

## ■ はじめに

### 背景・目的

令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）改正により、地域公共交通計画の作成は自治体の努力義務とされ、多くの自治体が計画策定に取り組んでいるところである。しかしながら、関東運輸局管内（以下「管内」という。）における地域交通の状況は都市部と郊外部、過疎地で大きく異なり、また同じ郊外部、過疎地においても交通政策の位置づけや予算額、人員配置の状況は様々である。

本調査は、管内の自治体における交通政策の取組状況を把握するために実施した。また、各自治体が他の自治体の取組と比較する際に役立つ資料を提供することも目的としている。

### 調査概要

各調査の対象や把握項目等は下記のとおり。

<b>市区町村アンケート調査</b> <small>(詳細は調査結果報告書の 2～35ページ)</small>	<b>都県アンケート調査</b> <small>(詳細は調査結果報告書の 36～40ページ)</small>	<b>公共交通カバー状況の整理</b> <small>(詳細は調査結果報告書の 41～50ページ)</small>	<b>傾向分析</b> <small>(詳細は調査結果報告書の 51～57ページ)</small>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>調査対象</b> 管内の市区町村 (343自治体)</li> <li>○<b>実施方法</b> 電子メールにて調査票を配布、回収を行った。</li> <li>○<b>調査時期</b> 2023年11月</li> <li>○<b>把握項目</b> 交通政策に関わる体制や予算額・困りごと など ※都県別・都市規模別に集計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>調査対象</b> 管内の都県 (8自治体)</li> <li>○<b>実施方法</b> 電子メールにて調査票を配布、回収を行った。</li> <li>○<b>調査時期</b> 2023年12月</li> <li>○<b>把握項目</b> 交通政策に関わる体制や予算額 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>実施概要</b> 管内における公共交通カバー状況を都県別に図示した。</li> <li>○<b>使用データ</b> 国土数値情報 自治体ホームページ など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>実施概要</b> 公共交通サービスの提供状況と関連性のある項目を把握するための分析を行った。</li> <li>○<b>使用データ</b> 公表データ（国勢調査等） 市区町村アンケート調査 など</li> </ul>

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

管内の市区町村における、公共交通に関する取組状況や問題点等を把握するため、管内の市区町村（343自治体）に対してアンケート調査を実施した。アンケート調査票は電子メールによって配布、回収を行った。回収率は93.3%（320自治体）であった。

### 交通政策に関する体制

- 公共交通に特化した部署は少なく、**75%が兼務しながら交通政策を担当**している。人口規模が大きくなるほど公共交通に特化した部署の割合が増える一方で、**人口5万人未満の自治体のほとんどが他分野と兼務**しながら交通政策を担当している。
- 担当者のうち**専任者がいない場合も多く**、全体の約5割となっている。**人口規模が大きくなるほど専任担当者**がいる自治体の割合が大きい傾向にある。

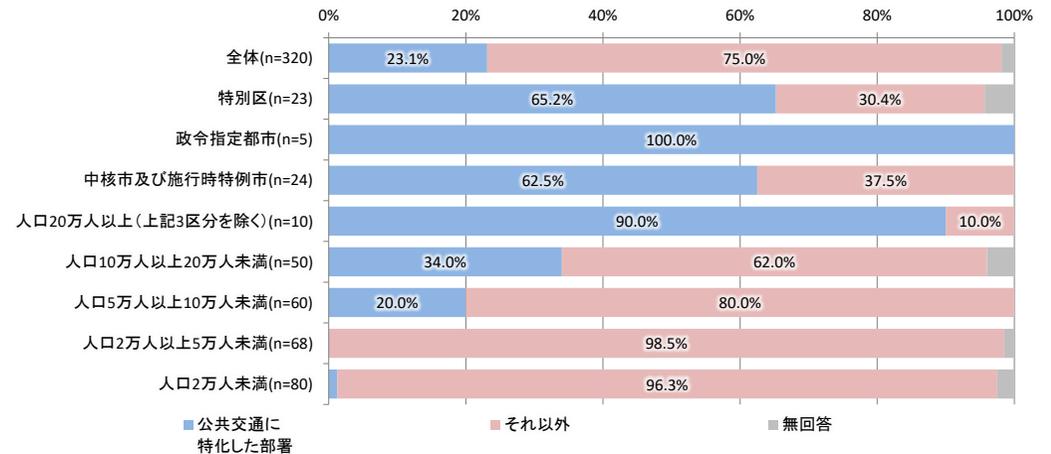


図 交通政策の担当部署（規模別）

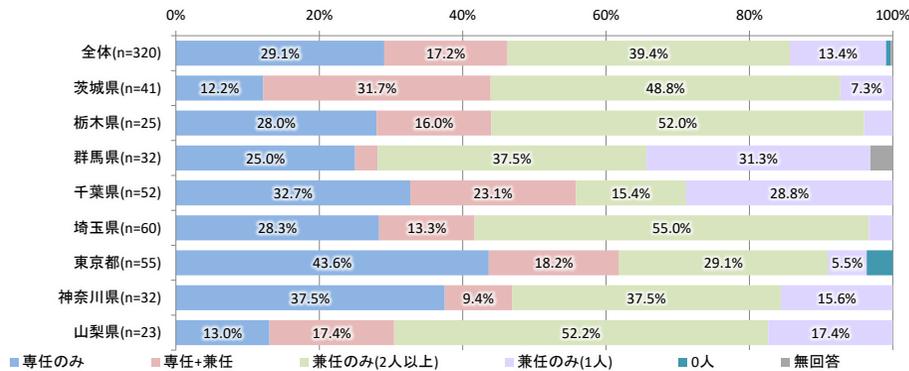


図 交通政策担当者の状況（都県別）

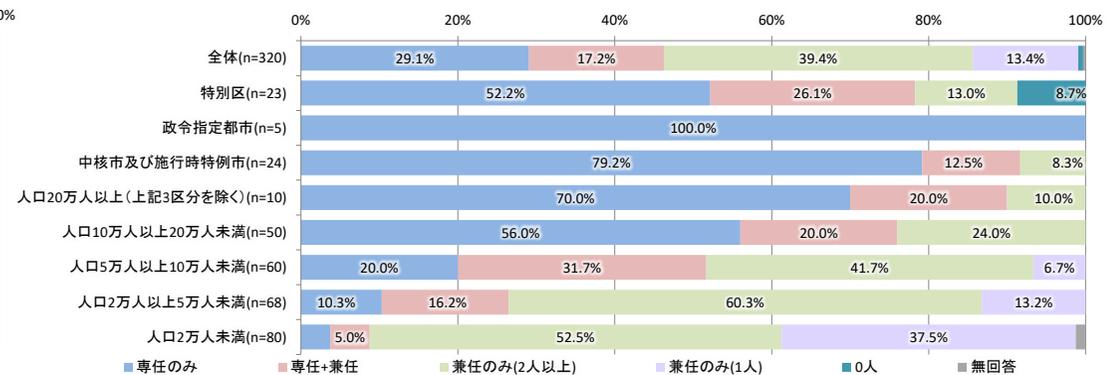


図 交通政策担当者の状況（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 交通政策に対する支出額

- 人口1人あたりの支出額の中央値は1,334円となっている。「**人口2万人未満**」の自治体において著しく1人当たり支出額が**大きく**なっている。
- 支出額の内訳は、一般的に**福祉交通**や**地域主体の交通**（コミュニティバス・デマンドタクシー等）に対する支出が多くなっている。

