

# 都市自治体のモビリティに関する調査研究

## 都市自治体アンケート結果概要

第7回 都市自治体のモビリティに関する研究会  
2017年9月29日



### 回答状況

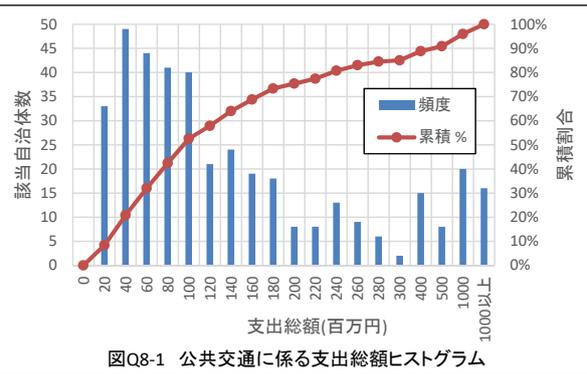
- 9月8日時点で402/814(49.4%)の自治体から回答を得た
- 今回はQ8~11について分析をする

都市類型	地域	市区数	回答	回答率
政令指定都市	三大都市圏	10	5	50.0%
	地方圏	10	8	80.0%
中核市	三大都市圏	20	15	75.0%
	地方圏	29	20	69.0%
特例市	三大都市圏	21	15	71.4%
	地方圏	15	9	60.0%
特別区	三大都市圏	23	13	56.5%
一般市 (10万人以上)	三大都市圏	87	43	49.4%
	地方圏	68	36	52.9%
一般市 (5万~10万)	三大都市圏	116	61	52.6%
	地方圏	143	64	44.8%
一般市 (3万~5万人)	三大都市圏	39	23	59.0%
	地方圏	142	57	40.1%
一般市 (3万人未満)	三大都市圏	13	5	38.5%
	地方圏	78	28	35.9%
総計		814	402	49.4%

都道府県	市区数	回答数	回収率	0%	50%	100%
北海道	35	16	45.7%			
青森県	10	4	40.0%			
岩手県	14	6	42.9%			
宮城県	14	6	42.9%			
秋田県	13	11	84.6%			
山形県	13	7	53.8%			
福島県	13	4	30.8%			
茨城県	32	13	40.6%			
栃木県	14	7	50.0%			
群馬県	12	7	58.3%			
埼玉県	40	16	40.0%			
千葉県	37	26	70.3%			
東京都	49	30	61.2%			
神奈川県	19	11	57.9%			
新潟県	20	8	40.0%			
富山県	10	6	60.0%			
石川県	11	4	36.4%			
福井県	9	6	66.7%			
山梨県	13	6	46.2%			
長野県	19	11	57.9%			
岐阜県	21	12	57.1%			
静岡県	23	17	73.9%			
愛知県	38	21	55.3%			
三重県	14	10	71.4%			
滋賀県	13	5	38.5%			
京都府	15	7	46.7%			
大阪府	33	17	51.5%			
兵庫県	29	18	62.1%			
奈良県	12	2	16.7%			
和歌山県	9	5	55.6%			
鳥取県	4	2	50.0%			
島根県	8	2	25.0%			
岡山県	15	6	40.0%			
広島県	14	6	42.9%			
山口県	13	7	53.8%			
徳島県	8	5	62.5%			
香川県	8	3	37.5%			
愛媛県	11	6	54.5%			
高知県	11	3	27.3%			
福岡県	28	10	35.7%			
佐賀県	10	3	30.0%			
長崎県	13	7	53.8%			
熊本県	14	6	42.9%			
大分県	14	3	21.4%			
宮崎県	9	1	11.1%			
鹿児島県	19	7	36.8%			
沖縄県	11	6	54.5%			
総計	814	402	49.4%			

## Q8 公共交通に係る市の財政負担

- 100百万円(=1億円)未満の都市が全体の53.5%を占める
  - 全体の平均値は約310百万円
- 都市の規模が大きい都市ほど支出額も大きい傾向があるが・・・
  - 小規模な自治体でも、駅前広場整備の事業費などで支出が増えている例もある
  - 大規模都市では政策的割引補助の割合が高い自治体が多い



