

東北地方交通審議会 第10回政策推進部会

市町村に対するアンケート調査結果等 (速報)

平成29年2月6日(月)



I アンケートの配布・回収状況

⊕ 全体回収結果(2月1日現在)

- 227市町村に配布し、東北地方全体で192市町村から回収(回収率約85%)
- 各県別の回収率をみると、山形県では77%と低くなっているが、その他の県は85%前後となっている。

県名	市町村数	返送数	返送率
青森県	40	33	82.5%
岩手県	33	29	87.9%
宮城県	35	30	85.7%
秋田県	25	24	96.0%
山形県	35	27	77.1%
福島県	59	49	83.1%
東北全体	227	192	84.6%

I アンケートの配布・回収状況

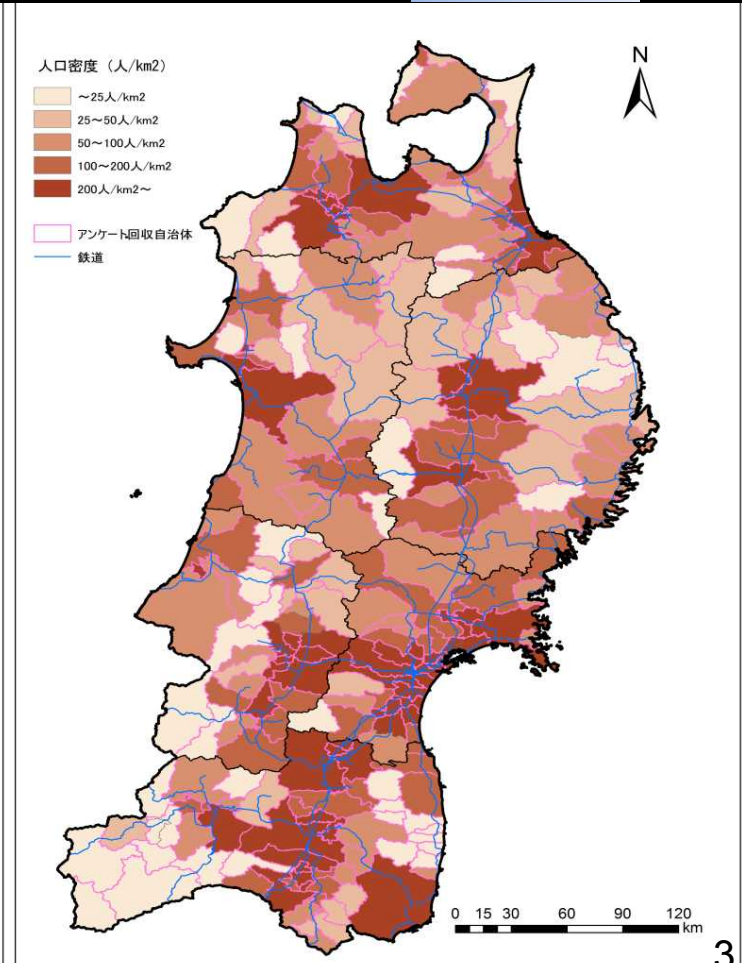
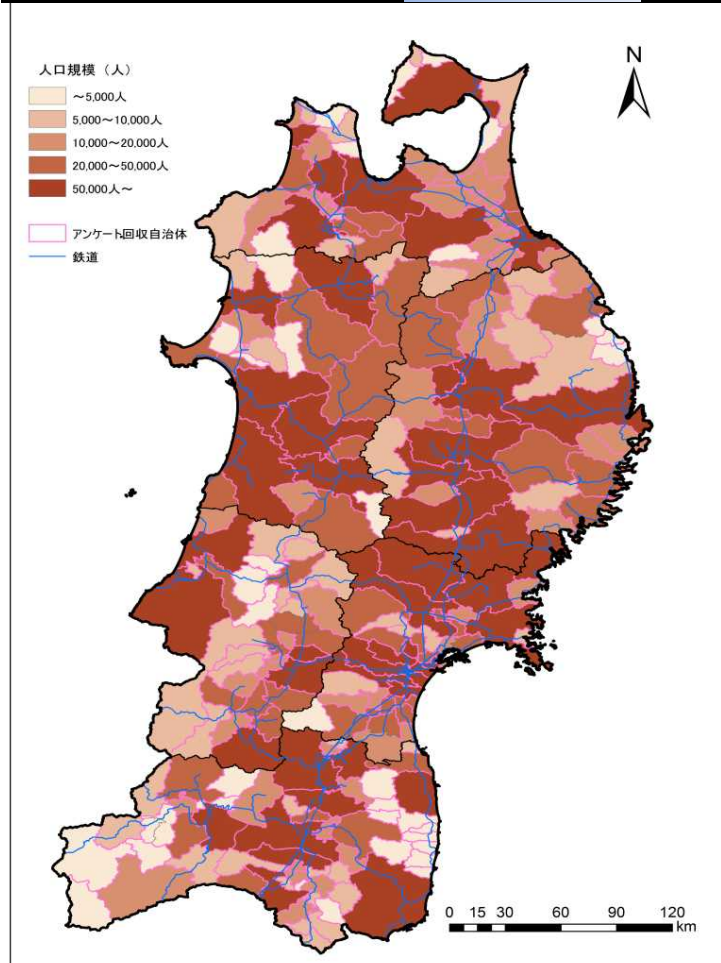
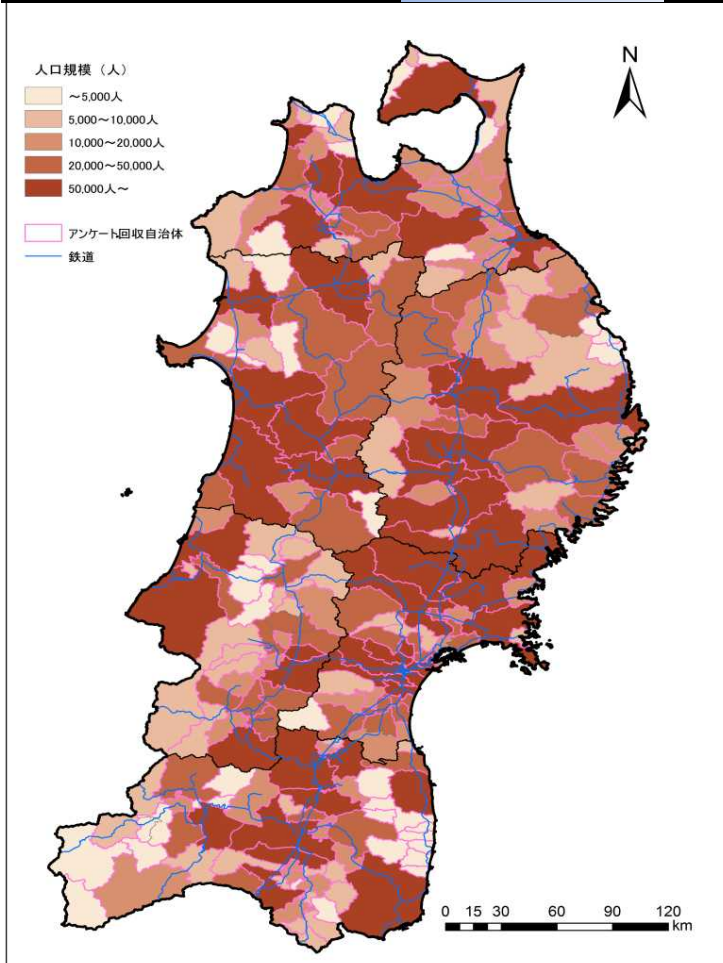
参考：人口規模別・人口密度別・可住地人口密度別の状況

・人口規模

・人口密度

・可住地人口密度

人口規模				人口密度				可住地人口密度			
人口	市町村	回答済み	回収率	人口密度	市町村	回答済み	回収率	可住地人口密度	市町村数	回答済み	回収率
~5000人	35	28	80.0%	~25人/km ²	38	29	76.3%	~100人/km ²	20	17	85.0%
5000~10000人	47	37	78.7%	25~50人/km ²	33	27	81.8%	100~200人/km ²	63	49	77.8%
10000~20000人	51	45	88.2%	50~100人/km ²	49	43	87.8%	200~300人/km ²	43	38	88.4%
20000~50000人	47	38	80.9%	100~200人/km ²	47	42	89.4%	300~500人/km ²	57	52	91.2%
50000人~	43	41	95.3%	200人/km ² ~	56	48	85.7%	500人/km ² ~	40	33	82.5%

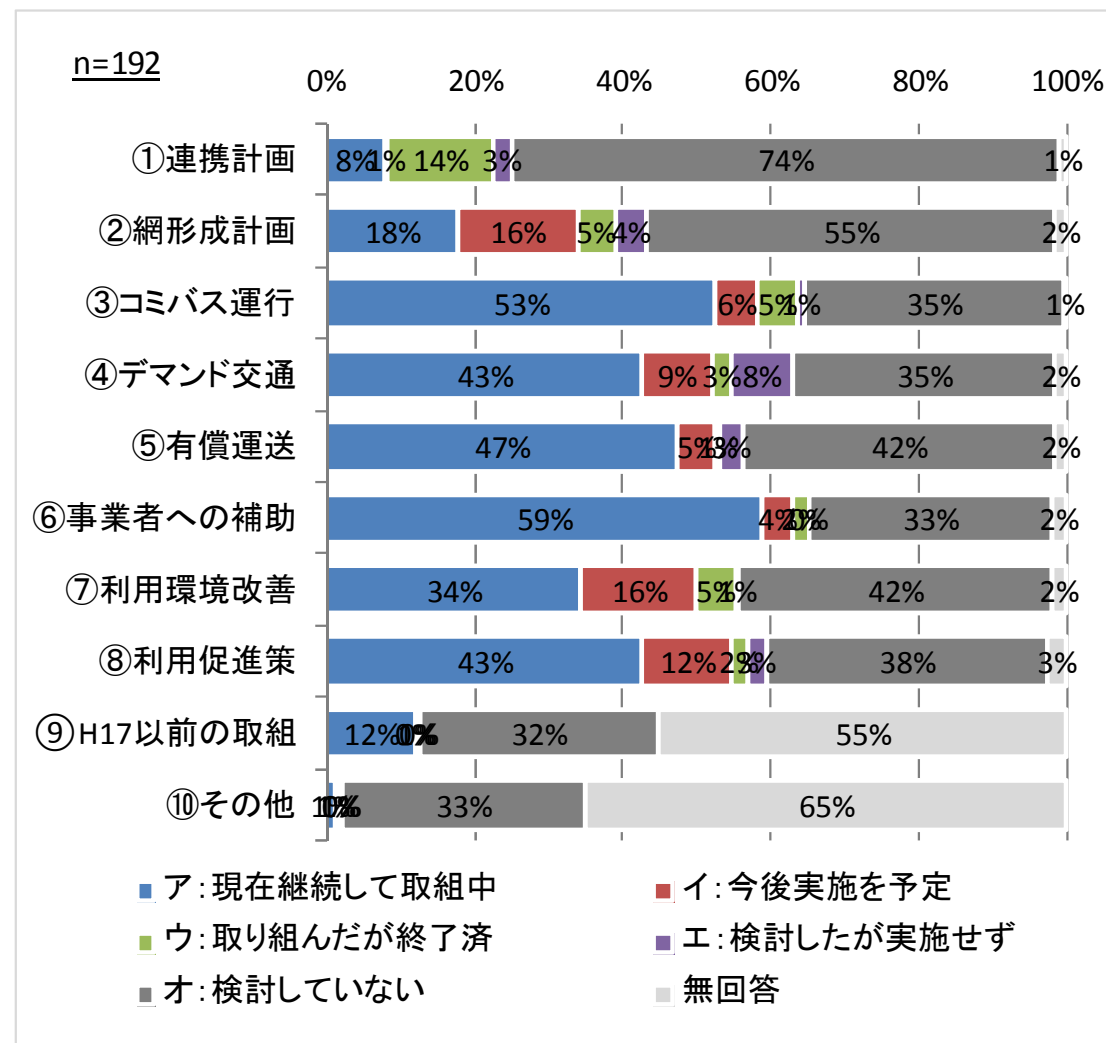


Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

○全体傾向

- 「③コミュニティバス」、「④デマンド交通」、「⑤有償運送に対する支援等」、「⑥事業者運行路線への補助等」の運行に関する取り組みについては、回答市町村の4割以上が現在も継続して取組中
- 「⑦利用環境改善」や「⑧利用促進」といった公共交通の利用環境整備に係る取り組みは、4割前後の市町村で現在も継続して取組中であるが、今後実施を予定とする市町村も比較的多い
- 一方で、「①連携計画」や「②網形成計画」といった計画策定関係については、取組中の市町村の比率が相対的に低く、検討していないと回答した市町村が多くなっている

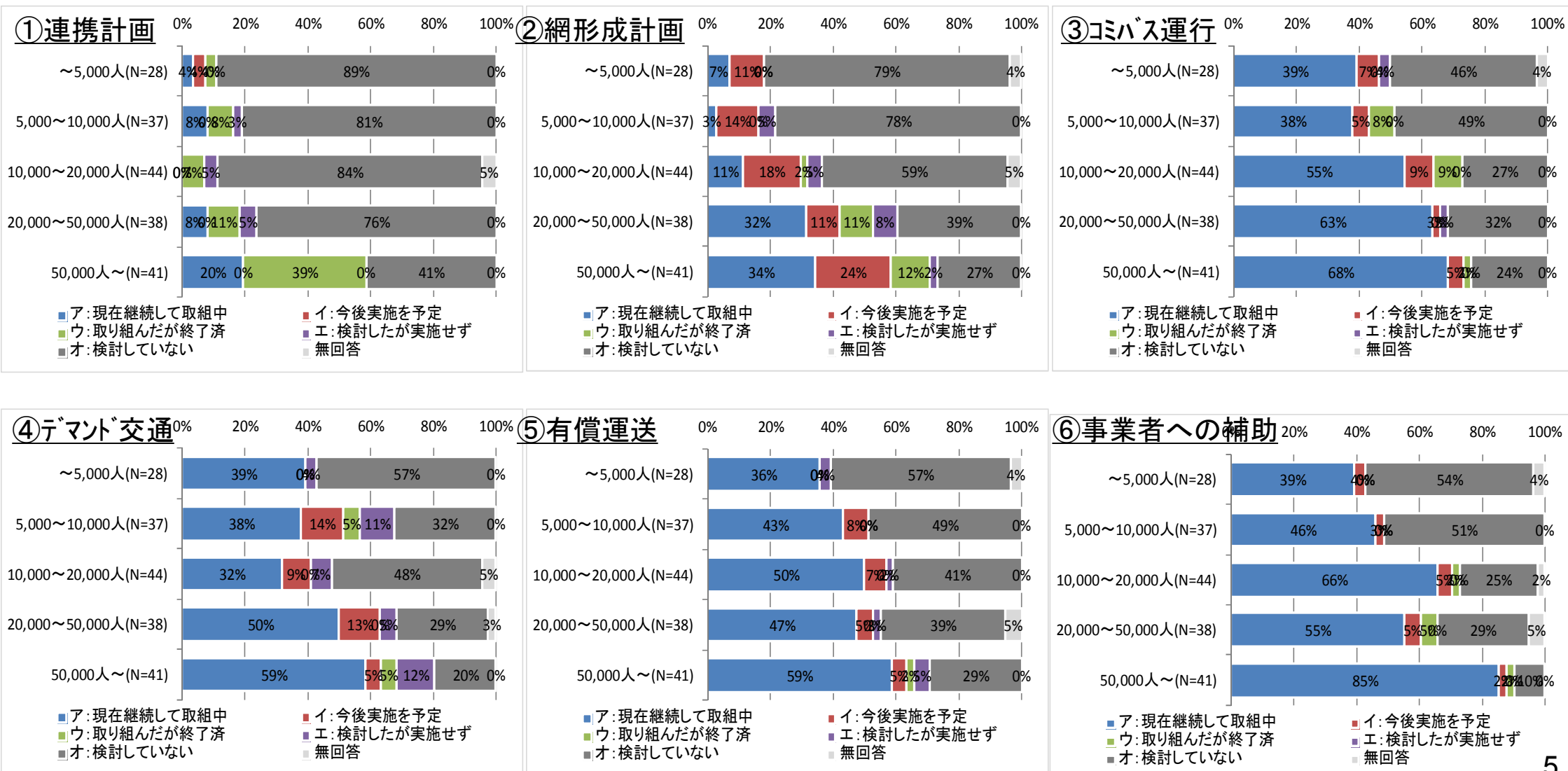


Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

⊕ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

○【参考】人口規模別

- 全体的には、人口規模の小さい市町村ほど「取組中」の比率が低く、「検討していない」が高い。



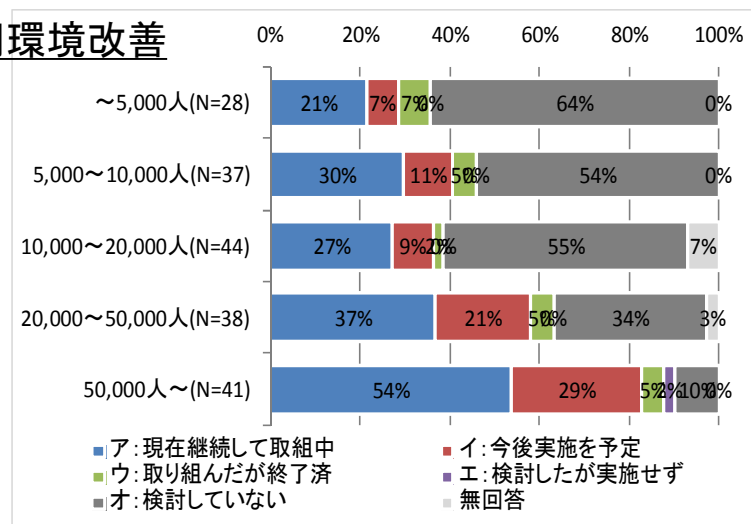
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

