

木更津市地域公共交通計画 (骨子案)

木 更 津 市
令 和 4 年 8 月

目次

| | |
|--------------------------|----|
| 第1章 計画の概要 | 1 |
| 1.1 計画策定の背景及び目的 | 1 |
| 1.2 計画の位置付け | 2 |
| 1.3 計画の対象 | 3 |
| 1.4 計画の期間 | 3 |
| 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題 | 4 |
| 2.1 上位・関連計画における公共交通の位置付け | 4 |
| 2.2 地域の特性 | 12 |
| 2.2.1 人口動態 | 12 |
| 2.2.2 人の動き | 15 |
| 2.2.3 人口分布と主要施設の立地状況 | 22 |
| 2.2.4 自動車保有状況 | 28 |
| 2.2.5 高齢者の自動車運転 | 29 |
| 2.2.6 交通事故の発生状況 | 29 |
| 2.2.7 観光来訪者 | 29 |
| 2.3 地域公共交通の現状 | 30 |
| 2.3.1 地域公共交通カバー圏域 | 30 |
| 2.3.2 鉄道 | 31 |
| 2.3.3 路線バス | 33 |
| 2.3.4 高速バス | 41 |
| 2.3.5 タクシー | 45 |
| 2.3.6 自家用有償旅客運送 | 46 |
| 2.3.7 医療機関による送迎事業 | 47 |
| 2.3.8 スクールバス | 48 |
| 2.3.9 民間施設及び公的施設の送迎 | 49 |
| 2.4 現行計画の評価検証 | 51 |
| 2.5 公共交通ニーズ等の把握 | 54 |
| 2.6 公共交通を取り巻く現状・課題の整理 | 55 |
| 第3章 計画の基本方針と計画目標 | 56 |
| 3.1 計画の基本方針等 | 56 |
| 3.1.1 計画の基本理念 | 56 |
| 3.1.2 計画の基本方針と基本目標 | 56 |
| 3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方 | 58 |
| 第4章 目標達成に向けた施策 | 61 |
| 4.1 施策の基本的な考え方 | 61 |
| 4.2 施策・事業の実施内容 | 62 |
| 第5章 目標の評価指標と計画の進行管理 | 67 |

| | |
|--------------------------|----|
| 5.1 目標の評価指標..... | 67 |
| 5.2 計画の推進..... | 67 |
| 5.2.1 推進・管理体制..... | 67 |
| 5.2.2 進行管理..... | 67 |
| 5.2.3 多様な関係者との連携・協働..... | 67 |

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の多様化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に答えるため、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線、ダイヤ及び運賃の見直しや、新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

本市の公共交通は、JR内房線と久留里線の結節点である木更津駅周辺を中心として放射状に形成されており、地域間の移動を担う手段としては、鉄道が運行しているほか、東京都及び千葉市方面へのアクセス手段である高速バス、近隣市町との間を結ぶ路線バスが運行しています。

