

第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会（書面会議）

1 書類発送日 令和4年8月8日（月）

2 協議期間 令和4年8月23日（火）まで

3 委 員

会 長	鈴木 文彦	委 員	大川 敦
副会長	小島 悟	委 員	市川 美則
委 員	高橋 直人	委 員	小泉 和美
委 員	渡邊 彰	委 員	仲田 秀明
委 員	佐川 正和	委 員	柴田 一直
委 員	鈴木 一三	委 員	西田 隆司
委 員	成田 斉	委 員	影山 昭子
委 員	高橋 晴樹	委 員	赤川 稔
委 員	深山 宏樹	委 員	船越 光子
委 員	鈴木 利和	委 員	山上 拓也

4 傍聴定員と傍聴人数 書面会議のため該当なし

5 議 題

- (1) 市内公共交通の現状について
- (2) デマンド交通実証事業の進捗状況について
- (3) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について

6 協議概要

(1) 市内公共交通の現状について

意見等一覧	
深山委員	コロナの影響による高速バス利用者が戻ってきていない現状のため、今後も状況を注視していく。
仲田委員	公共交通機関については、指定路線区間に限定されたもので利用者によりその経営が成り立っている。 しかし、現実には人口の減少や地域によって過疎化が著しく、営業活動による収益減を公的負担により補填し、営業を確保する悪循環に至っている。 これらの解消を目指すも利用者拡大は望めず、現在のデマンド交通など高齢者対策を主眼とした施策の検討に入るなど厳しい状況にある。
柴田委員	市内公共交通の現状について、コロナ禍であり様々なデータの減少はあるものの、コロナ流行前の水準に戻った時を想定し、持続可能なデマンド交通を構築すべきだと思う。
西田委員	コロナ禍により利用人数の減少はやむを得ぬこととは理解するものの、利用人数が減少した場合の効率の良いダイヤの組み方（減便も含めて）の変更や、それを上手に利用者アナウンスし、無駄なコストを減らしつつ、公共交通を維持していくことを交通事業者にお願いしたい。
赤川委員	公共交通については、資料の路線バス状況と鉄道の状況が示すとおり、路線の起点と終点において、住民または企業等の人が集う場所があることで交通需要が発生すると考える。 故に、街づくり（都市計画）が交通問題の解決に必要な不可欠であると考えます。

(2) デマンド交通実証事業の進捗状況について

意見等一覧	
深山委員	今後とも情報提供をお願いしたい。
仲田委員	抜本的な解決策を見出すことや衆人の満足を得られることが理想である。しかしながら、利用絶対数の確保が事業の継続につながるも、状況は不確定であり、地域ごとの差異が生ずることは当然のことである。 よって、可能性を考えた事業の試行を繰り返すことも必要だと思う。
柴田委員	予定に沿った周知を図るべく、計画どおり推移することを望む。
西田委員	地域の高齢化に伴い、移動に対するニーズは必然的に高くなると予想される。今回企画されている内容については、既に実施予定地区への説明及び関連機関への周知も実施されており、評価したい。 様々な意見の集約があると思うが、予定どおり進められるようお願いしている。

赤川委員	<p>デマンド交通実証事業については、利用者が分かりやすい場所から乗車するために、停留所の位置が重要だと考える。</p> <p>については、住民の所属する自治会や、商店及び銀行等に設置場所を一任するのではなく、設置場所の条件（交通量、道路幅等）を提示して、意見交換したうえで設置場所を決定すべきと考える。</p>
船越委員	<p>資料2の（3）事業者周知関係で、君津木更津医師会二部会及び歯科医師会に事業周知とあるが、どういうことか。</p>

（3）袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について

意見等一覧	
渡邊委員	<p>国土交通省では、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせ、地域公共交通計画と補助制度の連動化を行った。</p> <p>今後、地域間幹線系統補助や地域内フィーダー補助を活用するためには、補助系統の地域の公共交通における位置づけや、補助事業活用の必要性等について、計画に記載する必要があるため、最終案の作成にあたっては、留意してほしい。</p>
深山委員	<p>全体的な交通の利便性の向上を目指していることについては承認します。バス事業者との共存、共栄できる体制に期待したい。</p>
仲田委員	<p>理論と実際の差異が現実であるため、少しでも理想とする試行案を策定し、常に試行判断と疑義、訂正すべき点を見出すことが必要である。</p> <p>そして、より実現可能な事業を確立したい。本件は、将来的に絶対必要とする公的事業であり、利用者負担と補助は当然ながら、社会的な基盤として確立させたい。</p>
柴田委員	<p>現在、地域公共交通機関の再構築が必要と騒がれている。</p> <p>JR東日本ローカル線の赤字に伴うもので、在来線と新幹線の利益でローカル線を補填している現状があり、バス路線への変更も議論されている。</p> <p>目指すべき地域の公共交通機関の姿をどのような交通で実現するかを考えたとき、デマンド交通は有効である。</p> <p>持続可能な事業開発を早急に確立すべきと考え、現在の袖ヶ浦市で進行中の計画を支持する。</p>
西田委員	<p>デマンド交通実証事業については、大変関心を持っている。市内各地域は、人口動態や住居形態が異なっても、高齢化による移動手段を確保する必要性が年々高まっていくことは、どの地区でも同じである。</p> <p>今回の長浦地区で運行するデマンド交通については、実施していく中で様々な面において当初の予想と違う事象が生じる可能性がある。しかしながら、忍耐強く工夫を重ねることで問題点を克服してほしいと思う。</p> <p>それらの問題を解決して前へ進めることで、他地域での導入を検討す</p>

	<p>る場合の最適化が図れるものになると思う。</p> <p>今回、長浦地区で運行が開始されるデマンド交通が順調に運用され、地域住民の外出の利便性向上に結実することを期待する。</p>
赤川委員	<p>交通計画は住民の足を担う使命があり、都市計画による街づくりと地域開発等と密接不可分であることから、「市内の地域の不均衡の是正、すなわち住民人口バランスの解消を優先順位第一位とする」を目標とする業務計画を目玉とするべきである。袖ヶ浦市の地域特性を生かした街づくりがあって初めて交通問題の解決となる。</p> <p>首都圏に位置する袖ヶ浦市は近隣市に比較することなく地理的に優位性を無駄にしている。</p> <p>宝の持ち腐れを永年続けている。</p>

意見の概要と事務局の考え方

議題1 市内公共交通の現状について	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
コロナの影響による高速バス利用者が戻ってきていない現状のため、今後も状況を注視していく。	市といたしましても、状況を注視するとともに、各公共交通機関において、感染症対策を講じている旨を周知してまいります。
<p>公共交通機関については、指定路線区間に限定されたもので利用者によりその経営が成り立っている。</p> <p>しかし、現実には人口の減少や地域によって過疎化が著しく、営業活動による収益減を公的負担により補填し、営業を確保する悪循環に至っている。</p> <p>これらの解消を目指すも利用者拡大は望めず、現在のデマンド交通など高齢者対策を主眼とした施策の検討に入るなど厳しい状況にある。</p>	<p>委員のご意見のとおり、公共交通は一定の利用者が乗車することによって事業が成り立っておりますが、自家用車の普及や少子高齢化の進展により、利用者からの収入だけでは成り立たなくなっております。</p> <p>これは、本年10月から開始するデマンド交通実証事業でも同様であり、地域住民の皆様の多くの利用があつて維持できるものでございます。</p> <p>そのため、まずは地域の皆様にご理解いただくとともに、利用者が多くなるよう利用促進に努めてまいります。</p>

