

鴨川市地域公共交通網形成計画

(改訂版)

平成30年3月

鴨 川 市

【 目 次 】

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | 鴨川市地域公共交通網形成計画について | 1 |
| 1-1 | 策定の趣旨及び位置づけ..... | 1 |
| 1-2 | 計画の区域..... | 2 |
| 1-3 | 計画の期間..... | 2 |
| 2 | 計画策定に係る基礎調査 | 3 |
| 2-1 | 地域特性の整理..... | 3 |
| 2-2 | 既存公共交通の現状把握..... | 8 |
| 2-3 | 主要施設の立地状況..... | 20 |
| 2-4 | 上位・関連計画..... | 23 |
| 3 | 公共交通の役割及び課題 | 30 |
| 3-1 | 公共交通がまちづくりの中で担うべき役割..... | 30 |
| 3-2 | 公共交通を取り巻く課題..... | 33 |
| 4 | 地域公共交通の役割及び課題を踏まえた基本方針 | 34 |
| 5 | 計画の目標 | 35 |
| 5-1 | 「公共交通に係る機能分担の明確化と連携強化による持続可能な公共交通網の形成」の目標..... | 35 |
| 5-2 | 「より多くの市民等に対する公共交通サービスの提供」の目標..... | 36 |
| 5-3 | 「観光振興・まちづくりと連携した公共交通サービスの展開」の目標..... | 37 |
| 5-4 | 「公共交通サービスの更なる拡充を図るための利用促進に関する取組みの実施」の目標..... | 38 |
| 6 | 実施事業・実施主体 | 39 |
| 6-1 | 計画の体系..... | 39 |
| 6-2 | 実施体制..... | 40 |
| 6-3 | 実施事業・実施主体..... | 41 |
| 7 | 計画の達成状況の評価 | 58 |
| 7-1 | P D C A サイクルの構築..... | 58 |
| 7-2 | 評価の方法及びスケジュール..... | 58 |

1 鴨川市地域公共交通網形成計画について

1-1 策定の趣旨及び位置づけ

鴨川市の公共交通は、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、近隣市町村との間を結ぶ急行・幹線バスが運行し、千葉県南部における交通の要衝に位置していると言えます。

これに加えて、市内においては、民間事業者により、路線バス及びタクシーが運行されているほか、市行政においても、コミュニティバス、市内小中学校・幼稚園のスクールバス、福祉センター利用者向けの送迎バス、障がい者向け福祉タクシー券の配布等のサービスを提供しており、公共交通を利用する地域住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る利用することが可能となっています。

地域におけるこうした公共交通の重要性については、今後、更なる高齢化の進行等により、これまで以上に高まっていくことが見込まれますが、その一方では、人口減少や自家用車の普及を背景として、公共交通離れが進行し、公共交通事業者による持続的なサービスの提供は困難な状況に直面しています。

本計画は、こうした状況を踏まえ、今後、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、公共交通網を持続可能なかたちで形成していくことを図るため策定したもので、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）に基づく地域公共交通網形成計画として位置づけられるものです。

なお、計画内容の検討に当たっては、「鴨川市都市計画マスタープラン」、「鴨川市観光振興基本計画」、「鴨川市環境基本計画」、「鴨川市教育振興計画（第2期）」及び「鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第6期）」をはじめとする、施策分野別に定められた関連計画との調和を図るとともに、上位計画である鴨川市総合計画（策定時＝「第1次鴨川市基本構想」・「鴨川市第2次5か年計画」、現行＝「第2次鴨川市基本構想」・「鴨川市第3次5か年計画」）に掲げられた将来像の実現に公共交通の分野から寄与することに大きな重点を置くこととしています。

1-2 計画の区域

鴨川市全域とします。

1-3 計画の期間

平成 28 年 3 月に策定された第 2 次鴨川市基本構想（目標年次：平成 37 年度）の前半を担う鴨川市第 3 次 5 か年計画（計画期間：平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間）との整合を図るため、本計画の期間は、計画策定の日（平成 27 年 2 月 24 日）から平成 33 年度末までとします。

なお、計画の期間は、前期（平成 26 年度から平成 29 年度まで）と後期（平成 30 年度から平成 33 年度まで）に分け、前期最終年度である平成 29 年度において、総合計画の策定に合わせ、今般、本計画の改定を行いました。

また、計画最終年度である平成 33 年度においては、平成 32 年度中に策定が見込まれる鴨川市第 4 次 5 か年計画を受けて、次期計画の策定について検討します。

■本計画の計画期間

| | | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 |
|-------------|------------------|---------------------|-----|-----|--------------------|-------------|-----|-----|--------------------|-----|-----|-----|-----|
| 鴨川市 総合計画 | 基本構想 | 第 1 次 (H18～H27) | | | 第 2 次 (H28～H37) | | | | | | | | |
| | 基本計画 (5 か年計画) | 第 2 次 (H23～H27) | | | 第 3 次 (H28～H32) | | | | 第 4 次 (H33～H37) | | | | |
| 本計画 | | 計画策定の日から平成 33 年度末まで | | | | | | | 次期計画 (検討) | | | | |
| | | 前期 (H26～29) | | | | 後期 (H30～33) | | | | | | | |

↑
本計画の必要に応じた見直し

2 計画策定に係る基礎調査

2-1 地域特性の整理

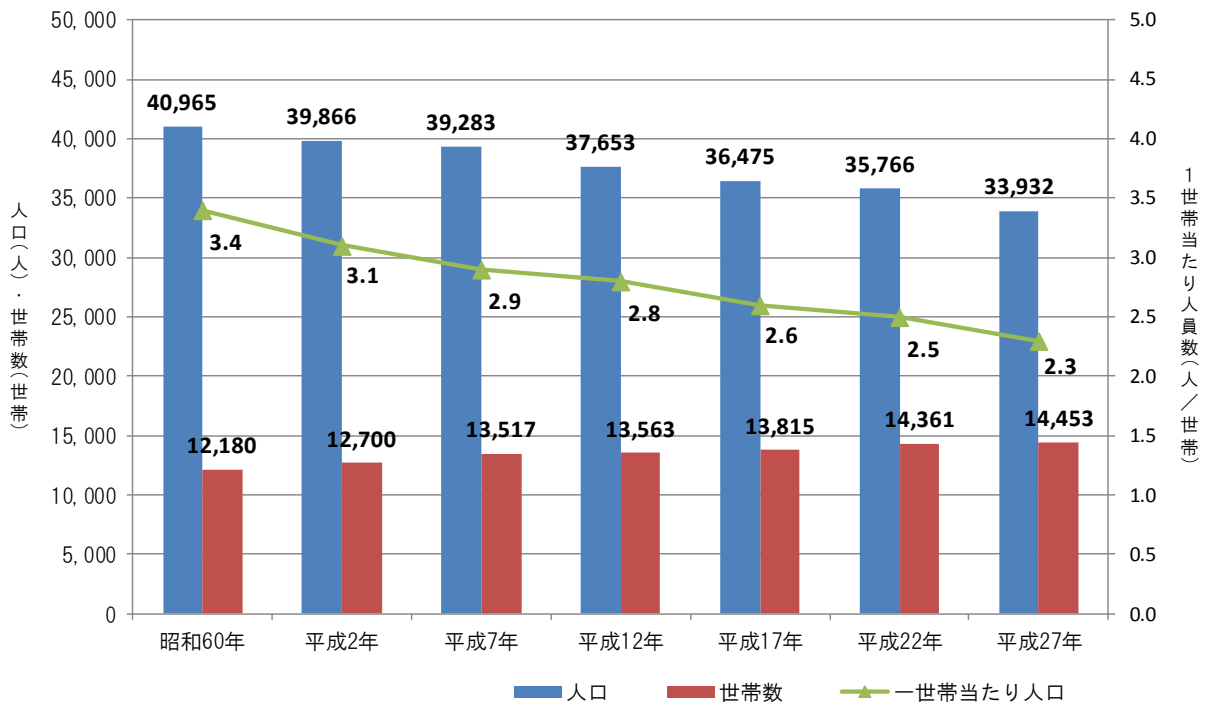
(1) 人口動向

①総人口・世帯数

鴨川市の総人口は、昭和25年の48,571人（旧鴨川市、旧天津小湊町の合計）をピークに一貫して減少し、最新の国勢調査である平成27年時点では、33,932人と、ピーク時から30.1%の減少となっている。

その一方で、世帯数は年々増加傾向にあることから、1世帯当たりの人員は継続して減少傾向にあり、平成27年時点で2.3人/世帯となっている。

■人口・世帯数の推移

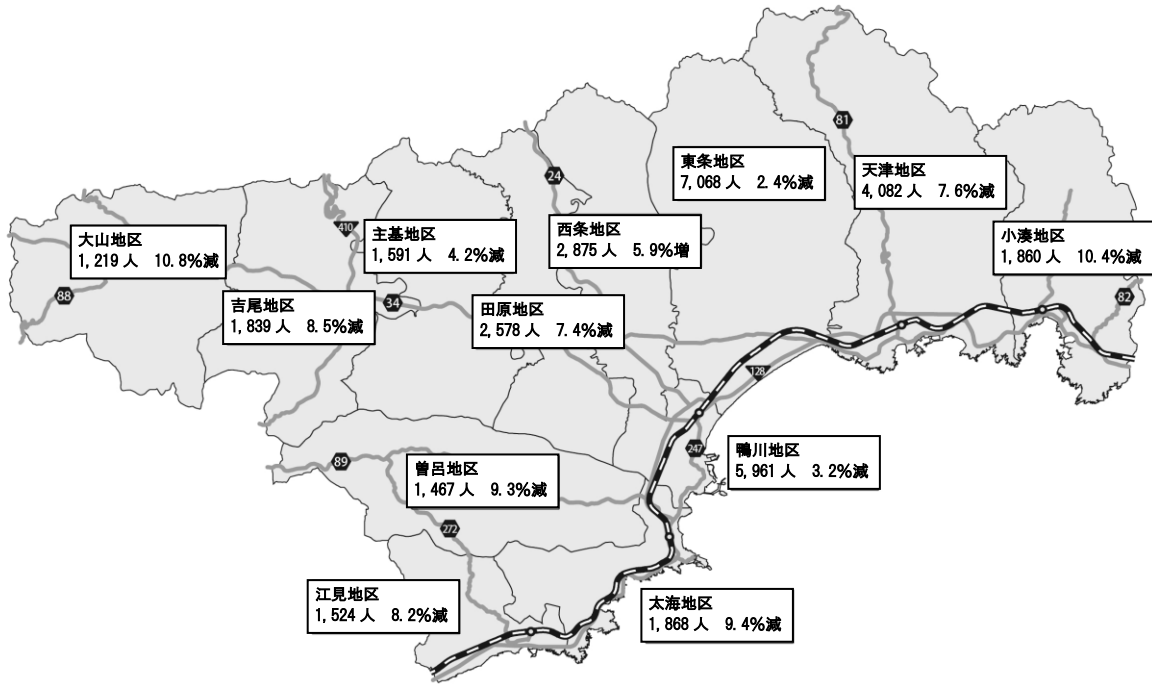


資料：国勢調査（平成12年以前は、旧鴨川市、旧天津小湊町の合計。以下同じ）

②地区別人口

平成22年から平成27年までの5年間での地区別人口の増減を見ると、市街地に近いうえ、平坦地も比較的多く、宅地分譲が進んだ西条地区では6%程度増加した一方で、地区の人口が多く、これまで増加傾向にあった東条地区や鴨川地区を含め、その他の地区では減少傾向にある。特に、大山地区と小湊地区の減少幅は1割を超え、曾呂地区や太海地区でも1割近い減少となっている。

■平成 27 年の地区別人口と平成 22 年からの増減率

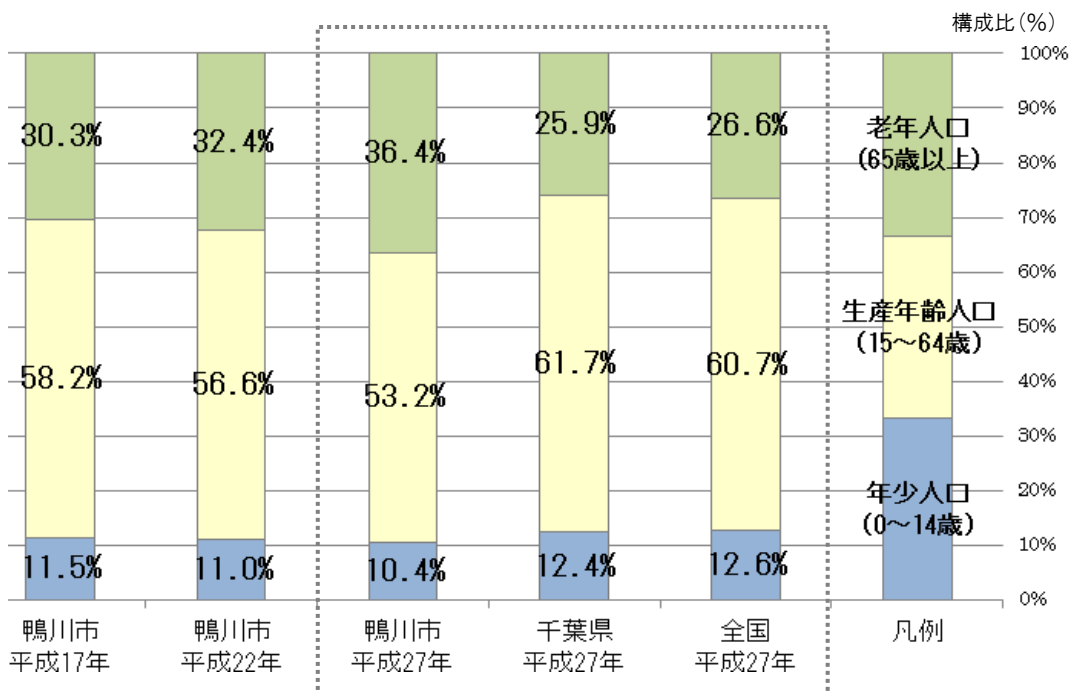


資料：国勢調査

③年齢別人口構成

平成 27 年における年齢別人口構成は、年少人口（0～14 歳）割合が 10.4%、生産年齢人口（15～64 歳）割合が 53.2%、老年人口（65 歳以上）割合が 36.4%で、県平均や全国平均よりも少子高齢化が進行している状況がみられる。

■年齢別人口構成の推移と県および全国平均との比較



〈平成 27 年における市・県・全国の比較〉

資料：国勢調査

④高齢者世帯

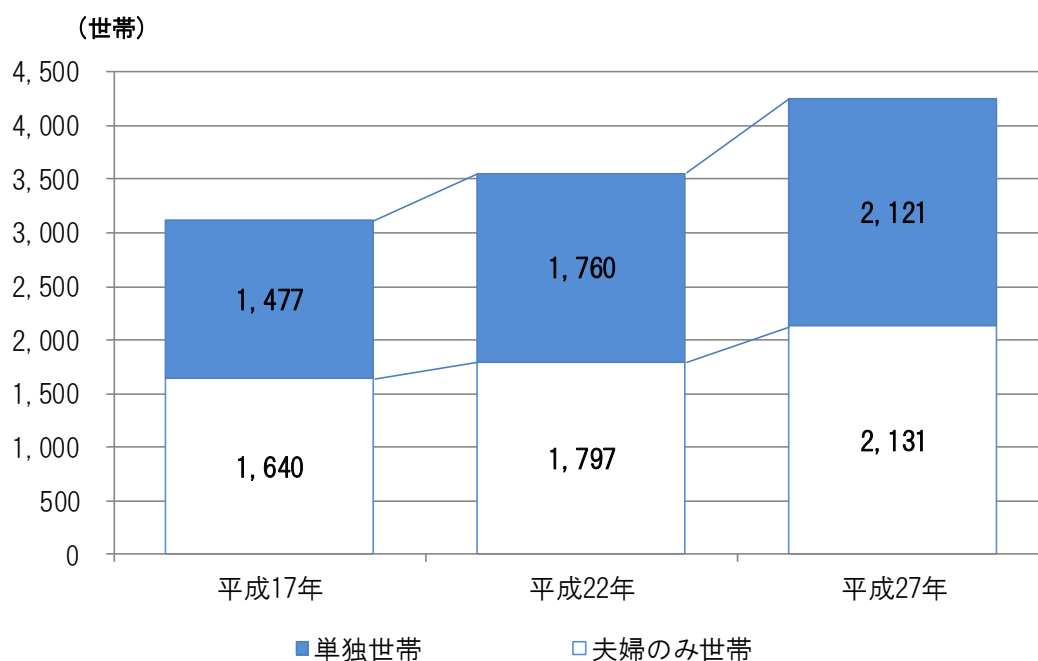
65歳以上の高齢者を世帯別に見ると、高齢者のいる世帯が53.7%と、国や千葉県の割合を大幅に上回っている。また、このうち、夫婦のみの世帯や単独世帯の割合も国や千葉県より多く、両者を合わせると全体の約3割となっている。

高齢者の夫婦のみの世帯や単独世帯は近年増加しており、平成17年と平成27年を比較すると、夫婦のみ世帯は約1.3倍、単独世帯は約1.4倍となっている。

■高齢者世帯の推移

(単位：世帯)

| 世帯別 | 国 | | 千葉県 | | 鴨川市 | |
|----------|------------|-------|-----------|-------|--------|-------|
| | 世帯数 | 割合 | 世帯数 | 割合 | 世帯数 | 割合 |
| 一般世帯 | 53,331,797 | | 2,604,839 | | 14,412 | |
| 高齢者のいる世帯 | 21,713,308 | 40.7% | 1,028,003 | 39.5% | 7,745 | 53.7% |
| 夫婦のみ世帯 | 6,420,243 | 12.0% | 327,055 | 12.6% | 2,131 | 14.8% |
| 単独世帯 | 5,927,686 | 11.1% | 258,253 | 9.9% | 2,121 | 14.7% |



資料：国勢調査

(2) 流入・流出口

平成 27 年国勢調査によると、平成 27 年の流出口（市外への通勤・通学者数）は 3,110 人で、主な流出口は館山市（852 人）、南房総市（755 人）、木更津市（384 人）となっている。一方、流入人口（市外からの通勤・通学者数）は 4,157 人で、主な流入元は南房総市（1,392 人）、館山市（905 人）、勝浦市（820 人）となっている。

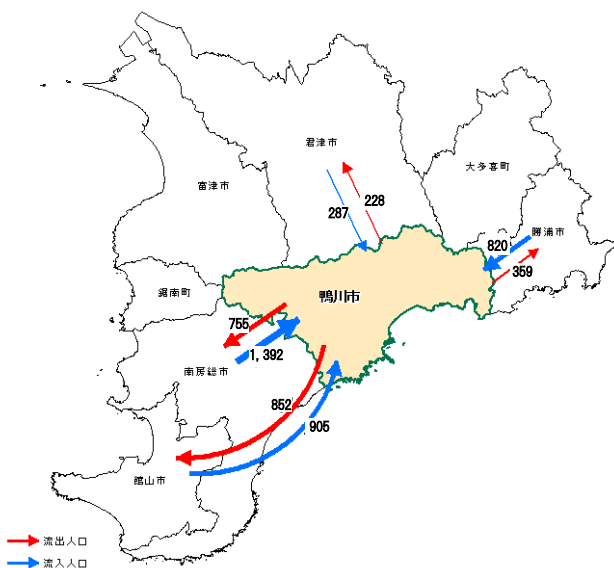
平成 7 年からの推移を見ると、一貫して流入超過となっており、流出口は平成 12 年をピークに減少を続け、流入人口は平成 17 年に大きく増えたが、軒並み横ばいで推移している。

