

関東運輸局管内における公共交通基礎調査 調査結果報告書

令和6年3月

関東運輸局

交通政策部交通企画課

[目次]

1. 調査概要.....	1
2. 市区町村アンケート調査.....	2
3. 都県アンケート調査.....	36
4. 公共交通カバー状況の算出.....	41
5. 傾向分析.....	51

1. 調査概要

1-1 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。

1-2 調査内容

各調査の対象や把握項目等は下記のとおり。

市区町村アンケート調査 (詳細は調査結果報告書の 2~35ページ)	都県アンケート調査 (詳細は調査結果報告書の 36~40ページ)	公共交通カバー状況の整理 (詳細は調査結果報告書の 41~50ページ)	傾向分析 (詳細は調査結果報告書の 51~57ページ)
<p>○調査対象</p> 管内の市区町村 (343自治体)	<p>○調査対象</p> 管内の都県 (8自治体)	<p>○実施概要</p> 管内における公共交通カバー状況を都県別に図示した。	<p>○実施概要</p> 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。
<p>○実施方法</p> 電子メールにて調査票を配布、回収を行った。	<p>○実施方法</p> 電子メールにて調査票を配布、回収を行った。	<p>○使用データ</p> 国土数値情報 自治体ホームページなど	<p>○使用データ</p> 公表データ(国勢調査等) 市区町村アンケート調査 など
<p>○調査時期</p> 2023年11月	<p>○調査時期</p> 2023年12月		
<p>○把握項目</p> 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	<p>○把握項目</p> 交通政策に関わる体制や予算額 など		

<図表の見方>

- 図表中の「n」は設問の有効回答数を示します。
- 調査結果のグラフは、各回答の比率(%)で表示しています。
- 各回答の比率(%)は、すべて小数点以下第2位を四捨五入した数値であるため、各回答の比率(%)の合計が100%にならない場合があります。
- 複数回答は、「非該当」は除いているため、合計値は全体回答数と一致しない場合があります。
- 複数回答の場合、回答件数の合計は全体回答数(100%)を超える場合があります。
- クロス集計における単一回答の設問に関しては、グラフ内の数値を5.0%未満は非表示にしています。

2. 市区町村アンケート調査

2-1 実施概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

背景・目的	○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
調査対象	○管内の市区町村 ⇒343自治体
実施方法	○調査票を電子メールによって配布、回収を行った。
時期	○調査票配布：11月10日（金） ○回答〆切：11月24日（金）
把握項目	○交通政策に関わる職員等の体制 ○交通政策に関する事業の予算額 ○公共交通の運行状況及び利用状況 ○交通政策を進める上での困りごと など

2-2 調査結果

1) 回収状況

- 回収数は、320 自治体であり、回収率は約 93.3%であった。

2) 交通政策の担当部署

- 交通政策を担当している部署は、「交通政策に特化した部署」が 23.1%、「それ以外（他の分野と兼任）」が 75.0%であった。
- 都県別では、東京都で「交通政策に特化した部署」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口 5 万人未満の規模で「それ以外（他の分野と兼任）」の割合が大半を占めており、人口規模が大きくなるほど「交通政策に特化した部署」の割合が増加する傾向にある。

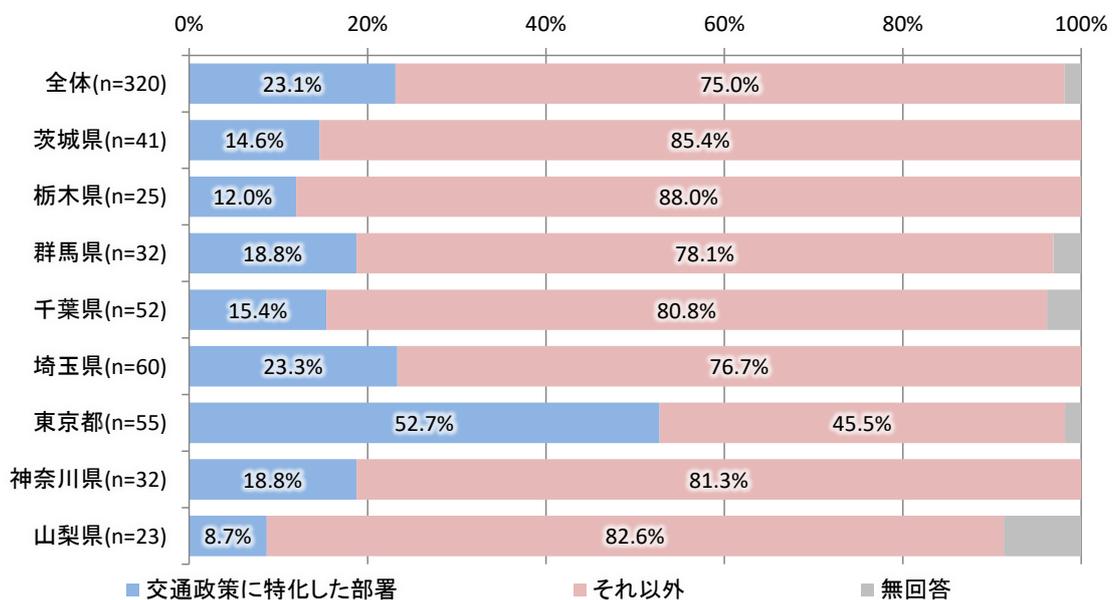


図 交通政策の担当部署（都県別）

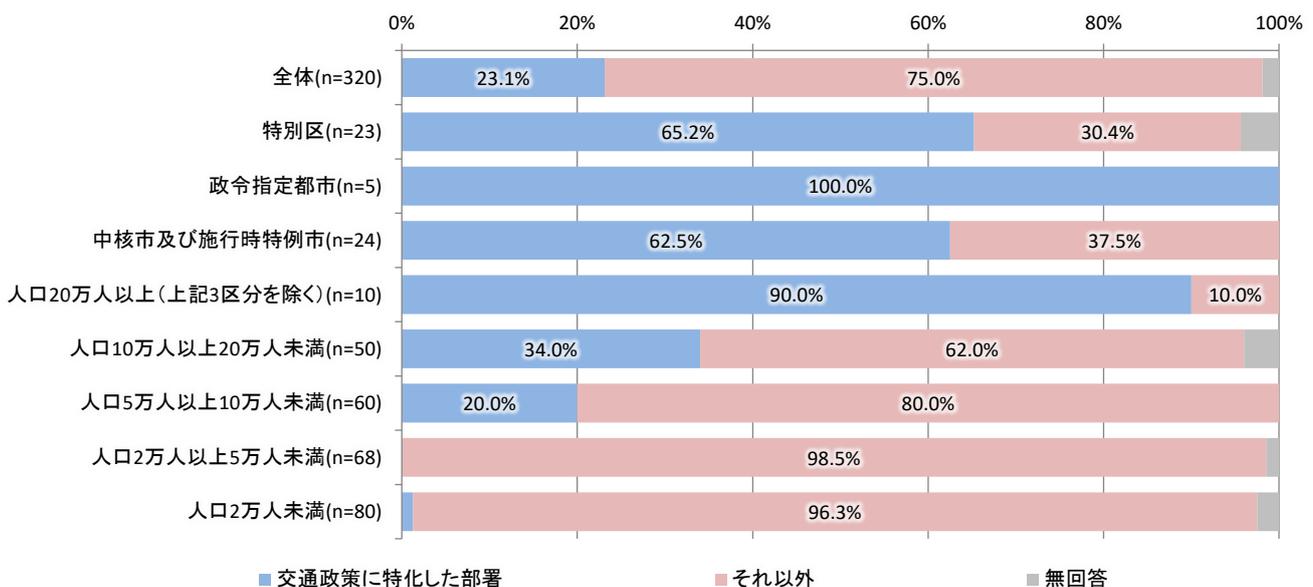


図 交通政策の担当部署（規模別）

3) 交通政策担当者の人数

① 担当者数（全体）

- 全体では、「1～5人」が多く、担当者が6人以上の自治体は少ない。
- 都県別では、埼玉県、東京都、神奈川県では担当者6人以上の自治体の割合が、他県と比較して大きくなっている。
- 規模別では、人口に比例して担当者数が少ない傾向にある。

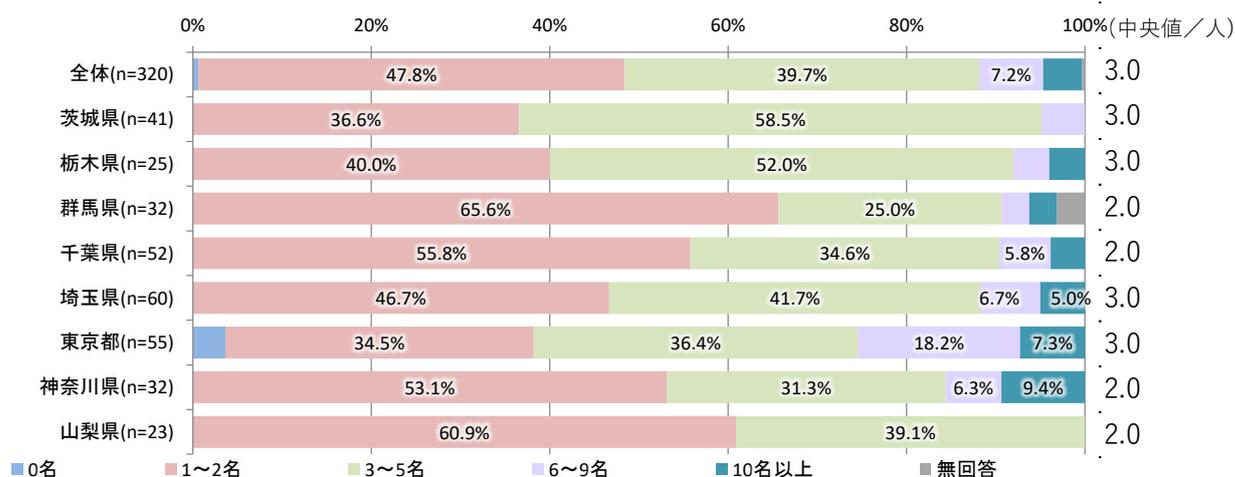


図 担当者数（合計/都県別）

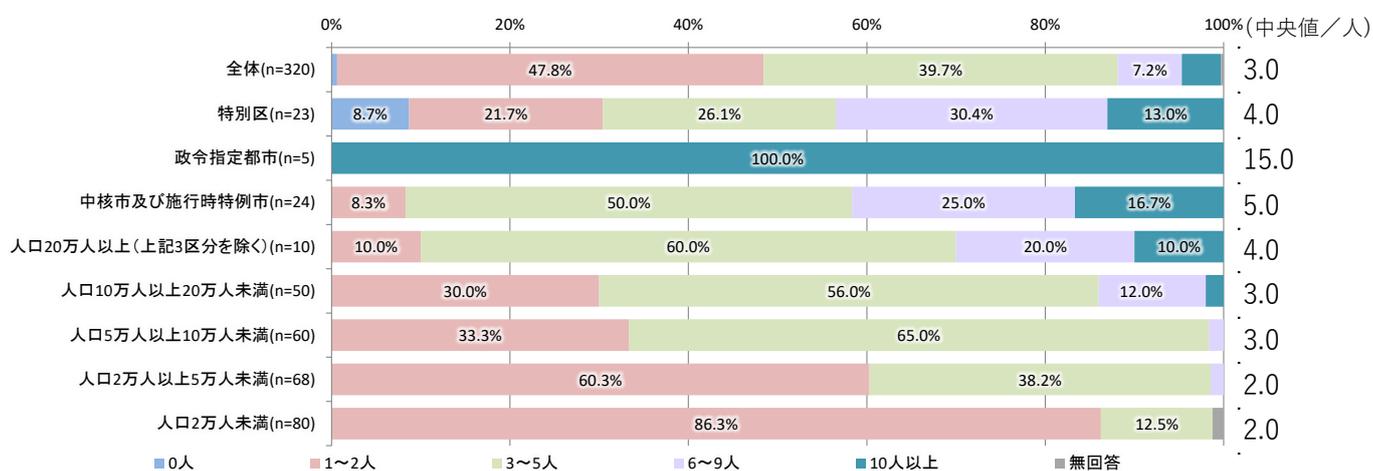


図 担当者数（合計/規模別）

② 交通政策担当者の状況

- 全体では、専任担当者がいる自治体は約 5 割であり、残りの 5 割の自治体は「兼任担当者のみ」となっている。兼任担当者 1 人体制の自治体は 13.4%となっている。
- 都県別では、千葉県、東京都では専任担当者がいる自治体が 5 割を超えているが、その他の県は「兼任担当者のみ」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口に比例して専任担当者がいる自治体の割合が大きい傾向にある。

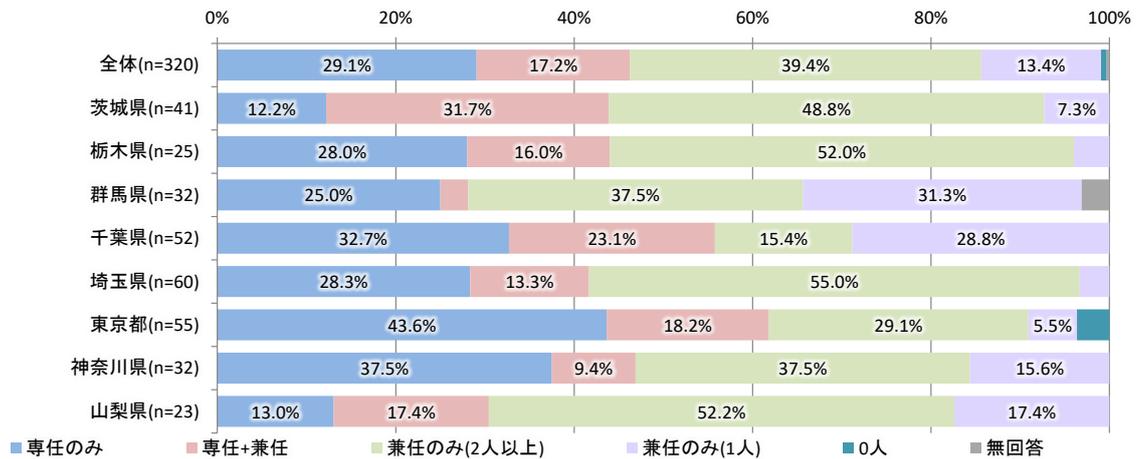


図 交通政策担当者の状況（都県別）

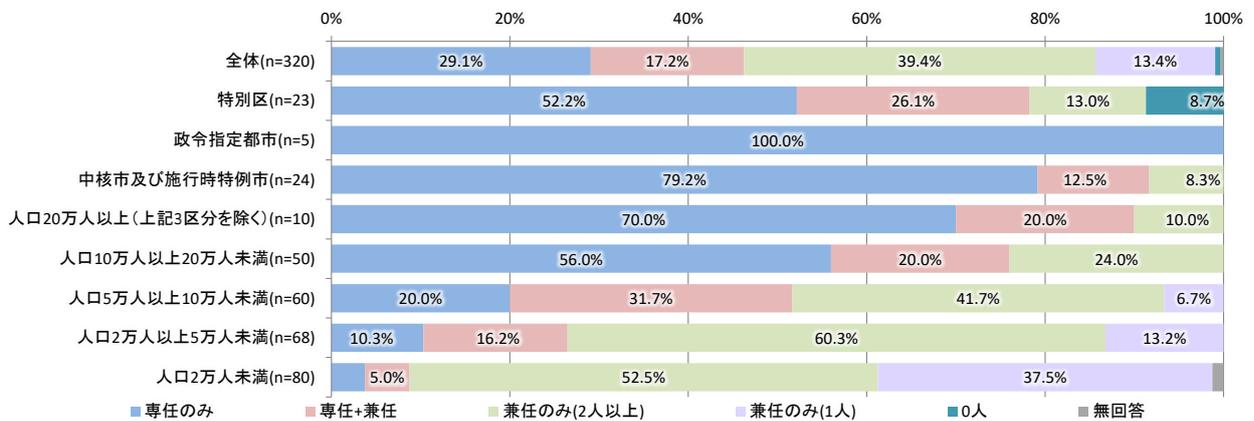


図 交通政策担当者の状況（規模別）

4) 交通政策に対する支出額（令和4年度決算額）

① 支出総額

- 全体では、概ね1,000万円～5億円の範囲で分布しており、中でも「1,000万円～5,000万円未満」が多い。一方で、「1,000万円未満」「5億円以上」は、それぞれ約5%程度となっている。
- 都県別では、山梨県で「1,000万円未満」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口が少なくなるほど5,000万円未満の割合が大きい傾向にある。

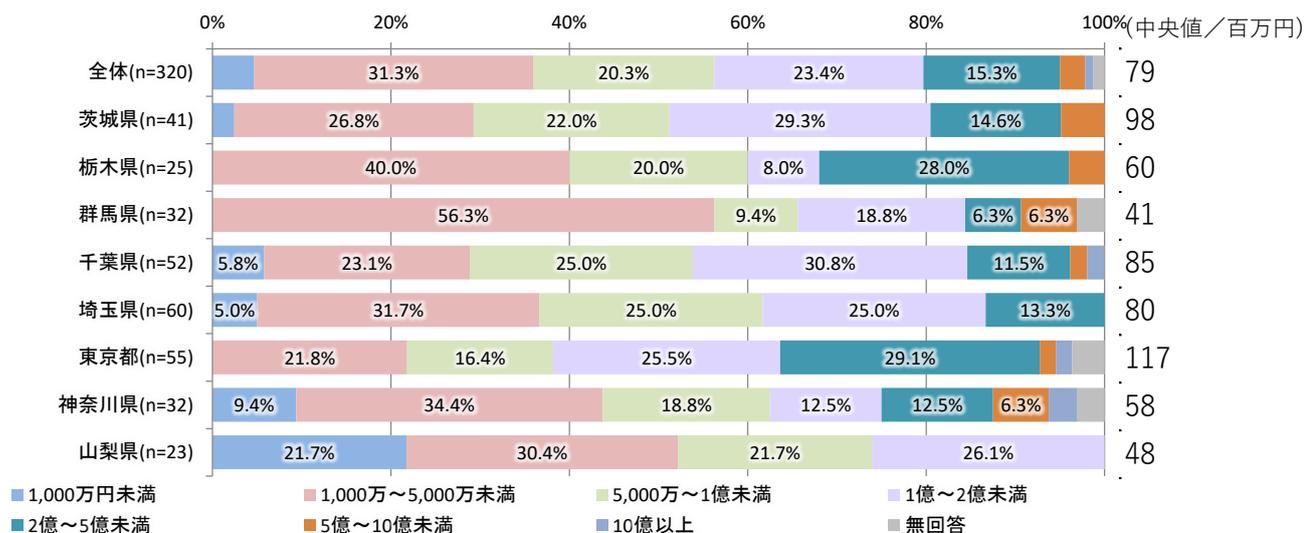


図 交通政策に対する支出総額（都県別）

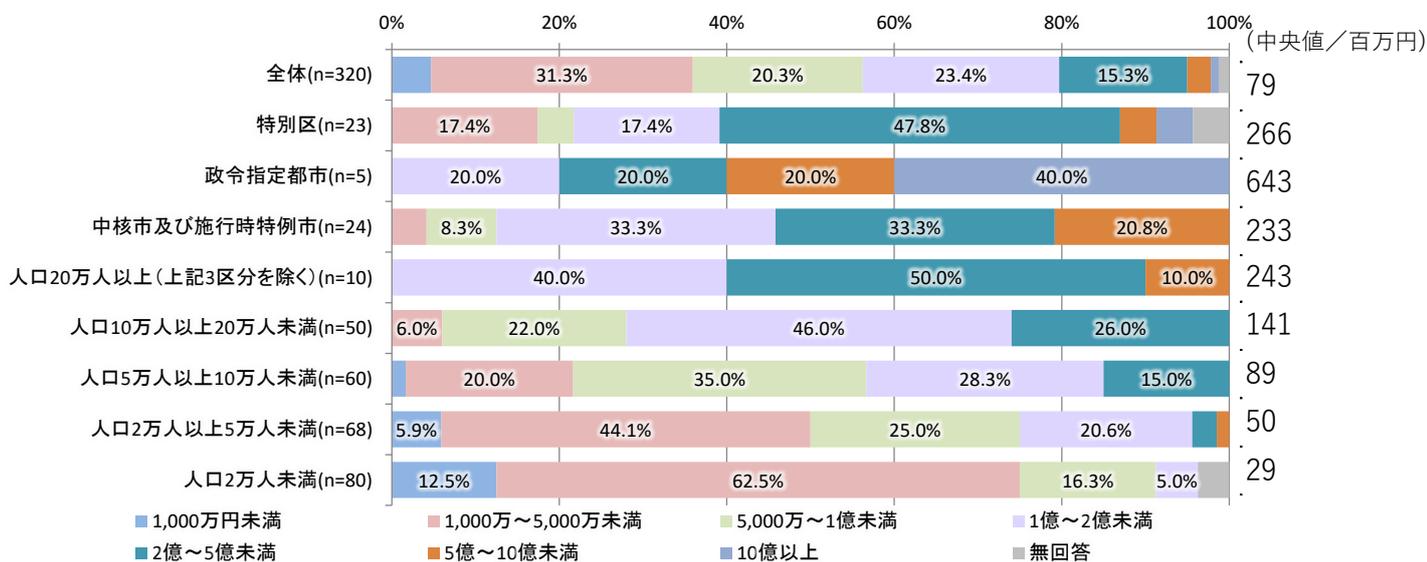


図 交通政策に対する支出総額（規模別）

② 人口1人当たり換算の支出額

- 全体では、概ね5,000円以内の範囲で分布しており、中でも「1,000円～2,000円未満」が多い。
- 都県別では、東京都、神奈川県では「500円未満」の自治体の割合が大きくなっている一方で、栃木県、群馬県、山梨県では3,000円以上の自治体の割合が大きくなっている。
- 規模別では、「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。

