資料３

富津市地域公共交通計画
（案）

令和５年　月

富津市

はじめに

富津市では、「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。

このような中、令和２年２月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染拡大により、公共交通機関の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、これまでの既存公共交通サービスを維持出来なくなることが懸念されます。さらに、環境問題への対応や地域社会の発展と国際目標である「持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ※)」への取組みも求められています。

こうした社会情勢の変化や法の趣旨等に対応し、令和５年度から５年間で実施する事業を明らかにした「富津市地域公共交通計画」を策定します。

本計画は、市民、交通事業者、行政だけでなく、商業・観光施設、医療機関等の多様な主体と連携し、公共交通を必要とする人のための地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を目指します。

※ＳＤＧｓとの関係性

ＳＤＧｓは、2015 年９月の国連サミットにおいて全会一致で採択された国際社会の共通目標であり、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、2030 年を年限とする 17 の目標（ゴール）と 169 のターゲットから構成される。

公共交通の分野においても、目標 11 の中で「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と掲げられている。

本市においても、ＳＤＧｓ達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進します。

#【　目　次　】

頁
１　計画の概要　……………………………………………………………………………………１
（１）計画の目的　………………………………………………………………………………１
（２）計画の位置付け　…………………………………………………………………………１
（３）計画区域　…………………………………………………………………………………１
（４）計画年次　…………………………………………………………………………………２

２　公共交通の現状　………………………………………………………………………………３
（１）地域特性　…………………………………………………………………………………３
（２）市の主な関連計画での公共交通の位置付け　……………………………………………４
（３）公共交通機関等の状況　…………………………………………………………………５
（４）交通事業者等ヒアリング調査　…………………………………………………………９

３　市民の移動実態やニーズ把握調査　…………………………………………………………10
（１）各種アンケート・聴き取り調査概要　…………………………………………………10
（２）各種調査結果　……………………………………………………………………………11
①市民アンケート調査　………………………………………………………………………11
②路線バス利用者聴き取り調査　……………………………………………………………16
③高速バス利用者聴き取り調査（富津浅間山ＢＳ、国道富津浅間山）……………………18
④タクシー運賃助成事業登録者アンケート　………………………………………………19
（３）市民の移動実態に関する小学校区別の整理　……………………………………………21

４　網形成計画で定めた指標等の評価　…………………………………………………………69
（１）実施事業と評価指標の目標達成状況　…………………………………………………69
（２）目標達成状況の評価（アンケート等で目標が定められていた指標を対象に）……………70

５　公共交通に関する調査に基づく課題　………………………………………………………74

６　地域公共交通計画に関する基本的な方針　…………………………………………………77
（１）公共交通に関する基本的な方針　………………………………………………………77
（２）公共交通ネットワークのあり方　………………………………………………………79

７　計画の目標及び実施事業　……………………………………………………………………83
（１）目標及び実施事業　………………………………………………………………………83
（２）実施体制　…………………………………………………………………………………84
（３）実施事業の概要　…………………………………………………………………………85

８　計画の達成状況の評価　………………………………………………………………………98
（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　………………………………98
（２）評価の方法及びスケジュール　…………………………………………………………99
参考資料　……………………………………………………………………………………………100

1　計画の概要

（１）計画の目的

富津市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）は、平成 30 年 3 月に富津市が策定した富津市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）を引き継ぎ、令和 5 年度以降の本市における地域公共交通のマスタープラン策定を目的とするものです。

計画策定にあたっては、令和 2 年 3 月以降の新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化・多様化や、それに伴う公共交通利用者の減少を踏まえ、網形成計画で掲げた計画の目標や具体的事業の進捗状況を把握するとともに、その事業実施により得られた効果（評価指標）を検証し、事業継続や事業見直し等の検討を行い、今後 5 年間の地域公共交通の取組みを策定します。

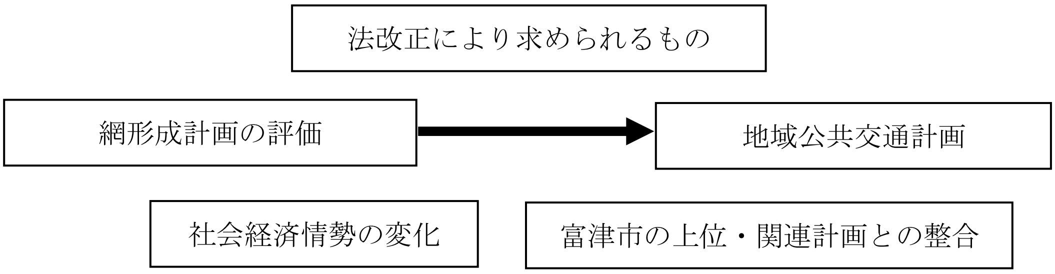
（２）計画の位置付け

令和 2 年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）の改正に伴い、平成 30 年 3 月に策定した網形成計画に代わる新たな法定計画の作成が努力義務化され、「富津市地域公共交通計画」を策定するものです。

法定計画としての地域公共交通計画は、以下に示す計画対象や実効性の確保を踏まえ策定する必要があります。

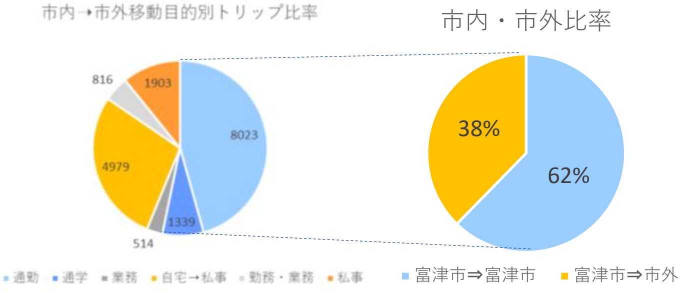
- 公共交通ネットワークの確保に加え、運行ダイヤや運賃等のサービス水準も対象とした総合的な改善に取り組む
- 地域の輸送資源を総動員し、それを具体的計画に盛り込むことができる
- 定量的な目標設定や毎年度の評価の仕組みを示し、ＰＤＣＡの取組みを強化する

このようなことから本計画は、高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等、社会経済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。



（３）計画区域

平成 30 年パーソントリップ調査（右図参照）によると、市内移動と市外移動の比率は、市内移動 62%、市外移動 38%であり、富津市民の日常生活圏域は、君津市や木更津市、千葉市や東京都等の市外への移動が拡大し、特に通勤や私事利用の比率が高い。



しかし、自動車以外の手段で市外に行くためには、市内を運行する鉄道やバス等を利用することになることから、本計画の検討対象区域は、市民の生活圏及び都心等の広域アクセスを配慮しつつ、富津市全域とします。

（４）計画年次

本計画の期間は、2023 年度（令和 5 年度）から 2027 年度（令和 9 年度）までの 5 年間とします。

また、計画期間内においても、社会情勢や市民ニーズ等の変化に適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■富津市地域公共交通計画と主な関連計画の計画期間

年度	～2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028～
富津市みらい構想（令和 4 年 6 月）		2022～2031						
富津市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）	2016～2035							
第 2 期富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 4 年 3 月改定版）	2020～2024							
富津市地域公共交通計画		計画策定	2023～2027					

【公共交通を取り巻く社会情勢】

国では、地域公共交通を取り巻く情勢は大きく変化しており、人口減少社会における生産性の向上という観点も踏まえ、次のような施策例など、更なる取組みの強化に向けた検討を行っている。

〇MaaS とは？

MaaS は個々人の移動ニーズに対して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスで、観光・医療など交通以外のサービス等との連携することで、利便性向上・課題解決に資する重要な手段となるもの。

〇自動運転の展開

ドライバーが行う運転中の認知や判断、操作などを、人間に代わってシステムが行うもの。2023 年 4 月より、特定の条件下（制限されたエリアの行動など）での完全自動運転「レベル 4」が認められることとなっている。

北海道上士幌町では、令和 4 年 12 月より自動運転バスの定常運行を開始。現状では自動運転レベル 2（ドライバーの監視が必要）だが、2023 年度中にレベル 4 へ移行する予定。

〇AI 乗合オンデマンド交通の運行

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。各地で実証運行・導入が進んでいる。

長野県茅野市では、令和 4 年 10 月より AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の運行を開始（それ以前は実証運行）。一部の路線を除き、定時定路線型の路線を廃止し、「のらざあ」置き換え。隣接する原村でも導入に向けた動き。

2　公共交通の現状

（１）地域特性

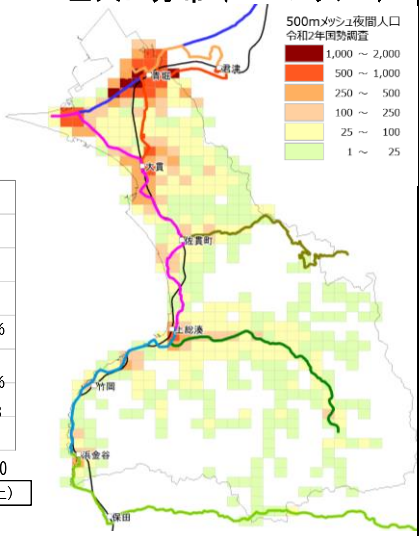
①地形的条件

○南房総地域の玄関口に位置し、アクアライン開通で首都圏とのアクセス向上
○地形は市北部が平坦で、中部から南部にかけて丘陵地が形成

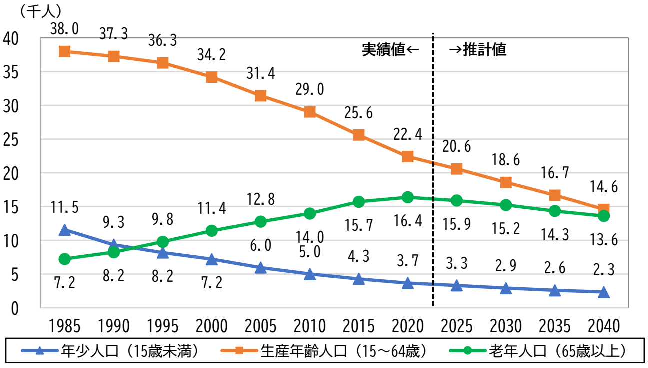
②人口動向

○総人口は令和２年 10 月１日現在 42,465 人で、昭和 60 年をピークに減少傾向
○年齢３区分別人口は年少人口、生産年齢人口の減少に続き、老年人口も令和２年をピークに減少に転じる見込み（富津市人口ビジョン 2040）
○高齢化率は令和２年 10 月１日現在 38.6%と、県平均 27.6%より高い。
○人口は市北部富津地区を中心に多く、鉄道や路線バス沿線に人口が分布しているが、バスが運行していない地域にも一定の人口がある

■人口分布（500mメッシュ）



■年齢３区分別人口

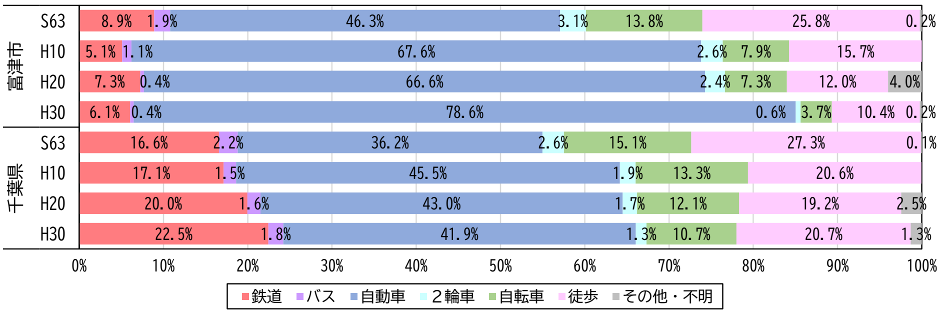


※実績値は国勢調査、推計値は「国立社会保障・人口問題研究所」

③交通手段特性

○館山自動車道は令和２年３月に富津中央 IC～富津竹岡 IC 間で４車線化、同区間内に富津浅間山ＢＳが設置され、令和元年 10 月に供用開始
○自動車分担率は 78.6%と千葉県平均（41.9%）より高く、また鉄道、路線バスは合計 10%未満と県平均より低く、自動車依存度が高い。
○自動車保有台数は、ここ数年は横ばい傾向、自家用車中心の社会となっている。

■代表交通手段別分担率（全目的）　　資料：東京都市圏パーソントリップ調査



④主要施設配置状況

○青堀駅や大貫駅周辺など北部を中心に商業施設や医療機関が多数集中し、中部から南部にかけて鉄道駅周辺や路線バス沿線に立地
○マザー牧場、鋸山、富津公園などの観光施設は点在的に立地

⑤市の財政状況

○平成 27 年度から令和元年度までを計画期間とした「経営改革プラン」の取組みにより、財政指標の改善もみられるものの、今後の財政見通しでは、市税収入が急激に減少する見込みであり、引き続き経営改革に取り組んでいる。

⑥観光動向

○マザー牧場、鋸山、ゴルフ場などの観光資源を有するが、観光客は近年減少傾向にあった。さらに新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、令和 3 年度はやや回復し年間約 160 万人が訪れた。特に夏休み期間中の８月が最も多い。

（２）市の主な関連計画での公共交通の位置付け

①最上位計画「富津市みらい構想」（令和４年６月）

【計画期間】2022 年度（令和４年度）～2031 年度（令和 13 年度）
【施策テーマ】テーマ７　快適で便利なまち
【目指す 10 年後の姿】地域の皆さんや民間事業者との連携により交通利便性が向上したまち
【基本方針】公共交通を必要とする人のために、多様な主体が連携し、移動手段の確保を図っていきます。
➡**【重点施策】**様々な移動手段の導入に向けた取組みを進めます。

②優先計画「第２期富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（令和４年３月改定版）

【計画期間】2020 年度（令和２年度）～2024 年度（令和６年度）
【基本目標】〇くらしやすく、移住しやすい環境づくり➡**【基本的な施策の方向】**交通利便性を高める

【交通利便性を高める】　地域や民間事業者と連携し、交通利便性の向上を目指します。

〇具体的な取組みと目標値（重要業績評価指標）

	施策	目標値
行政の取組み	市内の交通利便性維持、向上 ＜事業＞　・富津市地域公共交通網形成計画に基づく事業	公共交通網の整備に満足している人の割合（市民アンケート調査） 11.8％（H30）⇒25％（R6）
地域・民間ができること	・民間企業所有のマイクロバスを使用していないときに活用する。	
市民ができること	・車を出すボランティアと利用したい高齢者などをマッチングする。	

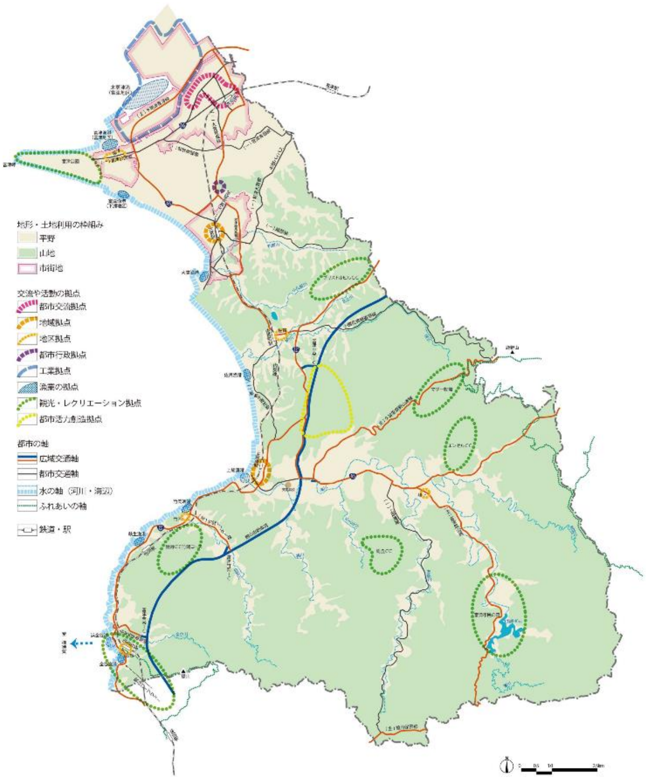
③関連計画「富津市都市計画マスタープラン」（平成 29 年３月）

【計画期間】
2016 年（平成 28 年）～2035 年（令和 17 年）
【将来都市像】『豊かな自然に包まれた安全、安心で、潤いのある暮らしを支え育むまち　富津』
【都市づくりの基本的な考え方】
〇誰もが安全・安心、快適に暮らせる都市づくり
〇富津の魅力・資源を活かす都市づくり
〇市民・企業・行政がみんなで進める都市づくり

《公共交通の整備方針》
・高齢者や子ども等が、安全・快適に目的地へ行けるよう、地域の実情に適した公共交通網の構築に努めます。
・駅の利用しやすい環境の整備を促進します。
・高速バスについては、バスストップやバスターミナルなどの整備や便数の増強を促進します。

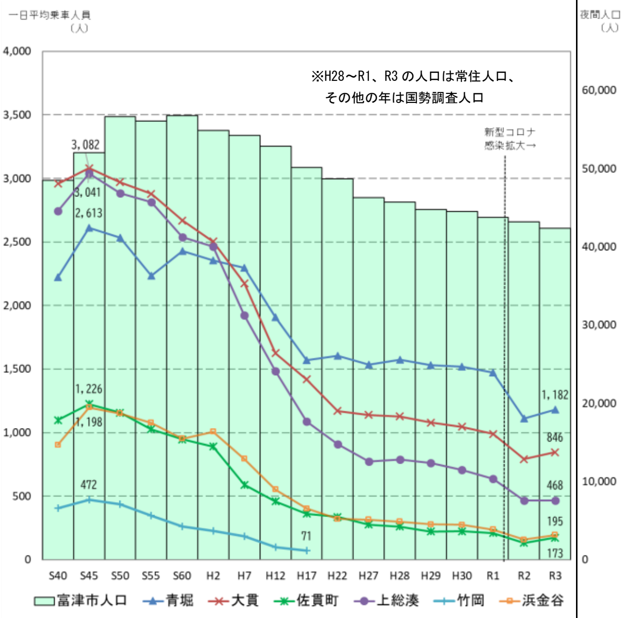
《環境への負荷の小さい都市づくり方針》
・公共交通の利用を促進するとともに、公共交通機関の低公害車両や効率的な運行システムの導入を促進します。

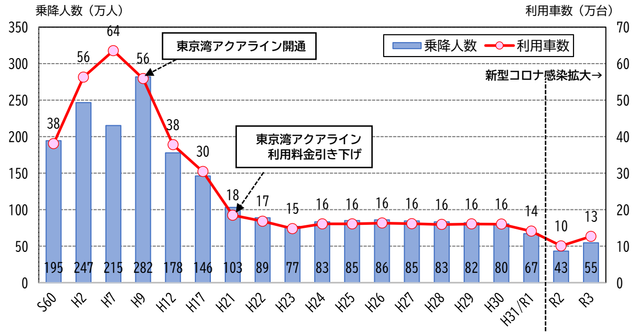
■将来都市構造

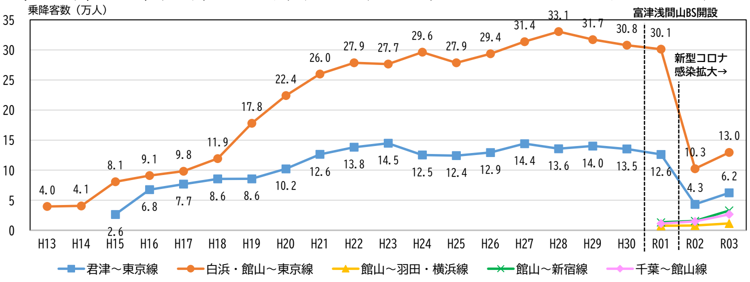


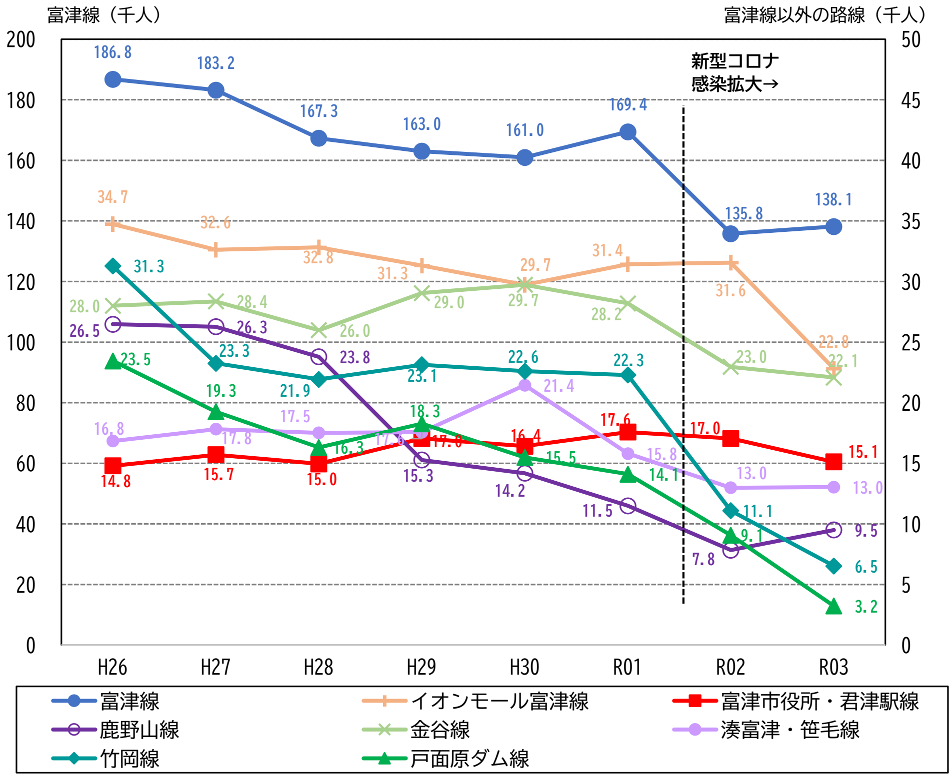
（３）公共交通機関等の状況

<table>
<tr><td>①鉄道</td><td>○JR 内房線が市の北西部の市街地から南西部の海岸部を運行中で、６つの駅があり、乗客数は昭和 45 年をピークに減少し、近年は横ばい傾向で推移、新型コロナ感染拡大の影響で令和２年は減少するも、令和３年には増加
○富津市に隣接する君津駅以南の区間は単線区間であり、令和３年３月のダイヤ改正で、日中時間帯を中心に木更津-上総一ノ宮間で新型車両によるワンマン運転が開始
○６駅全てで、エレベーター等のバリアフリー化は未整備

■内房線各駅の一日平均乗客数

</td></tr>
<tr><td>②フェリー</td><td>○東京湾フェリーが富津市金谷港から横須賀市久里浜港を約 40 分で結び、「かなや丸」と「しらはま丸」の２隻で、１日 14 便運航中
○利用者数は東京湾アクアラインの開通（平成９年 12 月）及び平成 21 年からの利用料金引き下げにより減少。以降横ばい傾向にあったが、新型コロナ感染拡大の影響で令和２年は減少するも、令和３年には増加

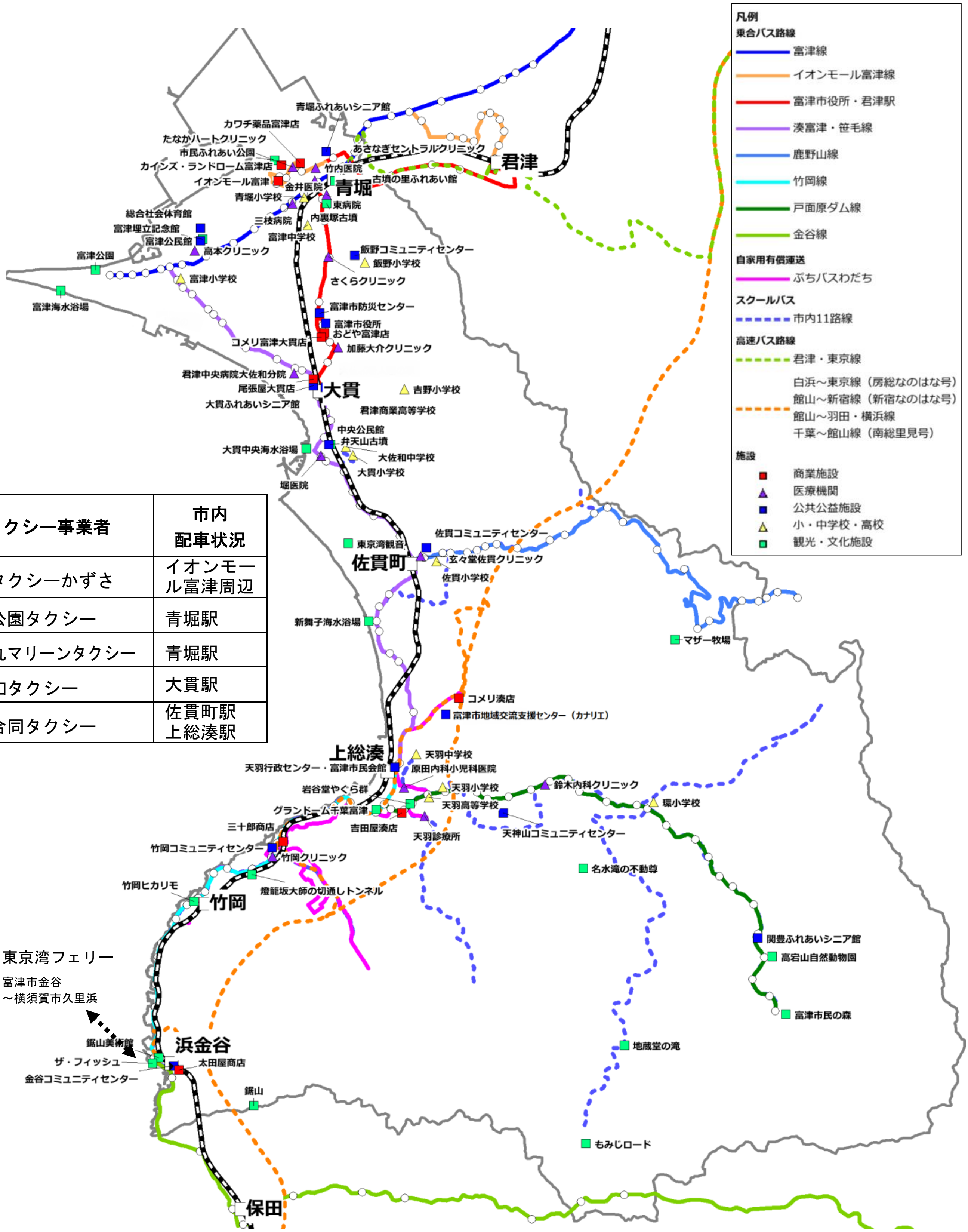
■東京湾フェリー利用状況

</td></tr>
<tr><td>③高速バス</td><td>○市内に停車する高速バスは、「君津～東京線」と「白浜・館山～東京線」の２路線であったが、令和元年 10 月の富津浅間山ＢＳ開設に伴い、「館山～羽田・横浜線」、「館山～新宿線」、「千葉～館山線」の３路線が新たに利用可能になった。
○富津浅間山ＢＳは開設直後に新型コロナウイルス感染拡大による影響もあり、当初想定よりも利用者は少ない。従来より運行している「君津～東京線」と「白浜・館山～東京線は感染拡大以前は横ばいの傾向
○令和４年９月より、千葉～館山線の一部便の東京湾フェリーバス停への乗入を開始

■高速バス乗降客数

</td></tr>
</table>

④路線バス	○日東交通が８路線を運行中 ○新型コロナウイルス感染拡大以前は、富津線やイオンモール富津線、竹岡線、富津市役所・君津駅線などでは横ばいから増加で堅調に推移 ○新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等の影響により、多くの路線では利用者数が大きく減少。特に富津線、竹岡線、戸面原ダム線で大きく減少 ○イオンモール富津線、竹岡線、戸面原ダム線は令和３年も減少が続いているが、それ以外の路線では減少に歯止めがかかり、微減～微増である。 ○網形成計画の施策として、鉄道との接続改善など各路線ダイヤ改正を実施 **■路線バス年間利用者数** 
⑤タクシー	○タクシー事業者は、市内に４事業所（富津公園タクシー、日の丸マリーンタクシー、大佐和タクシー、天羽合同タクシー）があり、市の北部（青堀駅）に配車が集中 ○平成 29 年 11 月から大佐和タクシーが営業開始（大貫地区）
⑥タクシー運賃助成事業	○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「タクシー運賃助成事業」を開始。令和元年度（７月～翌３月の９カ月間）は 698 人・7,547 枚、令和３年度は 1,320 人・30,207 枚の利用があった。 ○タクシー運賃助成事業は、本市を営業圏域とするタクシー事業者をはじめ、介護・福祉タクシー事業者等 21 事業者が参画している。（2022 年度）
⑦自家用有償運送（交通空白地有償運送）	○竹岡地区では平成 31 年４月から自家用有償運送「ぷちバスわだち」の運行を開始。初年度は 281 人/年の利用にとどまったが、令和２年 10 月に運行日や運賃などの運行サービスを見直し、令和３年には 722 人/年へ利用者数は増加 ○峰上地区では令和４年 12 月から自家用有償旅客運送「峰タク」の実証運行を開始。本格運行への移行を目指し、取組みが進められている。

⑧介護タクシー	○介護タクシー事業者は、市内に３事業所（介護タクシーたんぽぽ、かねだオークラ、わくわく）があり、公共交通機関の利用に支援を要する利用者を対象に運行
⑨福祉有償運送	○福祉有償運送事業者は、市内に２事業所（金谷温清会、わだち）があり、単独ではタクシー等の公共交通を利用できない身体障害者等を対象に運行
⑩スクール バス	○スクールバスは、大佐和中学校、天羽中学校、天羽小学校、環小学校への送迎を対象に、11 路線を運行中（2022 年度） ○スクールバス山中線、関豊線の２路線が市民混乗の路線だが、児童生徒以外の市民の利用はほとんどない。
⑪高齢者等移動サービス	○社会福祉協議会では、一人暮らし高齢者や高齢者世帯を対象に移動支援を図るため、「買物支援事業（令和２年度以降休止している）」や「交通手段支援事業（平成 29 年 4 月事業開始）」を実施中 ○自力での車の乗り降りが困難な障害者、要介護認定者には、乗降介助を行う福祉施策を実施中 ○岩坂地区では、１団体（岩坂お助けクラブ）が地区住民を対象に互助による輸送を実施している。
⑫移動に対する行政負担額	○市民等の移動に対する市の負担額は、路線バスが約 4,600 万円（市負担のほか国県負担約 1,800 万円）、スクールバスが約 1 億円、遠距離通学費補助金が約 100 万円、タクシー運賃助成事業が約 1,500 万円、竹岡地区有償運送が約 115 万円（市負担の他に国負担約 130 万円）、全体で約 1 億 6,300 万円（国県負担と合計で約 1 億 8,250 万円）を負担（令和３年度）

■市内公共交通網



タクシー事業者	市内 配車状況
京成タクシーかずさ	イオンモール富津周辺
富津公園タクシー	青堀駅
日の丸マリーンタクシー	青堀駅
大佐和タクシー	大貫駅
天羽合同タクシー	佐貫町駅 上総湊駅

（４）交通事業者等ヒアリング調査

市民や観光客など来訪者の定性的な利用特性や市の公共交通の問題点、地域公共交通の見直しにあたって留意すべき点等を把握するため、交通事業者（鉄道、フェリー、高速バス、路線バス及びタクシー）を対象に聴き取り調査・アンケート調査を行った。

鉄道	JR 東日本	○房総地域は日帰りニーズが高く、「サンキュー♡ちばフリーパス・フリー乗車券」、地域と連携した「駅からハイキング」、「鋸山ワイン」、「B.B.BASE 鹿野山」などの商品を販売 ○君津以南の市内各駅の利用促進のためには、パークアンドライドが可能な駅前駐車場の整備が必要。
フェリー	東京湾フェリー㈱	○マザー牧場・鴨川シーワールド等の観光施設や、ゴルフ場利用などとの乗船パック、船上ビアガーデンなどの船上企画券を販売中。 ○鋸山日本遺産候補地域と関連しクルーズ運航（販売）を検討。 ○利用者からＪＲ内房線とフェリーとの接続に対する要望がある。 ○二次交通としてレンタサイクルを実施するとともに、カーシェアリングの導入可能性を検討。 ○船員不足や燃料価格の上昇が課題。
高速バス	日東交通㈱	○コロナ禍で利用者が大幅に減少したため減便・計画運休を継続。 ○鋸山観光で千葉・館山線（南総里見号）の一部経路変更を実施。 ○富津浅間山ＢＳの利用促進をお願いしたい。
路線バス	日東交通㈱	○廃止代替バスを中心に、乗務員不足が課題。 ○利用者からはＪＲとの接続の要望はあるが、毎年実施されるダイヤ改正にすべて対応するのは困難である。 ○高速バス・フェリー・鋸山ロープウェイだけでなく、移動販売業者との連携（場所の提供など）も可能性を探っていきたい。 ○路線の再編については、路線を増やすことはできなくても、今あるものをうまく活用できる方策（路線の延伸など）を探っていきたい。また、より利用しやすい方策（雨の日限定のチケットなど）も検討していきたい。 ○待合所は、沿線の住民が設置したものが多く、維持管理の面で課題がある。 ○ＩＣカードはコストが高い。より低コストで導入できるキャッシュレス決済手段（PayPay など）も検討している。 ○ノーカー・サポート優待証の問い合わせが増加。富津市は免許返納率の伸びが大きく、タクシー運賃助成も問い合わせ増加に影響しているのではないか。 ○小学生への乗り方教室は引き続き実施していきたい。
タクシー	日ノ丸マリーンタクシー㈱ ㈲富津公園タクシー 天羽合同タクシー㈲ 京成タクシーかずさ㈱ ㈱大佐和タクシー ㈲鋸南タクシー	○タクシー運賃助成事業の開始もあり、利用者数・売り上げともに導入前よりも増加。 ○アプリ配車や決済端末の導入など、利用促進を図っている。 ○利用者からは、配車時間の短縮や助成券の利用枚数増加などの要望がある。 ○乗務員不足や燃料価格の上昇が課題。

3　市民の移動実態やニーズ把握調査

（1）各種アンケート・聴き取り調査概要

市民の日常的な行動や、公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などを把握するとともに、真に公共交通を必要とする公共交通利用者等の“生の声”を収集するため、以下の調査を行った。

■各種アンケート・聴き取り調査概要

	調査対象者	主な調査項目	調査方法	調査期間・調査日時	回収状況
①市民アンケート調査	市内の 3,300 世帯（住民基本台帳から無作為抽出）	○回答者の属性 ○日常的な行動（外出の多い 3 目的） ○公共交通（鉄道（JR 内房線）、路線バス、タクシー）の利用実態や満足度 ○将来的な運転免許返納の意思や理由 ○将来的な家族等の送迎への不安 ○公共交通の維持・確保に対する考え	郵送配布、郵送回収、WEB 回収	○調査期間… ８月４日（木） ～８月 26 日（金）	回収票数 1,160 票 （回収率 35.2%）
②路線バス利用者聴き取り調査	市内で運行中の路線バスのうち、金谷線を除く７路線の利用者	○利用者の属性 ○利用特性（目的、利用頻度など） ○満足度や不満なサービス ※乗降バス停含む	乗客へ調査票を渡し、調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式 （富津市内区間で調査）	○調査日・時間帯… 平日：９月 30 日（金） 休日：10 月１日（土） 両日の始発～終発	528 票 ・平日 294 票 ・休日 234 票
③高速バス利用者聴き取り調査	富津浅間山 BS 及び国道富津浅間山 BS の乗車客	○利用者の属性 ○BS 開設前からの行動変容 ○BS を利用する際の課題	高速バスを待つ乗客への聴き取り調査	○調査日・時間帯… 10 月 28 日（金） 始発～19 時ごろ	20 票
④タクシー運賃助成事業登録者アンケート調査	「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）	○登録者の属性 ○助成事業の利用状況 ○助成事業以外の交通手段 ○助成事業への不満 ○今後の利用意向	郵送配布、郵送回収	○調査期間… 10 月 27 日（木） ～11 月 11 日（金）	回収票数 595 票 （回収率 59.5%）

（２）各種調査結果

①市民アンケート調査

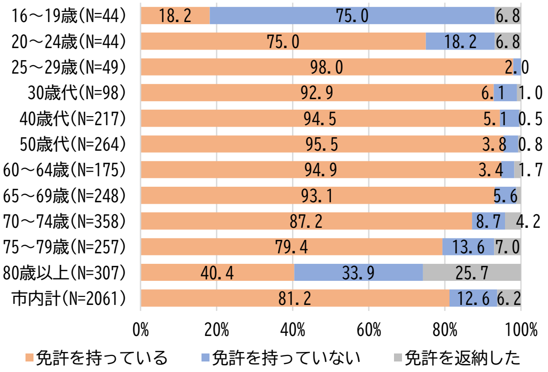
ア）日常的な行動（移動手段）

○運転免許の保有と自動車の保有は概ね連動するが、運転免許を保有する人の割合の方が高い（免許はあっても自動車を保有していない人がいる）

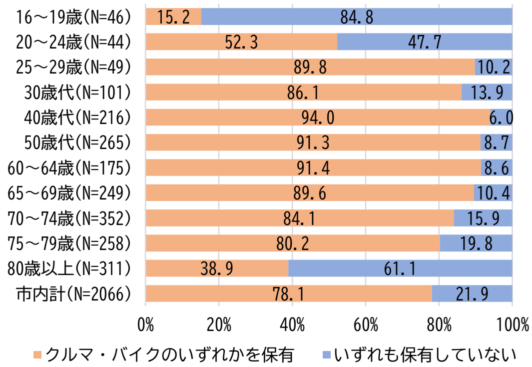
➡「運転免許を保有」・「クルマ・バイクのいずれかを保有」は市全域で 80%弱、25～79 歳では概ね 80%を超える。

➡16～19 歳、80 歳以上では「運転免許を未保有/返納」・「クルマ・バイクを未保有」が 60%を超えており、市全域で 80%弱、25～79 歳では 80%を超える。

■自動車の運転免許保有状況（年齢別）



■自動車の保有状況（年齢別）



■外出時の主な利用交通手段（年齢別）

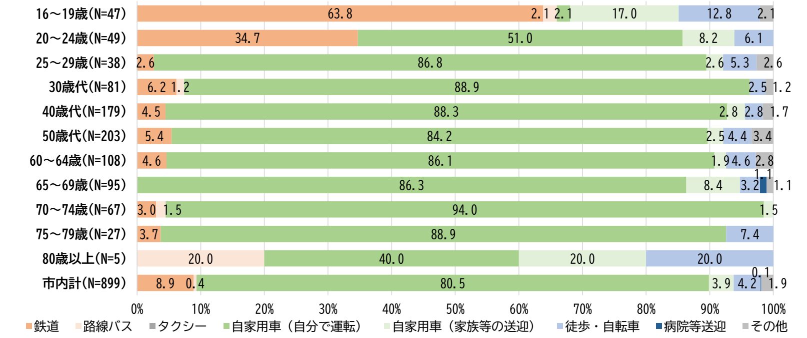
※市内計は年齢不明分を除く

通勤・通学の移動手段

➡16～19 歳を除き、「自家用車（自分で運転）」が最多。

➡公共交通（鉄道・路線バス）の比率は、24 歳以下で他の年代と比較して高い。

➡買物、通院と比較すると「鉄道」が 9%と高く、「自家用車（家族等の送迎）」が 4%と低い。

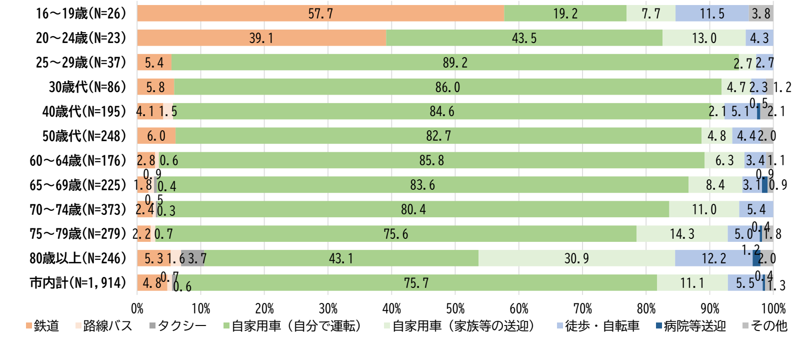


買物の移動手段

➡「自家用車（自分で運転+家族等の送迎）」で約 87%と自家用車での移動が中心。

➡24 歳以下では「鉄道」、70 歳以上で「自家用車（家族等の送迎）」が他の年代と比較すると高い。

➡自家用車（自分で運転+家族等の送迎）は通勤・通院よりもやや高い。

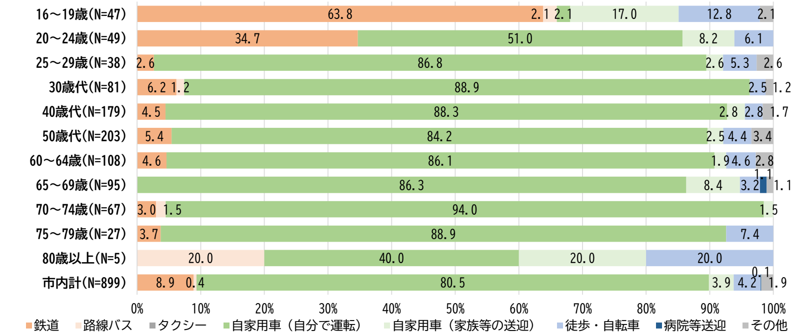


通院の移動手段

➡「自家用車（自分で運転+家族等の送迎）」で約 84%と自家用車での移動が中心。

➡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。

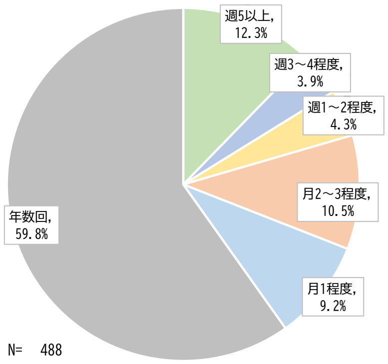
➡自家用車の移動でも、通勤・買物に比べて家族等の送迎の割合が 23%と高い。

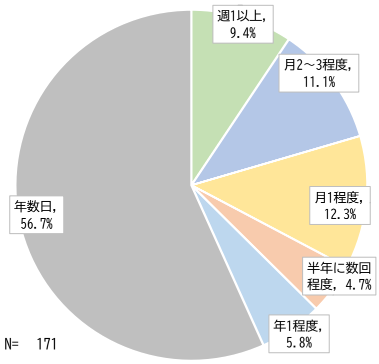


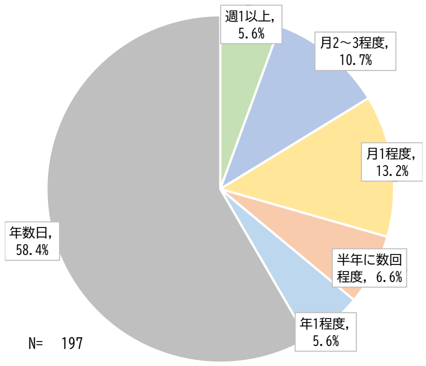
※市内計は年齢不明分を除く

イ）公共交通機関ごとの利用実態（利用頻度、利用特性）

➡各公共交通機関の利用頻度は「年数回」が半数以上。

<table>
<tr><th></th><th>利用頻度</th><th>その他の利用特性</th></tr>
<tr><td>鉄道</td><td>


※頻度の多い3つの移動に限らず、「鉄道を利用する」として頻度を回答したサンプルを集計。</td><td>
<u>利用する時間帯</u>
行き：朝方（～9時まで）と午前中（9時～12時まで）の利用が多く、92%を占める。
帰り：15時以降に帰りの利用が増加し、15時～21時までで 72%を占める。行きほどの集中はなく、帰りの時間帯は分散している。
<u>主な利用駅</u>
市内各地区の最寄り駅の利用が多いが、飯野地区や吉野地区では君津駅の利用が多い。市全体では青堀駅（25.5%）が最も多く、次いで上総湊駅（20.5%）、君津駅（20.0%）である。
<u>駅までの交通手段</u>
徒歩（34.0%）、家族等の送迎（27.1%）、自家用車（自分で運転）の順に多い。</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td>


※頻度の多い3つの移動に限らず、「路線バスを利用する」として頻度を回答したサンプルを集計。</td><td>
<u>主に利用する路線</u>
全体として利用者数は少ないが、各地区周辺を走行する路線を利用する割合が高いが、市全体では富津線（36.4%）、富津市役所・君津線（20.7%）、イオンモール富津線（13.2%）の利用が多い。
<u>主な利用時間帯</u>
行き：朝方（～9時まで）と午前中（9時～12時まで）の利用が多く、93%を占める。
帰り：夕方（15時～18時まで）の利用が約半数、その前後（12時～15時までの日中と 18時～21時までの夜間）の利用も約半数であり、21時以降の深夜時間帯の利用は少ない。</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>


※頻度の多い3つの移動に限らず、「タクシーを利用する」として頻度を回答したサンプルを集計。</td><td>
<u>利用している地区</u>
全体として利用者数は少ないが、青堀地区（21%）や大貫地区（19%）など市内北部エリアの方が利用が多い。
<u>主な利用時間帯</u>
行き：鉄道やバスに比べて時間に縛られないためか、9時～12時までの午前中の利用が約半数を占め、18時以降の夜間・深夜帯に利用する人も1割程度存在する。
帰り：午前中に帰りで利用する人は少なく、大半が 12時以降の利用であり、日中から深夜時間帯まで概ね1/4ずつである。</td></tr>
</table>

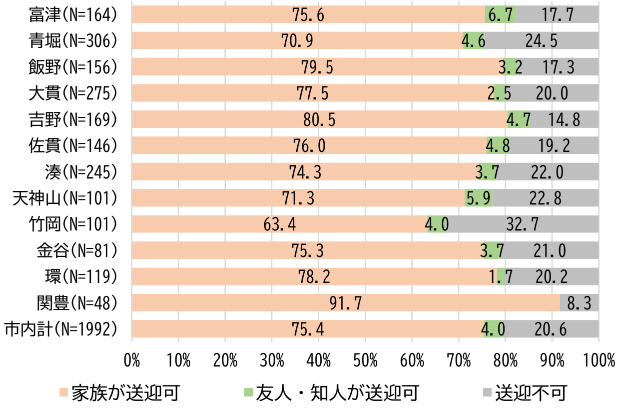
ウ）送迎の状況

○市全域では、送迎が可能（「家族が送迎可」+「知人・友人が送迎可」）な人は全体の約 80%であり、20%は送迎をしてくれる人が周りにおらず、移動の際には公共交通に頼らざるを得ないものと想定される。

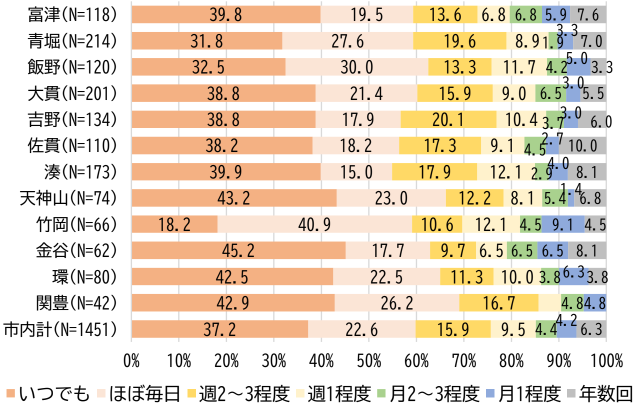
○多くのエリアで送迎不可は 20%程度であるものの、竹岡地区で送迎不可の割合が際立って高く（32.7%）、一方で関豊地区では 8.3%と低い。

○送迎の頻度では、「いつでも」→「ほぼ毎日」と高頻度ほど割合が多い傾向にあるものの、竹岡地区では「いつでも」は 20%程度にとどまり、「ほぼ毎日」が多い。週 1 未満（「月 2～3 程度」+「月 1 程度」+「年数回」）も、関豊（約 10%）から金谷（約 21%）と地域差がある。

■送迎の可否（地域別）



■送迎の頻度（送迎が可、地域別）

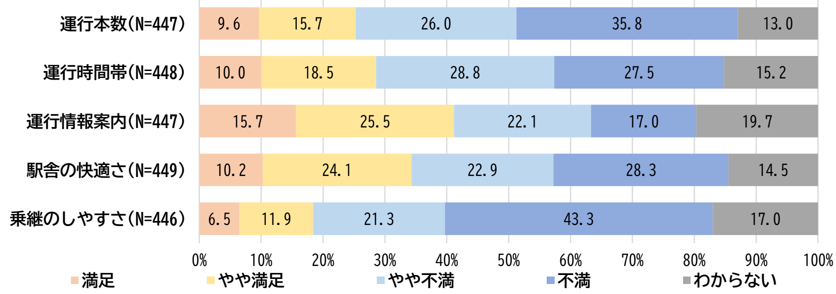


エ）サービスに対する満足度（利用者のみ）

【鉄道】

➡不満（「不満」+「やや不満」）の回答が多く、特に「運行本数」や「乗継ぎのしやすさ」では不満が 60%を超える。

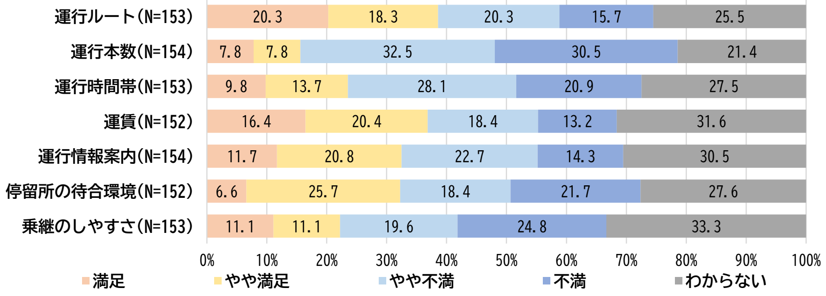
➡「運行情報案内」は他の項目と比較すると、満足（「満足」+「やや満足」）が多く 40%を超える。