■流出・流入人口及び昼夜間人口の推移

| | 夜間人口 [常住人口] (人) | 流入人口 [市外からの通勤・ 通学者数] (人) | 流出口 [市外への通勤・通 学者数] (人) | 昼間人口 (人) | 昼夜間 人口比率 (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-------------|--------------------|
| 平成 7 年 | 39,274 | 3,914 | 3,514 | 39,674 | 101.0 |
| 平成 12 年 | 37,653 | 4,140 | 3,658 | 38,135 | 101.3 |
| 平成 17 年 | 36,406 | 4,303 | 3,372 | 37,337 | 102.6 |
| 平成 22 年 | 35,766 | 4,127 | 3,225 | 36,668 | 102.5 |
| 平成 27 年 | 33,932 | 4,157 | 3,110 | 34,979 | 103.1 |

資料：国勢調査（各年 10 月 1 日）

■流出・流入人口（平成 27 年）



| | 流入地別上位 | | | 流出口別上位 | | |
|----|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | 順位 | 市町村名 | 人口(人) | 順位 | 市町村名 | 人口(人) |
| 県内 | 1 | 南房総市 | 1,392 | 1 | 館山市 | 852 |
| | 2 | 館山市 | 905 | 2 | 南房総市 | 755 |
| | 3 | 勝浦市 | 820 | 3 | 木更津市 | 384 |
| | 4 | 君津市 | 228 | 4 | 勝浦市 | 359 |
| | 5 | いすみ市 | 200 | 5 | 君津市 | 287 |
| | 6 | 鋸南町 | 146 | 6 | 千葉市 | 162 |
| | 7 | 御宿町 | 113 | 7 | いすみ市 | 109 |
| 県外 | 順位 | 都道府県名 | 人口(人) | 順位 | 都道府県名 | 人口(人) |
| | 1 | 東京都 | 105 | 1 | 東京都 | 175 |
| | 2 | 神奈川県 | 33 | 2 | 神奈川県 | 34 |
| | 3 | 埼玉県 | 25 | 3 | 埼玉県 | 19 |

資料：国勢調査

(3) 自動車保有台数

自動車保有台数の5年間の増減率を見ると、合計としては概ね横ばいであるが、主に自家用車として使用される割合が高い二輪小型及び軽自動車の台数は、依然として増加傾向にある。

■自動車保有台数の推移

(単位：台)

| | 貨物自動車 | 乗用車 | 乗合自動車 | 特殊用途車 及び特殊車 | 二輪小型 (250cc以上) | 軽自動車 | 合計 |
|---------------|-------|--------|-------|----------------|-------------------|--------|--------|
| 平成24年 | 1,813 | 11,711 | 152 | 644 | 331 | 12,829 | 27,480 |
| 平成25年 | 1,763 | 11,619 | 149 | 623 | 334 | 13,016 | 27,504 |
| 平成26年 | 1,738 | 11,550 | 151 | 622 | 342 | 13,139 | 27,542 |
| 平成27年 | 1,718 | 11,397 | 148 | 631 | 342 | 13,299 | 27,535 |
| 平成28年 | 1,675 | 11,237 | 147 | 624 | 335 | 13,500 | 27,518 |
| 伸び率 (H28/H24) | 0.92 | 0.96 | 0.97 | 0.97 | 1.01 | 1.05 | 1.00 |

資料：千葉県統計年鑑（各年3月31日現在）

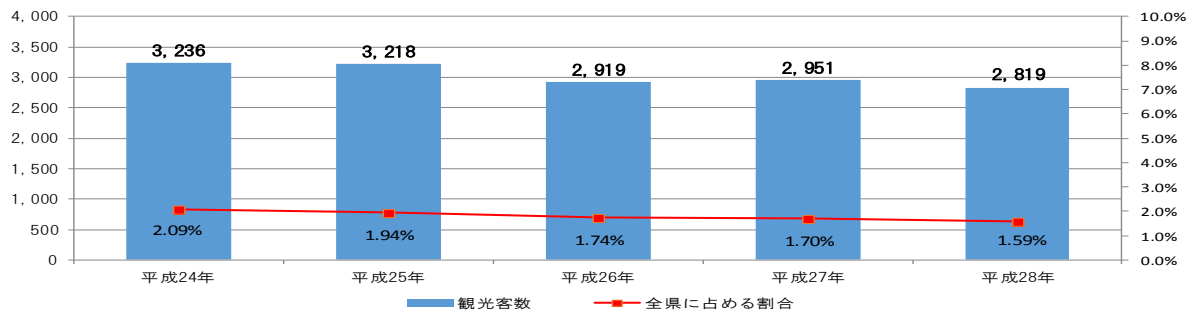
(4) 観光動向

鴨川市には、豊かな自然環境や歴史的遺産、海洋テーマパークなど多くの観光資源があり、また、ホテルや旅館などの宿泊施設が集積している。

平成28年における本市の観光客入込数は約282万人で、千葉県全体の約1.6%を占めており、近年の推移は減少傾向にある。

主な観光施設別に見ると、鴨川シーワールドが約86万人、道の駅「オーシャンパーク」が約35万人、総合交流ターミナル「みんなみの里」が約25万人、誕生寺が約18万人、内浦山県民の森が約16万人の順となっている。

■鴨川市の観光客入込数の推移



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

(単位：千人)

| | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 鴨川シーワールド | 801 | 824 | 886 | 903 | 861 |
| 道の駅「鴨川オーシャンパーク」 | 435 | 387 | 392 | 384 | 353 |
| 総合交流ターミナル「みんなみの里」 | 283 | 267 | 256 | 254 | 253 |
| 誕生寺 | 335 | 331 | 186 | 188 | 178 |
| 内浦山県民の森 | 148 | 161 | 161 | 161 | 155 |
| 鯛の浦遊覧船 | 69 | 73 | 71 | 79 | 70 |
| 仁右衛門島 | 27 | 31 | 29 | 28 | 60 |
| 太海フラワー磯釣りセンター | 67 | 64 | 63 | 61 | 58 |
| 清澄寺 | 56 | 55 | 59 | 58 | 57 |
| 魚見塚一戦場公園 | 41 | 39 | 46 | 48 | 45 |
| 合計 | 2,262 | 2,234 | 2,148 | 2,164 | 2,090 |

資料：鴨川市観光課

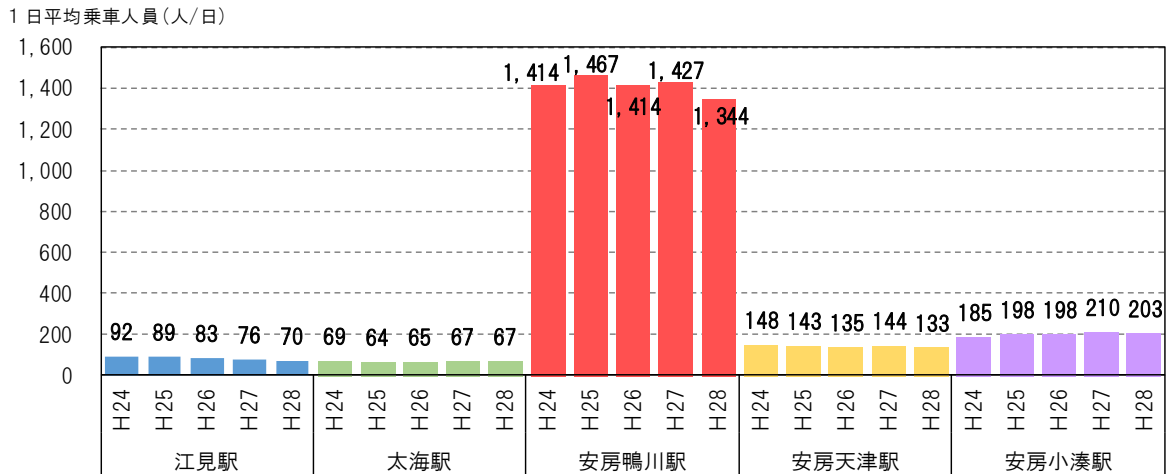
2-2 既存公共交通の現状把握

(1) 鉄道

鉄道は、海岸沿いを国道 128 号とほぼ並行して JR 外房線・内房線が運行し、5つの駅を有している。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。

1日平均乗車人員は安房鴨川駅で1,344人/日（平成28年度）で、5年間の増減率を見るとマイナス5.0%と減少傾向にあり、それ以外の4駅は概ね200人/日未満で推移している。

■鉄道駅別1日平均乗車人員の推移



資料：JR東日本

(2) 高速・急行・路線バス

1) 運行概要

高速バスとしては、東京駅や千葉駅などと、市内の安房鴨川駅や安房小湊駅の周辺を結ぶ3路線が運行されている。

路線バスとしては、鴨川日東バス(株)と館山日東バス(株)の2社により、安房鴨川駅・亀田病院間を中心にネットワークが形成され、さらに、急行バスとして、亀田病院・安房鴨川駅からイオンモール木更津、安房白浜を結ぶバスが運行されている。

※運転免許証の自主返納者割引（ノーカーサポート優待証）

自ら自動車運転免許証を返納した65歳以上の高齢者を対象とした、路線バス運賃の割引制度が平成23年7月より開始されている。日東交通グループ4社の急行バス・路線バスや鴨川市コミュニティバスの運賃が、半額で利用可能となっている。

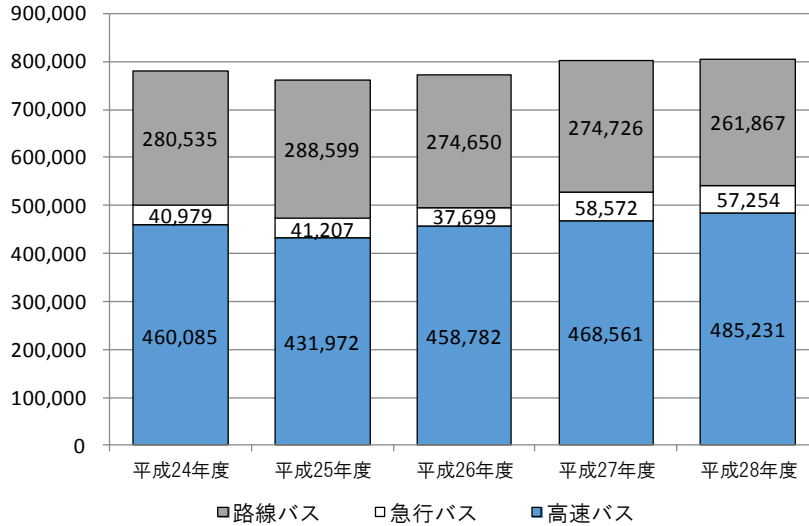
| 発行年度 | 発行枚数 | 利用者数（延べ使用回数） | |
|--------|------|--------------|-------------|
| | | 鴨川日東バス管内 | うちコミュニティバス分 |
| 平成23年度 | 32枚 | 253回 | 23回 |
| 平成24年度 | 9枚 | 609回 | 128回 |
| 平成25年度 | 36枚 | 1,212回 | 330回 |
| 平成26年度 | 32枚 | 2,111回 | 544回 |
| 平成27年度 | 53枚 | 3,176回 | 873回 |
| 平成28年度 | 63枚 | 3,247回 | 870回 |
| 累計 | 225枚 | 10,608回 | 2,768回 |

資料：鴨川市企画政策課

2) 利用状況

高速・急行・路線バスの年間輸送人員は、年々減少傾向にあったが、高速バス・急行バスともに増加傾向にある一方、路線バスは減少傾向にある。最近5年間の増減率（H28/H24）では、特に急行バスで39.7%の増加となっている。

■年間輸送人員の推移



資料：鴨川市企画政策課

■路線別年間輸送人員の推移

| 区分 | 路線名 | 運行区間 | 運行回数 | 年間輸送人員（人/年） | | | | | 増減率 (H28/H24) |
|-----------|-----------|-------------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| | | | | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | |
| 高速バス | 鴨川東京線 | 亀田病院・安房鴨川駅～東京駅 | 21.0 | 338,415 | 317,440 | 338,789 | 348,845 | 361,550 | 106.8% |
| | 鴨川千葉線 | 亀田病院・安房鴨川駅～千葉駅 | 9.0 | 83,123 | 79,894 | 80,451 | 76,352 | 78,662 | 94.6% |
| | 小湊御宿東京線 | 安房小湊駅～東京駅 | 3.0 | 34,381 | 34,353 | 39,542 | 43,364 | 45,019 | 130.9% |
| | 勝浦急行線 | 安房小湊駅～上総牛久駅 | 1.5 | 4,166 | 285 | — | — | — | — |
| 小計 | | | | 460,085 | 431,972 | 458,782 | 468,561 | 485,231 | 105.5% |
| 急行バス | 安房白浜鴨川線 | 安房白浜～古川十字路～亀田病院 | 2.0 | 7,550 | 8,267 | 7,077 | 6,590 | 6,440 | 85.3% |
| | 木更津線 | 亀田病院～安房鴨川駅～木更津駅 | 5.0 | 33,429 | 32,940 | 30,622 | 51,982 | 50,814 | 152.0% |
| | 小計 | | | | 40,979 | 41,207 | 37,699 | 58,572 | 57,254 |
| 路線バス | 市内線 | 鴨川駅前～天津駅前～興津駅 | 9.0 | 73,689 | 74,081 | 64,038 | 66,226 | 65,516 | 88.9% |
| | | 鴨川駅前～天津駅前～行川アイランド | 3.5 | 33,948 | 29,190 | 24,799 | 25,646 | 25,372 | 74.7% |
| | | 仁右衛門島入口～鴨川駅前～天津駅前 | 18.0 | 60,538 | 62,646 | 64,669 | 66,871 | 66,157 | 109.3% |
| | | 鴨川駅前～新谷前～行川アイランド | 0.5 | 84 | 116 | 157 | 163 | 160 | 190.5% |
| | | 鴨川駅前～亀田病院～天津駅前 | 4.5 | 1,652 | 1,442 | 1,411 | 1,460 | 1,447 | 87.6% |
| | | 鴨川駅前～グランドホテル～亀田病院 | 3.0 | 1,911 | 1,303 | 1,572 | 1,626 | 1,607 | 84.1% |
| | 長狭線 | 亀田病院～鴨川駅前～平塚本郷 | 4.0 | 28,787 | 31,439 | 28,174 | 27,781 | 21,254 | 73.8% |
| | | 鴨川駅前～主基駅～平塚本郷 | 1.0 | 11 | 9 | 12 | 22 | 18 | 163.6% |
| | | 鴨川駅前～グランドホテル～亀田病院 | 1.0 | 247 | 268 | 87 | — | — | — |
| | 金谷線 | 亀田病院～鴨川駅前～東京湾フェリー | 4.0 | 32,264 | 33,395 | 36,272 | 30,957 | 29,352 | 91.0% |
| | 館山鴨川線 | 亀田病院～鴨川駅前～館山駅 | 6.0 | 29,508 | 32,054 | 31,196 | 30,060 | 28,494 | 96.6% |
| | | 亀田病院～鴨川駅西口～館山駅 | 1.0 | 3,168 | 5,100 | 2,570 | — | — | — |
| | 大学線 | 鴨川駅西口～城西国際大学観光学部 | 7.0 | 14,471 | 17,287 | 19,379 | 23,589 | 22,171 | 153.2% |
| | 太海線 | 鴨川駅前～長狭高校前～太海公民館 | 4.5 | 257 | 269 | 314 | 325 | 319 | 124.1% |
| 小計 | | | | 280,535 | 288,599 | 274,650 | 274,726 | 261,867 | 93.3% |
| 合計 | | | | 781,599 | 761,778 | 771,131 | 801,859 | 804,352 | 102.9% |

資料：鴨川市企画政策課

(3) 鴨川市コミュニティバス

1) 運行概要

人口減少や自家用自動車の普及等により路線バス利用者数が減少するなど、公共交通離れが進行し、その維持が大きな課題である一方、市町合併や高齢化の進行等による公共交通の重要性は高まっている。そうした中で、廃止路線代替バスを再編し、平成20年11月1日から鴨川市コミュニティバスの実証運行を開始した。平成21年11月1日からは本格運行に移行させるとともに、より利用しやすく効率的な運行となるよう、運行ルートやダイヤ改正等の見直しを継続して行っている。

■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) | 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※ | 7往復/日※ | 7:20 ～ 19:00 |
| 南ルート | 曾呂終点～畑青年館～鴨川駅西口～浦の脇～鴨川駅前 | 3往復/日 | 7:10 ～ 17:27 |
| | 曾呂終点～畑青年館～鴨川駅西口 | 1往復/日 | |
| | 浦の脇～鴨川駅前(東口) | 1往復/日 | |

※清澄寺～奥清澄の区間において、上り第3～5便、下り第2～6便はデマンド運行。
※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 | 特例 |
|-------|--------|-----------|---|
| 北ルート | 対キロ区間制 | 150円～860円 | (半額)小学生、身体障害者手帳・療育手帳・ノーカーサポート優待証所持者、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者及び介護人 (無料)未就学児童 |
| 清澄ルート | 簡素化制 | 200円・400円 | |
| 南ルート | 対キロ区間制 | 150円～740円 | |

※鴨川日東バスの回数券が使用可。

○運行事業者・・・鴨川日東バス(株)

○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人乗り)
清澄ルート：トヨタ・ハイエース(乗客定員：12人乗り)

