

君津市地域公共交通計画

(最終案)

君津市

目次

第1章	君津市地域公共交通計画とは	1
1.	位置づけと役割	1
2.	計画の期間と範囲	2
(1)	計画期間	2
(2)	計画の対象範囲	2
(3)	計画の対象	2
3.	国の方針、時代の潮流	3
(1)	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）	3
(2)	SDGs	3
(3)	脱炭素社会	4
(4)	MaaS	4
(5)	運転手不足、2024年問題	4
第2章	君津市の現況	5
1.	地域の現況	5
(1)	人口・世帯	5
(2)	人口流動	9
(3)	交通手段分担率	15
(4)	施設立地	16
2.	公共交通の現況	17
(1)	鉄道	17
(2)	高速バス	19
(3)	路線バス	21
(4)	コミュニティバス	24
(5)	デマンドタクシー（きみぴょん号）	28
(6)	その他の交通	29
3.	公共交通の特徴	31
(1)	公共交通カバー圏	31
(2)	交通利用者数と市負担額	33
4.	市民、利用者の実態調査及び意向把握	34
(1)	実態調査の概要	34
(2)	市民アンケート調査	34
(3)	公共交通利用者アンケート調査	41
(4)	高校生アンケート調査	42
(5)	デマンドタクシー利用登録者アンケート調査	43
(6)	交通事業者、関係団体アンケート調査	45
5.	上位計画・関連計画の方針	47

(1)	君津市総合計画（令和4（2022）年3月）	47
(2)	君津市都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月）	48
(3)	君津市立地適正化計画（令和5（2023）年3月）	49
(4)	その他関連計画	50
6.	君津市地域公共交通網形成計画の評価	51
(1)	地域公共交通網形成計画の計画目標、評価指標、実施事業	51
(2)	計画目標の達成状況	52
(3)	地域公共交通網形成計画の評価結果（課題）	52
第3章	君津市の公共交通に係る課題	54
第4章	地域公共交通計画の理念・方針	58
1.	地域公共交通計画の基本理念	58
2.	地域公共交通計画の基本方針	59
3.	公共交通ネットワークの将来像	60
(1)	君津地区の考え方	63
(2)	小糸・清和地区の考え方	64
(3)	小櫃・上総地区の考え方	65
第5章	地域公共交通計画の目標	66
第6章	目標を達成するための施策	68
第7章	地域公共交通計画の進捗管理	82
1.	評価方法	82
2.	計画の推進体制	82
巻末資料		83
1	計画の策定経過	83
2	君津市地域公共交通会議委員名簿	84
3	君津市地域公共交通会議設置要綱	85
4	目標値設定の考え方	88
5	用語解説	94

第1章 君津市地域公共交通計画とは

1. 位置づけと役割

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）（以下「地域交通法」という）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。

地域交通法が施行以降、地方自治体においても交通に関する政策の総合的かつ計画的な推進が求められています。

一方、本市においては、君津市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という）を平成28（2016）年に策定し、各種公共交通施策に取り組んできました。この間に、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、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そのものや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（以下「本計画」という）を策定するものとします。

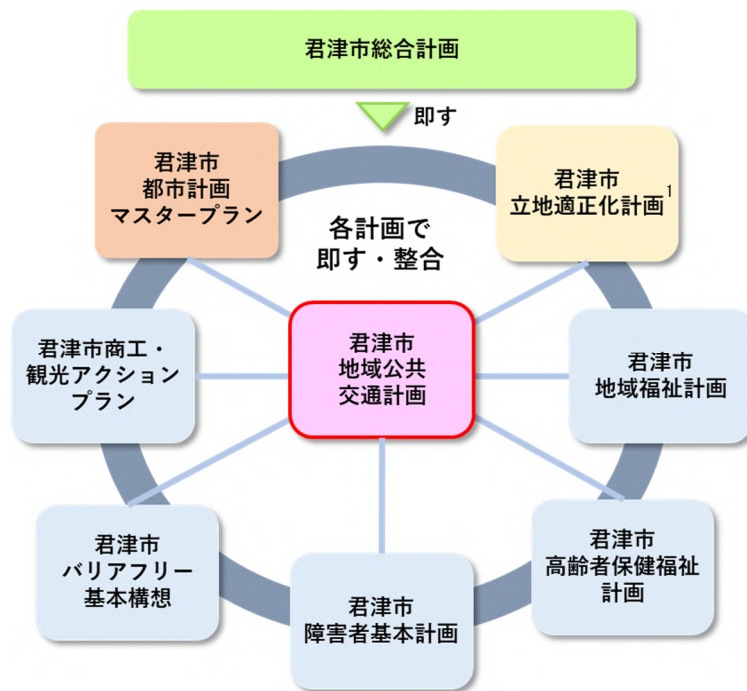


図 1-1 君津市地域公共交通計画の位置づけ

¹ 平成26（2014）年8月の都市再生特別措置法の一部改正により、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、市町村が策定できることとなった計画のこと。「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業等の利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う。

2. 計画の期間と範囲

(1) 計画期間

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						

(2) 計画の対象範囲

計画の対象範囲は、君津市全域とします。

(3) 計画の対象

既存の公共交通サービス（鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、デマンドタクシー）に加え、地域の多様な輸送資源（スクールバス、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）、新技術を活用した移動手段等（パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、MaaS、AIによる配車、自動運転など）を計画の対象とします。

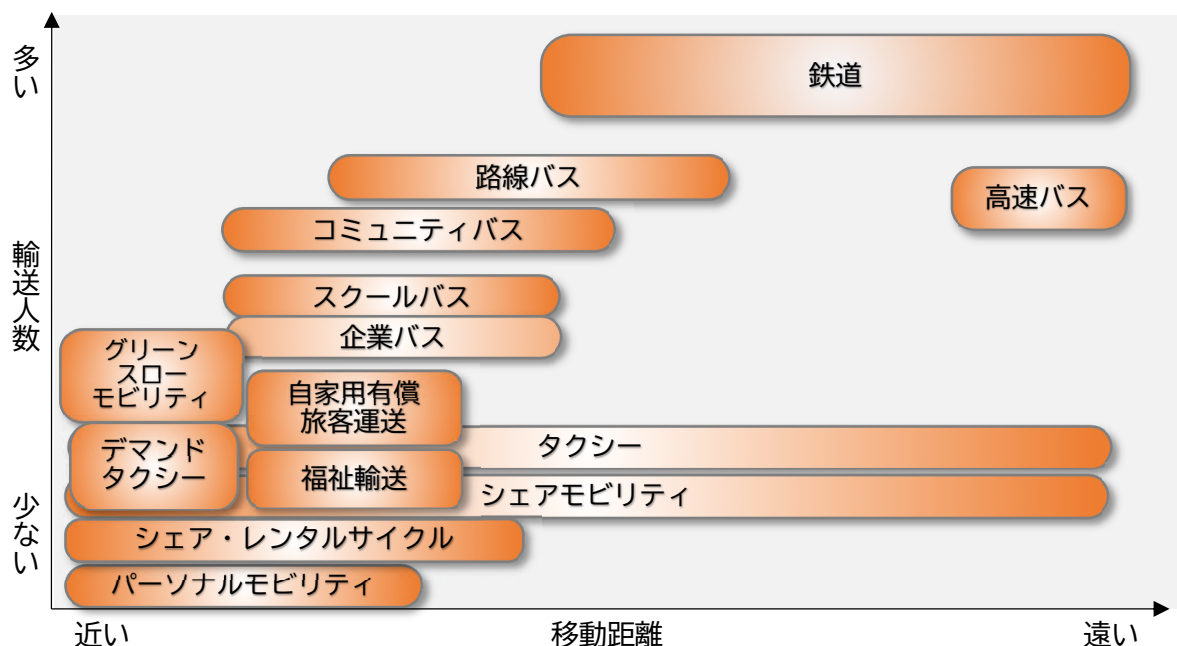


図 1-2 本計画で対象とする移動手段

3. 国の方針、時代の潮流

(1) 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）

地域交通法は、地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律です。

○地域公共交通計画とは

- ・地域公共交通計画は、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、地域公共交通のマスタープランです。全ての地方公共団体が作成の努力義務を有します。
- ・自治体や交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成するものです。

○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

(2) SDGs

SDGs² (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に掲げられるものであり、17 のゴール、169 のターゲットで構成されています。これにより、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、すべての人々がそれぞれの立場で主体的に行動することが求められています。

本計画においては、目標年を 2030 年としており、SDGs の目標年と同一であることから、SDGs の目標達成を目指します。

さらに、君津市総合計画で整理される柱のうち、本計画と親和性の高い「柱 4-6 移動」と対応する 3 つのゴール「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」、「17 パートナリシップで目標を達成しよう」の達成を前提に、必要に応じて他のゴールも踏まえながら、貢献していく観点を取り入れて策定します。



² 【Sustainable Development Goals】の略。平成 27 (2015) 年 9 月に国連が採択した持続可能な開発目標のこと。なお、17 の目標と 169 のターゲットが示されている。

(3) 脱炭素社会

国土交通省では、公共交通利用促進等の公共交通の GX³（グリーントランスフォーメーション）を推進し、公共交通の利用を通じた地球環境問題への貢献を掲げています。

- ・ 脱炭素化に向けては、交通 GX が喫緊の課題となっています。
- ・ 国は令和 17（2035）年までにガソリン自動車の新車販売禁止を表明しており、EV⁴や FCV⁵を普及促進するとしています。
- ・ バスやタクシー事業等における今後の動向を注視しつつ、市民や交通事業者に対してハード・ソフト両面から交通 GX を推進できる施策について検討することが重要です。

(4) M a a S

MaaS【マース：Mobility as a Service】とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ⁶単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となります。

国土交通省では、関係府省庁と連携しつつ MaaS の全国への早急な普及に取り組んでおり、実証実験への支援拡充、MaaS に不可欠な交通事業者のキャッシュレス化や交通情報のデータ化などに対し、財政面、ノウハウ面で支援し、MaaS による移動の利便性向上を進めています。

(5) 運転手不足、2024 年問題

バスをはじめとする公共交通の経営環境は、運転手不足や高齢化が深刻な状況となっています。背景には、長時間拘束、低賃金等の過酷な労働環境が一因と考えられ、確保がより一層困難となっています。

このような自動車運転手の労働時間等の改善を図るため、「自動車運転手の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定され令和 6（2024）年 4 月 1 日から適用されます。

これにより、従前の運行計画を継続するためには、より多くの運転手が必要となります。



図 1-3 運輸部門での労働基準法の改正ポスター

出典：厚生労働省

³ グリーントランスフォーメーション【Green Transformation】の略。脱炭素化に向けた社会変革のこと。交通分野での GX に向けた取組を好通う GX ということもある。

⁴ 【Electric Vehicle】の略。電気をエネルギー源として電動機で走行する自動車のこと。

⁵ 【Fuel Cell Vehicle】の略。燃料電池内で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで、モーターを回して走行する自動車のこと。

⁶ 出発点から目的地への一方向の人の移動を意味すること。なお、発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。

第2章 君津市の現況

1. 地域の現況

(1) 人口・世帯

1) 市の人口・世帯の動向と将来予測

市の人口は、平成7（1995）年の93,216人をピークに減少しており、令和2（2020）年の人口は82,206人で、ピーク時より約11,000人も減少しています。一方、世帯数は増加しています。

今後も市の人口は減少することが予測され、令和27（2045）年には60,000人を下回るとみられています。

年代別の人口割合では、15歳未満、及び15～64歳の人口割合が年々減少する一方で、65歳以上の人口割合が増えており、少子高齢化が進んでいます。

人口分布では、令和12（2030）年時点の人口は、15歳未満は君津地区に集中し、65歳以上の人口分布は市域に点在すると予想されています。

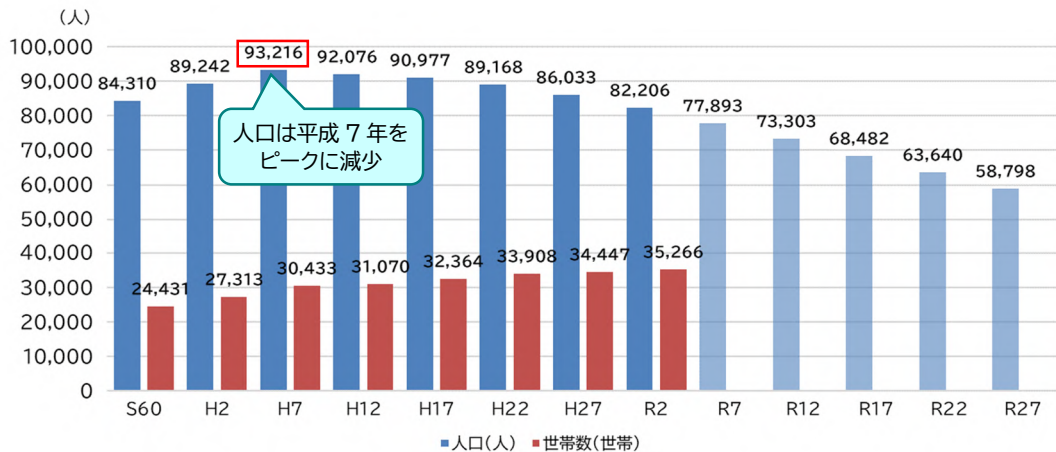


図 2-1 君津市の人口推移（全人口）

出典：実績値（～令和2（2020）年）：国勢調査⁷（各年）、予測値（令和7（2025）年～）：君津市総合計画

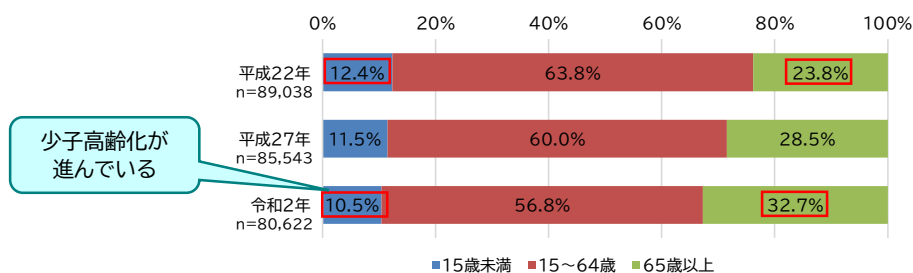
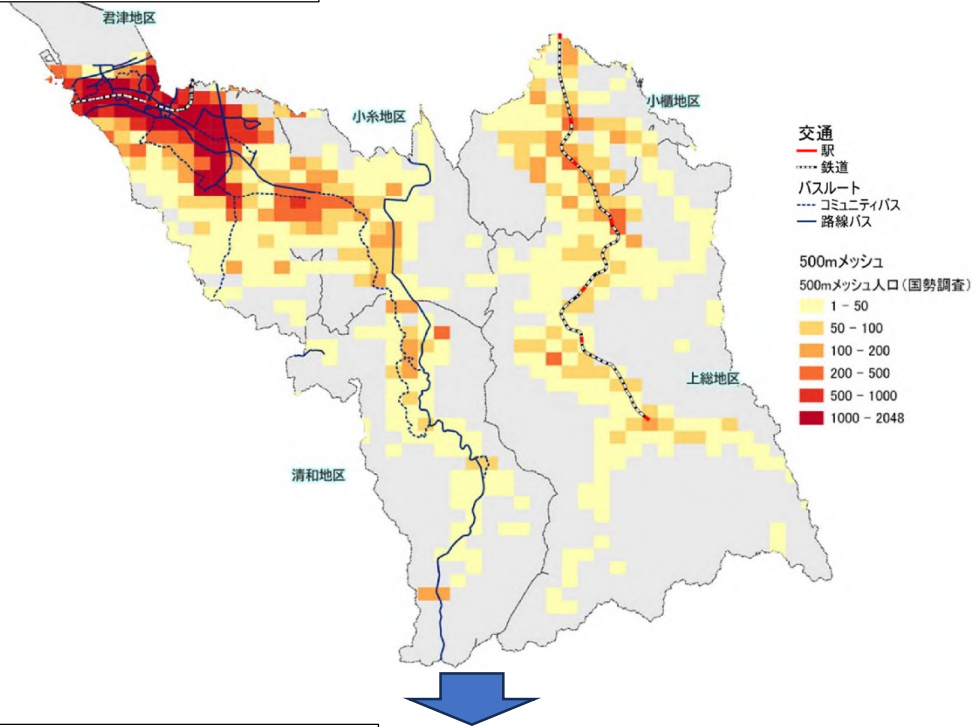


図 2-2 君津市の年代別人口構成の推移（3世代別・年齢不詳除く）

出典：国勢調査（各年）

⁷ 統計法に基づき、5年に一度実施する統計調査のこと。男女の別、出生の年月、就業状態、従業地または通学地、世帯員の数、住居の種類、住宅の建て方などの項目について調べる。10月1日現在、日本国内に住む全ての人（外国人を含む）及び世帯を対象とする。

人口分布(現在(令和 2 年時点))



人口分布(将来予測(令和 12 年時点))

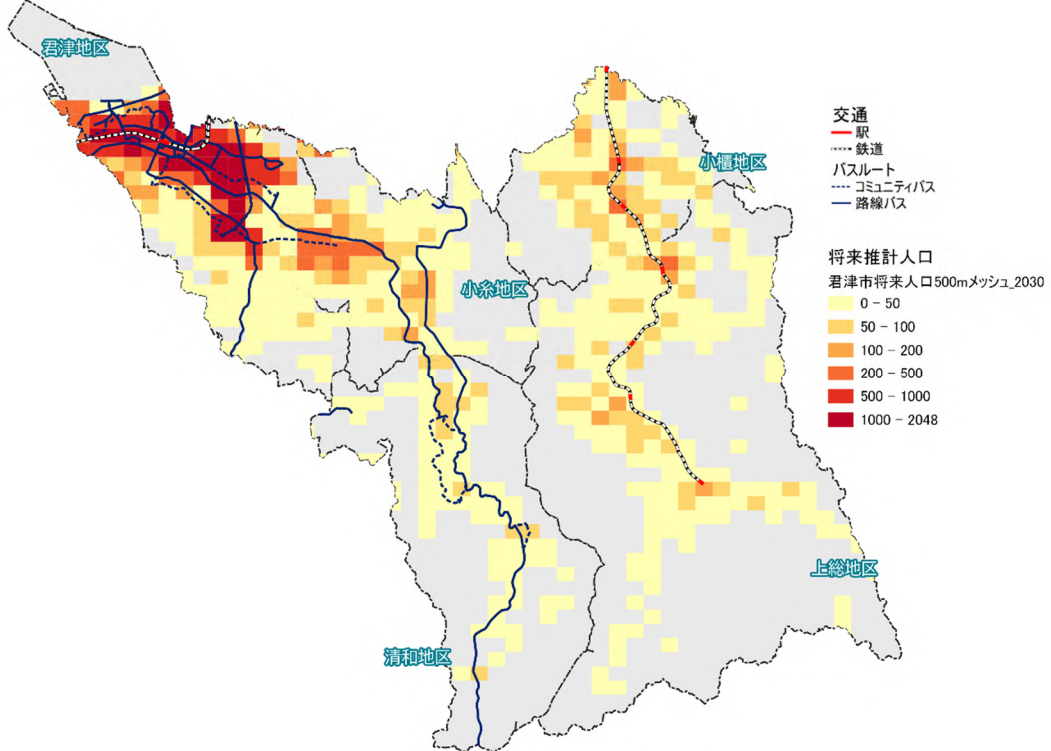
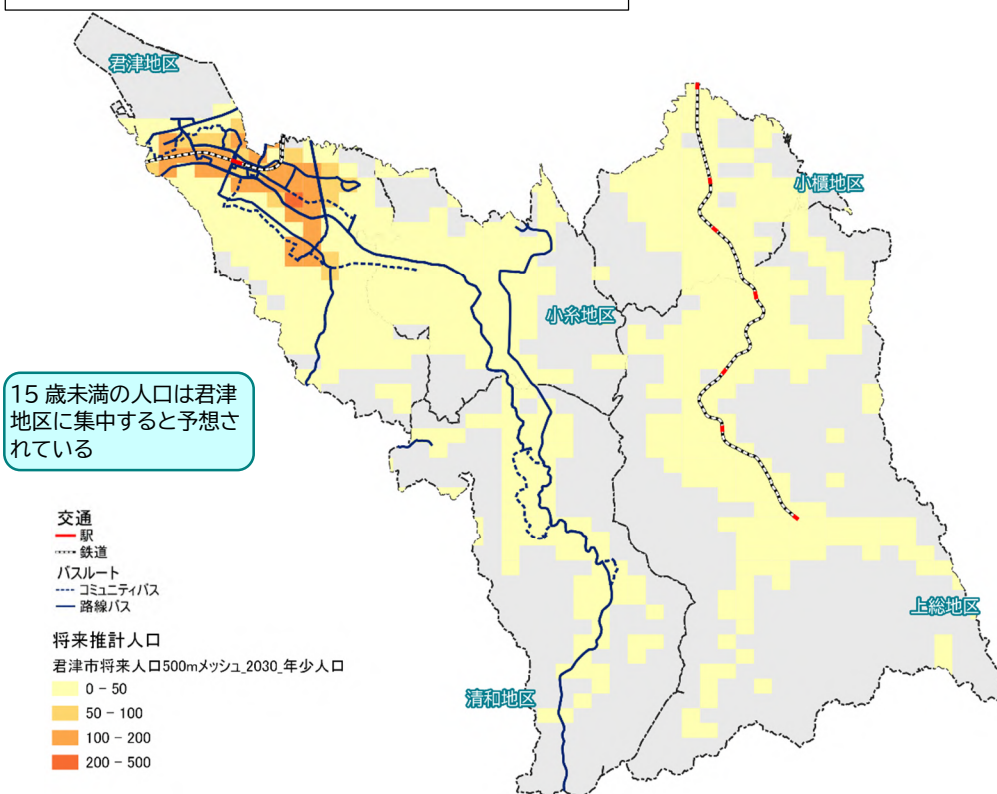


図 2-3 君津市の人口分布(現在及び将来予測)

出典：国勢調査(令和 2(2020)年)、社会保障人口問題研究所(平成 27(2015)年国勢調査基準)

15歳未満の人口分布(将来予測(令和12年時点))



65歳以上の人口分布(将来予測(令和12年時点))

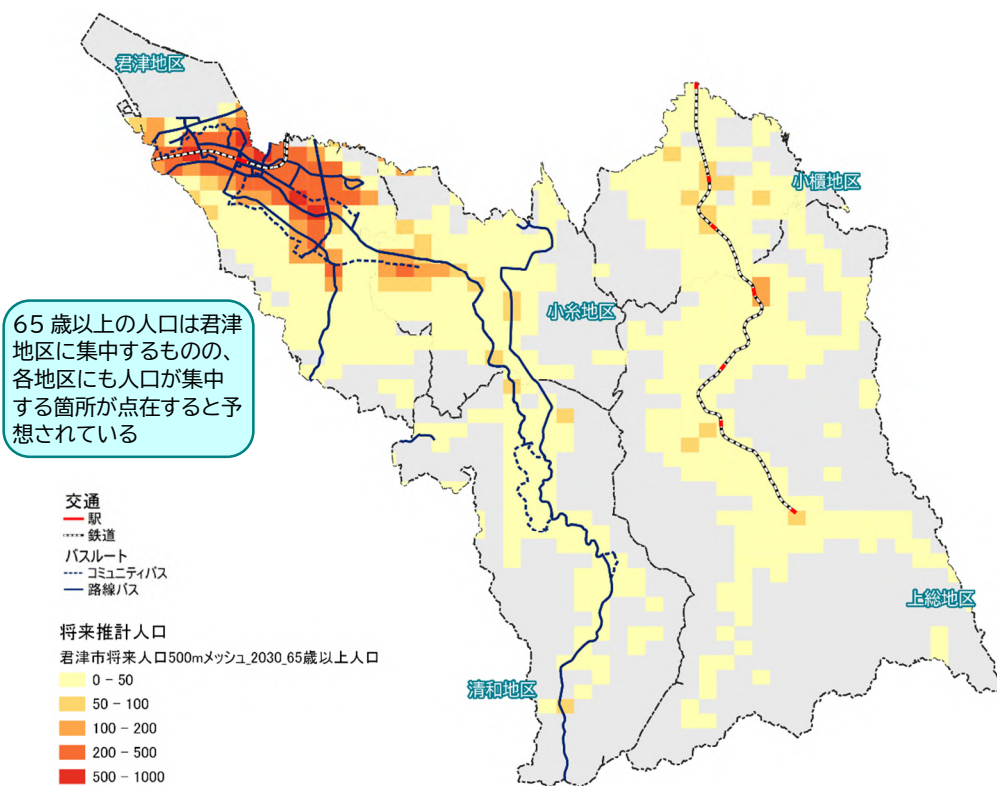


図 2-4 君津市の将来人口分布 (上段: 年少人口 (15歳未満)、下段: 高齢者人口 (65歳以上))

出典: 社会保障人口問題研究所 (平成 27 (2015) 年国勢調査基準)

2) 地区別の人口

地区別の人口は、君津地区が5地区のうち最も多く60,000人程度となっています。他地区では、それぞれ10,000人を下回っています。

なお、君津地区を含め全ての地区で減少傾向にあり、減少率が特に大きい上総地区では、毎年3.0%程度減少しています。

清和・上総地区では、65歳以上の人口が50.0%を超えており、本市の平均値よりも高くなっています。

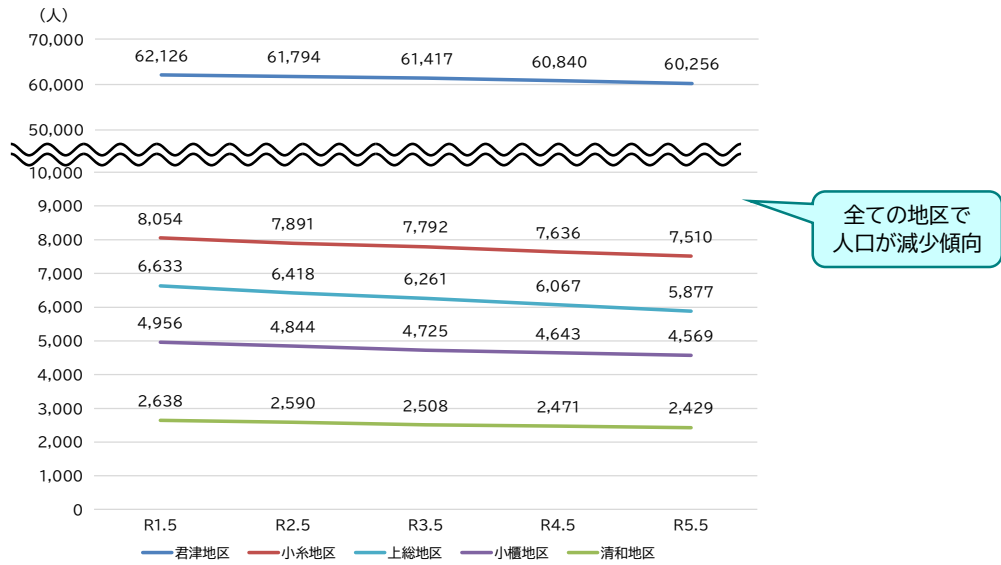


図 2-5 君津市の地区別人口推移

出典：君津市住民基本台帳（各年月）

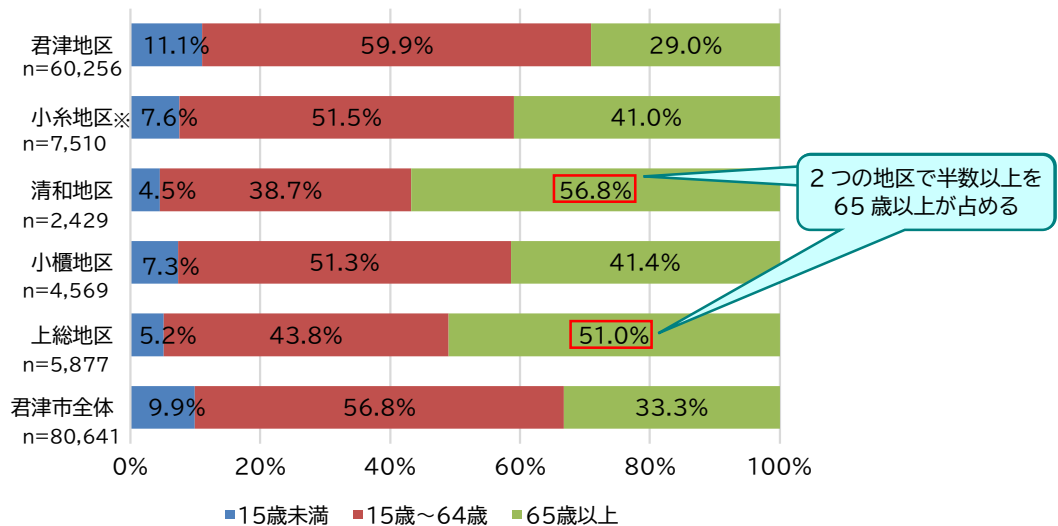


図 2-6 君津市の地区別人口（3世代別・年齢不詳除く）

※ 四捨五入の関係により合計が100%にならない

出典：君津市住民基本台帳（令和5（2023）年5月）

(2)人口流動

1) 国勢調査からみる通勤・通学目的での人の動き

1日当たりの人の動きとして、君津市内・市外での通勤・通学目的に着目すると、以下の特性があります。

- 君津市の就業者・通学者（夜間人口から就業・通学していない人を引いた数）は54,721人で、そのうち通勤・通学のために、市外へ移動する人（以下「流出人口」という）は17,920人（32.7%）となっています。
- 君津市での就業者・通学者（昼間人口）は52,203人で、市外から君津市に移動する人（以下「流入人口」という）は16,706人（32.0%）となっています。
- 流出人口は、近隣の木更津市（7,457人）、富津市（3,387人）が多く、袖ヶ浦市、市原市、千葉市へも1,000人以上となっています。また、東京23区には1,175人、神奈川県に218人と、アクアラインを経由した移動実態がうかがえます。
- 流入人口は、近隣の木更津市、富津市からが多く、袖ヶ浦市からも1,000人以上となっています。

