

東北地方における「交通」の
維持・確保に向けた多様な交通手段の
活用方策等の検討調査
報告書

平成31年3月

国土交通省東北運輸局

東北地方における「交通」の維持・確保に向けた多様な交通手段の
活用方策等の検討調査 報告書

目 次

序章 調査の背景・目的	1
(1) 目的	1
(2) 業務フロー	2
1. 地域の実情に応じた多様な交通手段の活用事例の現況調査 ...	3
(1) 市町村に対するアンケート調査	3
(2) 活用事例の現況とりまとめ	27
2. 交通手段ごとの導入・継続に当たっての問題・課題の傾向	28
3. 問題・課題発生の原因分析	31
(1) 市町村ヒアリング調査の実施	31
(2) 原因分析	32
4. 地域公共交通に係る地方公共団体へ支援するための方策の検討 ...	34
5. アンケート調査票	39

序章 調査の背景・目的

(1) 目的

平成17年3月に東北地方交通審議会から答申された「東北地方における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略について」について、平成28年度に総括的なフォローアップを実施し、ますますの人口減少や復興創生の推進等により、更なる情勢変化が予想される中、交通が地域の持続的発展において果たすべき役割は引き続き大きく、時代に即応し効果的に取組を推進していくことが必要不可欠であり、地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえつつ、東北地方全体に交通の重要性の認識と取組の推進を図っていくことが重要とされた。

その一方で、近年では人口減少や高齢化の進行によって路線バス等の公共交通の運行・成立自体が困難な地域が地方部を中心にみられている。このような地域には、自家用有償旅客運送事業の他、道路運送法の適用外となる無償の送迎交通等の運行により、地域住民の生活交通を確保している事例もみられるが、地域の足の確保に際しては安易に好事例を参考にするだけではなく、地域の特性に見合った交通手段をしっかりと吟味して取り入れるべきことは改めて申すまでもないところである。

以上の背景から、今後のさらなる人口減少の進行、及びその区域の拡大を鑑み、本調査では、東北における地方公共団体や地方公共団体の関与をうけて地域自ら運行している多様な交通手段の現況を調査し、そこから成功までは至らなかった、または工夫事例を抽出し、課題等の発生原因を分析することにより、交通手段を活用するに当たっての留意すべきポイントを整理して、地方公共団体の地域公共交通の確保・維持に関する取組に対しての支援を充実させていくことを目的として実施する。

(2) 業務フロー

本業務の業務フローは、次に示すとおりである。

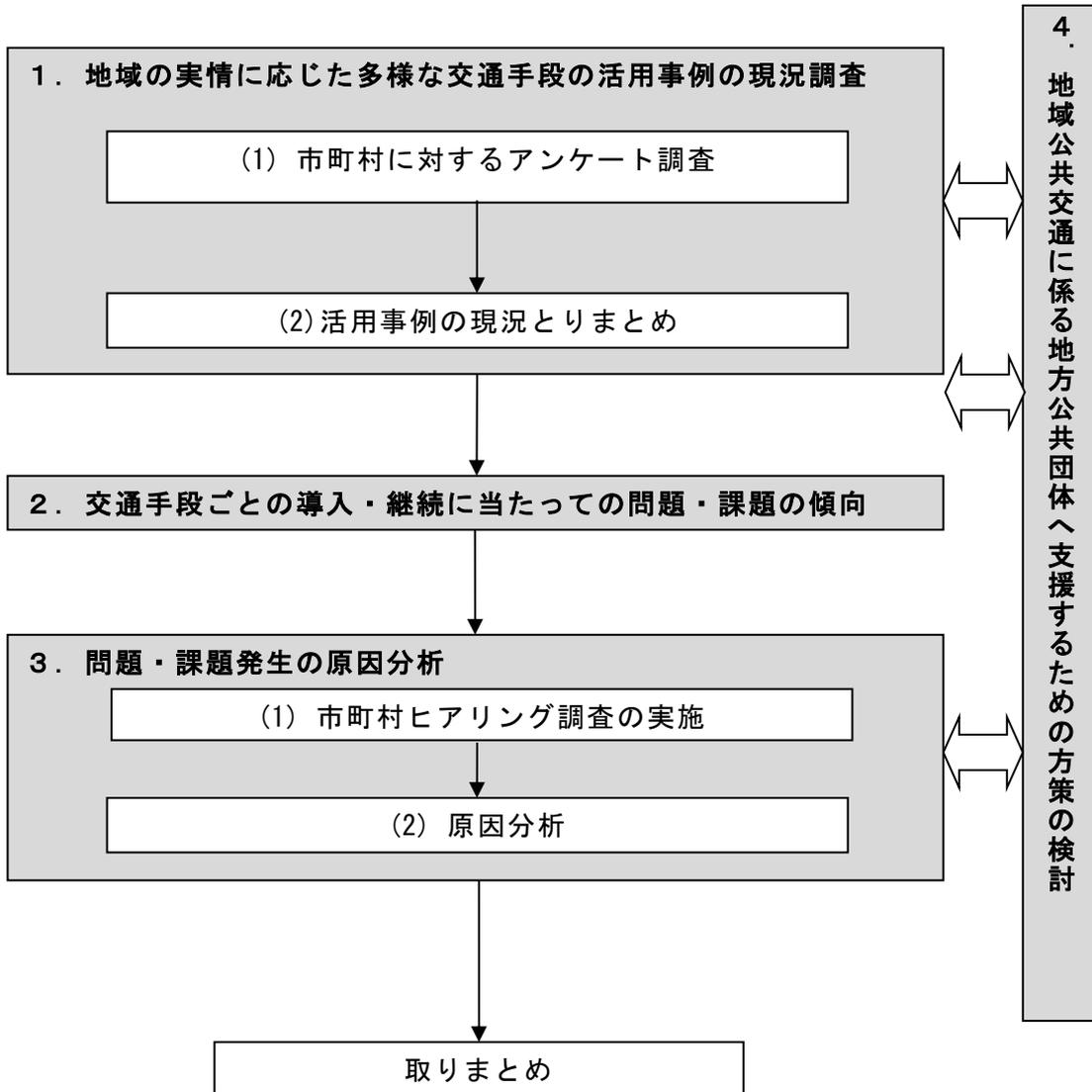


図 序-1 業務フロー

1. 地域の実情に応じた多様な交通手段の活用事例の現況調査

(1) 市町村に対するアンケート調査

○目的

東北地方の各地方公共団体が地域公共交通の維持・確保への取り組み状況を把握するとともに、取り組んだ結果がどのようになっているのか、その要因（原因）は何かを把握しながら、「地方公共団体へ支援するための方策（ポイント集）」に反映する実態を明らかにすることを目的としている。

○調査項目

- ① 回答者情報（市町村名・担当部署名・回答者氏名・連絡先等）
- ② 各交通手段の導入・取組状況（H31.1 現在）
- ③ 当初の見込みに対して「うまく行っているか？」【※交通手段別】
 - ・うまく行った場合は、その要因となる「工夫点」
 - ・うまく行っていない「理由」とその想定される「原因」
- ④ 上記で回答した路線・運行の概況（運行エリア人口、面積、利用実績、収支率、利用者の特性 等）

○調査対象

東北運輸局管内の全市町村

○調査手法

調査票をエクセルファイルとし、メール送付・メール回収とした。

○調査実施期間

1月21日～2月1日（督促含め2月8日）

○調査結果

■回収状況

回収状況については、表 1-1 のとおりであり、全体での回収率が 78.9%と半数以上の市町村から回答があった。

表 1-1 回収状況

	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	合計
1月22日	4	2	1	0	0	2	9
1月23日	4	4	0	2	0	3	13
1月24日	2	3	0	4	0	3	12
1月25日	4	4	1	1	0	4	14
1月26日	0	0	0	0	0	0	0
1月27日	0	0	0	0	0	0	0
1月28日	10	2	3	1	1	3	20
1月29日	1	0	3	1	1	4	10
1月30日	5	2	4	4	6	1	22
1月31日	3	1	2	3	7	3	19
2月1日	3	4	1	2	6	6	22
2月2日	0	0	0	0	0	0	0
2月3日	0	0	0	0	0	0	0
2月4日	1	0	0	1	2	1	5
2月5日	1	3	2	1	1	3	11
2月6日	0	0	1	1	1	1	4
2月7日	0	0	0	0	0	1	1
2月8日	0	0	3	0	0	3	6
2月9日	0	0	1	0	0	0	1
2月10日	0	0	0	0	0	0	0
2月11日	0	0	0	0	0	0	0
2月12日	0	0	0	1	1	2	4
2月13日	0	0	1	1	1	1	4
2月14日	0	1	0	0	0	1	2
2月15日	0	0	0	0	0	0	0
2月16日	0	0	0	0	0	0	0
2月17日	0	0	0	0	0	0	0
合計	38	26	23	23	27	42	179
回収率	95.0%	78.8%	65.7%	92.0%	77.1%	71.2%	78.9%

■地域公共交通の確保・維持に対する取組状況

コミュニティバス及びデマンド型交通については、「運行継続中」が 42%と多いのに対し、混乗型スクールバスは 17%と低い。

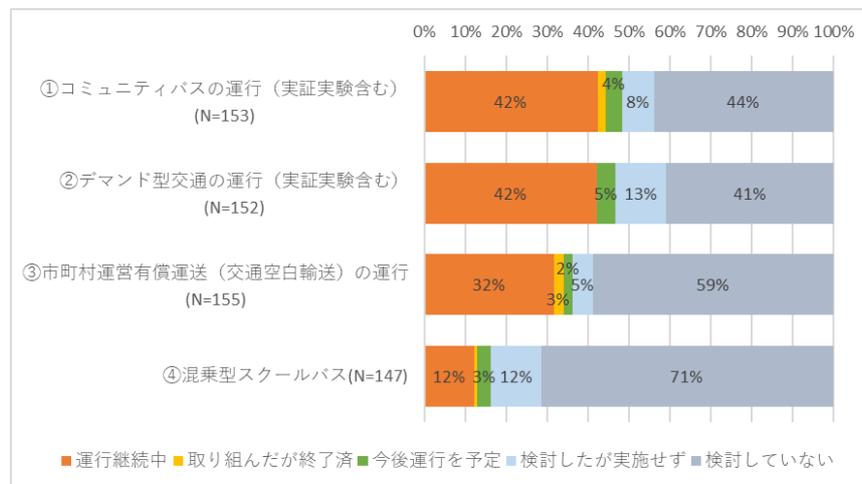


図 1-2 各交通手段別の取組状況

■コミュニティバス

(1) 取組に対する評価

コミュニティバスに取り組んでいる市町村では、約5割が「概ね良好」に対し、4分の1が「良好とはいえない」と回答している。

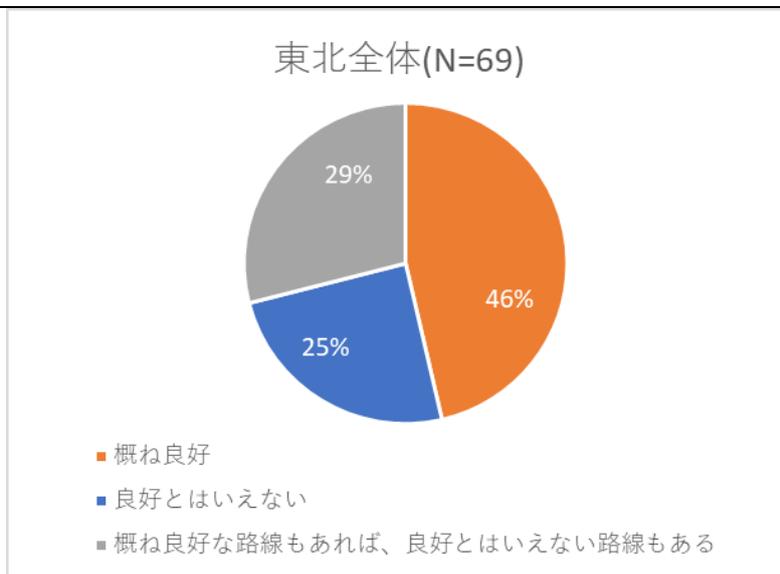


図 1-3 取組に対する評価（コミュニティバス）

(2) 良好と評価した理由

良好と評価した理由としては、「⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した」が50%と最も多い。

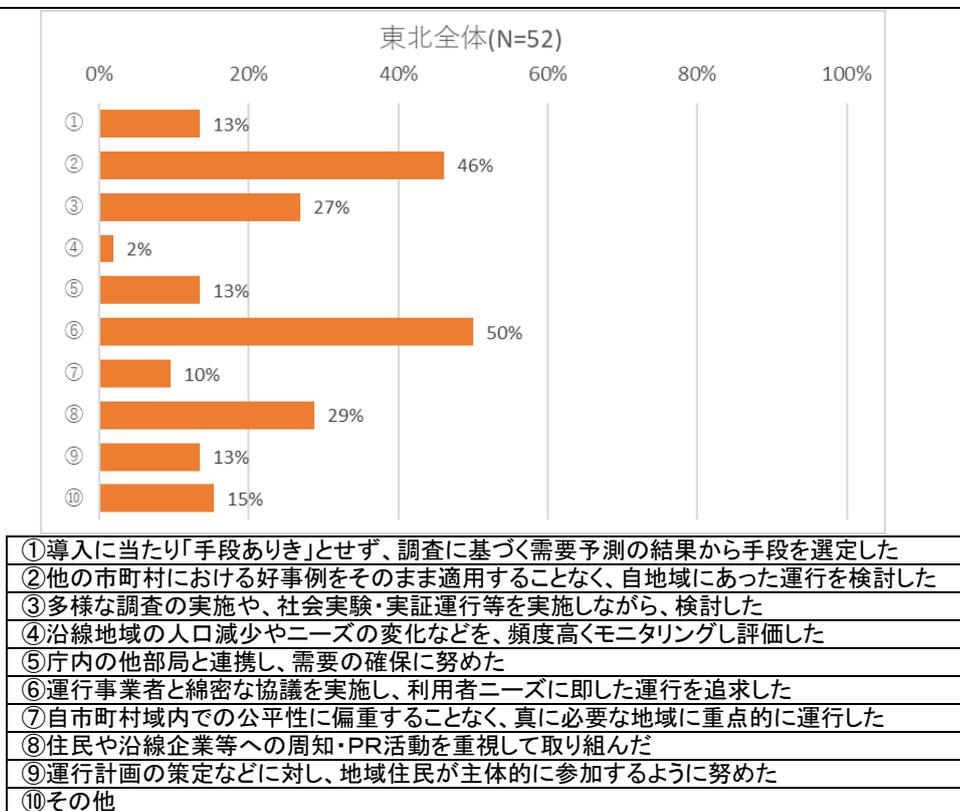
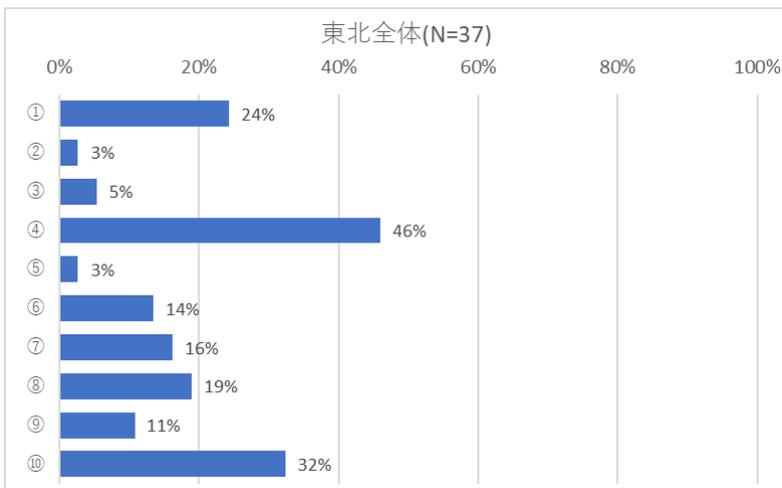


図 1-4 良好と評価した理由（コミュニティバス）

(3) 良好とはいえない理由

良好とはいえない理由としては、「④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった」が46%と最も多い。



①導入に当たり当初から「コミュニティバスありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑨運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑩その他

