

令和3年度 第3回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会 議題一覧

令和4年3月15日

- 議題1 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の実施結果について（報告）
【資料1-1】、【資料1-2】

- 議題2 令和4年度事業（案）及び予算（案）について
【資料2】

- 議題3 デマンド交通実証事業の事業計画（素案）について
【資料3-1】、【資料3-2】、【資料3-3】、【資料3-4】
【資料3-5】

議題（１）袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の実施結果 について（報告）

1. 実施概要

（１）実施方法

ランドブレイン株式会社に業務委託し実施した。なお、委託事業者は公募型プロポーザルにより決定した。

（２）実施期間

令和３年１０月１日から令和４年３月３１日まで
※本協議会で挙げた意見等を踏まえた文言等の修正期間を含む。

（３）実施内容

- ① 公共交通に関する現況把握（資料 1-2 P 1～P 17）
本市における人口動向や既存公共交通における現況、市総合計画などの上位計画におけるまちづくりの方向性を整理した。
- ② 市民等の意向把握アンケート調査（資料 1-2 P 18～P 64）
市民、来訪者、交通事業者・関係団体など多様なターゲットごとに、地域住民の移動実態や潜在的な移動ニーズ、公共交通の問題点などを把握するために実施した。
 - ◆市民アンケート調査（資料 1-2 P 18～P 40）
無作為抽出した 15 歳以上の市民を対象にアンケート票を配布し、調査を行った。
配布数 2,000 票、回答数 852 票（回収率 42.6%）
 - ◆路線バス利用者アンケート調査（資料 1-2 P 41～P 44）
JR 袖ヶ浦駅と JR 長浦駅において、調査員による直接ヒアリング及びアンケート票を配布し、調査を行った。
回答者数
直接ヒアリング 233 票
後日郵送回収 57 票 計 290 票
 - ◆高速バス利用者アンケート調査（資料 1-2 P 45～P 49）
JR 袖ヶ浦駅北口と袖ヶ浦バスターミナルにおいて、アンケート票を配布し、調査を行った。（回答はオンラインのみ）
配布数 904 票、回答数 331 票（回収率 36.6%）

- ◆市内主要施設利用者聞き取り調査（資料 1 - 2 P 5 0 ~ P 5 6）
市庁舎や観光施設等の市内主要施設において、利用者に対して聞き取り調査を実施した。
回答者数 各施設合計 3 5 5 票
 - ◆地区別意見交換会（資料 1 - 2 P 5 7 ~ P 5 8）
市内 5 地区の自治連絡会役員を対象に意見交換会を行った。なお、当初は対面での開催を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により書面開催とした。
 - ◆交通事業者へのアンケート調査（資料 1 - 2 P 5 9 ~ P 6 0）
市内を運行する路線バス事業者、高速バス事業者及びタクシー事業者に対してアンケート票を配布し、調査を行った。
 - ◆関係団体アンケート調査（資料 1 - 2 P 6 1）
袖ヶ浦市商工会、袖ヶ浦市観光協会、袖ヶ浦市社会福祉協議会に対してアンケート票を配布し、調査を行った。
 - ◆民生委員・児童委員アンケート調査（資料 1 - 2 P 6 2 ~ P 6 4）
市内の民生委員・児童委員に対してアンケート票を配布し、調査を行った。
 - ◆地区別の公共交通の現状の整理（資料 1 - 2 P 6 5 ~ P 6 9）
公共交通に関する現況把握及び各種調査結果を踏まえ、地区別の公共交通の現状整理を行った。
- ③ 地域公共交通を取り巻く課題整理（資料 1 - 2 P 7 0 ~ P 7 3）
公共交通に関する現況把握及び市民等の意向把握アンケート調査の結果を踏まえ、地域の実情に応じた具体的な問題点・課題点の洗い出しを行った。

2. 第 2 回協議会の意見を踏まえた修正点

令和 3 年 1 0 月 2 5 日に開催した第 2 回協議会において、公共交通に関する現況把握（資料 1 - 2 P 1 ~ P 1 7）について審議した際に挙げた意見を踏まえて、以下の点を修正した。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少については、P 7 2 の課題に記載することとした。

- ◆ P 3 人口推計グラフを追加
- ◆ P 1 1 高速バス・袖ヶ浦 B T 日乗降者数・便数のグラフに令和元年度及び令和 2 年度を追加

令和3年度

袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査

【最終報告】

目 次

1	公共交通に関する現況把握	- 1 -
1-1	人口動向、主要施設等配置状況及び交通特性等の地域特性の整理	- 1 -
1-2	既存公共交通の現況把握	- 8 -
1-3	上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理	- 14 -
2	市民などの意向把握アンケート調査	- 18 -
2-1	市民アンケート調査	- 18 -
2-2	路線バス及び高速バス利用者アンケート調査	- 41 -
2-3	市内主要施設利用者聞き取り調査	- 50 -
2-4	地区別意見交換会	- 57 -
2-5	交通事業者・関係団体アンケート調査	- 59 -
2-6	民生委員・児童委員アンケート調査	- 62 -
2-7	地区別の公共交通の現状の整理	- 65 -
3	地域公共交通を取り巻く課題整理	- 70 -

1 公共交通に関する現況把握

1-1 人口動向、主要施設等配置状況及び交通特性等の地域特性の整理

(1) 位置・地勢

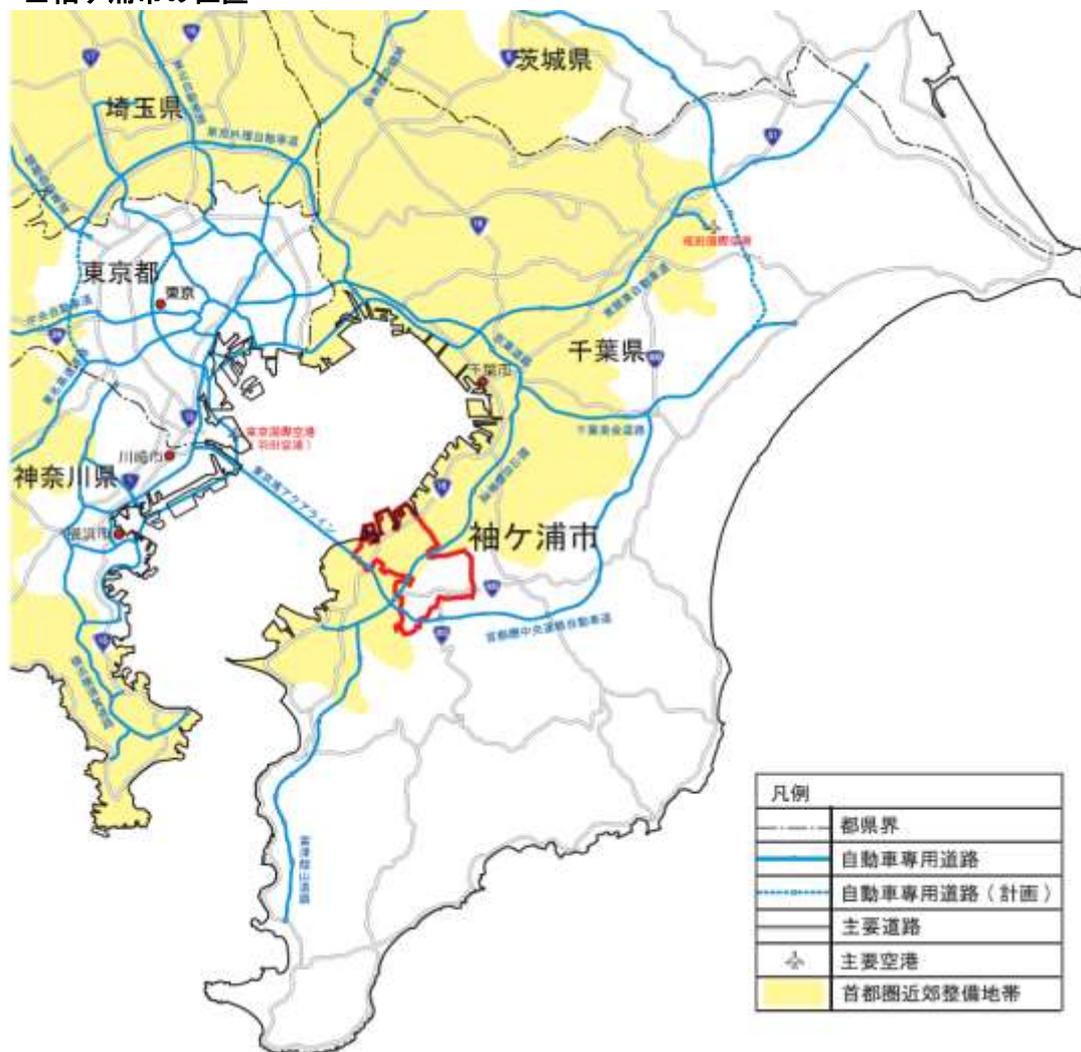
本市は、千葉県の中西部に位置し、北は東京湾、東は市原市、南・西は木更津市に接しており、総面積は94.92㎢、周囲は84.5kmで、東西14.0km、南北13.5kmに広がっている。

直線距離で東京都心から約35km、千葉市から約25kmに位置し、袖ヶ浦駅から東京駅までJR京葉線経由で最短路約60分、千葉駅までJR内房線で約30分で移動できるほか、東京国際空港（羽田空港）までは高速バスで最短22分、品川駅まで最短44分で結ばれており、鉄道や高速道路を通じて、主要駅や空港へのアクセスが良好な位置にある。

また、市の臨海部は、京葉工業地域を形成し、石油化学やエネルギー関連企業が多く立地しているほか、内陸部の主に北西部から東部にかけては平坦な丘陵地帯に開けた畑地、南西部から南部にかけては肥沃な水田地帯が広がっている。

さらに、市内では、清澄山系に源を発し市を東西に流れ東京湾に注ぐ小櫃川やその支流である松川、槍水川、武田川のほか、浮戸川、蔵波川等が流れている。

■袖ヶ浦市の位置

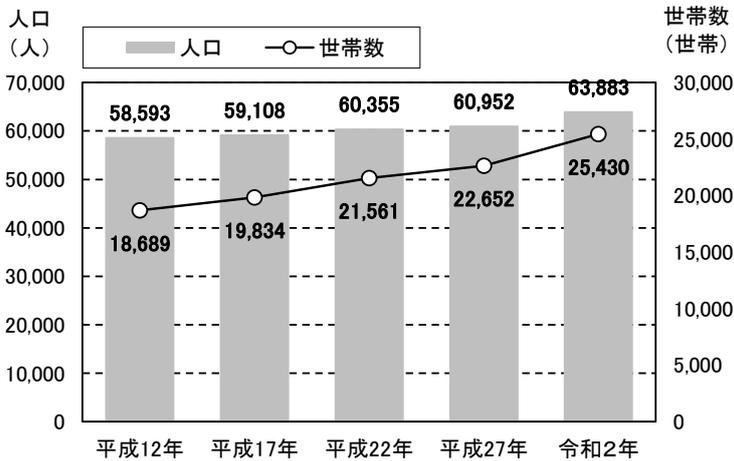


(2) 人口動向

①総人口・世帯数

本市の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。1世帯当たりの人員は平成27年の2.69人/世帯から令和2年2.51人/世帯と減少している。

■総人口・世帯数の推移



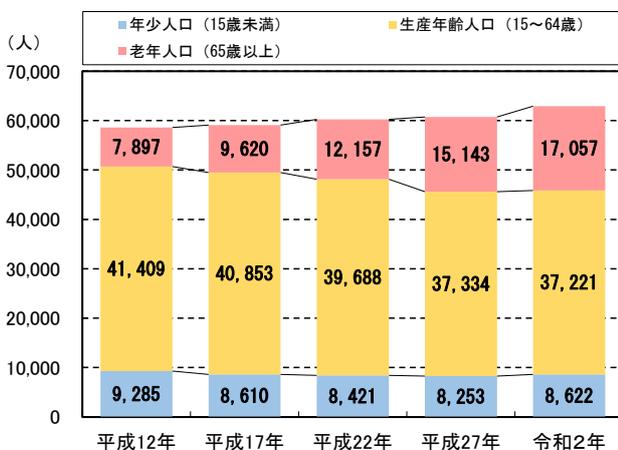
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が13.7%、生産年齢人口が59.2%、老年人口が27.1%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

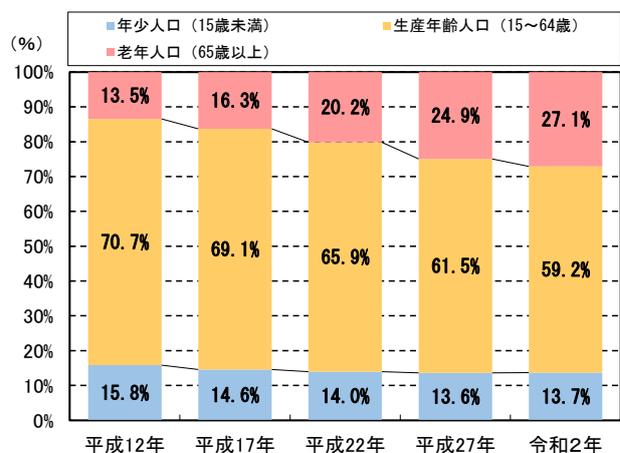
令和2年の高齢化率は27.1%で、国（28.7%）や千葉県（27.6%）と比較するとその割合はまだ高くはない状況となっている。

■年齢3区分別人口の推移



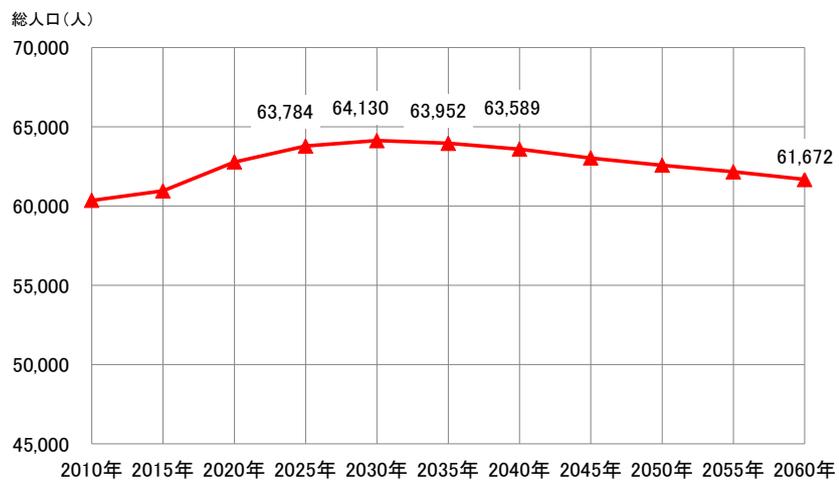
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移



③将来推計人口

将来人口は、人口ビジョンの将来推計では2030年まで増加を続け、64,130人をピークに減少が予測されている。

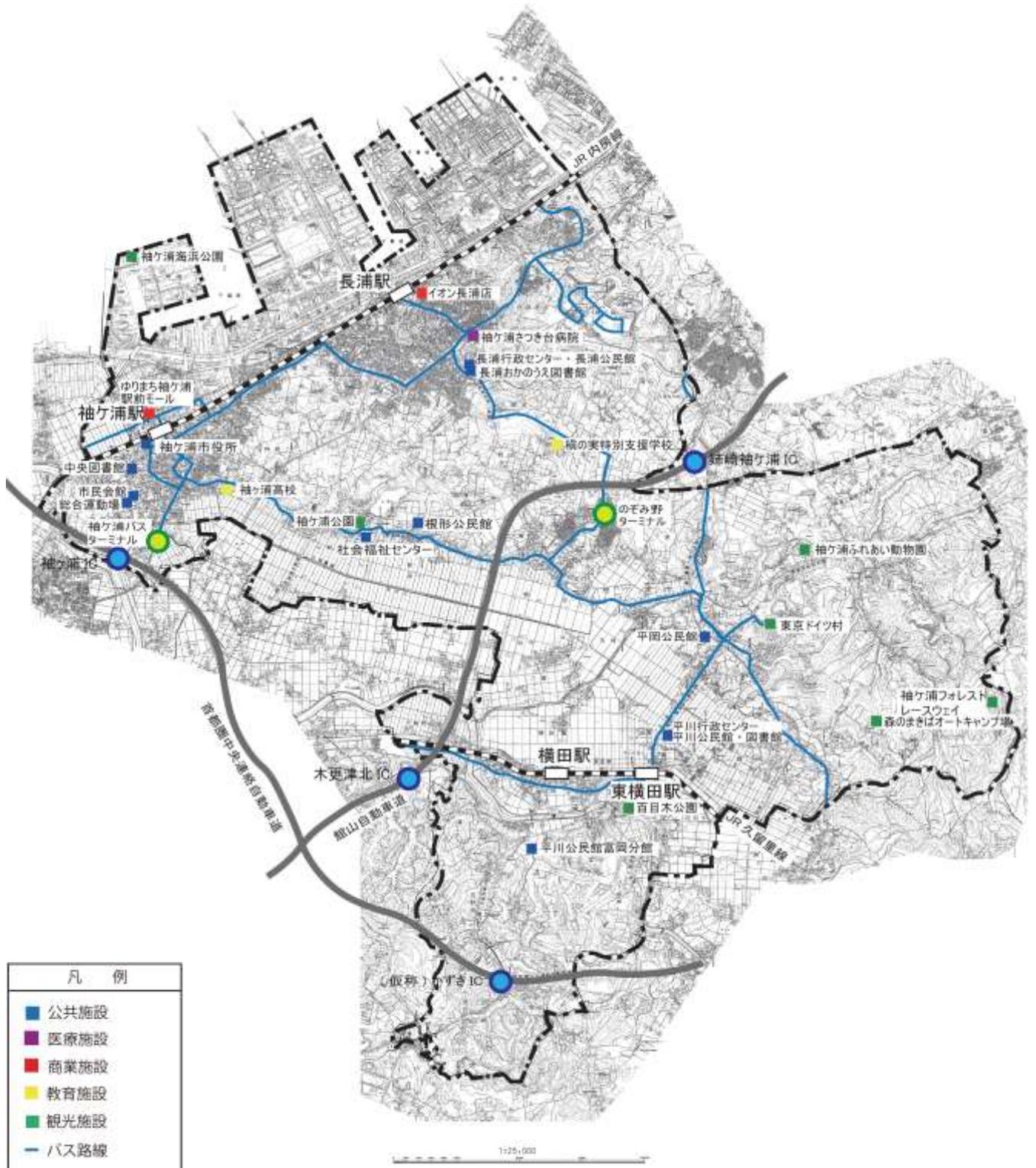


出典：袖ヶ浦市 人口ビジョン人口推計【2019年度版】

(3) 主要施設等分布状況

主要施設については、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。

■主要施設分布図



(4) 観光動向

本市の年間観光入込客数（令和元年）は約 161 万人と、平成 26 年と比較すると、101%と微増しており、主な施設は、東京ドイツ村（89 万人）や袖ヶ浦公園（20 万人）などで入込数が多い。

君津地域全体では、平成 27 年が約 2,470 万人に対し、令和元年が約 2,538 万人と微増している。

■観光入込客数の推移

	年次	観光地点	行祭事・イベント	合計	増減比
袖ヶ浦市	平成 26 年	1,559,356 人/年	36,000 人/年	1,595,356 人/年	101.2%
	令和元年	1,585,048 人/年	29,000 人/年	1,614,048 人/年	
(参考) 君津地域※	平成 26 年	23,575,340 人/年	1,125,280 人/年	24,700,620 人/年	102.8%
	令和元年	24,763,080 人/年	620,218 人/年	25,383,298 人/年	

出典：千葉県観光入込調査報告書

※君津地域：木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市

(5) 道路ネットワーク

本市の道路網は、東京湾沿いを東西に伸びる国道 16 号を骨格として、複数の東西方向の道路が平行しているところに、内陸部から臨海部に向けて道路が交差する道路ネットワークの形態となっている。また、館山道、圏央道、東京湾アクアライン連絡道が整備されており、広域的な交通拠点となっている。なお、圏央道から君津平川線へ接続する（仮称）かずさ IC の整備促進を図っている。

■主要道路網図



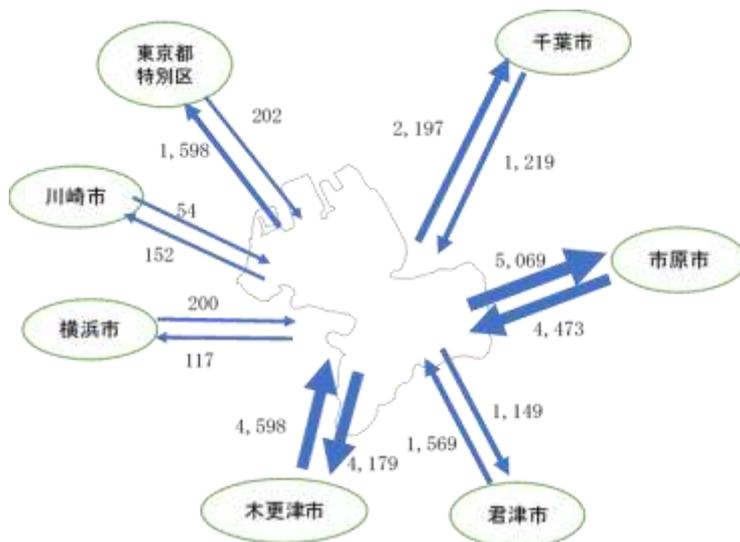
(6) 交通特性

1) 通勤流動

平成 27 年国勢調査によると、本市の就業者数 29,534 人のうち、市内で働いている人が 13,005 人 (44.0%)、市外に通勤している人が 15,982 人 (54.1%) となっている。

また、市外では、市原市へ通勤している人が 5,069 人と最も多く、次いで木更津市へ通勤している人が 4,179 人と多い。

■通勤の状況



出典：平成 27 年国勢調査

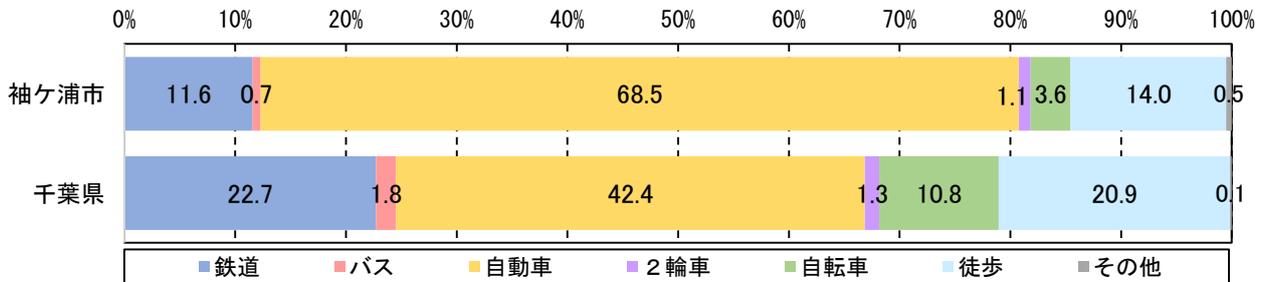
区分	人数	割合	
就業者合計	29,534	—	
通勤先が市内	13,005	44.0%	
通勤先が市外	15,982	54.1%	
内 訳	千葉県	2,197	7.4%
	市原市	5,069	17.2%
	君津市	1,149	3.9%
	木更津市	4,179	14.1%
	県内その他	1,202	4.1%
	特別区部	1,598	5.4%
	横浜市	117	0.4%
	川崎市	152	0.5%
	県外でその他	196	0.7%
	不詳	123	0.4%
不詳	547	1.9%	

2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

平成 30 年調査での自動車の交通手段分担率は 68.5%と、千葉県平均より高く、また、鉄道、バスといった公共交通の交通手段（鉄道およびバス）の分担率は 12.3%と千葉県平均（24.5%）より低く、自動車依存度が高い。

■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

※**パーソントリップ調査**：パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。

※**代表交通手段と端末交通手段**：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。

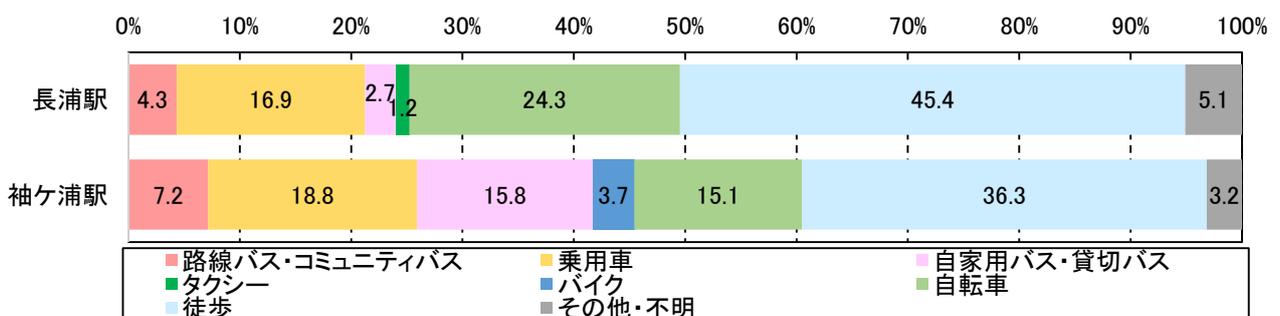
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



②駅端末交通手段

端末交通手段分担率は、長浦駅では徒歩や自転車が、袖ヶ浦駅では徒歩や乗用車の割合が多く、また東横田駅では全て徒歩となっている。

■平成 30 年・駅別端末交通手段分担率



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査
（横田駅はデータなし、東横田はデータが少数のため除外）

1-2 既存公共交通の現況把握

(1) 鉄道

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、4つの鉄道駅がある。

令和元年度の3駅（袖ヶ浦駅、長浦駅、横田駅）の1日平均乗車人員は11,864人/日で、令和元年度までは年々増加していたが、令和2年度は9,181人/日と令和元年度と比較し77.4%まで減少している。

■市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移



	H29年	H30年	R元年	R2年
袖ヶ浦駅	103.8%	107.3%	103.5%	78.4%
長浦駅	99.1%	101.4%	99.4%	76.5%
横田駅	98.0%	91.3%	92.2%	75.2%
3駅合計	101.2%	103.9%	101.2%	77.4%

出典：袖ヶ浦市統計年鑑

※JR 東横田駅は平成19年から乗車人員を公表していない

(2) 路線バス

1) 運行概要

路線バスは、日東交通(株)と小湊鐵道(株)の2社により袖ヶ浦駅および長浦駅を起終点に現在7路線が運行している。なお、中郷・富岡線は路線再編に伴い、袖ヶ浦市内は現在運行されていない。

■各路線の運行概要

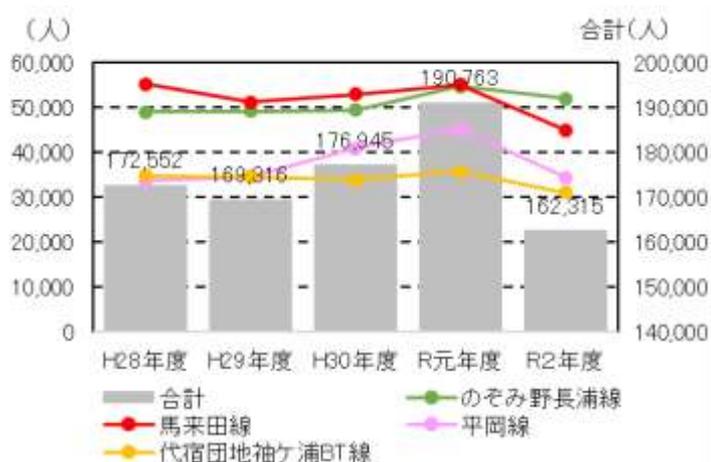
路線名	運行区間	運行会社	便数		
			方向	平日	土休日
平岡線	平日 ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T 土休日 ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	日東交通(株)	上り	①6便	①4便
				②1便	②3便
			下り	①7便	①4便
				②1便	②3便
のぞみ野長浦線	のぞみ野南～のぞみ野ターミナル～長浦行政センター前～長浦駅	日東交通(株) 小湊鐵道(株)	上り	14便	9便
			下り	14便	9便
馬來田線	東横田～清川駅前～清見台東～木更津駅東口	日東交通(株)	上り	11便	
			下り	10便	
姉ヶ崎線 ※	①桜台団地～有秋台入口～姉ヶ崎駅前 ②茅野～高谷～平岡小前～上泉～有秋台入口～姉ヶ崎駅前	日東交通(株)	上り	①28便	①23便
				②12便	②9便
			下り	①25便	①21便
				②15便	②11便
代宿団地(椎の森工業団地線)袖ヶ浦バスターミナル線	代宿団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T 椎の森工業団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	小湊鐵道(株)	上り	9便	
			下り	6便	
		小湊鐵道(株)	上り	3便	
			下り	2便	
長浦駅姉ヶ崎線	①長浦駅～久保田～代宿団地 ②長浦駅～久保田～代宿団地～姉ヶ崎駅西口	小湊鐵道(株)	上り	①10便	
			下り	①7便	②1便
三井アウトレットパーク木更津～袖ヶ浦駅線	袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク	小湊鐵道(株)	上り	59便	
			下り	58便	

※姉ヶ崎線は、上り下りとも、年始のみ運休便、および年始のみ運行便を含んでいる。

2) 利用実績及び運行収支

路線バスうち、補助金対象路線となっている路線（のぞみ野長浦線、馬來田線、平岡線、代宿団地袖ヶ浦 BT 線）の年間利用者数は、令和元年度が 190,763 人/年に対し、令和 2 年度が 162,315 人/年と、減少しており、特に馬來田線と平岡線で顕著に減少している。

■路線別年間利用者数の推移



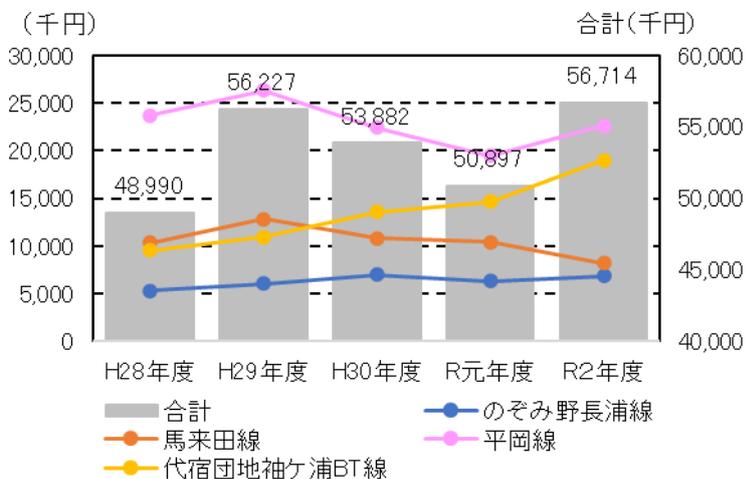
■路線別年間利用者数の推移 (補助金対象路線)

(単位：人)

路線名	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	増減 (R元~R2)
のぞみ野長浦線	48,968	49,180	49,329	54,708	51,972	95.0%
馬來田線	55,157	51,098	52,905	55,091	44,935	81.6%
平岡線	33,609	34,480	40,829	45,217	34,417	76.1%
代宿団地袖ヶ浦BT線	34,818	34,558	33,882	35,747	30,991	86.7%
合計	172,552	169,316	176,945	190,763	162,315	85.1%

出典：袖ヶ浦市資料

■年度別運行収支の推移

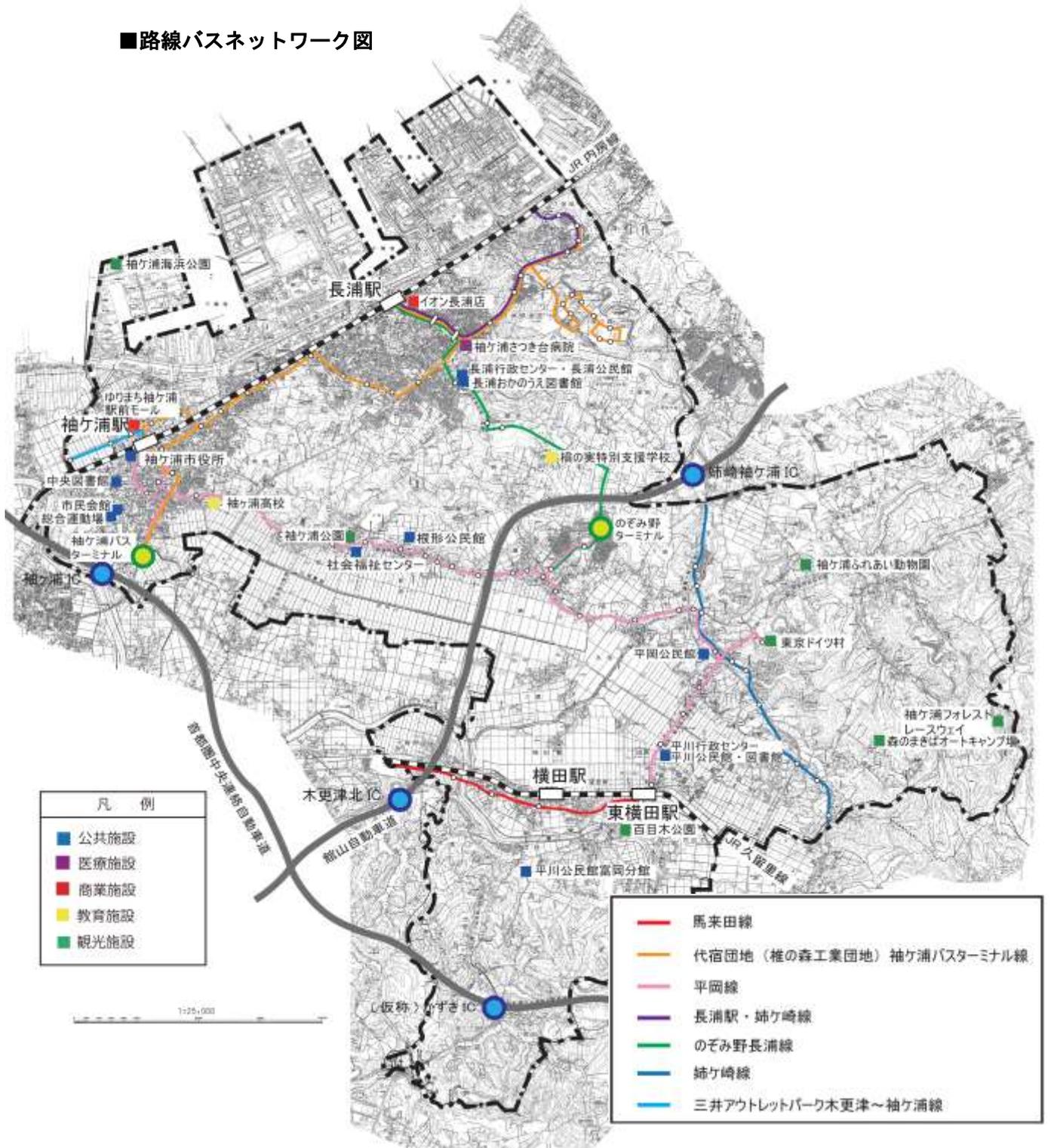


(単位：千円)

路線名	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	増減 (R元~R2)
のぞみ野長浦線	5,310	6,085	7,020	6,333	6,843	108.0%
馬來田線	10,386	12,855	10,811	10,460	8,193	78.3%
平岡線	23,705	26,304	22,445	19,452	22,667	116.5%
代宿団地袖ヶ浦BT線	9,589	10,983	13,606	14,651	19,011	129.8%
合計	48,990	56,227	53,882	50,897	56,714	111.4%

出典：袖ヶ浦市資料

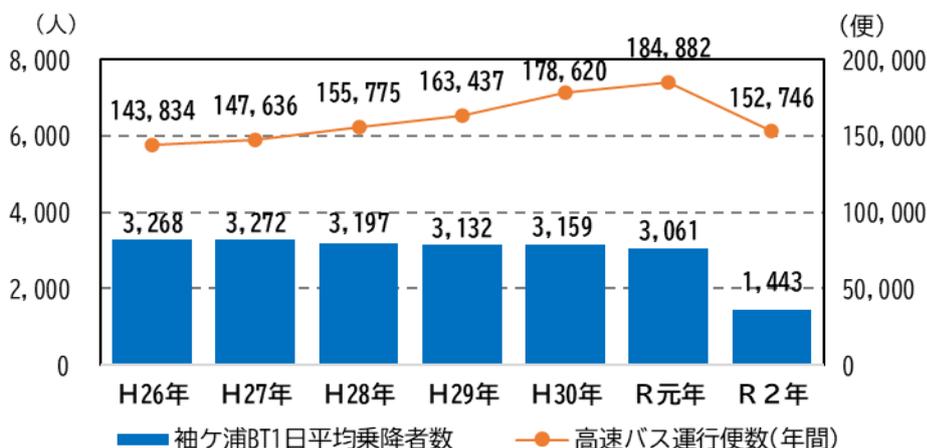
■路線バスネットワーク図



(3) 高速バス

高速バスは平成 28 年度から東京線（アクシー号）が、平成 29 年度から東京線（東京ガウライナー）が、平成 30 年度から渋谷線が運行を開始し、現在 8 路線が運行するなど、便数、方面といったサービスが向上しているものの、全体利用者数は横ばい状態となっている。

■高速バス・袖ヶ浦 BT 日乗降者数・便数



出典：袖ヶ浦市資料

(4) 平川いきいきサポート

公共交通が不便な平川地区ではこれまで、循環バス「ガウラ号」やデマンド型乗合タクシー「平川おでかけタクシー」といった取組を実施していたが、利用が伸びず、平成 25 年 11 月から有償ボランティアによる外出支援を行っている。

■平川いきいきサポートサービスの概要

対象者	平川地区内の高齢者や子育て家庭など、支援が必要な方で会員登録された方（会費月額 500 円）
生活支援サービスの内容	外出支援：通院・買い物等、お出かけの送迎、付き添い 家事支援：・庭木の手入れ、草むしり、電球交換や簡単な修理 等 ふれあい支援：話し相手や見守り 等
運行区域	平岡地区：永地、下泉、高谷、三箇、川原井、林、野里、上泉、永吉、岩井、三箇錯綜 中川富岡地区：百目木、横田、大鳥居、下根岸、阿部、堂谷、打越、大竹、滝の口、吉野田、玉野、上宮田、下宮田、三黒、谷中、真里錯綜、戸国飛地、百目木錯綜、下内橋錯綜、百目木飛地
行先	区域内の商店、病院、金融機関、公共施設、最寄りの公共交通機関
運行日	火曜日・水曜日・金曜日
利用料	外出支援は無料（ただし、ガソリン代等の実費）、家事支援 1 時間まで 700 円で以降超料金として 30 分ごとに 400 円
運行主体	特定非営利活動法人たけのこ

(5) 一般タクシー

市内のタクシー会社は、4社が運行中である。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両保有台数
(有)石原タクシー	袖ヶ浦市横田 2182-1	4 台
姉ヶ崎タクシー(株)	袖ヶ浦市久保田 53-1	16 台
(株)ウルマツアーリングサービス	袖ヶ浦市長浦 2-580-278	21 台
房総タクシー(株)	袖ヶ浦市奈良輪 2-5-1	7 台

出典：一般社団法人千葉県タクシー協会ホームページ

※台数はタクシー事業者アンケートにて確認

(6) 高齢者タクシー料金助成事業

市では、居宅で生活する移動手段の確保が困難な高齢者に対し、日常生活に必要な交通手段の確保及び経済的負担の軽減を行うため、タクシーを利用した際の利用料金の一部を助成する事業を行っている。

■高齢者タクシー料金助成事業の概要

対象者	袖ヶ浦市に住民登録をされている世帯で、次のすべての要件に該当する世帯に属する方が対象 (1) 居宅で生活する上で移動手段の確保が困難である世帯に属する方 例：自動車運転免許証を持っていない世帯、車がなく駅やバス停までの移動が困難な世帯等 (2) 75歳以上の者のみで構成される世帯に属する方 (3) 申請した月の属する年度の市町村民税が非課税である世帯に属する方
助成内容	・助成額：500円／枚 ・利用券交付枚数：1人あたり年間最大36枚
利用方法など	市が指定するタクシー事業者の運転者に利用券を提出し、利用料金から助成額を控除した額を支払う。

(7) 送迎バス

市内では病院・医院、教習所などで無料送迎バスを運行している。

■送迎バスの運行概要

施設	運行区間	運行日	便数
袖ヶ浦さつき台 病院	・病院～長浦駅	平日・土曜	3便
	・病院～長浦駅～県営住宅前～すずらん美容室前～病院		15便
	・病院～のぞみ野郵便局～のぞみ野団地～長浦行政センター～病院		4便
田部整形外科	・長浦駅発 ・医院発	平日・土曜	14便※1 16便※1
袖ヶ浦自動車 教習所	木更津方面、長浦方面、根形中郷方面	毎日	平日・土曜：13便 日祝日：11便※2
東京湾カントリー クラブ	行き ・長浦駅発 ・袖ヶ浦バスターミナル発	毎日	7便（定期便） 3便（予約運行）
	帰り ・長浦駅行 ・長浦駅経由袖ヶ浦ターミナル行	毎日	3便 4便
セントラルフィ ットネスクラブ 袖ヶ浦駅前店	Aルート：金田・福王台方面	月・火・水・金	迎え2便 送り2便
	Bルート：長浦・蔵波方面	月・火・水・金	迎え2便 送り2便

※1：火・木・土の午後便は運休

※2：日曜日と祝日は18時台のバス（送り）が最終

8時台のバスは迎えのみ、12時台・19時台・20時台のバスは送りのみ

1-3 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

(1) 袖ヶ浦市総合計画（令和2年6月）

【計画期間】 基本構想…令和2年度～令和13年度（12年間）

- ・前期基本計画…令和2年度～令和7年度（6年間）
- ・後期基本計画…令和8年度～令和13年度（6年間）

【市が目指す将来の姿】 みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦

【6つの分野】

- ①子育て環境と学び・活動の場が充実した未来を育むまちづくり（子育て・教育・文化）
- ②支え合いと支援のもとで健やかに暮らせるまちづくり（健康・医療・福祉）
- ③安全・安心で環境にやさしいまちづくり（防災・防犯・環境）
- ④都市と自然が調和した住みやすいまちづくり（都市形成・都市基盤）
- ⑤地域の魅力を活かしたにぎわいのあるまちづくり（産業）
- ⑥みんながつながり参加する持続可能なまちづくり（市民活動・行財政）



【施策4-7 公共交通】

《目指すまちの姿》

○市民が安心して暮らしていける日常の移動手段が確保されるとともに、広域的な都市間移動手段も充実し、利便性の高い交通網が形成されています。

《施策の方向性》

①都市間交通の利便性確保

- ・都心とつながる高速バスの路線延伸や増便などについて、事業者に対する要望活動を継続的に行います。
- ・高速バスの利用促進に向けたPR活動を積極的に実施します。
- ・JR内房線、久留里線の利便性向上に向けた要望活動を継続的に行います。

②市内における移動手段確保

- ・市内での市民の移動手段として必要な路線バスの運行を維持するため、バス事業者への支援を継続するとともに、地域の実情に応じた運行形態・路線の見直しについて、バス事業者と検討します。
- ・路線バスを維持するため、利用促進に向けたPR活動を行います。
- ・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内の取組を支援するとともに、新たな移動支援策について検討します。

《成果指標》

指標名	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
①鉄道交通に満足する市民の割合	54.4%	61.0%
②高速バス交通に満足する市民の割合	69.9%	77.0%
③路線バス交通に満足する市民の割合	28.8%	32.0%

(2) 第2期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

【計画期間】 令和2年度～令和7年度

【基本目標】

基本目標1：結婚・出産・子育ての希望がかなうまち 袖ヶ浦

基本目標2：いきいきと働くことができるまち 袖ヶ浦

基本目標3：訪れる人も満足できるまち 袖ヶ浦

基本目標4：安心して暮らせるまち 袖ヶ浦

共通の目標1：地域がつながり、多様な人材が活躍するまちづくりの推進

共通の目標2：新しい時代の流れを力にするまちづくりの推進

【基本的方向性】

1. 活発でまとまりのある都市づくりの推進

人口減少社会にあっても、市が継続的に成長するためには、長期的な視点に立った都市基盤の整備と、地域と地域を連携し、人と人の交流を支え、新たな価値を生み出す地域づくりを進めることが重要です。

人口減少社会に対応するために、中心市街地や内陸部の住宅地、集落地等の地域特性に応じたコンパクトで良好な市街地の形成と、各拠点間の道路網や交通ネットワークの構築による計画的なまちづくりを進め、集約型都市構造の形成を図ります。

