鴨川市地域公共交通計画の改定について（新旧対照表）

鴨川市地域公共交通計画　新旧対照表

現行計画

第１章　計画の概要　　略

第２章　公共交通を取り巻く現状と課題　　略

第３章　計画の基本方針と目標　　略

第４章　目標達成に向けた施策　　略

第５章　計画の改定

5.1　改定の趣旨

「4.2 施策・事業の実施内容」の「施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実」の「事業①－１ 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編」に基づき、持続可能かつ有効な公共交通網を形成することに加え、事業者の運転手不足等に対応するため、交通事業者との協議及び地域公共交通会議での協議を経て、下表のとおり再編することとした。

公共交通	再編概要
鴨川市内線 （仁右衛門島入口～誕生寺入口）	令和５年 10 月から 15 往復/日を平日７往復/日・土休日６往復/日に減便する。
鴨川市内線(鴨川駅前) （鴨川駅前～誕生寺入口）	令和５年 10 月から平日５往復/日・土休日４往復/日の系統を創設する。
金谷線	令和６年３月で廃止する。
長狭線	令和６年４月から４往復/日を８往復/日に増便し、既存の運行ダイヤを調整する。
北ルート及び南ルート（市街地等）	令和６年４月から市街地等の運行区間を再編し、循環線に移行する。
北ルート、南ルート（市街地以外）及び清澄ルート	令和６年４月から路線を休止し、長狭地域で実証運行中のチョイソコかもがわ（乗合タクシー）を江見地域、天津小湊地域に拡大。各地域週３日の実証運行を１年間実施する。

再編後の公共交通網における各公共交通の位置付け・役割等を整理するため、計画の改定を行う。

改定計画

第１章　計画の概要　　略

第２章　公共交通を取り巻く現状と課題　　略

第３章　計画の基本方針と目標　　略

第４章　目標達成に向けた施策　　略

第５章　計画の改定

5.1　改定の趣旨

「4.2 施策・事業の実施内容」の「施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実」の「事業①－１ 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編」に基づき、持続可能かつ有効な公共交通網を形成することに加え、事業者の運転手不足等に対応するため、交通事業者との協議及び地域公共交通会議での協議を経て、下表のとおり再編することとした。

公共交通	再編概要
鴨川市内線 （仁右衛門島入口～誕生寺入口）	令和５年 10 月から 15 往復/日を平日７往復/日・土休日６往復/日に減便する。
鴨川市内線(鴨川駅前) （鴨川駅前～誕生寺入口）	令和５年 10 月から平日５往復/日・土休日４往復/日の系統を創設する。
金谷線	令和６年３月で廃止する。
長狭線	令和６年４月から４往復/日を８往復/日に増便し、既存の運行ダイヤを調整する。
北ルート及び南ルート（市街地等）	令和６年４月から市街地等の運行区間を再編し、循環線に移行する。
北ルート、南ルート（市街地以外）及び清澄ルート	令和６年４月から路線を休止し、長狭地域で実証運行中のチョイソコかもがわ（乗合タクシー）を江見地域、天津小湊地域に拡大。各地域週３日の実証運行を１年間実施した。令和７年４月から、各地域で週４日の運行をする。

