

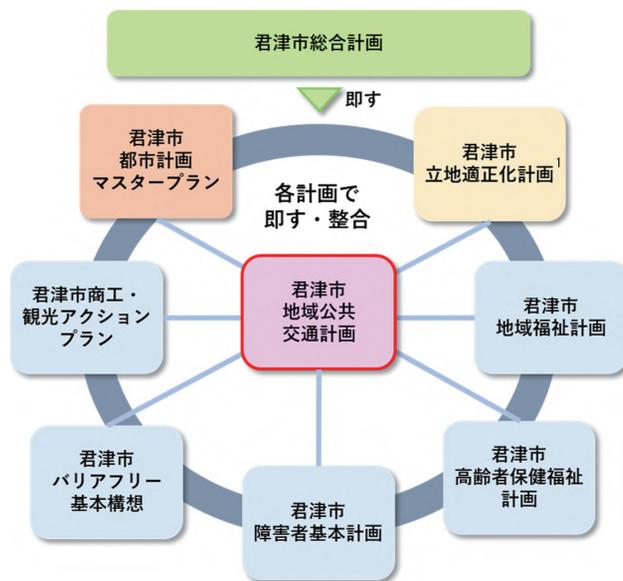
君津市地域公共交通計画【概要版】

1 計画の位置づけ [第1章を参照]

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19（2007）年法律第59号、令和5（2023）年改正）に基づく計画で、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「公共交通施策のマスタープラン」です。

本市では、君津市地域公共交通網形成計画を平成28（2016）年に策定し、公共交通施策に取り組んできましたが、公共交通を取り巻く現況は、急速な人口減少や少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う新たな生活様式の浸透など、様々な課題への対応が求められるようになっていきます。

こうした状況を踏まえて、君津市地域公共交通網形成計画で位置づけた方針や取組を評価したうえで、本市の移動に関する課題を改めて整理し、関係者と連携して移動および、移動から派生する課題解決に主体的に取り組むため、君津市地域公共交通計画を策定します。



2 計画期間 [第1章を参照]

令和6（2024）年度から令和12（2030）年度までの7年間とします。

ただし、社会情勢の変化や関連計画の状況を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
君津市地域公共交通計画						
君津市総合計画 (前期基本計画)			君津市総合計画 (後期基本計画)			
君津市都市計画マスタープラン						
君津市立地適正化計画						

3 君津市の現況 [第2章を参照]

地域の現況

- 市の人口はH7年をピークに減少し、今後も減少することが予想されます。また、65歳未満の割合が減少する一方、65歳以上は増加傾向にあります。
- 君津市からの通勤・通学の人口流動は、木更津市、富津市などの近隣市が多く、また、東京23区や神奈川方面へも一定数見られます。

市民・利用者及び運行事業者の実態調査

- 移動目的に関わらず、7割以上の方が「自分で運転して移動」しており、市民の約6割が「75歳以上まで運転する」意向があります。
- 公共交通を利用しない方の理由は、「徒歩や自転車、車等で問題なく移動できる」、「利用する時間帯が合わない」が多くなっています。
- 運行事業者の課題は、「運転手不足」や「収益性が悪化傾向」が上がっています。

君津市地域公共交通網形成計画の評価

- 「地域主体の交通に向けた支援制度」が構築され、制度の活用推進に向けた取組が求められています。
- 「交通結節点へのアクセスや乗り換え利便性の向上」、「交通弱者への移動手段の確保」、「公共交通の潜在的な需要の掘り起こし」、「受益者負担の適正化」等への継続的な取組が必要となりました。

公共交通の現況・特徴

- 市内の公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーが運行されています。
- 利用者は、感染症拡大の影響により一時減少しましたが、現在は回復基調にあります。
- 公共交通への市の財政負担額は増加し、利用者1人当たりでも増加しています。