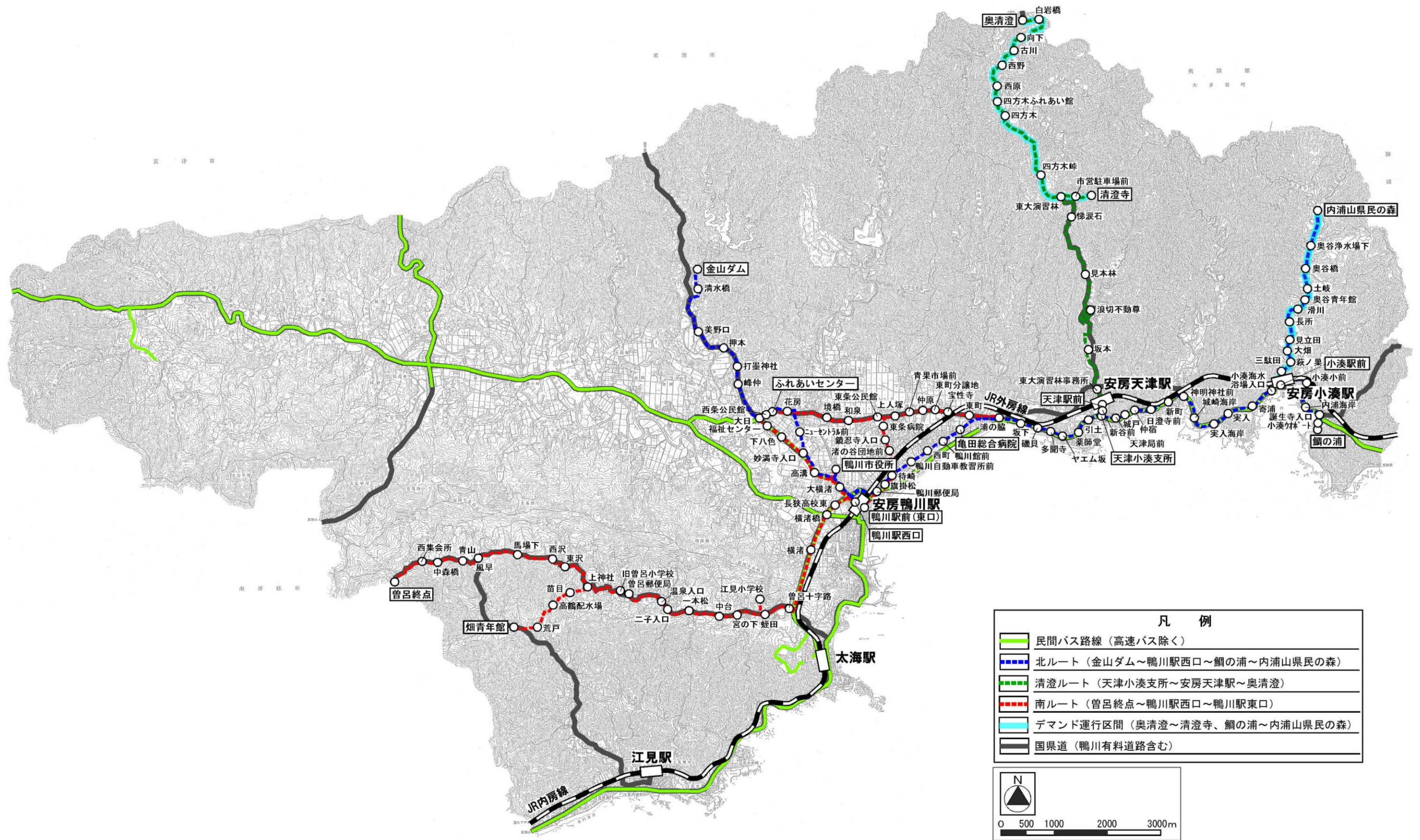


▲小型ノンステップバス「ポンチョ」



▲トヨタ・ハイエース

■鴨川市コミュニティバスの運行ルート図



(参考) 鴨川市コミュニティバスの沿革

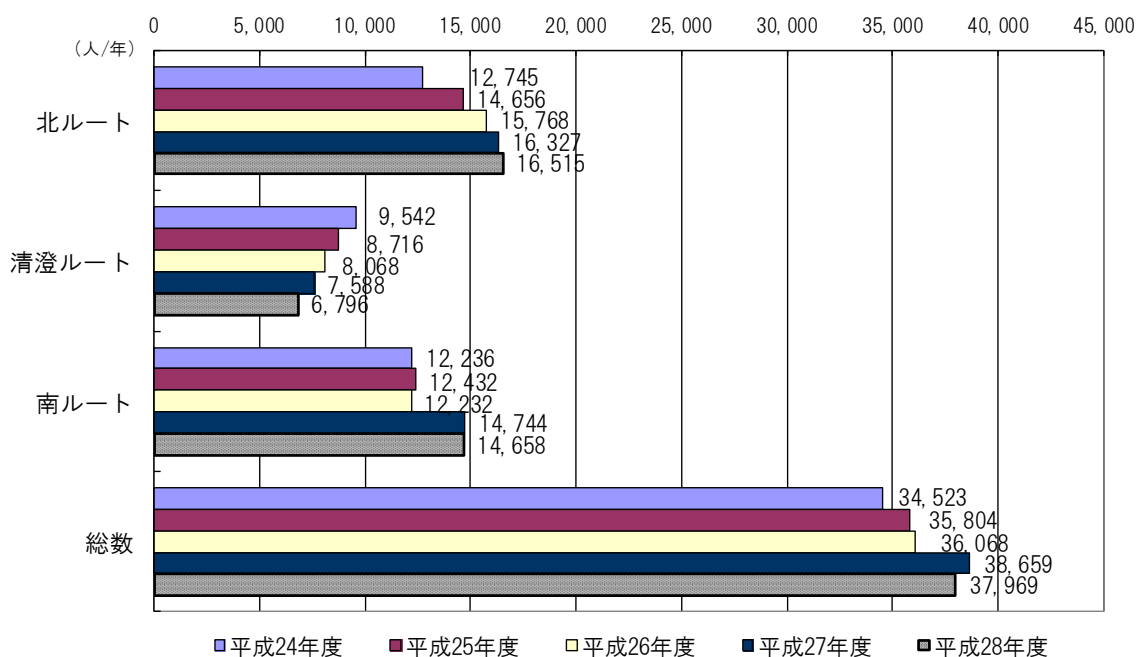
| | |
|------------------|--|
| 平成 20 年 11 月 1 日 | 実証運行開始 |
| 平成 21 年 9 月 16 日 | 北ルート：実証運行結果に基づくダイヤ一部改正 |
| 平成 21 年 11 月 1 日 | 本格運行へ移行 |
| 平成 24 年 7 月 1 日 | 南ルート：運行方法を一部改正 (太海地区への乗入れ廃止と畑地区へのルート延伸、利用率が低迷していた2往復4便の廃止、ダイヤ一部改正、ルート変更に伴う停留所の新設・廃止等) |
| 平成 25 年 4 月 1 日 | 清澄ルート：運行方法を一部改正 (清澄寺～奥清澄間におけるデマンド運行の一部導入 (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：運行経路を江見小学校まで延伸並びに、JR 鉄道線及び高速バスとの接続を改善するためのダイヤ改正 |
| 平成 27 年 6 月 1 日 | 北ルート：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) 及び安房鴨川駅発の内房線 (館山方面行き) との接続を改善するためのダイヤ改正 清澄ルート：児童・生徒下校時の利便性向上のための夕方時間帯における増便、鴨川日東バスが運行する市内線との接続を改善するためのダイヤ改正及び季節運行 (下り第7便) の導入 |

2) 利用状況

①総輸送者数

平成 28 年度の輸送実績は 37,969 人/年で、対前年度比で 1.8%減少しており、路線別に見ると、北ルートで 1.2%の増加となっている一方で、清澄ルートは沿線人口の減少等を背景に、路線開設以来、一貫して減少傾向にあり、対前年度比で 10.4%の減少、南ルートも僅かな減少となっている。

■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 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | 比較増減(H28/H27) | |
|-------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|--------|
| | | | | | | | 輸送実績 | 伸び率 |
| 北ルート | 金山ダム～鯛の浦 | 11,338 | 13,088 | 14,315 | 14,984 | 15,237 | 253 | 101.7% |
| | 金山ダム～鴨川駅西口 | 1,407 | 1,568 | 1,453 | 1,343 | 1,278 | ▲65 | 95.2% |
| | 小 計 | 12,745 | 14,656 | 15,768 | 16,327 | 16,515 | 188 | 101.2% |
| 清澄ルート | 天津小湊支所～奥清澄 | 9,542 | 8,716 | 8,068 | 7,588 | 6,796 | ▲792 | 89.6% |
| | 小 計 | 9,542 | 8,716 | 8,068 | 7,588 | 6,796 | ▲792 | 89.6% |
| 南ルート | 鴨川駅前～曾呂終点 | 10,761 | 11,051 | 10,737 | 9,935 | 9,519 | ▲416 | 95.8% |
| | 鴨川駅西口～曾呂終点 | 926 | 811 | 674 | 4,088 | 4,203 | 115 | 102.8% |
| | 鴨川駅前～浦の脇 | 549 | 570 | 821 | 721 | 936 | 215 | 129.8% |
| | 小 計 | 12,236 | 12,432 | 12,232 | 14,744 | 14,658 | ▲86 | 99.4% |
| 合 計 | | 34,523 | 35,804 | 36,068 | 38,659 | 37,969 | ▲690 | 98.2% |

② 1 便当たり輸送人員

全ルート合計の1便当たり輸送人員は、平成27年度より0.1人/便減少し3.3人/便と、ほぼ横ばいで推移している。

1便当たり輸送人員が最も高い数値であったのは、北ルートの金山ダム～鯛の浦間で、平成27年度より0.2人/便増加し7.0人となり、北ルート全体としても5.6人/便から5.7人/便へと0.1人/便の増加となっている。

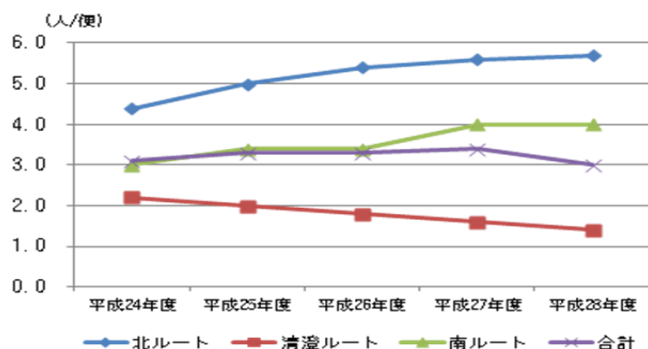
南ルートについては、鴨川駅西口～曾呂終点間で5.8人/便と北ルートの金山ダム～鯛の浦間に次いで利用が多い結果となっている。

一方、清澄ルートについては、1.6人/便から1.4人/便へと0.2人/便のマイナスで、路線開設以来の減少傾向が続いている。

■ 年度別路線別 1 便当たり輸送人員

(単位：人/便)

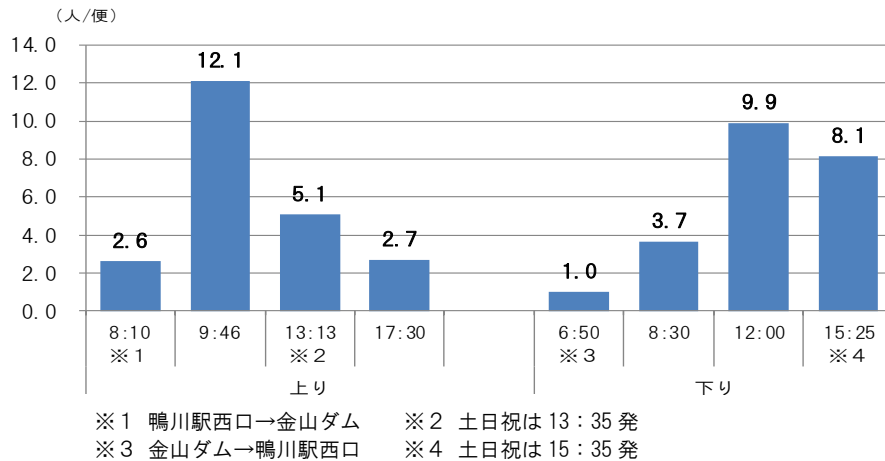
| ルート | 運行区間 | 運行回数 (往復) | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | 増減 (H28/H27) |
|-------|------------|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------------|
| 北ルート | 金山ダム～鯛の浦 | 3.0 | 5.2 | 6.0 | 6.5 | 6.8 | 7.0 | 0.2 |
| | 金山ダム～鴨川駅西口 | 1.0 | 1.9 | 2.1 | 2.0 | 1.8 | 1.8 | 0.0 |
| | 路線計 | 4.0 | 4.4 | 5.0 | 5.4 | 5.6 | 5.7 | 0.1 |
| 清澄ルート | 天津小湊支所～奥清澄 | 7.0(6.5) | 2.2 | 2.0 | 1.8 | 1.6 | 1.4 | ▲0.2 |
| | 路線計 | 7.0(6.5) | 2.2 | 2.0 | 1.8 | 1.6 | 1.4 | ▲0.2 |
| 南ルート | 鴨川駅前～曾呂終点 | 3.0 | 4.9 | 5.0 | 4.9 | 4.5 | 4.3 | ▲0.2 |
| | 鴨川駅西口～曾呂終点 | 1.0 | 0.8 | 1.1 | 0.9 | 5.6 | 5.8 | 0.2 |
| | 鴨川駅前～浦の脇 | 1.0 | 0.8 | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.3 | 0.3 |
| | 路線計 | 5.0 | 3.0 | 3.4 | 3.4 | 4.0 | 4.0 | ▲0.0 |
| 合 計 | | 16.0(15.5) | 3.1 | 3.3 | 3.3 | 3.4 | 3.3 | ▲0.1 |



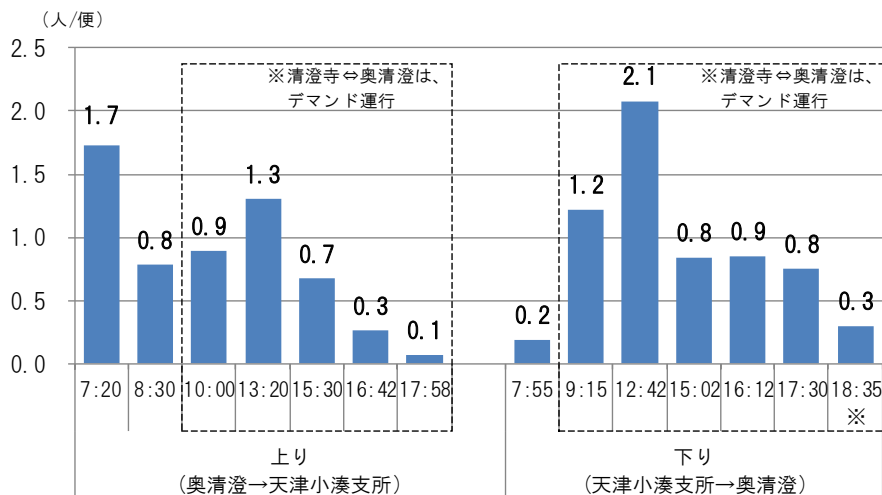
③ダイヤ別1便当たり輸送人員

ダイヤ別1便当たり輸送人員は、北ルート of 金山ダム 12:00 発と 15:25 発や、鯛の浦 10:01 発と 13:28 発、南ルート of 曾呂終点 7:10 発と 8:47 発、11:37 発、鴨川駅前 10:15 発で5人/便を超えているが、早朝や夕方を中心に利用が少ない便も存在し、時間帯や上り・下りの別により利用の偏りが見られる。

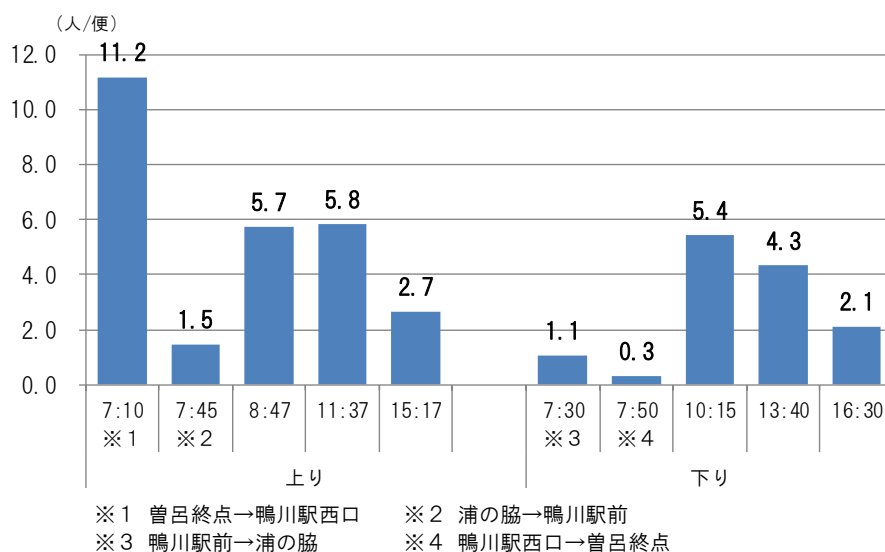
■北ルートのダイヤ別1便当たり輸送人員（平成28年度）



■清澄ルートのダイヤ別1便当たり輸送人員（平成28年度）



■南ルートのダイヤ別1便当たり輸送人員（平成28年度）



3) 収支

コミュニティバスの運行に係る支出から収入を控除した、実質の市負担は、ピークであった平成 23 年度には 31,659 千円に上ったが、その後の継続的な見直しや有料広告の導入などの取組みを通して、これが平成 25 年度には 25,327 千円となり、6,332 千円、率にして 20.0%の経費削減を、利用者数の増加を伴いつつ実現した。その後、運行費用は人件費等の影響により増加傾向にあるものの、平成 27 年度から「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を得るなど、実質の市負担額の軽減に努めている。

収益率、乗客 1 人当たりの市負担額については、それぞれ平成 25 年度に 15.6%から 19.6%へと 4.0 ポイント改善、966 円から 707 円へと 259 円の減額となった後、いずれもほぼ横ばいで推移している。

■年度別運行収支

| 項 目 | | H23 (千円) | H24 (千円) | H25 (千円) | H26 (千円) | H27 (千円) | H28 (千円) | 比較増減 (H28-H27) | |
|-----------------------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------|-----------------|----------------|
| | | | | | | | | 増減 (千円) | 増減率 (%) |
| 支出 | 運行費用 | 37,500 | 34,697 | 31,490 | 32,023 | 32,946 | 33,321 | 375 | 1.1 |
| 収入 | 運行収入 | 5,841 | 5,878 | 6,081 | 6,502 | 6,429 | 6,581 | 152 | 2.4 |
| | 広告収入 | | — | 82 | 68 | 68 | 24 | ▲44 | ▲65.1 |
| 差し引き | | 31,659 | 28,819 | 25,327 | 25,453 | 26,449 | 26,716 | 266 | 1.0 |
| 収益率 | | 15.6% | 16.9% | 19.6% | 20.5% | 19.7% | 19.8% | — | 0.1 |
| 国庫補助金 | | | — | — | — | 7,691 | 10,153 | 2,462 | 32.0 |
| 乗客1人当たり市負担額 (括弧内は国庫補助含む) | | 966 円 | 835 円 | 707 円 | 706 円 | 684 円 (485 円) | 704 円 (436 円) | 20 円 (▲49 円) | 2.9 (▲10.1) |

(4) スクールバス

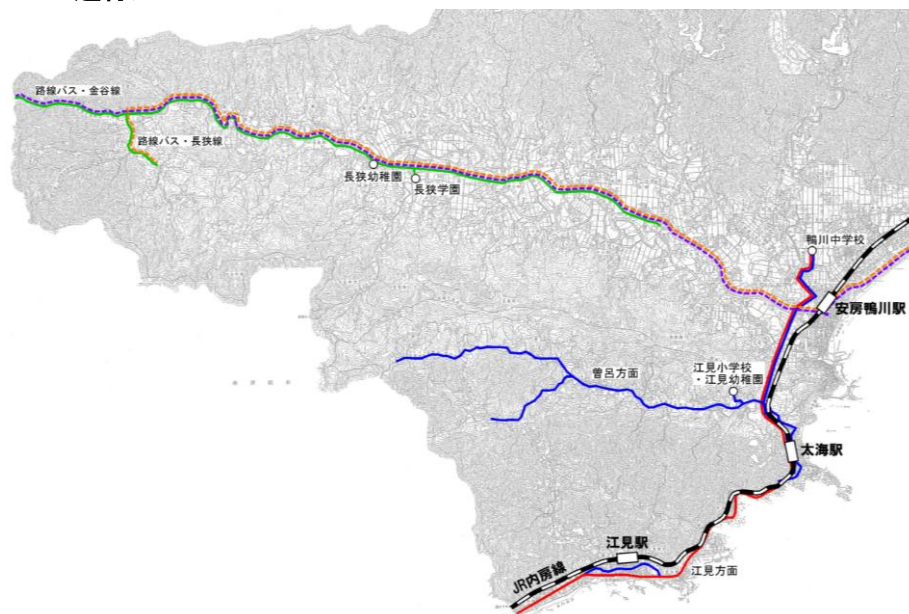
現在、幼稚園・小学校・中学校への通学・通園の足を確保するため、次の3施設でスクールバスの運行を委託している。なお、この他に、安房東中学校生徒の通学にあたっては、鴨川日東バス(狹市内線及びコミュニティバス北ルート)を活用して通学の足を確保しており、平成27年4月に開校・開園した新江見小学校及び江見幼稚園のスクールバスについては、コミュニティバス南ルートを活用している。