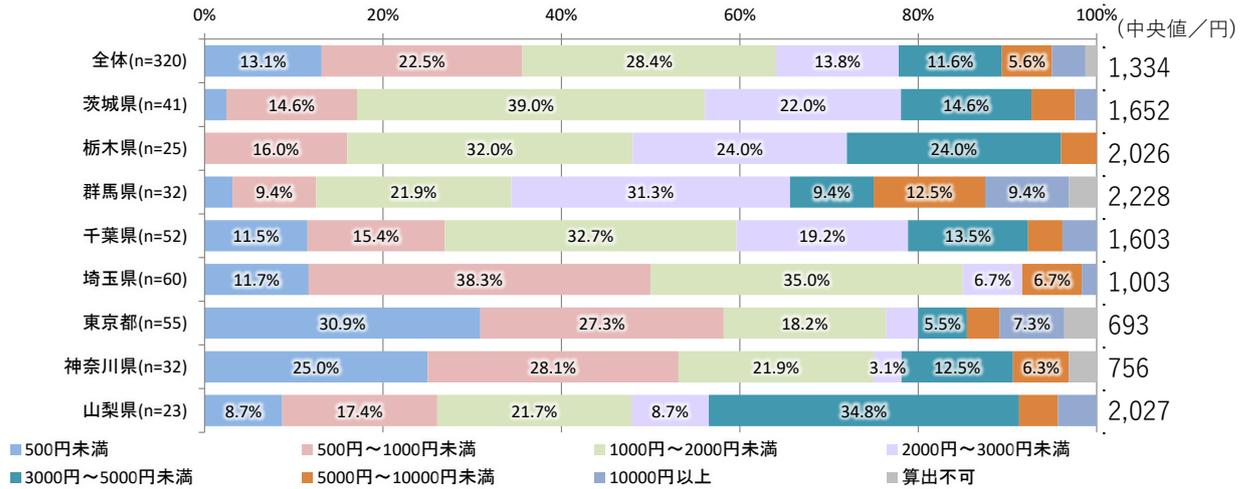


図 交通政策に対する人口1人当たり換算の支出額（都県別）

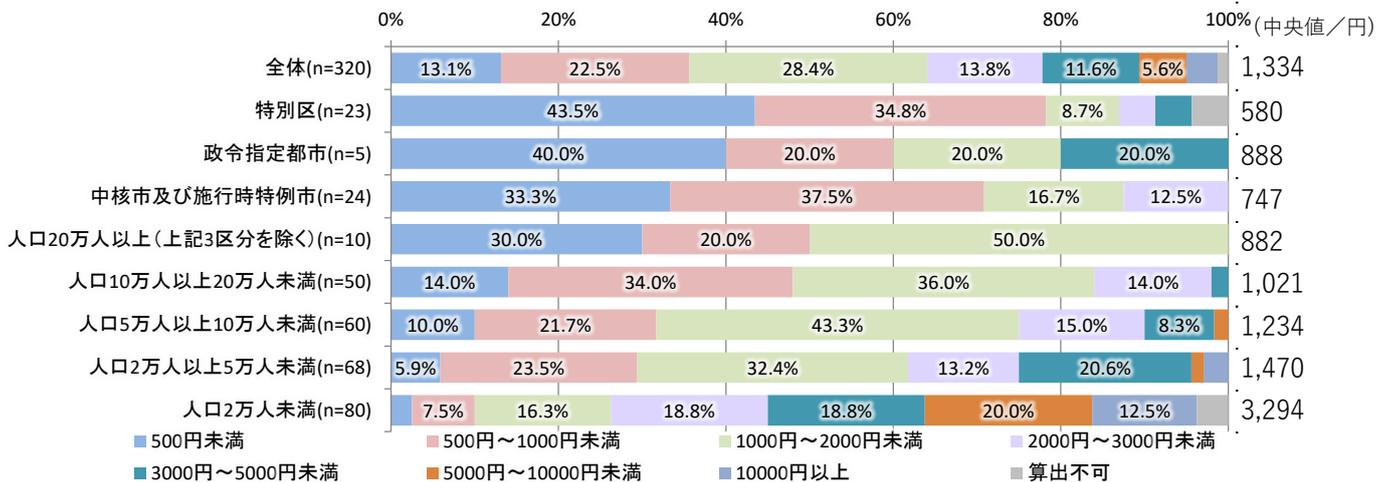


図 交通政策に対する人口1人当たり換算の支出額（規模別）

③ 支出額の内訳

- 全体では、「福祉交通」「地域主体の交通（コミュニティバス、デマンドタクシー等）」に対する支出額が多くなっている。
- 都県別では、群馬県、山梨県では「路線バス」に対する支出額が多くなっている。神奈川県は、「福祉交通」は、著しく支出額の大きい自治体が含まれることから、割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口規模が小さい自治体ほど「路線バス」に対する支出額が多い傾向にある。

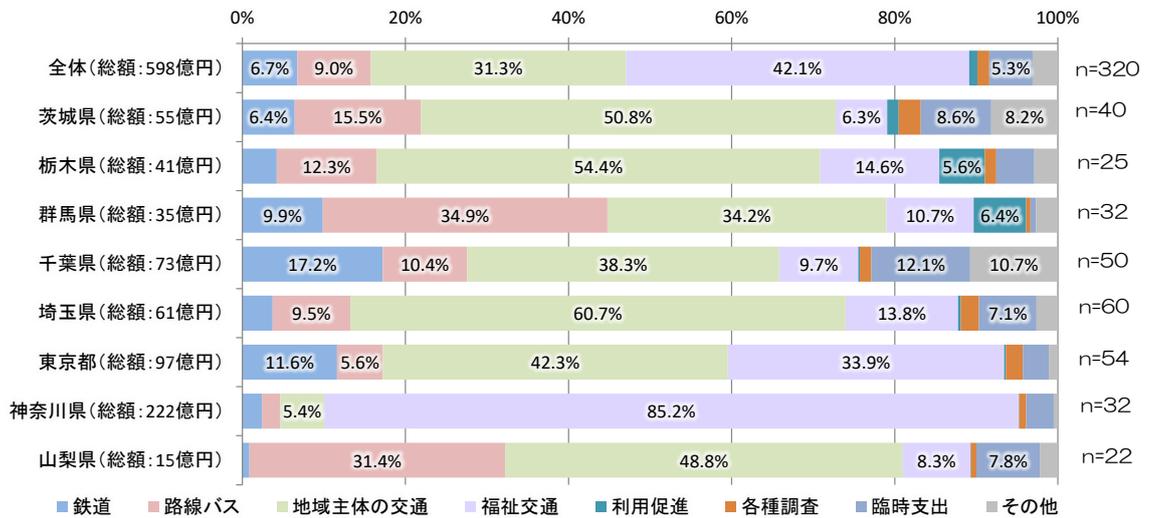


図 交通政策に対する支出額の内訳（都県別）

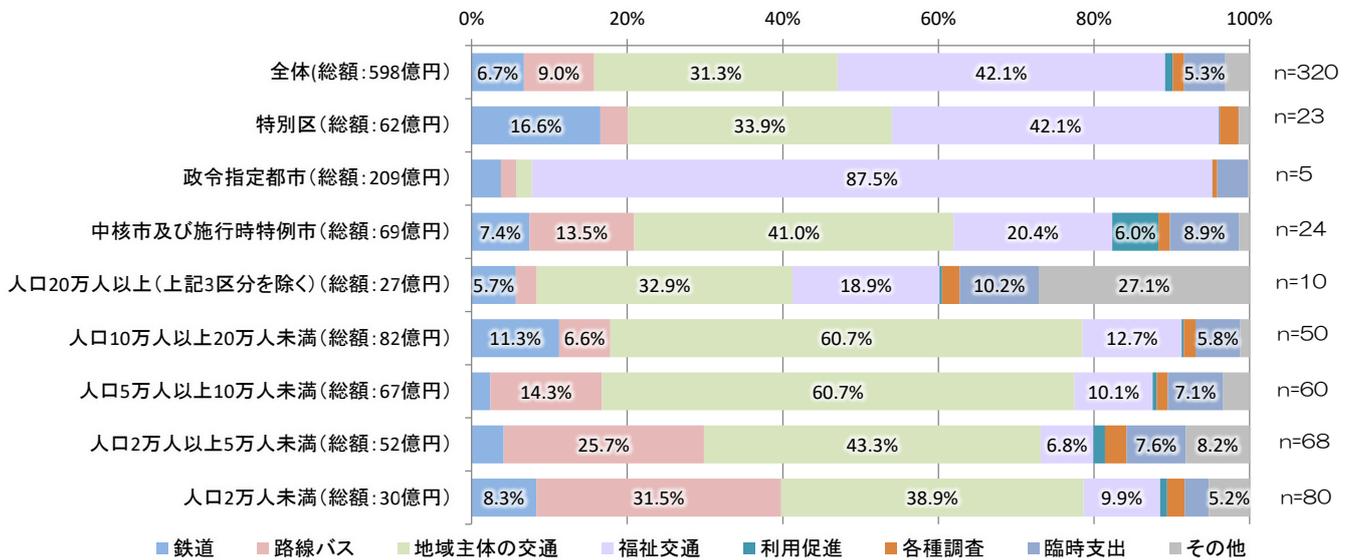


図 交通政策に対する支出額の内訳（規模別）

5) 市区町村の歳出額（一般会計歳出総額、令和4年度決算額）

- 全体では、「500億以上」が29.4%で最も割合が大きくなっており、次いで「100億～300億円未満」が28.1%が続いている。
- 都県別では、群馬県、山梨県で「50億未満」の割合が大きくなっている一方で、東京都で「500億以上」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口規模が小さい自治体ほど支出額が小さい傾向にある。

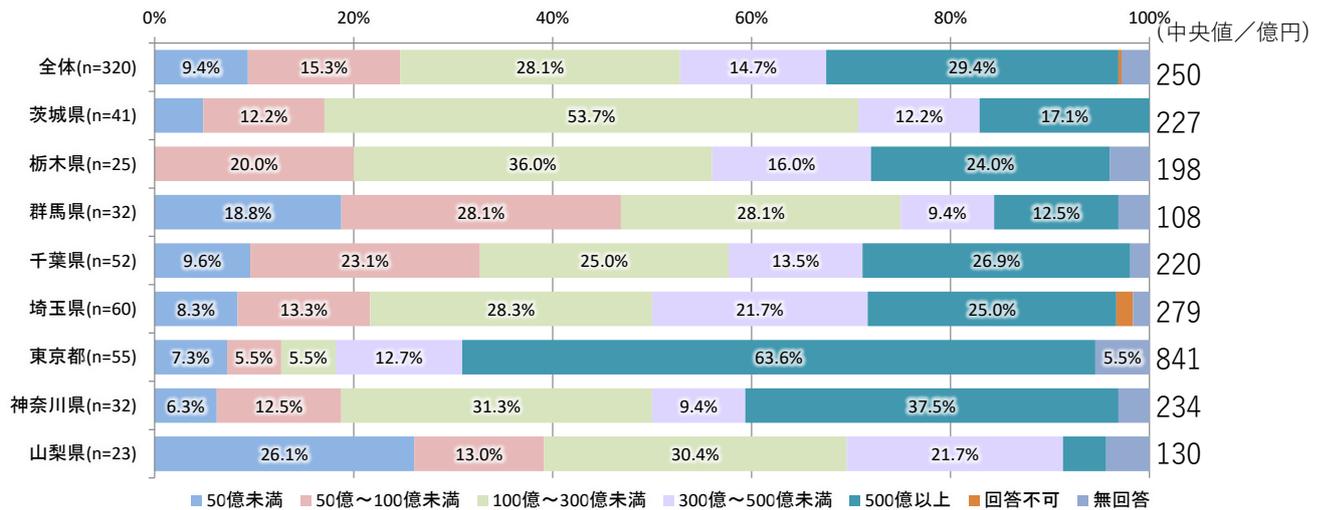


図 市区町村の歳出額（都県別）

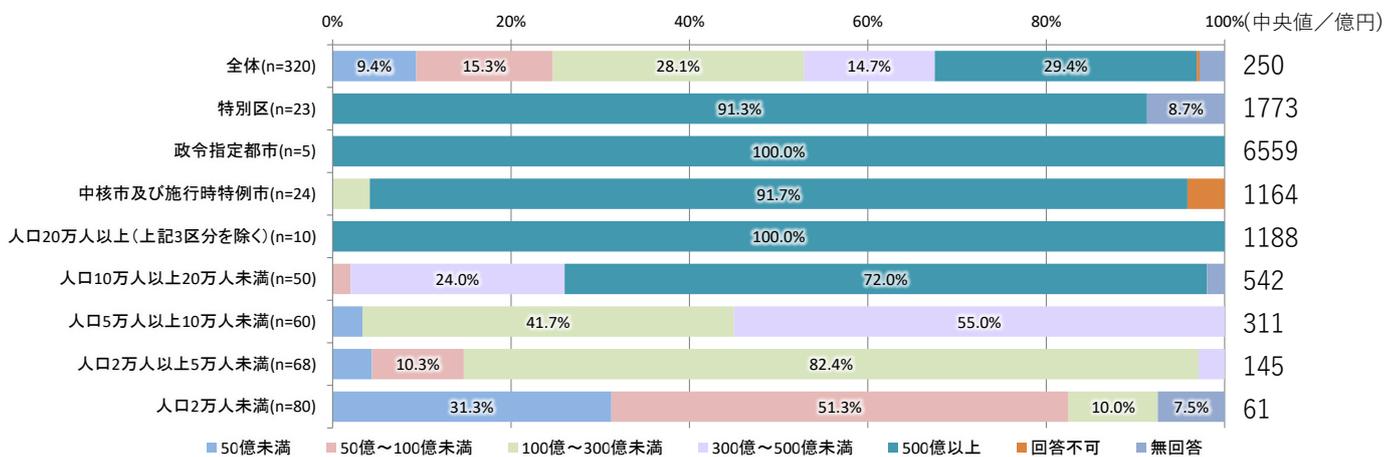


図 市区町村の歳出額（規模別）

6) 市区町村の「歳出額」のうち「交通政策に対する支出額」の割合（令和4年度決算額）

- 全体では、「0.2%以上0.4%未満」が34.4%で最も割合が大きくなっており、0.4%未満までの範囲が6割を占めている。
- 都県別では、東京都、神奈川県は「0.2%未満」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、人口規模の小さい自治体ほど、支出額の割合が大きい傾向にある。

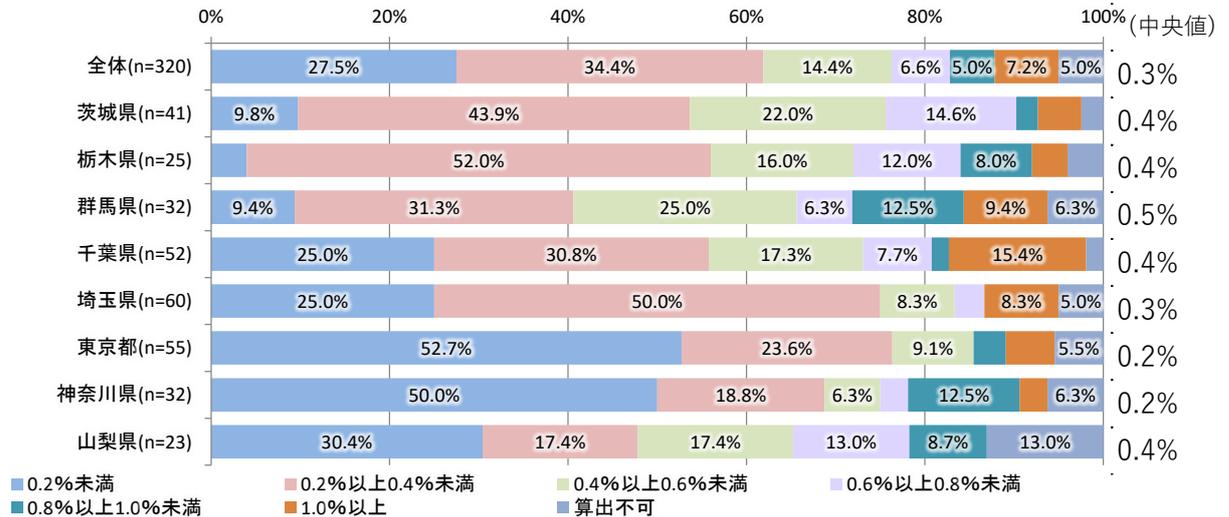


図 令和4年度歳出額における交通政策に対する支出額割合（都県別）

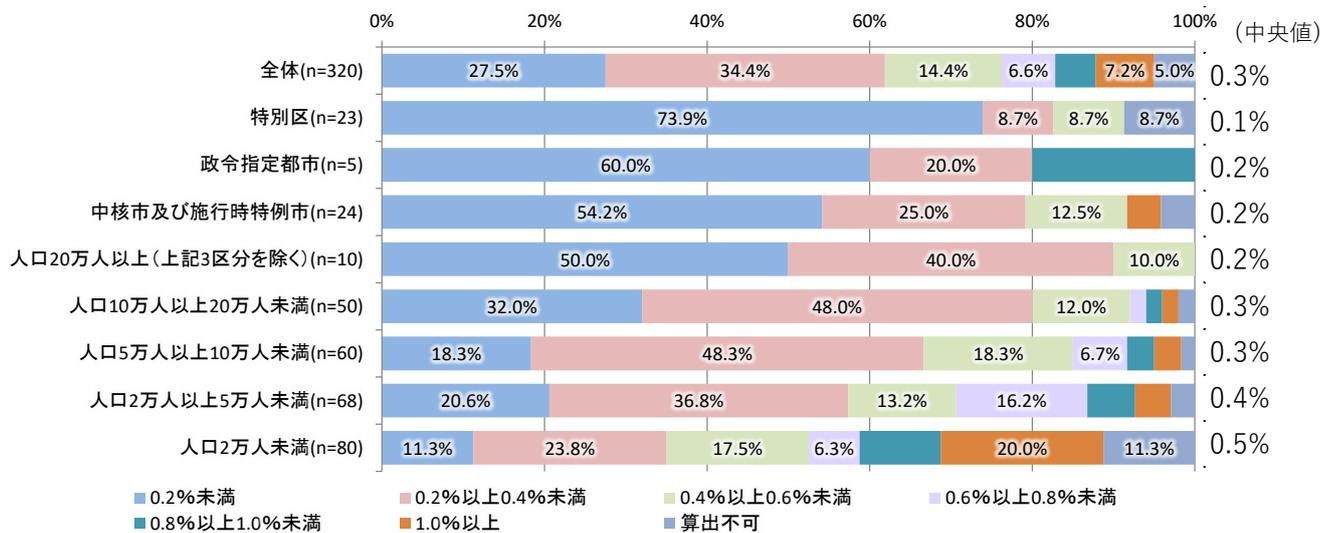


図 令和4年度歳出額における交通政策に対する支出額割合（規模別）

7) 公共交通の運行状況

① 鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)

- 全体では、「運行あり」が79.4%、「運行なし」が20.6%となっている。
- 都県別では、茨城県・群馬県・山梨県では「運行なし」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、「人口2万人未満」の自治体で「運行なし」の割合が大きくなっている。

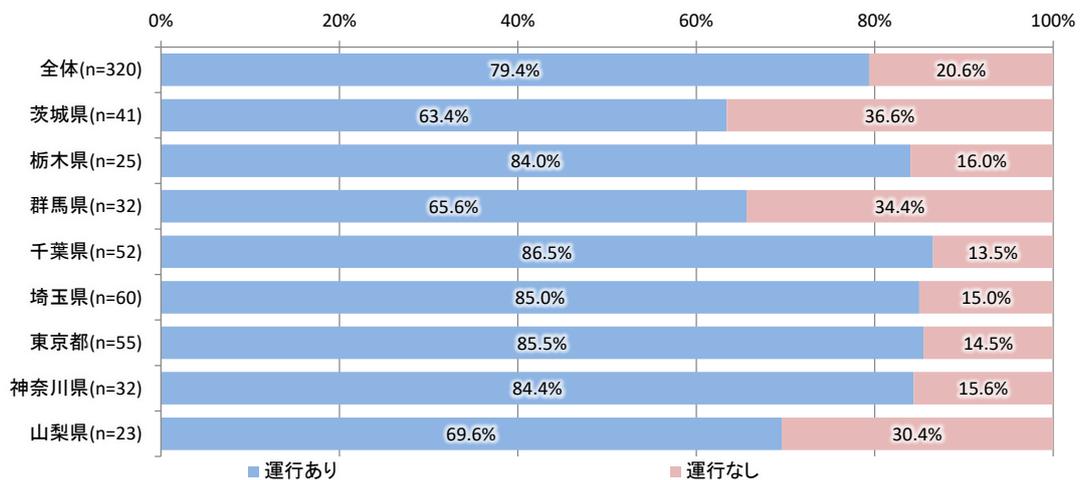


図 鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)の運行状況(都県別)

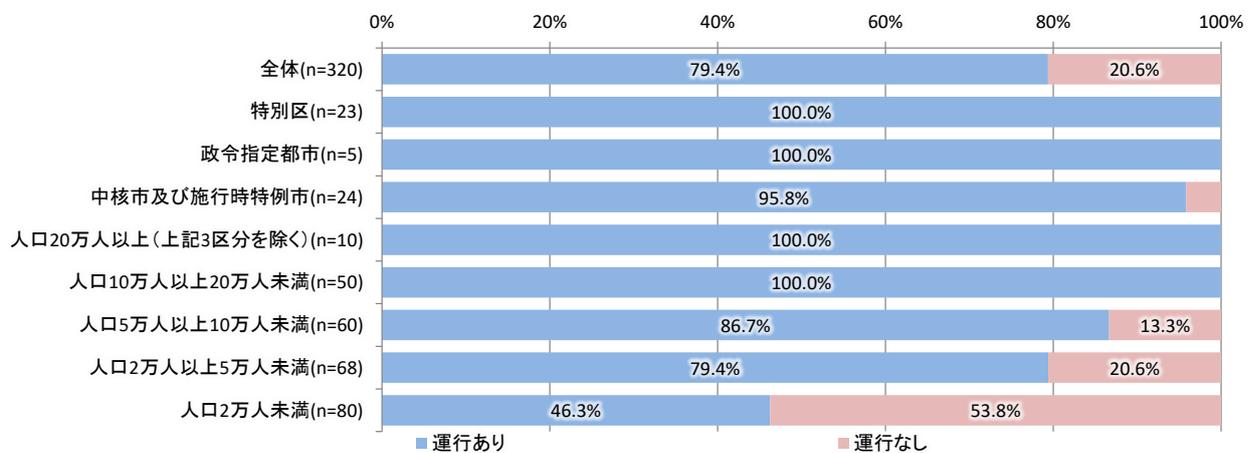


図 鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)の運行状況(規模別)

② 高速バス

- 全体では、「運行あり」が55.6%、「運行なし」が44.4%となっている。
- 都県別では、栃木県・埼玉県では「運行なし」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、「人口2万人未満」の自治体で「運行なし」の割合が大きくなっている。

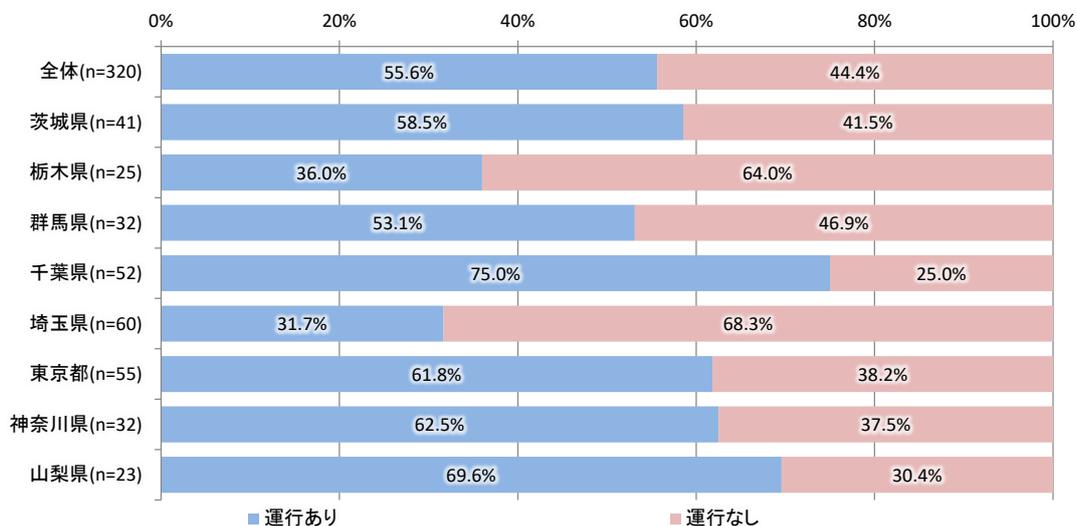


図 高速バスの運行状況（都県別）

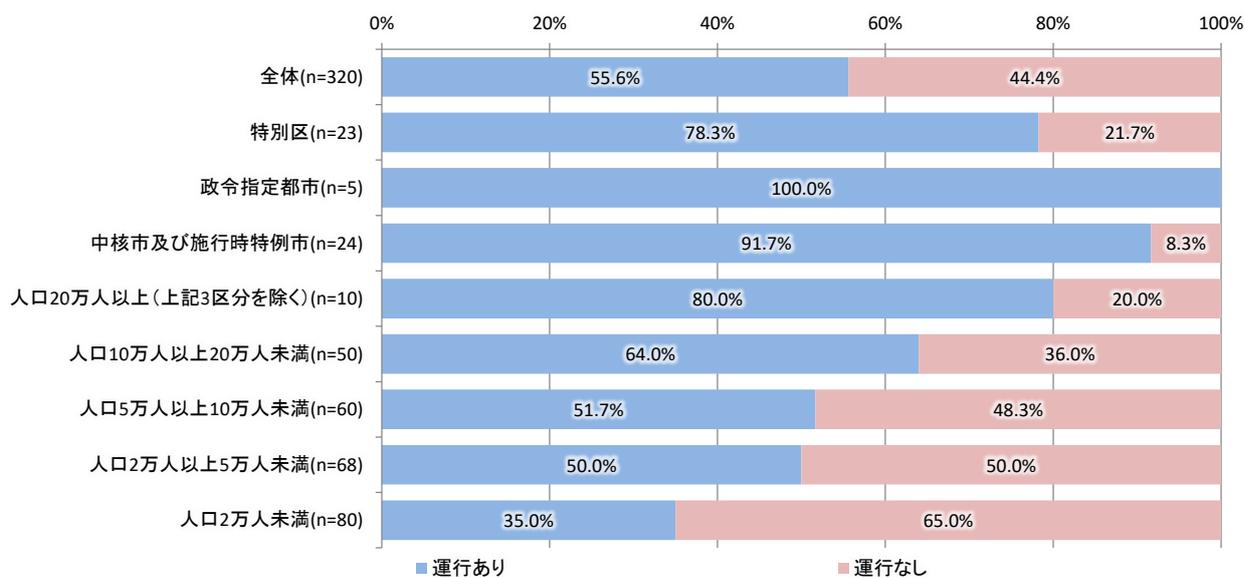


図 高速バスの運行状況（規模別）

③ 路線バス

- 全体では、「赤字補てん無しのみ運行あり」が35.3%、赤字補てんありの運行（「赤字補てん無し&赤字補てんあり両方運行あり」と「赤字補てんありのみ運行あり」の合計）が55.6%、「運行無し」が9.1%となっている。
- 都県別では、埼玉県・東京都・神奈川県は「赤字補てん無しのみ運行あり」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、「人口2万人未満」の自治体で「赤字補てんありのみ運行あり」「運行無し」の割合が大きくなっている。