君津市内・市外への人口流動

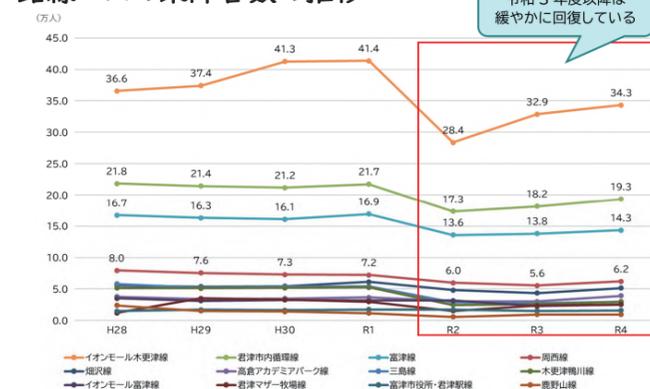
君津市からの流出入口 (計 17,920 人)



君津市の就業者・通学者のうち
32.7%が流出

出典：国勢調査（令和2（2020）年）

路線バスの乗降客数の推移



4 君津市の公共交通に係る課題 [第3章を参照]

課題 1

市内及び市外とのアクセス性の向上

市内各地や隣接市、東京圏へのアクセスの維持・拡大に向けた公共交通ネットワークの強化が必要

課題 2

交通モード間の接続性の強化

駅やバスターミナルなど主要な交通結節点における交通モード間の接続性の強化が必要

課題 3

公共交通空白地域への対応

君津・小糸・清和地区に存在する公共交通が利用しづらい地域（公共交通空白地域）の対応が必要

課題 4

社会情勢に対応した公共交通の利用促進

「公共交通利用者数の減少⇔公共交通サービスの低下」の負のスパイラルに陥らないために、運行サービスの改善や地域との連携による公共交通の利用促進が必要

課題 5

多様な輸送資源の効率的な活用

持続可能な公共交通体系を構築するため、路線バスやコミュニティバス等の既存サービスの最適化が必要

課題 6

環境配慮や高度情報化の推進

脱炭素社会に向けた取組に伴うGXやデジタル技術を活用したDXなど時代の潮流に対応した取組が上位・関連計画にも位置づけられ、利用者意向も高い

課題 7

公共交通に対する負担額の最適化

市民の生活を支える公共交通の持続可能性を確保するため、公共交通に対する行政負担の最適化が必要

5 地域公共交通計画の基本方針 [第4章を参照]

地域公共交通計画の基本理念

持続可能な公共交通体系の構築により、
誰もが快適に移動できる環境づくり

地域公共交通計画は、君津市総合計画、君津市都市計画マスタープランが掲げる将来都市像を実現するため、まちづくりとの整合を図りながら、望ましい地域公共交通の姿を示すものです。

したがって、本計画では、地域公共交通の「持続可能性」を踏まえつつ、子どもから高齢者まで、さらには外国人を含めた、誰もが快適に移動できる環境づくりを目指すため、本計画の基本理念を「持続可能な公共交通体系の構築により、誰もが快適に移動できる環境づくり」としました。

基本方針 ①

移動ニーズに合った公共交通ネットワークの強化

市内外に移動する際のニーズは、利用する目的や時間等によりそれぞれ異なります。そのため、多様な輸送資源の活用による相互連携や拠点間のアクセスを確保し、利用者の移動ニーズに合わせて最適化を図ることで、公共交通ネットワークを強化し、シームレスな移動を目指します。

