

匝瑳市地域公共交通計画

令和5年10月改正

匝瑳市地域公共交通活性化協議会

【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 公共交通に関する現況把握	3
1-1 地域特性の整理	3
1-2 既存公共交通の現状把握	8
1-3 上位・関連計画での公共交通の位置付け	32
2 市民などの意向把握アンケート調査の実施	34
2-1 市民アンケート調査	34
2-2 市内循環バス利用者アンケート調査	53
2-3 地区別意見交換会の開催	57
2-4 交通事業者へのヒアリング調査	59
2-5 関係団体アンケート調査	62
2-6 主要施設利用者アンケート調査	63
3 地域公共交通を取り巻く課題整理	68
4 地域公共交通の構築に係る基本方針	72
5 計画の目標及び実施事業	77
6 計画の達成状況の評価	91
付録 用語集	94
付録 匝瑳市地域公共交通活性化協議会	96

序 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

匝瑳市の人口は減少傾向となっており、また、高齢化が進んでいる。

市内で運行中の公共交通は鉄道（JR 総武本線）や高速バス（匝瑳・富里～東京線）、路線バス（多古本線）、タクシーのほか、平成9年から市内循環バスが市全域を網羅するように6ルート運行している。

市内循環バスは、これまで市民からの陳情や要望などを踏まえ、ルート・ダイヤの見直しを行ってきたものの、利用者数は減少傾向で、利用者の運賃だけで採算が取れないことから、市が運行を維持するために財政負担をしている。

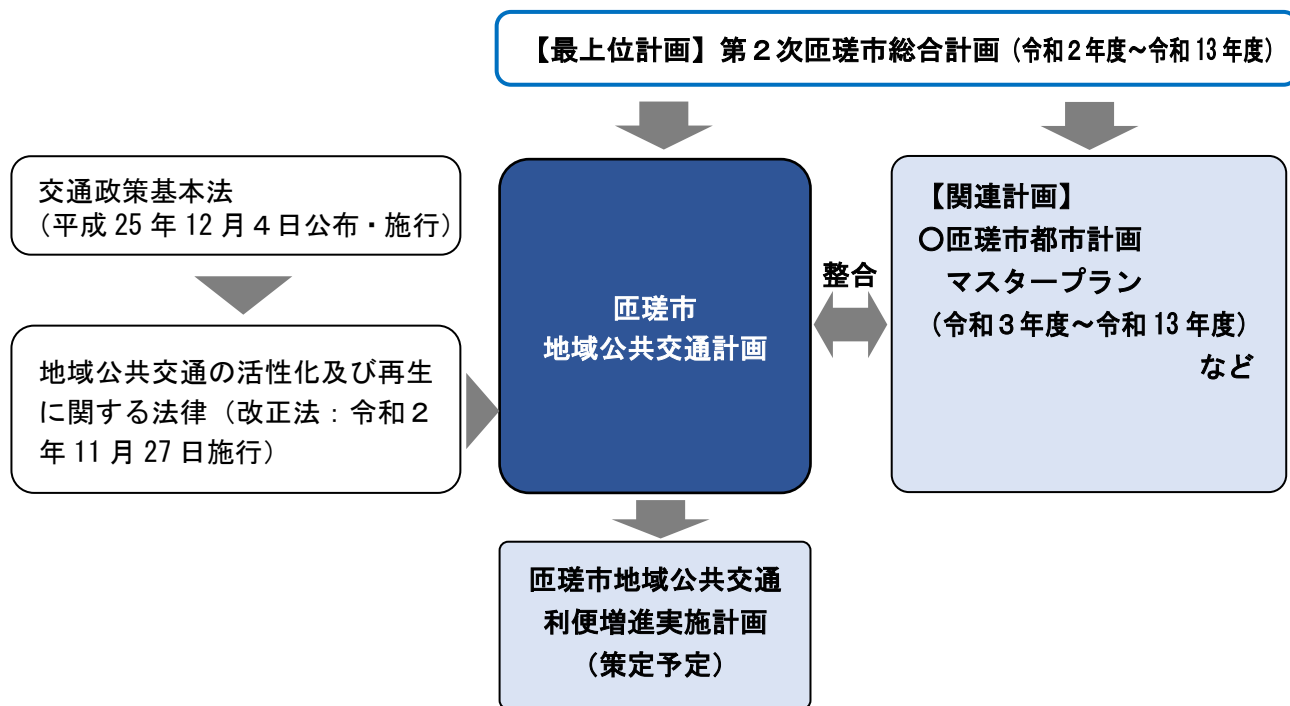
これら公共交通サービスのほか、匝瑳市民病院無料送迎バスや八日市場小学校スクールバスなど多様な輸送資源が存在している。

このことから、匝瑳市にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにし、輸送資源の総動員により、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、「匝瑳市地域公共交通活性化協議会」での協議を経て、「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。）に規定する「匝瑳市地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「第2次匝瑳市総合計画」に即し、「匝瑳市都市計画マスタープラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。

また、本計画の目的実現のため、匝瑳市地域公共交通利便増進実施計画の策定を進めていくものとする。



(3) 計画区域

本計画の区域は、匝瑳市全域とする。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、隣接市町についても検討の対象に含める。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、「第2次匝瑳市総合計画」の中期基本計画の目標年次との整合を図り、令和3年度から令和9年度まで7年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10～
第2次匝瑳市総合計画 (令和2年3月)	令和2～令和13								
	前期：令和2～令和5				中期：令和6～令和9				後期：令和10～
匝瑳市都市計画 マスタープラン		令和3～令和13							
匝瑳市地域公共交通 計画	計画 策定	令和3～令和9（7年間）							
匝瑳市地域公共交通 利便増進実施計画		計画 策定	令和4～令和9（6年間）						

1 公共交通に関する現況把握

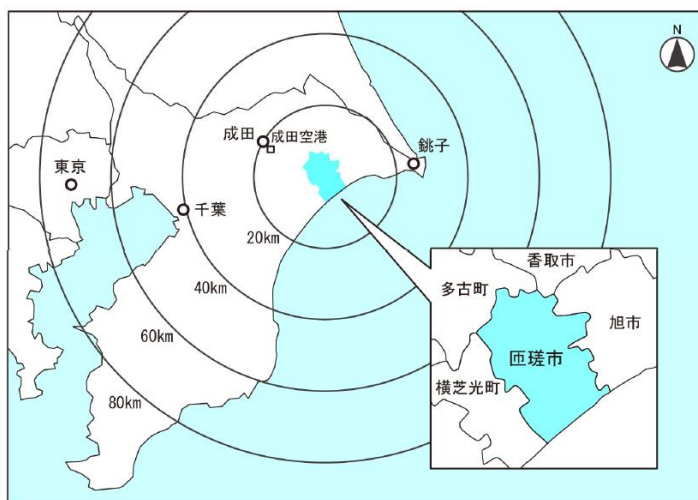
1-1 地域特性の整理

(1) 位置・地勢

匝瑳市は、千葉県北東部に位置し、東京都心から約 70 km 圏内、千葉市から約 40 km 圏内、成田空港からは約 20 km 圏内の距離にあり、北は香取市と香取郡多古町、東は旭市、西は山武郡横芝光町に接している。東西が約 12.5km、南北が約 15km で、総面積は約 101.52 km²を有している。

南部には九十九里海岸があり、市の主要部分は平坦地で、広大な田園地帯となっており、北部は下総台地の緩やかな丘陵地帯となっている。

■匝瑳市の位置



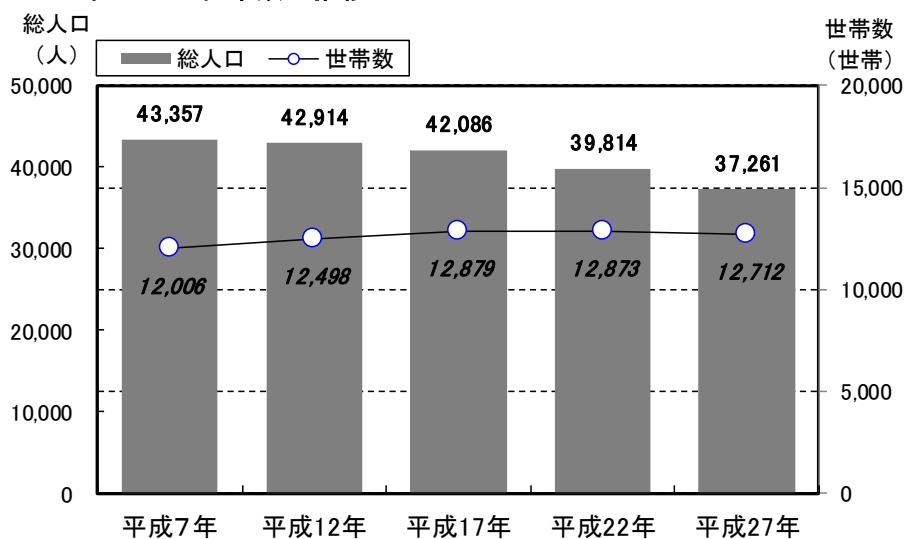
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

匝瑳市の人口の推移をみると、平成 7 年から減少を続け、平成 7 年と平成 27 年を比較すると、6,096 人減少している。

世帯数は平成 7 年から平成 17 年まで増加を続けてきたが、平成 22 年から減少に転じており、1 世帯当たりの人員は平成 27 年が 2.93 人/世帯と減少している。

■総人口・世帯数の推移



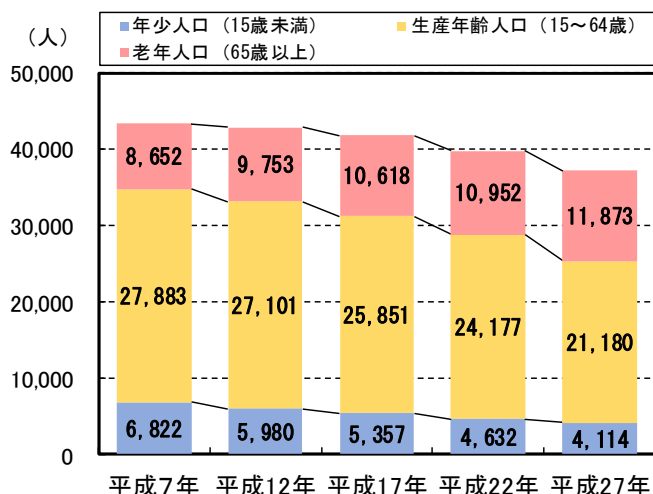
出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（平成27年）は、年少人口が11.0%、生産年齢人口が56.8%、老年人口が31.9%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

平成27年の高齢化率は30%を超え、国（26.3%）や千葉県（25.5%）と比較してもその割合が高い。

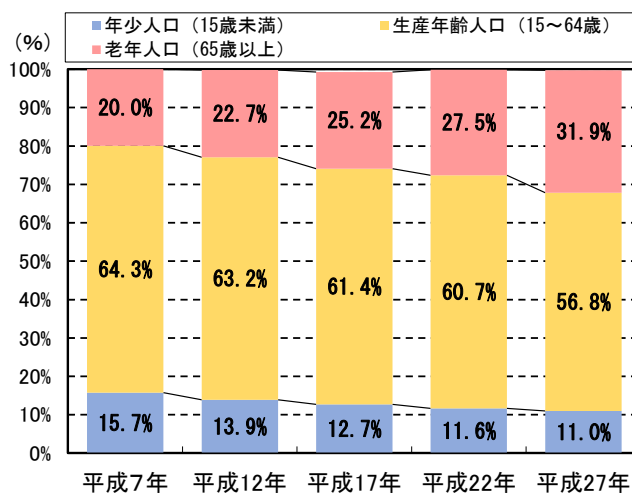
■年齢3区分別人口の推移



注：年齢不詳を除く

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移



注：年齢不詳がいるため合計は100にならないことがある

③地区別人口

平成27年の地区別人口は、中央地区が5,890人と最も多く、平成17年と平成27年を比較すると、全ての地区で減少しており、匝瑳地区及び豊和地区では伸び率が0.82倍となっている。

■地区別人口の推移

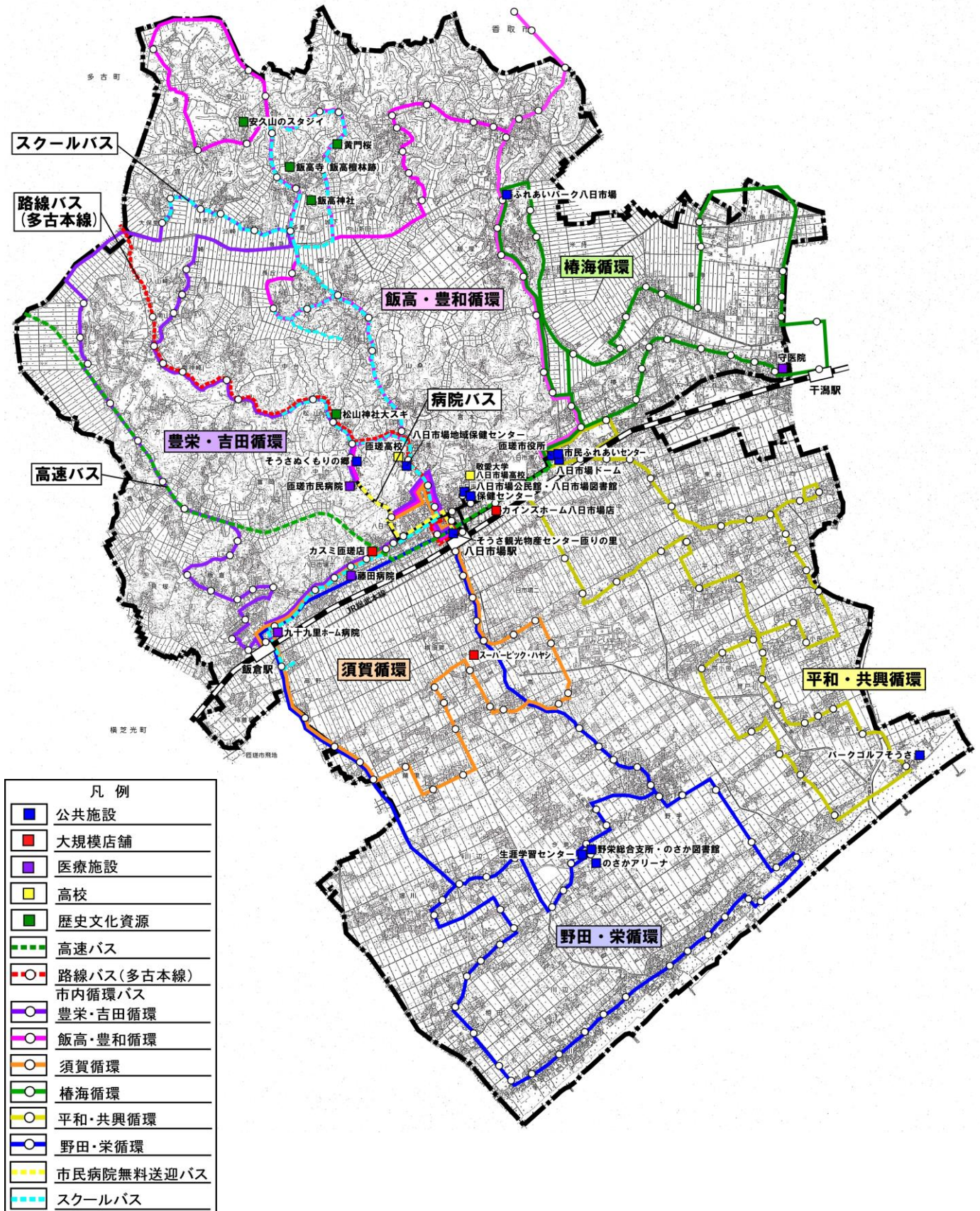
	H7	H12	H17	H22	H27	伸び率 (H27/H17)
中央	7,515	7,057	6,722	6,290	5,890	0.88
豊栄	3,598	4,122	4,304	4,232	4,145	0.96
須賀	3,644	3,620	3,581	3,444	3,340	0.93
匝瑳	1,842	1,788	1,725	1,614	1,417	0.82
豊和	2,449	2,346	2,133	1,971	1,743	0.82
吉田	1,339	1,260	1,201	1,124	1,022	0.85
飯高	1,545	1,489	1,347	1,278	1,126	0.84
共興	2,997	2,814	2,672	2,540	2,276	0.85
平和	4,228	4,184	4,121	4,014	3,861	0.94
椿海	4,098	4,127	4,261	4,147	4,095	0.96
野田	6,088	5,934	5,941	5,456	4,981	0.84
栄	4,014	4,173	4,078	3,704	3,365	0.83
市合計	43,357	42,914	42,086	39,814	37,261	0.89

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

(3) 主要施設分布状況

主要施設については、国道 126 号沿線に市役所・八日市場ドーム・市民ふれあいセンターや、大規模店舗、病院が立地している。

■主要施設分布図



(4) 観光動向

匝瑳市の年間観光入込客数（平成 30 年）は、約 100 万人と、平成 26 年と比較すると、ほぼ横ばいの状態となっており、入込施設は、ふれあいパーク八日市場やそうさ観光物産センター「匝りの里」といった観光施設が全体の約 89%を占めている。

海匝地域全体では、旭市に道の駅「季楽里あさひ」が平成 27 年 10 月にオープンした影響もあり、平成 26 年から平成 30 年にかけて増加している。

■観光入込客数の推移

	年次	観光地点	行祭事・イベント	合計
匝瑳市	平成 26 年	911, 376 人/年	106, 283 人/年	1, 017, 659 人/年
	平成 30 年	887, 039 人/年	112, 000 人/年	999, 039 人/年
(参考) 海匝地域※	平成 26 年	3, 460, 731 人/年	782, 983 人/年	4, 243, 714 人/年
	平成 30 年	4, 889, 954 人/年	666, 620 人/年	5, 556, 574 人/年

出典：千葉県観光入込調査報告書

※海匝地域：匝瑳市、旭市、銚子市

(5) 交通手段特性

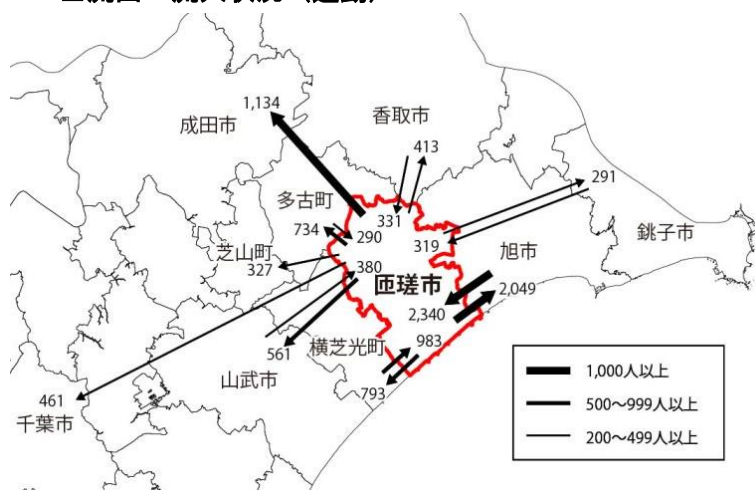
1) 通勤流動

平成 27 年（2015 年）の通勤の流出・流入状況は、流出 8,155 人、流入 5,719 人となっており、2,436 人の流出超過となっている。

流入元第 1 位は、隣接する旭市の 2,340 人で、次いで横芝光町の 983 人、山武市の 380 人、流出先第 1 位は、隣接する旭市の 2,049 人で、次いで成田市の 1,134 人となっている。

市内に常住する就業者数は、18,260 人であり、このうち 9,865 人（54.0%）が市内に通勤している。

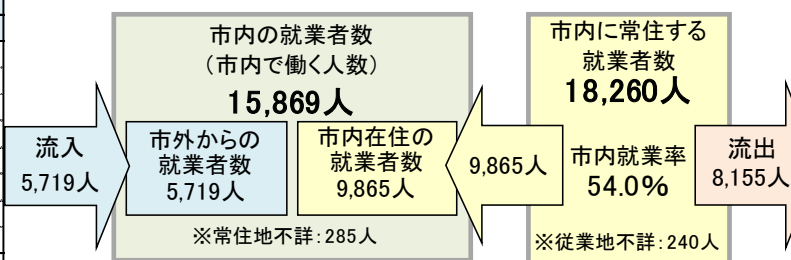
■流出・流入状況（通勤）



■通勤流動

◆流入人口（通勤）

平成27年(2015年)	
流入元	就業者
総数	5,719
県内	5,594
旭市	2,340
横芝光町	983
山武市	380
銚子市	319
香取市	331
多古町	290
その他	951
県外	125
茨城県	79
東京都	16
神奈川県	10
その他の県	20



◆流出人口（通勤）

平成27年(2015年)	
流出先	就業者
総数	8,155
県内	7,792
旭市	2,049
成田市	1,134
横芝光町	793
多古町	734
山武市	561
千葉市	461
香取市	413
芝山町	327
銚子市	291
その他	1,029
県外	318
東京都	132
茨城県	148
神奈川県	13
その他の県	25
不詳	45

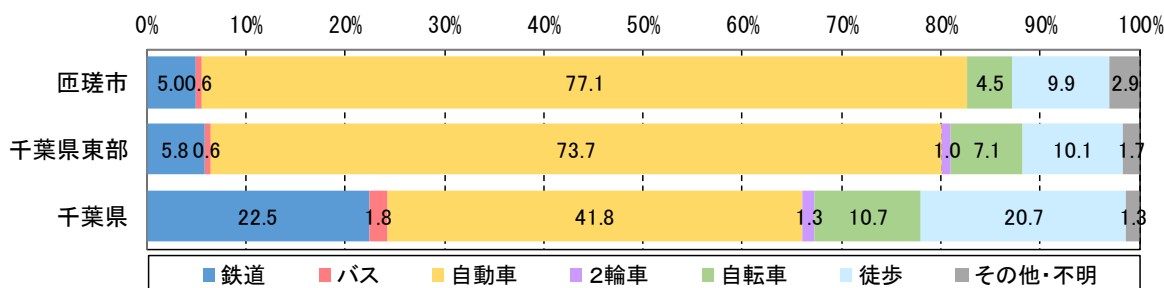
出典：平成 27 年国勢調査

2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

平成 30 年調査での自動車の交通手段分担率は 77.1%と、千葉県東部平均、千葉県平均より高く、また、鉄道、バスといった公共交通の交通手段の分担率は 5.6%と千葉県平均（24.3%）より低く、自動車依存度が高い。

■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）

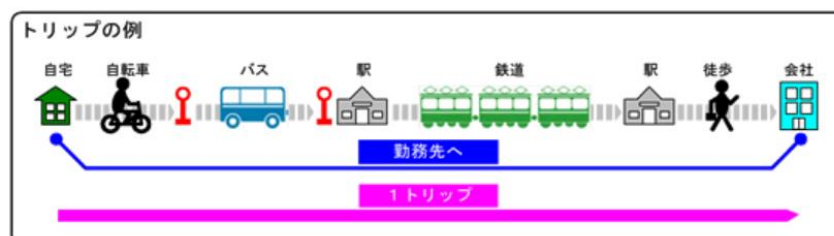


出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。

※代表交通手段と端末交通手段：1 つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。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。

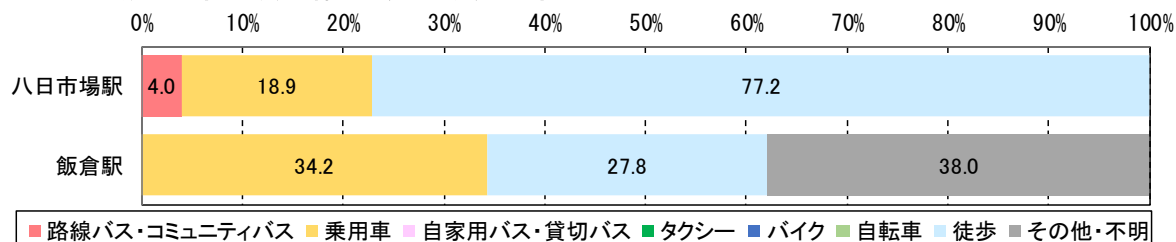
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



②駅端末交通手段

端末交通手段分担率は、八日市場駅で徒歩が、飯倉駅で乗用車と徒歩の割合が多く、八日市場駅で路線バス・コミュニティバスの割合は 4.0%となっている。

■平成 30 年・駅別端末交通手段分担率



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

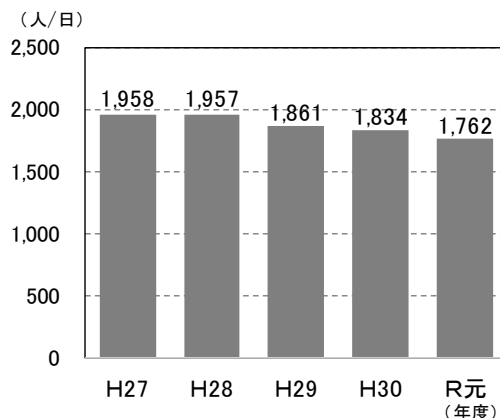
1-2 既存公共交通の現状把握

(1) 鉄道

匝瑳市内の鉄道は、国道126号と並行し、JR総武本線が東西に走っており、八日市場駅と飯倉駅の2つの鉄道駅がある。

令和元年度の八日市場駅の1日平均乗車人員は1,762人/日で、推移を見ると、年々減少傾向となっており、直近5年間の伸び率は0.90倍と減少している。

■八日市場駅の1日平均乗車人員の推移



出典：統計そうさ 令和元年版

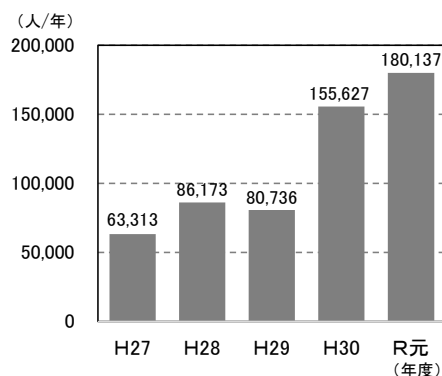
※飯倉駅は平成19年から乗車人員を公表していない

(2) 路線バス

路線バスはJRバス関東(株)により、八日市場駅～多古台バスターミナル～JR成田駅を連絡する多古本線が運行しており、八日市場駅発着の運行便数は平日が10便/日、休日が7便/日となっている。

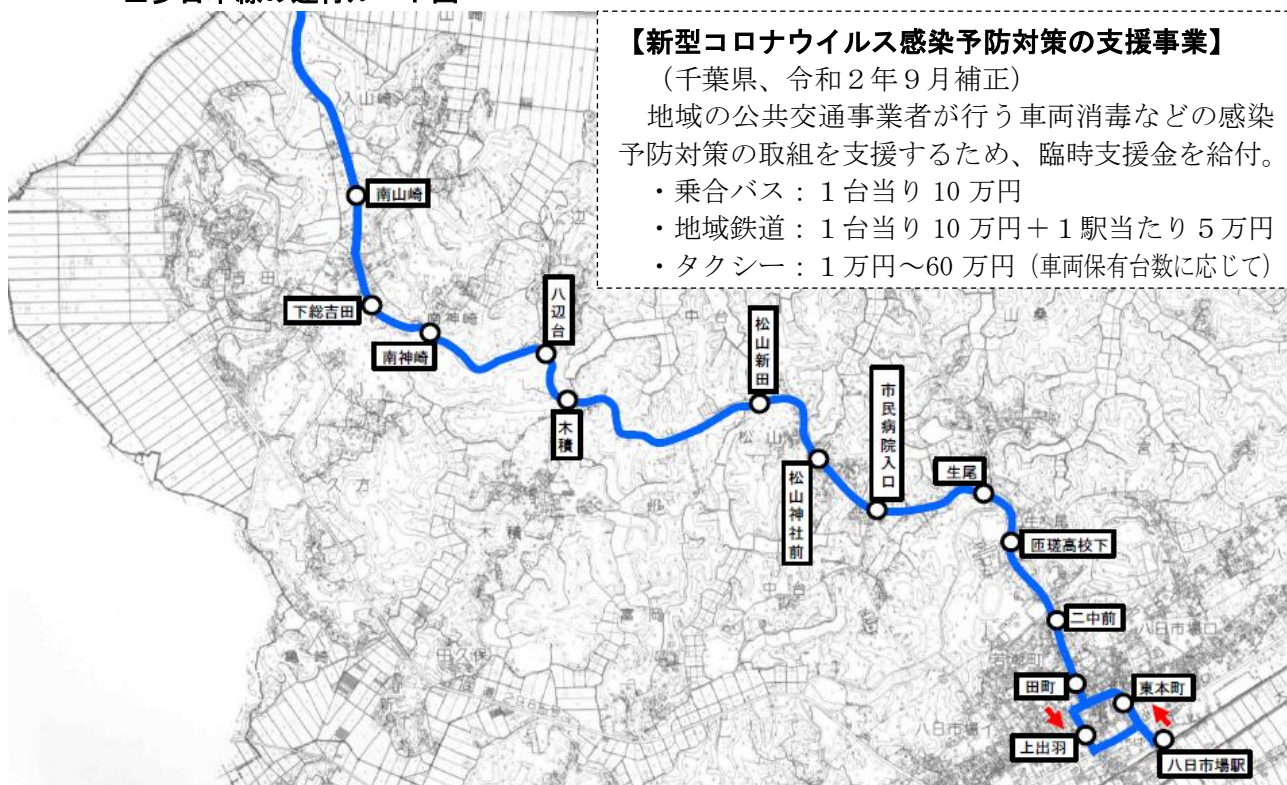
また、地域間幹線バス系統である八日市場駅～JR成田駅(平日6.5便/日、休日5便/日)の令和元年度の年間輸送人員は180,137人/年で、当該幹線バス系統の増便などにより平成29年度から令和元年度にかけて増加している。

■多古本線の年間輸送人員の推移



資料：JRバス関東(株)

■多古本線の運行ルート図



(3) 高速バス

高速バスは千葉交通㈱と JR バス関東㈱により、匝瑳・富里～東京線が運行中で、匝瑳市役所から東京駅までの所要時間は約 2 時間となっている。

市内では匝瑳市役所、八日市場駅、吉田バス停の 3 箇所で乗降可能となっている。

年間乗降者数は平成 27 年度から平成 30 年度にかけて増加傾向であったものの、令和元年 6 月 29 日のダイヤ改正（減便：9.5 往復/日→7 往復/日）により平成 30 年度から令和元年度にかけて減少している。

○運行便数… 7 往復/日

○運賃（大人）

・匝瑳市役所・八日市場駅～東京駅日本橋口…現金：2,200 円、IC：2,090 円

・吉田バス停～東京駅日本橋口…現金：2,000 円、IC：1,880 円

■匝瑳・富里～東京線の利用実績

年度	全体乗降者数 (人/年)	匝瑳市内乗降者数 (人/年)			
		匝瑳市役所	八日市場駅	吉田バス停	合計
H27	185,558	6,913	4,615	950	12,478
H28	197,403	6,469	4,723	1,043	12,235
H29	201,516	6,836	4,873	1,062	12,771
H30	203,562	6,614	4,735	930	12,279
R 元	171,609	5,017	3,664	735	9,416

資料：JR バス関東㈱東関東支店、千葉交通㈱

(4) 市内循環バス

1) 運行概要

市内循環バスは、運転免許証を持っていない学生や高齢者など、交通弱者（移動制約者）の通学・通院、買い物など日常生活の交通手段の確保ため、平成 9 年 7 月から運行を開始した。

運行開始以降、市民からの陳情や要望などを踏まえ、ルート・ダイヤの見直し、バス停の新設・移設・廃止、運賃の見直しなどを行っている。

1 運行当りの所要時間は、1 時間～1 時間 30 分と長大な路線が多い。

■市内循環バスの運行サービス

路線数	6 ルート（豊栄・吉田循環、椿海循環、須賀循環、飯高・豊和循環、平和・共興循環、野田・栄循環）
運行日	月曜日から土曜日（運休日：日曜日、祝日、年末年始）
運行便数	各ルート 6 便（野田・栄循環のみ 8 便）
運行車両	6 台（日野リエッセ 3 台、日野ポンチョショート 1 台、日野ポンチョロング 2 台）
運賃	- 基本運賃：200 円（小学生・中学生、運転経歴証明書をお持ちの方など 100 円） - 一日自由乗車券：400 円 - 回数乗車券：2,000 円（全路線共通 200 円券×11 枚） - 定期乗車券 - 普通定期券（1 路線）：6,400 円（1 か月）、18,200 円（3 か月）、34,500 円（6 か月） - 普通定期券（全路線）：9,600 円（1 か月）、27,300 円（3 か月）、51,700 円（6 か月） - 通学定期券（1 路線）：4,000 円（1 か月）、11,400 円（3 か月）、21,600 円（6 か月）
運行事業者	JR バス関東㈱、千葉交通㈱

多古町



2) 利用実績

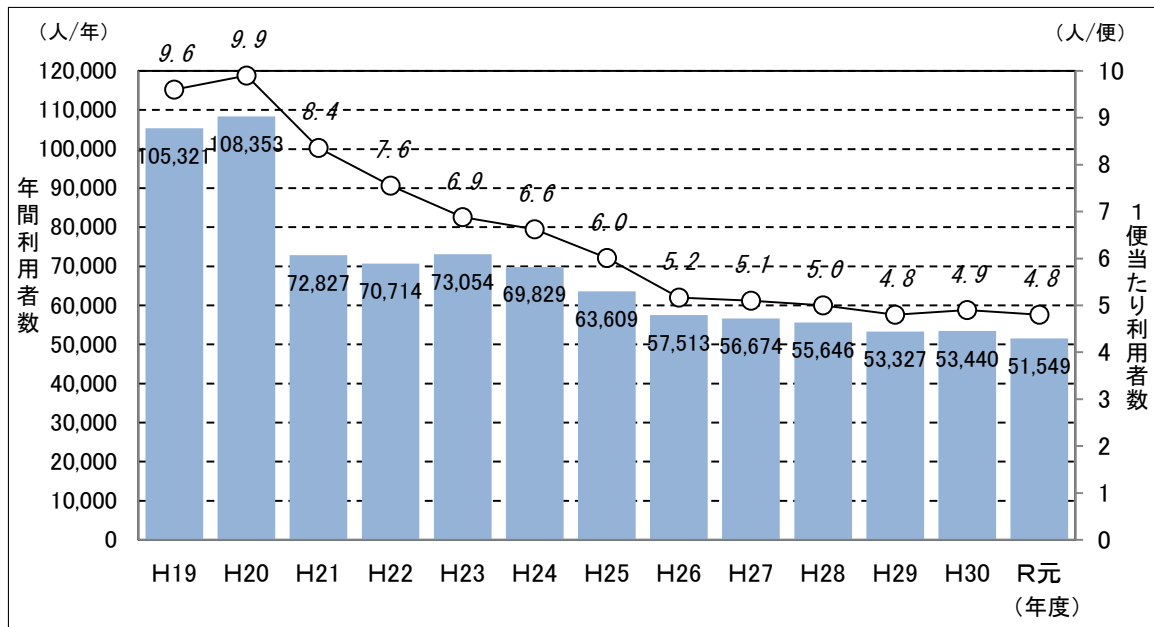
①年間利用者数

市内循環バスの6路線合計の年間利用者数（令和元年度）は51,549人/年で、近年微減傾向となっており、直近5年間の伸び率は0.91倍となっている。

これまで平成21年4月1日に運行日・便数の変更、運賃値上げなどを、平成26年4月1日に運賃割引の変更などサービスの見直しを行ってきたものの、平成21年度から令和元年度にかけて総人口は0.90倍に対し、市内循環バスの利用者数は0.71倍と、人口減少を上回る減少となっている。

路線ごとに直近5年間の伸び率を見ると、樺海循環を除く5路線で減少しており、特に豊栄・吉田循環は0.65倍と減少している。

■市内循環バスの年間利用者数の推移

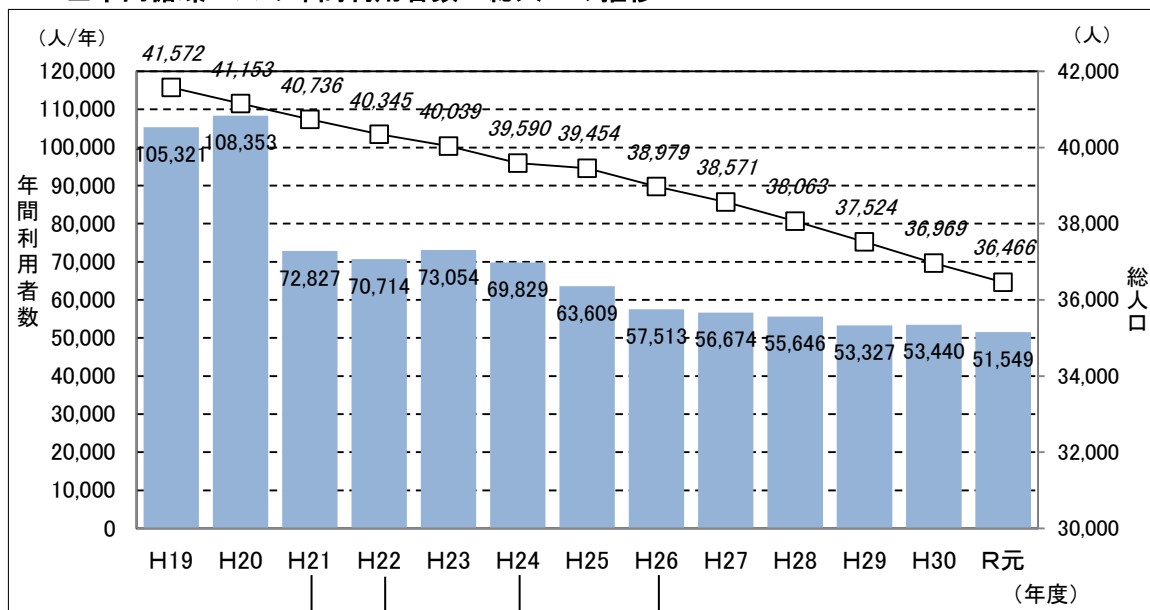


■市内循環バスの改正の経緯

	車両数	路線数	便数	停留所	運賃	運行日	その他
平成9年7月20日運行開始	3	5	4		100	毎日	
平成10年1月1日改正 停留所変更	↓	↓	↓				
平成10年4月1日改正 増車、増便、停留所変更	4		5				
平成12年8月7日改正 路線延長・変更、ダイヤ改正、停留所変更	↓	↓					
平成14年4月1日改正 路線の延長・変更、ダイヤ改正、停留所変更	↓	↓					
平成18年2月1日改正 路線の新設(合併により野田・栄線運行)	5	6		244			
平成19年4月1日改正 路線の延長・変更、ダイヤ改正、停留所変更	↓	↓	↓	254	↓	↓	
平成21年4月1日改正 運行日変更、路線変更、ダイヤ改正 増便、停留所変更、車両更新、運賃増額	6		6	231	200	月～金	定期券、回数券、 割引運賃導入
平成22年10月1日改正 運行日変更(土曜再開)						月～土	
平成24年4月1日改正 ダイヤ改正、一日自由乗車券導入			↓	↓			一日自由乗車券導入
平成26年4月1日改正 路線変更、ダイヤ改正、増便、停留所変更			5路線6便 1路線8便	230			割引運賃追加、 通学定期券値下げ
平成26年8月26日改正 停留所変更				↓			
平成28年4月1日改正 路線の延長・変更、ダイヤ改正、停留所変更				232			
平成29年4月1日改正 路線の延長・変更、ダイヤ改正、停留所変更	↓	↓	↓	↓	↓	↓	

■市内循環バスの年間利用者数×総人口の推移

※人口：各年3月31日現在（住民基本台帳）



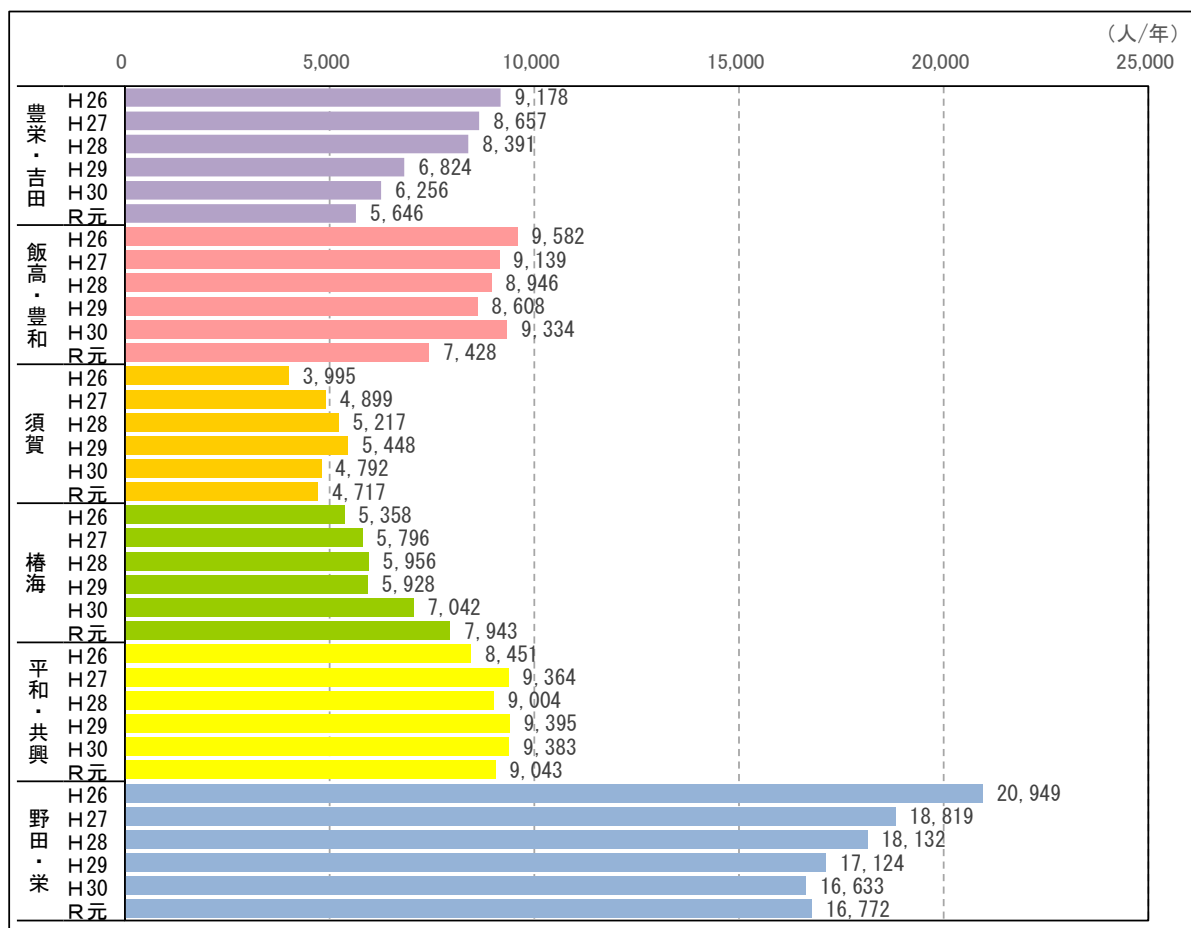
H21. 4. 1 改正
 ・車両数：5台→6台
 ・運行日：毎日→平日
 ・便数：5便→6便
 ・運賃：100円→200円、定期券、回数券、割引運賃導入

