

次期鴨川市地域公共交通計画 の策定について

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、JR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とができる。

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。

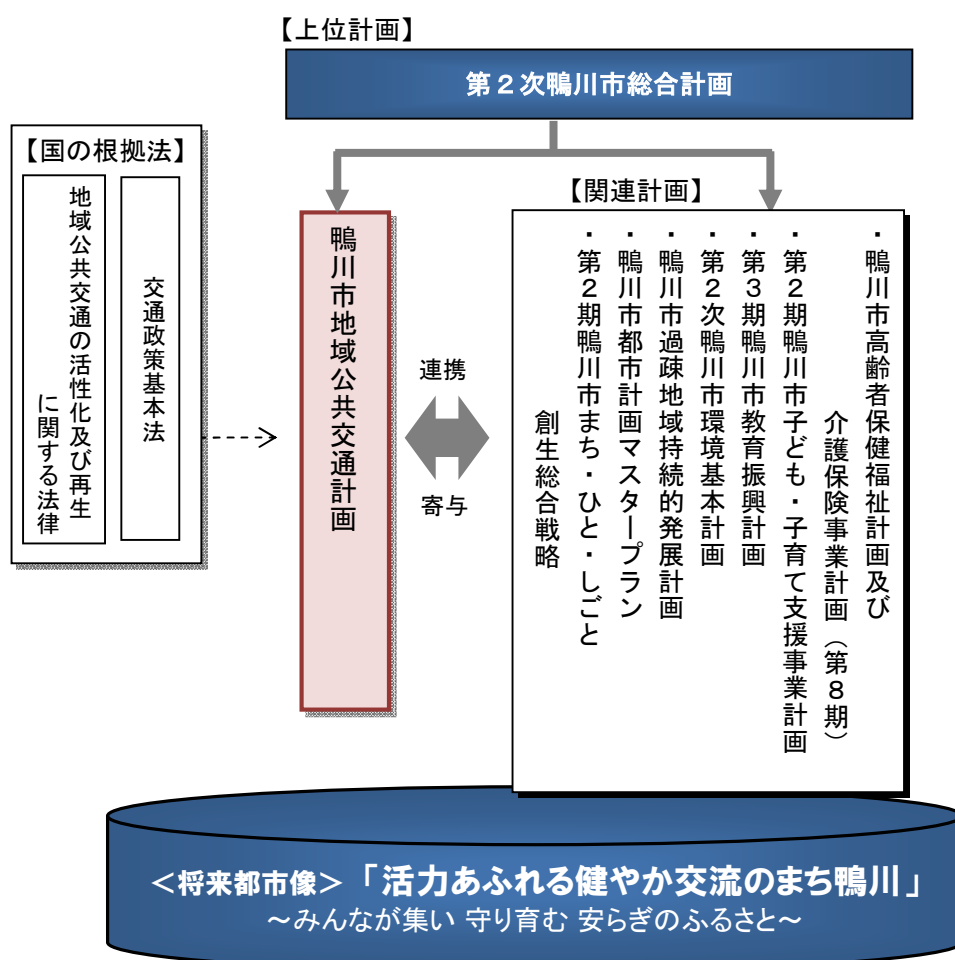
地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっている。特に、本市においては、地域に欠かせない生活交通である路線バスが、赤字額の拡大により、市の財政負担なしでは路線を維持できない状況となっており、また、コミュニティバスについても、輸送人員、収支率ともに減少傾向にあることに加えて、車両の経年劣化による修繕費の増加など、運行に係る市の負担額が年々増加しており、公共交通の維持が非常に困難な状況となっている。

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 計画の位置づけ

本計画は、上位計画の「第2次鴨川市総合計画（第2次基本構想・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 計画の対象区域

本計画の区域は、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。

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	第2次鴨川市総合計画 第2次基本構想（H28～R7）							
主な 関連 計画	第2次 鴨川市総合計画 第3次5か年計画 （H28～R2）		第2次鴨川市総合計画 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

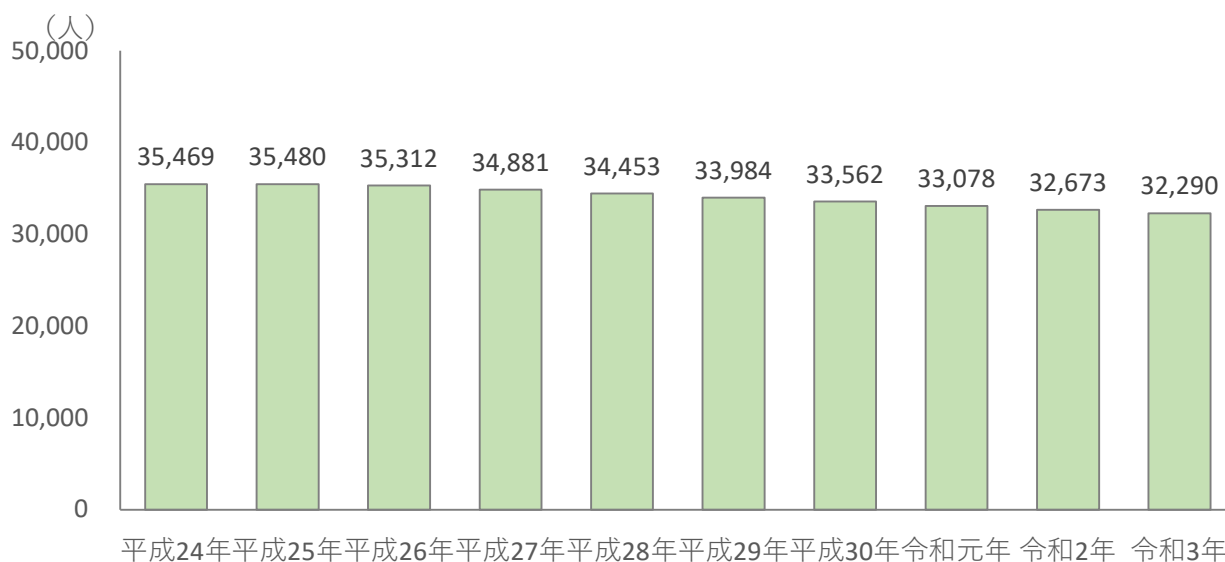
2.1 地域の特徴

2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

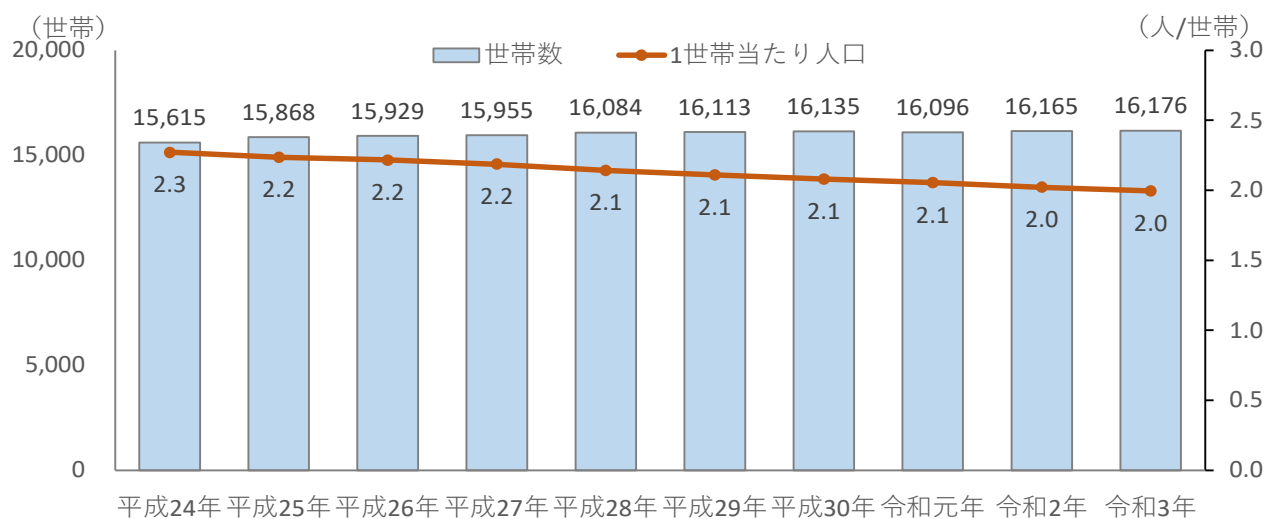
鴨川市の人口は、令和3年で約32,000人、世帯数は約16,000世帯となっている。令和3年の人口は、5年前の平成28年に比べて、約2,200人減少している一方で、世帯数は平成28年に比べて約90世帯増加しており、令和3年の1世帯当たり人口は2.0人となっている。

■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）

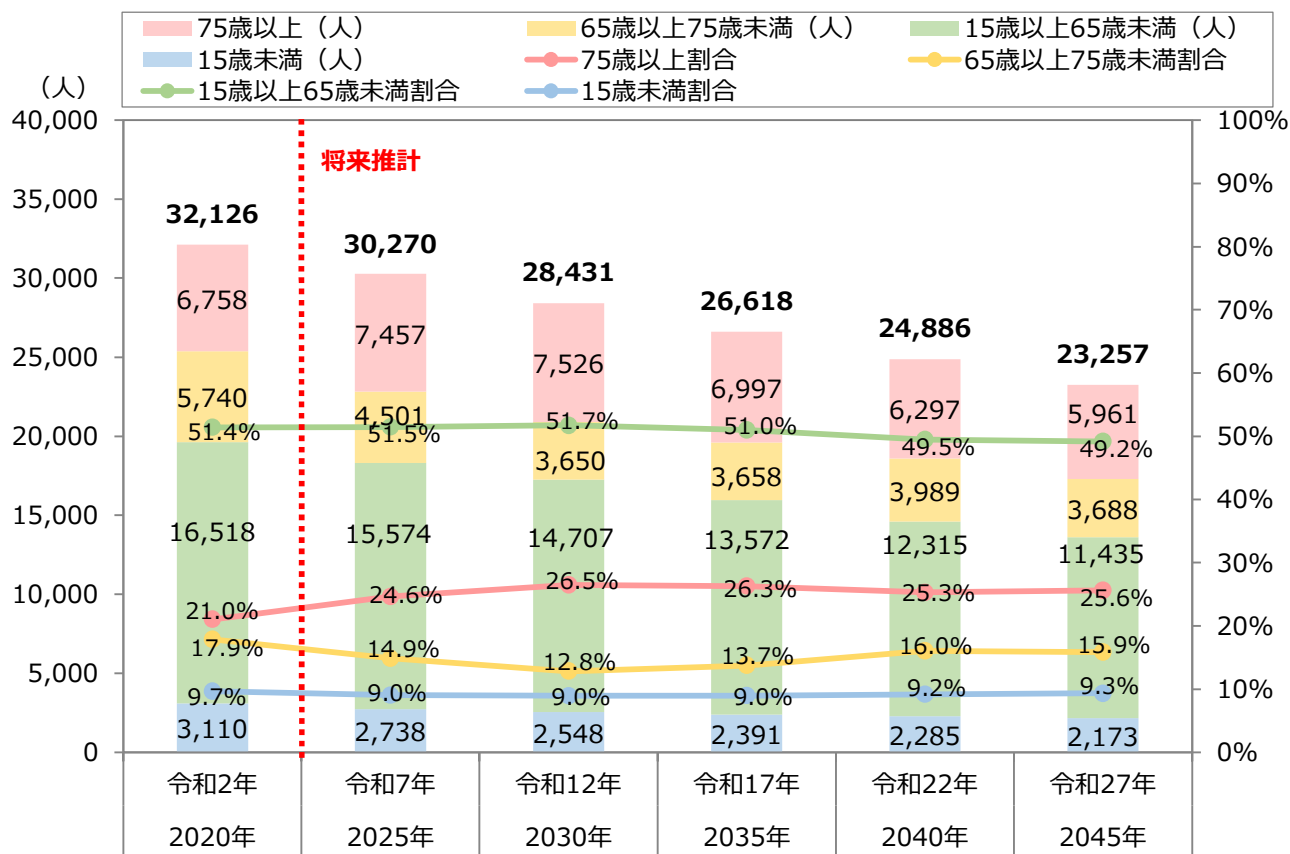
(2) 人口推計

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%

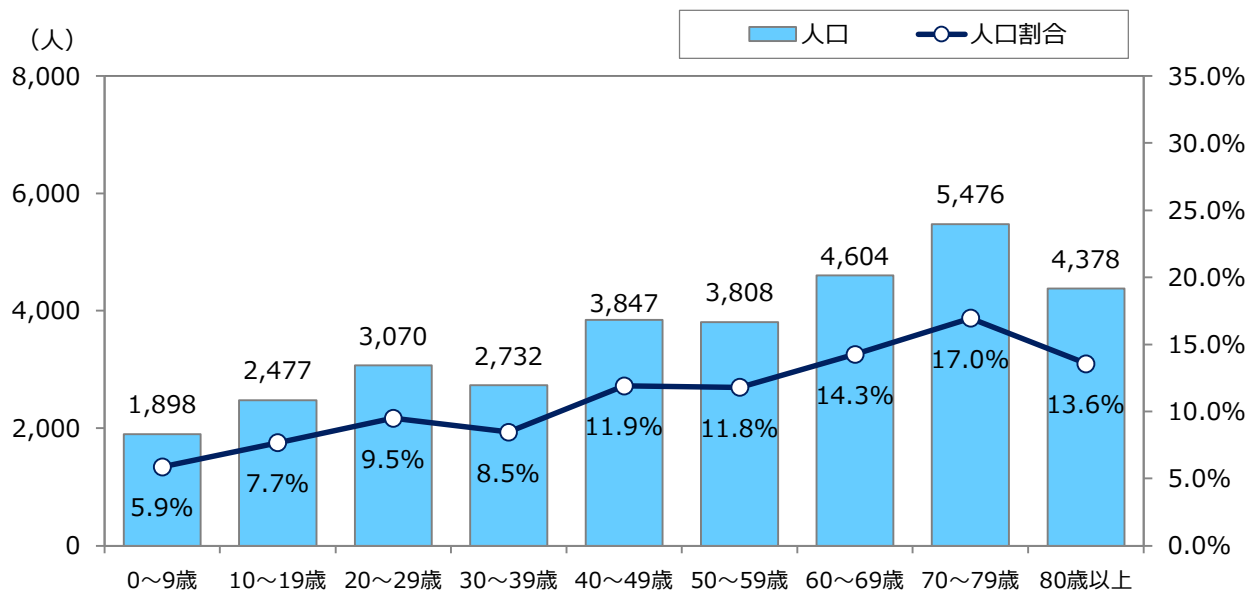


資料：国立社会保障・人口問題研究所

(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

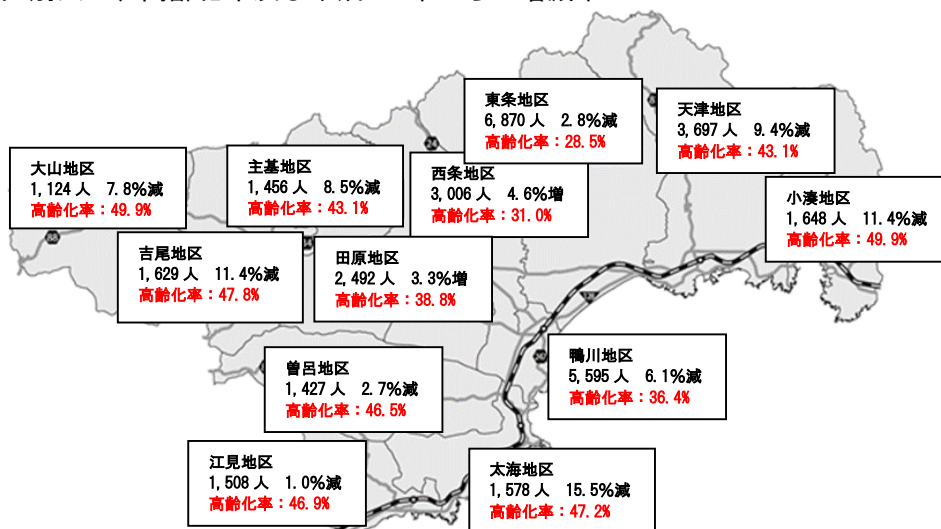


資料：住民基本台帳（令和3年1月末現在）

(4) 地区別人口と高齢化率

令和3年4月末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27年からの増減率



資料：平成27年国勢調査、住民基本台帳（令和3年4月末現在）

※令和2年国勢調査が未確定のため、令和3年住民基本台帳データを仮使用。差し替え予定。

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）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データの概要＞

