

## 富津市地域公共交通計画(案) 前回会議(1月末)からの修正表

| 該当箇所  | 修正前  | 修正後  |
|---|--|--|
| 11 ページ、<br>13 ページ<br>■ 送迎の頻度<br>(送迎が可、地<br>域別)、<br>15 ページ、<br>17 ページ、<br>23 ページ、<br>27 ページ、<br>31 ページ、<br>35 ページ、<br>39 ページ、<br>43 ページ、<br>47 ページ、<br>51 ページ、<br>55 ページ、<br>59 ページ、<br>63 ページ、<br>67 ページ、<br>70 ページ | グラフ内の 5.0 未満の数値を非表示  | グラフ内の 5.0 未満の数値を表示<br>グラフ修正にあたり、合計が 100%にならない箇所(65 歳以上の移動頻度(市全域)など)があったため、併せて修正。それに伴い、各地域のまとめで数値等修正が必要な部分は修正 |
| 1 ページ<br>1 計画の概要<br>(1) 計画の目的<br>7 行目   | 今後 5 年間の地域公共交通の <u>取組</u> を策定します。                          | 今後 5 年間の地域公共交通の <u>取組み</u> を策定します。   |
| 1 ページ<br>1 計画の概要<br>(2) 計画の位置<br>付け<br>6 行目   | ➤公共交通ネットワークの確保に加え、運行ダイヤや運賃等のサービス水準も対象とした総合的な改善に <u>取組む</u> | ➤公共交通ネットワークの確保に加え、運行ダイヤや運賃等のサービス水準も対象とした総合的な改善に <u>取り組む</u>  |

| 該当箇所   | 修正前  | 修正後   |
|--|--|---|
| 1 ページ<br>1 計画の概要<br>(2) 計画の位置<br>付け<br>9 行目                          | ▶定量的な目標設定や毎年度の評価の仕組みを示し、PDCA の <u>取組</u> を強化する | ▶定量的な目標設定や毎年度の評価の仕組みを示し、PDCA の <u>取組み</u> を強化する |
| 2 ページ<br>(4) 計画年次<br>【公共交通を取り<br>巻く社会情勢】<br>2 行目                     | 次のような施策例など、更なる <u>取組</u> の強化に向けた検討を行っている。      | 次のような施策例など、更なる <u>取組み</u> の強化に向けた検討を行っている。      |
| 4 ページ<br>(2) 市の主な関連<br>計画での公共交通の<br>位置付け<br>①最上位計画                   | ➡【重点施策】様々な移動手段の導入に向けた <u>取組</u> を進めます。         | ➡【重点施策】様々な移動手段の導入に向けた <u>取組み</u> を進めます。         |
| 4 ページ<br>(2) 市の主な関連<br>計画での公共交通の<br>位置付け<br>②優先計画<br>【交通利便性を<br>高める】 | ○具体的な <u>取組</u> と目標値（重要業績評価指標）                 | ○具体的な <u>取組み</u> と目標値（重要業績評価指標）                 |
| 4 ページ<br>(2) 市の主な関連<br>計画での公共交通の<br>位置付け<br>②優先計画<br>【交通利便性を<br>高める】 | 行政の <u>取組</u>                                  | 行政の <u>取組み</u>                                  |

