

	頁
調査研究の趣旨	2
提言要約	3
1. 調査研究の背景	5
(1)バス事業の状況	
(2)社会的課題への対応	
(3)バス・サービスの多様性と連携の政策的重視	
(4)民主党政権の政策の影響	
2. 新たな交通政策とバス交通・バス事業	8
(1)交通基本法（仮称）の影響と課題	
(2)「バス・サービスに関する市長アンケート調査」に見る市の対応	
(3)高速道路料金無料化の影響と課題	
3. 国及び地方自治体に対するバス事業活性化の観点からの提言	27
(1)交通基本法（仮称）について	
(2)公共交通及び経済の活性化のための国や地方自治体の役割について	
(3)高速道路料金無料化について	
(4)規制緩和について	
資料	31
「バス・サービスに関する市長アンケート調査」調査票	
バス事業研究会・委員名簿	39

調査研究の趣旨

当本部は、平成 14 年 2 月の乗合バスの需給調整事項廃止を背景として、社団法人日本自動車工業会（現在は一般社団法人日本自動車工業会）から委託を受け、14 年度よりバス交通やバス事業の在り方に関する調査研究を継続している。

平成 14 年度には、「路線バスのあり方に関する研究会」を設置し、同研究会報告書においてバスの「準公共財」としての性格をより尊重した政策対応が必要である旨主張した（平成 15 年 2 月・報告書発表）。続いて、16 年度より「バス事業の活性化に関する研究会」を新たに設置し、バス事業が抱えている課題や問題点等について主に都市部・都市間のバス交通を対象としてとりまとめ、乗合バスは「社会的必需財」として準公共財から、さらに社会的な必要性を強調した位置付けをすべきである旨提言した（平成 19 年 3 月・報告書発表）。

乗合バスの需給調整事項廃止から約 9 年間を経て、規制緩和が定着してきた反面、人口減少等に起因して運行路線が採算に合わなくなった系統を廃止した事業者が増加するなど、規制緩和の負の側面も現れた。そのような中、平成 19 年 10 月から地域公共交通活性化・再生法が施行され、バス交通の在り方も地域で自主的に決められる環境が整いつつある。

ただし、平成 21 年 8 月の衆議院選挙により成立した民主党政権の政策により、バス事業をめぐる環境は大きく変わる可能性がある。地域公共交通活性化・再生法に基づく総合事業も国土交通省が自ら行う行政事業レビューによりいったん廃止され、23 年度からは地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）として総合的かつ地域を重視した公共交通施策がスタートする見込みである。そうした状況において民主党の新たな政策である、高速道路無料化や交通基本法（仮称）制定などがバス事業にどのような影響を与えるか、また、地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）が始まることでますます重要性が高まる地方自治体がどのような役割を担うべきかが問われている。

以上の問題意識のもとに、平成 22 年度は、「バス事業の活性化に関する調査研究」を継続する中で、有識者、バス事業者、バスメーカー等により構成する「バス事業研究会」を設置し、新たな政策がとられる中での、主に乗合バスのバス事業活性化の在り方を検討した。本報告書はその調査結果を踏まえた提言報告書である。

提言要約

バス事業活性化の観点から、主にバスを取り巻く交通政策について、国及び地方自治体に対して下記のとおり提言するものである。

(1)交通基本法（仮称）について

提言 1：交通基本法（仮称）の内容とされる、①移動権の保障と支援措置の充実、②低炭素化の推進、③地域の活力を引き出す交通網の充実、について、国及び地方自治体は促進すべきである。

ただし、移動権についてはその意味が曖昧である¹ことから、国は移動権の意味を明確に定義した上で、交通基本法（仮称）とともに同法と整合的な総合交通体系ビジョンを策定し、公共交通及び自家用交通の両者の連携と棲み分けを体系的に明らかにすべきである。

国及び地方自治体が同法に基づいて交通計画を策定することになれば、道路運送法や各自治体の都市計画など既存の法律や計画との整合を図るべきである。

提言 2：国は交通基本法（仮称）によって、バス事業者に公共交通の供給義務や低運賃を促すだけでなく、財源措置についても同法に盛り込むべきである。乗合バス事業者は高速バスの輸送を増やして²、地域内バスの赤字を補って経営を維持しているのが実情である。国はバス事業者が高速バス事業に頼らなくても済むように乗合バスへの運行費補助制度の拡充を検討すべきである。また、移動の円滑化と安全確保の観点から、低床バス等のバリアフリー対応車両の導入を促進するために、自治体や事業者への支援を強化すべきである。併せて、過疎地域の運行義務については、運行コストが都市部を大きく上回るので慎重に検討すべきである。

(2)公共交通及び経済の活性化のための国や地方自治体の役割について

提言 3：平成 23 年度から予定されている地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）において、地域の公共交通確保の主体となるのは「多様な地域の関係者で構成される協議会」とされている。ただし、各地方自治体の交通政策に占めるバス交通政策の重要度はまちまちであり、したがって、バス・サービスの位置付けも

¹平成 22 年 12 月 24 日に開催された、国土交通省の交通基本法案検討小委員会で検討された報告書案「交通基本法案の立法における基本的な論点について」において、「交通基本法案に文字どおり『移動権』若しくは『移動権の保障』と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。」と述べられていることから、実際に同法案に「移動権」が規定されるかどうかは流動的である。

² 高速バスの輸送人員は、乗合バスの規制緩和が行われた平成 14 年には 8,560 万人の輸送人員だったが、20 年度には 1 億 992 万人と 28.4%伸びた。

資料：国土交通省資料

地方自治体によって大きく異なることが考えられる。

国は地域のバス・サービス供給についてシビル・ミニマム確保の観点から、地方自治体間に大きなばらつきが出ないように留意するとともに地方自治体を支援すべきである。また、国及び地方自治体はバス事業者に「運行を委託する」という観点からバス交通政策の枠組み、関連主体の役割分担、その推進戦略などを検討すべきである。

提言 4：今後の地域経済の活性化を図るには、国は省庁横断的な取組により地域に流入する観光客の動員数を増やしたり、中心市街地を活性化させることが不可欠であり、バスがそうした課題に大きく寄与できる可能性が高い。したがって、地方自治体は地域経済活性化策にバスの活用の視点を強く盛り込むべきである。

(3)高速道路料金無料化について

提言 5：国は高速道路料金無料化について、現在実施している社会実験の結果を、CO₂排出量増加や渋滞による高速バスの定時性への悪影響など、様々な観点から検討した上で、実施の是非についてバス事業活性化の観点から慎重に検討すべきである。

(4)規制緩和について

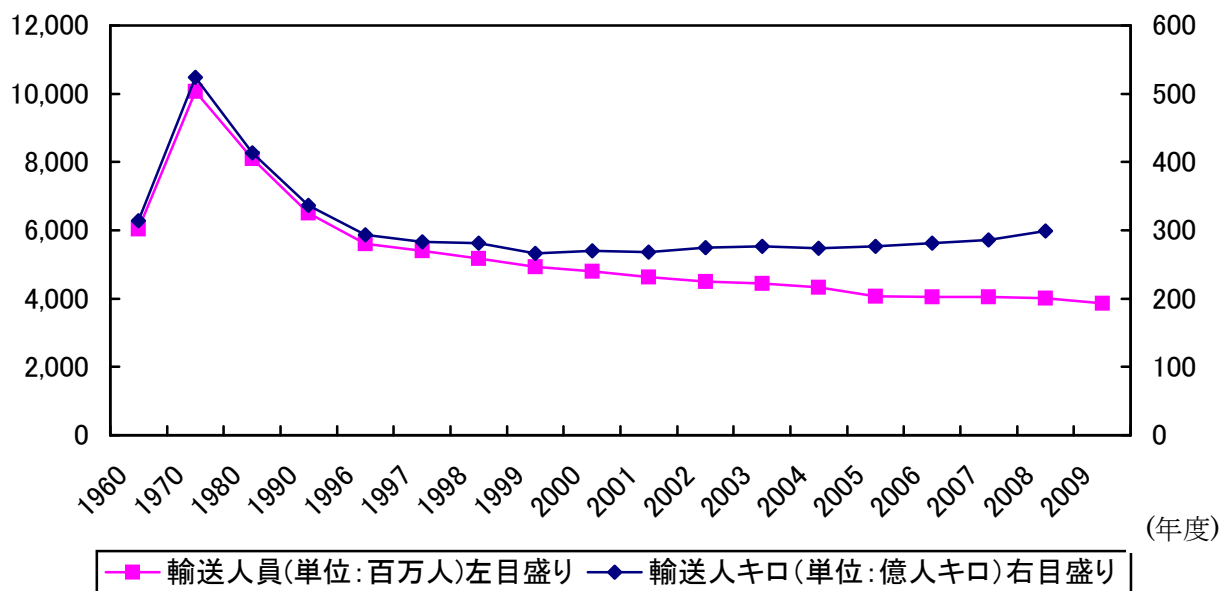
提言 6：バス事業の規制緩和を背景とした新たなビジネス・モデルによるツアーバスの急速な伸長の結果、乗合事業による高速バスとの激しい競合、両者の料金引下げによるバス事業者の経営圧迫、などの問題が発生している。高速バスとツアーバスの両者は市場内で競争しているので、国はツアーバスを、安全面、従業員の労働条件などの面で乗合バスと同等の条件が確保されるように規制すべきである。

