

第20回 東北地方交通審議会

市町村に対するアンケート調査結果等

平成29年3月17日(金)



I アンケートの配布・回収状況

⊕ 全体回収結果(2月20日現在)

- 227市町村に配布し、東北地方全体で198市町村から回収（回収率約87%）
- 各県別の回収率をみると、福島県では83%と低くなっているが、その他の県は90%前後となっている。

県名	市町村数	返送数	返送率	
青森県	40	34		85.0%
岩手県	33	29		87.9%
宮城県	35	31		88.6%
秋田県	25	24		96.0%
山形県	35	31		88.6%
福島県	59	49		83.1%
東北全体	227	198		87.2%

※なお、東日本大震災により津波被災を受けた沿岸市町村とその他の市町村との回答の傾向を比較した結果、大きな差異は見られなかったことから、本結果報告資料では基本的に合算して東北全体の傾向として示している。

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

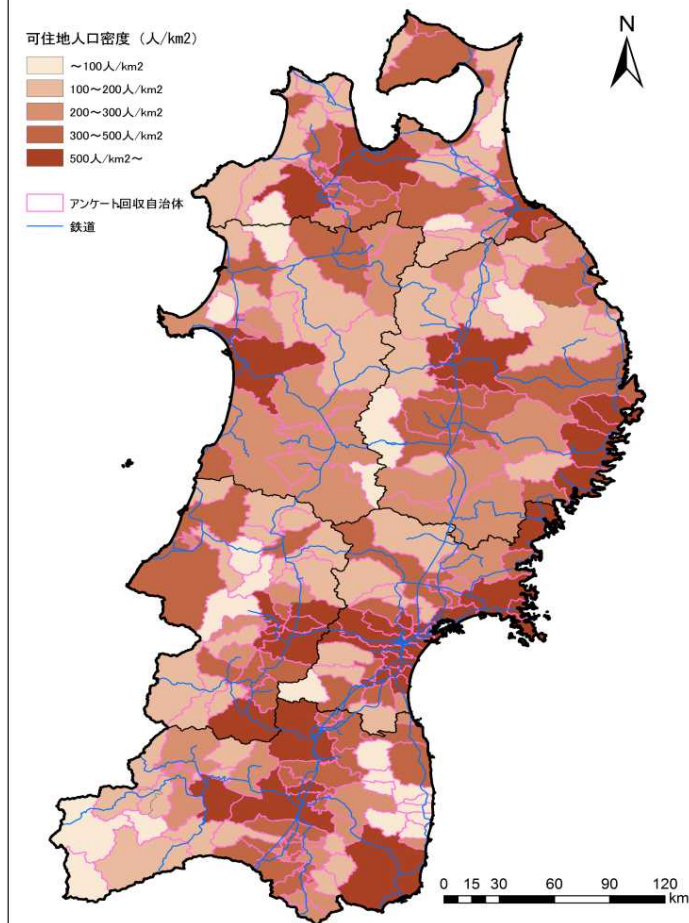
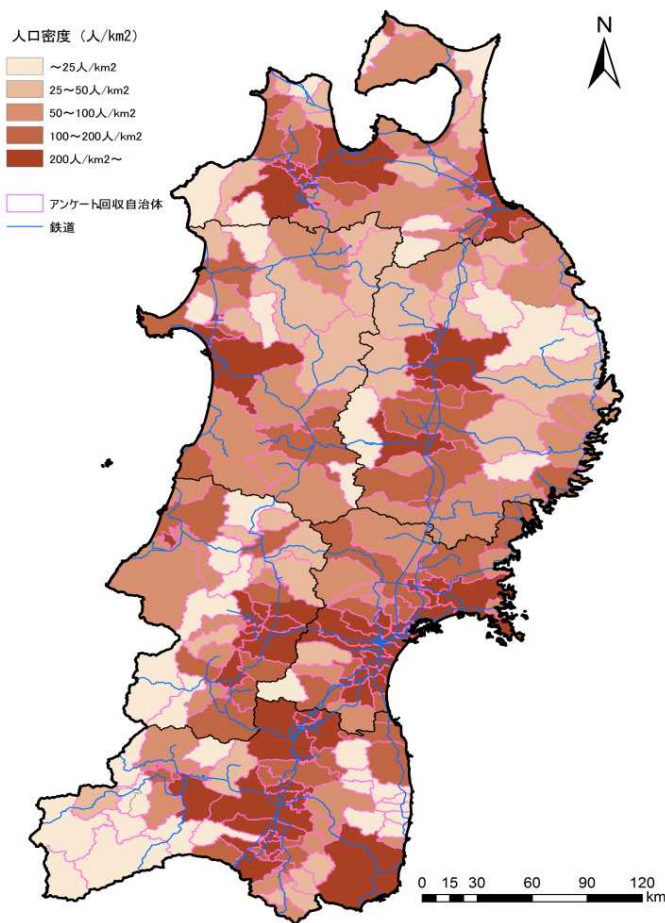
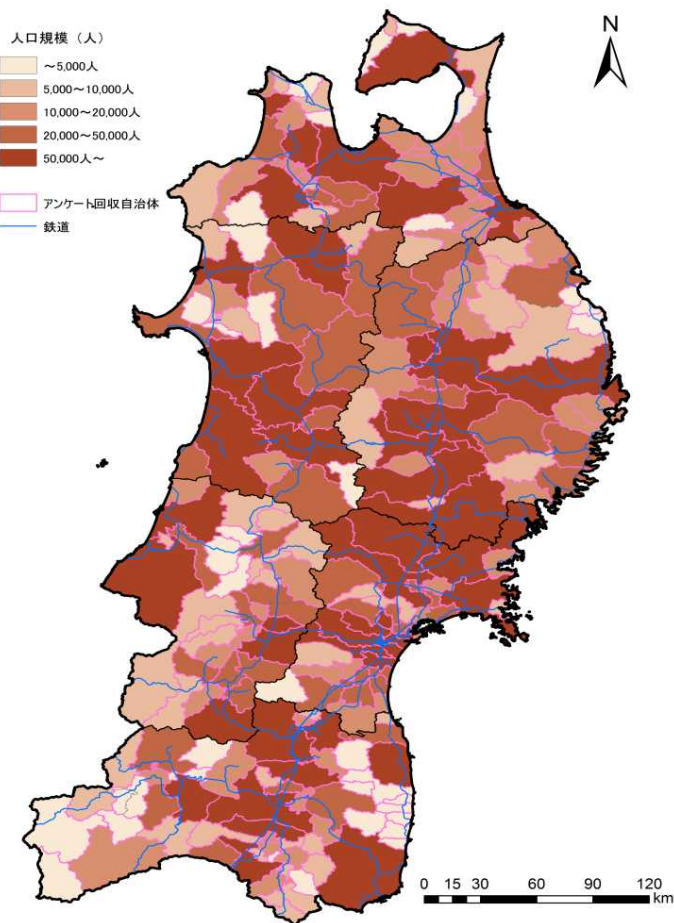
人口	市町村数	回答済み	回収率
～5000人	35	31	88.6%
5000～10000人	47	40	85.1%
10000～20000人	51	46	90.2%
20000～50000人	47	39	83.0%
50000人～	43	42	97.7%

・人口密度

人口密度	市町村数	回答済み	回収率
～25人/km ²	38	33	86.8%
25～50人/km ²	33	28	84.8%
50～100人/km ²	49	45	91.8%
100～200人/km ²	47	43	91.5%
200人/km ² ～	56	49	87.5%

・可住地人口密度

可住地人口密度	市町村数	回答済み	回収率
～100人/km ²	20	20	100.0%
100～200人/km ²	63	53	84.1%
200～300人/km ²	43	38	88.4%
300～500人/km ²	57	53	93.0%
500人/km ² ～	40	34	85.0%



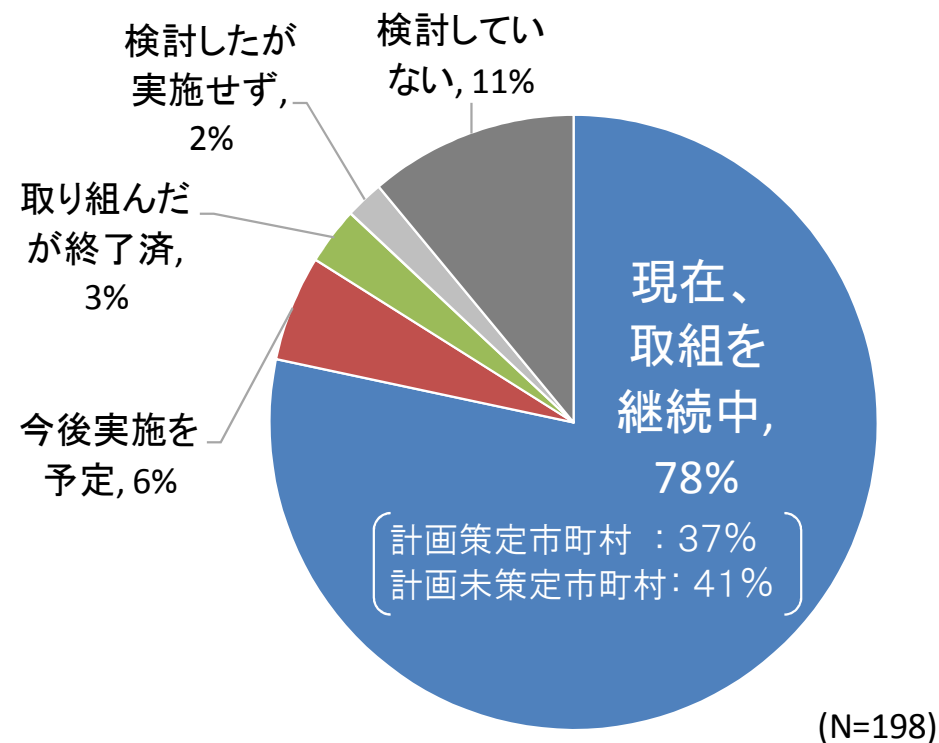
Ⅱ アンケートの集計結果

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」の運行に関する取組について、いずれかを現在継続して取組中である市町村が78%を占めている。今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済みの市町村等をあわせると87%となっており、東北全体で何かしらの取組が進められている。

■地域公共交通の運行に対する取組状況
(コミュニティバス・デマンド交通・有償運送)



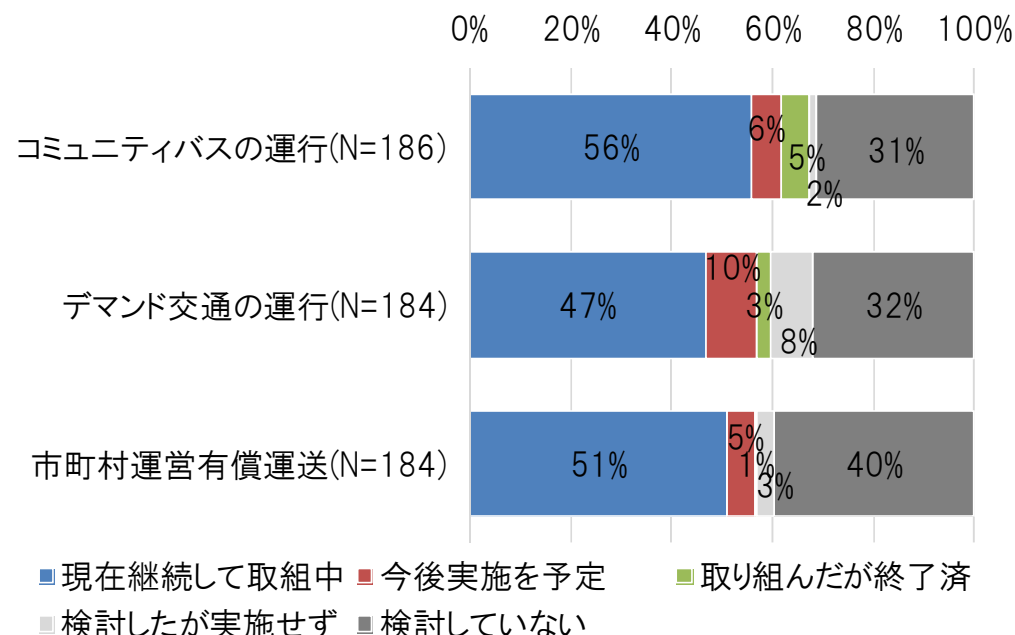
Ⅱ アンケートの集計結果

④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別): 問3(1)

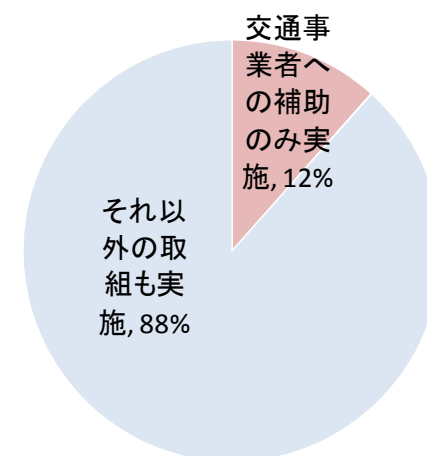
○全体傾向

- 「現在継続して取組中」と回答した比率が最も高い取組は、「コミュニティバスの運行」で東北全体の56%に達している。また、今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済の市町村を含め、何かしらの取組を実施した市町村は71%に達している。
- 次いで、「市町村運営有償運送(継続して取組中51%)」、「デマンド交通の運行(同47%)」の順に、継続して取り組まれている比率が高い。
- 参考までに、路線バスへの補助を実施している市町村のうち、コミュニティバスやデマンド交通、有償運送といった市町村による主体的な地域公共交通の運行に取り組んでいない市町村は12%となっており、一部の市町村では、路線バスへの補助のみを実施するにとどまっている。

【地域公共交通の運行関係(東北全体)】



■路線バスへの補助を実施している市町村における、地域公共交通の運行への取組状況



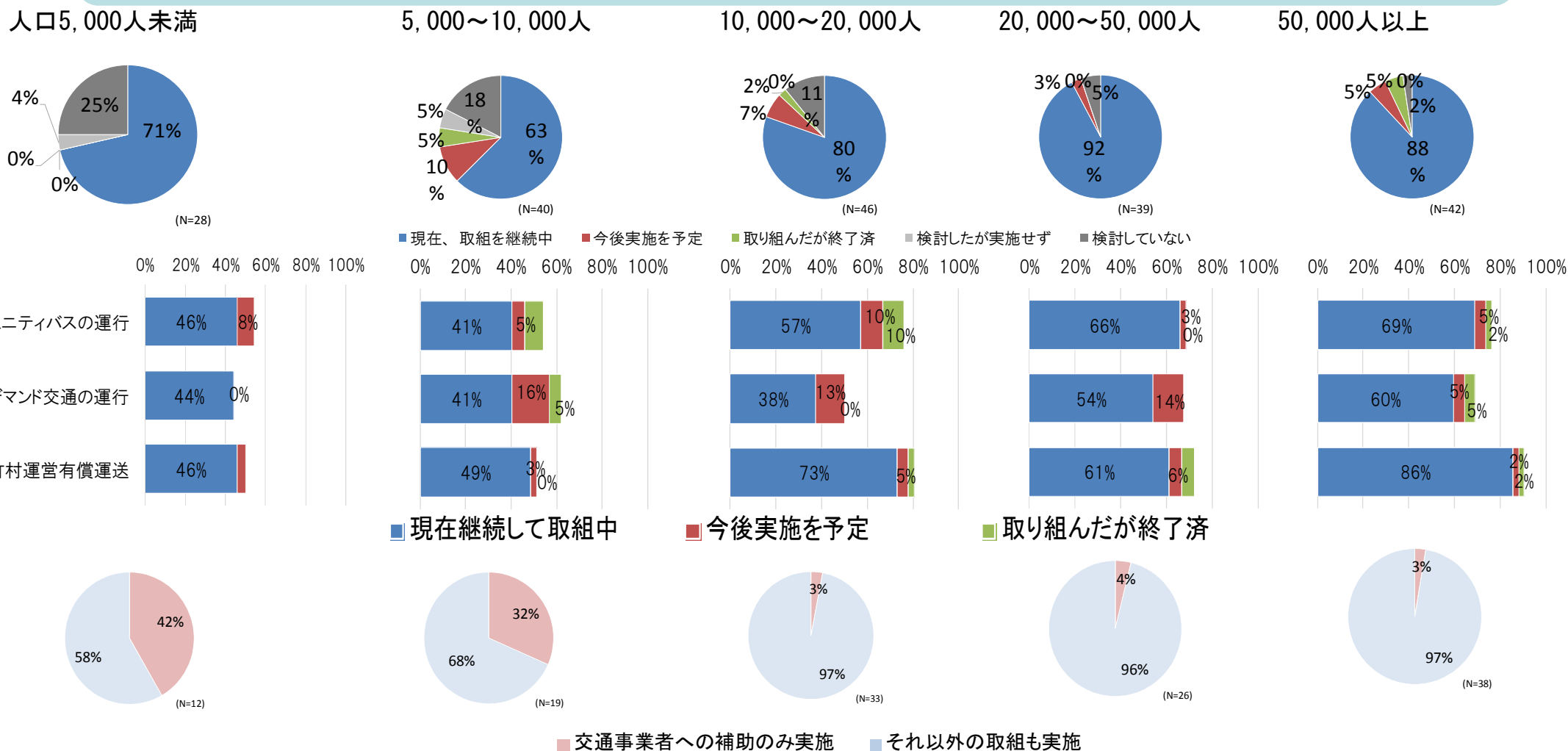
(N=129)

Ⅱ アンケートの集計結果

✚ 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

・市町村の人口規模により取組内容が異なっているほか、全体的に人口規模が大きい市町村では、市町村合併等の影響もあり、合併前市町村の取組を継続しているなどの動きも見られ、地域公共交通の運行に対して取り組まれている傾向となっている。

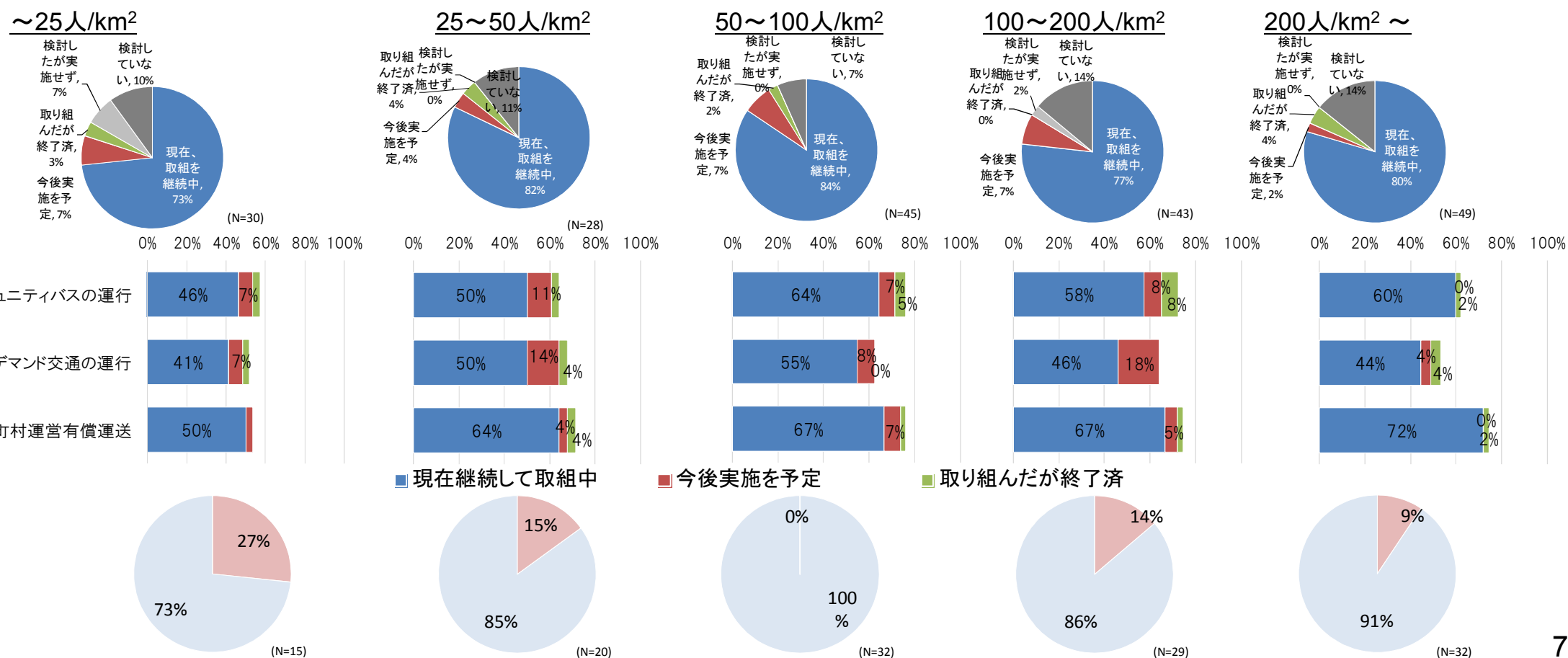


Ⅱ アンケートの集計結果

✦ 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

- ・ 人口規模別と同様に、市町村の人口密度により取組内容が異なっており、特に、人口密度が高いほど、「デマンド交通の運行」については取組が少なくなっている。
- ・ 一方で、人口密度が極めて低い市町村については、全ての地域公共交通の運行に対する取組の比率が低くなっている。人口密度の低下は、公共交通機関の維持・確保に影響を与えており、既存交通機関の存立に影響を来している可能性が伺われる。