H22. 10. 1 改正
 ・運行日：平日→平日・土

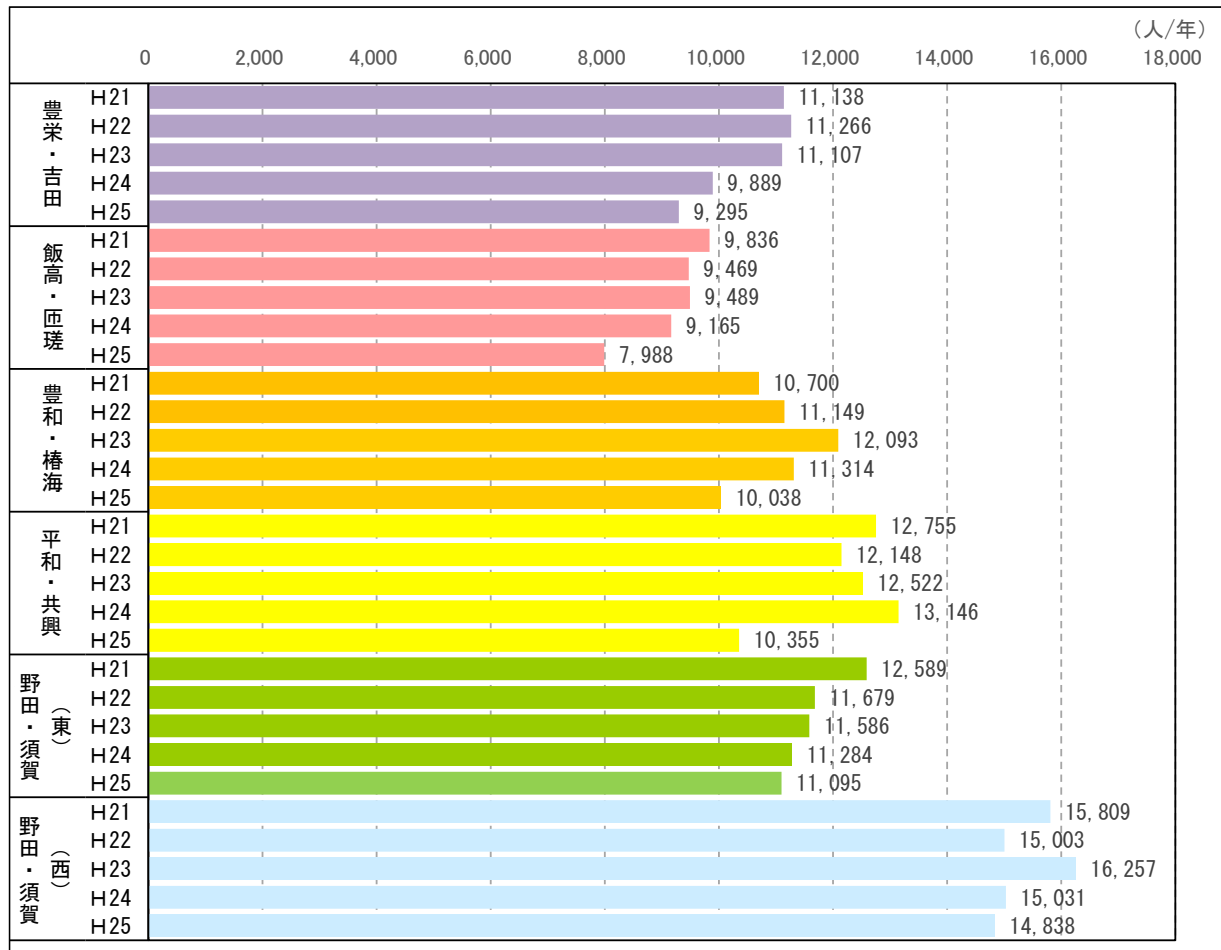
H26. 4. 1
 ・便数：6路線6便→5路線6便、1路線8便
 ・運賃：割引運賃の追加、通学定期券の値下げ

H24. 4. 1
 ・運賃：一日自由乗車券の導入

■市内循環バスの路線ごとの年間利用者数の推移（平成26年度～令和元年度）



(参考) 市内循環バスの路線ごとの年間利用者数の推移 (平成 21 年度～平成 25 年度)



(参考) 過年度市内循環バス利用状況調査結果

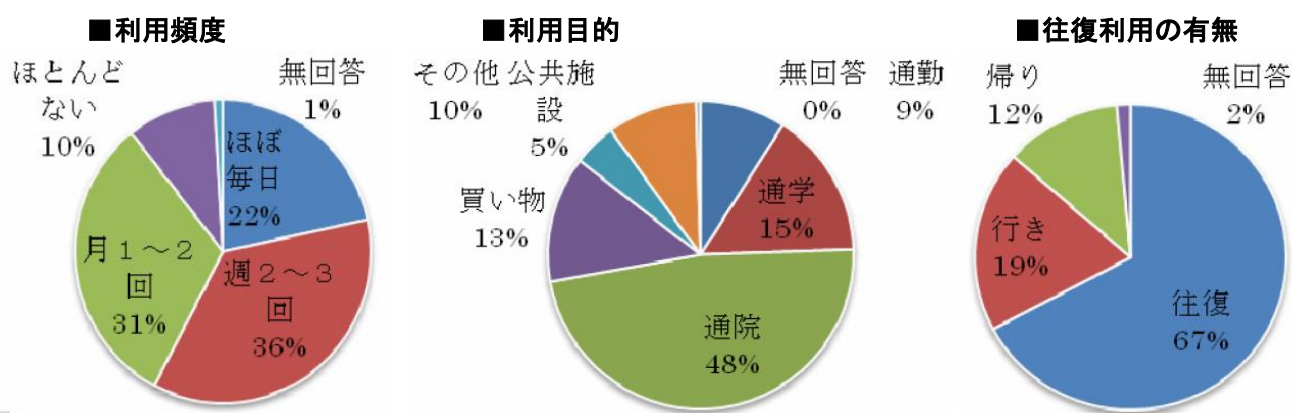
【平成 21 年度】

(調査方法など)

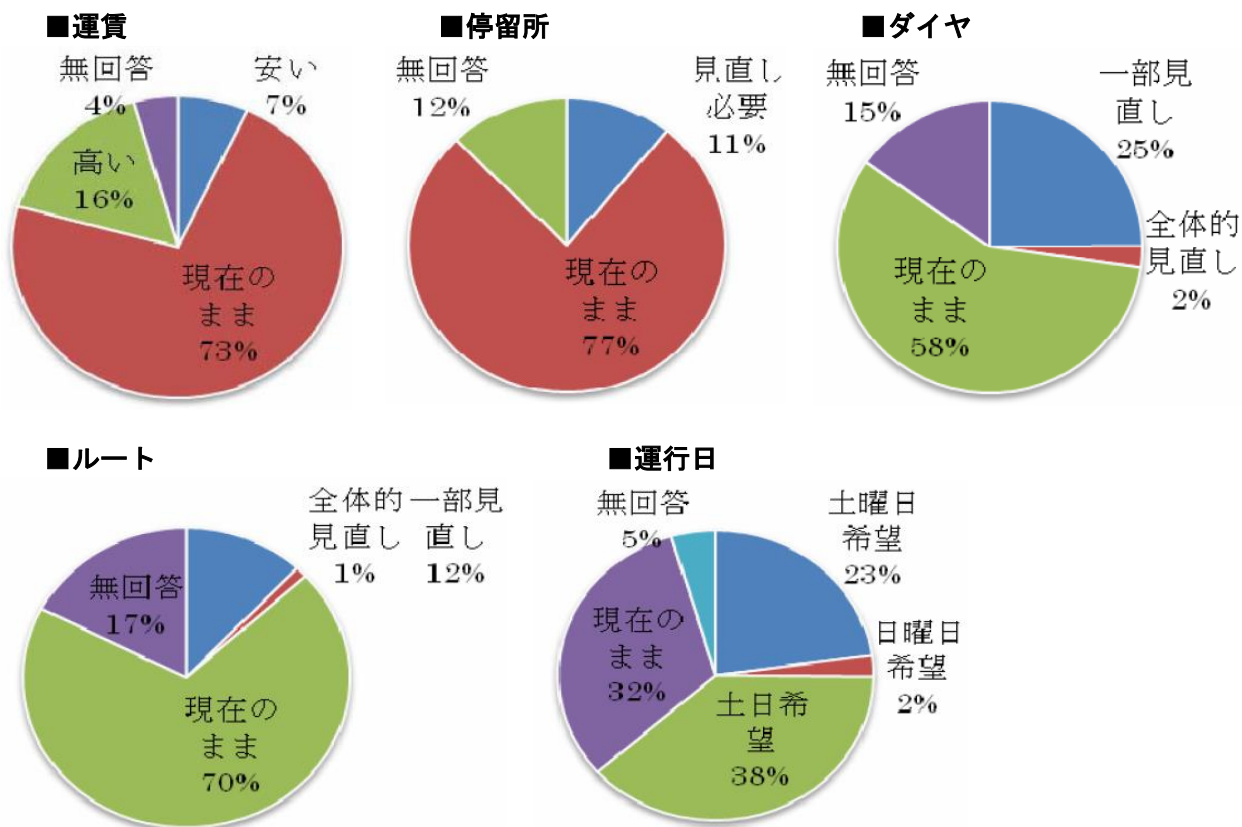
- 調査日……平成 21 年 9 月 4 日、7 日、9 日
- 調査方法…車内聞き取り調査
- 回答票数…421 票

(調査結果)

- 回答者の性別は 8 割以上が女性で、年齢は 10 代以下・70 代・80 代以上が 7 割と多い。
- 利用頻度は「週に 2～3 回」、「月に 1～2 回」が、利用目的は「通院」が約半数と多く、約 7 割が「往復」で利用している。
- 運行体系の満足度は、運賃、停留所、ダイヤ、ルートで「現在のまま」が、運行日で「土曜」、「日曜」あるいは「土日両方」希望が 6 割強と多い。



《運行体系の満足度》

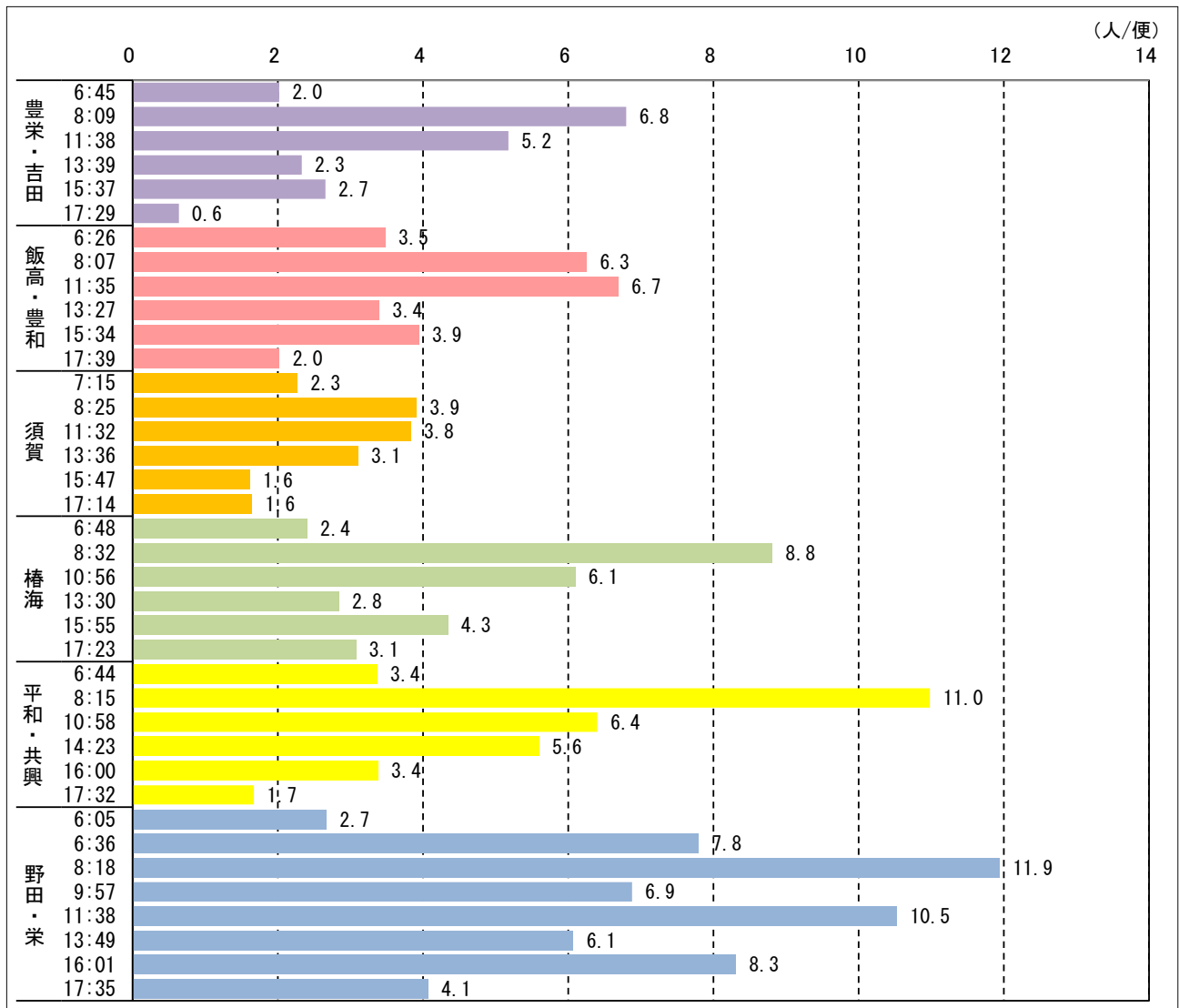


②ダイヤ別 1 便平均利用者数

ダイヤ別 1 便平均利用者数は、各路線とも午前中の 2 便、3 便で利用が多く、野田・栄循環の八日市場駅・8:18 発や市民病院・11:38 発、平和・共興循環の八日市場駅・8:15 発で 10 人/便を超えている。

豊栄・吉田循環の八日市場駅・17:29 発、須賀循環の市民病院・15:47 発と 17:14 発、平和・共興循環の八日市場駅・17:32 発と最終ダイヤを中心に、2 人/便未満と少ない。

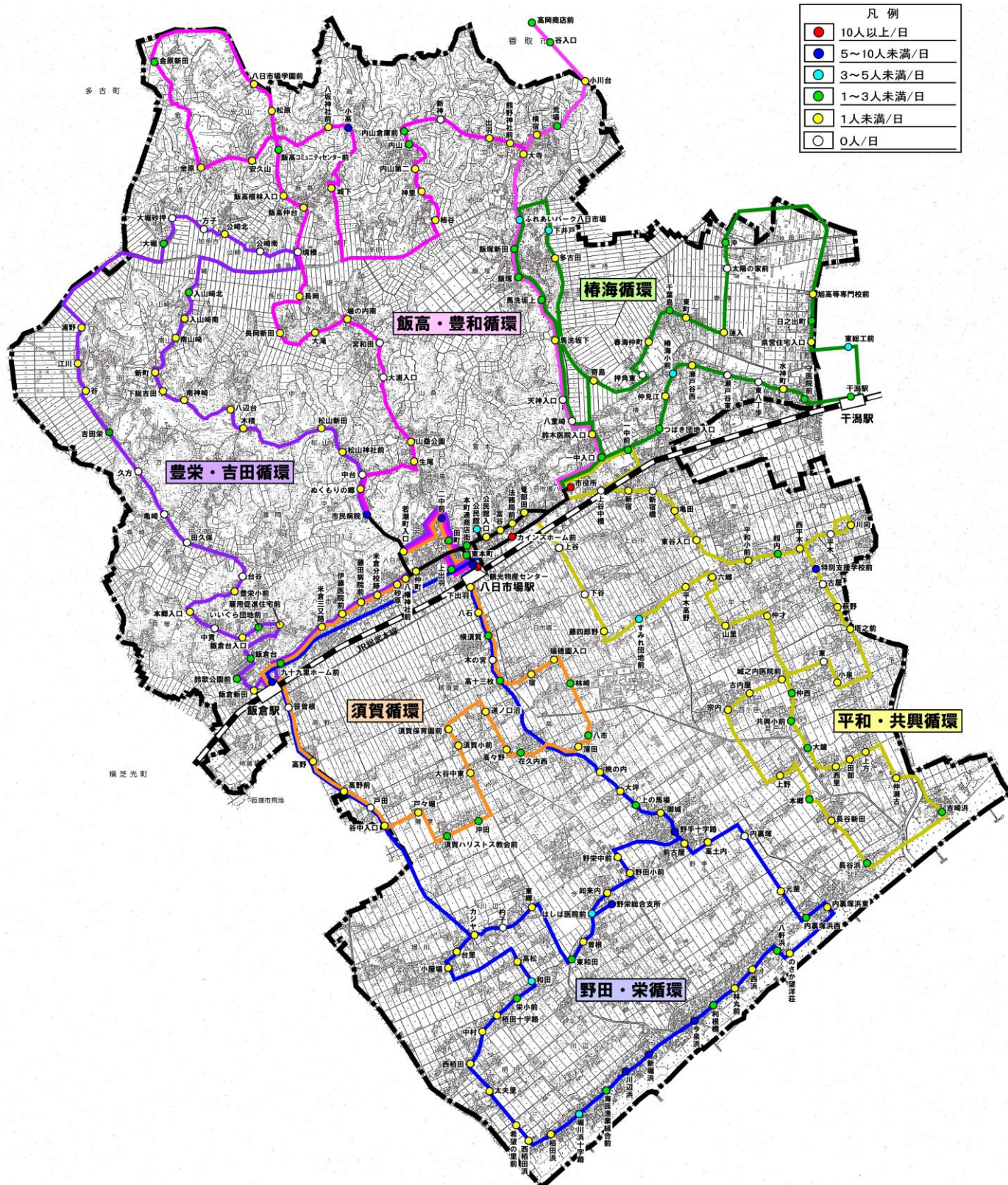
■令和元年度・ダイヤ別 1 便平均利用者数



バス停別乗降者数は八日市場駅、市役所、カインズホーム前、市民病院、特別支援学校前、飯倉駅及び観光物産センターで多く、各路線とも利用が少ない、あるいは全くないバス停が存在している。

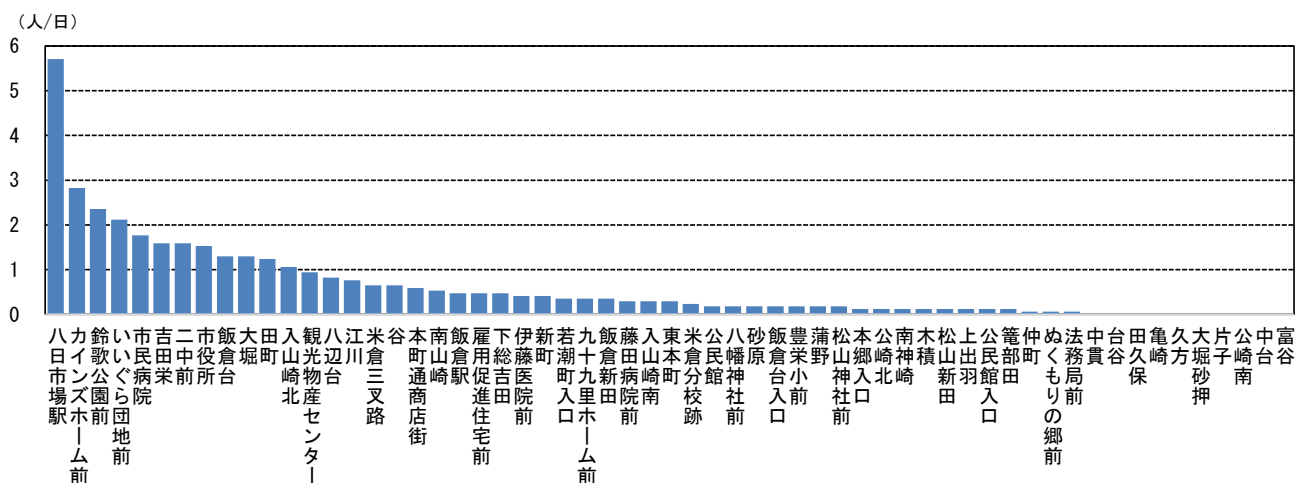
凡 例

●	10人以上/日
●	5~10人未満/日
●	3~5人未満/日
●	1~3人未満/日
●	1人未満/日
○	0人/日



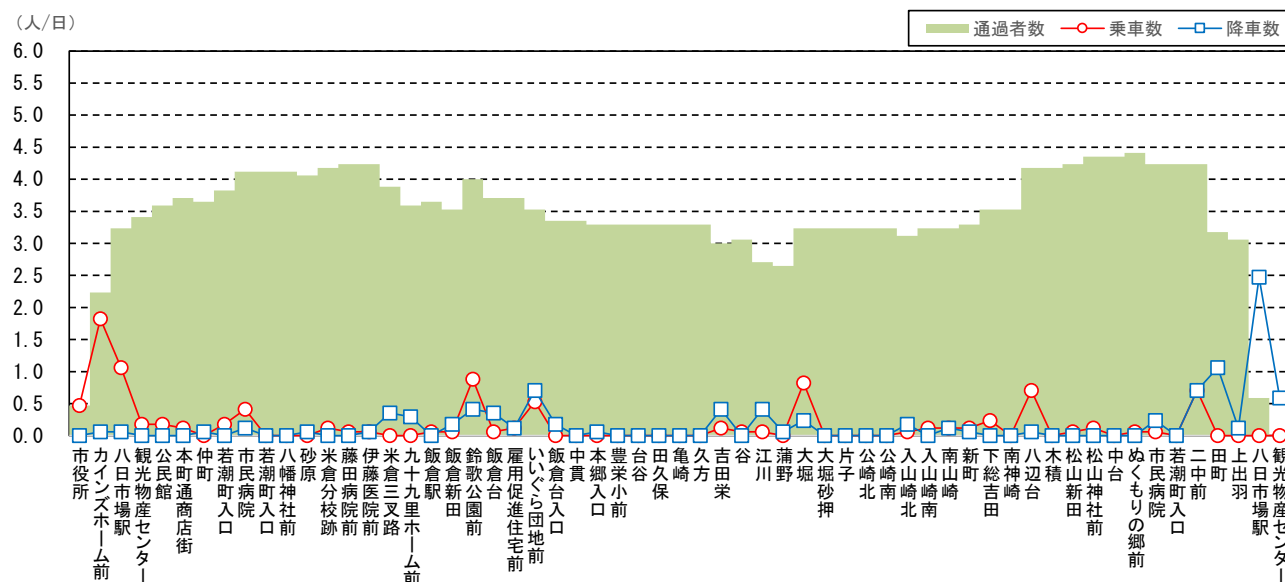
ア) 豊栄・吉田循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

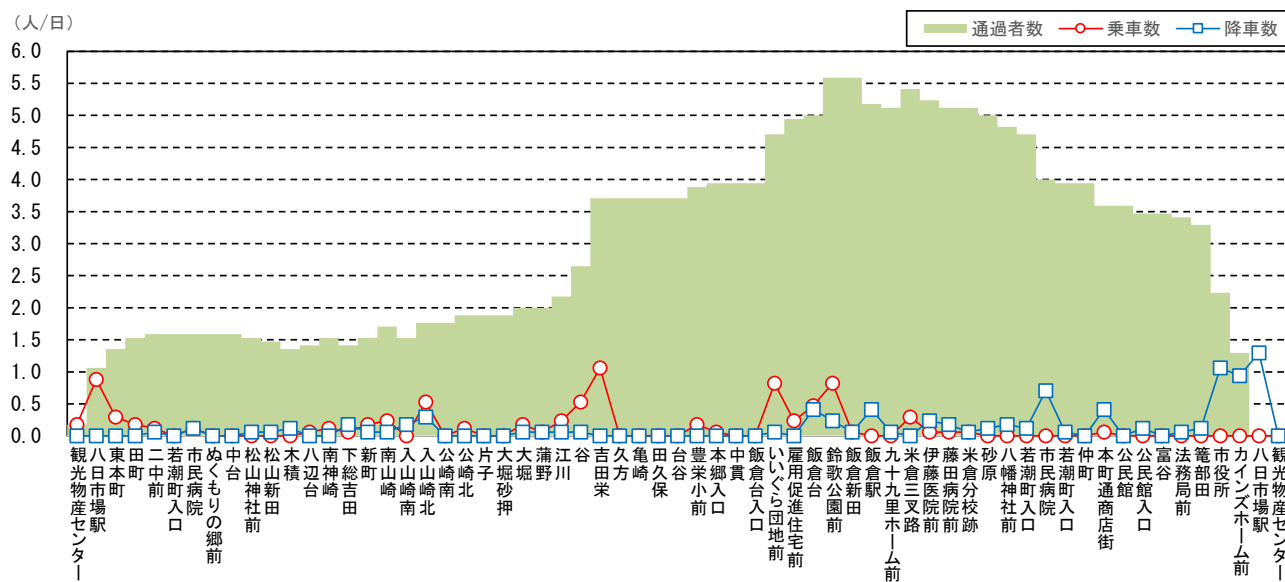


■バス停別乗車・降車・通過者数

《右回り》

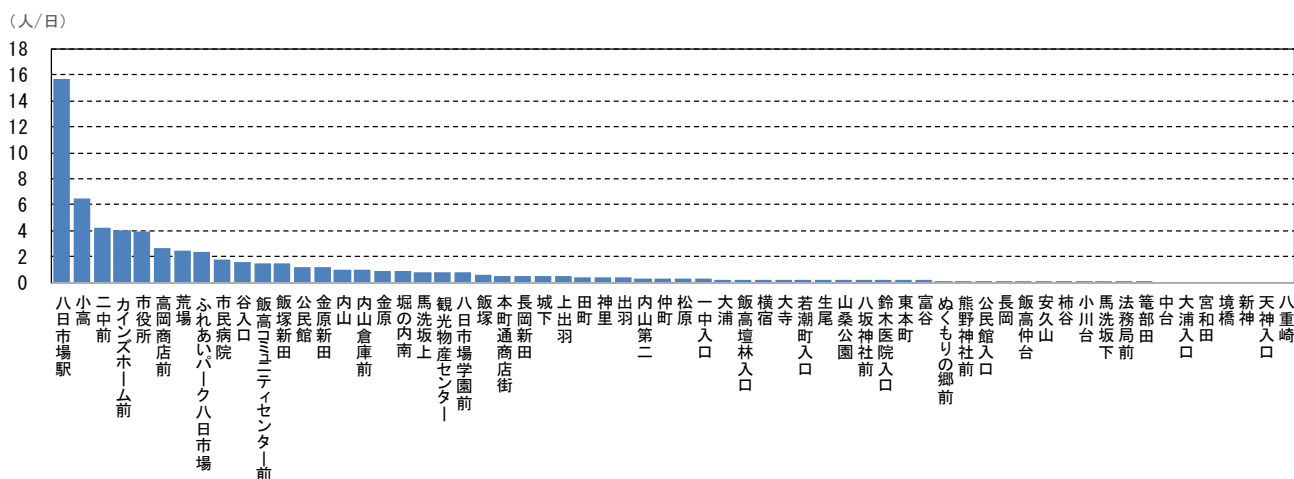


《左回り》



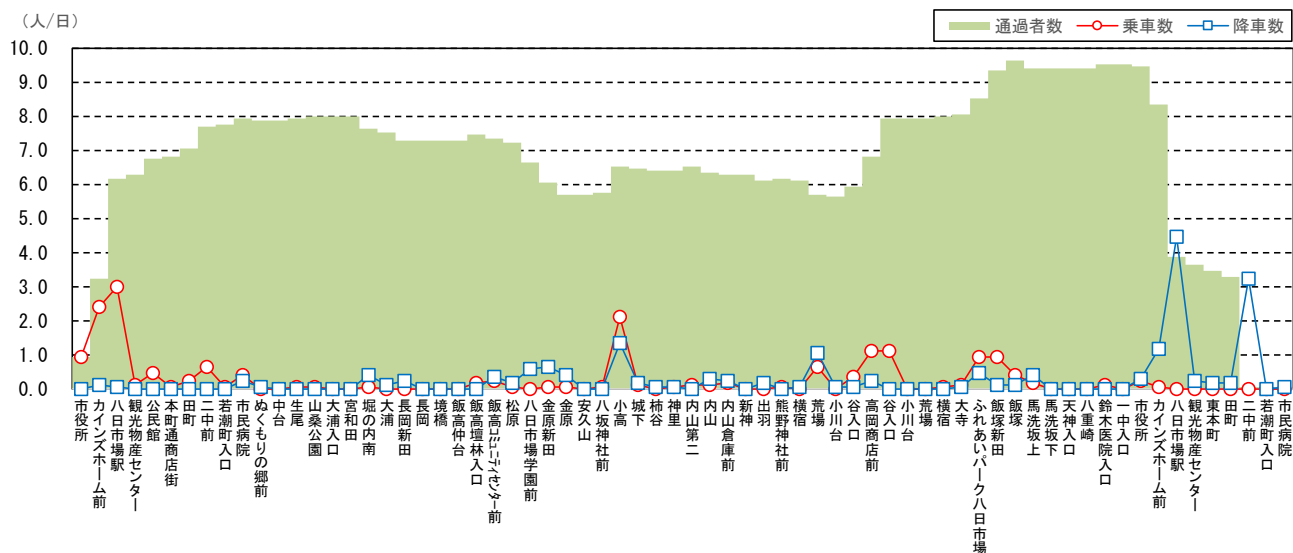
イ) 飯高・豊和循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

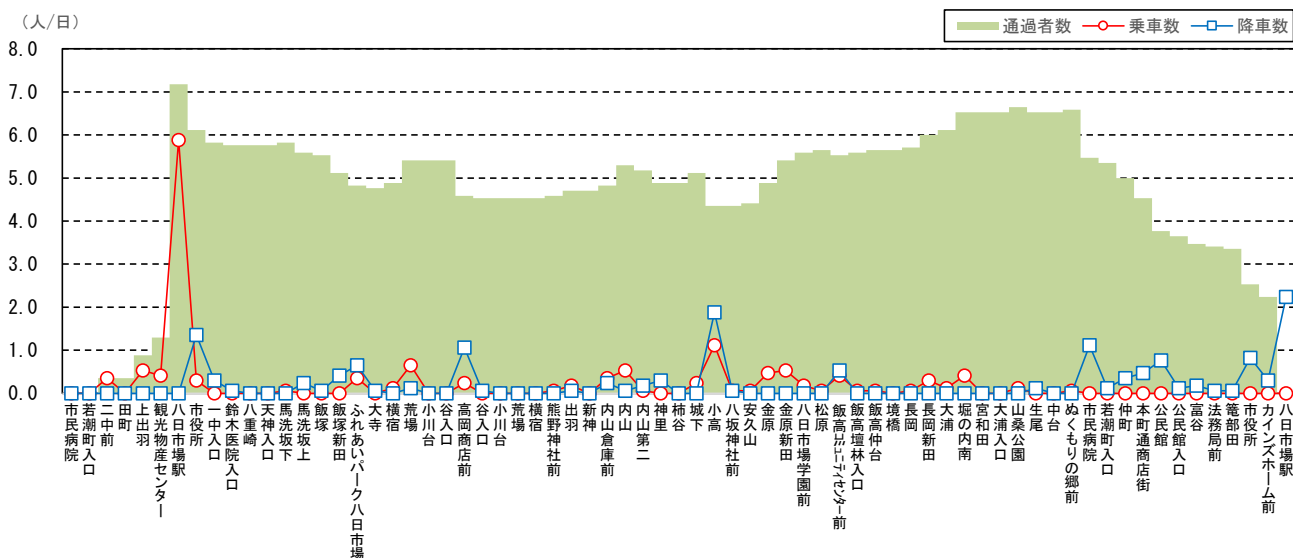


■バス停別乗車・降車・通過者数

《右回り》

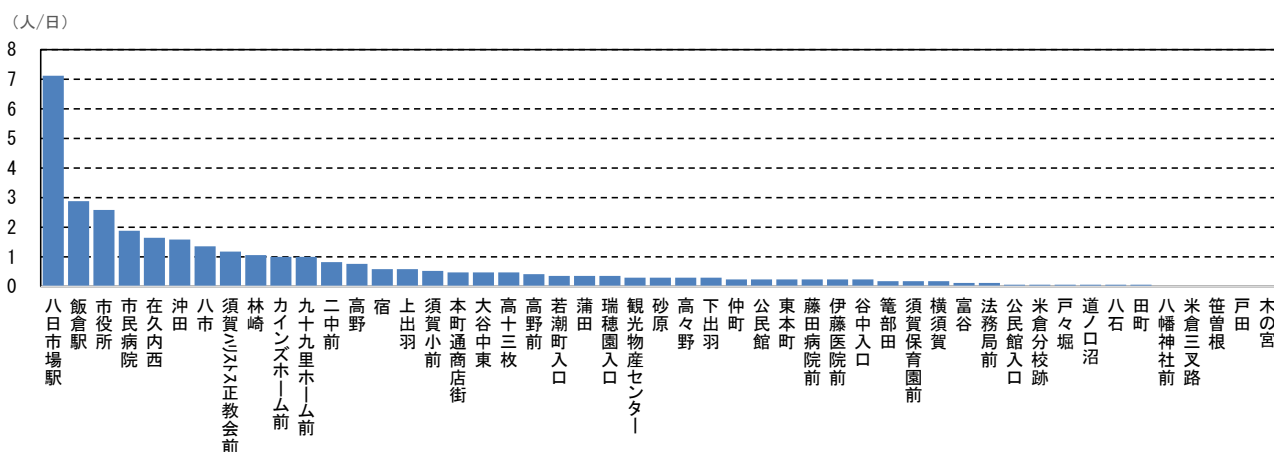


《左回り》



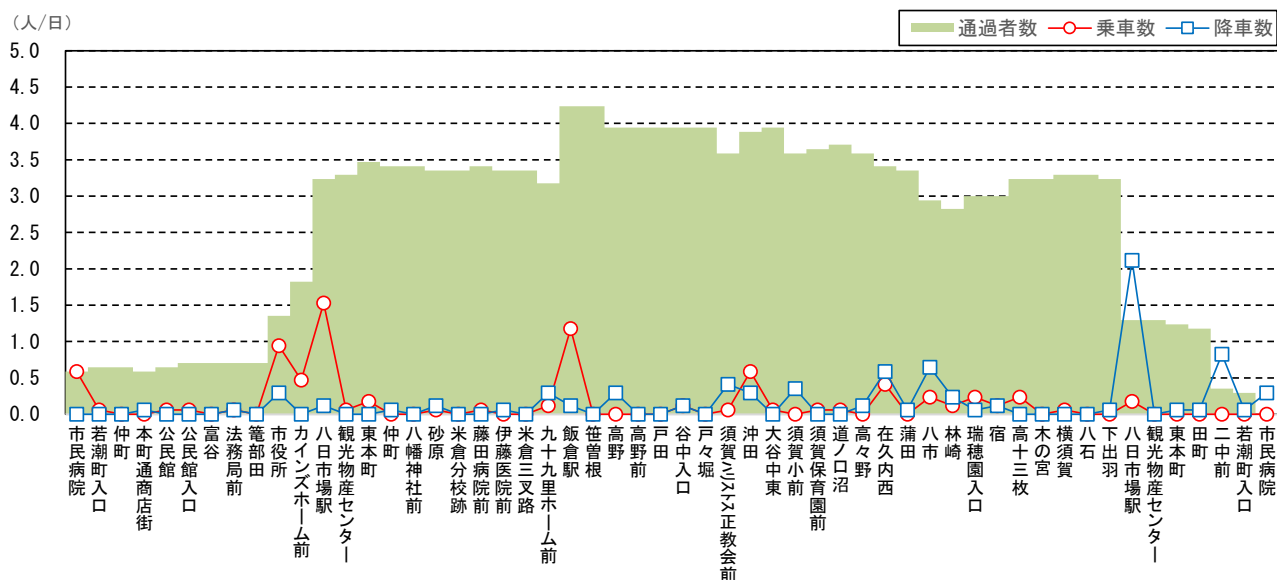
ウ) 須賀循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

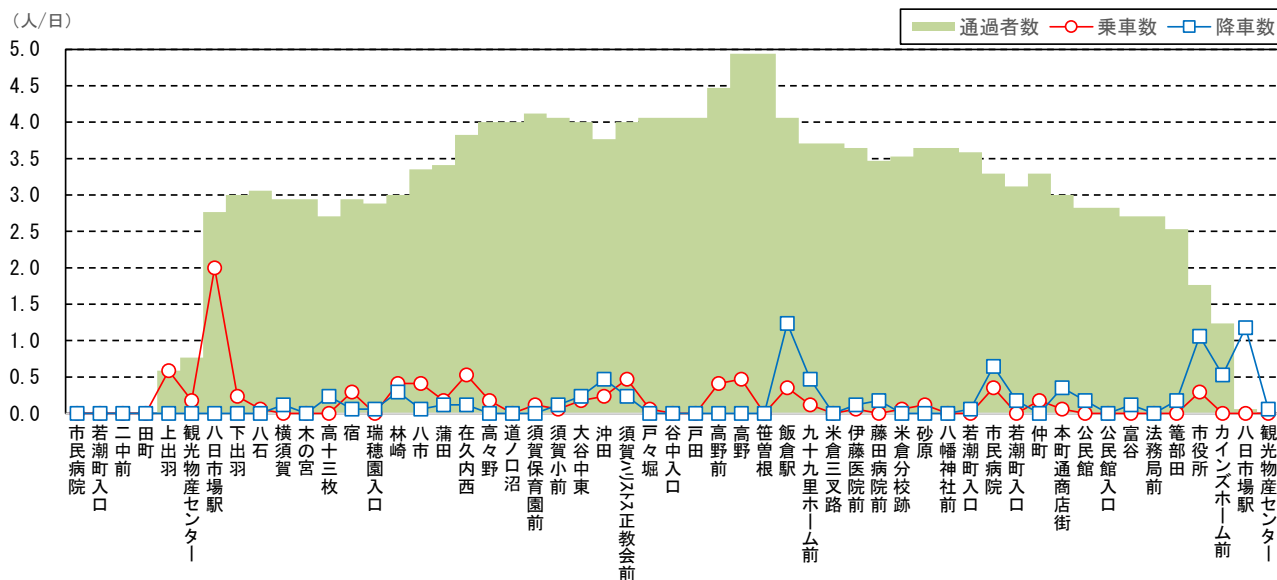


■バス停別乗車・降車・通過者数

《左回り》

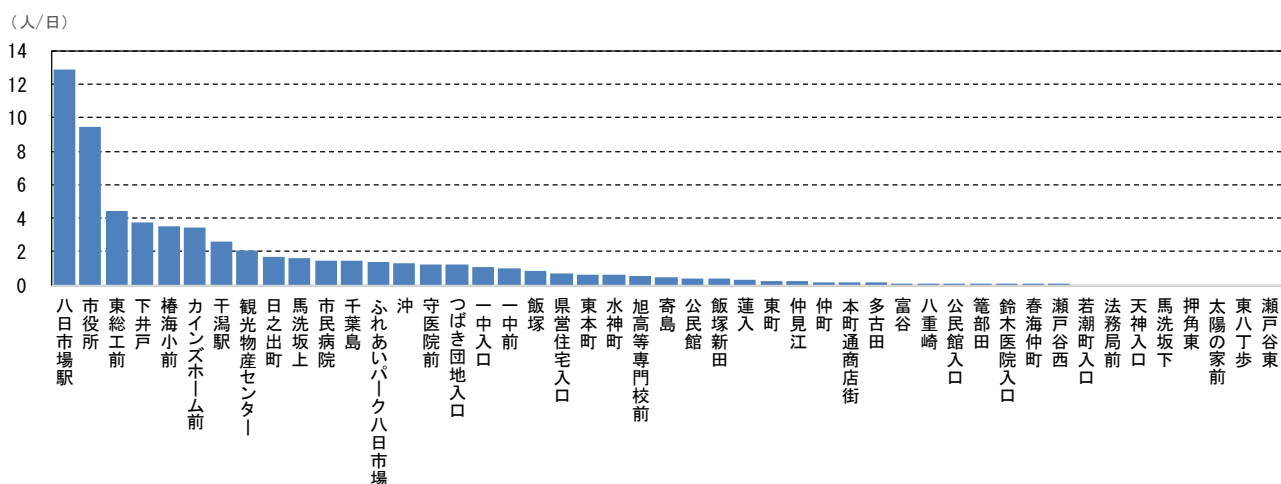


《右回り》



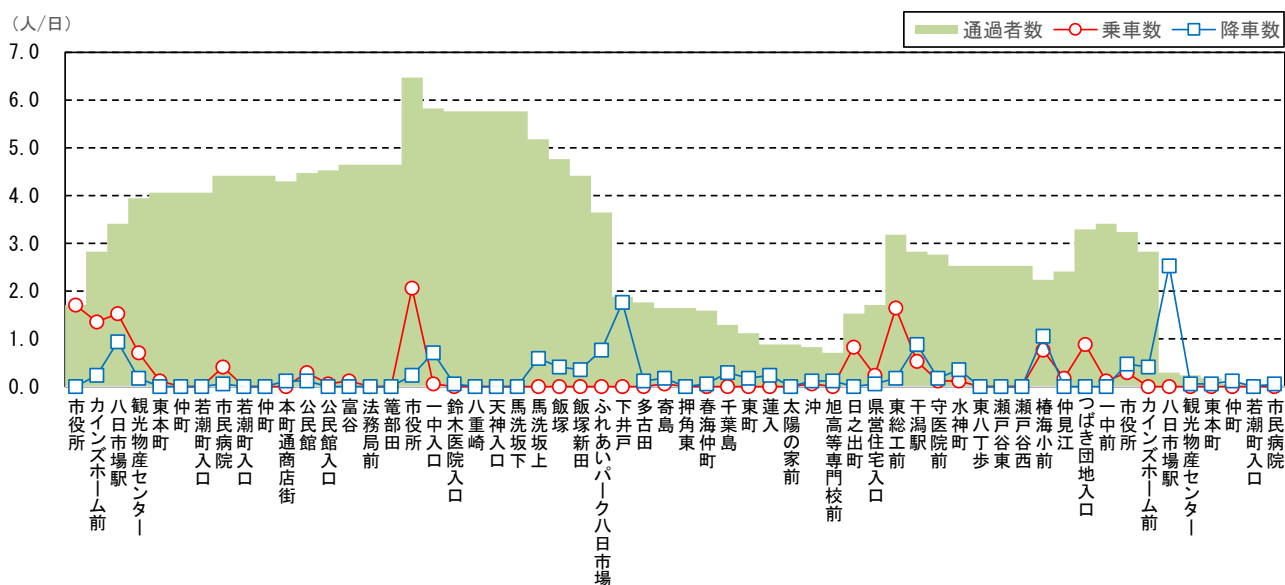
エ) 樺海循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

