

富津市地域公共交通計画の変更（案）について

○協議趣旨

令和 6 年 1 月 25 日に開催した前回の地域公共交通会議にて、峰上地区交通空白地有償運送事業の令和 6 年 4 月からの本格運行への移行について承認を得られましたので、国庫補助申請の前提となる本運送事業の地域公共交通計画における位置付けと併せ、本年 4 月 1 日に廃止される路線バス金谷線に係る見直し箇所を反映させた富津市地域公共交通計画の変更（案）を作成しました。

このため、事務局作成案をもって、計画を変更してよろしいか、ご協議いただくものです。

富津市地域公共交通計画 (変更案)

令和 5 年 3 月

(令和 6 年 3 月改訂・変更箇所のみ記載)

富津市

【 目 次（変更箇所） 】

頁

3 市民の移動実態やニーズ把握調査

(3) 市民の移動実態に関する小学校区別の整理

金谷地区 公共交通の現状	58
金谷地区【金谷地区の特性】	61
環地区 公共交通の現状	62
環地区【環地区の特性】	65
関豊地区 公共交通の現状	66
関豊地区【関豊地区の特性】	68

6 地域公共交通計画に関する基本的な方針

(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

■各交通システムの機能分担	79
■幹線・支線の方向性	80
■本計画における交通結節点	81

7 計画の目標及び実施事業

(1) 目標及び実施事業

評価指標（個別事業）・評価指標（全体）・注釈欄	83
-------------------------	----

(3) 実施事業の概要

【事業5】交通空白地有償運送の利用促進

①事業概要・注釈欄・②実施主体とスケジュール	88
------------------------	----

