

1 新たな公共交通システムの導入に向けた基本的な考え方

新たな公共交通システムの導入に当たっては、「鴨川市地域公共交通網形成計画」に定める『地域公共交通の役割及び課題を踏まえた基本方針』に掲げられている4つの基本方針を踏まえ、その検討を行う。

＜参考：鴨川市地域公共交通網形成計画に掲げる基本方針（概要）＞

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

地域の各公共交通機関が、その総体として、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。また、各公共交通機関の緊密な連携の下、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する。

② より多くの市民等に対する公共交通サービスの提供

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する。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する。

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する。

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。

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。

以上から、それぞれの役割分担の下、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する。

○導入方針

① 路線バスなどの既存の公共交通と役割を分担し、共存・連携強化が図られる公共交通システム

市内には、鉄道や高速バス、民間路線バス、市コミュニティバス、タクシーなど多様な公共交通が運行されている。

新たな公共交通システムの導入に当たっては、これら既存公共交通との役割分担を明確にし、共存・連携強化が図られる公共交通システムとする。

② 公共交通空白地域の改善・解消に資する公共交通システム

日常生活及び社会生活に必要な移送サービスを提供することにより、既存公共交通機関ではカバーされていない居住地域（公共交通空白地域）の改善・解消に資する交通システムとする。

但し、公共交通空白地域の対応を新たな公共交通システムだけで行うのではなく、路線バスやコミュニティバスの改善などを組合せ、対応を図っていくことも考慮する。

③ 地域全体で連携・協働する公共交通システム

地域の移動ニーズに対応し、地域の足として定着させていくため、地域と一体となって運行方法やサービス内容等についての検討を行うこととし、公共交通を守り育む意識の啓発を図りながら、地域全体で連携・協働し支える公共交通システムとする。

④ 持続可能な公共交通システム

提供する新たな公共交通システムを含めた市全体の公共交通網の持続可能性を確保するため、サービス水準の検討に当たっては、市の財政負担の適切性を考慮するとともに、各サービスを提供する交通事業者の経営面についても配慮する。

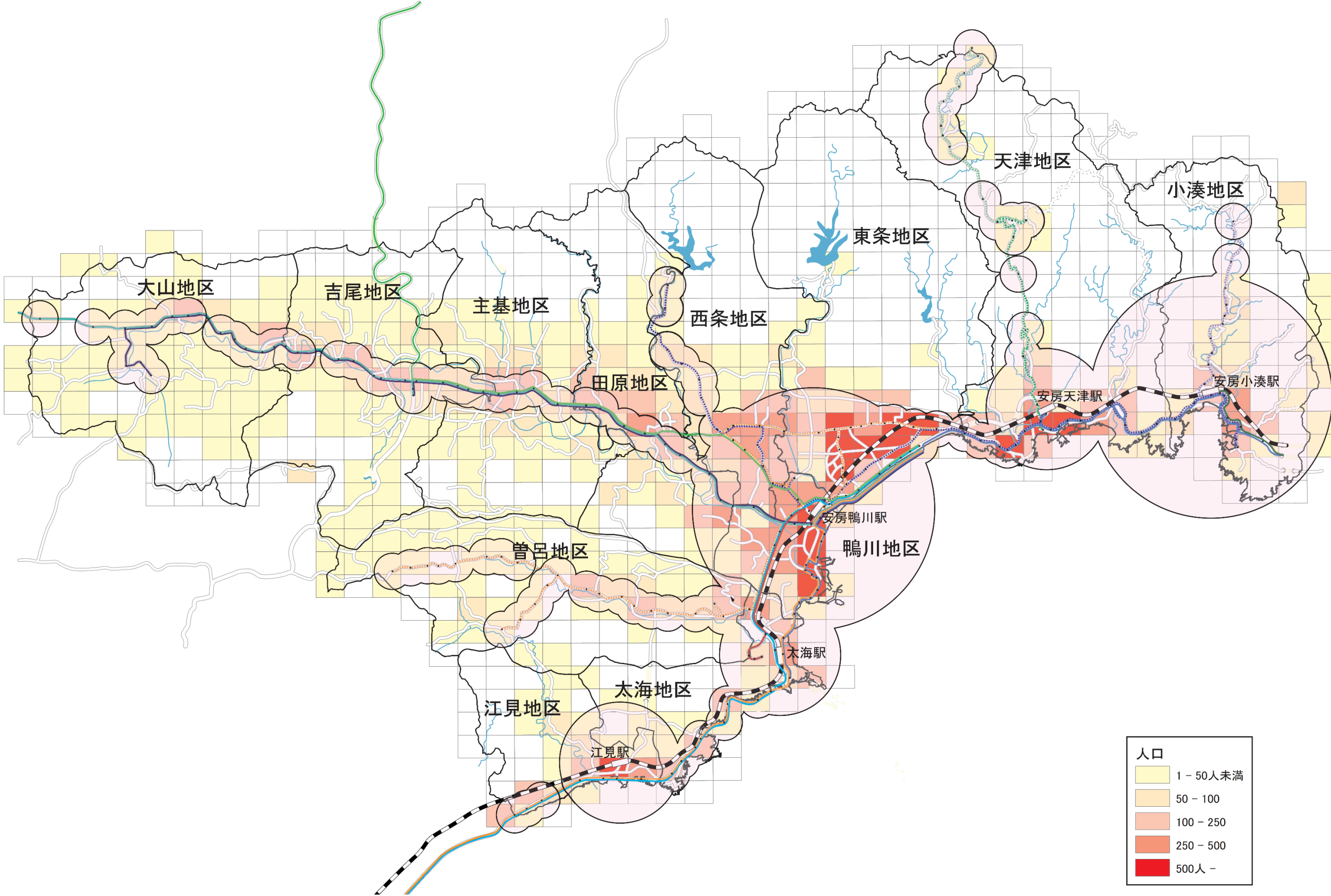
また、導入に当たっては、実証運行を実施し、PDCAサイクルの考え方のもと、利用状況、事業収支等について評価・検証を行うとともに、必要に応じて見直しを行い、地域の実状に即した持続可能な公共交通システムを構築する。

