

袖ヶ浦市地域公共交通計画

令和5年3月（令和6年5月改定）

袖 ヶ 浦 市

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会

目 次

序 計画策定の目的と位置づけ	- 1 -
1 公共交通に関する現況把握	- 3 -
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	- 3 -
1-2 既存公共交通の現況把握	- 10 -
1-3 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理	- 16 -
2 市民などの意向把握アンケート調査	- 20 -
2-1 市民アンケート調査	- 20 -
2-2 路線バス及び高速バス利用者アンケート調査	- 43 -
2-3 市内主要施設利用者聞き取り調査	- 52 -
2-4 地区別意見交換会	- 59 -
2-5 交通事業者・関係団体アンケート調査	- 61 -
2-6 民生委員・児童委員アンケート調査	- 64 -
2-7 地区別の公共交通の現状の整理	- 67 -
3 地域公共交通を取り巻く課題整理	- 72 -
4 地域公共交通の構築に係る基本方針	- 76 -
5 計画の目標及び実施事業	- 81 -
6 計画の達成状況の評価	- 96 -
参考資料	- 98 -

序 計画策定の目的と位置づけ

(1) 策定の目的

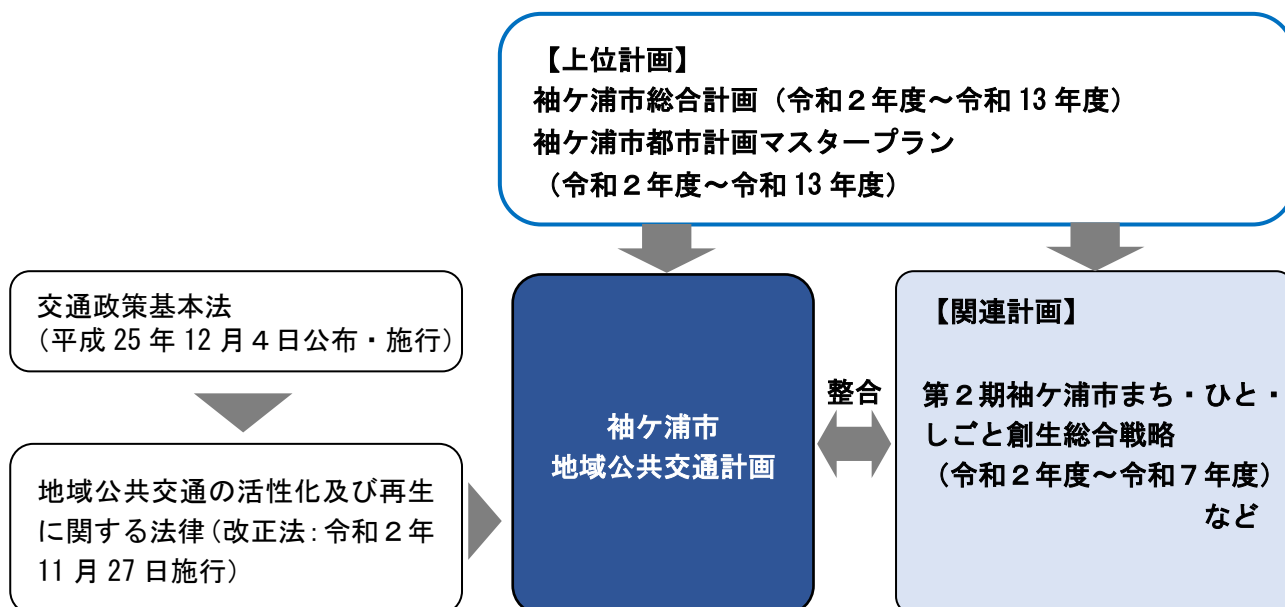
本市では、自家用自動車への依存の高まりや、少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及等社会情勢の変化を見据えた上で、住民の多様な移動ニーズを踏まえつつ、公共交通の更なる効果的かつ効率的な運行が求められています。

その一方で、通勤通学での日々の交通手段の確保や、高齢化に伴う運転免許返納で自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上でより一層重要な役割を担っています。

このことから、本市にとって望ましい公共交通の姿を明らかにし、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に規定する公共交通施策のマスタープランとなる「袖ヶ浦市地域公共交通計画」を策定します。

(2) 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「袖ヶ浦市総合計画」及び「袖ヶ浦市都市計画マスタープラン」に即し、「第2期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



(3) 計画区域

本計画は袖ヶ浦市全域を対象とします。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、近隣市についても検討の対象に含めます。

(4) 計画期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間									(年度)
年度	令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
袖ヶ浦市総合計画	令和 2 ～令和 13 年度								
袖ヶ浦市都市計画 マスタープラン	令和 2 ～令和 13 年度								
袖ヶ浦市 地域公共交通計画	令和 5 ～令和 9 年度（5 年間）								

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

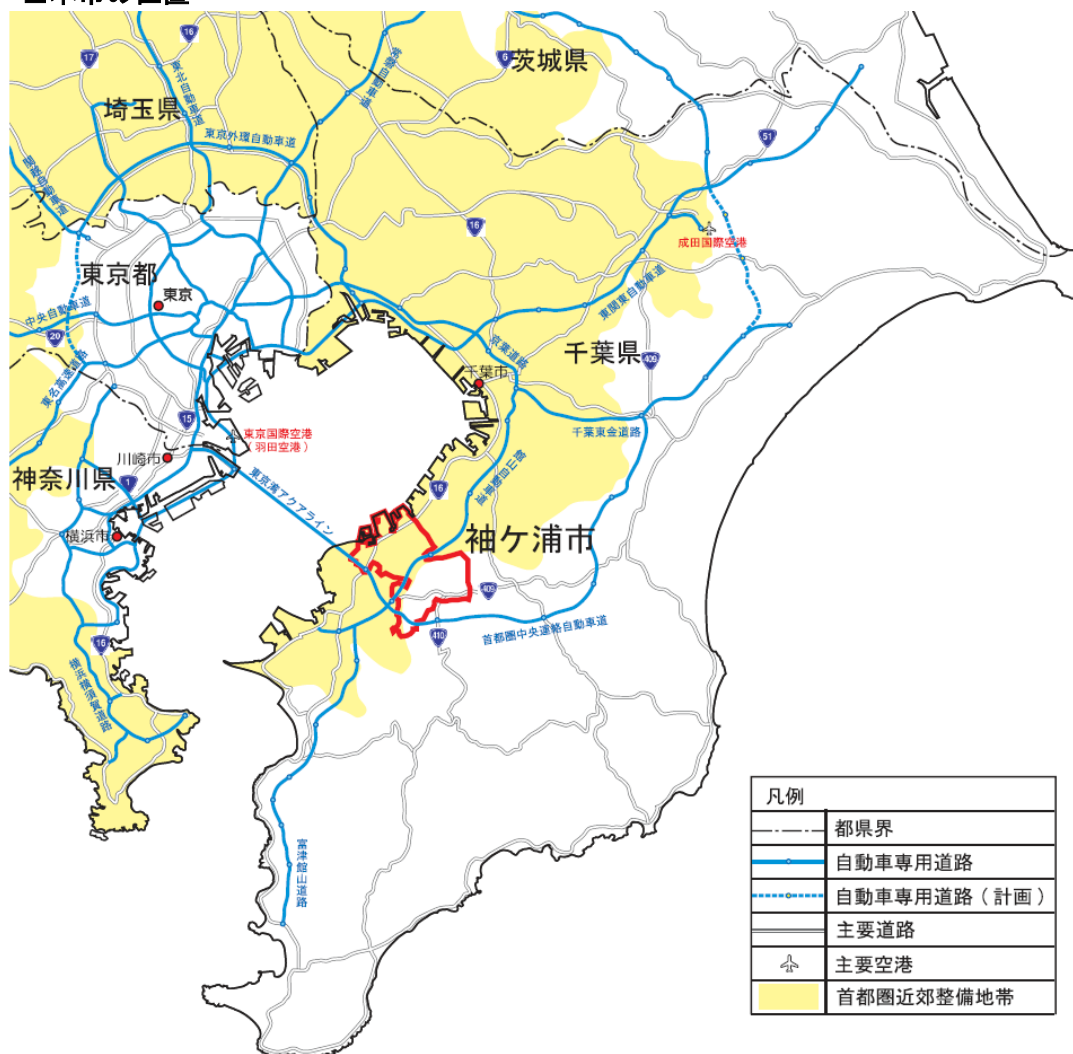
本市は、千葉県の中西部に位置し、北は東京湾、東は市原市、南・西は木更津市に接しており、総面積は94.92㎢、周囲は84.5 kmで、東西14.0 km、南北13.5 kmに広がっています。

直線距離で東京都心から約35 km、千葉市から約25 kmに位置し、JR 袖ヶ浦駅からJR 東京駅までJR 京葉線経由で最短約60分、JR 千葉駅までJR 内房線で約30分で移動できるほか、袖ヶ浦バスターミナルから東京国際空港（羽田空港）までは高速バスで最短22分、JR 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ります。

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ます。

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ます。

■本市の位置

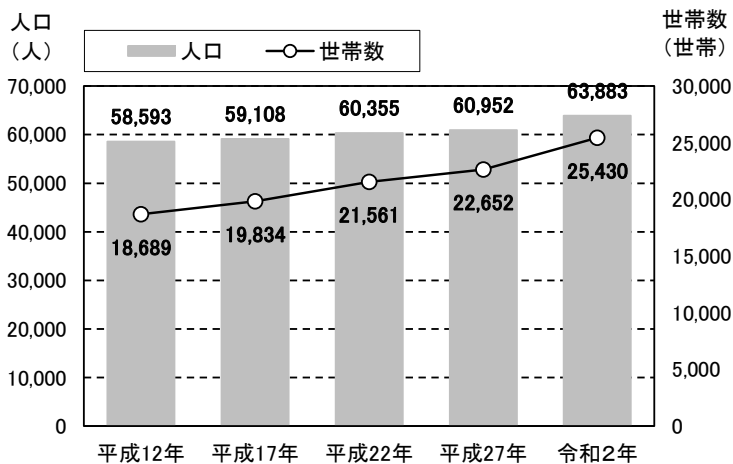


(2) 人口動向

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世帯増加しています。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年の2.51人/世帯と減少しています。

■総人口・世帯数の推移



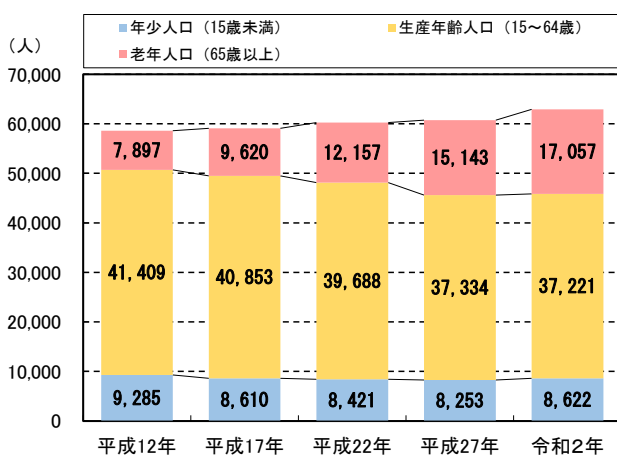
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

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ます。

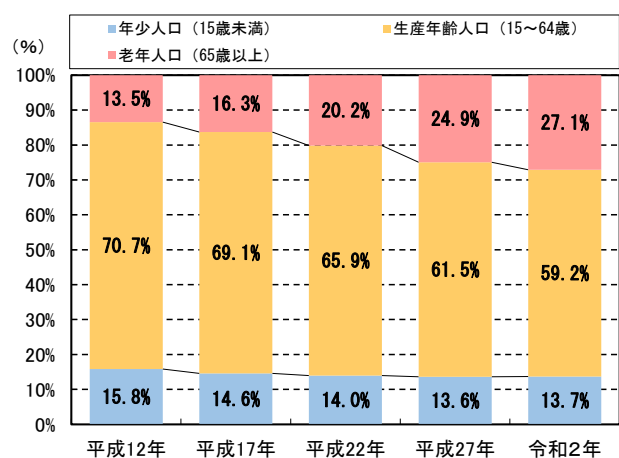
令和2年の高齢化率は27.1%で、国（28.7%）や千葉県（27.6%）と比較するとほぼ同様の数値となっています。

■年齢3区分別人口の推移



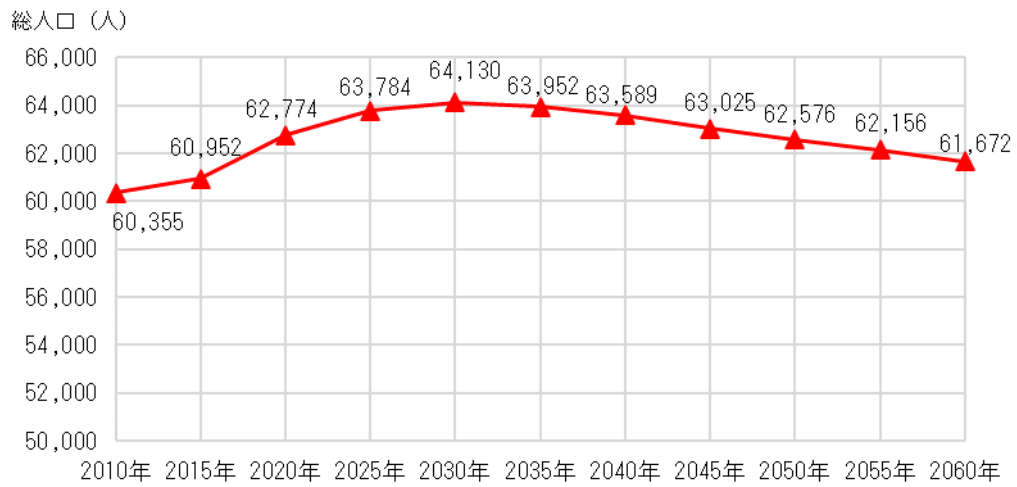
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■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ます。

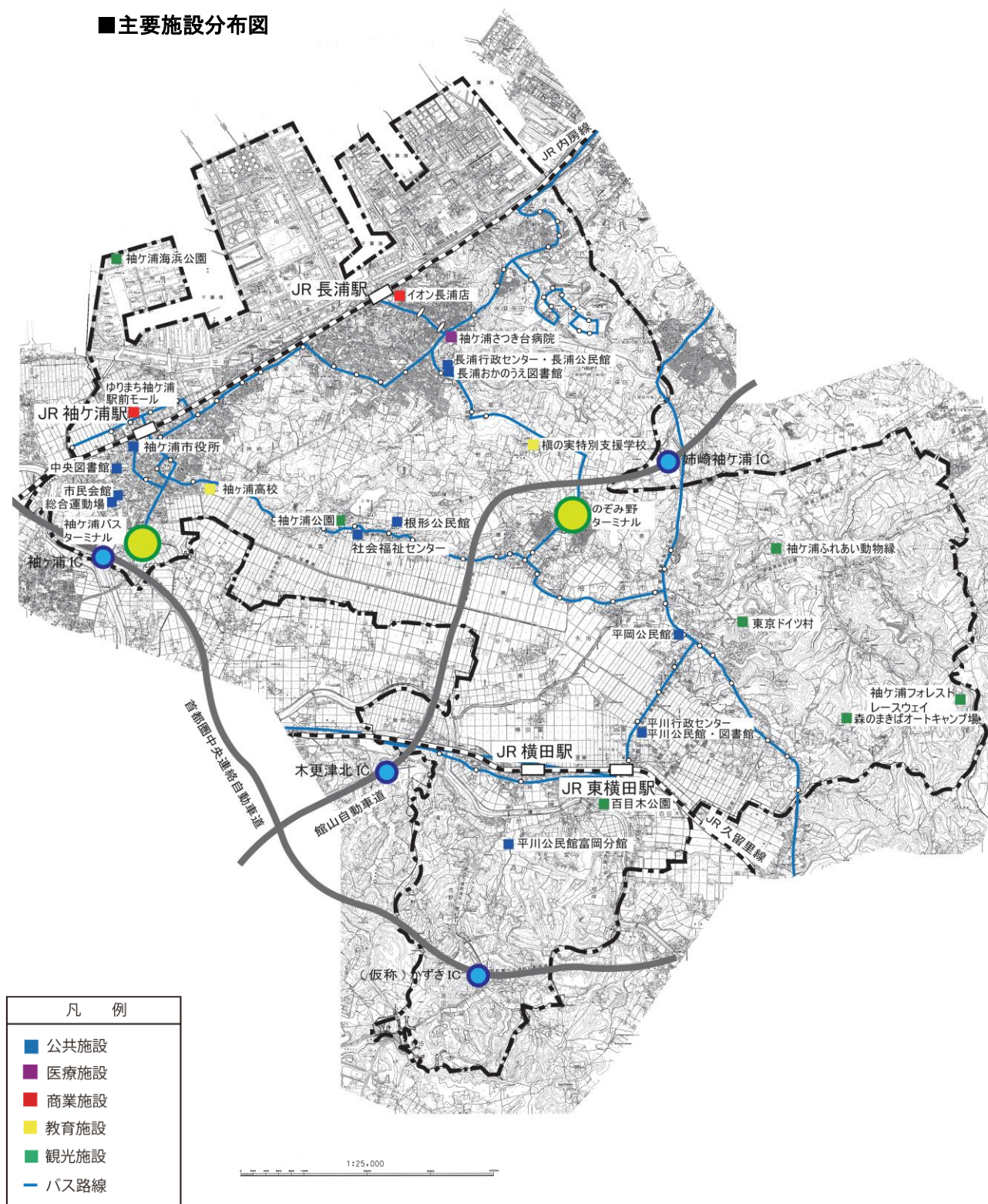


出典：袖ヶ浦市 人口ビジョン人口推計【2019 年度版】

(3) 主要施設等分布状況

主要施設については、JR 袖ヶ浦駅周辺に市役所、ゆりまち袖ヶ浦駅前モールが、JR 長浦駅周辺に長浦行政センターや、イオン長浦店など大規模店舗が、市の東側に東京ドイツ村や袖ヶ浦ふれあい動物縁などの観光集客施設が立地しています。また、JR 東横田駅周辺には平川行政センターや百目木公園などが立地しています。

■主要施設分布図



(4) 道路ネットワーク

本市の道路網は、東京湾沿いを東西に延びる国道 16 号を骨格として、複数の東西方向の道路が並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ます。また、館山自動車道、首都圏中央連絡自動車道、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ます。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ます。

■主要道路網図



(5) 観光動向

本市の年間観光入込客数（令和元年）は約 161 万人で、平成 26 年と比較すると、101%と微増しており、東京ドイツ村（89 万人）や袖ヶ浦公園（20 万人）などで入込数が多くなっています。

君津地域全体では、平成 26 年が約 2,470 万人に対し、令和元年が約 2,538 万人と微増しています。

■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
本市	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、本市

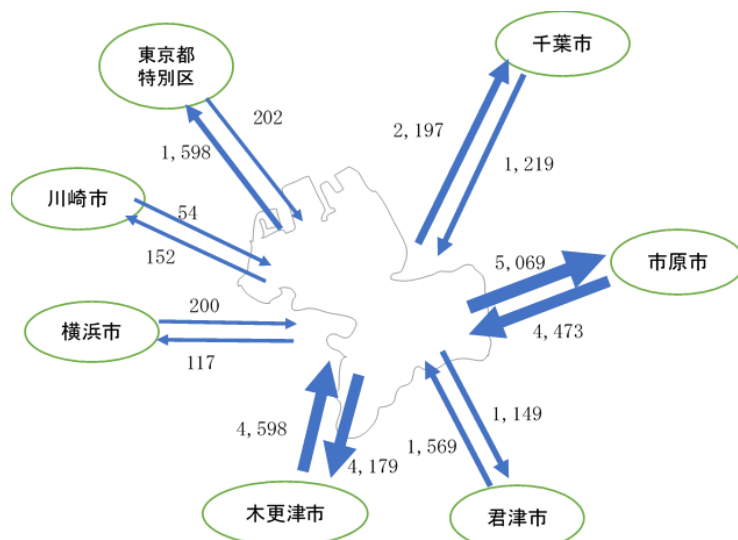
(6) 交通特性

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%）となっています。

また、市外に通勤している人の内訳としては、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 人と多くなっています。

■通勤の状況



出典：平成 27 年国勢調査

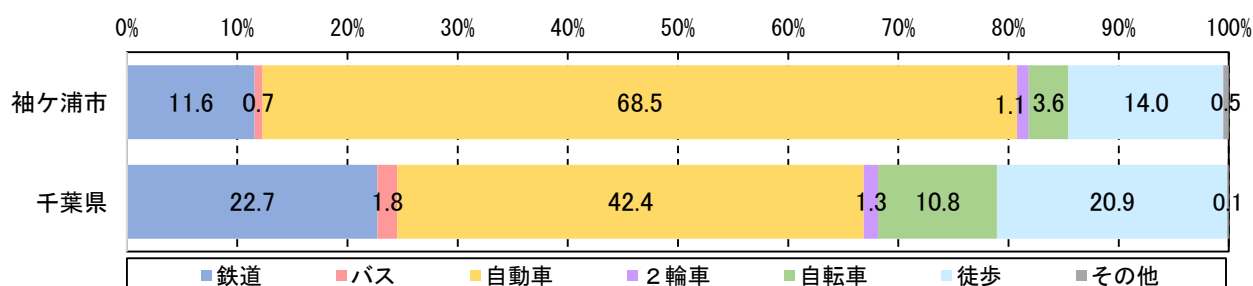
区分	人数	割合
就業者合計	29,534	—
通勤先が市内	13,005	44.0%
通勤先が市外	15,982	54.1%
内 訳	千葉市	2,197
	市原市	5,069
	君津市	1,149
	木更津市	4,179
	県内その他	1,202
	特別区部	1,598
	横浜市	117
	川崎市	152
	県外でその他	196
不詳	123	0.4%
不詳	547	1.9%

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、自動車依存度が高くなっています。

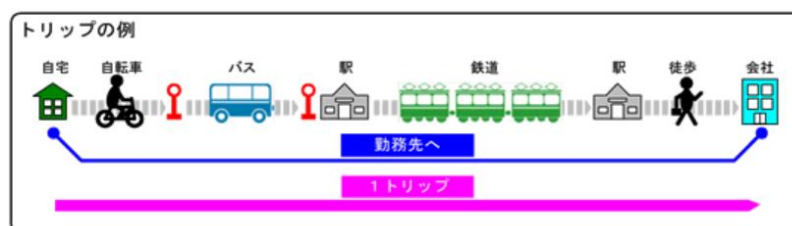
■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



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。

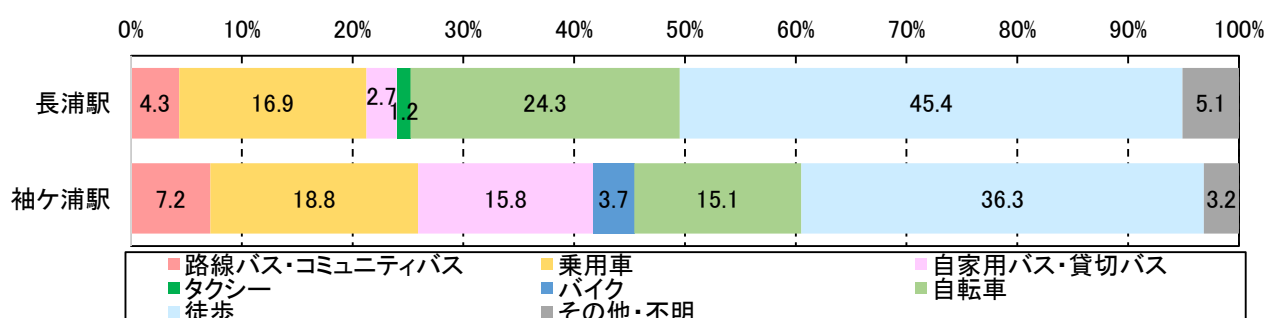
※代表交通手段と端末交通手段※：1つのトリップ※の中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



②駅端末交通手段

端末交通手段分担率は、JR 長浦駅では徒歩や自転車、JR 袖ヶ浦駅では徒歩や乗用車の割合が多くなっています。

■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（JR 横田駅はデータなし、JR 東横田駅はデータが少数のため除外）

- ・代表交通手段：一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。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、徒歩の順としています。
- ・端末交通手段：出発地から鉄道駅・バス停、または鉄道駅・バス停から目的地までの交通手段のこと。
- ・東京都市圏パーソントリップ調査：東京都市圏において、「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。
- ・トリップ：東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）において、「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。

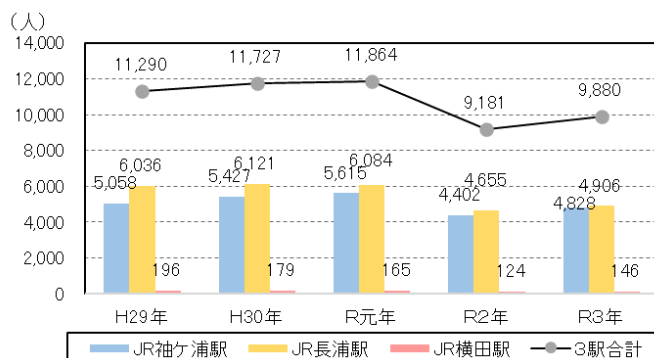
1-2 既存公共交通の現況把握

(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つの鉄道駅があります。

令和元年度の3駅（JR 袖ヶ浦駅、JR 長浦駅、JR 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ました。令和2年度は9,181人/日と令和元年度と比較し22.6%減少しましたが、令和3年度は9,880人/日と令和2年度と比較し7.6%増えています。

■市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移



	H30年	R元年	R2年	R3年
JR 袖ヶ浦駅	107.3%	103.5%	78.4%	109.7%
JR 長浦駅	101.4%	99.4%	76.5%	105.4%
JR 横田駅	91.3%	92.2%	75.2%	117.7%
3駅合計	103.9%	101.2%	77.4%	107.6%

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㈱と小湊鐵道㈱の2社により現在7路線が運行されています。

■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～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT ②ドイツ村～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT ③平川行政センター～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT 土休日 ①のぞみ野ターミナル～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT ②ドイツ村～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT	日東交通㈱	上り	① 6 便 ② 1 便 ③ 4 便	① 4 便 ② 3 便
				① 7 便 ② 1 便 ③ 3 便	① 4 便 ② 3 便
			下り	① 7 便 ② 1 便 ③ 3 便	① 4 便 ② 3 便
				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～JR 長浦駅	日東交通㈱ 小湊鐵道㈱	上り	14 便	9 便
			下り	14 便	9 便
馬来田線	東横田～JR 清川駅前～清見台東～JR 木更津駅東口	日東交通㈱	上り	11 便	
			下り	10 便	
姉ヶ崎線 ※	①桜台団地～有秋台入口～JR 姉ヶ崎駅前 ②茅野～高谷～平岡小前～上泉～有秋台入口～JR 姉ヶ崎駅前	日東交通㈱	上り	①28 便 ②12 便	①23 便 ②9 便
				①25 便 ②15 便	①21 便 ②11 便
			下り	①25 便 ②15 便	①21 便 ②11 便
				①25 便 ②15 便	①21 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～JR 長浦駅～蔵波台 6 丁目～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT	小湊鐵道㈱	上り	9 便	
			下り	6 便	
	椎の森工業団地～浜宿団地～JR 長浦駅～蔵波台 6 丁目～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT	小湊鐵道㈱	上り	3 便	
			下り	2 便	
長浦駅姉ヶ崎線	①JR 長浦駅～久保田～代宿団地 ②JR 長浦駅～久保田～代宿団地～JR 姉ヶ崎駅西口	小湊鐵道㈱	上り	①10 便	
			下り	① 7 便 ② 1 便	
三井アウトレットパーク木更津～袖ヶ浦駅線	JR 袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク	小湊鐵道㈱	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ます。

2) 利用実績及び補助金交付額

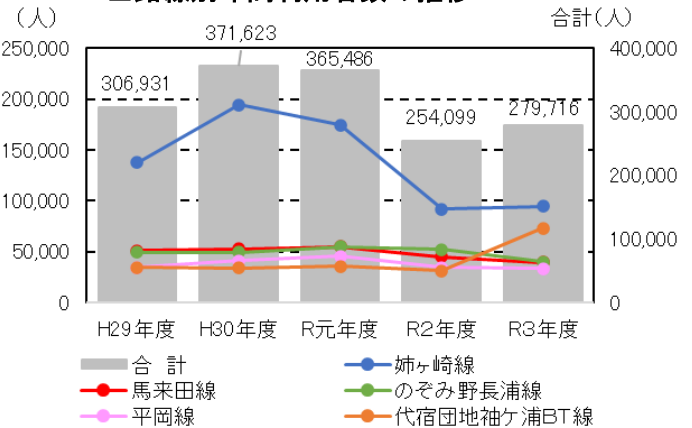
路線バスうち、補助金対象路線となっている路線（姉ヶ崎線※1、馬来田線※2、のぞみ野長浦線、平岡線、代宿団地袖ヶ浦BT線）の年間利用者数は、令和元年度が365,486人/年に対し、令和2年度が254,099人/年と約30%減少しましたが、令和3年度は279,716人/年と約10.1%増加しています。

※1 姉ヶ崎線は、国、県から補助金を交付

※2 馬来田線は、国、県、木更津市及び本市から補助金を交付

※3 のぞみ野長浦線、平岡線及び代宿団地袖ヶ浦BT線は本市単独補助

■路線別年間利用者数の推移



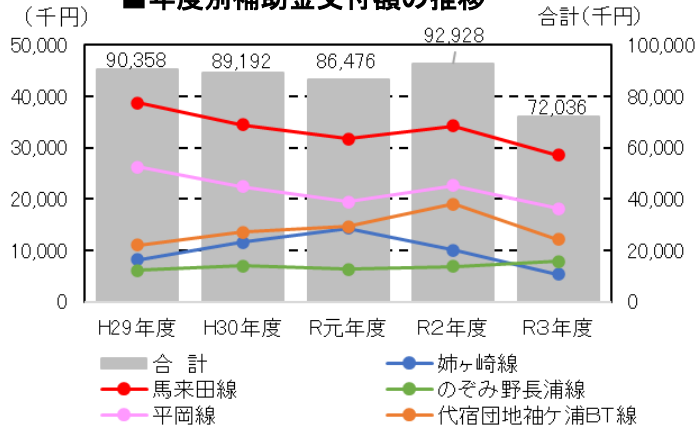
■路線別年間利用者数の推移（補助金対象路線）

（単位：人）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	増減(R2～R3)
姉ヶ崎線	137,615	194,678	174,723	91,784	94,710	103.2%
馬来田線	51,098	52,905	55,091	44,935	39,151	87.1%
のぞみ野長浦線	49,180	49,329	54,708	51,972	39,819	76.6%
平岡線	34,480	40,829	45,217	34,417	33,074	96.1%
代宿団地袖ヶ浦BT線	34,558	33,882	35,747	30,991	72,962	235.4%
合計	306,931	371,623	365,486	254,099	279,716	110.1%