「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データ

（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データ

(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データ

(4) 通院目的の人の動き

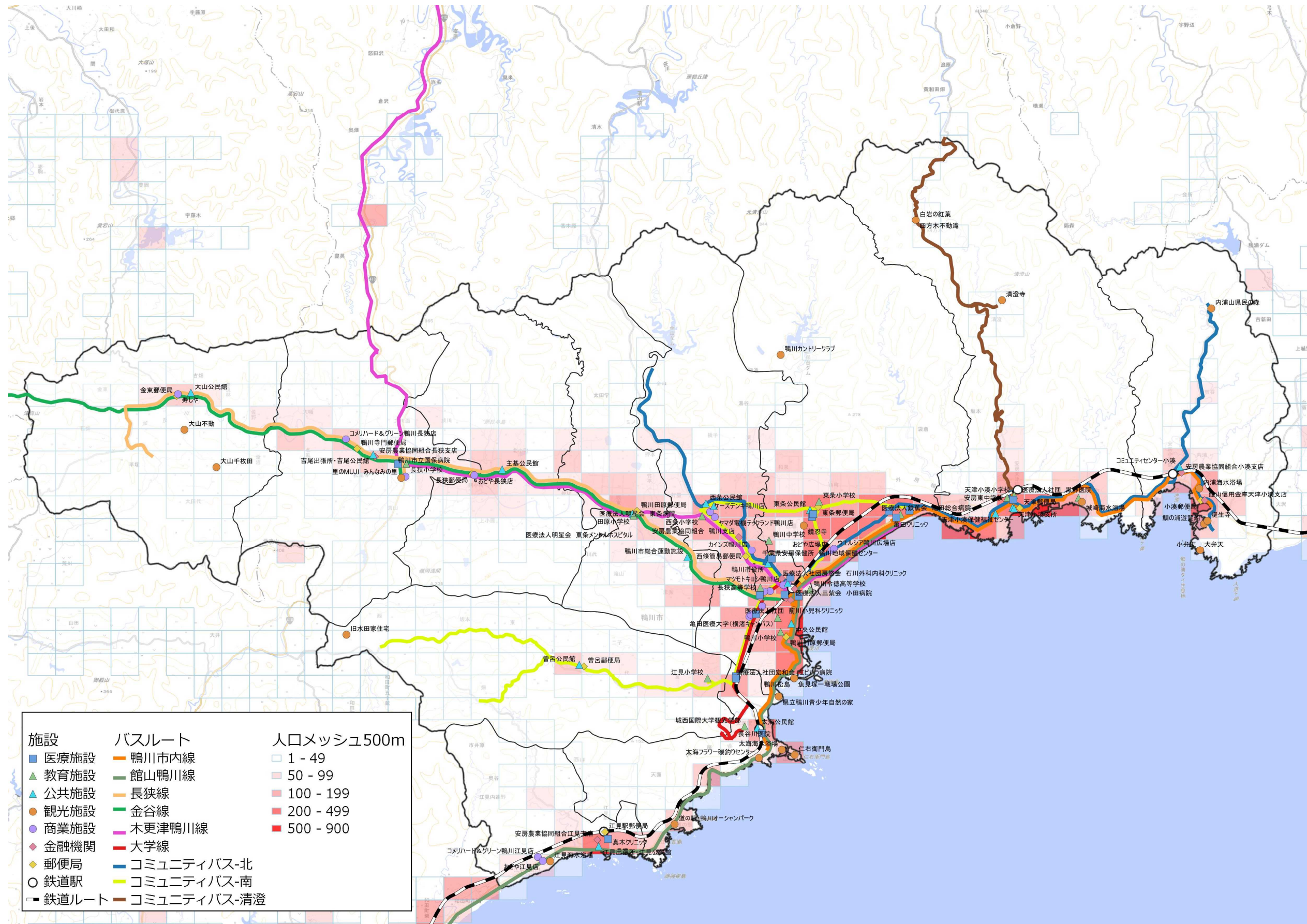
鴨川市内の移動（1,620 人）が多い一方で、木更津市、勝浦市、君津市、南房総市などの周辺市町からの移動（1,156 人）が見られる。

■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データ

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況
(1) 概観

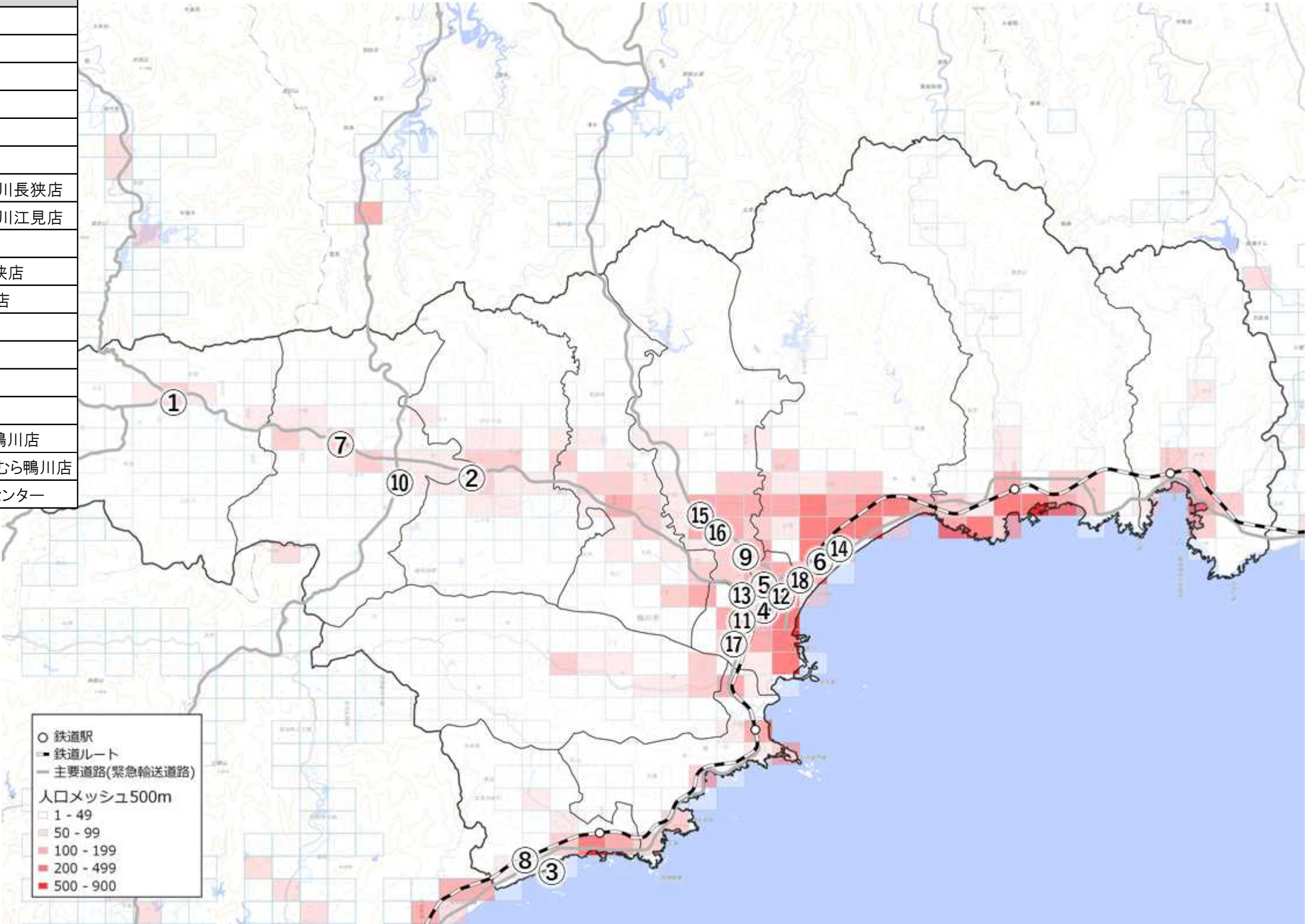


■施設等の立地状況

(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	ケーズデンキ鴨川店
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
ショッピングセンター	18	イオン鴨川ショッピングセンター