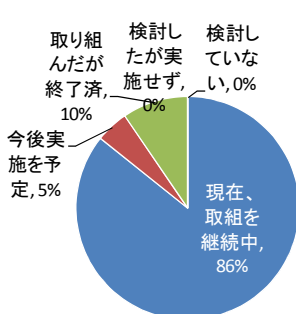
Ⅱ アンケートの集計結果

⊕ 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、地域公共交通の運行に対する取組比率が高まる傾向がみられる。

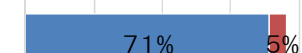
専任担当者あり



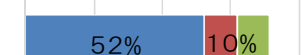
(N=21)

0% 20% 40% 60% 80% 100%

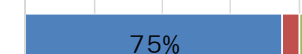
コミュニティバスの運行



デマンド交通の運行



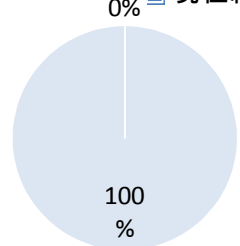
市町村運営有償運送



■ 現在継続して取組中

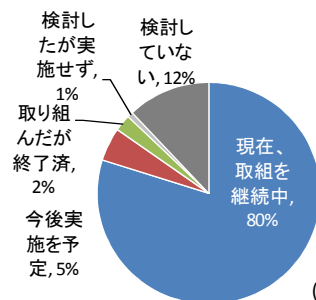
■ 今後実施を予定

■ 取り組んだが終了済



(N=18)

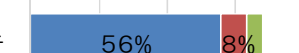
兼任担当者のみ



(N=124)

0% 20% 40% 60% 80% 100%

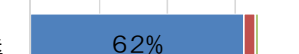
コミュニティバスの運行



デマンド交通の運行

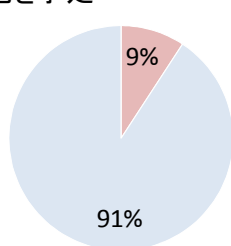


市町村運営有償運送



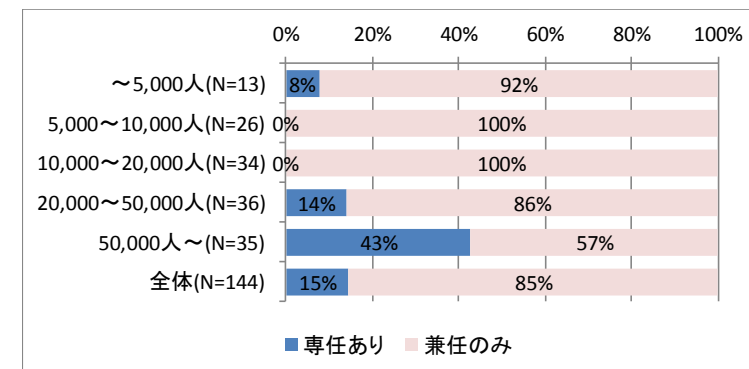
■ 交通事業者への補助のみ実施

■ それ以外の取組も実施

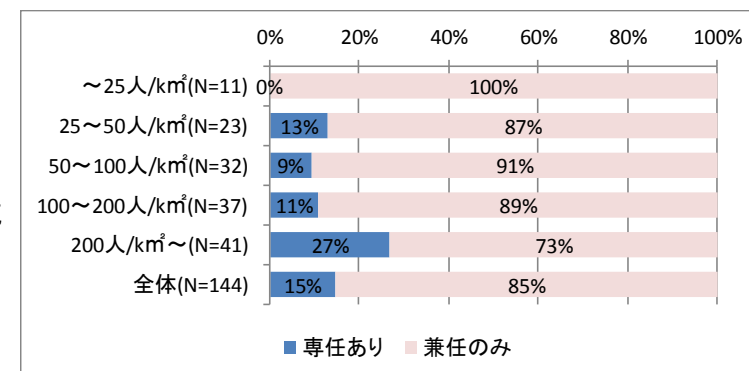


(N=76)

【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

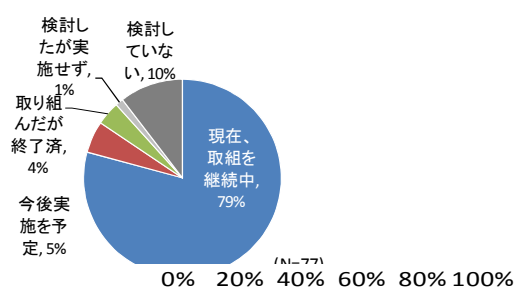
④ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別): 問3(1)

○【参考】市町村の財政状況との関係 ※財政力指数については、総務省「平成27年度地方公共団体の主要財政指標一覧」を活用

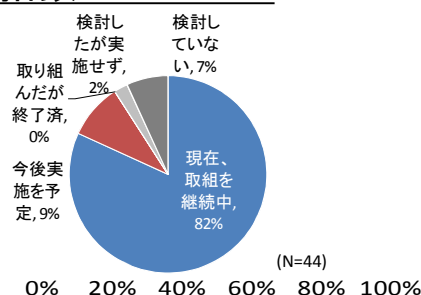
- 財政力指数の低い市町村では「有償運送」の取組継続比率が相対的に高くなっている。
- 一方、財政力指数が東北全体の平均値よりも高くなると、「デマンド交通」や「有償運送」の比率が下がる傾向にある。

(参考)東北全体の財政力指数の平均値: 0.39

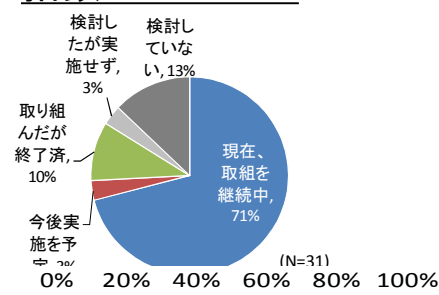
指数～0.25



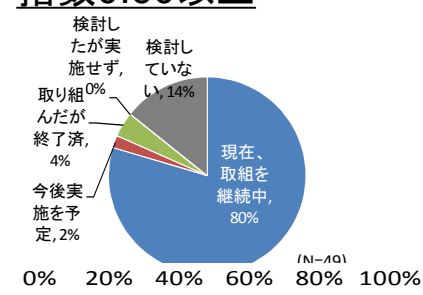
指数0.25～0.39



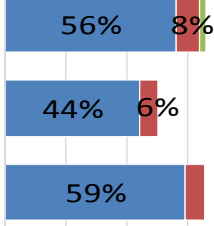
指数0.39～0.60



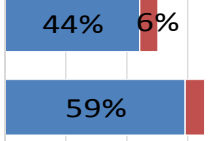
指数0.60以上



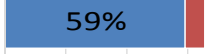
コミュニティバスの運行



デマンド交通の運行



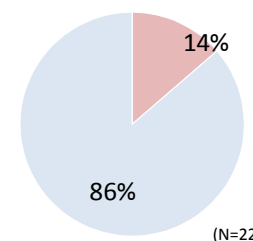
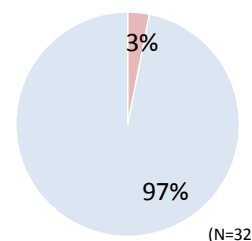
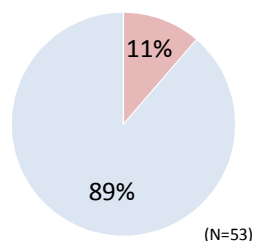
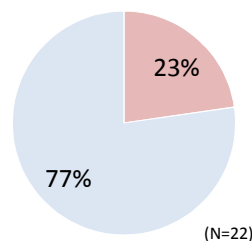
市町村運営有償運送



■ 現在継続して取組中

■ 今後実施を予定

■ 取り組んだが終了済



■ 交通事業者への補助のみ実施

■ それ以外の取組も実施

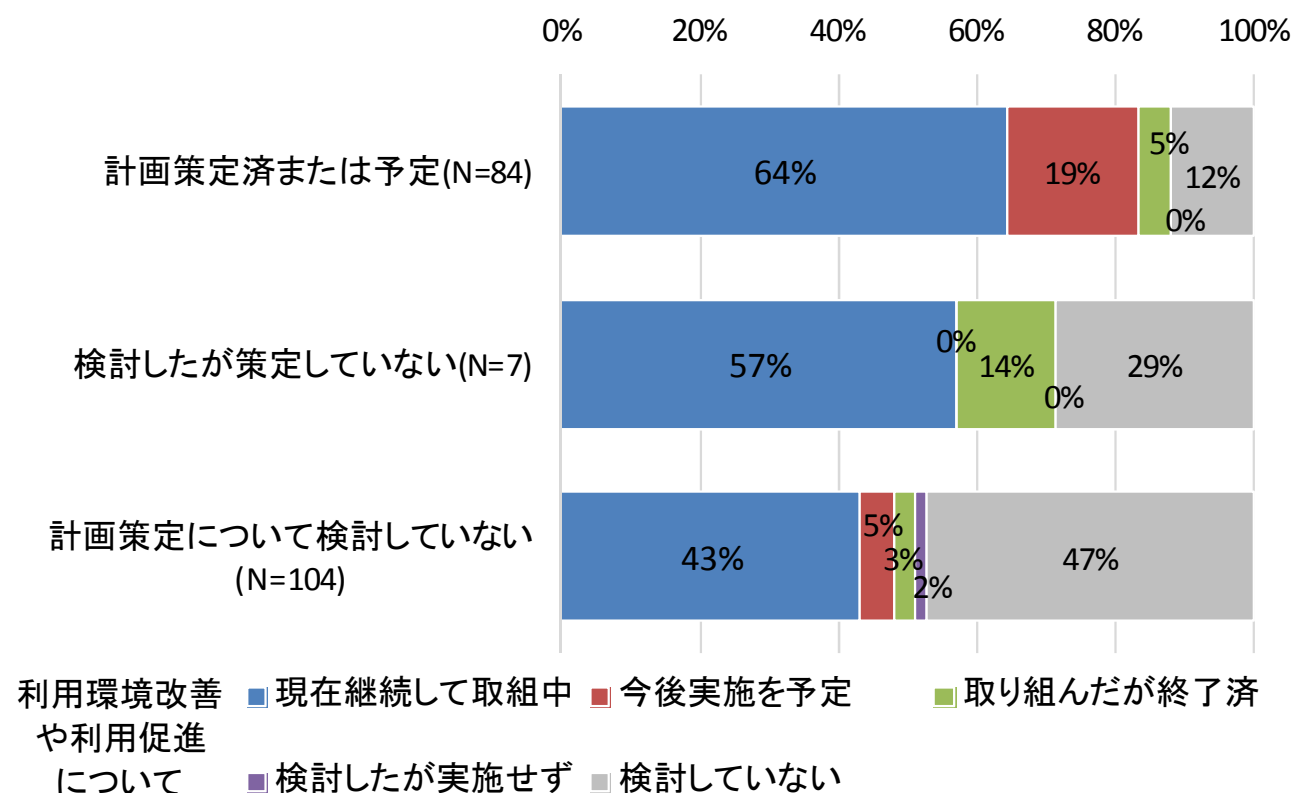
Ⅱ アンケートの集計結果

⊕ 1. 各市町村の取組実態(事業・施策別): 問3(1)

○事業・施策間の関係: 「計画策定関係」と「利用環境改善・利用促進方策」

- 地域公共交通の運行において「地域公共交通網形成計画」等の総合的な計画策定は必須ではないものの、計画を策定することにより、運行以外の多様な取組を実施している市町村が多くなっている。

計画策定状況(①連携計画+②網形成計画)別にみた利用環境改善や利用促進への取組状況



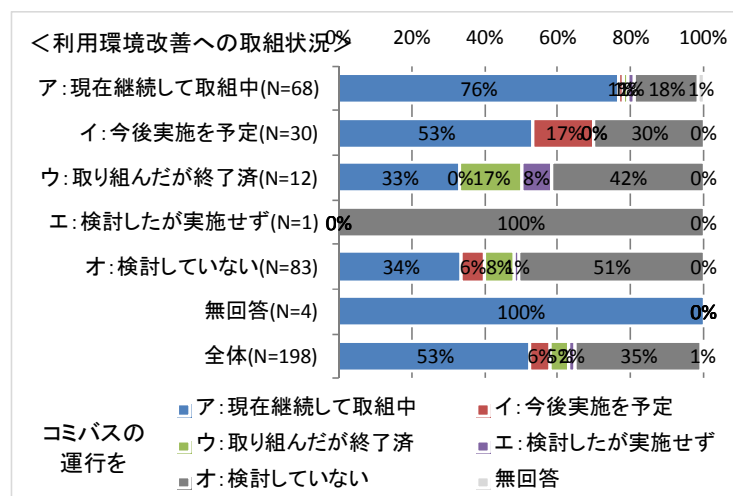
Ⅱ アンケートの集計結果

④ 各市町村の取組実態(事業・施策別):問3(1)

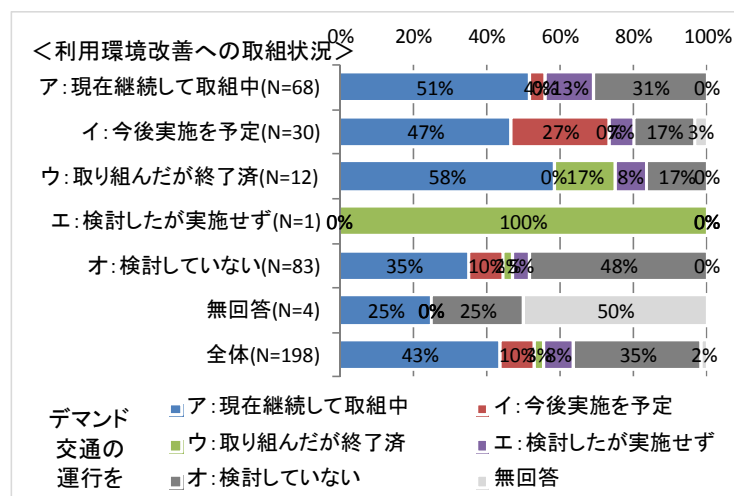
○事業・施策間の関係:「利用環境改善」に取り組む市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

- 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。

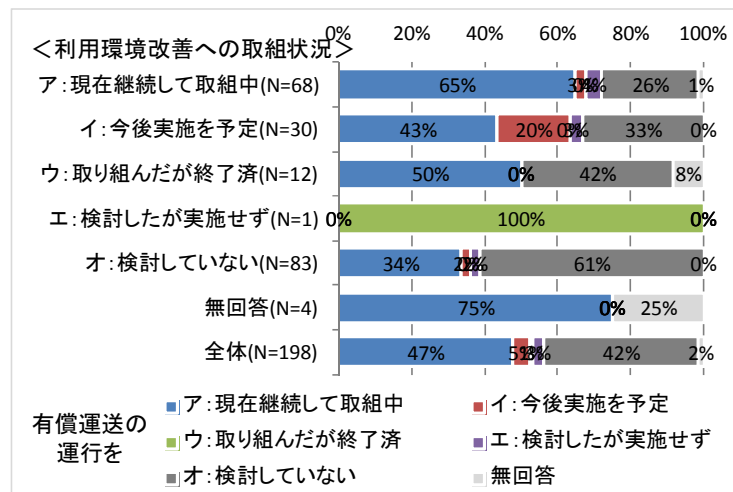
③コミバス運行



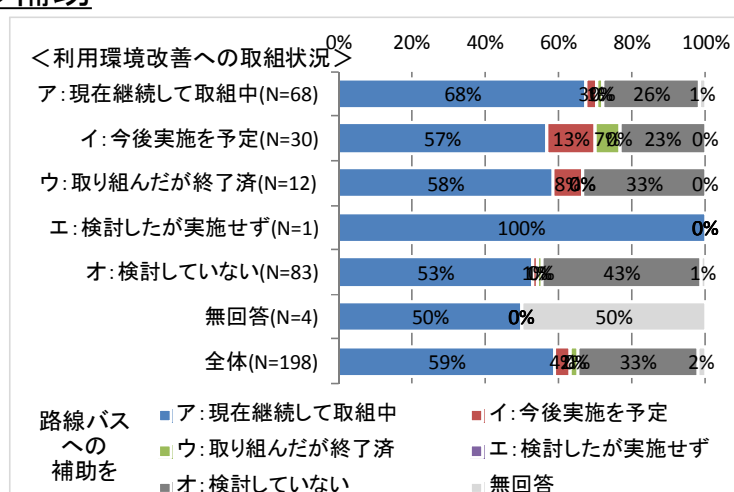
④デマンド交通



⑤有償運送



⑥事業者への補助



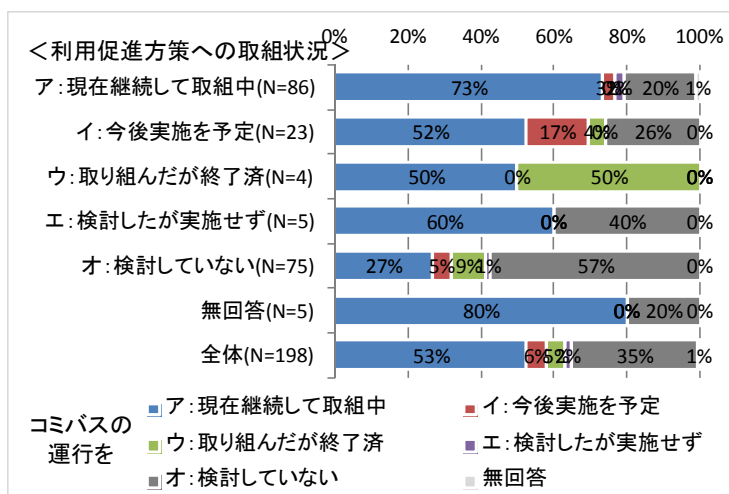
Ⅱ アンケートの集計結果

④ 各市町村の取組実態(事業・施策別): 問3(1)

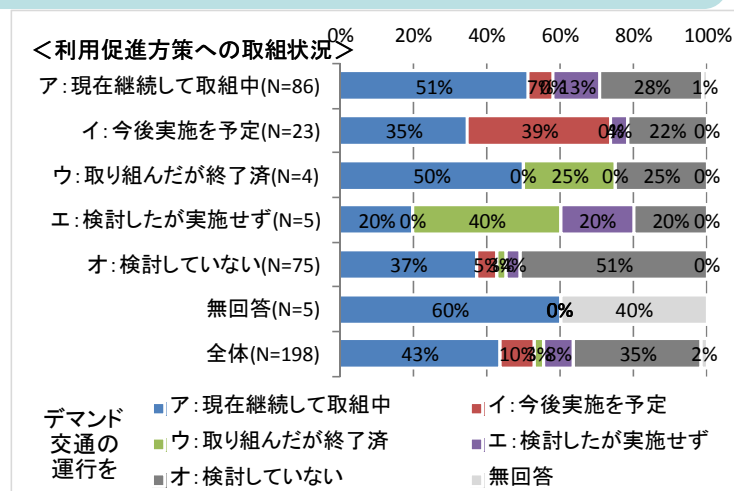
○事業・施策間の関係: 「利用促進方策」に取り組む市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