以 上

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】浜金谷港

【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）※令和 6 年 4 月 1 日廃止

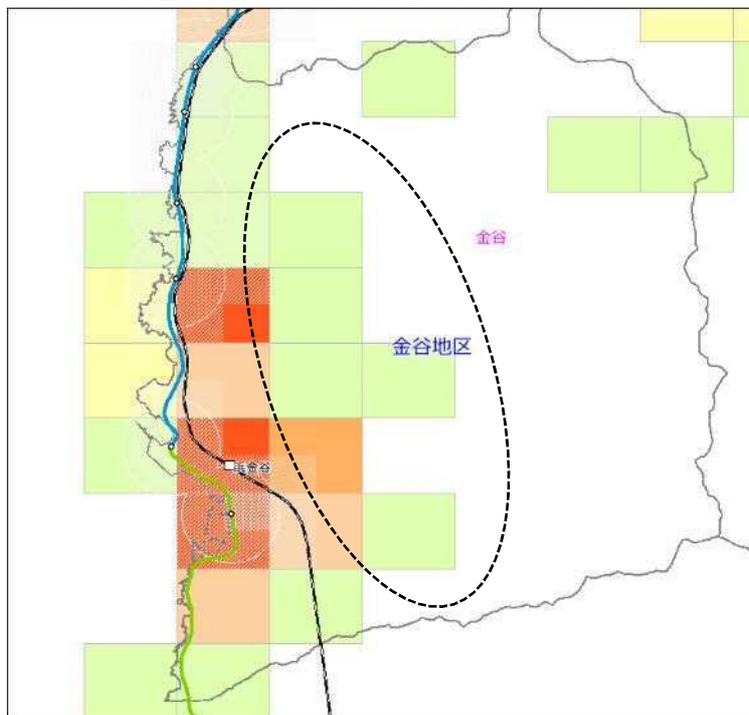
【スクールバス】

・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

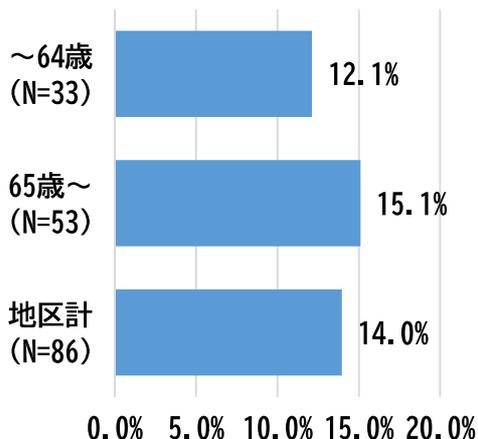
■地区の交通不便地域（概ね点線で囲んだエリアが不便地域）



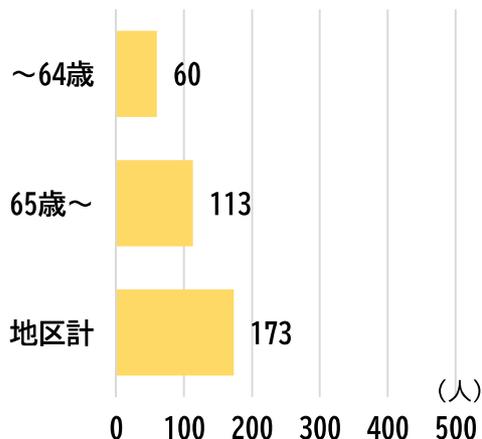
※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

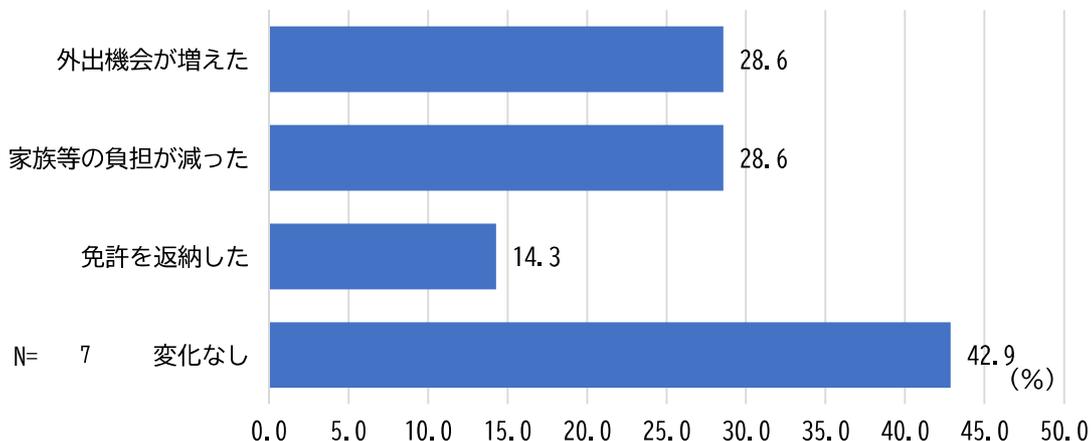


《移動が困難な人の数（推計）》



※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（浜金谷港）、高速バス1系統（南総里見号）、路線バス1系統（竹岡線）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、地藏堂の滝、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】

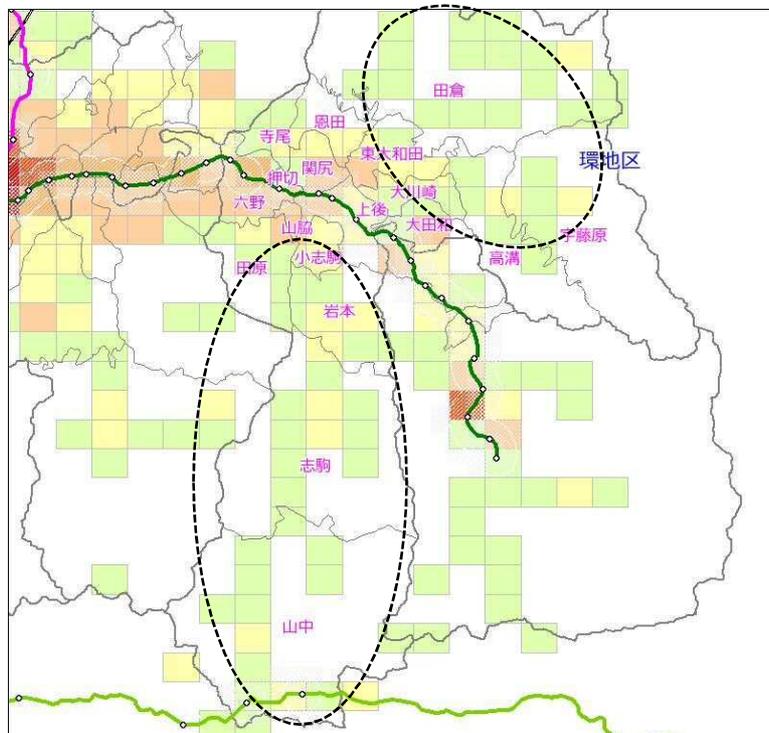
- ・環小学校スクールバス 田倉線、山中線
- ・天羽中学校スクールバス 田倉線、山中線