| 該当箇所   | 修正前  | 修正後  |
|--|--|--|
| 11 ページ<br>(2) 各種調査結果<br>① 市民アンケート調査<br>ア) 日常的な行動(移動手段)<br>■ 外出時の主な利用交通手段 | <b>通院の移動手段</b><br>➡「自家用車(自分で運転+家族等の送迎)」で約 <b>87%</b> と自家用車での移動が中心。<br>➡80歳以上では約半数の49%が家族等の送迎、加えて7%は病院等の送迎を利用している。<br>➡自家用車の移動でも、通勤・買物に比べて家族等の送迎の割合が23%と高い。 | <b>通院の移動手段</b><br>➡「自家用車(自分で運転+家族等の送迎)」で約 <b>84%</b> と自家用車での移動が中心。<br>➡80歳以上では約半数の49%が家族等の送迎、加えて7%は病院等の送迎を利用している。<br>➡自家用車の移動でも、通勤・買物に比べて家族等の送迎の割合が23%と高い。 |
| 13 ページ<br>エ) サービスに対する満足度(利用者のみ)  | <b>【鉄道】</b><br>➡不満(「不満」+「やや不満」)の回答が多く、特に「運行本数」や「 <b>乗継</b> のしやすさ」では不満が60%を超える。<br>➡「運行情報案内」は他の項目と比較すると、満足(「満足」+「やや満足」)が多く40%を超える。                          | <b>【鉄道】</b><br>➡不満(「不満」+「やや不満」)の回答が多く、特に「運行本数」や「 <b>乗継ぎ</b> のしやすさ」では不満が60%を超える。<br>➡「運行情報案内」は他の項目と比較すると、満足(「満足」+「やや満足」)が多く40%を超える。                         |
| 13 ページ<br>エ) サービスに対する満足度(利用者のみ)  | <b>【路線バス】</b> グラフ<br>待合環境 (N=152)  | <b>【路線バス】</b> グラフ<br><b>停留所</b> の待合環境 (N=152)  |
| 13 ページ<br>エ) サービスに対する満足度(利用者のみ)  | <b>【路線バス】</b><br>➡「運行ルート」、「運賃」、「運行情報案内」は、半数は超えないが、「満足」+「やや満足」が多い。<br>➡「運行本数」、「運行時間帯」、「 <b>停留所の待合環境</b> 」、「 <b>乗継</b> のしやすさ」が他の項目と比較すると「不満」+「やや不満」の回答が多い。   | <b>【路線バス】</b><br>➡「運行ルート」、「運賃」、「運行情報案内」は、半数は超えないが、「満足」+「やや満足」が多い。<br>➡「運行本数」、「運行時間帯」、「 <b>停留所の待合環境</b> 」、「 <b>乗継ぎ</b> のしやすさ」が他の項目と比較すると「不満」+「やや不満」の回答が多い。  |
| 13 ページ<br>エ) サービスに対する満足度(利用者のみ)  | <b>【タクシー】</b> グラフ<br>乗り心地・乗りやすさ (N=177)  | <b>【タクシー】</b> グラフ<br><b>車両</b> の乗り心地・乗りやすさ (N=177)   |

| 該当箇所  | 修正前   | 修正後  |
|---|---|--|
| 15 ページ<br>カ) 公共交通の維持・確保のあり方<br>■公共交通を積極的に利用する意向                             | グラフ<br>《 <u>地区別</u> 》                                 | グラフ<br>《 <u>地域別</u> 》                                  |
| 15 ページ<br>カ) 公共交通の維持・確保のあり方<br>■地域公共交通を維持していくための活動への参加意向                    | グラフ<br>《 <u>地区別</u> 》                                 | グラフ<br>《 <u>地域別</u> 》                                  |
| 15 ページ<br>カ) 公共交通の維持・確保のあり方<br>■移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく取組への賛同意向 | グラフ<br>《 <u>地区別</u> 》                                 | グラフ<br>《 <u>地域別</u> 》                                  |
| 15 ページ<br>カ) 公共交通の維持・確保のあり方   | ■移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく <u>取組</u> への賛同意向 | ■移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく <u>取組み</u> への賛同意向 |