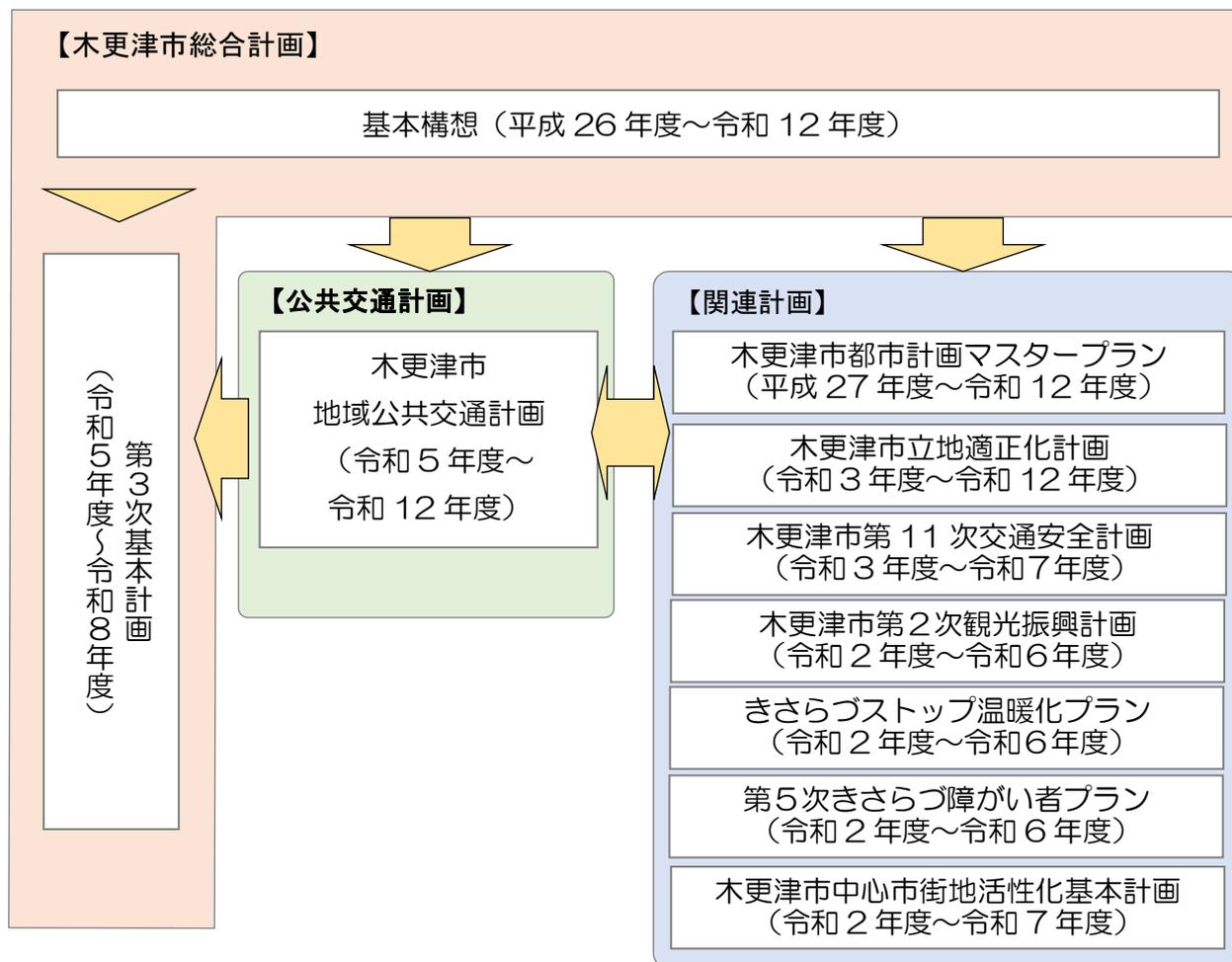
これに加えて、市内においては、路線バス、タクシー、自家用有償旅客運送が運行されているほか、施設等による送迎事業、スクールバス等が運行しており、市民や市外からの来訪者は、その目的に合わせて、複数の選択肢を組み合わせて利用することが可能となっています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少し、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっています。また、今後人口減少が見込まれる地区と人口増加が見込まれる地区が存在するなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

こうした状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「木更津市地域公共交通計画」の策定を行います。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「木更津市基本構想」に即し、「木更津市都市計画マスタープラン」などの整合を図り、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します。



1.3 計画の対象

本計画の対象区域は、木更津市全域とします。

ただし、木更津市と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道や高速バス等が運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していきます。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送及びスクールバス等、地域にある多様な輸送資源の有効活用についても、併せて検討していきます。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、「木更津市基本構想」や「木更津市都市計画マスタープラン」の目標年次との整合を図り、令和5年度から令和12年度の8年間とします。