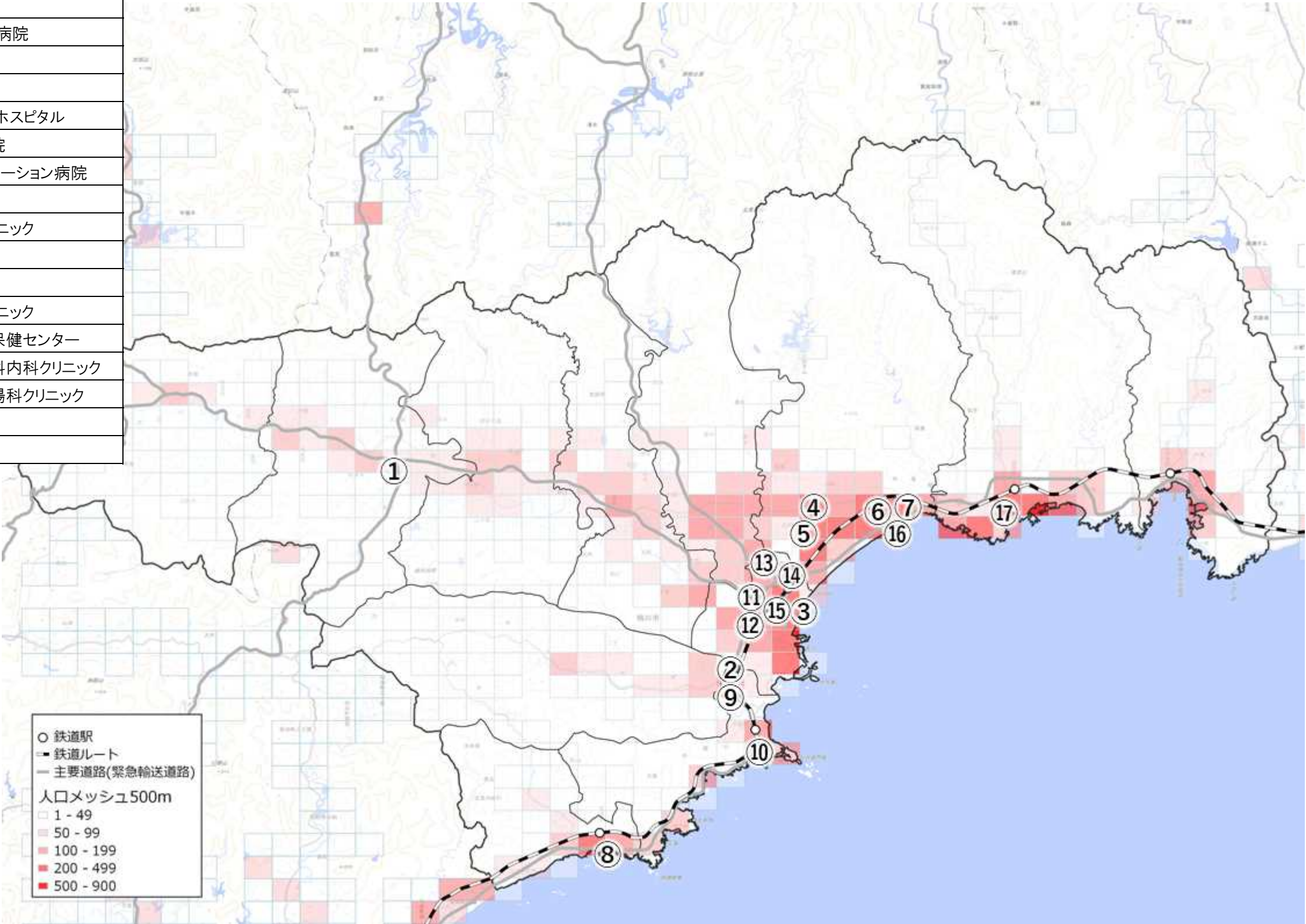
資料：2020 大型商業施設総覧、iタウンページ

■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



資料：地域医療情報システム（日本医師会）

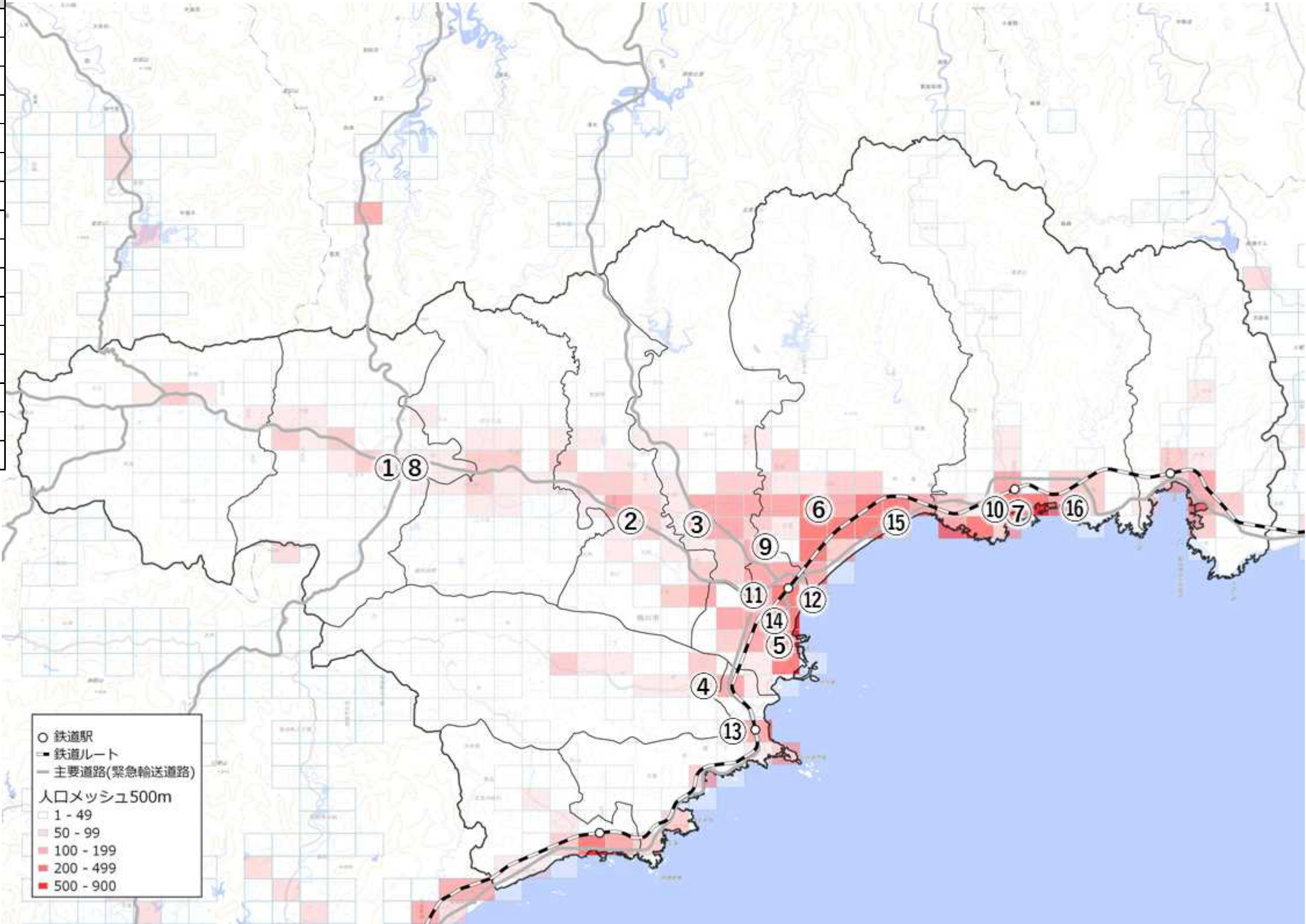
■医療施設の立地状況

(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



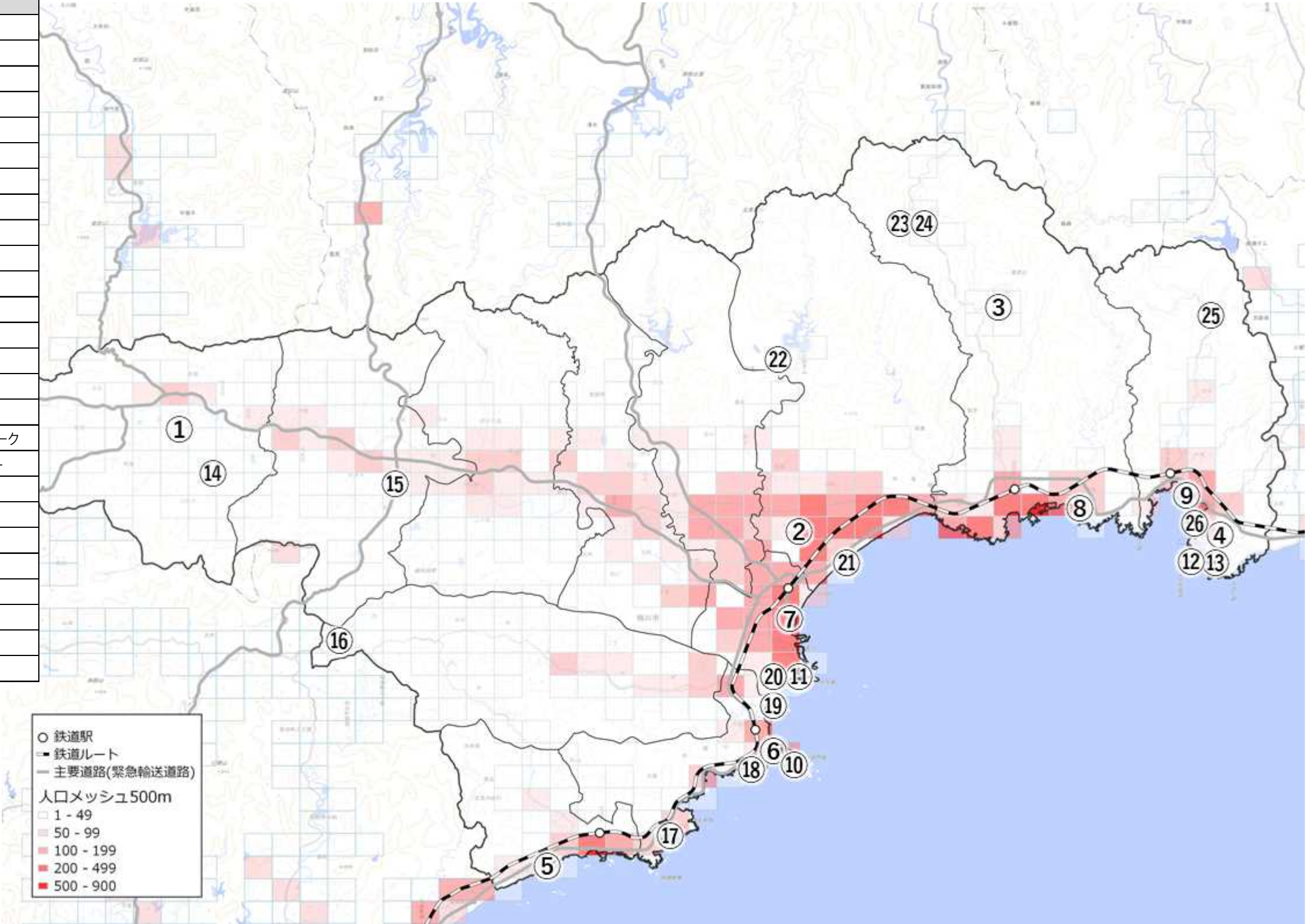
資料：鴨川市ホームページ

■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



資料：鴨川市ホームページ

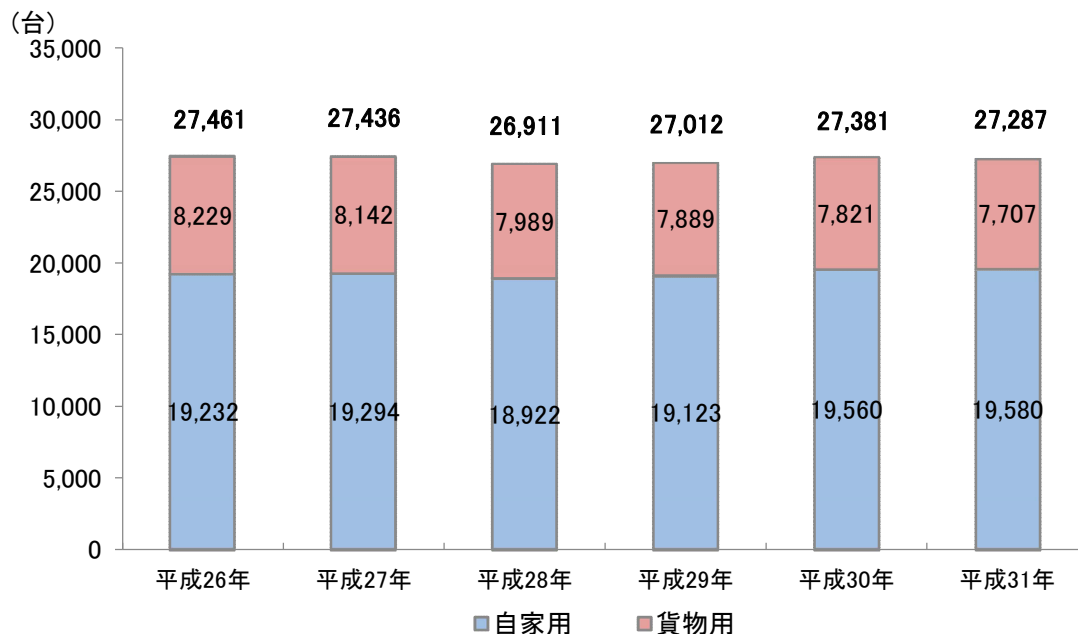
■観光施設の立地状況

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。

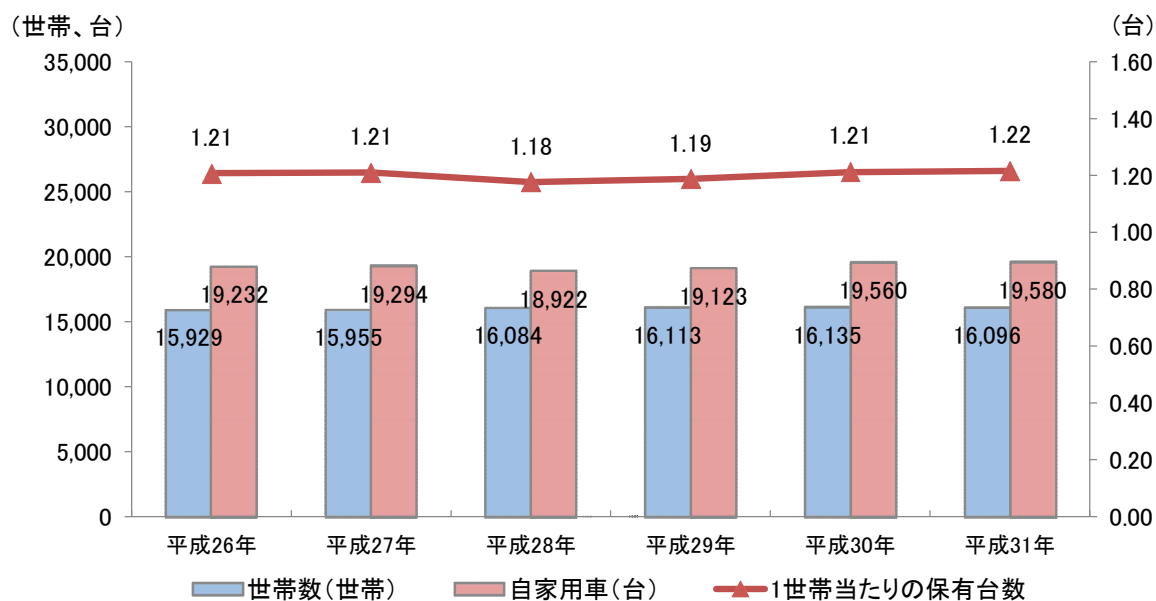
■自動車保有状況の推移



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

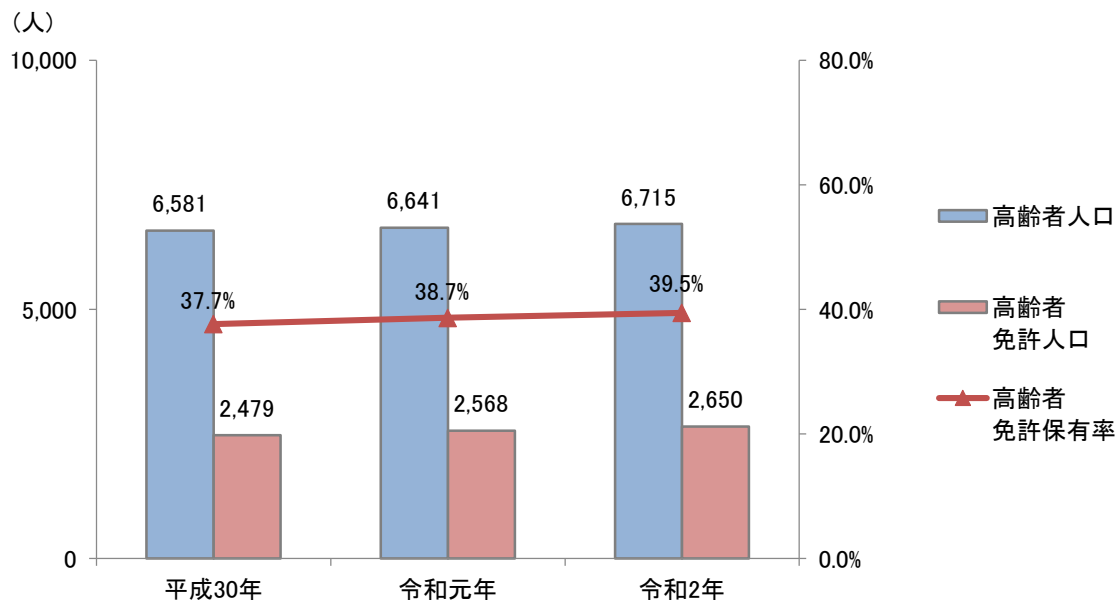
※各年 3 月末現在

2.1.5 高齢者の自動車運転

令和2年度における75歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は39.5%。県内平均値(7.0%)と比較して高い保有率にある。

また、令和2年度における65歳以上の高齢者による交通事故についても、県内平均値(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

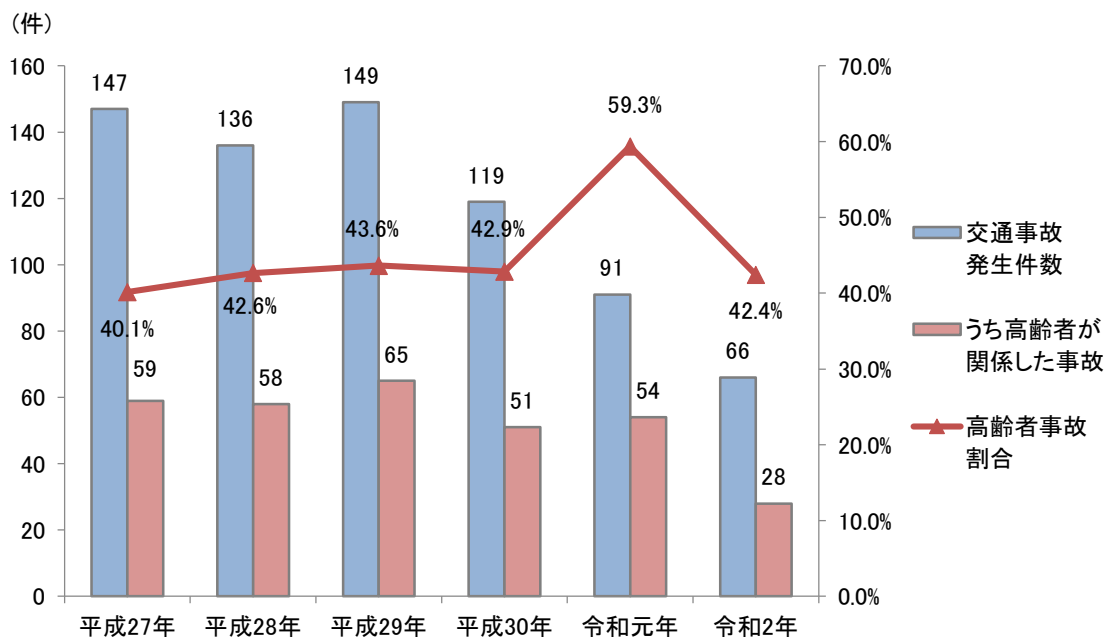


資料：千葉県警鴨川警察署

※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

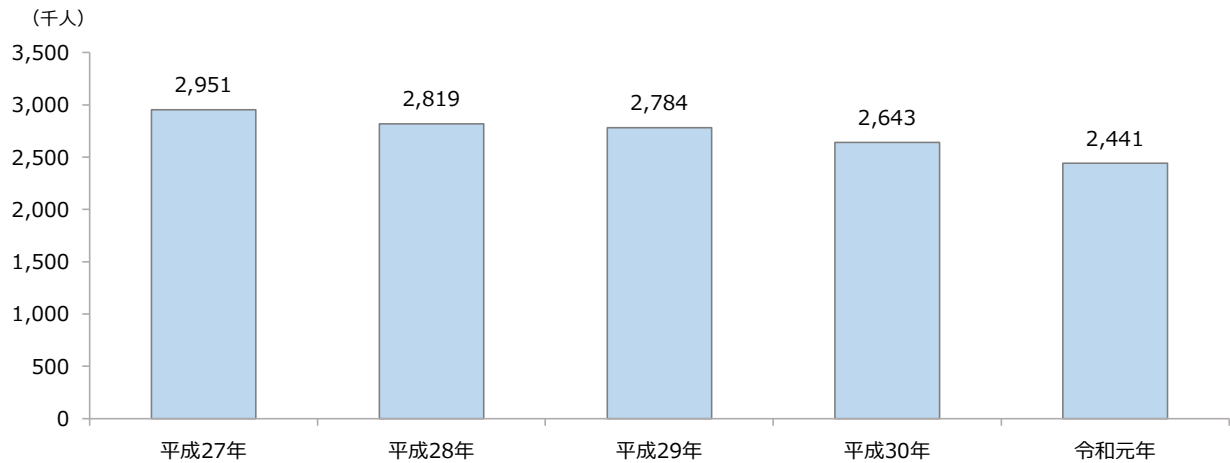
※各年12月末現在

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
鴨川市総合交流ターミナル「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