■スクールバスの運行概要

| | 運行概要 | 委託料 (千円) | | |
|----------------------|--|----------|--------|--------|
| | | H26 | H27 | H28 |
| 長狭幼稚園バス ※1 | ・平塚本郷⇄長狭こども園⇄追分 開園時運行 | 2,160 | 2,160 | 2,160 |
| 長狭学園スクールバス ※2 | ・大山方面(平塚本郷⇄長狭学園) ・主基方面(追分⇄長狭学園) 平日運行、朝2便、夕1～3便 ※大山、主基の両方面について、朝2便のうち、1便は委託バス。もう1便は路線バスとなる。 | 8,365 | 8,296 | 8,431 |
| 鴨川中学校スクールバス ※3 | ・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:朝夕それぞれ1～2便 土・日等:朝1便、夕方1～2便 | 21,432 | 21,831 | 21,462 |
| 江見小学校・江見幼稚園スクールバス ※4 | 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) 平日運行、朝2便、夕1～3便 ※曾呂方面の朝2便のうち、1便は委託バス。もう1便はコミュニティバス南ルート。 | — | 15,783 | 15,848 |
| | 江見幼稚園 ・曾呂方面(曾呂終点⇄江見幼稚園) ・江見方面(外堀⇄江見幼稚園) 平日運行、朝夕1便ずつ | | | |
| 合計 | — | 31,957 | 48,070 | 47,901 |

- ※1 長狭幼稚園の降園時間となる14時台の路線バスを確保するため、土日や長期休業日を除く幼稚園開園期間に路線バス増便の運行を委託するもの。
- ※2 長狭学園(長狭小)の通学に関し、統合により徒歩通学が困難となった児童のため、バス事業者への委託により大山方面、主基方面の2系統の通学バスを運行するもの。
- ※3 旧鴨川中学校と旧江見中学校が統合し、市役所裏側付近に新たな鴨川中学校が平成23年度から開校したが、統合によって遠距離通学となった旧江見中学校区の生徒の通学や部活動等に対応するため、バス事業者への委託により江見方面、曾呂方面の2系統の通学バスを運行するもの。
- ※4 旧江見3地区の小学校在統合した新たな江見小学校、旧江見3地区の幼稚園が統合した新たな江見幼稚園が平成27年度から開校・開園したが、統合によって遠距離となった幼児・児童の通園通学に対応するため、バス事業者への委託により江見方面、曾呂方面の2系統のスクールバスを運行するもの。また、JR江見駅付近の幼稚園幼児、小学校低学年児童は、館山鴨川線が運行している国道ではなく、旧道を運行する委託バス(小型)に乗降する。
なお、江見幼稚園は、平成30年4月から江見認定こども園となる予定。

■スクールバス運行ルート



(5) 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2社の計3社が運行しているが、事業者数、車両数及び年間輸送人員のいずれについても、人口減少等を背景として、減少傾向にある。

■市内タクシー事業者の概要

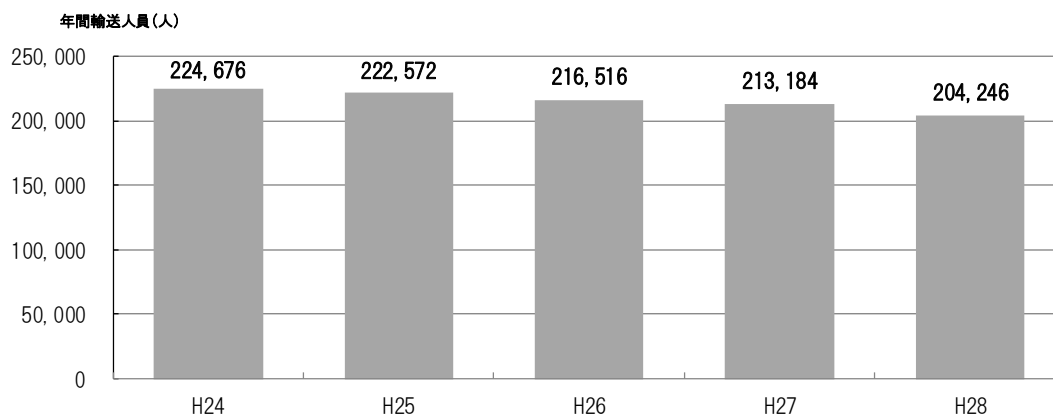
| 事業者名 | 営業所名 | 事業所所在地 |
|------------|-------|-----------|
| 有限会社鴨川タクシー | | 鴨川市横渚 839 |
| 鏡浦自動車株式会社 | 鴨川営業所 | 鴨川市横渚 787 |
| 南総交通株式会社 | 小湊営業所 | 鴨川市小湊 183 |

■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 24 年 | 5 社 | 4 1 両 (うち福祉車両 3 両) |
| 平成 25 年 | 5 社 | 4 1 両 (うち福祉車両 3 両) |
| 平成 26 年 | 5 社 | 4 0 両 (うち福祉車両 3 両) |
| 平成 27 年 | 4 社 | 4 0 両 (うち福祉車両 3 両) |
| 平成 28 年 | 3 社 | 3 7 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年間輸送人員の推移



資料：一般社団法人 千葉県タクシー協会

(6) 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、無料送迎バスを週2日運行している。

■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 | 運行ダイヤ | 車両台数 |
|-------|------------------|----------------------------------|------|
| 水・木曜日 | 天津小湊方面 1日1往復 | 迎え 8:55 発→10:17 着 送り 14:00 発 | 1台 |
| | 東条・田原・鴨川方面 1日1往復 | 迎え 10:18 発→11:18 着 送り 14:00 発 | |

※送りは、2方向を1回で行っている。

(参考) 市負担額 (臨時職員: 運転手2名を雇用)

| 年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 | 平成28年度 |
|-----------|------------|------------|------------|----------|----------|
| 人件費(臨時職員) | 1,118,315円 | 1,121,201円 | 1,100,312円 | 569,000円 | 555,281円 |
| 雇用人数 | 2名 | 2名 | 2名 | 2名 | 2名 |

(7) 福祉タクシー券

重度心身障害者を対象に、社会参加を促進し、福祉の増進を図ることを目的として、福祉タクシーの利用に際して、その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

○助成金: 620円/回、年間24回を限度 (※平成29年度改定)

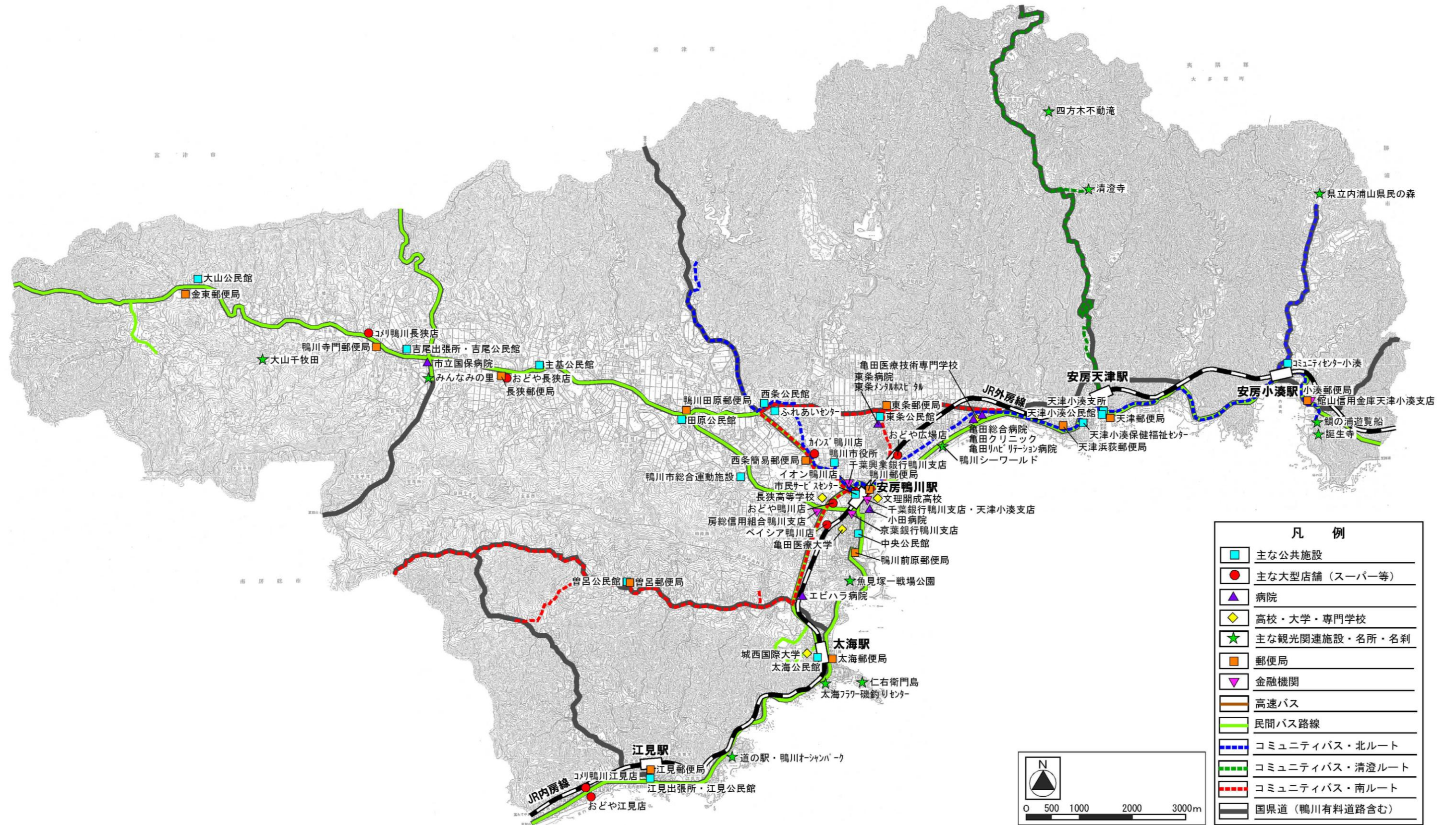
○協力金: 100円/回 (※平成29年度改定)

■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24年度 | 299件 | 2,759回 | 2,482,260円 |
| 平成25年度 | 299件 | 2,963回 | 2,666,040円 |
| 平成26年度 | 305件 | 3,033回 | 2,725,660円 |
| 平成27年度 | 290件 | 2,861回 | 2,572,950円 |
| 平成28年度 | 277件 | 2,702回 | 2,428,430円 |

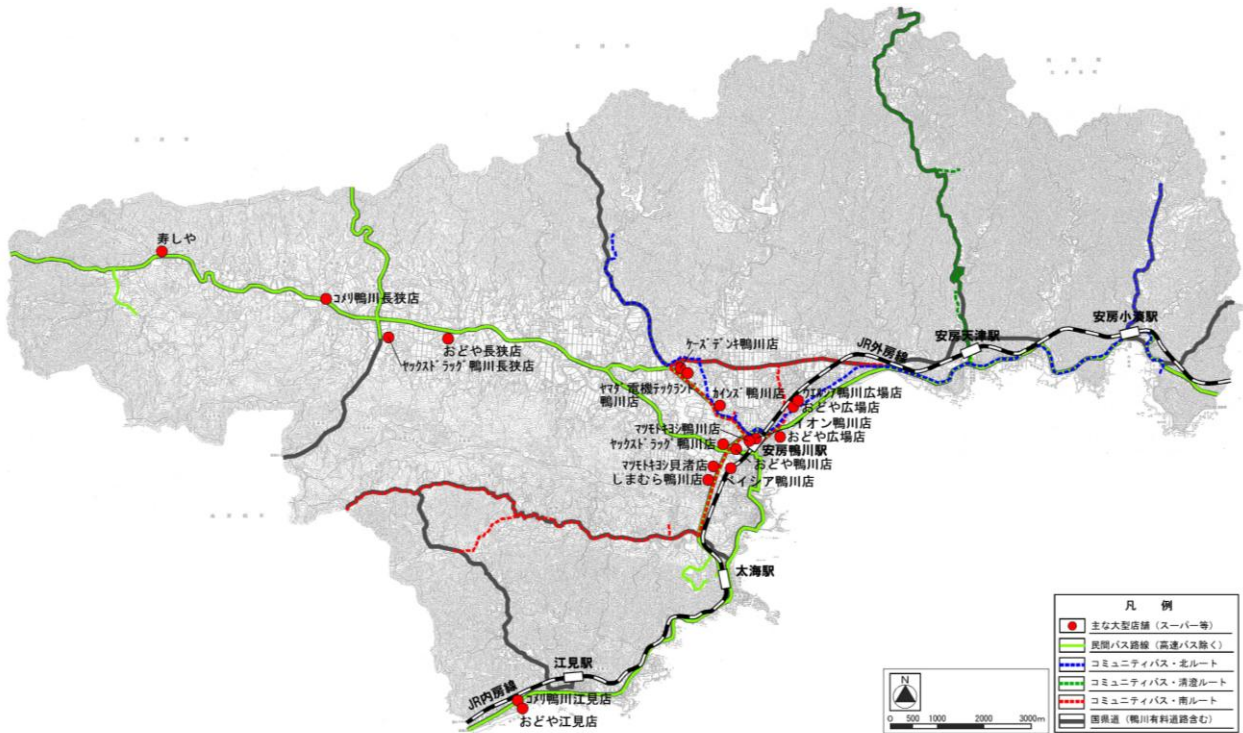
2-3 主要施設の立地状況

(1) 概観



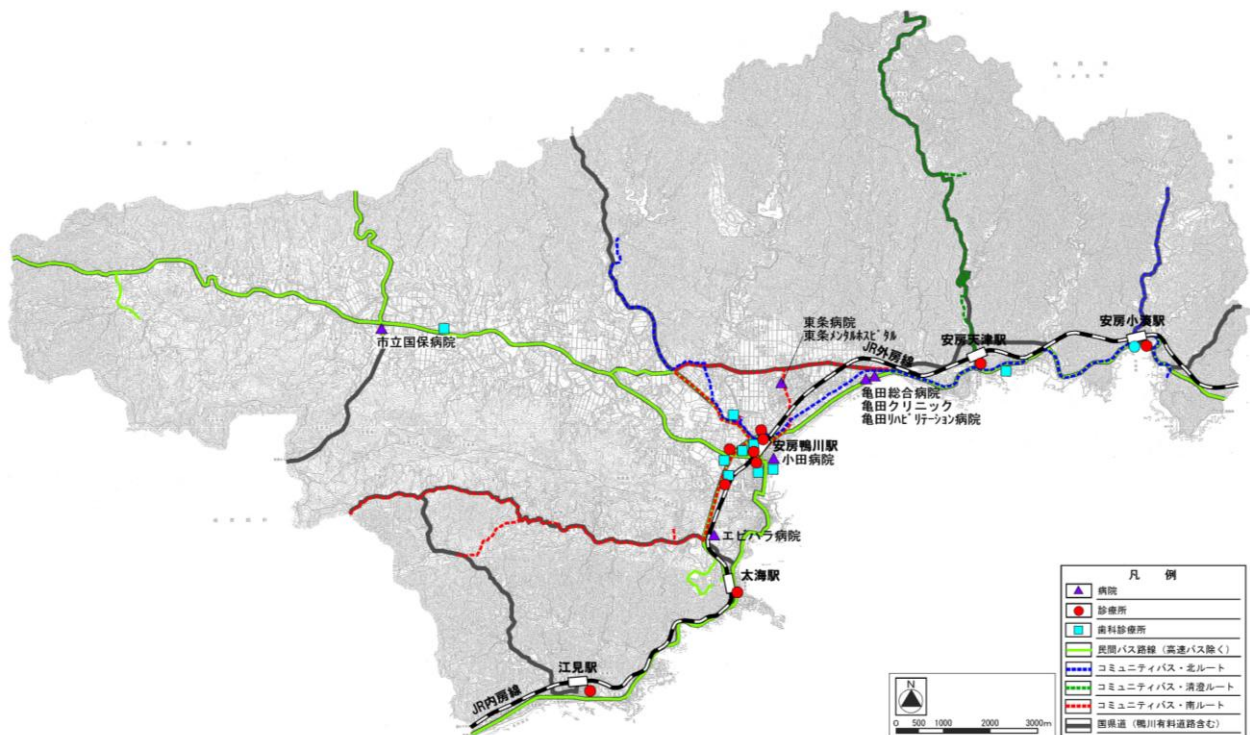
(2) 買い物施設

市内の主な大型店舗については、安房鴨川駅付近を中心に、既存のバス路線沿線に立地しており、公共交通によるアクセスが可能となっている。



(3) 医療施設

亀田総合病院を中核とする市内の医療施設については、安房鴨川駅付近を中心に、既存のバス路線沿線に立地しており、公共交通によるアクセスが可能となっている。



2-4 上位・関連計画

鴨川市地域公共交通網形成計画は、「鴨川市第2次基本構想」及び「鴨川市第3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み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、さら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。

(1) 第2次鴨川市基本構想（計画期間：平成28年度～平成37年度）

<まちづくりの基本理念及び将来都市像>

| | |
|----------------|---|
| まちづくりの 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 |
| 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～ |

<基本方針>

| 基本方針 | 主な該当分野 |
|-----------------------|-------------------|
| ①快適で暮らしやすい交流拠点のまち | 都市計画・公共交通・上下水道 |
| ②環境と調和した安心・安全のまち | 環境・交通安全・消防・防災 |
| ③活力あふれ人が集う産業のまち | 産業・観光 |
| ④ともに学び未来を育む教育文化のまち | 教育・交流 |
| ⑤一人ひとりがいきいきとした健康福祉のまち | 健康・医療・福祉 |
| ⑥みんなが主役となる協働・自立のまち | 地域コミュニティ・協働・自治体経営 |