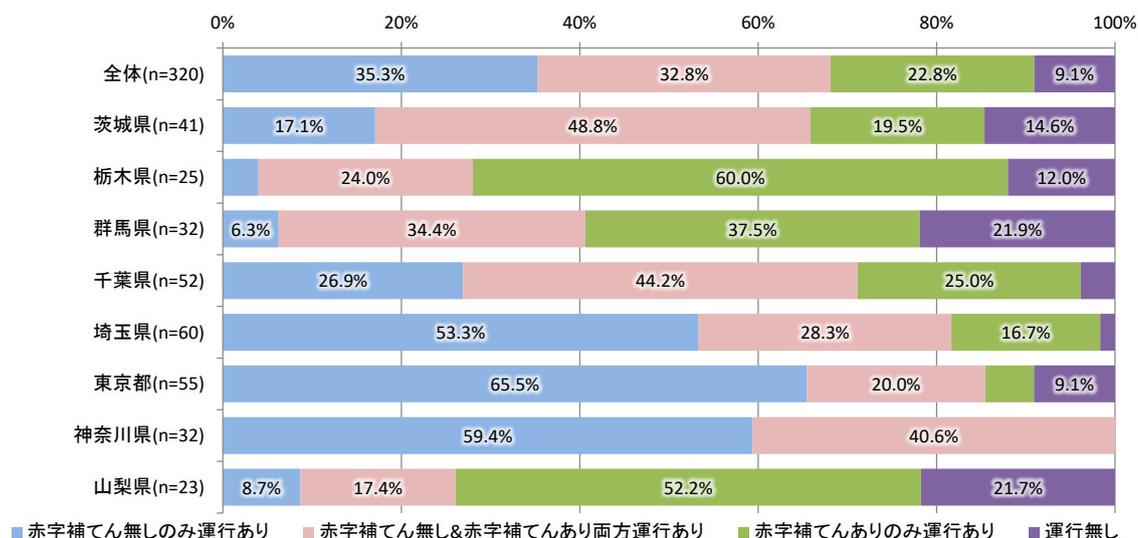


図 路線バスの運行状況（都県別）

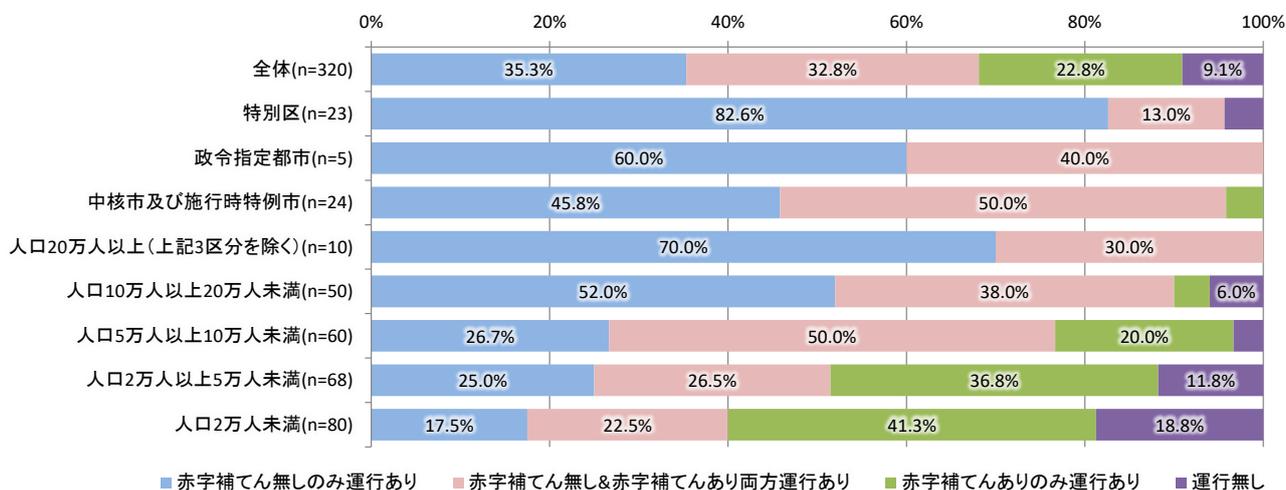


図 路線バスの運行状況（規模別）

④ 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）

- 全体では、「路線型のみ運行あり」が36.3%で最も割合が大きくなっており、次いで「路線型・区域型ともに運行あり」が25.9%と続いている。
- 都県別では、群馬県・山梨県では「路線型・区域型ともに運行なし」の割合が大きくなってきている。
- 規模別では、「人口2万人未満」の自治体で「路線型・区域型ともに運行なし」の割合が大きくなってきている。

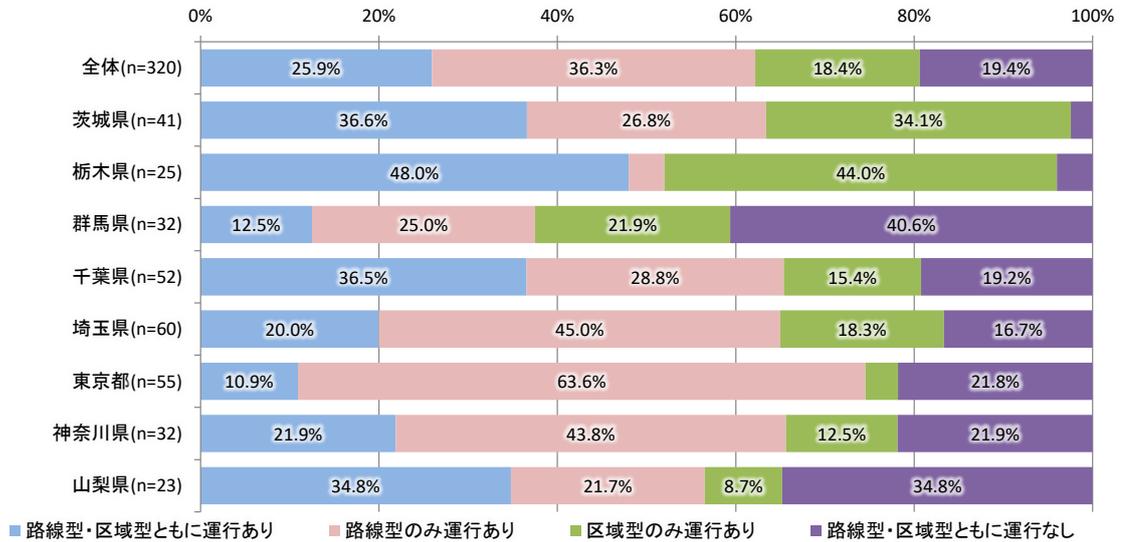


図 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）の運行状況（都県別）

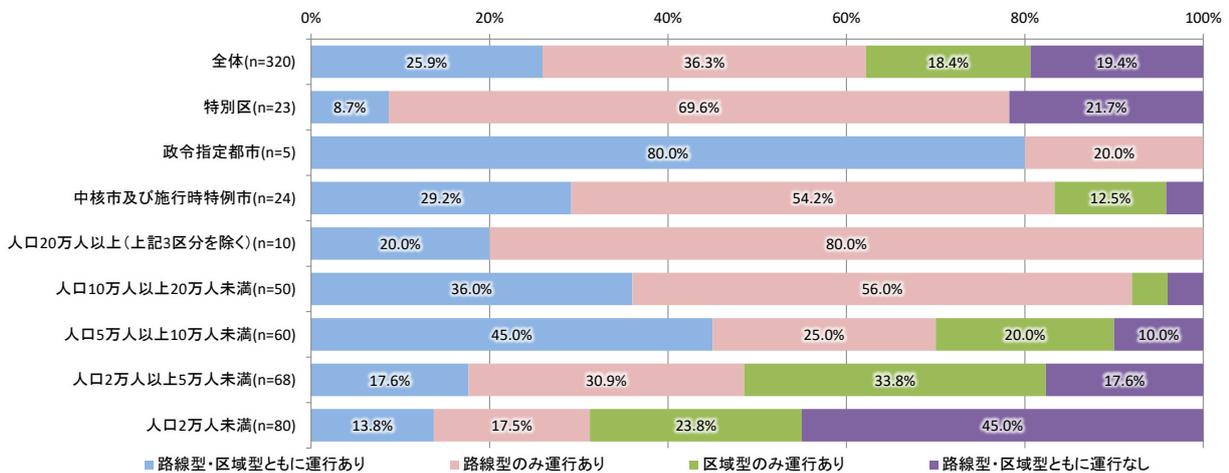


図 地域主体の交通（自家用有償旅客運送を除く）の運行状況（規模別）

⑤ 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

- 全体では、「運行あり」が11.9%、「運行なし」が88.1%となっている。
- 都県別では、栃木県・群馬県・山梨県では「運行あり」の割合が大きくなっている。
- 規模別では、「人口2万人未満」の自治体で「運行あり」の割合が大きくなっている。

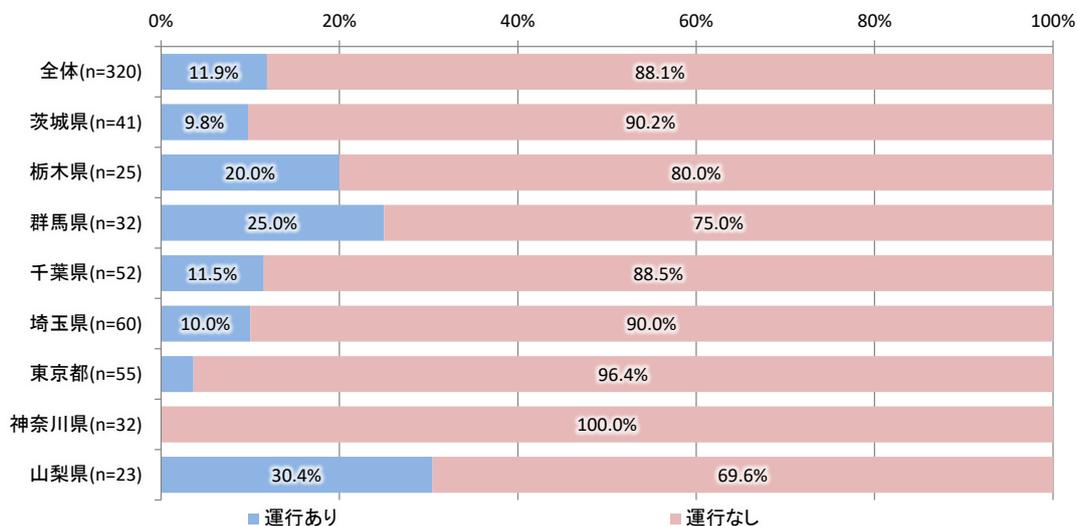


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の運行状況（都県別）

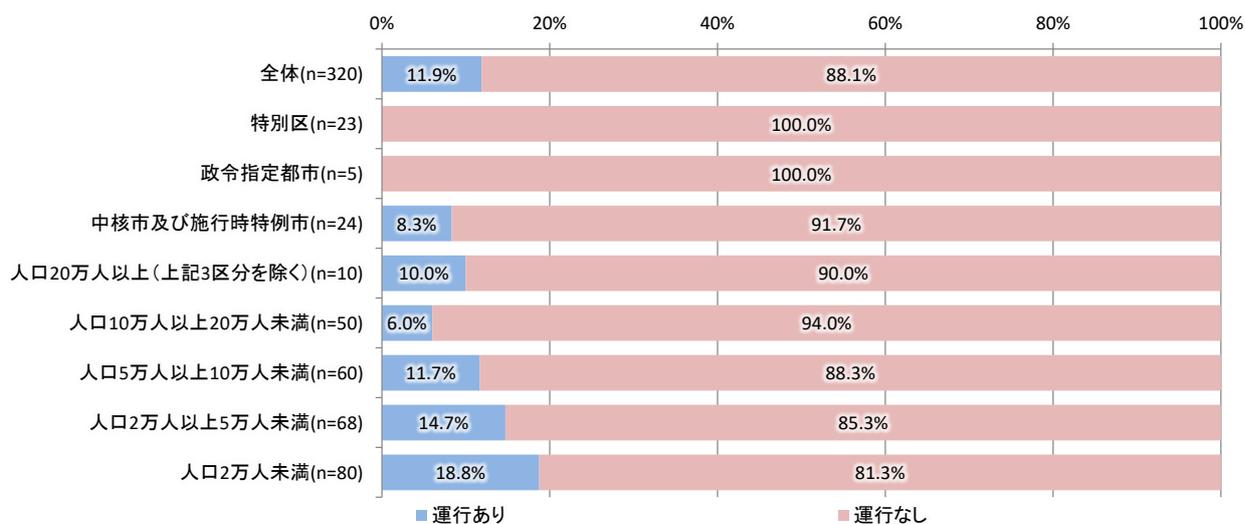


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の運行状況（規模別）

⑥ 一般乗用タクシー

○ 全体では、「運行あり」が99.7%であり、ほぼすべての自治体で運行されている。

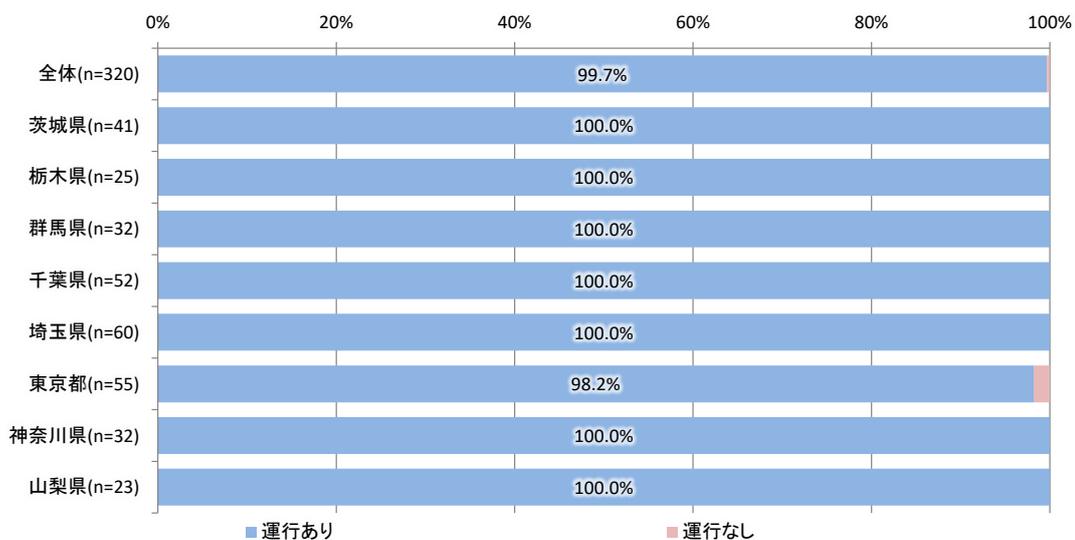


図 一般乗用タクシーの運行状況（都県別）

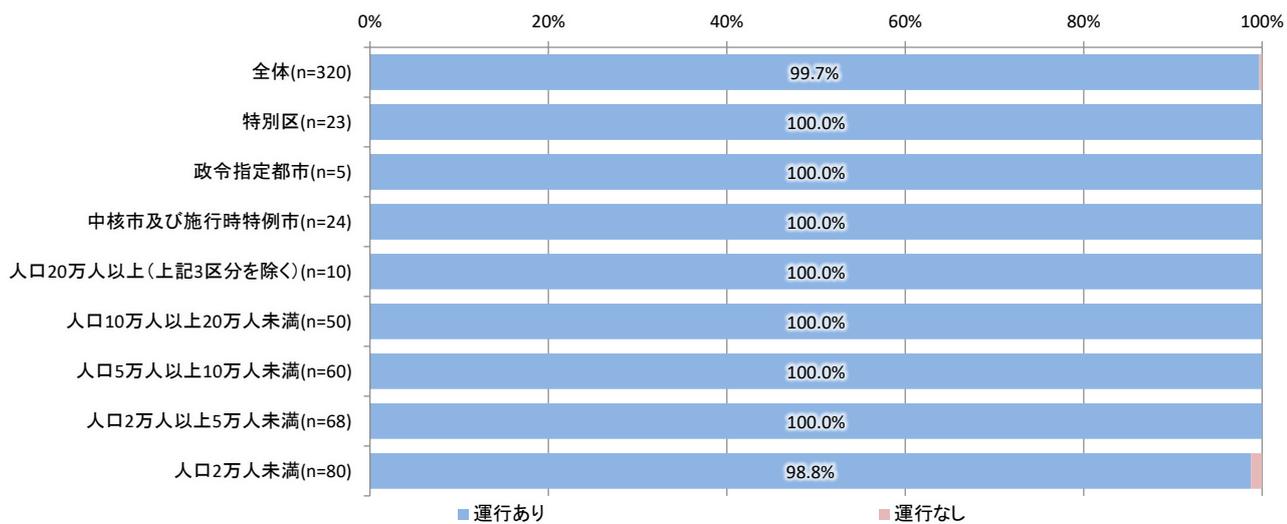


図 一般乗用タクシーの運行状況（規模別）

<その他の回答（都県別集計）>

その他の回答	
茨城県	<ul style="list-style-type: none"> • 小学校区単位での地域住民の助け合い運送 • 民間事業者によるシャトルバス • シェアサイクル • スクールバス
群馬県	<ul style="list-style-type: none"> • 次世代モビリティ観光運行
千葉県	<ul style="list-style-type: none"> • グリスロ • 町会主体の買い物支援タクシー • スクールバス • 高齢者等外出支援タクシー
埼玉県	<ul style="list-style-type: none"> • シェアサイクル • 自治体によるタクシー利用助成 • 住民主体型サービスを実施する団体への移動支援車両の貸出 • 近隣自治体が主体的に運営している路線型の交通 ※自家用有償除く • 許可登録不要モデルC
東京都	<ul style="list-style-type: none"> • 介護タクシー
神奈川県	<ul style="list-style-type: none"> • 住民主体地域内移送支援

8) 交通サービスの収支率（市区町村が運行に参与している交通）

① 路線バス（赤字補てん路線）

- 全体では、「50%以上」が最も割合が大きく、約3割を占めている。
- 都県別では、埼玉県、東京都、山梨県では中央値が50%台となっている一方で、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、神奈川県では中央値が20%～30%台となっている。

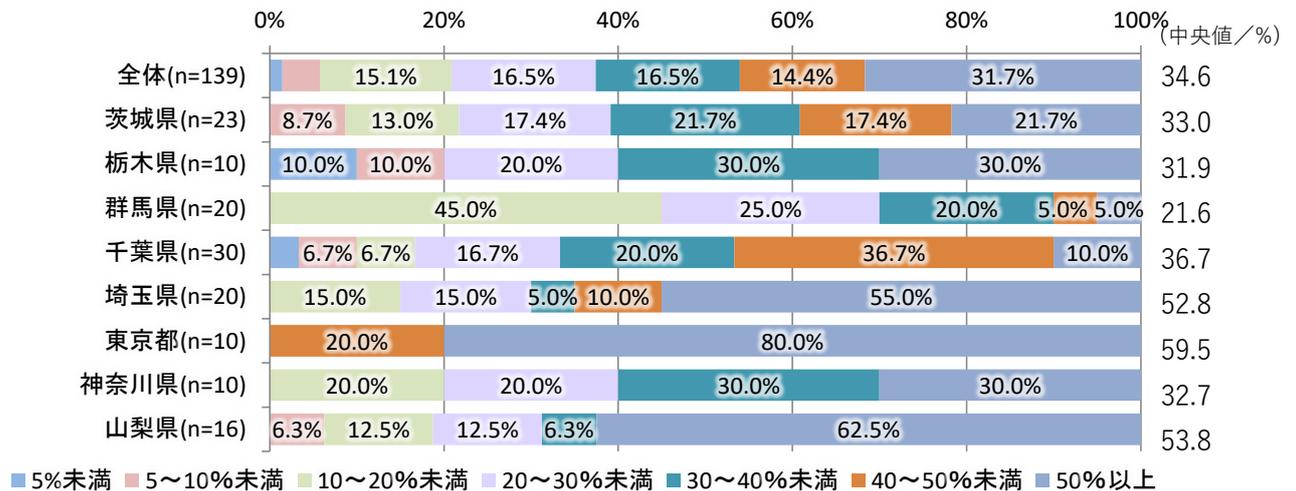


図 路線バス（赤字補てん路線）の収支率（都県別）

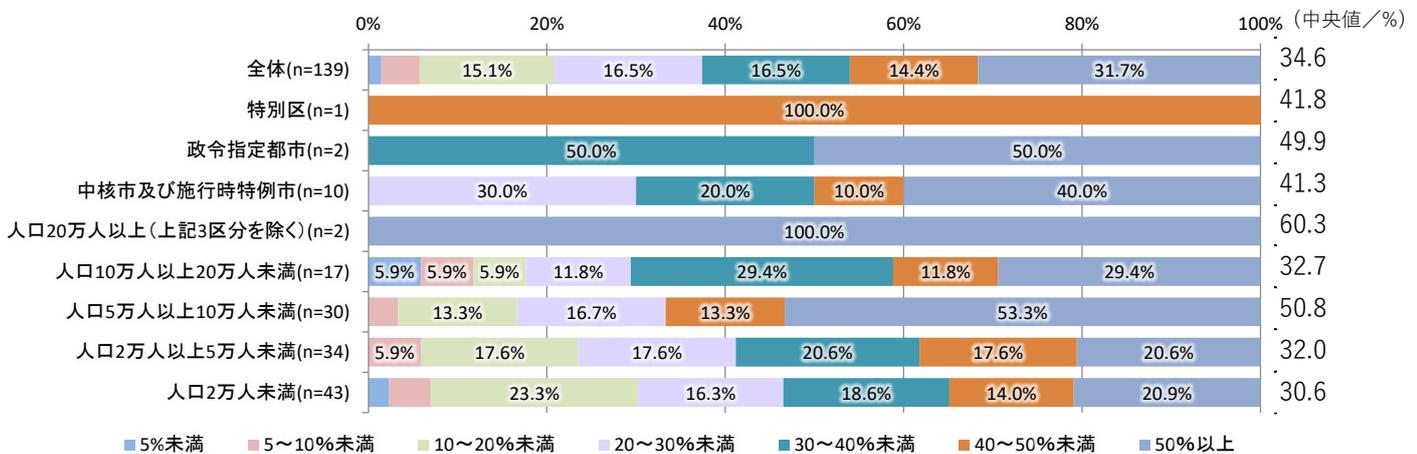


図 路線バス（赤字補てん路線）の収支率（規模別）

② 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）

- 全体では、「10～20%未満」が33.1%で最も割合が大きくなっている。
- 都県別では、東京都の中央値が39.2%と最も高く、山梨県は中央値が10%未満となっている。
- 規模別では、特別区、政令指定都市、人口20万人以上の自治体は中央値が高くなっている。

