九州管内における公共交通基礎調査業務

報告書

平成24年3月

国土交通省

九州運輸局

第1章 県別地域公共交通の現状把握

2 . アンケート集計 【問 1 交通関連予算や国の補助金の活用状況】 (1)交通関連予算の状況について	1.調査の概要 (1)アンケートの配布状況 1 (2)アンケートの回収状況 1 (3)調査対象 1
(1)交通関連予算の状況について 3 (2)国の補助金の活用状況について 3 【問2 地域公共交通施策の推進状況】 (1)公共交通に関する協議会等の設置状況について 1)協議会等の開催状況について 4 2)今後必要と考える市町村への支援について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (3)必要としている情報について 5 (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 6 (4)公共交通サービス確保の地域課題について 6 2)交通モード別課題について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 8 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	2.アンケート集計
 (2)国の補助金の活用状況について 3 【問2 地域公共交通施策の推進状況】 (1)公共交通に関する協議会等の設置状況について 4 2)今後必要と考える市町村への支援について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (3)必要としている情報について 6 (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 8 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について 9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】 	【問 1 交通関連予算や国の補助金の活用状況】
【問2 地域公共交通施策の推進状況】 (1)公共交通に関する協議会等の設置状況について 1)協議会等の開催状況について 2)今後必要と考える市町村への支援について 3)国に対する期待について 5(2)日常的に相談する相手について (3)必要としている情報について (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 2)交通モード別課題について (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について 9	(1)交通関連予算の状況について
(1)公共交通に関する協議会等の設置状況について 1)協議会等の開催状況について	(2)国の補助金の活用状況について
1)協議会等の開催状況について 4 2)今後必要と考える市町村への支援について 4 3)国に対する期待について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (3)必要としている情報について 6 (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 6 2)交通モード別課題について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 8 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について 9	【問2 地域公共交通施策の推進状況】
2)今後必要と考える市町村への支援について 4 3)国に対する期待について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (3)必要としている情報について 6 (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 6 2)交通モード別課題について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 8 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	(1)公共交通に関する協議会等の設置状況について
2)今後必要と考える市町村への支援について 4 3)国に対する期待について 5 (2)日常的に相談する相手について 5 (3)必要としている情報について 6 (4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 6 2)交通モード別課題について 7 (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 8 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について 8 (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	1)協議会等の開催状況について4
3)国に対する期待について	2)今後必要と考える市町村への支援について4
(2)日常的に相談する相手について	3)国に対する期待について5
(4)公共交通サービス確保の取り組みについて 1)公共交通サービス確保の地域課題について 2)交通モード別課題について (5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について 2)「目標」「指標」の設定状況について 8 (6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について (7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 2)「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について 9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	(2)日常的に相談する相手について
1)公共交通サービス確保の地域課題について	(3)必要としている情報について6
2)交通モード別課題について	(4)公共交通サービス確保の取り組みについて
(5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について	1)公共交通サービス確保の地域課題について6
(5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて 1)公共交通の「めざすすがた」について	·
2)「目標」「指標」の設定状況について	
(6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について	
(7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について 1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について …9 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	2)「目標」「指標」の設定状況について8
1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について …9 2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について9 【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	(6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について8
2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について	(7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について
【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について9
	2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について9
	【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】
【問4 国によるノウハウ・情報提供の活用状況】	
(1) ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価について10	(1) ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価について10

【問5 市町村との関わりの状況】	
(1)市町村からの相談状況について	
1)市町村からの相談内容について	
2)市町村からの相談に対する対応について	11
(2)市町村に対する支援の状況について	
1)財政支援の有無について	
2)補助額の状況について	
3)財政支援以外の取り組みの有無について	
4)財政支援以外の取り組み内容について	13
【問6 補助公共交通機関の状況】	
(1)県単独補助路線の状況について	
(1)バス路線の状況について	13
2)鉄軌道・路線航路等の状況について	
(2) 市町村との協調補助路線の状況について	
第2章 市町村別地域公共交通の現状把握	
1.調査の概要	
□ ・嗣旦の佩安 (1)アンケートの配布状況	4.4
(2)アンケートの回収状況(3)調査対象	
(3) 嗣且刈象	
2.アンケート集計	
【問1 交通関連予算や国・県補助金の活用状況】	
(1)交通関連予算の状況について	16
(2)国・県の補助金の活用状況について	
・ 1)交通関連補助受給先について	17
【問2 地域公共交通施策の推進状況】	
(1)公共交通施策担当部署について	
1)公共交通等の専任担当者数について	
2)公共交通等の兼任担当者数について	20
(2)公共交通の取り組みを進める上での課題について	
1)取り組みを進める上での課題について	
2)交通事業者の協力が得られないケースについて	
3)市民、住民、利用者の理解・協力が得られない場合の対応について	22
(3)公共交通に関する協議会等の設置状況について	

1)協議会等の設置の有無について	22
2)協議会等の開催状況について	23
(4)日常的に相談する相手について	23
(5)必要としている情報について	24
(6)公共交通サービス確保の取り組みについて	
1)公共交通サービス確保の地域課題について	24
2)交通モード別課題について	25
(7)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて	
1)公共交通の「めざすすがた」について	26
2)「目標」「指標」の設定状況について	26
3)事後評価の実施状況について	27
4)目標・指標を設定しない理由について	27
(8)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について	28
(9)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について	
1)今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について .	29
2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について	29
【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】	
(1)計画・方針の策定状況について	30
【問4 国によるノウハウ・情報提供の活用状況】	
(1)ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価について	
1)活用状況及び評価について	
2)県別活用状況について	
3)改善すべき点について	33
【問5 県が実施する支援メニューの活用状況】	
(1)支援メニューの活用状況について	
1)県支援メニューの活用有無について	34
2)県支援メニューを活用しない理由について	
【問6 地域公共交通の状況】	
(1)コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について	
1)集計項目及び集計対象について	
2)路線形態について	
3)運行形態について	
4)運行開始時期について	
5)事業区分について	
6)運行段階について	
7)運行の主目的について	
8)事業の運営主体について	
9)事業の運行主体について	
10)運行事業者との契約状況について	42

	11)協議会等の設置状況について	.43
	12)使用車両台数について	.43
	13)所要時間について	.44
	14)路線キロについて	.46
	15)一週間あたりの運行本数について	.48
	16)始発時間について	.50
	17)終発時間について	.50
	18)バスの利用資格について	.51
	19)運賃について	.51
	20)割引運賃導入状況について	.52
	21)車両購入費について	.52
	22)年間運行経費について	.53
	23)年間運行経費のうち人件費が占める割合について	.55
	24)年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める 割合について	57
	25)路線1kmあたり年間運行経費について	
	26) 1 本 (往復) あたり運行経費について	
	27)年間運賃収入について	
	28)路線1kmあたり年間運賃収入について	
	29)1本(往復)あたり運賃収入について	
	30)年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について	
	31)補助金 (国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について	
	32)補助金の受給先について	
	33) H 2 2年度年間乗車人員について	.70
	34)乗車人員動向について	
	35) 1 便あたりの平均乗車人員について	.74
	36)今後の見通しについて	.76
	37)地域ニーズの把握・調整方法、要望の状況について	.77
	38)路線導入時に苦慮した点について	.78
	39)路線導入後、工夫した点について	.79
	40)導入前の予測と乖離している点及びその原因について	.80
(2)	前年度調査との比較について	
	1)当該市町村数及び路線数の状況	.81
	2)路線形態について	.81
	3)運行形態について	.82
	4)所要時間について	.82
	5)路線キロについて	
	6)一週間あたりの運行本数について	.84
	7)年間運行経費について	.85
	8)年間運賃収入について	.86
	9)年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について	.87

(3)市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況!	こついて
1)市町村別の状況	88
2)路線別の状況について	89
(4)鉄道・軌道・海上交通等への補助の状況について	90

参考資料:アンケート調査票

1. 調査の概要

(1)アンケートの配布状況

1)配布 · 回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル (ワード・エクセルファイル)」の電子メールによる送信 (九 州管内各県交通担当者への送信)
- ・記入済み「アンケート調査票 (エクセルファイル)」の電子メールによる回収 (九州運輸局への返信による回収)

2) 送信ファイル

- ①「地域公共交通に関するアンケート調査」のお願い
- ②地域公共交通に関するアンケート調査票

3) アンケート実施時期

・平成23年11月25日(月)~平成23年12月26日(金)

(2)アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
合計	7	7	100%

(3)調査対象

1) 本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて

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

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

《抜粋》

2. コミュニティバスの定義

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

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



2)調査対象外とするバスについて

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

3)調査対象年度について

- ・市町村の運営によるコミュニティバス・乗合タクシー等の取り組みについては、「平成22年4月1日~平成23年3月31日(22年度)」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成22年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成24年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。
- ・コミュニティバス・乗合タクシー等については、実証運行段階か、本格運行段階かは問わず、平成22年度に実績があるものはすべて調査対象とした。

2. アンケート集計

【問1 交通関連予算や国の補助金の活用状況】

(1)交通関連予算の状況について

- ○九州各県の合計値で見ると、平成 22 年度の総予算額に占める交通関連予算の割合は 0.3% となっている。
- ○県別に見ると、割合が最も低い県で 0.03%、最も高い県で 1.67%とその割合には県によって差が見られる。
- ※「交通関連予算」:鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むもの

■会計予算額(九州合計)

項目	予算額 (億円)	交通関係予算割合
総予算額(平成22年度)	69,975	0.3%
うち 一般会計予算	59,184	0.2%
うち 特別会計予算	9,977	0.0%
うち 公営企業会計予算	815	7.9%

■交通に関連する予算額(九州合計)

(単位:億円)

項目		一般会計	特別会計	公営企業会計	合計
鉄軌道関係	予算額	28.8	0.0	0.0	28.8
	うち バリアフリー関係	0.6	0.0	0.0	0.6
バス関係	予算額	18.2	0.0	64.7	82.9
(福祉・教育除く)	うち バリアフリー関係	0.2	0.0	0.0	0.2
タクシー関係	予算額	0.0	0.0	0.0	0.0
(福祉・教育除く)	うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
福祉関係	予算額	0.0	0.0	0.0	0.0
(福祉バスなど)	うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
教育関係	予算額	4.0	0.0	0.0	4.0
(スクールバスなど)	うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
旅客船関係	予算額	61.1	0.0	0.0	61.1
	うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
その他交通関係	予算額	13.2	0.0	0.0	13.2
	うち バリアフリー関係	0.0	0.0	0.0	0.0
交通関係 合計		125.3	0.0	64.7	190.0
	うち バリアフリー関係	0.8	0.0	0.0	0.8

(2)国の補助金の活用状況について

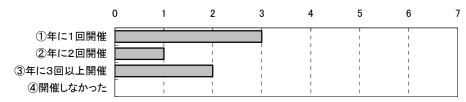
- ○九州全体で国から交通関連補助を受けているケースは3県で8件(うち5件が国土交通省の補助)あり、総補助額は14.3億円となっている。
- ○ケースとしては、1千万円代の補助を受けているケースが多い。
- ※「交通関連補助額」:上記と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合 タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金(補助金には負担 金・交付金等を含む)

【問2 地域公共交通施策の推進状況】

(1)公共交通に関する協議会等の設置状況について

- 1) 協議会等の開催状況について(いずれかを選択)
 - ○道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「地域協議会」または、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」などの協議会は、全ての県で設置されている。
 - ○その開催状況を見ると、年に1回程度開催されているケースと、複数回開催されているケースが同数となっている。

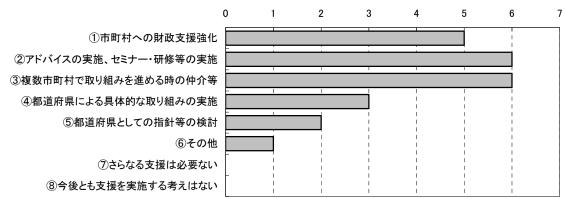
■協議会等の開催状況



2) 今後必要と考える市町村への支援について(該当するものを全て選択)

- ○7県のうち6県で、今後「②市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス(地域公共交通会議の設置・運営に対する助言など)の実施、セミナー・研修等の実施」「③複数市町村で取り組みを進める時の仲介、市町村担当者間の連携を進める際の仲介(コーディネーター役)、地域公共交通会議への参加など」が必要と回答している。
- ○「①市町村への財政支援強化」も必要と考えている県が多い。
- ○「⑦市町村に対し、すでに支援を実施しており、さらなる支援は必要ない」「®今後とも支援を実施する考えはない」という回答はなく、公共交通に関して、市町村に対する県からの支援の重要性が感じられる。

■今後必要と考える市町村への支援

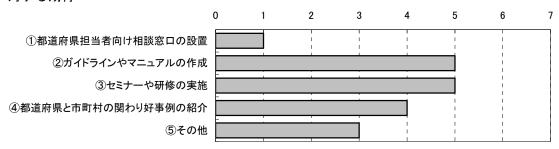


3) 国に対する期待について(該当するものを全て選択)

○県として国に期待していることとしては、「②市町村の取り組みに対する都道府県の関わり 方を示したガイドラインやマニュアルの作成」「③セミナーや研修の実施」と回答している 県が多い。

○「④都道府県と市町村の関わりにおける好事例の紹介」に対する期待も高い。

■国に対する期待

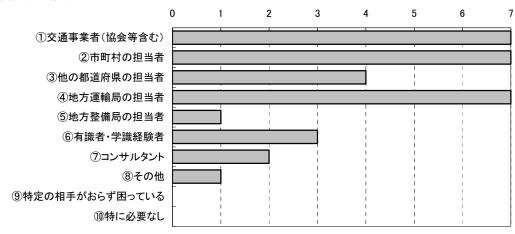


(2) 日常的に相談する相手について (該当するものを全て選択)

○地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたっては、全ての県で「①交通事業者(協会等含む)」「②市町村の担当者」「④地方運輸局の担当者」と日常的に相談を行っていると回答している。

○「⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている」「⑩特に相談する必要はない」と回答した県はない。

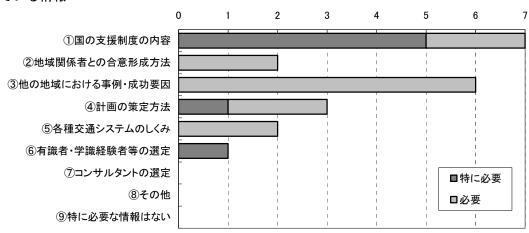
■日常的に相談する相手



(3) 必要としている情報について (特に必要を1つ、必要を2つ選択)

- ○地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって必要としている情報としては、全ての県が「①国の支援制度の内容」と回答しており、うち5県ではそれが「特に必要」と回答している。
- ○また、6県が必要な情報として「他の地域における事例やその成功要因」を上げている。

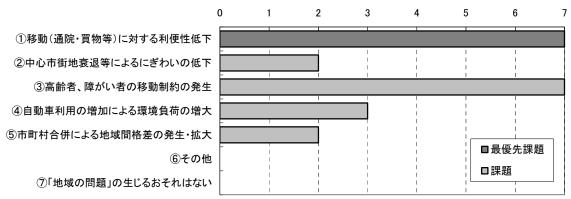
■必要としている情報



(4)公共交通サービス確保の取り組みについて

- 1)公共交通サービス確保の地域課題について(最優先課題を1つ、課題を2つ選択)
 - ○公共交通サービスを確保していく上での地域課題としては、全ての県において「①市町村及 び特定地域における移動(通院・通学・買物等)に対する利便性の低下」が「最優先課題」 であると回答されている。
 - ○また、全ての県で「③高齢者、障がい者の移動制約の発生」が「課題」であると回答されて いる。

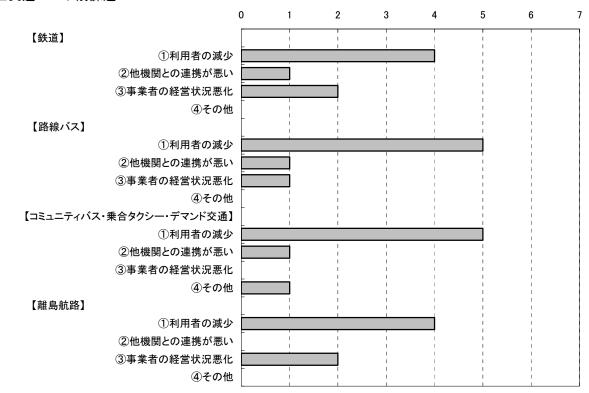
■公共交通サービス確保の地域課題



2) 交通モード別課題について(モード別にいずれかを選択)

○全ての交通モードにおいて、「①利用者の減少」が課題となっている。

■交通モード別課題

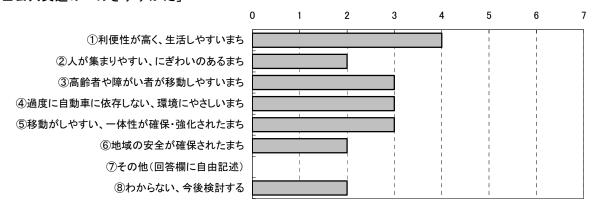


(5)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて

1) 公共交通の「めざすすがた」について(該当するものを全て選択)

○各県が公共交通に関して「めざしているすがた」に対する設問に関しては、回答が**多様**化しており、様々な将来像が描かれているものと考えられる。

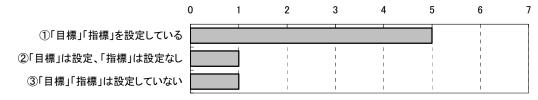
■公共交通の「めざすすがた」



2)「目標」「指標」の設定状況について(いずれかを選択)

- ○公共交通サービスの確保に関して「目標」「指標」を設定していると回答している県が多いが、設定していない県も見られる。
- ○目標を設定してない理由としては、「指標化しにくい目標だから」「必要性を感じていないから」が上げられている。

■「目標」「指標」の設定状況

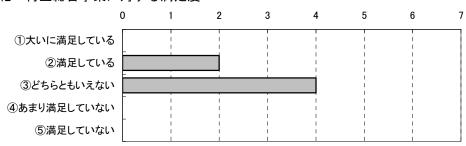


(6)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について

(いずれかを選択)

○「地域公共交通活性化・再生総合事業」に対する満足度は、「あまり満足していない・満足 してない」という回答はないが、「どちらともいえない」という回答が最も多くなっている。

■地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度

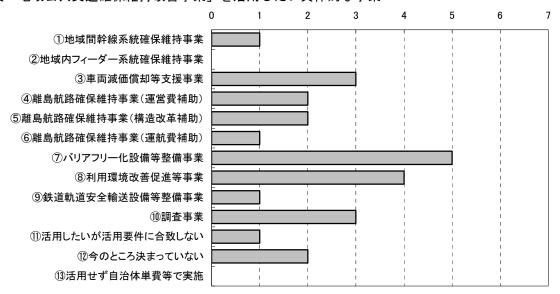


(7)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について

1) 今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について(該当するものを全て選択)

○今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用して公共交通の確保・維持・改善を進めたい 具体的な事業としては、「⑦バリアフリー化設備等整備事業」という回答が最も多く、次い で「⑧利用環境改善促進等事業」が多くなっている。

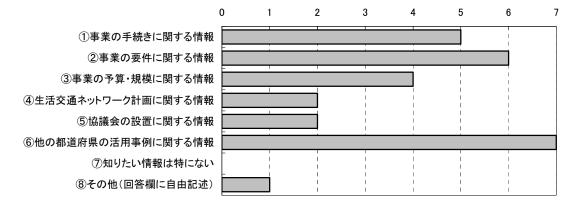
■今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業



2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について(該当するもの を全て選択)

○「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報としては、「⑥他の都道府県の活用事例に関する情報」という回答が最も多いが、「②事業の要件に関する情報」「①事業の手続きに関する情報」という回答も多い。

■「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報

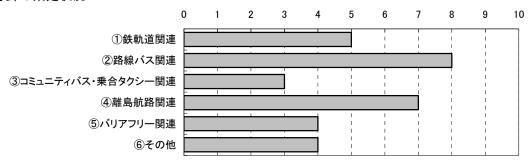


【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】

(1)計画・方針の策定状況について (該当するものを全て選択)

- ○県が策定している交通に関する計画・方針の中で、最も多いものは「②路線バス関連」となっており、次いで「④利用航路関連」となっている。
- ※交通に関する計画・方針:都市基本計画や交通基本計画などのマスタープラン、都道府県独自で行っている鉄軌道やバスの維持活性化に関する計画、連携計画や生活交通ネットワーク計画等の補助対象事業における計画など

■計画・方針の策定状況



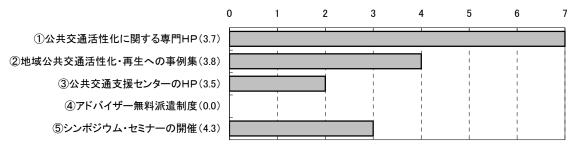
【問4 国によるノウハウ・情報提供の活用状況】

(1) ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価について

(該当するものを全て選択)

- ○国が実施している地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供のうち、全ての県で「①公共交通活性化に関する専門ホームページによる情報提供」が活用されており、満足度合いも平均以上となっている。
- ○改善すべき点としては、デマンド交通に関する導入経緯、予算、軽減率、契約に至るまでの 事務作業(補助金申請)、乗車率の推移等の情報充実が上げられている。

■ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価



※()内の数字は満足度合いの平均値を示す(5:大いに満足~1:満足していないの5段階)

【問5 市町村との関わりの状況】

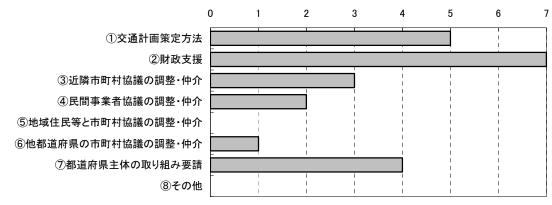
(1) 市町村からの相談状況について

1) 市町村からの相談内容について(該当するものを全て選択)

○市町村から受ける具体的な相談内容としては「②財政支援」が最も多く、全ての県で選択されている。

○「①交通計画策定方法」「⑦都道府県主体の取り組み要請」に対する相談も半数以上の県で 見られる。

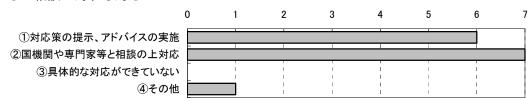
■市町村からの相談内容



2) 市町村からの相談に対する対応について(該当するものを全て選択)

○相談を受けた場合、「①相談を受け、具体的な対応策や適切なアドバイスを講じている」「② 県だけで対応が難しいときは、運輸局等国の機関や専門家等と相談の上、対応している」な ど、県としての対応が行われている。

■市町村からの相談に対する対応

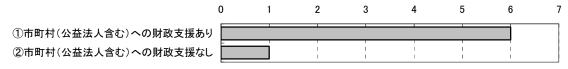


(2) 市町村に対する支援の状況について

1) 財政支援の有無について(いずれかを選択)

○市町村に対して財政支援を行っている県が多い。

■財政支援の有無



2)補助額の状況について(九州合計)

○補助は県単独で行われているケースが多く、中でも「②コミュニティバス、乗合タクシー、 デマンド交通の導入・維持に関する補助」が大半を占めている。

■補助額の状況

■間切頭の水ル			
項目		国との協調補助 (平成22年度) (千円)	都道府県単独 (平成22年度) (千円)
調査・計画策定 に関する支援	①公共交通に関する調査や計画の策定に 関する補助	0	3,251
運行に関する支援	②コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド 交通の導入・維持に関する補助	706	107,243
	③その他	0	4,104

3) 財政支援以外の取り組みの有無について(いずれかを選択)

○財政支援以外にも市町村に対して支援を行っている県が多い。

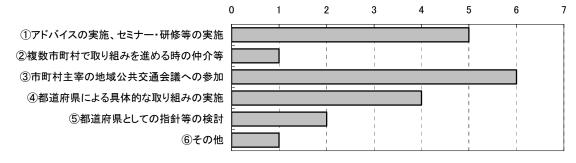
■財政支援以外の取り組みの有無



4) 財政支援以外の取り組み内容について(該当するものを全て選択)

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

■財政支援以外の取り組み内容



【問6 補助公共交通機関の状況】

(1)県単独補助路線の状況について

1) バス路線の状況について

○単独でバス路線への補助を行っていると回答した県は2となっており、平成22年度合計で約1.8億円の補助が行われている。

2) 鉄軌道・路線航路等の状況について

○単独で鉄軌道への補助を行っていると回答した県は2となっており、平成22年度合計で約0.8 億円の補助、路線航路への補助を行っていると回答した県も2となっており、平成22年度合計で約1.1億円の補助が行われている。

(2) 市町村との協調補助路線の状況について

○市町村との協調補助を行っていると回答した県は5となっており、そのうちバス路線に対しては4県平成22年度合計で約2.3億円の補助、鉄軌道に対しては1県約0.9億円の補助が行われている。

П	11 11111111		111111111	 111111111	 111111111	111111111		111111111	П

1. 調査の概要

(1)アンケートの配布状況

1)配布 · 回収方法

- ・以下に示す「送信ファイル (ワード・エクセルファイル)」の電子メールによる送信 (九 州管内各市町村交通担当者への送信)
- ・記入済み「アンケート調査票(エクセルファイル)」の電子メールによる回収(九州運輸 局への返信による回収)

2) 送信ファイル

- ①「地域公共交通に関するアンケート調査」のお願い
- ②地域公共交通に関するアンケート調査票
- ③添付資料について

3) アンケート実施時期

· 平成 23 年 11 月 25 日 (月) ~平成 23 年 12 月 26 日 (金)

(2)アンケートの回収状況

	送信数	回収数	回収率
福岡県	60	60	100%
佐賀県	20	20	100%
長崎県	21	21	100%
熊本県	45	44	98%
大分県	18	18	100%
宮崎県	26	26	100%
鹿児島県	43	42	98%
合計	233	231	99%

(3)調査対象

1) 本調査で対象とするコミュニティバス・乗合タクシーについて

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

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



《抜粋》

2. コミュニティバスの定義

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

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

2)調査対象外とするバスについて

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

3)調査対象年度について

- ・市町村の運営によるコミュニティバス・乗合タクシー等の取り組みについては、「平成22 年4月1日~平成23年3月31日(22年度)」に運行実績のあるものを調査対象とした。
- ・平成22年度以前の取り組み、今年度からの取り組み、平成24年度以降予定されている取り組みはすべて対象外とした。
- ・コミュニティバス・乗合タクシー等については、実証運行段階か、本格運行段階かは問わず、平成22年度に実績があるものはすべて調査対象とした。