基本方針 ②

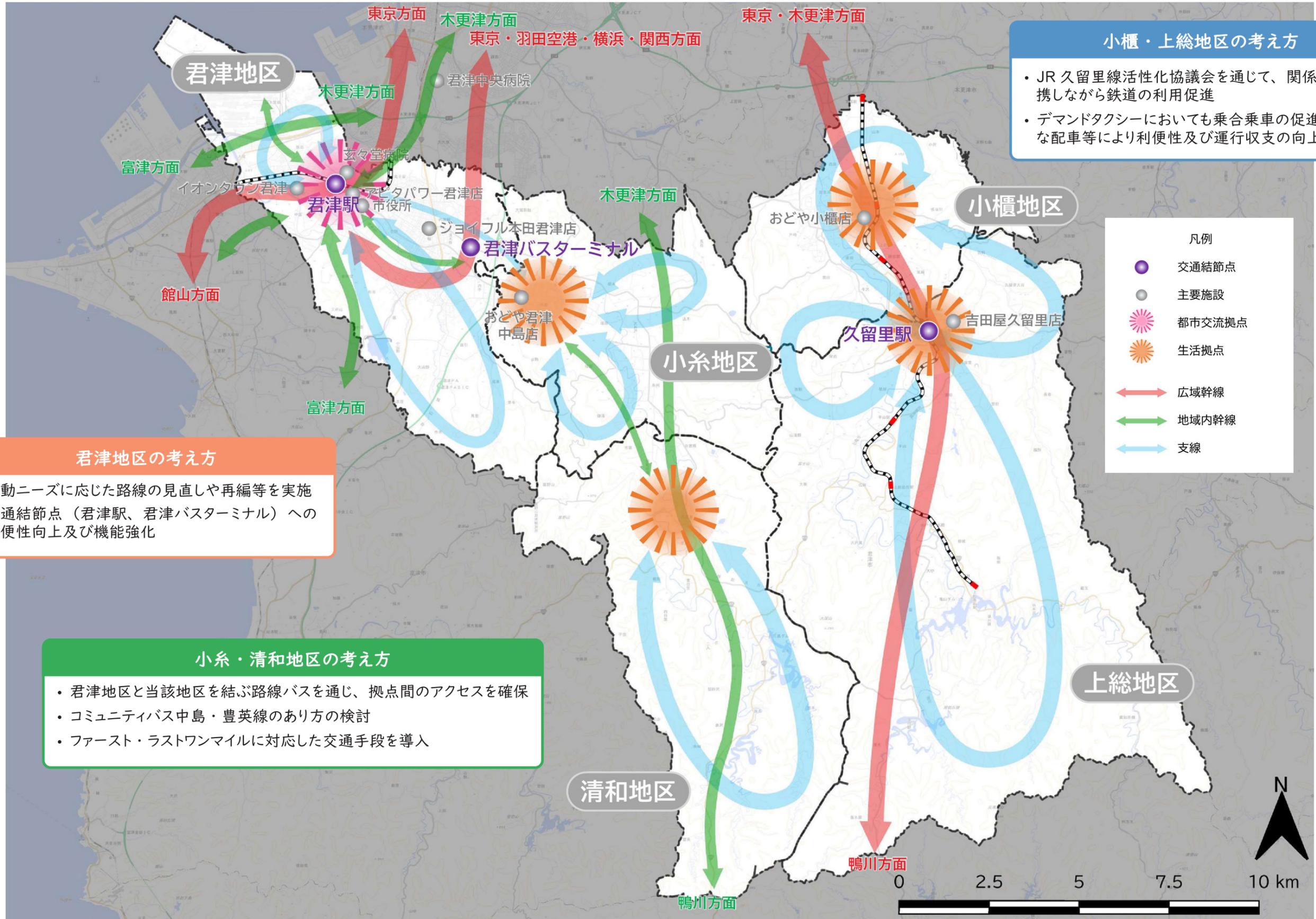
誰もが利用しやすい移動環境の創出

公共交通サービスが良くなることで、誰もが快適に移動でき、公共交通が利用しやすくなります。そのため、ICTの活用やユニバーサルデザイン等の視点を踏まえた、利用者の満足度の高い移動環境を創出します。

基本方針 ③

持続可能な公共交通をみんなで支え合う取組の推進

公共交通を持続させるためには、行政や交通事業者が公共交通サービスを向上させるとともに、より多くの方に利用してもらうことが重要です。そのため、誰もが公共交通機関に関心を持ち、公共交通による移動の重要性を認識する機会を創出するなど、みんなで公共交通を支える取組を推進します。



