

鴨川市地域公共交通会議 令和3年度第5回会議

次 第

日時：令和4年3月25日（金）午後2時30分から

場所：鴨川市役所4階 400会議室

1 開 会

2 会長及び副会長選出

3 議 事

協議案件1 「チョイソコかもがわ」共通乗降場所の変更について

協議案件2 鴨川市地域公共交通計画（案）について

4 そ の 他

5 閉 会

[配布資料]

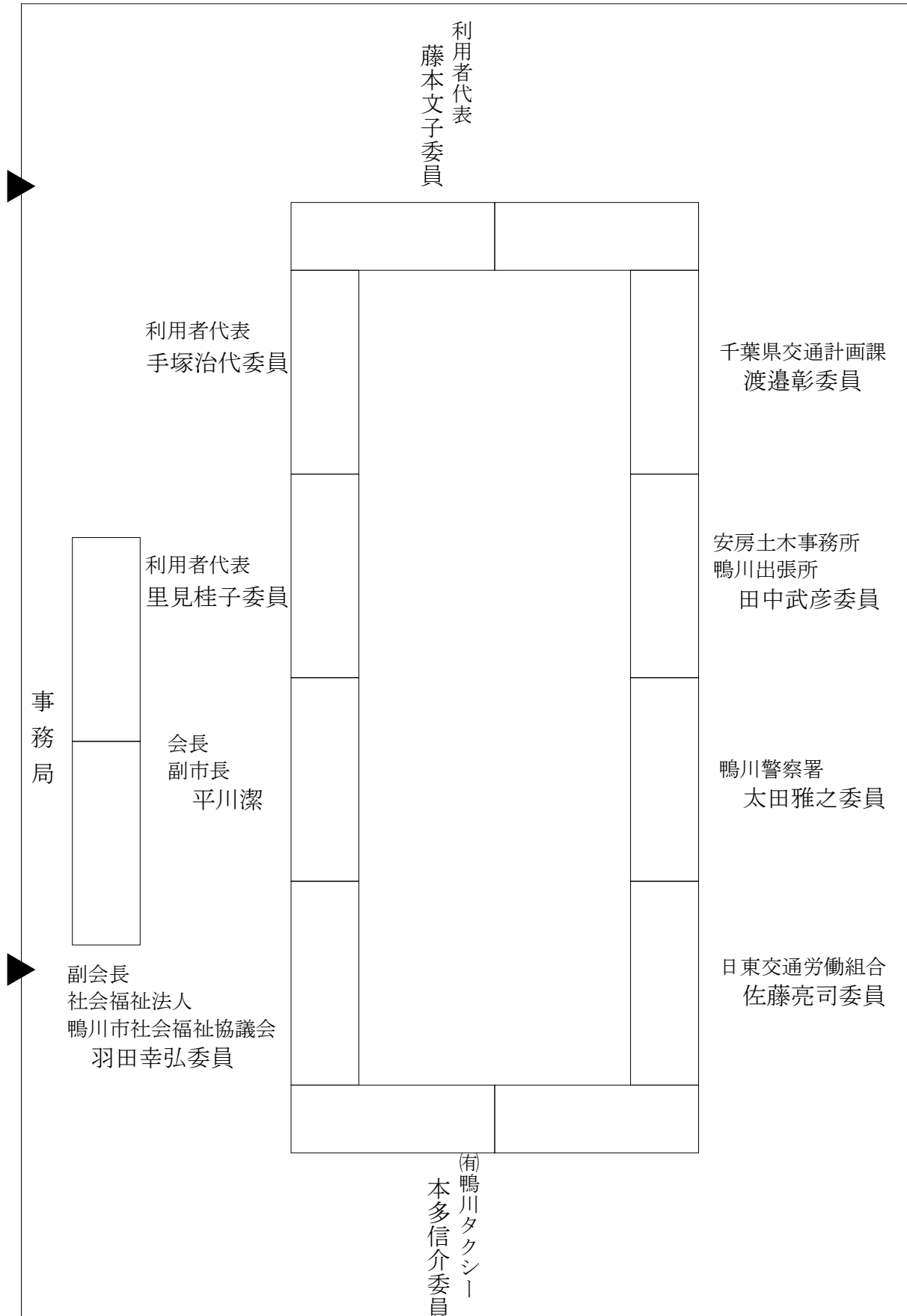
- ・ 席次表、出席者名簿、委員名簿
- ・ 資料1 「チョイソコかもがわ」共通乗降場所の変更について
- ・ 資料2 鴨川市地域公共交通計画（案）

席 次 表

日時：令和4年3月25日（金）

午後2時30分から

場所：鴨川市役所4階 400会議室



鴨川市地域公共交通会議 令和3年度第5回会議

出席者名簿

日時：令和4年3月25日（金）午後2時30分～

場所：鴨川市役所4階 400会議室

1 会長及び委員

役職等	所属・職	氏 名	備 考
	鴨川市 副市長	平川 潔	
	社会福祉法人鴨川市社会福祉協議会 事務局長	羽田 幸弘	
	有限会社鴨川タクシー 代表取締役	本多 信介	
	日東交通労働組合 安房支部長（鴨川担当）	佐藤 亮司	
	千葉県鴨川警察署 交通課長	太田 雅之	
	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 所長	田中 武彦	
	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 班長	渡邊 彰	
	利用者代表	藤本 文子	公募委員
	利用者代表	手塚 治代	
	利用者代表	里見 桂子	

【欠席委員】

役職等	所属・職	氏 名	備 考
	日東交通株式会社 運輸部 部長	高橋 晴樹	
	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	
	小湊鐵道株式会社 事業部 部長	宮崎 隆一	
	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	中村 元	
	鴨川市校長会 会長	庄司 義広	
	東日本旅客鐵道株式会社 安房鴨川駅 駅長	山田 茂夫	

2 事務局

所属・職	氏 名	備 考
鴨川市経営企画部まちづくり推進課 課長	鈴木 克己	
鴨川市経営企画部まちづくり推進課 課長補佐	藤代 公貴	
鴨川市経営企画部まちづくり推進課 政策推進係 係長	太田 吉紀	
鴨川市経営企画部まちづくり推進課 政策推進係 主事	加藤 貴啓	

鴨川市地域公共交通会議

委 員 名 簿

令和3年1月31日現在

役職等	所属・職	氏 名	備 考
	鴨川市 副市長	平川 潔	
	社会福祉法人鴨川市社会福祉協議会 事務局長	羽田 幸弘	
	日東交通株式会社 運輸部 部長	高橋 晴樹	
	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	
	小湊鐵道株式会社 事業部 部長	宮崎 隆一	
	有限会社鴨川タクシー 代表取締役	本多 信介	
	日東交通労働組合 安房支部長（鴨川担当）	佐藤 亮司	
	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	中村 元	
	千葉県鴨川警察署 交通課長	太田 雅之	
	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 所長	田中 武彦	
	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 班長	渡邊 彰	
	鴨川市校長会 会長	庄司 義広	
	東日本旅客鉄道株式会社 安房鴨川駅 駅長	山田 茂夫	
	利用者代表	藤本 文子	公募委員
	利用者代表	手塚 治代	
	利用者代表	里見 桂子	

＜変更点＞

■ 共通乗降場所の追加

・潮騒市場

■ 共通乗降場所の廃止

・旧大山幼稚園 ・みんなみの里バス停留所

共通乗降場所一覧

区 分		施 設 名 称	地 区
長 狭 地 域	買 物 施 設	おどや長狭店	吉尾地区
		コメリ鴨川長狭店	吉尾地区
		里のM U J I みんなみの里	吉尾地区
		セブンイレブン鴨川長狭中学校前店	吉尾地区
		ヤックスドラッグ鴨川長狭店	吉尾地区
		柴崎商店	大山地区
		スーパー寿しや	大山地区
		大正屋商店	大山地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	市立国保病院	吉尾地区
		川上回新堂薬局	主基地区
		旧安川薬局	吉尾地区
		ヤックスドラッグ鴨川長狭店	吉尾地区
		グループホームいきいきの家鴨川	大山地区
		特別養護老人ホーム南小町	主基地区
		特別養護老人ホームめぐみの里	吉尾地区
	公 共 施 設 等	大山公民館	大山地区
		主基公民館	主基地区
		吉尾出張所・吉尾公民館	吉尾地区
		長狭学園	吉尾地区
		長狭こども園	吉尾地区
		大川面運動広場	吉尾地区
		旧大山幼稚園	大山地区
		南小町区民センター	主基地区
		上小原青年館	主基地区
		やすらぎの家	主基地区
		下小原青年館	主基地区
		北小町青年館	主基地区
		枝郷公会堂	吉尾地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	鴨川寺門郵便局	吉尾地区
		金束郵便局	大山地区

長 狭 地 域	郵便局・金融機関	長狭郵便局	主基地区
		J A 安房長狭支店	吉尾地区
		セブンイレブン鴨川長狭中学校前店	吉尾地区
	乗換拠点	榎畑バス停留所	大山地区
		河岸坂上バス停留所	主基地区
		長狭中前・長狭学園正門前バス停留所	吉尾地区
		平塚入口バス停留所	大山地区
		平塚青年館バス停留所	大山地区
		平塚本郷バス停留所	大山地区
		みんなみの里バス停留所	吉尾地区
鴨 川 地 域	買物施設	イオン鴨川店	鴨川地区
		カインズ鴨川店	鴨川地区
		潮騒市場	東条地区
	医療介護関連施設	亀田総合病院	東条地区
		東条病院	東条地区
	公共施設等	鴨川市役所	鴨川地区
		ふれあいセンター	西条地区
		総合運動施設	田原地区
		JR 安房鴨川駅西口	鴨川地区
	郵便局・金融機関	千葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		京葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		千葉興業銀行鴨川支店	鴨川地区
		佐藤保険事務所	鴨川地区
	自動車関連施設	鴨川自動車教習所	鴨川地区
		千葉トヨタ自動車 鴨川店	西条地区

※鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和4年 月 日付け鴨川市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1 協議が調っている路線又は営業区域

長狭地域（主基地区、吉尾地区、大山地区）及び鴨川地域（田原地区、西条地区、鴨川地区、東条地区）

2 協議が調っている運行系統又は運送の区間

区域運行（利用者の登録乗降場所及び共通乗降場所のそれぞれの間を送迎）

※1. 鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可とする

※2. 共通乗降場所一覧については別紙参照のこと

3 協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法

○適用方法

		降車	
		長狭地域	鴨川地域
乗車	長狭地域	300 円	600 円
	鴨川地域	600 円	—

○回数旅客運賃 3,000 円（300 円券×10 枚、割引なし）

4 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

（1）運行日 毎週月曜日～金曜日 ※土日祝日、年末年始（12/29～1/3）除く

（2）運行時間 午前8時から午後4時まで

（3）運行車両 2台 ※運行は1台とし、もう1台は、不測の事態に備え代替え車両とする。

（4）利用方法

- ・利用対象者は、長狭地域在住の事前に利用登録をした者とし、利用は、事前予約によるものとする。
- ・利用者については、1人で乗降できる者とする。ただし、介助者がいる場合には、この限りではない。

令和4年 月 日

鴨川市地域公共交通会議

会長 平川 潔

鴨川市地域公共交通計画 (案)

鴨 川 市

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の対象	2
1.4 計画の期間	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	4
2.1 地域の特性	4
2.1.1 人口動態	4
2.1.2 人の動き	7
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	12
2.1.4 自動車保有状況	17
2.1.5 高齢者の自動車運転	18
2.1.6 観光来訪者	19
2.2 地域公共交通の現状	20
2.2.1 既存の地域公共交通網*	20
2.2.2 地域公共交通の状況	22
2.2.3 地域公共交通に係る市負担額	37
2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け	38
2.3.1 第2次鴨川市総合計画	39
2.3.2 第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	42
2.3.3 鴨川市都市計画マスタープラン	43
2.3.4 鴨川市過疎地域持続的発展計画	44
2.3.5 第2次鴨川市環境基本計画	45
2.3.6 第3期鴨川市教育振興計画	46
2.3.7 第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画	46
2.3.8 鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第8期）	47
2.4 公共交通ニーズ等の把握	48
2.4.1 市民アンケート	48
2.4.2 交通事業者ヒアリング	65
2.5 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	67
第3章 計画の基本方針と目標	68
3.1 計画の基本方針等	68
3.1.1 計画の基本方針	68
3.1.2 計画の目標	69
3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方	70
3.1.4 既存公共交通の機能	71
3.1.5 市民、交通事業者、行政の役割	72

第4章 目標達成に向けた施策	73
4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧	73
4.2 施策・事業の実施内容	74
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理	84
5.1 目標の評価指標	84
5.2 計画の推進	86
5.2.1 推進・管理体制	86
5.2.2 進行管理	86
5.2.3 多様な関係者との連携・協働	86

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

本市の公共交通は、J R外房線と内房線の結節点である安房鴨川駅周辺を中心として放射状に形成されており、地域間の移動を担う手段としては、鉄道が海岸沿いに運行しているほか、東京都及び千葉市方面へのアクセス手段である高速バス、近隣市町との間を結ぶ路線バスが運行し、千葉県南部における交通の要衝に位置していると言える。

これに加えて、市内においては、路線バス、コミュニティバス、各種タクシーが運行されているほか、試験的に運行をしている乗合タクシー*（チョイソコかもがわ）、市内小中学校・認定こども園の通学・通園バス、福祉センター利用者向けの送迎バス等が運行しており、市民や市外からの来訪者は、その目的に合わせて、複数の選択肢を組み合わせて利用することが可能となっている。

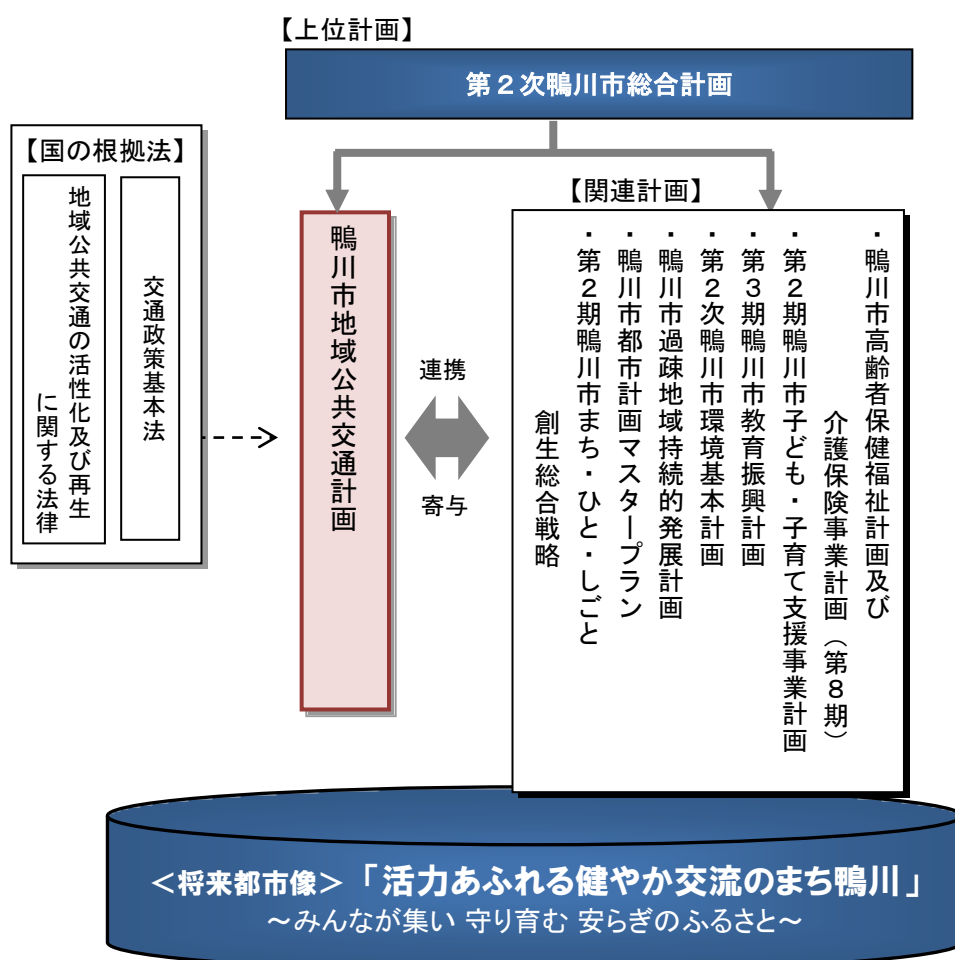
地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっている。特に、本市においては、地域に欠かせない生活交通である路線バスが、赤字額の拡大により、市の財政負担なしでは路線を維持できない状況となっており、また、コミュニティバスについても、輸送人員、収支率ともに減少傾向にあることに加えて、車両の経年劣化による修繕費の増加など、運行に係る市の負担額が年々増加しており、公共交通の維持が非常に困難な状況となっている。

こうした状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網*を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープラン*となる「鴨川市地域公共交通計画*」の策定を行う。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第2次鴨川市総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第4次5か年計画）」や関連計画の「鴨川市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープラン*として策定する。

■計画の関係図



1.3 計画の対象

本計画の対象区域は、鴨川市全域とする。

ただし、鴨川市と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道や高速バス等が運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していく。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送*、福祉輸送及びスクールバス等、地域にある多様な輸送資源*の有効活用についても、併せて検討していく。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間とする。
ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う。

■本計画の計画期間

年度	令和元	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
上位計画 ・ 主な 関連 計画	第2次鴨川市総合計画 第2次鴨川市基本構想（H28～R7）							
	第2次 鴨川市総合計画 鴨川市第3次5か 年計画 （H28～R2）		第2次鴨川市総合計画 鴨川市第4次5か年計画 （R3～R7）					
	鴨川市まち・ ひと・しごと 創生総合戦略 （H27～R2）		第2期 鴨川市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略（R3～R7）					
	鴨川市都市計画マスタープラン（H28～R17）							
地域 公共 交通 計画	鴨川市地域公共交通網 形成計画（H26～R3）			鴨川市地域公共交通計画 （R4～R8）				

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

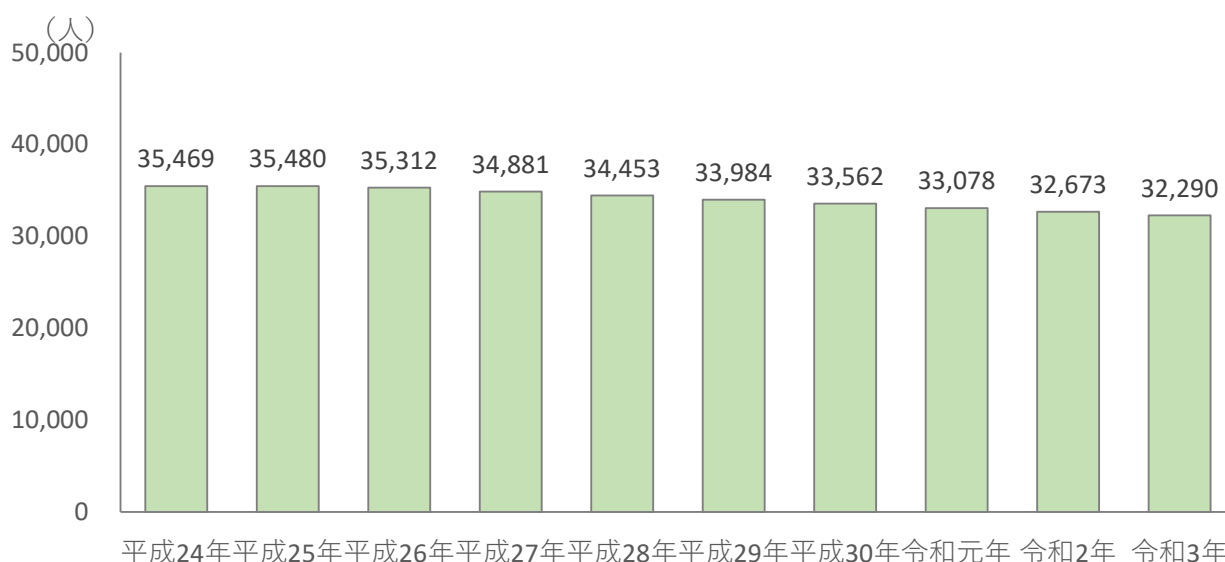
2.1 地域の特徴

2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

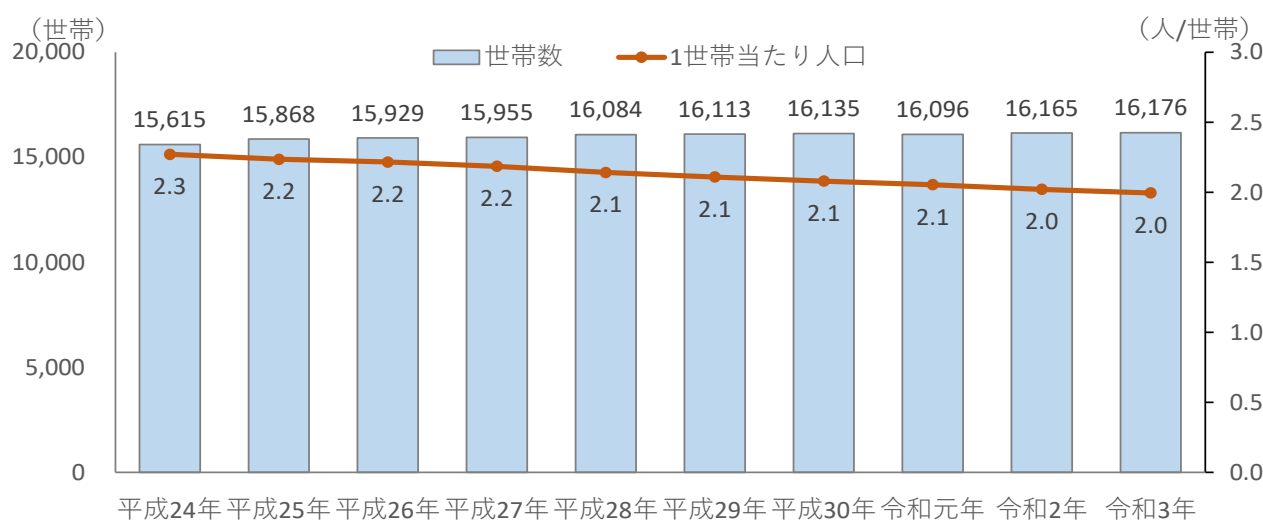
本市の人口は、令和3年で約32,000人、世帯数は約16,000世帯となっている。令和3年の人口は、5年前の平成28年に比べて、約2,200人減少している一方で、世帯数は平成28年に比べて約90世帯増加しており、令和3年の1世帯当たり人口は2.0人となっている。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月末現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月末現在）

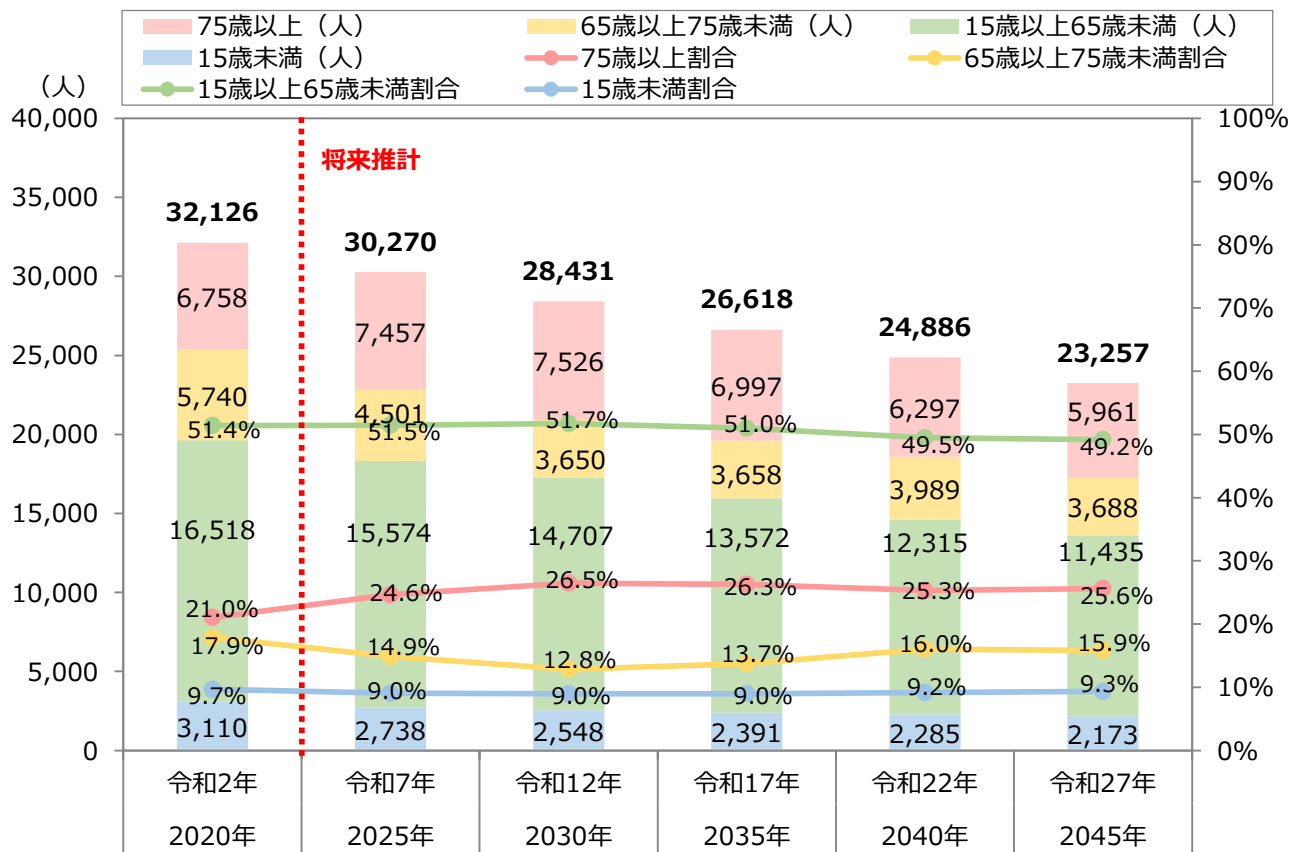
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約32,000人から令和27年には約23,000人にまで減少することが見込まれている。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年から令和27年にかけて、9%程度で推移、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は51.4%から49.2%に減少、65歳以上の老年人口割合は38.9%から41.5%に増加する見込となっている。

■人口の推計

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	3,110	2,738	2,548	2,391	2,285	2,173
15歳以上65歳未満（人）	16,518	15,574	14,707	13,572	12,315	11,435
65歳以上（人）	12,498	11,958	11,176	10,655	10,286	9,649
65歳以上75歳未満（人）	5,740	4,501	3,650	3,658	3,989	3,688
75歳以上（人）	6,758	7,457	7,526	6,997	6,297	5,961
総人口（人）	32,126	30,270	28,431	26,618	24,886	23,257
15歳未満割合	9.7%	9.0%	9.0%	9.0%	9.2%	9.3%
15歳以上65歳未満割合	51.4%	51.5%	51.7%	51.0%	49.5%	49.2%
65歳以上割合	38.9%	39.5%	39.3%	40.0%	41.3%	41.5%
65歳以上75歳未満割合	17.9%	14.9%	12.8%	13.7%	16.0%	15.9%
75歳以上割合	21.0%	24.6%	26.5%	26.3%	25.3%	25.6%

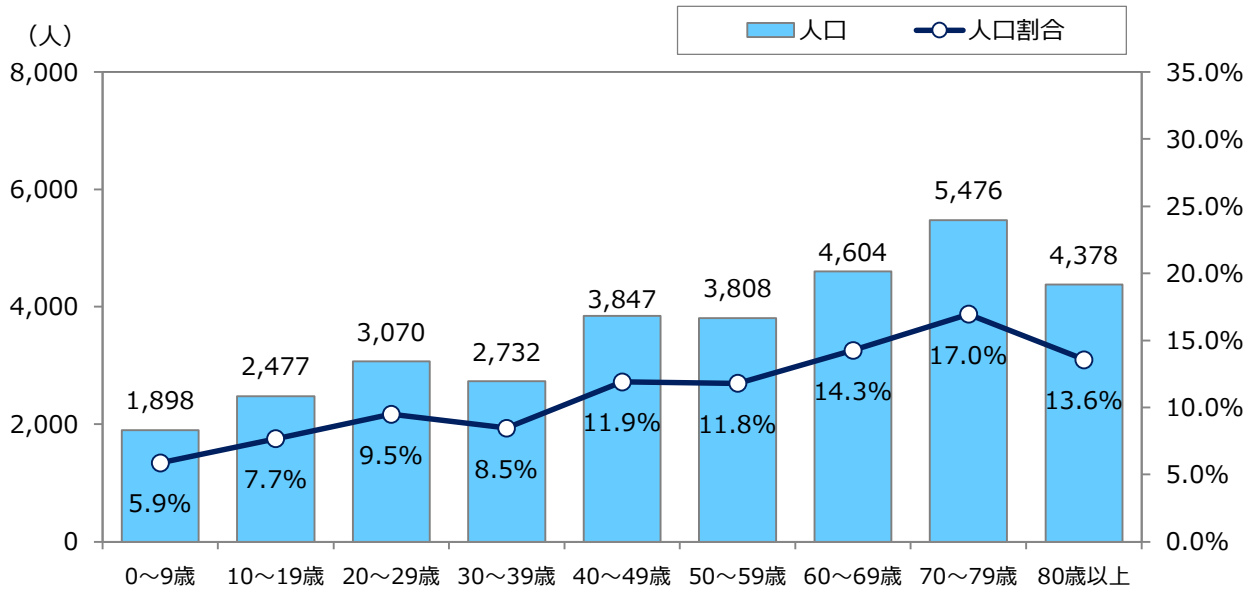


資料：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 年齢別人口

令和3年1月末現在の年齢別人口を見ると70歳代が約5,500人、60歳代が約4,600人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の44.9%となっている。