君津市からの流出口(計 17,920 人)



君津市の就業者・通学者うち
32.7%が流出

君津市への流入人口(計 16,706 人)



君津市に就業者・通学者のうち
32.0%が流入

図 2-7 君津市内・市外への人口流動

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

表 2-1 通勤・通学流動

発	着	流出口 (人)
1	君津市 木更津市	7,457
2	君津市 富津市	3,387
3	君津市 袖ヶ浦市	1,536
4	君津市 市原市	1,527
5	君津市 千葉県	1,436
6	君津市 東京都	1,243
	君津市 うち23区	1,175
	君津市 千代田区	218
	君津市 中央区	152
	君津市 港区	146
	君津市 大田区	107
	君津市 江東区	88

君津市から東京
都へも流出

発	着	流入人口 (人)
1	木更津市 君津市	7,673
2	富津市 君津市	4,040
3	袖ヶ浦市 君津市	1,351
4	市原市 君津市	832
5	千葉県 君津市	516
6	南房総市 君津市	297

君津市へは主
に木更津市
から流入

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

2) 東京都市圏パートトリップ (PT) 調査⁸による OD⁹ (起終点) 量

① 君津地区を出発するトリップ

君津地区を出発するトリップでは、いずれの移動目的においても、君津地区内への移動が最も多く、大半を占めています。

市外への移動のうち、通勤、私事目的では木更津市や富津市、また、通学目的では木更津市や千葉市への移動が多く、東京方面への移動もみられています。



図 2-8 君津地区を出発するトリップの OD

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査、国土地理院基盤地図情報

表 2-2 君津地区を出発するトリップの目的別 OD 量

君津地区内の移動が最も多い

自宅-業務(君津地区発)	計画基本ゾーン	トリップ	自宅-通学(君津地区発)			自宅-私事(君津地区発)			
			計画基本ゾーン	トリップ	計画基本ゾーン	トリップ	計画基本ゾーン	トリップ	
君津市(君津地区)	4,620	9,242	君津市(君津地区)	4,620	5,775	君津市(君津地区)	4,620	14,324	
木更津市(木更津地区)	4,610	2,303	木更津市(木更津地区)	4,610	624	木更津市(木更津地区)	4,610	1,968	
富津市(富津地区等)	4,622	1,507	千葉市稲毛区	4,631	230	富津市(富津地区等)	4,622	694	
木更津市(清川地区等)	4,612	1,054	品川区		123	170	君津市(君津地区以外)	4,621	434
君津市(君津地区以外)	4,621	574	港区		34	140	木更津市(清川地区等)	4,612	427

※業務 自宅から業務先、勤務先から業務先、業務先から勤務先、業務先から業務先への移動
私事 買物、レジャー等の移動

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

⁸ 交通行動の起点(出発地)、終点(到着地)、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細なトリップデータを調べる“人の移動”に関する調査のこと。平成30年9~11月に、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部の268市区町村に居住する約1,800万世帯のうち無作為で選ばれた約63万世帯の方(満5歳以上)を対象に実施した。

⁹ 人や物、自動車などが移動する起点(origin)から終点(destination)までを一体として把握する交通量調査のこと。一般にはこのような起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も同時に調査され、交通の現状分析と計画策定の基礎資料とすることが多い。

② 君津地区以外を出発するトリップ

君津市（君津地区以外）を出発するトリップでは、いずれの移動目的においても、君津市（君津地区以外）への移動が多くなっています。

市外への移動は、業務目的では、木更津市や富津市、通学目的では、袖ヶ浦市や木更津市、私事目的では、鴨川市や木更津市など、隣接市町への移動が多くなっています。



図 2-9 君津市（君津地区以外）を出発するトリップの OD

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査、国土地理院基盤地図情報

表 2-3 君津市（君津地区以外）を出発するトリップの目的別 OD 量

君津地区以外内の移動が最も多い

自宅-業務 (君津地区以外発)	計画基本 ゾーン	トリップ	自宅-通学 (君津地区以外発)		トリップ	自宅-私事 (君津地区以外発)		トリップ
			計画基本 ゾーン	トリップ		計画基本 ゾーン	トリップ	
君津市(君津地区以外)	4,621	2,203	君津市(君津地区以外)	4,621	1,229	君津市(君津地区以外)	4,621	2,919
君津市(君津地区)	4,620	1,166	袖ヶ浦市(長浦地区等)	4,614	208	君津市(君津地区)	4,620	1,018
木更津市(清川地区等)	4,612	584	君津市(君津地区)	4,620	193	鴨川市	4,721	382
木更津市(金田地区等)	4,611	574	木更津市(清川地区等)	4,612	104	木更津市(木更津地区)	4,610	381
富津市(富津地区等)	4,622	283				木更津市(清川地区等)	4,612	249

※業務 自宅から業務先、勤務先から業務先、業務先から勤務先、業務先から業務先への移動

※私事 買物、レジャー等の移動

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

3) ビッグデータによる人の動きの分析

携帯基地局データを活用し、市内の主要施設付近の滞在人口（令和3（2021）年10月の1日平均）を把握しました。

市内主要施設周辺の時間帯別滞在人口

- 君津駅北口では、平日は11時台、休日は15時台が滞在人口のピークとなっています。また、日中の時間帯は、平日が休日よりも多くなっています。このことから、君津駅北口周辺部の銀行や病院などの公共施設の利用者やその他に臨海部の企業への来訪者が君津駅を利用していることが推測されます。
- 君津駅南口・アピタパワー君津店では、平日は16時台、休日は14時台が滞在人口のピークとなっています。このことから、平日のピークは帰宅途中の学生で、休日はアピタパワー君津店への買物利用が多くなっていることが推測されます。
- 久留里駅では、平日、休日ともに12時台が滞在人口のピークとなっています。また、9時～18時頃にかけて、平日が休日よりも多くなっており、周辺の公共施設の利用者や高校生が久留里駅を利用しているものと推測されます。
- 君津バスターミナル周辺では、平日における日中の滞在人口が深夜よりも少なく、通勤や通学者が流出していることが推測されます。一方、休日は日中の滞在人口が多く、周辺の君津市民文化ホールなどへの来訪者で増加していると推測されます。
- 中島バス停周辺では、平日の滞在人口が多く、平日は10時台、休日は9時台が滞在人口のピークとなっており、17時ごろまでほぼ横ばいです。周辺のおどや君津中島店や郵便局などへの来訪者が一定数いることが推測されるほか、各施設などでの労働者がカウントされていることも推測されます。

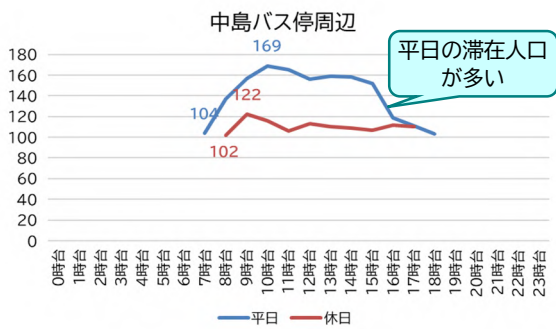
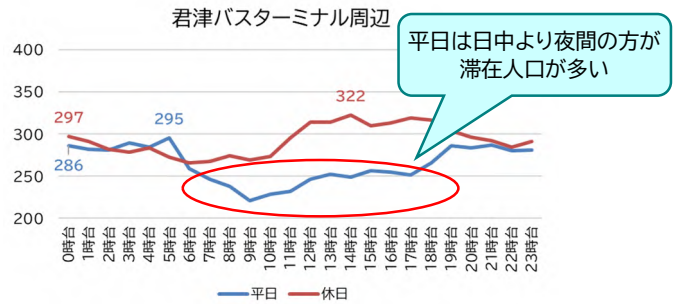
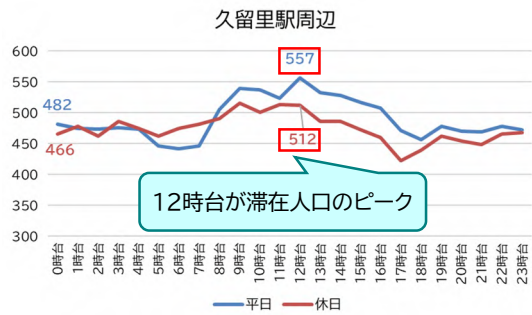
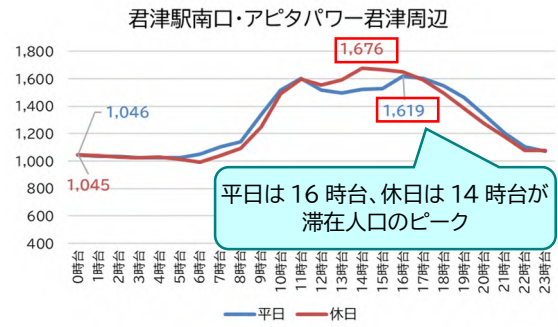
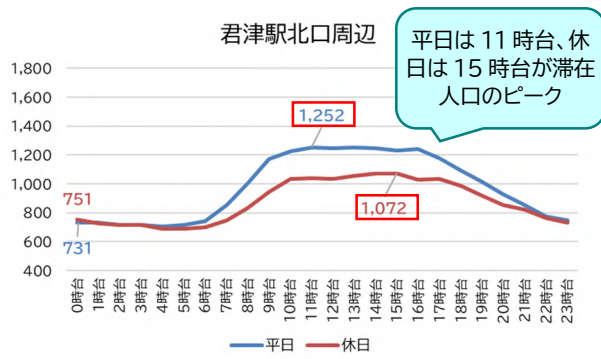


図 2-10 市内主要施設周辺の滞在人口

出典：モバイル空間統計

(3) 交通手段分担率¹⁰

本市の交通手段分担率は、過去10年間で自家用車の割合が増加し、公共交通全体の割合は減少していますが、乗合バスの割合が増加していることが特徴となっています。

- 自家用車の利用割合は、令和2年で68.4%と平成22年の65.0%と比べ3.4ポイント増加しています。
- 公共交通（鉄道・電車、乗合バス）の利用割合は、令和2年で14.1%と平成22年の14.9%と比べ0.8ポイント減少しています。
- 乗合バスの利用割合は、令和2年で4.2%と平成22年の3.5%と比べ0.7ポイント増加しています。

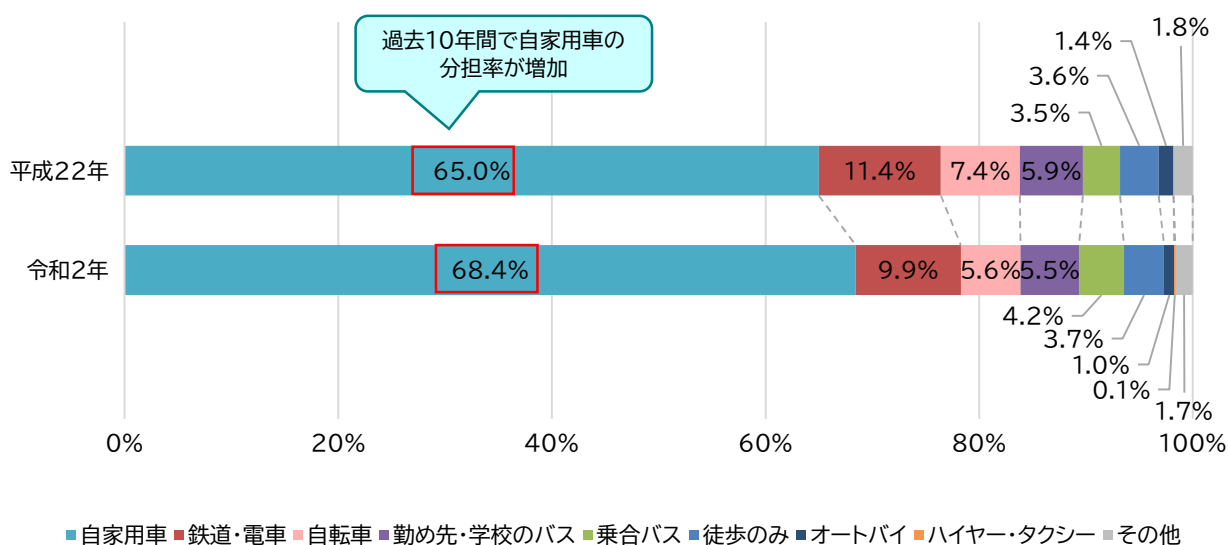


図 2-11 君津市の交通手段分担率の推移

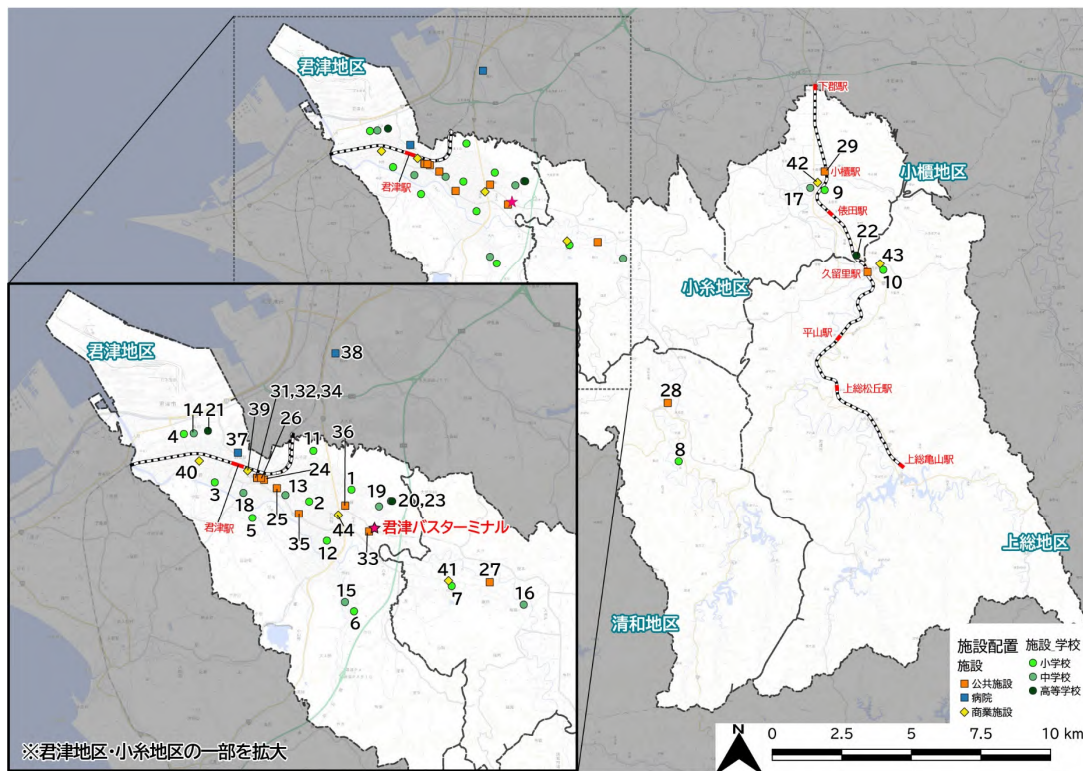
出典：国勢調査（令和2（2020）年・平成22（2010）年）

¹⁰ ある目的地までの移動に対して、それぞれの交通手段毎にどのくらい利用されたかを示す割合のこと。

(4) 施設立地

施設立地は、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。

久留里線沿線の小櫃駅・久留里駅周辺にもスーパーや学校が立地しています。



分類	名称	分類	名称
小学校	1 八重原小学校	公共施設	24 君津警察署
	2 南子安小学校		25 君津消防署
	3 周西小学校		26 君津市役所
	4 周西の丘小学校		27 小糸地域市民センター
	5 貞元小学校	公民館	28 清和地域市民センター
	6 周南小学校		29 小櫃地域市民センター
	7 小糸小学校	30 上総地域市民センター	
	8 清和小学校	図書館	31 君津中央公民館
	9 小櫃小学校		32 君津市立中央図書館
	10 上総小学校	文化施設	33 君津市民文化ホール
	11 北子安小学校		34 君津市生涯学習交流センター
12 外箕輪小学校	公園	35 君津中央公園	
13 君津中学校		36 内みのわ運動公園	
中学校	14 周西小学校	病院	37 玄々堂君津病院
	15 周南中学校		38 君津中央病院
	16 周東中学校	商業施設	39 アビタパワー君津店
	17 上総小櫃中学校		40 イオンタウン君津店
	18 周西南中学校		41 おどや君津中島店
高等学校	19 八重原中学校	42 おどや小櫃店	
	20 私立翔凜中学校	43 吉田屋久留里店	
	21 県立君津高等学校	44 ジョイフル本田君津店	
	22 県立君津青葉高等学校		
	23 私立翔凜高等学校		

図 2-12 君津市内の主な施設の立地状況

2. 公共交通の現況

(1) 鉄道

鉄道の現況は、以下になります。

- 本市では、JR 内房線と JR 久留里線の 2 路線が運行されており、内房線は君津駅を境に、久留里線は久留里駅を境に列車の運行本数が変わります。
- 令和 4 (2022) 年度の乗車人員は、君津駅が 6,664 人/日、久留里駅が 267 人/日 (ともに普通+定期) となっています。
- 乗車人員の推移は、平成 28 (2016) 年度から令和元 (2019) 年度までは横ばいでしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 (2020) 年度は減少しました。なお、令和 3 (2021) 年度は回復傾向となっています。

表 2-4 市内 2 駅の運行本数・乗車人員

	1日の運行本数(平日・本) ()内は土日祝の本数		R4乗車人員(人/日)
	上り(東京・千葉方面)	下り(館山・鴨川方面)	
君津駅 (内房線)	上り(東京・千葉方面) 74(72)	下り(館山・鴨川方面) 29(29)	6,664
久留里駅 (久留里線)	上り(木更津方面) 17	下り(上総亀山方面) 8	267

出典：JR 東日本ホームページ

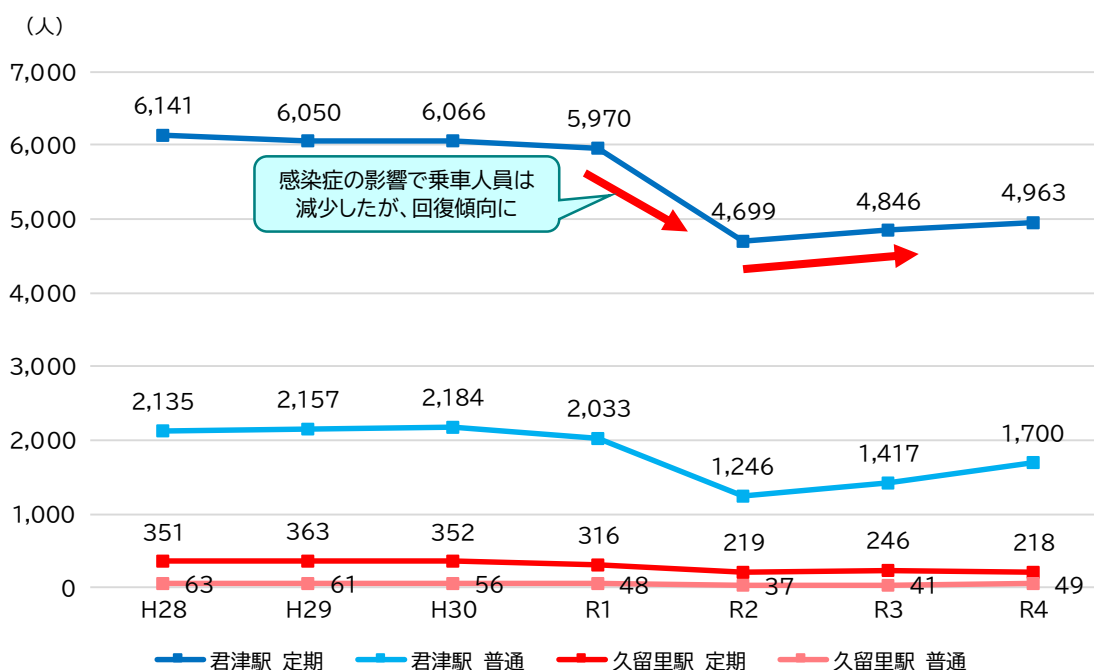


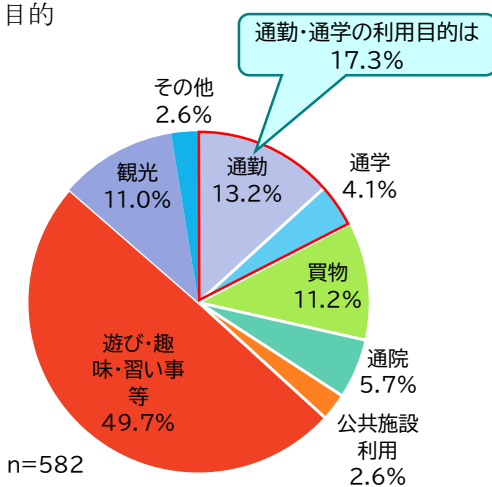
図 2-13 鉄道駅別の乗車人員の推移

出典：君津市統計書（平成 28 (2016) 年～令和 3 (2021) 年）、JR 東日本ホームページ（令和 4 (2022) 年）

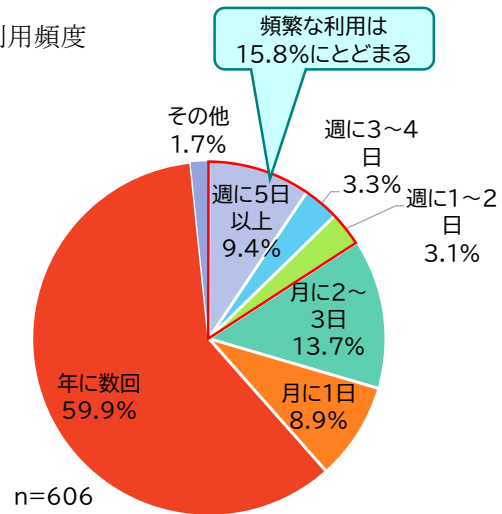
また、市民アンケート調査（令和4（2022）年）からみる鉄道の利用状況は、以下になります。

- 利用目的は「遊び・趣味・習い事等」、「買物」、「観光」を合わせると70.0%以上を占め、「通勤」・「通学」は17.3%となっています。
- 利用頻度は「年に数回」が59.9%と最も多く、「週に1～2日」以上の利用は15.8%にとどまっています。
- 運行サービスに対する満足度は、「運行ルート」は「満足」、「やや満足」の合計が36.8%と最も多くなっています。一方、「運行本数」は「不満」、「やや不満」の合計が51.8%と最も高く、「運行時間」、「駐車施設の確保のしやすさ」、「待合空間（駅）の快適性」、「運賃」、「乗り継ぎのしやすさ」も「不満」、「やや不満」の合計が30.0%以上と高くなっています。

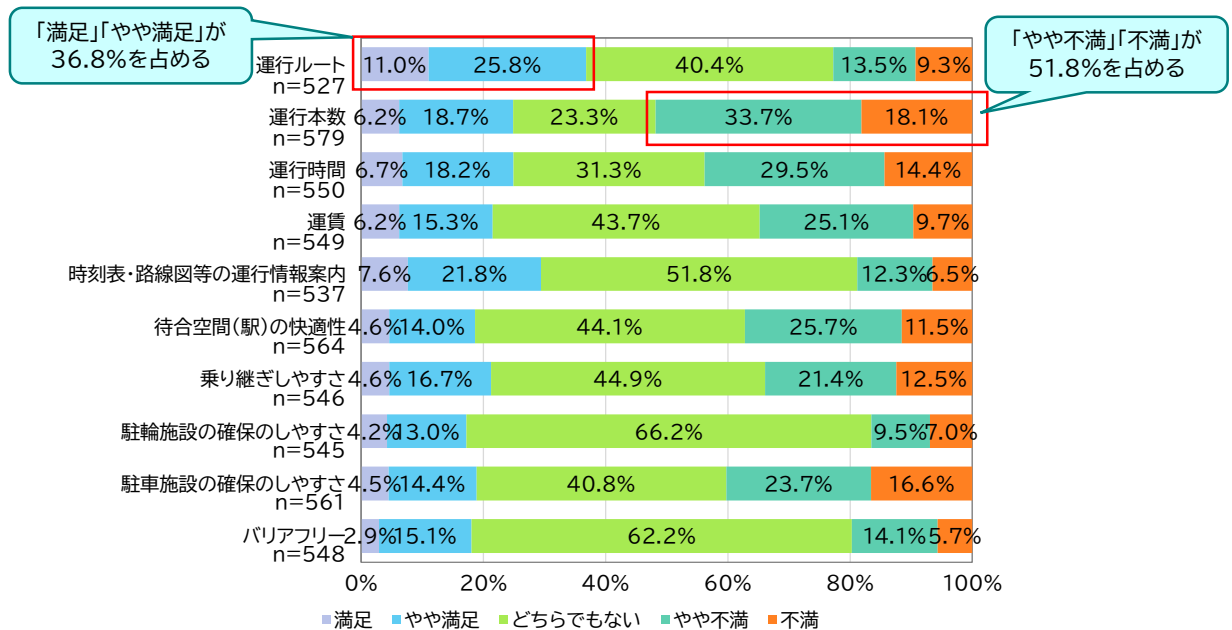
◆利用目的



◆利用頻度



◆運行サービスに対する満足度



(2) 高速バス

高速バスの現況は、以下になります。

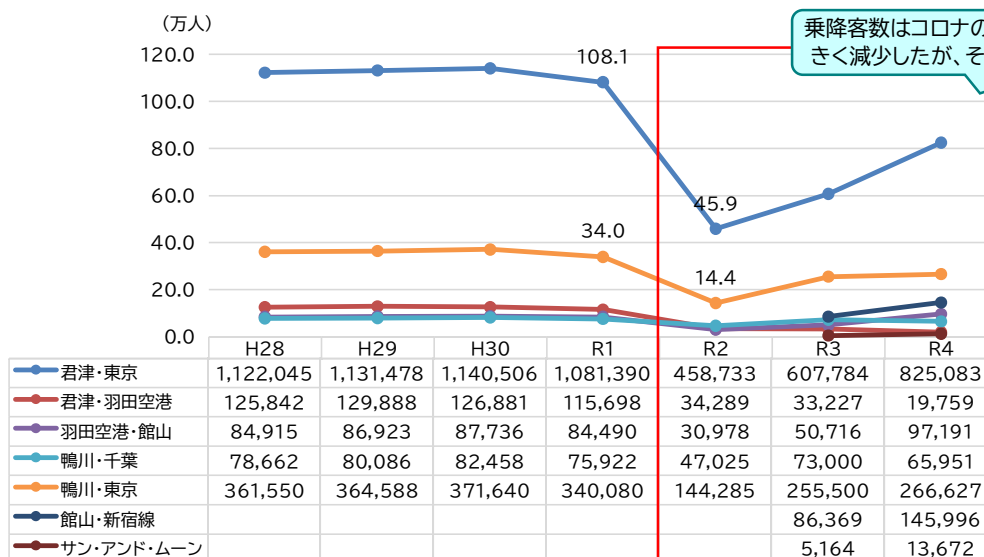
- 本市では、君津駅、君津バスターミナルなどから、東京・羽田空港・横浜・関西方面、小櫃駅前、久留里駅前などから、東京・千葉方面への利用が可能となっています。
- 運行本数は、君津・東京線が最も多く、朝の通勤時間帯（5時～7時）は約5分間隔で運行されています。
- 乗降客数は、令和元（2019）年度まで微減傾向で、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2（2020）年度に大きく減少しました。なお、令和3（2021）年度は回復傾向となっています。一部の路線では、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に全便運休や一部運休の措置がとられており、現在でも影響を受けています。