- 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。

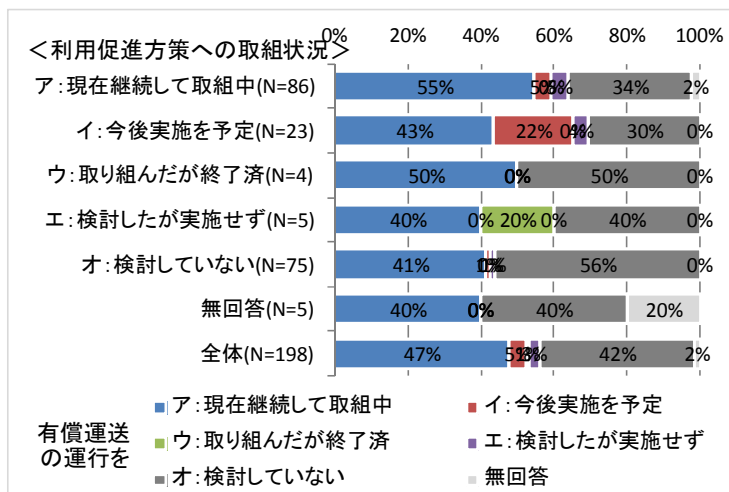
③ コミバス運行



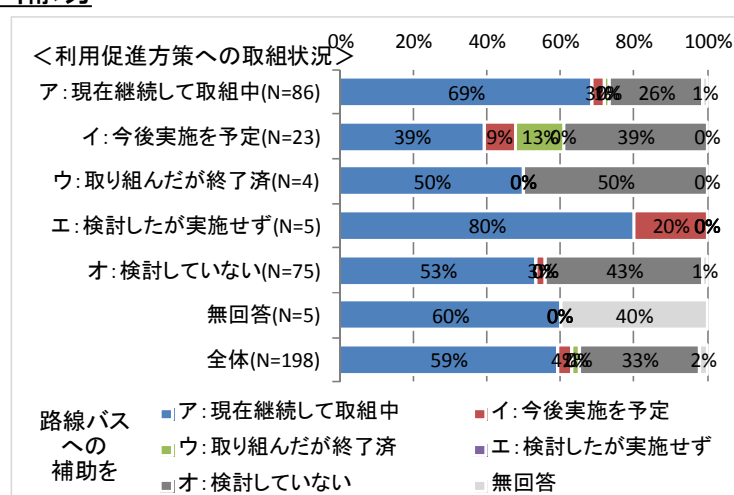
④ デマンド交通



⑤ 有償運送



⑥ 事業者への補助



Ⅱ アンケートの集計結果

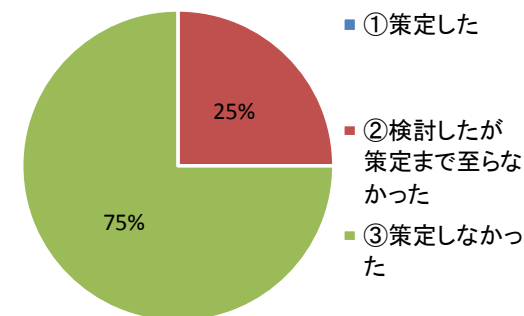
④ 2. 各市町村の取組実態 (実施できなかった/しなかった市町村)

「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

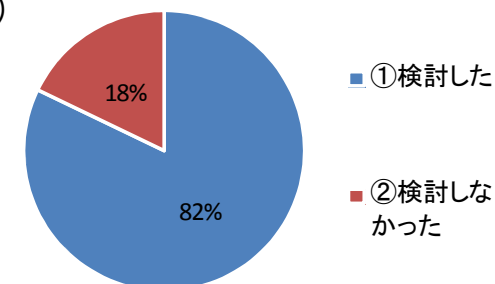
- 取組の必要性を感じつつも、実施に至らなかった市町村は、計画を策定していなく、25%が検討したが策定まで至らず、75%が計画を未策定であった
- 取組自体を実施しなかった市町村において、「必要性の検討を行わなかった市町村」が18%
- 一方、検討した結果として、必要性があったと回答した市町村は74%

n=28



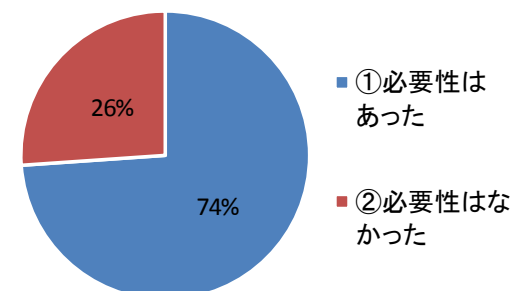
「取組を実施しなかった事業・施策」
における必要性の検討有無(問8(1))

n=34



「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))

n=23

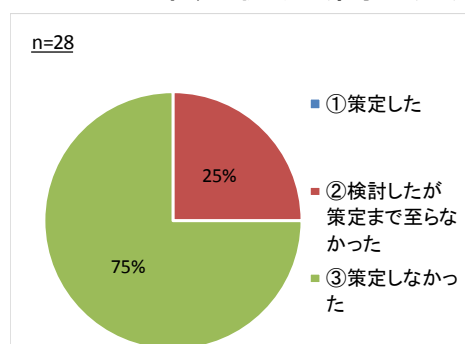


Ⅱ アンケートの集計結果

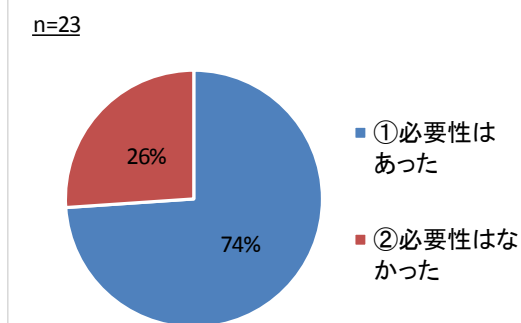
④ 2. 各市町村の取組実態（実施できなかった/しなかった市町村：財政力との関係）

- サンプル数は少ないものの、検討したが、策定まで至らなかった市町村の8割強が、東北全体の財政力指数の平均値（0.39）を下回っている。
- また、検討した結果として、「必要性はなかった」と回答した市町村のうち、8割強が、東北全体の財政力指数の平均値（0.39）を下回っている。

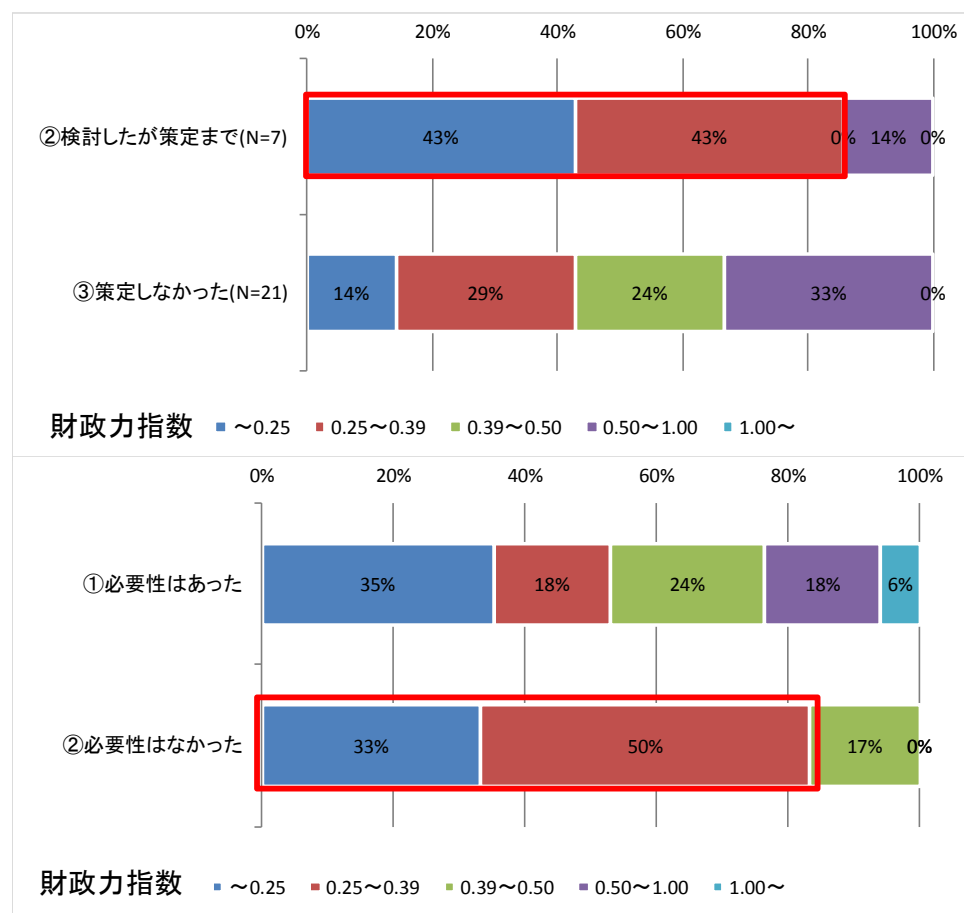
「実施までに至らなかった取組」
における計画策定状況（問7(2)）



「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)）



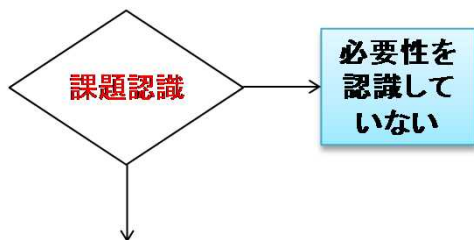
東北全体の
財政力指数の平均値:0.39



Ⅱ アンケートの集計結果

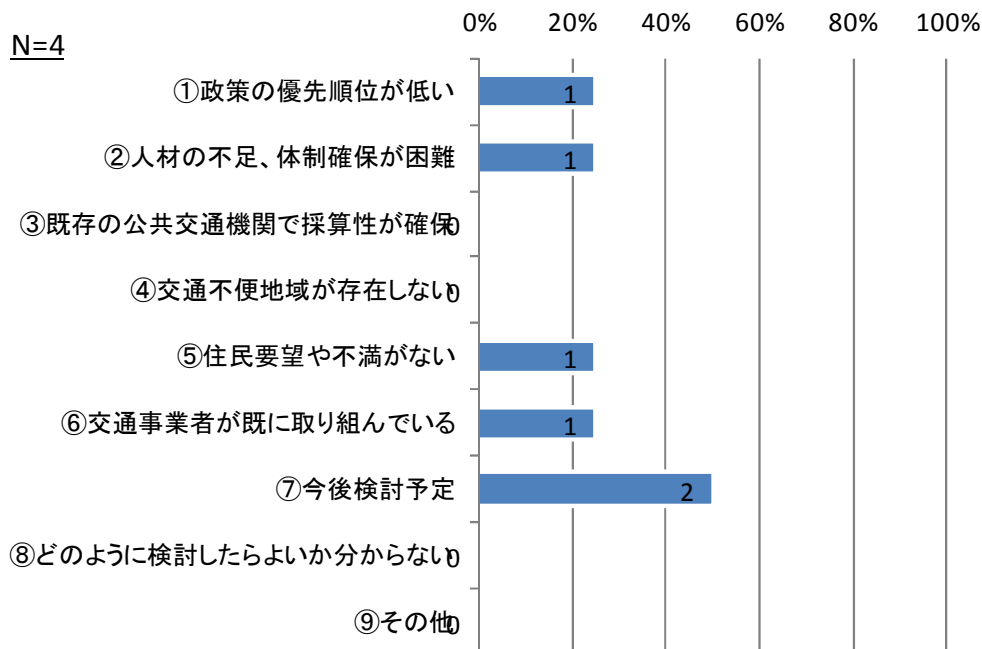
⊕ 3. 各段階における課題

①段階1：取組の必要性を感じたか？にあたっての課題

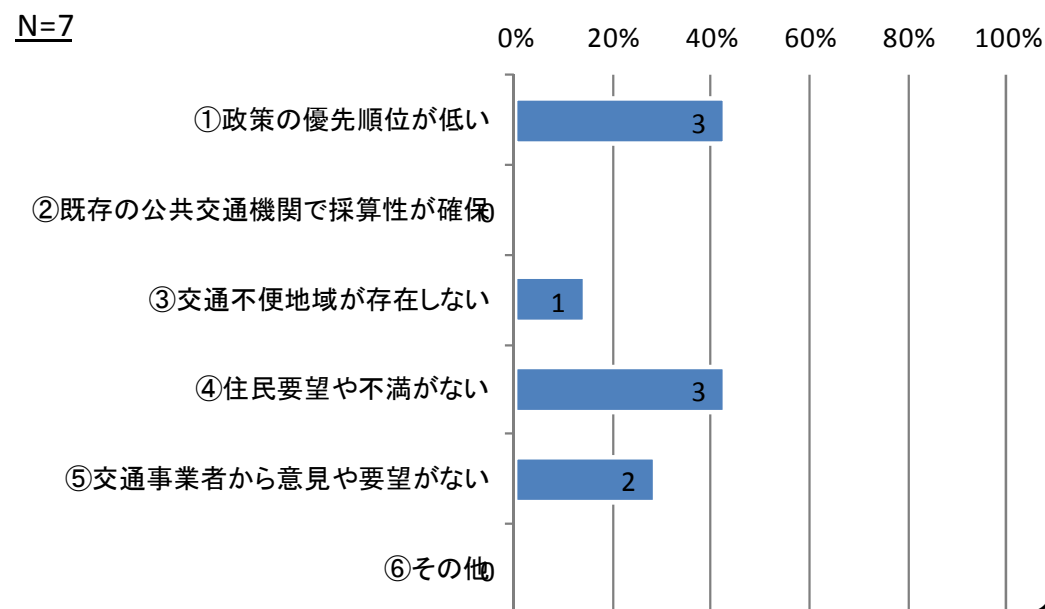


- 取組の必要性を検討しなかった市町村は東北地方全体で4市町村に限られ、非常に少ない状況である。その背景として、「今後検討予定」が多いが、その他、「政策の優先順位」、「人材不足」、「住民要望や不満がない」、「交通事業者が既に取り組んでいる」等がみられた。
- 一方、必要性の検討を行った結果として、「必要性がなかった」と回答した市町村において、「政策の優先順位が低い」、「交通不便地域が存在しない」、「住民要望や不満がない」といった回答が多い。

問8(1)で必要性を「②検討しなかった」と回答した自治体の、検討しなかった背景(問8(2))

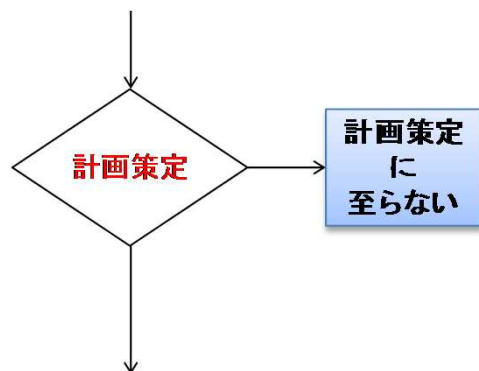


問8(3)で検討の必要性が「②なかった」と回答した自治体の、必要性がなかった背景(問8(4))



Ⅱ アンケートの集計結果

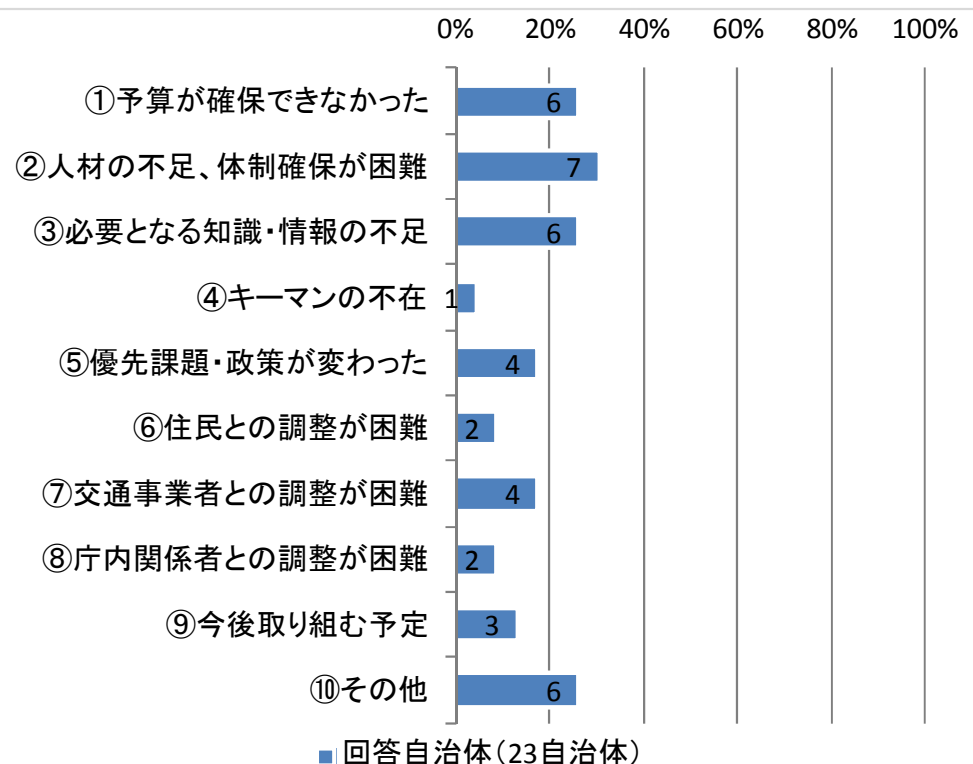
③ 各段階における課題



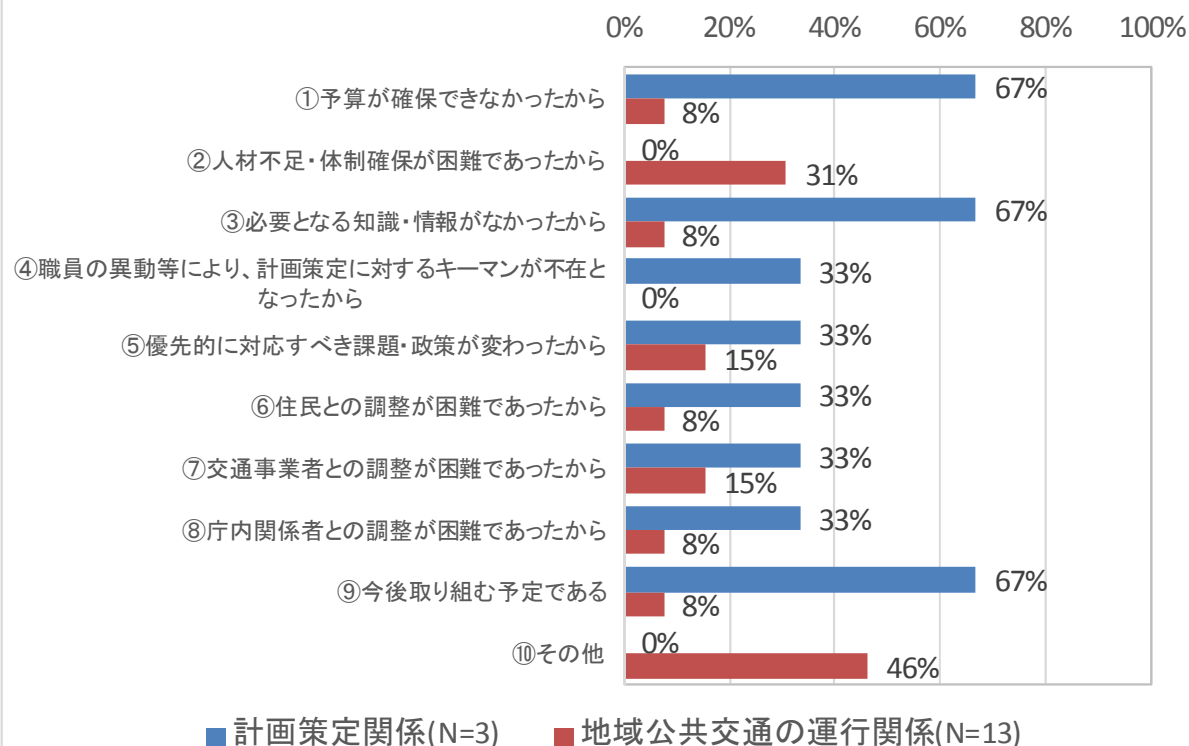
②段階2:計画策定をしたか？にあたっての課題

- 計画策定が困難だった理由としては、「人材の不足・体制確保が困難」、「予算確保」、「必要となる知識・情報の不足」が多く挙げられている。
- 特に、計画策定についてできなかった市町村については、サンプル数は少ないものの、「予算確保」や「必要となる知識・情報の不足」があげられている。