■年齢別人口

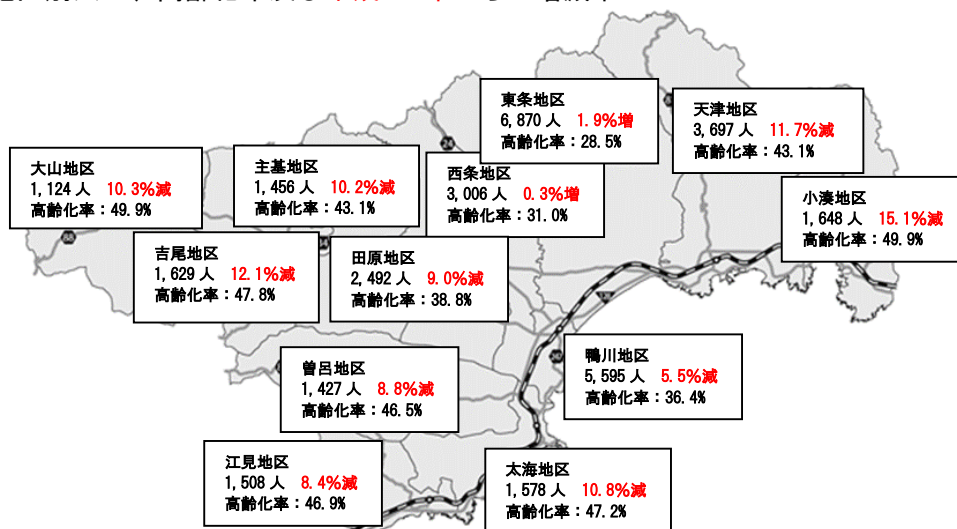


資料：住民基本台帳（令和3年1月末現在）

(4) 地区別人口と高齢化率

令和3年4月1日現在の地区別人口を見ると、東条地区が約6,900人と最も多く、次いで、鴨川地区が約5,600人となっている。高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）を見ると、大山地区と小湊地区が49.9%と高い状況となっている。

■令和3年の地区別人口、高齢化率及び平成28年からの増減率



資料：住民基本台帳（平成28年4月1日現在、令和3年4月1日現在）

2.1.2 人の動き

第6回東京都市圏パーソントリップ調査*（H30）のデータを活用して、鴨川市における人の流動状況（目的別）を整理する。

<第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要>

「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」移動したのかなどを調査しており、そこから鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

調査内容としては、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査している。

- 調査範囲:東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)
- 調査時期:平成30年9月～11月
- 調査実施主体:国土交通省
- 対象地域:268市区町村
- 対象者:東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方(満5歳以上)
- 調査方法:調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答(スマートフォン、タブレット、PC)または紙の調査票で回答する方法で実施

<需要量の考え方>

パーソントリップ調査はサンプル調査によって実施されており、東京都市圏に居住する全ての人から調査票を回収しているわけではない。しかし、得られた調査結果から数値的な拡大推計を行い、東京都市圏に居住する全ての人動きを集計している。よって、パーソントリップ調査の結果から見える、移動量を「需要量」と捉えることができる。

(1) 通勤目的の人の動き

鴨川市内の移動（8,630 人）が多い一方で、木更津市、君津市、南房総市、館山市、勝浦市などの周辺市町と鴨川市との間の移動も見られる。また、千葉市や東京都への長距離トリップも見られる。鴨川市から周辺市町への移動（1,513 人）よりも、周辺市町から鴨川市への移動（2,193 人）が多く見られる。

■通勤目的における人の動き



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

（２）通学目的の人の動き

鴨川市内の移動（2,763 人）が多い一方で、木更津市、勝浦市、南房総市、館山市などの周辺市町と鴨川市との間の移動が見られる。通勤目的と同様に、鴨川市から周辺市町への移動（357 人）よりも、周辺市町から鴨川市への移動（1,157 人）が多く見られる。

■通学目的における人の動き



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 買物目的の人の動き

鴨川市内の移動（3,985 人）が多い一方で、木更津市、勝浦市、君津市、南房総市などの周辺市町からの移動（286 人）が見られる。

■買物目的における人の動き



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 通院目的の人の動き

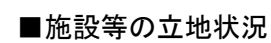
鴨川市内の移動（1,620 人）が多い一方で、木更津市、勝浦市、君津市、南房総市などの周辺市町からの移動（1,156 人）が見られる。

■通院目的における人の動き



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

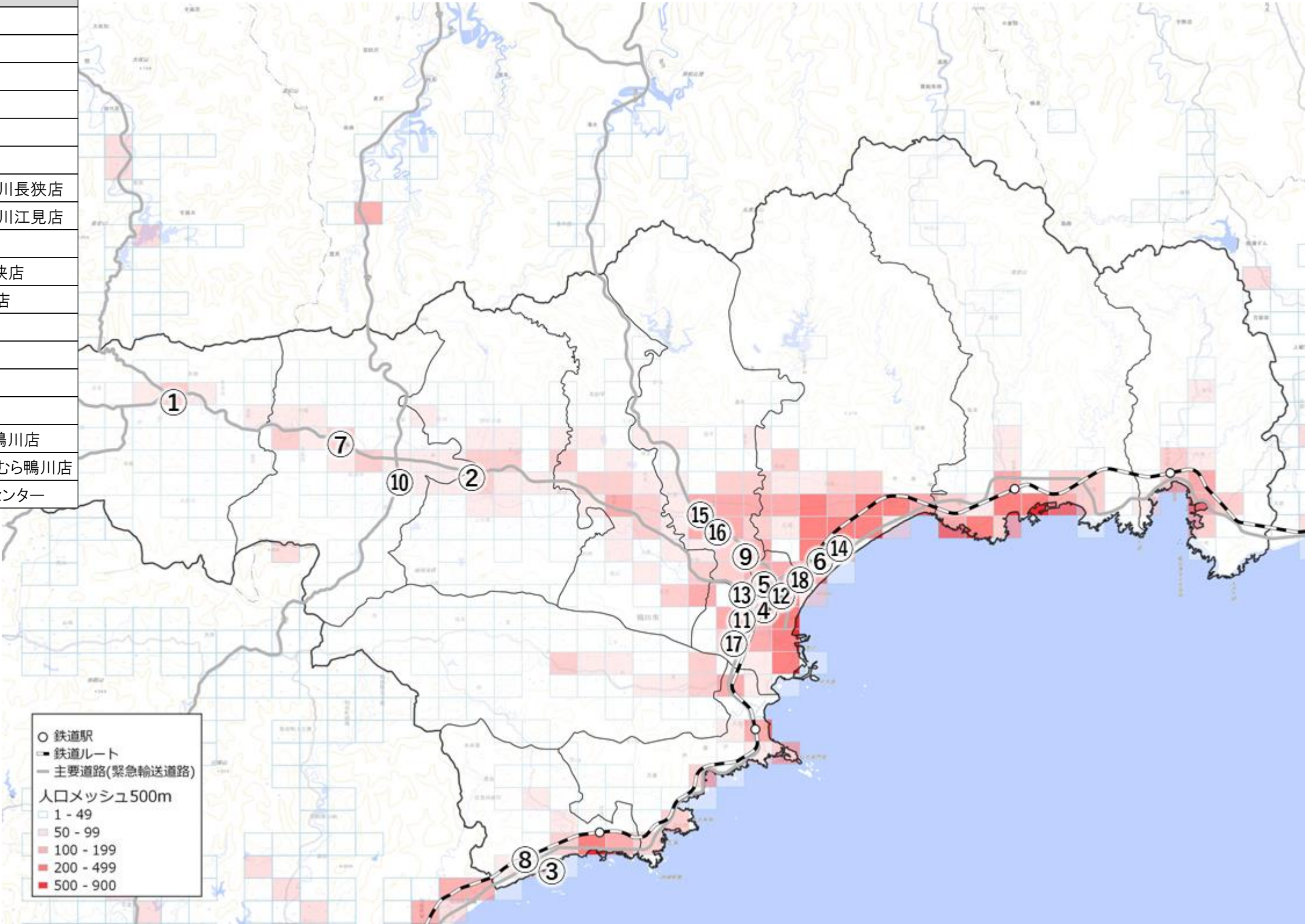
(1) 概観



(2) 主な商業施設

商業施設は、安房鴨川駅周辺の中心部に多く立地している。

種類	No.	店舗名
スーパー	1	寿しや
	2	おどや長狭店
	3	おどや江見店
	4	ベイシア鴨川店
	5	おどや鴨川店
	6	おどや広場店
ホームセンター	7	コメリハード&グリーン鴨川長狭店
	8	コメリハード&グリーン鴨川江見店
	9	カインズ鴨川店
ドラッグストア	10	ヤックスドラッグ鴨川長狭店
	11	マツモトキヨシ鴨川貝渚店
	12	マツモトキヨシ鴨川店
	13	ヤックスドラッグ鴨川店
家電量販店	14	ウエルシア鴨川広場店
	15	ケースデンキ鴨川店
衣料品店	16	ヤマダ電機テックランド鴨川店
	17	ファッションセンターしまむら鴨川店
	18	イオン鴨川ショッピングセンター

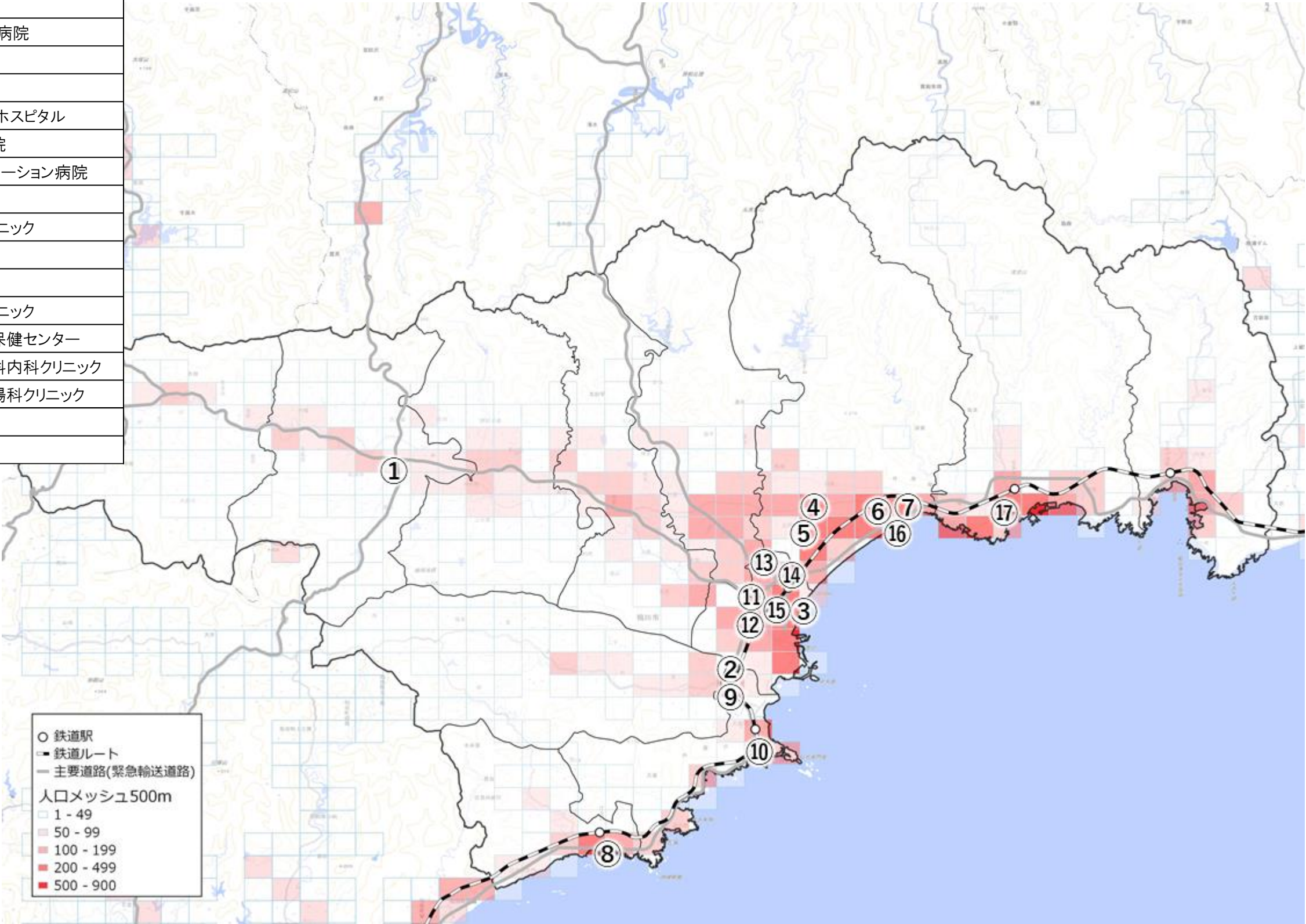


■商業施設の立地状況

(3) 主な医療施設

医療施設は、安房鴨川駅周辺の中心部及び鉄道沿線に多く立地している。

種類	No.	名称
病院	1	鴨川市立国保病院
	2	医療法人社団宏和会 エビハラ病院
	3	医療法人三紫会 小田病院
	4	医療法人明星会 東条病院
	5	医療法人明星会 東条メンタルホスピタル
	6	医療法人鉄蕉会 亀田総合病院
	7	医療法人鉄蕉会 亀田リハビリテーション病院
一般診療所	8	真木クリニック
	9	医療法人社団宏和会 嶺岡クリニック
	10	長谷川医院
	11	川邊整形外科クリニック
	12	医療法人社団 前川小児科クリニック
	13	千葉県安房保健所 鴨川地域保健センター
	14	医療法人社団房悠会 石川外科内科クリニック
	15	医療法人社団恒仁会 伊藤胃腸科クリニック
	16	亀田クリニック
	17	医療法人社団 黒野医院



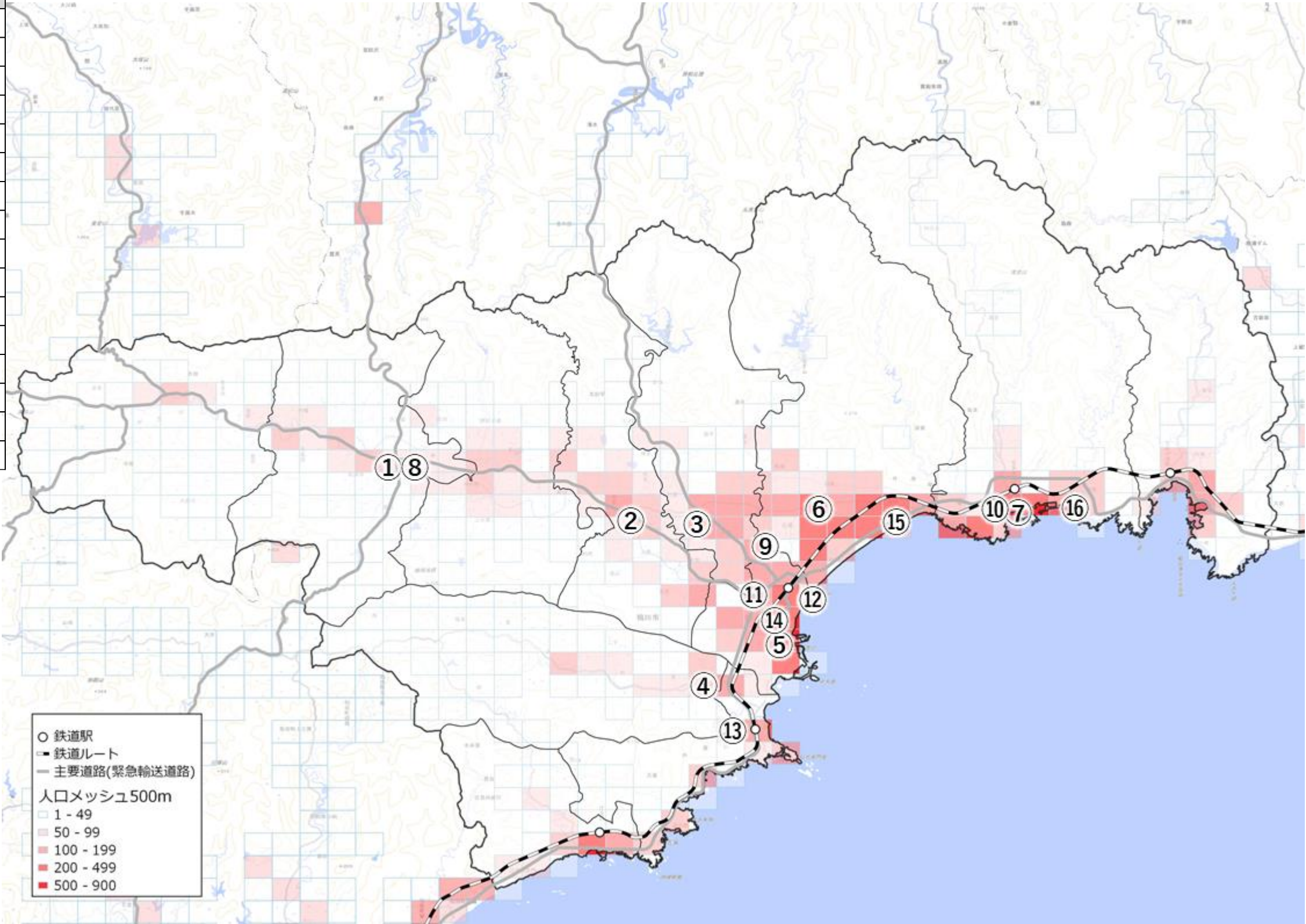
■医療施設の立地状況

(4) 主な教育施設

小中学校は、各地区に立地しており、高等学校や大学は安房鴨川駅周辺の中心部に立地している。

種類	No.	名称
小学校	1	長狭小学校(長狭学園)
	2	田原小学校
	3	西条小学校
	4	江見小学校
	5	鴨川小学校
	6	東条小学校
	7	天津小湊小学校
中学校	8	長狭中学校(長狭学園)
	9	鴨川中学校
	10	安房東中学校
高等学校	11	長狭高等学校
	12	鴨川令徳高等学校
大学	13	城西国際大学観光学部※
	14	亀田医療大学
	15	亀田医療技術専門学校
特別支援学校	16	天津わかしお学校

※令和4年4月に東金キャンパスに移転

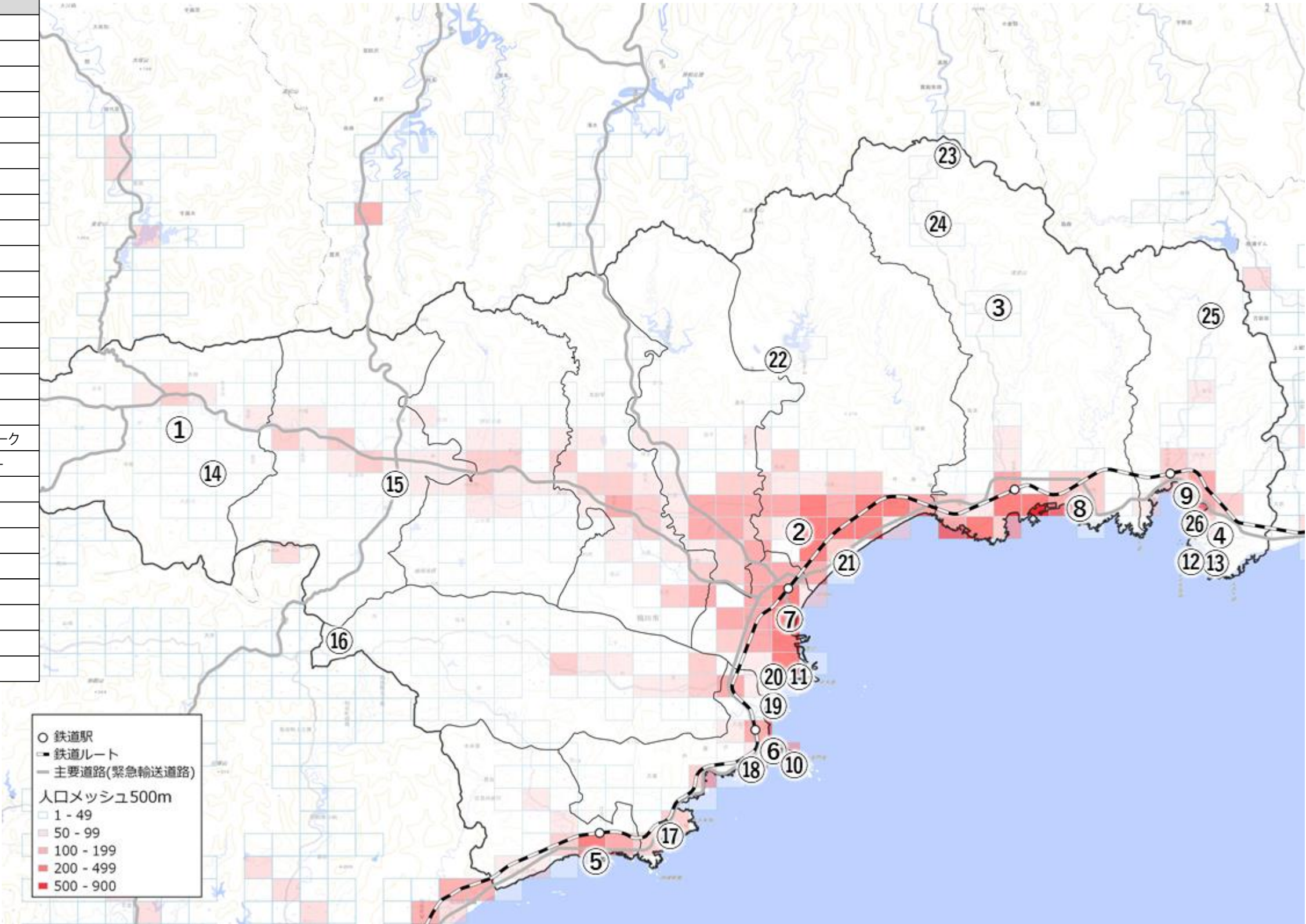


■教育施設の立地状況

(5) 主な観光施設

観光施設は、安房鴨川駅周辺の中心部及び鉄道沿線に多く立地しており、一部の施設は郊外部にも立地している。

種類	No.	名称
寺院	1	大山不動
	2	鏡忍寺
	3	清澄寺
	4	誕生寺
海水浴場	5	江見海水浴場
	6	太海海水浴場
	7	前原横渚海水浴場
	8	城崎海水浴場
	9	内浦海水浴場
島	10	仁右衛門島
	11	鴨川松島
	12	小弁天
	13	大弁天
棚田	14	大山千枚田
総合交流ターミナル	15	里のMUJI みんなみの里
歴史的建造物	16	旧水田家住宅
道の駅	17	道の駅・鴨川オーシャンパーク
釣り堀	18	太海フラワー磯釣りセンター
海洋型社会教育施設	19	県立鴨川青少年自然の家
公園	20	魚見塚一戦場公園
水族館	21	鴨川シーワールド
ゴルフ場	22	鴨川カントリークラブ
滝(紅葉名所)	23	白岩の紅葉
紅葉名所	24	四方木不動滝
県民の森	25	内浦山県民の森
遊覧船	26	鯛の浦遊覧船



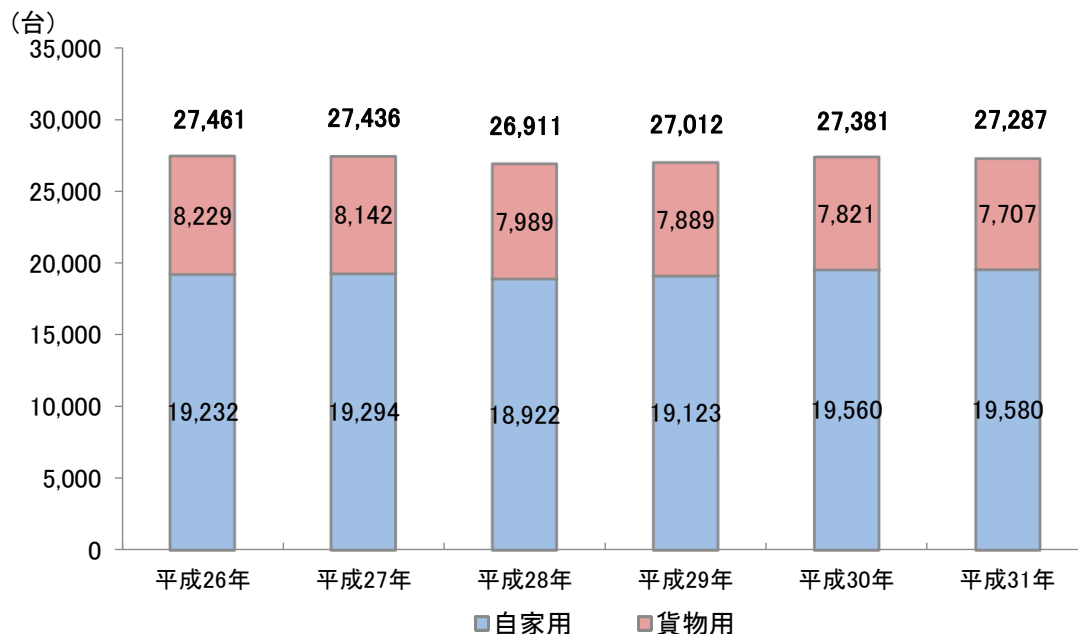
■観光施設の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は概ね横ばいであり、平成31年3月末現在では約19,600台となっている。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、平成31年3月末現在で約1.2台となっており、自動車依存が高い状況となっている。

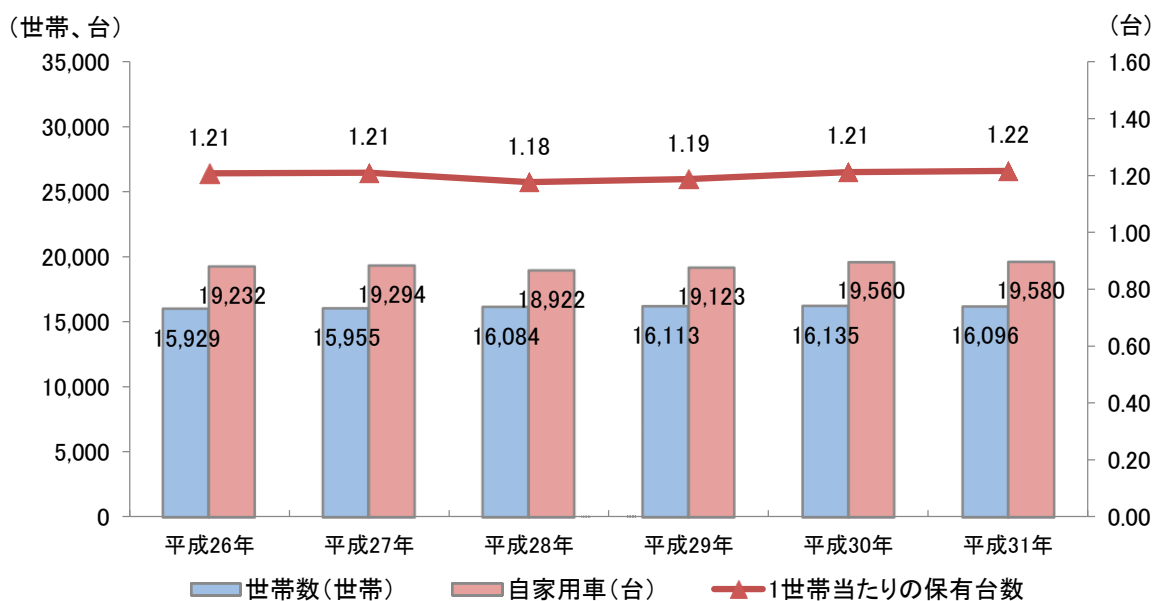
■自動車保有状況の推移



資料：鴨川市統計書

※各年3月末現在

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：鴨川市統計書

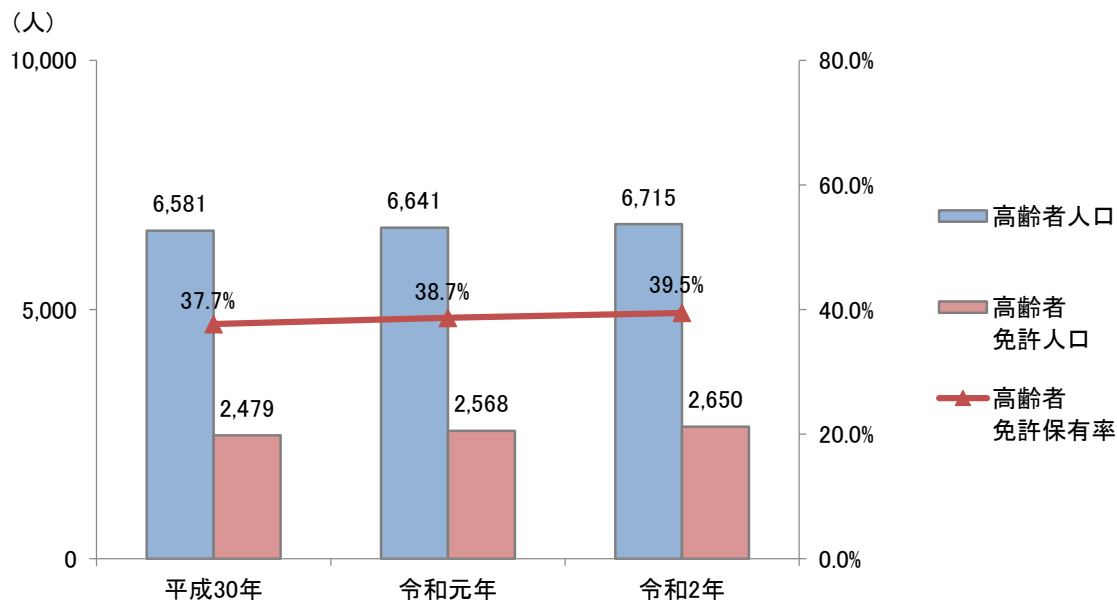
※各年3月末現在

2.1.5 高齢者の自動車運転

令和2年における75歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は39.5%。千葉県内における高齢者自動車運転免許保有率（7.0%）と比較して高い保有率にある。