地域社会で必要とされる公共施設等の適正配置・適正規模化等と財政健全化を両立させるための検討を進めます。

事務の効率性や有効性といった観点から、国において広域行政への取組が推進されており、必要に応じて広域連携の取組を進めていきます。

重点施策	重要業績評価指標（KPI）	
	基準値（H30）	R7年
都市計画道路の整備率	84.9%	86.7%
路線バス利用者数（補助路線）	176,945人	178,000人

(3) 袖ヶ浦市都市計画マスタープラン（令和2年7月）

【目標年次】 令和2年～令和13年

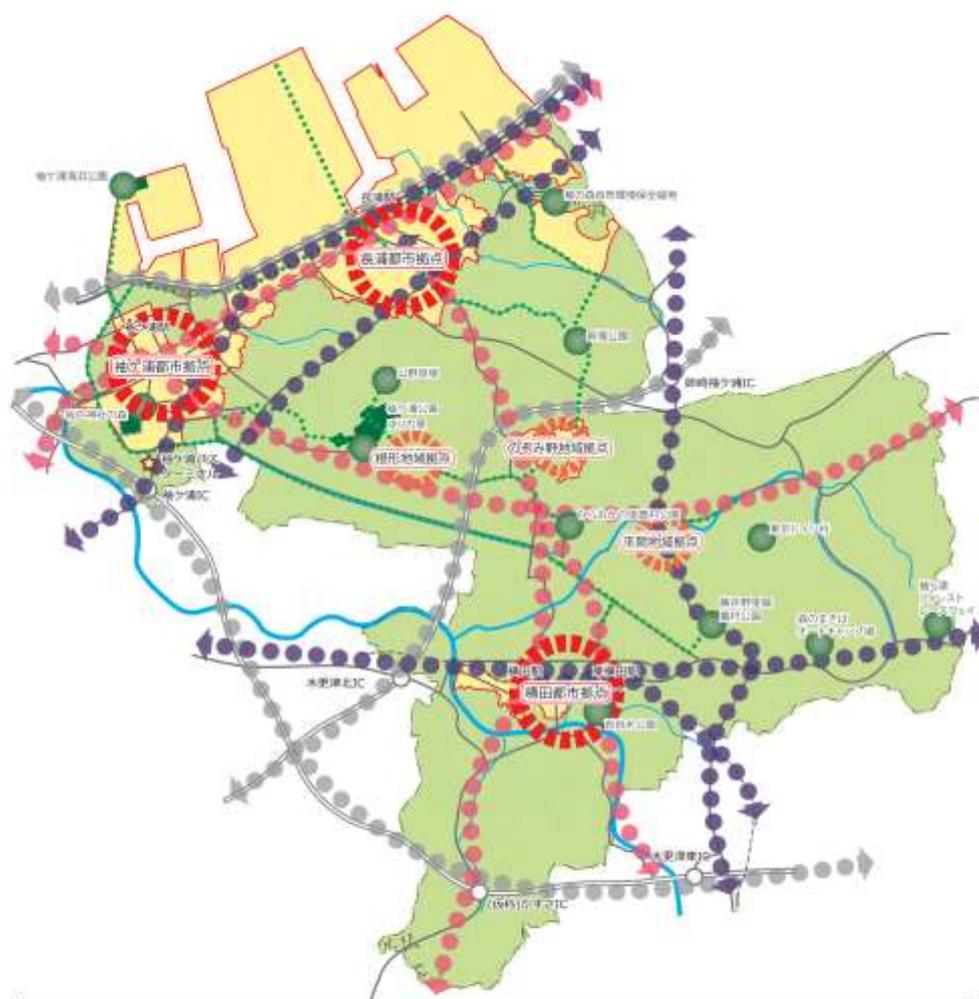
【将来都市像】 みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦

【将来都市構造】

人々が集い、憩い、活動する場を「拠点」と位置付け、拠点と他都市、又は拠点間を相互に結ぶ交通軸を「都市軸」と位置付け

拠点	都市拠点、地域拠点、交通拠点、緑・レクリエーション拠点
都市軸	広域連携軸、都市間連携軸、地域連携軸

<将来都市構造図>



	都市拠点		市街化区域
	地域拠点		市街化調整区域
	緑・レクリエーション拠点		都市公園・都市緑地等
	広域連携軸		河川
	都市間連携軸		自動車専用道路及びインターチェンジ(IC)
	地域連携軸		主要道路
	水と緑のネットワーク		鉄道及び駅
			袖ヶ浦バスターミナル

2 都市施設の整備方針

(3) 公共交通ネットワークの形成方針

①鉄道

- ・公共交通機関としての機能強化を図るとともに鉄道利用者の利便性向上に向けた要望を鉄道事業者に継続して実施します。

②バス

- ・内陸部と臨海部を結ぶ路線など、市民生活の重要な移動手段となっている路線バスの維持と利便性の向上を図るため、バス事業者に運行本数やダイヤの見直しなどの要望を継続して実施します。
- ・高速バスは、更なる利便性の向上を図るため、バス事業者に路線の延伸や運行本数の見直しなどについて要望を継続して実施するとともに、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など移動環境の改善を図ります。

③新たな移動支援策の検討

- ・地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援するとともに、新たな移動支援策について検討します。

④モビリティマネジメントの推進

- ・公共交通の利便性を向上するため、鉄道やバスの運行時間の調整、鉄道駅やバス停周辺での駐車場・駐輪場の利活用など、公共交通機関の乗り継ぎを円滑にするための取組を推進します。
- ・公共交通の利用を促進するため、公共交通に関する理解や関心を高めるなど、モビリティマネジメントを推進します。

2 市民などの意向把握アンケート調査

2-1 市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 2,000 人（無作為抽出）																	
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 3 年 12 月 7 日（火）発送～12 月 20 日（月）締切																	
調査項目	<p>①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、運転免許証返納意向、返納しない理由、自動車所有状況、最寄りバス停までの所要時間</p> <p>②日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段がなくて困ることの有無とその目的、行き先</p> <p>③日常生活の移動実態【目的別（買物、通院、通勤・通学）】 ：外出頻度、外出時の主な行き先、利用交通手段</p> <p>④鉄道の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用駅、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑤高速バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑥路線バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑧公共交通の利用意向 ：行きたい場所、利用目的、利用頻度、利用時間帯</p> <p>⑨公共交通の今後のあり方 ：今後の方向性、公共交通に対する財政負担の考え方、効果的な公共交通の利用促進策</p>																	
回収状況	回収票数：852 票（回収率：42.6%）																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区名</th> <th>回収票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昭和地区</td> <td>266</td> </tr> <tr> <td>長浦地区</td> <td>343</td> </tr> <tr> <td>根形地区</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>平岡地区</td> <td>81</td> </tr> <tr> <td>中川・富岡地区</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>市合計</td> <td>852</td> </tr> </tbody> </table>	地区名	回収票数	昭和地区	266	長浦地区	343	根形地区	66	平岡地区	81	中川・富岡地区	76	無回答	20	市合計	852	
地区名	回収票数																	
昭和地区	266																	
長浦地区	343																	
根形地区	66																	
平岡地区	81																	
中川・富岡地区	76																	
無回答	20																	
市合計	852																	

(1) 回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が 52.1%と男性よりも多く、年齢は 60 歳以上が 49.7%を占めている。

職種は「会社員・公務員 (31.0%)」、「無職 (24.5%)」が多い。

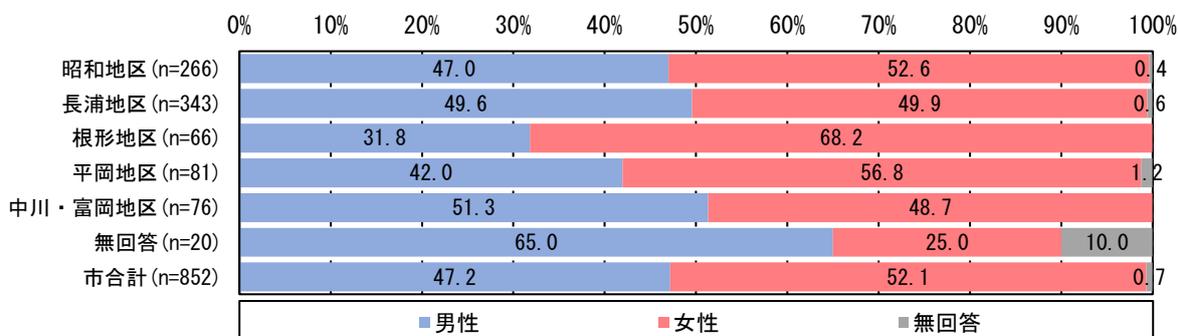
自動車運転免許証有無は、「ある」が 83.1%、「ない」が 13.1%、「運転免許証返納済」が 2.0%となっており、年齢別に見ると、10 歳代や 70 歳以上で「ない」の割合が多い。

運転免許証返納意向は、「今は返納するつもりはないが、将来は返納する」が 70%となっていて、返納しない理由は、「車がないと日常生活が不便なため」が 77.0%を占めている。

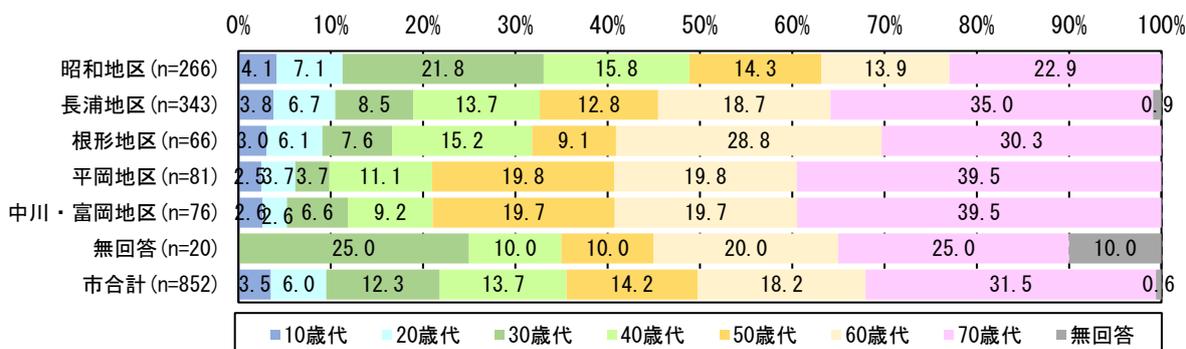
自動車の所有状況は「自動車あり (自分が自由に使える)」が 77.1%と最も多く、次いで「自動車あり (自分が自由に使える)」が 9.3%を占めている。

最寄りのバス停までの所要時間は、「5分未満」が 33.1%と最も多く、次いで「5～10分未満」が 28.9%を占め、10分未満の回答が過半数を占めている。

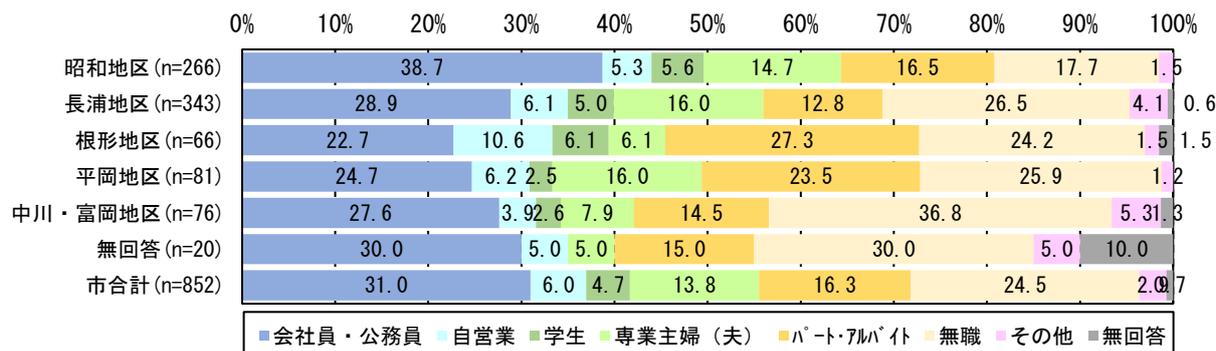
■性別



■年齢

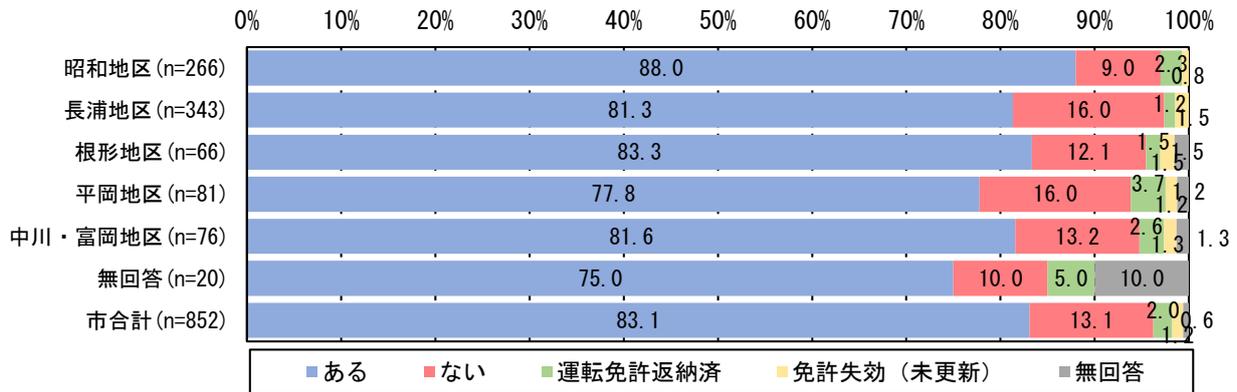


■職業

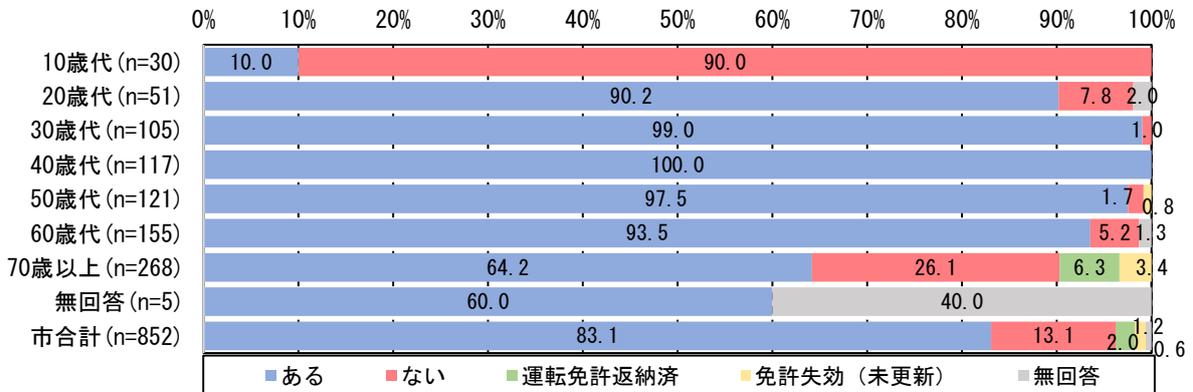


■自動車運転免許証有無

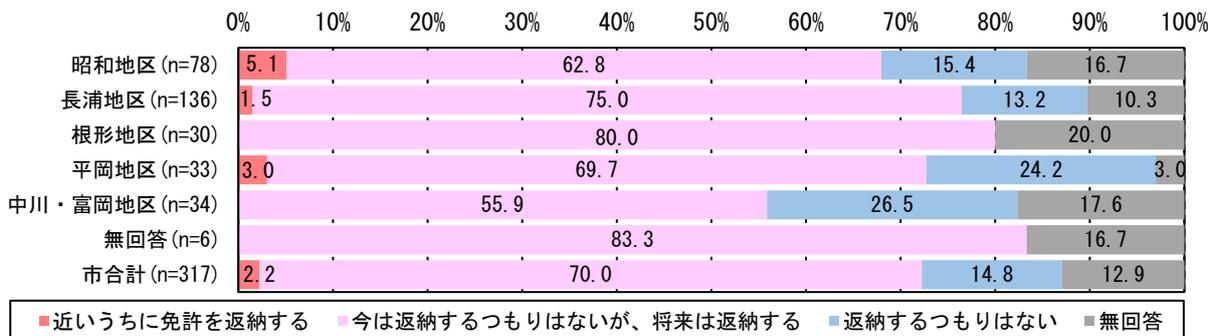
(地区別)



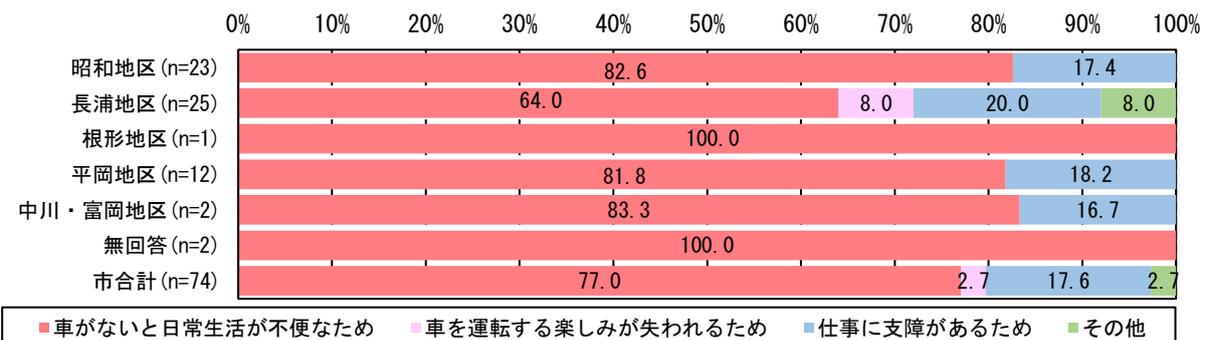
(年齢別)



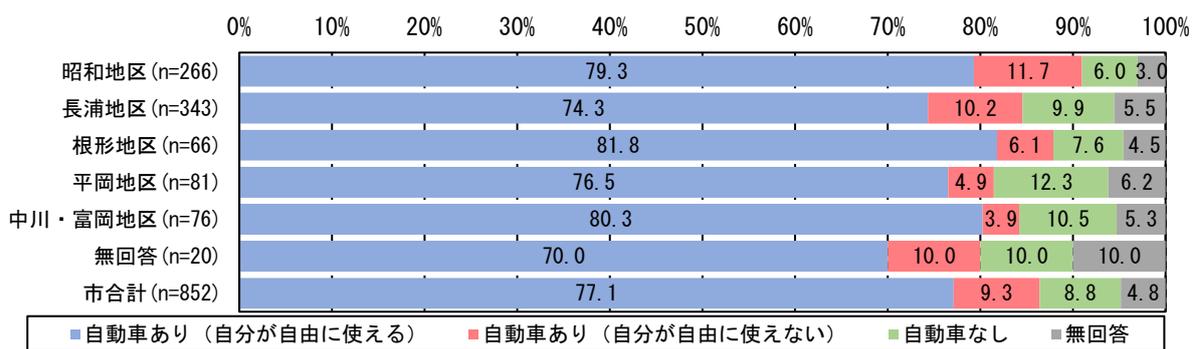
■運転免許証返納意向



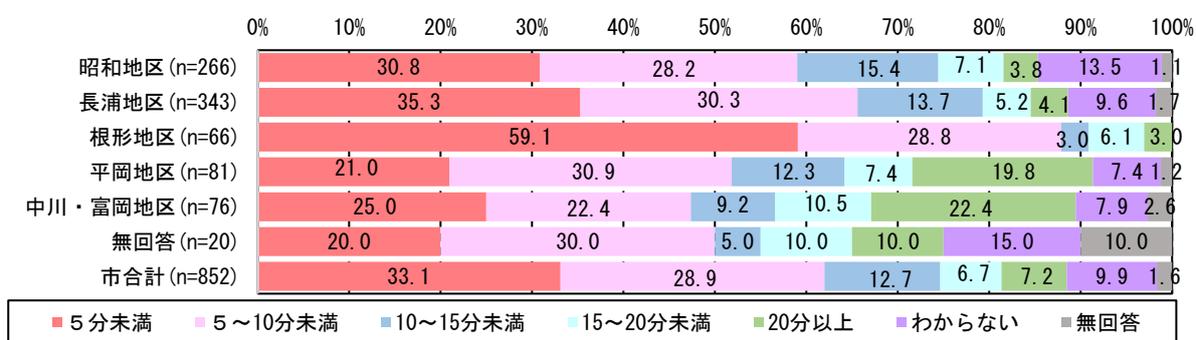
■返納しない理由



■自動車の所有状況



■最寄りのバス停までの所要時間



(2) 日常の移動のしやすさ

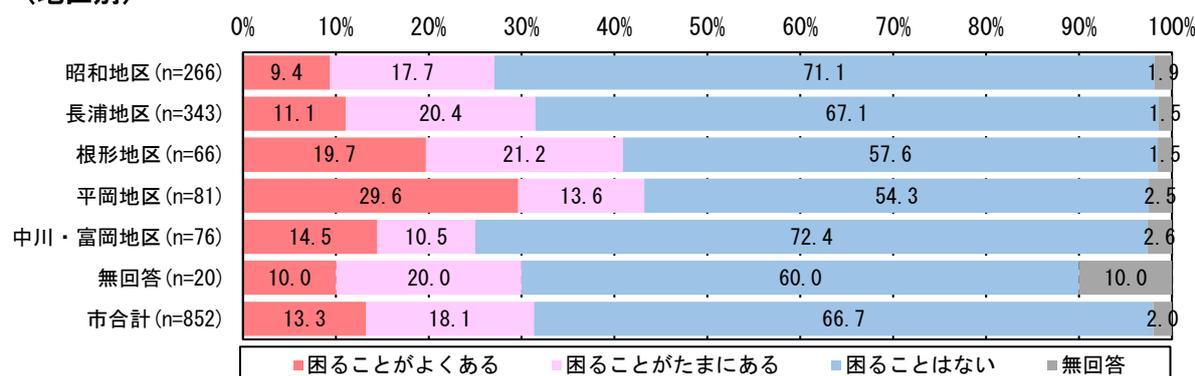
① 困り具合

外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は 31.4% となっている。

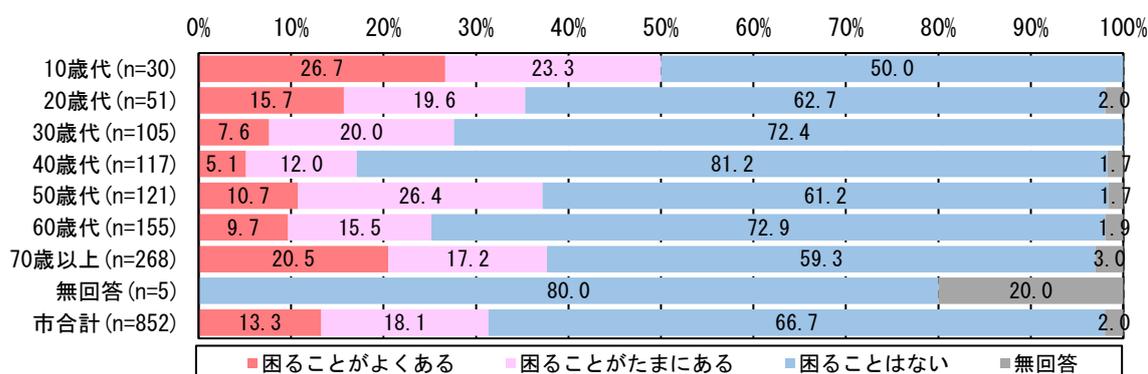
年齢別や職業別に見ると、10 歳代の学生と 70 歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方が困っている人の割合が多い。

■ 外出する際の困ることの有無

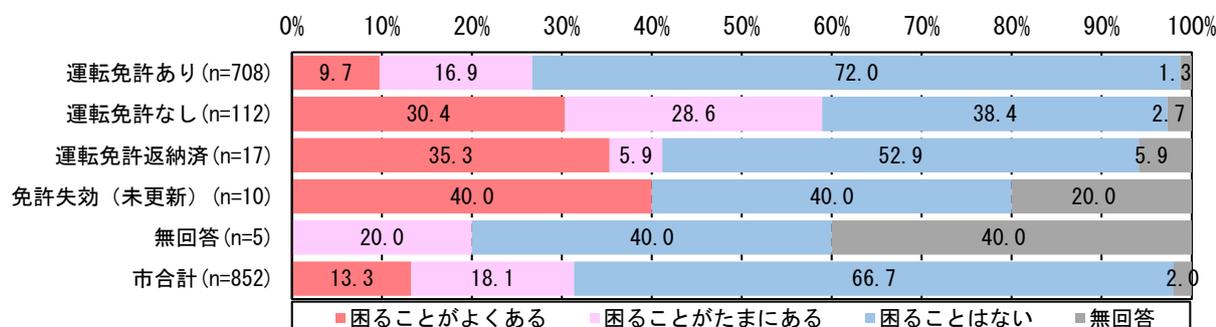
(地区別)



(年齢別)



(運転免許有無別)

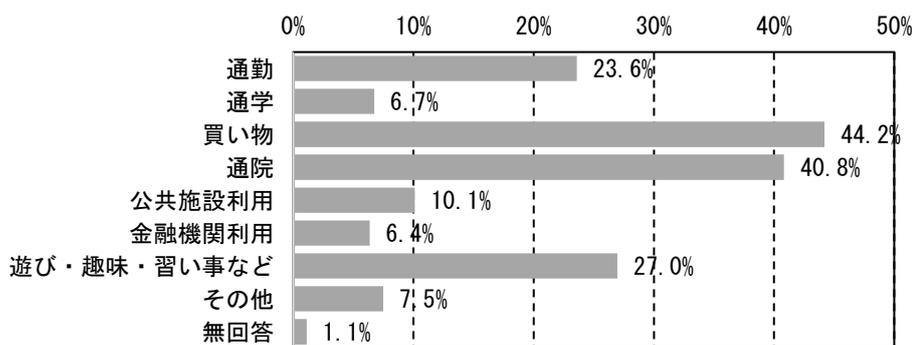


②困っている時の状況

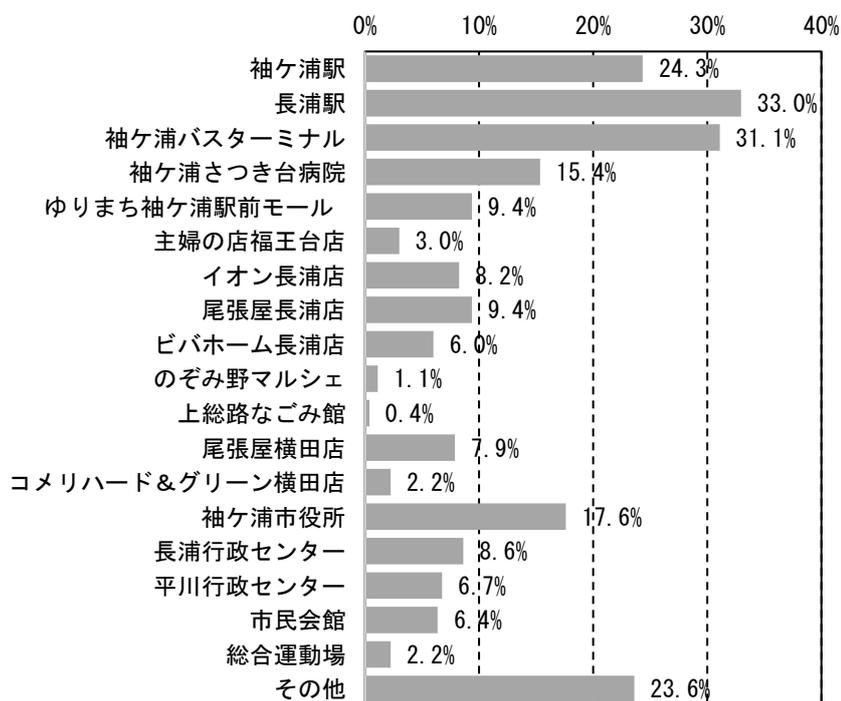
困っている時の目的は、「買い物（44.2%）」「通院（40.8%）」及び「遊び・趣味・習い事など（27.0%）」の順が多い。

困っている時の行き先は、「長浦駅」が33.0%と最も多く、次いで「袖ヶ浦バスターミナル」「袖ヶ浦駅」「袖ヶ浦市役所」の順が多い。

■ 困っている時の目的（n=267）（2つまで選択）



■ 困っている時の行き先（n=267）（3つまで選択）



(3) 日常の外出行動

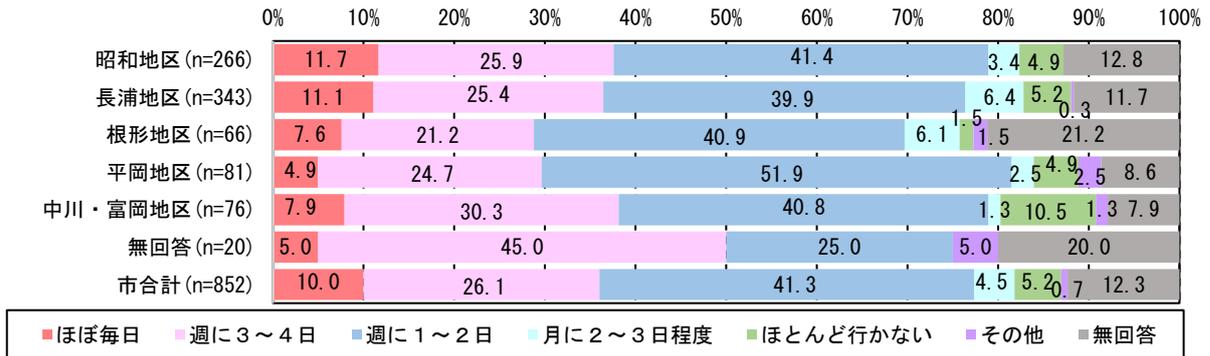
① 買い物

買い物に行く頻度は「週に1～2日(41.3%)」、「週に3～4日(26.1%)」が多い。

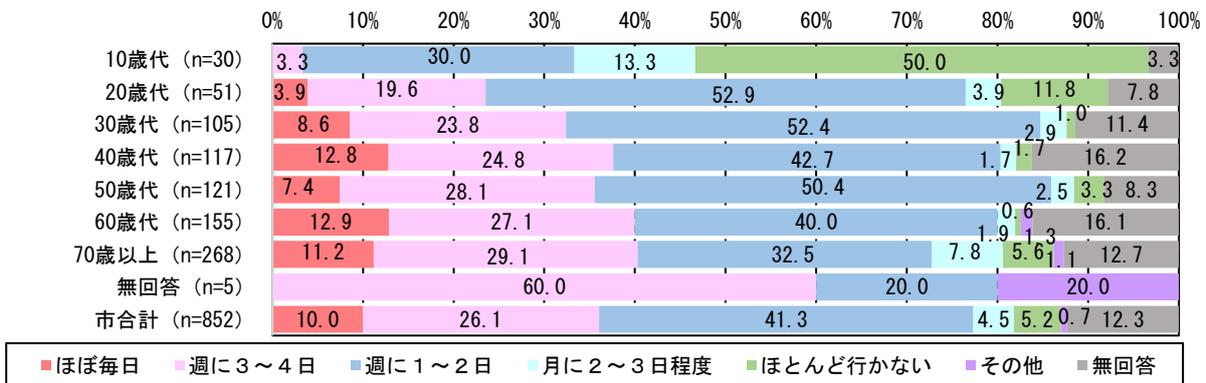
買い物先は昭和地区では「ゆりまち袖ヶ浦駅前モール」が最も多く、長浦地区および根形地区では「尾張屋長浦店」、平岡地区および中川・富岡地区では「尾張屋横田店」が最も多い。

また利用交通手段は、「自家用車」が全体では66.2%と多いが、年齢別に見ると、70歳以上の高齢になっても「自家用車」が過半数を占めているが、「家族や知人等の車で送迎」が16.8%と増えている。

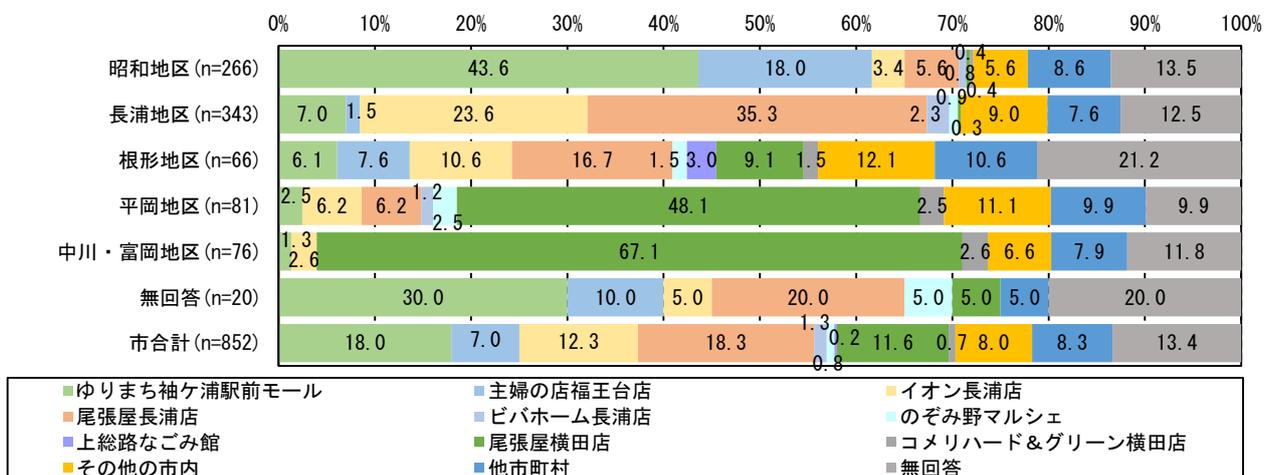
■ 買い物に行く頻度(地区別)



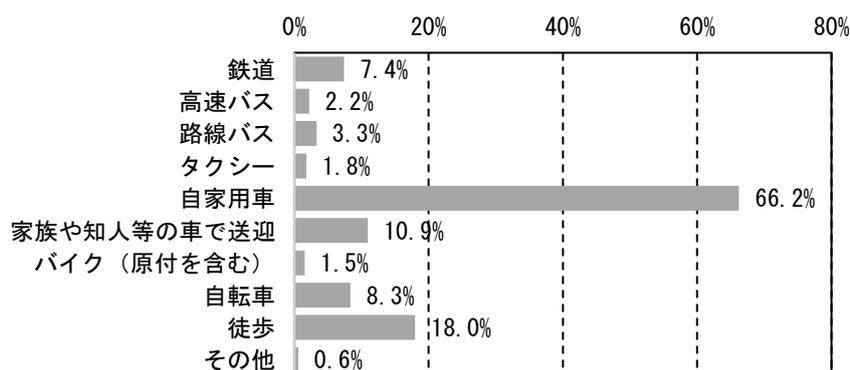
■ 買い物に行く頻度(年齢別)



■ 買い物時の主な行き先(地区別)

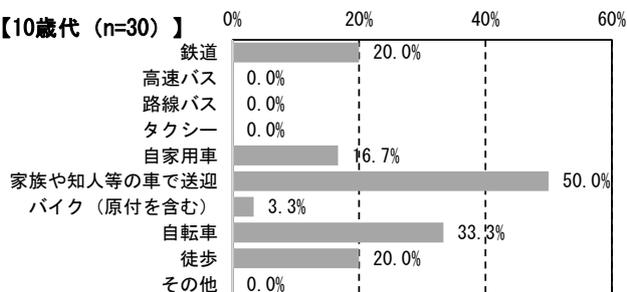


■買い物に行く時の利用交通手段 (n=852) (該当するものすべて選択)

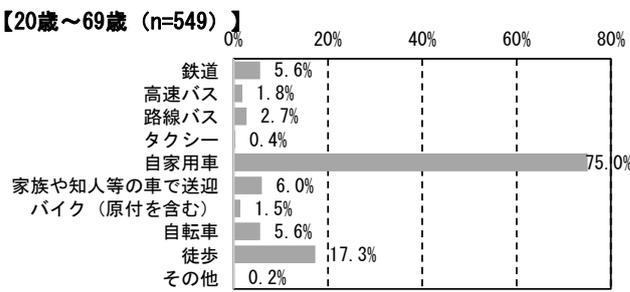


■買い物に行く時の利用交通手段 (年齢別)

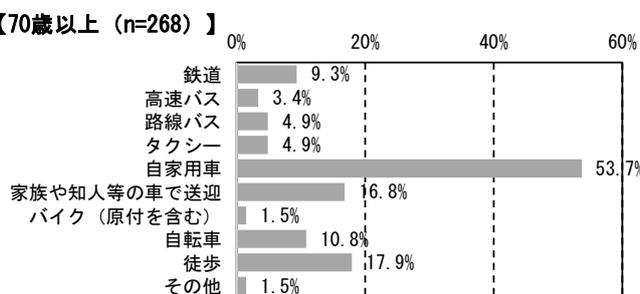
【10歳代 (n=30)】



【20歳～69歳 (n=549)】



【70歳以上 (n=268)】

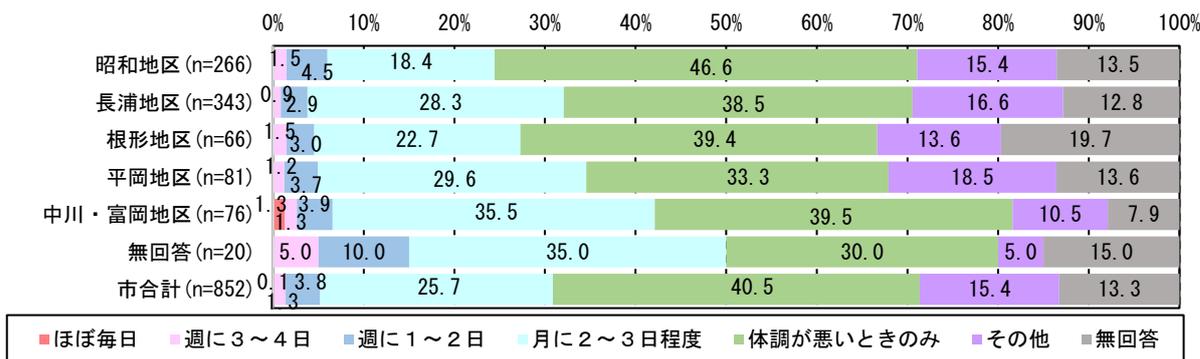


②病院

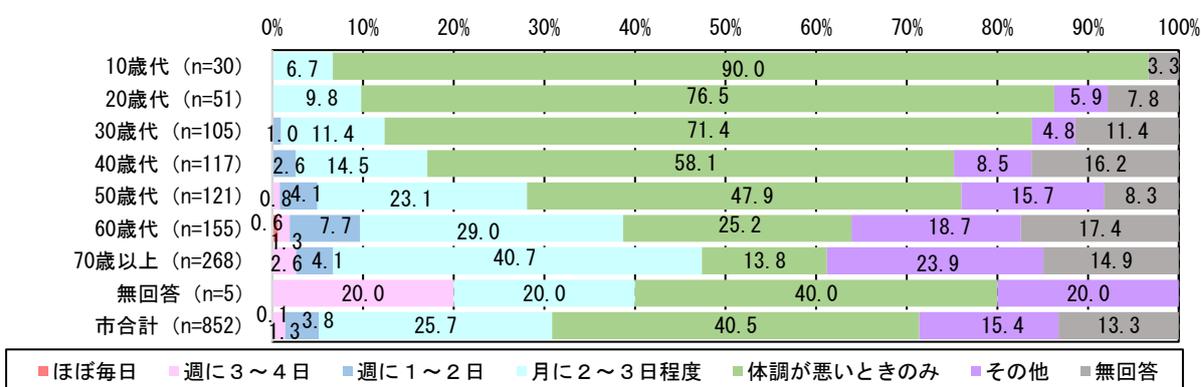
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ (40.5%)」、「月に2～3日程度 (25.7%)」が多い。通院時の主な行き先は、「袖ヶ浦さつき台病院」が18.0%、「市内のその他」が8.0%、「市外」が8.3%となっている。

利用交通手段は、「自家用車 (66.7%)」が多く、「徒歩」が14.1%、「家族や知人等の車で送迎」が13.3%となっているが、年齢別に見ると、70歳以上の高齢になっても「自家用車」が過半数を占めているが、「家族や知人等の車で送迎」が20.1%と増えている。

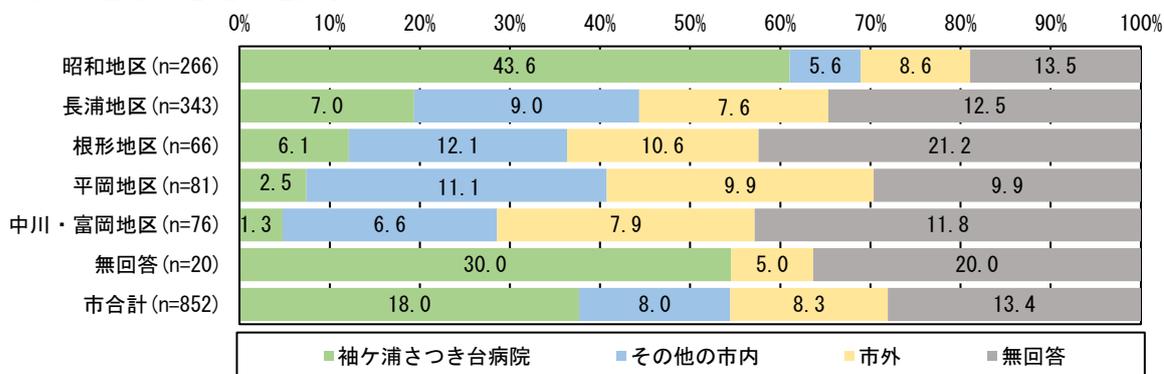
■病院に行く頻度（地区別）



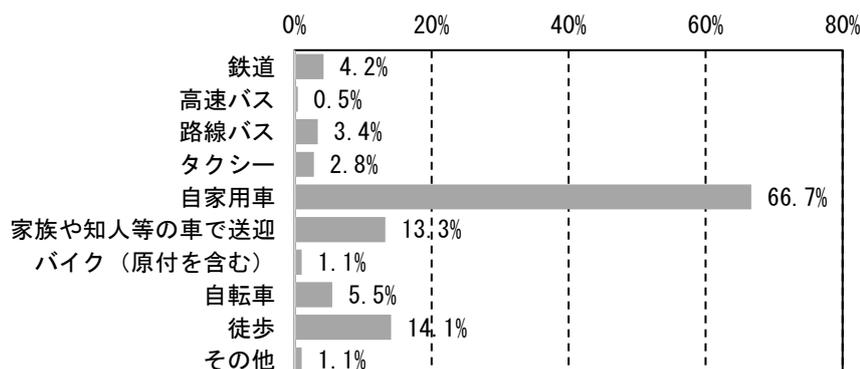
■病院に行く頻度（年齢別）



■通院時の主な行き先（地区別）

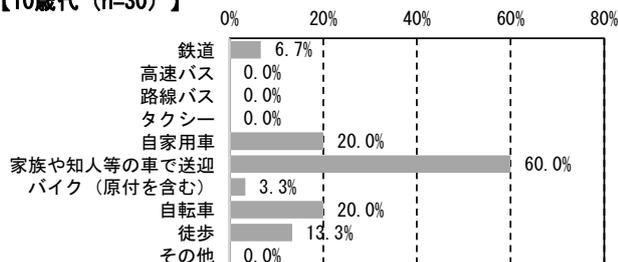


■通院時の利用交通手段（n=852）（該当するものすべて選択）

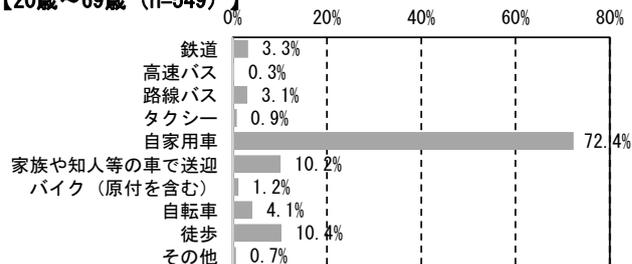


■通院時の利用手段（年齢別）

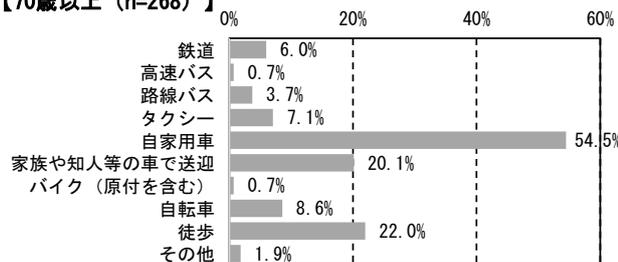
【10歳代 (n=30)】



【20歳～69歳 (n=549)】



【70歳以上 (n=268)】

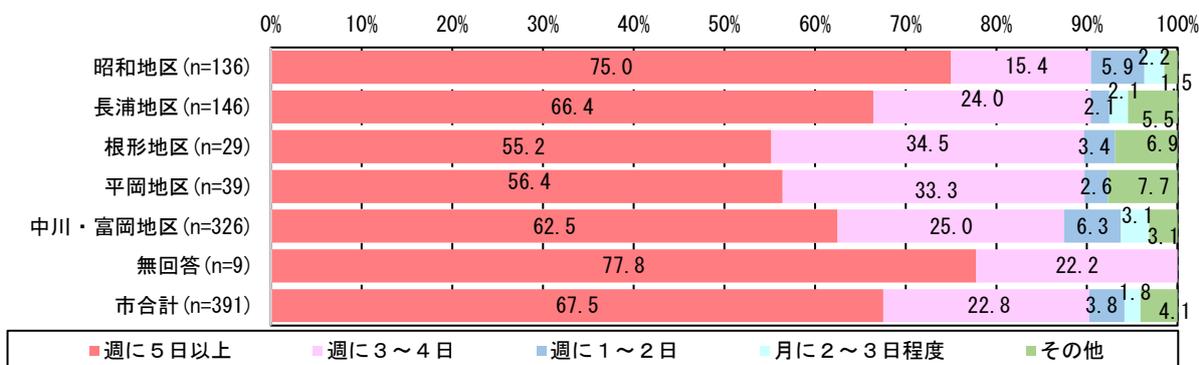


③通勤・通学

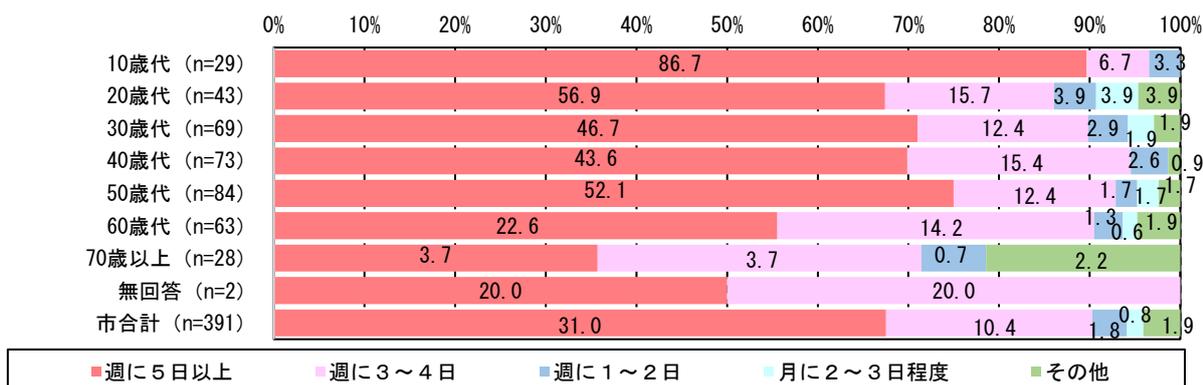
通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が28.4%と最も多く、うちで木更津市が21.5%となっている。