| 該当箇所   | 修正前   | 修正後  |
|--|---|--|
| 15 ページ<br>カ) 公共交通の維持・確保のあり方<br><b>■移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく取組への賛同意向</b> | ○地域としての維持確保の <u>取組み</u> への賛同意向は、各年代総じて60%程度。                | ○地域としての維持確保の <u>取組み</u> への賛同意向は、各年代総じて60%程度                  |
| 17 ページ<br>イ) 運行サービスに対する満足度<br>6 行目   | <b>⇒</b> 不満なサービスは「運行本数」、「運行時間帯」、「 <u>乗継</u> のしやすさ」の順に多い。    | <b>⇒</b> 不満なサービスは「運行本数」、「運行時間帯」、「 <u>乗継ぎ</u> のしやすさ」の順に多い。    |
| 17 ページ<br>グラフ<br><b>■不満なサービス（7路線合計）</b>  | <u>乗継</u> のしやすさ   | <u>乗継ぎ</u> のしやすさ   |
| 73 ページ   | エ) <u>乗継</u> のしやすさの市民の満足度                                   | エ) <u>乗継ぎ</u> のしやすさの市民の満足度                                   |
| 73 ページ<br>エ) <u>乗継</u> のしやすさの市民の満足度<br><u>《要因》</u><br>2 行目                         | ○バス聴き取り調査からは、「 <u>乗継</u> のしやすさ」を不満と思う割合は大幅に増加（バス利用者満足度の頁参照） | ○バス聴き取り調査からは、「 <u>乗継ぎ</u> のしやすさ」を不満と思う割合は大幅に増加（バス利用者満足度の頁参照） |

| 該当箇所                                       | 修正前   | 修正後  |
|--|---|--|
| 73 ページ<br>エ) 乗継のしやすさの市民の満足度<br>《要因》<br>5行目 | <u>乗継</u> のしやすさに関する満足度が向上しなかったものと考えられる。   | <u>乗継ぎ</u> のしやすさに関する満足度が向上しなかったものと考えられる。   |
| 73 ページ<br>エ) 乗継のしやすさの市民の満足度<br>《要因》<br>グラフ | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>乗継</u> のしやすさ (N=278)  | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>乗継ぎ</u> のしやすさ (N=278)  |
| 73 ページ<br>エ) 乗継のしやすさの市民の満足度<br>《要因》<br>グラフ | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>乗継</u> のしやすさ (N=153)  | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>乗継ぎ</u> のしやすさ (N=153)  |
| 74 ページ<br>地域特性                             | ○青堀駅や大貫駅周辺など市北部に主要施設がバス路線沿線に集中しているが、 <u>乗り継ぎ</u> 回数が多い、駅・停留所から遠い施設が存在   | ○青堀駅や大貫駅周辺など市北部に主要施設がバス路線沿線に集中しているが、 <u>乗継</u> 回数が多い、駅・停留所から遠い施設が存在  |
| 74 ページ<br>市民の日常的な行動や公共交通に関する利用状況・利用意向      | ○交通機関のサービスに対する満足度は、鉄道、高速バス、路線バスに共通して、 <u>乗り継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い<br>・鉄道は、運行本数、運行時間帯、鉄道・バスとの <u>乗り継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い。<br>・路線バスは、運行本数、運行時間帯、 <u>乗り継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い。 | ○交通機関のサービスに対する満足度は、鉄道、高速バス、路線バスに共通して、 <u>乗継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い<br>・鉄道は、運行本数、運行時間帯、鉄道・バスとの <u>乗継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い。<br>・路線バスは、運行本数、運行時間帯、 <u>乗継ぎ</u> のしやすさで不満度が高い。 |