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・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

| 年度 | 令和4 | 令和5 | 令和6 | 令和7 | 令和8 | 令和9 | 令和10 | 令和11 | 令和12 |
|---------------------|------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| 木更津市基本構想 | 平成26～令和12年 | | | | | | | | |
| 木更津市都市計画 マスタープラン | 平成27～令和12年 | | | | | | | | |
| 木更津市 地域公共交通計画 | 計画 策定 | 令和5～令和12年（8年間） | | | | | | | |

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 木更津市基本構想（平成26年3月）、第3次基本計画（令和5年3月）

【計画期間】 基本構想……平成26年～令和12年

- ・第1次基本計画…平成27年～平成30年
- ・第2次基本計画…令和元年～令和4年
- ・第3次基本計画…令和5年～令和8年
- ・第4次基本計画…令和9年～令和12年

【将来都市像】 『魅力あふれる 創造都市 きさらづ』
～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～

【基本理念】

- ①「人」が中心のまちづくりをめざします
- ②多様な主体を「結ぶ」まちづくりをめざします
- ③新たな魅力等を「創造」するまちづくりをめざします
- ④未来へ「躍動」するまちづくりをめざします

【基本方向】

- 1 安心・安全でいきいきとした暮らしづくり
- 2 子どもを育む環境づくり
- 3 まちを支える人づくり
- 4 まちのにぎわい・活力づくり
- 5 まちの快適・うるおい空間づくり

【役割】

2) 交通ネットワークの充実による交流・連携・集積拠点

木更津市が有する自然・歴史・文化的な魅力や都市としての魅力を高めていくため、広域的な交通ネットワークで結ばれた都市や地域との連携を強化し、国内外の人・モノ・情報が行き交う交流都市としての役割を担うことが期待されます。

3 交通環境の充実

<公共輸送>

市民の日常生活の交通手段を確保するため、関係機関へ働きかけ、JR内房線・久留里線の輸送力の充実や利便性の向上、バス路線網の再編を促進し、あわせて、路線バスの維持対策を講じます。また、広域道路ネットワークを活用した利便性の高い高速バスネットワークの充実を図ります。

第3次基本計画作成中

(2) 木更津市都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月）（平成 31 年 3 月一部改定）

【目標年次】 令和 12 年

【将来都市像】 魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～

【将来都市構造】

- 拠点をネットワーク化する集約型都市構造の形成
- 海・田園・丘陵の自然を生かした都市構造の維持

| | |
|----|--|
| 拠点 | 都市再生拠点、交流拠点、研究開発拠点、I.C 周辺拠点、地域中心拠点、生活拠点、集落拠点 |
| 軸 | 広域連携軸、都市間連携軸、地域連携軸 |

<拠点をネットワークする都市構造図>



【交通】

《方針》

超高齢社会への対応、効率的な都市経営、都市の低炭素化などの社会経済情勢に対応できるよう、拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成を目指すうえで、重要な役割を担う道路交通体系の整備を図る。

《施策の方針（公共交通ネットワーク）》

①鉄道

- ・ JR 内房線は、輸送力の充実や利便性向上を図るとともに、他の交通機関との連携強化など、その機能の維持・向上を図ります。
- ・ JR 内房線巖根駅への総武線快速電車の停車について JR と協議し、より一層の利便性向上に努めます。
- ・ JR 久留里線は、清川地区・富来田地区における都市再生拠点への重要な公共交通として輸送力を確保するとともに、近隣自治体と連携しながら利用促進に努め、沿線市街地の活性化を図ります。

②高速バス

- ・ 高速バスはアクアラインを經由し東京や横浜、羽田空港などを結ぶ他、千葉市や成田空港、房総半島方面など、広域を連絡する公共交通として、利用を図ります。
- ・ 既存路線の利便性向上を図るとともに、築地地区の大型集客施設への路線乗り入れなど、利用しやすい運行体系の構築を事業者と調整を図りながら検討します。
- ・ 金田地区において、木更津金田バスターミナルを整備し、高速バスのハブ機能の導入について事業者や関係機関との調整を図りながら検討します。
- ・ 富来田地区において、高速バスのバス停設置について事業者や関係機関と協議し、広域公共交通機能の強化を検討します。