【路線バス】

➡「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。

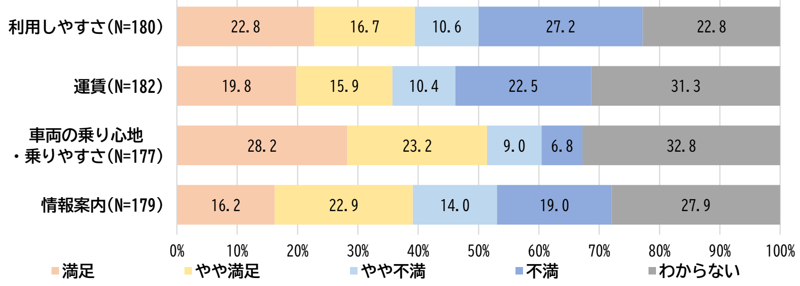
➡「運行本数」、「運行時間帯」、「停留所の待合環境」、「乗継ぎのしやすさ」が他の項目と比較すると「不満」+「やや不満」の回答が多い。



【タクシー】

➡「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」＋「やや満足」が回答者の半数を超えている。

➡「利用しやすさ」は他の項目と比較すると「不満」と「やや不満」の回答が多い。



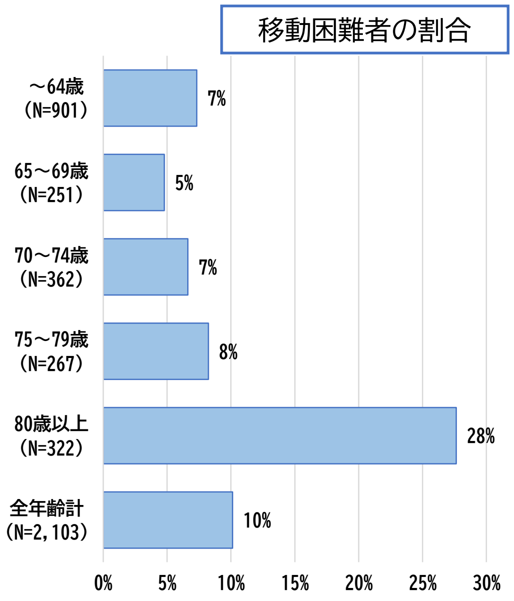
オ）現時点で移動が困難であると考えられる人の割合

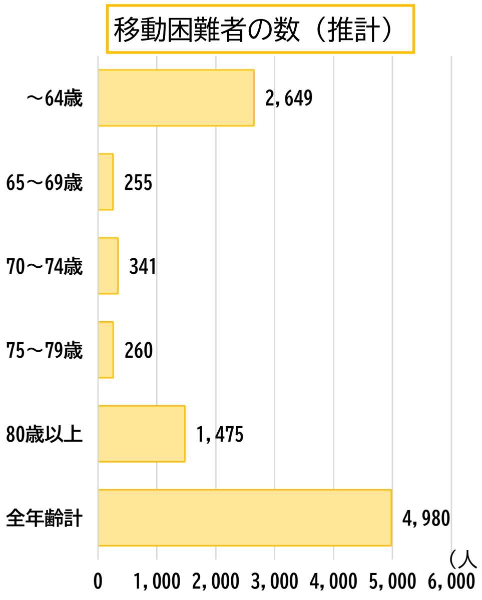
○運転免許の保有やクルマ・バイクの運転・保有、家族等の送迎可否から、移動が困難な状況にある人を以下のように想定し、移動困難者がどの程度存在するか把握した。

➡市全域では、移動困難者は 10%程度存在しているものと想定される。

➡年代別では、非高齢者（64 歳以下）及び 65～79 歳以下では移動困難者は 10%に満たないが、80 歳以上では 28%と、1/4 以上が移動困難者であると考えられる。

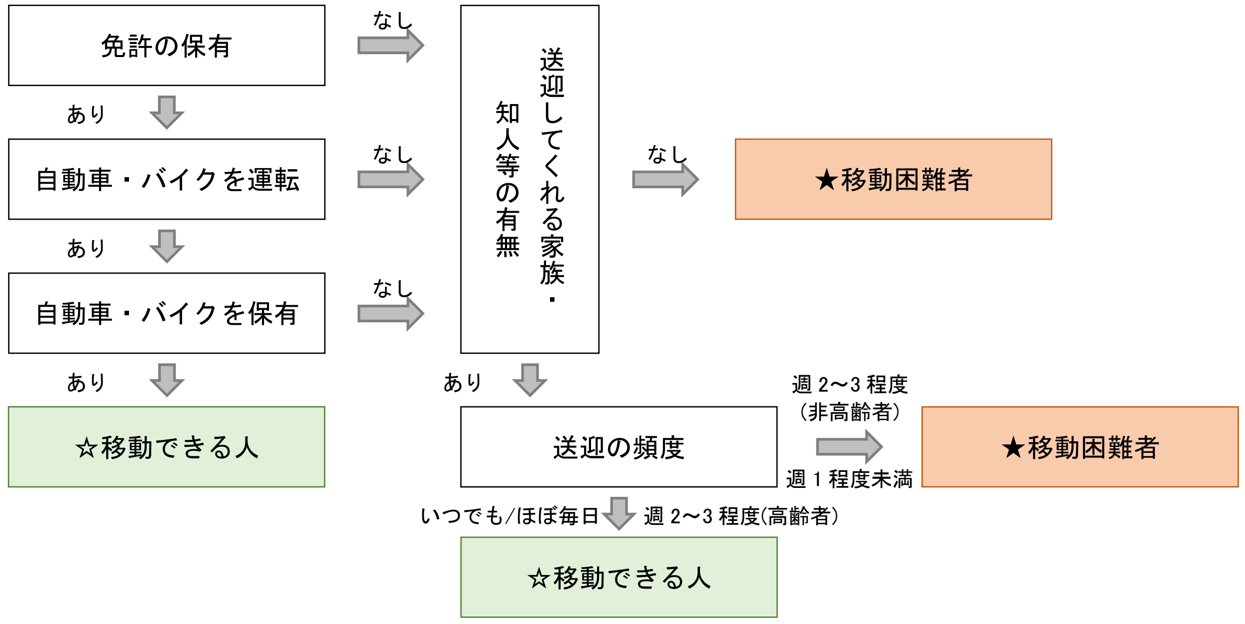
➡国勢調査の町丁字人口を活用し、移動困難者の人数を推計すると、市全域で約 5,000 人、非高齢者は絶対数が多いので移動困難者も多くなっているが、80 歳以上は 1,500 人程度が移動困難者であると考えられる。





《移動困難者の考え方》

アンケートを以下の考え方で分類し、移動困難者を抽出。



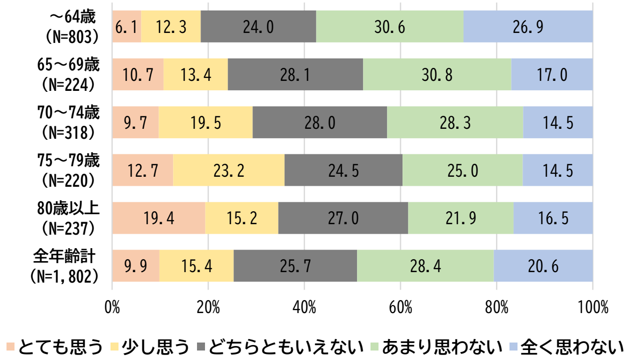
カ）公共交通の維持・確保のあり方

■公共交通を積極的に利用する意向

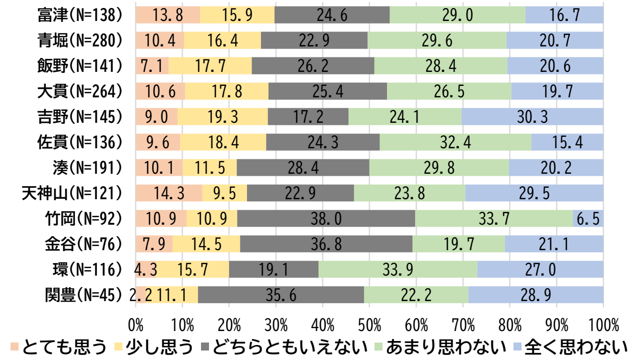
○公共交通の積極利用については、利用したい（とても思う+少し思う）は 25%にとどまる。

➡年齢別では、高齢層ほど利用したい割合が高く、80 歳以上では約 35%にのぼる。地域別では、北部エリアほど利用したい割合が高い。

《年齢別》



《地域別》

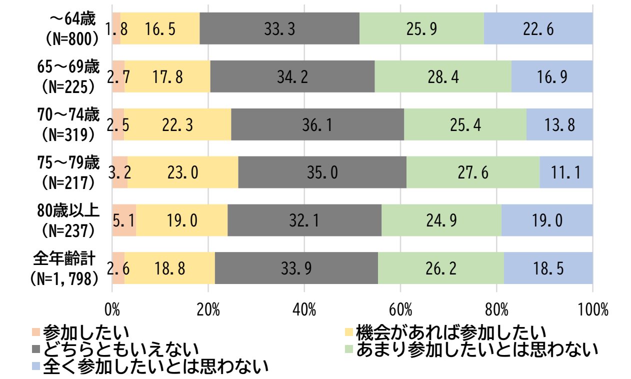


■地域公共交通を維持していくための活動への参加意向

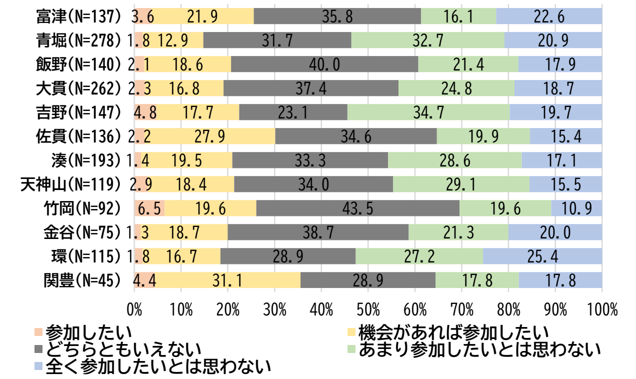
〇公共交通を維持するための活動への参加意向は、20%程度にとどまる。

➡年齢別では、高齢層ほど活動への参加意向が高い。地域別では、佐貫地区や関豊地区で参加意向が30%を超える。

《年齢別》



《地域別》

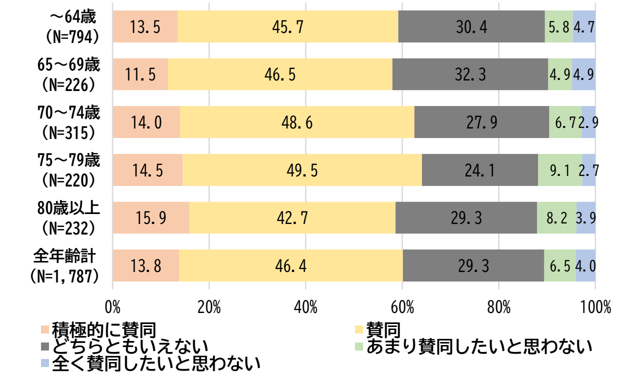


■移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく取組みへの賛同意向

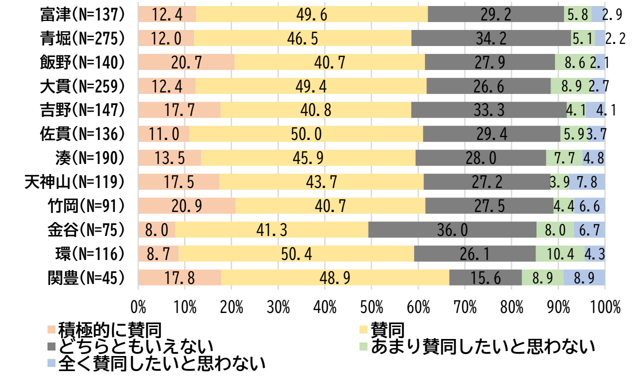
〇地域としての維持確保の取組みへの賛同意向は、各年代総じて 60%程度。

➡地域別では、金谷地区で 50%程度にとどまるものの、それ以外のエリアでは概ね 60%程度であり、関豊地区では他地区よりもやや高い。

《年齢別》



《地域別》



②路線バス利用者聴き取り調査

ア）利用特性

路線名 (回答票数)	1便当り利用者数 人／便 (乗車数の多い便)	乗降の状況 (主に乗車)	利用者属性・特性	利用目的の割合	特性のまとめ
富津線 (平日 172・休日 89) 平日32便・休日32便	平日 6.8 休日 4.5 富津公園→人見 平日 6.55 発 23 人 人見→富津公園 平日 17:59 発 18 人	市内のバス停では比較的まんべんなく乗客がいるが、鉄道との乗継利用で青堀駅の利用が多い。その他では富津公園やかじや本店前、青木、三枝病院なども多い。	利用者の 2/3 程度は市内在住者 市外への移動で半数が利用 市内⇔市内 45.9% 市内⇔市外 54.1% 青堀駅での乗継利用約 50% バス→鉄道 22.0% 鉄道→バス 28.6% 市内停留所：20 箇所	平日は、通勤や通学・通院での利用が多く、休日は、趣味・娯楽が多い	メインは通勤であるが、通学、通院、趣味・娯楽など広く利用される路線
ｲｵﾝﾓｰﾙ富津線 (平日 24・休日 73) 平日16便・休日16便	平日 3.1 休日 5.7 ｲｵﾝﾓｰﾙ富津→人見 休日 12:40 発 10 人 人見→ｲｵﾝﾓｰﾙ富津 休日 11:41 発 15 人	市内の利用はイオンモール富津と青堀に限定的。多くは市外（君津市）	市外在住者の利用が半数以上 市外への移動で 2/3 が利用 市内⇔市内 66.7% 市内⇔市外 33.3% 青堀駅での乗継利用約 30% バス→鉄道 12.0% 鉄道→バス 15.4% 市内停留所：9 箇所	平休日で利用目的の割合は類似し、通勤、買物が多い	主として、ｲｵﾝﾓｰﾙ富津と鉄道駅との移動に利用され、買物、通勤に利用される路線
富津市役所・君津駅線 (平日 30・休日 9) 平日14便・休日12便	平日 3.9 休日 1.4 二間塚→大貫駅東口 平日 7:40 発 12 人 大貫駅東口→二間塚 休日 13:10 発 6 人	青堀駅や大貫駅東口、富津市役所などが多い。	利用者の 2/3 程度は市内在住者 市外への移動で半数が利用 市内⇔市内 46.2% 市内⇔市外 53.8% 市内停留所：11 箇所	平日は、通勤や通院、休日は買物が多い	主として買物や通勤、通院に利用される路線
鹿野山線 (平日 23・休日 20) 平日11便・休日9便	平日 3.0 休日 2.7 佐貫町駅→神野寺 平日 11:55 発 8 人 神野寺→佐貫町駅 平日 15:40 発 7 人	佐貫町駅とﾏｻﾞｰ牧場の利用が大半で、鹿野山山頂や電通富津クラブ前でも乗車がある。	ほぼ全てが市外在住者 利用頻度は年数日以下が多い 市内⇔市内 90.7% 市内⇔市外 9.3% 市内停留所：18 箇所	平日・休日ともにほとんどが観光。	佐貫町駅とﾏｻﾞｰ牧場を結ぶ観光路線
湊富津・笹毛線 (平日 7・休日 3) 平日14便・休日7便	平日 1.6 休日 0.4 上総湊駅→富津公園 平日 7:11 発 9 人	小学生の利用もあるが、特に多いバス停はない	利用者が特に少ないが、小学生が通学で利用。	通学を除き、通院や趣味・娯楽での利用	主として、通学や通院で利用される路線
竹岡線 (平日 17・休日 26) 平日17便・休日12便	平日 1.4 休日 2.5 フェリー→上総湊駅 平日 9:10 発 6 人 上総湊駅→フェリー 休日 8:35 発 7 人	上総湊駅前や竹岡橋、湊橋などで多い。	利用者の 2/3 程度は市内在住者 週 1～2、週 3～4 程度の利用が多い。	平日は買物や通院、通勤、休日は買物や通勤、趣味娯楽での利用	買い物利用に多く利用される路線
戸面原ダム線 (平日 21・休日 14) 平日14便・休日14便	平日 2.3 休日 1.2 上総湊駅→環駅 平日 7:50 発 13 人 ダム→上総湊駅 平日 10:25 発 6 人	平日朝は天羽高校への通学（上総湊で乗車）がほとんど	天羽高校生は行き（駅→高校）の利用はあるが、帰りの利用はない	平日は、通学、通勤、休日は通勤、趣味・娯楽などでの利用	主として、通学(登校)に利用される路線

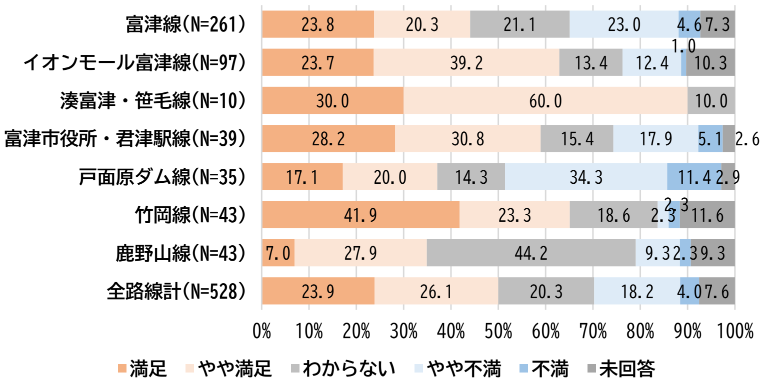
イ）運行サービスに対する満足度

○運行サービスは「運行本数」や「運行時間帯」に対する不満度が高い

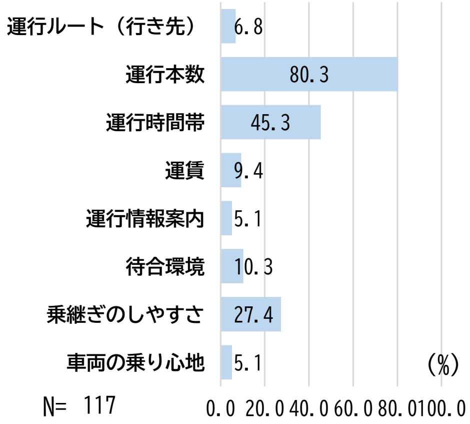
➡「満足」＋「やや満足」の合計は、戸面原ダム線を除き各路線で「不満」＋「やや不満」を超え、竹岡線やイオンモール富津線などで 60%を超える。戸面原ダム線と富津線では「不満」＋「やや不満」が 30%を超え、他の路線と比較して高い。

➡不満なサービスは「運行本数」、「運行時間帯」、「乗継ぎのしやすさ」の順に多い。

■運行サービスに対する満足度



■不満なサービス（７路線合計）



ウ）前回調査（H29）との比較

➡バス路線別のサービス水準（1 日当たり便数）と 1 便当たり利用者数の平成 29 年度と令和 4 年度の変化を見ると、異なった側面が見えてくる（下表参照）。

➡路線別便数と 1 便当たりバス利用者数の推移を系統別で見ると、1 日当たり便数が減少しても利用者数が減少していない路線があることが判り、平日と休日でその傾向も異なっている。

■バス乗降調査結果（金曜日）

	平日1日当り便数（便）		平日1便当り利用者数（人）		利用者増減率
	H29	R4	H29	R4	R4/H29
富津線	32	32	16.0	6.8	43%
ｲｵﾝﾓｰﾙ富津線	17	16	4.9	3.1	63%
富津市役所・君津駅線	14	14	3.6	3.9	108%
鹿野山線	12	11	1.2	3.0	250%
湊富津・笹毛線	16	14	3.4	1.6	47%
竹岡線	24	17	2.5	1.4	56%
戸面原ダム線	16	14	5.3	2.3	43%
全線	131	118			

■バス乗降調査結果（H29日曜日、R4土曜日）

	休日1日当り便数（便）		休日1便当り利用者数（人）		利用者増減率
	H29	R4	H29	R4	R4/H29
富津線	32	32	9.7	4.5	46%
ｲｵﾝﾓｰﾙ富津線	17	16	5.5	5.7	104%
富津市役所・君津駅線	12	12	1.8	1.4	78%
鹿野山線	18	9	1.7	2.7	159%
湊富津・笹毛線	10	7	0.7	0.4	57%
竹岡線	16	12	0.9	2.5	278%
戸面原ダム線	14	14	2.0	1.2	60%
全線	119	102			

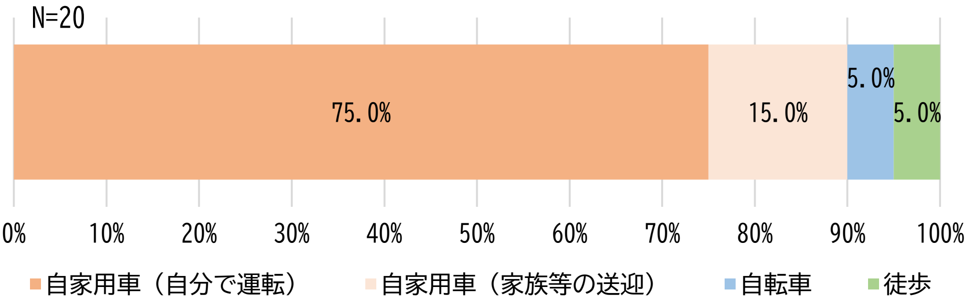
※富津線、ｲｵﾝﾓｰﾙ富津線、富津市役所・君津駅線は、H29 調査は路線全区間で調査、R4 調査は富津市内区間のみで調査を実施しており、アンケート対象者（利用者数）の測定方法が異なっていることに留意する必要がある。

特に平日の富津市役所・君津駅線、休日のイオンモール富津線は便数が横這いでも利用数は微増し、鹿野山線は平休日ともに便数が減少しても一定の移動ニーズがある。

③高速バス利用者聴き取り調査（富津浅間山 BS、国道富津浅間山）

ア）富津浅間山 BS（国道富津浅間山含む。以下同じ。）までの交通手段

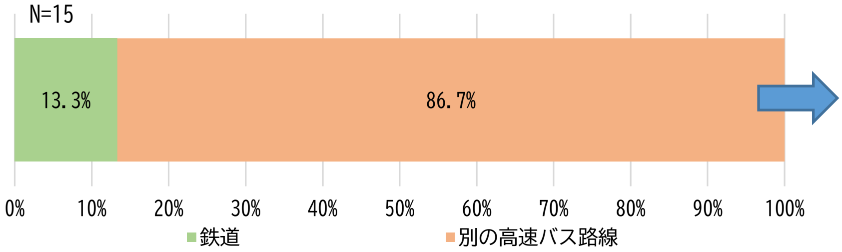
○無料駐車場が整備されていることもあり、ほとんどが「自家用車（自分で運転）」で来ている。



イ）富津浅間山 BS 開設前の移動手段

○BS 開設前に移動がなかった方を除くと、ほとんどが別の高速バス路線から乗り場を変更したものである。

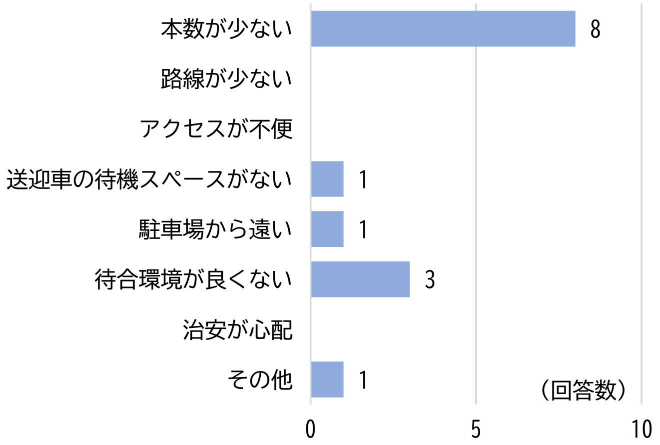
➡BS 開設前は上総湊駅の高速バス停を利用していた人が多い。



○上総湊駅：6 人
○君津、木更津、袖ヶ浦、ハイウェイオアシス富楽里：各 1 人
○不明：3 人

ウ）富津浅間山 BS 利用にあたっての課題

○BS の課題として、「本数が少ない」が多く、次いで「待合環境が良くない」であった。



《利用者の主な意見》

・駐車場があって助かる。
・上総湊の本数が減って不便になった。
・国道バス停は歩道が狭く危険。雨の日には水が跳ねてかかることもある。
・予約しないといけないのが面倒。
・夏に虫が大量発生する。

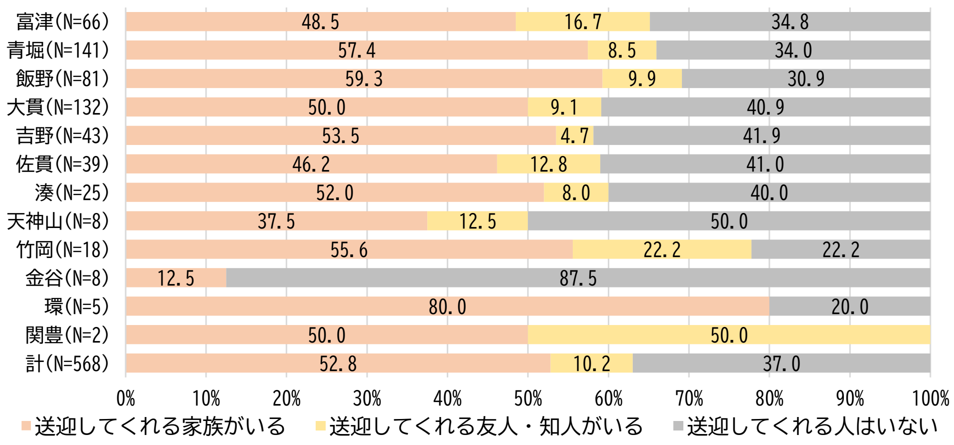
④タクシー運賃助成事業登録者アンケート

ア）タクシー運賃助成事業登録者の送迎状況

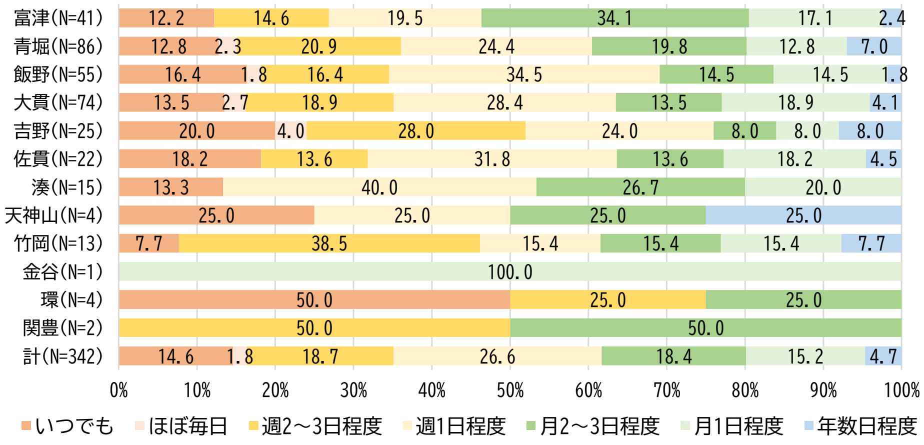
○約半数が「送迎してくれる家族がいる」一方で、40%弱は「送迎してくれる人はいない」と回答。

○週 1 日程度以上は送迎してくれる家族等がいる人が 60%程度で、富津地区や青堀地区など、市内の中心部でも送迎は可能であっても 40%程度は週 1 日程度の送迎もままならない状況である。

■送迎してくれる家族・友人・知人の有無

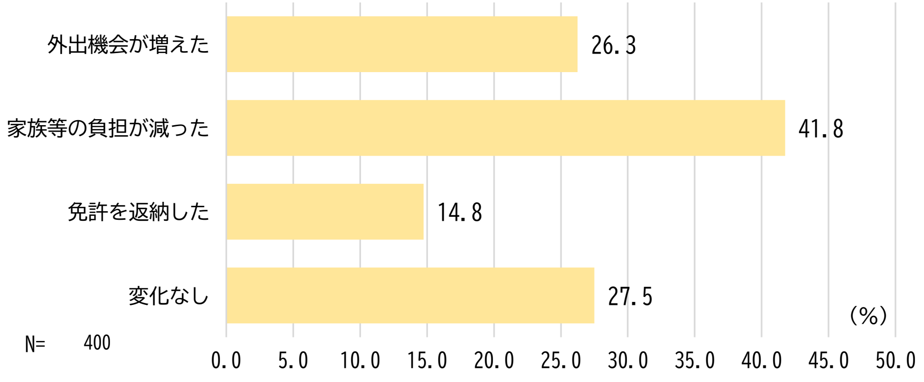


■送迎の頻度（送迎してくれる家族・友人・知人）がいる人）



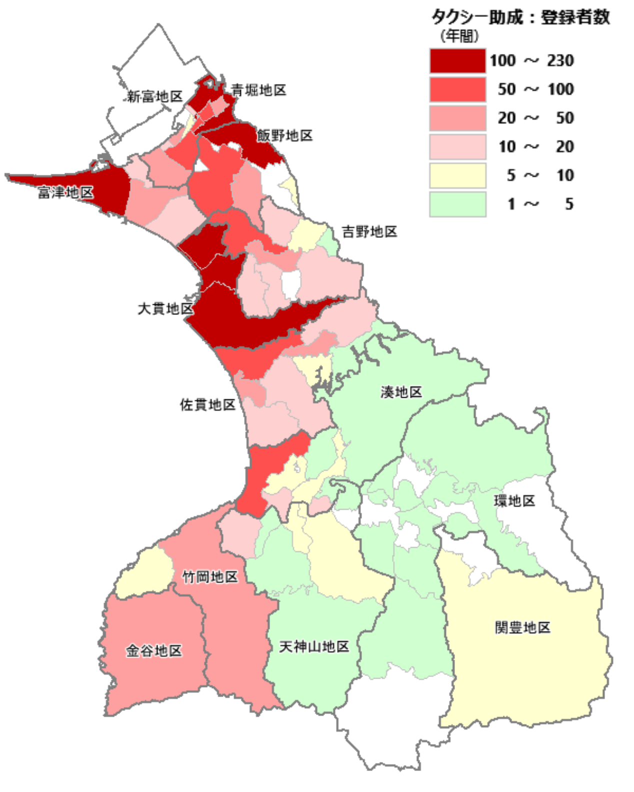
イ）タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化

○タクシー運賃助成事業の活用が、高齢者の外出促進（=「外出機会が増えた」26.3%）や家族等による移動支援・負担減（=「家族等の負担が減った」41.8%）など、日常生活の移動についてプラスに作用していることが伺える。

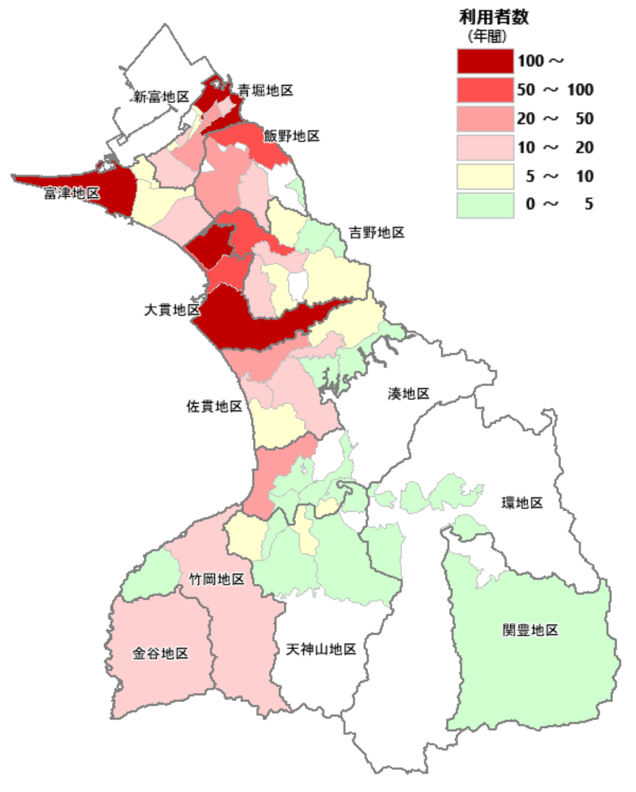


参考）タクシー運賃助成事業利用実態（2021 年度）

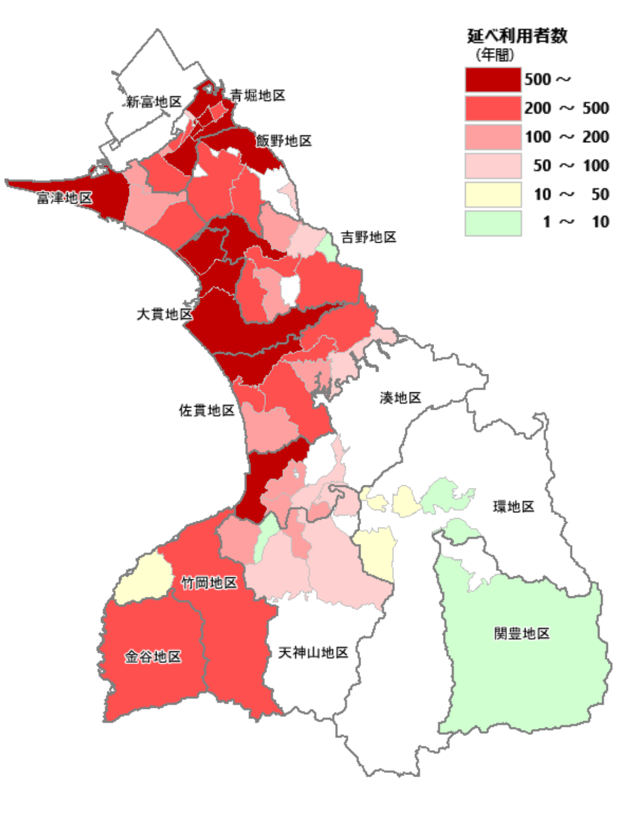
登録者数



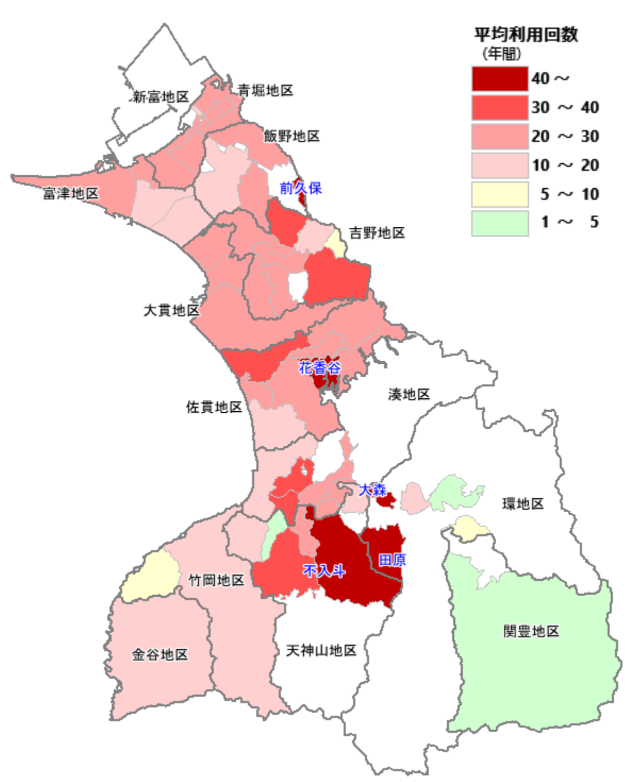
利用者数



延べ利用者数



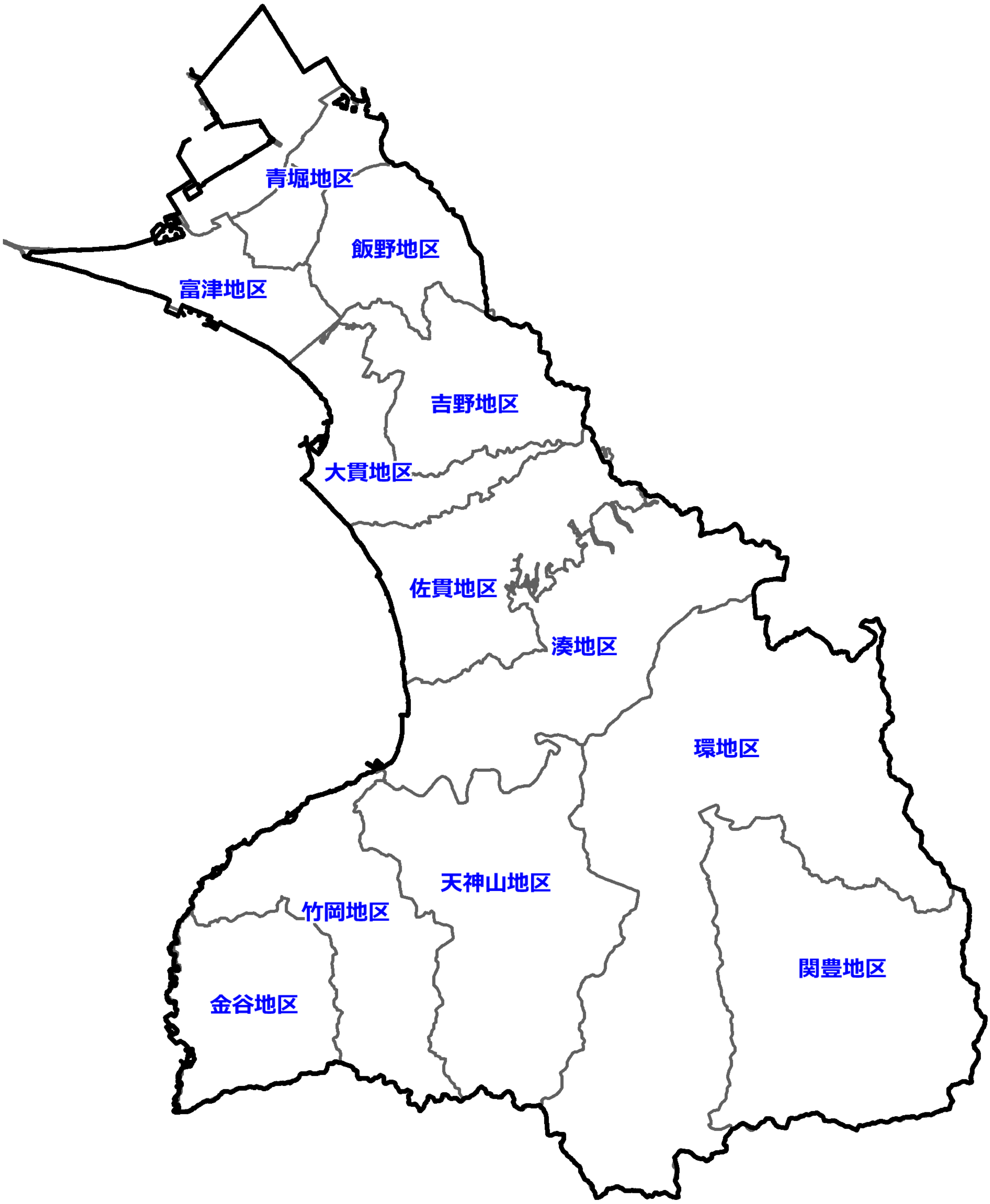
平均利用回数



※平均利用回数＝延べ利用者数÷利用者数

（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・タクシー運賃助成事業利用状況について、小学校区別の特性について整理した。



※小学校が統廃合され、学区が存在しないエリアが存在するが、区域が広大となるため、網形成計画策定時と同様に 12 の小学校区別に整理した。

富津地区

地区概況

(世帯:R2 国調)
(人口:R4.10 住民基本台帳)

○世帯数：2,111 世帯、人口：4,891 人

○年齢３区分別人口の割合：年少人口 6.0%、生産年齢人口 52.3%、老年人口 41.7%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

商業施設※	―
医療機関※	高本クリニック
公共公益施設	富津公民館
小・中学校・高校	富津小学校
観光・文化施設	富津公園、富津埋立記念館、富津海水浴場

※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事業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。

公共交通の現状

【路線バス】（便数は往復運行で１便）

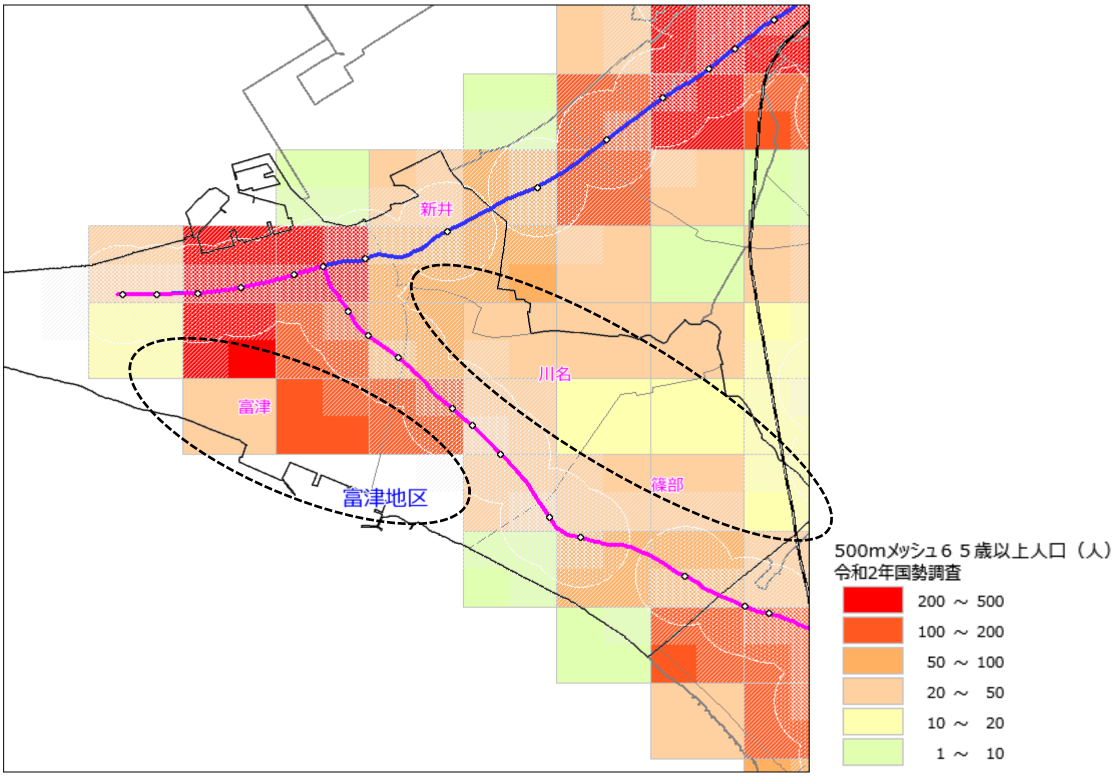
○富津線（平日 16 便、土日祝 16 便）

○湊富津線・笹毛線

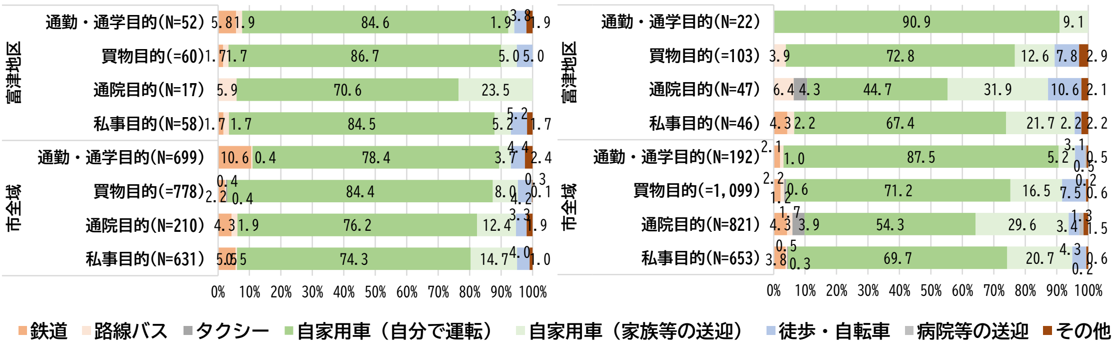
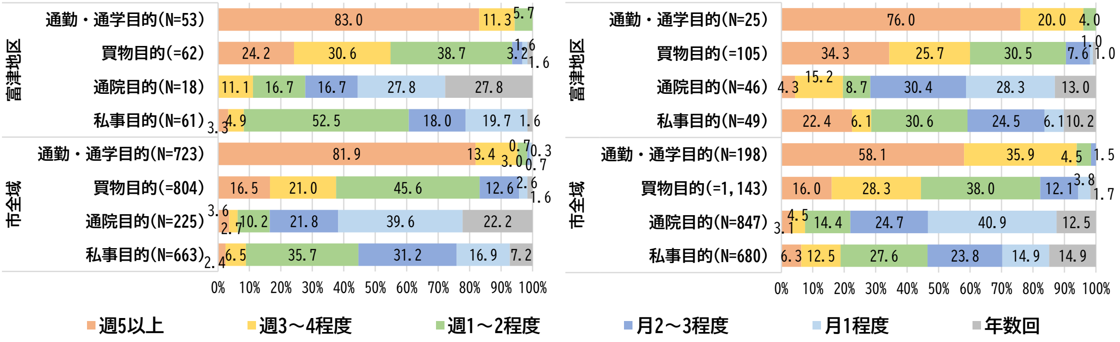
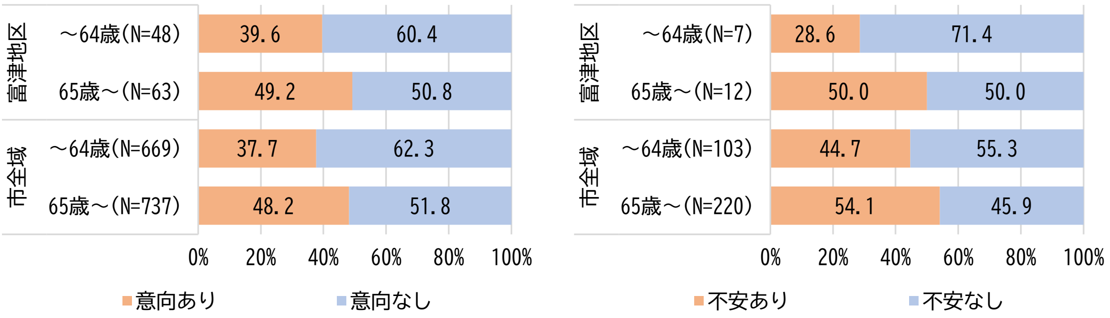
- 富津公園～佐貫町駅前～上総湊駅（平日 2.5 便、土日祝１便）
- 富津公園～佐貫町駅前～笹毛（平日１便、土日祝１便）
- 富津公園～佐貫町駅前（平日 3.5 便、土日祝 1.5 便）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）

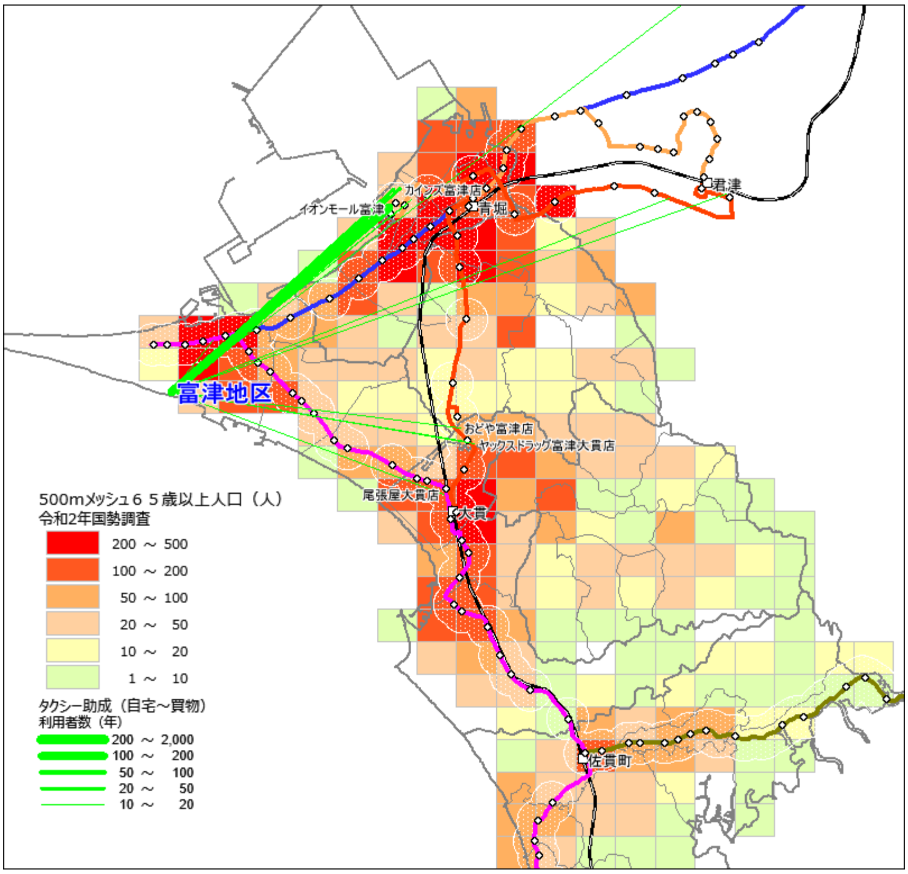


※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査		
	外出目的別の主な行き先	○通勤・通学の場合…市内 36.4%、富津市外 63.6% ○買物の場合…（5%以上の施設を記載） （市内）イオンモール富津 40.5%、カインズ・ランドローム富津店 30.4%、尾張屋大貫店 11.3%、おどや富津店 9.5%、吉田屋湊店 3.0%、近所のコンビニ 5.4%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）6.0% ○通院の場合…（5%以上の施設を記載） （市内）君津中央病院大佐和分院 12.5%、金井医院 10.9%、竹内医院 7.8%、三枝病院 6.3%、加藤大介クリニック 6.3%、（市外）玄々堂君津病院（君津市）6.3%、君津中央病院（木更津市）6.3%、亀田総合病院（鴨川市）6.3%
	外出目的別主な利用交通手段	《非高齢（64 歳以下）》 《高齢（65 歳以上）》 
	外出目的別移動の頻度	《非高齢（64 歳以下）》 《高齢（65 歳以上）》 
	免許返納の意向と送迎への不安	《免許返納の意向》 《送迎への不安》 