<p>市内公共交通の現状について、コロナ禍であり様々なデータの減少はあるものの、コロナ流行前の水準に戻った時を想定し、持続可能なデマンド交通を構築すべきだと思う。</p>	<p>どの交通手段におきましても、コロナ流行直後の令和2年度と比較すると、現在、緩やかなものではございますが、利用者は回復してきております。ただし、コロナ流行前の水準まで戻るかどうかは未知数でございます。</p> <p>そのようなことから、各統計数値を注視し、どこまで回復するのかを見極めながら、各公共交通施策に取り組んでまいります。</p>
<p>コロナ禍により利用人数の減少はやむを得ぬこととは理解するものの、利用人数が減少した場合の効率の良いダイヤの組み方（減便も含めて）の変更や、それを上手に利用者になアナウンスし、無駄なコストを減らしつつ、公共交通を維持していくことを交通事業者をお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえながら、各交通事業者と効率的な運行と利便性の向上について、協議してまいります。</p>
<p>公共交通については、資料の路線バス状況と鉄道の状況が示すとおり、路線の起点と終点において、住民または企業等の人が集う場所があることで交通需要が発生すると考える。</p> <p>故に、街づくり（都市計画）が交通問題の解決に必要な不可欠であると考えます。</p>	<p>委員のご意見のとおり、路線バスにつきましては、代宿団地（椎の森工業団地）袖ヶ浦バスターミナル線の実績が示すとおり、住宅地から鉄道駅、鉄道駅から工業団地などを終起点とする路線で利用者が増加していることから、住民または企業等の人が集う場所があることで多くの交通需要が発生すると考えられます。</p> <p>引き続き、街づくりと連携して公共交通施策に取り組めるように、今後、本市総合計画や都市計画マスタープランを上位計画とした地域公共交通計画を策定し、公共交通ネットワークの再構築に努めてまいりたいと考えております。</p>

議題2 デマンド交通実証事業の進捗状況について	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>今後とも情報提供をお願いしたい。</p>	<p>当事業の実績等につきましては、随時協議会の議題にしたいと考えております。</p> <p>また、既存公共交通との連携を図るため、必要に応じて各交通事業者への情報提供をまいります。</p>
<p>抜本的な解決策を見出すことや衆人の満足を得られることが理想である。しかしながら、利用絶対数の確保が事業の継続につながるも、状況は不確定であり、地域ごとの差異が生ずることは当然のことである。</p> <p>よって、可能性を考えた事業の試行を繰り返すことも必要だと思う。</p>	<p>委員のご意見のとおり、市内各地区の地域特性が異なっている中で、全てのニーズに応えることは非常に困難でございます。この度のデマンド交通実証事業では、応えられるニーズを少しでも増やしていけるように、実証期間中においても様々な意見を踏まえて、その都度課題を解決していきたいと考えております。</p>
<p>予定に沿った周知を図るべく、計画どおり推移することを望む。</p>	<p>現時点におきましては、予定どおりの周知活動を行っております。</p> <p>今後も引き続き、計画的かつ効果のある周知活動を実施してまいりたいと考えております。</p>
<p>地域の高齢化に伴い、移動に対するニーズは必然的に高くなると予想される。今回企画されている内容については、既に実施予定地区への説明及び関連機関への周知も実施されており、評価したい。</p> <p>様々な意見の集約があると思うが、予定どおり進められるよう願っている。</p>	<p>今後も引き続き、計画的かつ効果のある周知活動を実施してまいりたいと考えております。</p> <p>また、様々な意見を集約する中で、地域の皆様にとってより良い移動手段となるよう問題点を解決してまいりたいと考えております。</p>

別紙

<p>デマンド交通実証事業については、利用者が分かりやすい場所から乗車するために、停留所の位置が重要だと考える。</p> <p>については、住民の所属する自治会や、商店及び銀行等に設置場所を一任するのではなく、設置場所の条件（交通量、道路幅等）を提示して、意見交換したうえで設置場所を決定すべきと考える。</p>	<p>停留所の場所につきましては、交通量等の設置条件を踏まえて、まずは市が案を作成し、その後、各自治会等の意見を踏まえて決定いたしました。</p> <p>また、実証運行開始後においても、様々な意見を踏まえて、停留所の増設等を検討してまいります。</p>
<p>資料2の（3）事業者周知関係で、君津木更津医師会二部会及び歯科医師会に事業周知とあるが、どういうことか。</p>	<p>長浦地区内の医院や歯科医院に停留所看板の設置を依頼する旨を、君津木更津医師会二部会及び歯科医師会に対して事前に周知いたしました。</p>

議題3 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>国土交通省では、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせ、地域公共交通計画と補助制度の連動化を行った。</p> <p>今後、地域間幹線系統補助や地域内フィーダー補助を活用するためには、補助系統の地域の公共交通における位置づけや、補助事業活用の必要性等について、計画に記載する必要があるため、最終案の作成にあたっては、留意してほしい。</p>	<p>現在、地域間幹線系統補助を受けている路線があるため、計画の記載については、記載漏れがないよう十分に注意いたします。</p>
<p>全体的な交通の利便性の向上を目指していることについては承認します。バス事業者との共存、共栄できる体制に期待したい。</p>	<p>路線バスを含む既存公共交通は、地域の皆様にとっての重要な移動手段であることから、まずは路線バス等の活用を前提とした公共交通網の再構築を目指してまいります。</p>
<p>理論と実際の差異が現実であるため、少しでも理想とする試行案を策定し、常に試行判断と疑義、訂正すべき点を見出すことが必要である。</p> <p>そして、より実現可能な事業を確立したい。本件は、将来的に絶対必要とする公的事业であり、利用者負担と補助は当然ながら、社会的な基盤として確立させたい。</p>	<p>毎年度、各取組の進捗管理及び評価を行う中で、取組の方法等改善できるものについては、都度改善を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>また、今後、移動手段の確保に対する関心が高まる中で、既存公共交通を維持するための公的補助を継続するとともに、地域の皆様の公共交通利用に関する意識の醸成を図るなど、交通事業者や市、地域の皆様を含む地域全体で公共交通を支えられるよう取り組んでまいりたいと考えております。</p>

<p>現在、地域公共交通機関の再構築が必要と騒がれている。</p> <p>J R東日本ローカル線の赤字に伴うもので、在来線と新幹線の利益でローカル線を補填している現状があり、バス路線への変更も議論されている。</p> <p>目指すべき地域の公共交通機関の姿をどのような交通で実現するのかを考えたとき、デマンド交通は有効である。</p> <p>持続可能な事業開発を早急に確立すべきと考え、現在の袖ヶ浦市で進行中の計画を支持する。</p>	<p>委員のご意見のとおり、現在、鉄道を含む公共交通を取り巻く環境は非常に厳しいものとなっております。</p> <p>予算や人材が限られている状況を踏まえて、できる限り最適な公共交通網を形成することを検討してまいります。</p> <p>また、デマンド交通に関しましては、既存公共交通を補完するものとしてきめ細かなニーズに対応できる点で有効な移動手段であると考えておりますが、持続可能なものにするためには、多くの方の利用が必須になりますので、併せて利用促進に努めてまいります。</p>
<p>デマンド交通実証事業については、大変関心を持っている。市内各地域は、人口動態や住居形態が異なっているも、高齢化による移動手段を確保する必要性が年々高まっていくことは、どの地区でも同じである。</p> <p>今回の長浦地区で運行するデマンド交通については、実施していく中で様々な面において当初の予想と違う事象が生じる可能性がある。しかしながら、忍耐強く工夫を重ねることで問題点を克服してほしいと思う。</p> <p>それらの問題を解決して前へ進めることで、他地域での導入を検討する場合の最適化が図れるものになると思う。</p> <p>今回、長浦地区で運行が開始されるデマンド交通が順調に運用され、地域住民の外出の利便性向上に結実することを期待する。</p>	<p>委員のご意見のとおり、今後、高齢化が進展していく中、市内のどの地区においても移動手段確保の必要性が高まってまいります。また、デマンド交通実証事業において、現時点では予想していない課題が見つかることもあると考えております。</p> <p>そのような中で、どのように既存公共交通を維持するのか、また、デマンド交通がどのように既存公共交通を補完できるのかを検討していくことを念頭に、公共交通ネットワークの再構築を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>併せまして、デマンド交通につきましては、長浦地区での実証運行での実績や課題点を踏まえ、より良い形で他地区での実証運行を検討してまいります。</p>