1. 調査研究の背景

(1)バス事業の状況

規制緩和後の輸送人員は貸切バスでは顕著に増加しているが、乗合バスでは低下傾向が続き、昭和40年代前半（1960年代後半）の100億人代のピークから、平成21（2009）年度には38億人代となり、昭和29（1954）年度以来ほぼ半世紀ぶりに30億人代になった³。また輸送人キロを見ると、輸送人員とほぼ同様の傾向をたどってきたが、2000年代に入り上昇傾向を示している。これは乗客が減少している中で、主に高速バスの伸びにより1回利用当たりの走行距離が全体的に伸びていることを示している（図1-1）。このことは、多くのバス事業者が、高速バスの収益で地域内の乗合バスの赤字を補填しなければならない状況にあることによる。

そこで本報告書では、乗合バスを対象にバス事業活性化の在り方について検討する。



資料：(社)日本バス協会『日本のバス事業 2010年版』他

図1-1 乗合バスの輸送人員と輸送人キロ

乗合バスの収支状況は、保有車両30両以上の事業者に対する国土交通省の調査によると、全体として経常収支率は赤字を続けているが、2000年代に入ってから改善傾向にある。民営と公営に分けてみると、民営は経常収支率が95%前後で推移しているが、公営は80%代で推移している。これは、公営バスの非効率性によると言えよう。

³資料：国土交通省資料。調査対象は保有車両数30両以上の事業者254者。

(2)社会的課題への対応

バス交通をとりまく環境は、少子・高齢化、地球温暖化問題、都心部の衰退、過疎・過密に起因する地域間格差の拡大などが深刻化しつつあり、バス交通にはこれらの課題に対応することが求められている。さらには、国を挙げて進めている情報化の進展、「観光立国」実現などについても、バスは大きな役割を果たすことが期待されよう。

(3)バス・サービスの多様性と連携の政策的重視

改正道路運送法（平成 18 年 10 月 1 日施行）により旧法 21 条貸切乗合（コミュニティバス、乗合タクシーなど）が 4 条乗合に一本化され、旧 80 条バスは登録制になり NPO 法人にも福祉輸送等で登録制が認められることとなった。また、平成 19 年 10 月 1 日に地域公共交通活性化・再生法が施行され、公共交通を地域の利用者の声を活かして地域交通全体の中で位置付けて活性化させる取り組みができるようになった。さらには、平成 22 年には、地域公共交通活性化・再生法の総合事業が国土交通省が自ら行う行政事業レビューによりいったん廃止され、23 年度からは地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）として総合的かつ地域を重視した公共交通施策がスタートする見込みである。

これらは、バス・サービスの多様化や、他の交通機関との連携など利用者の声を政策に反映させることが、政策的にも促進されるようになってきていることを意味している。

(4)民主党政権の政策の影響

平成 21 年 8 月の衆議院選挙により成立した民主党政権の政策により、バス交通及びバス事業のとりまく環境が主に次の 3 点について大きく変化することが予想される。したがって、新たな政策の影響について分析・検討する必要がある。

① 交通基本法（仮称）の影響

交通基本法（仮称）案は、現在国が検討しているところであるが、平成 22 年 6 月に国土交通省が取りまとめた報告書「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方」によると次の 3 点が指摘された。

- 1)移動権の保障と支援措置の充実:成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築
- 2)交通体系、まちづくり及び乗り物:三位一体の低炭素化の推進
- 3)地域の活力を引き出す交通網の充実:賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

② 地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）の影響

平成 19 年に成立した地域公共交通活性化・再生法に基づく総合事業は国土交通省が自ら行う行政事業レビューによりいったん廃止され、23 年度からは地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）として総合的かつ地域を重視した公共交通政策がスタートする見込みである。その目的は、地域の自主性を尊重することと、地域交通に経営インセンティブを持たせることであるとされている。前者の意味は、多様な地域

の関係者で構成される協議会における議論を経た計画に基づく事業を支援することである、とされている。その際主体的かつ重要な役割を果たすのは、地方自治体（とりわけ市区町村）ということになる。

③ 高速道路料金無料化の影響

高速道路料金無料化は平成 22 年度に、首都高速道路、阪神高速道路を除く高速道路のうち、その約 18%に当たる 1,626km において政府が社会実験を実施している。その目的は、地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握することである、とされている。

2. 新たな交通政策とバス交通・バス事業

(1)交通基本法（仮称）の影響と課題

交通基本法案は、平成 18 年の臨時国会で民主党・社民党共同で提出され、21 年の通常国会で衆議院解散により廃案となった。同法案では、国及び地方自治体に交通計画を策定することを義務付けている⁴。

もともと民主党が検討していた交通基本法（仮称）は、フランスで 1982 年に制定された国内交通基本法（LOTI）を参考としている。この法律は、すべての人の移動する権利（交通権）を明文化して移動制約者の移動を保障するものである。同法では、都市圏ごとに交通計画を策定することが定められているが、都市圏交通局が行うべき計画の構想段階の公開協議、計画策定の全段階で行われる事前協議、計画段階の最後で議会承認の直前に行われる公開事前調査の 3 種の、合意形成を実現するための住民参加制度が義務付けられている。一方、平成 21 年の通常国会で廃案となった民主党・社民党の交通基本法案では、国や地方自治体が定める交通（基本）計画策定に当たって国民（住民）の意見を聴くことが定められているが、フランスの国内交通基本法ほど多段階にわたって住民参加できることが示されていない。

今回は、国土交通省に交通基本法検討準備会が設置され法案の在り方等について検討されてきており、平成 22 年 6 月に同検討会が報告書「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方」を取りまとめた。同報告書では主に次の 3 点が指摘されている。

- 1)移動権の保障と支援措置充実:成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系構築
- 2)交通体系、まちづくり及び乗り物：三位一体の低炭素化の推進
- 3)地域の活力を引き出す交通網の充実：賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

以上の 3 点について、国及び地方自治体は移動権の意味を明確にした上で促進すべきであるが、今回検討されている交通基本法（仮称）も、平成 21 年通常国会で廃案となった法案と同様の内容であれば、国及び地方自治体に交通計画の策定を義務付けるものとなる。その場合の課題として次の点を指摘したい。

- 1)市区町村は世界的な潮流から言えば、地域のバス・サービス供給に関する国からの指針を受けた上で主体となるべき立場であることから、廃案となった交通基本法案にあった市町村交通計画の策定義務を弱める措置はとらず、交通計画を策定すべきかどうかの決定を市区町村にゆだねた上で策定を奨励すべきである。
- 2)国及び地方自治体は、道路運送法、都市マスタープランなど、交通に関連した既存の法律や計画などと連携し、それらが互いに整合性があるように留意しなければならない。

⁴ ただし、市町村交通計画については「必要があると認めるときは」との文言が記されており、必ずしも策定しなければならない訳ではない。

ただし、国土交通省・交通基本法案検討小委員会では、平成 22 年 12 月 24 日の会合で「交通基本法案の立法における基本的な論点について」と題する報告書案が審議されたが、同報告書案では「交通基本法案に文字どおり『移動権』若しくは『移動権の保障』と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。」と述べられていることから、実際に同法案に「移動権」が規定されるかどうかは流動的であることに留意しなければならない。