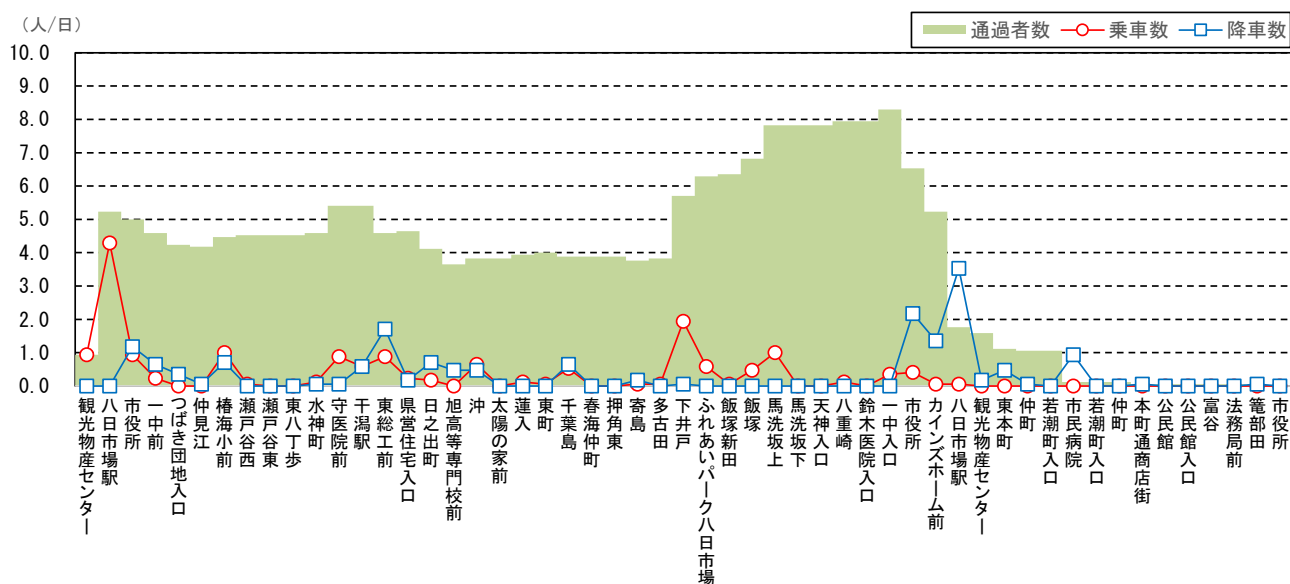


■バス停別乗車・降車・通過者数

《左回り》



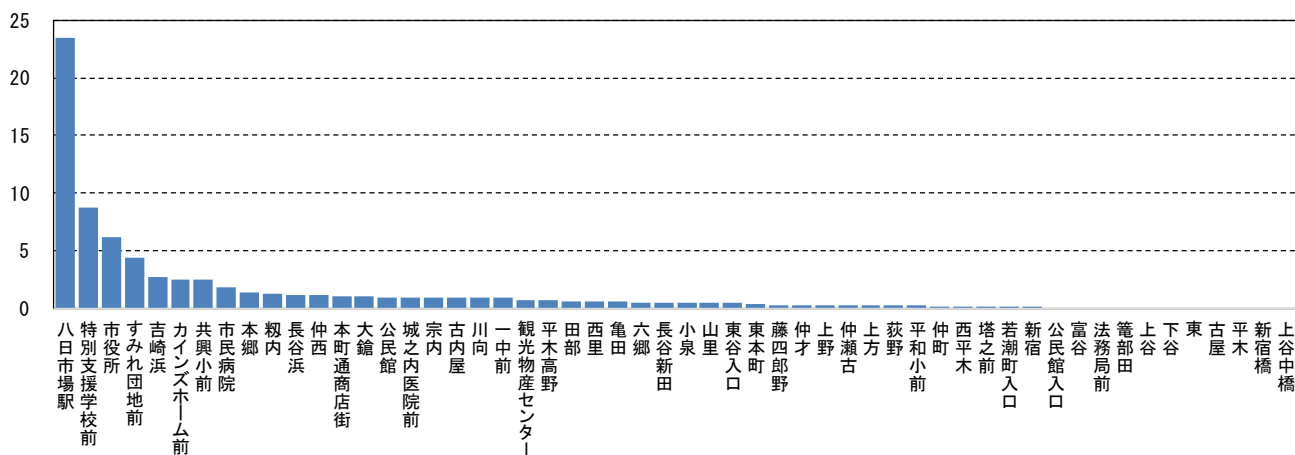
《右回り》



才) 平和・共興循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

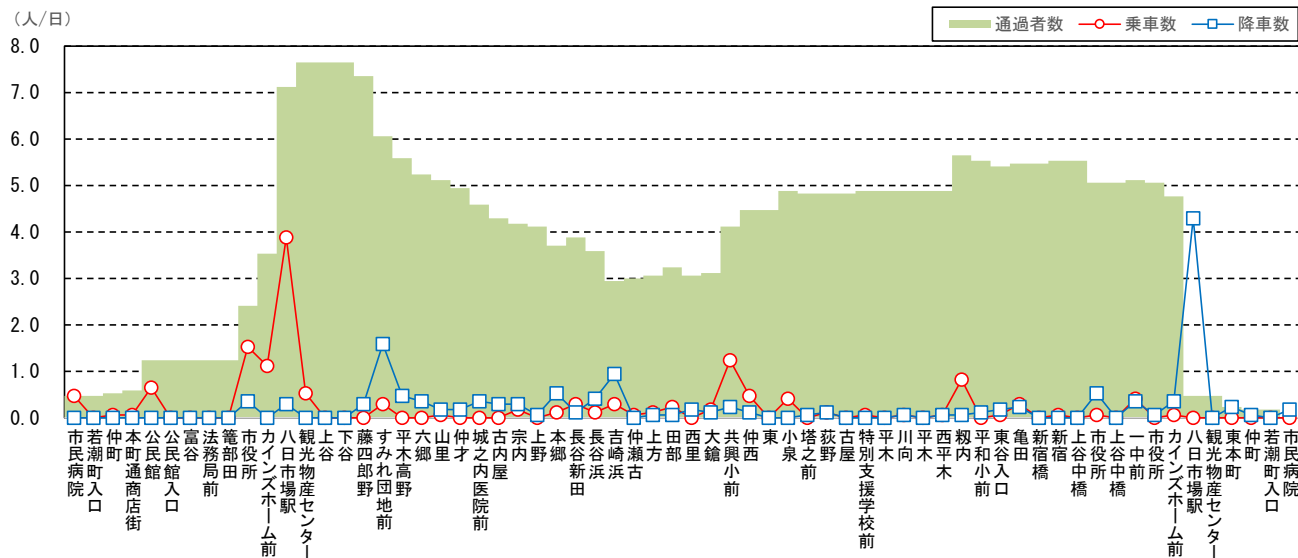
(人/日)



■バス停別乗車・降車・通過者数

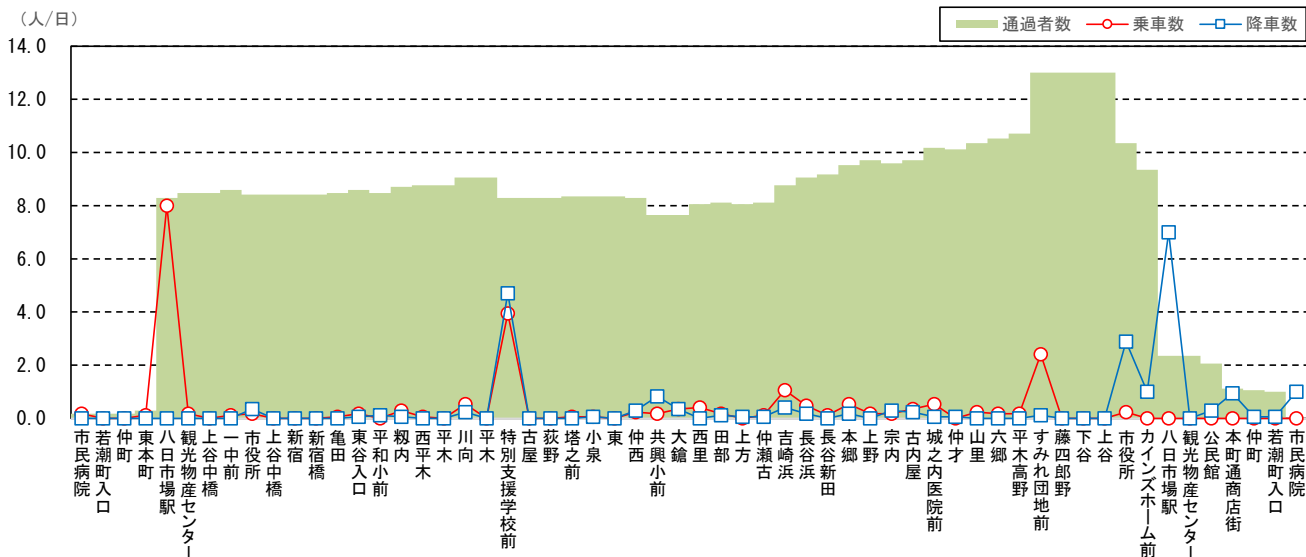
《左回り》

(人/日)



《右回り》

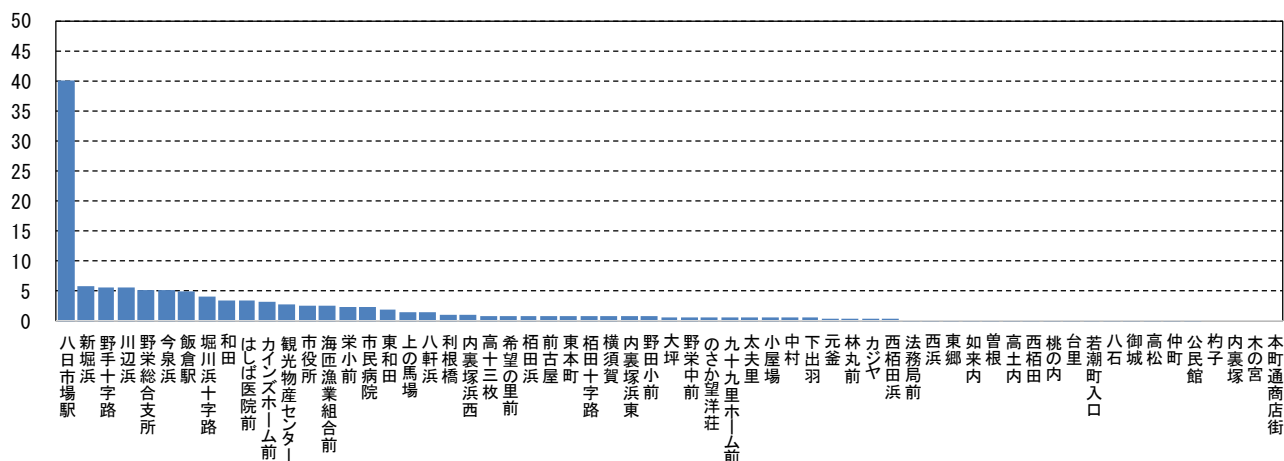
(人/日)



カ) 野田・栄循環

■バス停別1日当たり平均乗降者数

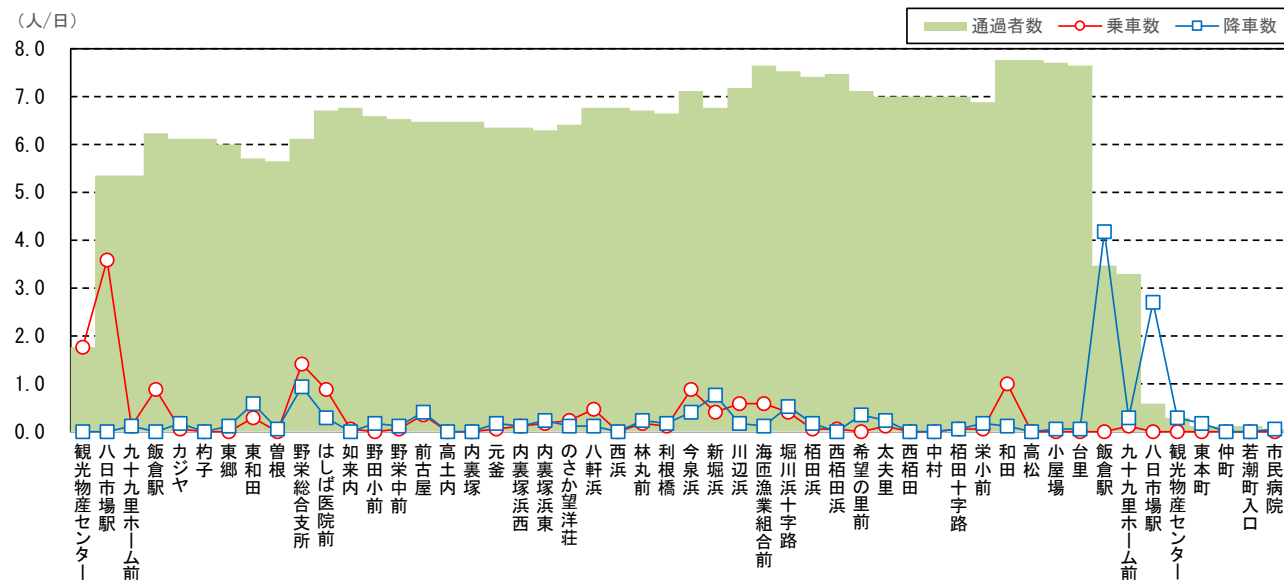
(人/日)



■バス停別乗車・降車・通過者数

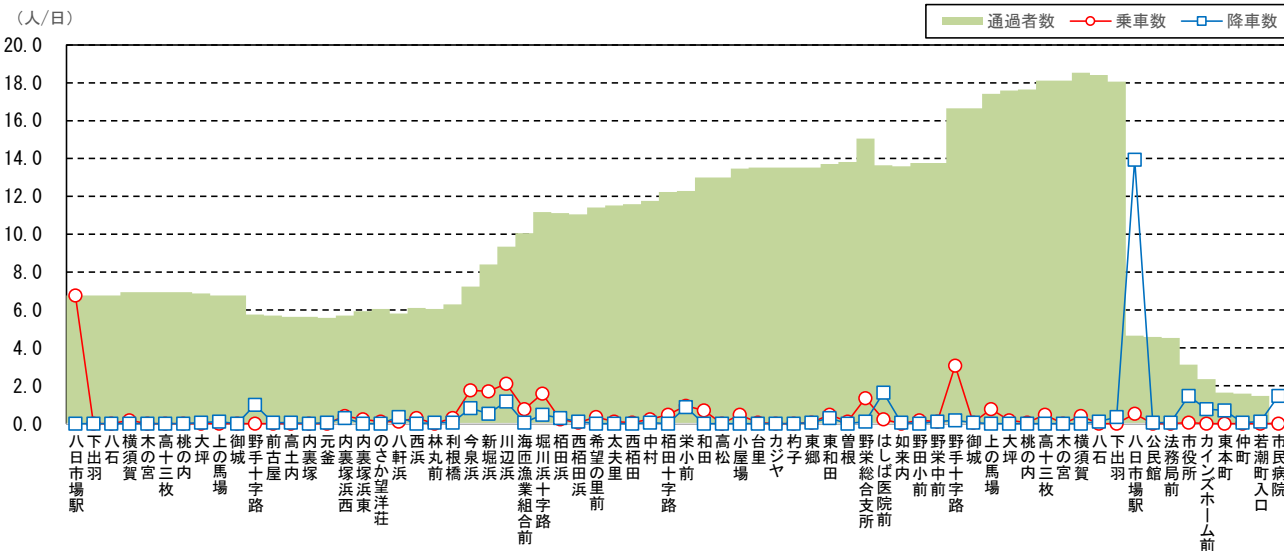
《西ルート》

(人/日)

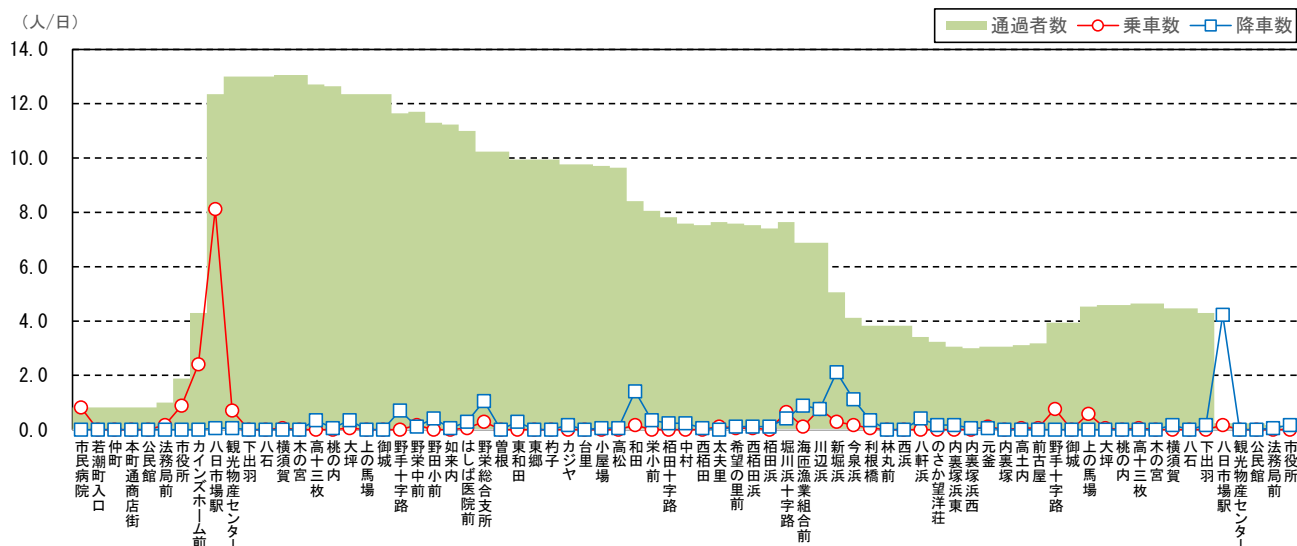


《東ルート・右回り》

(人/日)



《東ルート・左回り》

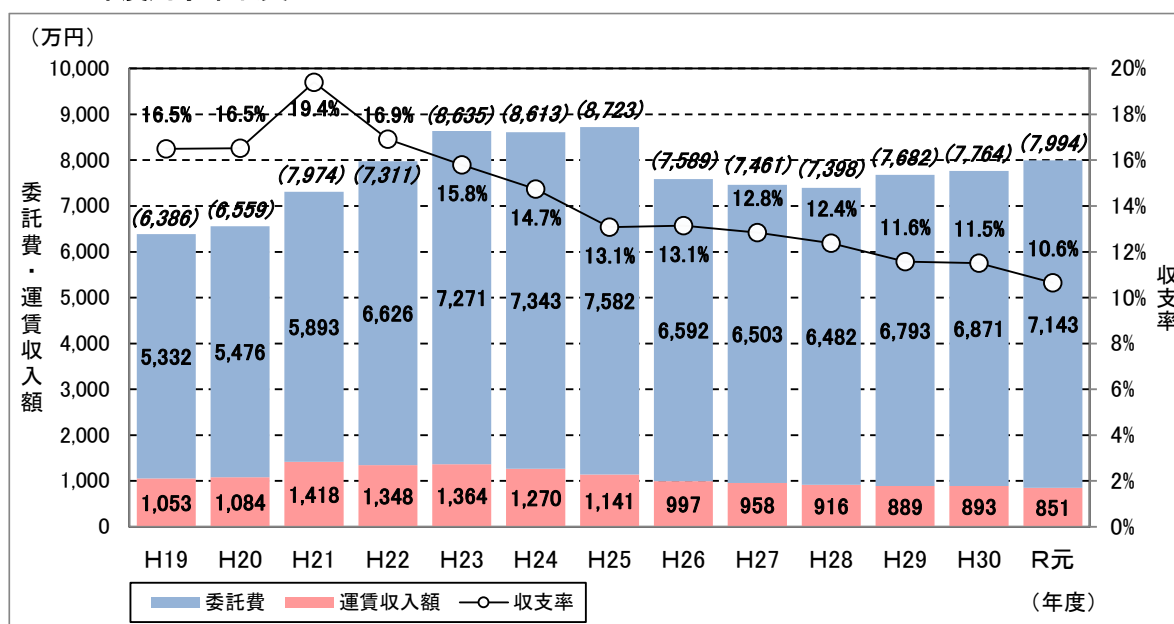


④事業収支

事業収支は、運賃収入が微減傾向のため、委託費（行政負担額）は微増傾向で、令和元年度の委託費は7,143万円となっている。

令和元年度の収支率は10.6%と、平成27年度（12.8%）と比べ、低下しており、路線別に見ると、利用者数が多い野田・栄循環が15.0%と高く、豊栄・吉田循環が7.0%と低い。

■年度別事業収支



■令和元年度路線別事業収支

路線名	運行事業者	実車走行台キロ (km)	年間利用者数 (人/年)	運行経費※1 (万円/年)	運賃収入額※2 (万円/年)	収支率 (%)
豊栄・吉田循環	JRバス 関東	175.64	5,646	1,336	93	7.0%
飯高・豊和循環	千葉交通	194.86	7,428	1,482	123	8.3%
須賀循環	JRバス 関東	116.67	4,717	887	78	8.8%
樺海循環	千葉交通	153.82	7,943	1,170	131	11.2%
平和・共興循環	千葉交通	167.1	9,043	1,271	149	11.7%
野田・栄循環	JRバス 関東	243.17	16,772	1,849	277	15.0%
合計	—	1051.26	51,549	7,994	851	10.6%

※1：（路線別実車走行台キロ÷全体実車走行台キロ1051.26km）×運行経費合計7,994万円

※2：（路線別年間利用者数÷全体年間利用者数51,549人）×運賃収入額合計851万円

(5) 一般タクシー

匝瑳市内のタクシー会社は、3社が運行中である。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両保有台数
(有)八日市場タクシー	匝瑳市八日市場イ 447	12台 (セダン車両12台)
(有)干潟タクシー	匝瑳市椿 1275-3	3台 (セダン車両3台)
(有)ササモト	匝瑳市上谷中 2238-8	5台 (セダン車両1台、ワンボックス車両3台、UD車両1台)

出典：一般社団法人千葉県タクシー協会ホームページ及び交通事業者アンケート調査

(6) 地域交通利用料助成事業

①事業概要

市内循環バスの補完事業として、市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない75歳以上の高齢者に対し、500円を助成する地域交通利用券を交付している。

■地域交通利用料助成事業の概要

利用券が使えるタクシー会社	(有)八日市場タクシー、(有)干潟タクシー、(有)ササモト
交付枚数	1ヶ月につき3枚
利用方法	・乗車場所と降車場所の両方が匝瑳市、旭市、香取市、多古町及び横芝光町の区域内である場合のみ利用可能 ・利用券は1乗車につき複数枚使用可能

②交付状況

地域交通利用券の交付状況は、交付者数、交付枚数が年々増加し、令和元年度の助成金額は914万円となっている。

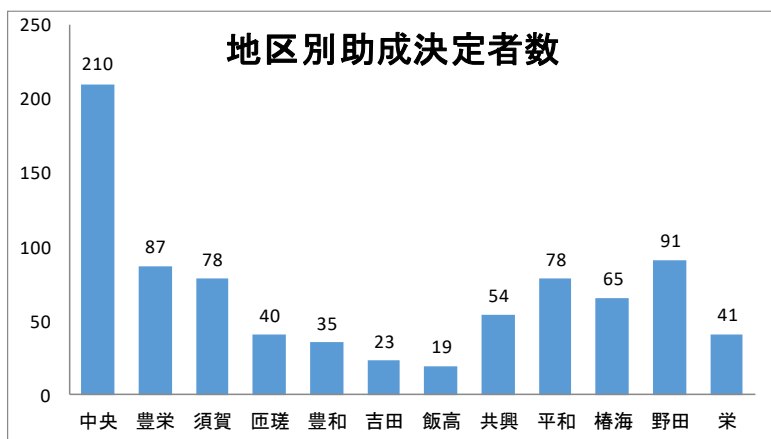
令和元年度の交付状況を見ると、地区別では中央地区が210件と、市全体の26%と多く、利用属性は女性の80歳代の利用が多い。

■地域交通利用料助成事業 *平成27年7月～平成28年3月

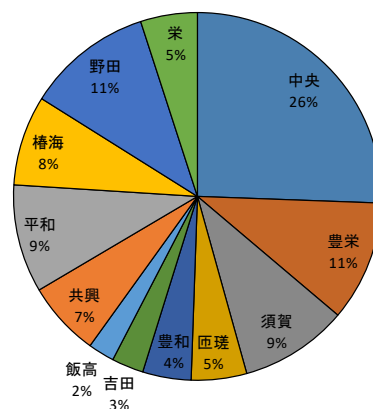
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
交付者数	394名	491名	587名	713名	821名
交付枚数	6,220枚	10,182枚	12,710枚	22,989枚	29,640枚
助成金額	217万円*	400万円	483万円	787万円	914万円

■ 令和元年度・地域交通利用券交付状況

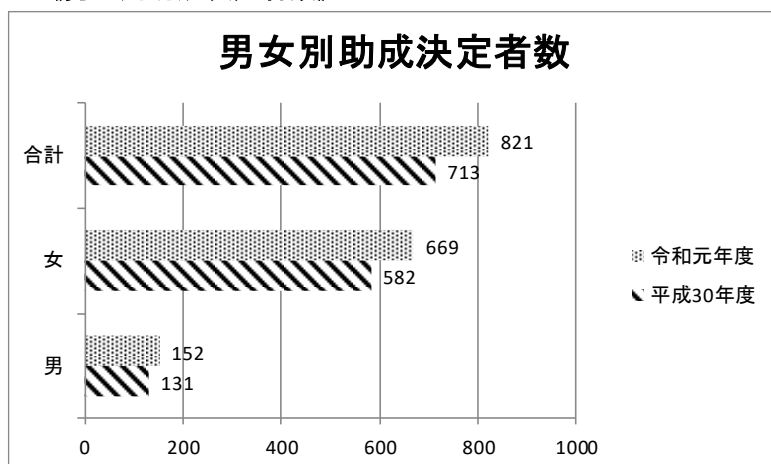
《地区別助成決定者数》



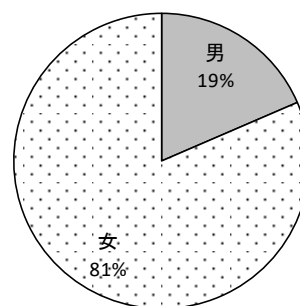
地区別助成決定者割合



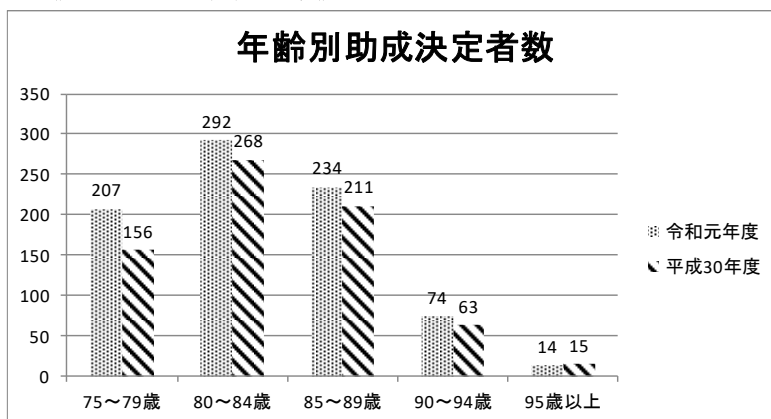
《男女別助成決定者数》



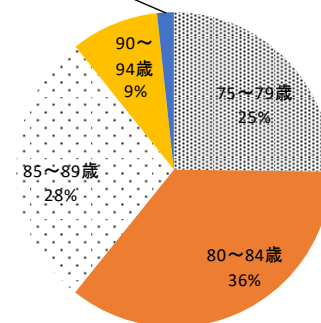
男女別助成決定者割合



《地区別助成決定者数》



95歳以上 2% 年齢別助成決定者割合



(7) 匝瑳市民病院無料送迎バス

匝瑳市民病院では、八日市場駅から無料送迎バスを運行しており、令和元年度の年間利用者数は10,476人/年で、横ばいとなっている。

○運行日…月曜日～金曜日（平日のみ）

○運行便数…13 往復/日

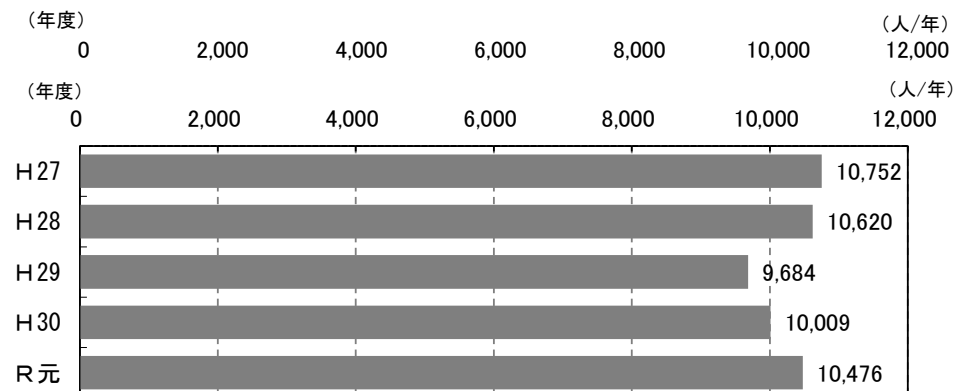
病院発	8:20、8:50、9:30、10:00、10:30、 11:00、11:30、12:40、13:20、13:50、 14:30、15:30、16:40
八日市場駅発	8:30、9:00、9:40、10:10、10:40、 11:10、11:40、12:50、13:30、14:00、 14:40、15:40、16:50



○運行車両…マイクロバス1台（日産シビリアン）

○運行経費…540万円/年（ガソリン代含む）

■送迎バス利用者数の推移



(8) スクールバス

廃校となった小学校（飯高小学校、匝瑳小学校、米倉分校）の学区に住む児童を八日市場小学校まで送迎するため、スクールバスを運行している。

飯高ルートと匝瑳ルートについては、登校時のみルートを2つに分割し、車両2台で回っている。

1日平均利用者数（3ルート合計）は平成29年度が76人/日、平成30年度が96人/日、令和元年度が91人/日となっている。

■スクールバス利用者数及び運行経費の推移

	1日平均利用者数（人/日）※1				年間利用者数 （人/年） ※2	運行経費 （万円/年） ※3
	匝瑳ルート	飯高ルート	米倉ルート	計		
H27	—	28	37	65	13,650	1,791
H28	34	27	40	101	21,210	2,091
H29	16	23	37	76	15,960	2,198
H30	38	22	36	96	20,160	1,863
R元	30	19	42	91	19,110	1,728

資料：匝瑳市教育委員会

※1：利用申込者数

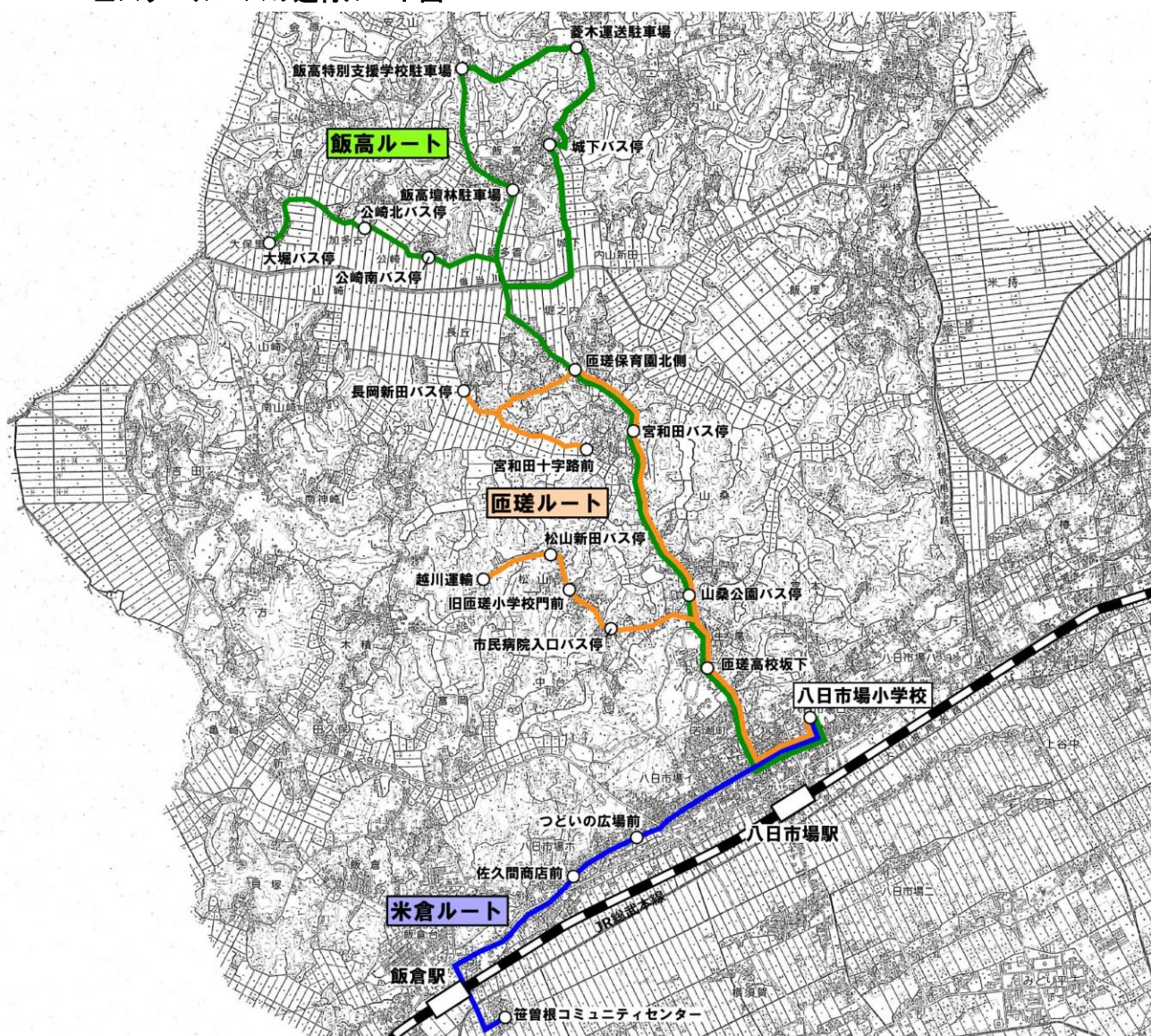
※2：1日平均利用者数×210日（年間運行日数）

※3：運行業務委託料の他、燃料費、車検整備料、保険料などを含む

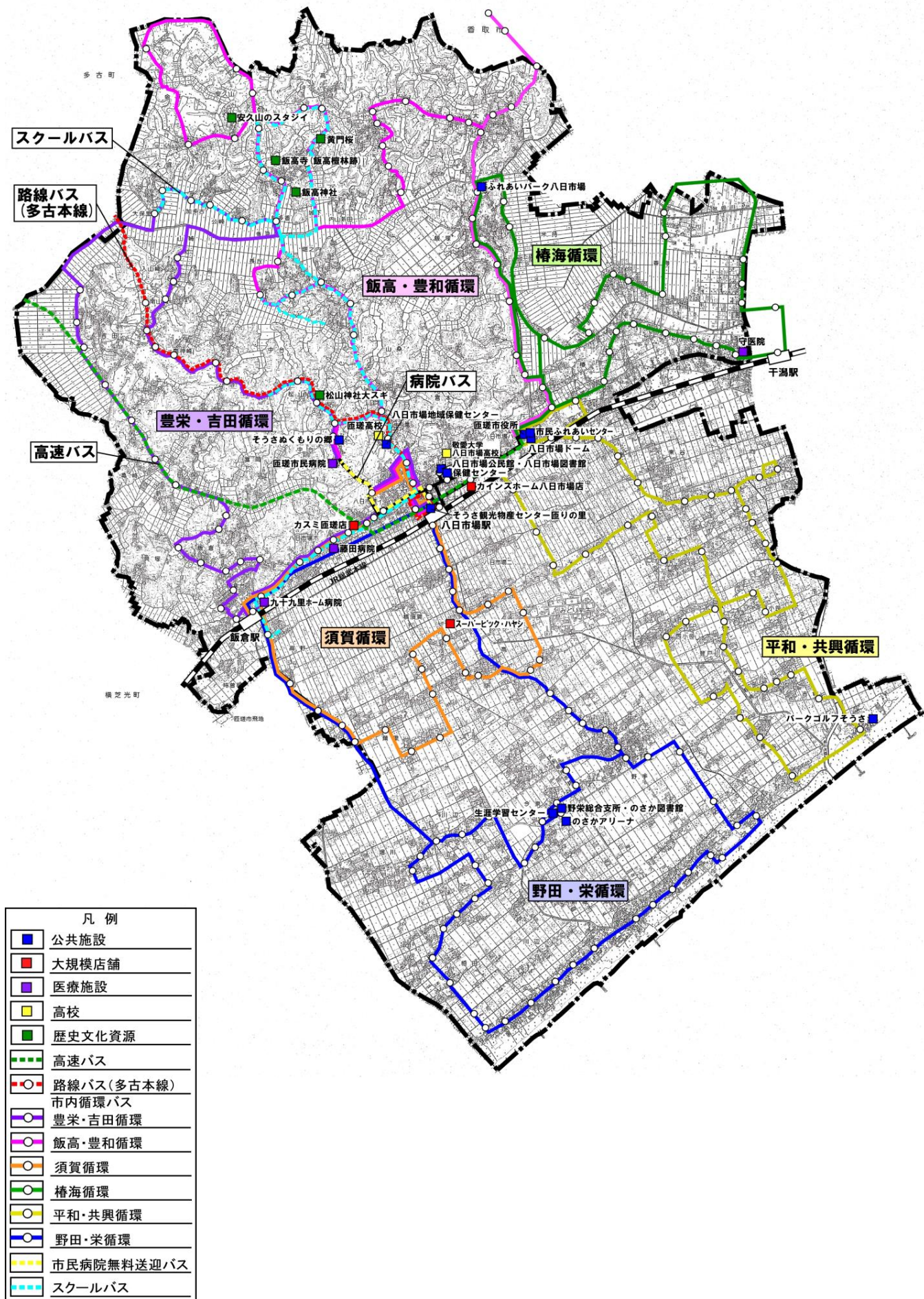
■スクールバスの運行概要

			匠磋ルート	飯高ルート	米倉ルート
運行車両数			登校：2台 下校：1台	登校：2台 下校：1台	1台
			合計5台		
運行事業者			(有)総武観光	八日市場観光(株) (有)ササモト	八日市場観光(株)
登校便	始発ダイヤ		7:15	7:20	7:25
			7:22	7:20	
	到着ダイヤ		7:40	7:45	7:45
			7:40	7:43	
下校便	下校便①	始発ダイヤ	15:00	15:00	15:00
		到着ダイヤ	15:36	15:40	15:20
	下校便②	始発ダイヤ	16:00	16:00	16:00
		到着ダイヤ	16:36	16:40	16:20

■スクールバスの運行ルート図



■公共交通ネットワーク図



(9) 福祉サービス

匝瑳市では、重度心身障害者、ねたきり老人などがタクシーを利用する際にその料金の一部を助成する「福祉タクシー利用助成事業」と、移動困難な高齢者などに対し、リフト付き車両による医療機関などへの送迎を行う「在宅高齢者外出支援サービス事業」を行っている。

利用者数（令和元年度）は福祉タクシー利用助成事業が 259 人、在宅高齢者外出支援サービス事業が 195 人で、財政負担額（令和元年度）は福祉タクシー利用助成事業が約 390 万円、在宅高齢者外出支援サービス事業が約 759 万円となっている。

■福祉タクシー利用助成事業の概要

目的	重度心身障害者、ねたきり老人などがタクシーを利用する際にその料金の一部を助成し、重度心身障害者などの社会参加の促進を図る。
対象者	- 身体障害者手帳 1 級、2 級若しくは 3 級（視覚障害、肢体不自由のうち下肢及び体幹機能障害）に該当する者 - 療育手帳④、④の 1、④の 2、A の 1、A の 2 に該当する者 - 精神福祉手帳 1 級に該当する者 - 寝たきり老人 - 認知症老人
助成金額	利用券 1 枚につき 1,000 円助成 利用 1 回につき、利用券 1 枚（1,000 円）の助成
利用券交付数	1 人につき月 2 枚、年間最大 24 枚（透析を受けている者は、月 8 枚）
利用方法など	利用券を運転手に提出し、助成金額を控除した額を支払う

■在宅高齢者外出支援サービス事業の概要

目的	車椅子又は寝台車によらなければ移動困難な高齢者などに対し、リフト付き車両による医療機関などへの送迎を行う。
対象者	65 歳以上の在宅高齢者のうち、下肢が不自由なため、タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難であり、歩行補助用具、車椅子又は寝台車によらなければ移動することができない者。
送迎範囲	匝瑳市及び隣接する市町の区域内の病院又は診療所への受診又は入退院の送迎
利用料金 （自己負担）	片道市内 300 円/市外 400 円（片道 20 km を超える場合、運行費用と委託料の差額を実費負担）
利用要件	サービス提供事業者による。予約は利用者が直接行う。
利用方法など	サービス提供事業者を利用券を 1 枚提出し、自己負担額を支払う

■福祉タクシー利用助成事業及び在宅高齢者外出支援サービス事業の利用実績

	福祉タクシー利用助成事業		在宅高齢者外出支援サービス事業	
	利用者数 （人）	財政負担額 （万円）	利用者数 （人）	財政負担額 （万円）
H27	250	452	179	744
H28	250	445	191	652
H29	211	423	232	810
H30	276	407	204	812
R 元	259	390	195	759

(10) 公共交通空白地域

「バスサービスハンドブック（土木学会）」によると、無理なく歩ける距離は健常者で 300m、高齢者で 100mとされている。

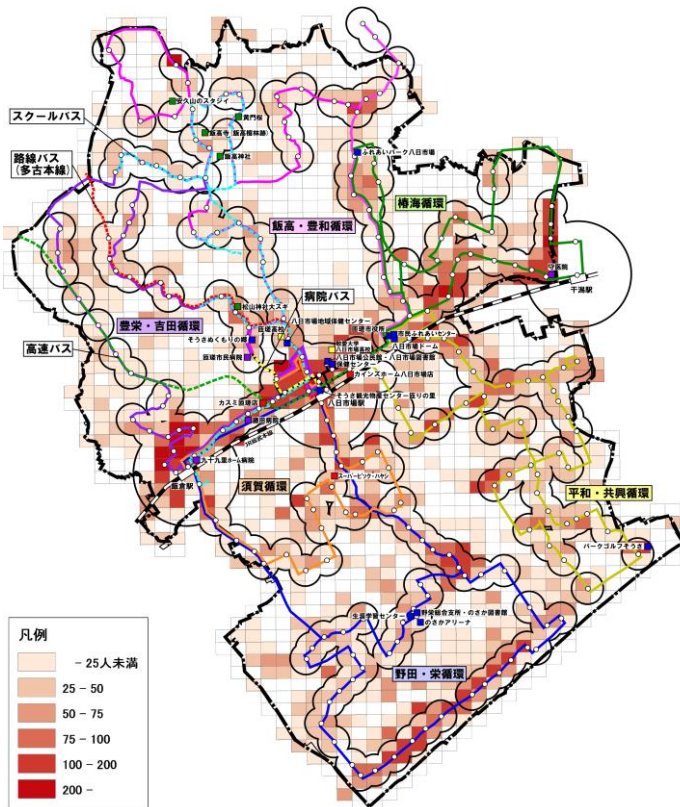
路線バス（多古本線）や市内循環バスが市全域を網羅的に運行されているため、ネットワークとしては公共交通利用圏域が概ねカバーされているものの、野田や栄地区など南側エリアの一部地域で公共交通空白地域が存在している。

■抵抗を感じない距離

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者など 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感なし（約 3.5 分）	300m	100m
大きな荷物がある（約 2 分）	150m	80m