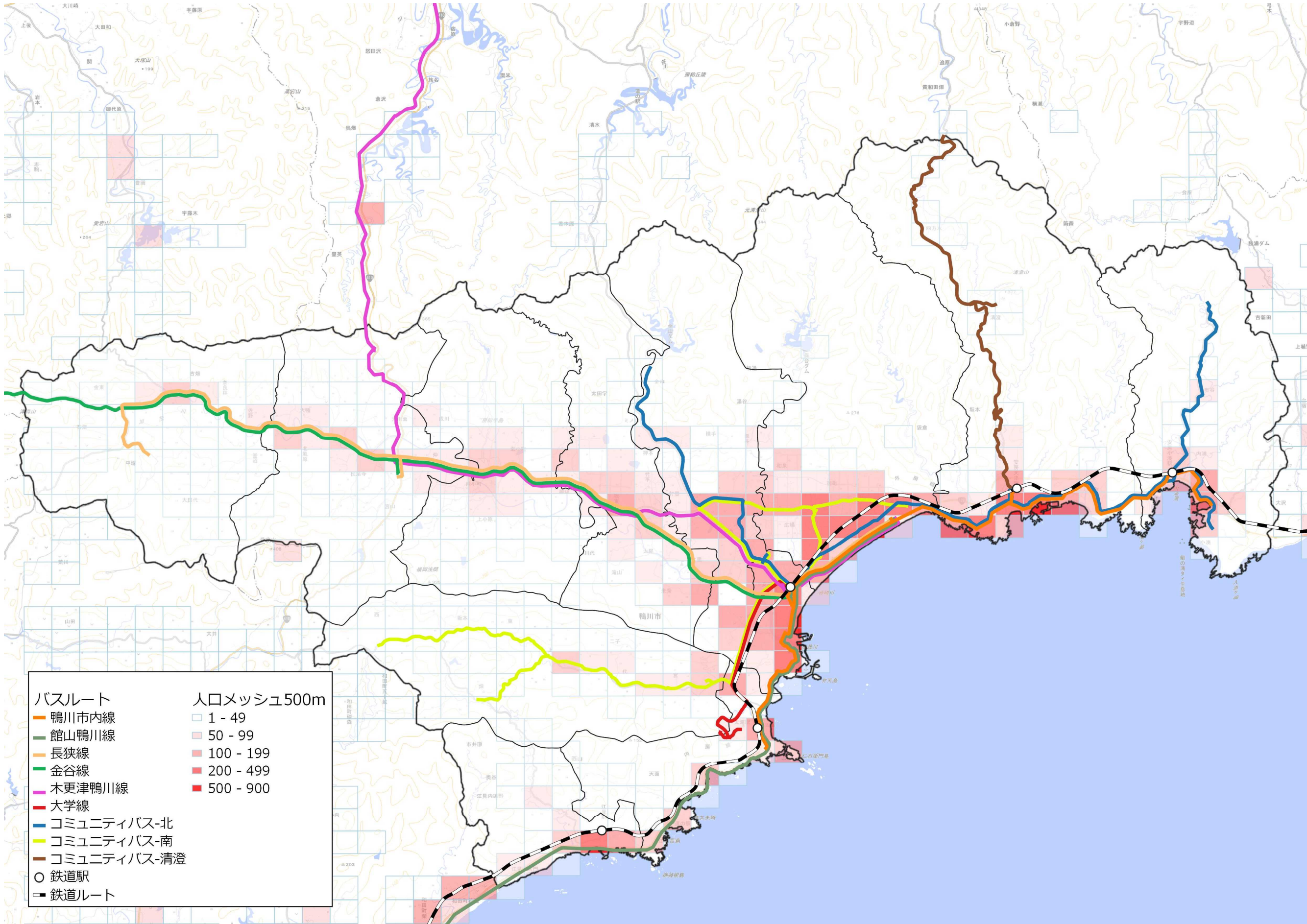
本市の公共交通は、ＪＲ外房線と内房線の結節点でもある安房鴨川駅を中心として放射状に形成されており、広域の地域間の移動を担う公共交通としては、ＪＲ外房線と内房線が海岸沿いを国道 128 号とほぼ並行して運行しているほか、東京都及び千葉市方面へのアクセス手段である高速バスが運行している。

また、地域間を移動する幹線機能を有する公共交通として、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

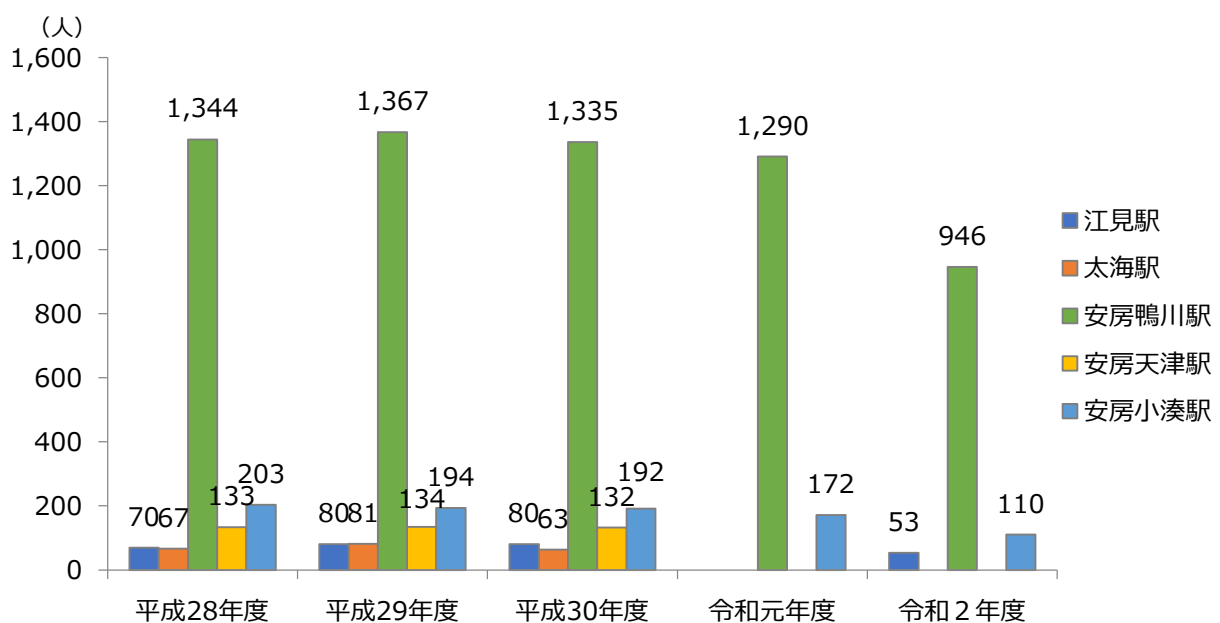
1) 運行概要

鉄道は、海岸沿いを国道 128 号とほぼ並行して JR 外房線と内房線が運行しており、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

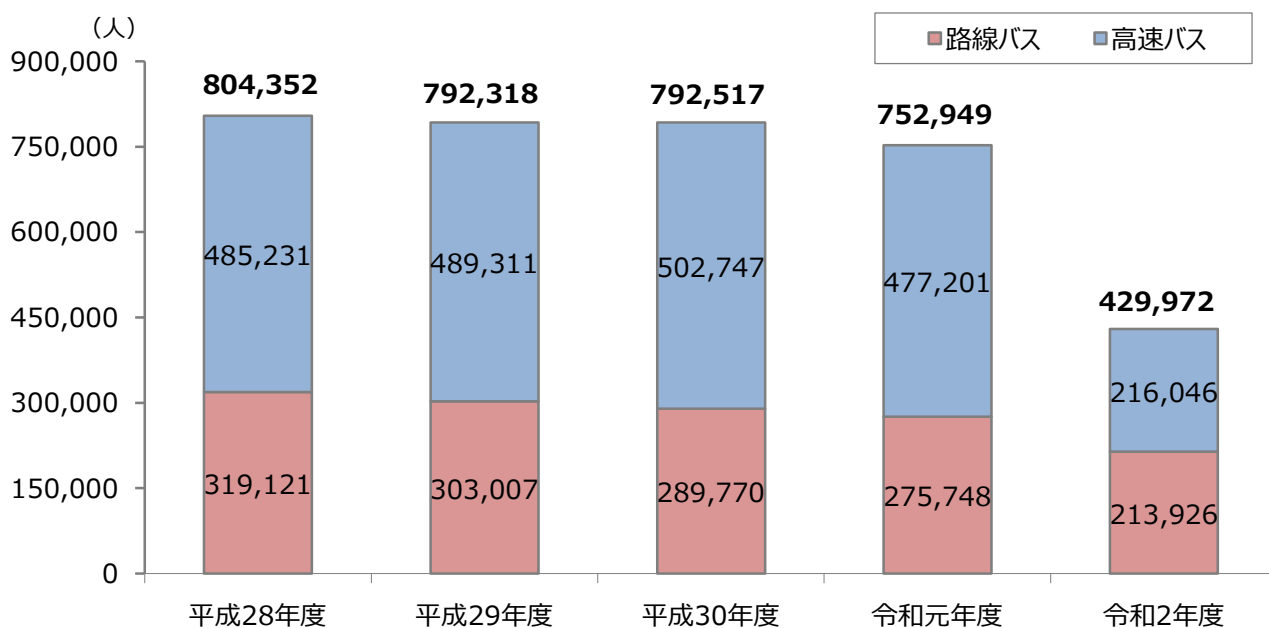
高速バスは、鴨川東京線、鴨川千葉線、小湊御宿東京線、鴨川渋谷線の4路線が運行している。

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、本市と近隣市町とを結ぶ幹線機能を有する路線として3路線（木更津鴨川線、金谷線、館山鴨川線）が、市内の各地域と市街地を結ぶ支線機能を有する路線として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		H28	H29	H30	R01	R02	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	かずさアーく	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%
	小湊御宿 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	かずさアーく	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	木更津鴨川線	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%
	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%
	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月廃止
	鴨川市内線	仁右衛門島入口	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
	〃	仁右衛門島入口	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%
	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
	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防止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、高齢化の進行に伴う地域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	簡素化制	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

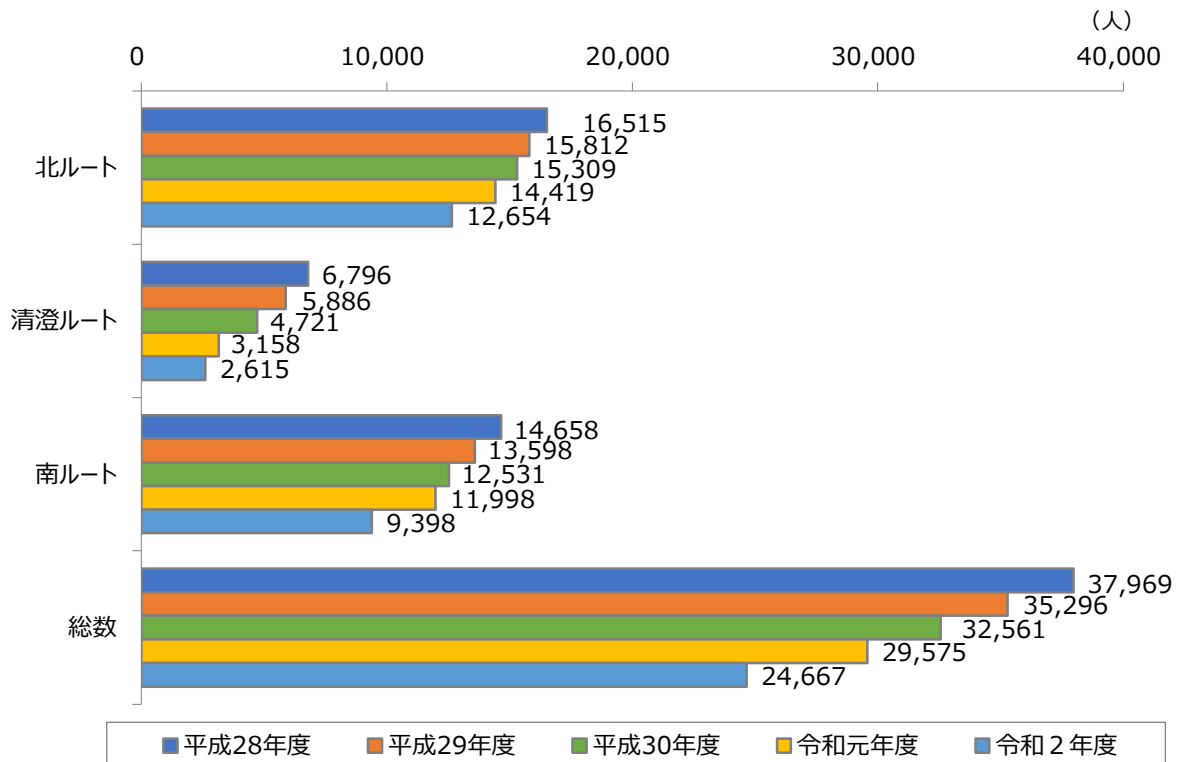
①輸送実績

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。

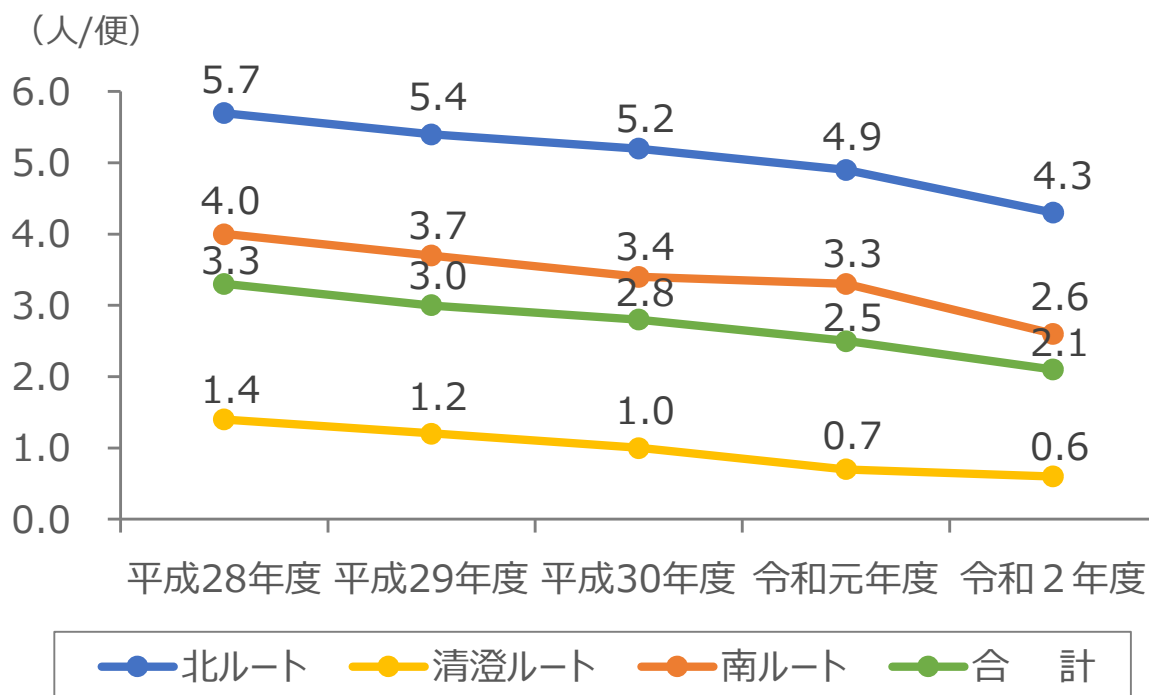
清澄ルートについては、令和元年度から 0.1 人減少し 0.6 人となっている。

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)

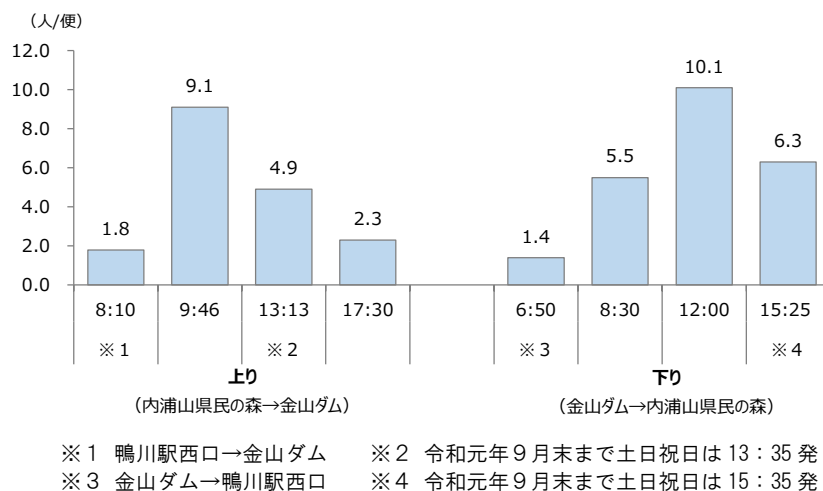
ルート	運行区間	運行回数 (往復)	H28	H29	H30	R01	R02	増減 (R02/R01)
北ルート	金山ダム⇄鯛の浦	3.0	7.0	6.9	6.7	6.2	5.4	▲0.8
	金山ダム⇄鴨川駅西口	1.0	1.8	1.1	0.9	1.2	1.0	▲0.2
	路線計	4.0	5.7	5.4	5.2	4.9	4.3	▲0.6
清澄ルート	天津小湊支所⇄奥清澄	7.0(6.5)	1.4	1.2	1.0	0.7	0.6	▲0.1
	路線計	7.0(6.5)	1.4	1.2	1.0	0.7	0.6	▲0.1
南ルート	鴨川駅前⇄曾呂終点	3.0	4.3	4.4	4.4	4.5	3.5	▲1.0
	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