計画策定困難の理由(問7(3))

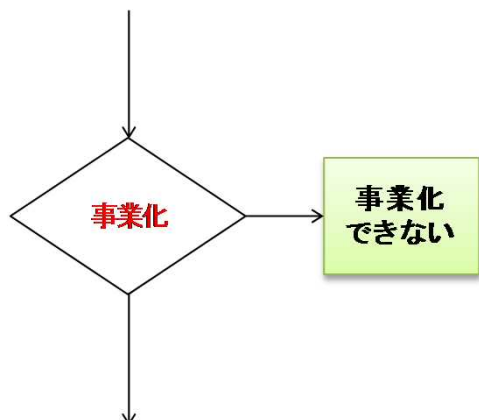


※取組内容別(問7(3))



Ⅱ アンケートの集計結果

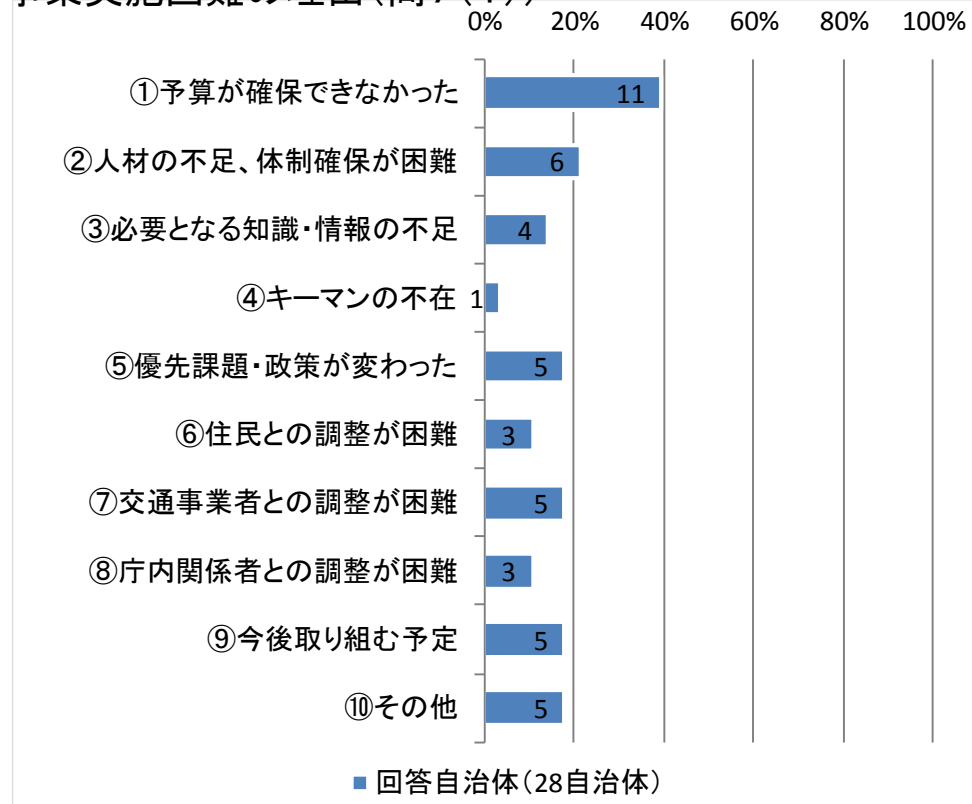
③ 各段階における課題



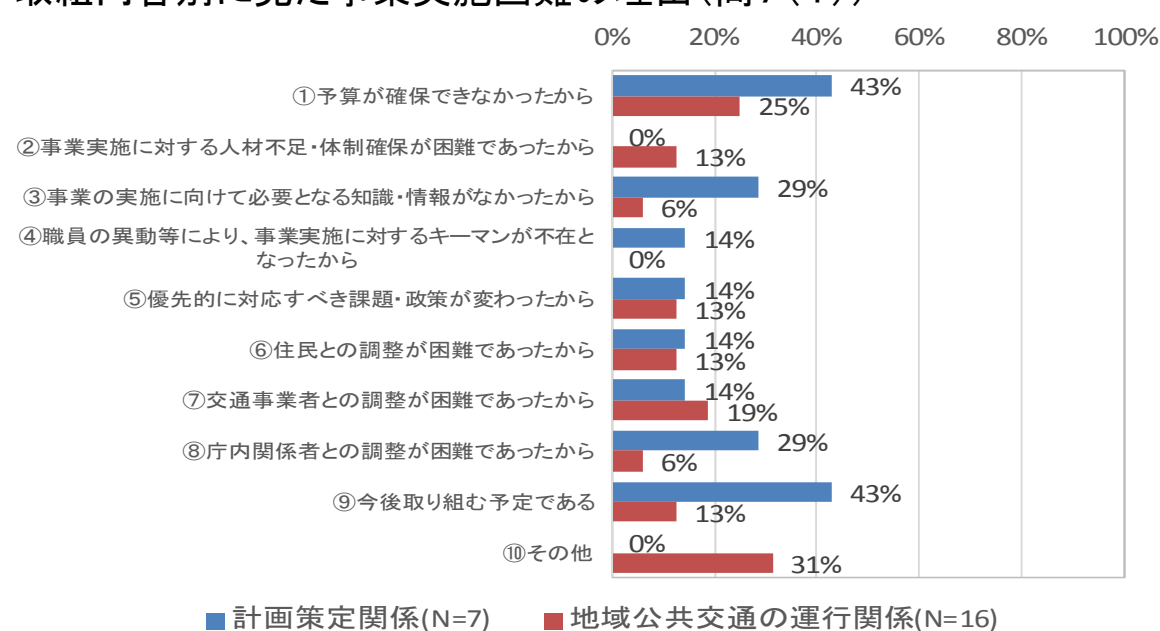
③段階3:事業化したか？にあたっての課題

- 「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。
- 計画策定、地域公共交通の運行関係ともに、予算確保に対する指摘比率が高くなっているが、運行関係においては「その他」で調査した結果の判断も見られる。

事業実施困難の理由(問7(1))



取組内容別に見た事業実施困難の理由(問7(1))

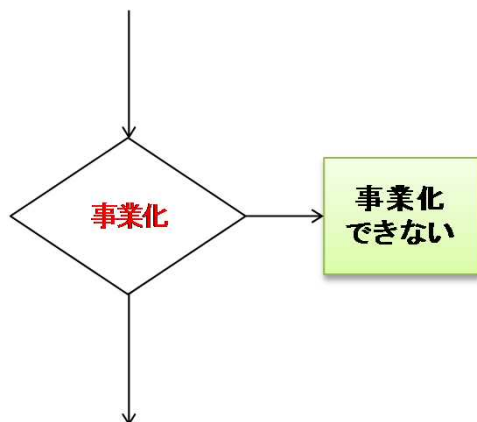


※運行関係におけるその他の主な内容

- 調査実施により、現状の運行システムの方が有効と判断
- 都市形成と住民ニーズとの整合性があわない
- デマンドシステムが馴染まない

Ⅱ アンケートの集計結果

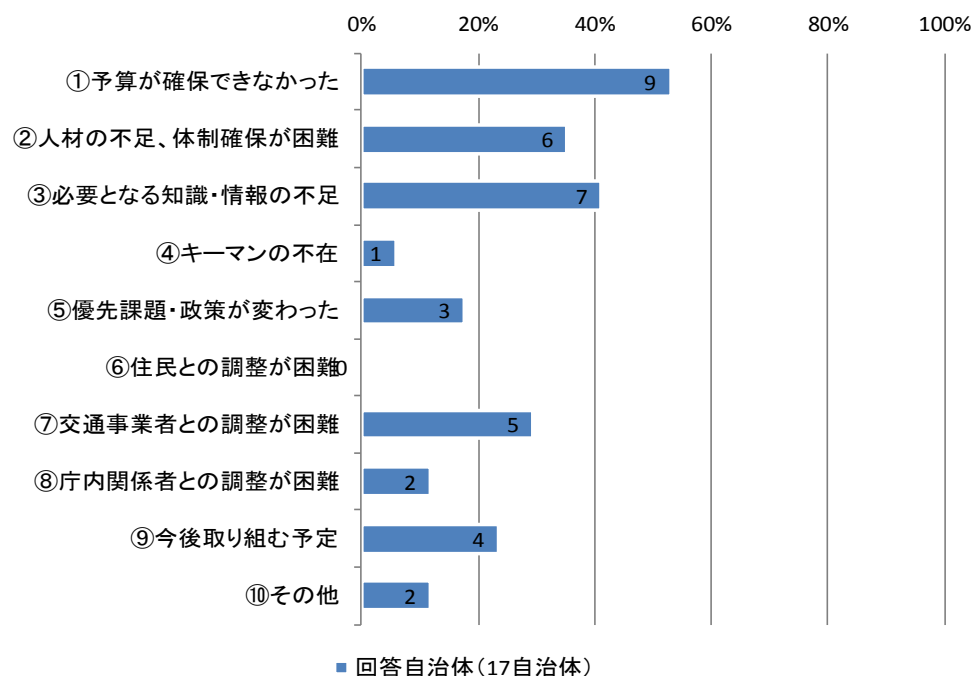
③ 各段階における課題



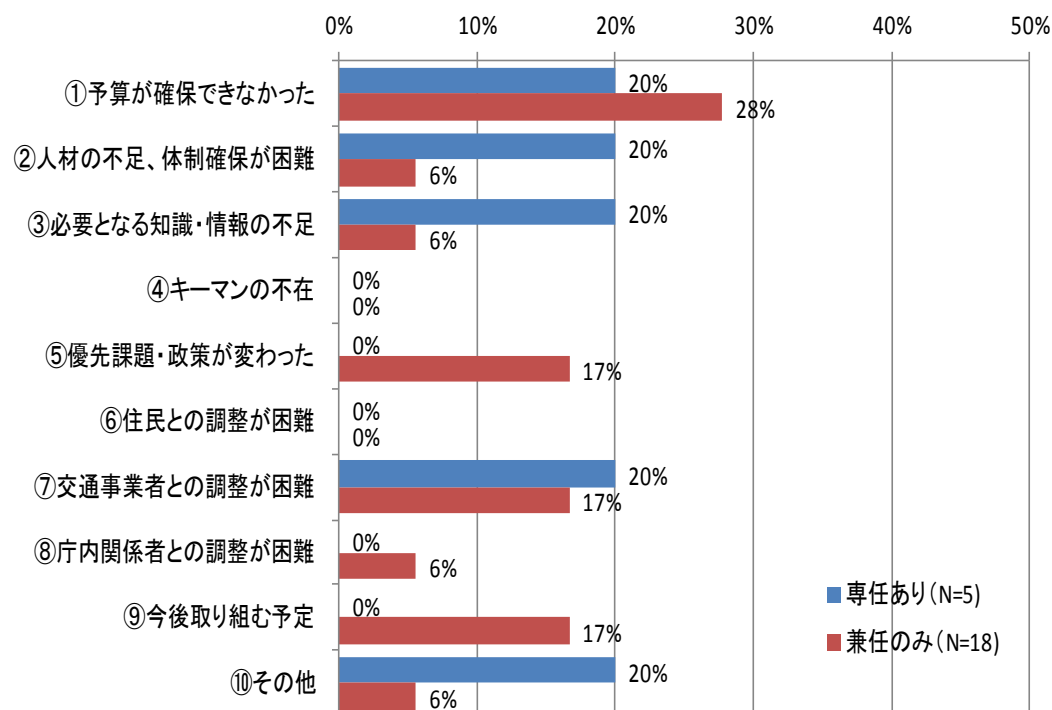
③段階3:事業化したか？にあたっての課題

- 「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)）

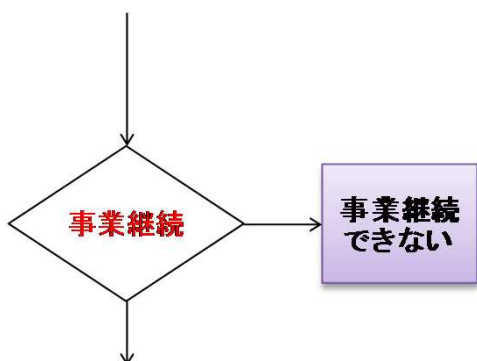


※市町村の体制別に見た傾向



Ⅱ アンケートの集計結果

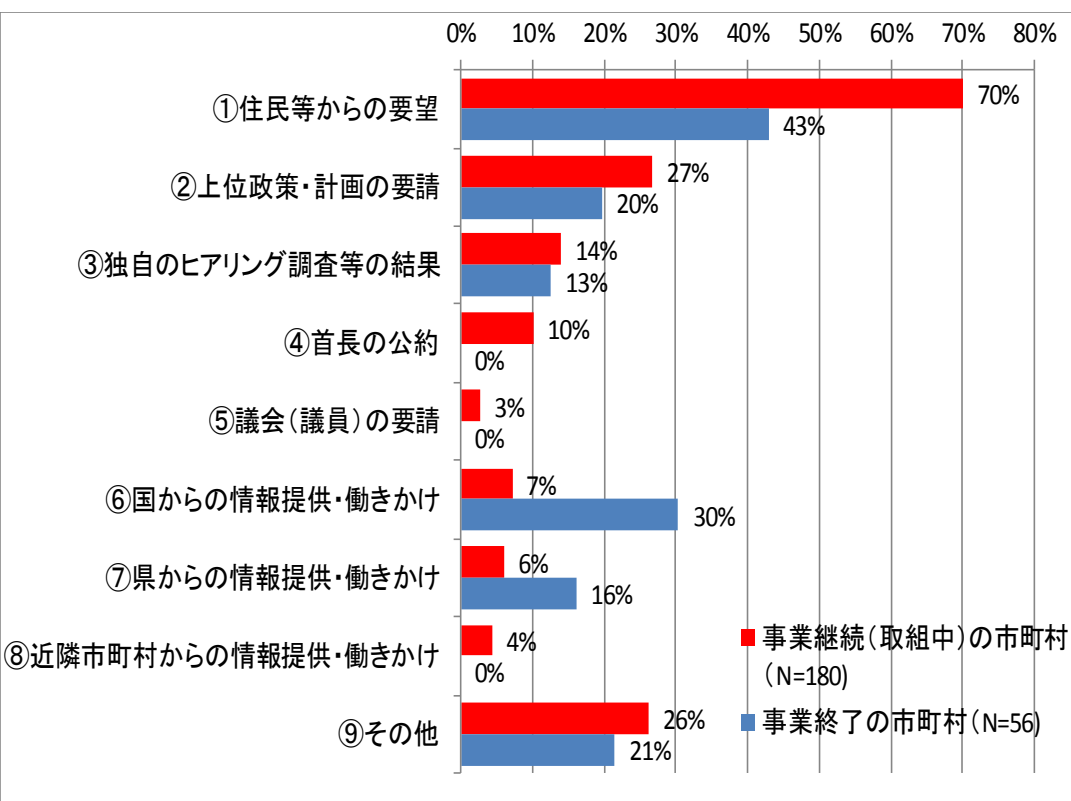
④ 各段階における課題



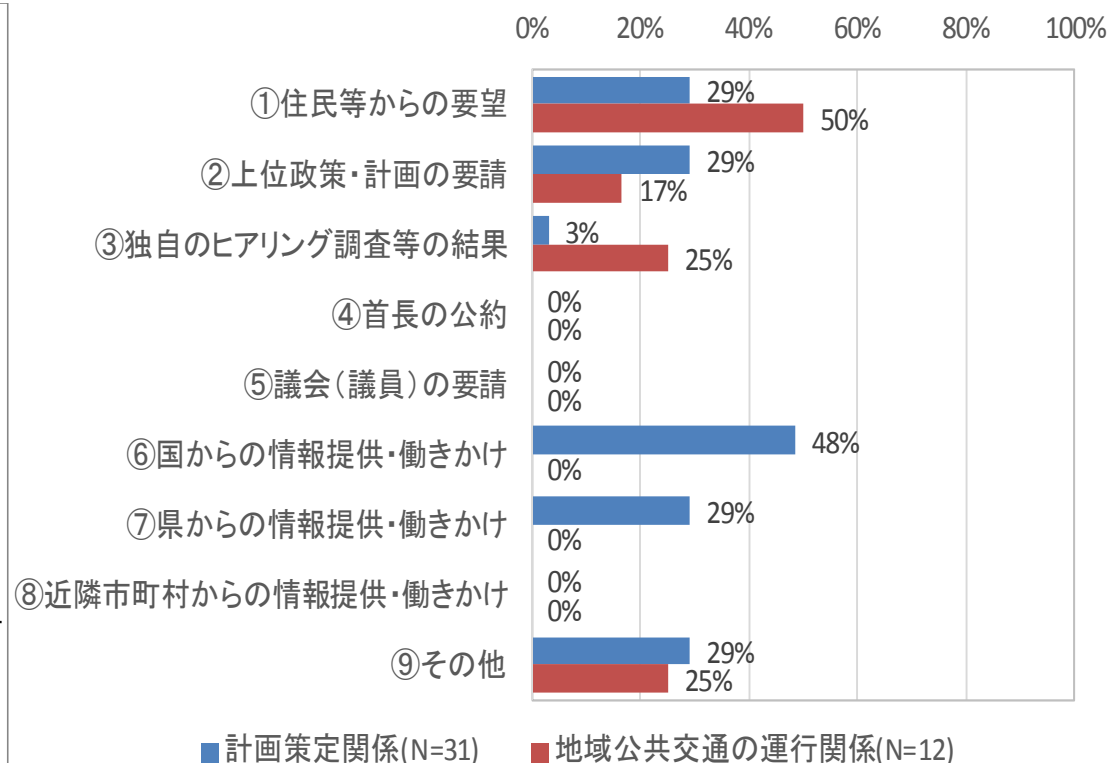
④段階4:事業継続したか？にあたっての課題

- 「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、取組終了の背景では、計画策定関係では「国や県からの情報提供・働きかけ」が多く、運行関係では「住民等からの要望」が多い。

取組の背景(問4(1)・問6(1))