■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

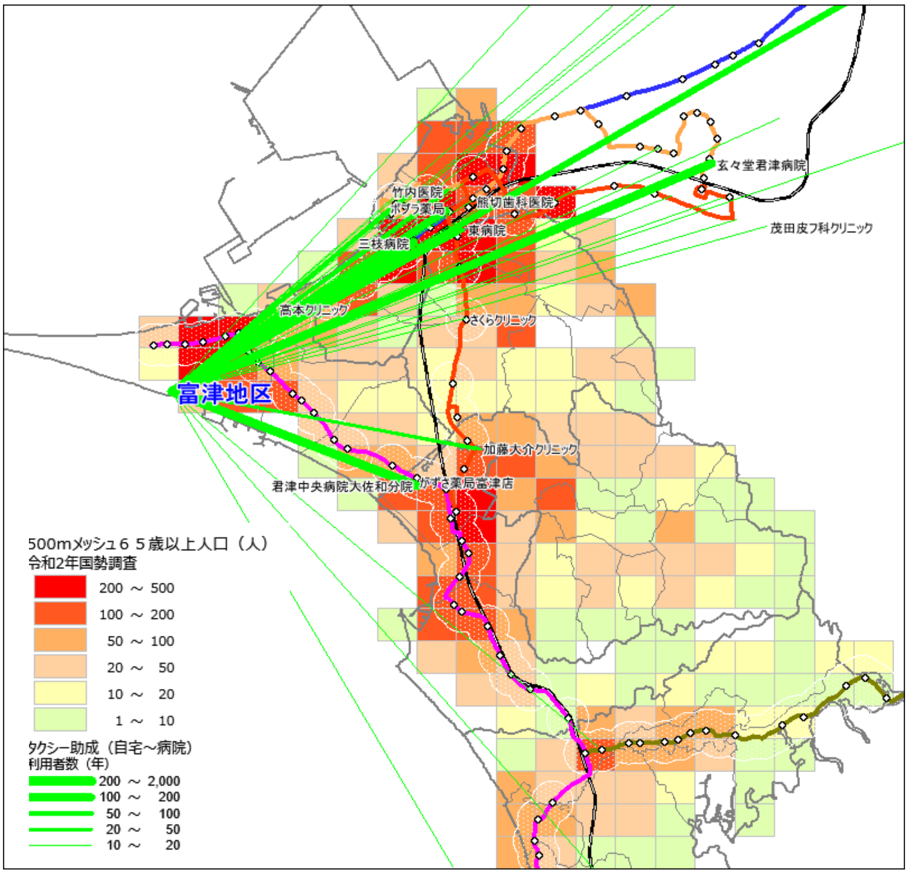
《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



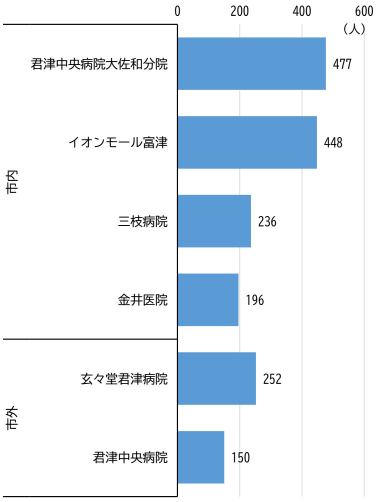
■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	1,591	1,808
青堀駅	295	30
大貫駅	20	4
上総湊駅	0	2
君津駅	12	12
木更津駅	7	0
その他施設等	1,956	2,025
病院等	1,075	1,070
スーパー等	403	375
公共施設	55	49
福祉施設	27	27
その他	396	504
計	3,881	3,881

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



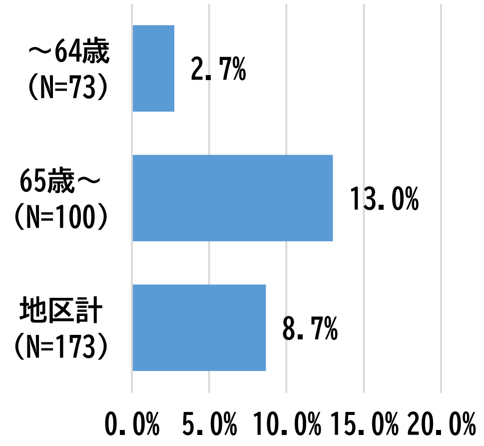
■主な施設との移動状況



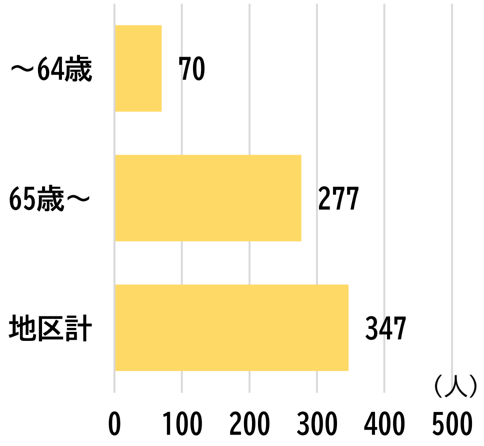
※具体的な施設名が判別できるもののうち、100 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

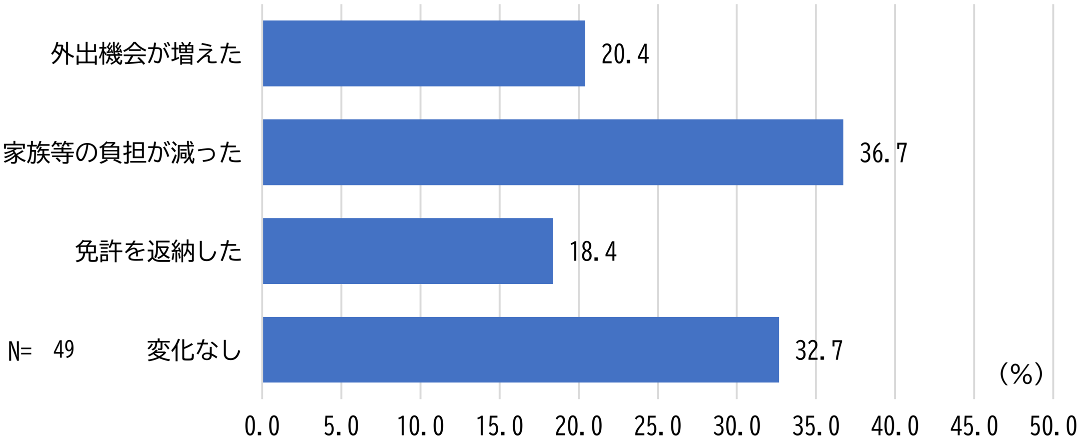


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【富津地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は市平均と比べてやや老年人口割合が高いものの、概ね同様の傾向（高齢化率は 12 地区中９位）

○日常生活で移動する商業施設はなく、医療機関は高本クリニックが立地。商業・医療施設が集中する青堀地区、大貫地区に隣接し、年間約 10 万人(令和元年度)の来訪がある富津公園が立地

○公共交通は路線バス２系統（富津線、湊富津線・笹毛線）が運行中

○移動実態は、買物はイオンモール富津、カインズ・ランドローム富津店、通院では、君津中央病院大佐和分院などの市内施設だけでなく、玄々堂君津病院や君津中央病院などの市外施設も多い

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであり、鉄道や路線バスといった公共交通の利用は、市全体の平均に比べて低い（少ない）

○65 歳以上の高齢者でも、買物目的（週 5 以上=34.3%）、私事目的（週 5 以上=22.4%）など、市全体の平均に比べて高頻度で移動する人の割合が大きい

○64 歳以下の移動困難者は 2.7%、65 歳以上は 13.0%、地区合計で約 350 人が移動困難者と推計される。

青堀地区

地区概況
（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：5,084 世帯、人口：11,410 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 12.9%、生産年齢人口 61.1%、老年人口 26.0%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

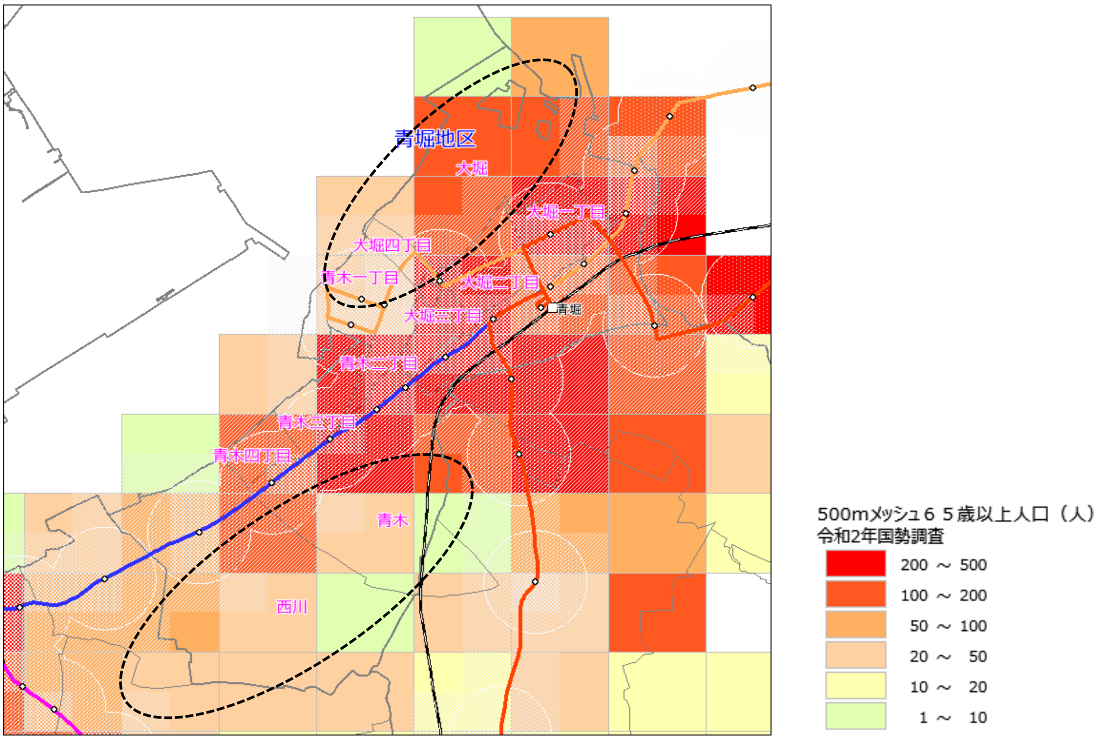
商業施設	イオンモール富津、カインズ・ランドローム富津店、カワチ薬品富津店
医療機関	三枝病院、東病院、竹内医院、金井医院、たなかハートクリニック、あさなぎセントラルクリニック
公共公益施設	青堀ふれあいシニア館
小・中学校・高校	青堀小学校
観光・文化施設	古墳の里ふれあい館、市民ふれあい公園、内裏塚古墳

公共交通の現状

【鉄道】内房線・青堀駅
【高速バス】
○君津東京線（乗降場所：青堀駅）（平日 10 便、土日祝 8.5 便）
うち平日 4 便、休日 3 便はイオンモール富津まで延伸
【路線バス】
○富津線（平日 16 便、土日祝 16 便）
○イオンモール富津線（平日 8 便、土日祝 8 便）
○富津市役所・君津駅線（平日 7 便、土日祝 6 便）
【タクシー】富津公園タクシー（青堀駅 7：30～24：00）
日の丸マリーンタクシー（青堀駅 6：00～24：30）
京成タクシーかずさ（イオンモール富津周辺 24 時間）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 39.2%、富津市外 60.8%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

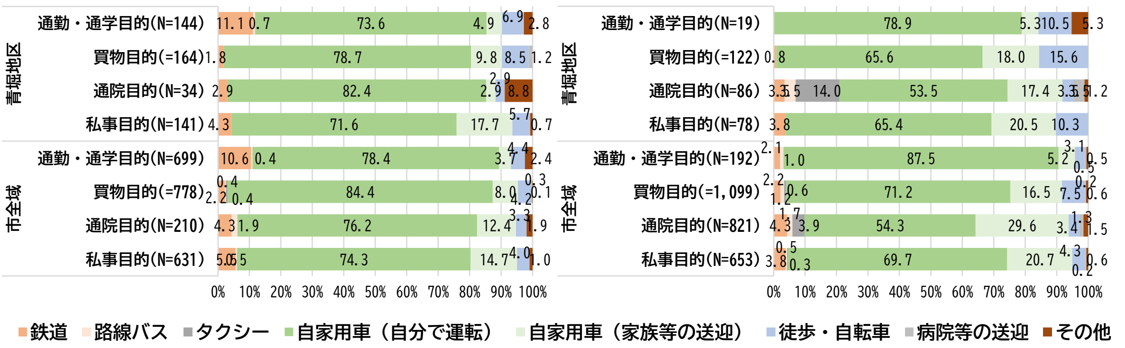
（市内）イオンモール富津 36.3%、カインズ・ランドローム富津店 31.7%、近所のコンビニ 6.0%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）7.0%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）竹内医院 14.9%、三枝病院 11.6%、金井医院 8.3%、たなかハートクリニック 7.4%、加藤大介クリニック 6.6%、さくらクリニック 5.8%、（市外）君津中央病院（木更津市）5.8%、玄々堂君津病院（君津市）5.0%

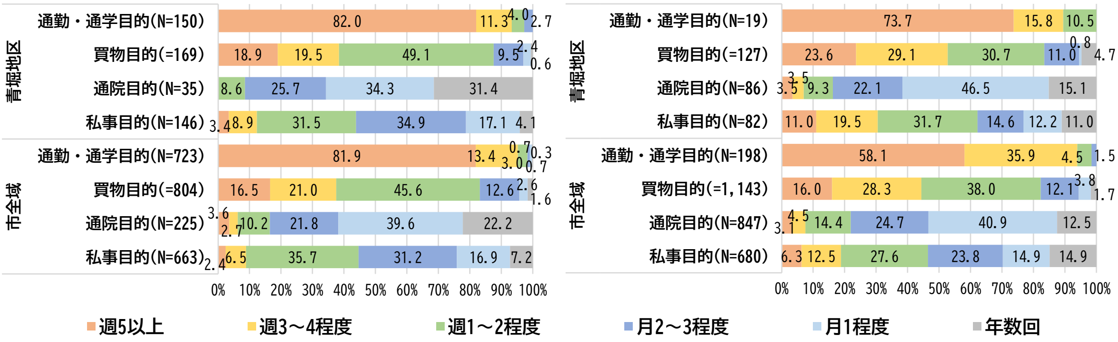
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



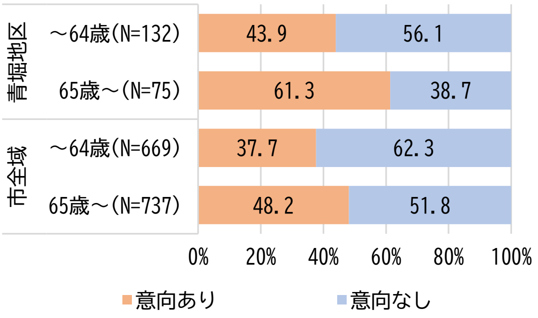
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》

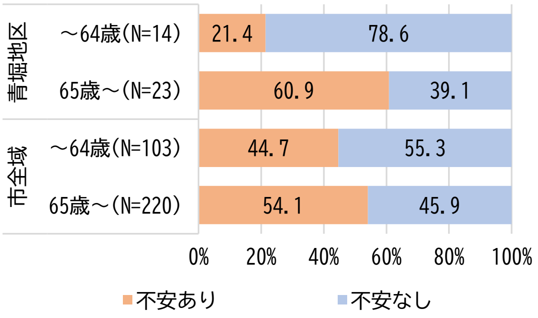


免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》

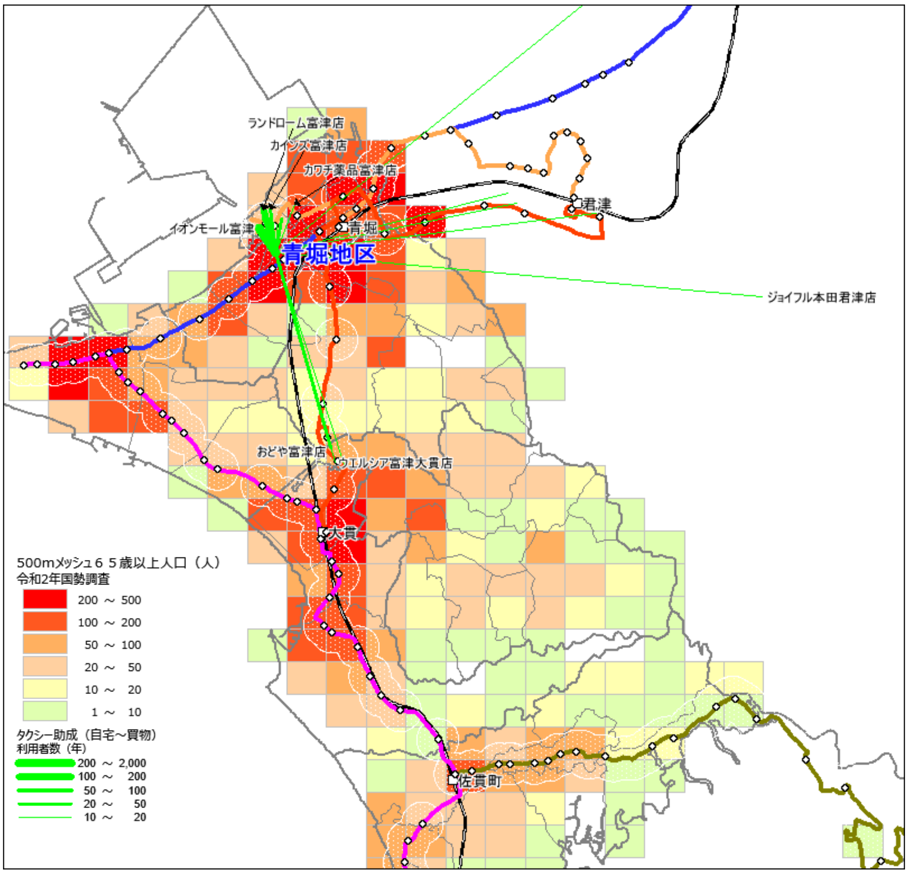


《送迎への不安》

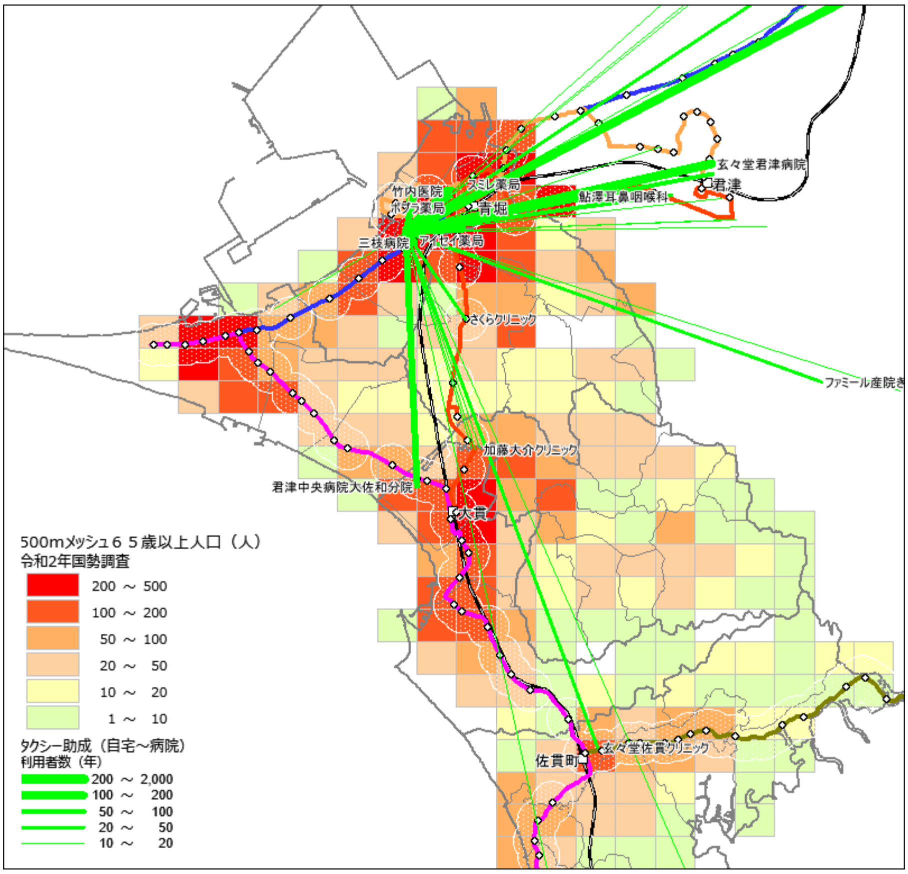


■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



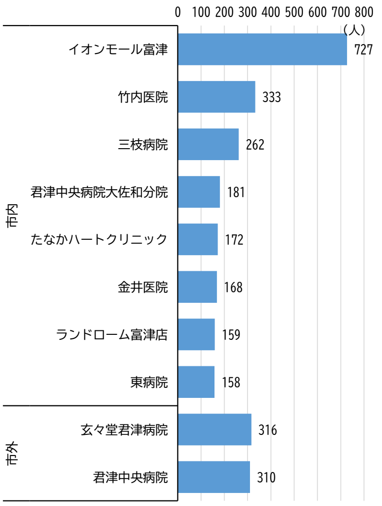
《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	2,459	3,081
青堀駅	590	101
大貫駅	7	4
佐貫町駅	6	4
上総湊駅	1	1
君津駅	159	41
木更津駅	21	15
その他施設等	3,224	3,220
病院等	1,412	1,462
スーパー等	771	601
公共施設	145	195
福祉施設	18	27
その他	877	935
駅（上記以外）	1	0
計	6,467	6,467

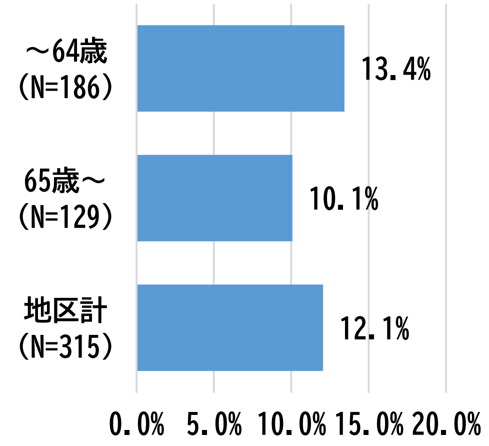
■主な施設との移動状況



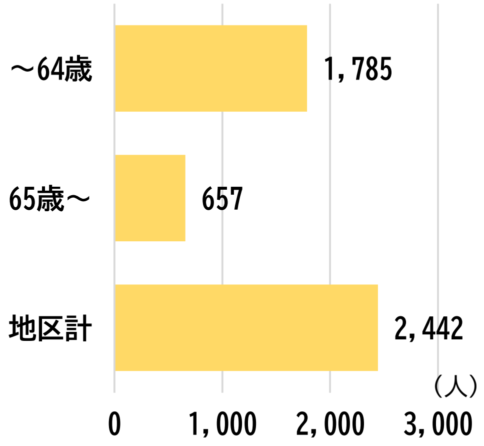
※具体的な施設名が判別できるもののうち、100 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

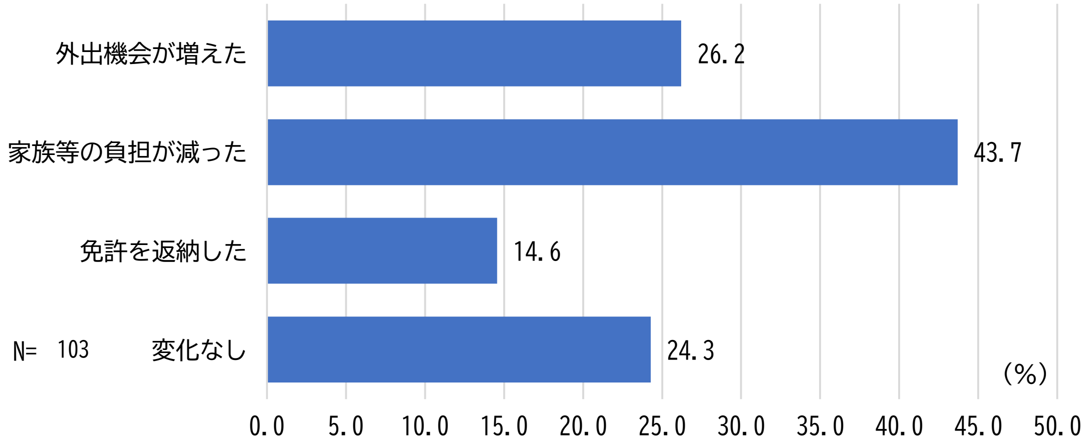


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【青堀地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は市平均と比べて年少人口・生産年齢人口の割合が高く、老年人口の割合は低い（高齢化率は 12 地区中 12 位）。富津市の人口の 1/5 以上は青堀地区に集中。

○日常生活で移動する商業施設として、イオンモール富津やカインズ・ランドローム富津店、医療機関は三枝病院や東病院などが立地。

○公共交通は鉄道駅（青堀駅）、高速バス 1 系統（君津東京線）、路線バス３系統（富津線、イオンモール富津線、富津市役所・君津駅線）が運行中。青堀駅やイオンモール富津周辺でタクシーが配車。

○移動実態は、買物はイオンモール富津、カインズ・ランドローム富津店、通院では、竹内医院や三枝病院、金井医院など、青堀地区内の医療機関が多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであり、鉄道や路線バスといった公共交通の利用は、市全体の平均に比べて低い（少ない）。ただ、通院目的では助成事業を活用しているからか、タクシーの割合が 14.0%と高い。

○65 歳以上の高齢者でも、買物目的（週 5 以上=23.6%）、私事目的（週 5 以上=11.0%）など、市全体の平均に比べて高頻度で移動する人の割合が大きい

○64 歳以下の移動困難者は 13.4%、65 歳以上は 10.1%、地区合計で約 2,400 人が移動困難者と推計される。

飯野地区

地区概況
（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：2,094 世帯、人口：4,909 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 8.2%、生産年齢人口 55.0%、老年人口 36.7%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

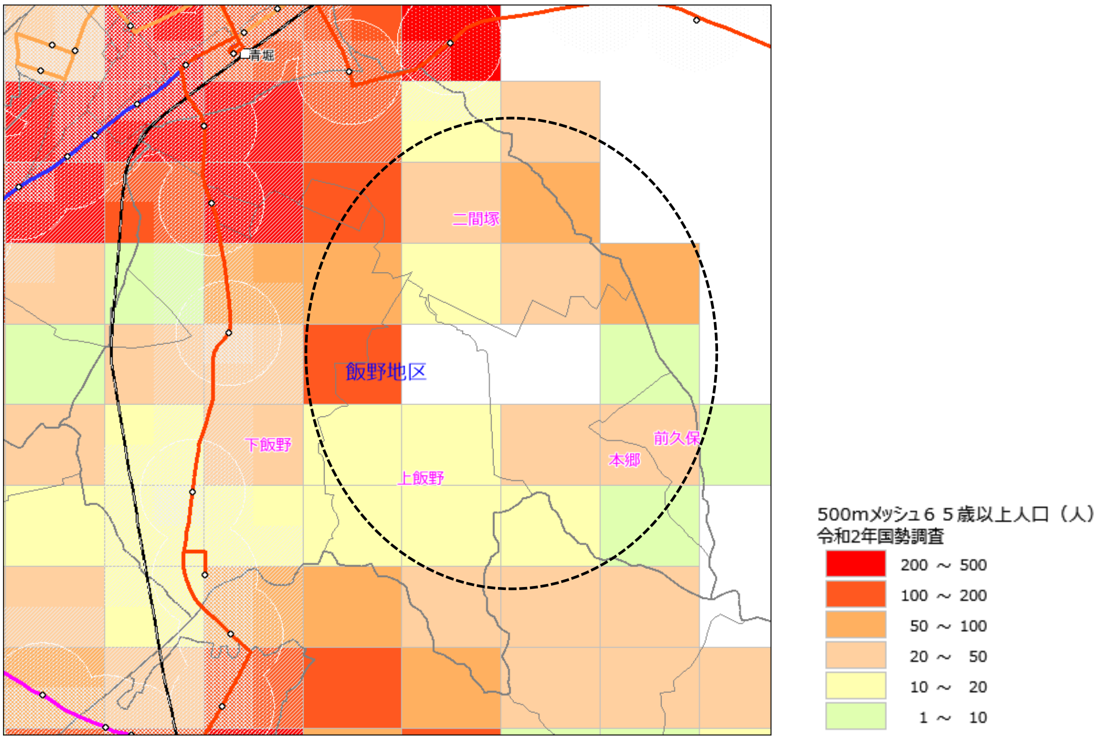
商業施設	―
医療機関	さくらクリニック
公共公益施設	富津市役所、富津市防災センター、飯野コミュニティセンター
小・中学校・高校	富津中学校、飯野小学校
観光・文化施設	―

公共交通の現状

【路線バス】
○富津市役所・君津駅線（平日 7 便、土日祝 6 便）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 34.8%、富津市外 65.2%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

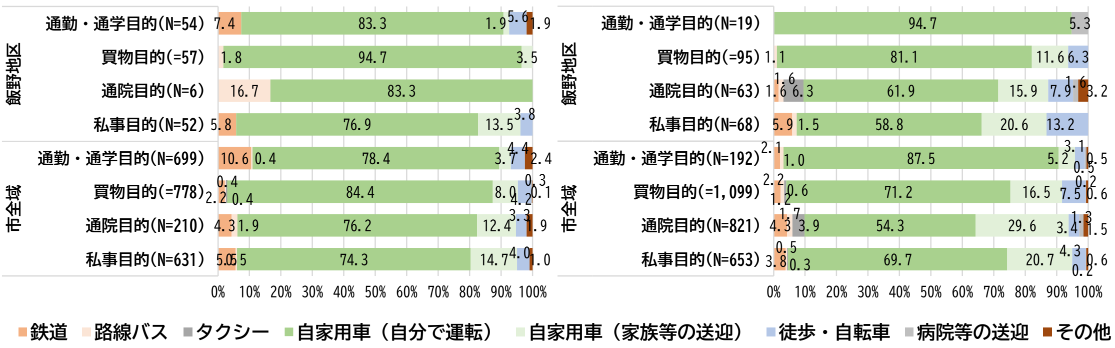
（市内）イオンモール富津 35.7%、カインズ・ランドローム富津店 19.1%、おどや富津店 17.8%、尾張屋大貫店 7.0%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）竹内医院 15.1%、君津中央病院大佐和分院 8.2%、さくらクリニック 6.8%、東病院 6.8%、たなかハートクリニック 5.5%、加藤大介クリニック 5.5%、（市外）君津中央病院（木更津市）11.0%、玄々堂君津病院（君津市）9.6%

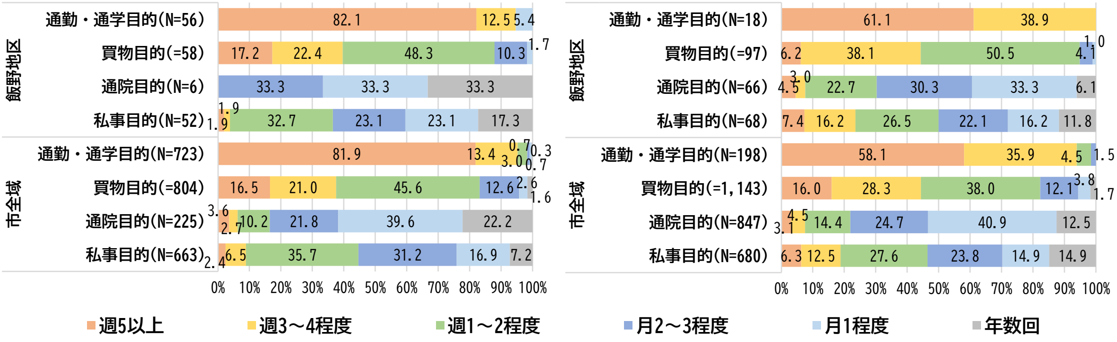
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



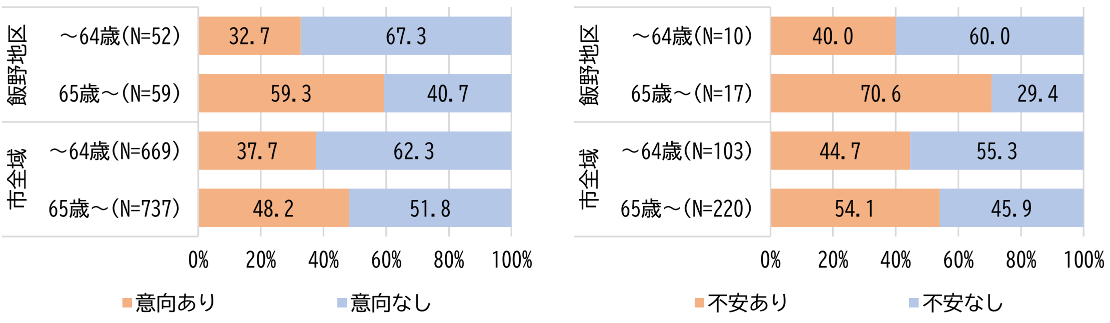
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



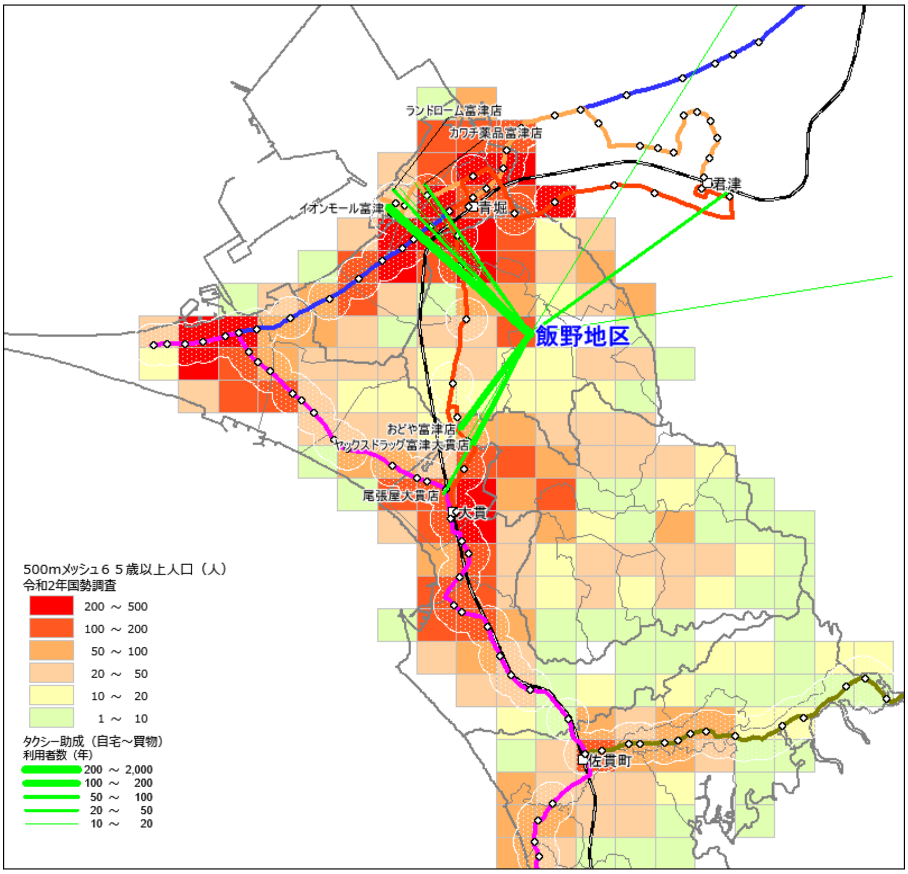
免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》　《送迎への不安》

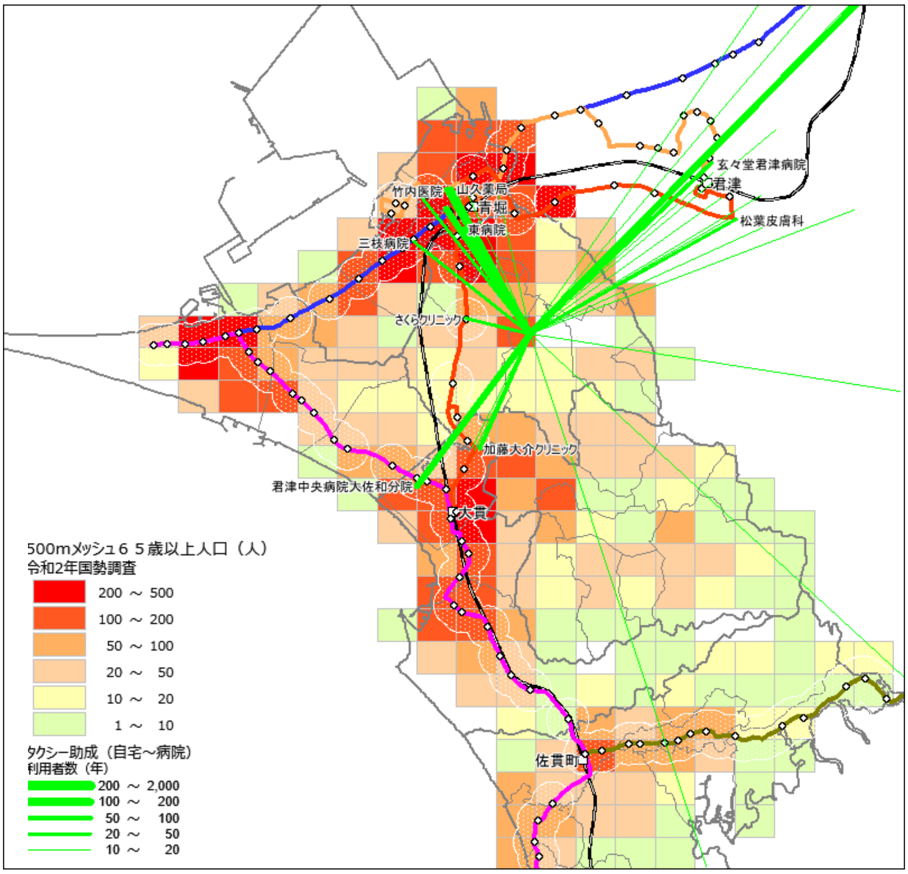


■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



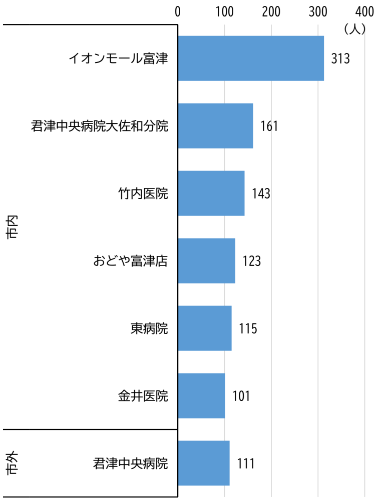
《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	1,146	1,359
青堀駅	198	25
大貫駅	10	4
君津駅	139	32
木更津駅	4	14
その他施設等	1,425	1,488
病院等	554	734
スーパー等	474	248
公共施設	47	66
福祉施設	13	7
その他	337	433
計	2,922	2,922

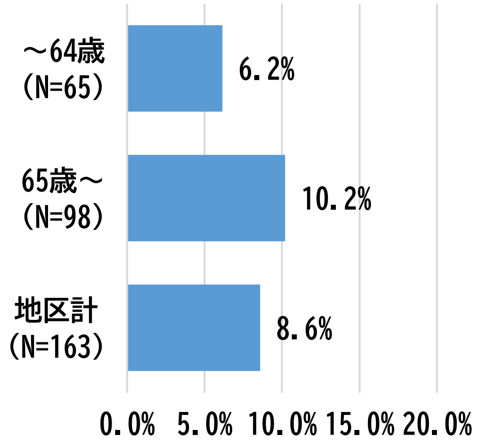
■主な施設との移動状況



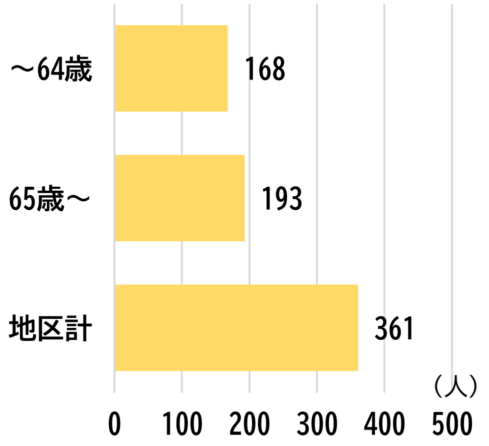
※具体的な施設名が判別できるもののうち、100 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

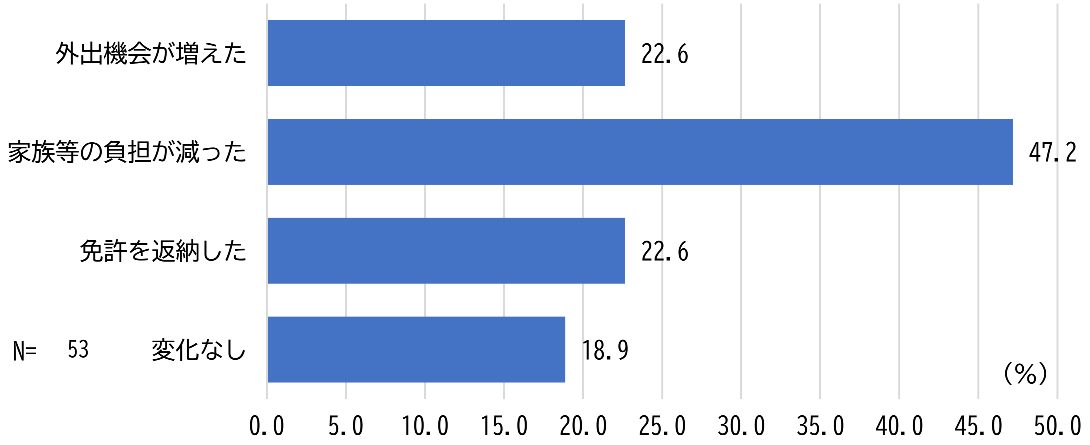


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【飯野地区の特性】

- ○年齢３区分別人口割合は概ね市の平均と同程度だが、老年人口割合はやや低い（高齢化率は 12 地区中 11 位）。
- ○日常生活で移動する商業施設の立地はなく、医療機関はさくらクリニックが立地。
- ○公共交通は路線バス１系統（富津市役所・君津駅線）が運行中。
- ○移動実態は、買物はイオンモール富津、カインズ・ランドローム富津店、おどや富津店など、通院では、竹内医院や君津中央病院大佐和分院などの市内施設だけでなく、君津中央病院や玄々堂君津病院など市外施設の利用も多い。
- ○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであり、鉄道や路線バスといった公共交通の利用は、市全体の平均に比べて低い（少ない）。ただ、通院目的では助成事業を活用しているからか、タクシーの割合が 6.3%（65 歳以上）と高い。
- ○65 歳以上の高齢者では、買物目的（週 5 以上）の高頻度層は少ないが、週 3～4 程度は多い。私事目的では週 5 以上も週 3～4 程度も、いずれも市全体の平均に比べて高く、高頻度で移動する人が多い。
- ○64 歳以下の移動困難者は 6.2%、65 歳以上は 10.2%、地区合計で約 360 人が移動困難者と推計される。

大貫地区

地区概況

(世帯:R2 国調)
(人口:R4.10 住民基本台帳)

○世帯数：2,323 世帯、人口：5,396 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 6.5%、生産年齢人口 48.6%、老年人口 44.9%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

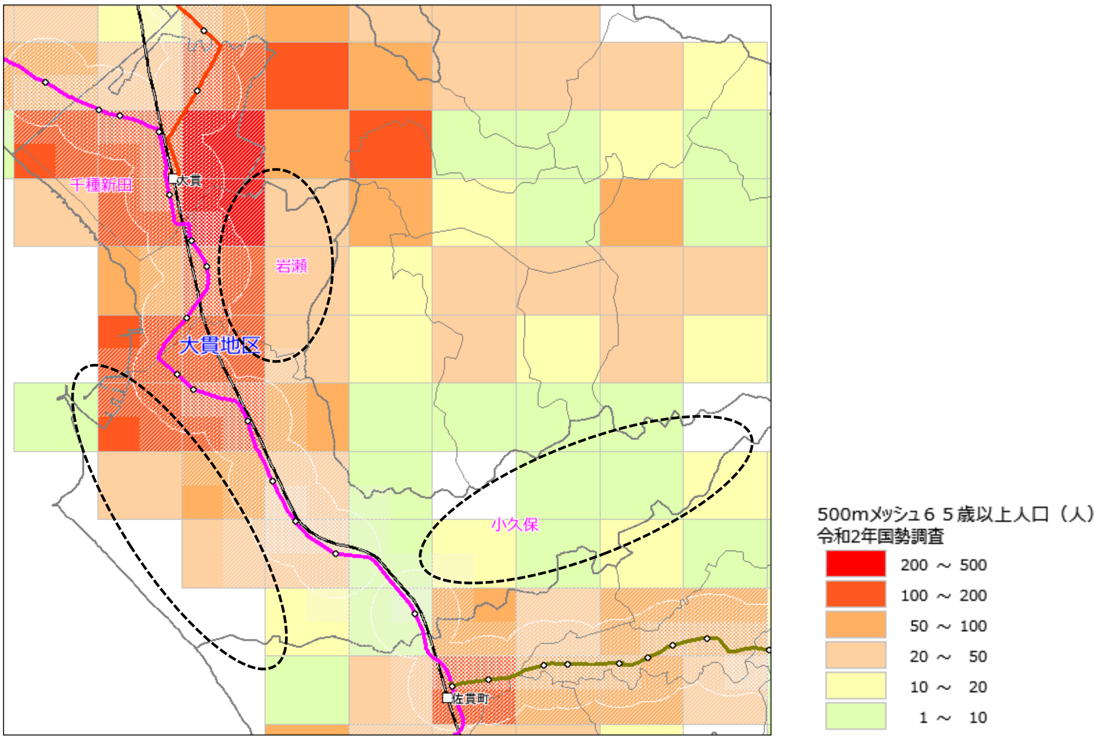
商業施設	尾張屋大貫店
医療機関	君津中央病院大佐和分院、堀医院、加藤大介クリニック
公共公益施設	中央公民館、大貫ふれあいシニア館
小・中学校・高校	君津商業高校、大佐和中学校、大貫小学校
観光・文化施設	大貫中央海水浴場、弁天山古墳

公共交通の現状

【鉄道】内房線・大貫駅
【路線バス】
○富津市役所・君津駅線（平日 7 便、土日祝 6 便）
○湊富津線・笹毛線
・富津公園～佐貫町駅前～上総湊駅（平日 2.5 便、土日祝 1 便）
・富津公園～佐貫町駅前～笹毛（平日 1 便、土日祝 1 便）
・富津公園～佐貫町駅前（平日 3.5 便、土日祝 1.5 便）
【タクシー】大佐和タクシー（大貫駅 8：00～20：00）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 40.0%、富津市外 60.0%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