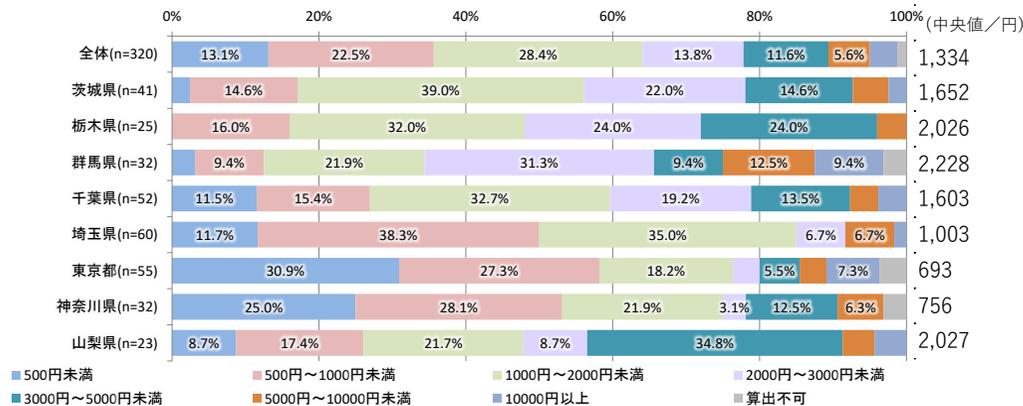


図 交通政策に対する人口1人当たり換算の支出額（都県別）

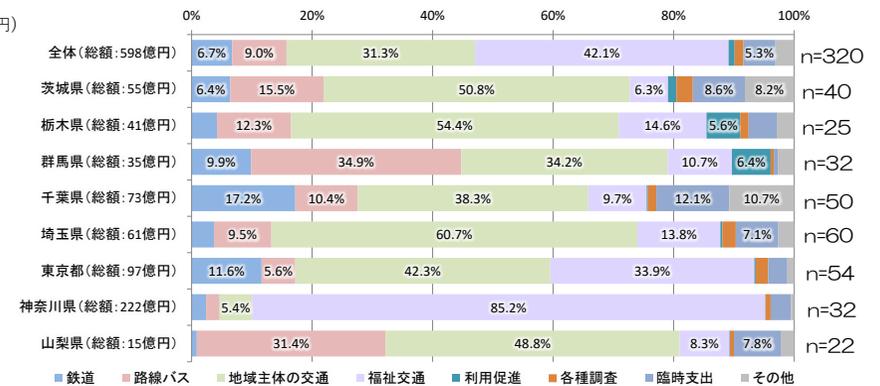


図 交通政策に対する支出額の内訳（都県別）

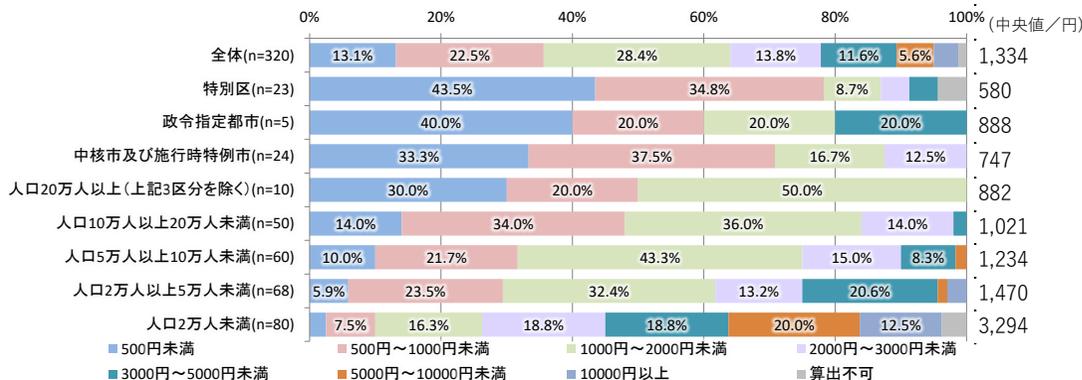


図 交通政策に対する人口1人当たり換算の支出額（規模別）

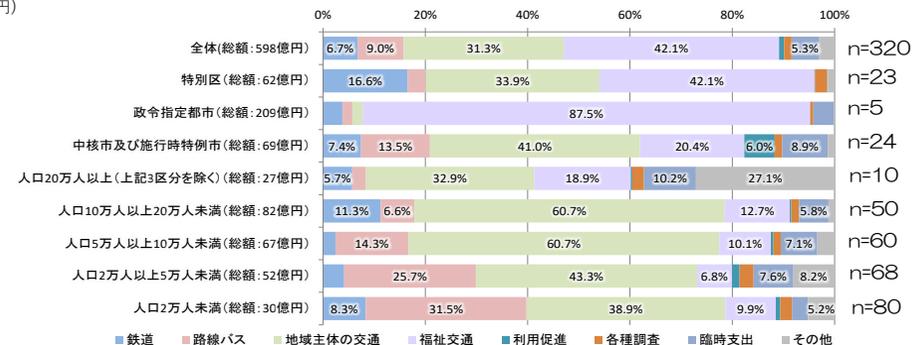


図 交通政策に対する支出額の内訳（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の運行状況（鉄軌道・路線バス）

- 鉄軌道は、約8割の自治体で運行されている。
- 路線バスは、約9割の自治体で運行されており、全体の約6割の自治体が路線バスの赤字補てんを行っている。

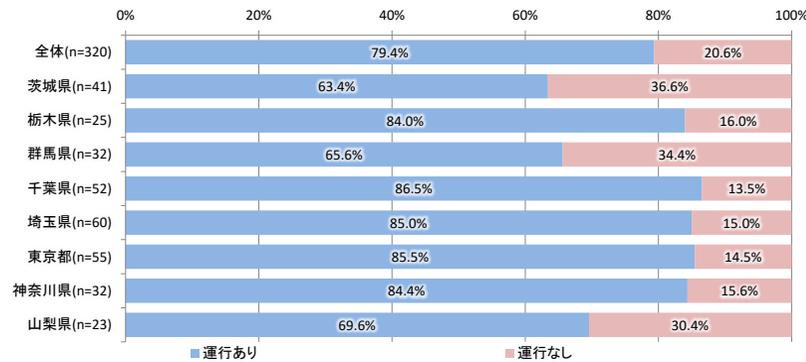


図 鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)の運行状況(都県別)

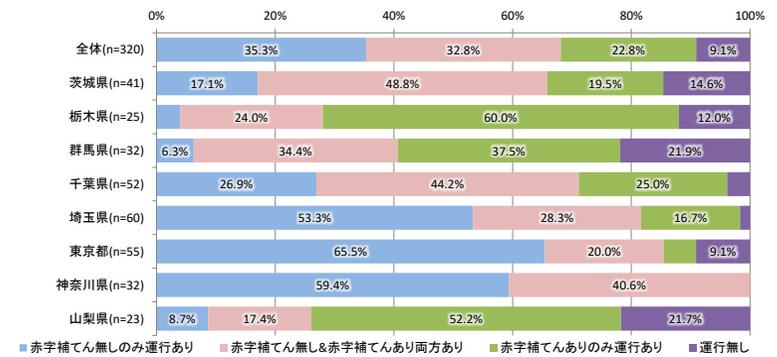


図 路線バスの運行状況(都県別)