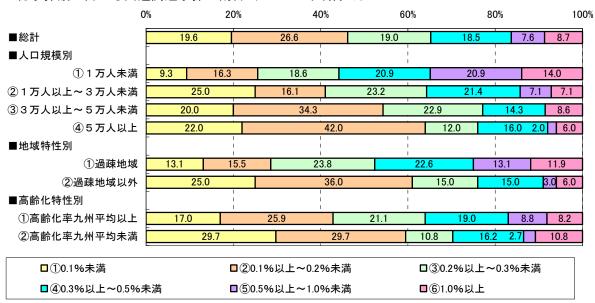
2. アンケート集計

【問1 交通関連予算や国・県補助金の活用状況】

(1)交通関連予算の状況について

- ○全体でみると、総予算額に占める公共交通関連予算の割合が「②0.1%以上~0.2%未満」の 市町村が1/4以上を占めている。
- ○人口規模別に見ると「人口規模が小さい地域」、地域特性別に見ると「過疎地域」、高齢化特性別に見ると「高齢化率九州平均以上地域」において公共交通関連予算割合が比較的高い市町村が多くなっており、「人口規模が小さく、過疎化しており、高齢化が進んでいる地域」では交通関連予算割合が高くなる傾向にある。
- ※「交通関連予算」:鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むもの

■総予算額に占める交通関連予算の割合(N=184:不明除く)



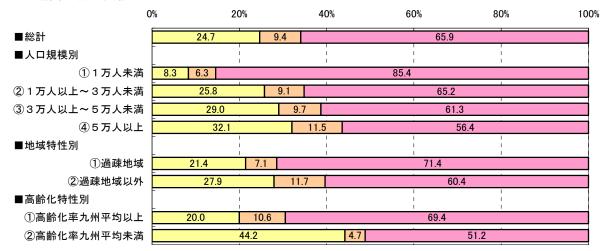
	①0.1% 未満	②0.1%以上 ~0.2%未満	③0.2%以上 ~0.3%未満	④0.3%以上 ~0.5%未満	⑤0.5%以上 ~1.0%未満	⑥1.0% 以上	⑦不明	総計 (不明除)	総計
■総計	36	49	35	34	14	16	47	184	231
■人口規模別									
①1万人未満	4	7	8	9	9	6	11	43	54
②1万人以上~3万人未満	14	9	13	12	4	4	19	56	75
③3万人以上~5万人未満	7	12	8	5		3	10	35	45
④5万人以上	11	21	6	8	1	3	7	50	57
■地域特性別									
①過疎地域	11	13	20	19	11	10	18	84	102
②過疎地域以外	25	36	15	15	3	6	29	100	129
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	25	38	31	28	13	12	36	147	183
②高齢化率九州平均未満	11	11	4	6	1	4	11	37	48

(2)国・県の補助金の活用状況について

1) 交通関連補助受給先について

- ○平成22年度に国・県から補助を受けた件数(回答数):223件
- ○全体で見ると、県からの補助を受けているケースが約2/3を占めている。
- ○人口規模が大きい地域、過疎地域以外地域、高齢化率が九州平均未満地域の方が、それ以外 の地域よりも国から補助を受けるケースが多くなっている。
- ○国からの補助については、国土交通省の補助を受けているケースが多い。
- ※「交通関連補助額」:「交通関連予算」と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金(補助金には負担金・交付金等を含む)

■交通関連補助受給先(N=223)



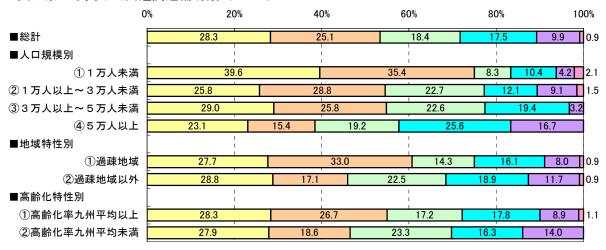
□①国土交通省からの補助	■②国土交通省以外の国からの補助	■③県からの補助
--------------	------------------	----------

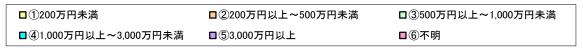
	①国土交通省からの補助	②国土交通省以外の国からの補助	③県からの補助	総計
■総計	55	21	147	223
■人口規模別				
①1万人未満	4	3	41	48
②1万人以上~3万人未満	17	6	43	66
③3万人以上~5万人未満	9	3	19	31
④5万人以上	25	9	44	78
■地域特性別				
①過疎地域	24	8	80	112
②過疎地域以外	31	13	67	111
■高齢化特性別				
①高齢化率九州平均以上	36	19	125	180
②高齢化率九州平均未満	19	2	22	43

2) 国や県から受けた交通関連補助額について

- ○全体でみると、補助額として最も多いケースは「①200万円未満」であるが、「⑤3,000万円以上」の高額補助を受けているケースも1割程度見られる。
- ○人口規模が大きい地域、過疎地域以外地域、高齢化率が九州平均未満地域の方が、それ以外 の地域よりも高額補助を受けるケースが多くなっている。

■国や県から受けた交通関連補助額 (N=223)





	①200 万円未満	②200万円以上 ~500万円未満	③500万円以上 ~1,000万円未満	④1,000万円以上 ~3,000万円未満	⑤3,000 万円以上	⑥不明	総計
■総計	63	56	41	39	22	2	223
■人口規模別							
①1万人未満	19	17	4	5	2	1	48
②1万人以上~3万人未満	17	19	15	8	6	1	66
③3万人以上~5万人未満	9	8	7	6	1		31
④5万人以上	18	12	15	20	13		78
■地域特性別							
①過疎地域	31	37	16	18	9	1	112
②過疎地域以外	32	19	25	21	13	1	111
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	51	48	31	32	16	2	180
②高齢化率九州平均未満	12	8	10	7	6		43

【問2 地域公共交通施策の推進状況】

(1)公共交通施策担当部署について

1) 公共交通等の専任担当者数について

- ○全体でみると、公共交通等の専任担当者を配置していない市町村が約8割を占めている。
- ○人口規模が大きい地域、過疎地域以外地域、高齢化率が九州平均未満地域の方が、それ以外 の地域よりも専任の公共交通担当者を配置しているケースが多くなっている。
- ○特に、人口規模が5万人以上の場合、市町村の職員数も多くなることから約45%で専任の公共交通担当者が配置されている。逆の場合は専任の担当者を確保することが難しいものと考えられる。

■公共交通等の専任担当者数 (N=231)

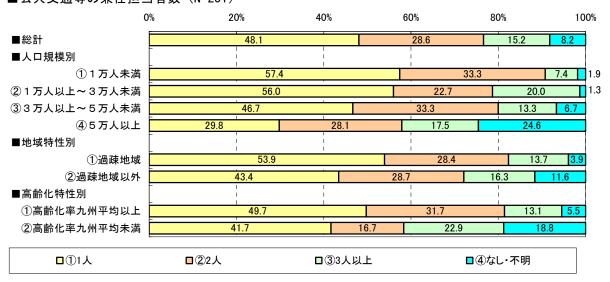


	①1人	②2人以上	③なし・不明	総計
■総計	26	21	184	231
■人口規模別				
①1万人未満	4	1	49	54
②1万人以上~3万人未満	5	1	69	75
③3万人以上~5万人未満	8	2	35	45
④5万人以上	9	17	31	57
■地域特性別				
①過疎地域	11	4	87	102
②過疎地域以外	15	17	97	129
■高齢化特性別				
①高齢化率九州平均以上	20	12	151	183
②高齢化率九州平均未満	6	9	33	48

2) 公共交通等の兼任担当者数について

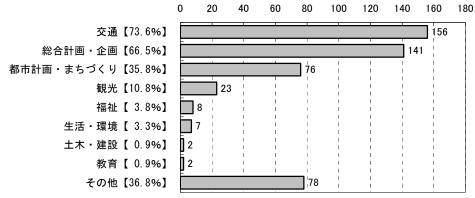
- ○全体でみると、9割以上の市町村で兼任の担当者が配置されている。
- ○人口規模が大きい地域、過疎地域以外地域、高齢化率が九州平均未満地域では専任担当者が 配置されている市町村が多いため、兼任担当者が配置されていないケースも多く見られる。
- ○兼任の場合、「交通」「総合計画・企画」担当部署と兼任しているケースが多くなっている。

■公共交通等の兼任担当者数 (N=231)



	①1人	②2人	③3人以上	④なし・不明	総計
■総計	111	66	35	19	231
■人口規模別					
①1万人未満	31	18	4	1	54
②1万人以上~3万人未満	42	17	15	1	75
③3万人以上~5万人未満	21	15	6	3	45
④5万人以上	17	16	10	14	57
■地域特性別					
①過疎地域	55	29	14	4	102
②過疎地域以外	56	37	21	15	129
■高齢化特性別					
①高齢化率九州平均以上	91	58	24	10	183
②高齢化率九州平均未満	20	8	11	9	48

■兼任担当者の主な業務内容 (N=212)

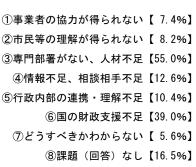


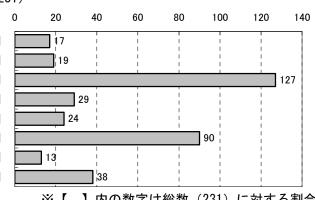
※【 】内の数字は兼任担当者ありと回答した市町村数 (212) に対する割合

(2)公共交通の取り組みを進める上での課題について

- 1) 取り組みを進める上での課題について(該当するものを全て選択)
 - ○半数以上の市町村が「③専門部署がない、人材が不足している」と回答している。
 - ○約4割の市町村が「⑥国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない」ことが課題で あると回答している。

■公共交通の取り組みを進める上での課題 (N=231)



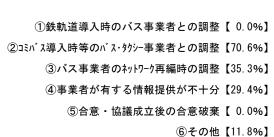


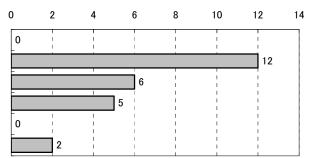
※【 】内の数字は総数(231)に対する割合

2) 交通事業者の協力が得られないケースについて (該当するものを全て選択)

- ○7割以上の市町村が「②コミュニティバス・乗合タクシーの運行など、新しい地域公共交通 の導入等に当たって、バス事業者、タクシー事業者との調整が難航する」と回答している。
- ○具体的な事例記載においても、コミュニティバス・乗合タクシーの運行の際にバス事業者・ タクシー事業者からの反対が非常に強かった、調整が難航した、導入が頓挫したなどの記載 が多く見られた。
- ※1) の設問で「①事業者の協力が得られない」と回答した市町村のみ回答(N=17)

■交通事業者の協力が得られないケース(N=17)



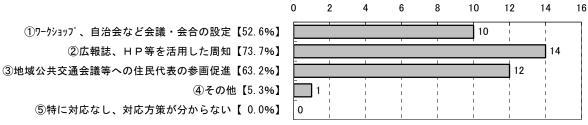


※【 】内の数字は「事業者の協力が得られない」と回答した市町村数(17)に対する割合

3) 市民、住民、利用者の理解・協力が得られない場合の対応について(該当するものを全て選択)

- ○「②広報誌、HP等を活用して、周知を図る」「③地域公共交通会議等の合意形成を図る公的な協議会等において、住民代表に十分な参画を得る」などの対応が図られている。
- ○「①ワークショップ、自治会など会議・会合の設定により、理解を得られる場を設ける」という回答も半数以上を占めている。
- ○具体的な課題・対応策記載においても、公共交通サービスは継続的に享受できることがあたりまえという意識が強く、利用することの大切さの認識が薄いなど、市民の公共交通に関する意識の向上が課題という意見が多い。
- ※1) の設問で「②市民等の理解が得られない」と回答した市町村のみ回答(N=19)

■市民、住民、利用者の理解・協力が得られない場合の対応 (N=19)



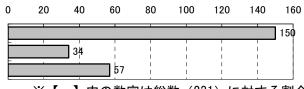
※【 】内の数字は「市民等の理解が得られない」と回答した市町村数(19)に対する割合

(3)公共交通に関する協議会等の設置状況について

- 1) 協議会等の設置の有無について(該当するものを全て選択)
 - ○「①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」または、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」」が設置されている市町村の割合が64.9%と高くなっている。
 - ○①及び②両方が設置されているという回答も14市町村見られる。
 - ○協議会等が設置されていない市町村も全体の約1/4程度見られる。

■協議会等の設置の有無(N=231)

①地域公共交通会議、運営協議会、法定協議会【64.9%】 ②その他任意の会議(庁内連絡会議など)【14.7%】 ③協議会等を設置していない【24.7%】



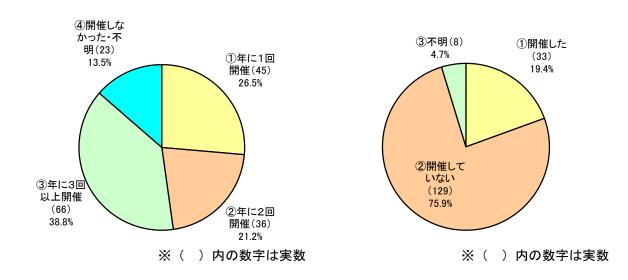
※【 】内の数字は総数(231)に対する割合

2) 協議会等の開催状況について(いずれかを選択)

- ○協議会等の開催頻度は、「③年に3回以上開催」していると回答した市町村が38.8%と最も 多くなっている。
- ○協議会等を開催している場合、「協議会以外の会議は開催していない」市町村が多く、3/ 4以上を占めている。
- ※1) の設問で「①もしくは②」と回答した市町村のみ回答 (N=170)

■協議会等の開催状況(N=170)

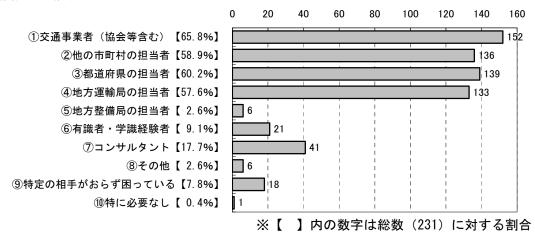
■協議会以外の会議等の開催状況 (N=170)



(4) 日常的に相談する相手について (該当するものを全て選択)

○公共交通施策を進める際に日常的に相談を行っている相手としては、「①交通事業者(協会等含む)」「②他の市町村の担当者」「③都道府県の担当者」「④地方運輸局の担当者」と回答した市町村が多く、ケースバイケースで多様な相手に相談を行いながら施策等を実施しているものと考えられる。

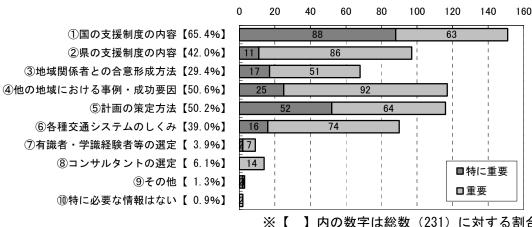
■日常的に相談する相手(N=231)



(5)必要としている情報について(特に必要を1つ、必要を2つ選択)

- ○取り組みを進めていく上で必要な情報としては「①国の支援制度の内容」という回答が最も 多く、それが最も重要であると考えている市町村も多い。
- ○「②県の支援制度の内容」という回答も比較的多く、全体的に支援制度関連情報のニーズが 高くなっている。
- ○「④他の地域における事例やその成功要因」「⑤計画の策定方法」が重要と考えている市町 村の割合も半数以上となっている。

■必要としている情報 (N=231)



※【 】内の数字は総数(231)に対する割合

(6)公共交通サービス確保の取り組みについて

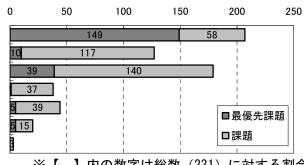
1)公共交通サービス確保の地域課題について(最優先課題を1つ、課題を2つ選択)

- ○全体の約9割の市町村が「①市町村全体及び特定地域における移動(通院・通学・買物等) に対する利便性の低下」が課題であると回答しており、それが最優先課題であると回答して いる市町村も多い。
- ○高齢化率が高い市町村も多いことから「③高齢者、障がい者の移動制約の発生」という回答 も3/4以上を占めている。

■公共交通サービス確保の地域課題 (N=231)

①移動(通院・買物等)に対する利便性低下【89.6%】 ②中心市街地衰退等によるにぎわいの低下【55.0%】 ③高齢者、障がい者の移動制約の発生【77.5%】 ④自動車利用の増加による環境負荷の増大【16.5%】 ⑤市町村合併による地域間格差発生・拡大【19.0%】 ⑥その他【8.7%】

⑦「地域の問題」の生じるおそれはない【 1.3%】

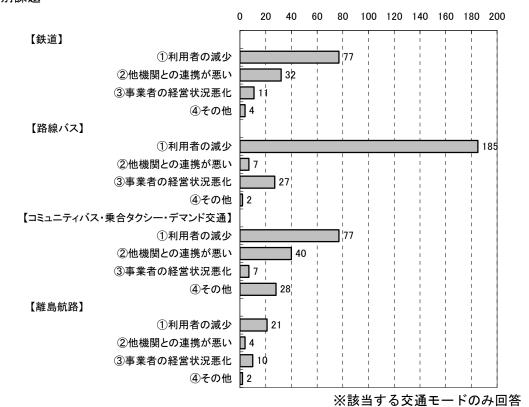


※【 】内の数字は総数(231)に対する割合

2) 交通モード別課題について(モード別にいずれかを選択)

○全ての交通モードにおいて、「①利用者の減少」が課題となっている。

■交通モード別課題

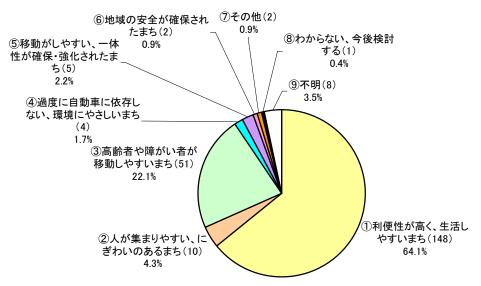


-25-

(7)「めざすすがた」に対する公共交通の取り組みについて

- 1) 公共交通の「めざすすがた」について(いずれかを選択)
 - ○「①利便性が高く、生活しやすいまち」という回答が 64.1%と最も多くなっている。
 - ○「③高齢者や障がい者が移動しやすいまち」という回答が 22.1%と第2位であり、その2 つで86.2%とほとんどを占めている。

■公共交通の「めざすすがた」(N=231)

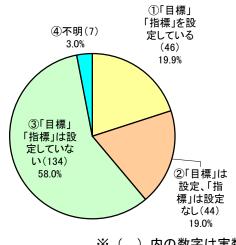


※()内の数字は実数

2)「目標」「指標」の設定状況について(いずれかを選択)

- ○「③「目標」「指標」は設定していない」 という回答が最も多く約6割を占めて いる。
- ○「①「目標」「指標」を設定している」 「②「目標」は設定しているが「指標」 は設定していない」はそれぞれ約2割と なっている。
- ○目標の例としては「利用者維持・増加」 「公共交通の維持」「交通空白地の解消」 「公共交通の利便性向上」「便利な公共 交通体系の構築」などが多く見られる。
- ○指標の例としては「鉄道・路線バス・コ ミュニティバス」の利用者数を具体的に 設定しているケースが多い。

■「目標」「指標」の設定状況 (N=231)



3) 事後評価の実施状況について(いずれかを選択)

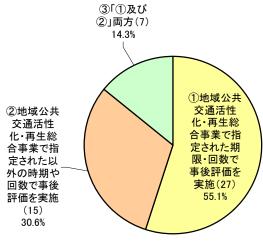
- ○設定した「目標」「指標」に関して「①事後評価を行った」と回答した市町村は54.4%と半数を超えているが、「②事後評価を行っていない」と回答している市町村も40.0%と多く見られる。
- ○事後評価の期限・回数は地域交通活性化・再生事業で指定された範囲で行われているケース が多い。

※事後評価の実施状況は、1)の設問で「①もしくは②」と回答した市町村のみ回答(N=90) ※事後評価の時期・回数等は、「①事後評価を行った」と回答した市町村のみ回答(N=49)

■事後評価の実施状況 (N=90)

③不明(5) 5.6% ②事後評価 を行ってい ない(36) 40.0% 「事後評価 を行った (49) 54.4%

■事後評価の期限・回数等 (N=49)



※()内の数字は実数

※()内の数字は実数

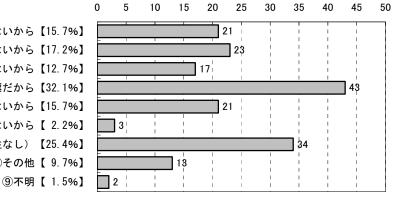
4) 目標・指標を設定しない理由について(該当するものを全て選択)

○「④指標化しにくい目標だから」「⑦理由なし・必要性なし」という理由で目標・指標を設 定していない市町村が多い。

※1) の設問で「③目標・指標は設定していない」と回答した市町村のみ回答 (N=134)

■目標・指標を設定しない理由 (N=134)

①目標の設定のしかたが分からないから【15.7%】 ②目標設定の議論がされていないから【17.2%】 ③指標設定の議論がされていないから【12.7%】 ④指標化しにくい目標だから【32.1%】 ⑤目標設定をするつもりはないから【15.7%】 ⑥指標数値データ作成予算がないから【2.2%】 ⑦理由なし(必要性なし)【25.4%】



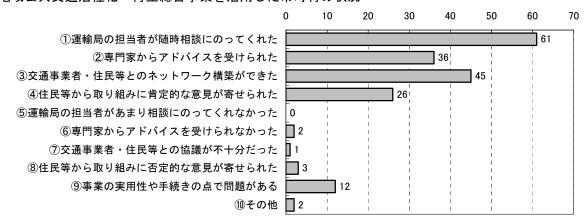
※【 】内の数字は、「目標・指標設定なし」と回答した市町村数(134)に対する割合

(8)地域公共交通活性化・再生総合事業に対する満足度について

(該当するものを全て選択)

- ○地域公共交通活性化・再生総合事業に対しては「①運輸局の担当者が随時相談にのってくれた」と評価する意見が最も多くなっている。
- ○他にも「②地域公共交通に関する学識経験者、コンサルタント等の専門家がアドバイスをしてくれた」「③法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局(沖縄総合事務局を含む)、学識経験者、住民等とのネットワークを構築することができた」「④住民や利用者から、取り組みに肯定的な意見が寄せられている」など肯定的な評価が多く見られる。
- ○マイナス評価としては「⑨事業の実用性(使い勝手)や手続きの点で問題がある」という意 見が寄せられている。

■地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した市町村の状況

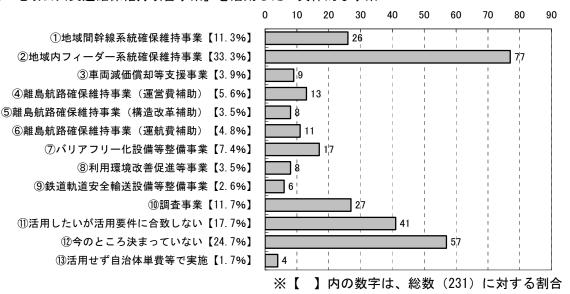


(9)地域公共交通確保維持改善事業の活用状況について

1) 今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業について(該当するものを全て選択)

- ○地域公共交通確保維持改善事業については、「②地域内フィーダー系統確保維持事業」を活用したいと回答している市町村が1/3を占めており、最も多い。
- ○一方で、「⑪対象となる具体的な事業は今のところ決まっていない」「⑪活用したいが活用要件に合致しない」という回答も2・3番目に多くなっている。

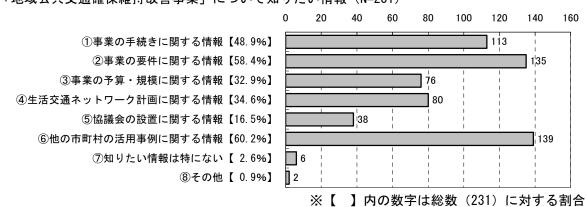
■今後「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業



2)「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報について(該当するもの を全て選択)

- ○全体の6割以上の市町村が「⑥他の市町村の活用事例に関する情報」を知りたいと回答しており、最も多い。
- ○「②事業要件」「①事業手続き」など実施要項等に関する情報を知りたいという意見も多い。

■「地域公共交通確保維持改善事業」について知りたい情報 (N=231)

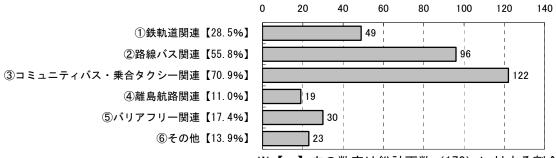


【問3 交通に関する計画・方針の策定状況】

(1)計画・方針の策定状況について (該当するものを全て選択)

- ○交通関連の計画・方針を策定していると回答した市町村は172(全市町村数の74.5%)となっている。
- ○全計画・方針の7割には「③コミュニティバス・乗合タクシー関連」の内容が記載されており、最も多い。
- ○「②路線バス関連」の内容も次いで多くなっており、全体的にバス関連の計画・方針の割合 が高い。

■交通関連計画・方針の策定内容(N=172)



※【 】内の数字は総計画数(172)に対する割合

【問4 国によるノウハウ・情報提供の活用状況】

(1) ノウハウ・情報提供の活用状況及び評価について

1) 活用状況及び評価について(該当するものを全て選択)

○最も良く活用されている取り組みは「①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供」「②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供」であり、約4割の市町村が利用している。

○全体的に見ると「満足・大いに満足」というプラス評価の割合のほうが高い項目が多いが、「④アドバイザー無料派遣制度」に関しては、「満足していない」という評価の割合も高く、 平均評価も3を切っている。

■活用状況及び評価

□1:満足していない

■4:満足している

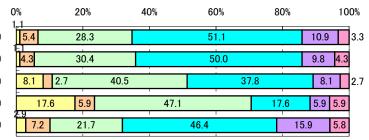
①公共交通活性化に関する専門HP (3.7)

②地域公共交通活性化・再生への事例集 (3.7)

③公共交通支援センターのHP (3.4)

④アドバイザー無料派遣制度(2.9)

⑤シンポジウム・セミナーの開催 (3.7)



■2:あまり満足していない

□3:どちらともいえない

■5:大いに満足している

■不明

※()内の数字は満足度合いの平均値を示す

	1:満足 して いない	2:あまり 満足して いない	3:どちら とも いえない	4:満足 している	5:大い に満足 している	不明	総計	利用割合
①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報 提供	1	5	26	47	10	3	92	39.8%
②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページ による情報提供	1	4	28	46	9	4	92	39.8%
③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供 ((財)運輸政策研究機構)	3	1	15	14	3	1	37	16.0%
④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「ア ドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設	3	1	8	3	1	1	17	7.4%
⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミナーの開催	2	5	15	32	11	4	69	29.9%

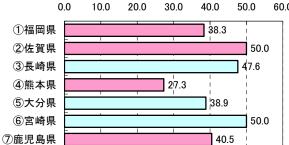
※利用割合は総数(231)に対する割合

2) 県別活用状況について(該当するものを全て選択)