また、令和2年における65歳以上の高齢者による交通事故割合についても、千葉県内における高齢者の交通事故割合（36.6%）より高く、42.4%となっている。

■高齢者（75歳以上）の免許保有状況の推移

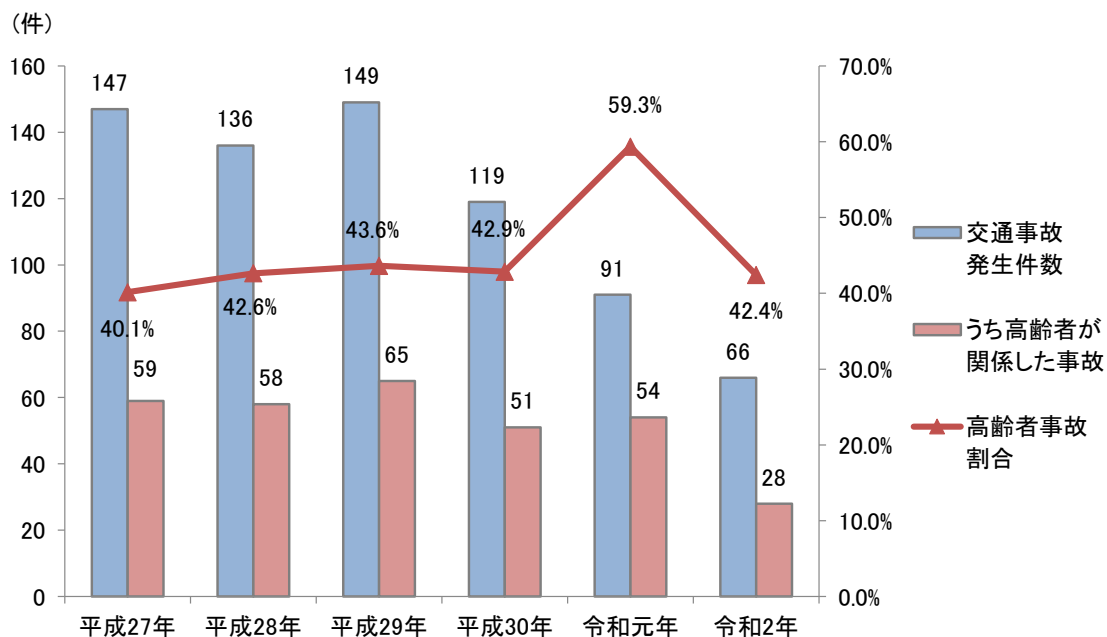


資料：千葉県警鴨川警察署

※各年12月末現在

■高齢者（65歳以上）の交通事故※発生状況の推移

※交通事故は人身事故のみで物損事故は未カウント



資料：千葉県警鴨川警察署

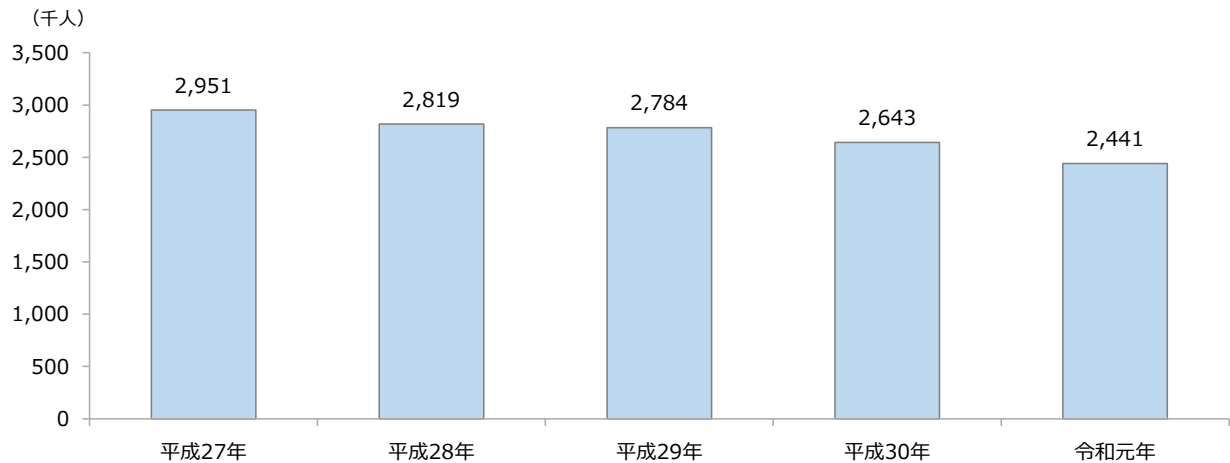
※各年12月末現在

2.1.6 観光来訪者

観光入込客数の推移を見ると、減少傾向となっており、令和元年は約 244 万人と 4 年前の平成 27 年に比べて、約 51 万人減少している。

主な観光施設別の入込客数を見ても、同様の傾向となっている。

■鴨川市の観光入込客数の推移



資料：千葉県観光入込調査報告書

■主な観光施設の入込客数

(千人)

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
鴨川シーワールド	903	861	882	901	838
道の駅・鴨川オーシャンパーク	384	353	346	317	288
誕生寺	188	178	150	121	113
里のMUJI みんなみの里	254	253	218	210	209
内浦山県民の森	161	155	159	157	140
鯛の浦遊覧船	79	70	67	53	48
太海フラワー磯釣りセンター	61	58	46	21	6
清澄寺	58	57	60	52	63
魚見塚一戦場公園	48	45	46	45	44
仁右衛門島	28	60	50	34	20
合計	2,164	2,090	2,024	1,911	1,769

資料：鴨川市商工観光課

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網*

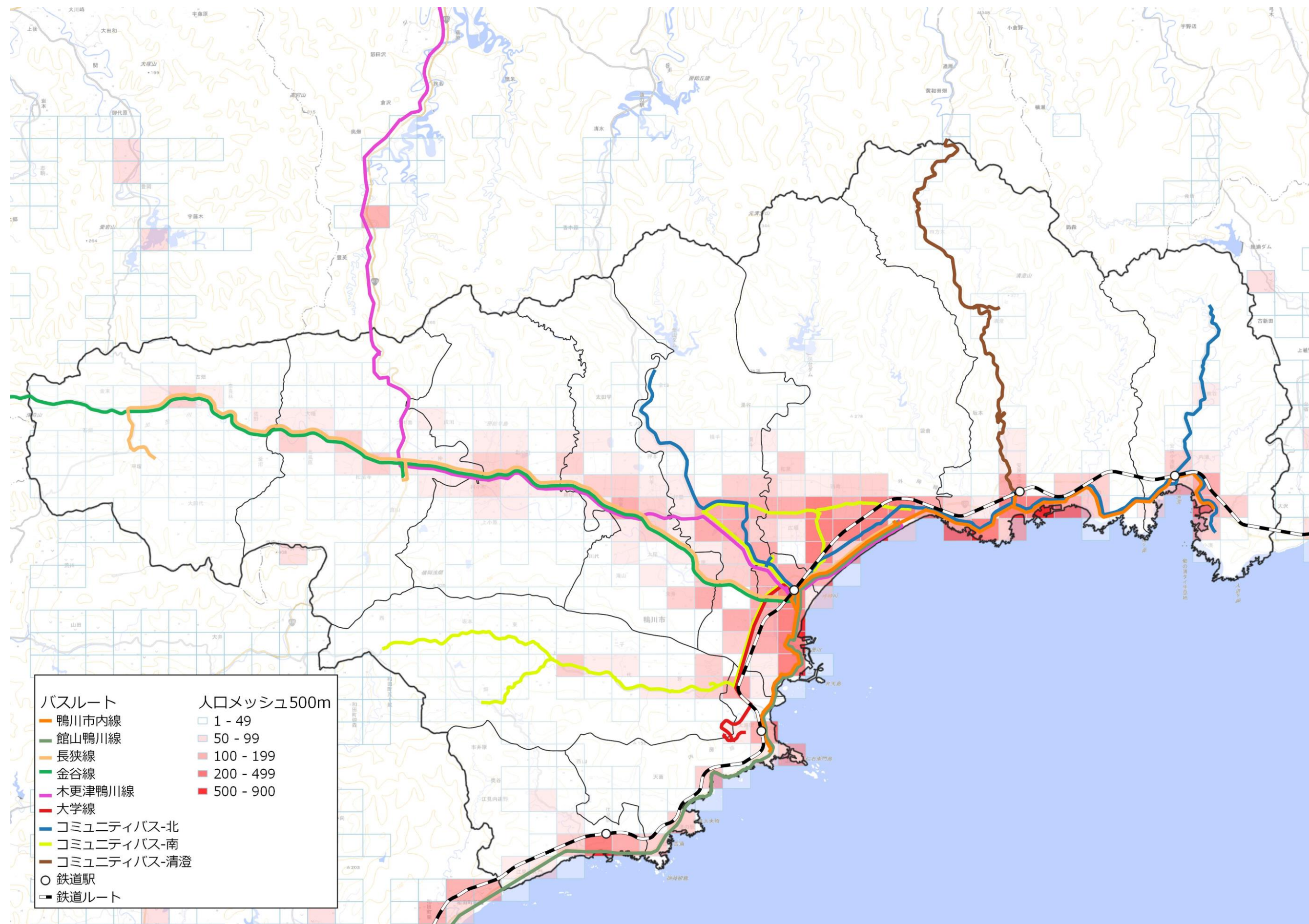
本市の公共交通は、ＪＲ外房線と内房線の結節点でもある安房鴨川駅を中心として放射状に形成されており、広域の地域間の移動を担う公共交通としては、ＪＲ外房線と内房線が海岸沿いを国道 128 号とほぼ並行して運行しているほか、東京都及び千葉市方面へのアクセス手段である高速バスが運行している。

また、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、路線バスが安房鴨川駅を起点に、木更津市、君津市、館山市、南房総市、富津市及び鋸南町などに接続している。

加えて、地域内の移動を担う公共交通として、路線バス及びコミュニティバスが、これらを補完する公共交通として、各種タクシーが運行しており、その他に市内小中学校・認定こども園の通学・通園バス、福祉センター利用者向けの送迎バス等が運行している。

なお、これらの他にも乗合タクシー*「チョイソコかもがわ」が、長狭地域の住民を対象にして、令和 3 年 4 月から実証運行を行っている。

■人口メッシュ*と公共交通の運行状況



2.2.2 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

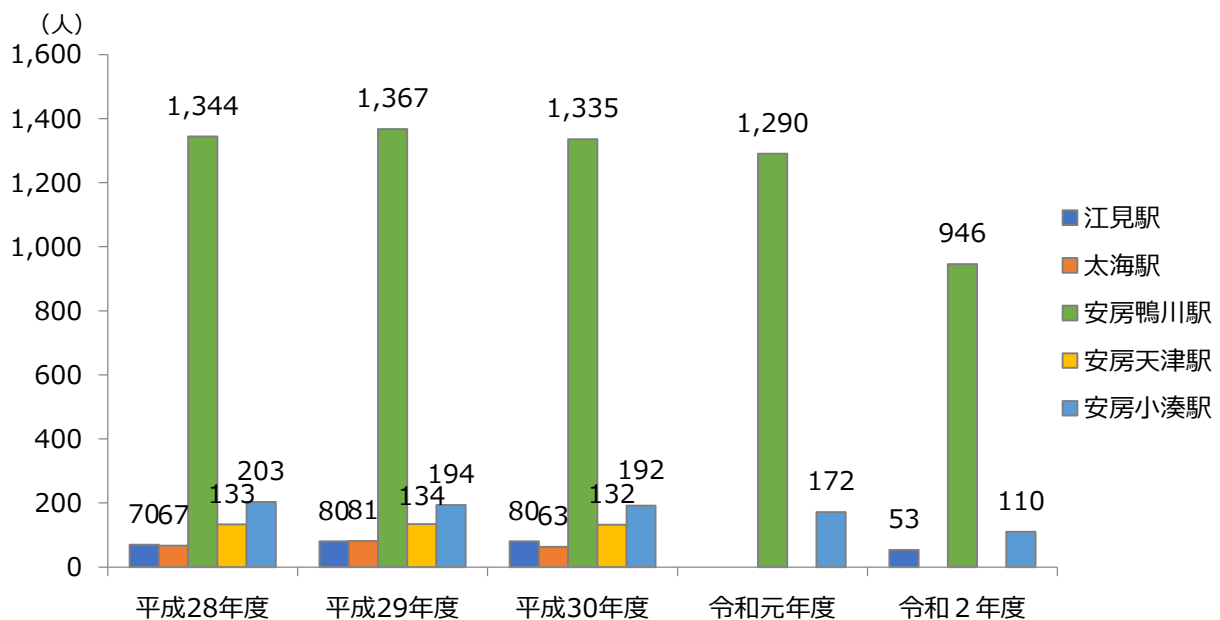
1) 運行概要

JR 外房線と内房線が、海岸沿いを国道 128 号とほぼ並行して運行しており、市内 5 駅のうち 2 駅は無人駅となっている。このうち、安房鴨川駅は JR 外房線と内房線の結節点として重要な位置にある。

2) 利用状況

令和 2 年度の 1 日平均乗車人員は、安房鴨川駅が最も多く 946 人、次いで、安房小湊駅が 110 人となっている。

■鉄道駅別 1 日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道㈱

※太海駅及び安房天津駅について、無人駅となった令和元年度以降は、1 日平均乗車人員が公表されていない。

※江見駅について、無人駅となった令和元年度の 1 日平均乗車人員は未公表だが、江見郵便局との一体運営開始により有人駅となった令和 2 年度については、1 日平均乗車人員が公表されている。

(2) 高速バス及び路線バス

1) 運行概要

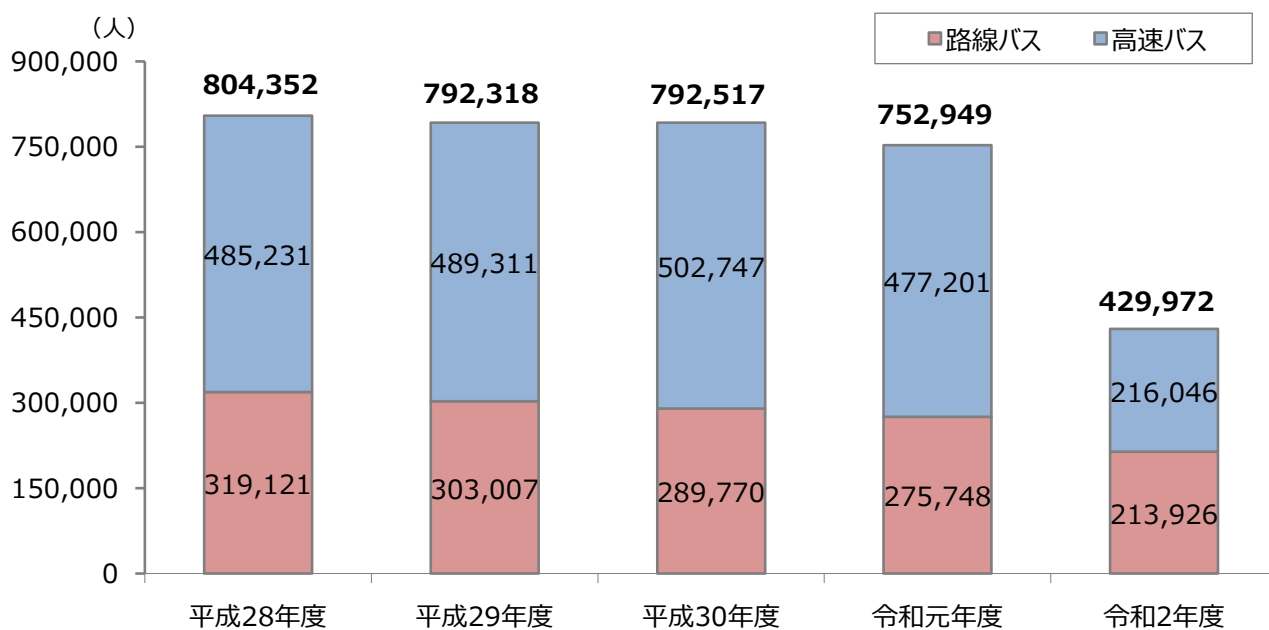
高速バスは、鴨川東京線、鴨川千葉線、勝浦東京線、鴨川渋谷線の4路線が運行している。

路線バスは、日東交通(株)により、安房鴨川駅・亀田総合病院を中心にネットワークが形成されており、本市と近隣市町との地域間を結ぶ路線として3路線（木更津鴨川線、金谷線、館山鴨川線）が、市内の各地域と安房鴨川駅周辺の市街地を結ぶ路線として3路線（鴨川市内線、長狭線、大学線）が運行している。

2) 利用状況

年度別輸送人員については、路線バスが年々減少している一方、高速バスは平成30年度までは増加傾向にあった。令和元年度からは、新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バス、高速バスともに減少しており、令和2年度には、高速バスは対前年度比45.3%、路線バスは対前年度比77.6%と、いずれも大幅に減少している。

■年度別輸送人員の推移



資料：鴨川市まちづくり推進課

■年度別・路線別輸送人員の推移

区分	路線名	運行区間			運行 回数						
		起点	主な経由地	終点		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	対前年度比 R02/R01
高速バス	鴨川東京線	亀田病院 安房鴨川駅	かずさアーク	東雲車庫 東京タワー 東京駅	21	361,550	364,588	371,640	340,080	144,285	42.4%
	鴨川千葉線	亀田病院 安房鴨川駅	馬来田駅前	千葉駅	9.0	78,662	80,086	82,458	75,922	47,025	61.9%
	勝浦東京線	安房小湊駅	市原鶴舞 バスターミナル	東京駅	3.0	45,019	44,637	44,876	41,809	22,131	52.9%
	鴨川渋谷線	亀田病院 安房鴨川駅	かずさアーク	渋谷駅（マークシ ティ）	7.5	-	-	3,773	19,390	2,605	13.4%
	小　　計					485,231	489,311	502,747	477,201	216,046	45.3%
路線バス	市内線	仁右エ門島入口	鴨川駅前	誕生寺入口	15.0	-	-	-	54,063	94,846	175.4%
	〃	鴨川駅前	天津駅前	興津駅	9.0	65,516	58,553	55,314	29,591	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	天津駅前	行川アイランド	3.5	25,372	22,674	16,247	5,893	-	令和元年 10月廃止
	〃	仁右エ門島入口	鴨川駅前	天津駅前	18.0	66,157	59,128	52,533	26,317	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	新谷前	行川アイランド	0.5	160	142	69	0	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	亀田病院	天津駅前	4.5	1,447	1,292	2,499	2,031	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	グランドホテル	亀田病院	3.0	1,607	1,437	2,022	1,439	-	令和元年 10月廃止
	長狭線	亀田病院	鴨川駅前	平塚本郷	4.0	21,254	20,420	17,901	18,220	16,733	91.8%
	〃	鴨川駅前	主基駅	平塚本郷	1.0	18	16	246	413	354	85.7%
	〃	鴨川駅前	グランドホテル	亀田病院	1.0	-	-	-	-	-	平成26年 10月廃止
	金谷線	亀田病院	鴨川駅前	東京湾フェリー	4.0	29,352	28,850	28,508	28,258	20,337	72.0%
	館山鴨川線	亀田病院	鴨川駅前	館山駅	6.0	28,494	26,725	27,622	31,143	37,420	120.2%
	〃	亀田病院	鴨川駅西口	館山駅	1.0	-	-	-	-	-	平成26年 10月廃止
	大学線	鴨川駅西口	早大セミナーハウス	城西国際大学観光学部	7.0	22,171	25,839	27,366	28,087	5,335	19.0%
	太海線	鴨川駅前	長狭高校前	太海公民館	4.5	319	289	321	196	-	令和元年 10月廃止
	安房白浜 鴨川線	安房白浜	古川十字路	亀田病院	2.0	6,440	5,868	5,394	-	-	平成31年 3月15日廃止
	木更津線	亀田病院	安房鴨川駅	イオンモール木更津	5.0	50,814	51,774	53,728	50,097	38,901	77.7%
	小　　計					319,121	303,007	289,770	275,748	213,926	77.6%
合　　計					804,352	792,318	792,517	752,949	429,972	57.1%	

資料：鴨川市まちづくり推進課

■ノーカー・サポート優待証の発行枚数及び利用者数

発行年度	発行枚数	利用者数（延べ使用回数）	
		日東交通(株) 鴨川営業所管内	うちコミュニティバス分
平成 27 年度	5 3 枚	3, 1 7 6 回	8 7 3 回
平成 28 年度	6 3 枚	3, 2 4 7 回	8 7 0 回
平成 29 年度	6 6 枚	3, 2 5 6 回	9 2 6 回
平成 30 年度	7 2 枚	2, 9 3 9 回	8 4 7 回
令和元年度	9 7 枚	2, 8 0 1 回	7 8 8 回
令和 2 年度	8 7 枚	2, 3 4 6 回	6 6 2 回
累計	4 3 8 枚	1 7, 7 6 5 回	4, 9 6 6 回

資料：鴨川市まちづくり推進課

※高齢者運転による交通事故の抑止と公共交通の利用促進を図るため、自動車運転免許を自主的に返納した 65 歳以上の高齢者を対象に交付する「ノーカー・サポート優待証」による運賃半額割引制度が、日東交通(株)の路線バスや鴨川市コミュニティバスにおいて、平成 23 年 7 月 1 日より実施されている。

(3) 鴨川市コミュニティバス

1) 運行概要

本市コミュニティバスについては、鴨川市天津小湊町合併協議会による新市まちづくり計画、さらには第1次鴨川市総合計画の主要施策として位置付け、公共施設等へのアクセスを中心とした合併後の旧市町間の公共交通の充実及び公共交通空白地域*の解消を図るため、バス事業者により運行されていた廃止路線代替バスを市が運行主体となって再編しており、平成20年11月1日から実証運行を開始し、平成21年11月1日には本格運行に移行した。その後も、より利用しやすく効率的な運行となるよう、運行のルート・便数・ダイヤ等の見直しを適宜実施し、その運行を維持している。

■鴨川市コミュニティバスの運行サービス

路線名	運行区間	日運行本数	運行時間帯
北ルート	金山ダム～鴨川駅西口～天津駅前～小湊駅前～鯛の浦 (～内浦山県民の森 ※1)	3往復/日	6:50 ～
	金山ダム～鴨川駅西口	1往復/日	18:31
清澄ルート	天津小湊支所～清澄寺(～奥清澄 ※2)	7往復/日※3	7:20 ～ 19:00
南ルート	鴨川駅前(東口)～浦の脇～鴨川駅西口～畑青年館～曾呂終点	3往復/日	7:10 ～ 17:30
	鴨川駅西口～畑青年館～曾呂終点	1往復/日	
	鴨川駅前(東口)～浦の脇	1往復/日	

※1 鯛の浦～内浦山県民の森の区間は、デマンド運行*

※2 清澄寺～奥清澄の区間において、上り第3～7便、下り第2～7便はデマンド運行

※3 10月から3月は6.5往復(下り第7便が季節運行のため)

■運賃

路線名	形態	運賃	その他
北ルート	対キロ区間制*	160円～880円	小学生以下、ノーカー・サポート優待証所持者、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者及び介助者は運賃半額 未就学児は、保護者同伴の場合は運賃無料 日東交通(株)の回数券利用可能
清澄ルート	区間制*	200円・400円	
南ルート	対キロ区間制	160円～750円	

○運行事業者・・・日東交通㈱

○使用車両・・・北ルート・南ルート：小型ノンステップバス*「ポンチョ」(乗客定員：26人)
清澄ルート：トヨタ・ハイエース(乗客定員：12人)



▲小型ノンステップバス「ポンチョ」



▲トヨタ・ハイエース

(参考) 鴨川市コミュニティバスの沿革

平成 20 年 11 月 1 日	実証運行開始
平成 21 年 9 月 16 日	北ルート、南ルート:実証運行結果に基づくダイヤ一部改正
平成 21 年 11 月 1 日	本格運行へ移行
平成 24 年 7 月 1 日	南ルート:運行方法を一部改正 (太海地区への乗入れ廃止と畑地区へのルート延伸、利用率が低 迷していた2往復4便の廃止、ダイヤ一部改正、ルート変更に伴う 停留所の新設・廃止等)
平成 25 年 4 月 1 日	清澄ルート:運行方法を一部改正(清澄寺～奥清澄間におけるデマンド運行* の一部導入(9便/12 便中)、ダイヤ一部改正)
平成 25 年 10 月 1 日	北ルート:ダイヤ一部改正(平日ダイヤ・土休日ダイヤを導入)
平成 26 年 4 月 1 日	北ルート・南ルート:運賃改定(消費税率の引き上げに伴うもの) 清澄ルート:ダイヤ一部改正
平成 27 年 4 月 1 日	南ルート:運行方法を一部改正(江見小学校まで路線延伸、ダイヤ一部改正)
平成 27 年 6 月 1 日	北ルート:運行方法を一部改正(内浦山県民の森までの路線延伸(鯛の浦か ら内浦山県民の森までの区間は、デマンド運行)及びダイヤ一部改 正) 清澄ルート:運行方法を一部改正(ダイヤ一部改正、季節運行(下り第7便)の 導入)
令和元年 10 月 1 日	北ルート:運賃改定(消費税率引き上げに伴うもの)、ダイヤ一部改正(土休日 ダイヤを廃止) 南ルート:運賃改定(消費税率引き上げに伴うもの)

2) 利用状況

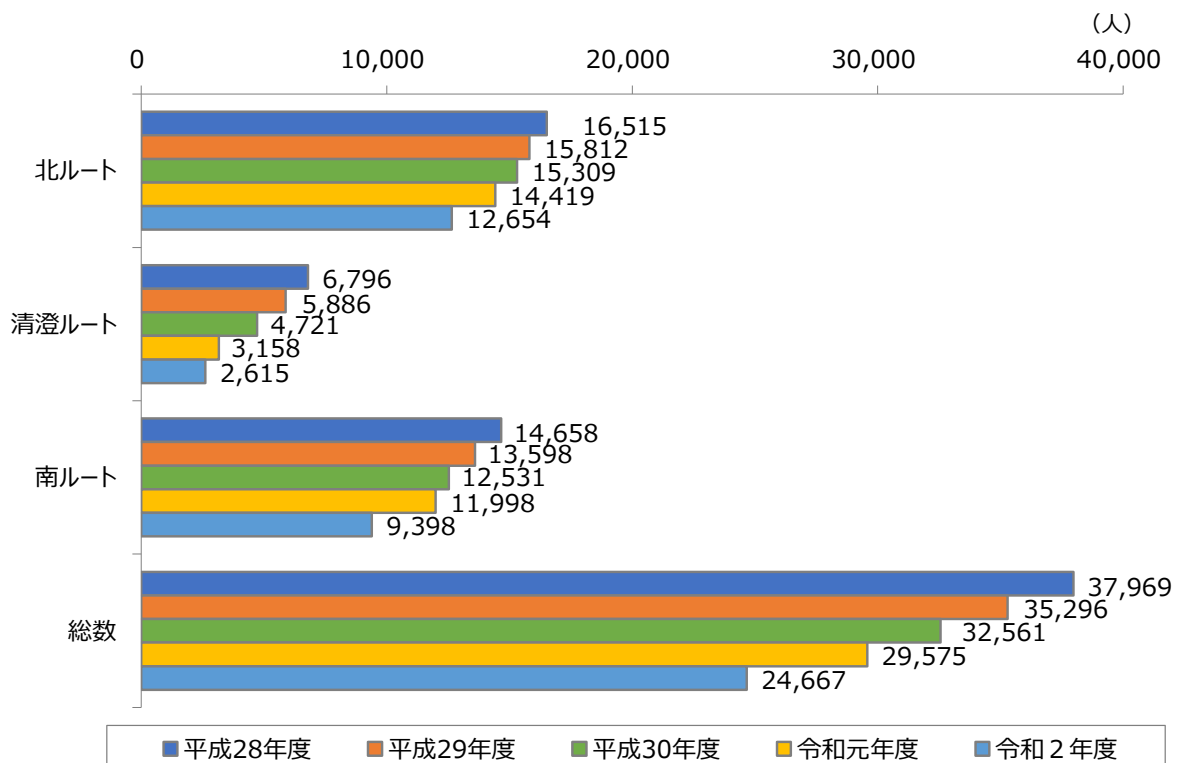
①輸送実績

令和2年度の輸送実績は24,667人、対前年度比で16.6%減少しており、ルート別に見ると、北ルートが12.2%の減少、清澄ルートが17.2%の減少、南ルートが21.7%の減少となっている。

■鴨川市コミュニティバスの年度別輸送実績

(単位：人)

	ルート	系統	H28	H29	H30	R01	R02	対前年度比 (R02/R01)
1	北	金山ダム⇨内浦山県民の森	15,237	15,038	14,680	13,576	11,931	87.9%
		金山ダム⇨鴨川駅西口	1,278	774	629	843	723	85.8%
		小　計	16,515	15,812	15,309	14,419	12,654	87.8%
2	清澄	天津小湊支所⇨奥清澄	6,796	5,886	4,721	3,158	2,615	82.8%
		小　計	6,796	5,886	4,721	3,158	2,615	82.8%
3	南	鴨川駅前⇨曾呂終点	9,519	9,733	9,615	9,778	7,565	77.4%
		鴨川駅西口⇨曾呂終点	4,203	3,192	2,265	1,693	1,305	77.1%
		鴨川駅前⇨浦の脇	936	673	651	527	528	100.2%
		小　計	14,658	13,598	12,531	11,998	9,398	78.3%
合　計			37,969	35,296	32,561	29,575	24,667	83.4%



② 1 便当たり輸送人員

令和 2 年度の全ルート合計の 1 便当たり輸送人員は、令和元年度から 0.4 人減少し 2.1 人と、平成 27 年度以降減少傾向が続いている。

北ルートについては、金山ダム～鯛の浦間で、令和元年度から 0.8 人減少し 5.4 人となり、北ルート全体としても 4.9 人から 4.3 人へと 0.6 人の減少となっている。

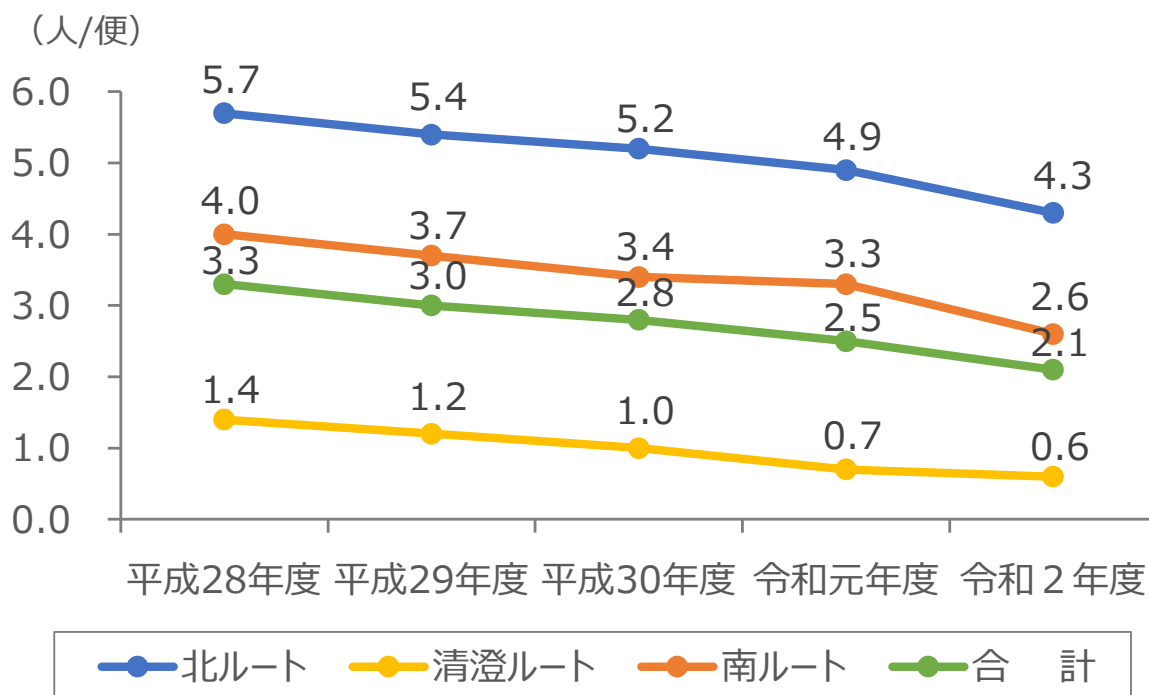
清澄ルートについては、令和元年度から 0.1 人減少し 0.6 人となっている。