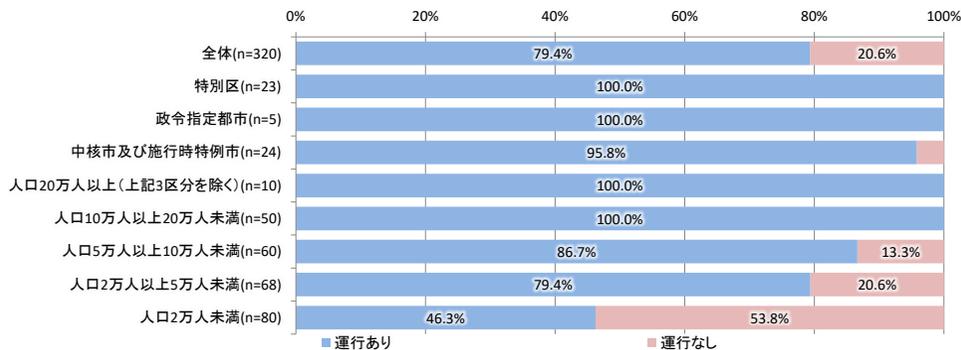


図 鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)の運行状況(規模別)

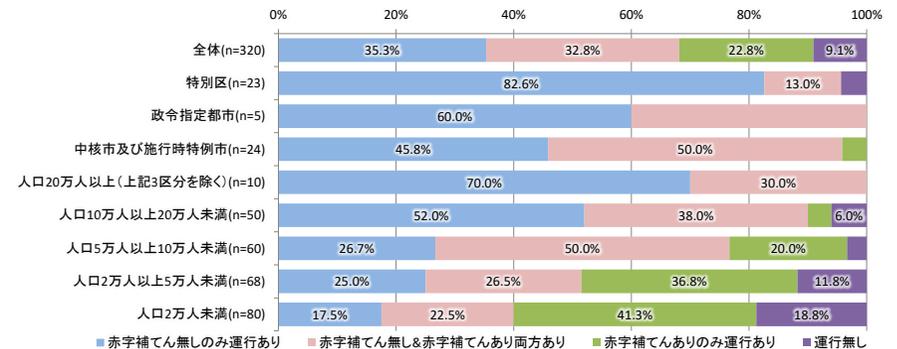


図 路線バスの運行状況(規模別)

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の運行状況（地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く））

- 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）として、路線型が約6割、区域型が約4割の自治体で運行されている。**規模が小さい自治体や特別区ではこれらの交通が運行されていない状況も**みられる。

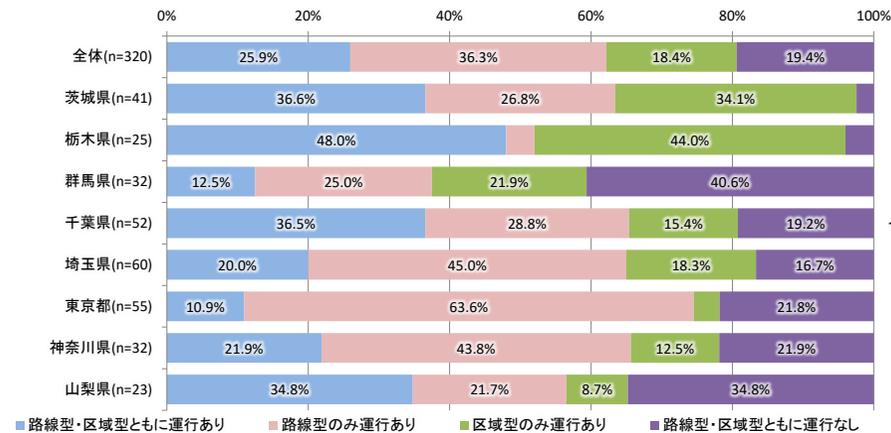


図 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）の運行状況（都県別）

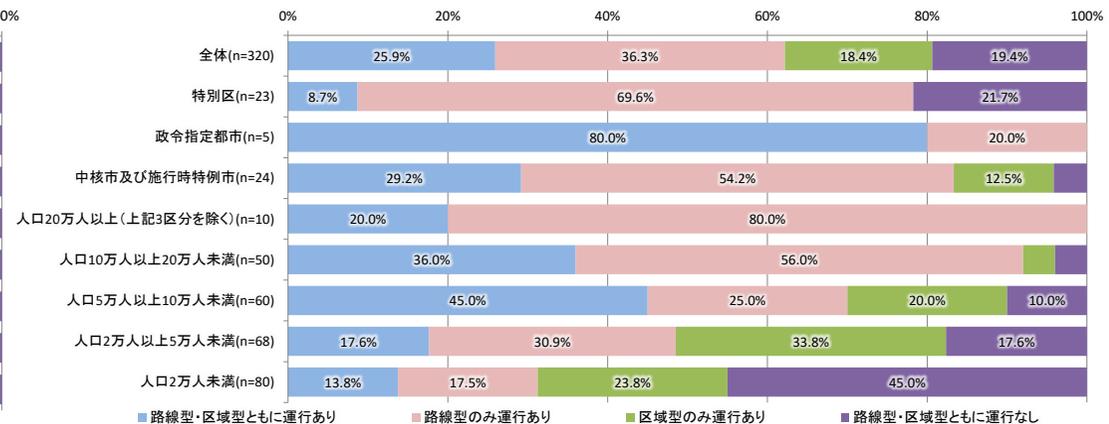


図 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）の運行状況（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の運行状況（一般乗用タクシー・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送））

- 一般乗用タクシーは、ほぼ全ての自治体で運行されている。
- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）は、約1割の自治体で運行されており、**栃木県、群馬県、山梨県において運行している自治体が多い**状況である。