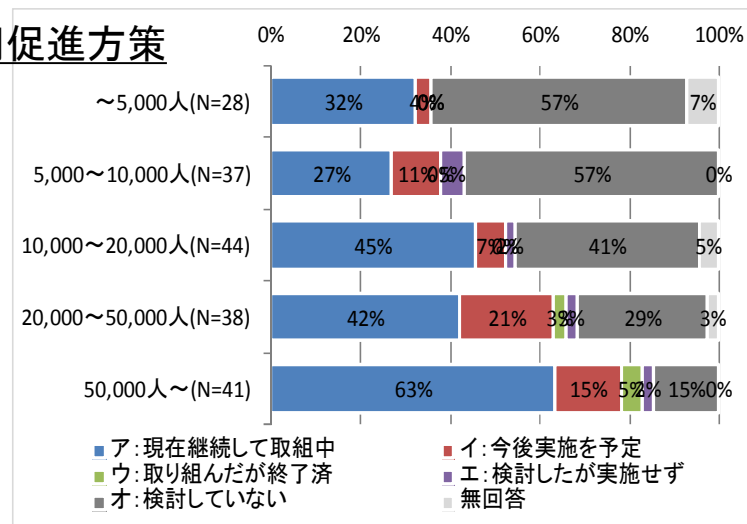
○【参考】人口規模別

- 全体的には、人口規模の小さい市町村ほど「取組中」の比率が低く、「検討していない」が高い。

⑦利用環境改善



⑧利用促進方策

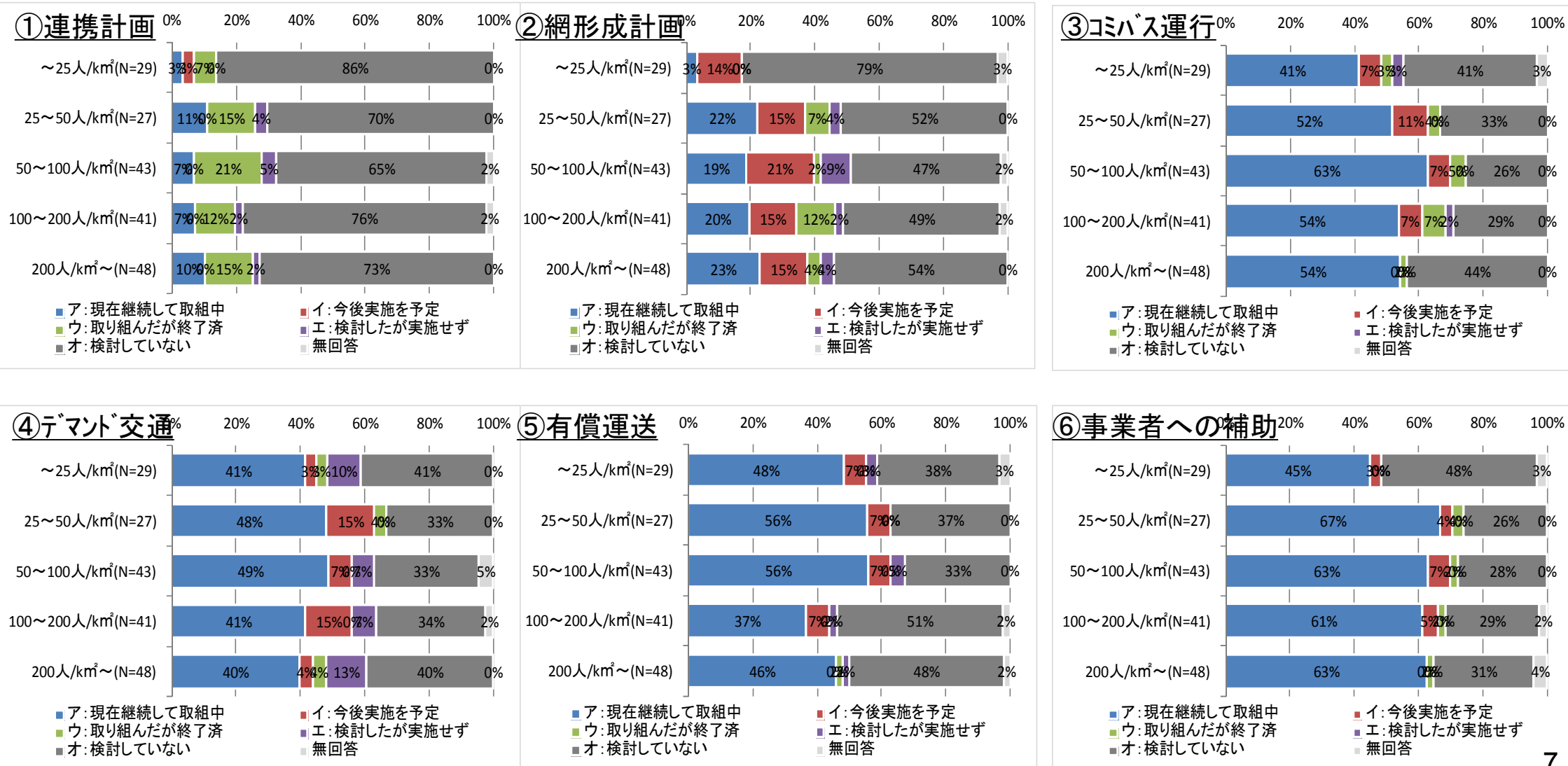


Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

⊕ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

○【参考】人口密度別

- 人口密度別にみると、必ずしも密度の低い市町村で取り組まれていないという状況ではない。



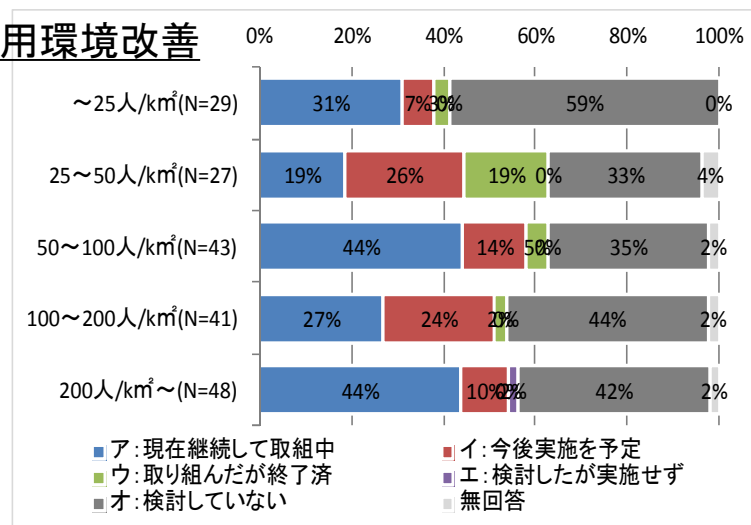
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

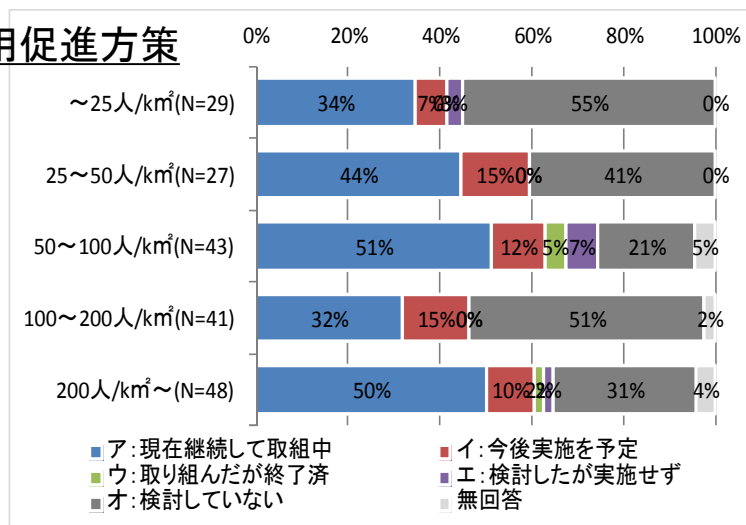
○【参考】人口密度別

- 人口密度別にみると、必ずしも密度の低い市町村で取り組まれていないという状況ではない。

⑦ 利用環境改善



⑧ 利用促進方策



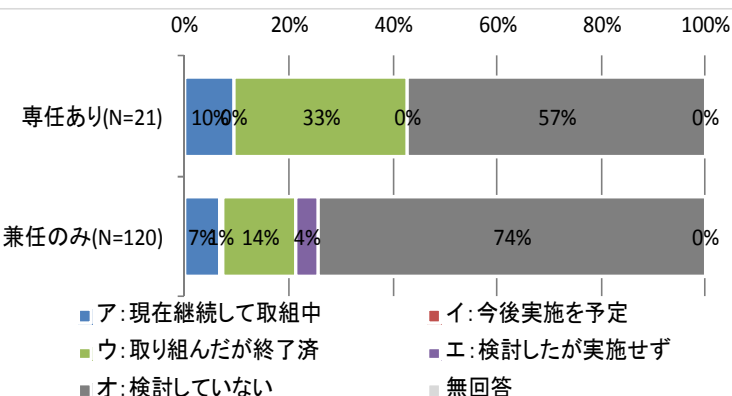
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

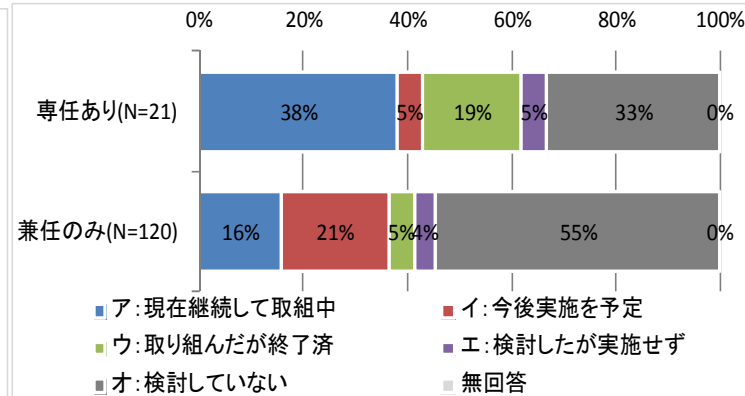
○【参考】市町村における体制(専任・兼任別) ※体制については本省アンケート結果を活用

- 専任の担当者を確保できている市町村ほど、各施策・事業について「検討していない」の比率が低い傾向
- ただし、各施策・事業において専任担当者を確保できている市町村の方が「取組中」の比率が高い傾向にあるが、「⑤有償運送」については、兼任担当者のみの市町村の方が高くなっている

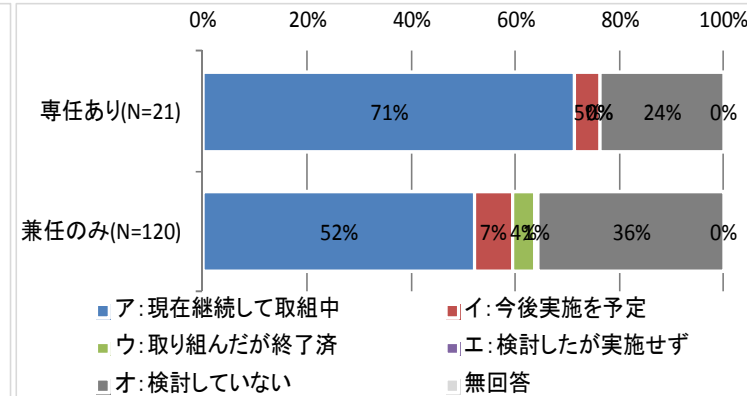
①連携計画



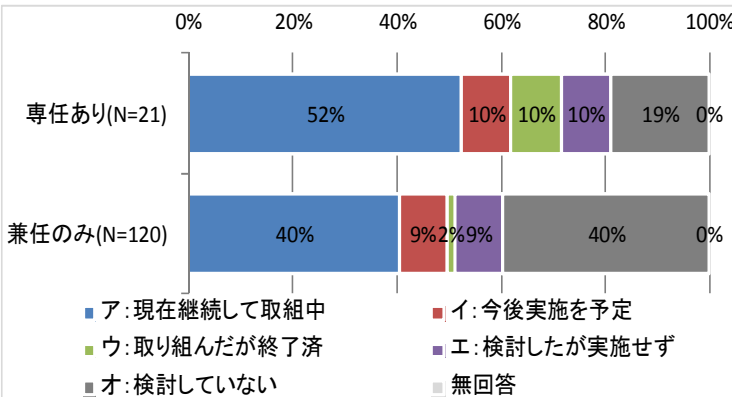
②網形成計画



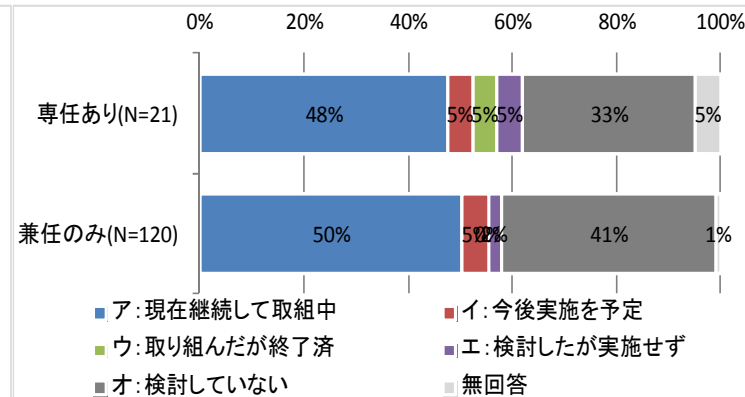
③コミバス運行



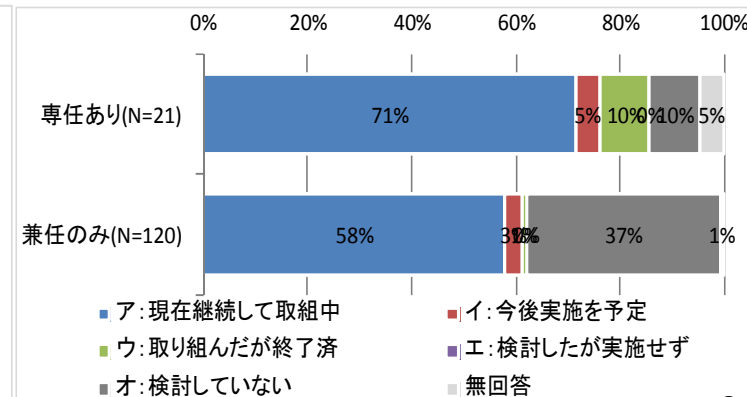
④デマンド交通



⑤有償運送



⑥事業者への補助



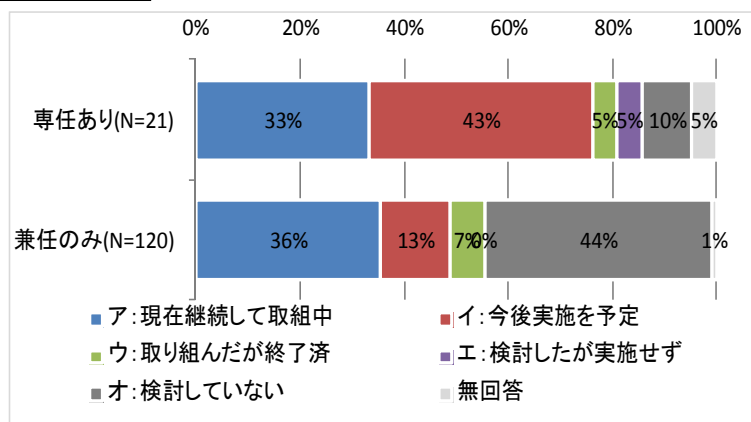
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

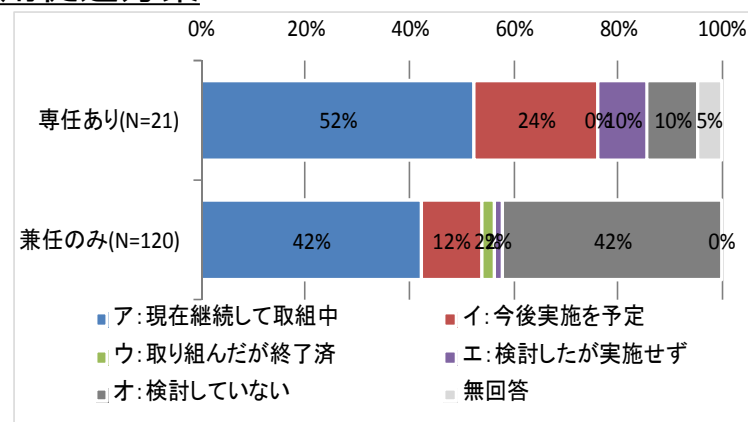
○【参考】市町村における体制(専任・兼任別) ※体制については本省アンケート結果を活用

- 専任の担当者確保できている市町村ほど、各施策・事業について「検討していない」の比率が低い傾向
- ただし、各施策・事業において専任担当者確保できている市町村の方が「取組中」の比率が高い傾向にあるが、「⑤有償運送」については、兼任担当者みの市町村の方が高くなっている