(2)「バス・サービスに関する市長アンケート調査」に見る市の対応

地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）は、現行の地域公共交通政策の、①交通事業者の疲弊、②地方分権の促進、③縦割り組織・事後的補助の限界、といった課題に対応するために平成 23 年度からスタートする制度である。そのねらいは、公共交通政策において地域の自主性を尊重することと、公共交通事業に経営インセンティブを持たせることであるとされている。前者の意味は、多様な地域の関係者で構成される協議会における議論を経た計画に基づく事業を支援することである、とされている。その際主体的かつ重要な役割を果たすのは、地方自治体（とりわけ市）ということになる。

そこで、今後の地域公共交通の生き残りの鍵を握る地方自治体とりわけ市がどのような意識を持っているかが、決定的に重要である。そうした問題意識のもとに、全国の市に対してバス・サービスに関する意識調査を実施したので、以下ではその結果を示す。

バス・サービスに関する市長アンケート調査結果概要

1. タイトル：バス・サービスに関する市長アンケート調査
(調査票は巻末の「資料」として添付)
2. 趣 旨：高齢化や環境問題の深刻化の中で重要性が増しつつあるバス交通について、その供給の主体的な立場に立つべき市の問題意識や政策等について調査する。その現状と今後の方針等を把握することにより、地方自治体のバス・サービス供給における役割を検討する際の参考とする。
3. 時 期：平成 22 年 9 月 1 日～9 月 17 日
4. 対 象：全国の市長 786 人

5. 設問と対象

【前提】本アンケート調査における「バス・サービス」は高速バスを含めた乗合バスのサービスを指すこととする。

(1)市に対する設問

- ① 市名【問1】
- ② 人口規模⁵【問2】

対象：100万人以上	:	11
30万人～100万人	:	61
10万人～30万人	:	195
5万人～10万人	:	267
5万人未満	:	252
- ③ バス交通に係る担当部署【部署名問3、職員数問4、予算額問5】
- ④ 地域公共交通会議、法定協議会の有無【問6】

(2)意向、認識に関する設問

- ⑤ バス交通政策の重要度【問7】
- ⑥ バス・サービス供給の責任の所在の認識【問8、8-1、8-2】
- ⑦ バス・サービス供給の官民の役割に関する認識（計画・運営・運行別）【問9】
- ⑧ バス交通政策の目的に関する認識【問10】
- ⑨ 公営バス（直営バスを含む）の改善策、特に民間委譲・委託に関するフォロー【問11、12、13】
- ⑩ バス車両に対する要望、意見【問14】
- ⑪ 国のバス交通政策への要望、意見【問15】
- ⑫ 連絡担当者

6. 回収結果：

- ① 回答者数：486人（回収率：61.8%）
- ② 都市規模別回答者数（回答率）

100万人以上	:	6	(54.5%)
30万人～100万人	:	40	(65.6%)
10万人～30万人	:	136	(69.7%)
5万人～10万人	:	161	(60.3%)
5万人未満	:	143	(56.7%)

⁵ 総務省統計局・平成21年10月1日推計人口による。

7. 回答結果：

【問4】バス交通に関係する担当部署（地方公営企業を除く）の職員数

バス交通に関係する担当部署（地方公営企業を除く）の正規の職員数は、他の仕事と兼務している人を0.5人とカウントしてもらい、下記のとおりの結果となった。ただし、小数点第一位の数値が5以外の回答があったが、それらは0.5単位で切り上げた。

最も多かったのは「1人」で22.0%、次いで「2人」17.3%、「1.5人」14.2%の順であった。また、担当者がいない市は2市、最高の担当者数は16人であった。

回答(人数)	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	8.5	9.0	9.5
回答数	2	88	107	69	84	29	35	19	14	2	12	3	7	0	3	0	2	1	0	1
回答率(%)	0.4	18.1	22.0	14.2	17.3	6.0	7.2	3.9	2.9	0.4	2.5	0.6	1.4	0.0	0.6	0.0	0.4	0.2	0.0	0.2

10.0	10.5	11.0	11.5	12.0	12.5	13.0	13.5	14.0	14.5	15.0	15.5	16.0	不明	合計
1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	486
0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.4	0.4	100.0

【問5】平成22年度のバス交通に関する予算額の、一般予算額に占める割合

平成22年度のバス交通に関する予算額の一般予算に占める割合(少数第一位を四捨五入)は、下記のとおりであった。

8割以上の市が「0% (0.5%未満)」であり、最高は「20%」で1市あった。

(平成22年度予算、少数第一位を四捨五入)

回答(%)	0	1	2	3	4	5	6	20	不明	合計
回答数	406	69	3	2	2	0	1	1	2	486
回答率(%)	83.5	14.2	0.6	0.4	0.4	0.0	0.2	0.2	0.4	100.0

【問6】地域公共交通会議、法定協議会などの設置状況

地域公共交通会議、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（法定協議会）の設置状況は下記のとおりである。

全体では「地域公共交通会議だけがある」が 35.8%で最多、次いで「どちらもない」が 23.7%、「両者を兼ねた会議がある」が 20.0%であった。人口規模別では「5万人～10万人」「5万人未満」の市で「地域公共交通会議だけがある」が多い（38.5%、46.9%）。

（上段：実数、下段：割合（%））

		合計	問6 協議会などの設置の有無					不明
			1. 地域公共交通会議だけがある	2. 法定協議会だけがある	3. 両者を兼ねた会議がある	4. 両方ともある	5. どちらもない	
全体		486 100.0	174 35.8	30 6.2	97 20.0	70 14.4	115 23.7	0
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	2 33.3	0 0.0	0 0.0	1 16.7	3 50.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	10 25.0	6 15.0	6 15.0	7 17.5	11 27.5	0
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	33 24.3	4 2.9	35 25.7	23 16.9	41 30.1	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	62 38.5	11 6.8	29 18.0	21 13.0	38 23.6	0
	5. 5万人未満	143 100.0	67 46.9	9 6.3	27 18.9	18 12.6	22 15.4	0

【問7】バス交通政策の重要度

バス交通政策の重要度を、交通政策全体の中で上位から数えてどの程度の順位になるかをきいたところ、下記のとおりである。

全体では、「50～70%未満」が 23.0%で最多となり、中間程度の重要度であると認識している市が多いことが示された。人口規模別では、「30万人以上 100万人未満」で特に重要度が高いことが示された（「上位 10%未満」 23.1%、「10～30%未満」 20.5%）。逆に、重要度が低いのは「5万人以上 10万人未満」「5万人未満」などであった。

（上段：実数、下段：割合（%））

		合計	問7 バス交通政策の重要度							
			1. 上位10%未満	2. 10～30%未満	3. 30～50%未満	4. 50～70%未満	5. 70～90%未満	6. 90～100%	7. わからない	不明
全体		486 100.0	76 15.8	71 14.7	84 17.4	111 23.0	72 14.9	33 6.8	35 7.3	4
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	1 16.7	1 16.7	2 33.3	1 16.7	0 0.0	0 0.0	1 16.7	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	9 23.1	8 20.5	6 15.4	5 12.8	4 10.3	3 7.7	4 10.3	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	26 19.3	20 14.8	23 17.0	35 25.9	19 14.1	4 3.0	8 5.9	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	25 15.6	22 13.8	25 15.6	33 20.6	25 15.6	17 10.6	13 8.1	1
	5. 5万人未満	143 100.0	15 10.6	20 14.1	28 19.7	37 26.1	24 16.9	9 6.3	9 6.3	1

【問8】バス・サービスの供給は「原則的には地方自治体に最大の責任がある」という考え方についての考え

バス・サービスの供給は「原則的には地方自治体に最大の責任がある」という考え方についての考えをきいたところ、下記のとおりである。

全体では「どちらともいえない」が40.6%で最多となり、「どちらかと言うと賛成」「どちらかと言うと反対」がそれぞれ20%代後半で、考えがほぼ完全に2分されている。人口規模別では、10万人以上の市で反対派が多くなり、10万人未満の市で賛成派が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問8 「地方自治体に供給の最大の責任」に賛成か否か					不明
			1. 積極的に賛成である	2. どちらかと言うと賛成である	3. どちらともいえない	4. どちらかと言うと反対である	5. 積極的に反対である	
全体		486 100.0	10 2.1	129 26.7	196 40.6	134 27.7	14 2.9	3
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	0 0.0	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	0 0.0	11 28.9	13 34.2	14 36.8	0 0.0	2
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	1 0.7	32 23.5	55 40.4	47 34.6	1 0.7	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	6 3.7	44 27.3	66 41.0	40 24.8	5 3.1	0
	5. 5万人未満	143 100.0	3 2.1	42 29.6	59 41.5	30 21.1	8 5.6	1