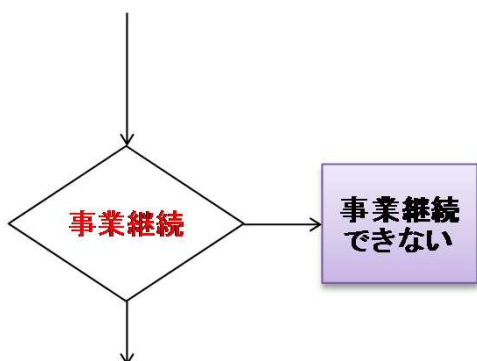


※取組内容別



Ⅱ アンケートの集計結果

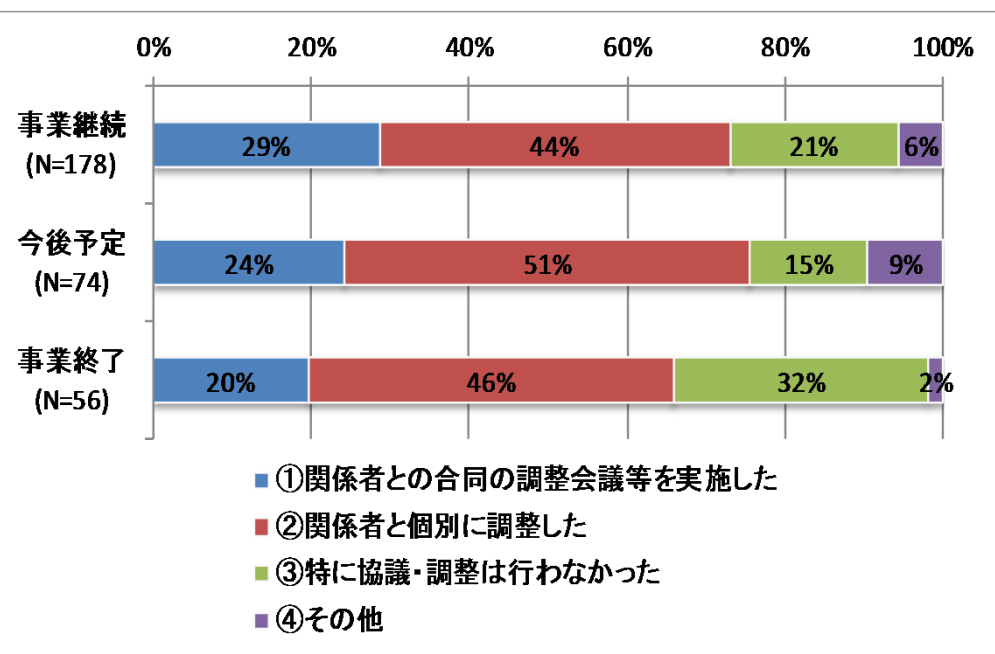
④ 3. 各段階における課題



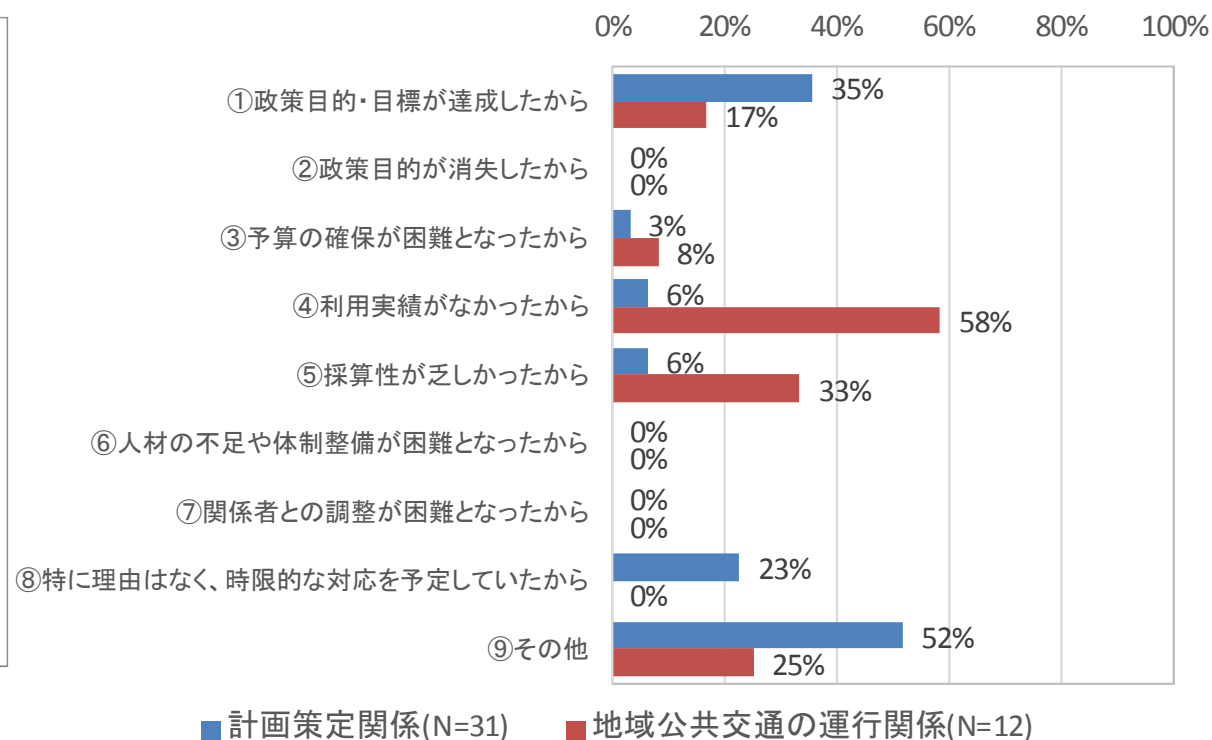
④段階4:事業継続したか？にあたっての課題

- 「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32%。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、地域公共交通の運行関係では、「利用実績がなかったから」や「採算性が乏しかったから」を挙げる市町村が多い。

関係者との合意形成手法(問6(2))



取組終了の背景(問6(3))



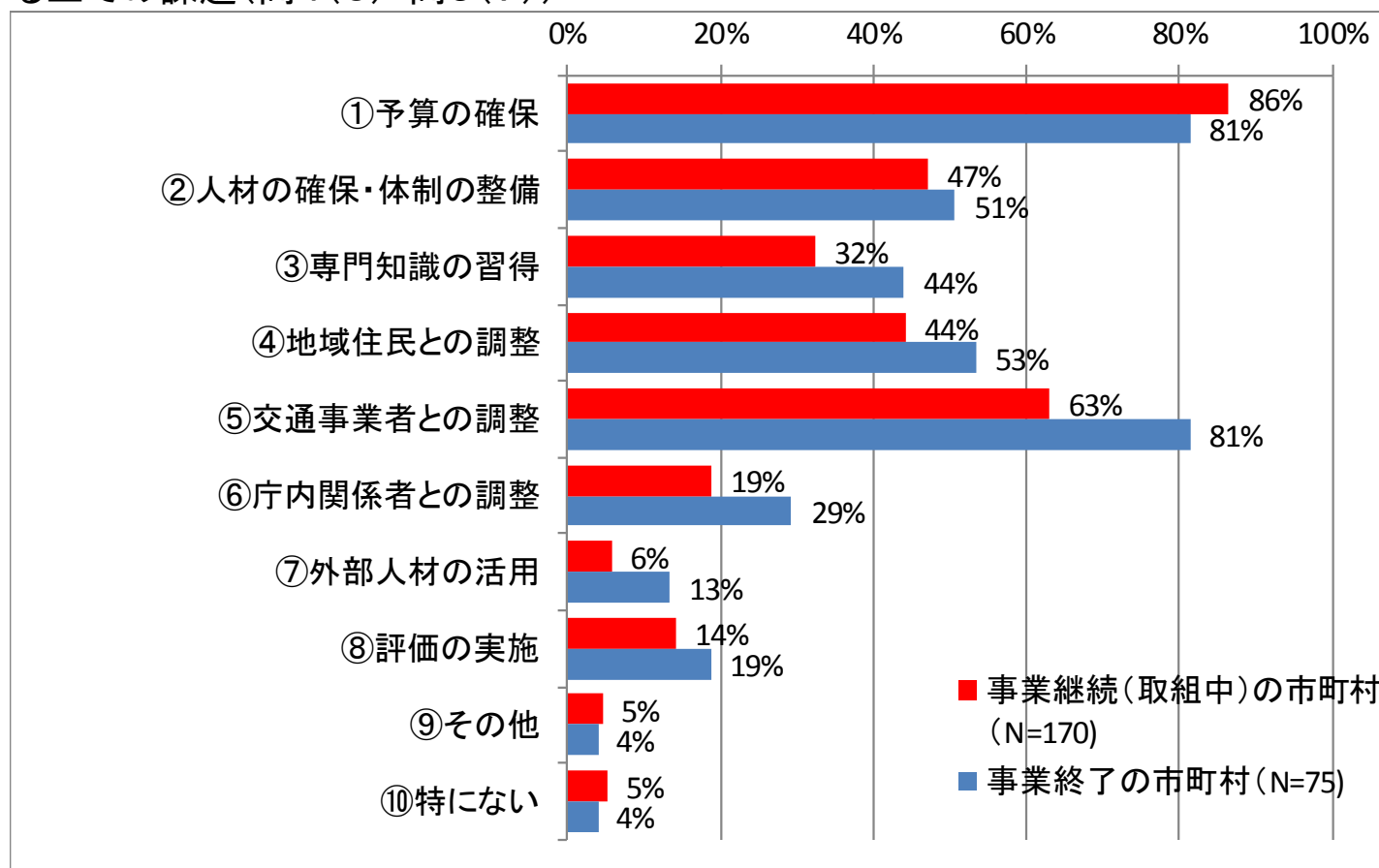
Ⅱ アンケートの集計結果

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

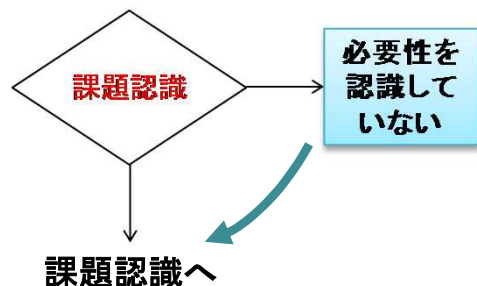
- なお、取組中の市町村及び今後取り組む予定の市町村とも、事業継続にあたっての課題として、「①予算の確保」や「⑤交通事業者との調整」をあげる市町村が多い。
- 特に、事業終了した市町村において「⑤交通事業者との調整」の比率が高くなっている。

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

④ 各段階における工夫

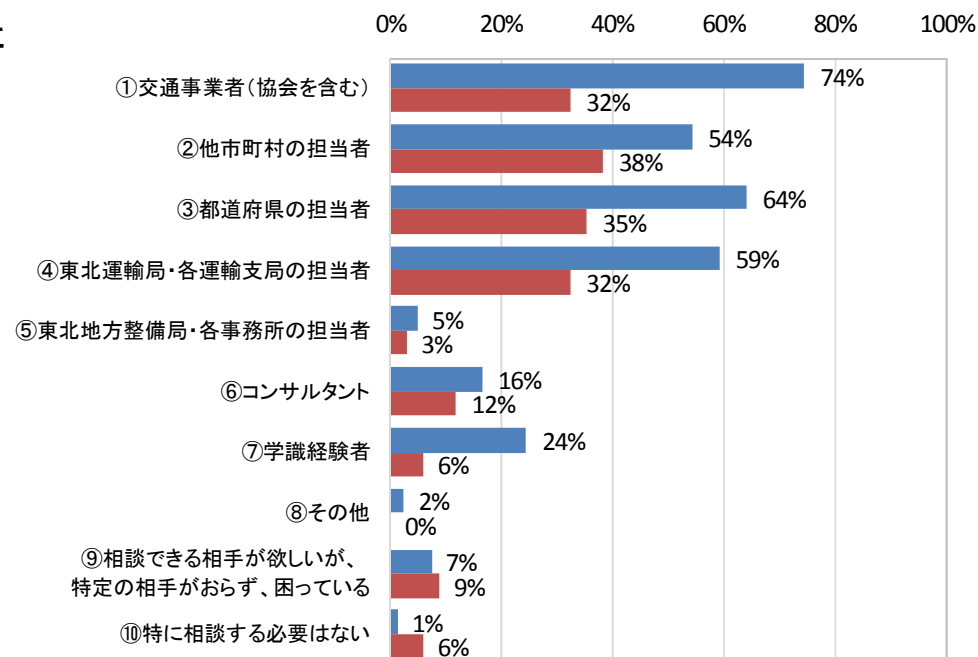


①段階1：取組の必要性を感じたか？にあたっての工夫

- 取組の必要性を認識する上で、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、取組を実施している市町村は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を相談相手としている比率が高かった。

⇒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

必要性の認識状況別にみた 相談相手（問9(1)）

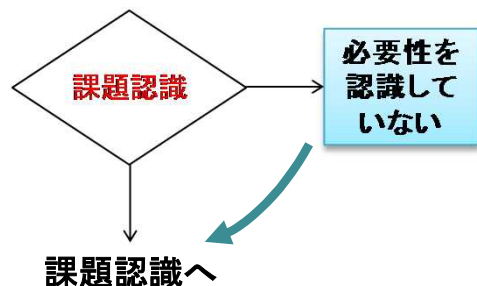


■ 必要性を認識し取り組んでいる市町村 (N=164)

■ 必要性がない、あるが実施しなかった市町村 (N=34)

Ⅱ アンケートの集計結果

④ 各段階における工夫

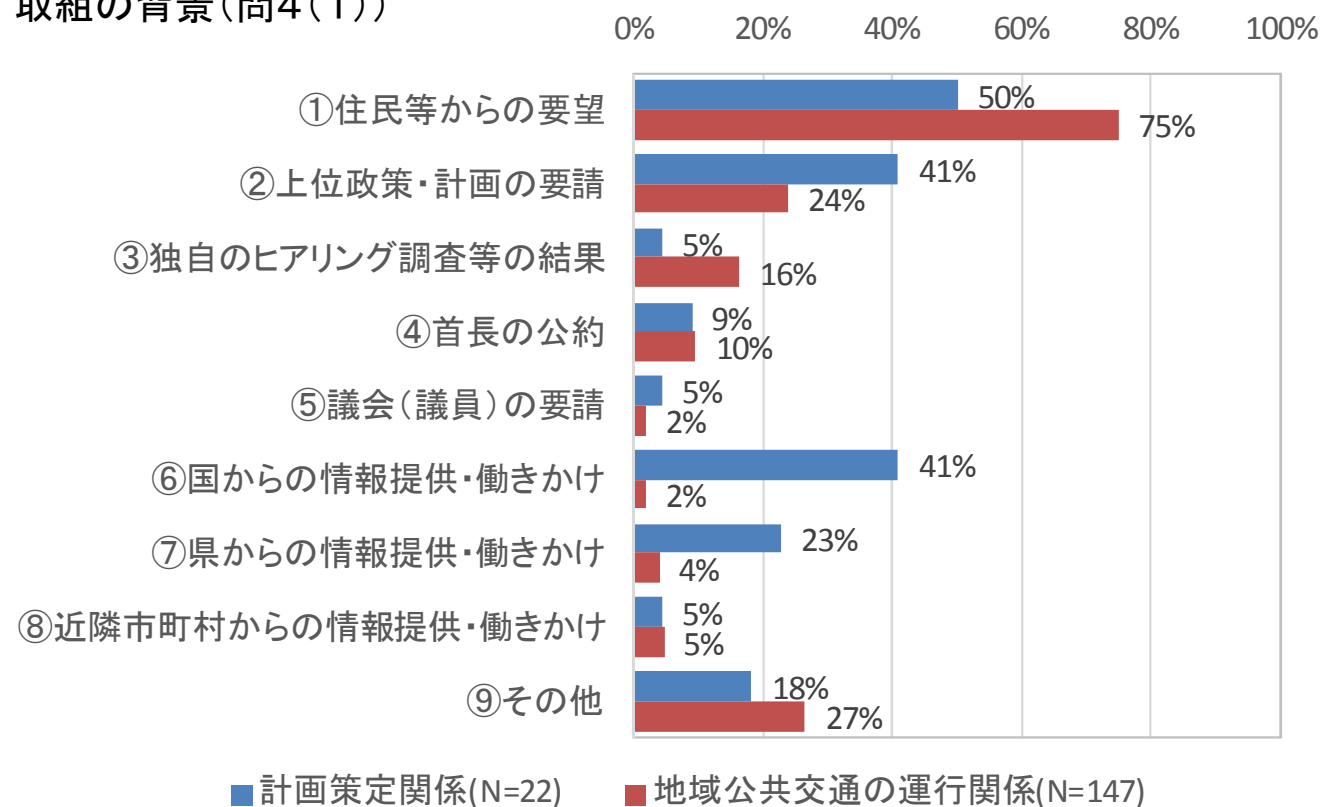


①段階1: 取組の必要性を感じたか？にあたっての工夫

- 取組継続中の市町村については、「住民等からの要望」を受け、各種取組に着手している傾向。

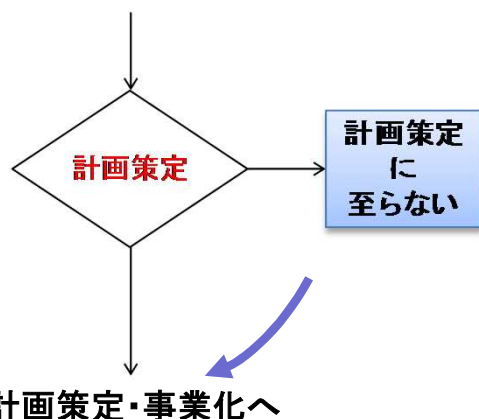
⇒「地域からの要望がない」から取り組まないという市町村が多い中、本当に要望がないのか、ニーズ有無を的確に把握していくことが重要

取組継続中の市町村における 取組の背景(問4(1))



Ⅱ アンケートの集計結果

④ 各段階における工夫



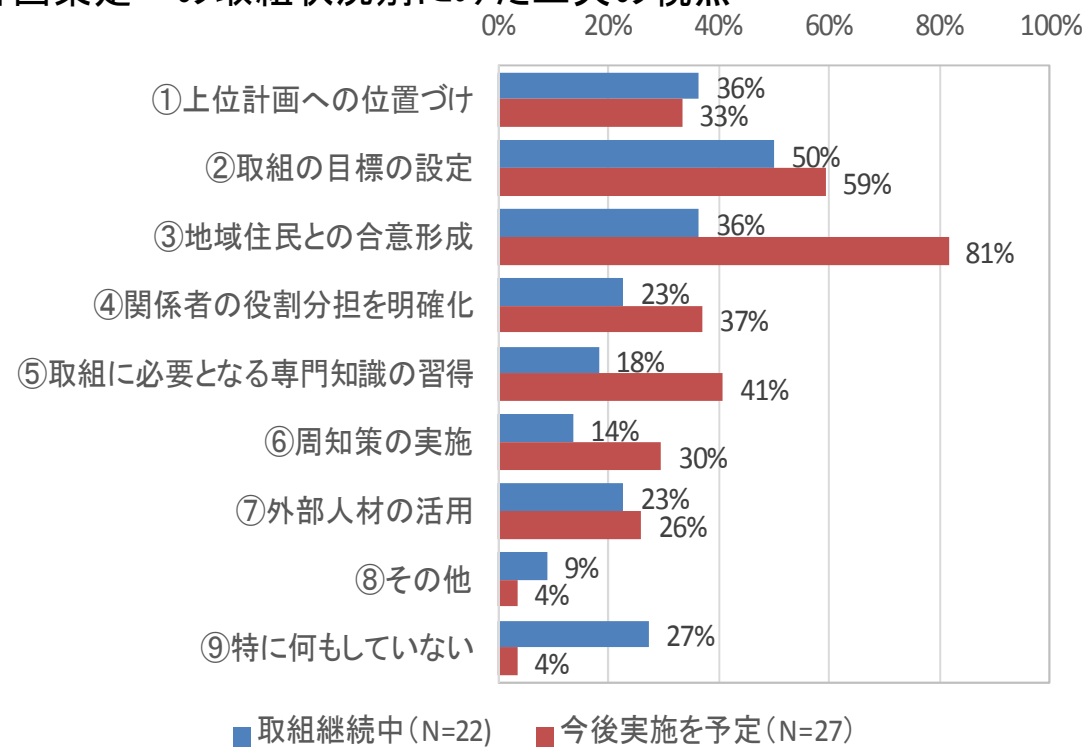
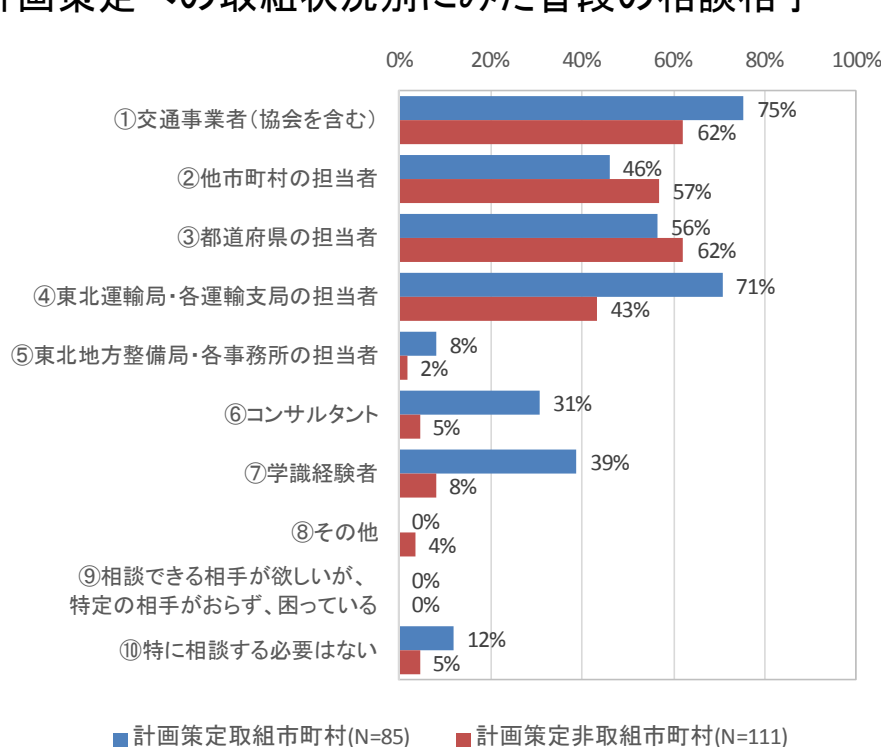
②段階2:計画策定をしたか？にあたっての工夫

