所在地が九州の宿泊施設、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 計1,652事業所。
- 調査方法：ホテル予約サイト、業界団体名簿、電話帳などから事業所を抽出。調査票を郵送し、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%

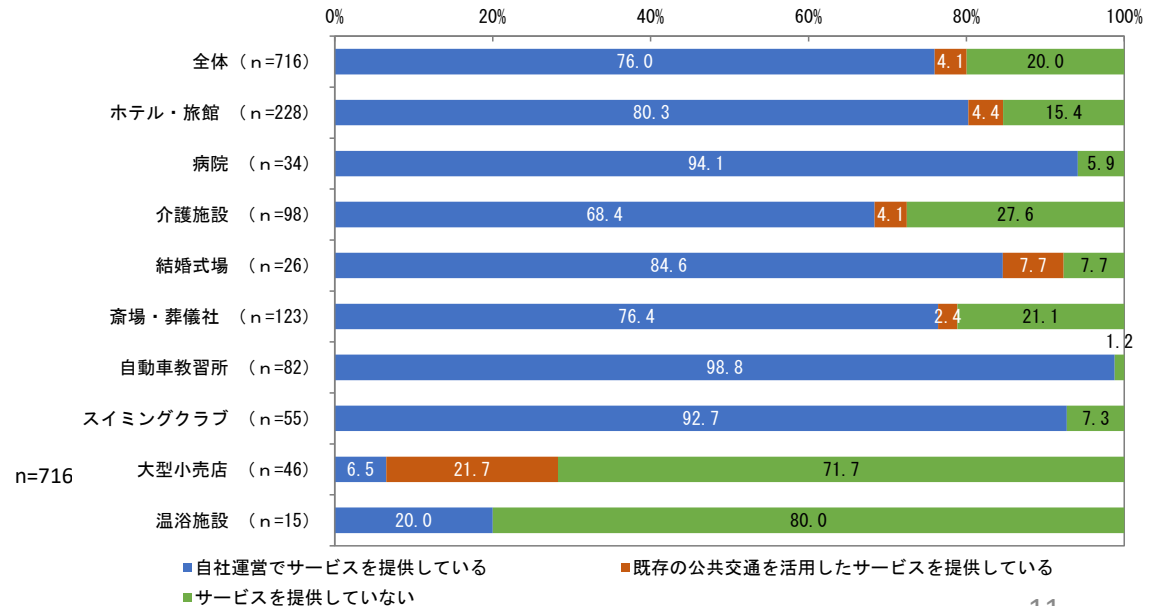
## 運行状況について

- 75.8%の事業所が自社運営でサービスを提供。
- 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。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21.7%であった。