また、南ルートについても、鴨川駅前～曾呂終点間で、令和元年度から 1.0 人減少し 3.5 人となり、南ルート全体でも 3.3 人から 2.6 人へと 0.7 人の減少となっている。

■ 年度別・ルート別 1 便当たり輸送人員

(単位：人/便)

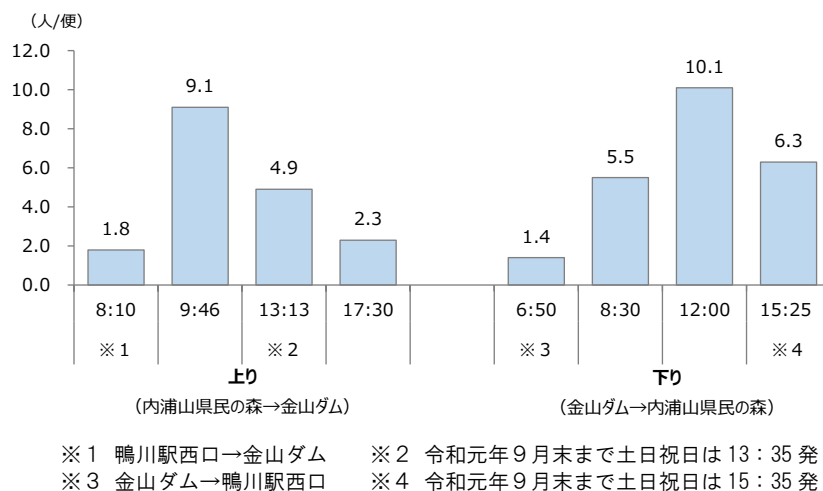
ルート	運行区間	運行回数 (往復)	H28	H29	H30	R01	R02	増減 (R02/R01)
北ルート	金山ダム⇄鯛の浦	3.0	7.0	6.9	6.7	6.2	5.4	▲0.8
	金山ダム⇄鴨川駅西口	1.0	1.8	1.1	0.9	1.2	1.0	▲0.2
	路線計	4.0	5.7	5.4	5.2	4.9	4.3	▲0.6
清澄ルート	天津小湊支所⇄奥清澄	7.0(6.5)	1.4	1.2	1.0	0.7	0.6	▲0.1
	路線計	7.0(6.5)	1.4	1.2	1.0	0.7	0.6	▲0.1
南ルート	鴨川駅前⇄曾呂終点	3.0	4.3	4.4	4.4	4.5	3.5	▲1.0
	鴨川駅西口⇄曾呂終点	1.0	5.8	4.4	3.1	2.3	1.8	▲0.5
	鴨川駅前⇄浦の脇	1.0	1.3	0.9	0.9	0.7	0.7	0.0
	路線計	5.0	4.0	3.7	3.4	3.3	2.6	▲0.7
合 計		16.0(15.5)	3.3	3.0	2.8	2.5	2.1	▲0.4



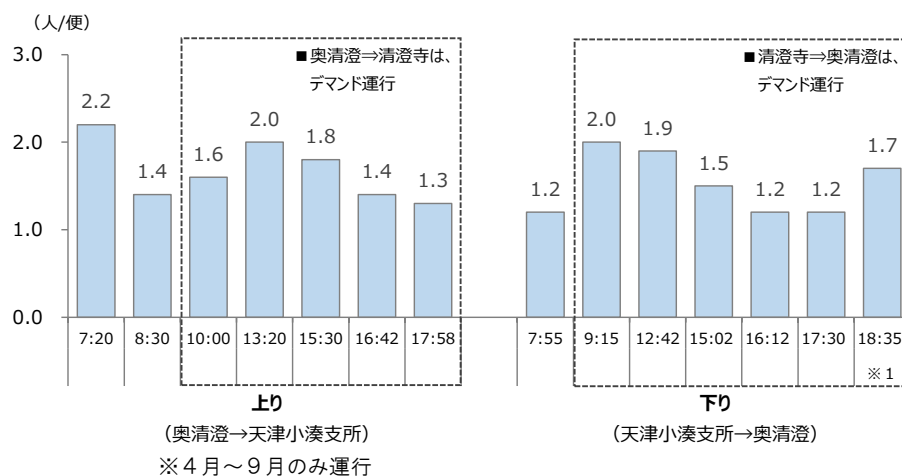
③ダイヤ別 1 便当たり輸送人員

令和元年度のダイヤ別 1 便当たり輸送人員は、北ルートの内浦山県民の森 9:46 発、金山ダム 8:30 発、12:00 発、15:25 発、南ルートの曾呂終点 7:10 発、8:47 発、11:37 発で 5 人を超えているが、早朝を中心に利用が少ない便も存在し、時間帯や上り・下りにより利用の偏りが見られる。

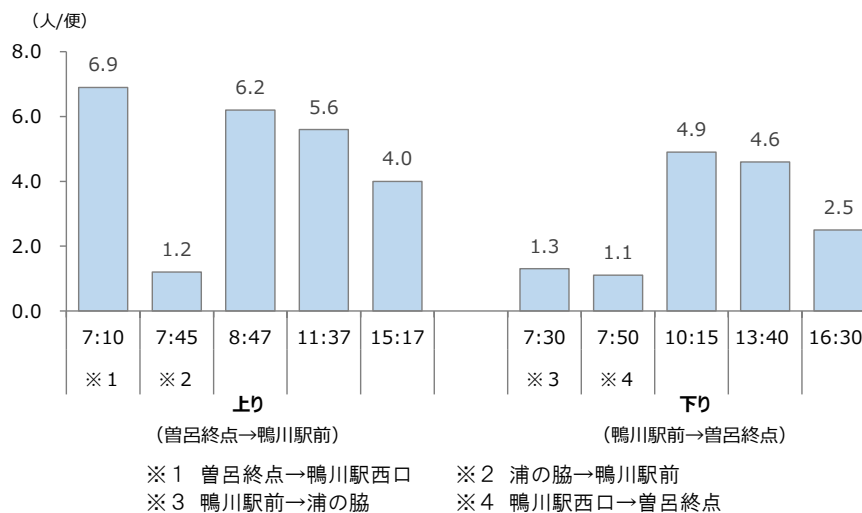
■北ルートのダイヤ別 1 便当たり輸送人員（令和元年度）



■清澄ルートのダイヤ別 1 便当たり輸送人員（令和元年度）



■南ルートのダイヤ別 1 便当たり輸送人員（令和元年度）



3) 収支

令和２年度の運行に係る収支は、▲30,683 千円、収益率については、令和元年度から令和２年度にかけて、15.6%から 13.0%へと 2.6%の減少となっている。これは、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行収入が減少したことが主な要因となっている。

なお、平成 27 年から「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用するなど、市負担額の軽減に努めている。

■年度別運行収支

項 目		H 27	H 28	H 29	H 30	R01	R02	比較増減 (R02-R01)	
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	増減 (千円)	増減率 (%)
支出	運行費用	32,946	33,321	33,844	36,196	36,406	35,270	▲1,136	▲3.1
収入	運行収入	6,429	6,581	6,183	5,853	5,646	4,536	▲1,110	▲19.7
	広告収入	68	24	39	15	32	51	19	59.4
収支（収入－支出）		▲26,449	▲26,716	▲27,622	▲30,328	▲30,728	▲30,683	45	0.1
収益率		19.7%	19.8%	18.4%	16.2%	15.6%	13.0%	—	▲2.6
国庫補助金		7,691	10,153	8,364	7,489	10,689	9,671	▲1,018	▲9.5

(4) タクシー

タクシーについては、市内に本社を置く事業所 1 社と営業所を置く 1 社の計 2 社が運行しているが、事業者数、車両数及び輸送人員のいずれについても減少傾向にある。

■市内タクシー事業者の概要

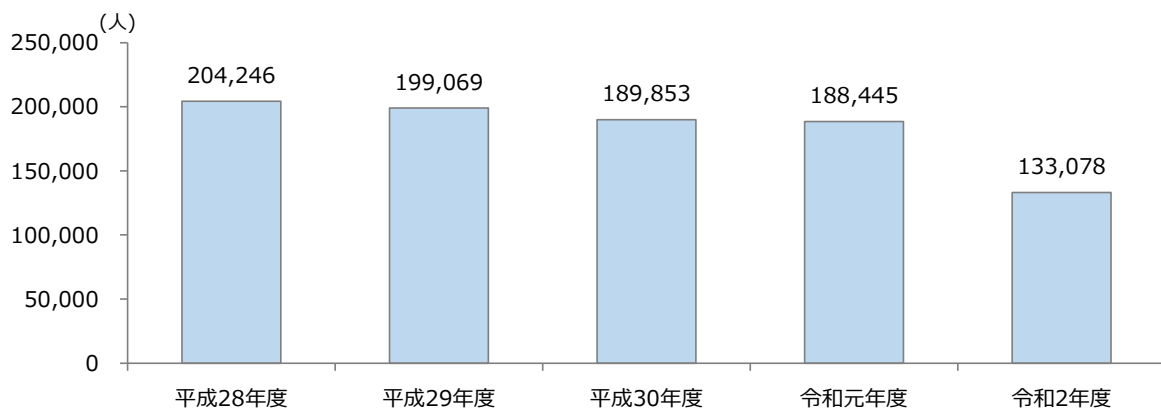
事業者名	営業所名	事業所所在地
有限会社鴨川タクシー		鴨川市横渚 839
鏡浦自動車株式会社	鴨川営業所	鴨川市横渚 787

■鴨川市域におけるタクシー事業者数及び車両数の推移

	事業者数	車両数
平成 28 年度	3社	37 両(うち福祉車両3両)
平成 29 年度	3社	37 両(うち福祉車両3両)
平成 30 年度	3社	36 両(うち福祉車両3両)
令和元年度	3社	35 両(うち福祉車両3両)
令和2年度	2社	34 両(うち福祉車両3両)

資料：一般社団法人千葉県タクシー協会（各年 4 月 1 日現在）

■鴨川市域におけるタクシーの年度別輸送人員の推移



資料：一般社団法人千葉県タクシー協会

(5) その他

①通学・通園バス

本市では、小中学校・認定こども園の統廃合によって通学・通園範囲が遠距離になった児童・生徒・園児を対象として、通学・通園バスを運行している。

また、通学・通園バスのほか、通学・通園手段として各種公共交通機関を活用している。

■通学・通園バスの運行概要

	運行概要	委託料 (千円)		
		H30	R01	R02
長狭学園（長狭小学校・長狭中学校）	・大山方面（平塚本郷⇄長狭学園） ・主基方面（追分⇄長狭学園） 平日：登校1便、下校1～3便	8,695	7,825	8,409
鴨川中学校	・曾呂方面（曾呂終点⇄鴨川中学校） ・江見方面（外堀⇄鴨川中学校） 平日：登校1～2便、下校1～3便 土日等：登校1便、下校1～2便	20,941	19,381	16,024
江見小学校・江見認定こども園	江見小学校 ・曾呂方面（曾呂終点⇄江見小学校） ・江見方面（外堀⇄江見小学校） 平日：登校1便、下校1～2便	16,409	14,544	15,755
	江見認定こども園 ・曾呂方面（曾呂終点⇄江見認定こども園） ・江見方面（外堀⇄江見認定こども園） 平日：登園1便、降園1便			
天津小湊小学校・天津小湊認定こども園	天津小湊小学校 ・小湊方面（寄浦⇄天津小湊小学校） 平日：登校1便、下校1～2便 *下校便は奥谷浄水場下まで運行	—	7,209	7,435
	天津小湊認定こども園 ・小湊方面（寄浦⇄天津小湊認定こども園） 平日：登園1～2便、降園1～2便 *降園便は奥谷浄水場下まで運行 *天津小湊小学校児童との混乗あり			
合 計	—	46,045	48,959	47,623

■各種公共交通機関の活用状況（令和3年度現在）

- ・長狭中学校 ⇒ 木更津鴨川線、金谷線及び長狭線（7名） ※日東交通株式会社
- ・長狭認定こども園 ⇒ 長狭線（1名） ※日東交通株式会社
- ・天津小湊小学校 ⇒ コミュニティバス清澄ルート（2名）
- ・安房東中学校 ⇒ 鴨川市内線（22名） ※日東交通株式会社
コミュニティバス北ルート及び清澄ルート（8名）
- ・江見小学校 ⇒ コミュニティバス南ルート（23名）

②福祉センター送迎バス

福祉センターを利用する 60 歳以上の方を対象に、週 2 日無料送迎バスを運行している。

■福祉センター送迎バスの運行概要

曜日	運行の方向及び回数	車両台数
水・木曜日	天津小湊・東条方面 1 日 1 往復	1 台
	東条・田原・鴨川方面 1 日 1 往復	

(参考) 市負担額 (臨時職員：運転手 2 名を雇用)

年 度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度※
人件費(臨時職員)	555, 281 円	582, 860 円	591, 200 円	525, 317 円	0 円
雇用人数	2 名	2 名	2 名	2 名	2 名

※コロナ禍により、令和 2 年 2 月 21 日から運行休止

③福祉タクシー利用券

1) 概要

重度心身障害者等の社会参加を促進し、もってその福祉増進を図ることを目的として、福祉タクシー利用料金の全部又は一部を市が助成している。

○対象者：身体障害者手帳の所持者のうち、その障害の程度が 1 級又は 2 級の方

療育手帳所持者のうち、その障害の程度が最重度又は重度である方

人工透析で通院している身体障害者手帳の腎臓機能障害 3 級、4 級の方

○助成金：630 円/回 年間 24 回又は 48 回 (人工透析のために通院を要する腎臓機能障害を有する者) を限度

■福祉タクシー事業者 (市指定業者) の概要

福祉タクシー事業者名	営業所名	事業所所在地
有限会社鴨川タクシー		鴨川市横渚 839
鏡浦自動車株式会社	鴨川営業所	鴨川市横渚 787
社会福祉法人鴨川市社会福祉協議会		鴨川市八色 887-1
株式会社エフ&エフ		鴨川市滑谷 46
株式会社ほがらか		鴨川市池田 98

※令和 3 年 11 月末現在

2) 利用状況

平成 30 年度までは、年間約 2,700 回の利用があったが、令和元年度に事業の見直しを行い、自動車税に係る減免措置の適用を受けている者を助成対象外にしたことから、令和元年度は年間約 1,800 回と大幅に利用回数が減少した。

■福祉タクシー利用券の交付件数・助成額等の推移

年度	件数(実人数)	回 数	助成等額
平成 28 年度	277 件	2,702 回	2,428,430 円
平成 29 年度	269 件	2,721 回	1,957,790 円
平成 30 年度	270 件	2,706 回	1,946,360 円
令和元年度※ 1	106 件	1,881 回	1,161,806 円
令和 2 年度※ 2	105 件	1,802 回	1,134,580 円

※ 1 令和元年度改定（人工透析者の年間最大利用回数を 24 回から 48 回に変更、自動車税減免措置の適用者は助成対象外に変更）

※ 2 令和 2 年度改定（タクシーの運賃改定に伴い助成金を 620 円/回から 630 円/回に変更）

④乗合タクシー

1) 概要

千葉トヨタ自動車株式会社が、高齢者への外出機会の提供及び高齢者の健康増進を目的として、利用者の予約に応じて目的地まで送迎する乗合タクシー*「チョイソコかもがわ」の実証運行を行っている。

○実証運行期間

令和3年4月から令和5年3月まで

○対象者

長狭地域に在住で事前に会員登録をした者

○運行する区域

長狭地域・鴨川地域

※乗降できる場所は予め決められた共通乗降場所及び会員の自宅又は自宅付近

※鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可

○運行日

毎週月曜日～金曜日 ※祝日、年末年始を除く

○運行時間帯

午前8時から午後4時まで

○運賃（1乗車当たり）

長狭地域内の移動：300円

長狭地域・鴨川地域間の移動：600円

○共通乗降場所

54か所（買物施設、医療介護関係施設、公共施設等） ※令和3年11月末現在

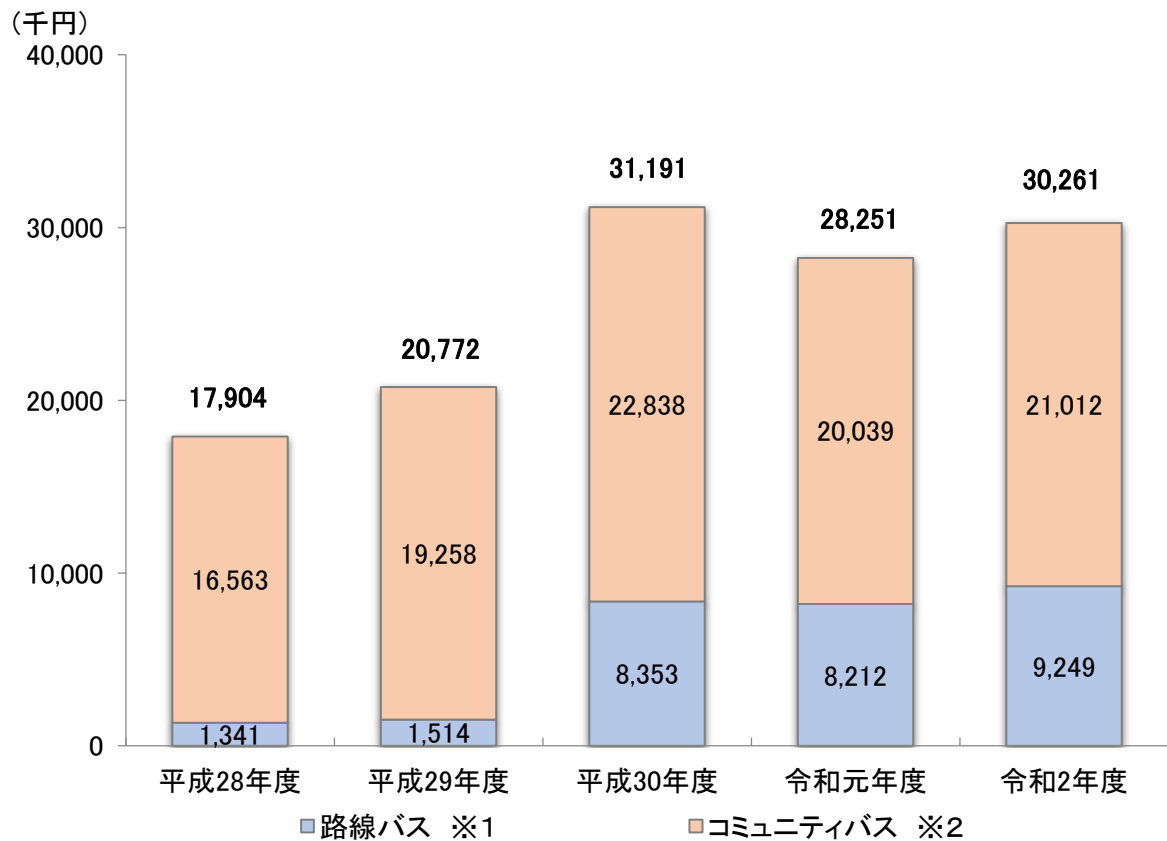
2) 利用状況（令和3年4月～11月までの間）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	合計
登録者数の推移	190人	238人	251人	266人	287人	295人	314人	321人	-
延べ利用者数	66人	80人	109人	117人	106人	97人	115人	134人	727人

2.2.3 地域公共交通に係る市負担額

公共交通の維持に係る市負担額の推移を見ると、平成30年度以降、市補助金の対象となる路線が増えたことから、路線バスの維持に係る市補助金の額が大幅に増加しており、令和2年度の公共交通の維持に係る市負担額は、約3,000万円となっている。

■公共交通の維持に係る市負担額の推移



資料：鴨川市データ

※1 路線バスの維持に係る市補助金の額

※2 コミュニティバスの運行に係る支出から収入及び国庫補助金を控除した市負担額

2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

鴨川市地域公共交通計画^{*}は、「第2次鴨川市総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第4次5か年計画）」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられる。加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
第2次鴨川市総合計画「第2次鴨川市基本構想」	平成27年度(2015年度)
第2次鴨川市総合計画「鴨川市第4次5か年計画」	令和2年度(2020年度)
第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2年度(2020年度)
鴨川市都市計画マスタープラン	平成27年度(2015年度) (改定)
鴨川市過疎地域持続的発展計画	令和3年度(2021年度)
第2次鴨川市環境基本計画	平成28年度(2016年度)
第3期鴨川市教育振興計画	令和2年度(2020年度)
第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画	令和元年度(2019年度)
鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画 (第8期)	令和2年度(2020年度)

2.3.1 第2次鴨川市総合計画

「第2次鴨川市総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第4次5か年計画）」は、本市のあるべき姿と進むべき方向性の基本的な指針として市民にまちづくりの長期的な展望を示すものであり、本市の最上位計画に位置付けられる。

「第2次鴨川市基本構想」は目指すべき理念を定め、将来都市像や土地利用構想、将来人口を示し、まちづくりの基本的な方向である施策大綱について定めており、10年間を計画期間としている。

基本計画となる「鴨川市第4次5か年計画」では、「第2次鴨川市基本構想」に基づき、将来都市像の実現に向けての施策を定めており、計画期間は5年としている。

■第2次鴨川市総合計画「第2次鴨川市基本構想」の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第2次鴨川市総合計画「第2次鴨川市基本構想」
策定年度	平成27年度（2015年度）
計画の期間	平成28年度（2016年度）～令和7年度（2025年度）（10年間）
将来都市像	活力あふれる健やか交流のまち鴨川 ～みんなが集い 守り育む 安らぎのふるさと～
基本理念	1.「交流」のまちづくり 2.「元気」のまちづくり 3.「環境」のまちづくり 4.「協働」のまちづくり 5.「安心」のまちづくり
施策の大綱	■基本方針 1. 快適で暮らしやすい交流拠点のまち 2. 環境と調和した安心・安全のまち 3. 活気あふれ人が集う産業のまち 4. とともに学び未来を育む教育文化のまち 5. 一人ひとりがいきいきとした健康福祉のまち 6. みんなが主役となる協働・自立のまち ■主な該当分野 都市計画・公共交通・上下水道 環境・交通安全・消防・防災 産業・観光 教育・交流 健康・医療・福祉 地域コミュニティ・協働・自治体経営

■第2次鴨川市総合計画「鴨川市第4次5か年計画」の概要（一部抜粋）

項目	内容			
計画名	第2次鴨川市総合計画「鴨川市第4次5か年計画」			
策定年度	令和2年度（2020年度）			
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（5年間）			
公共交通に関する内容				
■施策の大綱				
施策大綱1 快適で暮らしやすい交流拠点のまち				
施策 1－4 公共交通網*の充実				
□基本方針				
地域公共交通計画*に基づき、民・官の間における機能分担の明確化と連携の強化を図ることを基本として、将来にわたって持続可能な公共交通網を形成していくための取組を進める。				
また、既存の公共交通サービスの改善を図るため、沿線自治体等と連携を図り、民間事業者に対して各運行路線の利便性の向上を働きかけていく。				
さらに、民間の路線バスとコミュニティバスの一体的な路線再編や運行方法等の見直し、新たな公共交通システムの導入の検討などを行い、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成することで、公共交通サービスの維持確保を図る。				
□評価指標				
	指標名	現状値	目標値	備考
	「鉄道の利用しやすさ」に不満を持つ市民の割合 （まちづくりアンケート調査）	61.2% （令和元年度）	減少（改善）	総合戦略 KPI
	「路線バスの利用しやすさ」に不満を持つ市民の割合 （まちづくりアンケート調査）	65.1% （令和元年度）	減少（改善）	
	「高速バスの利用しやすさ」に不満を持つ市民の割合 （まちづくりアンケート調査）	33.2% （令和元年度）	減少（改善）	総合戦略 KPI
□施策・事業内容				
＜地域公共交通網の維持確保＞				
●地域公共交通計画の策定・評価・推進に取り組み、公共交通の利用促進、既存の公共交通の再編や見直し、新たな公共交通システムの導入の検討などを行う。				
○市民会議提案《第2分科会 施策1》				
幹線の路線バスやコミュニティバス、鉄道等、既存の公共交通の利用率が低く、利便性、継続性に影響がでている。これらの利用率を高める。				
○市民会議提案《第2分科会 施策2》				
都心部と鴨川を繋ぐ既存の公共交通（高速バス・鉄道）の更なる充実を図る。また、バスターミナル（特に君津バスターミナル）までのアクセス性を向上させる。				
○市民会議提案《第2分科会 施策4》				
交通弱者*の移動を支えるため、現在試験運行中の乗り合い制デマンドタクシーを検証し本格運行に繋げる。				
○市民会議提案《第2分科会 施策5》				
地域のつながりを基盤とした、助け合いのシステムとしての移動手段を創り上げる。				
○市民会議提案《第2分科会 施策7》				
市内にある交通資源を有する全事業者と連携し、福祉ムーバーなどの先進事例を基に、交通弱者の移動を支える効率の良い移動システムを構築する。				
○市民会議提案《第2分科会 施策9》				
観光交通と生活交通の一体化という視点で、既存の交通システムを見直す。				

＜生活交通の維持確保＞

- 沿線自治体や関係団体との連携の下、鉄道事業者に対して、ダイヤ改正や施設整備等に関する要望活動を行い、鉄道の利便性向上を図る。
- 市民会議提案《第2分科会 施策1》
幹線の路線バスやコミュニティバス、鉄道等、既存の公共交通の利用率が低く、利便性、継続性に影響がでている。これらの利用率を高める。
- 市民会議提案《第2分科会 施策2》
都心部と鴨川を繋ぐ既存の公共交通（高速バス・鉄道）の更なる充実を図る。また、バスターミナル（特に君津バスターミナル）までのアクセス性を向上させる。
- バス事業者に対する要望活動等を行い、市民の交通手段の利便性の向上を図るほか、バス運行に係る経費の補助を行い、民間路線バスの維持確保を図る。
- 市民会議提案《第2分科会 施策1》
幹線の路線バスやコミュニティバス、鉄道等、既存の公共交通の利用率が低く、利便性、継続性に影響がでている。これらの利用率を高める。
- 市民会議提案《第2分科会 施策2》
都心部と鴨川を繋ぐ既存の公共交通（高速バス・鉄道）の更なる充実を図る。また、バスターミナル（特に君津バスターミナル）までのアクセス性を向上させる。
- コミュニティバスを運行することにより、市民の交通手段の維持確保・利便性の向上を図る。
- 市民会議提案《第2分科会 施策1》
幹線の路線バスやコミュニティバス、鉄道等、既存の公共交通の利用率が低く、利便性、継続性に影響がでている。これらの利用率を高める。

※市民会議提案

「鴨川市第4次5か年計画」の策定にあたり、地域課題について市民目線での議論を進め、その解決方法を探り出していくことで、市民と行政が一体となったまちづくりを推進していこうとする初めての試みとして住民協議会「かもがわ市民会議」が開催された。

この市民会議では、まちづくりアンケートの結果から問題意識の高かった4つのテーマについて議論が進められ、解決に向けた施策や取組が提案書にまとめられた。

なお、提案された施策については、可能な限り計画に盛り込まれており、反映されなかったものも、今後の取組の参考とすることとしている。

「かもがわ市民会議」

○大テーマ：鴨川市総合計画の策定

第1分科会テーマ：働きがいのある仕事づくり

第2分科会テーマ：生活を支える交通

第3分科会テーマ：子育て子育て環境づくり

第4分科会テーマ：みんなで考える防災対策

2.3.2 第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口減少問題の解決、地域活性化を目的として策定しており、しごとづくり、ひとの流れ、結婚・出産・子育て、地域づくりの4つを柱とし、この柱に即した基本目標と施策で構成されている。

■第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第2期鴨川市まち・ひと・しごと創生総合戦略
策定年度	令和2年度（2020年度）
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（5年間）
公共交通に関する内容	
	1 しごとづくり～鴨川市での安定した雇用を創出する ○地域公共交通網*の維持確保 ○生活交通の維持確保 4 地域づくり～持続可能な地域社会を構築する ○地域公共交通網の維持確保 ○生活交通の維持確保

2.3.3 鴨川市都市計画マスタープラン

「鴨川市都市計画マスタープラン」は、「第2次鴨川市総合計画」や千葉県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などの上位関連計画の内容に即し、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めたものであり、長期的なまちづくりの指針を示す計画となる。

■鴨川市都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	鴨川市都市計画マスタープラン
策定年度	平成27年度（2015年度） ※改定
計画の期間	平成28年度（2016年度）～令和17年度（2035年度） （20年間）
都市計画の将来都市像	地域が輝く拠点連携型の環境共生都市・鴨川 ～鴨川版コンパクトシティ*の創出～
鴨川版コンパクトシティの考え方	1 既存市街地及び集落内の生活環境改善とコミュニティの維持・活性化 2 郊外部への無秩序な市街地の拡散抑制 3 交通ネットワークの拡充による地域・拠点間移動の円滑化 4 既存ストックの有効活用による都市経営コストの効率化
分野別まちづくり方針	1. 土地利用に関する方針 2. 都市施設の整備方針 3. 都市環境の整備方針 4. 都市防災に関する方針
公共交通に関する内容	
■分野別まちづくり方針 2. 都市施設の整備方針 （1）交通体系に関する基本方針 ①交通体系の基本方針 ＜公共交通の拡充と利用促進＞ ・本市が目指す鴨川版コンパクトシティの実現のためには、道路網の整備・改良とともに、鉄道や路線バス等の公共交通が大きな役割を担うことから、「鴨川市地域公共交通網形成計画」に基づき、持続可能な公共交通網*を形成していくための取組を進める。 ・民間事業者が運行する鉄道や路線バス等については、沿線自治体や関係団体等と連携を図りながら、事業者に対して各運行路線の利便性の向上を働きかける。また、コミュニティバスをはじめとする市営サービスについても、より効果的な運用に向けた継続的な研究を進め、市内公共交通網の更なる拡充を図る。 ・公共交通のサービス水準を確保していくため、関係団体等と連携しながら、公共交通網の利用促進に向けた取組を推進するとともに、鉄道・高速バスといった幹線交通の乗換拠点における環境整備についても検討を進め、市民や来訪者が、目的に応じて自家用車と公共交通を使い分けることができる交通環境の形成に努める。 ・観光地として、更なる交流人口の獲得とまちの活性化に向けて、主な玄関口となる鴨川駅西口広場の適切な維持・管理と環境整備を図るとともに、都心部や空港などからのアクセシビリティの向上について検討を進める。	

2.3.4 鴨川市過疎地域持続的発展計画

「鴨川市過疎地域持続的発展計画」は、過疎地域とみなされる旧天津小湊町区域の自立に向けた持続的発展を実現するための計画であり、計画に基づく各種の施策や取組を推進し、過疎地域の振興と活性化を図ることを目的としている。