再編後の公共交通網における各公共交通の位置付け・役割等を整理するため、計画の改定を行う。

現行計画

5.2　再編後の公共交通の位置付け・役割、事業及び実施主体の概要

「3.1.3　公共交通ネットワーク*の基本的な考え方」に基づき、再編後の公共交通の位置付け・役割、事業及び実施主体の概要を整理する。

類型	主な公共交通	起点	終点	事業許可区分（道路運送法）	運行態様	実施主体	機能	確保・維持策
幹線ネットワーク	各鉄道路線	鴨川市　～	東京都・千葉市方面等	—	—	東日本旅客鉄道㈱	・東京都及び千葉市方面等への広域交通を担う。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	各高速バス路線			４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱ 京成バス㈱ 千葉中央バス㈱ 小湊鐵道㈱ ㈱東急トランセ		
	木更津鴨川線	亀田病院	イオンモール木更津	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・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	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	館山鴨川線	亀田病院	館山駅	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
拠点間ネットワーク	長狭線	亀田病院	平塚本郷	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・地域拠点（主要施設）と都市拠点を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	長狭線（鴨川駅前）	鴨川駅前	平塚本郷	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
	大学線	鴨川駅西口	城西国際大学観光学部	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		・令和４年４月から休止しており、城西国際大学安房キャンパス跡地の活用の検討結果を踏まえ、交通事業者等と協議する。
	鴨川市内線	仁右衛門島入口	誕生寺入口	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・地域拠点（主要施設）と都市拠点を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	鴨川市内線（鴨川駅前）	鴨川駅前	誕生寺入口	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
	チョイソコかもがわ	江見地域 長狭地域 天津小湊地域　～	鴨川地域	４条乗合	区域運行	千葉トヨタ自動車㈱（運行は㈲鴨川タクシーへの委託）	・地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通 ・江見、長狭、天津小湊地域の住民等を対象と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* ・地域内ネットワークの機能を有する。	・当該事業の周知及び本計画に基づく利用促進を図り、~~本格運行への移行を目指す。~~ ~~・本格運行に移行した際は、~~地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内ネットワーク	コミュニティバス循環線（循環系統）	金山ダム	福祉センター	４条乗合	路線定期運行	鴨川市（運行は交通事業者への委託）	・都市拠点とその周辺地域を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス循環線（短縮系統）	金山ダム	鴨川駅西口	４条乗合	路線定期運行	鴨川市（運行は交通事業者への委託）		
都市拠点内ネットワーク	乗用タクシー	鴨川市全域		４条乗用	-	㈲鴨川タクシー 鏡浦自動車㈱	・都市拠点内の移動を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態 ・幹線、拠点間及び地域内ネットワークの機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。

改定計画

5.2　再編後の公共交通の位置付け・役割、事業及び実施主体の概要

「3.1.3　公共交通ネットワーク*の基本的な考え方」に基づき、再編後の公共交通の位置付け・役割、事業及び実施主体の概要を整理する。

類型	主な公共交通	起点	終点	事業許可区分（道路運送法）	運行態様	実施主体	機能	確保・維持策
幹線ネットワーク	各鉄道路線	鴨川市　～	東京都・千葉市方面等	—	—	東日本旅客鉄道㈱	・東京都及び千葉市方面等への広域交通を担う。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	各高速バス路線			４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱ 京成バス㈱ 千葉中央バス㈱ 小湊鐵道㈱ ㈱東急トランセ		
	木更津鴨川線	亀田病院	イオンモール木更津	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・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	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	館山鴨川線	亀田病院	館山駅	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
拠点間ネットワーク	長狭線	亀田病院	平塚本郷	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・地域拠点（主要施設）と都市拠点を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	長狭線（鴨川駅前）	鴨川駅前	平塚本郷	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
	大学線	鴨川駅西口	城西国際大学観光学部	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		・令和４年４月から休止しており、城西国際大学安房キャンパス跡地の活用の検討結果を踏まえ、交通事業者等と協議する。
	鴨川市内線	仁右衛門島入口	誕生寺入口	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱	・地域拠点（主要施設）と都市拠点を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	鴨川市内線（鴨川駅前）	鴨川駅前	誕生寺入口	４条乗合	路線定期運行	日東交通㈱		
	チョイソコかもがわ	江見地域 長狭地域 天津小湊地域　～	鴨川地域	４条乗合	区域運行	千葉トヨタ自動車㈱（運行は㈲鴨川タクシーへの委託）	・地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通 ・江見、長狭、天津小湊地域の住民等を対象と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* ・地域内ネットワークの機能を有する。	・当該事業の周知及び本計画に基づく利用促進を図り、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内ネットワーク	コミュニティバス循環線（循環系統）	金山ダム	福祉センター	４条乗合	路線定期運行	鴨川市（運行は交通事業者への委託）	・都市拠点とその周辺地域を結ぶ路線 ・都市拠点内ネットワーク機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス循環線（短縮系統）	金山ダム	鴨川駅西口	４条乗合	路線定期運行	鴨川市（運行は交通事業者への委託）		
都市拠点内ネットワーク	乗用タクシー	鴨川市全域		４条乗用	-	㈲鴨川タクシー 鏡浦自動車㈱	・都市拠点内の移動を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態 ・幹線、拠点間及び地域内ネットワークの機能を有する。	・本計画に定める事業の推進等により、利用促進を図るとともに、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。