通勤・通学時の利用交通手段は、「自家用車（31.5%）」が最も多く、「鉄道」は11.4%となっている。

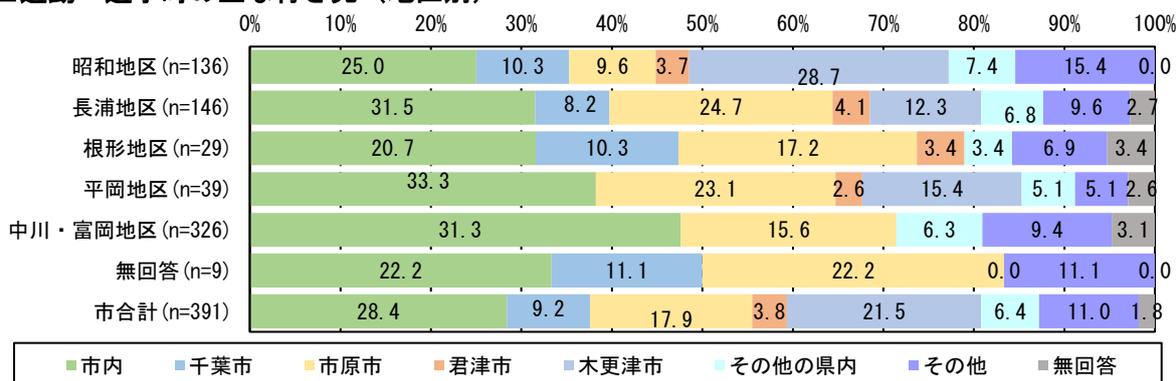
■通勤・通学の頻度（地区別）



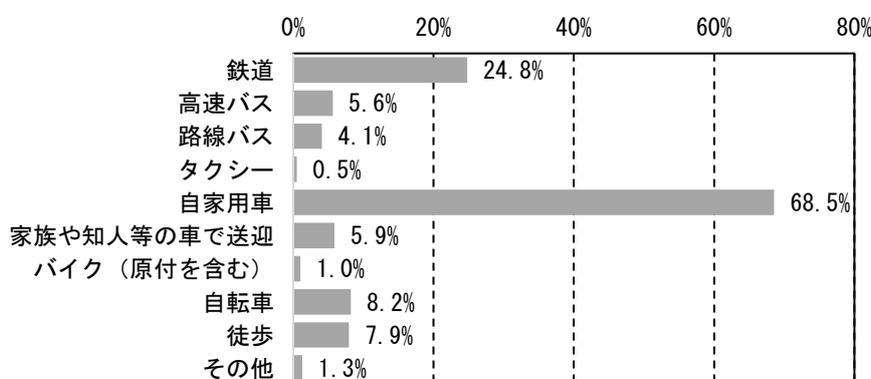
■通勤・通学の頻度（年齢別）



■通勤・通学時の主な行き先（地区別）

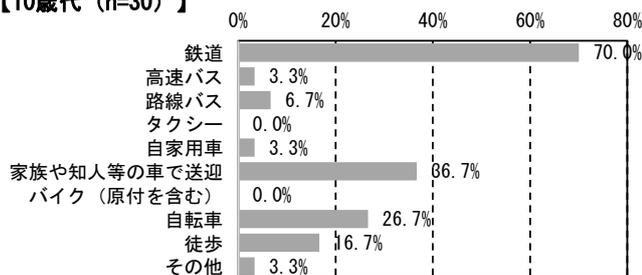


■通勤・通学時の利用交通手段（n=391）（該当するものすべて選択）

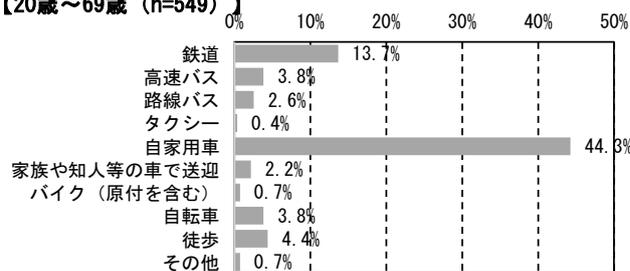


■通勤・通学時の交通手段（年齢別）

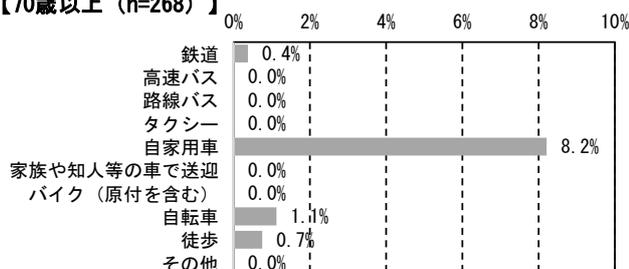
【10歳代 (n=30)】



【20歳～69歳 (n=549)】



【70歳以上 (n=268)】



(4) 鉄道（JR内房線、JR久留里線）の利用実態と意識・要望

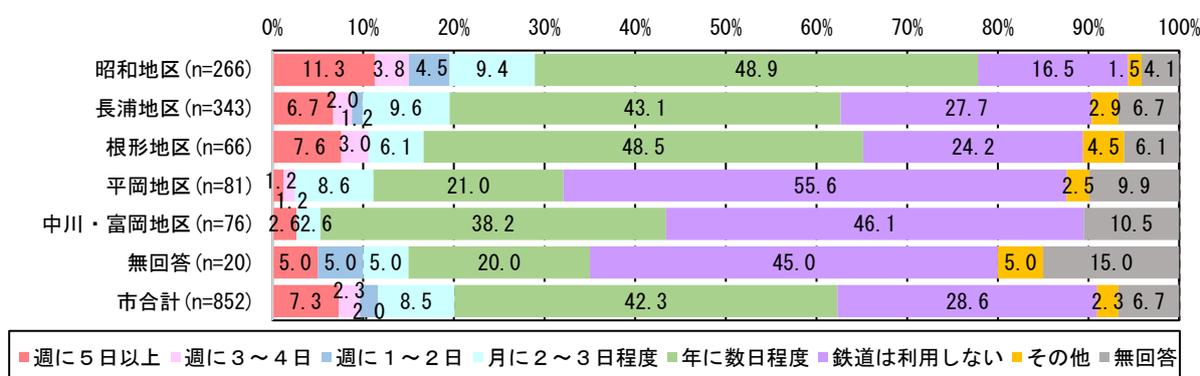
鉄道は62.3%の方が鉄道を利用しており、利用頻度は「年に数日程度（42.3%）」と低頻度の利用割合が多く、その利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（48.0%）」、「買い物（22.5%）」が多い。

利用する駅は、「長浦駅（42.6%）」、「袖ヶ浦駅（39.5%）」が多い。

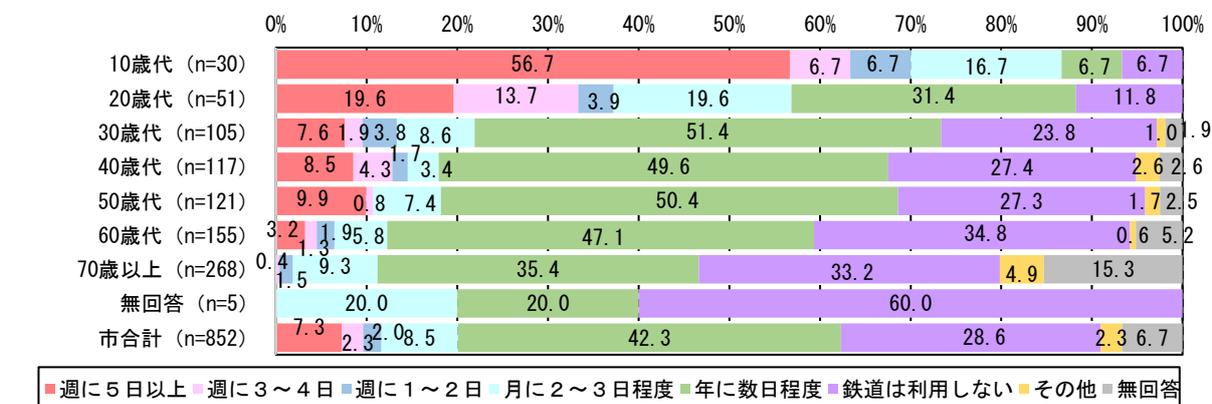
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が71.7%と最も多く、次いで「利用する用事が特にないから」が61.9%となっている。

運行サービスに対する満足度は、鉄道利用者に着目すると、「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」で「満足」と「やや満足」と回答した方が多いものの、「運行本数・運行時間帯」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方が多い。

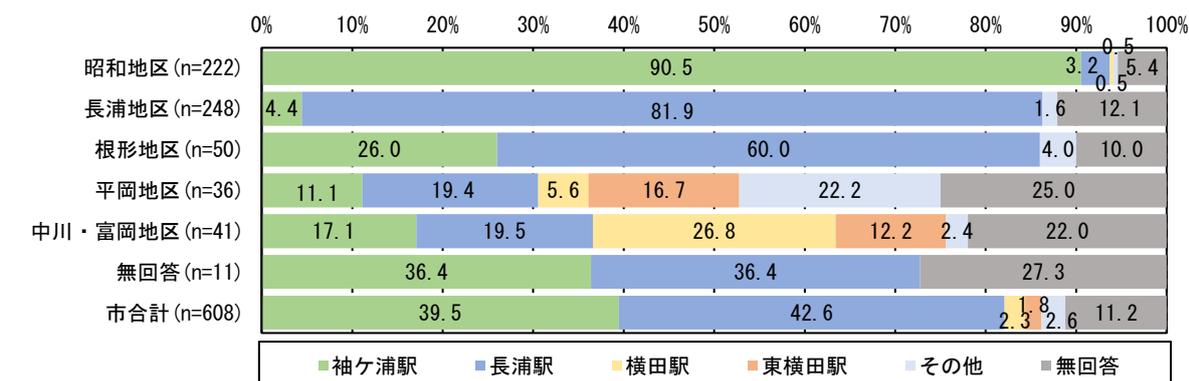
■鉄道の利用頻度（地区別）



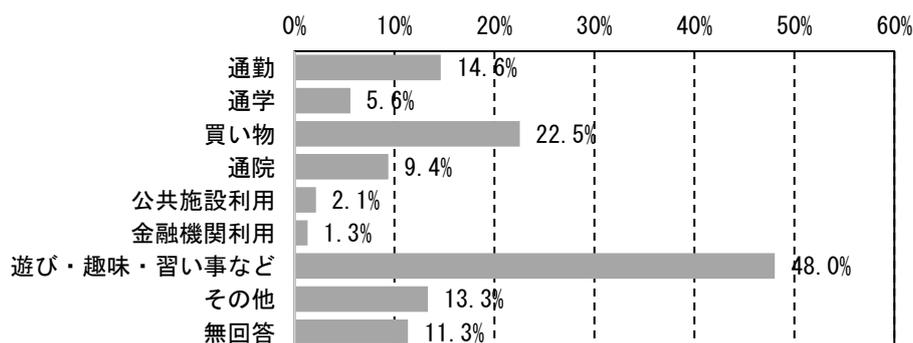
■鉄道の利用頻度（年齢別）



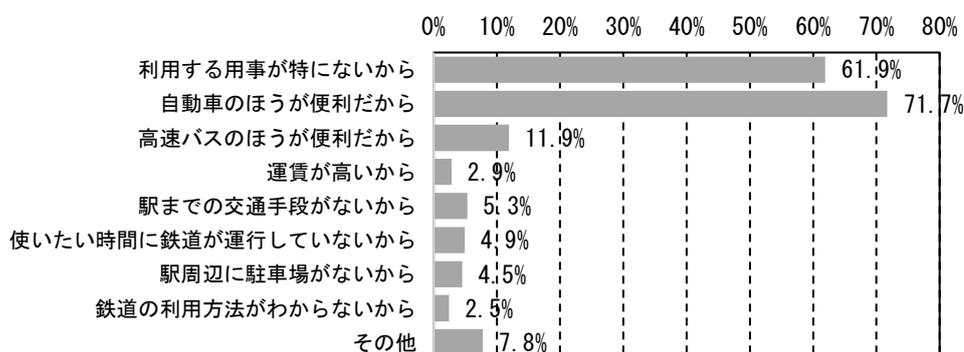
■よく利用する鉄道駅（地区別）



■鉄道の利用目的 (n=608) (2つまで選択)

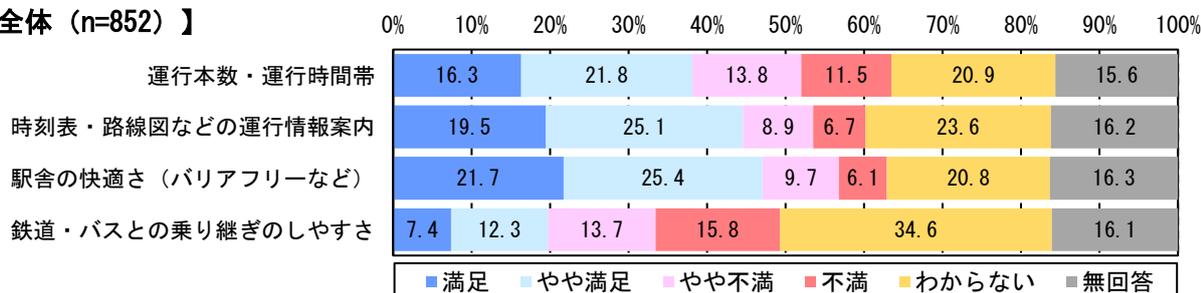


■鉄道を利用しない理由 (n=244) (3つまで選択)

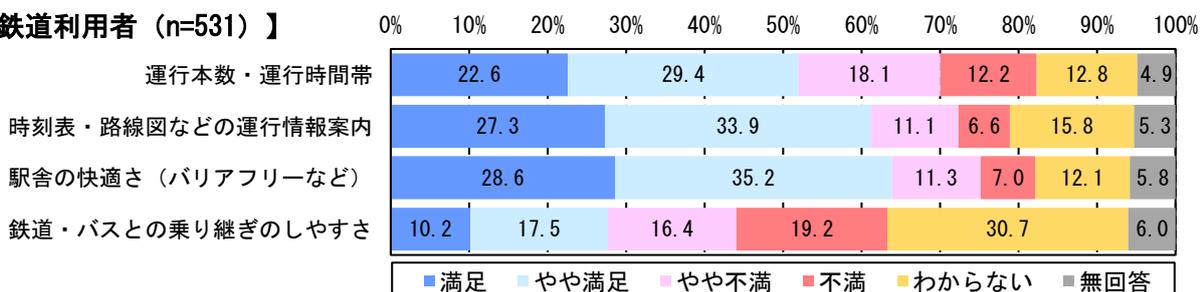


■鉄道の運行サービスに対する満足度

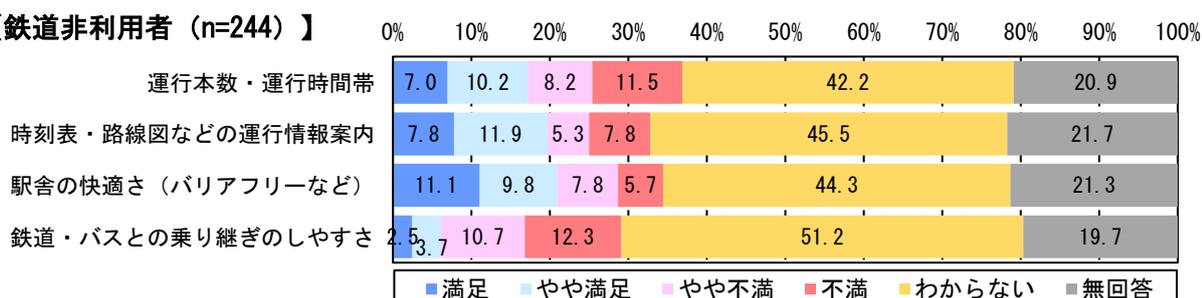
【全体 (n=852)】



【鉄道利用者 (n=531)】



【鉄道非利用者 (n=244)】



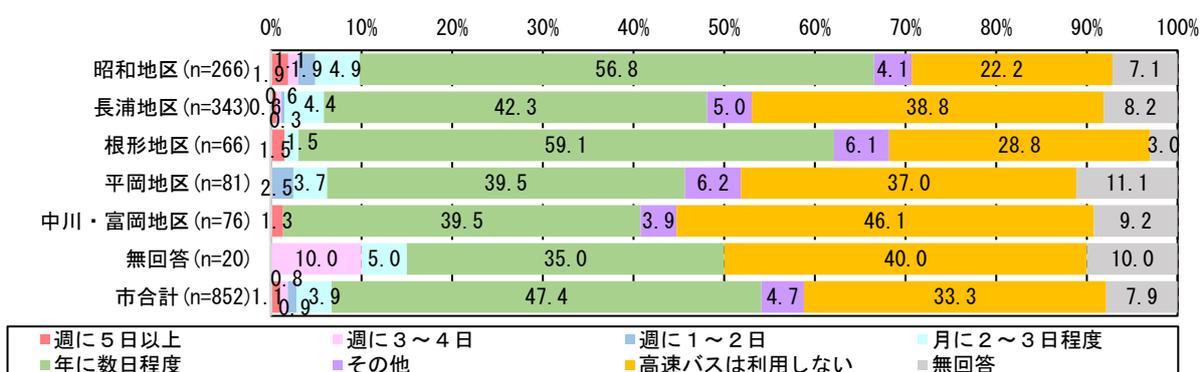
(5) 高速バスの利用実態と意識・要望

高速バスは54.1%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が47.4%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など(66.1%)」、「買い物(29.1%)」が多い。

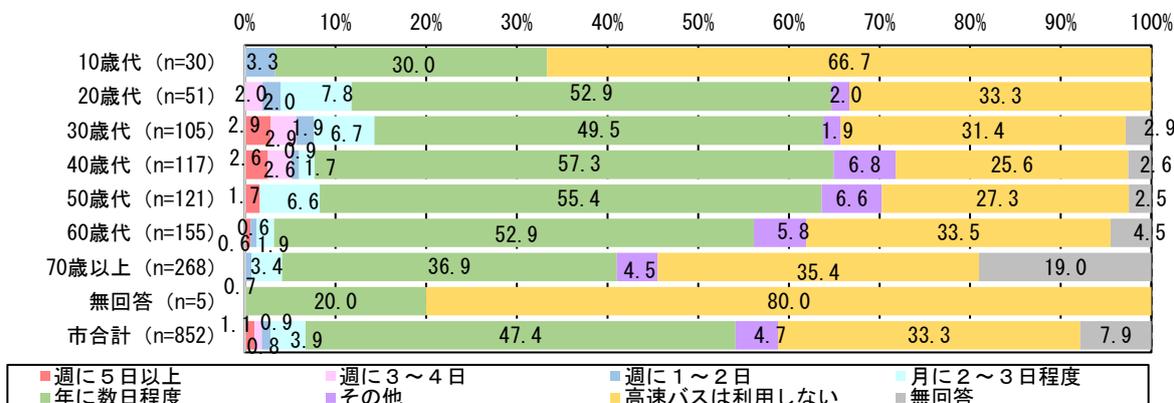
高速バスを利用しない理由は、「高速バスを利用する用事が特にないから」が76.8%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が44.0%となっている。

運行サービスに対する満足度(利用者)は、「運行ルート」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多く、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多い。

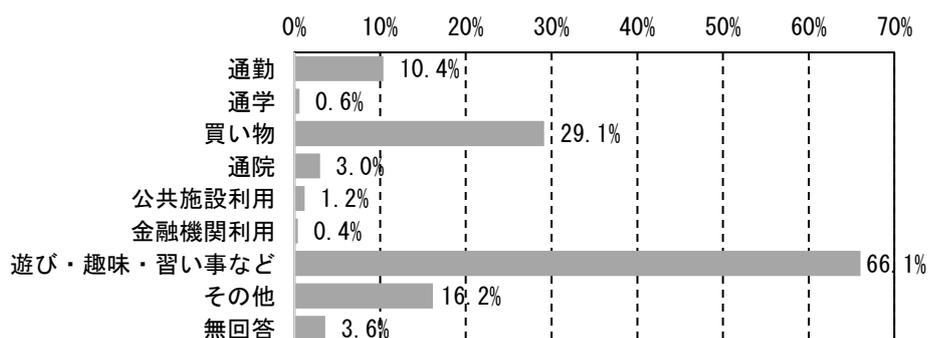
■高速バスの利用頻度(地区別)



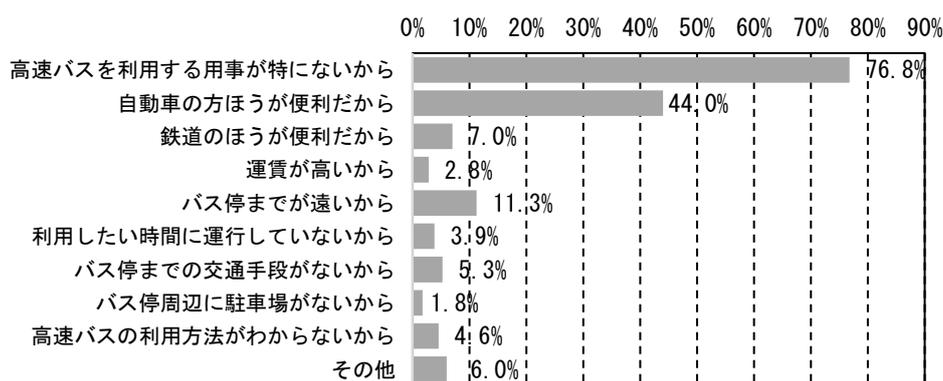
■高速バスの利用頻度(年齢別)



■高速バスの利用目的 (n=504) (2つまで選択)

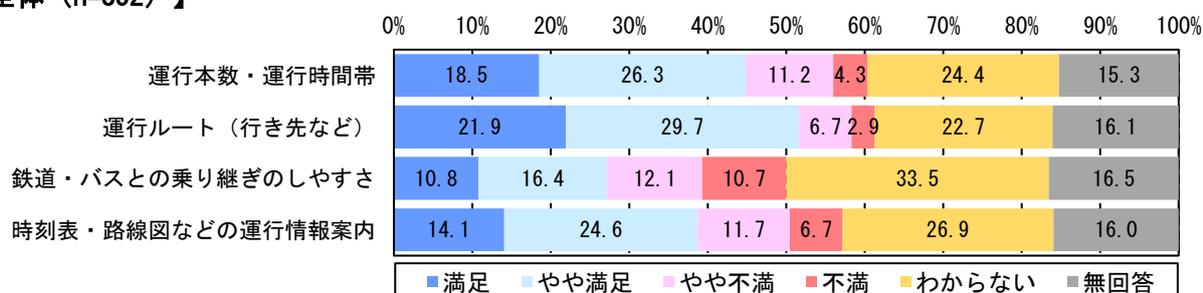


■高速バスを利用しない理由 (n=284) (3つまで選択)

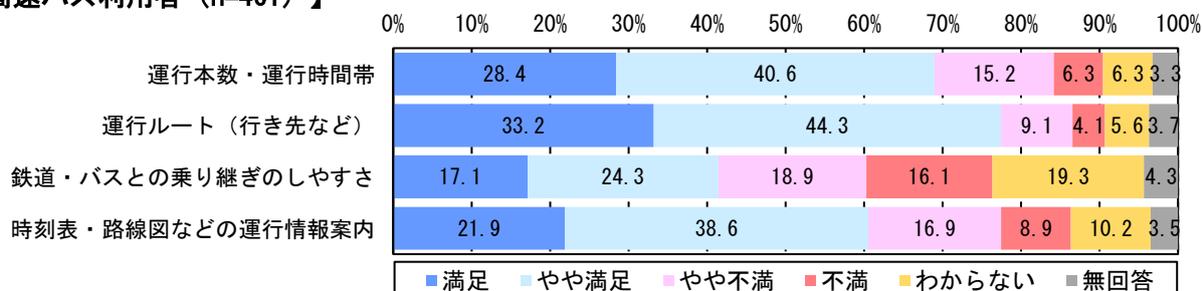


■高速バスの運行サービスに対する満足度

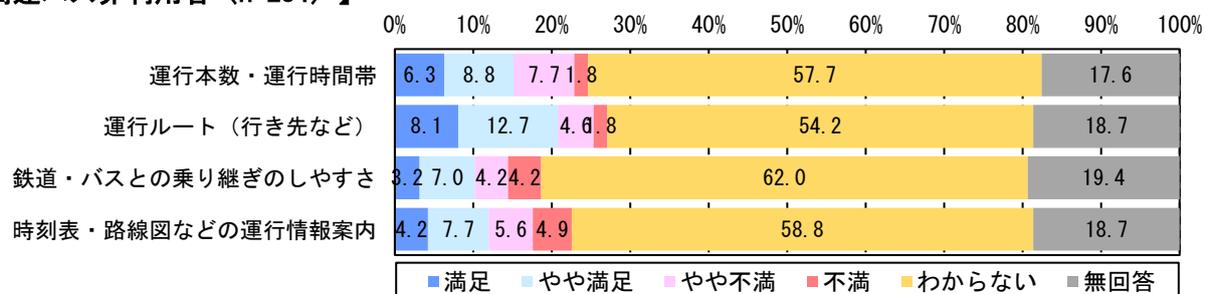
【全体 (n=852)】



【高速バス利用者 (n=461)】



【高速バス非利用者 (n=284)】

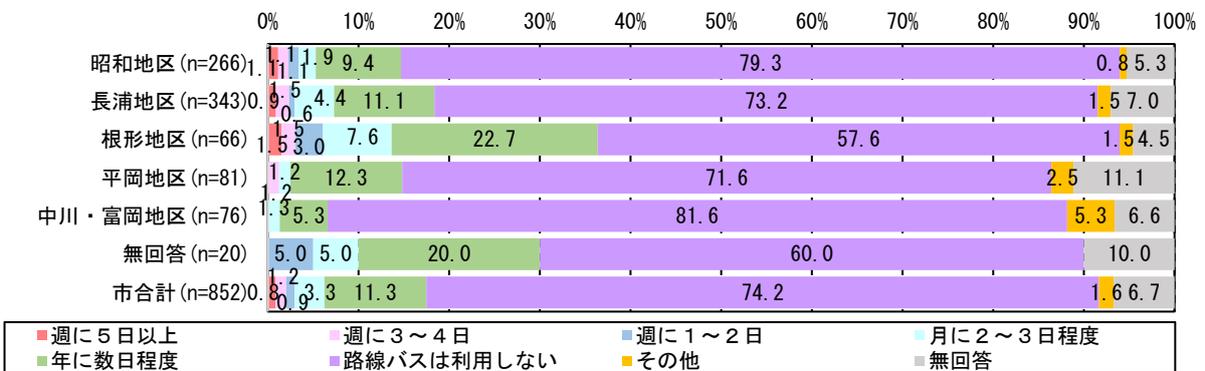


(6) 路線バスの利用実態と意識・要望

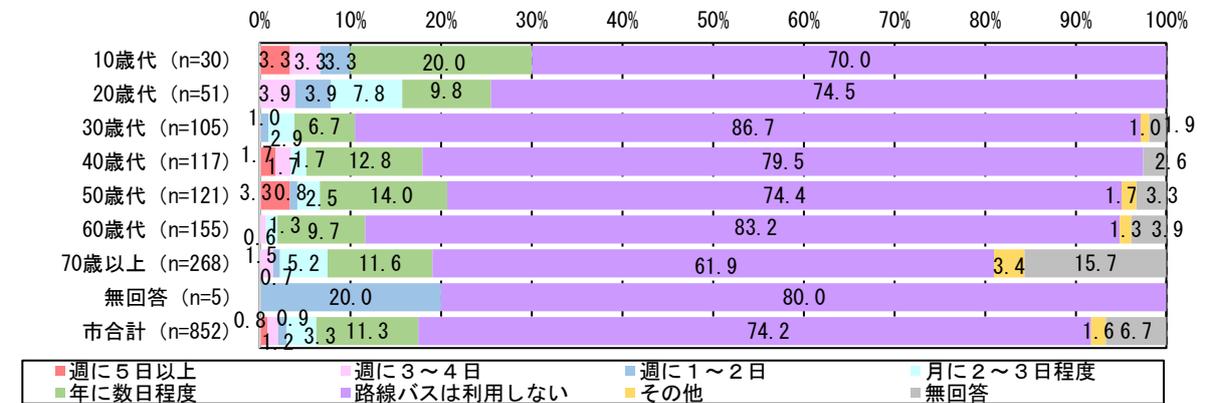
路線バスは17.5%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が11.3%と最も多い。
 利用目的は、「遊び・趣味・習い事など(31.4%)」、「買い物(19.5%)」の順で多い。
 利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が75.2%と最も多いが、「使いたい時間に場
 バスが運行していないから(19.8%)」、「自宅近くにバス停がないから(16.9%)」といった理由
 で利用していない方もいる。

運行サービスに対する満足度(利用者)は、「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割
 合が多いものの、「運行本数」、「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した人の割合が多
 い。

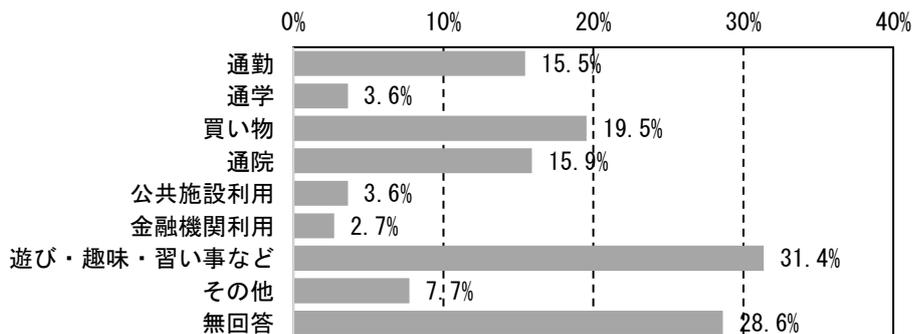
■路線バスの利用頻度(地区別)



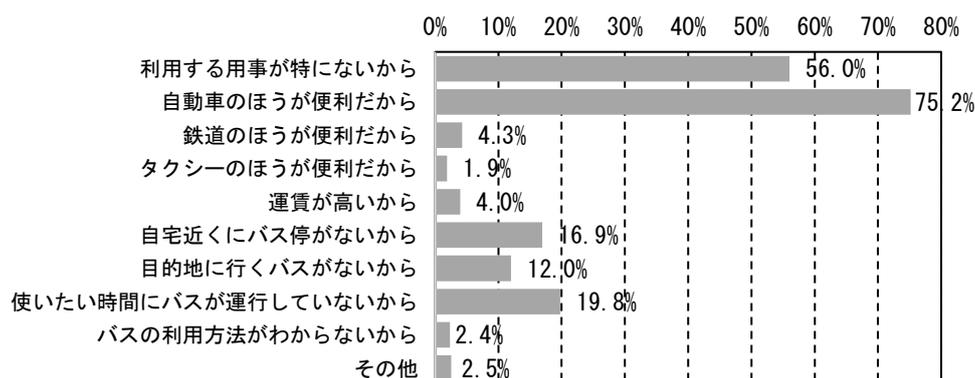
■路線バスの利用頻度(年齢別)



■路線バスの利用目的 (n=220) (2つまで選択)

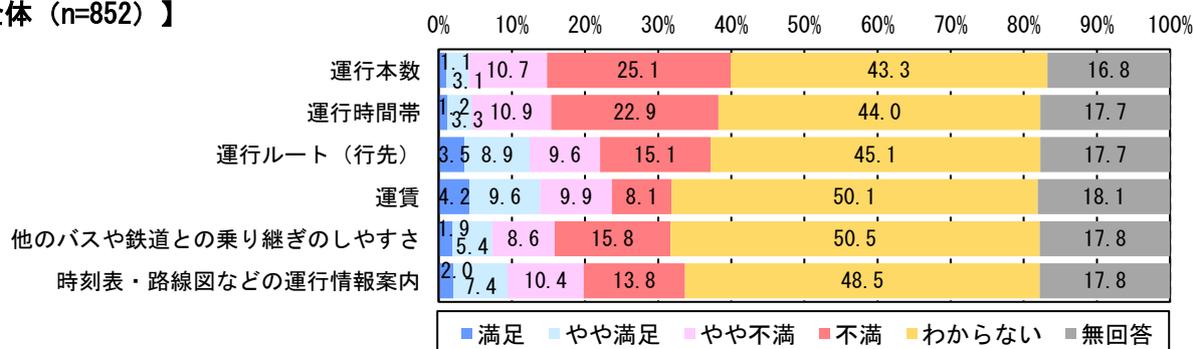


■路線バスを利用しない理由 (n=632) (3つまで選択)

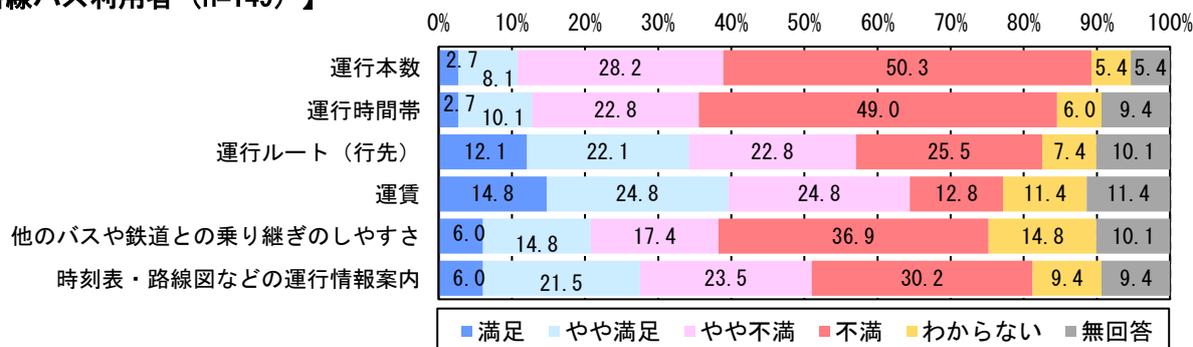


■路線バスの運行サービスに対する満足度

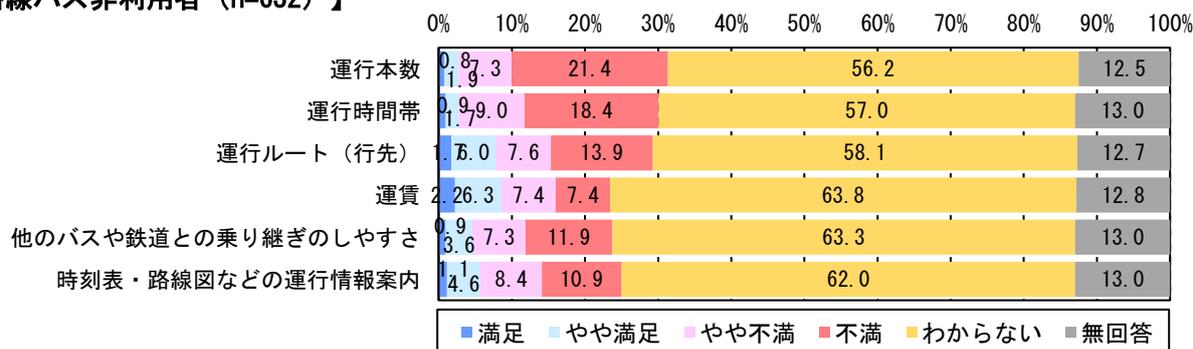
【全体 (n=852)】



【路線バス利用者 (n=149)】



【路線バス非利用者 (n=632)】

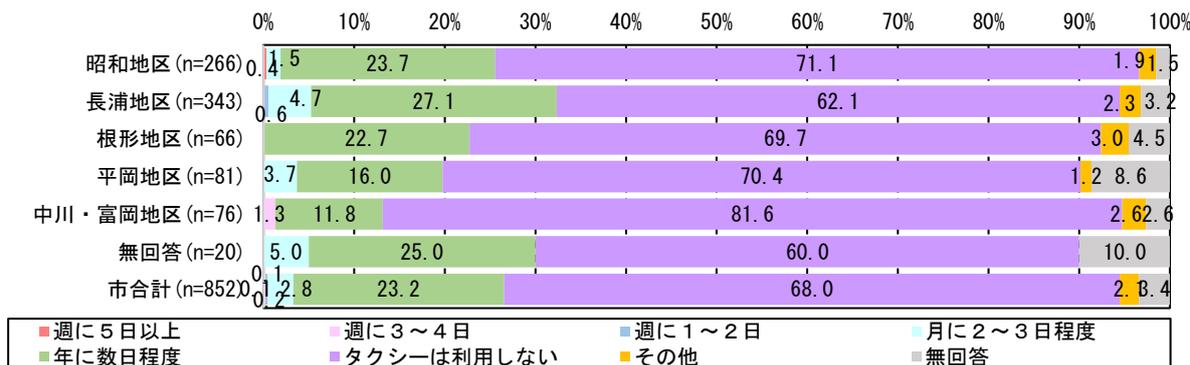


(7) タクシーの利用実態と意識・要望

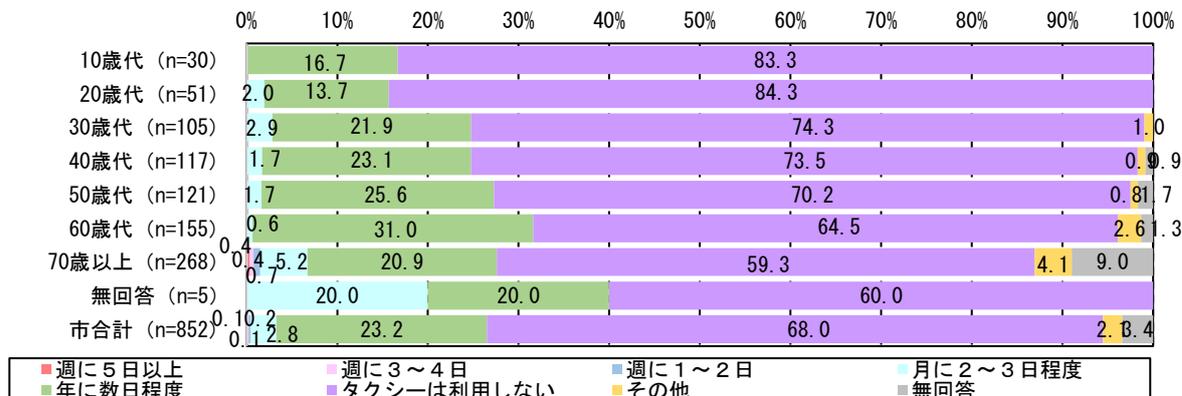
タクシーは26.5%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が23.2%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など(40.3%)」、「通院(19.4%)」が多い。

サービスに対する満足度(利用者)は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」、「利用のしやすさ(電話での呼び出しなど)」で「満足」と「やや満足」の合計が多いものの、「運賃」、「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で不満度が多い。

■タクシーの利用頻度(地区別)



■タクシーの利用頻度(年齢別)

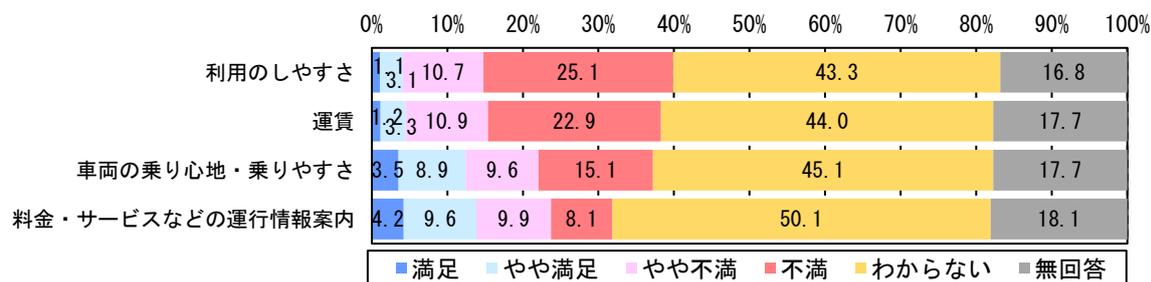


■タクシーの利用目的 (n=273) (2つまで選択)

