

# 君津市地域公共交通計画(素案) 概要版

## 第1章 君津市地域公共交通計画とは

君津市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。君津市全域を対象に、令和6(2024)～令和12(2030)年度の7年間を計画期間とします。

### 【地域公共交通計画のポイント】

- まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- 住民をはじめとした地域の関係者相互間との連携と協働の促進を位置づけ
- 定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務

### 【SDGs・脱炭素社会・MaaS】

- SDGsの目標達成や脱炭素社会への貢献が公共交通においても求められています。MaaS<sup>※1</sup>による移動の利便性向上が進められています。
- ※1 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決裁等を一括で行うサービスのこと

### 【労働基準法の改正に伴う事業者への規制強化】

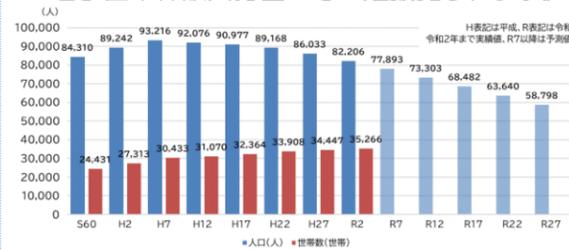
- 運転手の長時間労働や低賃金労働等といった労働環境の改善のため、令和6(2024)年度から規制が適用されます。

## 第2章 君津市の現況

### 1 地域の現況

#### 【人口・人口流動】

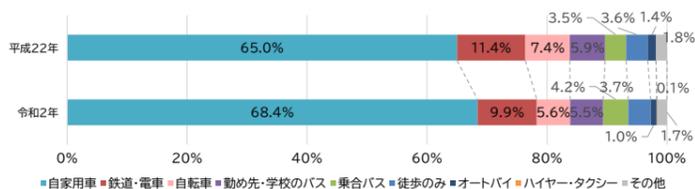
- 市の人口は H7 年をピークに減少しており、今後も減少することが予想されます。また、65 歳未満の割合が減少する一方、65 歳以上は増加傾向にあります。
- 君津市からの通勤・通学の人口流動は、木更津市、富津市などの近隣市が多く、また、東京 23 区や神奈川方面へも一定数見られます。



君津市からの通勤・通学の人口流動

#### 【交通手段分担率】

- 交通手段利用割合は、自家用車が約7割を占め、増加しています。



交通手段の利用割合の比較

#### 【施設立地】

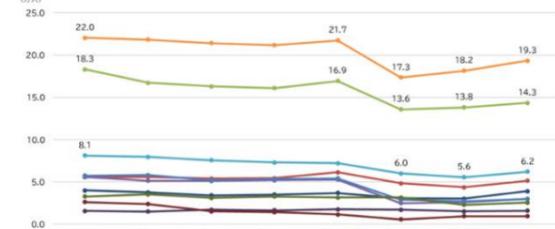
- 市役所や総合病院などの公共施設、医療機関、商業施設は君津地区に集中しています。

### 2 公共交通の現況

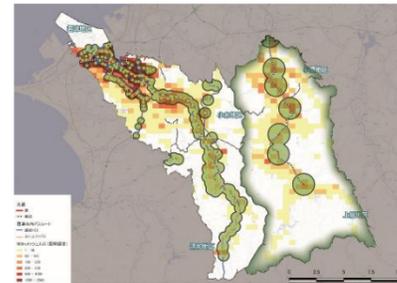
- 市内の公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンドタクシーが運行されています。
- 利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により一時減少しましたが、回復基調にあります。

### 3 公共交通の特徴

- 公共交通空白地域が、君津・小糸・清和地区に存在しています。
- ※小櫃・上総地区はデマンドタクシーにより地区全域をカバーしているものとみなす
- 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。



路線バス利用者数の推移



公共交通カバー圏域

### 5 上位・関連計画の方針

#### 【総合計画】

- 持続可能な公共交通体系の構築や都市空間のバリアフリーの推進により、誰もが快適に移動できる環境づくり

#### 【都市計画マスタープラン】

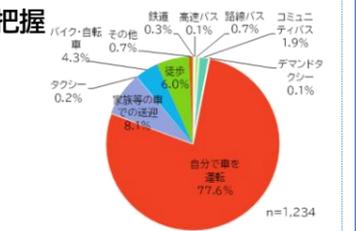
- 駅やバスターミナルに容易にアクセスできる公共交通の確保・充実
- ニーズに対応したサービス水準の向上

#### 【立地適正化計画】

- 都市機能の集約と移動環境の向上による便利で賑わいのあるまち
- 誰もが快適に・健康的に日常生活を過ごせる持続可能なまち

### 4 市民、利用者の実態調査及び意向把握

- 「通勤・通学」、「買い物」、「通院」いずれの移動目的においても、自分で運転する方が7割以上あり、市民の約6割が75歳以上まで運転する意向があります。
- 移動先として、「買い物」目的では市内のスーパー、「通院」目的では市内の病院が多くみられます。
- 公共交通を利用しない方は、徒歩や自転車、車等で問題なく移動できるという理由が多く、次に利用する時間帯が合わないという理由が多くなっています。
- 高校生は、「通学」及び「日常的な遊び・趣味・習い事等」で「鉄道」を利用することが多くなっています。
- 公共交通利用者は、全ての交通手段において通勤目的での利用が最も多く、コミュニティバスでは、他の交通手段に比べて通学や買い物目的の利用割合が多くみられます。
- 運転手不足や収益性が悪化傾向といった課題が、運行事業者の抱える問題として上がっています。