現行計画

5.3　地域公共交通確保維持事業の必要性

類型	系統名	地域公共交通確保維持事業の必要性
幹線ネットワーク	木更津鴨川線	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であり、本市のバス交通の骨格を担い、拠点間ネットワークとしての機能も有する。特に、沿線住民の通院、買物、通学・通勤等のための移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	館山鴨川線	
拠点間ネットワーク	鴨川市内線	鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、旧鴨川市及び旧天津小湊町間の移動を担い、都市拠点内ネットワークとしての機能も有する。特に市内の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	鴨川市内線（鴨川駅前）	
	チョイソコかもがわ （実証運行）	江見、長狭、天津小湊地域等の住民等を対象とした会員登録制のデマンド型乗合タクシー*で、地域内ネットワークとしての機能も有する。運行形態は自由経路ミーティングポイント型*であるものの、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、路線定期運行の公共交通の利用が難しかった市民等の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけではこの区域運行の維持が難しく、本格運行に移行した際は、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、確保・維持を図る必要がある。
地域内ネットワーク	コミュニティバス 循環線（循環系統）	公共交通空白地域*の解消を目的に市が事業主体となって運行しており、沿線住民の生活交通手段や公共施設等にアクセスする役割を担い、都市拠点内ネットワークとしての機能も有する。特に市内の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけではこの路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	コミュニティバス 循環線（短縮系統）	

改定計画

5.3　地域公共交通確保維持事業の必要性

類型	系統名	地域公共交通確保維持事業の必要性
幹線ネットワーク	木更津鴨川線	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であり、本市のバス交通の骨格を担い、拠点間ネットワークとしての機能も有する。特に、沿線住民の通院、買物、通学・通勤等のための移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	館山鴨川線	
拠点間ネットワーク	鴨川市内線	鉄道等の広域交通との交通結節点*に接続し、旧鴨川市及び旧天津小湊町間の移動を担い、都市拠点内ネットワークとしての機能も有する。特に市内の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	鴨川市内線（鴨川駅前）	
	チョイソコかもがわ	江見、長狭、天津小湊地域等の住民等を対象とした会員登録制のデマンド型乗合タクシー*で、地域内ネットワークとしての機能も有する。運行形態は自由経路ミーティングポイント型*であるものの、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、路線定期運行の公共交通の利用が難しかった市民等の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけではこの区域運行の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
地域内ネットワーク	コミュニティバス 循環線（循環系統）	公共交通空白地域*の解消を目的に市が事業主体となって運行しており、沿線住民の生活交通手段や公共施設等にアクセスする役割を担い、都市拠点内ネットワークとしての機能も有する。特に市内の通院、買物、通学・通勤等の目的での移動を担う。 その一方で、自治体や事業者の運営努力だけではこの路線の維持が難しく、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、確保・維持を図る必要がある。
	コミュニティバス 循環線（短縮系統）	

現行計画

第６章　目標の評価指標と計画の進行管理　　略

6.1　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、※３）	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~~ ９３９，８７７人 高速バス:243,026 人 路線バス:186,144 人 コミュニティバス:~~20,854 人~~ 7,063 人 タクシー:118,649 人 チョイソコかもがわ:6,181 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（※４）	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

改定計画

第６章　目標の評価指標と計画の進行管理　　略

6.1　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、※３）	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	９３９，８７７人 高速バス:243,026 人 路線バス:186,144 人 コミュニティバス:7,063 人 タクシー:118,649 人 チョイソコかもがわ:6,181 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（※４）	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