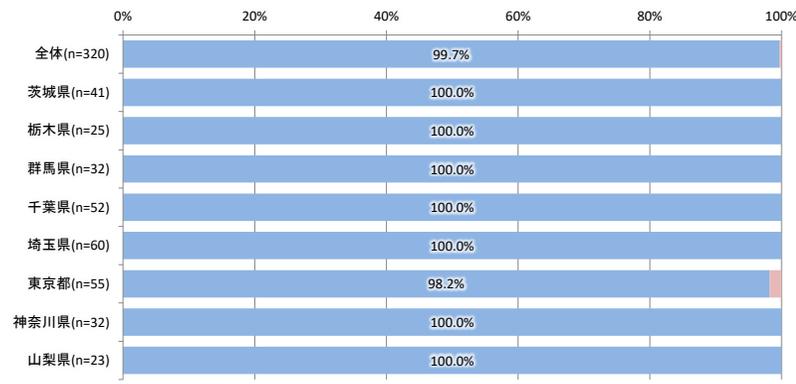


図 一般乗用タクシーの運行状況（都県別）

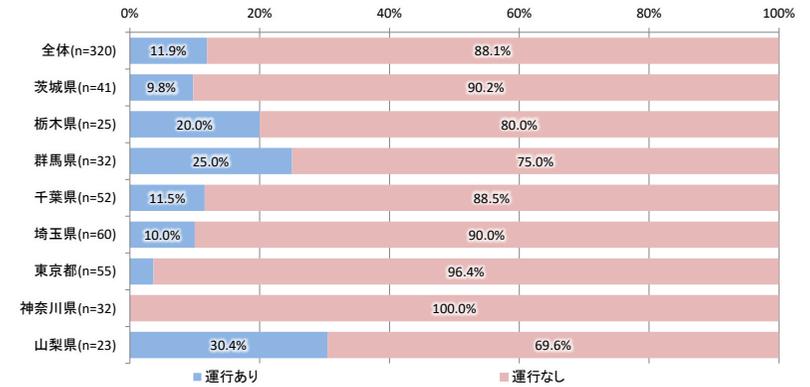


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の運行状況（都県別）



図 一般乗用タクシーの運行状況（規模別）

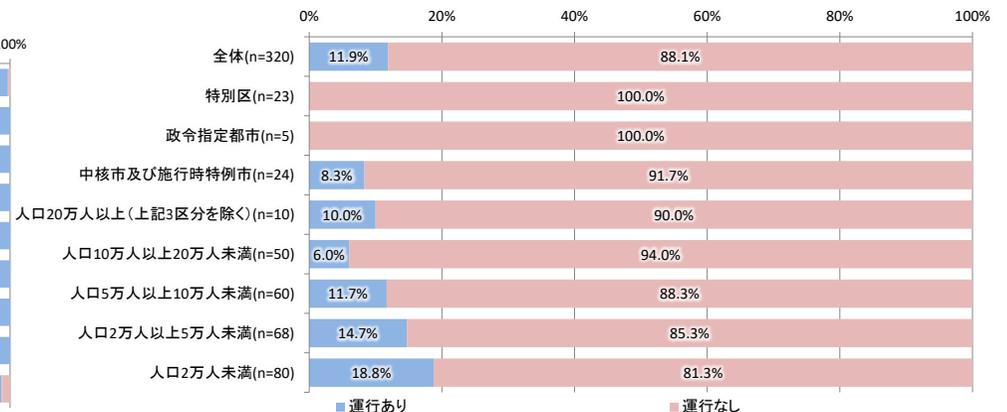


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の運行状況（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の輸送実績（路線バス） ※赤字補てん路線

● 路線バス（赤字補てん路線）の乗車人数（1便当たり）は**5.4人（中央値）**、収支率は**34.6%（中央値）**となっている。

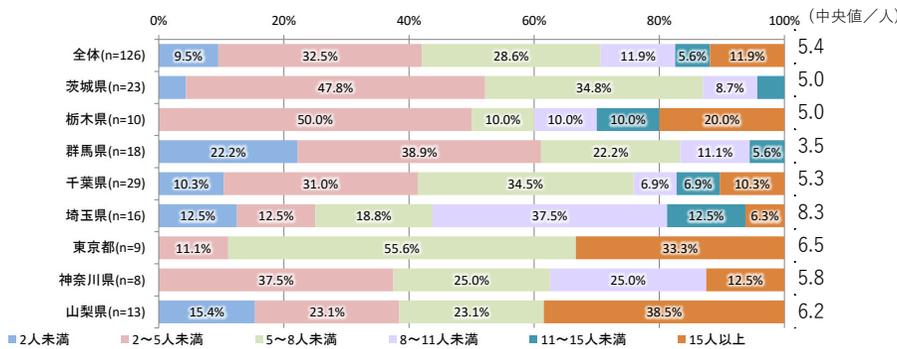


図 路線バス（赤字補てん路線）の1便当たり乗車人数（都県別）

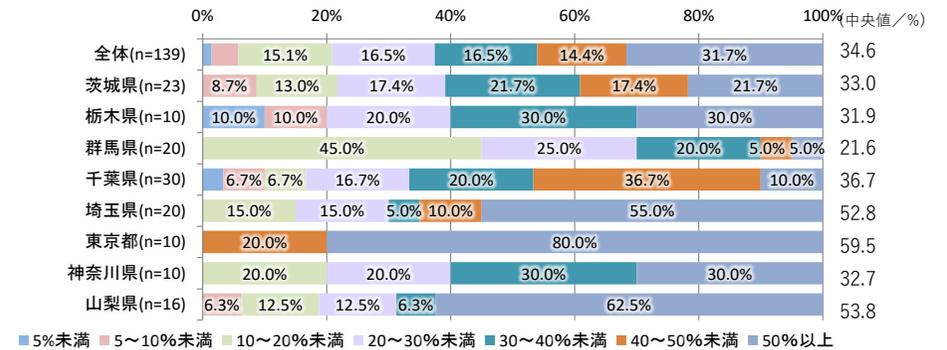


図 路線バス（赤字補てん路線）の収支率（都県別）

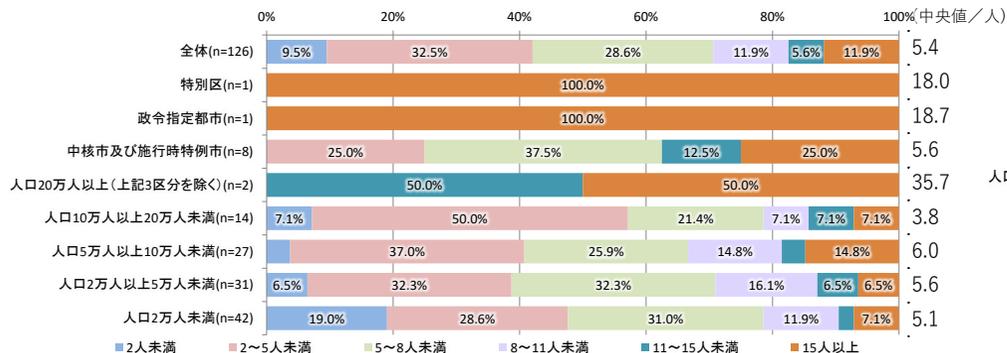


図 路線バス（赤字補てん路線）の1便当たり乗車人数（規模別）

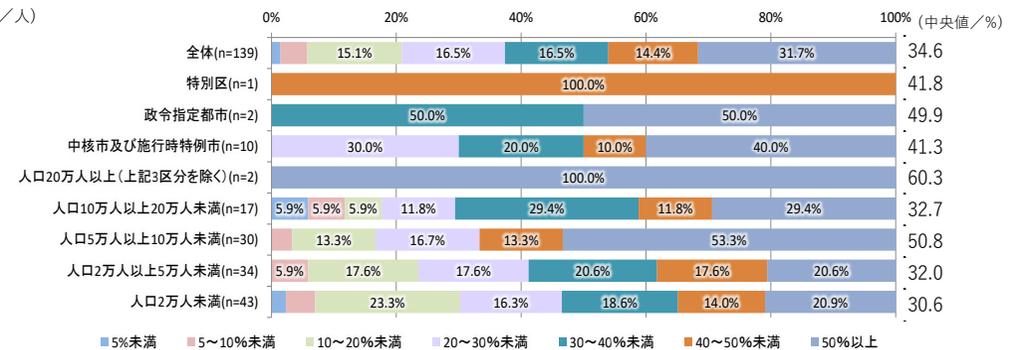


図 路線バス（赤字補てん路線）の収支率（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の輸送実績（地域主体の路線型交通（コミュニティバス等））