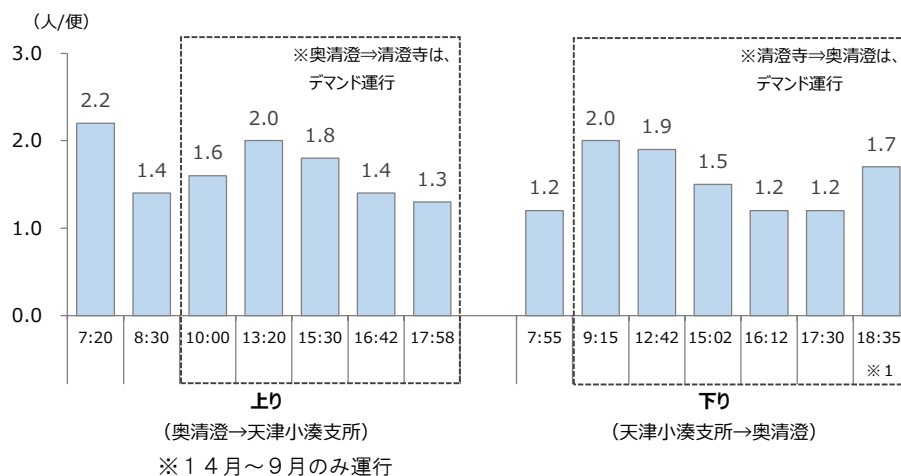
③ダイヤ別1便当たり輸送人員

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。

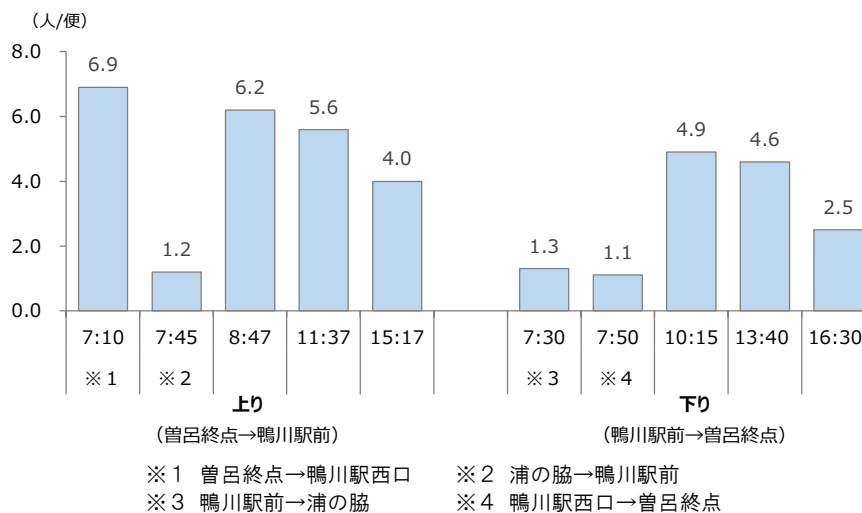
■北ルートのダイヤ別1便当たり輸送人員（令和元年度）



■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		H27	H28	H29	H30	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、車両数及び年間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

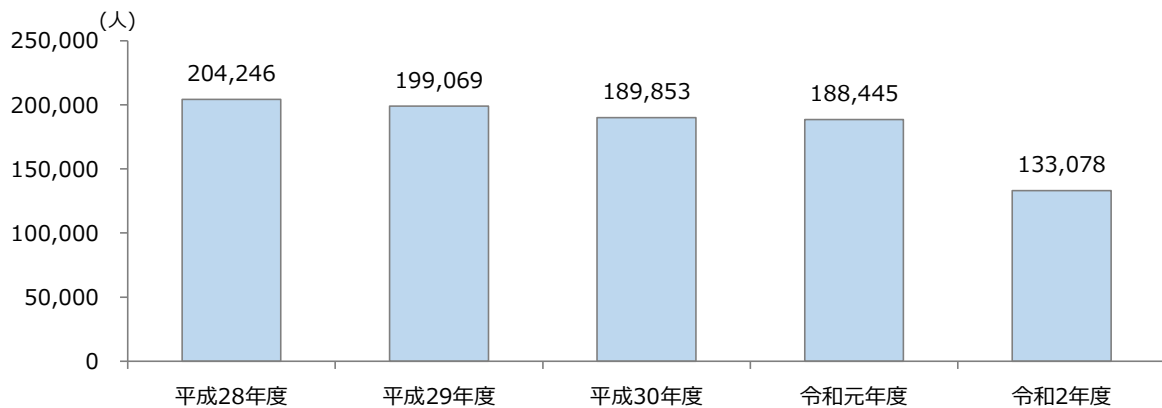
事業者名	営業所名	事業所所在地
有限会社鴨川タクシー		鴨川市横渚 839
鏡浦自動車株式会社	鴨川営業所	鴨川市横渚 787

■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（迫分⇄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 85-1
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変更したことから、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 円から 630 円に変更）

④乗合タクシー

1) 概要

千葉トヨタ自動車株式会社が、公共交通空白地域の解消等を目的として、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

長狹地域に在住で事前に会員登録をした者

○運行する区域

長狹地域・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）

長狹地域内の移動：300円

長狹地域・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

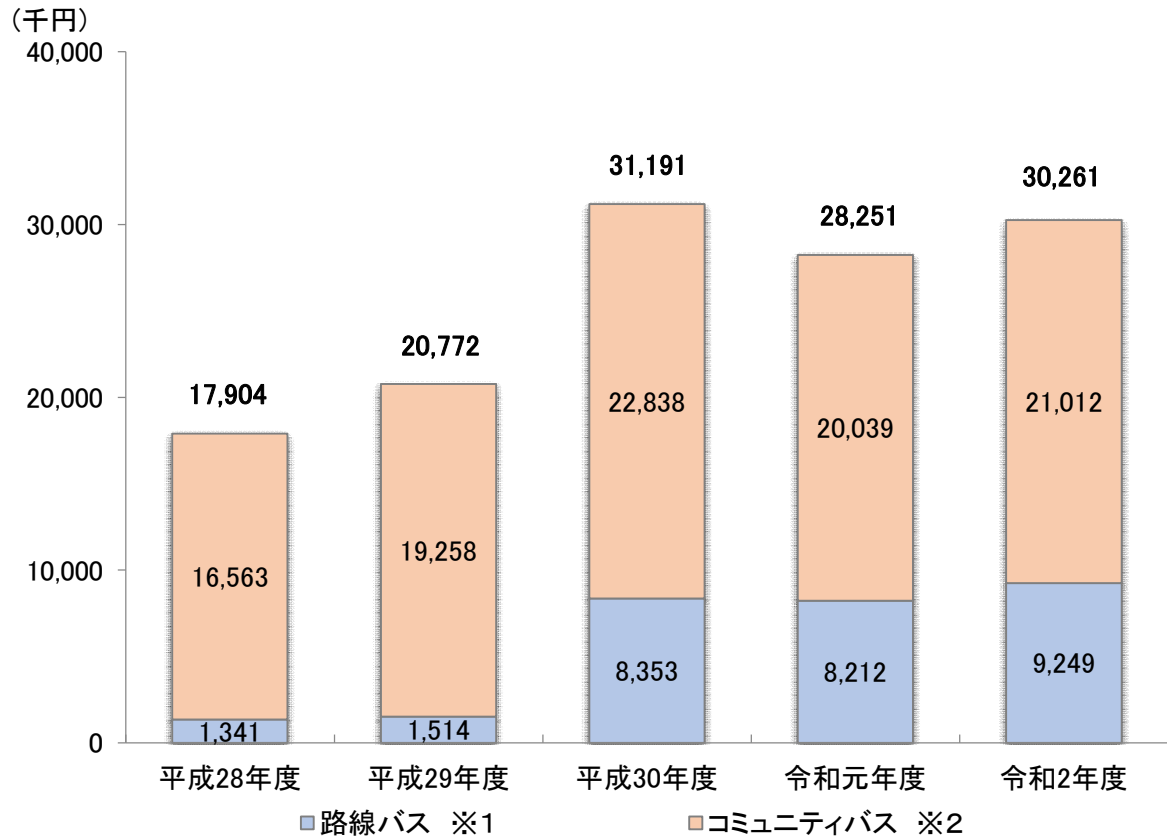
2) 利用状況（令和3年4月～11月までの間）

	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づけ

鴨川市地域公共交通計画は、第2次鴨川市総合計画「鴨川市第2次基本構想」及び「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次基本構想」	平成27年度(2015年度)
第2次鴨川市総合計画「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次基本構想」「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「第4次5か年計画」では、「第2次基本構想」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「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「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			
1-4 公共交通網の充実			
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。			
■目標値			
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

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	＜鴨川市内線＞ 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

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【地球感興】 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

本計画は、市の最上位計画である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

本計画は、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、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）

本計画は、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機関と連携し、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（各属性別、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した。