出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

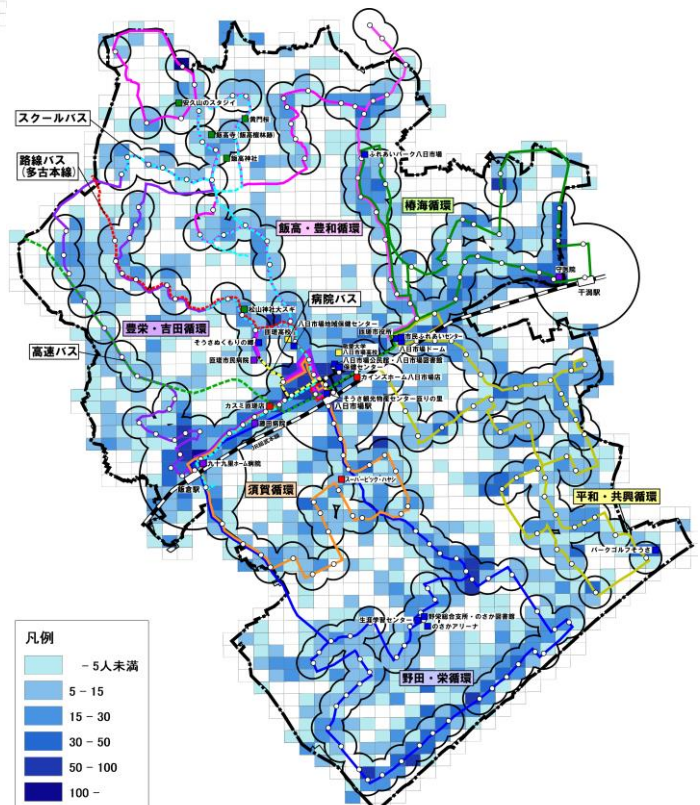
■公共交通利用圏域×人口 250mメッシュ



※公共交通利用圏域
…鉄道駅から半径 1 km、バス停から半径 300m

出典：H27 国勢調査

■公共交通利用圏域×高齢者数 250mメッシュ



1-3 上位・関連計画での公共交通の位置付け

(1) 第2次匠瑳市総合計画（令和2年3月）

【計画期間】 基本構想………令和2年度～令和13年度

- ・前期基本計画…令和2年度～令和5年度
- ・中期基本計画…令和6年度～令和9年度
- ・後期基本計画…令和10年度～令和13年度

【将来都市像】 『海・みどり・ひとがはぐくむ 活力あるまち 匠瑳市』
～匝り集う人々と瑳やかな自然のあるふるさと～

【基本目標】

- ①生きがいに満ち、笑顔があふれるまちをつくる（健康・福祉・医療・介護分野）
- ②活気に満ち、はつらつとしたまちをつくる（産業・経済分野）
- ③自然と共生し、快適で安全なまちをつくる（生活環境・都市建設分野）
- ④個性豊かに学び、人々が輝くまちをつくる（教育・交流・移住・定住分野）
- ⑤市民と行政が協働し、市民が主役のまちをつくる（市民協働・行財政分野）



【施策3-2 市街地の活性化と交通網の整備（3-2-3 公共交通機関の利便性の向上）】

《取組方針》

広域公共交通の充実を図り、匠瑳市への行き来の利便性を高めるとともに、公共交通機関の利用促進を図ります。

《取組内容》

○広域公共交通の充実

JR 総武本線や高速バス路線の増便、運行ダイヤの改善などについて、引き続き民間事業者などに要請するとともに、利用促進を図ります。

○公共交通の利用促進

市民のニーズを踏まえながら、市内循環バスなどの公共交通機関の利便性を高め、利用促進を図ります。

《数値目標》

指標	現状※	目標 (令和5年度)	備考※
市内循環バス利用者数	53,440 人/年		平成30年度末
JR 八日市場駅乗車人員	1,834 人/日		平成30年度
地域交通利用料助成事業利用者数	713 人/年	900 人/年	平成30年度末

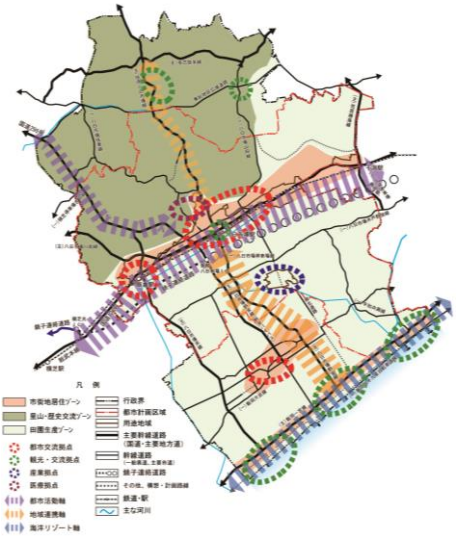
(2) 匝瑳市都市計画マスタープラン

【都市づくりの目標】

- ①誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり
- ②さまざま交流と地域の活力があふれる元気な都市づくり
- ③緑・水の環境を保全し地域資源を活かした都市づくり
- ④協働によるまちづくり

【将来都市構造】

ゾーンの形成	市街地居住ゾーン、里山・歴史交流ゾーン、田園生産ゾーン
拠点の形成	都市交流拠点、観光・交流拠点、産業拠点、医療拠点
軸の形成	都市活動軸、地域連携軸、海洋リゾート軸



【交通】

《基本方針》：活力ある都市活動と誰もが快適で暮らしやすい生活を支える交通体系の構築

→広域交通網の機能強化、拠点間及び地域間の連携強化、人や環境にやさしい交通体系づくり

《施策の方針（公共交通に関する内容のみ）》

①広域交通網の機能強化

○鉄道

- ・JR 総武本線については、鉄道利用者の利便性向上のため、運行ダイヤの改善、運行本数の増便などを引き続き要請するとともに、利用促進を図ります。

○高速バス

- ・東関東自動車道などの広域幹線道路網を活用した高速バス路線は、運行ダイヤの改善などによる主要都市との連絡強化を要請し、利用促進を図ります。

②拠点間及び地域間の連携強化

○生活交通（市内循環バス・路線バスなど）

- ・市内循環バスは、高齢者や児童・生徒などの日常生活の重要な移動手段として、機能の維持を図るとともに、需要に応じた運行ダイヤの見直しやネットワークの再構築などの取組を進めます。また、路線バスについても、利用を促進し広域交通路線としての維持に努めます。
- ・バス利用が困難で、免許を持たない高齢者に対しては、地域交通利用料助成制度の利用促進を図るとともに、地域事情に応じた新たな対応を検討します。

③人や環境にやさしい交通体系づくり

○公共交通機関の利便性の向上と歩行者・自転車の道路環境の改善

- ・JR 総武本線や市内循環バス、路線バス、高速バスの利便性を高めるとともに、拠点や日常生活圏における歩行者・自転車の道路環境の改善を進め、人や環境にやさしい交通体系づくりに努めます。

○人にやさしい移動環境の創出

- ・誰もが安心・安全に移動できる環境を創出するため、駅や周辺地域の段差を解消し、さらに公共施設などのユニバーサルデザイン化により、人にやさしい環境づくりに努めます。
- ・歩行者・自転車が快適に通行できる道路環境や街路灯などの交通安全施設の整備推進に努めます。

○公共交通と自動車・自転車交通の連携

- ・駅やバス乗り場周辺への駐車場・駐輪場の適正な配置を進め、公共交通と自動車・自転車交通の連携を促進します。

2 市民などの意向把握アンケート調査の実施

2-1 市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 2,000 人（無作為抽出）																																																				
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 2 年 8 月 26 日（水）発送～9 月 7 日（月）締切																																																				
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、運転免許証返納意向、自動車所有状況 ②日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段が無くて困ることの有無とその目的、行き先、対応方法 ③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買い物、通院、公共施設の利用）】 ：外出時の主な行き先、利用交通手段、外出頻度 ④鉄道（JR 総武本線）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑤路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用実態と意識・要望 ：利用有無、利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑥高速バス（八日市場駅・匝瑳市役所～東京線）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑧市内循環バスの今後のあり方 ：運行ルートの見直しの方向性、デマンド型交通の利用意向と支払い運賃可能額 ⑨公共交通の今後のあり方 ：公共交通に対する財政負担の考え方、効果的な公共交通の利用促進策																																																				
回収状況	回収票数：777 票（回収率：38.9%） <table><tr><th>地域名</th><th>地区名</th><th>回収票数</th><th>地域名</th><th>地区名</th><th>回収票数</th></tr><tr><td rowspan="7">北部地域</td><td>匝瑳地区</td><td>67</td><td rowspan="7">南部地域</td><td>須賀地区</td><td>64</td></tr><tr><td>豊和地区</td><td>49</td><td>共興地区</td><td>44</td></tr><tr><td>吉田地区</td><td>24</td><td>平和地区</td><td>83</td></tr><tr><td>飯高地区</td><td>25</td><td>野田地区</td><td>76</td></tr><tr><td>椿海地区</td><td>73</td><td>栄地区</td><td>58</td></tr><tr><td>小計</td><td>238</td><td>小計</td><td>325</td></tr><tr><td rowspan="3">中部地域</td><td>中央地区</td><td>133</td><td colspan="2">無回答</td><td>4</td></tr><tr><td>豊栄地区</td><td>77</td><td colspan="2"></td><td></td></tr><tr><td>小計</td><td>210</td><td colspan="2">市合計</td><td>777</td></tr></table> 					地域名	地区名	回収票数	地域名	地区名	回収票数	北部地域	匝瑳地区	67	南部地域	須賀地区	64	豊和地区	49	共興地区	44	吉田地区	24	平和地区	83	飯高地区	25	野田地区	76	椿海地区	73	栄地区	58	小計	238	小計	325	中部地域	中央地区	133	無回答		4	豊栄地区	77				小計	210	市合計		777
地域名	地区名	回収票数	地域名	地区名	回収票数																																																
北部地域	匝瑳地区	67	南部地域	須賀地区	64																																																
	豊和地区	49		共興地区	44																																																
	吉田地区	24		平和地区	83																																																
	飯高地区	25		野田地区	76																																																
	椿海地区	73		栄地区	58																																																
	小計	238		小計	325																																																
	中部地域	中央地区		133	無回答		4																																														
豊栄地区		77																																																			
小計		210	市合計		777																																																

【市民アンケート調査のまとめ】

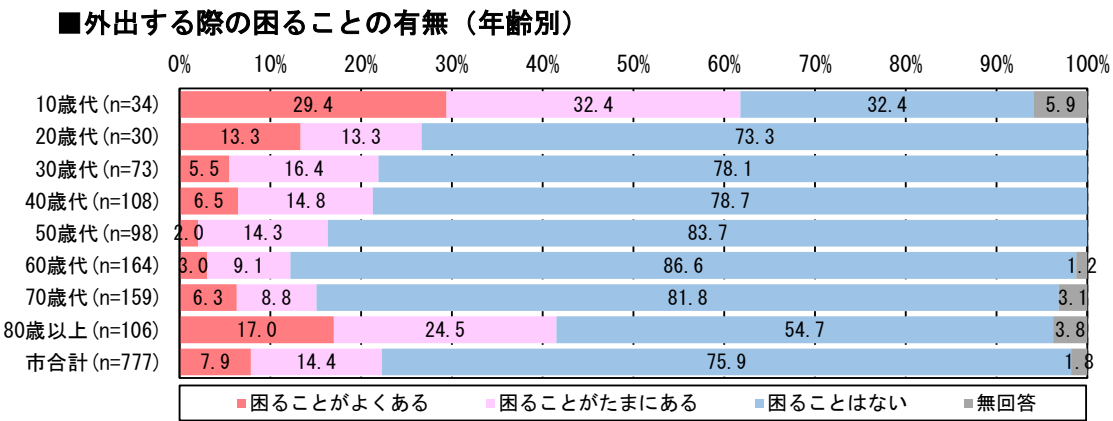
※調査対象者：15 歳以上 2,000 人、回収票数 777 票（回収率 38.9%）

（１）回答者の属性

- 回答者の年齢は 60 歳以上が 55.2%を占めており、職業は「無職（28.6%）」、「会社員・公務員（25.2%）」が多い。
- 自動車運転免許証は「ある」が 80.8%を占め、10 歳代、80 歳以上で免許証がない方の割合が高い。

（２）移動のしやすさ

- 外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は 22.3%となっており、年齢別に見ると、10 歳代と 80 歳以上でその割合が高い。
- 買い物や通院で外出する際に困り具合の割合が高く、困っている時は「家族、友人・知人などに送迎してもらおう」と回答した方が 52.6%と多い。



（３）日常の外出行動

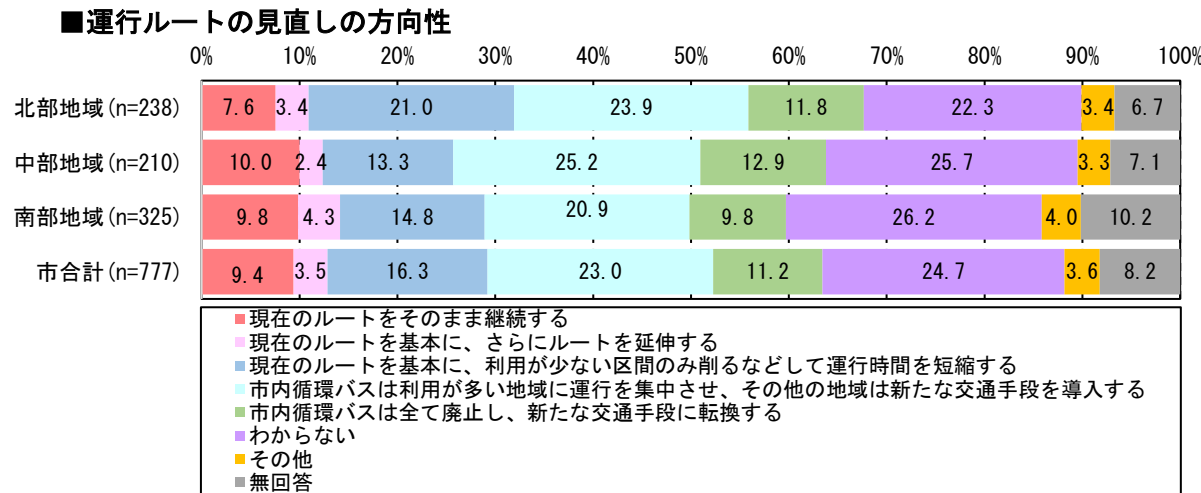
- 通勤・通学は「週に 5 日以上」が、買い物は「週に 1 ～ 2 日」が、通院と公共施設の利用は「年に数日」、「月に 2 ～ 3 日程度」と低頻度が多い。
- 利用交通手段は各目的とも「自分で車を運転」が多いが、通院で「家族などによる送迎」の割合が 17.6%と他の目的と比較して多い。

（４）公共交通機関（鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス、タクシー）の利用実態と意識・要望

- 利用頻度は、鉄道を除く路線バス（多古本線）・市内循環バス、高速バス、タクシーで利用しない方の割合が高い。
- 公共交通の利用目的は、鉄道と高速バスが「遊び・趣味・習い事など」、路線バス（多古本線）・市内循環バスとタクシーが「通院」や「遊び・趣味・習い事など」が多い。
- 利用しない理由は、鉄道、路線バス（多古本線）・市内循環バス、タクシーで「自動車の方が便利だから」が最も多い。高速バスは「高速バスを利用する用事が特にないから」が 69.1%と多い。
- 鉄道の運行サービス満足度（利用者）は「運行本数・運行時間帯」が、路線バス（多古本線）・市内循環バスは「運行本数」と「運行時間帯」が、高速バスは「運行本数・運行時間帯」が、タクシーは「運賃」で不満率が高い。

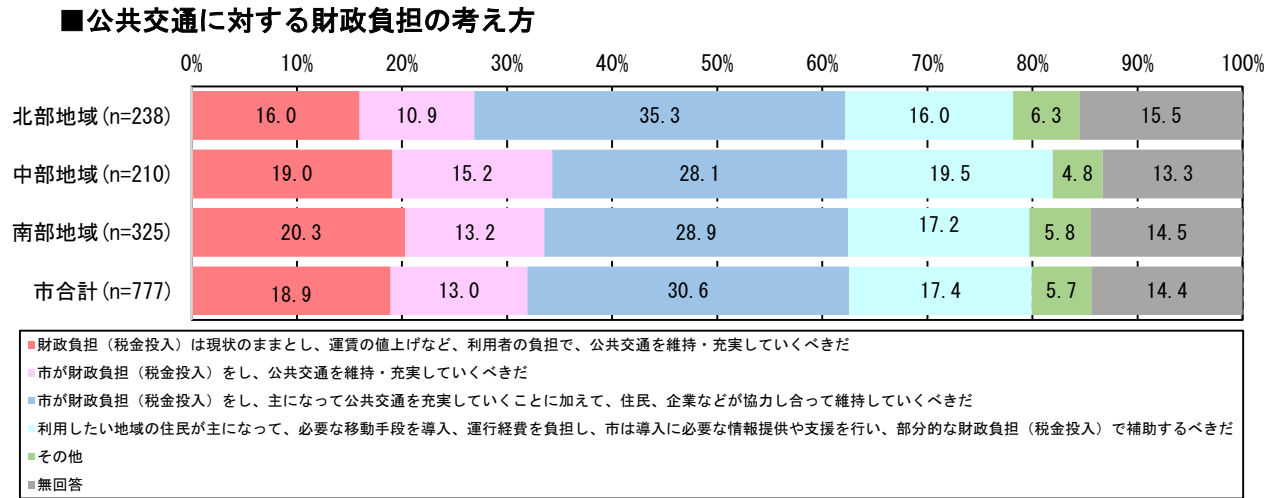
（５）市内循環バスの今後のあり方

- 運行ルートの見直しの方向性は、「わからない」を除くと、「市内循環バスは利用が多い地域に運行を集中させ、その他の地域は新たな交通手段を導入する（23.0%）」、「現在のルートを基本に、利用が少ない区間のみ削るなどして運行時間を短縮する（16.3%）」、「市内循環バスは全て廃止し、新たな移動手段に転換する（11.2%）」の順で多い。
- 仮にデマンド型交通を運行した場合の利用意向として、「利用する」と回答した方は 18.9%であり、中部地域、北部地域で市平均より若干高い。地区別にみると、飯高地区、吉田地区、豊和地区、中央地区、豊栄地区で 2 割を超えている。



（６）公共交通の今後のあり方

- 公共交通に対する財政負担の考え方は、「市が財政負担（税金投入）をし、主になって公共交通を充実していくことに加えて、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が 30.6%と最も多い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（47.9%）」、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（31.1%）」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行（23.9%）」の順で多い。



(1) 回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が 57.7%と男性よりも多く、年齢は 60 歳以上が 55.2%を占めている。

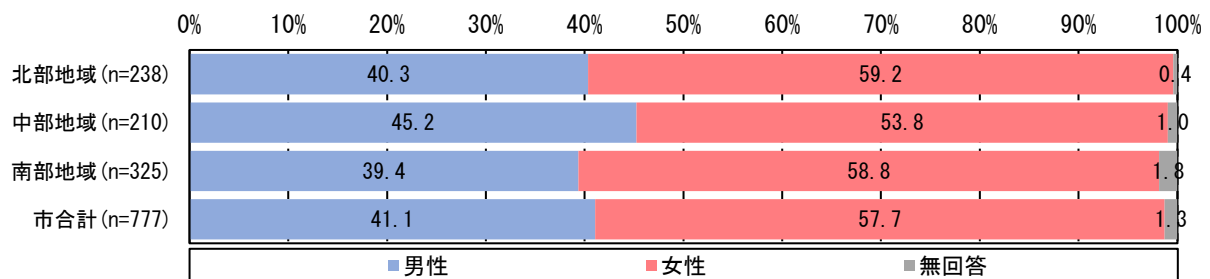
職種は「無職 (28.6%)」、「会社員・公務員 (25.2%)」が多い。

自動車運転免許証有無は、「ある」が 80.8%、「ない」が 16.1%、「運転免許証返納済」が 2.4%となっており、年齢別に見ると、10 歳代や 80 歳以上で「ない」又は「運転免許証返納済」の割合が高い。

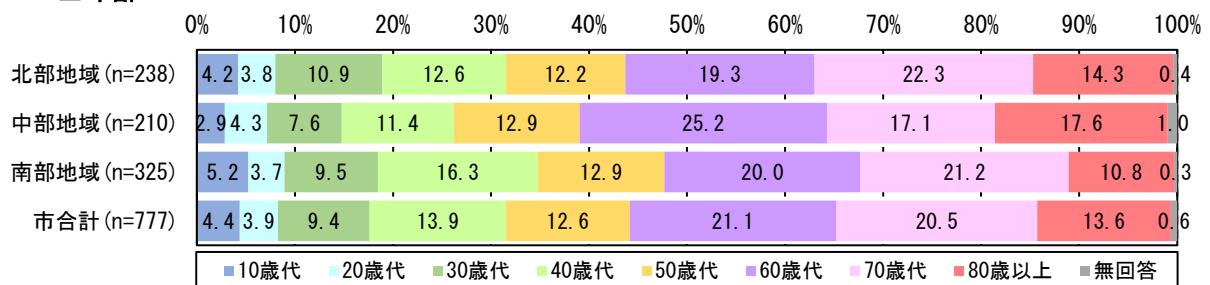
運転免許証返納意向は、「今は返納するつもりはないが、将来は返納してもよい」が 58.4%と最も多く、「すぐにでも返納したい (0.5%)」、「返納してもよい (1.8%)」と回答した方は 2.3%を占めている。

自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が 66.0%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が 15.7%、「持っていない」方が 10.8%を占めている。

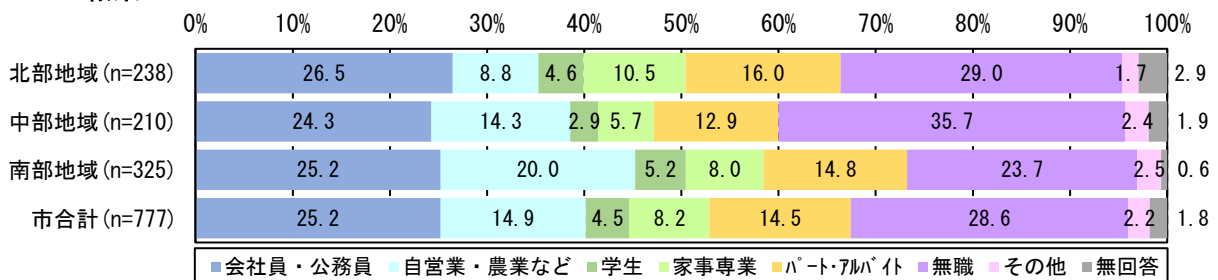
■性別



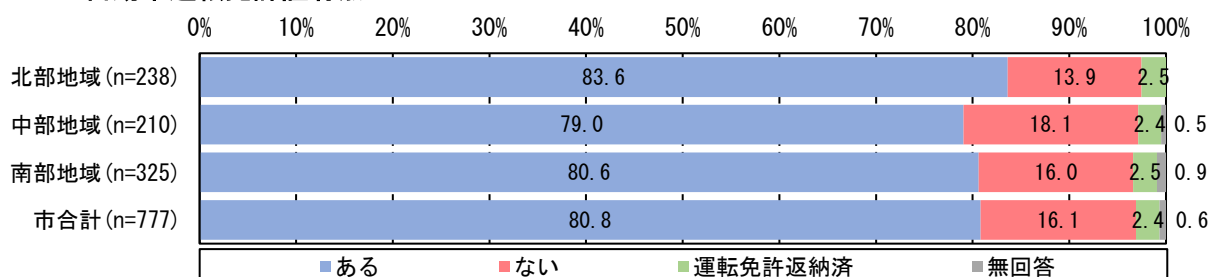
■年齢



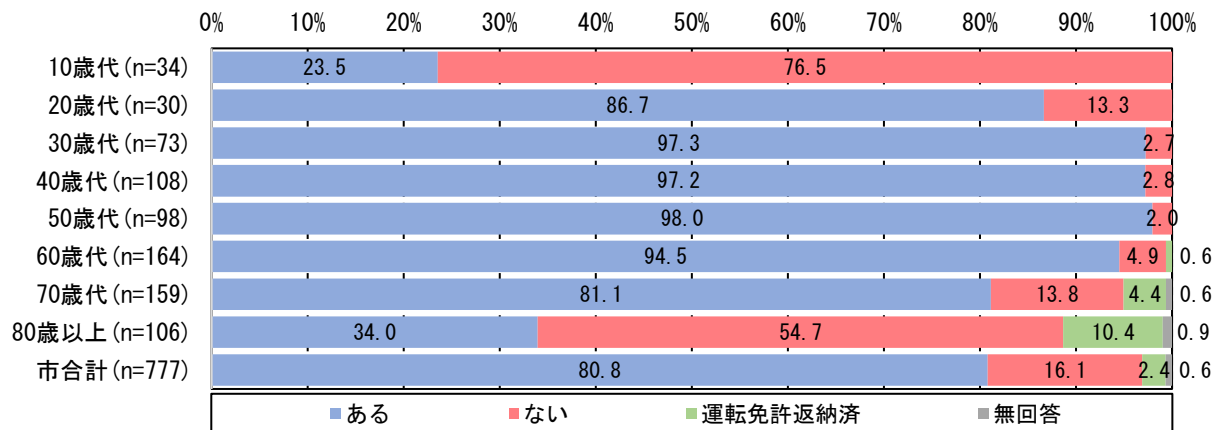
■職業



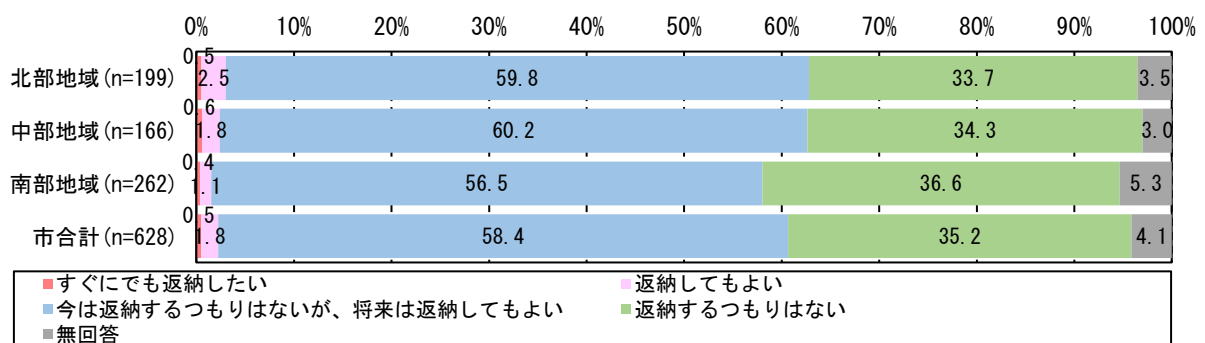
■自動車運転免許証有無



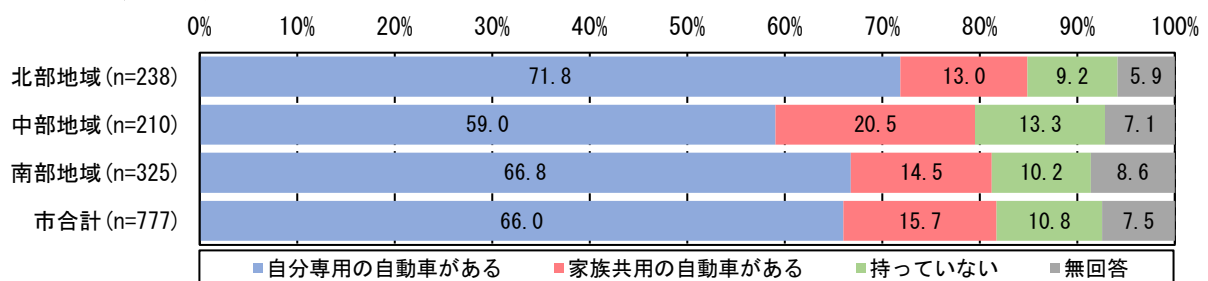
(年齢別)



■運転免許証返納意向



■自動車の所有状況



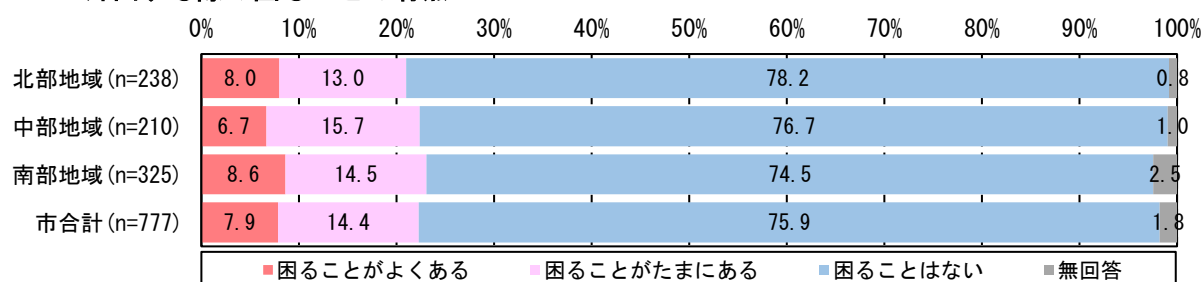
(2) 日常の移動のしやすさ

① 困り具合

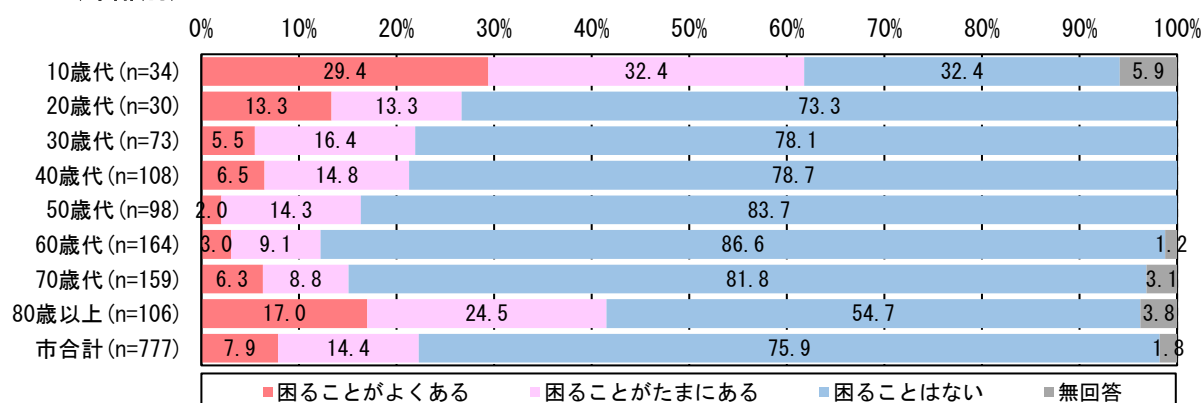
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は22.3%となっている。

年齢別や職業別に見ると、10歳代の学生と80歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方が困り具合の割合が高い。

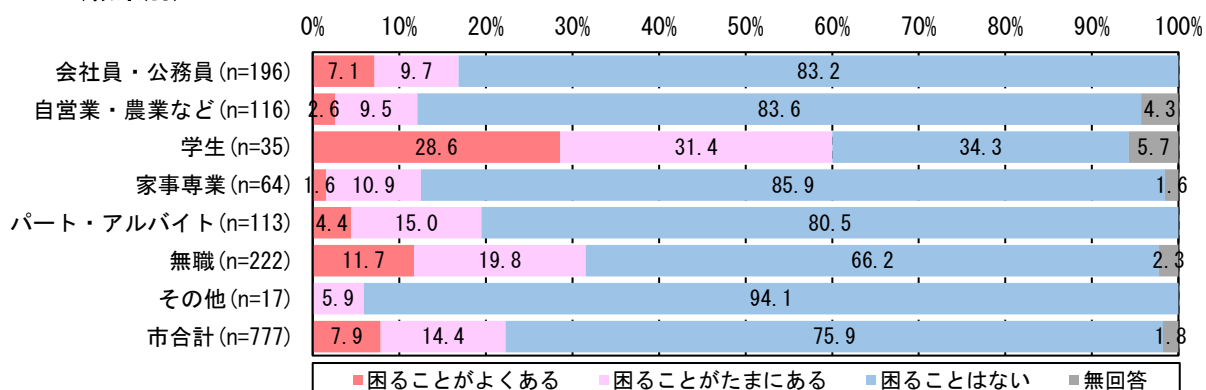
■ 外出する際の困ることの有無



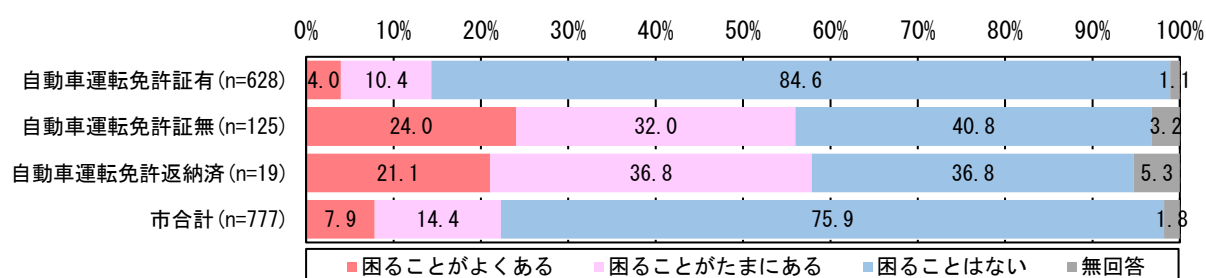
(年齢別)



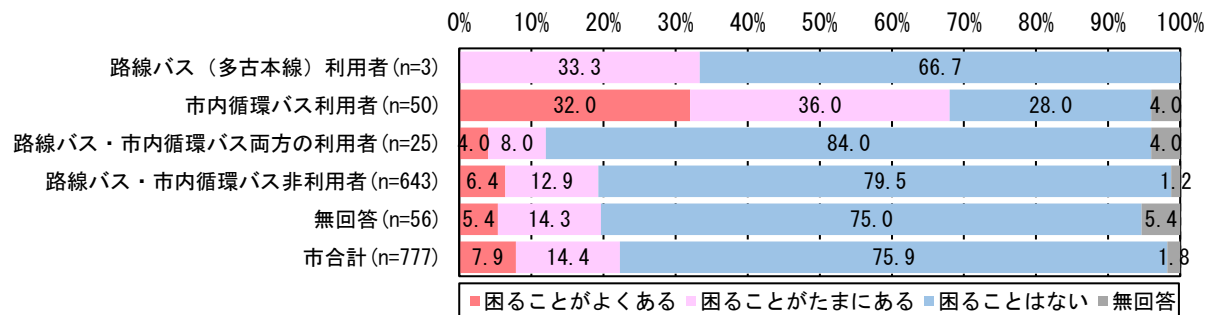
(職業別)



(自動車運転免許証有無別)



(路線バス（多古本線）・市内循環バス利用有無別)

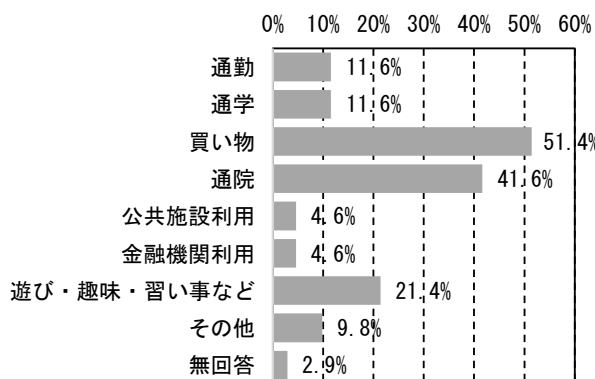


②困っている時の状況

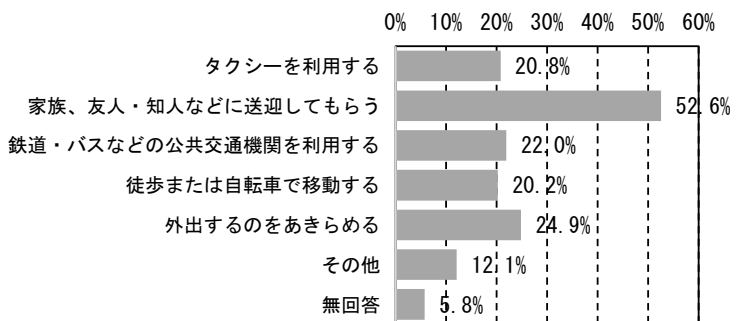
困っている時の目的は、「買い物（51.4%）」「通院（41.6%）」及び「遊び・趣味・習い事など（21.4%）」の順が多い。

困っている時の対応は、「家族・友人・知人などに送迎してもらう」が52.6%と最も多く、次いで「外出するのをあきらめる」、「鉄道・バスなどの公共交通機関を利用する」、「タクシーを利用する」、「徒歩または自転車で移動する」がそれぞれ2割を占めている。

■困っている時の目的（n=173）



■困っている時の対応（n=173）



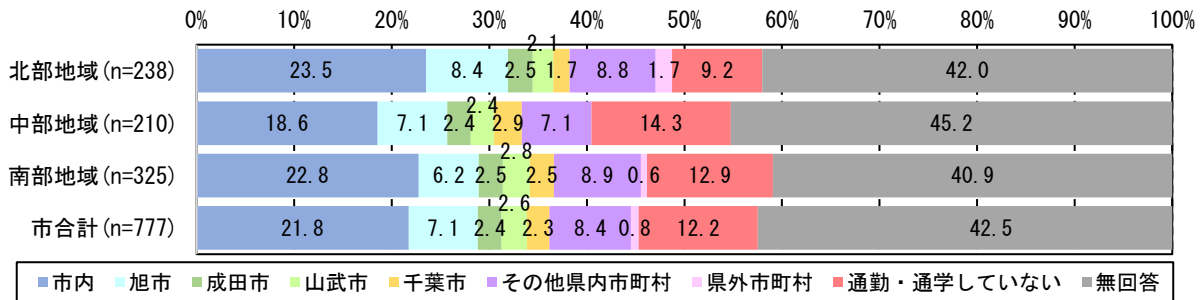
(3) 日常の外出行動

①通勤・通学

通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が21.8%と最も多く、代表交通手段としては「自分で車を運転（73.3%）」となっている。

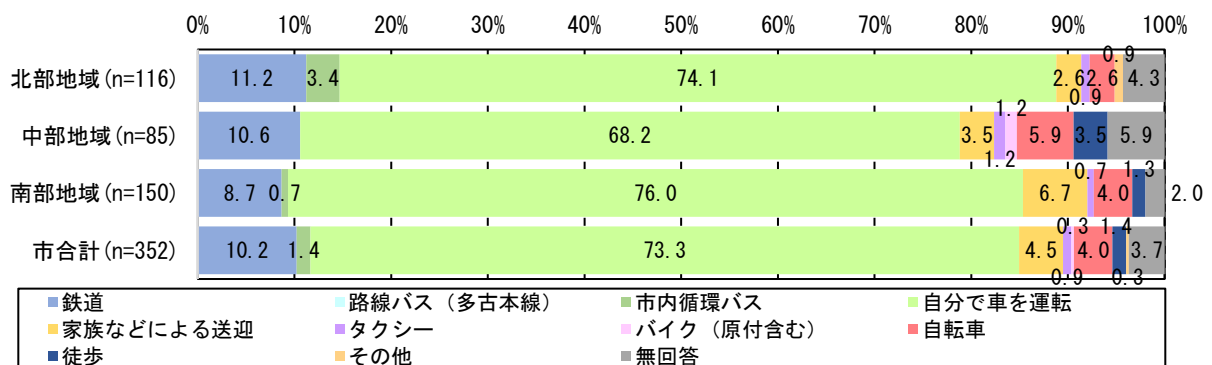
鉄道利用の方の端末交通手段は、「家族などによる送迎（33.3%）」が最も多く、「市内循環バス」は11.1%となっている。

■通勤・通学時の主な行き先

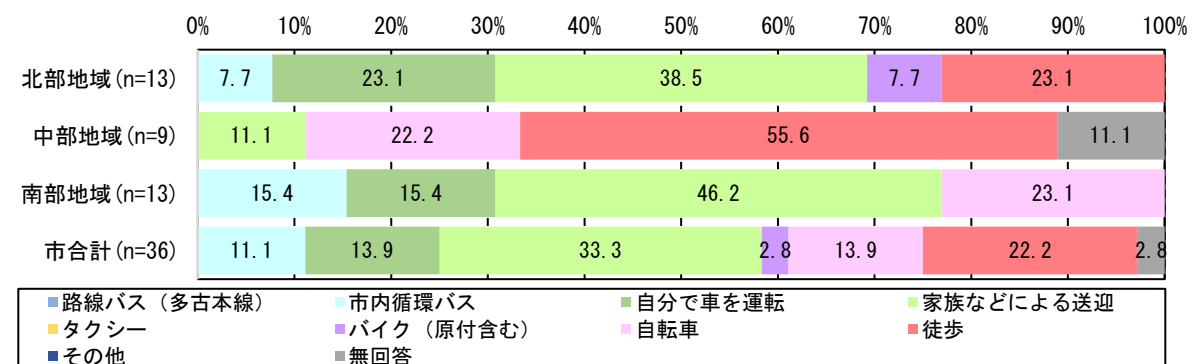


■通勤・通学時の利用交通手段

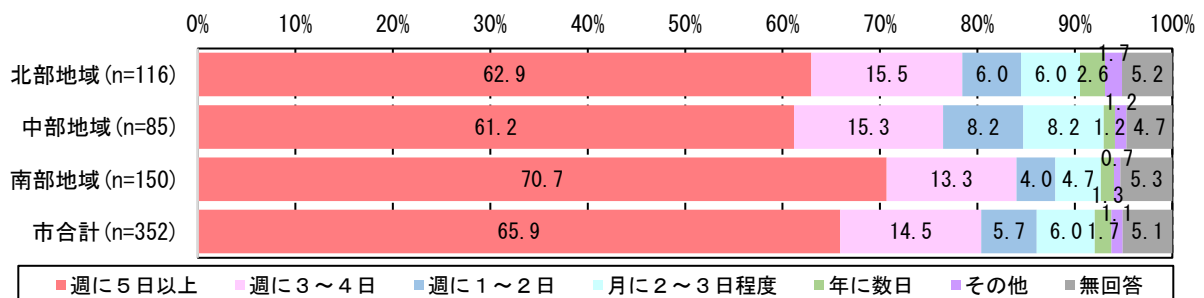
・代表交通手段



・駅端末交通手段



■通勤・通学の頻度

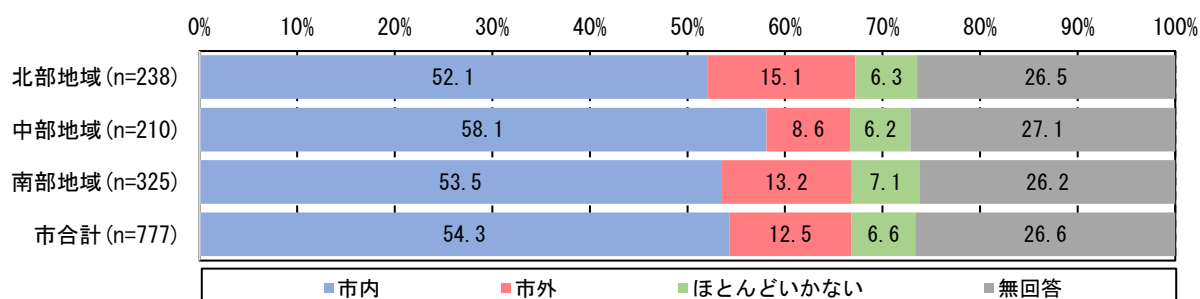


②買い物（食料品・日用品など）

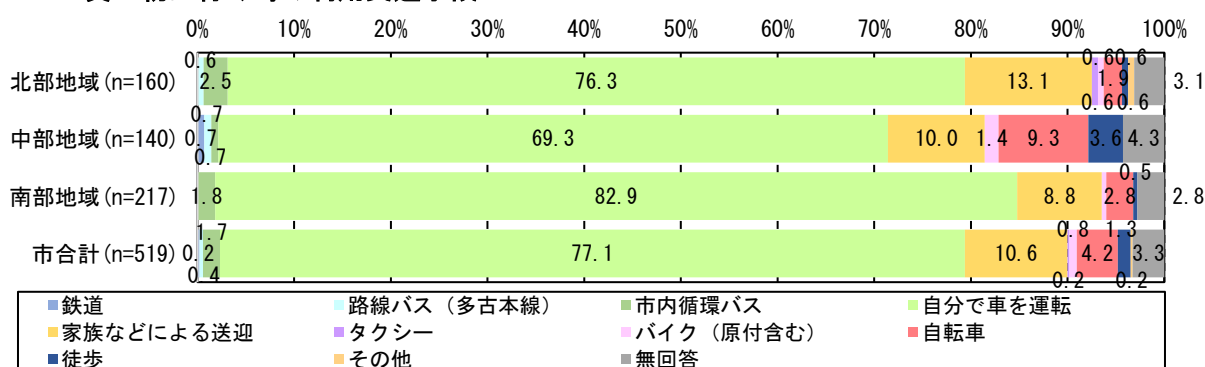
買い物先は「市内（54.3%）」が最も多く、「市外」は北部地域や南部地域で市合計を上回っており、利用交通手段は、「自分で車を運転」が77.1%と多い。