- ○5項目のうち、「①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供」「②「地 域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供」「⑤シンポジウム・セ ミナーの開催」の3項目で「佐賀県」の利用率が最も高くなっている。
- ○全体的な利用率が低い「③公共交通支援センターのHP」「④アドバイザー無料派遣制度」 については「大分県」の利用率が比較的高い。

①公共交通活性化に関する専門HP:利用率 ②地域公共交通活性化・再生への事例集:利用率 20.0 30.0 50.0 40.0 60.0 0.0 33.3 ①福岡県 ①福岡県 ②佐賀県 50.0 ②佐賀県 ③長崎県 42.9 ③長崎県 ④熊本県 38.6 ④熊本県 ⑤大分県 38.9 ⑤大分県 ⑥宮崎県 50.0 ⑥宮崎県

38.1

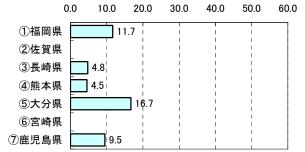


③公共交通支援センターのHP:利用率

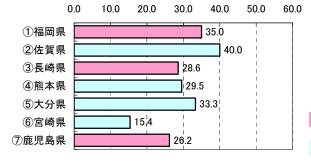
⑦鹿児島県



④アドバイザー無料派遣制度:利用率



⑤シンポジウム・セミナーの開催:利用率



:県による活用あり(県アンケート)

: 県による活用なし(県アンケート)

	①公共交通活性化 に関する専門HP	②地域公共交通活性 化·再生への事例集	③公共交通支援 センターのHP	④アドバイザー 無料派遣制度	⑤シンポジウム・ セミナーの開催	総計
総計	92	92	37	17	69	231
①福岡県	20	23	10	7	21	60
②佐賀県	10	10	3		8	20
③長崎県	9	10	1	1	6	21
④熊本県	17	12	7	2	13	44
⑤大分県	7	7	4	3	6	18
⑥宮崎県	13	13	5		4	26
⑦鹿児島県	16	17	7	4	11	42

3) 改善すべき点について:主な意見(自由記述)

- ①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供について
- ②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供について
- ③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供について
 - ○申請書等の様式の場所がわかりにくいなど問題がある。兼任職員も見るので、簡潔でわかりやすいHPづくり等を行って欲しい。
 - ○認定事例一覧を事後評価も含め、データベース化すると事例の絞込みや検討に役立つので はないか。
 - ○ユニークな啓発活動の事例等を充実させてもらいたい。
 - ○データが更新されていないので事例等の情報が古い。最新事例・データ等に更新してもらいたい。
 - ○事例が地域毎、居住人口別、交通モード別に分類されているが、可住地内人口密度のようなものでの分類、中山間地域など地域特性による分類なども必要ではないか。

④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等) の無料派遣制度」の創設について

- ○アドバイザー指導制度には期待しているが、市町村側が制度の詳細について認識していないため、制度の活用ができていない。
- ○制度活用のため、積極的な市町村への周知広報をお願いしたい。

⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミナーの開催について

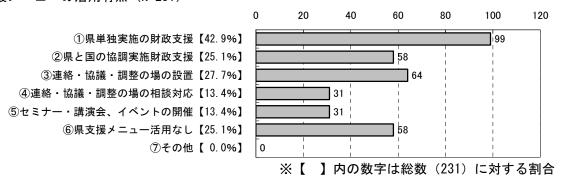
- ○セミナーに参加したいが交通費等がかさみ参加できない。運輸支局単位での開催、小規模 地域での開催などを行っていただきたい。
- ○シンポジウム・セミナー等の費用対効果に疑問を持っている。公共交通に係る制度説明では、説明資料が多いため、時間の少ない中、重要項目のみの説明であったが、分かりづらかった。
- ○事業に関する研修会(人事異動時期など新人に対し)を開催していただきたい。

【問5 県が実施する支援メニューの活用状況】

(1)支援メニューの活用状況について

- 1) 県支援メニューの活用有無について(該当するものを全て選択)
 - ○県が実施している支援メニューのうち「県が単独で実施する財政支援」を活用しているという回答が最も多い。
 - ○全体の約1/4の市町村は「⑥県支援メニューの活用なし」と回答している。

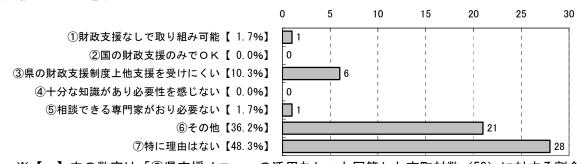
■県支援メニューの活用有無 (N=231)



2) 県支援メニューを活用しない理由について(該当するものを全て選択)

- ○県の支援メニューを活用しない理由としては、「⑦特に理由はない」という回答が約半数を 占めており、最も多い。
- ○その他としては「活用できる支援制度がない、要件に合致しない」という理由が大半を占めている。
- ※1)の設問で「⑥県支援メニュー活用なし」と回答した市町村のみ回答(N=58)

■県支援メニューを活用しない理由(N=58)



※【 】内の数字は「⑥県支援メニューの活用なし」と回答した市町村数(58)に対する割合

- 1	 		111111111 11111111	 	
- 1	 	 111111111 11111111	111111111 11111111	 	

【問6 地域公共交通の状況】

(1)コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況について

1)集計項目及び集計対象について

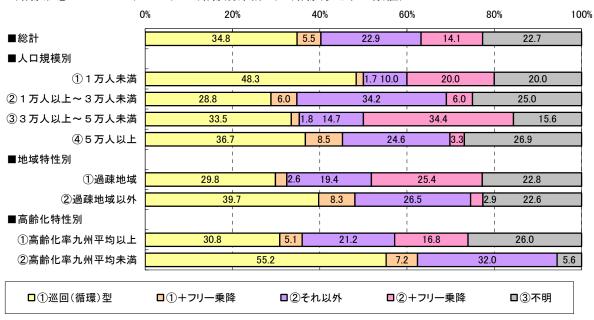
#51-7.0	市町村別集計		路線別集計	
集計項目	集計対象	N	集計対象	N
2) 路線形態について	_		路線総数	767
3) 運行形態について	-		路線総数	767
4) 運行開始時期について	_		路線総数	767
5) 事業区分について	1		路線総数	767
6) 運行段階について	1		路線総数	767
7) 運行の主目的について			路線総数	767
8)事業の運営主体について	_		路線総数	767
9)事業の運行主体について	_		路線総数	767
10) 運行事業者との契約状況について	<u> </u>		路線総数	767
11) 協議会等の設置状況について	<u> </u>		路線総数	767
12)使用車両台数について	当該市町村総数	145	-	
13) 所要時間について	_		予約型運行(区域型)除く 予約型運行(区域型)のみ	716 51
14) 路線キロについて	当該市町村総数	145	予約型運行(区域型)及び不明除く	645
15) 一週間あたりの運行本数について	当該市町村総数	145	予約刑運行(敗總刑,区賦刑)及び不明	640
16) 始発時間について	_		路線総数	767
17) 終発時間について	_		路線総数	767
18)バスの利用資格について	_		路線総数	767
19) 運賃について	_		路線総数	767
20) 割引運賃導入状況について	_		路線総数	767
21) 車両購入費について	当該市町村総数	145		
22)年間運行経費について	当該市町村総数		不明除く	703
23)年間運行経費のうち人件費が占める割合について	年間運行経費及び年間人件費の 記入がある市町村のみ	64	年間運行経費及び年間人件費の記入があ る路線のみ	248
24) 年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める割合について	年間運行経費及び年間燃料費等の記入がある市町村のみ	70	年間運行経費及び年間燃料費等の記入が ある路線のみ	246
25) 路線 1 kmあたり年間運行経費について	_		年間運行経費及び路線キロデータの記入 がある路線のみ	578
26) 1 本 (往復) あたり運行経費について	_		年間運行経費及び1週間あたり運行本数 データの記入がある路線のみ	597
27) 年間運賃収入について	当該市町村総数	145	不明除く	666
28)路線1kmあたり年間運賃収入について	_		年間運賃収入及び路線キロデータの記入 がある路線のみ	554
29) 1 本 (往復) あたり運賃収入について	_		年間運賃収入及び1週間あたり運行本数 データの記入がある路線のみ	570
30)年間運行経費のうち年間運賃収入が占 める割合について	当該市町村総数	145	年間運行経費及び年間運賃収入データの	627
31)補助金(国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について	当該市町村総数	145	路線総数	767
32)補助金の受給先について	_		路線総数	767
33) H22年度年間乗車人員について	当該市町村総数	145	年間運行乗車人員データの記入がある路	595
34)乗車人員動向について	-		2カ年比較…運行開始年度がH21.4以前 の路線のみ	515
	-		3カ年比較…運行開始年度がH20.4以前 の路線のみ	448
35) 1 便あたり平均乗車人員について	_		不明除く	632
36) 今後の見通しについて	_		路線総数	767
37) 地域ニーズの把握・調整方法	_		自由意見	
38) 路線導入時に苦慮した点			自由意見	
39) 路線導入後、工夫した点			自由意見	
40) 導入前の予測と乖離している点及び その原因			自由意見	
				_

2)路線形態について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、「巡回(循環)型」が40.3%、「それ以外」が37.0%とその割合はほとんど変わらない。
- ○過疎地域の路線(以下:過疎路線)や高齢化率九州平均以上地域の路線(以下:高齢化路線)では「それ以外」の路線が多い。
- ○過疎路線・高齢化路線では「フリー乗降」の割合がそれ以外の路線に比べて高い。

■路線形態について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



	①巡回(循環)型	①+フリー乗降	②それ以外	②+フリー乗降	③不明	総計
■総計	267	42	176	108	174	767
■人口規模別						
① 1 万人未満	29	1	6	12	12	60
②1万人以上~3万人未満	53	11	63	11	46	184
③3万人以上~5万人未満	73	4	32	75	34	218
④5万人以上	112	26	75	10	82	305
■地域特性別						
①過疎地域	114	10	74	97	87	382
②過疎地域以外	153	32	102	11	87	385
■高齢化特性別						
①高齢化率九州平均以上	198	33	136	108	167	642
②高齢化率九州平均未満	69	9	40		7	125

3) 運行形態について(いずれかを選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、「①定時定路線運行」路線が多くなっている。
- ○人口規模別にみると、人口3万人以上~5万人未満の路線以外では、「予約型運行」の割合も15~20%の割合でみられる。
- ○過疎路線・高齢化路線以外の路線では「予約型運行」の割合が若干高い。

■運行形態について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



	①定時定路線 運行	②予約型運行 (路線型)	③予約型運行 (区域型)	④不明	総計
■総計	651	60	51	5	767
■人口規模別					
①1万人未満	47	3	7	3	60
②1万人以上~3万人未満	152	11	21		184
③3万人以上~5万人未満	206	6	5	1	218
④5万人以上	246	40	18	1	305
■地域特性別					
①過疎地域	331	22	27	2	382
②過疎地域以外	320	38	24	3	385
■高齢化特性別					
①高齢化率九州平均以上	555	44	40	3	642
②高齢化率九州平均未満	96	16	11	2	125

4) 運行開始時期について

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、H18 年度~H22 年度の最近 5 年間の間に運行開始された路線の割合が 57.6% と高く、比較的新しい路線が多い。
- ○人口規模が大きくなるにつれて、最近5年間の間に運行開始された路線の割合が高くなる。
- ○過疎地域では、H18 年度~H22 年度の最近 5 年間の間に運行開始された路線が 65.2%と約 2 / 3 を占めている。

■運行開始時期について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



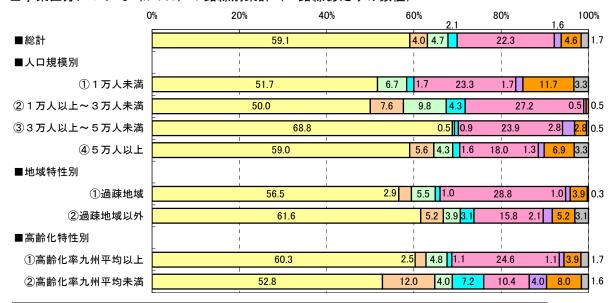
	1	2	3	4	⑤	6	7	8	
	H12年度 以前	H13~ H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	不明	総計
■総計	79	215	76	62	64	141	99	31	767
■人口規模別									
①1万人未満	12	17	6	8	4	3	7	3	60
②1万人以上~3万人未満	16	67	21	6	26	28	17	3	184
③3万人以上~5万人未満	19	59	23	11	13	62	24	7	218
④5万人以上	32	72	26	37	21	48	51	18	305
■地域特性別									
①過疎地域	31	94	39	36	44	80	50	8	382
②過疎地域以外	48	121	37	26	20	61	49	23	385
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	67	174	62	46	55	134	81	23	642
②高齢化率九州平均未満	12	41	14	16	9	7	18	8	125

5) 事業区分について(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、約6割は「①法4条路線定期運行」となっている。
- ○次いで、「⑦法78条市町村運営有償運送」が多くなっており、特に過疎路線・高齢化路線ではそれ以外の路線と比較してもその割合が高い。

■事業区分について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



- □①法4条に基づく「路線定期運行」
- □③法4条に基づく「区域運行」
- ■⑦法78条に基づく「市町村運営有償運送」
- ■その他

- ■⑥規制対象外の「市町村・NPO等の無償住民輸送」
- ■⑧法78条に基づく「市町村運営有償運送」
- ■不明

	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11)	12	14)	不明	総計
■総計	453	31	36	9	16	171	12	1	3	9	6	7	13	767
■人口規模別														
①1万人未満	31		4		1	14	1		1	1	4	1	2	60
②1万人以上~3万人未満	92	14	18		8	50	1					1		184
③3万人以上~5万人未満	150		1		2	52	6	1	1			4	1	218
④5万人以上	180	17	13	9	5	55	4		1	8	2	1	10	305
■地域特性別														
①過疎地域	216	11	21	8	4	110	4	1	1	1	3	1	1	382
②過疎地域以外	237	20	15	1	12	61	8		2	8	3	6	12	385
■高齢化特性別														
①高齢化率九州平均以上	387	16	31	9	7	158	7	1	3	5	5	2	11	642
②高齢化率九州平均未満	66	15	5		9	13	5			4	1	5	2	125

①法4条に基づく「路線定期運行」

②法4条に基づく「路線不定期運行」

③法4条に基づく「区域運行」

④法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等

⑥規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」

⑦法78条に基づく「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」

⑧法78条に基づく「市町村運営有償運送(市町村福祉運送)」

⑨法78条に基づく「過疎地有償輸送」 ⑩法78条に基づく「福祉有償輸送」

⑪法21条に基づく乗合輸送許可

(1)スクールバス (①~①を除く)

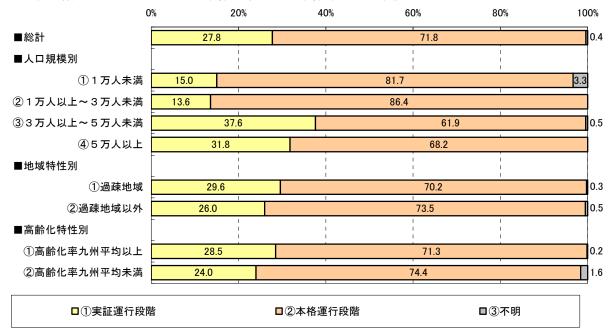
14①~13以外

6) 運行段階について(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- 〇全体でみると、「②本格運行段階」にある路線が多いが、約1/4は「①実証運行段階」となっている。
- ○人口規模別にみると、人口3万人以上の路線では実証運行段階の割合が比較的高くなっている。人口3万人以上の路線では5年以内に運行開始された路線が非常に多いことから、実証 運行段階にある新しい路線が多いものとみられる。
- ○逆に、人口規模3万人未満の路線では、本格運行段階の割合がいずれも8割を越えている。

■運行段階について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



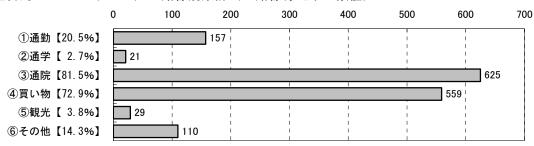
	①実証運行段階	②本格運行段階	③不明	総計
■総計	213	551	3	767
■人口規模別				
①1万人未満	9	49	2	60
②1万人以上~3万人未満	25	159		184
③3万人以上~5万人未満	82	135	1	218
④5万人以上	97	208		305
■地域特性別				
①過疎地域	113	268	1	382
②過疎地域以外	100	283	2	385
■高齢化特性別				
①高齢化率九州平均以上	183	458	1	642
②高齢化率九州平均未満	30	93	2	125

7) 運行の主目的について(2つまで選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○運行の主目的として最も多いものは「③通院」となっており、全体の8割以上の市町村が回答している。
- ○「④買い物」と回答した市町村も非常に多く、「通院」「買い物」を主目的として運行するケースが標準的と見られる。
- ○「②通学」「⑤観光」を主目的とした運行は非常に少ない。

■運行の主目的について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



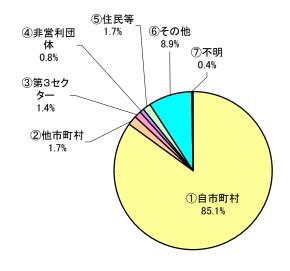
※【 】内の数字は路線総数(767)に対する割合

8) 事業の運営主体について(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○事業の運営主体は「①自市町村」という回答が最も多い。

■事業の運営主体について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



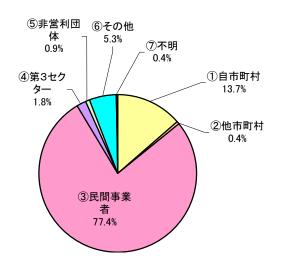
①自市町村	653
②他市町村	13
③第3セクター	11
④非営利団体	6
⑤住民等	13
⑥その他	68
⑦不明	3
総計	767

9) 事業の運行主体について(いずれかを選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

○事業の運行主体は「③民間事業者」という回答が最も多い。

■事業の運行主体について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



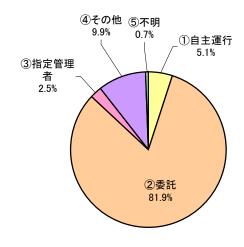
①自市町村	105
②他市町村	3
③民間事業者	594
④第3セクター	14
⑤非営利団体	7
⑥その他	41
⑦不明	3
総計	767

10) 運行事業者との契約状況について(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○「②委託」によって運行事業者と契約しているという回答が最も多い。

■運行事業者との契約状況について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



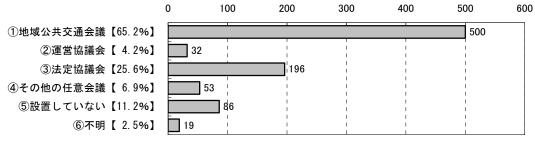
①自主運行	39
②委託	628
③指定管理者	19
④その他	76
⑤不明	5
総計	767

11)協議会等の設置状況について(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○「①地域公共交通会議」を設置しているという回答が全体の約2/3を占めている。

■協議会等の設置状況について (N=767) :路線別集計 (一路線あたりの数値)



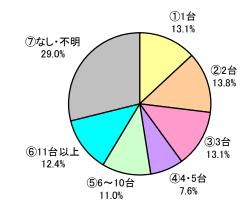
※【 】内の数字は路線総数(767)に対する割合

12)使用車両台数について

【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、定員 11 人以上の車両を所有している市町村が多い。
- ○「なし・不明」を除けば、複数台の車両で運行させている市町村が多い。

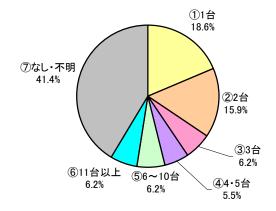
■使用車両台数:定員11人以上(N=145)



①1台	19
②2台	20
③3台	19
④4·5台	11
⑤6~10台	16
⑥11台以上	18
⑦なし・不明	42
総計	145
平均值:台	6.4

※平均値はなし・不明を除く

■使用車両台数:定員11人未満(N=145)



①1台	27
②2台	23
③3台	9
④4·5台	8
⑤6~10台	9
⑥11台以上	9
⑦なし・不明	60
総計	145
平均値:台	4.7

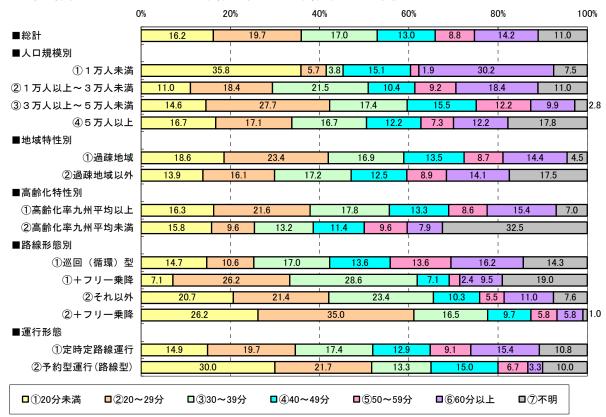
※平均値はなし・不明を除く

13)所要時間について

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、平均所要時間は39分となっているが、所要時間20分台の路線が最も多く、 次いで30分台が多くなっている。
- ○地域特性別、高齢化特性別では、平均値に差はほとんど見られない。
- ○運行形態別では、予約型運行(路線型)のほうが定時定路線運行よりも平均所要時間が短い。

■所要時間について(N=716):路線別集計(一路線あたりの数値)

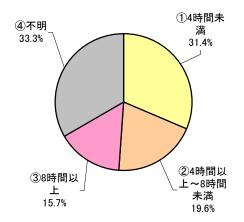


	(1)	2	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)		平均值
	20分未満	20~29分	30~39分	40~49分	50~59分	60分以上	不明	総計	: 分
■総計	116	141	122	93	63	102	79	716	39
■人口規模別									
①1万人未満	19	3	2	8	1	16	4	53	40
②1万人以上~3万人未満	18	30	35	17	15	30	18	163	44
③3万人以上~5万人未満	31	59	37	33	26	21	6	213	37
④5万人以上	48	49	48	35	21	35	51	287	37
■地域特性別									
①過疎地域	66	83	60	48	31	51	16	355	37
②過疎地域以外	50	58	62	45	32	51	63	361	40
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	98	130	107	80	52	93	42	602	39
②高齢化率九州平均未満	18	11	15	13	11	9	37	114	38
■路線形態別									
①巡回(循環)型	39	28	45	36	36	43	38	265	43
①+フリー乗降	3	11	12	3	1	4	8	42	34
②それ以外	30	31	34	15	8	16	11	145	36
②+フリー乗降	27	36	17	10	6	6	1	103	29
■運行形態									
①定時定路線運行	97	128	113	84	59	100	70	651	40
②予約型運行(路線型)	18	13	8	9	4	2	6	60	26

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

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

■区域運行の1日のサービス時間について(N=51):路線別集計(一路線あたりの数値)



①4時間未満	16
②4時間以上~8時間未満	10
③8時間以上	8
④不明	17
総計	51
平均値:時間	5

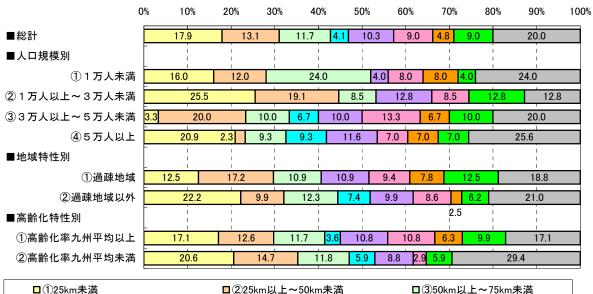
※平均値は不明を除く

14)路線キロについて

【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】

- 〇全体でみると、路線キロの平均値は 128 km となっているが、路線キロ「 $\mathbb{O}25 \text{km}$ 未満」の割合が最も高く、次いで「 $\mathbb{O}25 \text{km}$ 以上 $\sim 50 \text{km}$ 未満」の割合が高くなっており、平均値より小さい路線キロの市町村が多い。
- ○過疎地域、高齢化地域では路線キロの平均値が大きくなっている。

■路線キロについて(N=145):当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



□①25km未満	■②25km以上~50km未満	□③50km以上~75km未満
■④75km以上~100km未満	■⑤100km以上~150km未満	■⑥150km以上~200km未満
■⑦200km以上~300km未満	■®300km以上	■ ⑨ 不明·区域運行

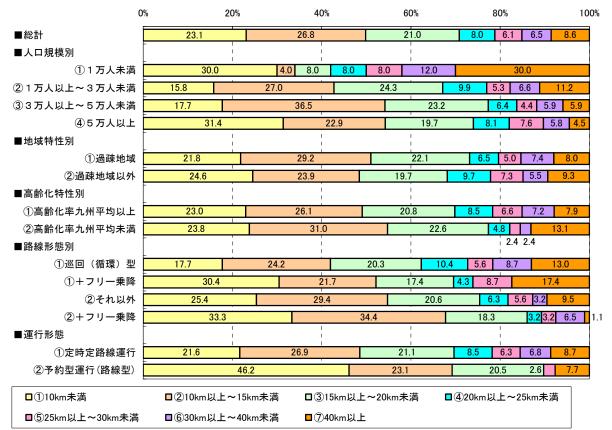
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	25km 未満	25km 以上~ 50km 未満	50km 以上~ 75km 未満	75km 以上~ 100km 未満	100km 以上~ 150km 未満	150km 以上~ 200km 未満	200km 以上~ 300km 未満	300km 以上	不明 · 区域 運行	総計	平均値 : km
■総計	26	19	17	6	15	13	7	13	29	145	128
■人口規模別											
①1万人未満	4	3	6		1	2	2	1	6	25	117
②1万人以上~3万人未満	12	9	4		6	4		6	6	47	123
③3万人以上~5万人未満	1	6	3	2	3	4	2	3	6	30	145
④5万人以上	9	1	4	4	5	3	3	3	11	43	129
■地域特性別											
①過疎地域	8	11	7		7	6	5	8	12	64	153
②過疎地域以外	18	8	10	6	8	7	2	5	17	81	108
■高齢化特性別											
①高齢化率九州平均以上	19	14	13	4	12	12	7	11	19	111	137
②高齢化率九州平均未満	7	5	4	2	3	1		2	10	34	93

※平均値は不明・予約型運行(区域型)を除く

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○人口規模別にみると、人口1万人未満の路線では路線キロ25km以上の割合が50.0%と非常に高くなっており、平均値も45kmと最も大きい。
- ○過疎路線及び高齢化路線は、市町村別集計では平均値に差がみられたが、路線別では差はほとんどみられない。