【有償運送】

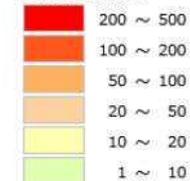
- ・峰タク 峰上地区～湊地区周辺と鴨川市大山地区の一部
(火・金 事前予約制デマンド型)

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）



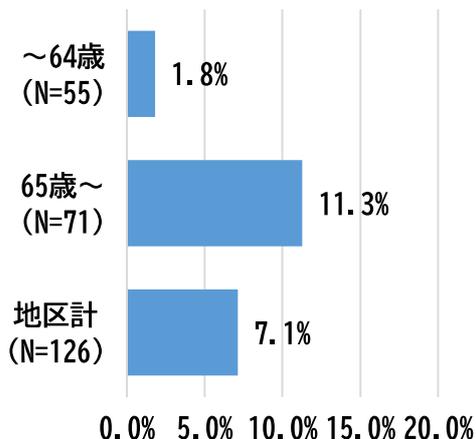
500mメッシュ16.5歳以上人口（人）
令和2年国勢調査



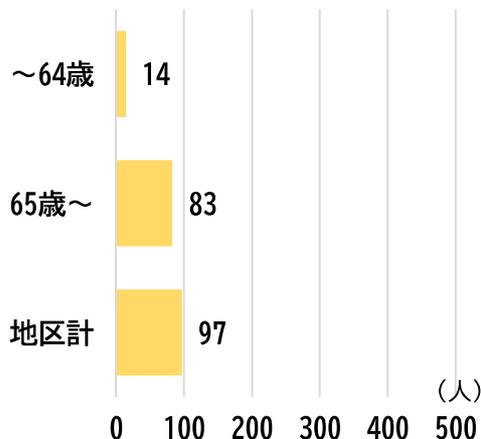
※バス停から 300m 圏域外のエリア（メッシュ）を交通不便地域とした。

■移動が困難な人の割合・数（推計値）

《移動が困難な人の割合》

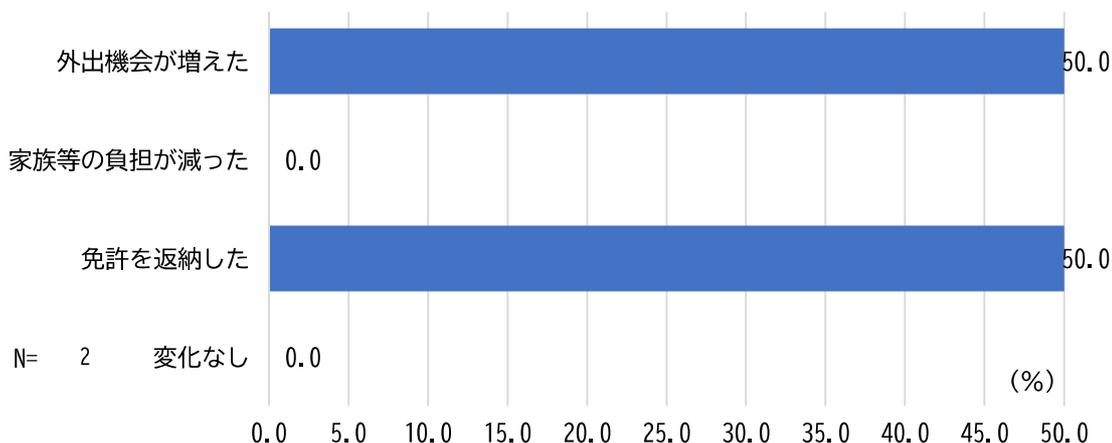


《移動が困難な人の数（推計）》



※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）、有償運送（峰タク）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）