● コミュニティバス等の乗車人数（1便当たり）は**6.6人（中央値）**、収支率は**18.0%（中央値）**となっている。

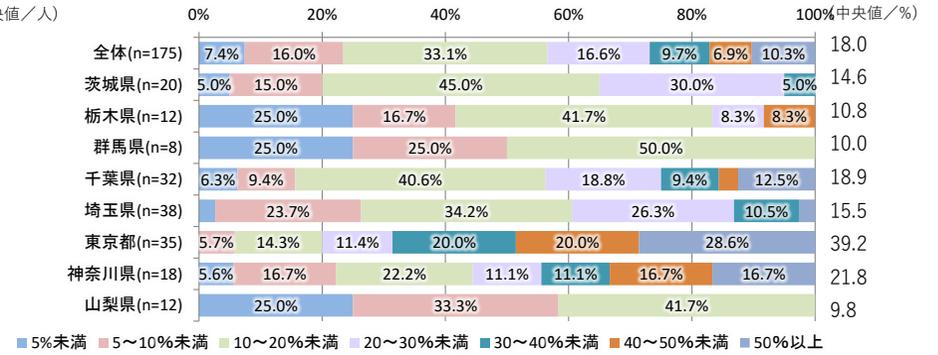
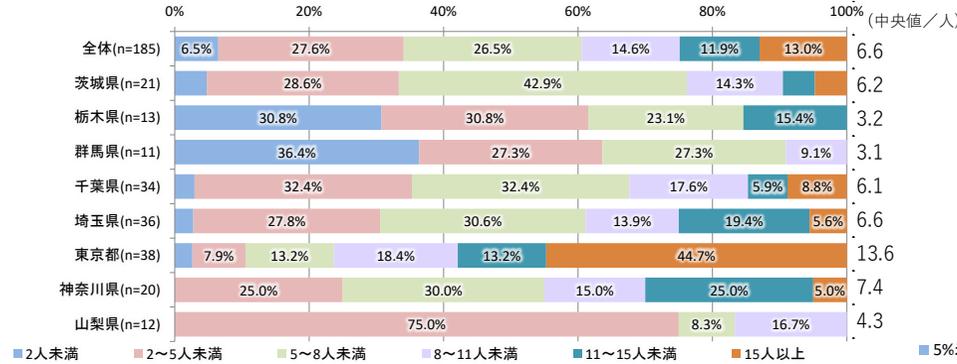


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の1便当たり乗車人数（都県別）

図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の収支率（都県別）

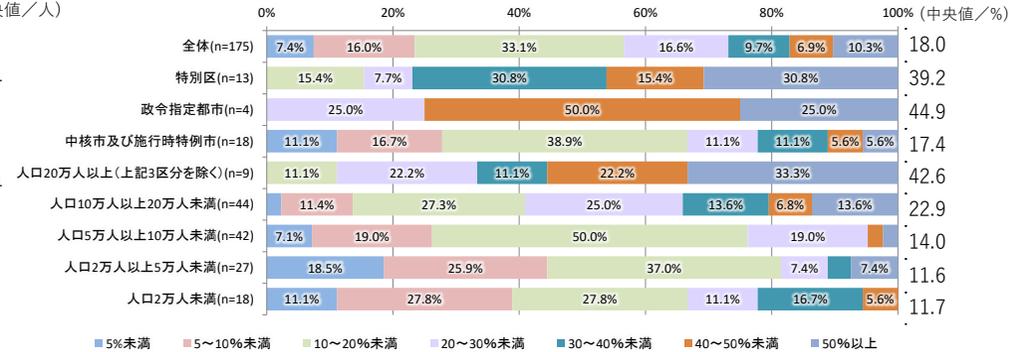
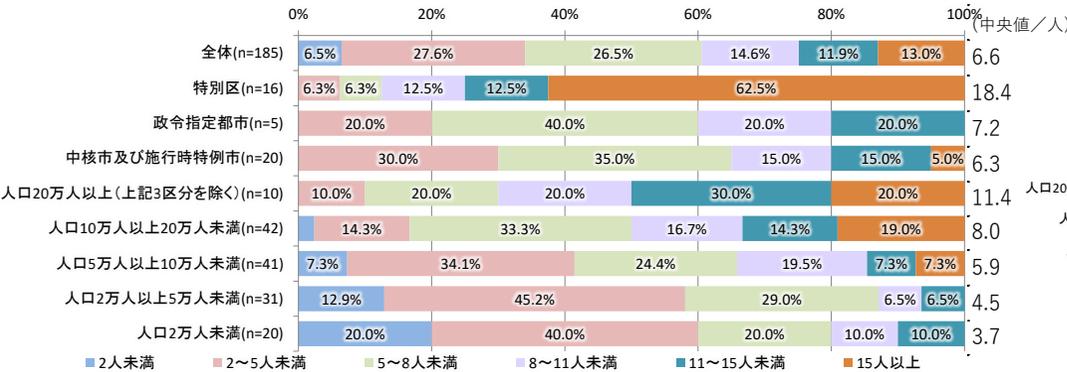


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の1便当たり乗車人数（規模別）

図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の収支率（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の輸送実績（地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等））