(2) 鴨川市第3次5か年計画（計画期間：平成28年度～平成32年度）

<基本方針と関係施策（都市計画・公共交通・交通安全に関して）>

| | 第2次基本構想 | | 第3次5か年計画 | |
|------|---------|--------|---|---|
| | | 関係施策 | 施策の基本方針 | |
| 都市計画 | 1 | 市街地の整備 | ○ <u>地域の特性を活かし、景観にも配慮した市街地の再生と創出に向け、都市計画マスタープランに基づいた計画的な市街地整備を推進する</u> ○ <u>安房鴨川駅については、西口広場に設置された関係設備の更新を進め、より利便性と安全性の高い空間の形成を進める</u> ○太海望洋の丘における大学関連教育研究施設の更なる拡充を促進し、若者が学び、交流する魅力的な市街地の整備を図る | ○都市計画区域の再編及び用途地域の見直し検討 ○安房鴨川駅西口広場の整備 |

| | 第2次基本構想 | | 第3次5か年計画 | |
|------|---------|--------------|--|---|
| | | 関係施策 | 施策の基本方針 | 関係事業 |
| 公共交通 | 2 | 公共交通網の充実 | <p>○民・官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り組みを進める</p> <p>○必要に応じて、沿線自治体等との連携を図り、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とともに、コミュニティバスをはじめとする市営サービスのより効果的な運用について継続的に研究を進め、市内公共交通網の更なる拡充を図る</p> <p>○利用者数の減少傾向を改善し、公共交通のサービス水準を下支えするため、地域ぐるみで利用促進に取り組むとともに、鉄道・高速バスをはじめとする幹線交通の乗換拠点における環境整備について検討を進めるなど、自家用車と公共交通が賢く使い分けられる環境の導出に努める</p> | <p>○JR外房線・内房線の利便性向上の促進</p> <p>○高速バスの利便性向上の促進</p> <p>○民間バス路線の利便性の維持確保</p> <p>○コミュニティバスの運行</p> <p>○大学線の運行確保</p> <p>○公共交通の利用促進</p> <p>○地域公共交通網形成計画の推進</p> <p>○パーク・アンド・ライド環境の整備</p> |
| 交通安全 | 3 | 交通安全・防犯対策の充実 | <p>○交通安全対策として、ガードレールやカーブミラーをはじめとする交通安全施設等の危険箇所への整備を進める</p> <p>○交通安全意識の向上を図るため、警察や交通安全協会、高齢者福祉団体等との連携のもと、高齢者等の交通安全対策の充実を図るなど、交通事故の発生を未然に防止するための取り組みを強化する</p> <p>○犯罪対策として、警察や地域防犯団体等との連携のもと、防犯教育や啓発活動を推進するとともに、防犯灯の適正配置とLED化を進め、市民ぐるみでの安全・安心なまちづくりを推進する</p> <p>○適切な管理が行われていない空き家に関して、その将来的な活用も視野に情報収集を行うとともに、生活環境に深刻な影響を及ぼすものについては、行政指導等の必要な措置を講じる</p> | <p>○交通安全施設の整備</p> <p>○通学路の安全対策</p> <p>○高齢者等の交通安全対策の推進</p> |



◎都市計画

地域の特性を活かし、景観にも配慮した市街地の再生と創出に向け、計画的な市街地整備を推進する。また、安房鴨川駅については、西口広場に設置された関係設備の更新を進め、より利便性と安全性の高い空間の形成を進める。

◎公共交通

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、民・官の機能分担の明確化と連携強化のもと、その取組みを進めるとともに、公共交通網の更なる拡充を図るため、JR線、高速バス、民間バス路線の利便性の向上を働きかけていくほか、コミュニティバスをはじめとする市営サービスのより効果的な運用について継続的に研究を進める。

また、公共交通のサービス水準を下支えするため、利用者数の減少傾向の改善に向け、地域ぐるみで利用促進に取り組むとともに、自家用車と公共交通が賢く使い分けられる環境の導出に努める。

◎交通安全

警察や交通安全協会、高齢者福祉団体等との連携のもと、高齢者等の交通安全対策の充実を図る。

(3) 鴨川市都市計画マスタープラン（目標年次：平成 47 年）

<都市づくりの基本理念及び将来都市像>

| | |
|------------|--|
| 都市づくりの基本理念 | ①「安心・安全」な都市づくり ②「持続可能」な都市づくり ③「協働」による都市づくり |
| 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～ |

<将来都市構造>

| 拠点 | 地区／地域 | 方向性 |
|------|--|--|
| 都市拠点 | J R 安房鴨川駅を中心に形成された市街地 | 市民や来訪者の活動の拠点として、産業・業務機能や公共公益機能、交通結節機能の拡大を図り、中心拠点にふさわしい環境整備と賑わいの創出を図る |
| 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 | 地域住民の生活利便性の向上に資する都市機能の充実を図るとともに、既成市街地内の生活環境の改善を推進する |

| 軸 | 路線 | 方向性 |
|-------|----------------------|---|
| 都市骨格軸 | J R 外房線・内房線、国道 128 号 | 都市拠点と周辺都市との間の移動を支えるとともに、本市の主要市街地が形成されている都市拠点と地域拠点との間を繋ぐ軸として、交通機能の維持・強化を図る |
| 広域連携軸 | 国道 410 号、主要地方道 | 都市骨格軸を補完し、都市拠点、地域拠点及び周辺都市の間の移動を支える軸として、道路機能の更なる強化を促進する |

| ゾーン | 方向性 |
|---------|--|
| 市街地ゾーン | 都市基盤の充実を図るとともに、市民がいつまでも安全・安心に住み続けることができる、質の高い市街地環境の形成を推進する |
| 田園ゾーン | 農業生産の場となる農地の保全・管理を図るとともに、既存集落の維持・活性化にも配慮した適正な土地利用誘導を推進する |
| 自然環境ゾーン | 多様な主体による適正な保全・管理を図りながら、自然が有する防災機能や環境保全機能の維持を図るとともに、観光資源としての計画的な活用を推進する |

〈将来都市構造図〉



(4) 鴨川市観光振興基本計画(鴨川ホリスティックツーリズム)(計画期間:平成19年度~平成28年度)

<鴨川ホリスティックツーリズムの基本理念及び柱>

| | |
|------|---|
| 基本理念 | <ol style="list-style-type: none"> 1 鴨川の自然、風景、歴史、文化を保全、再生、育成していくことに貢献します。 2 鴨川の海、街道、田園、森林の自然、風景、歴史文化、暮らしの個性を活かし、ウエルネスツーリズム、グリーンツーリズム、エコツーリズム等の多様なツーリズムを統合します。 3 既存の良質な観光施設を活かし、多様なツーリズム資源を浪費せず、持続可能なツーリズムを進めます。 4 物見遊山としての観光だけでなく、鴨川の自然、歴史文化、農業、漁業、暮らし、芸能、芸術の資源を生かした、「感耕」のできる「暮らし創造型ツーリズム」を発信していきます。 5 鴨川市の漁業、農業、サービス産業の多角的経営を発展させる多様なツーリズムを創造します。 6 ツーリズムで得た経済的利益の一部をツーリズム資源の保全と再生のために使います。 7 鴨川らしい、歴史ある、美しい山、田園、海の風景を守り、育てるために、サイン、看板、公共工作物、建築物等のデザインの調和をはかります。 8 ツーリスト及び市民が快適に移動できるカントリーロード・ネットワーク(※)を調えます。 9 多様で個性あるツーリズムを推進するためのツーリズムの担い手の育成とネットワークを構築します。 10 総合的なツーリズムの発信とマーケティングシステムを構築します。 11 市民、ツーリズム関係者、行政の協働によるツーリズムを振興します。 12 ツーリズムの振興を通して、市民が市の良さ、魅力を知り、感じる機会をつくります。 |
| 計画の柱 | <ol style="list-style-type: none"> 1 じっくり本物に迫る:観るツーリズム 2 歴史をみつめ明日を切り開く:カルチュラルツーリズム 3 暮らしに楽しみ暮らしをつくる:カントリーツーリズム 4 自然や地域の個性を守り・育てる:エコツーリズム |

※カントリーロード・ネットワーク

=農村を楽しく歩くための道が、網目状のネットワークとしてつながっている状態

<「ツーリズムの現状と課題」における「5) 利用交通機関」>

○自家用車及び貸切バスが増加しているのに対して、鉄道は減少している

○貸切バスが増加基調にある点が多く観光地の動きと異なっている

⇒会社でバスを仕立てて鴨川市に来る旅行は減っているので、修学旅行や援農体験バスツアーが増えているものと推定される

(5) 鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第6期）（計画期間：平成27年度～平成29年度）

<計画の基本理念及び基本目標>

| | |
|------|---|
| 基本理念 | うるおいのある健康福祉の都市～ふれあい輝く『元気』のまち～ |
| 基本目標 | 基本目標1 いつも元気・健康でいられるまち 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 基本目標3 いつまでも安心して暮らせるまち |



【公共交通機関の充実】

通院や買い物等に利用する市内公共交通機関（JR外房線、内房線や路線バスなど）やコミュニティバスについて、関係機関との連携により、その利便性の向上を促進する。また、公共交通機関でカバーしきれないきめ細やかな部分については地域の中で助け合う仕組みづくりに取り組んでいく。

(6) 鴨川市環境基本計画（計画期間：平成29年度～平成38年度）

<望ましい環境像、基本目標等>

| | |
|------------|--|
| 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 ～未来を担う子供たちが誇りの持てるまちに～ |
| 基本目標 | 基本目標1 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 基本目標2 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 基本目標3 <u>無駄にしない、資源循環型のまち</u> 基本目標4 健康で安心、気持ちよく暮らせるまち 基本目標5 地球を大切にすまち <u>日常のエネルギー消費が地球温暖化につながっていることを認識し、省エネルギーや再生可能エネルギーの導入に努めることで、地球にやさしい、地球を大切にすまちを目指す</u> 基本目標6 一人ひとりが将来の世代に責任を持って行動するまち |
| エコライフの行動指針 | 1. <u>地球温暖化対策を進めるために</u> ・市民や滞在者に望まれる取組み <u>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</u> ・事業者に望まれる取組み <u>公共交通機関の活用や輸送効率の向上に努める</u> |

(7) 鴨川市教育振興計画（第2期）（計画期間：平成28年度～32年度）

<基本方針>

| | |
|-----------|---|
| 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～ |
| 政策分野基本目標 | I. 学校教育 0歳から15歳までの連続性のある学び・育ちを重視した教育の推進 II. 生涯学習 市民一人ひとりの学びを支える生涯学習の振興 III. 青少年の健全育成 子どもたちの自立を支援する体制整備 |

| | |
|----------------------|---|
| <p>政策分野 基本目標</p> | <p>IV. 文化振興 鴨川ならではの伝統文化・芸術の活用</p> <p>V. スポーツ・レクリエーション 生涯にわたる市民のスポーツ・レクリエーションの振興</p> <p>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</p> |
| <p>分野別の 取組み</p> | <p>I. 学校教育 1. 幼児教育・義務教育の充実 2. 学校教育環境の整備充実 ●</p> <p>II. 生涯学習</p> <p>III. 青少年の健全育成</p> <p>IV. 文化振興</p> <p>V. スポーツ・レクリエーション</p> <p>VI. 家庭と地域の教育力向上 1. 子育て家庭の育ち支援 2. 親が育つ環境づくり 3. 学びのセーフティネットの構築 4. 安全・安心な学びの場づくり ●</p> |

2. 学校教育環境の整備充実

(4) 信頼される学校づくりの推進

②学校規模・クラス規模の適正化

今後、少子化に伴う学校の小規模化がさらに進むことが予想される中、将来にわたって子どもが「生きる力」を培うことができる学校教育を保証する観点に立ち、学校の適正配置について検討する。

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

学校統合等により、遠隔地から通園・通学することになった児童生徒たちには、通園・通学バスの運行や通学費の補助により、通園・通学を支援する。

3 公共交通の役割及び課題

「2 計画策定に係る基礎調査」の結果に基づき、鴨川市の公共交通が担うべき役割と、地域公共交通を取り巻く課題を整理します。

3-1 公共交通がまちづくりの中で担うべき役割

公共交通がまちづくりの中で担うべき役割について、上位・関連計画における公共交通関連施策等の位置づけに基づき、次のとおり整理します。

役割1 生活交通及び地域間交流に係る移動手段の提供

市民が日常生活において身近なものとして利用できる生活交通の手段として、さらには、南房総地域の発展と本市の広域交流拠点としての機能が十分に発揮できるよう、市外・県外との地域間交流に係る移動手段としての役割が期待されます。加えて、首都圏とのアクセス強化が求められています。

【総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第3次5か年計画）】

- ・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、民・官の機能分担の明確化と連携強化のもと、その取組みを進めるとともに、公共交通網の更なる拡充を図るため、JR線、高速バス、民間バス路線の利便性の向上を働きかけていくほか、コミュニティバスをはじめとする市営サービスのより効果的な運用について継続的に研究を進める。
- また、公共交通のサービス水準を下支えするため、利用者数の減少傾向の改善に向け、地域ぐるみで利用促進に取り組むとともに、自家用車と公共交通が賢く使い分けられる環境の導出に努める。

役割2 二酸化炭素排出量の削減と交通事故発生件数の抑制

公共交通サービスの多くは乗合により提供されることから、自家用車への過度な依存を改善し、公共交通の利用を促進することにより、自動車から排出される二酸化炭素量の削減と、道路交通量の縮減や高齢者運転事故の抑止による交通事故発生件数の抑制が期待されます。

【鴨川市環境基本計画】

- ・地球温暖化対策の推進

【総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第3次5か年計画）】

- ・警察や交通安全協会、高齢者福祉団体等との連携のもと、高齢者等の交通安全対策の充実を図る。

役割3 市内拠点と居住エリア・観光施設等を結ぶネットワークとしての移動手段の提供

都市拠点である安房鴨川駅周辺への都市機能の誘導・集積を進めるとともに、市内の各地域拠点及び居住エリアと都市拠点とを結ぶアクセス手段を確保し、各拠点における乗り継ぎ抵抗の軽減を図ることにより、まちのにぎわいの創出と鴨川版コンパクトシティの実現に寄与することが求められます。

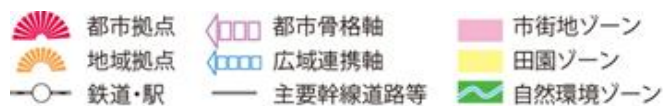
また、観光振興の観点からは、近年、自家用車及び貸切バスでの来訪が顕著であるものの、県内有数の集客力を誇る本市の観光資源を十分に活かし、より多くの方の余暇を充実させていくため、観光施設・名所・名刹などへの公共交通によるアクセス手段を提供することが期待されます。

【総合計画（第2次鴨川市基本構想・鴨川市第3次5か年計画）】

- ・地域の特性を活かし、景観にも配慮した市街地の再生と創出に向け、計画的な市街地整備を推進する。また、安房鴨川駅については、西口広場に設置された関係設備の更新を進め、より利便性と安全性の高い空間の形成を進める。

【鴨川市都市計画マスタープラン】

〈将来都市構造図〉



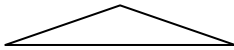
【鴨川市観光振興基本計画】

- ・自家用車及び貸切バスの利用が増加しているのに対して、鉄道の利用は減少している。
- ・貸切バスが増加基調にある点が多く、観光地の動きと異なっている（会社でバスを仕立てて鴨川市に来る旅行は減っているため、修学旅行や援農体験バスツアーが増えているものと推定される）。

役割4 学校統合等に伴う遠距離通学手段の提供

少子化が進行する本市にあつては、学校等の適正規模を確保するため、小中学校、幼稚園及び保育園の統合を進めています。

これに伴い、公共交通には、生徒・児童が、遠距離通学・通園するための移動手段としての役割が期待されます。



【鴨川市教育振興計画（第2期）】

- ・今後、少子化に伴う学校の小規模化がさらに進むことが予想される中、将来にわたって子どもが「生きる力」を培うことができる学校教育を保証する観点に立ち、学校の適正配置について検討する。
- ・学校統合等により、遠隔地から通園・通学することになった児童生徒たちには、通園・通学バスの運行や通学費の補助により、通園・通学を支援する。

役割5 より多くの市民に対する外出手段の提供

高齢者や障がい者など、特に自家用車の運転が困難となっている方でも一定の生活の質を保ち、社会参画の機会を得ることが可能となるよう、買い物や通勤、通院に加えて、市民活動の核施設となる各公共施設への移動手段を提供するため、誰でも利用しやすい車両の導入や、公共交通機関ではカバーしきれない地域におけるきめ細やかな運送の検討が期待されます。



【鴨川市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（第6期）】

- ・通院や買い物等に利用する市内公共交通機関（JR外房線、内房線や路線バスなど）やコミュニティバスについて、関係機関との連携により、その利便性の向上を促進する。また、公共交通機関でカバーしきれない部分については新たな仕組みづくりに取り組んでいく。

3-2 公共交通を取り巻く課題

① 利用者数の減少傾向の改善

鴨川市では、地域の人口減少や自家用自動車の普及などに伴って、各公共交通機関の利用者の減少傾向が続いており、既存の公共交通網を弱体化していく要因のひとつとなっているため、これを改善していく必要があります。

② 公共交通空白地域・観光施設等のアクセス改善

既存の公共交通機関においてはカバーされてい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っています。

また、本市が誇る多くの観光資源のうち、公共交通によるアクセス手段が提供されていない箇所についても、その移動手段を確保していく必要があります。

③ 地域における高齢化の進行への対応

鴨川市においては、国や千葉県平均と比べても高齢化が顕著となっていることから、公共交通の重要性は今後も増していくことが予想されます。

このため、高齢者をはじめとする交通弱者の利便性に配慮した車両及びサービスの導入促進及び検討が必要と考えられます。

④ 公共交通の利用促進

人口減少が予想される中であって、持続可能な公共交通網を維持していくに当たっては、公共交通の更なる利用促進が必須となります。

今後は、運行サービスの周知に係る取組みは当然のこととして、待合環境の改善、更には、市民ひとり一人に対して、自発的な行動の転換を促していくことが必要との観点から、公共交通の利用方法に関して学べる機会の提供や、環境負荷の軽減などに鑑みた意識啓発などの、モビリティ・マネジメント（※）の取組みが必要と考えられます。

また、観光振興やまちづくり施策と一体となった取組みを行うことにより、相乗効果による利用促進を図ることも必要です。

※モビリティ・マネジメント

「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模かつ個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」のことを言い、地域が「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」となることを目指す取組み。

⑤ 持続可能な運行サービスレベルの確保

公共交通サービスは、地域の経済・社会活動を支えるインフラとして、安定的かつ継続的に提供されなければなりません。

そのため、住民のニーズを満たしつつも身の丈にあった、持続可能な公共交通のサービスレベルの在り方について、地域の実情に応じた不断の検討を行うことが必要です。

4 地域公共交通の役割及び課題を踏まえた基本方針

本市における地域公共交通は、その役割を適切に果たし、抱える課題を解決していくため、以下に掲げる4つの基本方針に基づき、必要な施策に取り組んでいくこととします。

①公共交通に係る機能分担の明確化と連携強化による持続可能な公共交通網の形成

鴨川市では、鉄道や高速バス、民間路線バス、鴨川市コミュニティバス及びタクシーなど多様な公共交通が運行されていますが、地域にとって必要な公共交通網を形成することができるよう、それぞれの公共交通サービスが担うべき機能分担を明確にした上で、その役割に応じた移送サービスの持続的な提供を図ることとします。また、各公共交通機関の緊密な連携の下、運行路線の変更、都市拠点での乗り継ぎ関連施設の整備やダイヤの改正による乗り継ぎの改善など、運行サービスに対する必要な見直しを柔軟に行っていくこととします。

②より多くの市民等に対する公共交通サービスの提供

自家用車の運転ができない、または運転に不安がある方にとって、公共交通は、日常的な買い物や通院など、生活の質を一定に保つために欠かすことのできない移動手段であると言えます。

このことから、未だ市内に存在する公共交通空白地域の解消に向けて、必要な路線の延伸等に取り組むこととします。また、今後、更なる高齢化の進行が明らかであることを踏まえ、停留所までの移動に難を抱える高齢者等でも気軽に利用することができる新たな公共交通システムの導入についても検討を行うこととします。

③観光振興・まちづくりと連携した公共交通サービスの展開

公共交通は、地域活性化のために不可欠な社会インフラとしても位置付けられることから、観光振興や都市計画、小中学校への通学手段の確保など、地域づくり関連施策との連携を踏まえたサービスを提供していくこととします。