出典：袖ヶ浦市資料

■年度別補助金交付額の推移



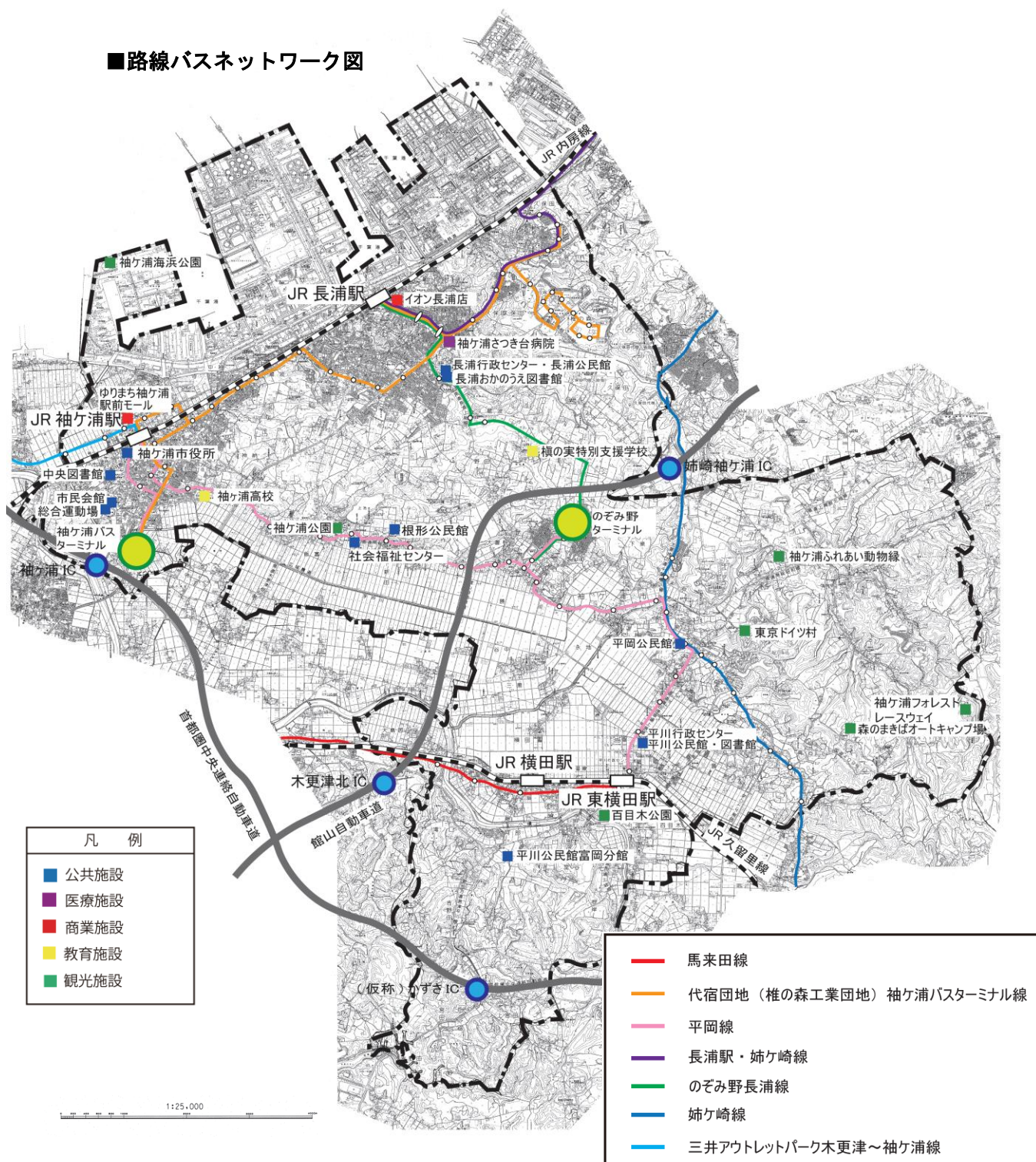
（単位：千円）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	増減(R2～R3)
姉ヶ崎線	8,219	11,601	14,314	10,087	5,302	52.6%
馬来田線 ※	38,767 (12,855)	34,520 (10,811)	31,726 (10,460)	34,320 (8,193)	28,563 (8,243)	83.2% (100.6%)
のぞみ野長浦線	6,085	7,020	6,333	6,843	7,905	115.5%
平岡線	26,304	22,445	19,452	22,667	18,130	80.0%
代宿団地袖ヶ浦BT線	10,983	13,606	14,651	19,011	12,136	63.8%
合計	90,358	89,192	86,476	92,928	72,036	77.5%

出典：袖ヶ浦市資料

※括弧内は本市交付額

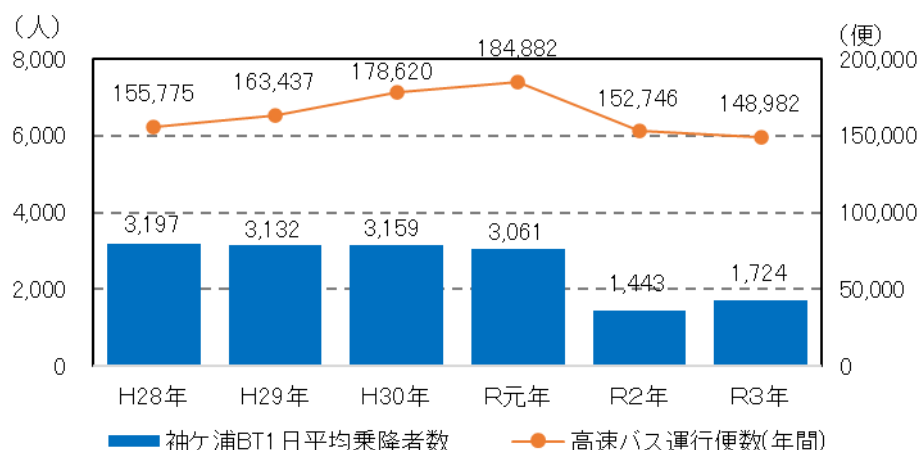
■路線バスネットワーク図



(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 9 路線（袖ヶ浦バスターミナルを経由する路線は 8 路線）が運行されるなど、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傾向になっていました。また、令和 2 年度は 1,443 人/日と令和元年度の 3,061 人/日と比較し 52.9%減少しましたが、令和 3 年度は 1,724 人/日と令和 2 年度と比較し 19.5%増えています。

■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ました。しかし、利用が伸び悩んだことから、平成 25 年 11 月から NPO 法人による外出支援を行っています。

■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、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
運営主体	特定非営利活動法人たけのこ

(5) 一般タクシー

市内のタクシーは、4社のタクシー事業者により運行されています。

■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（R3年度12月）

(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を軽減するため、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ます。

■高齢者タクシー料金助成事業の概要

対象者	本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) 65歳以上の者のみで構成される世帯に属する方のうち75歳以上の方 (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、教習所などで施設利用者向けの無料送迎バスが運行されています。

■送迎バスの運行概要

[R3年12月時点]

施設	運行区間	運行日	便数
袖ヶ浦さつき台 病院	・病院～JR長浦駅 ・病院～JR長浦駅～県営住宅前～ すずらん美容室前～病院 ・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	平日・土曜	3便 15便 4便
田部整形外科	・JR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 ・JR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 ・JR長浦駅行 ・JR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	送迎各2便
	Bルート：長浦・蔵波方面	月・火・水・金	送迎各2便
袖ヶ浦健康づく り支援センター （ガウランド）	①昭和・根形方面 ・袖ヶ浦駅、福王台経由	火・水・木・金・土	送迎各3便（火） 送迎各1便（火以外）
	・奈良輪経由	火・水・木・金・土	送迎各2便（火水土） 送迎各1便（木金）
	②長浦方面 ・長浦駅経由	火・水・木・金・土	送迎各3便（木） 送迎各2便（水土） 送迎各1便（火金）
	・代宿、久保田経由	火・水・木・金・土	送迎各3便（金） 送迎各1便（金以外）
	③平岡方面 ・のぞみ野経由	水・木・金・土	送迎各1便
	・滝の口、大竹経由	火・水・木・金・土	送迎各1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、JR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%

都市施設の整備方針

公共交通ネットワークの形成方針（抜粋）

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。

(3) 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】（抜粋）

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

（イ）持続的な交通ネットワークの形成

都市間の移動手段である、JR内房線及び久留里線やアクアライン高速バスについて、更なる利便性向上に向けた要望活動を継続的にを行います。

市内の移動手段である、各地域を結ぶ役割を担う路線バスや、地域内の日常交通としての役割を担うタクシーやボランティア移送、NPO法人による地域支え合い活動への支援を継続します。

今後、日常生活における移動手段を持たない高齢者が増加することが見込まれることから、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で安心して生活することができるよう、地域内の日常交通手段を確保するため、地域の多様な主体と連携・協力し、地域特性やニーズを踏まえた仕組みづくりの検討や活動支援を行います。

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いました。

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	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 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 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 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 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 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 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 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 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																
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%を占めています。

職種は「会社員・公務員 (31.0%)」、「無職 (24.5%)」が多くなっています。

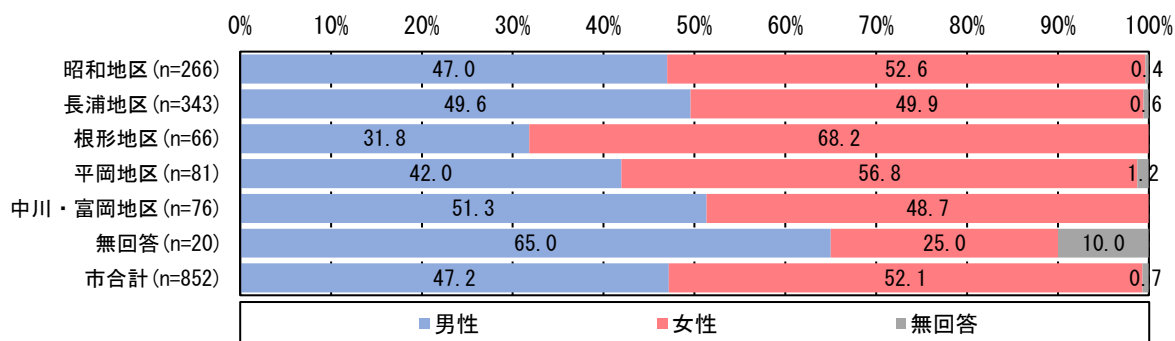
自動車運転免許証有無は、「ある」が 83.1%、「ない」が 13.1%、「運転免許証返納済」が 2.0%となっており、年齢別に見ると、10 歳代や 70 歳以上で「ない」の割合が多くなっています。

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%を占めています。

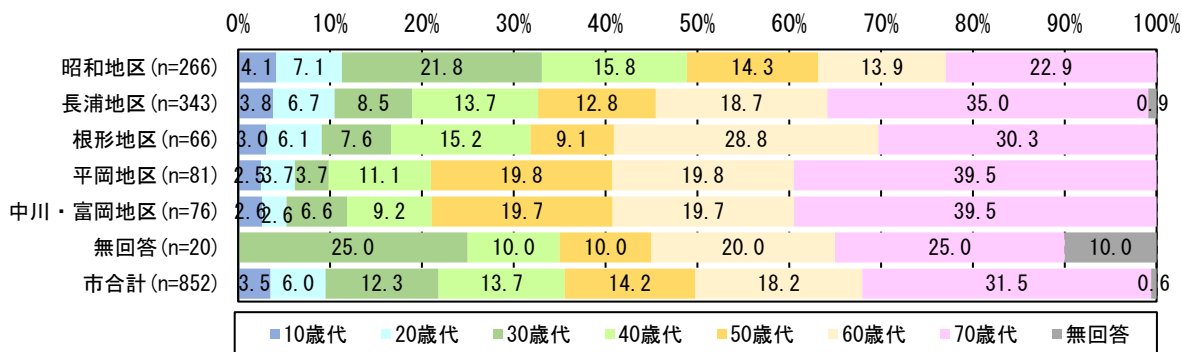
自動車の所有状況は「自動車あり（自分が自由に使える）」が 77.1%と最も多く、次いで「自動車あり（自分が自由に使えない）」が 9.3%を占めています。

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ます。

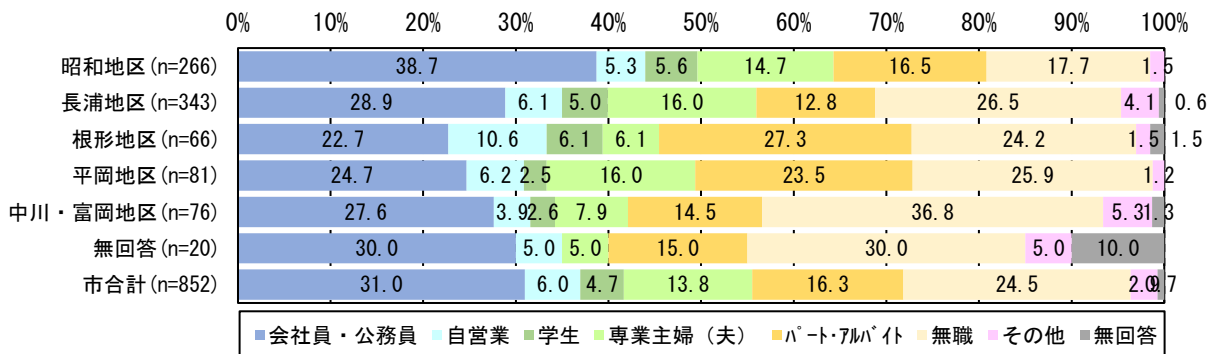
■性別



■年齢

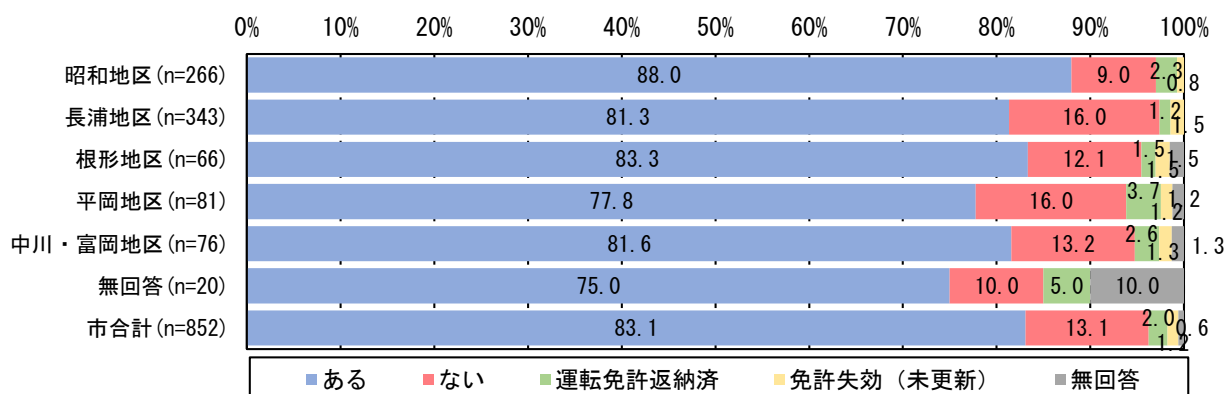


■職業

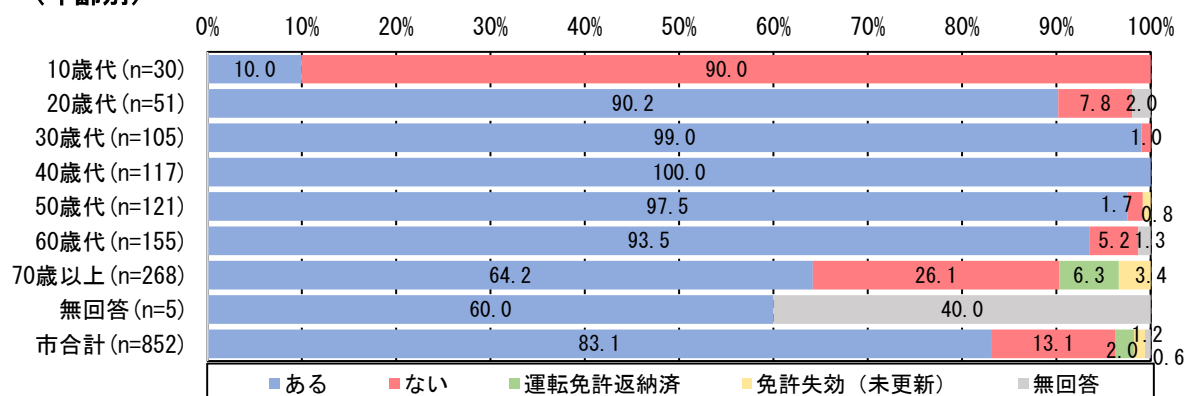


■自動車運転免許証有無

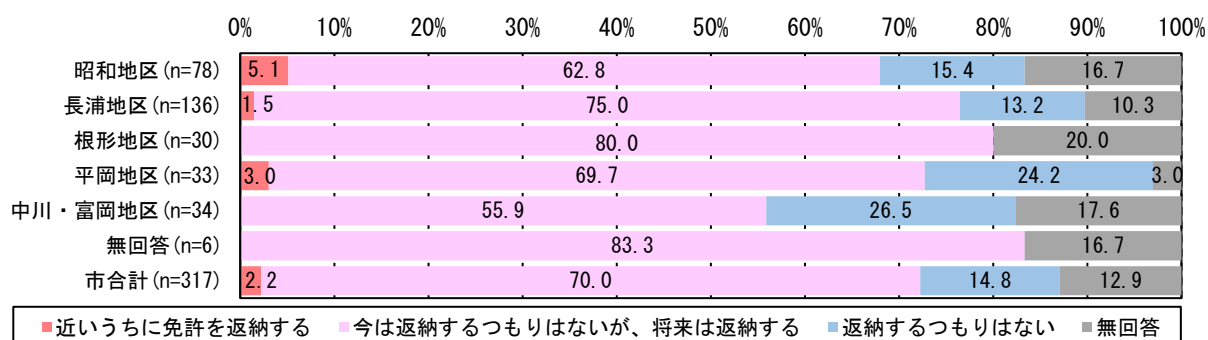
(地区別)



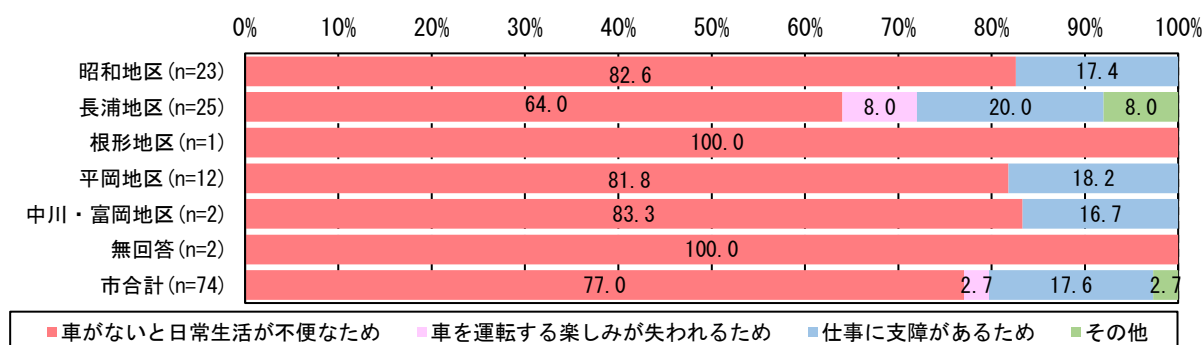
(年齢別)



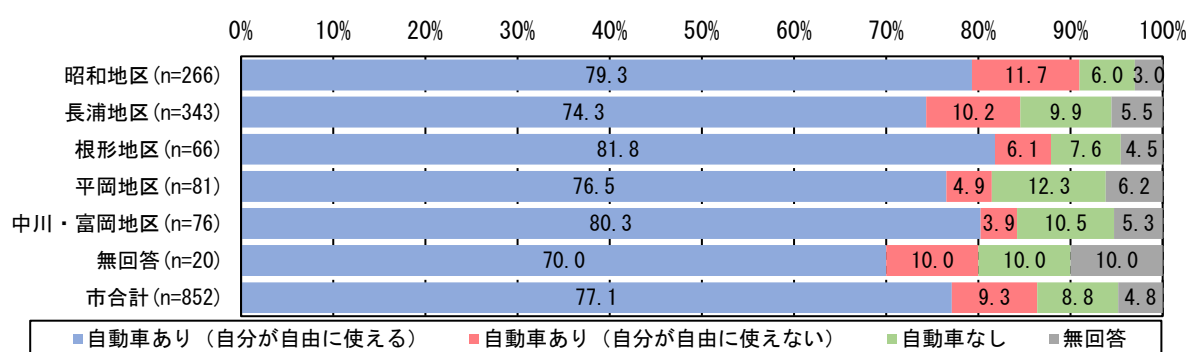
■運転免許証返納意向



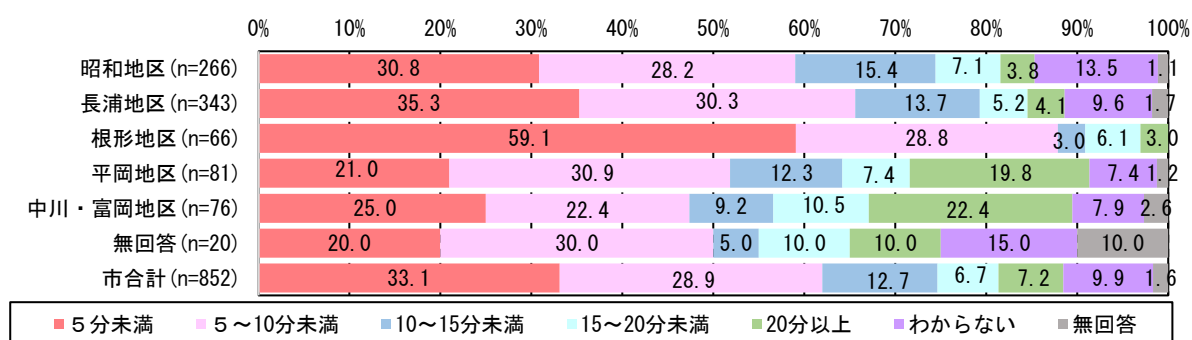
■返納しない理由



■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

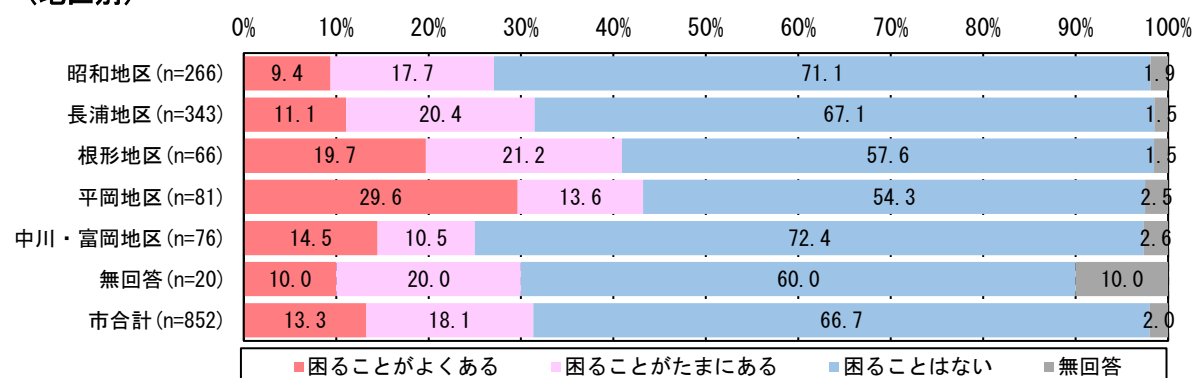
① 困り具合

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% となっています。

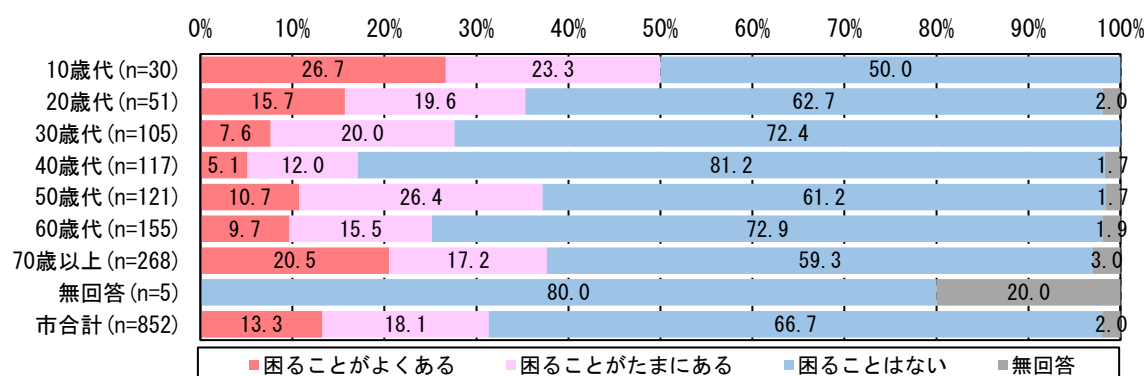
年齢別や職業別に見ると、10 歳代の学生と 70 歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方が困っている人の割合が多くなっています。

■ 外出する際の困ることの有無

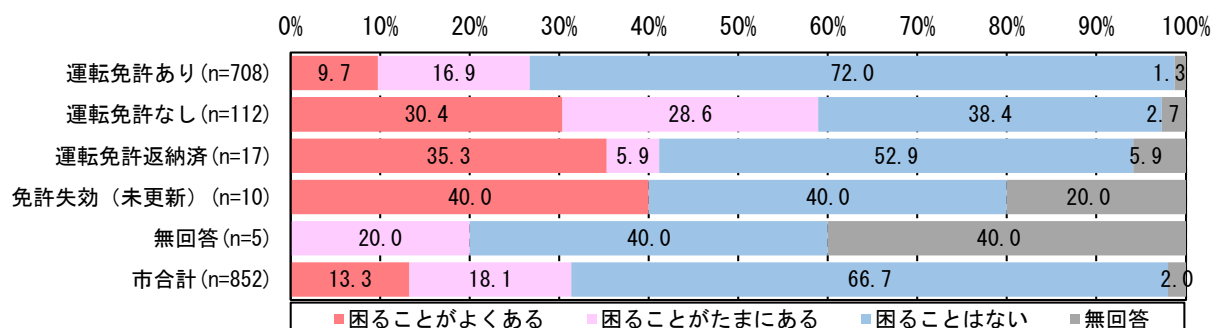
(地区別)



(年齢別)



(運転免許有無別)

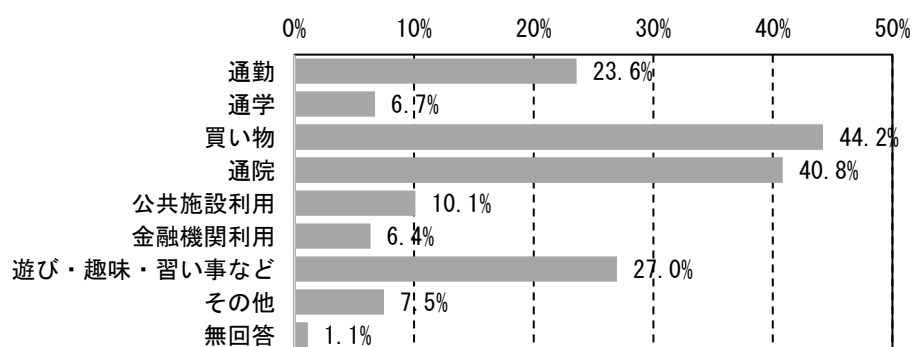


②困っている時の状況

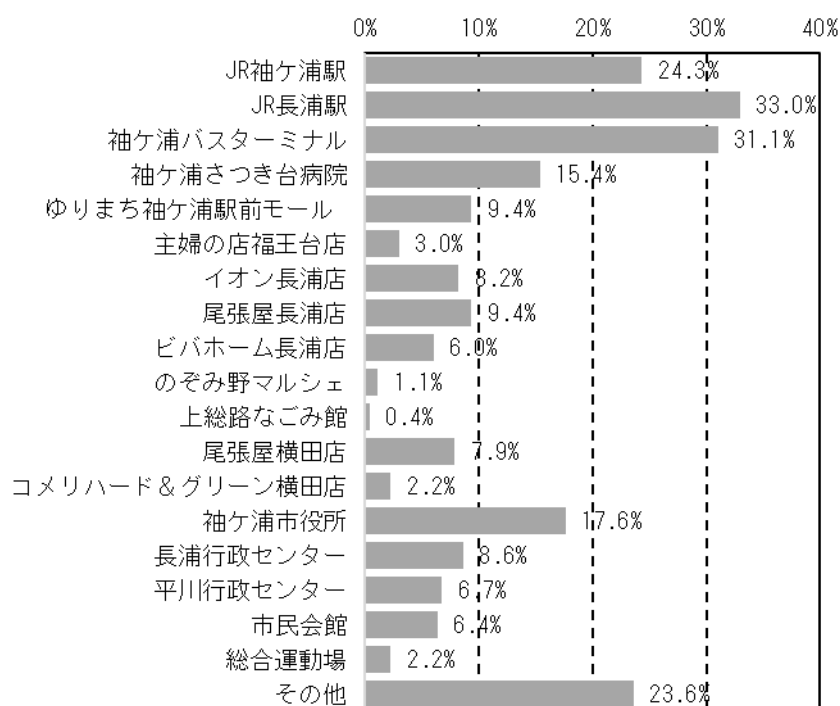
困っている時の目的は、「買い物（44.2%）」「通院（40.8%）」及び「遊び・趣味・習い事など（27.0%）」の順で多くなっています。

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」の順で多くなっています。

■ 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

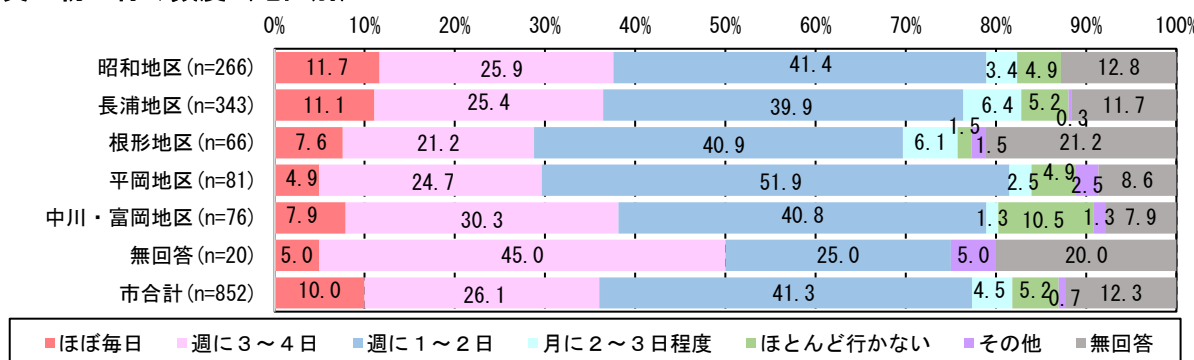
① 買い物

買い物に行く頻度は「週に1～2日(41.3%)」、「週に3～4日(26.1%)」が多くなっています。

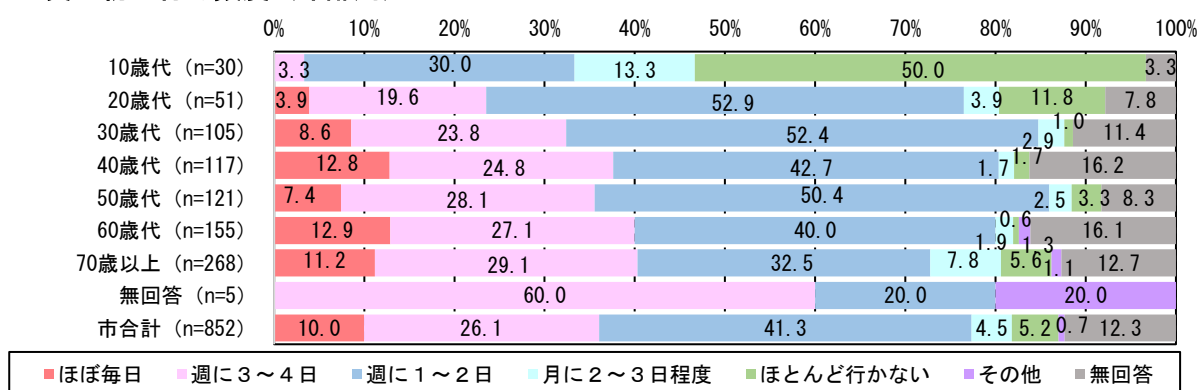
買い物先は昭和地区では「ゆりまち袖ヶ浦駅前モール」が最も多く、長浦地区および根形地区では「尾張屋長浦店」、平岡地区および中川・富岡地区では「尾張屋横田店」が最も多くなっています。

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ますが、「家族や知人等の車で送迎」が16.8%となっています。