表 2-5 市内を運行する高速バス9路線の運行本数・乗降客数

運行本数は令和5年4月1日時点	1日の運行本数(平日・本)		R4乗降客数 (人/年)※2
	上り	下り	
君津・東京線 (※1)	52	48	369,671
君津・羽田空港線	4	4	14,838
君津・新宿線 (※1)	19	19	—
館山・君津・羽田空港・横浜線	8	8	31,578
鴨川・千葉線(カピーン号)	9	9	8,183
鴨川・東京線(アクシー号)	20	20	12,197
鴨川・渋谷線(シーバレー号) (※1)	8	7	—
館山・新宿線(新宿なのはな号) (※1)	14	14	18,577
君津・木更津～京都・大阪・USJ(サン・アンド・ムーン)	1(深夜)	1(深夜)	583

※1 運休中の路線（便数）を含む ※2 君津市内の乗降客数

出典：日東交通株式会社提供データ



※ 運休路線は表示していない

※ 館山・新宿線は令和3年7月から、サン・アンド・ムーン号は令和3年12月から君津バスターミナルへ乗り入れている

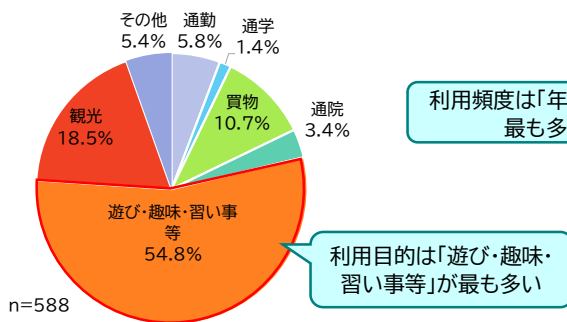
図 2-14 高速バスの乗降客数の推移

出典：日東交通株式会社提供データ

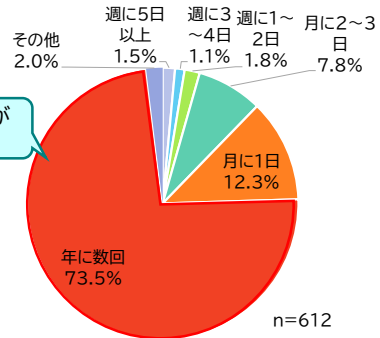
また、市民アンケート調査からみる高速バスの利用状況は、以下になります。

- 利用目的は「遊び・趣味・習い事等」が54.8%と最も多くなっています。
- 利用頻度は「年に数回」が73.5%と最も多くなっています。
- 運行サービスに対する満足度は、「運行ルート」の「満足」、「やや満足」の合計が58.8%と最も高くなっています。一方、「待合空間（バス停）の快適性」は「不満」、「やや不満」の合計が39.2%と最も高く、「運賃」、「運行本数」も「不満」、「やや不満」の合計が30.0%以上と高くなっています。

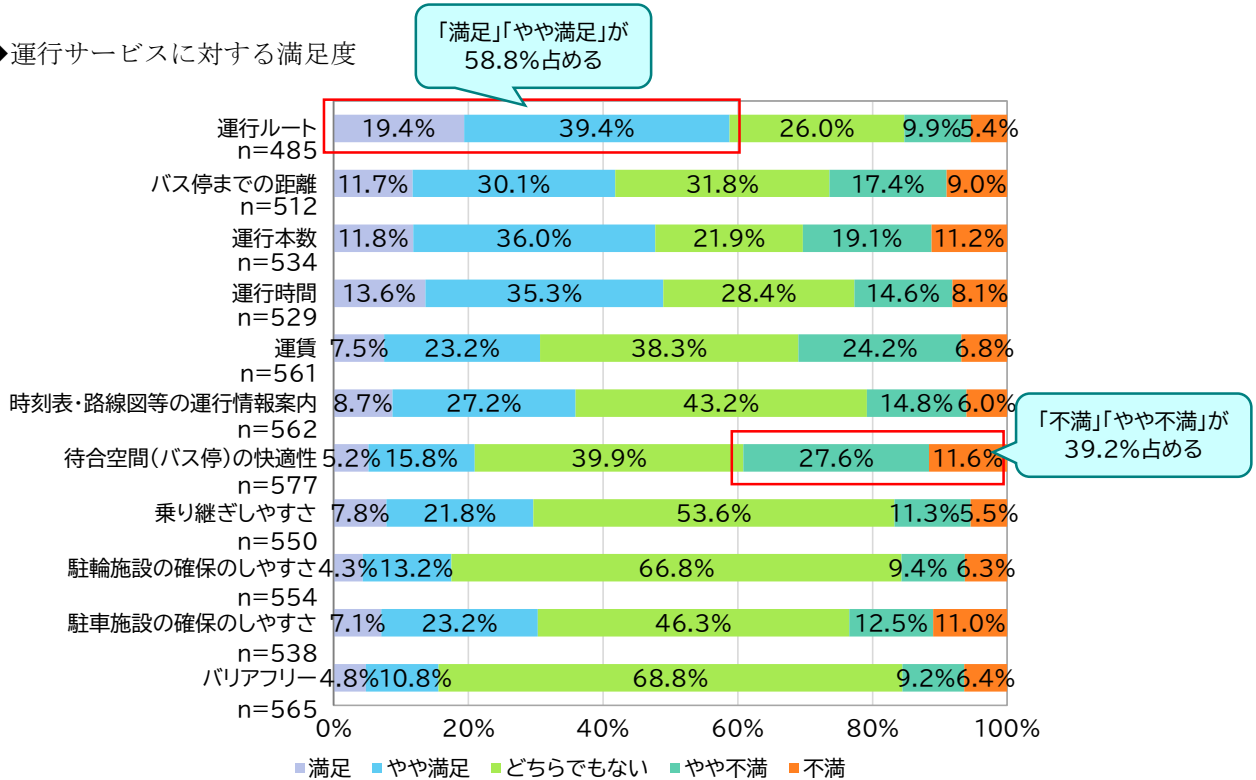
◆利用目的



◆利用頻度



◆運行サービスに対する満足度



(3) 路線バス

路線バスの現況は、以下になります。

- ・市内の路線バスは、12 路線運行されており、運行本数はイオンモール木更津線が最も多くなっています。
- ・市内を運行する路線バスのうち 2 路線のみが黒字であり、他の路線は国や県、君津市等の補助により路線を維持・確保しています。
- ・乗降客数は令和元（2019）年度までは横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2（2020）年度に減少しました。令和 3（2021）年度以降は緩やかに回復傾向となっています。

表 2-6 市内を運行する路線バス 12 路線運行本数・乗降客数

運行本数は令和5年9月1日時点	1日の運行本数(本) ()内は土日祝の本数		R4乗降客数 (人/年)
	上り	下り	
周西線(清和公民館～中島～君津BT～君津駅～中央門前)	15(8)	14(8)	61,980
畑沢線(君津駅～陽光台～君津中央病院～木更津駅)	12(6)	12(6)	51,398
イオンモール木更津線(君津駅～陽光台～イオンモール木更津～木更津駅)(※1)	28(23)	28(26)	343,260
富津市役所・君津駅線(君津駅～人見大橋～青堀駅～大貫駅)	7(6)	7(6)	15,846
君津市内循環線(A回り・B回り) (君津駅～陽光台～君津製鉄所～君津駅～八重原～友好館前)	19 A回り	19 B回り	193,351
イオンモール富津線(君津駅～君津台西～人見～青堀駅～イオンモール富津)	8	8	25,507
高倉アカデミア線(かずさ小系南～矢那～木更津駅)	14(6)	13(6)	39,075
鹿野山線(神野寺～マザー牧場～馬登西口～佐貫町駅)	5	6(4)	9,298
三島線(中島～君津BT～八重原～君津中央病院～木更津駅)	8(6)	8(6)	29,921
富津線(富津公園～人見～坂田～木更津駅)	16	16	143,445
木更津鴨川線(亀田病院～宿原～大野台～長石大橋～木更津駅～イオンモール木更津)	5	5	29,602
君津マザー牧場線(君津駅～マザー牧場)	4(7)	2(5)	25,320

※1 運休中の路線（便数）を含む

出典：各事業者ホームページ

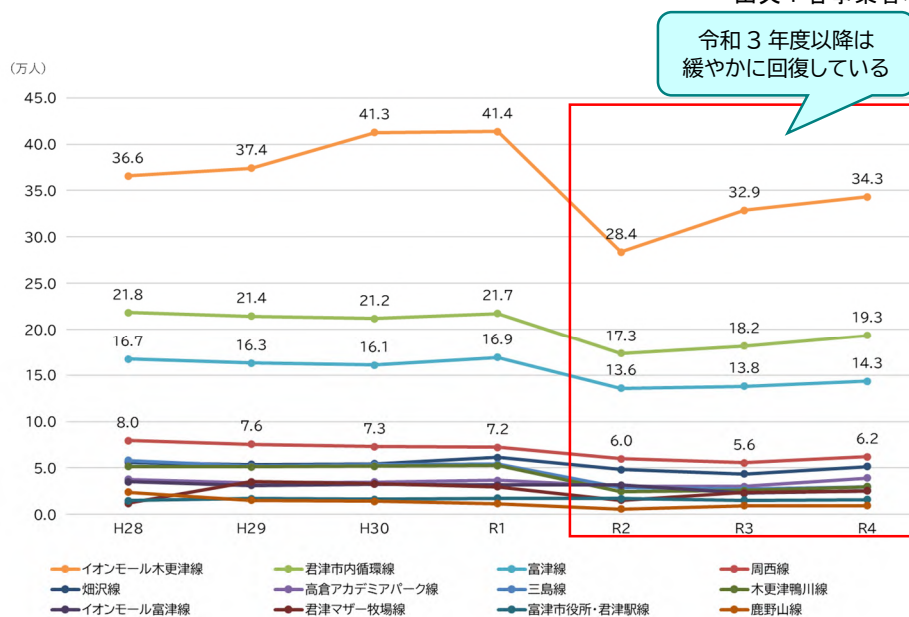


図 2-15 路線バスの乗降客数の推移

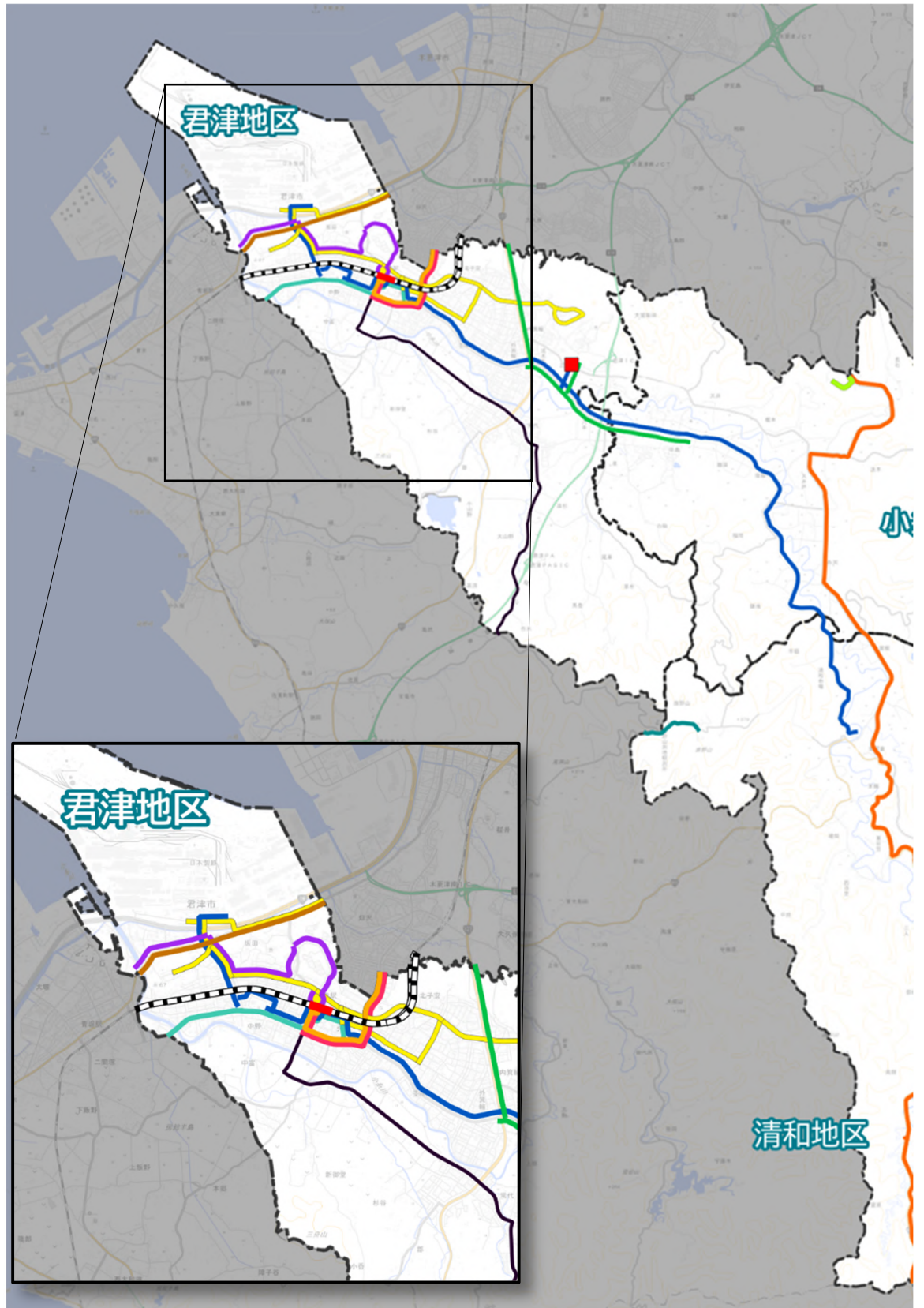
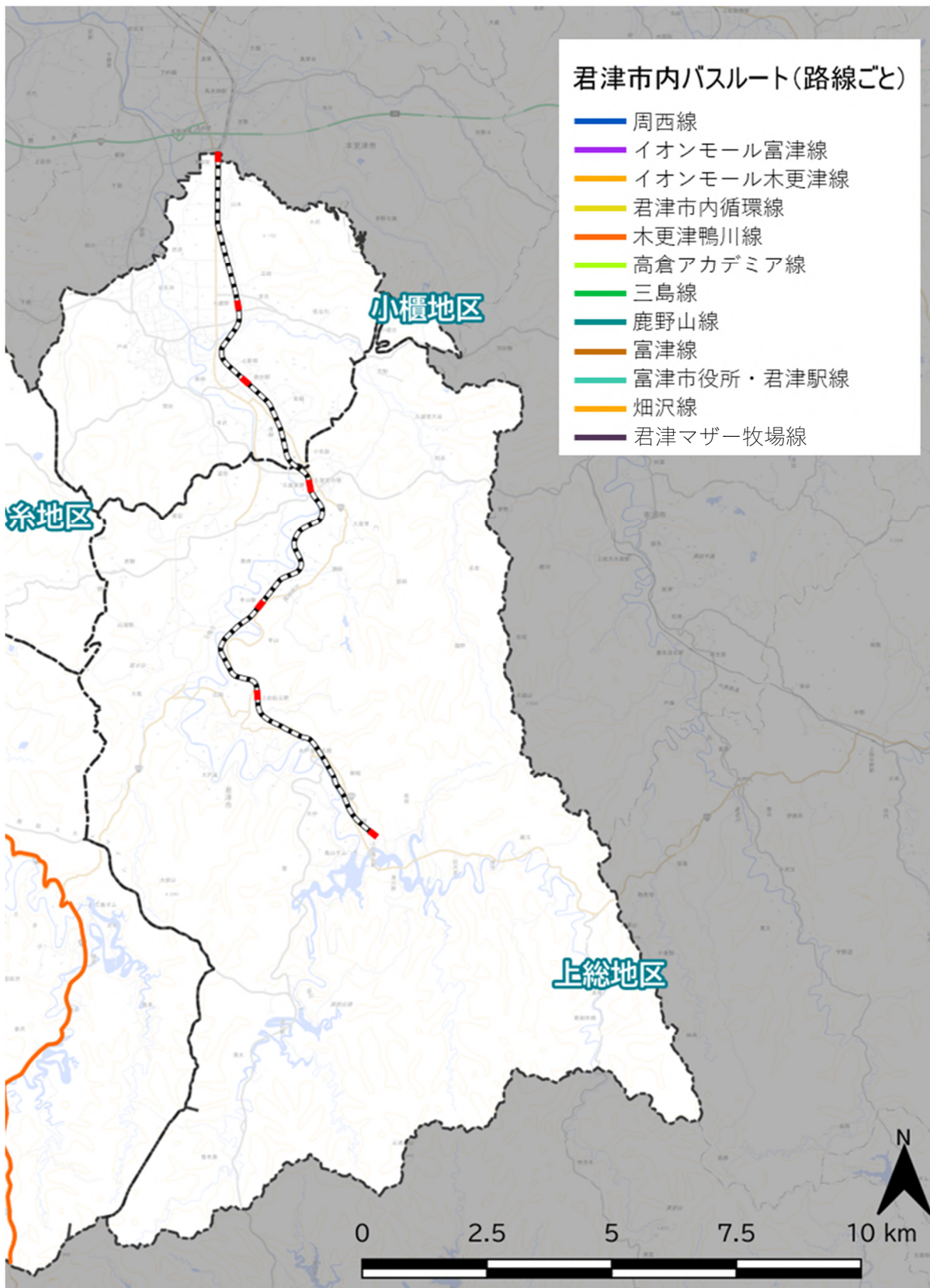


图 2-16 君津市内の



路線バス網

出典：各事業者ホームページ、国土地理院基盤地図情報（令和4（2022）年度）

(4) コミュニティバス

コミュニティバスの現況は、以下になります。

- 本市では、君津・小糸・清和地区において、3路線（小糸川循環線、人見・大和田・神門線、中島・豊英線）を運行しています。そのうち2路線（人見・大和田・神門線、中島・豊英線）はバスロケーションシステム¹¹を導入しています。
- 最も乗降客数が多いのは、君津・小糸地区内を運行する小糸川循環線です。乗降客数は、平成30（2018）年度までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2（2020）年度は約7割まで減少しました。令和3（2021）年度以降は回復傾向となっています。
- 人見・大和田・神門線の乗降客数は平成23（2011）年度の44,977人／年、中島・豊英線は平成24（2012）年度の30,777人／年をピークにその後は減少傾向です。

表 2-7 市内で運行されるコミュニティバス3路線運行本数・乗降客数

運行本数は令和5年9月1日時点	1日の運行本数(平日・本) (内は土日祝の本数)	R4乗降客数 (人／年)
小糸川循環線	外回り 19(16) 内回り 17(14)	154,563
人見・大和田・神門線	12(11)	34,993
中島・豊英線	上り 16(13) 下り 12(11)	18,771

出典：各事業者ホームページ

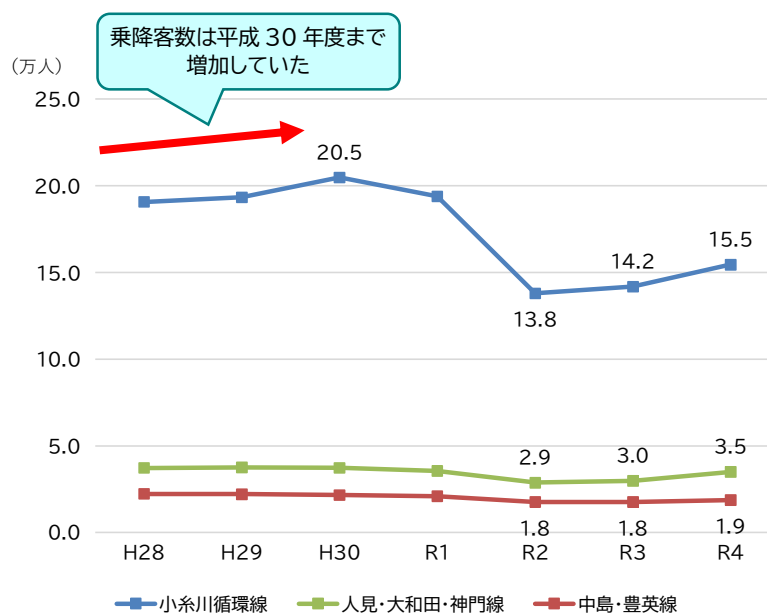


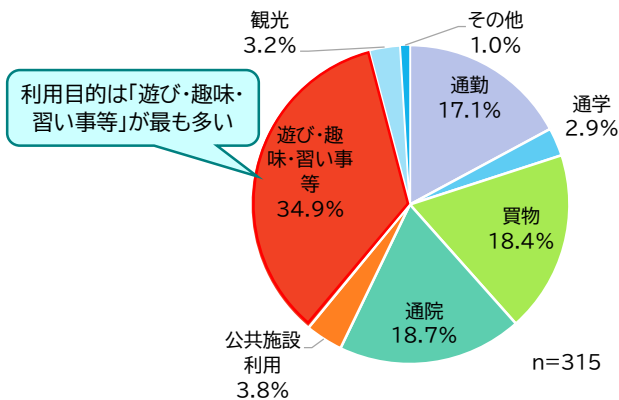
図 2-17 コミュニティバスの路線別乗降客数の推移

¹¹ GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等を介して情報提供するシステムのこと。渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちの状況をリアルタイムで把握することが可能となる。

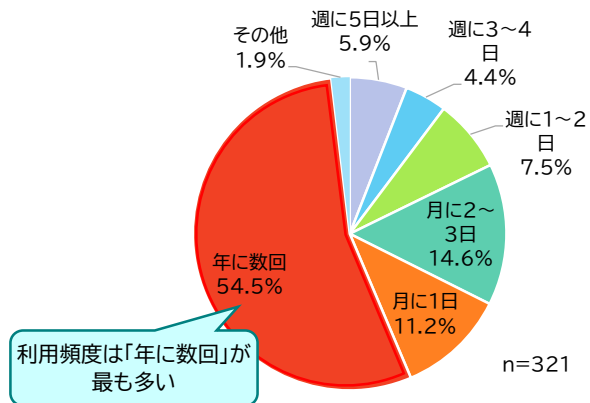
また、市民アンケート調査からみる路線バス・コミュニティバスの利用状況は、以下になります。

- 利用目的は「遊び・趣味・習い事等」が34.9%と最も多く、次いで、「通院」、「買物」、「通勤」となっています。
- 利用頻度は「年に数回」が54.5%と最も多く、「週に1~2日」以上の利用は17.8%にとどまっています。
- 運行サービスに対する満足度は、「バス停までの距離」の「満足」、「やや満足」の合計が40.6%と最も高くなっています。一方、「運行本数」は「不満」、「やや不満」の合計が68.2%と最も高く、「運行時間」、「乗り継ぎしやすさ」、「待合空間（バス停）の快適性」も「不満」、「やや不満」の合計が40.0%以上と高くなっています。