■鴨川市過疎地域持続的発展計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	鴨川市過疎地域持続的発展計画
策定年度	令和3年度（2021年度）
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（5年間）
基本的方向	旧天津小湊町の区域は、多くの人々が訪れる自然環境や歴史的資源に恵まれた地域である。この固有の資源を最大限に活かし、第2次鴨川市基本構想に即した地域振興及び地域の自立を促進する。
公共交通に関する内容	
5 交通施設の整備、交通手段の確保 ＜公共交通網*の充実＞ ○地域公共交通網の維持確保 地域公共交通計画*推進事業 ○生活交通の維持確保 鉄道利便性向上事業 民間路線バス維持確保事業 コミュニティバス運行事業 過疎地域持続発展特別事業	
民間路線バス維持確保事業	＜市内線＞（磯貝～誕生寺入口） 事業の必要性：市民の生活に必要な交通手段の維持確保及び利便性の向上を図る必要がある。 事業の効果：公共交通空白地域*の解消、市民の交通手段の維持確保及び利便性の向上が図られる。
コミュニティバス運行事業	＜北ルート（磯貝～内浦山県民の森）＞ ＜清澄ルート（天津小湊支所～奥清澄）＞ 事業の必要性：市民の生活に必要な交通手段の維持確保及び利便性の向上を図る必要がある。 事業の効果：公共交通空白地域の解消、市民の交通手段の維持確保及び利便性の向上が図られる。

2.3.5 第2次鴨川市環境基本計画

「第2次鴨川市環境基本計画」は、市の環境施策を総合的かつ計画的に推進するための基本的な指針となるもの。国の環境基本計画の枠組みや方向性、県の環境施策との整合を図るとともに、上位計画である「第2次鴨川市総合計画」を踏まえて策定している。

■第2次鴨川市環境基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第2次鴨川市環境基本計画
策定年度	平成28年度（2016年度）
計画の期間	平成29年度（2017年度）～令和8年度（2026年度）（10年間）
望ましい環境像	豊かな自然を守り育て、地球環境の保全に貢献するまち ～ 未来を担う子どもたちが誇りを持てるまちに ～
基本目標	1【自然環境】 人と自然が共生し、多彩な自然の恵みを将来に受け継ぐまち 2【快適環境】 様々な地域資源を保全・活用し、人々が地域の魅力を実感できるまち 3【廃棄物】 無駄にしない、資源循環型のまち 4【生活環境】 健康で安心、気持ちよく暮らせるまち 5【地球環境】 地球を大切にするまち 6【環境学習】 一人ひとりが将来の世代に責任を持って行動するまち
公共交通に関する内容	
第4章 エコライフの行動指針 ○市民や滞在者に望まれる取組＜自動車について＞ ・自転車、公共交通機関の利用や徒歩に努め、できる限り自動車の利用を減らす ○事業者にも望まれる取組＜自動車について＞ ・公共交通機関の活用や輸送効率の向上に努める	

2.3.6 第3期鴨川市教育振興計画

「第3期鴨川市教育振興計画」は、市の最上位計画である「第2次鴨川市総合計画」に基づき、国及び県の教育振興計画との整合を踏まえて策定した教育振興のための施策に関する基本的な計画であり、学校教育、生涯学習、青少年の健全育成、文化振興、スポーツ・レクリエーション、家庭と地域の教育力向上等の指針となる。

■第3期鴨川市教育振興計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第3期鴨川市教育振興計画
策定年度	令和2年度（2020年度）
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（5年間）
教育振興の基本方針	ともに学び未来を育む教育文化のまち ～一人ひとり、みんなが輝く鴨川教育～
公共交通に関する内容	
VI 家庭と地域の教育力向上 誰もが安心して学べるまちづくりの推進	
VI-4 安全・安心な学びの場づくり	
(2) 安全な教育環境づくり	
①通学の安全対策	
・通学・通園バスの運行については、スクールバスや路線バス等で対応する	
・学校統合等により、遠隔地から通学・通園することになった児童・生徒等には、バスの運行や通学費の補助により、通学を支援する	

2.3.7 第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画

「第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画」は、平成24年8月公布の子ども・子育て支援法第61条に基づき策定した、本市の子どもの健やかな育ちを総合的に支える支援計画であり、「第2次鴨川市総合計画」を上位計画とし、「鴨川市健康福祉推進計画」、「鴨川市教育振興計画」、「鴨川市障害福祉計画」等の関連計画と整合を図りながら進めていく。

■第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	第2期鴨川市子ども・子育て支援事業計画
策定年度	令和元年度（2019年度）
計画の期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）（5年間）
基本理念	ささえあい、安心して子どもを生み育て、みんなの笑顔を育むまちづくり
公共交通に関する内容	
基本施策4 安心して子育てできる環境づくり	
1 安心して子育てできる地域環境の整備	
(3) 交通安全対策の推進	
・市内各小学校・認定こども園において、歩行に必要なルールやマナー、自転車の乗り方などの交通安全教育を充実する	

2.3.8 鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第8期）

「鴨川市高齢者保険福祉計画及び介護保険事業計画（第8期）」は、住み慣れた地域で安心して自分らしく暮らし続けられるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される「地域包括ケアシステム」の深化・推進を図るに当たり、本市の高齢者保健福祉事業と介護保険事業を円滑に運営するため、高齢者保健福祉計画と介護保険事業計画を一体として策定している。

■鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第8期）の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第8期）
策定年度	令和2年度（2020年度）
計画の期間	令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度）（3年間）
基本理念	一人ひとりがいきいきとした健康福祉のまち ～輝く「元気」のまち～
公共交通に関する内容	
基本目標 2 ふれあい、ささえあいのある生活しやすいまち 基本施策 安全で快適な生活の確保 （1）移動・交通対策の充実 ①公共交通機関の充実 自動車運転免許証の返納後も円滑な日常生活を確保できるよう、買い物や通院などの日常生活に欠かすことのできない移動手段として、市コミュニティバスを運行するほか、民間の路線バスの運行を支援します。さらに、「鴨川市地域公共交通計画*」の策定・評価・推進に取組、既存の公共交通の再編や見直し、新たな公共交通システムの導入の検討などを行います。 ②交通安全対策の推進 高齢者の交通事故防止を目的に、警察及び交通安全協会等の関係期間と連携し、啓発活動や講習会の開催等に努めていきます。	

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 市民アンケート

(1) 調査目的

市民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）を調査し、現在の鴨川市の地域公共交通の問題点・課題などを把握し、地域公共交通計画*の策定に向けた検討材料とするため。

(2) 調査対象及び調査方法

16 歳以上の市民を対象に、2,000 人を無作為抽出して、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和 2 年 9 月に実施した。

(3) 調査回収結果

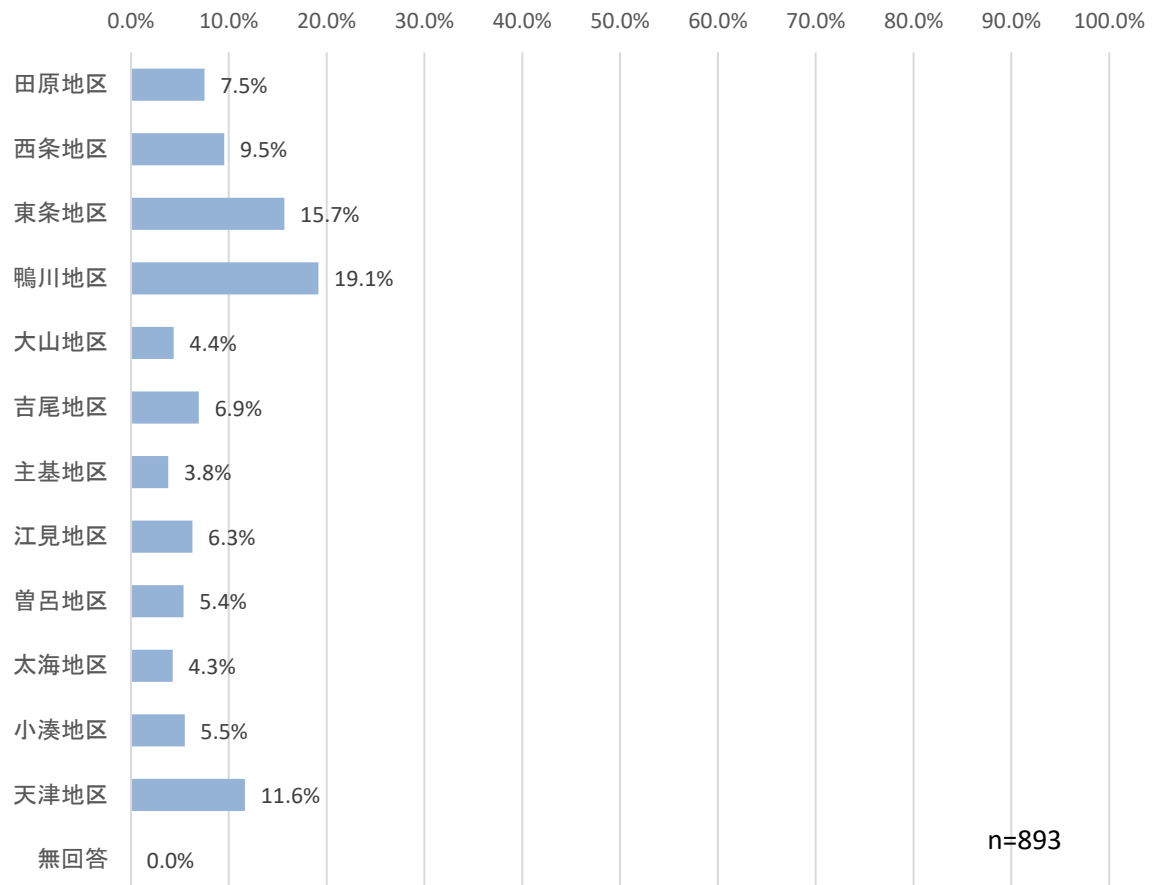
893 人（回収率 44.7%）からアンケート用紙を回収した。

(4) 主な調査結果

①居住地

「鴨川地区」が 19.1%と最も多く、次いで、「東条地区」が 15.7%、「天津地区」が 11.6%となっている。

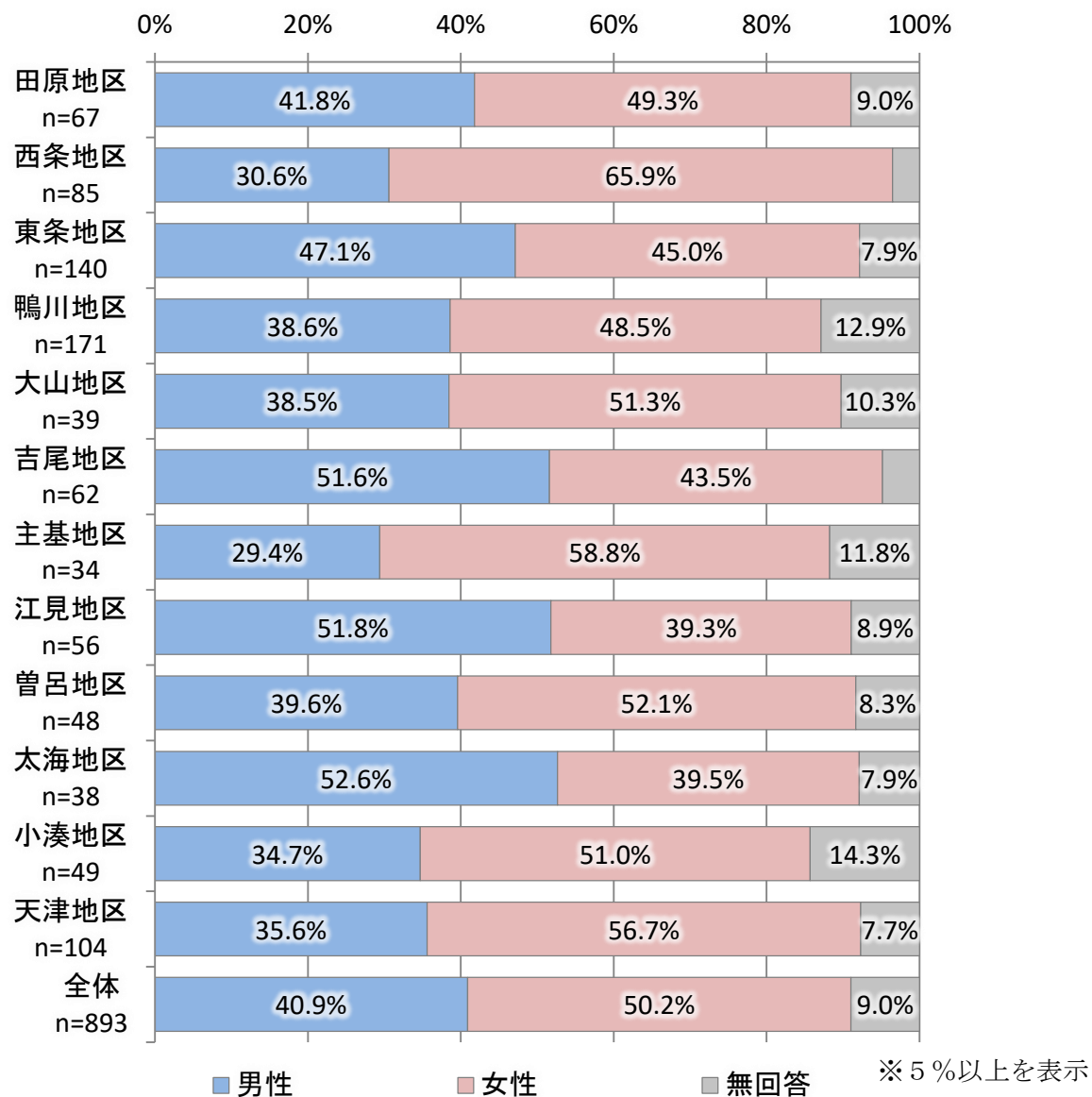
■居住地



②性別

全体的に「女性」の回答が多く、特に西条地区及び主基地区は女性の回答が多い。

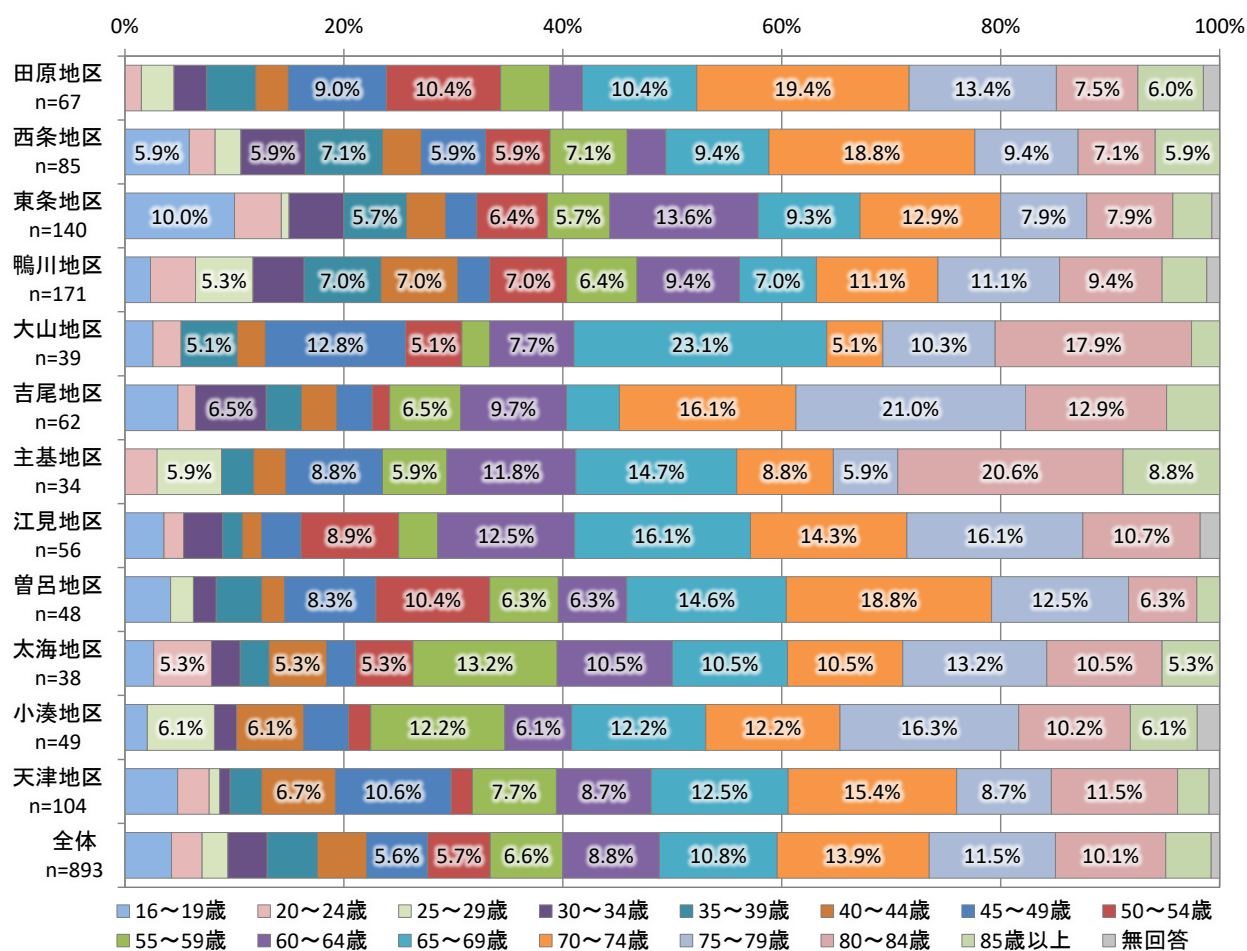
■性別



③年齢

70 代以上の回答が約 4 割を占めている。

■年齢

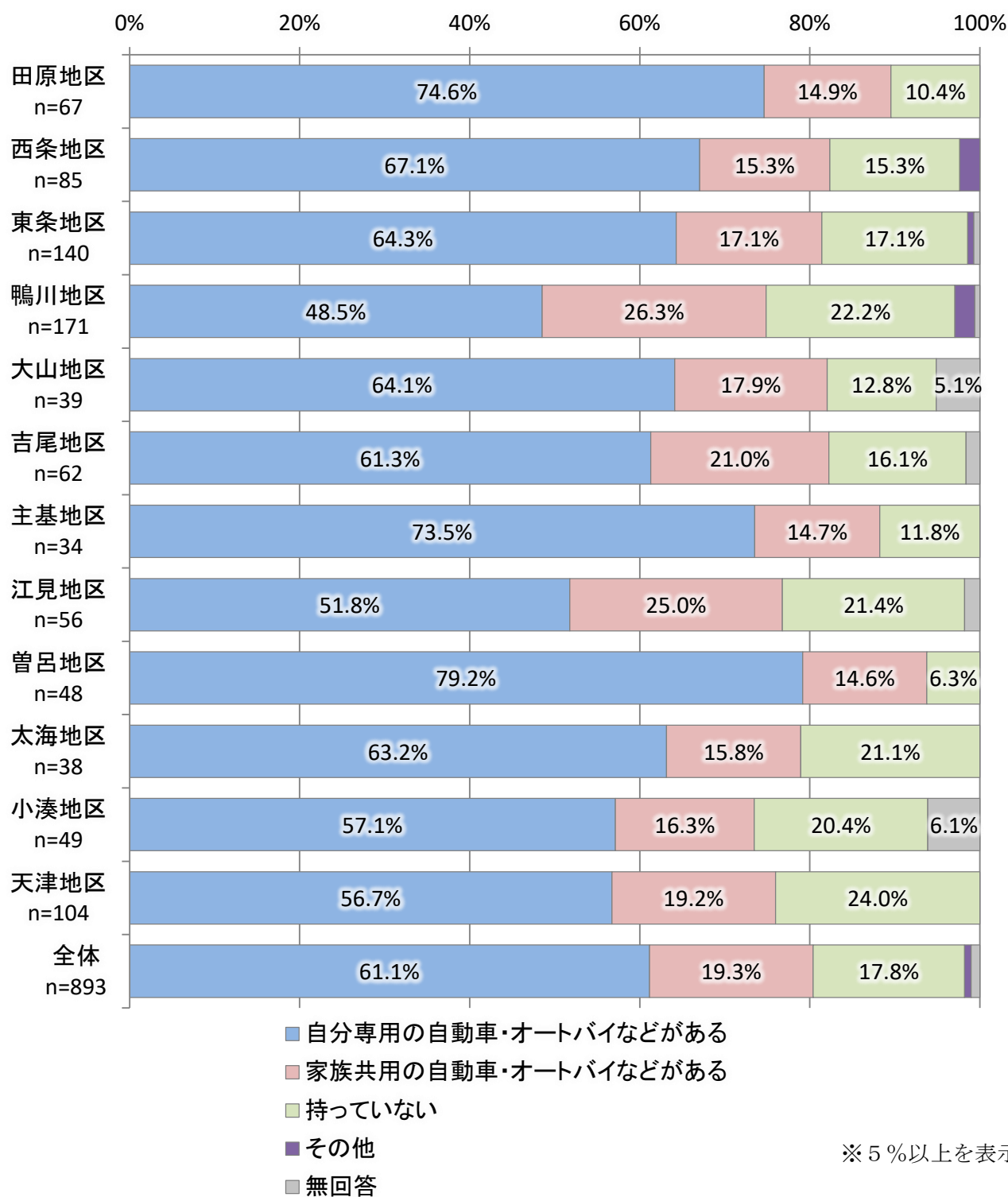


※ 5 %以上を表示

④自動車保有状況

約6割が自分専用の自動車・オートバイを保有している。特に、曾呂地区、田原地区、主基地区は、自分専用の自動車・オートバイの保有率が高い。

■自動車保有状況

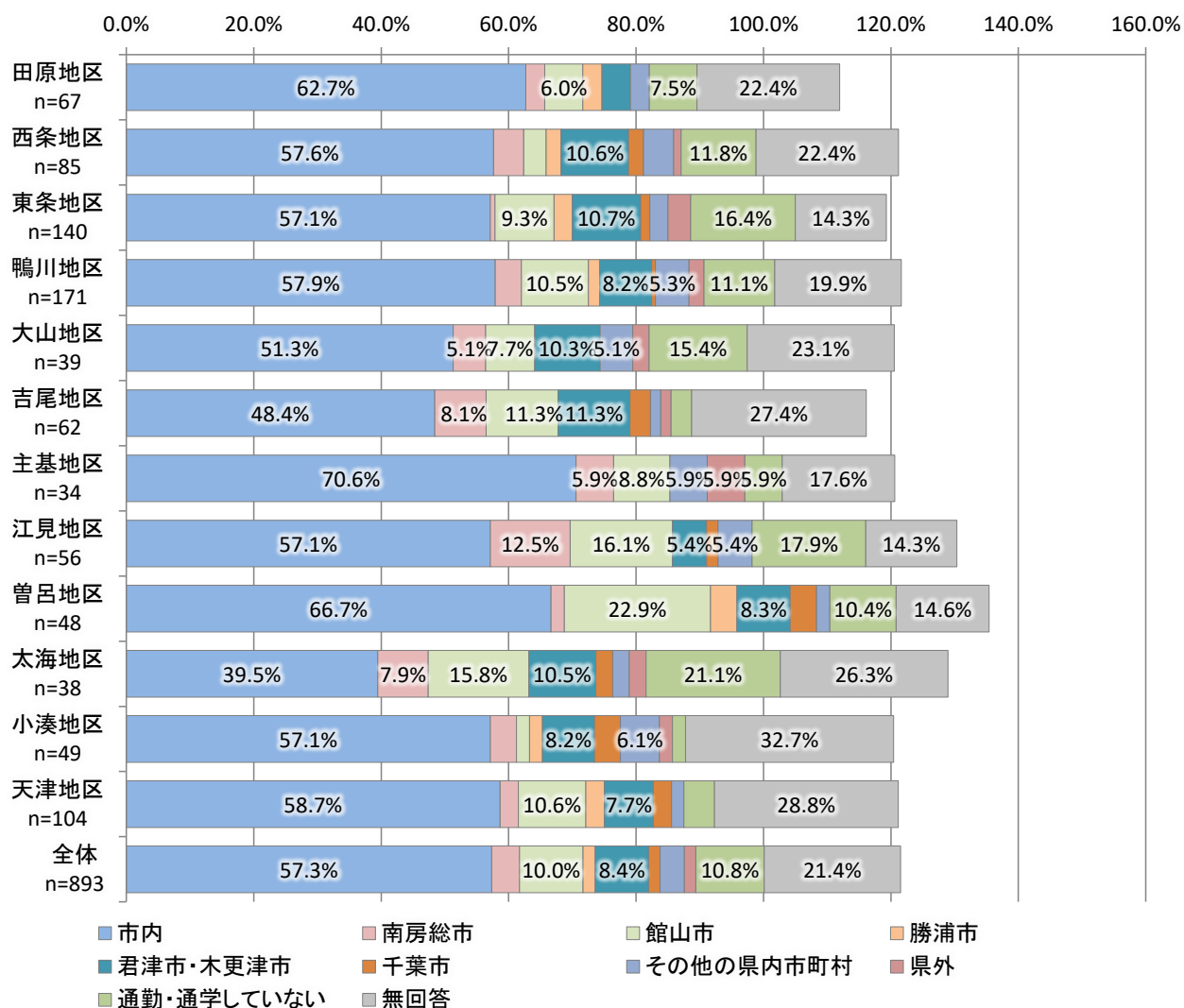


⑤通勤・通学先

すべての地区において、「市内」が最も多くなっている。

江見地区・曾呂地区・太海地区では「館山市」が他地区よりも多くなっている。

■通勤・通学先



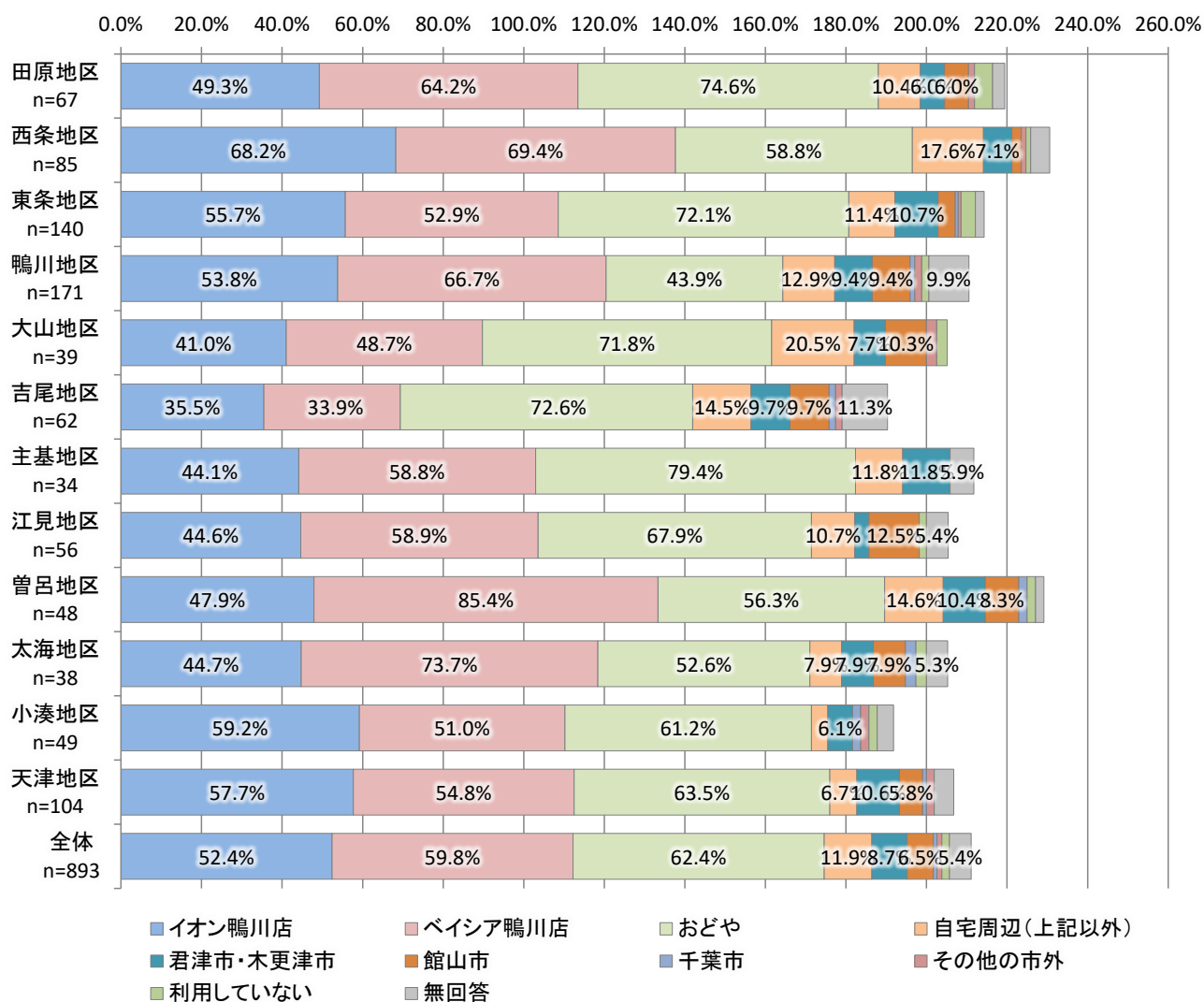
※ 5 %以上を表示

※複数回答可（3つまで）

⑥ 日常の買物先

日常の買物先として市外を選択する方は少数であり、大多数の方が市内で完結させている。日常の買物先としては、市内に4店舗ある「おどや」が62.4%と最も多く、次いで「ベイシア鴨川店」が59.8%となっている。