【問8-1】都道府県と市町村のどちらに最大の供給責任があるかについての考え（問8で「1」又は「2」と回答した人への設問）

問8で「1」又は「2」と回答した「地方自治体に最大のバス・サービス供給責任がある」という考えに賛成の人に、都道府県と市町村のどちらにあると思うかきいたところ、下記のとおりである。

全体では「両方に同等にある」が65.9%で最多となり、次いで「市町村にある」が29.7%であった。人口規模別では、「30万人以上100万人未満」「10万人以上30万人未満」で「市町村にある」が比較的多くなっている(45.5%、42.4%)。逆に、「5万人未満」で「市町村にある」は15.6%と低い回答率となった。

(上段：実数、下段：割合（％）)

		合計	問8-1 都道府県か市町村か(自治体責任に賛成の人だけが回答)					非該当
			1. 都道府県にある	2. 市町村にある	3. 両方に同等にある	4. わからない	不明	
全体		139 100.0	5 3.6	41 29.7	91 65.9	1 0.7	1	347
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	6
	2. 30万人以上100万人未満	11 100.0	1 9.1	5 45.5	5 45.5	0 0.0	0	29
	3. 10万人以上30万人未満	33 100.0	2 6.1	14 42.4	16 48.5	1 3.0	0	103
	4. 5万人以上10万人未満	50 100.0	1 2.0	15 30.6	33 67.3	0 0.0	1	111
	5. 5万人未満	45 100.0	1 2.2	7 15.6	37 82.2	0 0.0	0	98

【問8-2】最大の供給責任は誰（どこ）にあるかについての考え（問8で「4」又は「5」と回答した人への設問）

問8で「4」又は「5」と回答した「地方自治体に最大のバス・サービス供給責任がある」という考えに反対の人に、最大の供給責任は誰（どこ）にあると思うかきいたところ、下記のとおりである。

全体では「国と地方自治体が同等」が57.9%で最多となり、次いで「民間に任せるべき」が24.1%であった。人口規模別では、10万人未満の市で「国と地方自治体が同等」が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合（％）)

		合計	問8-2 最大の責任は誰か(自治体責任に反対の人だけが回答)					非該当
			1. 国にある	2. 国と地方自治体の両方に同等	3. 民間市場に任せるべきである	4. わからない	不明	
全体		148 100.0	23 15.9	84 57.9	35 24.1	3 2.1	3	338
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	3 100.0	1 33.3	0 0.0	2 66.7	0 0.0	0	3
	2. 30万人以上100万人未満	14 100.0	3 23.1	6 46.2	3 23.1	1 7.7	1	26
	3. 10万人以上30万人未満	48 100.0	8 16.7	24 50.0	16 33.3	0 0.0	0	88
	4. 5万人以上10万人未満	45 100.0	5 11.6	28 65.1	9 20.9	1 2.3	2	116
	5. 5万人未満	38 100.0	6 15.8	26 68.4	5 13.2	1 2.6	0	105

【問9】バス・サービスの供給を構成する業務の担い手（行政か事業者か）

バス・サービスの供給を構成する様々な業務を行政と事業者のどちらが担うべきと思うかきいたところ、下記のとおりである。

(1)路線決定

全体では「行政と事業者が同等」が69.2%で最多となった。人口規模別では、30万人未満の市で7割以上が「行政と事業者が同等」と回答している。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-1 路線決定				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	55 11.4	85 17.7	333 69.2	8 1.7	5
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	2 5.1	15 38.5	22 56.4	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	9 6.6	30 22.1	96 70.6	1 0.7	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	24 15.3	20 12.7	111 70.7	2 1.3	4
	5. 5万人未満	143 100.0	20 14.0	17 11.9	101 70.6	5 3.5	0

(2)ダイヤ決定

全体では「行政と事業者が同等」が54.8%で最多となり、次いで「事業者」が36.3%であった。人口規模別では人口規模が大きくなるほど「事業者」との回答が多くなっている。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-2 ダイヤ決定				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	34 7.1	174 36.3	263 54.8	9 1.9	6
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	0 0.0	22 56.4	17 43.6	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	4 3.0	60 44.4	69 51.1	2 1.5	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	15 9.6	45 28.7	94 59.9	3 1.9	4
	5. 5万人未満	143 100.0	15 10.5	42 29.4	82 57.3	4 2.8	0

(3)運賃決定

全体では「事業者」と「行政と事業者が同等」が40%代でほぼ同等となった。人口規模別では、人口規模が大きくなるほど「事業者」との回答が多くなっている。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-3 運賃決定				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	36 7.5	232 48.4	205 42.8	6 1.3	7
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	0 0.0	27 69.2	12 30.8	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	9 6.7	79 58.5	47 34.8	0 0.0	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	12 7.6	58 36.9	84 53.5	3 1.9	4
	5. 5万人未満	143 100.0	15 10.6	63 44.4	61 43.0	3 2.1	1

(4)収支計画

全体では「事業者」が62.6%で最多となり、次いで「行政と事業者が同等」が32.3%となった。人口規模別では、人口規模が大きくなるほど「事業者」との回答が多くなっている。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-4 収支計画				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	22 4.6	300 62.6	154 32.2	3 0.6	7
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	0 0.0	32 82.1	7 17.9	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	6 4.4	89 65.4	40 29.4	1 0.7	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	8 5.1	94 59.9	55 35.0	0 0.0	4
	5. 5万人未満	143 100.0	8 5.7	80 56.7	51 36.2	2 1.4	2

(5)車両や乗務員の管理

全体では「事業者」が95.6%で最多となった。人口規模別でもほぼ同様の傾向である。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-5 車両や乗務員の管理				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	2 0.4	457 95.6	17 3.6	2 0.4	8
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	0 0.0	38 97.4	1 2.6	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	1 0.7	131 97.0	3 2.2	0 0.0	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	1 0.6	152 96.8	4 2.5	0 0.0	4
	5. 5万人未満	143 100.0	0 0.0	131 92.9	8 5.7	2 1.4	2

(6)停留所の設置

全体では「事業者」が54.3%で最多となり、次いで「行政と事業者が同等」が39.0%となった。人口規模別では、人口規模が大きい市ほど「事業者」との回答が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-6 停留所の設置				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	27 5.6	260 54.3	187 39.0	5 1.0	7
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	4 66.7	2 33.3	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	1 2.6	28 71.8	10 25.6	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	6 4.4	76 56.3	51 37.8	2 1.5	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	10 6.4	88 56.1	59 37.6	0 0.0	4
	5. 5万人未満	143 100.0	10 7.0	64 45.1	65 45.8	3 2.1	1

(7)車両の提供

全体では「事業者」が71.4%で最多となり、次いで「行政と事業者が同等」が19.6%となった。人口規模別では、人口規模が大きくなるほど「事業者」との回答が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問9-7 車両の提供				
			1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. わからない	不明
全体		486 100.0	34 7.1	342 71.4	94 19.6	9 1.9	7
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	0 0.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	1 2.6	33 84.6	5 12.8	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	10 7.4	104 77.0	19 14.1	2 1.5	1
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	11 7.0	112 71.3	32 20.4	2 1.3	4
	5. 5万人未満	143 100.0	12 8.5	88 62.0	37 26.1	5 3.5	1

【問10】バス交通政策において重視する目的

バス交通政策において重視する目的と、その程度をきいたところ、下記のとおりである。

(1)移動制約者の移動の確保

全体では「非常に重視する」が77.1%で最多となり、次いで「やや重視する」が20.7%となった。人口規模別でもほぼ同様の傾向である。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-1 移動制約者の移動の確保					
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	不明
全体		486 100.0	373 77.1	100 20.7	8 1.7	2 0.4	1 0.2	2
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	5 83.3	1 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	28 71.8	10 25.6	1 2.6	0 0.0	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	99 72.8	33 24.3	2 1.5	2 1.5	0 0.0	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	126 78.8	30 18.8	3 1.9	0 0.0	1 0.6	1
	5. 5万人未満	143 100.0	115 80.4	26 18.2	2 1.4	0 0.0	0 0.0	0