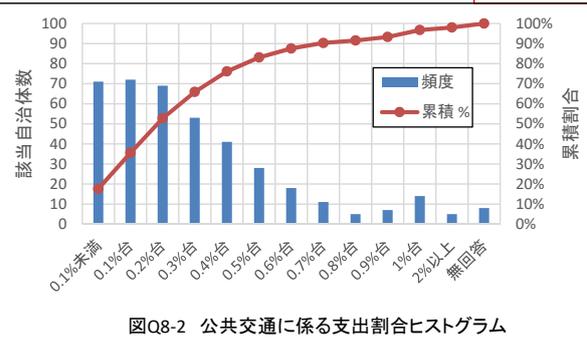
表Q8-1 都市規模・類型と支出額との関係性

	5千万円未満	5千万-1億円	1億円台	2億円台	3億円台	4億円台	5-10億円	10億円以上	無回答	総計	
政令指定都市			1					3	7	2	13
中核市	1	2	6	5	5	3	7	6	6	35	
特例市	3	8	6	1	2		2	1	1	24	
特別区		4	2	1		1	2	1	2	13	
一般市(10万人以上)	18	16	18	15	5	2	4		1	79	
一般市(5万~10万)	38	33	36	11	3		3		1	125	
一般市(3万~5万人)	29	26	18	5		1		1		80	
一般市(3万人未満)	12	15	5						1	33	
総計	101	104	92	38	15	7	21	16	8	402	

## Q8 公共交通に係る市の財政負担

財政統計をもとに再計算済

- 0.1%台が最も多く、0.3%未満で約半数を占める
  - 平均値: 約0.39%
  - 中央値: 約0.29%
- 都市規模と支出割合の間に相関はほぼ見られない
- 0.3~0.7%台の分布は若干地方圏の方が多く見受けられる



表Q8-2 都市規模・類型/所在地域と支出割合との関係性

	0.1%未満	0.1%台	0.2%台	0.3%台	0.4%台	0.5%台	0.6%台	0.7-1%	1%台	2%以上	無回答	総計
政令指定都市	2	1	2	1	1		1	1	1	1	2	13
中核市	7	5	8	6	2	2		1	3	1		35
特例市	10	4	4	1		1	1	1	1		1	24
特別区	4	2	1	3		1					2	13
一般市(10万人以上)	20	11	19	7	11	4	1	3	2		1	79
一般市(5万~10万)	12	30	21	21	11	15	5	4	3	2	1	125
一般市(3万~5万人)	8	17	7	15	8	5	5	10	4	1		80
一般市(3万人未満)	2	4	4	5	5	4	4	3	1		1	33
総計	65	74	66	59	38	31	18	23	15	5	8	402
三大都市圏	44	37	30	17	10	10	7	8	8	3	6	180
地方圏	21	37	36	42	28	21	11	15	7	2	2	222
総計	65	74	66	59	38	31	18	23	15	5	8	402

## Q8 公共交通に係る市の財政負担

- 政策的割引補助
  - いずれかの交通機関に対する政策的割引補助を行っている自治体は、全体の約30%である
  - 公営交通を運営している自治体では、高齢者に対する運賃無料化(いわゆるシルバーパス)を導入しているケースが多く、その額は非常に大きい
  - 支出総額の規模とクロス集計すると、政策的割引補助への支出が無い自治体の割合は、規模が大きくなるほど小さくなる

	支出無し	10%未満	10-30%	30-50%	50%以上	総計	支出無し割合	
支出総額の階層	10億円以上	6	1	2	5	2	16	37.5%
	5-10億円	9	2	3	4	3	21	42.9%
	4億円台	2	1	2	1	1	7	28.6%
	3億円台	10	3		1	1	15	66.7%
	2億円台	27	7		1	3	38	71.1%
	1億円台	63	10	9	5	5	92	68.5%
	5千万-1億円	80	12	8	1	3	104	76.9%
	5千万円未満	78	5	6	7	5	101	77.2%
総計	275	41	30	25	23	394	69.8%	