2 各地区の現況

地域	地区	人口特性			公共交通の現況 (高速バス除く)	公共交通空白地域における人口特性				公共交通に対する取組みの方向性 (市民アンケート調査) ※1		
		人口	世帯数	高齢者人口 (高齢化率)		人口	高齢者人口 (高齢化率)	構成比		現状の程度 で維持	路線の廃止 や運行本数 減便	現状より 充実
								人口	高齢者			
鴨川地域	田原地区	2, 578 人	1, 034 世帯	801 人 (31. 1%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 金谷線、長狭線、木更津線	1, 422 人	488 人 (34. 3%)	55. 2%	60. 9%	16. 1%	9. 7%	<u>30. 6%</u>
	西条地区	2, 875 人	1, 165 世帯	818 人 (28. 5%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 金谷線、長狭線、木更津線 ○コミュニティバス : 北ルート、南ルート	811 人	247 人 (30. 5%)	28. 2%	30. 2%	<u>29. 5%</u>	13. 6%	21. 6%
	東条地区	7, 068 人	3, 294 世帯	1, 992 人 (28. 2%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 6 路線 (大学線、太海線以外) ○コミュニティバス : 北ルート、南ルート	686 人	216 人 (31. 5%)	9. 7%	10. 8%	21. 7%	12. 5%	<u>23. 0%</u>
	鴨川地区	5, 961 人	2, 810 世帯	2, 043 人 (34. 3%)	○鉄道駅 : 安房鴨川駅 ○路線バス : 8 路線 ○コミュニティバス : 北ルート、南ルート ○タクシー : (有)鴨川タクシー、鏡浦自動車(株)	0 人	0 人	—	—	<u>24. 0%</u>	15. 1%	21. 8%
長狭地域	大山地区	1, 219 人	488 世帯	576 人 (47. 3%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 金谷線、長狭線	650 人	318 人 (48. 9%)	53. 3%	55. 2%	13. 5%	2. 7%	<u>54. 1%</u>
	吉尾地区	1, 839 人	667 世帯	831 人 (45. 2%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 金谷線、長狭線、木更津線	944 人	451 人 (47. 8%)	51. 3%	54. 3%	<u>29. 1%</u>	9. 1%	25. 5%
	主基地区	1, 591 人	602 世帯	653 人 (41. 0%)	○鉄道駅 : 無 ○路線バス : 金谷線、長狭線、木更津線	1, 163 人	470 人 (40. 4%)	73. 1%	72. 0%	<u>35. 5%</u>	3. 2%	19. 4%
江見地域	江見地区	1, 524 人	659 世帯	651 人 (42. 7%)	○鉄道駅 : 江見駅 ○路線バス : 館山鴨川線、安房白浜鴨川線	303 人	123 人 (40. 6%)	19. 9%	18. 9%	18. 4%	14. 3%	<u>30. 6%</u>
	曾呂地区	1, 467 人	598 世帯	627 人 (42. 7%)	○鉄道駅 : 無 ○コミュニティバス : 南ルート	687 人	302 人 (44. 0%)	46. 8%	48. 2%	<u>28. 2%</u>	25. 6%	23. 1%
	太海地区	1, 868 人	672 世帯	887 人 (47. 5%)	○鉄道駅 : 太海駅 ○路線バス : 館山鴨川線、安房白浜鴨川線、市内線、 大学線、太海線 ○コミュニティバス : 南ルート	234 人	95 人 (40. 6%)	12. 5%	10. 7%	20. 5%	<u>28. 2%</u>	23. 1%
天津小湊地域	小湊地区	1, 860 人	833 世帯	828 人 (44. 5%)	○鉄道駅 : 安房小湊駅 ○路線バス : 市内線 ○コミュニティバス : 北ルート ○タクシー : 南総交通(株)	0 人	0 人	—	—	<u>30. 4%</u>	15. 2%	28. 3%
	天津地区	4, 082 人	1, 631 世帯	1, 588 人 (38. 9%)	○鉄道駅 : 安房天津駅 ○路線バス : 市内線 ○コミュニティバス : 北ルート、清澄ルート	836 人	374 人 (44. 7%)	20. 5%	23. 6%	<u>25. 0%</u>	13. 4%	23. 2%
市合計		33, 932 人	14, 453 世帯	12, 295 人 (36. 2%)		7, 736 人	3, 084 人 (39. 9%)			24. 0%	13. 7%	<u>25. 2%</u>