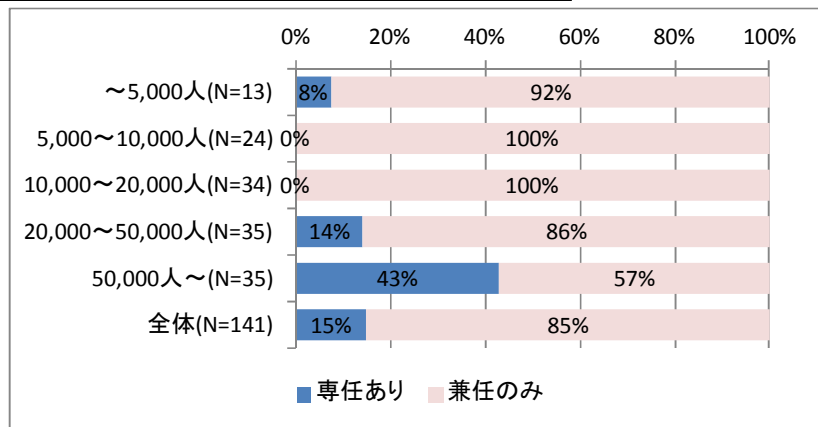
⑦利用環境改善



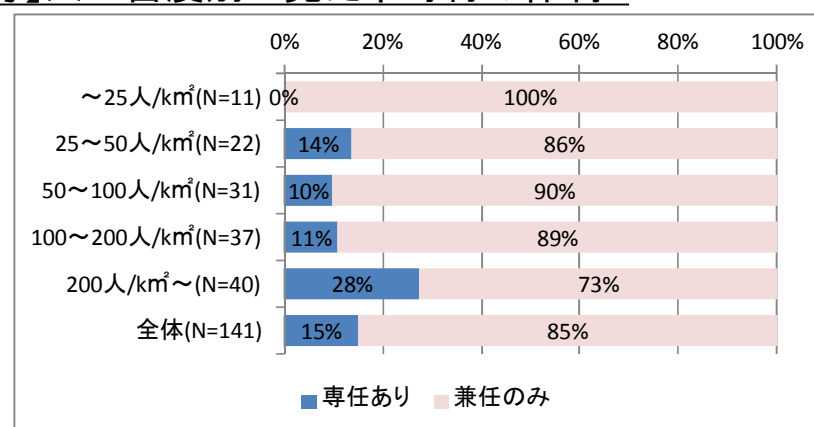
⑧利用促進方策



【参考】人口規模別に見た市町村の体制



【参考】人口密度別に見た市町村の体制



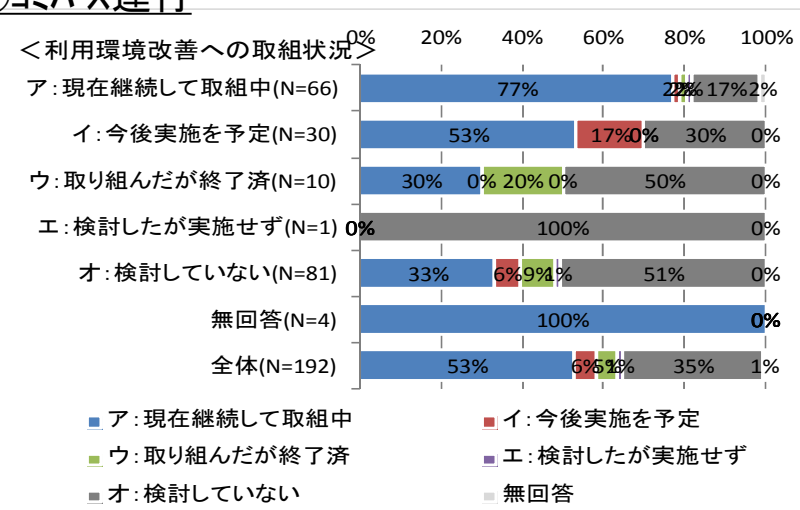
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

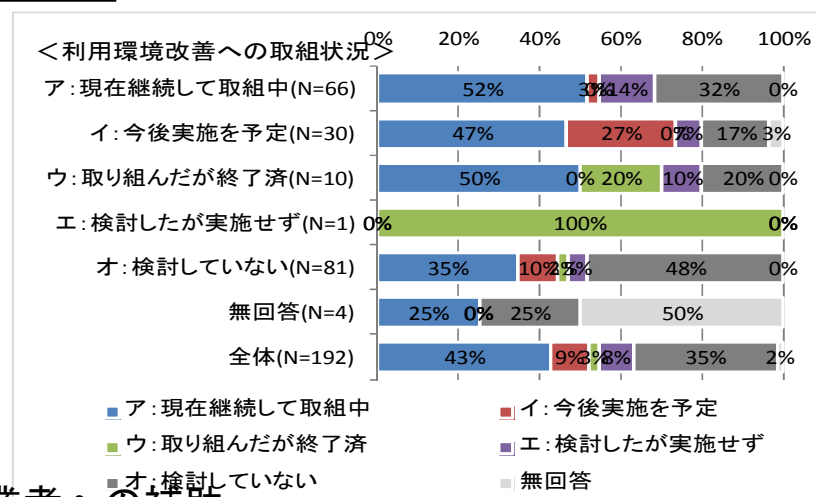
○「利用環境改善」に取り組む市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

- 利用環境改善に取り組む市町村ほど、コミバスやデマンド交通等の運行についても継続して取り組んでいる市町村が多いが、「⑥事業者への補助」については関係が見られない。

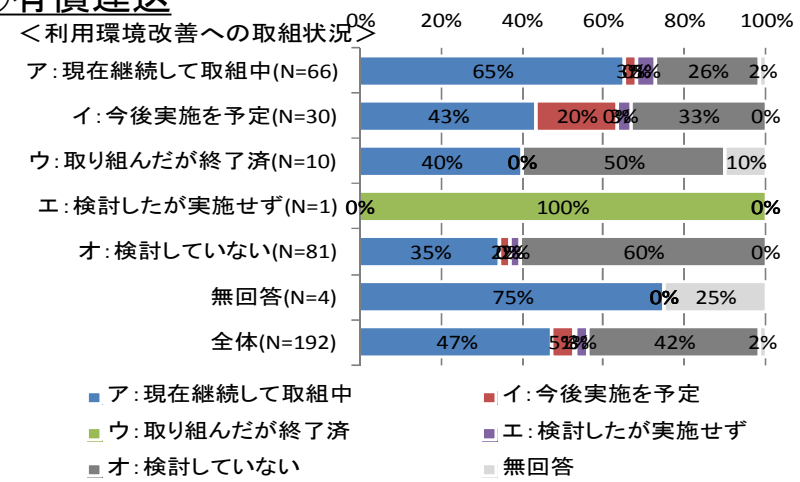
③ コミバス運行



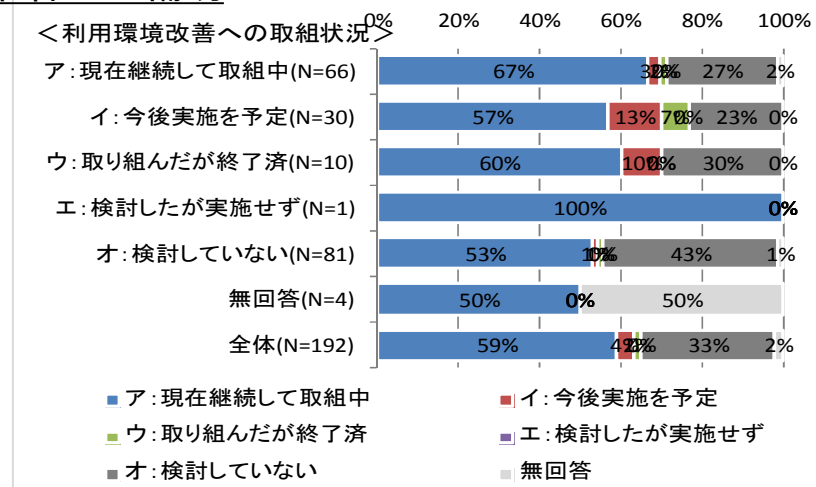
④ デマンド交通



⑤ 有償運送



⑥ 事業者への補助



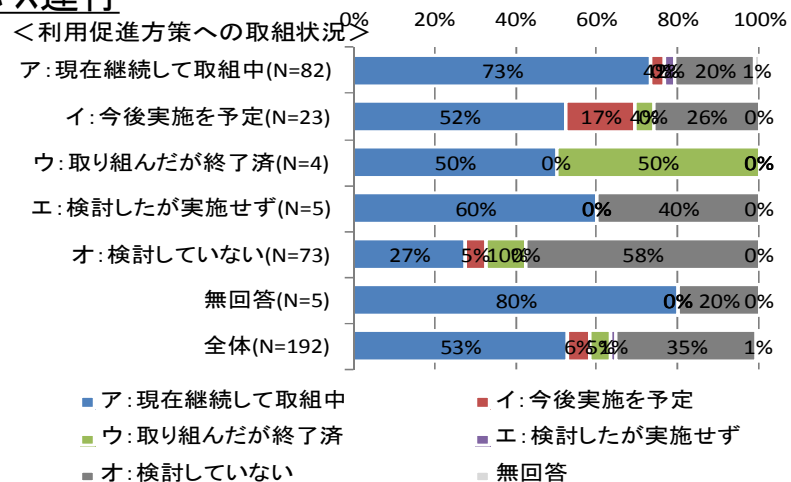
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

1. 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

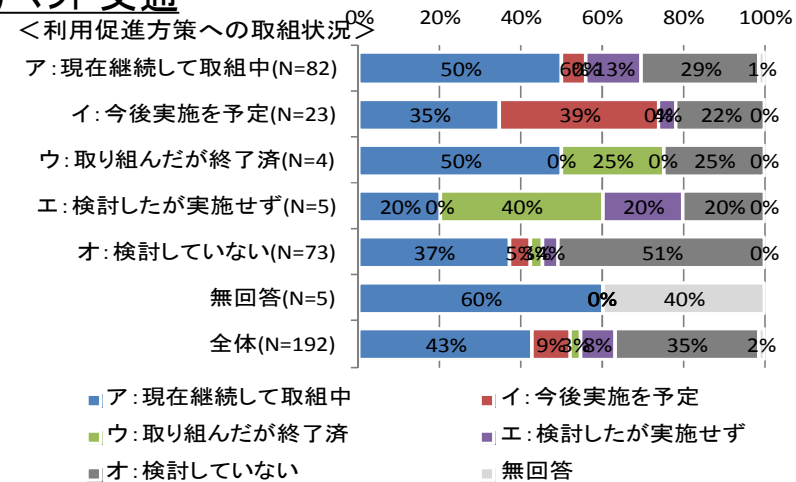
○「利用促進方策」に取り組む市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

- 利用環境改善同様に、利用促進方策に取り組む市町村ほど、コミバスやデマンド交通等の運行についても継続して取り組んでいる市町村が多いが、「⑥事業者への補助」については関係が見られない。

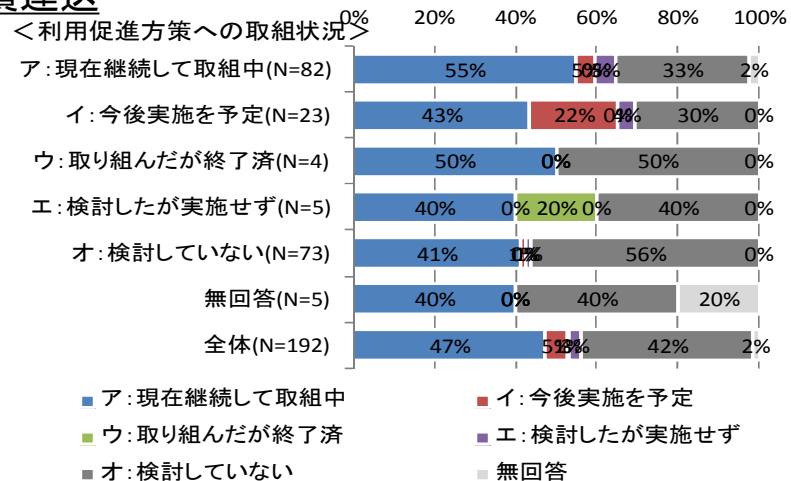
③コミバス運行



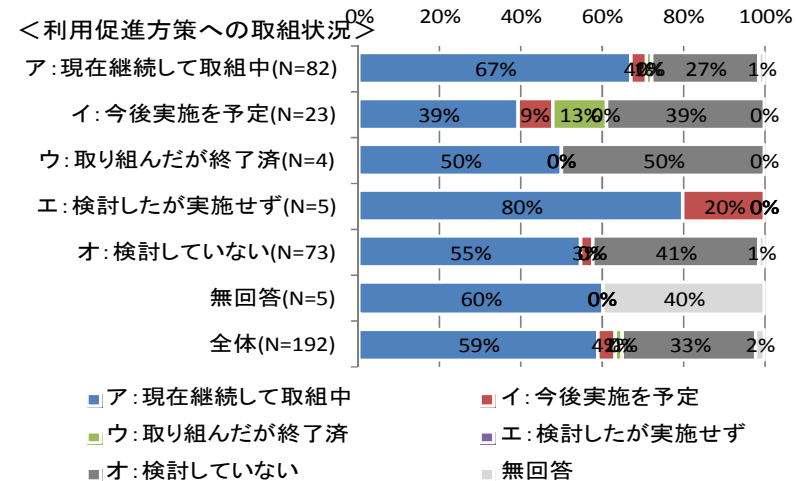
④デマンド交通



⑤有償運送



⑥事業者への補助



Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 2. 各市町村の取組実態 （実施できなかった/しなかった市町村）

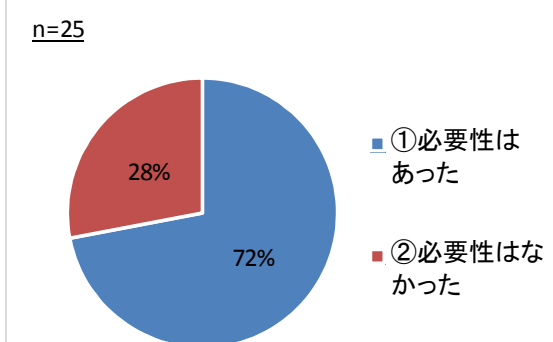
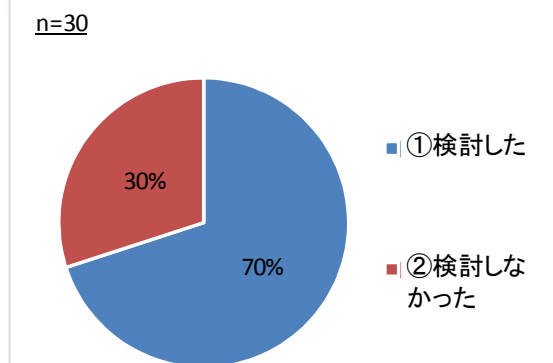
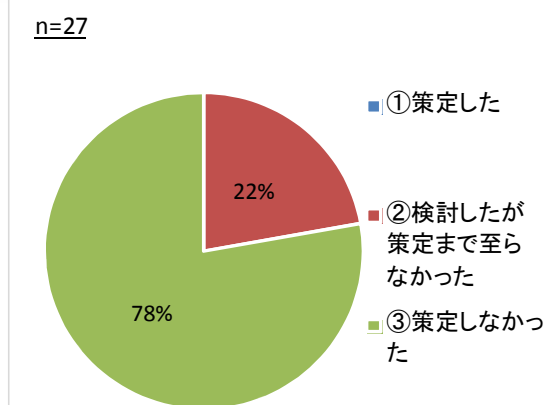
「実施までに至らなかった取組」
における計画策定状況（問7(2)）

○全体傾向

- 取組の必要性を感じつつも、実施に至らなかった市町村は、計画を策定していなく、22%が検討したが策定まで至らず、78%が計画を未策定であった
- 取組自体を実施しなかった市町村において、「必要性の検討を行わなかった市町村」が30%
- 一方、検討した結果として、必要性があったと回答した市町村は72%

「取組を実施しなかった事業・施策」
における必要性の検討有無（問8(1)）

「取組を実施しなかった事業・施策」
における必要性の有無（問8(3)）



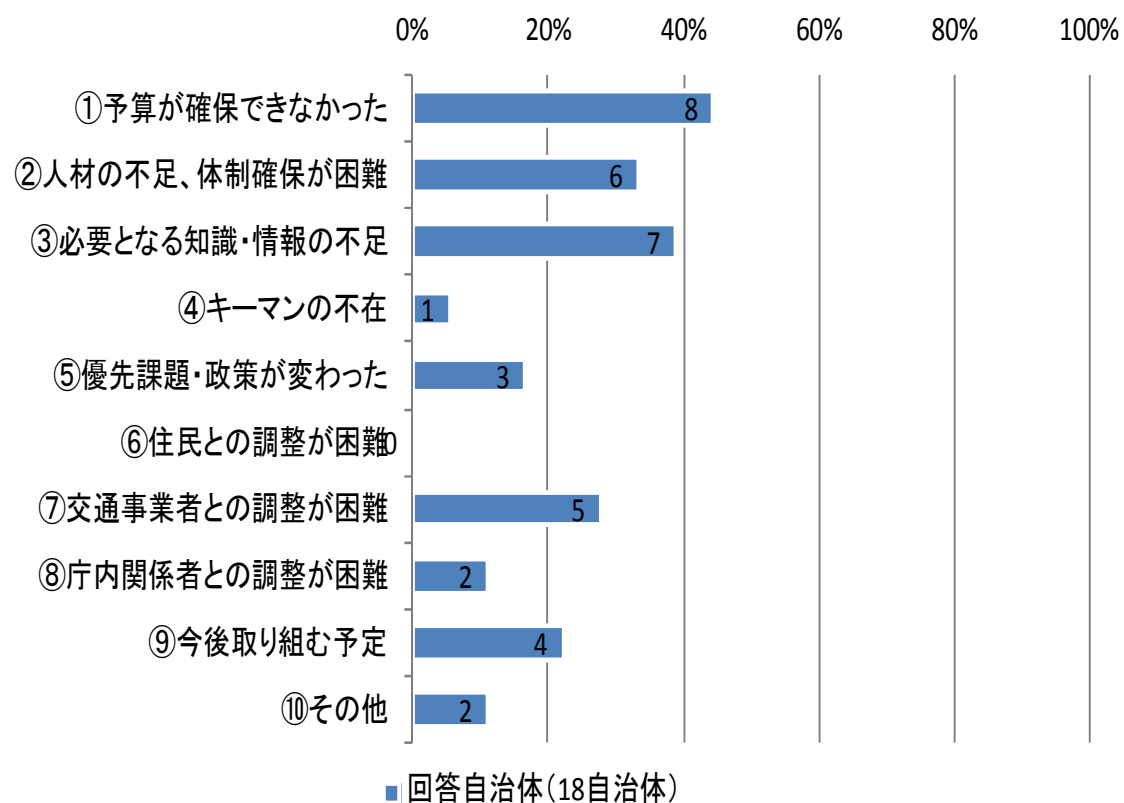
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 3. 各段階における課題