具体的には、本市が有する数多くの観光関連施設や名所・名刹、市内の中核的医療施設への利便性の高いアクセス手段の確保はもちろんのこと、郊外から市街地へのアクセス手段の確保、スクールバスとしての活用などにも取り組むこととします。

④公共交通サービスの更なる拡充を図るための利用促進に関する取組みの実施

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、そのサービスは持続可能な方法で提供されなければならないため、提供されるサービス水準の検討に当たっては、公共機関による財政負担の程度の適切性や、各サービスを提供する交通事業者の経営への配慮が必要です。

加えて、より利便性が高く、持続可能な移動手段の確保に当たっては、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に暮らす一人ひとりや企業・団体等が、「公共交通は、みんなで創り、守り、育てるもの」という意識を持ち、その利用促進に主体的に関わっていくことも重要です。

以上から、行政、交通事業者、地域住民、企業・団体等は、それぞれの役割分担のもと、適切な連携を図りつつ、地域ぐるみの利用促進の展開や、公共交通サービスに関する情報提供、利用者・潜在利用者への意識啓発・PRなどのソフト施策の実施等を通して、提供される公共交通サービスが最大限に活用されるよう、必要な取組みを行うこととします。

5 計画の目標

「4 地域公共交通の役割及び課題を踏まえた基本方針」において掲げた各方針の進捗度合いの評価が可能となるよう、次のとおり基本方針毎に目標を設定します。

5-1 「公共交通に係る機能分担の明確化と連携強化による持続可能な公共交通網の形成」の目標

○ 市内において提供される公共交通のサービス水準の維持確保・充実

市内において提供されている現在のサービス水準を維持した上で、運行路線の採算性をはじめとする地域公共交通の持続可能性にも配慮しつつ、必要に応じて拡充を図ります。

| 指標 | 現況値(平成26年度) | 目標値(平成33年度) |
|------------------------------|-------------|-------------------------------|
| 高速バス系統数 | 3 系統 | 3 系統 (現況の系統数を確保する) |
| 路線バス系統数(急行バス・コミュニティバス含む) | 18 系統 | 18 系統 (現況の系統数を確保する) |
| 路線バスの路線延長距離(急行バス・コミュニティバス含む) | 91.49 km | 100.64 km 以上 (10%以上の向上を図る) |
| タクシーの事業所又は営業所が1km圏内に存在するJR駅数 | 4 駅 | 4 駅 (現況の駅数を確保する) |

○ 公共交通の維持に要する市負担額の増加抑制

民間事業者との適切な役割分担を図りつつ、行政による財政負担を適正に保つ観点から、コミュニティバスをはじめとする公共交通の主体的な運行に要する財政負担及び民間路線への運行補助の合算額(行政負担分)について、コミュニティバス運行の国庫補助対象化を前提として、現状の金額の範囲内とすることを目安とします。

| 指標 | 現況値(平成25年度) | 目標値(平成33年度) |
|--|-------------|------------------|
| コミュニティバスをはじめとする公共交通の主体的な運行に要する市の財政負担及び民間路線への運行補助の合算額 | 27,322 千円 | 現況値の金額の範囲内を目安とする |

○ バス停留所の待合空間に関する不満度の解消

「公共交通に関する市民アンケート調査」の回答結果を基準として、バス停留所の待合空間について、「不満」・「やや不満」と回答した人の割合の減少を図ります。

| 指標 | 現況値(平成26年度) | 目標値(平成33年度) |
|--|-------------|-------------------------|
| 市民アンケートにおいて、バス停留所の待合空間について「不満」・「やや不満」と回答した人の割合 | 36.6 % | 32.9 % (10%以上の改善を図る) |

※現況値・目標値ともに、高速バス・民間路線バス・コミュニティバスの平均により算出

5-2 「より多くの市民等に対する公共交通サービスの提供」の目標

○ 将来の外出に対する不安度の解消

「公共交通に関する市民アンケート調査」の回答結果を基準として、将来を考えたときに外出（商店・病院・公共施設・金融機関などへの移動）について「不安がある」と回答した人の割合の減少を図ります。

| 指標 | 現況値（平成 26 年度） | 目標値（平成 33 年度） |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| 市民アンケートにおいて、将来の外出に対して「不安がある」と回答した人の割合 | 43.7% | 40%未満 |

※買物先、通院先、公共施設及び金融機関への移動のそれぞれについて質問した回答の平均値

○ 誰もが利用しやすい公共交通車両の導入促進

公共交通機関は、高齢者や障がいのある方、妊産婦など、様々な人が利用するため、誰もが利用しやすい低床バスやユニバーサル・デザイン・タクシーの導入を促進します。

| 指標 | 現況値（平成 26 年度） | 目標値（平成 33 年度） |
|---|---------------|---------------|
| 市内を運行する低床バス（ノンステップバス・ワンステップバス）の車両数 | 12台 | 18台 |
| 市内のタクシー事業所・営業所が所有するユニバーサル・デザイン・タクシーの車両数 | 1台 | 2台 |

ユニバーサルデザインとは：

高齢者や身体障害者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障害の度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。
バリアフリーが、物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対応する考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、施設や製品等について、新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方である。

○ 公共交通を利用可能な地域の拡充

公共交通空白地域の改善を図るため、バス路線の総延長距離の拡充を図るとともに、デマンド型乗合タクシーをはじめとする新たな公共交通システムの導入について検討を行います。

| 指標 | 現況値（平成 26 年度） | 目標値（平成 33 年度） |
|--|---------------|-------------------------------|
| 路線バスの総延長距離（再掲） | 91.49 km | 100.64 km 以上 (10%以上の向上を図る) |
| 新たな公共交通システム（デマンド型乗合タクシー等）により公共交通の空白が解消される地域数 | 0 地域 | 1 地域以上 |

5-3 「観光振興・まちづくりと連携した公共交通サービスの展開」の目標

○ 自動車運転免許返納者に対する優遇制度の普及促進

自家用車の運転から公共交通の利用への円滑な転換を促し、公共交通機関の利用促進と高齢者の運転による交通事故の発生抑止を図るため、自動車運転免許返納者に対する優遇制度として既に実施している「ノーカーサポート優待証」制度の普及を促進します。

| 指標 | | 現況値(平成 25 年度) | 目標値(平成 33 年度) |
|-------------|--------|---------------|---------------|
| ノーカーサポート優待証 | 累計発行枚数 | 77 枚 | 394 枚 |
| | 累計利用件数 | 1,212 件/年 | 6,202 件/年 |

※累計発行枚数については、平成 25 年度の発行枚数(36 枚)に普及促進に係る取組みの効果として 10%を上乗せし、これが計画期間内継続するとして算出。

※利用件数については、平成 25 年度の 1 枚当たり利用件数(利用件数/累計発行枚数)を目標値の累計発行枚数に乗じて算出。

○ 観光施設への公共交通によるアクセスの改善

県内有数の集客力を誇る本市の観光資源を十分に活かしていくため、特に、入込客数が多い観光施設等のうち、鉄道・路線バス・コミュニティバスによるアクセスが可能となっていない施設へのアクセス手段の確保を図ります。

| 指標 | 現況値(平成 25 年度) | 目標値(平成 33 年度) |
|--|---------------|---------------|
| 観光入込客数 上位 10 施設のうち、鉄道・路線バス・コミュニティバスによりアクセス可能な施設の割合 | 80 % | 90 % |

○ 路線バスのスクールバスとしての活用の促進

市内小中学校の統廃合に伴い遠距離通学となった児童・生徒が路線バスを活用することにより、公共交通の利用促進と行政支出の軽減を図ることが可能となるため、民間路線バスやコミュニティバスがスクールバス機能の一部を担うことができるよう、必要となるダイヤ改正・路線変更等を実施します。

| 指標 | 現況値(平成 26 年度) | 目標値(平成 33 年度) |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| スクールバスとしても活用される路線バス(コミュニティバス含む)の系統数 | 5 系統 | 7 系統(※) |

※現段階において計画されている小中学校の統廃合に合わせて目標値を設定

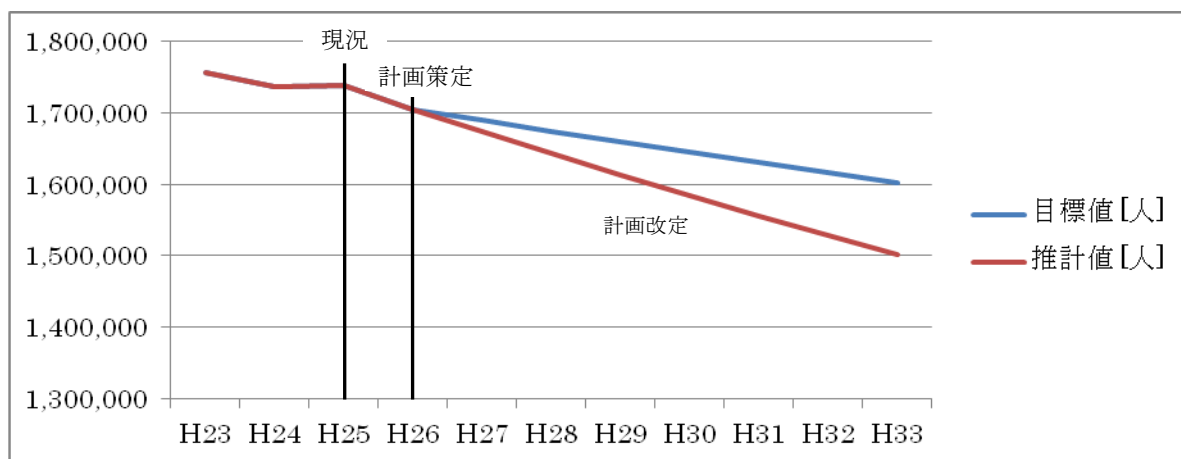
今後、上記の他に新たな統廃合が実施され、スクールバスの運行が必要となる場合は、路線バス及びコミュニティバスが当該スクールバスとしても活用されることを目標として含む

5-4 「公共交通サービスの更なる拡充を図るための利用促進に関する取組みの実施」の目標

○ 公共交通の利用者数の改善

公共交通の持続可能性を確保し、更なるサービスの充実を図っていくため、現在は全体として減少傾向にある公共交通の利用者数の減少割合を改善します。

| 指標 | | 現況値 | 推計値 (平成 33 年度) | 目標値 (平成 33 年度) |
|------------------|----------|---------------|-------------------|-------------------|
| 各公共交通機関 の利用者数 | 高速バス | 460,085 人/年 | 428,993 人/年 | 440,580 人/年 |
| | 民間路線バス | 321,503 人/年 | 214,551 人/年 | 251,541 人/年 |
| | コミュニティバス | 35,804 人/年 | 42,572 人/年 | 42,572 人/年 |
| | タクシー | 222,572 人/年 | 206,434 人/年 | 213,362 人/年 |
| | 鉄 道 | 715,765 人/年 | 608,954 人/年 | 653,802 人/年 |
| | 合 計 | 1,755,729 人/年 | 1,501,504 人/年 | 1,602,127 人/年 |



※現況値について

- ◇高速バス及び路線バスについては、鴨川市統計書に記載のある平成 24 年度実績とし、起点又は終点のいずれかが鴨川市内に所在する系統全体の利用者数を記載
- ◇コミュニティバスについては、平成 25 年度実績
- ◇タクシーについては、鴨川市内に営業所を有する事業者の平成 25 年度実績
- ◇鉄道については、JR 東日本が「各駅の乗車人員」として公開している平成 25 年度の 1 日平均の乗車人員の市内 5 駅分を合算した上で、365 日に乗じて算出

※推計値について

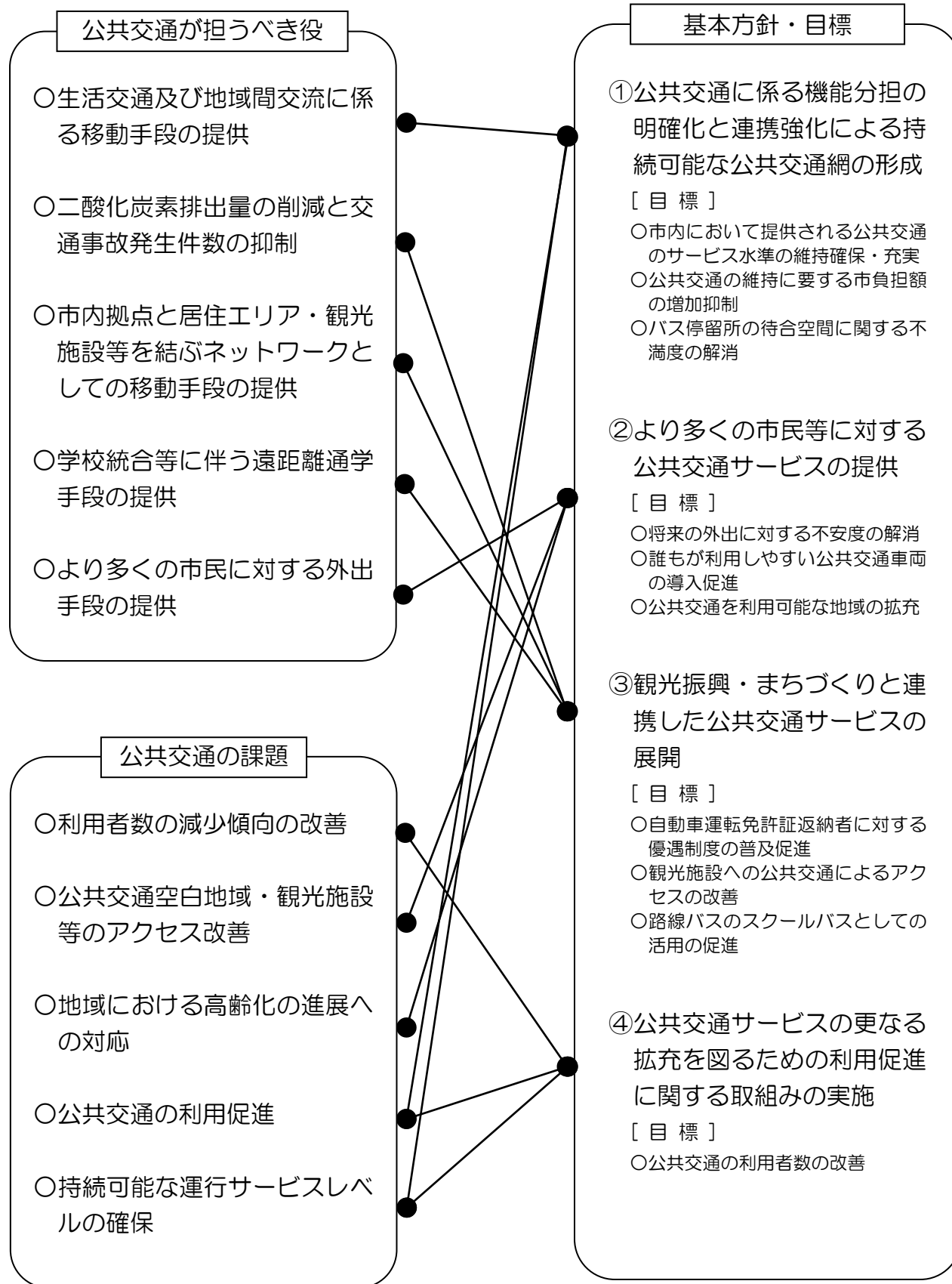
- ◇過去 3 か年における増減率の平均値（タクシーについては東日本大震災の影響により平成 23 年度実績が特異であるため、平成 24 年度から平成 25 年度にかけての増減率）を算出した上で、最新の実績値に対して増減率を計画最終年度までの年数分乗じて算出

※目標値について

- ◇過去 3 か年における増減率の平均値（タクシーについては東日本大震災の影響により平成 23 年度実績が特異であるため、平成 24 年度から平成 25 年度にかけての増減率）を算出した上で、次の方針により算出
 - ・増減率がマイナスの場合（高速バス、民間路線バス、タクシー及び鉄道）
 - ⇒最新の実績値に対して、計画策定後の平成 27 年度から、増減率の平均値（減少率）が 50%改善したと想定し、これを計画最終年度までの年数分乗じて算出
 - ・増減率がプラスの場合（コミュニティバス）
 - ⇒推計値と同一とする

6 実施事業・実施主体

6-1 計画の体系



| 実施事業 | 施策分野 | 基本方針との主な対応 | | | |
|----------------------------------|---|------------|---|---|---|
| | | ① | ② | ③ | ④ |
| A 持続可能な公共交通網の維持・充実 | | | | | |
| A-1 | 既存の路線等を基本とした公共交通網の維持確保・充実 | | | | |
| A-2 | 都市拠点及び地域拠点における乗継ぎ抵抗の軽減 (安房鴨川駅における乗降場所マップの整備) | | | | |
| A-3 | 待合空間に関する現況調査及び施設整備の実施 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| A-4 | J R及び高速バス事業者へのサービス改善要望の実施 | | | | |
| A-5 | 新たな高速バス等路線の開設検討 | | | | |
| A-6 | パーク・アンド・ライド環境の整備検討 | | | | |
| B 公共交通サービスに関する情報提供の充実 | | | | | |
| B-1 | 公共交通マップ等の作成及び配布 | | | | |
| B-2 | 停留所への路線図表示の設置 | | | | |
| B-3 | 公共交通の乗り方教室の実施 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| B-4 | 路線バスの運行ダイヤ情報の電子化 | | | | |
| B-5 | 公共交通マップ等の電子パンフレット化 | | | | |
| B-6 | モデル的な利用パターン等の作成及び情報発信 | | | | |
| C 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実 | | | | | |
| C-1 | モビリティ・マネジメントの実施 | | | | |
| C-2 | お試し乗車券の作成及び配布 | | ○ | ○ | ○ |
| C-3 | 企画切符の販売 | | | | |
| C-4 | 車両の装飾 | | | | |
| C-5 | 学校カリキュラムでの公共交通の利用促進 | | | | |
| D 移動制約者等を対象とした移動サービスの充実 | | | | | |
| D-1 | バリアフリー車両の導入促進 | | | | |
| D-2 | 自動車運転免許返納者を対象とした優遇制度の利用促進 | | | | |
| D-3 | 福祉センター送迎バスの運行 | | ○ | ○ | ○ |
| D-4 | スクールバスの運行 | | | | |
| D-5 | 福祉タクシー券の発行 | | | | |
| D-6 | 新たな公共交通システムの導入検討 | | | | |