## Q9 公共交通関連支出の動向

- 全体傾向・クロス集計
  - 支出額が増加傾向にある自治体が全体的に多い。増加の要因が積極的なものか消極的なものかについてはQ8の費目別内訳などと照らし合わせて精査する必要あり
  - 都市規模類型・所在地域による傾向の差はあまり見られない
  - Q8の支出総額・割合の値との関連もあまり見られない
  - 政策的割引補助に対する支出割合との関連も見られなかった

表Q8-2 支出額・割合の動向パターンと各類型とのクロス集計

		1	2	3	4無回答	総計	
都市規模類型	政令指定都市	4	1	3	3	2	13
	中核市	7	3	16	7	2	35
	特例市	5	1	7	9	2	24
	特別区	2		5	2	4	13
	一般市(10万人以上)	9	2	33	30	5	79
	一般市(5万~10万)	16	14	47	38	10	125
	一般市(3万~5万人)	12	4	25	36	3	80
	一般市(3万人未満)	4	3	8	15	3	33
	総計	59	28	144	140	31	402
地域所在	三大都市圏	26	9	66	57	22	180
	地方圏	33	19	78	83	9	222
	総計	59	28	144	140	31	402
支出総額	5千万円未満	19	7	36	32	7	101
	5千万-1億円	12	5	41	40	6	104
	1億円台	13	10	33	32	4	92
	2億円台	3	3	18	11	3	38
	3億円台	2	2	3	8	0	15
	4億円台	1		2	4	0	7
	5-10億円	3	1	9	6	2	21
	10億円以上	6		2	7	1	16
無回答					8	8	
総計	59	28	144	140	31	402	

No.	支出額	割合
1	減少	減少
2	減少・横ばい	増加
3	増加	減少・横ばい
4	増加	増加

## Q10 公共交通政策に係る補助制度

- 296自治体から延べ581項目の補助金事業について回答があった
- 【補助機関の集計】
- 国土交通省からの補助金と、都道府県の補助金がほぼ同数で、それぞれ全体の半分弱ずつを占め、次いで内閣府が比較的多い
- 【目的別の集計】
- 赤字路線の運行費、コミュニティバス運行やデマンドバスの事業費など、「運行費補助」が347/581(約63%)を占めるがその形態は様々である
  - 地域公共交通網形成計画の策定に関連した「調査・計画策定費」が多い

補助機関	運行費補助	インフラ整備費	機材更新費	情報基盤整備費	調査・計画策定費	利用補助費	その他	総計
国土交通省	133	31	12	13	68	1	13	271
内閣府	7	1		1	11	1	3	24
総務省	2				1		1	4
厚労省							1	1
国・県	5	2						7
都道府県	199	35	15	1	12	1	6	269
一般財団法人 自治総合センター				3				3
その他・不明	1	1						2
総計	347	70	30	15	92	3	24	581

## Q10 公共交通政策に係る補助制度

- バスの運行費補助に関する補助事業が最も多く、バス関連の各事業を合わせると全体の約65%になる
  - 国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」では地域間幹線系統と地域内フィーダー路線の二つのメニューが用意されており、系統の分割によって交通ネットワークの再編が促されている
- 鉄道に対するインフラ整備費は国による補助のほか、都道府県によるバリアフリー化やホームドア整備に係る補助が多く回答された
- 調査・計画策定に係る項目の多くは複数の交通機関に跨るため「複合」に計上

	運行費補助	インフラ整備費	機材更新費	情報基盤整備費	調査・計画策定費	利用補助費	その他	総計
バス	324	12	27	3	13	1	5	385
タクシー	6					1		7
鉄道	2	50	2		4			58
船舶	13		1		1			15
航空		1						1
自転車							1	1
複合	1	3		12	69	1	5	91
不明	1	4			5		13	23
総計	347	70	30	15	92	3	24	581