● デマンドタクシー等の乗車人数（1便当たり）は**1.5人（中央値）**、収支率は**11.0%（中央値）**となっている。

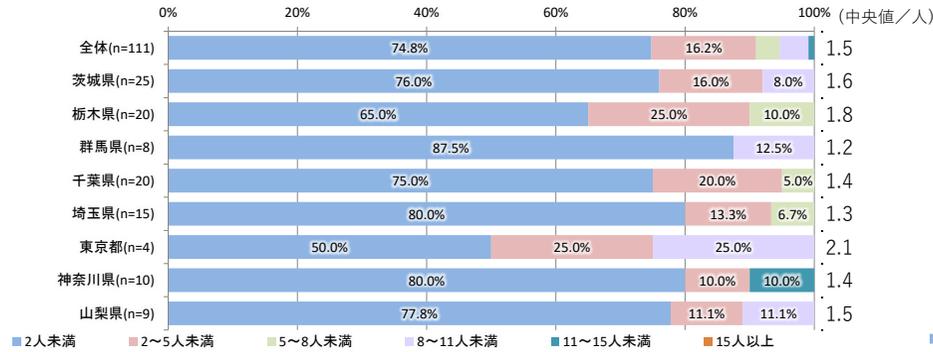


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の1便当たり乗車人数（都県別）

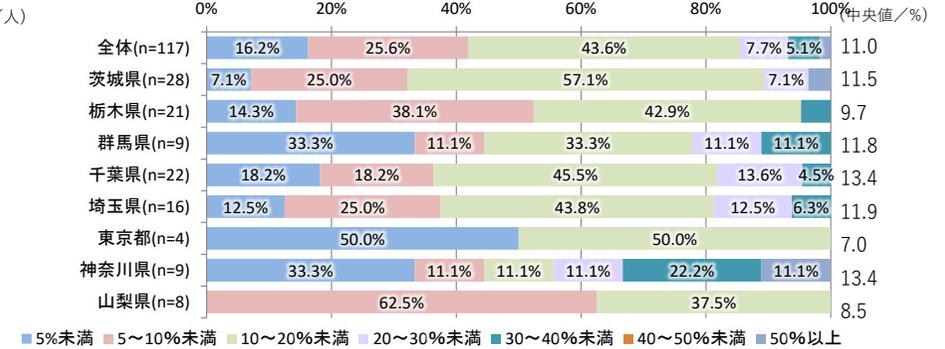


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（都県別）

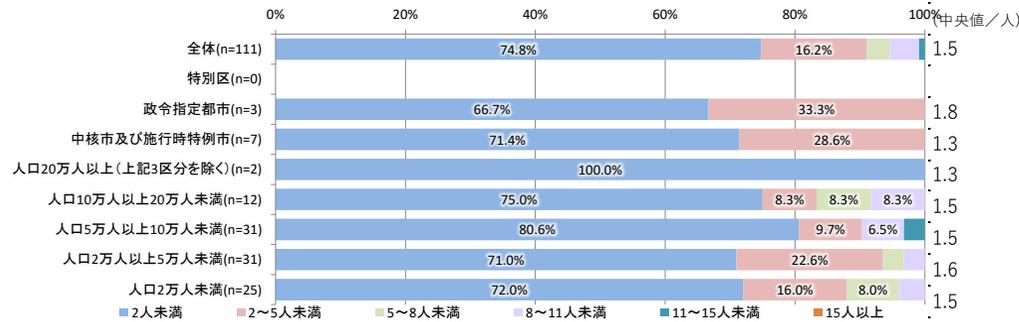


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の1便当たり乗車人数（規模別）

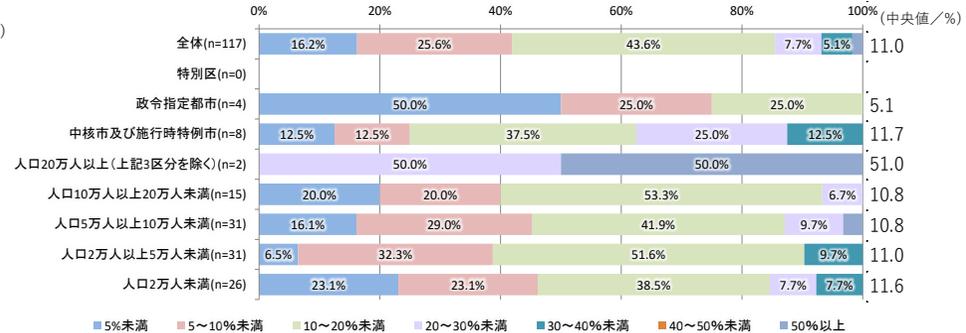


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（規模別）

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 市区町村アンケート調査

### 公共交通の輸送実績（自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送））

- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の乗車人数（1便当たり）は**1.6人（中央値）**、収支率は**11.6%（中央値）**となっている。

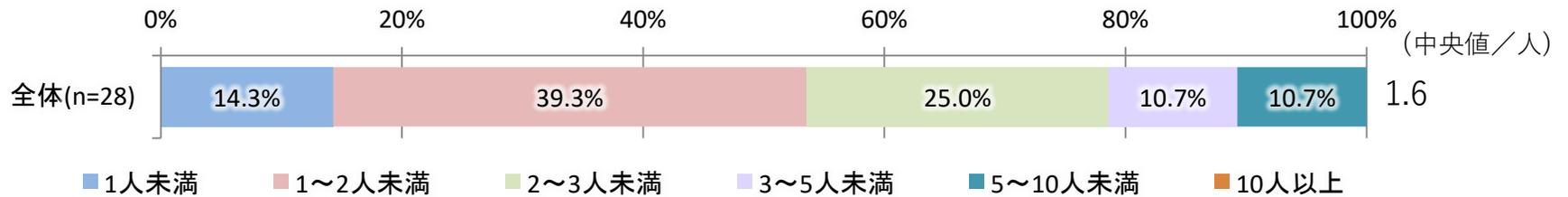


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の1便当たり乗車人数（全体）

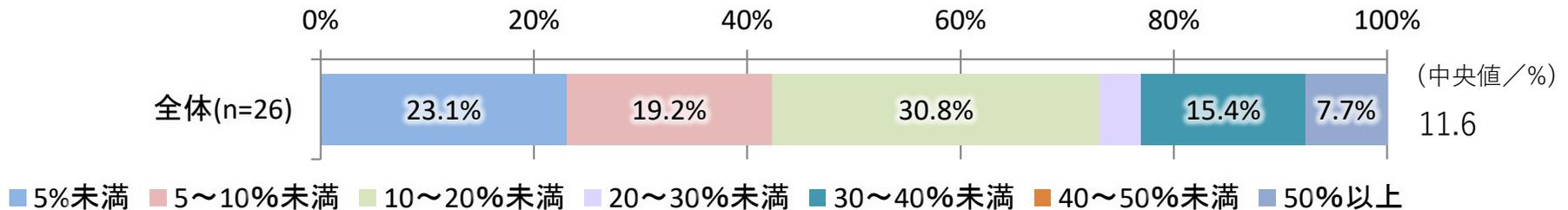


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の収支率（全体）

## ■ 市区町村アンケート調査

### 交通政策の実施にあたってネックとなっている点

- ネックとなっている項目として多いものは、**交通事業者の人手不足**が約7割、**自治体職員の手不足**が約6割、**予算確保**が約5割となっている。
- 政令指定都市は、人手不足や予算確保のほか、**関係者間の調整**についてもネックとなっている。
- その他、回答が多いものとしては、**専門的な知識がなく検討が進められない**があり、人口規模が小さいほど回答の割合が増えている。

表 交通政策の実施にあたってネックになっている点（都県別） ※3つまで回答

	予算を確保できない	活用できる補助メニューが分からない	自治体職員の手不足	交通事業者の人手不足	関係者間の調整がうまくいかない	専門的な知識がなく検討が進められない
全体(n=320)	50.0%	14.7%	59.1%	72.8%	17.8%	28.4%
茨城県(n=41)	43.9%	14.6%	65.9%	75.6%	29.3%	22.0%
栃木県(n=25)	72.0%	24.0%	36.0%	64.0%	24.0%	32.0%
群馬県(n=32)	62.5%	6.3%	84.4%	65.6%	25.0%	43.8%
千葉県(n=52)	44.2%	21.2%	61.5%	88.5%	23.1%	28.8%
埼玉県(n=60)	46.7%	8.3%	60.0%	70.0%	13.3%	30.0%
東京都(n=55)	34.5%	14.5%	54.5%	70.9%	5.5%	21.8%
神奈川県(n=32)	62.5%	21.9%	56.3%	78.1%	18.8%	25.0%
山梨県(n=23)	60.9%	8.7%	43.5%	56.5%	8.7%	30.4%

表 交通政策の実施にあたってネックになっている点（規模別） ※3つまで回答

	予算を確保できない	活用できる補助メニューが分からない	自治体職員の手不足	交通事業者の人手不足	関係者間の調整がうまくいかない	専門的な知識がなく検討が進められない
全体(n=320)	50.0%	14.7%	59.1%	72.8%	17.8%	28.4%
特別区(n=23)	21.7%	13.0%	47.8%	87.0%	13.0%	17.4%
政令指定都市(n=5)	80.0%	0.0%	40.0%	100.0%	60.0%	0.0%
中核市及び施行時特例市(n=24)	58.3%	12.5%	45.8%	87.5%	29.2%	8.3%
人口20万人以上（上記3区分を除く）(n=10)	20.0%	0.0%	70.0%	90.0%	20.0%	10.0%
人口10万人以上20万人未満(n=50)	48.0%	14.0%	64.0%	72.0%	16.0%	18.0%
人口5万人以上10万人未満(n=60)	56.7%	13.3%	60.0%	75.0%	15.0%	30.0%
人口2万人以上5万人未満(n=68)	54.4%	23.5%	52.9%	73.5%	20.6%	30.9%
人口2万人未満(n=80)	50.0%	12.5%	67.5%	58.8%	13.8%	45.0%

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

## ■ 都県アンケート調査

管内の都県における、公共交通に関する取組状況等を把握するため、管内の都県（8自治体）に対してアンケート調査を実施した。アンケート調査票は電子メールによって配布、回収を行った。

### 交通政策に対する支出額

- いずれの都県も、交通政策に対する支出額を各都県の人口で除した都民又は県民1人当たり換算額は、**80円～600円**となっている。支出額の内訳は、**県によって大きくばらつきがある。**