6-2 実施体制

(1) 行政

地域内の公共交通に関する総合調整役として、法定協議会や地域公共交通会議の運営を担い、交通事業者や地域住民等の意向を総合的に調整します。

また、公共交通の乗換え拠点となる駅周辺の施設や道路の整備に努めるとともに、地域の公共交通網を補完するコミュニティバスの運行等を行います。

(2) 交通事業者

地域の公共交通を担う大きな責任のもと、これまでのノウハウを活用し、利用者にとって、より分かりやすく利便性の高い公共交通サービスの維持・充実を図ります。

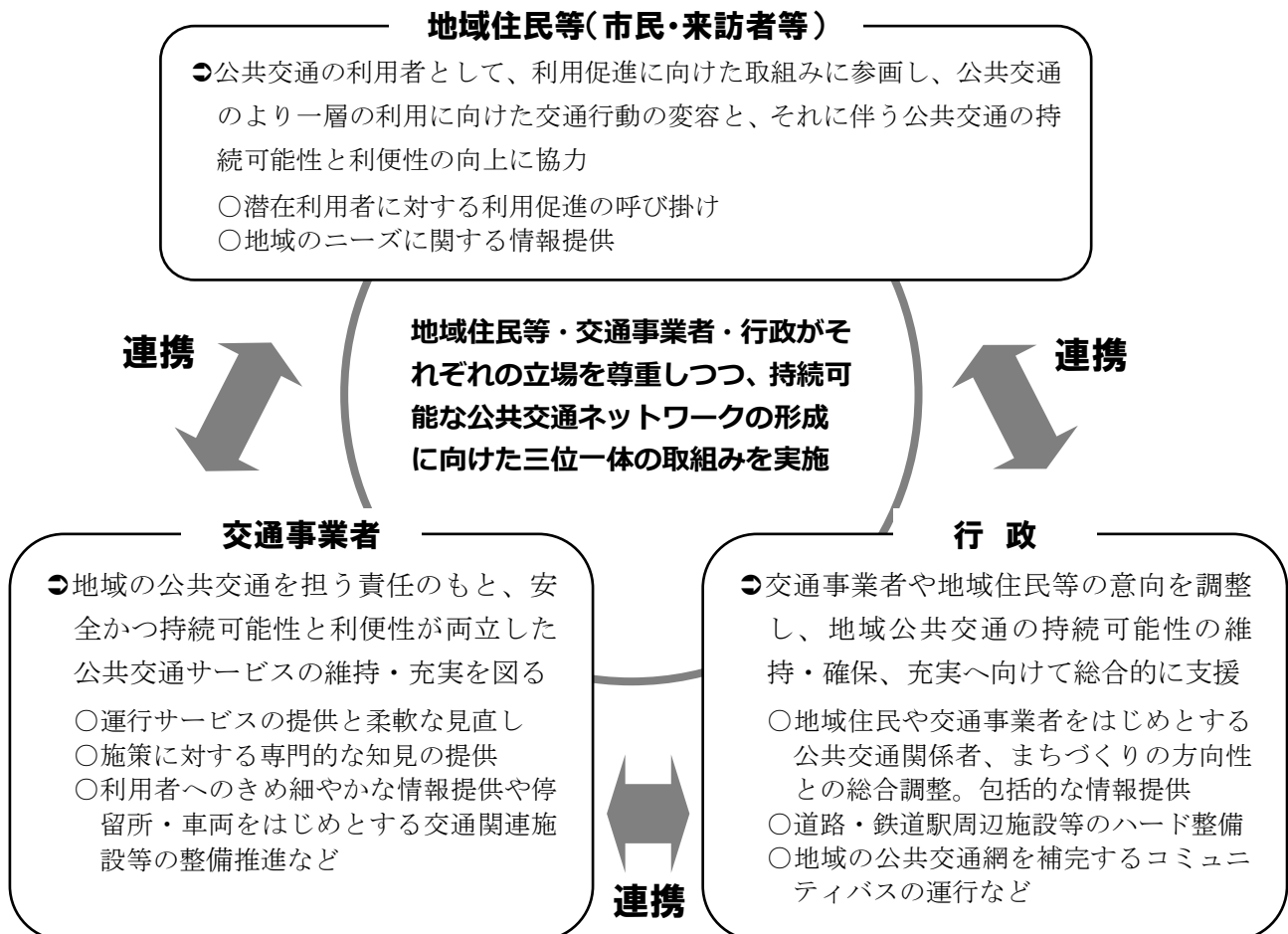
安全運行の確保はもとより、利用者のニーズと公共交通の持続可能性に配慮した運行サービスの柔軟な見直しにも努めるとともに、きめ細やかな情報提供やより一層利用しやすい交通設備（停留所・車両）等の整備推進を図ります。

また、公共交通関連施策の実施に当たっては、専門的な知見を提供します。

(3) 地域住民等（市民・来訪者等）

公共交通の利用者として、その利用促進に向けた各種の取組みに主体的に参画し、公共交通のより一層の利用に向けた市民意識の醸成と、それに伴う公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力します。

また、身近の潜在的な利用者に対する利用促進の呼びかけ、地域のニーズに関する情報提供などを通して、「地域の公共交通を守り、育てる」にあたっての最重要な主体として、市全体としての公共交通の積極的な利用（交通行動の自家用車から公共交通への変容）に向けて取り組みます。



6-3 実施事業・実施主体

A 持続可能な公共交通網の維持・充実

A-1 既存の路線等を基本とした公共交通網の維持確保・充実

前章で掲げた目標を達成するため、市の公共交通網において活用可能な各機能の類型を整理した上で、提供されるべき公共交通サービスの全体像（各機能の配置）を定めます。

A-1-1 公共交通網を形成する各機能の類型及び配置

(1) 広域幹線機能

| | |
|------|------------------------------|
| 機能概要 | ○ 東京都及び千葉市方面などへの広域的な移動を可能とする |
| 運行形態 | ○ 鉄道・高速バス |

(2) 幹線機能

| | |
|------|--|
| 機能概要 | ○ 南房総市、勝浦市、館山市、富津市、鋸南町、木更津市及び君津市などの近隣市町への移動を可能とする ○ 広域幹線の乗降場所へのアクセスを可能とする ○ 必要に応じて、スクールバスとしての機能を担う |
| 運行形態 | ○ 定期路線バス |

(3) 支線機能

| | |
|------|---|
| 機能概要 | ○ 広域幹線機能及び幹線機能（以下「幹線等」という。）が提供されない区域を中心に提供されるもので、幹線等又は市街地への移動を可能とする ○ 幹線等の乗降場所へのアクセスを可能とする ○ 必要に応じて、スクールバスとしての機能を担う |
| 運行形態 | ○ 定期路線バス（コミュニティバスを含む） |

(4) 市街地内移動機能

| | |
|------|-----------------------|
| 機能概要 | ○ 市街地の区域内での移動を可能とする |
| 運行形態 | ○ 定期路線バス（コミュニティバスを含む） |

(5) 補完機能1（タクシー）

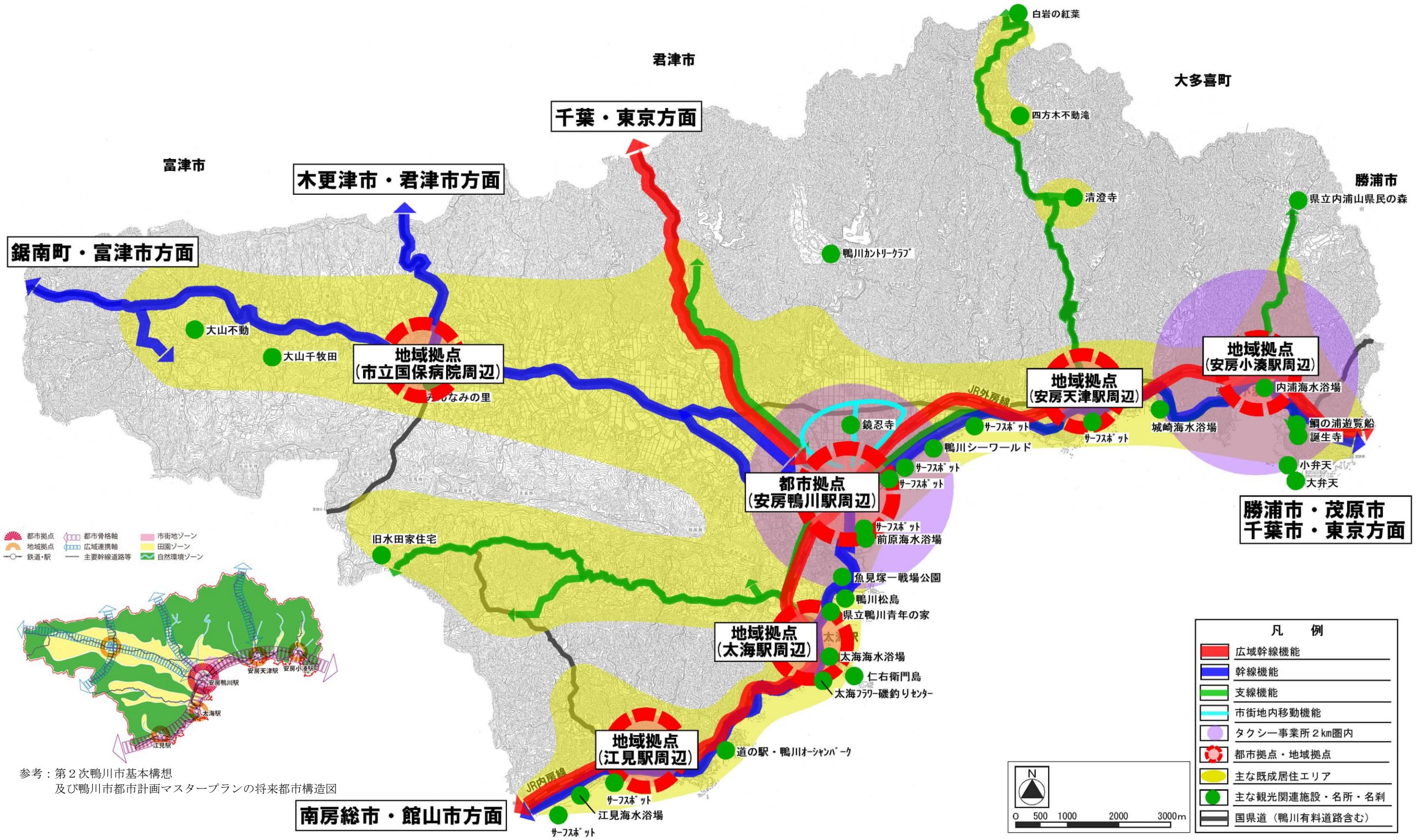
| | |
|------|--|
| 機能概要 | ○ 近距離の移動を中心に利用される、ドア・ツー・ドアの少量個別輸送であり、よりきめ細かなニーズに対応した移動を可能とする |
| 運行形態 | ○ タクシー |

(6) 補完機能2（新たな公共交通システム）

| | |
|------|---|
| 機能概要 | ○ (1) から (5) の機能をもってしても、なお公共交通空白地域となる区域を中心に運行することが考えられるもの。よりきめ細かな、或いは自由度の高いルート設定が基本となるため、タクシーと同様に詳細なニーズに対応した移動を可能とする。 |
| 運行形態 | ○ デマンド型乗合タクシー 等 |

※補完機能2（新たな公共交通システム）にあっては、ドア・ツー・ドア又はそれに近いサービスを乗合いにより提供する例が多く、タクシーと同様の詳細なニーズへの対応が可能となります。一方、その運賃については、タクシー及び定期路線バスに比して低廉に設定される例も多く、運行区域及び運賃設定の方法如何によっては、他の公共交通機能の運行の継続を脅かすこととなる可能性も考えられます。そのため、当該機能の導入に関しては、特に地域公共交通網の持続可能性に配慮した上で、導入先の地域や実施主体、具体的な手法も含めて慎重な検討を行うこととします。

■ 鴨川市の公共交通網における各機能の配置図



※国道410号のみんなみの里以南については、今後における人口集積の推移を十分に注視した上で、必要に応じて、適切な公共交通サービスの在り方を検討。

A-1-2 本市の公共交通網を形成する具体的な路線等

計画期間内において本市の公共交通網を形成する具体的な路線等については、次の通りとします。

なお、それぞれの路線等の運行に当たっては、基本方針の「①公共交通に係る機能分担の明確化と連携強化による持続可能な公共交通網の形成」、「②より多くの市民等に対する公共交通サービスの提供」及び「③観光振興・まちづくりと連携した公共交通サービスの展開」の推進がより一層図られるよう、特に、コミュニティバスにおいては、新たな公共交通のあり方の検討を進める中で、更なる利便性の向上を図るとともに、その他の路線等についても、計画期間内において、ダイヤ調整等の必要な見直しに努めることとします。

A-1-2-1 広域幹線機能

(1) JR外房線

| | |
|------|---------------|
| 運行形態 | 鉄道 |
| 運行経路 | 安房鴨川駅～茂原駅～千葉駅 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | JR東日本旅客鉄道(株) |

(2) JR内房線

| | |
|------|--------------------|
| 運行形態 | 鉄道 |
| 運行経路 | 安房鴨川駅～館山駅～木更津駅～千葉駅 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | JR東日本旅客鉄道(株) |

(3) 高速バス アクシー号

| | |
|------|--|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 亀田病院・安房鴨川駅～袖ヶ浦BT～木更津金田BT～東京駅八重洲口～浜松町BT（～東京タワー・東雲車庫） ※4/29～5/5（GW）、8/12～8/16（お盆）、12/30～1/3（年末年始）は安房鴨川駅が起終点 |
| 運行回数 | 1日21往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 京成バス(株)、日東交通(株)、鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(4) 高速バス カピーナ号

| | |
|------|-----------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 亀田病院～安房鴨川駅～久留里駅前～千葉駅 |
| 運行回数 | 1日9往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 千葉中央バス(株)、日東交通(株)、鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(5) 高速バス 小湊・御宿-東京線

| | |
|------|---|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 安房小湊駅～勝浦駅～市原鶴舞B T～木更津金田B T～東京駅八重洲口～浜松町B T |
| 運行回数 | 1日6往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 小湊鉄道(株)、京成バス(株)、鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

A-1-2-2 幹線機能**(1) 鴨川館山線**

| | |
|------|------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 亀田病院～鴨川駅東口～館山駅 |
| 運行回数 | 1日6往復 ※日・祝日・年末年始は1日4往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株)、館山日東バス(株) |
| 備考 | |

(2) 鴨川金谷線

| | |
|------|-------------------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 亀田病院～鴨川駅東口～みんなみの里～釜沼（大山千枚田）～東京湾フェリー |
| 運行回数 | 1日4往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | ※平成30年度から当面の間、沿線市町からの補助金等を受けて運行予定 |

(3) 鴨川木更津線

| | |
|------|------------------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 亀田病院～安房鴨川駅～かずさアーク～木更津駅西口～イオンモール木更津 |
| 運行回数 | 1日5往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(4) 市内線（鴨川駅前～行川アイランド・興津駅）

| | |
|------|--|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | ① 鴨川駅前～亀田病院～天津駅～小湊駅～行川アイランド ② 鴨川駅前～亀田病院～天津駅～小湊駅～行川アイランド～興津駅 |

| | |
|------|--|
| 運行回数 | ① 1日4往復 ※日・祝・年末年始は1日3.5往復 ② 1日9往復 ※土曜日は1日5往復、日・祝・年末年始は1日4往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(5) 安房白浜鴨川線

| | |
|------|------------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 安房白浜～千倉駅～鴨川駅西口～亀田病院 |
| 運行回数 | 1日2往復 ※日曜・祝日及び12/30～1/3は全便運休 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 館山日東バス(株) |
| 備考 | |

A-1-2-3 支線機能

(1) 市内線（仁右衛門島入口～天津駅）

| | |
|------|----------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 仁右衛門島入口～太海駅～鴨川駅東口～亀田病院～天津駅 |
| 運行回数 | 1日18往復 ※土・日・祝・年末年始は11往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(2) 長狭線

| | |
|------|---|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | ① 亀田病院～鴨川駅東口～みんなみの里～釜沼（大山千枚田）～平塚本郷 ② 鴨川駅東口～釜沼（大山千枚田）～平塚本郷※ |
| 運行回数 | ① 1日4往復 ※長狭幼稚園の休園日（土日祝日、春休み、夏休み、冬休み等）は1日3往復 ② 1日1往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(3) 大学線

| | |
|------|--|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 鴨川駅西口～（早稲田大学鴨川セミナーハウス）～城西国際大学観光学部 |
| 運行回数 | 1日7往復 ※早稲田大学鴨川セミナーハウスへの停車はデマンド制（予約があった場合のみ経由） |

| | |
|------|------------------|
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | ※鴨川市からの補助金を受けて運行 |

(4) 太海線

| | |
|------|-------------------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 鴨川駅東口～(横渚)～太海公民館 |
| 運行回数 | 1日4.5往復 ※土・日・祝・12/30～1/3は全便運休 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) |
| 備考 | |

(5) コミュニティバス北ルート

| | |
|------|--|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | ① 金山ダム～鴨川駅西口～天津駅～小湊駅～鯛の浦(～内浦山県民の森) ② 金山ダム～鴨川駅西口 |
| 運行回数 | ① 1日3往復 ※鯛の浦到着後、内浦山県民の森までの区間は、デマンド制(予約運行) ② 1日1往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) ※鴨川市からの委託による |
| 備考 | 平成27年4月から国庫補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用 |

(6) コミュニティバス南ルート

| | |
|------|---|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | ① 曾呂終点～江見小学校～鴨川駅西口～鴨川市役所～浦の脇～鴨川駅前 ② 曾呂終点～江見小学校～鴨川駅西口 ③ 浦の脇～鴨川駅前 |
| 運行回数 | ① 1日3往復 ② 1日1往復 ③ 1日1往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) ※鴨川市からの委託による |
| 備考 | 平成27年4月から国庫補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用 |

(7) コミュニティバス清澄ルート

| | |
|------|--------------------|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路 | 奥清澄～清澄寺～天津駅～天津小湊支所 |

| | |
|------|---|
| 運行回数 | 1日7往復 ※10/1～3/31は1日6.5往復 |
| 運賃 | 地帯制簡易運賃（200円・400円） |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) ※鴨川市からの委託による |
| 備考 | 平成27年4月から国庫補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用 |

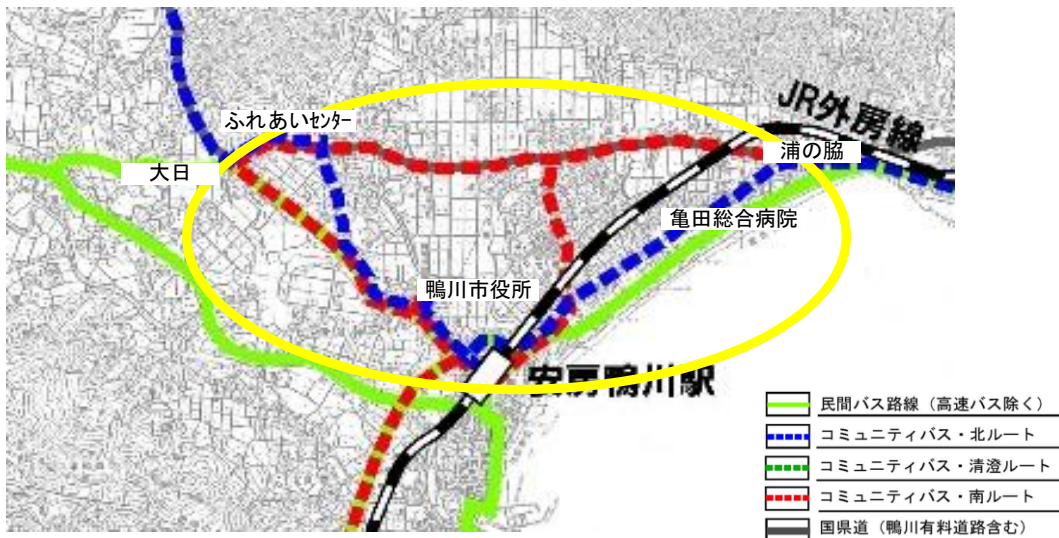
A-1-2-4 市街地内移動機能

(1) コミュニティバス北ルート（再掲）

(2) コミュニティバス南ルート（再掲）

市街地内移動機能については、独立した車両及び運転手を設定することなく、効率的に実現するため、コミュニティバス北ルート及び南ルートの相互乗り入れによることとします。