図 1-5 良好とはいえない理由（コミュニティバス）

(4) 生じている運行サービス上の問題

生じている運行サービス上の問題としては、「④運行時間帯」についてが、51%と最も多い。

①ルート設定
②1運行当たりの所要時間
③バス停留所の設定、間隔
④運行時間帯
⑤運行曜日
⑥運賃設定
⑦車両サイズ
⑧その他

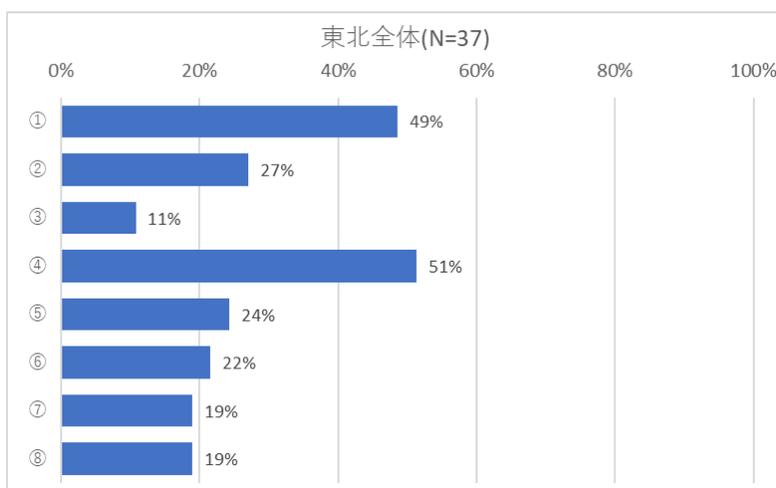
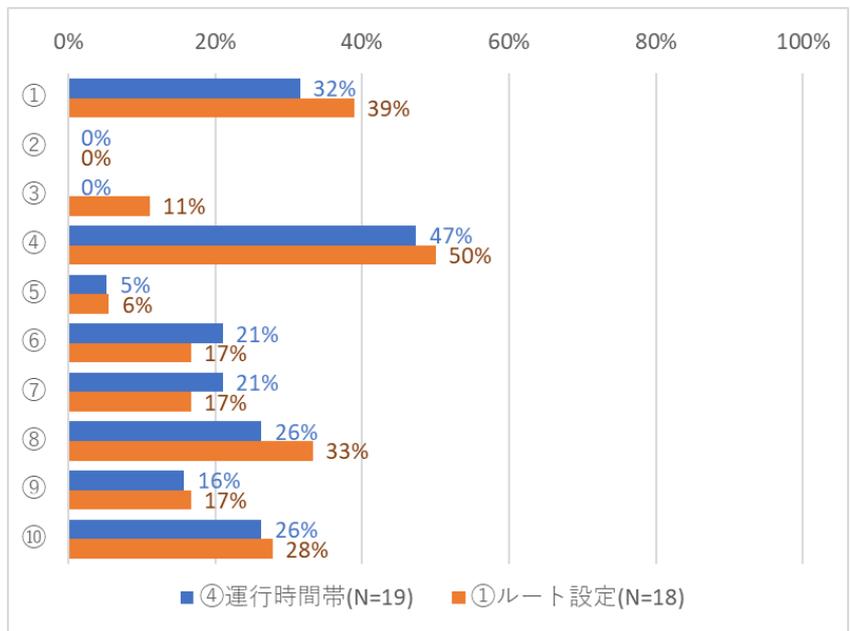


図 1-6 生じている運行サービス上の問題（コミュニティバス）

(5) (4)での指摘事項上位3つについて該当している市町村に(3)をクロス集計

運行上の問題として「①ルート設定」及び「④運行時間帯」を指摘している市町村は、「④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった」理由がともに最も高くなっている。



①導入に当たり当初から「コミュニティバスありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑨運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑩その他

図 1-7 運行サービス上の問題別の良好とはいえない理由（コミュニティバス）

表 1-8 コミュニティバスに関する自由意見

◆概ね良好

	「概ね良好」とする理由（その他）
青森県・A	当村の診療所内科部門の廃止により、隣町の病院までの通院手段を確保する必要があったことから、必然的に需要が生じていたため。
岩手県・B	導入時に需要予測を実施していたか不明
宮城県・C	東日本大震災後に、市西部にある団地への市の沿岸部の住人や、市外から転入してきたことにより、名取駅までの交通手段として、利用する市民が増えた。また、現在は被災地の再建により住民が戻り、その交通手段としてコミュニティバスの利用者が増えている。
山形県・D	近隣の自治体と情報を密に交換しながら、朝の運行と夕方の運行を役割分担し乗客のニーズにできるだけ対応した運行を行っている。
山形県・E	市・交通事業者・商工会議所の3者の連携により、商工会議所で運行していた中心市街地100円循環バスの役割を引き継ぐ形でリニューアルした。
山形県・F	地域住民による協議会が運営主体となることで、利用者のニーズを運行内容に反映できる体制を確保している。
山形県・G	大学生の利用を見込んだ経路を運行した
福島県・H	民間路線バスの代替えとして、運行を開始した。日常生活に支障をきたさないよう継続して運行をしているが、人口減少の影響により利用者也減少してきている。

◆良好とはいえない

	「概ね良好とはいえない」とする理由（その他）
青森県・I	事業者、既存路線、関係市町等の事情から運行方法について自由に設定することができなかった。
岩手県・J	沿線地域の人口減少やニーズの変化に伴う運行の見直し等をまだ行っていない。
岩手県・K	市の市民バス（コミバス）は、廃止代替路線として市内事業者への委託方式で平成20年度に運行を開始。当初は3年、現行は5年を運行期間に設定し、運行期間ごとに経路等の見直しを実施している。運行開始時は時間的な制約等があったため、需要予測等十分といえないが、現在は利用実態調査、意見交換等を経て、見直し作業を実施している。
岩手県・L	導入時に需要予測を実施していたか不明
岩手県・M	想定よりも人口減少のスピードが速く、高齢者の減少＝利用者の減少となっている。
宮城県・N	主な利用者である小中学生が減少した
宮城県・O	電車等への接続が悪かった。
秋田県・P	導入当初の利用人数と比べて1/3程度まで利用者が減少しているから。
秋田県・Q	人口減少も影響していると思われるが、利用者数が減少し続けている。
秋田県・R	予測より人口減少が進み利用者数が目標を下回っている。
山形県・S	要望等により運行を行ってきた路線であるが、要望はしても実際の乗客にはつながらないという事態につながったため。
福島県・T	当初、町民同士の交流促進・コミュニティ維持・買い物や通院などの生活支援のため応急仮設住宅間等を巡回していた。 現在は復興公営住宅への入居や自宅再建などの理由から、応急仮設住宅を退去する方が多く、年々利用者数が減少傾向にある。そのため、利用者数の減少や交流促進・コミュニティ維持の観点からは「良好とはいえない」としている。 だが、応急仮設住宅に支援対象者が生活していることから継続が必要であると考えられる。

◆良好とはいえない→生じている内容

	「概ね良好とはいえない」としている運行サービス上の問題点（その他）
青森県・U	沿線地域の人口減少
青森県・V	既存路線との関係から乗降に制限があり、自由に乗り降りできない。また、事業所が運行ルートから離れている関係もあって、便数を減らしたとしても経費削減につながりにくいため、運賃設定に反映させづらい。
岩手県・W	導入時に需要予測を実施していたか不明
宮城県・X	小中学生の通学の足と地域の足の確保を両立するための運行スキーム（市の補助制度）の設定
秋田県・Y	地域が望む運行形態や運行本数では、利用者数に比して運行費用が過大となり財政負担が大きい。一方で、利用者数に応じた運行形態や運行本数では、利便性が保てない。
秋田県・Z	人口減少の予測が困難
秋田県・AA	乗車人数の実績から、地域内交通の需要が低いと考えられる。

■ デマンド型交通

(1) 取組に対する評価

デマンド型交通はコミュニティバス同様に、取り組んでいる市町村では、約5割が「概ね良好」に対し、約4分の1が「良好とはいえない」と回答している。

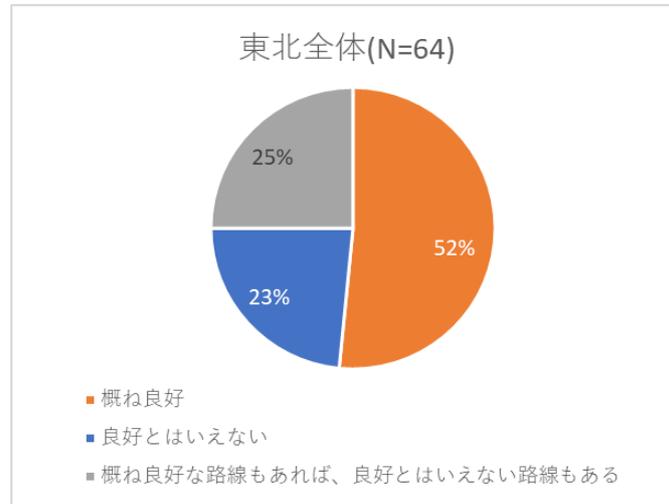
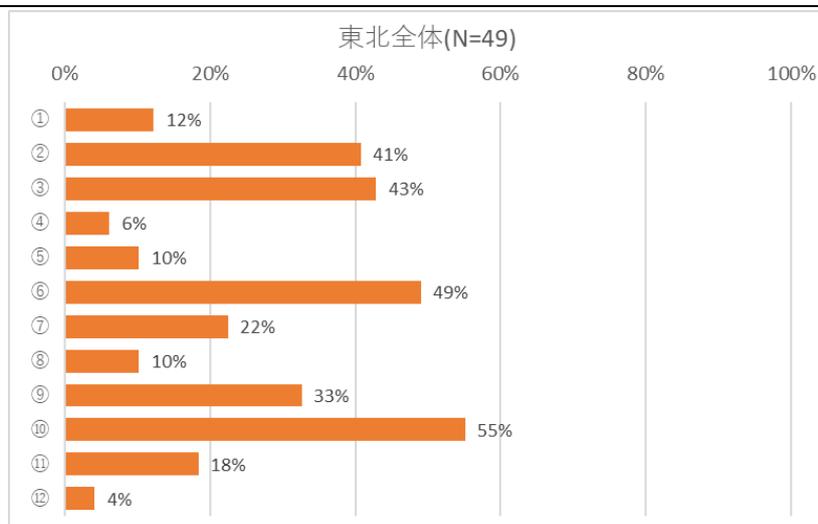


図 1-9 取組に対する評価（デマンド型交通）

(2) 良好と評価した理由

良好と評価した理由としては、「⑩予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った」が55%と最も多い。

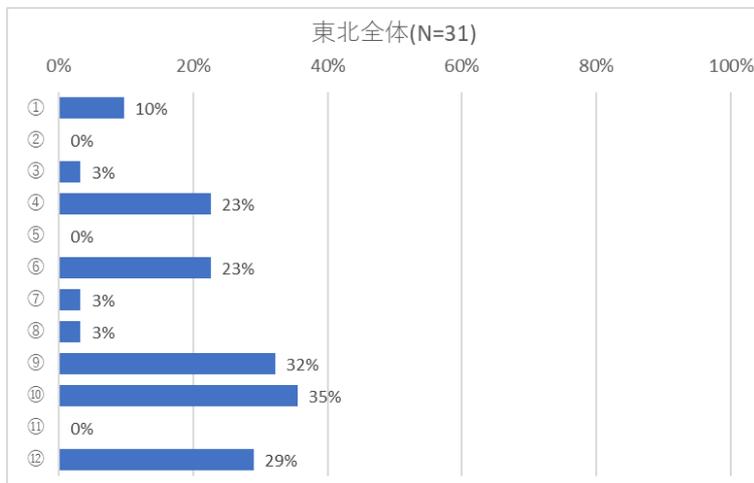


①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した
⑧多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ
⑩予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた
⑫その他

図 1-10 良好と評価した理由（デマンド型交通）

(3) 良好とはいえない理由

良好とはいえない理由としては、「⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった」が35%と最も多い。



①導入に当たり当初から「デマンド型交通ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑫その他

図 1-11 良好とはいえない理由（デマンド型交通）

(4) 生じている運行サービス上の問題

生じている運行サービス上の問題としては、「⑨予約方法・利用方法」についてが、51%と最も多い。

①ルート・地区設定
②1運行当たりの所要時間
③乗降場所の設定、間隔
④運行時間帯
⑤運行曜日
⑥運賃設定
⑦車両サイズ
⑧利用者の限定・特定
⑨予約方法・利用方法
⑩その他

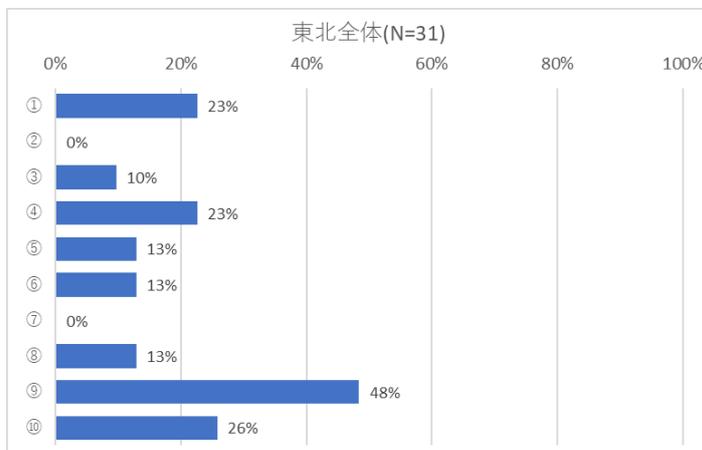
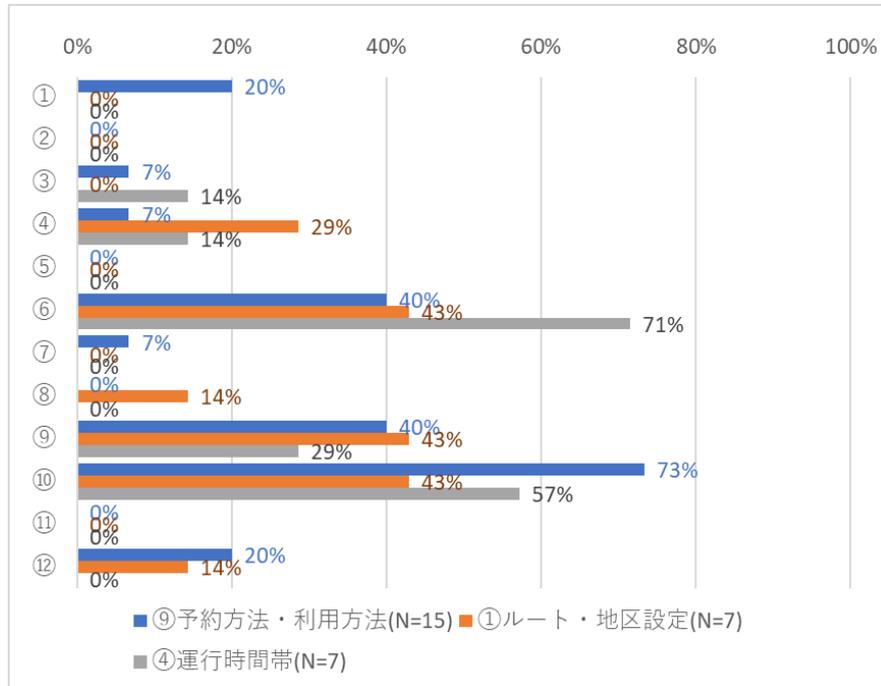


図 1-12 生じている運行サービス上の問題（デマンド型交通）

(5) (4)での指摘事項上位3つについて該当している市町村に(3)をクロス集計

運行上の問題として「⑩予約方法」を指摘している市町村は、「⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった」理由が73%と最も高くなっている。



①導入に当たり当初から「デマンド型交通ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑫その他

図 1-13 運行サービス上の問題別の良好とはいえない理由（デマンド型交通）

表 1-14 デマンド型交通に関する自由意見

◆概ね良好

	「概ね良好」とする理由（その他）
秋田県・A	民間事業者が撤退したバス路線の代替案として導入したものであり、需要に応じた運行を行っている
山形県・B	登録者に対し、アンケートを実施した

◆良好とはいえない

	「概ね良好とはいえない」とする理由（その他）
青森県・C	導入後、しばらくの間、ニーズ調査や新規利用者の獲得に向けたPRを行っていなかった。
岩手県・D	見込んでいた利用者が減り、新たな利用者を獲得できていない
岩手県・E	運行経路や運賃が利用者のニーズにそぐわないところがあった
岩手県・F	予約の手間がかかるためか、利用が低調である。
宮城県・G	住民への利用の呼びかけやイベント等でのPRなどを実施しているが、利用拡大に結び付いていない状況である。
宮城県・H	導入当初、もう少し地域性を考慮し、民間事業者との住み分けを明確化すべきだった。
秋田県・I	交通空白地域へ導入しているが、著しい人口減少や利用者の死亡・施設入所などにより利用者が減少している。
秋田県・J	人口減少も影響していると思われるが、利用者数が減少し続けている。
山形県・K	現在実証実験運行中の地区は利用者が少ない。 不便地区ではあるが、自家用車の保有率を把握してなかった。
福島県・L	新規運行として開始してまで1年未満であり、利用の習慣化や地域が主体となった利用促進や利用環境の改善等の展開などには時間を要するため。
福島県・M	収支のバランスが悪い

◆良好とはいえない→生じている内容

	「概ね良好とはいえない」としている運行サービス上の問題点（その他）
青森県・N	運行本数
青森県・O	サービス利用者の減少。
秋田県・P	特定の交通空白地域に限定している。
秋田県・Q	人口の減少
秋田県・R	地域が望む運行形態や運行本数では、利用者数に比して運行費用が過大となり財政負担が大きい。一方で、利用者数に応じた運行形態や運行本数では、利便性が保てない。
山形県・S	運行計画上の問題ではないように思う。実際の利用者が少なすぎる。
福島県・T	地域住民組や交通事業者、市等が連携しながら、利用状況や利用者の声等の情報を共有し、利用促進や利用環境の改善等に繋げていくための定期的な会合等の継続した開催
福島県・U	タクシー事業者への委託金が高額になってしまう