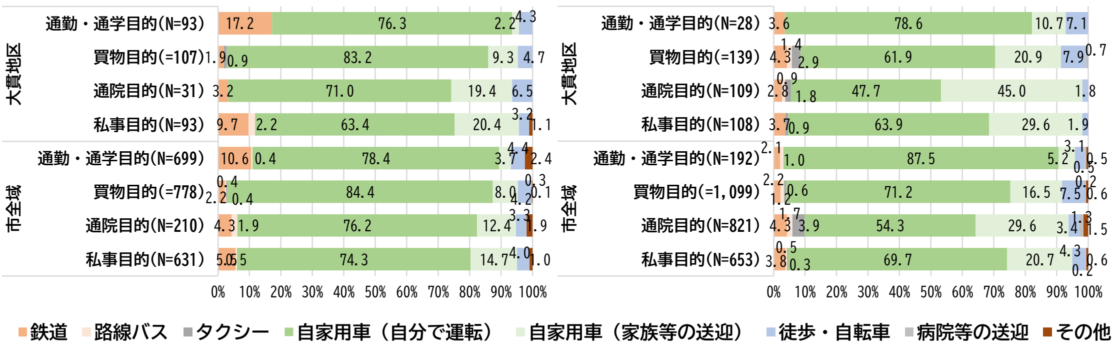
（市内）おどや富津店 27.9%、尾張屋大貫店 22.7%、イオンモール富津 19.5%、カインズ・ランドローム富津店 11.2%、近所のコンビニ 6.4%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）6.0%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）君津中央病院大佐和分院 25.3%、たなかハートクリニック 11.0%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）9.6%、君津中央病院（木更津市）6.2%、玄々堂君津病院（君津市）5.5%

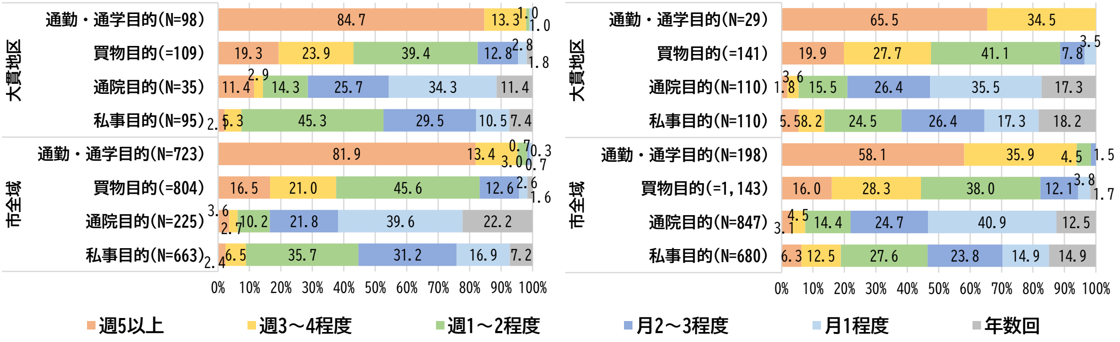
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



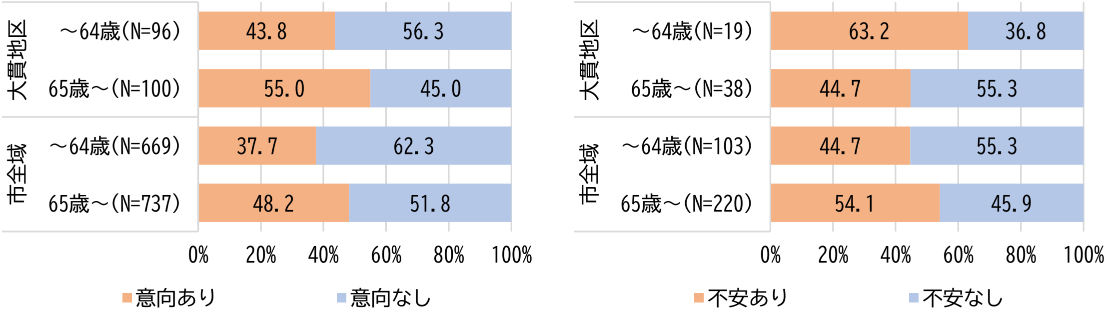
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



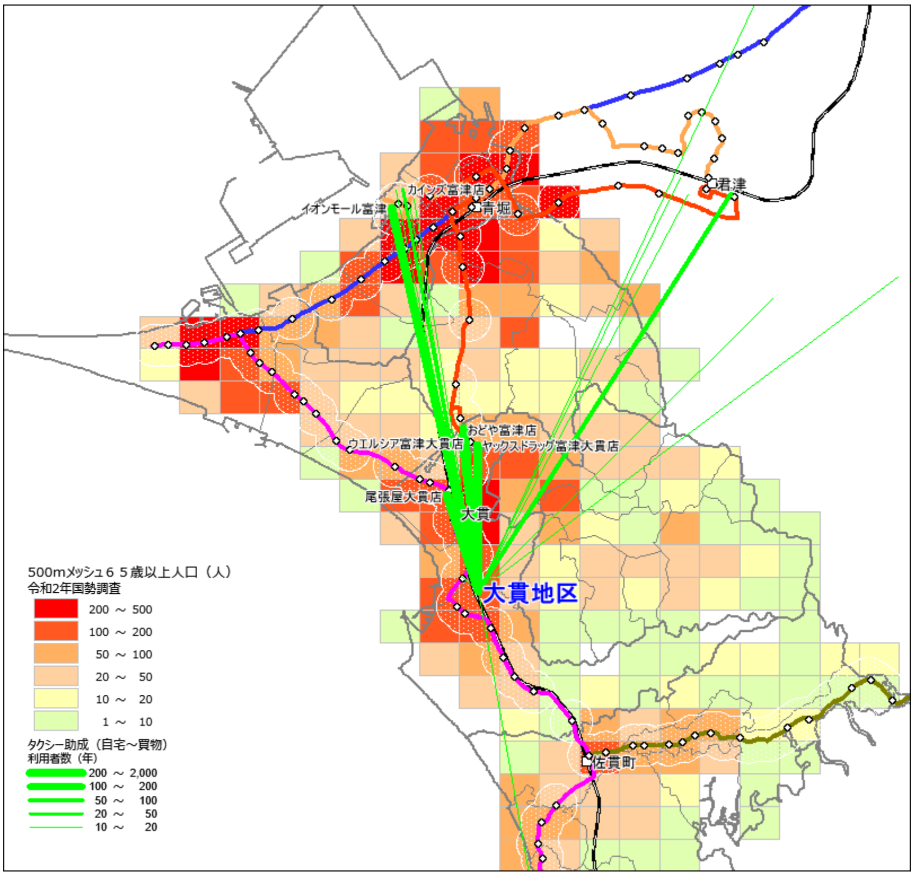
免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》　《送迎への不安》

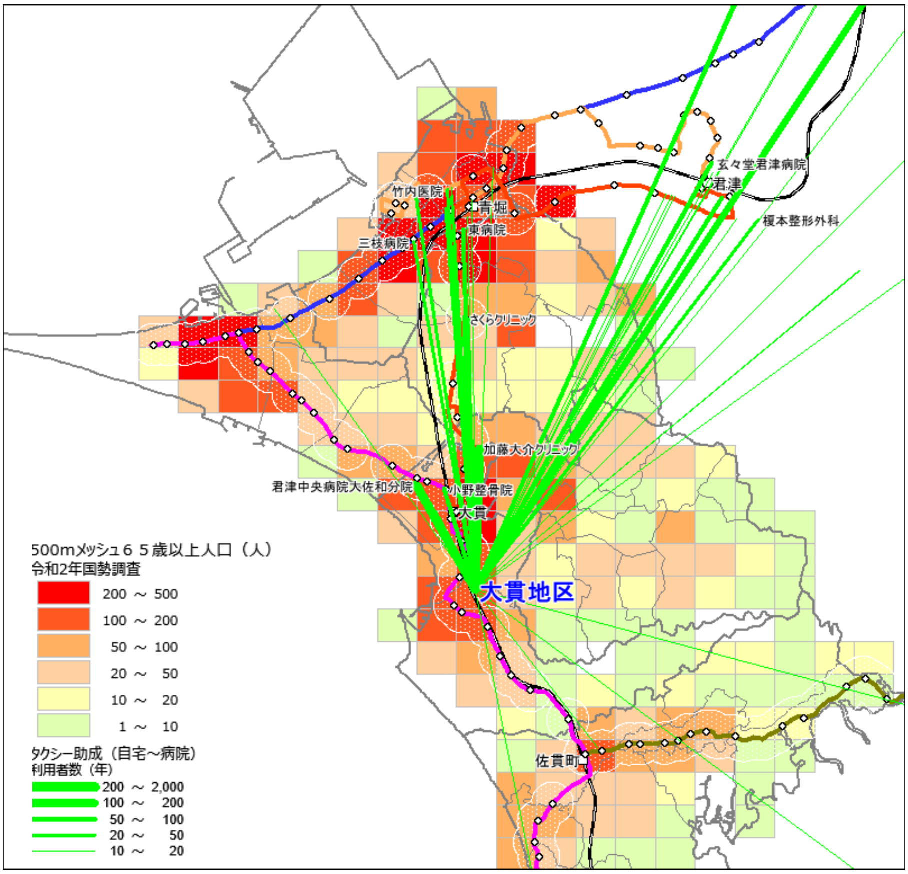


■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



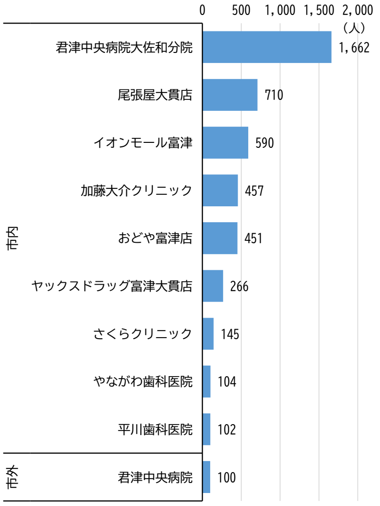
《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



■利用の傾向

乗降場所		乗車利用者	降車利用者
自宅		4,356	4,220
青堀駅		235	47
大貫駅		542	172
佐貫町駅		11	6
上総湊駅		3	10
君津駅		148	49
木更津駅		3	6
その他施設等		4,028	4,816
	病院等	1,506	2,289
	スーパー等	1,479	1,120
	公共施設	204	304
	福祉施設	39	56
	その他	756	1,042
	タクシー営業所	44	5
計		9,326	9,326

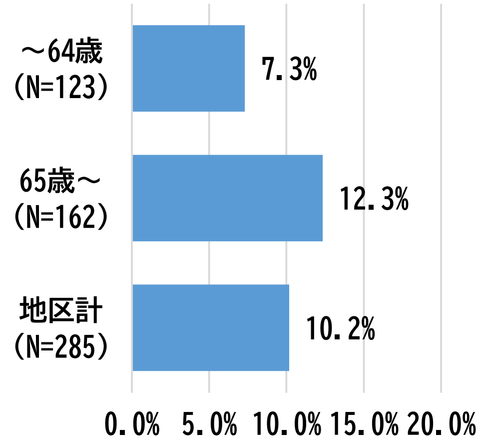
■主な施設との移動状況



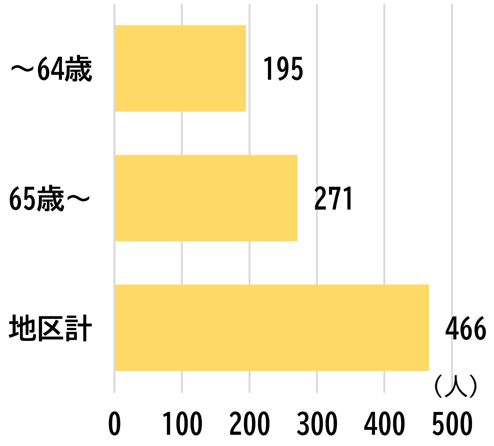
※具体的な施設名が判別できるもののうち、100 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

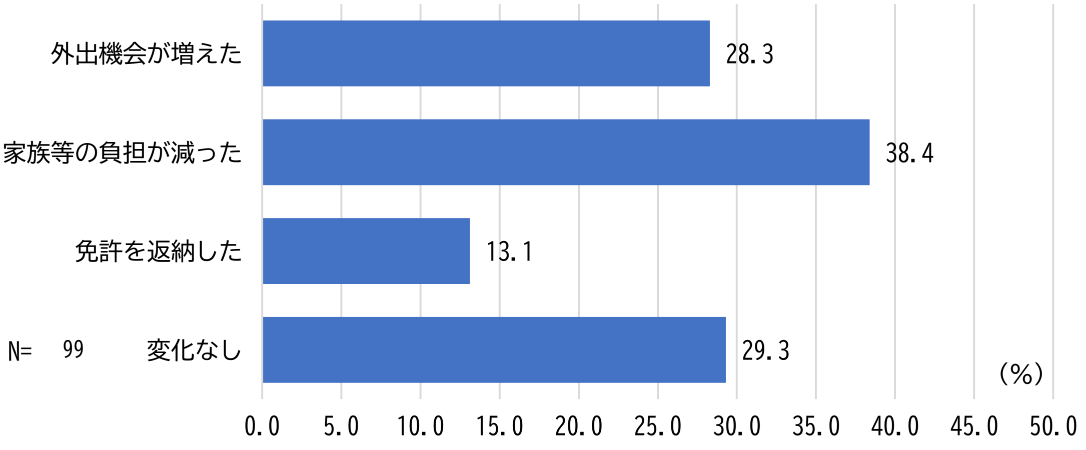


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【大貫地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は市平均と比べて年少人口・生産年齢人口の割合が低く、老年人口割合が高い（高齢化率は 12 地区中８位）

○日常生活で移動する商業施設は尾張屋大貫店、医療機関は君津中央病院大佐和分院や加藤大介クリニックが立地。

○公共交通は鉄道駅（大貫駅）、路線バス２系統（富津市役所・君津駅線、湊富津・笹毛線）が運行中。大貫駅では大佐和タクシーが配車。

○移動実態は、買物はおどや富津店や尾張屋大貫店、イオンモール富津など、通院では、君津中央病院大佐和分院やたなかハートクリニックなどの市内施設だけでなく、亀田総合病院や君津中央病院などの市外施設も多い

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下の通勤通学目的・私事目的など、非高齢層を中心に公共交通の利用が市全体の平均に比べて高い。

○外出の頻度は概ね市全体の平均と同程度。

○64 歳以下の移動困難者は 7.3%、65 歳以上は 12.3%、地区合計で約 470 人が移動困難者と推計される。

吉野地区

地区概況
(世帯:R2 国調)
(人口:R4.10 住民基本台帳)

○世帯数：1,234 世帯、人口：3,246 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 8.0%、生産年齢人口 51.0%、老年人口 41.0%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

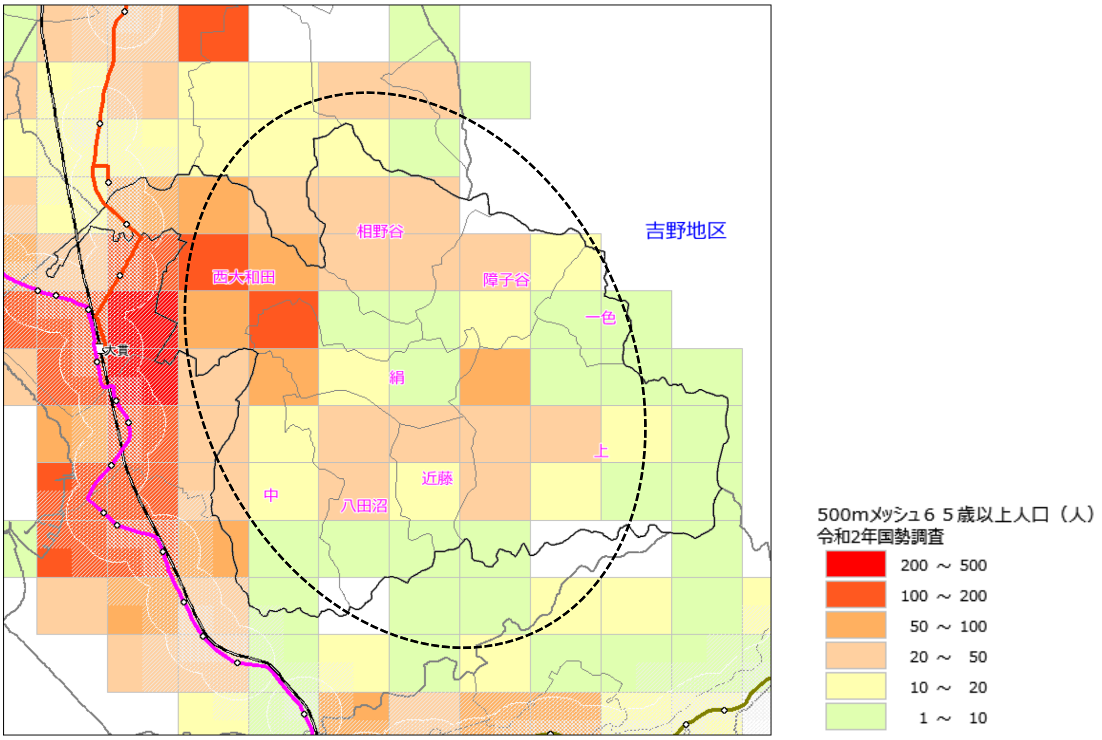
商業施設	おどや富津店、コメリ富津大貫店
医療機関	－
公共公益施設	－
小・中学校・高校	吉野小学校
観光・文化施設	－

公共交通の現状

【路線バス】
○富津市役所・君津駅線（平日 7 便、土日祝 6 便）
【タクシー】大佐和タクシー（大貫駅 8：00～20：00）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 33.3%、富津市外 66.7%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

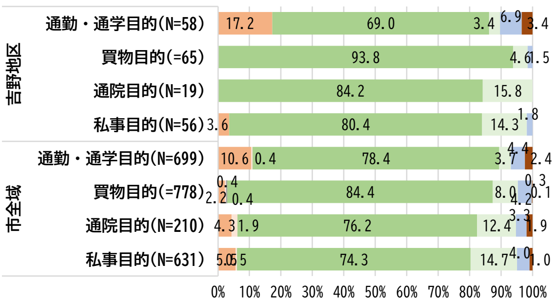
（市内）おどや富津店 39.9%、イオンモール富津 13.9%、カインズ・ランドローム富津店 12.1%、尾張屋大貫店 6.9%、近所のコンビニ 5.2%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）5.2%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

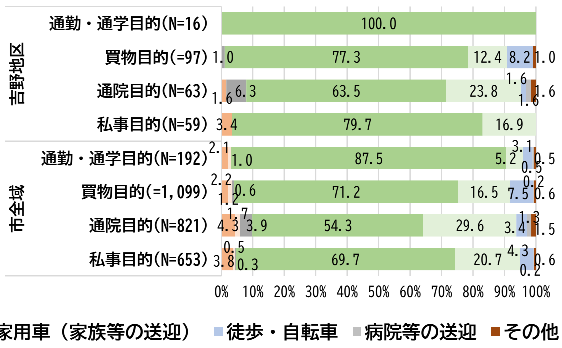
（市内）君津中央病院大佐和分院 17.9%、加藤大介クリニック 8.3%、竹内医院 7.1%、東病院 6.0%（市外）君津中央病院（木更津市）11.9%、亀田総合病院（鴨川市）7.1%

外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》

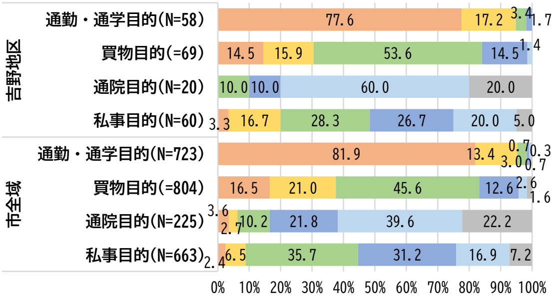


《高齢（65 歳以上）》

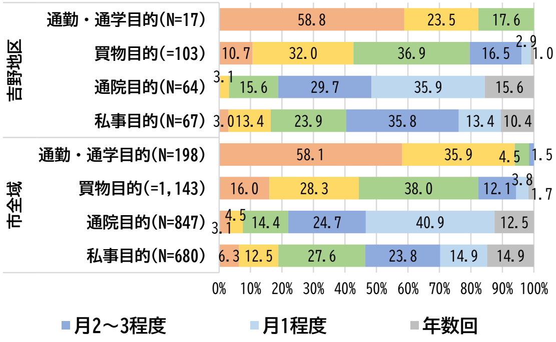


外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》

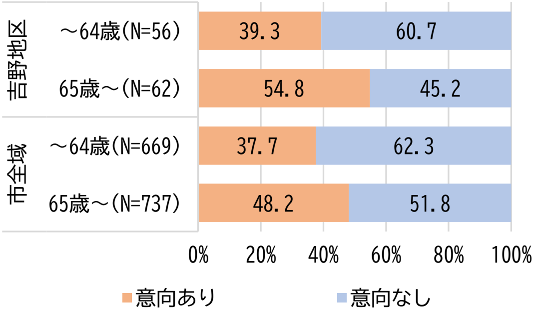


《高齢（65 歳以上）》

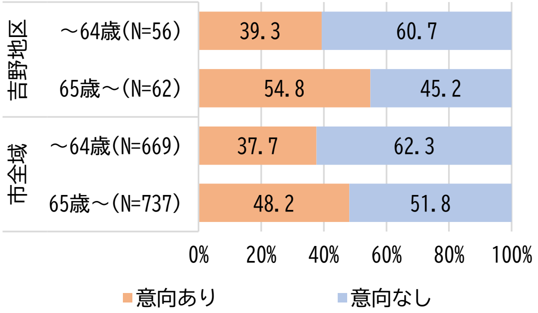


免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》

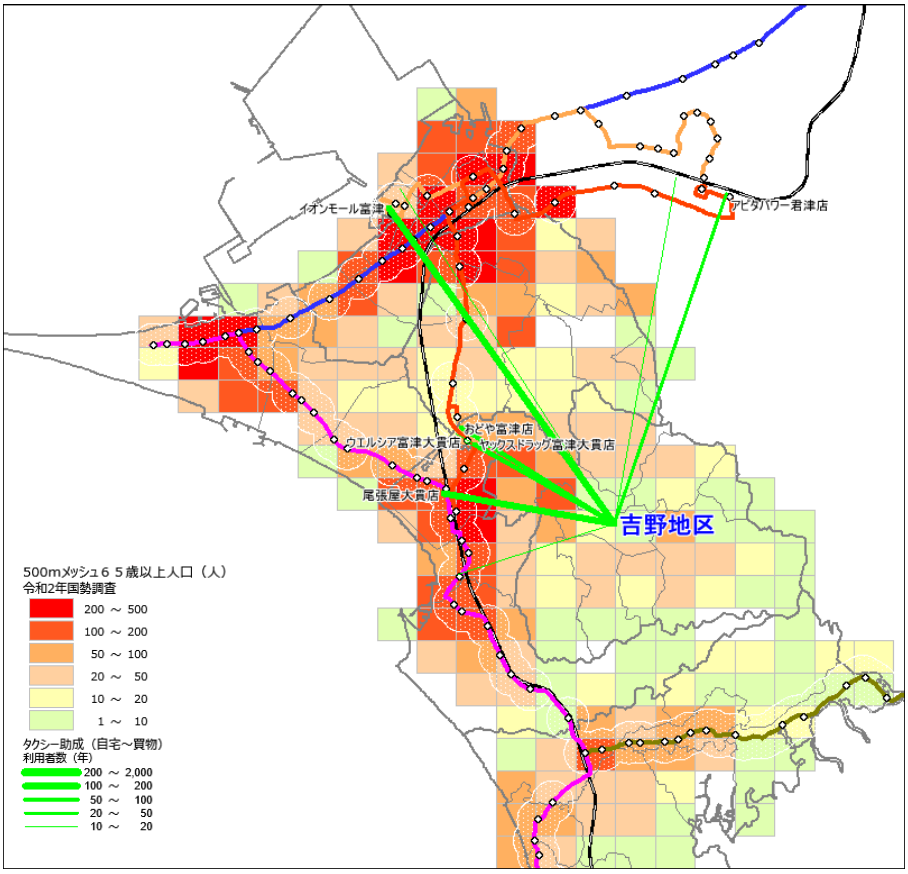


《送迎への不安》

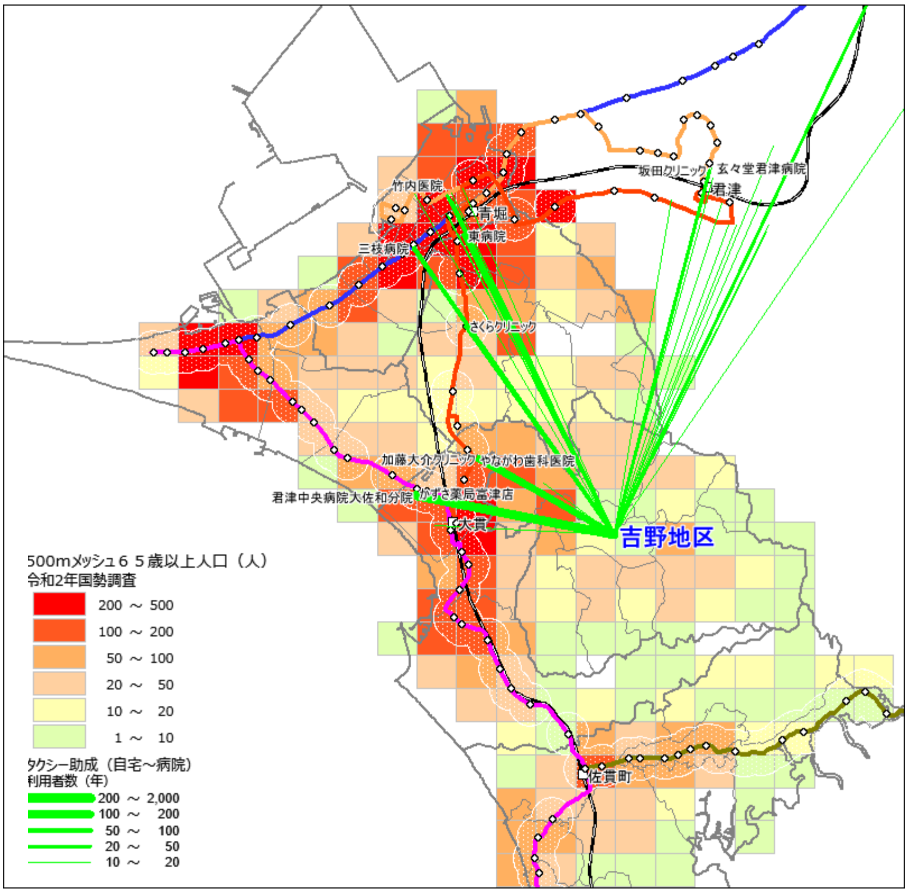


■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



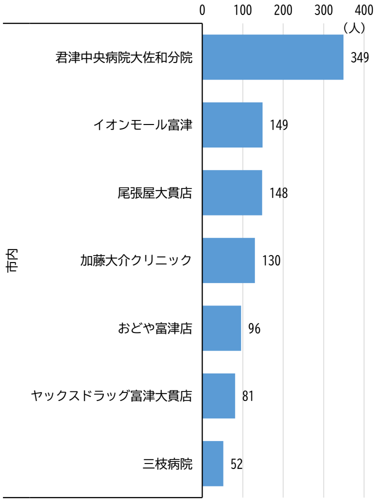
《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



■利用の傾向

乗降場所		乗車利用者	降車利用者
自宅		1,285	1,079
青堀駅		21	6
大貫駅		54	48
上総湊駅		2	0
君津駅		128	51
その他施設等		993	1,299
	病院等	403	590
	スーパー等	339	267
	公共施設	32	43
	福祉施設	10	10
	その他	205	383
	駅（上記以外）	0	2
	タクシー営業所	4	4
計		2,483	2,483

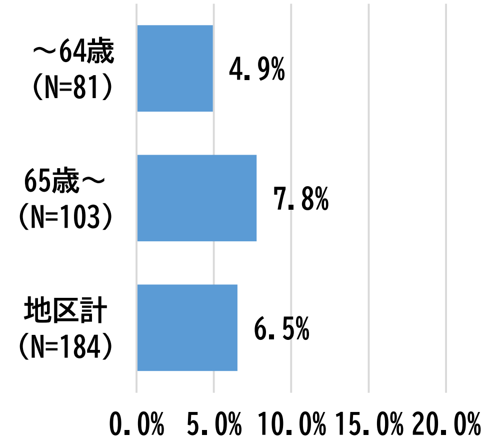
■主な施設との移動状況



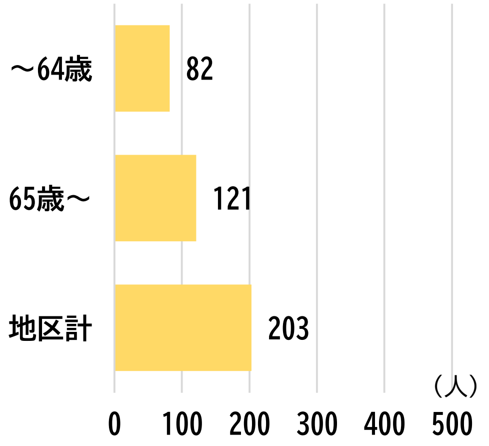
※具体的な施設名が判別できるもののうち、50 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

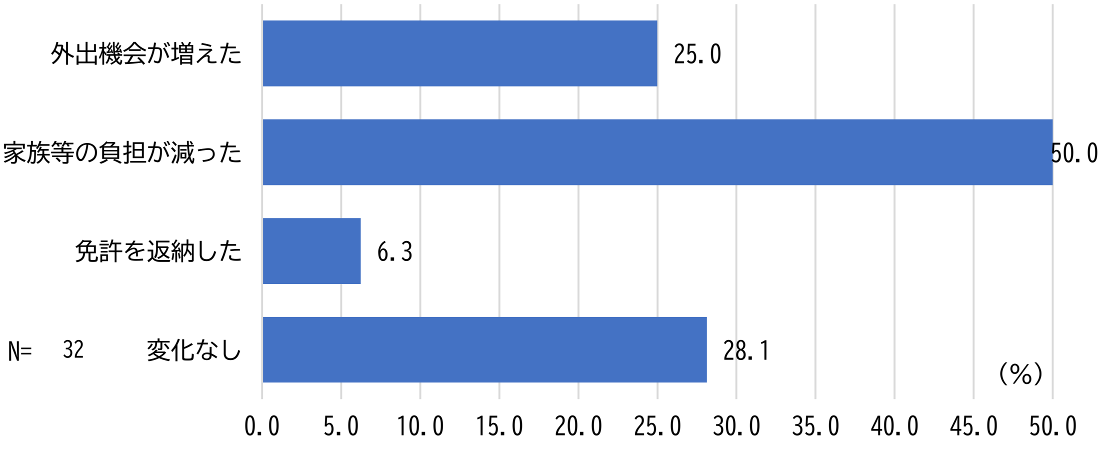


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【吉野地区の特性】

○年齢３区分別人口割合はほぼ市平均と同程度（高齢化率は 12 地区中 10 位）
○日常生活で移動する商業施設はおどや富津店、コメリ富津大貫店、医療機関の立地はない。
○公共交通は路線バス１系統（富津市役所・君津駅線）が運行中。大貫駅では大佐和タクシーが配車。
○移動実態は、買物はおどや富津店やイオンモール富津など、通院では、君津中央病院大佐和分院や加藤大介クリニックなどの市内施設だけでなく、君津中央病院などの市外施設も多い
○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下の通勤通学目的で公共交通の利用割合が、65 歳以上の通院目的でタクシーの利用割合がそれぞれ市全体の平均に比べて高い。
○65 歳以上の高齢者では、買物目的（週 5 以上）の高頻度層は少ないが、週 3～4 程度は多い。64 歳以下でも買物目的では週 5 以上や週 3～4 程度の割合が市全体の平均に比べて低い。
○64 歳以下の移動困難者は 4.9%、65 歳以上は 7.8%、地区合計で約 200 人が移動困難者と推計される。

佐貫地区

地区概況
（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：1,066 世帯、人口：2,494 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 4.3%、生産年齢人口 47.0%、老年人口 48.7%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

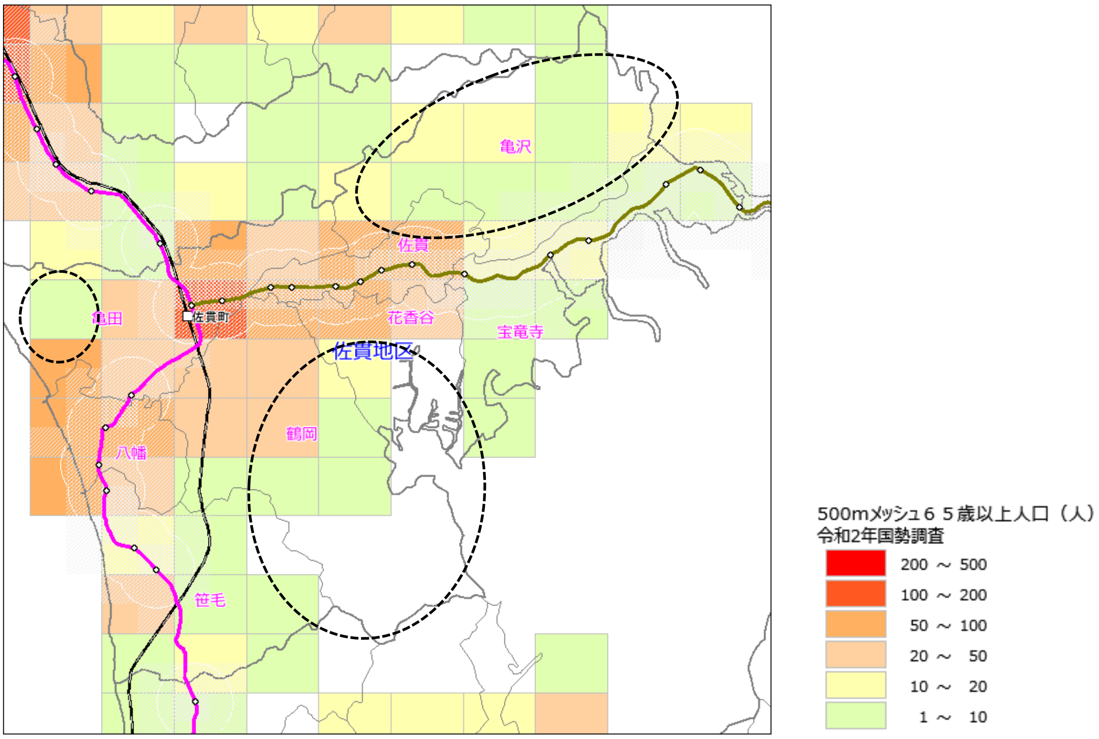
商業施設	―
医療機関	玄々堂佐貫クリニック
公共公益施設	佐貫コミュニティセンター
小・中学校・高校	佐貫小学校
観光・文化施設	東京湾観音、新舞子海水浴場

公共交通の現状

【鉄道】内房線・佐貫町駅
【路線バス】
○鹿野山線（平日 5.5 便、土日祝 4.5 便）
○湊富津線・笹毛線
・富津公園～佐貫町駅前～上総湊駅（平日 2.5 便、土日祝 1 便）
・富津公園～佐貫町駅前～笹毛（平日 1 便、土日祝 1 便）
・富津公園～佐貫町駅前（平日 3.5 便、土日祝 1.5 便）
【タクシー】天羽合同タクシー（佐貫町駅 8：00～17：00）
【スクールバス】
・大佐和中学校スクールバス　宝竜寺・笹毛線

交通不便地域

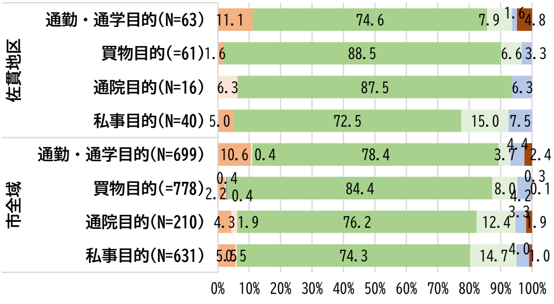
■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



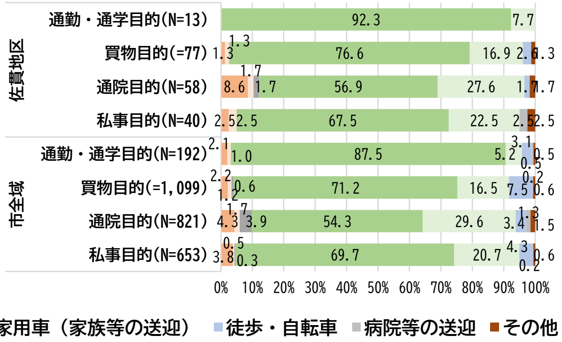
※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

<table>
<tr><td rowspan="4">市民アンケート調査</td><td>外出目的別の主な行き先</td><td>○通勤・通学の場合…市内 33.3%、富津市外 66.7%
○買物の場合…（5%以上の施設を記載）
（市内）おどや富津店 30.4%、尾張屋大貫店 16.2%、イオンモール富津 13.5%、吉田屋湊店 8.1%、コメリ湊店 6.8%
○通院の場合…（5%以上の施設を記載）
（市内）原田内科小児科医院 19.3%、君津中央病院大佐和分院 18.1%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）8.4%、玄々堂君津病院（君津市）6.0%</td></tr>
<tr><td>外出目的別主な利用交通手段</td><td>

《非高齢（64 歳以下）》

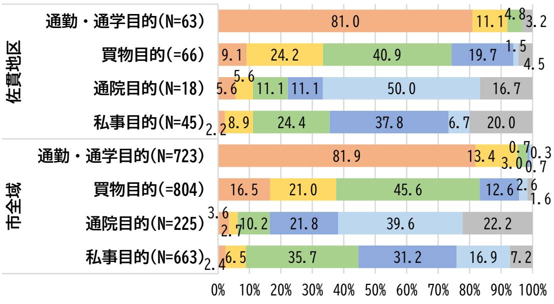


《高齢（65 歳以上）》

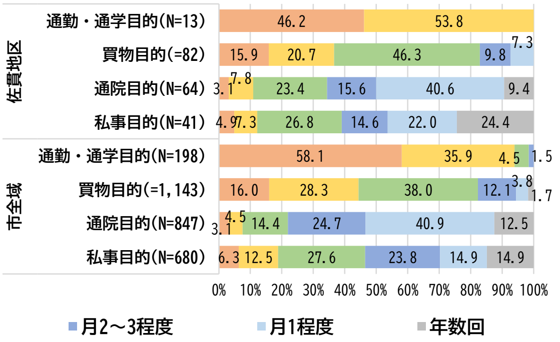


</td></tr>
<tr><td>外出目的別移動の頻度</td><td>

《非高齢（64 歳以下）》

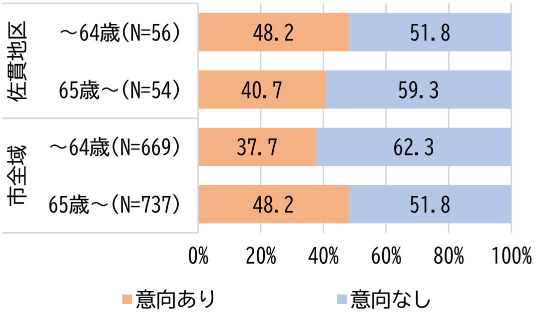


《高齢（65 歳以上）》

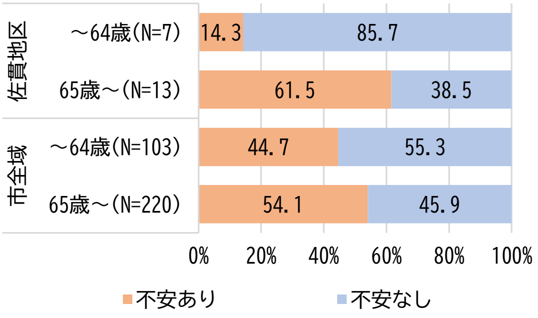


</td></tr>
<tr><td>免許返納の意向と送迎への不安</td><td>

《免許返納の意向》



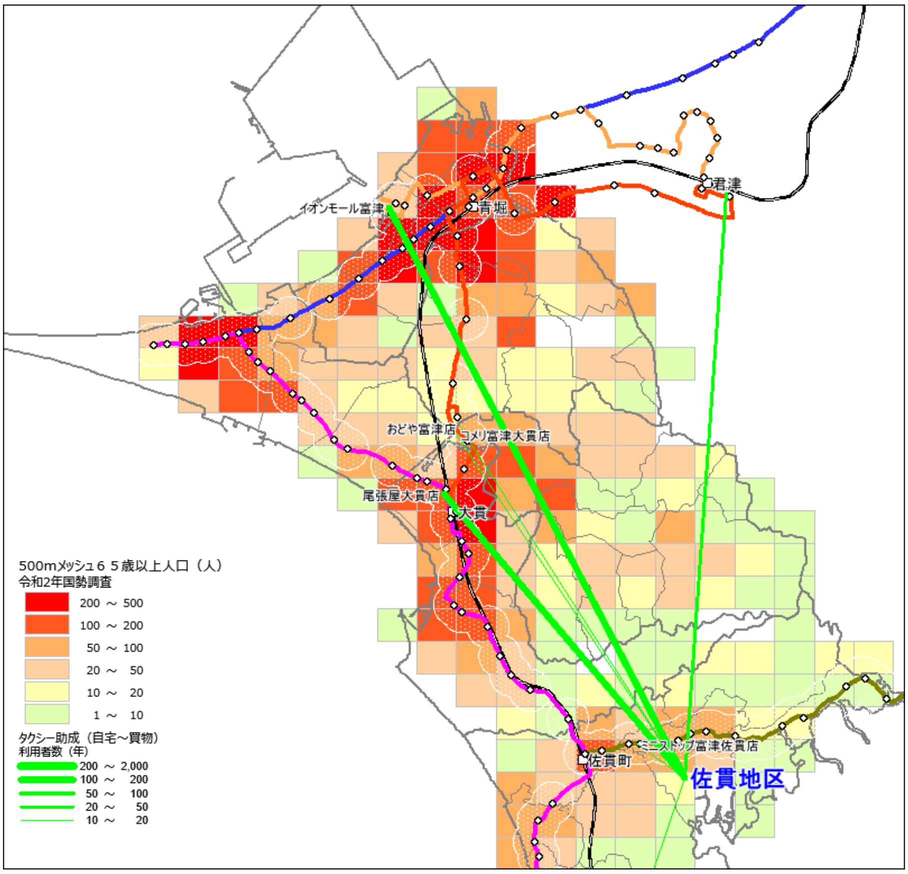
《送迎への不安》



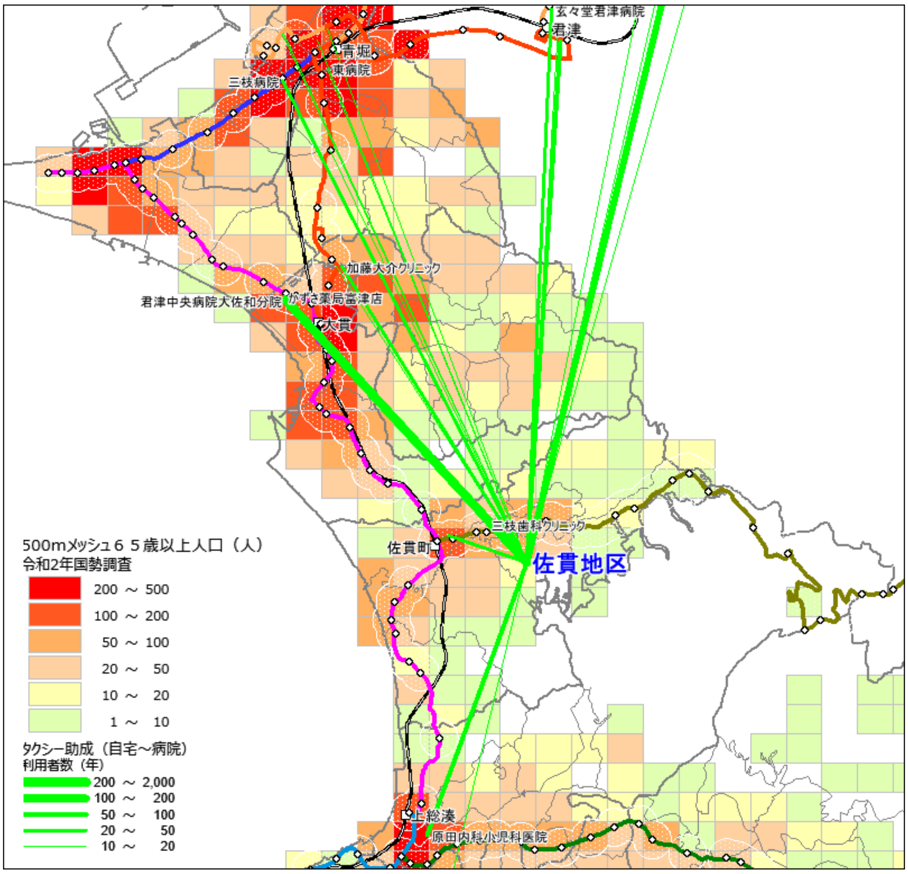
</td></tr>
</table>

■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



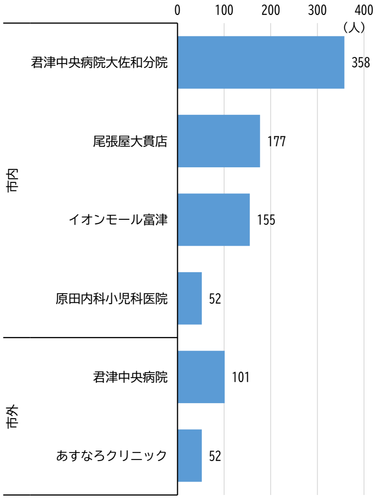
《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》



■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	1,212	1,282
青堀駅	45	18
大貫駅	89	20
佐貫町駅	250	241
上総湊駅	57	27
君津駅	28	37
木更津駅	4	2
その他施設等	1,013	1,071
病院等	452	448
スーパー等	314	231
公共施設	42	74
福祉施設	1	7
その他	202	311
タクシー営業所	2	0
計	2,698	2,698

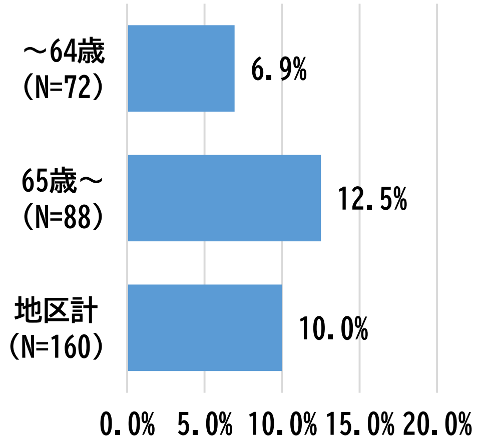
■主な施設との移動状況



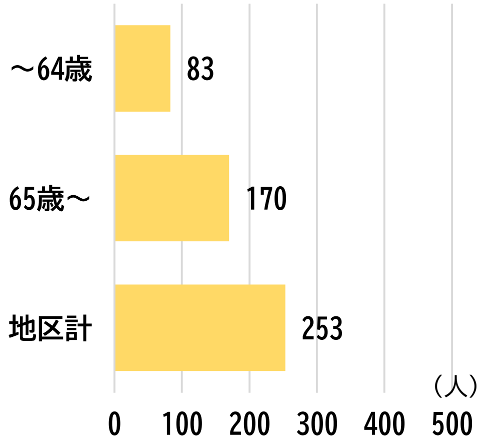
※具体的な施設名が判別できるもののうち、50 件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

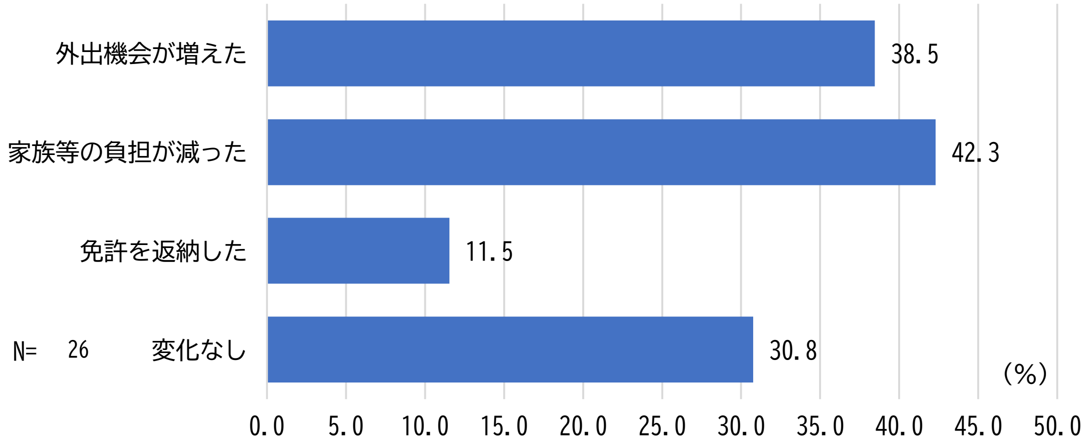


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【佐貫地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が半数程度と高い（高齢化率は 12 地区中３位）

○日常生活で移動する商業施設はないが、医療機関は玄々堂佐貫クリニックが立地。

○公共交通は鉄道駅（佐貫町駅）、路線バス２系統（鹿野山線、湊富津・笹毛線）が運行中。佐貫町駅では天羽合同タクシーが配車。大佐和中学校へ通う生徒のスクールバス（宝竜寺・笹毛線）が運行中。