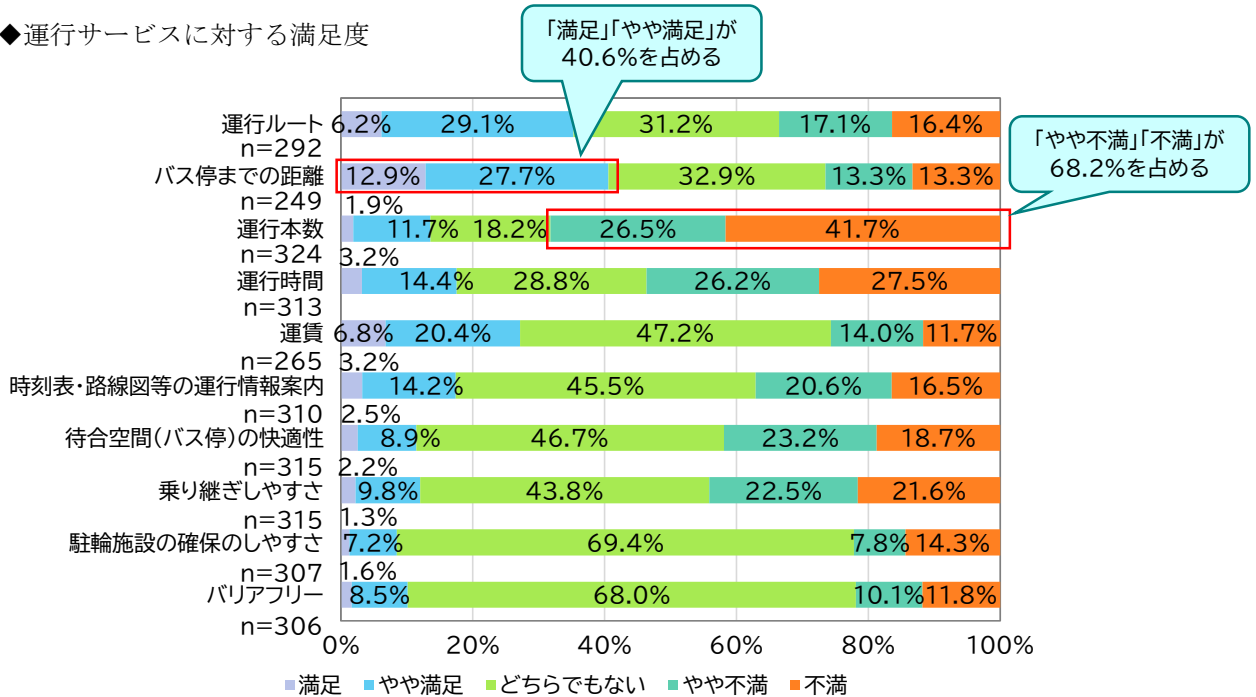
◆利用目的



◆利用頻度



◆運行サービスに対する満足度



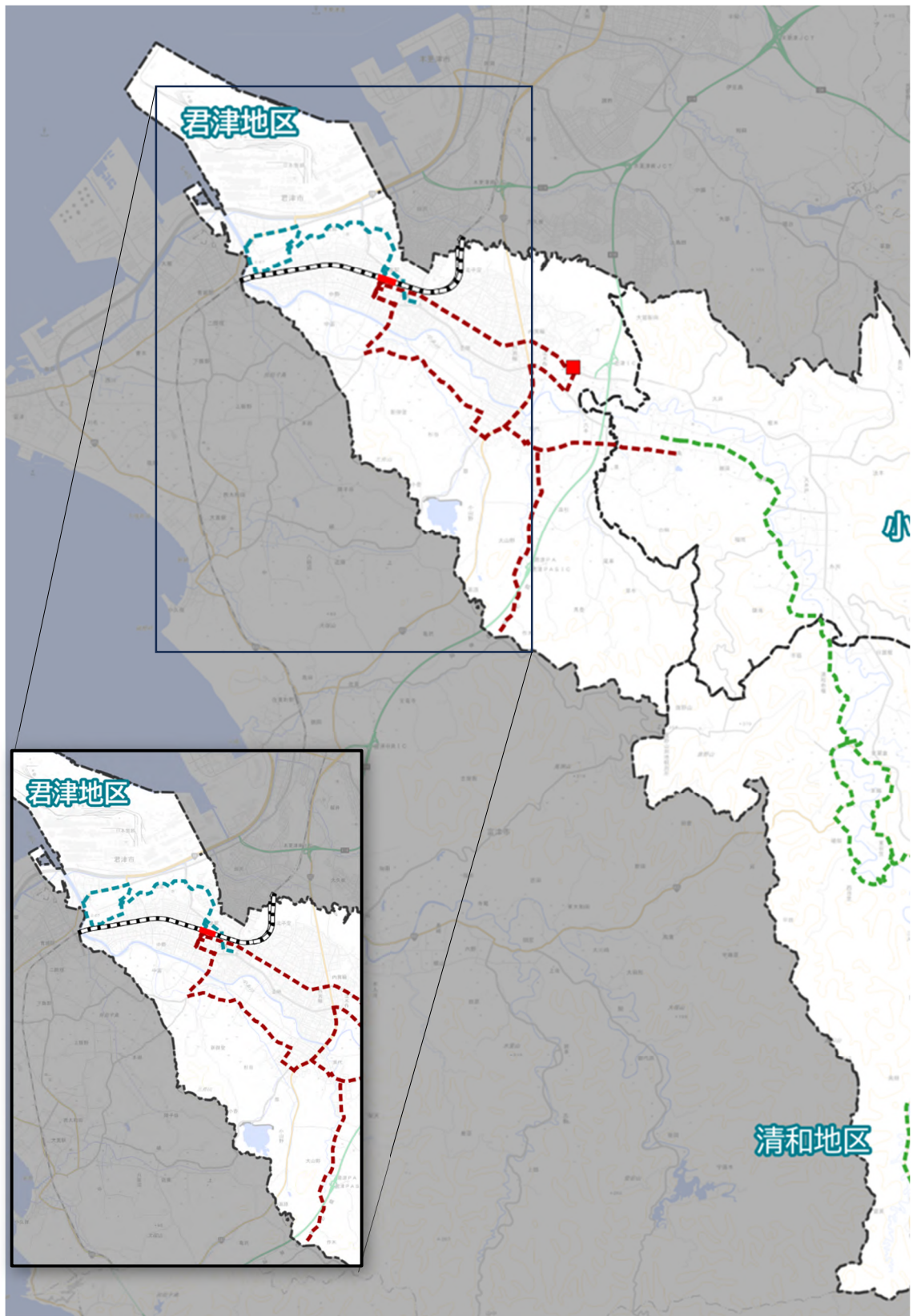
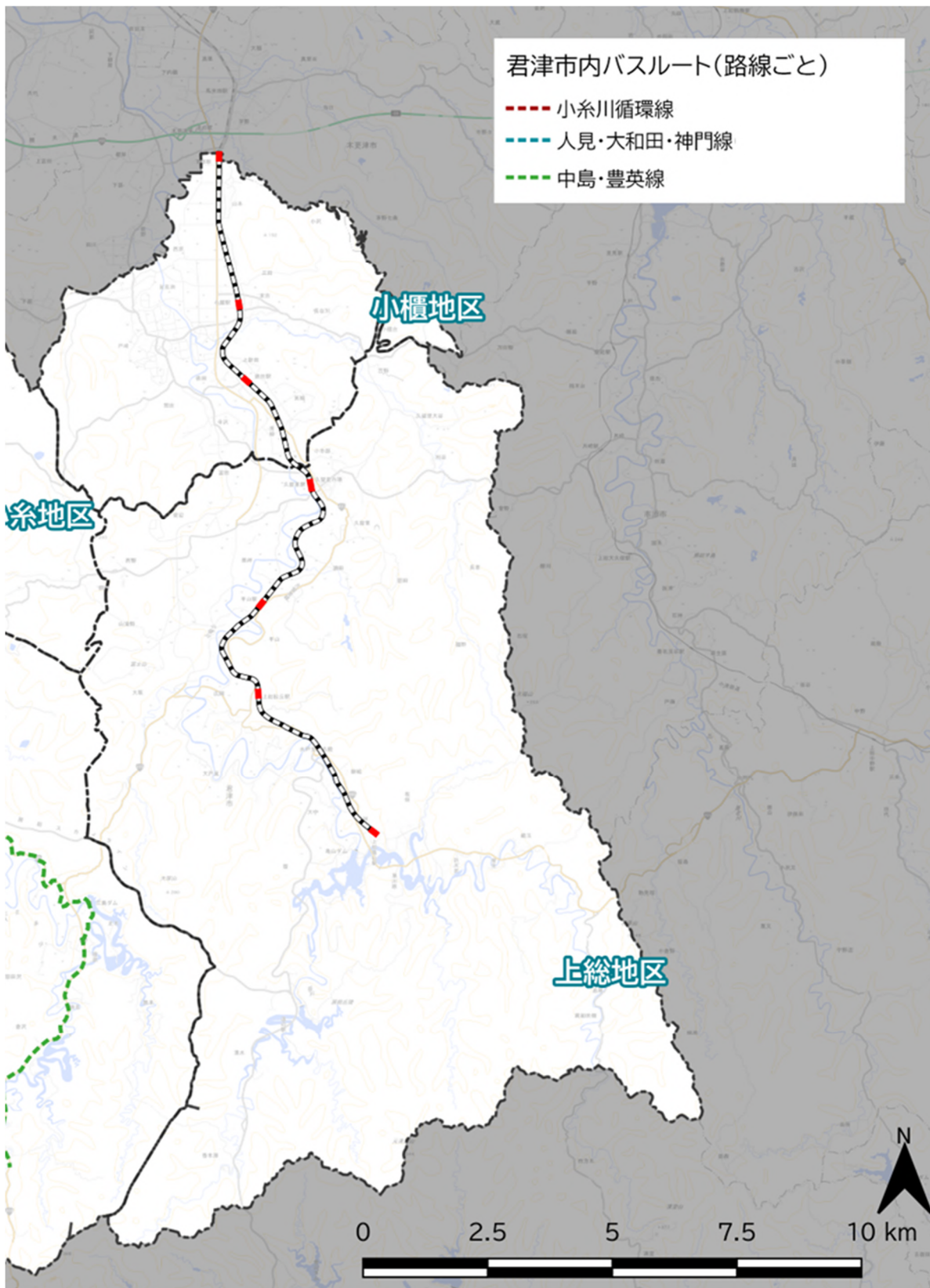


図 2-18 君津市内の



コミュニティバス路線網

出典：各事業者ホームページ、国土地理院基盤地図情報（令和4（2022）年度）

(5) デマンドタクシー（きみぴょん号）

デマンドタクシー¹²の現況は、以下になります。

- 本市では、平成 25（2013）年から、小櫃・上総地区においてデマンドタクシー（きみぴょん号）を運行しています。
- 運行区域内においては、ドア・ツー・ドアで乗降可能です。
- 利用者数は平成 28（2016）年以降で減少傾向になっていましたが、令和 4（2022）年に若干回復し、年間で 11,146 人、1 日当たりでは 30.5 人の利用となっています。
- 利用者の満足度は、高くなっている一方で、一部の利用者からは、予約が取れないといった声が上がっています。また、登録者のうち、登録のみの状態で日常的に利用していない層が一定数います。

表 2-8 きみぴょん号の運行概要

きみぴょん号運行概要		
運行区間	小櫃・上総地区内	
運行日・運行時間帯	平日・土休日 8時(出発地発)～18時(目的地着) ※亀山地区は、平日の午前6時30分から午前8時までの間、通勤者のための運行を行う	
停留所	共通乗降場利用者登録された自宅付近	
運賃 ※小学生未満は無料	利用登録をしている	大人:400円、小中高生・65歳以上:300円
	利用登録をしていない	500円
予約方法	電話	

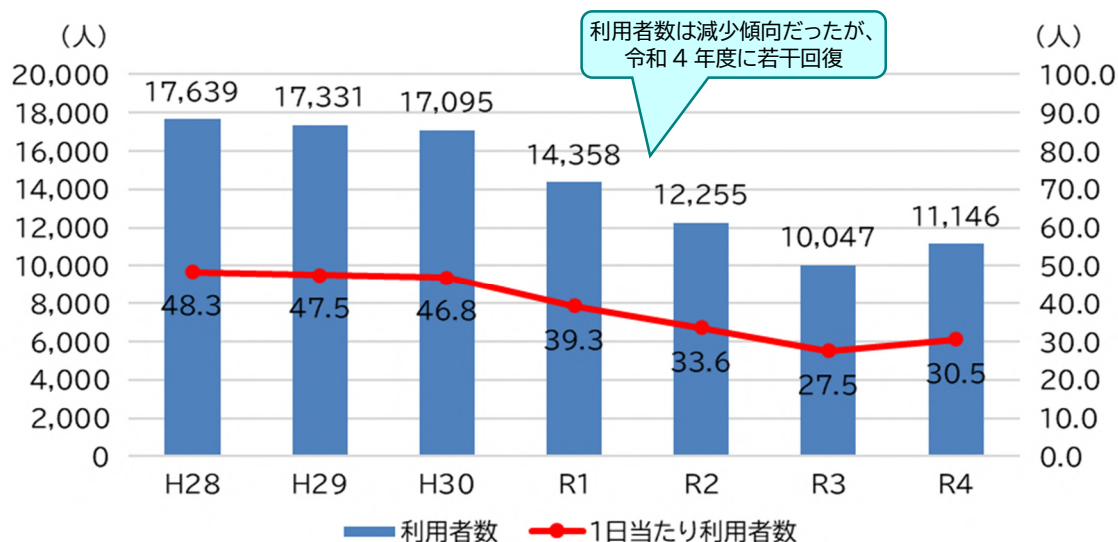


図 2-19 きみぴょん号の利用者推移

¹² 定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態のこと。オンデマンド交通とも呼ばれる。そのうち、AI を活用して効率的な運行を行うものを AI デマンド交通（または AI オンデマンド交通）と呼ぶ。

(6) その他の交通

1) スクールバス

スクールバスの概況を以下のとおり整理します。

- 小糸・清和・小櫃・上総地区にある小学校3校（小糸小、清和小、上総小）と中学校2校（周東中、上総小櫃中）では、朝夕の通学時間帯において、通学者向けにスクールバス（計24台）が運行されており、各学区内の集落を経由しています。
- スクールバス利用者は、令和5（2023）年度に延べ292人になっており、今後の利用者数は減少することが予測されています。

表 2-9 君津市内のスクールバスの運行概要

令和5年5月1日時点	小糸地区	清和地区	上総地区	小糸・清和地区	上総・小櫃地区
	小糸小	清和小	上総小	周東中	上総小櫃中
運行台数(台)	4	4	6	3	7
ルート数(ルート)	4	4	6	3	7
運行開始	R3～	R2～	R3～	R1～	R2～

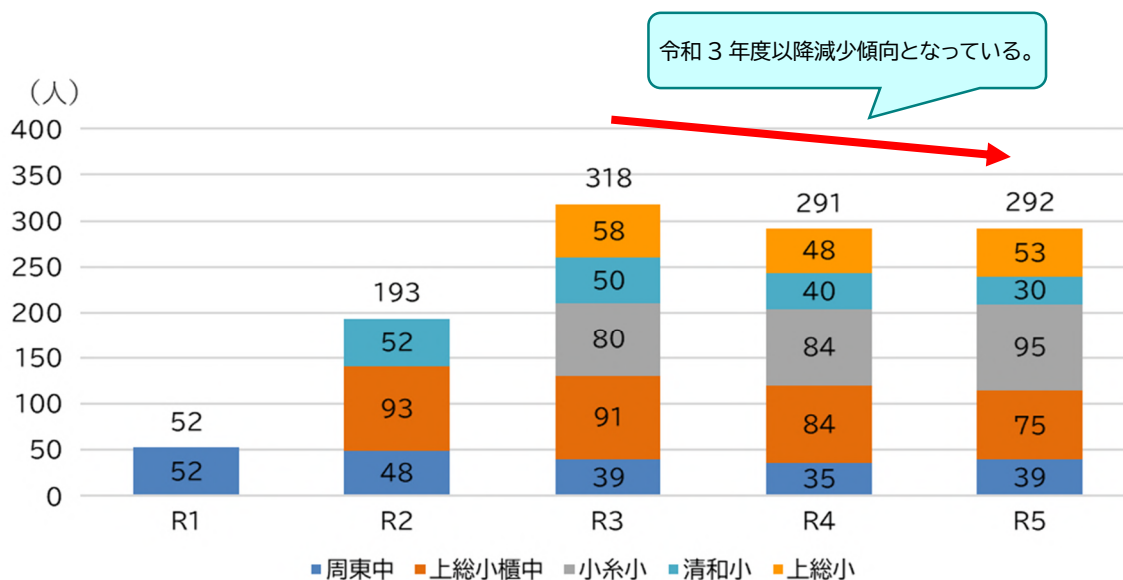


図 2-20 スクールバスの学校別利用者数推移

2) 福祉タクシー¹³

福祉タクシーとは、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行うものや、障害者等に利用者を限定し、許可を受けたタクシー事業者が行うものをいいます。福祉タクシーの現況は、以下になります。

- 本市での運行は、市内事業者の他に、木更津市、富津市、袖ヶ浦市など近隣市の事業者も含めて9事業者が乗り入れています。
- 事業所が運行している車種として、車いすの利用も見込み、広いスペースを確保できるミニバン等が導入されています。
- 配車予約には、電話以外にもLINEなどの対応を行っている事業者もあります。



図 2-21 ミニバン車両タイプの福祉タクシー

出典：君津市ポータルサイト「きみなび」

¹³一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行うものや、障害者等に利用者を限定し、許可を受けたタクシー事業者が行うもの。

3. 公共交通の特徴

(1) 公共交通カバー圏

公共交通カバー圏は、駅やバス停が一定の距離に存在しており、地域公共交通が利用しやすい地域であり、公共交通カバー圏に含まれない地域を、公共交通空白地域とします。

本市の公共交通カバー圏は、「君津市立地適正化計画」との整合性の観点から、君津地区（立地適正化計画区域）を「鉄道駅から半径 800m、バス停から 300m、路線バスのフリー乗降区間はそのルートから 300m以内」、他の地区を「君津市地域交通網形成計画」の定義を踏襲し、「鉄道駅から半径 1 km、バス停から 500m、路線バスのフリー乗降区間はそのルートから 500m以内」と、デマンドタクシーが運行される地区（小櫃・上総地区）では全域をカバーすると定義します。令和 2（2020）年国勢調査の人口基準では、80.1%が公共交通カバー圏となり、公共交通空白地域は 19.9%となります。君津・小糸・清和地区では公共交通空白地域が存在します。

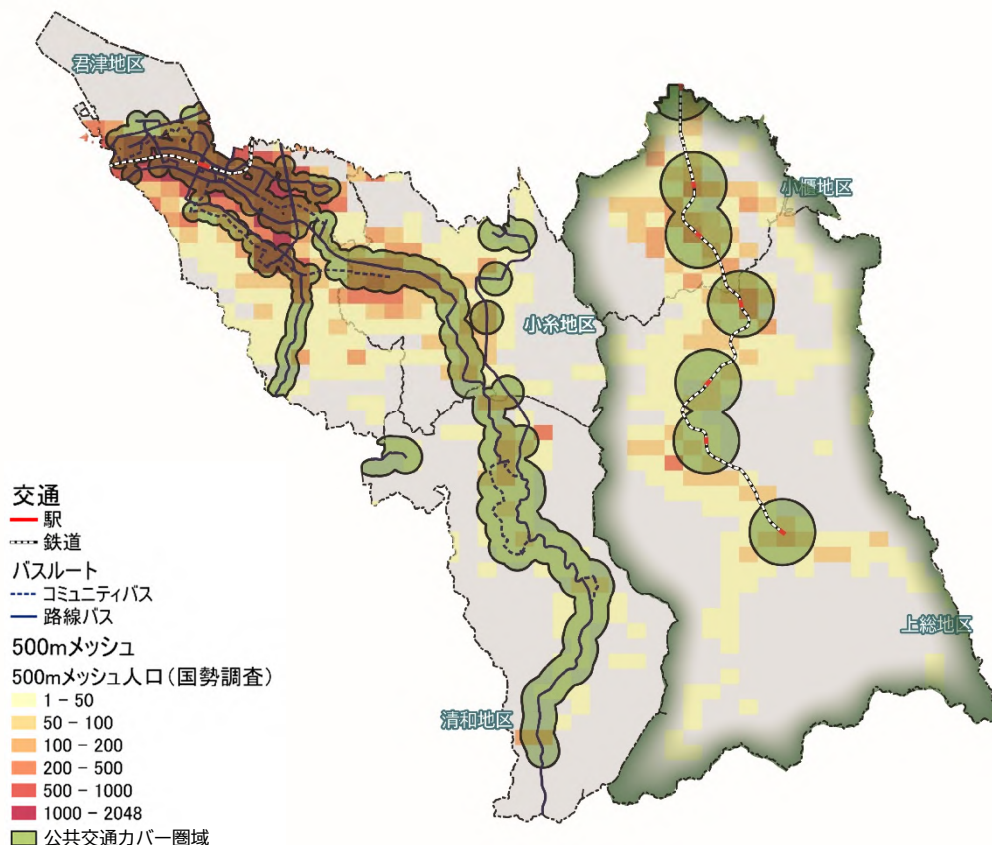


図 2-22 公共交通カバー圏域

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）、国土地理院基盤地図情報、国土数値情報を基に作成

表 2-10 公共交通カバー圏人口・割合比較

		君津地区	小糸地区	清和地区	小櫃地区	上総地区	市合計
a	カバー圏人口（人）	48,801	4,766	2,090	4,447	6,246	66,350
b	メッシュ合計人口値（人）	61,973	7,598	2,613	4,447	6,246	82,877 (※1)
c=a/b	カバー割合(%)	78.7%	62.7%	80.0%	100.0%	100.0%	80.1%
	カバー範囲(m) (バス停/鉄道駅)	300/800	500/1000	500/1000	500/1000	500/1000	

公共交通空白地域は
19.9%

※1 メッシュ合計人口値の5地区の合計であり、市域人口の合計とは一致しない。

出典：国勢調査（令和2（2020）年）、国土地理院基盤地図情報、国土数値情報（令和4（2022）年度）を基に作成

(2) 交通利用者数と市負担額

新型コロナウイルス感染症拡大前の公共交通利用者の総数は横ばいで推移していましたが、感染症拡大の影響により、令和4(2022)年の利用者の総数は、平成26(2014)年と比べ約7割の規模となっており、特に高速バスの減少が大きくなっています。

公共交通の経営を取り巻く環境は厳しく、市負担額は公共交通利用者の減少に伴い増加傾向で、令和4(2022)年では平成26(2014)年と比べ約1.4倍となっています。利用者1人当たりを輸送するための市負担額は、利用者数の減少等により、令和4(2022)年では平成26(2014)年と比べ約1.7倍の増加となっています。

表 2-11 公共交通利用者数と補助路線における市の負担状況

		H26年	R4年	H26を100とした際の増加率 (R4/H26)	
公共交通利用者数	高速バス利用者数 (市内バス停の利用者数)	758,533人	455,627人	60.1%	
	路線バス利用者数(補助路線) イオンモール木更津線及び マザー牧場線を除く	746,176人	599,423人	80.3%	
	コミュニティバス利用者数	238,732人	208,327人	87.3%	
	デマンドタクシー利用者数	16,268人	11,146人	68.5%	
	うち、デマンドタクシー観光利用者数 (利用登録がない方)	451人	969人	214.9%	
	合計	1,759,709人	1,274,523人	72.4%	
市の公共交通に対する財政負担	路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの運行に要する市の財政負担額	総額	137,966千円	194,503千円	141.0%
		利用者1人当たり	137.8円/人	237.5円/人	172.4%

4. 市民、利用者の実態調査及び意向把握

(1) 実態調査の概要

本市における今後の公共交通を考えるうえで、市民の移動実態や移動ニーズ、満足度などを把握するためのアンケート調査を令和4（2022）年に実施しました。

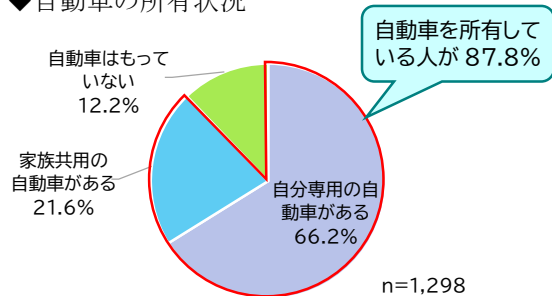
表 2-12 各調査の概要

	市民アンケート	公共交通利用者アンケート	高校生アンケート	デマンドタクシー利用登録者アンケート
調査対象	① 18歳以上の市民 ② 市内在住者	駅、主要バス停で乗車待ちの利用者	市内高校に通う生徒	デマンドタクシー利用登録者
調査時期	10月7日～21日	11月10日	11月10日～21日	11月16日～30日
配布数	① 2,000人 ② WEB		514人	利用者：150人 非利用者：150人
回答者数	① 配布回答：798人 ② WEB等回答：586人	247人	457人	利用者：106人 非利用者：71人

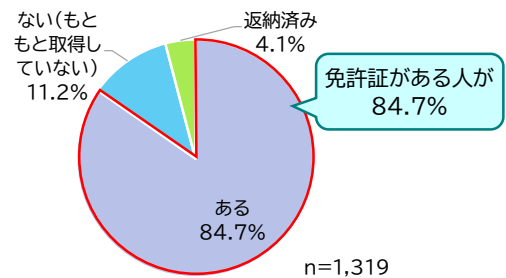
(2) 市民アンケート調査

1) 回答者の状況

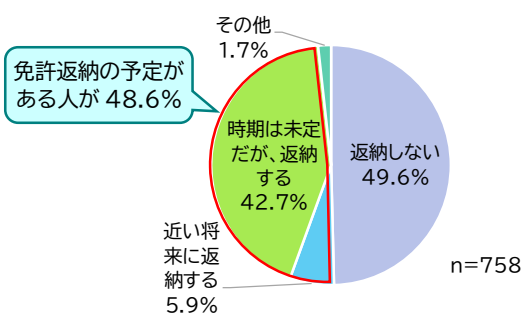
◆ 自動車の所有状況



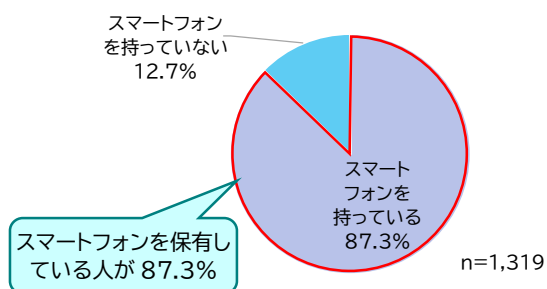
◆ 免許証の有無



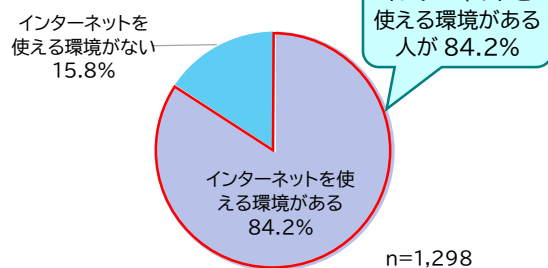
◆ 免許証の返納について



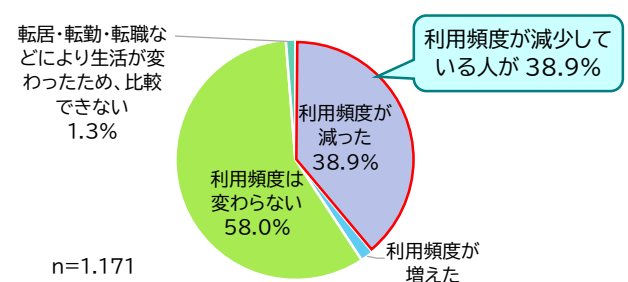
◆ スマートフォンの保有状況



◆ インターネットの利用



◆ 感染症発生前後での公共交通の利用頻度



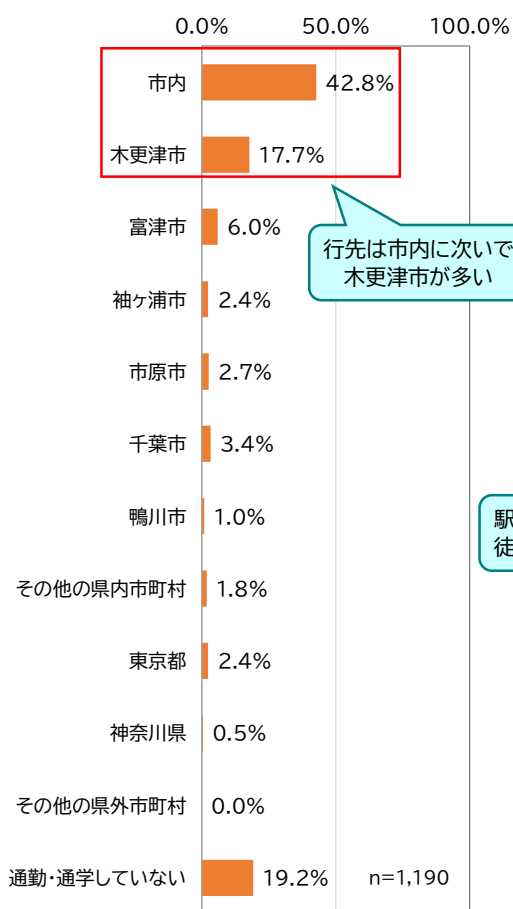
2) 市民アンケート調査の分析結果

【市民の移動実態】

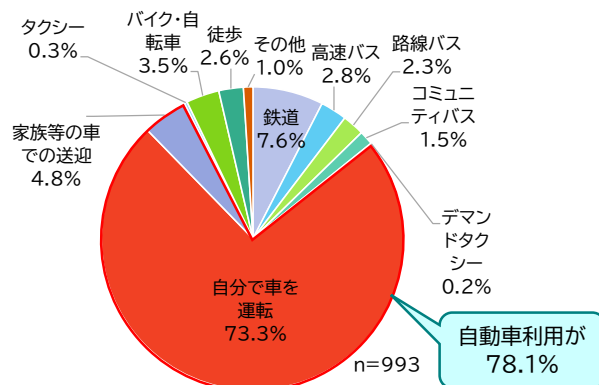
a. 通勤・通学

- 通勤・通学先は市内が 42.8%、木更津市が 17.7%となっています。
- 交通手段は「自分で車を運転」と「家族等の車での送迎」を合わせて 78.1%と自動車利用が多くなっています。
- 鉄道駅や高速バス利用者の駅やバス停までの交通手段は、「自分で車を運転」、「徒歩」がそれぞれ 28.7%となっています。
- 頻度は「週に5日以上」、「週に3~4日」が合わせて 80.0%となっています。

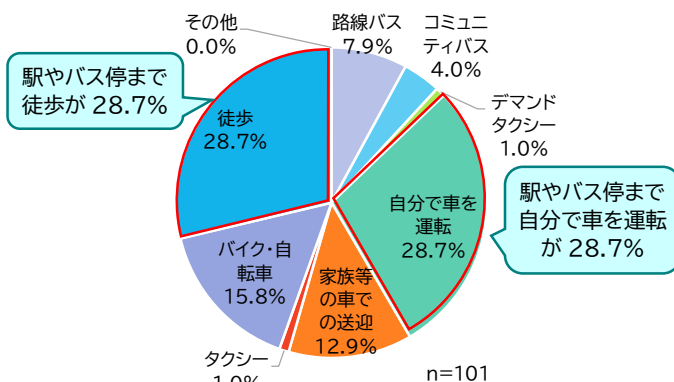
◆主な行先



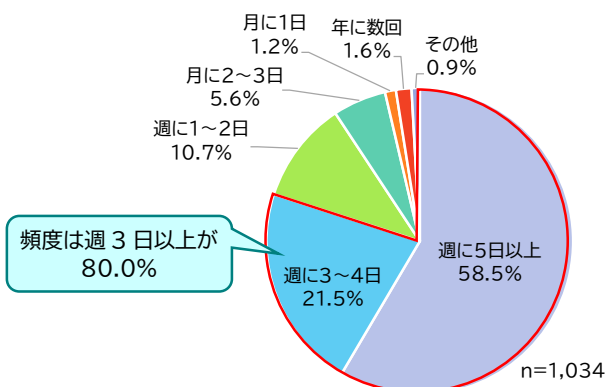
◆交通手段



◆鉄道駅や高速バスのバス停までの交通手段



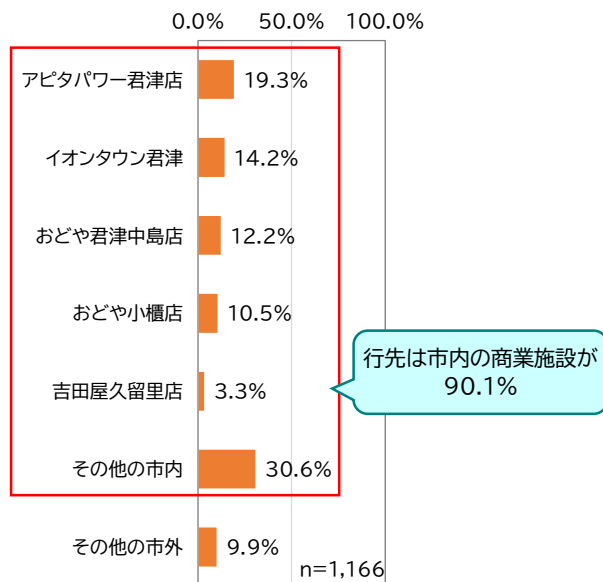
◆頻度



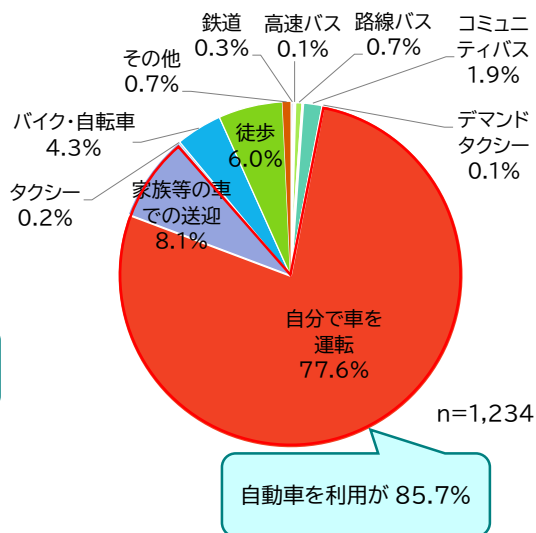
b. 日常的な買物

- 主な行き先は、市内の商業施設が 90.1%で、交通手段は「自分で車を運転」、「家族の車で送迎」が 85.7%となっています。
- 頻度は、「週に1~2日」以上が 85.3%となっています。