| 該当箇所                                   | 修正前   | 修正後  |
|--|---|--|
| 74 ページ<br>市民の日常的な行動や公共交通に関する利用状況・利用意向  | ○路線バス利用者への調査では、鉄道駅での <u>乗り換え</u> 利用が多く、戸面原ダム線などでは学生（天羽高校）の利用が多い。<br>・運行サービスの満足度では、「満足+やや満足」>「不満+やや不満」であるが、運行本数、運行時間帯、 <u>乗り継ぎ</u> のしやすさの順に不満度が高い。 | ○路線バス利用者への調査では、鉄道駅での <u>乗換</u> 利用が多く、戸面原ダム線などでは学生（天羽高校）の利用が多い。<br>・運行サービスの満足度では、「満足+やや満足」>「不満+やや不満」であるが、運行本数、運行時間帯、 <u>乗継ぎ</u> のしやすさの順に不満度が高い。 |
| 74 ページ<br>市民の日常的な行動や公共交通に関する利用状況・利用意向  | ○公共交通の維持・確保のあり方として、積極的に利用する意向や維持するための活動への参加意向は高齢者ほど高い。<br>・公共交通の積極的な利用意向や維持するための活動への参加意向は高齢者ほど高く、維持する <u>取り組み</u> への賛同意向は全年齢で60%程度と高い。            | ○公共交通の維持・確保のあり方として、積極的に利用する意向や維持するための活動への参加意向は高齢者ほど高い。<br>・公共交通の積極的な利用意向や維持するための活動への参加意向は高齢者ほど高く、維持する <u>取り組み</u> への賛同意向は全年齢で60%程度と高い。         |
| 74 ページ<br>公共交通を必要とする人の生の声              | ○路線バスの利用者は運行本数が少ないことに対する不満が圧倒的<br>・利用者調査からは、運行本数や運行時間帯、 <u>乗継</u> のしやすさを不満に思う人が多く現状のバスサービスに不満な人のうち 80%以上が運行本数に不満                                  | ○路線バスの利用者は運行本数が少ないことに対する不満が圧倒的<br>・利用者調査からは、運行本数や運行時間帯、 <u>乗継ぎ</u> のしやすさを不満に思う人が多く現状のバスサービスに不満な人のうち 80%以上が運行本数に不満                              |
| 75 ページ<br>課題③日常生活の外出ニーズに応じた公共交通サービスの確保 | 鉄道利用者は「 <u>乗り継ぎ</u> のしやすさ」と「運行回数」の回答が多く、バス利用者は、「運行ルート」と「運行本数」といったサービス水準に対する不満の回答が多い。  | 鉄道利用者は「 <u>乗継ぎ</u> のしやすさ」と「運行回数」の回答が多く、バス利用者は、「運行ルート」と「運行本数」といったサービス水準に対する不満の回答が多い。  |
| 77 ページ<br>【公共交通に関する基本的な方針】             | 1 若年層から高齢者の外出目的・時間帯に応じた地域公共交通網の再編と鉄道～その他公共交通機関の <u>乗り継ぎ</u> 利便性向上を目指す   | 1 若年層から高齢者の外出目的・時間帯に応じた地域公共交通網の再編と鉄道～その他公共交通機関の <u>乗継</u> 利便性向上を目指す  |
| 78 ページ<br>基本方針 1                       | 若年層から高齢者の外出目的・時間帯に応じた地域公共交通網の再編と鉄道～その他公共交通機関の <u>乗り継ぎ</u> 利便性向上を目指す   | 若年層から高齢者の外出目的・時間帯に応じた地域公共交通網の再編と鉄道～その他公共交通機関の <u>乗継</u> 利便性向上を目指す  |
| 78 ページ<br>基本方針 1<br>7 行目～              | バス路線再編とともに、鉄道駅等の広域幹線交通機関と地域交通の <u>乗り継ぎ</u> 環境向上により、有機的かつ効率的に機能する公共交通ネットワークの構築を目指す。  | バス路線再編とともに、鉄道駅等の広域幹線交通機関と地域交通の <u>乗継</u> 環境向上により、有機的かつ効率的に機能する公共交通ネットワークの構築を目指す。   |