買い物に行く頻度は「週に1～2日（42.0%）」、「週に3～4日（26.6%）」が多い。

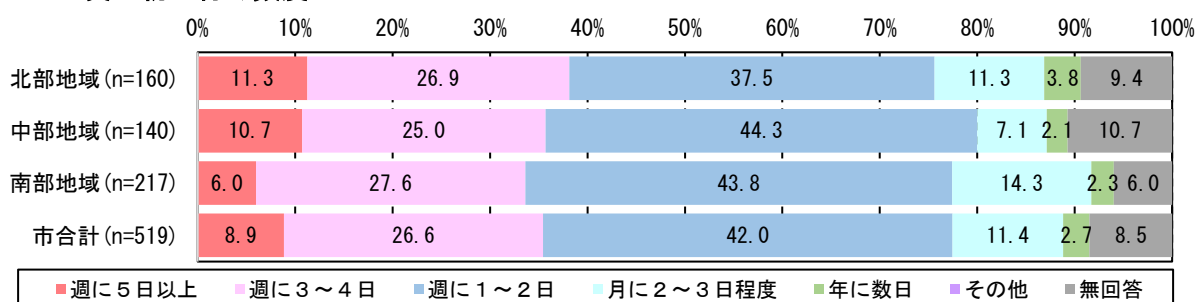
■買い物時の主な行き先



■買い物に行く時の利用交通手段



■買い物に行く頻度



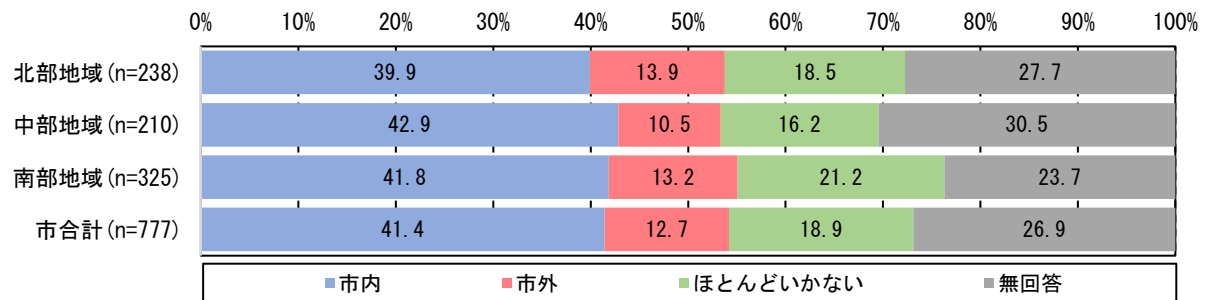
③通院

通院時の主な行き先は、「市内」が41.4%、「市外」が12.7%となっている。

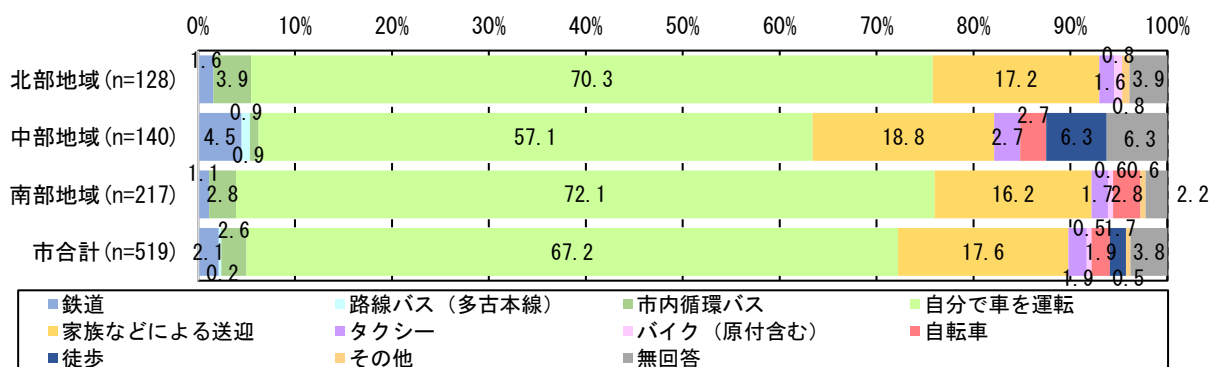
利用交通手段は、「自分で車を運転（67.2%）」、「家族などによる送迎（17.6%）」が多く、「市内循環バス」が2.6%、「路線バス（多古本線）」が0.2%となっている。

病院に行く頻度は「年に数日（27.3%）」、「月に2～3日程度（23.0%）」が多い。

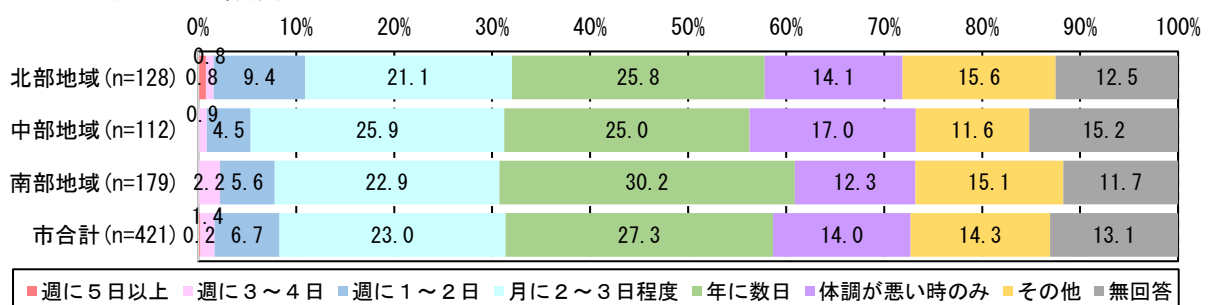
■通院時の主な行き先



■通院時の利用交通手段



■病院に行く頻度



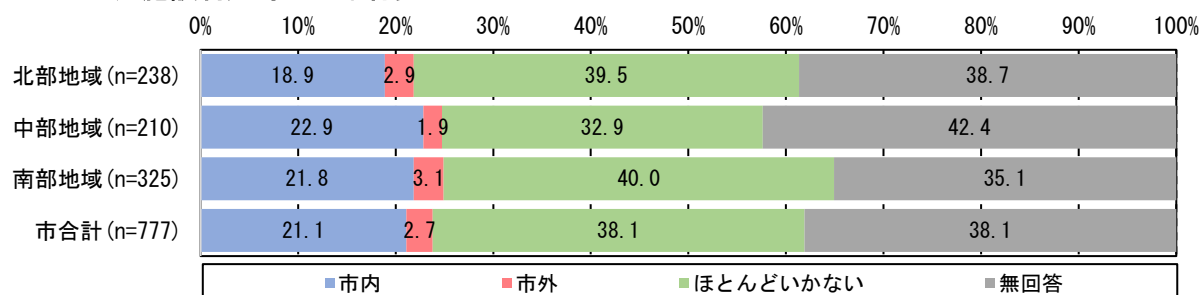
④公共施設の利用

公共施設利用時の主な行き先は「市内」が21.1%、「市外」が2.7%となっている。

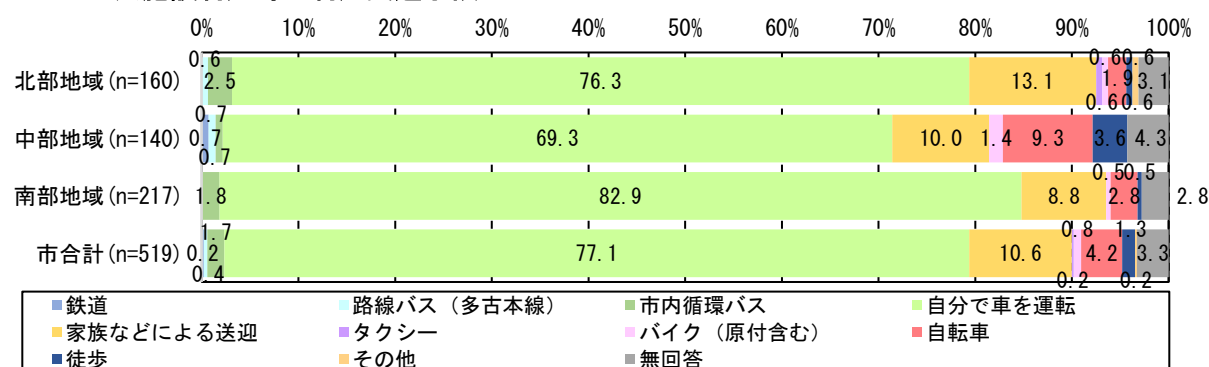
利用交通手段は、「自分で車を運転（77.1%）」、「家族などによる送迎（10.6%）」が多く、「市内循環バス」が1.7%、「路線バス（多古本線）」が0.4%となっている。

公共施設を利用する頻度は「年に数日（35.7%）」、「月に2～3日程度（30.3%）」が多い。

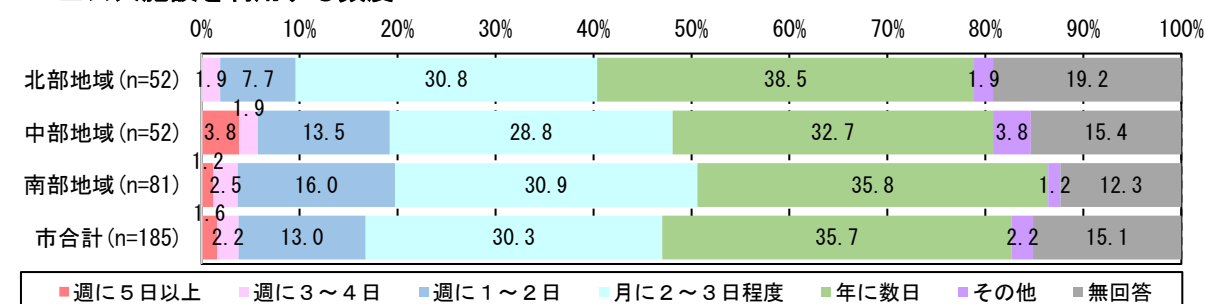
■公共施設利用時の主な行き先



■公共施設利用時の利用交通手段



■公共施設を利用する頻度



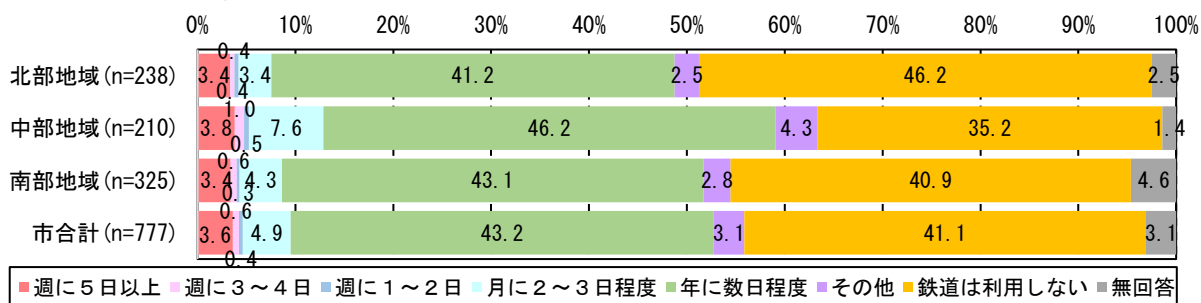
（４）鉄道（JR 総武本線）の利用実態と意識・要望

鉄道の利用頻度は、55.8%の方が利用しており、「年に数日程度（43.2%）」と低頻度の利用割合が多く、その利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（59.7%）」、「買い物（25.6%）」が多い。

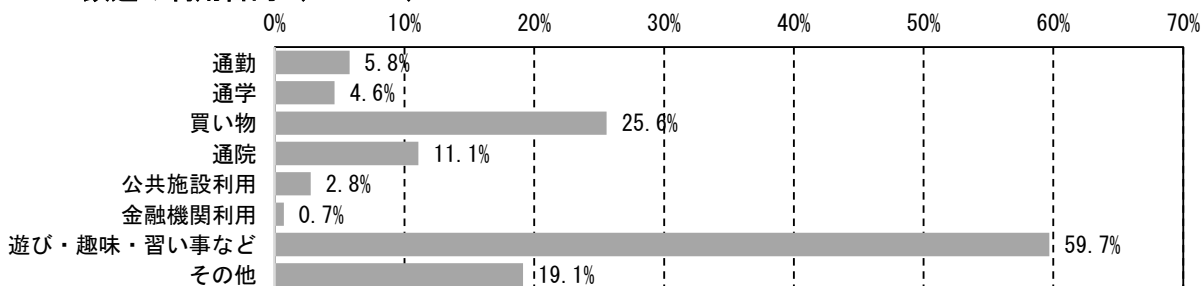
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから（71.2%）」が多い。

運行サービスに対する満足度は、鉄道利用者に着目すると、「時刻表・路線図などの運行情報案内」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行本数・運行時間帯」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

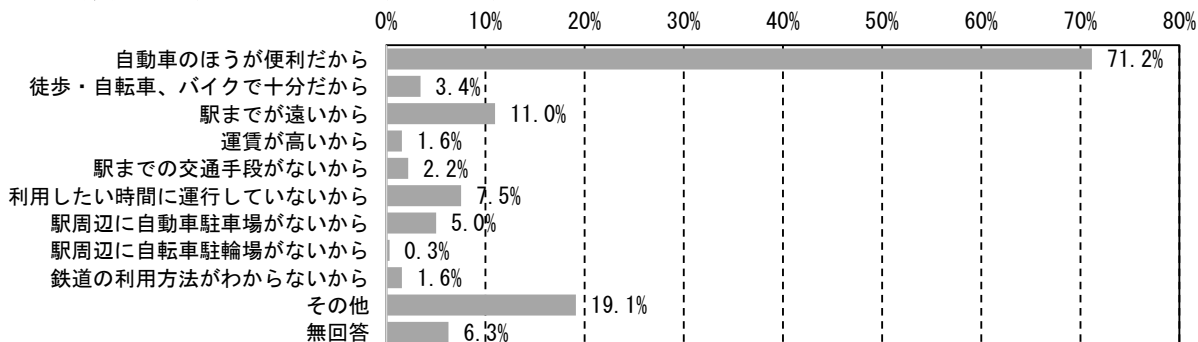
■鉄道の利用頻度



■鉄道の利用目的（n=434）

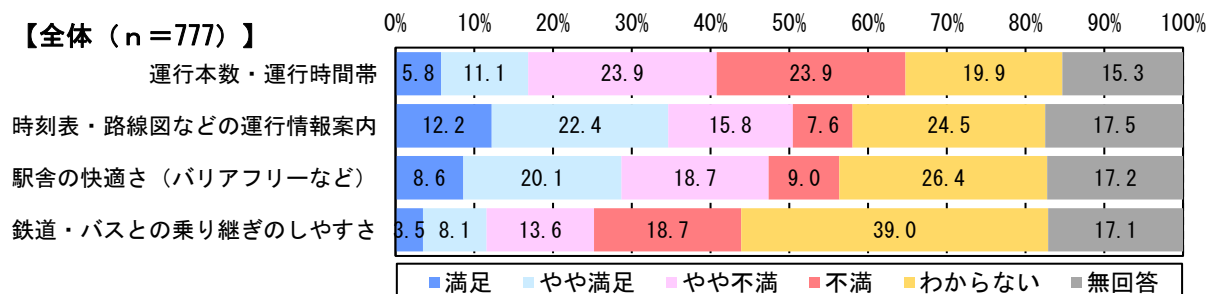


■鉄道を利用しない理由（n=319）

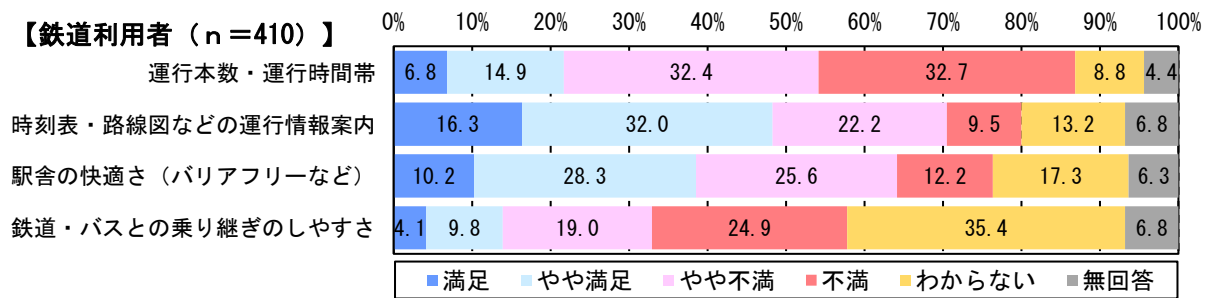


■鉄道の運行サービスに対する満足度

【全体（n=777）】

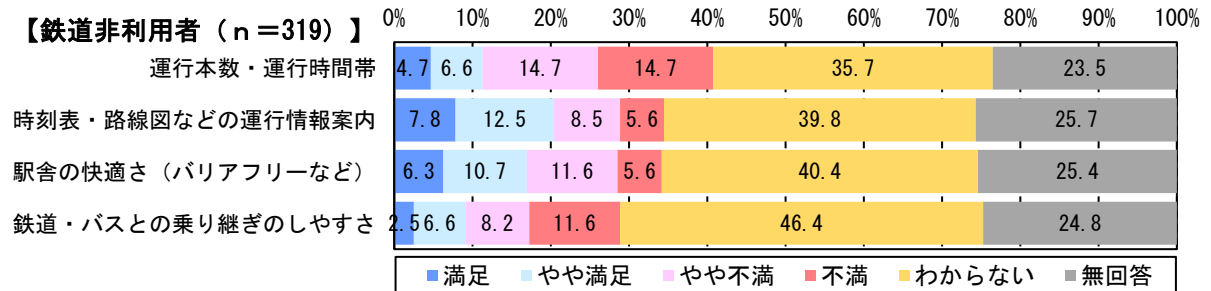


【鉄道利用者（n=410）】



※利用頻度で「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日程度」「年に数日程度」回答者

【鉄道非利用者（n=319）】



（5）路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用実態と意識・要望

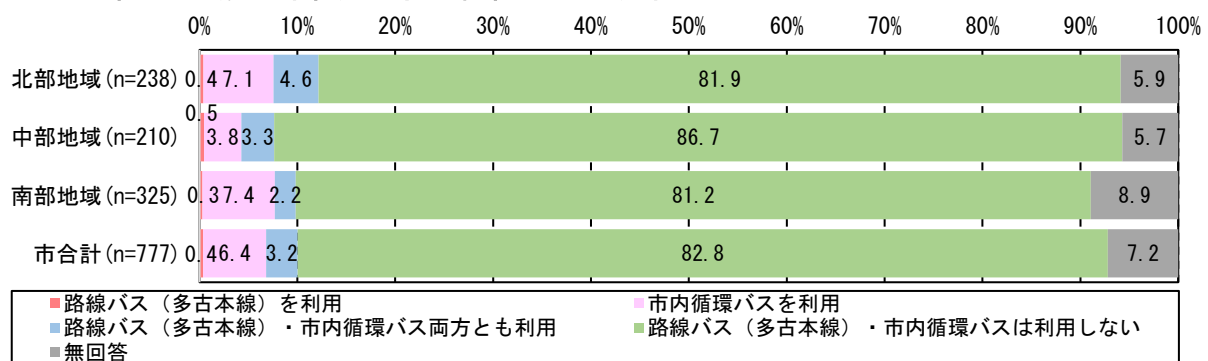
路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用有無は、路線バス（多古本線）又は市内循環バスを利用している方が1割となっており、利用頻度は「年に数日程度」が35.9%と多い。

利用目的は、「通院（32.1%）」、「遊び・趣味・習い事など（20.5%）」、「買い物（17.9%）」の順で多い。

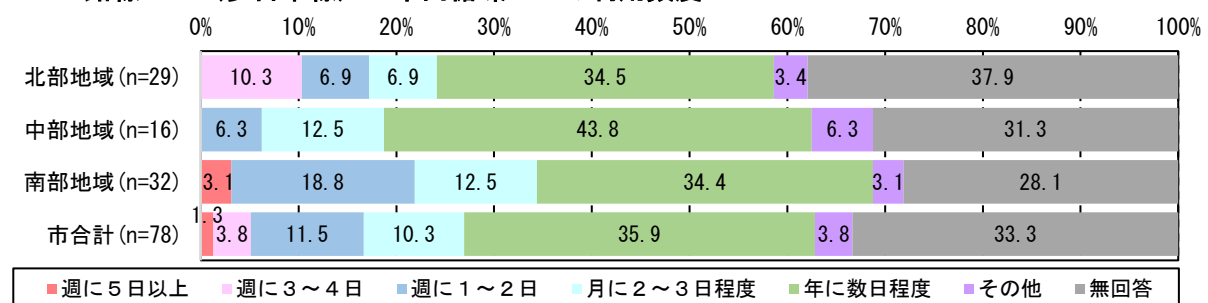
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が78.4%と最も多いが、「時刻表やルートがわからないから（22.4%）」、「利用したい時間に運行していないから（14.6%）」といった理由で利用していない方もいる。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いものの、「運行本数」、「運行時間帯」で不満度が多い。

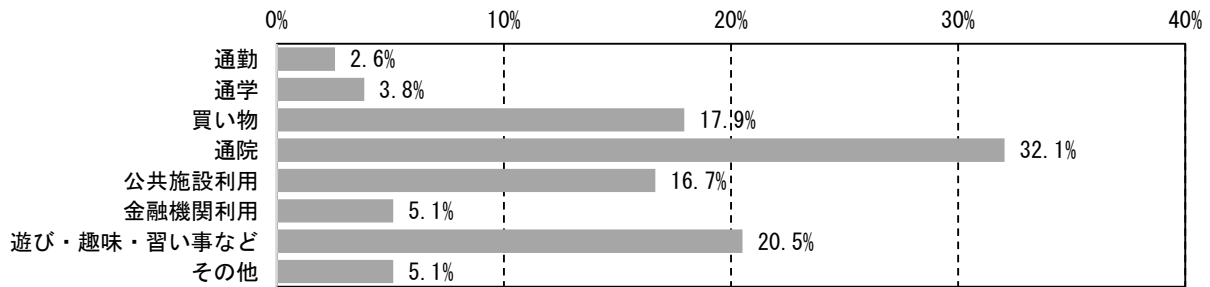
■路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用有無



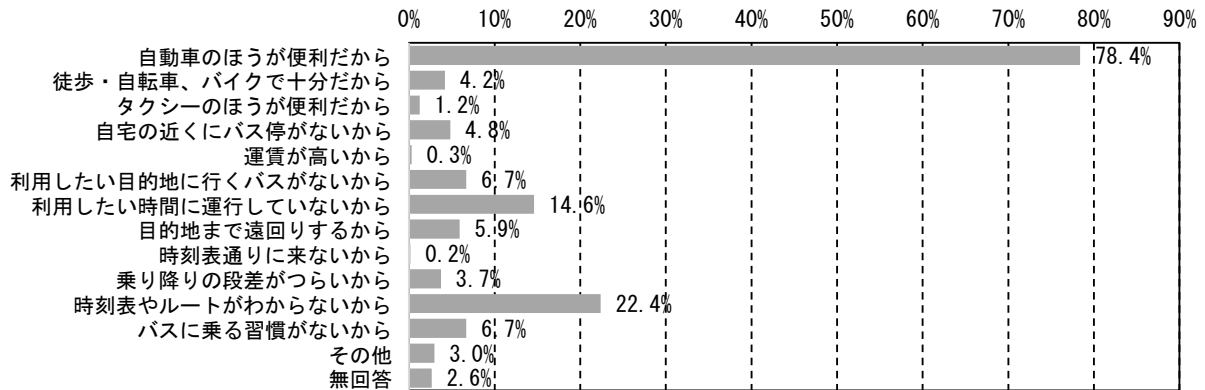
■路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用頻度



■路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用目的（n=78）

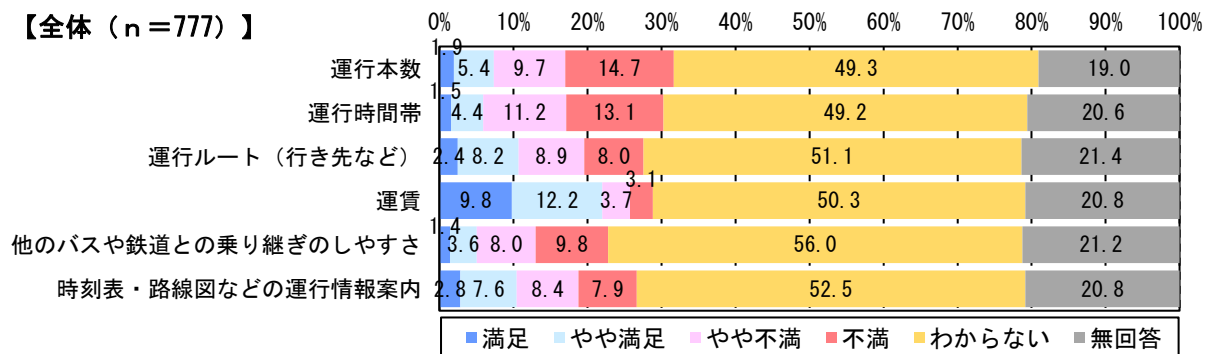


■路線バス（多古本線）・市内循環バスを利用しない理由（n=643）

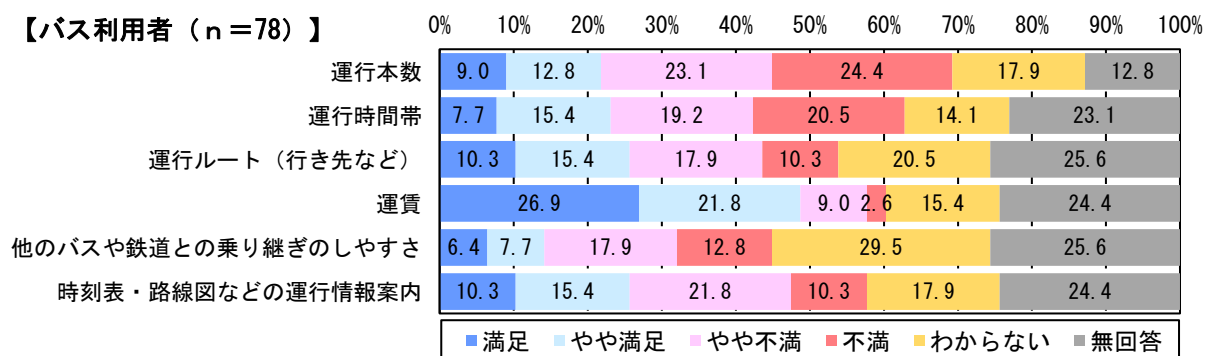


■路線バス（多古本線）・市内循環バスの運行サービスに対する満足度

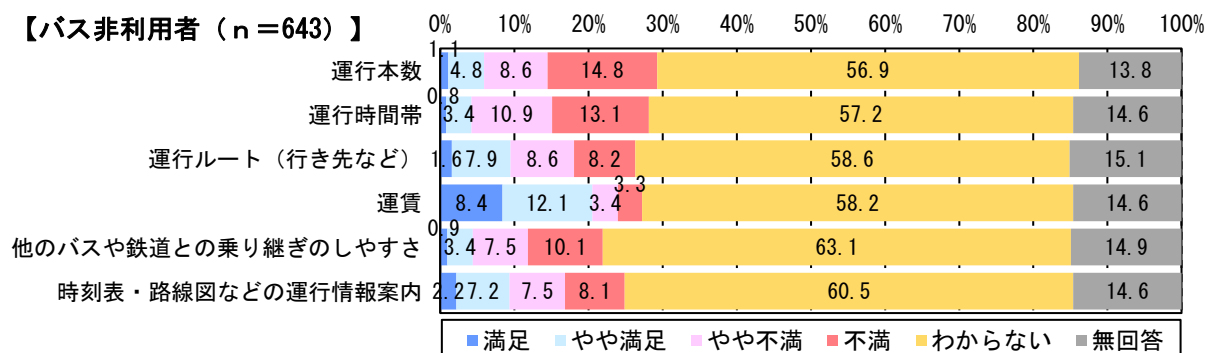
【全体（n=777）】



【バス利用者（n=78）】



【バス非利用者（n=643）】



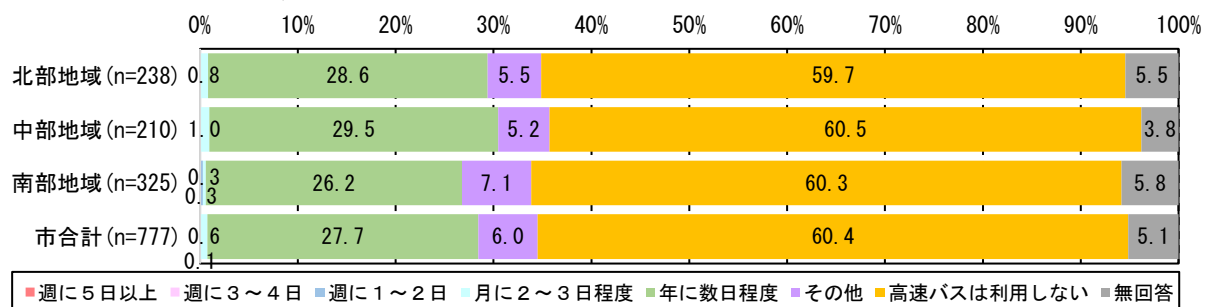
（６）高速バス（八日市場駅・匝瑳市役所～東京線）の利用実態と意識・要望

高速バスの利用頻度は、34.4%の方が利用しており、「年に数日程度」が27.7%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など」、「買い物」が多い。

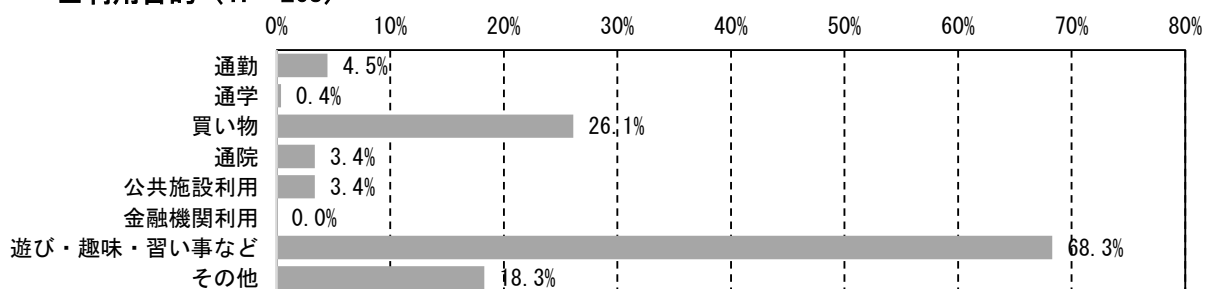
高速バスを利用しない理由は、「高速バスを利用する用事が特にないから」が69.1%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから（35.0%）」、「鉄道のほうが便利だから（15.8%）」となっている。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、「運行ルート（行き先など）」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多く、「運行本数・運行時間帯」で不満度が43.4%と多い。

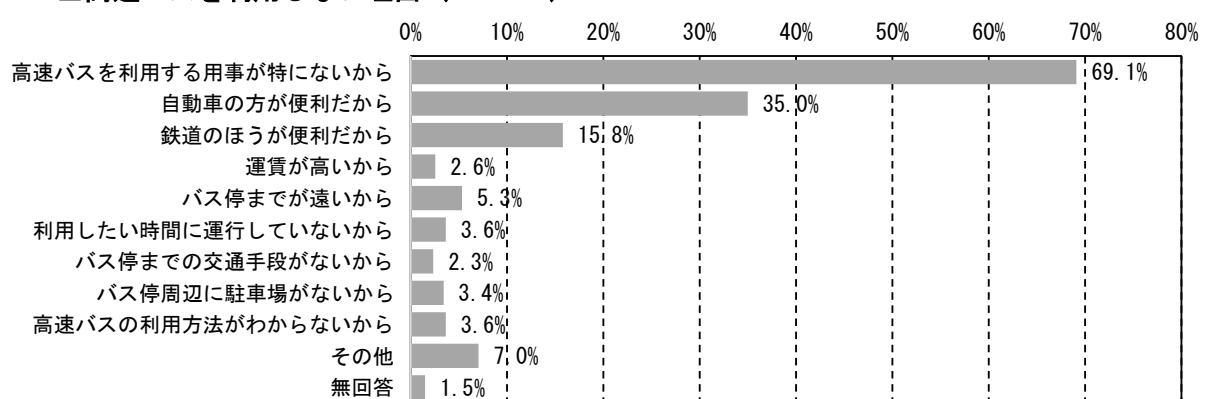
■高速バスの利用頻度



■利用目的（n=268）

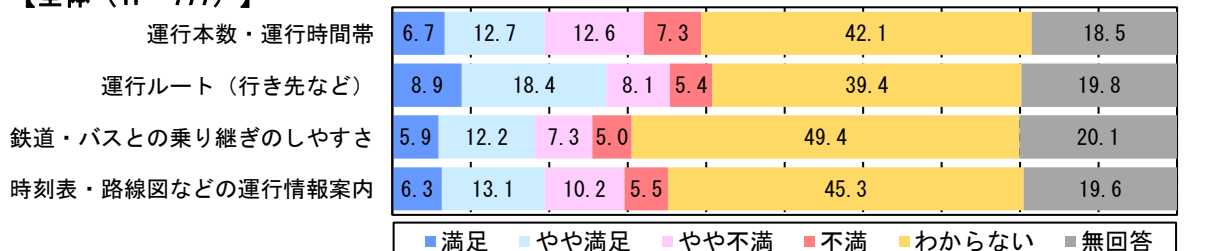


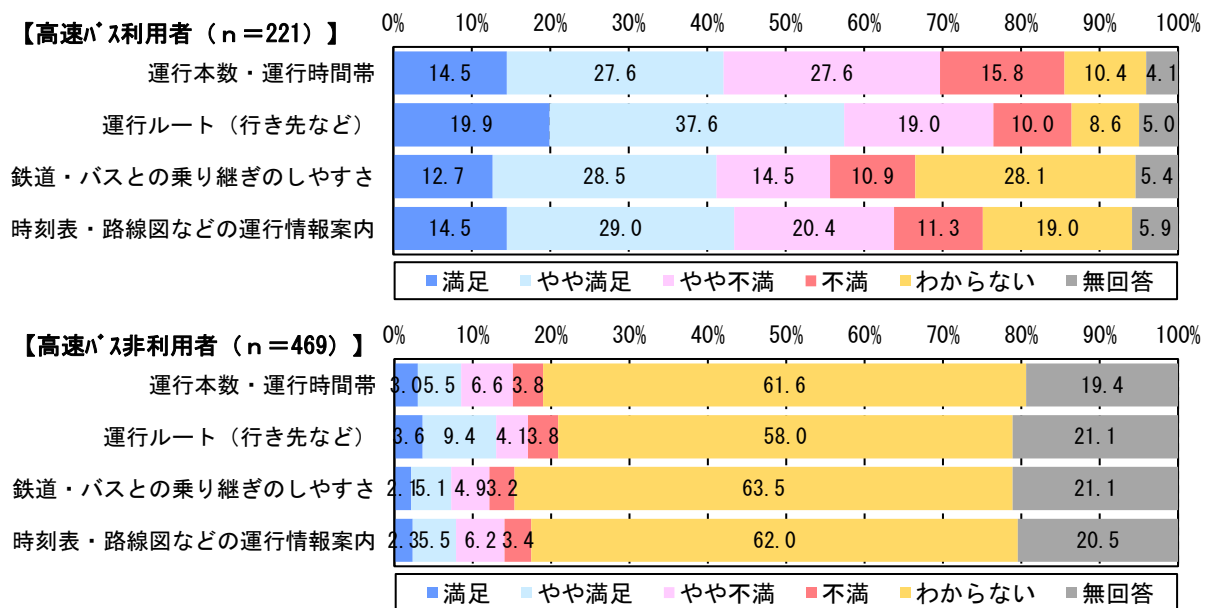
■高速バスを利用しない理由（n=469）



■運行サービスに対する満足度

【全体（n=777）】



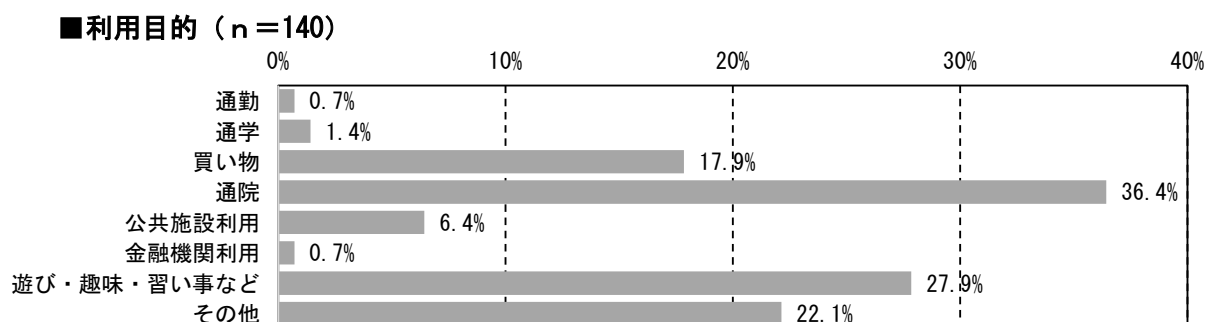
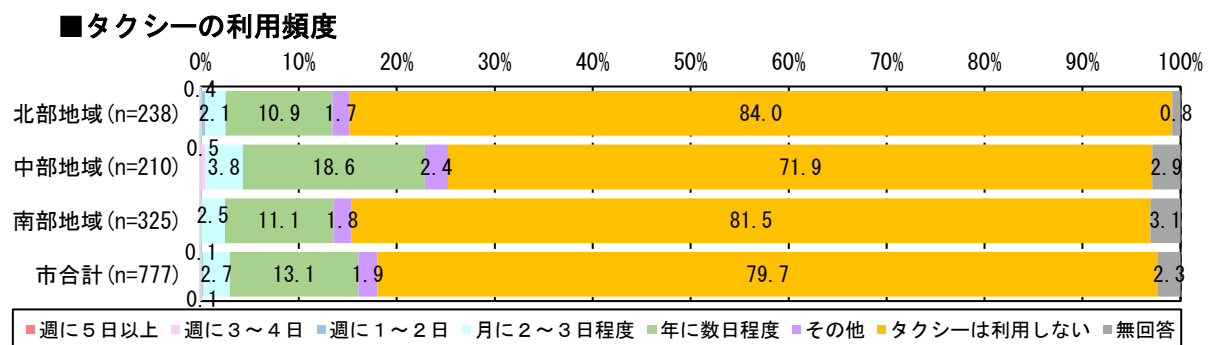


（7）タクシーの利用実態と意識・要望

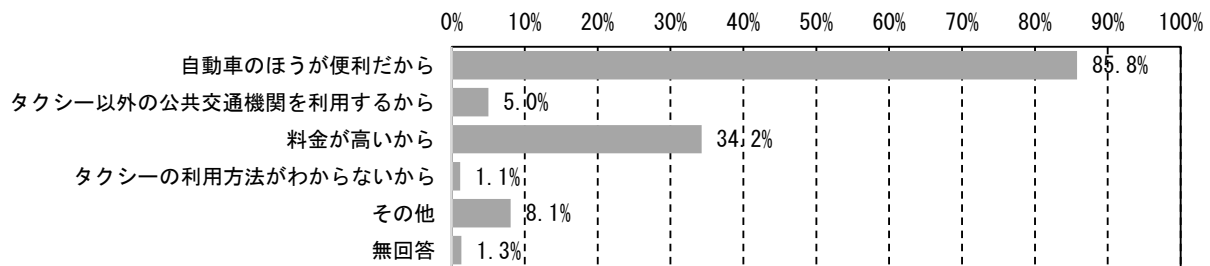
タクシーの利用頻度は、17.9%の方が利用しており、「年に数日程度」が13.1%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「通院」、「遊び・趣味・習い事など」が多い。

タクシーを利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が85.8%と最も多い。

サービスに対する満足度（利用者）は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」、「利用のしやすさ（電話での呼び出しなど）」で「満足」と「やや満足」の合計が多いものの、「運賃」、「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で不満度が多い。