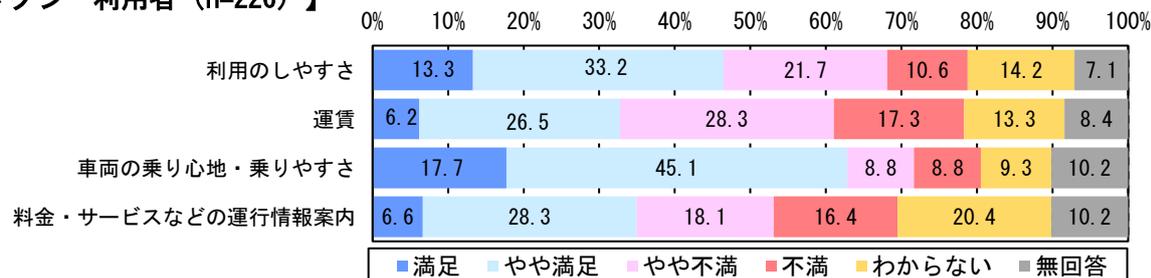


■タクシーの運行サービスに対する満足度

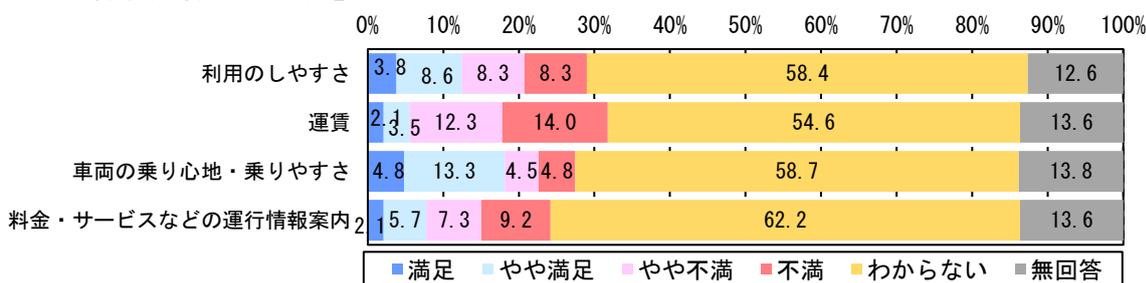
【全体 (n=852)】



【タクシー利用者 (n=226)】



【タクシー非利用者 (n=579)】



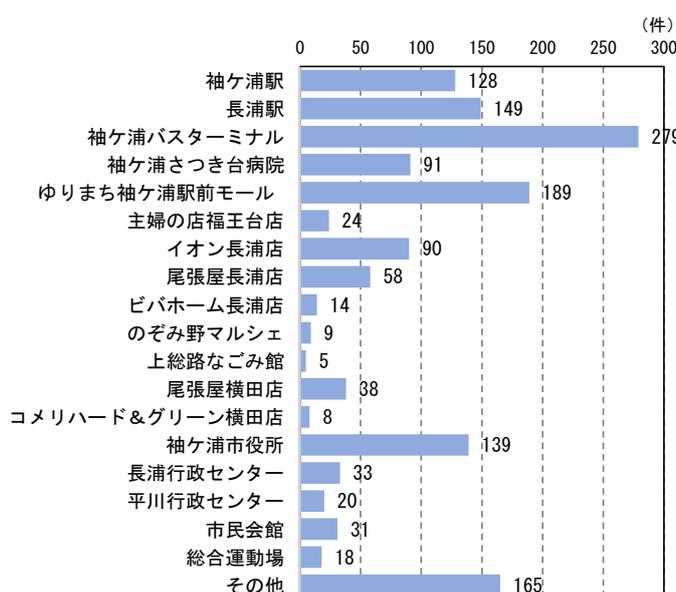
(8) 公共交通の利用意向

目的地へ直接移動できる公共交通機関が運行された場合に、行きたい場所は「鉄道駅およびバスターミナル（556件）」、「商業施設（435件）」、「公共施設（241件）」、「市内病院（91件）」の順が多い。

利用目的は「買い物（31.4%）」、「金融機関（21.1%）」の順で多く、利用頻度は「年に数日（34.1%）」、「月に2～3日（20.5%）」、「週に1～2日（18.1%）」が多い。

利用時間帯は自宅出発時間が9～10時台が過半数を占め、帰宅時間は12時台が20.2%と最も多く、次いで15時台（10.0%）、18時台（8.5%）とやや分散している。

■行きたい場所



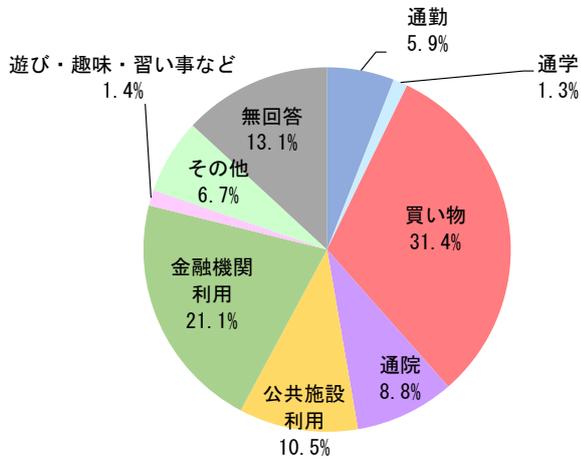
	最も	2番目	3番目	合計	
袖ヶ浦駅	70	25	33	128	駅など
長浦駅	87	44	18	149	
袖ヶ浦バスターミナル	139	89	51	279	病院
袖ヶ浦さつき台病院	28	33	30	91	
ゆりまち袖ヶ浦駅前モール	95	57	37	189	商業施設
主婦の店福王台店	7	12	5	24	
イオン長浦店	30	37	23	90	
尾張屋長浦店	21	25	12	58	
ビバホーム長浦店	2	6	6	14	
のぞみ野マルシェ	1	5	3	9	
上総路なごみ館	1	2	2	5	
尾張屋横田店	21	10	7	38	
コメリハード&グリーン横田店	1	5	2	8	
袖ヶ浦市役所	22	60	57	139	
長浦行政センター	6	10	17	33	
平川行政センター	3	5	12	20	
市民会館	4	9	18	31	
総合運動場	6	2	10	18	
その他	81	42	42	165	

(地区別)

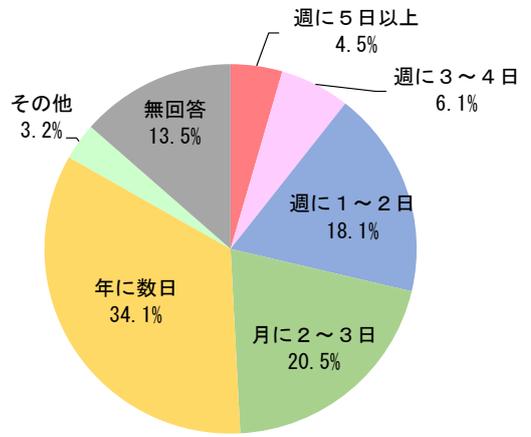
(件)

	昭和地区	長浦地区	根形地区	平岡地区	富中岡川地区	無回答	合計
袖ヶ浦駅	72	19	12	10	12	3	128
長浦駅	14	89	16	19	9	2	149
袖ヶ浦バスターミナル	102	104	18	25	25	5	279
袖ヶ浦さつき台病院	37	28	12	6	7	1	91
ゆりまち袖ヶ浦駅前モール	59	80	18	15	13	4	189
主婦の店福王台店	18	4	2	0	0	0	24
イオン長浦店	28	30	13	10	7	2	90
尾張屋長浦店	14	32	7	4	0	1	58
ビバホーム長浦店	4	7	0	1	0	2	14
のぞみ野マルシェ	3	4	0	0	1	1	9
上総路なごみ館	0	4	0	0	1	0	5
尾張屋横田店	2	0	4	13	19	0	38
コメリハード&グリーン横田店	0	1	0	2	5	0	8
袖ヶ浦市役所	27	72	12	12	15	1	139
長浦行政センター	2	27	2	1	0	1	33
平川行政センター	1	3	0	7	9	0	20
市民会館	11	16	3	0	1	0	31
総合運動場	5	10	0	1	1	1	18
その他	65	57	18	8	13	4	165

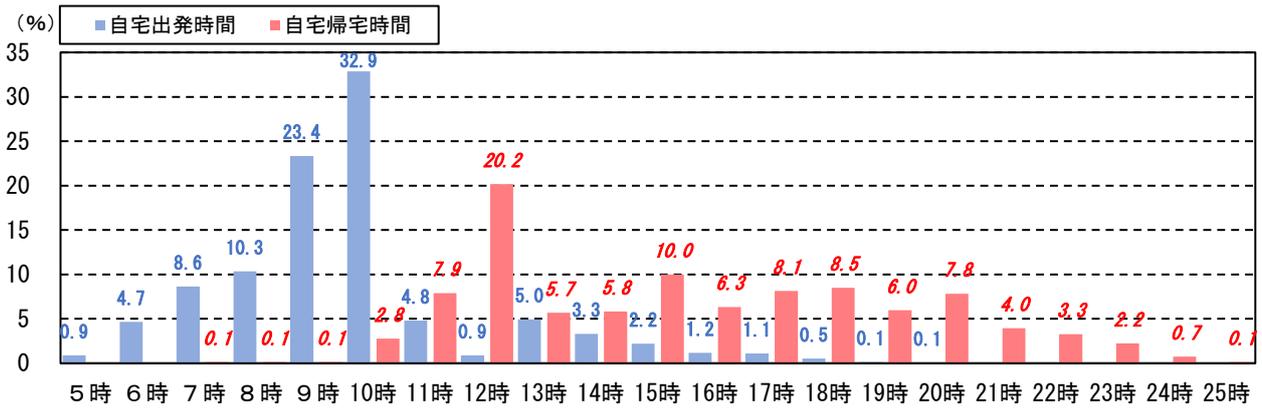
■利用目的



■利用頻度



■利用時間帯



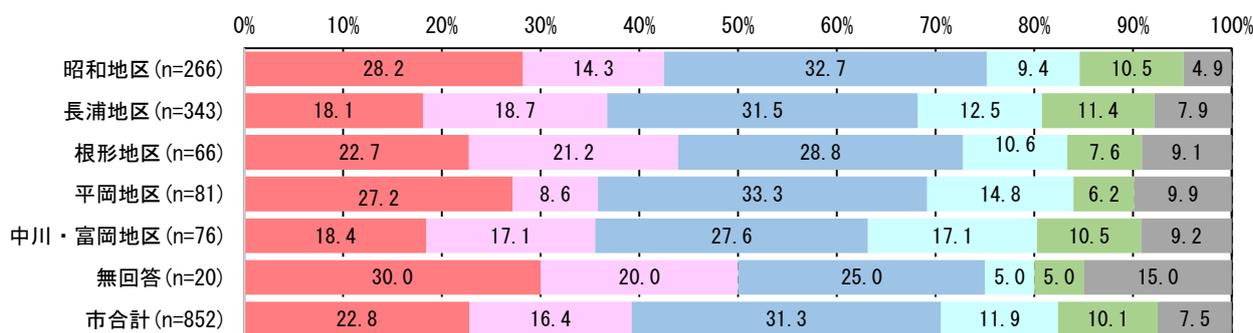
(9) 公共交通の今後のあり方

公共交通の今後の取組む方向性は、「公共交通を充実させて、利用促進を図るべきだ」の意見が31.3%を最も多い。

公共交通に対する財政負担の考え方は、「今の財政負担程度のなかで、今の公共交通の見直しを行うべきだ」が37.0%と最も多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充(49.8%)」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行(28.6%)」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供(25.2%)」の順が多い。

■公共交通の今後の取組む方向性（地区別）



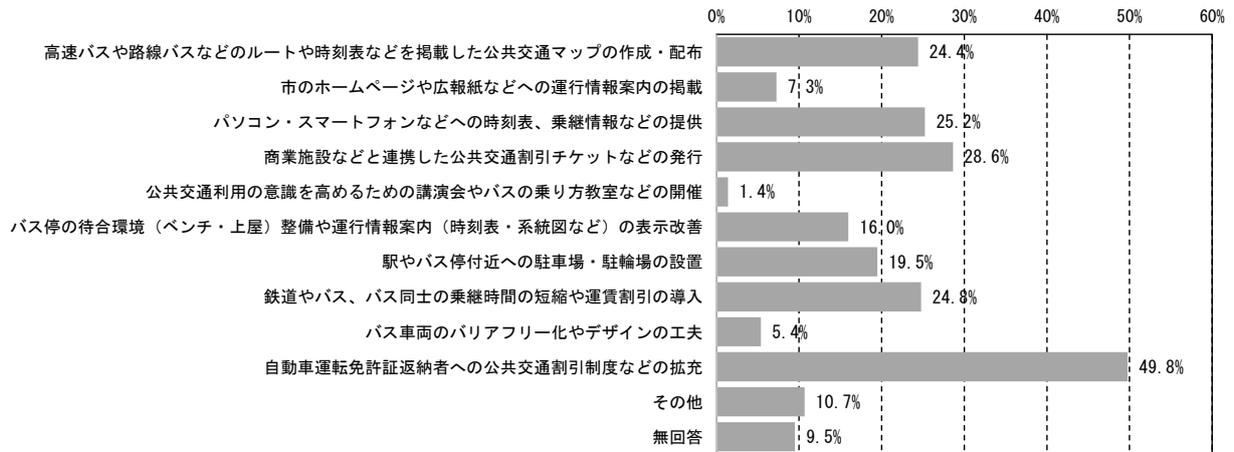
■人口減少などの社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない ■現状の公共交通を維持していくべきだ
 ■公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ ■わからない
 ■その他 ■無回答

■公共交通に対する財政負担の考え方（地区別）



■財政負担を大幅に増やし、もっと公共交通を充実させるべきだ ■財政負担をある程度は増やし、もう少し公共交通を充実させるべきだ
 ■今の財政負担程度のなかで、今の公共交通の見直しを行うべきだ ■今の財政負担程度のなかで、今の公共交通をそのまま維持すべきだ
 ■財政負担を減らし、利用者（受益者）負担を増やすことで今の公共交通を維持すべきだ ■財政負担を減らし、今の公共交通を縮小すべきだ
 ■その他 ■無回答

■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（n=852）（3つまで選択）



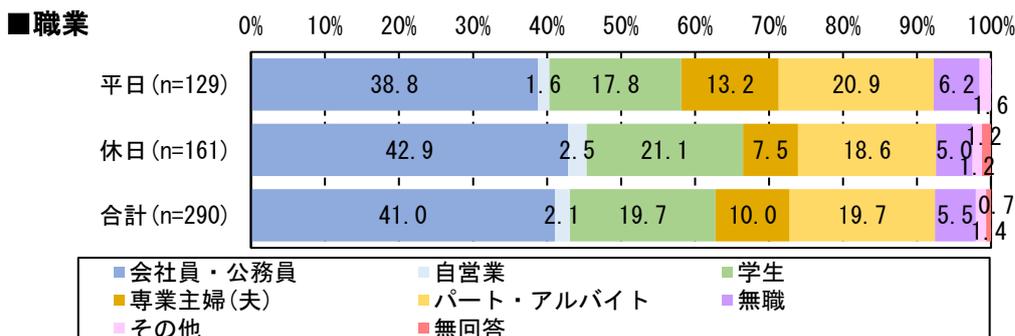
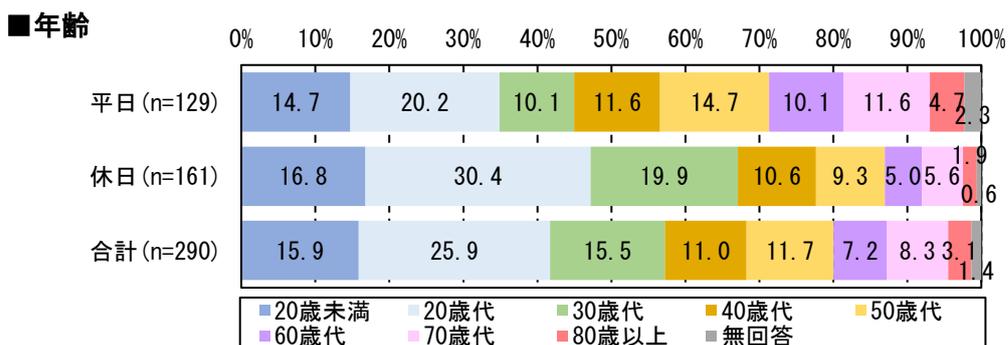
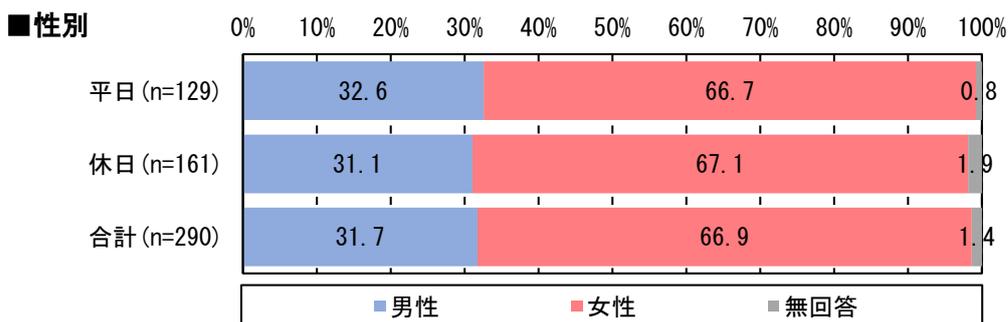
2-2 路線バス及び高速バス利用者アンケート調査

2-1-1 路線バス利用者アンケート調査

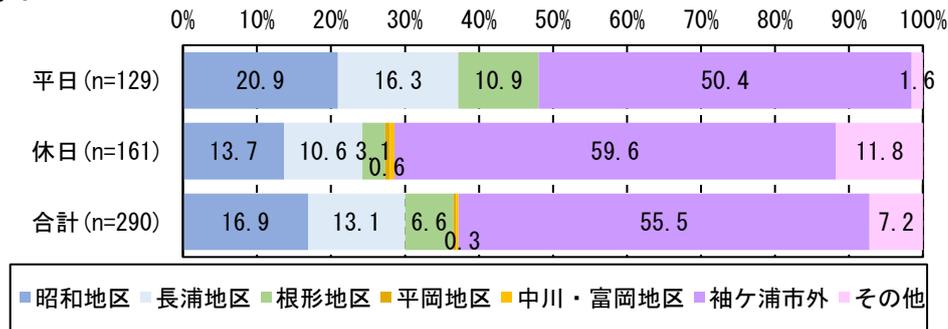
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日…平日 令和3年12月16日（木） 休日 令和3年12月19日（日） 調査時間 平休日 7:00～19:00 調査方法 袖ヶ浦駅（南口、北口）、長浦駅南口で利用者に対し、調査員による直接ヒアリングおよび手渡し配布・郵送回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、職業、住まい） 主な利用の目的、路線バスの利用頻度 運行サービスの満足度、公共交通を利用するための条件
回答者数	合計 290 票 ①当日直接ヒアリング：233 票 ②後日郵送回収：57 票

(1) 回答者の属性

性別は、「女性」が66.9%、「男性」が31.7%と女性の割合が多く、年齢は20歳代が多くを占めている。また住まいが市外からの利用者が過半数を占めており、休日の方が多い。



■住まい

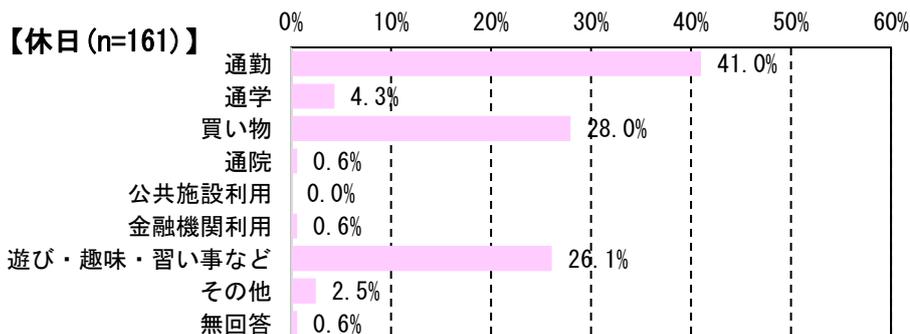
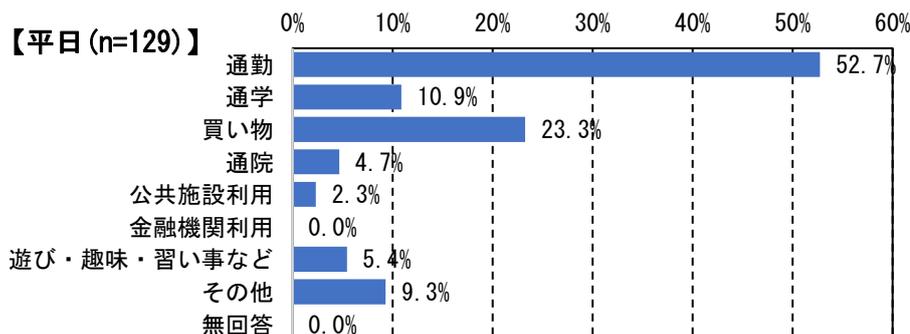
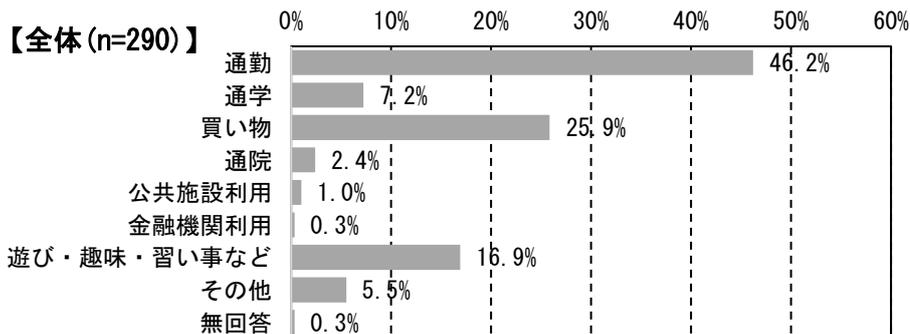


(2) 路線バスの利用状況

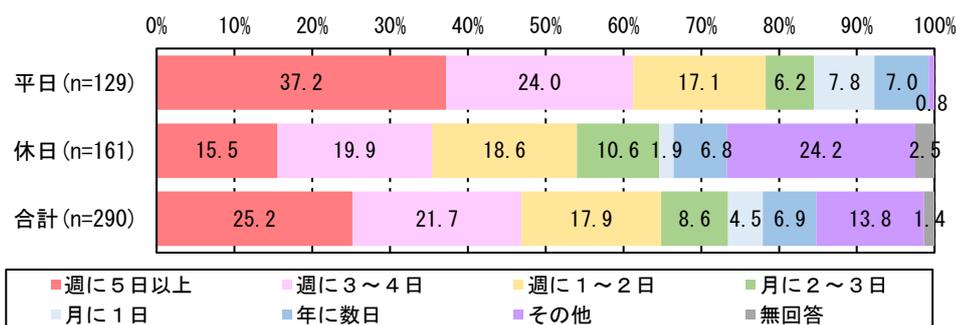
路線バスの主な利用目的は「通勤」が46.2%と最も多く、次いで「買い物」が多い。休日は「遊び・趣味・習い事」の回答が多くなっている。

利用頻度は、「週に5日以上」「週に3～4日」で46.9%を占めている。

■主な利用目的 (2つまで選択)



■路線バスの利用頻度

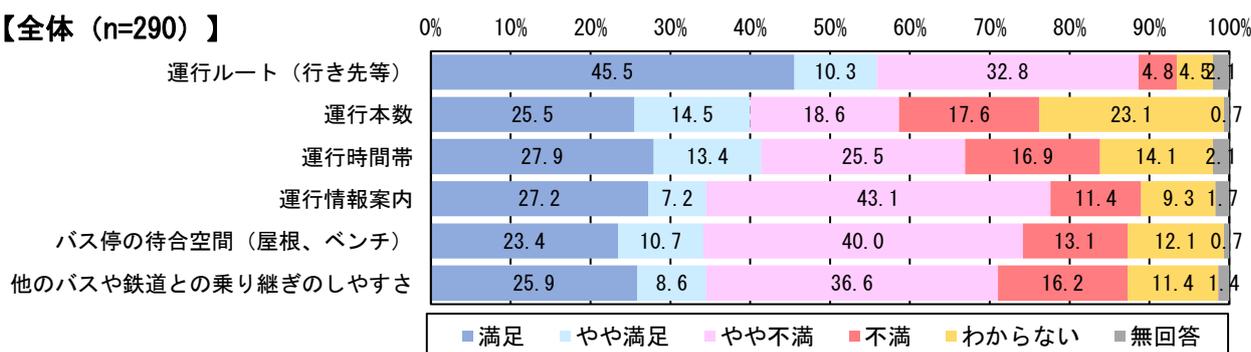


(3) 路線バスの運行サービスに対する満足度

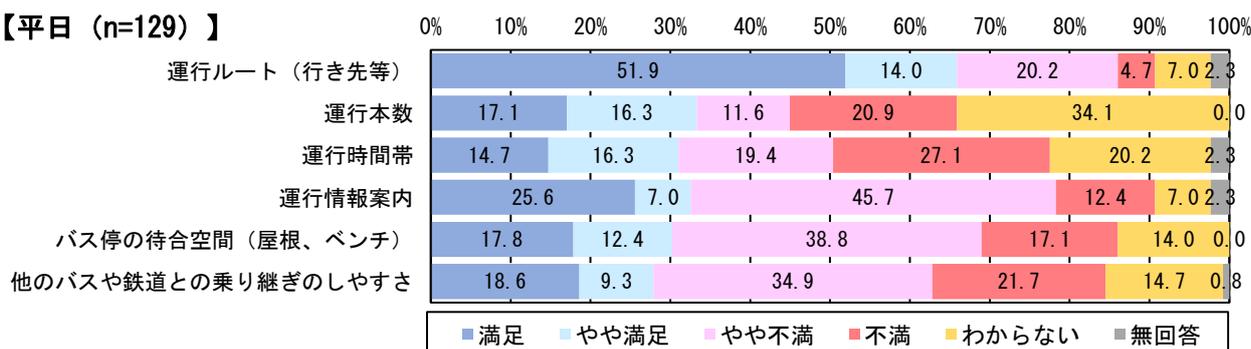
運行サービスに対する満足度は、「運行ルート（行き先等）」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が半数を超えているものの、「運行情報案内」「バス停の待合空間（屋根、ベンチ）」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した割合が高い。曜日別では休日の方が全体的に満足度が高くなっている。

■運行サービスに対する満足度

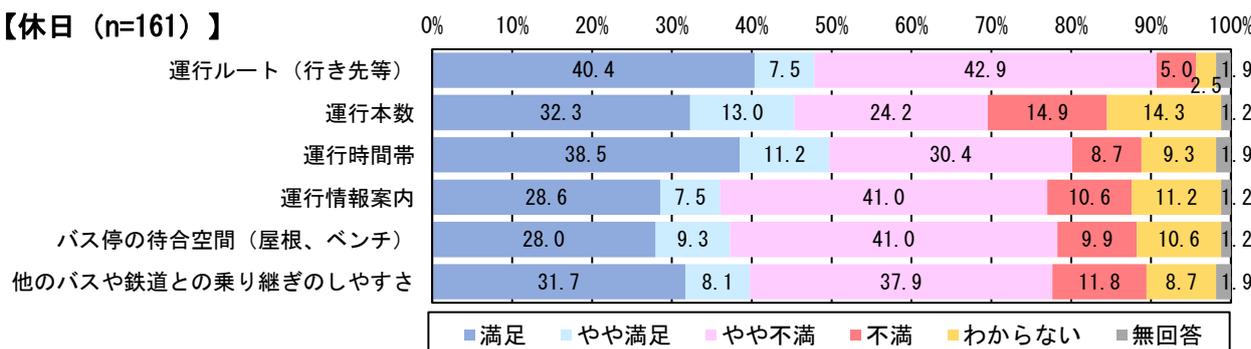
【全体 (n=290)】



【平日 (n=129)】



【休日 (n=161)】

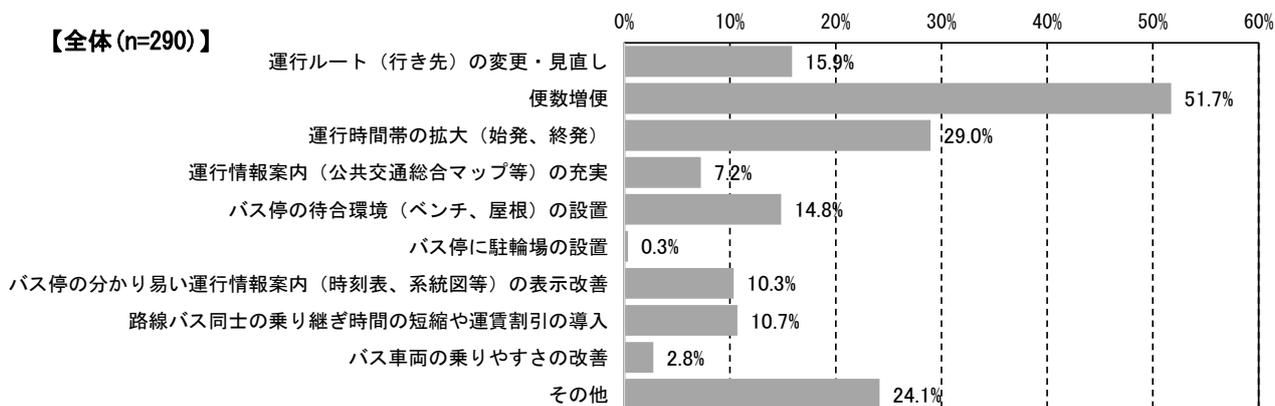


(4) 路線バスの利用促進を図るための効果的な取組

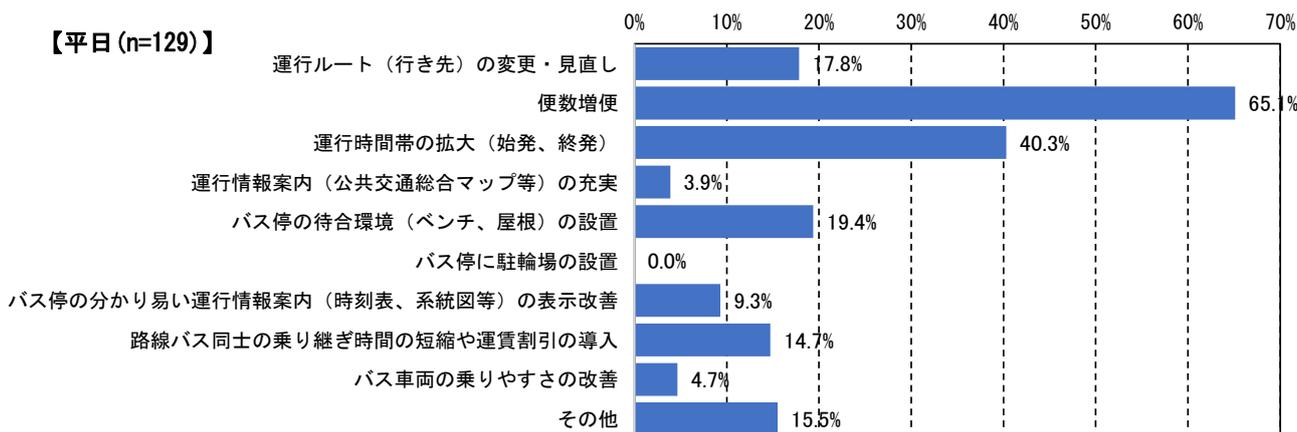
路線バスの利用促進を図るための効果的な取組は、「便数増便 (51.7%)」「運行時間帯の拡大 (始発、終発) (29.0%)」の順で多い。曜日別にみると、これら取組への要望は平日の方が高くなっている。

■利用促進を図るための効果的な取組 (3つまで選択)

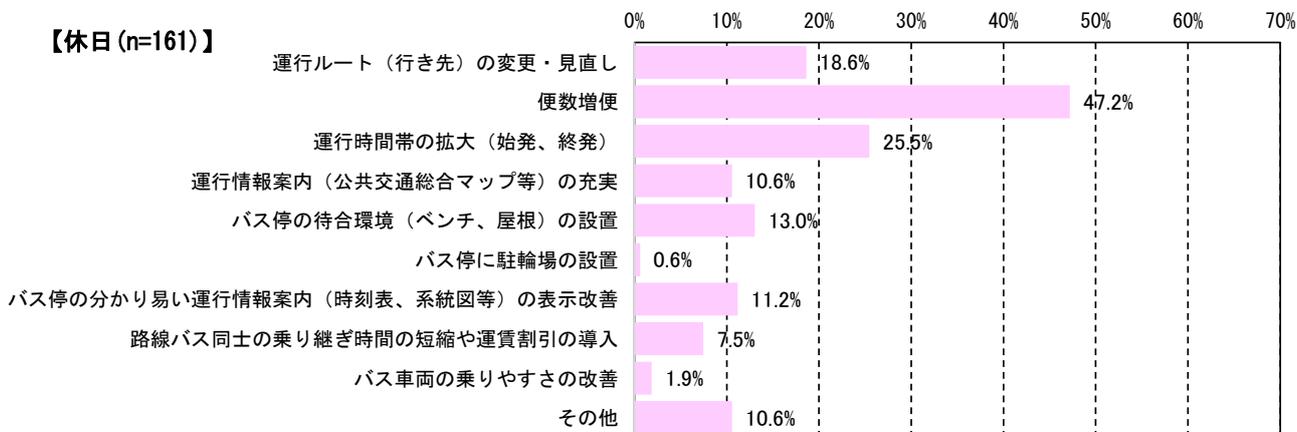
【全体 (n=290)】



【平日 (n=129)】



【休日 (n=161)】



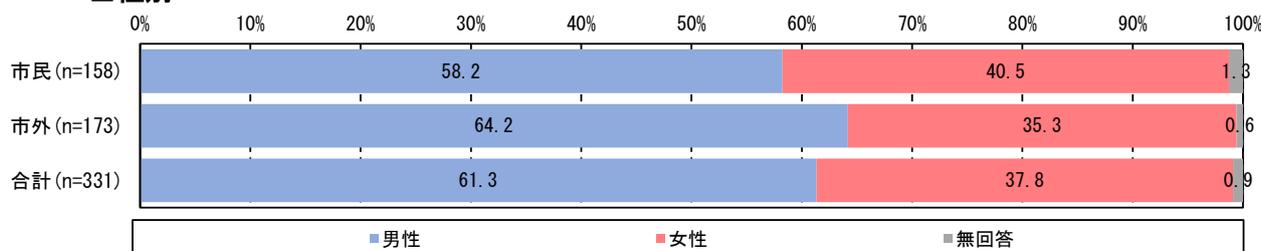
2-2-2 高速バス利用者アンケート調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日…平日 令和3年12月16日（木） 休日 令和3年12月19日（日） 調査時間 平休日 7:00～19:00 調査方法 袖ヶ浦駅（北口）、袖ヶ浦バスターミナルで利用者に対し、調査員による手渡し配布・インターネット回答
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、職業、住まい） 高速バスの利用頻度、利用の目的、利用する路線 運行サービスの満足度、高速バスを利用するための条件
回答者数	合計 331 票

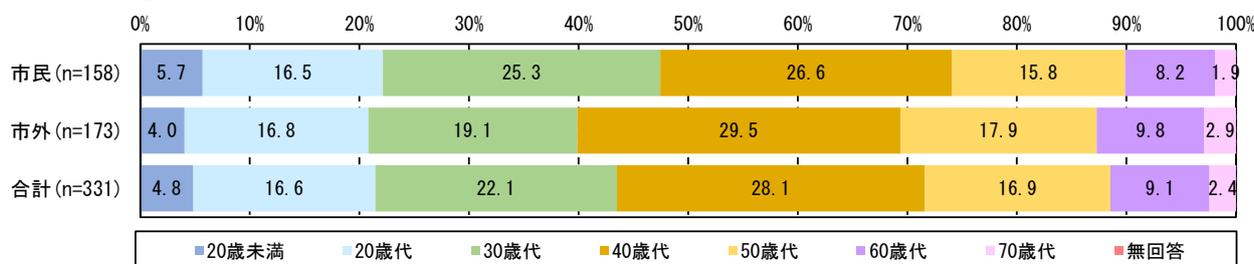
(1) 回答者の属性

性別は、「男性」が61.3%、「女性」が37.8%と男性の割合が多く、年齢は40歳代および30歳代が約半数と多い。また住まいは市外の人が過半数を占めている。

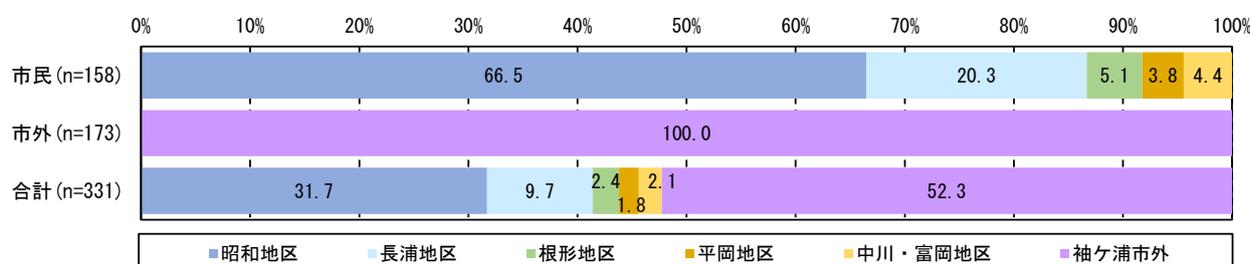
■性別



■年齢



■住まい



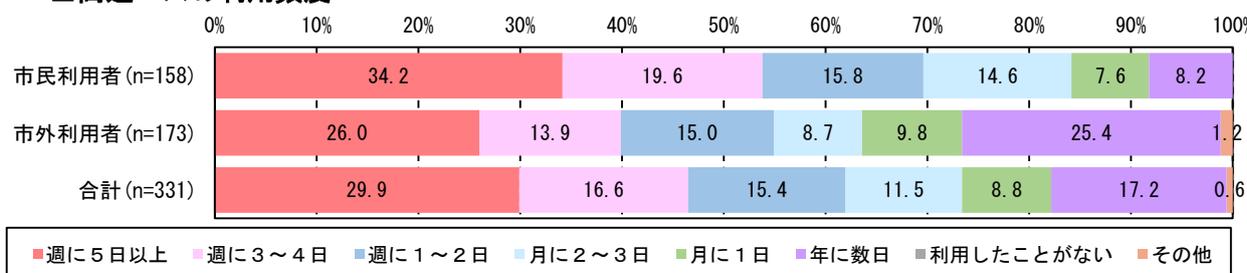
(2) 高速バスの利用状況

高速バスの利用頻度は、「週に5日以上」「週に3～4日」で46.5%を占めており、主な利用目的は「通勤」が56.2%と最も多く、次いで「遊び・趣味・習い事など」が多い。

また、利用する路線は、「品川方面」が24.8%と最も多く、次いで「羽田空港」が多い。

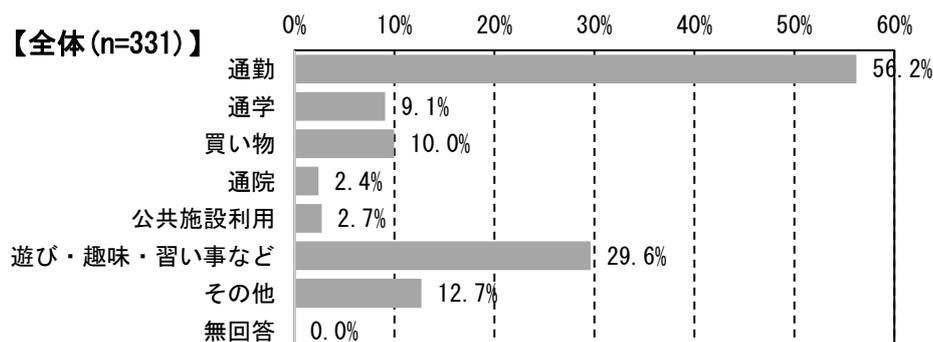
バスターミナルまでの交通手段は、「自家用車」が57.1%と最も多く、次いで「家族や知人等の車で送迎」が多い。

■高速バスの利用頻度

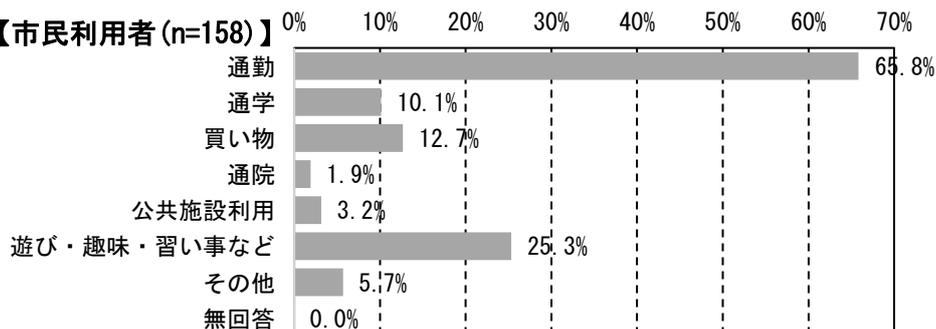


■主な利用目的 (2つまで選択)

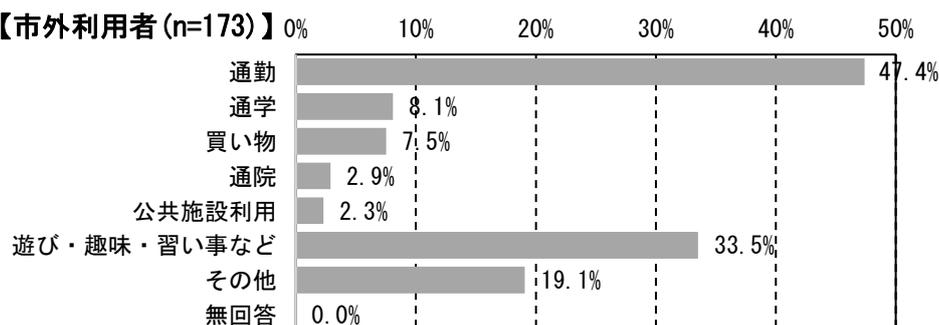
【全体 (n=331)】



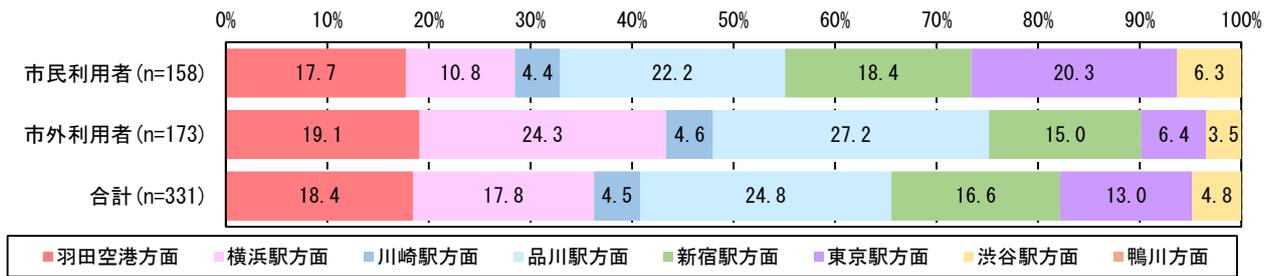
【市民利用者 (n=158)】



【市外利用者 (n=173)】

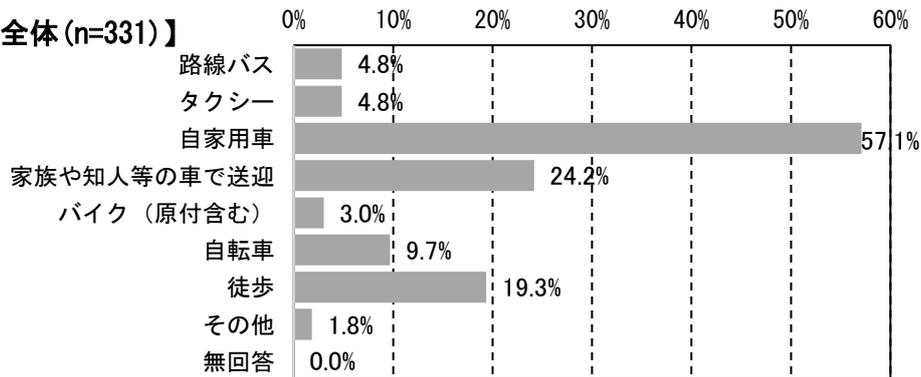


■利用する乗降路線

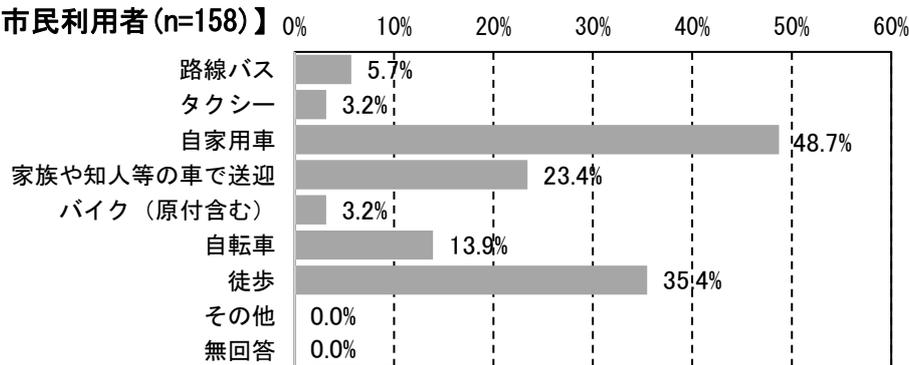


■バスターミナルまでの利用交通 (該当するもの全て選択)