○移動実態は、買物はおどや富津店や尾張屋大貫店、イオンモール富津など、通院では、原田内科小児科医院や君津中央病院大佐和分院などの市内施設が多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下の通勤通学目的や通院目的で公共交通の利用割合が、65 歳以上の通院目的での公共交通の利用割合がそれぞれ市全体の平均に比べて高い。

○64 歳以下の非高齢者では、買物目的（週 5 以上）の高頻度層は少ないが、週 3～4 程度は多い。65 歳以上の買物目的では、週 1～2 程度の割合が市全体の平均に比べて高い。

○64 歳以下の移動困難者は 6.9%、65 歳以上は 12.5%、地区合計で約 250 人が移動困難者と推計される。

湊地区

地区概況
（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：1,317 世帯、人口：3,163 人。
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 6.6%、生産年齢人口 47.0%、老年人口 46.3%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

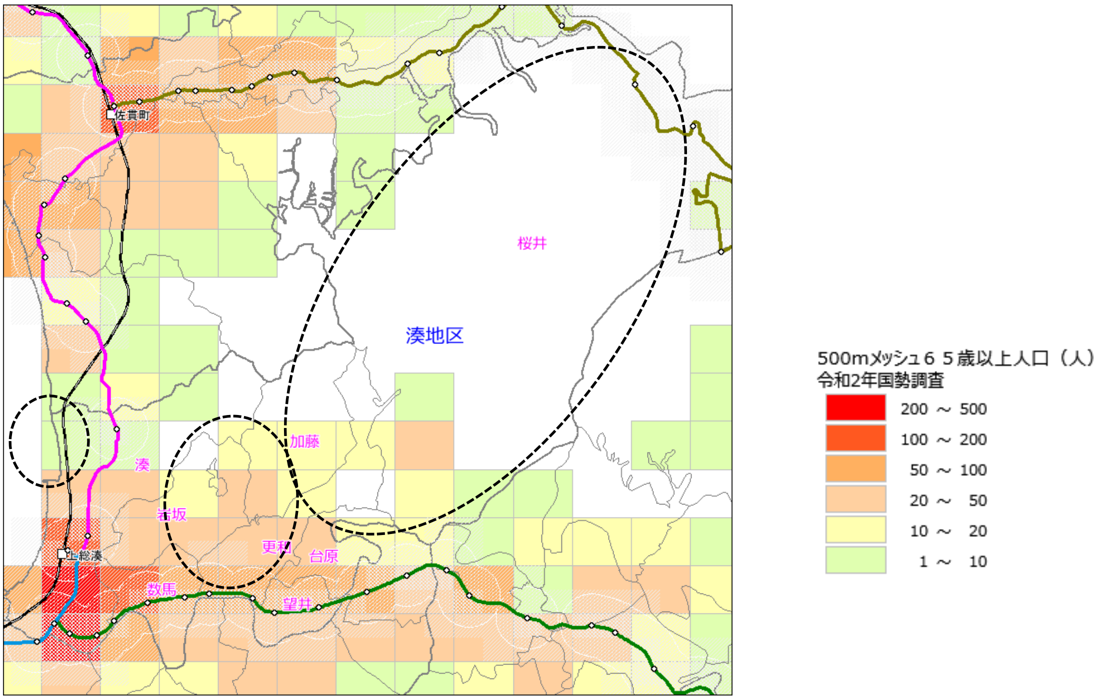
商業施設	吉田屋湊店、コメリ湊店
医療機関	原田内科小児科医院
公共公益施設	天羽行政センター・市民会館、地域交流支援センター「カナリエ」
小・中学校・高校	天羽高校、天羽中学校、天羽小学校
観光・文化施設	グランドーム千葉富津、岩谷堂やぐら群、浅間山運動公園

公共交通の現状

【鉄道】内房線・上総湊駅
【高速バス】※計画運休便は除く
房総なのはな号（白浜～東京線）（乗降場所：上総湊駅前、国道富津浅間山）（毎日 7.5 便）
（乗降場所：富津浅間山 BS）（毎日 6.5 便）
新宿なのはな号（館山～新宿線）（乗降場所：富津浅間山 BS）（毎日 12 便）
館山・君津～羽田空港・横浜線（乗降場所：富津浅間山 BS）（毎日 8 便）
南総里見号（館山千葉線）（乗降場所：富津浅間山 BS）（平日 23 便、土日祝 19 便）
【路線バス】
○湊富津線・笹毛線
・富津公園～佐貫町駅前～上総湊駅（平日 2.5 便、土日祝 1 便）
・富津公園～佐貫町駅前～笹毛（平日 1 便、土日祝 1 便）
○竹岡線
・上総湊駅～東京湾フェリー前（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～高島別荘入口（平日 5.5 便、土日祝 3 便）
○戸面原ダム線
・上総湊駅～戸面原ダム（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～上後（平日 4 便、土日祝 4 便）
【タクシー】天羽合同タクシー（上総湊駅 8：00～17：00）

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 50.0%、富津市外 50.0%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

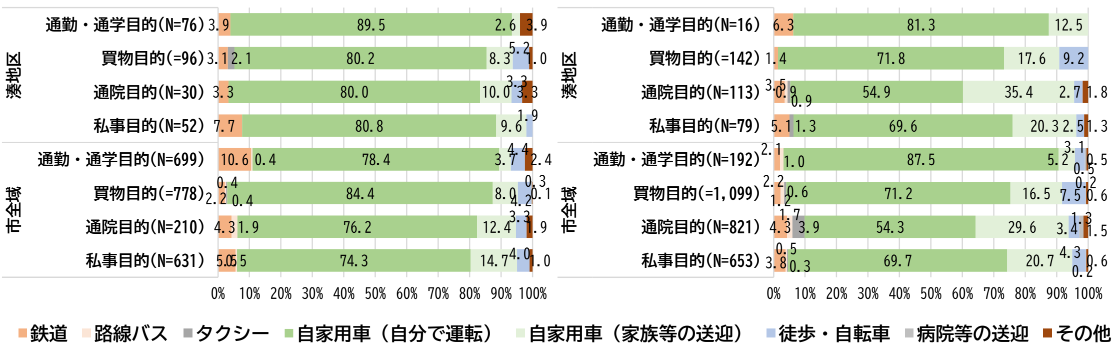
（市内）吉田屋湊店 41.9%、イオンモール富津 10.2%、コメリ湊店 8.5%、おどや富津店 6.5%、近所のコンビニ 5.7%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）6.5%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）原田内科小児科医院 35.5%、君津中央病院大佐和分院 7.2%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）11.8%、君津中央病院（木更津市）7.2%

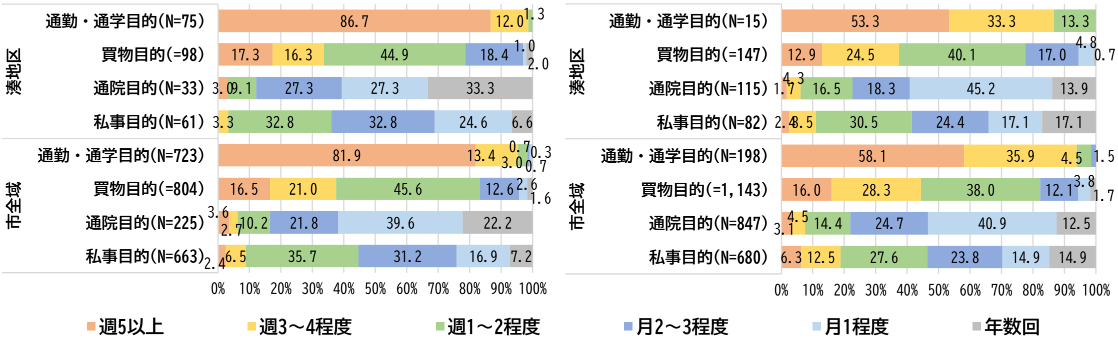
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　**《高齢（65 歳以上）》**



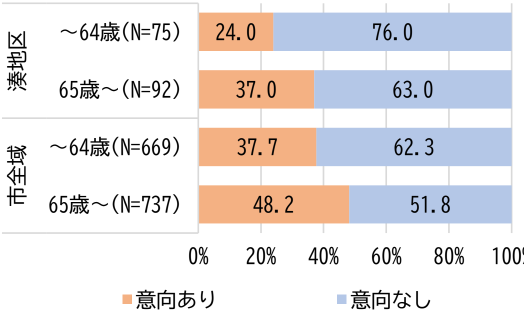
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　**《高齢（65 歳以上）》**

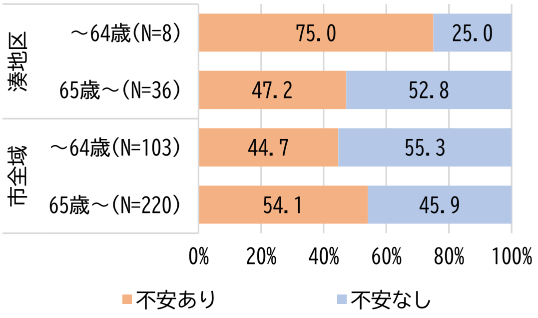


免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》

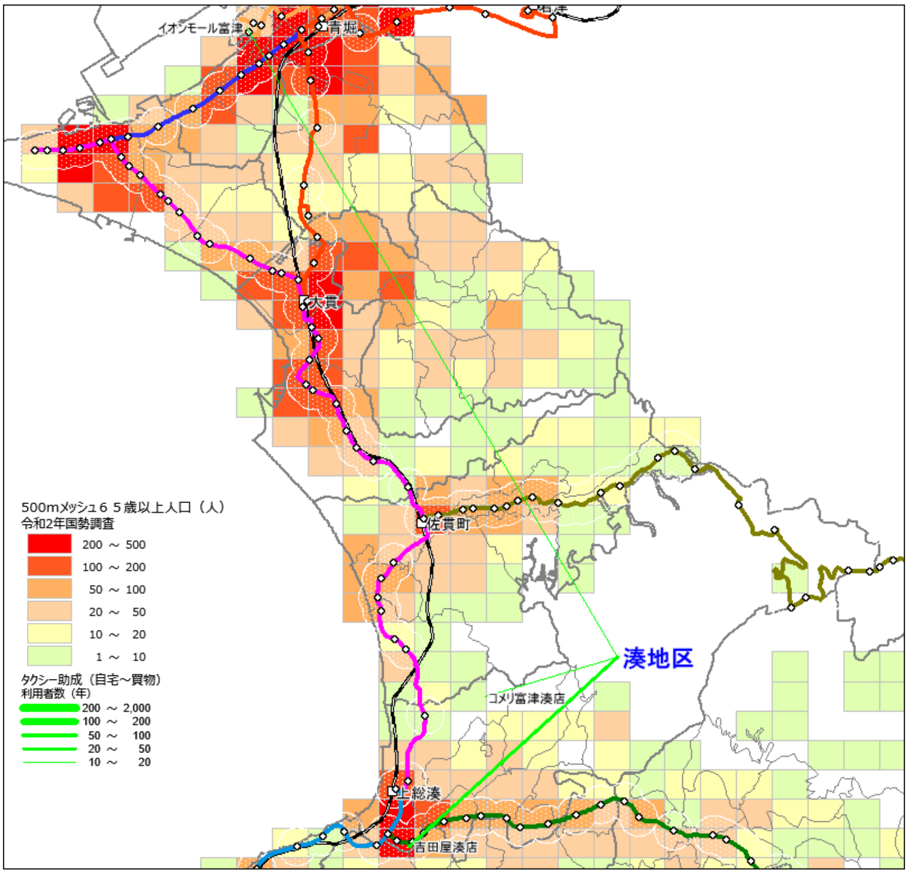


《送迎への不安》



■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

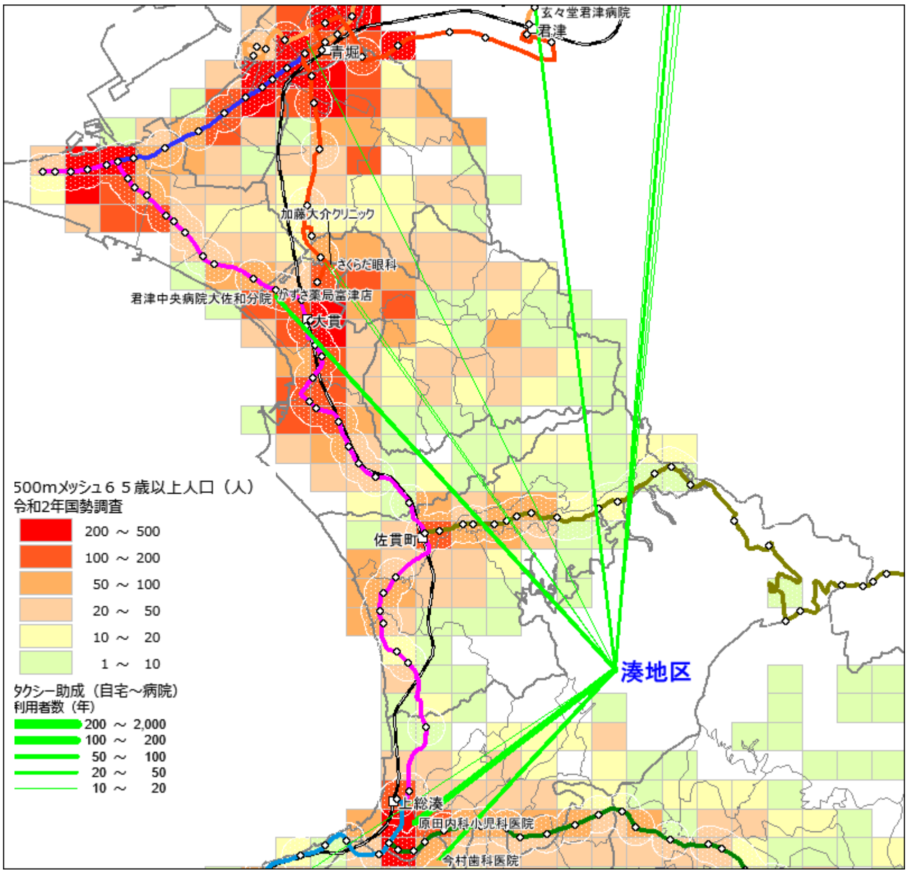
《自宅⇔買物施設の利用状況（年間）》



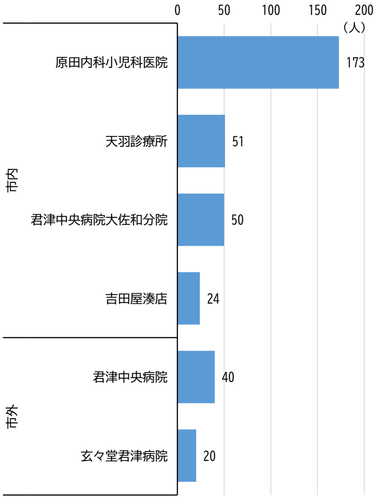
■利用の傾向

乗降場所		乗車利用者	降車利用者
自宅		578	507
青堀駅		32	22
大貫駅		16	10
佐貫町駅		6	20
上総湊駅		212	122
君津駅		24	14
木更津駅		0	2
その他施設等		362	533
	病院等	185	246
	スーパー等	63	58
	公共施設	12	20
	福祉施設	0	4
	その他	100	203
	駅	2	2
計		1,230	1,230

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》

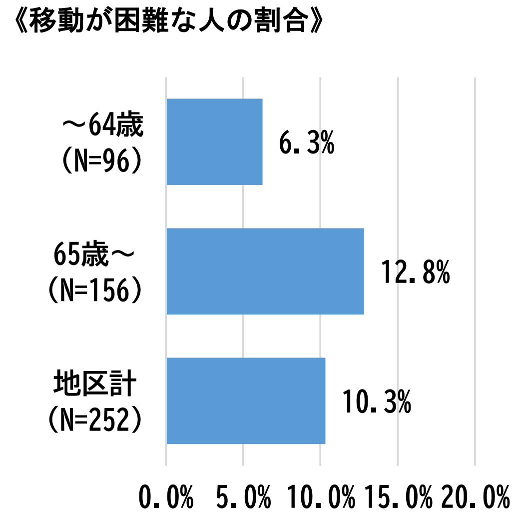


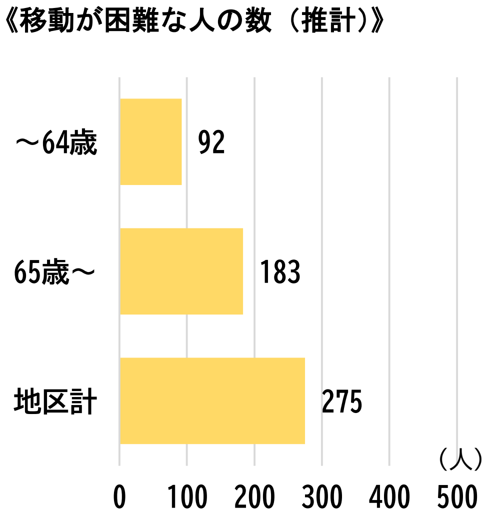
■主な施設との移動状況



※具体的な施設名が判別できるもののうち、20件以上の利用があったものをグラフ化

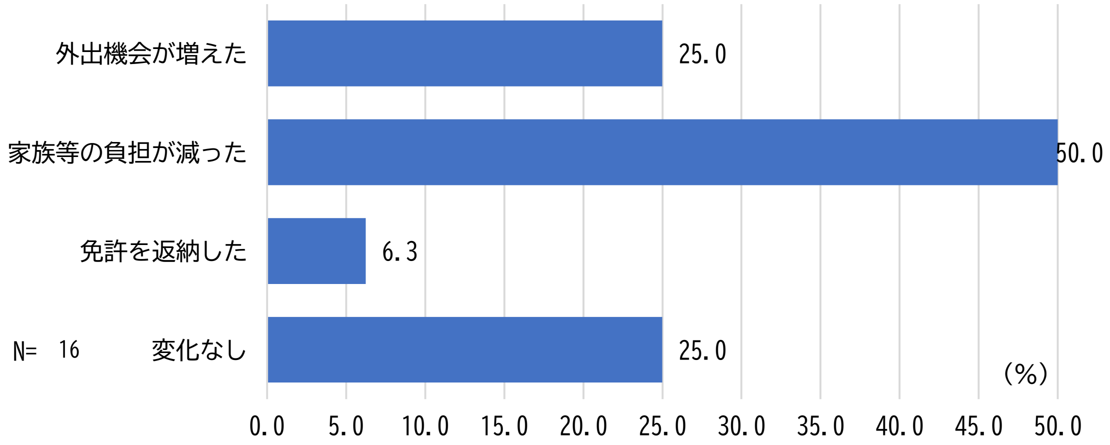
■移動が困難な人の割合・数（推計値）





※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【湊地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が約 46%と高い（高齢化率は 12 地区中７位）

○日常生活で移動する商業施設は吉田屋湊店やコメリ湊店、医療機関は原田内科小児科医院が立地。

○公共交通は鉄道駅（上総湊駅）、高速バス４系統（房総なのはな号、新宿なのはな号、館山・君津～羽田空港・横浜線、南総里見号）路線バス３系統（湊富津・笹毛線、竹岡線、戸面原ダム線）が運行中。上総湊駅では天羽合同タクシーが配車。

○移動実態は、買物は吉田屋湊店やイオンモール富津など、通院では、原田内科小児科医院や市外の亀田総合病院などが多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下・65 歳以上ともに私事目的での公共交通の利用割合が高い。

○65 歳以上の高齢者では、買物・私事目的で週 1 程度未満の割合が高く、市全体の平均に比べて移動の頻度は低い。

○64 歳以下の移動困難者は 6.3%、65 歳以上は 12.8%、地区合計で約 280 人が移動困難者と推計される。

天神山地区

地区概況

（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：571 世帯、人口：1,392 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 6.1%、生産年齢人口 43.8%、老年人口 50.1%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

商業施設	―
医療機関	天羽診療所、鈴木内科クリニック
公共公益施設	天神山コミュニティセンター
小・中学校・高校	―
観光・文化施設	―

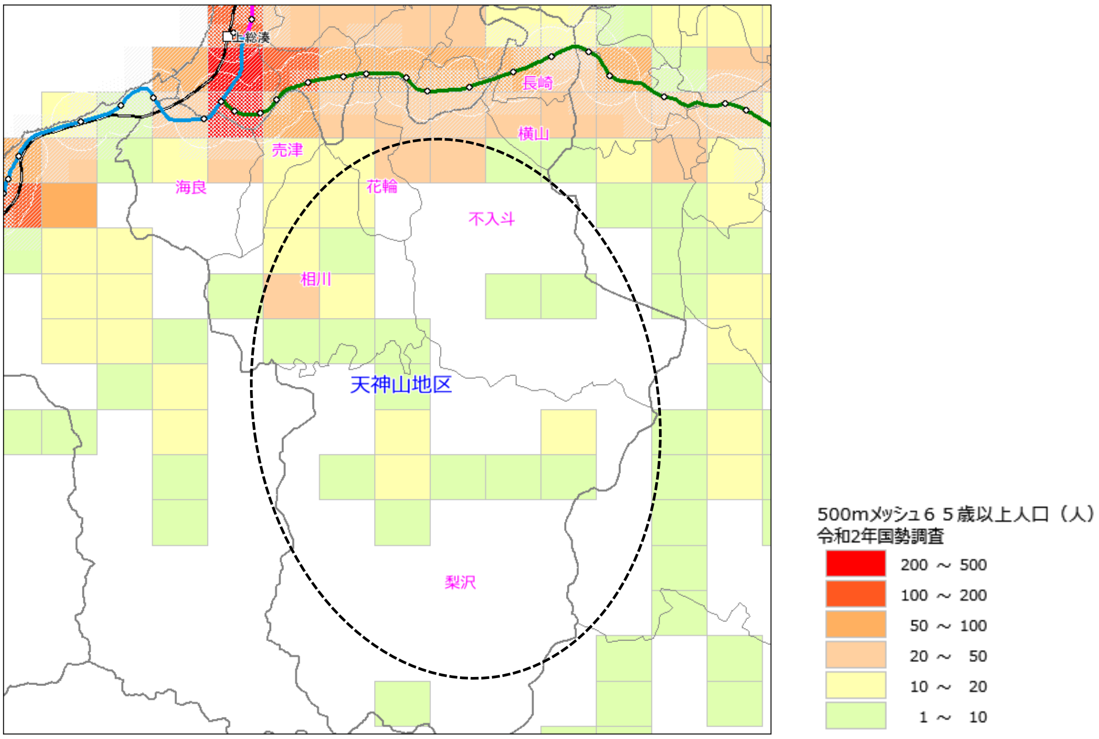
公共交通の現状

【路線バス】
○戸面原ダム線
・上総湊駅～戸面原ダム（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～上後（平日 4 便、土日祝 4 便）

【スクールバス】
・天羽小学校スクールバス　梨沢・横山線

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 30.2%、富津市外 69.8%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

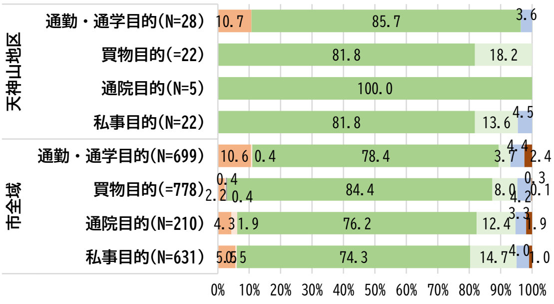
（市内）吉田屋湊店 46.8%、コメリ湊店 9.9%、おどや湊店 9.0%、近所のコンビニ 9.0%、

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

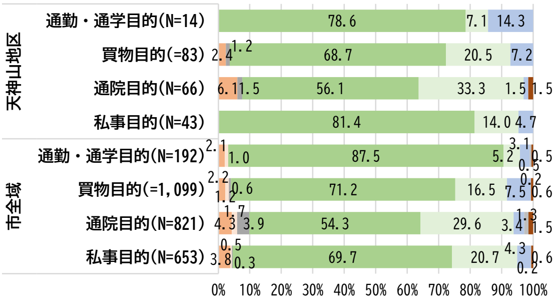
（市内）原田内科小児科医院 18.9%、鈴木内科クリニック 5.4%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）18.9%、君津中央病院（木更津市）9.5%、玄々堂君津病院（君津市）5.4%

外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》



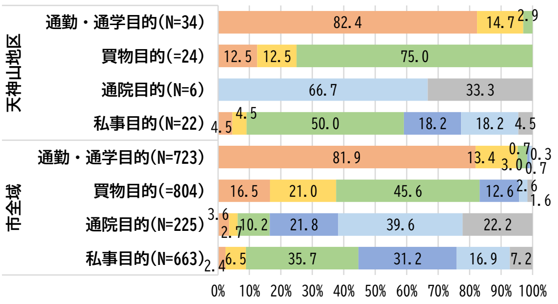
《高齢（65 歳以上）》



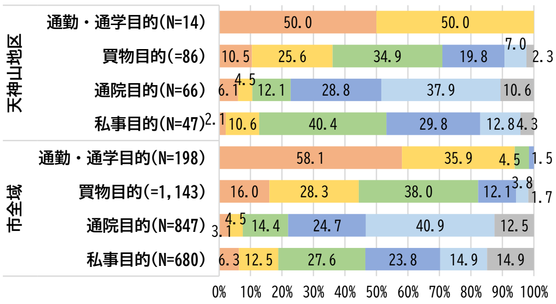
■鉄道 ■路線バス ■タクシー ■自家用車（自分で運転） ■自家用車（家族等の送迎） ■徒歩・自転車 ■病院等の送迎 ■その他

外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》



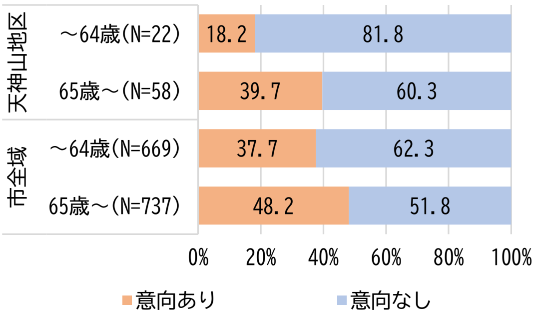
《高齢（65 歳以上）》



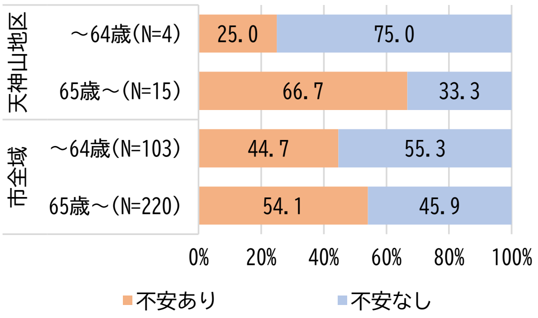
■週5以上 ■週3～4程度 ■週1～2程度 ■月2～3程度 ■月1程度 ■年数回

免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》

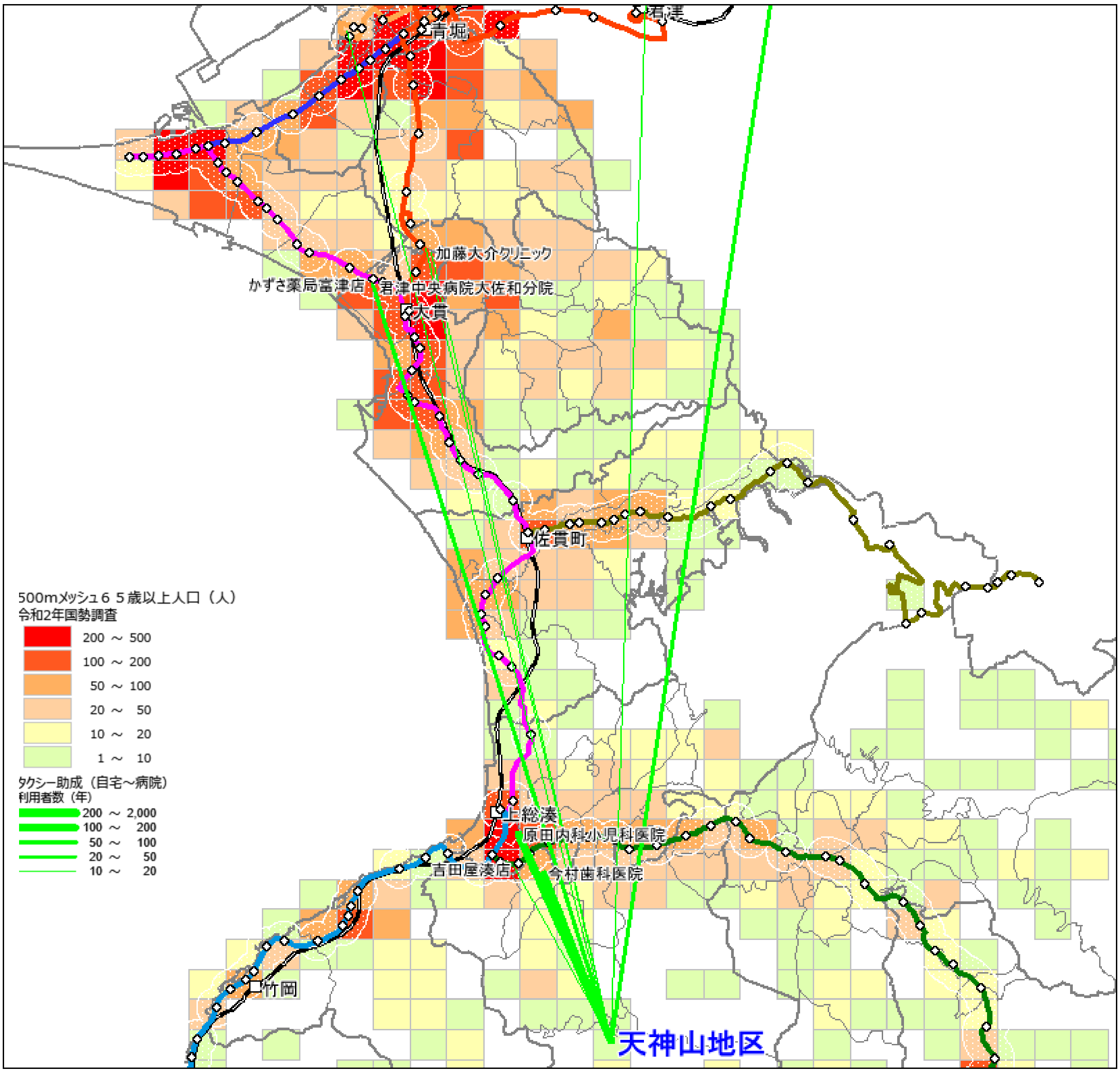


《送迎への不安》



■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》

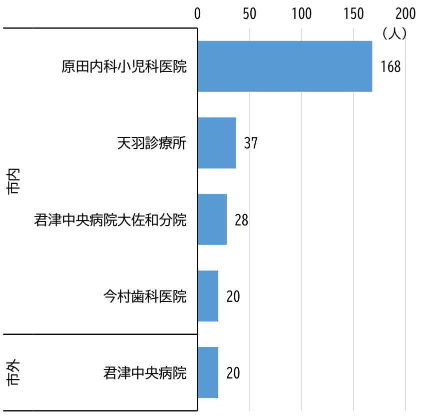


※自宅⇔商業施設の移動は、具体的施設が判別できる移動が少ないため、図化しなかった。

■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	204	246
青堀駅	4	2
大貫駅	0	2
佐貫町駅	2	3
上総湊駅	79	16
君津駅	4	4
その他施設等	175	195
病院等	138	149
スーパー等	14	13
公共施設	4	8
その他	19	25
計	468	468

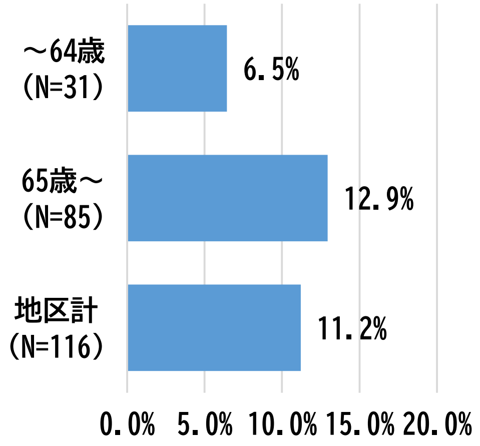
■主な施設との移動状況



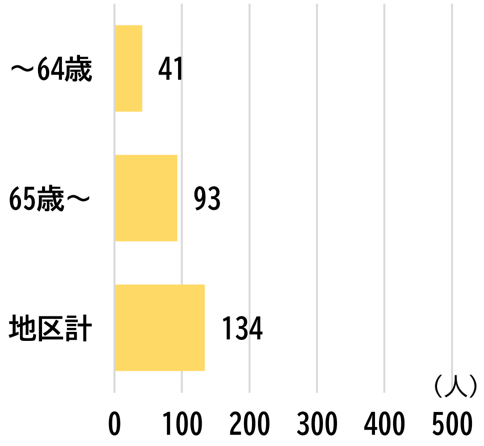
※具体的な施設名が判別できるもののうち、20件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

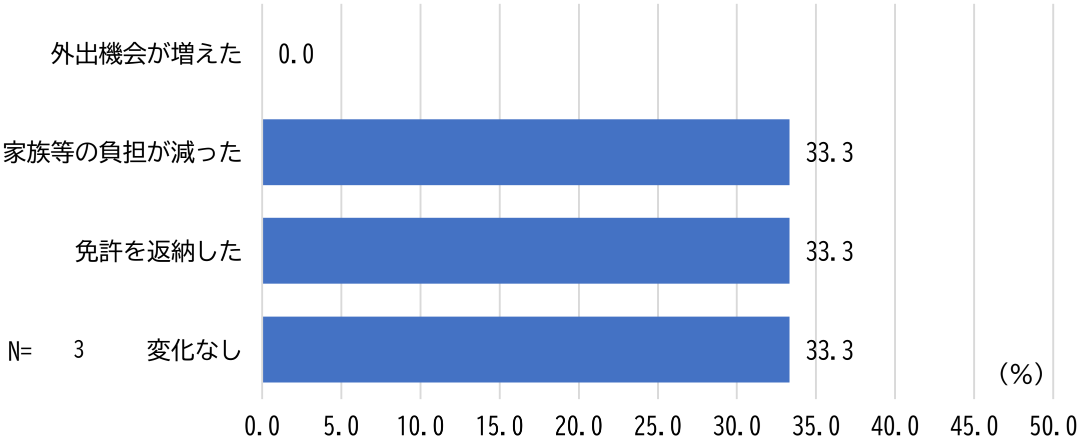


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【天神山地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が 50%を超える（高齢化率は 12 地区中２位）

○日常生活で移動する商業施設はないが、医療機関は天羽診療所や鈴木内科クリニックが立地。

○公共交通は路線バス１系統（戸面原ダム線）が運行中。天羽小学校・中学校の児童生徒を対象としたスクールバス（梨沢・横山線）が運行中。

○移動実態は、買物は吉田屋湊店やコメリ湊店など、通院では、原田内科小児科医院や市外の亀田総合病院などが多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下の通勤・通学目的では公共交通利用が 10%を超え、65 歳以上の通院目的では公共交通の利用割合が 6%を超え、市全体の平均よりも高い。

○65 歳以上の高齢者では、買物・私事目的で週 1～2 程度未満の割合が高く、市全体の平均に比べて移動の頻度は低い。

○64 歳以下の移動困難者は 6.5%、65 歳以上は 12.9%、地区合計で約 130 人が移動困難者と推計される。

竹岡地区

地区概況

（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：676 世帯、人口：1,581 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 5.4%、生産年齢人口 46.4%、老年人口 48.2%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

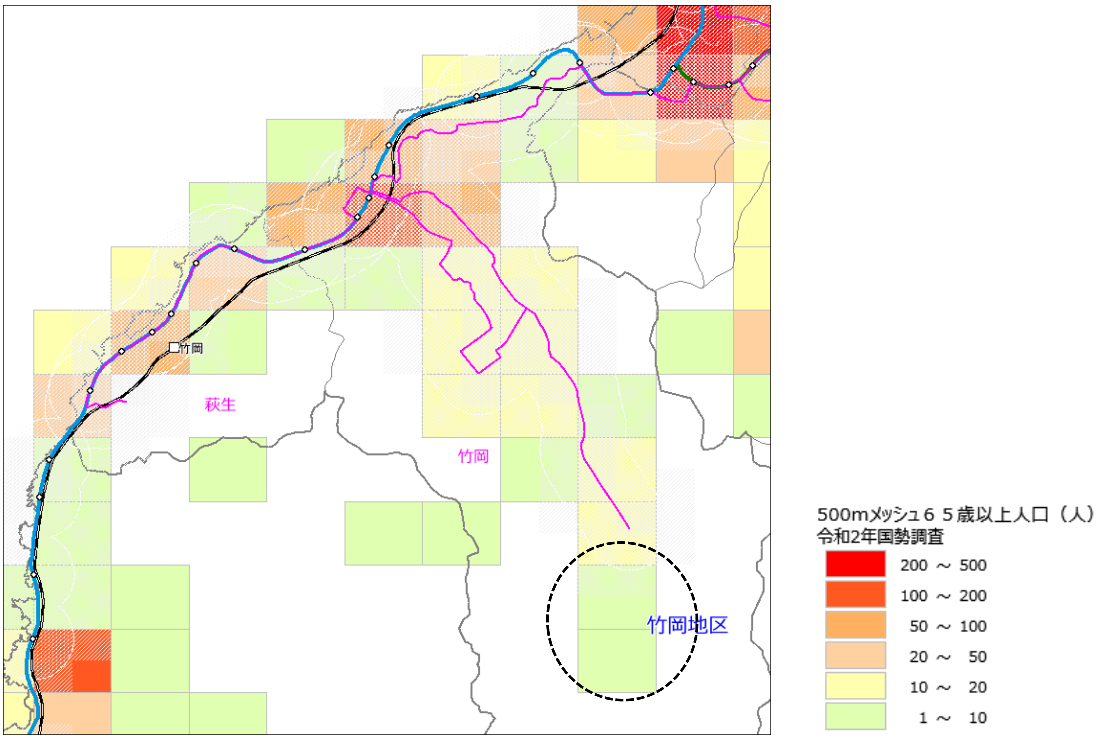
商業施設	三十郎商店
医療機関	竹岡クリニック
公共公益施設	竹岡コミュニティセンター
小・中学校・高校	－
観光・文化施設	燈籠坂大師の切通しトンネル、竹岡ヒカリモ

公共交通の現状

【鉄道】内房線・竹岡駅
【高速バス】房総なのはな号（白浜～東京線）（乗降場所：国道竹岡）（毎日 7.5 便）
【路線バス】
○竹岡線
・上総湊駅～東京湾フェリー前（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～高島別荘入口（平日 5.5 便、土日祝 3 便）
【有償運送】
○ぷちバスわだち
・萩生地区～上総湊駅（月・金 2.5 便、予約時最大 3.5 便）
・上総湊駅～富津浅間山バスストップ（月・金 予約時 1.5 便）
【スクールバス】
・天羽小学校スクールバス　白狐線
・天羽小学校スクールバス　萩生線
・天羽中学校スクールバス　萩生・白狐線

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 48.8%、富津市外 51.2%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

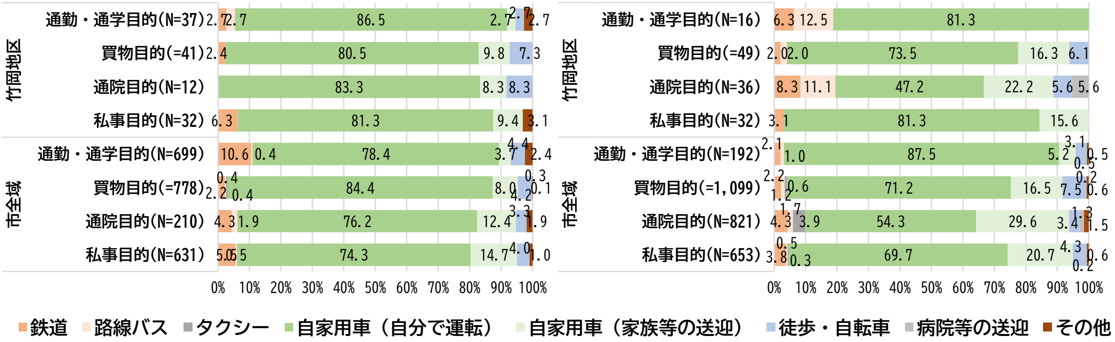
（市内）吉田屋湊店 34.4%、三十郎商店 11.8%、近所のコンビニ 8.6%、カインズ・ランドローム富津店 7.5%、コメリ湊店 7.5%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）6.5%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）原田内科小児科医院 52.8%、竹岡クリニック 7.5%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）5.7%、玄々堂君津病院（君津市）5.7%

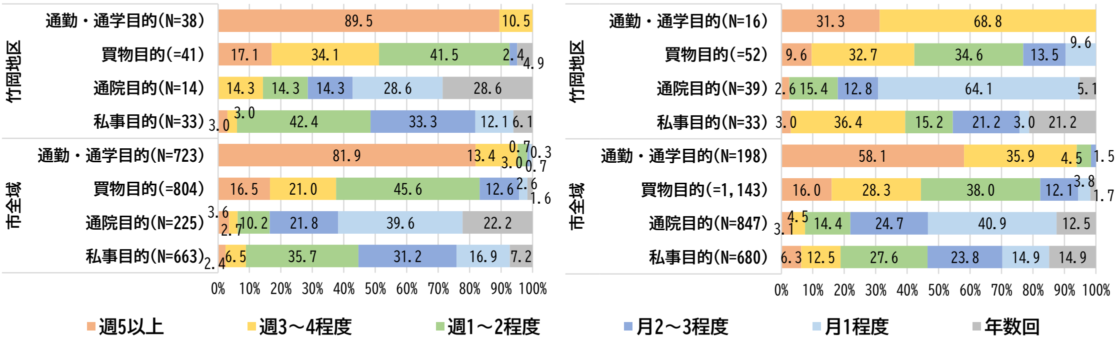
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



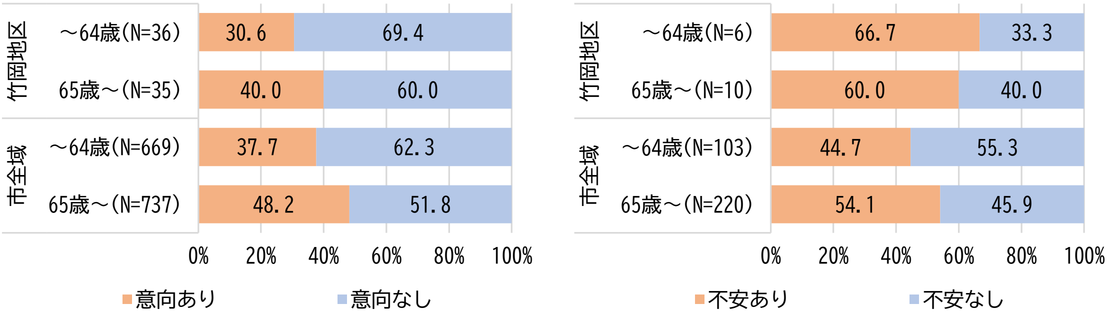
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



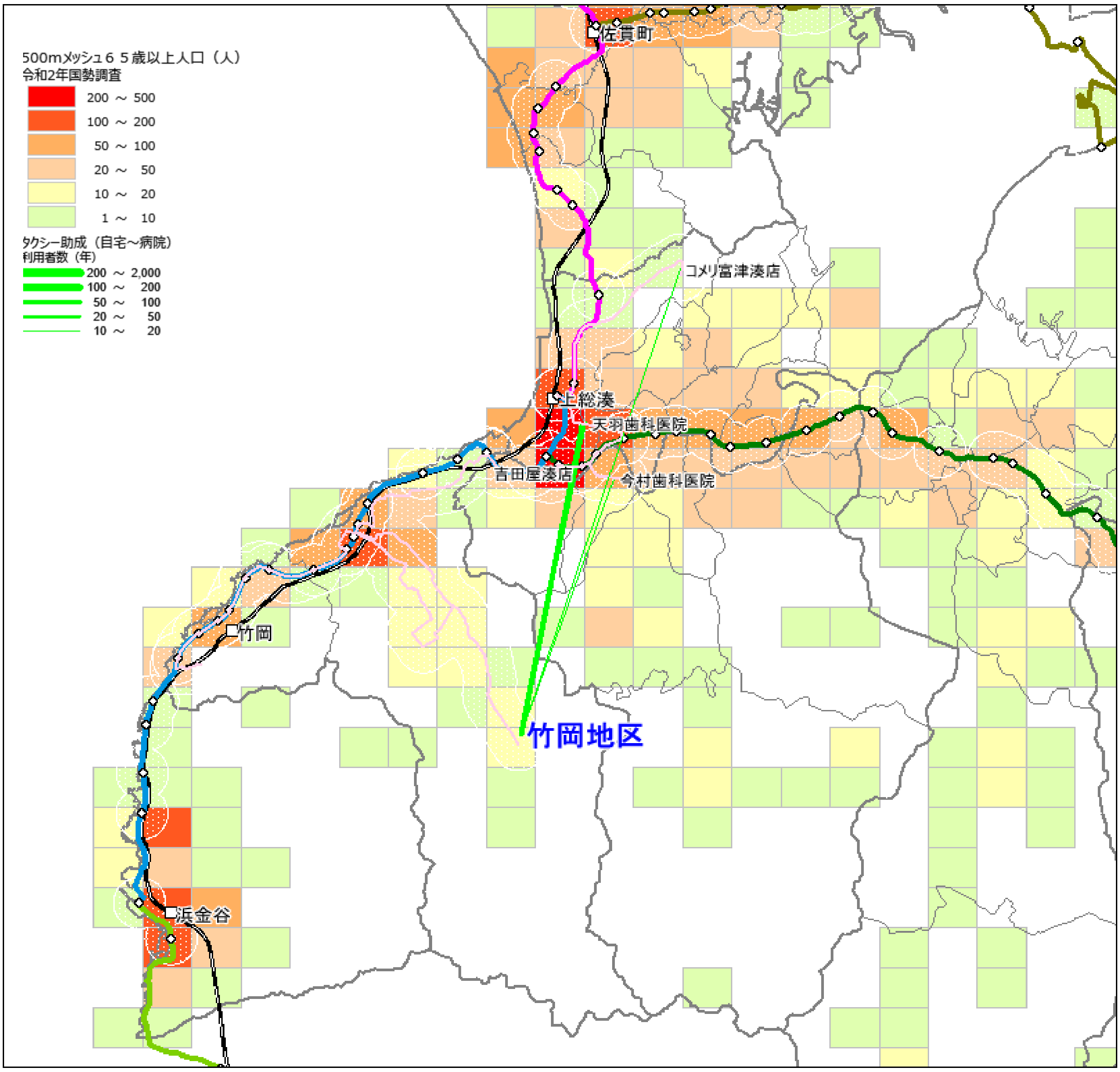
免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》　《送迎への不安》



■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》

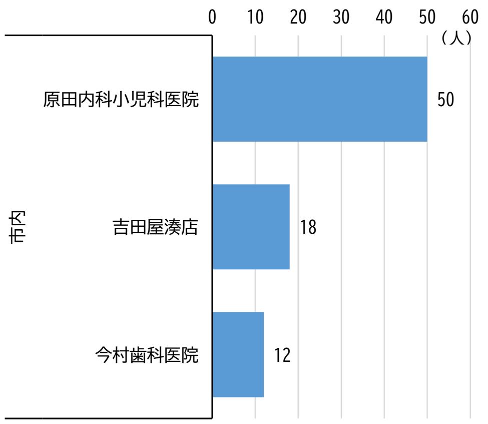


※自宅⇔商業施設の移動は、具体的施設が判別できる移動が少ないため、図化しなかった。

■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	145	204
大貫駅	2	3
佐貫町駅	2	0
上総湊駅	114	82
君津駅	2	0
木更津駅	2	2
その他施設等	102	78
病院等	45	26
スーパー等	15	14
公共施設	5	4
その他	37	34
計	369	369

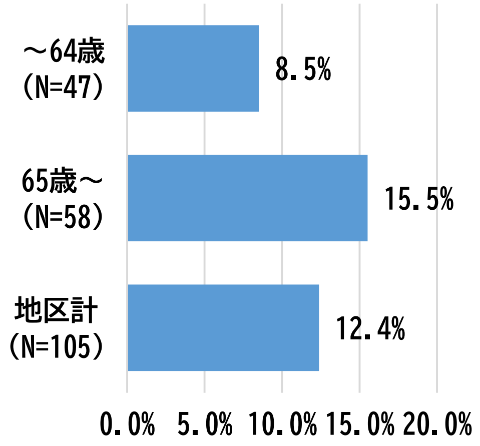
■主な施設との移動状況



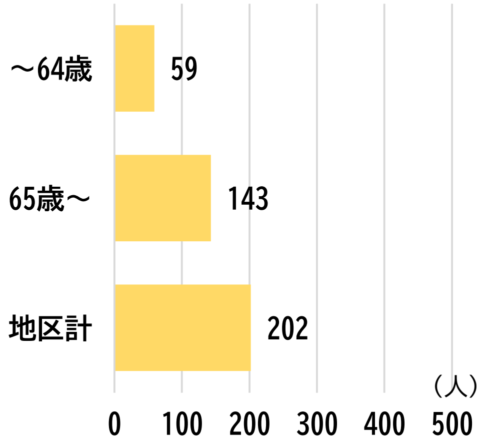
※具体的な施設名が判別できるもののうち、10件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