(2)市内の交通ネットワークの構築

全体では「非常に重視する」が60.5%で最多となり、次いで「やや重視する」が34.7%となった。人口規模別では、「100万人以上」の市がすべて「非常に重視する」と回答している。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-2 市内の交通ネットワークの構築					不明
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	
全体		486 100.0	293 60.5	168 34.7	18 3.7	5 1.0	0 0.0	2
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	6 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	31 79.5	7 17.9	0 0.0	1 2.6	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	82 60.3	49 36.0	3 2.2	2 1.5	0 0.0	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	98 61.3	58 36.3	4 2.5	0 0.0	0 0.0	1
	5. 5万人未満	143 100.0	76 53.1	54 37.8	11 7.7	2 1.4	0 0.0	0

(3)市外との交通ネットワークの構築

全体では「やや重視する」が56.6%で最多となり、次いで「非常に重視する」が18.4%となった。人口規模別でもほぼ同様の傾向である。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-3 市外との交通ネットワークの構築					不明
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	
全体		486 100.0	89 18.4	274 56.6	79 16.3	34 7.0	8 1.7	2
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	1 16.7	4 66.7	0 0.0	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	12 30.8	20 51.3	4 10.3	2 5.1	1 2.6	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	20 14.7	74 54.4	29 21.3	11 8.1	2 1.5	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	26 16.3	93 58.1	25 15.6	13 8.1	3 1.9	1
	5. 5万人未満	143 100.0	30 21.0	83 58.0	21 14.7	7 4.9	2 1.4	0

(4)市内の公共交通空白地域の解消

全体では「非常に重視する」が 59.4%で最多となり、次いで「やや重視する」が 32.3%となった。人口規模別では、人口が多い市ほど「非常に重視する」が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-4 市内の公共交通空白地域の解消					不明
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	
全体		486 100.0	287 59.4	156 32.3	28 5.8	9 1.9	3 0.6	3
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	5 83.3	0 0.0	0 0.0	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	26 66.7	12 30.8	1 2.6	0 0.0	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	83 61.0	43 31.6	8 5.9	2 1.5	0 0.0	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	101 63.5	43 27.0	11 6.9	3 1.9	1 0.6	2
	5. 5万人未満	143 100.0	72 50.3	58 40.6	8 5.6	3 2.1	2 1.4	0

(5)市内の中心市街地の活性化

全体では「やや重視する」が 52.2%で最多となり、次いで「非常に重視する」が 25.1%となった。人口規模別では、人口が多い市ほど「非常に重視する」が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-5 市内の中心市街地の活性化					不明
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	
全体		486 100.0	121 25.1	252 52.2	88 18.2	20 4.1	2 0.4	3
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	2 33.3	2 33.3	1 16.7	1 16.7	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	17 43.6	17 43.6	5 12.8	0 0.0	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	35 25.7	71 52.2	25 18.4	4 2.9	1 0.7	0
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	34 21.3	85 53.1	33 20.6	8 5.0	0 0.0	1
	5. 5万人未満	143 100.0	33 23.2	77 54.2	24 16.9	7 4.9	1 0.7	1

(6)廃止バスへの対応

全体では「やや重視する」が41.8%で最多となり、次いで「非常に重視する」が35.3%となった。人口規模別では、人口が多い市ほど「非常に重視する」が多くなる傾向がある。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問10-6 廃止バスへの対応					不明
			1. 非常に重視する	2. やや重視する	3. どちらでもない	4. あまり重視しない	5. ほとんど重視しない	
全体		486 100.0	170 35.3	201 41.8	83 17.3	18 3.7	9 1.9	5
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	6 100.0	3 50.0	3 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	40 100.0	18 46.2	17 43.6	4 10.3	0 0.0	0 0.0	1
	3. 10万人以上30万人未満	136 100.0	39 29.1	53 39.6	30 22.4	12 9.0	0 0.0	2
	4. 5万人以上10万人未満	161 100.0	60 37.5	71 44.4	22 13.8	3 1.9	4 2.5	1
	5. 5万人未満	143 100.0	50 35.2	57 40.1	27 19.0	3 2.1	5 3.5	1

【問11】公営バスへの改善策

公営バス（本アンケート調査での「公営バス」の意味は地方公営企業が運営するバスとともに、市直営バスも含んでいる。以下の設問についても同様）に対する、過去、現在、将来の改善策についてきいたところ、下記のとおりである。

(1)過去の改善策

全体では、「直営のまま改善した」と「路線を全面的に民間委譲・委託した」がそれぞれ4割程度であった。人口規模別でもほぼ同様の傾向である。

(上段：実数、下段：割合(％))

		合計	問11-1 公営バス（直営を含む）の過去の改善策				
			1. 直営のままの改善	2. 路線を全面的に民間移譲	3. 路線の一部を民間移譲	4. 特に経営改善策を講じない	5. 公営バスなくなる予定
全体		170 100.0	69 40.6	70 41.2	23 13.5	6 3.5	2 1.2
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	3 100.0	0 0.0	1 33.3	2 66.7	0 0.0	0 0.0
	2. 30万人以上100万人未満	9 100.0	5 55.6	3 33.3	0 0.0	1 11.1	0 0.0
	3. 10万人以上30万人未満	48 100.0	18 37.5	21 43.8	7 14.6	1 2.1	1 2.1
	4. 5万人以上10万人未満	56 100.0	27 48.2	24 42.9	2 3.6	2 3.6	1 1.8
	5. 5万人未満	54 100.0	19 35.2	21 38.9	12 22.2	2 3.7	0 0.0

(2)現在の改善策

全体では「路線を全面的に民間委譲・委託した」が 42.1%で最多であり、次いで「直営のまま改善した」が 32.3%であった。人口規模別では「5万人未満」の市で 52.6 が「路線を全面的に民間委譲・委託した」と回答している。

(上段：実数、下段：割合 (%))

		合計	問11-2 公営バス(直営を含む)の現在の改善策				
			1. 直営のままの改善	2. 路線を全面的に民間移譲	3. 路線の一部を民間移譲	4. 特に経営改善策を講じない	5. 公営バス無くなる予定
全体		164 100.0	53 32.3	69 42.1	29 17.7	10 6.1	3 1.8
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
	2. 30万人以上100万人未満	9 100.0	3 33.3	2 22.2	1 11.1	2 22.2	1 11.1
	3. 10万人以上30万人未満	42 100.0	14 33.3	16 38.1	8 19.0	3 7.1	1 2.4
	4. 5万人以上10万人未満	54 100.0	22 40.7	21 38.9	7 13.0	3 5.6	1 1.9
	5. 5万人未満	57 100.0	13 22.8	30 52.6	12 21.1	2 3.5	0 0.0

(3)将来

全体では「路線を全面的に民間委譲・委託する」が 51.3%で最多であり、次いで「直営のまま改善する」が 24.4%であった。人口規模別では「5万人未満」の市で 60.4%が「路線を全面的に民間委譲・委託する」と回答している。

(上段：実数、下段：割合 (%))

		合計	問11-3 公営バス(直営を含む)の将来の改善策				
			1. 直営のままの改善	2. 路線を全面的に民間移譲	3. 路線の一部を民間移譲	4. 特に経営改善策を講じない	5. 公営バス無くなる予定
全体		156 100.0	38 24.4	80 51.3	26 16.7	4 2.6	8 5.1
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	2 100.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0
	2. 30万人以上100万人未満	8 100.0	2 25.0	2 25.0	1 12.5	1 12.5	2 25.0
	3. 10万人以上30万人未満	40 100.0	10 25.0	21 52.5	6 15.0	1 2.5	2 5.0
	4. 5万人以上10万人未満	53 100.0	17 32.1	25 47.2	7 13.2	1 1.9	3 5.7
	5. 5万人未満	53 100.0	8 15.1	32 60.4	11 20.8	1 1.9	1 1.9

【問12】公営バスの民間委譲・委託先の事業者

公営バスを過去において民間委譲・委託した際の相手のバス事業者についてきいたところ、下記のとおりである。

この設問は複数回答の設問なので回答が全体で189あり、そのうち「既存のバス事業者」が66.1%で最多であった。人口規模別では、30万人以上の市で「既存のバス事業者」への委譲・委託が圧倒的に多くなっている。

(上段：実数、下段：割合(%)、複数回答)