## Q10 公共交通政策に係る補助制度

- 公共交通機関の運行に係る直接的な費用に対する補助

補助機関	補助事業名称(代表的なもの)	概要
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間幹線路線</li> <li>・地域内フィーダー</li> </ul>
都道府県 (県により事業名称は異なる)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運行対策費補助金</li> <li>・市町村自主運行バス事業補助金</li> <li>・生活バス路線維持費補助金</li> <li>・生活交通確保対策</li> </ul> <p style="text-align: right;">…など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者の赤字路線に対する経費補填</li> <li>・コミュニティバス運行委託費に対する補助</li> <li>・NGO/NPOなどが運行する事業に対する補助</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス対策費(県単独補助)</li> <li>・バス対策費(国庫協調路線補助)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数市町村にまたがる広域路線に対する補助</li> <li>・後者は上記の国庫補助路線に対して県が上乗せで補助をするもの</li> </ul>

## Q10 公共交通政策に係る補助制度

- 安全性・利便性・快適性・効率性の維持確保などに係る設備投資に対する補助金・交付金

補助機関	補助事業名称(代表的なもの)	概要
国土交通省	社会資本整備総合交付金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT・路面電車整備</li> <li>・BRT車両購入</li> <li>・新駅の設置</li> <li>・バリアフリー化</li> <li>・新規事業検討・社会実験</li> </ul>
	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両の購入補助</li> <li>・船舶の置換え・購入補助</li> <li>・デマンド交通導入に係る車両・予約システム等の補助</li> </ul>
都道府県	鉄道駅総合バリアフリー推進事業など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーター設置</li> <li>・ホームドア設置</li> <li>・駅トイレの更新</li> </ul>

## Q10 公共交通政策に係る補助制度

- 計画策定・調査等に係る費用に対する補助

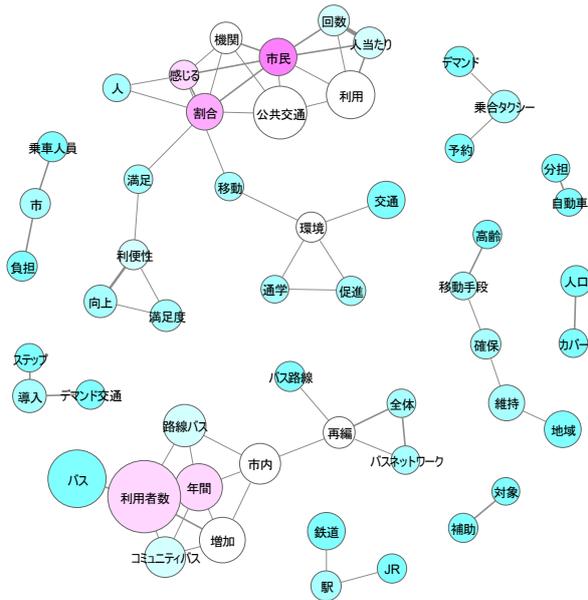
補助機関	補助事業名称(代表的なもの)	概要
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通網形成計画の策定に係る調査・検討業務</li> <li>計画の推進に係る関連事業</li> </ul>
内閣府	地方創生関連事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験などを実施して新規事業の可能性を検証</li> <li>観光などの政策と関連付けた公共交通の活性化</li> </ul>
都道府県	市町村総合交付金など	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査などの実施</li> <li>公共交通の再編に係る検討業務など(国土交通省の事業と連動している場合もある)</li> </ul>

## Q10 財源に関する考察

- 公共交通の維持・活性化を目的として用途が明確化されている補助制度
  - 国土交通省:「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」
  - 都道府県:「バス対策費」など
  - 制度として浸透しており財源もある程度確保されているが、赤字路線の維持・確保対策という目的に限定されがち
- 公共交通に関連した事業を推進するための交付金制度
  - 国土交通省:「社会基盤整備総合交付金」
  - 多様な整備事業に対して包括的に使えるため使い勝手が良いが、財源が限定され適用例は多くは無い
- 地域活性化や環境対策など、他の政策目的を達するための手段として公共交通を位置づけたもの
  - 環境省:「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」など
  - 内閣府:地方創生に関連した各種交付金
  - 都道府県:福祉政策としての事業に対する補助金
  - 財源の確保先として有力であるが、特に地方創生などは時限的な政策であるため継続性という観点では課題がある