(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

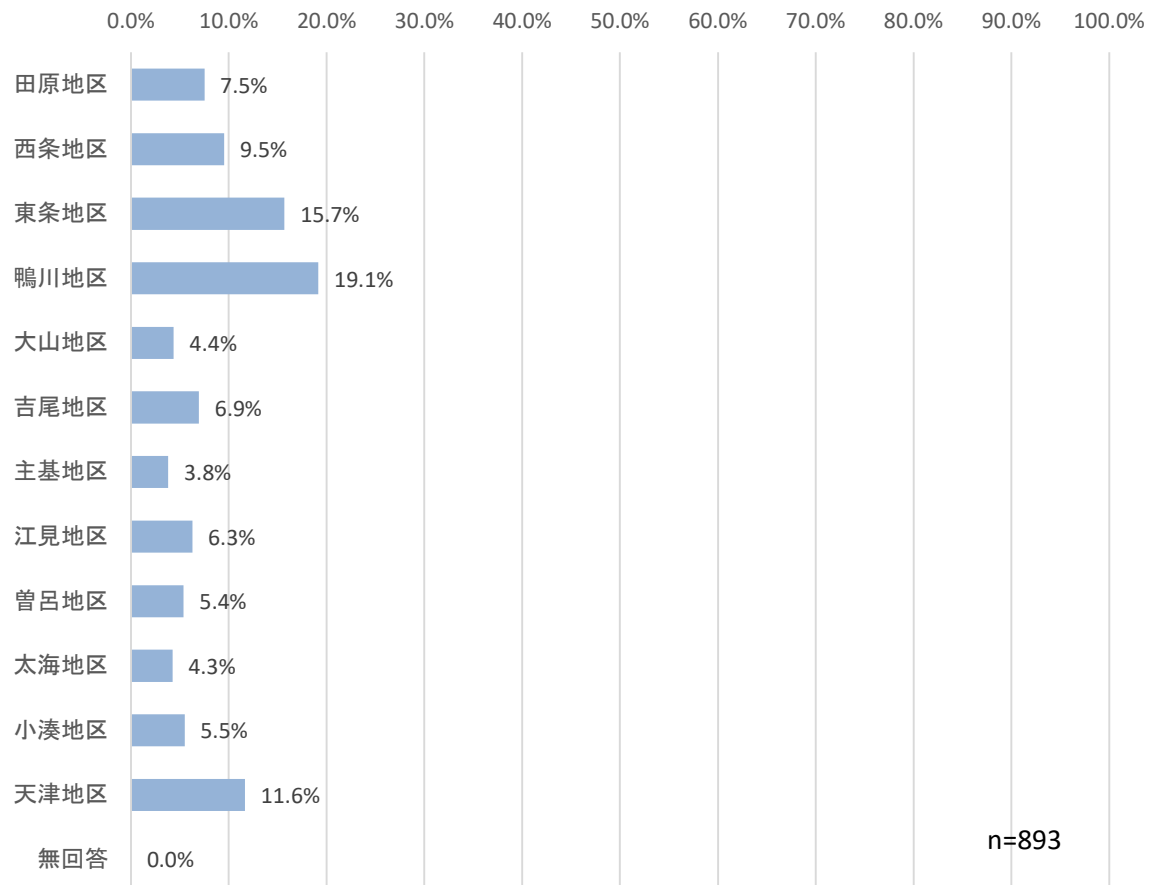
893 人（回収率 44.7%）からアンケート用紙を回収した。

(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。

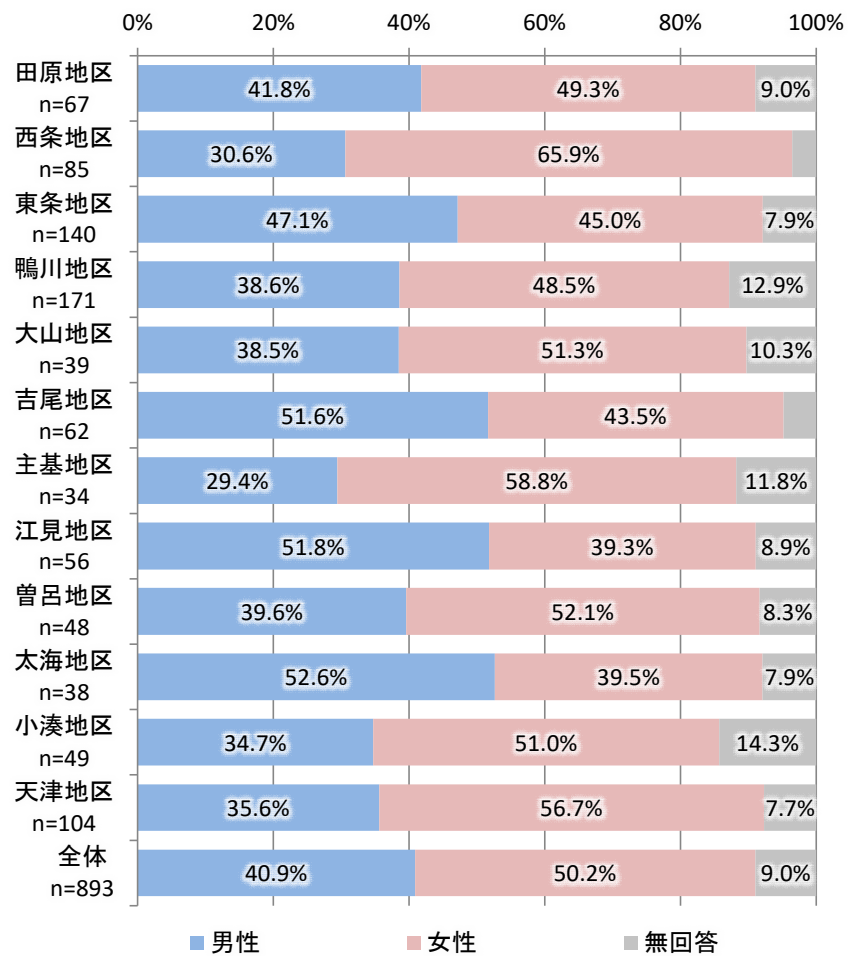
■居住地



②性別

全体的に女性の回答が多くなっている。特に西条地区、主基地区は女性の回答が多い。

■性別

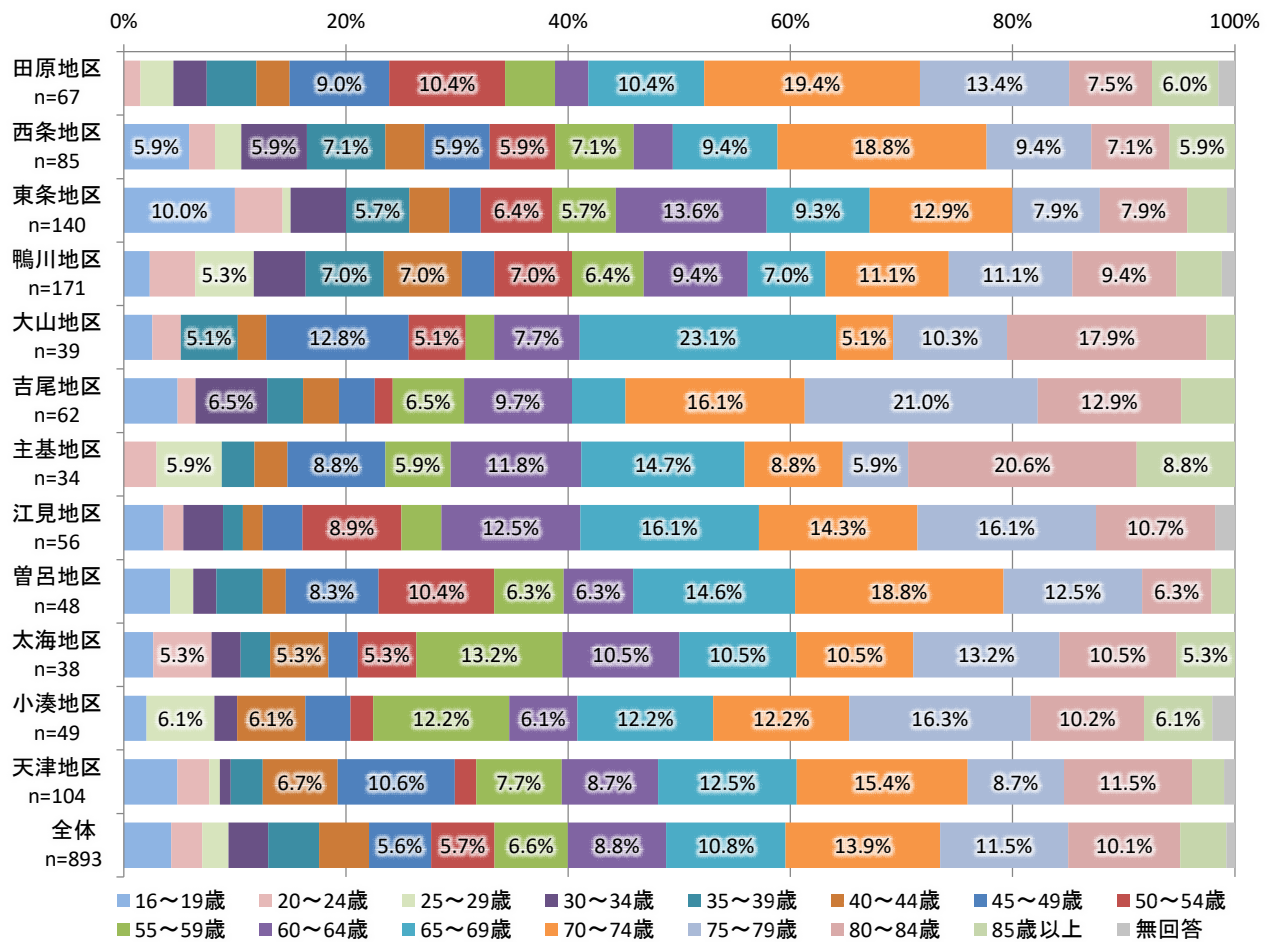


※5%以上を表示

③年齢

70代以上の回答が約4割を占めている。

■年齢

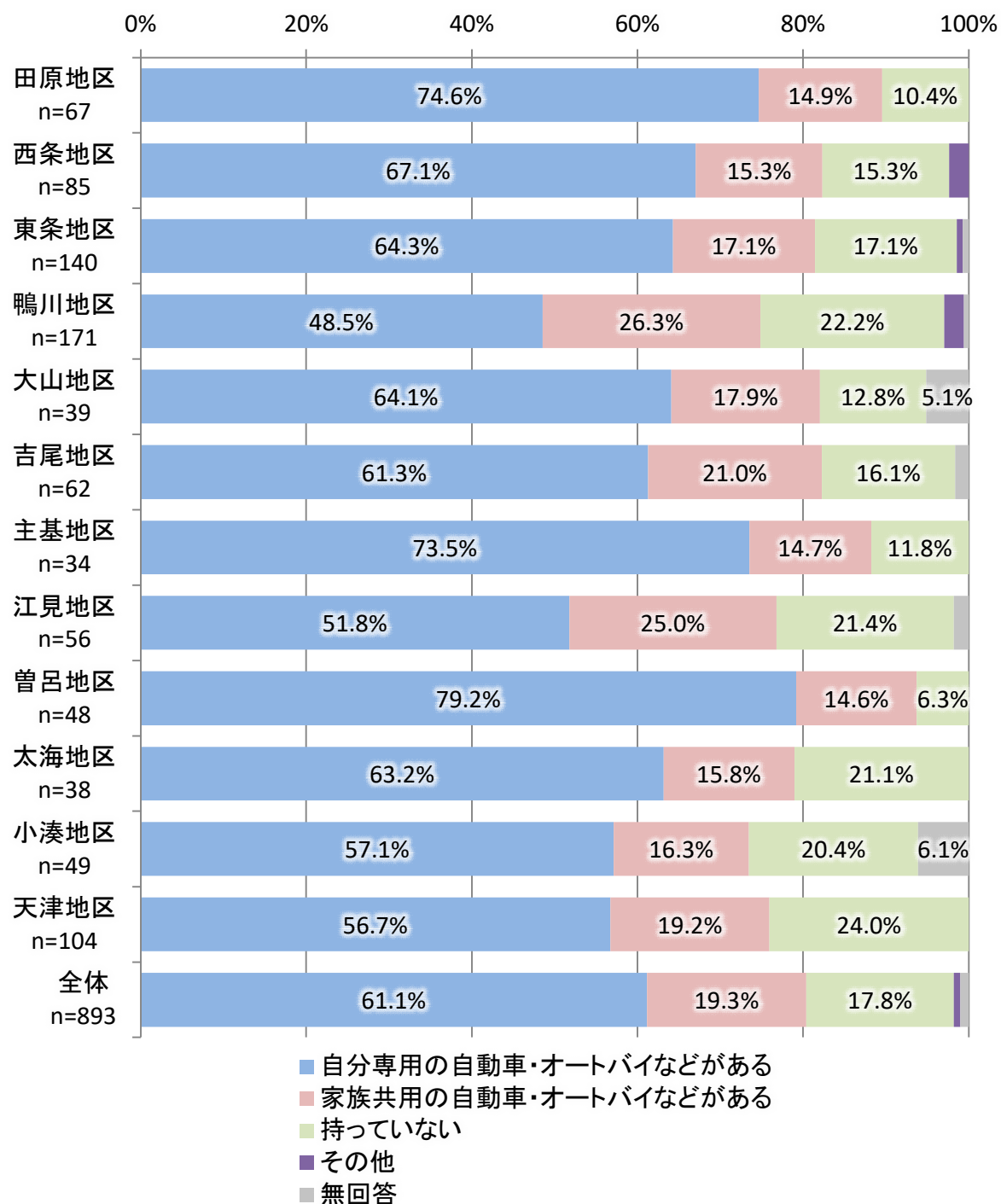


※5%以上を表示

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・オートバイを保有率が高い。

■自動車保有状況



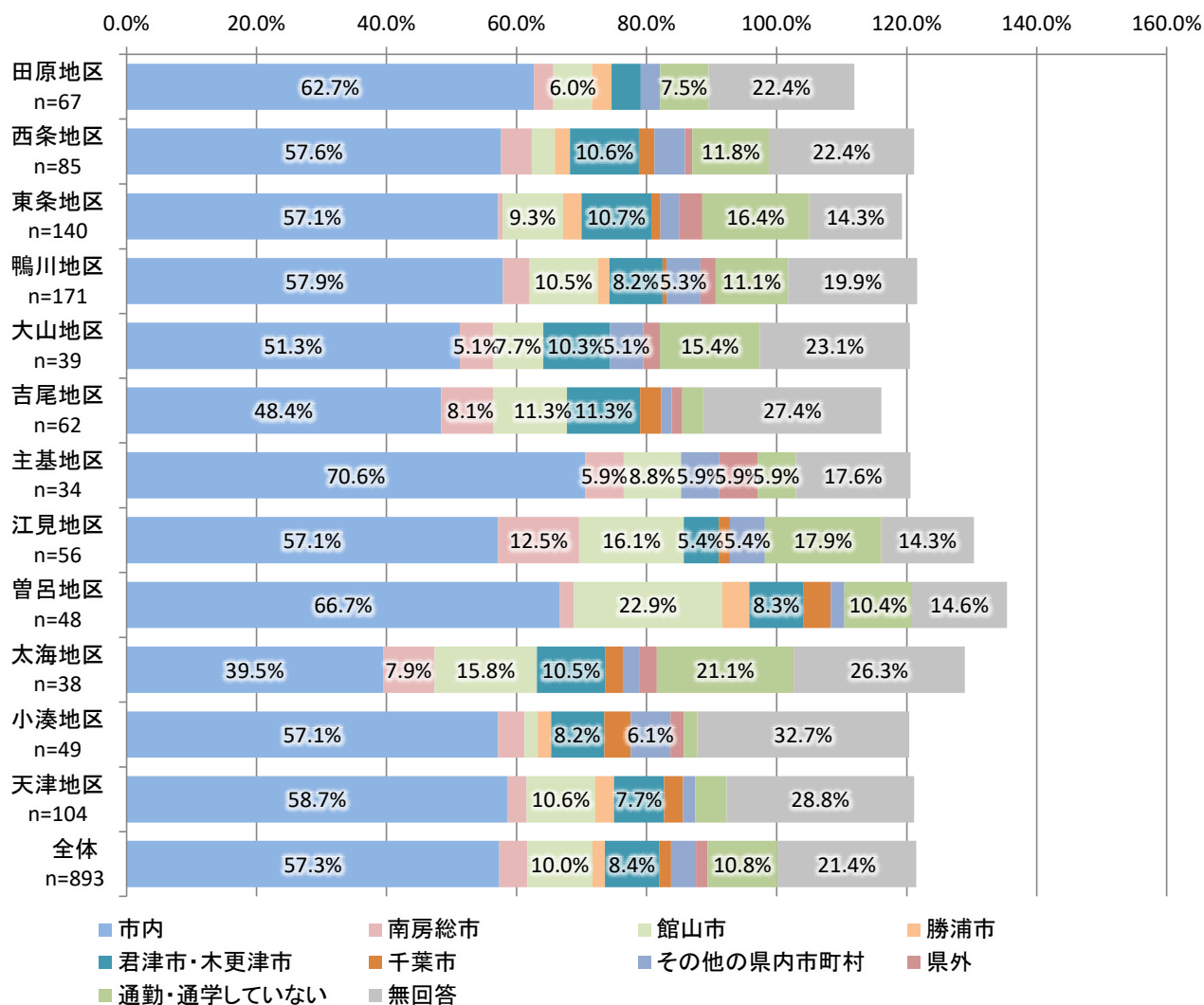
※5%以上を表示

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



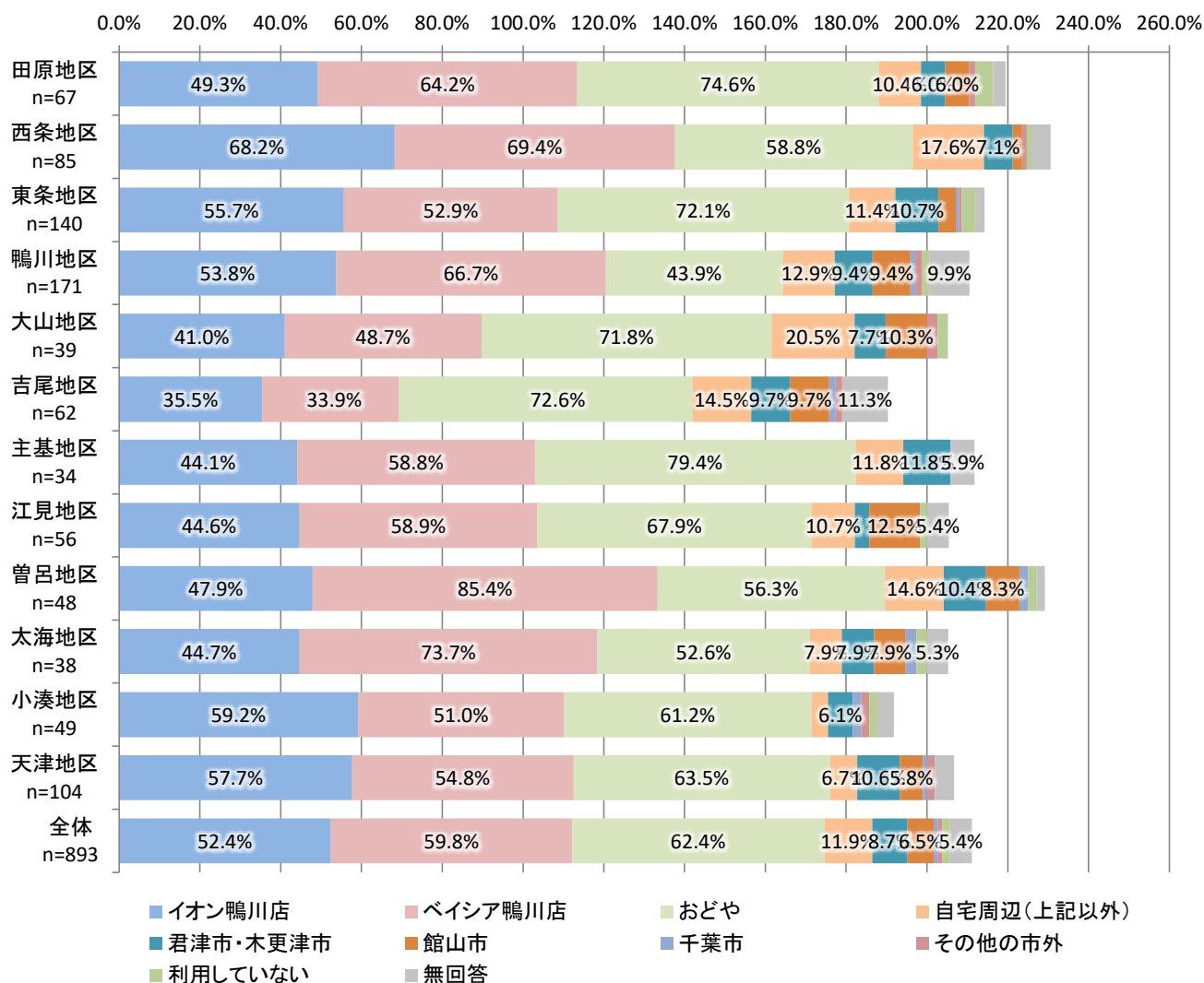
※5%以上を表示

※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」が最も多く 62.4%となっており、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