		合計	問12 公営バス(直営を含む)の委譲先のバス事業者				
			1. 既存のバス事業者	2. 新規事業者	3. 民間移譲・委託はしていない	4. その他	不明
全体		189 100.0	125 66.1	8 4.2	24 12.7	32 16.9	0
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	3 100.0	3 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	8 100.0	7 87.5	0 0.0	1 12.5	0 0.0	0
	3. 10万人以上30万人未満	52 100.0	33 63.5	2 3.8	10 19.2	7 13.5	0
	4. 5万人以上10万人未満	58 100.0	36 62.1	3 5.2	9 15.5	10 17.2	0
	5. 5万人未満	68 100.0	46 67.6	3 4.4	4 5.9	15 22.1	0

【問13】公営バスの過去における民間委託・委譲先の事業者への支援

公営バスを過去において民間委譲・委託したのち、どのような支援策をとったかきいたところ、下記のとおりである。

この設問は複数回答の設問なので回答が全体で244あり、そのうち「不採算路線への補助」が25.0%で最多であった。次いで、「特に支援はしない」17.6%、「設備投資への補助」16.8%の順となった。人口規模別でも同様の傾向であった。

(上段：実数、下段：割合(%)、複数回答)

		合計	問13 公営バス(直営を含む)の委託先事業者への支援策								
			1. 新たな補助制度の制定	2. 設備投資への補助	3. 不採算路線への補助	4. 広報経費への補助	5. 福祉乗車証への補助	6. 市が事業者と協議する場の設置	7. 特に支援はしていない	8. その他	不明
全体		244 100.0	24 9.8	41 16.8	61 25.0	8 3.3	15 6.1	33 13.5	43 17.6	19 7.8	0
問2 貴市の人口規模	1. 100万人以上	4 100.0	0 0.0	0 0.0	1 25.5	0 0.0	1 25.5	0 0.0	2 50.0	0 0.0	0
	2. 30万人以上100万人未満	13 100.0	1 7.7	3 23.1	4 30.8	2 15.4	2 15.4	1 7.7	0 0.0	0 0.0	0
	3. 10万人以上30万人未満	72 100.0	8 11.1	13 18.1	18 25.0	3 4.2	6 8.3	8 11.1	10 13.9	6 8.3	0
	4. 5万人以上10万人未満	80 100.0	8 10.0	12 15.0	19 23.8	2 2.5	6 7.5	12 15.0	13 16.3	8 10.0	0
	5. 5万人未満	75 100.0	7 9.3	13 17.3	19 25.3	1 1.3	0 0.0	12 16.0	18 24.0	5 6.7	0

【問 1 4】 地方自治体からのバス車両に対する主な意見、要望

	回答数
① 地球温暖化や高齢化に対応した車両の研究・開発・普及	5 2
② 低床バス、小型バス、ノンステップバスなどの低価格での供給	2 7
③ バリアフリーの小型バスの選択肢が少ないので多様化すべき	1 2
④ ノンステップバス、低床バスのフルフラット化	4
⑤ 親しみやすいバス車両（デザイン、車体色のバリエーションなどの豊富化など）	2
⑥ 中型バスの選択肢増	2
⑦ 自転車も乗せられる車両の開発	2
⑧ 小型・低床バスの座席数の増加	2
⑨ キャッシュレスの運賃支払い	2
⑩ 車両価格の引下げのため、バスメーカーは、各社共通のプラットフォーム導入、共同出資によるバスメーカー設立、海外生産などの検討を	2
	他

【問 1 5】 地方自治体からの国のバス交通政策への要望や意見

	回答数
① 地域公共交通の確保や再編のための、地方自治体や事業者に対する補助や財政措置の充実（長期的、恒久的な措置を含む）	9 0
② 国や都道府県からの、低公害型、バリアフリー車両等の導入・更新に対する事業者や地方自治体への車両購入補助の拡充	3 7
③ 交通基本法(仮称)制定に当たっては財政支援（長期的な支援を含む）等も含めて検討を	2 3
④ 国の補助基準の緩和や見直し。 具体的には、輸送量「15人／日・以上」、市町村をまたぐ路線が対象、定額制の運賃に対応、平均乗車密度 5人以上、運行回数「3回／日・以上」、標準仕様バス車両のみ等	1 9
⑤ 運行費(欠損)に対する補助	1 4
⑥ 高速道路料金無料化の見直し	5
⑦ 地域公共交通活性化・再生法の総合事業を継続するための継続的な財政支援	5
⑧ コミュニティバスの車両購入、運営への財政支援	5
⑨ 地方自治体への権限の委譲	4
⑩ デマンド型交通を重視した交通政策。 具体的には、交通空白地域において 4 条許可を取得していないタクシー事業者が参入しやすいようにしてほしい。有償ボランティア輸送の自由化など)	4
	他

(3) 高速道路料金無料化の影響と課題

高速道路料金無料化は、平成 22 年度に首都高速道路、阪神高速道路を除く高速道路のうち、その約 18%に当たる 1,626km において政府が社会実験を実施している。その目的は、地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握することであるとされている。

高速道路料金無料化の予想される主な影響は、高速道路の混雑とそれによる排気ガスからの CO₂ 排出の増加である。さらに、バス事業者にとっては高速バスの遅延や、それによる運転手の補充などのコストアップの要因となる。特に CO₂ 排出の増加は、地球温暖化への対応を迫られている我が国にとって極力回避しなければならない国家的課題である。

高速道路料金無料化による CO₂ 排出については、表 2-1 に示すようにこれまで様々な影響が試算されている。概ね CO₂ は増加する結果になっているが、国土交通省の試算だけは減少するという結果になった。これは、無料化による自家用車への他の交通機関からの転換や誘発需要を考慮していないことによる。しかし、この仮定は非現実的である。

表 2-1 高速道路料金無料化による CO₂ 排出量の試算

主体	対象	結果／年間の変化	備考
国土交通省 A (国土技術政策総合研究所)	全国の主要一般道・高速道路	310 万 t 減少	他の交通機関からの転換や誘発需要を考慮していない
国土交通省 B	長距離交通	190～364 万 t 増加	
国土交通省 C	全国の主要一般道・高速道路	25 万 t 減少	最新試算 (平成 22 年 5 月 7 日発表) 誘発交通等は未考慮
環境省	全国の旅客・鉄道、自動車交通	33 万 t 増加	混雑の度合いを未考慮
気候ネットワーク＋ 環境自治体会議環境政策研究所	長距離交通	835 万 t 増加	
アプレイザル社	首都圏の 1 都 4 県	6% 増加	近距離交通も含む
運輸調査局	高速道路利用者	204 万 t 増加	新需要、機関間の転換も考慮
三菱総合研究所	幹線旅客流動	510～910 万 t 増加	移動目的、行き先の変更なども考慮

資料：上岡直見『高速無料化が日本を壊す』コモンズ、平成 22 年 2 月

当研究会アドバイザーの、中村文彦・横浜国立大学大学院工学研究院教授が試算した結果では、年間 9 万 t 程度の排出量増加が予想されている。

ただし、高速道路料金無料化の影響は CO₂ 排出増だけではない。下記の点が懸念される。

- 1) バス事業者にとっては、高速道路の混雑で所要時間増加やそれに伴う運転手の補充などで運行コストが上昇する。先の中村教授の試算では、上半期の運賃収入 5 割減少、運行コスト 6 割増加と試算されている。

- 2)所要時間が増加すると高速バス離れが起き、乗用車に転換する人が出てきてさらに高速道路が込み、それに伴ってCO₂排出がさらに増えるという悪循環が予想される。
- 3)地方のバス事業者の多くは、高速バス事業での収益で地域内の路線バスの費用を内部補助しているので、高速バスからの収益が落ちると地域内の路線バスの維持に支障が出る懸念される。

3. 国及び地方自治体に対するバス事業活性化の観点からの提言

(1)交通基本法（仮称）について

交通基本法（仮称）の内容とされる、①移動権の保障と支援措置の充実、②低炭素化の推進、③地域の活力を引き出す交通網の充実、については国及び地方自治体は促進すべきである。

ただし、移動権についてはその意味が曖昧である⁶ことから、国は移動権の意味を明確に定義した上で、交通基本法（仮称）とともに同法と整合的な総合交通体系ビジョンを策定し、公共交通及び自家用交通の両者の連携と棲み分けを体系的に明らかにすべきである。また、同法に基づいて国及び地方自治体が交通計画を策定することになれば、それぞれの都市計画など既存の計画との整合性を図る必要がある。また、道路運送法との整合を図る必要がある。