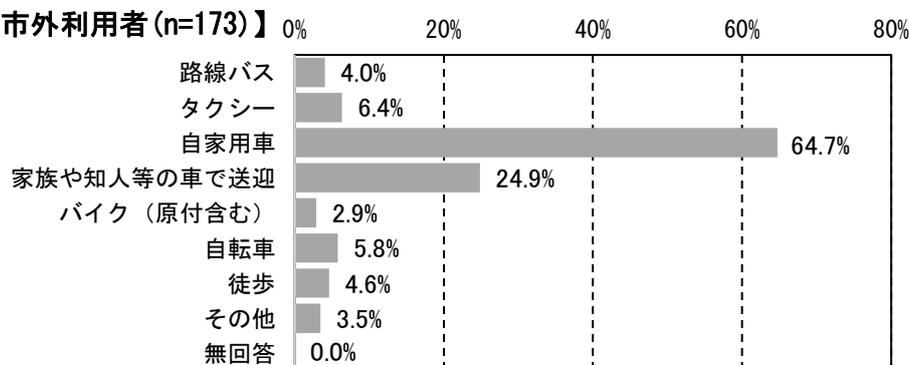
【全体 (n=331)】



【市民利用者 (n=158)】



【市外利用者 (n=173)】

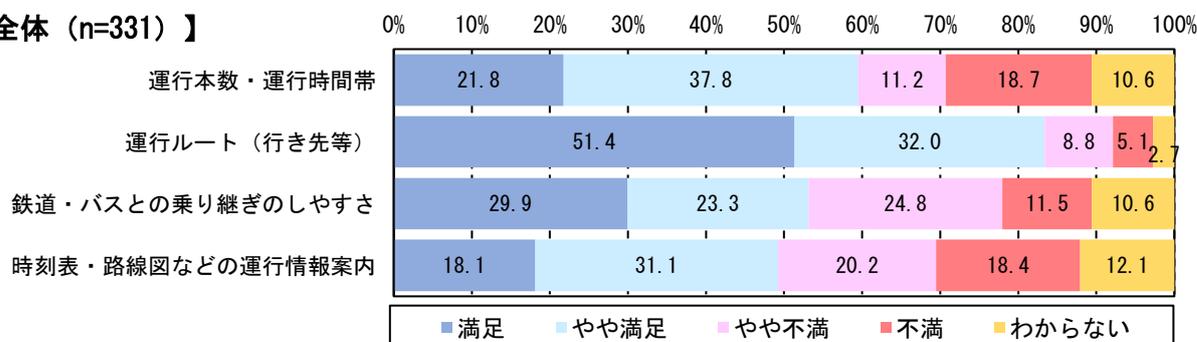


(3) 高速バスの運行サービスに対する満足度

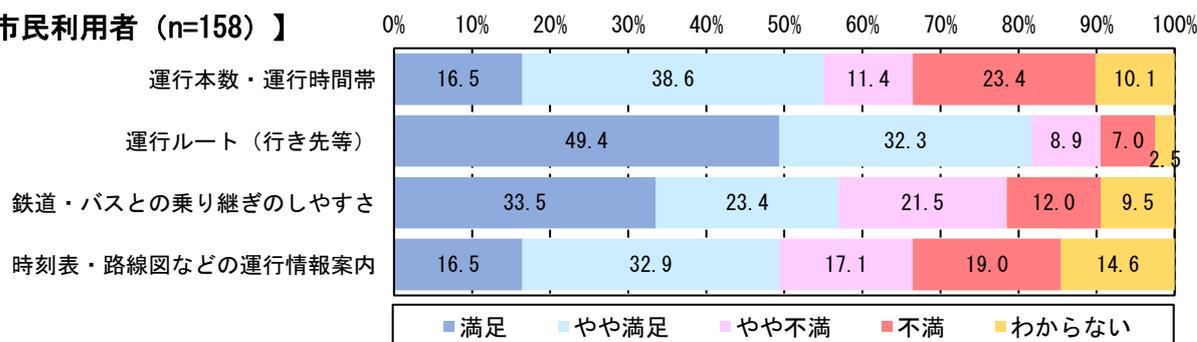
運行サービスに対する満足度は、「運行ルート（行き先等）」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が80%を超え最も多く、次いで「運行本数・運行時間帯」が多い。

■運行サービスに対する満足度

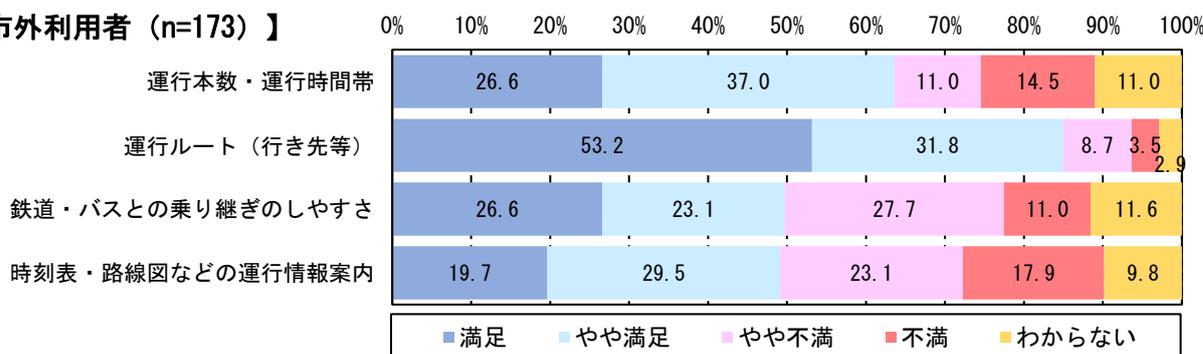
【全体 (n=331)】



【市民利用者 (n=158)】



【市外利用者 (n=173)】

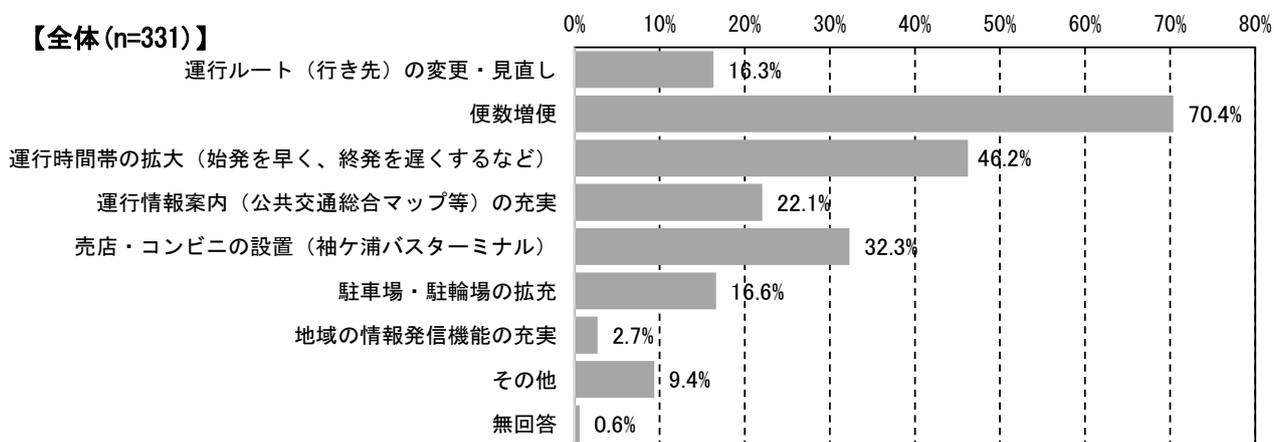


(4) 高速バスの利用促進を図るための効果的な取組

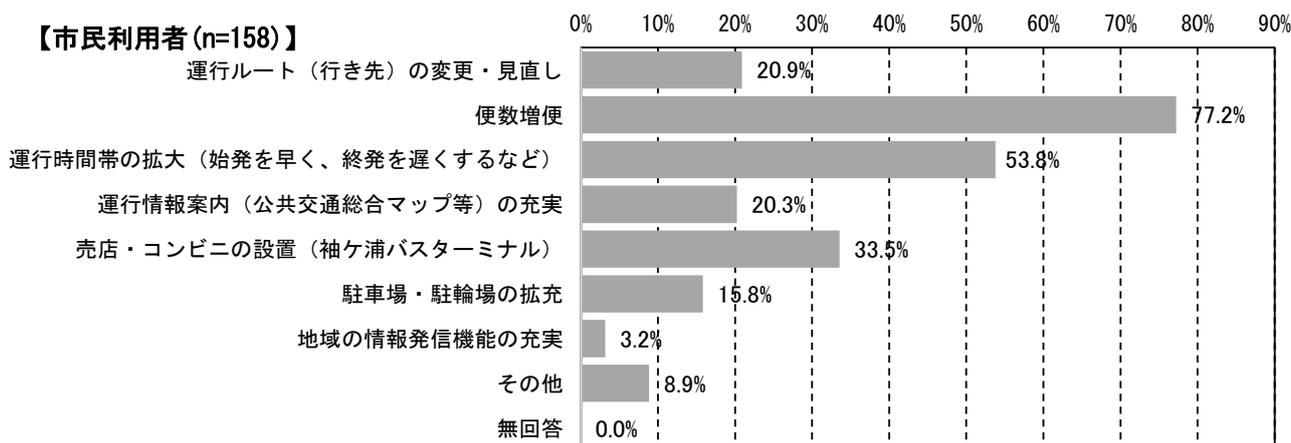
高速バスの利用促進を図るための効果的な取組は、「便数増便（70.4%）」「運行時間帯の拡大（始発を早く、終発を遅くするなど）（46.2%）」の順が多い。

■利用促進を図るための効果的な取組（3つまで選択）

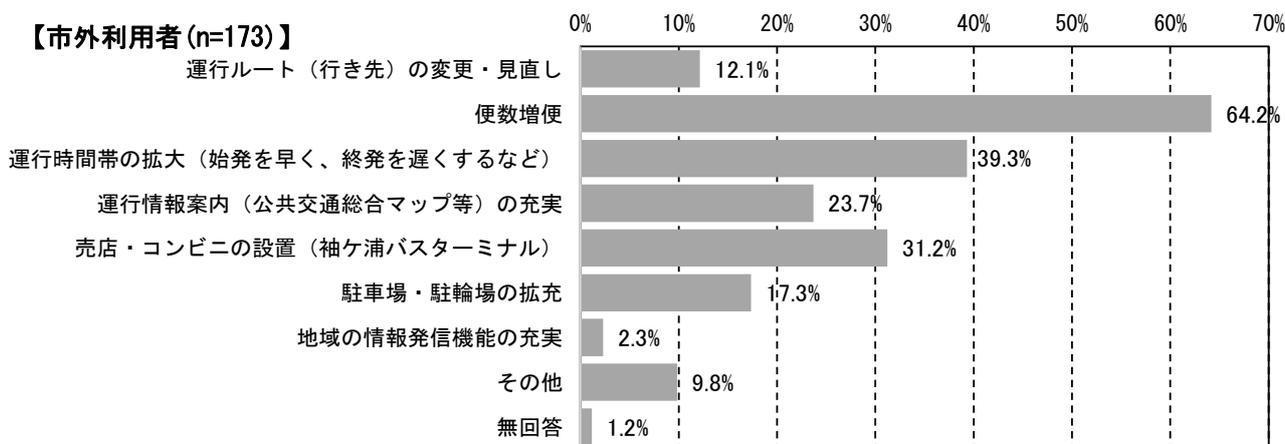
【全体(n=331)】



【市民利用者(n=158)】



【市外利用者(n=173)】



2-3 市内主要施設利用者聞き取り調査

調査場所	①袖ヶ浦市役所 ②長浦行政センター ③平川行政センター ④ゆりの里 ⑤主婦の店（長浦店） ⑥東京ドイツ村
調査方法	・調査日…平日 令和3年12月16日（木） 調査場所①～⑤ 休日 令和3年12月19日（日） 調査場所⑥ ・調査時間 調査場所①②③④ 9：00～17：00 調査場所⑤ 10：00～17：00 調査場所⑥ 10：00～18：00 ・調査方法 調査員による直接ヒアリング
調査項目	・回答者の属性（性別、年齢、住まい、自動車運転免許証の有無と返納意向、返納しない理由、自動車保有状況の有無） ・施設の利用頻度、施設までの利用交通手段 ・施設へ移動する際の不便度とその理由、公共交通を利用するための条件
回答者数	合計 355 票 ①袖ヶ浦市役所 59 票 ②長浦行政センター 67 票 ③平川行政センター 73 票 ④ゆりの里 36 票 ⑤主婦の店（長浦店） 89 票 ⑥東京ドイツ村 31 票

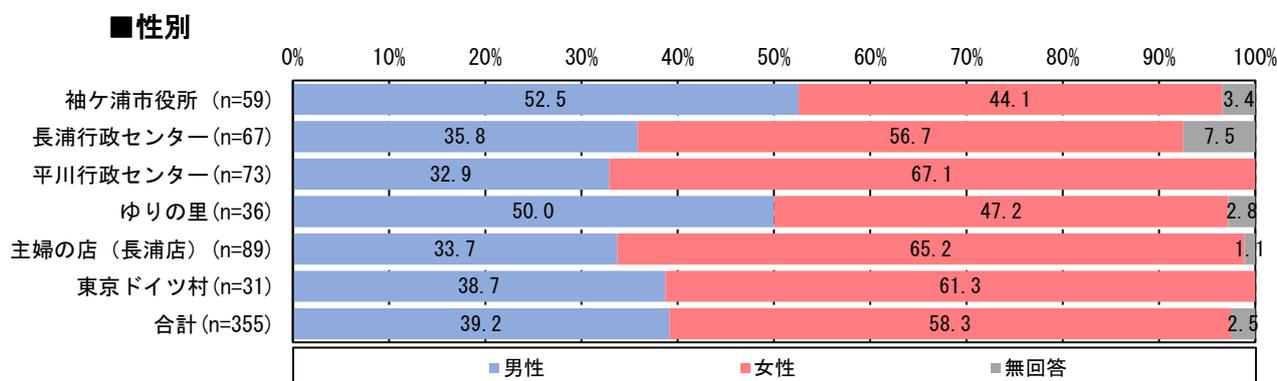
（1）回答者の属性

性別は、「女性」が58.3%、「男性」が39.2%と女性の割合が多く、年齢は60歳以上が61.4%を占め、ゆりの里は年齢層が高く、東京ドイツ村は低くなっている。

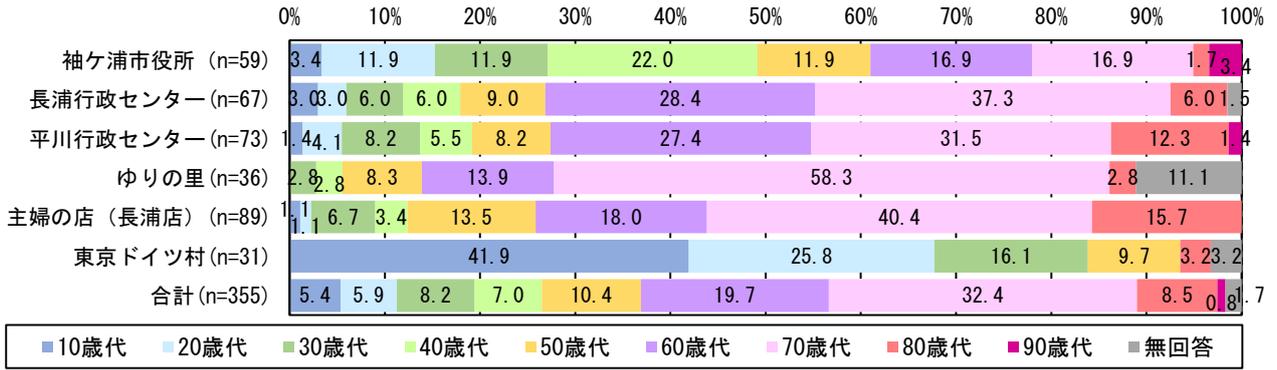
自動車運転免許証は、「有」が76.3%、「無」又は「運転免許返納済」と回答した方は21.7%を占めており、運転免許証を持っていて満60歳以上の方の運転免許返納意向は、「近いうち免許を返納する」と回答した方が7.1%を占めている。

免許を返納しない理由は、「車がないと日常生活が不便なため」が68.8%と多い。

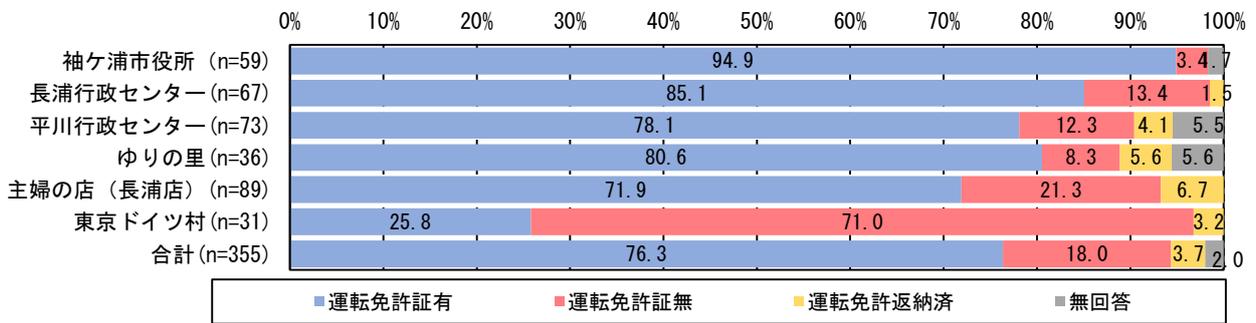
自動車保有状況は、「自分用の自動車を持っている」が70.7%と多い。



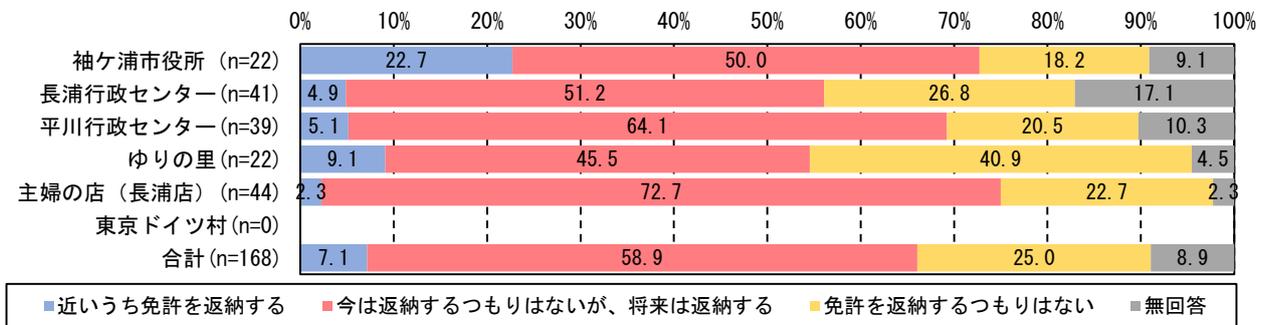
■年齢



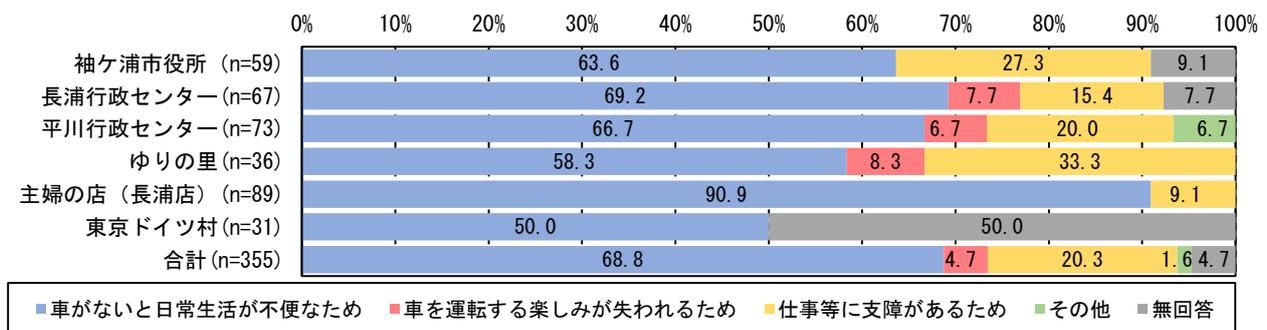
■自動車運転免許の有無



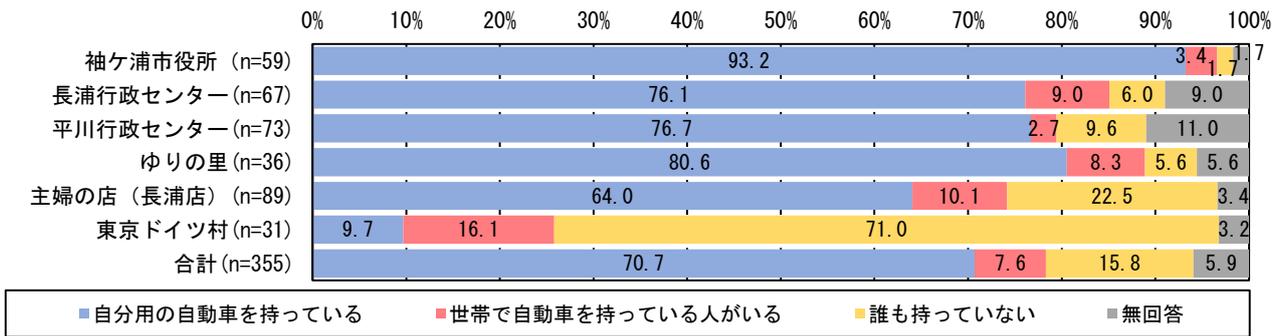
■運転免許の返納意思 (自動車運転免許「有」で、満60歳以上の方のみ)



■免許を返納しない理由 (運転免許の返納意思で、免許を返納するつもりはない方のみ)



■自動車保有状況

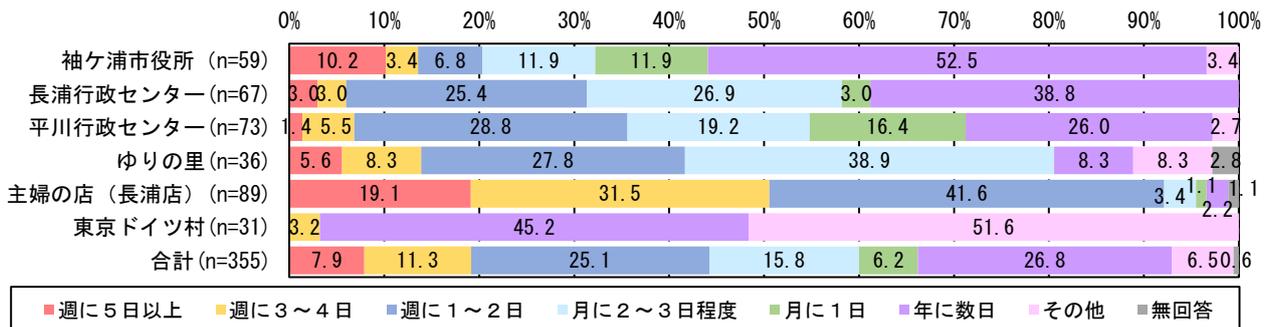


(2) 施設への利用特性

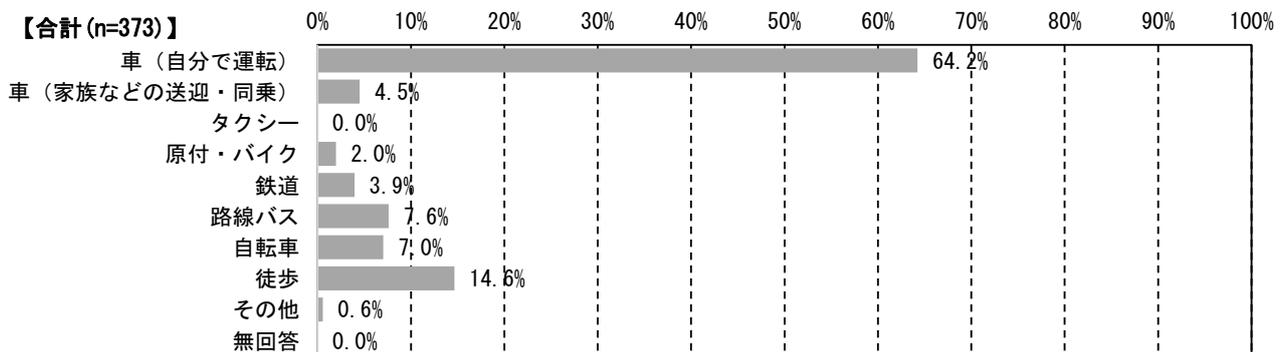
施設の利用頻度は、全体では「年に数日」や「週に1～2日」が多いが、主婦の店（長浦店）は、「週に1～2日」「週に3～4日」が多い。

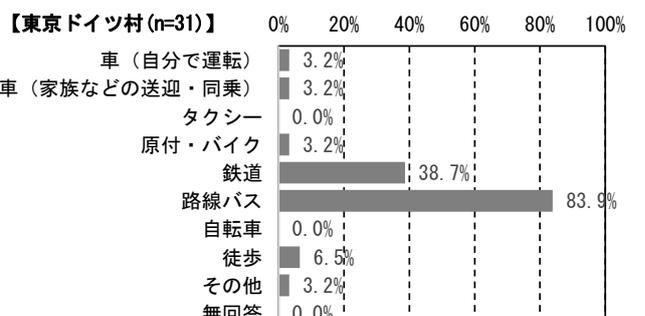
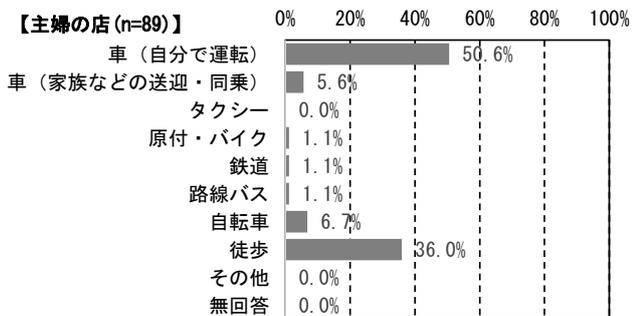
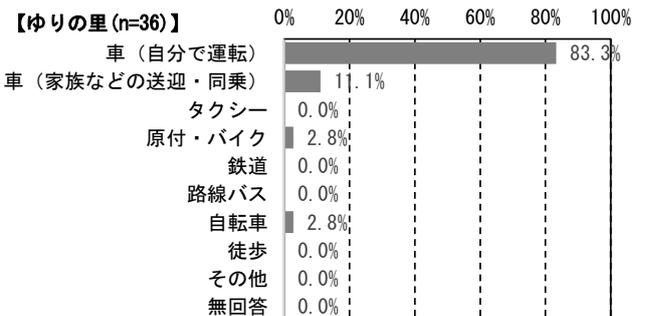
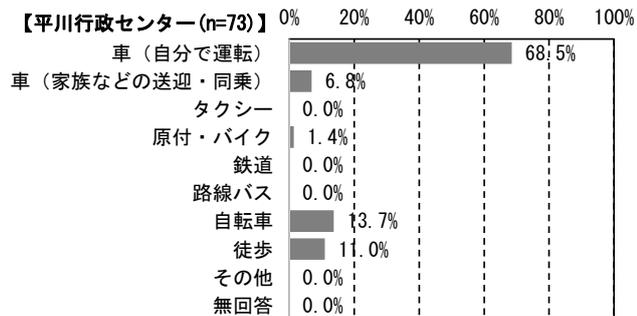
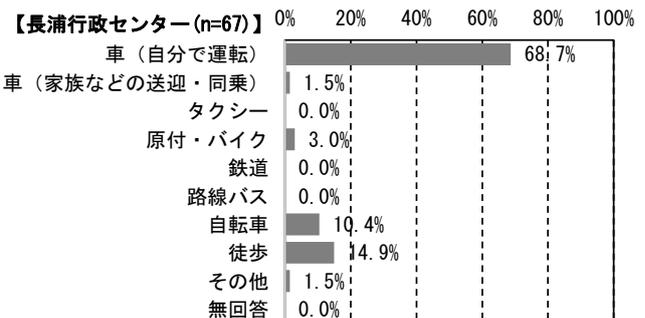
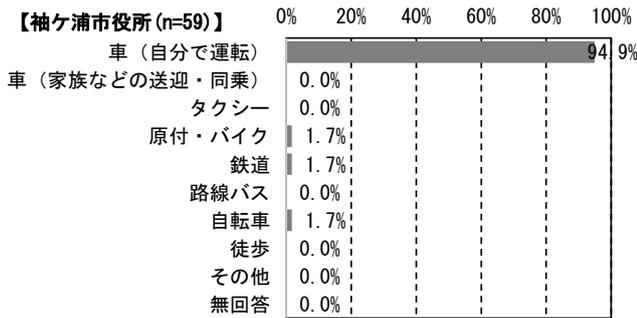
施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が64.2%と多い。

■施設の利用頻度



■施設への利用交通手段（該当するもの全て選択）





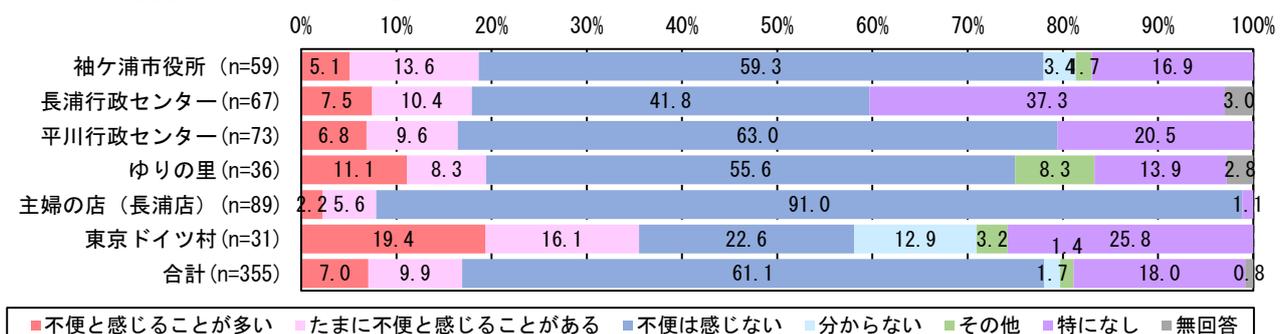
(3) 施設へ来るまでの不便度

施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方の割合が多いものの、「不便と覚えることが多い」と「たまに不便と覚えることがある」と回答した方は 16.9%を占めており、特に東京ドイツ村で 35.5%と他の施設と比べ多い。

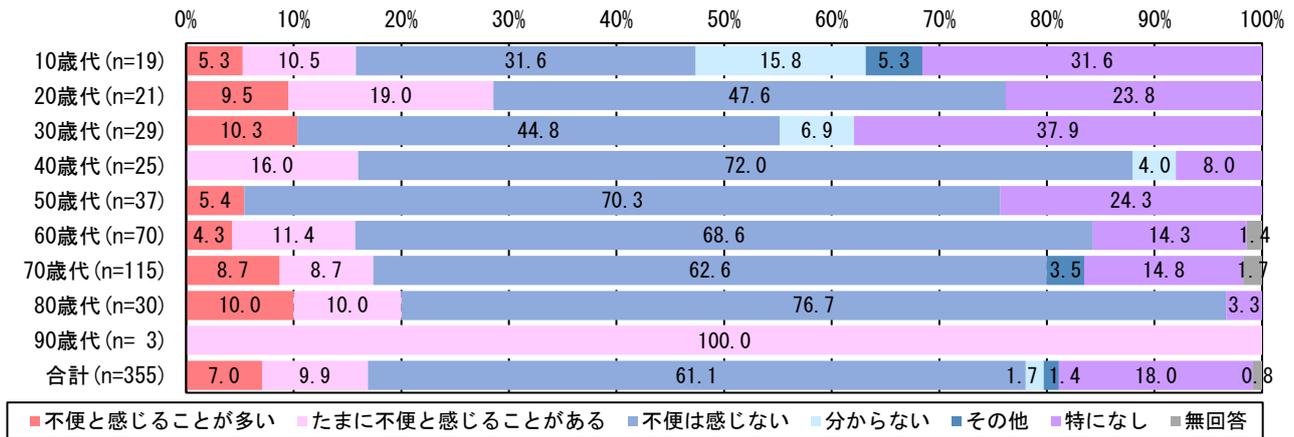
不便と覚える方の割合は 20 歳代と 80 歳以上に多く見られ、運転免許証の有無別に見ると、「有」より「無」と回答した方の割合が非常に高くなっている。

不便な理由としては「利用したい時刻にバスが運行していない (28.3%)」と、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない (21.7%)」が多い。

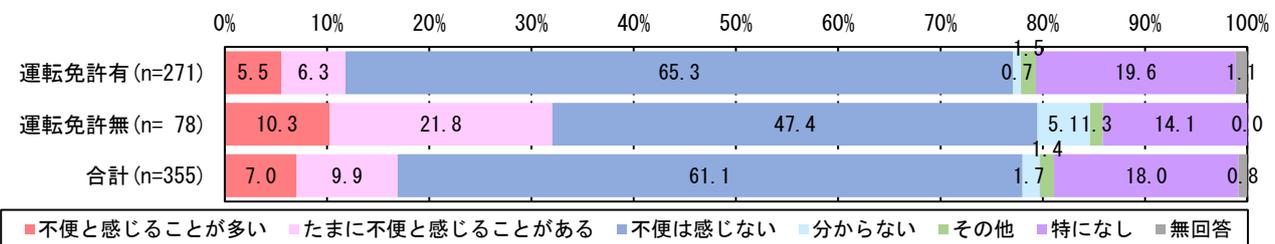
■施設へ来るまでの不便度



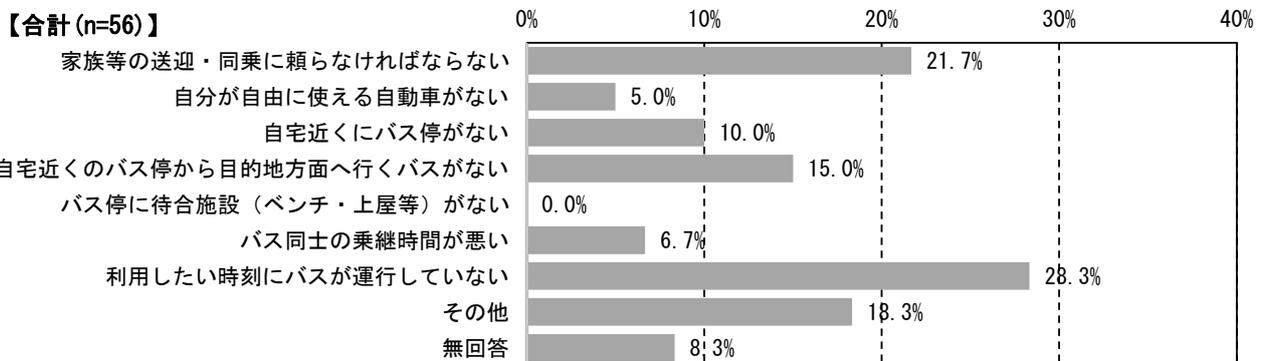
■施設への不便度（年齢別）



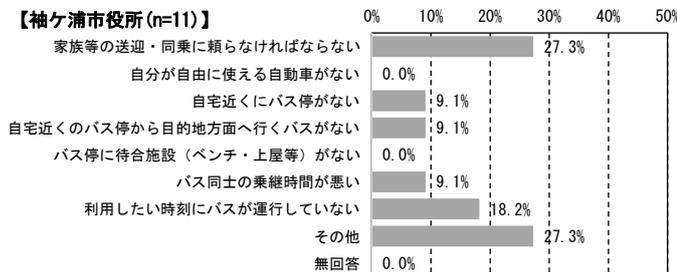
■施設への不便度（自動車運転免許の有無別）



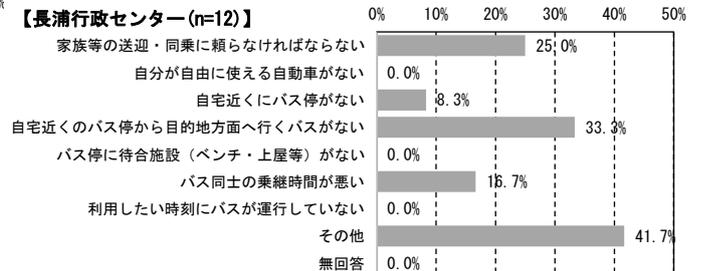
■不便な理由（2つまで選択）



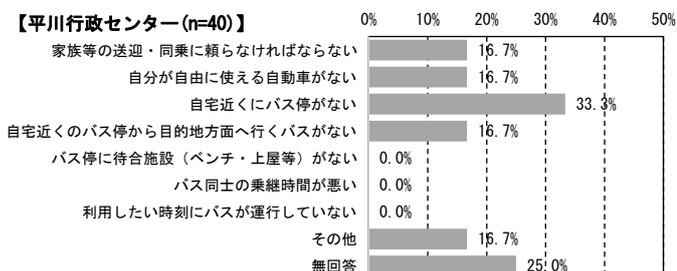
【袖ヶ浦市役所 (n=11)】



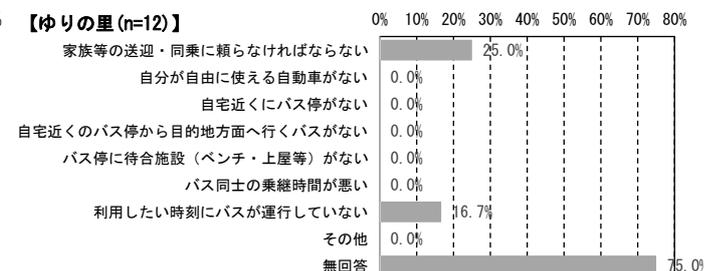
【長浦行政センター (n=12)】



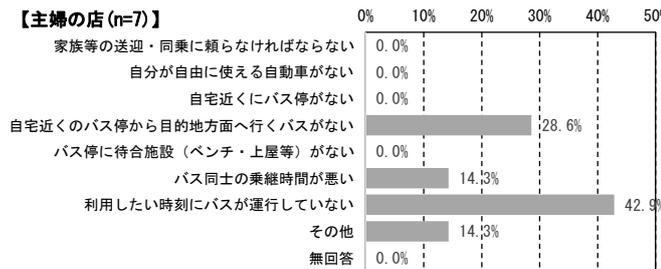
【平川行政センター (n=40)】



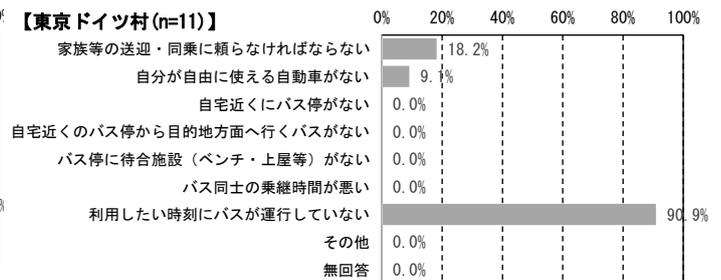
【ゆりの里 (n=12)】



【主婦の店(n=7)】



【東京ドイツ村(n=11)】

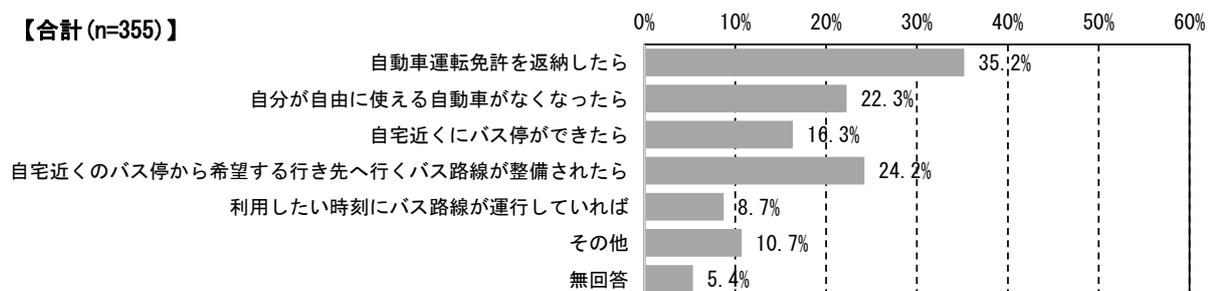


（４）公共交通を利用するための条件

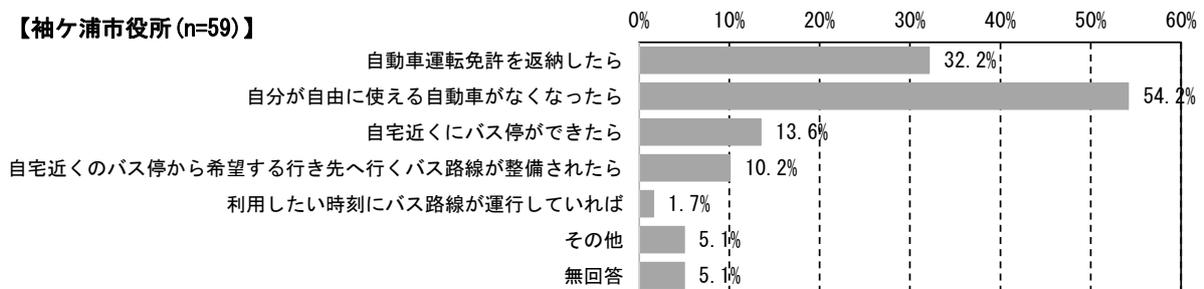
公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら」が 35.2%と最も多く、次いで、「自宅近くにバス停から希望する行き先へ行くバス路線が整備されたら」が 24.2%、「自分が自由に使える自動車が無くなったら」が 22.3%となっている。

■公共交通を利用するための条件（2つまで選択）

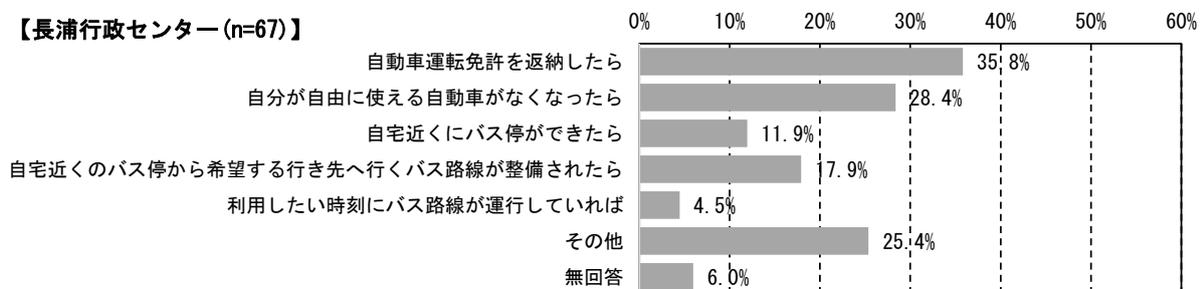
【合計(n=355)】



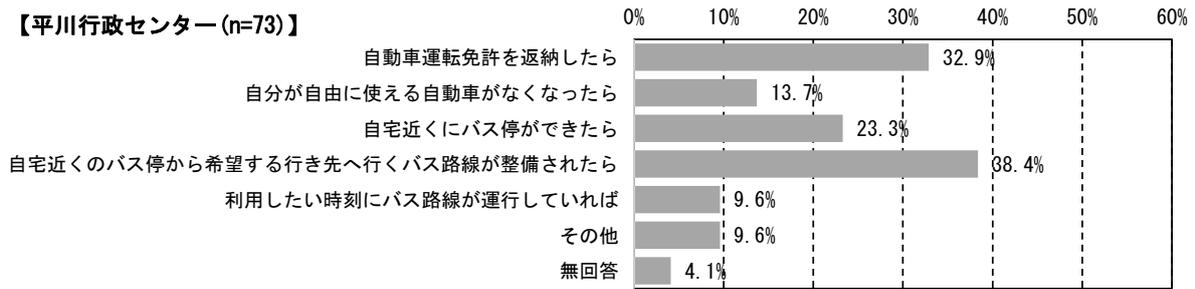
【袖ヶ浦市役所(n=59)】



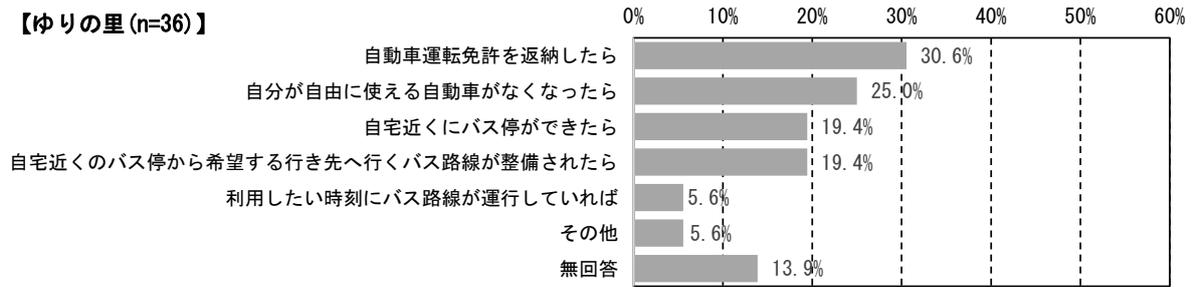
【長浦行政センター(n=67)】



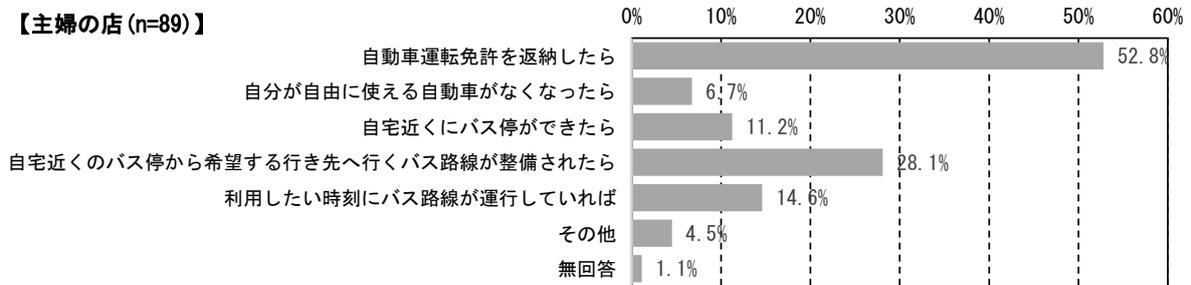
【平川行政センター (n=73)】



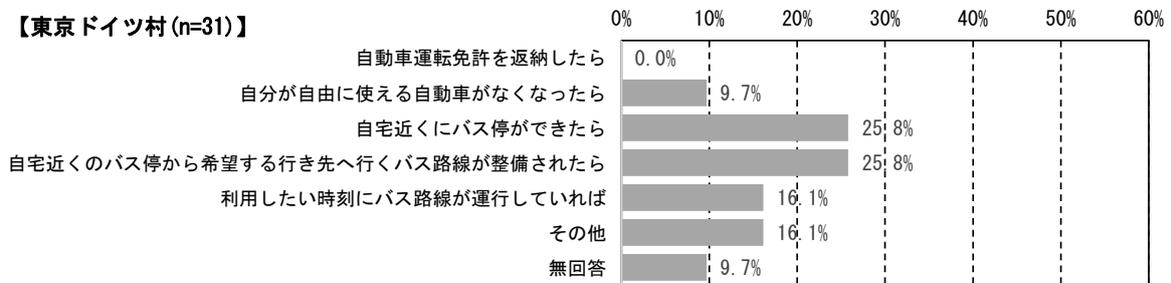
【ゆりの里 (n=36)】



【主婦の店 (n=89)】



【東京ドイツ村 (n=31)】



2-4 地区別意見交換会

対象地区	昭和地区、長浦地区、根形地区、平岡地区、中川・富岡地区 の町会員など 56 人
実施方法	各団体に説明用資料とそれを説明した映像の配布
実施期間	令和4年2月28日(月)～3月7日(月)
テーマ	(1) 生活実態や公共交通の利用状況について (2) 外出する際の移動に関して困っていることについて (3) 公共交通に対する問題点、改善要望について (4) 問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望 (5) その他
回収数	回収票数 39 人 (69.6%) 昭和地区 (7 人)、長浦地区 (8 人)、根形地区 (4 人)、平岡地区 (12 人)、 中川・富岡地区 (8 人)