小櫃・上総地区の考え方

- JR 久留里線活性化協議会を通じて、関係団体と連携しながら鉄道の利用促進
- デマンドタクシーにおいても乗合乗車の促進や効率的な配車等により利便性及び運行収支の向上

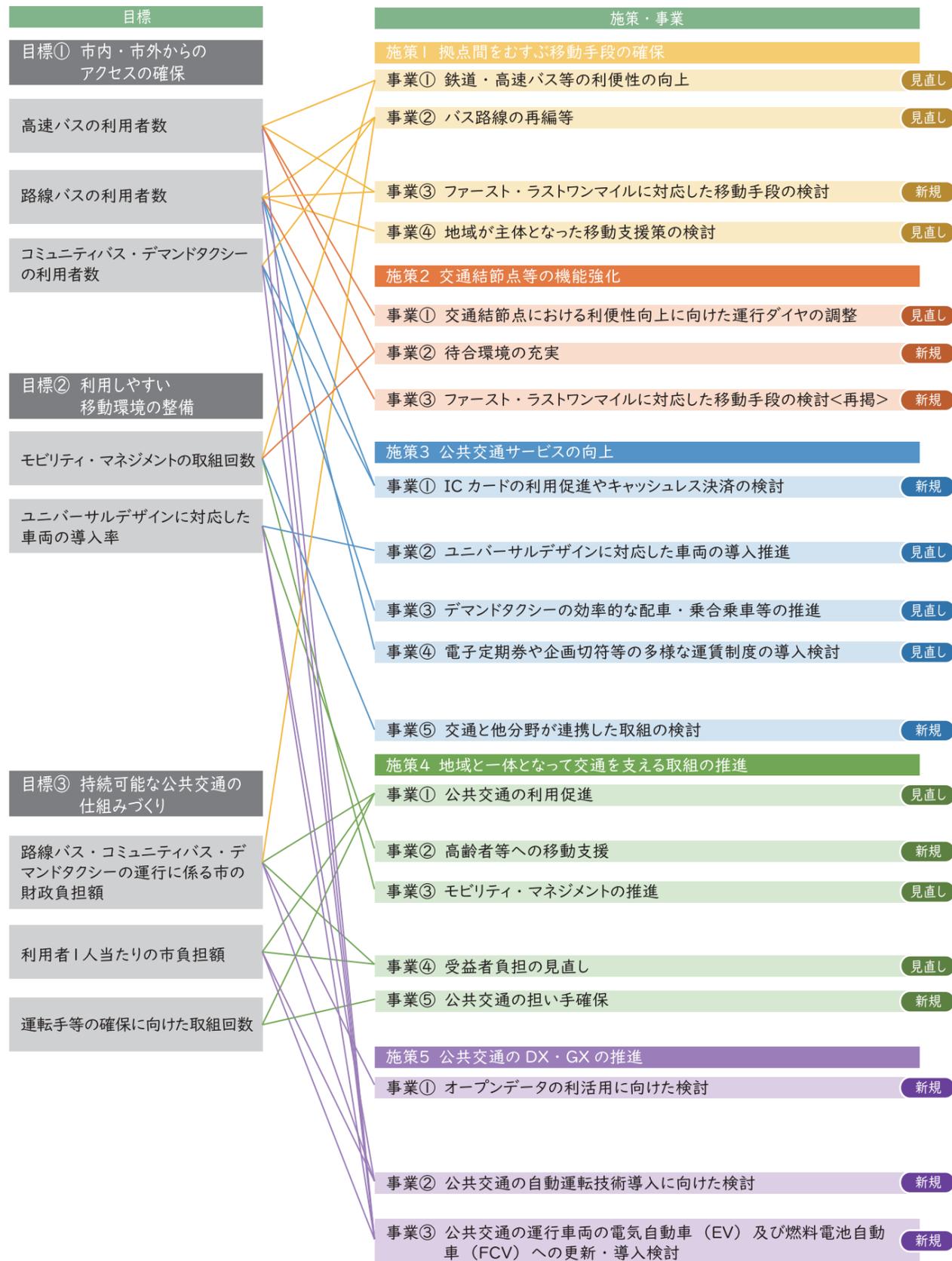
君津地区の考え方

- 移動ニーズに応じた路線の見直しや再編等を実施
- 交通結節点（君津駅、君津バスターミナル）への利便性向上及び機能強化

小系・清和地区の考え方

- 君津地区と当該地区を結ぶ路線バスを通じ、拠点間のアクセスを確保
- コミュニティバス中島・豊英線のあり方の検討
- ファースト・ラストワンマイルに対応した交通手段を導入

7 基本方針と施策の関係図 [第6章を参照]



8 施策スケジュール一覧 [第6章を参照]

	実施時期						
	短期	中期					
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
見直し	利用状況やニーズから運行ダイヤの見直しを継続的に実施						
見直し	取組1 先行的に選定する2路線から検討を具体化し、さらに路線再編が必要となる路線の検討条件等を検討		その他の路線について、路線再編の必要性・再編内容を具体化し、適宜実施				
	取組2 地域公共交通確保維持事業を活用しながら、継続的に路線バスを維持し、活性化を促進						
新規	導入区域及び運行手段・形態の調査・検討		関係者協議（事業者・地区住民等）を実施し、必要に応じて実証実験等を企画・実施し、実現可能性を検証し、本格運行の可否を判断				
見直し	導入区域及び運行手段・形態の調査・検討		地元協議を実施し、必要に応じて実証実験等を企画・実施し、実現可能性を検証し、本格運行の可否を判断				
見直し	利用状況やニーズから運行ダイヤの継続的な見直しを実施						
新規	機能拡充するバス停の優先順位・整備内容の検討		検討結果を踏まえて、順次整備を実施し、整備箇所・内容の再検討				
新規	導入区域及び運行手段・形態の調査・検討		関係者協議（事業者・地区住民等）を実施し、必要に応じて実証実験等を企画・実施し、実現可能性を検証し、本格運行の可否を判断				
新規	ICカード決済未実施路線での導入を実施						
見直し	現金・ICカード決済以外の検討手段の導入の実現可能性を調査・検討		検討結果を踏まえて、継続的に事業者と検討・調整し、必要に応じて実施				