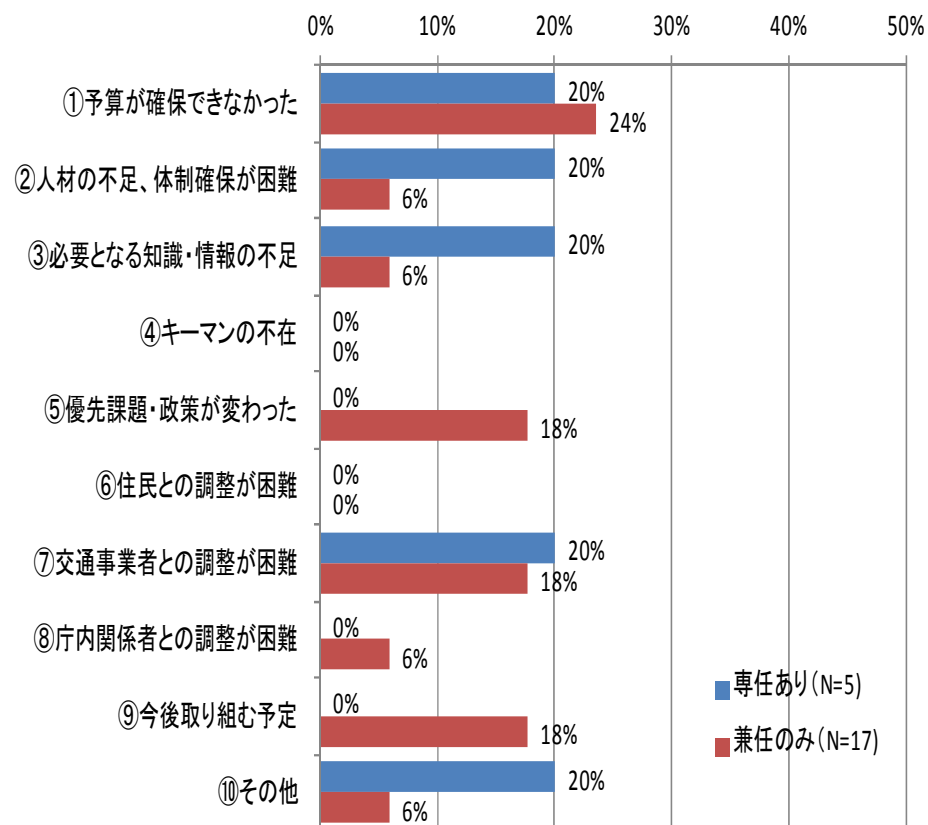
①段階1：取組の必要性を感じたか？にあたっての課題

- 「取組の必要性はあったが実施しなかった」市町村における、その理由としては、「予算が確保できなかった」が最多。次いで、「人材の不足・体制確保が困難」であり、予算・体制面が影響している。（専任担当者が存在しても、予算・体制面で取組が困難であった状況）

取組の必要性があったものの実施できなかった理由（問8(5)）



※市町村の体制別に見た傾向



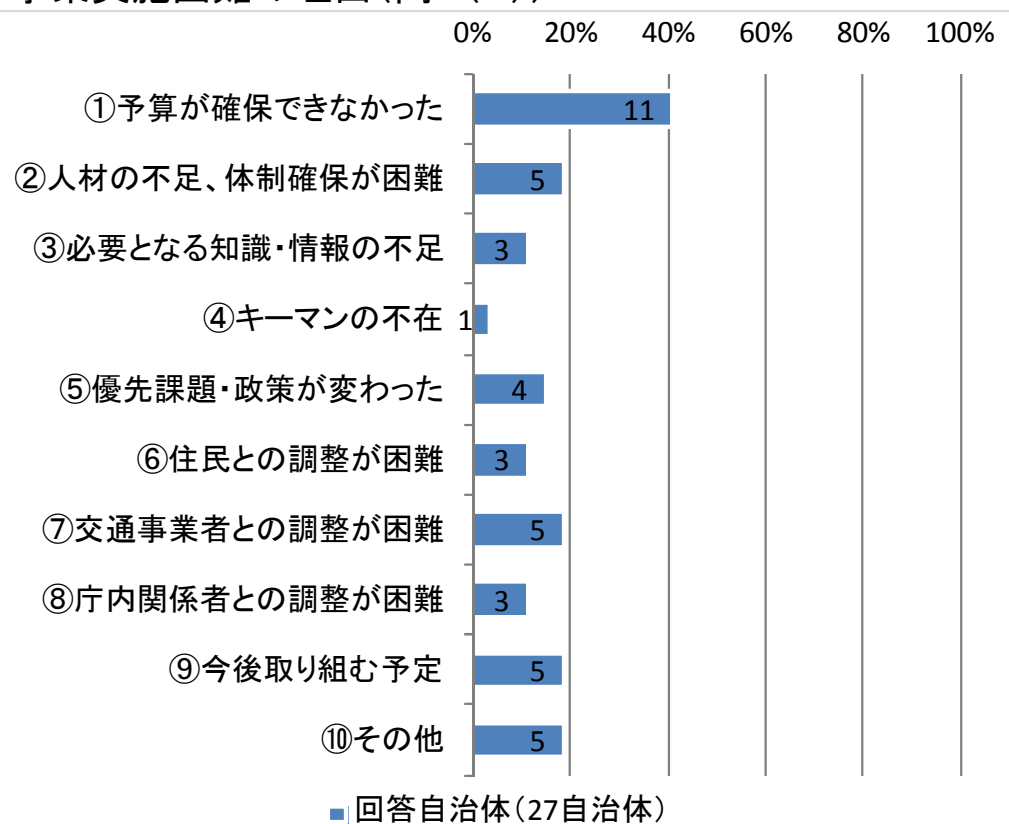
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 3. 各段階における課題

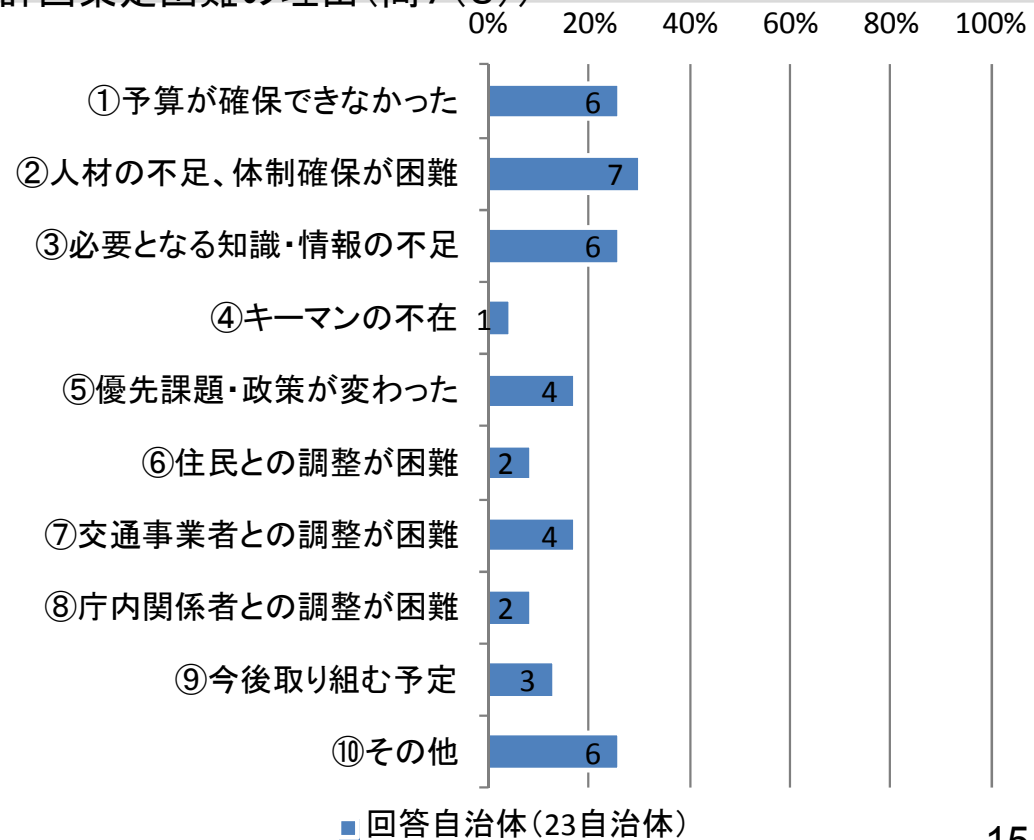
②段階2:計画を策定したか?にあたっての課題

- 「実施に向けて検討したが、実施まで至らなかった」市町村においては、予算確保を理由とする市町村が多い。
- 同様に、計画策定が困難だった理由としては、「予算確保」、「人材の不足・体制確保が困難」、「必要となる知識・情報の不足」が多く挙げられている。

事業実施困難の理由(問7(1))



計画策定困難の理由(問7(3))



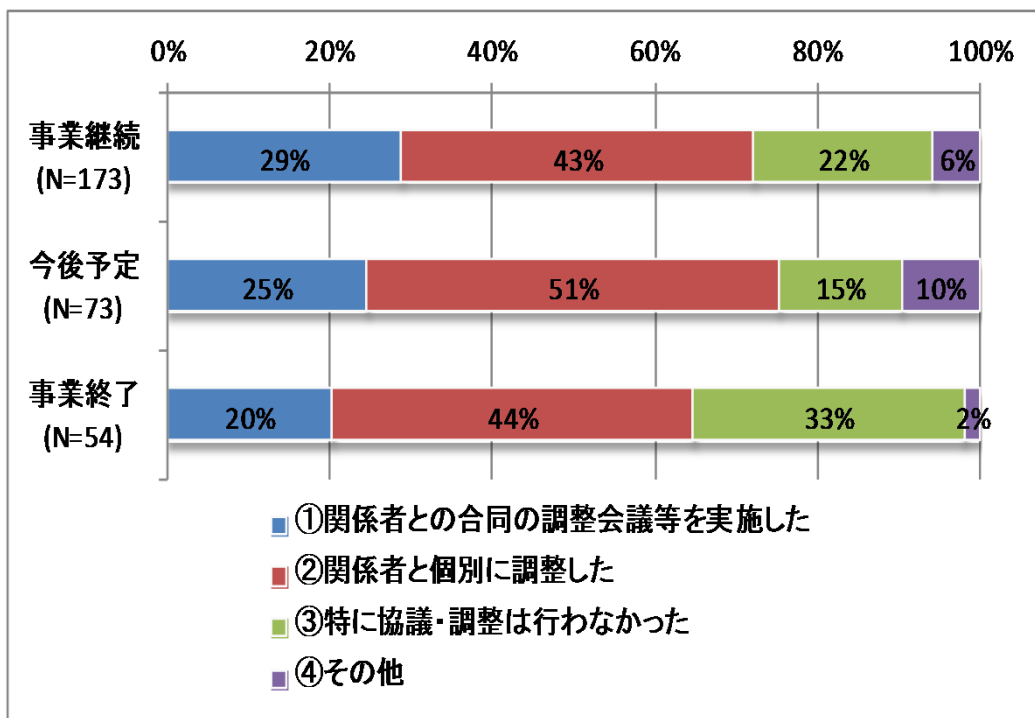
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

③ 各段階における課題

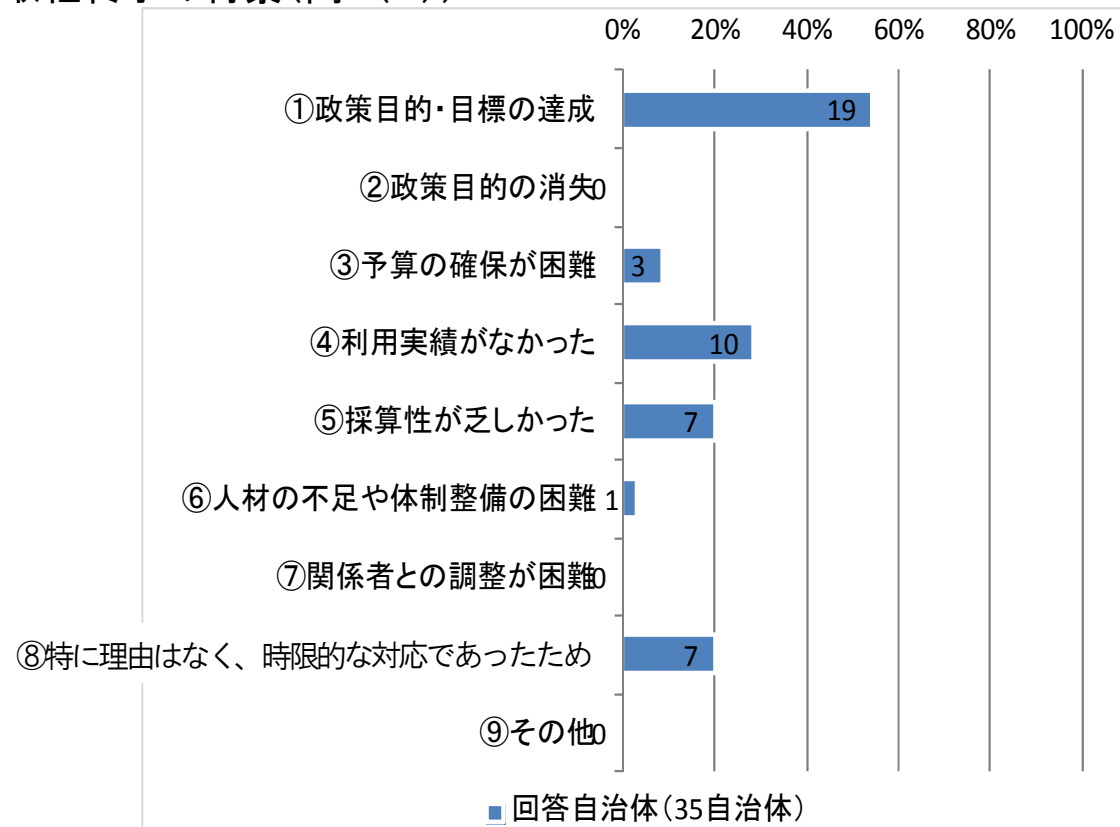
③段階3:事業化したか？にあたっての課題

- 「事業を終了した」市町村においては、協議・調整段階において、「特に協議・調整は行わなかった」と回答した市町村が33%。事業継続（取組中）市町村よりも調整している比率が低い。
- また、取組を終了した背景としては、「政策目的・目標の達成」が最も多いが、次いで、「利用実績がなかった」が多くなっている。

関係者との合意形成手法（問6(2)）



取組終了の背景（問6(3)）



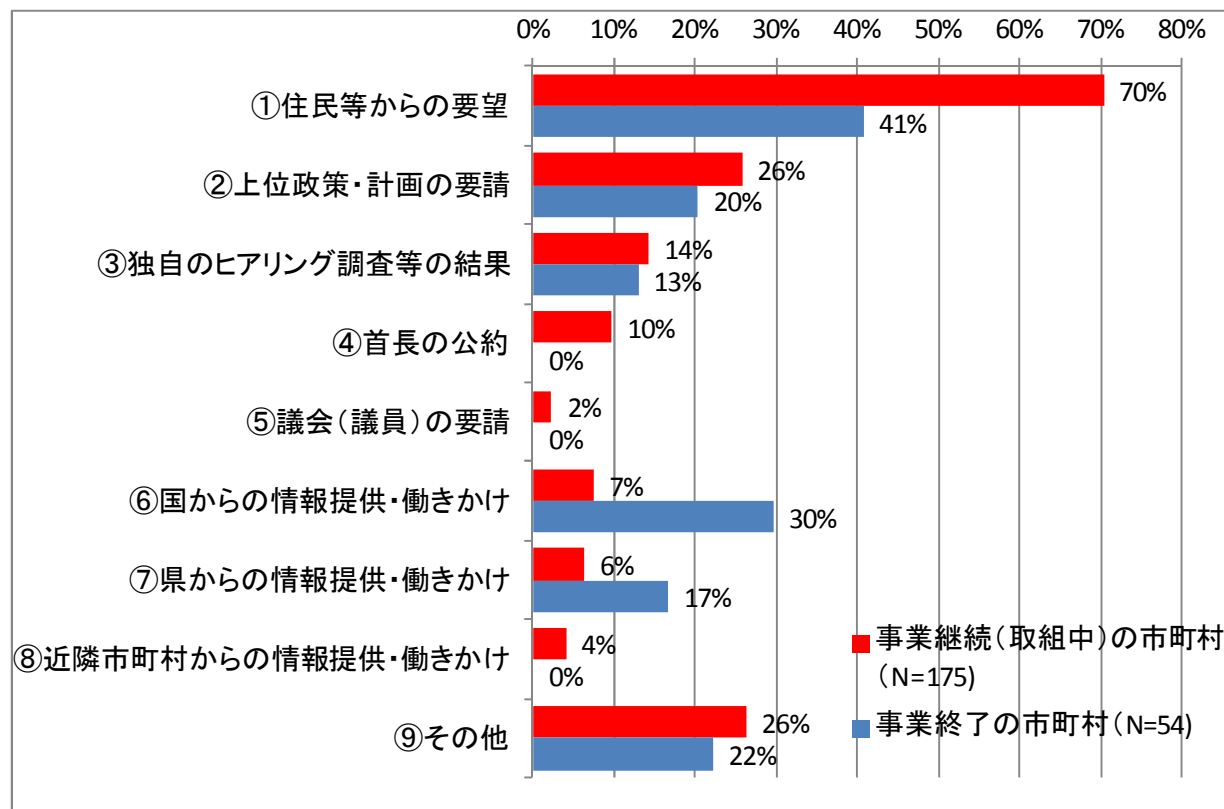
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 3. 各段階における課題

④段階4:事業継続したか?にあたっての課題

- 「事業の背景」に関して、「現在取組中」の市町村と「取組終了」の市町村を比較したところ、両者とも「①住民等からの要望」が多いものの、「②上位政策・計画の要請」や「④首長の公約」に関して、取組中の市町村の方が高い傾向。
- また、取組終了市町村では、「⑥国からの情報提供・働きかけ」、「⑦県からの情報提供・働きかけ」といった外部からの情報に基づく、取組が多くなっている。