■ 日常の買物先



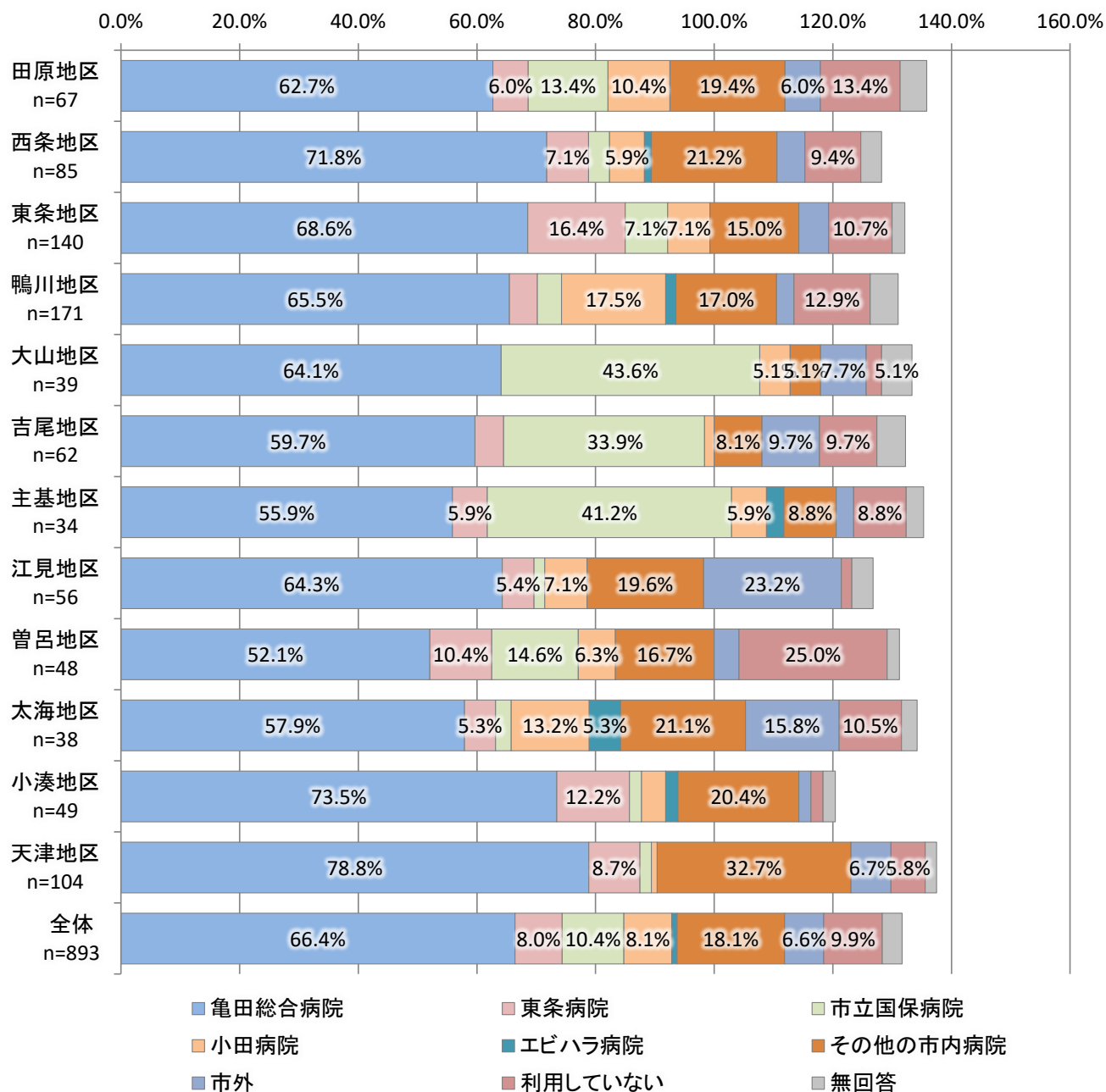
※ 5%以上を表示

※複数回答可（3つまで）

⑦通院先

すべての地区において、「亀田総合病院」が最も多くなっており、大山地区・吉尾地区・主基地区では「市立国保病院」の利用も多く見られる。

■通院先



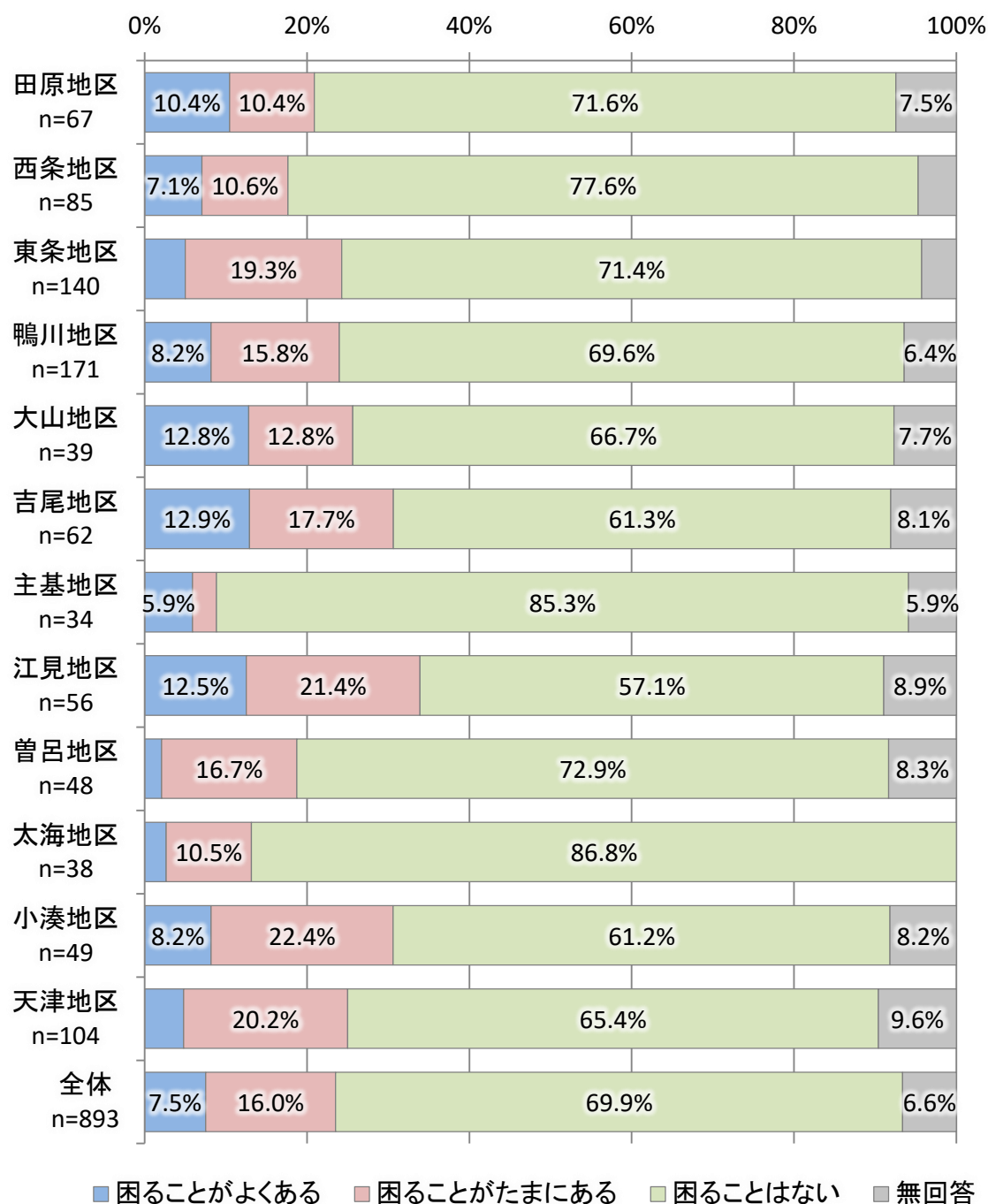
※ 5 %以上を表示

※複数回答可（3つまで）

⑧普段、外出する時に交通手段がなくて困ることがありますか

すべての地区において、「困ることはない」が最も多くなっているが、約2割程度、困ることがあるとの回答が見られる。

■外出する時に交通手段がなくて困ることの有無



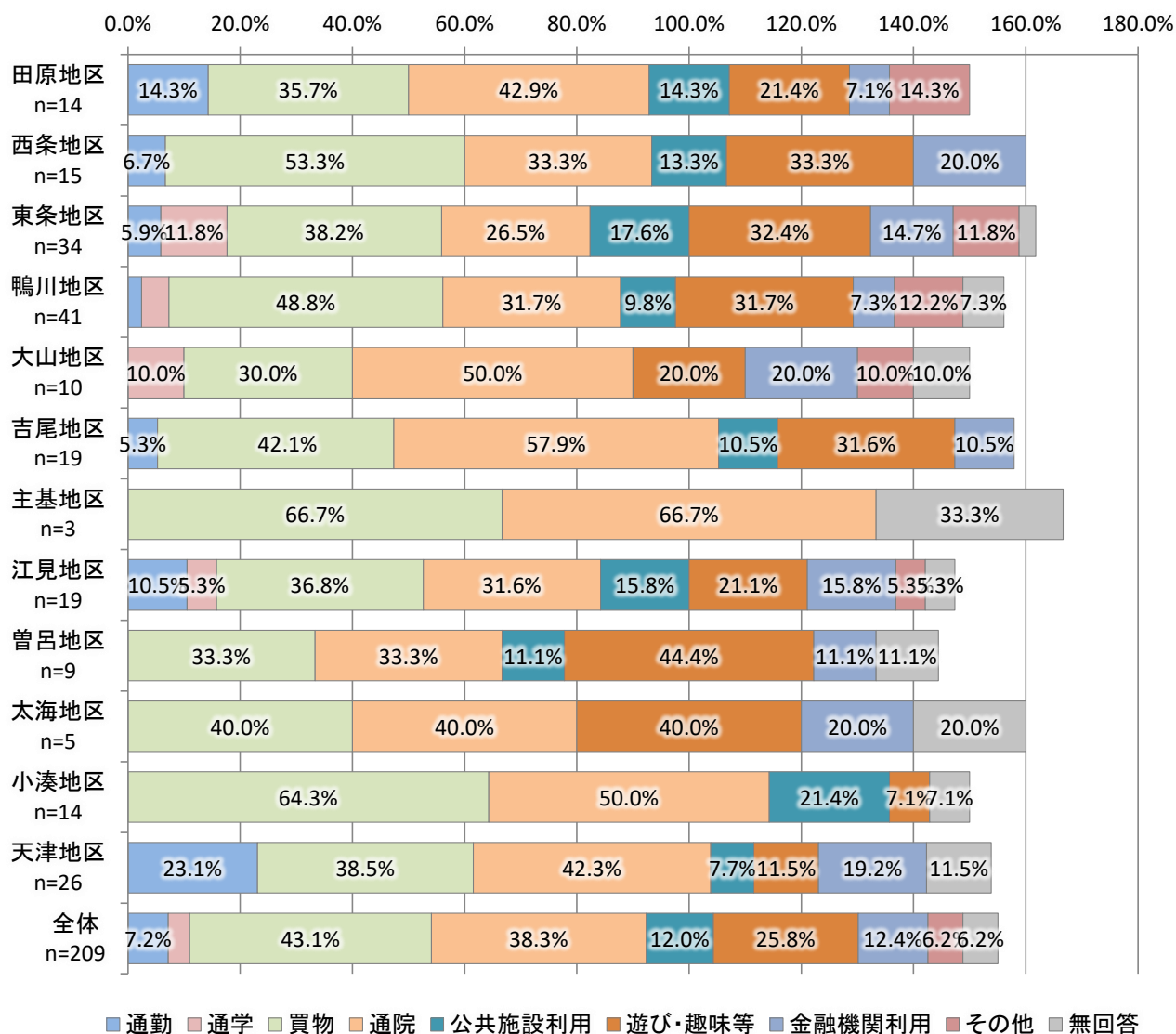
※5%以上を表示

⑨どのような目的で外出するときに困りますか（「普段、外出する時に交通手段がなくて困る」と回答した人に対する質問）

「買物」が43.1%と最も多く、次いで「通院」が38.3%となっている。

田原地区・天津地区で「通勤」、東条地区・大山地区で「通学」が他地区より多くなっている。

■どのような目的で外出する時に困るのか



※5%以上を表示

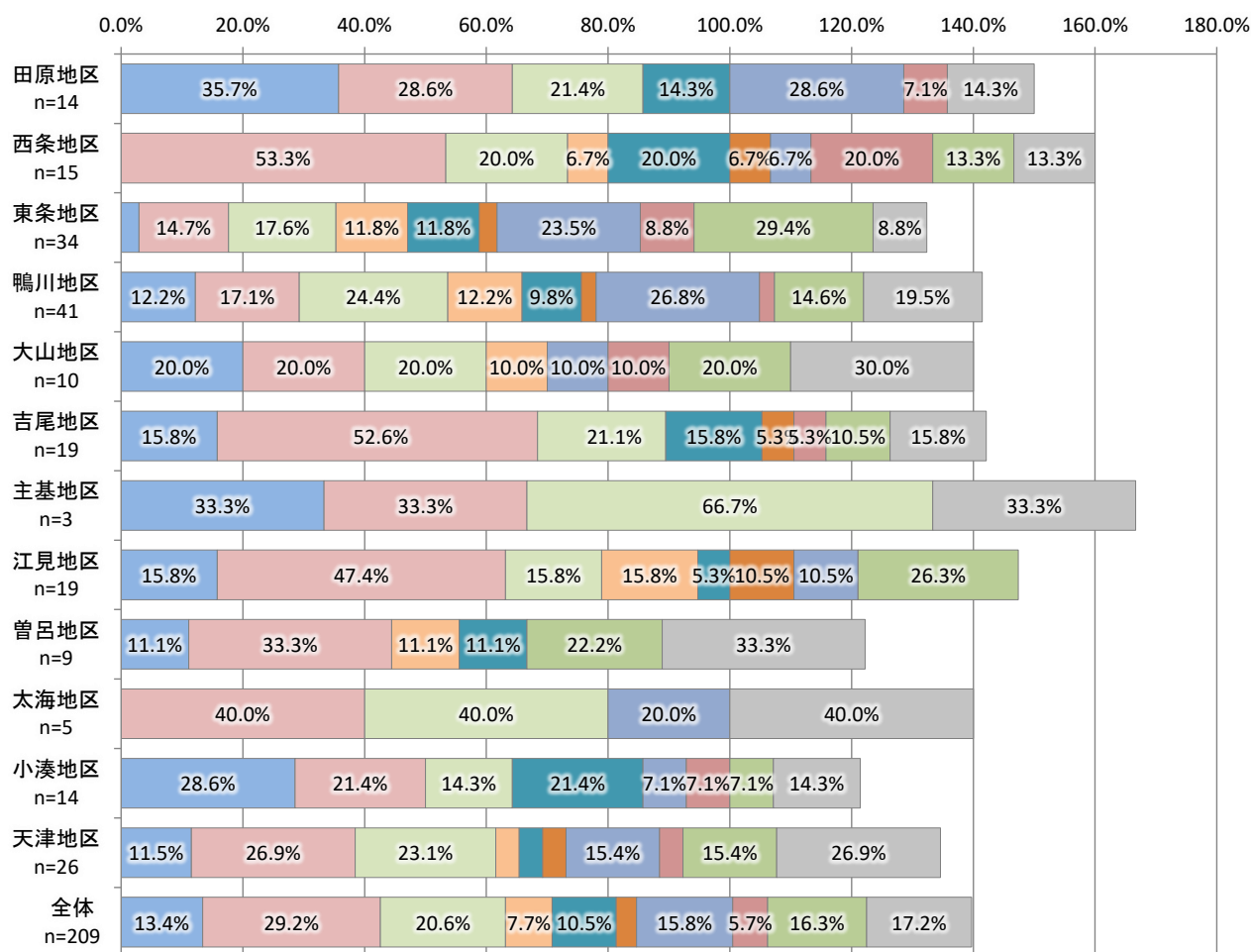
※複数回答可（2つまで）

⑩どのようなことで困っていますか（「普段、外出する時に交通手段がなくて困る」と回答した人に対する質問）

「家族や地域の人に送迎をお願いするのは気が引ける」が 29.2%と最も多く、次いで「バスやタクシーを利用しているが経済的な負担が大きすぎる」が 20.6%となっている。

田原地区・主基地区・小湊地区では「自動車などの運転をやめたいが、他に手段がないので仕方なく運転している」が他地区よりも多くなっている。

■どのようなことで困っているのか



- 自動車などの運転をやめたいが、他に手段がないので仕方なく運転している
- 家族や地域の人に送迎をお願いするのは気が引ける
- バスやタクシーを利用しているが経済的な負担が大きすぎる
- 夜道や雨の中、不安を抱えながら歩かざるを得ない
- もっと外出したいが回数を抑えている
- 行く手段がないので、最寄りの移動可能な施設に行っている
- 荷物が重くなるので、1度を買う量を制限している
- 友人、知人からの誘いを断らなければならないときがある
- その他
- 無回答

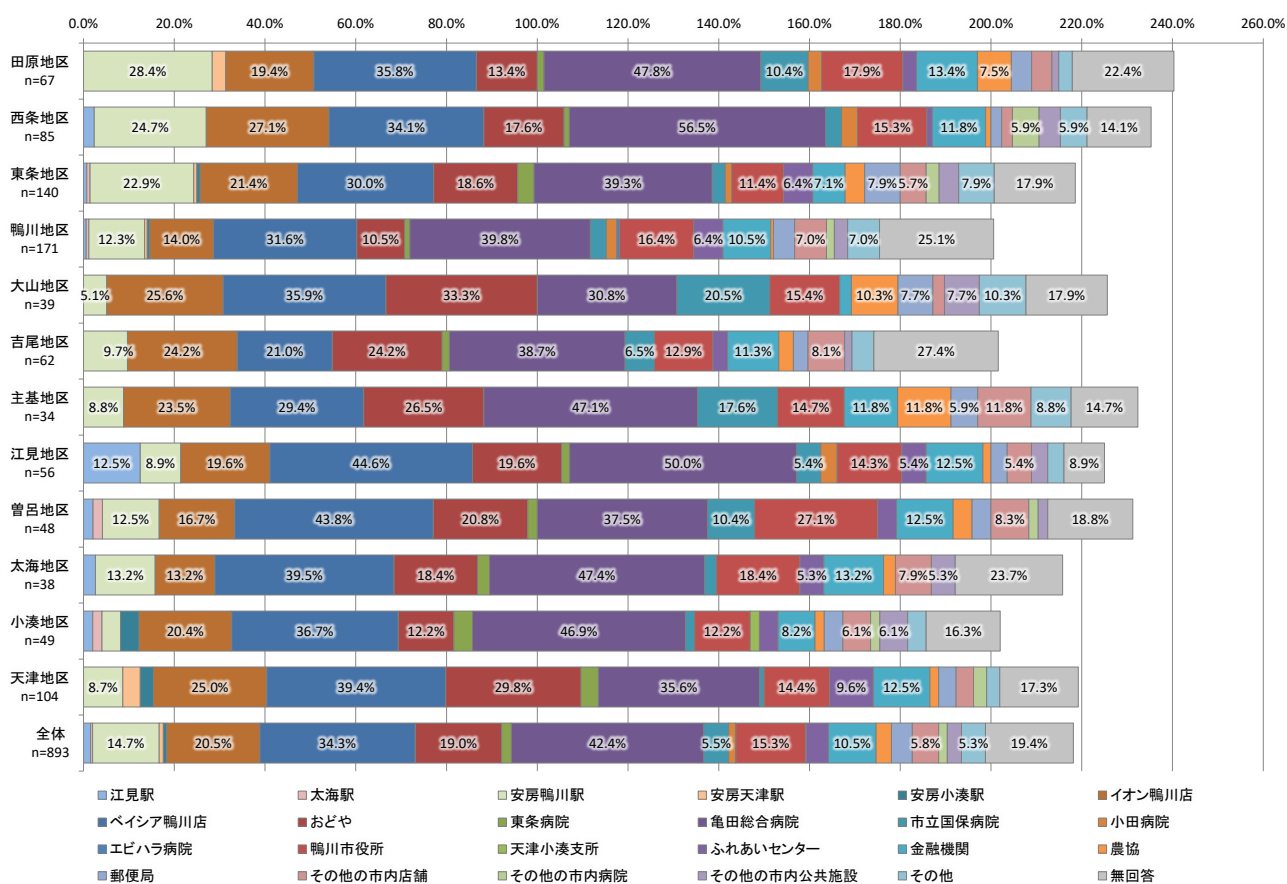
※ 5 %以上を表示

※複数回答可（2つまで）

⑪ 買物や通院などで外出する時、仮に目的地まで直接行く公共交通機関が運行されていたら、
行きたいと思う場所

「亀田総合病院」が最も多く 42.4%となっており、次いで「ベシシア鴨川店」が 34.3%
となっている。

■ 公共交通で行きたいと思う場所



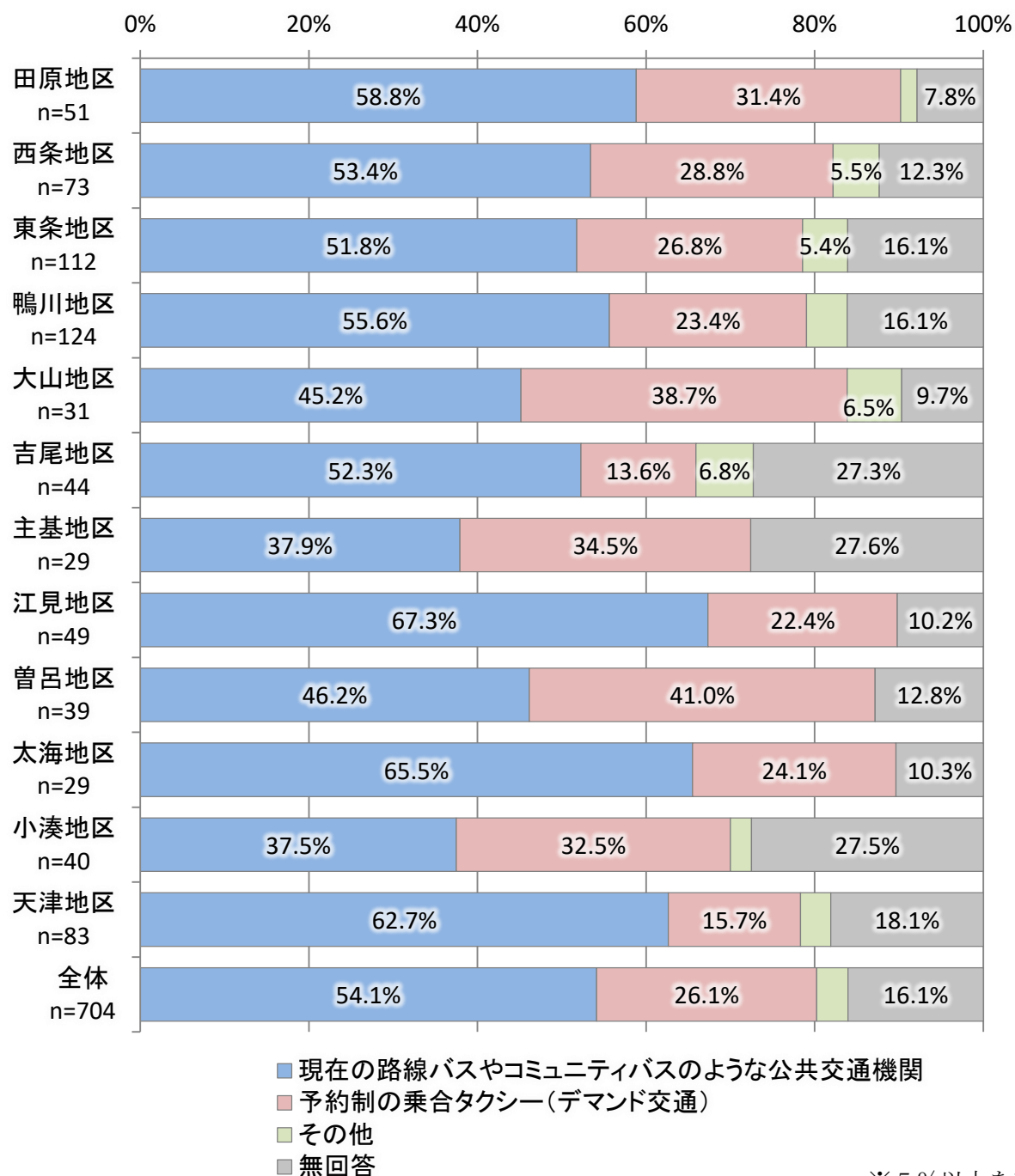
※ 5%以上を表示
※ 複数回答可 (2つまで)

⑫行きたいと思う場所まで直接行く公共交通機関について、どのような公共交通機関であれば便利だと思いますか

すべての地区において、「現在の路線バスやコミュニティバスのような公共交通機関」が多くなっている。

曾呂地区では「予約制の乗合タクシー*（デマンド交通）」が 41.0%と他地区より多くなっている。

■便利だと思う公共交通機関



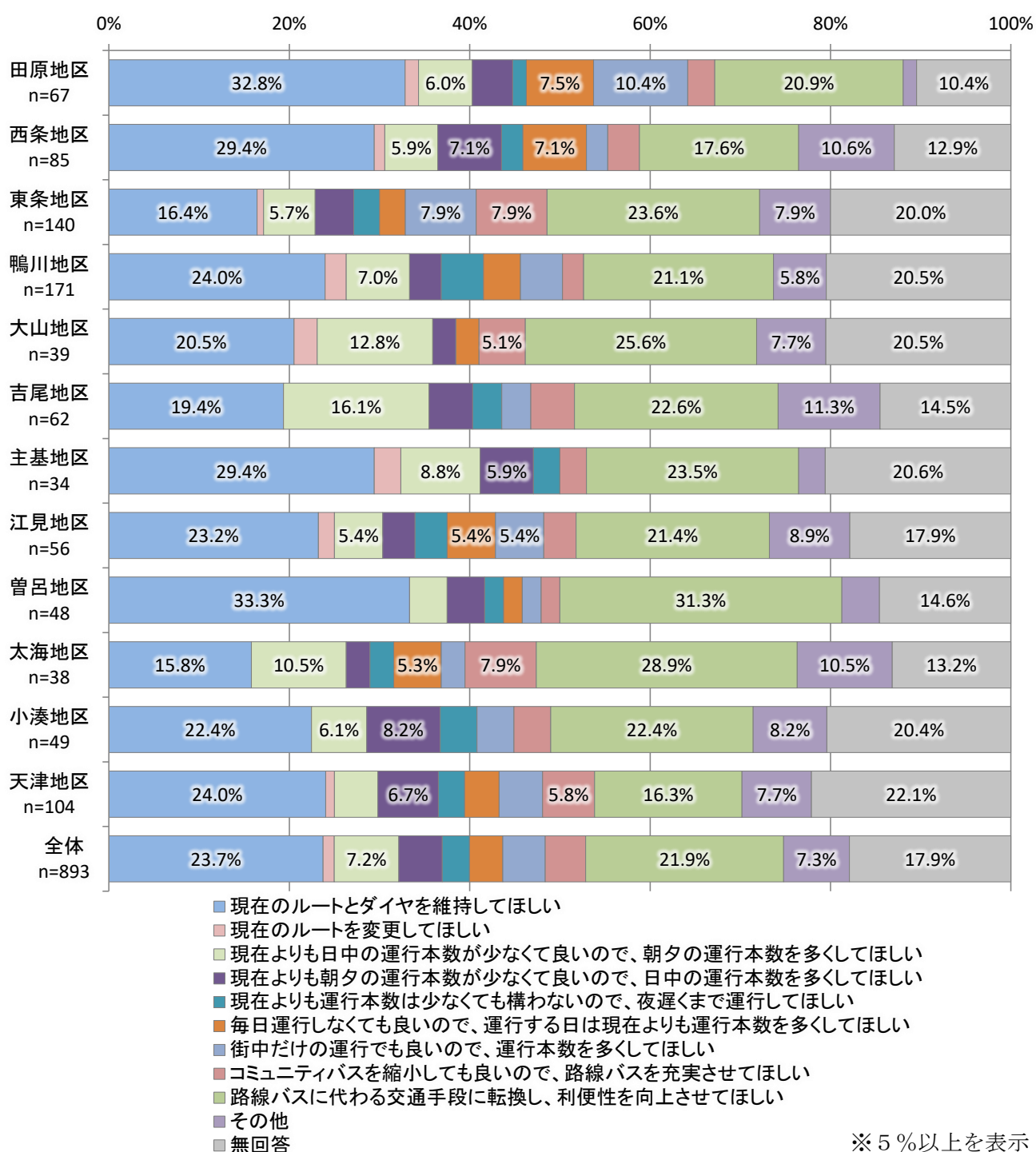
※ 5 %以上を表示

⑬路線バスの今後のあり方について、どのようにお考えですか

「現在のルートとダイヤを維持してほしい」が 23.7%と最も多く、次いで「路線バスに代わる交通手段に転換し、利便性を向上させてほしい」が 21.9%となっている。

田原地区では「街中だけの運行でも良いので、運行本数を多くしてほしい」が 10.4%と他地区よりも多くなっている。

■路線バスの今後のあり方

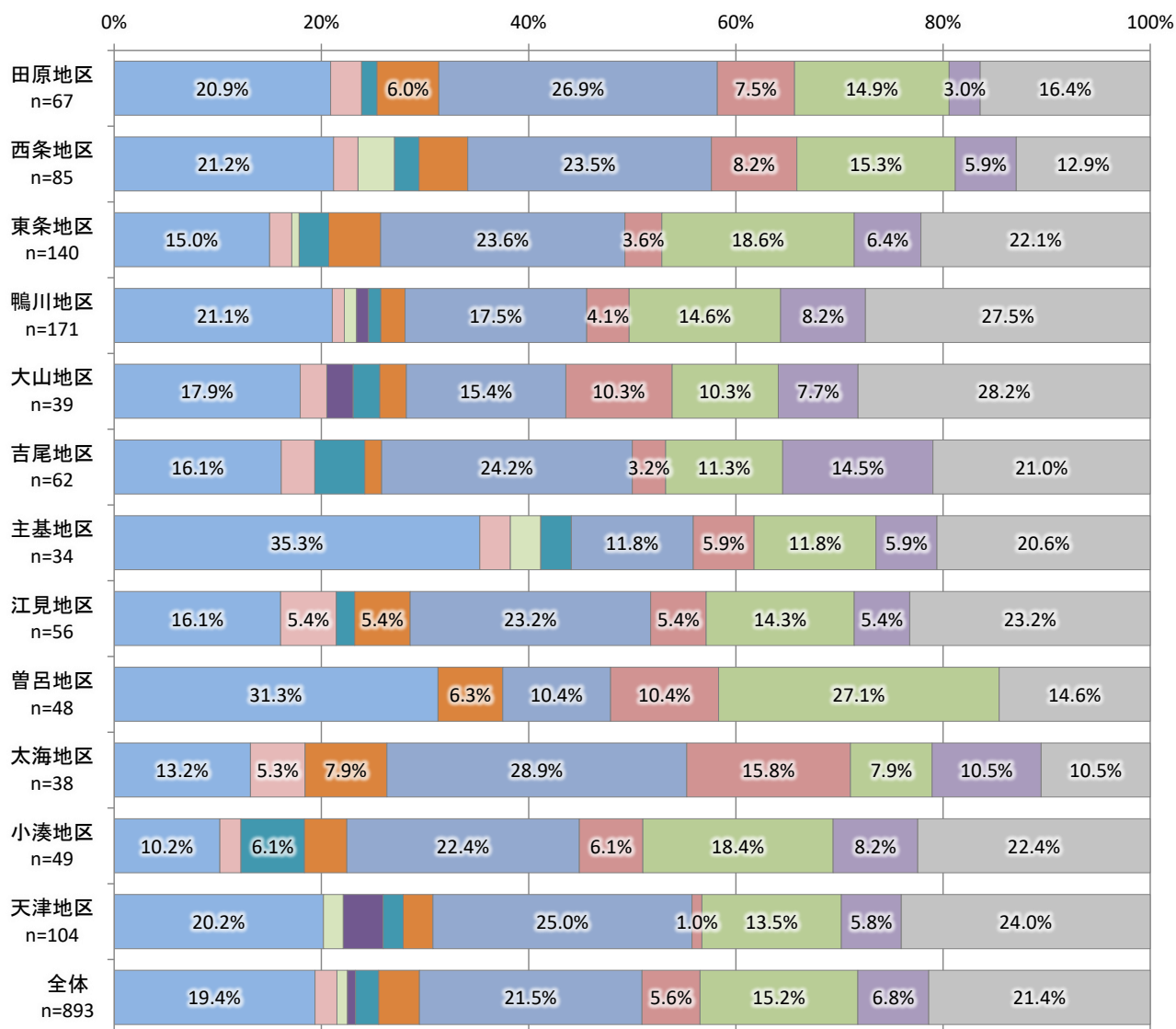


⑭コミュニティバスの今後のあり方について、どのようにお考えですか

「交通量が少ない道路では、手を挙げればどこでも乗り降りできるようにしてほしい」が 21.5%と最も多く、次いで「現在のルートとダイヤを維持してほしい」が 19.4%となっている。