別紙

交通計画は住民の足を担う使命があり、都市計画による街づくりと地域開発等と密接不可分であることから、「市内の地域の不均衡の是正、すなわち住民人口バランスの解消を優先順位第一位とする」を目標にする業務計画を目玉とするべきである。袖ヶ浦市の地域特性を生かした街づくりがあって初めて交通問題の解決となる。

首都圏に位置する袖ヶ浦市は近隣市に比較することなく地理的に優位性を無駄にしている。

宝の持ち腐れを永年続けている。

委員のご意見のとおり、公共交通施策と都市計画は密接な関係にあり、連動することによってより良いまちづくりが図れるものと考えております。

そのため、本計画におきましては、令和2年に策定された市総合計画及び都市計画マスタープランを上位計画とし、整合を図りながら策定を進めてまいります。

令和4年度 第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
会 議 次 第

日 時：令和4年8月8日(月)

場 所：書面による開催

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議 題

(1) 市内公共交通の現状について【資料1】

(2) デマンド交通実証事業の進捗状況について【資料2】

(3) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について

【資料3-1】、【資料3-2】

(4) その他

4 閉 会

議題（１）市内公共交通の状況について

1. 路線バスの状況について

(1) 市内補助対象路線の利用者数について



路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
のぞみ野長浦線	49,180	49,329	54,708	51,972	39,819
馬来田線	51,098	52,905	55,091	44,935	39,151
平岡線	34,480	40,829	45,217	34,417	33,074
代宿団地袖ヶ浦BT線	34,558	33,882	35,747	30,991	72,962
合計	169,316	176,945	190,763	162,315	185,006

(単位：人)

(2) 市内補助対象路線の補助金額について



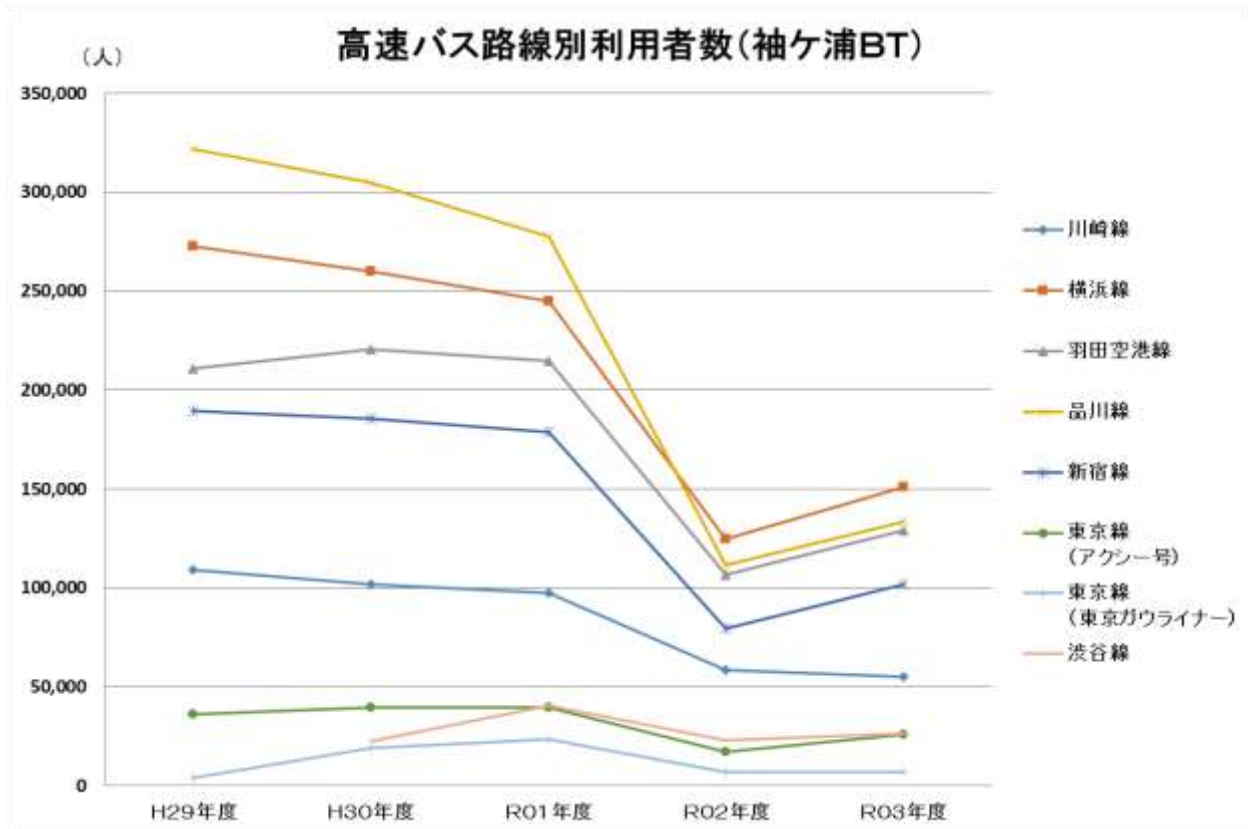
路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
のぞみ野長浦線	6,084,572	7,019,605	6,333,356	6,842,912	7,905,168
馬來田線	12,855,460	10,811,182	10,460,467	8,193,161	6,492,492
平岡線	26,304,000	22,445,000	19,452,000	22,667,000	18,130,000
代宿団地袖ヶ浦BT線	10,983,000	13,606,000	14,651,000	19,011,000	12,136,000
合計	56,227,032	53,881,787	50,896,823	56,714,073	44,663,660

(単位：円)

- 利用者数については、近年増加傾向であったが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度と比較し大きく減少した。令和3年度も同様に代宿団地袖ヶ浦BT線を除く3路線で利用者数は減少した。代宿団地袖ヶ浦BT線については、椎の森工業団地において新たに開業した企業があったことや、鉄道との接続を考慮したダイヤ改正を行ったことにより、利用者が大きく増加した。
- 補助金額については、令和2年度と比較して大きく減少した。これは、代宿団地袖ヶ浦BT線の利用者が大きく増加したことや、事業者の経営改善による経費削減が主な理由である。