【有償運送】

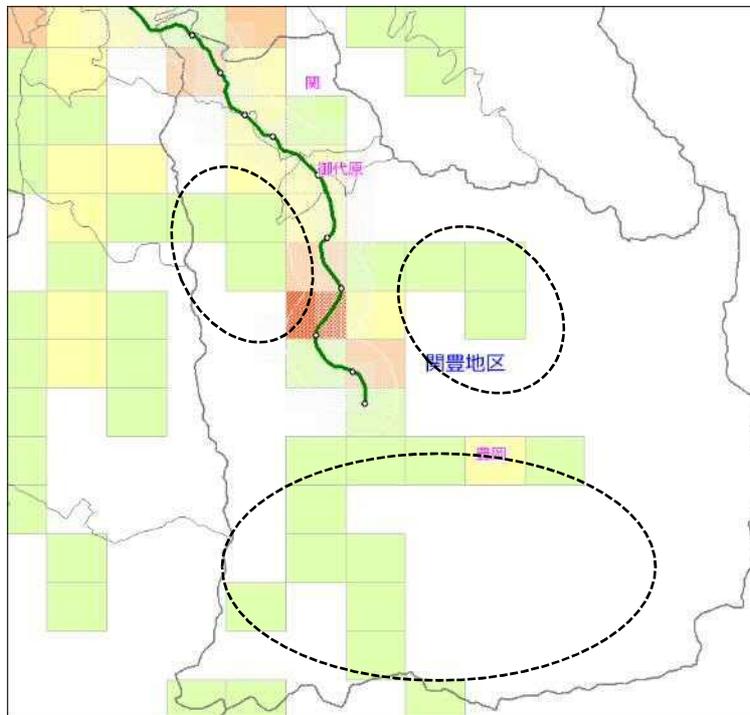
- ・峰タク 峰上地区～湊地区周辺と鴨川市大山地区の一部
(火・金 事前予約制デマンド型)

【スクールバス】

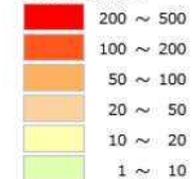
- ・環小学校スクールバス 関豊線
- ・天羽中学校スクールバス 関豊線

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）



500mメッシュ16歳以上人口（人）
令和2年国勢調査



※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。

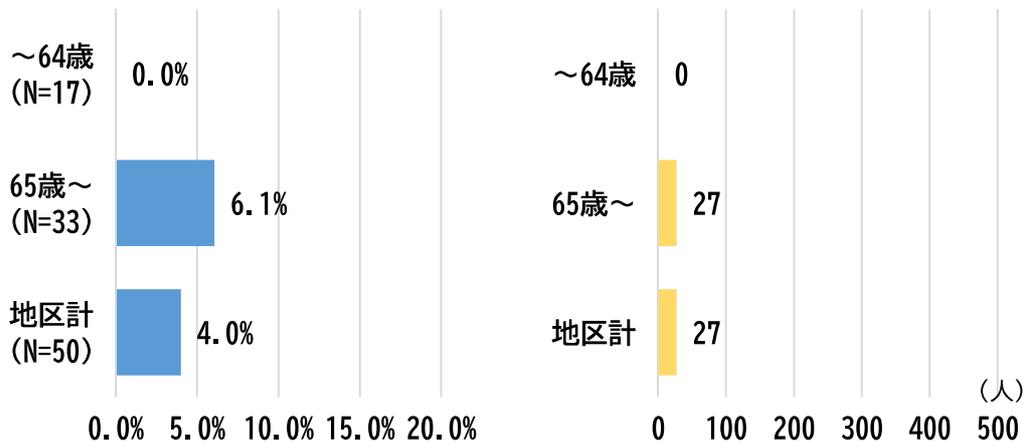
■タクシー運賃助成事業を活用して訪問している場所

※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）、有償運送（峰タク）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。