- 計画策定に取り組んでいる（予定・終了含む）市町村では、交通事業者や国、コンサルタント、学識経験者を相談相手として持つ比率が高い。
- また、計画策定に着手している（着手予定の）市町村では、「取組の目標の設定」や「地域住民との合意形成」、「上位計画への位置づけ」等について工夫している。

⇒国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民

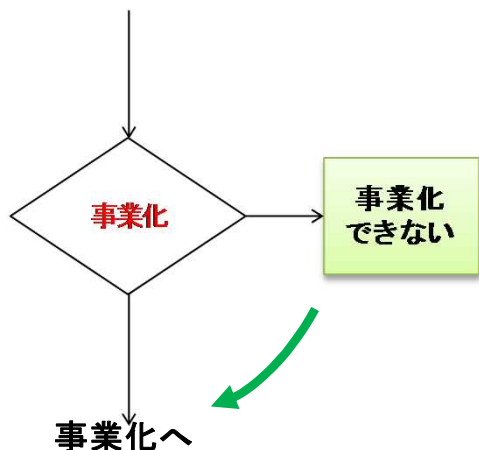
等へアプローチしていることが有効

計画策定への取組状況別にみた普段の相談相手 計画策定への取組状況別にみた工夫の視点



Ⅱ アンケートの集計結果

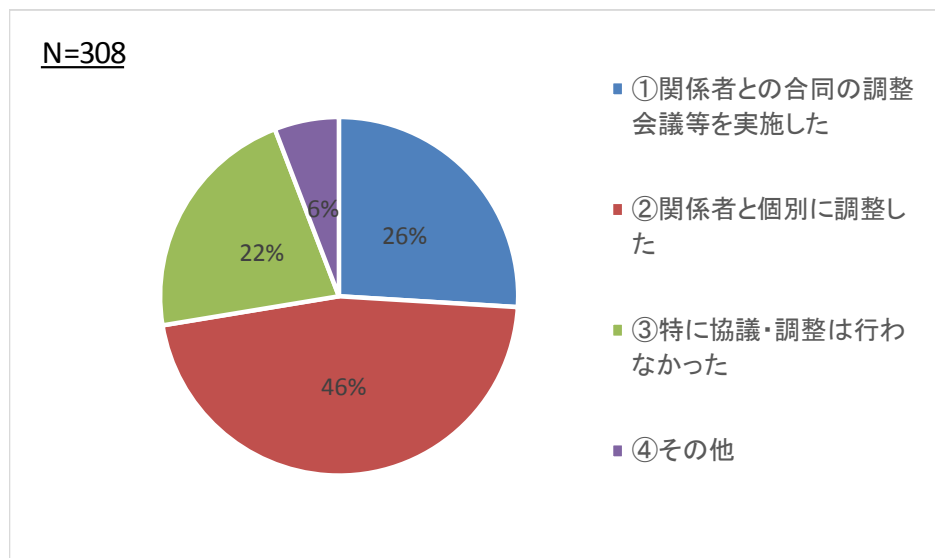
④ 4. 各段階における工夫



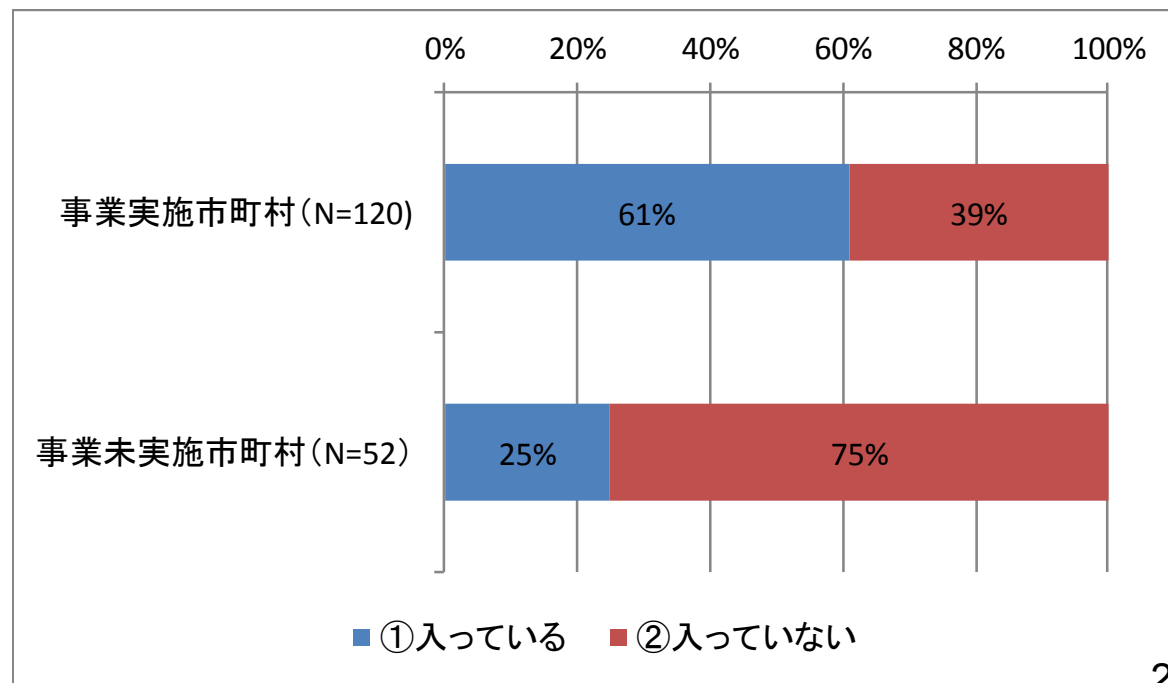
③段階3:事業化したか？にあたっての工夫

- 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。
 ⇒予算・体制面で課題がある中で、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))

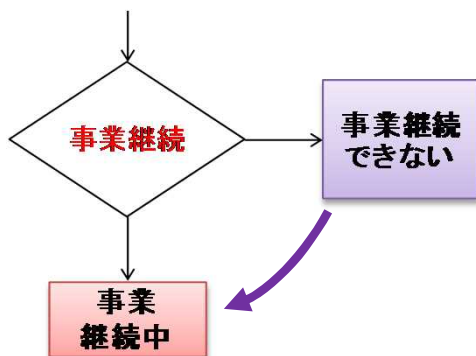


事業化有無別にみた合意形成の上でのアドバイザーの有無
 (問2(4))



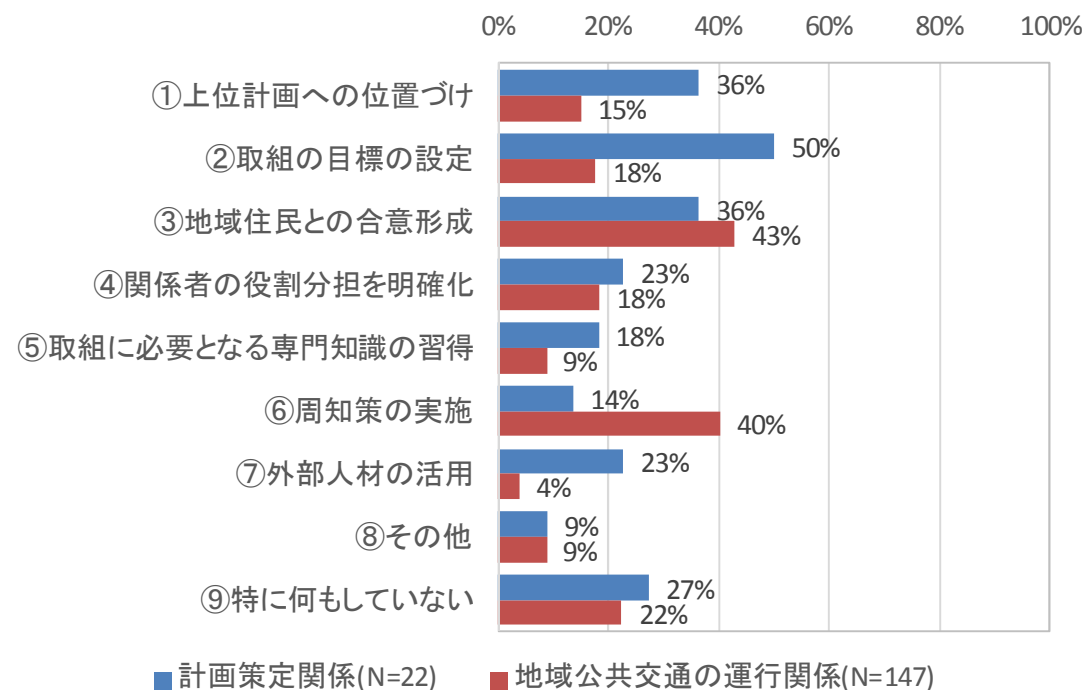
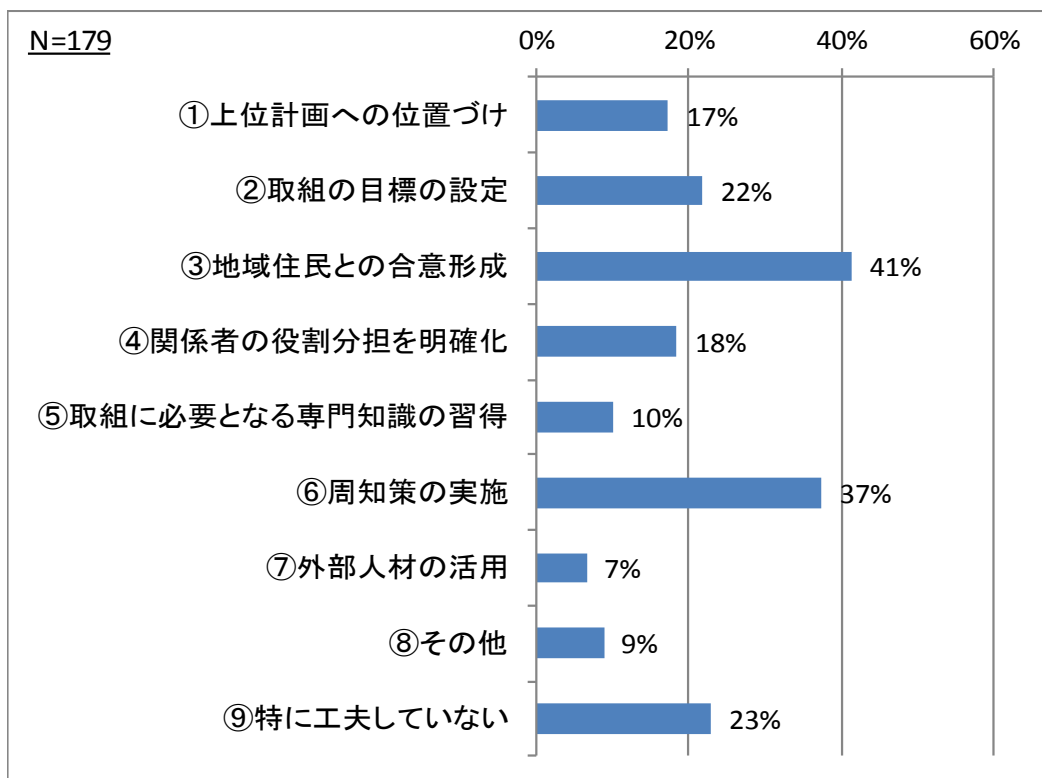
Ⅱ アンケートの集計結果

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

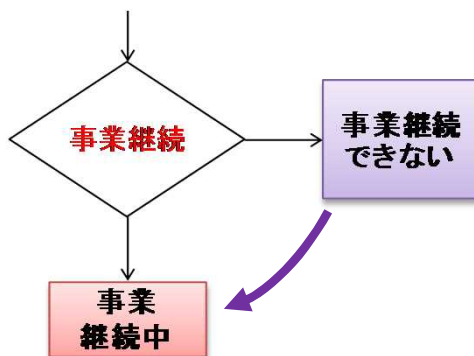
- 事業を継続している市町村において、「③地域住民との合意形成」や「⑥周知策の実施」について、工夫した市町村が多い。
- 特に、地域公共交通の運行関係については、上記の工夫が多く挙げられている。
=>地域公共交通の主たる利用者となる住民等に対する工夫が多くなっている。



Ⅱ アンケートの集計結果

新規追加

④ 各段階における工夫

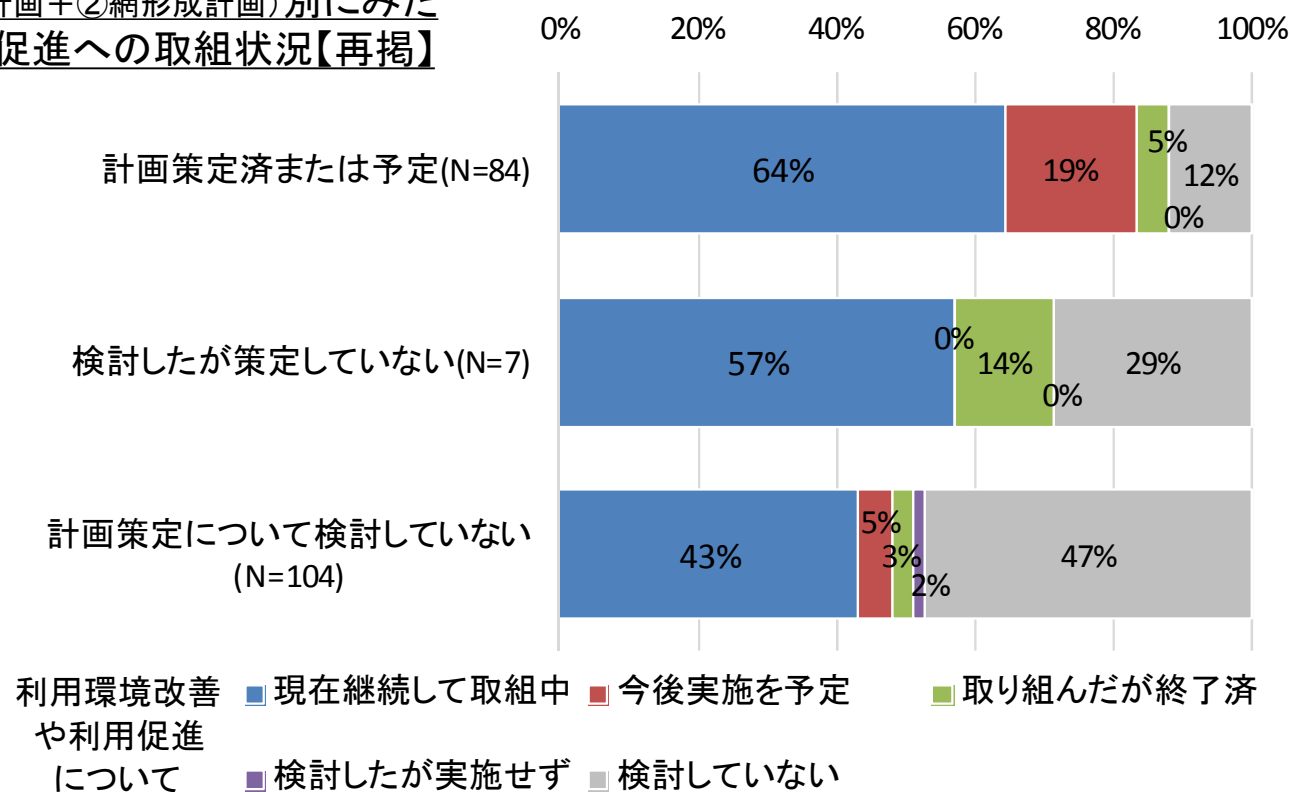


④段階4: 事業継続したか？にあたっての工夫

- 地域公共交通の運行において「地域公共交通網形成計画」等の総合的な計画策定は必須ではないものの、計画を策定することにより、運行以外の多様な取組を実施している市町村が多くなっている。

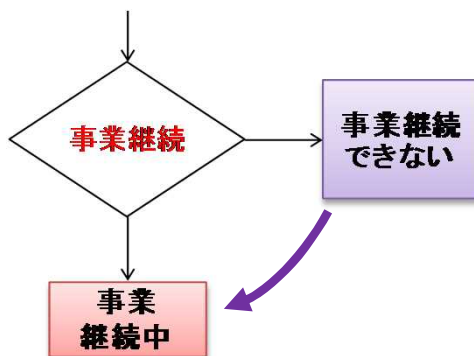
=> 計画策定市町村の方が、利用環境整備や利用促進方策をはじめとした取組に着手している。

計画策定状況(①連携計画+②網形成計画)別にみた
利用環境改善や利用促進への取組状況【再掲】



Ⅱ アンケートの集計結果

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

④ 4. 各段階での工夫

【参考：各段階における、事業者との役割分担や、協働した事例等の抽出】

- 取組における工夫点として、運行協議会等の設立により、自治会、事業者等との意見交換を行うことで、役割分担を明確化し、事業を実施した事例がある。
- 合意形成手法としては、バス運行事業者との打合せ、意見交換等により、事業に取り組む上で連携強化を図っている事例がある。

自治体名	取組事項	アンケート結果から得られた事業者との役割分担や協働して取り組んだ事例（アンケート結果より抽出）
岩手県A市	継続中の取組における工夫点	幹線交通は事業者、又は行政が事業者と協働で取り組むもの、支線交通は行政と市民が協働で取り組むものと役割を明確化した。
秋田県A市	継続中の取組における工夫点	各地区のマイタウン・バス導入にあたり、地元市民と共に研究会を設立し、その後、運行協議会に移行した。 地域公共交通総合連携計画において、「市民・地元関係者」「交通事業者」「行政」のそれぞれについて、基本的役割と地域別役割を設定し、地域公共交通網形成計画に引き継いだ。
秋田県B町	合意形成手法	民間事業者による町内循環バス運行合意に向けた、路線と競合する町内事業者・町の会議
山形県A市	継続中の取組における工夫点	地域の町内会が運行協議会をつくり、運行主体となり、事業者に運行を委託して運行を行っている。 行政は、補助金を支出し支援している。地域が運行主体となることで、利用拡大に向けた取組などを主体的に行っている。