2. 高速バスの状況について

(1) 高速バスの利用者数（袖ヶ浦BT）について

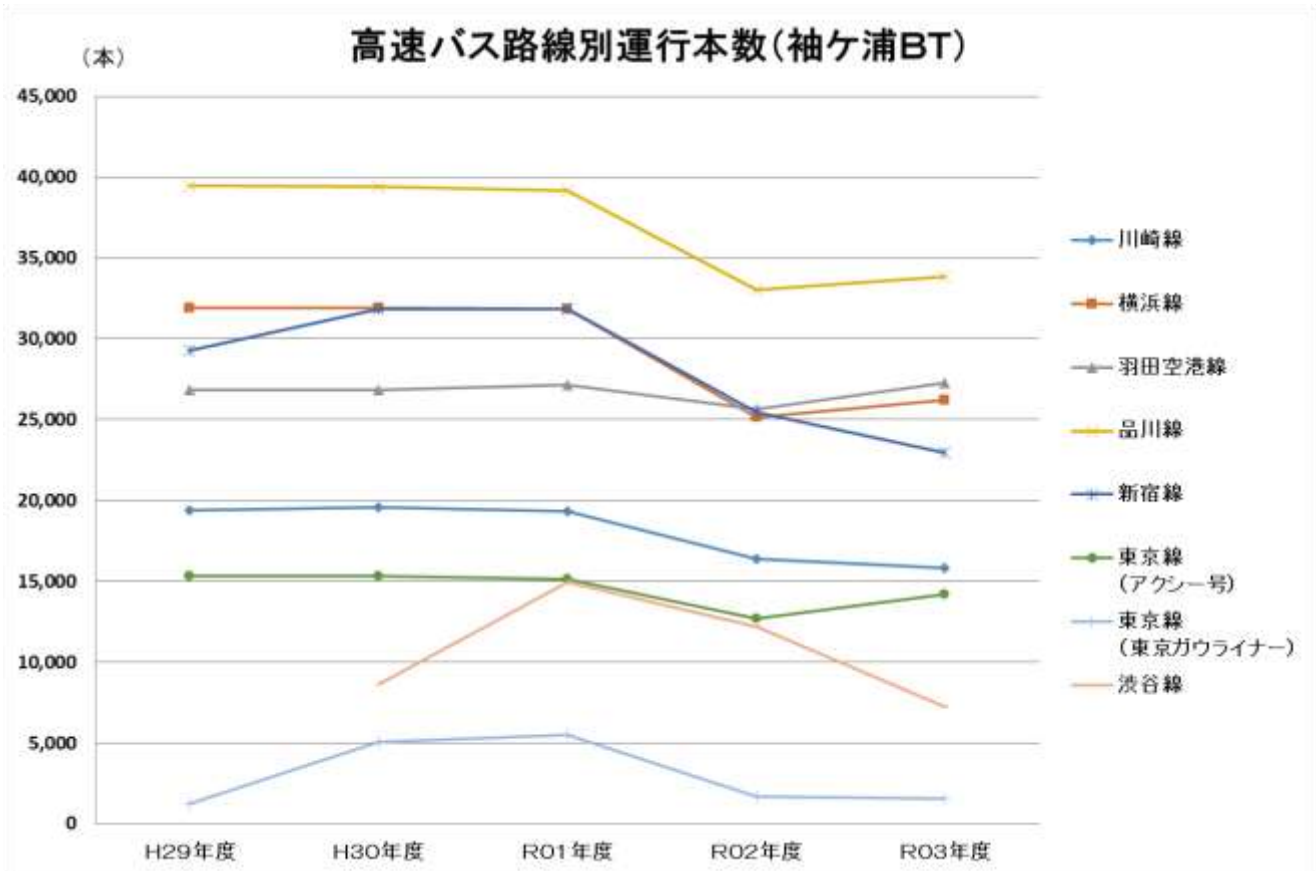


■ 高速バス路線別利用者数（袖ヶ浦BT）

路線名	利用者数				
	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
川崎線	108,890	101,822	97,428	58,270	54,928
横浜線	272,500	260,042	244,852	124,460	150,938
羽田空港線	210,596	220,372	214,832	106,484	129,172
品川線	321,816	304,524	277,614	111,546	133,470
新宿線	189,280	185,466	178,710	79,542	101,966
東京線(アクシー号)	36,240	39,340	39,622	17,082	25,718
東京線(東京ガウライナー)	3,922	19,016	23,632	6,686	6,802
渋谷線		22,590	40,542	22,734	26,136
合計	1,143,244	1,153,172	1,117,232	526,804	629,130

(単位：人)

(2) 高速バスの運行本数（袖ヶ浦BT）について



■ 高速バス路線別運行本数（袖ヶ浦BT）

路線名	運行本数				
	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
川崎線	19,408	19,560	19,306	16,380	15,826
横浜線	31,877	31,926	31,857	25,116	26,184
羽田空港線	26,813	26,822	27,136	25,636	27,246
品川線	39,470	39,443	39,138	33,010	33,829
新宿線	29,284	31,834	31,856	25,478	22,978
東京線(アクシー号)	15,317	15,310	15,111	12,689	14,163
東京線(東京ガウライナー)	1,268	5,078	5,520	1,647	1,530
渋谷線	-	8,647	14,958	12,202	7,226
合計	163,437	178,620	184,882	152,158	148,982

(単位：本)

- 利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響により外出が控えられたことから、令和2年度に大きく減少し、対前年度比▲53%となった。令和3年度は、令和2年度と比較すると若干の回復が見られたものの、コロナ流行前の令和元年度と比較すると、▲44%であった。
- 運行本数については、利用者数の減少に伴い、コロナ流行前の令和元年度と比較すると、▲19%となった。
- このような状況を踏まえ、市ホームページで高速バスの情報を発信する際には、高速バスが安全である旨を周知し、利用者数の回復を図っている。

3. 鉄道の状況について

(1) 1日あたりの平均乗車人員数について



■各鉄道駅の1日あたりの平均乗車人員数

駅名		平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)
長浦	定期外	1,508	1,560	1,520	1,527	1,532	1,560	1,482	909	1,065
	定期	4,793	4,607	4,643	4,560	4,504	4,561	4,601	3,746	3,841
	合計	6,301	6,167	6,164	6,088	6,036	6,121	6,084	4,655	4,906
	前年比		▲2.1%	▲0.0%	▲1.2%	▲0.9%	1.4%	▲0.6%	▲23.5%	5.4%
袖ヶ浦	定期外	1,157	1,223	1,245	1,326	1,378	1,535	1,542	1,019	1,235
	定期	3,381	3,365	3,473	3,547	3,679	3,891	4,072	3,382	3,593
	合計	4,538	4,588	4,719	4,873	5,058	5,427	5,615	4,402	4,828
	前年比		1.1%	2.9%	3.3%	3.8%	7.3%	3.5%	▲21.6%	9.7%
横田	定期外	53	50	50	49	47	45	41	29	29
	定期	176	168	162	151	148	133	123	94	116
	合計	230	219	212	200	196	179	165	124	146
	前年比		▲4.8%	▲3.2%	▲5.7%	▲2.0%	▲8.7%	▲7.8%	▲24.8%	17.7%

(単位：人)

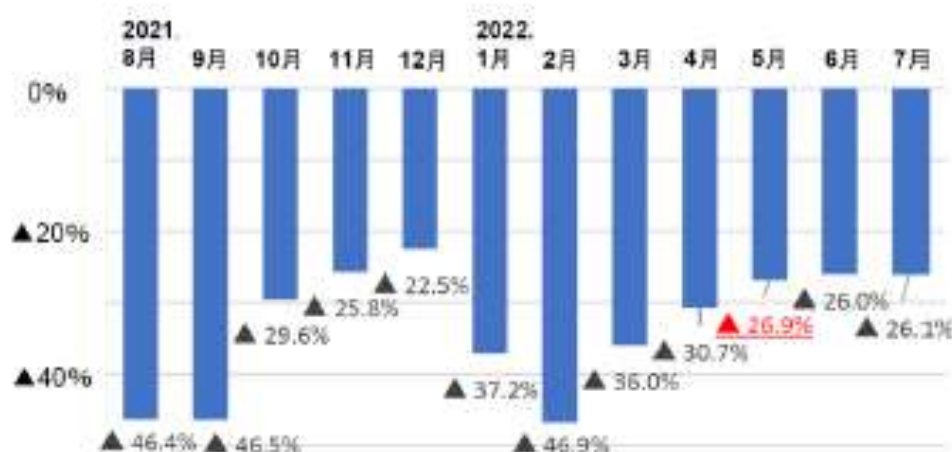
- J R 袖ヶ浦駅については、駅海側の土地区画整理事業により子育て世代の人口が増加したことに伴い、平均乗車人員数が増加傾向であったが、令和 2 年においては、高速バス等と同様に、新型コロナウイルス感染症の影響により外出が控えられたことから、1 日あたりの平均乗車人員数が大きく減少した。令和 3 年に若干回復したものの、コロナ流行前の水準には戻っていない。
- J R 長浦駅及び J R 横田駅については、少子高齢化の進展に伴い、平均乗車人員数が減少傾向となっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、一層の減少が見られた。
- 特に、J R 横田駅を経由する J R 久留里線を維持するためにも、引き続き J R 東日本千葉支社や関係自治体と連携して、同線の活性化に努めていく必要がある。

4. タクシーの状況について

(1) 市内運行事業者及び保有台数について

事業者名	市内本店・営業所 における保有台数	主な待機場所
房総タクシー 株式会社	7台	JR袖ヶ浦駅 袖ヶ浦BT
姉ヶ崎タクシー 株式会社	16台	JR長浦駅 袖ヶ浦BT
株式会社ウルマ ツアーリングサービス	21台	JR長浦駅 袖ヶ浦BT
有限会社 石原タクシー	4台	JR横田駅