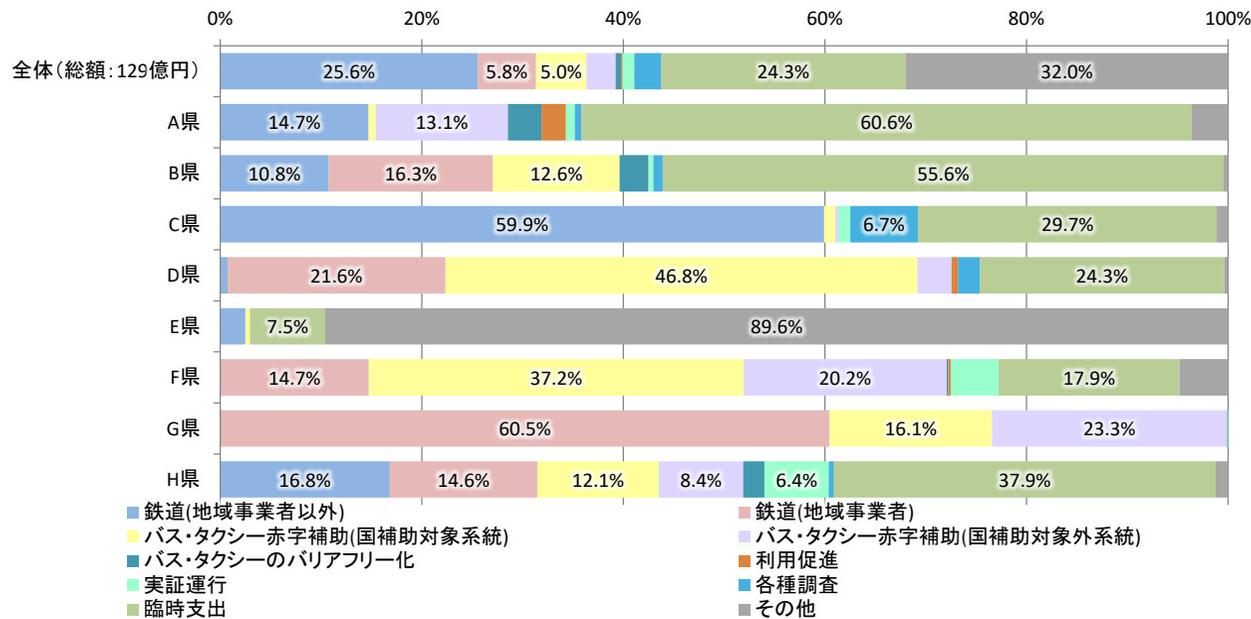


図 交通政策に対する支出額の内訳 (都県別)

表 交通政策に対する支出額 (都民又は県民1人当たり換算)

	一人当たり (円)
全体	291.6
A県	82.6
B県	139.8
C県	334.7
D県	113.1
E県	488.4
F県	259.1
G県	281.8
H県	615.0

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

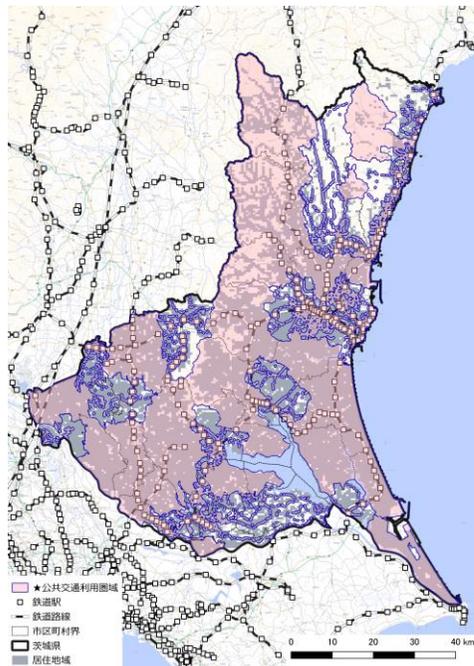
## 公共交通カバー状況の整理

国土数値情報（2022年度のバス停留所及び鉄道駅のGISデータ）、自治体ホームページ、市区町村アンケートで得られたデマンド交通の運行情報等を基に、管内における公共交通カバー状況を整理した。

※本調査における公共交通利用圏域は、駅から800m圏内、バス停から300m圏内（都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省）における公共交通沿線地域の徒歩圏の考え方を参照）及びデマンド交通のエリアとした。

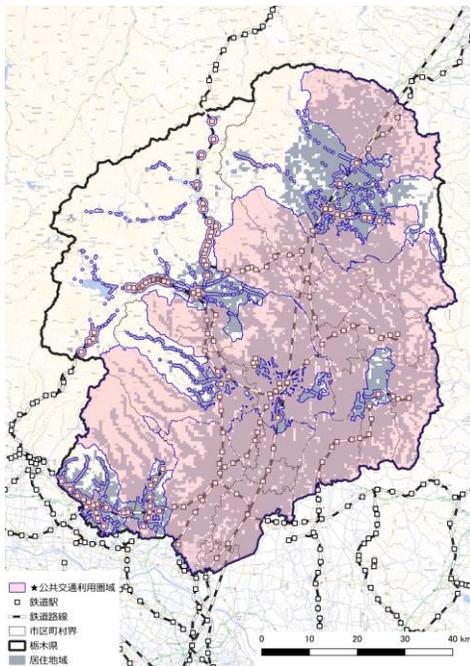
- 全ての都県で、**人口の8割以上が公共交通利用圏域に居住している**状況である。