| 該当箇所   | 修正前   | 修正後  |
|--|---|--|
| 78 ページ<br>基本方針 2<br>3 行目～                      | 運転及び家族等の送迎による移動が困難な高齢者等の日常生活の足の確保が必須の <u>取組</u> となる。  | 運転及び家族等の送迎による移動が困難な高齢者等の日常生活の足の確保が必須の <u>取組み</u> となる。  |
| 80 ページ<br>■輸送力と需要密度との関係による各公共交通システムの位置付け<br>図下 | ②各交通システムの基本的な <u>取組</u> の方向性と地域公共交通確保維持事業の必要性   | ②各交通システムの基本的な <u>取組み</u> の方向性と地域公共交通確保維持事業の必要性   |
| 80 ページ<br>■幹線・支線の方向性<br>表                      | <u>取組</u> の基本的な方向性  | <u>取組み</u> の基本的な方向性  |
| 81 ページ<br>③交通結節点のあり方                           | 本計画における交通結節点とは、複数又は異なる交通手段を相互に連絡する <u>乗換え・乗り継ぎ</u> 地点をいう。   | 本計画における交通結節点とは、複数又は異なる交通手段を相互に連絡する <u>乗換・乗継</u> 地点をいう。   |
| 81 ページ<br>③交通結節点のあり方                           | ○スムーズな <u>乗換え</u> 機能  | ○スムーズな <u>乗換</u> 機能  |
| 84 ページ<br>(2) 実施体制<br>③地域(市民、民間企業等)            | 公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する <u>取組</u> への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。 | 公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する <u>取組み</u> への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。 |

| 該当箇所   | 修正前  | 修正後   |
|--|--|---|
| 87 ページ<br><b>【事業3】JR 内房線の利用促進</b><br>①事業概要<br>4行目                            | アンケート結果で不満の多い国鉄とバスの <b>乗継</b> について、全ての接続改善は不可能であるため、より需要が高いと考えられる乗継パターンから優先して接続改善に取り組む。  | アンケート結果で不満の多い国鉄とバスの <b>乗継ぎ</b> について、全ての接続改善は不可能であるため、より需要が高いと考えられる乗継パターンから優先して接続改善に取り組む。  |
| 91 ページ<br>目標④地域にあった移動手段の導入<br><b>【事業10】</b> 地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入<br>①事業概要 | <b>【事例】</b> 愛媛県八幡浜市・交通空白地有償運送の <b>取組</b>   | <b>【事例】</b> 愛媛県八幡浜市・交通空白地有償運送の <b>取組み</b>   |
| 95 ページ<br>②実施全体とスケジュール<br>表下   | <b>【事業15】</b> 市の公共交通の現状に対する理解を深める <b>取組</b> の実施  | <b>【事業15】</b> 市の公共交通の現状に対する理解を深める <b>取組み</b> の実施  |
| 98 ページ<br>(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し<br>○事業実施状況の評価（年に1回実施）                 | : 公共交通計画の <b>取組み</b> 実施状況（公共交通のサービス水準等の運行状況、住民主体の <b>取組</b> や交通事業者の <b>取組</b> 等）を把握し、その取組実施効果としての「再編路線数・延長」「施策導入地域数や影響人口・世帯数」などの実施状況とそれに基づく効果（アウトカム）を毎年度評価し、 <b>目標年次に向けたスパイラルアップ</b> を目指す。 | : 公共交通計画の <b>取組</b> 実施状況（公共交通のサービス水準等の運行状況、住民主体の <b>取組み</b> や交通事業者の <b>取組み</b> 等）を把握し、その取組実施効果としての「再編路線数・延長」「施策導入地域数や影響人口・世帯数」などの実施状況とそれに基づく効果（アウトカム）を毎年度評価し、 <b>目標年次に向けたスパイラルアップ</b> を目指す。 |
| 81 ページ<br>③交通結節点のあり方<br>3行目  | このため、「スムーズな <b>乗換え</b> 機能」、「不安なく快適に待てる空間」、「利用しやすい交通施設」といった役割が求められる。  | このため、「スムーズな <b>乗換</b> 機能」、「不安なく快適に待てる空間」、「利用しやすい交通施設」といった役割が求められる。  |