■路線キロについて(N=628):路線別集計(一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	5	6	7		
	10km	10km以上 ~	15km以上 ~	20km以上 ~	25km以上 ~	30km以上 ~	40km	総計	平均值 : km
	未満	~ 15km未満	~ 20km未満	25km未満	30km未満	40km未満	以上		. Kili
■総計	145	168	132	50	38	41	54	628	24
■人口規模別									
①1万人未満	15	2	4	4	4	6	15	50	45
②1万人以上~3万人未満	24	41	37	15	8	10	17	152	33
③3万人以上~5万人未満	36	74	47	13	9	12	12	203	17
④5万人以上	70	51	44	18	17	13	10	223	19
■地域特性別									
①過疎地域	74	99	75	22	17	25	27	339	23
②過疎地域以外	71	69	57	28	21	16	27	289	24
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	125	142	113	46	36	39	43	544	23
②高齢化率九州平均未満	20	26	19	4	2	2	11	84	27
■路線形態別									
①巡回(循環)型	41	56	47	24	13	20	30	231	27
①+フリー乗降	7	5	4	1	2		4	23	40
②それ以外	32	37	26	8	7	4	12	126	27
②+フリー乗降	31	32	17	3	3	6	1	93	15
■運行形態									
①定時定路線運行	127	158	124	50	37	40	51	587	24
②予約型運行(路線型)	18	9	8		1		3	39	14

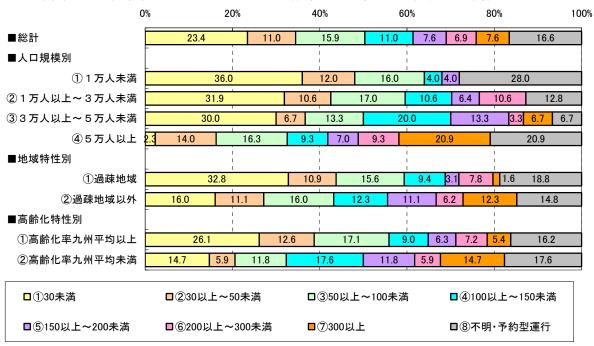
※平均値は不明・予約型運行(区域型)を除く

15) 一週間あたりの運行本数について

【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、1週間あたり平均運行本数は133本(往復)となっているが、「①30本未満」の割合が23.4%と最も高い。
- ○人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて1週間あたりの運行本数平均値が大きくなっており、人口5万人以上路線の平均値は人口1万人未満路線の平均値の約5.6倍になっている。
- ○地域特性別にみても、過疎地域とそれ以外の地域では、1週間あたりの運行本数平均値に倍以上の差がある。
- ※1日あたり平均運行本数=1週間あたり運行本数/7日

■ 1 週間あたり運行本数について (N=145) : 当該市町村別集計 (運行する全路線の合計)



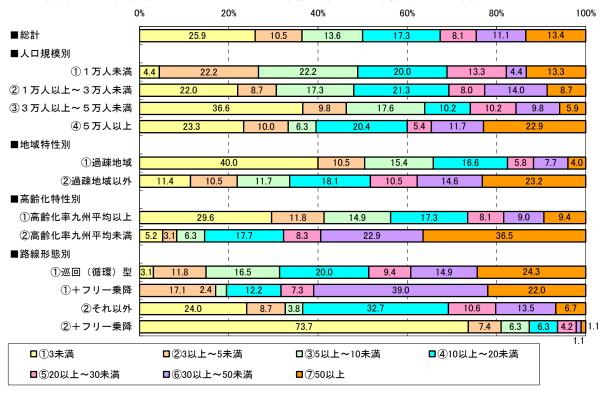
	1	2	3	4	(5)	6	7	8		平均	匀值
	30 未満	30以上 ~ 50未満	50以上 ~ 100未満	100以上 ~ 150未満	150以上 ~ 200未満	200以上 ~ 300未満	300 以上	不明 · 予約型 運行	総計	1 週間 :本 (往復)	1日 :本 (往復)
■総計	34	16	23	16	11	10	11	24	145	133	19
■人口規模別											
①1万人未満	9	3	4	1	1			7	25	47	7
②1万人以上~3万人未満	15	5	8	5	3	5		6	47	81	12
③3万人以上~5万人未満	9	2	4	6	4	1	2	2	30	106	15
④5万人以上	1	6	7	4	3	4	9	9	43	263	38
■地域特性別											
①過疎地域	21	7	10	6	2	5	1	12	64	79	11
②過疎地域以外	13	9	13	10	9	5	10	12	81	174	25
■高齢化特性別											
①高齢化率九州平均以上	29	14	19	10	7	8	6	18	111	113	16
②高齢化率九州平均未満	5	2	4	6	4	2	5	6	34	199	28

※平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○人口規模別にみると、人口 5 万人以上路線の平均値は人口 1 万人未満路線の平均値の倍以上となっており、人口規模が大きい路線の運行本数が多い。
- ○路線形態別でみると巡回型、運行形態別でみると定時定路線運行の1週間あたり運行本数の 平均値がやや大きくなっている。
- ○過疎路線、高齢化路線の運行本数は、それ以外の路線に比べて非常に小さい。

■1週間あたり運行本数について(N=640):路線別集計(一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	(5)	6	7		平均	间值
		3以上	5以上	10以上	20以上	30以上	50	総計	1 週間	1日
	3未満	~	~	~	~	~	以上	では	: 本	: 本
		5未満	10未満	20未満	30未満	50未満	以工		(往復)	(往復)
■総計	166	67	87	111	52	71	86	640	25	4
■人口規模別										
①1万人未満	2	10	10	9	6	2	6	45	18	3
②1万人以上~3万人未満	33	13	26	32	12	21	13	150	22	3
③3万人以上~5万人未満	75	20	36	21	21	20	12	205	14	2
④5万人以上	56	24	15	49	13	28	55	240	37	5
■地域特性別										
①過疎地域	130	34	50	54	19	25	13	325	12	2
②過疎地域以外	36	33	37	57	33	46	73	315	38	5
■高齢化特性別										0
①高齢化率九州平均以上	161	64	81	94	44	49	51	544	19	3
②高齢化率九州平均未満	5	3	6	17	8	22	35	96	58	8
■路線形態別										
①巡回(循環)型	8	30	42	51	24	38	62	255	40	6
①+フリー乗降		7	1	5	3	16	9	41	32	5
②それ以外	25	9	4	34	11	14	7	104	18	3
②+フリー乗降	70	7	6	6	4	1	1	95	6	1

※平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

16)始発時間について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○「②7時台」及び「③8時台」始発の路線が多い。

■始発時間について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



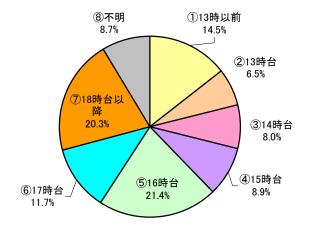
①5・6時台	84
②7時台	215
③8時台	230
④9時台	164
⑤10時台以降	47
⑥不明	27
総計	767

17)終発時間について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○最も多いのは「⑤16 時台」21.4%となっているが、「⑥17 時台」「⑦18 時台以降」も比較的 多く、終発時間は比較的幅広くなっている。

■終発時間について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



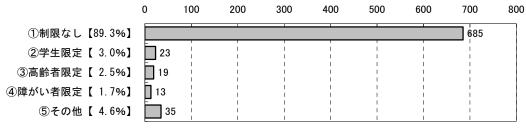
①13時以前	111
②13時台	50
③14時台	61
④15時台	68
⑤16時台	164
⑥17時台	90
⑦18時台以降	156
⑧不明	67
総計	767

18) バスの利用資格について (該当するものを全て選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○特にバスの利用資格に制限を設けていない路線が多い。

■利用者制限について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



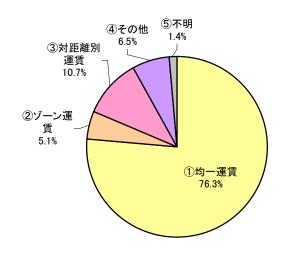
※【 】内の数字は路線総数(767)に対する割合

19) 運賃について(いずれかを選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

○均一運賃の路線が多いが、対距離別運賃・ゾーン運賃の事例もみられる。

■運賃について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



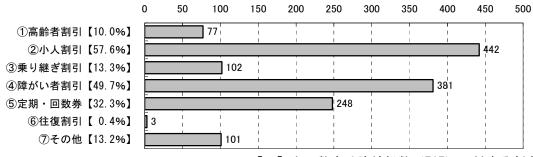
①均一運賃	585
②ゾーン運賃	39
③対距離別運賃	82
④その他	50
⑤不明	11
総計	767

20) 割引運賃導入状況について (該当するものを全て選択)

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

○「①高齢者割引」よりも、「②小人割引」を実施している路線のほうが多い。

■運賃割引導入状況について(N=767):路線別集計(一路線あたりの数値)



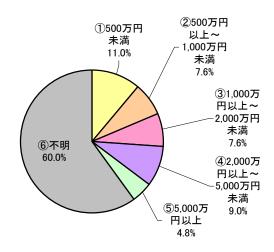
※【 】内の数字は路線総数(767)に対する割合

21)車両購入費について

【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】

○車両購入費の平均値は2,466万円となっている。

■車両購入費について(N=145):当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



①500万円未満	16
②500万円以上~1,000万円未満	11
③1,000万円以上~2,000万円未満	11
④2,000万円以上~5,000万円未満	13
⑤5,000万円以上	7
⑥ 不明	87
総計	145
平均値:万円	2, 466

22)年間運行経費について

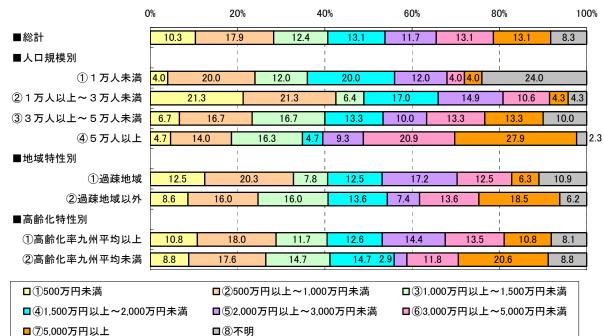
【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、年間運行経費の平均値は 2,977 万円となっているが、年間運行経費が 1,000 万円未満の市町村も 3 割弱を占めており、比較的多い。
- ○人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の年間運行経費の平均値が最も 高く、地域特性別にみても、過疎路線よりも過疎路線以外、高齢化路線よりも高齢化路線以 外の年間運行経費の平均値が高い。
- ○全体の1/4以上は年間運行経費が3,000万円以上となっており、それらの市町村が全体の 平均値を押し上げている。

※H22 年度に運行開始された路線の年間運行経費の設定について《22~26・30 共通》

・H22 年度に運行開始された路線については、まだ開始から 1 年経過していないために年間運行経費が通常よりも低くなることから、運行期間から年間運行経費を割り増しして集計を行った(運行期間 $4 \, \mathrm{rf}$ 月の場合、記載されている年間運行経費×3:12 $\, \mathrm{rf}$ 月分)。

■年間運行経費について(N=145): 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)

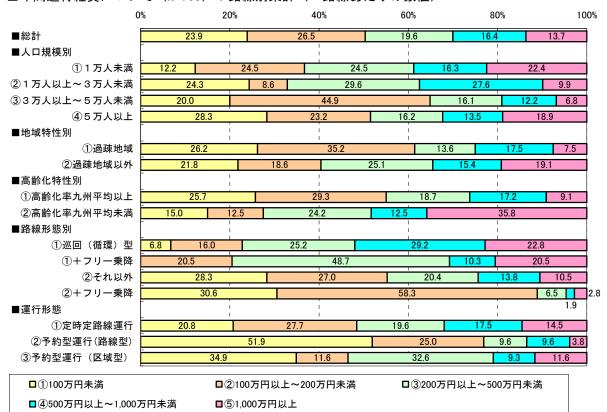


	1	2	3	4	(5)	6	7	8		
	500 万円 未満	500万円 以上~ 1,000 万円未満	1,000 万円以上 ~1,500 万円未満	1,500 万円以上 ~2,000 万円未満	2,000 万円以上 ~3,000 万円未満	3,000 万円以上 ~5,000 万円未満	5, 000 万円 以上	不明	総計	平均値 : 万円
■総計	15	26	18	19	17	19	19	12	145	2, 977
■人口規模別										
①1万人未満	1	5	3	5	3	1	1	6	25	1, 982
②1万人以上~3万人未満	10	10	3	8	7	5	2	2	47	1,907
③3万人以上~5万人未満	2	5	5	4	3	4	4	3	30	2, 453
④5万人以上	2	6	7	2	4	9	12	1	43	4, 911
■地域特性別										
①過疎地域	8	13	5	8	11	8	4	7	64	2, 251
②過疎地域以外	7	13	13	11	6	11	15	5	81	3, 522
■高齢化特性別		-	-	-	-	-				
①高齢化率九州平均以上	12	20	13	14	16	15	12	9	111	2, 725
②高齢化率九州平均未満	3	6	5	5	1	4	7	3		3, 808

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○人口規模別でみると、3万人以上~5万人未満規模の路線が最も平均年間運行経費が低い。
- ○路線形態別にみると、巡回型のほうがそれ以外の場合よりも年間運行経費の平均値が高く、 いずれの場合もフリー乗降を導入した場合のほうが平均値が低くなっている。
- ※数路線の合計金額が記入されている場合は平均値(年間運行経費・年間運賃収入等/路線数) を使用(5路線で合計1,000万円の場合=1,000÷5=200万円)《22~32共通》

■年間運行経費について (N=703) :路線別集計 (一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	5		
	100万円 未満	100万円以上	200万円以上 ~	500万円以上 ~	1,000万円 以上	総計	平均値 : 万円
		200万円未満	500万円未満	1,000万円未満			
■総計	168	186	138	115	96	703	563
■人口規模別							
① 1 万人未満	6	12	12	8	11	49	768
②1万人以上~3万人未満	37	13	45	42	15	152	565
③3万人以上~5万人未満	41	92	33	25	14	205	323
④5万人以上	84	69	48	40	56	297	695
■地域特性別							
①過疎地域	87	117	45	58	25	332	386
②過疎地域以外	81	69	93	57	71	371	721
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	150	171	109	100	53	583	477
②高齢化率九州平均未満	18	15	29	15	43	120	984
■路線形態別							
①巡回(循環)型	17	40	63	73	57	250	846
①+フリー乗降		8	19	4	8	39	532
②それ以外	43	41	31	21	16	152	520
②+フリー乗降	33	63	7	2	3	108	227
■運行形態							
①定時定路線運行	126	168	119	106	88	607	567
②予約型運行(路線型)	27	13	5	5	2	52	438
③予約型運行(区域型)	15	5	14	4	5	43	642

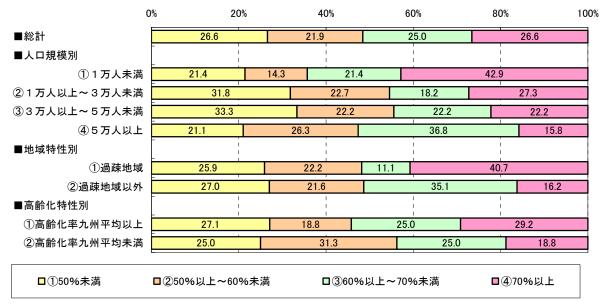
23)年間運行経費のうち人件費が占める割合について

【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、人件費の平均値は1,811万円となっている。
- ○人件費が運行経費に占める平均割合は約 57%となっており、運行経費の半分以上は人件費が占めている市町村が多くなっている。
- ○人口規模別でみると、人口1万人未満市町村では人件費割合が7割以上の市町村が4割以上 を占めており、人口規模が小さい市町村では人件費割合が非常に高い。
- ○3万人以上~5万人未満市町村の平均値が最も低く、人件費割合も最も低い。
- ○人口5万人以上市町村の人件費の平均値は3,238万円となっており、それ以外の路線に比べて非常に高い。

■年間運行経費のうち人件費が占める割合について(N=64)

: 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



	1	2	3	4		平均値	平均
	50%未満	50%以上~ 60%未満	60%以上~ 70%未満	70%以上	総計	:万円	割合
■総計	17	14	16	17	64	1,811	57%
■人口規模別							
① 1 万人未満	3	2	3	6	14	1, 366	62%
②1万人以上~3万人未満	7	5	4	6	22	1, 148	58%
③3万人以上~5万人未満	3	2	2	2	9	1, 110	50%
④5万人以上	4	5	7	3	19	3, 238	57%
■地域特性別							
①過疎地域	7	6	3	11	27	1, 359	61%
②過疎地域以外	10	8	13	6	37	2, 141	56%
■高齢化特性別			•				
①高齢化率九州平均以上	13	9	12	14	48	1, 427	57%
②高齢化率九州平均未満	4	5	4	3	16	2, 964	57%

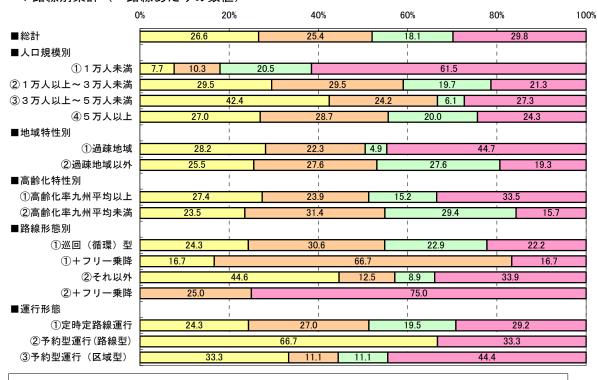
【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、人件費の平均値は 467 万円となっており、人件費が運行経費に占める平均割合は約 59%となっている。
- ○運行経費の半分以上は人件費が占めている路線が約3/4と多い。
- ○人口規模別でみると、人口1万人未満路線では人件費割合が7割以上の路線が6割以上を占めており、人口規模が小さい市町村では人件費割合が非常に高い。

■年間運行経費のうち人件費が占める割合について(N=248)

:路線別集計(一路線あたりの数値)

□①50%未満



□ 360%以上~70%未満

	1	2	3	4		平均値	平均
	50%未満	50%以上~ 60%未満	60%以上~ 70%未満	70%以上	総計	:万円	割合
■総計	66	63	45	74	248	467	59%
■人口規模別							
①1万人未満	3	4	8	24	39	490	66%
②1万人以上~3万人未満	18	18	12	13	61	414	60%
③3万人以上~5万人未満	14	8	2	9	33	303	51%
④5万人以上	31	33	23	28	115	535	59%
■地域特性別							
①過疎地域	29	23	5	46	103	356	65%
②過疎地域以外	37	40	40	28	145	546	57%
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	54	47	30	66	197	348	61%
②高齢化率九州平均未満	12	16	15	8	51	930	57%
■路線形態別							
①巡回(循環)型	35	44	33	32	144	525	58%
①+フリー乗降	1	4		1	6	355	61%
②それ以外	25	7	5	19	56	361	60%
②+フリー乗降		4		12	16	363	69%
■運行形態							
①定時定路線運行	55	61	44	66	226	463	59%
②予約型運行(路線型)	8			4	12	180	72%
③予約型運行(区域型)	3	1	1	4	9	915	69%

■250%以上~60%未満

※平均値は不明を除く

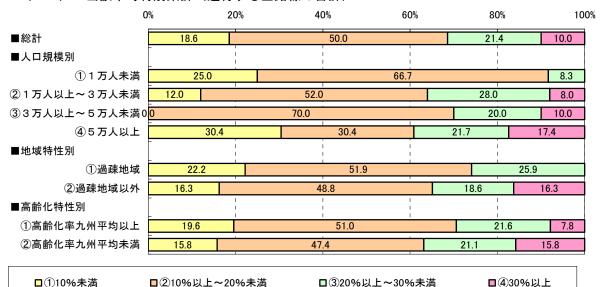
■4070%以上

24) 年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める割 合について

【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、燃料費等合計の平均値は644万円となっている。
- ○燃料費等が運行経費に占める割合が「②10%以上~20%未満」の市町村が半分を占めており、 平均割合は20%となっている。
- ○人口規模別でみると、人口が多くなるにつれて、燃料費等の平均値も平均割合も高くなって いる。
- ○人口 5 万人以上路線の平均燃料費等は 1,268 万円となっており、それ以外の路線に比べて非常に高い。

■年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める割合について (N=70): 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



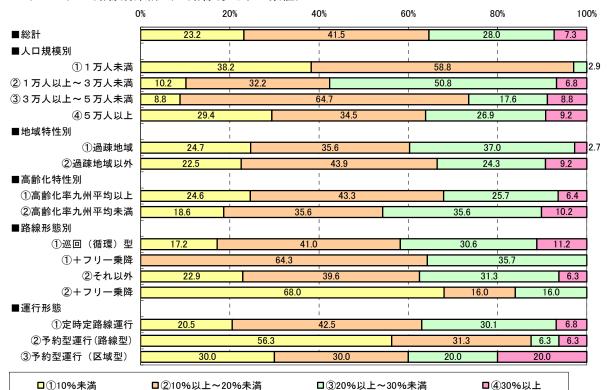
	1	2	3	4		亚拉法	₩.
	10%未満	10%以上~ 20%未満	20%以上~ 30%未満	30%以上	総計	平均値 :万円	平均 割合
■総計	13	35	15	7	70	644	20%
■人口規模別							
①1万人未満	3	8	1		12	283	12%
②1万人以上~3万人未満	3	13	7	2	25	343	17%
③3万人以上~5万人未満		7	2	1	10	393	19%
④5万人以上	7	7	5	4	23	1, 268	23%
■地域特性別							
①過疎地域	6	14	7		27	340	15%
②過疎地域以外	7	21	8	7	43	834	22%
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	10	26	11	4	51	588	22%
②高齢化率九州平均未満	3	9	4	3	19	794	17%

П			\neg nnn \lnot	\neg nnn $ \neg$ nn			100-000-	1000		\neg nnn $-$ n
Ш			111111111	111111111 111111		111111111 1111			11111 11111111	111111111 111
Ш			111111111	111111111 111111		111111111 1111		111111111 1111	11111 11111111	111111111 111

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、燃料費等の平均値は 183 万円となっており、燃料費等が運行経費に占める平均割合は 21%となっている。
- ○人口規模別でみると、人口1万人未満路線では人件費割合のケースとは逆で、燃料費等の割合が20%未満の路線が97%と高く、人口規模が小さい市町村では燃料費等の割合が非常に低い。

■年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める割合について (N=246):路線別集計(一路線あたりの数値)

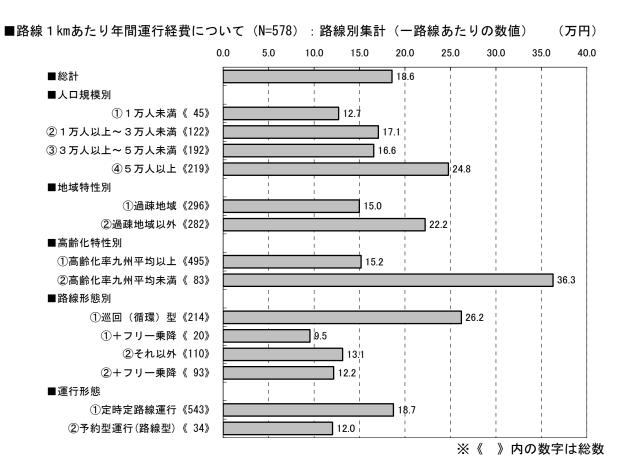


	1	2	3	4		平均値	平均
	10%未満	10%以上~ 20%未満	20%以上~ 30%未満	30%以上	総計	:万円	割合
■総計	57	102	69	18	246	183	21%
■人口規模別							
① 1 万人未満	13	20	1		34	100	13%
②1万人以上~3万人未満	6	19	30	4	59	145	17%
③3万人以上~5万人未満	3	22	6	3	34	116	19%
④5万人以上	35	41	32	11	119	245	24%
■地域特性別							
①過疎地域	18	26	27	2	73	126	16%
②過疎地域以外	39	76	42	16	173	207	22%
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	46	81	48	12	187	160	24%
②高齢化率九州平均未満	11	21	21	6	59	256	17%
■路線形態別							
①巡回(循環)型	23	55	41	15	134	227	22%
①+フリー乗降		9	5		14	72	19%
②それ以外	11	19	15	3	48	205	22%
②+フリー乗降	17	4	4		25	66	12%
■運行形態							
①定時定路線運行	45	93	66	15	219	175	20%
②予約型運行(路線型)	9	5	1	1	16	48	10%
③予約型運行(区域型)	3	3	2	2	10	576	32%

25)路線1kmあたり年間運行経費について

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

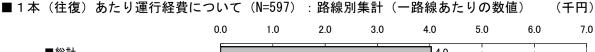
- ○路線1kmあたり年間運行経費=年間運行経費÷路線キロ
- ○人口規模別でみると、年間運行経費の平均値は人口5万人以上路線が最も高かったが、それと同様に1km あたりの年間運行経費も24.8万円と最も低い1万人未満路線12.7万円の2倍弱となっている。
- ○過疎路線・高齢化路線のほうが、それ以外の路線に比べて1km あたり年間運行経費は低い。
- ○路線形態別にみると、年間運行経費の傾向と同様に1km あたりに換算しても巡回型のほうがそれ以外の場合よりも高く、フリー乗降を導入した場合のほうが導入なしの場合よりも低くなっている。
- ○運行形態では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行よりも1km あたり年間運行経費が低くなっている。

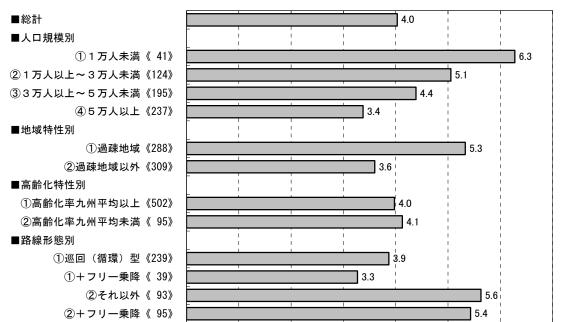


26) 1本(往復) あたり運行経費について

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○1本(往復)あたり運行経費=年間運行経費÷(1週間あたり運行本数×52週)
- ○人口規模別でみると、人口規模が大きくなるにつれて1本あたり運行経費は低くなっており、人口5万人以上路線の年間運行経費自体は高くなっているが、人口が比較的多いことから運行本数も多く、相対的に単価が低くなっているものと見られる。
- ○地域特性別でも同様に、平均年間運行経費は過疎地域以外のほうが高くなっていたが、1本 (往復)あたり運行経費では過疎地域以外のほうが低い。
- ○路線形態別でも同様に、平均年間運行経費は巡回型のほうがそれ以外の場合よりも高くなっていたが、1本(往復)あたり運行経費では巡回型のほうが低い。