見直し	取組1 車両更新時に低床バス車両の導入を継続的に実施						
見直し	取組2 車両更新時にユニバーサルデザイン車両の導入を継続的に実施						
見直し	運行効率化に向けた運行方法の検討・事業者協議		検討結果を踏まえて、順次運行方法の見直し、必要に応じて、運行内容を継続的に実施しながら、活性化を促進				
見直し	取組1 電子定期券の導入可能性を交通事業者と検討・協議		検討結果を踏まえて必要に応じて実施				
	取組2 他分野連携の企画切符の企画内容を交通事業者と検討・協議		検討結果を踏まえて必要に応じて実施				
新規	他分野連携方策に向け、交通事業者と企画内容や実現可能性を検討・協議		検討結果を踏まえて必要に応じて実施				
見直し	取組1 公共交通の利用促進に向けた情報発信を継続的に実施						
新規	取組2 久留里線の観光利用及び沿線住民に対する利用促進を継続的に実施						
見直し	関係各課と連携して継続的に実施						
見直し	取組1 利用促進に向けた意識醸成の取組内容を交通事業者と企画・協議・検討		検討結果を踏まえて、順次実施し、実施内容の再検討				
見直し	公共交通の乗り方教室や公共交通の広報活動を継続的に実施						
見直し	利用実態を踏まえ、継続的に見直しを実施						
新規	近隣自治体や交通事業者と連携して中長期的な取組の企画内容を協議・検討		近隣自治体や交通事業者と連携した担い手確保に向けた取組を中長期的に実施				
新規	取組1 情報収集・調査・導入方針（データの利活用方法・整備方法・スケジュール等）を検討		公共交通のオープンデータ化に向け交通事業者と連携して企画内容や実現可能性を検討・協議し、必要に応じて実施				
新規	取組2 情報収集・調査し、導入方針（取組の方向性・スケジュール等）を検討		移動と関連サービスを組合せた取組に向け交通事業者と連携して企画内容や実現可能性を検討・協議し、必要に応じて実施				
新規	情報収集・調査し、導入の可能性について検討		自動運転技術導入に向けた取組に向け交通事業者と連携して企画内容や実現可能性を検討・協議し、必要に応じて実施				
新規	社会情勢や車両更新時期をみながら、交通事業者と連携して環境配慮車両導入方針（車両・スケジュール等）を検討		検討結果を踏まえて、交通事業者と連携して順次、環境配慮車両に更新				