③路線バス

- ・ 路線バスは、地域生活を支える重要な公共交通として各拠点などへのアクセス性を確保します。
- ・ 市街地ゾーン内の公共交通の利便性の向上を図るため、地域公共交通網の形成について、事業者や関係機関との調整を図りながら検討します。
- ・ 集落拠点と JR 木更津駅を結ぶバス路線については、事業者と協力しながら、路線の維持及び利便性の向上策を検討するとともに、新たな公共交通等を含めた、市街化調整ゾーンにおける地域公共交通網のあり方について検討します。

④交通結節点

- ・ 自動車から電車、電車からバスなど、異なる交通機関や複数の路線の乗り継ぎを円滑にするため、駅、バスターミナル、大型集客施設などについて交通結節点として利用を図ります。
- ・ 乗継利便性を向上させる施設の整備等を検討します。
- ・ 既存施設を活用したパーク&ライド、サイクル&ライドにより公共交通の利用を促進します。
- ・ 案内・誘導施設等については、誰にでもわかりやすいようユニバーサルデザインに配慮します。
- ・ JR 巖根駅については、高齢者、障害者が使いやすいよう駅施設のバリアフリー化について JR と協議します。

(3) 木更津市立地適正化計画（令和3年5月）

【目標年次】 令和12年

【基本的な方針】

① 日常生活の利便性を維持する居住地の形成

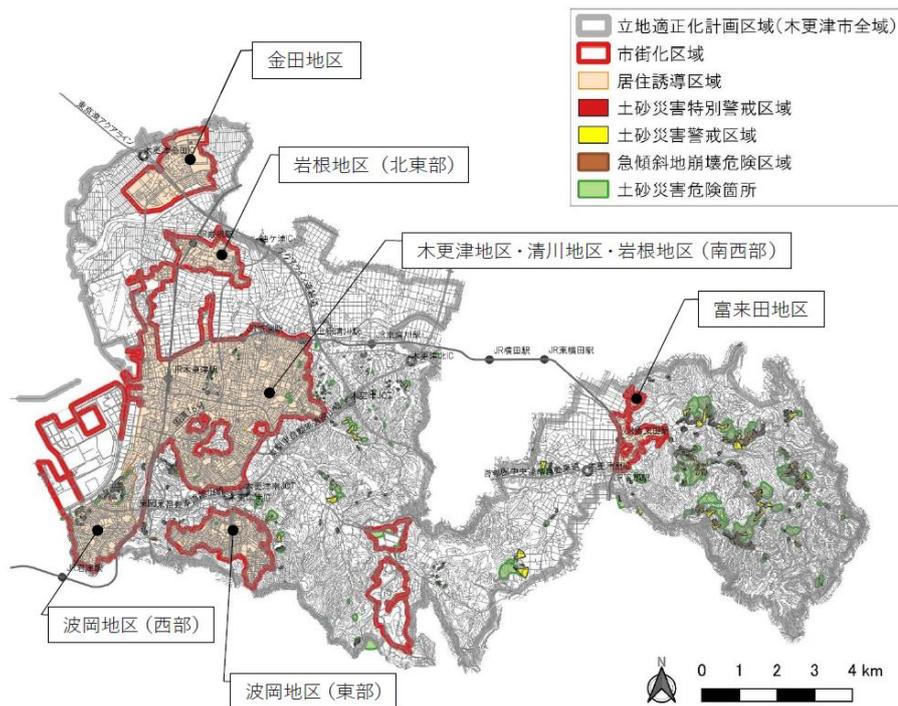
人口減少時代を迎えても、日常生活の利便性が維持できる居住地づくりを目指します。

② 地域特性に応じた魅力的な拠点の形成

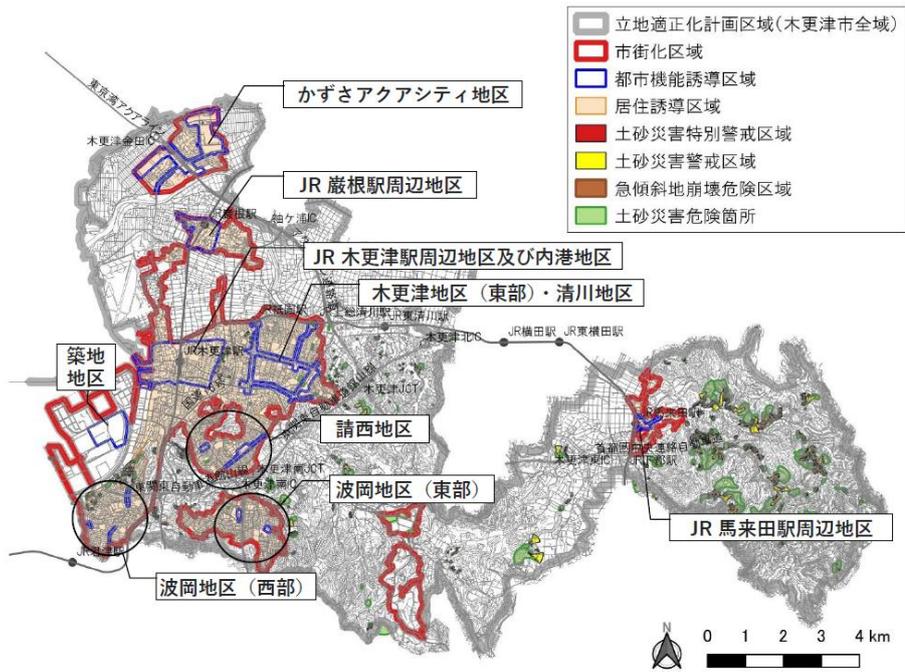
人口減少時代を迎えても、「都市機能誘導区域」を含む「居住誘導区域」へ居住が誘導され、人口密度が維持されることにより都市機能の持続性が向上する拠点づくりを目指します。

【誘導区域】