| 該当箇所                                       | 修正前  | 修正後   |
|--|--|---|
| 79 ページ<br>■各公共交通システムの機能分担<br>高速バス          | ○東京駅、新宿駅、千葉駅、横浜駅及び羽田空港との広域的な移動を可能とする交通<br>○鉄道と比較して乗換え回数が少なく、着席したまま移動可能で、目的地によっては鉄道を越える速達性を有する輸送が可能 | ○東京駅、新宿駅、千葉駅、横浜駅及び羽田空港との広域的な移動を可能とする交通<br>○鉄道と比較して乗換回数が少なく、着席したまま移動可能で、目的地によっては鉄道を越える速達性を有する輸送が可能 |
| 1 ページ<br>(2) 計画の位置付け<br>11 行目              | 状況の変化に伴う移動手段確保等公共交通を取りまく状況を、具体的なデータに基づき定量的に把握し、網形成計画の評価とともに、今後5年間の地域公共交通施策を検討します。                  | 状況の変化に伴う移動手段確保等公共交通を取り巻く状況を、具体的なデータに基づき定量的に把握し、網形成計画の評価とともに、今後5年間の地域公共交通施策を検討します。                 |
| 72 ページ<br>ウ) タクシー利用者満足度<br>《要因》<br>グラフ     | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>乗り心地・乗りやすさ</u> (N=304)   | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>車両の乗り心地・乗りやすさ</u> (N=304)   |
| 72 ページ<br>ウ) タクシー利用者満足度<br>《要因》<br>グラフ     | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>乗り心地・乗りやすさ</u> (N=177)   | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>車両の乗り心地・乗りやすさ</u> (N=177)   |
| 73 ページ<br>エ) 乗継のしやすさの市民の満足度<br>《要因》<br>グラフ | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>待合環境</u> (N=279)   | (参考) ■前回調査(H29)の満足度<br><u>停留所の待合環境</u> (N=279)  |
| 73 ページ<br>エ) 乗継のしやすさの市民の満足度<br>《要因》<br>グラフ | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>待合環境</u> (N=152)   | (参考) ■今回調査(R04)の満足度<br><u>停留所の待合環境</u> (N=152)  |

| 該当箇所                                       | 修正前   | 修正後   |
|--|---|---|
| 6 ページ、7 ページ<br>タイトル                        | ④路線バス<br>⑤タクシー<br><u>⑥タクシー運賃助成制度</u><br><u>⑦自家用有償運送（交通空白地有償運送）</u><br><u>⑧介護タクシー</u><br><u>⑨福祉有償運送</u><br><u>⑩スクールバス</u><br><u>⑪高齢者等移動サービス</u><br><u>⑫移動に対する行政負担額</u> | ④路線バス<br>⑤タクシー<br><u>⑥タクシー運賃助成制度</u><br><u>⑦自家用有償運送（交通空白地有償運送）</u><br><u>⑧介護タクシー</u><br><u>⑨福祉有償運送</u><br><u>⑩スクールバス</u><br><u>⑪高齢者等移動サービス</u><br><u>⑫移動に対する行政負担額</u> |
| 6 ページ<br>タクシー運賃助成制度<br>タイトル                | タクシー運賃助成 <u>制度</u>  | タクシー運賃助成 <u>事業</u>  |
| 6 ページ<br>タクシー運賃助成制度<br>1～2 行目              | ○令和元年 7 月から、65 歳以上の免許を持たない高齢者等を対象とした「タクシー運賃助成 <u>制度</u> 」を開始。   | ○令和元年 7 月から、65 歳以上の免許を持たない高齢者等を対象とした「タクシー運賃助成 <u>事業</u> 」を開始。   |
| 7 ページ<br>⑫移動に対する行政負担額<br>3 行目              | タクシー運賃助成 <u>制度</u> が約 1,500 万円、   | タクシー運賃助成 <u>事業</u> が約 1,500 万円、   |
| 9 ページ<br>(4) 交通事業者等ヒアリング調査<br>タクシー<br>1 行目 | ○タクシー運賃助成 <u>制度</u> の開始もあり、利用者数・売り上げともに導入前よりも増加。  | ○タクシー運賃助成 <u>事業</u> の開始もあり、利用者数・売り上げともに導入前よりも増加。  |
| 10 ページ<br>■各種アンケート・聴き取り調査概要                | ④タクシー運賃助成 <u>制度</u> 登録者アンケート調査  | ④タクシー運賃助成 <u>事業</u> 登録者アンケート調査  |