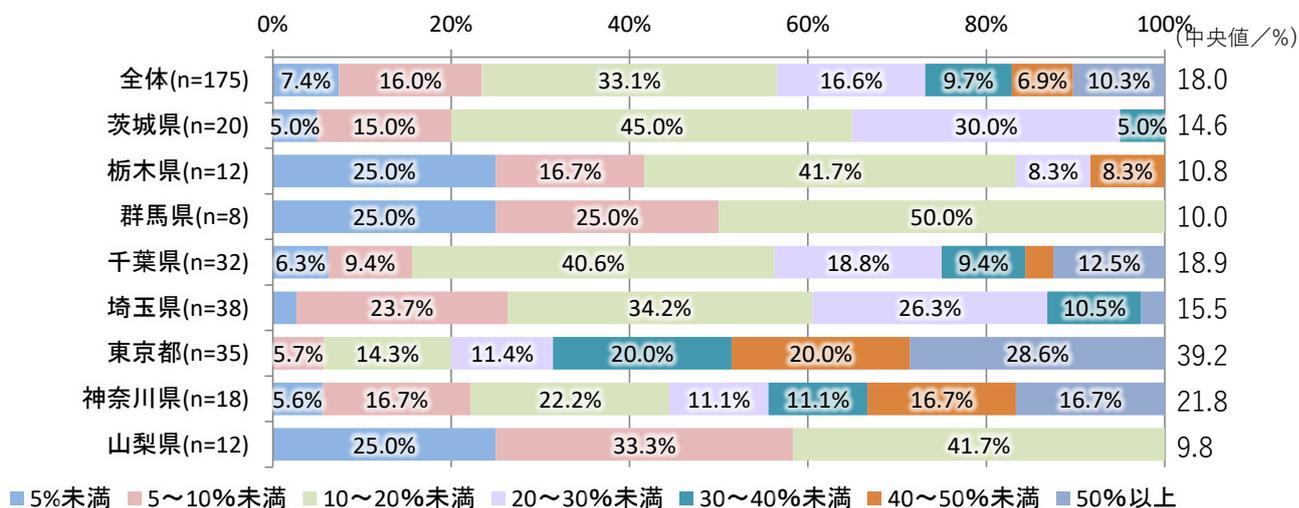


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の収支率（都県別）

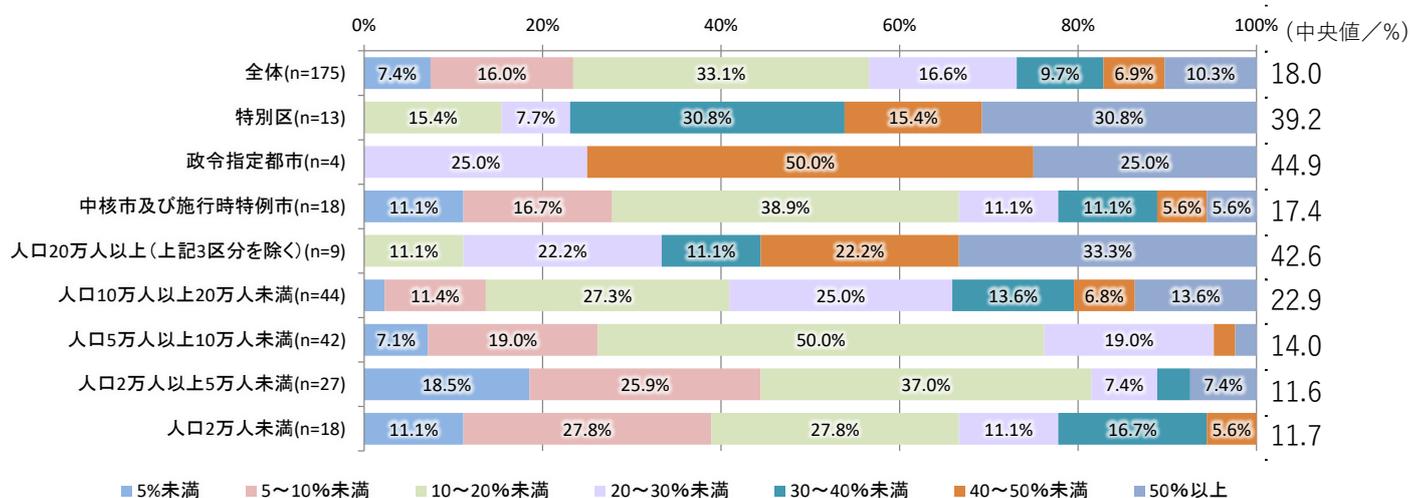


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の収支率（規模別）

③ 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）

- 全体では、「10～20%未満」が43.6%で最も割合が大きくなっている。
- 都県別では、神奈川県は20%以上の割合が大きくなっている。
- 規模別では、回答件数の少ない規模を除き、大きな傾向の差は見られない。

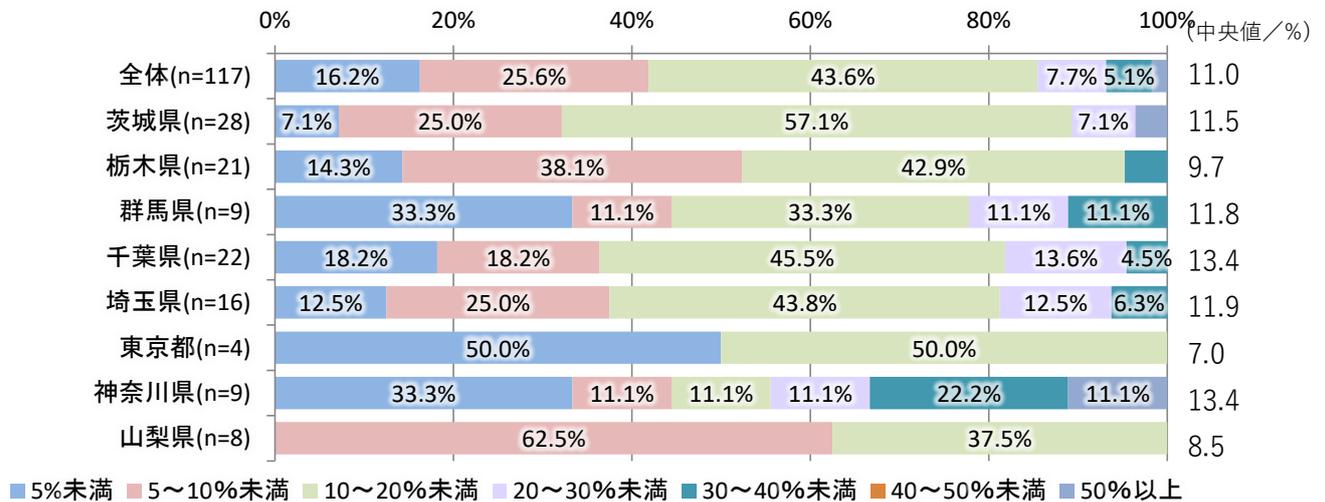


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（都県別）

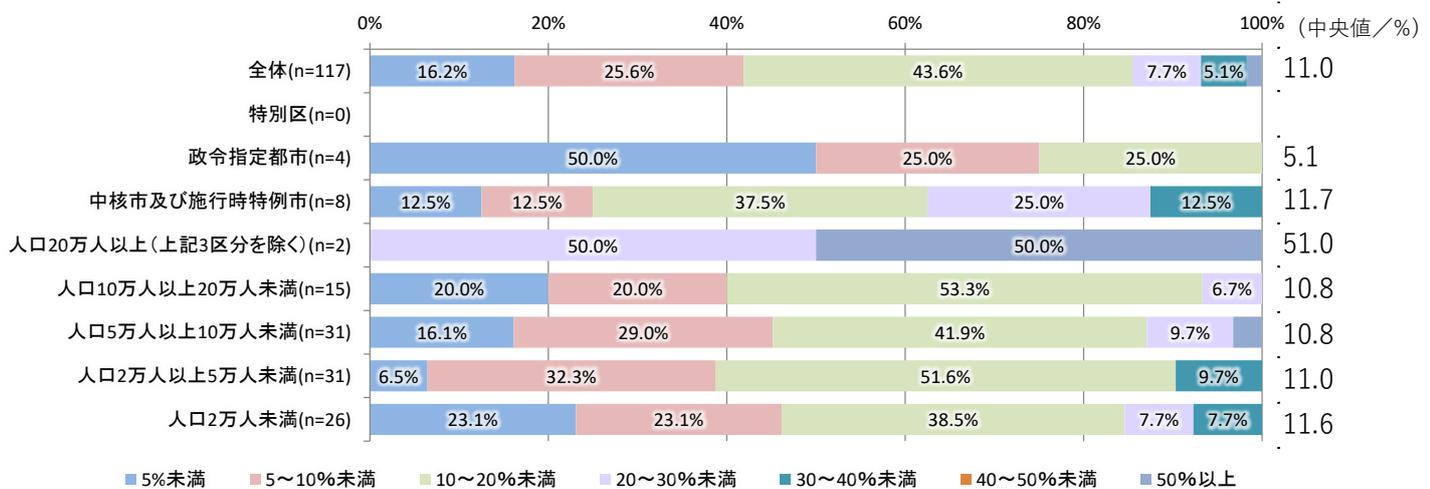


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（規模別）

④ 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

○ 全体では、「10～20%未満」の割合が最も大きくなっている。

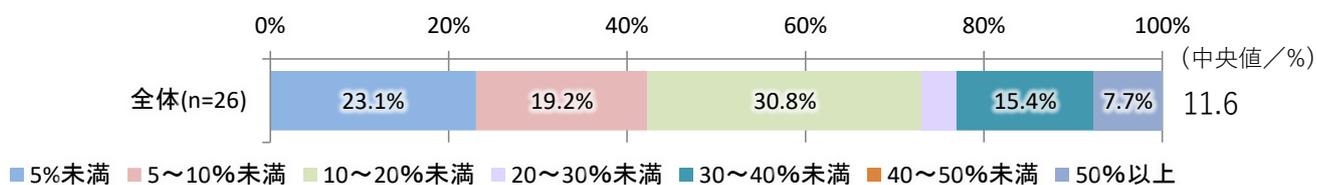


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の収支率（全体）

9) 交通サービスの1便当たりの乗車人数（市区町村が運行に参与している交通）

① 路線バス（赤字補てん路線）

- 全体では、「2～5人未満」が32.5%で最も割合が大きくなっており、次いで「5～8人未満」が28.6%と続いている。
- 都県別では、茨城県、栃木県、群馬県で5人未満の割合が大きくなっている。

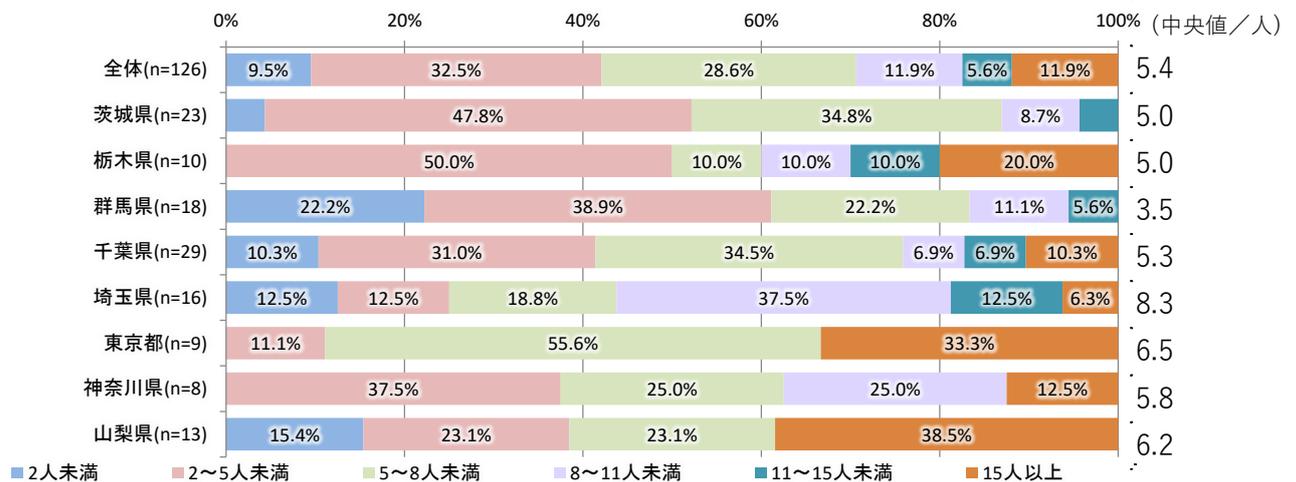


図 路線バス（赤字補てん路線）の1便当たり乗車人数（都県別）

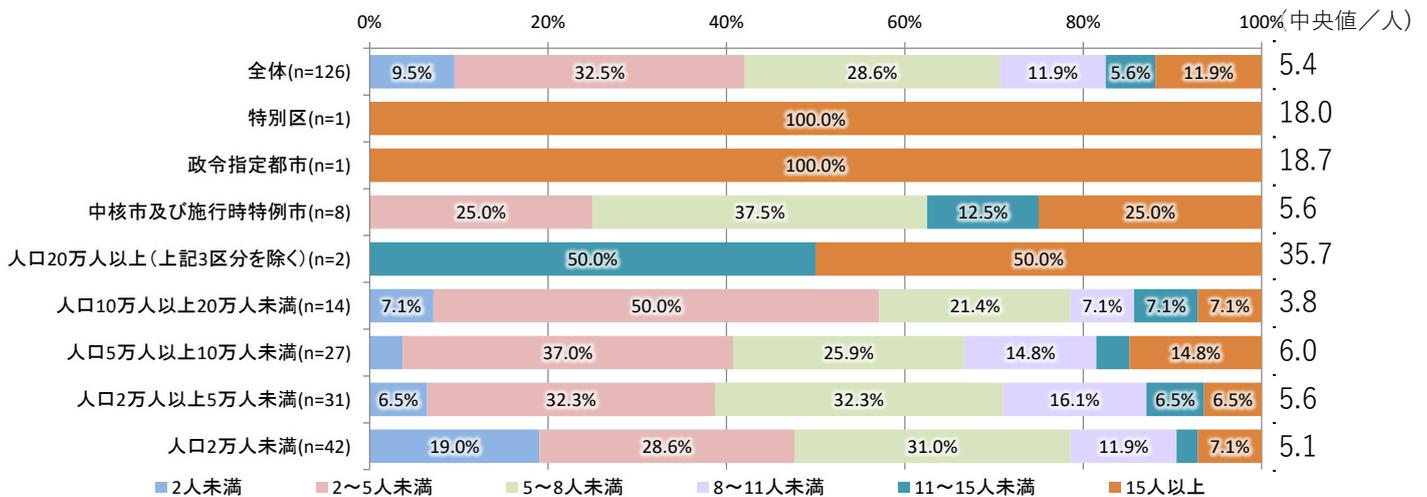


図 路線バス（赤字補てん路線）の1便当たり乗車人数（規模別）

② 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）

- 全体では、「2～5人未満」が27.6%で最も割合が大きくなっており、次いで「5～8人未満」が26.5%と続いている。
- 都県別では、栃木県、群馬県、山梨県で5人未満の割合が6～7割を占める一方で、東京都では「15人以上」の割合が約4割となっている。
- 規模別では、人口規模の大きい自治体ほど、中央値が大きい傾向にある。

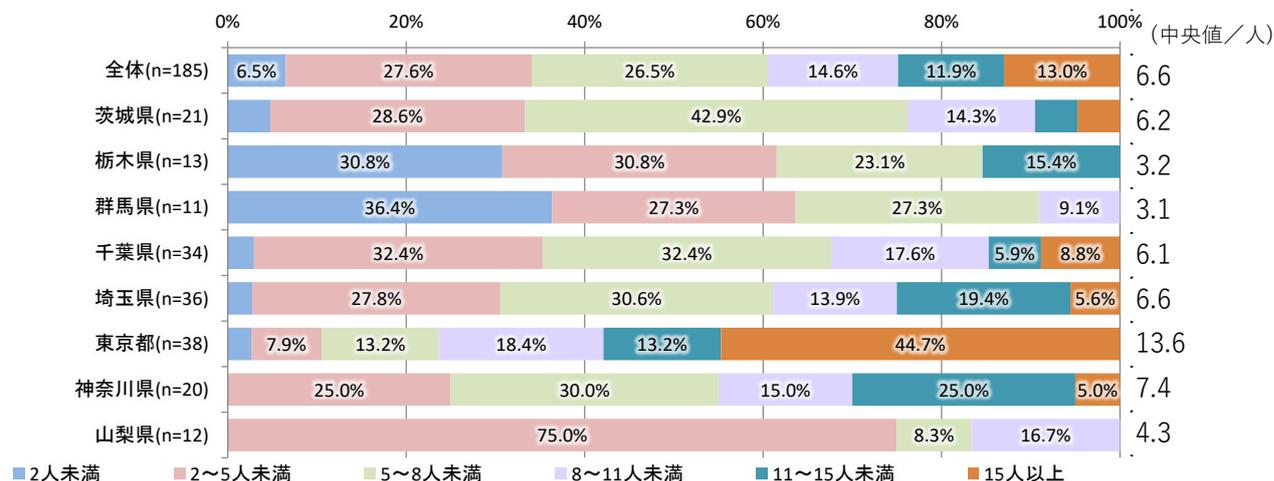


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の1便当たり乗車人数（都県別）

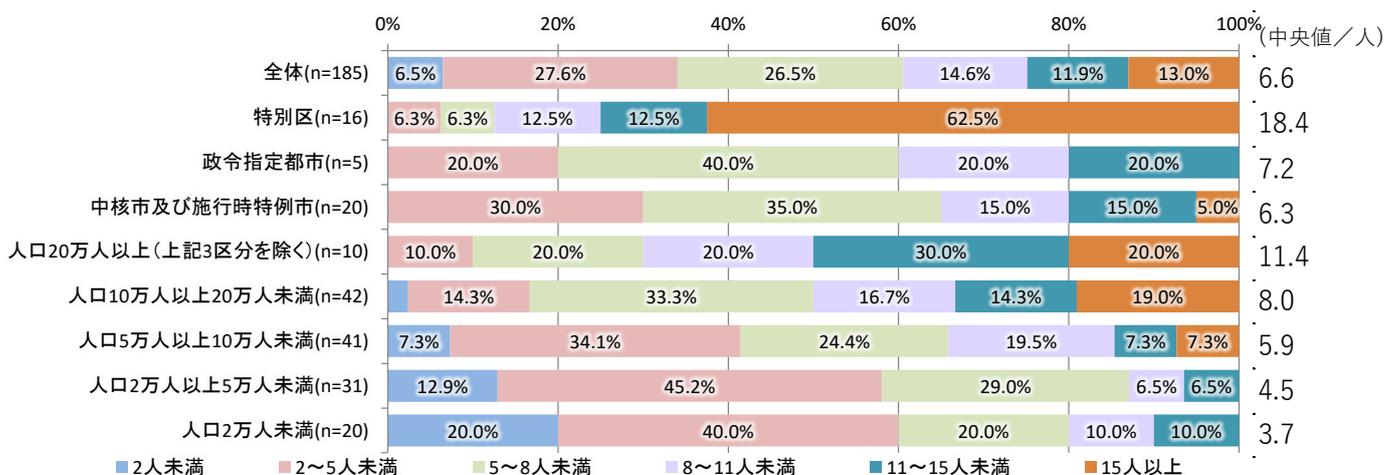


図 地域主体の路線型交通（コミュニティバス等）の1便当たり乗車人数（規模別）

③ 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）

○ 全体では、中央値が 1.5 人となっており、都県別、規模別いずれにおいても大きなばらつきはない。

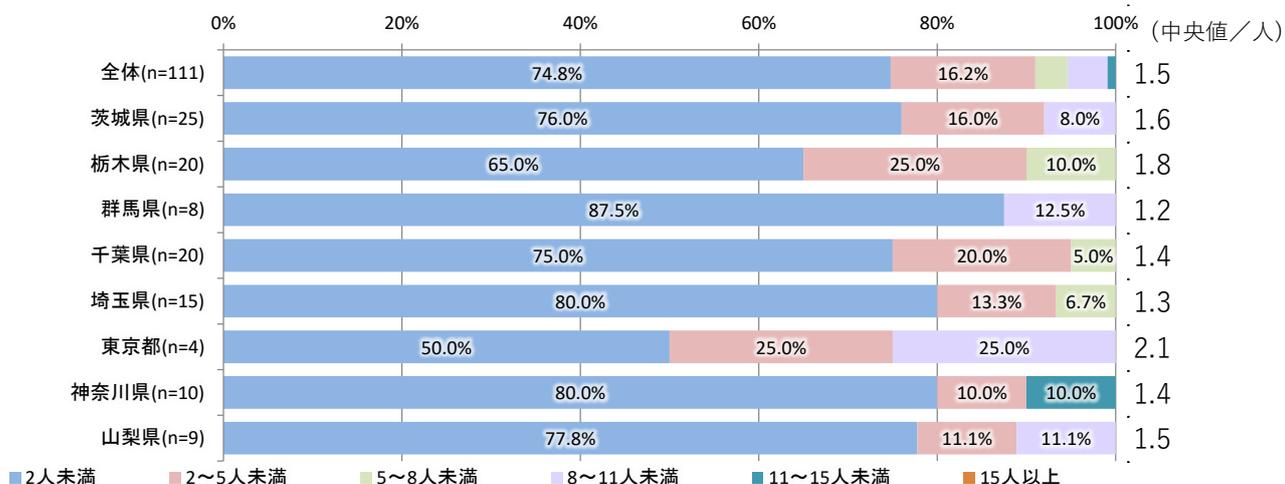


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の1便当たり乗車人数（都県別）

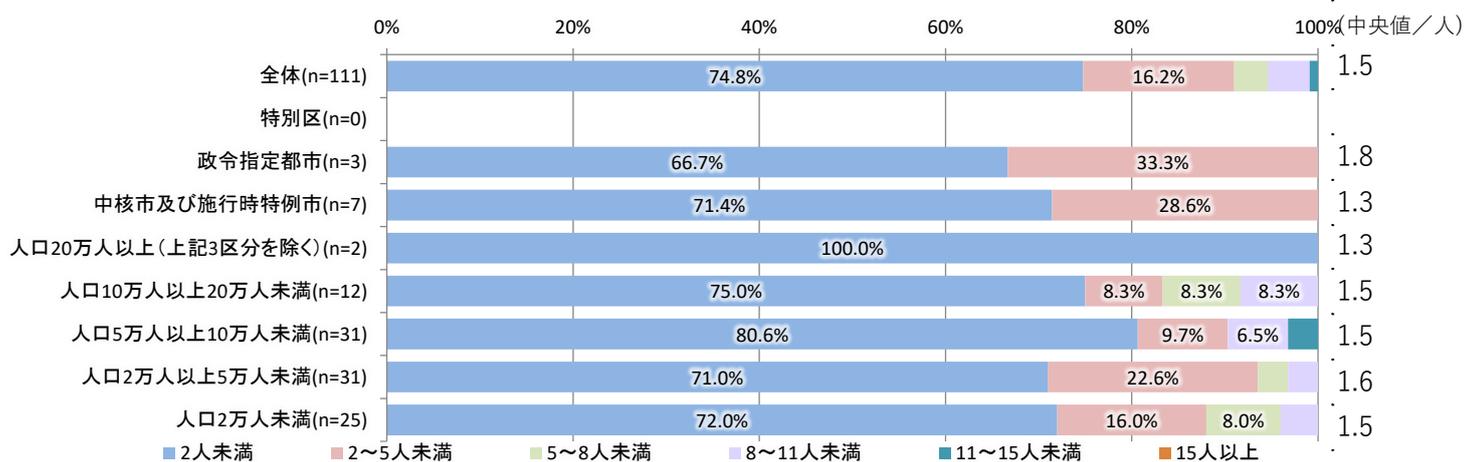


図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の1便当たり乗車人数（規模別）

④ 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

○ 全体では、「1～2人未満」が39.3%で最も割合が大きくなっており、「2～3人未満」が25.0%で続いている。

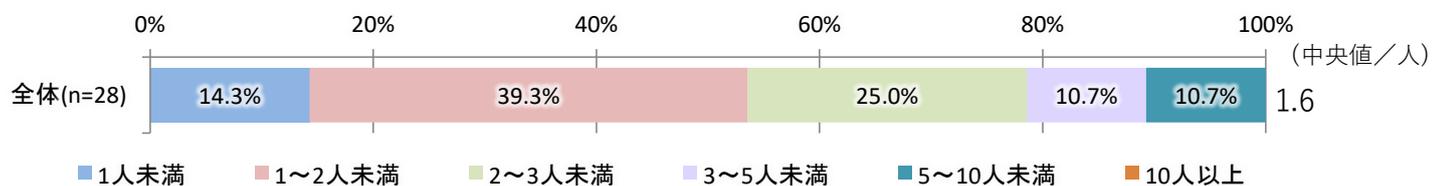


図 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の1便当たり乗車人数（全体）

10) 交通政策の実施にあたってネックになっている点

- 都県別にみると、「交通事業者の人手不足」はいずれの都県でも割合が高くなっているが、山梨県は他県と比較してやや割合が低くなっている。
- 群馬県では「自治体職員の人手不足」「専門的な知識がなく検討が進められない」の割合が高くなっている。
- 栃木県、群馬県、神奈川県、山梨県では「予算を確保できない」の割合が60%以上となっている。