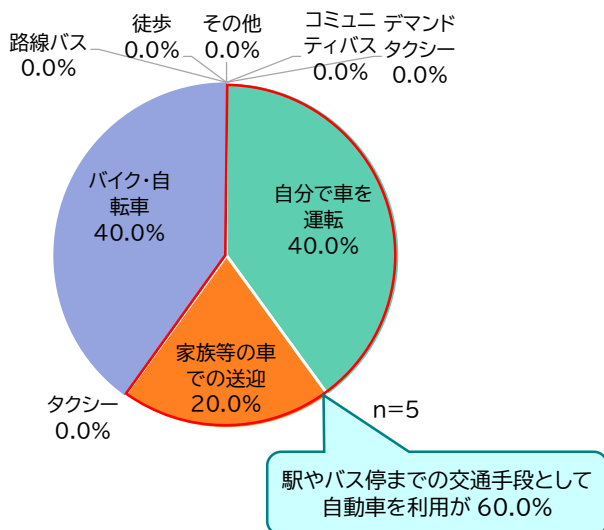
◆主な行き先



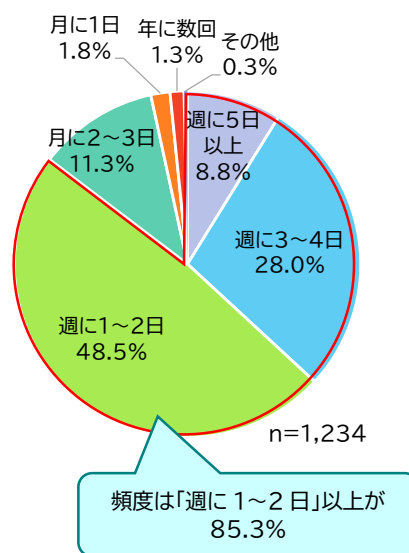
◆交通手段



◆鉄道駅や高速バスのバス停までの交通手段



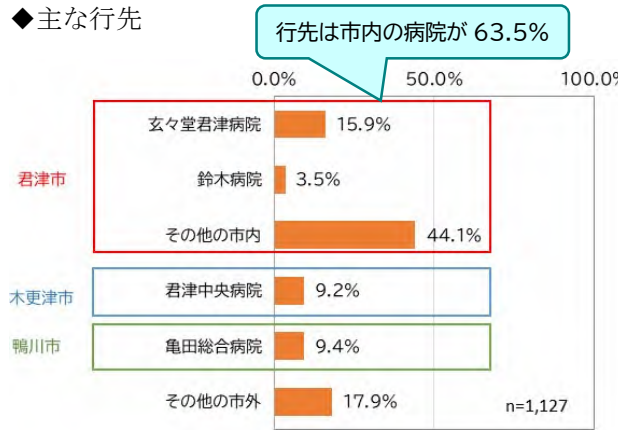
◆頻度



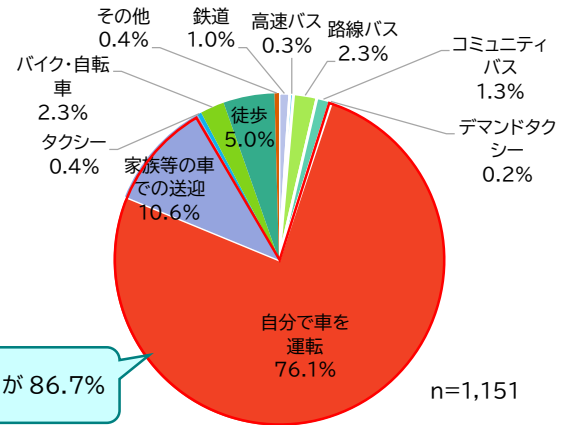
c. 日常的な通院

- 主な行き先は、市内の病院が 63.5%となっています。
- 交通手段は「自分で車を運転」と「家族の車での送迎」合わせて 86.7%となっています。
- 頻度は「月に1日」以上が 46.6%となっています。

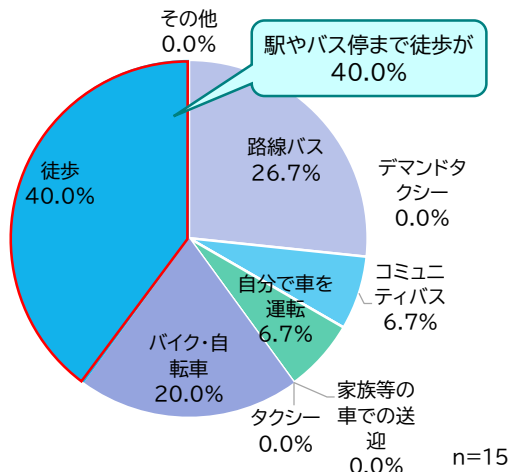
◆ 主な行き先



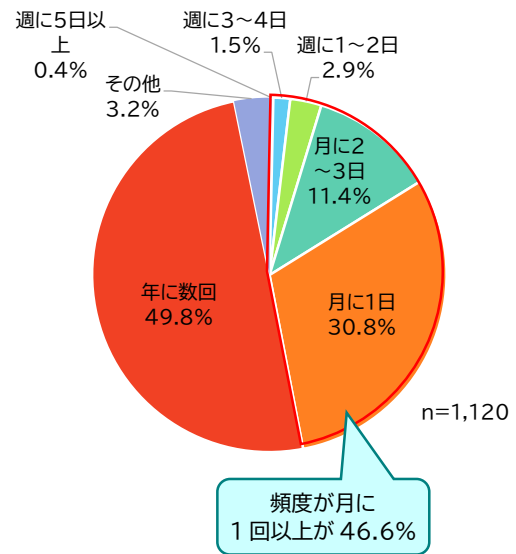
◆ 交通手段



◆ 鉄道駅や高速バスのバス停までの交通手段



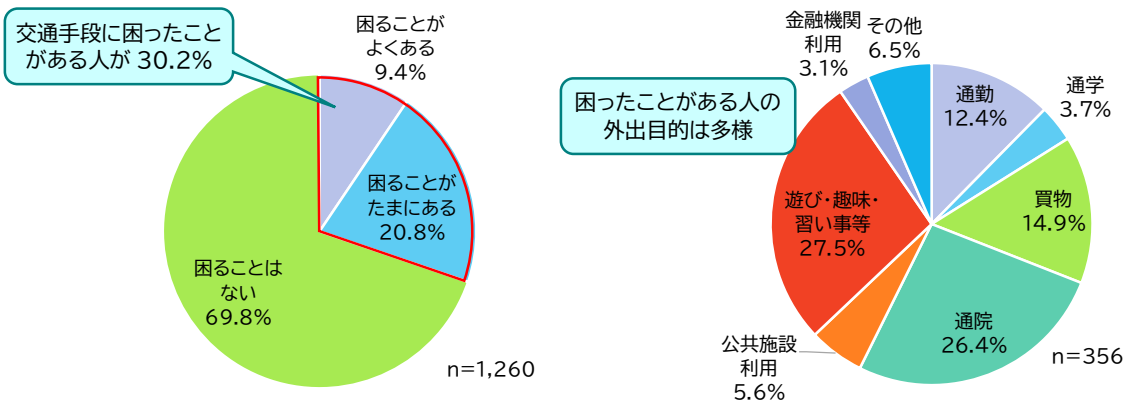
◆ 頻度



d. 移動時の困りごと

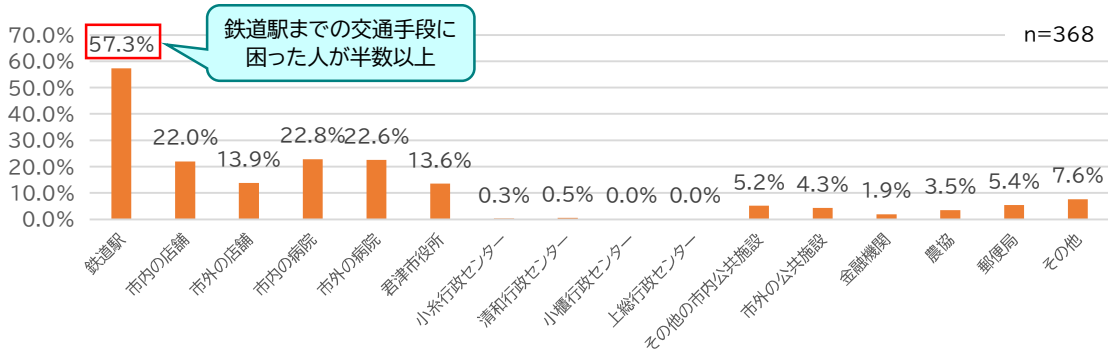
- 外出時に交通手段がなくて「困ったことがある」人は30.2%となっています。
- 困ったことがある人の外出目的は、「遊び・趣味・習い事等」、「通院」、「買物」の順に多く、多様な移動目的において困ったことがある回答となっています。
- 困ったことがある人のうち、鉄道駅までの交通手段に困った人が57.3%となっています。
- 困ったことがある場合の対処方法は、「家族や友人の送迎」や「タクシーを利用する」などにより対応していますが、「外出するのをあきらめる」人も12.8%います。

◆外出時、交通手段がなくて困ったことの有無 ◆外出目的（困ったことがあった場合）

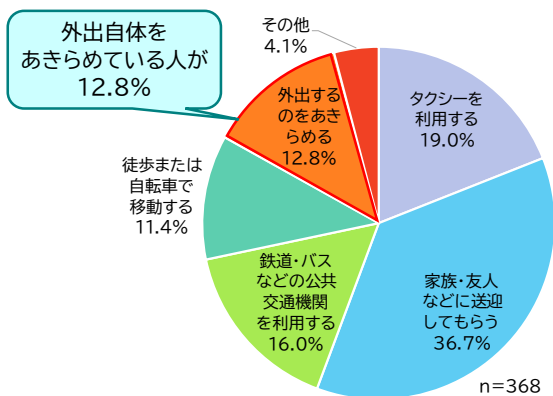


◆行き先（困ったことがあった場合）（3つまで選択）

※回答数÷回答者数



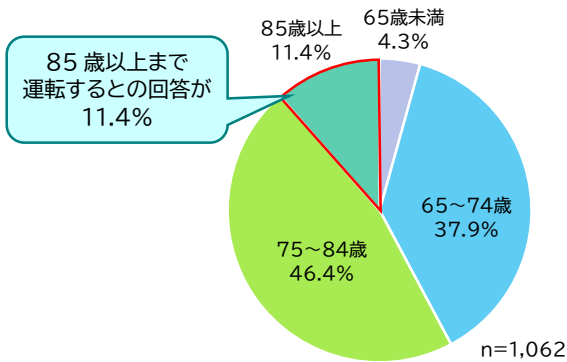
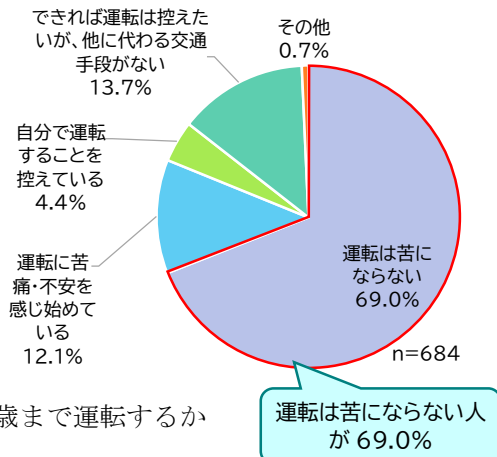
◆対応方法（困ったことがあった場合）



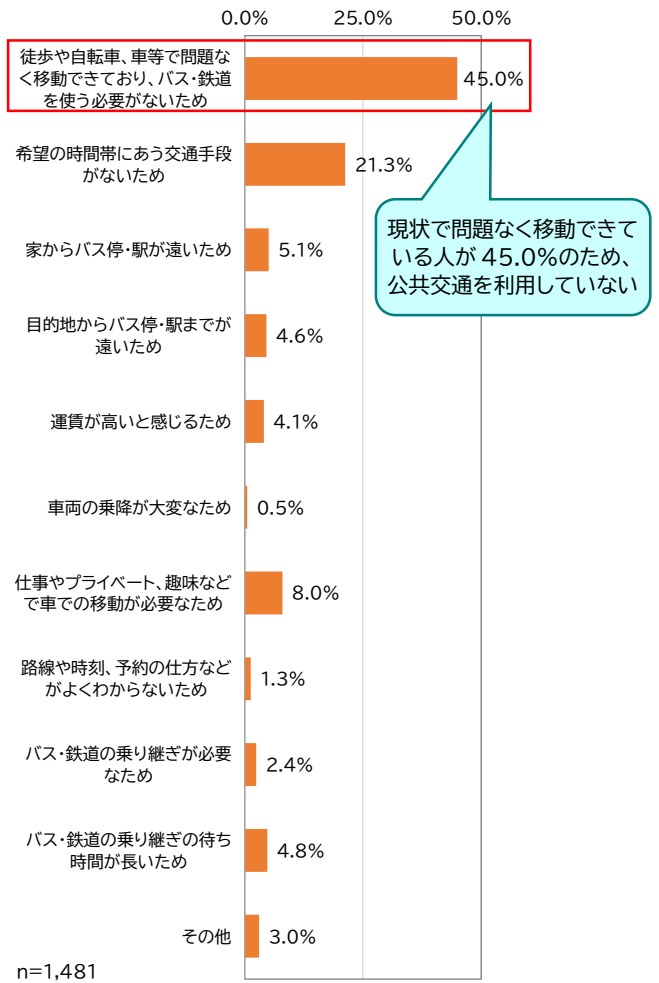
【マイカー利用の実態】

- 自動車の運転に関しては、「苦にならない」との回答が 69.0% となっています。
- 運転するのは「75～84 歳」までと回答された人が 46.4%、「85 歳以上」は 11.4% となっています。
- 公共交通を利用しない理由は「徒歩や自転車、車等で問題なく移動できているから」との回答が 45.0% となっています。また、「希望の時間帯にあう交通手段がない」との回答が 21.3% となっています。

◆自動車の運転に関する考え方



◆公共交通を利用しない理由（2つまで選択）

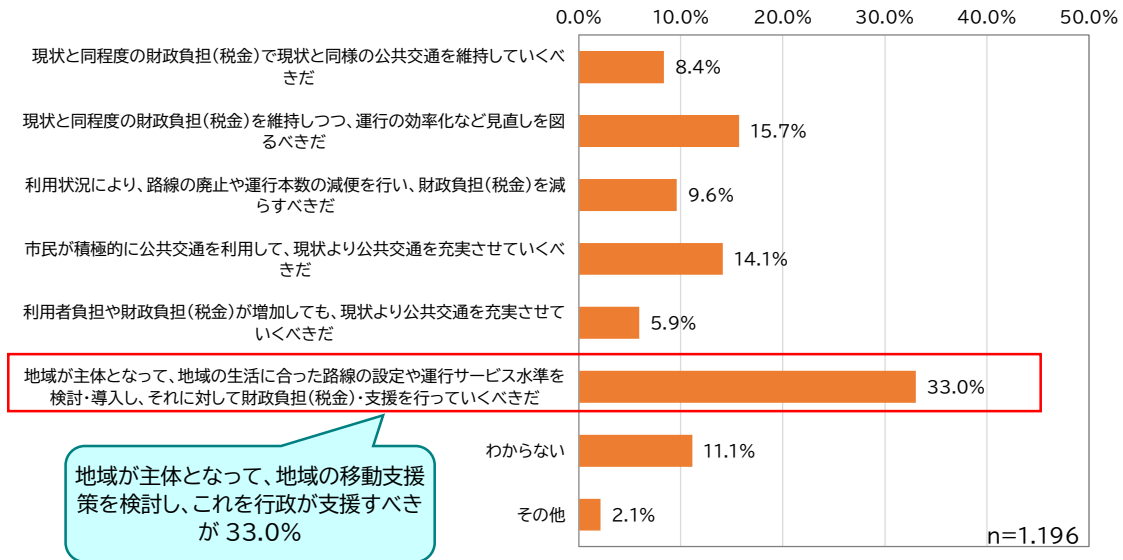


【今後の公共交通に関する意識】

a. 今後の取組の方向性

- 「地域が主体となって、地域の移動支援策を検討し、これを行政が支援すべき」が 33.0%と最も多くなっています。

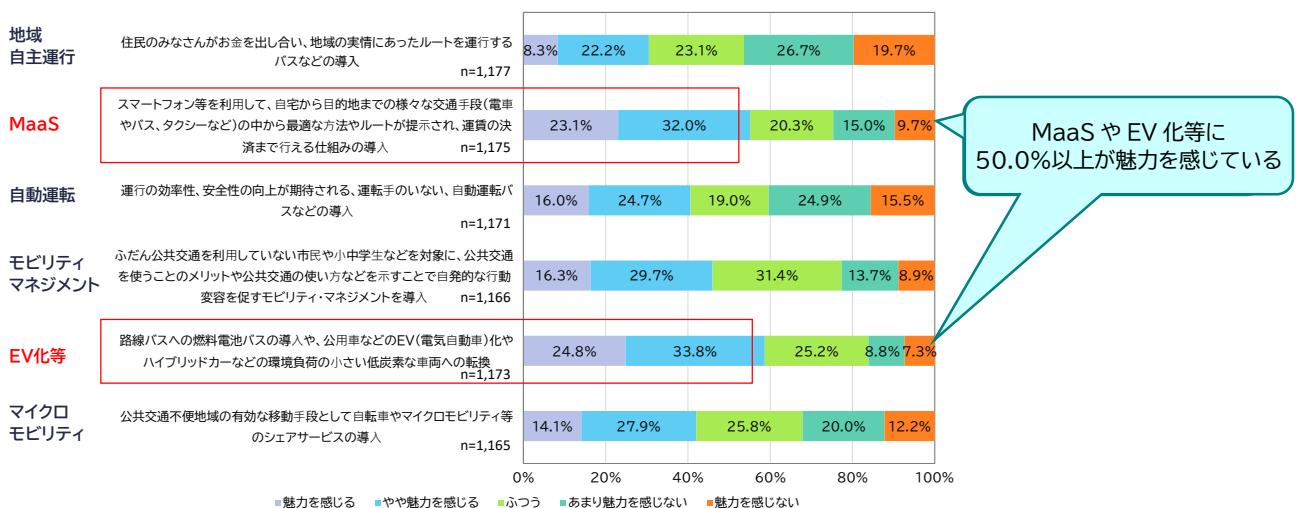
◆取組の方向



b. 新たな取組の魅力度

- MaaS や低炭素車両への転換 (EV 化等) について魅力を感じる人は、50%以上となっています。
- モビリティマネジメント¹⁴の導入、マイクロモビリティ等のシェアサービスの導入、自動運転¹⁵バスなどの導入について魅力を感じる人も 40.0%を超えています。

◆新たな取組に関する魅力度



¹⁴ 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、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

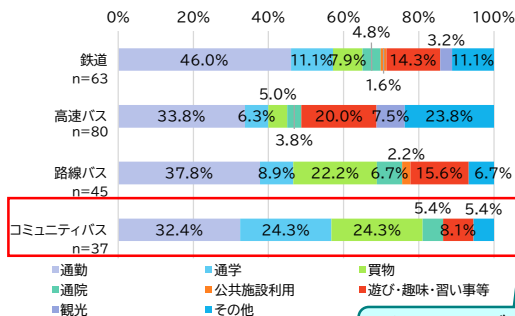
¹⁵ 運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。

(3) 公共交通利用者アンケート調査

1) 公共交通手段別の移動実態

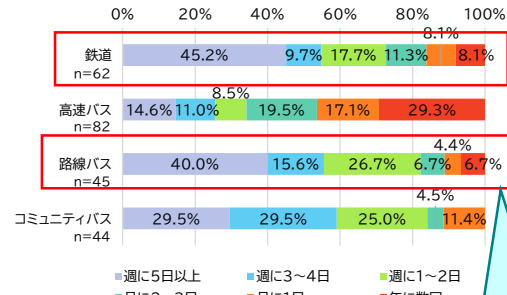
- 利用目的は、全ての交通手段で「通勤」との回答が最も多くなっていますが、コミュニティバスでは「通学」や「買物」の回答も多くなっています。
- 利用頻度は、鉄道、路線バスで「週に5日以上」との回答が最も多くなっています。高速バスは「年に数回」の回答が最も多いですが、他の交通手段と比べると、頻度は様々です。コミュニティバスは「週に5日以上」と「週に3~4日」との回答が最も多くなっています。

◆手段別の利用目的



コミュニティバスは通学や買物の利用も多い

◆手段別の利用頻度



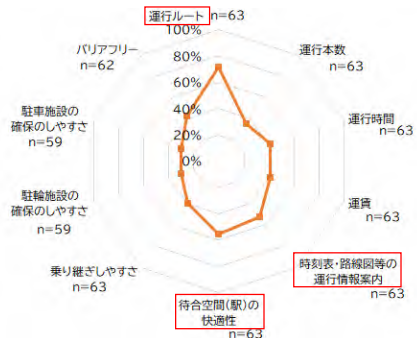
鉄道と路線バスは週に5日以上が最も多い

2) 公共交通手段別の満足度

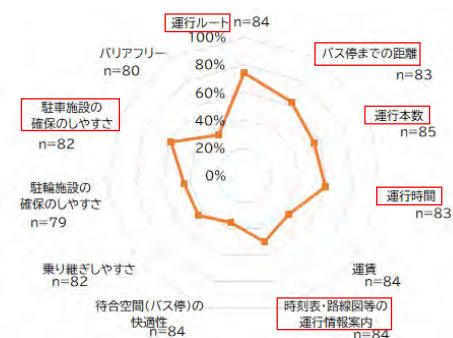
- 満足度が高い項目・低い項目をみると、各交通手段様々ですが、コミュニティバスでは満足度の高い項目が多く、特に運行ルートや運賃、バス停までの距離が80%を超える高い項目となっております。

◆「満足」「やや満足」の合計 □ : 満足度が高い(50.0%以上) □ : 満足度が低い(30.0%以下)

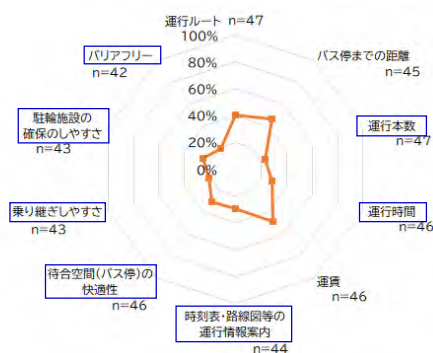
鉄道



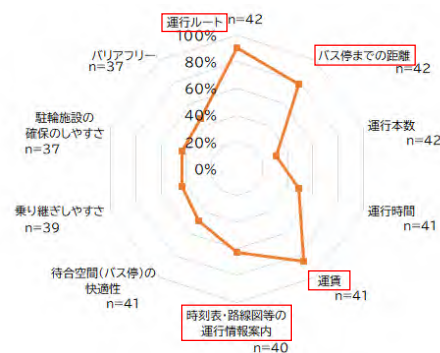
高速バス



路線バス



コミュニティバス

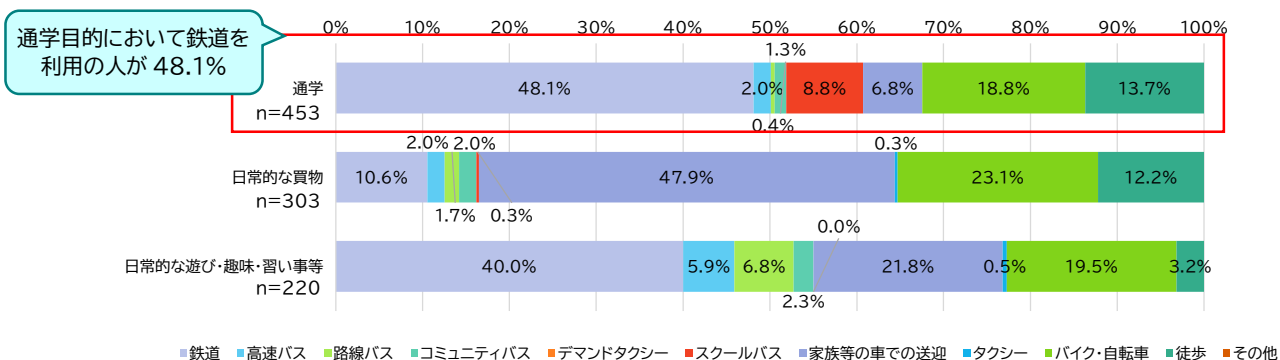


(4) 高校生アンケート調査

目的別の移動実態

- 移動手段は、「通学」と「日常的な遊び・趣味・習い事等」では「鉄道」、「日常的な買物」では「家族等の車での送迎」との回答が最も多くなっています。
- どの目的も「バイク・自転車」は20.0%前後と一定の利用があります。
- 外出頻度で最も多いのは「通学」で「週に5日以上」が94.1%。「日常的な買物」は「週に1～2日」が49.2%、「日常的な遊び・趣味・習い事等」は「週に1～2日」と「月に2～3日」が多くなっています。

◆目的別の交通手段

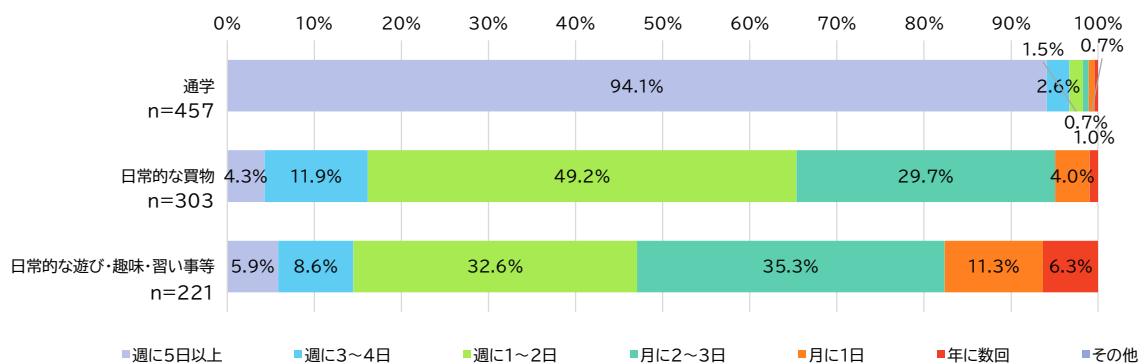


◆目的別の主な行先

日常的な買物 (n=303)			日常的な遊び・趣味・習い事等 (n=221)		
1位	その他の市外	48.4%	1位	日常的に遊び・趣味・習い事等で外出しない	51.6%
2位	アピタパワー君津店	18.1%	2位	市外の施設	33.5%
3位	その他の市内	18.1%	3位	市内の施設	14.9%
4位	イオンタウン君津	9.5%			

その他の市外が最も多い

◆目的別の外出頻度



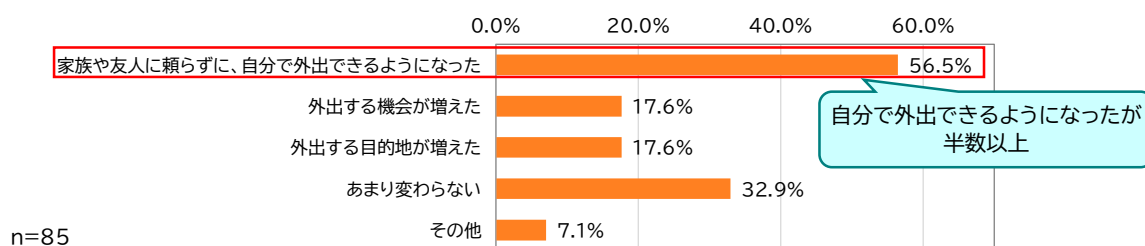
(5) デマンドタクシー利用登録者アンケート調査

1) 利用による外出の変化・登録のみの理由

- 利用することで「家族や友人を頼らずに、自分で外出できるようになった」との回答が最も多く 56.5%で「あまり変わらない」との回答は 32.9%となっています。
- 利用していない理由は「現在の移動手段が便利だから」との回答が 45.6%、「自分が行きたいところがデマンドタクシーの運行区域外だから」との回答が 40.4%で多くなっています。