(2) 輸送人員数について（全国）



■令和元年同月との輸送人員数の比

出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和4年6月、国土交通省）

- 本市内においては、4事業者がタクシーを運行している。
- 輸送人員数の令和元年との比較では、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発令に伴って、増減している。
- 一番多い月でも令和3年12月の80%弱となっており、厳しい状況が続いている。

議題（２） デマンド交通実証事業の進捗状況について

1. 進捗状況

（１） 手続関係

- ◆令和４年６月２１日
関東運輸局に道路運送法第２１条の許可申請

（２） 住民周知関係

① 自治会役員周知

- ◆令和４年６月１１日
長浦地区自治連絡会役員会において、各役員に事業周知
- ◆令和４年６月２５日
蔵波区役員会において、各分区長に事業周知及び停留所看板設置の依頼
- ◆令和４年７月 ２日
蔵波台自治連絡協議会役員会において、各自治会長に事業周知及び停留所看板設置の依頼
長浦駅前自治連絡協議会役員会において、各自治会長に事業周知及び停留所看板設置の依頼
- ◆令和４年７月 ３日
代宿区役員会において、各分区長に事業周知及び停留所看板設置の依頼
- ◆令和４年７月１７日
久保田区役員会において、各分区長に事業周知及び停留所看板設置の依頼

② 住民周知

- 令和４年７月の自治会回覧にて周知

(3) 事業者周知関係

◆令和4年7月 8日

君津木更津医師会二部会及び君津木更津歯科医師会に事業周知

その後、長浦地区内の医院及び歯科医院に事業周知及び看板設置の依頼

◆令和4年7月13日

袖ヶ浦市商工会に事業周知

その後、長浦地区内の商店及び銀行に事業周知及び看板設置の依頼

(4) 民生委員への周知

◆令和4年7月20日

長浦地区民生委員児童委員協議会

◆令和4年7月29日

蔵波地区民生委員児童委員協議会

2. 今後の予定

9月上旬：事前会員登録会の実施

9月中旬：停留所看板の設置

9月19日：予約受付開始

9月下旬：テスト運行

10月3日：運行開始

議題（3）袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について

1. 審議内容・項目

（1）課題整理の修正

【資料 3 - 2 P 1 ~ P 4】

令和 3 年度第 3 回地域公共交通活性化協議会（令和 4 年 3 月書面開催）において、審議・承認された内容について、主題と内容を一致させることや、文章のつながりを分かりやすくすることを理由に、修正を行う。

（2）基本方針の審議

【資料 3 - 2 P 5 ~ P 9】

- ◆ 基本理念、基本方針及びその内容
- ◆ 公共交通再編の基本的な考え方
- ◆ 各公共交通機関の役割
- ◆ 交通結節点のあり方
- ◆ 公共交通骨格形成イメージ

（3）目標の審議

【資料 3 - 2 P 1 0】

- ◆ 計画の目標及びその内容

（4）事業の方向性の審議

【資料 3 - 2 P 1 1】

- ◆ 目標を達成するための施策、事業の方向性及び事業主体

（5）事業の方向性に関する今後の進め方

今回の会議の意見等を踏まえて施策・事業の方向性を修正した後に、各事業の主体となる交通事業者等とどのようなことが可能なかを協議し、案としてまとめていく。

※上記のことから、現在資料 3 - 2 P 1 1 に記載されている事業の方向性については、事業者との協議の中で修正や項目の増減がされる可能性がある。

(6) 今後の予定

今回の意見等を踏まえ、必要に応じて全体的な変更・修正を行う。

最終案は、本年 11 月開催予定の第 3 回協議会で決議を行う。

■現状分析および各種アンケート調査からみえる課題

地域特性や公共交通の現状

【地域特性】

- 人口および世帯数はこれまで増加で推移し続け、平成27年と令和2年を比較すると、2,931人、2,778世帯増加している。
- 主要施設は、袖ヶ浦駅周辺に市役所、ゆりまち袖ヶ浦駅前モールが、長浦駅周辺に長浦行政センター、イオン長浦店など大規模店舗が、また市の東側に東京ドイツ村や袖ヶ浦ふれあい動物園などの観光集客施設が立地している。

【公共交通の現状】

- 市内の鉄道はJR内房線が南北に、JR久留里線が東西に走っており、路線バスは、袖ヶ浦駅および長浦駅を起終点に7路線、高速バスは現在8路線が運行中。
- 現況は以下の通りである。

①鉄道	令和元年度までは年々増加。令和2年度は令和元年と比較し、77.4%まで減少。
②路線バス	令和2年度は令和元年度と比較し、85.1%まで減少。特に馬来田線と平岡線で顕著に減少。
③高速バス	便数、方面といったサービスは向上しているものの、全体の利用者数は横ばい。令和2年度は令和元年度と比較し、47.1%まで減少。

市民などの意向把握アンケート調査

【市民アンケート調査】

- 買い物や通院の際に、外出で困っている人は30%程度で、根形地区および平岡地区においては、40%を超えている。
- 運行サービスに対する満足度（利用者）は、鉄道では「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」、高速バスでは「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」、路線バスでは「運行本数」、タクシーでは「運賃」の不満度が高い。

【路線バス及び高速バス利用者アンケート調査】

- 利用目的は、路線バスは「通勤」および「買い物」で、高速バスでは「通勤」および「遊び・趣味・習い事など」が多い。
- 運行サービスに対する満足度は、路線バスでは「運行情報案内」、高速バスでは「時刻表・路線図などの運行情報案内」での不満度が高い。
- 利用促進を図るための効果的な取組は、路線バス、高速バス共に「便数増便」が多い。

【市内主要施設利用者聞き取り調査】

- 施設への移動手段は車（自分で運転）が64.2%と最も多い。
- 施設へ来るまでの不満度は、16.9%を占め、東京ドイツ村が最も高い。
- 不都合な理由は、「利用したい時刻にバスが運行していない」（28.3%）、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない」（21.7%）と多い。

【地区別意見交換会】

- 「今は困っていないが、高齢になり運転免許証を返納した時は、大変になると思う」という意見がどの地区でも寄せられている。
- 運転免許証を返納した後の策として、タクシー助成制度や三輪自転車や電動シニアカーに対する補助の充実などの意見が寄せられている。
- 路線バスの路線数や便数を増やす要望は多く、また車両を小型化して循環バス導入の意見が寄せられている。

【交通事業者・関係団体アンケート調査】

- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少が、路線バス、高速バス、タクシーにおいて指摘。
- 路線バス、高速バス、タクシーのいずれにおいても乗務員の高齢化や不足が課題。
- 関係団体からは、乗合デマンドワンボックスの運行、商業活性化の取組、来訪客を回遊・滞在させる仕掛けなどの意見が寄せられている。

【民生委員・児童委員アンケート調査】

- 路線バスの本数の増加、駅や市役所や病院に行くバスを充実させて欲しいとの意見が寄せられている。
- 外出が困難な方からは、移動は家族や身内を頼りにしている人が多いので、スーパーの移動販売やタクシー助成を拡充して欲しいとの意見が寄せられている。

【上位・関連計画】

- 袖ヶ浦市総合計画
- 第2期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

【地域公共交通を取り巻く課題】

① 買い物・通院の際の移動手段の確保もが利用しやすい公共交通の確保

② 地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

③ 来訪者の広域アクセスを考慮した利便性や運行サービスの充実の強化

④ 市民の広域アクセスを考慮した利便性や運行サービスの充実交通結節点の機能強化による市内アクセスの充実

⑤ 市民や来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑥ 社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組み

【■地域公共交通を取り巻く課題に対する詳細】

①買い物・通院の際の移動手段の確保誰もが利用しやすい公共交通の確保

令和2年度の高齢化率は27.1%でまだ千葉県全体と比較すると高くはないが、年々割合は増加している。市民アンケート調査においては、買い物や通院時に利用する交通手段は自家用車が60%を超えており、民生委員アンケート調査においては、現時点車がないと日常生活が不便なため返納しない人も、今後自動車運転免許を返納した後の足（交通手段）に対する不安が高くなっているとの意見も寄せられている。