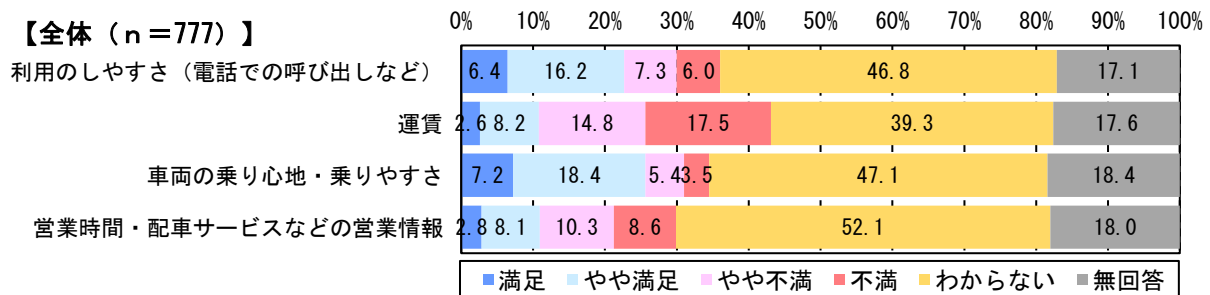


■タクシーを利用しない理由（n=619）

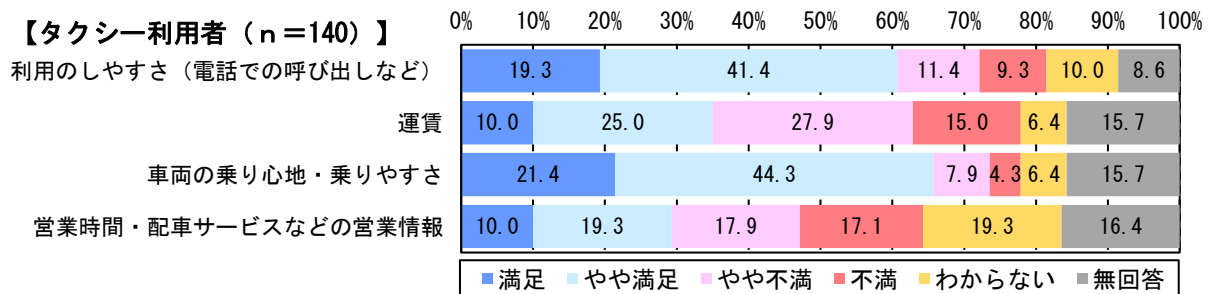


■運行サービスに対する満足度

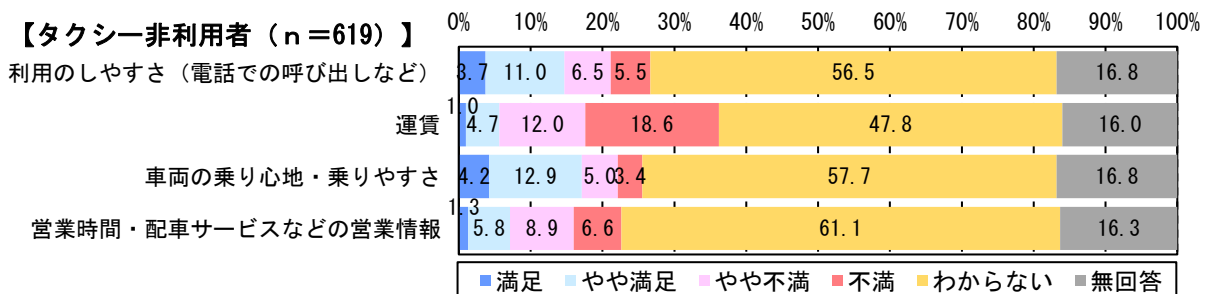
【全体（n=777）】



【タクシー利用者（n=140）】



【タクシー非利用者（n=619）】



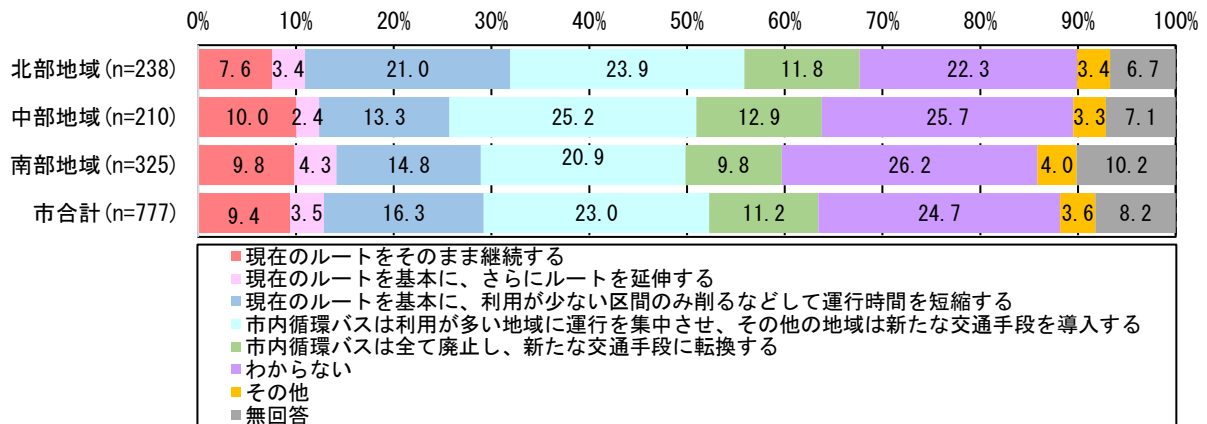
（8）市内循環バスの今後のあり方

運行ルートの見直しの方向性は「わからない」を除くと、「市内循環バスは利用が多い地域に運行を集中させ、その他の地域は新たな交通手段を導入する（23.0%）」、「現在のルートを基本に、利用が少ない区間のみ削るなどして運行時間を短縮する（16.3%）」、「市内循環バスは全て廃止し、新たな交通手段に転換する（11.2%）」の順が多い。

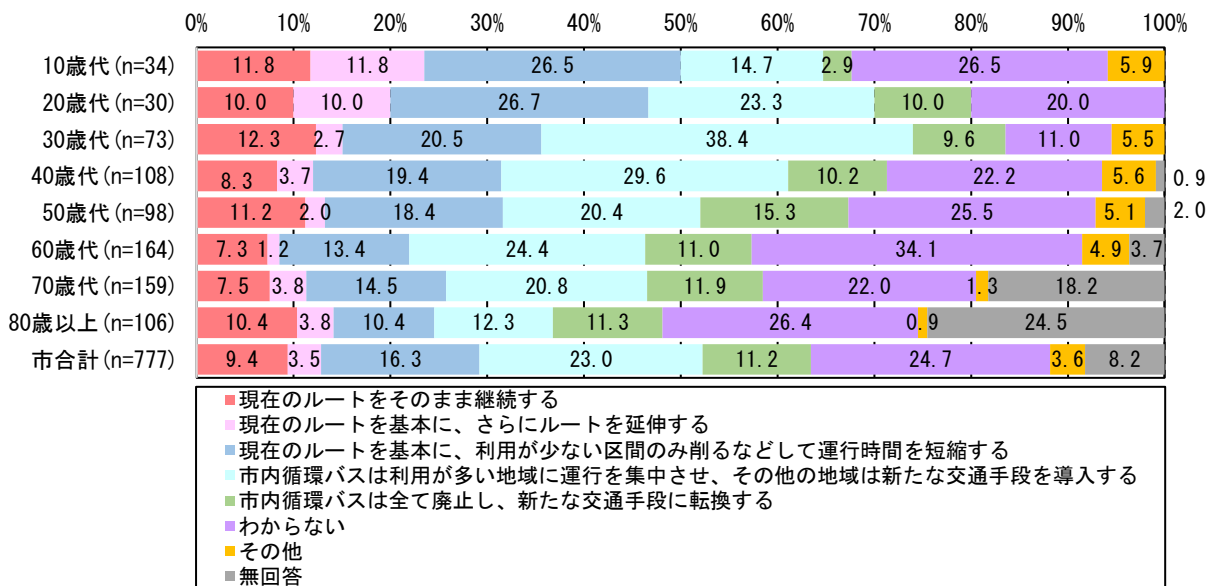
年齢別に見ると、「市内循環バスは利用が多い地域に運行を集中させ、その他の地域は新たな交通手段を導入する」と回答したのは30歳代や40歳代が高く、10歳代や80歳以上で低い。80歳以上は他の年齢と比較して「わからない」、「無回答」の割合が高い。

路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用有無別に見ると、市内循環バス利用者は「現在のルートをそのまま継続する」、「現在のルートを基本に、利用が少ない区間のみ削るなどして運行時間を短縮する」の割合が高い。

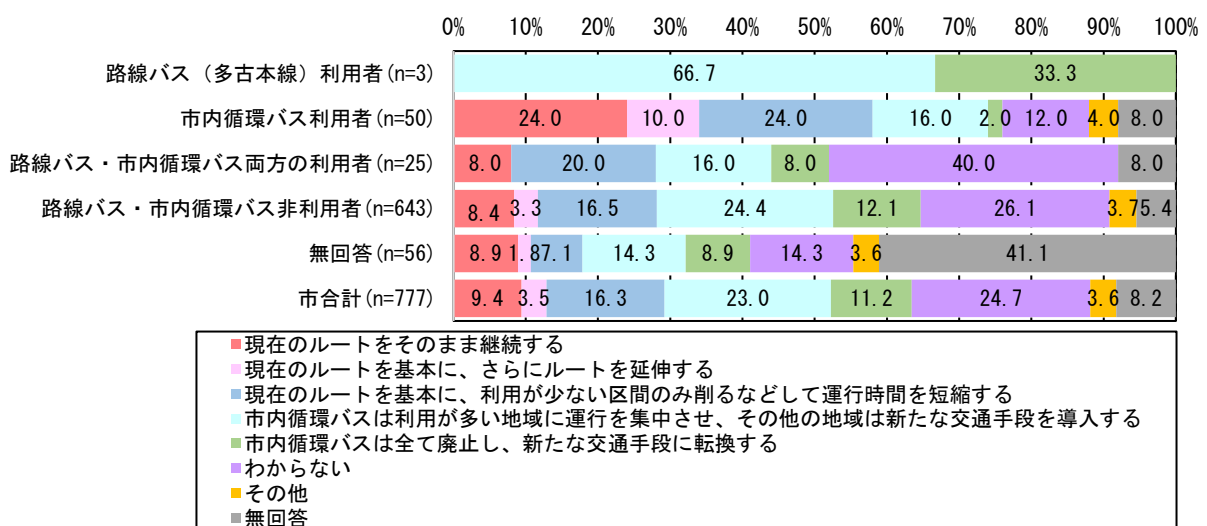
■運行ルートの見直しの方向性



(年齢別)



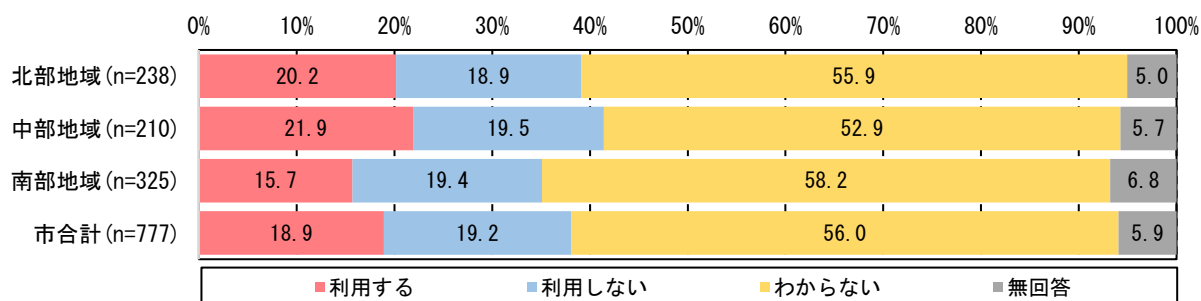
(路線バス（多古本線）・市内循環バスの利用有無別)



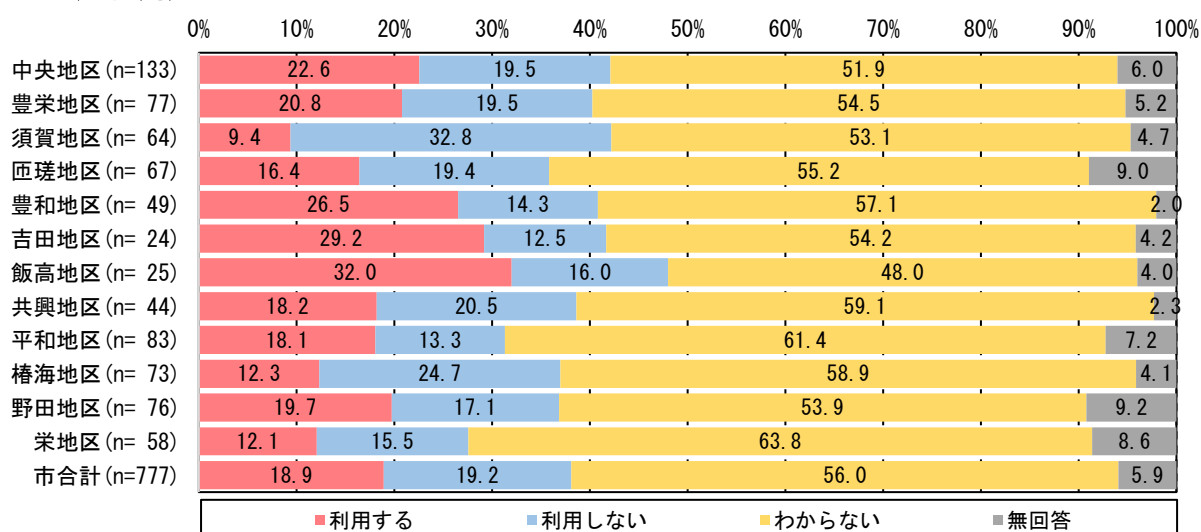
仮にデマンド型交通を運行した場合の利用意向として、「利用する」と回答した方は18.9%であり、中部地域、北部地域で市平均より若干高い。地区別にみると、飯高地区、吉田地区、豊和地区、中央地区、豊栄地区で2割を超えている。

デマンド型交通を運行した場合の運賃可能額は、「500円以内」との意見が最も多い。

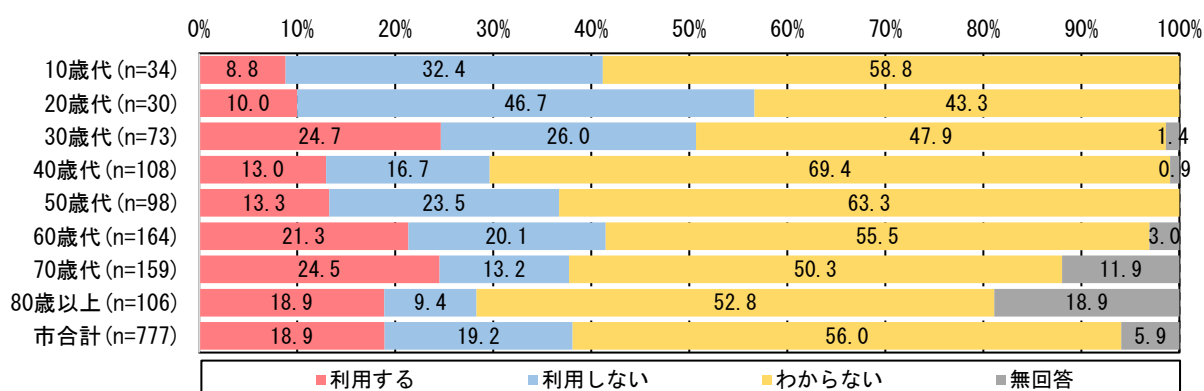
■デマンド型交通を運行した場合の利用意向



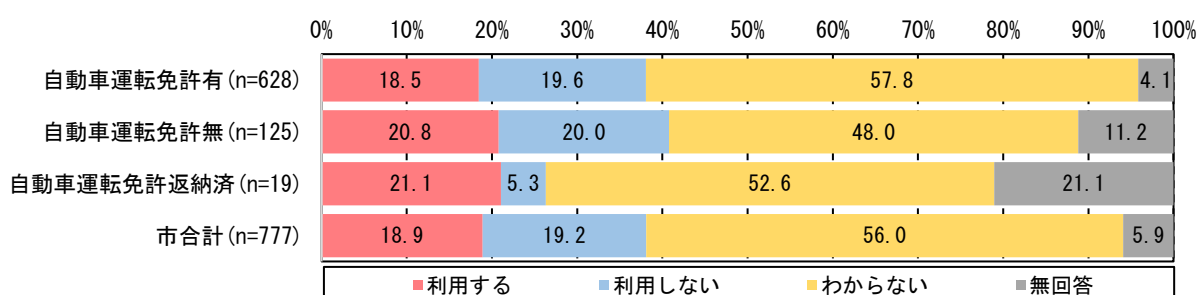
(地区別)



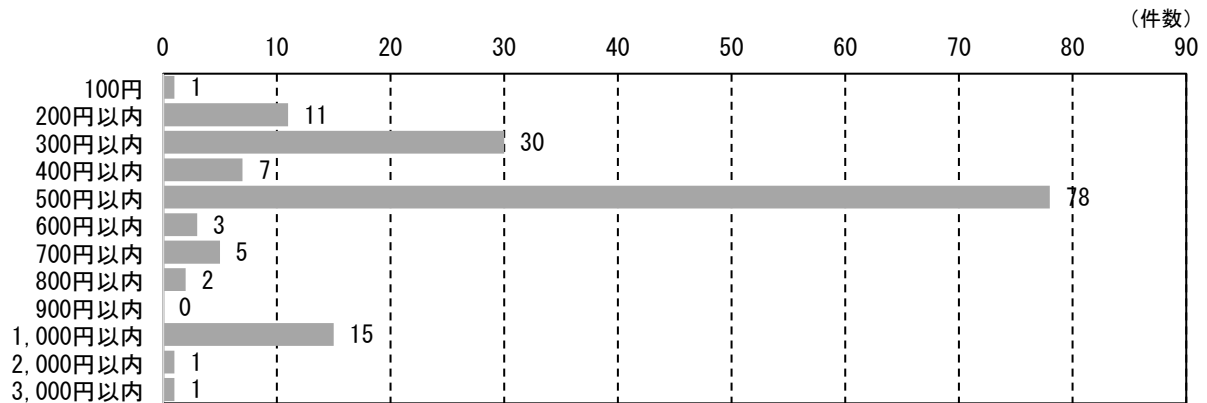
(年齢別)



(自動車運転免許有無別)



■デマンド型交通を運行した場合の支払い運賃可能額

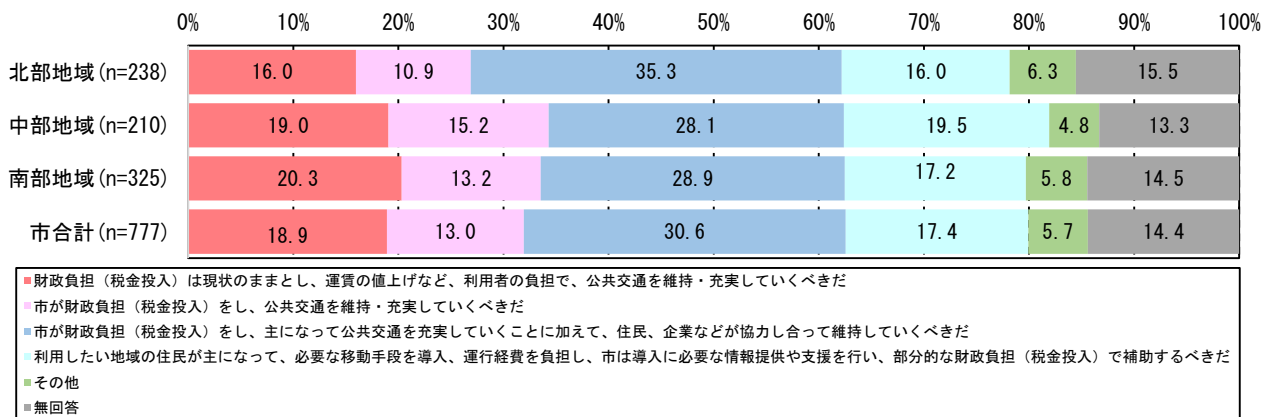


(9) 公共交通の今後のあり方

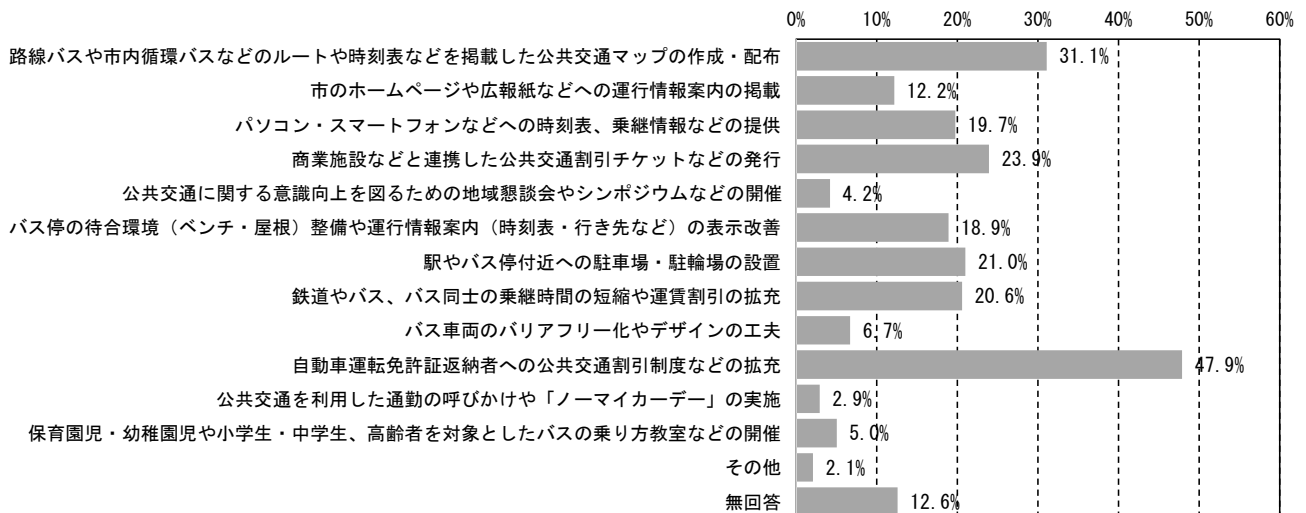
公共交通に対する財政負担の考え方は、「市が財政負担（税金投入）をし、主になって公共交通を充実していくことに加えて、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が30.6%と最も多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（47.9%）」、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（31.1%）」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行（23.9%）」の順で多い。

■公共交通に対する財政負担の考え方



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（n=777）



2-2 市内循環バス利用者アンケート調査

■市内循環バスの調査概要

調査方法	○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（ビンゴ形式調査票の活用） ○調査日時…令和2年9月7日（月）、始発から最終まで
調査項目	乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、運転免許証有無、自動車運転免許証返納意思、往復利用有無、利用頻度、利用目的、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答数	合計 166 票（豊栄・吉田循環 17 票、飯高・豊和循環 21 票、須賀循環 15 票、椿海循環 20 票、平和・共興循環 37 票、野田・栄循環 56 票）

【市内循環バス利用者アンケート調査のまとめ】（回答者数：166 人）

- 市内循環バスの利用者層は幅広い年齢層が利用しており、運転免許が無い方の利用が 78.3%と多い。住まいは「匝瑳市内」が 78.9%、「匝瑳市外」が 15.1%と「匝瑳市内」の割合が多く、飯高・豊和循環、平和・共興循環で比較的「匝瑳市外」の割合が多い。
- 利用の仕方は「往復利用」が 67.5%と多いものの、「片道のみ」の方も 26.5%を占めている。利用目的は「通院」、「買物」、「通学」、「通勤」の順で多く、多様な目的で利用されている。
- 運行サービスに対する満足度は、6 路線合計で 74.1%と高い。
- 改善して欲しいサービスは、「運行本数（53.6%）」、「運行時間帯（36.7%）」の順で多い。

（1）利用実績

豊栄・吉田循環	利用者数は 17 人/日で、乗降者は二中前とカインズホーム前でそれぞれ 4 人と多い。
飯高・豊和循環	利用者数は 21 人/日で、乗降者は八日市場駅で 9 人、カインズホーム前で 5 人と多い。
須賀循環	利用者数は 15 人/日で、乗降者は八日市場駅で 9 人と多い。
椿海循環	利用者数は 20 人/日で、乗降者は八日市場駅で 9 人、市役所で 4 人と多い。
平和・共興循環	利用者数は 37 人/日で、乗降者は八日市場駅で 26 人、特別支援学校前で 9 人、市役所 5 人と多い。
野田・栄循環	利用者数は 56 人/日で、乗降者は八日市場駅で 35 人、飯倉駅で 9 人、野栄総合支所で 8 人と多い。

（2）利用特性・ニーズ

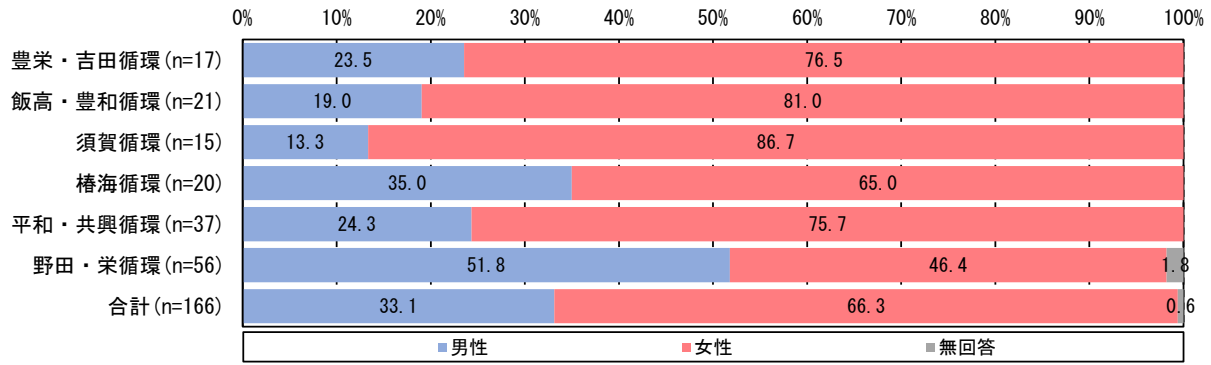
1) 回答者の属性

性別は、「女性」が 66.3%、「男性」が 33.1%と女性の割合が多く、年齢は各世代から幅広い回答となっている。

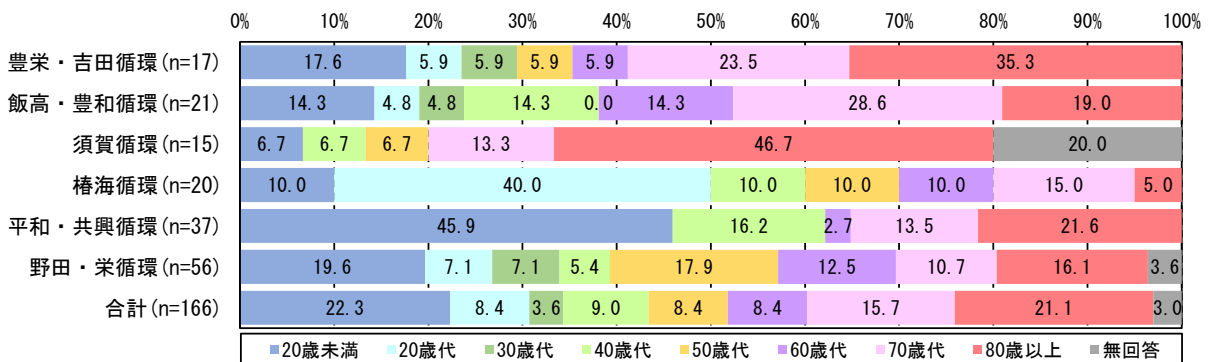
住まいは「匝瑳市内」が 78.9%、「匝瑳市外」が 15.1%と「匝瑳市内」の割合が多く、飯高・豊和循環、平和・共興循環で比較的「匝瑳市外」の割合が多い。

運転免許証について「免許無」が 78.3%と多く、「免許有」は 15.7%であり、所有者の中で返納意向がある方は 23.1%であった。

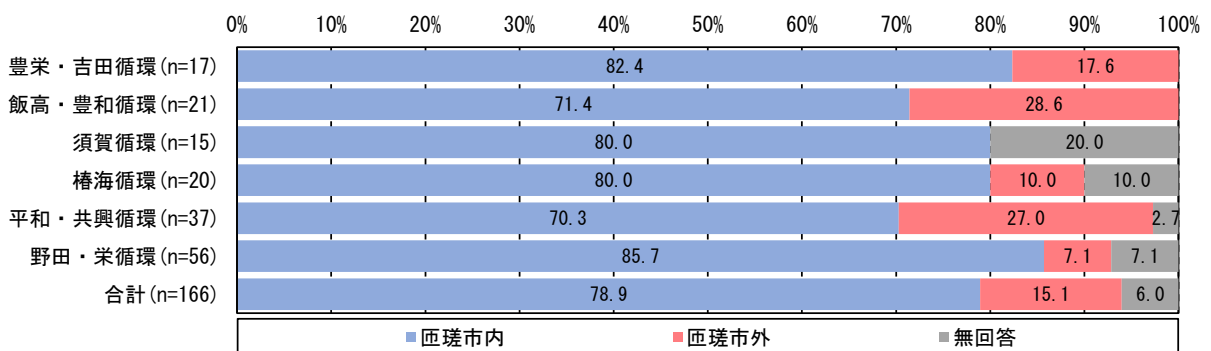
■性別



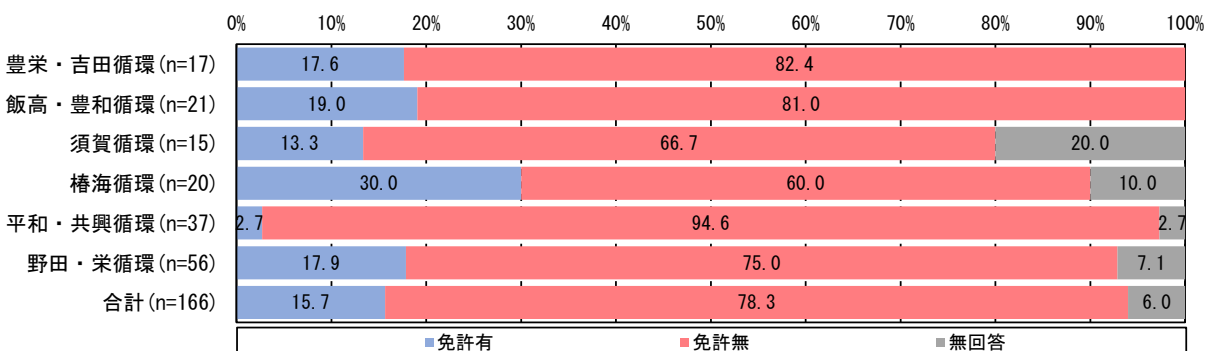
■年齢



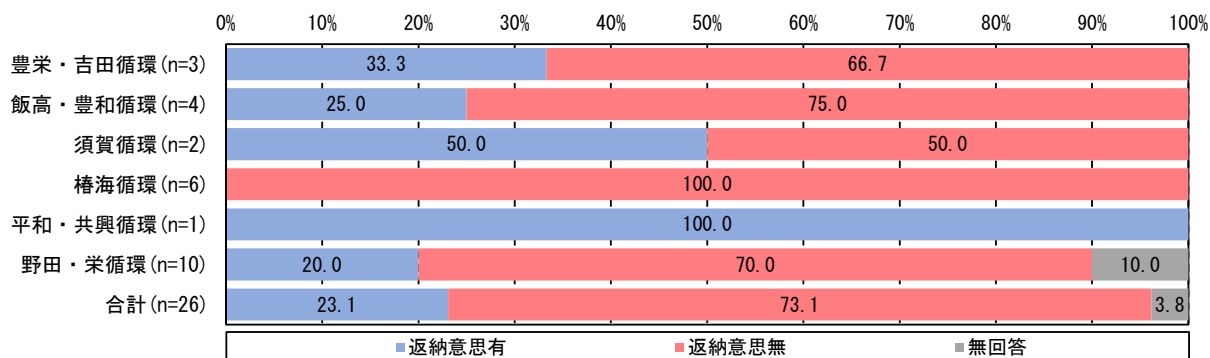
■住まい



■運転免許証有無



■運転免許証返納意思

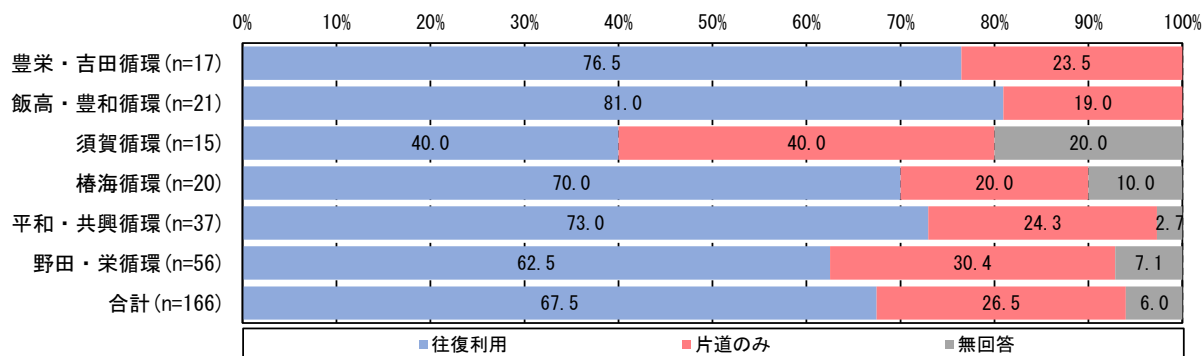


2) 市内循環バスの利用状況

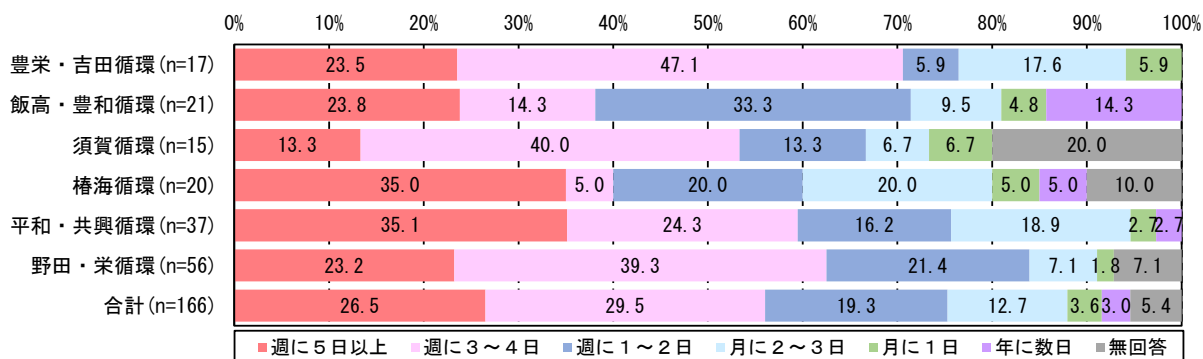
市内循環バスは「往復利用」が67.5%、「片道のみ」が26.5%となっており、利用頻度は、「週に3～4日 (29.5%)」、「週に5日以上 (26.5%)」、「週に1～2日 (19.3%)」の順で多く、週に1日以上利用している方が約7割を占めている。

利用目的は「通院 (28.3%)」、「買物 (21.1%)」、「通学 (19.3%)」と多い。

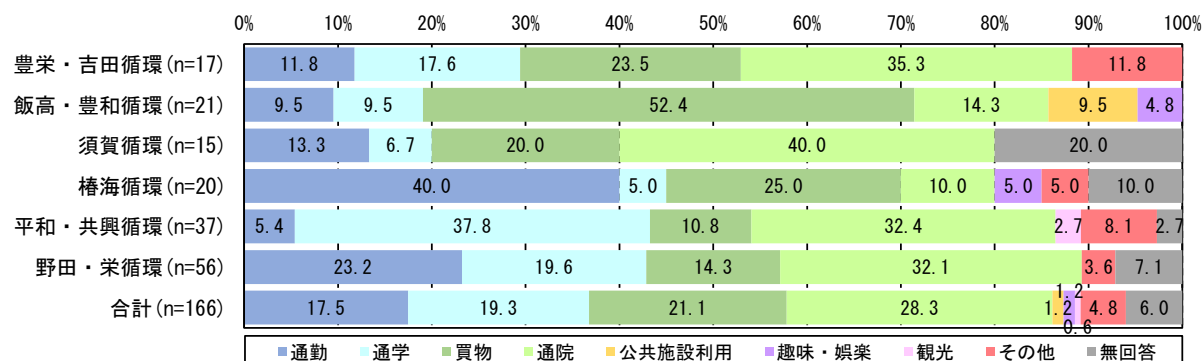
■往復利用有無



■市内循環バスの利用頻度



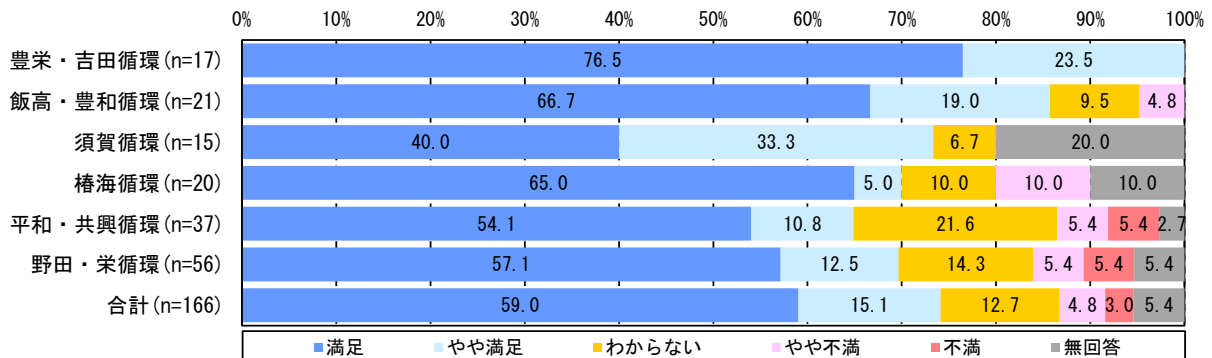
■利用目的



3) 運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、6路線全体で74.1%と高く、特に豊栄・吉田循環では「満足」又は「やや満足」と回答した方のみと満足度が高い。

■運行サービスに対する満足度

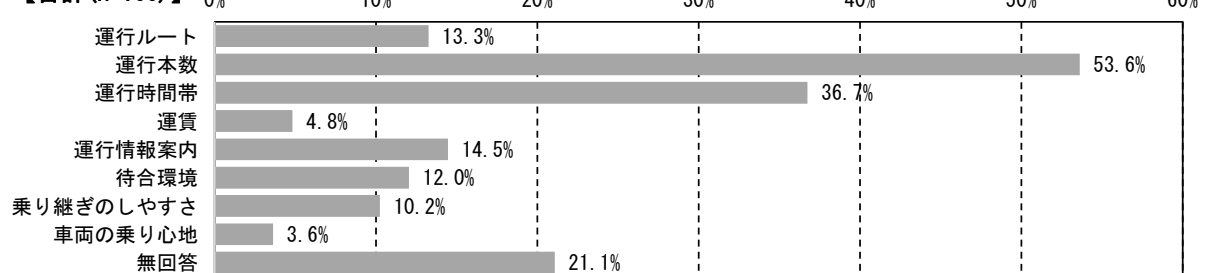


4) 改善して欲しいサービス

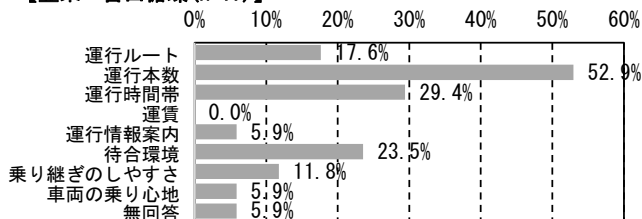
改善して欲しいサービスは、「運行本数 (53.6%)」が最も多く、次いで「運行時間帯 (36.7%)」、「運行情報案内 (14.5%)」、「運行ルート (13.3%)」の順となっている。

■改善して欲しいサービス

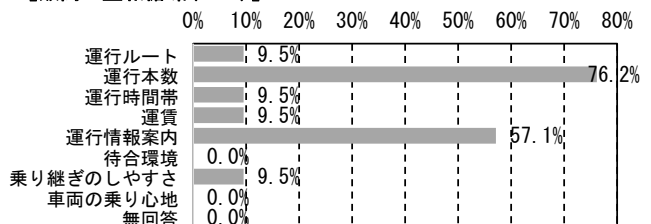
【合計 (n=166)】



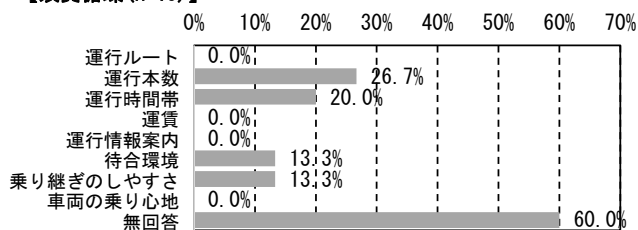
【豊栄・吉田循環 (n=17)】



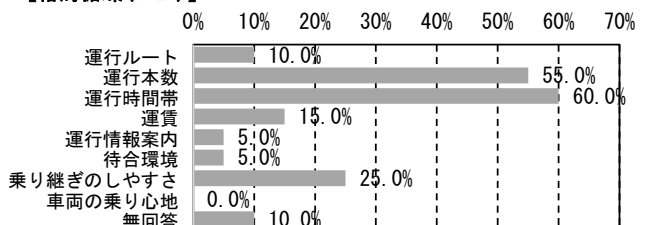
【飯高・豊和循環 (n=21)】



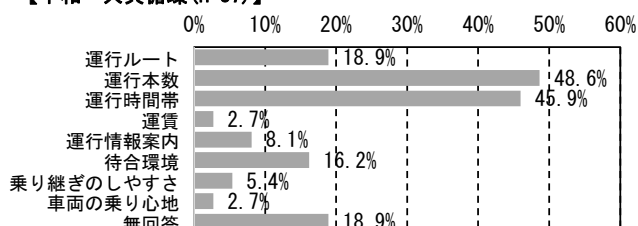
【須賀循環 (n=15)】



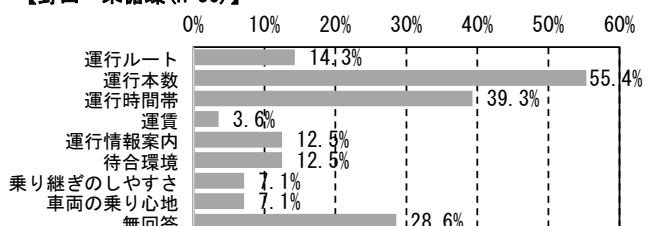
【椿海循環 (n=20)】



【平和・共興循環 (n=37)】



【野田・栄循環 (n=56)】



2-3 地区別意見交換会の開催

■地区別意見交換会の開催概要

対象者	○区長、民生委員・児童委員、地区社会福祉協議会 ○中学校区ごとに開催（八日市場第一中学校区、八日市場第二中学校区、野栄中学校区）
調査日時	○八日市場第一中学校区…令和2年11月14日（土）9：30～10：30 ○八日市場第二中学校区…令和2年11月14日（土）11：00～12：00 ○野栄中学校区…令和2年11月14日（土）13：30～14：30
開催場所	市民ふれあいセンター2階視聴覚室
開催テーマ	公共交通に関する課題・改善点に対する意見交換
参加者数	33名（八日市場第一中学校区12名、八日市場第二中学校区17名、野栄中学校区4名）