(2) 公共交通ネットワークのあり方

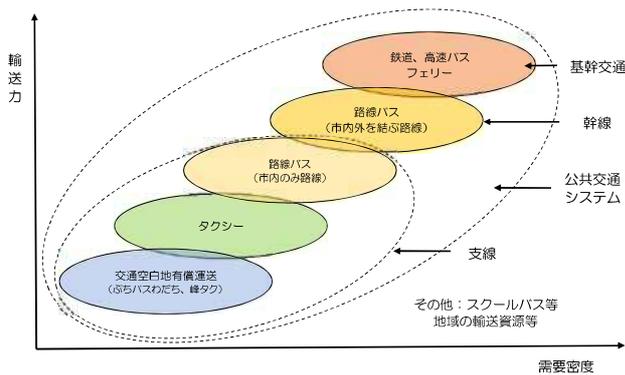
①公共交通の機能分担

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	<p>JR 内房線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
		<p>フェリー</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南房総地域の海の玄関口である浜金谷港を起点に、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
		<p>高速バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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越する速達性を有する輸送が可能
地域内交通	幹線	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
	支線	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
		<p>タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
		<p>交通空白地有償運送 ：ぶちバスわだち、峰タク</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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）		<p>介護タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ○要介護者や身体が不自由な人のための移動手段
		<p>福祉有償運送</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
		<p>スクールバス</p> <ul style="list-style-type: none"> ○富津市立小・中学校への遠距離通学者のための通学手段
		<p>無料送迎バス等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○病院、自動車教習所、観光施設、企業等の送迎用途
		<p>互助による輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
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）及び峰タク（峰上地区交通空白地有償運送）は、それぞれの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地域内交通であり、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）、浜金谷港、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。

【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）」及び峰上地区において令和6年4月1日から本格運行を開始した「峰タク（峰上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地域内交通であることから、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。

【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6年4月本格運行開始
 （実証運行期間 令和4年12月～令和6年3月）
 運行地域 峰上地区と湊地区周辺
 （鴨川市大山地区の一部を含む）
 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



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	→				
		運行内容見直し(随時)		→	→	→	→
	富津市	協議調整	→	→	→	→	→



富津市地域公共交通計画

発行年月 令和5年3月（令和6年3月改訂）

発行 富津市地域公共交通会議

〒293-8506 富津市下飯野2 4 4 3 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 富津市企画政策部企画課公共交通係

富津市地域公共交通計画の変更（案）について 新旧対照表

該当箇所	旧	新	備考
58 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 金谷地区 公共交通の現状	【路線バス】 金谷線（平日 4 便、土日祝 4 便）	【路線バス】 金谷線（平日 4 便、土日祝 4 便）※令和 6 年 4 月 1 日 <u>廃止</u>	金谷線廃止 に伴う変更
61 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 金谷地区 【金谷地区の特性】	○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）、 <u>路線バス 2 系統（竹岡線、金谷線）</u> が運行中。	○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）、 <u>路線バス 1 系統（竹岡線）</u> が運行中。	金谷線廃止 に伴う変更
62 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 環地区 公共交通の現状	追加	【有償運送】 <u>・峰タク 峰上地区～湊地区周辺と鴨川市大山地区の一部（火・金 事前予約制デマンド型）</u>	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
65 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 環地区 【環地区の特性】	○公共交通は路線バス 1 系統（戸面原ダム線）が運行中	○公共交通は路線バス 1 系統（戸面原ダム線）、 <u>有償運送（峰タク）</u> が運行中	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
66 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 関豊地区 公共交通の現状	追加	【有償運送】 <u>・峰タク 峰上地区～湊地区周辺と鴨川市の一部地域（火・金 事前予約制デマンド型）</u>	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
68 ページ （3）市民の移動実態に関する小学校区別の整理 関豊地区 【関豊地区の特性】	○公共交通は路線バス 1 系統（戸面原ダム線）が運行中	○公共交通は路線バス 1 系統（戸面原ダム線）、 <u>有償運送（峰タク）</u> が運行中	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
79 ページ （2）公共交通のネットワークのあり方 ①公共交通の機能分担 ■各交通システムの機能分担	路線バス（市内外を結ぶ路線）：鹿野山線、 <u>金谷線</u> ○君津市、木更津市、 <u>鋸南町及び鴨川市と隣接市町</u> 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	路線バス（市内外を結ぶ路線）：鹿野山線 ○君津市、木更津市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	金谷線廃止 に伴う変更