## Q11 公共交通政策の目標指標

- 239自治体から延べ465項目の政策目標の回答があった  
【1自治体当たり最大3項目まで回答】
  - 予算額・事業期間まで完全に回答している項目は少なかった
  - 分析は目標の内容と、指標の従前・目標・実績の比較まで
- 自由記述のテキストから、Khcoderにて頻出単語と共起ネットワークを分析（一部、表記ゆれを統一）
  - 「バス」の「利用者数」を「増加」させる
  - 「市民」が「公共交通」を「利用」する「割合」・「回数」
  - 「満足度」・「利便性」を「向上」させる
  - 「高齢」者の「移動手段」を「維持」・「確保」する
  - 「デマンド」交通・ノン「ステップ」バスを「導入」する
- 頻出単語をFIND関数で検出し、各項目を「交通機関」「目的類型」で集計



## Q11 公共交通政策の目標指標

- 対象交通機関と目標類型によって分類

	利用者	回数	収支	満足	導入	バリアフリー	移動手段	その他	総計
バス	136	6	5	3	8	0	2	44	204
タクシー	14	0	1	0	4	0	1	7	27
鉄道	20	1	0	0	0	2	0	2	25
航路	1	0	0	0	0	0	0	1	2
複合	18	1	1	2	0	0	0	8	30
公共交通全般	25	8	0	22	2	0	0	23	80
自動車	1	0	0	0	0	0	0	5	6
不明・その他	37	1	5	9	5	2	1	31	91
総計	252	17	12	36	19	4	4	121	465

- 「利用者数」に関する目標が全体の半数強を占める
- 「その他」の目標の代表例
  - 運行本数・路線数・車両数などサービスレベルに関するもの
  - 公共交通機関のカバー地域 ⇔ 交通不便地域の面積割合
  - 歩行者数・観光客数など交通利用者以外の人の数に関するもの
  - イベント・モビリティマネジメントなどへの参加者数など
  - 二酸化炭素排出量など環境に関する指標

## Q11 公共交通政策の目標指標

- 指標の設定の仕方は様々で自治体間で比較することは難しい  
→従前値・目標値・実績値の間の比較のみの分析
- 263/465(約57%)の項目は指標の増加を目標としているが、そのうち実績として増加しているのは104項目、さらにそれが目標を達成しているのは37項目に留まる。
- 目標設定が減少になっている50項目のうち、22項目は自動車の利用率、二酸化炭素排出量、交通不便地域、不満と感じる人の割合、公共交通に対する補助(公費負担)の減少など、明確な目標として減少を掲げているが、その他の28項目は減少トレンドを見込んでマイナスに設定しているものである。

		従前・実績比較								
		増加	新規導入	維持	減少	実績値無し	従前値無し	目標値のみ	その他	総計
目標設定	増加	104(37)		42	57	60				263
	新規導入		5(0)			4				9
	維持	19		28	24	16				87
	減少	14		4	15	17				50
	従前値無し						28			28
	目標値無し	3		8	5					16
	目標値のみ							6		6
	その他								6	6
	総計	140	5	82	101	97	28	6	6	465

## 【考察】モビリティのあるべき姿と費用負担

- 各設問から明らかになった傾向
  - バスの運行補助・委託料に対する支出および補助金が大半を占める
  - 政策的割引(運賃の無料化)に対する補助は金額が大きくなりやすい
  - 公共交通機関(主にバス)の利用者数を増やす(維持する)ことが目標
  - 公共交通に対する支出額は増えているが、積極的な投資というより、利用者減やコスト増大による赤字額の増加による支出が多い
- 公共交通は独立採算という意識がなかなか変えられない
- 今ある公共交通機関を維持することが目的化していることが多い
  - 本質的に地域に必要な「移動の足:モビリティ」はどのようなサービスレベルであるべきか?
  - そのサービスを受ける対価は、運賃、住民・企業の負担、公共の負担をどのようなバランスで設定すればよいか?
  - 事業者にとってのインセンティブのあり方は?
- 自治体は何に・誰に対して公的資金による補助をするか?