■市街地内移動機能運行経路図



| | |
|-------|--|
| 運行形態 | バス |
| 運行経路※ | <北ルート> ① 大日～ふれあいセンター～鴨川市役所～鴨川駅西口～亀田総合病院～浦の脇 ② 大日～ふれあいセンター～鴨川市役所～鴨川駅西口 <南ルート> ③ 鴨川駅西口～鴨川市役所～ふれあいセンター～浦の脇～鴨川駅前 ④ 浦の脇～鴨川駅前 |
| 運行回数 | ① 1日3往復 ② 1日1往復 ③ 1日3往復 ④ 1日1往復 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | 鴨川日東バス(株) ※鴨川市からの委託による |
| 備考 | 平成27年4月から国庫補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用 |

※市街地内移動機能に該当する経路のみ抜粋して記載

A-1-2-5 補完機能1 (タクシー)

| | |
|------|----------------------------|
| 運行形態 | タクシー |
| 事業所 | 鴨川地区・小湊地区 |
| 運賃 | 距離制運賃 |
| 運行主体 | (有)鴨川タクシー、鏡浦自動車(株)、南総交通(株) |
| 備考 | |

A-1-2-6 補完機能2 (新たな公共交通システム)

補完機能2 (新たな公共交通システム) については、地域公共交通網の持続可能性に配慮した上で、導入先の地域や実施主体、具体的な手法も含め、計画期間内において検討を行うこととします。

A-2 都市拠点及び地域拠点における乗継ぎ抵抗の軽減 (安房鴨川駅における乗降場所マップの整備)

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | <p>都市機能の集積が図られる市内都市拠点の核であり、JR線、高速バス、急行バス、路線バス、コミュニティバスの乗継ぎ拠点でもある安房鴨川駅においては、これまで、自由通路へのエレベーター設置や駅前ロータリーの改修工事を実施し、乗り継ぎ利便性の向上を図ってきたところです。</p> <p>さらに乗継ぎ抵抗を軽減し、コンパクトシティ化とともに利便性の向上に資するため、同駅周辺におけるバス、タクシー、鉄道の乗車場所等を整理した乗降場所マップを作製し、駅前に設置します。</p> <p>■参考：鴨川駅西口ロータリー利用図（平成24年3月改修完了）</p>  <p>The diagram shows the layout of the station's west exit rotary. At the top, the railway tracks run horizontally, with '至 勝浦' (to Shōhō) on the left and '至 館山' (to Kanazawa) on the right. A north-south axis is indicated by a compass rose. The '自由通路' (Jiyū Dōro) is a vertical passage on the left side, containing two elevators. To its right is the '一般車乗降場' (General Vehicle Boarding/Alighting Area), which is a large, shaded, U-shaped area. Within this area, there are designated spots for 'タクシー乗り場' (Taxi Boarding/Alighting Area), '高速バス乗り場' (Express Bus Boarding/Alighting Area), and 'シーワールド行きバス乗り場' (Bus Boarding/Alighting Area for Sea World). A '歩行者用通路' (Pedestrian Path) is shown as a curved path within the general vehicle area. A 'タクシー待機場' (Taxi Waiting Area) is located at the bottom of the rotary. On the right side, there is a '西口トイレ' (West Exit Toilet) and a '市内・大学行きバス乗り場' (Bus Boarding/Alighting Area for City/University). A legend at the bottom left indicates that a solid arrow represents '一方通行' (One-way traffic) and a shaded area represents '一般車乗降場' (General vehicle boarding/alighting area).</p> |
| 実施主体 | 鴨川市 |

| | |
|------|--|
| 実施行程 | 平成 27 年度 : 掲示箇所に関する調査・調整 平成 28 年度 : マップ作製・設置 平成 29 年度～ : 必要に応じて掲示内容を修正 |
|------|--|

A-3 待合空間に関する現況調査及び施設整備の実施

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | バス停留所等における待合空間の快適性は、公共交通の利用者にとって大きな重要性を持つことから、乗換え拠点となる主要停留所を中心に、待合空間の向上に資する施設・設備の整備状況について調査を行うとともに、これに基づいて、必要な整備を実施します。 また、地域が主体となって待合所等の整備を行う場合には、関係する規制や許可等について助言を行うなど、必要な支援を行います。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者、地域住民 |
| 実施行程 | 平成 27・28 年度 : 現況調査 平成 29 年度～ : 現況調査に基づき、必要となる待合施設・設備の検討・整備、地域住民への支援を実施 |

A-4 JR及び高速バス事業者へのサービス改善要望の実施

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | JR 外房線・内房線及び高速バスは、広域交流のみならず、通勤・通学など日常の移動手段としても広く利用され、運行事業者においても独自の工夫により地域にとって重要な移送サービスを提供する一方、その運行系統・本数・ダイヤ等については、広く利用者の声が反映されているとは言い難い状況があります。 そのため、千葉県や沿線自治体との連携のもと、運行事業者に対して、サービス改善に係る要望活動を継続的に実施します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、地域住民 |
| 実施行程 | 平成 26 年度～ : 継続実施 |

A-5 新たな高速バス等路線の開設検討

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 鴨川市総合交流ターミナル「みんなみの里」の機能拡充を図るための開発工房の整備、施設改修等や、市立国保病院の改修などが進められ、地域の暮らしの基盤を支える取組、移住促進に向けた取組みのほか、交流・相談拠点の整備に取り組むこととされているみんなみの里・市立国保病院周辺と、首都圏を結ぶ新たな高速バス等の路線開設について、運行需要調査を実施するとともに、その調査結果を踏まえて、高速バス等の実証運行を行います。 |
| 実施主体 | 鴨川市、鴨川市地域公共交通活性化協議会、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成 30 年度 : 運行需要調査の実施 平成 31 年度 : 高速バス等の実証運行 |

A-6 パーク・アンド・ライド環境の整備検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 高速バスや鉄道といった幹線交通の乗換え拠点近くまで自家用車で移動し、公共交通機関に乗り換えるような利用方法が、より容易となるよう、その環境整備について検討を進めます。 |
| 実施主体 | 鴨川市 |
| 実施行程 | 平成30年度～：整備の方向性に関する検討・調整 平成32年度：整備の方向性の決定 |

B 公共交通サービスに関する情報提供の充実

B-1 公共交通マップ等の作成及び配布

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 各公共交通サービス内容の周知を図るとともに、乗り換え等のサービスの横断的な利用を促すため、市内において提供される公共交通サービスの内容を網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成し、地域住民、転入者及び希望者に配布します。 配布開始後においては、地域住民等からのフィードバックを受け、更なる内容の充実を図ります。 なお、現行のコミュニティバス運行案内パンフレットについては、必要に応じた修正等を加えつつ、継続して配布を行うこととします。 |
| 実施主体 | 鴨川市地域公共交通活性化協議会、鴨川市、地域住民 |
| 実施行程 | ○公共交通マップ 平成27年度：作成・印刷・配布 平成28年度～：必要に応じて原稿を修正の上、増刷及び配布を継続 ○コミュニティバス運行案内パンフレット 平成26年度～：必要に応じた修正等を加えながら配布を継続 |

B-2 停留所への路線図表示の設置

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 地域住民の行動圏内にあるバス停留所からの移動可能範囲について周知を図るため、主要なバス停留所に路線図表示を設置します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成27年度：表示形式及び表示箇所の検討 平成28年度：設置 平成29年度～：設置箇所のメンテナンス・増設の検討 |

B-3 公共交通の乗り方教室の実施

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 公共交通サービスの初回利用に当たっての心理的ハードルを下げ、公共交通機関の継続的な利用を促すため、バスをはじめとする公共交通機関の具体的な利用方法や自分用の公共交通利用モデルの作成等に関する教室を開催します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、鴨川市地域公共交通活性化協議会 |
| 実施行程 | 平成27年度：高齢者向け教室の開催 平成28年度～：小中学生向け教室の開催 平成30年度～：前2年度の結果を踏まえて、公共交通の乗り方教室を継続実施 小中学生向け又は高齢者向けの教室の開催に加え、市内宿泊施設等の観光関係者向け教室の開催を検討 |

B-4 路線バスの運行ダイヤ情報の電子化

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | バス利用者が運行ダイヤ等の情報にアクセスするために要する労力を軽減し、より多くの利用に繋げるため、公共交通機関の運行ダイヤ及び乗り継ぎ情報等の検索サービスを提供しているインターネット上のサービス・プロバイダに、市内を運行する路線バスのダイヤ情報を提供します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成27年度：情報提供が可能なサービス・プロバイダに関する調査 平成28年度：情報登録 平成29年度～：必要に応じて登録情報の更新 |

B-5 公共交通マップ等の電子パンフレット化

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 各公共交通サービス内容の周知を図るとともに、乗換え等のサービス横断的な利用を促すため、市内において提供される公共交通サービスの内容を網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成した。IT化の進展に伴い、スマートフォンやパソコンなどからも、公共交通サービスの内容が検索できるよう、この「公共交通マップ」を電子パンフレット化する。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成29年度：電子パンフレット化に向けたページ構成等の検討 平成30年度：電子パンフレット化の実施 平成31年度～：必要に応じたページ構成、掲載情報等の修正 |

B-6 モデル的な利用パターン等の作成及び情報発信

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 各公共交通サービス内容の周知を図るとともに、乗換え等のサービスの横断的な利用を促すため、市内において提供される公共交通サービスの中から、目的地や利用目的等に応じたモデル的な利用パターンを作成し、利用対象者に適した媒体（紙、ウェブ等）での情報発信を行う。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成29年度：モデル的な利用パターンの検討及び抽出 平成30年度：モデル的な利用パターンを作成及び情報発信 平成31年度～：必要に応じた掲載情報の修正、情報発信方法の見直し等 |

C 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

C-1 モビリティ・マネジメントの実施

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 地域内において、過度に自動車に依存することなく、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度かつ賢く利用する状態となるよう促すため、主に小中学生及び高齢者を対象として、トラベル・フィードバック・プログラム（＝モビリティ・マネジメントにおける代表的なコミュニケーション施策で、公共交通の利用を促す「大規模、かつ、個別的」なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。）を実施します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、鴨川市地域公共交通活性化協議会、地域住民 |
| 実施行程 | 平成 27 年度：高齢者向けモビリティ・マネジメントの実施 平成 28 年度～：小中学生向けモビリティ・マネジメントの実施 平成 30 年度～：前 2 年度の結果を踏まえて、モビリティ・マネジメントを実施 小中学生向け又は高齢者向けの教室の開催に加え、市内宿泊施設等の観光関係者向けモビリティ・マネジメントの実施を検討 |

C-2 お試し乗車券の作成及び配布

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 公共交通サービスの初回利用に当たっての心理的ハードルを下げ、公共交通機関の継続的な利用を促すため、公共交通機関の利用時に使用可能なお試し乗車券を作成し、公共交通の乗り方教室やモビリティ・マネジメント関連施策の実施時等において配布を行います。 |
| 実施主体 | 鴨川市、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成 27 年度：作成・配布 平成 28 年度～：継続的に配布 |

C-3 企画切符の販売

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 地域内における移動手段としての公共交通の利用優先度を高めるとともに、観光客の利便性向上を図るため、市内観光名所等と安房鴨川駅の間を結ぶ往復割引券などの企画切符を作成し配布します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、交通事業者 |
| 実施行程 | 平成 27 年度～：継続的に実施 |

C-4 車両の装飾

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 公共交通に対する関心・愛着を高め、正しい理解と実際の利用に向けたきっかけとすることを目的として、市コミュニティバス車両に、市のイメージキャラクターを装飾します。 |
| 実施主体 | 鴨川市 |
| 実施行程 | 平成27年度：実施 |

C-5 学校カリキュラムでの公共交通の利用促進

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 子どもたちの公共交通に対する理解を深めるとともに、実際の利用に向けたきっかけとしていくため、小中学校に対して、校外学習等における公共交通の利用について働きかけを行います。 |
| 実施主体 | 鴨川市、学校関係者 |
| 実施行程 | 平成27年度～：継続実施・利用PR |

D 移動制約者等を対象とした移動サービスの充実

D-1 バリアフリー車両の導入促進

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 公共交通の利用者の多くが、高齢者、障がい者、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、誰でも気軽に利用できる公共交通車両の導入促進を図るため、低床バスをはじめとする運行車両のバリアフリー化を促進します。 なお、ユニバーサル・デザイン・タクシーについては、現在導入されている車両の稼働状況を勘案した上で、必要に応じて増車を検討します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、交通事業者 |
| 実施行程 | 平成 27 年度～：利用状況を勘案した上で継続的に実施 |

D-2 自動車運転免許返納者を対象とした優遇制度の利用促進

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 目的・概要 | 高齢者による交通事故を抑制し、公共交通機関の利用への転換を促すため、自動車運転免許返納者を対象とした公共交通機関の運賃割引制度を継続実施し、チラシ配布や市の広報誌・ホームページなどの媒体を活用した積極的な周知に努めます。 |
| 実施主体 | 鴨川市、鴨川警察署、バス事業者 |
| 実施行程 | 平成 26 年度～：継続実施・利用 P R |

D-3 福祉センター送迎バスの運行

| | |
|------|---------------------------------------|
| 運行形態 | 無料送迎バス ※福祉センター利用者のみ利用可能 |
| 運行経路 | 曜日により、天津・小湊方面、東条・田原・鴨川方面を 1 往復／週ずつ |
| 運行回数 | 水曜日・木曜日 1 日 1 往復 ※天津・小湊方面及び東条・田原・鴨川方面 |
| 実施主体 | 鴨川市 |
| 実施行程 | 平成 26 年度～：継続実施 |

D-4 スクールバスの運行

| | |
|------|---|
| 運行形態 | 無料送迎バス |
| 運行経路 | 次に挙げる各学校等の学区等の区域内を運行します。 長狭幼稚園／長狭学園（長狭小学校・長狭中学校）／鴨川中学校 ／江見小学校／江見幼稚園 |
| 運行回数 | カリキュラムに基づく登下校・登降園時刻に公共交通機関の利用が難しい場合に運行します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、学校関係者 |
| 実施行程 | 平成 26 年度～：継続実施 |
| 備考 | ※江見幼稚園は、平成 30 年 4 月から「江見認定こども園」となる予定。 |

D-5 福祉タクシー券の発行

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | 重度心身障害者を対象に、社会参加を促進し、福祉の増進を図るため、福祉タクシーの利用に際して、その料金の全部または一部を市が助成します。 |
| 実施主体 | 鴨川市、タクシー事業者 |
| 実施行程 | 平成26年度～：継続実施 |

D-6 新たな公共交通システムの導入検討

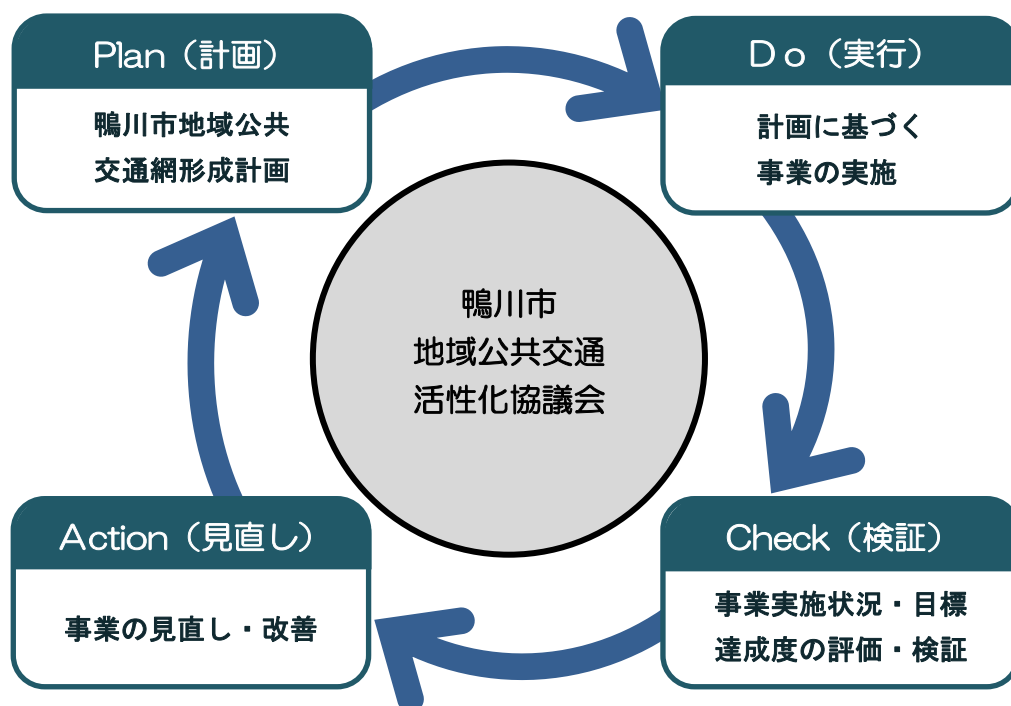
| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 目的・概要 | デマンド型乗合タクシー等の新たな公共交通システムの導入について、地域公共交通網の持続可能性に配慮した上で、導入先の地域や実施主体も含めた検討を行うとともに、検証結果を踏まえ、実証運行を進めます。 |
| 実施主体 | 鴨川市、鴨川市地域公共交通活性化協議会、地域住民 |
| 実施行程 | 平成27年度～：先進事例等を継続的に検討した上で、導入先とする地域や実施主体を検討 平成29年度：新たな公共交通システムの導入に向けた調査研究 平成30年度以降：調査研究結果に基づき、新たな公共交通システムの導入地域等との調整・制度設計後、本格運行を見据えた実証運行を実施します。なお、実証運行の結果によっては、改めて実証運行の運行方式等の見直しを行います。 |

7 計画の達成状況の評価

7-1 PDCAサイクルの構築

- 本計画の達成状況の評価は、鴨川市地域公共交通活性化協議会が主体となって行うこととします。
- 評価に当たっては、計画上で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の成果についても対象とします。
- 各運行サービスに係る事業及び計画期間内において複数回実施する事業については、各年度において検証を行い、PDCA（計画・実行・検証・見直し）サイクルにより、随時、必要な改善を図ることとします。

■PDCAサイクルの概念



7-2 評価の方法及びスケジュール

- ・計画期間を前期（平成 26 年度から平成 29 年度まで）と後期（平成 30 年度から平成 33 年度まで）に分け、前期最終年度においては、各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、必要に応じて計画の見直しを行います。
- ・公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行います。
- ・後期最終年度においては、前期最終年度と同様に計画全体及び公共交通網の評価を実施し、次期計画を検討します。

■評価スケジュール

| 項目\年度 | 前期 | | | | 後期 | | | |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33 |
| 協議会の開催 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 利用者数調査 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 利用者アンケート | | | | ● | | | | ● |
| 市民アンケート | | | | ● | | | | ● |
| 実施事業の評価 | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 計画の評価 | | | | ● | | | | ● |
| 計画・目標値の見直し | | | | ○ | | | | ☆ |
| 公共交通網の評価 | | | | ● | | | | ● |
| 公共交通網の改善 | | ○ | ○ | ○ | ● | ○ | ○ | ○ |

●実施 ○必要に応じて実施 ☆新たな計画の検討