※《 》内の数字は総数

27)年間運賃収入について

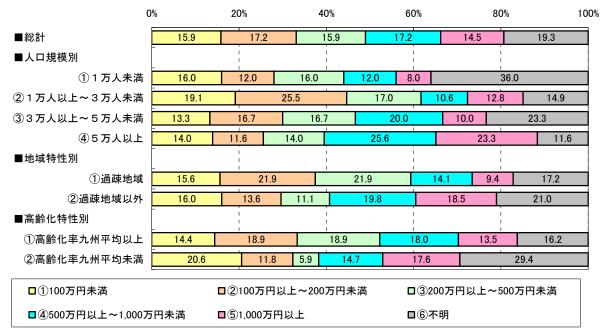
【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、年間運賃収入の平均値は 767 万円となっているが、年間運賃収入が 500 万円 未満の市町村も半数を占めており、比較的多い。
- ○人口規模別にみると、人口5万人以上市町村の年間運賃収入の平均値が最も高い。
- ○地域特性別の場合は過疎地域以外市町村、高齢化特性別の場合は高齢化率九州平均未満市町 村の年間運賃収入の平均値のほうが高い。

※H22 年度に運行開始された路線の年間運賃収入の設定について《27~30 共通》

・H22 年度に運行開始された路線については、まだ開始から 1 年経過していないために年間運賃収入が通常よりも低くなることから、運行期間から年間運賃収入を割り増しして集計を行った(運行期間 4×1000 万の場合、記載されている年間運賃収入×3:12 $\times 1000$ 万分)。

■年間運賃収入について(N=145): 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)

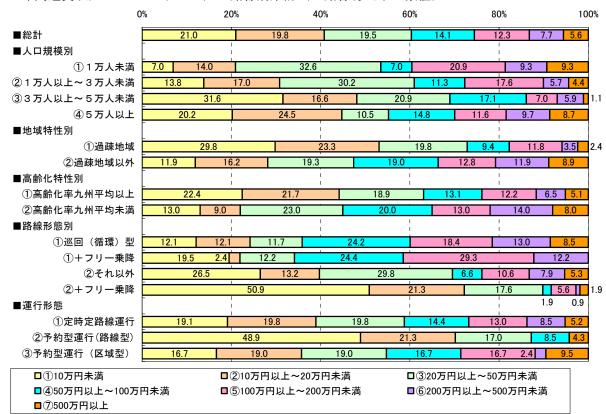


	1	2	3	4	(5)	6		
	100万円	100万円以上 ~	200万円以上	500万円以上 ~	1,000万円	不明	総計	平均値 : 万円
	未満	200万円未満	500万円未満	1,000万円未満	以上			
■総計	23	25	23	25	21	28	145	767
■人口規模別								
①1万人未満	4	3	4	3	2	9	25	467
②1万人以上~3万人未満	9	12	8	5	6	7	47	474
③3万人以上~5万人未満	4	5	5	6	3	7	30	431
④5万人以上	6	5	6	11	10	5	43	1, 405
■地域特性別								
①過疎地域	10	14	14	9	6	11	64	446
②過疎地域以外	13	11	9	16	15	17	81	1,032
■高齢化特性別		•		•				
①高齢化率九州平均以上	16	21	21	20	15	18	111	724
②高齢化率九州平均未満	7	4	2	5	6	10	34	933

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○過疎路線・高齢化路線の年間運賃収入の平均値はそれ以外の地域に比べて低く、特に過疎路線は過疎路線以外の平均値の約1/3程度となっている。
- ○運行形態別では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行よりも年間運賃 収入の平均値が高くなっている。

■年間運賃収入について(N=666):路線別集計(一路線あたりの数値)

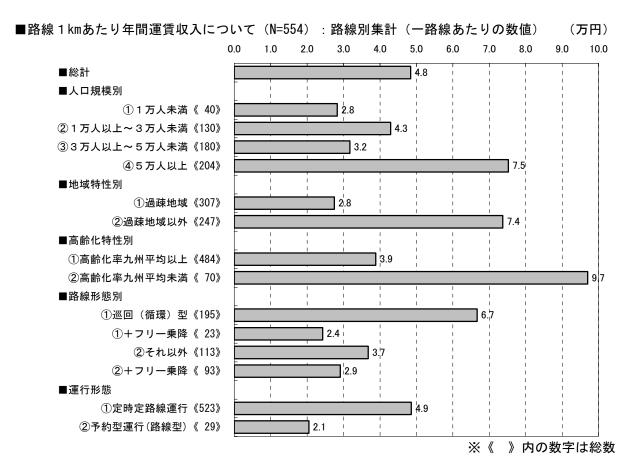


	1	2	3	4	(5)	6	7		
		10万円	20万円	50万円	100万円	200万円			平均値
	10万円	以上~	以上~	以上~	以上~	以上~	500万円	総計	:万円
	未満	20万円	50万円	100万円	200万円	500万円	以上		. // 🗆
		未満	未満	未満	未満	未満			
■総計	140	132	130	94	82	51	37	666	135
■人口規模別									
① 1 万人未満	3	6	14	3	9	4	4	43	174
②1万人以上~3万人未満	22	27	48	18	28	9	7	159	119
③3万人以上~5万人未満	59	31	39	32	13	11	2	187	53
④5万人以上	56	68	29	41	32	27	24	277	193
■地域特性別									
①過疎地域	101	79	67	32	40	12	8	339	70
②過疎地域以外	39	53	63	62	42	39	29	327	202
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	127	123	107	74	69	37	29	566	119
②高齢化率九州平均未満	13	9	23	20	13	14	8	100	224
■路線形態別									
①巡回(循環)型	27	27	26	54	41	29	19	223	209
①+フリー乗降	8	1	5	10	12	5		41	86
②それ以外	40	20	45	10	16	12	8	151	104
②+フリー乗降	55	23	19	2	6	1	2	108	55
■運行形態									
①定時定路線運行	110	114	114	83	75	49	30	575	130
②予約型運行(路線型)	23	10	8	4			2	47	179
③予約型運行 (区域型)	7	8	8	7	7	1	4	42	141

28)路線1kmあたり年間運賃収入について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○路線1kmあたり年間運賃収入=年間運賃収入÷路線キロ
- ○人口規模別でみると、年間運賃収入が最も高い人口5万人以上路線が、1km あたりに換算した場合でも7.5万円と最も高くなっている。
- ○地域特性別・高齢化特性別ともに、年間運賃収入の傾向と同様に過疎路線・高齢化路線の1 km あたり年間運賃収入はそれ以外の路線に比べて低い。
- ○路線形態別にみると、年間運賃収入の傾向と同様に1km あたりに換算してもフリー乗降を 導入した場合のほうが導入なしの場合よりも低くなっている。
- ○運行形態では、予約型運行を導入している路線のほうが、定時定路線運行よりも1km あたり年間運賃収入が低くなっている。

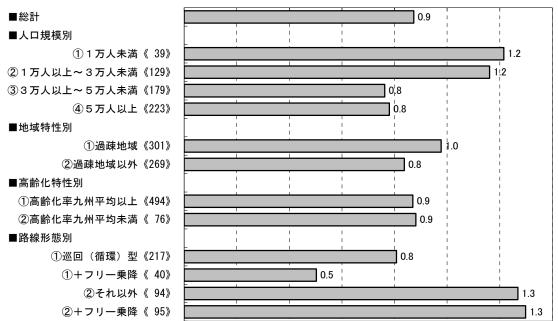


29) 1本(往復) あたり運賃収入について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○1本(往復)あたり運賃収入=年間運賃収入÷(1週間あたり運行本数×52週)
- ○人口規模別でみると、年間運賃収入の平均値は人口5万人以上路線が最も高かったが、1本 (往復)あたり運賃収入は人口1万人未満路線が最も高くなっている。運行本数が多い割に 収入が得られていない状況が予測される。
- ○地域特性別でも同様に、平均年間運賃収入は過疎地域以外のほうが高くなっていたが、1本 (往復)あたり運賃収入では過疎地域以外のほうが低い。
- ○路線形態別でも同様に、平均年間運賃収入は巡回型のほうがそれ以外の場合よりも高くなっていたが、1本(往復)あたり運賃収入では巡回型のほうが低い。

■ 1本(往復)あたり運賃収入について(N=570):路線別集計(一路線あたりの数値) (千円) 0.0 0.2 0.4 0.6 0.8 1.0 1.2 1.4



※《 》内の数字は総数

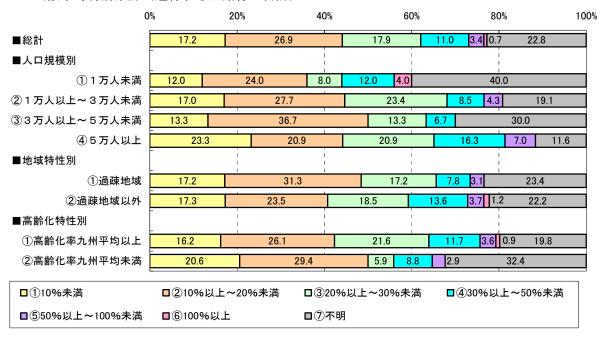
30) 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について

【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

- ○=年間運賃収入÷年間運行経費×100 %
- ○全体でみると、平均値は 24%となっており、年間運行経費のうち約1/4を運賃収入で補っていることになるが、割合でみると収支率「②10%以上~20%未満」の市町村が多くなっている。
- ○人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の平均割合が最も高く、人口3万人以上~5万人未満の市町村の平均割合が最も低い。
- ○地域特性別にみると、過疎地域よりも過疎地域以外の収支率平均値が高いが、高齢化特性別では高齢化率九州平均以上地域の平均値が高い。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について (N=145)

: 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



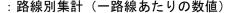
	1	2	3	4	(5)	6	7		
	10% 未満	10%以上 ~ 20%未満	20%以上 ~ 30%未満	30%以上 ~ 50%未満	50%以上 ~ 100%未満	100% 以上	不明	総計	平均値
■総計	25	39	26	16	5	1	33	145	24%
■人口規模別									
① 1 万人未満	3	6	2	3		1	10	25	23%
②1万人以上~3万人未満	8	13	11	4	2		9	47	22%
③3万人以上~5万人未満	4	11	4	2			9	30	17%
④5万人以上	10	9	9	7	3		5	43	26%
■地域特性別									
①過疎地域	11	20	11	5	2		15	64	19%
②過疎地域以外	14	19	15	11	3	1	18	81	26%
■高齢化特性別					•				
①高齢化率九州平均以上	18	29	24	13	4	1	22	111	25%
②高齢化率九州平均未満	7	10	2	3	1		11	34	20%

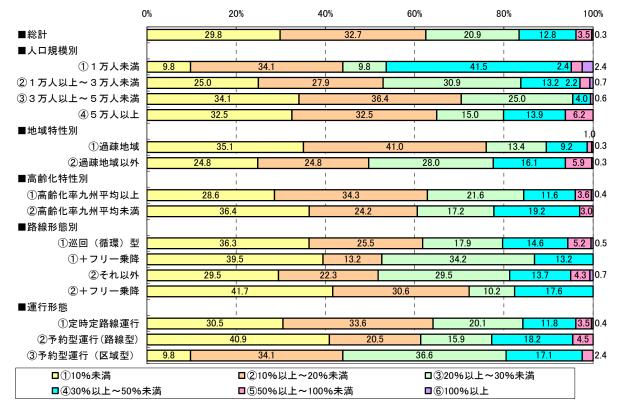
П	11 111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	111111111	- 111

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の収支率が最も高い。
- ○地域特性別にみると、過疎地域よりも過疎地域以外の収支率平均値が高いが、高齢化特性別では高齢化率九州平均以上地域の平均値が高い。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について (N=627)





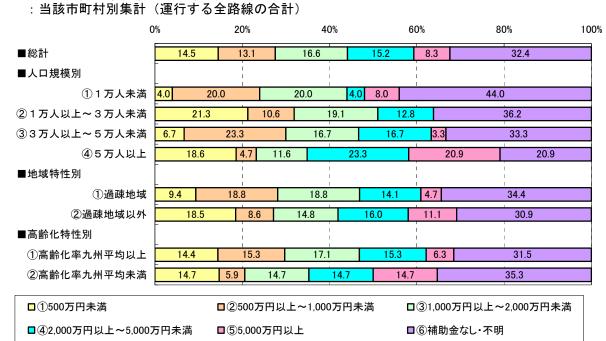
	1	2	3	4	(5)	6		
		10%以上	20%以上	30%以上	50%以上	100%	総計	平均值
	10%未満	~	~	~	~	以上	小い口!	十岁吧
		20%未満	30%未満	50%未満	100%未満	以上		
■総計	187	205	131	80	22	2	627	24%
■人口規模別								
① 1 万人未満	4	14	4	17	1	1	41	23%
②1万人以上~3万人未満	34	38	42	18	3	1	136	22%
③3万人以上~5万人未満	60	64	44	7	1		176	17%
④5万人以上	89	89	41	38	17		274	26%
■地域特性別								
①過疎地域	107	125	41	28	3	1	305	19%
②過疎地域以外	80	80	90	52	19	1	322	26%
■高齢化特性別								
①高齢化率九州平均以上	151	181	114	61	19	2	528	25%
②高齢化率九州平均未満	36	24	17	19	3		99	21%
■路線形態別								
①巡回(循環)型	77	54	38	31	11	1	212	24%
①+フリー乗降	15	5	13	5			38	14%
②それ以外	41	31	41	19	6	1	139	21%
②+フリー乗降	45	33	11	19			108	24%
■運行形態								
①定時定路線運行	165	182	109	64	19	2	541	23%
②予約型運行(路線型)	18	9	7	8	2		44	41%
③予約型運行(区域型)	4	14	15	7	1		41	22%

31)補助金(国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について

【当該市町村別集計(運行する全路線の総計)】

- ○全体でみると、年間補助金総額の平均値は 2,291 万円となっており、年間運賃収入の平均値 767 万円の約 3 倍となっている。
- ○人口規模別にみると、人口5万人以上と規模が大きい市町村の補助金総額の平均値は3,737 万円とその他の市町村に比べて非常に高い。
- ○地域特性別にみても、過疎地域よりも過疎地域以外の補助金総額の平均値が高い。

■補助金(国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について(N=145)



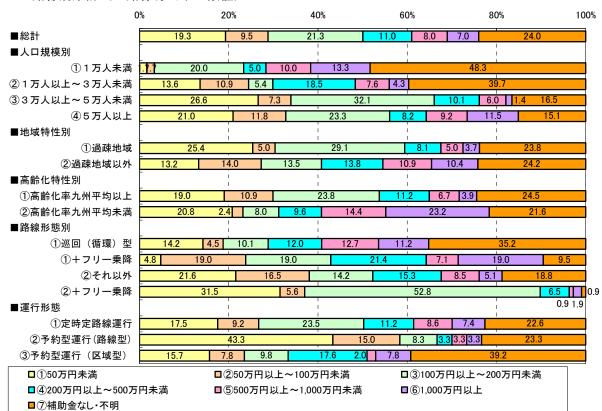
	1	2	3	4	⑤	6		
	500 万円 未満	500万円 以上~ 1,000 万円未満	1,000万円 以上~ 2,000万円 未満	2,000万円 以上~ 5,000万円 未満	5, 000 万円 以上	補助金 なし・ 不明	総計	平均値 : 万円
■総計	21	19	24	22	12	47	145	2, 291
■人口規模別								
① 1 万人未満	1	5	5	1	2	11	25	1, 748
②1万人以上~3万人未満	10	5	9	6		17	47	1, 344
③3万人以上~5万人未満	2	7	5	5	1	10	30	1,632
④5万人以上	8	2	5	10	9	9	43	3, 737
■地域特性別								
①過疎地域	6	12	12	9	3	22	64	1,696
②過疎地域以外	15	7	12	13	9	25	81	2, 737
■高齢化特性別								
①高齢化率九州平均以上	16	17	19	17	7	35	111	1, 933
②高齢化率九州平均未満	5	2	5	5	5	12	34	3, 528

※平均値は不明を除く

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○人口規模別にみると、人口1万人未満路線の補助金総額の平均値が789万円と最も高い。
- ○過疎路線・高齢化路線よりも、それ以外の路線のほうが補助金総額の平均値が高い。

■補助金(国・県・市町村・その他の補助金合計)の状況について(N=767) :路線別集計(一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	5	6	7		
	50万円 未満	50万円 以上~ 100万円 未満	100万円 以上~ 200万円 未満	200万円 以上~ 500万円 未満	500万円 以上~ 1,000万 円未満	1, 000 万円 以上	補助金 なし・ 不明	総計	平均値 : 万円
■総計	148	73	163	84	61	54	184	767	385
■人口規模別									
①1万人未満	1	1	12	3	6	8	29	60	789
②1万人以上~3万人未満	25	20	10	34	14	8	73	184	363
③3万人以上~5万人未満	58	16	70	22	13	3	36	218	179
④5万人以上	64	36	71	25	28	35	46	305	491
■地域特性別									
①過疎地域	97	19	111	31	19	14	91	382	245
②過疎地域以外	51	54	52	53	42	40	93	385	525
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	122	70	153	72	43	25	157	642	303
②高齢化率九州平均未満	26	3	10	12	18	29	27	125	792
■路線形態別									
①巡回(循環)型	38	12	27	32	34	30	94	267	641
①+フリー乗降	2	8	8	9	3	8	4	42	462
②それ以外	38	29	25	27	15	9	33	176	348
②+フリー乗降	34	6	57	7	1	2	1	108	158
■運行形態									
①定時定路線運行	114	60	153	73	56	48	147	651	385
②予約型運行(路線型)	26	9	5	2	2	2	14	60	233
③予約型運行(区域型)	8	4	5	9	1	4	20	51	586

※平均値は補助金なし・不明を除く

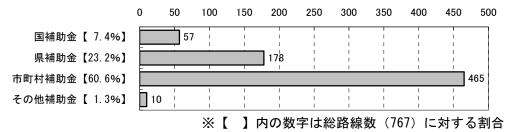


32)補助金の受給先について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○市町村からの補助金を受給している路線が多い。

■補助金の受給先(N=767)



33) H22 年度年間乗車人員について

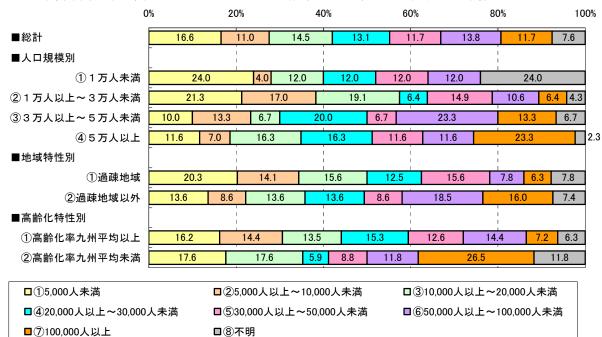
【当該市町村別集計 (運行する全路線の総計)】

○人口規模が大きくなるにつれて、平均年間乗車人員が増加している。

※H22 年度に運行開始された路線の乗車人員の設定について《33 のみ》

・H22 年度に運行開始された路線については、まだ開始から 1 年経過していないために年間乗車人員が通常よりも少なくなることから、運行期間から年間乗車人員を割り増しして集計を行った(運行期間 4×100 万の場合、記載されている年間乗車人員×3:12 $\times 100$ 万分)。

■H22年度年間乗車人員について(N=145): 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



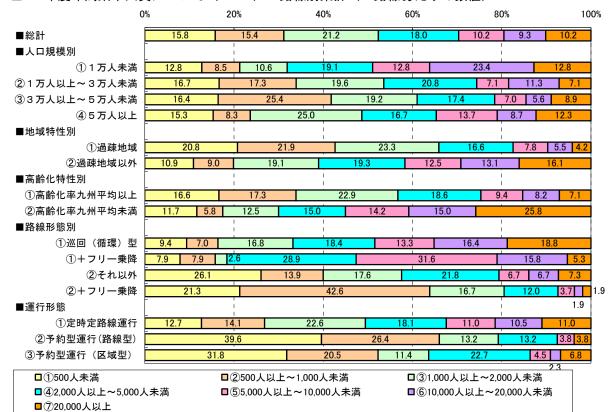
	1	2	3	4	5	6	7	8		
	5, 000人 未満	5,000 人以上 ~ 10,000 人未満	10,000 人以上 ~ 20,000 人未満	20,000 人以上 ~ 30,000 人未満	30,000 人以上 ~ 50,000 人未満	50,000 人以上 ~ 100,000 人未満	100, 000 人以上	不明	総計	平均値 : 人
■総計	24	16	21	19	17	20	17	11	145	48, 943
■人口規模別										
① 1 万人未満	6	1	3	3	3	3		6	25	23, 344
②1万人以上~3万人未満	10	8	9	3	7	5	3	2	47	29, 299
③3万人以上~5万人未満	3	4	2	6	2	7	4	2	30	42,849
④5万人以上	5	3	7	7	5	5	10	1	43	85, 634
■地域特性別										
①過疎地域	13	9	10	8	10	5	4	5	64	27, 193
②過疎地域以外	11	7	11	11	7	15	13	6	81	66, 053
■高齢化特性別										
①高齢化率九州平均以上	18	16	15	17	14	16	8	7	111	39, 744
②高齢化率九州平均未満	6		6	2	3	4	9	4	34	80, 833

※平均値は不明を除く

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

○巡回型路線、定時定路線運行の平均年間乗車人員が多い。

■H22年度年間乗車人員について (N=728) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	(5)	6	7		
		500人	1,000人	2,000人	5,000人	10,000人			平均値
	500人	以上~	以上~	以上~	以上~	以上~	20, 000	総計	: 人
	未満	1,000人	2,000人	5,000人	10,000人	20,000人	人以上		ı · / \
		未満	未満	未満	未満	未満			
■総計	115	112	154	131	74	68	74	728	9,009
■人口規模別									
①1万人未満	6	4	5	9	6	11	6	47	9, 437
②1万人以上~3万人未満	28	29	33	35	12	19	12	168	7,848
③3万人以上~5万人未満	35	54	41	37	15	12	19	213	5, 633
④5万人以上	46	25	75	50	41	26	37	300	11, 989
■地域特性別									
①過疎地域	75	79	84	60	28	20	15	361	4, 444
②過疎地域以外	40	33	70	71	46	48	59	367	13, 499
■高齢化特性別									
①高齢化率九州平均以上	101	105	139	113	57	50	43	608	6, 798
②高齢化率九州平均未満	14	7	15	18	17	18	31	120	20, 208
■路線形態別									
①巡回(循環)型	24	18	43	47	34	42	48	256	15, 430
①+フリー乗降	3	3	1	11	12	6	2	38	7, 156
②それ以外	43	23	29	36	11	11	12	165	6,002
②+フリー乗降	23	46	18	13	4	2	2	108	2, 921
■運行形態									
①定時定路線運行	80	89	142	114	69	66	69	629	9,832
②予約型運行(路線型)	21	14	7	7	2	·	2	53	3, 407
③予約型運行(区域型)	14	9	5	10	2	1	3	44	3, 901

※平均値は不明を除く

34)乗車人員動向について

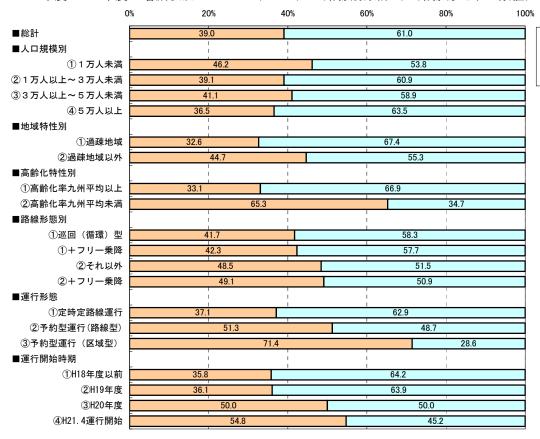
【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○全路線のうち6割以上は、H21~22年度の乗車人員が減少傾向にある。
- ※H21~22年度増減状況については運行開始時期がH21.4以前の路線のみを対象として集計を 行った(2カ年の比較ができる路線のみの集計)

■①増加

□②減少

■H21年度~H22年度の増減状況について(N=515):路線別集計(一路線あたりの数値)



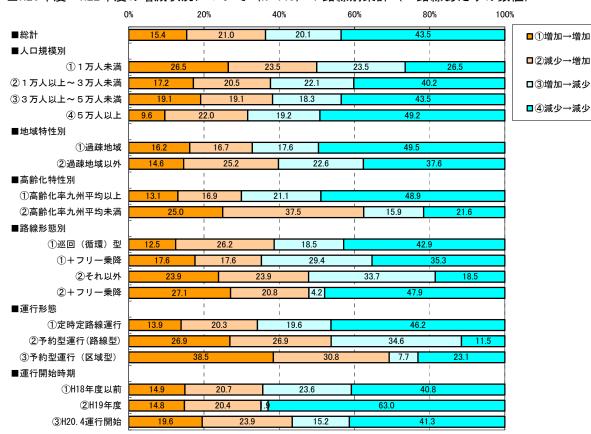
	①増加	②減少	総計
■総計	201	314	515
■人口規模別			
① 1 万人未満	18	21	39
②1万人以上~3万人未満	50	78	128
③3万人以上~5万人未満	53	76	129
④5万人以上	80	139	219
■地域特性別			
①過疎地域	79	163	242
②過疎地域以外	122	151	273
■高齢化特性別			
①高齢化率九州平均以上	139	281	420
②高齢化率九州平均未満	62	33	95
■路線形態別			
①巡回(循環)型	83	116	199
①+フリー乗降	11	15	26
②それ以外	47	50	97
②+フリー乗降	28	29	57
■運行形態			
①定時定路線運行	171	290	461
②予約型運行(路線型)	20	19	39
③予約型運行(区域型)	10	4	14
■運行開始時期			
①H18年度以前	125	224	349
②H19年度	22	39	61
③H20年度	31	31	62
④H21. 4運行開始	23	19	42

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると、15.4%が増加傾向継続路線となっている。
- ○人口規模別にみると、人口規模が大きくなるにつれて乗車人員が「④減少→減少」傾向にある路線の割合が高くなっている。

※H20~22年度増減状況については運行開始時期がH20.4以前の路線のみを対象として集計を 行った(3カ年の比較ができる路線のみの集計)

■H20年度~H22年度の増減状況について(N=448):路線別集計(一路線あたりの数値)



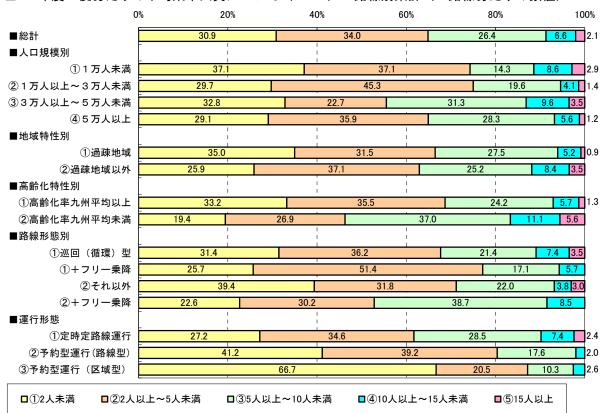
	①増加→増加	②減少→増加	③増加→減少	④減少→減少	総計
■総計	69	94	90	195	448
■人口規模別					
① 1 万人未満	9	8	8	9	34
②1万人以上~3万人未満	21	25	27	49	122
③3万人以上~5万人未満	22	22	21	50	115
④5万人以上	17	39	34	87	177
■地域特性別					
①過疎地域	36	37	39	110	222
②過疎地域以外	33	57	51	85	226
■高齢化特性別					
①高齢化率九州平均以上	47	61	76	176	360
②高齢化率九州平均未満	22	33	14	19	88
■路線形態別					
①巡回(循環)型	21	44	31	72	168
①+フリー乗降	3	3	5	6	17
②それ以外	22	22	31	17	92
②+フリー乗降	13	10	2	23	48
■運行形態					
①定時定路線運行	57	83	80	189	409
②予約型運行(路線型)	7	7	9	3	26
③予約型運行(区域型)	5	4	1	3	13
■運行開始時期					
①H18年度以前	52	72	82	142	348
②H19年度	8	11	1	34	54
③H20. 4運行開始	9	11	7	19	46