< 居住誘導区域 >



< 都市機能誘導区域 >





【地域特性に応じた魅力的な拠点の形成（公共交通に関するもの）】

《公共交通対策》

- ・ 市内幹線道路網の整備
- ・ 新交通システム導入促進
- ・ 路線バス再編等
- ・ 巖根駅総武線快速停車に向けた調査・協議
- ・ 高速バスの利便性向上
- ・ 木更津金田バスターミナルの機能強化

（４）木更津市第 11 次交通安全計画（令和 2 年 3 月）

【計画期間】 令和 3 年度～令和 7 年度

【道路交通安全の施策】

第 1 の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

第 2 の柱 道路交通環境の整備

第 3 の柱 道路交通秩序の維持

第 4 の柱 救助・救急活動の充実

第 5 の柱 被害者支援の推進

第 6 の柱 交通事故調査・分析の充実



【道路交通安全の施策（公共交通に関するもの）】

第 2 の柱 道路交通環境の整備

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

①生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装等の安全施設の整備をするとともに、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を関係機関などと連携して推進します。

(5) 木更津市第2次観光振興計画（令和2年3月）

【計画期間】 令和2年度～令和6年度

【施策の基本理念】

- ・観光づくり地域活動の促進
- ・まちづくり・地域づくりによる来訪者との交流の促進
- ・観光産業の振興と多様な産業との有機的連携
- ・成田国際空港及び交流拠点としての港湾の活用
- ・観光と地域の環境・景観との調和