■市町村運営有償運送

(1)取組に対する評価

市町村運営有償運送については、「概ね良好」が約6割と、コミバス、デマンドよりも若干良好な市町村が多い。

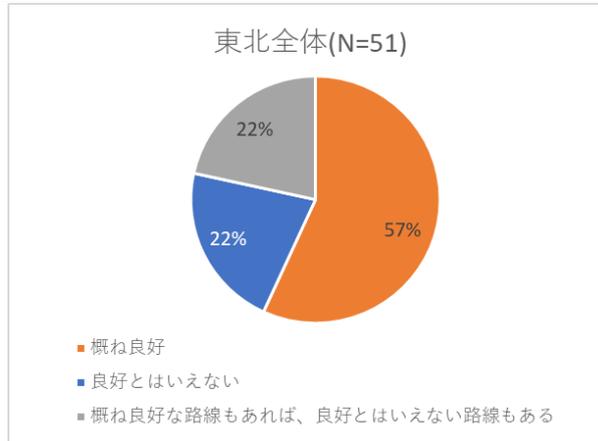
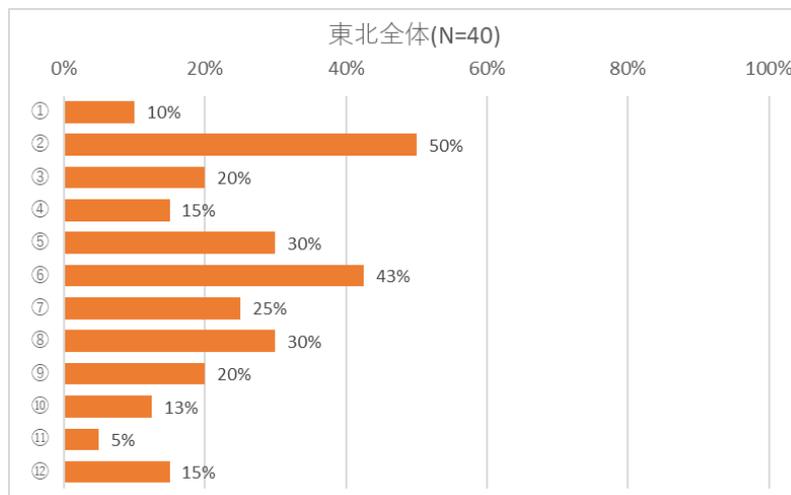


図 1-15 取組に対する評価（市町村運営有償運送）

(2)良好と評価した理由

良好と評価した理由としては、「②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した」が50%と最も多い。

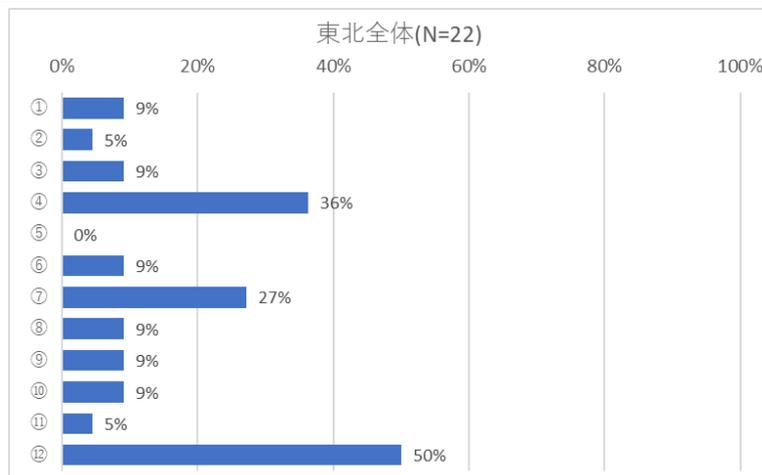


①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した
⑧多くの人々が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ
⑩予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた
⑫その他

図 1-16 良好と評価した理由（市町村運営有償運送）

(3) 良好とはいえない理由

良好とはいえない理由としては、「④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった」が36%と最も多い。

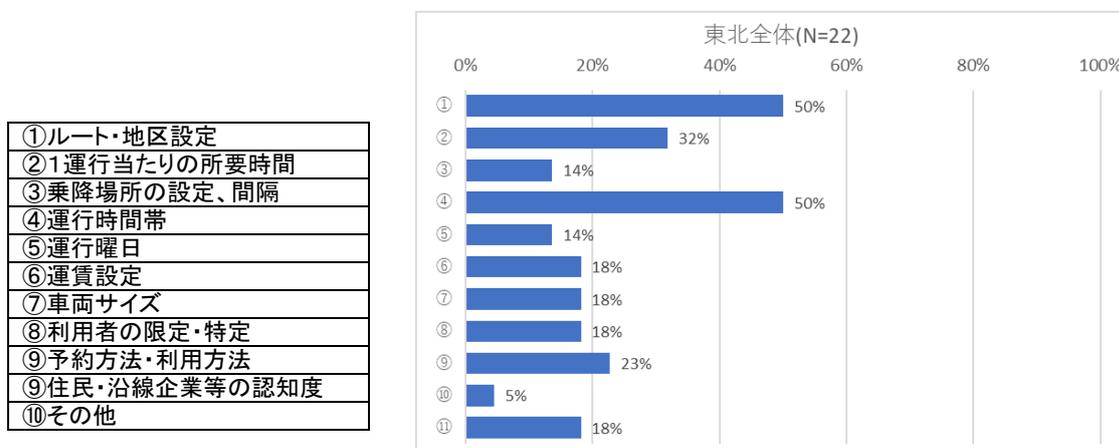


①導入に当たり当初から「自家用有償運送ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑫その他

図 1-17 良好とはいえない理由（市町村運営有償運送）

(4) 生じている運行サービス上の問題

生じている運行サービス上の問題としては、「①ルート設定」及び「④運行時間帯」についてが、50%と最も多い。

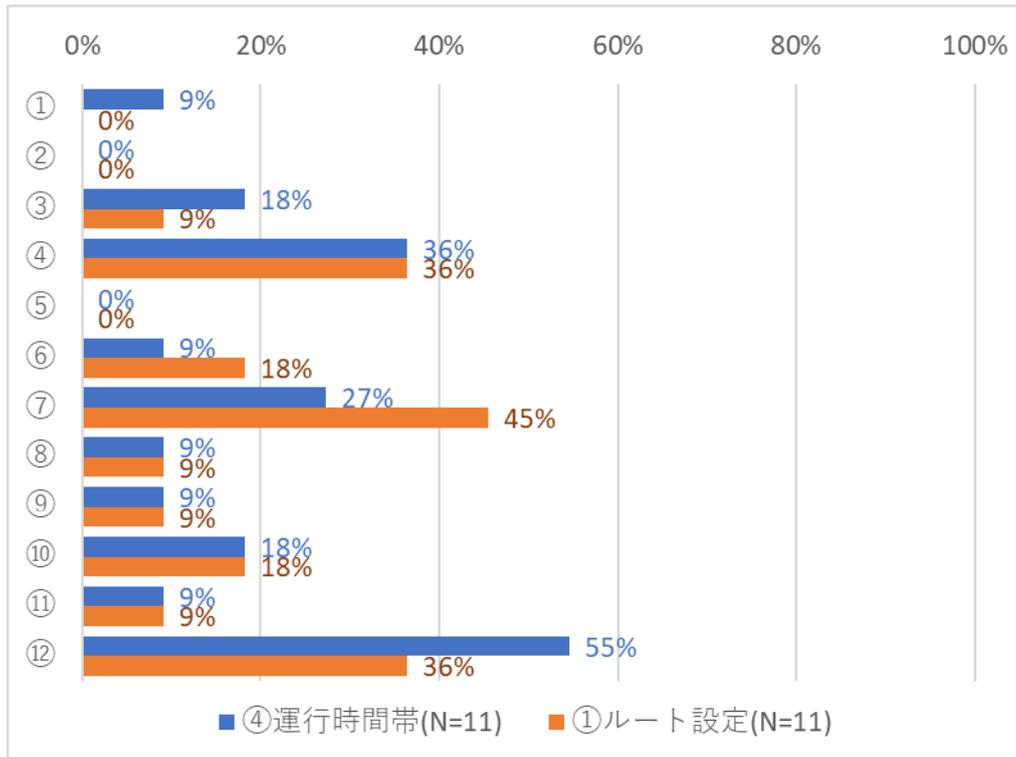


①ルート・地区設定
②1運行当たりの所要時間
③乗降場所の設定、間隔
④運行時間帯
⑤運行曜日
⑥運賃設定
⑦車両サイズ
⑧利用者の限定・特定
⑨予約方法・利用方法
⑩住民・沿線企業等の認知度
⑪その他

図 1-18 生じている運行サービス上の問題（市町村運営有償運送）

(5) (4)での指摘事項上位3つについて該当している市町村に(3)をクロス集計

運行上の問題として「①ルート設定」を指摘している市町村は、「⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した」理由が45%と最も高くなっており、「④運行時間帯」を指摘した市町村は、「④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった」が36%と最も多い。



①導入に当たり当初から「自家用有償運送ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑫その他

図 1-19 運行サービス上の問題別の良好とはいえない理由（市町村運営有償運送）

表 1-20 市町村運営有償運送に関する自由意見

◆概ね良好

	「概ね良好」とする理由（その他）
青森県・A	要介護認定者及び概ね65歳以上の高齢者で、疾病等の理由により臥床している方又は車いすを利用している方を対象。利用者宅と医療機関の送迎を実施。 H29実績：利用登録者数 60人 利用延回数468回（内訳：町内425回、町外43回）
岩手県・B	導入時に需要予測を実施していたか不明
岩手県・C	運行時間、コースを変えることなく運行しているため、沿線住民の認知度が高い
宮城県・D	・定期的に特定の固定客がいること。 ・小学生の通学利用（市民の日常生活の足の他に、混乗バスとしての役割も担う） ・市内高等学園への通学利用
秋田県・E	路線バスの補完という位置づけで運行した
福島県・F	利用対象に合わせて運行し、利用確保に努めた。

◆良好とはいえない

	「概ね良好とはいえない」とする理由（その他）
岩手県・G	沿線地域の人口減少やニーズの変化に伴う運行の見直し等をまだ行っていない。
岩手県・H	導入時に需要予測を実施していたか不明
岩手県・I	交通空白地帯への路線延伸や、ニーズに合わせたバス停の設置等を行っているものの、路線全体としてみると、運行当初から大きく変更していない。便数やバス停の位置などの調整が必要と考える。
岩手県・J	想定よりも人口減少のスピードが速く、高齢者の減少＝利用者の減少となっている。
宮城県・K	・路線数に対するバス車両の台数が不足しているため、全ての路線で目的に合わせたダイヤ作成が困難であるため。 ・路線が複雑化し、利用しづらいものになっている。 ・自家用車での移動が基本になっているため。 ⇒ 平成30年3月12日運行体系見直し
宮城県・L	運行改善には経路の見直しや新たな交通モードの導入等が必要な地域があり、検討はしているものの取組みに時間を要している。
宮城県・M	住民のニーズに合わせた運行体系を目指しているが、バスの運行委託事業者の人員不足等の兼ね合いで、要望に応えきれていない。
山形県・N	平成19年に撤退した民間事業者の路線を引き継ぎ運行を開始した路線であり、主な利用者である高齢者のニーズに応じた改編ができていなかった。
山形県・O	自家用車の普及、人口減等により、ニーズ自体が少なかった。
山形県・P	利用者の需要に対し、車両の台数及びダイヤの本数が不足している。
福島県・Q	収支のバランスが悪い

■混乗型スクールバス

(1)取組に対する評価

混乗型スクールバスはほかの3つの交通手段に比べ、「概ね良好」が約4割と低く、「良好とはいえない」が約5割と高くなっている。

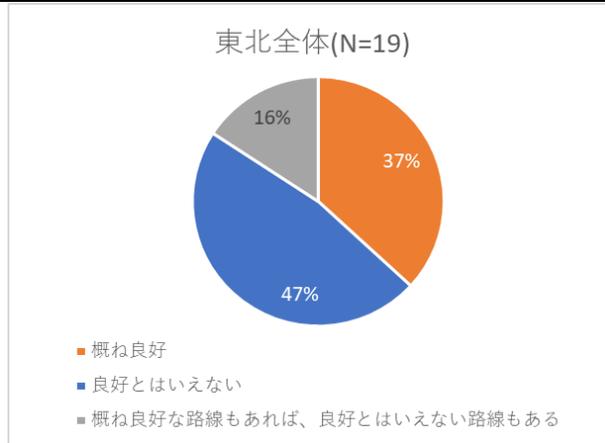
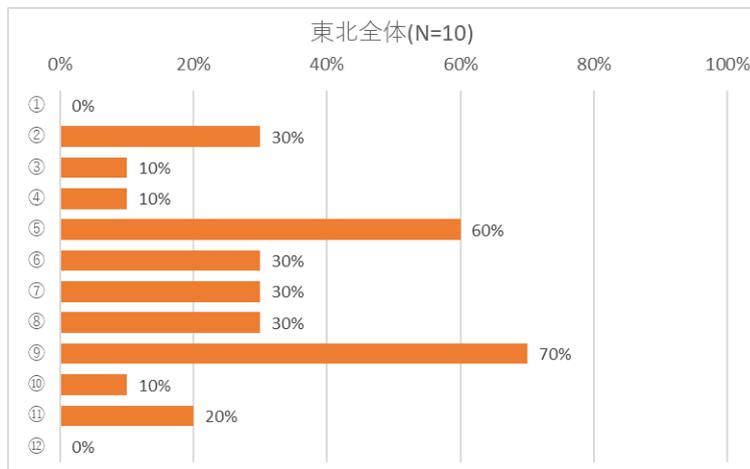


図 1-21 取組に対する評価（混乗型スクールバス）

(2)良好と評価した理由

良好と評価した理由としては、「⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ」が70%と最も多い。

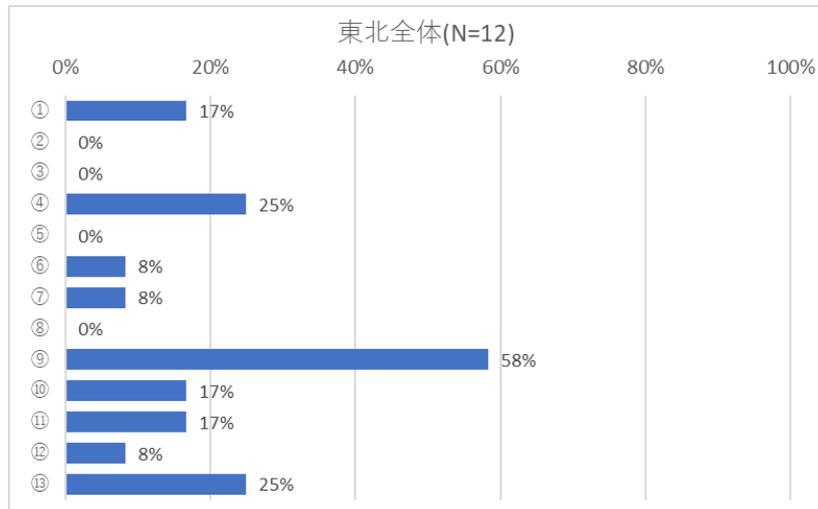


①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した
⑧多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ
⑩予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた
⑫その他

図 1-22 良好と評価した理由（混乗型スクールバス）

(3) 良好とはいえない理由

良好とはいえない理由としては、「⑨本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった」が58%と最も多い。

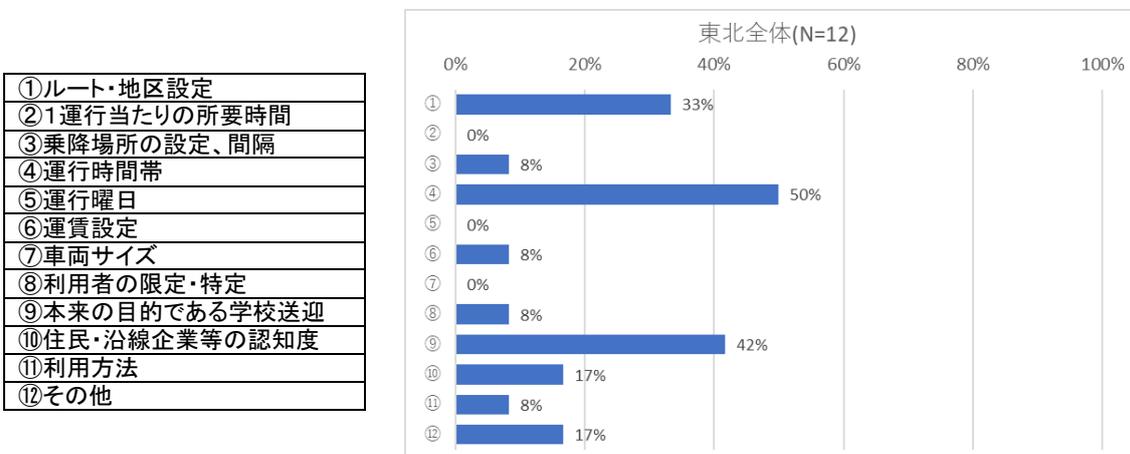


①導入に当たり当初から「デマンド型交通ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった
⑩住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑪予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑫運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑬その他