## 輸送サービス実施の有無



## 輸送サービス実施の有無（事業者別）

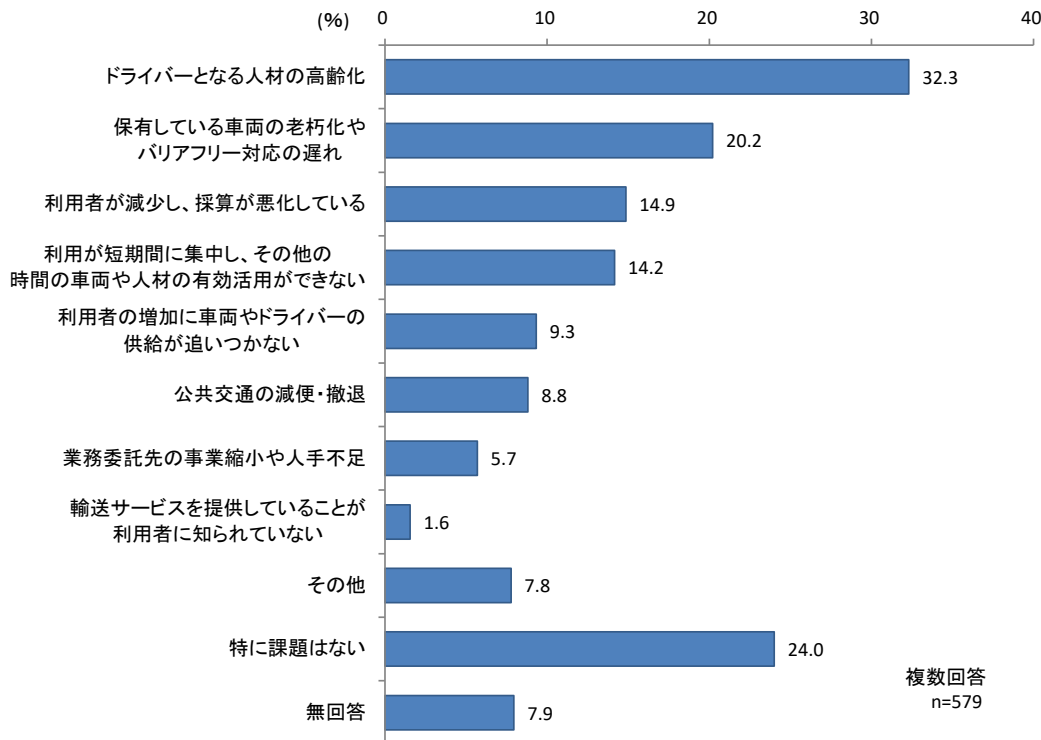


## 6. 調査結果（民間事業者アンケート）

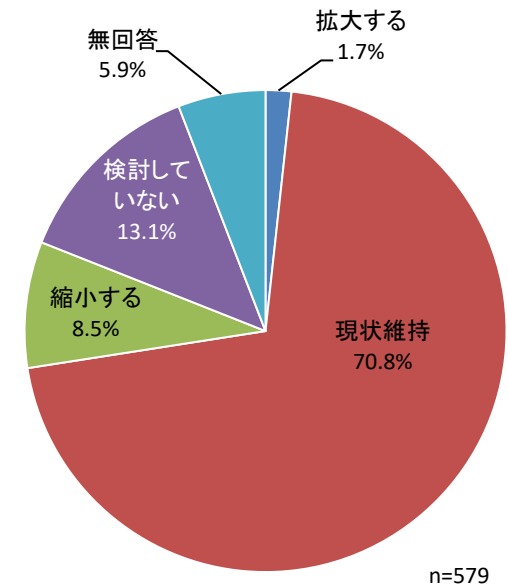
### 民間事業者提供の輸送サービスの課題と今後の意向

- 民間事業者提供の輸送サービスにおいても、「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。
- その一方、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、自由記述で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。

#### 輸送サービス提供時の課題



#### 今後のサービス継続意向

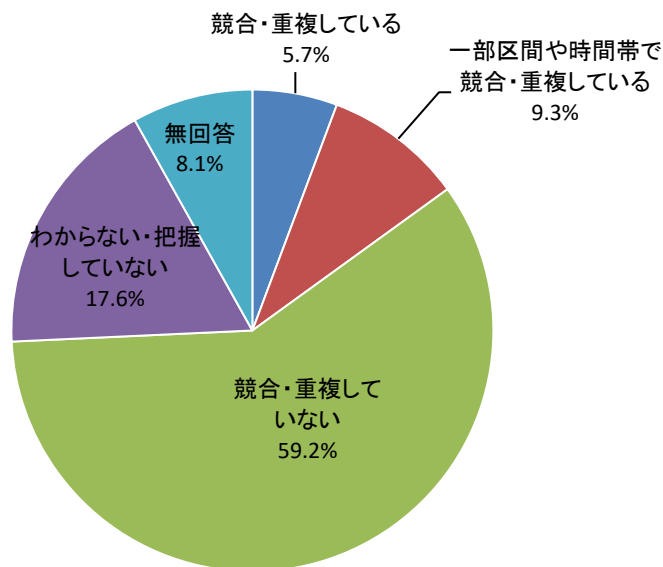


## 6. 調査結果（民間事業者アンケート）

### 民間事業者提供の輸送サービスと既存の公共交通との競合・重複

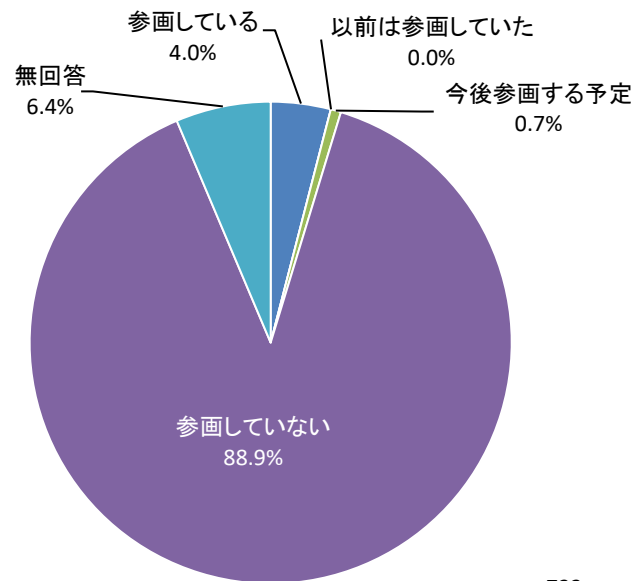
- 既存の公共交通との競合・重複は、59.2%が「競合・重複していない」と回答した。一方で「わからない・把握していない」が17.6%あった。
- 自治体等が設置する公共交通について検討する会議体への参画については「参画している」の回答が4.0%にとどまっており、地域の輸送資源を持つ民間事業者と自治体の連携が今後の課題。