一方で、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として「自動運転免許返納者への公共交通割引制度などの拡充」の意見が約50%を占め、地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物、公共施設の利用といった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割だけでなく、高齢者などの交通弱者に対する交通事故防止および外出機会の創出などの役割も担う必要がある。

②地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

高齢化の進行進展に伴い、今後交通弱者の増加が見込まれることから、日常生活の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域の取組が必要になってくる。

路線バスやタクシーなどの既存公共交通が担える範囲での役割を整理し、それを超える部分についての地域の新たな移動手段として、デマンド交通などの段階的な導入の検討や、有償ボランティアによる外出支援が行われている地域も見られる。

民生委員アンケート調査でも、特に東部地域においては、平川いきいきサポートの更なる拡充の意見などが寄せられており、移動手段の確保が困難な地域や人に対し、地域の実情に応じた交通手段を検討する必要がある。

③来訪者の広域アクセスを考慮した利便性や運行サービスの充実の強化

袖ヶ浦市は、鉄道、高速バスを通じて、都内の主要駅や空港などからのアクセスが良好な位置にある。特に高速バスにおいては、コロナ前の令和元年度までは便数や方面の増加などのサービスの充実が図られている。

一方で、高速バスの利用者アンケート調査の市外からの利用者からにおいては、「時刻表・路線図などの運行情報案内」に対する不満が41.0%、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」が38.7%と高く、また利用促進を図るための効果的な取組として「便数増便」や「運行時間帯の拡大」を求める声が大きく、さらなる利便性向上に向け、交通機関同士の乗り継ぎ改善や運行サービスの充実をなどの広域アクセスの強化を目指す必要がある。

④市民の広域アクセスを考慮した利便性や運行サービスの充実交通結節点の機能強化による市内アクセスの充実

袖ヶ浦市内には、鉄道、高速バス、路線バス、タクシーなどの公共交通や、送迎バスなど多様な移動手段が導入されている。広域移動については、JR内房線の袖ヶ浦駅や長浦駅、および袖ヶ浦バスターミナルがハブとなって、市民においては通勤・通学や、遊び・趣味・習い事などにおいて、周辺自治体や東京都心へと広域アクセスしている。

市民アンケート調査では、運行サービスに対する満足度（利用者）は、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」に対する不満が鉄道で35.6%、高速バスで35.0%、路線バスで54.3%を占めている。また、路線バスにおいては、「時刻表や路線バスなどの運行情報案内」の充実を求める声も大きく、市

民の公共交通の利用促進に向け、交通機関同士の乗り継ぎ改善や運行サービスの充実をなどの交通結節点の機能強化を目指す必要がある。

⑤市民や来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

市内を運行中の路線バスや高速バスは、バス事業者や市のホームページ上に運行情報を掲載しているが、普段バスを使わない人や初めて来訪する人にとって、行先や乗り場などが分かりにくい状況である。

路線バスおよび高速バスの利用者アンケート調査でも、運行サービスに対する満足度は、路線バスでは「運行情報案内」（54.5%）、高速バスでは「時刻表・路線図などの運行情報案内」（38.6%）において不満度が高くなっている。

公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立った分かりやすい情報の提供や充実や、などにより公共交通の利用者に対するより一層の利用促進を促す意識の醸成をする必要がある。

⑥社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組みの構築

公共交通事業者は、人口減少等による厳しい経営状況に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により、過去に例を見ない規模で輸送需要が減少しており、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。

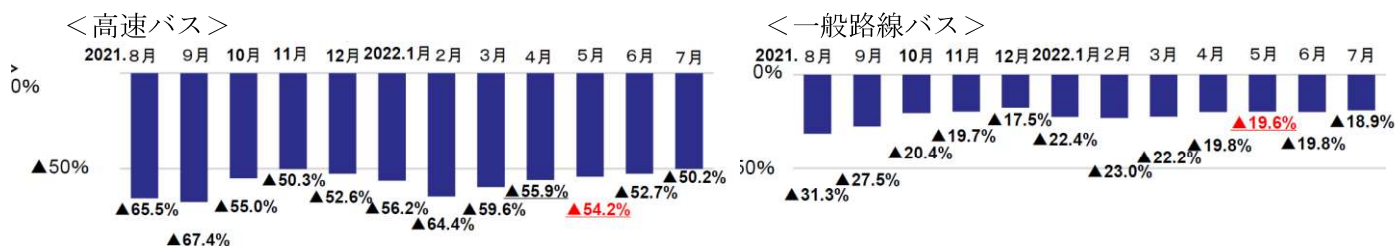
国土交通省発表の「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」によると輸送人員（令和4年1-5月）は2019年比で高速バスが3.5割程度強、路線バスが2割強弱、タクシーが2.3割弱の減少、鉄道の輸送人員は2010%～3020%の減少している事業者が最も多く、いずれも厳しい状況が続いており、新型コロナウイルス以前の水準までの需要回復は期待できない状況となっている。

さらに、交通事業者アンケートからも乗務員の高齢化と不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にあるのが現状である。

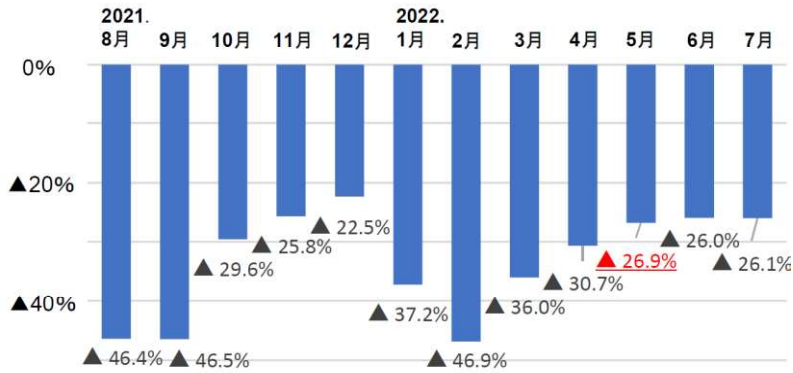
そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市として市のポテンシャルを最大限引き出すようこれらの理解を深め解決に取り組む必要がある。また輸送資源の総動員や多様な主体の連携が求められており、限られた輸送資源などを有効利用することにより、持続可能な仕組みづくりを構築する必要がある。

<参考>月別全国の高速バス・一般路線バス・タクシーの輸送人員（2019年同月比）

（6月7月は見込み）

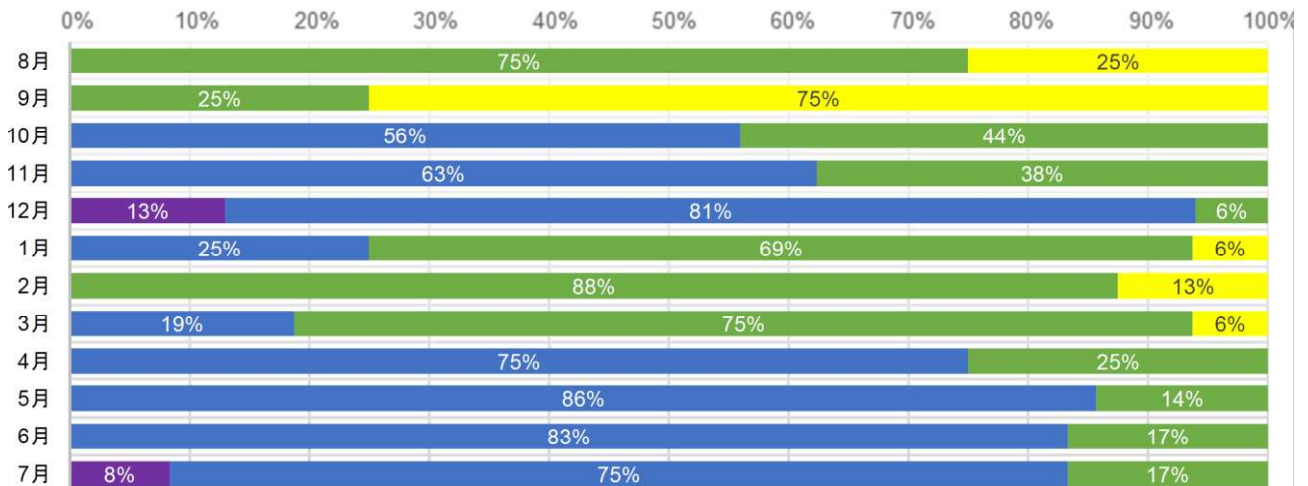


<タクシー>



<参考>月別全国の鉄道の輸送人員 (2019年同月比) (6月7月は見込み)