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	自治体職員の人手不足	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	計
全体(n=320)	50.0%	14.7%	59.1%	72.8%	17.8%	28.4%	100.0%
茨城県(n=41)	43.9%	14.6%	65.9%	75.6%	29.3%	22.0%	100.0%
栃木県(n=25)	72.0%	24.0%	36.0%	64.0%	24.0%	32.0%	100.0%
群馬県(n=32)	62.5%	6.3%	84.4%	65.6%	25.0%	43.8%	100.0%
千葉県(n=52)	44.2%	21.2%	61.5%	88.5%	23.1%	28.8%	100.0%
埼玉県(n=60)	46.7%	8.3%	60.0%	70.0%	13.3%	30.0%	100.0%
東京都(n=55)	34.5%	14.5%	54.5%	70.9%	5.5%	21.8%	100.0%
神奈川県(n=32)	62.5%	21.9%	56.3%	78.1%	18.8%	25.0%	100.0%
山梨県(n=23)	60.9%	8.7%	43.5%	56.5%	8.7%	30.4%	100.0%

- 規模別にみると、「交通事業者の人手不足」「自治体職員の人手不足」はいずれの区分でも割合が高くなっている。
- 政令指定都市では「関係者間の調整がうまくいかない」の割合が他の区分と比較して高くなっている。
- 特別区と人口20万人以上を除く各区分では、「予算を確保できない」の割合が比較的高くなっている。
- 人口2万人未満の自治体では「専門的な知識がなく検討が進められない」の割合が他の区分と比較して高くなっている。

表 交通政策の実施にあたってネックになっている点（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	自治体職員の人手不足	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%

<その他の回答>

その他の回答

■補助メニューに関すること

- 補助メニュー数が多く、申請等に要する時間がかかりすぎる。報告書も同様。数年で交通計画の変更が求められ、腰を据えて取り組むことが難しいと感じる。
- 国庫補助メニューの制約が多すぎるため活用に至らないケースが多い
- 補助メニューが活用しづらい
- 活用できる補助メニューがない
- 実施したい事業の補助メニューが無い
- 活用できる条件が合わない
- 補助に関する手続きが複雑に感じる
- 国補助の確定額が申請額に対し満額とならないこと
- 国庫補助金の上限があるため、より活発な公共交通の推進に制限が出てしまう

■交通事業者に関すること

- 交通事業者の不足
- バス、タクシー等の運転手不足
- 担い手不足
- 地域交通の担い手が高齢化、人材不足
- 福祉的観点の事業（高齢者支援課）
- 全く変化を望まないバス事業者との調整
- 民間路線バスの撤退
- 現在当区では新しい地域交通（AI オンデマンド交通を想定）の導入を目指して、区内の交通事業者と協議を始めたところです。協議において、ネックとまでは言えませんが、既存の交通ネットワークを破壊しないのか、慢性的な運転手不足などの意見を多数頂戴しており、交通事業者が前向きではなく保守的な考えであることに当初は困惑しました。
- 市内タクシー事業の収益への影響等

■地域特性に関すること

- マイカー依存度の高さ
- 南北に細長い地形を有し、居住地が多極化・分散化しているという地理的な特性から、需要密度が低く、効率的な交通手段が成立しにくい
- 交通事業者自体がない
- 地域毎の正確なニーズの把握とそれに適した移動手段の選択
- 中山間地域にあって、集落が点在しており、効率的な施策が困難な状況にある
- 点在する居住集落の多さ
- 当区は既存の交通機関が充実しているので、行政が交通政策にどの程度関与するか判断が難しい。

■経費・財政に関すること

- 事業の継続性（収支）
- 現状で予算は確保しているが、人件費や燃料費等の高騰により、コミバスを維持していくことが今後は厳しい。
- 交通政策に対する経費の増加
- 収支率の悪化
- 利用実態に応じた補償金が得られないため、民間路線バスの撤退や減便へ影響している。
- 許認可までの事務負担が大きい

■人口・利用者に関すること

- 利用者が減少傾向および高齢化
- 人口減少
- そもそも少子高齢化等による公共交通機関に係る利用者減少、乗務員不足等という課題が基礎自治体単独で対応できる範囲を超えているのではないかと考える

■体制に関すること

- 専門部署がない
- 人事異動に伴うノウハウの継続が難しい。
- 特化した専門部署が無く、はっきりとした担当課が無い。（複数の部署で関係がある）

■その他

- デマンド型交通の要望が多様化しており、対応が難しい
- 現在本市に適した交通政策を検討中

1 1) 交通政策の実施にあたって活用した補助事業

① 活用した補助事業

- 全体では、「国交省の補助事業」が47.5%で最も割合が大きくなっており、次いで「都県の補助事業」が39.1%が続いている。
- 都県別では、群馬県、埼玉県、東京都では「国交省の補助事業」の割合が他県と比べて小さくなっている。また、千葉県、神奈川県では「都県の補助事業」の割合が他県と比べて小さくなっている。
- 規模別では、人口20万人以上では「国交省の補助事業」の割合が他の規模と比べて大きくなっている。

表 活用した補助事業（都県別）

	国交省の補助事業	国交省以外の省庁の補助事業	都県の補助事業	国、都県以外の補助事業
全体(n=320)	47.5%	13.8%	39.1%	2.2%
茨城県(n=41)	78.0%	17.1%	36.6%	4.9%
栃木県(n=25)	80.0%	16.0%	52.0%	4.0%
群馬県(n=32)	28.1%	18.8%	59.4%	3.1%
千葉県(n=52)	65.4%	15.4%	17.3%	1.9%
埼玉県(n=60)	35.0%	10.0%	33.3%	1.7%
東京都(n=55)	16.4%	7.3%	56.4%	0.0%
神奈川県(n=32)	50.0%	25.0%	15.6%	3.1%
山梨県(n=23)	47.8%	4.3%	56.5%	0.0%

表 活用した補助事業（規模別）

	国交省の補助事業	国交省以外の省庁の補助事業	都県の補助事業	国、都県以外の補助事業
全体(n=320)	47.5%	13.8%	39.1%	2.2%
特別区(n=23)	21.7%	4.3%	65.2%	0.0%
政令指定都市(n=5)	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%
中核市及び施行時特例市(n=24)	50.0%	20.8%	45.8%	4.2%
人口20万人以上（上記3区分を除く）(n=10)	70.0%	30.0%	50.0%	0.0%
人口10万人以上20万人未満(n=50)	44.0%	24.0%	42.0%	2.0%
人口5万人以上10万人未満(n=60)	55.0%	16.7%	33.3%	3.3%
人口2万人以上5万人未満(n=68)	64.7%	10.3%	38.2%	0.0%
人口2万人未満(n=80)	32.5%	6.3%	32.5%	3.8%

2-3 アンケート調査票

管内地方公共団体における交通政策に関する基礎調査（令和5年度）																			
アンケート調査票【市区町村用】																			
※ご回答にあたっては、 : リストから選択 : 入力 をお願いします。																			
問1. 都県・市区町村名、部署名を記入してください <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 都・県 市・区・町・村 </div>																			
問2. 交通政策を担当している部署（課・室）についてあてはまるものを選択してください。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 30px; background-color: #f9cb9c;"></td> <td style="padding: 2px;">交通政策に特化した部署（課または室）である 【例】交通政策課、公共交通対策室など</td> </tr> <tr> <td style="width: 30px; background-color: #f9cb9c;"></td> <td style="padding: 2px;">上記以外である 【例】くらし安全課、企画課など</td> </tr> </table>			交通政策に特化した部署（課または室）である 【例】交通政策課、公共交通対策室など		上記以外である 【例】くらし安全課、企画課など														
	交通政策に特化した部署（課または室）である 【例】交通政策課、公共交通対策室など																		
	上記以外である 【例】くらし安全課、企画課など																		
問3. 交通政策担当者の人数を記入してください。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 専任 名 兼任 名 </div>																			
問4. 交通政策に対する支出額（令和4年度決算額）を教えてください。 ○福祉交通は、高齢者や障害者へのタクシーチケット補助、福祉有償運送等を含めて回答してください。他部署の予算であっても下記に該当するものは可能な限り計上してください。 ○以下の項目のいずれか最も当てはまるもののみ計上してください（ 重複計上はしないでください ）。																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">鉄道に対する支出額</td><td style="width: 150px; text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">路線バスに対する支出額</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">地域（自治体・住民等）が主体的に運営している交通に対する支出額（コミュニティバス、デマンドタクシー等）</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">福祉交通に対する支出額</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">利用促進に関する支出額（マップ、チラシ、アプリ整備等）</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">各種調査に関する支出額（計画策定のための調査を含む）</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">交通事業者に対する臨時的な支出額（コロナ対策、燃料費高騰対策等）</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">その他支出額</td><td style="text-align: center;">円</td></tr> <tr style="border-top: 2px solid black;"><td style="padding: 2px;">合計額</td><td style="text-align: center;">0円</td></tr> </table>	鉄道に対する支出額	円	路線バスに対する支出額	円	地域（自治体・住民等）が主体的に運営している交通に対する支出額（コミュニティバス、デマンドタクシー等）	円	福祉交通に対する支出額	円	利用促進に関する支出額（マップ、チラシ、アプリ整備等）	円	各種調査に関する支出額（計画策定のための調査を含む）	円	交通事業者に対する臨時的な支出額（コロナ対策、燃料費高騰対策等）	円	その他支出額	円	合計額	0円	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #fff2cc;"> この部分には、交通事業者に対する臨時的な支出額（コロナ対策、燃料費高騰対策等）は含めないでください。 </div>
鉄道に対する支出額	円																		
路線バスに対する支出額	円																		
地域（自治体・住民等）が主体的に運営している交通に対する支出額（コミュニティバス、デマンドタクシー等）	円																		
福祉交通に対する支出額	円																		
利用促進に関する支出額（マップ、チラシ、アプリ整備等）	円																		
各種調査に関する支出額（計画策定のための調査を含む）	円																		
交通事業者に対する臨時的な支出額（コロナ対策、燃料費高騰対策等）	円																		
その他支出額	円																		
合計額	0円																		

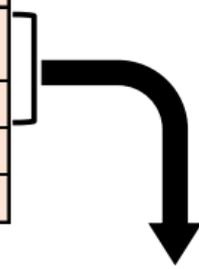
問5. 市区町村の歳出額（令和4年度決算額）を教えてください。

一般会計歳出総額		円
----------	--	---

問6. 貴自治体内での公共交通の運行状況（運行の有無）を教えてください。

○回答日時点における運行の有無を選択してください（福祉タクシー、福祉有償運送は除く）

鉄軌道(JR・私鉄・公営地下鉄等)	
高速バス	
路線バス ※赤字補てんを受けていない路線	
路線バス ※赤字補てんを受けている路線	
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している路線型の交通(コミュニティバス等)※自家用有償除く	
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している区域型の交通(デマンドタクシー等)※自家用有償除く	
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	
その他 ()	



○地域（自治体・住民等）が主体的に運営している区域型の交通（デマンドタクシー等）、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を運行している場合、運行区域（路線）がわかる資料（利用者向け案内等）の掲載されているURLをお示し下さい。ウェブ上に掲載がない場合は、恐れ入りますが資料を電子データで本アンケート調査票とともにお送り下さい。

※本調査においては「公共交通カバー率」の算出を行うことを企図しており、「国土数値情報（バス停・バスルートデータ）」で拾えない部分を補うためにお聞きするものです。

URL:

問7. 市区町村が運行に関与している交通サービスの「収支率」を教えてください。

○令和4年度の数値を、小数点第一位まで（小数点第二位を四捨五入）でご記入ください。

○路線が複数ある場合は、平均値をご記入ください

路線バス(赤字補てん路線)		%
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している路線型の交通(コミュニティバス等)※自家用有償除く		%
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している区域型の交通(デマンドタクシー等)※自家用有償除く		%
自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)		%
上記いずれも該当なし		

問8. 市区町村が運行に関与している交通サービスの「1便当たりの乗車人数」を教えてください。

○令和4年度の数値をご記入ください。

○路線が複数ある場合は、平均値をご記入ください。

○往復運行の場合は片道を1便、循環運行の場合は1周を1便としてください。

路線バス(赤字補てん路線)		人/便
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している路線型の交通(コミュニティバス等)※自家用有償除く		人/便
地域(自治体・住民等)が主体的に運営している区域型の交通(デマンドタクシー等)※自家用有償除く		人/便
自家用旅客運送(交通空白地有償運送)		人/便
上記いずれも該当なし		

問9. 交通政策の実施にあたってネックとなっている点を教えてください。(最大3つまで選択)

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	
自治体職員の人手不足	
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	
その他	
その他	
その他	

問10. 交通政策を実施するにあたって活用した補助事業があれば教えてください。

○直近3年間で活用された（活用予定の）補助事業について把握されている範囲でご回答ください。（複数年度同じ補助事業を活用されている場合は、直近年度分のみで構いません）

○交通事業者等が、貴自治体区域内で活用している補助事業等についても把握されておりましたら、ご回答ください。

○メニューが複数ある補助金については、補助事業名称欄をどのメニューなのか特定可能な記載とさせていただきますようお願いいたします。（記載例をご参照下さい）

国交省の補助事業を活用した		
補助事業名称	活用年度	事業の概要

国交省以外の省庁の補助事業を活用した		
補助事業名称	活用年度	事業の概要

都・県の補助事業を活用した		
補助事業名称	活用年度	事業の概要

国、都県以外の補助事業を活用した		
補助事業名称	活用年度	事業の概要

ご回答ありがとうございました。

最後にご記入いただいた方の**担当部署名・お名前・メールアドレス**をご記入ください。

担当部署名	
氏名	
メールアドレス	

アンケートは以上になります。ご協力ありがとうございました。

3. 都県アンケート調査

3-1 実施概要

調査概要は下表のとおり。

表 調査概要

背景・目的	○管内の都県における、公共交通に関する取組状況を把握するため
調査対象	○管内の都県 ⇒8自治体（茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県）
実施方法	○調査票を電子メールによって配布、回収を行った。
時期	○調査票配布：12月4日（月） ○回答〆切：12月15日（金）
把握項目	○交通政策に関わる職員等の体制 ○交通政策に補助事業の実施状況や予算額

3-2 調査結果

1) 回収状況

- 都県向けアンケートは、調査対象の全 8 自治体より回答があった。

2) 交通政策担当者の人数

- 各都県の交通政策担当者数は、表のとおりである。

表 担当者数（各都県回答）

	担当者数（人）
茨城県	13
栃木県	22
群馬県	16
千葉県	17
埼玉県	21
東京都	65
神奈川県	15
山梨県	5

3) 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。

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

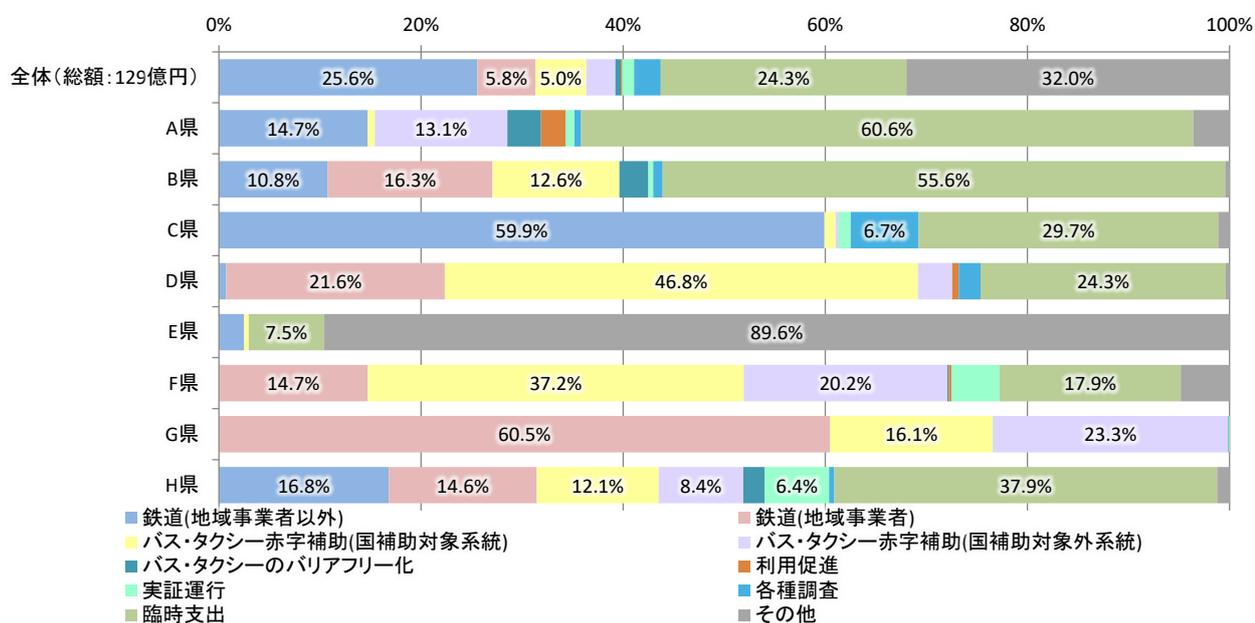


図 交通政策に対する支出額の内訳（都県別）

3-3 アンケート調査票

管内地方公共団体における交通政策に関する基礎調査（令和5年度）

アンケート調査票【都県用】Ⅰ. 支出額等の調査

※ご回答にあたっては、 : リストから選択 : 入力 をお願いします。

問1. 自治体名を記載してください

都・県

問2. 交通政策を担当している部署の人数を記入してください。

名

問3. 交通政策に関する支出額（令和4年度決算額）を教えてください。

○他部署の予算であっても下記に該当するものは可能な限り計上してください。

○以下の項目①～⑩のいずれか最も当てはまるもののみ計上してください（**重複計上はしないでください**）。

○事業者への直接補助か、市区町村を介した間接補助（都県→市区町村→事業者）かに関わらず、用途別で計上してください。

①鉄道(地域鉄道事業者以外)に対する支出額	<input type="text"/>	円
②鉄道(地域鉄道事業者)に対する支出額	<input type="text"/>	円
③バス・乗合タクシーの運行費(赤字)に対する補助のうち、国補助(幹線・フィーダー)対象系統への支出額	<input type="text"/>	円
④バス・乗合タクシーの運行費(赤字)に対する補助のうち、国補助(幹線・フィーダー)対象外系統への支出額	<input type="text"/>	円
⑤バス・タクシーのバリアフリー化に対する支出額	<input type="text"/>	円
⑥利用促進に関する支出額(マップ作成、イベント、バスロケ、AI配車等)	<input type="text"/>	円
⑦各種実証運行に関する支出額(都県自ら実施する実証運行、市区町村が実施する実証運行への支援)	<input type="text"/>	円

この部分には、交通事業者に対する臨時的な支出額（コロナ対策、燃料費高騰対策等）は含めないでください。

⑧各種調査に関する支出額 (計画策定のための調査、市区町村の 計画策定に対する補助、鉄道新線検討 のための調査費等)※実証運行を伴う 場合は⑦へ計上		円
⑨交通事業者に対する臨時的な支 出額(コロナ対策、燃料費高騰対策等)		円
⑩その他支出額(会議運営費、協議会負 担金等)		円
合計額	0	円

○上記決算額（総額及び内訳）の公表可否について、教えてください。

<input type="checkbox"/>	公表可
<input type="checkbox"/>	公表不可

問4. 貴都県が実施する交通政策に関する補助事業を活用し、一定の効果が発現している市区町村があれば、その取組内容や特徴等を教えてください。

○この設問は、「支援メニュー集」に補助金活用の好事例を掲載することを検討しており、その参考としてお伺いするものです。

<input type="text"/>	市・区・町・村
 補助金名 取組内容・ 特徴	<input type="text"/>
	<input type="text"/>
<input type="text"/>	市・区・町・村
 補助金名 取組内容・ 特徴	<input type="text"/>
	<input type="text"/>
<input type="text"/>	市・区・町・村
 補助金名 取組内容・ 特徴	<input type="text"/>
	<input type="text"/>