一次指標：事業による定量的な効果を計測するもの

二次指標：他分野との連携によるまちづくり全体の効果を計測するもの

目標① 市内・市外からのアクセスの確保

一次指標	二次指標
<p>高速バスの利用者数</p> <p>現況値(R4) 455,627人/年 → 目標値(R12) 473,000人/年</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：運行事業者提供データ</p>	<p>居住誘導区域内の公共交通徒歩圏内の人口密度</p> <p>現況値(R4) 44.6人/ha → 目標値(R12) 40.9人/ha以上</p> <p>関連計画との整合：立地適正化計画 データ取得方法：国勢調査</p>
<p>路線バスの利用者数</p> <p>現況値(R4) 968,003人/年 → 目標値(R12) 1,005,000人/年</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：運行事業者提供データ</p>	<p>観光客入込客数</p> <p>現況値(R4) 2,072千人 → 目標値(R12) 2,750千人(R8年度)</p> <p>関連計画との整合：総合計画 データ取得方法：千葉県観光入込調査報告書</p>
<p>コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数</p> <p>現況値(R4) 219,473人 → 目標値(R12) 280,000人</p> <p>関連計画との整合：総合計画 データ取得方法：運行事業者提供データ</p>	

目標② 利用しやすい移動環境の整備

一次指標	二次指標
<p>モビリティ・マネジメントの取組回数</p> <p>現況値(R4) 3回/年 → 目標値(R12) 3回/年以上</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市データ</p>	<p>公共交通の満足度</p> <p>現況値(R4) 44.4% → 目標値(R12) 56.8%(R8年度)</p> <p>関連計画との整合：総合計画 データ取得方法：市民アンケート</p>
<p>ユニバーサルデザインに対応した車両の導入率</p> <p>現況値(R4) バス 95.0% → 目標値(R12) バス 100.0%</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：運行事業者提供データ</p>	<p>公共交通を利用する人の割合</p> <p>現況値(R4) 10.8% → 目標値(R12) 12.2%</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市民アンケート</p>
<p>ユニバーサルデザインに対応した車両の導入率</p> <p>現況値(R4) タクシー 28.4% → 目標値(R12) タクシー 62.5%</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：運行事業者提供データ</p>	

目標③ 持続可能な公共交通の仕組みづくり

一次指標	二次指標
<p>路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの運行に係る市の財政負担額</p> <p>現況値(R4) 194,503千円 → 目標値(R12) 現況負担額の範囲内</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市データ</p>	<p>市の補助により運行する路線バスの路線数</p> <p>現況値(R4) 9路線 → 目標値(R12) 9路線</p> <p>関連計画との整合：総合計画 データ取得方法：市データ</p>
<p>利用者1人当たりの市負担額</p> <p>現況値(R4) 237.5円/人 → 目標値(R12) 現況負担額の範囲内</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市データ・運行事業者提供データ</p>	<p>公共交通を利用する人の割合(再掲)</p> <p>現況値(R4) 10.8% → 目標値(R12) 12.2%</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市民アンケート</p>
<p>運転手等の確保に向けた取組回数</p> <p>現況値(R4) 年1回 → 目標値(R12) 年1回以上</p> <p>関連計画との整合：なし データ取得方法：市データ</p>	