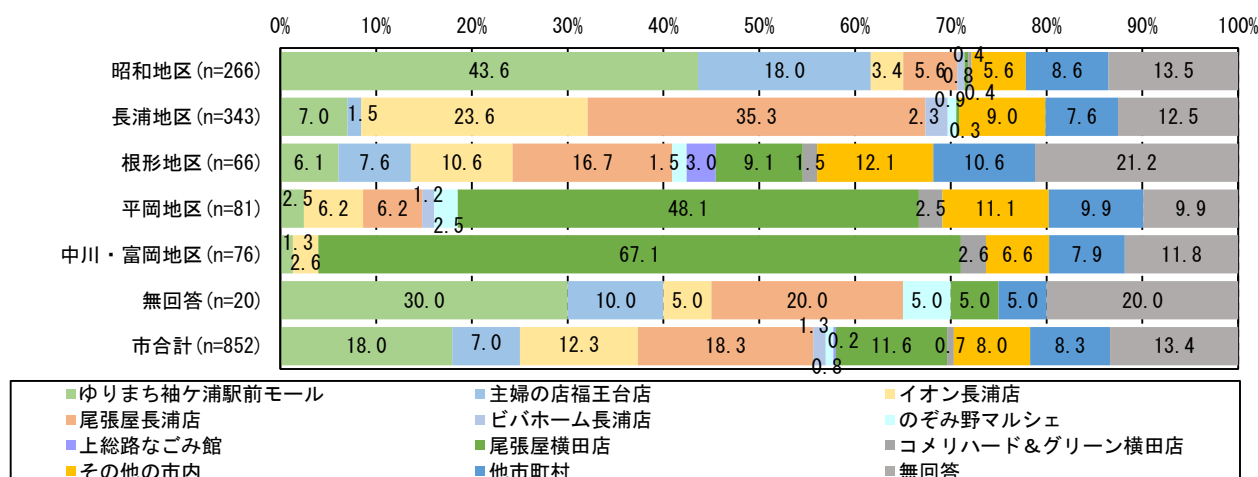
■ 買い物に行く頻度（地区別）



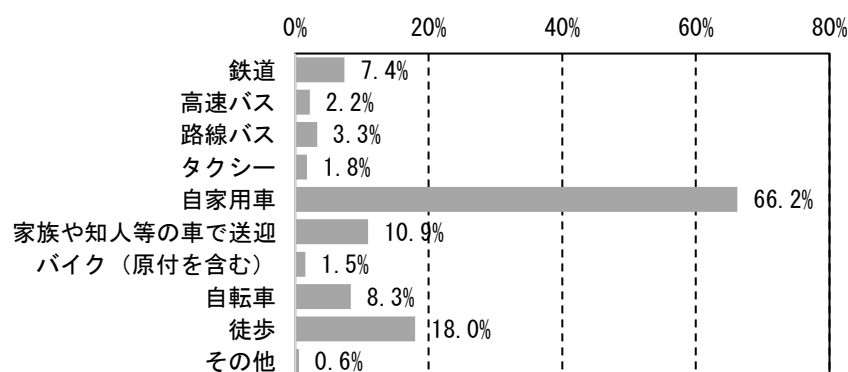
■ 買い物に行く頻度（年齢別）



■ 買い物時の主な行き先（地区別）

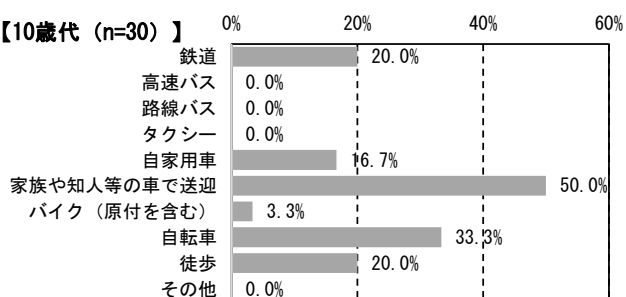


■買い物に行く時の利用交通手段（n=852）（該当するものすべて選択）

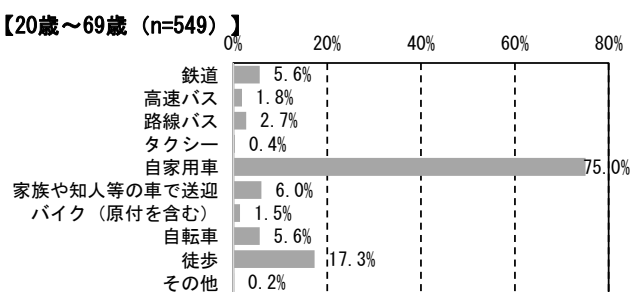


■買い物に行く時の利用交通手段（年齢別）

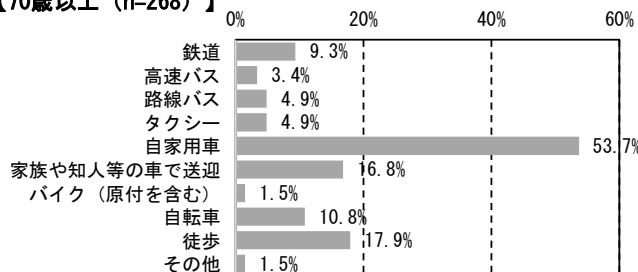
【10歳代（n=30）】



【20歳～69歳（n=549）】



【70歳以上（n=268）】



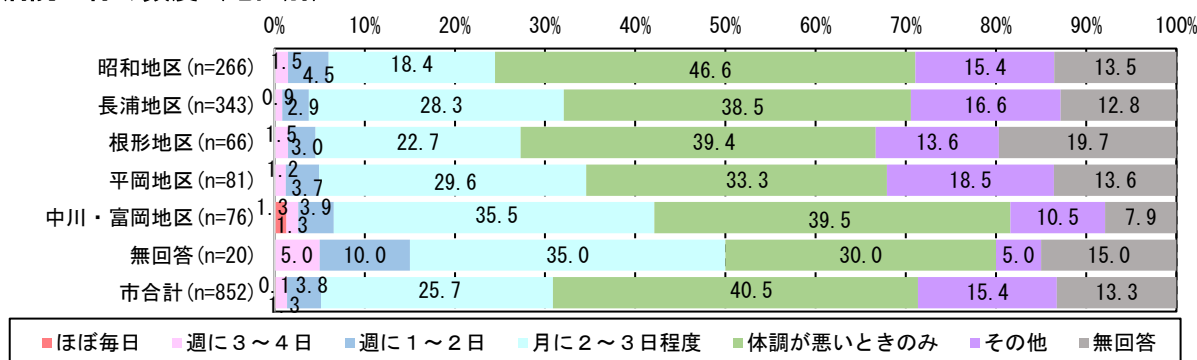
②通院

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%）」が多くなっています。

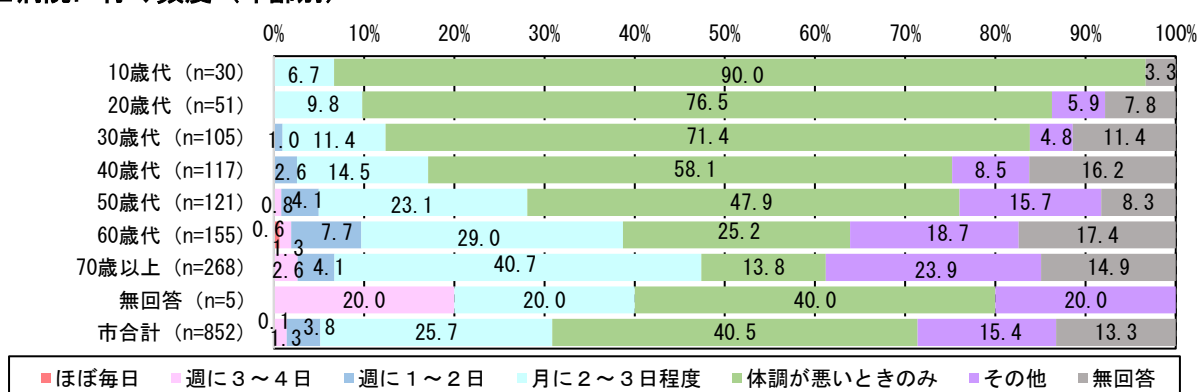
通院時の主な行き先は、「袖ヶ浦さつき台病院」が37.7%、「市内のその他」が16.7%、「市外」が17.5%となっています。

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%となっていますが、年齢別に見ると、70歳以上の高齢になっても「自家用車」が過半数を占めており、「家族や知人等の車で送迎」が20.1%となっています。

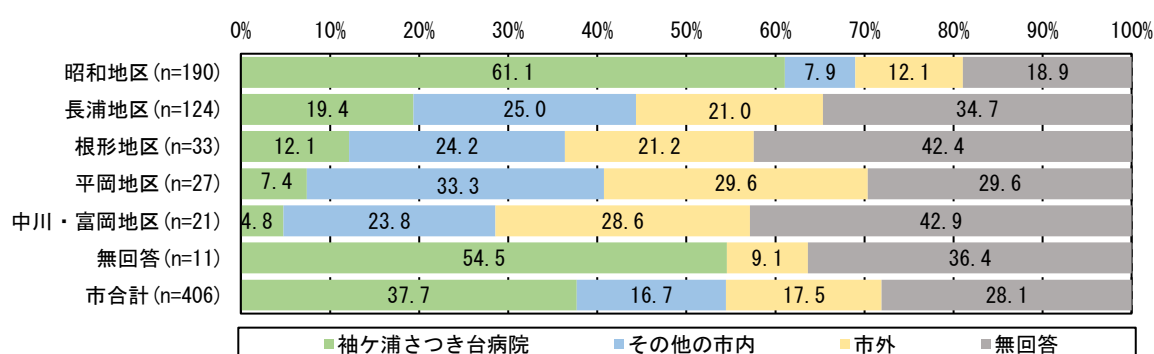
■病院に行く頻度（地区別）



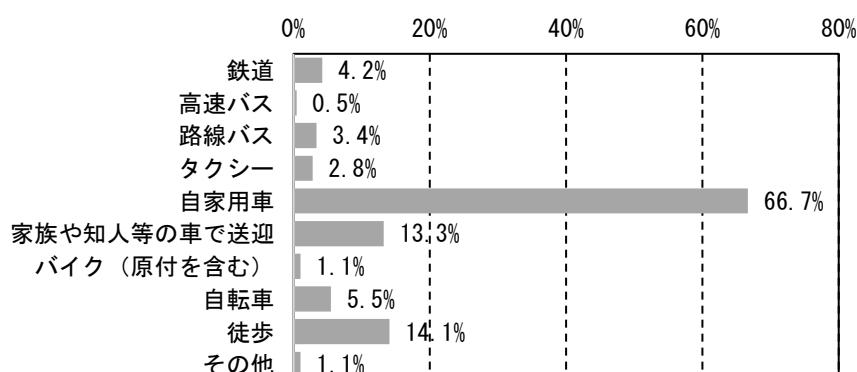
■病院に行く頻度（年齢別）



■通院時の主な行き先（地区別）

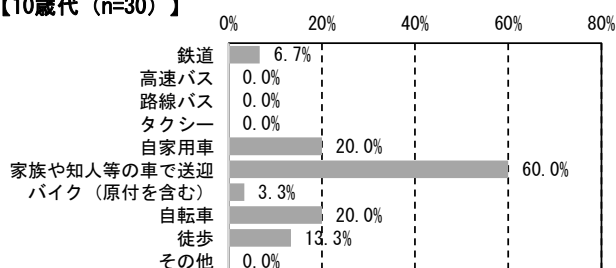


■通院時の利用交通手段（n=852）（該当するものすべて選択）

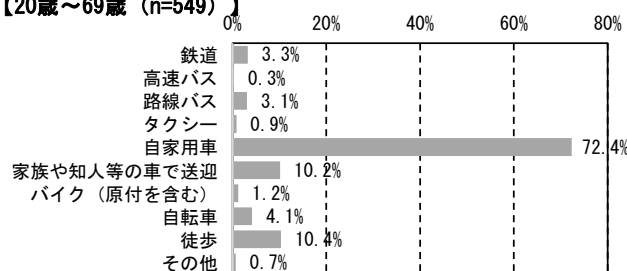


■通院時の利用手段（年齢別）

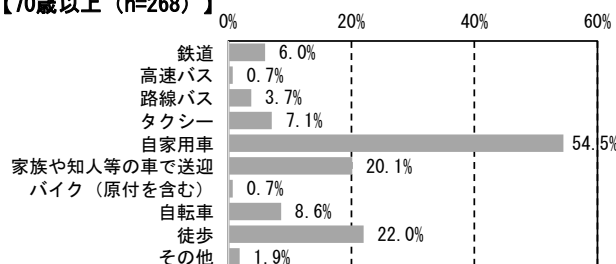
【10歳代（n=30）】



【20歳～69歳（n=549）】



【70歳以上（n=268）】

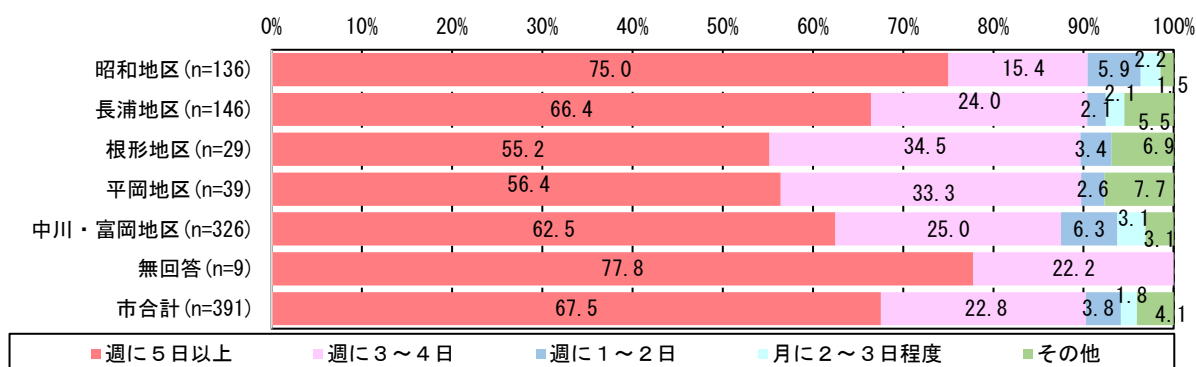


③通勤・通学

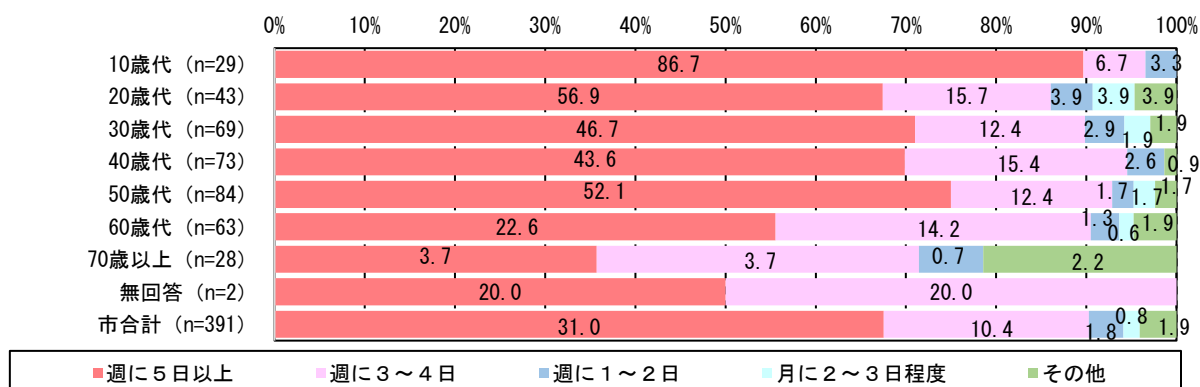
通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が28.4%と最も多く、次いで木更津市が21.5%となっています。

通勤・通学時の利用交通手段は、「自家用車（68.5%）」が最も多く、「鉄道」は24.8%となっています。

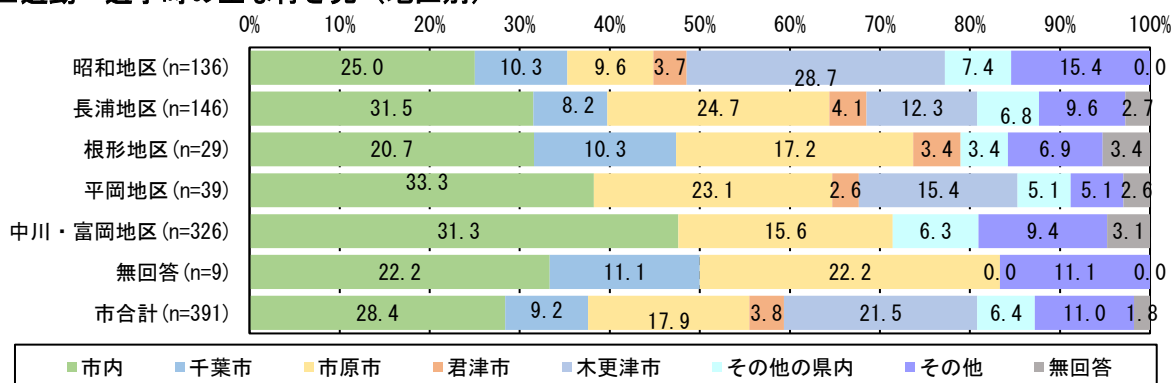
■通勤・通学の頻度（地区別）



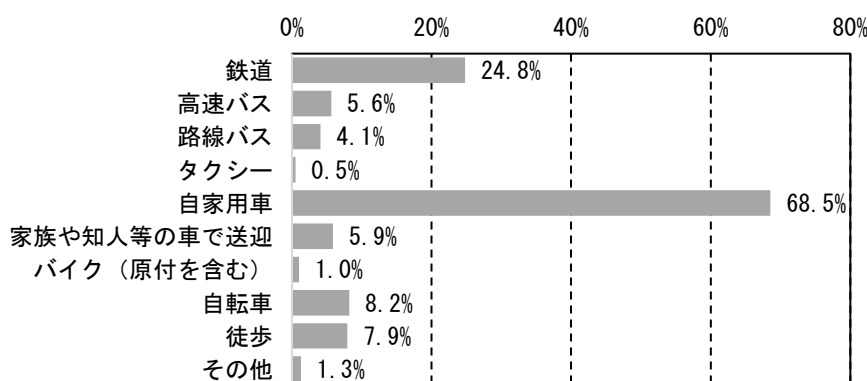
■通勤・通学の頻度（年齢別）



■通勤・通学時の主な行き先（地区別）

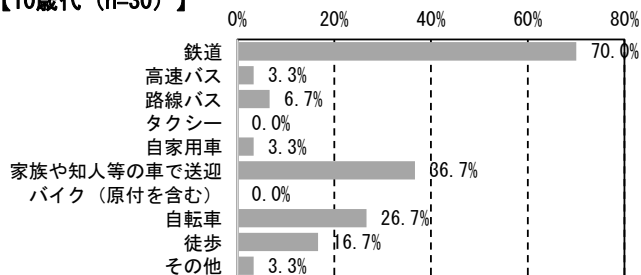


■通勤・通学時の利用交通手段（n=391）（該当するものすべて選択）

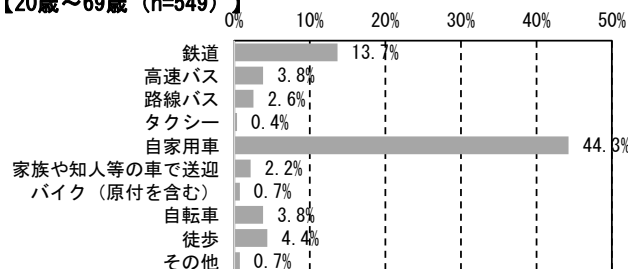


■通勤・通学時の交通手段（年齢別）

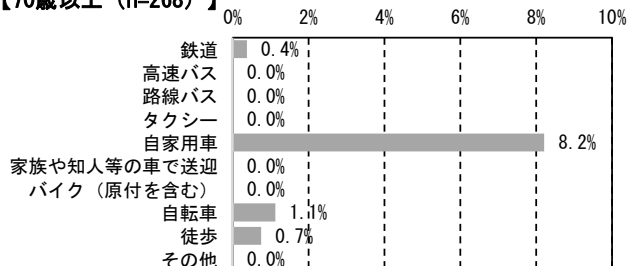
【10歳代（n=30）】



【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

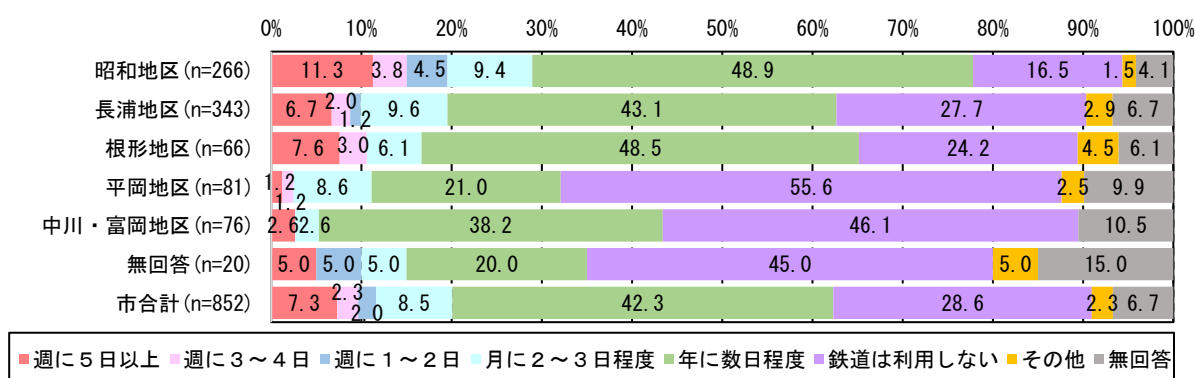
鉄道は 62.3%の方が鉄道を利用しており、利用頻度は「年に数日程度（42.3%）」と低頻度の利用割合が多く、その利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（48.0%）」、「買い物（22.5%）」が多くなっています。

利用する駅は、「JR長浦駅（42.6%）」、「JR袖ヶ浦駅（39.5%）」が多くなっています。

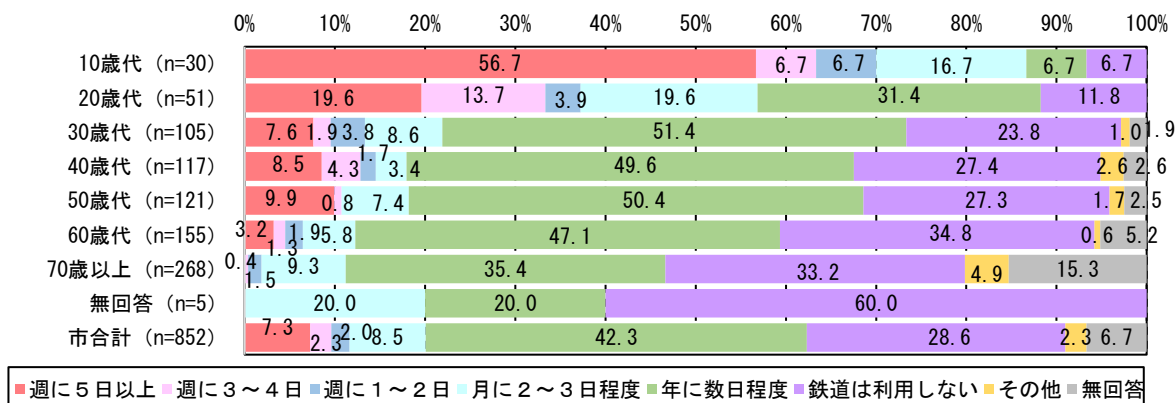
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が 71.7%と最も多く、次いで「利用する用事が特になから」が 61.9%となっています。

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

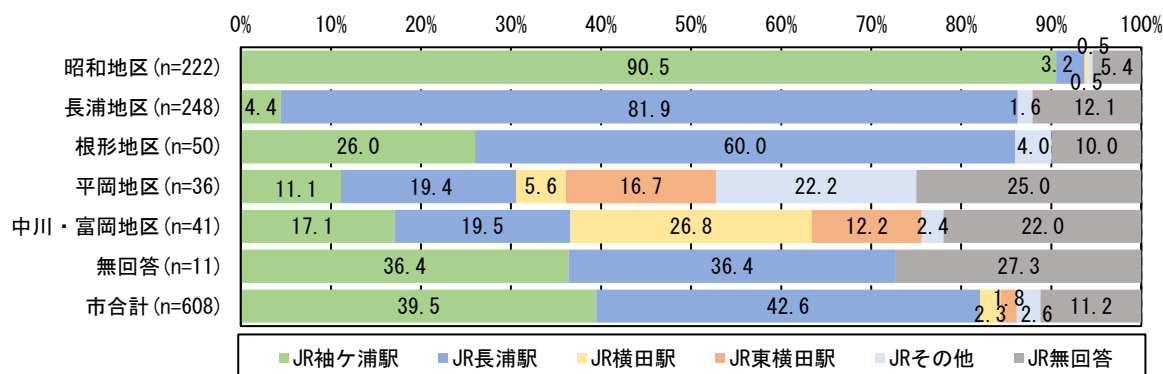
■鉄道の利用頻度（地区別）



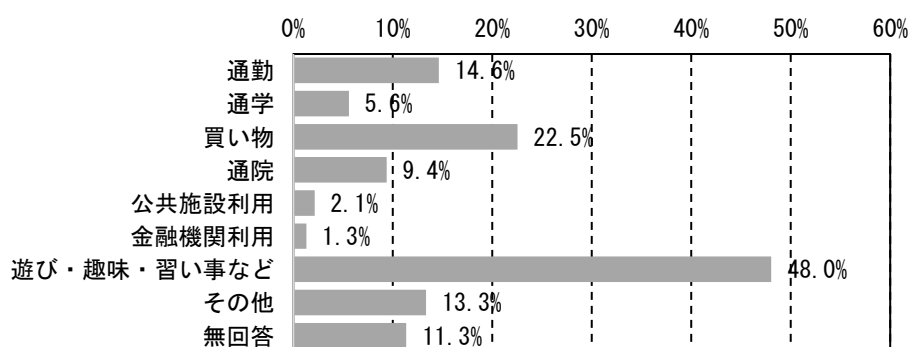
■鉄道の利用頻度（年齢別）



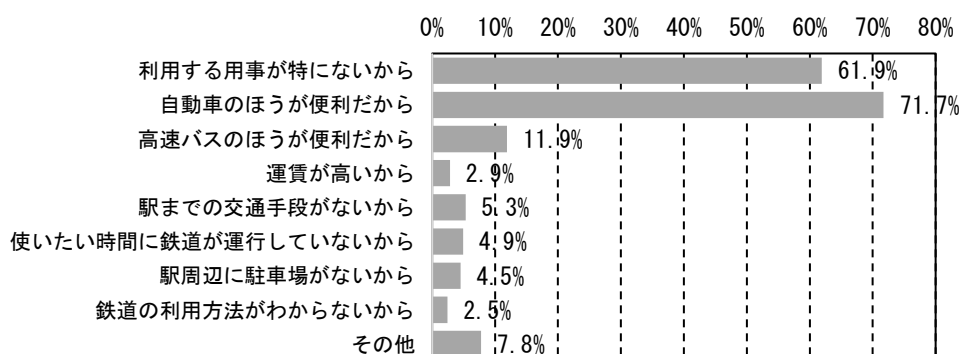
■よく利用する鉄道駅（地区別）



■鉄道の利用目的（n=608）（2つまで選択）

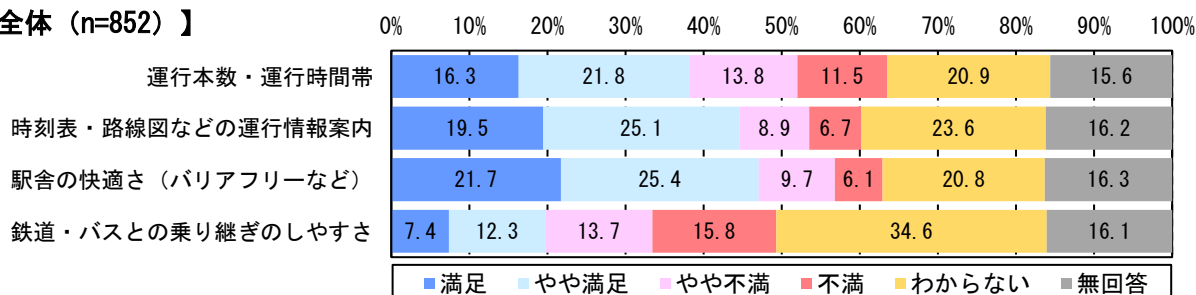


■鉄道を利用しない理由（n=244）（3つまで選択）

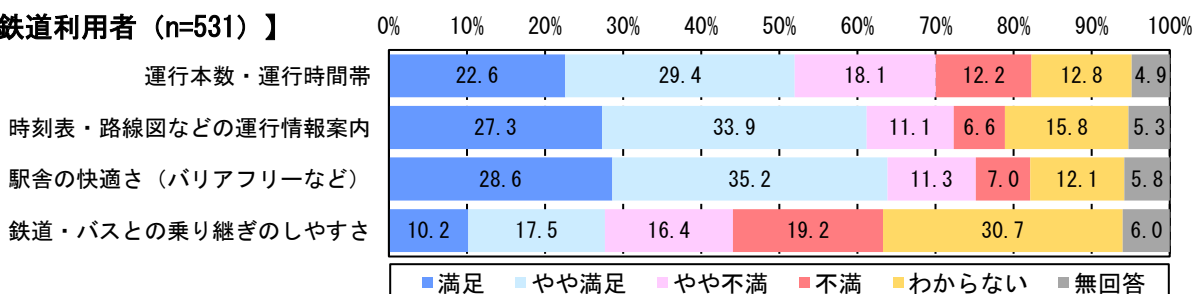


■鉄道の運行サービスに対する満足度

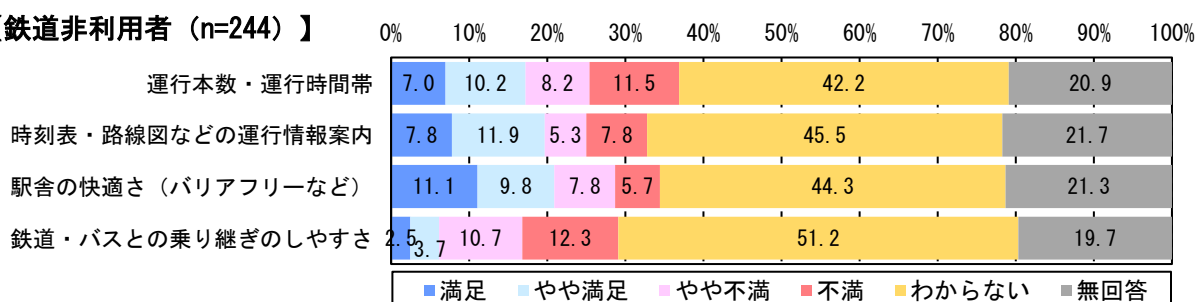
【全体（n=852）】



【鉄道利用者（n=531）】



【鉄道非利用者（n=244）】



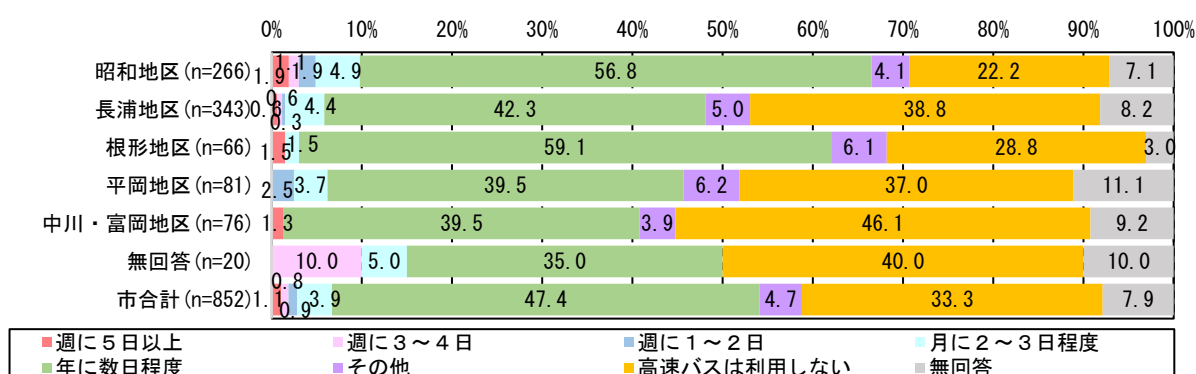
(5) 高速バスの利用実態と意識・要望

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%）」が多くなっています。

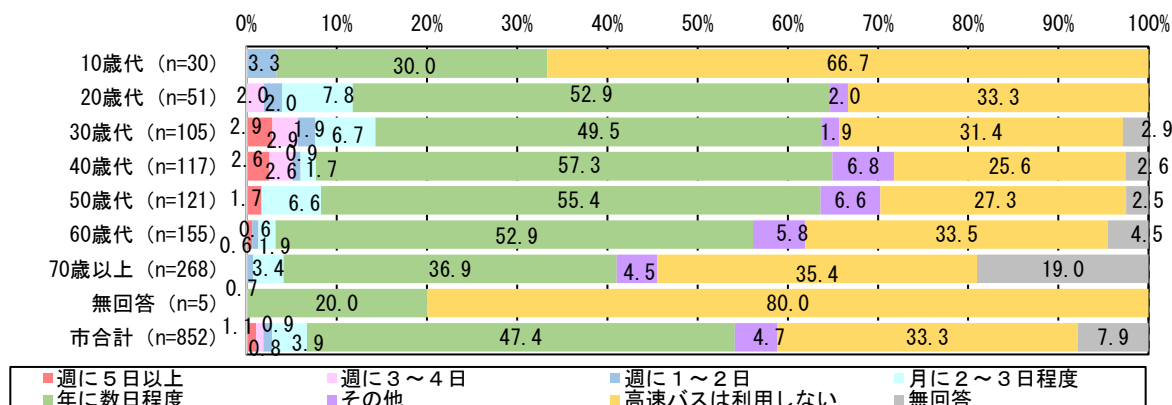
高速バスを利用しない理由は、「高速バスを利用する用事が特にないから」が76.8%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が44.0%となっています。

運行サービスに対する満足度（高速バス利用者）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くなっています。