アンケートは以上になります。ご協力ありがとうございました。

4. 公共交通カバー状況の算出

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下記及び次頁以降の都県別図表のとおり整理した。

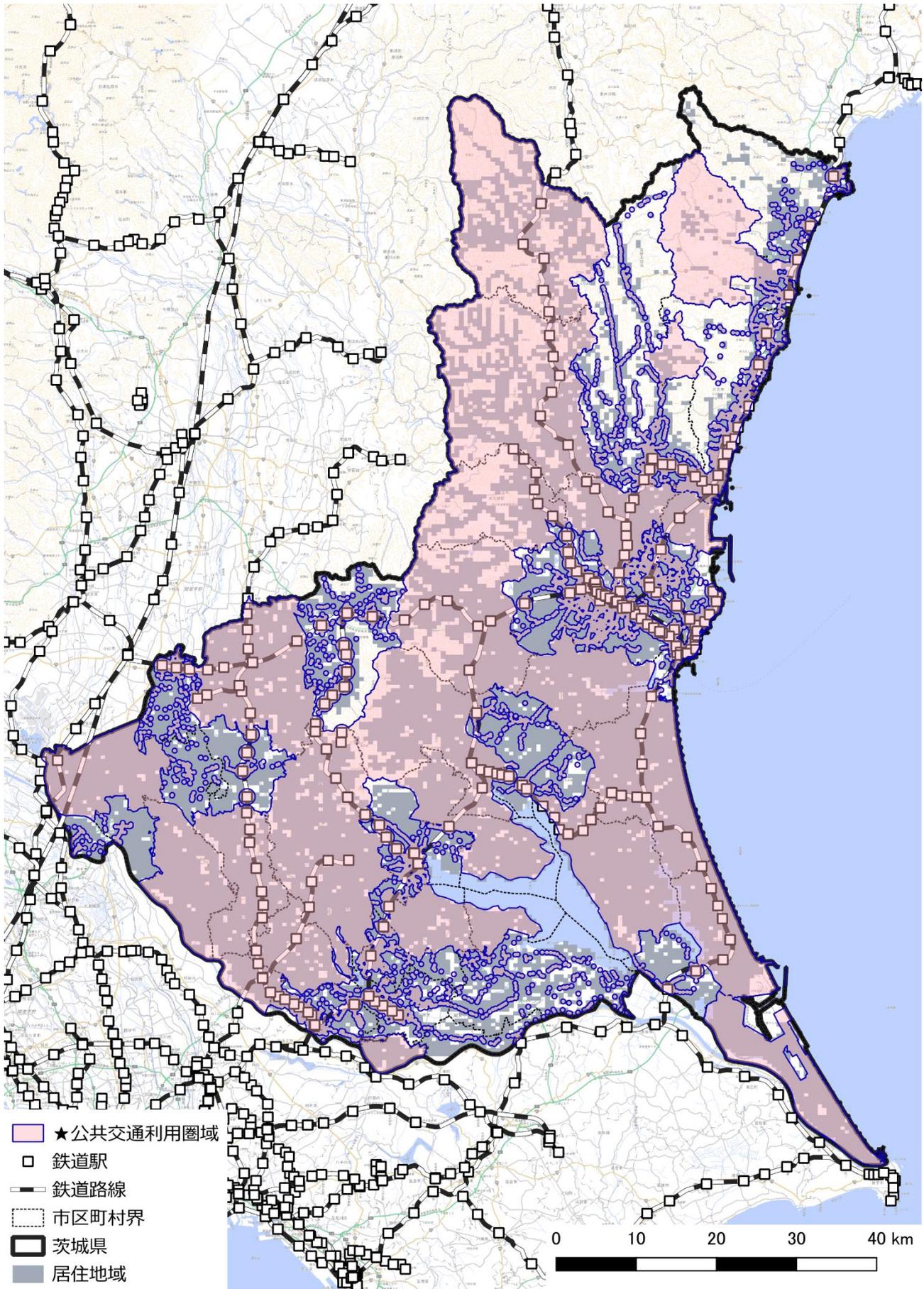
表 公共交通カバー人口

自治体名	総人口	カバー人口	カバー人口比率
茨城県	2,858,226 人	2,523,675 人	88.3%
栃木県	1,935,589 人	1,725,992 人	89.2%
群馬県	1,938,560 人	1,575,775 人	81.3%
千葉県	6,261,918 人	5,668,275 人	90.5%
埼玉県	7,353,216 人	6,719,317 人	91.4%
東京都	14,042,759 人	13,804,635 人	98.3%
神奈川県	9,198,058 人	8,691,868 人	94.5%
山梨県	809,956 人	775,008 人	95.7%
計	44,398,282 人	41,484,545 人	93.4%

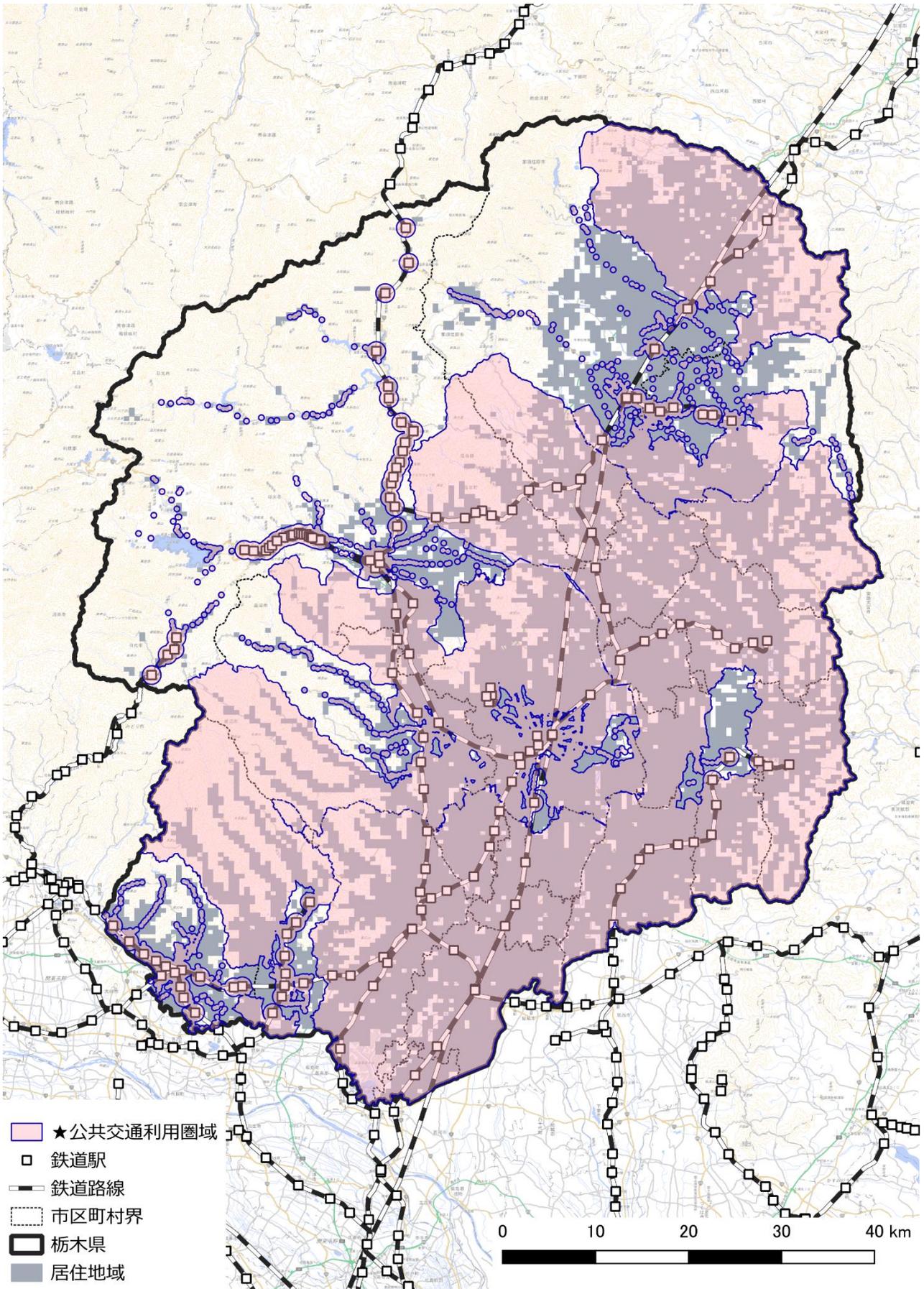
※本調査における公共交通利用圏域は、駅から800m圏内、バス停から300m圏内（都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省）における公共交通沿線地域の徒歩圏の考え方を参照）及びデマンド交通のエリアとした。

※総人口及びカバー人口は令和2年国勢調査による人口メッシュデータ（500mメッシュ）よりGISソフトを用いて算出した。

■茨城県

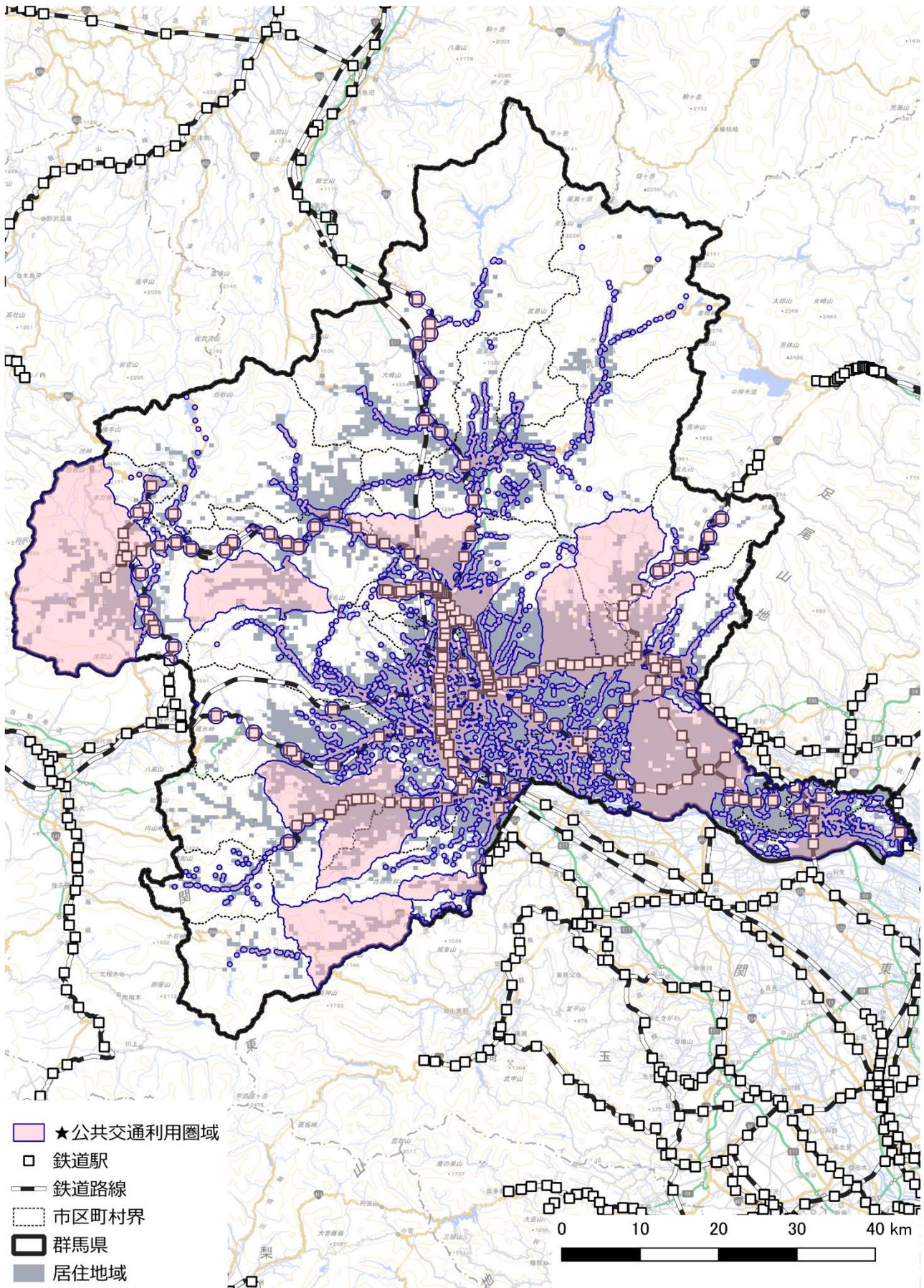


※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）

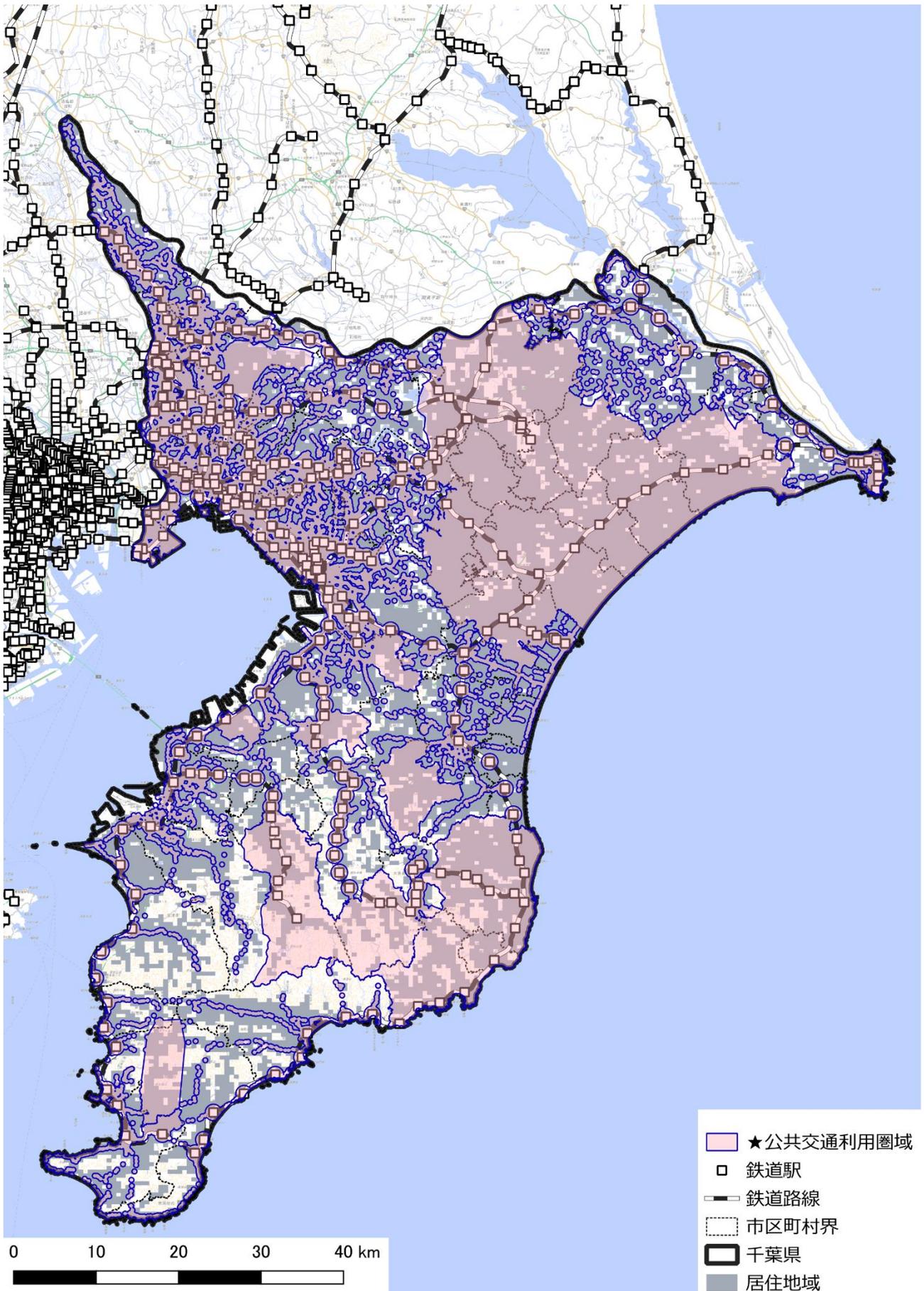


※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）

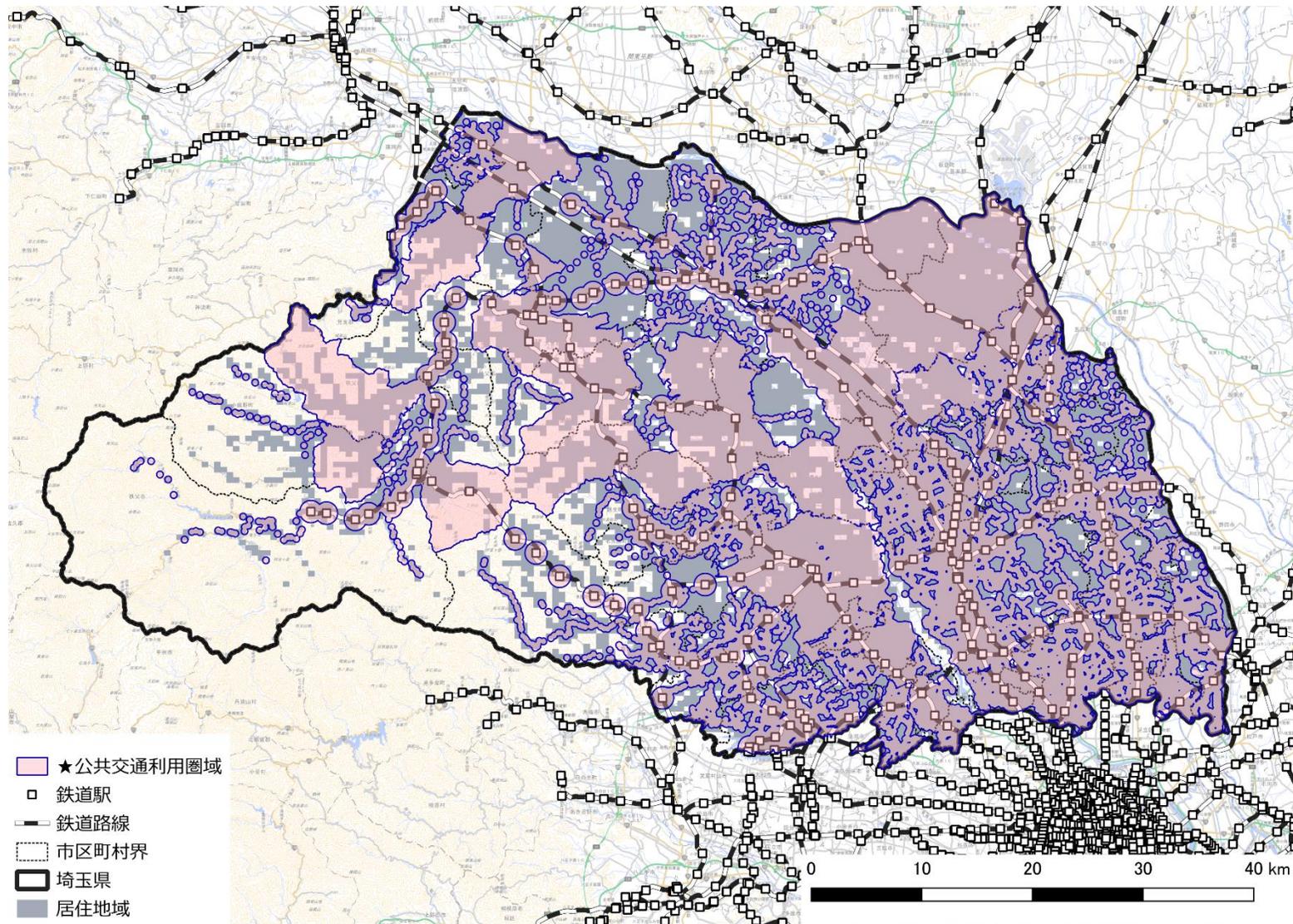
■群馬県



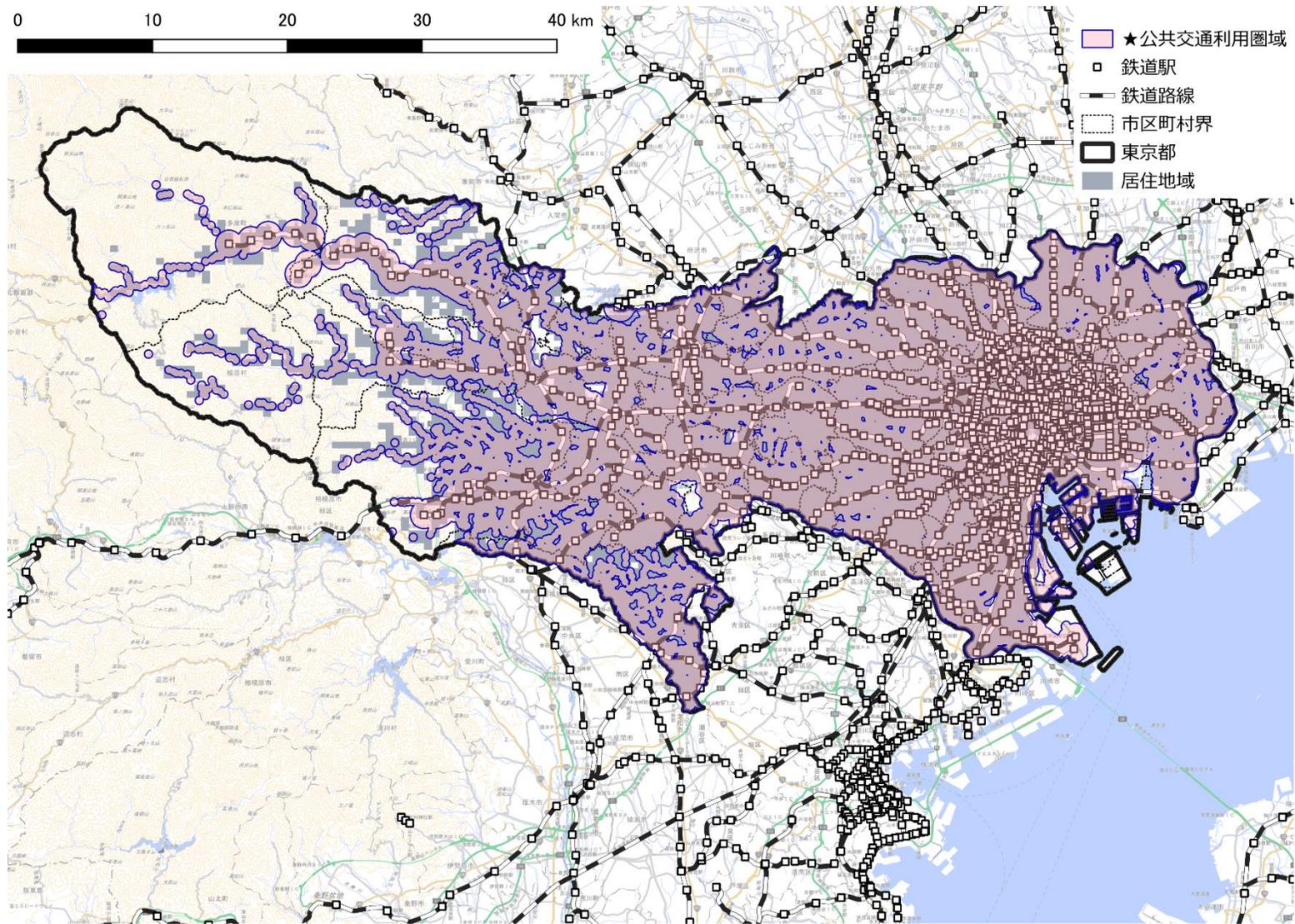
※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）