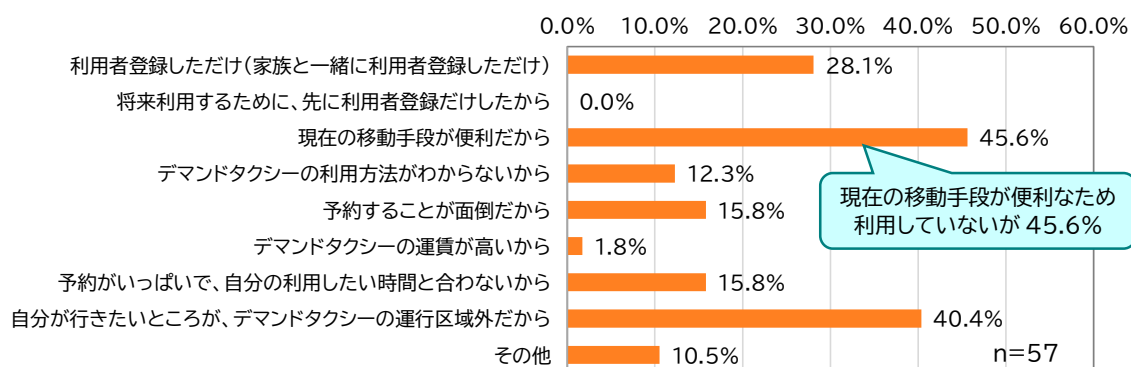
◆利用による外出の変化（利用者のみ、2 つまで選択）

※回答数÷回答者数



◆利用していない理由（非利用者のみ、あてはまるもの全て選択）

※回答数÷回答者数

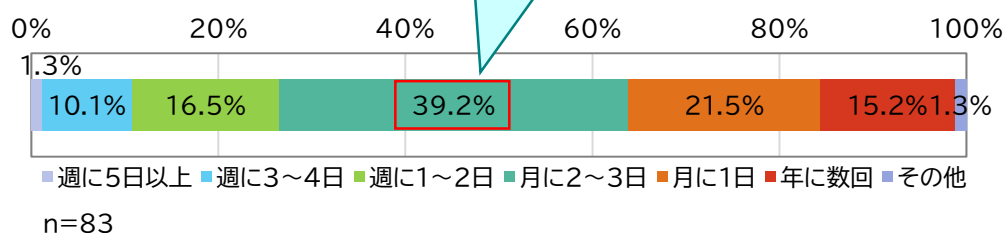


2) 利用者に関する集計

【移動実態】

- 利用頻度は「月に2～3日」が 39.2%と最も多く、次いで「月に1日」が 21.5%と、月に1回以上の利用頻度が 88.6%となっています。

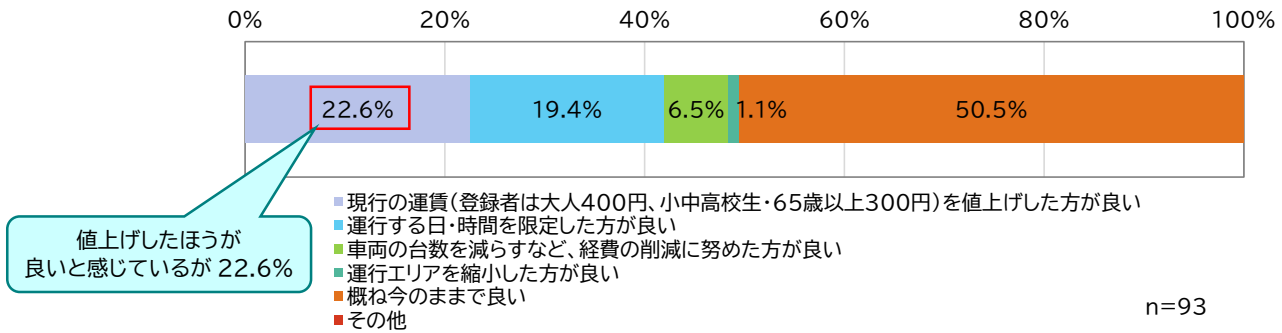
◆利用頻度



【今後もデマンドタクシーを利用するための条件】

- 今後の運行の効率化に向けては「概ね今のままで良い」が50.5%となっています。一方で、「運賃を値上げした方が良い」が22.6%、「運行する日・時間を限定した方が良い」は19.4%となっています。

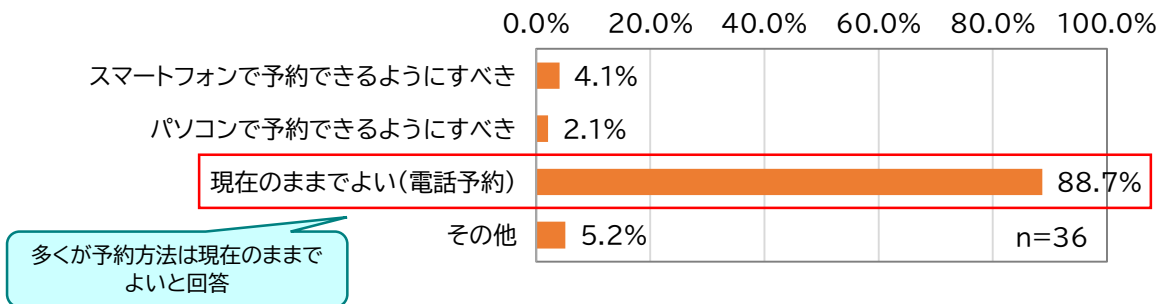
◆運行の効率化に向けた考え



【利用条件・新たな取組の評価】

- 予約方法は「現在のままでよい(電話予約)」が88.7%と最も多くなっています。

◆予約方法の考え



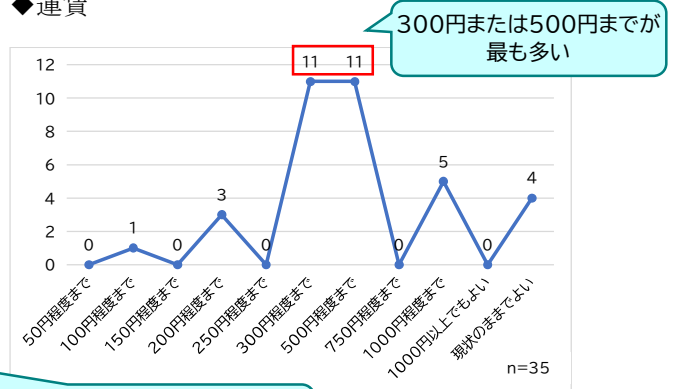
3) 非利用者に関する集計(利用するための条件)

- 利用したい時間帯は、6時台から増加し、7~8時台にピークとなり、18~20時まで利用したいとする回答が多くなっています。
- 運賃は「300円程度まで」と「500円程度まで」との回答が最も多くなっています。

◆運行時間帯

	6時から	7時から	8時から	9時から	
12時まで	0	0	1	0	1
13時まで	0	0	0	0	0
14時まで	0	0	0	2	2
15時まで	0	0	0	0	0
16時まで	0	0	0	1	1
17時まで	0	0	0	1	1
18時まで	0	1	5	1	7
19時まで	0	6	3	1	10
20時まで	2	3	0	1	6
21時まで	0	0	0	0	0
	2	10	9	7	

◆運賃



(6) 交通事業者、関係団体アンケート調査

鉄道や高速バス、路線バス、タクシー等の交通事業者及び商工会議所や観光協会、庁内関係部等の関係団体を対象に、公共交通の利用特性や運行上の課題、商業や観光等のまちづくりを取り巻く課題、公共交通の見直しにあたって留意すべき点、公共交通と協力・連携した取組や可能性等を把握するため、アンケート調査を行うとともに、必要に応じてヒアリングを行いました。

1) 交通事業者アンケート調査（鉄道、バス、タクシー）

事業運営状況	運営に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 「運転手不足」が課題で「運転手の就労環境の見直し」を進めている。 ● 事故削減や運転手の親しみやすさ等のサービス向上に努めている。 ● 燃料高騰やSDGsの観点から「車両のEV化・FCV化」を検討中。 ● 人口減少や少子高齢化による利用者の減少で運行の持続可能性が困難。行政による赤字補填だけでは企業の利益も出ないことから運営が厳しい実態となっている。
	利用者から寄せられる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイヤ、運賃、接遇改善に関する声から寄せられている。
	利用促進や利便性向上に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線再編、待合環境の向上等といった利用者の状況に応じた取組。 ● 電子マネー決済の導入、デマンドのスマホ予約等、スマートフォンと連携したソフト整備や、自動運転、車両のEV化に向けたハード整備による利便性向上の意向がある。 ● 運行事業者の現状（利用者向け）、担い手募集（就労者向け）といった周知活動が比較的多い。
	行政との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民に対し、公共交通の使い方の周知や、利用者意向を聞くこと等、持続可能な交通を一緒に考えるきっかけづくりに期待している。 ● 事業への補助金の拡充や、契約期間の長期化、交通弱者への行政支援の拡大といった、事業者に対する支援を要望。
今後の運営・官民連携の取組	公共交通の改善点	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民に対し、公共交通を使うことで守っていくなど、負のスパイラルに陥らないための意識啓発・利用促進が必要と考えている。 ● 高齢者だけでなく、子どもや高校生が利用しやすい運行体制や、スマホ予約等のシステム導入、エリアや需要に応じた運行モードの検討・導入が改善できる点と考えられている。
	事業者間連携	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイヤ改正時に、乗り継ぎのしやすさや観光目的の輸送での事業者間連携による輸送の適正化が求められている。 ● 運行形態、輸送力の適正化、運行範囲の分業化といった平時運行での役割分担が求められている。
	行政との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 赤字補填への負担金額の拡大や、行政サービス（タクシー利用券、通学補助）の適用範囲の拡充や新設が求められている。 ● 公共交通のあり方や、他分野連携（観光等）を議論する場の創設について、意見が挙がっている。

2) 関係団体アンケート調査

(商工会議所、観光協会、社会福祉協議会、生活支援コーディネーター、庁内関係部)

取組・事業を推進するにあたって公共交通を取り巻く課題	公共交通に関する課題認識	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の減少傾向に伴う、運行時間の減少、エリア縮小でさらに利用者が減少する悪循環となっている。 ●「時刻表がわかりづらい」、「乗り継ぎしやすいダイヤではない」、「デマンドタクシーの予約が取れない」、「目的地がデマンドタクシーの運行範囲でない」、「公共交通の利用方法がわからない」、「公共交通に乗るまでが大変」等の理由から自家用車や家族・友人等の送迎を選択することがみられる。
	公共交通に求める期待・役割	<ul style="list-style-type: none"> ●運行範囲の拡大や、運行時間の拡大、車両のバリアフリー化等に対する期待の声がある。 ●幹線と支線の役割と相互に機能補完する役割が充実することが望まれている。
	取組	<ul style="list-style-type: none"> ●スクールバスの空き時間活用は、費用面のメリットが小さい。通学時間と需要の高い通勤・通院の時間が重複することが課題。 ●コミュニティバスでは、人件費高騰で委託料が上昇し、各地区でデマンドタクシーの導入希望が多い。そのため、コミュニティバスを含めた運行形態を今後検討することが必要。 ●デマンドタクシーでは、人件費高騰による委託料の上昇と、小櫃・上総地区外への移動需要が高いことが課題。
今後の運営・官民連携の取組	公共交通の改善点	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者による通院利用の需要が高く、タクシー券の拡充が求められている。タクシー券の利用では、市街地と山間部の利用料金の格差低減、妊婦や子育て層への利用拡充が求められている。 ●事業継続のために、PRや待合環境の改善（屋根、風よけ等）も求められている。
	行政との連携	<ul style="list-style-type: none"> ●空き時間活用はスクールバスに加えて、デイサービスの車両でも進めて欲しい。 ●デマンドタクシーだけでなく、バスなどの既存公共交通の利用促進を図っていくべき。

5. 上位計画・関連計画の方針

(1) 君津市総合計画（令和4（2022）年3月）

君津市総合計画における公共交通に関連する内容を以下のとおり整理します。

基本 構想	将来都市像	ひとが輝き 幸せつなぐ きみつ
	行動姿勢	むすぶ ～多様な“むすび”により君津の未来を創る～
施策 4-6 移動	概要	持続可能な公共交通体系の構築や都市空間における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に取り組みます。
	市民・地域・事業者等が取り組んでいくこと	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を維持・確保するためバス・鉄道等を積極的に利用。(市民、事業者等) ・地域公共交通の利用促進に向けた取組を実施。(地域、事業者等) ・公共交通を気持ちよく利用できるよう、環境美化活動等に参加。(市民) ・安全で安定的な運行サービスを提供。(事業者等) ・運行事業者の連携により地域公共交通の維持及び利用促進。(事業者等) ・心のバリアフリーへの理解を深める。(市民、地域、事業者等)
	施策の展開	<p>①鉄道及び民間路線バスの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線再編の検討など市民の利便性の向上や、交通事業者の収支の改善 ・市民や来訪者の移動手段確保のため、民間路線バスの運行に対して補助を実施 ・デジタル技術を活用し、全ての交通手段による移動を一つのサービスとしてつなぐ MaaSの取組事例の調査とともに、様々な交通モードとの連携による移動の利便性向上を検討 <p>②コミュニティバス及びデマンド交通の最適化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民ニーズや利用状況の把握に努め、路線や運行ダイヤの見直し、運行方法の検討を行うことで収支を改善 ・スクールバスやタクシーなどを活用した実証実験実施を視野に入れ、利便性向上に取り組む <p>③高齢者等への移動支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動手段の確保が困難な高齢者等が、買い物や通院等の外出時に公共交通機関を利用して移動できるための支援 <p>④バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化を進め、市民の利便性及び安全性を向上 ・障害のある方のことを理解できるよう意識啓発等を推進 <p>⑤自動運転技術の活用に向けた研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転サービスの実用化に向けた取組を進めている事業者等と連携し、安全性の検証や導入の可能性について研究
地区間 連携	コンセプト	新たな核づくりによる都市部の活性化と多様な地区の特色に応じた拠点の形成を図り、多彩な魅力にあふれた多極ネットワーク型のコンパクトでスマートなまちを創出
	地区間連携の方向	<p>①リアル空間(基本構想 将来デザインから再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の連携を深める幹線道路の整備促進 ・交通モードの充実、自動運転バスをはじめとする先端技術の導入検討 ・市有地や空き公共施設の積極的な利活用 <p>②デジタル空間(基本計画 戦略的プロジェクトから再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゆとりと安心のある暮らしに向けた変革(暮らしの変革) ・人材育成の推進や教育面における変革(知の変革) ・地域の活性化に向けた産業の変革(産業の変革) ・「誰一人取り残さない」デジタル化の取組

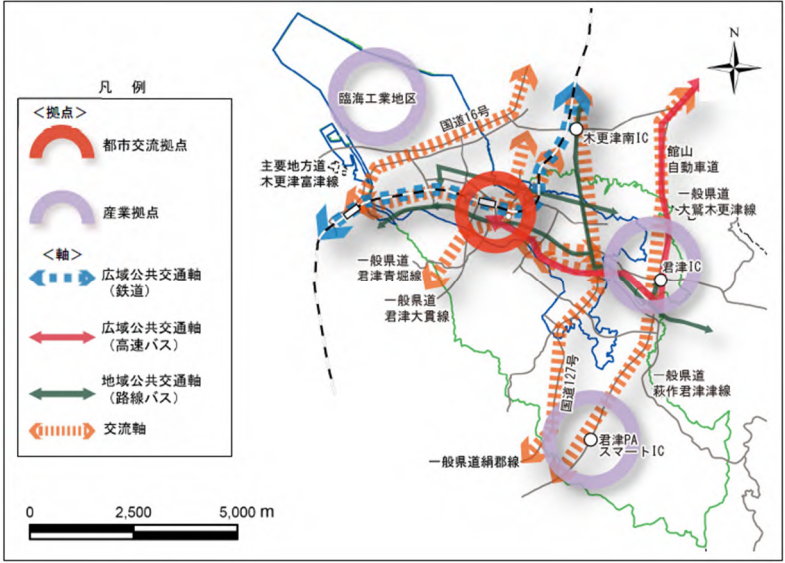
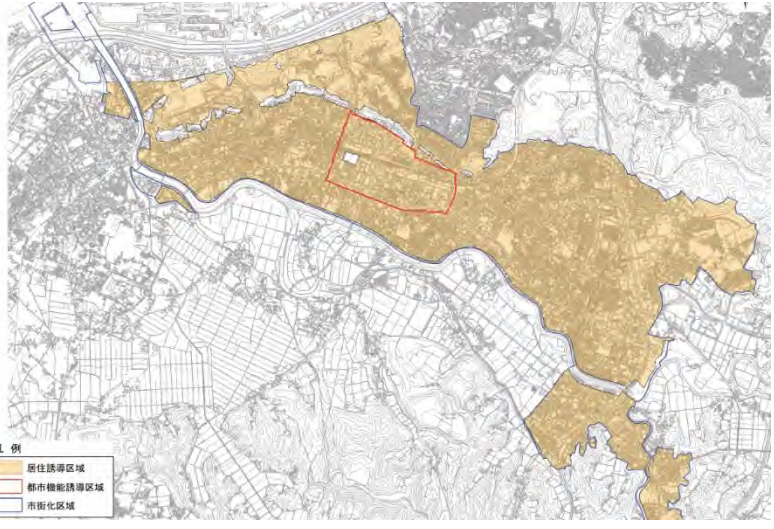
(2) 君津市都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月）

君津市都市計画マスタープランにおける地区別の将来像と公共交通に関する施策内容を以下のとおり整理します。

総合的な交通体系の整備方針	公共交通	<p>① 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</p> <p>② ニーズに対応したサービス水準の向上</p>
君津地区	地区の将来像	君津駅周辺や君津 IC 及び君津 PA スマート IC 周辺などにおいて、新たな産業や交流機能を集積し、本市の拠点を形成することによって、利便性の高い良質な都市基盤施設を活かした、安全・安心で質の高い暮らしが実現できる地区を目指す。
	地区の施策方針（公共交通関連）	<p>○多様なニーズに応えることができる市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 君津駅周辺の低未利用地の有効活用や駅舎や駅前広場などの再整備を含めたりノベーションまちづくりの整備方針や整備計画を検討し、歩いて楽しい賑わいのある空間を創出。 <p>○君津駅に容易にアクセスできる道路・公共交通の確保・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 君津駅周辺に集積する各種都市機能の利便性を高めるため、駅周辺へ容易にアクセスできる道路整備の検討とともに、環境負荷の少ない移動手段の推進として、自転車の利用促進や公共交通を確保・充実。 君津中心市街地と富津市街地を結ぶ広域交通軸として、本郷バイパスの整備を促進。
小糸・清和地区	地区の将来像	小糸小学校周辺や旧秋元小学校周辺の拠点機能の充実を図るとともに、研究・生産業務機能が集積するかずさアカデミアパークや鹿野山や清和県民の森周辺などを活用した、多くの来訪者と様々な交流を育む、ゆとりと潤いのある地区を目指す。
	地区の施策方針（公共交通関連）	<p>○交通結節点に容易にアクセスできる公共交通の確保・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買物などの利便性を高めるため、君津駅及び君津バスターミナルなどの主要な交通結節点に容易にアクセスできる公共交通を確保・充実。 <p>○路線バスなどの生活交通がない地域におけるニーズに対応した公共交通のサービス水準の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスなどの生活交通がない地域で、通勤・通学や買物などの移動手段を確保するため、地域の実情やニーズを踏まえた交通手段を検討し、移動できる環境づくりに取り組む。
小櫃・上総地区	地区の将来像	小櫃駅周辺や久留里駅周辺などの拠点機能の充実のほか、久留里城や亀山湖などの観光資源の魅力向上をはじめ観光農業の展開などによって、多くの来訪者と様々な交流を育む地区を目指す。
	地区の施策方針（公共交通関連）	<p>○小櫃駅及び久留里駅へのアクセスを重視した道路・公共交通の確保・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買物などの利便性を高めるため、小櫃駅及び久留里駅に容易にアクセスできる公共交通を確保・充実。 <p>○地域のニーズに対応した公共交通のサービス水準の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学や買物などの移動手段を強化するため、地域の実情やニーズを踏まえた交通手段を検討し、移動できる環境づくりに取り組む。

(3) 君津市立地適正化計画（令和5（2023）年3月）

君津市立地適正化計画における公共交通に関連する内容を以下のとおり整理します。

基本的な方針	まちづくりの方針	<p>ターゲット層：「子育て世代と高齢者」</p> <p>方針1：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</p> <p>方針2：誰もが快適・健康的に日常生活を過ごせる 持続可能なまち</p>
	目指すべき都市の骨格構造	<ul style="list-style-type: none"> 都市交流拠点：本市の中心となる君津駅周辺から君津市役所周辺 広域公共交通軸（鉄道、高速バス）：都市間連絡の骨格 地域公共交通軸（路線バス）：都市交流拠点を中心とした地域内の幹線交通となる公共交通網 
都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定		
誘導施策（公共交通関連）	方針1	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
	方針2	誰もが快適・健康的に日常生活を過ごせる 持続可能なまち
	公共交通に関する誘導方針	君津駅周辺と居住地、隣接市の拠点を結ぶネットワークの維持・強化や都市機能の集約と合わせた公共交通の最適化を図るとともに、自動運転技術をはじめとする先端技術の導入による効率的な交通手段の検討などに取り組み、公共交通で誰もが移動しやすい便利なまちにしていきます。

(4) その他関連計画

その他、公共交通に関連する諸計画の内容を以下のとおり整理します。

1) 君津市バリアフリー基本構想（令和4（2022）年4月）

基本理念	ともに支え合い 誰もが健やかに暮らしてつづける 人がやさしいまち きみつ
基本方針	①公共交通・駐車場や建築物等のバリアフリー化の推進(ハード・ソフト) ・公共交通や自動車交通、生活関連施設のハード面やソフト面でのバリアフリー化 ②みんなで理解し、支え合う『心のバリアフリー』の推進(ハート) ・ハート面でのバリアフリー化(心のバリアフリー) ③誰もが分かりやすいユニバーサルデザインの推進 ・ユニバーサルデザインの採用、案内標識等の情報提供の多言語化
重点整備地区における移動円滑化の基本方針(公共交通関連)	③公共交通との連携強化による快適性・利便性の向上 ・JR君津駅を中心に、鉄道とバスの結節点として公共交通のバリアフリー化の充実により、快適性と利便性の向上に向けた取組を進める。
特定事業(JR 君津駅)	
連絡通路	・誘導ブロック改修
北口広場	・身障者対応トイレ設置
駅舎	・多様な利用者への適切な対応について駅社員等への教育や研修の実施 ・駅や車両利用のマナー・ルール等に関する啓発 ・ノンステップバス導入 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入推進

2) 君津市地域福祉計画（令和6（2024）年3月）

施策	・安全・安心な生活環境の整備
事業の展開	① 必要な移動の支援 ・移動に支援を必要とする高齢者や障がい者などの日常生活や社会参加を支援するため、各種サービスを実施します。 ② バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 ・高齢者や障がい者、妊婦や乳幼児など、誰もが日常生活を営むうえでの障壁(バリア)を取り除く取組を進めるほか、誰にでもわかりやすいユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、暮らしやすいまちづくりを進めます。

3) 君津市高齢者保健福祉計画（令和6（2024）年3月）

施策	・外出環境の向上
事業の展開	① 外出しやすい環境づくり ・高齢者に対して、通院や買物等の必要な外出の支援と社会参加の促進を図るために、公共交通機関による外出を支援します。

4) 君津市障害者基本計画（令和6（2024）年3月）

施策	・ 移動支援策の充実
事業の展開	① 外出・移動支援施策の推進 ・ 障がいのある人の日常生活で必要となる屋外での移動手段を確保し、自立生活の安定と社会参加の促進を図ります。 ② コミュニティバスの利用に関する支援 ・ 障がいのある人が利用しやすい車両でコミュニティバスを運行するとともに、障害者手帳所持者の運賃を軽減します。

5) 君津市商工・観光アクションプラン（令和4（2022）年4月）

観光振興の取組	清潔、衛生的であることや混雑を避けることは、感染症対策のみならず快適な旅先の条件であり、ホスピタリティに通じる。 おもてなし体制を引き続き整備、強化していき、市の旅先としてのイメージアップに繋げる。
おもてなし体制の整備、強化	脱炭素時代の新たな観光スタイルを促進するため、君津駅や久留里駅等を起点とし、公共交通を活用したコースや周遊をPRするとともに、来訪者の利便性を向上。

6. 君津市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 地域公共交通網形成計画の計画目標、評価指標、実施事業

平成28（2016）年3月に策定した君津市地域公共交通網形成計画には6つの計画目標が掲げられており、それを実現するための10の実施事業が位置づけられています。

また、計画目標の達成度を評価するため、8つの評価指標が設定されています。

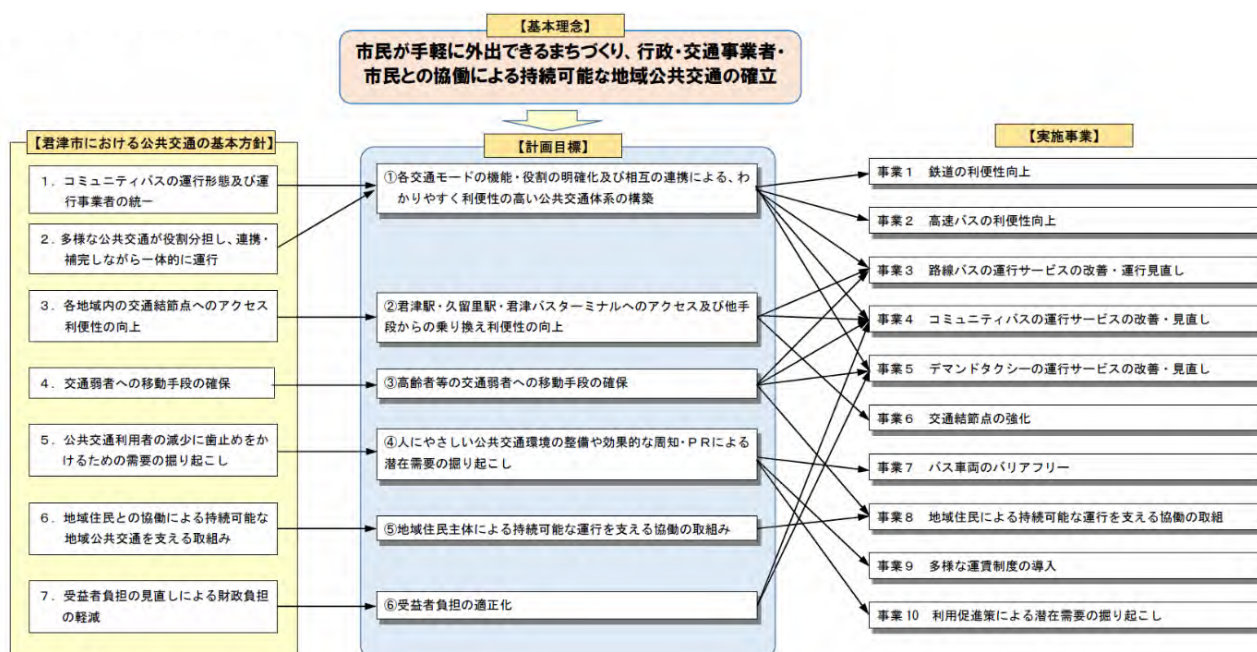


図 2-23 地域公共交通網形成計画の計画目標と実施事業

出典：君津市地域公共交通網形成計画

(2) 計画目標の達成状況

各計画目標に対する達成度の評価を以下のとおり整理します。

計画目標	達成状況(◎:達成、○:一部達成、△:未達成)
計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化及び相互の連携による、わかりやすく利便性の高い公共交通体系の構築	○鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの各モードの利便性向上、運行改善・見直しは実施中で、目標も概ね達成 △路線バス・デマンドタクシーの利用者数は未達成
計画目標② 君津駅・久留里駅・君津バスターミナルへのアクセス及び他手段からの乗り換え利便性の向上	○路線バス、コミュニティバスの運行改善は実施中、交通結節点の強化は完了しており、目標も一部達成 △路線バス・デマンドタクシーの利用者数、公共交通満足度は未達成
計画目標③ 高齢者等の交通弱者への移手段の確保	◎地域主体の交通への支援制度の構築は完了 ○路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの各モードの運行改善は実施中 △公共交通の満足度や地域主体の協働の取組は未達成
計画目標④ 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	○バス車両のバリアフリー化、割引運賃の導入、利用促進は実施中で、目標も概ね達成 △路線バス・デマンドタクシーの利用者数は未達成
計画目標⑤ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組	◎地域主体の交通への支援制度の構築は完了 △公共交通の満足度や地域主体の協働の取組は未達成
計画目標⑥ 受益者負担の適正化	◎コミュニティバス、デマンドタクシーの財政負担の軽減は達成 ○コミュニティバス、デマンドタクシーの運行改善は実施中 △収支率は未達成