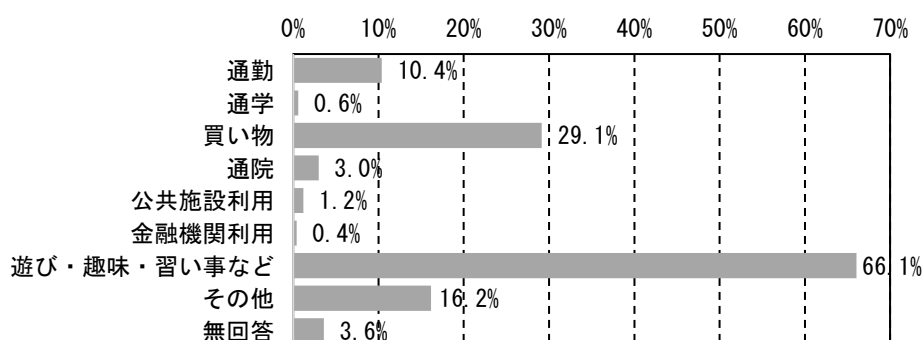
■高速バスの利用頻度（地区別）



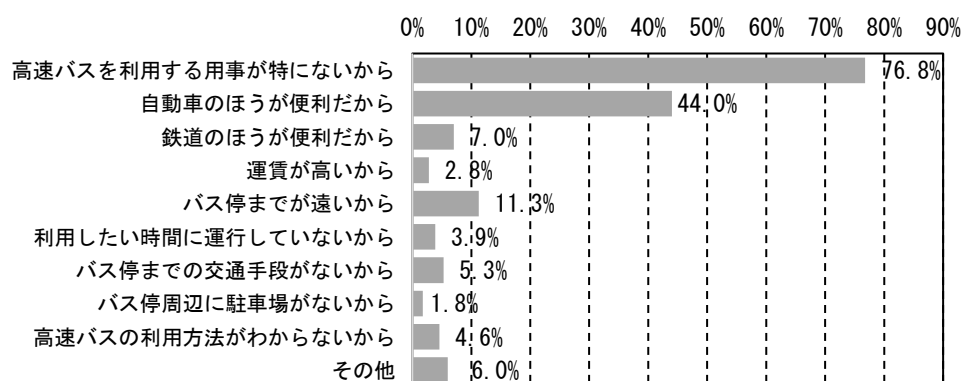
■高速バスの利用頻度（年齢別）



■高速バスの利用目的（n=504）（2つまで選択）

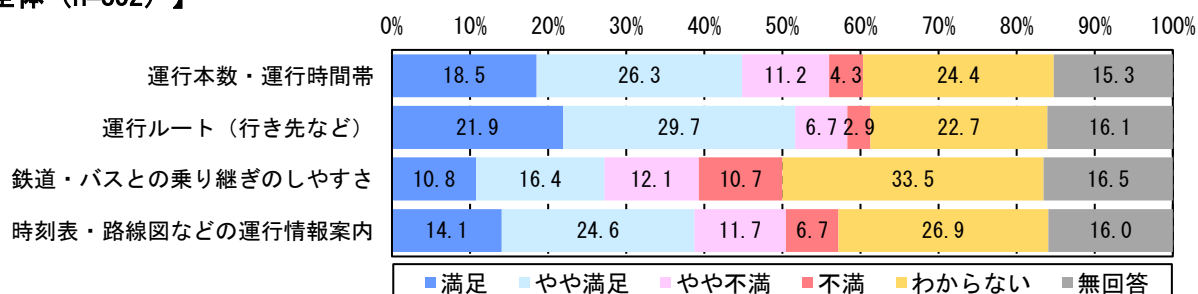


■高速バスを利用しない理由（n=284）（3つまで選択）

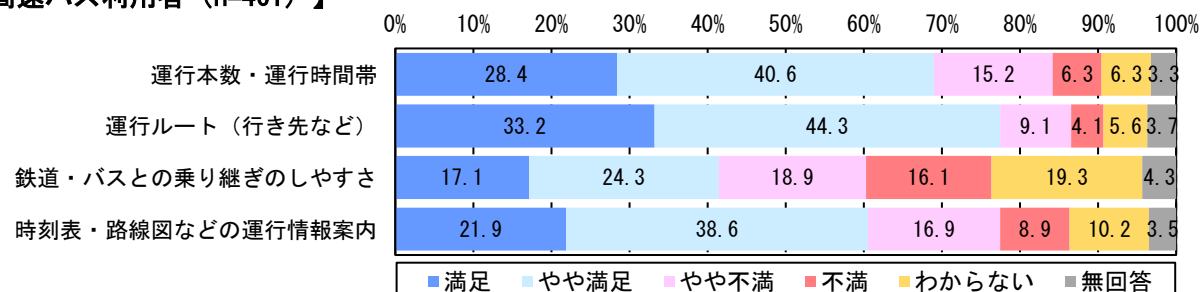


■高速バスの運行サービスに対する満足度

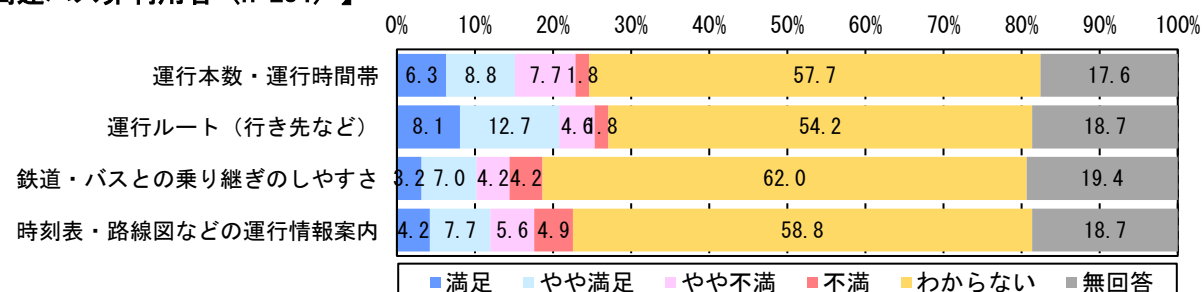
【全体（n=852）】



【高速バス利用者（n=461）】



【高速バス非利用者（n=284）】



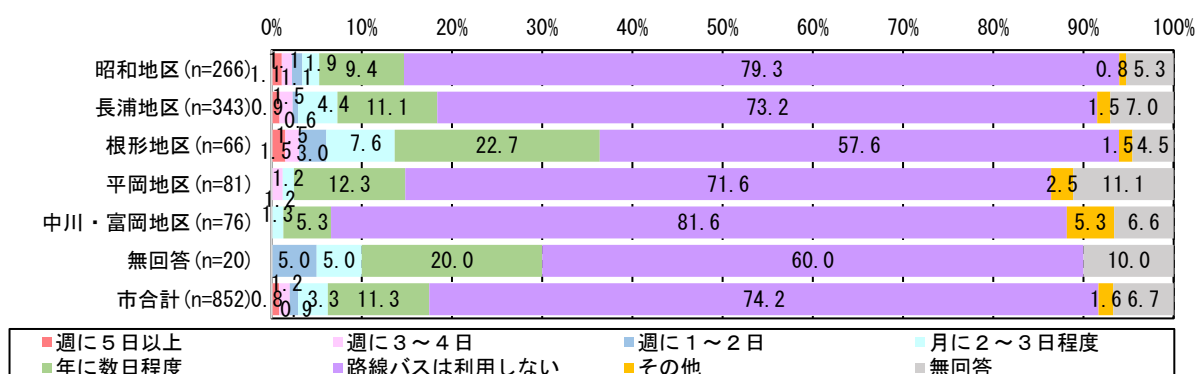
(6) 路線バスの利用実態と意識・要望

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%と最も多くなっています。利用目的は、「遊び・趣味・習い事など(31.4%)」、「買い物(19.5%)」の順で多くなっています。

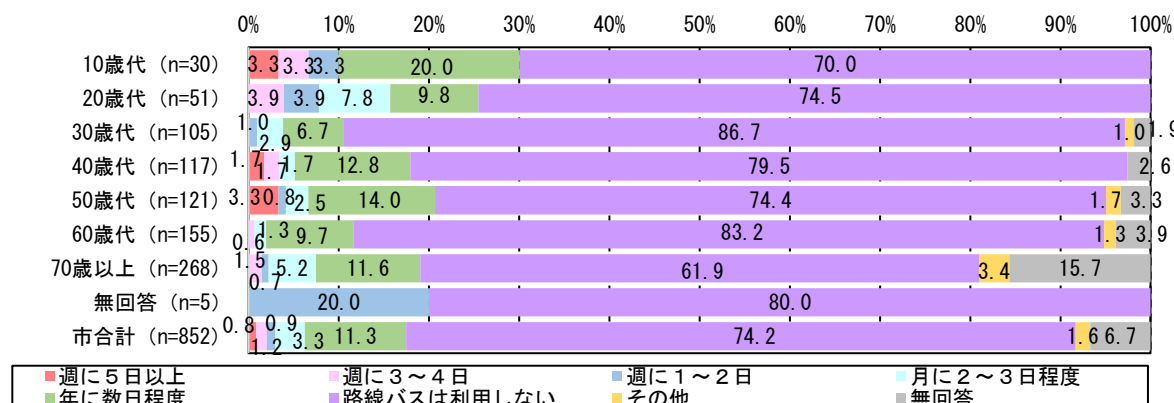
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が75.2%と最も多いが、「使いたい時間に場バスが運行していないから(19.8%)」、「自宅近くにバス停がないから(16.9%)」といった理由で利用していない方もいます。

運行サービスに対する満足度(路線バス利用者)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」と回答した方の割合が多くなっています。

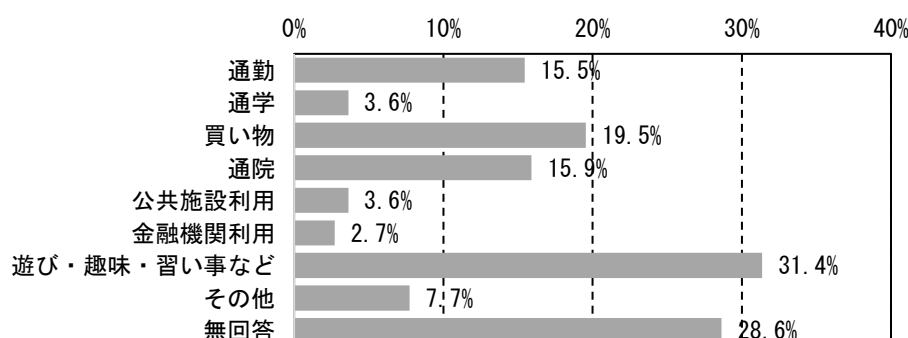
■路線バスの利用頻度(地区別)



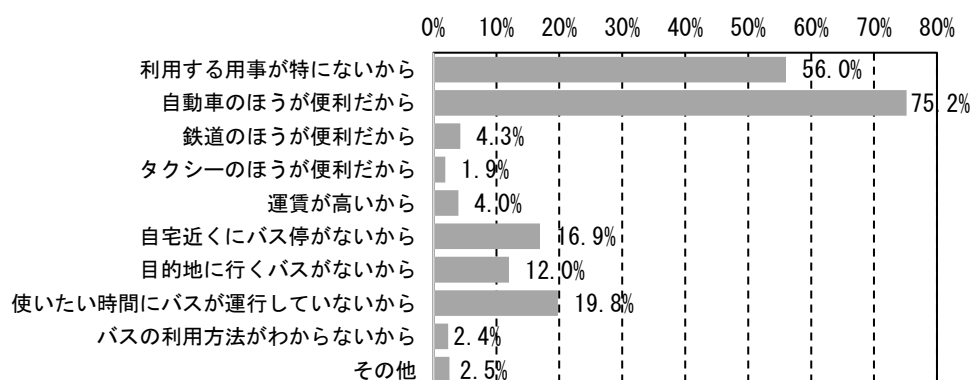
■路線バスの利用頻度(年齢別)



■路線バスの利用目的 (n=220) (2つまで選択)

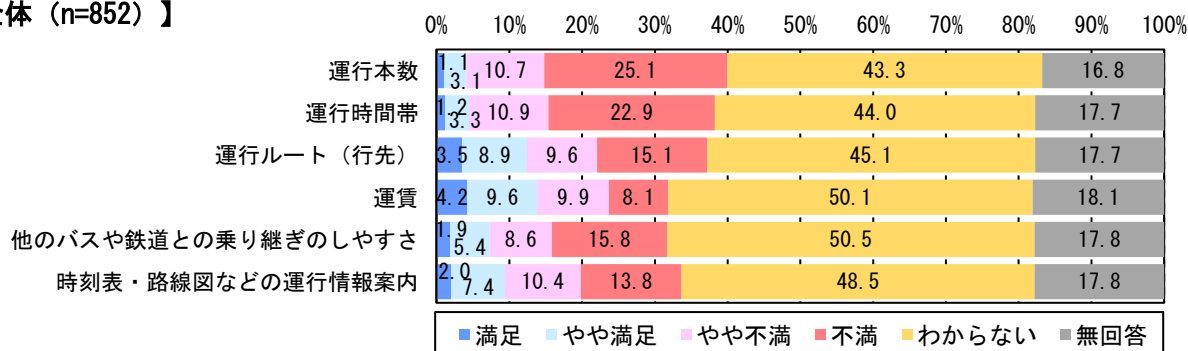


■路線バスを利用しない理由（n=632）（3つまで選択）

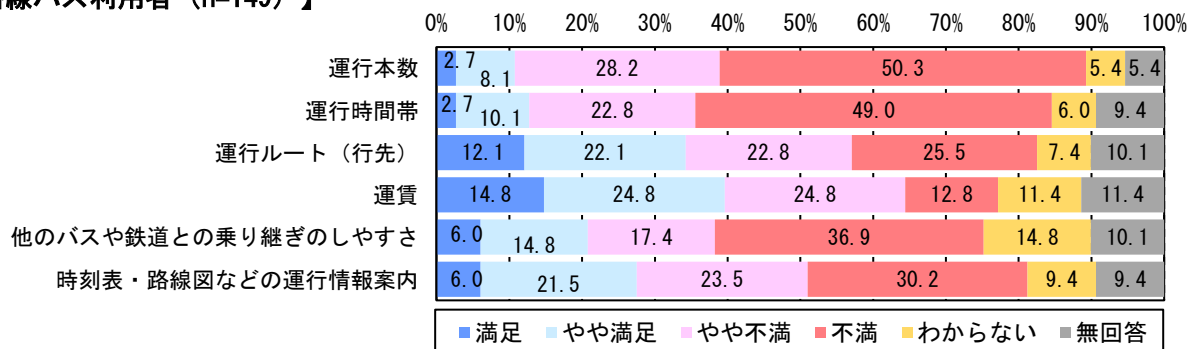


■路線バスの運行サービスに対する満足度

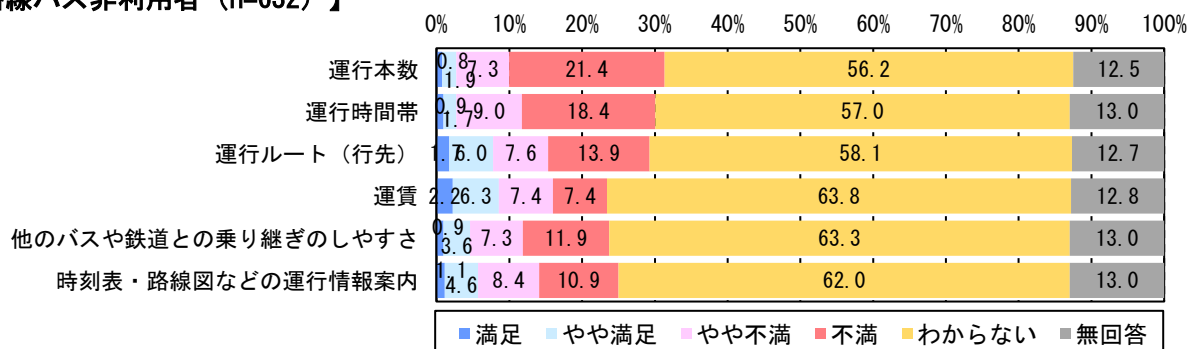
【全体（n=852）】



【路線バス利用者（n=149）】



【路線バス非利用者（n=632）】

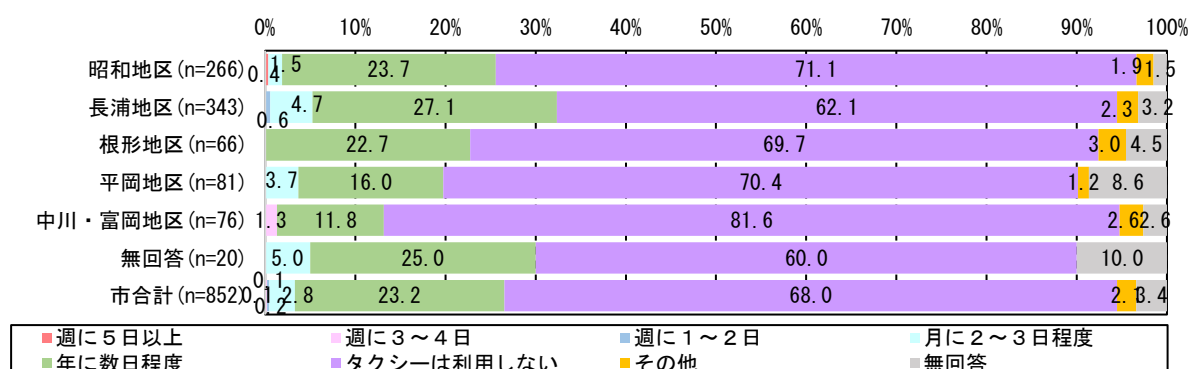


(7) タクシーの利用実態と意識・要望

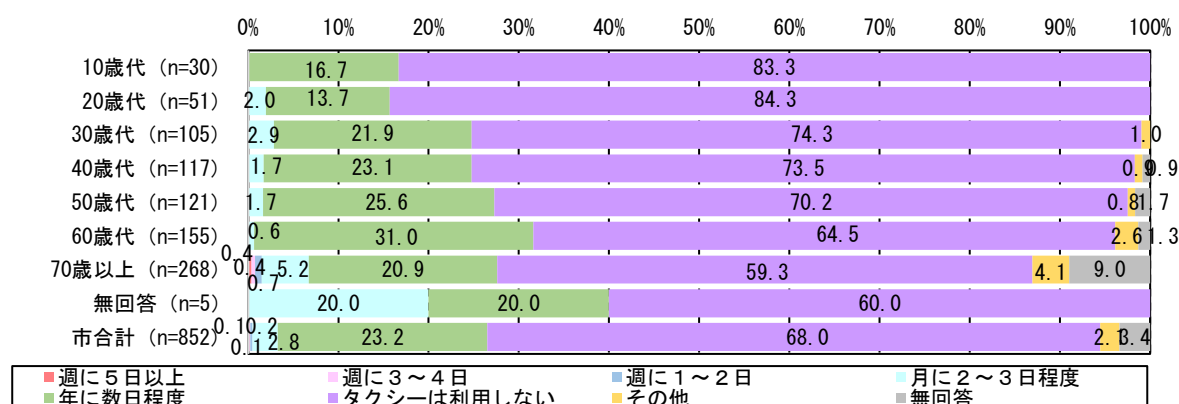
タクシーは26.4%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が23.2%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など(40.3%)」、「通院(19.4%)」が多くなっています。

サービスに対する満足度(タクシー利用者)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」、「料金・サービスなどの運行情報案内」で「不満」と「やや不満」と回答した方が多くなっています。

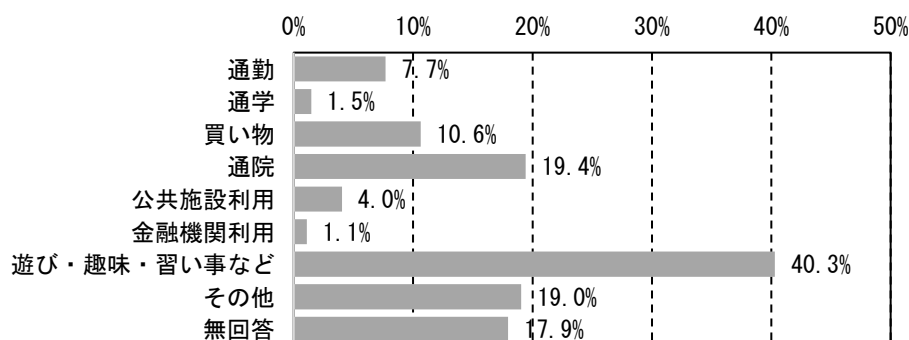
■タクシーの利用頻度(地区別)



■タクシーの利用頻度(年齢別)

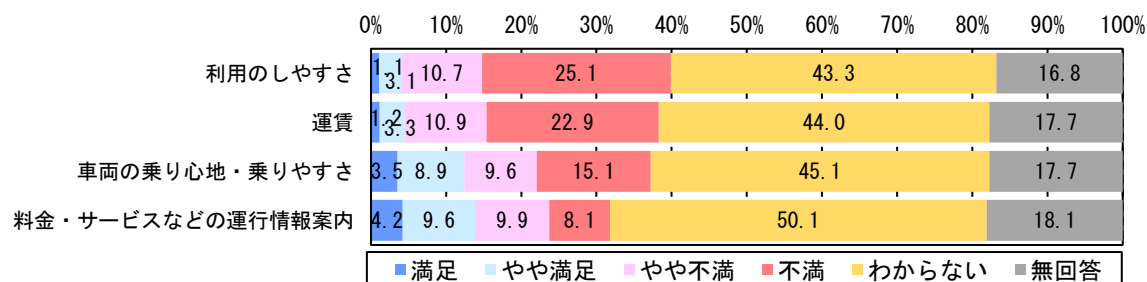


■タクシーの利用目的 (n=273) (2つまで選択)

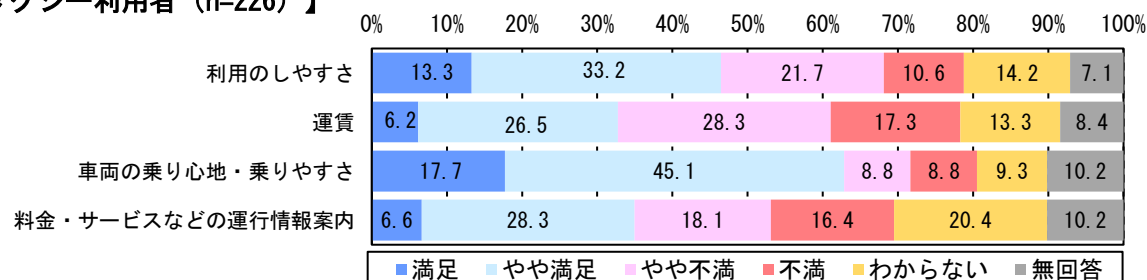


■タクシーの運行サービスに対する満足度

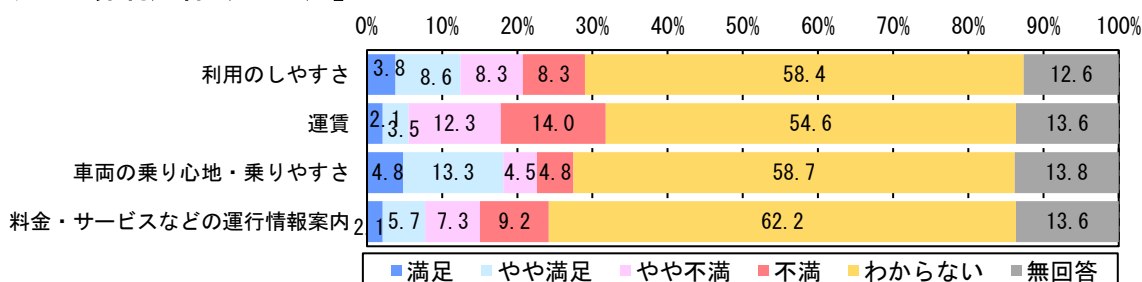
【全体（n=852）】



【タクシー利用者（n=226）】



【タクシー非利用者（n=579）】



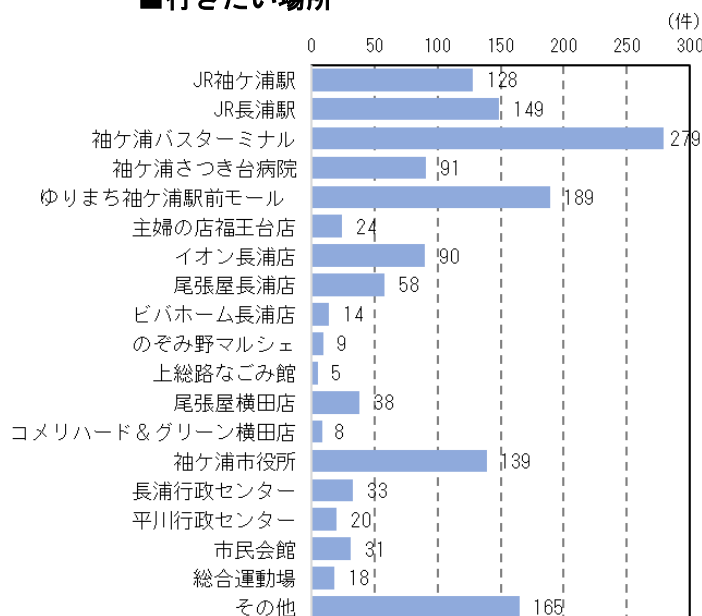
(8) 公共交通の利用意向

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）」の順で多くなっています。

利用目的は「買い物（31.4%）」、「金融機関利用（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%）」が多くなっています。

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%）とやや分散しています。

■行きたい場所



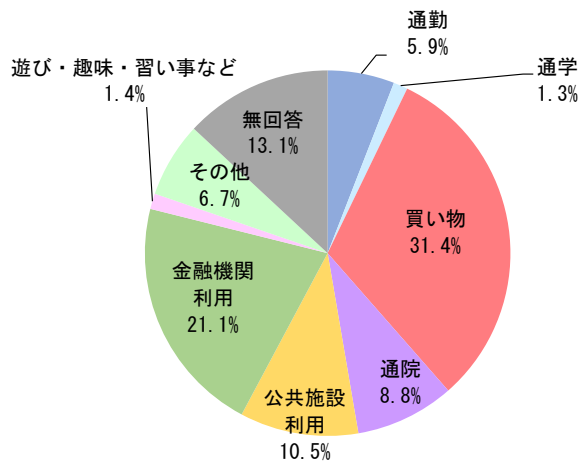
	最も	2番目	3番目	合計	
JR袖ヶ浦駅	70	25	33	128	駅など
JR長浦駅	87	44	18	149	
袖ヶ浦バスターミナル	139	89	51	279	
袖ヶ浦さつき台病院	28	33	30	91	
ゆりまち袖ヶ浦駅前モール	95	57	37	189	病院
主婦の店福王台店	7	12	5	24	
イオン長浦店	30	37	23	90	
尾張屋長浦店	21	25	12	58	
ビバホーム長浦店	2	6	6	14	
のぞみ野マルシェ	1	5	3	9	
上総路なごみ館	1	2	2	5	
尾張屋横田店	21	10	7	38	
コメリハード&グリーン横田店	1	5	2	8	
袖ヶ浦市役所	22	60	57	139	商業施設
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	
	227	374	467	1,068	
合計	852	852	852	2,556	

(地区別)

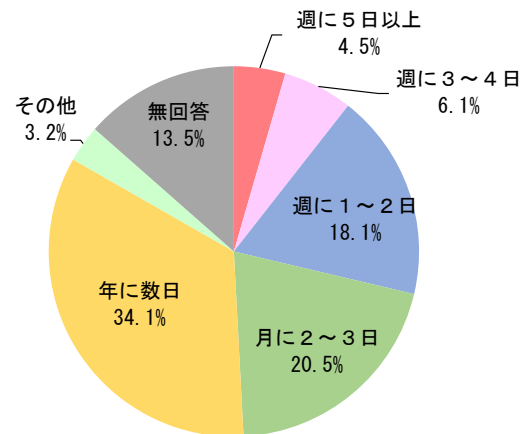
※上位3つまで選択

	昭和地区	長浦地区	根形地区	平岡地区	富岡川地区	無回答	合計
JR袖ヶ浦駅	72	19	12	10	12	3	128
JR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

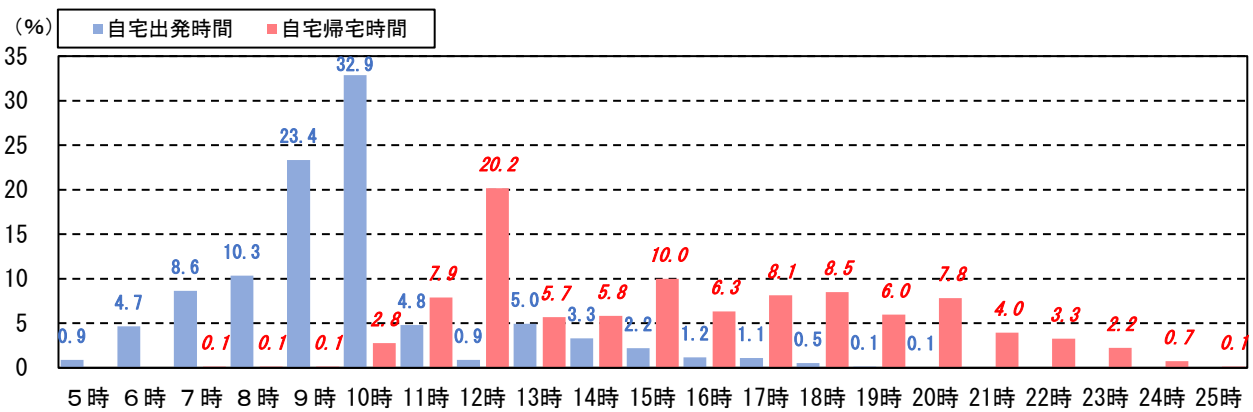
■利用目的



■利用頻度



■利用時間帯



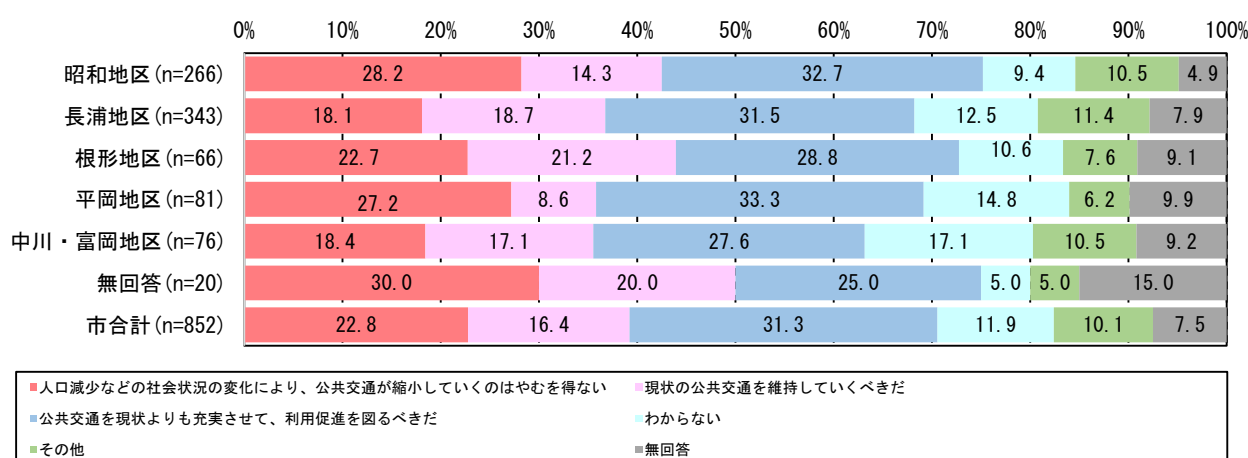
（９）公共交通の今後のあり方

公共交通の今後の取り組む方向性は、「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%と最も多くなっています。

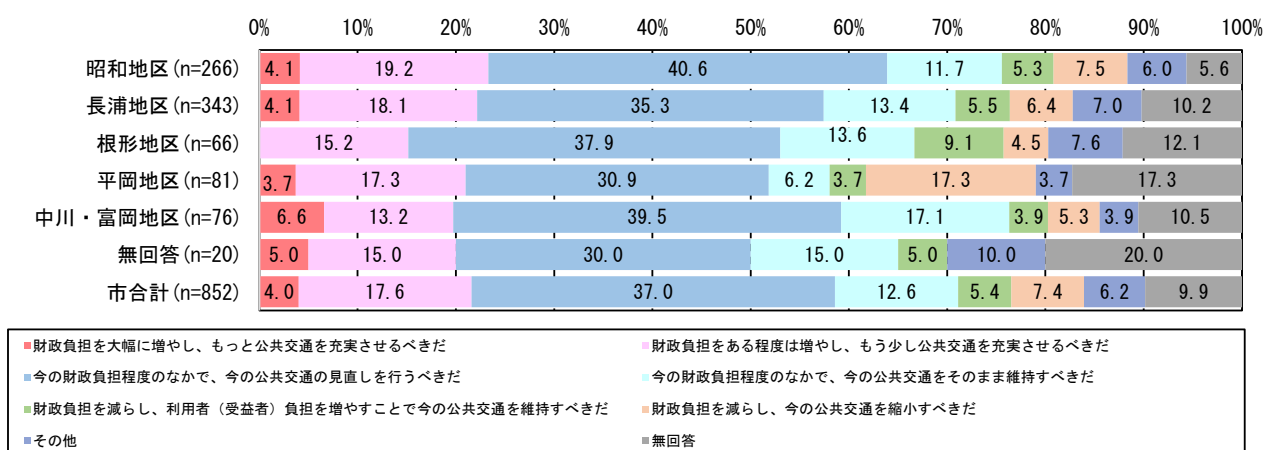
公共交通に対する財政負担の考え方は、「今の財政負担程度のなかで、今の公共交通の見直しを行うべきだ」が37.0%と最も多くなっています。