※1 「公共交通に関する市民アンケート調査 (平成 29 年度)」で、『公共交通に対する今後の取組みの方向性』の回答割合。太字下線は各地区で最も高い回答を示す。

■公共交通利用地域・空白地域図
 ※公共交通空白地域：鉄道駅より半径 1 km 以遠、バス停より半径 300m 以遠、タクシー配置場所より半径 2 km 以遠の地域



3 実証運行実施候補地区の選定

新たな公共交通システムの導入候補地区については、12 地区を次の視点により評価し、総合評価が高い地区を導入候補地区として選定する。

【地区選定の視点】

- 公共交通空白地域内での居住人口の多さ
- 公共交通空白地域内での高齢化率が高い地区
- 将来（10 年後）の外出に対する不安度の割合が高い地区
- 外出する時に不便で困ることがある方の割合が高い地区（困ることがよくある、困ることがたまにある）
- 平成 26 年度調査結果と比べて、外出する時に不便で困ることがある方の増加率が高い地区（困ることがよくある、困ることがたまにある）
- 買物や通院等で外出する際に困ることがある方の割合が高い地区

上記の視点で 12 地区を評価した結果、大山地区、太海地区、主基地区及び江見地区の 4 地区の総合評価が高い結果となった。

なお、点数が高かった大山地区及び主基地区に隣接する吉尾地区は、「長狭地域」と呼ばれるエリアの中心に位置している。

加えて、現在、その機能強化を図るための施設改修等を行っている、鴨川市総合交流ターミナル「みんなみの里」と、鴨川版 C C R C 構想（鴨川プラチナタウン構想）や、地域包括ケアシステムの拠点と位置付けている市立国保病院が立地していること。スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設が立地している等、いわゆる小さな拠点として地理的、施設立地的にも長狭地区の中心的地域であることなどから、大山地区・主基地区・吉尾地区の 3 地区を合わせた地域を導入候補地域として検討することとする。

また、点数が高かった江見地区と隣接し、西江見停車場線で繋がる曾呂地区は、4 地区に次いで点数が高かったことや、急峻な坂道や狭隘な道路が多いことなどから、高齢者等にとってバス停までの移動が困難であるなどの地理的条件を考慮し、江見地区と曾呂地区、両地区と繋がり、点数が高かった太海地区も合わせた地域を導入候補地域として検討することとする。