(3) 地域公共交通網形成計画の評価結果（課題）

1) 利便性の高い公共交通体系の構築

- ・鉄道、高速バスの利便性向上、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの運行改善などの取組については継続して実施しているものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあったことから、利用者数は目標値には届かず、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です。

2) 交通結節点アクセス及び乗り換え利便性の向上

- ・路線バスの乗り継ぎダイヤの見直しや乗り継ぎ割引運賃、君津バスターミナルの機能強化などの取組を実施しているものの、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です。

3) 高齢者等の交通弱者への移動手段の確保

- ・低床バスの導入については目標値を達成しているものの、デマンドタクシーの効率的な配車など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です。

4) 人にやさしい公共交通環境の整備や効果的な周知・PR

- ・ICカードの導入やホームページ等におけるわかりやすい情報提供などの取組を実施しているものの、公共交通の利用者数は減少しているため、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です。

5) 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

- ・住民との協働による持続可能な公共交通を導入するための支援制度を構築し、地域主体の交通の導入に向けて協議を行ったものの、運行まで至っていないため、引き続き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です。

6) 受益者負担の適正化

- ・コミュニティバスやデマンドタクシーの受益者負担の見直しは社会情勢の著しい変化もあり、未実施でした。収支率も低調であるため、受益者負担の適正化に向けた継続的な取組が必要です。

第3章 君津市の公共交通に係る課題

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以下のとおり整理します。

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

(人口流動)

- ・通勤・通学目的における流出入人口は、国勢調査によると、市内常住の就業者・通学者の約4割、また、市内で従業・通学する人の約4割を占めており、市内外の移動が活発です。
- ・流出人口のうち、東京23区や神奈川県へ通勤・通学している市民は1,000人以上にのぼっているほか、千葉市への移動も多くなっています。
- ・東京都市圏パーソントリップ調査によると、君津地区における通勤・通学、私事の各目的の移動は君津地区内の移動が多く、次いで木更津市など近隣市への移動が多いです。
- ・通学目的では東京23区への移動もみられます。また、君津地区以外の地域からは、地区内の移動のほか、君津地区や近隣の木更津市、袖ヶ浦市への移動も多くなっています。

(課題)

- ・以上から、通勤・通学をはじめとする日常の移動においては、市内・市外双方へのアクセスの向上を念頭に置いた公共交通ネットワークの強化が必要です。

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

(交通手段分担率の現状)

- ・本市の自家用車利用率は約7割を占め、自家用車中心社会の様相を呈しています。
- ・公共交通全体の割合は減少していますが、乗合バスの利用が増加しています。

(公共交通ネットワークの形成状況)

- ・鉄道はJR東日本の内房線と久留里線の2路線が運行され、高速バスは君津・東京線など、東京方面をはじめとする広域移動の便に供しています。
- ・君津地区は、市内の中心拠点であり、交通結節点の機能を有する君津駅や君津バスターミナルを中心に複数の交通手段が運行している。
- ・小糸・清和地区は、コミュニティバスが路線バスの二次交通としての役割を担っています。
- ・小櫃・上総地区はJR久留里線により木更津駅へアクセスしており、二次交通としてデマンドタクシーの利用が中心となっています。

(移動状況)

- ・本市における通勤・通学の人口流動は、流出入が約4割となっており、東京23区や千葉市へ

の流動があることから、鉄道や高速バスが果たすべき役割は大きいと考えられます。

(課題)

- ・以上から、特に広域への移動において、鉄道や高速バスと二次交通である路線バスやコミュニティバス、また、自家用車等と円滑に乗り継げることが必要であり、異なる交通手段の相互連携を維持・強化していくことが必要です。

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

(公共交通空白地域の状況)

- ・交通空白地域は、公共交通カバー圏域（君津地区では「鉄道駅から半径 800m、バス停から 300m、路線バスのフリー乗降区間はそのルートから 300m以内」、他の地区では「鉄道駅から半径 1 km、バス停から 500m、路線バスのフリー乗降区間はそのルートから 500m以内、デマンドタクシーが運行される地区では全域」）に含まれない地域であり、市域全体では人口割合で 19.9%存在しています。
- ・小櫃・上総地区では、地区全域にデマンドタクシーが運行されることから、公共交通空白地域が解消されています。
- ・君津・小糸・清和地区には、公共交通空白地域が存在し、公共交通カバー圏人口割合はそれぞれ、君津地区は 78.7%、小糸地区は 62.7%、清和地区は 80.0%となっており、それ以外は公共交通空白地域の居住者となっています。

(課題)

- ・以上から、自宅や目的地に近い場所から公共交通を利用しやすくするなど、公共交通空白地域への対応をしていくことが必要です。

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

(公共交通の利用動向)

- ・自家用車の普及等により、公共交通利用が減少した結果、公共交通の運行本数の削減や路線の運休・廃止等といった公共交通サービスの低下に至り、公共交通の更なる利用減少を招いてきたという負のスパイラルが全国的にみられます。
- ・運行事業者では、バス運転手をはじめとした労働環境（長時間拘束・低賃金等）の改善を図るために、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定され令和 6（2024）年 4 月 1 日から適用されます。
- ・本市における公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前で横ばい傾向となっており、公共交通への対応が現状のままでは、本市も例外なく将来的な公共交通ネットワークの維持が難しくなることが推測されます。

(課題)

- ・以上から、既存の公共交通利用者の利用継続を図るとともに、自家用車等を利用している市民に対し、アンケートにより明らかにされた公共交通利用のための条件・サービス水準を参考にしながら、公共交通への利用転換や利用促進を図るための方策を講じる必要があります。
- ・ドア・ツー・ドアの利便性に長けた自家用車から公共交通へ利用を転換してもらうことは、かなりの困難を伴うものと考えられることから、かしこく公共交通を使ってもらえるよう、日常生活の移動において公共交通への完全な利用転換ではなく、特定の移動目的や行先に応じた利用、公共交通維持や環境改善等への意識向上を通じた利用など、少しでも利用につながるための方策を検討していくことが必要と考えられます。
- ・公共交通への利用転換を誘導する方策を講じるほか、上記のような利用者自身の意識向上の視点に着目し、交通事業者や行政による取組だけでなく、移動の当事者である住民一人ひとりが自分たちの地域の公共交通を残していくための行動や意識づけを促す働きかけを行うなど、交通事業者や行政、地域が連携して取組んでいくことが必要です。

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

(市内のバス路線網)

- ・市内では、路線バス12路線、コミュニティバス3路線が運行されています。このうち、路線バスの2路線で利用者数が多く黒字となっていますが、それ以外は国・県・市からの補助により路線を維持・確保しています。

(課題)

- ・以上から、利用者が少なく収支率の低い路線については、運行路線や運行ダイヤの見直し等を検討する必要があります。

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DX¹⁶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

(時代の潮流)

- ・脱炭素社会の実現に向けた取組として、全国的にも環境対応車両の導入が進められています。こうした取組による経済活性化も全国的に機運が高まっています。
- ・多様な交通モードの連携による移動利便性の向上を目指したMaaSの導入や、自動運転技術の活用に向けた研究など、デジタル技術を活用した新たな取組が進められています。

(課題)

- ・以上から、本市の公共交通においても、環境改善への貢献、デジタル技術を通じた公共交通の維持、利用促進の検討が必要です。

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

(公共交通に対する支援)

- ・今後とも人口減少が進行する中においては、路線バスやコミュニティバスへの行政負担の増大が危惧されることです。
- ・運転手の人件費や燃料費の高騰をはじめとした社会情勢の影響が運行にかかる支出に影響を与えています。
- ・高齢社会がより進行するとみられること、また、高齢者の自動車事故を背景とした運転免許証の返納者の増加が予想されることから、公共交通に求められる役割は、より重要性を増すものと考えられます。

(課題)

- ・以上から、行政による補助負担を軽減、路線バスやコミュニティバス等の運行の効率化が求められるところであり、路線や運行ダイヤの見直し、運行形態の変更など、需要に見合った運行の適正化を図っていくことが必要です。

¹⁶ デジタルトランスフォーメーション【Digital Transformation】の略。デジタル化への変革のこと。交通分野でもデジタル活用が進み、交通DXという場合もある。

第4章 地域公共交通計画の理念・方針

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

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。

2. 地域公共交通計画の基本方針

地域公共交通の基本理念に基づき、公共交通の課題を解決するための基本方針を以下とおり整理します。

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¹⁷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、ICT¹⁸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もち、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。

¹⁷ 切れ目のない、連続した状態のこと。

¹⁸ 【Information and Communication Technology】の略。情報や通信に関する技術の総称。

3. 公共交通ネットワークの将来像

本計画の基本理念及び基本目標に基づき、君津市全域の公共交通ネットワークの将来像を以下のとおり

- ・総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画等の関連計画における将来デザイン等を踏ま
- ・市内外のアクセスを確保するため、交通結節点と市外を結ぶネットワークを維持します。
- ・市内の都市交流拠点や各生活拠点を中心としたアクセスを向上させます。

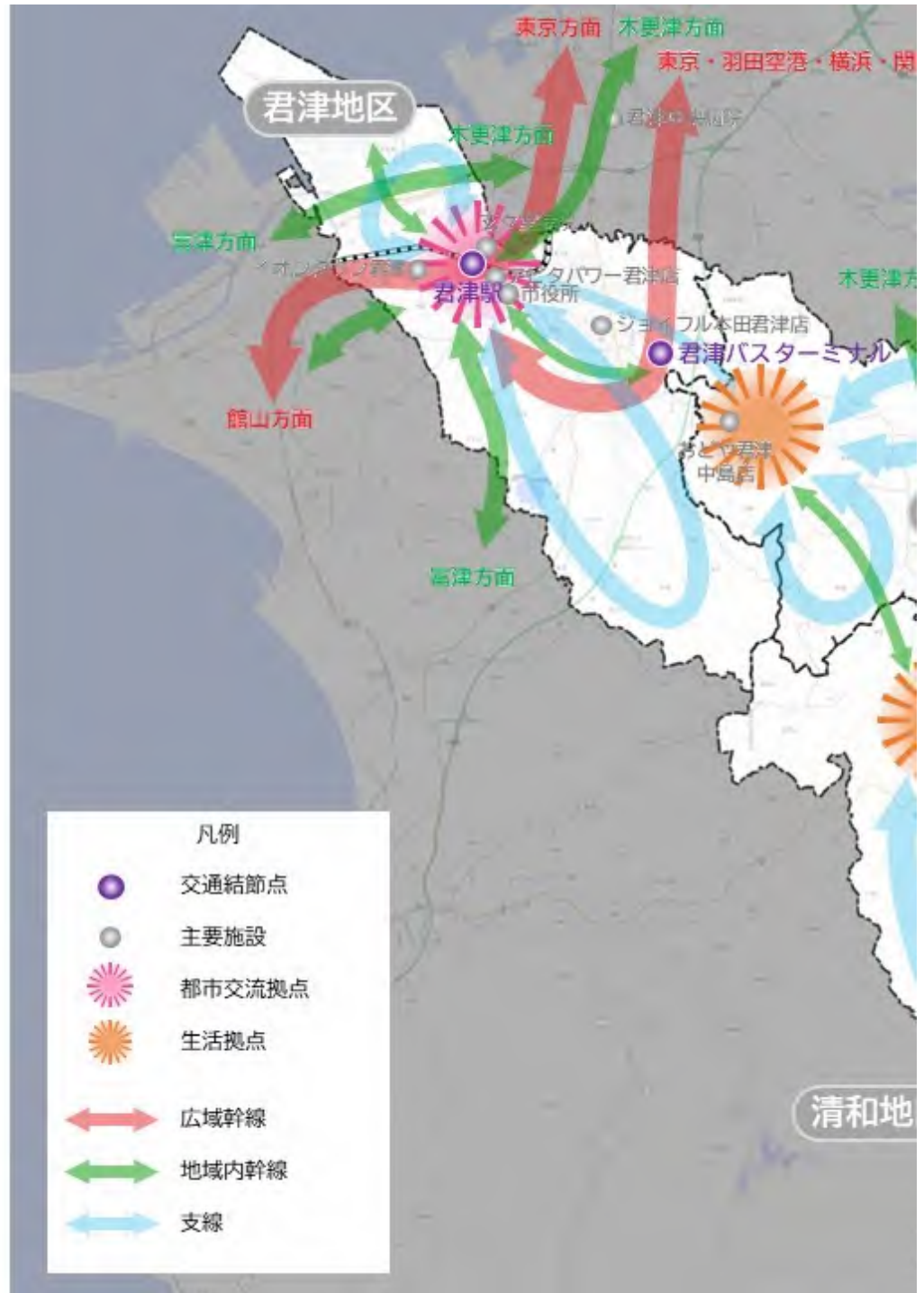
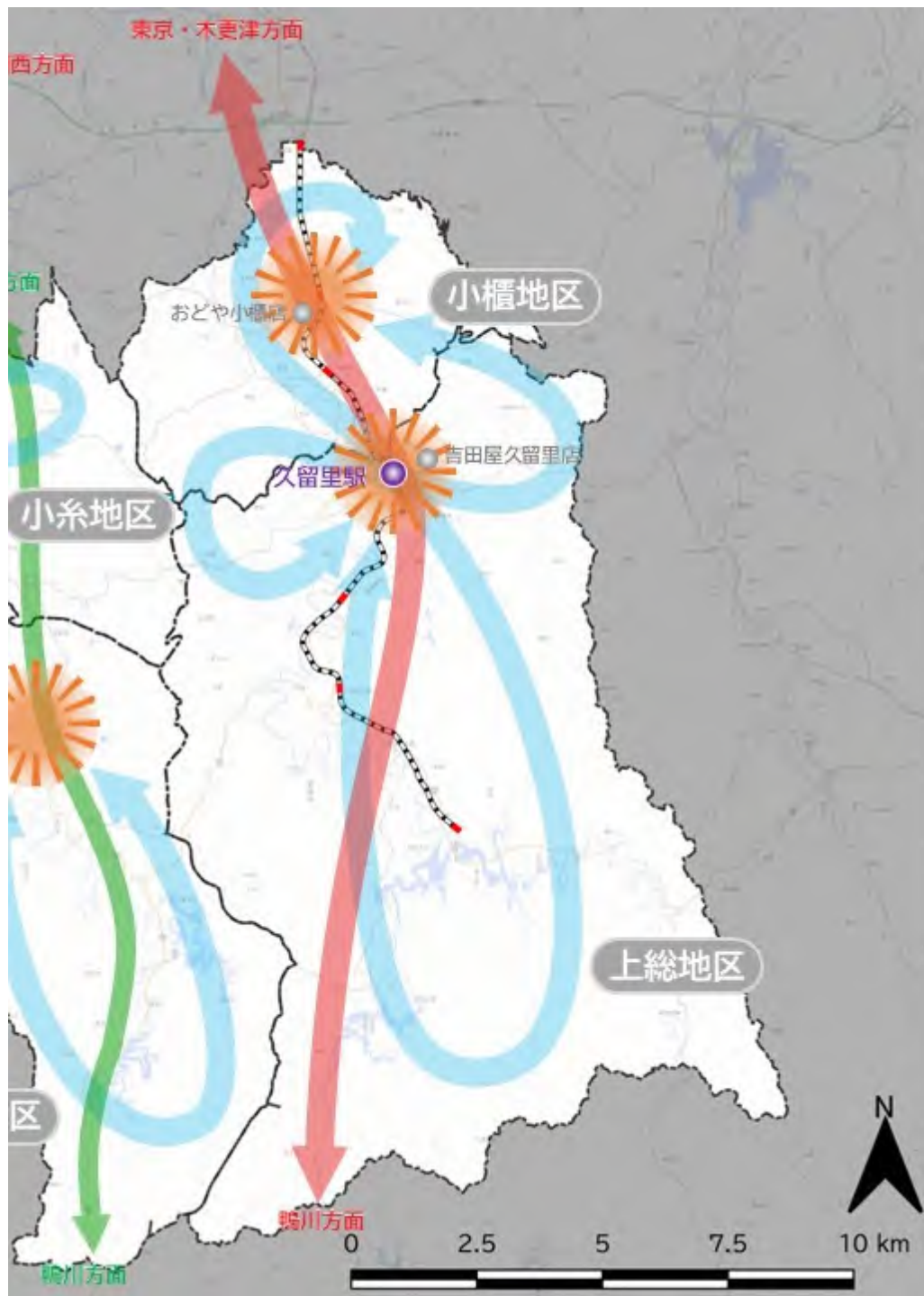


図 4-1 君津市の公共交通

整理します。

えて、持続可能な公共交通体系を目指します。



ネットワークの将来像

出典：国土地理院基盤地図情報（令和4（2022）年度）を基に作成

表 4-1 拠点の区分

位置づけ	区域	定義	備考
交通結節点	JR 君津駅 JR 久留里駅 君津バスターミナル	複数の交通手段を利用可能な駅やバス停のこと。	
都市交流拠点	君津駅周辺	市内外の多くの人が集まる本市の「顔」となる玄関口として、また、市全域からの利用しやすさも考慮し、商業や業務、文化、行政サービスなどの都市機能を集積する。	君津市都市計画マスタープランに位置づけられた拠点
生活拠点	中島周辺 粟倉周辺 小櫃駅周辺 久留里駅周辺	日常的な暮らしに必要な日用品などの買い物や文化・行政サービスなど、地域の自立を支え、多様なニーズに応えることのできる機能を備えた拠点を形成する。	君津市都市計画マスタープランに位置づけられた拠点

表 4-2 各交通手段等の役割

位置づけ	交通手段	役割
広域幹線	鉄道	広域な都市間を結ぶ大量輸送が可能な交通手段であることから、本市の公共交通網の骨格となる路線であり、広域幹線の基幹交通としての役割を担う。
	高速バス	東京湾アクアラインや館山道などの高速道路の整備により、本市と都心などの主要都市を結び、広域幹線の基幹交通としての役割を担う。
地域内幹線	路線バス	日常の生活交通としての市内及び市外の主要施設や交通結節点等を結ぶ地域内の幹線交通としての役割を担う。
支線	コミュニティバス	日常の生活交通として幹線等に接続し、その機能を補完する役割を担う。
	デマンドタクシー	地域住民や観光客等の二次交通・フィーダー交通 ¹⁹ としての役割を担う。
	タクシー	ドア・ツー・ドアの運行による、行先や時間など個別需要に応じたフィーダー交通としての役割を担う。

¹⁹ バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通のこと。

各地区の将来像は以下のとおり整理します。

(1) 君津地区の考え方

君津地区は、本市の人口の約7割が居住していることや君津駅を中心に生活利便施設（商業施設や病院等）が立地するなど、都市機能が集積しており、市内外の移動需要が高い地区です。

こうしたことから、住宅地等の配置状況を踏まえ、移動ニーズに応じた路線の見直しや再編等を実施するとともに、東京方面への広域ネットワークを維持するため、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を図ります。



図 4-2 君津地区の公共交通ネットワークの将来像

(2) 小糸・清和地区の考え方

小糸・清和地区は、君津地区と当該地区内の生活拠点（中島周辺、栗倉周辺）を結ぶ幹線交通である路線バスとそれに接続するコミュニティバスが運行されている一方、一部地域において交通空白地域が存在しています。

こうしたことから、引き続き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するとともに、コミュニティバス中島・豊英線のあり方の検討と合わせファースト・ラストワンマイル²⁰に対応した交通手段を導入することで、利便性の向上を図ります。

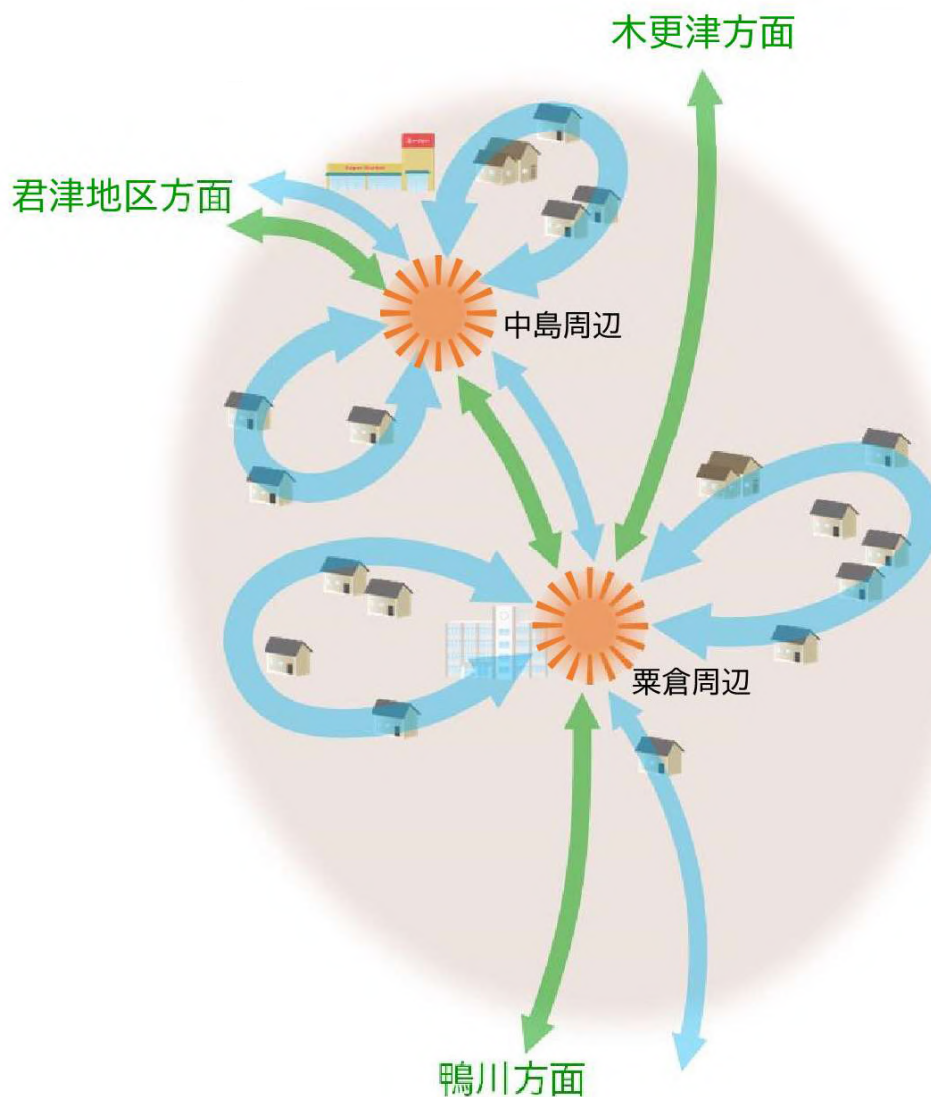


図 4-3 小糸・清和地区の公共交通ネットワークの将来像

²⁰ 端末交通による区間のことで、出発地点から最寄りの鉄道駅やバス停までの区間をファーストワンマイルといい、最終目的地と最寄りの鉄道駅やバス停までの区間をラストワンマイルという。

(3) 小櫃・上総地区の考え方

小櫃・上総地区は、市内外と当該地区内の生活拠点（小櫃駅周辺、久留里駅周辺）を結ぶ鉄道や高速バスとそれと接続するデマンドタクシーが運行していますが、利用者の増加に向けて更なる取組が求められます。

こうしたことから、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を図るとともに、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を図ります。

なお、現在、市や沿線住民が参加する JR 久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議において、沿線地域における現状や課題を共有し、今後の地域交通のあり方について検討しています。引き続き地域の実情やニーズを踏まえ生活の質の向上につながる交通手段が確保されるよう取組みます。

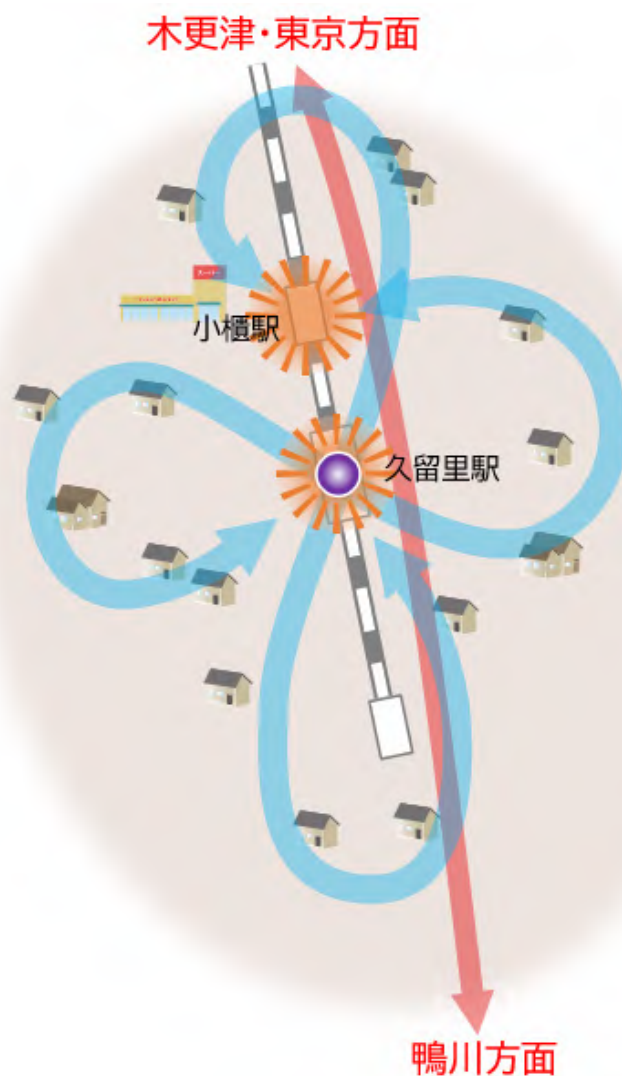


図 4-4 小櫃・上総地区の公共交通ネットワークの将来像

第5章 地域公共交通計画の目標

第4章の基本方針に基づき、地域公共交通分野で達成すべき目標及び数値指標を位置づけます。

目標の達成状況を評価する数値指標は、モニタリングのしやすさ及び関連計画での目標値との整合を図りながら、事業による定量的な効果を計測できる一次指標と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二次指標とします。

なお、目標値は社会情勢の変化、関連計画の状況等を踏まえ、適宜見直しを行います。

目標① 市内・市外からのアクセスの確保

【指標の目標値】

指標		現況値 (R4)	目標値 (R12)	関連計画と の整合	データ取得方法
一次指標	高速バスの利用者数	455,627 人／年	473,000 人／年		運行事業者 提供データ
	路線バスの利用者数	968,003 人／年	1,005,000 人／年		運行事業者 提供データ
	コミュニティバス・デマ ンドタクシーの利用者数	219,473 人	280,000 人	総合計画	運行事業者 提供データ
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	44.6 人／ha	40.9 人／ha 以上	立地適正 化計画	国勢調査
	観光客入込客数	2,072 千人	2,750 千人 (R8 年度)	総合計画	千葉県観光入 込調査報告書

目標② 利用しやすい移動環境の整備

【指標の目標値】

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

【指標の目標値】

指標		現況値 (R4)	目標値 (R12)	関連計画と の整合	データ取得方法
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	194,503 千円	現況負担額の 範囲内		市データ
	利用者1人当たりの市 負担額	237.2 円／人	現況負担額の 範囲内		市データ・ 運行事業者 提供データ
	運転手等の確保に向け た取組回数	年1回	年1回以上		市データ
二次指標	市の補助により運行す る路線バスの路線数	9 路線	9 路線	総合計画	市データ
	公共交通を利用する人 の割合 (再掲)	10.8%	12.2%		市民アンケート

第6章 目標を達成するための施策

第5章の目標を達成するための具体的な施策・事業を以下に示します。なお、実施事業については、本計画から新規で検討・実施する事業と、君津市地域公共交通網形成計画で実施していた取組を基に見直しをかけた事業で整理します。

- ・新規：本計画で新たに取組むために検討・実施する事業
- ・見直し：君津市地域公共交通網形成計画において、既の実施している事業・取組を課題やニーズに対応して内容を見直しながら実施する事業