図 1-23 良好とはいえない理由（混乗型スクールバス）

(4) 生じている運行サービス上の問題

生じている運行サービス上の問題としては、「④運行時間帯」についてが、50%と最も多い。

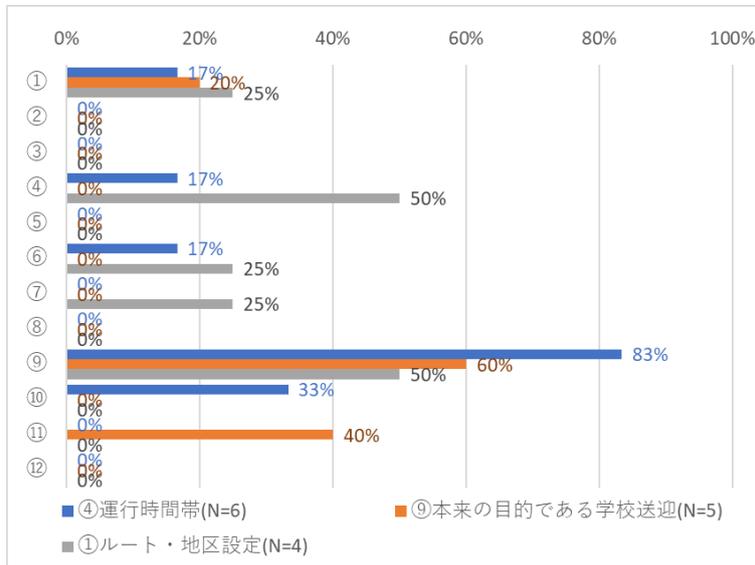


①ルート・地区設定
②1運行当たりの所要時間
③乗降場所の設定、間隔
④運行時間帯
⑤運行曜日
⑥運賃設定
⑦車両サイズ
⑧利用者の限定・特定
⑨本来の目的である学校送迎
⑩住民・沿線企業等の認知度
⑪利用方法
⑫その他

図 1-24 生じている運行サービス上の問題（混乗型スクールバス）

(5) (4)での指摘事項上位3つについて該当している市町村に(3)をクロス集計

運行上の問題として「①ルート設定」及び「④運行時間帯」、「⑨本来の目的である学校送迎」を指摘している市町村は、「⑨本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった」理由がそれぞれの指摘事項で最も多くなっている。



①導入に当たり当初から「デマンド型交通ありき」としていた
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった
⑤庁内の他部局と連携しなかった
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した
⑧対象となる利用者を特定しすぎた
⑨本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった
⑩住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた
⑪予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった
⑫運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった
⑬その他

図 1-25 運行サービス上の問題別の良好とはいえない理由 (混乗型スクールバス)

表 1-26 混乗型スクールバス型交通に関する自由意見

◆良好とはいえない

	「概ね良好とはいえない」とする理由 (その他)
岩手県・A	当該路線は、路線バスの運行区間と重複しているものの、路線バスの運行時間が通学に対応していないことなどから運行している。基本的には路線バスの利用を優先しているため、当該路線は路線バスの運行がない時間帯に限定して運行している。
秋田県・B	児童への遠慮や、乗車場所が通学児童のいる集落に限られること、もともとバスに乗り慣れていない地域などの理由により利用者が少ない。
山形県・C	利用者は、通院及び買い物等の特定者であるため。

◆良好とはいえない→生じている内容

	「概ね良好とはいえない」としている運行サービス上の問題点 (その他)
岩手県・D	運行継続に向けて、利用者の費用負担のあり方などを検討した結果、平成31年度からはコミバス化(有償化)することとした。
山形県・E	路線バスと接続になっていない

■公共交通空白地有償運送

(1)取組に対する評価

公共交通空白地有償運送に関与しているのは、回答者のうちの約2割が関与している。

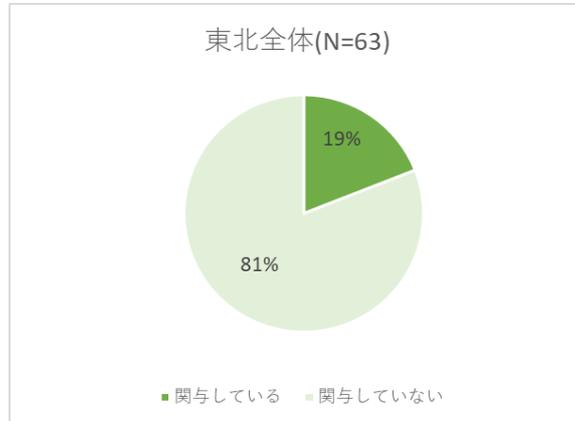


図 1-27 関与の有無（公共交通空白地有償運送）

(2) 関与内容

関与している内容としては、「④運行経費に対する財政負担（支援を含む）」が75%と最も多い。

①運行主体
②運行計画の策定
③車両調達・貸出（支援を含む）
④運行経費に対する財政負担（支援を含む）
⑤乗降や走行などにあたっての用地の提供・貸出
⑥運行に際しての関係者との調整（支援を含む）
⑦広報・PR活動
⑧その他

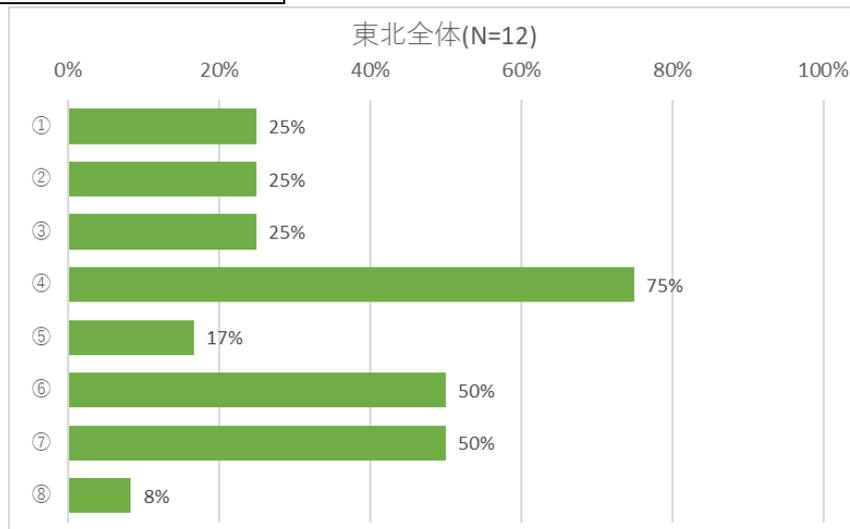


図 1-28 関与内容（公共交通空白地有償運送）

(3) 取組に対する評価

関与している市町村の取組の評価としては、「概ね良好」が64%となっており、1割が「状況を知らない」という市町村もある。

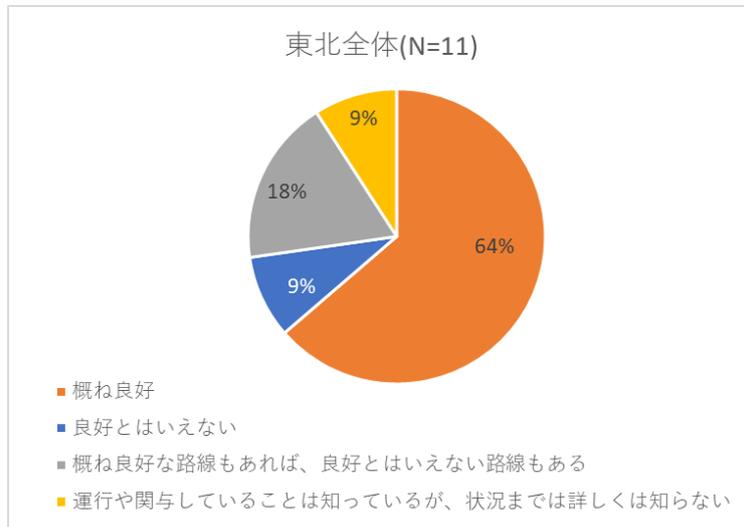
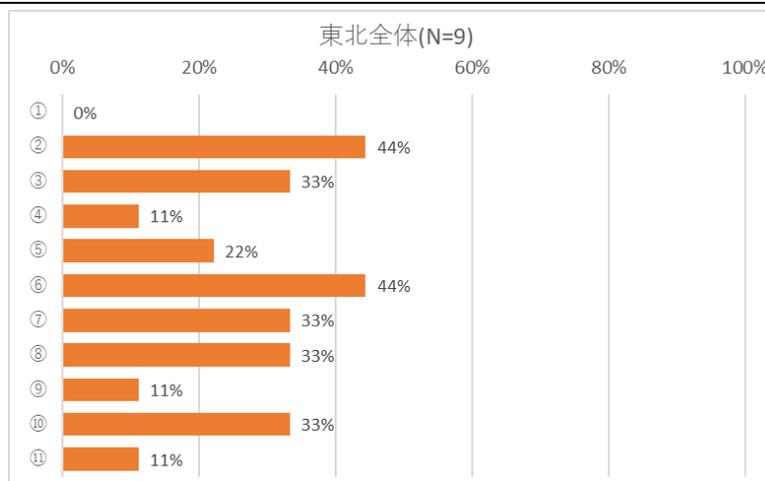


図 1-29 取組に対する評価（公共交通空白地有償運送）

(4) 良好と評価した理由

良好と評価した理由としては、「②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した」及び「⑥運行事業者や他の交通機関と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した」が44%と最も多い。



①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した
⑤市内の他部局と連携し、需要の確保に努めた
⑥運行事業者や他の交通機関と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した
⑧多くの人々が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ
⑩運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた
⑪その他

図 1-30 良好と評価した理由（公共交通空白地有償運送）

(5) 良好とはいえない理由

良好とはいえない理由としては、「②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した」が33%と最も多い。

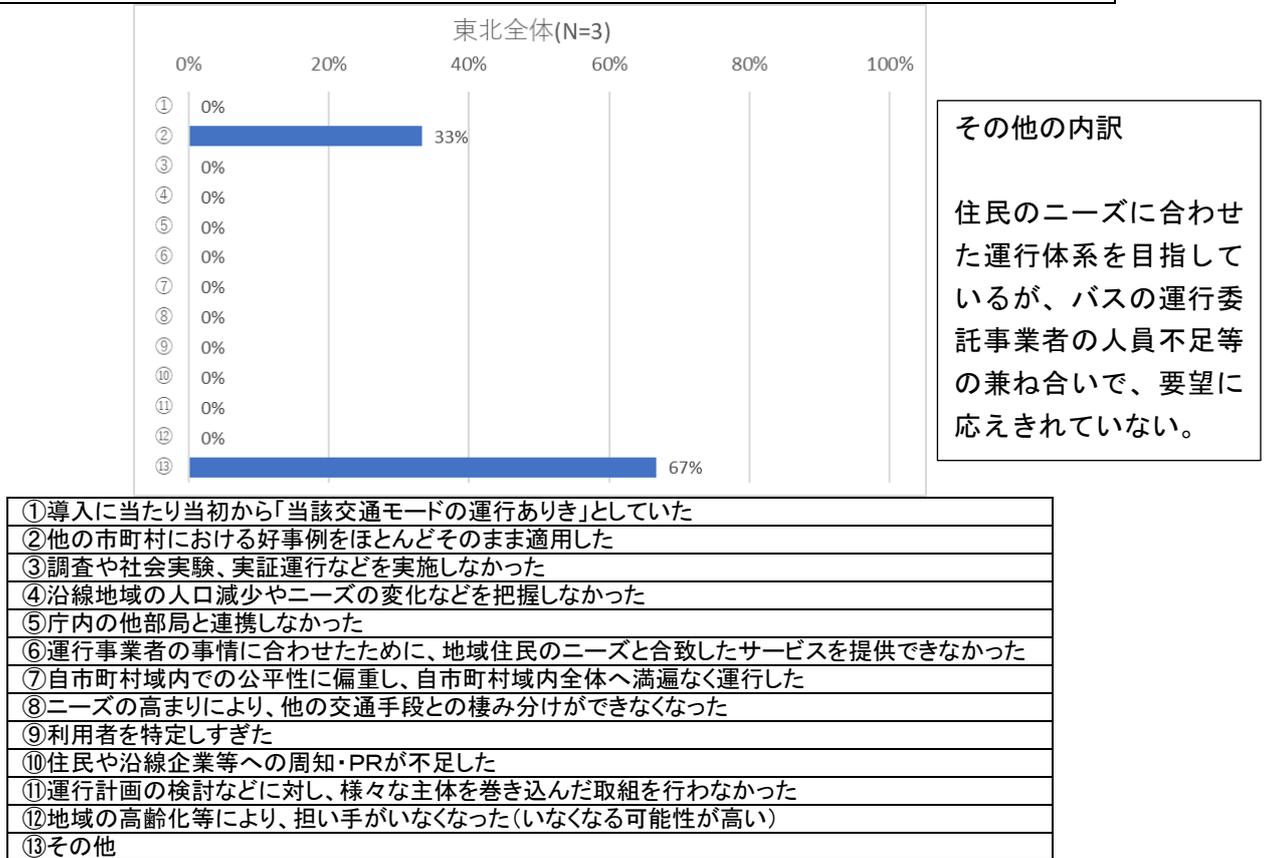


図 1-31 良好とはいえない理由（公共交通空白地有償運送）

(6) 生じている運行サービス上の問題

生じている運行サービス上の問題としては、「①ルート・地区設定」「③乗降場所の設定、間隔」「⑤運行曜日」「⑧利用者の限定・特定」「⑩取組の持続可能性」が挙げられている。

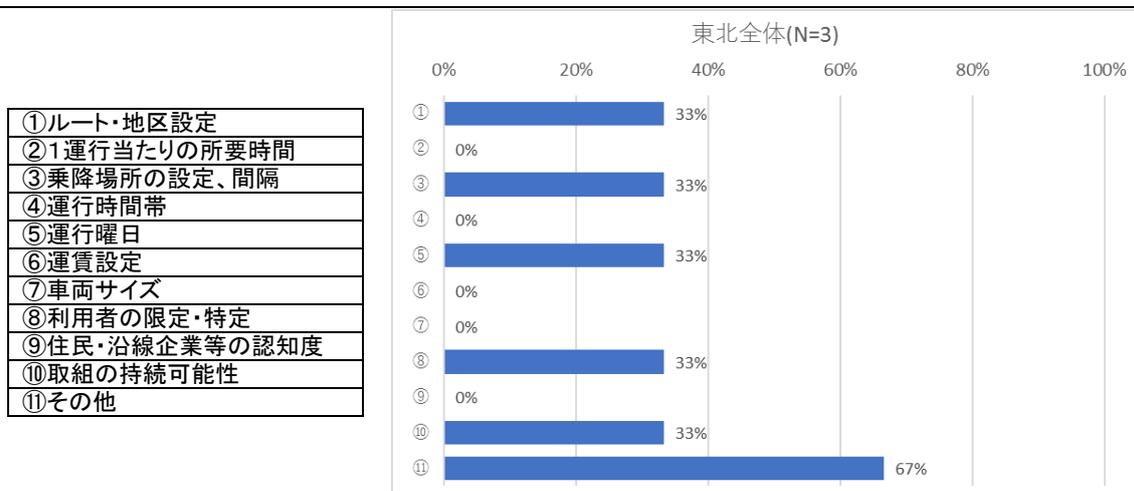


図 1-32 生じている運行サービス上の問題（公共交通空白地有償運送）

表 1-33 公共交通空白地有償運送に関する自由意見

◆関与内容その他

	関与内容（その他）
岩手県・A	過去、実施について地域とともに検討したが、実施には至らなかった。

◆概ね良好

	「概ね良好」とする理由（その他）
青森県・B	町民のニーズを検討したうえで、バス停や運行時間等を決定した。

◆良好とはいえない

	「概ね良好とはいえない」とする理由（その他）
宮城県・C	住民のニーズに合わせた運行体系を目指しているが、バスの運行委託事業者の人員不足等の兼ね合いで、要望に応えきれていない。

◆良好とはいえない→生じている内容

	「概ね良好とはいえない」としている運行サービス上の問題点（その他）
宮城県・C	運行事業者の人員不足
秋田県・D	※現在運行開始に向け取り組み中であり、実際に運行していない