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%)」の順で多くなっています。

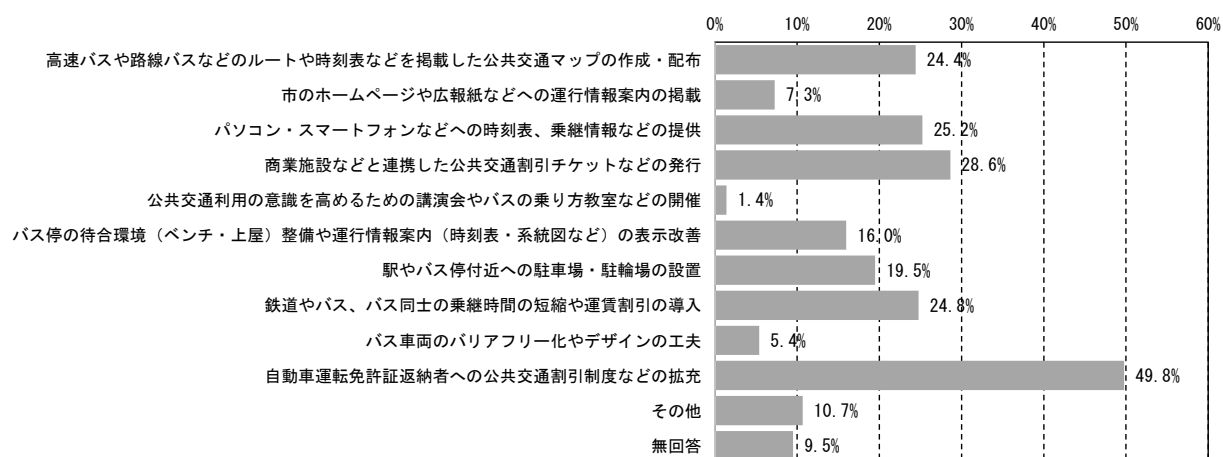
■公共交通の今後の取り組む方向性（地区別）



■公共交通に対する財政負担の考え方（地区別）



■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）



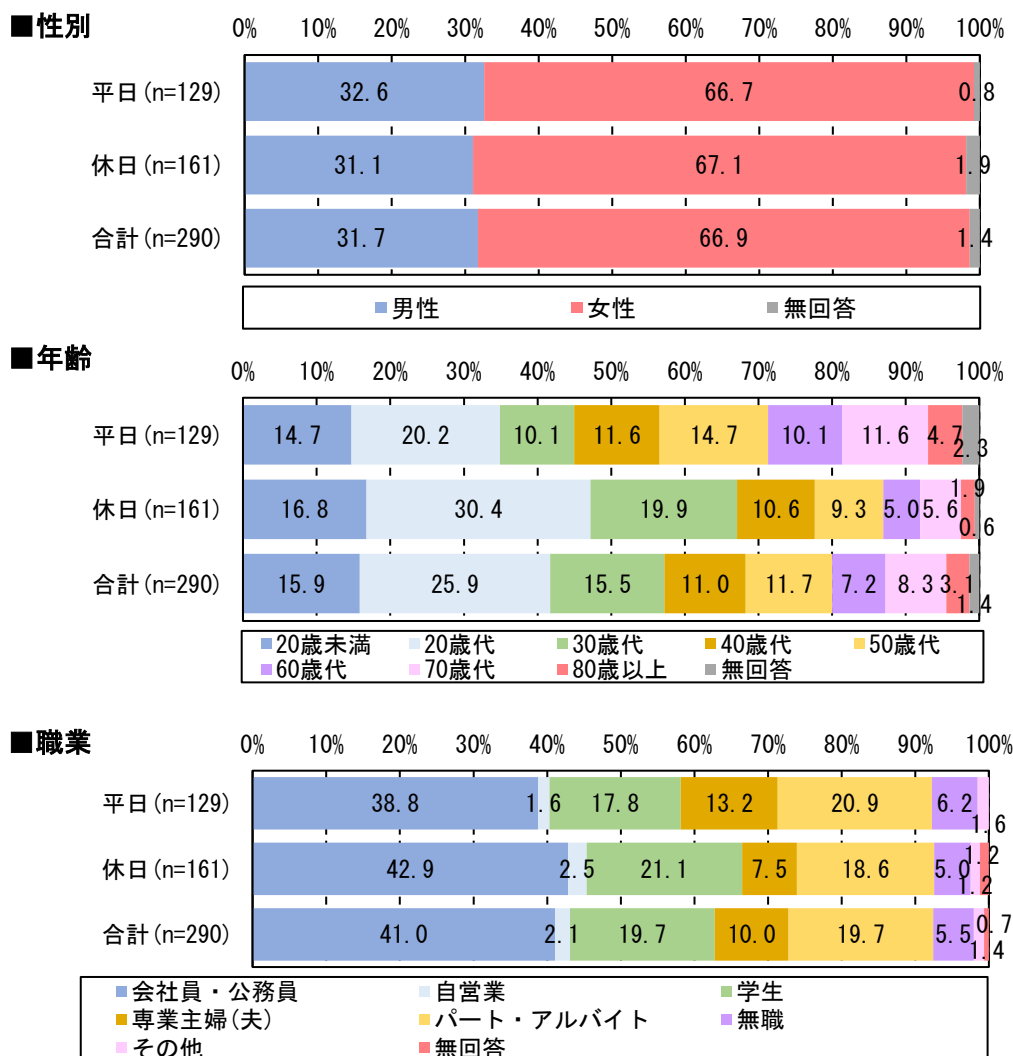
2-2 路線バス及び高速バス利用者アンケート調査

2-1-1 路線バス利用者アンケート調査

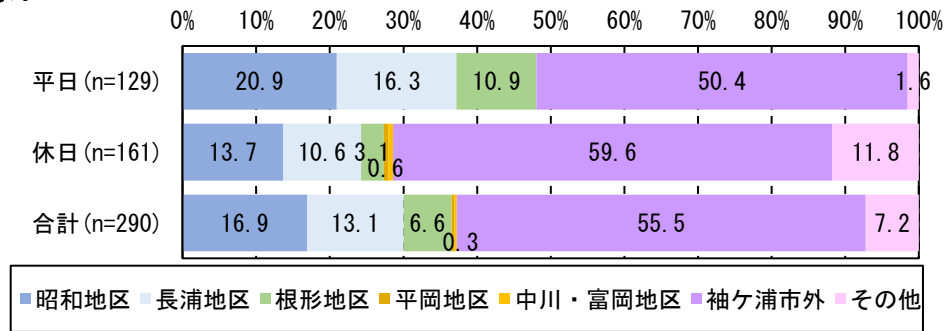
調査方法	- 調査日…平日 令和3年12月16日（木） 休日 令和3年12月19日（日） - 調査時間 平休日 7:00～19:00 - 調査方法 JR 袖ヶ浦駅（南口、北口）、JR 長浦駅南口で利用者に対し、調査員による直接ヒアリングおよび手渡し配布・郵送回収
調査項目	- 回答者の属性（性別、年齢、職業、住まい） - 主な利用の目的、路線バスの利用頻度 - 運行サービスの満足度、公共交通を利用するための条件
回答者数	合計 290 票 ①当日直接ヒアリング：233 票 ②後日郵送回収：57 票

（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ます。また住まいが市外からの利用者が過半数を占めており、休日の方が多くなっています。



■住まい

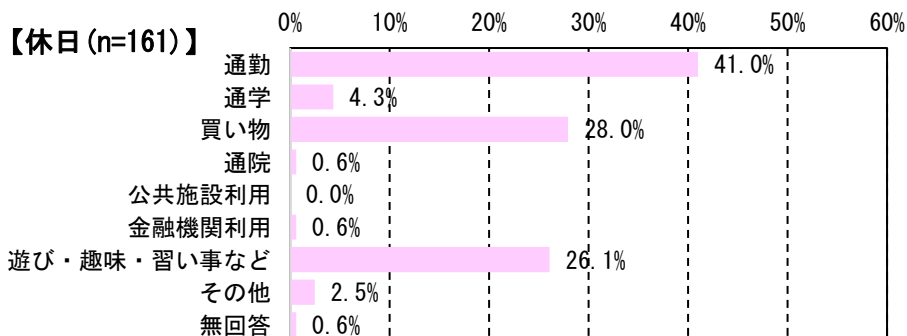
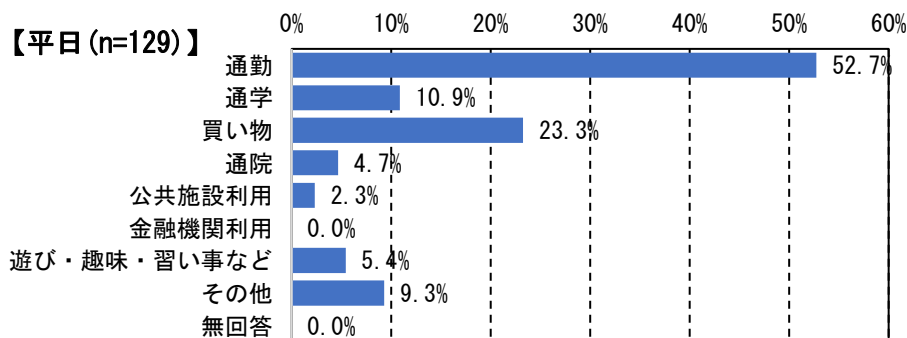
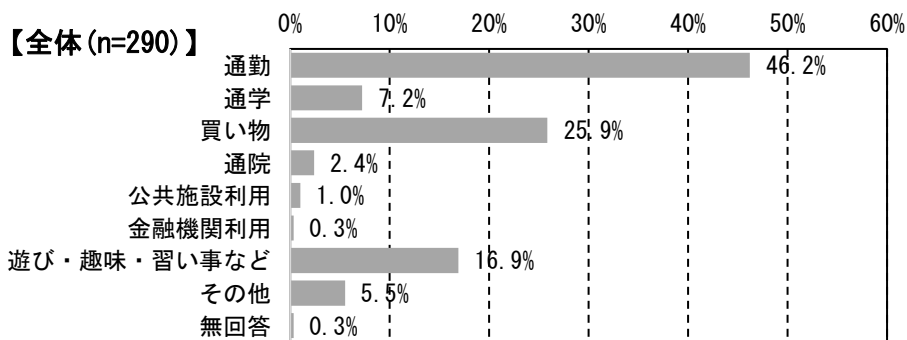


(2) 路線バスの利用状況

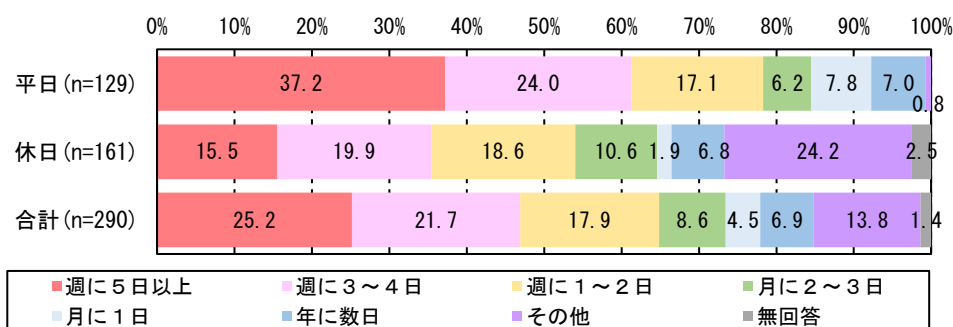
路線バスの主な利用目的は「通勤」が46.2%と最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。
休日は「遊び・趣味・習い事」の回答が多くなっています。

利用頻度は、「週に5日以上」「週に3～4日」で46.9%を占めています。

■主な利用目的 (2つまで選択)



■路線バスの利用頻度

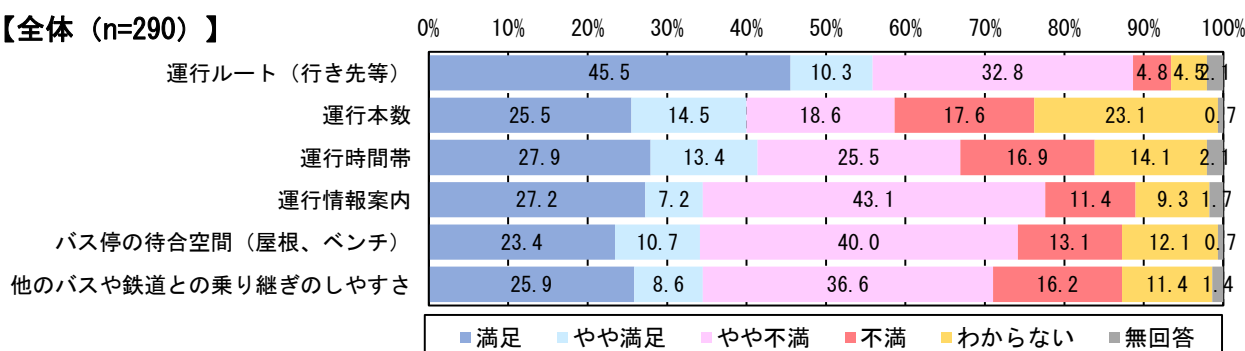


(3) 路線バスの運行サービスに対する満足度

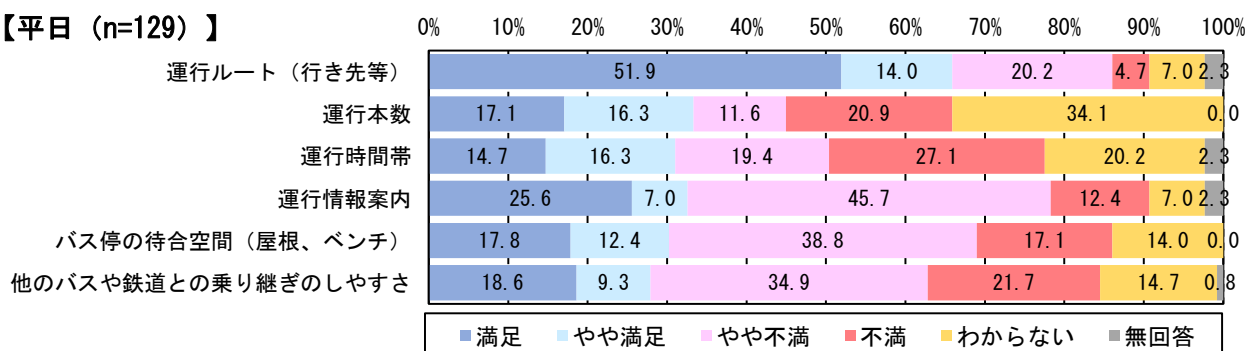
運行サービスに対する満足度は、「運行ルート（行き先等）」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が半数を超えているものの、「運行情報案内」「バス停の待合空間（屋根、ベンチ）」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した割合が高くなっています。曜日別では休日の方が全体的に満足度が高くなっています。

■運行サービスに対する満足度

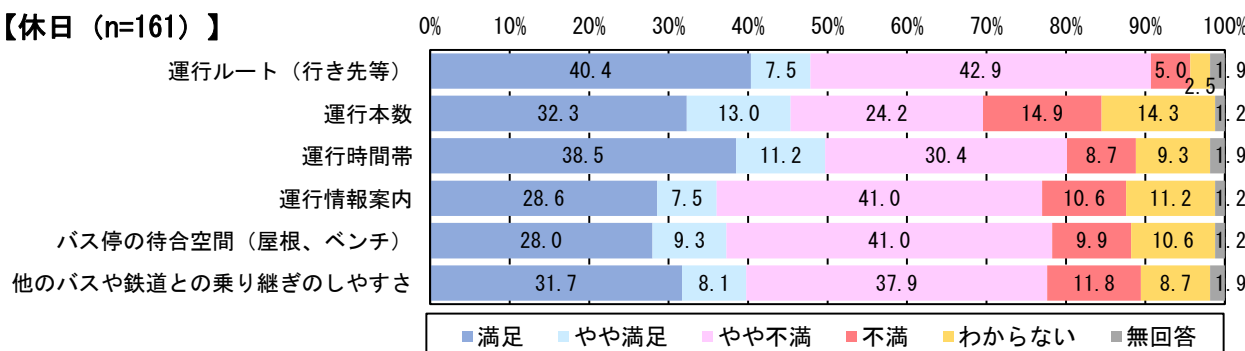
【全体 (n=290)】



【平日 (n=129)】



【休日 (n=161)】

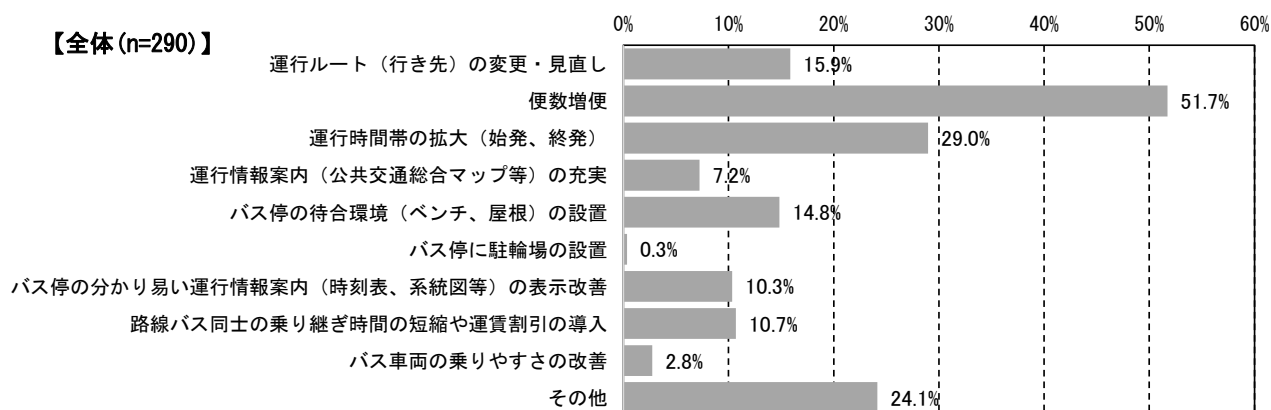


（４）路線バスの利用促進を図るための効果的な取組

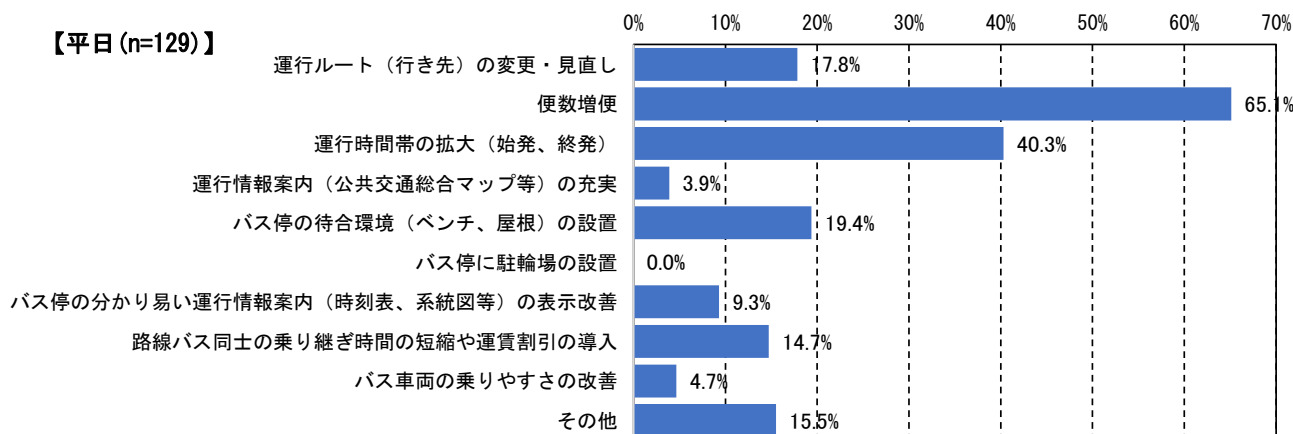
路線バスの利用促進を図るための効果的な取組は、「便数増便（51.7%）」「運行時間帯の拡大（始発、終発）（29.0%）」の順で多くなっています。曜日別にみると、これら取組への要望は平日の方が多くなっています。

■利用促進を図るための効果的な取組（３つまで選択）

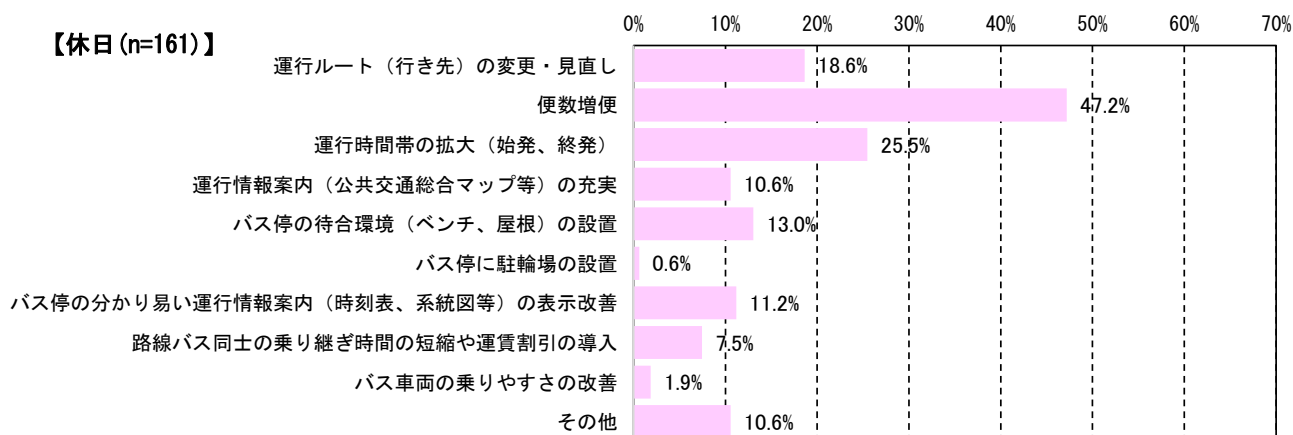
【全体（n=290）】



【平日（n=129）】



【休日（n=161）】



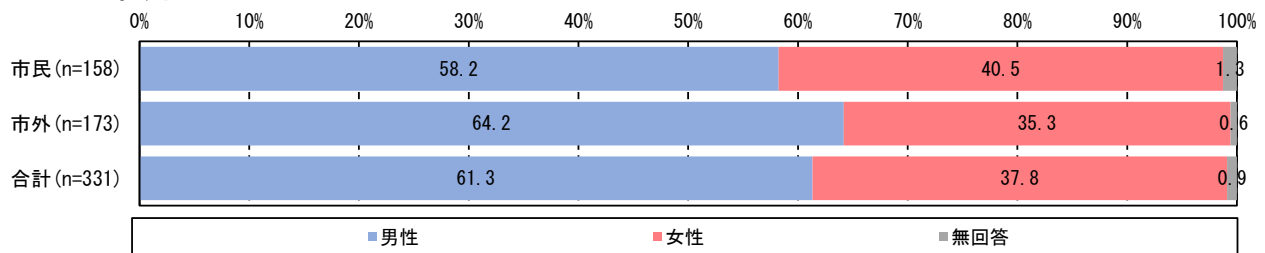
2-2-2 高速バス利用者アンケート調査

調査方法	- 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 JR 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	- 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

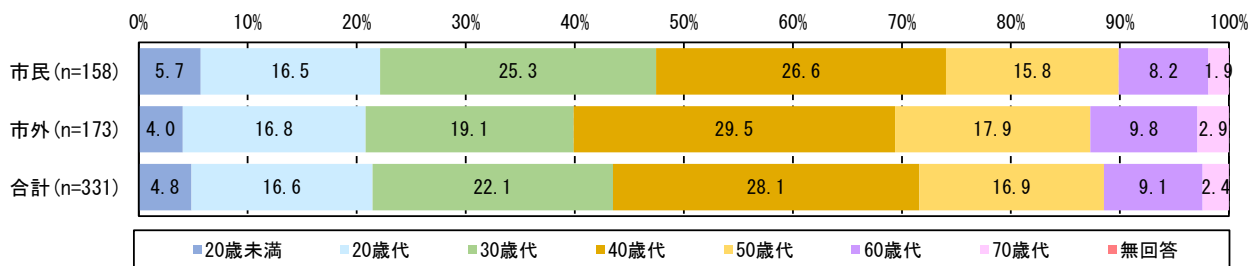
（1）回答者の属性

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ます。

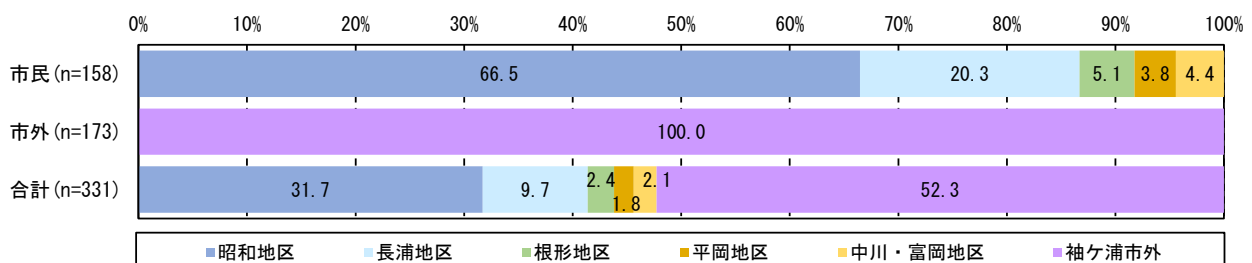
■性別



■年齢



■住まい



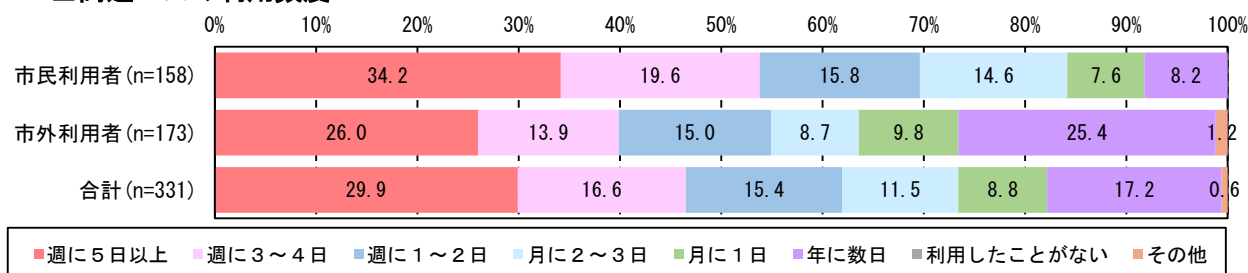
(2) 高速バスの利用状況

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」が多くなっています。

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」が多くなっています。

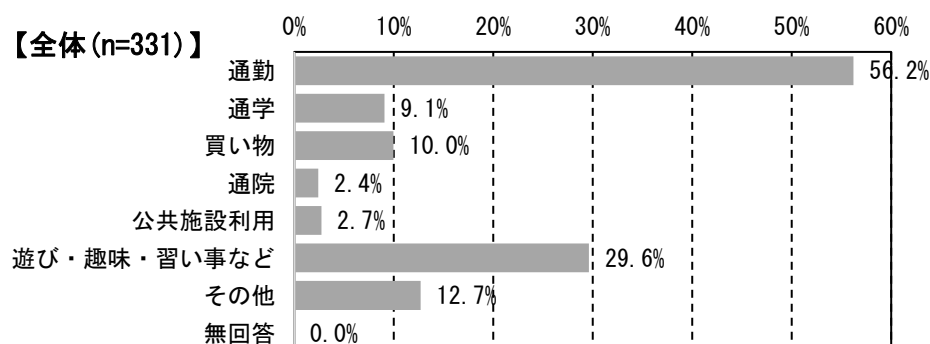
バスターミナルまでの交通手段は、「自家用車」が57.1%と最も多く、次いで「家族や知人等の車で送迎」が多くなっています。

■高速バスの利用頻度

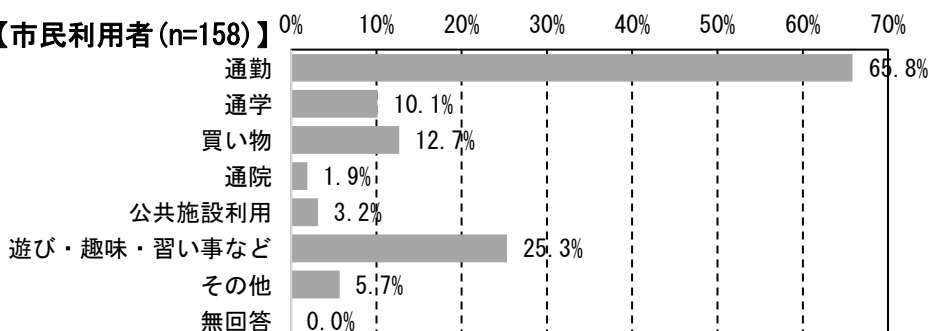


■主な利用目的 (2つまで選択)

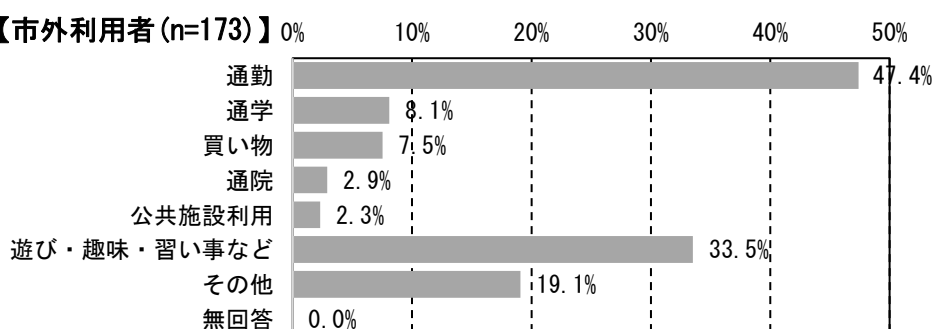
【全体 (n=331)】



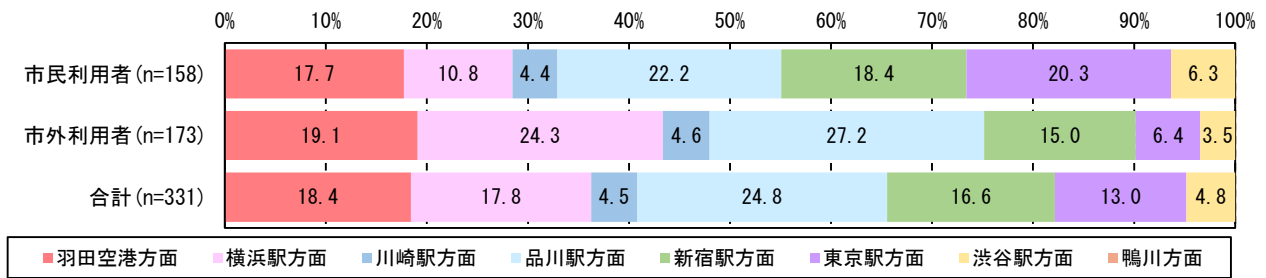
【市民利用者 (n=158)】



【市外利用者 (n=173)】

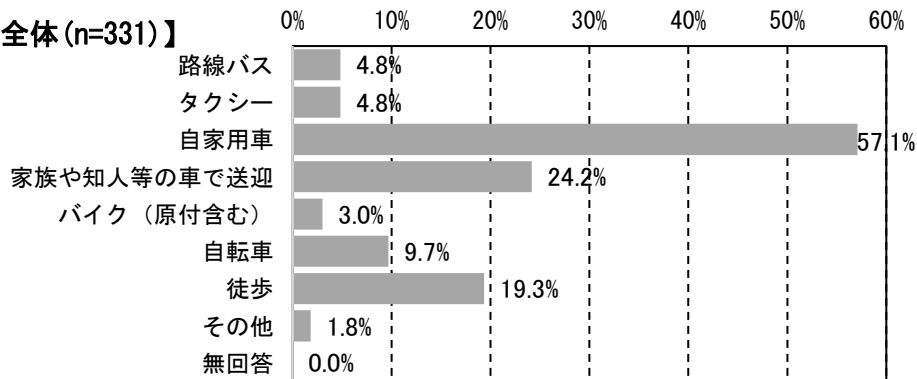


■利用する乗降路線

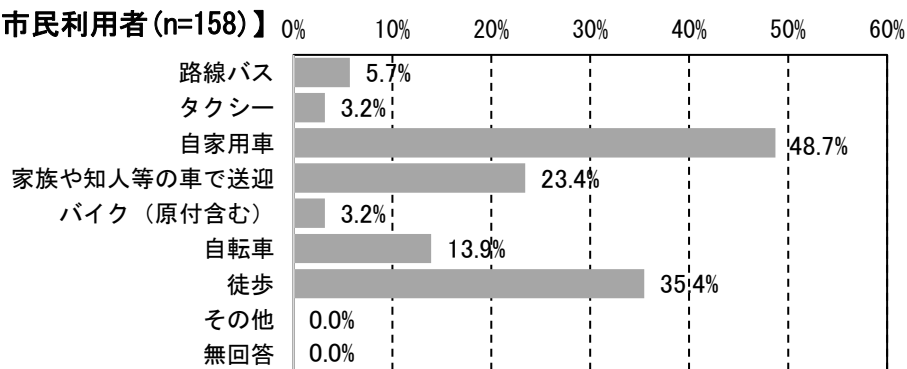


■バスターミナルまでの利用交通 (該当するもの全て選択)