| 該当箇所  | 修正前                                       | 修正後                                       |
|---|---|---|
| タイトル  |   |   |
| 10 ページ<br>■各種アンケート・聴き取り調査概要<br>④タクシー運賃助成制度登録者アンケート<br>調査対象者欄      | 「タクシー運賃助成制度」へ登録している方 1,000 人（登録情報から無作為抽出） | 「タクシー運賃助成事業」へ登録している方 1,000 人（登録情報から無作為抽出） |
| 19 ページ<br>④タクシー運賃助成事業登録者アンケート<br>見出し                              | ア) タクシー運賃助成制度登録者の送迎状況                     | ア) タクシー運賃助成事業登録者の送迎状況                     |
| 19 ページ<br>④タクシー運賃助成事業登録者アンケート<br>見出し                              | イ) タクシー運賃助成制度の活用による生活の変化                  | イ) タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化                  |
| 19 ページ<br>④タクシー運賃助成事業登録者アンケート<br>イ) タクシー運賃助成制度の活用による生活の変化<br>1 行目 | ○タクシー運賃助成制度の活用が、                          | ○タクシー運賃助成事業の活用が、                          |

| 該当箇所  | 修正前   | 修正後   |
|---|---|---|
| 21 ページ<br>(3) 市民の移動実態に関する小学校区別の整理   | 統計データや市民アンケート・ <u>タクシー助成制度</u> 利用状況について、小学校区別の特性について整理した。                                       | 統計データや市民アンケート・ <u>タクシー運賃助成事業</u> 利用状況について、小学校区別の特性について整理した。                                     |
| 22 ページ<br>地区概況  | ※商業施設及び医療機関は、市民アンケート調査やタクシー運賃助成 <u>制度</u> 利用状況から日常的に買物・通院で利用する施設として回答があった主要な施設のみ掲載し、他の地区も同様とする。 | ※商業施設及び医療機関は、市民アンケート調査やタクシー運賃助成 <u>事業</u> 利用状況から日常的に買物・通院で利用する施設として回答があった主要な施設のみ掲載し、他の地区も同様とする。 |
| 24 ページ、<br>28 ページ、<br>32 ページ、<br>36 ページ、<br>40 ページ、<br>44 ページ、<br>48 ページ、<br>52 ページ、<br>56 ページ、<br>60 ページ、<br>64 ページ、<br>68 ページ<br>図見出し | ■タクシー運賃助成 <u>制度</u> を活用して訪問している場所   | ■タクシー運賃助成 <u>事業</u> を活用して訪問している場所   |
| 25 ページ、<br>29 ページ、<br>33 ページ、<br>37 ページ、<br>41 ページ、<br>45 ページ、<br>49 ページ、<br>53 ページ、<br>57 ページ、<br>61 ページ、<br>65 ページ、                   | ■タクシー運賃助成 <u>制度</u> の活用による生活の変化   | ■タクシー運賃助成 <u>事業</u> の活用による生活の変化   |