※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）

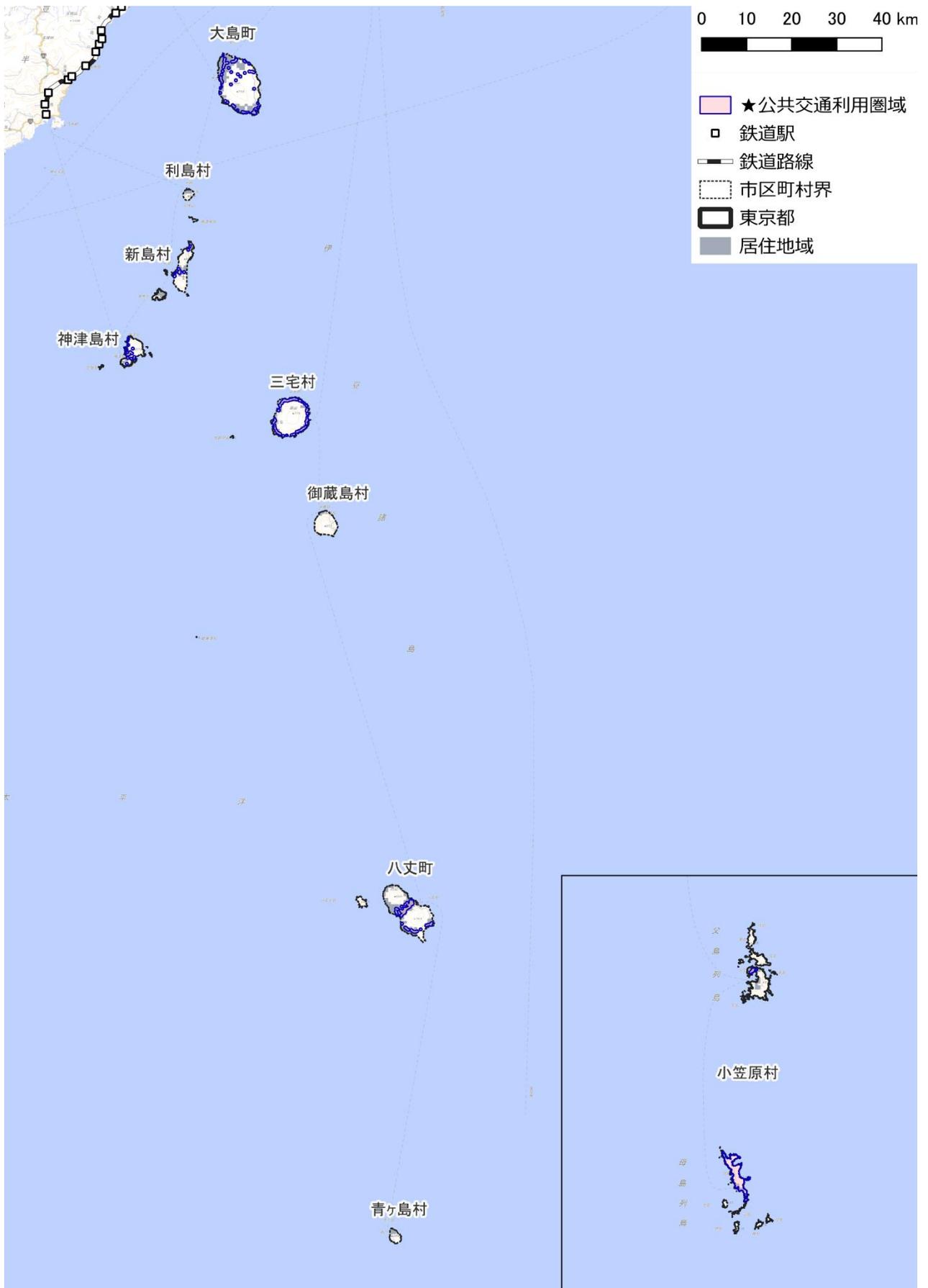


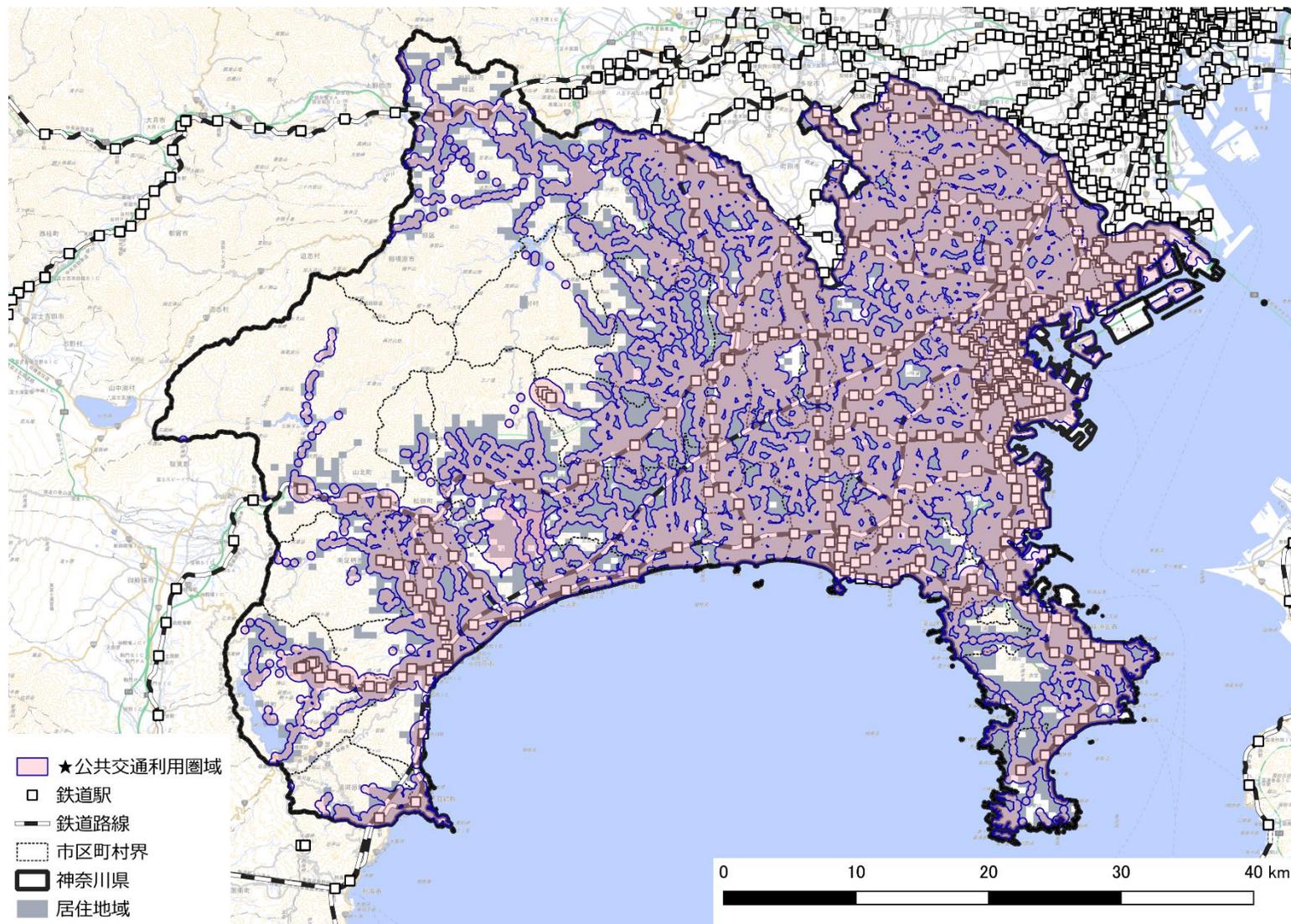
※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）



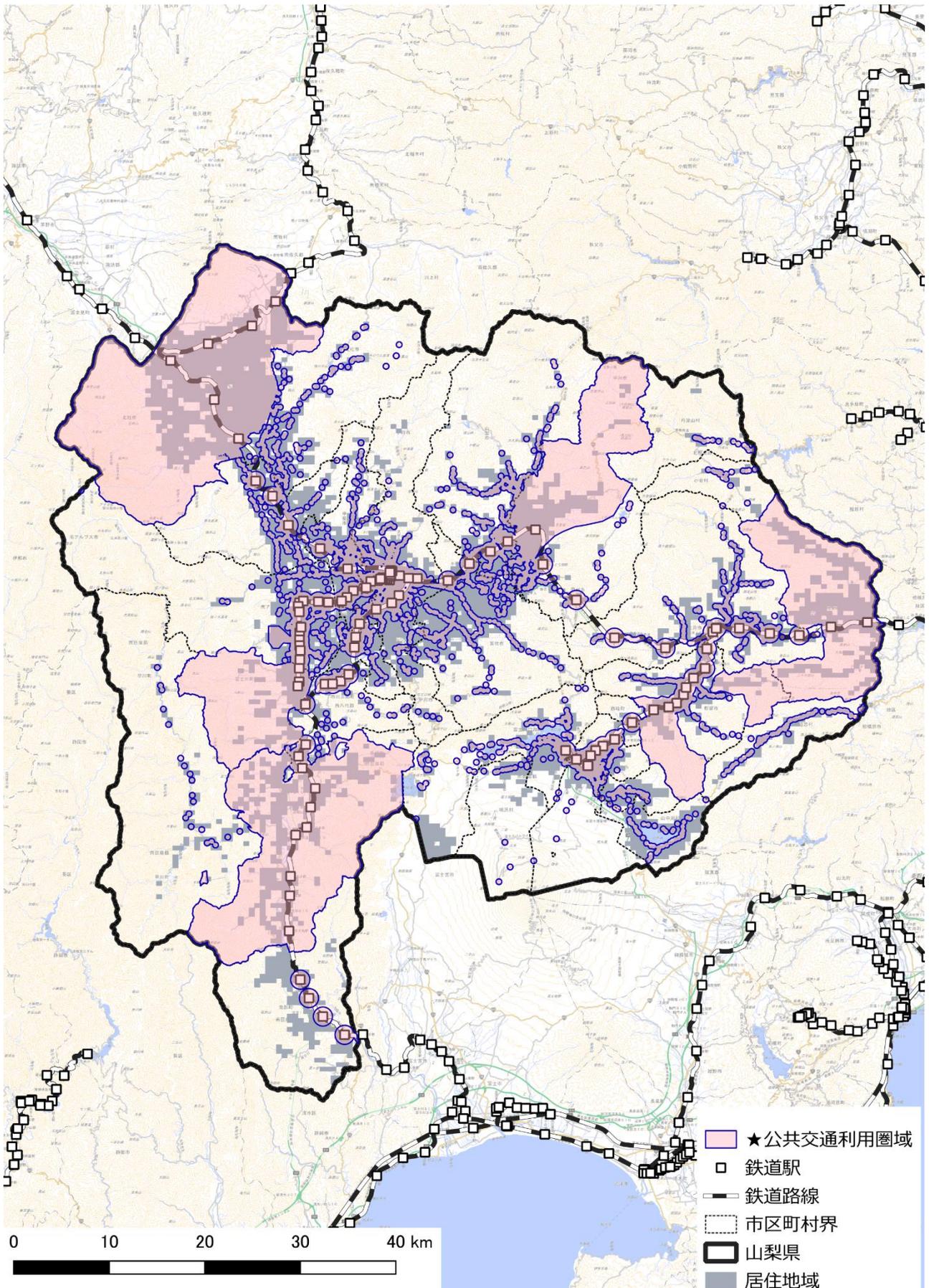
※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）

■東京都（島嶼部）





※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）



※居住地域は500mメッシュの範囲において人口が1人以上のエリアを着色（人口データは国勢調査結果）

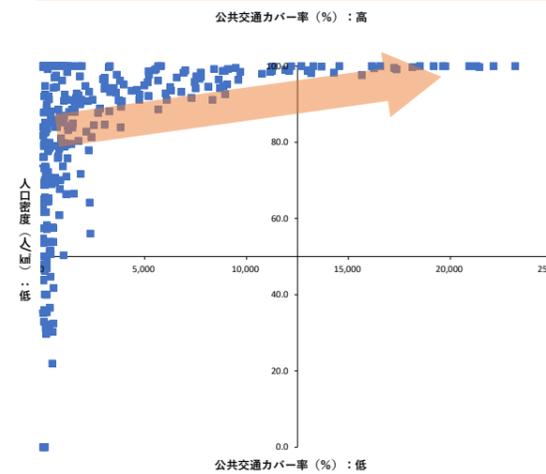
5. 傾向分析

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」や「公共交通サービスの利用状況」と関連性のある項目を把握するため、傾向分析を行った。

分析の視点① 公共交通の提供状況と関連する要素の確認

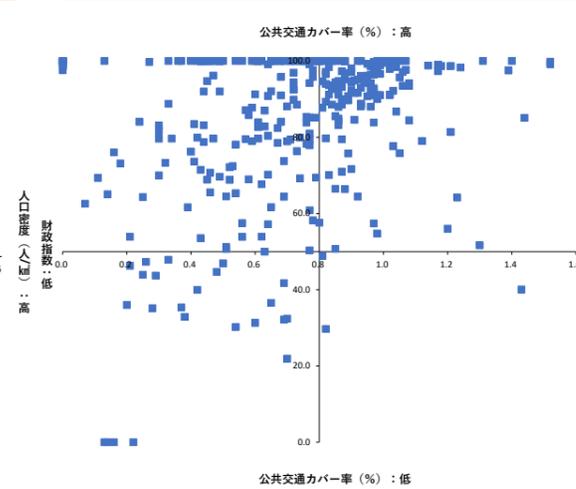
■公共交通カバー率×人口密度

人口密度が一定程度以上ある場合、公共交通カバー率が高い傾向がみられた。



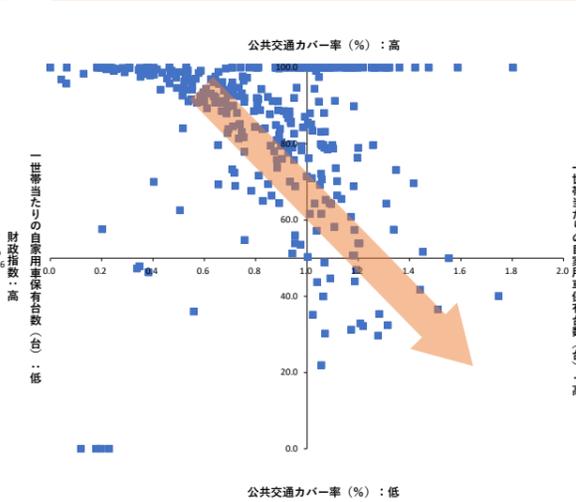
■公共交通カバー率×財政力指数

関連性はみられなかった。



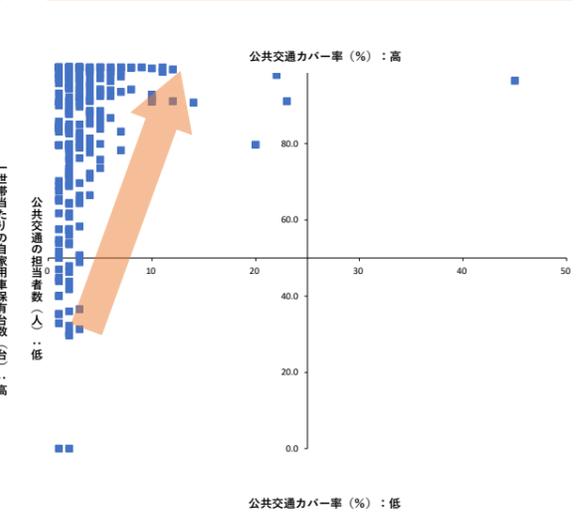
■公共交通カバー率× 自家用車保有台数（1世帯当たり）

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た。



■公共交通カバー率× 公共交通の担当者数

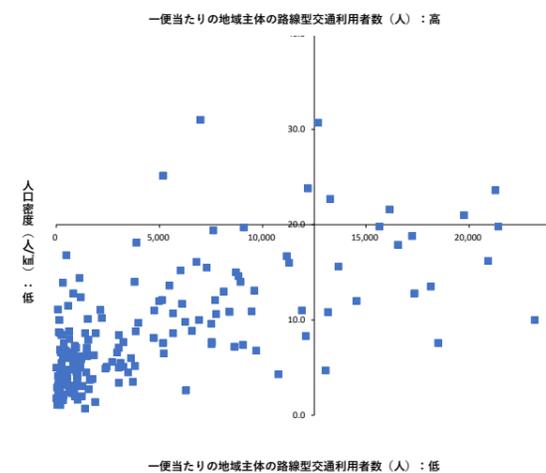
担当者数が多いと公共交通カバー率が高い傾向がみられた。



分析の視点② 公共交通の利用状況と関連する要素の確認

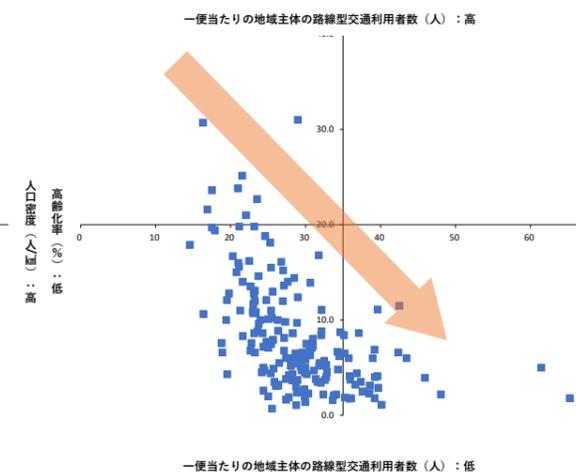
■地域主体の路線型交通の利用者数 （1便当たり）×人口密度

関連性はみられなかった。



■地域主体の路線型交通の利用者数 （1便当たり）×高齢化率

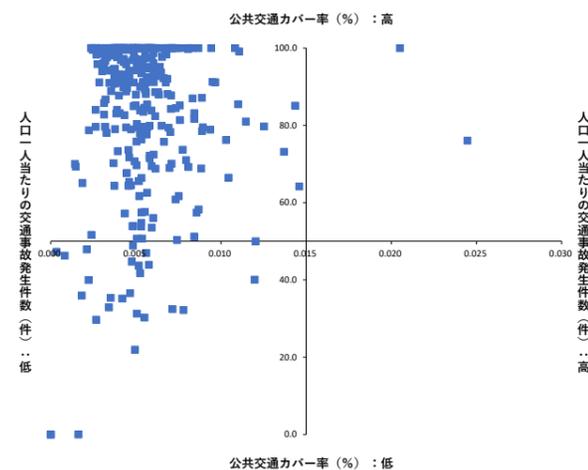
高齢化率が高いと地域主体の路線型交通の利用者数が少ない傾向がみられた。



分析の視点③

■公共交通カバー率× 人口一人当たりの交通事故発生件数

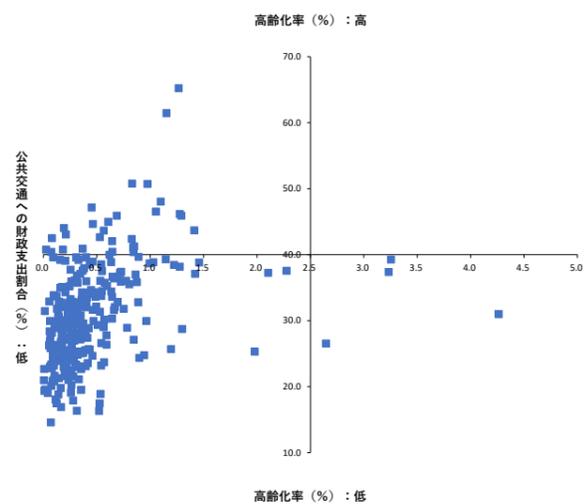
関連性はみられなかった。



分析の視点④

■高齢化率× 公共交通への財政支出割合

関連性はみられなかった。



データ出典

【公共交通カバー率】

本書における「4. 公共交通カバー状況の算出」により算出した各自治体の公共交通カバー率

【人口、世帯数】

国勢調査（総務省）より 2020 年度データ

【面積】

全国都道府県市区町村別面積調（国土交通省国土地理院）より 2021 年度データ

【財政力指数】

地方財政状況調査（総務省）より 2019 年度データ

【自家用車保有台数】

市区町村別自動車保有車両数（国土交通省関東運輸局）より 2023 年 3 月末データ

【公共交通の担当者数】

本書における市区町村アンケート調査（国土交通省関東運輸局）

【地域主体の路線型交通の利用者数（1 便当たり）】

本書における市区町村アンケート調査（国土交通省関東運輸局）

【高齢化率】

国勢調査（総務省）より 2020 年度の総人口に対する 65 歳以上の人口割合

【交通事故発生件数】

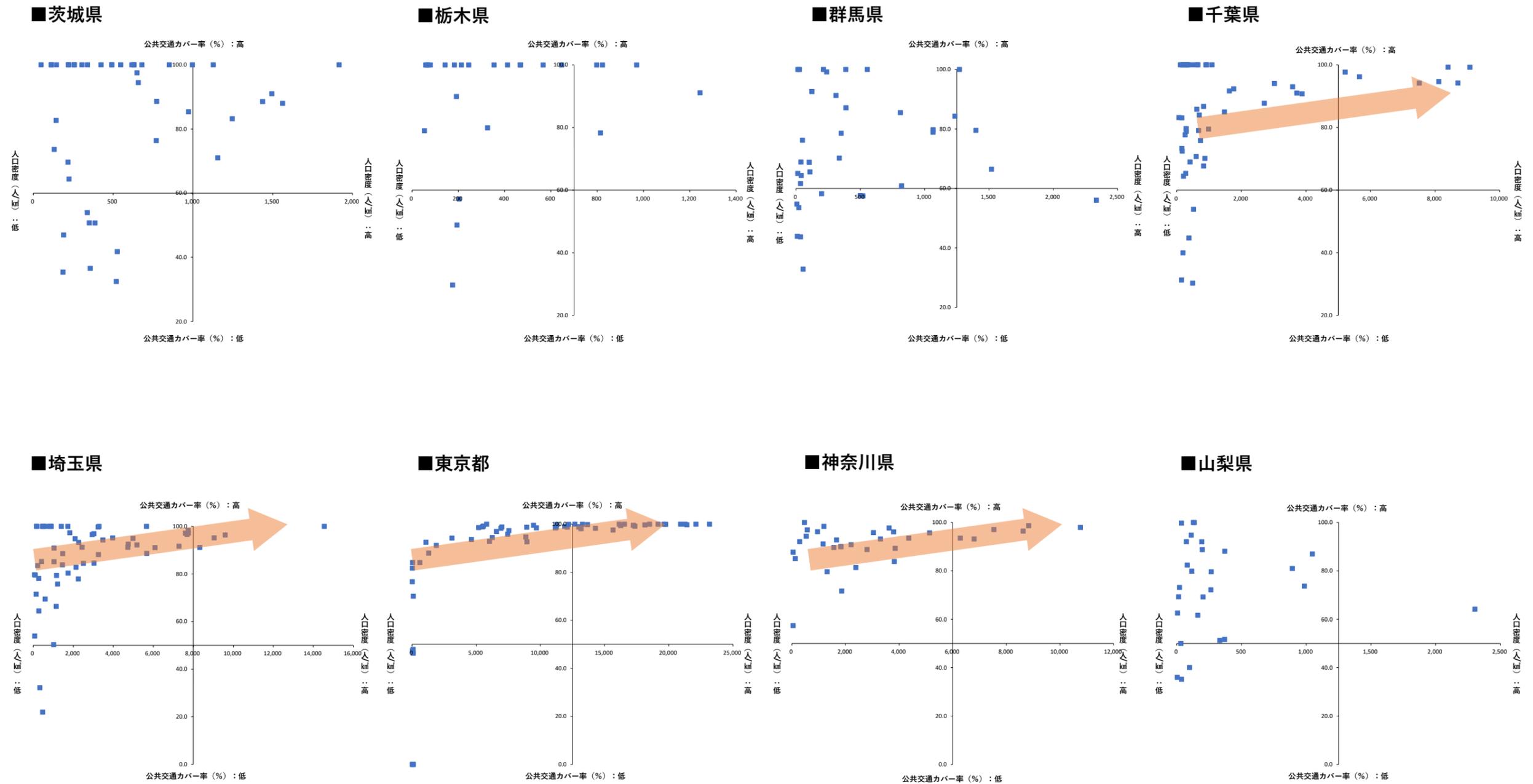
道路の交通に関する統計（警察庁）より 2009 年度データ

【公共交通への財政支出割合】

本書における市区町村アンケート調査（国土交通省関東運輸局）

分析項目① 公共交通カバー率×人口密度

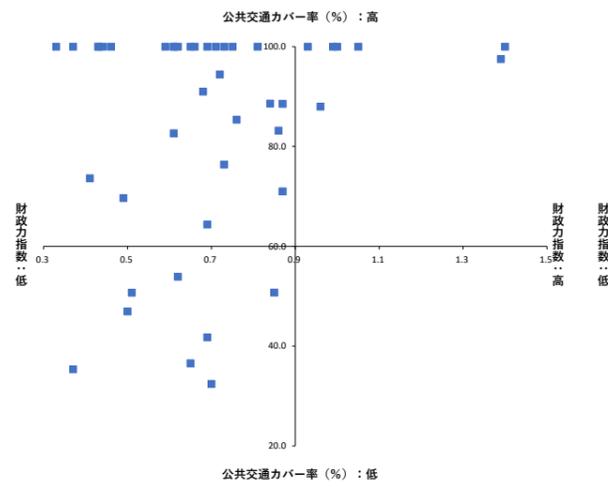
- 千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県において、人口密度が一定以上ある場合、公共交通カバー率が高い傾向がみられた。