35) 1便あたりの平均乗車人員について

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○人口1万人未満の路線は最も平均乗車人員が少ない。
- ○過疎路線・高齢化路線はそれ以外の地域に比べて平均乗車人員が少ない。
- ○予約型運行よりも定時定路線運行の方が平均乗車人員が多い。

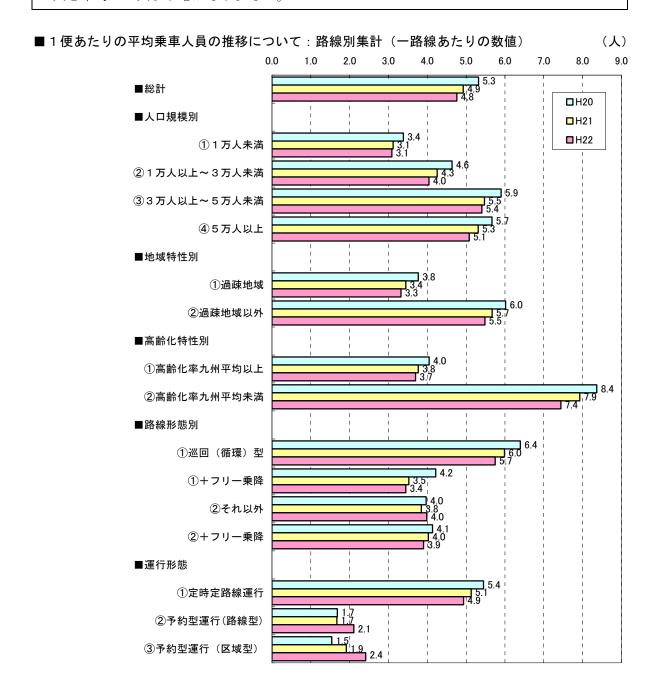
■H22年度1便あたりの平均乗車人員について(N=632):路線別集計(一路線あたりの数値)



	1	2	3	4	(5)		平均値
	2人未満	2人以上~ 5人未満	5人以上~ 10人未満	10人以上~ 15人未満	15人以上	総計	:人
■総計	195	215	167	42	13	632	4.8
■人口規模別							
① 1 万人未満	13	13	5	3	1	35	3. 1
②1万人以上~3万人未満	44	67	29	6	2	148	4.0
③3万人以上~5万人未満	65	45	62	19	7	198	5.4
④5万人以上	73	90	71	14	3	251	5. 1
■地域特性別							
①過疎地域	121	109	95	18	3	346	3.3
②過疎地域以外	74	106	72	24	10	286	5. 5
■高齢化特性別							
①高齢化率九州平均以上	174	186	127	30	7	524	3.7
②高齢化率九州平均未満	21	29	40	12	6	108	7.4
■路線形態別							
①巡回(循環)型	72	83	49	17	8	229	5.7
①+フリー乗降	9	18	6	2		35	3.4
②それ以外	52	42	29	5	4	132	4.0
②+フリー乗降	24	32	41	9		106	3.9
■運行形態							
①定時定路線運行	147	187	154	40	13	541	4.9
②予約型運行(路線型)	21	20	9	1		51	2. 1
③予約型運行(区域型)	26	8	4	1		39	2.4

【路線別集計(一路線あたりの数値)】

- ○ほとんど全てのカテゴリーで、平均乗車人員は減少傾向にある。
- ○予約型運行のみが平均乗車人員が増加傾向にあるが、H22 年度でも路線型 2.1 人、区域型 2.4 人と平均 4.8 人よりもかなり少ない。

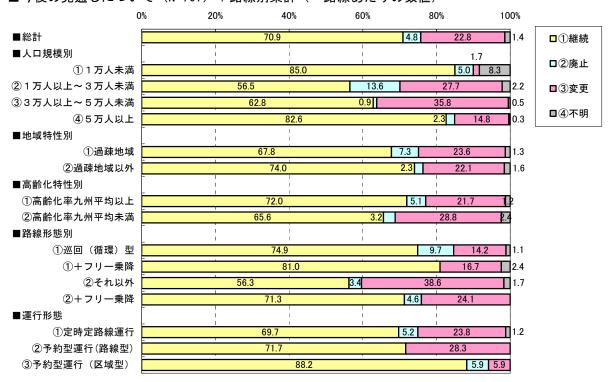


36) 今後の見通しについて(いずれかを選択)

【路線別集計 (一路線あたりの数値)】

- ○全体でみると「①継続」予定との回答が 70.9%と最も多く、「②廃止」予定は 4.8%と非常 に少ない。
- ○人口1万人未満路線では「①継続」予定の割合が非常に高く、85.0%を占めている。
- ○逆に人口1万人以上~3万人未満路線では「②廃止」予定の割合が 13.6%と1割を超えて おり、一部で縮小傾向にある地域も見られる。

■今後の見通しについて (N=767) :路線別集計 (一路線あたりの数値)



	①継続	②廃止	③変更	④不明	総計
■総計	544	37	175	11	767
■人口規模別					
① 1 万人未満	51	3	1	5	60
②1万人以上~3万人未満	104	25	51	4	184
③3万人以上~5万人未満	137	2	78	1	218
④5万人以上	252	7	45	1	305
■地域特性別					
①過疎地域	259	28	90	5	382
②過疎地域以外	285	9	85	6	385
■高齢化特性別					
①高齢化率九州平均以上	462	33	139	8	642
②高齢化率九州平均未満	82	4	36	3	125
■路線形態別					
①巡回(循環)型	200	26	38	3	267
①+フリー乗降	34		7	1	42
②それ以外	99	6	68	3	176
②+フリー乗降	77	5	26		108
■運行形態					
①定時定路線運行	454	34	155	8	651
②予約型運行(路線型)	43		17		60
③予約型運行(区域型)	45	3	3		51

37)地域ニーズの把握・調整方法について(自由意見)

①アンケート調査・ヒアリング調査等によるニーズの把握(54 市町村)

- ・公共交通利用者アンケート、全世帯アンケート、市民意識調査アンケートなどによるニーズの把握。
- ・車内乗り込み調査、利用者ヒアリング調査などによるニーズの把握。

②地域代表を通じたニーズの把握(24市町村)

・自治会長、区長、地区の役員、公民館長など地域の代表からの申し出・要望、意見書の 提出等によるニーズの把握。

③協議会・委員会などの開催によるニーズ把握(19市町村)

・「地域公共交通活性化協議会」など、地域住民、交通事業者、関係自治体などの関連施 設の代表などが参加し、設立されている協議会等におけるニーズの把握。

④随時受け付け(19市町村)

- ・住民からの要望はその都度受け取り、対応を検討。
- ・乗務員に届く生の声、電話等による要望申し出を参考。
- ・車内に意見箱を設置し、市民の意見を把握。

⑤交通事業者・運転手からのヒアリング調査等によるニーズの把握(19市町村)

・交通事業者との協議、運転手からのヒアリング調査によるニーズの把握。

⑥住民説明会の開催によるニーズの把握(13市町村)

・利用者を対象としたエリア別住民説明会の実施、地域住民との意見交換会・地区懇談会の開催等による地域ニーズの把握。

⑦実態調査・実施調査によるニーズの把握(5市町村)

・OD調査等の実態調査の実施、社会実験の実施等によるニーズの把握。

⑧協議会・委員会などにおける意見の調整

・「地域公共交通活性化協議会」など、地域住民、交通事業者、関係自治体などの関連施設の代表などが参加し、設立されている協議会等の場において、把握したニーズについて調整・反映を行っている。

38)路線導入時に苦慮した点について(自由意見)

- ①運行に関する様々な調整に苦慮した(37市町村)
 - バス停の設置箇所(地権者との調整)
 - ・ルート設定(交通空白地の解消、集落内を網羅するルートの設定等)
 - ・ダイヤ設定(運行曜日・時間・運行本数等)
 - 運賃設定
 - ・高齢者・障がい者割引制度等の導入
 - ・乗り継ぎ便との接続

②地域住民との意見調整等(24 市町村)

- ・バス路線廃止、新たな公共交通機関の導入に関する住民理解
- ・住民からの要望を十分反映することができない部分が多く、理解をなかなか得ることが できなかった。
- ・住民の要望=利用者増加にならない。
- ・市内で初めてのデマンドタクシー導入のため、住民説明に苦慮した。
- ③バス・タクシー事業者との調整に苦慮した(14 市町村)
- ④協議が難航し、苦慮した(5市町村)
 - ・警察、病院、道路管理者との協議(利便性と安全性との調整)が難航し、苦労した。
 - ・合併した旧市町村間のサービスレベルの維持(異なる交通サービスの統一)
- ⑤既存路線との重複をさけるための路線設定に苦慮した(3市町村)
- ⑥乗車人員予測に苦慮した(3市町村)

39)路線導入後、工夫した点について(自由意見)

①ダイヤ設定・変更(20市町村)

- ・利用状況、アンケート調査結果、住民ニーズを受けた柔軟なダイヤ変更。
- ・高校生が利用しやすくするため増便、時刻ダイヤの調整を実施。

②路線設定・変更(20市町村)

- ・利用状況、アンケート調査結果、住民ニーズを受けた柔軟なルート変更。
- ・フリー乗降区間の採用。
- ・主要バス停に接続する路線設定。
- ・交通空白地を解消するための路線設定。

③利用促進の取り組み(9市町村)

- ・広報誌、チラシ配布、防災無線活用、時刻表全戸配布、ラッピングバス走行等による市 民への広報。
- ・地域のバスであることを意識させるための取り組み実施 (バス停のベンチを地元工業高校が設計等)。
- ・利用促進に向けた取り組みの継続的な実施。

4)その他

- ・鉄道・路線バスの運行時間に併せた運行方法の変更。
- ・他の公共交通機関との乗り継ぎ利便性向上への取り組み実施。
- ・地域ニーズに合わせたバス停の新規設定、廃止。
- ・安価な運賃設定、回数券・定期券の導入。

40) 導入前の予測と乖離している点及びその原因について(自由意見)

①予測よりも利用者数が少なかった・利用者数が減少している(35 市町村)

○他の交通手段を利用する人が多いため

- ・デイサービスなど、他の手段を利用しているため。
- ・公共交通よりも自家用車への依存が高いため(交通不便地域で生活する上で自家用車は 不可欠)。
- ・家族に送迎してもらっているケースが多い。
- ・買い物後は荷物が多くなると、ドア to ドアの普通タクシーの利用が多いため、往路の利用が少ない。

○導入前の取り組み不足・導入前の利用見込みの甘さ

- ・コミュニティバス・乗合タクシーの認知度不足のため。
- ・「普段は利用しないが、万が一の際に利用する」「あったらいいな」「今は必要ないが、 将来必要になるかも知れない」という保険的な利用見込者が多かったため。

○運行システム等に問題があるため

- 運行本数が少ない、運行時間が早すぎるため利用されていない。
- ・予約運行便が前日予約制としたため利用者数が伸び悩んでいる。
- ・路線バスへの乗り換えに抵抗があるため。

〇その他

- ・少子高齢化によって利用者が減少(通学利用者の減少、死亡、施設入所等による高齢者 の減少など)し、新たな利用者も増えていないため。
- ・温泉を経由地としたため、温泉利用者が多いが、来場者動向によって利用者が大きく変動する。
- ・当初想定していなかった割引を実施したため減収となった。

②予測よりも利用者が多かった・予測通り(6市町村)

- ・概ね利用者数は予想通り。
- ・想定していたよりも利用率が高い、利用者が多い。

③その他

- ・車両購入費・修繕等の維持経費が予想以上に大きい。
- ・主要バス停への全路線乗り入れを行ったことにより、1 循環時間が長くなったため苦情がきた。

(2)前年度調査との比較について

1) 当該市町村数及び路線数の状況

【平成22年度調査(前年度調査)】

○当該市町村数……141 市町村

○路線数……987 路線

【平成23年度調査(今年度調査)】

○当該市町村数……145 市町村

○路線数………767路線

【今年度調査の特徴】

- ○当該市町村数は増加(+4)しているが、路線数は大きく減少:-220路線(-22.3%)
- ○実際に路線数が減少しているわけではなく、複数の路線を合計した「市町村合計データ」 を「路線データ」として記入している市町村が多くみられる
- →路線データと市町村合計データが混在した状況→路線データに関しては平均値が大きく 算出される傾向
- ○数値データに関しては「当該市町村データ」を中心に比較を行う
- ○今年度調査は「不明・未記入データ」が比較的多い
- ※当該市町村数…コミュニティバス・乗合タクシー等を運行している市町村数

2) 路線形態について

○H23 年度では、フリー乗降の割合が減少している。

○H23 年度調査は不明が多い。

■路線形態について:路線別集計(一路線あたりの数値)



	①巡回((循環)	型	①+フリー乗降	②それ以外	②+フリー乗降	③不明	総計
H22年度			362	135	257	187	46	987
H23年度			267	42	176	108	174	767

3) 運行形態について

○H22 年度と H23 年度に大きな差はみられない。

■運行形態について:路線別集計(一路線あたりの数値)

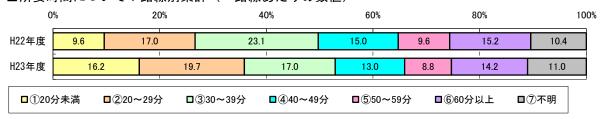


	①定時定路線 運行	②予約型運行 (路線型)	③予約型運行 (区域型)	④不明	総計
H22年度	817	62	73	35	987
H23年度	651	60	51	5	767

4) 所要時間について

○H23 年度では、「①20 分未満」の割合が増加し、「③30~39 分」の割合が減少しており、その影響もあって所要時間の平均値が約3分程度減少している。

■所要時間について:路線別集計(一路線あたりの数値)



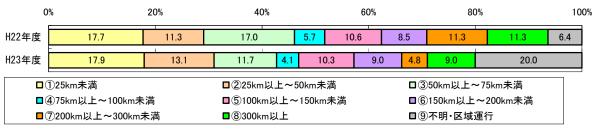
	20分未満	② 20~29分	③ 30~39分	④ 40~49分	⑤ 50~59分	⑥ 60分以上	⑦ 不明	総計	平均値 : 分
H22年度	95	168	228	148	95	150	103	987	42
H23年度	116	141	122	93	63	102	79	716	39

※平均値は不明を除く

5) 路線キロについて

- ○市町村別にみると、路線キロの平均値は 157km→128km (-18.3%) と大きく減少している。 H23 年度調査は不明が多いことも影響しているものと考えられる。
- ○路線別にみると、若干 H23 年度のほうが路線キロが短いカテゴリーの割合が高いが、平均値は 22km→24km と H23 年度のほうが高い。市町村別集計では H22 年度のほうが平均値が高かったことからも、市町村合計データ記入の影響と考えられる。

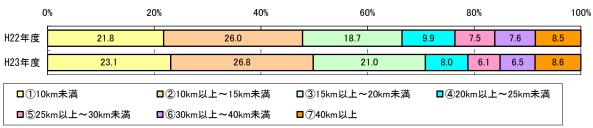
■路線キロについて:当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	25km 未満	25km 以上~ 50km 未満	50km 以上~ 75km 未満	75km 以上~ 100km 未満	100km 以上~ 150km 未満	150km 以上~ 200km 未満	200km 以上~ 300km 未満	300km 以上	不明 · 区域 運行	総計	平均値 :km
H22年度	25	16	24	8	15	12	16	16	9	141	157
H23年度	26	19	17	6	15	13	7	13	29	145	128

※平均値は不明を除く

■路線キロについて:路線別集計(一路線あたりの数値)



※不明・予約型運行(区域型)を除く

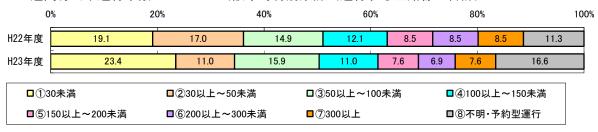
	1	2	3	4	(5)	6	7		
	10km	10km以上	15km以上	20km以上	25km以上	30km以上	40km	総計	平均値
		~	~	~	~	~		110 11	: km
	未満	15km未満	20km未満	25km未満	30km未満	40km未満	以上		
H22年度	189	226	162	86	65	66	74	868	22
H23年度	145	168	132	50	38	41	54	628	24

※平均値は不明・予約型運行(区域型)を除く

6) 一週間あたりの運行本数について

- ○市町村別にみると、1週間あたり運行本数の平均値は140本→133本(-4.9%)と減少している。
- ○路線別にみると、平均値は 22→25 と H23 年度のほうが高い。市町村別集計では H22 年度のほうが平均値が高かったことからも、市町村合計データ記入の影響と考えられる。

■1週間あたり運行本数について:当該市町村別集計(運行する全路線の合計)

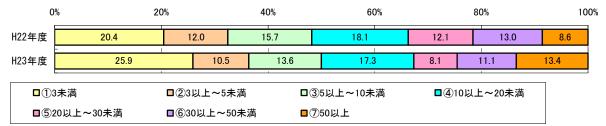


※不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

	1	2	3	4	⑤	6	7	8		平均	匀值
	30	30以上	50以上	100以上	150以上	200以上	300	不明·	総計	1 週間	1日
	未満	~	~	~	~	~		予約型	140.11	: 本	: 本
	不洒	50未満	100未満	150未満	200未満	300未満	以上	運行		(往復)	(往復)
H22年度	27	24	21	17	12	12	12	16	141	140	20
H23年度	34	16	23	16	11	10	11	24	145	133	19

※平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

■1週間あたり運行本数について:路線別集計(一路線あたりの数値)



※不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

	1	2	3	4	5	6	7		平均	匀值
	3未満	3以2	5以上 10未満	10以上 ~ 20未満	20以上 ~ 30未満	30以上 70未満	50 以上	総計	1 週間 : 本 (往復)	1日 :本 (往復)
H22年度	165	97	127	146	98	105	69	807	22	3
H23年度	166	67	87	111	52	71	86	640	25	4

※平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

7)年間運行経費について

- ○市町村別にみると、年間運行経費の平均値は 2,902 万円→2,977 万円と 75 万円増加(+2.6%) している。
- ○路線別にみると、路線 1 km あたり年間運行経費 19.68 万円→18.57 万円 (-5.6%)、1 本あたり運行経費 4.11 千円→4.03 千円 (-2.0%) と、ともにやや減少となっている。
- ○路線別の年間運行経費の平均値は差が大きく、市町村合計データ記入の影響と考えられる。

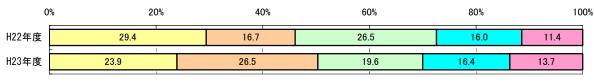
■年間運行経費について: 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



	1	2	3	4	5	6	7	8		
	500 万円 未満	500万円 以上~ 1,000 万円未満	1,000 万円以上 ~1,500 万円未満	1,500 万円以上 ~2,000 万円未満	2,000 万円以上 ~3,000 万円未満	3,000 万円以上 ~5,000 万円未満	5,000 万円 以上	不明	総計	平均値 : 万円
H22年度	20	27	15	15	24	14	21	5	141	2,902
H23年度	15	26	18	19	17	19	19	12	145	2,977

※平均値は不明を除く

■年間運行経費について:路線別集計(一路線あたりの数値)



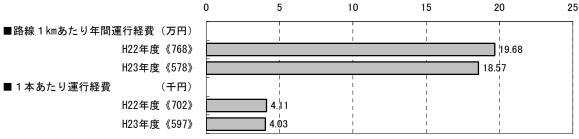
■①100万円未満 ■②100万円以上~200万円未満 ■③200万円以上~500万円未満 ■③500万円以上~1,000万円未満 ■⑤1,000万円以上

※不明を除く

	1	2	3	4	5		
	100万	100万円以上	200万円以上	500万円以上	1,000万	総計	平均值
	円	~	~	~	円	小の日日	:万円
	未満	200万円未満	500万円未満	1,000万円未満	以上		
H22年度	252	143	227	137	98	857	459
H23年度	168	186	138	115	96	703	563

※平均値は不明を除く

■年間運行経費について:路線別集計(一路線あたりの数値)



※《 》内の数字は総数

8)年間運賃収入について

- ○市町村別にみると、年間運賃収入の平均値は 739 万円→767 万円と 28 万円 (+3.8%) 増加 している。
- 〇路線別にみると、路線 1 km あたり年間運賃収入 5.12 万円→4.84 万円 (-5.3%)、1 本あたり運賃収入 1.03 千円→0.87 千円 (-15.4%) と減少傾向となっている。
- ○路線別の年間運賃収入の平均値は差が大きく、市町村合計データ記入の影響と考えられる。

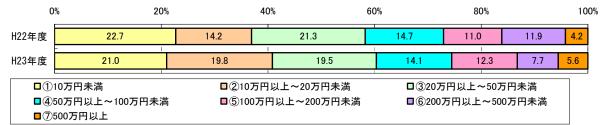
■年間運賃収入について: 当該市町村別集計(運行する全路線の合計)



	1	2	3	4	5	6		
	100万円 未満	100万円以上 ~ 200万円未満	200万円以上 ~ 500万円未満	500万円以上 ~ 1,000万円未満	1,000万円 以上	不明	総計	平均値 : 万円
H22年度	28	29	30	23	21	10	141	739
H23年度	23	25	23	25	21	28	145	767

※平均値は不明を除く

■年間運賃収入について:路線別集計(一路線あたりの数値)

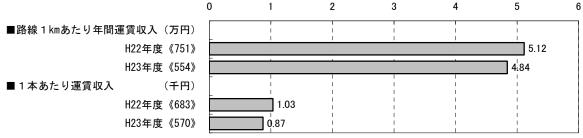


※不明を除く

	1	2	3	4	5	6	7		
	10万円 未満	10万円 以上~ 20万円 未満	20万円 以上~ 50万円 未満	50万円 以上~ 100万円 未満	100万円 以上~ 200万円 未満	200万円 以上~ 500万円 未満	500万円 以上	総計	平均値 : 万円
H22年度	189	118	177	122	91	99	35	831	116
H23年度	140	132	130	94	82	51	37	666	135
							※ 平	付けて	明お除く

※平均値は不明を除く

■年間運運賃収入について:路線別集計(一路線あたりの数値)



※《 》内の数字は総数

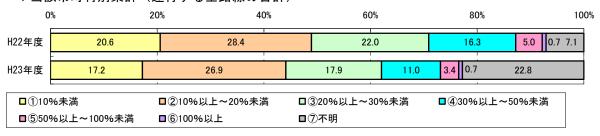
9)年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合(収支率)について

○市町村別にみると、年間運賃収入は増加しているが、年間運行経費も増加しており、結果的 に収支率(年間運賃収入/年間運行経費×100%)の平均値は H22 年度に比べてやや減少し ている(25%→24%)。

○路線別でもほぼ同じ状況となっている。

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について

: 当該市町村別集計 (運行する全路線の合計)

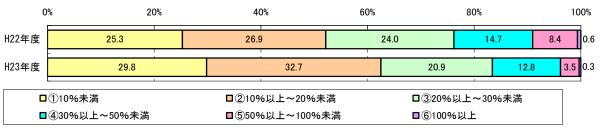


	1	2	3	4	5	6	7		
	10%	10%以上	20%以上	30%以上	50%以上	100%		総計	平均値
	未満	~	~	~	~		不明	140.11	1 1 12
	不両	20%未満	30%未満	50%未満	100%未満	以上			
H22年度	29	40	31	23	7	1	10	141	25%
H23年度	25	39	26	16	5	1	33	145	24%

※平均値は不明を除く

■年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について

:路線別集計(一路線あたりの数値)



※不明を除く

	1	2	3	4	5	6		
	10%未満	10%以上	20%以上	30%以上	50%以上	100%	総計	平均值
		20%未満	30%未満	50%未満	100%未満	以上		
H22年度	204	217	194	119	68	5	807	25%
·· 1 ~								

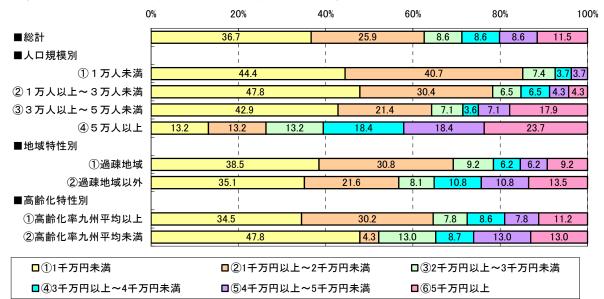
※平均値は不明を除く

(3) 市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況について

1) 市町村別の状況について

- ○全体でみると、6割の市町村で交通事業者が運行する路線バス・乗合タクシー等に対する補助が実施されている。
- ○地域特性別にみると過疎地域、高齢化特性別にみると高齢化率九州平均以上地域のほうがそ の他の地域に比べて補助実施の割合が高い。
- ○人口規模が大きくなるにつれて、平均補助額が高くなっている。

■市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況:市町村別(N=139)



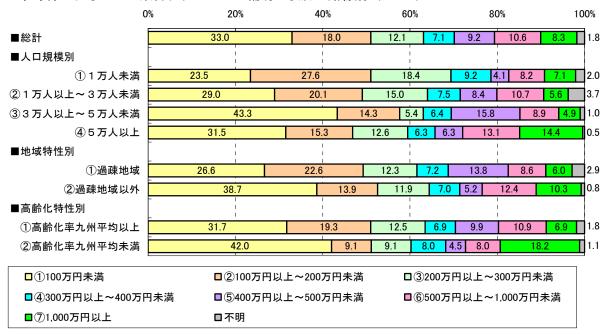
	①1千 万円 未満	②1千万 円以上~ 2千万円 未満	③2千万 円以上~ 3千万円 未満	④3千万 円以上~ 4千万円 未満	⑤4千万 円以上~ 5千万円 未満	⑥5千 万円 以上	補助 実施 総計	市町村総計	補助 実施 率	平均 補助額 (万円)
■総計	51	36	12	12	12	16	139	231	60%	2,999
■人口規模別										
①1万人未満	12	11	2	1	1		27	54	50%	1,242
②1万人以上~3万人未満	22	14	3	3	2	2	46	75	61%	1,508
③3万人以上~5万人未満	12	6	2	1	2	5	28	45	62%	2,427
④5万人以上	5	5	5	7	7	9	38	57	67%	6,473
■地域特性別										
①過疎地域	25	20	6	4	4	6	65	102	64%	2,297
②過疎地域以外	26	16	6	8	8	10	74	129	57%	3,615
■高齢化特性別										
①高齢化率九州平均以上	40	35	9	10	9	13	116	183	63%	2,447
②高齢化率九州平均未満	11	1	3	2	3	3	23	48	48%	5,780