【地区別意見交換会結果のまとめ】

八日市場第一中学校区	・市内循環バスについて、利用が少ない朝や晩のダイヤを廃止したらどうか。 ・市内循環バスについて、空気を運んでいるダイヤも多く見受けられ、その分始発ダイヤや終発ダイヤ（19時30頃）を拡大した方が通勤利用も見込め、利用者は増えるのではないか。 ・地域交通利用料助成事業について、市民にどれ位周知されているのか疑問のため、もう少し市民への周知を徹底して欲しい。 ・地域交通利用料助成事業について、タクシー事業者の廃業により、思うように利用出来なくなったと聞いているため、交付したものの、利用しなかった理由は把握しているのか。 ・地域交通利用料助成事業について、地区ごとに利用率を調べて、利用率が高い地区は交付枚数を増やして欲しい。 ・市内循環バスの収支率は10.6%と低く、利用者も少ないので、地域交通利用料助成事業の対象者を拡充するなど、一番効果的な対策を検討して欲しい。 ・運転免許証返納者に対し、市内循環バスやタクシー運賃の割引などメリットをもっと周知して欲しい。 ・デマンド型交通を導入する場合、事業者の参入意向や事業性など具体性はあるのか。
八日市場第二中学校区	・市内循環バスについて、フリー乗降の導入を検討して欲しい。 ・高校生は雨天時などでタクシーを相乗りして利用していると聞いたため、市内循環バスの運賃は、高校生を200円から100円にして欲しい。 ・市内循環バスはバス停の間隔が長く、反対回りのダイヤに乗ると目的地まで時間が掛かり、また、便数も少ないため、目的に合うバスとなっていない。 ・市内循環バスは、利用が少ないバス停の廃止による所要時間の短縮や、バス停位置の変更などデータに基づき、きめ細かく見直して欲しい。 ・病院やスーパーなど市内に目的地を設けて、デマンド型交通を導入して欲しい。ただ、年金生活者にとっては、運賃500円は高いため、200～300円にして欲しい。 ・事業者、行政、利用者だけで負担するのではなく、病院などから寄付といった地域との協働により、持続可能な公共交通を目指して欲しい。 ・今回、意見交換会へ参加したメンバーは、今後どのように関わっていくのか。

八日市場第二 中学校区	・自家用車がなく、家族や親戚などが近くにいないなど、本当に移動ができない方が困らないような対策を講じるべきではないか。 ・地域交通利用料助成事業について、市内循環バスのバス停が遠い地区の方には交付枚数を増やして欲しい。 ・駅周辺はバスを、駅から離れた地区はデマンド型交通を導入して欲しい。 ・八日市場駅でのタクシー待機について、タクシー事業者と調整し、もう少し遅くまで待機することができないのか。 ・鉄道の終電が早まる中で、高速バスについては東京駅からの最終便が早まらないようにして欲しい。
野栄中学校区	・市内循環バスは空気を運んでいるため、運行ルートやダイヤを削って、移動の足を本当に必要としている方に地域交通利用料助成事業の交付枚数を増やすなど拡充して欲しい。 ・都市部であれば、公共交通の利用はあると思うが、匝瑳市の場合、各世帯に自家用車があるので、市内循環バスの利用は伸びないのではないかな。 ・合併前の旧野栄町の時、社会福祉協議会が運営し、デマンド型交通のような形式で福祉タクシー２台（野田地区１台、栄地区１台）を市民病院などの医療機関まで運行していた。 ・地域交通利用料助成事業は、高齢者が喜んでおり、本当に困っている人へ多く配布して欲しい。 ・財源を有効活用し、公共交通が良い方向になるよう検討して欲しい。



▲地区別意見交換会の様子

2-4 交通事業者へのヒアリング調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	・高速バス：千葉交通㈱、JR バス関東㈱ ・路線バス：JR バス関東㈱ ・市内循環バス：千葉交通㈱、JR バス関東㈱ ・タクシー：(有)八日市場タクシー、(有)千潟タクシー、(有)ササモト
調査方法	・調査方法…郵送による配布、回収（後日、ヒアリング） ・ヒアリング日時 ・千葉交通㈱：令和2年10月1日（木）15：00～ ・JR バス関東㈱：令和2年9月30日（水）15：00～ ・(有)ササモト：令和2年10月1日（木）9：30～ ・(有)八日市場タクシー：令和2年10月1日（木）11：00～ ・(有)千潟タクシー：令和2年10月1日（木）13：00～

【交通事業者ヒアリング結果のまとめ】

※太字下線は各事業者で共通する事項を示す

高速バス	千葉交通㈱	・コロナ禍の影響により、利用者数は平日、土日祝とも前年比70%減となっている。平日は別地区から通勤利用はいるものの、匝瑳市内はいない。 ・匝瑳・富里～東京線は、富里市内が80%で、成田市・多古町・匝瑳市で20%の利用。匝瑳市内は約5%と低く、路線の維持が年々厳しい。 ・行きは鉄道、帰りは高速バスを利用する方が多い。 ・再編の可能性として、利用が少ない区間は減便や経路短縮もあり得る。 ・広報紙で高速バスを周知して欲しい。
	JR バス関東㈱	・平日は早朝時間帯で通勤目的が、10時台から観光目的などの利用に変わり、土日祝は観光目的などの利用が中心。 ・コロナの影響により減便を行っており、利用者などから便数を増やして欲しい意見が寄せられている。
路線バス	JR バス関東㈱	・多古本線の利用者は朝夕は学生利用が、昼間時間帯は高齢者が中心。 ・運行上、経営上の問題点として乗務員不足、車両の確保、利用者減少。 ・走行環境の問題点として、全体的に道路が狭く、路肩の草木の生い茂りにより、より狭い。 ・再編については、学生輸送に特化するなど検討中。 ・利用促進として、匝瑳高校生徒への割引回数券や周遊きっぷ（博物館関係）の販売や、ノンステップバスの導入を実施中。
市内循環バス	千葉交通㈱	・運行上、経営上の問題点として、 ・1ダイヤ当りの運行時間が長い上、<u>狭い区間がかなり多い</u>ため、事故渋滞や故障などのトラブル発生の際、正常ダイヤに復旧するまで時間を要する。 ・ルート上の曲がり角など目印がない箇所が多く、新人運転士の見習いの際し、慣熟に時間を要する。 ・大型2種免許所持者は減少傾向で、現在の乗務員が高齢により退職後は

		さらに<u>深刻な乗務員不足が懸念</u>。（現在はコロナ影響による休止路線がある関係で、乗務員不足は一時的に解消） ・走行環境の問題点として、<u>各ルートとも狭い区間での運行に苦勞している</u>。 - また、<u>八日市場駅～市役所間で渋滞により、遅延が発生するダイヤ</u>もある。 ・運転手は嘱託が中心で、年々高齢となり、厳しい。 ・路線長は出来るだけ短い方が望ましい。 ・現在、車両はルートによりカラーが違うが、出来れば運用する上で、統一したカラーの方が良い。 ・カインズホームへの乗入れは、一般車と動線が区分出来れば可能。 ・利用者などからの声として、小・中学生などの割引運賃表を掲示して欲しい（現在は運賃箱に基本運賃のみ掲示）。
	JR バス 関東(株)	・運行上、経営上の問題点として<u>乗務員不足</u>、車両の老朽化、予備車の確保。 ・走行環境の問題点として、<u>国道 126 号の匝瑳市役所～八日市場駅間の交通渋滞や、危険箇所が多数有り</u>。
タクシー	(有)八日市場 タクシー	・車両保有台数は 12 台で、営業時間は 7～17 時。 ・利用者は平日の 9～17 時で、高齢者を中心に駅やスーパー、市民病院、九十九里ホーム病院、旭中央病院への利用が多い。 ・ドライバー不足により、タクシーが出払ってしまった時は利用者を待たせてしまうことがある。 ・<u>運転手不足が課題</u>。運転手の高齢化により、新しい無線機やキャッシュレス決済器の導入が難しい。 ・利用促進として、車椅子対応車両（ジャパンタクシー 1 台）を令和 3 年春に導入予定。 ・行政への要望として、 ・買い物や通院などお年寄りの更なる外出機会を増やすため、地域交通利用券の増額や年齢引き下げを検討して欲しい。 ・また、妊婦さんの通院や出産後の乳幼児健診を対象に、地域交通利用券の配布を検討して欲しい。 ・本社機能（現在借地）を維持するための助成金を検討して欲しい。 ・2 種免許取得費用への助成金を検討して欲しい。（匝瑳市のタクシー需要は日中に集中しており、主婦の方々などが日中に働いてくれると運転手の若返りが図られる） ・仮にデマンド型交通を導入した場合、参入意向の可能性があるものの、オペレーター対応が難しい。
	(有)干潟タクシー	・車両保有台数は 3 台（セダン型車両）。営業時間は 7 時 30 分～24 時。 ・利用者は平日の午前で市民病院や熱田整形外科、守医院、旭中央病院（3 回/日）など通院利用が多い。 ・利用者などからの声として、営業時間を拡大して欲しい（現行 7：30～24：00）。 ・<u>運転手不足が課題</u>。ただ、利用が見込めないため、増やしても難しい。 ・利用促進として、令和 2 年 5 月からコロナ禍による救援事業（買物代行、お薬引受代行など）を実施中。利用は少ない。

		・行政への要望として、地域交通利用券は好評で、利用者からもう少し多く枚数を配布して欲しい要望が挙がっているので検討して欲しい。 ・仮にデマンド型交通を導入した場合、希望はあるものの、運転手が不足し、実施できるかどうか分からない。
	(有)ササモト	・車両保有台数は５台（セダン車両１台、ワンボックス車両３台、ＵＤ車両１台）。営業時間は８～２０時。 ・利用者は平日の午前で市民病院や熱田整形外科など通院利用が多い。 ・<u>運転手不足が課題。</u> ・稼働率が低いため、運転手の労働時間と最低賃金の関係から営業時間の拡大が難しい。 ・利用促進として、キャッシュレス化（PayPay）を実施中。 ・市役所や市民病院、カインズホームなどへタクシー乗り場を設置して欲しい。 ・仮にデマンド型交通を導入した場合、参入意向の可能性はある。

2-5 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	匠瑳市商工会、匠瑳市観光協会、匠瑳市社会福祉協議会
調査方法	・調査方法…郵送による配布、回収 ・調査期間…令和2年8月17日（月）～8月31日（月）

【関係団体アンケート調査のまとめ】

匠瑳市商工会	・商業を取り巻く現状として、市内事業者の廃業が年々増加している。本商工会においても会員の脱退理由は、廃業が大半を占めており、特に高齢により後継者不在による廃業が多い。 ・新型コロナウイルスの影響により今後、経営の継続が困難な高齢者などの廃業がさらに増加することが予想され、創業者もあまり多くないため今後の地域経済に大きな影響が出てくることは避けられない。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性については、商店街のセールや各種イベントなどの情報提供での連携。 ・来訪者や商業施設などから、公共交通機関の本数が少なく、交通網が整備されていないため、自家用車がない人や高齢者は、施設に行くにも移動手段がない意見が寄せられている。 ・タクシーの営業時間の拡大や、市内全域を網羅できるような公共交通の改善・整備をして欲しい。
匠瑳市観光協会	・観光を取り巻く現状などから問題点・課題として、地域住民と観光客の両者を充実させる観光地域づくりの推進と、新型コロナウイルスの感染拡大による観光PRの自粛など。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性については、駅からハイキング（JR東日本と連携し、観光客をもてなす取組）。
匠瑳市 社会福祉協議会	・市内循環バスなどの公共交通に関して寄せられている声は特にはないが、移動手段を持たない高齢者などの買物支援に対する要望が高まっている。 ・公共交通に対する意見・要望として、運転免許証自主返納者など移動手段を持たない高齢者などは増加しており、現行の公共交通施策ではニーズに対応しきれていない。特に、車を保有していない高齢者世帯は、地域での生活を維持するための移動手段としても、公共交通の維持・再編などが必要。

2-6 主要施設利用者アンケート調査

調査場所	匝瑳市役所、野栄総合支所、匝瑳市民病院
調査方法	- 調査日…令和2年9月7日（月） - 調査時間 - 匝瑳市役所、野栄総合支所…8：30～17：00 - 匝瑳市民病院…8：30～11：30 ※月曜日は午前中のみ診療 - 調査方法 - 匝瑳市役所、野栄総合支所…調査員による直接ヒアリング - 匝瑳市民病院…病院窓口で手渡し配布、回収
調査項目	- 回答者の属性（性別、年齢、住まい、自動車運転免許証の有無と返納意向、自動車保有状況の有無） - 施設の利用頻度、施設までの利用交通手段 - 施設へ移動する際の不便度とその理由、公共交通を利用するための条件
回答者数	合計 313 票（匝瑳市役所 103 票、野栄総合支所 46 票、匝瑳市民病院 164 票）

【主要施設利用者アンケート調査のまとめ】（回答者数：313人）

- 主要施設利用者アンケート調査の回答者は、60歳以上が56.2%と多く、自動車運転免許証を持っていない方は12.1%となっている。
- 施設の利用頻度は「年に数日」、「月に1日」が多く、施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が約8割と多いが、匝瑳市民病院で「車（家族などの送迎・同乗）」が20.7%を占めている。
- 施設へ来るまでの不便度で不便を感じている方は17.9%を占めているが、匝瑳市民病院で24.4%と匝瑳市役所、野栄総合支所より多い。また、80歳代で不便度を感じている方が多い。
- 公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら」、「自分が自由に使える自車がなくなったら」が多い。

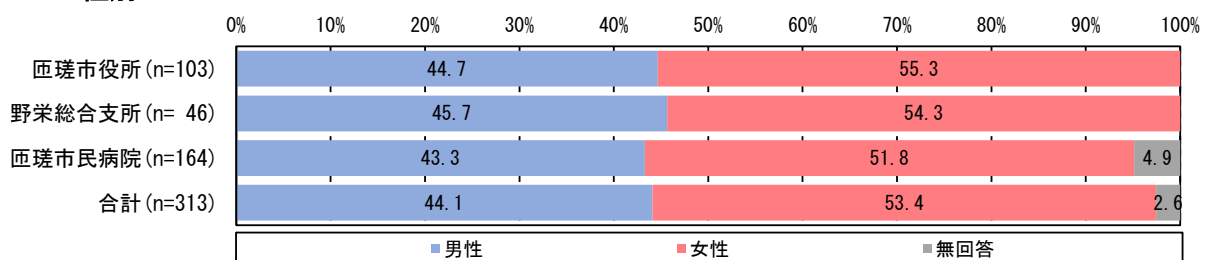
（1）回答者の属性

性別は、「女性」が53.4%、「男性」が44.1%と女性の割合が多く、年齢は60歳以上が56.2%を占め、匝瑳市民病院は年齢層が高くなっている。

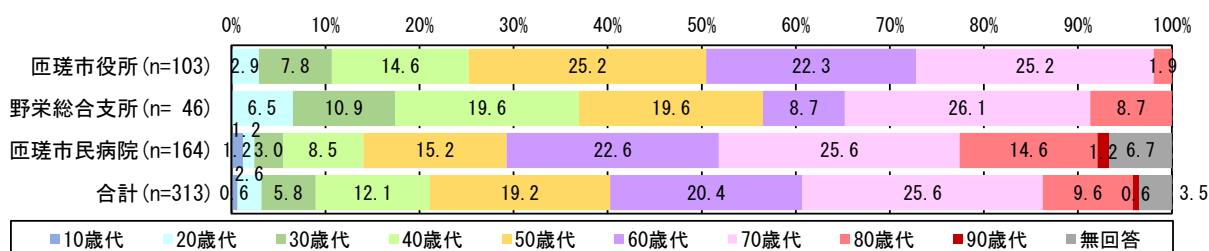
自動車運転免許証は、「有」が87.5%、「無」又は「運転免許返納済」と回答した方は12.1%を占めており、運転免許証を持っていて満60歳以上の方の運転免許返納意向は、「有」と回答した方が13.6%を占めている。

自動車保有状況は、「自分用の自車を持っている」が81.2%と多い。

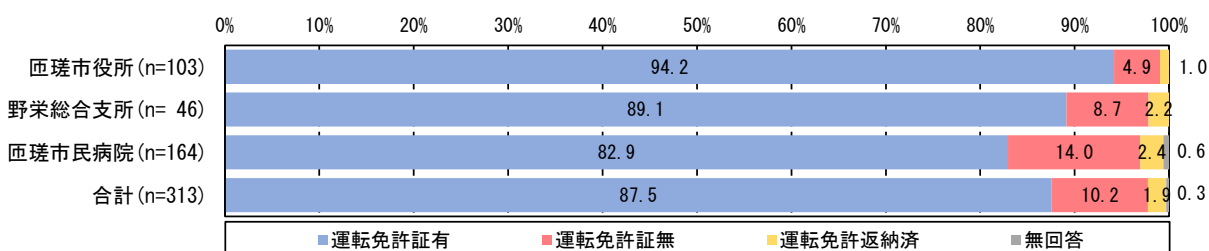
■性別



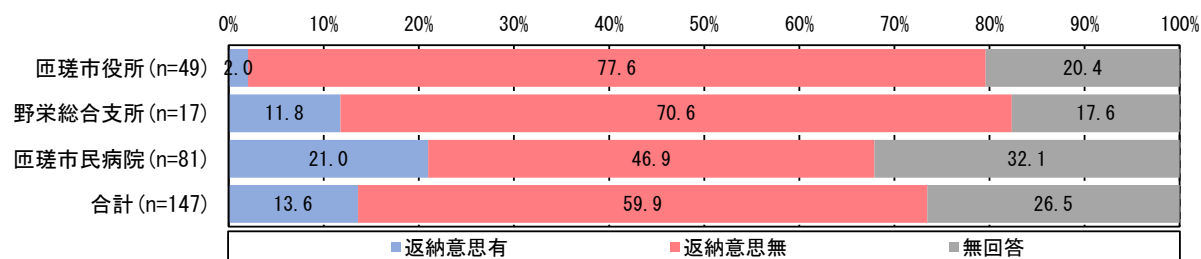
■年齢



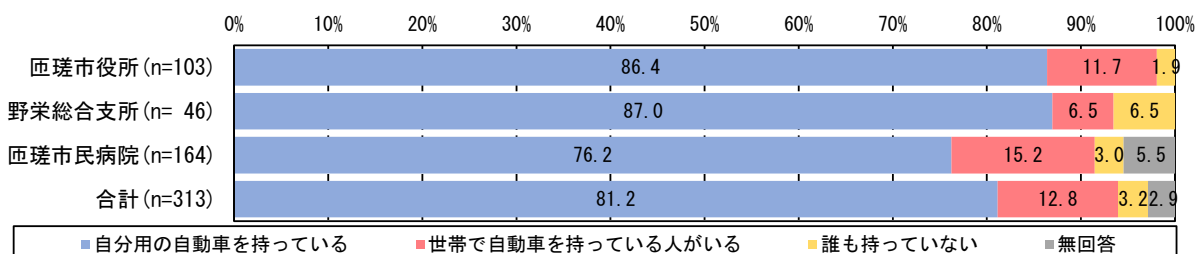
■自動車運転免許の有無



■運転免許証の返納意思（自動車運転免許証「有」で、満60歳以上の方のみ）



■自動車保有状況

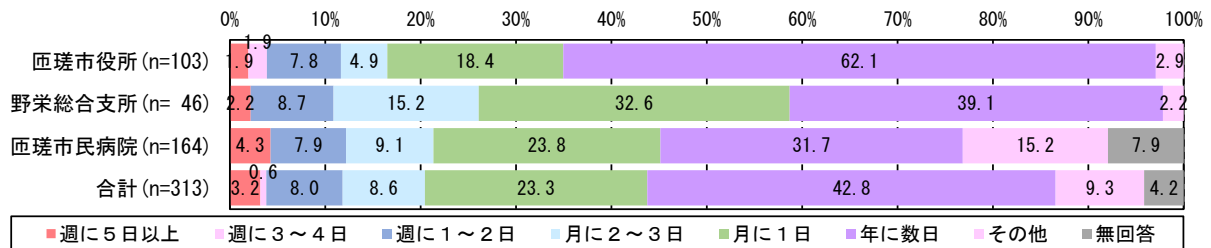


(2) 施設への利用特性

施設の利用頻度は、「年に数日」や「月に1日」が多い。

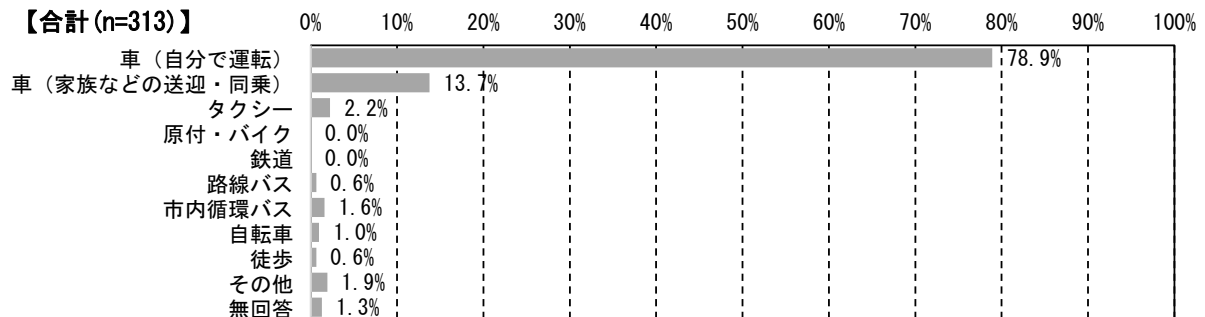
施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が78.9%と多いが、匝瑳市民病院で「車（家族などの送迎・同乗）」が20.7%を占めている。

■施設の利用頻度

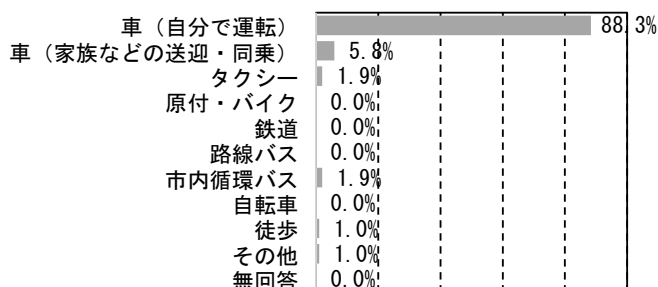


■施設への利用交通手段

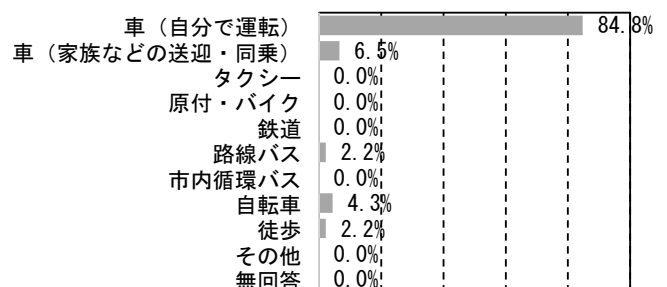
【合計 (n=313)】



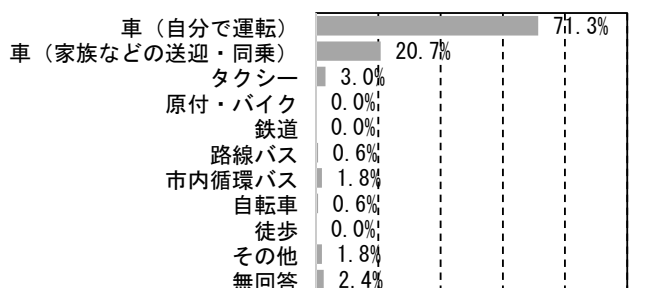
【匝瑳市役所 (n=103)】



【野栄総合支所 (n=46)】



【匝瑳市民病院 (n=164)】



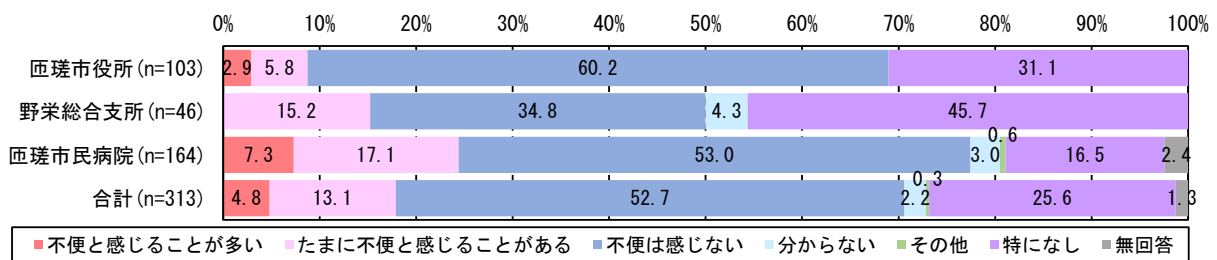
(3) 施設への不便度

施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方の割合が多いものの、「不便とすることが多い」と「たまに不便とすることがある」と回答した方は17.9%を占めており、特に匝瑳市民病院で24.4%と匝瑳市役所、野栄総合支所より多い。

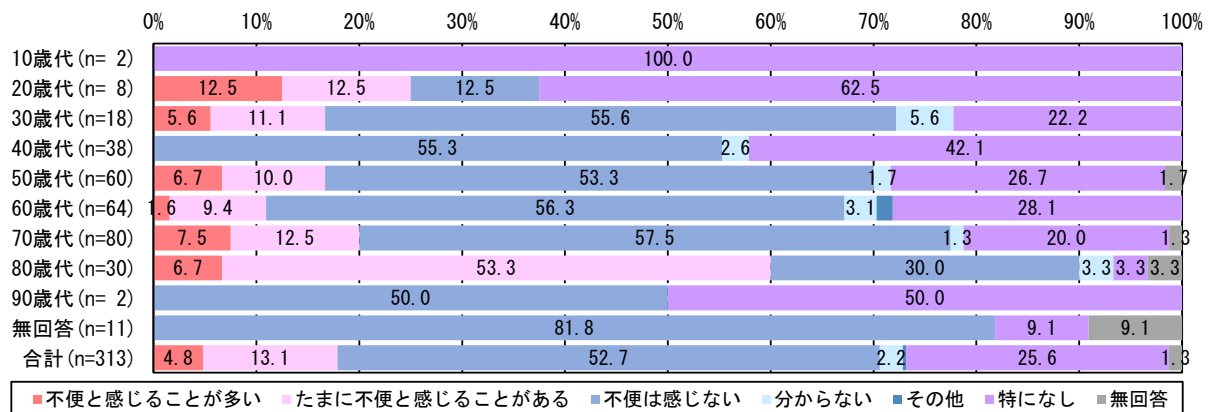
不便とを感じる方の割合は80歳代に多く見られ、運転免許証の有無別に見ると、「有」より「無」と回答した方の割合が非常に高くなっている。

不便な理由としては「利用したい時刻にバスが運行していない(28.6%)」と、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない(26.8%)」が多い。

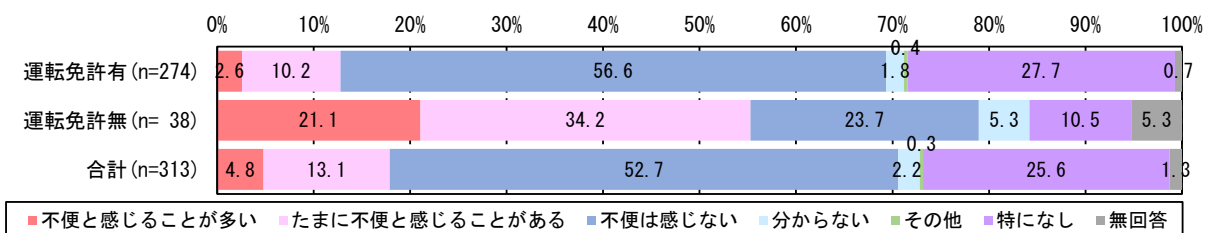
■施設への不便度



■施設への不便度 (年齢別)

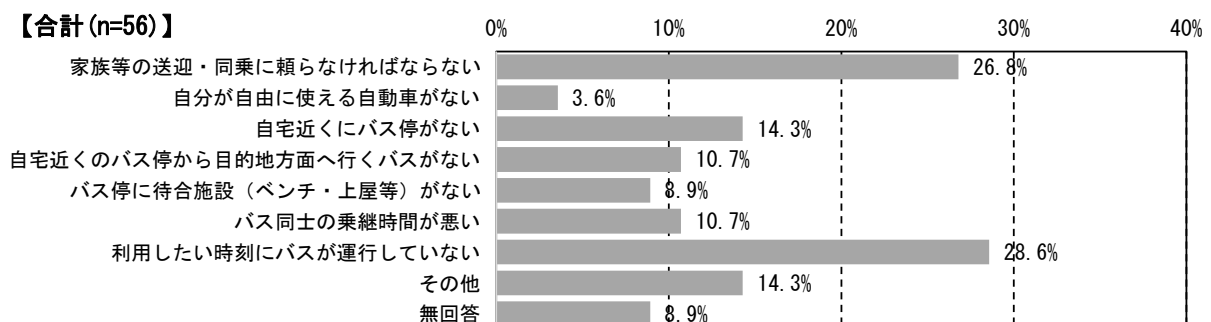


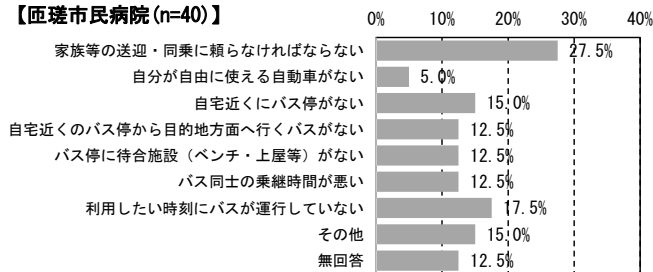
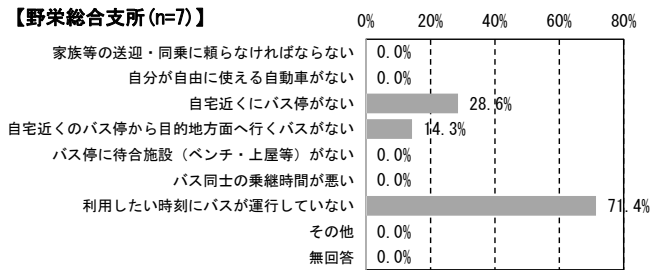
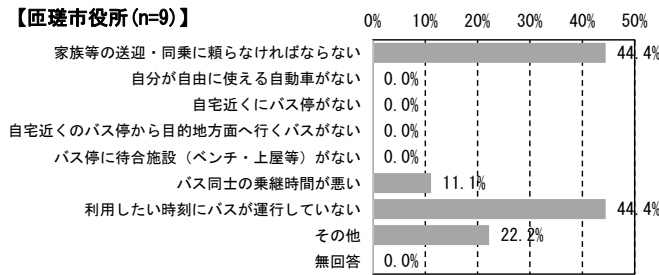
■施設への不便度 (自動車運転免許証の有無別)



■不便な理由

【合計 (n=56)】

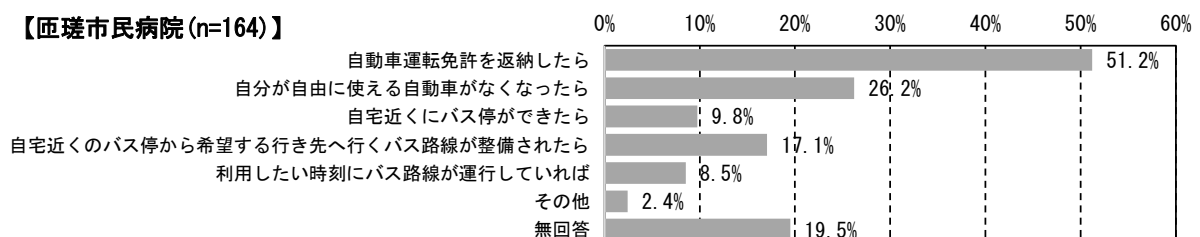
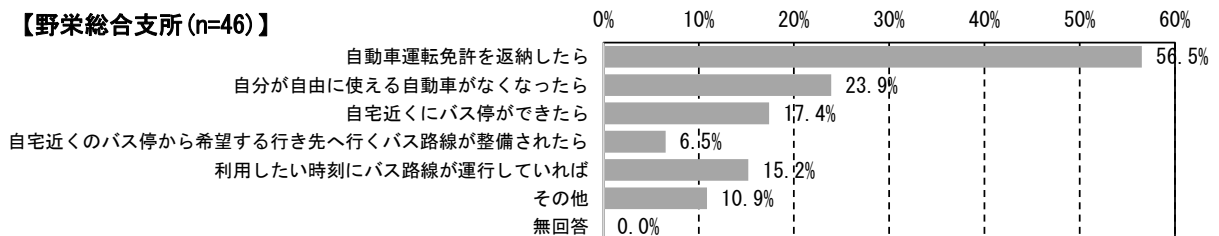
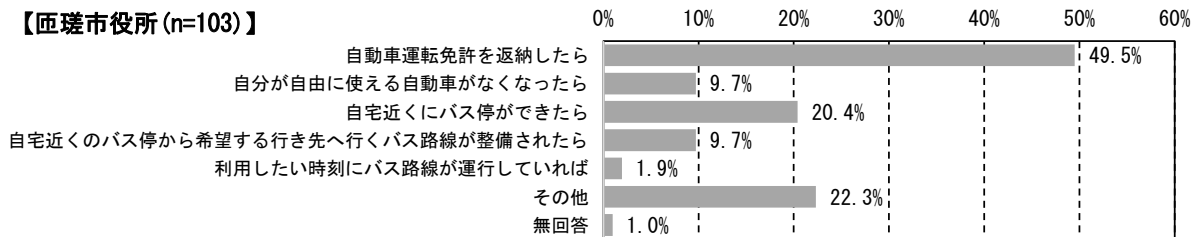
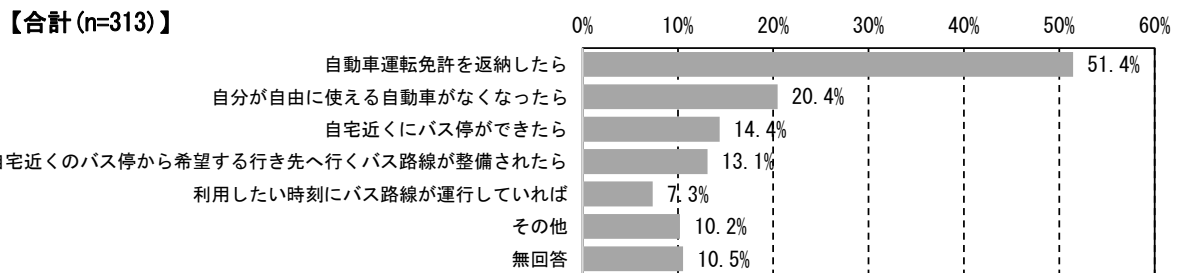




（４）公共交通を利用するための条件

公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら」が51.4%と最も多く、次いで、「自分が自由に使える自動車がなくなったら」が20.4%、「自宅近くにバス停ができたなら」が14.4%となっている。

■公共交通を利用するための条件



3 地域公共交通を取り巻く課題整理

匝瑳市の地域特性と公共交通の現況把握や、市民などの意向把握アンケート調査結果などを踏まえ、地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

【匝瑳市の地域特性や公共交通の現状】

《地域特性》

- 平成 27 年国勢調査での総人口は 37,261 人で、平成 7 年以降減少傾向となっており、「匝瑳市人口ビジョン（令和 2 年 1 月改定）」での独自推計では令和 7 年に 33,504 人、令和 12 年に 31,707 人と見込まれている。高齢化率は平成 27 年が 31.9%と、千葉県（25.5%）よりも高く、高齢化が進んでいる。
- 国道 126 号沿線に市役所・八日市場ドーム・市民ふれあいセンターや、大規模店舗、病院が立地している。
- 平成 30 年・東京都市圏 P T 調査での自動車分担率は 77.1%と千葉県東部平均（73.7%）、千葉県平均（41.8%）より高く、自動車依存度が高い。

《公共交通の現状》

- 広域アクセスとして鉄道（JR 総武本線）や路線バス（多古本線）、高速バス（匝瑳・富里～東京線）が運行中。
- 市内循環バスの 1 運行当り所要時間が 1 時間～1 時間 30 分と長大で、利用者数は減少傾向。令和元年度の収支率は 10.6%と、平成 27 年度（12.8%）と比較して、悪化しており、行政負担額は 7,143 万円と大きい。
- 平成 27 年 7 月 1 日から市内循環バスの補完事業として、地域交通利用料助成事業を実施しており、年々交付者数、交付枚数の増加に伴い助成金額が増加（令和元年度：914 万円）。
- 匝瑳市民病院無料送迎バスや八日市場小学校スクールバスが運行中。

【市民などの意向把握アンケート調査】

《市民アンケート調査》

- 「買い物」や「通院」目的で外出する際、5 人に 1 人（22.3%）が困っており、10 歳代や 80 歳以上で困り具合が高い。
- 運行サービスに対する満足度は、鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バスが「運行本数・運行時間帯」で、タクシーが「運賃」で不満度が高い。
- 市内循環バスの運行ルートの見直しの方向性は「市内循環バスは利用が多い地域に運行を集中させ、その他の地域は新たな交通手段を導入する」が 23.0%で最も多い。
- 仮にデマンド型交通を運行した場合の利用意向は約 2 割が利用すると回答し、飯高地区、吉田地区など市の北部エリアや中部地域で高い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充」（47.9%）や「公共交通マップの作成・配布」（31.1%）に対する回答が多い。

《市内循環バス利用者アンケート調査》

- 利用者層は幅広い年齢層で、運転免許証が無い方の利用が約 8 割と多い。
- 運行サービスに対する満足度は、6 路線合計で 74.1%と高く、特に豊栄・吉田循環と飯高・豊和循環は 8 割以上と高い。
- 改善して欲しいサービスは「運行本数」（53.6%）、「運行時間帯」（36.7%）、「運行情報案内」（14.5%）の順で多い。

《地区別意見交換会》

- 市内循環バスは、利用が少ないバス停の廃止による所要時間の短縮や、利用が少ない朝や晩のダイヤの廃止、フリー乗降の導入、運賃の変更（高校生）などきめ細かく見直して欲しい。
- 市内循環バスは事業者、行政、利用者だけで負担するのではなく、病院などから寄付といった地域との協働により、持続可能な公共交通を目指して欲しい。
- 市内循環バスの見直しだけでなく、地域交通利用料助成事業の見直しも含めて、一番効果的な対策を検討して欲しい。
- 地域交通利用料助成事業は、対象者、交付枚数を拡充するとともに、市民への周知を徹底して欲しい。

《交通事業者ヒアリング調査・関係団体アンケート調査》

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バス事業者で利用者数の減少、高速バス事業者で減便、利用者数の減少が指摘。
- 路線バスや市内循環バス、タクシーで乗務員不足が課題。市内循環バスは狭い区間の多さによる危険箇所や八日市場駅～市役所間での渋滞による遅延が指摘。
- 関係団体からタクシーの営業時間の拡大や、市内全域を網羅した公共交通の改善・整備、高齢者などの買物支援といった意見が寄せられている。

《主要施設利用者アンケート調査（匝瑳市役所、野栄総合支所、匝瑳市民病院）》

- 施設への交通手段は、「車（自分で運転）」が約 8 割と多いが、匝瑳市民病院で「車（家族などの送迎・同乗）」が 20.7%を占めている。
- 施設への不便度は 17.9%を占め、匝瑳市民病院で 24.4%と匝瑳市役所、野栄総合支所より多い。また、80 歳代で不便度を感じている方が多い。
- 公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら」（51.4%）、「自分が自由に使える自動車がなくなったら」（20.4%）が多い。

地域公共交通の課題

① 高齢者・障がい者
及び生徒など交通
弱者への対応

② 市内循環バスの見
直し・改善

③ 公共交通と福祉交
通施策との役割分
担の明確化

④ 観光客や来訪者へ
の対応

⑤ 広域アクセスに配
慮し公共交通機関
同士の乗り継ぎ利
便性の改善

⑥ 市民・来訪者に分
かりやすい運行情
報の提供や利用促
進に向けた市民意
識の醸成

⑦ 多様な主体の連携
による持続可能性
の確保

①高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応

平成 27 年国勢調査での総人口は 37,261 人で、平成 7 年以降減少傾向となっており、「匝瑳市人口ビジョン（令和 2 年 1 月改定）」での独自推計では令和 12 年に 31,707 人と見込まれている。

高齢化率は平成 27 年が 31.9%と、千葉県（25.5%）よりも高く、また、障害者手帳所持者（身障、療育、精神）は平成 31 年 3 月 31 日時点で 1,775 人で、総人口の約 4.9%となっている。

市民アンケート調査では、10 歳代や 80 歳以上の方で自動車運転免許証を持っていない割合が高く、外出時に困り具合が高い。

地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物及び公共施設の利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割だけでなく、高齢者や障がい者及び生徒などの交通弱者に対する交通事故防止及び外出機会の増加などの役割を担う必要がある。また、円滑に移動できるようにバリアフリー化の推進など公共交通の環境整備が必要である。

②市内循環バスの見直し・改善

市内循環バスの利用者数は、年々減少傾向となっており、ダイヤ別 1 便平均利用者数を見ると、最終便などで 2 人/便未満と少ない傾向となっている。令和元年度の行政負担額は 7,143 万円と大きく、収支率は平成 27 年度が 12.8%に対し、令和元年度が 10.6%と悪化している。

市内循環バス利用者アンケート調査では、満足度が 74.1%と高いものの、改善して欲しいサービスとして「運行本数」や「運行時間帯」で高い。

一方で、市民アンケート調査では、市内循環バスの運行ルートの見直しの方向性として、「市内循環バスは利用が多い地域に運行を集中させ、その他の地域は新たな交通手段を導入する」が 23.0%と最も高く、仮にデマンド型交通を導入した場合の利用意向として、「利用する」と回答した方は 18.9%を占めている。

そのため、運行開始以降 20 年以上経過した市内循環バスについて、改めて担うべき役割や対象者を明確化した上で、旭市など広域アクセスに留意しつつ、運行ルート、運行時間帯・便数、運賃などの見直し・改善を検討していく必要がある。

③公共交通と福祉交通施策との役割分担の明確化

八日市場駅と匝瑳市民病院間は、市内循環バス（有料：200 円）と、匝瑳市民病院無料送迎バスのほか、市民病院からやや離れた位置にバス停（市民病院入口）がある路線バス・多古本線（有料：220 円）と、異なる運賃体系の交通手段が運行している。

また、市内循環バスの補完事業として実施している地域交通利用料助成事業は、交付者数、交付枚数が年々増加し、助成金額が増加している。仮に市内循環バスに変わる新たな交通手段としてデマンド型交通を導入する場合、地域交通利用料助成事業と対象者が競合する可能性が高い。

そのため、公共交通と福祉交通施策との役割分担を明確化し、効率的な運行を目指すことが必要である。

④観光客や来訪者への対応

匠瑤市内には、ふれあいパーク八日市場、そうさ観光物産センター「匠りの里」のほか、国指定重要文化財の飯高寺（飯高檀林跡）など魅力的な観光資源を有しており、さらに令和2年10月31日には東日本大震災で被災した吉崎浜野外活動施設の跡地に「パークゴルフそうさ」がオープンした。

これら地域の資源を最大限に利活用し、交流の活性化を図るよう、移動手段の提供や、情報発信や連携サービスなどの充実により、観光客や来訪者への対応を目指すことが必要である。

⑤広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

匠瑤市内の公共交通機関は鉄道、高速バス、路線バス、市内循環バス及びタクシーのほか、匠瑤市民病院無料送迎バスや八日市場小学校スクールバスなど多様な公共交通システムが運行されている。また、市内循環バスのうち、椿海循環は干潟駅（旭市）に乗り入れ、旭市・コミュニティバスと、飯高・豊和循環は香取市・山田循環バスなど周辺自治体と接続している。

一方で、市民の主な目的地である主要施設は、国道126号沿線に市役所など公共施設や大規模店舗、病院などが多く立地し、市内循環バスでこれら施設はカバーしているものの、1運行当りの所要時間が1時間～1時間30分と長大となっている。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、現存する公共交通機関や送迎サービスを活用しつつ、それぞれの交通機関の機能を最大限に発揮できるよう、広域アクセスに配慮しつつ、交通資源同士の利用のしやすい接続や乗り継ぎに関する負担の軽減、運行情報案内の充実、待合環境の改善など交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが必要である。

⑥市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

市内を運行中の路線バスや市内循環バスは、バス事業者や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分かりにくい状況である。