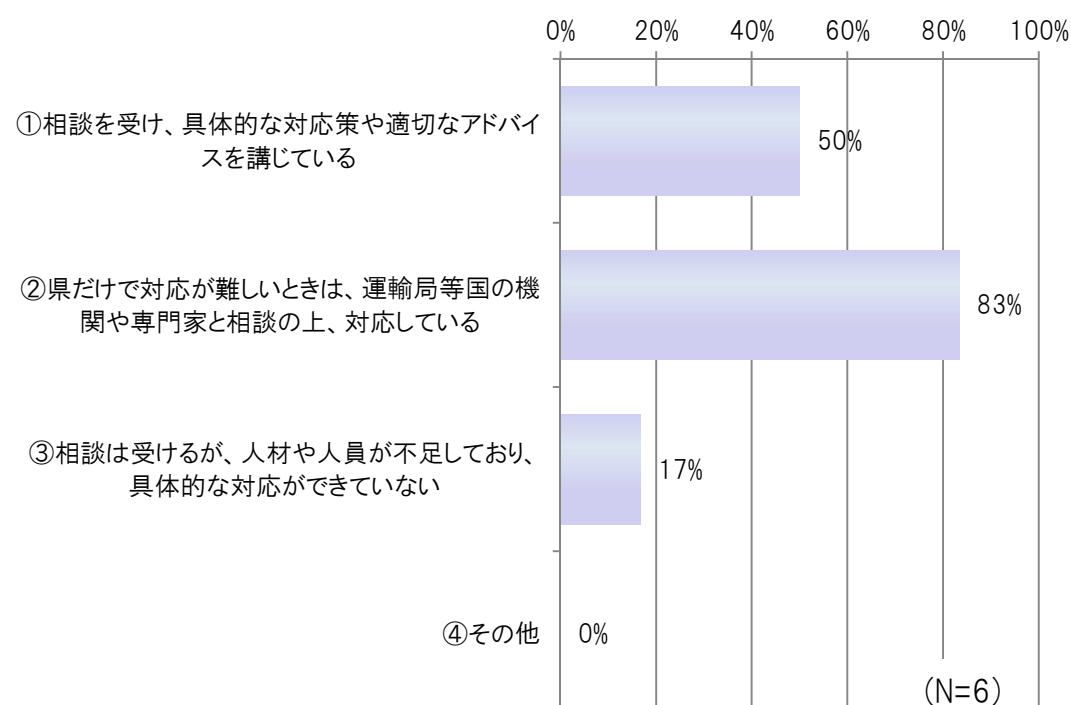
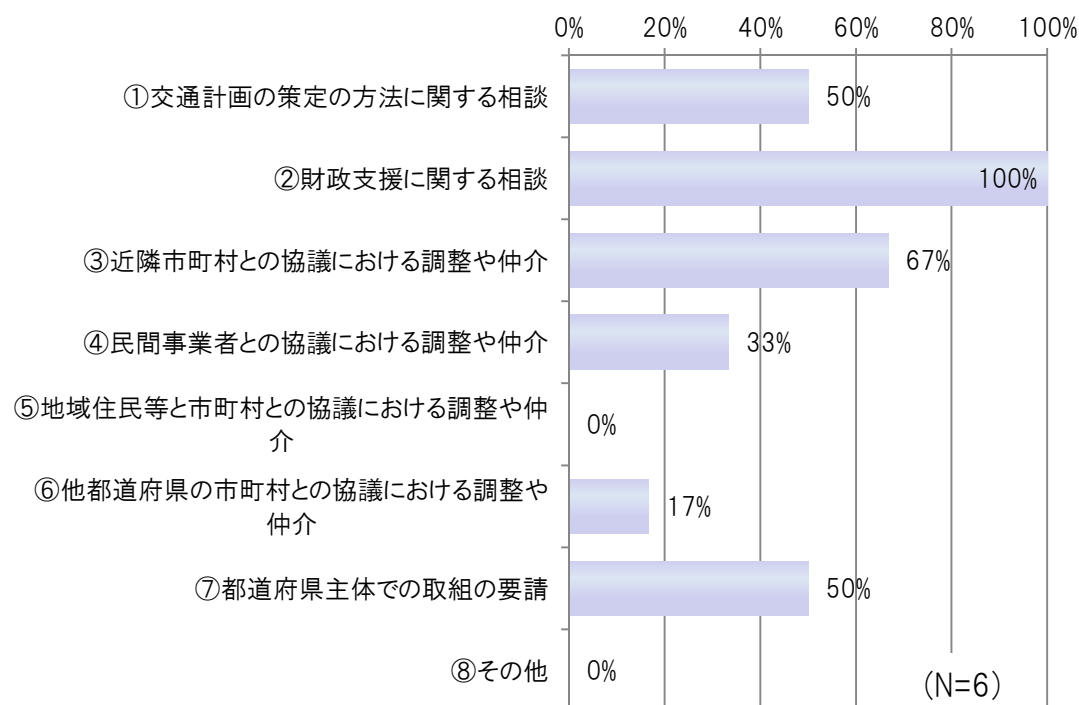
Ⅱ アンケートの集計結果

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

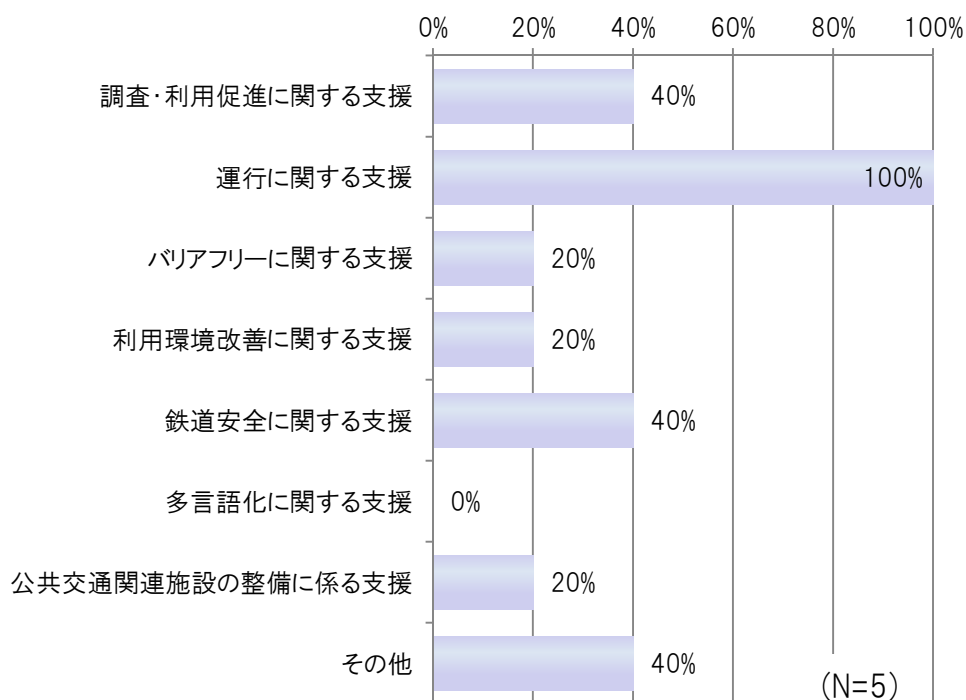


Ⅱ アンケートの集計結果

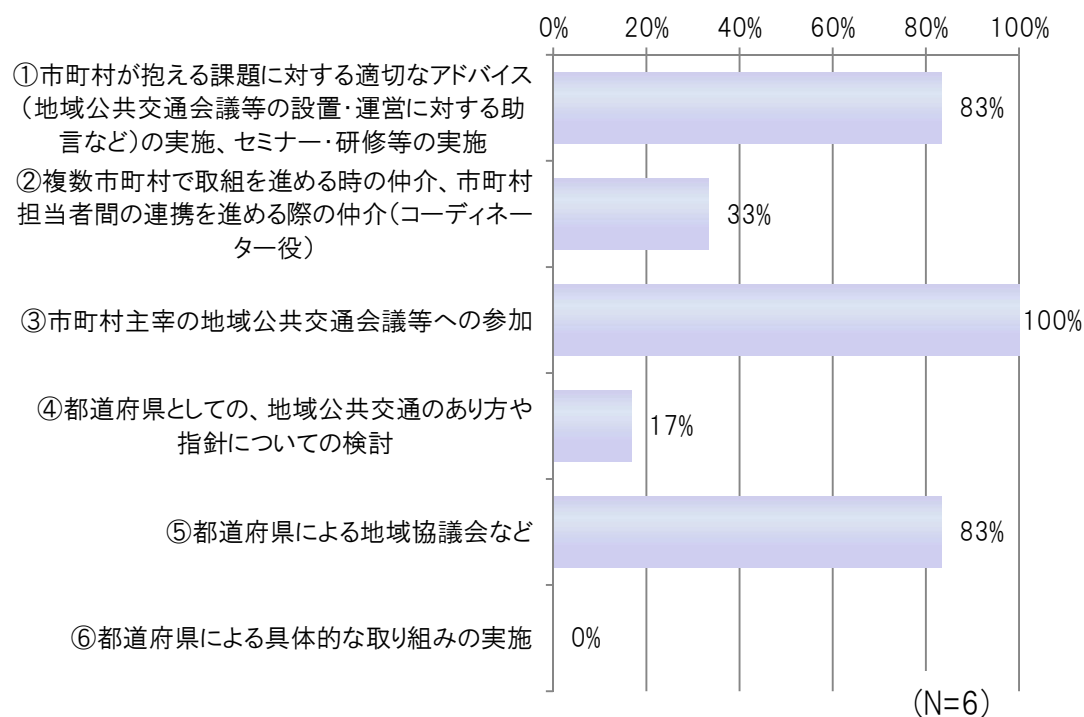
⊕ 5. 県の役割・支援(本省アンケートより)

- 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



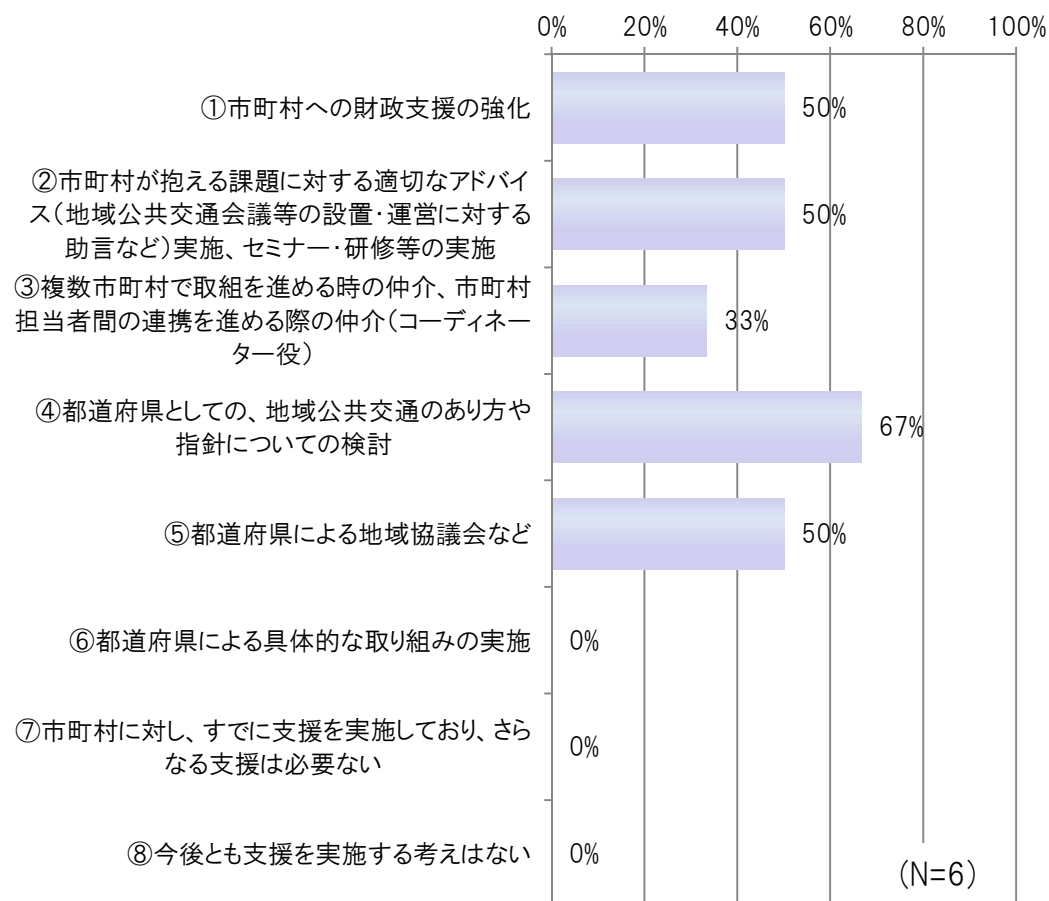
Ⅱ アンケートの集計結果

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



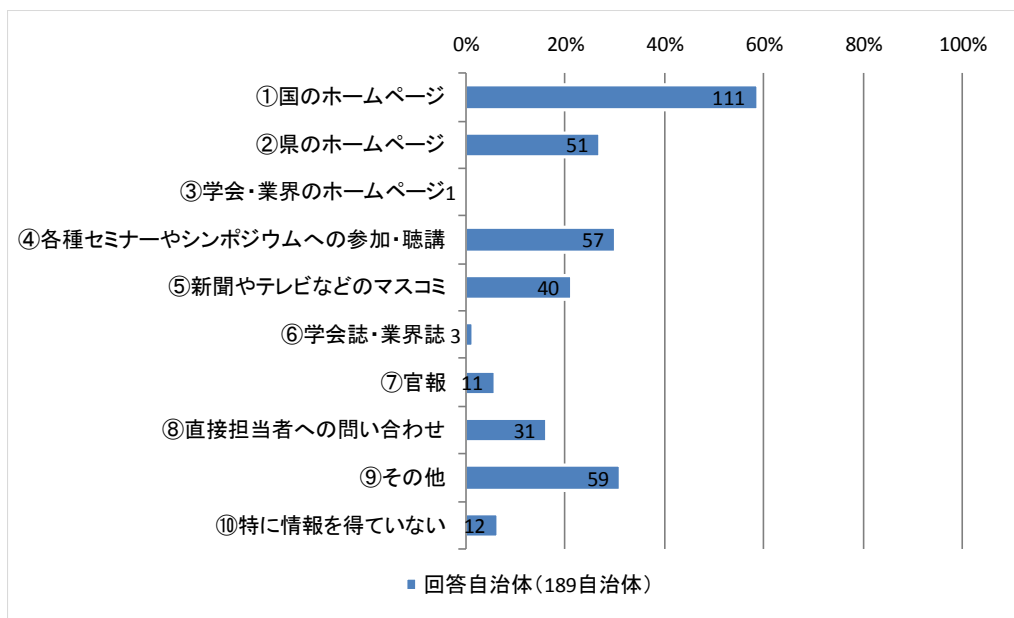
県 名	計画策定内容等
青森県	・地域公共交通網形成計画(H27)
岩手県	・三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画(H21) ・三陸鉄道鉄道事業再構築実現計画(H21) ・生活交通確保維持改善計画(H28) ・被災地域生活交通確保維持計画(H28) ・各都市計画区域マスタープラン(H16～27、※区域別に策定)
宮城県	・宮城県総合交通プラン(H25) ・宮城県生活交通確保維持改善計画(H28) ・宮城県被災地域生活交通確保維持計画(H28)
秋田県	・生活交通確保維持改善計画(H28)

Ⅱ アンケートの集計結果

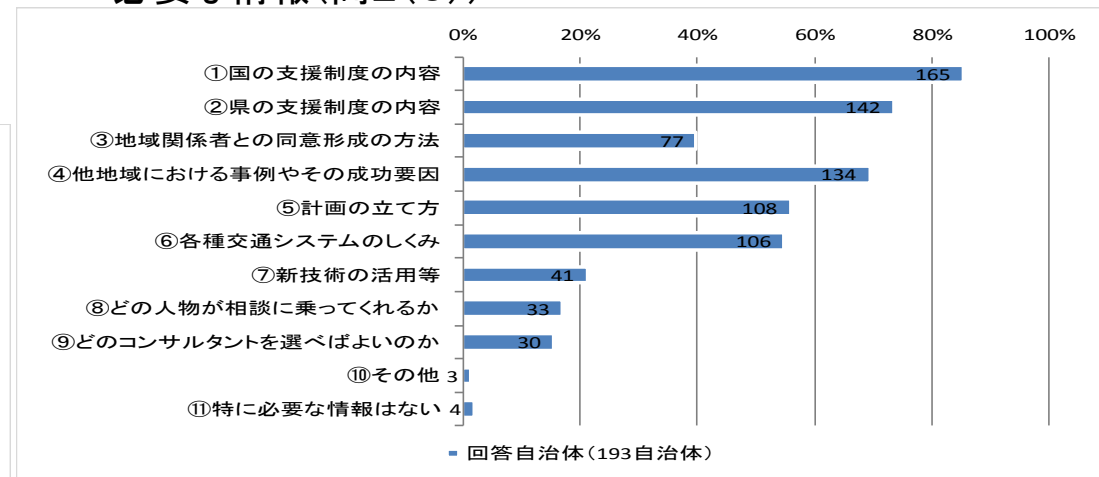
⊕ 6. 国に対する要望・意見

- 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。

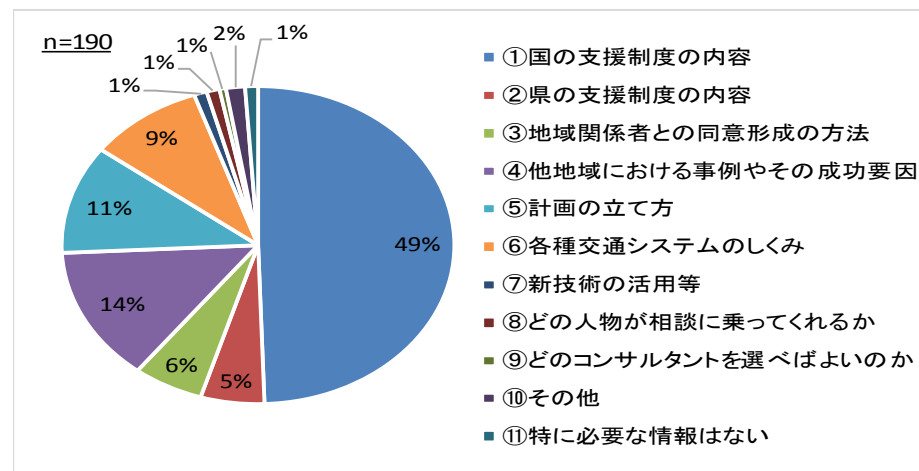
情報の入手方法(問2(5))



必要な情報(問2(6))