#### 公共交通との競合・重複状況



n=579

#### 公共交通機関のあり方に関する会議体への参画有無



n=722

# 7. 調査結果（ヒアリング）

## ヒアリング概要

- ヒアリング対象 : アンケートやメディアでの情報をもとに、九州で輸送資源の活用を行っている自治体と民間事業者  
20件を抽出し、ヒアリングを実施
- ヒアリング項目 : 地域の公共交通事情・課題  
ヒアリング対象となる輸送資源の概要  
輸送資源活用の経緯  
輸送資源活用の効果・影響、行政支援の状況  
持続的なサービス提供に向けた取組・課題・今後の見通し

## 輸送資源活用の背景・経緯

- ヒアリングした自治体の多くは、路線バスの撤退により代替する公共交通を確保する必要が生じたことから、コミュニティバスやスクールバスを導入している。

- 路線バスの廃線を受けて、地域の交通事業者間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代替のバスを運行している  
(スクールバス、コミュニティバス/G町)
- 学校からバスを空き時間に使わせてほしいという依頼を受け、無償で貸出  
(送迎バス/M自動車学校)
- 集落の商店が閉店したことをきっかけに、隔週で高齢者の買い物支援に  
福祉車両を無償運行 (ボランティア輸送/L 社会福祉協議会)

## 7. 調査結果（ヒアリング）

### 他用途での活用

- ヒアリング先の自治体での活用は、「イベント対応」「災害時対応」「買い物、通院等」「混乗化」「貨客混載」に分けられる。

- 路線バスと市営バスのルートが重なっていたため、スクールバス混乗路線に一本化。混乗の条件は「車両の利用状況に空きがあること」「**保護者と住民の理解**」。**住民への説明は、根気強く何度も行う**（スクールバス/P市）

### 輸送資源活用によるメリット

- 移動手段の確保以外に「**高齢者の外出機会の確保**」や「住民との関係構築」が上がった。

- 福祉部局がコミュニティバスを管轄しており、高齢者の外出機会の確保も、事業を評価するポイントである（コミュニティバス/A町）
- 地域貢献で取り組んでいるが、近隣住民と顔が見える関係が構築できた（ボランティア輸送/L社会福祉協議会）

## 7. 調査結果（ヒアリング）

### 利害関係や協力体制の構築

- 輸送資源を活用するには、「他の交通業者との関係」「輸送資源の本来の用途との調整」が必要となるため、関係者とのより密な協議が求められる。

- 福祉バスと路線バスの経路が一部競合するため、路線バス事業者の不利益にならないように福祉バスの料金をやや高めに設定している（福祉バス/C市）
- スクールバスの混乗は学校行事やテストなどでダイヤが変わることがあるので教育委員会と連携し、毎月の運行計画表を運行事業者に提出してもらっている。（スクールバス/G町）

### 運営上の課題と今後の見通し

- 課題としては「持続的なサービス提供」や「利用促進の難しさ」「横展開の難しさ」が上がった。

- 自治協議会のボランティアがドライバーを担っているが、みな高齢で10年後は続けられない可能性がある。（ボランティア輸送/B市）
- 免許返納をした高齢者から、「コミュニティバスの使い方がわからない」という声が聞かれている（コミュニティバス/G町）



## 8. 地域における輸送資源の活用に向けたポイント

### ポイント 1 既存の公共交通の活用を再度検討する

- コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行主体の多くは既存の公共交通事業者。
- 公共交通以外の福祉バスや民間事業者の輸送サービス等においても公共交通事業者と連携している事例が確認された。
- 既存の公共交通事業者以外でも、運転手確保など共通の課題を抱える。

→ **既存の公共交通か、それ以外の二者択一ではなく、  
両者を総動員する**

### ポイント 2 輸送資源の制約を意識する

- 地域の輸送資源には本来の用途があるので、本来の用途による制約を認識する必要がある。
- 例えばスクールバスなら、学校行事や部活などにより運行内容が随時調整される。その制約の中で何が出来て何が出来ないかを把握することが必要。

→ **制約を検証した上で、関係者と調整を行い輸送資源を  
最大限に活用できる仕組みを構築する**

## 8. 地域における輸送資源の活用に向けたポイント

### ポイント3 需要の面から考える

- 車両に空き時間があるから輸送資源を活用する、といった供給の面から考えるのではなく、移動サービスを必要としている人は誰なのか、どんな目的で利用しているかという需要（移動ニーズ）の面から考えることが肝要である。
- 路線廃止や撤退の代替交通は、必然的に低需要である。また、ポイント2で述べた通り、公共交通以外の輸送資源には制約がある。

→ **「低需要」の観点から「制約のある供給」をいかにマッチングさせるかという検討が必要**

### ポイント4 法定協議会を活用する

- 地域の輸送資源を活用するには、学校や民間事業者等、多様な関係者との調整が必要であり、競合・重複という視点からもこれまで以上に既存の公共交通とも協議が必須である。
- 導入にあたっては「法定協議会」を設置し、多様な関係者が参画し上記ポイント1～3の観点から議論を行うことが望ましい。
- 導入後においても、ある関係者への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。

→ **協議会の場で、多様な関係者による幅広い観点から議論をする**