(1) 相談相手

地域公共交通に関する相談相手としては、「①交通事業者」が78%と最も多くなっている。

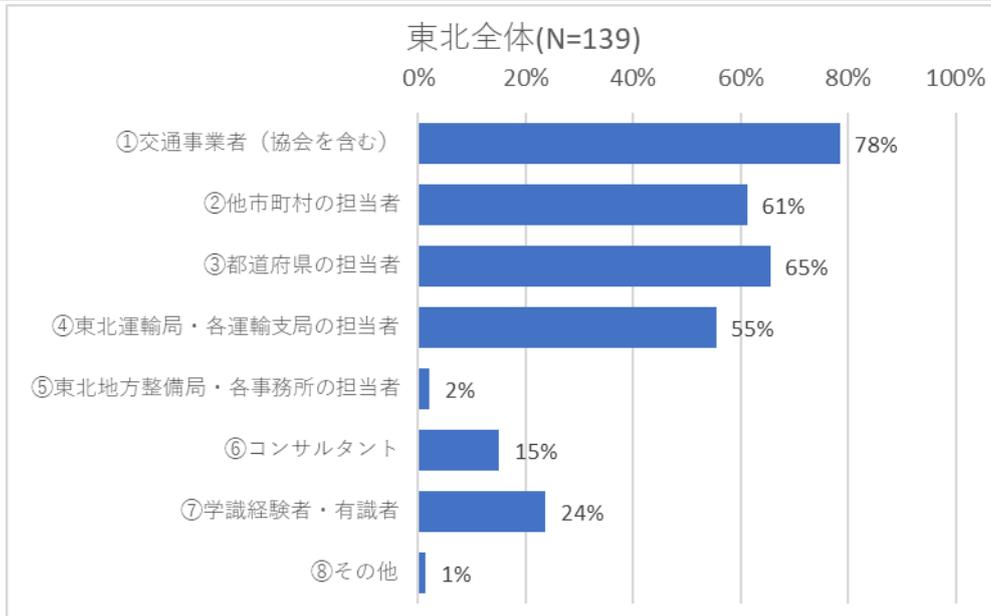


図 1-34 相談相手

(3) ヒアリング意向

今後のヒアリング意向としては、宮城県が47%と最も多く、次いで山形県が42%となっている。

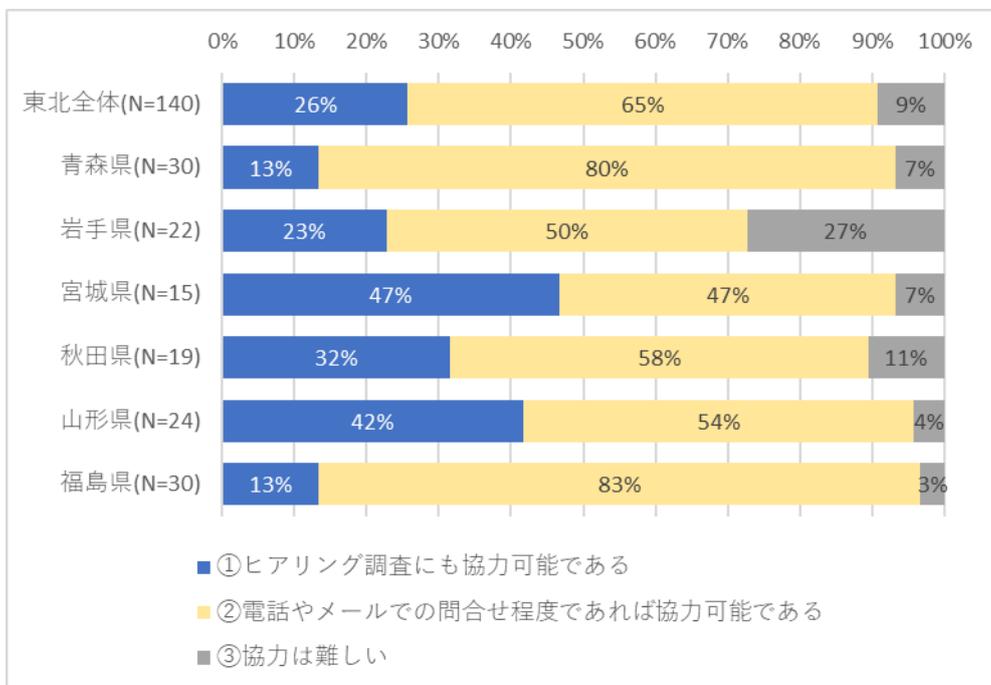


図 1-35 ヒアリング意向

表 1-36 地域公共交通の確保・維持に関する自由意見（その1）

県名	市町村名	自由意見抜粋
青森県	A	公共交通に関する情報提供や助言をお願いしたい。
	B	「区域運行」許可の手続きについて、もし機会があれば詳しく教えていただきたい。
	C	公共交通に関しては、県及び地域公共交通会議においては、非常に連携を密に実施できている。 バス路線は、当町は広域路線（隣接市町村）が多く、補助対象路線から外れた路線もあり、町単独補助路線として運行している状況である。補助額も年々増額傾向にあり、隣接市町村外の交通網計画の策定に取り組みなければならない状況である。なお、計画策定に関しては、単独申請では承認が難しいため、市町村広域で計画策定を検討している。 また、町内のバス路線の見直しも計画している。 今後、当町においても人口減や高齢者が増えることとなり、交通弱者には、バス路線等は重要な移動手段となると思われる。町財政も逼迫していることから、出来るだけ効率的に公共交通を充実させていきたいと考えている。
岩手県	A	●人口規模等を踏まえた地域間幹線系統確保維持費補助金の補助要件等緩和 地域間幹線系統確保維持費補助金について、小規模自治体間を運行する路線バスは、利用対象となる絶対数が少なく、大規模都市圏などに比べて路線の存続・維持が困難な状況にあります。 一方、小規模自治体は路線バスなどの公共交通が少なく、いわゆる交通弱者は切実な状況にあり、路線バス維持・確保の必要性は高い状況にあります。 このことから、沿線の人口規模や地域指定等の状況を踏まえた地域間幹線系統確保維持費補助金の補助要件等（輸送量、密度カット対象となる平均乗車密度）の緩和についてご検討いただけますようお願いいたします。
	B	被災地特例対象路線について、平成33年度以降も、個別市町村の実情に応じて、延長や激変緩和等の措置について検討されたい。
	C	被災地区への補助は平成33年度以降も必要に応じて対応してほしい。
	D	被災地特例（バス路線）による補助期間の延長
	E	◆「地域公共交通のおしごとポイント集」は市町村の担当者にとって、とてもためになる資料です。今後もぜひ、発行を継続してほしいです。 ◆「第5回おでかけ交通博2018inあきた」に参加しましたが、とても勉強になる催しでした。ありがとうございました。
	F	今回の依頼文書にもあり、東北地方においては他地域をしのぐスピードで人口減少が進んでいるが、人口が減少していても公共交通だけが頼みの綱という人も必ず存在する。このような「交通弱者」に対して自治体としても何らかの助けが必要であるが、自治体単独で公共交通を維持・持続させていくことはかなり困難な現状である。 地方創生が叫ばれているが、その根幹となるのは地方に住んでいる人であり、住み慣れた地域にこれからも暮らし続けていくことができる手段として公共交通は重要なツールである。 そのようなことから地域内交通の維持に関する手厚い財政支援の創設について切に要望するところである。
	G	国庫補助の要件について、過疎地域等に対する緩和措置等をお願いしたい。 (現状ではどうにかになっているが、自治体やバス事業者の努力にはいずれ限界が来ると思われる。)
宮城県	A	地域主体で運営する乗合タクシーの運行経費に対する国庫補助制度を創設していただきたい。
	B	過疎地域であり、民間事業者がバス路線廃止に伴い市町村有償運送を行っている。地域的に人口は少なく利用者の増加があまり見込めないが公共交通機関が路線バスしか無く、運行を確保していかなければならない状態である。以上のことから、運行に対する財政的支援やバス購入に対する支援、バス車庫の建築に対する支援を要望する。
	C	地域公共交通の維持・確保のための更なる財政支援をお願いしたい。
	D	地域路線バス等公共交通の維持のための財政支援。
	E	活用できる補助金に関して、もっと使い勝手のいいメニューが欲しい。(フィーダー系統等の補助金が本市では活用できないため。)
	F	財政面での支援

表 1-37 地域公共交通の確保・維持に関する自由意見（その2）

県名	市町村名	自由意見抜粋
山形県	A	・国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金など）の要件緩和および補助額の増額をしてほしい。 ・運賃の設定について、自治体の裁量で自由に設定できるよう緩和してほしい。
	B	過疎地域における住民主体の自家用有償運送の要件を緩和してほしい。 現行の主要路線から外れた交通空白地域があるが、高齢化により移動困難者が増加している。しかし、地形上、恒常的に公共交通を通すことは難しく、住民自らの取り組みを支援したいと考えている。ただし、担い手も高齢者であり、二種免許の取得はハードルが高い。あるいは、同地域での対価の支払いについて緩和してほしい。隣近所での乗り合わせをした場合、厳密なガソリン代のみを実費分として渡すだけでは、継続的に継続的にお願いしづらい。 交通空白地域であり、住民同士で支え合っていかなければならないが、謝礼を渡すためにはハードルの高い自家用有償運送の登録をしなければならぬというところに難しさがある。
	C	当村は、通院や買い物等、生活が不便な地域が点在しており、近年の高齢化や免許証の自主返納の動きに伴い、公共交通網の整備が求められています。しかし、便数の増加や空白地帯へ向けた路線の新設のためには、財源の問題はもちろん、委託先の業者が現在運行中の会社以外村内にないことも課題となっています。
	D	・生活交通であるバス路線を維持するため、自治体でも多額の財政負担をしているが、その額は年々増加している。 国からも地域公共交通確保維持改善事業などにより支援をいただいているが、上限や様々な交付要件により交付額が軽減されているため、要件の緩和や更なる拡充を要望する。 ・深刻な運転手不足問題に対して、国の支援制度の創設を要望する。
	E	住民の移動の足を確保する手段として、極端に移動ニーズが小さい地域や事業者の規模が小さくデマンド型が導入できない地域など、非乗合の相乗タクシー補助のような仕組みが向く地域がある。現状、非乗合には国庫補助や交付税措置がないため、行政として十分な支援が出来ない。 非乗合であっても、一定のルールの下に導入される交通施策には国庫の支援を活用できるように要望する。
	F	・地域公共交通機関の経営改善及び周辺自治体の更なる連携に向けた助言 ・鉄道車両や施設の維持・修繕に係る補助金等の財政措置の拡充
	G	・地域公共交通の形態は、地域によって全く異なっているものであり、地域に則した支援体系が必要である。 ・網計画・再編実施計画などの支援はあるが、小さい市町村レベルでは、交通専門の職員は不在で、他業務と兼務しているのが実情であるため、モビリティマネジメントなどの施策も滞っている。 ・自家用車が不要であれば、公共交通の必要性は高まるが、地方では、自家用車と公共交通の両方とも必要となっているため、バランスが難しい。
秋田県	A	人口減少により公共交通機関の採算性が低くなり、市町村の財政を圧迫してきている現状であるが、地域住民の生活に必要不可欠な交通手段を確保・維持するために、今後とも国庫補助金等の支援策を継続していただきたい。
	B	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用するためには、一定の路線再編が必須となっていますが、山間部等においては、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になる場合があることから、新規性要件の緩和措置をお願いします。
	C	公共交通の確保は、特に人口減少・少子高齢化が進む過疎地域では重要な施策となっているが、自主財源に乏しい自治体にとっては国の支援が必須となっている。支援の充実をお願いしたい。
	D	地方の市町村では、人口減少や少子高齢化に伴い、地域に合った公共交通の導入が必要です。限られた財源の中で対応せざるを得ないため、国の支援をお願いしたいと思います。
福島県	A	高齢者の運転免許返納者数の増加により、個人単位での移動を中心とした地域公共交通の確保が、今後新たなニーズとして発生すると思われるので、その点にも対応した補助等もご検討願います。
	B	自家用有償旅客運送や混乗型スクールバス等の各自治体における事例を分野ごとに集約したもの（事例集等）があれば、業務の参考としたいため頂きたい。
	C	市町村運営有償運送の実証実験に対する補助
	D	路線バスの維持について 国庫補助金の要件（被災地特例、利用者減等）から外れ、町の財源負担が増加している。 廃止を検討する必要がある路線もあるが、交通空白地帯とならないよう慎重に進めなければならないため、要件が外れてすぐに補助対象外路線になるのではなく、猶予期間等を設けてほしい。
	E	市内の応急仮設住宅間と病院、商業施設等を巡回するバスを運行。 （市及び周辺地区等にて運行）
	F	過疎地域では、少子高齢化に伴い公共交通利用者は年々減少を続けています。それに伴い、路線の縮小や廃止など見直しが必要となり公共交通を確保・維持することが難しい状況となっています。このままでは、益々過疎化が進むこととなりますので、公共交通を確保・維持するための更なる助成等を要望します。
	G	バスを利用するにも、自宅から遠い、運行時間が合わない、行き先が限られている、市内しか走っていないなど、不満を感じる声が多い。しかし、各自治体任せでは、他の業務や厳しい財政状況下の中で進めていくことは難しい。
	H	現在、被災者支援総合交付金を活用してデマンド交通を実施している。震災前は、町内で買い物や医療といった生活に密着したサービスが町内で提供できていたが、震災後はそうした基本的なサービスを町内で提供出来ない状況が続いている。そのため、住民の生活を支えるためにデマンド交通を実施しているが、復興創成期間終了後の扱いが不透明な状況である。 原発避難からの復興の未だ過渡期で、生活インフラが十分に提供できない状況が続いている。帰還する住民は、高齢者が多く、生活を支える公共交通としてのデマンド交通がなくなってしまうと途端に生活に困窮してしまう状況にある。町内にスーパー等の生活必需品が購入出来る場の確保や、医療機関の再開があるまでの間は、原発災害からの復興という困難な状況を鑑み、予算等について特別のご高配をお願いしたい。

(2) 活用事例の現況とりまとめ

(1) で得られた結果を踏まえると、各交通手段での「概ね良好」と「良好ではない」の要因は以下のとおり。

⇒「概ね良好」と「良好ではない」のそれぞれの要因が逆説となる傾向が見られる。

① コミュニティバス

「概ね良好」の要因としては、他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討したことや運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求したことが挙げられる。

「良好ではない」の要因としては、沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しきれしていない地域が多く、そのうち、「運行時間帯」に問題が生じている。

② デマンド型交通

「概ね良好」の要因としては、運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求したところや予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行ったことが挙げられる。

「良好ではない」の要因としては、住民や沿線企業等への周知・PR不足や、予約方法や利用方法が分かりにくいものとなっており、予約方法や利用方法に問題が生じている。

③ 市町村運営有償運送

「概ね良好」の要因としては、他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討したことや運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求したことが挙げられる。

「良好ではない」の要因としては、沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかったことや、自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行したことにより、ルート設定や運行時間帯に問題が生じている。

④ 混乗型スクールバス

「概ね良好」の要因としては、庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めたことや住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだことが挙げられる。

「良好ではない」の要因としては、本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかったことにより、ルート設定や運行時間帯に問題が生じている。

⑤ 公共交通空白地有償運送

「概ね良好」の要因としては、他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討したことや、運行事業者や他の交通機関と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求したことが挙げられる。

「良好ではない」の要因としては、他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用したことにより、1運行当たりの所要時間に問題を生じている。

2. 交通手段ごとの導入・継続に当たっての問題・課題の傾向

前章で整理した交通手段別における評価（概ね良好、良好ではない）の要因は以下に整理した。

表 2-1 アンケート調査結果を踏まえた各交通手段の概ね良好及び良好ではない要因

交通手段	概ね良好である要因	良好ではない要因
①コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討 ・運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しきれていない
②デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求 ・予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民や沿線企業等への周知・PR不足 ・予約方法や利用方法が分かりにくいもの ・運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった
③市町村運営有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討 ・運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しきれていない ・自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行したこと
④混乗型スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の他部局と連携し、需要の確保に努めた ・住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ 	<ul style="list-style-type: none"> ・本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった
⑤公共交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討 ・運行事業者や他の交通機関と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求 	<ul style="list-style-type: none"> ・他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した