取組の背景(問4(1)・問6(1))



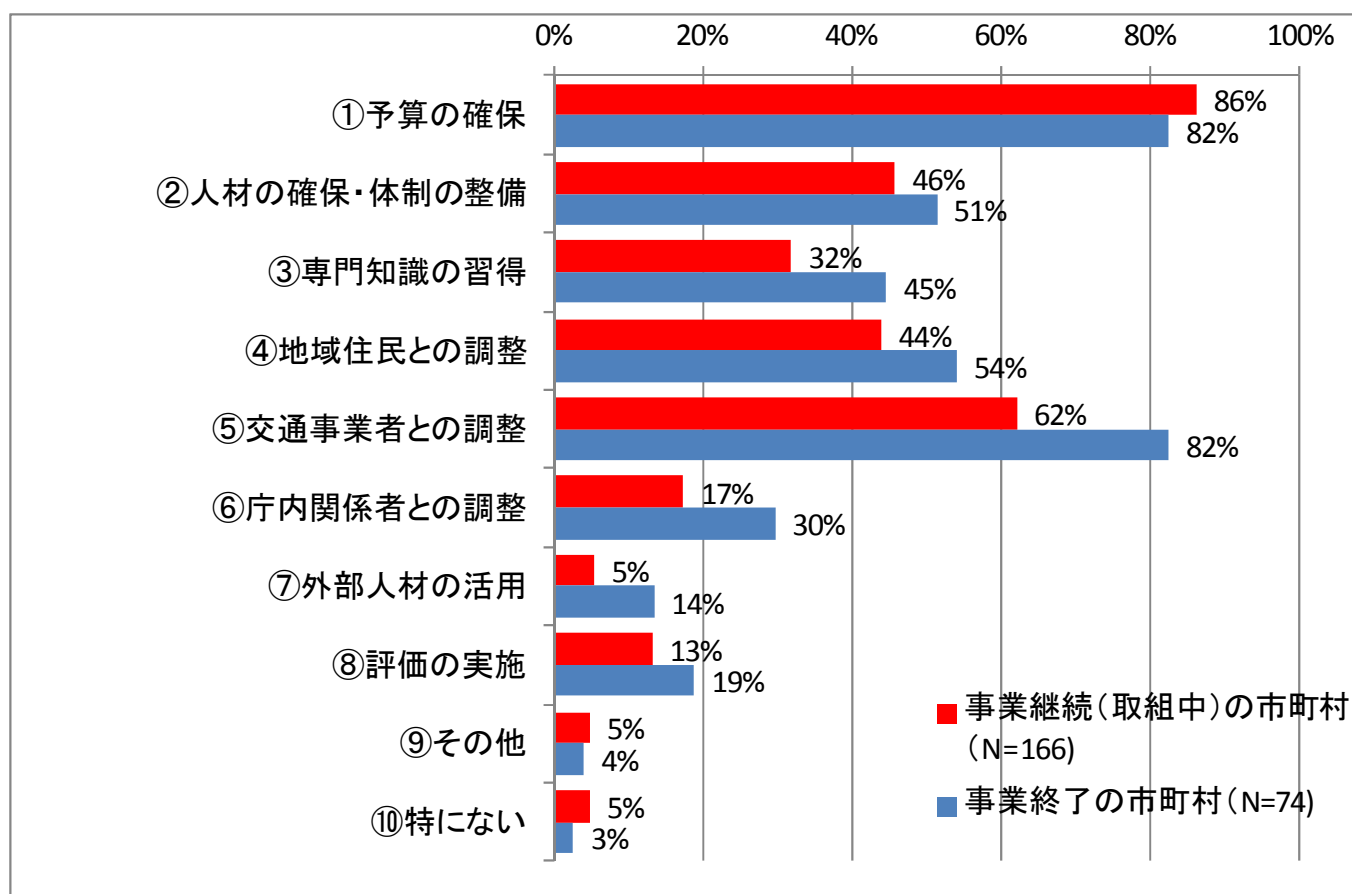
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 3. 各段階における課題

④段階4:事業継続したか?にあたっての課題

- なお、取組中の市町村及び今後取り組む予定の市町村とも、事業継続にあたっての課題として、「①予算の確保」や「⑤交通事業者との調整」をあげる市町村が多い。
- 特に、事業終了した市町村において「⑤交通事業者との調整」の比率が高くなっている。

取組を継続する上での課題(問4(6)・問5(7))



Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

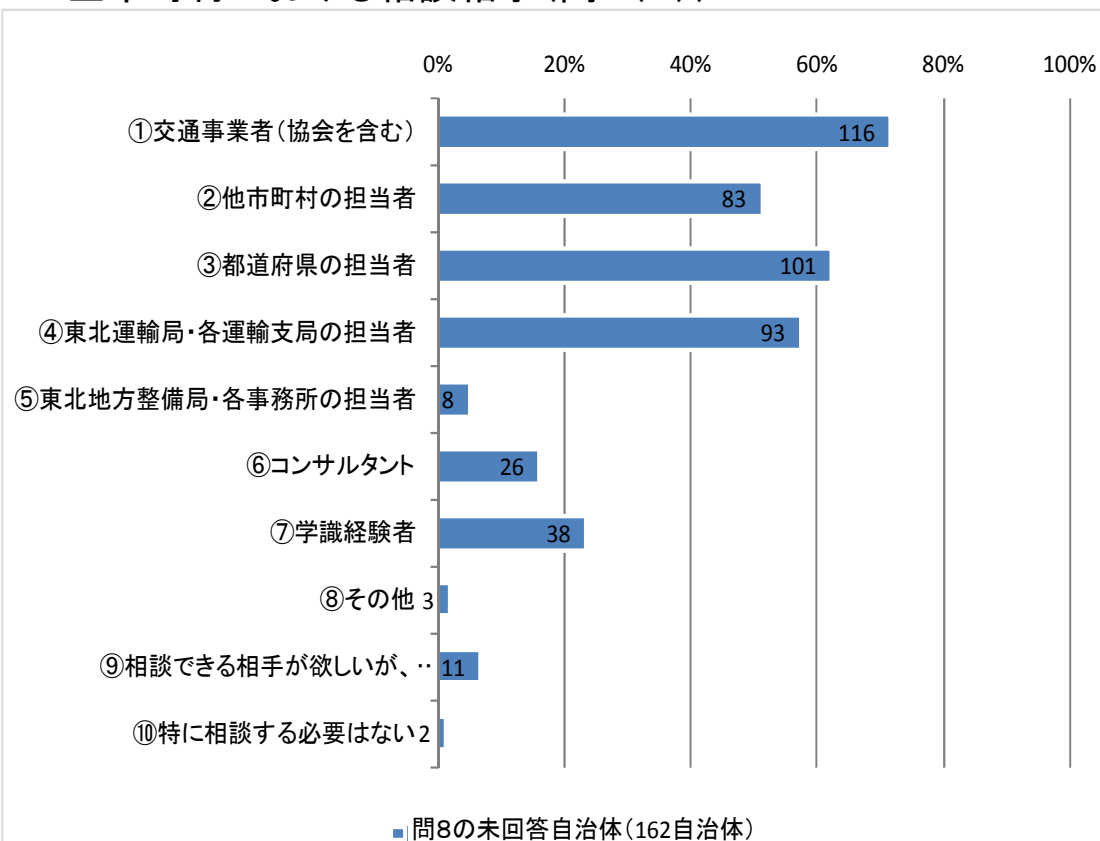
4. 各段階における工夫

①段階1：取組の必要性を感じたか？にあたっての工夫

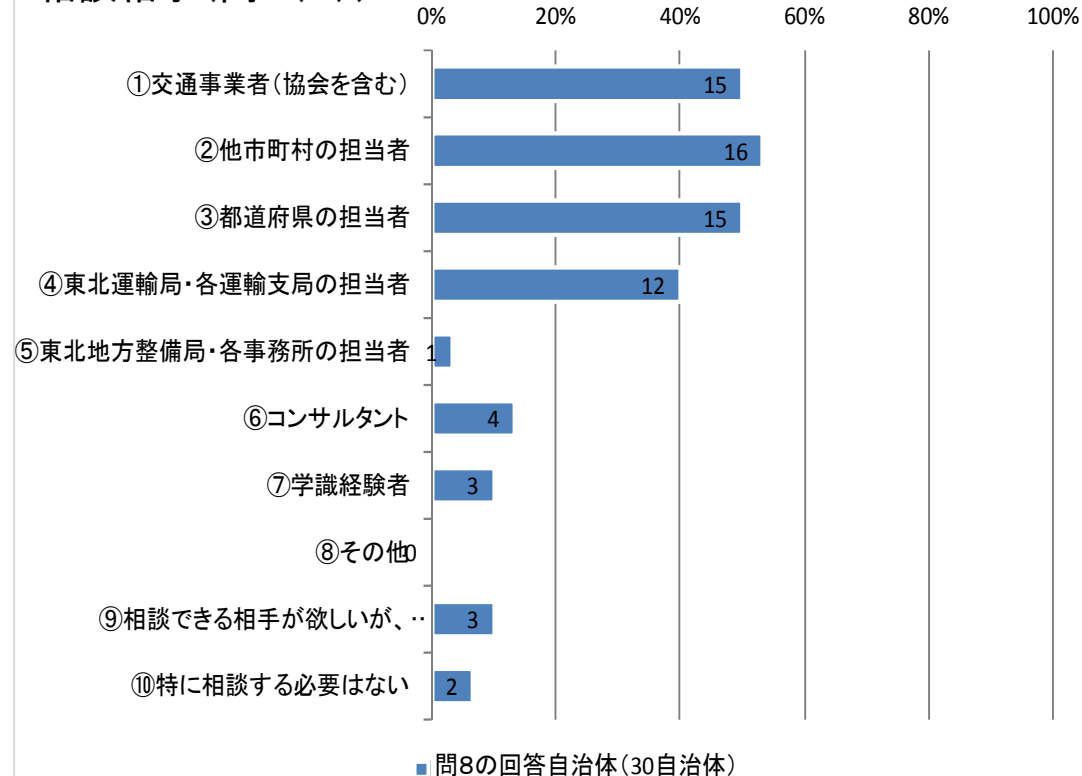
- 取組の必要性を感じる上で、地域公共交通の確保・維持に対する相談相手の有無について検証したところ、相談相手の構成には大きな差は見られなかったものの、特に多い①交通事業者や③県担当者、④東北運輸局・各運輸支局の担当者について、実施しなかった市町村の方が回答比率が低くなっている。

⇒ 予算・体制面で厳しい中、取組を進める上で、交通事業者や県・国との普段からの関係づくりが重要

全市町村における相談相手（問9（1））



「事業を実施しなかった」市町村における相談相手（問9（1））



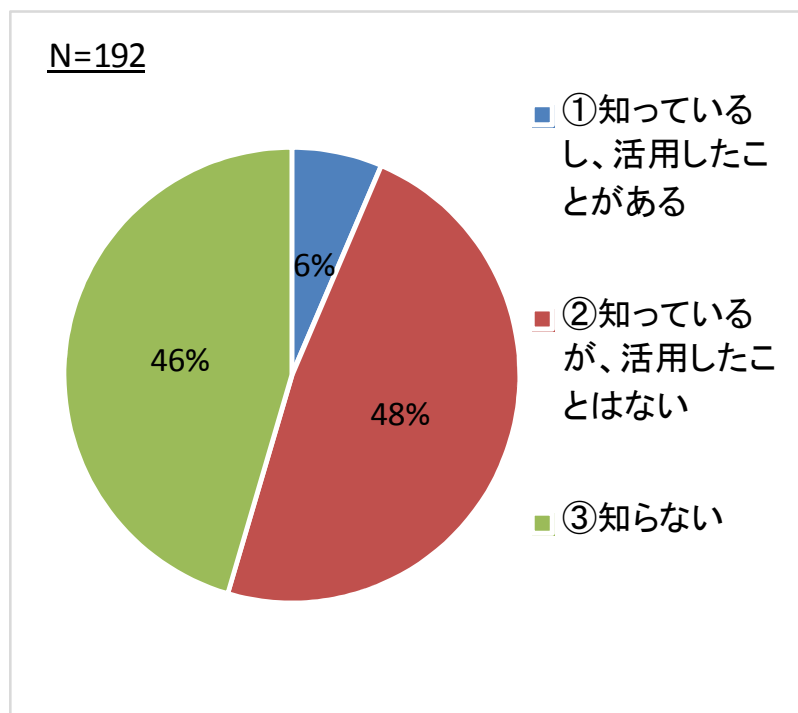
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 4. 各段階における工夫

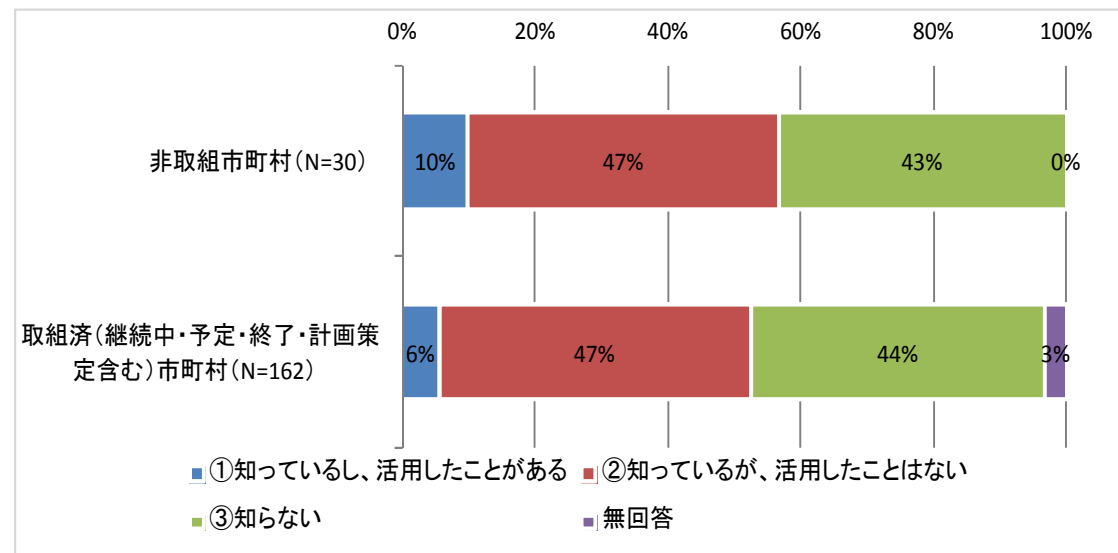
①段階1：取組の必要性を感じたか？にあたっての工夫

- 取組の必要性を感じる上で、「地域公共交通東北仕事人制度」の活用状況について検証したところ、仕事人制度の活用状況には大きな差は見られなかった。

全市町村における仕事人制度の認知・活用（問9(2)）



「事業を実施しなかった」市町村における仕事人制度の認知・活用状況（問9(2)）



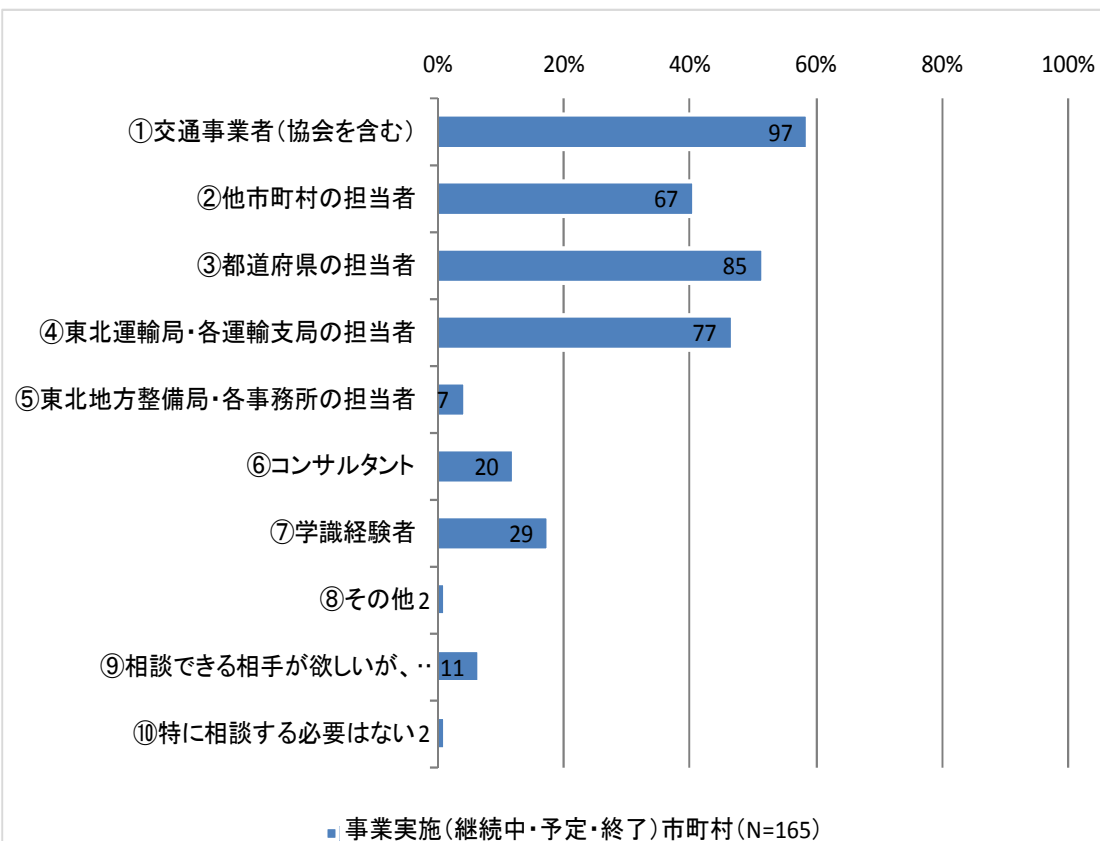
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 各段階における工夫