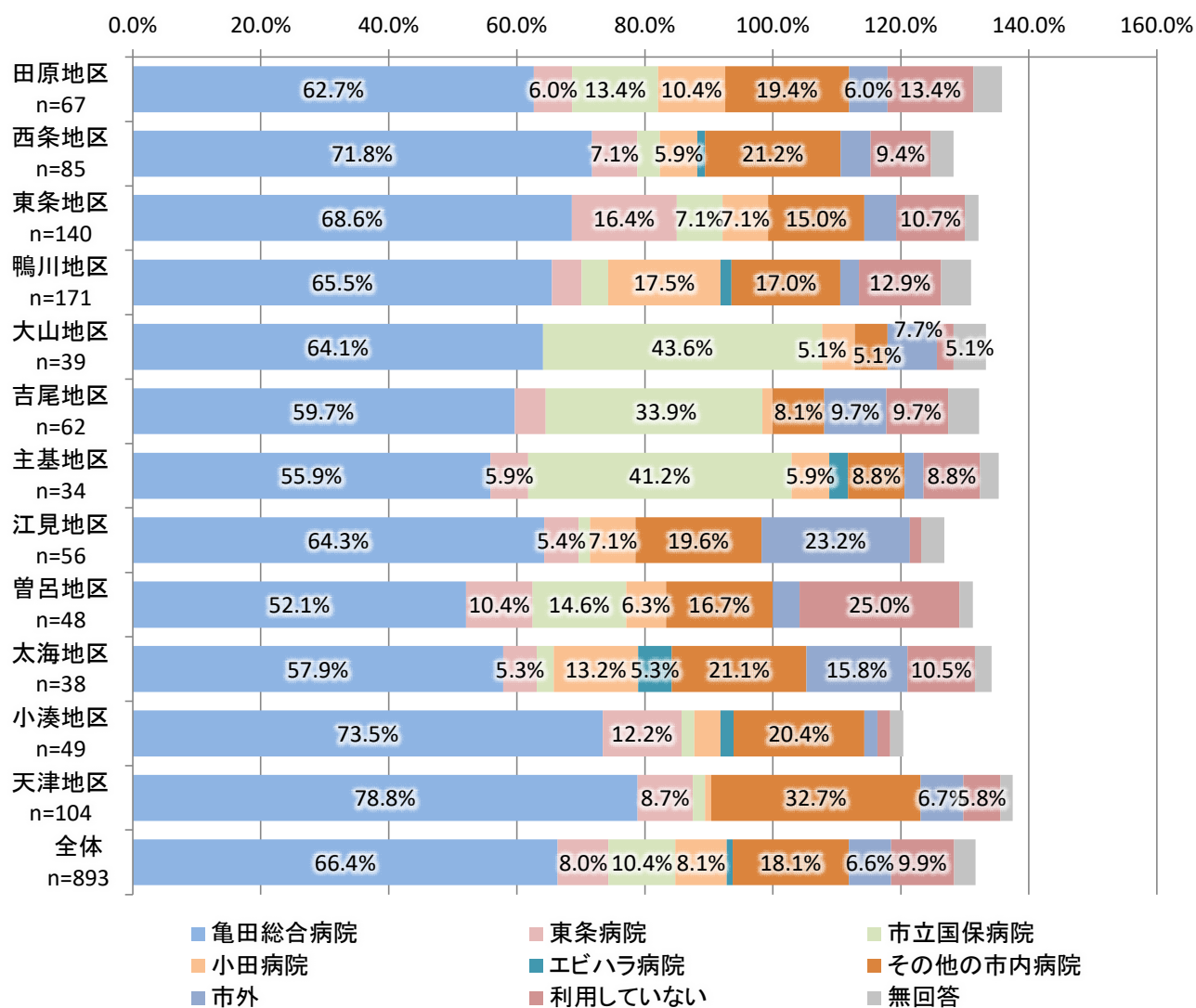


※5%以上を表示
※複数回答可（3つまで）

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

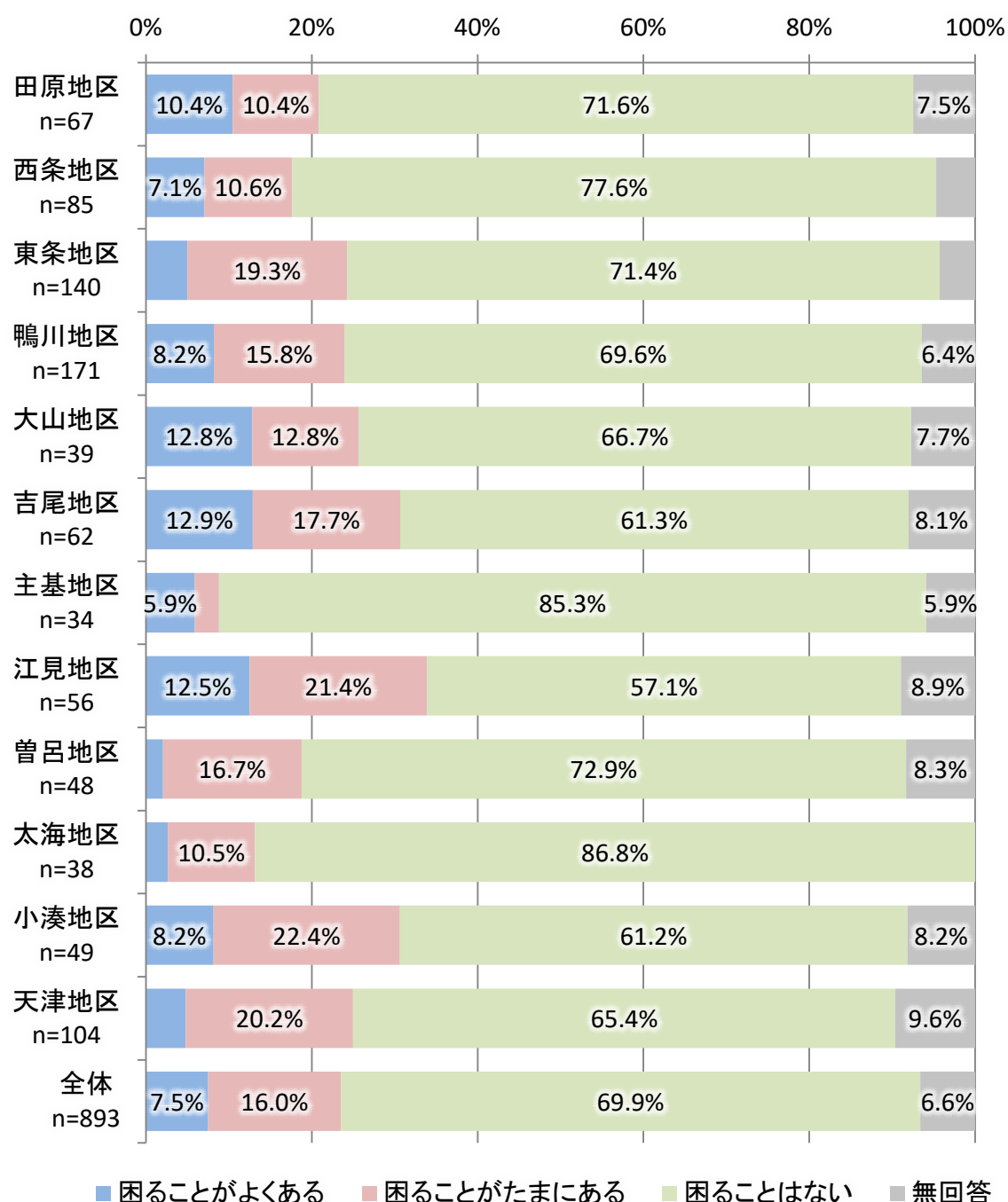


※5%以上を表示
※複数回答可（3つまで）

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ものの有無



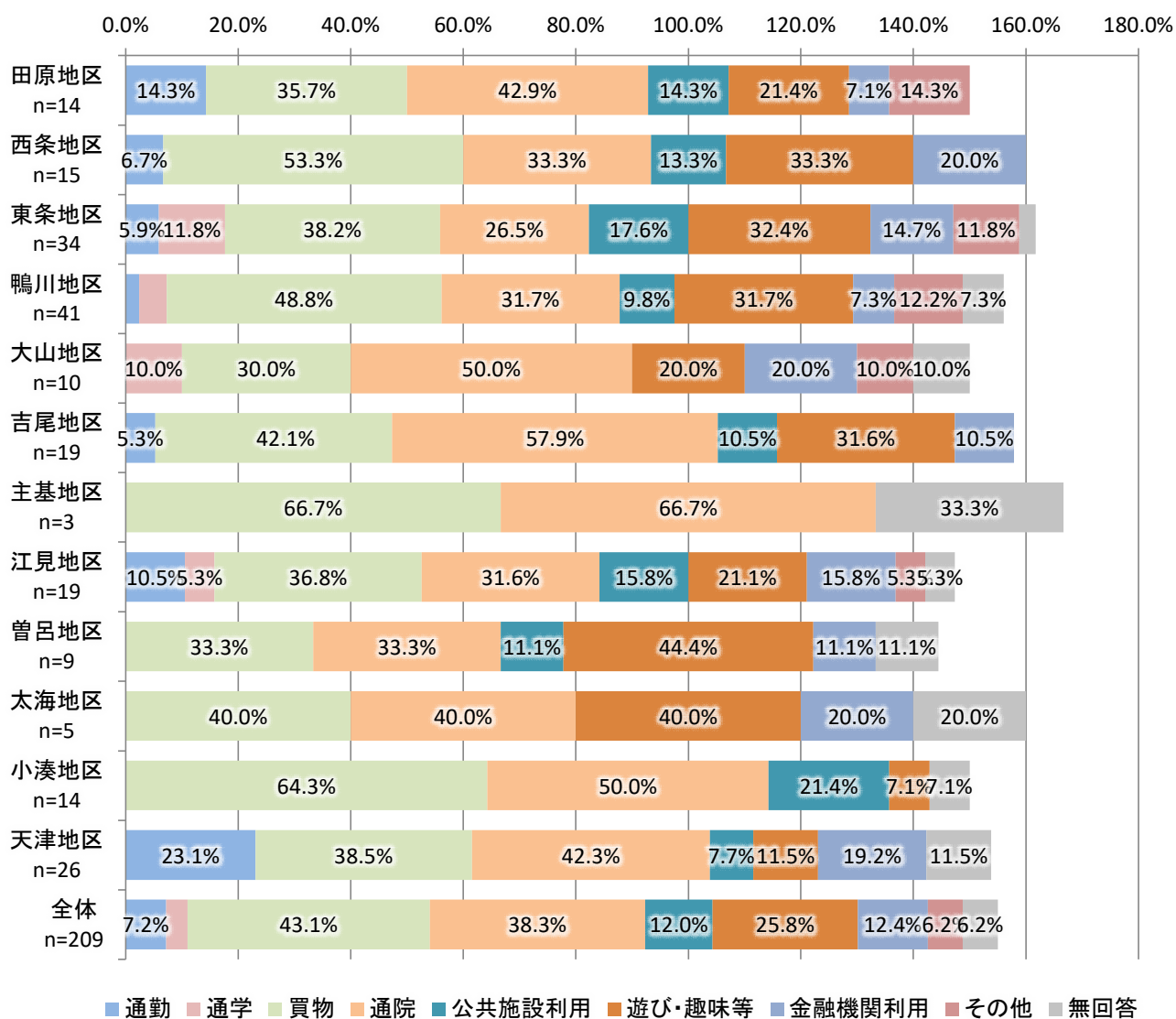
※5%以上を表示

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

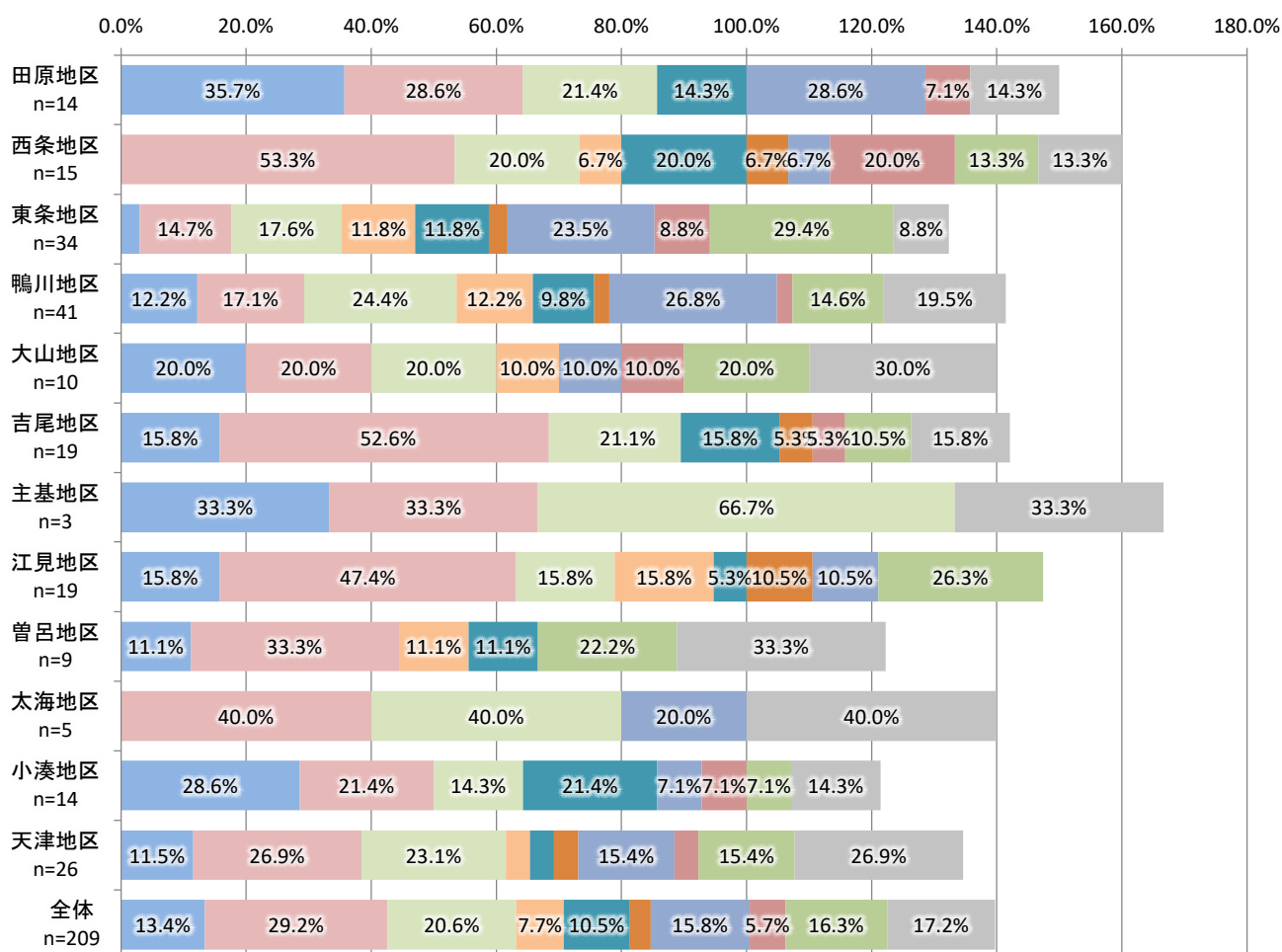
※複数回答可（2つまで）

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度に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