① 交通手段別に導入・継続していくに当たり生じている課題

交通手段別における評価（概ね良好、良好ではない）の要因を踏まえ、交通手段別に導入・継続していくに当たり生じている主な課題を以下が考えられる。

また、本来の目的である導入・継続する際のポイント作成については、以下のフローに基づき、ヒアリング先の市町村の選定及び実施した。

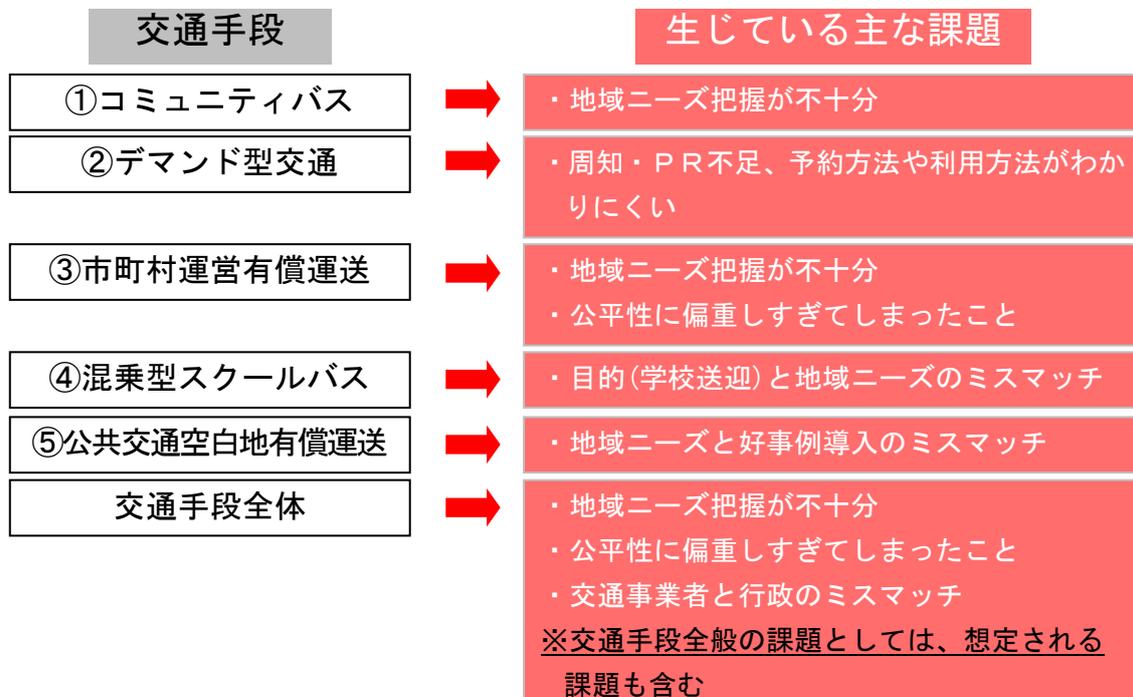


図 2-2 交通手段別で導入・継続していくに当たり生じている課題

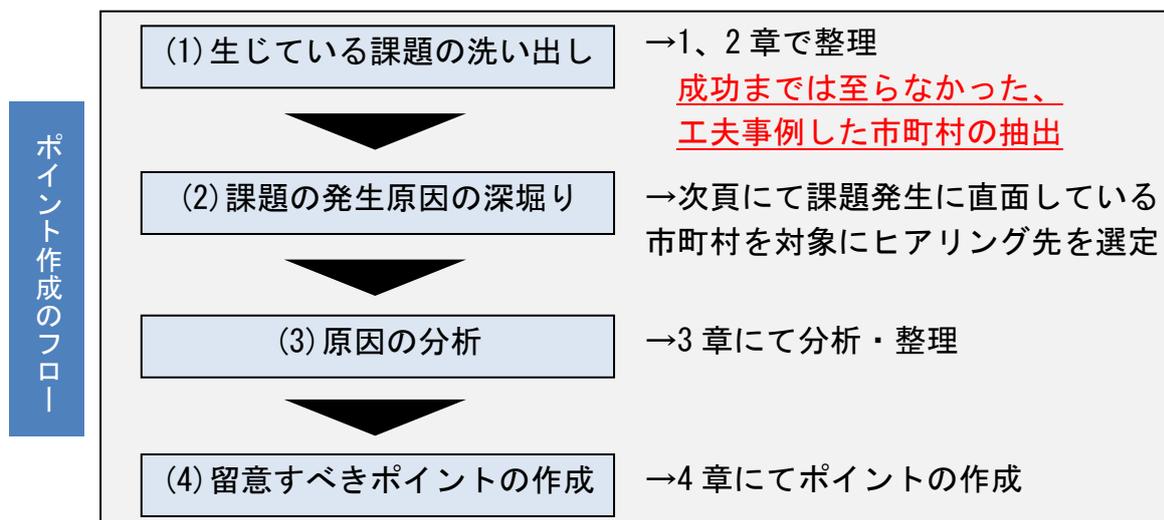


図 2-3 ポイント作成のためのフロー図

② 訪問及び書面でのヒアリング候補先

訪問及び書面でのヒアリング先としては、以下のとおりである。

訪問及び書面での選定条件としては、アンケート調査の設問（追加ヒアリング調査へのご協力の可否）に対し、訪問でのヒアリング可能及び書面でのヒアリング可能と回答していた市町村を対象とした。

また、前述した課題に対し、成功までは至らなかった、または工夫した市町村を抽出するとともに「良好ではない」もしくは「概ね良好な路線があれば、良好ではない路線もある」と回答し、可能な限り複数の地域公共交通を導入している市町村を対象とした。

表 2-4 訪問でのヒアリング先市町村

○：運行実績あり -：運行なし・回答なし

県名	市町村名	コミバス	デマンド	市町村有償運送	混乗型スクールバス	公共交通空白地有償運送	
		評価	評価	評価	評価	関与	評価
青森県	黒石市	○	-	-	-	-	-
青森県	今別町	○	-	-	-	○	○
青森県	外ヶ浜町	-	-	○	-	-	-
青森県	五戸町	○	-	-	○	-	-
岩手県	北上市	○	○	○	○	○	○
岩手県	久慈市	○	-	-	○	-	-
岩手県	住田町	○	-	○	-	-	-
宮城県	利府町	-	-	○	-	-	-
宮城県	岩沼市	-	○	○	-	-	-
宮城県	女川町	-	-	○	-	○	○
宮城県	七ヶ宿町	-	○	○	○	○	○
秋田県	湯沢市	○	○	-	-	-	-
秋田県	大館市	○	-	-	-	○	○
秋田県	男鹿市	○	-	-	○	-	-
秋田県	羽後町	-	-	-	○	-	-
山形県	最上町	-	○	○	○	-	-
山形県	河北町	○	-	-	-	-	-
山形県	大蔵村	○	-	○	○	-	-
山形県	舟形町	-	○	○	-	-	-
福島県	会津若松市	○	○	-	-	×	-
福島県	三春町	-	-	○	-	-	-
福島県	北塩原村	-	-	-	-	○	○

3. 問題・課題発生の原因分析

(1) 市町村ヒアリング調査の実施

○ヒアリング調査の概要

交通手段別における導入・継続に当たっての課題については、1、2章で整理したとおりであるが、前述したとおり、地域公共交通の課題に直面している選定した市町村に、ヒアリング調査を実施した。

実施概要については下記の通りとなる。

○ヒアリング先

- ・東北六県の各県の1地方自治体に対してヒアリング調査を実施した。

○ヒアリング項目

- ・地域の公共交通の概況
- ・回答いただいた交通手段について（運行を決めた要因、良好と評価した理由の具体的内容、良好ではないと評価した具体的内容、今後の予定）
- ・地域公共交通における今後の方針（展開や改善点）
- ・予算面について（地域公共交通における予算規模、活用した補助金 等）
- ・地域公共交通における取り組みで重要な注意点 等

(2) 原因分析

ヒアリングを実施した交通手段別の結果は以下のとおりである。

コミュニティバスについては、「概ね良好」としては地域との密接な意見交換、「良好ではない」としてはなくなる抵抗感や委託業者との兼ね合い等が指摘されている。
 デマンド型交通については、「概ね良好」としては地域が主体であったこと、「良好ではない」としては反対に地域の温度差や路線バスへの配慮等が指摘されている。

表 3-1 交通手段別の良好及び良好ではないと評価した要因の具体的内容（その1）

交通手段	「概ね良好」と評価した要因の具体的内容・理由	「良好ではない」と評価した要因の具体的内容・理由
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が比較的高いところ。観光地も経由する。（観光客の利用も見られる） ・地域との綿密な意見交換・検討・協議を実施（地域とは多い地域で10回のやり取りを実施） ・数年間の実証運行から得た経験等を加味しながら本格運行に至る ・利用者の移動ニーズを聴取し、それに対応した運行内容とした ・通園や通学の移動手段という役割を担う上で、毎日の利用が想定されるため定期路線が適当であると判断 ・スクールバスと路線バスをセットで運行し、より地域に密着したコミュニティバスとして運行 ・地元住民の利用促進を図るため、協議会を設置し、方策等について検討、協議を実施 ・実証運行や住民意見交換会を経て運行を開始 ・廃止前の路線の利用状況を踏まえて運行形態の検討を実施 ・近隣自治体と情報交換を行い、朝の通学夕方下校に役割分担を行い運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の足を確保し、気軽に通院や中心市街地での買い物に利用できるように走らせた ・見直したいが、地域住民としては「なくなる」ということへの抵抗感（一人でも利用していたら、なくせない） ・市の中心部にあった基幹病院が郊外移転（その足の確保でシャトルバスを運行した） ・委託業者との兼ね合いもありできなかった ・当初デマンド型のタクシーを検討していたが、実施していただけるタクシー事業者が無く、3市町から弘南バスに請願書を提出してバスの運行を行っていただいている経緯 ・バス運行協議会と関係市町でPR事業を継続的に実施する予定 ・民間路線バスの廃止が迫る中、導入当初は市民の移動手段を確保すること、コミバスを運行すること自体が最優先であった ・人口減少や高齢化の急速な進展等状況の変化に対応した運行形態の再考が必要 ・要望に対応しても乗客増加にはつながらなかったため
デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が主体となった運行計画の策定 ・地域主体の運行について、地元NPOも興味出している ・地域住民が「地域の足を考える」ということを自主的に議論 ・需要量や地域特性から、常用タクシーの効果的な活用を検討したが、制度的・財源的な制約が多い ・数年を乗合デマンド型交通による実証的運行を位置付け、結果を検証しながらより効果的な交通モードを選択 ・地域との連携・協働による運営枠組みの構築（地元地域づくり組織での運行・バス運営の検討） ・1年間の試験運行を実施 ・アンケート調査、住民の要望を反映し、住民説明会を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の温度差（地域によって主体的に取り組むところもあれば、行政側から与えられているものもある） ・予約への抵抗感 ・運行開始後、市側の人員体制の問題により、約半年間会合をもつことすらできず、地域独自の周知・PR活動のみならず、運行実績の共有や改善なども行うことができなかった ・路線バスへの配慮 ・バス路線を補う交通として導入。地域等からデマンドの運行について、要望を受けたことから開始 ・利用状況が当初の予定に達していない状況と、地域での懇談会で「分からなかった」といった声をいただいている状況 ・運行にかける限られた予算で、効果的な運行体制を確保しなくてはならない現状 ・町内にタクシー業者が1社しかなく、マンパワー、所有車両数の関係により、運行間隔が空いてしまった ・予約の受付が前日夕方までとなり、当日移動希望のニーズに応えられていない

市町村運営有償運送については、「概ね良好」としてはニーズ把握や行政内部でのワーキング設置、「良好ではない」としては要望に応えたために改正がしづらくなっていること等が指摘されている。
 混在乗車スクールバスについては、「概ね良好」としてはスクールバス基準とし周知を図ったこと、「良好ではない」としては本来の送迎目的に対する運行時刻への変更ができなかったことが指摘されている。
 公共交通空白地有償運送については、「概ね良好」としては地域住民が自ら行動していること、「良好ではない」としては町内の事業者における問題が指摘されている。

表 3-2 交通手段別の良好及び良好ではないと評価した要因の具体的内容（その2）

交通手段	「概ね良好」と評価した要因の具体的内容・理由	「良好ではない」と評価した要因の具体的内容・理由
市町村運営有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・網形成計画策定前に実施 ・町長室への手紙が届くので、ニーズは把握していた状態 ・地区で意見交換会等も実施し、広く周知もできた ・交通体系一元化に向けて行政内部でワーキンググループを設置し、町営バス運行に向けて協議を実施 ・定期的に特定の固定客がいる ・小学生の通学利用（市民の日常生活の足の他に、混乗バスとしての役割も担う） ・市内高等学園への通学利用 ・まちづくりの進捗状況に合わせ、細目に運行ルートを改正 ・住民から要望があった際に内容を詳しく聞き取り、できるかぎり利用者に寄り添った形での運行改正を実施 ・実際に利用者とやりとりをする運転手にアンケートを取り、利用実態、住民ニーズ等を把握 ・アンケート調査、地域公共交通会議で地域住民代表者からの意見を反映 ・運行事業者からの運行状況や利用状況を提出して頂き、必要時に見直しを実施 ・町民だけでなく、町外の利用者にも分かりやすいようにバスの運行体制を周知 	<ul style="list-style-type: none"> ・電車で接続するために運行し、要望に応えるために増便をし続けた結果、運行自体を改正しづらくなっている ・職員の負担が大きい（自家有償というのが現場としても支障があり、行政のワンクッションが必ず必要になる） ・地域内での路線別の運賃設定に対する不公平感（一部の路線への補助金等） ・高齢化の進展が著しく、ニーズと合わない状況で運行を続けた結果、利用者が離れていった ・代替交通手段として運行を開始したが、利用者が少ない区間等について継続して運行をしなければならない、という考えで利用者が少ないにもかかわらず運行し続けている区間が残る ・朝方・夕方は通園・通学・通院という役割を担っており、行き帰りの運行ダイヤが固定化しており、ダイヤの変更や新規路線の設置などが困難 ・路線数が増加したこと意見要望等に対応してきたことで路線が複雑化し、対応しなければならない部分が増えた ・町内事業者が2社しかなく、運転手も不足している状況のため、要望に応えられていない状況 ・ニーズを増やす（収益を上げる）ことを目的とした運行ではなかった ・町内全地区を通るように路線を設定しているが、地区により利用者の偏りがある
混乗型スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・学校や教育部局との打合せを実施 ・スクールバスの運行時間を基準として時刻表を作成、学校への周知を実施 ・民間経営による通院サポートもあったが、コミュニティバスに集約することで、重複運送を避け効率的な運行を実施し、自治会からの要望とP T Aアンケートなどによりニーズを把握した ・学校や教育部局との打合せを実施 ・スクールバスの運行時間を基準として時刻表を作成、学校への周知を実施 ・乗り換えなしで通院等が出来る 	<ul style="list-style-type: none"> ・混乗型スクールバスについては、本来の目的が児童・生徒の送迎であるため、運行時刻については大幅な変更はできなかった ・各地点の乗降内訳は把握していたが、利用者の状況、利用減の詳細な理由は把握・分析が不足 ・通学支援バスの運行区間は、民間路線バスと重複（通学利用が不可能な時間帯の運行）していることから、運行上の制限や配慮と調整が必要な事項あり。混乗化としてはしているが、あくまでも通学のための運行であるため、生徒以外の住民ニーズは優先していない ・保護者等以外を巻き込んだ取り組みは行わなかった ・スクールバスと路線バスとの運行時刻のマッチングを図ることが難しい ・混乗地域には公共交通がないため、試験的に小学校のスクールバスを利用して、混乗を開始 ・通院等に乗換えが必要
公共交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・地域を一番よくわかっている地域住民が運行計画を策定 ・地域の自治運営能力の高さ（N P O 法人が仲介役となり調整がスムーズに進んだ） ・交通事業者との間の行政の仲介（市内の事業者側の説得・理解はスムーズであったが、県側の調整が難航） ・まちづくりの進捗状況に合わせ、細目に運行ルートを改正 ・住民から要望があった際に内容を詳しく聞き取り、できるかぎり利用者に寄り添った形での運行改正を実施 ・実際に利用者とやりとりをする運転手にアンケートを取り、利用実態、住民ニーズ等を把握 ・本町は役場職員と町民の距離感が近く、住民の意見などを聞きやすい環境 ・住民に寄り添った運行を実現するためには、直接話を聞く機会を設けることが大事 ・運転手が利用者の意見等を聞き入れる仕組みの構築 ・JRや近接市町との打合せを実施、旅客運送事業者による利用者のニーズを取り入れる仕組みの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民から「運行本数を増やしてほしい」、「震災前のデマンド交通に戻してほしい」との要望が寄せられていますが、町内事業者が2社しかなく、運転手も不足している状況のため、要望に応えられていない ・住民の意見を反映した停留所・運行時間の設定が非常に重要 ・行政の働きかけではない地域住民によるものであり、将来にわたる事業の継続性には、自分事として取り組める地域組織の存在が必要不可欠 ・「公共交通は地域が主体となって支える」と考える市民が存在するなど、地域の足確保に対する意識が生まれている一方で、その仕組みや地域の現状などの情報提供が実施できていない

4. 地域公共交通に係る地方公共団体へ支援するための方策の検討

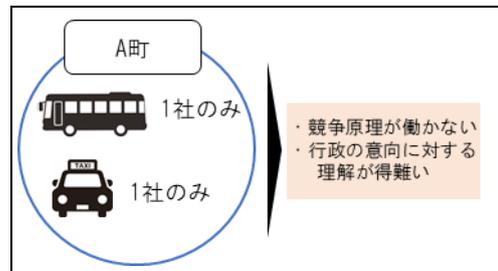
3章の分析結果を踏まえ、交通手段別の導入における課題としては以下が想定される。
 ※各課題における「生の声」については以下の説明文に記載

1. 交通手段全体における導入での課題

- 地域内の交通事業者の実情
- 交通手段をありきとした導入
- 既得権域との問題
- 他の交通手段との過度なすみわけ

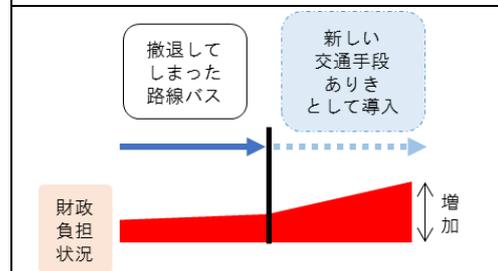
○地域内の交通事業者の実情

地域公共交通を担う事業者が1社独占状態や数社のみといった場合、なかなか競争原理も働かず、さらに、市町村の狙い・意向に対して理解を得難い場合がある。



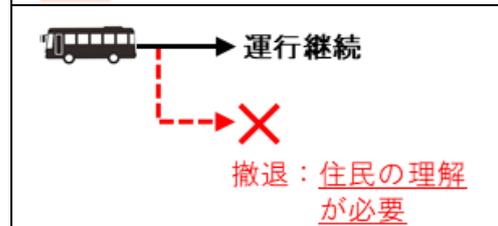
○交通手段をありきとした導入

路線バス等の撤退を補う交通手段としての運行開始に伴い、需要密度に応じて判断せず、「この交通手段を導入したい」ということだけで進むと、過剰供給状態で、財政負担が増大することがある。