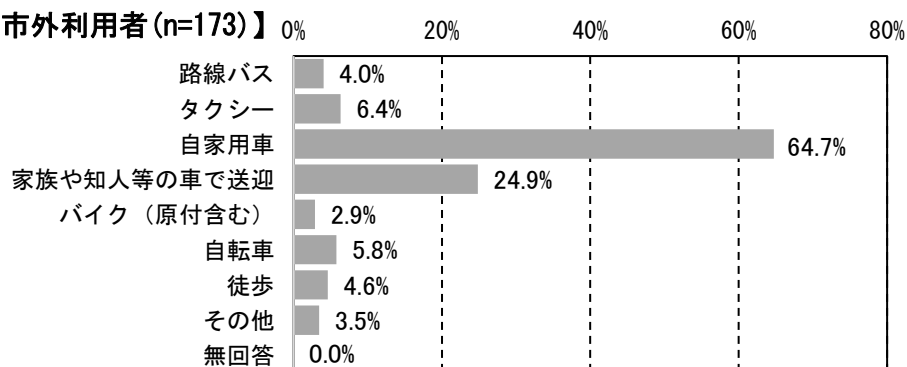
【全体 (n=331)】



【市民利用者 (n=158)】



【市外利用者 (n=173)】

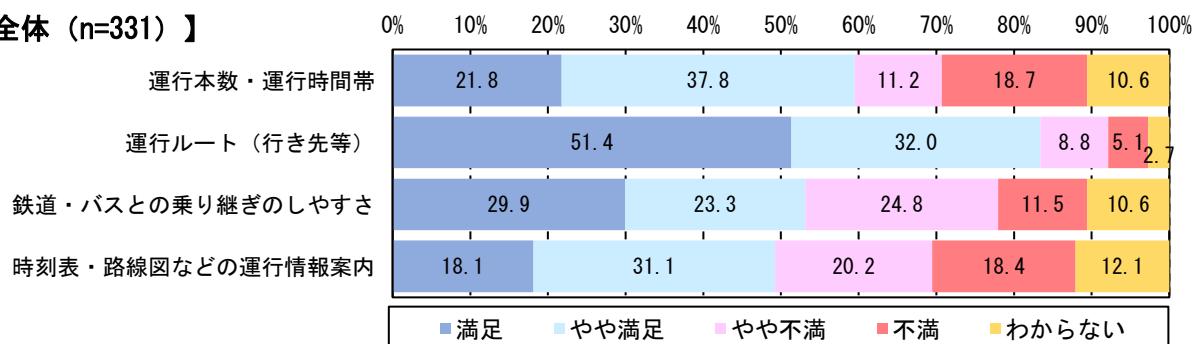


(3) 高速バスの運行サービスに対する満足度

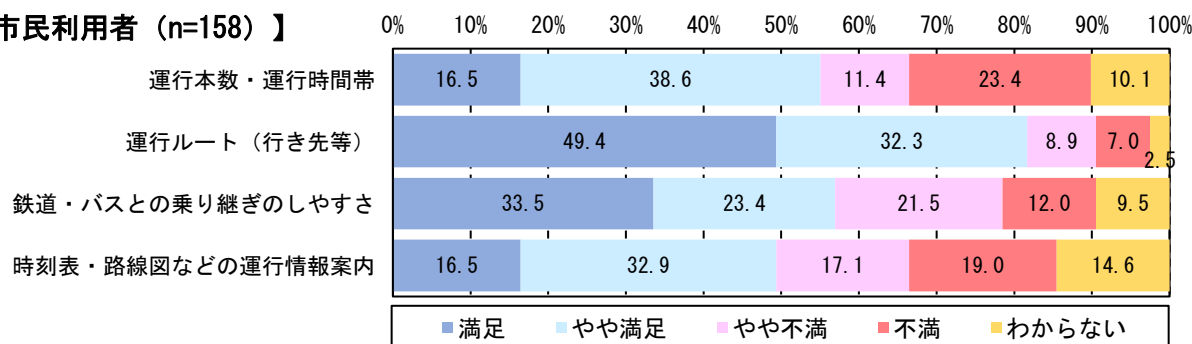
運行サービスに対する満足度は、「運行ルート（行き先等）」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が80%を超え最も多く、次いで「運行本数・運行時間帯」が多くなっています。

■運行サービスに対する満足度

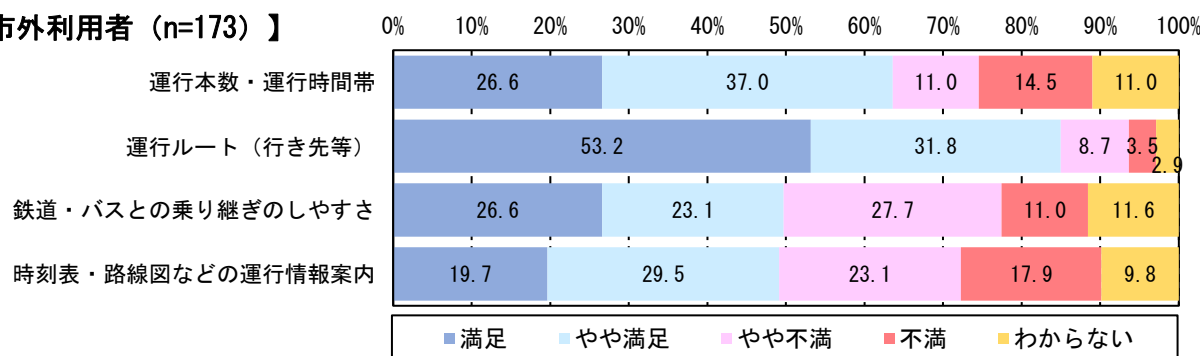
【全体（n=331）】



【市民利用者（n=158）】



【市外利用者（n=173）】

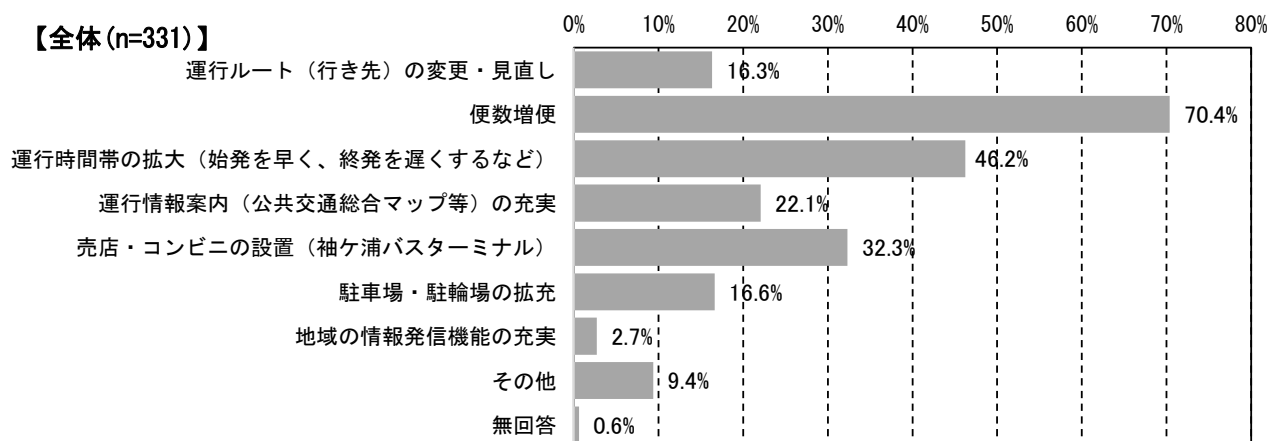


（４）高速バスの利用促進を図るための効果的な取組

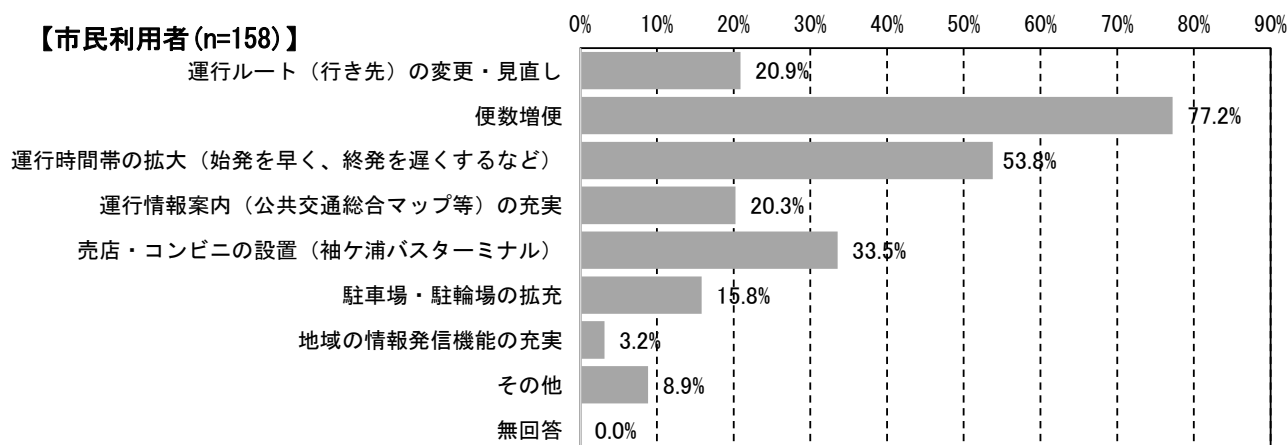
高速バスの利用促進を図るための効果的な取組は、「便数増便（70.4%）」「運行時間帯の拡大（始発を早く、終発を遅くするなど）（46.2%）」の順で多くなっています。

■利用促進を図るための効果的な取組（３つまで選択）

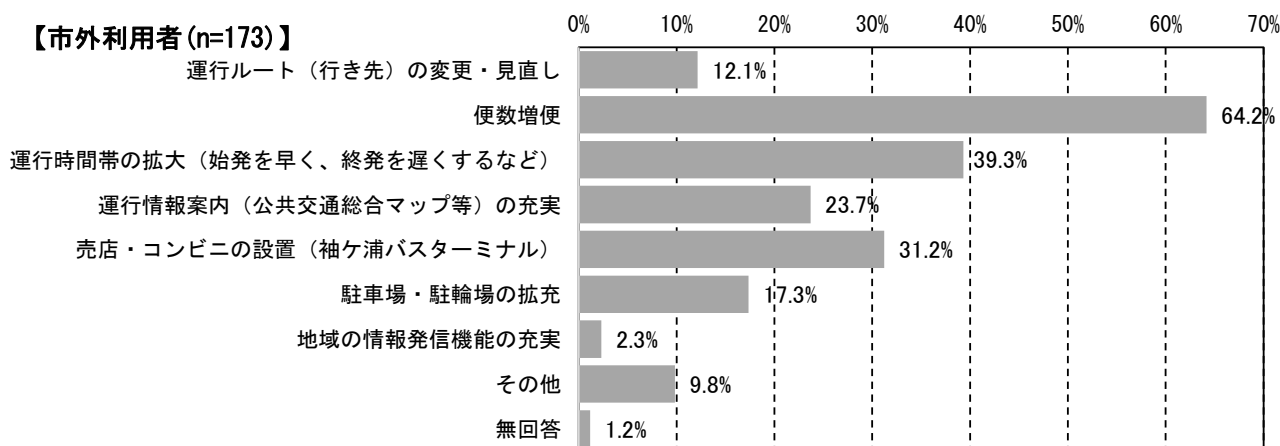
【全体（n=331）】



【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

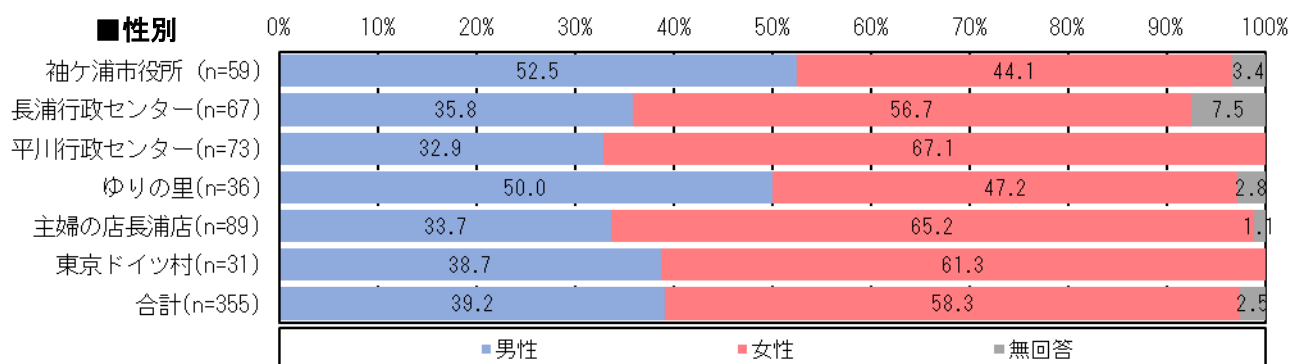
(1) 回答者の属性

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ます。

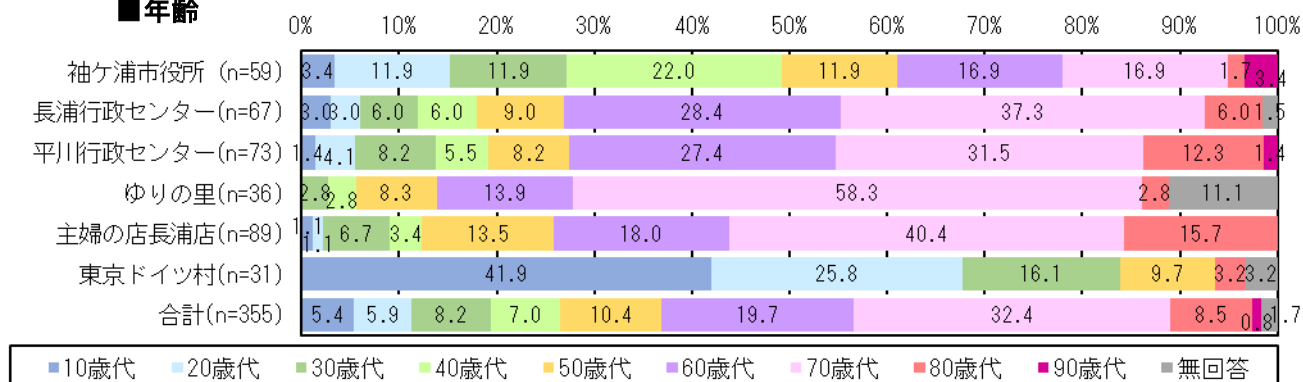
自動車運転免許証は、「有」が76.3%、「無」又は「運転免許返納済」と回答した方は21.7%を占めており、運転免許証を持っていて満60歳以上の方の運転免許返納意向は、「近いうち免許を返納する」「今は返納するつもりはないが、将来は返納する」と回答した方が66.0%を占めています。

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%と多くなっています。

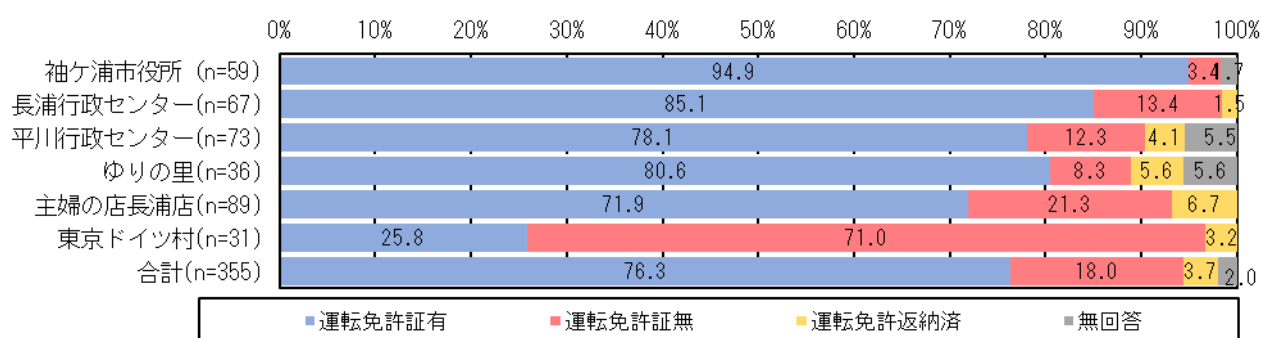
自動車保有状況は、「自分用の自動車を持っている」が70.7%と多くなっています。



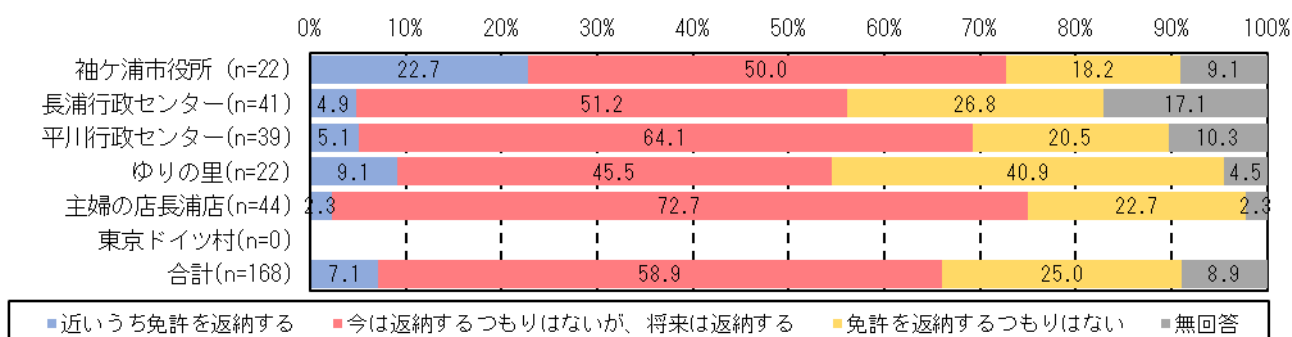
■年齢



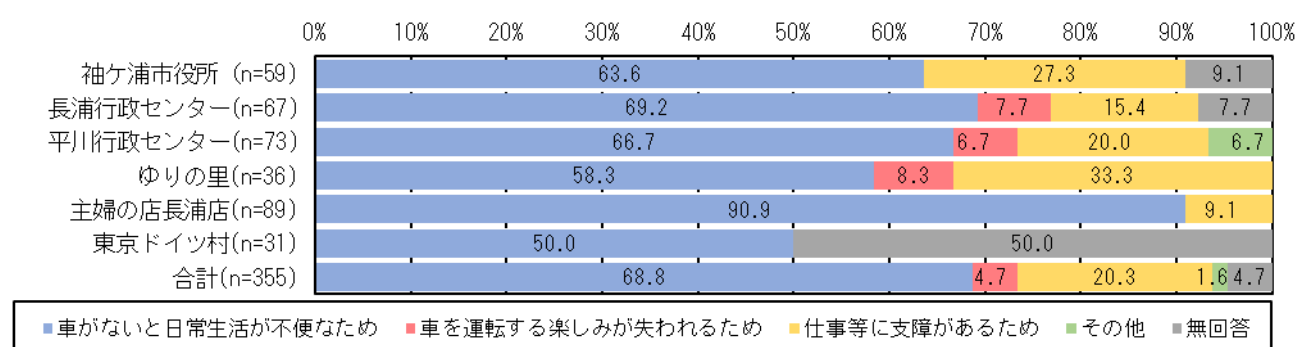
■自動車運転免許の有無



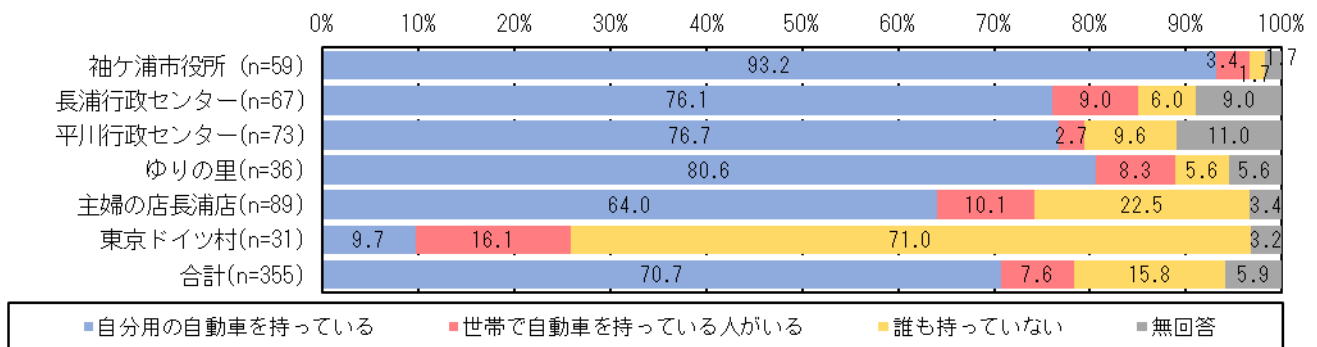
■運転免許証の返納意思（自動車運転免許証「有」で、満60歳以上の方のみ）



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



■自動車保有状況

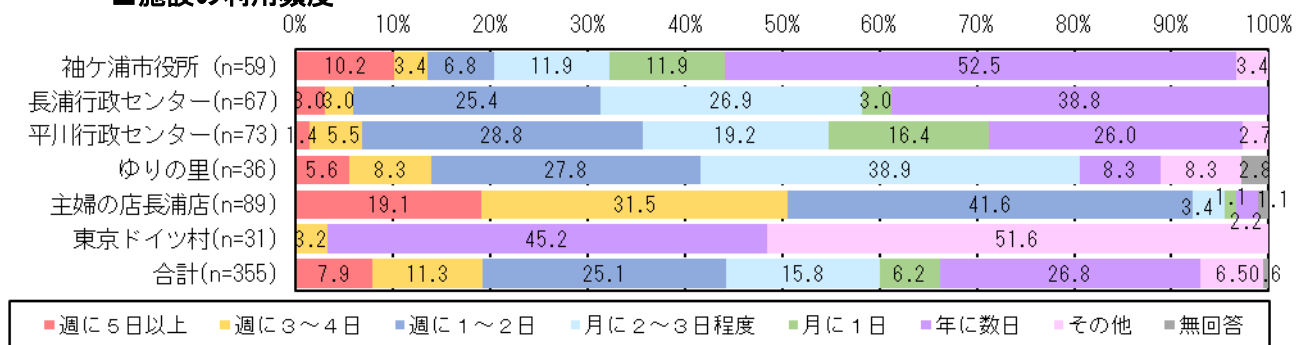


(2) 施設への利用特性

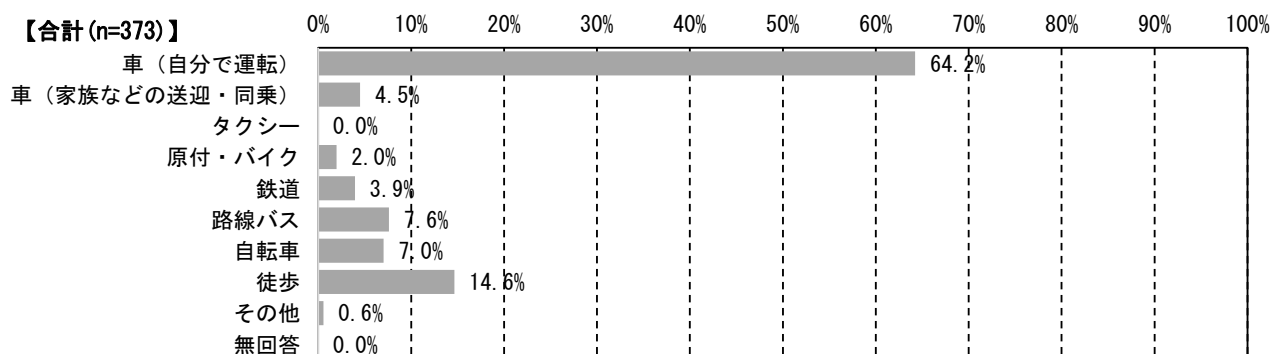
施設の利用頻度は、全体では「年に数日」や「週に1～2日」が多いが、主婦の店（長浦店）は、「週に1～2日」「週に3～4日」が多くなっています。

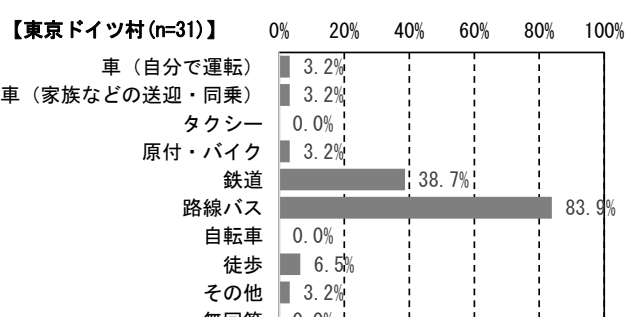
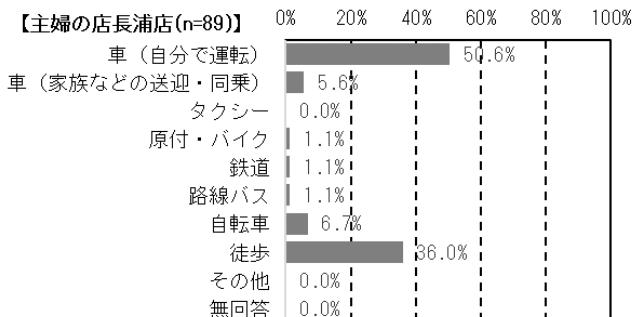
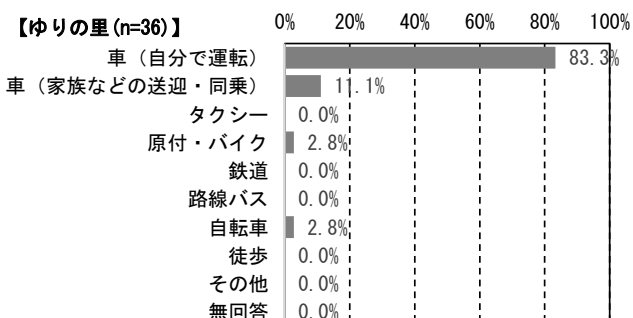
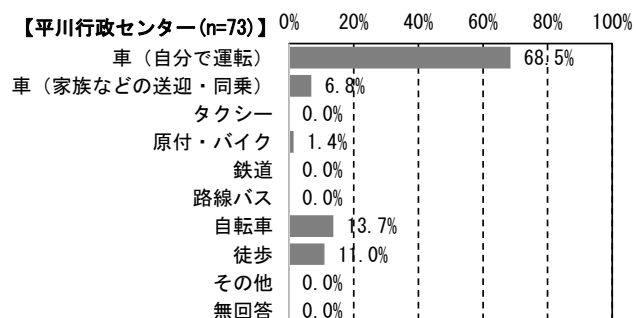
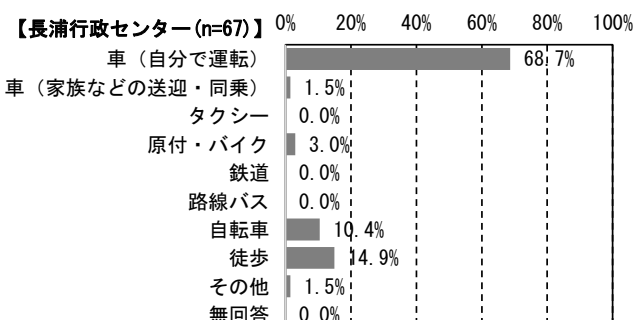
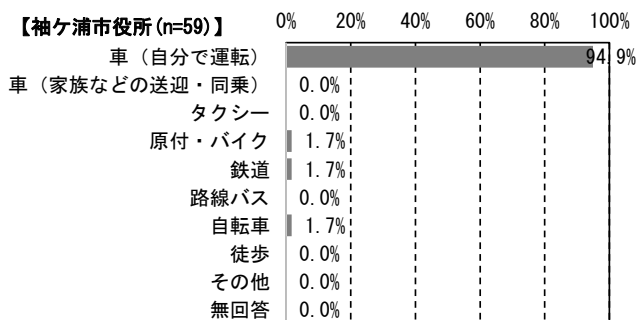
施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が64.2%と多くなっています。

■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）





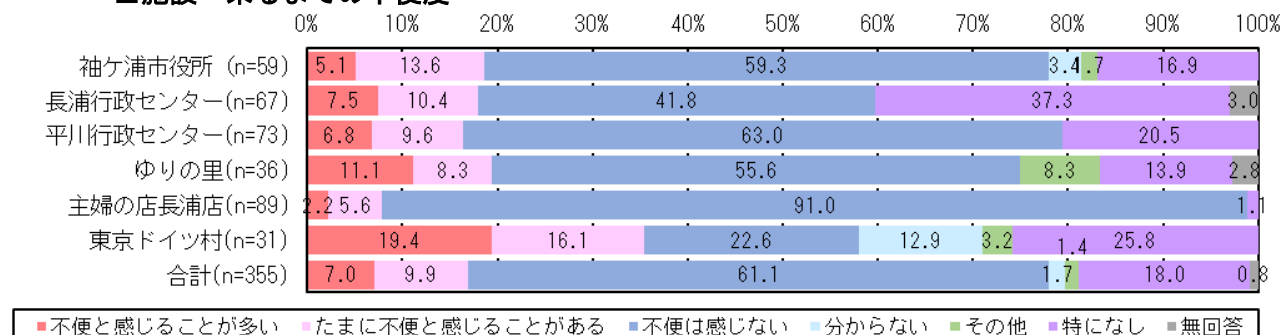
(3) 施設へ来るまでの不便度

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高いものの、「不便と感じることが多い」と「たまに不便と感じることもある」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%と他の施設と比べて多くなっています。

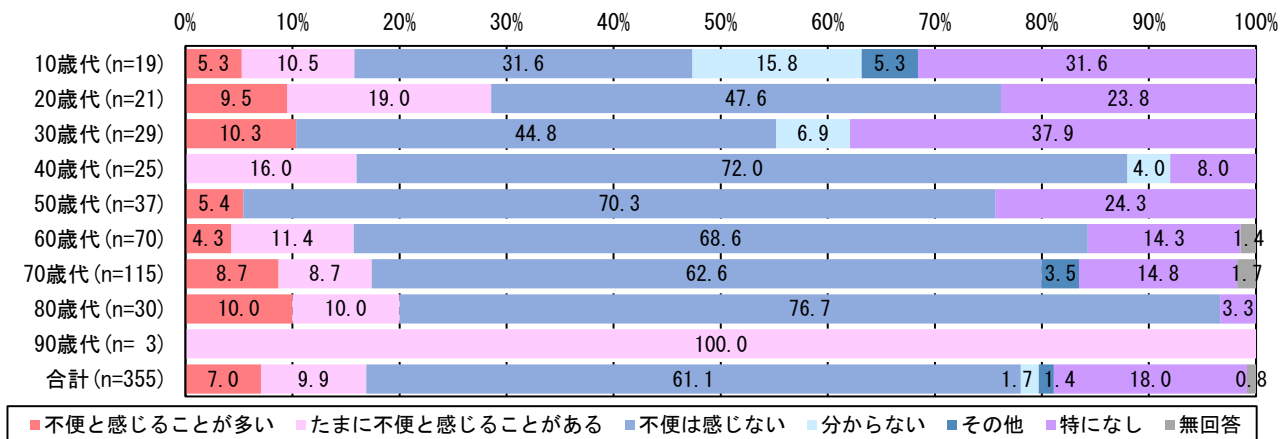
不便と感じる方の割合は 20 歳代と 80 歳以上に多く見られ、運転免許証の有無別に見ると、「有」より「無」と回答した方の割合が非常に高くなっています。