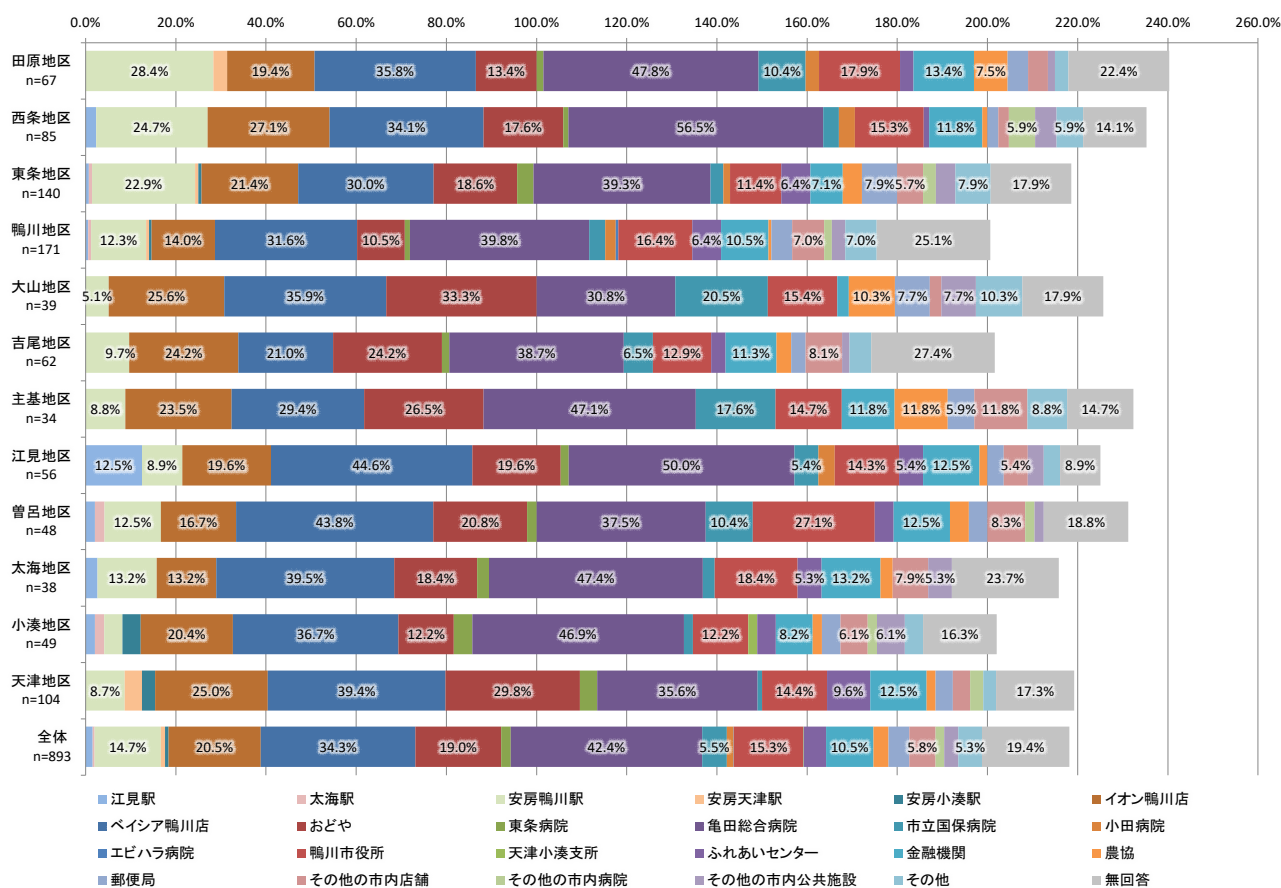
※ 5 %以上を表示

※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「ベイシア鴨川店」が 34.3%となっている。

■公共交通で行きたいと思う場所



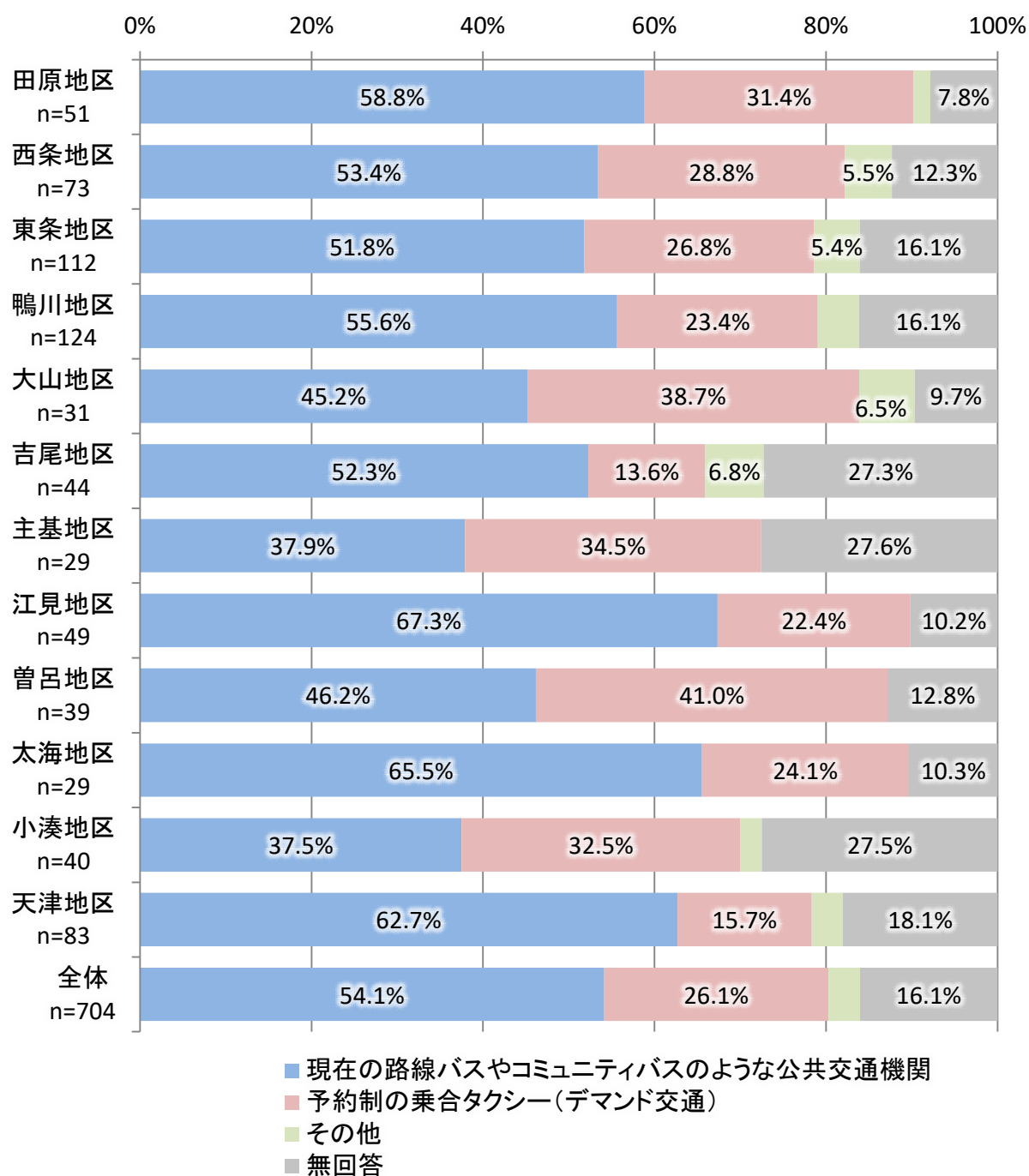
※5%以上を表示
※複数回答可（2つまで）

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。

曽呂地区では「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



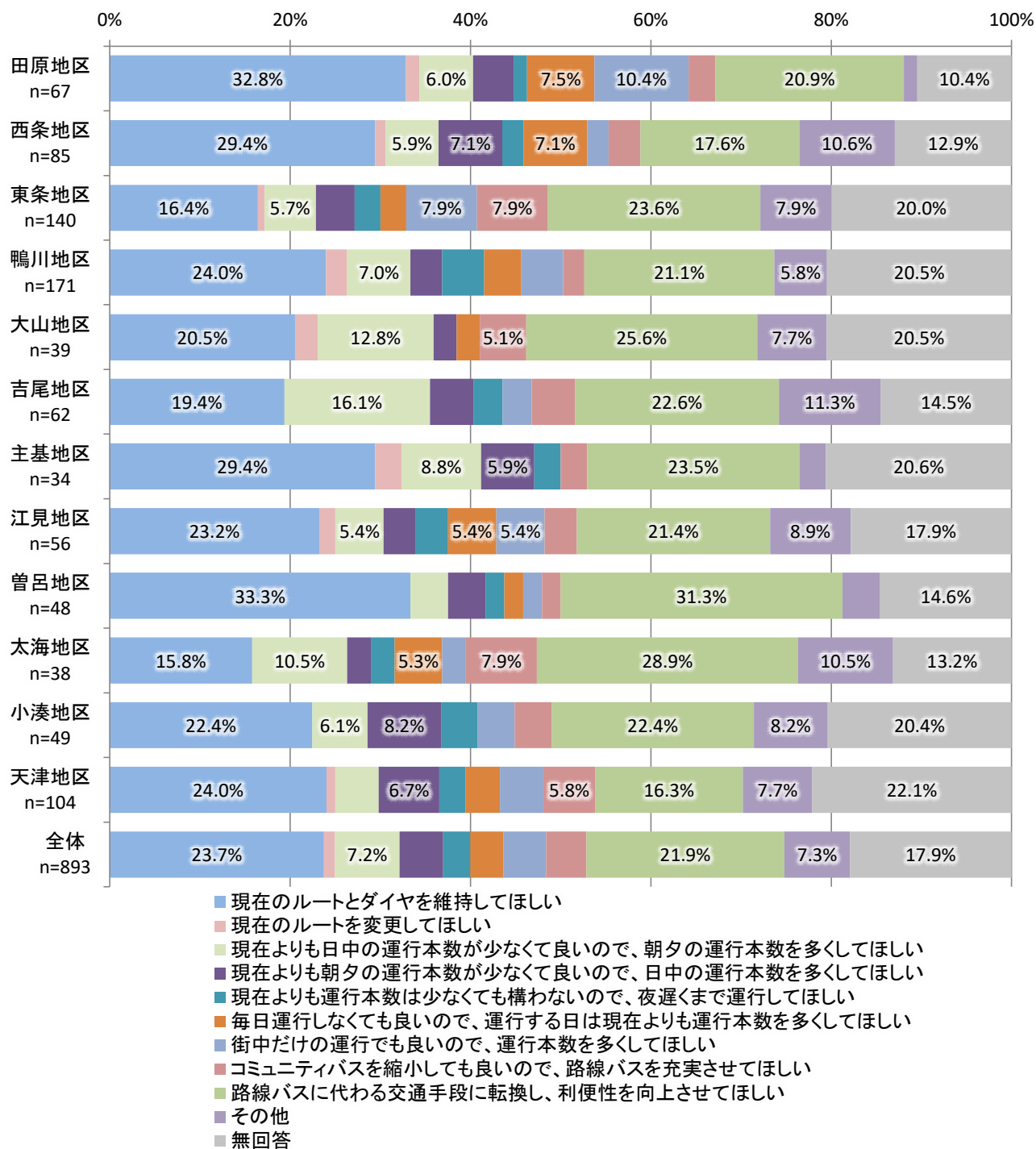
※5%以上を表示

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



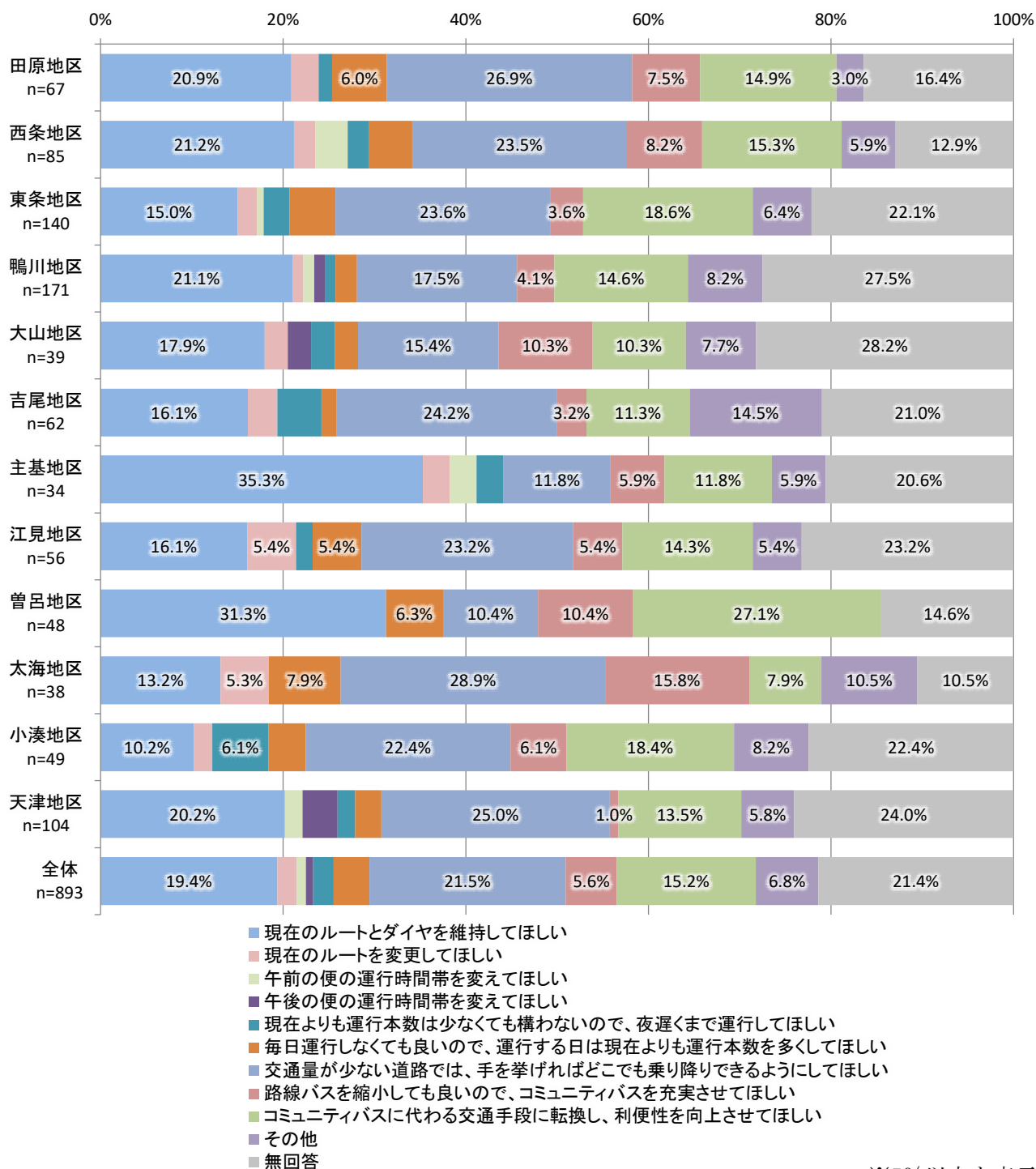
※5%以上を表示

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



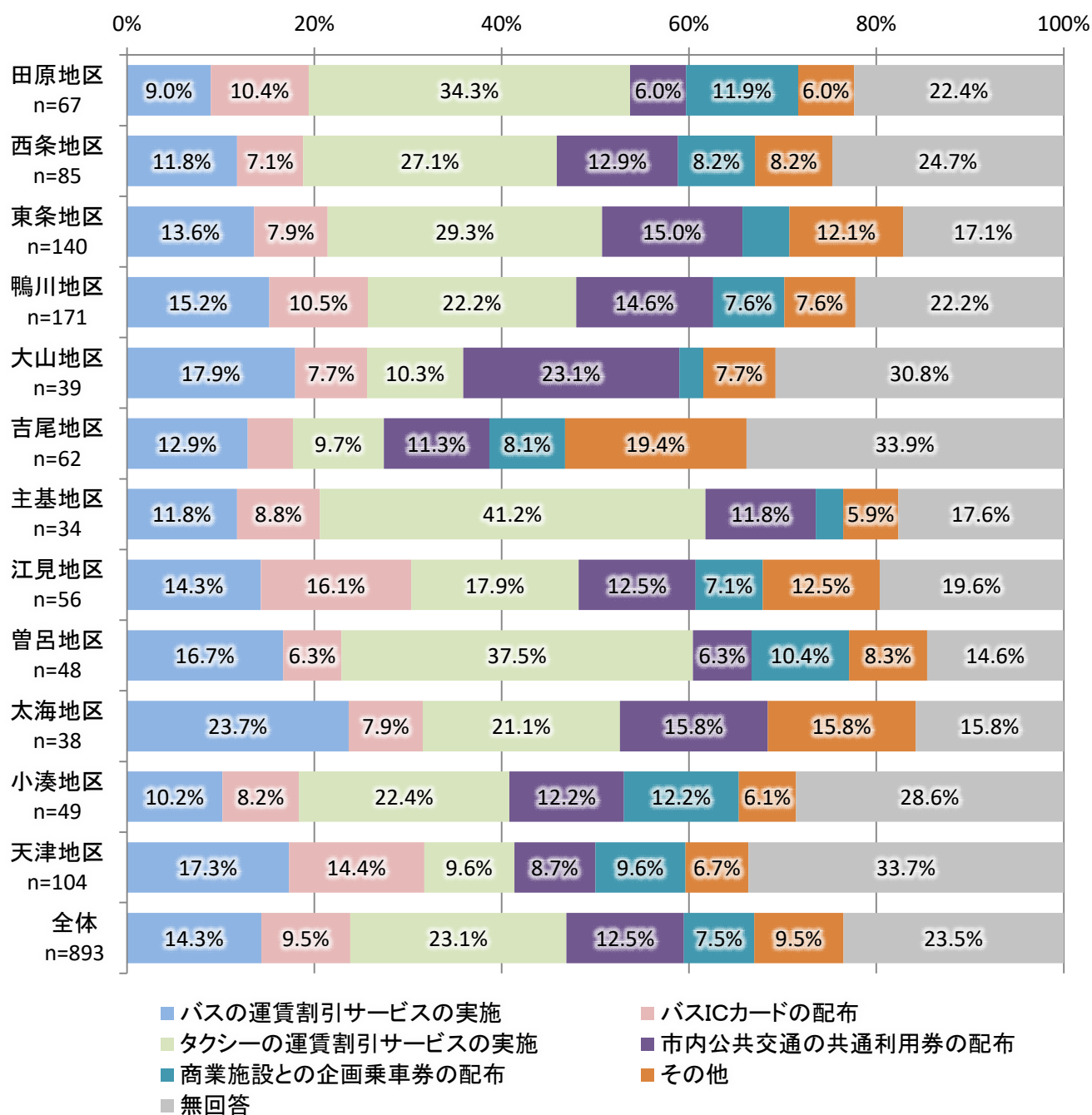
※5%以上を表示

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。
- ・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＞

- ・便利だと思う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、次いでデマンド交通の回答が多い結果となった。また、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。
- ・また、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

交通事業者等の現在の運行状況、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。

(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している利用者を除けば、曽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時までと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P52～P57） <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約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40%前後といずれも県内平均値より高い。 ・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P62） <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、地域間を移動する幹線機能を有する公共交通として、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P58～P61） <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・関連計画において、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：鴨川版コンパクトシティに基づく地域・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・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） ・自家用車への依存率が高い状況にあるが、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、高齢者の免許保有率及び高齢者が関係する交通事故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。 （※モビリティ・マネジメントとは、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。）
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。