地区	生活実態や公共交通の利用状況	外出する際の移動に関して困っていること	公共交通に対する問題点、改善要望	問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望
昭和地区	<ul style="list-style-type: none"> ほとんどの施設が徒歩圏内にあるので、公共交通の利用は少ない。 駅は長浦駅を利用し、高速バスは袖ヶ浦バスターミナルを利用している。 車生活なので、公共交通は利用しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 そのような高齢者が増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> バスの本数が少なく、バスダイヤに合わせて行動が左右されるので、小型化や本数を増やす取組が必要。 袖ヶ浦～長浦間の日中のバスが少ない。 高齢者の移動手段、要介護者や障がい者用の介護タクシーを利用しやすくしてほしい。 必要としている地域や人に着目して、人口比や年齢構成に合わせて毎年変更していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 行動の多様化に向け、バスルートの見直し。 高齢者へのタクシー券の配布(年齢、身体状況、所得に応じて) 市内循環バスの運行。 高齢者タクシー助成事業の内容や介護タクシーの利用方法の周知。 行政で方向性が決められる市営バスの運行。
長浦地区	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車を利用して、路線バスの利用は少ない。 長浦駅にも袖ヶ浦駅にも歩ける距離だが、自家用車を使っている。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停までの距離があり、本数も少ないので、外出が億劫になる。 21時以降の路線バスがない。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設や病院などへの市内循環バス。 運転免許返納後の公共交通割引制度の拡充。 デマンドタクシーの導入。 路線バスの運行を増やしてほしい。今の利用状況ならもっと小型でも良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自治連が主体となった送迎組織の立ち上げ。 小回りの利く循環小型バスの運用。 電動三輪自転車などのレンタルに対する補助金制度。 高齢者タクシー料金助成制度の拡充と補助金アップ。

地区	生活実態や公共交通の利用状況	外出する際の移動に関して困っていること	公共交通に対する問題点、改善要望	問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望
根形地区	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏の移動は自家用車を使っている。 運転できなくなった場合は必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 バスの乗降に時間がかかるので、ノンステップバスの導入を願う。 コロナ感染のリスク回避のため、外出の自粛。 	<ul style="list-style-type: none"> もっと小型で高齢者を対象として便数や方面を充実させて欲しい。 路線バスの運行を増やして欲しい。 区域内に停留所を設置して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 小型バスを使って、便数を増やす。
平岡地区	<ul style="list-style-type: none"> 通院や買い物は自家用車を使っている。 車がないと移動ができない。 コロナ感染のリスク回避のため、外出の自粛。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 路線バスの本数が少ない。 駅までが遠い。 家族に頼み送迎してもらっているが、頼みづらい。 特に医療機関への移動に苦労している。 	<ul style="list-style-type: none"> 企業誘致や住宅地を増やし、活性化を図って欲しい。 小型のバスなどで循環してもらいたい。 当地域の最寄駅は、姉ヶ崎駅が主なので、現状のダイヤ運行を維持して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の小型化で路線の拡大 路線図や時刻表の配布 高齢者へのタクシー券の配布 当地区は空き家が多いので、空き家の有効利用した活性化 人流や人口増になる策を講じ公共交通利用者の確保、特に若い人が住みやすく育つ町地域に。
中川・富岡地区	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関がないので、移動は全て自家用車を使っている。 コロナ感染が怖く公共交通は利用できない。 鉄道や高速バスをたまに利用するが、最寄り駅やバスターミナルまで自家用車で移動している。 ドアツードアやバリアフリーではないので、利用しづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 家族が不在になる平日の買い物・通院が困る。 免許を返納してからは、徒歩かタクシーを利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 買い物や通院の際の利便性に第一にルートやダイヤを検討して欲しい。 主要な施設に行くための小型コミュニティーバスを1日4、5便走らせて欲しい。 路線バスの運行を増やして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証を返納した後のサービスの提供や策 公共交通と施設が連携した割引制度の充実 他の地域での取組など広報誌などで取り上げ、問題提起し、住民の意識を変える。

2-5 交通事業者・関係団体アンケート調査

2-5-1 交通事業者へのアンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス：京成バス（株）、小湊鉄道（株）、日東交通（株） ・路線バス：小湊鉄道（株）、日東交通（株） ・タクシー：房総タクシー（株）、（有）石原タクシー、 （株）ウルマツアーリングサービス、姉ヶ崎タクシー（株）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査方法…メールやFAXによる配布、回収 ・調査期間…令和3年12月13日（月）～12月24日（金）

【交通事業者アンケート結果のまとめ】

高速バス	京成バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用特性や傾向 平日 東京行：7-9時に到着する時間の利用が多い 東京発：17-19時に出発する時間の利用が多い 土日祝 東京行：上記通勤時間の利用に加え、日中（11-13時）に到着する時間の利用も多い 東京発：上記通勤時間の利用に加え、日中（14-16時）に到着する時間の利用も多い
	小湊鉄道（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用特性や傾向 平日 通勤・通学が朝・晩の利用が多い 土日祝 都内、神奈川、羽田空港への観光客の方が増加 ・利用者や市民から寄せられている意見・要望としては、コロナによる減便を戻して欲しいとの意見が見られる。
	日東交通（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用特性や傾向 平日 通勤で朝（7～8時）晩（18～20時）の利用が多い 土日祝 コロナで乗車数は減少しているが、都心に観光目的で利用する人が多い ・路線の再編などは現在は検討していない。 ・利用者や市民から寄せられている意見・要望としては、計画運休前の運行便数に戻して欲しいとの声もあるが、現状の乗車人数だと戻すのは難しい。 ・行政と協働で実施したいこととして、ラッピング広告を検討したい（路線バス同様）。
路線バス	小湊鉄道（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は高齢者が中心で、朝・晩は通勤・通学での利用も多い。 土日祝日は利用者数が減るが、三井アウトレットパーク（MOP）線には観光客の利用が多い。 ・運行上、経営上の問題点としては、乗務員不足、利用者減少。 ・走行環境の問題点として、平日の朝・晩の国道16号線の渋滞。 土休日における、MOPに通じる道路の未整備に伴う、慢性的な渋滞。 ・再編については、今後乗務員不足が顕著になった場合には、不採算路線からの撤退も検討。

路線バス	日東交通（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は、平日は7～8時は通勤・通学、17～19時は退勤での利用が多い。 土休日はドイツ村のイベントスケジュールにより変わってくるが、コロナの影響により減っている。 ・運行上、経営上の問題点としては、乗務員不足。 ・走行環境の問題点として、平岡線の農協平岡支店前付近の車線を狭めたため危険を感じる。 ・再編については、夜遅い便を減らして経費を抑えるダイヤを検討。 ・利用者や市民から寄せられている意見・要望としては、ドイツ村のイベント期間の増便日数の増や混雑時の所要時間などの情報についての問い合わせが多い。 ・乗務員不足において行政に協力して欲しいこととして、交通事業者全体での合同採用説明会などの開催を主催して欲しい。 ・行政と協働で実施したいこととしては、バスの車体にラッピング広告を施工することで、袖ヶ浦市の魅力を広めていきたい（乗客からの評判が良い）。
タクシー	房総タクシー（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は10台で、営業時間は7～17時。 ・利用状況は、令和元年から例年の約40%の利用に減少。袖ヶ浦市民の利用が約7割を占める。 また、平日の8～12時で、高齢者は病院、30歳～50歳代は会社関係での利用が多い。 ・課題としては、高齢による乗務員不足と先の見えないコロナの収束。 ・行政への要望としては、2025年問題に係る免許返納をタクシー利用の促進につなげて欲しい。
	(有) 石原タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は7台で、営業時間は8～23時。 ・利用状況は、令和2年は例年の約60%の利用に減少。袖ヶ浦市民の利用が約3割を占める。木更津駅からのサラリーマンの利用が多い。 ・課題としては、コロナ禍による売上減。
	(株) ウルマツアーリングサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は21台で、営業時間は6～27時。 ・利用は7～10時および16～21時の時間帯に、中高年を中心に駅、病院、企業への利用が多い。 ・課題としては、高齢による乗務員不足。 ・行政への要望としては、運転者募集のPR等があれば、お願いしたい。 袖ヶ浦市にて、イベント等あればタクシー依頼などお願いしたい。 ・今後計画している事業として、タクシーアプリ等の導入を予定している。
	姉ヶ崎タクシー（株）	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は45台で、営業時間は5時半～26時。 ・利用は6～9時および16～20時の時間帯に、中高年を中心に駅、病院、個人宅への利用が多い。 ・課題としては、運転手不足（5年後に極度の運転手不足に直面する予測）。 ・今後計画している事業として、タクシー配車センターの集約（1箇所です3社の配車）。

2-5-2 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	袖ヶ浦市商工会、袖ヶ浦市観光協会、袖ヶ浦市社会福祉協議会
調査方法	・調査方法…メールやFAXによる配布、回収 ・調査期間…令和3年12月13日(月)～12月24日(金)

【関係団体アンケート調査のまとめ】

袖ヶ浦市商工会	<ul style="list-style-type: none"> ・商業を取り巻く現状として、商業は大型店やチェーン店の時代になっており、個人店舗は、画一的な長屋貸店舗が各通りに分散的に見られる状況となっている。木更津市・市原市へ購買力流出が顕著で、市内の商業が脆弱なまま市街化している。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性について、商業活性化の取組みとして、飲食店・食品製造小売り事業者振興やテイクアウトマップを継続して実施の検討。 ・来訪者や商業施設などから、「市営の巡回コミュニティバスが無い」「袖ヶ浦バスターミナルとJR駅が遠い」「市役所前アンダーパスの容量が不足、大型車が曲がれない」などが寄せられている。 ・タクシーの営業時間の拡大や、市内全域を網羅できるような公共交通の改善・整備をして欲しい。 ・コミュニティバスを実施するよりは、巡回ワンボックスカーの方がバス路線ではカバーできない部分とコストの面で一番良いと考える。コストを圧縮してもう一度デマンド型乗合ワンボックスを実証してみてもどうか。
袖ヶ浦市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・観光を取り巻く現状などから問題点・課題として、南房総市・館山市木更津市(金田地区)への来訪者を、袖ヶ浦市内に誘導し回遊させるだけの効果は出しておらず、東京湾アクアラインの恵まれた立地条件にありながら、単なる通過点となっている。 ・集客力の高いイベントを行っている東京ドイツ村があるものの、市全体としては特徴的な観光資源が乏しく、また観光客の消費意欲を高める観光施設が少ないため、来訪客を回遊・滞在させる仕掛けが弱い。 ・マイクロツーリズムの需要が高まっている中、国内で異国情緒を感じられる南袖海浜公園通りが消費者・メディアの双方から大きな注目を集めているが、自家用車の往来増加に伴う交通事故の発生により、安全が確保されるまで観光資源としての利活用が図れない状況となっている。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性について、JR袖ヶ浦駅及び袖ヶ浦バスターミナルに観光案内板、ガイドマップ設置(駅前通路、待合内)、ガウラドリーム宝くじ、商品券、御城印発行事業等 ・公共交通に関して寄せられている声については、ドイツ村への交通の便が悪い。
袖ヶ浦市社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿島地区・高谷地区では、路線バスが廃止され、移動スーパーを利用して買物をしているが今後の移動手段の確保が課題となっている。

2-6 民生委員・児童委員アンケート調査

調査対象者	民生委員・児童委員 96 人
調査期間	・調査期間…令和 3 年 11 月下旬発送～12 月 7 日(火)
調査項目	・相談相手の移動実態、困りごと ・普段利用する医療施設や商業施設 ・公共交通サービスに関する要望・意見 ・外出する際の困り具合・不便度
回収状況	回収票数 49 人 (回収率 51.0%) (昭和地区 15 人、蔵波地区 6 人、長浦地区 9 人、東部地区 19 人)

【民生委員・児童委員アンケート調査の主な意見のまとめ】

(1) 相談相手の移動実態、困りごと

	一人で外出できる方	一人で外出が困難な方
昭和地区	○通院時など、家族や知人が送迎 (3) ○自分で車を運転しているが、高齢なので不安 (3) ○自転車を活用 (3) ○通院はタクシーを利用 (3)	○家族や子供が送迎 (4)
蔵波地区	○バスの本数が少ない (2) ○タクシーを使うが利用できない時がある (2)	○タクシー補助券を利用 (1) ○家族や子供が送迎 (1)
長浦地区	○歩ける範囲にあるので、徒歩 徒歩圏のみ移動 (3) ○通院時など、家族や知人が送迎 (2) ○自分で車を運転しているが、高齢なので不安 (2)	○家族や子供が送迎 (2) ○近所の友人が代行 (2)
東部地区	○自分で車を運転しているが、高齢なので不安 (4) ○自転車を活用 (3) ○通院時など、家族や知人が送迎 (2)	○家族や子供が送迎 (5) ○移動スーパー、ネットスーパーを利用 (2)

※ () 内の数字は、回答した人の数、各地区意見の多い上位 3 件を記載

(2) 普段利用する医療施設や商業施設

■医療施設

昭和地区	・佐野医院 (7) ・君津中央病院 (3)
蔵波地区	・さつき台病院 (4)
長浦地区	・さつき台病院 (9) ・田部整形外科 (4)
東部地区	・さつき台病院 (8) ・福王台外科・内科 (3) ・君津中央病院 (3) ・佐野医院 (3)

※ () 内の数字は、回答した人の数、3 人以上を掲載

■商業施設

昭和地区	・主婦の店（9） ・コンビニ（4）
蔵波地区	・尾張屋（5） ・イオン長浦店（4） ・ドラッグストア（3）
長浦地区	・主婦の店（6） ・イオン長浦店（4） ・尾張屋（4） ・ドラッグストア（4）
東部地区	・尾張屋（11） ・富分スーパー伊藤（6） ・主婦の店（5） ・ドラッグストア（5）

※（ ）内の数字は、回答した人の数、3人以上を掲載

（3）公共交通サービスに関する要望・意見について

①一人で外出できる方の意見

昭和地区	<input type="radio"/> 路線バスの本数を増やして欲しい。 <input type="radio"/> 自宅から駅までの移動ができず、家族送迎やタクシーを利用せざるをえない。 <input type="radio"/> 長浦駅方面又は木更津方面に行くときの足が不便。 <input type="radio"/> 市役所、袖ヶ浦駅、君津中央病院等へ行くバスが欲しい。
蔵波地区	<input type="radio"/> 長浦駅ーイオン長浦店ーさつき台病院ー蔵波台1丁目周回のバスが欲しい。 <input type="radio"/> 路線バスの便数が少ないため、希望する電車に乗れないことが多い。
長浦地区	<input type="radio"/> 駅にもバス停にも歩いて行けるし不便はない。 <input type="radio"/> バス停までの距離があり、バス便数も少なく利用できない。 <input type="radio"/> 病院までのバスの本数を増やして欲しい。 <input type="radio"/> 三輪自転車や電動シニアカー（免許不要）を考えているが、価格が高いため助成金などが欲しい。
東部地区	<input type="radio"/> タクシー券を発行し、安く利用できるようにして欲しい。 <input type="radio"/> 玄関まで送り迎えがないと、健康上難しい。 <input type="radio"/> 公共交通機関が全くない。 <input type="radio"/> 終バスが早すぎる。

②一人で外出が困難な方の意見

昭和地区	<input type="radio"/> 病院のマイクロバスを利用している。 <input type="radio"/> 高速バスの乗り降りする際の段差が大きい。 <input type="radio"/> 歩く事が不可なので、何か良い移動手段が欲しい。 <input type="radio"/> 車椅子でも利用できる乗り合いの移動手段が欲しい。
蔵波地区	<input type="radio"/> 市役所、長浦行政センター（包括センター）、図書館への直通路線バスが欲しい。
長浦地区	<input type="radio"/> 巡回販売車や生協の宅配サービスを利用。足りない食材は長浦のスーパーにバスやタクシー利用。 <input type="radio"/> 歩行が困難なので自宅近くまで来てくれる様なバスが欲しい。 <input type="radio"/> タクシーを利用することが多いので助成制度が欲しい。 <input type="radio"/> 公共交通は利用できないので、家族を頼りにしている。
東部地区	<input type="radio"/> 家族を頼りにしている。 <input type="radio"/> タクシーを利用することが多いので助成制度が欲しい。 <input type="radio"/> 外出をあきらめている。

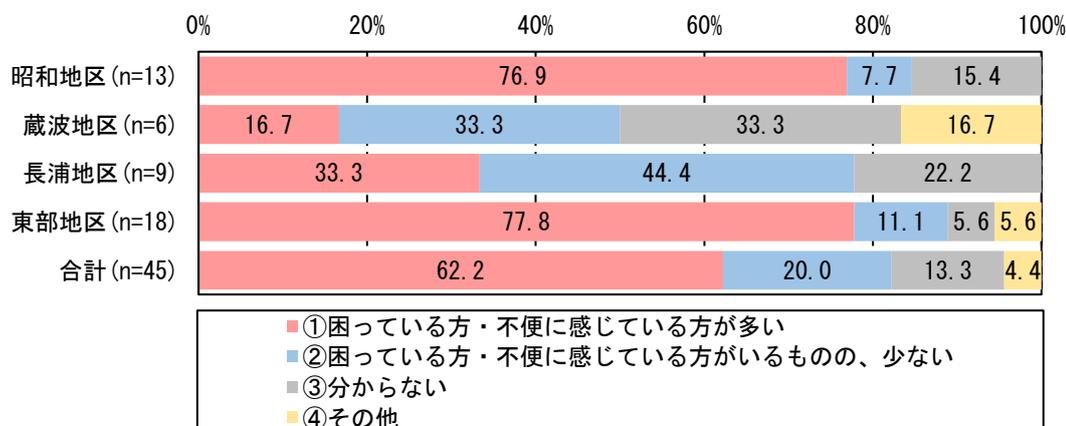
③民生委員・児童委員

昭和地区	<input type="checkbox"/> 駅やバスセンターにタクシーがいつも止まっていて欲しい。 <input type="checkbox"/> バスの本数が少ないので、代わる交通手段を充実して欲しい。 <input type="checkbox"/> 遠い地区、不便な場所へのアクセスが少なすぎる。 <input type="checkbox"/> 移動販売を実現して欲しい。 <input type="checkbox"/> タクシー券（助成金）等の告知をもっとして欲しい。 <input type="checkbox"/> 直行便で、君津中央病院、さつき台病院、帝京病院に行く路線バスが欲しい。
蔵波地区	<input type="checkbox"/> 1回500円程度で利用できるデマンドタクシーが欲しい。 <input type="checkbox"/> 路線バスの増便、循環バス（長浦駅周辺）を運行して欲しい。
長浦地区	<input type="checkbox"/> 代宿では免許証返納をする事は考えられない。 <input type="checkbox"/> 少額でも助成金などがあれば助かる。 <input type="checkbox"/> 駅にもバス停にも歩いていけるので不便は感じない。 <input type="checkbox"/> 市内循環バスを運行して欲しい。
東部地区	<input type="checkbox"/> バスの本数を増やして欲しい。 <input type="checkbox"/> のぞみ野生活支援ネットのような仕組みを他でも開始してはどうか。 <input type="checkbox"/> 車がないとここでの生活はできなくなる。 <input type="checkbox"/> 平川いきいきサポートの送迎で市原市まで行けるようにして欲しい。 <input type="checkbox"/> 安価でのタクシー利用ができるようにして欲しい。 <input type="checkbox"/> 病院専用バスを運行して欲しい。

(4) 外出する際の困り具合・不便度

日常利用する医療機関及び商業施設において、外出する際の困り具合・不便度は、東部地区、昭和地区で「困っている方・不便に感じている方が多い」の回答が7割を超えて高くなっている。

■外出する際の困り具合・不便度について



2-7 地区別の公共交通の現状の整理

＜昭和地区＞																																														
地区概要	<p>○人口：21,171人（令和4年1月）</p> <p>【主要公共施設】</p> <table border="1"> <tr> <td>公共施設</td> <td>袖ヶ浦市役所、中央図書館、市民会館、袖ヶ浦</td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>ゆりまち袖ヶ浦駅前モール</td> </tr> <tr> <td>医療施設</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>観光施設</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>教育施設</td> <td>袖ヶ浦高校</td> </tr> </table>	公共施設	袖ヶ浦市役所、中央図書館、市民会館、袖ヶ浦	商業施設	ゆりまち袖ヶ浦駅前モール	医療施設	—	観光施設	—	教育施設	袖ヶ浦高校																																			
公共施設	袖ヶ浦市役所、中央図書館、市民会館、袖ヶ浦																																													
商業施設	ゆりまち袖ヶ浦駅前モール																																													
医療施設	—																																													
観光施設	—																																													
教育施設	袖ヶ浦高校																																													
公共交通の現状	<p>【路線バス】</p> <p>代宿袖ヶ浦バスターミナル線、平岡線、三井アウトレットパーク木更津～袖ヶ浦線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">運行区間</th> <th colspan="3">便数</th> </tr> <tr> <th>方向</th> <th>平日</th> <th>土休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">代宿袖ヶ浦バスターミナル線</td> <td rowspan="2">代宿団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T</td> <td>上り</td> <td>9便</td> <td></td> </tr> <tr> <td>下り</td> <td>6便</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">椎の森工業団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T</td> <td>上り</td> <td>3便</td> <td></td> </tr> <tr> <td>下り</td> <td>2便</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">平岡線</td> <td rowspan="2">＜平日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T</td> <td rowspan="2">上り</td> <td>① 6便</td> <td rowspan="2">① 4便</td> </tr> <tr> <td>② 1便</td> <td>② 3便</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">＜土休日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T</td> <td rowspan="2">下り</td> <td>① 7便</td> <td rowspan="2">① 4便</td> </tr> <tr> <td>② 1便</td> <td>② 3便</td> </tr> <tr> <td>③ 4便</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>三井アウトレットパーク線</td> <td>袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク</td> <td>上り</td> <td colspan="2">59便</td> </tr> </tbody> </table> <p>【鉄道】 JR 内房線 袖ヶ浦駅</p> <p>【高速バス】 袖ヶ浦バスターミナル</p>	路線名	運行区間	便数			方向	平日	土休日	代宿袖ヶ浦バスターミナル線	代宿団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	9便		下り	6便		椎の森工業団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	3便		下り	2便		平岡線	＜平日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	① 6便	① 4便	② 1便	② 3便	＜土休日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	下り	① 7便	① 4便	② 1便	② 3便	③ 4便				三井アウトレットパーク線	袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク	上り	59便	
路線名	運行区間			便数																																										
		方向	平日	土休日																																										
代宿袖ヶ浦バスターミナル線	代宿団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	9便																																											
		下り	6便																																											
	椎の森工業団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	3便																																											
		下り	2便																																											
平岡線	＜平日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	① 6便	① 4便																																										
			② 1便		② 3便																																									
	＜土休日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	下り	① 7便	① 4便																																										
			② 1便		② 3便																																									
③ 4便																																														
三井アウトレットパーク線	袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク	上り	59便																																											
市民アンケート調査	<p>＜公共交通利用の特徴＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者の割合：77.8% ・高速バス利用者の割合：66.5% ・路線バス利用者の割合：14.7% ・タクシー利用者の割合：25.6% <p>＜移動の困り具合＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出時に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答の方が合わせて27.1%と、5地区中4番目に低い。 ・困っている行き先は、「袖ヶ浦駅」、「袖ヶ浦バスターミナル」が最も高く、次いで「ゆりまち袖ヶ浦駅前モール」「袖ヶ浦さつき台病院」と続いている。 																																													
地区別意見交換会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・バスの本数が少なく、バスダイヤに合わせて行動が左右されるので、小型化や本数を増やす取組が必要。 ・袖ヶ浦～長浦間の日中のバスが少ない。 ・高齢者の移動手段、要介護者や障がい者用の介護タクシーを利用しやすくして欲しい。 																																													

<長浦地区>					
地区概要	○人口：27,638人（令和4年1月）				
	【主要公共施設】				
	公共施設	長浦行政センター・長浦公民館、長浦おかのうえ図書館			
	商業施設	イオン長浦店、主婦の店長浦店、尾張屋長浦店			
	医療施設	袖ヶ浦さつき台病院			
	観光施設	—			
教育施設	槇の実特別支援学校				
公共交通の現状	【路線バス】				
	長浦駅・姉ヶ崎線、代宿袖ヶ浦バスターミナル線、のぞみ野長浦線				
	路線名	運行区間	便数		
			方向	平日	土休日
	長浦駅・姉ヶ崎線	①長浦駅～久保田～代宿団地 ②長浦駅～久保田～代宿団地～姉ヶ崎駅西口	上り	①10便	
			下り	①7便	②1便
	代宿袖ヶ浦バスターミナル線	代宿団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT 榎の森工業団地～浜宿団地～長浦駅～蔵波台6丁目～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT	上り	9便	
			下り	6便	
	のぞみ野長浦線	のぞみ野南～のぞみ野ターミナル～長浦行政センター前～長浦駅	上り	14便	9便
			下り	14便	9便
【鉄道】JR内房線 長浦駅					
市民アンケート調査	＜公共交通利用の特徴＞				
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者の割合：62.7% ・高速バス利用者の割合：48.1% ・路線バス利用者の割合：18.4% ・タクシー利用者の割合：32.4% 				
地区別意見交換会での主な意見	＜移動の困り具合＞				
	<ul style="list-style-type: none"> ・外出時に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答の方が合わせて31.5%と、5地区中3番目に高い。 ・困っている行き先は、「袖ヶ浦駅」、が最も高く、次いで「袖ヶ浦バスターミナル」「尾張屋長浦店」と続いている。 				
地区別意見交換会での主な意見	・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。				
	・商業施設や病院などへの市内循環バスを導入して欲しい。				
	・運転免許返納後の公共交通割引制度の拡充して欲しい。				
	・路線バスの運行本数を増やして欲しい。今の利用状況ならもっと小型でも良い。				

<根形地区>					
地区概要	○人口：5,743人（令和4年1月）				
	【主要公共施設】				
	公共施設	根形公民館、社会福祉センター			
	商業施設	—			
	医療施設	—			
	観光施設	袖ヶ浦公園			
教育施設	—				
公共交通の現状	【路線バス】				
	平岡線、のぞみ野長浦線				
			便数		
			方向	平日	土休日
	平岡線	<平日> ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T <土休日> ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	① 6便 ② 1便 ③ 4便	① 4便 ② 3便
			下り	① 7便 ② 1便 ③ 3便	① 4便 ② 3便
のぞみ野長浦線	のぞみ野南～のぞみ野ターミナル～長浦行政センター前～長浦駅	上り	14便	9便	
		下り	14便	9便	
市民アンケート調査	<公共交通利用の特徴> ・鉄道利用者の割合：65.2% ・高速バス利用者の割合：62.1% ・路線バス利用者の割合：36.4% ・タクシー利用者の割合：22.7%				
	<移動の困り具合> ・外出時に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答の方が合わせて40.9%と、5地区中2番目に高い。 ・困っている行き先は、「長浦駅」が最も高く、次いで「袖ヶ浦駅」、「袖ヶ浦バスターミナル」と続いている。				
地区別意見交換会での主な意見	・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。 ・もっと小型で高齢者を対象として便数や方面を充実させて欲しい。 ・路線バスの運行を増やして欲しい。 ・区域内に停留所を設置して欲しい。				

<平岡地区>					
地区概要	○人口：5,581人（令和4年1月）				
	【主要公共施設】				
	公共施設	平岡公民館、平川行政センター、平川公民館・図書館			
	商業施設	—			
	医療施設	—			
	観光施設	東京ドイツ村、袖ヶ浦ふれあい動物園、袖ヶ浦フォレストレースウェイ、森のまきばオートキャンプ場			
教育施設	—				
公共交通の現状	【路線バス】				
	姉ヶ崎線、平岡線				
	路線名	運行区間	便数		
			方向	平日	土休日
	姉ヶ崎線	①桜台団地～有秋台入口～姉ヶ崎駅前 ②茅野～高谷～平岡小前～上泉～有秋台入口～姉ヶ崎駅前	上り	①28便 ②12便	①23便 ②9便
			下り	①25便 ②15便	①21便 ②11便
平岡線	<平日> ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T <土休日> ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	①6便 ②1便 ③4便	①4便 ②3便	
		下り	①7便 ②1便 ③3便	①4便 ②3便	
【平川いきいきサポート】					
平成25年11月から有償ボランティアによる外出支援を行っている。					
市民アンケート調査	<公共交通利用の特徴>				
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者の割合：32.1% ・高速バス利用者の割合：45.7% ・路線バス利用者の割合：14.8% ・タクシー利用者の割合：19.8% 				
地区別意見交換会での主な意見	<移動の困り具合>				
	<ul style="list-style-type: none"> ・外出時に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答の方が合わせて43.2%と、5地区中最も高い。 ・困っている行き先は、「袖ヶ浦駅」が最も高く、次いで「尾張屋横田店」「平川行政センター」と続いている。 				
地区別意見交換会での主な意見	・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。				
	・企業誘致や住宅地を増やし、活性化を図って欲しい。				
	・小型のバスなどで循環してもらいたい。				
	・当地域の最寄り駅は、姉ヶ崎駅が主なので、現状のダイヤ運行を維持して欲しい。				

＜中川・富岡地区＞				
地区概要	○人口：5,237人（令和4年1月）			
	【主要公共施設】			
	公共施設	平川公民館富岡分館		
	商業施設	尾張屋横田店、コメリハード&グリーン横田店		
	医療施設	—		
	観光施設	百目木公園		
教育施設	—			
公共交通の現状	【バス路線の運行概要】			
	馬来田線、平岡線			
	路線名	運行区間	便数	
			方向	平日
	馬来田線	東横田～清川駅前～清見台東～木更津駅東口	上り	11便
下り			10便	
平岡線	＜平日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ③平川行政センター～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ＜土休日＞ ①のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T ②ドイツ村～袖ヶ浦駅～袖ヶ浦B T	上り	① 6便	① 4便
			② 1便	② 3便
		下り	③ 4便	③ 3便
			① 7便	① 4便
		② 1便	② 3便	
		③ 3便		
【鉄道】JR久留里線 横田駅、東横田駅				
市民アンケート調査	＜公共交通利用の特徴＞			
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者の割合：43.3% ・高速バス利用者の割合：40.8% ・路線バス利用者の割合：6.6% ・タクシー利用者の割合：13.2% 			
地区別意見交換会での主な意見	＜移動の困り具合＞			
	外出時に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答の方が合わせて25.0%と、5地区中最も低い。 困っている行き先は、「尾張屋横田店」が最も高く、次いで「袖ヶ浦市役所」「平川行政センター」となっている。			
地区別意見交換会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院の際の利便性に第一にルートやダイヤを検討して欲しい。 ・主要な施設に行くための小型コミュニティーバスを1日4、5便走らせて欲しい。 ・路線バスの運行を増やして欲しい。 			

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

■現状分析および各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到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間取り調査】

- 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。
- 不便な理由は、「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

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

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

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

■課題に対する詳細

①買い物・通院の際の移動手段の確保

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、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

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

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・充実や、公共交通の利用者に対するより一層の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

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月）は2019年比で高速バスが3割程度、路線バスが2割強、タクシーが2割弱の減少、鉄道の輸送人員は20%～30%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。

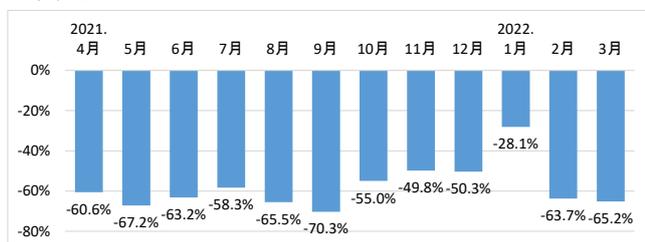
さらに、交通事業者アンケートからも乗務員の高齢化と不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にあるのが現状である。

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。

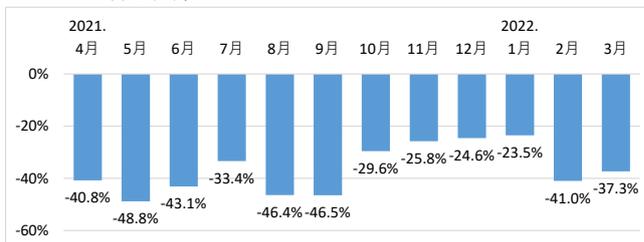
<参考>月別全国の高速バス・一般路線バス・タクシーの輸送人員（2019年同月比）

（2月3月は見込み）

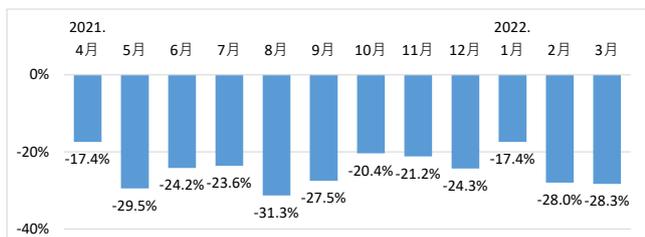
<高速バス>



<一般路線バス>

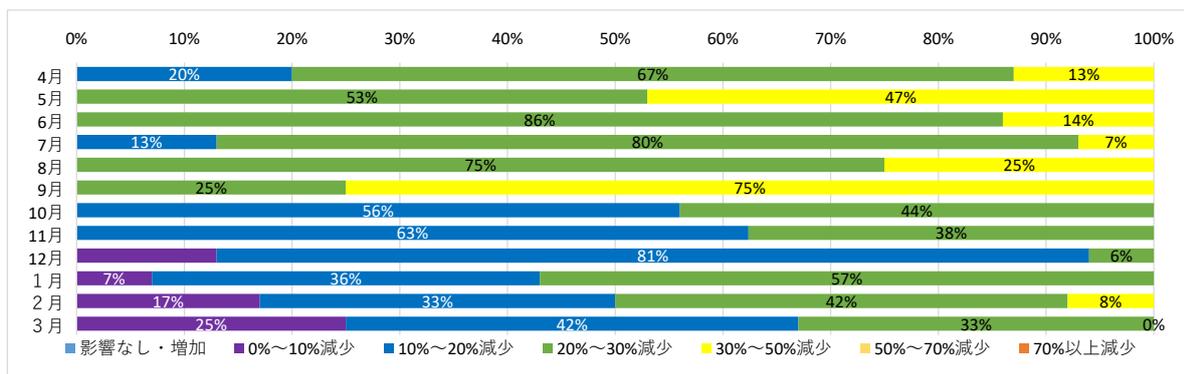


<タクシー>



<参考>月別全国の鉄道の輸送人員（2019年同月比）（2月3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2月、国土交通省）

議題（2）令和4年度事業（案）及び予算（案）について

1. 令和4年度事業（案）について

（1）袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務

① 概要

今後の人口減少や高齢化を見据えつつ、持続可能な地域公共交通網を形成するため、公共交通政策のマスタープランとなる「袖ヶ浦市地域公共交通計画」を令和3年度、4年度の2カ年で策定する。

令和3年度に実施した基礎調査に基づいて、今後の基本方針や目標、目標を達成するための具体的な方向性を定め、最終的に計画として公表する。

② 事業内容

- ◆ 地域公共交通に係る基本方針と目標の設定
- ◆ 具体的な方向性の検討
- ◆ 計画の評価方法の設定
- ◆ パブリックコメント手続
- ◆ 袖ヶ浦市地域公共交通計画の策定

③ 策定業務の実施方法

コンサルタント業者に委託する。なお、委託事業者は、令和3年度に調査業務を実施したランドブレイン株式会社とする。

（2）路線バスの利用促進に関する取組

市内バス路線を利用する高校生を対象とした利用促進に関する取組を実施する。まずは無料お試し乗車等を実施しニーズや利用状況を把握する。

その後、ニーズや利用状況に基づき、定期券利用につなげられるような取組を検討し、実施する。

(3) 袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会の開催予定**① 第1回協議会（6月上旬）**

- ◆ 令和3年度決算報告
- ◆ 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務内容及びスケジュール（案）
- ◆ デマンド交通実証事業の事業計画（案）
※運賃や運行区域等の最終的な審議を行い、結果に基づき関東運輸局に申請する。

② 第2回協議会（8月頃）

- ◆ 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務
※地域公共交通に係る基本方針（案）及び目標（案）の審議 等
- ◆ 路線バス等の公共交通の現況
- ◆ デマンド交通実証事業について

③ 第3回協議会（11月頃）

- ◆ 袖ヶ浦市地域公共交通計画（案）
※具体的な方向性（案）及び評価方法（案）の審議
計画（案）全体の審議

④ 第4回協議会（3月）

- ◆ 袖ヶ浦市地域公共交通計画
- ◆ 令和5年度事業（案）及び予算（案）

2. 令和4年度予算(案)について

令和4年度 収入支出予算(案)

(収 入)

(単位:円)

科 目	予算額	備 考
1 国庫補助金	1,209,375	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
2 市補助金	4,231,905	袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会補助金
3 繰越金	0	
4 雑入	0	
合 計	5,441,280	

(支 出)

(単位:円)

科 目	予算額	備 考
1 会議費	349,600	委員報酬 340,000円 協議会時お茶代 9,600円
2 事務費	31,680	委員報酬振込手数料
3 事業費	5,060,000	袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務委託費
4 事業費補助金	0	
合 計	5,441,280	

議題（3）デマンド交通実証事業の事業計画（素案）について

1. これまでの決定事項及び今回の審議事項

（1）これまでの決定事項

- ◆「令和4年10月からの開始を目標に、長浦地区においてICTを活用したデマンド交通の実証運行を実施するための事業者協議を進める」こと。

（2）今回の審議事項

- ① 各事業者と以下のとおり連携し、事業を実施すること。
（【資料3-2】P2からP3）
 - ◆運営主体 トヨタカローラ千葉株式会社
 - ◆運行主体 房総タクシー株式会社
 - ◆その他 株式会社アイシン（運行システム、コールセンター等）
損害保険ジャパン株式会社（健康づくりに関すること）
千葉銀行（地域経済の活性化に関すること）
協賛企業（協賛金の支出、停留所の設置等）
- ② 事業計画（素案）に関すること。
 - ◆事業の期間（【資料3-2】P3）
 - ◆導入スケジュール（【資料3-2】P3）
 - ◆事業スキーム（【資料3-2】P4）
 - ◆運行日及び運行時間（【資料3-2】P5）
 - ◆運行車両（【資料3-2】P6）
 - ◆会員登録（【資料3-2】P7）
 - ◆利用予約及び利用方法（【資料3-2】P8）
 - ◆実証内容（【資料3-2】P9）
 - ◆各種目標（【資料3-2】P10）

※運行区域及び運賃については、令和4年6月に開催予定の協議会での審議とする。

2. これまでの経過

(1) 当協議会における審議

- ◆令和3年度第2回協議会（令和3年10月25日）
「令和4年10月からの開始を目標に、長浦地区においてICTを活用したデマンド交通の実証運行を実施するための事業者協議を進める」ことについて審議、承認

(2) 各事業者との協議

- ◆バス事業者との協議（令和3年7月）
デマンド交通の実証運行を計画している旨の相談
- ◆タクシー事業者との協議（令和3年7月）
デマンド交通の実証運行を計画している旨の相談
- ◆バス事業者、タクシー事業者との協議（令和3年10月）
事業への協力等の依頼
- ◆トヨタカローラ千葉との協議（令和3年10月）
事業運営主体になる旨の依頼、相談
- ◆タクシー事業者との協議（令和4年1月）
運行主体になる旨の依頼
- ◆各タクシー事業者との協議（令和4年2月）
各タクシー事業者から運行主体になることの可否についての返答

※その他、随時協議を行っている。

(3) 関東運輸局千葉運輸支局への相談

- ◆運行計画、スケジュール及び各種申請についての相談(令和4年2月4日)

3. 今後の協議会における審議の予定

- ◆令和4年度第1回協議会（令和4年6月）
運行区域や運賃を含む事業計画（案）の最終審議、本事業開始の最終審議
※今回の審議における意見等を踏まえ、事業計画を調整し、案として提示する。

デマンド交通実証事業
「(仮称) チョイソコがうら」
事業計画 (素案)



令和4年3月

事業概要

1. 事業の内容

「(仮称) チョイソコがうら」を試験的に導入し、本市において地域内の移動手段にデマンド交通が適しているのかを実証するとともに、本格導入に向けた課題点や既存公共交通への影響を確認する。

まずは、長浦地区から実証運行を開始し、実績等を踏まえながら順次地区の拡大を検討していく。

最終的には、市内全域において実証運行を行い、各地区でデマンド交通が適しているのかを検証していく。

2. 事業の位置付け及び目指す将来像

当事業は、袖ヶ浦市総合計画及び第2期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略に位置付けされる。(今後、地域公共交通計画にも位置付ける。)

タクシーよりも安価に移動できるような、ICTを活用した乗合型のデマンド交通を導入し、自動車の運転に不安を持っている人や自家用車を保有していない人が公共交通で外出しやすい環境を整える。これにより、「外出することによる健康づくり」や、「地域内の移動によるまちの賑わいを創出」し、可能な限り住み慣れた地域で「安心して暮らせるまち」を目指す。

3. 実証事業実施の背景

高齢者の日常生活においては、自動車の運転に対する不安を感じている高齢者がおり、毎年一定数の自動車運転免許証自主返納者がいるが、公共交通が不便であるため、返納をためらう人が多い。

そのような状況の中で、移動手段を確保・維持するために、市内路線バス4路線に補助金を交付しているものの、運行状況や、停留所までの距離、費用負担の観点で、自家用車等を用いて外出せざるを得ない住民がいる。本市の公共交通分担率として、全世代では15.1%、高齢者では3.4%となっており、特に高齢者の割合は近隣市よりも低い数値となっている。

本市内の路線バスについては、日中の運行本数が1時間に1便ないし2時間に1便であり、路線バスに満足している市民の割合が29.9%と低い水準となっているが、利用状況や乗務員不足等を理由に、すぐには運行本数を増やすことはできない状況である。