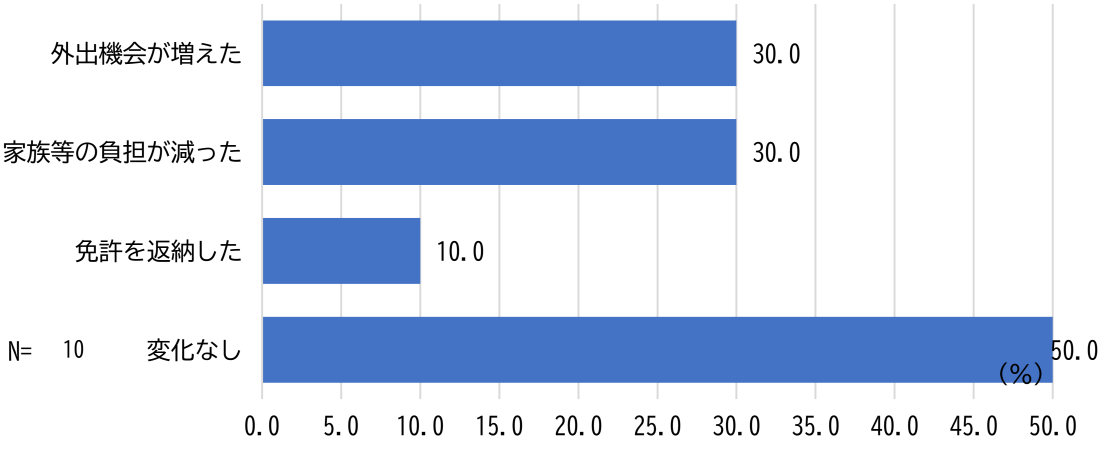


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【竹岡地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が約 48%（高齢化率は 12 地区中５位）
○日常生活で移動する商業施設は三十郎商店、医療機関は竹岡クリニックが立地。
○公共交通は鉄道駅（竹岡駅）、高速バス１系統（房総なのはな号）、路線バス１系統（竹岡線）、有償運送１系統（ぷちバスわだち）が運行中。天羽小学校・中学校の児童生徒を対象としたスクールバス（白狐線、萩生線、白狐・萩生線）が運行中。
○移動実態は、買物は吉田屋湊店や三十郎商店など、通院では、原田内科小児科医院や竹岡クリニックなど市内の施設が多い。
○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、65 歳以上の通院目的では公共交通の割合が約 20%と高い。病院等の送迎の割合も 5%を超え、比較的高い。
○買物目的では、64 歳以下の非高齢で週 3～4 程度以上の割合が高く、半数を超える。65 歳以上の高齢者では、週 5 以上の割合は 10%に満たないが、週 3～4 程度と合わせて 40%にのぼる。
○64 歳以下の移動困難者は 8.5%、65 歳以上は 15.5%、地区合計で約 200 人が移動困難者と推計される。

金谷地区

地区概況

（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：496 世帯、人口：1,196 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 4,7%、生産年齢人口 43.1%、老年人口 52.2%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

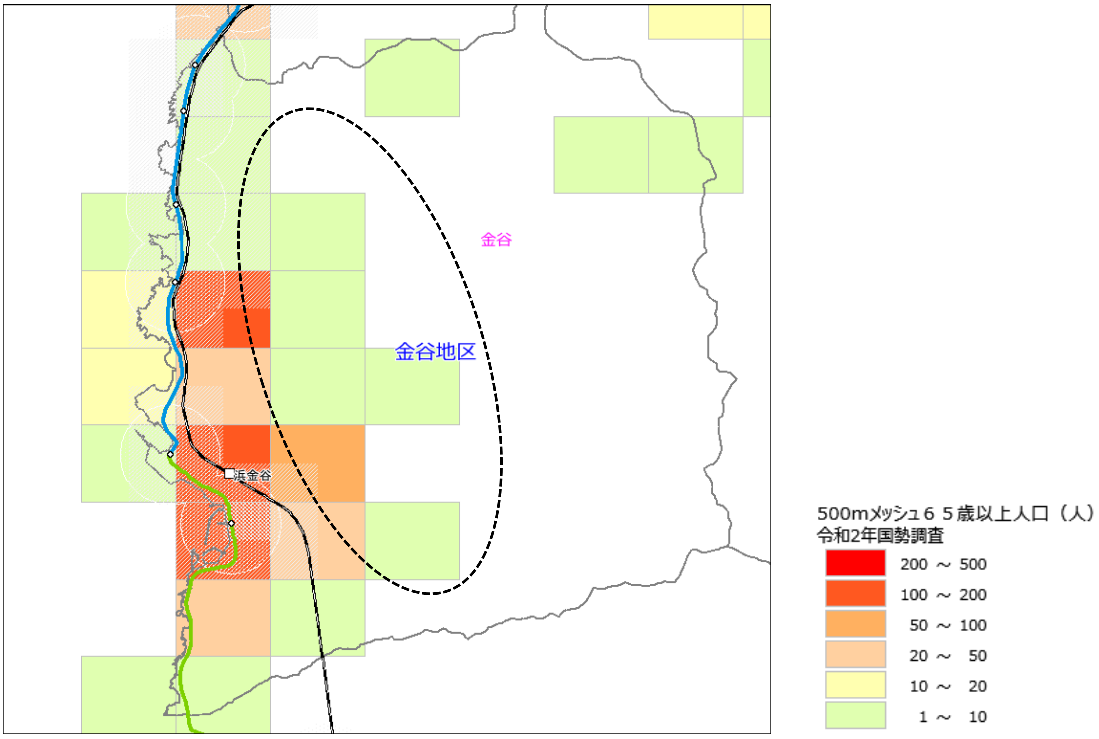
商業施設	太田屋商店
医療機関	―
公共公益施設	金谷コミュニティセンター
小・中学校・高校	―
観光・文化施設	鋸山ロープウェイ、鋸山美術館、ザ・フィッシュ

公共交通の現状

【鉄道】内房線・浜金谷駅
【フェリー】金谷港
【高速バス】
南総里見号（千葉館山線）（乗降場所：東京湾フェリー（鋸山入口））（平日 3 便）
【路線バス】
○竹岡線
・上総湊駅～東京湾フェリー前（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～高島別荘入口（平日 5.5 便、土日祝 3 便）
○金谷線（平日 4 便、土日祝 4 便）
【スクールバス】
・天羽小学校スクールバス　金谷線
・天羽中学校スクールバス　金谷線

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 46.2%、富津市外 53.8%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

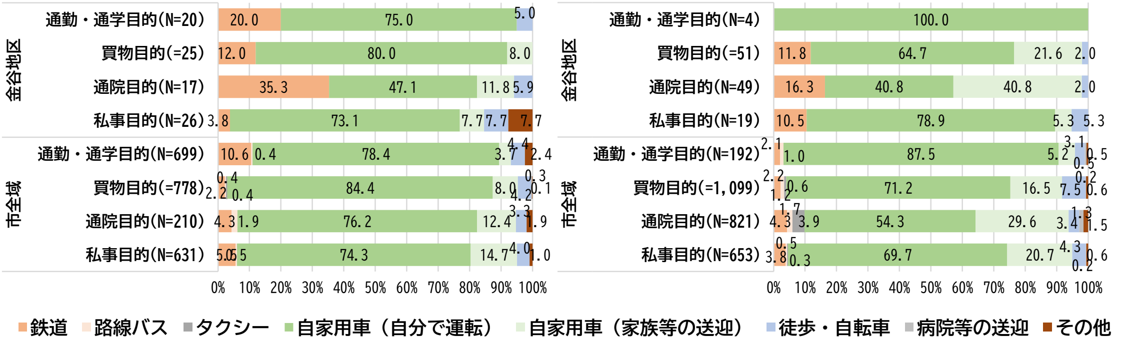
（市内）吉田屋湊店 27.6%、近所のコンビニ 11.8%、コメリ湊店 7.9%、尾張屋大貫店 5.3%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）6.6%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）原田内科小児科医院 17.9%、加藤大介クリニック 7.5%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）16.4%

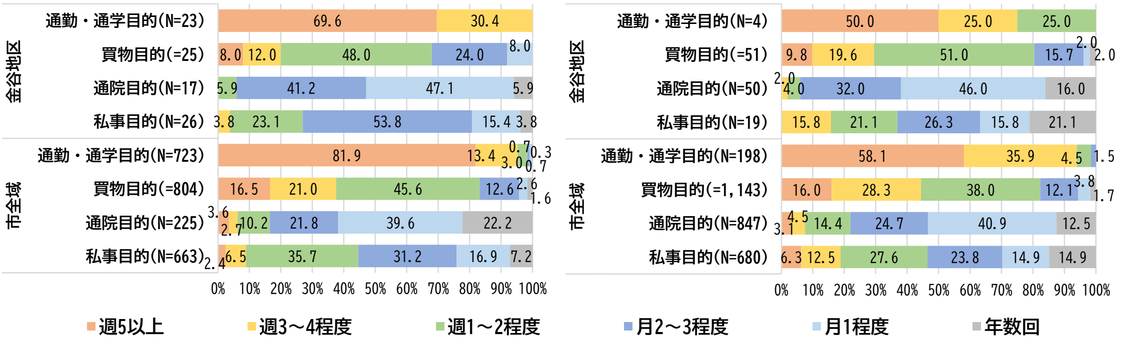
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



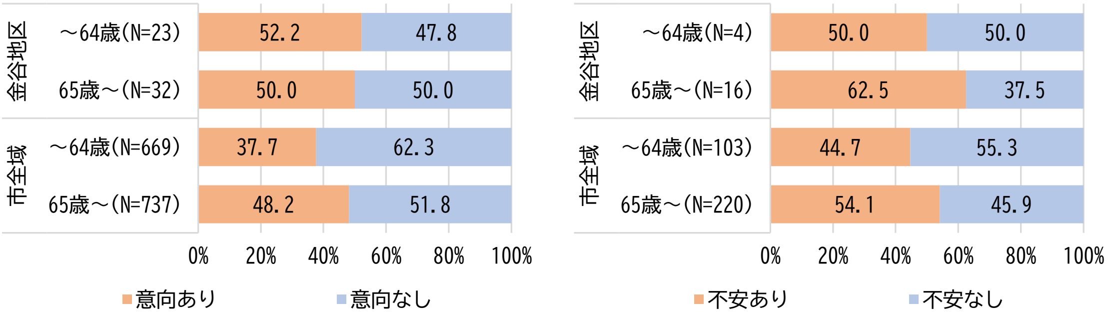
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



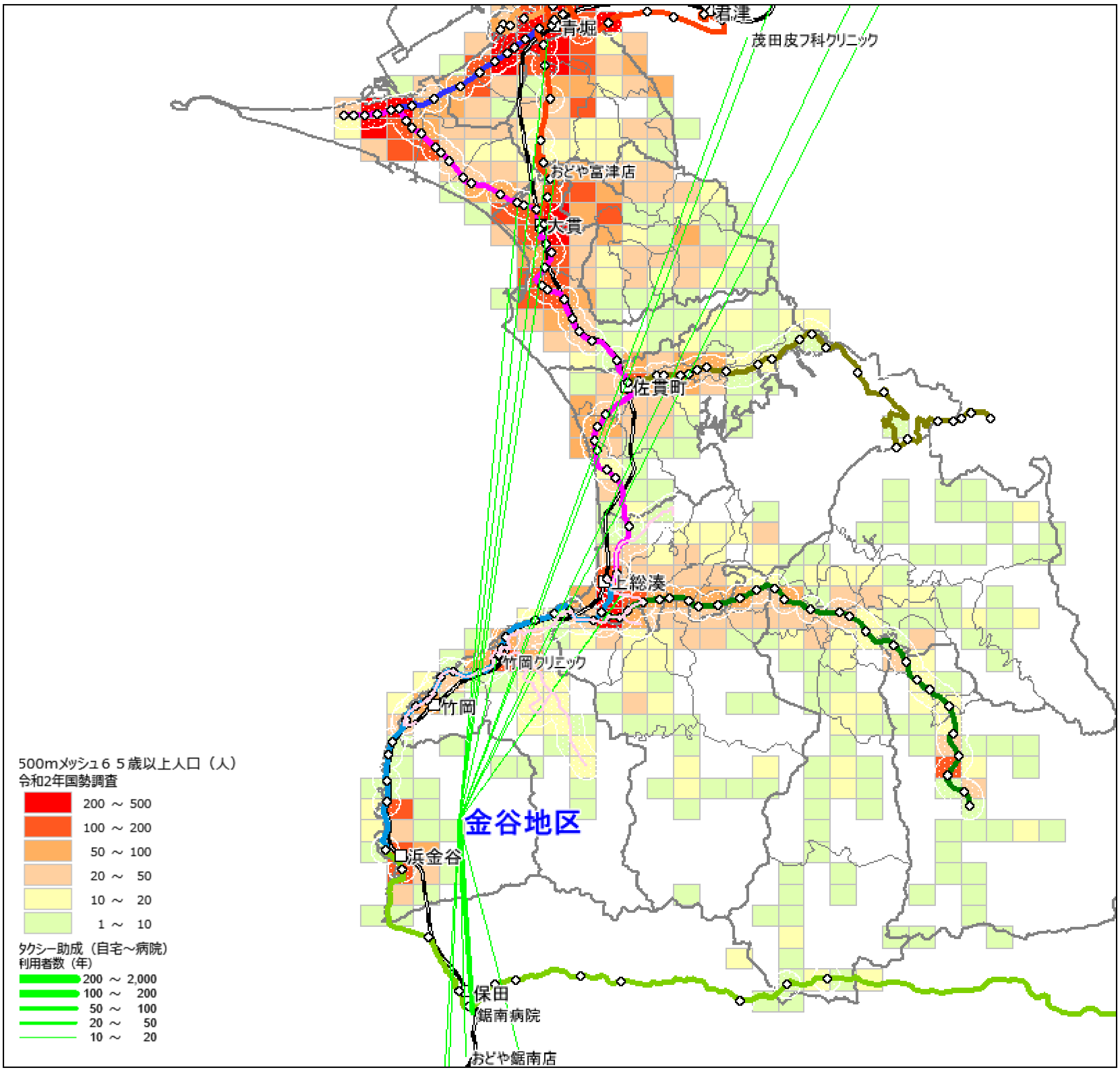
免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》　《送迎への不安》



■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間）》

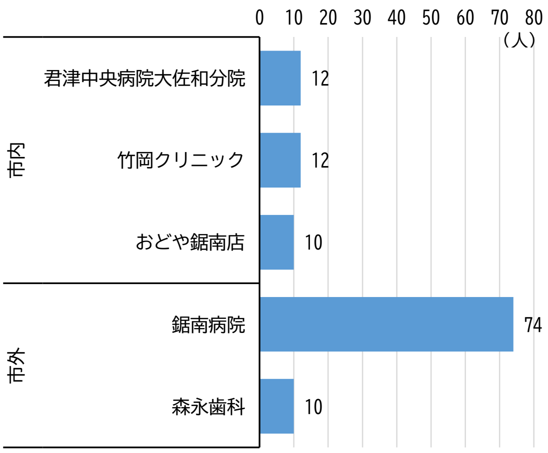


※自宅⇔商業施設の移動は、具体的施設が判別できる移動が少ないため、図化しなかった。

■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	92	106
青堀駅	13	2
大貫駅	8	0
佐貫町駅	1	0
上総湊駅	7	4
浜金谷駅	0	1
君津駅	1	0
保田駅	0	2
その他施設等	97	104
病院等	64	85
スーパー等	10	10
その他	11	9
駅（上記以外）	12	0
計	219	219

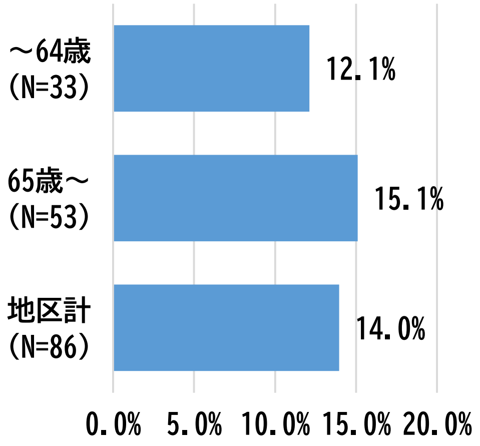
■主な施設との移動状況



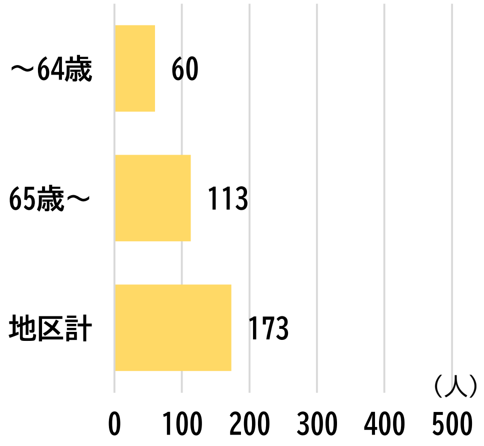
※具体的な施設名が判別できるもののうち、10件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

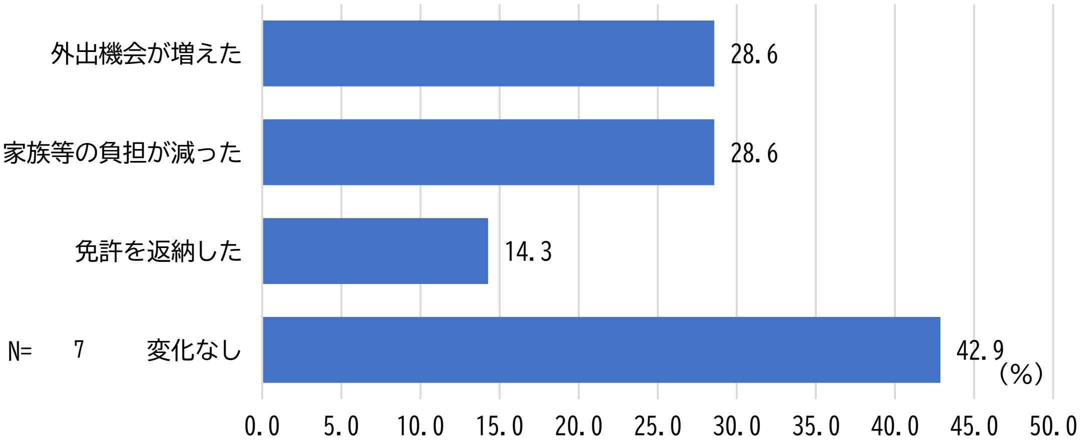


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【金谷地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が半数を超える（高齢化率は 12 地区中１位）

○日常生活で移動する商業施設は太田屋商店、医療機関は立地がない。

○公共交通は鉄道駅（浜金谷駅）、東京湾フェリー（金谷港）、高速バス１系統（南総里見号）、路線バス２系統（竹岡線、金谷線）が運行中。天羽小学校・中学校の児童生徒を対象としたスクールバス（金谷線）が運行中。

○移動実態は、買物は吉田屋湊店など、通院では、原田内科小児科医院や市外の亀田総合病院などが多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、比較的公共交通の割合が多く、64 歳以下の通勤・通学、買物、通院、65 歳以上の買物。通院、私事などは市全体の平均よりも高い。

○買物目的では、64 歳以下、65 歳以上ともに週 3～4 程度以上の高頻度な移動の割合が少なく、週 1～2 程度が全体の半数近くを占める。

○64 歳以下の移動困難者は 12.1%、65 歳以上は 15.1%、地区合計で約 170 人が移動困難者と推計される。

環地区

地区概況
(世帯:R2 国調)
(人口:R4.10 住民基本台帳)

○世帯数：639 世帯、人口：1,672 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 6.1%、生産年齢人口 46.1%、老年人口 47.8%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

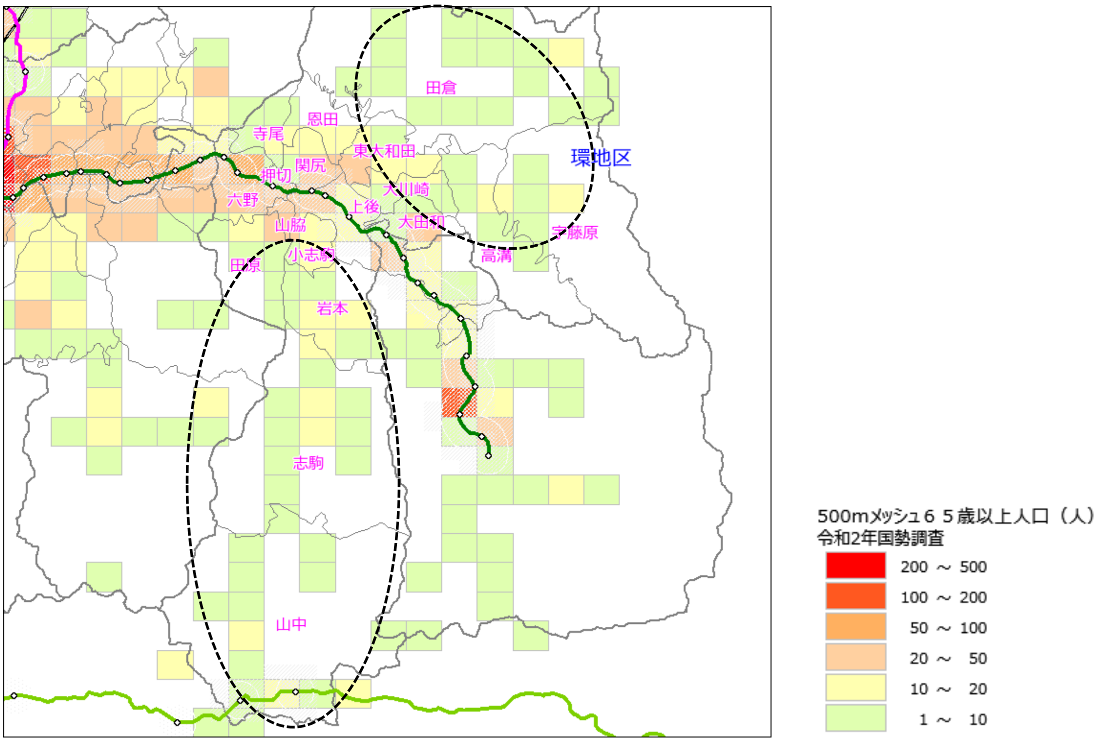
商業施設	－
医療機関	－
公共公益施設	－
小・中学校・高校	環小学校
観光・文化施設	マザー牧場、もみじロード、地蔵堂の滝、銘水滝の不動尊

公共交通の現状

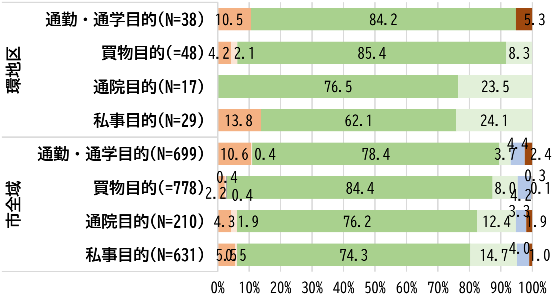
【路線バス】
○戸面原ダム線
・上総湊駅～戸面原ダム（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～上後（平日 4 便、土日祝 4 便）
【スクールバス】
・環小学校スクールバス　田倉線、山中線
・天羽中学校スクールバス　田倉線、山中線

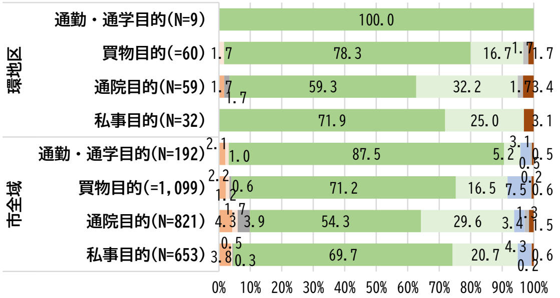
交通不便地域

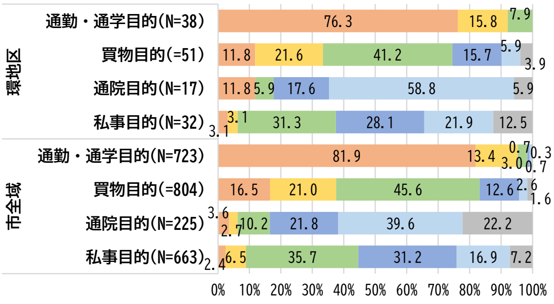
■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）

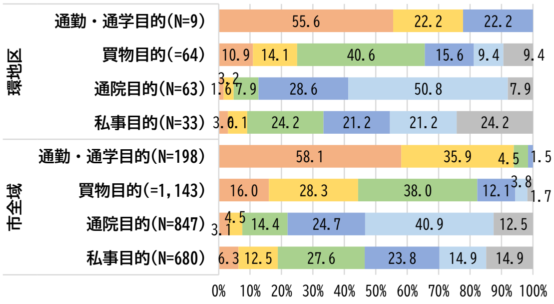


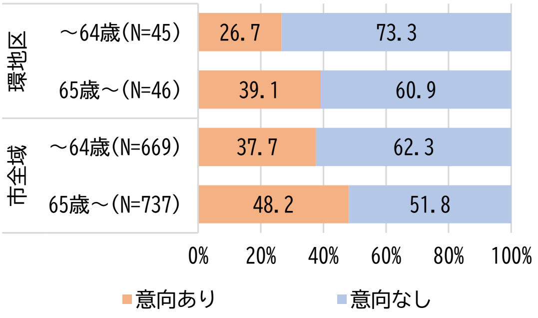
※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

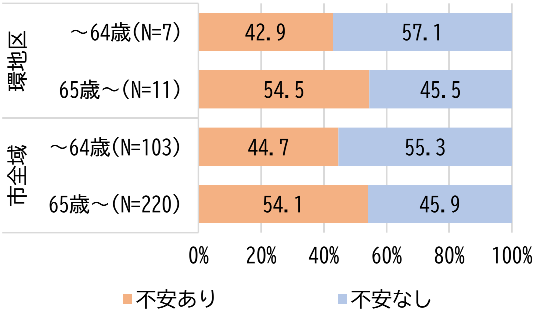
<table>
<tr><td rowspan="4">市民アンケート調査</td><td>外出目的別の主な行き先</td><td>○通勤・通学の場合…市内 50.0%、富津市外 50.0%
○買物の場合…（5%以上の施設を記載）
（市内）吉田屋湊店 43.6%、コメリ湊店 13.7%、近所のコンビニ 8.5%、（市外）イオンモール木更津（木更津市）5.1%
○通院の場合…（5%以上の施設を記載）
（市内）原田内科小児科医院 34.6%、（市外）亀田総合病院（鴨川市）17.3%、君津中央病院（木更津市）11.1%</td></tr>
<tr><td>外出目的別主な利用交通手段</td><td>《非高齢（64 歳以下）》


《高齢（65 歳以上）》


■鉄道 ■路線バス ■タクシー ■自家用車（自分で運転） ■自家用車（家族等の送迎） ■徒歩・自転車 ■病院等の送迎 ■その他</td></tr>
<tr><td>外出目的別移動の頻度</td><td>《非高齢（64 歳以下）》


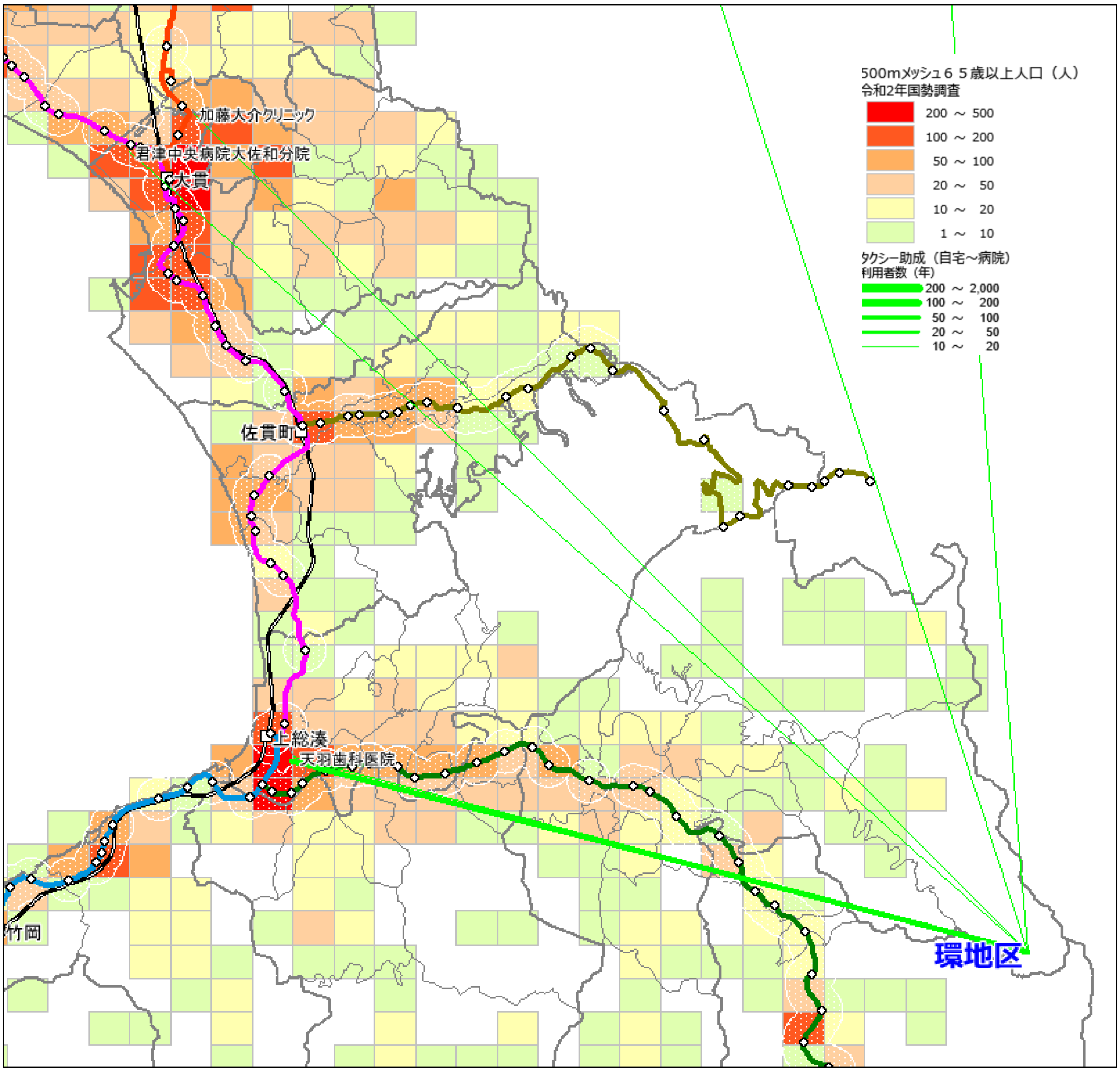
《高齢（65 歳以上）》


■週5以上 ■週3～4程度 ■週1～2程度 ■月2～3程度 ■月1程度 ■年数回</td></tr>
<tr><td>免許返納の意向と送迎への不安</td><td>《免許返納の意向》


《送迎への不安》

</td></tr>
</table>

■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

《自宅⇔病院施設の利用状況（年間)》

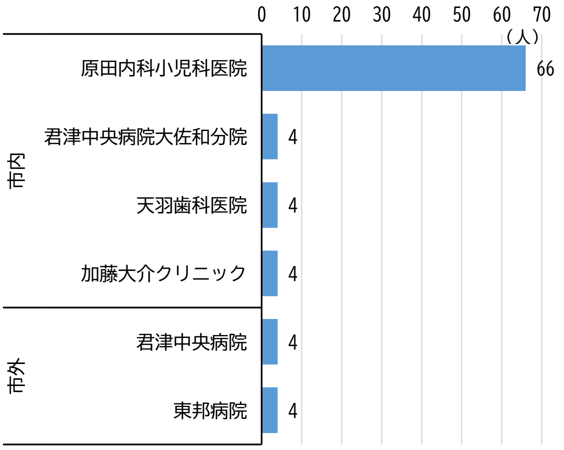


※自宅⇔商業施設の移動は、具体的施設が判別できる移動が少ないため、図化しなかった。

■利用の傾向

乗降場所	乗車利用者	降車利用者
自宅	55	70
青堀駅	2	14
上総湊駅	22	1
その他施設等	64	58
病院等	42	48
スーパー等	16	2
公共施設	0	2
その他	6	6
計	143	143

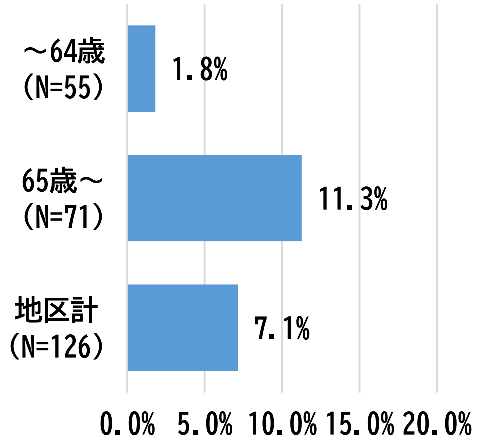
■主な施設との移動状況



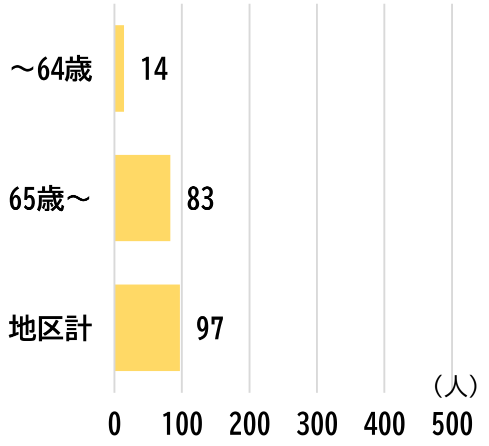
※具体的な施設名が判別できるもののうち、10件以上の利用があったものをグラフ化

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

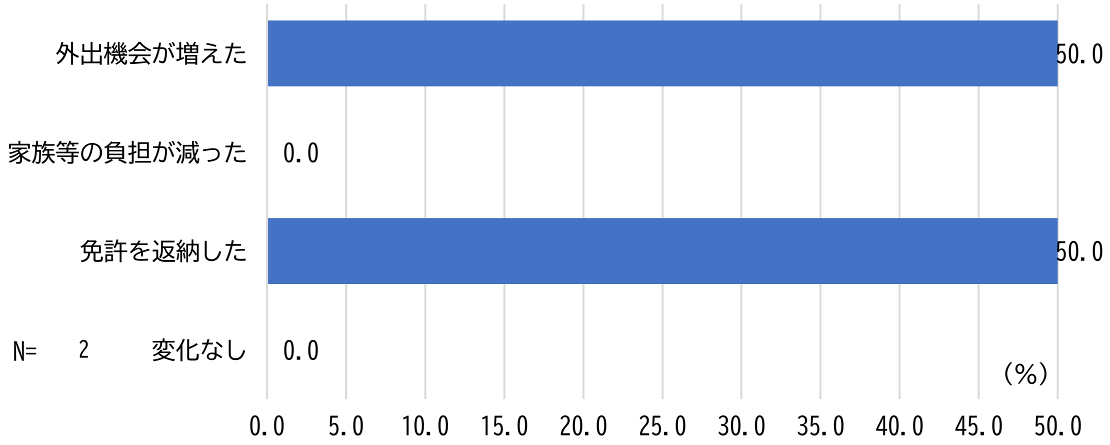


《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成事業の活用による生活の変化



【環地区の特性】

○年齢３区分別人口割合は老年が約 48%（高齢化率は 12 地区中６位）

○日常生活で移動する商業施設・医療機関は立地しない。

○公共交通は路線バス１系統（戸面原ダム線）が運行中。環小学校、天羽中学校の児童生徒を対象としたスクールバス（田倉線、山中線）が運行中。

○移動実態は、買物は吉田屋湊店やコメリ湊店など、通院では、原田内科小児科医院や市外の亀田総合病院、君津中央病院などが多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64 歳以下の非高齢に公共交通の利用割合が高く、通勤・通学や私事目的では 10%を超える。65 歳以上の高齢者の公共交通利用者は通院目的でややみられるものの、ほとんどいない。

○買物目的では、64 歳以下は市全体の傾向に近いが、65 歳以上は週 3～4 程度以上の割合が少なく、特に月 2～3 程度以下の割合が多い。

○64 歳以下の移動困難者は 1.8%、65 歳以上は 11.3%、地区合計で約 100 人が移動困難者と推計される。

関豊地区

地区概況
（世帯:R2 国調）
（人口:R4.10 住民基本台帳）

○世帯数：214 世帯、人口：634 人
○年齢３区分別人口の割合：年少人口 3.6%、生産年齢人口 47.9%、老年人口 48.4%
（市平均：年少人口 8.2%、生産年齢人口 52.6%、老年人口 39.2%）

【主要施設立地状況】

商業施設	―
医療機関	―
公共公益施設	関豊ふれあいシニア館
小・中学校・高校	―
観光・文化施設	高宕山自然動物園、富津市民の森

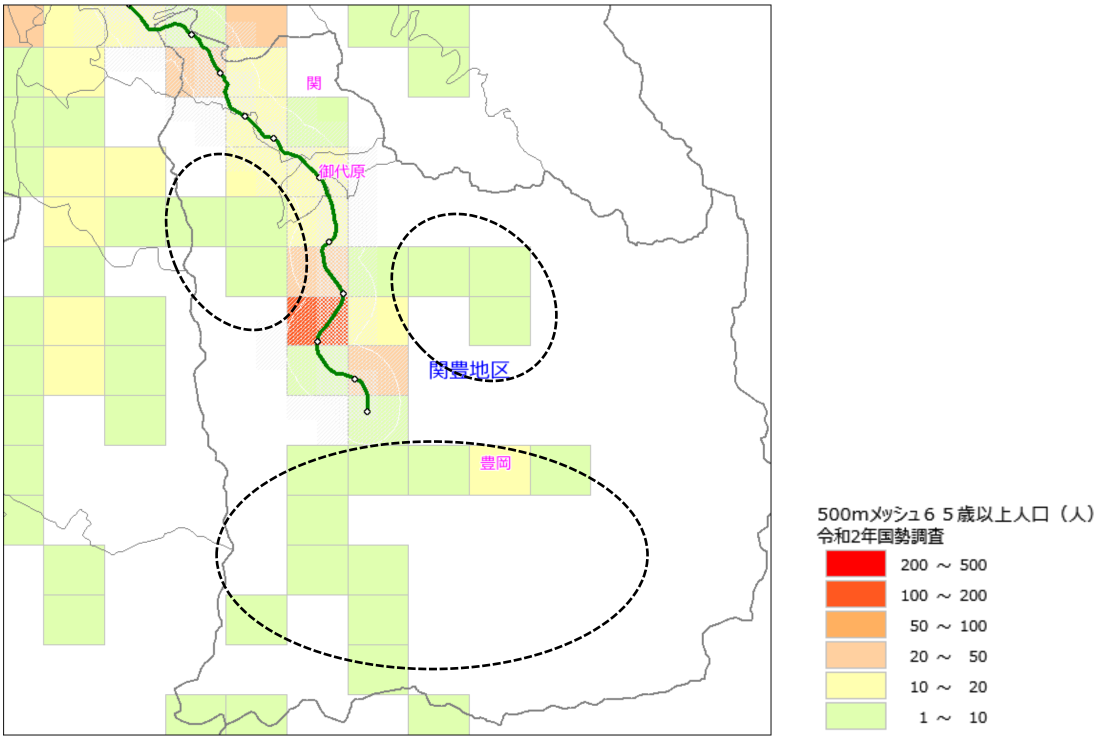
公共交通の現状

【路線バス】
○戸面原ダム線
・上総湊駅～戸面原ダム（平日 3 便、土日祝 3 便）
・上総湊駅～上後（平日 4 便、土日祝 4 便）

【スクールバス】
・環小学校スクールバス　関豊線
・天羽中学校スクールバス　関豊線

交通不便地域

■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

市民アンケート調査

外出目的別の主な行き先

○通勤・通学の場合…市内 50.0%、富津市外 50.0%

○買物の場合…（5%以上の施設を記載）

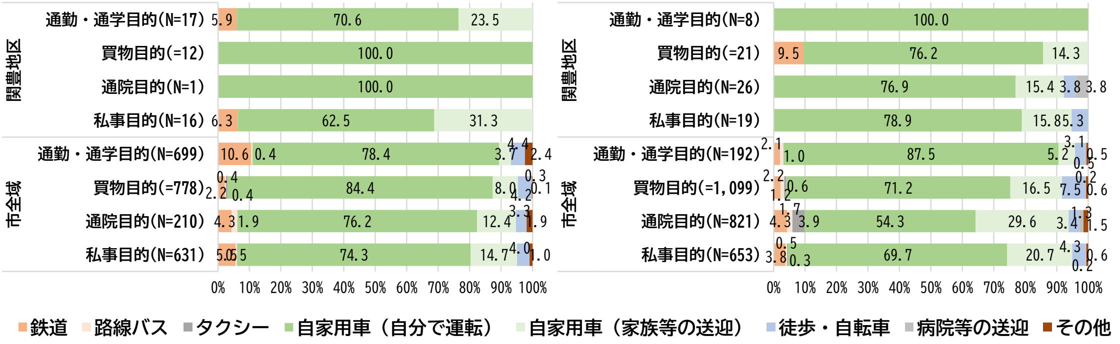
（市内）吉田屋湊店 33.3%、おどや富津店 11.1%、近所のコンビニ 8.3%、イオンモール富津 5.6%、カインズ・ランドローム富津店 5.6%

○通院の場合…（5%以上の施設を記載）

（市内）原田内科小児科医院 33.3%、加藤大介クリニック 7.4%、竹岡クリニック 7.4%（市外）亀田総合病院（鴨川市）22.2%

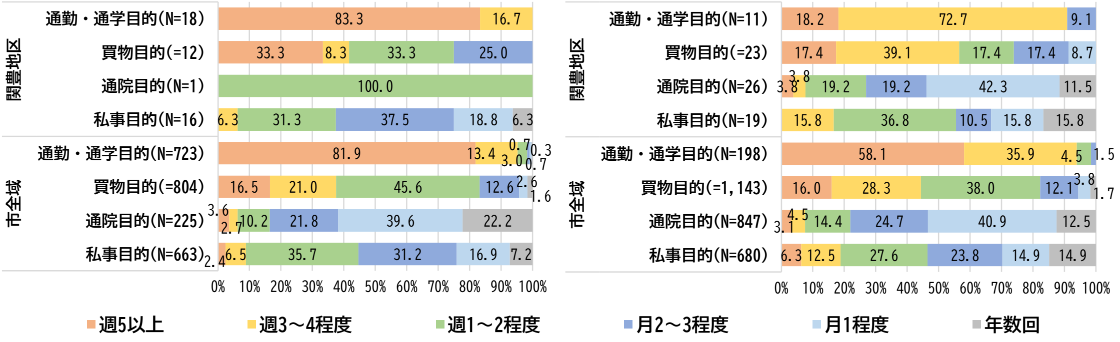
外出目的別主な利用交通手段

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



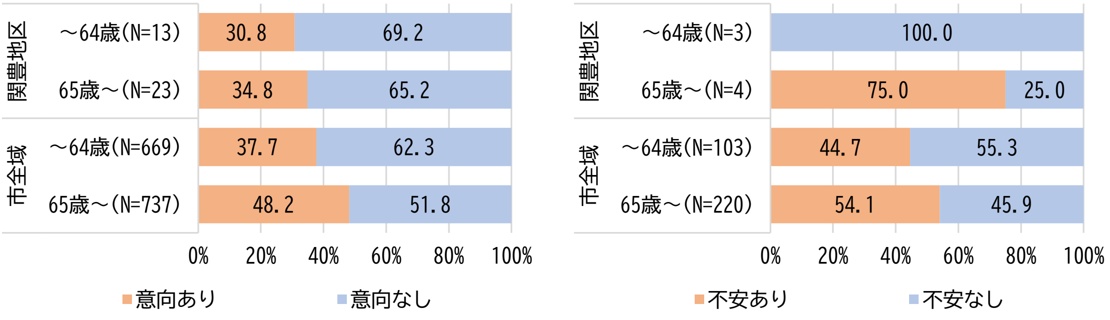
外出目的別移動の頻度

《非高齢（64 歳以下）》　《高齢（65 歳以上）》



免許返納の意向と送迎への不安

《免許返納の意向》　《送迎への不安》

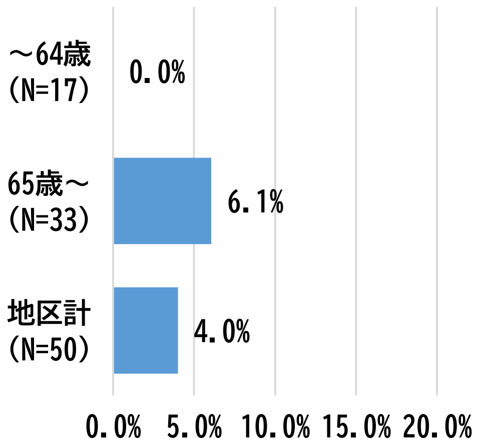


■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

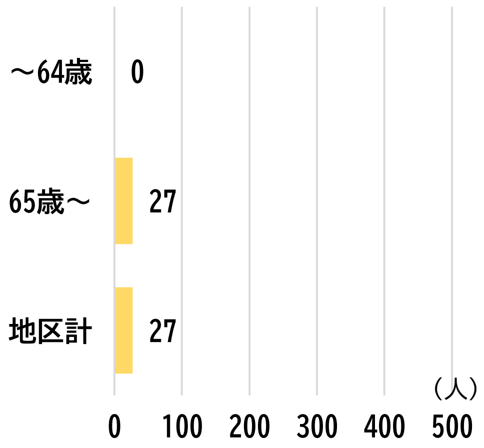
※自宅等⇔商業施設、自宅等⇔医療施設などの移動で、具体的施設が判別できる移動が1件しかないため、図化しなかった。

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》



《移動が困難な人の数（推計）》



※移動が困難な人の数は、アンケートで得られた割合と居住者数から推計

■タクシー運賃助成制事業の活用による生活の変化

※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。

【関豊地区の特性・利用意向】

○年齢3区分別人口割合は老年が約48%（高齢化率は12地区中4位）。居住者は12地区で唯一1,000人を下回る。

○日常生活で移動する商業施設・医療機関は立地しない。

○公共交通は路線バス1系統（戸面原ダム線）が運行中。環小学校、天羽中学校の児童生徒を対象としたスクールバス（関豊線）が運行中。

○移動実態は、買物は吉田屋湊店やおどや富津店など、通院では、原田内科小児科医院や市外の亀田総合病院などが多い。

○移動の際の交通手段は自動車での移動がメインであるが、64歳以下の通勤・通学目的では家族による送迎の割合が市全体と比べても多い。一方で、65歳以上の送迎の割合は市全体と比べて低い。