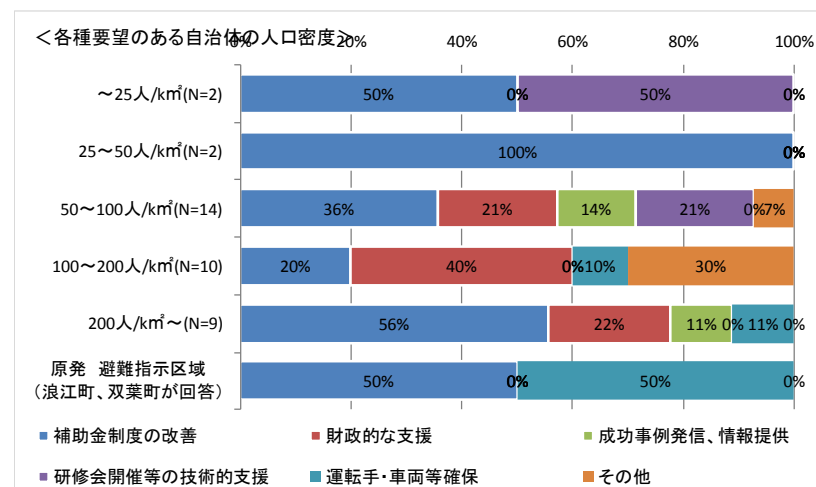
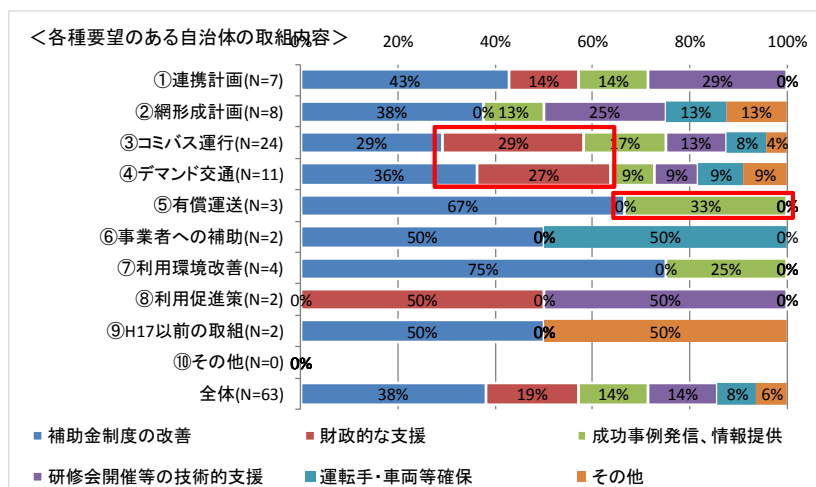
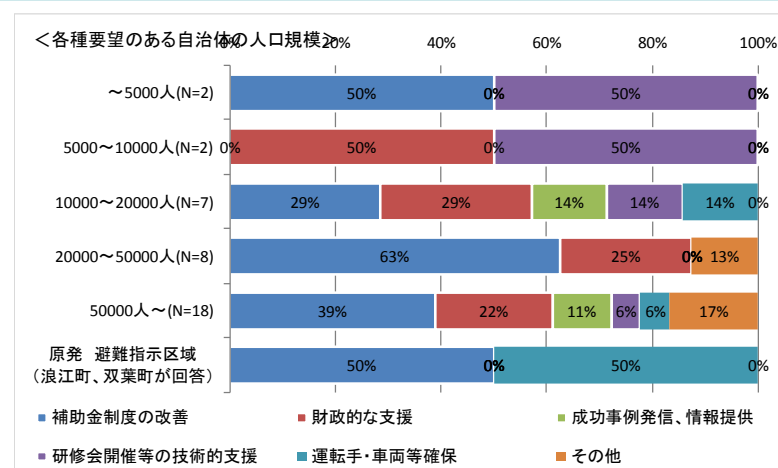
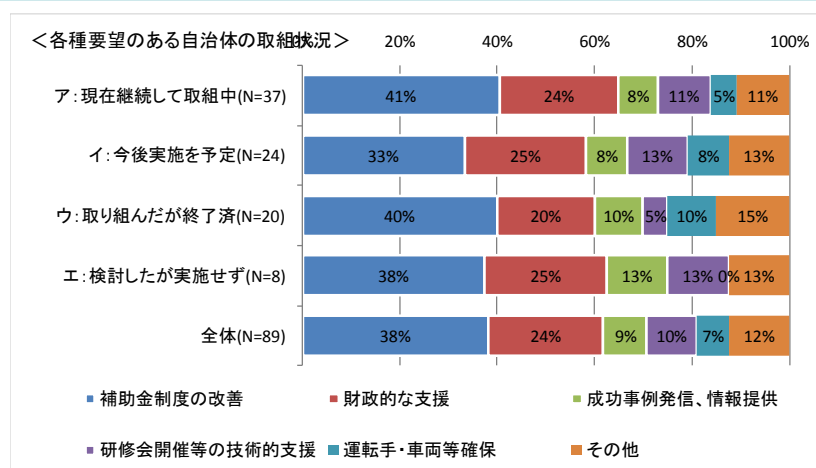
<最重要な情報>



Ⅱ アンケートの集計結果

④ 6. 国に対する要望・意見(取組状況及び内容別の傾向)

- 自由意見をいただいた市町村のうち、取組状況別での意見の偏りは見られない。
- 取組内容別では、「③コミバス運行」、「④デマンド交通」の取組において、「財政的な支援」の要望が多く、「⑤有償運送」の取組においては、「成功事例・情報提供」を希望する割合が大きい。



Ⅱ アンケートの集計結果

④ 6. 国に対する要望・意見(参考:市町村別自由意見の分類)

- 自由意見の内容より、「補助金制度の改善」、「財政的な支援」、「成功事例発信・情報提供」、「研修会開催等の技術的支援」、「運転手・車両等確保」、「その他」の6つに区分した。

自治体名	補助金制度の改善	財政的な支援	成功事例発信 情報提供	研修会開催等の 技術的支援	運転手・車両等確保	その他
青森県A市		○				
青森県B市	○					○
青森県C町					○	
岩手県A市		○				
岩手県B市					○	
岩手県C町	○					
宮城県A市						○
宮城県B市	○					
宮城県C市		○				
宮城県D町	○					
宮城県E町		○				
宮城県F町	○	○				
宮城県G町		○		○		
秋田県A市			○			
秋田県B市		○				
秋田県C市	○					
秋田県D市	○					
秋田県E市			○			
秋田県F市	○			○		
秋田県G市	○	○				○
秋田県H市	○					
秋田県I町				○		
秋田県J町	○		○	○		
山形県A市	○					
山形県B市	○	○				
山形県C市	○					○
福島県A市	○					
福島県B町					○	
福島県C町	○					

Ⅱ アンケートの集計結果

✦ 6. 国に対する要望・意見（参考：アンケート結果の抜粋－1）

自治体名	地域公共交通の確保・維持に関する国や検討への意見・要望
青森県A市	人口減少、超高齢社会が到来する中、地域公共交通の重要性が高まっている一方、公共交通の利便性向上はおろか、その確保・維持すら困難な状況となっています。
青森県B市	公共交通空白地有償運送の運行区域拡大に向けた 制度改善
青森県C町	バス運転手の不足 により、バス交通網の見直しを検討しても運行事業者から「対応できない」と回答されることがある。また、同理由により、現在の運行も継続できなくなる可能性もある。
岩手県A市	市域が広く人口密度が低い市町村にとっては、路線バスの維持は非常に難しいため、デマンド交通の導入を進めている市町村も多い。 補助金等の財源的支援 については、交通網再編や幹線路線のフィーダーであるなど、制約も多く十分な支援を受けられない制度内容となっている。地域の状況に応じて様々な形態があるため、柔軟な制度運用を要望する。
岩手県B市	バス・タクシーの運転手不足が深刻 （再編計画などの施策を施行したくても、運転手がいなく実施できない。）
岩手県C町	市町村レベルにて、公共交通政策を捉えることが、難しいものと感じています。
宮城県A市	国土交通省からのアンケートが多いので、なるべく集約・省力化をお願いします。
宮城県B市	現在活用している、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（特定被災地域公共交通調査事業）について、当該補助金の交付は仮設住宅を経由するバス路線を対象としているが、本市は災害公営住宅（市内4箇所）の完成に伴い、今年度末に仮設住宅の入居者が全て退去する予定である。このことから、当該補助金を活用してバスを運行することができなくなり、平成29年度以降は今までに比べ大きく負担額が生じる。現在、当該補助金の活用によりバスの利用者は伸びつつあるが、未だ採算性はとれず、バス運行における負担額は大きい。したがって、仮設住宅だけでなく、災害公営住宅等を経由するバス路線についても、 財政措置 をするよう国に要望する。
宮城県C市	地域公共交通を維持・確保していくための 財源支援 を検討いただきたい。
宮城県D町	自家用有償旅客事業を実施しておりますが、バスの運行維持経費については県より補助を頂いておりますが、 車両更新時の過疎地域（山間地）車両導入に係る補助が必要 です。（補助対象はノンステップ・電気自動車と制限されている。）七ヶ宿町は宮城県でも豪雪地帯地域で山間地のため購入車両に該当しない。
宮城県E町	地方公共交通計画を策定する際には、国からの 人的・財源的支援 を希望したい。
宮城県F町	自治体が地域公共交通を維持・確保するために国の柔軟な 財政的な支援 及び 補助制度の拡充 をお願いしたい。
宮城県G町	人口減少、高齢化が顕著な地方都市において、地方公共交通の確保・維持は住民生活に直結する重要な政策の一つです。利用者の減少により、赤字運行を余儀なくされている路線の確保・維持のためにも、 継続的な財政支援、技術的支援 をお願いいたします。
秋田県A市	中心部における公共交通空白地域への対応に関する 情報提供
秋田県B市	地域公共交通確保維持改善事業に関して、地域間幹線系統・地域内フィーダー系統ともに住民の生活交通路線として重要な役割を果たしており、 引き続きの支援 をお願いしたい。
秋田県C市	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金について、既存のコミュニティバスやデマンド交通を対象とするには新規要件を満たす必要があり、一定の路線再編等が必須であるが、山間部は運行に適した経路が限定されており、本市の特に山間部においては点在する集落を網羅する形で運行しているケースが多く、新たな経路を運行する方が非効率な場合があるため、 地域事情に応じた特例する措置 を検討していただくようお願いします。
秋田県D市	現在の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金は、対象人口により上限額が算出されることになっており、現状では地方では郊外の農村部では広範囲に集落が点在しており路線長が長くなることが多いにも関わらず、人口が少ないことから上限額が低くなる状況となっている。 集落の集約は一朝一夕に進むものではなく、高齢化が進む中郊外部における移動手段確保は重要な課題であることから、地方の実情に配慮した補助上限額の要件見直し、緩和をお願いしたい。
秋田県E市	これまで取り上げられた 成功事例 について、 その後順調に推移しているのか追跡の状況も発信 してほしい。（その後新たに生じた問題やその解決に向けた取組方法などがあれば参考になると思う）都市部などの莫大な投資を行った成功事例のみならず、地域特性を考慮した事例（特に過疎地など）についても紹介してほしい。
秋田県F市	国から支援策（地域内フィーダー系統等の国庫補助制度）については、財源の確保が課題となる本市においても大変有用なものであるが、補助を受ける要件が厳しかったり、（事務手続きを含め）内容が複雑化していたりすることから、次の2点について、ご検討をお願いしたい。 ①既存の交通システムに対する 要件の緩和（特にデマンド交通への補助制度の充実等） ②各地域での 制度説明の研修会の実施 （補助金申請事務を始めとした事務手続きに関する市町村担当者向けの研修や、初めて制度を活用する自治体に対する手続き上の注意事項説明等）

Ⅱ アンケートの集計結果

✦ 6. 国に対する要望・意見(参考:アンケート結果の抜粋-2)

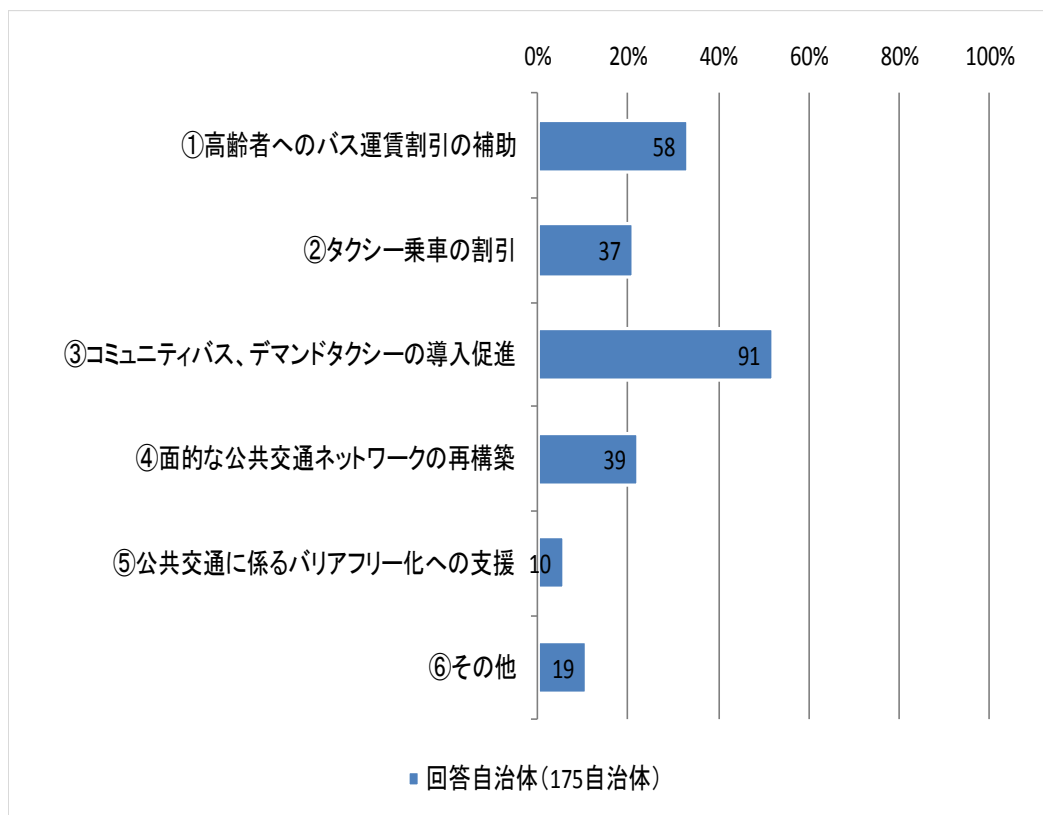
自治体名	地域公共交通の確保・維持に関する国や検討への意見・要望
秋田県G市	地方は、人口減少やマイカー社会となっており、公共交通の確保・維持が喫緊の課題である。
秋田県H市	・「地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助制度)」について
秋田県I町	運輸局、県、基礎自治体、仕事人が一体となった 定期的研修システム 。油断すればすぐに人材空白となり、対応が後手となるため。
秋田県J町	・地域公共交通確保維持改善事業(補助制度)の要件緩和
山形県A市	地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、自治体の会計年度と国庫補助の対象期間が異なるため、年度をまたいだ予算措置が必要になる場合がある。そのため、 国庫補助の対象期間が自治体の会計年度と同一であればより利用しやすい と考える。
山形県B市	合併した市町村は市域が広大であることに加え、人口減少や少子化、高い自家用車依存により公共交通の利用者の減少に歯止めがかからない。このため、路線の収支は悪化しており、市も交通事業者も負担が大きい。一方、高齢ドライバーの交通事故の増加や交通空白地域の足の確保、加えて、バス事業者においては運転手の確保や車両の老朽化が課題となっている。 地域の実情にあった運行システム導入に際しての規制緩和や、過疎地域加算など支援制度の創設を要望したい。
山形県C市	●国庫補助金について 国庫補助申請について、事前要望調査の段階では、「査定・審査」の前に「指導・助言者」という立場で市町村担当者に対応願いたい。 多くの市町村の公共交通担当職員は、少人数かつ他分野の業務も兼ねた中で取り組んでいる現状であり、事業担当者の場合、交通政策のノウハウの蓄積が少ないこともある。国庫補助金の活用は市町村担当者の支援にもつながるといふ説明が過去にあったと記憶している。国の施策推進の意味からも、小規模な市町村が活用しやすい補助制度にしてみたい。 ●アンケート調査について 公共交通やコンパクトシティ促進の関係から、国や関係機関からの似たようなアンケート調査が多くなっている印象がある。時期によっては全てを対応しきれない時もある。実施の部局等が異なる場合もあるが、省内で情報共有化・調査の一本化を図るなどの対応ができないか。
福島県A市	地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあることから、地域公共交通の確保・維持に必要な 財政支援措置の充実 や利便性向上のための制度の充実・強化を図られますようお願いいたします。
福島県B町	交通業界での 運転手及び車両不足 への対策をお願いしたいです。
福島県C町	当町は原発事故により全町避難しているため特殊な状況下にある。来年度一部避難指示解除に向けて各計画を進めているところであるが、帰還する一部の町民からの公共交通整備の需要はあるものの、交通機関整備にかかる費用を考えると、小規模の整備に止まってしまう。さらには、公共交通整備が十分になされていないことが町民の帰還を妨げることもなり、負の循環の状態となっている。 このことから、現在の需要をある程度超える規模の公共交通整備を行う必要がある。しかし、維持するための自主財源も当町にない状況にあるので、帰還促進のため、 国県等の補助を継続的に活用させてもらう 必要がある。

Ⅱ アンケートの集計結果

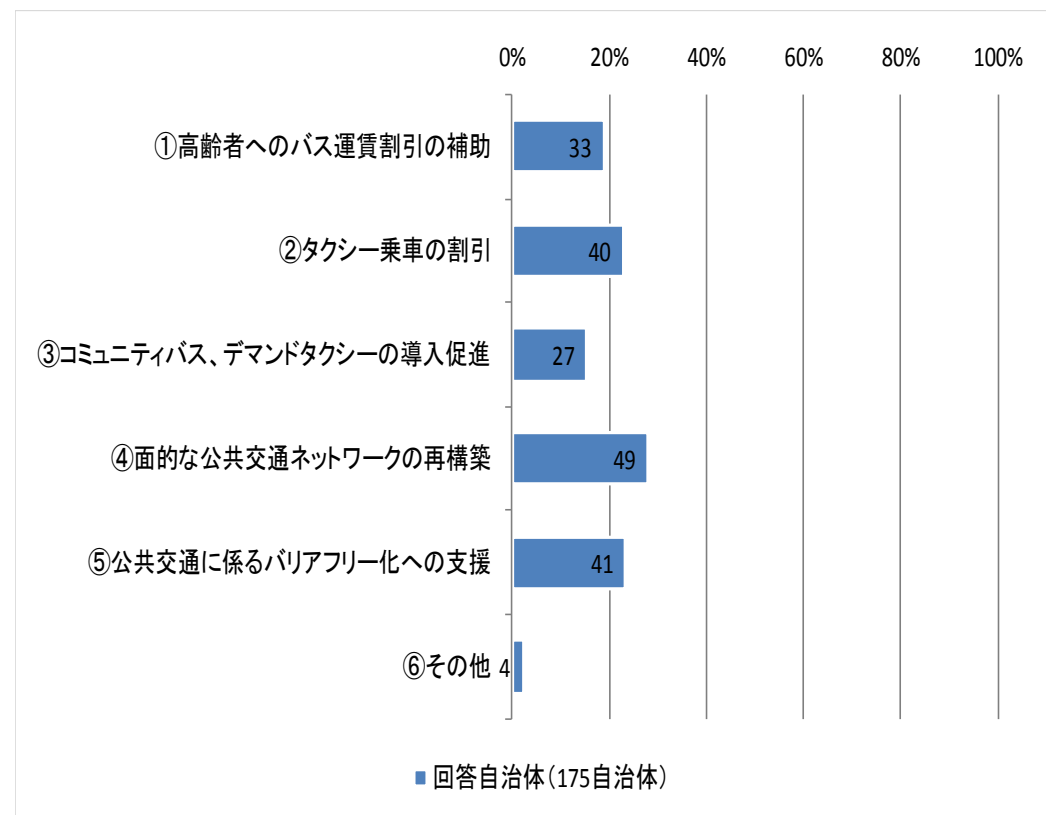
④ 7. その他（高齢ドライバー対策）

- 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



Ⅲ アンケートの結果のまとめ

⊕ 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、財政力指数の低い市町村ほど、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。
- なお、地域公共交通の運行について継続して取り組んでいる市町村の方が、計画策定の取組比率が高い傾向にある。

⊕ 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

- 住民要望や不満がない等の認識のもとで、必要性の検討に着手していない



- 取組を進めている市町村においては、住民等からの要望を受け、検討に着手
=>本当に要望がないのか、ニーズ等を的確に把握していくことが重要

• 段階2：計画策定

- 人材不足・体制確保困難や予算の確保、必要となる知識や情報の不足により策定に至らない



- 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

Ⅲ アンケートの結果のまとめ

✦ 施策・事業への取組にあたっての課題と工夫点

• 段階3：事業化

- 予算・体制面から、取組の必要性があっても、事業化に至っていない



- 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

- 事業終了市町村では、特に協議・調整を行っていないところが多い
- また、計画を策定していない市町村が多い
- さらに、予算の確保や交通事業者との調整が継続上の課題



- 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

- なお、計画策定市町村の方が、地域公共交通の運行に限らず、利用環境整備等の総合的な取組に着手しているところが多い。

⇒計画策定の有効性

Ⅱ アンケートの結果のまとめ

⊕ 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。
- （コミュニティバスやデマンド交通の運行には、「財政的な支援」を求める意見が多いが、有償運送については、「成功事例・情報提供」を希望する意見も見られる）
- ⇒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）