【取り組むべき事業（公共交通に関するもの）】

3. 広域連携の拡充

④公共交通機関等との連携強化

ライフスタイルの多様化や観光ニーズに対応するため、JR東日本、バス事業者、NEXCO東日本、JAFなどとの連携を強化するとともに、ターゲットを明確にした新たな観光ツアーの造成など積極的な観光客誘致及びリピーター獲得を図ります。

(6) きさらづストップ温暖化プラン

木更津市地球温暖化対策実行計画2020（令和2年3月）

【目標年度】

短期目標年度：令和6年度

中長期目標年度：令和30年度



【取り組むべき事業（公共交通に関するもの）】

第5章 地球温暖化に対する緩和策

5-1 基本方針

2. 低炭素なまちづくり

温室効果ガス排出量を抑制するためには、環境に配慮した設備や仕組みを面的に導入したまちづくりを行うことが有効です。

公共交通機関のターミナルである木更津駅を中心に、都市機能をコンパクトに集約し、市内各地域の拠点づくり及びネットワーク化を進めるとともに、公共輸送の充実などを図っていきます。

(7) 第5次きさらづ障がい者プラン（令和3年3月）

【計画期間】 令和3年度～令和5年度

【基本施策】

- 1 みんなが理解し合えるまちづくり
- 2 自立した生活をおくれるまちづくり
- 3 充実し生きがいのあるまちづくり
- 4 安全で安心して暮らせるまちづくり
- 5 健やかな成長を支援するまちづくり
- 6 総合的な支援のあるまちづくり



【取り組むべき事業（公共交通に関するもの）】

4 安全で安心して暮らせるまちづくり

(2) 移動・交通手段の整備改善

<施策の方針>

市内の駅施設のバリアフリー化は進みつつありますが、路線バスの低床化や視覚・聴覚障がいに対応した情報提供の在り方など、まだまだ多くの課題を残しています。

このため、障がいのある人が地域において自立した生活を営み、社会参加しやすい環境を実現していくため、移動支援サービスの充実を図るとともに、電車、バスなどの公共交通機関及びその関連施設だけでなく、それらを補完する人による対応（接遇・介助等）等を含めたバリアフリー化を推進します。



<主要施策>

| 施策・事業 | 施策の概要 | 実施部署及び連携機関 |
|---------------------------|--|---------------------------|
| ②地域特性及び利用者のニーズに応じた移動支援の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ○介護保険における総合事業対象者に向けた移動支援サービスを構築します。 ○タクシー券の交付等、利用者のニーズに応じた移動支援の充実を図ります。 ○利用者のニーズに応じた移動手段の充実を図ります。 | 高齢者福祉課 障がい福祉課 地域政策課 |
| ③公共交通機関のバリアフリー化の促進 | <ul style="list-style-type: none"> ○電車やバスなどの公共交通機関のバリアフリー化を促進します。 ○駅施設などの情報のバリアフリー化(視覚・聴覚障がいに対応した文字や音等による情報提供)を働きかけます。 ○機器整備等によるバリアフリー化を補完する人による移動支援(接遇・介助等)の充実を図ります。 | 地域政策課 (公共交通機関) |

(8) 木更津市中心市街地活性化基本計画（令和2年4月）

【計画期間】 令和2年度～令和7年度

- 【基本方針】 基本方針1 人々が行き交うみなとまちの再興
 基本方針2 誰もが暮らしやすいまちづくり
 基本方針3 個性と魅力あふれる商業環境の充実



< 主要施策 >

| 事業名 | 内容 | 実施時期 |
|---|---------------------------------------|-----------------|
| パークベイプロジェクト推進事業 （富士見通り歩道再整備） | 歩道の再整備 | 令和元年度～ |
| パークベイプロジェクト推進事業 （富士見通り無電柱化） （木更津駅築港線） | 富士見通りの無電柱化 （延長：1.23km（道路延長0.66km）） | 令和元年度～ 令和6年度 |