○既得権域との問題

一度走らせてしまうと、「やめる」ことがなかなかできず、地域の理解も得難い場合もある。



○他の交通手段との過度なすみわけ

既存の交通手段・ネットワークへの影響を避ける観点から配慮し、結節のみにし、乗り継ぎを前提等の対応となった場合、利用者への負担増加につながり、利用が少なくなる可能性が懸念される。



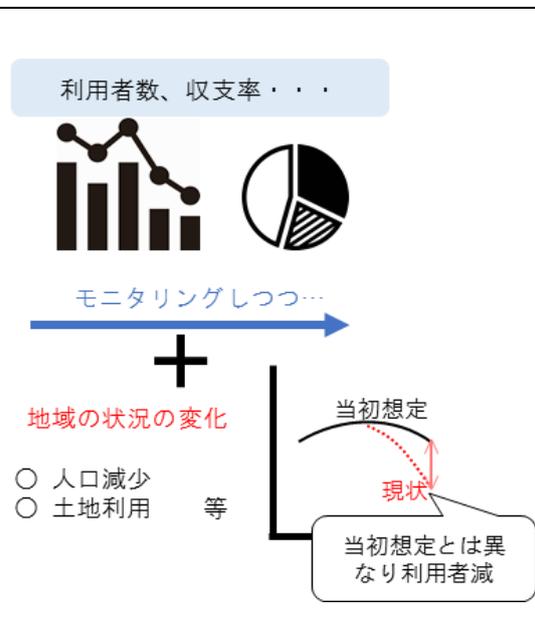
図 4-1 交通手段全体で留意すべきポイントのイメージ図

2. コミュニティバスにおける導入での課題

- 運行開始と同規模・同程度の運行形態の継続
- 運行優先を目的としたコミバスの導入

○運行開始と同規模・同程度の運行形態の継続

・古くからコミュニティバス等を運行している自治体が多い中、運行開始当初の考え方のままで現在も運行している場合、沿線住民のニーズの変化や、沿線人口自体の減少などにより、当時想定されていた利用者層をうまく獲得できずに、利用者数の減少や収支率の悪化などが起きている。



○運行優先を目的としたコミバスの導入

・路線バスの撤退に伴う交通手段として、市民の移動手段の確保として、コミュニティバスを運行することが優先的になってしまい、運行見直しをする際に柔軟な見直しが難しい場合がある。

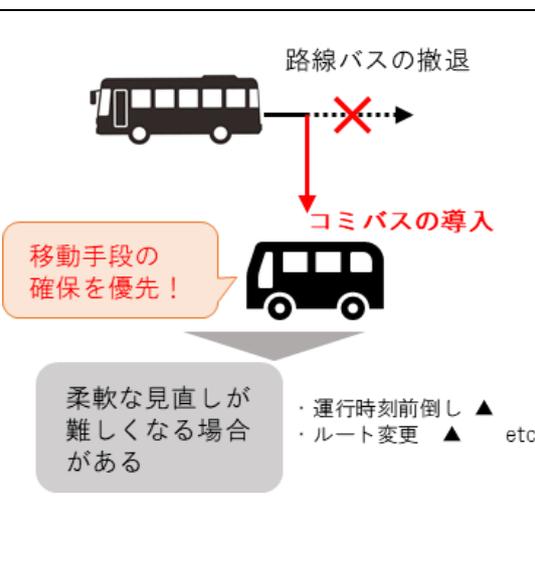


図 4-2 コミュニティバスで留意すべきポイントのイメージ図

3. デマンド型交通、公共交通空白地有償運送における導入での課題 行政と地域の温度差

○ 行政と地域の温度差

・地域内の交通に対し、地域住民が自ら行動するのではなく、行政側から「与えられているもの」と認識されてしまうと、交通に対する関心や危機感を持つことなく、あまり交通が利用されなくなる可能性がある。

・地域内で地域公共交通に対する意識が生まれる一方で、地域公共交通の仕組みや地域の実情についての情報提供がうまくできていないことがある。

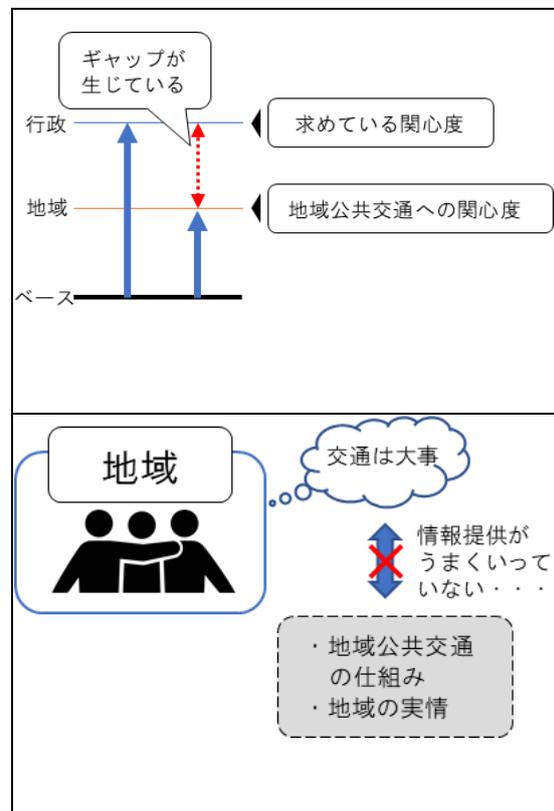


図 4-3 デマンド型交通、公共交通空白地有償運送で留意すべきポイントのイメージ図

4. 市町村運営有償運送における導入での課題

- 意見・要望の複雑化
- 固定路線のダイヤ変更、新設路線への対応が困難

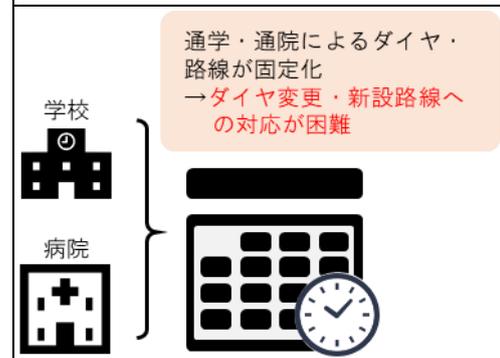
○ 意見・要望の複雑化

・元から運行していた地域に加え、市町村内の他の地域からの運行要望に応えることで公平性を保つために運行地域を市町村内全体に拡大したことで、需要が低い地域への運行もすることになり、経費等が増大してしまうことが想定される。



○ 固定路線のダイヤ変更、新設路線への対応が困難

・朝方、夕方は通学・通院でダイヤ・路線が固定されているため、ダイヤ変更や新設路線への対応が困難になってしまっている。



○ その他

・苦情処理、運行計画立案等の庶務も大量に発生。自治体での体制確保・人材不足の中では、専門的知識・対応力を要する部分への対応も迫られている部分もある。

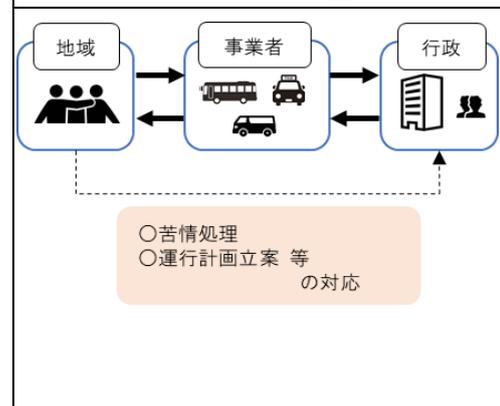


図 4-4 市町村運営有償運送で留意すべきポイントのイメージ図

5. 混乗型スクールバスにおける導入での課題

○ 年度毎で状況が変化する学校側への依存

○ 年度毎で状況が変化する学校側への依存

・スクールバスと路線バスの運行ルートが類似していることや路線を統一することにより経費削減等の理由から、混乗型スクールバスとして運行すると、既存のスクールバスと路線バスのそれぞれの時刻表や利用状況（利用時間や利用属性）が異なっているため、それぞれのニーズ対応の調整が難しく、結果として非効率な運行になる場合がある。

本来、スクールバスは児童・生徒の分布に依存、さらに学年による授業終了時刻、課外活動、夏期・冬期休暇の影響もあり、持続的、永続的な同様のサービスが提供されるものではない。



図 4-5 混乗型スクールバスで留意すべきポイントのイメージ図

5. アンケート調査票

アンケート調査票 記入要領

1. 本調査で対象とする交通モードは次の通りです。

①コミュニティバス

交通空白地域や不便地域などをカバーするため、市町村等が自ら企画し、交通事業者に運行委託し、事業用車両(緑ナンバー)を使用して、路線バスと同様の形式で運行するバスを示します。
なお、本調査では、乗車定員11人未満の車両を用いて運行する形態についても、「コミュニティバス」とします。

②デマンド型交通

交通空白地域や不便地域などをカバーするため、市町村等が自ら企画し、交通事業者に運行委託し、事業用車両(緑ナンバー)を使用して、ルート等は設定せず、利用者の予約に応じて運行する形式を示します。

③自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白輸送))

当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の運送を、市町村自らが道路運送法の登録を受け、自家用自動車(白ナンバー)を活用して運送する方式を示します。(実際の運行を、バス・タクシー事業者又はNPO法人等に委託しているものも含む)
(※単独では公共交通を利用できない身体障害者等を対象とした「福祉輸送」は対象外になります)

④混乗型スクールバス

市町村が自地域内等の小中高校への通学手段を確保する目的で運行している「スクールバス」に、地域住民等の利用も可能とした方式を示します。

→ ①～④はそれぞれシートB-1～B-4にて、取組状況のご回答をお願いいたします。

⑤自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送)

交通空白地において、当該地域の住民等の運送を、NPO法人等が道路運送法の登録を受け、自家用自動車(白ナンバー)を活用して運送する方式を示します。

→ ⑤はシートCにて、取組状況のご回答をお願いいたします。

2. 本調査における対象年度について

・平成31年1月1日時点で運行している取組について伺います。
(なお、一部実績等については、前年度の状況等について伺います)

3. 調査票内「シートB」・「シートC」関係での評価の基準について

・導入または見直しに当たり予測した需要見込み等と比較して、
「概ね良好な」→予測通り・予測以上の実績となった

「良好とはいえない」→予測を下回る実績となった

を基準として回答ください。

なお、複数路線を運行している場合は、路線により異なる場合もあると思われます。
その場合は、「概ね良好な路線も、良好とはいえない路線も両方ある」を選んでください。

4. 回答や記入をお願いする欄について

- ・回答や記入をお願いする欄は黄色に着色してあります。
- ・選択する回答の場合は、のチェックボックスをクリックして頂くとチェックマークが表示され、選択したこととなり、もう一度クリックすればチェックマークが消えます。
- ・「その他」の選択肢付近には黄色に着色した欄を設けてありますので、その他の具体的な内容を入力ください。

※黄色に着色していないところには、入力等しないようお願いいたします。

図 5-1 市町村アンケート調査票

地域公共交通の確保・維持への取組状況に関する調査

シートA

問1 まず、貴市町村の地域公共交通関連担当部署等についてご記入ください。

■ご記入者の状況	
(1) 県・市町村名	
(2) 担当部署	
(3) 記入者(担当者)氏名	
(4) 電話番号	
(5) Eメールアドレス	

* 担当部署・記入者氏名は、地域公共交通関連担当のものを記載してください。
* Eメールアドレスは、個人のものではなく、所属課のアドレスを記載してください。

問2 次に、貴市町村における地域公共交通の確保・維持に対する取組状況についてお尋ねします。

ここでいう、「地域公共交通の確保・維持に対する取組」とは、主に次の内容とします。
 ・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や乗合タクシー等の運行
 ・地域内の交通ネットワークの再編・見直し

平成31年1月現在、以下の各取組内容について、貴市町村では、どのような状況ですか。
 ※①～④までそれぞれの取組について、該当項目にチェックしてください。

取組内容(①～④のそれぞれについて回答)	該当チェック欄				
	運行 継続中	取り組んだが 終了済 (過去3年程度)	今後運行を 予定	検討したが 実施せず	検討してい ない
①コミュニティバスの運行(実証実験含む)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②デマンド型交通の運行(実証実験含む)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③市町村運営有償運送(交通空白輸送)の運行	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④混乗型スクールバス	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

「運行継続中」または「取り組んだが終了済」
の取組については、次の各シートへお進みください。

- ※①コミュニティバスの運行は「シートB-1」へ
- ※②デマンド交通の運行は「シートB-2」へ
- ※③市町村運営有償運送の運行は「シートB-3」へ
- ※④スクールバスへの混乗の運行は「シートB-4」へ

なお、一つも「運行継続中」または「取り組んだが終了済」に該当する取組がない場合は、「シートC」へお進みください。

図 5-2 市町村アンケート調査票

シートB-1 コミュニティバスの運行について

問3-1 貴市町村における「コミュニティバスの運行」についてお尋ねします。
 (問2(1)で記入した「運行継続中」または「取り組んだが終了済」の内容についてお答えください)

(1) その取組は、当初の見込みに対してどのように評価していますか。
 (※導入または見直しに当たり予測した需要見込み等と比較して、現状についてお答えください)
 (※複数路線によって、評価が分かれる場合は「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んでください)

選択肢	該当チェック欄	
①概ね良好	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
②良好とはいえない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある	<input type="checkbox"/>	→(2)・(3)へ

※「①概ね良好」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

(2) その取組が当初の見込みより「概ね良好」と評価した要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 (複数回答可、(1)で③を選んだ方は、概ね良好な路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した	<input type="checkbox"/>
⑧住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>
⑨運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>
⑩その他	<input type="checkbox"/>
具体的に⇒	

→下の(5)へお進みください

※「②良好とはいえない」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

(3) その取組が「良好とはいえない」と評価した理由として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 (複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好とはいえない路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり当初から「コミュニティバスありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した	<input type="checkbox"/>
⑧住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた	<input type="checkbox"/>
⑨運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑩その他	<input type="checkbox"/>
具体的に⇒	

→下の(4)へお進みください

図 5-3 市町村アンケート調査票

(4) (3)で選択した理由に関係する運行計画上の問題点はどれに該当しますか。
(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①ルート設定	<input type="checkbox"/>
②1運行当たりの所要時間	<input type="checkbox"/>
③バス停留所の設定、間隔	<input type="checkbox"/>
④運行時間帯	<input type="checkbox"/>
⑤運行曜日	<input type="checkbox"/>
⑥運賃設定	<input type="checkbox"/>
⑦車両サイズ	<input type="checkbox"/>
⑧その他	<input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※全員にお尋ねします。(可能な範囲でお答えください)

(5)上記で回答した取組のうち、貴市町村で代表的な路線の概況についてお答えください。
※一つの路線での回答が困難な場合には、全路線合計でも結構です。

代表的な路線の概況 に関する項目		回答入力欄
・平成29年度(※)の利用者数(1便あたり)		人/便
・平成29年度(※)の収支率(=貴市町村補助額(国・県補助含む)÷総運行経費)		%
・利用者の特定状況(以下の選択肢から当てはまるもの1つを右の黄色いセルに入力)		一選択肢 番号を 入力
1 ほぼ特定されている(決まった人しかほぼ乗らない)		
2 概ね特定されている(決まった人が多いが、たまに利用する人もいる)		
3 どちらともいえない		
4 あまり特定されていない(利用目的は固定的だが、様々な人が利用する)		
5 ほとんど特定されていない(利用目的も様々で、不特定多数が利用する)		
6 わからない・把握していない		
上記の回答は？	全路線の合計	<input type="checkbox"/>
	特定の一路線の内容	<input type="checkbox"/>
	その路線名称をご記入ください	一どちらかに チェックください 一特定の一路線 のみ場合は こちらに路線名 をご記入下さい

以下の人口及び面積については、可能な範囲でお答えください。

・運行ルート沿線町字の人口 計		人
・運行ルート沿線町字の面積 計		km ²

図 5-4 市町村アンケート調査票

シートB-2 デマンド型交通の運行について

問3-2 貴市町村における「デマンド型交通の運行」についてお尋ねします。
(問2(1)で記入した「運行継続中」または「取り組んだが終了済」の内容についてお答えください)

(1)その取組は、当初の見込みに対してどのように評価していますか。
(※導入または見直しに当たり予測した需要見込み等と比較して、現状についてお答えください)
(※複数路線によって、評価が分かれる場合は「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んでください)

選択肢	該当チェック欄	
①概ね良好	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
②良好とはいえない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある	<input type="checkbox"/>	→(2)・(3)へ