○買物目的では（サンプルが少ないが）、65歳以上では週3～4程度以上の割合が高く、週1～2程度が少ない。

○64歳以下の移動困難者は0%、65歳以上は6.1%、地区合計で約30人が移動困難者と推計される。

４　網形成計画で定めた指標等の評価

（１）実施事業と評価指標の目標達成状況

地域公共交通網形成計画において設定した評価指標の目標値に対して、現状目標は達成できているのか（あるいはできていないのか）を整理した。

■事業ごとの目標達成状況

基本的な方針	目標	事業メニュー		実施主体：富津市	実施主体：千葉県	交通事業者：鉄道	交通事業者：フェリー	交通事業者：高速バス	交通事業者：路線バス	交通事業者：タクシー	実施主体：地域	実施主体：その他関係者	実施時期（Ｈ30／Ｈ31／Ｈ32／Ｈ33／Ｈ34）	評価指標（アウトプット指標）事業の実施状況や整備の量を直接示す指標：評価指標	現状値（H27）	目標値	現状値（R04）	目標達成状況	備考
１　各公共交通機関の連携と乗り継ぎ環境の向上による利用しやすい公共交通網の形成を目指す	①公共交通を必要とする人のニーズにあった交通網の形成	高齢者の移動ニーズに対応した路線バスの再編		○					○				検討→順次実施	バス利用者満足度	29.6%	35%	23.9%	未達成	※１
		高校生の通学実態・ニーズに対応した路線バスの再編		○					○			○	検討→順次実施						
		JR内房線の利用促進	情報提供等の場の設置	○	○	○							検討・調整	鉄道利用者満足度	23.9%	30%	29.5%	ほぼ達成	※２
			利用促進活動の実施	○	○	○							実施						
		タクシーの利用促進		○						○			利用促進策の検討・順次実施	タクシー利用者満足度	48.5%	55%	41.4%	未達成	※３
	②乗降しやすい車両や乗継しやすい環境整備による利便性の向上	交通結節点の機能強化		○		○	○	○	○				整備内容検討・調整	乗継のしやすさの市民の満足度	28.4%	35%	22.2%	未達成	※４
		利用しやすい駅舎・車両（バス・タクシー）整備	駅舎（青堀駅）のバリアフリー化	○		○							整備の検討・調整（H30～H32）	交通結節点での機能強化の整備箇所数	－	10箇所	検討見直し	検討見直し	※５
			利用しやすいバス・タクシー車両の導入						○	○			順次導入	バス車両のバリアフリー化率	22.2%	70%	33%	未達成	
														ＵＤタクシー導入台数	－	２台以上	3台	達成	
		交通系ICカードの導入推進							○				検討→順次導入	路線バスＩＣカード導入率	42%	100%	検討見直し	検討見直し	
	③広域アクセスに関する利便性の向上	東京湾フェリーの利用促進	割引サービス・イベントの開催	○			○						実施	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	－	２件以上	2件	達成	※６
			フェリーターミナルの改修				○						検討	乗継のしやすさの市民の満足度（再掲）	28.4%	35%	22.2%	未達成	
		高速バスの利用促進	停留所、駐車場等の整備	○				○					整備→周知・ＰＲ	交通結節点での機能強化の整備箇所数（再掲）	－	10箇所	検討見直し	検討見直し	
														市内で発着する高速バスの便数	52便/日	156便/日	158便/日	達成	
			二次交通の導入	○								○	検討・調整→実施	二次交通の導入件数	－	1件	1件	達成	
２　地域の特性や実情に即した公共交通網の形成を目指す	④地域にあった移動手段の導入	地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入		○					○	○	○		検討準備→地域における検討結果により実施	地域と連携した地域特性等に即した移動手段の確保数	－	１件以上	2件	達成	
		小・中学校の再配置に伴うスクールバスの有効活用		○								○	検討→実施				1件	達成	
３　利用者目線に立ったわかりやすい公共交通サービスを目指す	⑤公共交通に係るわかりやすい情報提供	運行情報提供の充実	公共交通総合マップの作成・配布	○		○	○	○	○	○			作成→継続実施	公共交通総合マップの配布数	－	延22,000部	延25,500部	達成	※７
	⑥高齢者移動支援策の充実	公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減	自主運転免許返納者に対する負担軽減	○		○	○	○	○	○		○	制度検討→実施	運転免許証の自主返納件数	95件	200件	188件	ほぼ達成	
４　多様な主体との連携による観光振興や商業活性化と一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑦商業施設等との連携による公共交通利用促進	商業施設・観光施設等との連携サービスの導入	割引サービス・企画切符等の導入	○					○			○	検討→実施	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数（再掲）	－	２件以上	2件	達成	※８
			おでかけモデルプランの作成	○								○	検討→実施						
	⑧公共交通の維持確保に関する意識の醸成	市の公共交通の現状に対する理解を深める取組の実施	路線バスの乗り方教室の開催	○					○		○		企画内容検討・調整、実施	路線バスの乗り方教室参加者数	－	延150人	延151人	達成	※９
			ワークショップの開催	○							○		実施	ワークショップ参加者数	－	延90人	延193人	達成	※10
			公共交通ニュースの発行	○		○	○	○	○	○			実施	公共交通ニュース発行数	－	延10,000部	延46,645部	達成	※11
	⑨市民等の輸送を担う人材の確保	運転手確保策の実施	バス・タクシー運転手の確保策の実施	○					○	○			検討→実施	運転者等確保策の実施回数	－	延４回	延4回	達成	※12

評価指標（アウトカム指標）
事業実施の効果を示す成果指標

評価指標	現状値（H27）	目標値（H34）
公共交通網の整備に満足している人の割合	14% ※13	30%
市内公共交通機関の利用者数	268万人	268万人

※１　路線バス利用者聴き取り調査による運行サービス満足度の８路線合計の満足度「満足」＋「やや満足」割合を年に約１%のペースで向上

※２　市民アンケート調査による鉄道の運行サービス満足度のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年に約１%のペースで向上

※３　市民アンケート調査によるタクシーの運行サービス満足度のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年に約１%のペースで向上

※４　市民アンケート調査による路線バスの運行サービス満足度のうち、乗継のしやすさで「満足」＋「やや満足」割合を年に約１%のペースで向上

※５　交通結節点（青堀駅、大貫駅、佐貫町駅、上総湊駅、浜金谷港、浅間山BS、イオンモール富津）の計７箇所

※６　商業施設や観光施設等と連携した公共交通利用者に対するサービスを、２件以上実施

※７　平成30年度に公共交通総合マップを２万部、以降各年度500部作成及び配付

※８　商業施設や観光施設との割引サービスを２件以上（イオンモール富津、マザー牧場等）実施

※９　乗り方教室を平成30年度から年１回参加者30人程度、延べ５回実施

※10　ワークショップを平成30年度に１地区10人程度で５地区開催（50人）し、以降の年度は希望する地区を年１地区でワークショップ（延べ40人）を実施

※11　各年度、自治会回覧（約2,000部）を１回以上実施

※12　運転手確保に関する説明会等の実施について、平成30年度から年１回程度、延べ４回実施

※13　富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略策定時の市民意識調査

（２）目標達成状況の評価（アンケート等で目標が定められていた指標を対象に）

ア）バス利用者満足度

《事業メニュー》

○高齢者の移動ニーズに対応した路線バスの再編

○高校生の通学実態・ニーズに対応した路線バスの再編

《具体的な実施事業（主なもの）》

○鉄道や他バス路線との乗継改善など、富津市内各路線での運行ダイヤの見直し

○バス停名称の変更

○高校生が利用しやすいような運行ダイヤの見直し（朝の通学時間帯）　　　　　など

《目標値と現状値》

目標の達成に至らず、前回調査時の満足度も下回る結果となった。

■目標値と現状値、目標の達成状況

現状値 (H29)	目標値	現状値 (R04)	現状値の比較 R04−H29	目標値との比較 R04−目標値	目標達成状況
29.6%	35.0%	23.9%	-5.7%	-11.1%	未達成

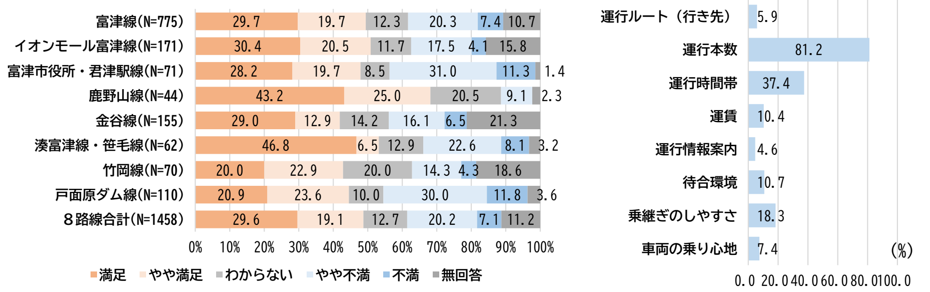
《要因》

○令和 2 年初頭より、新型コロナウイルスの感染が拡大、政府からの外出自粛要請もあり、市内を運行するバス路線の利用者数は、30%近く減少[1]。

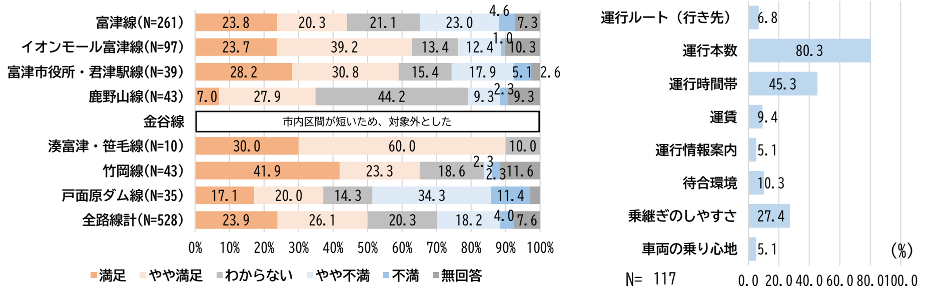
○各路線でダイヤ改正を実施、利便性向上を図るものの、鹿野山線や湊富津・笹毛線などでは（利用者減少に伴い）運行本数が減少。ただし、運行本数に対する不満は H29 時点と変わらず高い。

➡バス運行本数減が利用者数の減少につながり、結果としてバス利用者の満足度が低下したと想定出来る。利用者の満足度や路線別・便別の利用特性、交通不便地域の分布状況、地域別の移動困難者割合等の地域特性等を考慮し、新しい輸送手段の導入との共存や役割分担を考慮しつつ、既存路線の有効活用とバス路線サービスの縮小も含めたバス路線の再編が必要となる。

（参考）■前回調査(H29)での満足度と不満足な項目



■今回調査(R04)での満足度と不満足な項目



---

[1] H29:314.6 千人/年、R03:230.5 千人/年より。

イ）鉄道利用者満足度

《事業メニュー》

〇JR 内房線の利用促進（情報提供等の場の設置、利用促進活動の実施）

《具体的な実施事業（主なもの）》

〇市内駅での各種イベント（駅からハイキング等）の実施

〇関係者間での情報共有　　　　　　　　　　　　　　　など

《目標値と現状値》

H29 現状値から満足度は向上、目標値にはわずかに及ばないが、ほぼ目標を達成

■目標値と現状値、目標の達成状況

現状値（H29）	目標値	現状値（R04）	現状値の比較 R04−H29	目標値との比較 R04−目標値	目標達成状況
23.9%	30.0%	29.5%	+5.6%	-0.5%	ほぼ達成

《要因》

〇令和 2 年初頭より、新型コロナウイルスの感染が拡大、政府からの外出自粛要請もあり、市内の鉄道駅の利用者数は、30%近く減少[2]。

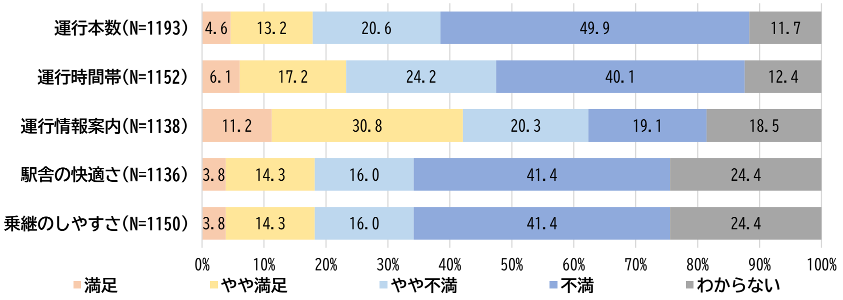
〇令和 3 年のダイヤ改正で新型車両によるワンマン運転を開始。

〇千葉方面直通列車の本数は減少したものの、運行本数総数は増加[3]。

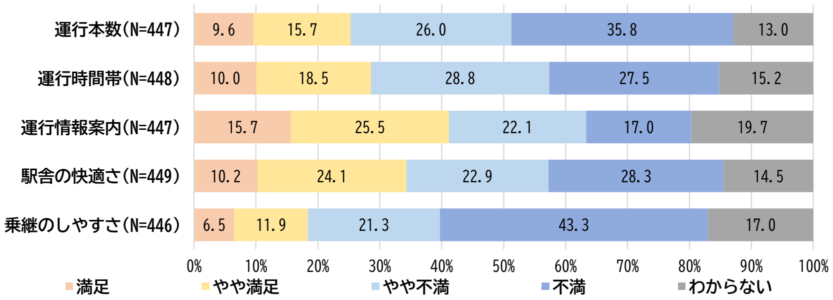
〇市内各駅のバリアフリー化（エレベーター・エスカレーター等）は未設置。

➡利用者数は減少しているものの、令和３年３月ダイヤ改正で新型車両の導入や夕夜間の上総湊発着列車の増発（５往復分）などサービス面での向上が満足度の増加につながったものと想定される。引き続き、鉄道事業者と連携しながら利用者の利便性向上を図ることが重要である。

（参考）■前回調査(H29)の満足度



■今回調査(R04)の満足度



[2] H29:3,871 人/日、R03:2,864 人/日より。

[3] H29:24.5 往復（うち千葉方面直通 16 往復）、R04:29.5 往復（うち千葉方面直通 13.5 往復）。各年 3 月時刻表より。

ウ）タクシー利用者満足度

《事業メニュー》

〇タクシーの利用促進

《具体的な実施事業（主なもの）》

〇タクシー運賃助成事業の実施、制度の拡充

〇制度の周知、利用促進　　　　　　　　　　　　　　　など

《目標値と現状値》

目標の達成に至らず、前回調査時の満足度も下回る結果となった。

■目標値と現状値、目標の達成状況

現状値(H29)	目標値	現状値(R04)	現状値の比較 R04–H29	目標値との比較 R04–目標値	目標達成状況
48.5%	55.0%	41.4%	-7.1%	-13.6%	未達成

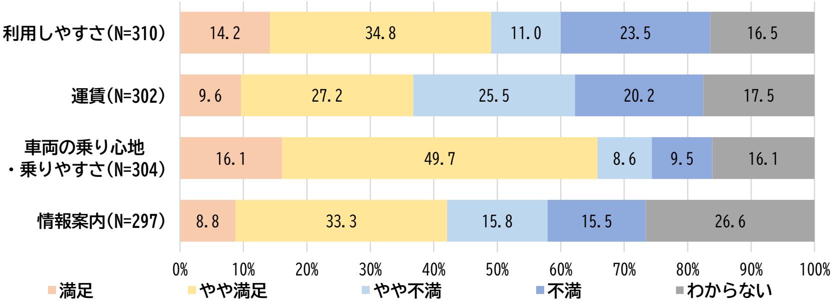
《要因》

〇タクシー運賃助成事業の開始により、運転免許を保有していない方がタクシーを利用しやすくなった。

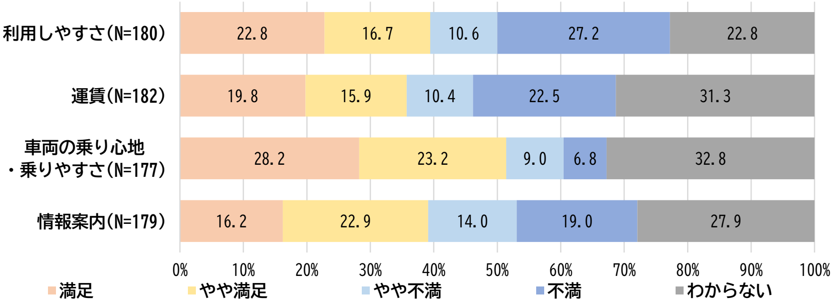
〇タクシーの利用者数は増加（タクシー事業者アンケートより）。

➡タクシー運賃助成事業は、免許を持たない人が対象であるため、効果は限定的であることが想定される。ただ、「満足」+「やや満足」の割合は伸びていないものの、「満足」の割合は各項目で大きく増加しており、引き続きタクシー事業者と連携しながら利用促進を図ることが重要である。

（参考）■前回調査(H29)の満足度



■今回調査(R04)の満足度



エ）乗継ぎのしやすさの市民の満足度

《事業メニュー》

〇交通結節点の機能強化

〇東京湾フェリーの利用促進（フェリーターミナルの改修）

《具体的な実施事業（主なもの）》

〇バス路線のダイヤ改正

〇フェリーターミナルの改修（見送り）

〇フェリーのダイヤ改正　　　　　　　　　　など

《目標値と現状値》

目標の達成に至らず、前回調査時の満足度も下回る結果となった。

■目標値と現状値、目標の達成状況

現状値 (H29)	目標値	現状値 (R04)	現状値の比較 R04−H29	目標値との比較 R04−目標値	目標達成状況
28.4%	35.0%	22.2%	-6.2%	-12.8%	未達成

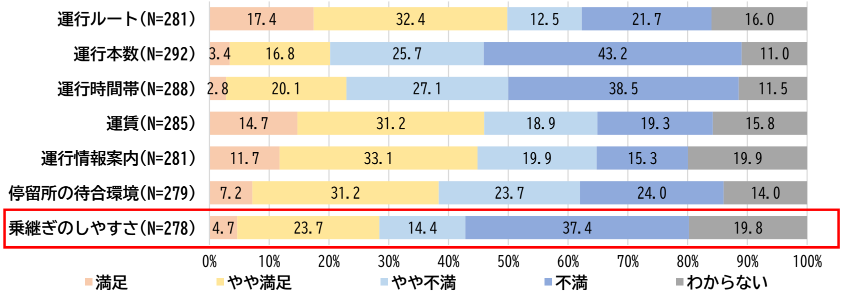
《要因》

〇鉄道の時刻に合わせ、各バス路線では可能な限りでダイヤ改正、利便性向上。

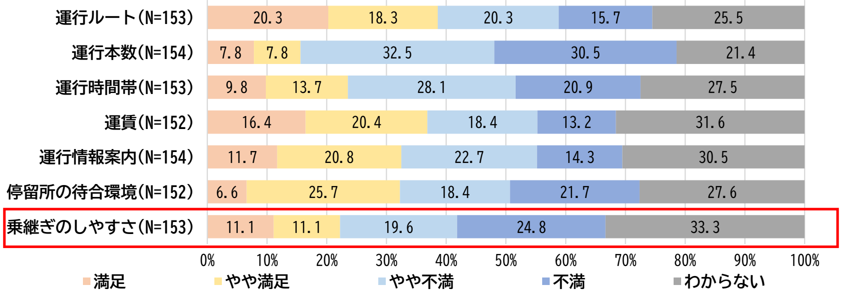
〇バス聴き取り調査からは、「乗継ぎのしやすさ」を不満と思う割合は大幅に増加（バス利用者満足度の頁参照）

➡鉄道に合わせてバスのダイヤ改正を実施しているが、毎年の対応が厳しく、結果としてダイヤ対応が十分でない部分もあることから、乗継ぎ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。また、「満足」+「やや満足」の割合は伸びていないものの、「満足」の割合は4.7%→11.1%と増加していることから、引き続き、バス事業者、鉄道事業者、フェリー事業者と連携しながら利用者の利便性向上を図ることが重要である。

（参考）■前回調査(H29)の満足度



■今回調査(R04)の満足度



5　公共交通に関する調査に基づく課題

富津市の地域特性関連計画での公共交通の位置付け、既存公共交通の現状把握及び各種アンケート調査結果を踏まえ、公共交通の課題は次のように整理される。

統計や公共交通実態調査

地域特性

○人口減少、高齢化率の高さ
- 総人口は昭和 60 年をピークに減少。年齢 3 区分別人口は年少人口、生産年齢人口の減少に続き、老年人口も令和 2 年をピークに減少に転じる見込み
- 高齢化率は年々上昇し、令和 2 年 10 月 1 日現在 38.6%と、県平均 27.6%より高い。
- 人口分布は市北部の富津地区を中心に高く、鉄道や路線バス沿線に分布しているが、路線バスが運行していない交通不便地域にも一定の人口が分布

○自動車分担率は富津市が 78.6%と県平均 41.9%より顕著に高く自家用車への依存が高い。一方で運転免許返納者数は年々増加傾向

○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、乗継回数が多い、駅・停留所から遠い施設が存在

○市税の減少、人件費の減少及び扶助費の増加（義務的経費横ばい）　➡持続可能な行政経営のため経営改革を実施中

公共交通の現状

○公共交通の利用者数は新型コロナ感染拡大の影響で令和 2 年は減少、令和 3 年は回復傾向
- ＪＲ内房線は新型コロナ感染拡大前は横ばい傾向で推移、感染拡大の影響で令和 2 年は減少も令和 3 年には増加。市内 6 駅全てのバリアフリーは未整備
- フェリーは新型コロナ感染拡大前は横ばい傾向で推移、感染拡大の影響で令和 2 年は減少も令和 3 年には増加
- 高速バスは富津浅間山ＢＳ（R01）、東京湾フェリーバス停乗入れ（R04）を開始。新型コロナの影響で令和 2 年は減少も令和 3 年には増加。
- 路線バスは減少傾向で、国県市の負担金額は増加傾向（H28：約 6,100 万円→R02：約 6,400 万円）
- タクシーは北部（青堀駅）に配車が集中。大佐和タクシーが営業開始（H29）。タクシー運賃助成事業を開始（R01）、R03 には 1,320 人 30,000 枚以上の利用。
- スクールバスは大佐和中、天羽中、天羽小、環小の送迎を対象に 11 路線が運行中で、山中・関豊線の 2 路線が市民混乗（一般の利用はほとんどなし）。
- 社会福祉協議会で、主に高齢者の移動手段を確保するため「買い物支援事業（R02 以降休止）」、「交通手段移動事業」を実施中。
- 竹岡地区で自家用有償運送「ぷちバスわだち」の運行を開始（H31）。初年度は 281 人/年だったが、R03 には 722 人/年へ増加。

○バス、タクシー等の運転手が不足し、その確保が難しい状況。

市民の利用実態やニーズ把握調査

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

○日常生活の移動は、自家用車（家族・知人の送迎を含む）に依存（通勤・通学：84.4%、買物：86.8%、通院：83.4%）
- 各年齢層、自家用車（送迎含む）での移動が多いが、若年層（免許取得前）及び高齢者層の年齢が高いほど、送迎の割合が増加。
- 公共交通の利用頻度は、鉄道、バス、タクシーともに「年数日」が 60%程度（利用者する人対象）
- 家族や友人・知人の送迎が受けられる人が 80%程度。そのうちの 60%はほとんど毎日送迎してくれる人あり。

○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、乗継ぎのしやすさで不満度が高い
- 鉄道は、運行本数、運行時間帯、鉄道・バスとの乗継ぎのしやすさで不満度が高い。
- 路線バスは、運行本数、運行時間帯、乗継ぎのしやすさで不満度が高い。
- タクシーは、車両の乗り心地・乗りやすさで満足度が高いが、利用しやすさが他の項目と比較すると不満度が高い。

○自動車を運転できない・送迎してくれる人がいないなどの移動困難者は市内全域で 10%程度存在
- 特に 80 歳以上では移動困難者の割合が高く、全体の 28%（約 1,500 人程度）が該当すると想定

○商業施設はイオンモール富津などの市内施設が中心、病院は君津中央病院大佐和分院や原田内科小児科医院、市外施設を利用
- 市の北部～中部ではイオンモール富津やカインズ・ランドローム富津店、おどや富津店など、南部では吉田屋湊店が買物の行き先として多い。市外施設はイオンモール木更津が一定程度ニーズがあるが、それほど多くはない。移動手段は自家用車（送迎含む）が多い。
- 病院は君津中央病院大佐和分院や原田内科小児科医院の利用が多く、市外の君津中央病院や亀田総合病院なども多い。移動手段は自家用車（送迎含む）が多いが、公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）も 1 割程度存在（65 歳以上の高齢者）。

○路線バス利用者への調査では、鉄道駅での乗換利用が多く、戸面原ダム線などでは学生（天羽高校）の利用が多い。
- 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、乗継ぎのしやすさの順に不満度が高い。

○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。
- 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、維持する取組みへの賛同意向は全年齢で 60%程度と高い。

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
- 利用者調査からは、運行本数や運行時間帯、乗継ぎ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

○富津浅間山ＢＳから高速バスを利用する人は、本数の少なさや待合環境への不満が多い
- 富津浅間山 BS は無料駐車場があって助かるという意見があるが、特に国道のバス停は歩道が狭く危険であり、雨の日には水が跳ねてかかることもあるという待合環境の改善を求める意見がある。
- もともと上総湊駅から高速バスを利用していた人（現在は富津浅間山 BS を利用）は、利用できる本数が減少し、不便になった、という意見もある。

○タクシー運賃助成事業により家族の負担減、外出機会の増加につながっているが、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。
- 高齢者の外出促進や家族等の負担減少が一定数存在し、免許を持たない人の移動支援にプラスに作用。
- 地区によっては「枚数が少ない。」という意見がある一方、「助成券を持っていてもタクシーの配車がないため使えない。」等の意見がある。

策定に関する基本的な考え方

○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

公共交通に関する調査に基づく課題

1. ①高齢者の移動ニーズへの対応
2. ②高校生の通学実態･ニーズへの対応
3. 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
4. ④地域特性に応じた外出支援策の検討
5. ⑤スクールバス等の既存ストックの活用（輸送資源の活用）
6. ⑥市民・観光客にわかりにくい運行情報の改善
7. ⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

課題① 高齢者の移動ニーズへの対応

富津市の高齢化率は令和２年 10 月１日現在、38.6%と増加傾向で、千葉県平均 27.6%を大きく上回り、運転免許返納者数も増加傾向で、運転免許非保有率は 75 歳以上で 20%以上、80 歳以上では60%となっている。

買物、通院など日常生活の移動は、70 歳以上で「自家用車」が減少し、「家族・知人の送迎」の割合が増加している。この傾向は地域別の高齢化の進展により異なり、今後は、自動車の運転、家族等の送迎も含め「車」で自由に外出できずに、買物や通院などに支障を来たす「移動困難者（高齢者）」の増加が予想され、高齢者の移動実態やニーズへの対応が必要である。

課題② 高校生の通学実態･ニーズへの対応

市民アンケートにおける通学目的の移動手段は「鉄道＋徒歩」や「車（家族等の送迎）」、「自転車」利用が多く、「路線バス」利用者は 2%程度にとどまっている。

また、通学目的で鉄道を利用している人は 63%であるが、鉄道駅へのアクセス手段は送迎が 65%で、バス利用でのアクセスは少なく、高校生の通学実態やニーズへの対応が必要である。

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

市民の主な目的地である商業施設や医療機関などが市北部に集積している。

このようなことの影響もあり、市民アンケートの満足度調査～運行サービス等に対する不満な項目では、鉄道利用者は「乗継ぎのしやすさ」と「運行本数」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。

公共交通網全体の満足度を高めるためには、それぞれのニーズに適したルートや運行時間帯の改善により、日常生活の外出行動に適した公共交通ネットワークを確保することが必要である。

課題④ 地域特性に応じた外出支援策の検討

富津市の人口は、鉄道駅周辺や路線バス沿線に分布しているものの、一部の地域で路線バスが運行されていない、また、タクシーの配車場所から離れた交通不便地域が存在している。

一方、路線バスが運行している峰上地区のワークショップでは、路線バスのバス停まで距離がある世帯が多く、日常的な買物や通院で路線バスは利用しにくいことや、更にバスと鉄道との接続に見合った運行ダイヤの問題から、鉄道に乗り継ぐことのハードルが指摘され、タクシーに近いサービスが必要との意見がある。

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つながることが考えられる。

さらに、バスやタクシー等の交通事業者の運転手不足が進む中、交通不便地域住民の日常生活における「移動の足」の確保は、各地域における高齢化の進展、不便地域住民の移動実態を踏まえて、交通事業者、富津市、地域住民が一体となった外出支援策の導入について検討する必要がある。

課題⑤　スクールバス等の既存ストックの活用（輸送資源の活用）

市内で運行中の送迎バスについては、利用の仕方(予約に応じて運行するため不定期)や路線バスとの競合、送迎実施者も一般市民の混乗が難しいという回答などから、公共交通としての活用は困難と判断される。

スクールバスについては、現在 11 路線が運行中で、そのうち２路線が市民混乗となっているが、児童生徒以外の利用者はほとんどいない状況である。今後も、教育委員会等と協議・調整を図りつつ、市民混乗の継続・拡大を含めた有効活用の可能性について検討が必要である。

課題⑥　市民・観光客にわかりにくい運行情報の改善

市内を主に運行中の路線バスは、市ホームページ上に運行情報案内を掲載しているが、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などがわかりにくい状況である。

人口減少が見込まれる中で、公共交通を次世代につなぐためには、新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供の充実・改善が必要である。

課題⑦　多様な主体との連携による持続可能性の確保

バス利用者アンケート調査では、運行本数や運行時間帯等のサービス水準に対する不満度が高いが、路線毎に大きな差がある。

特に、イオンモール富津線、富津市役所・君津駅線、竹岡線では満足度（満足とやや満足）が 50%を超え、戸面原ダム線と鹿野山線は満足度が 40%以下となっており、路線毎に格差が生じている。

また、市民アンケート調査では、移動手段を維持・確保していくための活動参加への意向が高齢者ほど高く、地域別で佐貫地区や関豊地区で参加意向が高い。

このようなことから、地域住民、交通事業者、行政との役割分担を図りながら、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため市の公共交通の現状について理解を深めることにより、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

6　地域公共交通計画に関する基本的な方針

（１）公共交通に関する基本的な方針

富津市における公共交通は、人口減少と少子高齢化が加速している中で、富津市みらい構想の基本方針や富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略等で示されている以下の基本的考え方を踏まえ、以下に示す４つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す。

- 富津市みらい構想の基本方針→公共交通を必要とする人のためのものであること
- 富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略→地域や民間事業者と連携し交通利便性の向上を目指す
- 富津市都市計画マスタープラン→地域の実情に適した公共交通網の構築

【公共交通に関する調査に基づく課題】	【公共交通に関する基本的な方針】
①高齢者の移動ニーズへの対応 ②高校生の通学実態･ニーズへの対応 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	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乗継利便性向上を目指す
④地域特性に応じた外出支援策の検討 ⑤スクールバス等の既存ストックの活用（輸送資源の活用）	２　市内各地域の特性や実情に即した住民や来訪者の「お出かけ」を支援できるシステム構築を目指す
⑥市民･観光客にわかりにくい運行情報の改善	３　利用者目線に立ったわかりやすい公共交通サービスを目指す
⑦多様な主体との連携による持続可能性の確保	４　多様な主体との連携による観光振興や商業活性化と一体となった持続可能な公共交通を目指す

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乗継利便性向上を目指す

市民の《通勤・通学》は市外への移動が多いとともに、日常生活における《買物》《通院》の主目的施設となる商業施設や医療機関が、青堀駅や大貫駅周辺など北部を中心に集積する他、君津市等市外の施設への移動需要もあり、市民の生活圏や移動ニーズが広域化している。

これら主要目的施設へのアクセス性（移動利便性）は、地域における公共交通サービス水準によって異なり、市内の公共交通は広域幹線交通である鉄道、フェリー、高速バスと、地域交通を支える路線バス、タクシー及びスクールバスなど様々な移動手段を有効に組み合わせて、市民や来訪者の「日常生活の移動」を支えられるよう、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乗継環境向上により、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。

基本方針　2	市内各地域の特性や実情に即した住民や来訪者の「お出かけ」を支援できるシステム構築を目指す

路線バスが運行していない地域や、運行していても「日常のお出かけ」に適したサービス水準にないなど、公共交通による移動が困難な地域において、今後増加することが想定される自家用車の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取組みとなる。

そのため、既存交通機関の運行ダイヤやルート見直し等の再編による利便性向上とともに、各地域に必要な移動手段の確保方策を、地域住民・交通事業者・市が三位一体となって考える『新たな移動手段の導入』等の移動システムを構築し、地域の特性や実情に即した公共交通ネットワークの構築を目指す。

基本方針　3	利用者目線に立ったわかりやすい公共交通サービスを目指す

公共交通を次世代につなぐためには、新たな利用者の獲得が不可欠なため、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって分かりやすく、迷わない情報提供を行うことが重要であることから、交通結節点での乗継環境の整備を進める。

また、富津市は市民だけでなく、多くの観光客も来訪するため、公共交通総合マップの作成・配布やインターネット上の情報提供など多様な媒体を活用し、利用者目線に立った分かりやすい情報提供の充実を目指す。

基本方針　4	多様な主体との連携による観光振興や商業活性化と一体となった持続可能な公共交通を目指す

人口減少や少子高齢化の進展等により、これまで富津市の公共交通を支えてきた通勤通学の利用者が減少する中で、公共交通の持続可能性を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが公共交通をみんなで「育て・創る」という意識を持って関わっていくことが重要である。

公助、共助による支え合いを大切にし、観光協会、商工会、社会福祉協議会、企業など多様な主体との連携による地域ぐるみの利用促進の展開や意識醸成、地域との連携による地域の足の確保など、持続可能性に配慮しつつ、計画的な観光振興等のまちづくりと連携し、市民・来訪者の利便性・満足度を高める公共交通ネットワークの構築を目指す。

（２）公共交通ネットワークのあり方

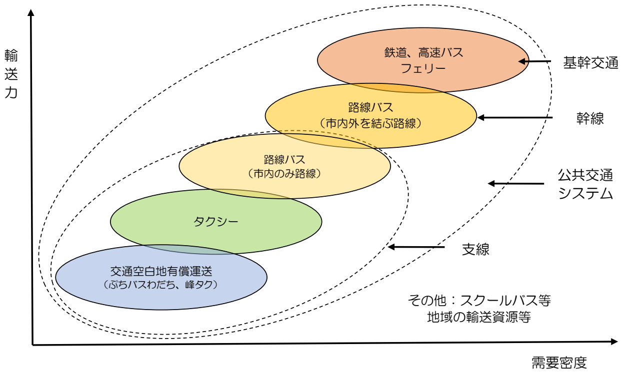
①公共交通の機能分担

市内の公共交通機関及びその他交通を、その果たす機能により分類し、役割や位置付けを明確にしたうえで、各公共交通等が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な公共交通ネットワークの構築を目指す。

■各公共交通システムの機能分担

機能分類			役割・位置付け
地域間交通	基幹	JR 内房線	○東京・千葉方面及び周辺地域との広域的な移動を可能とし、また、市内外の公共交通による移動の大部分を占める、まちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通 ○公共交通機関の中で最も輸送力、輸送速度に優れ、定時性が高い運行が特徴
		フェリー	○南房総地域の海の玄関口である金谷港を起点に、人員とともに車両の輸送が可能であり、対岸の久里浜港との広域的な移動を可能とする交通
		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 ○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超える速達性を有する輸送が可能
	幹線	路線バス（市内外を結ぶ路線） ：富津線、イオンモール富津線、富津市役所・君津駅線、鹿野山線、金谷線	○市街地の居住地や生活利便施設、観光地、工業団地、学校等を連絡する近距離の交通手段で、主として日常生活行動での移動手段としての役割を担う交通 ○君津市、木更津市、鋸南町及び鴨川市と隣接市町との移動を可能とし、基幹交通の乗降場所とのアクセスを担う交通
地域内交通	支線	路線バス（市内のみ路線） ：湊富津線・笹毛線、竹岡線、戸面原ダム線	○市街地の居住地や生活利便施設、観光地、学校等を連絡する近距離の交通手段で、主として日常生活行動での移動手段としての役割を担う交通 ○地域間交通の乗降場所とのアクセスを担う交通
		タクシー	○ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通 ○鉄道、路線バス等を補完し、目的地までの移動や、地域間交通までの移動手段としての役割を担うことが可能
		交通空白地有償運送 ：ぷちバスわだち、峰タク（※実証運行）	○通院や買い物等地域内の移動サービスと交通空白地域の解消を担う交通 ○地域間交通までの移動手段としての役割を担うことが可能
その他特定の利用者等の移動を担う輸送資源 （公共交通を補完する移動手段）		介護タクシー	○要介護者や身体が不自由な人のための移動手段
		福祉有償運送	○他人の介助によらず単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な人の外出を担う移動手段
		スクールバス	○富津市立小・中学校への遠距離通学者のための通学手段
		無料送迎バス等	○病院、自動車教習所、観光施設、企業等の送迎用途
		互助による輸送	○住民間で無償提供される移動手段

■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



②各交通システムの基本的な取組みの方向性と地域公共交通確保維持事業の必要性

■幹線・支線の方向性

交通システム		取組みの基本的な方向性
基幹	JR 内房線	沿線住民向けの市内駅利用促進、観光資源を活用した来訪者向け企画商品等による利用促進
	フェリー	観光資源を活用した来訪者向け企画乗船券等による利用促進
	高速バス	富津浅間山バスストップの活用、観光資源活用による利用促進
幹線	富津線	千葉県、君津市、木更津市との連携、国の地域公共交通確保維持事業（幹線補助※１）を活用した持続可能な運行
	イオンモール富津線	君津市、商業施設と連携した利用促進
	富津市役所・君津駅線	君津市との連携、イオンモール富津線との接続、君津商業高校へ延伸検討
	鹿野山線	君津市、観光資源との連携、他の輸送資源の活用可能性検討
	金谷線	鋸南町、鴨川市との連携、観光資源等を活用した利用促進
支線	湊富津線・笹毛線	日中帯の需要に応じた運行見直し、他の輸送資源との連携可能性検討
	竹岡線	フェリーとの連携、他の輸送資源との連携可能性検討
	戸面原ダム線	天羽高校との連携による利用促進、他の輸送資源との連携可能性検討
	タクシー	市タクシー運賃助成事業を活用した利用促進
	交通空白地有償運送（ぷちバスわだち、峰タク）	市移動手段確保等支援事業、本格運行系統は国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助※２）を活用し持続可能な運行

※１幹線補助

富津線は、富津公園から木更津駅西口間を連絡し、沿線住民の通勤通学、買物、通院等はもとより観光、ビジネスなど多様な目的で利用され、経由地である青堀駅では他モードと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。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事業により運行を確保・維持する必要がある。

※２フィーダー補助

ぷちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送）は、竹岡地区から通院や買物などの地域拠点がある湊地区周辺と連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担い、また、上総湊駅で JR 内房線との接続により広域への移動も可能となる。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事業により運行を確保・維持する必要がある。

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乗換・乗継地点をいう。

このため、「スムーズな乗換機能」、「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。

交通結節点は、市内６駅と君津駅（君津市)、金谷港、イオンモール富津、富津浅間山ＢＳとする。

○スムーズな乗換機能

…公共交通機関の乗降地点間経路のバリアフリー化、乗継時刻等の連携による待ち時間の短縮

○不安なく快適に待てる空間

…快適な待合施設、乗継時刻などの分かりやすい交通情報の提供

○利用しやすい交通施設

…利用者規模に応じた駐輪場・駐車場、交通施設の場所の分かりやすさ

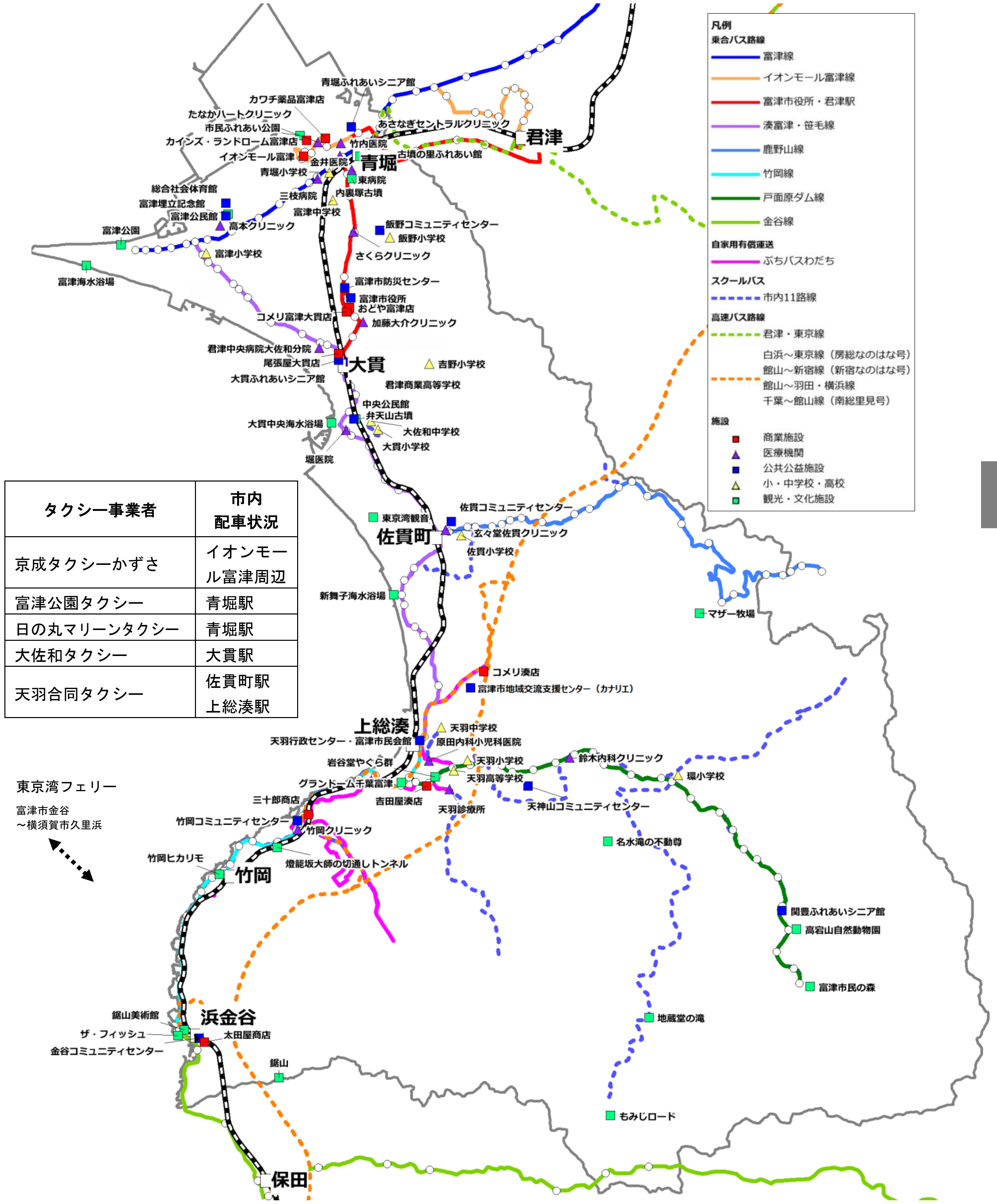
■本計画における交通結節点

交通結節点		結節する交通手段						施設				備考（都市計画マスタープランにおける拠点の位置づけ）
		鉄道	高速バス	路線バス	タクシー	フェリー	カーシェアリング等	待合空間（ベンチ・上屋）	乗換え等の案内サイン	駐車場	駐輪場	
鉄道駅	君津駅(君津市)	○	◎	◎	○			○	○	○	○	複線化駅
	青堀駅	○	○	◎	○			※	○		○	都市交流拠点
	大貫駅	○		◎	○			○	○		○	地域拠点
	佐貫町駅	○		◎	○			△	○		○	地区拠点
	上総湊駅	○	○	◎	○			○	○		○	地域拠点
	竹岡駅	○		○				△	○		○	地区拠点
	浜金谷駅	○		◎		○		○	○			地区拠点/観光・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ拠点
フェリー	浜金谷港	○		◎		○		○	○	○	○	地区拠点/観光・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ拠点
主要施設	イオンモール富津			○	○			△	○	△	△	地域拠点
富津浅間山ＢＳ			◎				○	○	○	○	○	都市活力創造拠点

＊結節する交通手段は、発着する路線等の有無：「◎」複数系統あり、「○」あり、空白はなしを示す。
施設は、「○」設置済、「△」施設と兼用有（可能性がある場合も含む)、空白は未設置を示す。
※青堀駅については、５つのバス停のうち、駅舎直近の１箇所のみ上屋がある。。

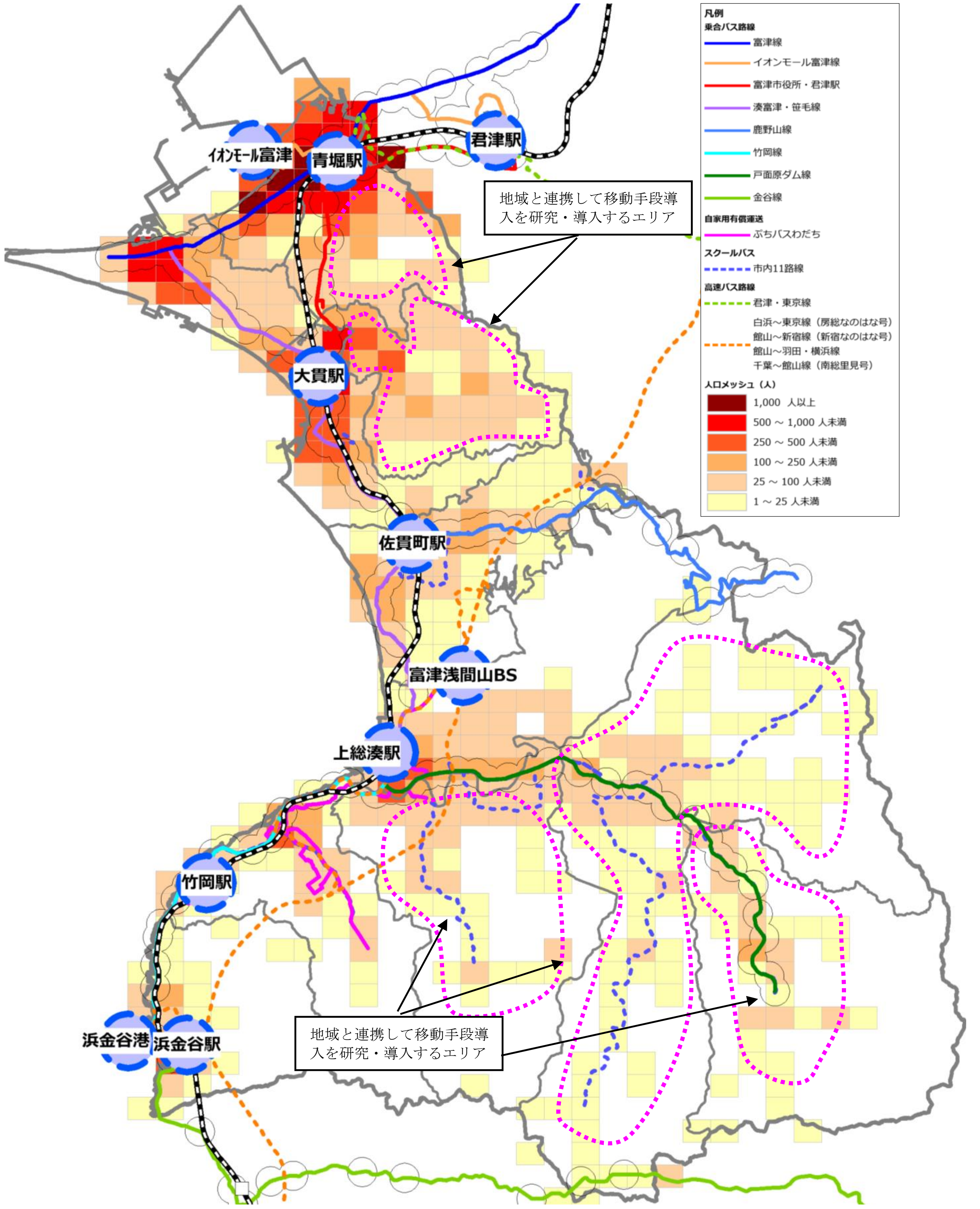
■目指すべき公共交通ネットワークイメージ

【 現　況 】



タクシー事業者	市内 配車状況
京成タクシーかずさ	イオンモール富津周辺
富津公園タクシー	青堀駅
日の丸マリーンタクシー	青堀駅
大佐和タクシー	大貫駅
天羽合同タクシー	佐貫町駅 上総湊駅

【 将　来 】



7 計画の目標及び実施事業

（1）目標及び実施事業

「公共交通に関する基本的な方針」において掲げた方針ごとの目標及び達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定め、公共交通の課題を踏まえた基本的な方針及び目標の実現に向けて、次の事業を実施する。

基本的な方針	目標	事業メニュー		富津市	千葉県	鉄道	フェリー	高速バス	路線バス	タクシー	地域	その他関係者	実施時期（2023〜2027）	評価指標	現状値	目標値（2026）	備考
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乗継利便性向上を目指す	①公共交通を必要とする人のニーズにあった交通網の形成	【１】市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編		○					○				検討→順次実施	年間バス利用者数（富津線以外）	8万6千人	8万6千人	※１
		【２】地域間幹線系統（路線バス富津線）の維持		○					○			○	検討→順次実施	年間バス利用者数（富津線）	14万7千人	15万人	※２
		【３】JR内房線の利用促進		○	○	○							検討・調整	年間市内駅乗車人員	110万人	110万人	※３
		【４】タクシーの利用促進		○						○			利用促進策の検討・順次実施	タクシー運賃助成事業登録者数	2,065人	2,500人	※４
		【５】交通空白地有償運送の利用促進		○							○		ダイヤ検討・調整	ぷちバスわだち利用者数	800人	1,000人	※５
	②利用環境整備による利便性の向上	【６】利用しやすい駅舎・車両（バス・タクシー）整備	駅舎の機能向上	○		○					○	○	検討・調整	駅舎の快適さ満足度	34.3%	40%	※６
			利用しやすいバス・タクシー車両の導入						○	○			順次導入	バス車両のバリアフリー化率	33%	50%	
														ＵＤタクシー導入台数	3台	5台	
		【７】キャッシュレス化の推進							○				検討→順次導入	キャッシュレス決済導入率	42%	50%	
	③広域アクセスに関する利便性の向上	【８】東京湾フェリーの利用促進	割引サービス・イベントの開催	○			○						実施	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	2件	3件以上	
			二次交通の改善				○					○	検討	乗継のしやすさの市民の満足度	22.2%	25%	
		【９】高速バスの利用促進	周知広報	○				○					周知・ＰＲ	高速バス利用者数	3万人	4万人	※７
			二次交通の利用促進	○								○	検討・調整→実施	二次交通の導入件数	1件	1件	
２　市内各地域の特性や実情に即した住民や来訪者の「おでかけ」を支援できるシステム構築を目指す	④地域にあった移動手段の導入	【10】地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入		○					○	○	○		検討準備→地域における検討結果により実施	地域と連携した地域特性等に即した移動手段の確保数	3件	4件	
		【11】スクールバス等既存ストックの活用（輸送資源の活用）		○								○	検討→実施				
３　利用者目線に立ったわかりやすい公共交通サービスを目指す	⑤公共交通に係るわかりやすい情報提供	【12】運行情報提供の充実	公共交通総合マップの作成・配布	○		○	○	○	○	○			作成→継続実施	公共交通総合マップの配布数	延25,500部	延10,000部	※８
	⑥高齢者移動支援策の充実	【13】公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減	自主運転免許返納者に対する負担軽減	○		○	○	○	○	○		○	制度検討→実施	運転免許証の自主返納件数	188件	200件	
４　多様な主体との連携による観光振興や商業活性化と一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑦商業施設等との連携による公共交通利用促進	【14】商業施設・観光施設等との連携サービスの導入	割引サービス・企画切符等の導入	○					○			○	検討→実施	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数（再掲）	2件	3件以上	
			おでかけモデルプランの作成	○								○	検討→実施				
	⑧公共交通の維持確保に関する意識の醸成	【15】市の公共交通の現状に対する理解を深める取組の実施	路線バスの乗り方教室の開催	○					○		○		企画内容検討・調整、実施	路線バスの乗り方教室参加者数	延151人	延150人	※９
			ワークショップの開催	○							○		実施	ワークショップ参加者数	延193人	延100人	※10
			公共交通ニュースの発行	○		○	○	○	○	○			実施	公共交通ニュース発行数	延46,645部	延40,000部	※11
	⑨市民等の輸送を担う人材の確保	【16】運転手確保策の実施	バス・タクシー運転手の確保策の実施	○					○	○			実施	運転者等確保策の実施回数	延4回	延４回	※12