| 該当箇所  | 修正前   | 修正後  |
|---|---|--|
| 68 ページ<br>グラフ見出し                            |   |  |
| 68 ページ<br>■ タクシー運賃助成制度の活用による生活の変化           | ※タクシー運賃助成制度登録者アンケートで当該項目の回答がなかったため、図化しなかった。   | ※タクシー運賃助成事業登録者アンケートで当該項目の回答がなかったため、図化しなかった。  |
| 74 ページ<br>公共交通を必要とする人の生の声                   | ○タクシー運賃助成制度により家族の負担減、外出機会の増加に繋がっているが、地区によってはタクシーの配車がないといった不満がある。  | ○タクシー運賃助成事業により家族の負担減、外出機会の増加に繋がっているが、地区によってはタクシーの配車がないといった不満がある。   |
| 75 ページ<br>課題④地域特性に応じた外出支援策の検討<br>7 行目       | また、「タクシー運賃助成制度」や社会福祉協議会で実施中の「交通手段支援事業」の利用者、既存の路線バス利用者が重複することで、路線バス1運行あたりの輸送人数が低下し、バス事業者の収支率の低下に繋がることが考えられる。   | また、「タクシー運賃助成事業」や社会福祉協議会で実施中の「交通手段支援事業」の利用者、既存の路線バス利用者が重複することで、路線バス1運行あたりの輸送人数が低下し、バス事業者の収支率の低下に繋がることが考えられる。  |
| 10 ページ<br>④ タクシー運賃助成制度登録者アンケート調査<br>主な調査項目欄 | ○登録者の属性<br>○助成制度の利用状況<br>○助成制度以外の交通手段<br>○助成制度への不満<br>○今後の利用意向  | ○登録者の属性<br>○助成事業の利用状況<br>○助成事業以外の交通手段<br>○助成事業への不満<br>○今後の利用意向   |
| はじめに<br>13 行目～17 行目                         | 富津市は、「公共交通を必要とする人のためのものであること」、「公共交通というバトンを次世代に繋ぐため、持続可能性を確保するものであること」の2つを基本的な考え方として、平成30年3月に富津市地域公共交通網形成計画を策定し、これまでタクシー運賃助成事業や交通空白地対策など新たな施策を実施してきたほか、富津浅間山バスストップの開設による都心とのアクセス向上など、既存公共交通の維持確保と利便性の向上に努めてきました。 | 富津市は、「公共交通を必要とする人のためのものであること」、「公共交通というバトンを次世代につなぐため、持続可能性を確保するものであること」の2つを基本的な考え方として、平成30年3月に富津市地域公共交通網形成計画を策定し、これまでタクシー運賃助成事業や交通空白地対策など新たな施策を実施してきたほか、富津浅間山バスストップの開設による都心とのアクセス向上など、既存公共交通の維持確保と利便性の向上に努めてきました。 |

| 該当箇所   | 修正前   | 修正後  |
|--|---|--|
| 70 ページ<br>ア) バス利用者<br>満足度<br>《要因》            | ⇒バス運行本数減が利用者数の減少に <u>繋がり</u> 、  | ⇒バス運行本数減が利用者数の減少に <u>つながり</u> 、  |
| 74 ページ<br>見出し<br>策定に関する基<br>本的な考え方<br>3～4 行目 | ○公共交通というバトンを次世代に <u>繋ぐ</u> ため、  | ○公共交通というバトンを次世代に <u>つなぐ</u> ため、  |
| 74 ページ<br>見出し<br>公共交通を必要<br>とする人の生の<br>声     | ○タクシー運賃助成制度により家族の負担減、外出機会の増加に <u>繋がっている</u> が、地区によってはタクシーの配車がないといった不満がある。 | ○タクシー運賃助成制度により家族の負担減、外出機会の増加に <u>つながっている</u> が、地区によってはタクシーの配車がないといった不満がある。 |
| 75 ページ<br>課題④<br>9 行目                        | 率の低下に <u>繋がる</u> ことが考えられる。  | 率の低下に <u>つながる</u> ことが考えられる。  |
| 76 ページ<br>課題⑥<br>3 行目                        | 人口減少が見込まれる中で、公共交通を次世代に <u>繋ぐ</u> ためには、                                    | 人口減少が見込まれる中で、公共交通を次世代に <u>つなぐ</u> ためには、                                    |
| 78 ページ<br>基本方針 3<br>1 行目                     | 公共交通を次世代に <u>繋ぐ</u> ためには、   | 公共交通を次世代に <u>つなぐ</u> ためには、   |

| 該当箇所  | 修正前   | 修正後  |
|---|---|--|
| 91 ページ<br>【事業 10】<br>①事業概要                      | 追記  | <u>また、調査研究に際し、運行の効率化を図るための情報技術の活用も視野に入れた検討を行う。</u>   |
| 98 ページ<br>(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し<br>16 行目 | 画の目標年度における達成度評価と計画見直し」に <u>繋げ</u> られる「現実的な進行管理」を行う。 | 画の目標年度における達成度評価と計画見直し」に <u>つなげ</u> られる「現実的な進行管理」を行う。 |