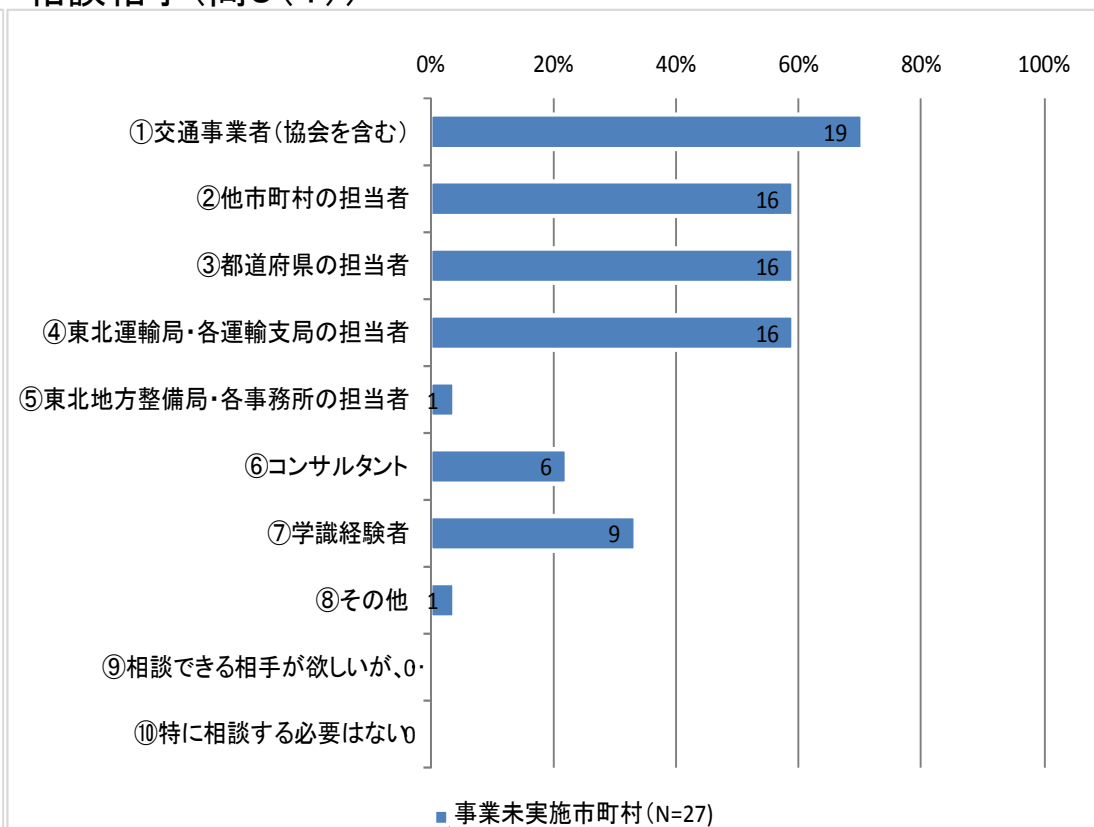
②段階2:計画を策定したか?にあたっての工夫

- 取組を実施する上で相談相手の有無について検証したところ、明確な差は見られなかった。

事業実施市町村における相談相手(問9(1))



事業未実施(検討したが実施しなかった)市町村における相談相手(問9(1))



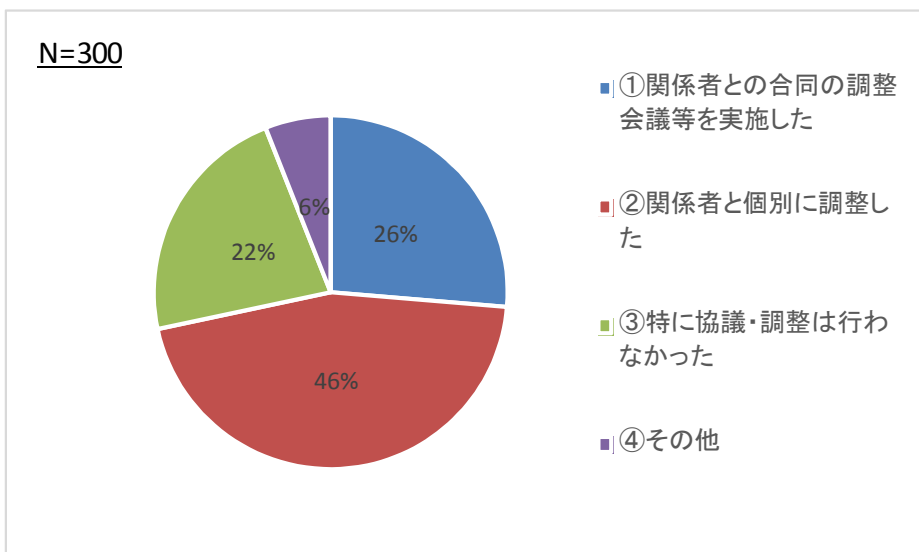
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 4. 各段階における工夫

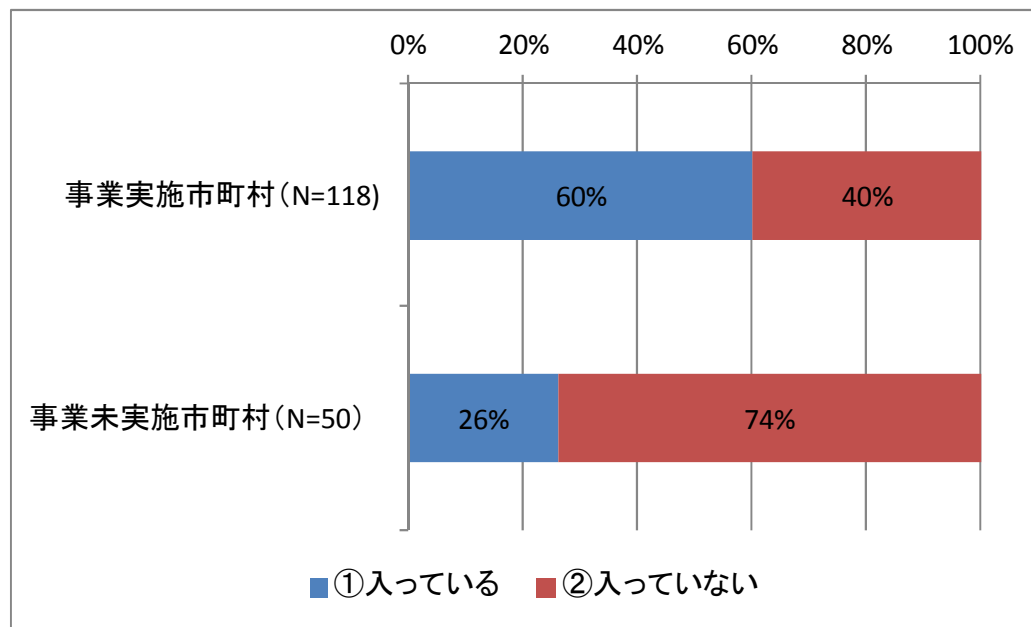
③段階3:事業化したか？にあたっての工夫

- 取組を実施する上で関係者との協議調整状況を見ると、事業化した市町村では、合同もしくは個別協議を実施した市町村が合計72%（合同26%+個別46%）と多い。
- また、合意形成の上で、事業化している市町村の方が、アドバイザーが入っている。
=>関係者間での合意形成に課題がある中で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効

事業化した市町村における関係者との協議・調整
(問4(2)、問5(3)、問6(2))



事業化有無別にみた合意形成の上でのアドバイザーの有無
(問2(4))



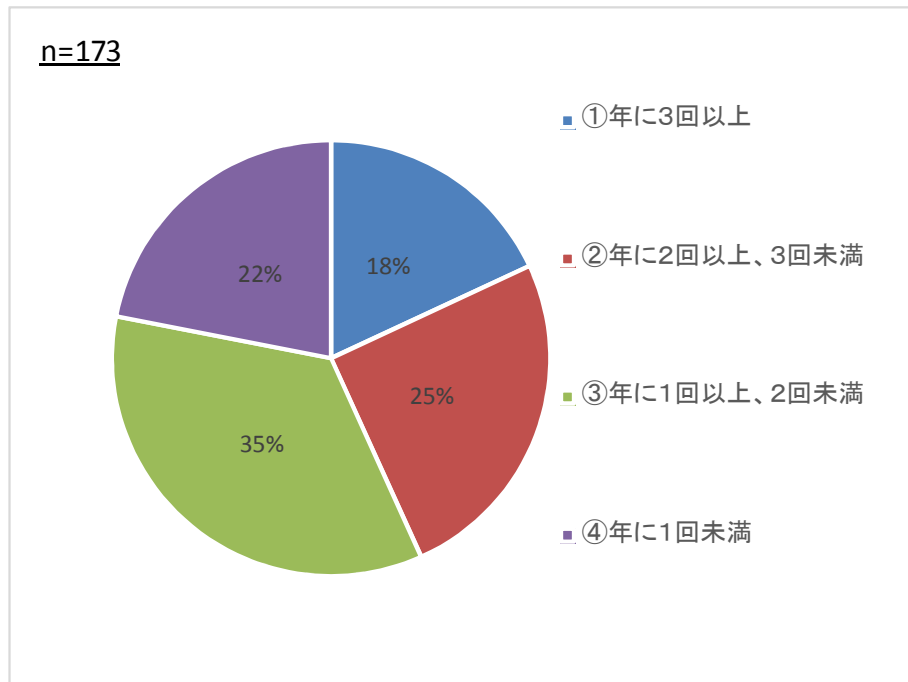
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 各段階における工夫

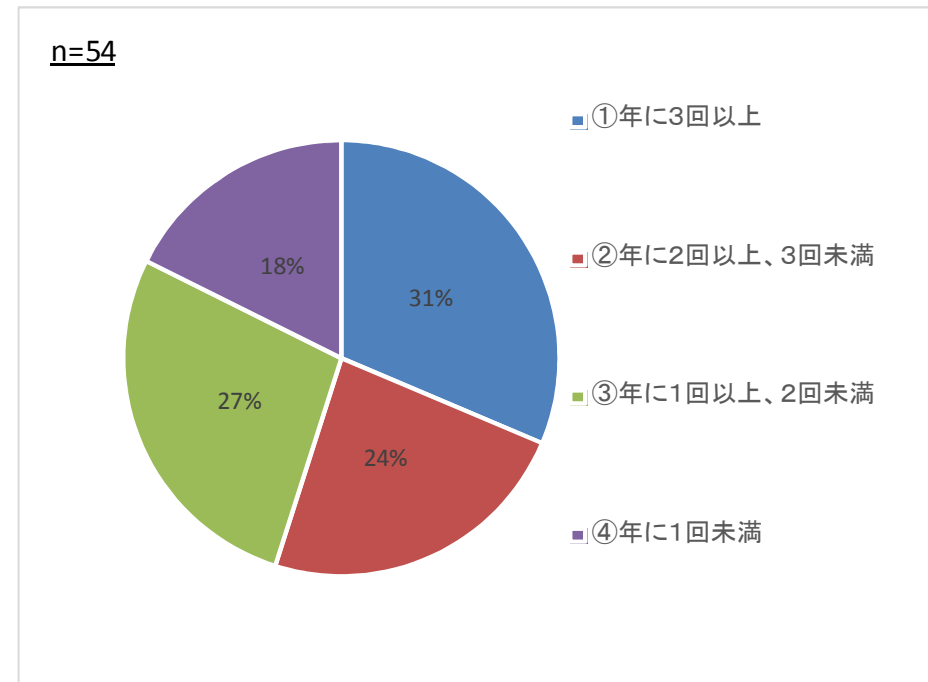
④段階4:事業継続したか？にあたっての工夫

- 会議の開催に関しては、事業継続上、有意な関係性は見られず、事業終了をした市町村においても会議が開催されている（事業終了等の判断も会議を開催しながら見極めていると想定）。

事業継続している市町村における会議開催回数
(問2(2))



事業終了した市町村における会議開催回数
(問2(2))



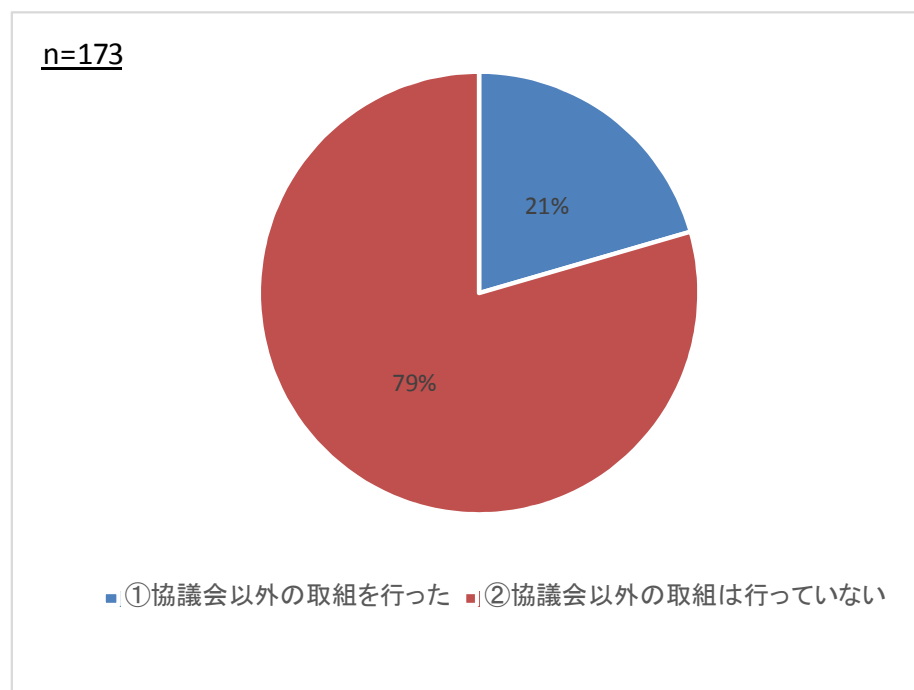
Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 各段階における工夫

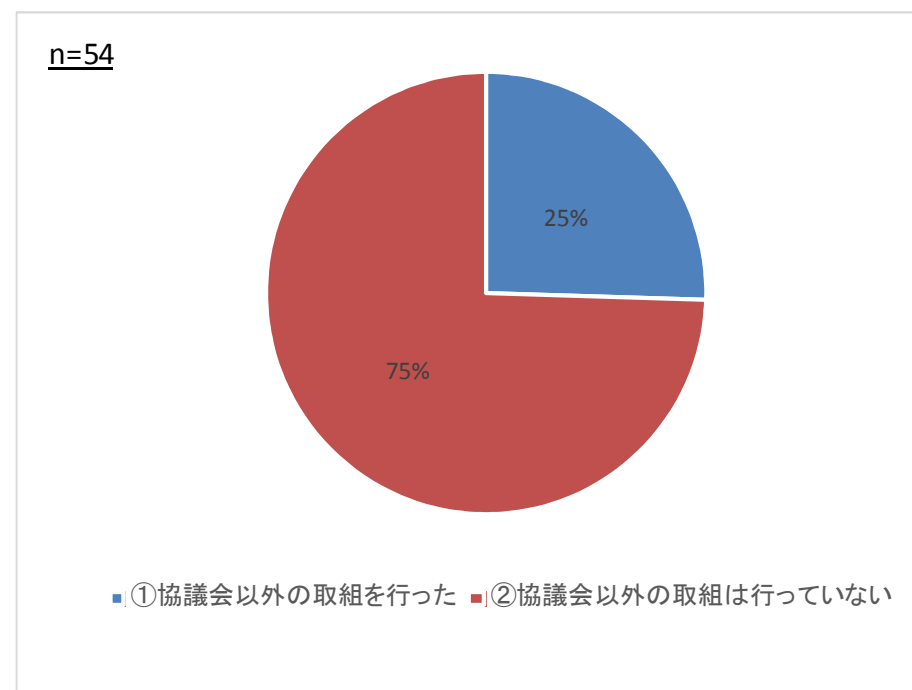
④段階4:事業継続したか？にあたっての工夫

- 会議以外での協議調整状況についても、事業の継続有無に与える影響は少なかった。

事業継続している市町村における会議以外の協議調整
(問2(2))



事業終了した市町村における会議以外の協議調整
(問2(2))