日常的な買い物の際の交通手段

### 6 現行計画(君津市地域公共交通網形成計画)の評価

- 利便性の高い公共交通体系の構築に向けた継続的な取組が必要
- 交通結節点へのアクセス及び乗り換え利便性の向上に向けた継続的な取組が必要
- 高齢者等の交通弱者への移動手段の確保に向けた継続的な取組が必要
- 人にやさしい公共交通環境の整備や効果的な周知・PRによる潜在需要の掘り起こしなどの取組が必要
- 地域住民主体の新たな地域公共交通の導入に向けた取組の推進が必要
- 受益者負担の適正化に向けた継続的な取組が必要

## 第3章 地域公共交通の課題

本市の現況、国の方針や上位計画等を踏まえ、本市における公共交通に係る課題を整理します。

### 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)への対応が必要

### 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等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

## 第4章 地域公共交通計画の理念・方針

地域公共交通の課題を解決するための方向性(基本理念と基本方針)を以下に示します。

### ①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

### ②地域公共交通計画の基本方針

#### 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

課題1 課題2 課題3 課題5 課題6

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

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5 課題6

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目指します。

#### 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

課題3 課題4 課題5 課題7

今後も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。

## 第5章 地域公共交通計画の目標

基本方針に基づいて、地域公共交通の目標と達成すべき指標を位置づけます。

- 一次指標:事業による定量的な効果を計測
- 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

### 目標1 市内・市外からのアクセスの確保

基本方針1 基本方針2

- 一次指標  
・高速バス・路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数

- 二次指標  
・居住誘導区域内の公共交通徒歩圏内の人口密度  
・観光客入込客数

### 目標2 利用しやすい移動環境の整備

基本方針1 基本方針2

- 一次指標  
・モビリティ・マネジメントの取組回数  
・ユニバーサルデザインに対応した車両の導入率

- 二次指標  
・公共交通の満足度(市民アンケート)  
・公共交通を利用する人の割合(市民アンケート)

### 目標3 持続可能な公共交通の仕組みづくり

基本方針3

- 一次指標  
・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  
・利用者1人当たりの市負担額  
・運転手等の確保に向けた取組回数

- 二次指標  
・市の補助により運行する路線バスの路線数  
・公共交通を利用する人の割合(市民アンケート)(再掲)

## 第6章 目標を達成するための施策

地域公共交通計画の目標を達成するための施策を以下に示します。

### 施策1 拠点間をむすぶ移動手段の確保

目標1 目標2 目標3

- ・鉄道・高速バス等の利便性の向上【見直し】
- ・バス路線の再編等(①君津市内循環線、コミュニティバス小糸川循環線②周西線、コミュニティバス中島豊英線等)【見直し】
- ・ファースト・ラストワンマイル<sup>※1</sup>に対応した移動手段の検討【新規】
- ・地域が主体となった移動支援策の検討【見直し】

### 施策2 交通結節点等の機能強化

目標1 目標2

- ・交通結節点等における利便性向上に向けた運行ダイヤの調整【見直し】
- ・待合環境の充実(ベンチの設置検討等)【新規】
- ・ファースト・ラストワンマイルに対応した移動手段の検討【新規】<再掲>

### 施策3 公共交通サービスの向上

目標1 目標2

- ・ICカードの利用促進やキャッシュレス決済の検討【新規】
- ・ユニバーサルデザインに対応した車両の導入推進【見直し】
- ・デマンドタクシーの効率的な配車・乗合乗車等の推進【見直し】
- ・電子定期券や企画切符等の多様な運賃制度の導入検討【見直し】
- ・交通と他分野が連携した取組の検討【新規】

### 施策4 地域と一体となって交通を支える取組の推進

目標2 目標3

- ・公共交通の利用促進【見直し】
- ・高齢者等への移動支援【新規】
- ・モビリティ・マネジメント<sup>※2</sup>の推進【見直し】
- ・受益者負担の見直し【見直し】
- ・公共交通の担い手確保【新規】

### 施策5 公共交通のDX<sup>※3</sup>・GX<sup>※4</sup>の推進

目標1 目標2 目標3

- ・オープンデータの利活用に向けた検討【新規】
- ・公共交通の自動運転技術導入に向けた検討【新規】
- ・公共交通の運行車両の電気自動車(EV)及び燃料電池自動車(FCV)の更新・導入検討【新規】

※1 ファーストワンマイル・ラストワンマイル:ファーストワンマイルは移動を開始する地点からバス停や交通結節点等までを、ラストワンマイルはバス停や交通結節点等から目的地までのこと。

※2 モビリティ・マネジメント:一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促すこと。

※3 DX:デジタルトランスフォーメーション【Digital Transformation】の略で、交通分野におけるデジタル化に向けた変革のこと。

※4 GX:グリーントランスフォーメーション【Green Transformation】の略で、交通分野における脱炭素化に向けた社会変革のこと。

## 第7章 地域公共交通計画の進捗管理

進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況の評価を行います。達成状況の評価と見直しは、君津市地域公共交通会議を中心に1年単位で行っていきます。また、評価指標は、達成状況や施策の実施状況を踏まえ、適宜見直しを行うことも想定します。