※平均値は不明を除く

2) 路線別の状況について

- ○路線別状況を全体的に見ると、補助額が「①100万円未満」の割合が1/3を占めており、 全体の半数以上が「200万円未満」の補助となっている。
- ○人口規模別に見ると、人口が5万人未満までの3カテゴリーでは、1路線あたりの平均補助額がほぼ同額となっている。
- ○人口規模が大きな地域の路線では平均補助額が高くなっている。

■市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況:路線別(N=737)



	① 100 万円 未満	②100万 円以上~ 200万円 未満	③200万 円以上~ 300万円 未満	④300万 円以上~ 400万円 未満	⑤400万 円以上~ 500万円 未満	⑥500万 円以上~ 1,000万 円未満	⑦ 1,000 万円 以上	不明	総計	平均 補助額 (万円)
■総計	243	133	89	52	68	78	61	13	737	576
■人口規模別										
①1万人未満	23	27	18	9	4	8	7	2	98	349
②1万人以上~3万人未満	62	43	32	16	18	23	12	8	214	337
③3万人以上~5万人未満	88	29	11	13	32	18	10	2	203	338
④5万人以上	70	34	28	14	14	29	32	1	222	1,113
■地域特性別										
①過疎地域	93	79	43	25	48	30	21	10	349	441
②過疎地域以外	150	54	46	27	20	48	40	3	388	695
■高齢化特性別										
①高齢化率九州平均以上	206	125	81	45	64	71	45	12	649	446
②高齢化率九州平均未満	37	8	8	7	4	7	16	1	88	1,528

※平均値は不明を除く

(4)鉄道・軌道・海上交通等への補助の状況について

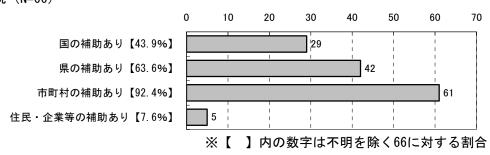
- ○鉄道・軌道・海上交通等への補助については、海上交通(離島航路等)に対する補助が多くなっている。
- ○市町村による補助額が「①500万円未満」というケースが鉄軌道、海上交通ともに約4割程度をしめているが、「④2,000万円以上」という比較的高額な補助の割合は海上交通のほうが高くなっている。
- ○市町村による補助だけでなく、国・県からも補助を受けているケースが多く見られる。

■市町村によるバス・乗合タクシーへの補助の状況:路線別(N=70)



	①500 万円 未満	②500万円 以上~1,000 万円未満	③1,000万円 以上~2,000 万円未満	④2,000 万円以上	⑤不明 ・なし	総計
鉄道・軌道・新交通・モノレール	9	3	7	2	2	23
海上交通(離島航路等)	19	8	6	7	7	47
総計	28	11	13	9	9	70

■補助受給先の状況 (N=66)



都道府県用アンケート

【貴都道府県の内容をご記入ください】

(1)都道府県名	
(2)担当部署	
(3)記入者(担当者)氏名	
(4) 電話・FAX	
(5) e メールアドレス	

問B 貴都道府県における交通関連予算や国の補助金の活用状況についておたずねします。 (平成22年度実績についてお答えください)

問B1 <u>平成22年度</u>の貴都道府県の「会計予算」と、そのうち「交通に関連する予算」を教えてください。 ※各会計間で出し入れする重複部分はそのまま記載してください。 純計にする必要はありません。

「交通に関連する予算」としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むものとしてください。

■B1-1「会計予算額」についてお答えください。

項目	回答欄(千円)	交通関係予算割合
総予算額(平成22年度)		
うち 一般会計予算		
うち特別会計予算		
うち 公営企業会計予算		

■B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額についてお答えください。また、交通に関連する バリアフリー関係予算についても内数でお答えください。 (単位:千円)

頁目					
		一般会計	特別会計	公営企業会計	合計
独制、岩胆 核	予算額				(
鉄軌道関係	バリアフリー関係(内数)				
バス関係	予算額				
(福祉・教育除く)	バリアフリー関係(内数)				
タクシー関係	予算額				
(福祉・教育除く)	バリアフリー関係(内数)				
福祉関係	予算額	descriptions and the			
(福祉バスなど)	バリアフリー関係(内数)				
教育関係	予算額				
(スクールバスなど)	バリアフリー関係(内数)				
安心即区	予算額				
旅客船関係	バリアフリー関係(内数)				
スの仲六済則反	予算額				y and the second
その他交通関係	バリアフリー関係(内数)				
交通関	係 合計	0	0	0	N N
	バリアフリー関係	合計(内数	()		

問B2 貴都道府県が平成22年度に国から受けた交通関連補助額について、対象事業ごとに お答えください。

「交通関連補助額」については、上記「問B1」と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、 乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金とお考えください。(補助 金には、負担金・交付金等を含みます。)

貴都道府県がわかる範囲でお答えください。

■B2-1 国からの交通関連補助額についてお答えください。

項目	回答欄		
A. 1949 P. P. P. S.	省庁·部局名	補助事業名	補助額(千円)
国(国土交通省)			
からの補助額			
* ただし運輸局関係を除く			
国(他省庁)			
からの補助額			
交通関係補助額 合	計		0

[※] 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄の下側に回答欄を追加してお答えください。

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況についておたずねします。

(※ 問C1~7については、平成22年度の実績をお答えください)

問C3 貴都道府県における協議会等の設置状況について教えてください。 (貴都道府県が主体となって運営(主宰)するものについてお答えください。)

■C3-1 貴都道府県における協議会等の設置の有無についてお答えください。

項目	回答欄(いずれかに○)	
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「地域協議会」または、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」		⇒次の質問へ
②その他の任意の会議 (分科会、庁内連絡会議)		
③協議会等を設置していない		⇒問C4へ

■C3-2「C3-1」で回答した協議会等の開催頻度はどの程度ですか? 以下の選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。

項目	回答欄 (いずれかに○)
① 年に1回開催。	
② 年に2回開催。	
③ 年に3回以上開催。	
④ 開催しなかった。	

■C3-3 貴都道府県では、公共交通サービスの確保に取り組む市町村に対し、より良い支援もしくは 新たな支援のために、どのような対応をすべきとお考えですか? 以下の選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

項目	回答欄 (該当全てにO)
①市町村への財政支援の強化	
②市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス (地域公共交通会議の設置・ 運営に対する助言など)の実施、セミナー・研修等の実施	
③複数市町村で取り組みを進める時の仲介、市町村担当者間の連携を進める際の仲介(コーディネーター役)、地域公共交通会議への参加など	
④都道府県による具体的な取り組みの実施(地域協議会など)	
⑤都道府県としての、地域公共交通のあり方や指針についての検討	
⑥その他(回答欄に自由記述)	T I
⑦市町村に対し、すでに支援を実施しており、さらなる支援は必要ない	
⑧今後とも支援を実施する考えはない	

■C3-4 貴都道府県における公共交通サービスの確保への取り組みに対し、国にどのような関わり 方を期待しますか?

以下の選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

項目	回答欄 (該当全てに〇)
①都道府県の担当者向けの相談窓口の設置	
②市町村の取り組みに対する都道府県の関わり方を示したガイドラインやマ ニュアルの作成	
③セミナーや研修の実施	
④都道府県と市町村の関わりにおける好事例の紹介(webサイト等)	
⑤その他(回答欄に自由記述)	

問C4 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか?

以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項目	回答欄(該当全てに〇)
①交通事業者(協会等含む)	
②市町村の担当者	
③他の都道府県の担当者	
④地方運輸局(沖縄総合事務局運輸部)の担当者	
⑤地方整備局(沖縄総合事務局建設部)の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦コンサルタント	
⑧その他(回答欄に自由記述)	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困って	
いる	
⑩特に相談する必要はない	

問C5 貴都道府県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としていますか? 次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

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

問C6 貴都道府県における公共交通サービス確保の取り組みについて教えてください。

■C6-1 貴都道府県では、公共交通サービスを確保していくうえで、どのような地域の課題がありますか? 選択肢から最優先する課題に「◎」を、次に優先する課題2つに「○」を記入してください。

項目	回答欄 ◎を1つ <u>、〇を</u> 2つ	
①市町村及び特定地域における移動(通院・通学・買物等)に対する利便性の低下		
②中心市街地の衰退等によるまちのにぎわいの低下		
③高齢者、障がい者の移動制約の発生		⇒次の質問へ
④自動車利用の増加による環境負荷の増大		
⑤市町村合併による旧市町村間の地域間格差の発生・拡大		
⑥その他(回答欄に自由記述)		
⑦「地域の問題」の生じるおそれはない		⇒問C7へ

■C6-2 貴都道府県管内に有する交通モードについて課題をお答えください。 以下の、選択肢のうち、交通モードごとに特に重要と思うもの1つに「○」を記入してください。

交通モード	選択肢	回答欄 モード毎に該当
		する一つに〇
①鉄道(第3セク	①利用者の減少	
ター含む)、路面 電車等の鉄軌道、	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
モノレール、新交	③事業者の経営状況の悪化	
通システム	④その他(回答欄に自由記述)	ř.
	①利用者の減少	1
②路線バス	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
O-A-I-	③事業者の経営状況の悪化	
	④その他(回答欄に自由記述)	
	①利用者の減少	
③コミュニティバス、乗合タク	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
シー、デマンド交 通	③事業者の経営状況の悪化	1
	④その他(回答欄に自由記述)	
	①利用者の減少	
④離島航路	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
O	③事業者の経営状況の悪化	
	④その他(回答欄に自由記述)	
⑤その他	回答欄に自由記述	

問C7 貴都道府県が「目指すすがた」に対する公共交通の取り組みについて教えてください。

■C7-1 貴都道府県では、公共交通サービスの確保に関する取り組みによって、 どのような、まちづくり、を目指していますか? 以下の、選択肢から特に優先しているもの1つに「○」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する全てに○
①利便性が高く、生活しやすいまち	
②人が集まりやすい、にぎわいのあるまち	
③高齢者や障がい者が移動しやすいまち	
④過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち	
⑤(市町村合併後の)旧市町村間の移動がしやすい、地域の一体性が確保・強 化されたまち	
⑥地域の安全が確保されたまち	
⑦その他(回答欄に自由記述)	
⑧わからない、今後検討する	

■C7-2 貴都道府県では、公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し 「目標」や目標に対する「指標」を設定していますか?

項目	回答欄 (該当 <u>する全てに○)</u>
①「目標」、「指標」を設定している	⇒C8^
②「目標」は設定しているが「指標」は設定していない	⇒C7-3^
③「目標」、「指標」は設定していない	⇒C7-3^

■C7-3 「目標(指標)を設定していない」場合、その理由は何ですか?該当するもの全てに「〇」を記入ください。

選択肢	回答欄 該当する全てに○
①目標の設定のしかたが分からないから	
②これまでに実施した協議会等で、目標設定に関する議論がされていないから	
③これまでに実施した協議会等で、指標設定に関する議論がされていないから	
④指標化しにくい目標だから	
⑤具体的な指標を用いた目標設定をするつもりはないから	
⑥指標となる数値データを作成する予算がないから	
⑦理由はない (必要性を感じていない)	
⑧その他(回答欄に自由記述)	

問C8 「地域公共交通活性化・再生総合事業」について教えてください

■C8 地域公共交通活性化・再生総合事業の制度に、満足していますか? 以下の、選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。

□ 満足度

選択肢	該当する いずれかに○
①大いに満足している	
②満足している	
③どちらともいえない	
④あまり満足していない	
⑤満足していない	

間C9 「地域公共交通確保維持改善事業」の活用状況等について教えてください

平成22年12月の閣議決定にともない、国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」を創設し、地域公共交通の確保・維持・改善を支援して参ります。 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html

■C9-1 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業はありますか? 以下の、選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。 (平成23年4月~現在までに活用した事業を除いてお答えください。)

選択肢	回答欄 該当する全てに○
①地域間幹線系統確保維持事業	
②地域内フィーダー系統確保維持事業	
③車両減価償却等支援事業	
④離島航路確保維持事業 (運営費補助)	
⑤離島航路確保維持事業 (構造改革補助)	
⑥離島航路確保維持事業(運航費補助)	
⑦バリアフリー化設備等整備事業	
⑧利用環境改善促進等事業	
⑨鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	
⑩調査事業	
⑪活用したいが活用要件に合致しない	The state of the s
⑫対象となる具体的な事業は今のところ決まっていない	
③「地域公共交通確保維持改善事業」は活用せず自治体単費等で実施する	

■C9-2 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」について、知りたい情報はありますか? 以下の、選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する全てに○
①事業の手続きに関する情報	1
②事業の要件に関する情報	
③事業の予算・規模に関する情報	
④生活交通ネットワーク計画に関する情報	
⑤協議会の設置に関する情報	
⑥他の都道府県の活用事例に関する情報	
⑦知りたい情報は特にない	
⑧その他(回答欄に自由記述)	

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

問D1 <u>貴都道府県における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。</u>

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

		回答欄					
		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
計画名							
策定年次							
策定主体							
2001	鉄軌道関連						
策定内容	路線バス関連		T T				
該当するものに「〇」	コミュニティバス・乗						
CAPEL PERSONNEL IN SERVICE PROJECT CONTROL CON	合タクシー関連						
1	離島航路関連						
	バリアフリー関連						
	その他						

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

問E 国によるノウハウや情報提供の活用状況についておたずねします。

(最近の状況についてお答えください)

国土交通省等では、以下の様々なノウハウ・情報提供を実施して、地域公共交通に関する取り組みを進める市 町村を支援しています。

①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供(国土交通省) (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html)

②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供 (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html)

③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供((財)運輸政策研究機構) (http://ipt.jterc.or.jp/koukyou shien/)

④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設 ((財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター) (http://ipt.jterc.or.jp/koukyou shien/advisor/index.html)

⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミナーの開催(国土交通省 九州運輸局) (http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/m koukatsu.html)

■E1-1 貴都道府県では、上記に掲げる、地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供を活用しましたか? 活用した場合には、「活用の有無」に「○」を記入し、 その満足度合い(1~5)を数字で記入してください。

【満足度合い】

5:「大いに満足している」 2:「あまり満足していない」 4:「満足している」 1:「満足していない」 3:「どちらともいえない」

項目 活用の有無 満足度合い ①~⑥それぞれについて 情報提供活用の場合 満足度(1~5)記入 該当する場合「○」 ①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情 報提供 ②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページ による情報提供 ③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供 ((財)運輸政策研究機構) ④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「ア ドバイザー (交通専門の学識者等) の無料派遣制度」の創 ⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミ ナーの開催

■E1-2 国土交通省等が実施したノウハウ・情報提供を活用した感想として、お気づきになった改善すべき点はありますか?

改善すべき点がある場合には、「改善点の有無」に「○」を記入し、その改善内容を記入してください。

項目	改善点の有無 ①~⑥それぞれについて 該当する場合「○」	改善内容 改善すべき点がある場合、その内容を自由記述
①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供		
②「地域公共交通活性化・再 生への事例集」ホームページ による情報提供		
③「公共交通支援センター」 ホームページによる情報提供 ((財)運輸政策研究機構)		
④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設		
⑤地域公共交通活性化・再生 に関するシンポジウム・セミ ナーの開催		

問F 貴都道府県の市町村への関わり状況についておたずねします。 (平成22年度実績についてお答えください)

- 問F1 公共交通サービス確保に関して市町村からの相談状況について教えてください。
 - ■F1-1 市町村から相談をうける際の具体的な相談内容についてお答えください。 以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項目	① ~ ⑧ のうち 該当する全てに 「○」を記入
①交通計画の策定の方法に関する相談	
②財政支援に関する相談	
③近隣市町村との協議における調整や仲介	
④民間事業者との協議における調整や仲介	
⑤地域住民等と市町村との協議における調整や仲介	
⑥他都道府県の市町村との協議における調整や仲介	
⑦都道府県主体での取り組みの要請	
⑧その他(回答欄に自由記述)	

■F1-2 市町村から相談をうける際の貴都道府県の対応状況についてお答えください 以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項目	① ~④のうち 該当する全てに 「○」を記入
①相談を受け、具体的な対応策や適切なアドバイスを講じている	
②貴都道府県だけで対応が難しいときは、運輸局 (沖縄総合事務局を含む)等 国の機関や専門家等と相談の上、対応している	
③相談は受けるが、人材や人員が不足しており、具体的な対応ができていない	,
④その他(回答欄に自由記述)	

問F2 公共交通サービス確保に関して市町村への支援の状況について教えてください。

■F2-1 貴都道府県では、公共交通サービス確保に取り組む市町村(公益法人含む)に対し、 財政支援を実施していますか? 以下の選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。

項目	回答欄(いずれかに○)
①市町村(公益法人含む)に財政支援を、している	⇒次の質問へ
②市町村(公益法人含む)に財政支援を、していない	⇒問F2−3へ

■F2-2 貴都道府県が市町村(公益法人含む)に対して実施している公共交通サービスの確保に関する 財政支援について、平成22年度における、国との協調補助により、貴都道府県が負担した額、 都道府県単独補助額をお答えください。

	国との協調補助 (平成22年度) (千円)	都道府県単独 (平成22年度) (千円)
①公共交通に関する調査や計画の策定 に関する補助		
②コミュニティバス、乗合タクシー、 デマンド交通の導入・維持に関する補助		
	に関する補助 ②コミュニティバス、乗合タクシー、 デマンド交通の導入・維持に関する補	(平成22年度) (千円) ①公共交通に関する調査や計画の策定 に関する補助 ②コミュニティバス、乗合タクシー、 デマンド交通の導入・維持に関する補 助

■F2-3 貴都道府県では、地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みを実施していますか? 以下の選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。

項目	回答欄(いっ	ずれかに○)
①財政支援以外の取り組みを、している		⇒次の質問へ
②財政支援以外の取り組みを、していない		⇒問Gへ

■F2-4 貴都道府県が実施する、地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みの内容について、 以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項目	① ~⑤のうち 該当する全てに 「○」を記入
①市町村が抱える課題に対する適切なアドバイス(地域公共交通会議の設置・ 運営に対する助言など)の実施、セミナー・研修等の実施	
②複数市町村で取り組みを進める時の仲介、市町村担当者間の連携を進める際 の仲介(コーディネーター役)	
③市町村主宰の地域公共交通会議への参加	
④都道府県による具体的な取り組みの実施(地域協議会など)	
⑤都道府県としての、地域公共交通のあり方や指針についての検討	
⑥その他(下欄に取組内容を自由記述)	
[自由記述欄]	

問G 貴都道府県における公共交通機関についておたずねします。 (平成22年度実績についてお答えください)

問G1 平成22年度の貴都道府県における「都道府県が単独で補助しているバス路線、乗合タクシー、 鉄軌道等及び離島航路」について教えてください。

問G1について、ここからは、平成22年度に運行・予算計上・補助等の実績のある

「貴都道府県が単独で補助しているバス路線、乗合タクシー、鉄軌道等及び離島航路」についてお答えください。

バス路線、乗合タクシーについては、コミュニティバス・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、 一般旅客との混乗をする場合)のうち、貴都道府県が何らかの金銭的支援をしている交通について、幅広く お答えください。

なお、都道府県が交通事業者として運行・経営する公営バス(いわゆる都営バス等)は除きます。 また、車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成22年度以前に補助したものを含む)、運営は 交通事業者が行うが貴都道府県が補助をしているものは、本アンケートの対象とします。

- □ 事業区分は以下の様に①~16の区分に分類します。
 - ①~⑩の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください
 - ※本設問では、4~10の選択肢は使用しません

※本設問では、4)~10の選択肢は使用しません。
事業区分の分類
① 道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
② 道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
③ 道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
① 道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
- ⑤ 道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
- ⑥ 自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
一⑦ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」
- ⑧ 道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」
- ⑨ 道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
- ⑩ 道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
① 道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
② スクールバス (①~⑪を除く)
⑤ 病院等の送迎バス(①~⑪を除く)
④ 鉄道・軌道・新交通・モノレール
⑤ 海上交通(離島航路等)
16 ①~15以外

■G1-1 貴都道府県が単独で補助しているバス路線の概要をお答えください。

	1	2	3	4	(5)	6
名称(路線名又は愛称等)						
事業者名						
事業区分(上記①~⑯)から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
有償・無償の別 ①有償 ②無償						
貴都道府県の補助額(千円) ※路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめ ることも可とします。						

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

■G1-2 貴都道府県が単独で補助している鉄軌道等、離島航路の概要をお答えください。

5 2	1	2	3	4	(5)	6
名称(路線(航路名)又は愛称等)						
事業者名						
事業区分(上記①~⑯)から番号を選んで ください)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
貴都道府県の補助額(千円)						

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

- 問G2 平成22年度の貴都道府県における、交通事業者、学校、病院等が運営する地域公共交通について、 貴都道府県が市町村との協調補助をしている路線等を教えてください。
 - □ 事業区分は以下の様に①~⑥の区分に分類します。 ①~⑩の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください ※本設問では、④~⑩の選択時は使用しません。

	《本設向では、4)~10の選択肢は使用しません。
	事業区分の分類
1	道路運送法第4条に基づく、「路線定期運行」
2	道路運送法第4条に基づく、「路線不定期運行」
3	道路運送法第4条に基づく、「区域運行」
4	道路運送法第4条に基づく、「市町村借り上げによる無料バス・タクシー」
-5	道路運送法第43条に基づく、「特定旅客自動車運送事業」
-6	自家用車両の規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」
7	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」
-8	道路運送法第78条に基づく、「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」
	道路運送法第78条に基づく、「過疎地有償運送」
	道路運送法第78条に基づく、「福祉有償運送」
(11)	道路運送法第21条に基づく乗合運送許可
(12)	スクールバス (①~⑪を除く)
(13)	病院等の送迎バス (①~⑪を除く)
(14)	鉄道・軌道・新交通・モノレール
15	海上交通(離島航路等)
(16)	①~旸以外

問G2について、

路線バス等・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合)のうち、 貴都道府県が市町村との協調補助をしている交通について、お答えください。

車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成22年度以前に補助したものを含む)についても、 本アンケートの対象とします。

(単位/千円)

-	1	2	3	4	5	6
名称(路線(航路)名又は愛称等)						
事業者名						
事業区分 (上記①~⑭)から番号を選んでください)						
運行区間またはエリア						
運行する市町村名 (該当する市町村全てを記載してくださ						
有償・無償の別 ①有償 ②無償						
貴都道府県の補助額 ※路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめ ることも可とします。						

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

なお、ご回答いただきました本アンケート調査の内容につきまして、調査実施機関より、電話およびメール等でご確認させ頂くことがございます。お手数ですが、何卒、ご理解ください。

市町村用アンケート

【市町村の内容をご記入ください】

(1)市町村名	
②担当部署	
(3)記入者(担当者)氏名	
(4) 電話・FAX	
(5) e メールアドレス	

問B 貴市町村における交通関連予算や国・都道府県等の補助金の活用状況について おたずねします。(平成22年度実績についてお答えください)

問B1 平成22年度の貴市町村の「会計予算額」と、そのうち「交通に関連する予算額」を教えて ください。

※各会計間で出し入れする重複部分はそのまま記載してください。純計にする必要はありません。

「交通に関連する予算」としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する予算で、高齢者・障がい者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの予算も含むものとしてください。

■B1-1 「会計予算額」についてお答えください。

	項目	回答欄(千円)	交通関係予算割合
総予	算額(平成22年度)		
うち	一般会計予算		
うち	特別会計予算		
うち	公営企業会計予算		

■B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額についてお答えください。また、交通に関連する バリアフリー関係予算についても内数でお答えください。 (単位・千円)

11.77.7.	ノ一関係で昇について	じつ致への合	えいたさい。		(単位:十円)
項目				回答欄	2
		一般会計	特別会計	公営企業会計	合計
鉄軌道関係	予算額				0
	バリアフリー関係 (内数)				0
バス関係	予算額				0
(福祉・教育除く)	バリアフリー関係(内数)				0
タクシー関係	予算額				0
(福祉・教育除く)	バリアフリー関係(内数)				0
福祉関係	予算額				0
(福祉バスなど)	バリアフリー関係(内数)				0
教育関係	予算額				0
(スクールバスなど)	バリアフリー関係(内数)				0
旅客船関係	予算額				0
水合加 闰米	パリアフリー関係(内数)				0
スの地方活明度	予算額				0
その他交通関係	バリアフリー関係(内数)				0
交通関係	系 合計	0	0	0	0
	バリアフリー関係	合計(内数	()	4	0

問B2 貴市町村(法定協議会を含む)が平成22年度に国や都道府県から受けた交通関連補助額にお答えください。

「交通関連補助額」については、上記「問B1」と同様の定義とし、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、交通に関連する補助金とお考えください。(補助金には、負担金・交付金を含みます。)

複数市町村にまたがる路線については、受け取った市町村が全額計上をしてください。

■B2-1 国(国土交通省)・国(他省庁)と都道府県からの交通関連補助額についてお答えください。

項目	回答欄				
	省庁·部局名	補助事業名	補助額(千円)		
国(国土交通省)	300000000000000000000000000000000000000				
からの補助額					
*ただし運輸局関係を除く					
国(他省庁)					
からの補助額					
1					
都道府県					
からの補助額					
交通関係補助額 合	交通関係補助額 合計				

[※] 記入欄が足りない場合は、お手数ですが、回答欄の下側に回答欄を追加してお答えください。

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況についておたずねします。

- 問C1 貴市町村における「地域公共交通」に関する施策を取扱う部署について教えてください。
 - ■C1-1 貴部署の「地域公共交通」等の専任担当者・兼任担当者数及び主な業務内容をお答えください。

貴部署について			
公共交通等の 専任担当者数(人)	公共交通等の 兼任担当者数(人)	項目	兼任担当者の主な業務内容 (該当する全てに〇)
Д	Д	総合計画・企画 交通 都市計画・まちづくり 土木・建設 生活・環境 福祉 教育 観光 その他()	

- 間C2 貴市町村における公共交通の取り組みを進める上での課題について教えてください。
 - ■C2-1 貴市町村では、地域公共交通の確保・維持(例:交通空白地域、不便地域の生活交通を確保するためのコミュニティバス・乗合タクシーの運行/地域内の交通ネットワークの再編など)を図るための取り組みを進める上で、どのような課題を抱えていますか。抱えている課題に該当するものをお答えください。(複数回答可)(※課題がない場合は回答しなくて結構です。)

課題の内容	回答欄 (該当するものに○)	
①交通事業者 (バス、タクシー、鉄道等) の協力が得られない。		
例)新しい地域公共交通の導入に理解が得られない。 地域公共交通再編の検討に消極的。		⇒問C2-2、C2-3へ
②市民住民、利用者の理解・協力が得られない。		
例)導入にあたっての意見調整が難航する。 運賃負担についての納得が得られない。 住民の当事者意識が低い。		⇒問C2-4、C2-5へ
③専門部署がない、人材が不足している。		
例)公共交通担当専任職員がいない。		
④地域公共交通の確保・維持に向けた情報が不足している。相談 相手がいない。		
⑤市町村の役所内部での連携・理解 (予算面も含む) が不足している。		
例) 予算措置への理解がない。 市の重要政策との位置づけが無い。		
⑥国の財政支援(補助金、地方交付税)が十分ではない。		
⑦どのように取り組んでよいかわからない。] \

■C2-2 C2-1で①に回答した方に伺います。 交通事業者の協力が得られないケースとは、次のいずれに当てはまりますか?