<鉄道(大手民鉄)>



※鉄道の調査方法：全 175 者（JR 旅客会社 6 者、大手民鉄 16 者、公営 11 者、中小民鉄 142 者）に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリングし、グラフは各減少割合のレンジにおいて回答した者数の割合を表している。

出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和 4 年 6 月、国土交通省）

2. 地域公共交通の構築に係る基本方針

(1) 地域公共交通を取り巻く課題の解決を図るための基本方針

袖ヶ浦市における地域公共交通は、上位計画である「袖ヶ浦市総合計画（令和2年6月）」において、将来の姿を実現するための基本的視点をして「誰もが活躍するまち」「安心して暮らせるまち」「人が集まる活気あるまち」を、共有の視点として「みんなでつくるまち」を定め、公共交通の取組内容として、「都市間交通の利便性確保」「市内における移動手手段確保」を掲げている。

これらの内容を踏まえ、袖ヶ浦市における地域公共交通は、次の3つの基本方針により、多くの人が利用しやすい持続可能な交通網の構築を目指す。

「市が目指す将来の姿」を実現するための各視点と「重点的取組」との関係

誰もが活躍するまち

安心して暮らせるまち

人が集まる活気あるまち

【基本理念】

まち・ひと・くらしの活動をみんなで支える
持続可能な公共交通網の実現

【地域公共交通を取り巻く課題】

- ①誰もが利用しやすい公共交通の確保
- ②地域の実情に応じた公共交通サービスの提供
- ③来訪者の広域アクセスの強化
- ④交通結節点の機能強化による市内アクセスの充実
- ⑤市民や来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成
- ⑥社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組み

【地域公共交通の基本方針】

基本方針 1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通網の構築を目指す

基本方針 2

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指す

基本方針 1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通網の構築を目指す

袖ヶ浦駅海側地区の土地区画整理事業が終了し、駅前モールやマンション等の整備などより、新たな街並みが形成され、今後も人口の増加が見込まれているが、内陸部側は農地が多く、少子高齢化が進み人口も減少傾向にある。

このような地域特性を踏まえ、袖ヶ浦市内のアクセスを強化するため、鉄道、路線バス、デマンド型乗合送迎サービス等新たな公共交通システム、タクシーなどの公共交通サービスと、福祉有償運送や介護保険サービスなどの福祉交通施策と役割分担を図りながら、日常的な行動や地域の移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの再編を目指す。

また、デマンド型乗合送迎サービス等新たな公共交通システムについては、実証運行を行い、その利用状況を見ながらエリア拡大に向けた検証を行う。

さらに、市外との交流は、周辺都市を結んでいる鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）や高速バスといった広域アクセスを活かし、地域の活力を促進するための広域公共交通の利便性向上を目指す。

基本方針 2

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継に対する負担が最小限になるよう、「袖ヶ浦駅」「長浦駅」「横田駅周辺」「袖ヶ浦バスターミナル」といった交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備を目指す。

また、ICTなどの技術動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指す。

基本方針 3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指す

公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少など厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、これまで以上に地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持って関わっていくことが重要である。

公助、共助による支え合いを大切にし、市民・地域・事業者・行政など地域社会を構成する様々な主体が連携・協力しながら、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

1) 公共交通再編の基本的な考え方

袖ヶ浦市の公共交通ネットワークは、基本理念である「まち・ひと・くらしの活動をみんなで支える持続可能な公共交通網の実現」に向けて、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

- 朝夕の通勤・通学時間帯や日中時間帯の需要・ニーズに応じた公共交通ネットワークの再編
- （広域）幹線公共交通と地域内公共交通との連携強化

2) 各輸送サービスの役割

各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■各輸送サービスの機能分担

	分類	交通機関	位置づけ・役割	対象者		移動量・距離※	
				市民	来訪者	都市間	市内
公共交通	幹線	広域幹線公共交通 鉄道(JR内房線、久留里線) 高速バス	都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	○	○	◎	△
		幹線公共交通 路線バス	袖ヶ浦駅、長浦駅、袖ヶ浦バスターミナルや地域間との移動を担う交通	○	△	○	○
	支線	地域内公共交通 デマンド型乗合送迎サービス等 新たな公共交通システム	地域内を中心に、買い物や通院などの日常生活の移動を担う交通	○	—	—	○
		面的公共交通 タクシー	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的や柔軟的に対応可能な交通	○	○	△	○
輸送資源 その他の	特定の利用者などの移動を伴う交通 送迎バス 平川いきいきサービス	病院、買い物、教習所など特定の利用者などの移動を担う交通	○	○	△	△	

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

3) 交通結節点のあり方

効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線、補完交通の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。

交通結節点は、「袖ヶ浦市都市計画マスタープラン（令和2年7月）」で掲げている将来都市構造図で位置付けがある「都市拠点」との整合を図るよう、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な「袖ヶ浦駅」「長浦駅」「横田駅周辺」と、広域アクセスの拠点である「袖ヶ浦バスターミナル」とする。

■交通結節点における施設の整備状況（現状）

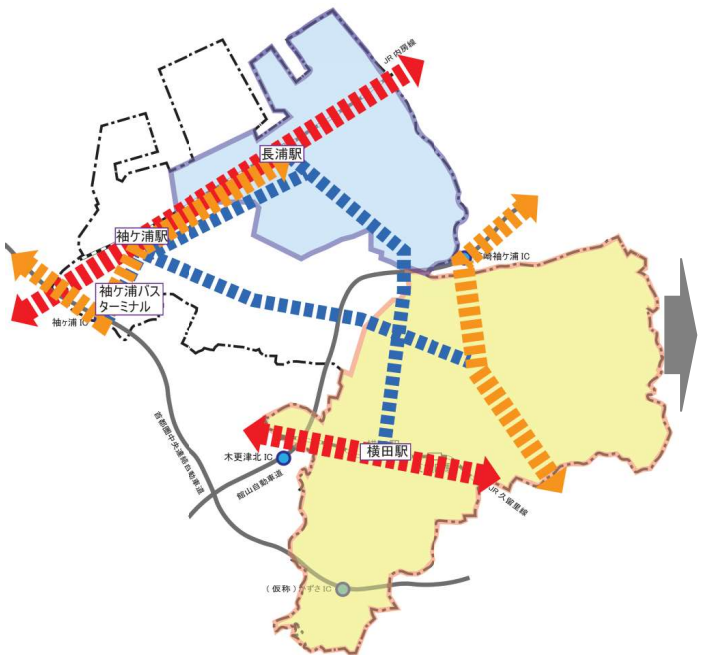
	結節する交通手段					施設			
	鉄道	高速バス	路線バス	デマンド型乗合送迎サービス等新たな公共交通システム	タクシー	待合空間（ベンチ・上屋）	乗換え等の案内サイン	駐車場	駐輪場
袖ヶ浦駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
長浦駅	○	○	○	○	○	○		○	○
横田駅周辺	○		○		○	○			○
袖ヶ浦バスターミナル		○	○	○	○	○	○	○	○