2.2 地域の特性

2.2.1 人口動態

(1) 人口推移

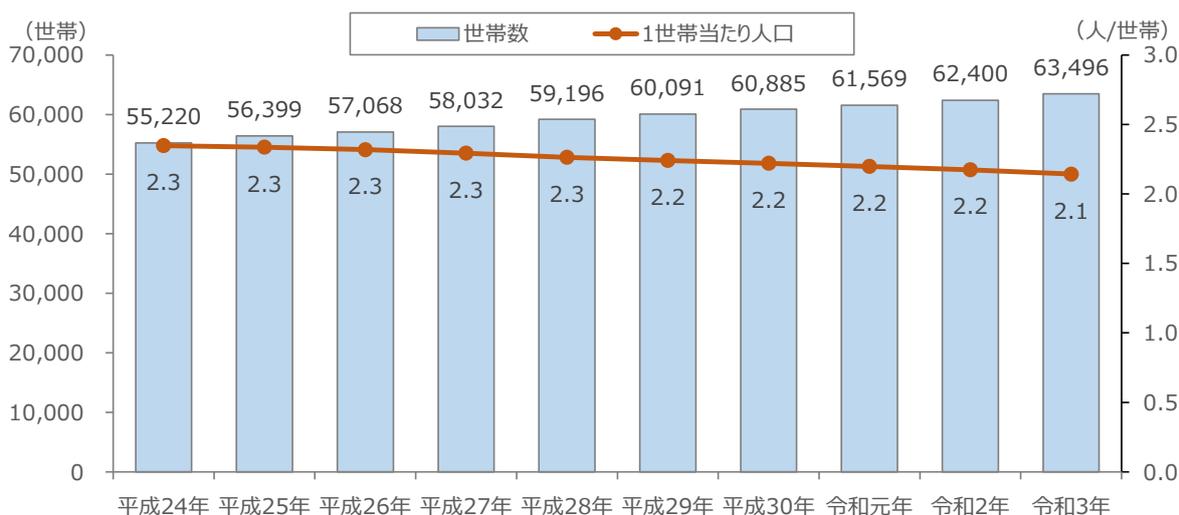
本市の人口は、令和3年で約136,000人、世帯数は約63,000世帯となっています。令和3年の人口は、5年前の平成28年に比べて、約2,000人増加、世帯数は平成28年に比べて約4,000世帯増加しており、令和3年の1世帯当たり人口は2.1人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