茨城県



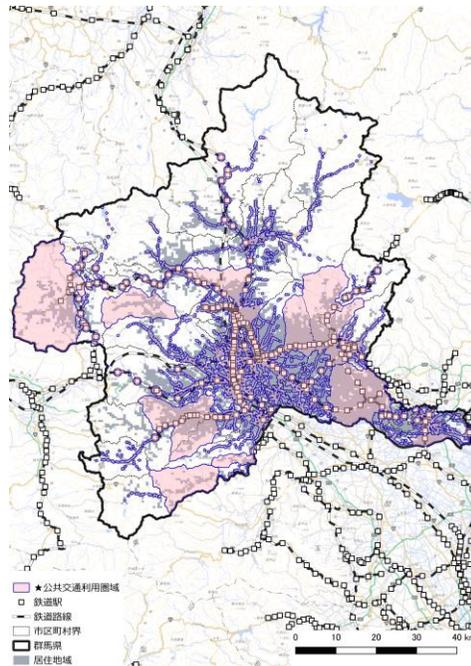
公共交通カバー人口比率：**88.3%**

栃木県



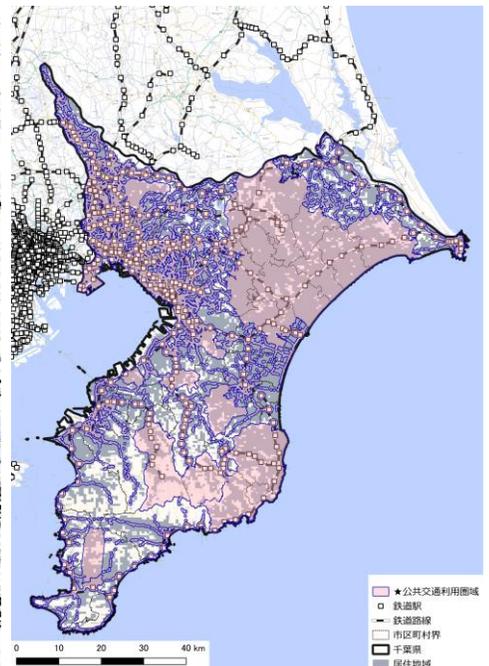
公共交通カバー人口比率：**89.2%**

群馬県



公共交通カバー人口比率：**81.3%**

千葉県

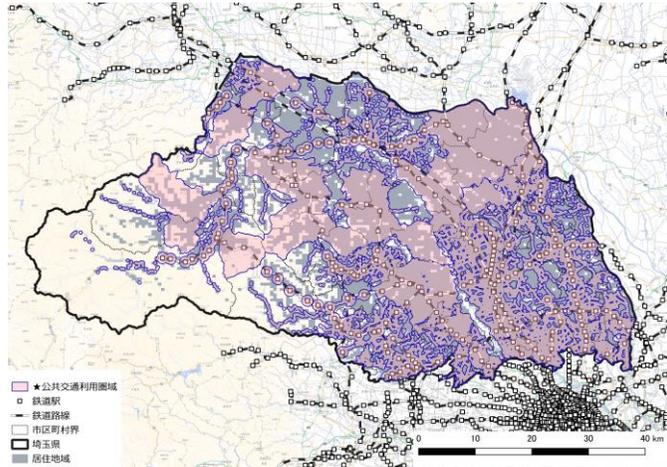


公共交通カバー人口比率：**90.5%**

# 関東運輸局管内における公共交通基礎調査(令和5年度直轄調査)

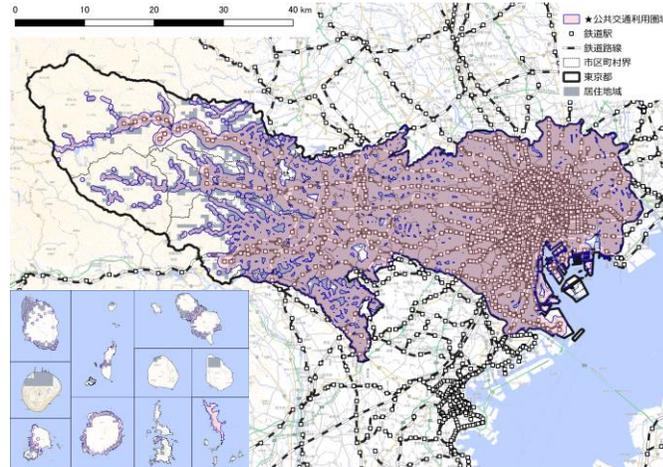
## 公共交通カバー状況の整理

### 埼玉県



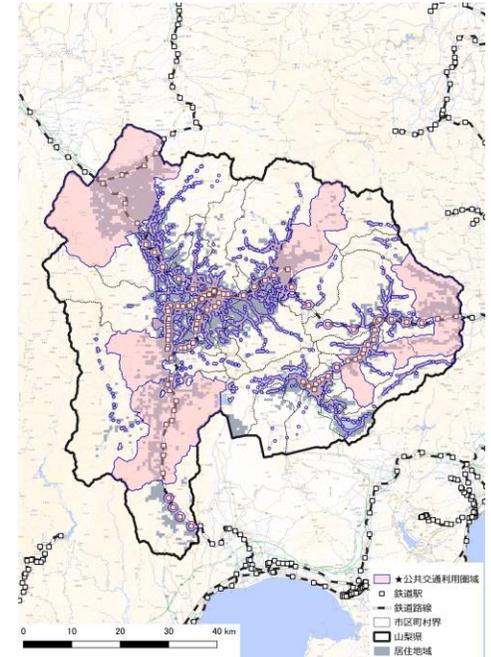
公共交通カバー人口比率：91.4%

### 東京都



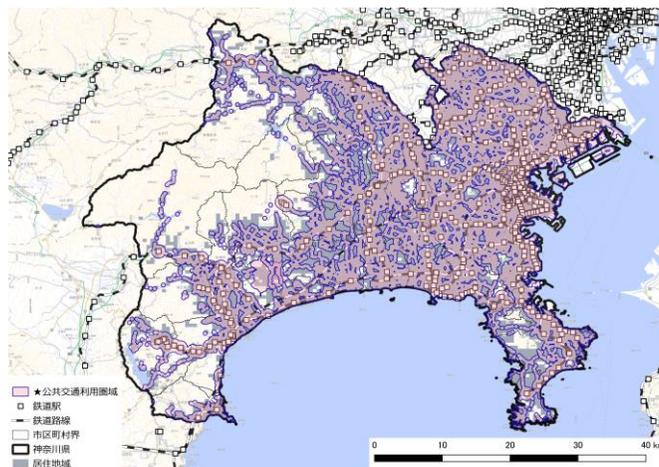
公共交通カバー人口比率：98.3%

### 山梨県



公共交通カバー人口比率：95.7%

### 神奈川県



公共交通カバー人口比率：94.5%

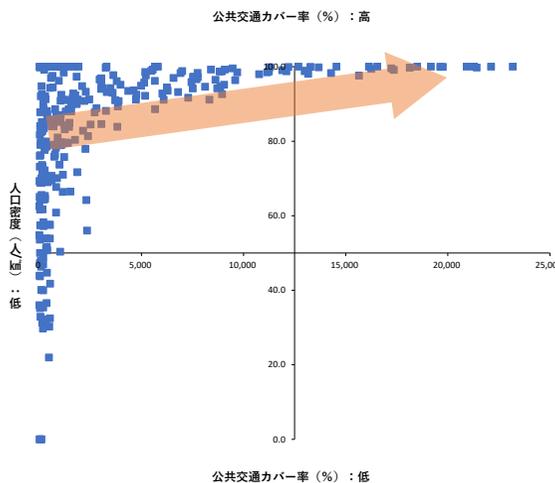
## ■ 傾向分析

公表データやアンケート調査結果を基に「公共交通サービスの提供状況」と関連性のある項目を把握するため、傾向分析を行った。主な分析結果は下記のとおり。

### 分析の視点 公共交通の提供状況と関連する要素の確認

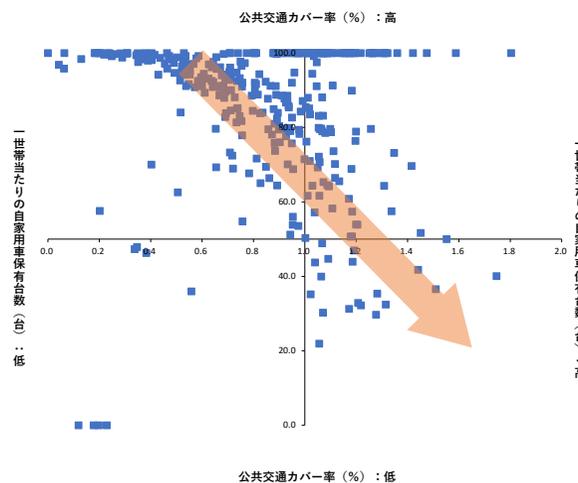
公共交通カバー率（縦軸）  
×  
人口密度（横軸）

自治体ごとの人口密度と公共交通カバー率の関係を図示すると以下のとおりであり、人口密度が一定以上ある場合、公共交通カバー率が高い傾向がみられる。



公共交通カバー率（縦軸）  
×  
一世帯当たりの自家用車保有台数（横軸）

自治体ごとの一世帯当たりの自家用車保有台数と公共交通カバー率の関係を図示すると以下のとおりであり、一世帯当たりの自家用車保有台数が多いと公共交通カバー率が低い傾向がみられる。



公共交通カバー率（縦軸）  
×  
財政力指数（横軸）

自治体ごとの財政力と公共交通カバー率の関係を図示すると以下のとおりであり、特に関連性はみられない。