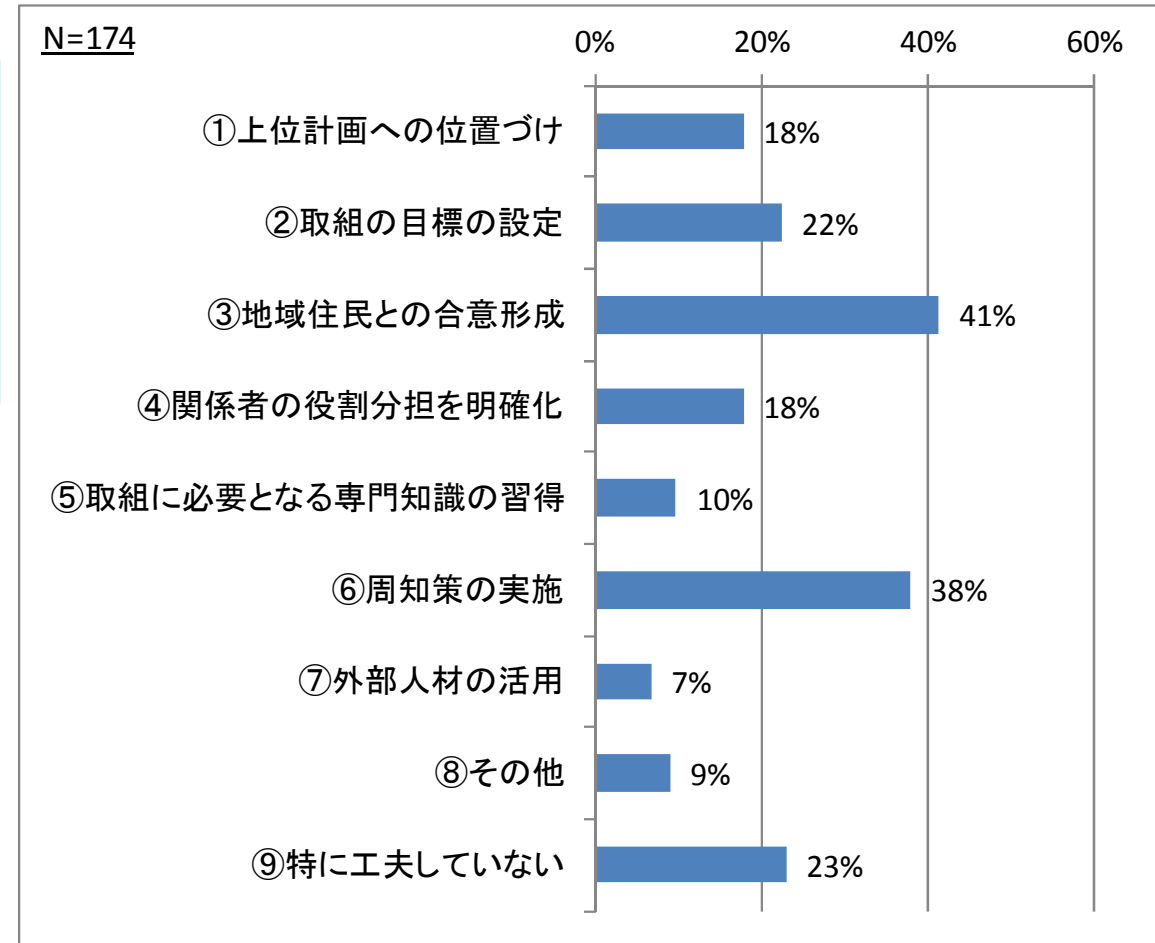


Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 各段階における工夫

④段階4:事業継続したか？にあたっての工夫

- 事業を継続している市町村において、「③地域住民との合意形成」や「⑥周知策の実施」について、工夫した市町村が多い。
=>地域公共交通の主たる利用者となる住民等に対する工夫が多くなっている。

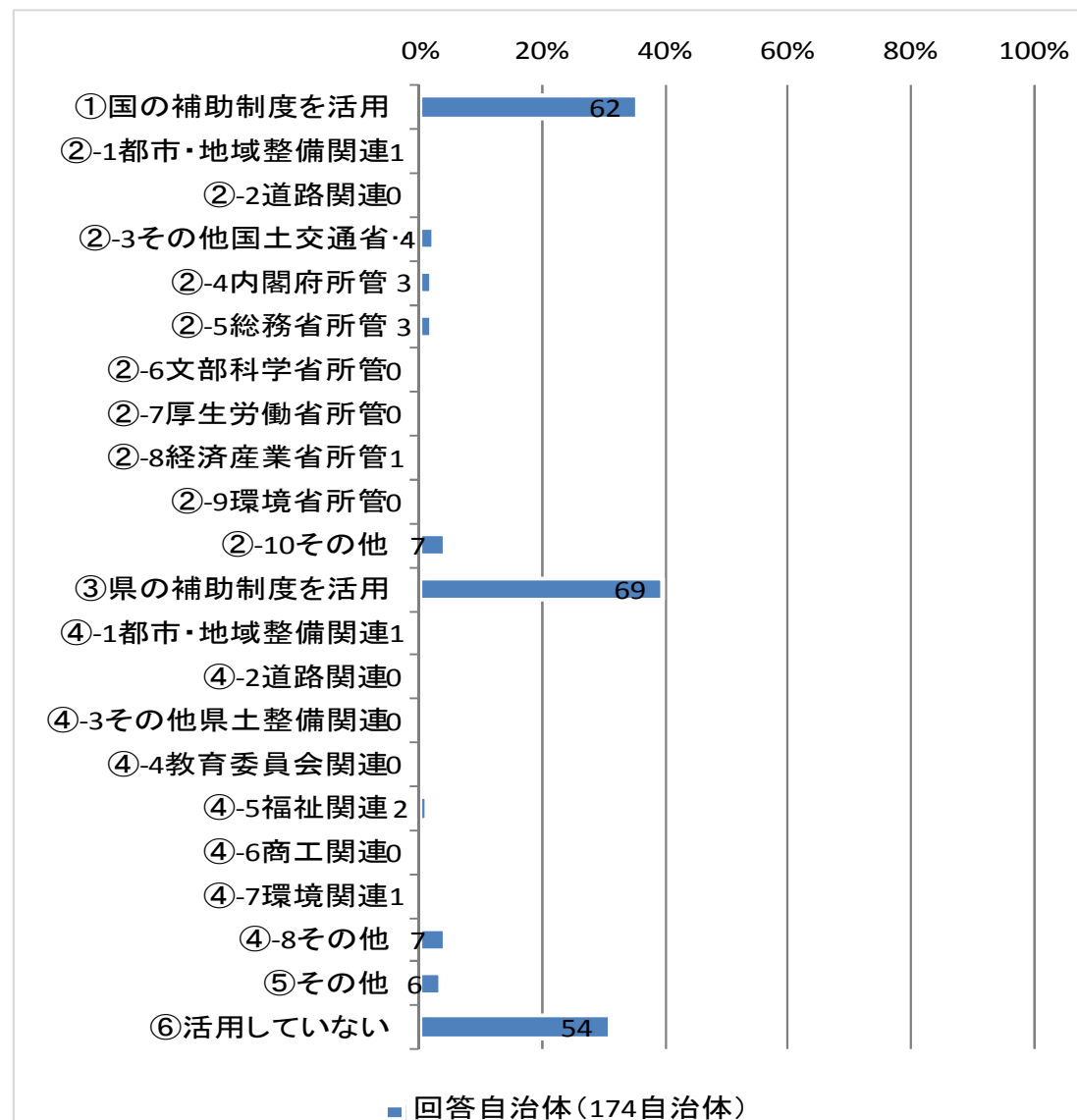


Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 各段階における工夫

④段階4:事業継続したか?にあたっての工夫

- 事業を継続している市町村において、国・県の運輸系補助を活用している市町村が約4割弱、補助制度を活用していない市町村が3割程度いる。
- なお、運輸系補助の活用がほとんどとなっているものの、中には、「都市・地域整備関連」「その他国土交通省所管」「内閣府所管」、「総務省所管」といった他の分野を活用しているところもみられる。



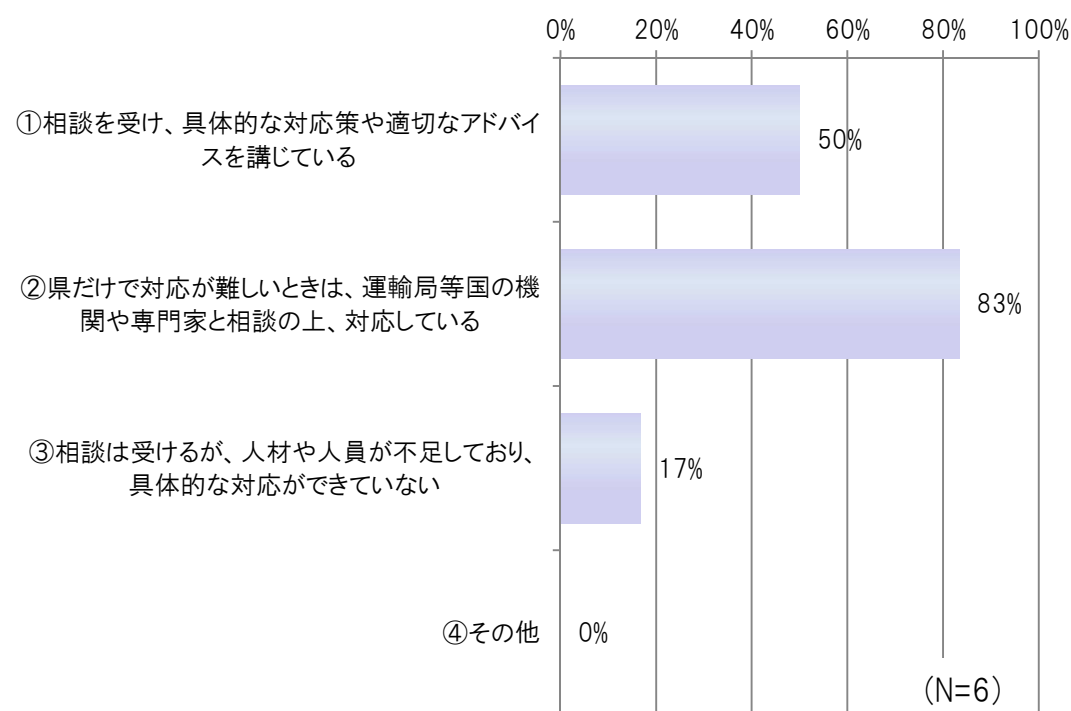
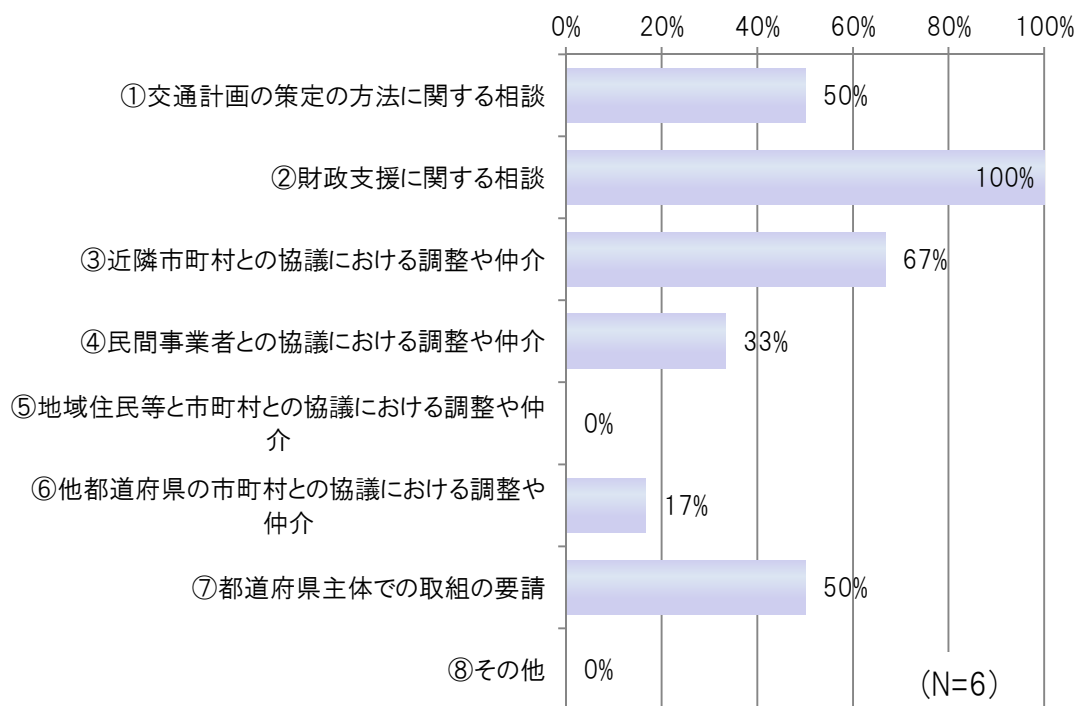
Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

④ 5. 県の役割・支援(本省アンケートより)

- 市町村からの問い合わせについては、「財政支援に関する相談」を全県で受けている。次いで、「近隣市町村との協議における調整や仲介」が多くなっている。
- また、相談への対応状況について、「県だけでは対応が難しいときは、運輸局等国の機関や専門家と相談のうえ、対応している」県が多くなっている。

市町村から寄せられる相談内容

相談への対応状況

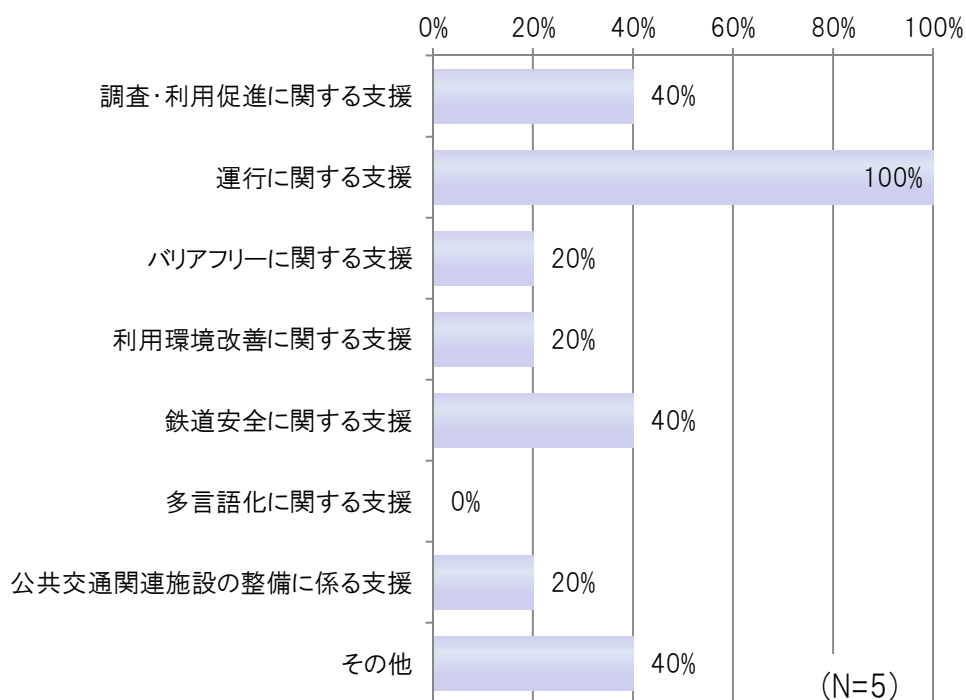


Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

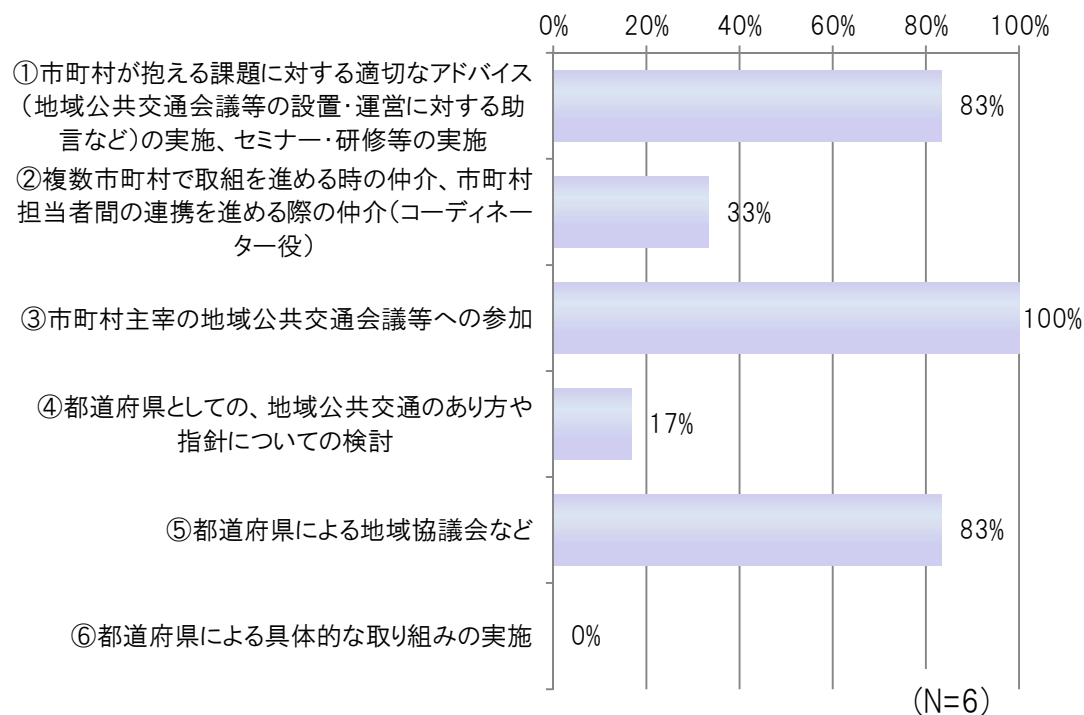
④ 5. 県の役割・支援（本省アンケートより）

- 1県を除き財政支援を行っており、特に、運行に関する支援に取り組んでいる。
- 一方、財政支援以外では、地域公共交通会議等への参加等の取組が多い。

財政支援に関する支援状況



財政支援以外の支援状況

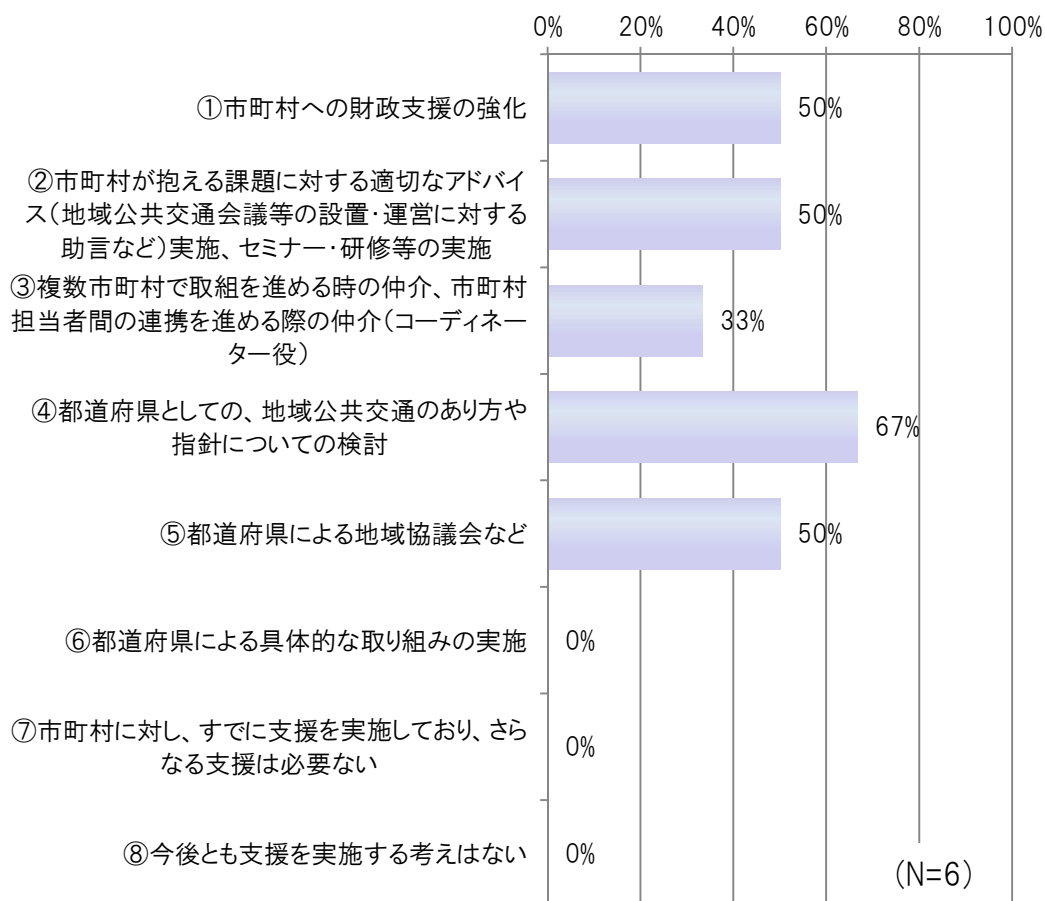


Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

④ 5. 県の役割・支援（本省アンケートより）

- 「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」について取組意向が高い。
- そのような計画については、4県で現在策定されている。