評価指標（全体）
事業実施の効果を示す成果指標

評価指標	現状値（2021）	目標値（2026）
公共交通網の整備に満足している人の割合	11.8% ※13	15%
市内公共交通機関の利用者数	136万4千人	現況値
公共交通に係る市財政負担額	163,000千円／年	現況値

※１～４、７　現状値は、コロナ禍による減少の影響もあるため、令和元年度から令和３年度までの３か年平均とした。
※５　毎年５０人ずつのペースで増加
※６　市民アンケート調査による鉄道の運行サービス満足度のうち、駅舎の快適さ「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年に約１%のペースで向上
※６　商業施設や観光施設等と連携した公共交通利用者に対するサービスを、２件以上実施
※８　各年度2000部作成及び配付
※９　乗り方教室を年１回参加者30人程度、延べ５回実施
※10　ワークショップを１地区10人程度で５地区開催（50人）し、以降の年度は希望する地区を年１地区でワークショップ（延べ40人）を実施
※11　各年度、自治会回覧（約2,000部）を４回以上実施
※12　運転手確保に関する説明会等の実施について、年１回程度、延べ４回実施
※13　富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略策定時の市民意識調査

（２）実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「地域」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

①行政

交通事業者や地域住民等の意向を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実へ向けて総合的な支援を行う。

〇地域、交通事業者その他関係団体との総合調整
〇公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
〇公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
〇地域主体の移動手段の確保に関する意欲の高い地域の支援
〇道路・鉄道駅周辺施設等の環境整備

②交通事業者

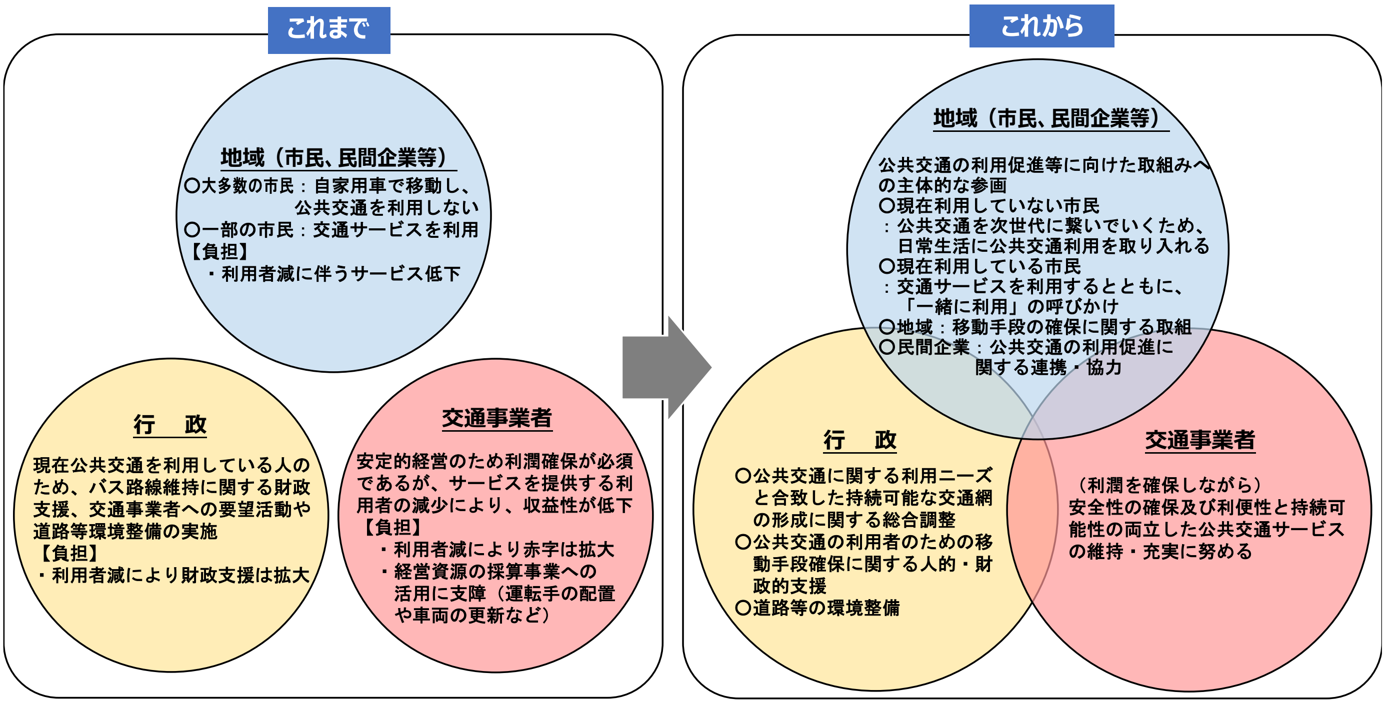
地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

〇安全で快適な公共交通サービスの提供
〇利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
〇交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
〇利用者へのきめ細やかな情報提供
〇停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

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取組み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。

〇積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
〇利用促進の取組みへの参加
〇地域のニーズに関する情報提供、アンケート調査等への協力
〇地域主体による移動手段の確保の実施



（３）実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業の概要や実施主体を整理する。

目標①	公共交通を必要とする人のニーズにあった交通ネットワークの構築

【事業１】市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編

① 再編事業の方向性

既存路線バスは、商業施設、医療機関等への一部経路変更とバス停の新設を検討し、通院や買い物等のニーズに即したダイヤの見直しを行うとともに、鉄道と路線バスとの接続を向上させるため、バス事業者との協議・調整を図る。

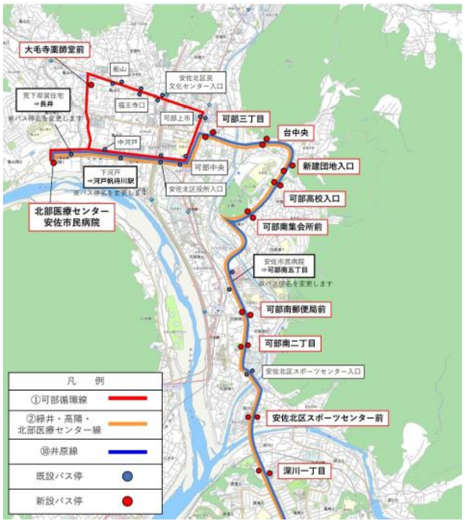
人口が比較的集積している地域で、商業施設や医療機関が多数集積している富津地区を中心に、青堀駅を起終点とした富津市役所、大貫駅、市立図書館、また、利用意向が高い商業施設、医療機関を経由する循環バスの可能性について検討する。

一方、人口が少ない地域間を連絡し、通勤・通学や休日等の観光客等、利用形態が限られ、利用者数が減少傾向にある路線は、更なる運行効率化を検討しつつ、新たな輸送手段の検討・導入等の進捗状況や役割分担を踏まえ、ルートや運行頻度の見直し等の再編による共存を実現させていく。

また、市内高校、バス事業者及び富津市の３者で連携し、通学者の通学経路に対する情報共有や、登下校時間に合ったルート・ダイヤ設定、雨天時の対応などの可能性について検討する。

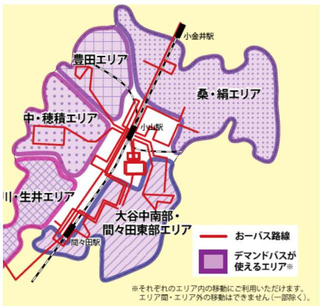
【事例】広島県広島市の可部循環線・電気バスの導入

令和４年５月に開院した広島市立北部医療センター安佐市民病院（災害拠点病院及びへき地医療機関機能）を起終点とし、市北部の各地区（白木地区、高陽地区、可部地区、安佐地区）や近隣市町から公共交通機関でアクセスできる可部循環線として運行。可部地区の公共施設などの利用にも便利なものとなるよう、各地区から新病院へ直通するバス路線として運行。同年 11 月より、路線バスでは中四国地方初導入となる電気バスを導入。



【事例】栃木県小山市のデマンド交通とバスの連携

デマンド交通運行エリアでは、コミュニティバス（おーバス）に乗り継ぐ場合、100 円引きで乗車可能。



【事例】静岡県浜松市遠鉄バス・レイニーバスの運行

前日の 18 時点で、日本気象協会が発表する翌朝６～12 時の降水確率が 50%以上の場合に、増発して運行。

※開校日のみ運行。当時雨が降っていない場合には運行を中止する場合がある。

○行き先（起点：浜松駅）…浜松北高・浜松商業高校、市立高校・浜松聖星高校、浜松南高校（直通）、学芸高校・浜松学院高校・城北高校・浜工高校

②実施主体とスケジュール

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編	路線バス事業者・富津市	路線バス再編内容検討	━━	━━→			
		ＰＲ活動		━━→			
	路線バス事業者	運行実施（順次）		━━	━━	━━	━━→
高校生の通学実態・ニーズに対応した路線バスの再編	路線バス事業者・富津市	路線バス再編内容検討	━━	━━→			
	路線バス事業者	運行実施（順次）		━━	━━	━━	━━→
	高校	協議・調整（再編）	━━→				

【事業２】地域間幹線系統（路線バス富津線）の維持

①事業概要

路線バス富津線については、国より地域間幹線系統確保維持国庫補助金、千葉県より千葉県バス運行対策費補助金の交付を受け運行しており、沿線住民の通勤、通学、通院等への移動手段として必要であることから、引き続き運行を維持できるよう関係事業者、沿線自治体と調整しながら、利用しやすいダイヤの見直し、路線情報（ダイヤ・運賃等）についての効果的な発信に取り組み、増収・増客を図る。

②実施主体とスケジュール（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
地域間幹線系統（富津線）の維持	路線バス事業者	ダイヤの見直し	━━	━━	━━	━━	━━→
		路線情報の発信	━━	━━	━━	━━	━━→
	富津市	協議調整、周知広報	━━	━━	━━	━━	━━→
	沿線自治体	協議調整、周知広報	━━	━━	━━	━━	━━→

【事業３】JR 内房線の利用促進

①事業概要

内房線は、鉄道駅を起点とした路線バスの利用が多く、富津市内外の公共交通による移動及びまちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通機関である。

アンケート結果で不満の多い鉄道とバスとの乗継ぎについて、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。

また、「サンキュー♡ちばフリーパス・フリー乗車券」や「駅からハイキング」などの鉄道の利用を促進する企画切符や、各種イベントの開催などにより利用促進活動を実施する。

千葉県及び県内沿線自治体の要望活動

千葉県及び県内沿線市町村等で組織する「千葉県ＪＲ線複線化等促進期成同盟（内房線・久留里線対策部会)」を通して、内房線の利便性向上、安全確保などについて継続的に地域の要望を提出している。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
利用促進活動の実施	鉄道事業者	イベント企画・開催	→	→	→	→	→
	千葉県	イベント協力	→	→	→	→	→
	富津市	イベント企画・協力	→	→	→	→	→

【事業４】タクシーの利用促進

①事業概要

タクシーは、自宅から目的地まで移動できるため、個別ニーズにきめ細かく対応可能であることから、鉄道駅やバス停留所まで歩くことが困難な高齢者等にとって重要な交通機関であるが、利用者の減少や採算性等から市北部に配車が集中している。

令和元年７月から 65 歳以上の高齢者などを対象に開始した「タクシー運賃助成事業」は、補助制度の利用実態とともに、新たな輸送手段の検討・導入等の進捗状況や役割分担を踏まえ、利用方法・範囲、利用回数等の制度の見直しを継続して実施し、利用促進を図る。

一方、市南部ではタクシーの配車数が少なく、事業の波及効果が限定的であることなどを踏まえ、配車の可能性などタクシー事業者との対話を継続する。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
タクシー運賃助成事業	富津市・タクシー事業者	事業の継続実施	→	→	→	→	→

【事業５】交通空白地有償運送の利用促進

①事業概要

竹岡地区において平成 31 年４月から導入されている「ぷちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送)」については、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、現在交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用することで安定的な確保維持を目指し、地域の移動ニーズ把握による定期的な運行内容の見直しや周知広報による利用促進を検討する。

峰上地区において令和４年 12 月から実証運行を開始している「峰タク（峰上地区交通空白地有償運送)」については、利用促進と課題の整理を行い本格運行への移行を目指し取り組んでいく。

【参考】ぷちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送）

平成31年４月本格運行開始
運行地域　竹岡地区と湊地区周辺
対象者　　登録を受けた竹岡地区、湊地区の住民
運賃　　　乗車区間等に応じ、300円または500円
運行形態　定時定路線型運行

【参考】峰タク（峰上地区交通空白地有償運送）

令和４年 12 月実証運行開始（※）
運行地域　峰上地区と湊地区周辺
対象者　　登録を受けた峰上地区住民とその親族等
運賃　　　乗車区間等に応じ、300円から700円
運行形態　区域型運行
※本格運行への移行の可否については、本市が平成31年３月に定めた「移動手段の導入・運行維持・休廃止のガイドライン」に基づき判断する。

②実施主体とスケジュール

（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
運行を通じた運行内容の見直し	NPO 法人わだち	運行内容見直し（随時）	→	→	→	→	→
	NPO 法人 峰上交通	実証運行・課題整理	→	→	→		
		本格運行			→	→	→
	富津市	協議調整	→	→	→	→	→

目標②　利用環境整備による利便性の向上

【事業６】利用しやすい駅舎・車両（バス・タクシー）整備

①事業概要

全ての利用者が安全、円滑に公共交通を利用できる環境の整備は重要な課題である。市内の一部駅では、窓口営業時間の短縮など、駅員が不在となる時間帯が以前より拡大し、利用者の不安感や利便性の低下等が懸念される。

JR 東日本では、近年郵便局への駅業務の外部委託など地域と連携した取組みを進めており、こうした事例を参考に駅の運営手法を研究する。

また、路線バス、タクシー事業者は、国や千葉県の補助制度を活用し、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど乗降しやすい車両の導入を進める。

郵便局における
駅窓口乗車券類販売業務の委託
（JR東日本）

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
駅舎の機能向上	鉄道事業者	運営手法の研究	━━	━━	━━	━━	━━→
	富津市	情報収集・協議	━━	━━	━━	━━	━━→
利用しやすいバス・タクシー車両の導入	路線バス事業者	更新検討・順次導入	━━	━━	━━	━━	━━→
	タクシー事業者	更新検討・順次導入	━━	━━	━━	━━	━━→

【事業７】キャッシュレス化の推進

①事業概要

交通系 IC カード等での運賃支払いは、両替の手間などがなく便利である一方、機器の導入や運用コストの負担が大きく、本市の路線バスでは導入が進んでいない現状がある。

市内の公共交通機関では、鉄道、フェリー及び高速バスは交通系 IC カードを導入済みであり、市内路線バスの８路線は、富津線及びイオンモール富津線が導入済みのため、今後、他のバス路線についても今後のインバウンド需要や決済技術の進歩等を踏まえ、低コストで使い勝手の良いキャッシュレスシステムの導入を検討していく。

【事例】ＱＲコード決済の導入事例（十勝バス）

十勝バスでは、令和２年４月からバス車内のキャッシュレス決済にＱＲコード決済を導入している。

対象路線バスは、一般乗合路線バス全車両で、利用者は専用のアプリからＱＲコードを読み取り、画面上で金額を入力し、「支払う」ボタンを押し、運転手に提示することで支払い完了となる。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
キャッシュレス決済の導入推進	路線バス事業者	導入検討	━━	━━→			
		順次導入			━━	━━	━━→

目標③　広域アクセスに関する利便性の向上

【事業８】東京湾フェリーの利用促進

①事業概要

東京湾フェリーでは、利便性向上や利用促進を図るため、マザー牧場、鴨川シーワールド等の観光施設やゴルフ場、アウトレットモールとの乗船パックの販売、船上ビアガーデン等船上企画券の販売を行っており、今後もこれら施策を継続的に実施するとともに、鋸山日本遺産候補地域と関連し、クルーズ運航の販売など観光資源を活用した利用促進に取り組む。

また、フェリーと接続する高速バス（南総里見号）、路線バス（竹岡線、金谷線）との連携やその他の二次交通の改善による利用促進を実施する。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
割引サービス・イベントの開催	フェリー事業者	イベント企画・開催	→	→	→	→	→
	富津市	協議・調整（企画）、協力	→	→	→	→	→
二次交通の改善	フェリー事業者	施設計画の検討	→	→	→	→	→
	バス事業者等	ダイヤ調整の検討	→	→	→	→	→

【事業９】高速バスの利用促進

①事業概要

市内で発着する高速バスは、館山自動車道の４車線化に合わせて、令和元年 10 月に富津浅間山バスストップが整備され、東京駅のほか、新宿駅、千葉駅、横浜駅及び羽田空港などの路線が発着し、利便性が飛躍的に向上したほか、君津東京線は令和２年７月からイオンモール富津への乗り入れを開始し、パークアンドライドのニーズにも一定の成果を上げている。

令和２年２月以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響以降、利用の低迷局面が続いているものの、引き続き周知広報活動による利用促進を実施する。

また、富津浅間山バスストップから観光地等を結ぶ二次交通として、カーシェアリングを導入しているため、高速バスと連携した利用促進策を検討する。併せて、待合環境の改善を検討する。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
周知広報	富津市	周知ＰＲ活動	→	→	→	→	→
	高速バス事業者	周知ＰＲ活動	→	→	→	→	→
二次交通の利用促進	富津市	検討・調整	→	→	→	→	→
	カーシェアリング事業者など	検討・調整	→	→	→	→	→
		周知ＰＲ・実施	→	→	→	→	→
待合環境の改善	富津市	協議・調整	→	→	→	→	→
	高速バス事業者	協議・調整	→	→	→	→	→

目標④	地域にあった移動手段の導入

【事業 10】地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入

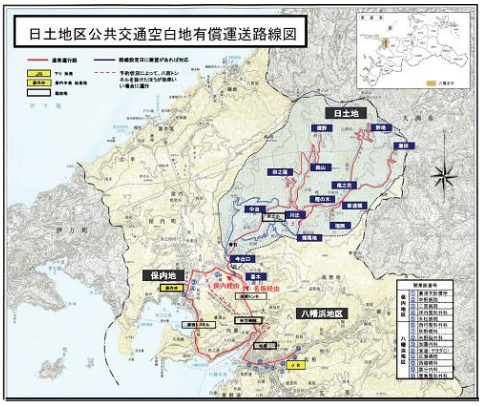
①事業概要

地域住民が主体となり、各地域に必要な移動手段や輸送量等を研究し、地域にとって必要な移動手段の認識を共有することで、既存の交通機関の見直しや、交通空白地域又はこれに準ずる地域におけるコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通などの運行（交通事業者に委託）及び自家用有償運送により移動手段を導入する。

富津市は、導入、維持、改善及び廃止に関する基準を作成し、地域住民が実施する移動手段の確保に関する調査研究の支援及び運行に関する費用の一部補助など、人的、財政的な支援を行う。

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。

【事例】愛媛県八幡浜市・交通空白地有償運送の取組み



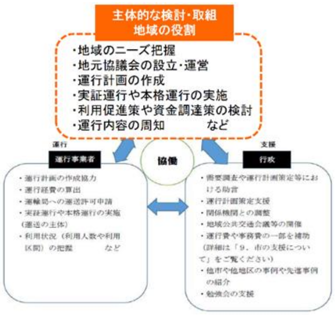
八幡浜市では、住民と行政が協働で高齢者の移動に加えて子供の移動も確保することで、地域の移動手段を確保している。八幡浜市は交通・福祉・教育の各部署を通じて NPO 法人を支援。定時定路線、域内デマンド、小中学校スクール輸送の 3 種モードを運行し、複数のニーズに対応している。

《特徴》

○八幡浜市からの補助は車両の購入時のみ。運行にかかる費用は「対価」、「行政からの委託事業収入※」「入会金・年会費」で賄う。

※「行政からの委託事業収入」は、小中学生のスクールバス送迎を委託で受け、収入を委託事業収入で賄うことにより、安定した経営を可能に。

【事例】市原市　デマンドタクシーの運行継続



市原市では、町会長等で構成される「運営団体」が交通事業者へ運行委託し、相乗り率（平均乗車人数）による事業評価を実施。「市は運行経費の半額を上限に運営団体へ補助」、「運行委託費から市の補助金、運行収入を除いた残額が運営団体の負担」により、継続的な運行を実施している。

※令和元年度 3 地区相乗り率（戸田地区 1.20 人/回、養老地区 1.44 人/回、市津地区 1.14 人/回）

②実施主体とスケジュール

（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入	富津市	下記地域活動の支援	━	━	━	━	→
		導入基準改定（随時）	━	━	━	━	→
		補助金交付	━	━	━	━	→
	地域	組織づくり、地域の実情等に即した移動手段・内容の検討	━	━	━	━	→
		運行計画決定・実施	━	━	━	━	→
	路線バス・タクシー事業者	協議・調整	━	━	━	━	→
		運行実施	━	━	━	━	→

【事業 11】スクールバス等の既存ストックの活用（輸送資源の活用）

①事業概要

スクールバスは、令和２年４月に実施された小・中学校の再配置により大佐和地区及び天羽地区において、新たにスクールバスの運行が始まり、それまでの３路線から 11 路線に拡大した。そのうち２路線（山中線、関豊線）で市民混乗が可能であるが、市民の利用は少ない。

今後も教育委員会等と調整を図りつつ、活用方法（混乗化、間合い利用、統合）を検討する。

また、民間企業等が保有する様々な輸送資源の活用可能性についても併せて検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット・注意点

メリット	注意点
○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保 ○児童生徒と大人の混乗による交流拡大	○既存の交通事業者との競合 ○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風等緊急時や、行事等による登下校時間の変更） ○一般住民の利用を有償とした場合 ・道路運送法上の手続きが必要 ・地域の理解を得る必要 ○補助金※を活用し車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要 ※へき地児童生徒援助費等補助金制度

【事例】君津市　こいっとバス

君津市では、令和４年８月から市立周東中学校のスクールバスを通学時間以外の空き時間を活用して予約制・乗合型のデマンド交通として活用する実証運行を行っている。

運行時間　午前９時から午後３時まで
運行区域　小糸地区　60 か所の共通乗降場所で乗り降り可能
利用料金　一人あたり　１乗車 500 円（片道）
※路線バスのバス停等での乗降は 300 円

②実施主体とスケジュール

（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
スクールバス等の有効活用	富津市	協議・調整（有効活用）	→	→			
	スクールバス等運行事業者	協議・調整	→	→			
		運行実施			→	→	→

目標⑤　公共交通に係るわかりやすい情報提供

【事業 12】運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道や路線バスの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、観光協会、観光施設などのホームページで路線・ダイヤなどの運行情報を提供している。また、インターネット上の経路検索等の情報サイトなどへ乗換案内・時刻表・運行情報を提供している。

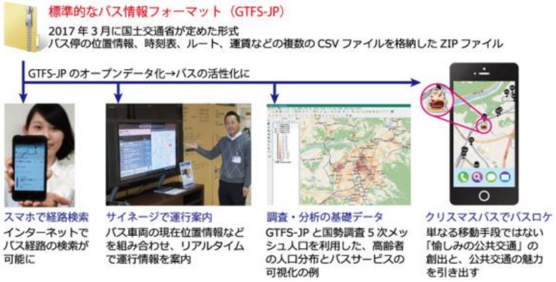
市民や来訪者へ市内の地域公共交通の運行内容を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、各公共交通機関の運行ダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通総合マップ」を作成し、配布する。

また、駅等の交通結節点におけるバスやタクシーなど各交通機関の乗り場やダイヤの情報提供を目的とした掲示物を設置し、利用促進を図る。

【事例】岐阜県中津川市・公共交通オープンデータ“最先端田舎”への挑戦（路線バス情報提供）

中津川市では、「標準的なバス情報フォーマット」データを整備、市内幹線路線バスと地域内巡回コミュニティバスについてインターネットによる経路検索が可能に。

整備したデータを活用し、デジタルサイネージによるリアルタイムバス運行案内やバスロケーションサービスの実施が容易に可能となった。



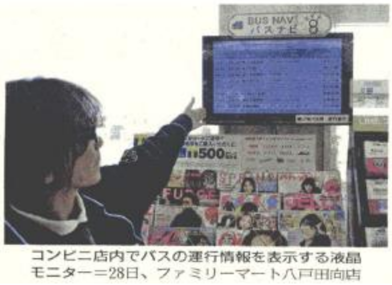
【事例】青森県八戸市・バスの運行情報をコンビニで提供（路線バス情報提供）

寒冷地の八戸市では、バス待ち環境の改善が要望されていたが、上屋等の整備は進まなかった。

他方で、バス停近くにコンビニエンスストアが出店し、「コンビニカフェ」がブームになった。

➤コンビニ店内に最寄りバス停の接近情報をモニターやタブレット端末で表示する方式を採用

➤今後、病院等の施設にも拡大


コンビニ店内でバスの運行情報を表示する液晶モニター＝28日、ファミリーマート八戸田向店

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
公共交通総合マップの作成・配布	富津市	情報検討、マップ作成・配布	→				
		周知ＰＲ（継続実施）		→	→	→	→
	交通事業者	協議・調整	→				
掲示物の設置	富津市	随時更新	→	→	→	→	→

目標⑥　高齢者移動支援策の充実

【事業 13】公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減

①事業概要

高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を図るため、「ノーカー・サポート優待証（日東交通）」など高齢者運転免許自主返納者への優遇措置や市が実施する「タクシー運賃助成事業」について市ホームページや広報紙、「公共交通総合マップ」などの情報媒体を活用し、富津警察署とも連携し、周知ＰＲを積極的に行う。

また、公共交通に乗り慣れていない高齢者に対し、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、利用者の日常行動に応じた「マイ時刻表」の作成支援を引き続き行う。

さらに、バス路線の運行本数が少ない地域や、バス停までの移動が困難もしくは家族の送迎機会も限られる「移動困難者」の日常生活の「おでかけ」機会を確保できる「新たな移動手段」とバス路線の連携を促進し、外出したい「目的地」・「移動したい時間帯」に幅広く対応していく方策を検討していく。

【運転免許返納者に対する優遇措置】

〇対象者：65 歳以上の運転免許返納者

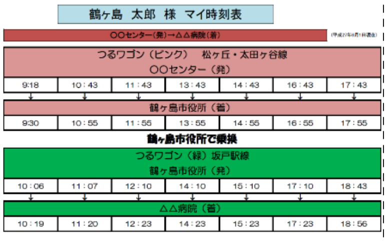
〇優遇措置

・日東交通の路線バス運賃が半額（現金のみ）

・マザー牧場の入園料割引サービス（大人 200 円、子供 100 円割引（本人を含む５名まで））

【事例】埼玉県鶴ヶ島市・マイ時刻表制作サービス

鶴ヶ島市で運行中の「つるバス」「つるワゴン」に対して、利用になりたい停留所までの経路・時間だけを載せた簡単な時刻表を作成する「マイ時刻表制作サービス」を行っている。担当課窓口か電話等で申し込み後、後日郵送



②実施主体とスケジュール

（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
自主運転免許返納者に対する負担軽減	富津市 交通事業者	周知ＰＲ	―	―	―	―	→
		協議・調整、実施	―	―	―	―	→
	富津警察署	自主返納者への案内	―	―	―	―	→
マイ時刻表の作成	富津市	マイ時刻表作成（随時）	―	―	―	―	→

目標⑦ 商業施設等との連携による公共交通利用促進

【事業 14】商業施設・観光施設等との連携サービスの導入

①事業概要

現在フェリーとマザー牧場との乗船パックを販売中であるが、まちの賑わいの創出を促すため、観光施設、商業施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど)。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

【事例】木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100 円割引)」サービス

日東交通ではイオンモール木更津、イオンスタイル木更津と連携し、当日税込み 1,000 円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に、イオンモール木更津より乗車する路線バスの 100 円割引サービスを行っている。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
割引サービス・企画切符等の導入	路線バス事業者・企業	企画内容検討	→	→			
		実施			→	→	→
	観光協会	周知ＰＲ			→	→	→
おでかけモデルプランの作成	富津市、観光協会	プラン検討、作成	→				
		周知ＰＲ		→	→	→	→

目標⑧ 公共交通の維持確保に関する意識の醸成

【事業 15】市の公共交通の現状に対する理解を深める取組みの実施

①事業概要

将来的な利用者となる小・中学生や、高齢者を対象に、実際に路線バス車両を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するための路線バスの乗り方教室を開催する。

また、ワークショップの開催、公共交通ニュースの発行など多様な情報媒体を活用し、市の公共交通の現状に対する理解を深め、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促す、モビリティマネジメント活動の施策を展開する。

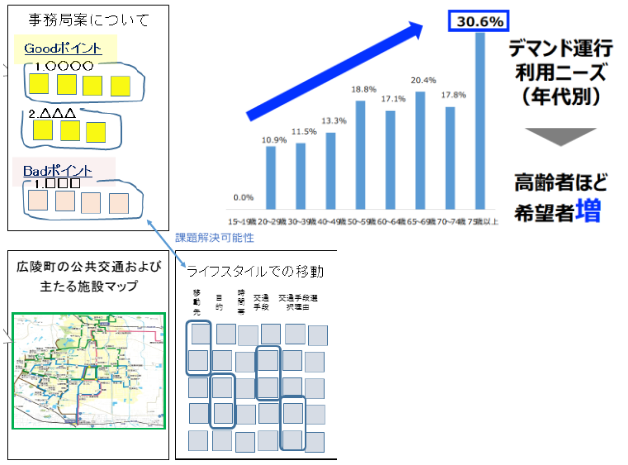
【事例】埼玉県飯能市・公共交通ニュースの発行

飯能市では、国際興業飯能営業所存廃問題をきっかけに、存続決定・協定書締結後の平成 24 年 12 月より月 1 回程度、「地域が守り、地域が育てる」をキーワードに、取組み内容の紹介、バス利用促進のための呼び掛け、情報提供等を分かりやすく紹介するための「公共交通ニュース」を発行

さらに、交通不便地域の分布状況や地域の移動困難者の特性等の地域単位データを活用し、地域住民、富津市、交通事業者（自家用有償運送や送迎サービス事業者）とともに地域に見合った移動手段を考える機会を増やしていく。

【事例】奈良県広陵町・東京都あきる野市におけるワークショップの開催

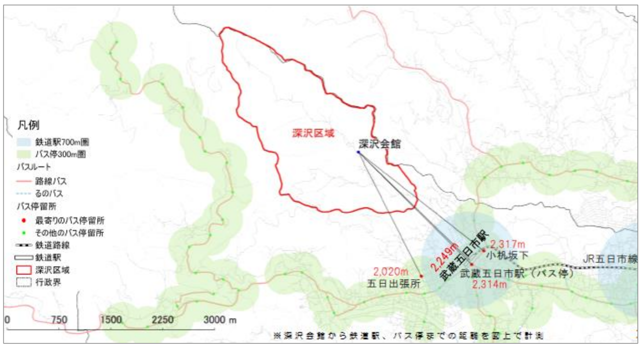
広陵町では、地域公共交通計画に定めた新たな公共交通ネットワーク案の実現のため、地域の高齢化、バス路線利用状況、地域住民の外出行動アンケートや有償運送の Good/Bad ポイント、課題を解決できるライフスタイルでの移動（右記）を基に、住民ワークショップを開催し、令和 5 年からの新たな輸送手段について、参加者からの意見をとりまとめ、運行内容を検討した。



あきる野市深沢地区では、「地域の足をどうしたら良いか？」をみんなで考えるワークショップを平成 30 年から開催し、参加者との様々な情報の共有を図り、グループワーク（参考）を実施し、地域の移動手段を検討した。具体的な情報共有は、公共交通利用状況、市の地域公共交通維持に関する財政負担額、最寄りバス停までの距離等。

■バス交通などに関する市の経費（平成28年度）

項目	費用	備考
①循環バス運営費補助金	1,351 万円	るのバスの補助
②生活バス路線維持費補助金	1,471 万円	路線バスの補助
③スクールバス運行委託料	642 万円	
④盆堀地域交通対策事業経費	121 万円	
合計	3,585 万円	



（参考）地区の公共交通に必要な機能や役割を挙げる際の視点と例

視点	お聞きしたいこと	例
①対象者	利用者は誰でしょうか？	・車を運転できない人 ・免許を返納した人など
②運行のタイプ	どのような運行サービスが必要でしょうか？	・家や目的地の前（近く）まで来てくれる ・あちこち寄り道する（あるいは、しない）など
③目的地	どこへ行くことができればよいでしょうか？	・〇〇病院　・〇〇店 ・〇〇駅など
④運行の頻度	どのくらいの頻度で運行が必要でしょうか？	・１週間に〇日 ・１日に〇便など
⑤運行の時間帯	どのような時間帯で運行が必要でしょうか？	・朝と夕方 ・病院に合わせてなど
⑥料金	利用時の料金はどうあるべきでしょうか？	-
⑦地域づくり、まちづくり	地域づくりなどの面でどのような機能が必要でしょうか？	・駅と地域を結ぶ ・コミュニティをつくるなど
⑧そのほか	-	・狭い道路を通行できるなど

12

②実施主体とスケジュール

（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
路線バスの乗り方教室の開催	富津市・路線バス事業者	企画内容検討・調整	→				
		実施	→	→	→	→	→
	地域	参加	→	→	→	→	→
ワークショップの開催	富津市	ワークショップ開催	→	→	→	→	→
	地域	参加	→	→	→	→	→
公共交通ニュースの発行	富津市	作成、周知	→	→	→	→	→
	交通事業者	情報提供等の協力	→	→	→	→	→

目標⑨　市民等の輸送を担う人材の確保

【事業 16】運転手の確保策の実施

①事業概要

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バス・タクシーのサービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠である。

富津市内のバス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況のため、ハローワーク、近隣市等と連携したバスやタクシー運転手に特化した就職イベントを開催する。また、ホームページや広報誌への掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための方策を検討する。

また、市内公共交通事業者の人材確保や人材育成を支援するため、従業員の二種免許取得費用に関する補助制度を検討する。

【参考】バス・タクシー運転手に特化した就職説明・面接会の開催
「運転のお仕事説明面接会 in イオンモール富津」

本市では、市民等の輸送を担う路線バス・タクシーのサービスを確保する上で必要不可欠な人材の確保を目的に、ハローワーク主催のイベントとして 2019 年度から継続して取り組んでいる。

②実施主体とスケジュール　（年度）

事業	実施主体	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027
バス・タクシー運転手の確保策の実施 ・運転手就職イベント開催等	路線バス・タクシー事業者	協議・調整	→	→	→	→	→
		就職イベント等参加	→	→	→	→	→
	ハローワーク	就職イベント開催	→	→	→	→	→
	富津市	就職イベント企画調整	→	→	→	→	→
二種免許の取得支援	富津市	制度設計	→				
		実施		→	→	→	→

8　計画の達成状況の評価

（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

「富津市地域公共交通計画」の推進にあたり、地域別の少子高齢化の進展や交通不便地域拡大状況に応じて、相乗りサービスやカーシェアなどの展開が考えられ、長期的には自動運転等の先進技術の進展や宅配環境の高度化により**「ヒトやモノの移動サービス」**は大きく変革することが予想される。

また、新型コロナウイルス感染症拡大による影響は、この３年間でも随時変化し、特に働き方改革や観光需要の変動は、テレワークや二拠点居住、ワーケーション等の**ライフスタイルの変化**に影響を及ぼし、居住地選択の視点に応じた交通需要への対応も求められる。

このような社会的背景の短期的・長期的変化を踏まえ、地域公共交通計画で示した目標別の実施事業の推進状況**（アウトプット）**と、事業進捗に応じて期待できる人々の日常生活行動の変化**（アウトカム）**を評価し、随時計画を見直し・改善する**「ＰＤＣＡサイクル」**の仕組みにより、取組事業の進行管理と目標達成状況の把握を行う。

本計画のＰＤＣＡサイクルの実行は、「富津市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が多様な施策効果の検証結果を共有し、地域公共交通の計画期間内（2023～2027 年度）においても随時施策の見直しについて検討する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するＰＤＣＡ」の進行管理を実行し、「地域公共交通計画の目標年度における達成度評価と計画見直し」につなげられる「現実的な進行管理」を行う。

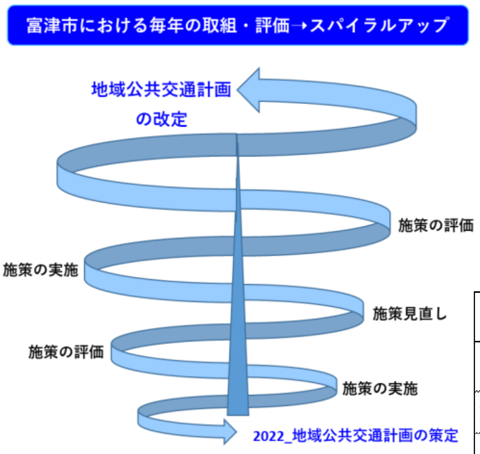
○事業実施状況の評価（年に１回実施）

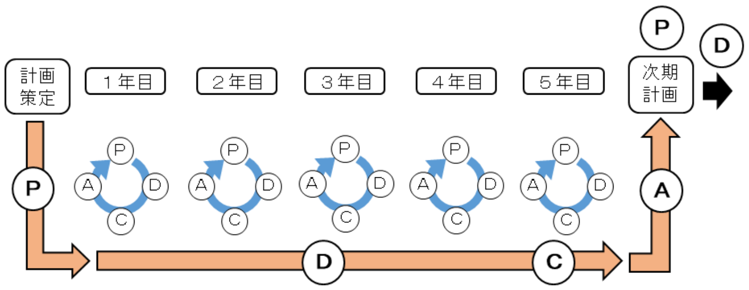
：公共交通計画の取組実施状況（公共交通のサービス水準等の運行状況、住民主体の取組みや交通事業者の取組み等）を把握し、その取組実施効果としての「再編路線数・延長」「施策導入地域数や影響人口・世帯数」などの実施状況とそれに基づく効果（アウトカム）を毎年度評価し、**目標年次に向けたスパイラルアップ**を目指す。

○目標達成度の評価（概ね５年に１回実施）

：計画の目標値との比較により、事業の達成状況（アウトプット）と事業効果（アウトカム）を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■スパイラルアップ（ＰＤＣＡサイクル）の概念・概要





項目	目標達成度評価（概ね５年に１回実施）	事業実施状況の評価（年に１回実施）
Ｐ（計画）	富津市地域公共交通計画の策定	各路線等の運行計画の策定／各種施策の実施計画策定
Ｄ（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行／各種施策の実施計画展開
Ｃ（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価／施策実施効果の評価
Ａ（改善）	富津市地域公共交通計画の見直しの検討	運行の見直し／各種施策の見直し

（２）評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるＰＤＣＡサイクルの具体の評価スケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和９（2027）年度）の前年度に事業者からの提供による利用実績や各種アンケート調査などを行い、最終年度に計画全体及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

項目		2023	2024	2025	2026	2027
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○	
	バス利用者聴き取り調査				○	
事業実施の評価		○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価						○
計画・目標値の見直し						○
富津市地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○

■関連調査概要

区分	調査方法等	主な調査項目
市民アンケート調査	・対象者：15歳以上の市民（住民基本台帳から無作為抽出） ・調査方法：郵送配布、郵送回収	・回答者属性（性別、年齢、職業、運転免許保有、送迎環境等） ・公共交通（鉄道、高速バス、路線バス、タクシー、有償運送）に対する利用実態や満足度、改善点 ・公共交通の効果的な取組み
バス利用者聴き取り調査	・対象者：市内で運行中の全路線バス（新たな公共交通含む） ・調査日時：平休日各１日、全便（始発から終発） ・調査方法：バスの乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式	・利用者属性 ・利用特性（片道・往復利用、免許の有無、利用頻度など） ・運行サービスの満足度と不満なサービス

参考資料

以下、掲載予定の資料名を記載

〇富津市地域公共交通会議設置要綱

〇委員名簿

〇用語集

〇本計画の達成に関して活用可能な国、県その他の団体の補助制度等

参考資料

○富津市地域公共交通会議設置要綱

平成29年１月25日告示第３号

改正

平成29年９月22日告示第102号
令和３年３月17日告示第39号
令和４年３月30日告示第50号
令和４年12月14日告示第197号

富津市地域公共交通会議設置要綱

（設置）

第１条　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）第６条第１項の規定に基づき地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行い、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、富津市地域公共交通会議（以下「会議」という。）を設置する。

（事務所）

第２条　会議の事務所は、富津市下飯野2443番地富津市役所内に置く。

（協議事項）

第３条　会議は、次に掲げる事項について協議する。

（１）　計画の作成及び変更に関する事項
（２）　計画の実施に関する事項
（３）　地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な旅客輸送に関する事項
（４）　前３号に掲げるもののほか、会長が必要と認める事項

（組織）

第４条　会議は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する者を委員として組織する。

（１）　富津市長又はその指名する者
（２）　一般乗合旅客自動車運送事業者
（３）　一般乗用旅客自動車運送事業者
（４）　鉄道事業者
（５）　一般旅客定期航路事業を営む者
（６）　市民又は利用者
（７）　関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
（８）　一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者の組織する団体
（９）　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
（10）　道路管理者又はその指名する者
（11）　富津警察署長又はその指名する者
（12）　君津市長又はその指名する者

(13)　市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に属する者のうちその代表者が指名する者

(14)　地域公共交通に係る学識経験を有する者

(15)　前各号に掲げるもののほか、会長が会議の運営上必要と認める者

（任期）

第５条　委員の任期は２年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第６条　会議に会長及び副会長を置き、会長は富津市長又はその指名する者をもってこれに充て、副会長は委員のうち会長が指名する者をもって充てる。

２　会長は、会務を総理し、会議を代表する。

３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第７条　会議は、会長が招集し、その議長となる。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

３　会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

４　前３項の規定にかかわらず、会長は、会議で議決すべき案件が軽易であると認めるとき、緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がないと認めるときその他やむを得ない事情があると認めるときは、書面により議決を行うことができる。

５　第３項の規定は、前項の書面による議決について準用する。

６　第４条第２号から第５号まで及び第７号から第13号までに掲げる委員は、事故その他やむを得ない理由により会議に出席できないときは、会議の出席及び議決権の行使を代理人に委任することができる。この場合において、第２項の規定の適用については、当該委員は出席したものとみなす。

（意見の聴取等）

第８条　会長は、必要と認める者を会議に出席させ、意見若しくは説明を聴き、又は必要な書類の提出を求めることができる。

（協議結果の取扱い）

第９条　関係者は、会議において協議が調った事項については、その結果を尊重し、当該事項の実施に努めるものとする。

（分科会）

第10条　第３条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討をするため、必要に応じて会議に分科会を設置することができる。

２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（報償費）

第11条　第４条第６号及び第14号に掲げる委員が会議に出席したときは、報償として日額6,800円を支払うものとする。

（守秘義務）

第12条　委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

（事務局）

第13条　会議の事務を処理するため、会議に事務局を置く。

２　事務局は、富津市総務部企画課に置く。
３　事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）

第14条　会議の運営に要する経費は、国の補助金、他の団体等からの負担金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

（監査）

第15条　会議に監査委員を置き、会長が指名する者をもって充てる。
２　監査委員は、出納監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第16条　会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（会議が解散した場合の措置）

第17条　会議が解散した場合においては、会議の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（補則）

第18条　この要綱に定めるもののほか、会議に関し必要な事項は、会長が会議に諮って別に定める。

附　則

この告示は、公示の日から施行する。

附　則（平成29年９月22日告示第102号）

この告示は、公示の日から施行する。

附　則（令和３年３月17日告示第39号）

この告示は、公示の日から施行する。

附　則（令和４年３月30日告示第50号）

この告示は、公示の日から施行する。

附　則（令和４年12月14日告示第197号）

この告示は、令和５年４月１日から施行する。

○富津市地域公共交通会議委員名簿

No.	氏名	所属及び役職名
1	こいずみ　よしゆき 小泉　義行	富津市副市長
2	たかはし　はるき 髙橋　晴樹	日東交通株式会社　運輸部長
3	てづか　しんいち 手塚　真一	一般社団法人千葉県タクシー協会理事兼南房支部長 京成タクシーかずさ（株）　代表取締役社長
4	なかがわ　まみ 中川　麻美	東日本旅客鉄道株式会社木更津統括センター　君津駅長
5	てらもと　としみつ 寺元　敏光	東京湾フェリー株式会社　常務取締役
6	かわぐち　やすあき 川口　泰明	富津地区区長会長
7	あかい　よしあき 赤井　義昭	大佐和地区区長会長
8	しまの　としろう 嶋野　利郎	天羽地区区長会長
9	たかはし　なおと 高橋　直人	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局　首席運輸企画専門官
10	なりた　ひとし 成田　斉	一般社団法人千葉県バス協会　専務理事
11	やすだ　ひとし 安田　等	日東交通労働組合　富津支部長
12	さかい　やすゆき 酒井　康行	千葉県君津土木事務所　調整課長
13	わたなべ　みきお 渡邉　幹夫	千葉県富津警察署　交通課長
14	わたなべ　あきら 渡邉　彰	千葉県総合企画部交通計画課　企画調整班長
15	ばば　あつや 馬場　貴也	君津市企画政策部企画調整課長
16	ふじい　たかひろ 藤井　敬宏	日本大学理工学部交通システム工学科　教授
17	きむら　けいぞう 木村　景三	ＮＰＯ法人わだち　理事長
18	あかし　よしろう 明石　吉郎	ＮＰＯ法人峰上交通　副理事長

（令和５年３月現在）

○用語集

	用語	説明
数字	500ｍメッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく500m四方の網の目（メッシュ）の区域に分け、その区域の人口（本計画中では令和２年10月１現在の国勢調査結果）を区分ごとに色分けしたもの
か行	カーシェアリング	会員登録をした利用者同士で自動車を共同利用する仕組み １人１台ではなく複数の人が１台を共有することで、利用者は購入や維持管理のコストを必要とせず、利用時間に応じた使用料を支払う。
	交通空白地	鉄道やバスなど公共交通を利用することが困難な地域のこと。一般的には、鉄道駅から半径800～1500m程度、バス停から300～500m程度の範囲外の地域を交通空白地としている例が多い。
	交通系ＩＣカード	IC（Integrated Circuit、集積回路）を内蔵したカード 出改札やバスの乗降等の際に、ICカードを読取り機器に接触又はかざすことで運賃の支払いができ、運賃の収受を簡略化できる。
	コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバス 法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法等の規定に従う。
さ行	自家用車有償運送	地域住民の生活維持に必要な輸送について、バスやタクシー事業によってサービスが提供されない場合に、その代替手段として、国土交通大臣又は事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村、ＮＰＯ、自治会等が自家用車（白ナンバー）を使用して有償で運送できることとする制度
た行	代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段 主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。例）自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	代表交通手段別分担率	代表的な交通手段としてどのような手段が利用されているのか、交通手段別に割合として示したもの
	地域間幹線系統	一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指しますが、狭義では計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経常赤字が見込まれる幹線ネットワークを指す。
	地域内フィーダー系統	一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指しますが、狭義では、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有する地域内のバス交通・デマンド交通等を指す。
	デマンド型交通	正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。 路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
	ドア・ツー・ドア	主に、乗り継ぎせず１つの交通手段のみで、出発地点のドア（家）から目的地点のドアまで移動すること
	東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）において、「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」移動したかなどを調べる調査

	用語	説明
な行	二次交通	複数の交通機関を使用する場合の２種類目の交通機関のこと 本計画では、鉄道、フェリー及び高速バス等の広域アクセスを担う交通機関と接続する交通機関を指す。
	乗合タクシー	一般的に 11 人未満の車両で、個人又は団体が車両を貸しきって利用する一般的なタクシー（乗用旅客自動車運送事業）と異なり、運行する時間と経路をあらかじめ定め、不特定多数の人を輸送する運行形態（乗合旅客自動車運送事業。バスと同じ事業区分） 運行時間、経路の定め方には、定時定路線型（バスと同じ）、区域運行・デマンド型（定められた地域内で事前予約した人に応じて時間、経路を決定）などの形態がある。
	ノンステップバス	床面を低くして、乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。 補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすに乗ったままでの乗降できる。
は行	ＰＤＣＡサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の４段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
ま行	モビリティマネジメント	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（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み 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を中心として、住民や職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴
や行	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両 ユニバーサル（Universal）デザイン（Design）の頭文字をとって、ＵＤタクシーとも標記される。

富津市地域公共交通計画

発行年月　令和５年３月

発　　行　富津市地域公共交通会議

〒293-8506　富津市下飯野２４４３番地

Tel 0439-80-1229

ホームページアドレス

http://www.city.futtsu.lg.jp/

Ｅメールアドレス

info@city.futtsu.chiba.jp

編　　集　富津市総務部企画課公共交通係