※結節する交通手段は、発着する路線などの有無を「○」あり、空白はなしで、施設は「○」設置済、空白は未設置を示す。

■公共交通骨格形成イメージ

- 朝夕の通勤・通学時間帯や日中時間帯の需要・ニーズに応じた公共交通ネットワークの再編
- （広域）幹線公共交通と地域内公共交通との連携強化

【公共交通ネットワーク（現状）】

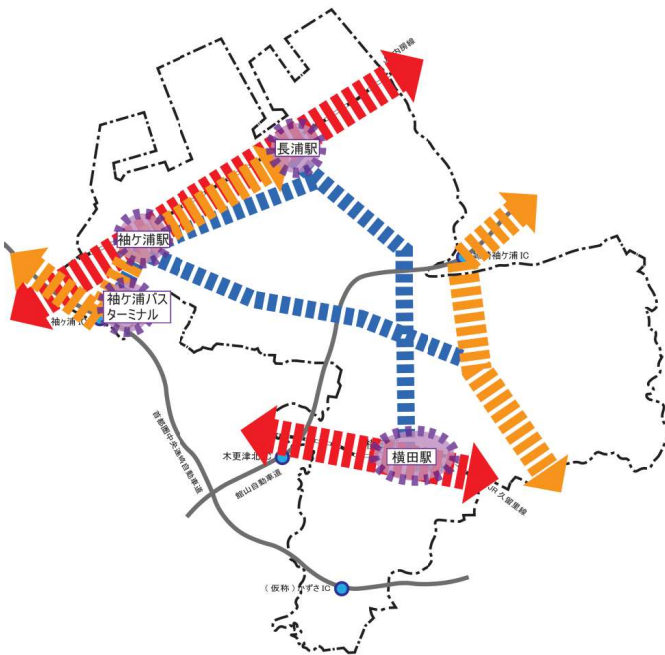


凡 例	
	広域幹線公共交通（鉄道）
	広域幹線公共交通（高速バス）
	幹線公共交通（路線バス）
	支線（コミュニティ交通、デマンド交通）
	特定の利用者などの移動を伴う交通（平川いきいきサポート）

将来公共交通ネットワークイメージ

【朝夕時間帯】

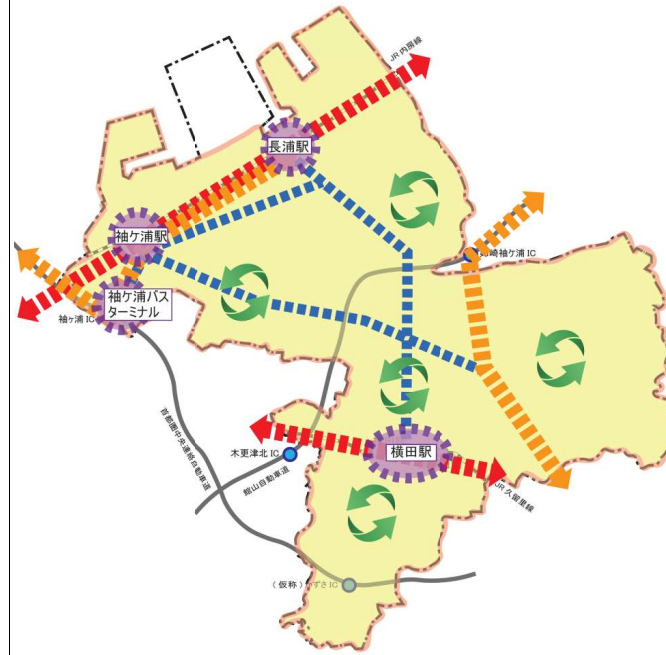
- 鉄道、高速バスによる広域アクセスへの移動支援
- 袖ヶ浦駅や長浦駅及び袖ヶ浦バスターミナル方面への通勤・通学需要への対応



凡 例	
	広域幹線公共交通（鉄道）
	広域幹線公共交通（高速バス）
	幹線公共交通（路線バス）
	交通結節点

【日中時間帯】

- 地域内公共交通の充実による地域内の移動支援（買物、通院及び公共施設利用時への対応）



凡 例	
	広域幹線公共交通（鉄道）
	広域幹線公共交通（高速バス）
	幹線公共交通（路線バス）
	支線（コミュニティ交通、デマンド交通）
	特定の利用者などの移動を伴う交通（平川いきいきサポート）
	交通結節点
	地域内交通の移動のイメージ

3. 計画の目標及び実施事業の方向性（案）

（1）計画の目標

3つの地域公共交通の基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記の通り定める。

【地域公共交通の基本方針】

【計画の目標】

基本方針 1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通網の構築を目指す

目標①

拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通網の形成
路線バス、デマンド型乗合送迎サービス等新たな公共交通システム、タクシーなどにより、拠点間及び地域間のアクセス性の向上を目指す。

目標②

広域アクセスの利便性向上
東京、横浜、川崎方面や近隣自治体へのアクセス強化のため、JR 内房線・久留里線や高速バスの利便性向上により、袖ヶ浦市と市外を結ぶ広域アクセスの利用促進を目指す。

基本方針 2

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

目標③

利用しやすい公共交通環境の整備
各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指す。

目標④

利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供
市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。
また、新たなモビリティサービスなどの動向を見据えつつ、利用者目線に立ったシームレスな移動環境を目指す。

基本方針 3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指す

目標⑤

地域全体で支える公共交通の構築
多様な主体との連携により、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成や、路線バス・タクシーのサービス確保を目指す。
また、これら上記の目標を達成するため、持続可能な仕組みづくりの構築を目指す。

(2) 事業の方向性

各目標を達成するために実施する事業と取組の方向性のイメージについて整理する。

基本方針	目標	実施事業	実施主体					実施事業の取組の方向性のイメージ	
			袖ケ浦市	千葉県	交通事業者				地域
					鉄道	バス	タクシー		
1. 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通網の構築を目指す	① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通網の形成	【事業1】 路線バスの運行維持及び利便性の向上	○		◎			<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利便性向上に向けた取組やニーズに応じた再編等の協議の継続的実施 ・路線バスの維持と利便性の向上に向けたバス事業者への継続的な支援 	
		【事業2】 地域内移動手段の検討	デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証	◎			○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の結果に基づく評価・検証 ・エリアスポンサーの募集、通信などの広報による周知・PR
			各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討	◎			○	○	○
	② 広域アクセスの利便性向上	【事業3】 鉄道（JR内房線、JR久留里線）の利用促進	○	○	◎			<ul style="list-style-type: none"> ・宝探しイベントやスタンプラリー等による新たな利用者の発掘と利用促進に向けたPR活動 	
		【事業4】 鉄道（JR内房線、JR久留里線）の利便性向上	○	○	◎			<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の向上に向けた協議の継続的実施 	
		【事業5】 高速バスの利便性向上	○		◎		<ul style="list-style-type: none"> ・既存の高速バスの袖ケ浦バスターミナルへの延伸・乗入れなどの協議 		
2. 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③ 利用しやすい公共交通環境の整備	【事業6】 交通結節点の機能強化	◎		○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ接続や乗継運賃割引など乗継環境の強化 ・分かりやすい運行情報案内（デジタルサイネージ、多言語表記など）の整備検討 	
		【事業7】 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進				◎	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスやUDタクシーの導入促進 	
		【事業8】 運転免許証自主返納の促進に向けた検討	◎			○		○	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証自主返納者を対象とした優遇制度の積極的なPRと特典の充実
	④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	【事業9】 運行情報提供の充実	◎		○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・袖ケ浦市公共交通マップの配布や市・事業者のホームページでの情報発信 ・新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発 	
		【事業10】 商業・観光施設などとの連携サービスの導入	○			◎		○	<ul style="list-style-type: none"> ・割引サービス・企画切符などの導入
3. 多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指す	⑤ 地域全体で支える公共交通の構築	【事業11】 意識啓発を促す利用促進活動の展開	○			◎		○	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り方の教室や出前講座の実施
		【事業12】 運転手の確保策の実施				○	○	○	○

※ 実施主体 ◎：各実施事業を主で行う主体 ○：実施事業を実施する上で協力・支援する主体

※ 現時点における施策および事業のイメージで今後の検討により変更となる可能性がある。