太海地区では「路線バスを縮小しても良いので、コミュニティバスを充実させてほしい」が 15.8%と他地区より多くなっている。

■コミュニティバスの今後のあり方



- 現在のルートとダイヤを維持してほしい
- 現在のルートを変更してほしい
- 午前の便の運行時間帯を変えてほしい
- 午後の便の運行時間帯を変えてほしい
- 現在よりも運行本数は少なくても構わないので、夜遅くまで運行してほしい
- 毎日運行しなくても良いので、運行する日は現在よりも運行本数を多くしてほしい
- 交通量が少ない道路では、手を挙げればどこでも乗り降りできるようにしてほしい
- 路線バスを縮小しても良いので、コミュニティバスを充実させてほしい
- コミュニティバスに代わる交通手段に転換し、利便性を向上させてほしい
- その他
- 無回答

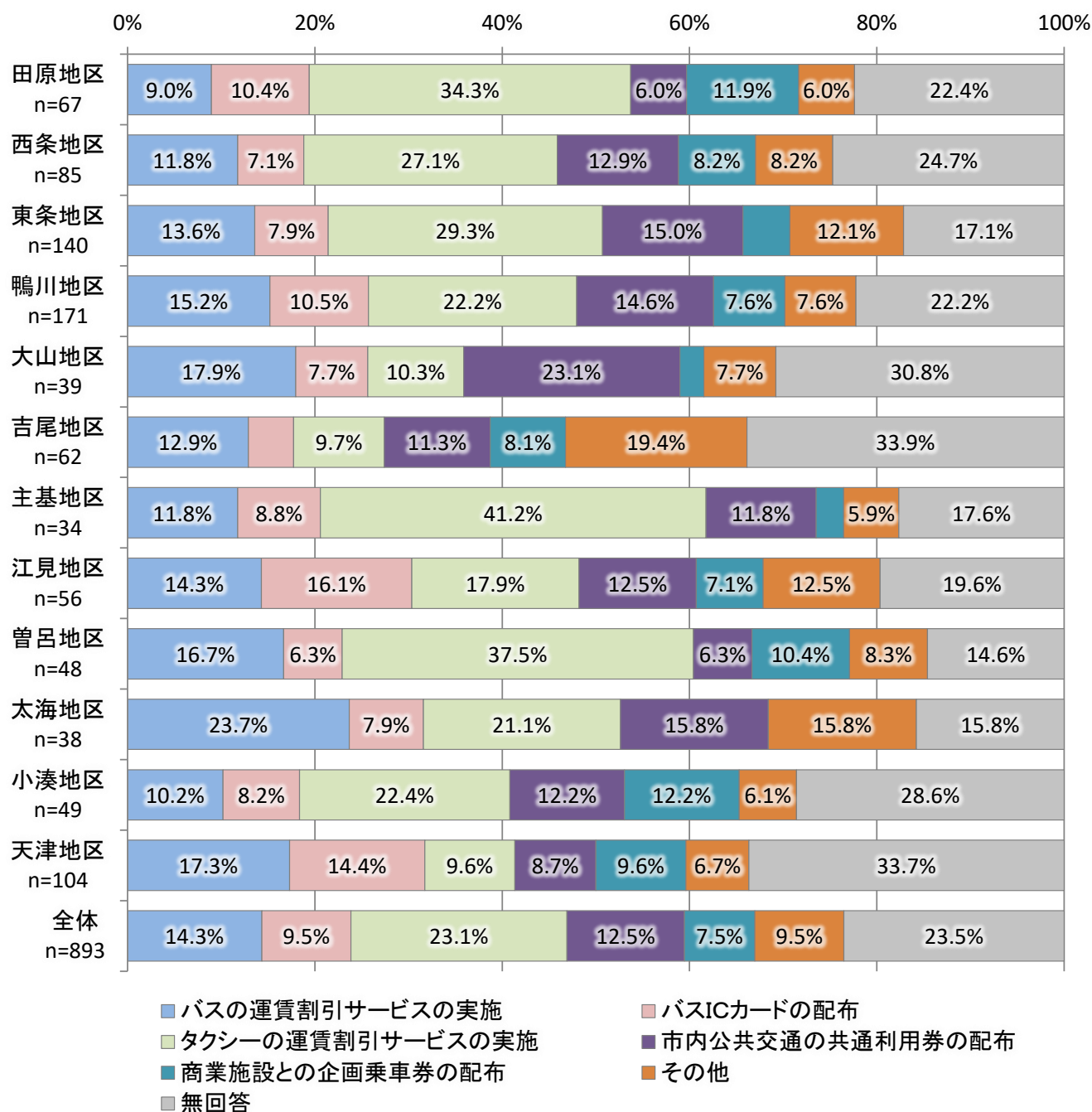
※ 5 %以上を表示

⑮どのような公共交通の特典があれば、自動車などの運転をやめようと思いますか

「タクシーの運賃割引サービスの実施」が 23.1%と最も多く、次いで「バスの運賃割引サービスの実施」が 14.3%となっている。

大山地区では「市内公共交通の共通利用券の配布」が 23.1%と他地区よりも多くなっている。

■自動車などの運転をやめるための公共交通の特典



※5%以上を表示

(5) 調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・居住地で最も多いのは「鴨川地区」で 19.1%。性別は、女性が 50.2%とやや多くなっている。年齢では、70 代の回答が 25.4%と最も多くなっている。

<移動状況>

- ・通勤・通学先は市内への移動が多い。市外では館山市、君津市、木更津市などへの移動が見られる。
- ・日常の買物先は市内への移動が多く、通院先は亀田総合病院など市内の病院への移動が多い。
- ・これらのことから、日常生活における移動状況は、通勤・通学目的は市外への移動も見られるものの、買物・通院目的はほぼ市内への移動となっている。
- ・自家用車の保有率は高い状況にあるため、外出する時に交通手段がなくて困ることはないという回答する人は多く、約 7 割となった。
- ・移動手段がなく、買物・通院目的で困っているとの回答も少なからずあることから、市内間の移動手段の確保は、現行の公共交通網*では充分ではないとも考えられる。

<公共交通に対するニーズ>

- ・便利だと思える公共交通機関として、路線バスやコミュニティバスのような既存の公共交通を回答する人が最も多かったが、次いで予約制の乗合タクシー*（デマンド交通）の回答が多い結果となった。
- ・コミュニティバスの見直しについては、フリー乗降*の導入を求める回答も多いことから、自宅の近くから乗り降りできるような公共交通を求めていることがわかる。
- ・自動車から公共交通への転換として、タクシーの割引制度が求められている。

2.4.2 交通事業者ヒアリング

(1) 調査目的

各公共交通の現在の運行状況、運行における課題、行政に求める要望などを把握し、地域公共交通計画*の策定に向けた検討材料とするため。

(2) 調査対象及び調査方法

市内の公共交通を運行する交通事業者に対して、調査シートを送付して記入いただき、必要に応じて、ヒアリングを実施した。

(3) 調査結果

路線バス及びコミュニティバスについて

項目	主な意見
路線バスの問題点・課題	<木更津鴨川線> 君津地区に入ると、利用客が少ない状況となっている。道路の幅員の問題もあるので、一部の時間帯はルートを変更しても良いと思う。(例えば、亀田総合病院～房総スカイライン～イオンモール木更津など) 通勤・通学の利用客の利便性を検討することが必要と考えている。 <金谷線> 長狭学園から東京湾フェリー間の利用が少ないため、「みんなみの里」までの運行する再編案が考えられる。 <長狭線> 長狭学園から平塚本郷間で利用が少ないため、「みんなみの里」までの運行とする再編案が考えられる。 <鴨川市内線> 鉄道との接続を考慮したダイヤの改正を検討することが必要と考えている。
コミュニティバスの問題点・課題	<コミュニティバス_北ルート> デマンド区間の必要性について、検討が必要と考える。 一部区間が鴨川市内線と重複している問題もある。 <コミュニティバス_南ルート> 江見小学校・江見認定こども園に通学・通園している利用者を除けば、曾呂地区の利用者は少ない状況となっている。 <コミュニティバス_清澄ルート> デマンド区間の利用は非常に少なく、利用者は主に学生。 悪天候時には一部区間が通行止めになるなど、道路状態も良くない区間が存在するため、デマンド区間については検討が必要と考えている。

タクシーについて

項目	主な意見
タクシーの問題点・課題	タクシー料金が高いとの声が多い。 高齢者の免許証返納を呼び掛けても、その先の買物や通院の移動手段はどうするのかという問題がある。タクシー会社は1割引きを行っているが、高齢者の外出支援をするにはタクシー料金の割引検討が必要と考えている。
今後の見直し	<新たな取組など> 高齢化が進み、ドア・ツー・ドア*での移動手段のニーズが高まると思う。既存タクシーを活用する施策も一つの手法として考えられる。他地域ではタクシー定期券なども実施している。また、車内にデジタルサイネージ*などを取り付け、市内の観光案内やその他情報発信をするなども検討が必要と考えている。 <鴨川市への要望> 継続的に鴨川市の公共交通についての意見交換の場を作ってほしい。場合によっては、公共交通関連施策の市担当課も入れても良いと思う。プロセスを一緒にやって検討できれば良いと思う。 <他の公共交通との連携> 現在は高速バスの発着に合わせて利用者がタクシーを予約することがあるが、連携とまでは至っていないと思う。例えば、バス停までの移動距離が遠い人に対して、タクシーでバス停まで送迎するなどの新たなサービスがあっても良いと考えられる。

乗合タクシー*（デマンド交通）

項目	主な意見
チョイソコかもがわ(実証運行)の問題点・課題	当初の想定よりも利用者が少なく、真のニーズを捉えられているのか確認が必要と考えている。 また、会員に対して、サービス・利用方法など正確に伝えていくことも課題だと思う。公共交通空白地域*の居住者にサービスを届けられているのかも検証が必要と考えている。 運行時間が16時までで短いという声もある。予約時に利用者のニーズに沿った乗車時間を提供できていない可能性がある。
今後の見直し	<新たな取組など> 以下の内容が検討事項となっている。 ○運行時間の延長(16時→17～18時) ○運行エリアの見直し ○新規共通乗降場所の設定 ○回数券や定期券導入 など <鴨川市への要望> ○事業継続のための支援 ○広報活動 ○地域住民のニーズのわかる資料の提供(例えば、長狭地域に住む高齢者の免許保有率及び運転習慣の有無と頻度など)

2.5 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

現状①：地域の特性 ＜人口動態＞ ・国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和２年の約 32,000 人から令和 27 年には約 23,000 人に減少し、65 歳以上の老年人口割合は 38.9%から 41.5%に増加する見込である。 ・令和３年１月末現在の年齢別人口を見ると、60 歳以上の人口が全人口の 44.9%となっている。 ・令和３年４月末現在の地区別の高齢化率を見ると、大山地区と小湊地区が 49.9%と高い状況にある。 ＜人の動き＞ ・通勤、通学、買物、通院などの目的において、鴨川市内の移動が多い一方で、木更津市、君津市、南房総市、館山市、勝浦市などの周辺市町と本市の間の移動も見られる。 ・市民アンケート結果によると、買物先はおどや、ベイシア鴨川店、イオン鴨川店、通院先は亀田総合病院、市立国保病院などへの移動が多い。また、普段外出する際に交通手段がなくて困るとの回答が２割程度見られ、買物や通院目的での外出の際に困るとの回答が多くなっている。その要因としては、「家族や地域の人に送迎をお願いするのは気が引ける」などの回答が多くなっている。（※市民アンケート結果は P53～P58） ＜人口分布と主要施設の立地状況＞ ・人口は、安房鴨川駅周辺に密集しているものの、郊外部にも分散している状況が見られる。 ・商業施設の多くは安房鴨川駅周辺に立地し、医療施設、教育施設、観光施設は安房鴨川駅周辺や鉄道沿線に多く立地しており、一部、郊外部にも立地している。 ＜自動車保有状況＞ ・自家用車の保有台数は、平成 31 年 3 月末現在で約 19,600 台となっている。 ・１世帯当たりの自家用車保有台数は、平成 31 年 3 月末現在で約 1.2 台となっており、自動車依存が高い状況となっている。 ＜高齢者の自動車運転＞ ・令和２年 12 月末現在、75 歳以上の高齢者の免許保有率は 39.5%、65 歳以上の高齢者の交通事故発生状況は、全交通事故の 42.4%といずれも県全体での数値より高い。 ・市民アンケート結果を見ると、移動手段を自動車から公共交通機関に転換する際に求めるサービスとして、タクシーやバスの運賃割引を求める回答が見られる。（※市民アンケート結果は P63） ＜観光来訪者＞ ・観光入込客数は減少傾向となっており、主な観光施設別に見ても、同様の傾向となっている。
現状②：地域公共交通の現状 ＜既存の地域公共交通網＞ ・広域の地域間の移動を担う公共交通として、鉄道及び高速バスが運行しているほか、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、路線バスが安房鴨川駅を起点に、市内及び木更津市、君津市、館山市、南房総市、富津市、鋸南町などに接続している。 地域内の移動を担う公共交通としては、路線バス及びコミュニティバスが、これらを補完する公共交通として、各種タクシーが運行している。その他に通学・通園バス、福祉センター送迎バス等が運行している。 ＜地域公共交通の利用状況＞ ・鉄道の駅別 1 日平均乗車人員は、安房鴨川駅が最も多く、本市の重要な交通結節点*となっている。路線バスは、市域を跨いで運行しているものの、市域間を跨ぐ移動は少ない状況が見える。コミュニティバスの利用者は一部区間を除いて利用者が少ない状況にある。 ・市民アンケート結果によると、路線バスやコミュニティバスの維持を求めている一方で、デマンド交通などの新たな公共交通システムを求めるニーズが見られる。また、コミュニティバスについては、どこでも乗り降りできるフリー乗降*の導入も求められている。（※市民アンケート結果は P59～P62） ＜地域公共交通に係る市負担額＞ ・公共交通の維持にかかる市負担額は、路線バスの維持に係る市補助金の増加により、令和２年度で約 3,000 万円となっている。
現状③：上位・関連計画における公共交通の位置付け ・上位計画である第 2 次鴨川市総合計画において、将来にわたって持続可能な公共交通網*を形成し、公共交通サービスを維持・確保していくための取組を進めることとしている。 ・そのため、路線バス、コミュニティバスの一体的な路線再編や運行方法等の見直し、新たな公共交通システムの導入の検討、関係団体等と連携した公共交通の利用促進、鉄道や高速バスとの乗換拠点における環境整備などの取組が求められている。 ・また、観光（交流人口の獲得と地域の活性化）、環境（自動車からの転換）、教育（通学の支援）、福祉（外出支援）等の分野におけるまちづくりにおいても、公共交通は重要な役割が求められている。

課題 1：人口減少・少子高齢化に対する対応（現状①、③に対応） ・人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者数が減少傾向にあり、公共交通の維持確保が困難な状況となっている。 ・高齢化が顕著な本市においては、高齢者等の交通弱者*の生活交通の維持確保へ向けた継続的な取組が必要である。 ・以上のことから、人口減少・少子高齢化に対応する持続可能かつ有効な公共交通網のあり方について検討を行う必要がある。
課題 2：交通ネットワークの拡充による地域内・拠点間のアクセス改善（現状①、②、③に対応） ・本市においては、居住地域が市内各地に分散して形成されており、既存公共交通網ではカバーしきれない居住地域が未だ存在していることから、これらの地域のニーズに応じた対策が必要となる。 ・鴨川版コンパクトシティ*の考え方にに基づき、各地域の特性、ニーズ、まちづくりにおける役割等を踏まえ、地域内・拠点間のアクセスを向上させるため、有機的かつ効率的な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図る必要がある。
課題 3：超高齢社会*に対応した安全・安心な外出環境の確保（現状①、③に対応） ・今後、高齢化が進行していく中で、自動車運転免許証の返納等により、公共交通を必要とする人が増え、既存の公共交通サービスでは対応しきれなくなる可能性がある一方、現状は自家用車への依存率が高く、高齢者の免許保有率及び高齢者が関係する交通事故の割合は高い水準にある。 ・以上のことから、公共交通サービスの拡充等により、自家用車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出できる環境を整備する必要がある。
課題 4：公共交通の利用促進（現状②、③に対応） ・公共交通の利用者数が減少している中、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、維持していくに当たっては、公共交通の更なる利用促進の取組が必要となる。 ・そのためには、公共交通を利用しやすい環境の整備やモビリティ・マネジメント*の取組等を行い、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通を形成する必要がある。
課題 5：本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網の形成（現状①、②、③に対応） ・公共交通は、高齢化の進行等により、その重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっている。特に、本市においては、路線バス及びコミュニティバスの維持に係る市負担額が増加しており、公共交通の維持が非常に困難な状況となっている。 - このようなことから、本市の公共交通の維持確保を図るためには、路線バス及びコミュニティバスの一体的な路線再編や運行方法等の見直し、新たな公共交通システムの導入の検討などを行い、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成する必要がある。

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

3.1.1 計画の基本方針

本市の地域公共交通が抱える課題を解決していくため、以下に掲げる3つの基本方針に基づき、必要な施策に取り組んでいく。

基本方針1 本市にとって最適な地域公共交通網の形成

地域の拠点となる市街地が各地域に形成されており、また、これら市街地の周辺に集落が広く分散している本市の地域特性に対応し、集落から市街地までの地域内移動及び市街地から都市拠点となる安房鴨川駅周辺までの地域間移動など、これら公共交通ネットワーク*の維持確保・充実を図るため、路線バス及びコミュニティバスの一体的な路線再編、効率的な運行方法等の検討及び見直し、地域の実情に応じた新たな公共交通システムの導入検討等を行い、各公共交通機関の連携により、本市にとって、持続可能かつ有効な公共交通網*の構築を図る。

基本方針2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの提供

人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者数が大幅に減少し、公共交通離れが進行していることから、公共交通の利便性の向上及び利用促進を図り、地域に愛される公共交通に育てることが重要となる。

また、近年では高齢化の進行により、高齢ドライバーの交通事故が増加していることから、公共交通を利用しやすい環境を整え、高齢者等の公共交通の利用促進を図ることは、交通事故防止の観点からも重要となる。

そのため、利用環境の整備や公共交通に関する周知・啓発等の取組を行い、誰もが気軽に安心して利用できる、わかりやすく、便利で利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す。

基本方針3 みんなで支える公共交通の実現

地域公共交通は、移送サービスを担う社会インフラ*であることから、そのサービスは将来にわたって維持確保していく必要がある。地域公共交通を持続させていくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に住む一人一人が公共交通に興味と愛着を持ち、その利用促進に主体的に関わるなど、地域全体で公共交通を支えていくことが必要となる。

そのため、各種体験イベント等の実際に公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメント*の手法を取り入れ、市民、交通事業者、行政等の協働による積極的な利用促進を図る。

また、本市の目指す公共交通を実現させるため、PDCAサイクル*に沿った各種公共交通施策の立案・実施、効果検証、改善策の検討など、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを市民等との協働により行っていく。

3.1.2 計画の目標

基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、下記のとおり設定する。

＜基本方針１：本市にとって最適な地域公共交通網の形成＞

■目標①：地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善

各公共交通機関の緊密な連携のもと、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網*を構築し、市民等の日常生活における移動手段を確保することで、地域公共交通の利用圏域の拡大及び減少傾向にある公共交通利用者数の減少割合の改善を目指す。

⇒評価指標：公共交通利用圏域*人口割合、公共交通利用者数

■目標②：地域公共交通の維持に係る市負担額の増加抑制

本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網の構築を図ることで、近年増加傾向にあった地域公共交通の維持に係る市負担額（市が事業主体となり運行する公共交通に要する財政負担額及び路線バスの維持に係る運行補助金等の合算額）の増加抑制を目指す。

⇒評価指標：コミュニティバス運行収支率、地域公共交通の維持に係る市負担額

＜基本方針２：誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの提供＞

■目標③：地域公共交通の市民満足度の向上

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進及び高齢者等の運転免許証の返納促進を目指す。

⇒評価指標：公共交通に対する満足度、利用環境の整備箇所数、ノーカー・サポート優待証の発行枚数

＜基本方針３：みんなで支える公共交通の実現＞

■目標④：モビリティ・マネジメントの推進

市民一人一人が、公共交通に興味と愛着を持ち、「公共交通は、みんなで創り、守り、育てるもの」という意識を持って、その利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組の展開を目指す。

⇒評価指標：モビリティ・マネジメント*の実施回数、公共交通乗り方教室の実施回数

3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方

本市においては、地域によって、特性やまちづくりにおける役割等が異なることから、求められる公共交通も地域により違いが生じる。このため、以下のとおり公共交通ネットワーク*を機能別に分類・定義する。

類型	基本的な機能	求められる役割
幹線ネットワーク	市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク	首都圏や周辺都市等への移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク
拠点間ネットワーク	地域拠点と都市拠点を結ぶネットワーク 主要施設と都市拠点を結ぶネットワーク	幹線ネットワークを補完する支線軸として、拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク
地域内ネットワーク	地域拠点を中心とした地域内の移動を担うネットワーク 都市拠点とその周辺地域を結ぶネットワーク	居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域拠点や都市拠点へと繋げて、地域の生活を支えるネットワーク
都市拠点内ネットワーク	都市拠点内の移動を担うネットワーク	居住地や主要施設が集中し、市民等の活動の拠点となる都市拠点内において、多様なニーズ、多数の利用に対応可能な、きめ細かいネットワーク

※都市拠点：J R 安房鴨川駅周辺を中心に形成された市街地

※地域拠点：鉄道駅を有する天津・小湊・太海・江見地区及び主要地方道鴨川保田線と
国道 410 号の交差点周辺に形成された市街地

3.1.4 既存公共交通の機能

前項の「公共交通ネットワーク*の基本的な考え方」に基づき、下記のとおり既存公共交通を機能別に分類する。

類型	主な公共交通	機能
幹線ネットワーク	<鉄道> <高速バス>	・東京都及び千葉市方面等への広域的な移動を担う ・定時定路線*を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	<路線バス> 木更津鴨川線、 金谷線、館山鴨川線	・本市のバス交通の骨格を担う路線であり、鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、市域を跨いで周辺市町と本市を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
拠点間ネットワーク	<コミュニティバス> 北ルート	・地域拠点と都市拠点を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする ・地域内ネットワーク及び都市拠点内ネットワークの機能を有する
	<路線バス> 鴨川市内線、 長狭線、大学線	・地域拠点(主要施設)と都市拠点を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする ・都市拠点内ネットワーク機能を有する(鴨川市内線)
	<乗合タクシー> チョイソコかもがわ (実証運行)	・地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通 ・長狭地域の住民を対象にした、会員登録制のデマンド型乗合タクシー* ・運行形態は自由経路ミーティングポイント型* ・会員登録の際、自宅付近をミーティングポイントとして登録可能なため、ドア・ツー・ドア*に近い利用が可能 ・地域内ネットワーク機能を有する。
地域内ネットワーク	<コミュニティバス> 南ルート 清澄ルート	・都市拠点とその周辺地域を結ぶ路線(南ルート) ・都市拠点内ネットワーク機能を有する(南ルート) ・地域拠点を中心とした地域内の移動を担う路線(清澄ルート)
都市拠点内ネットワーク	<乗用タクシー> タクシー	・都市拠点内の移動を担う公共交通 ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高く、夜間帯も利用可能 ・幹線ネットワーク、拠点間ネットワーク及び地域内ネットワークの機能を有する

3.1.5 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となる。

(1) 市民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む市民一人一人がこれを認識し、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、公共交通を支える役割を担う。

(2) 交通事業者の役割

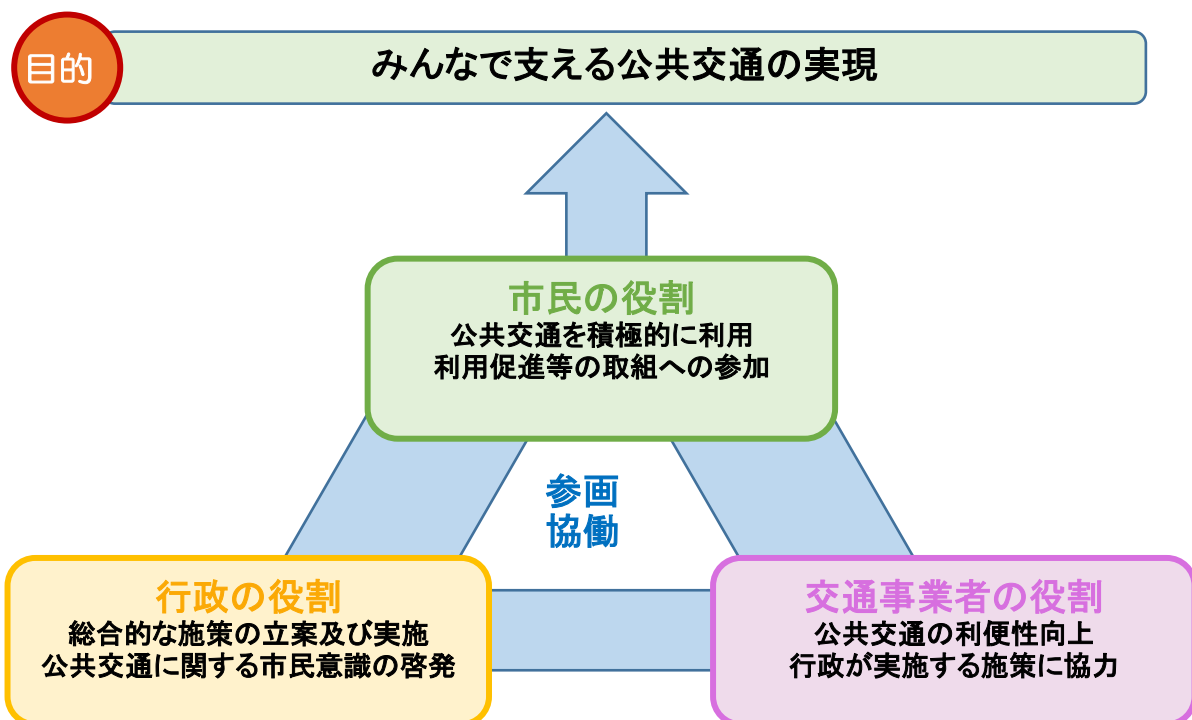
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

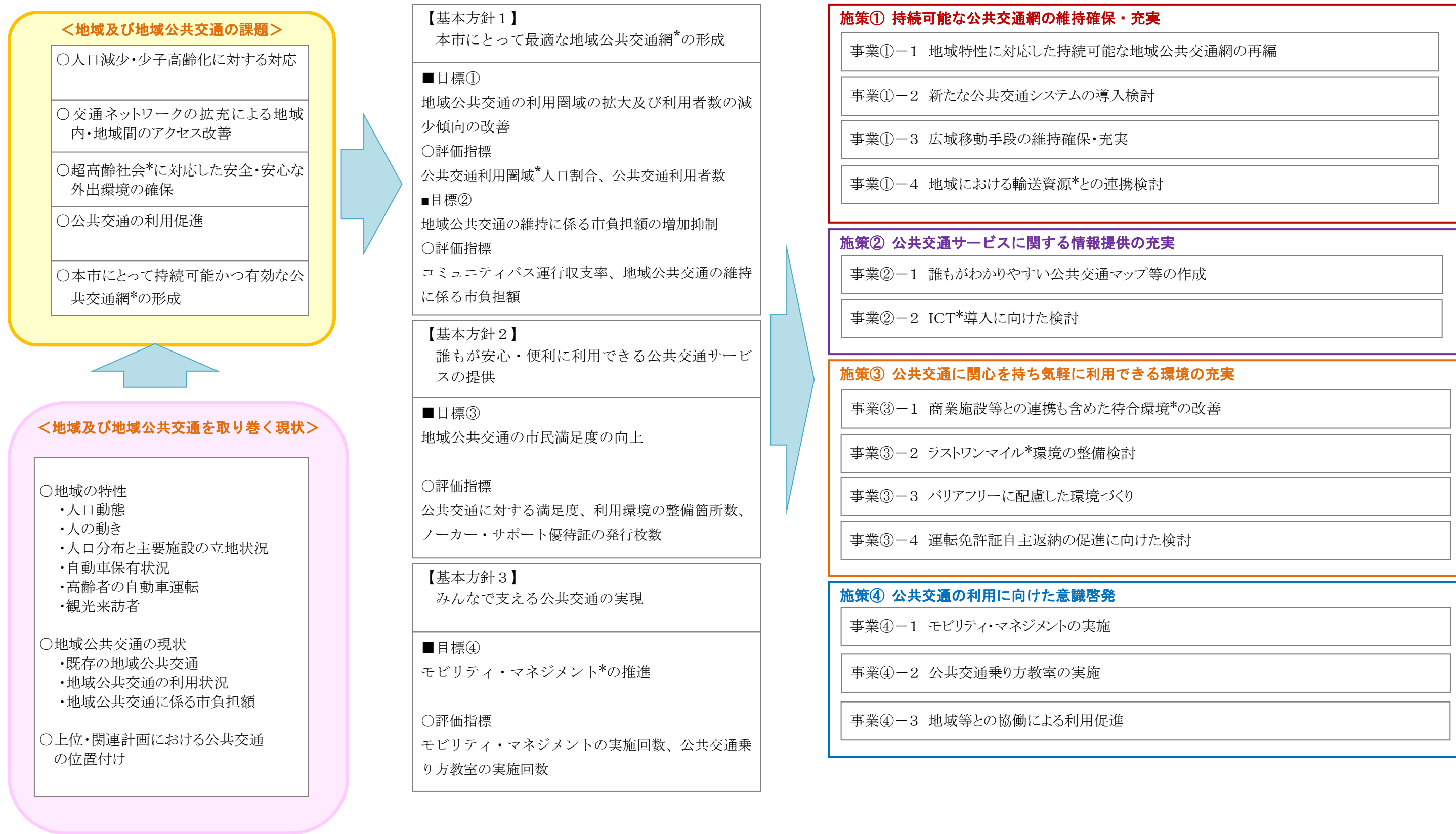
国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