以上のことから、新たな公共交通システムの導入に当たり、実証運行を実施する候補地域（地区）として、**長狭地域**（大山、吉尾、主基地区）及び、**江見地域**（曾呂、江見、太海地区）を選定する。

■地区別評価等

地域	地区	人口特性			公共交通空白地域における人口特性			公共交通に対する市民アンケート調査					評価	地域別評価
		人口	高齢者人口	高齢化率	人口	高齢者人口	高齢化率	運転が苦痛・不安、運転を控えている等	将来の外出に対する不安度	外出する時に困る	「外出する時に困る」割合のH26調査からの増加率	公共交通に対する取組みの方向性「現状より充実」		
鴨川地域	田原地区	2,578人 ○	801人 △	31.1%	1,422人 ◎	488人 ◎	34.3%	13.2%	56.3% ○	26.7% △	167.6% ○	30.6% ○	29	75
	西条地区	2,875人 ○	818人 △	28.5%	811人 ○	247人 △	30.5%	18.5% ○	48.1%	27.4% △	143.6% △	21.6%	17	
	東条地区	7,068人 ◎	1,992人 ○	28.2%	686人 ○	216人 △	31.5%	12.0%	46.8%	23.3%	106.1%	23.0%	11	
	鴨川地区	5,961人 ◎	2,043人 ◎	34.3%	0人	0人	—	20.9% ◎	47.6%	27.8% ○	141.1% △	21.8%	18	
長狭地域	大山地区	1,219人 △	576人 △	47.3% ◎	650人 ○	318人 ○	48.9% ◎	12.5%	66.1% ◎	30.6% ◎	267.8% ◎	54.1% ◎	43	103
	吉尾地区	1,839人 △	831人 △	45.2% ◎	944人 ○	451人 ◎	47.8% ◎	15.4% △	49.4%	17.31%	192.5% ○	25.5% △	29	
	主基地区	1,591人 △	653人 △	41.0% ◎	1,163人 ◎	470人 ◎	40.4% ◎	14.3%	59.4% ○	25.8% △	157.4% △	19.4%	31	
江見地域	江見地区	1,524人 △	651人 △	42.7% ◎	303人 △	123人 △	40.6% ◎	3.7%	55.0% ○	29.2% ○	171.1% ○	30.6% ○	31	93
	曾呂地区	1,467人 △	627人 △	42.7% ◎	687人 ○	302人 ○	44.0% ◎	9.5%	54.2% △	33.3% ◎	143.1% △	23.1%	29	
	太海地区	1,868人 △	887人 △	47.5% ◎	234人 △	95人	40.6% ◎	23.8% ◎	67.0% ◎	36.1% ◎	151.5% △	23.1%	33	
天津小湊地域	小湊地区	1,860人 △	828人 △	44.5% ◎	0人	0人	—	8.3%	58.3% ○	24.4%	95.7%	28.3% △	11	37
	天津地区	4,082人 ○	1,588人 ○	38.9% ○	836人 ○	374人 ○	44.7% ◎	15.2% △	49.0%	27.5% ○	126.3%	23.2%	26	
合計・平均		33,932人	12,295人	36.2%	7,736人	3,084人	39.9%	15.0%	51.7%	26.8%	138.6%	25.2%		

△1000人～2499人
○2500人～4999人
◎5000人以上

△500人～999人
○1000人～1999人
◎2000人帯以上

△35.0%～37.4%
○37.5%～39.9%
◎40.0%以上

△1人～499人
○500人～999人
◎1000人以上

△100人～249人
○250人～399人
◎400人以上

△35.0%～37.4%
○37.5%～39.9%
◎40.0%以上

△15.0～17.4%
○17.5～19.9%
◎20.0%以上

△50.0～54.9%
○55.0～59.9%
◎60.0%以上

△25.0～27.4%
○27.5～29.9%
◎30.0%以上

△130.0～164.9%
○165.0～199.9%
◎200.0%以上

△25%～29.9%
○30%～39.9%
◎40%以上

※ それぞれの項目において、平均値等を参考に段階を設け、◎、○、△を付し、それぞれの得点を3点、2点、1点とした。なお、評価得点の集計に当たっては、新たな公共交通システムの導入にあたっては、公共交通不便地域等への導入を前提としていることから、公共交通空白地域における人口特性及び公共交通に対する市民アンケート調査の項目の得点を人口特性の2倍として積算を行った。