該当箇所	旧	新	備考
79 ページ ■各交通システムの機能分担	交通空白地有償運送： ぷちバスわだち、峰タク <u>(※実証運行)</u>	交通空白地有償運送： ぷちバスわだち、峰タク	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
80 ページ (2) 公共交通のネットワー クのあり方 ■幹線・支線の方向性	<u>金谷線</u> <u>鋸南町、鴨川市との連携、観光資源等を活用した利用促 進</u>	削除	金谷線廃止 に伴う変更
80 ページ ■幹線・支線の方向性 ※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、 <u>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</u> であり、	ぷちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送） <u>及び峰 タク（峰上地区交通空白地有償運送）</u> は、 <u>それぞれの地 区から通院や買物などの地域拠点がある湊地区周辺と 連絡する地域内交通</u> であり、	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
81 ページ (2) 公共交通のネットワー クのあり方 ■本計画における交通結節点	結節する交通手段 路線バス 浜金谷駅 ◎ フェリー ◎ *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。	結節する交通手段 路線バス 浜金谷駅 ○ フェリー ○ *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。	金谷線廃止 に伴う変更
83 ページ 7 計画の目標及び実施事業 (1) 目標及び実施事業 評価指標（個別事業）	年間バス利用者数（富津線以外） 現状値 <u>8万6千人</u> 目標値（2026） <u>8万6千人</u>	年間バス利用者数（富津線以外） 現状値 <u>6万2千人</u> 目標値（2026） <u>6万2千人</u>	金谷線廃止 に伴う変更
83 ページ 評価指標（個別事業）	ぷちバスわだち利用者数 現状値 800 人 目標値（2026）1,000 人	ぷちバスわだち利用者数 現状値 800 人 目標値（2026）1,000 人 <u>峰タク利用者数</u> 現状値 674 人 目標値（2026）800 人	峰タクの本 格運行移行 に伴う変更
83 ページ 評価指標（全体）	市内公共交通機関の利用者数 現状値 <u>136万4千人</u> 目標値 現況値	市内公共交通機関の利用者数 現状値 <u>134万人</u> 目標値 現況値	金谷線廃止 及び峰タク の本格運行 移行に伴う 変更

該当箇所	旧	新	備考
83 ページ 注釈欄	※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。	※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。 ※1については、 <u>金谷線廃止（令和6年4月1日）に伴い、当該路線に係る実績値（約2万4千人）を除いた数値に見直した。</u>	金谷線廃止に伴う変更
83 ページ 注釈欄	※5 毎年50人ずつのペースで増加	※5 <u>ふちバスわだち：毎年50人ずつのペースで増加</u> <u>峰タク：令和6年4月本格運行開始 現状値は令和4年12月から令和5年11月までの1年間の実績</u>	峰タクの本格運行移行に伴う変更
88 ページ 7 計画の目標及び実施事業 (3) 実施事業の概要 【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「ふちバスわだち（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 <u>支線路線を運行する役割</u> であることから、 <u>現在交付を受けている地域公共交通計画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）</u> 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。 <u>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。</u>	竹岡地区において平成31年4月から導入されている「ふちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送）」及び <u>峰上地区において令和6年4月1日から本格運行を開始した「峰タク（峰上交通空白地有償運送）」</u> については、交通空白地域の解消を担う <u>地域内交通</u> であることから、 <u>地域公共交通計画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）</u> 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。	峰タクの本格運行移行に伴う変更
88 ページ 【事業5】交通空白地有償運送の利用促進 注釈欄	【参考】峰タク（峰上地区交通空白地有償運送） <u>令和4年12月実施運行開始（※）</u> <u>運行地域 峰上地区と湊地区周辺</u> <u>※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。</u>	【参考】峰タク（峰上地区交通空白地有償運送） <u>令和6年4月本格運行開始（実証運行期間 令和4年12月～令和6年3月）</u> <u>運行地域 峰上地区と湊地区周辺（鴨川市大山地区の一部を含む）</u>	峰タクの本格運行移行に伴う変更
88 ページ 【事業5】交通空白地有償運送の利用促進 ②実施主体とスケジュール	実証運行・課題整理 <u>本格運行</u>	実証運行・課題整理 <u>運行内容見直し（随時）</u> ※矢印の長さを調整	峰タクの本格運行移行に伴う変更