※「①概ね良好」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

(2)その取組が当初の見込みより「概ね良好」と評価した要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
(複数回答可、(1)で③を選んだ方は、概ね良好な路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した	<input type="checkbox"/>
⑧多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>
⑩予約方法や利用方法について、住民へ向いて説明を行った	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>
⑫その他	<input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※「②良好とはいえない」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

(3)その取組が「良好とはいえない」と評価した理由として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
(複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好とはいえない路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり当初から「デマンド型交通ありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した	<input type="checkbox"/>
⑧対象となる利用者を特定しすぎた	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた	<input type="checkbox"/>
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑫その他	<input type="checkbox"/>

→下の(4)へお進みください

図 5-5 市町村アンケート調査票

(4)(3)で選択した理由に関する運行計画上の問題点はどれに該当しますか。
(複数回答可)

選択肢		該当チェック欄 (複数回答可)
①ルート・地区設定		<input type="checkbox"/>
②1運行当たりの所要時間		<input type="checkbox"/>
③乗降場所の設定、間隔		<input type="checkbox"/>
④運行時間帯		<input type="checkbox"/>
⑤運行曜日		<input type="checkbox"/>
⑥運賃設定		<input type="checkbox"/>
⑦車両サイズ		<input type="checkbox"/>
⑧利用者の限定・特定		<input type="checkbox"/>
⑨予約方法・利用方法		<input type="checkbox"/>
⑩その他	具体的に⇒	<input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※全員にお尋ねします。(可能な範囲でお答えください)

(5)上記で回答した取組のうち、貴市町村で代表的な路線の概況についてお答えください。
※一つの路線での回答が困難な場合には、全路線合計でも結構です。

代表的な路線の概況 に関する項目		回答入力欄
・平成29年度(※)の利用者数(1便あたり)		人/便
・平成29年度(※)の収支率(=貴市町村補助額(国・県補助含む)÷総運行経費)		%
・利用者の特定状況(以下の選択肢から当てはまるもの1つを右の黄色いセルに入力) 1 ほぼ特定されている(決まった人しかほぼ乗らない) 2 概ね特定されている(決まった人が多いが、たまに利用する人もいる) 3 どちらともいえない 4 あまり特定されていない(利用目的は固定的だが、様々な人が利用する) 5 ほとんど特定されていない(利用目的も様々で、不特定多数が利用する) 6 わからない・把握していない		一選択肢番号を入力
上記の回答は？	全路線の合計	<input type="checkbox"/>
	特定の一路線の内容	<input type="checkbox"/>
 その路線名称をご記入ください		一どちらかにチェックください 一特定の一路線のみ場合はこちらに路線名をご記入下さい

以下の人口及び面積については、可能な範囲でお答えください。

・運行対象地区沿線町字の人口 計		人
・運行対象地区沿線町字の面積 計		km ²

図 5-6 市町村アンケート調査票

シートB-3 自家用有償運送（市町村運営有償運送（交通空白輸送））の運行について

問3-3 貴市町村における「自家用有償運送（市町村運営有償運送（交通空白輸送））の運行」についてお尋ねします。
 （問2(1)で記入した「運行継続中」または「取り組んだが終了済」の内容についてお答えください）

- (1) その取組は、当初の見込みに対してどのように評価していますか。
 （※導入または見直しに当たり予測した需要見込み等と比較して、現状についてお答えください）
 （※複数路線によって、評価が分かれる場合は「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んでください）

選択肢	該当チェック欄	
①概ね良好	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
②良好とはいえない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある	<input type="checkbox"/>	→(2)・(3)へ

※「①概ね良好」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

- (2) その取組が当初の見込みより「概ね良好」と評価した要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 （複数回答可、(1)で③を選んだ方は、概ね良好な路線についてお答えください）

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した	<input type="checkbox"/>
⑧多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>
⑩予約方法や利用方法について、住民へ出向いて説明を行った	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>
⑫その他	具体的な⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※「②良好とはいえない」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

- (3) その取組が「良好とはいえない」と評価した理由として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 （複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好とはいえない路線についてお答えください）

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり当初から「自家用有償運送ありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した	<input type="checkbox"/>
⑧対象となる利用者を特定しすぎた	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた	<input type="checkbox"/>
⑩予約方法や利用方法が分かりにくいものとなった	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑫その他	具体的な⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(4)へお進みください

図 5-7 市町村アンケート調査票

(4) (3) で選択した理由に関係する運行計画上の問題点はどれに該当しますか。
(複数回答可)

選択肢		該当チェック欄 (複数回答可)
①ルート・地区設定		<input type="checkbox"/>
②1 運行当たりの所要時間		<input type="checkbox"/>
③乗降場所の設定、間隔		<input type="checkbox"/>
④運行時間帯		<input type="checkbox"/>
⑤運行曜日		<input type="checkbox"/>
⑥運賃設定		<input type="checkbox"/>
⑦車両サイズ		<input type="checkbox"/>
⑧利用者の限定・特定		<input type="checkbox"/>
⑨住民・沿線企業等の認知度		<input type="checkbox"/>
⑩予約方法・利用方法		<input type="checkbox"/>
⑪その他	具体的に⇒	<input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※全員にお尋ねします。(可能な範囲でお答えください)

(5) 上記で回答した取組のうち、貴市町村で代表的な路線についてお答えください。
※一つの路線での回答が困難な場合には、全路線合計でも結構です。

代表的な路線の概況 に関する項目		回答入力欄	
・平成29年度(※)の利用者数(1便あたり)			人/便
・平成29年度(※)の収支率(=貴市町村補助額(国・県補助含む)÷総運行経費)			%
・利用者の特定状況(以下の選択肢から当てはまるもの1つを右の黄色いセルに入力) 1 ほぼ特定されている(決まった人しかほぼ乗らない) 2 概ね特定されている(決まった人が多いが、たまに利用する人もいる) 3 どちらともいえない 4 あまり特定されていない(利用目的は固定的だが、様々な人が利用する) 5 ほとんど特定されていない(利用目的も様々で、不特定多数が利用する) 6 わからない・把握していない			一選択肢 番号を 入力
上記の回答は?	全路線の合計	<input type="checkbox"/>	一どちらかに チェックください
	特定の一路線の内容 ↓ その路線名称をご記入ください		<input type="checkbox"/>
一特定の一路線 のみの場合は こちらに路線名 をご記入下さい			

以下の人口及び面積については、可能な範囲でお答えください。

・運行対象地区沿線町字の人口 計		人
・運行対象地区沿線町字の面積 計		knf

図 5-8 市町村アンケート調査票

シートB-4 混乗型スクールバスについて

問3-4 貴市町村における「混乗型スクールバス」についてお尋ねします。
 (問2(1)で記入した「運行継続中」または「取り組んだが終了済」の内容についてお答えください)

- (1) その取組は、当初の見込みに対してどのように評価していますか。
 (※運行開始または見直し当初に予測した需要予測結果等と比較して、現状についてお答えください)
 (※複数路線によって、評価が分かれる場合は「③概ね良好路線もある、良好とはいえない路線もある」を選んでください)

選択肢	該当チェック欄	
①概ね良好	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
②良好とはいえない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
③概ね良好な路線もある、良好とはいえない路線もある	<input type="checkbox"/>	→(2)・(3)へ

※「①概ね良好」・「③概ね良好な路線もある、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

- (2) その取組が当初の見込みより「概ね良好」と評価した要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 (複数回答可、(1)で③を選んだ方は、概ね良好な路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した	<input type="checkbox"/>
⑧多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した	<input type="checkbox"/>
⑨本来の目的である学校送迎には影響が出ないように配慮した	<input type="checkbox"/>
⑩住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>
⑫その他	具体的⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※「②良好とはいえない」・「③概ね良好な路線もある、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

- (3) その取組が「良好とはいえない」と評価した理由として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 (複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好とはいえない路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり当初から「スクールバス等への混乗ありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した	<input type="checkbox"/>
⑧対象となる利用者を特定しすぎた	<input type="checkbox"/>
⑨本来の目的である学校送迎を重視したあまり、住民ニーズに合致しなかった	<input type="checkbox"/>
⑩住民や沿線企業等への周知・PRが不足していた	<input type="checkbox"/>
⑪利用方法が分かりにくいものとなった	<input type="checkbox"/>
⑫運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑬その他	具体的⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(4)へお進みください

図 5-9 市町村アンケート調査票

(4) (3)で選択した理由に関係する運行計画上の問題点はどれに該当しますか。
(複数回答可)

選択肢		該当チェック欄 (複数回答可)
①	ルート・地区設定	<input type="checkbox"/>
②	1運行当たりの所要時間	<input type="checkbox"/>
③	乗降場所の設定、間隔	<input type="checkbox"/>
④	運行時間帯	<input type="checkbox"/>
⑤	運行曜日	<input type="checkbox"/>
⑥	運賃設定	<input type="checkbox"/>
⑦	車両サイズ	<input type="checkbox"/>
⑧	利用者の限定・特定	<input type="checkbox"/>
⑨	本来の目的である学校送迎	<input type="checkbox"/>
⑩	住民・沿線企業等の認知度	<input type="checkbox"/>
⑪	利用方法	<input type="checkbox"/>
⑫	その他	<input type="checkbox"/>

→下の(5)へお進みください

※全員にお尋ねします。(可能な範囲でお答えください)

(5)上記で回答した取組のうち、貴市町村で代表的な路線の概況についてお答えください。
※一つの路線での回答が困難な場合には、全路線合計でも結構です。

代表的な路線の概況 に関する項目		回答入力欄			
・平成29年度(※)の利用者数(1便あたり、ただし、本来の目的である送迎対象者数を除く)		人/便			
・平成29年度(※)の収支率(=貴市町村補助額(国・県補助含む)÷総運行経費)		%			
・利用者の特定状況(以下の選択肢から当てはまるもの1つを右の黄色いセルに入力)		→選択肢 番号を 入力			
1 ほぼ特定されている(決まった人しかほぼ乗らない)					
2 概ね特定されている(決まった人が多いが、たまに利用する人もいる)					
3 どちらともいえない					
4 あまり特定されていない(利用目的は固定的だが、様々な人が利用する)					
5 ほとんど特定されていない(利用目的も様々で、不特定多数が利用する)					
6 わからない・把握していない					
上記の回答は？	全路線の合計	<input type="checkbox"/>	特定の一路線の内容	<input type="checkbox"/>	→どちらかに チェックください
	↓ その路線名称をご記入ください				→特定の一路線 のみの場合は こちらに路線名 をご記入下さい

以下の人口及び面積については、可能な範囲でお答えください。

・運行対象地区沿線町字の人口 計		人
・運行対象地区沿線町字の面積 計		km ²

図 5-10 市町村アンケート調査票

シートC

問4 貴市町村における「自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送)」についてお尋ねします。

(1) 貴市町村では、地域協議会の開催以外に何かしら関わっていますでしょうか。

選択肢	該当チェック欄	
① 関与している	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
② 関与していない	<input type="checkbox"/>	→シートDへ

※「①」を選んだ方にお尋ねします。

(2) 貴市町村はその取組に対し、どのように関わっていますか。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	
① 運行主体	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
② 運行計画の策定	<input type="checkbox"/>	
③ 車両調達・貸出(支援を含む)	<input type="checkbox"/>	
④ 運行経費に対する財政負担(支援を含む)	<input type="checkbox"/>	
⑤ 乗降や走行などにあつての用地の提供・貸出	<input type="checkbox"/>	
⑥ 運行に際しての関係者との調整(支援を含む)	<input type="checkbox"/>	
⑦ 広報・PR活動	<input type="checkbox"/>	
⑧ その他	<input type="checkbox"/>	

(3) その取組は、当初の見込みに対して「概ね良好」と評価していますか。

(※運行開始または見直し当初に予測した需要予測結果等と比較して、現状についてお答えください)

(※複数路線によって、評価が分かれる場合は「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んでください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	
① 概ね良好	<input type="checkbox"/>	→(4)へ
② 良好とはいえない	<input type="checkbox"/>	→(5)へ
③ 概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある	<input type="checkbox"/>	→(4)・(5)へ
④ 運行や関与していることは知っているが、状況までは詳しくは知らない	<input type="checkbox"/>	→シートDへ

※「①概ね良好」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。

(4) その取組が当初の見込みより「概ね良好」と評価した要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。

(複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好な路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	
① 導入に当たり「手段ありき」とせず、調査に基づく需要予測の結果から手段を選定した	<input type="checkbox"/>	
② 他の市町村における好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>	
③ 多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら、検討した	<input type="checkbox"/>	
④ 沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>	
⑤ 庁内の他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>	
⑥ 運行事業者や他の交通機関と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>	
⑦ 自市町村域内での公平性に偏重することなく、真に必要な地域に重点的に運行した	<input type="checkbox"/>	
⑧ 多くの人が利用できるよう、利用対象者の設定を工夫した	<input type="checkbox"/>	
⑨ 住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>	
⑩ 運行計画の策定などに対し、地域住民が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>	
⑪ その他	<input type="checkbox"/>	

→下の(7)へお進みください。

図 5-11 市町村アンケート調査票

※「②良好とはいえない」・「③概ね良好な路線もあれば、良好とはいえない路線もある」を選んだ方にお尋ねします。
 (5) その取組が「良好とはいえない」と評価した理由として、どのようなことが関係しているとお考えですか。
 (複数回答可、(1)で③を選んだ方は、良好とはいえない路線についてお答えください)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入に当たり当初から「当該交通モードの運行ありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の市町村における好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤庁内の他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑥運行事業者の事情に合わせたために、地域住民のニーズと合致したサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑦自市町村域内での公平性に偏重し、自市町村域内全体へ満遍なく運行した	<input type="checkbox"/>
⑧ニーズの高まりにより、他の交通手段との棲み分けができなくなった	<input type="checkbox"/>
⑨利用者を特定しすぎた	<input type="checkbox"/>
⑩住民や沿線企業等への周知・PRが不足した	<input type="checkbox"/>
⑪運行計画の検討などに対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑫地域の高齢化等により、担い手がなくなった(いなくなる可能性が高い)	<input type="checkbox"/>
⑬その他	具体的に⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(6)へお進みください

(6) (5)で選択した理由に関係する運行計画上の問題点はどれに該当しますか。
 (複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①ルート・地区設定	<input type="checkbox"/>
②1運行当たりの所要時間	<input type="checkbox"/>
③乗降場所の設定、間隔	<input type="checkbox"/>
④運行時間帯	<input type="checkbox"/>
⑤運行曜日	<input type="checkbox"/>
⑥運賃設定	<input type="checkbox"/>
⑦車両サイズ	<input type="checkbox"/>
⑧利用者の限定・特定	<input type="checkbox"/>
⑨住民・沿線企業等の認知度	<input type="checkbox"/>
⑩取組の持続可能性	<input type="checkbox"/>
⑪その他	具体的に⇒ <input type="checkbox"/>

→下の(7)へお進みください

※全員にお尋ねします。(可能な範囲でお答えください)

(7) 上記で回答した取組のうち、貴市町村で代表的な路線の概況についてそれぞれお答えください。
 ※一つの路線での回答が困難な場合には、全路線合計でも結構です。

代表的な路線の概況 に関する項目		回答入力欄
・平成29年度(※)の利用者数(1便あたり)		人/便
・平成29年度(※)の収支率(=貴市町村補助額(国・県補助含む)÷総運行経費)		%
上記の回答は?	全路線の合計 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 特定の一路線の内容 ↓ その路線名称をご記入ください

以下の人口及び面積については、可能な範囲でお答えください。

・運行対象地区沿線町字の人口 計	人
・運行対象地区沿線町字の面積 計	km ²

図 5-12 市町村アンケート調査票

シートD

問5 貴市町村における、地域公共交通の確保・維持に対する取組全般について、
また、地域公共交通の確保・維持に関する国や検討へのご意見・ご要望についてお尋ねします。

(1) 貴市町村で地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたって、日頃から相談する相手はいますか(複数回答可)。

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①交通事業者(協会を含む)	<input type="checkbox"/>
②他市町村の担当者	<input type="checkbox"/>
③都道府県の担当者	<input type="checkbox"/>
④東北運輸局・各運輸支局の担当者	<input type="checkbox"/>
⑤東北地方整備局・各事務所の担当者	<input type="checkbox"/>
⑥コンサルタント	<input type="checkbox"/>
⑦学識経験者・有識者	<input type="checkbox"/>
⑧その他	<input type="checkbox"/>
具体的に⇒	
⑨相談できる相手が欲しいが、特定の相手がおらず、困っている	<input type="checkbox"/>
⑩特に相談する必要はない	<input type="checkbox"/>

(2) 地域公共交通の確保・維持に関して、国へのご意見、ご要望等あればご記入ください。

(3) 最後に、本アンケートの内容について、後日、内容の確認などの追加ヒアリング調査を実施させていただく場合があります。2月●日～3月●日頃実施したいと考えておりますが、現時点でのご協力の可否についてお答えください。

選択肢	該当チェック欄
①ヒアリング調査にも協力可能である	<input type="checkbox"/>
②電話やメールでの問合せ程度であれば協力可能である	<input type="checkbox"/>
③協力は難しい	<input type="checkbox"/>

※ご希望の日時等がありましたら、下記にご記入ください。

質問は以上です。ご協力誠にありがとうございました。

図 5-13 市町村アンケート調査票