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%) 」が多くなっています。

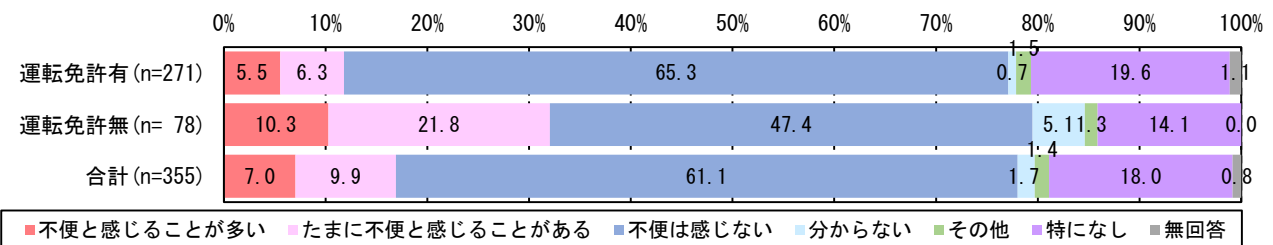
■施設へ来るまでの不便度



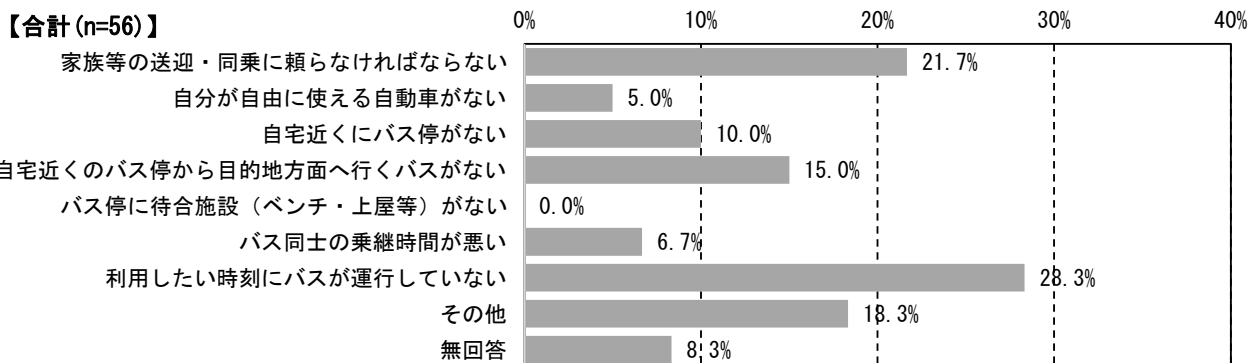
■施設への不便度（年齢別）



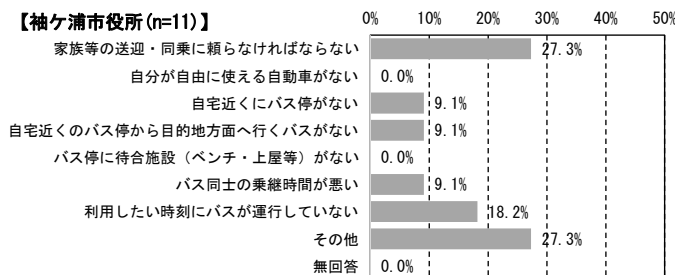
■施設への不便度（自動車運転免許の有無別）



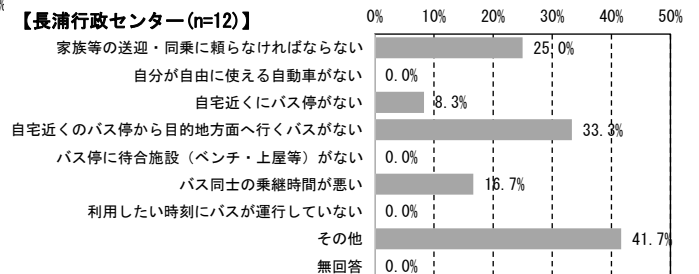
■不便な理由（2つまで選択）



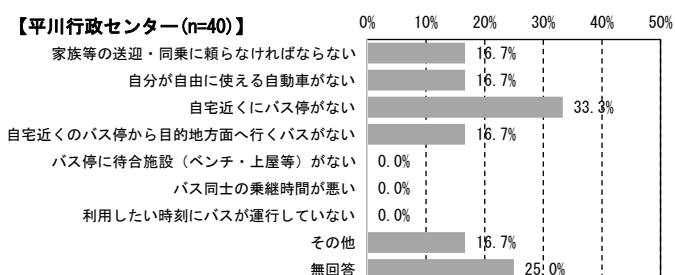
【袖ヶ浦市役所 (n=11)】



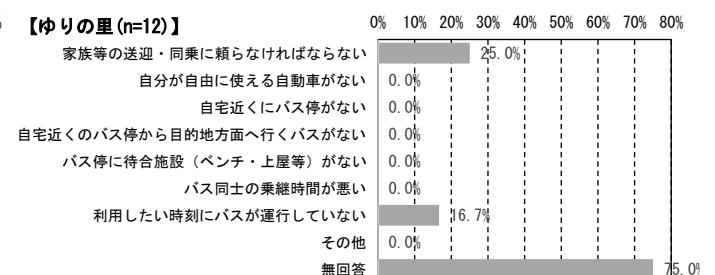
【長浦行政センター (n=12)】

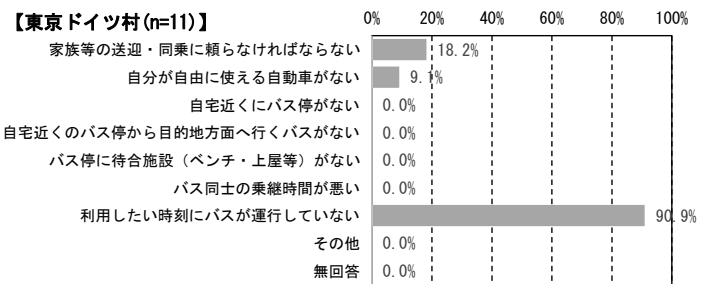
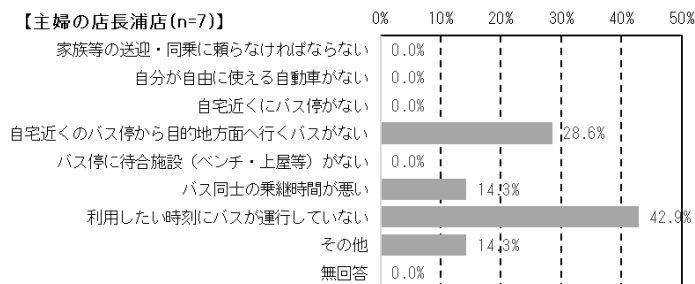


【平川行政センター (n=40)】



【ゆりの里 (n=12)】

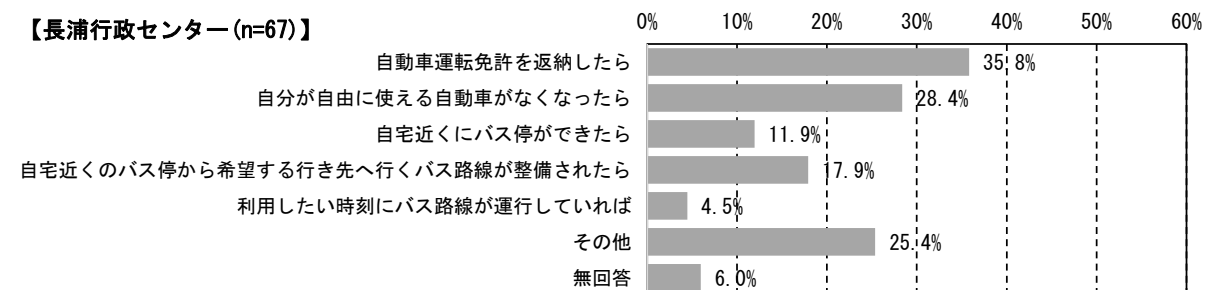
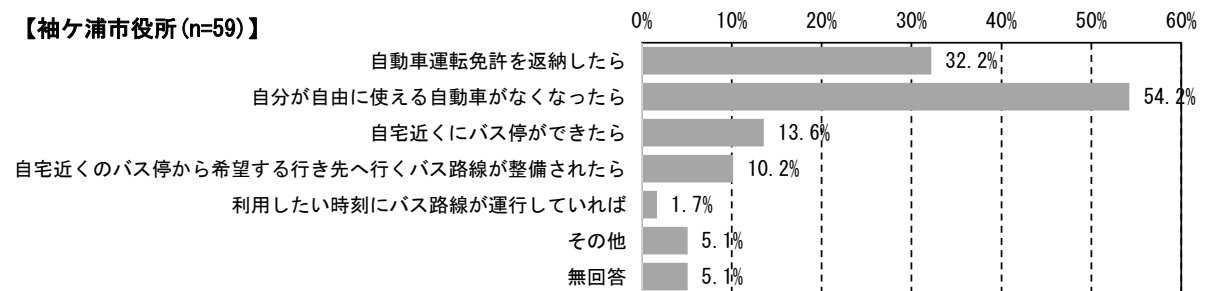
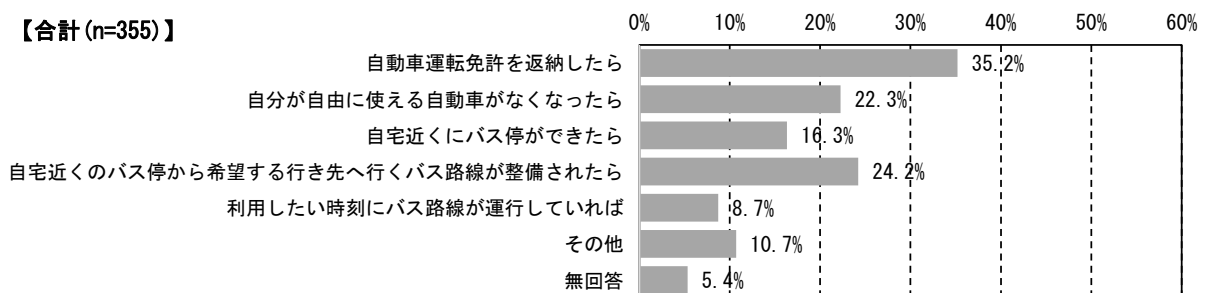




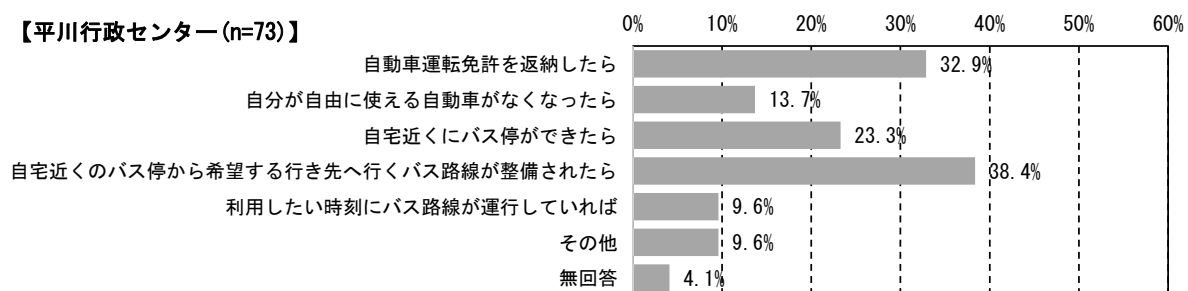
（４）公共交通を利用するための条件

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、「自宅近くの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%となっています。

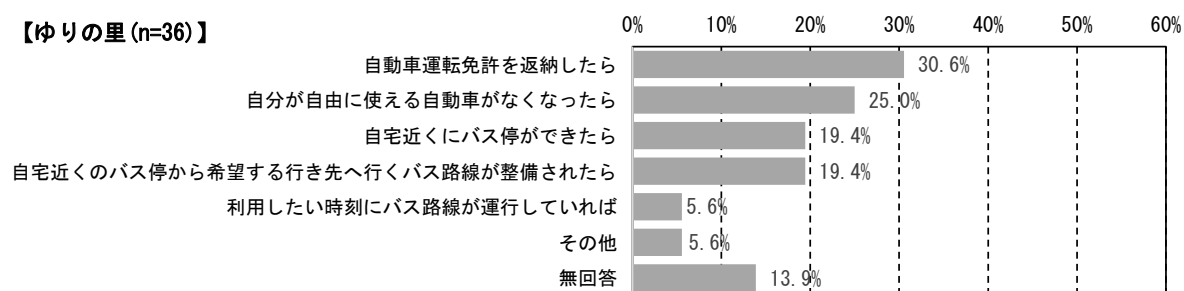
■公共交通を利用するための条件 （２つまで選択）



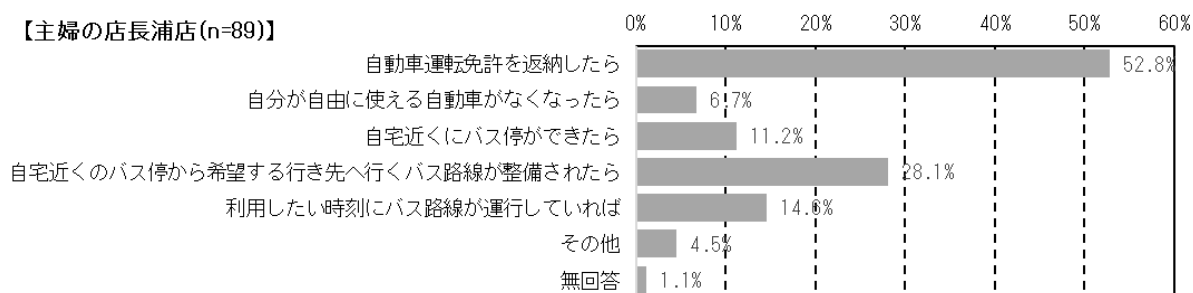
【平川行政センター(n=73)】



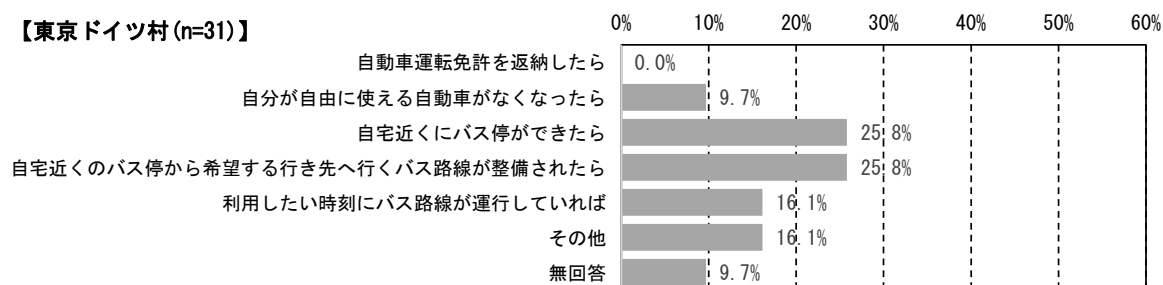
【ゆりの里(n=36)】



【主婦の店長浦店(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 の自治会役員など 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	- 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 JR 袖ヶ浦駅を利用し、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。	- 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。	- 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。	- 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	- 自家用車を利用して、路線バスの利用は少ない。 - JR 長浦駅にも JR 袖ヶ浦駅にも歩ける距離だが、自家用車を使っている。	- 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。	- 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。	- 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	- 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。	- 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。	- 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。	小型バスを使って、便数を増やす。
平岡地区	- 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。	- 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。	- 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、JR 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。	- 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地域に。
中川・富岡地区	- 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。	- 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、徒歩かタクシーを利用している。	- 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。	- 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紙などで取り上げ、問題提起し、住民の意識を変える。

-
- ・コミュニティバス：地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス。
 - ・ノンステップバス：車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバス。

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いました。

調査対象関係者	・高速バス：京成バス（株）、小湊鐵道（株）、日東交通（株） ・路線バス：小湊鐵道（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	・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）	・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
	小湊鐵道（株）	・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）	・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	小湊鐵道（株）	・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）	・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、本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）	・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。本市民の利用が約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	・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。本市民の利用が約3割を占める。JR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	・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。 本市にて、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)	・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いました。

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	・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、商業活性化の取り組みとして、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	・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、本市内に誘導し回遊させるだけの効果は出でおらず、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	・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	・袖ヶ浦さつき台病院（４）
長浦地区	・袖ヶ浦さつき台病院（９） ・田部整形外科（４）
東部地区	・袖ヶ浦さつき台病院（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	○路線バスの本数を増やして欲しい。 ○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。 ○JR 長浦駅方面又は木更津方面に行くときの足が不便。 ○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	○JR 長浦駅ーイオン長浦店ー袖ヶ浦さつき台病院ー蔵波台１丁目周回のバスが欲しい。 ○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	○駅にもバス停にも歩いて行けるし不便はない。 ○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。 ○病院までのバスの本数を増やして欲しい。 ○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	○タクシー券を発行し、安く利用できるようにして欲しい。 ○玄関まで送り迎えがないと、健康上難しい。 ○公共交通機関が全くない。 ○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	○病院のマイクロバスを利用している。 ○高速バスの乗り降りする際の段差が大きい。 ○歩く事が不可なので、何か良い移動手段が欲しい。 ○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	○市役所、長浦行政センター（地域包括支援センター）、図書館への直通路線バスが欲しい。
長浦地区	○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。 ○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。 ○タクシーを利用することが多いので助成制度が欲しい。 ○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	○家族を頼りにしている。 ○タクシーを利用することが多いので助成制度が欲しい。 ○外出をあきらめている。

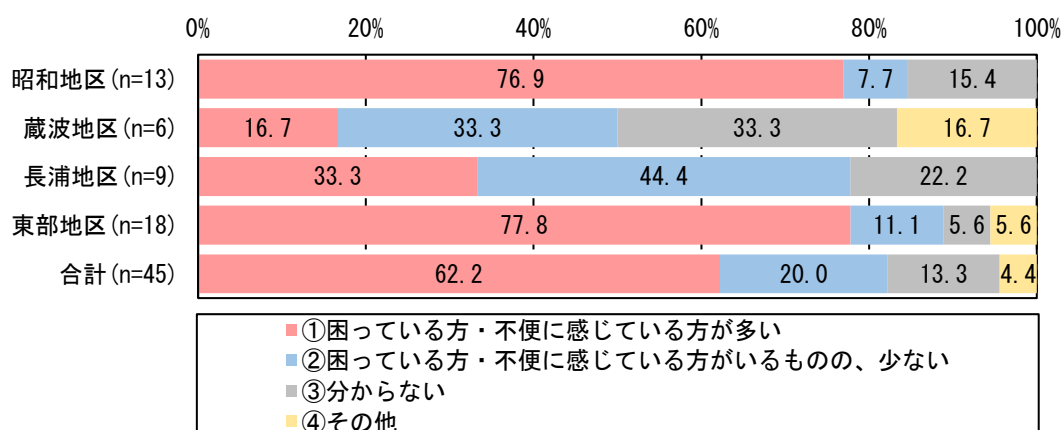
③民生委員・児童委員

昭和地区	☐ 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。 ☐ 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。 ☐ 遠い地区、不便な場所へのアクセスが少なすぎる。 ☐ 移動販売を実現して欲しい。 ☐ タクシー券（助成金）等の告知をもっとして欲しい。 ☐ 直行便で、君津中央病院、袖ヶ浦さつき台病院、帝京病院に行く路線バスが欲しい。
蔵波地区	☐ 1回500円程度で利用できるデマンドタクシーが欲しい。 ☐ 路線バスの増便、循環バス（JR長浦駅周辺）を運行して欲しい。
長浦地区	☐ 代宿では免許証返納をする事は考えられない。 ☐ 少額でも助成金などがあれば助かる。 ☐ 駅にもバス停にも歩いていけるので不便は感じない。 ☐ 市内循環バスを運行して欲しい。
東部地区	☐ バスの本数を増やして欲しい。 ☐ 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。 ☐ 車がないとここでの生活はできなくなる。 ☐ 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。 ☐ 安価でのタクシー利用ができるようにして欲しい。 ☐ 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ます。

■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

○人口：21,171人（令和4年1月）

【主要公共施設】

公共施設	袖ヶ浦市役所、中央図書館、市民会館、総合運動場
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

【路線バス】

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

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～JR長浦駅～蔵波台6丁目～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT	上り	9便	
		下り	6便	
	椎の森工業団地～浜宿団地～JR長浦駅～蔵波台6丁目～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT	上り	3便	
		下り	2便	
平岡線	<平日> ①のぞみ野ターミナル～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT ②ドイツ村～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT ③平川行政センター～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT <土休日> ①のぞみ野ターミナル～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT ②ドイツ村～JR袖ヶ浦駅～袖ヶ浦BT	上り	①6便 ②1便 ③4便	①4便 ②3便
		下り	①7便 ②1便 ③3便	①4便 ②3便
三井アウトレットパーク線	JR袖ヶ浦駅北口～大袖橋～三井アウトレットパーク	上り	59便	

【鉄道】JR内房線 JR袖ヶ浦駅

【高速バス】袖ヶ浦バスターミナル

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：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%

<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27.1%と、5地区中4番目に低い。

・困っている行き先は、「JR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

・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			
	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】				
	JR 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	①JR 長浦駅～久保田～代宿団地 ②JR 長浦駅～久保田～代宿団地～JR 姉ヶ崎駅西口	上り	①10 便	
			下り	① 7 便 ② 1 便	
	代宿袖ヶ浦バスターミナル線	代宿団地～浜宿団地～JR 長浦駅～蔵波台6丁目～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT	上り	9 便	
			下り	6 便	
		椎の森工業団地～浜宿団地～JR 長浦駅～蔵波台6丁目～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT	上り	3 便	
			下り	2 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～JR 長浦駅	上り	14 便	9 便
			下り	14 便	9 便
	【鉄道】 JR 内房線 JR 長浦駅				
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：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%				
	<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」と回答した方が合わせて31.5%と、5地区中3番目に高い。 ・困っている行き先は、「JR 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				
	路線名	運行区間	便数		
			方向	平日	土休日
	平岡線	＜平日＞	上り	① 6 便	① 4 便
		①のぞみ野ターミナル～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT		② 1 便	② 3 便
		②ドイツ村～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT		③ 4 便	
		③平川行政センター～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT			
	＜土休日＞	下り	① 7 便	① 4 便	
	①のぞみ野ターミナル～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT		② 1 便	② 3 便	
②ドイツ村～JR 袖ヶ浦駅～袖ヶ浦 BT					
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～JR 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%				
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」と回答した方が合わせて 40.9%と、5 地区中 2 番目に高い。				
	・困っている行き先は、「JR 長浦駅」が最も高く、次いで「JR 袖ヶ浦駅」、「袖ヶ浦バスターミナル」と続いている。				
	・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。					

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

■現状分析および各種アンケート調査からみえる課題

地域特性や公共交通の現状

【地域特性】

- 人口および世帯数はこれまで増加で推移し続け、平成27年と令和2年を比較すると、2,931人、2,778世帯増加しています。
- 主要施設は、JR袖ケ浦駅周辺に市役所、ゆりまち袖ケ浦駅前モールが、JR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ケ浦ふれあい動物縁などの観光集客施設が立地しています。

【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7路線、高速バスは現在9路線が運行中
- 現況は以下の通りです。

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%まで減少しましたが、令和3年度においては107.6%増加しています。
②路線バス	令和2年度は令和元年度と比較し85.1%まで減少しましたが、令和3年度においては114.0%増加しています。
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%まで減少しましたが、令和3年度においては119.5%増加しています。

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%を超えています。
- 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」の不満度が高くなっています。

【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」が多くなっています。
- 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」での不満度が高くなっています。
- 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」が多くなっています。

【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%と最も多くなっています。
- 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くなっています。
- 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%）と多くなっています。

【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ます。
- 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ます。
- 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ます。

【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されています。
- 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となっています。
- 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ます。

【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ます。
- 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ます。

【上位・関連計画】

- 袖ケ浦市総合計画
- 第2期袖ケ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 袖ケ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誰もが利用しやすい公共交通の確保

②地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

③来訪者の広域アクセスの強化

④交通結節点の機能強化による市内アクセスの充実

⑤市民や来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑥社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組み

【■地域公共交通を取り巻く課題に対する詳細】

①誰もが利用しやすい公共交通の確保

令和2年度の高齢化率は27.1%で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ます。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、現時点では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ます。

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「自動車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およ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ります。

②地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

高齢化の進展に伴い、今後交通弱者の増加が見込まれることから、日常生活の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域実情に応じた取組が必要になってきます。

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、デマンド型交通^{*}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ます。

民生委員アンケート調査でも、特に東部地域においては、平川いきいきサポートのさら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ります。

③来訪者の広域アクセスの強化

本市は、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ります。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ます。

一方で、高速バス利用者アンケート調査の市外利用者においては、「時刻表・路線図などの運行情報案内」に対する不満が41.0%、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」に対する不満が38.7%と高くなっています。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なっています。これらのことから、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など広域アクセスの強化を目指す必要があります。

④交通結節点^{*}の機能強化による市内アクセスの充実

本市内には、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ます。JR内房線のJR袖ヶ浦駅やJR長浦駅、および袖ヶ浦バスターミナルがハブとなって、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ます。

- ・交通結節点：異なる交通手段や複数の路線を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと（鉄道駅、バスターミナルなど）。
- ・デマンド型交通：利用者の要求（予約）に合わせて自宅等から目的地まで「Door to Door（ドア・ツー・ドア）」で運行する交通形態のこと。

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%を占めています。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などの交通結節点の機能強化を目指す必要があります。

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す。

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ます。

公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立った分かりやすい情報の提供や充実などにより公共交通の一層の利用促進を促す必要があります。

⑥社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組みの構築

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

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11月）は2019年比で高速バスが4割程度、路線バスが2割弱、タクシーが2割強の減少、鉄道の輸送人員は10～20%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ます。

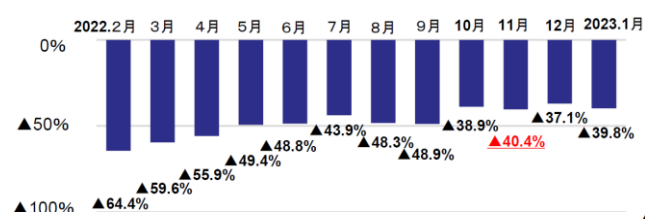
さらに、交通事業者アンケートからも乗務員の高齢化と不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にあるのが現状です。

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ります。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ります。

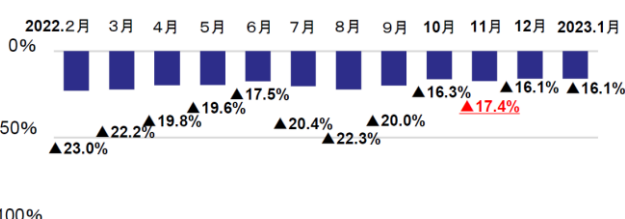
<参考>月別全国の高速バス・一般路線バス・タクシーの輸送人員（令和元年同月比）

（12月1月は見込み）

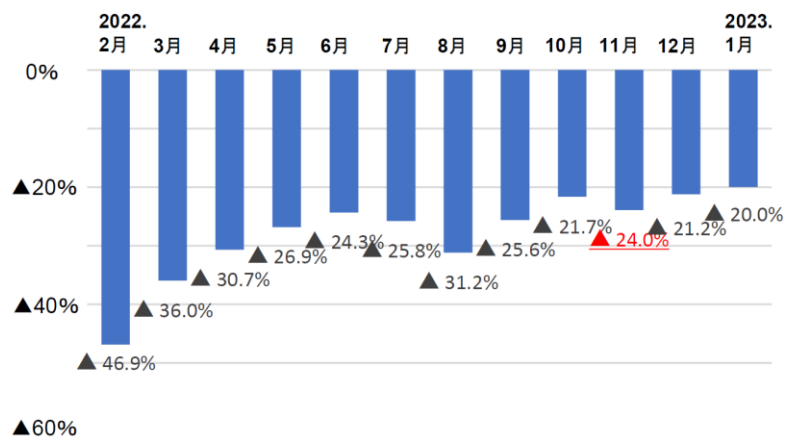
<高速バス>



<一般路線バス>

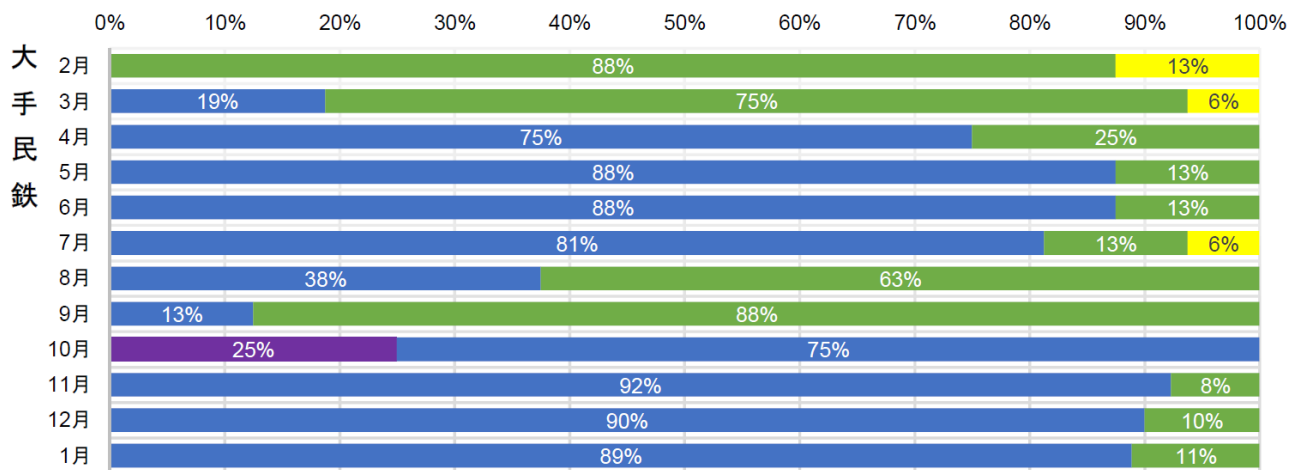


<タクシー>



<参考>月別全国の鉄道の輸送人員（令和元年同月比）（12月1月は見込み）

<鉄道（大手民鉄）>



（グラフ凡例）

■ 影響なし ■ 0～10%程度減 ■ 10～20%程度減 ■ 20～30%程度減
 ■ 30～50%程度減 ■ 50～70%程度減 ■ 70～100%程度減

※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ます。

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 12 月、国土交通省）

4 地域公共交通の構築に係る基本方針

(1) 地域公共交通を取り巻く課題の解決を図るための基本方針

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

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

「市が目指す将来の姿」を実現するための各視点

誰もが活躍するまち

安心して暮らせるまち

人が集まる活気あるまち

【基本理念】

まち・ひと・くらしの活動をみんなで支える
持続可能な公共交通ネットワークの実現

【地域公共交通を取り巻く課題】

①誰もが利用しやすい公共交通の確保

②地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

③来訪者の広域アクセスの強化

④交通結節点の機能強化による市内アクセスの充実

⑤市民や来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑥社会的な課題を踏まえた持続可能な仕組み

【地域公共交通の基本方針】

基本方針1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します

基本方針2

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

基本方針3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します

基本方針 1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します

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

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

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

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

基本方針 2

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

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

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

基本方針 3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します

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

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

（２）公共交通ネットワークのあり方

１）公共交通ネットワーク再編の基本的な考え方

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

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

２）各輸送サービスの役割

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

■各輸送サービスの機能分担

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

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

3) 交通結節点のあり方

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

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

■交通結節点における施設の整備状況（現状）

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

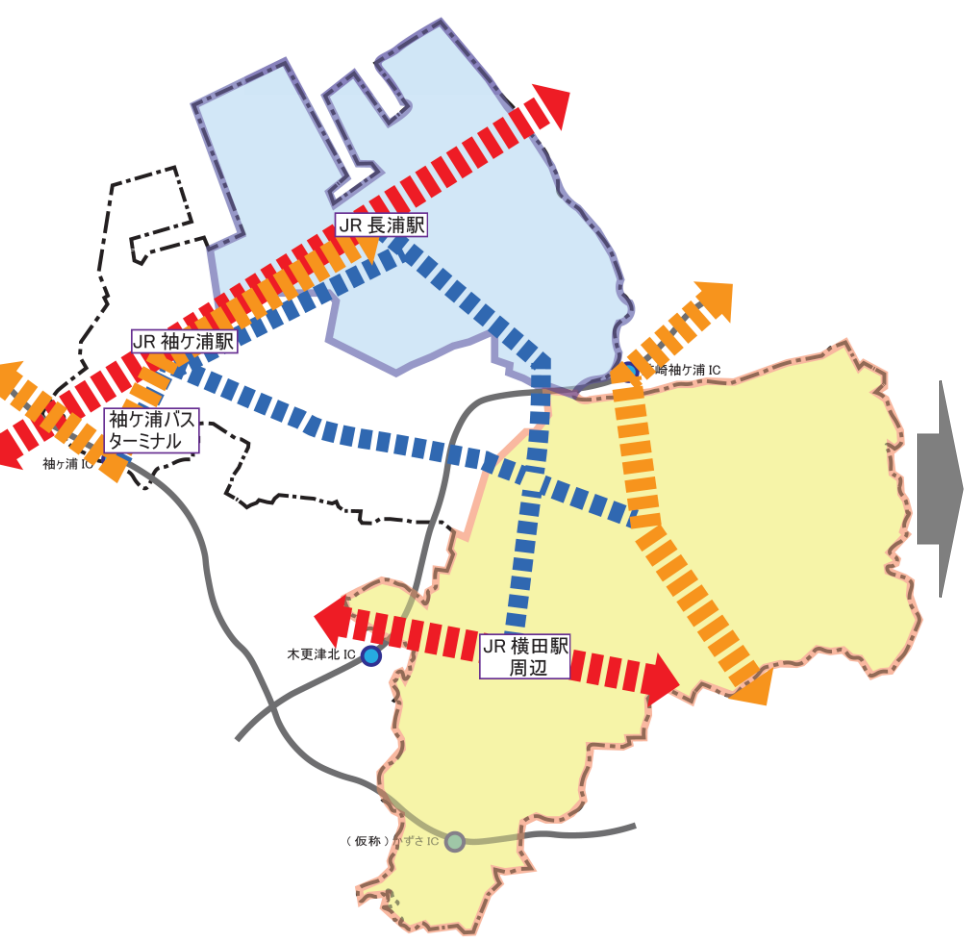
※結節する交通手段は、発着する路線などの有無を「○」あり、空白はなしで、施設は「○」設置済、空白は未設置を示しています。