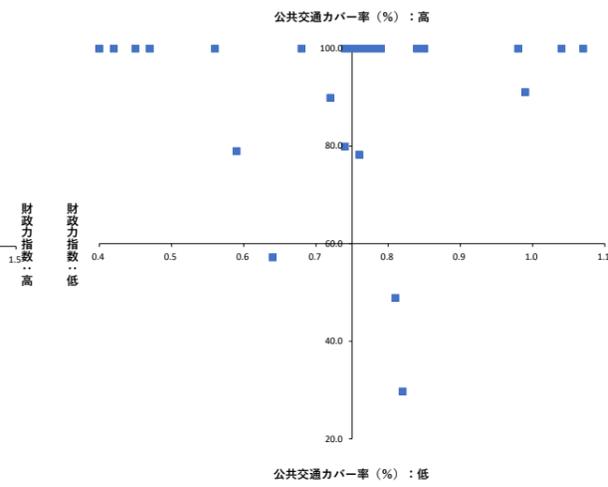
分析項目② 公共交通カバー率×財政力指数

- 公共交通カバー率と財政力指数には、関連性はみられなかった。

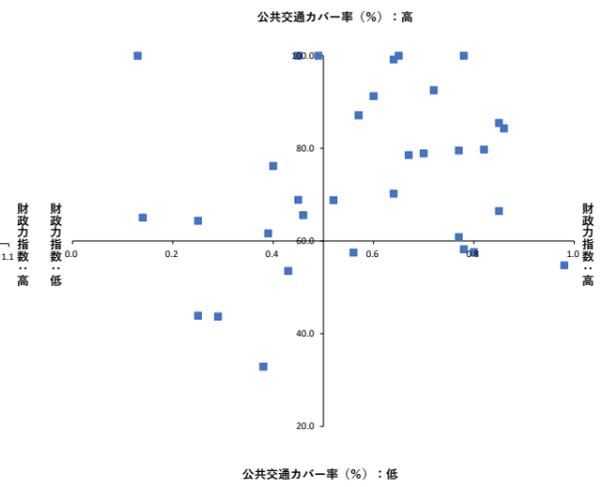
■茨城県



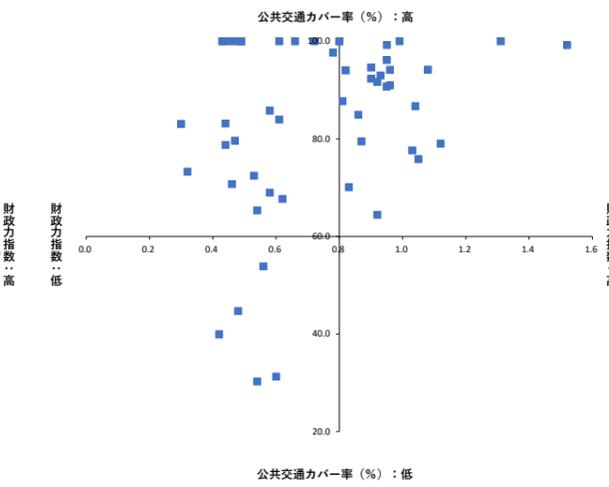
■栃木県



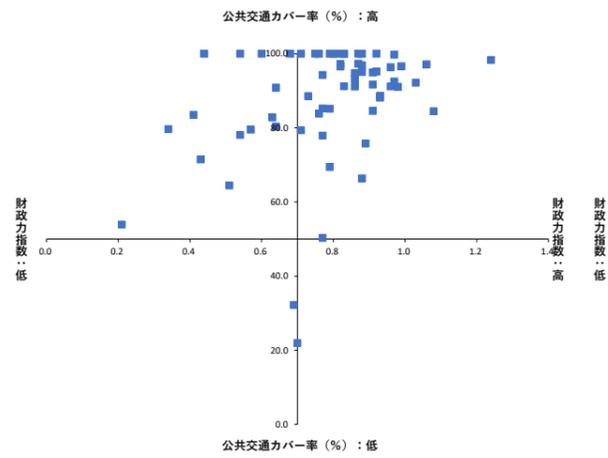
■群馬県



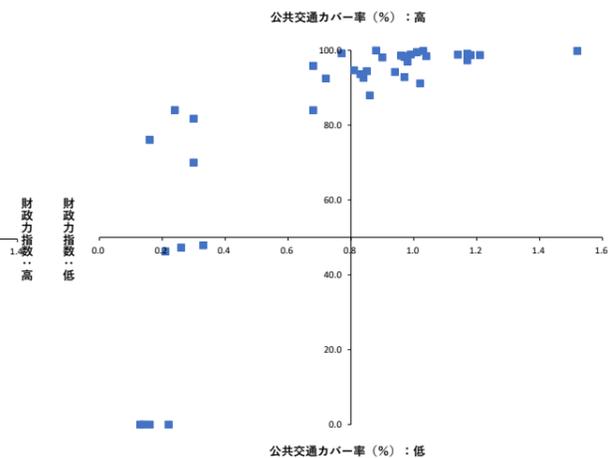
■千葉県



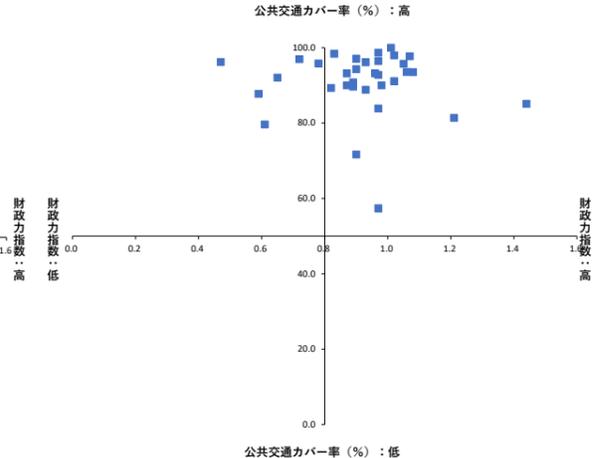
■埼玉県



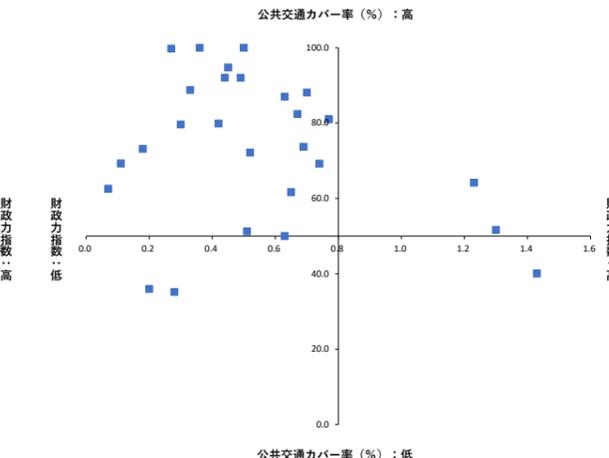
■東京都



■神奈川県



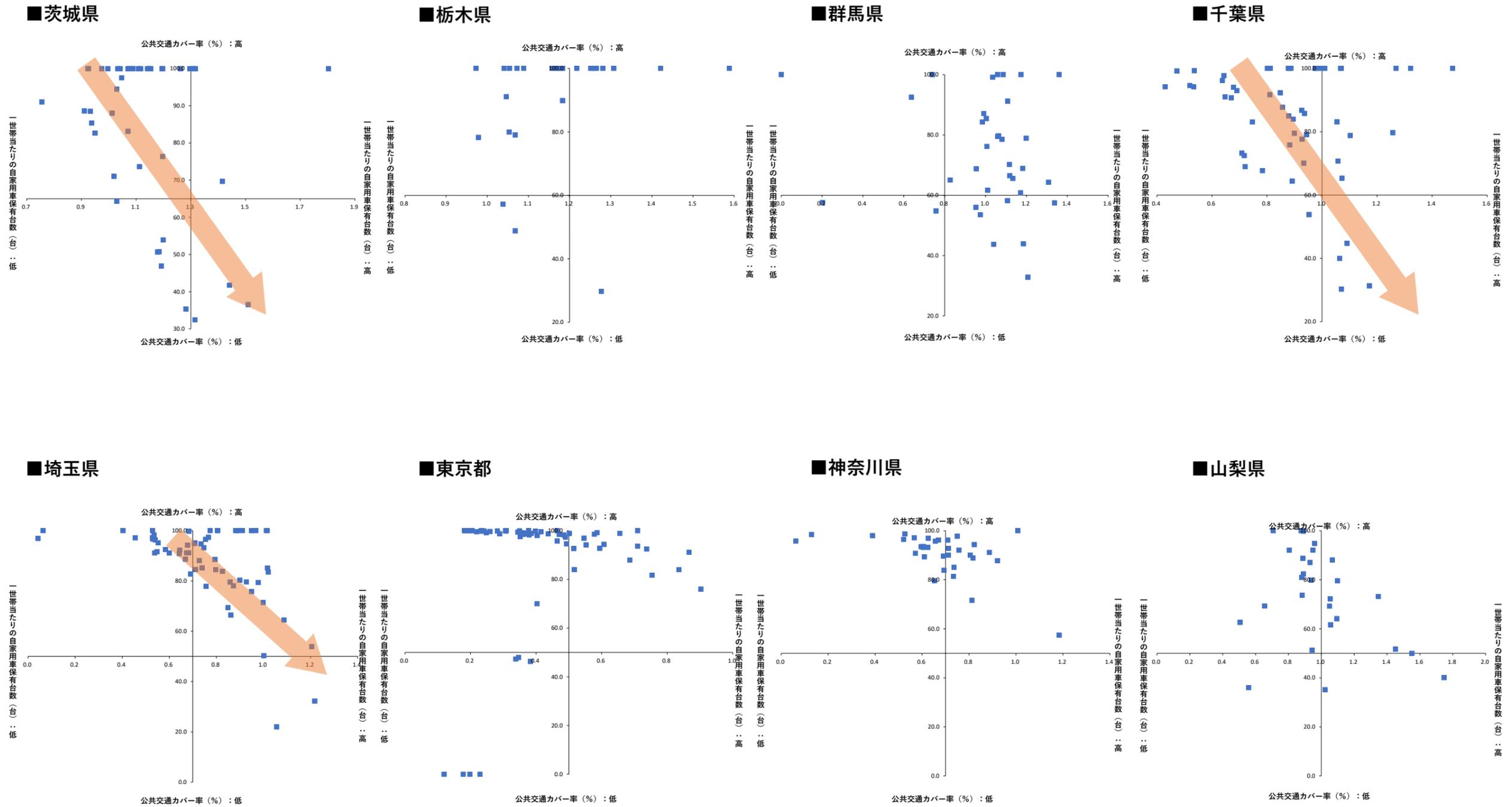
■山梨県



分析項目③

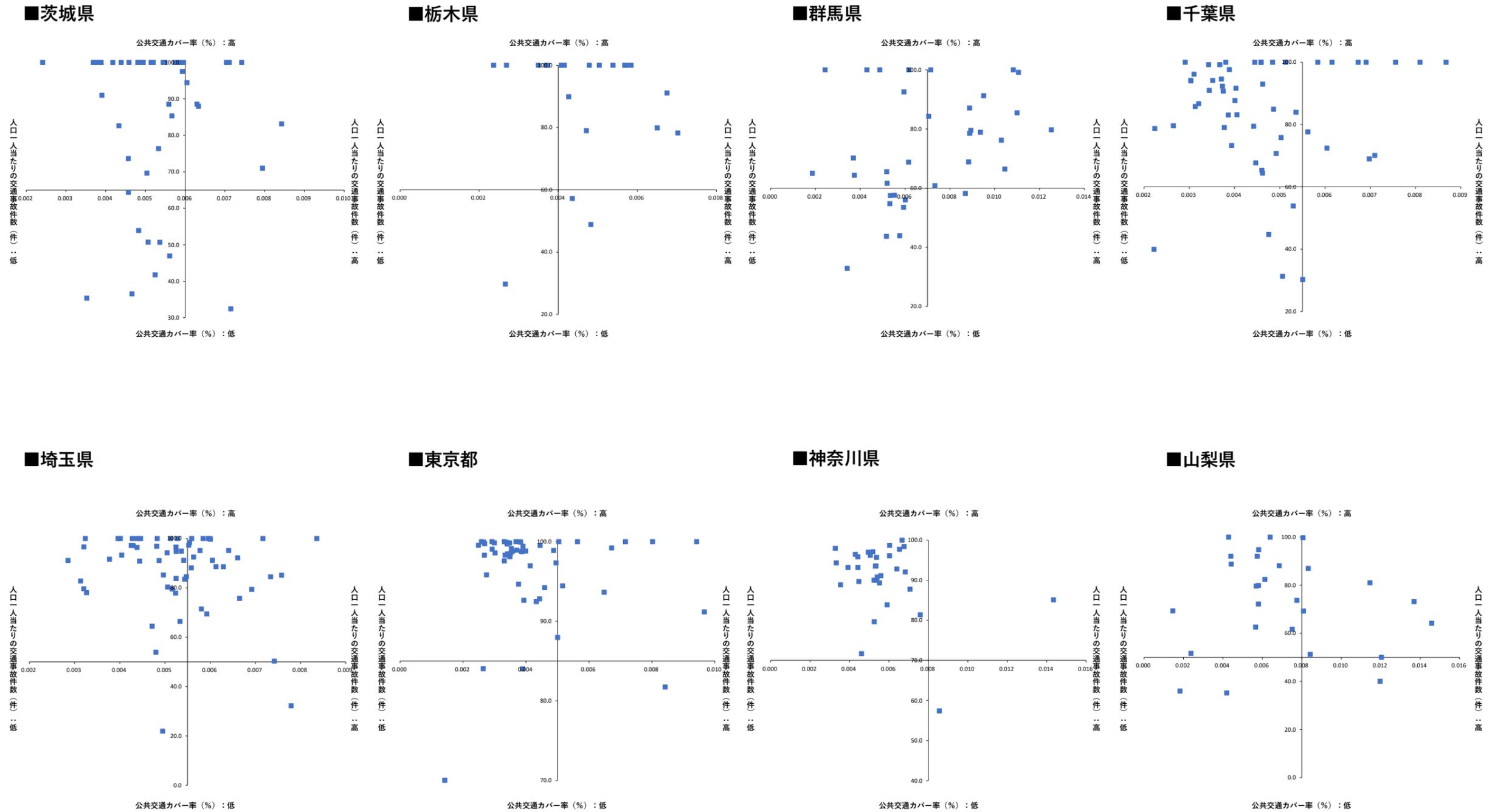
公共交通カバー率×一世帯当たりの自家用車保有台数

- 茨城県、千葉県、埼玉県において、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た。



分析項目④ 公共交通カバー率×人口一人当たりの交通事故発生件数

- 公共交通カバー率と人口一人当たりの交通事故件数には、関連性はみられなかった。

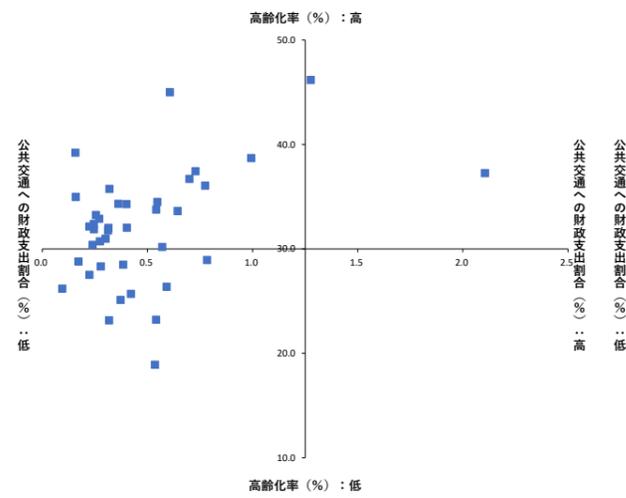


分析項目⑤

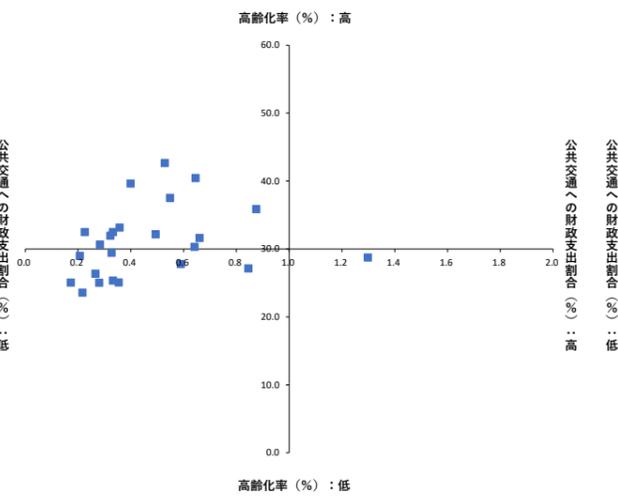
高齢化率×公共交通への財政支出割合

- 群馬県、山梨県において、高齢化率が高いと公共交通への財政支出割合が高い傾向がみられた。

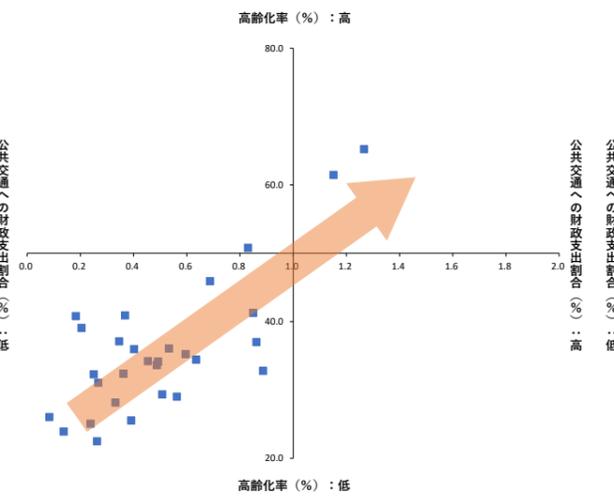
■茨城県



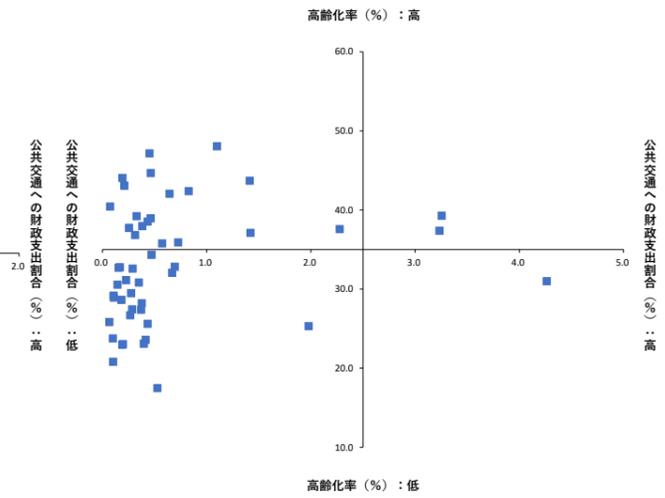
■栃木県



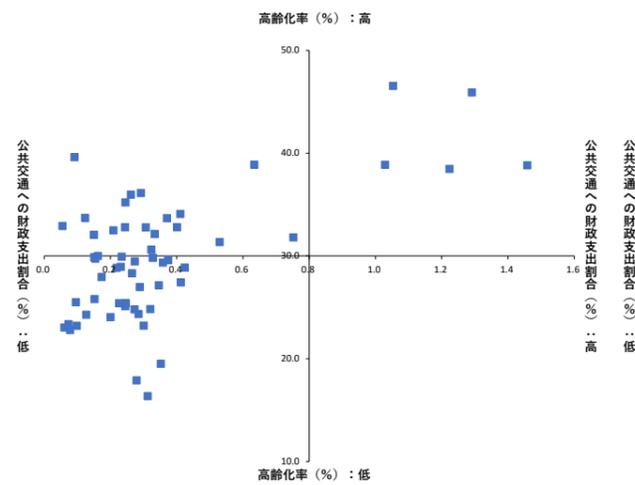
■群馬県



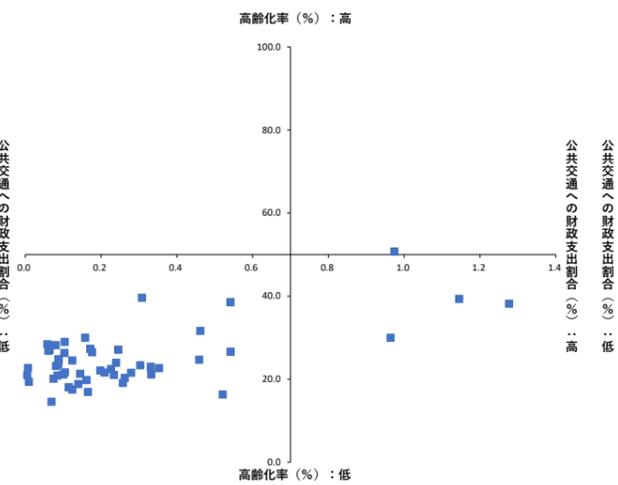
■千葉県



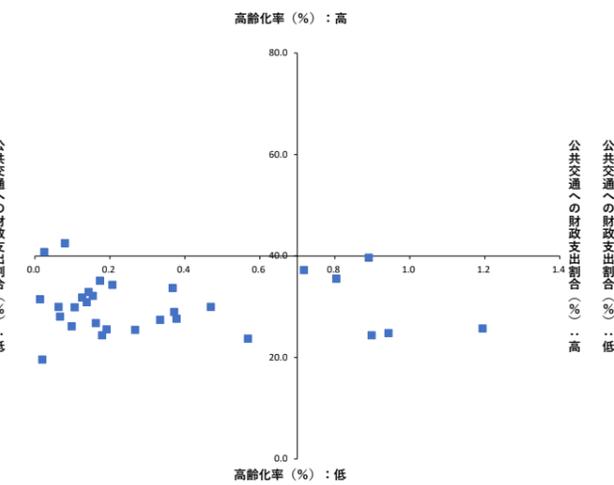
■埼玉県



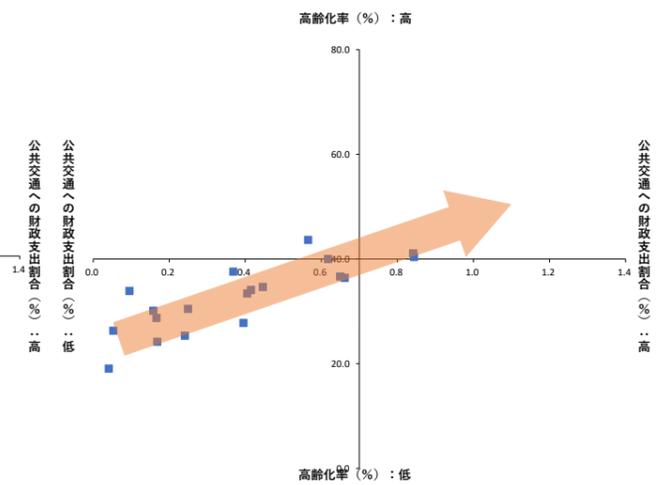
■東京都



■神奈川県



■山梨県



関東運輸局管内における公共交通基礎調査
調査結果報告書

令和 6 年 3 月
関東運輸局
交通政策部交通企画課