そこで、デマンド交通を導入し、路線バスの運行本数の少なさや停留所までの距離などにより今まで対応できていなかったニーズに対応する。

4. システム

株式会社アイシンが提供している「チョイソコ」のシステムを用いる。

※「チョイソコ」とは

「チョイとソコまで一緒に」の略語

ICTを活用した乗合型のデマンド交通であり、予約状況に応じて効率的な乗合を可能とするルートを車載端末に表示する。

通常のデマンド交通とは違い、ドアトゥドア方式ではなく、自宅最寄りのごみステーション等を出発地（帰りは到着地）とし、地区内の協賛金を払う商店や病院等を到着地（帰りは出発地）としている。協賛金の対価として、停留所を設置したり、利用会員向けのお知らせに広告を掲載する。そのため、タクシーのようにどこへでも行けるわけではなく、協賛金を払う商店等のみ行くことができる。詳細については、資料 3 - 3「チョイソコ取り組みのご案内」のとおり。

5. 官民連携

民間企業と連携し、行政だけでなく地域全体で取り組むことによって、財政面や運営面で持続性を向上させる。

なお、連携にあたっては、協定や覚書などを締結し、各主体の役割分担を明確にした上で行う。

6. 各主体の役割

（1）事業運営主体

主体事業者：トヨタカローラ千葉株式会社

主な役割

- ・ 事業の総合的な管理に関する事
- ・ 各主体との契約に関する事
- ・ 各主体への経費の支出及び請求に関する事
- ・ 車両の用意に関する事
- ・ 協賛企業の募集に関する事
- ・ 事業の周知及び利用促進等に係るPRに関する事
- ・ 苦情、要望に関する事

（2）運行主体

主体事業者：房総タクシー株式会社

主な役割

- ・ 利用者の運送に関する事
- ・ 運賃の收受及び管理に関する事
- ・ 車両の保管、維持及び管理に関する事
- ・ 道路運送法に係る各種申請に関する事

(3) その他

①株式会社アイシン

主な役割

- ・ 運行システムの提供に関すること
- ・ 各種統計データの管理、提供に関すること
- ・ コールセンターの運営に関すること
- ・ 利用登録に関すること

②損害保険ジャパン株式会社

主な役割

- ・ 利用者の健康増進に関すること

③千葉銀行

主な役割

- ・ 地域経済の活性化に関すること

④協賛企業（地域の商店、病院、銀行等を想定）

主な役割

- ・ 協賛金の支出に関すること
- ・ 停留所看板の設置場所の提供に関すること
- ・ 会報への情報提供に関すること
- ・ 会員登録申込書の設置に関すること

⑤市

主な役割

- ・ 負担金の支出に関すること
- ・ 各連携機関との調整に関すること
- ・ 地域公共交通活性化協議会における各種協議に関すること
- ・ 協賛企業の募集に関すること
- ・ 事業の周知及び利用促進等に係るPRに関すること
- ・ 苦情、要望に関すること

7. 事業の期間

令和4年9月から令和7年9月まで

令和4年9月は事業開始に必要な準備（試走、システム動作確認等）を行う。

令和4年10月から道路運送法第21条の許認可の期限（特例で3年程度、通常1年間）である令和7年9月までを実証運行期間とし、このうち、令和7年4月から令和7年9月までを運行しながら評価を行う期間とする。

ただし、法第21条の許認可の特例が適用されない場合、法第4条の許認可を取得する。

8. 導入スケジュール

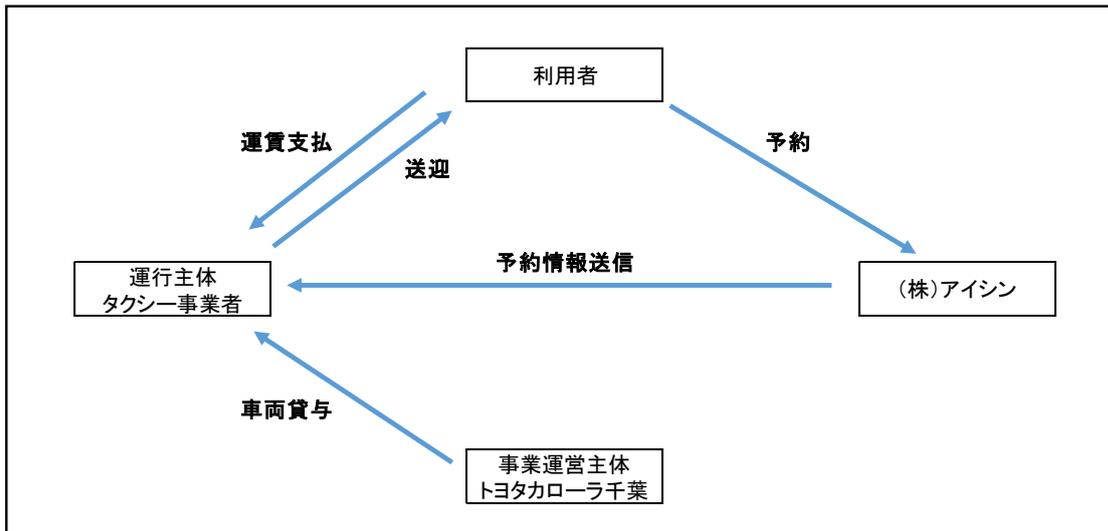
資料3-4「スケジュール表」のとおり

事業スキーム

1. 運行スキーム

以下の図のとおりとする。

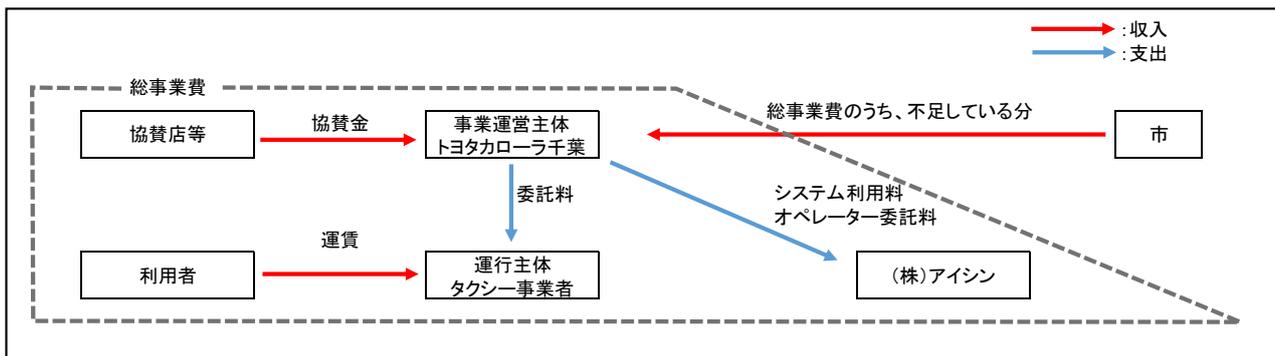
なお、詳細については別添 3 - 5 「運行イメージ図」を参照。



2. 事業費スキーム

（株）アイシンとのシステム利用等の契約や運行主体との委託契約等については、トヨタカローラ千葉が行う。

総事業費から収入を差し引いた額を、市が負担金としてトヨタカローラ千葉に支出する。支出は、毎月精算とする。



運行概要

1. 運行区域

原則長浦地区とする。

なお、令和4年6月の協議会で審議を行う。

【該当する大字】

今井、今井1～3丁目、蔵波、蔵波台1～7丁目、久保田、久保田1～2丁目、代宿、久保田代宿入会地、椎の森、北袖、中袖、長浦、長浦駅前1～8丁目
※本市人口統計の区分に準ずる。

【乗降場所（停留所看板設置場所）】

◆事業者停留所

長浦地区内の商店、病院、銀行等のうち、協賛金を支払う企業
※開始当初は、協賛金を強制せずに乗降場所として設定

◆公共施設停留所

市役所、長浦公民館、市民会館、長浦おかのうえ図書館、JR袖ヶ浦駅、JR長浦駅、ゆりの里、袖ヶ浦バスターミナル

◆住宅地停留所

最寄りのごみステーション、公園等
※人口密集地では、概ね半径100mに一つ設定

2. 運行日及び運行時間

運行日：月曜日から金曜日まで（土日、祝日、年末年始を除く）

運行時間：午前9時から午後4時まで（午後4時降車完了）

3. 予約日及び予約可能期間

運行日の午前8時30分から午後4時まで

利用日の1か月前から当日の30分前までの運行を予約可能

4. 利用のルール

- ・利用者は、事前に会員登録することとし、利用の際には事前予約とする。
※会員証が手元に届き次第、利用可
- ・一人で乗降できること。ただし、介助者がいる場合にはこの限りでない。
- ・市役所から袖ヶ浦駅など、地区外公共施設から地区外公共施設への移動は不可

5. 運賃

以下のとおりとする。

なお、令和4年6月の協議会で審議を行う。

介助者については、登録を不要とするが運賃は発生する。

また、未就学児とその保護者が同乗する場合は、未就学児の運賃は無料とする。

(1) 運賃表

		降車	
		長浦地区	長浦地区外の 公共施設
乗車	長浦地区	300 円	500 円
	長浦地区外の 公共施設	500 円	×

(2) 決済方法

現金、回数券及び交通系 IC カード

6. 運行車両

トヨタ ノア（7人乗）2台

本事業の車両であることが一目で認識できるように、車両にラッピングを施す。

また、高齢者や障がい者が乗降しやすいように、手すりやステップを搭載する。

なお、万が一故障等が発生した場合には、臨時的に房総タクシー株式会社の車両を用いる。

会員登録

1. 会員登録対象者

長浦地区に在住の人

2. 会員登録費用

無料とする。

3. 会員登録方法

(1) 会員登録手続

◆紙媒体での登録

- ①利用を希望する個人別に会員登録申込書を記載し、(株)アイシンに送付
※送付の際には、専用の封筒(料金後納)に入れて投函
- ②(株)アイシンから会員証が届く。

◆オンラインでの登録

- ①会員登録オンラインフォームにアクセスする。
※QRコード及びURLをチラシ等に記載する。
- ②必要項目を入力する。
- ③(株)アイシンから会員証が届く。

(2) 会員登録申込書の配布場所

- ・トヨタカローラ千葉袖ヶ浦店
- ・市役所(総合受付、企画政策課、〇〇課・・・)
- ・導入地区の行政センター
- ・導入地区の公民館
- ・各スポンサー企業
- ・包括連携協定を締結している各企業からの配布

利用予約及び利用方法

1. 利用対象者

会員証が手元に届いており、かつ、事前に利用予約をした人

2. 利用予約方法

◆電話での予約

- ①専用ダイヤルに架電する。
- ②名前、会員番号、利用希望日、乗車場所と行先、希望到着時刻を伝える。
- ③オペレーターから利用者に対して乗車時刻を伝える。

◆オンラインでの予約

- ①利用予約オンラインフォームにアクセスする。
※QRコード及びURLをチラシ等に記載する。
- ②名前、会員番号、利用希望日、乗り場と行先、希望到着時刻を入力する。
- ③利用者に対して乗車時刻が伝えられる。

3. 利用方法

- ①伝えられた乗車時刻の5分前までに、乗車場所に行く。
- ②乗車したら、運賃を先に支払う。
- ③目的地に到着したら、降車する。

実証内容

1. 各年度における実証内容

(1) 令和4年度（10月から）

市内1地区（長浦地区）での実証運行の開始し、利用者の利用目的や利用年齢層、人口密度の大小による利用頻度の違いなどを確認・検証

(2) 令和5年度

- ・ 令和4年度の実績を踏まえつつ、他の交通手段への影響の有無や、当デマンド交通が日中のバス路線の代替手段になりえるかを検証

(3) 令和6年度

- ・ 前2年度の実績を踏まえ、令和7年10月からの本格導入を検討

(4) 令和7年度（9月まで）

- ・ 実証運行を継続しながら、各年度の目標達成状況や実績を分析

各種目標

1. 最終目標

「安心して暮らせるまち」の実現

2. KPI（中間目標）の設定

最終目標である「安心して暮らせるまち」を達成するための中間目標として、以下のとおりKPIを設定する。なお、各年度においてKPIが達成できない場合、運行方法等を見直すこととする。

KPI	事業開始前 (現時点)	令和4年度末	令和5年度末	令和6年度末
高齢者の年間利用者数(人)	0	400	700	900
利用者一人当たりの年間利用回数(回)	0	12	30	36
利用登録者数(人)	0	900	1,500	1,900
健康づくりや地域経済の活性化に協力する企業数(社)	0	5	15	25

3. 長浦地区の本格導入の基準

令和7年10月からの本格導入に際して、判断基準となる指標を設定する。なお、各指標については、令和7年3月末時点での数値とする。以下の指標を地区住民と共有し、事業を推進していく。

(1) 乗合率

1.50以上

この数値を下回る場合、既存タクシーの活用に切り替えることを検討する。

(2) 年間利用者数

500人以上（実人数、1人が何度利用しても1人として計算）

この数値を下回る場合、需要が大きくないと判断し、事業廃止も検討する。

(3) 収支率

15%以上

この数値を下回る場合、運行台数や運行時間を縮小することを検討する。

健康増進のための乗り合い送迎サービス



取り組みのご案内

AISIN

株式会社 アイシン



アイシンのご紹介

トヨタグループ TOYOTA

株式会社豊田自動織機製作所
 トヨタ自動車株式会社
 株式会社ジェイテクト
 愛知製鋼株式会社
 トヨタ車体株式会社
 トヨタ車体東日本株式会社
 豊田通商株式会社
株式会社アイシン
 豊田合成株式会社
 株式会社デンソー
 トヨタ紡織株式会社
 東和不動産株式会社
 株式会社豊田中央研究所
 (トヨタグループ13社)

社名：株式会社アイシン

設立：1965年8月31日 2021年4月1日にアイシン精機とアイシン・エイ・ダブリュが経営統合

本社：愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地

資本金・売上：資本金450億円 / 売上3兆5257億円 (2021年3月期)

連結子会社：208社 (国内75社 海外133社)

従業員：連結119,535人/単独37,644人

事業内容：自動車部品、エネルギー・住生活関連製品の製造・販売

新規事業創出の取り組みとして
2018年にチョイソコを創業



自動車部品
(機関・車体・情報電子)



エネルギー・住宅関連機器



カーナビゲーション



パーソナル
モビリティ
ILY-Ai





チヨイツコとは？

- 地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献するオンデマンド交通※。(※固定路線無し・時刻表無し・予約型)
- 従来のオンデマンド交通と異なり、民間企業が運営主体※となり、自治体以外のエリアスポンサーからの協賛を得ることで採算性を向上。エリアスポンサーには停留所を付与。
※運賃無償の実証実験時は自治体が運行主体
- 単なる運行システムの提供に留まらず、高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりをエリアスポンサーと共に推進。



企画の背景

都市も深刻 買い物弱者



このままでは日本はダメになるのでは？
という危機感

小規模店閉店、400店舗が消失

④最前線

2017年(平成29年)12月28日 木曜日

高岡 コミュニティバス

本年度で廃止

市方針 財政難で経費削減

高岡市が中心市街地で運行していたコミュニティバスを本年度で廃止する方針を固めたことが27日、関係者会議で決まった。廃止は、財政難を解消するために取り返しの利かない経費削減策の一環として、市内10万円の運行経費を削減する。コミュニティバスは、オレオレブルーの2路線が中心市街地で運行していたが、オレオレブルーは、高齢者専用車両を導入し、運行を継続している。オレオレブルーは、高齢者専用車両を導入し、運行を継続している。オレオレブルーは、高齢者専用車両を導入し、運行を継続している。

“買い物弱者”とも呼ばれる交通難民の増加

＜主な要因＞

- 商業集積場所の変動
- 既存公共交通の衰退
- 高齢者運転免許自主返納の促進

昨今の痛ましい高齢者事故報道増加により運転免許返納が加速化

過疎地域だけではなく都市部でも課題に



既存の交通（オンデマンド型含む）に課題あり 新しい交通のしくみが必要

過去最高歩行中が半数

通事故死高齢者47%

昨年

警察庁が発表した高齢者の交通事故死者は、過去最高となった。死者の半数以上は歩行中だった。歩行中の交通事故死者は、過去最高となった。歩行中の交通事故死者は、過去最高となった。歩行中の交通事故死者は、過去最高となった。

中国バス5～7路線廃止検討

少子高齢化で維持困難

社長「市町に方策提案」

来年4月以降に、奥東部などのバス路線のさらなる廃止を検討している中国バス（福山市）。小嶋光徳社長は26日、福山市であった記者会見で、少子高齢化の中で路線維持が難しいと語り、「恒久的に公共交通を守れる形を各自治体に提案している」と述べた。26日、福山市で記者会見を行った中国バス社長は、少子高齢化の中で、バス路線の維持が難しくなっていると述べた。市町に方策を提案しているという。

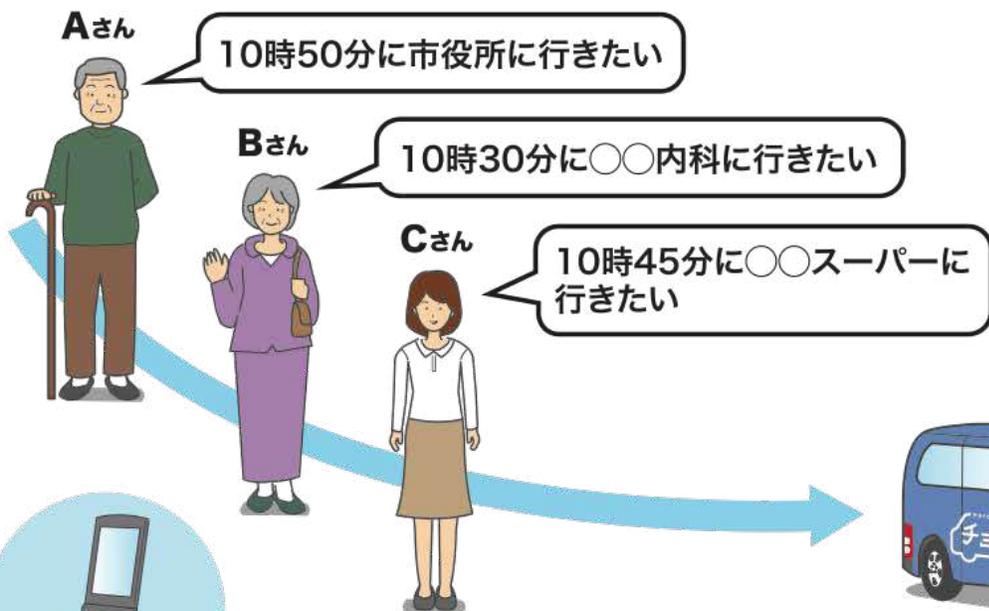
会員登録された
チョイソコ会員



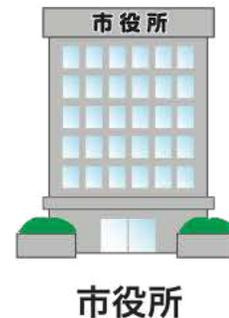
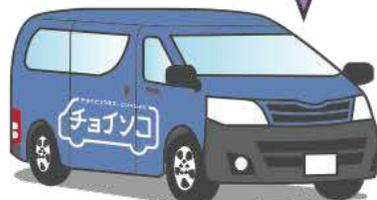
運用システム

エリアスポンサー

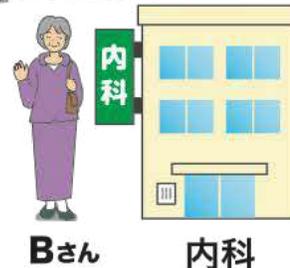
固定された路線
や時刻表は無し



複数の方が
乗り合わせる



エリア
スポンサー



Bさん

内科

エリアスポンサー

受付センター
に電話する



専用システム

- ①Bさんを10時25分に内科に
- ②Cさんを10時40分にスーパーに
- ③Aさんを10時45分に市役所に送る

※専用システムが最適な経路・乗り降り順を計算します。
利用者の希望を100%叶えるものではありません。



受付センター

Point
会話（電話）の
有効性非常に
高い



名称とデザイン

高齢者にわかりやすい名称と親しまれるためのデザイン。
全国の自治体への展開を想定したVIシステム。

「チョイソコ」の名称は「チョイス」と「コース」を組み合わせた造語であり、「コースを選ぶことで外出したいと思うようになる」期待を込めて命名。近距離移動を表す「チョイとソコまで」という意味も含ませている。

高齢者へのヒアリングを行い、**呼びやすさ、覚えやすさ、親しみやすさ**に配慮し決定。

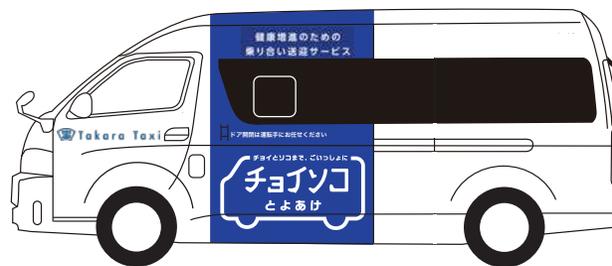
シンボルマークに表現されている「チョイソコ」の各文字は老若男女の人を表し、利用者の多様性を表現。

シンボルマーク（各文字が人を表している）

自治体名入り



車両デザイン





チョイソコとよあけのご紹介



愛知県豊明市について



豊明市は愛知県のやや西部に位置しており名古屋市南部に隣接。名古屋都市圏の住宅都市となっている。かつてのニュータウンが残るエリアと住居田園が混在するエリアがある。

【DATA】

人口：約6万9千人

面積：23.22km²

高齢化率：24.8%

全国で2019年度の自治体職員・議員による視察の受け入れ件数が最も多かった事業は、愛知県豊明市の「地域包括ケア豊明モデル」（271件）。（日経BP社調べ）

豊明市は2018年7月に「高齢者が外出したくなるまちづくり」の取り組みを開始。高齢になっても不自由なく暮らせる社会を目指し、民間企業と連携し高齢者の生活を支えるサービスづくりを進めている。

「チョイソコとよあけ」は代表的な取り組みのひとつ。



愛知県豊明市にて実施中



愛知県豊明市にて公共交通として有償運行中。
(道路運送法第4条における一般乗合旅客自動車運送事業)

住宅地停留所



ゴミステーションを活用



公園や集会所



車両は現在2台



ステップや手すり設置

公共施設・事業者停留場

公共施設



病院・診療所



買物



娯楽施設や飲食店等
(全40箇所以上)

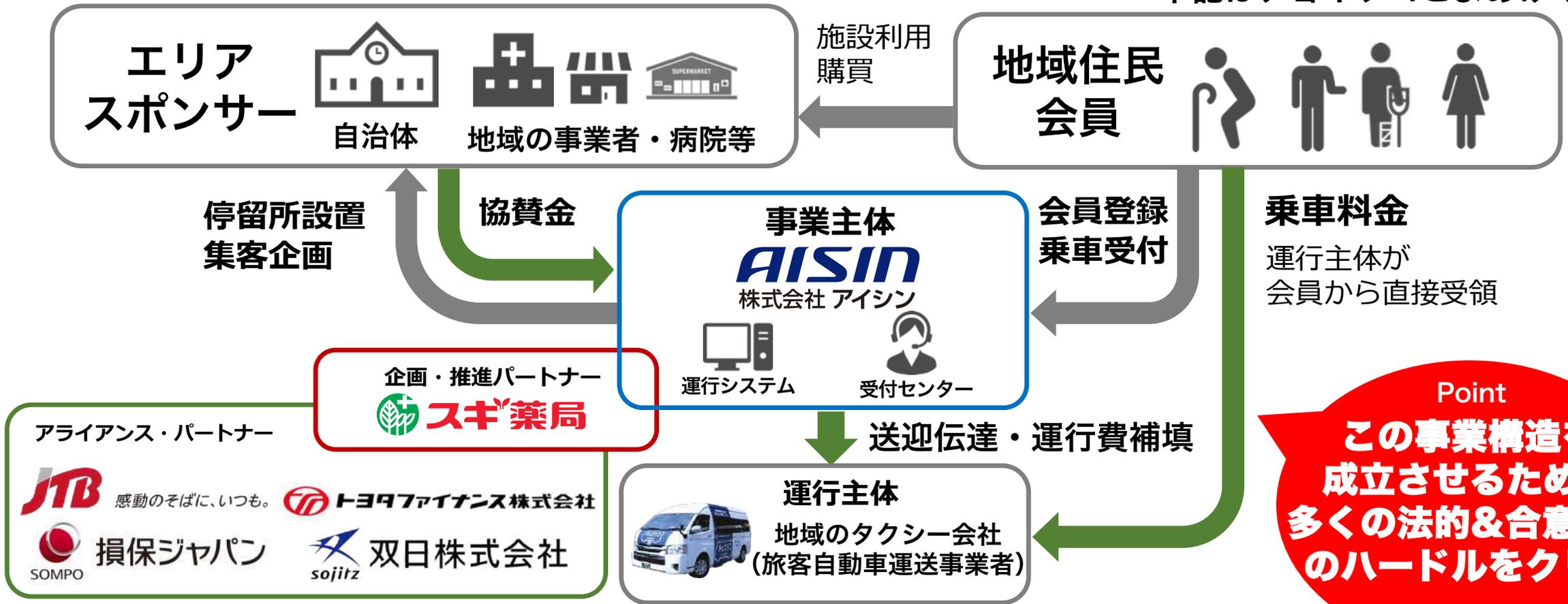


事業構造



チョイソコは民間企業が事業主体となり、地域のタクシー会社と提携し運行。既存公共交通とWin-Winの関係を築くビジネスモデル。

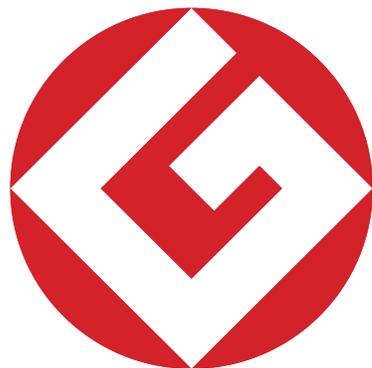
下記はチョイソコとよあけの例



Point
この事業構造を
成立させるために
多くの法的&合意形成
のハードルをクリア



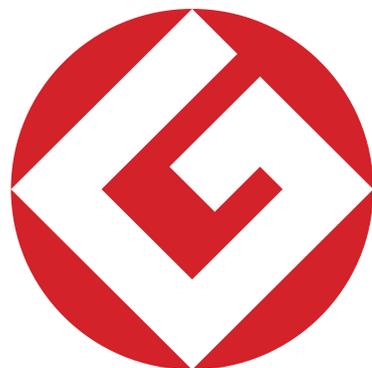
2019年グッドデザイン賞特別賞受賞



GOOD DESIGN AWARD 2019

グッドフォーカス賞

[新ビジネスデザイン]



GOOD DESIGN AWARD 2019

BEST 100



チョイソコとよあけの住宅地停留所



ゴミステーションや公園等に約60箇所設置

10 榎山曲角

市民農園へ下る坂道の手前



榎山竹林のチョイソコ停留所から、市民農園方向へ向かって進みます。農園まで降りる坂道の手前、車止め横の個人様宅フェンスに停留所の看板があります。

9 間米東

美容室の隣の空き地に看板



237号線間米東交差点を二村台方面へ進んだ、1つ目の交差点、近くにガソリンスタンド、コンビニがあります。「無断駐車禁止」の看板下にあるので見えにくいことがあります。

2 奥鶴根南口

ゴミ置き場ネットに停留所看板



中京競馬場北交差点を鶴根方面へ進んだ、1本目の道を左に入る。道なりに進んで工事用バリアードを過ぎた先にある、T字路のゴミ置き場看板が設置されています。

1 中京競馬場北

中京競馬場北交差点の緑区側



コンビニ対面の電光掲示板を囲んだフェンスに看板があります。乗降は数回町内会のゴミ置き場の空き地内で行います。

Point
ゴミステーションが適している

12 菅前

老人ホーム入口に看板



県道237号線榎山鶴根の交差点を、榎山地の方向へ入り、道なりに進んだ住宅型老人ホームの駐車場入口の壁に看板が設置されています。

11 榎山竹林

個人様宅に看板設置



ひまわりバス「西部保育園」バス停から二村台方面へ進み、硝子建材店がある道を右に入ります。2つ目の十字路を左に200メートル進んだ、個人宅フェンスに看板があります。

4 メンバースタウン豊明

ゴミ置き場の鉄格子に停留所看板



メンバーズタウン内の小さな公園前のゴミ置き場に看板が設置されています。ネットがかかっているのがかかっているのが見えるのでご注意ください。

黄色のネットに停留所看板



間米東の交差点を藤田医科大学方面へ進み、通りから1本側道へ入ります。100メートルほど進んだところにある、黄色のネットがかかったゴミ置き場に停留所看板が設置されています。

14 敷田町内会防災倉庫

防災倉庫に設置



子寶寺大狹間龍神の近く、白い壁の7階建てのマンションの前、「敷田町内会自主防災倉庫」と書かれた倉庫に看板があります。

13 榎山鶴根

信号機のない交差点



237号線榎山鶴根の交差点を榎山公園方面に入った、榎山町内会地区に看板が設置されています。

6 服部パーキング

茶色のフェンスに看板



西部保育園と大狹間下池の間の道沿い、月極駐車場、資源ゴミ置き場近く、個人様宅のフェンスに看板が設置されています。

5 中京競馬場舎宅前

茶色のフェンスに看板が設置



競馬場正門前交差点と、中京競馬場南東交差点の間、競馬場舎宅近くの12階建てのマンション駐車場、茶色のフェンスに看板が設置されています。



コミュニティづくりと情報展開



住民密着型のコミュニケーションを積極実施。住民説明会の実施、コールセンターの充実、マスメディアを活用した情報展開。

■住民説明会



Point
30回を
超える回数

Point
センターへの
高い満足度

■メディア



チョイソコのオペレーションセンターです



Point
多数の
媒体露出

Point
地域貢献
としての
協賛



エリアスポンサー



チョイソコとよあけを支えていただいている
民間事業者のエリアスポンサー。

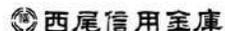
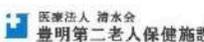
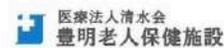
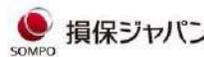
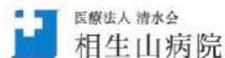
プラチナスポンサー



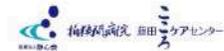
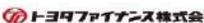
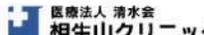
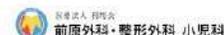
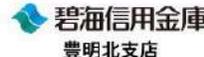
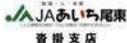
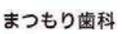
ゴールドスポンサー



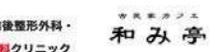
シルバースポンサー



ブロンズスポンサー



ホワイトスポンサー



Point
地元
金融機関
が高関心



外出促進の“コトづくり”

会員向け会報誌「チョイソコ通信」を発行。
エリアスポンサーの販促・広報宣伝に活用。

Point

「紙」である
有効性高い

チョイソコ通信 vol.28

あつという間に寒さを感じる季節になりましたね。皆様風邪をひかないように気を付けてください。しっかり防寒の装備を整えて、引き続きソーシャルディスタンスには充分に気を付けてチョイソコを利用して出かけましょう。

豊知トヨタ 豊明店 10月からチョイソコの停留所になりました！

10月から開催している「スマホ教室」でもお世話になっております豊知トヨタ自動車株式会社 豊明店が10月からチョイソコ停留所に加わりました。奥村店長からメッセージをいただきました。

「これから高齢化が加速していき、車を手放す方もいればまだまだ車を利用される方もいらっしゃると思います。今後、全車種展開をしていくのですが、チョイソコ会員のみならずご家族の方にもできるだけわかりやすく、端的に、最適な車を選んでいただけるようにサポートしていきたいです。」

農作物とスタッフのみなさま
コンパクトカーへの乗り換え、安全に配慮したサポカーなど、チョイソコのようなデマンド交通も含めて車の在り方が多様に変化していきます。心強いパートナーとして今後ともよろしくお願ひします。様々なイベントをこれからも開催していただけますので是非ご参加ください。

スマホ教室開催中です。 次の開催は 12/10(木) & 1/21(木)
★各日複数回予定しています。開催時間については同封のチラシをご参照ください。 ●豊明市阿野町池下92-2 0562-93-8511

チョイソコイベントレポート
豊明の天然記念物「ナガバノイシモチソウ」を見ながらウォーキングを楽しむ

当日は、湿度50%台で風速3mという爽やかな風の吹く晴天となりました。ラジオ体操をしたら、さあ出発！大狭間湿地の多様な植物を堪能した後、ナガバノイシモチソウの自生保護地まで約2kmの道のりをノルディックポールを使用してウォーキング。

前日まで曇りや雨の不安定な天候が続きましたが、天気にも恵まれ、気持ちのいいウォーキング日和を楽しんでいたのだと思います。

参加者からは「市内にこんなにステキなところがあったことを、知ることができて良かった」と嬉しい感想もいただきました。

チョイソコトピックス

豊明市役所健康長寿課イベント

日時	内容	場所	チョイソコ停留所
12/3 (水) 10:15～12:00	楽しく脳トレしませんか？ 健康マージャン	けやきテラス	ふじたまちかど保健室
12/10(木) 9:30～12:00		豊明市役所	西原信用金庫豊明支店 ※豊明寺まで徒歩350m
12/17 (水) 9:30～12:00			
12/24 (日) 9:30～12:00			
12/15 (水) 14:00～15:00	長寿の学び場「ヒートショックとは？」 共催：藤田医科大学地域包括ケア中核センター	商工会館一階 イベントホール	豊明市役所
11/27 (金) 13:30～15:00	スポーツ大会	西村	
12/25 (金) 13:30～15:00	クリスマス会 (コーラス練習なし) 健康長寿課	けやきテラス	ふじたまちかど保健室

お問合せ：豊明市役所健康長寿課 0562-92-1261 ※参加時はマスクの着用、検温、手指消毒をお願いします。

「みんなで作るとよあけお出かけ地図」
探検したい地蔵堂や寺を、ご紹介いたします。 12月末日まで実家中心にご参加お待ちしております。 入会費・年会費各500円分プレゼントします！！

豊明の日に染みつけたいソウチューを
ご馳走してあげたい。パンがふわふわです！
●豊明市役所健康長寿課

ご大層で寒い季節にきれいな花を
ご馳走してあげたい。パンがふわふわです！
●豊明市役所健康長寿課

お昼には、ちゃんと食べてください。
●豊明市役所健康長寿課

イベントのお知らせ ★内容は同封のチラシをご参照ください。

- 歴史講座**
「へー！なるほど！知れば知るほど面白い」
豊明の歴史と地名の由来 会場：ネット東海豊明店
説明：豊明市役所生涯学習課 岸田裕夫氏
- 餅つき会&防災イベント**
12月28日(月) 場所：チョイソコ停留所 アイランスカフェ カカイ
- Baking Soon!** 来年1月開催予定 **みんなで行く！「ららぽーと東郷」**
詳しくは来月のチョイソコ通信でご案内いたします！

※名鉄バスからのお知らせ
10/1から豊明線時刻表を改正しています。名鉄バスへの乗り継ぎはお気を付けてください。
※チョイソコは12/29～1/3 運休となります。ご了承ください。

コロナウィルス感染予防対策とお願いについて
●チョイソコでは毎日、車両内の手すりなどのアルコール消毒を行い、車内にはアルコール消毒液も設置しています。
●ドライバーにもマスクの着用、手指消毒を徹底しております。
●会員の皆様におかれましては、発熱などの自覚症状がある場合のご利用はお控え下さいますようお願いいたします。
●マスクの着用や咳エチケットなどの配慮をいただけますようお願いいたします。

チョイソコへのお問合せ ☎057-00-81194 (平日8:30～16:00)

豊明市役所 公的保険外サービス 協定事業 **カラオケ CLUB**

チョイソコ
カラオケクラブダム豊明店が停留所に！

チョイソコ会員証をご提示で
片道乗車料金
カラオケ料金 **200円分**
サービス！

注意事項
●ご利用はチョイソコ運行日に準じます。(平日9:00～16:00)
●会員証1枚につき、お一人様200円割引となります。
●他の特典・割引との併用はできません。

停留所 **カラオケCLUB DAM 豊明店**
豊明市大久伝町南4-3 TEL.0562-91-3020

◆チョイソコに関するお問い合わせ：予約受付センター 057-00-81194 (ハイ、イクロ)
電話受付 平日8:30～15:30

チョイソコ運行時間
平日 9:00～16:00 皆様のご利用をお待ちしております！

エリア
スポンサーの
チラシを同封

地域住民
会員に
毎月郵送



外出促進の“コトづくり”



Choyisoお出かけイベント



竹ざる豆腐づくり体験

栄養満点！ひんやり豆腐で夏バテ解消！

うれしい！
ランチ
お土産付き

【日時】8月27日(木) 9:30 豊明市役所集合

【場所】とうふや豆蔵 刈谷銀座店 刈谷市銀座4-40

【参加費】Choyiso1乗車200円 乗車時に各自で運賃箱に入れてください。
お豆腐づくり(ランチ・お土産付き)ひとり2,000円 現地で各自お支払いください。

【持ち物】保冷バッグ、保冷剤、エプロン、三角巾

【服装】動きやすい服装と靴、マスク着用

【申込先】8/6(木)までにChoyisoセンターへ ☎057-00-81194

氏名・会員番号・同行者をお伝えください。
申込人数に制限がございます。お申込みは先着順となりますので、ご了承ください。



以下について対応いたしますので、ご協力をお願いいたします。

- ・発熱をされている場合は、ご参加をお断りいたします ※集合時に検温いたします
- ・マスク着用 (ランチは席の間隔をあける予定です。座席後にお外してください)
- ・集合、解散時に、アルコール消毒を実施
- ※コロナ感染の状況を鑑み、急遽、中止とする場合がございますので、ご了承願います。(中止は前日までにご連絡いたします。中止の場合は費用負担はございません。)

【企画主体】アイシン精機



9月14日(月) Choyiso 特別公開!

今しか観られない!! 豊明の天然記念物

ナガバノイシモチソウ 【公開時間】 10:30~12:00

大狭間湿地 【公開時間】 10:00~11:00

愛知県指定

豊明市指定

自生地見学のみもOK! 公開時間内にお越しください

葉の表面に多数ある腺毛から粘液を分泌し、花の香りに誘われ飛来した昆虫を捕え、消化吸収していく様子が観られるかも!

野原一面に広がるシラタマホシクサが見ごたえたっぷり!

観ながら体を動かそう ウォーキングを楽しむ

9/14(月) 勅使墓園停留所に10:00集合 ※雨天中止・小雨決行



【服装】動きやすい服装、運動靴、帽子

【持ち物】飲み物、タオル、ノルディック用ポール(お持ちの方のみ)

【参加費】無料 ※Choyisoご利用の場合は1乗車200円 乗車時に各自で運賃箱に入れてください。

【申込先】8/31(月)までにChoyisoセンターへ ☎057-00-81194 氏名・会員番号・同行者をお伝えください

当日参加者全員に栄養ドリンクプレゼント!