・上屋：バス停等に設置された屋根

■公共交通骨格形成イメージ

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

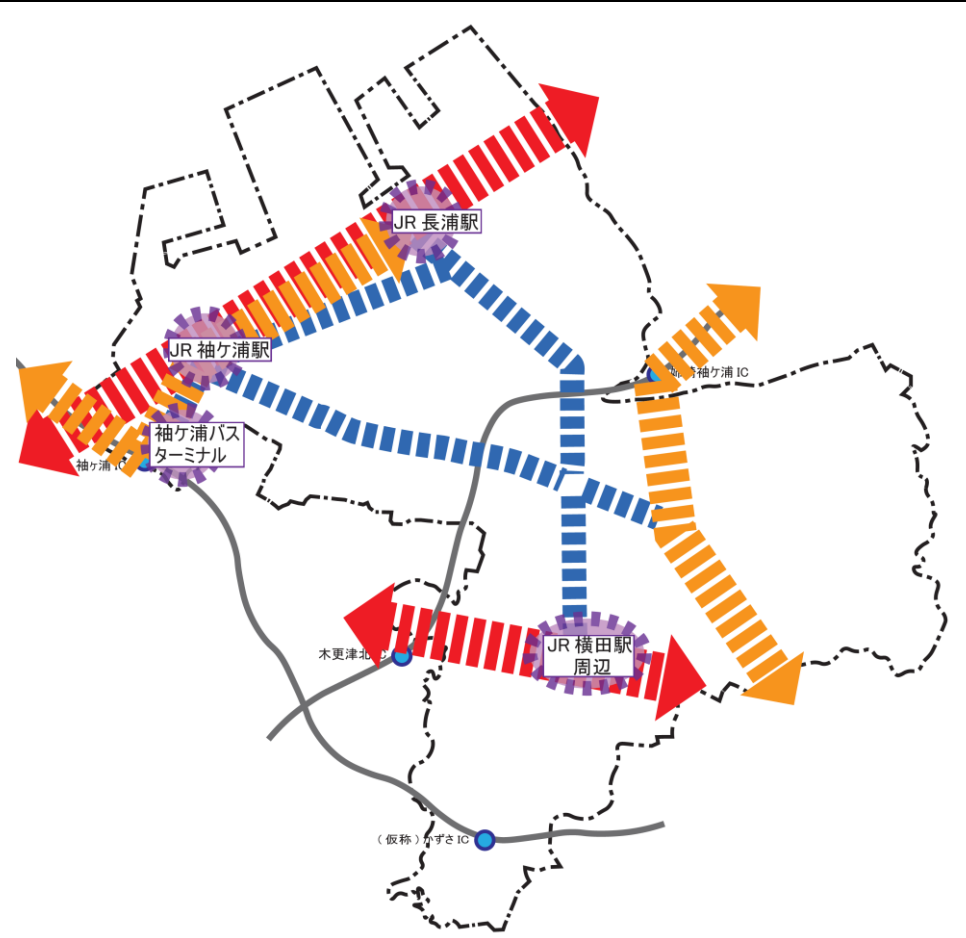
【公共交通ネットワーク（現状）】



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

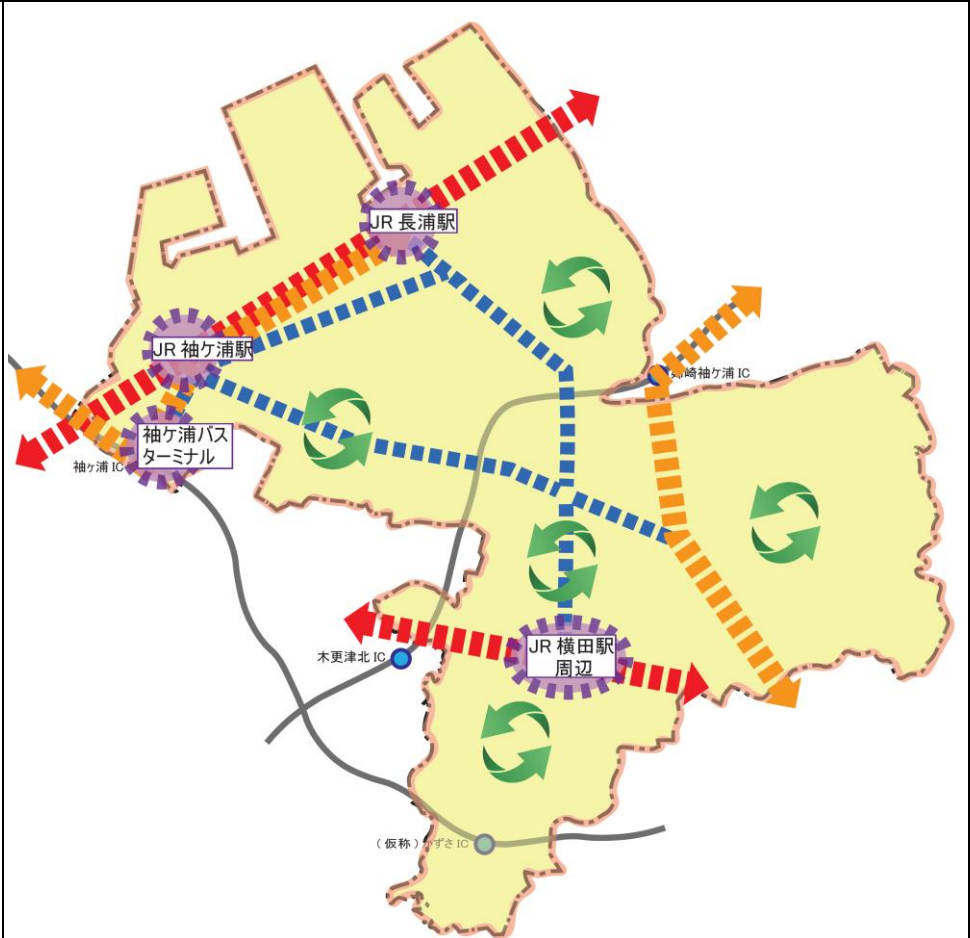
将来公共交通ネットワークイメージ

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



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

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



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

5 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

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

【地域公共交通の基本方針】

【計画の目標】

基本方針1

地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します

目標①

拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成

路線バス、デマンド型乗合送迎サービス等新たな公共交通システム、タクシーなどにより、拠点間及び地域間のアクセス性の向上を目指します。

目標②

広域アクセスの利便性向上

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

基本方針2

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

目標③

利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指します。

目標④

利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

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

基本方針3

多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します

目標⑤

地域全体で支える公共交通の構築

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

(2) 実施事業一覧

各目標の達成に向けて、下記の通り事業を実施します。

基本方針	目標	実施事業		実施主体						
				本市	千葉県	木更津警察署	交通事業者			地域
							鉄道	バス	タクシー	
1. 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	【事業1】 路線バスの運行維持及び利便性の向上	○				◎			
		【事業2】 地域内移動手段の検討	デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証	◎					○	○
			各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討	◎				○	○	○
	②広域アクセスの利便性向上	【事業3】 鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進	○	○		◎				
		【事業4】 鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利便性向上	○	○		◎				
		【事業5】 高速バスの利便性向上	○				◎			
2. 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	【事業6】 交通結節点の機能強化	◎	○		○	○	○		
		【事業7】 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進					◎	◎		
		【事業8】 運転免許証自主返納の促進に向けた検討	◎		○		○	○	○	
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	【事業9】 運行情報提供の充実	◎			○	○	○		
		【事業10】 商業・観光施設などとの連携サービスの導入	◎				◎		○	
3. 多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【事業11】 意識啓発を促す利用促進活動の展開	◎			◎	◎	◎	○	
		【事業12】 運転手の確保策の実施	○				◎	◎	○	

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

(3) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理します。

目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成

①事業概要

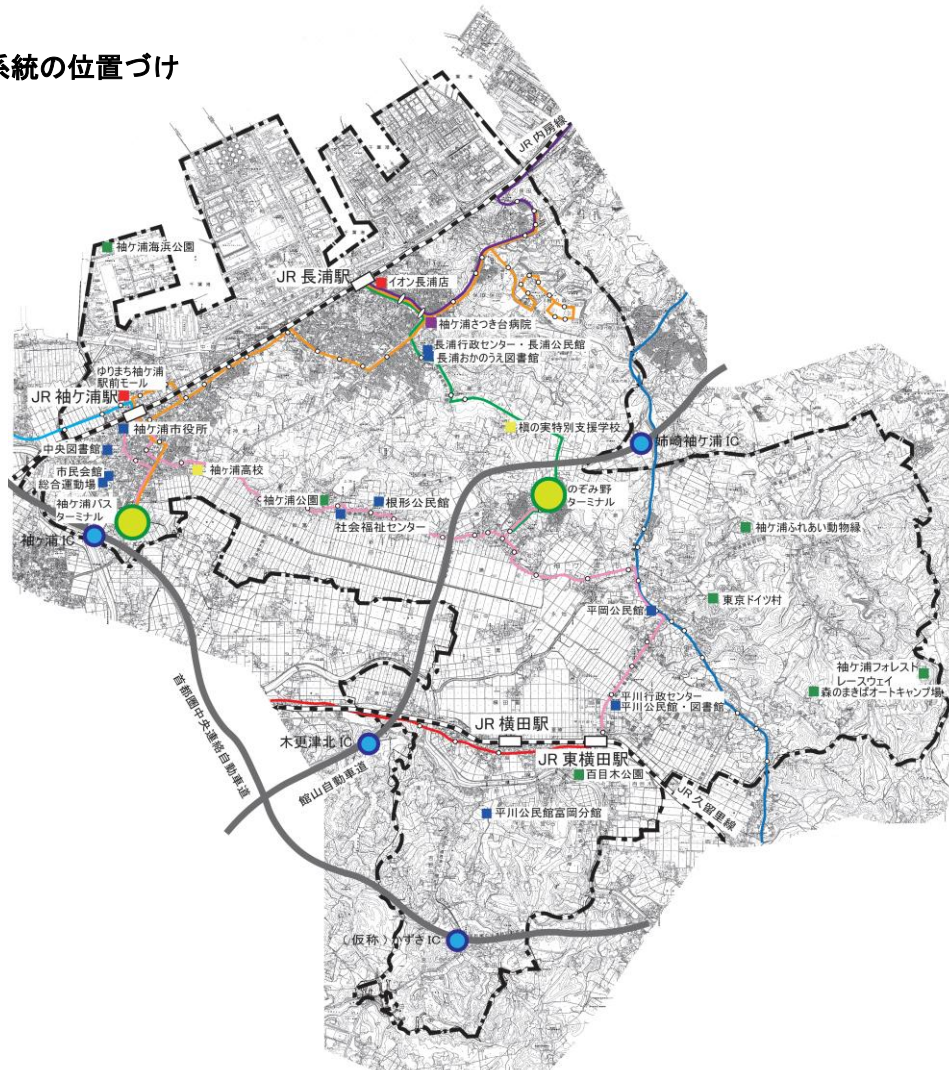
路線バスについては、通勤・通学者の移動手段を確保しながら、利便性の向上と効率的な運行となるよう検討します。検討にあたっては待ち時間の少ない円滑な乗り継ぎ環境を提供するため、鉄道や高速バスのダイヤに合わせた発着時間の調整を行います。

また、さらなる利便性の向上に向けた取組や、社会変化による新たなニーズに応じた改善を継続的に行います。

なお、馬来田線、姉ヶ崎線の２系統については、市及び事業者の運営努力では路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業により、また、千葉県のバス運行対策費補助金の交付を受け運行を確保・維持する必要があります。

また、のぞみ野長浦線、馬来田線、平岡線、代宿団地袖ヶ浦 BT 線については、市の補助金対象路線となっており、沿線地域の生活交通として引き続き運行を維持できるよう近隣市やバス事業者と連携し、見直しを行いながら確保・維持を図ります。

■各系統の位置づけ



位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域間 幹線	姉ヶ崎線 (青色系統)	馬来田・上泉地区から JR 姉ヶ崎駅までのアクセス手段として、また都立しいの木特別支援学校（市原市）への通勤・通学や姉ヶ崎病院への通院のための交通を担う。	市及び事業者の運営努力では路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業により、また、千葉県のバス運行対策費補助金の交付を受け運行を確保・維持する。 市補助金を活用し、持続可能な運行を目指す
	馬来田線 (赤色系統)	JR 東横田駅、JR 横田駅の沿線地区から JR 木更津駅までのアクセス手段、また東邦病院への通院のための交通を担う。	
支線	のぞみ野長浦線 (緑色系統)	のぞみ野地区から JR 長浦駅までのアクセス手段として、また県立榎の実特別支援学校への通勤・通学や袖ヶ浦さつき台病院への通院のための交通を担う。	
	平岡線 (桃色系統)	平岡地区や根形地区から JR 袖ヶ浦駅までのアクセス手段、また袖ヶ浦高校への通学のための交通を担う。	
	代宿団地袖ヶ浦 BT 線 (橙色系統)	代宿団地から JR 長浦駅や JR 袖ヶ浦駅までのアクセス手段としての交通を担う。	

②実施主体：◎バス事業者、○本市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
路線バスの運行維持及び 利便性向上	検討、協議・調整、 運行実施					
地域間幹線系統※および 他助成系統の維持	検討、改善、維持					

【参考】地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援（補助率：1/2）。

＜主な補助要件＞

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

・地域間幹線系統：一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指しますが、狭義では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経常赤字が見込まれる幹線ネットワークを示します。

【事業2】地域内移動手段の検討

①事業概要

＜デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証＞

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存在しています。路線バスについては、満足している市民の割合が低いですが、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ができない状況です。

そのため、長浦地区を対象に、デマンド型交通を導入し、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ないニーズに対応することを目的に、デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行を開始しています。

この実証運行を各地区においても実施し、評価・検証を行いながら、地域内の移動手段にデマンド型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します。

本格運行の実施可否については、デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の事業計画における各種目標値の達成状況や、ニーズ等を総合的に踏まえて判断します。

なお、令和4年度は地方創生推進交付金を受け運行しており、以降も沿線地域の生活交通として持続的に運行できるようエリアスポンサーの募集や通信などの広報により利用のPRを図るなど地域との連携を図っていきます。

■運行概要（実証運行開始時点）

運行区域	原則、長浦地区 【乗降場所（停留所看板設置場所）】 ・事業所停留所：長浦地区内の商店、病院、銀行のうち、協賛金を支払う企業 ・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、臨海スポーツセンター ・住宅地停留所：最寄りのごみステーション、公園等															
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）															
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															
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。															
運 賃	<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>長浦地区</td><td>長浦地区外の公共施設</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>長浦地区</td><td>300 円</td><td>500 円</td></tr><tr><td>長浦地区外の公共施設</td><td>500 円</td><td>×</td></tr></table>					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	×
		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	×													

＜各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討＞

デマンド型交通が適していないと判断された場合、各地区での地域特性を踏まえた別の交通手段を検討します。

買い物や通院など地域内の移動手段については、運行エリアや運行日、運行時間帯などに対するサービス改善が求められている中で、利用実績や行政負担額、地元商業施設の活性化等に留意しつつ、また、既存公共交通の維持・活用を十分に考慮しながら、利便性向上と効率的な運行となるよう検討します。

②実施主体：

＜デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証＞

◎本市、○タクシー事業者、○地域

＜各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討＞

◎本市、○バス事業者、○タクシー事業者、○地域

③実施時期

事業		実施項目		実施時期（年度）				
				令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
地域内移動手段の検討	長浦地区	デマンド型乗合送迎サービスの	実証運行	→	→			
			評価		→			
		実証運行	本格運行（※1）			→	→	→
		地域特性を踏まえた移動手段の	検討、協議・調整	→	→			
		検討	実証運行（※2）			→	→	→
	その他の地区	デマンド型乗合送迎サービスの	実証運行検討	→				
			実証運行		→	→	→	→
		実証運行	評価				→	
			本格運行（※1）					→
		地域特性を踏まえた移動手段の	検討、協議・調整			→	→	→
		検討	実証運行（※2）					→

※1：デマンド型交通が適している場合、本格運行を実施する。

※2：デマンド型交通が適していない場合、他のモードの実証運行を実施する。

目標② 広域アクセスの利便性向上

【事業3】鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進

①事業概要

JR 内房線は、本市内外の公共交通による移動及びまちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通機関です。また JR 久留里線は、通勤・通学を中心に沿線住民の日常生活の足として、また沿線観光地へのアクセス手段として利用されていますが、利用者は年々減少している状況です。

宝探しイベントやスタンプラリー等の鉄道利用を促進する企画切符などの周知 PR や、各種イベントなどの継続的な開催により、利用促進を図ります。

JR 久留里線については、JR 久留里線活性化協議会の活動を通じて、関係団体と連携しながら利用促進に努めます。

②実施主体：◎鉄道事業者、○本市、○千葉県

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進	イベント開催・周知 PR					

【事例】JR 東日本・謎解きラリーイベント

JR 東日本千葉支社は、謎解きラリーイベント「時をかける列車」を開催

首都圏の主な駅で冊子入手しスタート。謎解き達成で、千葉県特産品などを抽選でプレゼント。



【事例】JR 久留里線・スタンプラリー

JR 久留里線において、途中下車して駅周辺を散策しつつ、ローカル線でのんびり列車の旅を楽しんでもらうため、新たな試みとしてスタンプラリーを開催。



【事業4】鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利便性向上

①事業概要

袖ケ浦市総合計画の施策の方向性において、JR 内房線、JR 久留里線の利便性向上に向けた要望活動を継続的に行うことが掲げられています。アンケート結果では、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で不満が多いことから、鉄道と路線バスの乗継や駅舎の快適さなど、利便性向上を図ります。

②実施主体：◎鉄道事業者、○本市、○千葉県

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利便性向上	検討、協議・調整					
	実施					

【事業5】高速バスの利便性向上

①事業概要

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9路線（袖ヶ浦バスターミナルを経由する路線は8路線）が運行されるなど、便数、方面といったサービスが向上しているものの、全体利用者は横ばい状態となっています。袖ヶ浦市総合計画でも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うとともに、高速バスの利用促進に向けたPR活動を積極的に実施すると掲げています。

このため、袖ヶ浦バスターミナルに乗り入れていない既存の高速バスの乗入れなどを検討し、利便性の向上を図ります。

②実施主体：◎バス事業者、○本市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
乗入れなどの検討	検討、協議・調整	→				
	実施	随時				

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業6】交通結節点の機能強化

①事業概要

交通結節点であるJR袖ヶ浦駅、JR長浦駅、JR横田駅周辺及び袖ヶ浦バスターミナルについては、乗り継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ接続の調整や運賃負担などについて検討します。

また、JR長浦駅やJR横田駅周辺は、乗換え等の乗継案内サインなどの充実について検討します。

なお、検討にあたっては、土地所有者や施設管理者と協議・連携して進めます。

②実施主体：◎本市、○千葉県、○鉄道事業者、○バス事業者、○タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
交通結節点の機能強化	整備内容検討、協議・調整	→				
	実施	随時				

【事業7】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

①事業概要

乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー*など誰でも利用しやすい車両について、国や千葉県の補助制度を活用することによる早期の導入を検討します。

②実施主体：◎バス事業者、◎タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
利用しやすい車両の導入促進	更新検討・順次導入	→				

【事業8】運転免許証自主返納の促進に向けた検討

①事業概要

自動車運転免許証を返納しない理由として、77.0%の人が「車が無いと日常生活が不便なため」と回答しています。

このような車が無い日常生活への不安を軽減し、公共交通利用への転換につなげるため、高齢者の運転免許証自主返納支援制度や返納者が受けられる優待制度の周知広報に努めるとともに、地域内移動手段について検討を進めます。

- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業と優待制度の周知
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の今後の検討
- ・各地区における地域内移動手段の検討（再掲）

②実施主体：◎本市、○木更津警察署、○バス事業者、○タクシー事業者、○地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
高齢者運転免許証自主返納支援制度の周知	回覧等による周知					
高齢者運転免許証自主返納事業の今後の検討	検討					
返納者が受けられる特典の周知	チラシ等による周知					
地域内移動手段の検討	検討	再掲（事業2）				

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

【事業9】運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道や路線バスなどの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、市ホームページやインターネット上の一般の経路検索サイトやパンフレットなどで、乗換案内・時刻表・運行情報などの情報が提供されています。

しかしながら、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、「高速バスや路線バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が24.4%となっています。

このため、市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関の情報を網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成・更新し、広く配布します。



②実施主体：◎本市、○鉄道事業者、○バス事業者、○タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
公共交通マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布					
	周知PR					

- ・ユニバーサルデザインタクシー：健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の人など、誰もが利用しやすく、みんなにやさしいタクシー車両。

【事業 10】商業・観光施設などとの連携サービスの導入

①事業概要

まちの賑わいの創出を促すため、商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などを検討します（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民に対して、公共交通を利用して安心かつスムーズに目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図ります。

また、市外からの観光客向けに、目的地までの乗換案内の情報発信や、レンタサイクルを活用した周遊企画の周知などを行い、本市に來やすい環境を整えます。

【事例】木更津市・おかえりキップ

イオンモール木更津・イオンスタイル木更津で当日税込 1,000 円以上(合算可)のお買い上げの方に、100 円割引券を発行。



【事例】小山市・連携定期券

コミュニティバスの定期券を C l u b おーラジ加盟店で提示することで、加盟店それぞれの特典を受けることができる。



【事例】富津市・おでかけモデルプラン

公共交通を乗り慣れていない市民の方や、観光客に向けて、公共交通を利用して安心かつスムーズに目的地へ移動できるような「富津市おでかけモデルプラン」を公募し、富津市に訪れる方が利用できるプランとして掲載。



②実施主体：◎本市、◎バス事業者、○地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
割引サービス・企画切符などの導入	企画内容検討	→	→			
	実施			→	→	→
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成	→	→			
	周知 PR			→	→	→
観光客向けの新たな情報発信	検討	→				
	実施		→	→	→	→

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業 11】 意識啓発を促す利用促進活動の展開

①事業概要

市民に公共交通の意義と必要性を理解してもらい、身近な移動手段として認識してもらうため、普段公共交通に乗る機会の少ない子ども達に鉄道やバス、タクシー等の乗り方などを学んでもらい、高齢者には日常生活の移動に公共交通を利用する際の利点を発信するなど、利用者層ごとに効果的な利用促進活動を行っていきます。

また、公共交通の実情に関する情報提供や、市民も参画できるような各種啓発活動を継続的に実施します。

【啓発活動例】

- ・公共交通の乗り方教室
- ・広報やホームページを活用した公共交通利用啓発
- ・公共交通利用促進のためのシンポジウム

【事例】飯能市・はんのう市ノーマイカーデー

マイカーではなく、鉄道、路線バスなどの公共交通機関(または自転車、徒歩)などの環境にやさしい交通手段でおでかけをする取り組み。

マイカーに頼りすぎる生活を見直し、今後も飯能市において「おでかけの足」が維持できるように、公共交通機関の利用促進と温室効果ガスの排出削減を目的として実施。



【事例】

山口市・公共交通ふれあいフェスタ

公共交通機関に触れ、親しみをもっていただくため、公共交通ふれあいフェスタを開催。

路線バス・コミュニティバス・高速バス・タクシー・パトカー・ミニ白バイ・消防車など大集合。



【事例】本市・バスの乗り方教室

日東交通株式会社及び本市が連携して、バスの乗り方教室を実施。

当日はバスの乗車体験、バスガイドや運転手の制服の試着体験、バスの塗り絵コーナーを設けて、たくさんの子供たちが参加。



②実施主体：◎本市、◎鉄道事業者、◎バス事業者、◎タクシー事業者、○地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
新たな利用促進活動	検討・準備	→				
	実施		→	→	→	→

【事業 12】 運転手の確保策の実施

①事業概要

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されており、バス・タクシーのサービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠です。

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、バス事業者とタクシー事業者の共同による就職イベントなどを検討し開催します。

【事例】 山口市・運転士体験会&就業説明フェア

「バス・タクシー運転士体験会&企業説明フェア！」

バスやタクシーの運転士の仕事を知ってもらい、就業のきっかけづくりとなる体験会&就業説明会を開催。

バスとタクシーの体験ができ、運転士の仕事を知ることができる機会、各バス・タクシー会社との個別相談も実施される。



②実施主体：◎バス事業者、◎タクシー事業者、○本市、○地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
運転手の確保策	検討・準備	→				
	実施		→	→	→	→

（４）事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者が交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日発令、令和 2 年 12 月 19 日改正）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月 25 日発令、令和 4 年 6 月 7 日改正）に規定されるそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。

※両法律の該当する条文については、巻末の参考資料を参照

①市民（地域、民間企業など）

公共交通の利用者として、また、将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力します。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組への参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査などへの協力

②交通事業者

地域の公共交通の運行者として、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努めます。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設などの整備推進

③行政

限られた資源の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行います。

また、地域公共交通の活性化を図るため、関係者と協議・協力を行いながら、利用促進に関する取組を実施します。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査などによるニーズ把握
- 道路・鉄道駅周辺施設などの環境の整備、改善
- 公共交通利用状況等を見極めた上での、路線再編の検討

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した、鉄道の日平均乗車人員及び袖ケ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数の目標値については令和元年度実績値まで回復させることを目標としています。

<令和元年度実績値>

鉄道の1日平均乗車人員	JR 袖ケ浦駅	5,615 人
	JR 長浦駅	6,084 人
	JR 横田駅	165 人
袖ケ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数		1,117,000 人

基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考
1. 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1
		バス補助路線の年間利用者数	279,716 人	288,000 人	304,000 人	※2
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	—	55.4%	※3
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	—	1.40 人以上	1.50 人以上	※4
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	—	565 人以上	705 人以上	
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	—	12%以上	15%以上	
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR 袖ケ浦駅 ・JR 長浦駅 ・JR 横田駅	4,828 人 4,906 人 146 人	5,222 人 5,495 人 156 人	5,615 人 6,084 人 165 人	※5
		袖ケ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	629,260 人	837,000 人	1,117,000 人	※6
2. 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	2箇所	4箇所	※7
		運転免許自主返納者数	167	167	200	※8
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	53.0%	—	59.0%	※9
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	—	1件以上	※10
3. 多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	—	60 人以上	80 人以上	※11
		共同での運転手募集活動の実施回数	—	1回	1回	※12

- ※1 令和7年度から毎年度1.5%改善
- ※2 令和7年度から毎年度8,000人増加
- ※3 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービスの満足度（利用者）のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%ペースで向上
- ※4 デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の事業計画のKPIを踏まえ設定
- ※5 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値
- ※6 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値
- ※7 交通結節点として位置付けたJR袖ヶ浦駅、JR長浦駅、JR横田駅、袖ヶ浦バスターミナルを対象とし、延べ取組み箇所数を令和7年度は2箇所以上、令和9年度は4箇所以上
- ※8 運転免許証自主返納者数は、令和7年度までは現状維持、以降年10%ペースで増加
- ※9 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%程度のペースで向上
- ※10 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施
- ※11 啓発活動の参加者数は、令和6年度50人、以降1年ごとに10人ずつ増加
- ※12 募集活動は、令和6年度から年1回開催

6 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「袖ヶ浦地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組や、自動運転などの先進技術開発など、「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想されます。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより、進行管理を実施し目標の達成を目指します。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有します。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCAサイクル」と、「計画の中間年度及び最終年度に実施する目標達成度に対するPDCAサイクル」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施します。

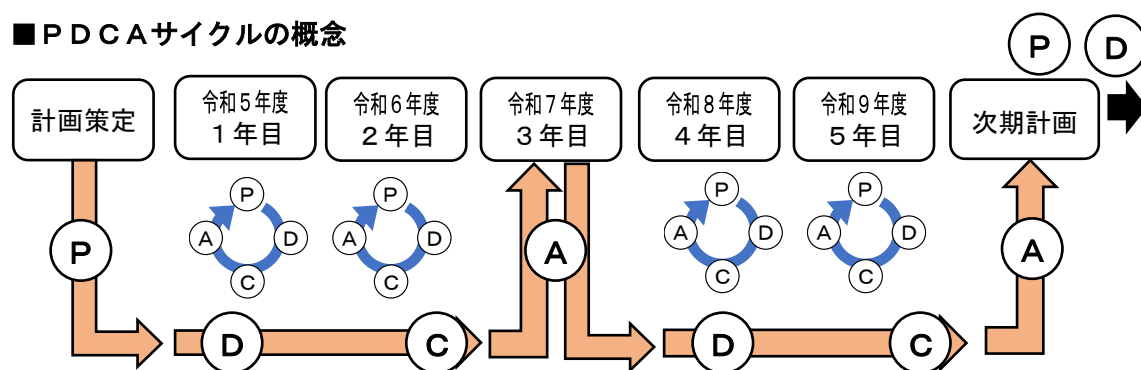
○事業実施状況の中間評価（3年目に実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の中間評価を3年目に実施します。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証します。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図ります。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	袖ヶ浦市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	袖ヶ浦市地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとします。

本計画の評価は、最終年度（令和9年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通ネットワークの評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。

■評価スケジュール

(年度)

項目		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○	
	公共交通				○	
	利用者アンケート調査					
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
袖ヶ浦市公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じてアンケート調査などを行い、適宜、計画・目標値の見直しを実施

■評価指標と関連調査評価方法との関係

目標	評価指標	関連調査評価方法		
		利用者数 実績・整理	市民 アンケート調査	公共交通 利用者アンケート調査
①拠点間及び地域間 を移動しやすい公 共交通ネットワ ークの形成	補助路線の収支率	○		
	補助路線の年間利用者数	○		
	公共交通サービス全般の利用者満足度			○
	デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の乗合率	○		
	デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の年間利用者実人数	○		
	デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の収支率	○		
②広域アクセスの利 便性向上	鉄道（JR 袖ヶ浦駅、JR 長浦駅、JR 横田駅）の1日平均乗車人員	○		
	袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	○		
③利用しやすい公共 交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	○		
	高齢者の運転免許証自主返納者数（65歳以上）	○		
④利用者目線に立っ た分かりやすい運 行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度		○	
	商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	○		
⑤地域全体で支える 公共交通の構築	啓発活動参加者数	○		
	共同での運転手募集活動の実施回数	○		

参考資料

(1) 関連法律

事業の円滑な推進に当たり、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者の役割について規定している以下の法律について該当箇所の抜粋を記載する。

■交通政策基本法（抜粋）

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

（国民等の役割）

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする

（関係者の連携及び協力）

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）

第二章 基本方針等

（国等の努力義務）

第四条

- 3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。
- 4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通計画の作成

（地域公共交通計画）

第五条

- 10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。
- 11 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通計画を送付しなければならない。

(2) 策定体制等

1) 策定経過

時期	会議等	内容
令和3年 1月19日	令和2年度 第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
令和3年 6月9日	令和3年度 第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託について ・公募型プロポーザルについて ・提案採用者選定委員会の設置について ・調査業務の内容について
令和3年 6月14日	第1回袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務提案採用者選定委員会	(1) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託に係る公募型プロポーザル実施要領について (2) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託仕様書について (3) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託公募型プロポーザル提案書作成要項について (4) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託公募型プロポーザル審査要項について (5) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務委託公募型プロポーザル審査基準について
令和3年 8月11日	第2回袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務提案採用者選定委員会	プレゼンテーション審査
令和3年 10月25日	令和3年度 第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務について ・袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務の概要について ・公共交通に関する現況把握について ・各種調査業務の内容について
令和4年 3月15日	令和3年度 第3回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	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
令和4年 6月6日	令和4年度 第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について ・袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務の概要について
令和4年 8月8日	第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通計画策定業務について ・地域公共交通の構築に係る基本方針について ・計画の目標及び実施事業について
令和4年 12月27日	第3回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	袖ヶ浦市地域公共交通計画（案）について
令和5年 3月10日	第4回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会	パブリックコメントの実施結果について

2) 検討組織

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会委員名簿（敬称略）

	氏名	所属・役職
1	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
2	高橋 直人	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席企画専門官
3	渡邊 彰	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長
4	鈴木 一三	千葉県県土整備部君津土木事務所維持課長
5	佐川 正和	千葉県木更津警察署交通課長
6	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会専務理事
7	高橋 晴樹	日東交通株式会社運輸部部長
8	深山 宏樹	小湊鐵道株式会社バス部部長
9	鈴木 利和	千葉県タクシー協会理事（房総タクシー株式会社）
10	市川 美則	日東交通株式会社乗務員代表
11	大川 敦	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 経営戦略ユニット マネージャー（統括）
12	小泉 和美	袖ヶ浦市自治連絡協議会（高須区）
13	小泉 友幸	袖ヶ浦市自治連絡協議会（今井中央自治会）
14	仲田 秀明	袖ヶ浦市自治連絡協議会（野田区）
15	西田 隆司	袖ヶ浦市自治連絡協議会（もみの木台自治会）
16	柴田 一直	袖ヶ浦市自治連絡協議会（山中区）
17	影山 昭子	袖ヶ浦市シニアクラブ連合会
18	赤川 稔	公募委員
19	船越 光子	公募委員
20	山上 拓也	袖ヶ浦市社会福祉協議会事務局長
21	小島 悟	袖ヶ浦市企画政策部長

袖ヶ浦市地域公共交通計画

- ・発行年月：令和5年3月（令和6年5月改定）
- ・発行：袖ヶ浦市
袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
- ・TEL：0438-62-2327
- ・Mail：sode01@city.sodegaura.chiba.jp