なお、第5章で位置づけた地域公共交通分野で達成すべき目標のうち、一次指標と関連性が高い目標を達成するための施策は、以下のとおり整理します。

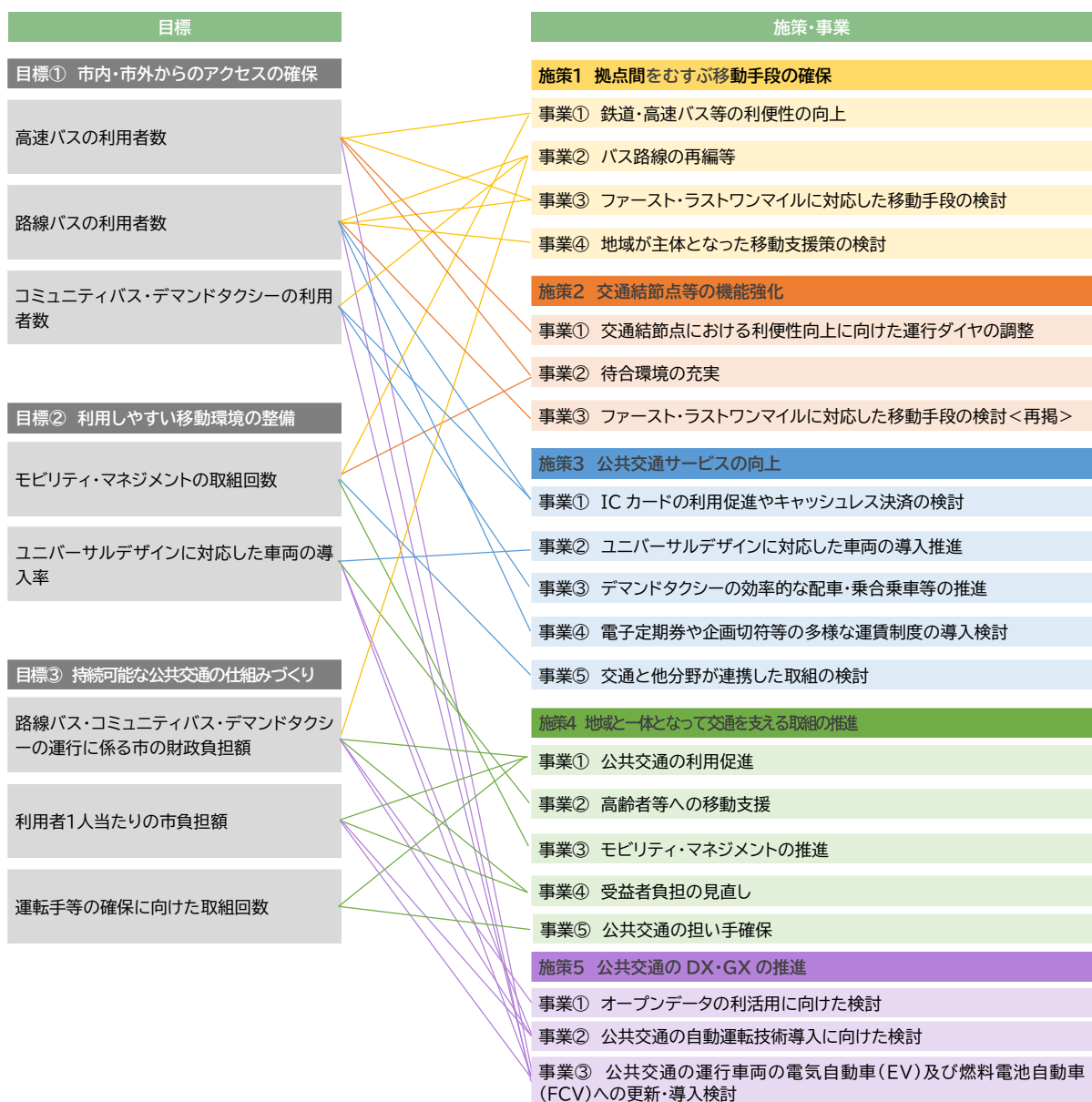


図 6-1 地域公共交通分野で達成すべき目標と目標を達成するための施策の関係

施策 1 拠点間をむすぶ移動手段の確保

事業① 鉄道・高速バス等の利便性の向上						見直し	
取組概要	取組 1 利用者の利用状況及び利用者ニーズ等に合わせて運行ダイヤ等を調整し、更なる利便性の向上を図る						
	実施主体 君津市、交通事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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						

事業② バス路線の再編等						見直し	
取組概要	取組 1 市内の公共交通ネットワークの最適化を目的に、利用者ニーズや事業採算性を踏まえて運行路線の再編を検討・実施します。 特に、以下の路線については路線再編を含めた運行の見直しを検討します。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 君津市内循環線、コミュニティバス小糸川循環線 ・ 周西線、コミュニティバス中島・豊英線 						
	取組 2 路線バスは、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持するとともにバス事業の活性化を促進します。						
実施主体 君津市、交通事業者							
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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							

事業③ 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
取組概要	取組1 個人の移動に対応した交通手段として、シェアモビリティ ²¹ やレンタ・シェアサイクル等の導入を検討し、実施します。						
実施主体	君津市、観光協会、商工会議所、交通事業者、民間事業者、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			

事業④ 地域が主体となった移動支援策の検討							見直し
取組概要	取組1 鉄道駅や主要なバス停等までの交通手段を確保するために、自家用有償旅客運送 ²² 等の活用を見据えながら検討し、必要に応じて実施します。						
実施主体	君津市、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			

²¹ 個人が所有せず共有（シェア）することを原則とするモビリティのこと。

²² バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて有償で提供する運送サービスのこと。

表 6-1 路線バス等の必要性・有効性（その1）

系統	上段：起点 下段：終点	各路線の必要性	運行事業者	補助
○路線バス				
三島線	中島	君津市及び木更津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	木更津駅西口			
君津市内循環線	八重原 A3 棟前	君津市及び木更津市を運行し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	君津駅北口			
畑沢線	君津駅南口	君津市及び木更津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	木更津駅西口			
高倉アカデミア線	かずさ小糸南	君津市及び木更津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	木更津駅東口			
富津線	富津公園	君津市、木更津市、富津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	木更津駅西口			
木更津鴨川線	亀田病院	君津市及び鴨川市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	日東交通株式会社	※1
	イオンモール木更津			
周西線	清和公民館	君津市内を運行し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	中央門前			
鹿野山線	佐貫町駅	君津市及び富津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	神野寺			

※1 国の地域公共交通確保維持事業における地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用

表 6-2 路線バス等の必要性・有効性（その2）

系統	上段：起点 下段：終点	各路線の必要性	運行事業者	補助
イオンモール富津線	イオンモール富津	君津市及び富津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	君津駅北口			
富津市役所・君津駅線	大貫駅東口	君津市及び富津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	君津駅南口			
イオンモール木更津線	君津駅南口	君津市及び木更津市内を運行し、通勤・通学、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	木更津駅西口			
君津マザー牧場線	君津駅南口	君津駅とマザー牧場を結ぶ直通路線であり、来訪者等の移動手段として重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	マザー牧場			
○コミュニティバス				
小糸川循環線	君津グラウンドゴルフ場	平成17年10月から、旧周南線（木更津駅～周南公民館）、旧君津市内線（君津駅南口～君津バスターミナル～小糸中島）、旧貞元線（君津製鐵所～貞元住宅～作木）の廃止に伴う代替路線として運行しています。 君津市内を運行し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	日東交通株式会社	—
	君津グラウンドゴルフ場（君津駅南口経由）			
人見・大和田・神門線	君津市役所	平成19年10月から交通空白地帯となっていた市街地内の交通不便を解消するため、運行しています。 君津市内を運行し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	大新東株式会社	—
	君津市役所（君津駅北口経由）			
中島・豊英線	県民の森	平成17年10月から、三島線・周西線の一部区間（中島～粟倉～植畑本郷～尾崎）の廃止に伴う代替路線として運行しています。 君津市内を運行し、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。	大新東株式会社	—
	鈴木病院前			
○デマンドタクシー				
きみびょん号	小櫃・上総地区	小櫃・上総地区で運行し、買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っています。 一方で、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要です。	大新東株式会社	※2

※2 国の地域公共交通確保維持事業における地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用

施策2 交通結節点等の機能強化

事業① 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
取組概要	取組1 鉄道駅や主要なバス停等において異なる交通手段同士の乗り継ぎ時間を短縮させるために運行ダイヤを調整し、利便性の向上を図ります						
実施主体	君津市、交通事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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						

事業② 待合環境の充実							新規
取組概要	取組1 鉄道駅や主要なバス停において、利用者ニーズに合った待合環境の充実を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> ・ベンチの設置 ・バス停の共同化 ・情報案内表示のデジタル化・多言語化・共同化 ・バス停ナンバリングの検討 ・待合環境のユニバーサルデザイン化 等 						
実施主体	君津市、交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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							

事業③ 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<再掲>							新規
取組概要	取組1 個人の移動に対応した交通手段として、シェアモビリティやレンタ・シェアサイクル等の導入を検討し、必要に応じて実施します。						
実施主体	君津市、観光協会、商工会議所、交通事業者、民間事業者、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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							

施策3 公共交通サービスの向上

事業① ICカードの利用促進やキャッシュレス決済の検討							新規
取組概要	取組1 現金以外での料金決済手段の拡充に向けて、これまで導入促進している IC カードによる決済の拡充に加えて、必要に応じてクレジットカードや QR 決済等の料金決済手段の導入について検討します。						
実施主体	交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	IC カード決済未実施路線での導入を実施			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			
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							

事業② 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
取組概要	取組1 子どもや妊産婦、高齢者、車いす利用者等が乗降しやすいように、路線バスやコミュニティバスにおける低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス)の導入を推進します。 取組2 タクシーやデマンドタクシーの車両更新時にユニバーサルデザイン(UD)タクシー ²³ の導入を推進します。						
実施主体	君津市、交通事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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					
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						

²³ 健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。

事業③ 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	
取組概要	取組1 デマンドタクシーの効率的な運行に向けて運行方法等を検討するとともに、乗合交通としての役割を担っていることの理解をさらに深め、一人でも多く利用できるようにします。なお、デマンドタクシーは、君津市内のフィーダー交通としての役割を担っており、今後も継続的に維持していく必要があります。自治体や事業者の運営努力だけではシステムの維持・確保が困難なことから、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用するとともに、フィーダー交通の活性化を促進します。						
	実施主体 君津市、交通事業者、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
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				

事業④ 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	
取組概要	取組1 デジタルデバイスの普及に伴い、電子定期券の導入を検討します。						
	取組2 バスからバスへの乗り継ぎにおける運賃抵抗を軽減するために、乗り継ぎ割引運賃の設定等の導入を検討します。 また、民間事業者とも連携し、公共交通の利用促進と地域の活性化を図るため、市内の観光事業者・商業事業者等との連携による公共交通の利用に付加価値を付けた企画切符の販売などを検討します。						
実施主体 君津市、交通事業者、民間事業者							
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
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				

事業⑤ 交通と他分野が連携した取組の検討						新規	
取組概要	取組1 交通を地域のくらしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的に他分野と連携して、取組を検討する。						
	実施主体 君津市、交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			

施策4 地域と一体となって交通を支える取組の推進

事業① 公共交通の利用促進							見直し
取組概要	取組1 市広報やSNS等を活用して、公共交通の利用促進に向けたわかりやすい情報発信を実施します。						
	取組2 JR 久留里線活性化協議会等を通じて各種イベントの実施や環境美化活動など関係者と連携しながら利用促進を図ります。						
実施主体	君津市、交通事業者、その他関係団体						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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						
	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							

事業② 高齢者等への移動支援							新規
取組概要	取組1 高齢者等に対して、通院や買物等の必要な外出の支援と社会参加の促進を図るために、公共交通機関による外出を支援します						
	関係各課と連携して継続的に実施						
実施主体	君津市、交通事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	関係各課と連携して継続的に実施						

事業③ モビリティ・マネジメントの推進						見直し	
取組概要	取組1 モビリティ・マネジメントを通じて「過度な」自動車依存から、公共交通を「適度に、かしく」利用する状態へ市民の自発的な変容を促すとともに、市民一人ひとりが公共交通を継続的に利用することで公共交通を支えているという意識の醸成を深めていきます。						
	取組2 公共交通の乗り方教室や公共交通の広報活動を行い、公共交通に関する意識の醸成を図ることで、利用促進につなげます。						
実施主体	君津市、交通事業者、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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						
取組2							
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							

事業④ 受益者負担の見直し						見直し	
取組概要	取組1 公共交通の持続的な運行のために、交通事業者単独では事業採算が取れない一部路線に公費負担による補助金を活用しています。引き続き、交通事業者と連携して運行方法や路線再編も含む運行の見直しと合わせ、受益者負担の見直しを実施します。						
	実施主体 君津市、交通事業者、市民						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	利用実態を踏まえ、継続的に見直しを実施						

事業⑤ 公共交通の担い手確保				新規			
取組概要	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">取組1</div> ハローワークや近隣自治体と連携して就職支援イベントを実施し、担い手の確保に努めます。						
実施主体	君津市、近隣自治体、交通事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			

施策5 公共交通のDX・GXの推進

事業① オープンデータの利活用に向けた検討							新規
取組概要	取組1 民間の地図情報サービス等と連携した経路検索システムを通じて、移動できる選択肢の提供を目指します。その際に GTFS ²⁴ 化等の公共交通分野のオープンデータの利活用に向けた検討を行い、必要に応じて実施します。						
	取組2 移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行えるような活用等、取組の可能性を検討する。						
実施主体	君津市、交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			
	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			

事業② 公共交通の自動運転技術導入に向けた検討							新規
施策概要	取組1 君津市は交通事業者や民間事業者と連携して、自動運転社会の到来に備え、公共交通への自動運転車両の導入に向けた課題や必要性等について調査・研究を進めます。						
実施主体	君津市、交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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						

²⁴ 公共交通に関する世界標準のデータフォーマットのこと。

事業③ 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)への更新・導入検討						新規	
施策概要	取組1 上位・関連計画に位置づけられている、「公共交通が排出する二酸化炭素排出量を削減」の達成に向けて、公共交通の車両更新時を中心に環境に優しい車両(電気自動車(EV)及び燃料電池自動車(FCV))に更新します。						
実施主体	君津市、交通事業者、民間事業者						
実施時期	短期			中期			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	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			

第7章 地域公共交通計画の進捗管理

実施スケジュールに沿って事業を実施したのち、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。

計画の達成状況の評価方法は以下に示すとおりです。

1. 評価方法

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を、地域公共交通会議において行います。

Plan（計画）

地域公共交通計画に基づき、君津市地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定・見直しを行います。

Do（実施）

目標を達成するために実施する施策を、実施スケジュールに沿って実施していきます。その際、目標の達成につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

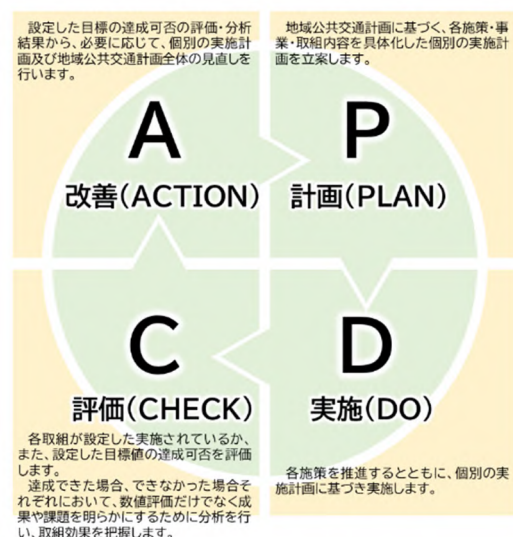
Check（評価）

目標を達成するために実施する施策が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、君津市地域公共交通会議において、毎年進行管理・評価・分析を実施します。

目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。

Action（改善）

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組や計画全体の見直しや改善を図ります。



2. 計画の推進体制

君津市地域公共交通会議にて進捗管理を実施します。

巻末資料

1 計画の策定経過

君津市地域公共交通会議

	回	開催日	主な議題
令和4年度	第1回	5月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度君津市地域公共交通会議事業計画（案）及び収支予算（案）について ・ 君津市地域公共交通計画策定業務委託（案）について ・ 君津市生活交通確保維持改善計画（案）について
	第2回	8月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 君津市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査について ・ 令和3年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について ・ 君津市生活交通確保維持改善計画（案）の修正について
	第3回	12月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 君津市地域公共交通計画等の策定状況について ・ 地域公共交通確保維持事業の事業評価（案）について
	第4回	3月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年度事業計画及び予算（案）について ・ 君津市地域公共交通計画の策定状況について
令和5年度	第1回	6月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度事業報告及び収支決算について ・ 君津市地域公共交通計画の策定状況について ・ 君津市生活交通確保維持改善計画（案）について ・ スクールバスを活用した実証運行について
	第2回	8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について ・ 君津市地域公共交通計画（骨子案）について
	第3回	11月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 君津市地域公共交通計画（素案）について ・ 地域公共交通確保維持事業の事業評価（案）について

2 君津市地域公共交通会議委員名簿

(令和6年2月1日時点)

氏名	職名等	備考
荒井 淳一	君津市副市長	会長
小林 聡	関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	
葦 雄一郎	千葉県君津警察署 交通課長	
成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	
小松 直人	千葉県交通計画課 企画調整班長	
手塚 真一	千葉県タクシー協会 南房支部長	
高橋 晴樹	日東交通株式会社 運輸部長	
藤代 純一	大新東株式会社 営業販促室長	
杉本 忠	大新東株式会社友愛会 君津支部 幹事	
林 正幸	君津地区住民代表	副会長
新藤 和巳	小糸地区住民代表	
榛澤 公進	清和地区住民代表	
東城 博	小櫃地区住民代表	
齋藤 健吉	上総地区住民代表	
齊藤 敦	君津商工会議所 専務理事	
川名 正志	君津市観光協会会長	
正能 俊輔	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 企画総務部経営戦略ユニットリーダー	
保田 英明	千葉県君津土木事務所 調整課長	
亀田 達也	君津市管理課長	
平野 利夫	久留里線輸送力を促進する会会長	
藤井 敬宏	日本大学理工学部 交通システム工学科 特任教授	アドバイザー

※敬称略

3 君津市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送及び自家用有償旅客運送に関し必要な協議を行い、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図るため、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施に関し、必要な協議を行うため、君津市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 会議の事務所は、君津市久保二丁目13番1号（君津市役所内）に置く。

(所掌事務)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項に関し協議を行うものとする。

- (1) 乗合旅客運送の態様、運賃、運行計画等に関する事項
- (2) 自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価等に関する事項
- (3) 計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (4) 計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 君津市副市長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 鉄道事業者
- (4) 一般社団法人千葉県バス協会の代表者又はその指名する者
- (5) 一般社団法人千葉県タクシー協会の代表者又はその指名する者
- (6) 学識経験を有する者
- (7) 市民又は利用者の代表
- (8) 関東運輸局千葉運輸支局長の指名する者
- (9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (10) 君津警察署長の指名する者
- (11) 君津商工会議所の推薦する者
- (12) 君津市観光協会の推薦する者
- (13) 道路管理者又はその指名する者
- (14) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営上必要と認められる者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、その職にあるため委員となった者は、その在職期間とする。

3 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 交通会議に会長及び副会長を置き、会長は君津市副市長をもってこれに充て、副会長は委員のうち会長が指名する者をもって充てる。

5 委員は、やむを得ない理由により会議に出席することができないときは、交通会議に代理人を出席させることができる。

(会長及び副会長)

第5条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 会議の議決は、出席委員（代理人を含む。）の3分の2以上の同意により決するものとする。

4 前3項の規定にかかわらず、会長は、会議で議決すべき案件が軽易であると認めるとき、緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がないと認めるときその他やむを得ない事由があると認めるときは、書面による協議をもって会議の議決に代えることができる。

5 第3項の規定は、前項の書面による協議について準用する。

(意見の聴取等)

第7条 会長は、必要と認める者を会議に出席させ、その意見若しくは説明を聴き、又は必要な書類の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の実施に努めるものとする。

(事務局)

第9条 交通会議の事務を処理するため、会議に事務局を置く。

2 事務局は、君津市企画政策部に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、君津市及び関係団体等の負担金、国からの補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

(委員の報酬)

第11条 委員の報酬は日額7,700円とする。ただし、行政機関の職員については無報酬とする。

(監査)

第12条 交通会議に監査委員を2人置き、会長が指名する委員をもって充てる。

2 監査委員は、出納監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第14条 交通会議が解散した場合においては、交通会議の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この要綱に定めるもののほか交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って別に定める。

附則

この要綱は、平成19年8月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成20年7月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成23年12月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成24年8月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成27年5月20日から施行する。

附則

この要綱は、平成28年6月27日から施行する。

附則

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

4 目標値設定の考え方

目標① 市内・市外からのアクセスの確保

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
一次指標	高速バスの利用者数	455,627 人／年	473,000 人／年	
	路線バスの利用者数	968,003 人／年	1,005,000 人／年	
	コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数	219,473 人	280,000 人	総合計画
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大後に大きく減少しましたが、現在は回復傾向となっています。一方、市の人口は減少する予測となり、利用者数の確保が課題となっています。 <p>【目標値の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速バス及び路線バスの利用者数は、現況の利用者数を基に、人口及び交通分担率の変化率を踏まえて算出しています。 コミュニティバス及びデマンドタクシーの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の利用者数の推移を踏まえて算出しています。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
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	44.6 人／ha	40.9 人／ha 以上	立地適正化計画
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画では、まちづくりの方針として、「方針1：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」、「方針2：誰もが快適・健康的に日常生活を過ごせる 持続可能なまち」を実現していくことが位置づけられています。 <p>【目標値の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する施策を推進することにより、令和12年度における居住誘導区域の公共交通徒歩圏内（鉄道駅から800m、バス停から300m）の人口密度を算出しています。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
二次指標	観光客入込客数	2,072 千人	2,750 千人 (R8 年度)	総合計画
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光入込客数は、行動制限が多かった令和3年度と比べ増加しており、県内の入込動向は回復傾向となっています。 <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大前の観光入込客数の推移を踏まえて算出しています。 				

目標② 利用しやすい移動環境の整備

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
一次指標	モビリティ・マネジメントの取組回数	3回/年	3回/年以上	
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「過度な」自動車依存から、公共交通を「適度に、かしこく」利用する状態へ市民の自発的な変容を促す取組が全国的に行われ、本市においても実施しています。 <p>市広報（広報きみつ）による公共交通の現状周知・利用促進に向けた広報活動 1回/年 鉄道・バスの乗り方教室 それぞれ 1回/年 計 3回</p> <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の取組を継続的に実施するとともに、関係機関との連携を踏まえた新たな取組を目指します。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
一次指標	ユニバーサルデザインに対応した車両の導入率	バス	バス	
		95.0%	100.0%	
		タクシー	タクシー	
		28.4%	62.5%	
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在導入されているユニバーサルデザイン対応車両は、交通手段別に以下のとおりです。 <p>路線バス 36/37台 コミュニティバス 2/3台 計 38/40台 95.0%</p> <p>タクシー 57/205台 デマンドタクシー 2/3台 計 59/208台 28.4%</p> <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス・コミュニティバスは、事業者ヒアリングを踏まえ、令和12年度までのワンステップ、ノンステップバス車両の導入が予定どおり進捗した場合の導入率を算出しています。 タクシー・デマンドタクシーは、事業者ヒアリングを踏まえ、令和12年度までのユニバーサルデザインタクシー車両の導入が予定どおり進捗した場合の導入率を算出しています。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
二次指標	公共交通の満足度	44.4%	56.8% (R8 年度)	総合計画
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の公共交通の満足度は、4割程度に留まっており、改善に向けた取組が求められています。 <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 総合計画策定時に実施した市民アンケート調査において、公共交通を含む都市基盤分野における満足度の平均値から算出しています。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
二次指標	公共交通を利用する人の割合	10.8%	12.2%	
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市の交通手段分担率は、過去10年間で自家用車の割合が65.0% (H22) →68.4% (R2) に増加し、公共交通全体の分担率の割合が14.9% (H22) →14.1% (R2) に減少しています。 <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 15歳以上の通勤・通学に目的における交通手段分担率 (H22) から算出しています。 				

目標③ 持続可能な公共交通の仕組みづくり

【指標の目標値】

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
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	194,503 千円	現況負担額の範囲内	
	利用者1人当たりの市負担額	237.5 円/人	現況負担額の範囲内	

【近年の動向】

- ・ 公共交通の運行収支は、公共交通利用者数に伴う収入だけでなく、運行にかかる人件費や燃料費の高騰等といった支出の影響を受けやすく、今後の社会情勢により支出が増加することが見込まれています。

【目標値の設定方法】

- ・ 運行経費の増加が見込まれる中、市の財政負担につながらないよう現況の負担額の範囲内とします。

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
一次指標	運転手等の確保に向けた取組回数	年1回	年1回以上	

【近年の動向】

- ・ バスをはじめとする自動車運転手不足や運転手の高齢化が深刻な状況となっており、運転手の労働時間等の改善を図るため、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定され令和6年4月1日から適用されます。
- ・ 今後、これまでと同等の運行計画を継続するためには、より多くの運転手が必要となります。

【目標値の設定方法】

- ・ 現在の取組を継続的に実施するとともに、関係機関との連携を踏まえた新たな取組を目指します。

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
二次指標	市の補助により運行する路線バスの路線数	9 路線	9 路線	総合計画
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの運行に関する市負担額は公共交通利用者の減少に伴い増加傾向で、令和 4 (2022) 年では平成 26 (2014) 年と比べ約 1.4 倍となっています。 <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行経費の増加が見込まれる中、市の財政負担につながらないよう 9 路線を超えないこととします。 				

指標		現況値(R4)	目標値(R12)	関連計画との整合
二次指標	公共交通を利用する人の割合(再掲)	10.8%	12.2%	
<p>【近年の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市の交通手段分担率は、過去 10 年間で自家用車の割合が 65.0% (H22) →68.4% (R2) に増加し、公共交通全体の分担率の割合が 14.9% (H22) →14.1% (R2) に減少しています。 <p>【目標値の設定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 15 歳以上の通勤・通学に目的における交通手段分担率 (H22) から算出しています。 				

5 用語解説

あ行	
用語	説明
ICT	【Information and Communication Technology】の略。情報や通信に関する技術の総称。
EV	【Electric Vehicle】の略。電気をエネルギー源として電動機で走行する自動車のこと。
SDGs	【Sustainable Development Goals】の略。平成 27（2015）年 9 月に国連が採択した持続可能な開発目標のこと。なお、17 の目標と 169 のターゲットが示されている。
FCV	【Fuel Cell Vehicle】の略。燃料電池内で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで、モーターを回して走行する自動車のこと。
OD	人や物、自動車などが移動する起点（origin）から終点（destination）までを一体として把握する交通量調査のこと。一般にはこのような起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も同時に調査され、交通の現状分析と計画策定の基礎資料とすることが多い。

か行	
用語	説明
グリーントランスフォーメーション（GX）	グリーントランスフォーメーション【Green Transformation】の略。脱炭素化に向けた社会変革のこと。交通分野での GX に向けた取組を交通 GX ということもある。
交通手段分担率	ある目的地までの移動に対して、それぞれの交通手段毎にどのくらい利用されたかを示す割合のこと。
国勢調査	統計法に基づき、5 年に一度実施する統計調査のこと。男女の別、出生の年月、就業状態、従業地または通学地、世帯員の数、住居の種類、住宅の建て方などの項目について調べる。10 月 1 日現在、日本国内に住む全ての人（外国人を含む）及び世帯を対象とする。

さ行	
用語	説明
GTFS	公共交通に関する世界標準のデータフォーマットのこと。
シームレス	切れ目のない、連続した状態のこと。
シェアモビリティ	個人が所有せず共有（シェア）することを原則とするモビリティのこと。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて有償で提供する運送サービスのこと。

自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。
------	----------------------------------------------------------

た行	
用語	説明
デジタルトランスフォーメーション (DX)	デジタルトランスフォーメーション【Digital Transformation】の略。デジタル化への変革のこと。交通分野でもデジタル活用が進み、交通 DX という場合もある。
デマンドタクシー	定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態のこと。オンデマンド交通とも呼ばれる。そのうち、AI を活用して効率的な運行を行うものを AI デマンド交通（または AI オンデマンド交通）と呼ぶ。
東京都市圏パーソントリップ (PT) 調査	交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細なトリップデータを調べる“人の移動”に関する調査のこと。平成30年9～11月に、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部の268市区町村に居住する約1,800万世帯のうち無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）を対象に実施した。
トリップ	出発点から目的地への一方向の人の移動を意味すること。なお、発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。

は行	
用語	説明
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等を介して情報提供するシステムのこと。渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちの状況をリアルタイムで把握することが可能となる。
ファースト・ラストワンマイル	端末交通による区間のことで、出発地点から最寄りの鉄道駅やバス停までの区間をファーストワンマイルといい、最終目的地と最寄りの鉄道駅やバス停までの区間をラストワンマイルという。
フィーダー交通	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通のこと。
福祉タクシー	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行うものや、障害者等に利用者を限定し、許可を受けたタクシー事業者が行うもの。

ま行	
用語	説明
MaaS (マース)	【Mobility as a Service】とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

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、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
--------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

や行・ら行・わ行	
用語	説明
ユニバーサルデザイン (UD) タクシー	健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。
立地適正化計画	平成 26（2014）年 8 月の都市再生特別措置法の一部改正により、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、市町村が策定できることとなった計画のこと。「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業等の利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う。