また、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進策で「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が31.1%と2番目に高く、市内循環バス利用者アンケート調査でも、改善して欲しいサービスで「運行情報案内」が14.5%と3番目に高くなっている。

公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による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分かりやすい情報の提供・充実や、公共交通の利用者に対するより一層の意識の醸成が必要である。

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

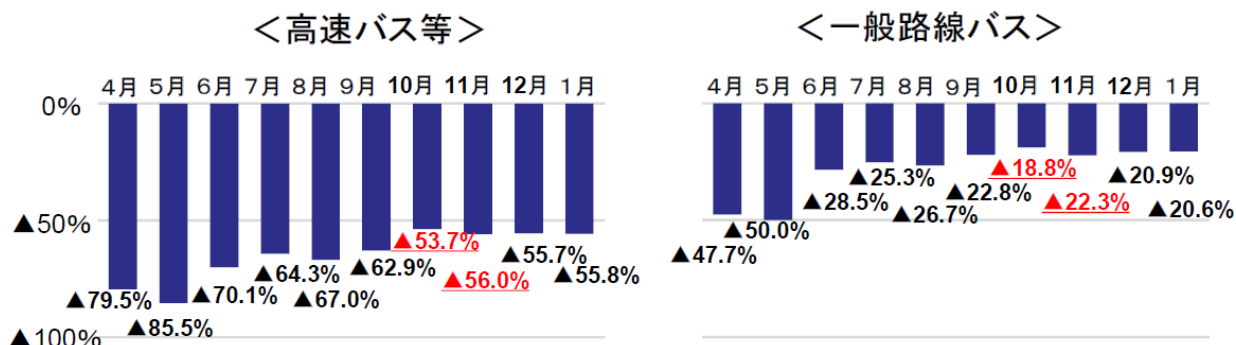
新型コロナウイルス感染症の拡大により、路線バス・タクシーの輸送人員は令和2年4～5月を底に回復基調にあるものの、新型コロナウイルスの収束が見通せない中で、新型コロナウイルス以前の水準までの需要回復は期待できない状況となっている。高速バスはさらに需要の減少が著しく、匝瑳・富里～東京線も一部の便で運休となっている。

また、交通事業者ヒアリング調査では、路線バス、市内循環バス及びタクシー事業者で運転手不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にある。

一方で、公共交通に対する財政負担の考え方で「市が財政負担（税金投入）し、主になって公共交通を充実していくことに加え、住民、企業などが協力し合って維持していくべきだ」が30.6%と最も高くなっている。

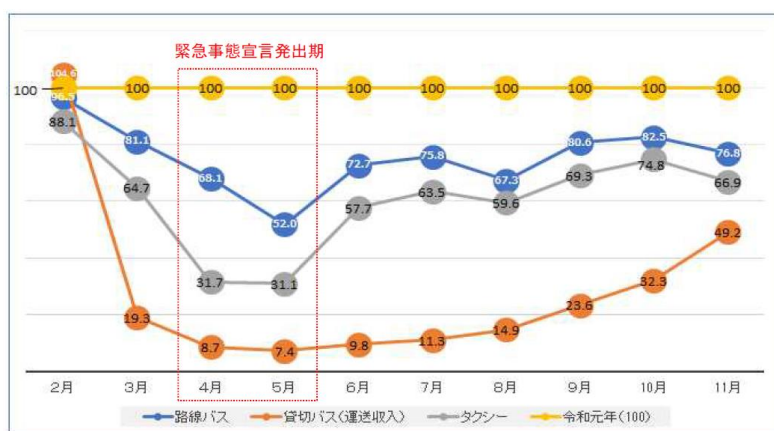
そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市として匝瑳市のポテンシャルを最大限引き出すよう、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため市の公共交通の現状について理解を深めることにより、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

（参考）令和2年月別全国の高速バス等・一般路線バスの輸送人員（前年同月比、12・1月は見込み）



出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年12月、国土交通省）

（参考）関東管内のモード別輸送人員（貸切バスは運送収入）の月別推移
（令和元年を100としたときの指数比較）



出典：関東運輸局プレスリリース（令和2年12月22日）

4 地域公共交通の構築に係る基本方針

(1) 地域公共交通の構築に係る基本方針

匝瑳市における地域公共交通は、上位計画である「第2次匝瑳市総合計画（令和2年3月）」での公共交通の取組内容として「広域公共交通の充実」と「公共交通の利用促進」を掲げている。

匝瑳市における地域公共交通は、これら取組内容を踏まえ、次の3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網の構築を目指す。

【地域公共交通の基本理念】

交流と地域の活力を支える 利用しやすい持続可能な公共交通網の構築

【地域公共交通を取り巻く課題】

① 高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応

② 市内循環バスの見直し・改善

③ 公共交通と福祉交通施策との役割分担の明確化

④ 観光客や来訪者への対応

① 高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応（再掲）

⑤ 広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

⑥ 市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑦ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

【地域公共交通の基本方針】

基本方針1
：広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

基本方針2
：各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針3
：多様な主体との連携によるまちづくり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

広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

匝瑳市内のアクセスを強化するため、鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシーなどの各公共交通サービスや地域交通利用料助成事業などの福祉交通施策と役割分担を図りながら、利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークの再編を目指す。

さらに、これら公共交通機関について八日市場駅・飯倉駅や匝瑳市役所・野栄総合支所といった交通結節点と、周辺都市を結び、市内外の交流と地域の活力を促進するための広域公共交通の利便性向上を目指す。

基本方針②

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継ぎに対する負担が最小限となるよう、交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備を目指す。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指す。

基本方針③

多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワーク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、これまで以上に地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」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、商工会、観光協会、社会福祉協議会、企業など様々な団体などとの連携による地域ぐるみの利用促進の展開などにより、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

1) 公共交通再編の基本的な考え方

匝瑳市の公共交通ネットワークは、基本理念である「交流と地域の活力を支える利用しやすい持続可能な公共交通網の構築」に向けて、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

①市内循環バスの効率化

- 現行の運行方式（定時定路線型、バス車両）だけでなく、乗合タクシー（ワンボックス車両など）やデマンド型交通など新たな交通手段との組合せを視野に入れた再編を検討する。
- 利用が少ない区間・便の見直しなどにより、現状よりも所要時間の短縮するルートとする。
- 市民の目的地が集中する中心部・東西方向（国道 126 号沿線）の強化を支援する新たな交通手段の可能性を検討する。
- 地域交通利用料助成事業の対象者との役割分担を図りながら、再編を検討する。

②広域アクセスや市内交通（市内循環バス）との組合せによる輸送効率の向上の実現

- 鉄道、高速バス、路線バスといった広域アクセスと市内循環バスとの接続強化
- 隣接自治体で運行中の公共交通同士の接続強化

③交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現

- 4つの交通結節点のうち、特に八日市場駅は乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の改善など高次の機能強化を図る。

④観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）、パークゴルフそうさなど）や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現

2) 各公共交通機関の役割

匝瑳市は東西に約 12.5 km、南北に約 15 kmと南北に長い市域となっており、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網では、路線長が長大となるため、利便性や効率性などの低下が懸念される。

そのため、各公共交通機関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運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	鉄道、高速バス	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	路線バス	・八日市場駅と成田駅を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通	市内循環バス (新たな交通システムの導入検討含む)	・主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通	△	◎
補完公共交通		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、個別のニーズに機動的や柔軟的に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		匝瑳市民病院無料送迎バス、八日市場小学校スクールバス、介護タクシー	・通院や通学など特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

3) 交通結節点のあり方

効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線、補完公共交通の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。

交通結節点は、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所で、「匝瑳市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で「都市交流拠点」に位置付けられている「八日市場駅」と「飯倉駅」、「匝瑳市役所」、「野栄総合支所」とする。

■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付け)
	鉄道	高速バス	路線バス	市内循環バス	タクシー	待合空間 (ベンチ・上屋)	乗換えなどの案内サイン	駐車場	駐輪場	
八日市場駅	○	○	○	○	○	○	○ ※		○	都市交流拠点
飯倉駅	○			○					○	都市交流拠点
匝瑳市役所		○		○				○	○	都市交流拠点
野栄総合支所				○		○		○	○	都市交流拠点

*結節する交通手段は発着する路線などの有無を「○」あり、空白はなしで、施設は「○」設置済、空白は未設置を示す。

※市内循環バスの案内看板のみ設置



▲八日市場駅北口広場



▲八日市場駅北口広場・市内循環バス案内看板

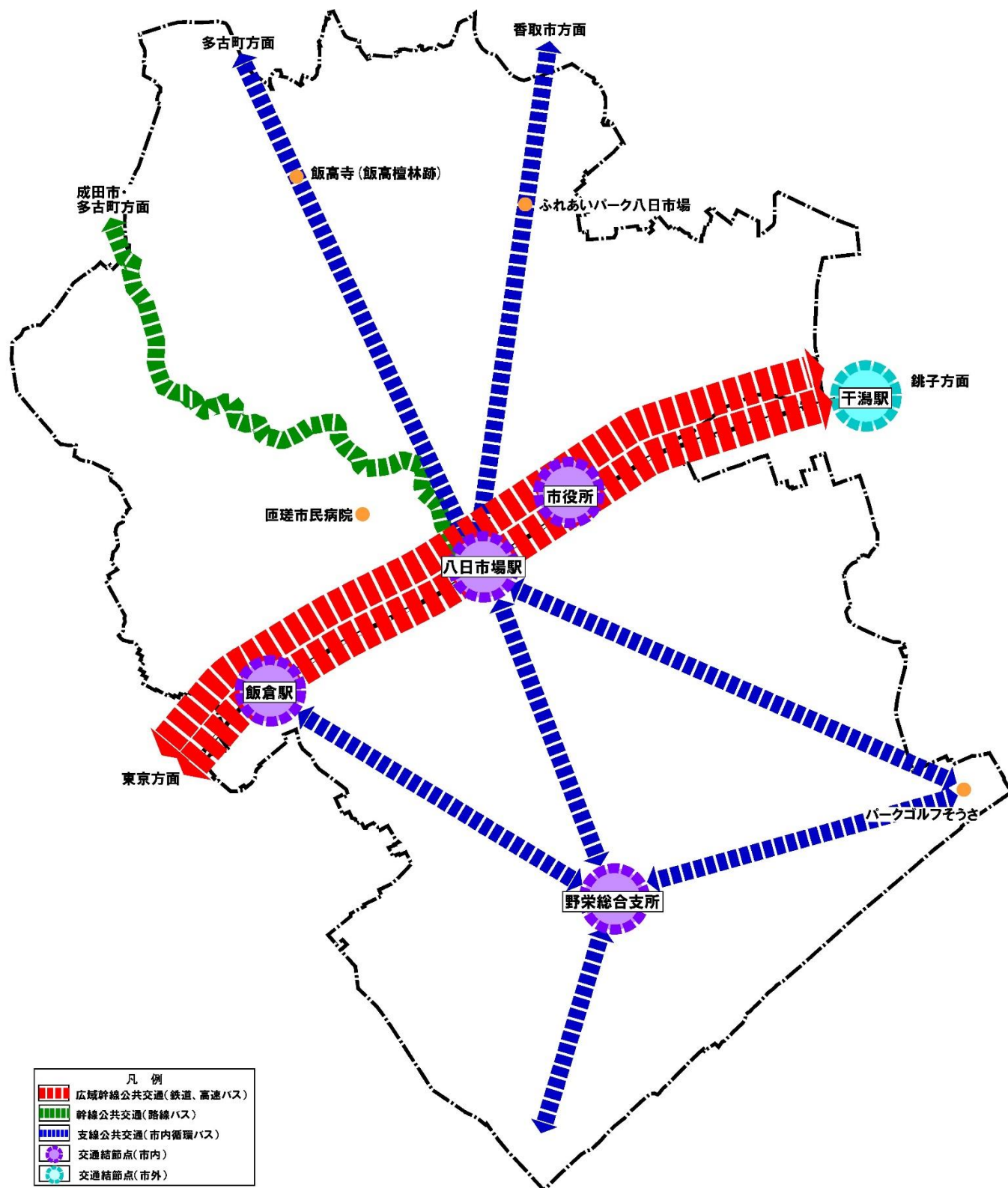


▲飯倉駅前広場

■公共交通骨格形成イメージ

【公共交通再編の基本的な考え方】

- ①市内循環バスの効率化
- ②広域アクセスや市内交通（市内循環バス）との組合せによる輸送効率の向上の実現
- ③交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現
- ④観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）、パークゴルフそうさなど）や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現



5 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの「地域公共交通の基本方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

【地域公共交通の基本方針】

基本方針 1
：広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

基本方針 2
：各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3
：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

【計画の目標】

目標①
：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

市内循環バス、新たな交通システムなど公共交通システム（生活交通）や福祉交通施策との組合せにより、拠点間及び地域間の連携強化を目指す。

目標②
：広域アクセスの強化

東京圏や近隣自治体へのアクセス強化のため、JR総武本線や高速バス、路線バスの利便性向上により、匝瑳市と市外を結ぶ広域交通網の利用促進を目指す。

目標③
：利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指す。

また、高齢者の移動支援の充実や誰もが安心・安全に移動できる環境の創出を目指す。

目標④
：利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。

また、新たな技術革新の動向を見据えつつ、利用者目線に立ったシームレスな移動環境を目指す。

目標⑤
：地域全体で支える公共交通の構築

多様な主体との連携により、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成や、路線バス・タクシーのサービスを維持する上で必要不可欠な新たな人材の確保を目指す。

また、これら上記の目標を達成するため、持続可能な仕組みづくりの構築を目指す。

(2) 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本方針	目標	事業	実施主体						実施時期(年度)						
			匝瑳市	千葉県	交通事業者 鉄道 バス	タクシー	地域	その他関係者	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
1 広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す	①拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	【1】市内循環バスの再編	○			○	○	○	再編検討	準備					
		【2】タクシーの利用促進	○				○		情報検討・作成				周知PR		
		【3】スクールバスの有効活用	○					○			検討、協議・調整				
	②広域アクセスの強化	【4】JR総武本線の利用促進	○	○	○						開催・周知PR				
		【5】高速バスの利便性向上	○			○						実施			
		【6】路線バスの利用促進	○	○		○		○				実施			
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	【7】交通結節点の機能強化	○		○	○	○				検討、協議・調整、実施				
		【8】サイクル&バスライドの導入	○			○					検討、協議・調整、実施				
		【9】利用しやすい車両(バス・タクシー)の導入促進	○	○		○	○				更新検討・順次導入				
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	【10】運行情報提供の充実	○		○	○	○		情報検討・作成				周知PR		
		【11】商業施設などとの連携サービスの導入	○			○		○	企画検討				実施		
		おでかけモデルプランの作成	○		○	○	○	○	検討・作成				周知PR		
3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【12】意識啓発を促す利用促進活動の展開	○			○		○	検討・準備				実施		
		公共交通ニュースの発行	○		○	○	○		検討・準備				作成・周知		
		【13】運転手の確保	○		○	○	○	○	検討・準備				実施		
		【14】進行管理・評価体制の強化	○	○	○	○	○	○				実施			

(3) 事業推進に向けた実施体制

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「市民」、「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市民（地域、民間企業など）

公共交通の利用者として、また将来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。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組への参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査などへの協力

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が両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

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

③行政

限られた予算の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 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
- 公共交通に関するアンケート調査などによるニーズ把握
- 道路・鉄道駅周辺施設などの環境整備、走行環境の改善
- 財政状況を見極めた上での、路線再編の検討

（４）実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理する。

目標① 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

【事業１】市内循環バスの再編 ※地域公共交通利便増進事業

①事業概要

市内循環バスの豊栄・匝瑳循環及び椿海・豊和循環は、高齢者の通院や学生の通学、買い物等の日常生活の交通手段として、生活に必要なものとして機能している。なお、市の財政負担だけでは、当該循環の運行を維持することは難しいことから、匝瑳市地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、利便増進特例が適用されている間、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用して、運行を行い、市民の生活交通手段を確保・維持する。

また、匝瑳市デマンド型交通は、市内循環バスの再編に伴う、路線の統廃合（６路線から５路線に縮小）により、新たに交通不便地域が生じることや、停留所まで徒歩での移動が困難な高齢者等への対応として運行している。デマンド型交通も市内循環バスと同様に、市の財政負担だけでは、運行を維持することは難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用して、運行を行い、市民の生活交通手段を確保・維持する。

今後は運行評価の手順（次頁参照）に基づき、継続的に評価・検証しながら再編を行う。

②実施主体：匝瑳市、バス事業者、タクシー事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
市内循環バスの再編	再編内容検討	→						
	準備・周知PR		→					
	運行実施			→	→	→	→	→

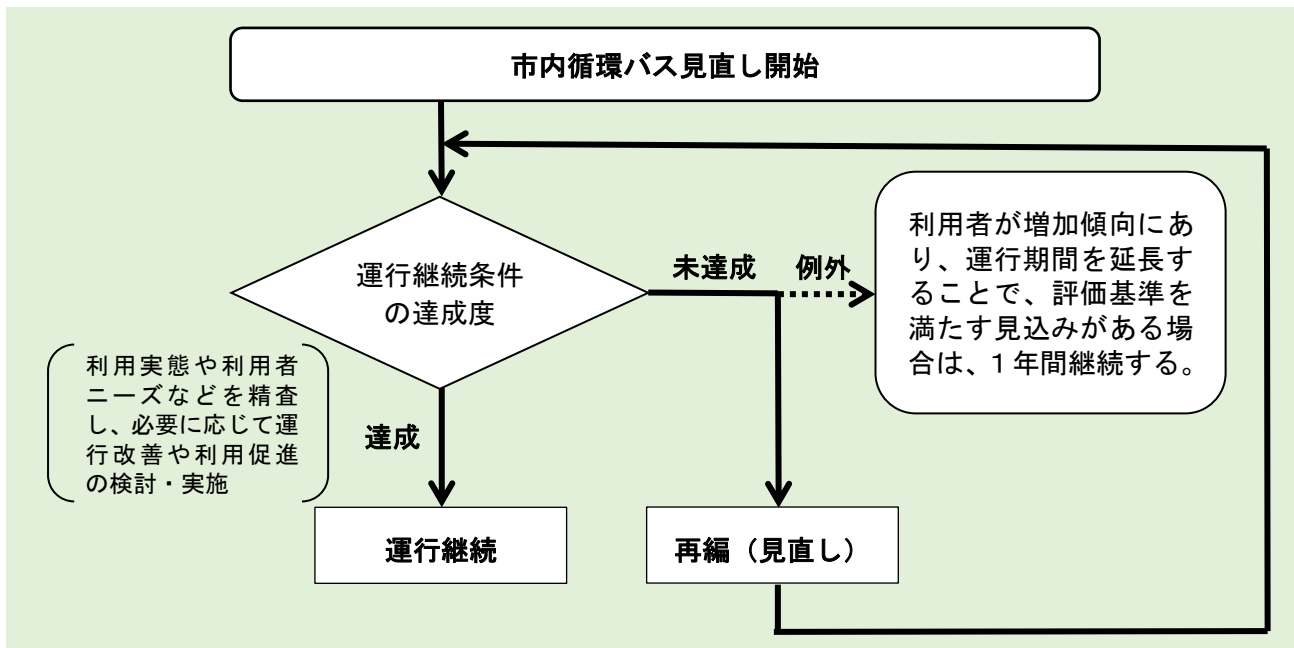
【運行評価（継続・運行見直し・廃止）の手順】

市内循環バスは、毎年利用状況や収支状況を匝瑳市地域公共交通活性化協議会に報告し、運行継続の可否を判断する。

市内循環バスの維持・見直し（改善）の運行継続条件を満たす場合は、運行状況の把握・評価を継続する。運行継続条件を満たしておらず、2年続けて運行継続条件を満たしていない場合は再編する。

ただし、運行継続条件を満たしていない場合においても、利用者が増加傾向にあり、運行期間を延長することにより、運行継続条件を満たす見込みがあると判断される場合には運行を継続する。

なお、評価手順及び運行継続条件は、利用者の移行期間が必要なことから、事業開始後の利用状況や収支状況を把握した上で作成する。



【再編後の市内循環バスの運行概要】

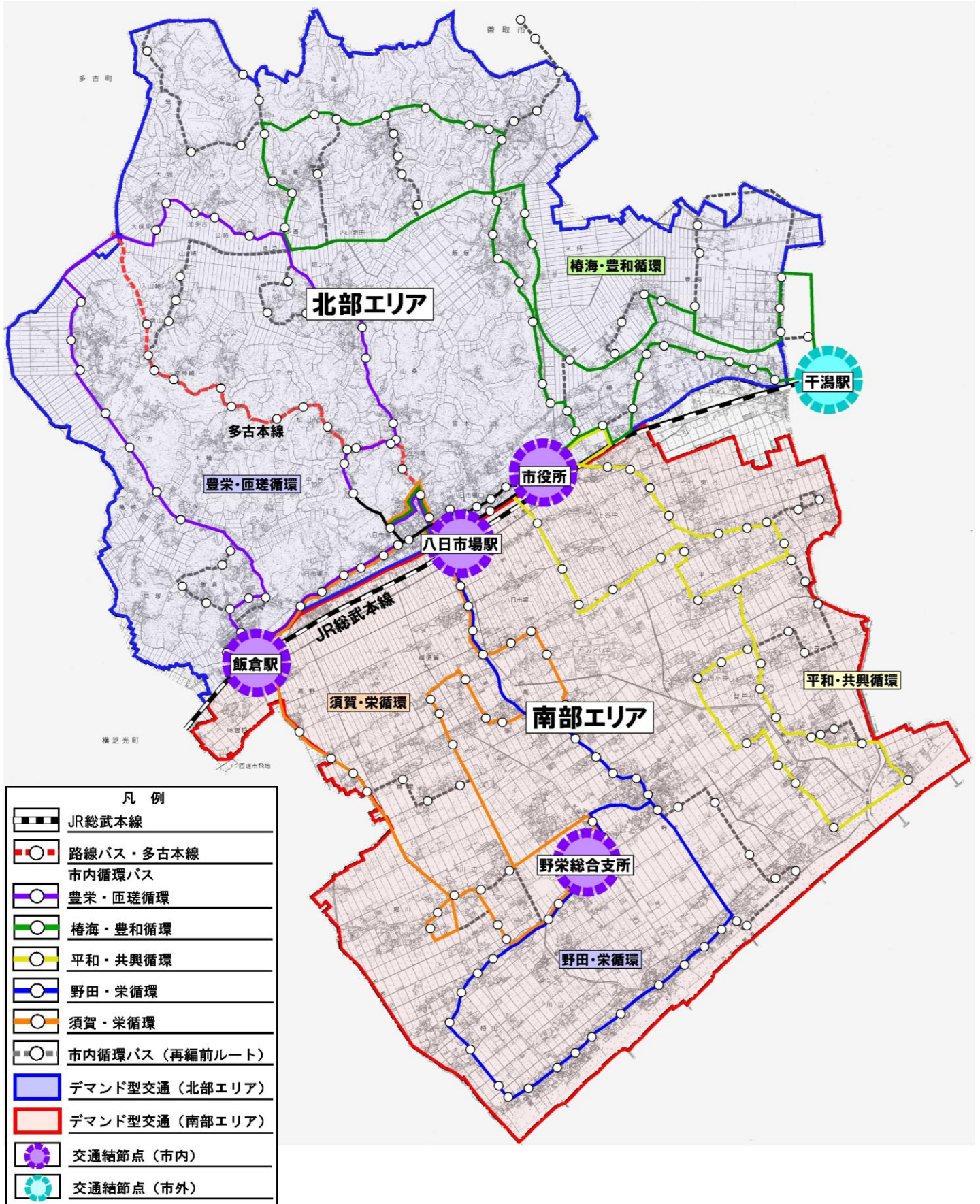
市内循環バスは、運転免許証を持っていない学生や高齢者など、交通弱者（移動制約者）の通学・通院、買い物など日常生活の交通手段の確保のため、運行している。

各循環の1運行当りの平均所要時間は、1時間～1時間10分となっている。

■市内循環バスの運行サービス

路線数	5ルート（豊栄・匝瑳循環、椿海・豊和循環、平和・共興循環、須賀・栄循環、野田・栄循環）
運行日	月曜日から土曜日（運休日：日曜日、祝日、年末年始）
運行便数	各ルート6便（野田・栄循環のみ7便）
運行車両	5台（日野ポンチョショート2台、トヨタハイース3台）
運賃	- 基本運賃：200円（小学生・中学生、運転経歴証明書をお持ちの方など100円） - 一日自由乗車券：400円 - 回数乗車券：2,000円（全路線共通200円券×11枚） - 定期乗車券 - 普通定期券（全路線）：6,400円（1か月）、18,200円（3か月）、34,500円（6か月） - 通学定期券（全路線）：4,000円（1か月）、11,400円（3か月）、21,600円（6か月）
運行事業者	JRバス関東(株)、千葉交通(株)

【再編後の公共交通ネットワーク】



【事業２】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ドア・ツー・ドアで移動できるため、きめ細かな対応が可能であり、鉄道駅やバス停留所まで歩くことが困難な高齢者などにとって重要な交通機関である。

このため、利用促進に向けて、市ホームページや「公共交通マップ」などにより、地域交通利用料助成事業も含めてタクシーサービスの周知や情報提供を図る。

②実施主体：匝瑳市、タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
タクシーの利用促進	情報提供検討・作成	→	→					
	周知PR			→	→	→	→	→

【事業３】スクールバスの有効活用

①事業概要

匝瑳市では八日市場小学校の児童を対象としたスクールバスを運行しており、年間の運行経費（令和元年度）は1,728万円となっている。

スクールバスの有効活用に当たっては、路線バスや市内循環バスでの対応が困難な場合に、様々な注意点・課題に留意しつつ、教育委員会などと調整を図りながら、路線バスや市内循環バスとの役割分担を考慮し、活用方法（混乗化、間合い利用）を検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット及び注意点・課題

メリット	注意点・課題
○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保	○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風などの緊急時や行事などによる登下校時間の変更） ○保護者及び地域の理解が必要 ○既存の交通事業者との競合 ○へき地児童生徒援助費等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 ○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

②実施主体：匝瑳市、学校関係者、スクールバス運行事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
スクールバスの有効活用	検討、協議・調整							
				→	→	→	→	→

目標② 広域アクセスの強化

【事業４】ＪＲ総武本線の利用促進

①事業概要

「第２次匝瑳市総合計画」での公共交通の取組方針の１つとして、広域公共交通の充実を掲げており、千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟を通じて、運行本数の増便や運行ダイヤの改善などについて要請していく。

また、「サンキュー・ちばフリーパス」、「サンキュー・フリー乗車券」及び「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などの周知ＰＲや各種イベントの開催などにより利用促進を図る。

②実施主体：鉄道事業者、千葉県、匝瑳市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
JR 総武本線の利用促進	イベント開催・周知 PR							

【事業５】高速バスの利便性向上

①事業概要

令和４年９月１７日から運行を開始した、高速バス「銚子東京線」の利用促進を図るため、市役所駐車場がパーク＆ライド用駐車場として開放していることや、飯倉台停留所にパーク＆ライド用駐車場を確保していることを周知する。

②実施主体：バス事業者、匝瑳市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
パーク＆ライド用駐車場 の利用促進	実施							

【事業6】路線バスの利用促進

①事業概要

路線バス・多古本線は、八日市場駅と成田駅を結ぶ広域な移動を担う重要な幹線公共交通として、運行している。なお、バス事業者の財政負担だけでは、当該路線の運行を維持することは難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）などを活用し、維持する。

また、市ホームページでのバス利用の情報提供を行うとともに、沿線の千葉県立匝瑳高等学校の生徒に対し、バスの時刻表や定期券などの情報を記載したチラシを配布する。

②実施主体：バス事業者、千葉県、匝瑳市、近隣市町

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
路線バスの利用促進	実施							

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業7】交通結節点の機能強化

①事業概要

交通結節点である八日市場駅、飯倉駅、匝瑳市役所及び野栄総合支所は、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継抵抗の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

特に匝瑳市の玄関口である八日市場駅は、高速バス、路線バス、市内循環バス及びタクシーなど多様な交通手段同士の乗換えが円滑になるよう、乗換案内看板の設置など交通結節機能の強化を図る。なお、乗継ダイヤについては、通学や通院、買い物などの実態に即したダイヤとなるよう、バス事業者と協議・調整を行う。

②実施主体：匝瑳市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
交通結節点の機能強化	整備内容検討、協議・調整、実施							

【事業8】サイクル&バスライドの導入

①事業概要

市内循環バスなどの利用促進を図るため、特に平坦地域が多い JR 総武本線から南側地域を中心に、サイクル&バスライドの導入を検討する。駐輪場を整備する箇所については、関係機関と協議・調整を図りながら検討する。

②実施主体：匝瑳市、バス事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
サイクル&バスライドの導入	整備箇所検討、協議・調整、実施							

【事業9】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

①事業概要

路線バス、市内循環バス及びタクシー車両について国や千葉県の補助制度を活用し、乗降りが容易な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、誰でも利用しやすい車両の導入を促進する。

②実施主体：匝瑳市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
利用しやすい車両の導入促進	更新検討・順次導入							

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

【事業 10】 運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道や路線バス及び市内循環バスなどの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、市ホームページやインターネット上の一般の経路検索サイトやパンフレットなどで乗換案内・時刻表・運行情報などの情報が提供されている。

しかしながら、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が31.1%と2番目に高くなっている。

このため、市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成し、配布する。

②実施主体：匝瑳市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
公共交通マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布	→	→					
	周知PR			→	→	→	→	→

【事業 11】 商業施設などとの連携サービスの導入

①事業概要

まちの賑わいの創出を促すため、商業施設などと連携し、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などを検討する（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、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、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。

②実施主体：匝瑳市、交通事業者、企業

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
割引サービス・企画切符などの導入	企画内容検討	→	→	→				
	実施				→	→	→	→
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成	→	→					
	周知PR			→	→	→	→	→

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業 12】 意識啓発を促す利用促進活動の展開

①事業概要

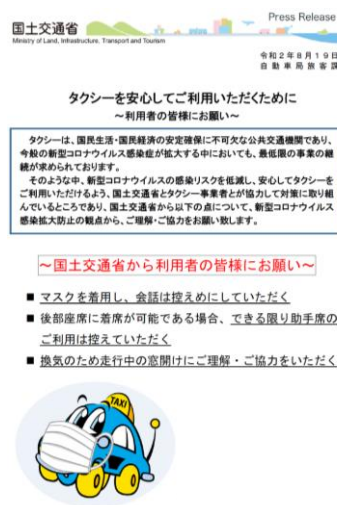
市内循環バスの利用方法は、市ホームページに掲載しているが、将来的な利用者となる小学生や高齢者を対象に、市内循環バス車両を使用した乗車マナーやルール、車内の転倒事故防止の安全確保などを学習する乗り方教室を開催する。

また、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を展開する。

なお、鉄道・バス・タクシー事業者では、それぞれ「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」、「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」、「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づき、感染症対策の取組を実施中であり、安心して公共交通を利用していただくための情報を周知する。

【事例】飯能市・公共交通ニュースの発行

埼玉県飯能市では、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 月から月 1 回程度、「地域が守り、地域が育てる」をキーワードに、取組内容の紹介、バス利用促進のための呼び掛け、情報提供など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



▲鉄道・バス・タクシー事業者の新型コロナウイルス感染症対策の利用者向けポスター・案内

②実施主体：交通事業者、匝瑳市、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
市内循環バスの乗り方教室の開催	検討・準備							
	実施							
公共交通ニュースの発行	検討・準備							
	作成・周知							

【事業 13】 運転手の確保

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おり、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。

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、運転手確保に苦慮している状況のため、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催など、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確保対策について検討する。

②実施主体：交通事業者、バス協会、タクシー協会、匝瑳市、ハローワーク

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
運転手の確保	検討・準備	→						
	実施			→				

【事業 14】 進行管理・評価体制の強化

①事業概要

5つの計画の目標を達成するためには、市民（地域）、交通事業者、行政といった多様な主体が連携しながら、事業実施状況や目標達成度を評価し、PDCAサイクルの仕組みにより、着実に取り組むことが重要である。

地域が自らデザインする地域の交通の実現に向けて、「匝瑳市地域公共交通活性化協議会」において、PDCAサイクルの進行管理を着実に実施できるよう行う。

②実施主体：匝瑳市、千葉県、交通事業者、地域、その他関係者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
進行管理・評価体制の強化	実施							
		→						

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値	備考
1 広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す	①拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	市内循環バス利用者数 ※令和5年4月1日～再編	—	41,756人	※1
		デマンド型交通1日平均利用者数 ※令和5年4月1日～運行開始	—	26.4人	※2
		地域交通利用料助成事業利用者数 ※現状値：令和元年度	821人	979人	※3
		公共交通サービス全般の利用者満足度 ※現状値：令和2年8月	36.6%	39.2%	※4
		市内循環バス利用者満足度 ※現状値：令和2年8月	74.1%	79.3%	※5
	②広域アクセスの強化	八日市場駅1日平均乗車人員 ※現状値：令和元年度	1,762人	1,674人	※6
		高速バス（銚子東京線） 年間乗降者数 ※令和4年9月17日～運行開始 ※令和5年6月1日～改正	—	16,548人	※7
		路線バス（多古本線） 年間乗降者数 ※現状値：令和4年6月22日調査	101,470人	102,485人	※8
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	4箇所	※9
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度 ※現状値：令和2年8月	41.8%	44.7%	※10
		商業施設などとの連携による利用促進活動の導入件数	—	1件以上	※11
3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	乗り方教室参加者数	—	延150人以上	※12
		市内循環バス収支率 ※現状値：令和元年度	10.6%	12.0%	※13
		公共交通への公的資金投入額 ※現状値：令和元年度	8,057万円	8,057万円以内	※14

- ※1 令和2年度利用者数×再編による減少率見込み95%（6路線→5路線）
 ※2 1日1台当たりの利用者数13.2人×2台
 ※3 $900人 + \{ (900人 - 821人) \div 4年間 \times 4 \}$ 注）900人：第2次匠瑳市総合計画・令和5年度目標値
 ※4 市民アンケート調査による鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※5 市内循環バス利用者アンケート調査による運行サービスに対する満足度のうち、「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※6 令和元年度1日平均乗車人員×直近3年間利用者減少率5%を維持
 ※7 市内バス停の（令和5年6月1日～令和5年9月30日）乗降者数×3
 ※8 （八日市場駅～JR成田駅）1日の乗降者数278人×365日×1.01
 ※9 交通結節点として位置付けた八日市場駅、飯倉駅、匠瑳市役所、野栄総合支所の4箇所
 ※10 市民アンケート調査による鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※11 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施
 ※12 乗り方教室を令和5年度から年1回参加者30人程度、延べ5回実施
 ※13 直近5年間平均収支率12%
 ※14 現況公的資金投入額：市内循環バス7,143万円＋地域交通利用料助成事業914万円

6 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

「匠瑤市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「匠瑤市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

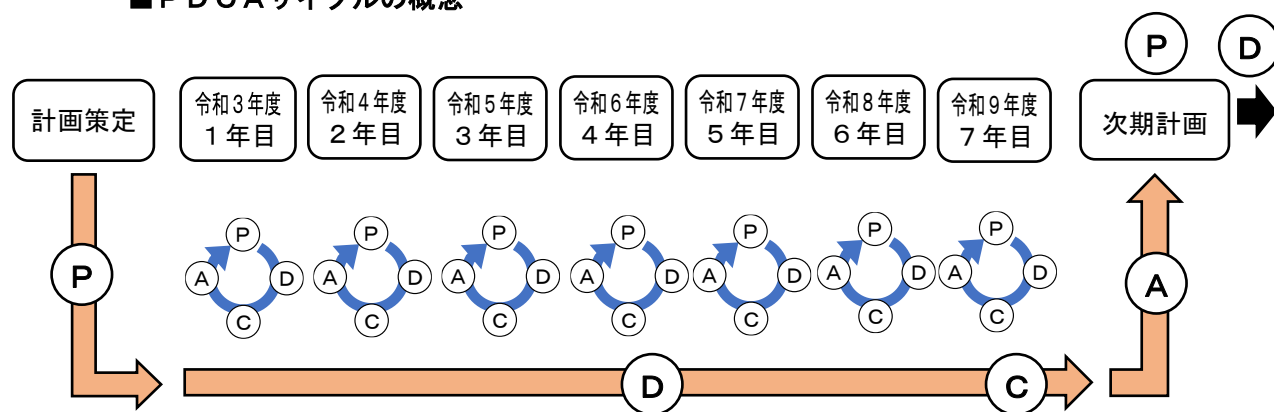
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。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・病院などの整備、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。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	匠瑤市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	匠瑤市地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、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年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画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

(年度)

項目		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
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							○
	市内循環バス 利用者アンケート調査				○			○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○	○	○
目標達成度の評価								○
計画・目標値の見直し※								○
匠瑤市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■評価指標と関連調査評価方法との関係

目標	評価指標	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	市内循環バス 利用者アンケート調査
①拠点間及び地域間の 連携強化に資する公 共交通網の形成	市内循環バス利用者数	○ ※1		
	デマンド型交通1日平均利用者数	○ ※1		
	地域交通利用料助成事業利用者数	○ ※1		
	公共交通サービス全般の利用者満足度		○	
	市内循環バス利用者満足度			○
②広域アクセスの強化	八日市場駅1日平均乗車人員	○ ※1		
	高速バス（銚子東京線）年間乗降者数	○ ※1		
	路線バス（多古本線）年間乗降者数	○ ※1		
③利用しやすい公共交 通環境の整備	交通結節点整備箇所数	○ ※2		
④利用者目線に立った 分かりやすい運行情 報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度		○	
	商業施設などとの連携による利用促進活動の導入件数	○ ※2		
⑤地域全体で支える公 共交通の構築	乗り方教室参加者数	○ ※2		
	市内循環バス収支率	○ ※3		

	公共交通への公的資金投入額	○ ※3		
--	---------------	------	--	--

※1 事業者からのデータ提供

※2 整備箇所数、導入件数及び参加者数の把握

※3 事業者からのデータ提供及び一般会計決算から算出

■関連調査概要

種別	主な調査項目
市民アンケート調査	・回答者の属性 ・日常の移動のしやすさと日常生活の移動実態 ・公共交通（鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス、タクシー、デマンド型交通）の利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
市内循環バス利用者アンケート調査	・利用者属性 ・利用特性（乗車・降車バス停、往復利用有無、利用頻度、利用目的） ・運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス

付録 用語集

	用語	説明
数字	250mメッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく 250m四方の網の目（メッシュ）の区域に分け、その区域の人口（本計画中では平成 27 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。
あ行	運転経歴証明書	理由があつて自動車運転免許を自主的に返納された方や自動車運転免許の有効期限が切れてから 5 年以内の方の申請により、運転経歴証明書が交付される制度。
か行	観光入込数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者で、観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。例えば、1 人の観光入込客が複数の観光地点を訪れたとしても、1 人回と数える。
	交通手段分担率	目的をもって移動する際に利用する各交通手段の分担率。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人口及び世帯」を対象に、5 年に 1 度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。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、道路運送法などの規定に従う。
さ行	スクールバス	始業時刻と終業時刻に合わせて児童・生徒が居住している住宅地域と学校の間、学校最寄りの鉄道駅と学校の間などを結んで運行するバス。
た行	代表交通手段	1 つの移動の際に、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。
	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つ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。
	東京都市圏パーソントリップ調査	「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「人の動き」を調査するもので、調査日 1 日の全ての動きを調べる調査。 昭和 43 年から概ね 10 年ごとに実施。平成 30 年の調査範囲は東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部、268 市区町村）。対象者は東京都市圏に居住する約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の方（満 5 歳以上）。
な行	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。

	用語	説明
	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	バリアフリー	高齢者・障がい者などが社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がい者などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	P D C A 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1つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（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組。 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、住民や職場組織などに働きかけ、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	健康な方をはじめ、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。

付録 匝瑳市地域公共交通活性化協議会

匝瑳市では令和２年度に活性化再生法に基づく法定協議会として「匝瑳市地域公共交通活性化協議会」を設置し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、「匝瑳市地域公共交通計画」の策定及び実施に関し必要な協議を行っている。

	開催日時	議事
第１回	令和２年５月１日（金） （書面開催）	・匝瑳市地域公共交通活性化協議会規約（案）、財務規程（案）、事務局規程（案）について ・匝瑳市地域公共交通活性化協議会役員選出について ・匝瑳市地域公共交通活性化協議会令和２年度予算（案）について ・匝瑳市地域公共交通網形成計画の策定について
第２回	令和２年７月２０日（月） 午後２時３０分～	・匝瑳市地域公共交通活性化協議会について ・市内循環バス及び地域交通利用料助成制度の現状について ・匝瑳市地域公共交通網形成計画策定業務委託について
第３回	令和２年１１月３０日（月） 午後２時００分～	・匝瑳市地域公共交通計画策定に向けた調査業務の進捗について ・匝瑳市地域公共交通計画策定に向けた課題整理及び基本方針・計画の目標（案）について
第４回	令和３年１月２５日（月） （書面開催）	・匝瑳市地域公共交通計画（素案）について ・地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）について
第５回	令和３年３月２２日（月） （書面開催）	・匝瑳市地域公共交通活性化協議会規約の改正について ・匝瑳市地域公共交通計画（案）について ・匝瑳市地域公共交通活性化協議会令和３年度予算（案）及びスケジュール（案）について

【委員名簿】

	団体名	職名	氏名	区分	備考
1	匝瑳市	副市長	宇井 和夫	法第6条第2項第1号	会長
2	匝瑳市	企画課長	林 雅之	〃	
3	匝瑳市	福祉課長	畔蒜 稔行	〃	
4	匝瑳市	都市整備課長	大木 恒一	〃	
5	千葉交通株式会社	取締役自動車部長	河合 俊彦	法第6条第2項第2号	
6	ジェイアールバス関東株式会社	東関東支店長	今井 信彰	〃	
7	有限会社八日市場タクシー	取締役社長	加藤 雄三	〃	
8	有限会社ササモト	監査役	笹本 丈弘	〃	
9	有限会社干潟タクシー	専務取締役	崎山 健明	〃	
10	東日本旅客鉄道株式会社	成東駅長	田邊 孝司	〃	
11	一般社団法人千葉県バス協会	専務理事	成田 斉	〃	
12	一般社団法人千葉県タクシー協会	専務理事	土屋 信乃夫	〃	
13	匝瑳市区長会	会長	小川 雅器	法第6条第2項第3号	
14	社会福祉法人匝瑳市社会福祉協議会	副会長	及川 孝	〃	監事
15	匝瑳市シニアクラブ連合会	会長	石和田 秀雄	〃	監事
16	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	斯波 恭太郎	〃	
17	千葉県総合企画部交通計画課	企画調整班長	渡邊 彰	〃	
18	千葉交通労働組合	書記長	伊藤 賢	法第6条第2項第2号	
19	東日本旅客鉄道労働組合	バス関東本部議長	宮田 光良	〃	
20	千葉県匝瑳警察署	交通課長	鈴木 雅人	法第6条第2項第3号	
21	千葉県海匝土木事務所	次長	大木 良浩	法第6条第2項第2号	
22	日本大学理工学部交通システム工学科	教授	藤井 敬宏	法第6条第2項第3号	副会長

匝瑳市地域公共交通計画

発行：令和3年3月 令和5年10月改正

発行者：匝瑳市地域公共交通活性化協議会

事務局：匝瑳市役所環境生活課市民協働班

〒289-2198 千葉県匝瑳市八日市場ハ793番地2

TEL：0479-73-0088 ／ FAX：0479-72-1116