今後取り組みたい内容



県としての交通計画策定状況

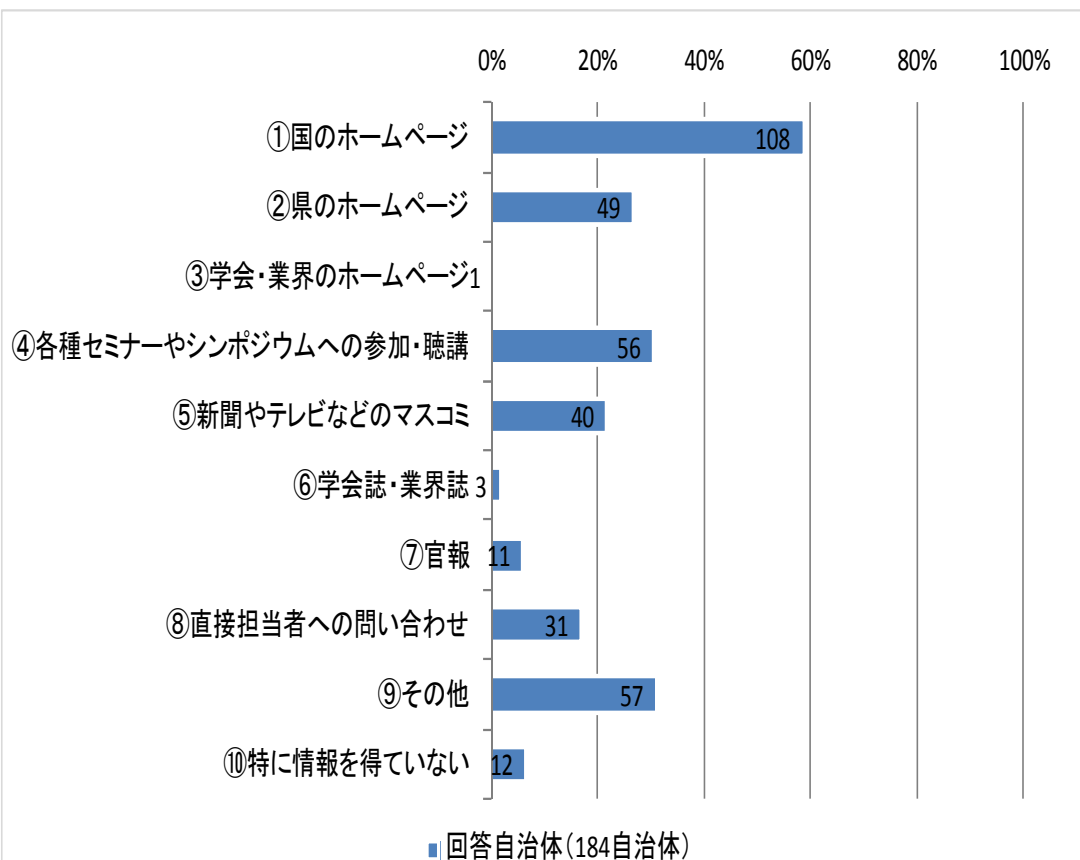
県名	計画策定内容等
青森県	・地域公共交通網形成計画(H27)
岩手県	・三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画(H21) ・三陸鉄道鉄道事業再構築実現計画(H21) ・生活交通確保維持改善計画(H28) ・被災地域生活交通確保維持計画(H28) ・各都市計画区域マスタープラン(H16～27、※区域別に策定)
宮城県	・宮城県総合交通プラン(H25) ・宮城県生活交通確保維持改善計画(H28) ・宮城県被災地域生活交通確保維持計画(H28)
秋田県	・生活交通確保維持改善計画(H28)

Ⅱ アンケートの集計結果(速報)

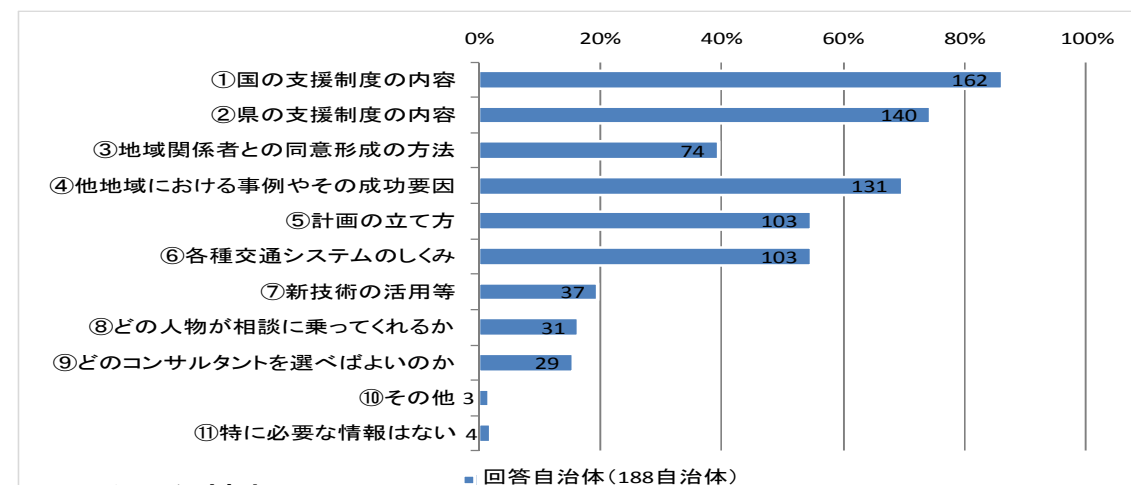
6. 国に対する要望・意見

- 国のホームページを通じた情報入手が多く、特に支援制度に係る情報に対するニーズが高い。
- なお、その他、「他地域における事例やその成功要因」や「計画の立て方」、「各種交通システムのしくみ」に関する情報ニーズも高くなっている。

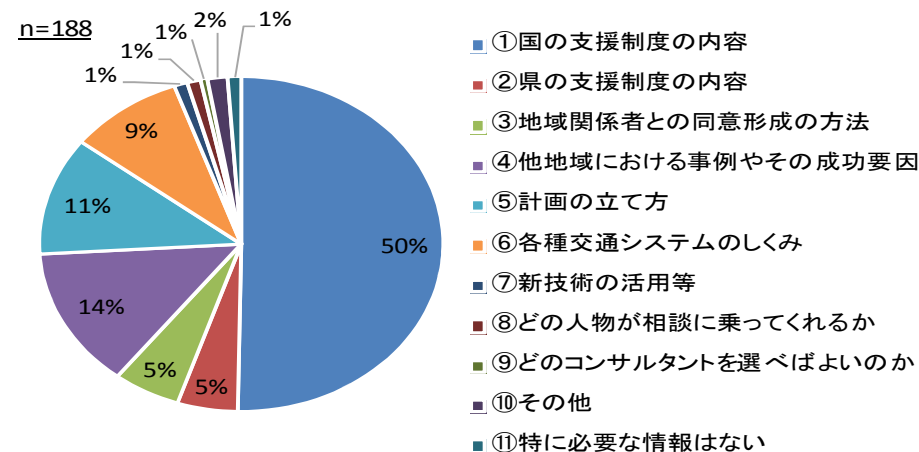
情報の入手方法(問2(5))



必要な情報(問2(6))



<最重要な情報>

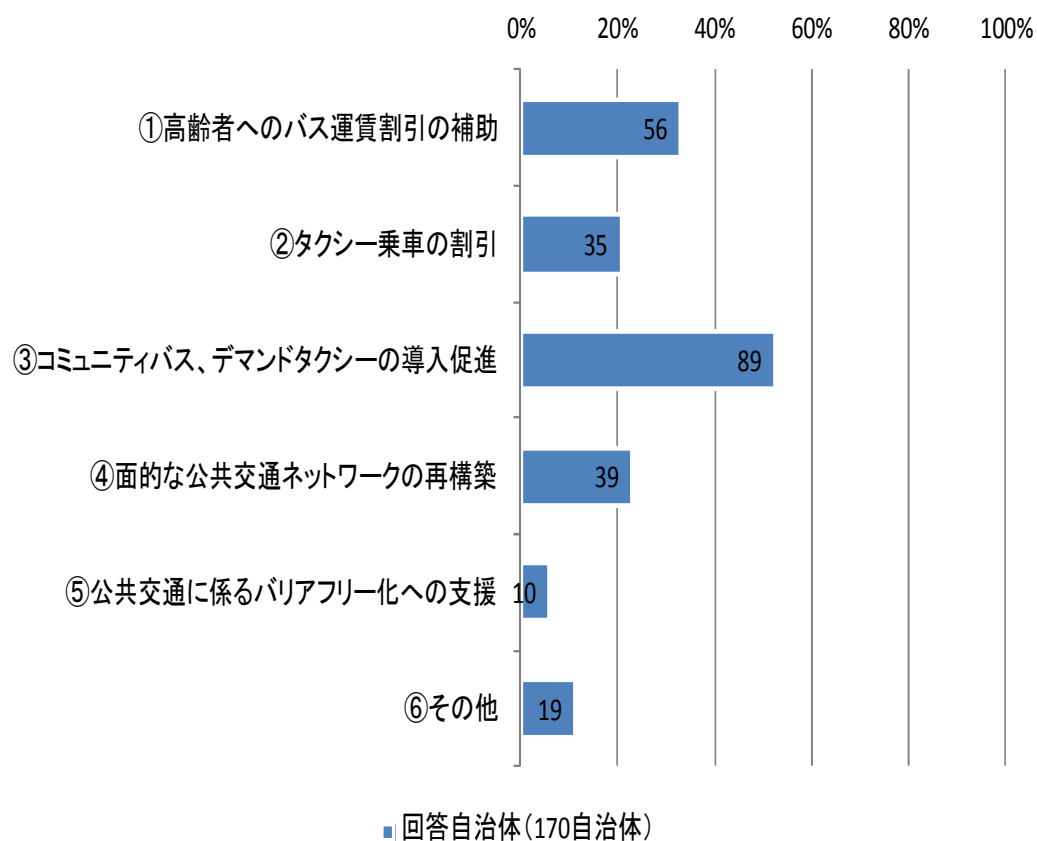


Ⅱ アンケートの集計結果（速報）

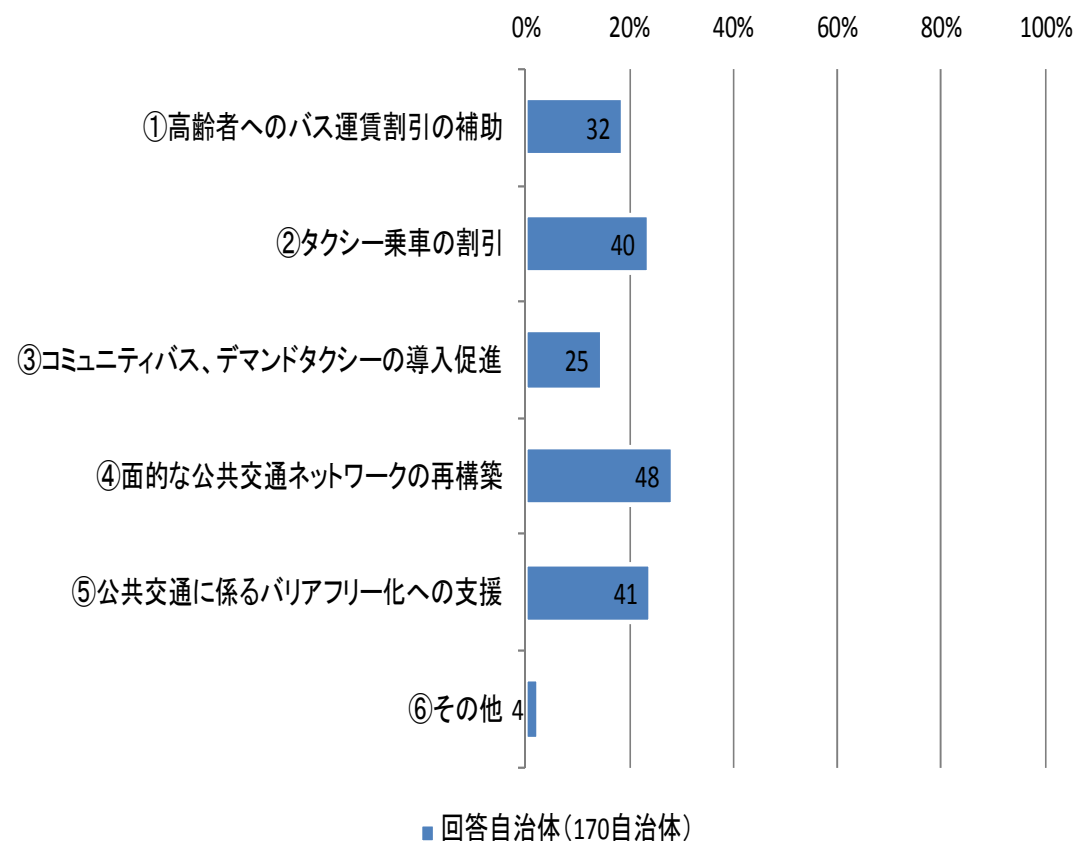
④ 7. その他（高齢ドライバー対策）

- 高齢ドライバーへの対応として、現在、「コミュニティバス、デマンドタクシーの導入促進」について、検討中もしくは実施中の市町村が多い。
- 一方で、今後検討予定の取組としては、「面的な公共交通ネットワークの再構築」が最も多い。

検討中・実施中の取組



今後検討予定の取組



Ⅱ アンケートの結果（速報）のまとめ

⊕ 施策・事業への取組状況

- ・ コミュニティバスやデマンド交通の運行、事業者への補助等、地域公共交通の運行に対しては、5割前後の市町村で取組を継続中。また、今後の実施予定や取組終了済等を合わせると約6割に達する。
- ・ 人口規模の小さい市町村、専任の担当者が確保できていない市町村ほど、取組を実施している市町村の比率が低く、また、検討していない市町村の比率が高まる傾向。
- ・ 事業者への補助を実施している市町村は多いが、利用環境改善や利用促進等を取り組んでいない市町村も見られる。

⊕ 施策・事業への取組にあたっての課題と工夫点

・ 段階1：取組の必要性・段階2：計画策定

- ・ 予算や人材確保に対する課題



- ・ 取組を進めている市町村においては、普段から交通事業者や、国・県との関係づくり（相談相手としての確保）が進められている

⇒国・県と市町村との関係づくりが重要

・ 段階3：事業化

- ・ 関係者との協議・調整未実施が多い

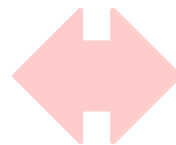


- ・ 事業実施（継続中・今後予定・終了済）市町村においては、合意形成上、アドバイザー等が関与しているところが多い

⇒合意形成を進める上でアドバイザーの活用が有効

・ 段階4：事業継続

- ・ 政策目標達成による市町村も多いが、利用者数の低迷等によるところもみられる



- ・ 事業継続市町村においては、「地域住民との合意形成」や「周知策の実施」に対して工夫した市町村が多い

- ・ 運輸系補助以外の活用事例も見られる
- ⇒地域公共交通の主たる利用者となる住民等との関与が重要

Ⅱ アンケートの結果（速報）のまとめ

⊕ 県の役割

- 市町村からの問い合わせとして、「財政支援に関する相談が多い」他、「近隣市町村との協議における調整や仲介」も多い。
- 市町村に対しては、財政支援以外に、地域公共交通会議等への参加等の取組を行っている。
- 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」に対する取組意向が高い。
=>県全般としての公共交通のあり方を定め、それに基づき、市町村に対する支援を行っていくことが考えられる（相談相手が見あたらない市町村を含めた対応が重要）。

⊕ 国からの情報提供等

- 法制度に関する情報等については、国のホームページを通じた情報入手が多い。次いで、「各種セミナーやシンポジウムへの参加・聴講」となっている。
- なお、支援制度に関する内容の他、他地域における事例やその成功要因、計画の立て方、各種交通システムの仕組みに関する情報ニーズも高くなっている。
=>ホームページを有効に活用するとともに、セミナーやシンポジウムをこれまでと同様に開催しながら、相談相手の少ない小規模市町村を含め、広く周知していくことが必要。
=>あわせて、支援制度等の財源に関する情報に限らず、地域公共交通のあり方やその計画の立案方法等、これまでのガイドライン、手引き等も活用しつつ、広く周知していくことが必要。
（アドバイザーが事業化にあたって有効となっている現状もかんがみ、「地域公共交通東北仕事人制度」をより周知していくことも必要）