もともと民主党が検討していた交通基本法（仮称）は、フランスで1982年に制定された国内交通基本法（LOTI）を参考に検討されてきた。この法律では、都市圏ごとに交通計画を策定することが定められているが、都市圏交通局が行うべき計画の構想段階の公開協議、計画策定の全段階で行われる事前協議、計画段階の最後で議会承認の直前に行われる公開事前調査の3種の、合意形成を実現するための住民参加制度が国内交通基本法で義務付けられている。我が国の交通基本法（仮称）においても、国や地方自治体が交通計画を策定するに当たり計画の多段階にわたり住民の意見を聴取し、反映させる仕組みを明記すべきである。

さらに国は交通基本法（仮称）によって、バス事業者が公共交通の供給義務や低運賃を促すだけでなく、財源措置についても同法に盛り込むべきである。具体的には、平成14年の乗合バスの規制緩和では、参入規制が「路線ごとの免許制」から「事業ごとの許可制」に変更されたことに見られるように、路線間での内部補助の考え方は否定された。したがって、バス事業経営において一般的になっている「高速バスの黒字で地域内路線バスの赤字を補う事業経営」も「路線間の内部補助」と考えられることから、国は、バス事業者が高速バス事業に頼らなくても済むように地方バスへの運行費補助制度の拡充などを図るべきである。また、移動権の保障と安全性確保の観点から、低床バス等のバリアフリー対応車両の導入を促進するために、自治体や事業者への支援を強化すべきである。併せて、過疎地域の運行義務については、運行コストが都市部を大きく上回るのを慎重に検討すべきである。

⁶平成22年12月24日に開催された、国土交通省の交通基本法案検討小委員会で検討された報告書案「交通基本法案の立法における基本的な論点について」において、「交通基本法案に文字どおり『移動権』若しくは『移動権の保障』と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。」と述べられていることから、実際に同法案に「移動権」が規定されるかどうかは流動的である。

(2)公共交通及び経済の活性化のための国や地方自治体の役割について

平成 23 年度から予定されている地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）において、地域の公共交通確保の主体となるのは「多様な地域の関係者で構成される協議会」とされている。当研究会の「バス・サービスに関する市長アンケート調査」の結果によると、各市の交通政策に占めるバス交通政策の重要度はまちまちである。したがって、バス・サービスの位置付けも市によって大きく異なることが考えられるので、国及び地方自治体は各地の協議会でのバス・サービス供給の取扱いに大きな差が出ないように留意すべきである。

当研究会の「バス・サービスに関する市長アンケート調査」の結果によると、「バス・サービス供給の最大の供給責任は地方自治体にある」との考えについて、「わからない」と答えた市が 4 割、賛成が 3 割、反対が 3 割と、完全に意見が分裂している。市のこのような認識の不統一があっては、地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）の主体となるべき協議会の活動にもばらつきが大きくなるものと考えられる。

したがって、地域のバス・サービスの供給については市町村に大きな責任があるが、地方自治体にすべてを任せることにはシビル・ミニマム確保の観点からリスクが伴う。そこで、国は地域のバス・サービス供給について、地方自治体間に大きなばらつきが出ないように留意するとともに自治体を支援すべきである。

また、国及び地方自治体はバス事業者に「運行を委託する」という観点からバス交通政策の枠組み、関連主体の役割分担、その推進戦略などを検討すべきである。その際、補助金だけでなく、バス専用（優先）レーンの設置、停留所整備などインフラ整備もまた重要な政策となる。

当研究会の「バス・サービスに関する市長アンケート調査」の結果によると、バス交通政策で重視する目的の中で、「市外との交通ネットワークの構築」「市内の中心市街地の活性化」などの重視度が、相対的に低いことが分かった。それに対して、「移動制約者の移動の確保」「市内の交通ネットワーク構築」「市内の公共交通空白地域の解消」などが重視されていることが示された。しかし、今後の地域経済の活性化を図るには、国は省庁横断的な取組みにより、地域に流入する観光客の動員数を増やすなどによって、中心市街地を活性化させることが不可欠であり、バスがそうした課題に大きく寄与できる可能性が高い。したがって、地方自治体は地域経済活性化策にバスの活用の視点を強く盛り込むべきである。

(3)高速道路料金無料化について

当研究会アドバイザーの、中村文彦・横浜国立大学大学院工学研究院教授が試算した結果では、無料化による CO₂排出量増は年間 9 万 t 程度とされるほか、バス事業者の運賃収入減少や運行コスト増加も深刻であることが予想されている。さらには、地方のバス事業者の多くは、高速バス事業での収益で地域内の路線バスの費用を内部補助しているので、高

速バスからの収益が落ちると地域内の路線バスの維持にも支障が出るのが懸念される。

したがって国は高速道路料金無料化について、現在実施している社会実験の結果を CO₂ 排出量増加や渋滞による高速バスの定時性への悪影響など、様々な観点から検討した上で実施の是非についてバス事業活性化の観点から慎重に検討すべきである。

(4)規制緩和について

平成 12 年の貸切バス、14 年の乗合バスの規制緩和は、大きな市場構造の変化を及ぼすことはなかったが、貸切バスの事業者数、輸送人員は大きく伸びたことが規制緩和による大きな変化として指摘できる。具体的には、平成 12 年度と 20 年度を比較すると、事業者数は 2,864 者から 4,196 者へ 46.5% の増加、輸送人員は 2 億 5,471 万人から 3 億 363 万人へ 19.2% 増加して初の 3 億人代となった。

このような貸切バス乗客数の顕著な増加をもたらした新たなビジネス・モデルとして挙げられるのが、乗合事業による高速バスとほぼ同様のサービスを貸切事業で提供するツアーバス⁷である。ツアーバスの急速な伸張が高速バスとの競争を生じさせ、両者の厳しい運賃の引下げ競争、それによるバス事業者の経営圧迫などの問題を発生させている。

多くの乗合バス事業者は輸送人員低下の中で、高速バスの輸送を増やすことにより地域内バスの赤字を補って経営を維持しているのが実情であり、高速バスがツアーバスの脅威にさらされることは、バス事業全体への脅威にもつながる。高速バスとツアーバスの両者は競争しているので同等の競争条件で競争できるよう、国はツアーバスを、安全面、従業員労働条件などの面で乗合バス並みに規制すべきである。

⁷ ツアーバスの輸送人員は、高速ツアーバス連絡協議会が調査しており、平成 16 年度 2 万 3 千人から、20 年度には 371 万 7 千人に急速に増加している。

バス・サービスに関する市長アンケート調査

【御回答に当たってのお願い】

- 本アンケート調査は、一般社団法人 日本自動車工業会(自動車メーカーで構成される業界団体)からの委託により実施している「バス事業の活性化に関する調査研究」⁸の参考とするため、市長の皆様にはバス交通政策への考え方や取組等についてお尋ねするものです。
- 本アンケート調査は、貴市の取組や方針についてお尋ねしていますが、意見や見解をお尋ねする設問に対しては市長の個人的な御見解を、御回答いただきたくお願い申し上げます。
- 本アンケート調査の回答結果は、統計的に処理した上で公表させていただきますので、市を特定して個別の回答を公表することは一切ございません。
- 御回答は同封の封筒(切手不要)により、平成22年9月17日(金)までに御投函をお願い申し上げます。
- お忙しいなか大変恐縮ですが、何とぞ御協力をよろしくお願い申し上げます。

公益財団法人 日本生産性本部

本調査について御質問等がございましたら、下記までお問合せください。

(財)日本生産性本部・生産性戦略推進センター(担当：内山)

〒150-8307 東京都渋谷区渋谷 3-1-1

電 話：03-3409-1137 / ファックス：03-3409-2810

⁸ 高齢化の進展や環境問題の深刻化等の中で重要性が増しているバス事業の活性化を進めるための調査研究で、有識者、バス事業者、バス車両メーカーなどが協力して実施しています。その成果は、政策提言として取りまとめ公表する予定です。

問 1. 貴市名を下欄に御記入下さい。

	市
--	---

問 2. 貴市の人口規模(直近のデータによる)について、該当するものを下記から一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