現行計画

※1＜公共交通利用圏域人口割合＞

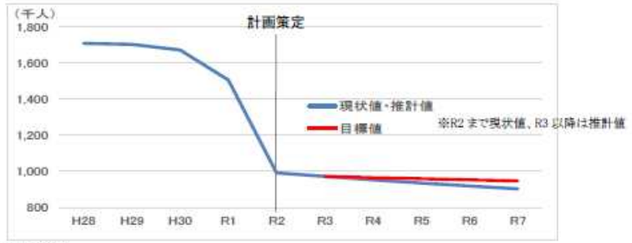
国勢調査に基づく 500m メッシュ人口データに公共交通利用圏域*（路線バス及びコミュニティバスのバス停 300m 圏域、鉄道駅 800m 圏域）を重ね合わせて、総人口に対する公共交通利用圏域人口の割合を算出。現状値は、平成 27 年国勢調査に基づく令和２年推計人口データ、目標値は令和２年国勢調査に基づく令和７年推計人口データを基に算出。

※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。

※3＜チョイソコかもがわ＞令和７年４月からの本格運行にあたり、令和７年度の推計値と目標値を追加、併せてコミュニティバスの再編により、令和７年度の推計値と目標値を修正。

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	~~16,566 人/年~~ 6,863 人/年	~~20,834 人/年~~ 7,063 人/年
	タクシー	133,078 人/年	109,774 人/年	118,649 人/年
	チョイソコかもがわ	―	6,181 人/年	6,181 人/年
	鉄　道	404,785 人/年	362,284 人/年	378,814 人/年
	合　計	992,502 人/年	~~968,999 人/年~~ 897,477 人/年	~~947,467 人/年~~ 939,877 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芸幡川駅、安芸小漁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 日を乗じて算出

※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

※チョイソコかもがわについて
◇実証運行期間の令和６年４月から 12 月までの実績と令和７年１月から３月までの推計値により算出し、実証運行期間の各地域３月運行から、本格運行の各地域４月運行の日数を乗算、⇒推計値と目標値を同一とする

※~~3~~1＜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。

6.2　計画の推進　　略
6.2.1　推進・管理体制　　略
6.2.2　進行管理　　略
6.2.3　多様な関係者との連携・協働　　略

改定計画

※1＜公共交通利用圏域人口割合＞

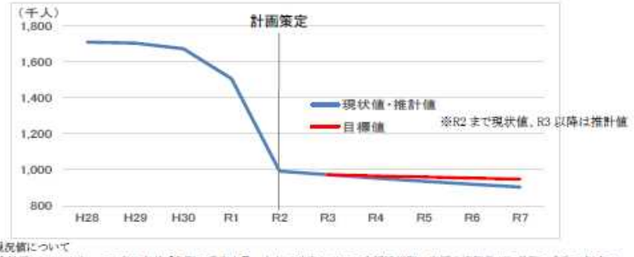
国勢調査に基づく 500m メッシュ人口データに公共交通利用圏域*（路線バス及びコミュニティバスのバス停 300m 圏域、鉄道駅 800m 圏域）を重ね合わせて、総人口に対する公共交通利用圏域人口の割合を算出。現状値は、平成 27 年国勢調査に基づく令和２年推計人口データ、目標値は令和２年国勢調査に基づく令和７年推計人口データを基に算出。

※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。

※3＜チョイソコかもがわ＞令和７年４月からの本格運行にあたり、令和７年度の推計値と目標値を追加、併せてコミュニティバスの再編により、令和７年度の推計値と目標値を修正。

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	6,863 人/年	7,063 人/年
	タクシー	133,078 人/年	109,774 人/年	118,649 人/年
	チョイソコかもがわ	―	6,181 人/年	6,181 人/年
	鉄　道	404,785 人/年	362,284 人/年	378,814 人/年
	合　計	992,502 人/年	897,477 人/年	939,877 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芸幡川駅、安芸小漁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 日を乗じて算出

※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

※チョイソコかもがわについて
◇実証運行期間の令和６年４月から 12 月までの実績と令和７年１月から３月までの推計値により算出し、実証運行期間の各地域３月運行から、本格運行の各地域４月運行の日数を乗算、⇒推計値と目標値を同一とする

※~~3~~1＜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。

6.2　計画の推進　　略
6.2.1　推進・管理体制　　略
6.2.2　進行管理　　略
6.2.3　多様な関係者との連携・協働　　略