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

■ C2-3	C2-1で①に回答した方に伺います。
	C2-2の交通事業者の協力が得られないケースについて、事例を、具体的に記入
	願います。(自由記述)

[記述欄]

■C2-4 C2-1で②に回答した方に伺います。

市民住民、利用者の理解・協力が得られない場合、どのような対応を行っていますか(行う予定ですか)。(複数回答可) 該当する項目全てに、「〇」を記入してください。

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

■C2-5 C2-1で②に回答した方に伺います。

C2-4に関して、市民住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等について、 具体的に記入願います。(自由記述)

[記述欄]			

問C3	貴市町村における公共交通に関する協議会等の設置状況について教えてください。
	(貴市町村が主体となって運営(主宰)するものについてお答えください。)

■C3-1 貴市町村における協議会等の設置の有無についてお答えください。

項目	回答欄(該当する	るもの全てに○)
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」または、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」		⇒次の質問へ
②その他の任意の会議 (分科会、庁内連絡会議など)		
③協議会等を設置していない		⇒問C4へ

■C3-2「C3-1」で回答した協議会等の開催頻度はどの程度ですか? 以下の選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。

	項目	回答欄(いずれかに○)
1	年に1回開催。	
2	年に2回開催。	
3	年に3回以上開催。	
4	開催しなかった。	

■C3-3 上記協議会以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取り組みを行いましたか。 以下の選択肢から該当するものいずれかに「○」を記入してください。 また、開催している場合は、その概要を記入してください。

項目	回答欄 (いずれかに○)	概要記入欄
①協議会以外の取り組みを行った。		
②協議会以外の取り組みは行っていない。		

問C4 貴市町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか以下の選択肢から該当するものすべてに「○」を記入してください。

項目	回答欄(該当全てに〇)
①交通事業者(協会等含む。)	
②他の市町村の担当者	
③都道府県の担当者	
④地方運輸局の担当者	
⑤地方整備局の担当者	
⑥有識者・学識経験者	
⑦ コンサルタント	
⑧その他(回答欄に自由記述)	
⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困って	
NS CONTRACTOR OF THE PROPERTY	
⑩特に相談する必要はない	

間C5 貴市町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、どのような情報を必要としています 次のうち、特に重要と考えられるものに「◎」を、重要と考えられるもの2つに「○」を付けてお答えください。

選択肢	回答欄 ◎を1つ、〇を2つ
①国の支援制度の内容	
②都道府県の支援制度の内容	
③地域の関係者との合意形成の方法	
④他の地域における事例やその成功要因	
⑤計画の立て方(利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法)	
⑥各種交通システムのしくみ(事業の取り組み方 等)	
⑦どの人物(有識者等)が相談に乗ってくれるか	
⑧どのコンサルタントを選べばよいのか(問題分析、計画策定、助言等)	
⑨その他(自由記述)	
⑩特に必要な情報はない	

問C6 貴市町村における公共交通サービス確保の取り組みについてお答えください。

■C6-1 貴市町村では、公共交通サービスを確保していくうえで、どのような地域の課題がありますか。 以下の、選択肢から最優先する課題に「◎」、次に優先する課題2つに「○」を記入してください。

項目	回答欄(◎を)	1つ○を2つ)
①市町村全体及び特定地域における移動(通院・通学・買物等)に対する利便性の低下		⇒次の質問へ
②中心市街地の衰退等によるまちのにぎわいの低下		
③高齢者、障がい者の移動制約		
④自動車利用の増加による環境負荷		
⑤市町村合併による旧市町村間の地域間格差		
⑥その他(回答欄に自由記述)		
⑦「地域の問題」の生じるおそれはない		⇒問C7へ

■C6-2 貴市町村管内に有する交通モードについて課題をお答えください。 以下の、選択肢のうち、交通モードごとに特に重要と思うもの1つに「○」を記入してください。 ※貴市町村が該当するモードのみお答えください。

交通モード	選択肢	モード毎の課題 モード毎に
		該当する一つに○
①鉄道(第3セク	①利用者の減少	
ター含む)、路面 電車等の鉄軌道、	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
モノレール、新交	③事業者の経営状況の悪化	
通システム	④その他(回答欄に自由記述)	
	①利用者の減少	
②路線バス	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
	③事業者の経営状況の悪化	
	④その他(回答欄に自由記述)	
	①利用者の減少	
③コミュニティバス、乗合タク	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
シー、デマンド交 通	③事業者の経営状況の悪化	
A.C.	④その他(回答欄に自由記述)	
	①利用者の減少	
④離島航路	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待 ち時間)	
	③事業者の経営状況の悪化	
	④その他(回答欄に自由記述)	
⑤その他	回答欄に自由記述	

問C7 貴市町村が「目指すすがた」に対する公共交通の取り組みについて教えてください。

■C7-1 貴市町村では、公共交通サービスの確保に関する取り組みによって、 どのような、まちづくり、を目指していますか? 以下の、選択肢から特に優先するもの1つに「○」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する 1 つに○
①利便性が高く、生活しやすいまち	
②人が集まりやすい、にぎわいのあるまち	
③高齢者や障がい者が移動しやすいまち	
④過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち	
⑤(市町村合併後の)旧市町村間の移動がしやすい、地域の一体性が確保・強 化されたまち	
⑥地域の安全が確保されたまち	
⑦その他(回答欄に自由記述)	
⑧わからない、今後検討する	

■C7-2 貴市町村では、公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し 「目標」や目標に対する「指標」は設定していますか?

項目	回答欄(該当一	する全てに○)
①「目標」、「指標」を設定している。		→次の毎問へ
②「目標」は設定しているが「指標」は設定していない。		⇒次の質問へ
③「目標」、「指標」は設定していない。		⇒C7-6^

■C7-3 「目標」、「指標」を設定している場合、具体的な目標及び指標の例を記入ください。 ⇒回答後、問7-5へ

目標の例(自由記述)	
指標の例(自由記述)	

■C7-4 「目標」、「指標」を設定している場合、貴市町村では、設定した「目標」や「指標」の達成状況に対する事後評価を行いましたか?活性化・再生総合事業以外で独自に評価を行っている場合もま答えください。

選択肢	回答欄 いずれかに○
①事後評価を行った	
②事後評価は行っていない	

■C7-5 事後評価を行っている場合、どのような時期や回数、目的で事後評価を行いましたか。

選択肢	該当する	年度ごとの評価目的		
	ものに〇	H20年度以前	H21年度	H22年度
①地域公共交通活性化·再生総			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
合事業で指定された期限・回数				
で事後評価を実施した				
②地域公共交通活性化·再生総				
合事業で指定された以外の時期				
や回数で事後評価を実施した。				

■C7-6 「目標・指標を設定していない」場合、その理由は何ですか?該当するもの全てに 「○」を記入ください。

選択肢	回答欄 該当する全てに○
①目標の設定のしかたが分からないから	
②これまでに実施した協議会等で、目標設定に関する議論がされていないから	
③これまでに実施した協議会等で、指標設定に関する議論がされていないから	
④指標化しにくい目標だから	
⑤具体的な指標を用いた目標設定をするつもりはないから	
⑥指標となる数値データを作成する予算がないから	
⑦理由はない(必要性を感じていない)	
⑧その他(回答欄に自由記述)	

問C8 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した市町村にお聞きします。 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通について、以下の選択肢から該当するもの 該当するもの全てに「○」を記入してください。

選択肢	該当する 該当する全てに○
①運輸局の担当者が随時相談にのってくれた。	
②地域公共交通に関する学識経験者、コンサルタント等の専門家がアドバイス	
をしてくれた。 ③法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局(沖縄総合事務局を含む)、学識 経験者、住民等とのネットワークを構築することができた。	
④住民や利用者から、取り組みに肯定的な意見が寄せられている。	
⑤運輸局(沖縄総合事務局を含む。)の担当者があまり相談にのってくれなかった。	
⑥地域公共交通に関する学識経験者、コンサルタント等の専門家から十分なア ドバイスを受けることができなかった。	
⑦法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局(沖縄総合事務局を含む。)、学 識経験者、住民等との協議が不十分だった。	
⑧住民や利用者から、取り組みに否定的な意見が寄せられている。	
⑨事業の実用性(使い勝手)や手続きの点で問題がある。	
⑩その他(回答欄に自由記述)	

問C9 「地域公共交通確保維持改善事業」について教えてください。

平成22年12月の閣議決定にともない、国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」を創設し、地域公共交通の確保・維持・改善を支援して参ります。 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html

■C9-1 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業はありますか? 以下の、選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

(平成23年4月~現在までに活用した事業を除いてお答えください。)

選択肢	回答欄
	該当する全てに○
①地域間幹線系統確保維持事業	
②地域内フィーダー系統確保維持事業	
③車両減価償却等支援事業	
④離島航路確保維持事業 (運営費補助)	
⑤離島航路確保維持事業 (構造改革補助)	
⑥離島航路確保維持事業 (運航費補助)	
⑦バリアフリー化設備等整備事業	
⑧利用環境改善促進等事業	
⑨鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	
⑩調査事業	
⑩活用したいが活用要件に合致しない	
⑫対象となる具体的な事業は今のところ決まっていない	ji l
⑬「地域公共交通確保維持改善事業」は活用せず自治体単費等で実施する	

■C9-2 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するために、知りたい情報はありますか?以下の、選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

選択肢	回答欄 該当する全て <i>l</i>	20
①事業の手続きに関する情報		
②事業の要件に関する情報		
③事業の予算・規模に関する情報		
④生活交通ネットワーク計画に関する情報		
⑤協議会の設置に関する情報		
⑥他の市町村の活用事例に関する情報		
⑦知りたい情報は特にない		
⑧その他(回答欄に自由記述)		

問D 交通に関する計画や方針の策定状況についておたずねします。

問D1 貴市町村における交通に関する計画や方針の策定状況を教えてください。

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

		回答欄					
		計画1	計画2	計画3	計画4	計画5	計画6
計画名							
策定年次							
策定主体	000010000000 V000						
	鉄軌道関連						
策定内容	路線バス関連						
該当するものに「〇」	コミュニティバス・乗						
	合タクシー関連						
	離島航路関連						
	バリアフリー関連						
	その他						

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

問E 国によるノウハウや情報提供の活用状況についておたずねします。 (最近の状況についてお答えください)

国土交通省等では、以下の様々なノウハウ・情報提供を実施して、地域公共交通に関する取り組みを進める市 町村を支援しています。

①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供(国土交通省) (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html)

②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供 (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html)

③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供((財)運輸政策研究機構) (http://ipt.jterc.or.jp/koukyou shien/)

④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設 ((財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター) (http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/advisor/index.html)

⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミナーの開催(国土交通省 九州運輸局) (http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html)

問E1 国土交通省等が行うノウハウ・情報提供の活用について教えてください。

■E1-1 貴市町村では、上記に掲げる地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供を活用しましたか?活用した場合には、「活用の有無」に「○」を記入し、その満足度合い(1~5)を数字で記入してください。

【満足度合い】 5:「大いに満足している」 2:「あまり満足していない」 4:「満足している」 1:「満足していない」 3:「どちらともいえない」

項目	活用の有無	満足度合い
	①~⑥それぞれについて	情報提供活用の場合
	該当する場合「○」	満足度(1~5)記入
①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情		
報提供		
②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページ		
による情報提供		
③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供		
ドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創		
下ハイリー(文通等門の子職有等)の無材派追削及」の創		
⑤地域公共交通活性化・再生に関するシンポジウム・セミ		
ナーの開催		

■E1-2 国土交通省等が実施したノウハウ・情報提供を活用した感想として、お気づきになった改善すべきはありますか? 改善すべき点がある場合には、「改善点の有無」に「○」を記入し、その改善内容を記入してください

項目	改善点の有無 ①~⑥それぞれについて 該当する場合「○」	改善内容 改善すべき点がある場合、その内容を自由記述
①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供		
②「地域公共交通活性化・再 生への事例集」ホームページ による情報提供		
③「公共交通支援センター」 ホームページによる情報提供 ((財)運輸政策研究機構)		
④市町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設		
⑤地域公共交通活性化・再生 に関するシンポジウム・セミ ナーの開催		

問F 都道府県が実施する支援メニューの活用状況についておたずねします。 (平成22年度実績についてお答えください)

- 問F1 <u>平成22年度の</u>公共交通サービスの確保の取り組みに関する、 都道府県との関わりの状況を教えてください。
 - ■F1-1 貴市町村における公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し、都道府県が実施している各種支援メニューを活用しましたか? 活用した場合には、「活用の有無」に「○」を記入してください。

項目	活用の有無 ①~⑤それぞれについて
	該当する場合「〇」
①都道府県が単独で実施する財政支援	
②都道府県が国と協調して実施する財政支援	3
③連絡・協議・調整の場の設置	
④連絡・協議・調整の場の相談対応	
⑤セミナー・講演会、イベントの開催	
⑥都道府県が実施している支援メニューを活用していない	
⑦その他(回答欄に自由記述)	

■F1-2 貴市町村が、「都道府県が実施している支援メニューを活用していない」場合、 どのような理由から、活用しないのですか? 以下の選択肢から該当するもの全てに「○」を記入してください。

項目	① ~⑦のうち 該当する全てに 「○」を記入
①財政支援を受けなくても、公共交通サービスの確保に関する取り組みが可能 だから	
②国の財政支援があれば、公共交通サービスの確保に関する取り組みが可能だから	
③都道府県の財政支援制度上、他の支援を受けにくいから	
④十分な知識があり、特に相談等の必要性を感じなくなったから	
⑤身近に相談できる専門家(運輸局、学識経験者等)がおり、活用の必要がないから	
⑥その他(回答欄に自由記述)	
⑦特に理由はない	

問G 貴市町村における公共交通機関についておたずねします。 (平成22年度実績についてお答えください)

問G1 平成22年度の貴市町村における公共交通機関の概況を教えてください。

■G1-1 貴市町村に鉄軌道駅を有する鉄軌道の事業者名をお答えください。

	事業者1	事業者2	事業者3	事業者4	事業者5	事業者6	事業者7	事業者8
事業者名								

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

■G1-2 貴市町村に路線・区域を有するバスの事業者名をお答えください。

	事業者1	事業者2	事業者3	事業者4	事業者5	事業者6	事業者7	事業者8
事業者名								

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

■G1-3 貴市町村における路線・区域を有する乗合タクシーの事業者名をお答えください。

	事業者1	事業者2	事業者3	事業者4	事業者5	事業者6	事業者7	事業者8
事業者名								

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

■G1-4 貴市町村に港・寄港地を有する旅客定期航路事業者名をお答えください。

	事業者1	事業者2	事業者3	事業者4	事業者5	事業者6	事業者7	事業者8
事業者名								

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

間G2 平成22年度の貴市町村における「地域公共交通」について教えてください。 間G2について、

- ○民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー(スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗を する場合)のうち、貴市町村が何らかの金銭的支援をしている交通について、幅広くお答えください。
- 〇なお、市町村が交通事業者として運行・経営する公営バス(いわゆる市営バス等)は除きます。
- 〇また、車両やシステムの導入時のみ補助しているもの(平成22年度以前に補助したものを含む)は、 本アンケートの対象とします。
- ■G2-1 平成22年度の貴市町村における『市町村が運営するコミュニティバス・乗合タクシー (スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗の場合)』や、『 貴市区町村がなん らかの金銭的支援をしている非営利団体(NPO)、第3セクター、住民等が運営する交通 (鉄軌道等・海上交通を除く)』について教えてください。
 - ※設問G2-1-3からG2-1-6までは、貴市町村が運営するコミュニティバス・乗合 タクシーについてお答えください。
- □ 事業区分について、ここでは事業区分を以下の①~⑭の区分に分類します。 ①~⑩の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください ※ 本設問では⑤の選択肢は使用しません。

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

- ●G2-1-1 事業区分ごとの概要についてお答えください。
 - ※ 事業区分については、上記の□事業区分の①~⑭をご参照ください。

事業区分	事業者数	路線·区域数
① 法4条に基づく「路線定期運行」	No. 100.100 (10.00)	
② 法4条に基づく「路線不定期運行」		
③ 法4条に基づく「区域運行」		
④ 法4条に基づく「市町村借上げ無料バス」等		
⑤ 法43条に基づく「特定旅客自動車運送事業」等		
⑥ 規制対象外の「市町村・NPO等の車両による無償住民輸送」		
⑦ 法78条に基づく「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」		
⑧ 法78条に基づく「市町村運営有償運送(市町村福祉運送)」		
⑨ 法78条に基づく「過疎地有償輸送」		
⑩ 法78条に基づく「福祉有償輸送」		
⑪ 法21条に基づく乗合輸送許可		
⑫ スクールバス(①~⑪を除く)		
⑤ 病院等の送迎バス(①~⑪を除く)		
⑩ ①~⑬以外		

- ●G2-1-2 路線ごとの状況についてお答えください。※ 事業区分については、前頁の□事業区分の①~⑭をご参照ください。

 - ○選択肢から選ぶ設問は、選択肢の番号を記載してください。(ただし、自由記載のものを除く。)
 ○『☆印』がついた項目については、路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめることも可とします。その場合は、お手数ですが、回答欄のセルを結合してお答えください。
 ○また、1路線を複数市町村が協同で運営・運行している場合、市町村ごとに分割せず、路線全体
 - に対する実績をお答えください。

	路線1	路線2	路線3
1. バス・乗合タクシー等の名称・愛称をご記入ください。			11.00.00.00
2-1. 運行区間またはエリアについてお答えください。			
2-2. 路線形態についてお答えください。			
①巡回(循環)型 ②それ以外 ③フリー乗降あり			
2-3. 運行形態についてお答えください。 ① たっぱい 一			
(3) 予約型運行(一定の区域内を予約に応じて運行)			
3. 有償・無償の別を次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①有償 ②無償			
 運行開始時期をご記入ください。(年月を西暦で記入。) 記入例) 2005年8月 ⇒ 200508 			
5. 事業区分を、前頁の事業区分①~④の選択肢から、いずれか			
をお答えください。			
6. 運行の段階を次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①実証運行段階 、 ②本格運行段階 7. 運行の主目的を次の選択肢から、2つまでお答えください。			
①通勤・通学、③通院、④買い物、⑤観光、⑥その他			
8. 事業の運営主体を次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①貴市町村、②他市町村、③第3セクター、④非営利団体、 ⑤住民等、⑥その他(自由記述)			
9. 事業の運行主体を次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①貴市町村、②他市町村、③民間事業者、④第3セクター			
⑤非営利団体、⑥住民等、⑦その他(自由記述)			
10. 運行事業者との契約状況を次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①自主運行、②委託、③指定管理者、④その他			
11. 協議会等の設置状況について次の選択肢から、いずれかをお			
答えください。			
①地域公共交通会議、②運営協議会、③法定協議会、 ④その他任意の会議(分科会等)、⑤設置していない			
☆12. 使用車両台数を、お答えください。(単位: 定員11人以上			
台) 定員11人未満			
13. 路線(系統)の所要時間をお答えください。(単位:分)			
※ただし、区域運行については1日のサービス提供時間を、 時間単位でお答えください。(単位:時間)			
14. 路線キロ(系統キロ)をお答えください。(単位:km)			
※ただし、区域運行は除く。			
15. 1日運行回数をお答えください。(単位:回) ※往復型は1往復を1.0回(片道0.5回)、循環型は1循 平日			
環を1回、区域運行は1運行を1回としてお答えくださ			
い。			
をお答えください。 休日			
※隔日運行の場合は、運行する曜日も記載してくださ			
16-1.1週間あたり運行回数をお答えください。(単位:回)			
※ただし、区域運行は除く。 ※往復型は1往復を1.0回(片道0.5回)、循環型は1循環を1回とし			
てお答えください。			
16-2. 始発時間をお答えください。			
16-3. 終発時間をお答えください。			
17. 利用者制限について次の選択肢から、該当するもの全てをお答え			
ください。			
①制限なし、②学生限定、③高齢者限定、④障がい者限定、			
⑤その他(回答欄に自由記述) 18. 運賃について次の選択肢から、いずれかをお答えください。			
①均一運賃、②ゾーン運賃、③対距離別運賃、			
④その他(回答欄に自由記述)			
19. 運賃割引導入状況(無料化含む)について次の選択肢から、該当			
するもの全てをお答えください。			
①高齢者割引、②小人割引、③乗り継ぎ割引、④障がい者割引			
⑤定期・回数券、⑥往復割引、⑦その他(回答欄に自由記述)			

☆20. 現在使用している車両の購入費をお答えくだ ※平成22年度に使用しているものをお答えくだ			
★21. デマンドシステムを導入している場合、システィださい。 ※平成22年度に使用しているものをお答えく?			
①東大型、②NTT型、③タクシー無線、④その			
☆22. デマンドシステムを導入している場合、その初ください。(単位:千円) ※平成22年度に使用しているものをお答えく)			
☆23. 年間運行経費をお答えください。 (単位:千戸	円)		
☆24. 年間運行経費のうち、人件費をお答えください	、(単位:千円)		
☆25. 年間運行経費のうち、燃料費をお答えください	、(単位:千円)		
☆26. 年間運行経費のうち、減価償却費をお答えく	ださい。(単位:千円)		
☆27. 年間運行経費のうち、車両賃料をお答えくだる	さい。(単位:千円)		
☆28. 年間運行経費のうち、デマンドシステムやバス にかかる経費をお答えください。(単位:千円)			
★29. 年間収入額をお答えください。(単位:千円) ※補助金・交付金・負担金等を含みます。			
☆30. 年間収入のうち、運賃収入額をお答えください	、(単位:千円)		
☆31. 年間収入のうち、運賃外収入額をお答えくだる	さい。(単位:千円)		
32. 運賃外収入の状況について次の選択肢から、をお答えください。	該当するもの全て		
①広告収入、②住民負担、③地元企業負担、 ④その他(回答欄に自由記述)			
★33. 国からの補助額をお答えください。(単位:千) ただし、運輸局関係を除く。	円)		
☆34. 都道府県からの補助額をお答えください。(単	位:千円)		
☆35. 貴市町村からの補助額をお答えください。(単	位:千円)		
☆36. その他の者からの補助額(住民、企業の協賛 さい。(単位:千円)	金等)をお答えくだ		
	平成22年度		
☆37. 年間総利用者数お答えください。(単位: 人)	平成21年度		
3 77	平成20年度		
☆38. 1便当たりの平均利用者数をお答えください。(単位:人)	平成22年度		
※往復型は片道を1便、循環型は1循環 を1便、区域運行は1運行を1便として	平成21年度		
お答えください。	平成20年度		
39. 今後の見直しについて次の選択肢から、いずれ	かをお答えください。		
①継続、②廃止、③変更(自由記載)			
V = 2.2 188 / S C L 1 1 1 1 1 1 1 1 1			

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

●G2-1-3 地域ニーズの把握・調整方法をお答えください。(下の記述欄に自由記述。)

[記述欄]			

●G2-1-4 路線導入時に苦慮した点をお答えください。(下の記述欄に自由記述。)

[記述欄]

●G2-1-5 路線導入後、工夫した点をお答えください。(下の記述欄に自由記述。)

[記述欄]			

●G2-1-6 導入前の予測と乖離している点及びその原因をお答えください。(下の記述欄に自由記述。)

[記述欄]

■G2-2 平成22年度の貴市町村における『交通事業者が運営するバス・乗合タクシー』について 貴市町村が補助している路線等を教えてください。

※ 事業区分については、下記の□事業区分の①~⑭をご参照ください。

問G2-2について、

- ○路線バス・乗合タクシーで<mark>貴市町村が何らかの金銭的支援をしている(していた)交通</mark>について、お答えください。
- 〇なお、市町村が交通事業者として運行・経営する公営バス(いわゆる市営バス等)及び 問G2-1 でお答えになったものは除きます。
- □ 事業区分について、ここでは事業区分を以下の①~⑭の区分に分類します。
 - ①~⑩の事業区分の詳細は、本エクセルの「事業区分」シートをご参照ください
 - ※ 本設問では④~⑩、⑫、⑬の選択肢は使用しません。

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

(単位 / 壬四)

	(単位/十円)					
	1	2	3	4	5	6
名称(路線名又は愛称等)						
事業者名						
事業区分(上記①~⑭)から番号を選んでく ださい)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
貴市町村の補助額 ※路線毎に分離できないときは、複数路線を まとめることも可とします。						
その他の補助額(住民、企業等) ※路線毎に分離できないときは、複数路線をまとめる ことも可とします。						

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

■G2-3 平成22年度の貴市町村における「市町村、非営利団体(NPO)、第3セクター、住民等が 運営する鉄道・軌道等や海上交通(離島航路等)について教えてください。 ※ 事業区分については、下記の□事業区分の①~③をご参照ください。

問G2-3について、

〇貴市町村が何らかの金銭的支援をしている交通について、幅広くお答えください。

□ 事業区分について、ここでは事業区分を以下の様に①~③の区分に分類します。

	事業区分の分類				
1	鉄道・軌道・新交通・モノレール				
2	海上交通(離島航路等)				
(3)	①~②以外(自由記述)				

(単位/千円)

	1	2	3	4	(5)	6
名称(路線(航路)名又は愛称等)						
事業者名			il .			
事業区分(上記①~③)から番号を選んでく ださい)						
運行区間またはエリア (複数ある場合は3つまでお答えください)						
国の補助額						
都道府県の補助額						
貴市町村の補助額						
その他の補助額(住民、企業等)						

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

【アンケート添付書類】→詳細につきましては、別添ファイル『添付資料について』をご参照ください。

問G2においてご回答いただきましたすべての地域交通について、運行ルート(運行範囲)、バス停・駅・港等の位置、サービス対象範囲が記載された資料(地図等(ホームページ等に掲載されている場合はURL))を添付してください。 ※お手数をおかけしますが、どの路線の資料かわかるように、路線名や路線番号をご記入願います。

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。