1. 100万人以上
2. 30万人以上100万人未満
3. 10万人以上30万人未満
4. 5万人以上10万人未満
5. 5万人未満

回答記入欄

--

【御回答に当たってのお願い】

バス交通に関する御質問をさせていただきますが、本アンケート調査では「バス」は、高速バスを含めた乗合(路線)バスを指すことといたします。従いまして、観光バスなどの貸切バスは含まないものとします。

問 3. バス交通に係る担当部署名を下欄にいくつでも御記入ください。なお、公営バスがある場合は、その担当部署名も御記入ください。

--

問 4. バス交通に係る担当部署(地方公営企業を除く)の職員数(アルバイト、嘱託、派遣職員等を除く正規職員のみ)を、下欄に御記入ください。ただし、バス交通以外の他の仕事と兼務されている方は、0.5人分としてカウントしてください。

	人
--	---

問5. 平成22年度の、バス交通に係る貴市の予算額の、一般会計予算額に占める割合はおよそ何%程度ですか。少数第一位を四捨五入して、下欄に御記入ください。

%程度

問6. 貴市は地域公共交通会議、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（以下「法定協議会」）などを設置していますか。下記の選択肢より、該当するものを一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

1. 地域公共交通会議だけがある。
2. 法定協議会だけがある。
3. 地域公共交通会議と法定協議会を兼ねた会議がある。
4. 両方ともある。
5. どちらも無い。

回答記入欄

問7. バス交通政策は、交通政策全体の中で、上位から数えてどの程度の重要度であるとお考えですか。下記の選択肢より、あなたのお考えに最も近いものを一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

1. 上位10%未満
2. 10%～30%未満
3. 30%～50%未満
4. 50%～70%未満
5. 70%～90%未満
6. 90%～100%
7. 分からない

回答記入欄

問 8. バス・サービスの供給はシビル・ミニマムの観点から、「原則的には地方自治体に供給の最大の責任がある。」という考え方がありますが、この考えに賛成ですか反対ですか。下記の選択肢より、あなたのお考えに最も近いものを一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

- | | | | |
|-------------------|-----|-----------|----------------------|
| 1. 積極的に賛成である。 | } → | 問 8 - 1 へ | 回答記入欄 |
| 2. どちらかと言うと賛成である。 | | | |
| 3. どちらとも言えない。 | } → | 問 8 - 2 へ | <input type="text"/> |
| 4. どちらかと言うと反対である。 | | | |
| 5. 積極的に反対である。 | | | |

問 8 - 1. 【問 8 で、「1」または「2」と回答した人だけがお答えください。】

バス・サービスの供給はシビル・ミニマムの観点から、地方自治体のうち、都道府県か市町村のどちらに最大の責任があると思いますか。下記の選択肢より、あなたのお考えに最も近いものを一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

- | | | | |
|--------------------------|-----|-----------|----------------------|
| 1. 都道府県にある。 | } → | 問 8 - 2 へ | <input type="text"/> |
| 2. 市町村にある。 | | | |
| 3. 都道府県と市町村の両方に同等の責任がある。 | | | |
| 4. 分からない。 | | | |

問 8 - 2. 【問 8 で、「4」または「5」と回答した人だけがお答えください。】

バス・サービス供給の最大の責任は原則的には誰（どこ）にあるとお考えですか。下記の選択肢より、あなたのお考えに最も近いものを一つ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

- | | | | |
|-------------------------|-----|-----------|----------------------|
| 1. 国にある。 | } → | 問 8 - 2 へ | <input type="text"/> |
| 2. 国と地方自治体の両方に同等の責任がある。 | | | |
| 3. 民間市場に任せるべきである。 | | | |
| 4. 分からない。 | | | |

問9. バス交通は公共交通であり、国及び地方自治体など行政が関与して、民間事業者あるいは公営企業等（地方自治体直営を含む）が供給しています。バス・サービスの供給を構成する業務を下記のように分けた場合、それぞれ原則的に官民のどちらが担うべきとお考えですか。業務ごとに、あなたのお考えに最も近い選択肢を一つずつ選んで、下欄の該当する枠内に○印を記入してください。

	1. 行政	2. 事業者	3. 行政と事業者が同等	4. 分からない
1. 路線決定				
2. ダイヤ決定				
3. 運賃決定				
4. 収支計画				
5. 車両や乗務員の管理				
6. 停留所の設置				
7. 車両の提供				

問10. バス交通政策において重視する目的は何ですか。下記の1～7のそれぞれの目的について、あなたのお考えに最も近い回答を下の選択肢①～⑤の中から一つずつ選んで、下欄のそれぞれの回答欄に選択肢の番号を記入してください。

	回答記入
1. 高齢者や障害者等の移動制約者の移動の確保	<input type="text"/>
2. 市内の交通ネットワークの構築	<input type="text"/>
3. 市外との交通ネットワークの構築	<input type="text"/>
4. 市内の公共交通空白地域の解消	<input type="text"/>
5. 市内の中心市街地の活性化	<input type="text"/>
6. 廃止バスへの対応	<input type="text"/>
7. その他（ ）	<input type="text"/>

選択肢：①非常に重視する ②やや重視する ③どちらでもない
 ④あまり重視しない ⑤ほとんど重視しない

【以下の、問 11、問 12、問 13 の設問は、過去に公営バスを運行していたか、現在運行している市の市長の皆様だけがお答えください。】

問 1 1. 貴市では公営バスについてどのような改善策を取りましたか、また、現在とつていますか、さらには将来（今後 10 年間程度までの将来）の予定はありますか。下記の選択肢より、過去、現在、将来のそれぞれについて一つずつ選んで、その番号を下欄に御記入ください。

1. 直営のままでの改善。
2. 路線を全面的に民間委譲（民間委託も含む）することによる改善。
3. 路線の一部を民間委譲（民間委託も含む）することによる改善。
4. 特に経営改善策を講じない。
5. 公営バス又はコミュニティバスは無くなる予定。

回答記入欄

過去

現在

将来

問 1 2. 貴市の公営バスを、過去において全面的もしくは一部でも民間委譲又は民間委託した場合は、相手はどのようなバス事業者でしたか。下記の選択肢より、いくつでも選んで、その番号を下欄に御記入ください。

1. 既存のバス事業者
2. 新たに設立した子会社等の新規事業者
3. 民間委譲又は民間委託はしていない
4. その他（

回答記入欄

--

問15. 国のバス交通政策への要望や意見がありましたら下欄に自由に御記入ください。

--

お忙しい中、本アンケート調査に御回答をいただき誠にありがとうございました。
御回答についてお問合わせをさせていただく場合がありますので、御連絡担当者の連絡先を下欄に御記入くださいますようお願い申し上げます。

【連絡担当者】

貴市名：	
所在地：〒	
御芳名：	所属・役職：
Email アドレス：	
電話番号：	ファックス番号：

以上

バス事業研究会・委員名簿

(敬称略、順不同)

アドバイザー	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科	准教授
アドバイザー	寺田 一薫	東京海洋大学海洋工学部	教授
アドバイザー	中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院	教授
アドバイザー	松澤 俊雄	大阪市立大学大学院経済学研究科	教授

委員	藤本 剛弘	京成バス(株)	企画部長
委員	鈴木 誠	遠州鉄道(株)	運輸事業部長
委員 自工会大型バス部会 部会長	木村 真二	三菱ふそうトラック・バス(株)	国内販売本部 バス販売部長
委員	岸 信純	いすゞ自動車販売(株)	バス事業本部 本部長補佐バス事業部長
委員	長野 貴志	日野自動車(株)	バス部企画業務室長
委員	手塚 伸也	UDトラックス(株)	事業戦略室バスビジネス担当次長
委員	船戸 裕司	社団法人日本バス協会	常務理事
委員	梅本 久義	一般社団法人日本自動車工業会	参与・業務統括部長
委託調査機関	内山 和憲	公益財団法人日本生産性本部	生産性戦略推進センター 担当部長

「バス事業の活性化に関する調査研究」平成22年度報告書

発行日 平成23年3月
編集 バス事業研究会
発行 公益財団法人 日本生産性本部(生産性戦略推進センター)
〒150-8307 東京都渋谷区渋谷 3-1-1
TEL03-3409-1137 / FAX03-3409 - 2810
URL : <http://www.jpc-net.jp/>

©Japan Productivity Center (JPC) 2010