▼市民、交通事業者、行政の連携イメージ



第4章 目標達成に向けた施策

4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧



4.2 施策・事業の実施内容

施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実

事業①ー1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

- ・本市の地域特性に対応した、持続可能かつ有効な公共交通網*の形成を図るため、路線バス及びコミュニティバスの一体的な路線再編や運行の効率化など、公共交通網の再編を行う。

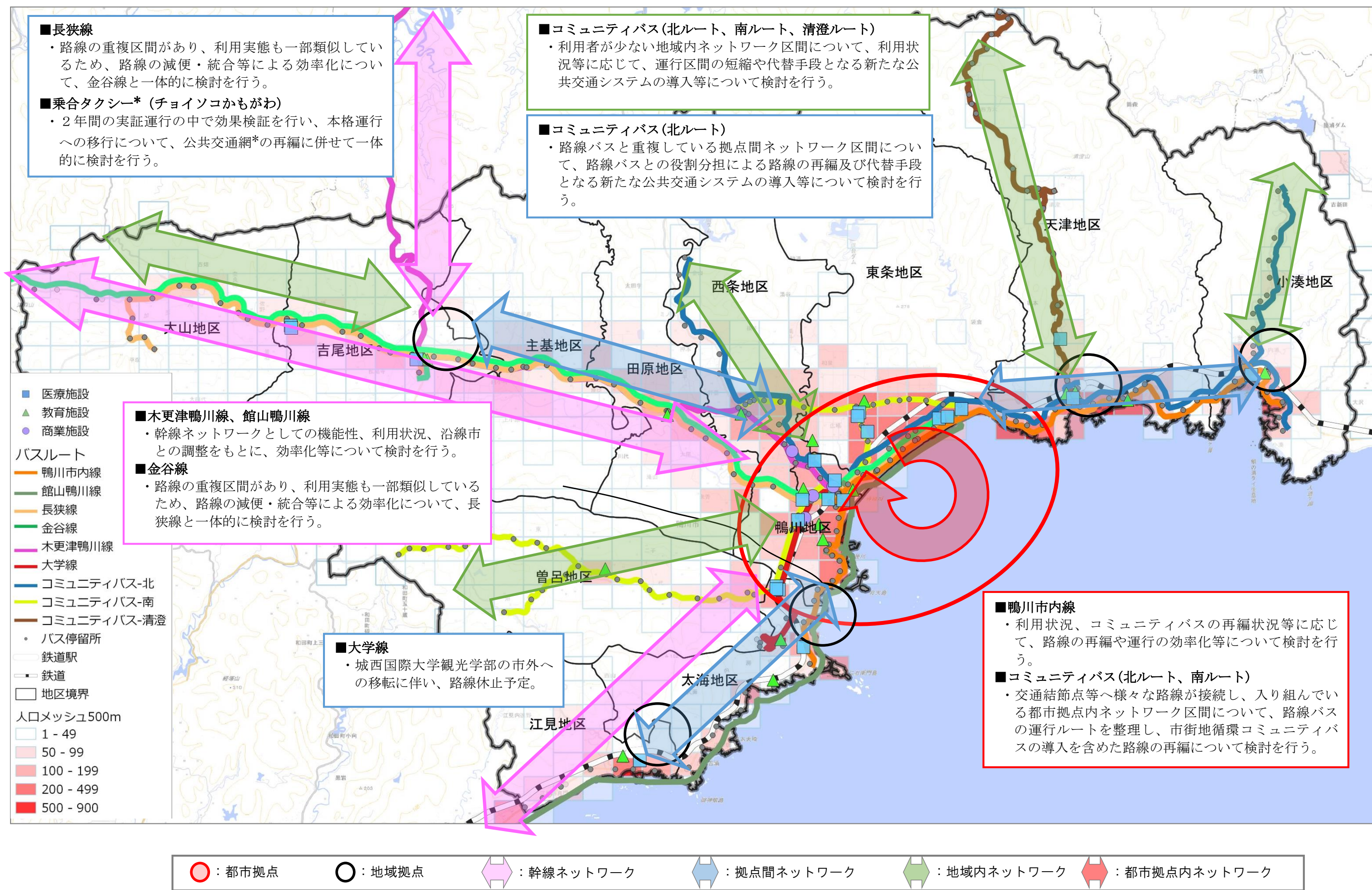
交通モード*	再編の方向性
路線バス	<木更津鴨川線、館山鴨川線> ・本市のバス交通の骨格を担う路線であり、鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、市域を跨いで周辺市と本市を結ぶ路線 ・幹線ネットワークとしての機能性、利用状況、沿線市との調整をもとに、効率化等について検討 ・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）などの活用により、路線の維持確保を図る
	<金谷線、長狭線> ・都市拠点から長狭地域の地域拠点を經由して、市域を跨いで周辺市町と本市を結ぶ幹線ネットワーク(金谷線) ・長狭地域の地域拠点と都市拠点を結ぶ拠点間ネットワーク(長狭線) ・路線の重複区間があり、利用実態も一部類似している両路線については、路線の減便・統合等による効率化について一体的に検討
	<鴨川市内線> ・拠点間ネットワーク及び都市拠点内ネットワークの機能を有する路線 ・利用状況、コミュニティバスの再編状況等に応じて、路線の再編や運行の効率化等について検討 ・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）などの活用により、路線の維持確保を図る
	<大学線> ・城西国際大学観光学部の市外への移転に伴い、路線休止予定
コミュニティバス	・拠点間ネットワーク、地域内ネットワーク及び都市拠点内ネットワークの機能を有する路線（北ルート） ・地域内ネットワーク及び都市拠点内ネットワークの機能を有する路線（南ルート） ・地域拠点を中心とした地域内の移動を担う路線（清澄ルート） ・路線バスと重複している拠点間ネットワーク区間について、路線バスとの役割分担による路線の再編及び代替手段となる新たな公共交通システムの導入等について検討（北ルート） ・利用者が少ない地域内ネットワーク区間について、利用状況等に応じて、運行区間の短縮や代替手段となる新たな公共交通システムの導入等について検討（北ルート、南ルート、清澄ルート） ・交通結節点等へ様々な路線が接続し、入り組んでいる都市拠点内ネットワーク区間について、路線バスの運行ルートを整理し、市街地循環コミュニティバスの導入を含めた路線の再編について検討（北ルート、南ルート） ・地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）などの活用により、路線の維持確保を図る
乗合タクシー* (チョイソコかもがわ)	・2年間の実証運行の中で効果検証を行い、本格運行への移行について、公共交通網の再編に併せて一体的に検討

事業①－２	新たな公共交通システムの導入検討
	・ 地域公共交通網*の再編に伴う代替手段の検討や公共交通空白地域*の解消のため、タクシーの有効活用による新たな公共交通システム（タクシー利用助成制度、タクシー定期券など）の導入検討を行う。
事業①－３	広域移動手段の維持確保・充実
	・ 本市と市外を結ぶ広域的な幹線ネットワークである鉄道及び高速バスについて、サービス改善に係る要望活動を継続的に実施し、広域移動手段の維持確保・充実を図る。
事業①－４	地域における輸送資源との連携検討
	・ 地域住民が主体となり、各地域に必要な公共交通のあり方を検討し、地域自らが移動手段を確保する取組を行政がサポートする体制の構築について検討を行う。 ・ 地域における多様な輸送資源*（福祉輸送サービスやスクールバスなど）との連携による公共交通の維持確保について検討を行う。 ・ 市が行っている送迎サービス等（通学・通園バス、福祉センター送迎バス、福祉タクシー利用券など）の継続実施。

◆スケジュール

事業	実施主体	スケジュール				
		令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編	市交通事業者	再編検討、運行計画の作成				
		再編可能な交通モード*から順次実施				
新たな公共交通システムの導入検討	市交通事業者	導入についての検討 運行計画の作成				
		公共交通網の再編に併せた実証運行の開始				
広域移動手段の維持確保・充実	市交通事業者	サービス改善に係る要望活動の実施				
地域における輸送資源との連携検討	市交通事業者 市民	地域主体移動サービスの構築支援体制の検討				
		地域輸送資源との連携による公共交通の維持確保の検討				
		市が行っている送迎等サービスの継続実施				

地域公共交通計画*の再編の方向性



施策② 公共交通サービスに関する情報提供の充実

事業②－１ 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

- ・利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を新たに作成し、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実を図る。なお、作成にあたっては、公共交通の利用方法を記載するなど、きめ細かな情報提供に努める。
- ・公共交通マップ等については、市民だけでなく、インバウンド*を含む観光客等の来訪者も活用できるよう、観光地の場所や観光地までの公共交通を利用しての行き方等の情報を併せて記載し、観光情報との一元化を図る。
- ・公共交通マップ等については、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも閲覧できるよう、デジタル化を行う。

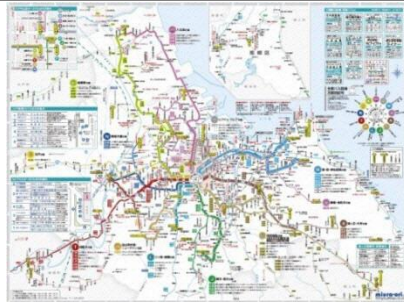
事業②－２ ＩＣＴ導入に向けた検討

- ・バスロケーションシステム*、ＩＣＴ*アプリの活用、ＩＣＴを活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ*化、地域公共交通全体の検索・予約システム、乗合タクシー*の配車のＡＩ化*、キャッシュレス化*、ＭａａＳ*等の最新技術を取り入れた取組について、インバウンド対応も含めて検討を行う。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成	市交通事業者	公共交通の再編に合わせた校正の検討				
		公共交通マップ等の作成、公共交通の再編に合わせた校正 住民等への配布、施設への配架				
ＩＣＴ導入に向けた検討	市交通事業者	ＩＣＴ導入に向けた検討 実施可能な取組についての実証実験計画等の作成				
		実施可能な取組についての実証実験を展開				

【事業②-1 の取組事例】



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)



【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)

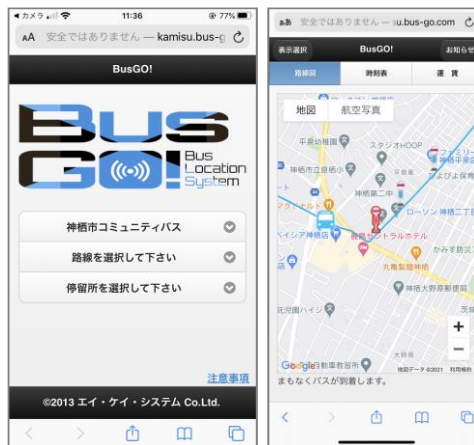


【公共交通の使い方】(茨城県常陸大宮市)

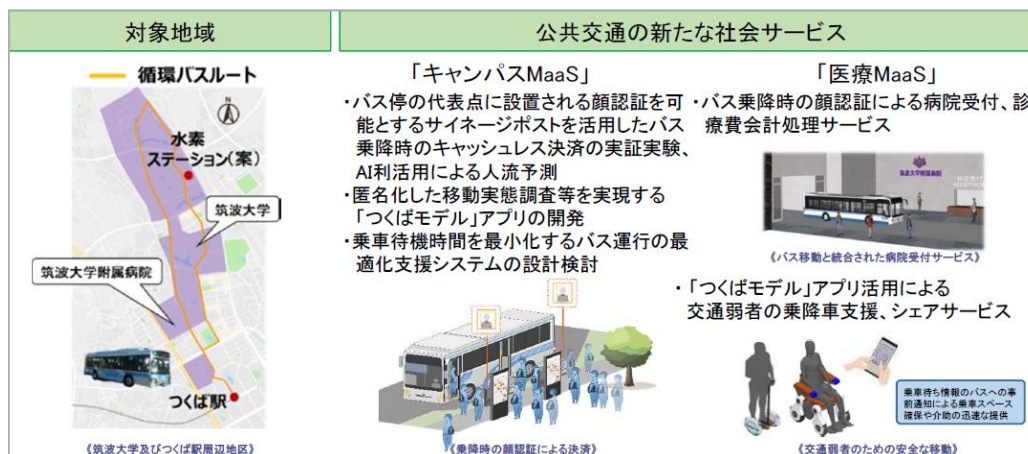
【事業②-2 の取組事例】



【公共交通案内サイト】
(茨城県神栖市)



【バスロケーションシステム*】
(有限会社エイ・ケー・システム)



【他地域のMaaS*の概要】(茨城県つくば市)

施策③ 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

事業③－１ 商業施設等との連携も含めた待合環境の改善

- ・ 商業施設と連携した待合スペースの設置、商業施設敷地内へのバスの乗り入れなど、待合環境*の改善に関して、商業施設等と連携協議を行い、利用しやすい公共交通の環境整備に努める。
- ・ 利用者目線で、誰もが迷うことなく気軽に利用できるよう、ＪＲ安房鴨川駅等の主要な交通結節点*においての待合環境の充実を図るため、行き先や乗継等の情報提供を行うタブレット端末やデジタルサイネージ*等の設置について検討を行う。
- ・ 地域が主体となっていく待合環境の整備に対して、関係する規制や許可等について助言を行うなど、必要な支援を行う。

事業③－２ ラストワンマイル環境の整備検討

- ・ 交通結節点以降のラストワンマイル*交通の環境を充実させるため、パーク・アンド・ライド*に限らず、サイクル・アンド・ライド*、キス・アンド・ライド*などについて検討を行う。

事業③－３ バリアフリーに配慮した環境づくり

- ・ 公共交通の利用者の多くが、高齢者、障害者、子ども及び妊産婦等の移動制約者であることを踏まえて、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、バリアフリー対応車両への更新を進める。

事業③－４ 運転免許証自主返納の促進に向けた検討

- ・ 交通事業者主体で取り組んでいる運転免許証自主返納者を対象とした優遇制度について、当該制度の積極的なＰＲを行うとともに、高齢者等の運転免許証自主返納を促す特典等の支援制度について、関係者間で協議・検討を行う。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
既存施設との連携も含めた待合環境*の改善	市 交通事業者 市民	待合環境の改善についての協議・施設との調整				
		整備可能な箇所から順次整備				
ラストワンマイル*環境の整備検討	市 交通事業者	導入事例の調査・導入に向けた検討				
		整備可能な箇所から順次整備				
バリアフリーに配慮した環境づくり	交通事業者	バリアフリー対応車両の導入 (車両更新時に順次導入)				
運転免許証自主返納の促進に向けた検討	市 交通事業者 警察	既存優遇制度の周知・PR 運転免許証自主返納を促す特典制度等についての協議・検討				

【事業③－１の取組事例】



【公共交通情報相互提供システム】

(埼玉県三郷市)



【商業施設と連携した待合スペース】

(神奈川県横浜市)

【商業施設に整備したバス利用者専用の駐輪場】

(茨城県神栖市)

【事業③-2の取組事例】



【サイクルアンドバスライド】

(埼玉県蓮田市)

【事業③－３の取組事例】

【UDタクシー*車両】

(静岡県静岡市)

【事業③－４の取組事例】

[illegible]

【運転免許証自主返納支援事業】

(千葉県八街市)

【サポート事業の協賛事業者募集】

(茨城県)

【運転免許証自主返納支援制度】

(茨城県常陸太田市)

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④－１ モビリティ・マネジメントの実施

- ・過度に自動車に依存することなく、多様な交通手段を適度かつ賢く利用する状態への転換を促すため、以下のモビリティ・マネジメント*の取組を展開する。
- ・バスを利用した買物体験ツアー等を企画し、公共交通の利用の機会を提供することで、公共交通に対する意識啓発を促し、公共交通の利用促進を図る。
- ・各種イベントの開催時や市の広報誌等において、地域公共交通に係る積極的な情報発信を行い、市民の公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図る。
- ・「クルマのみ」から「クルマ時々公共交通」への意識啓発を促すチラシの作成・配布、ノーマイカーデー*の実施、転入者へ配布するモビリティ・マネジメントキット*の作成、新入生へのお試し乗車券配布など、多様なモビリティ・マネジメントの取組について、実施に向けた検討を行う。

事業④－２ 公共交通乗り方教室の実施

- ・公共交通に対する理解を深め、将来的な公共交通の利用を促すため、高齢者や小学生を対象に、公共交通の乗り方教室を開催する。

事業④－３ 地域等との協働による利用促進

- ・観光施設等と連携した企画切符の継続販売に加えて、新たに健康増進や地域コミュニティの維持・創出につながる企画乗車券等の検討を行う。
- ・市民団体等と連携し、公共交通の利用方法等の情報提供に努める。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
モビリティ・マネジメントの実施	市 交通事業者 市民 その他関係者	新たなモビリティ・マネジメント施策の検討 関係者との協議・調整				
		モビリティ・マネジメントの実施				
公共交通乗り方教室の実施	市 交通事業者 市民	公共交通乗り方教室等の実施 プログラム内容の改善・拡充について検討				
地域等との協働による利用促進	市 交通事業者 市民 その他関係者	利用促進施策の検討 地域との協議・調整				
		観光施設等と連携した企画切符の販売				
		市民団体等と連携した情報提供の実施				

【事業④－１の取組事例】



【買物バスツアー】(静岡県湖西市)



【公共交通利用促進リーフレット】
(茨城県)



【モビリティウィーク&カーフリーデー】
(福岡県福岡市)

【事業④－２の取組事例】



【バスの乗り方教室】(茨城県神栖市)



【高齢者への出前講座】(静岡県藤枝市)

【事業④－３の取組事例】



【公共交通利用者への運賃補助】
(神奈川県小田原市)



【バスパック】
(青森県八戸市)



【企画乗車券】
(エスパルストリームフェリー)

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定する。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
【目標1】 鴨川市における地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善	指標① 公共交通利用圏域* 人口割合(※1)	77.0%	80.0%
	指標② 公共交通利用者数 (※2)	992,502人 高速バス:216,046人 路線バス:213,926人 コミュニティバス:24,667人 タクシー:133,078人 鉄道:404,785人	947,467人 高速バス:243,026人 路線バス:186,144人 コミュニティバス:20,834人 タクシー:118,649人 鉄道:378,814人
【目標2】 地域公共交通の維持に係る市負担額の増加抑制	指標③ コミュニティバス 運行収支率	13.0%	20.0%
	指標④ 地域公共交通の維持 に係る市負担額 (※3)	30,261千円	45,000千円
【目標3】 地域公共交通の市民満足度の向上	指標⑤ 公共交通に対する満足度	11.5%	15.0%
	指標⑥ 利用環境の整備箇所数	0箇所	4箇所
	指標⑦ ノーカー・サポート 優待証の発行枚数	87枚	140枚
【目標4】 モビリティ・マネジメント*の推進	指標⑧ モビリティ・マネジメント*の実施回数	0回/年	3回/年
	指標⑨ 公共交通乗り方教室 の実施回数	1回/年	2回/年

※ 1 <公共交通利用圏域人口割合>

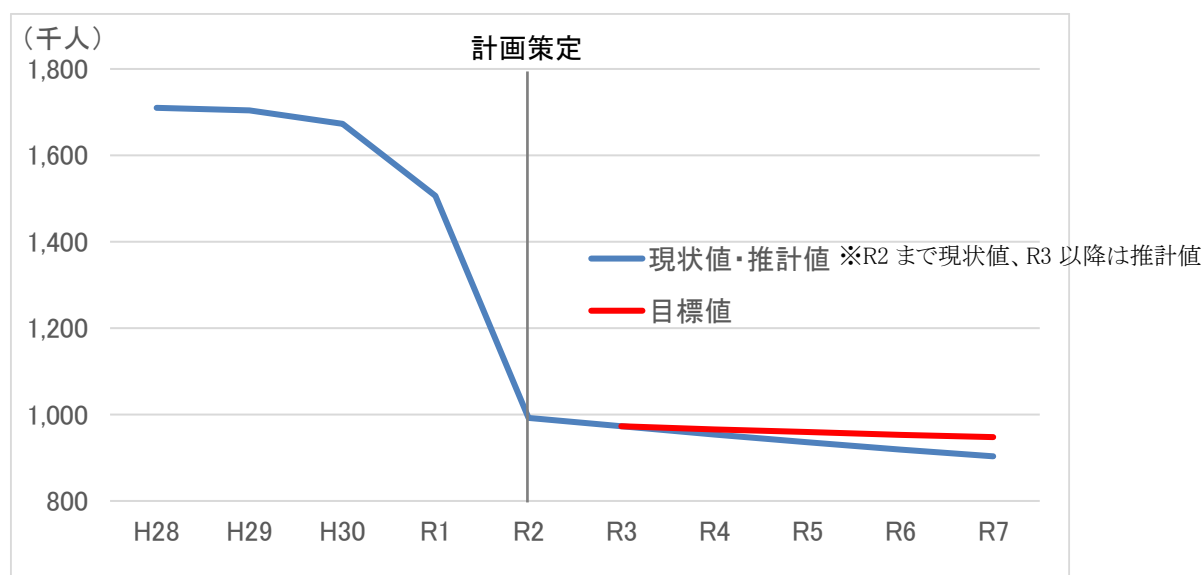
国勢調査に基づく 500m メッシュ人口データに公共交通利用圏域*（路線バス及びコミュニティバスのバス停 300m 圏域、鉄道駅 800m 圏域）を重ね合わせて、総人口に対する公共交通利用圏域人口の割合を算出。

現状値は、平成 27 年国勢調査に基づく令和 2 年推計人口データ、目標値は令和 2 年国勢調査に基づく令和 7 年推計人口データを基に算出。

※ 2 <公共交通利用者数>

目標値については、今後も減少が見込まれる利用者数の推計値に対して、減少率 50%の改善を目指し、以下のとおり設定した。

指標		現況値 (令和 2 年度)	推計値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 7 年度)
公共交通 利用者数	高速バス	216,046 人/年	243,026 人/年	243,026 人/年
	路線バス	213,926 人/年	169,349 人/年	186,144 人/年
	コミュニティバス	24,667 人/年	18,566 人/年	20,834 人/年
	タクシー	133,078 人/年	109,774 人/年	118,649 人/年
	鉄 道	404,785 人/年	362,284 人/年	378,814 人/年
	合 計	992,502 人/年	902,999 人/年	947,467 人/年



※現況値について

◇鉄道については、JR東日本が「各駅の乗車人員」として公表している安房鴨川駅、安房小湊駅及び江見駅の令和 2 年度の 1 日平均の乗車人員を合算した上で、365 日をかけて算出

※推計値について

◇現況値に対して、過去 3 か年における増減率の平均値（新型コロナウイルス感染症の影響に加えて、鉄道無人駅の利用者数の算出ができなくなった令和元年度実績は特異であるため、平成 28 年度から平成 30 年度にかけての増減率の平均値）を令和 7 年度までの年数分乗じて算出

※目標値について

◇過去 3 か年における増減率の平均値を算出した上で、次の方針により算出

- ・増減率の平均値がマイナスの場合（路線バス、コミュニティバス、タクシー及び鉄道）
⇒現況値に対して、計画策定後の令和 4 年度から、増減率の平均値（減少率）が 50%改善したと想定し、これを令和 7 年度までの年数分乗じて算出
- ・増減率の平均値がプラスの場合（高速バス）
⇒推計値と同一とする

※ 3 <地域公共交通の維持に係る市負担額>

路線バスの維持に係る運行補助金の対象路線の増加、補助金額の見直し等により、令和 3 年度以降、地域公共交通の維持に係る市負担額の大幅な増加が見込まれることから、令和 3 年度見込額（64,722 千円）を基に目標値を設定した。

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

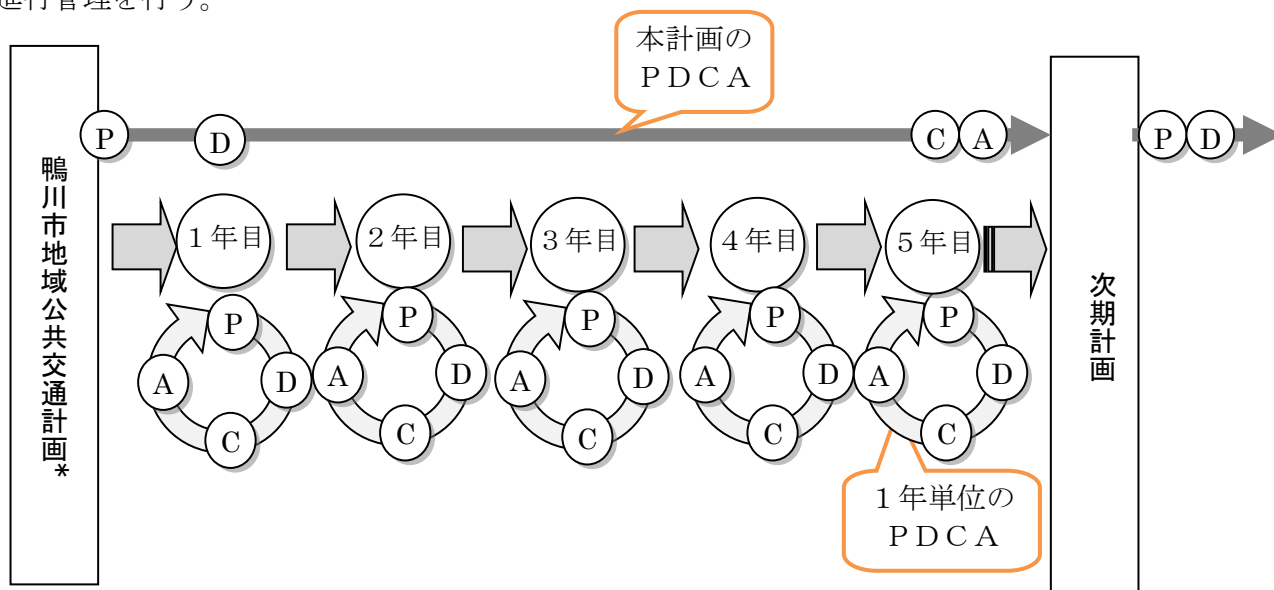
地域公共交通会議*において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行う。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合性を図りつつ、計画の改訂を行っていく。

推進・管理体制	構成員	役 割
地域公共交通会議	市民、交通事業者、警察、国の交通施策担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル*【「計画（P l a n）→実施（D o）→評価（C h e c k）→見直し（A c t i o n）」】による計画の進行管理を行う。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網*の構築を目指す。

■用語解説

【あ行】

■ICT（アイシーティー：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。

■インバウンド

外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行又は訪日旅行という。

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したものの。

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。

【か行】

■鴨川版コンパクトシティ

一般的な「コンパクトシティ」の考え方は、拠点となる市街地に都市機能や居住人口等を誘導・集約し、高密度の市街地を形成することで、将来にわたって持続可能な都市の実現を図っていくものの。

「鴨川版コンパクトシティ」は、拠点市街地への一極集中型の都市構造への再編ではなく、既存市街地や既存集落内へ都市的土地利用の誘導を図りながら、新規開発等による無秩序な市街地の拡散を抑制し、各地域が有する既存都市機能の維持・拡充により都市経営コストの効率化を図り、拠点市街地とその周辺の生活拠点が、公共交通をはじめとする高度なネットワークを形成することで、都市のコンパクト化を目指すもの。

■キス・アンド・ライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。家族などに駅やバスターミナル等まで自家用車で送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系 IC カードやクレジットカード等が該当する。

■区間制

鉄道、バスなどの路線をいくつかの区間にわけて、その区間を単位として運賃を算定する方式。

コミュニティバス（清澄ルート）では、乗車区間に応じて、200 円、400 円とわかりやすく、支払いやすい運賃を設定している。区間制の方式の一つに、対キロ区間制がある。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。

本市では、鉄道駅から 800m 以上、路線バス及びコミュニティバスのバス停留所から 300m 以上離れた地域とする。

■公共交通ネットワーク

鉄道、路線バス、コミュニティバス及び乗合タクシー等の公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■公共交通利用圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅 800m、路線バス及びコミュニティバスのバス停留所 300m 範囲のこと。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

■交通モード

鉄道、バス及びタクシー等の交通手段のこと。

【さ行】

■サイクル・アンド・ライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅から駅やバスターミナル等付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。

■社会インフラ

産業や生活の基盤として整備される施設を意味する言葉。道路・鉄道・上下水道・送電網・港湾・ダム・通信網といった産業基盤となる施設のほか、生活基盤となる学校・病院・公園・公営住宅等も含まれる。

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

■自由経路ミーティングポイント型

運行ルートやバス停留所等を設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、乗降場所を限定する場合もある。

■人口メッシュ

人口総数を隙間なく 500m 四方の網の目（メッシュ）の区域に分けて、その区域内に居住している人口を示すもの。

【た行】

■対キロ区間制

営業路線の一定距離を基準にいくつかの区間に分け、乗車した距離に応じた区間運賃を算定する方式。

■地域公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■地域公共交通計画

地域公共交通活性化再生法（令和 2 年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■超高齢社会

65 歳以上の人口が、全人口の 21%以上を占めている社会。

■定時定路線

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行方式。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド運行

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。

■ドア・ツー・ドア

自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる運行形態。

【な行】

■ノーマイカーデー

交通事故軽減、交通渋滞緩和及び大気汚染抑制等を目的とし、鉄道、路線バス、コミュニティバス及び乗合タクシー等の公共交通の利用を促すキャンペーン。

■乗合タクシー

不特定多数の乗客を輸送する公共交通のうち、バス車両よりも小型のタクシー車両を使用して運

行する公共交通。予約の入った便のみ運行するケースや運行ルートや運行ダイヤを定めないケースもある。

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。

■パーク・アンド・ライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅から駅やバスターミナル等付近の駐車場まで自動車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■パーソントリップ調査

交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）に着目し、交通の目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的に実態を把握する調査。調査結果は、都市計画の目標を実現するための交通体系の整備方針や交通施設の検討に用いられる。

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで改善・対策を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■フリー乗降

路線バス、コミュニティバス及び乗合タクシー等の路線において、全部もしくは一部の区間において、路線上の任意の場所で乗降できるシステム。

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。

■モビリティ・マネジメントキット

モビリティ・マネジメントの取組を進めるための動機付け冊子、公共交通マップなどの情報ツールを取りまとめたもの。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。

■UD タクシー（ユーディータクシー）

ユニバーサルデザインタクシーの略。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ及び妊娠中の方など、誰もが利用しやすいように設計された新しいタクシー車両。

【ら行】

■ラストワンマイル

交通結節点（鉄道駅やバス停など）から最終目的地（自宅など）までのワンマイル程度の狭く限定された区間のこと。