以下について対応いたしますので、ご協力をお願いいたします。

- ・発熱をされている場合は、ご参加をお断りいたします ※集合時に検温いたします
- ・マスク着用 ※ウォーキング時、人との距離(2m以上)がある時にお外してください
- ・集合、解散時に、アルコール消毒を実施
- ※コロナ感染の状況を鑑み、急遽、中止とする場合がございますので、ご了承願います。(中止は前日までにご連絡いたします。中止の場合は費用負担はございません。)

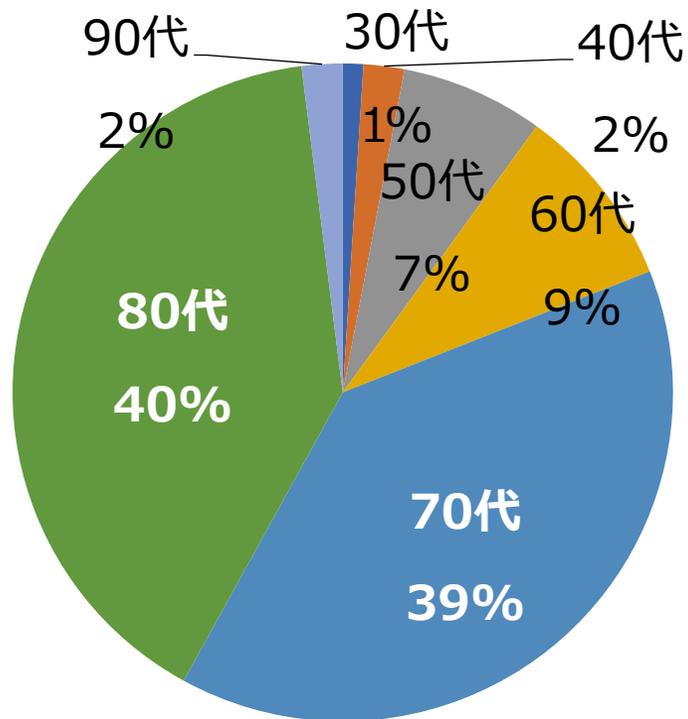
【企画主体】アイシン精機【協力】豊明市役所 生涯学習課、健康長寿課



会員・利用の状況



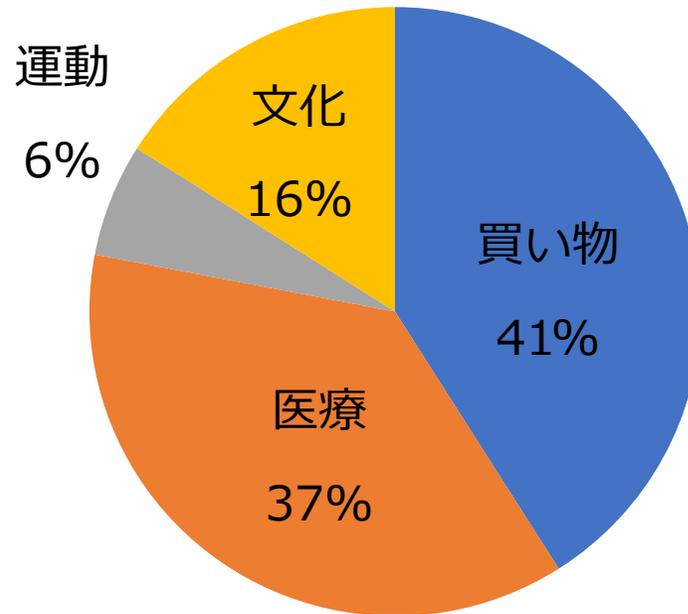
登録会員の年代別内訳



70代・80代の方で
8割を占める

徐々に90代が増加中

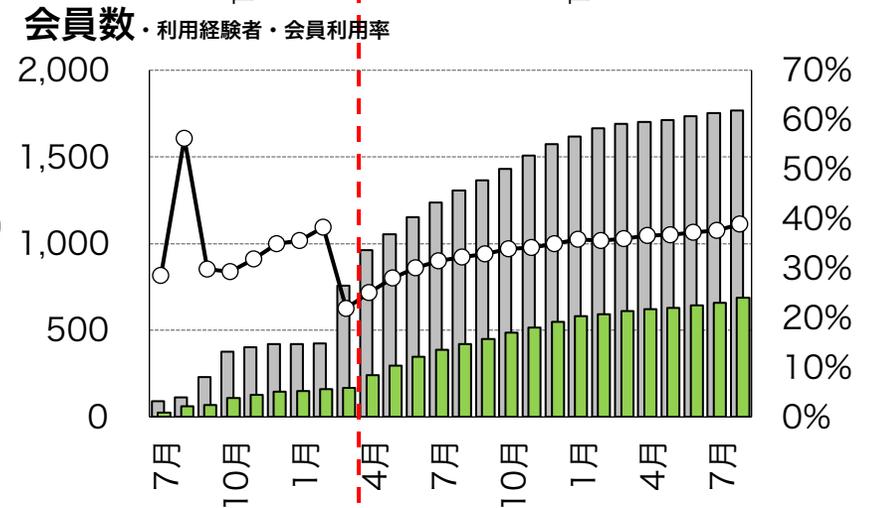
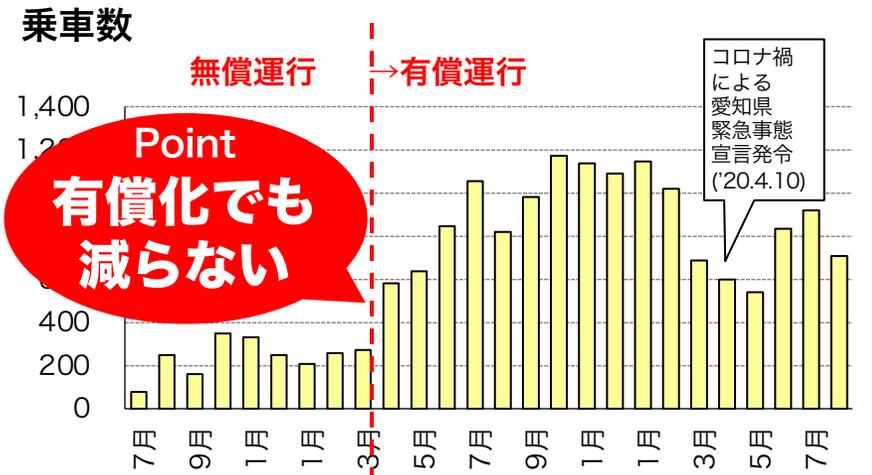
利用回数の目的別内訳



買い物と医療（通院・見舞い）
で8割を占める

その他目的の割合を
増やすのが直近の課題

乗車数・会員数の推移

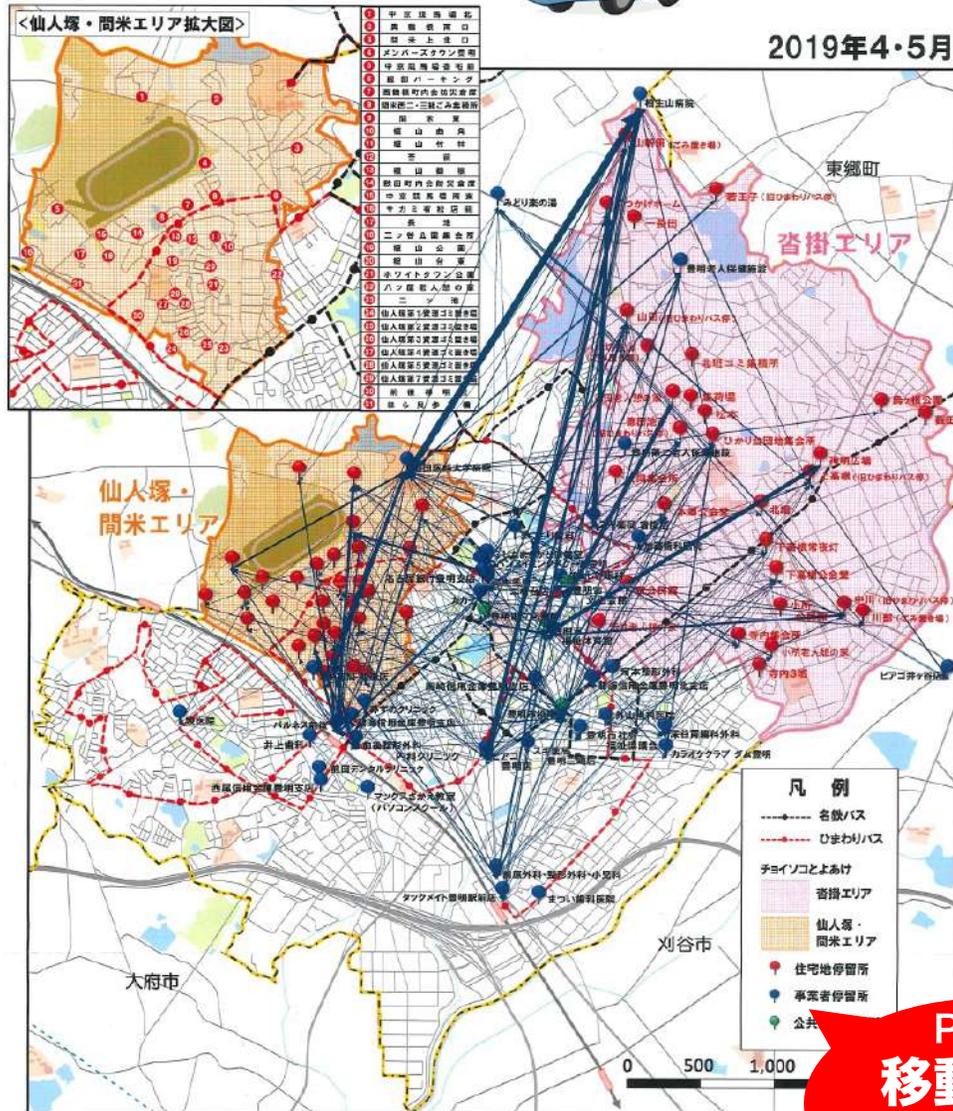




会員・利用の状況



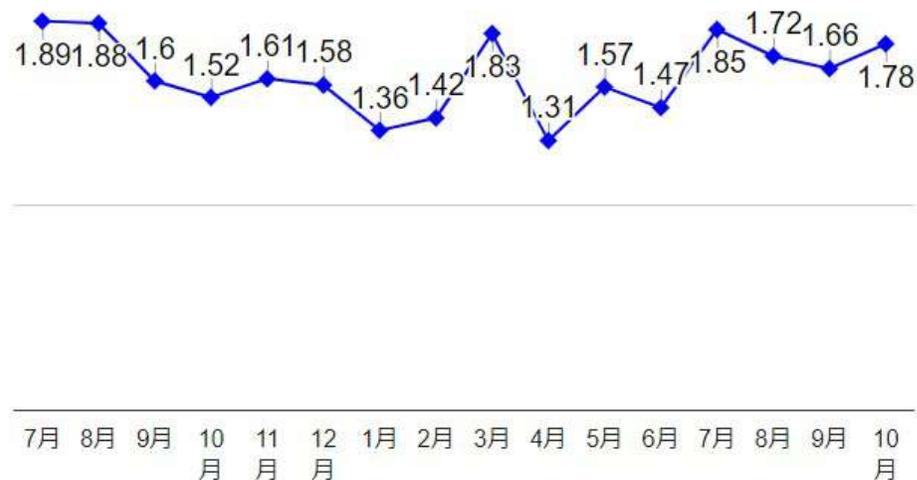
2019年4・5月



【考察】

- 利用者はエリア内に設置されたチョイソコ停留所を網羅的に移動しており、行先が多岐に渡っている。
- 藤田医科大学、相生山病院、パルネス前後（前後駅）、豊明市役所、豊明市福祉体育館への移動が多い。
- 乗合率は2人以上を目標にしているが、月平均で達成するには工夫が必要。（多人数でおでかけするイベント開催等）

月別 乗合率（人）



月ごとに、乗降場の各区内で、平均で何人乗り合わせたかを表示
 乗合率 = 乗車時の合計人数 / 合計区間数

(出典: 豊明市企画政策課)

Point
移動情報
がとれる



プロセス



自治体やパートナー企業との協調から開始。
無償運行による需要確認と合意形成を並行したのち有償運行。

2017年

運行企画検討及び パートナーシップ形成期

自治体（豊明市）との
具体的検討を開始

**実施
判断**

Point

パートナーと
推進することで
加速化

2018年

需要確認期
白ナンバーでの無償運行

合意形成・法的検証期
既存公共交通や住民との
合意形成

Point

無償運行による
需要確認
と事業成立活動
を並行して実施

**協議会
承認**

2019年4月

有償運行
21条申請における実証実験

改善・新規企画
日々の運行改善や外出コトづくり
チョイソコをベースとした新企画

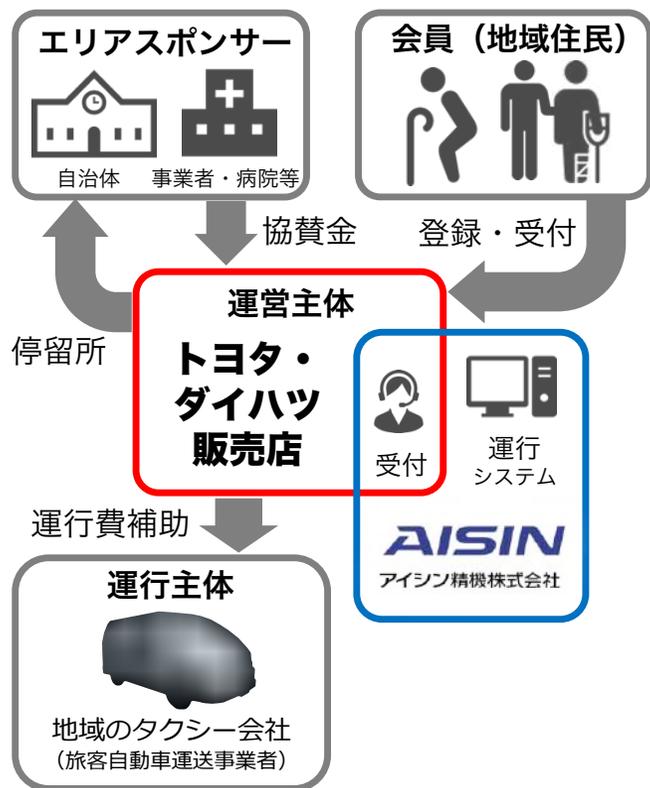
他の地域展開活動
トヨタ販売店との協業含めた
全国展開に向けた活動



トヨタ・ダイハツ販売店と協力して全国に展開

全国のトヨタ・ダイハツ販売店ネットワークと協力し、全国に展開活動中。
販売店のネットワークを活かし、地域密着のサポートが可能。

事業構造の例（有償運行の場合）



日本経済新聞 全国版 6月27日朝刊

トヨタ自動車は2019年中に地方の販売店で相乗りの移動サービスを

トヨタ販売店で相乗りサービス

地方で高齢者ら送迎

始める方針だ。同グループのアイシン精機が愛知県豊明市で始めた「チョイソコ」のシステムを活用。高齢者などの交通弱者を病院や商業施設などに送り届ける。シェアリングや自動運転を指す「CASE」時代には自動車の消費方法が所有から利用に変わる。販売店でも自動車販売以外のサービスの構築を急ぐ。

移動サービスはまず鹿児島県や兵庫県などの販売店で検討し、全国に広げる。アイシンが構築したシステムを使い、複数の利用者がいる場合でも最適ルートを導き出す。運転は地域のタクシー会社などに依頼する計画だ。

アイシンは18年に豊明市で実験を始め、現在停留所が約60カ所、病院やスーパーなどの目的地は約50カ所ある。約1000人が会員登録し、午前9時～午後4時まで利用できる。自宅近くから目的地まで安く気軽に出かけられる点が受け、1日当たり40人が利用する。

事例：ネットトヨタ神戸(株)様と共に
兵庫県で運行中（猪名川町、加古川市）



↑チョイソコかこがわ車両
←チョイソコいながわロゴ

事例：ダイハツ長崎販売(株)様と共に
長崎県五島市で運行予定





チョイソは全国に拡大中

群馬県 明和町
埼玉県 さいたま市 (岩槻区)

千葉県 鴨川市
愛知県 豊明市
岡崎市
幸田町
蒲郡市
豊田市 ('21年10月~予定)

岐阜県 各務原市
岐阜市 (カラフルタウン岐阜)

滋賀県 竜王町
兵庫県 猪名川町
加古川市
三木市

愛媛県 松山市 (久枝地区)
福岡県 糸島市
長崎県 五島市
雲仙市
島原市

鹿児島県 志布志市

2021年7月時点公表情報

滋賀県 竜王町 ('20年10月~)



兵庫県 猪名川町 ('20年5月~)
加古川市 ('21年1月~)
三木市 ('21年4月~)



愛媛県 松山市 久枝地区 ('21年1月~)



福岡県 糸島市 ('21年3月~)



長崎県 五島市 ('20年10月~)
雲仙市 ('20年10月~)
島原市 ('21年3月~)



直運営
トヨタ・ダイハツ
販売店による運営

群馬県 明和町 ('20年4月~)



埼玉県 さいたま市 岩槻区 ('21年4月~)



千葉県 鴨川市 ('21年4月~)



愛知県 豊明市 ('18年7月~)
岡崎市 ('20年10月~)
幸田町 ('20年10月~)



岐阜県 各務原市 ('20年10月~)

岐阜市 カラフルタウン岐阜 ('21年4月~)



鹿児島県 志布志市 ('20年7月~)





兵庫県猪名川町のチョイソコいながわ

兵庫県猪名川市概要

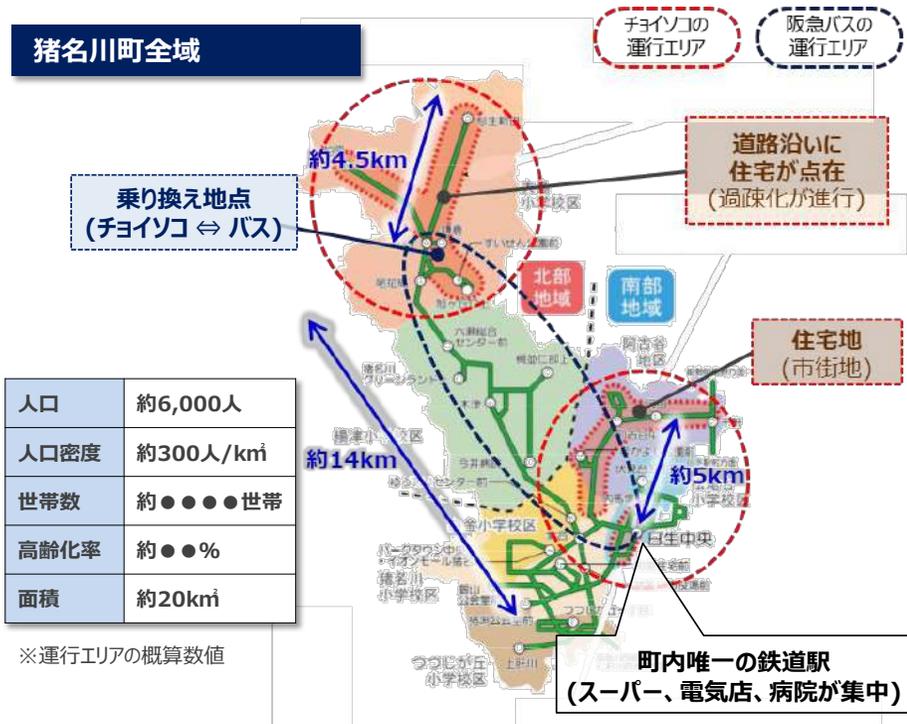


【基本情報】

人口	30,591人	世帯数	12,529戸	高齢化率	28.8%
----	---------	-----	---------	------	-------

- ・南部地区に人口が集中する一方、北部地区は過疎化が進行
※高齢化率:28.8%(北部:39.0% / 南部:27.3%)
- ・イオンや阪急オアシス(スーパー)がある南部に生活圏が集中
- ・南部と北部を繋ぐ形で阪急バスが運行
→北部の住民は、阪急バスを活用して南部に移動

猪名川町全域



＜兵庫県猪名川町の状況＞

大阪のベッドタウンとして一時期は人口が増加したが現在は減少傾向、ニュータウンが存在し人口が集中する南部と過疎化が進行する北部にわかれる。

トヨタ販売店「ネットヨタ神戸」が運営

- 運行エリア：北部および南部の一部エリア
- 会員資格：小学生以上の町民
- 運行日時：(北部)7時～21時(14時間/日)
(南部)平日8時～17時(9時間/日)
- 車両台数：2台(ヴォクシー)
- 停留所：88箇所



Point
北部、南部ともに
利用者が
非常に多い

運行実績



＜降車停留所TOP3＞

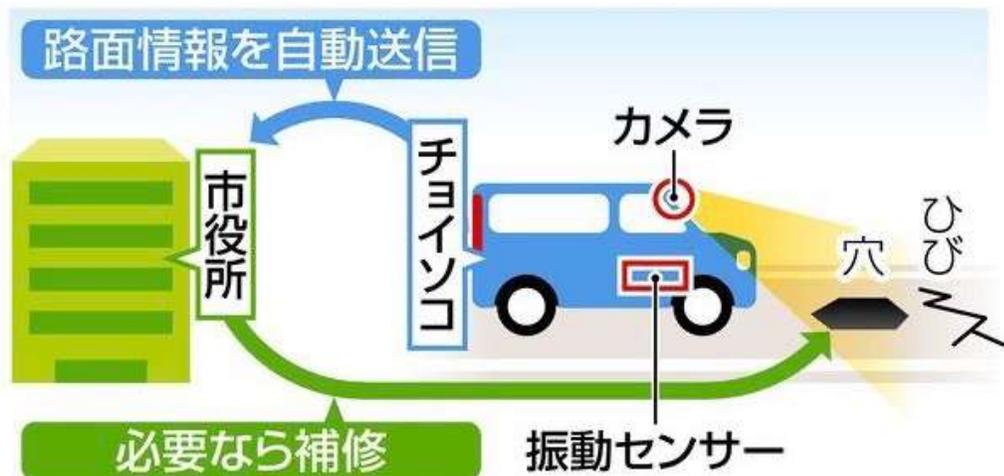
停留所名	概要	降車回数/月
日生中央駅	鉄道駅 (スーパー隣接)	362 (28%)
杉生	バス停 (バスと接続)	159 (12%)
大島小学校前	小学校	112 (9%)



チョイソコの応用

道路維持管理支援サービス

みちログ



道路のひびや穴を
振動で判別



- ・専用機材設置車両が道路を走るだけで道路の異常を検知する**道路維持管理支援サービス みちログ**。
- ・振動を検知するセンサーを車内に設置し、揺れの大きさから、道路のひびや穴を判別する。
- ・異常箇所の位置とレベルをタブレット端末等で確認でき、現場を見に行かなくても修繕の必要性が推察可能。
- ・専用車両やメンテナンス不要、ゴミ収集車やチョイソコ等の公共交通車両に搭載可能。
- ・道路異常箇所や対応状況が関係者内で常に情報共有可能、報告書も自動作成可能。



チョイソコの応用

愛知県岡崎市でワーク・託児・学び一体となった子育て支援サービスの実証実験実施中。

小学校へのお迎えや、習い事先への送迎などの移動の支援も行う。

アイシンググループのカーナビゲーション開発や「チョイソコ」で培った技術やノウハウを応用。





“四方良し”を目指す

車内空間が交流の場



移動が楽になった

外出の機会が増えた

免許返納して利用している

地域住民

(チョイソコ会員)

外出機会創出による健康増進

- ・ 自宅近くの停留所から希望時間で外出でき、外出機会が増え、心身の健康増進に貢献
- ・ 近所の方と顔合わせの機会が増え地域コミュニケーションが促進

みんなと一緒に乗れて嬉しい

自治体

公共サービスの充実による魅力ある街づくり

- ・ 街全体が“通いの場”となり都市の魅力向上
- ・ 既存交通と組み合わせや統廃合による交通利便向上や不採算の改善
- ・ 高齢者のマイカー移動負担を軽減し免許返納を促進、公共交通全体の活性化



交通事業者

新規事業の創出

- ・ タクシー以外の事業
- ・ 雇用創出

市内事業者

(エリアスポンサー)

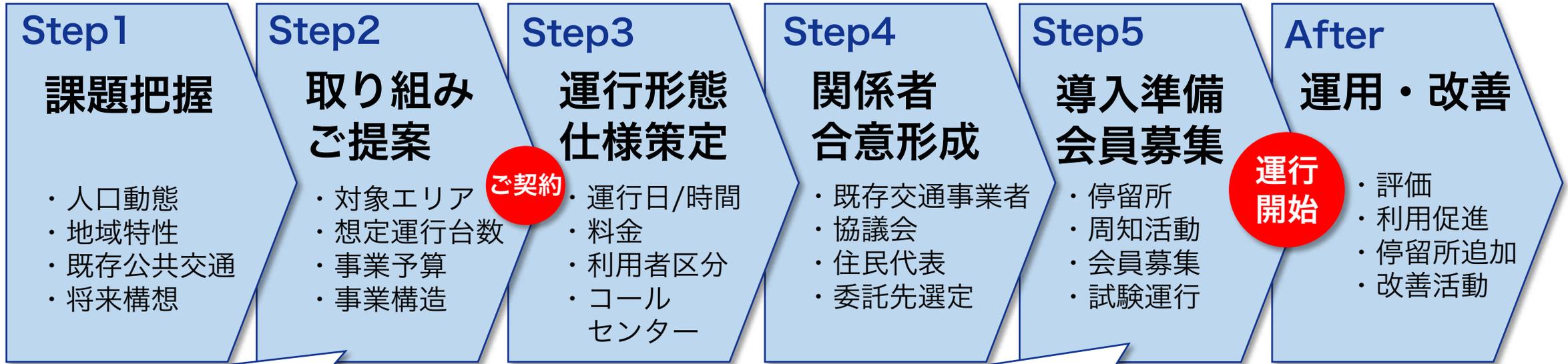
集客増と新たなサービスの開発

- ・ “通いの手段”確保による高齢者の固定客確保
- ・ 高齢者向けの新たな販売促進企画



チョイソコ導入プロセス

課題の共有から計画、実施後の運用・改善までトータルにご支援いたします。



お見積り項目

①システム関係費：初期設定導入料+月額利用料 台数により変動

②イニシャル項目：管理補強システム/車載端末
会員登録作業/停留所関係/広報物

③ランニング項目：コールセンター業務代行/通信費
利用者乗降データ/広報物

※車両及び運行費は参考費用として提示

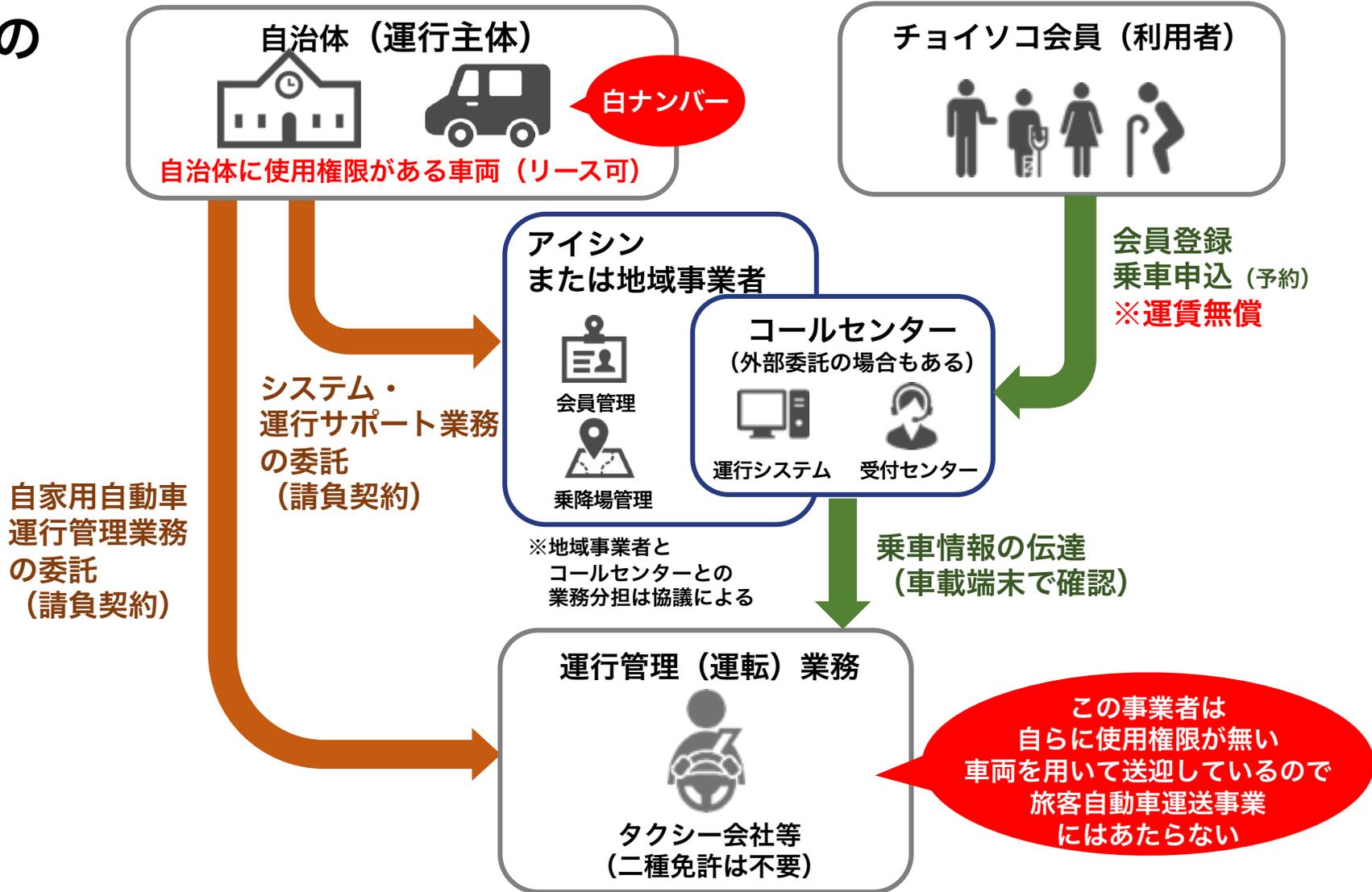
ご支援可能メニュー ※ご採用いただいた項目に限ります

①会員管理/会員証発行	⑧車体装飾/運賃箱
②パンフレット制作/印刷	⑨チョイソコ通信企画制作
③会員募集販促物制作	⑩ホームページ制作
④停留所マップ制作/印刷	⑪地域導入支援
⑤停留所看板制作/設置	⑫バックヤード業務代行
⑥ドライバー講習	・利用者乗降データ提供
⑦オペレーター講習	・運行経費管理 等



チョイソコの事業構造例①

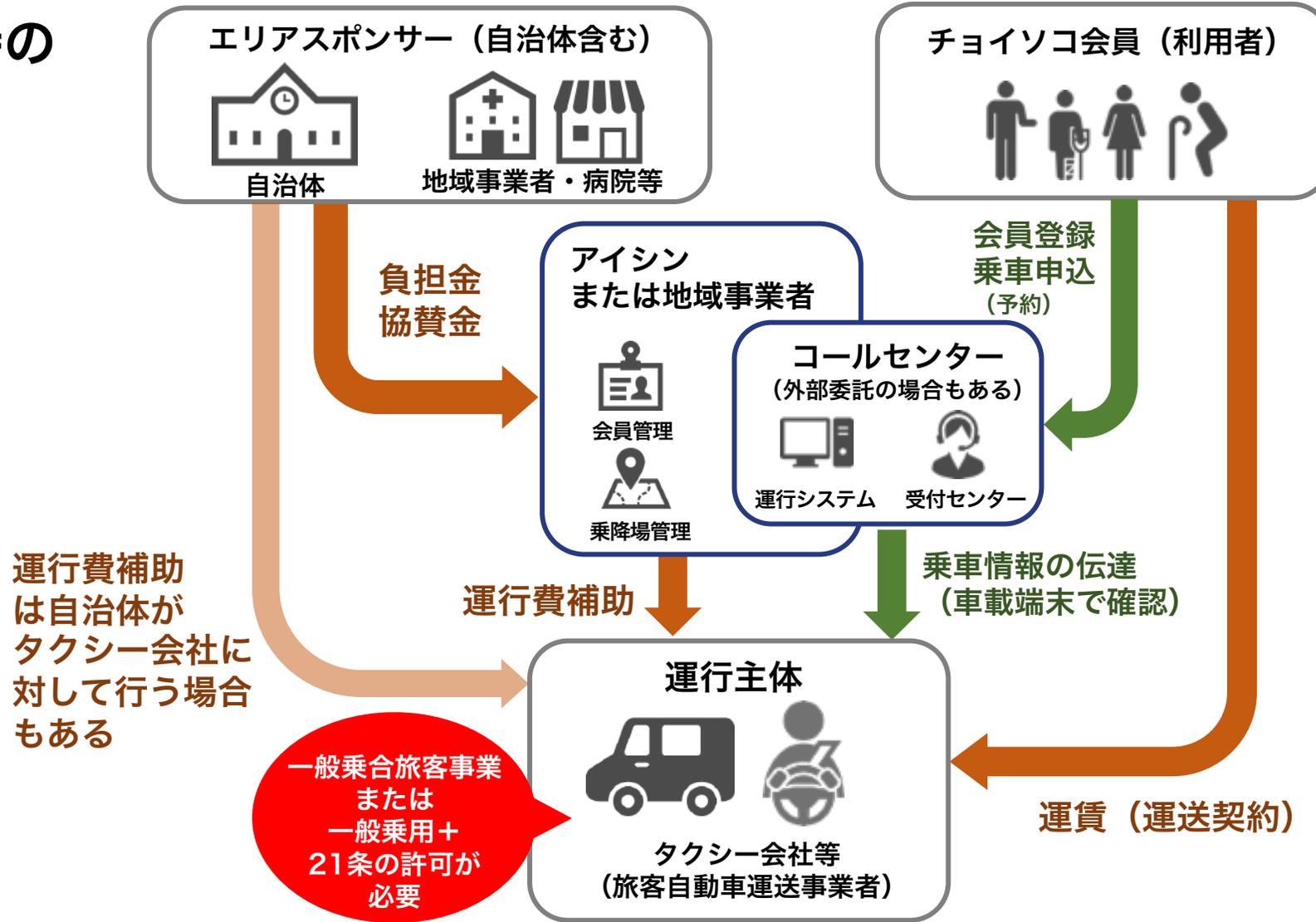
運賃無償時の 事業構造例





チョイソコの事業構造例②

運賃有償時の事業構造例



道路運送法第21条の許可について
 一般乗用旅客運送事業（タクシー）でも期間限定で乗り合い事業ができる許認可。申請から許可まで3ヶ月程度必要。
 将来的に道路運送法4条における一般乗合旅客自動車運送事業取得を目指す場合、21条申請時においても地域公共交通会議での承認が望ましい。



ご支援

わたしたちはシステム提供に留まらず、経験とネットワークを活かした最適な導入・運営のご支援をいたします。

地域の悩みや特性に合わせた
最適な運行をご提案

◆地域性に合わせたシステムのカスタマイズにも対応。

『フルデマンド型』『セミデマンド型』『ハイブリッド型』など

◆受付方法も様々な形式をご用意。『電話』『スマホアプリ』『IVR電話』

実績経験を
活かしたサポート



システムの提供だけではなく、運行開始までの
立ち上げ支援や実際の運行管理

運行開始後も他自治体の好事例紹介など**継続してサポート**致します。





ホームページのご案内

自治体別の情報や資料ダウンロードはホームページをご覧ください。
【チョイソコ】で検索願います。



HOME お問い合わせ & 資料請求 チョイソコとよあけ

チョイソコのある街

健康増進のための乗り合い送迎サービス



ニュースリリース

チョイソコとよあけ



愛知県豊明市で運行。2018年7月から無償で試験運行を開始し、2019年4月からは有償化。2021年4月には実証実験を終え、本格運行を開始予定。エリアスポンサーの皆様に支えられながら、交通不便地域（仙人塚・間米エリアと香路エリア）を中心に市内全域で運行しています。自治体との連携イベントだけでなく独自企画のお出かけイベントも積極的に開催するなど、「健康増進のためのお出かけ送迎サービス」の原点として今後も新しい試みにチャレンジしていきます。

WEBサイトへ



お近くで
みなさんと一緒に
運動習慣と筋力を
作りましょう！
まちかど運動教室

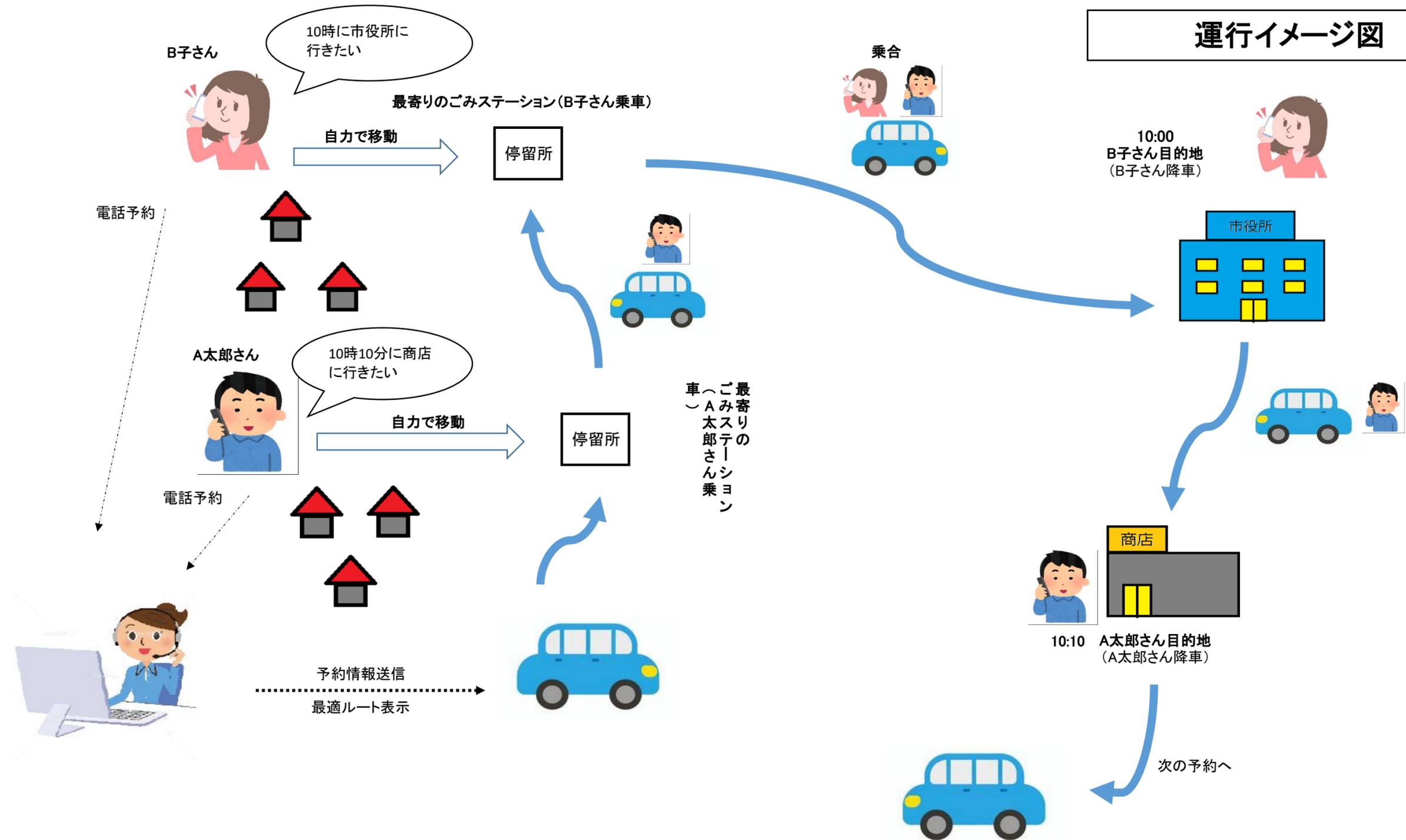
チョイソコめいわ





ご覧いただきありがとうございました。

運行イメージ図



第3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3月15日（火）
- 2 協議期間 令和4年3月24日（木）まで

3 委員

会長	鈴木 文彦	委員	市川 美則
副会長	小島 悟	委員	榎本 昇
委員	中村 元	委員	有海 勝教
委員	渡邊 彰	委員	仲田 秀明
委員	澤井 正貴	委員	平野 竜也
委員	中西 耕二	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	宮崎 隆一	委員	船越 光子
委員	鈴木 利和	委員	重田 克己
委員	大川 敦		

- 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) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の実施結果について（報告）
- (2) 令和4年度事業（案）及び予算（案）について
- (3) デマンド交通実証事業の事業計画（素案）について

6 協議概要

(1) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の実施結果について（報告）

意見等一覧	
仲田委員	委託事業者は、行政（協議会）の考えを踏まえ、可能性を想定した各種交通機関の利用者等への意識調査を実施している。この結果を見ることで新たな課題なども見えてくるなど、結果として評価できる。
西田委員	地区別、年代別にまとめられていて分かりやすい。 根形地区は、バス停に至近であるにも関わらず、免許を返納しない理由の100%が「車が無いと不便だから」となっているのは、路線バスの便数が少ないということか。 地区別、年代別に違いが出ることは当然であるが、山川地域となる平岡地区や、中川・富岡地区に関しては、やはり外出時に不便に感じる人が多いことが分かる。同様に高齢者にとって外出しづらい状況であることが分かる。
赤川委員	市内の人口重心が昭和地区と長浦地区であり、他の地区においては、高齢化が進んだことにより交通弱者が多くなったということが今回の調査結果で顕著となった。 交通対策は、単独で議論するものではなく、「まちづくり」すなわち「都市計画」の問題と考える。 よって、人口のバランスを先行して考える必要がある。
船越委員	資料1-2のP64民生委員・児童委員の東部地区の結果の中で、「平川いきいきサポートの送迎で市原市まで行けるようにしてほしい」と記載があるが、同様の相談を受けたことがある。例えば帝京大学ちば総合医療センター等の病院に行けるようになればいいと考える。

(2) 令和4年度事業（案）及び予算（案）について

意見等一覧	
仲田委員	基本的に、現代は車社会で成り立っている。この流れから外れ、また、外れてくる層を見据えた課題を認識し、それぞれの健全な社会生活を確保することが目標である。それぞれの生活環境においては、地域間の人口格差や位置関係による既存の交通機関に過不足がある。また、既存の交通機関においては、事業の成否を考えることが基本となる。とにかく試行錯誤を出発点とし、可能性を見出していくことが重要だと考える。
赤川委員	予算の確保については、国や市だけでなく、県の補助制度の活用を検討する必要がある。 また、コロナ対策の経過及び発生状況を見極めるため、調査業務の事業期間を延長すべきと考える。新型コロナウイルス感染症の影響は、交通関係を含めた社会生活全般に及ぶため、一時的な調査をすべきでない。

(3) デマンド交通実証事業の事業計画（素案）について

意見等一覧	
高橋委員	今後の公共交通について、資料3-2のP9に記載のとおり、デマンド交通の実証結果を踏まえた対応をお願いしたい。
仲田委員	どんな事業においても、事業として成立するか否かが事業継続の基本的な考え方となる。 施策目標の達成に向け、関連する事業者（興味を示す事業者）等の幅広い知識や意見、協力を求め、積極的な試行と検証を重ねることで、可能性と妥協点を見いだせると考える。
西田委員	まずは実証運行を実施してみて、その結果から様々なことを検証し、議論をしたほうが良い。ただし、実証運行を開始する前に地域住民に対する周知を徹底する必要がある、これを行うことで実証結果の信頼性が高まる。 長浦地区においても、地域特性があり利用に偏りがあると考えますが、それを踏まえてその後の運用に最適化の工夫がなされることが望まれる。
船越委員	資料3-2のP5について、利用条件として「一人で乗降できること」と記載があるが、一人暮らしで体の不自由な人は利用できないということか。

意見の概要と事務局の考え方

議題1 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の実施結果について（報告）	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>委託事業者は、行政（協議会）の考えを踏まえ、可能性を想定した各種交通機関の利用者等への意識調査を実施している。この結果を見ることで新たな課題なども見えてくるなど、結果として評価できる。</p>	<p>今回見えてきた課題について、解決するための方針や目標を定め、計画を策定してまいります。</p>
<p>地区別、年代別にまとめられていて分かりやすい。 根形地区は、バス停に至近であるにも関わらず、免許を返納しない理由の100%が「車が無いと不便だから」となっているのは、路線バスの便数が少ないということか。 地区別、年代別に違いが出ることは当然であるが、山川地域となる平岡地区や、中川・富岡地区に関しては、やはり外出時に不便を感じる人が多いことが分かる。同様に高齢者にとって外出しづらい状況であることが分かる。</p>	<p>根形地区においては、返納しない理由を回答した人が1人であったため、このような結果となっております。 また、返納しない理由をさらに掘り下げる調査を実施していませんが、以下のことが想定されると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの便数が少ない。 ・バス停から距離がある人が回答した。 ・路線バスよりも自家用車が便利だと考えている。
<p>市内の人口重心が昭和地区と長浦地区であり、他の地区においては、高齢化が進んだことにより交通弱者が多くなったということが今回の調査結果で顕著となった。 交通対策は、単独で議論するものではなく、「まちづくり」すなわち「都市計画」の問題と考える。 よって、人口のバランスを先行して考える必要がある。</p>	<p>委員のご意見のとおり、公共交通は、単独で議論するものではなく、都市計画と併せて考えていく必要があります。 そのため、市総合計画や市都市マスタープランを上位計画とし、それらに即した形で策定を進めていきたいと考えております。</p>

別紙

資料1-2のP64 民生委員・児童委員の東部地区の結果の中で、「平川いきいきサポートの送迎で市原市まで行けるようにしてほしい」と記載があるが、同様の相談を受けたことがある。例えば帝京大学ちば総合医療センター等の病院に行けるようになればいいと考える。

平川いきいきサポートについては、できる限り利便性を高くしたいと考えておりますが、既存の公共交通との兼ね合いもあり、現在、行先を限定しております。

今後も、利用者の声を可能な限り反映できるよう、継続して検討してまいります。

議題2 令和4年度予算（案）及び事業（案）について	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>基本的に、現代は車社会で成り立っている。この流れから外れ、また、外れてくる層を見据えた課題を認識し、それぞれの健全な社会生活を確保することが目標である。それぞれの生活環境においては、地域間の人口格差や位置関係による既存の交通機関に過不足がある。また、既存の交通機関においては、事業の成否を考えることが基本となる。とにかく試行錯誤を出発点とし、可能性を見出していくことが重要だと考える。</p>	<p>委員のご意見のとおり、現時点におきましては、地区ごとに人口格差があることや公共交通に過不足があると考えております。この点につきましては、計画策定の中で、どのようなバランスが最適なのかを様々な観点で考慮しながら方向性を定め、取組を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、令和4年度の利用促進策につきましては、高校生を対象を絞って試行錯誤しながら進めてまいりたいと考えておりますが、今後、様々な年齢層、利用層を考慮し、それぞれの利用者に最適な方法で、利用促進を進めてまいりたいと考えております。</p>
<p>予算の確保については、国や市だけでなく、県の補助制度の活用を検討する必要がある。</p> <p>また、コロナ対策の経過及び発生状況を見極めるため、調査業務の事業期間を延長すべきと考える。新型コロナウイルス感染症の影響は、交通関係を含めた社会生活全般に及ぶため、一時的な調査をすべきでない。</p>	<p>委員のご意見のとおり、事務局といたしましても、活用できる補助制度は積極的に活用したいと考えております。今後、情報収集をしっかりと行ってまいります</p> <p>計画策定調査業務の期間につきましては、新型コロナウイルス感染症の終息が見えないことや、流行前と比較し、終息後に利用者が戻るかどうか不透明であることから、まずは現時点で計画を策定し、公共交通の利用者が多くなるよう取組を進めてまいりたいと考えております。</p>

議題3 デマンド交通実証事業の事業計画（素案）について	
意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>今後の公共交通について、資料3-2のP9に記載のとおり、デマンド交通の実証結果を踏まえた対応をお願いしたい。</p>	<p>デマンド交通の実証内容の結果につきましては、随時、当協議会で報告し、委員の皆様のご意見等を踏まえながら進めてまいります。</p> <p>また、今後の公共交通ネットワークについても、実証結果を踏まえ、委員の皆様のお力をお借りしながら、より良いものにしていきたいと考えております。</p>
<p>どんな事業においても、事業として成立するか否かが事業継続の基本的な考え方となる。</p> <p>施策目標の達成に向け、関連する事業者（興味を示す事業者）等の幅広い知識や意見、協力を求め、積極的な試行と検証を重ねることで、可能性と妥協点を見いだせると考える。</p>	<p>事業の継続性を高めるために、利用促進はもちろんのこと、様々な事業者と積極的に連携していきたいと考えております。</p> <p>また、実施する中で見えた課題やニーズを踏まえながらより良いサービスを構築するとともに、費用対効果等を含めて検討してまいりたいと考えております。</p>
<p>まずは実証運行を実施してみて、その結果から様々なことを検証し、議論をしたほうが良い。ただし、実証運行を開始する前に地域住民に対する周知を徹底する必要があり、これを行うことで実証結果の信頼性が高まる。</p> <p>長浦地区においても、地域特性があり利用に偏りがあると考え、それを踏まえてその後の運用に最適化の工夫がなされることが望まれる。</p>	<p>今回の実証運行の結果を検証し、各地区においてどのような運行形態が最適なのかを検討してまいります。</p> <p>また、実証運行を開始する前に、対象地区において、住民説明会や事前登録会を開催し、より多くの方に利用してもらえるように努めてまいります。その上で、利用者アンケートや登録をしたにもかかわらず利用しない人へのアンケートを実施し、より良いサービスにしていきたいと考えております。</p>

別紙

資料3-2のP5について、利用条件として「一人で乗降できること」と記載があるが、一人暮らしで体の不自由な人は利用できないということか。

今回の実証運行につきましては、介護保険制度上のサービスではないことから、資料に記載のとおり「一人で乗降できること」を条件とします。

一人で乗降できない方につきましては、基本的には介護タクシーなどの福祉サービスを利用していただくこととなります。ただし、親族などの介助により円滑な乗降が可能である方につきましては、介助者と同乗していただくことにより、利用可能とする予定でございます。