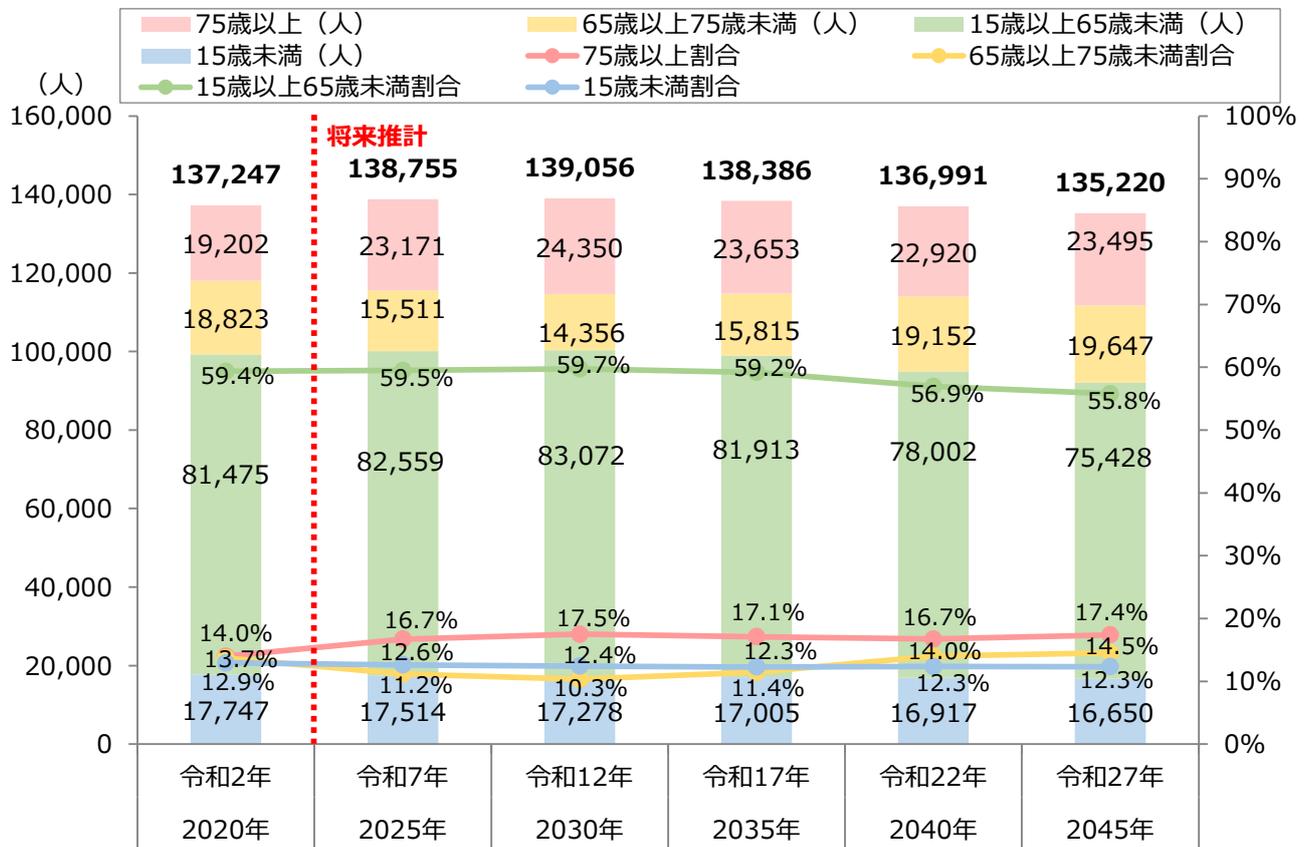
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約137,000人から令和27年には約135,000人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年から令和27年にかけて、12%程度で推移、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は59.4%から55.8%に減少、65歳以上の老年人口割合は27.7%から31.9%に増加する見込となっています。

■人口の推計

| | 2020年 | 2025年 | 2030年 | 2035年 | 2040年 | 2045年 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 令和2年 | 令和7年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 |
| 15歳未満 (人) | 17,747 | 17,514 | 17,278 | 17,005 | 16,917 | 16,650 |
| 15歳以上65歳未満 (人) | 81,475 | 82,559 | 83,072 | 81,913 | 78,002 | 75,428 |
| 65歳以上 (人) | 38,025 | 38,682 | 38,706 | 39,468 | 42,072 | 43,142 |
| 65歳以上75歳未満 (人) | 18,823 | 15,511 | 14,356 | 15,815 | 19,152 | 19,647 |
| 75歳以上 (人) | 19,202 | 23,171 | 24,350 | 23,653 | 22,920 | 23,495 |
| 総人口 (人) | 137,247 | 138,755 | 139,056 | 138,386 | 136,991 | 135,220 |
| 15歳未満割合 | 12.9% | 12.6% | 12.4% | 12.3% | 12.3% | 12.3% |
| 15歳以上65歳未満割合 | 59.4% | 59.5% | 59.7% | 59.2% | 56.9% | 55.8% |
| 65歳以上割合 | 27.7% | 27.9% | 27.8% | 28.5% | 30.7% | 31.9% |
| 65歳以上75歳未満割合 | 13.7% | 11.2% | 10.3% | 11.4% | 14.0% | 14.5% |
| 75歳以上割合 | 14.0% | 16.7% | 17.5% | 17.1% | 16.7% | 17.4% |

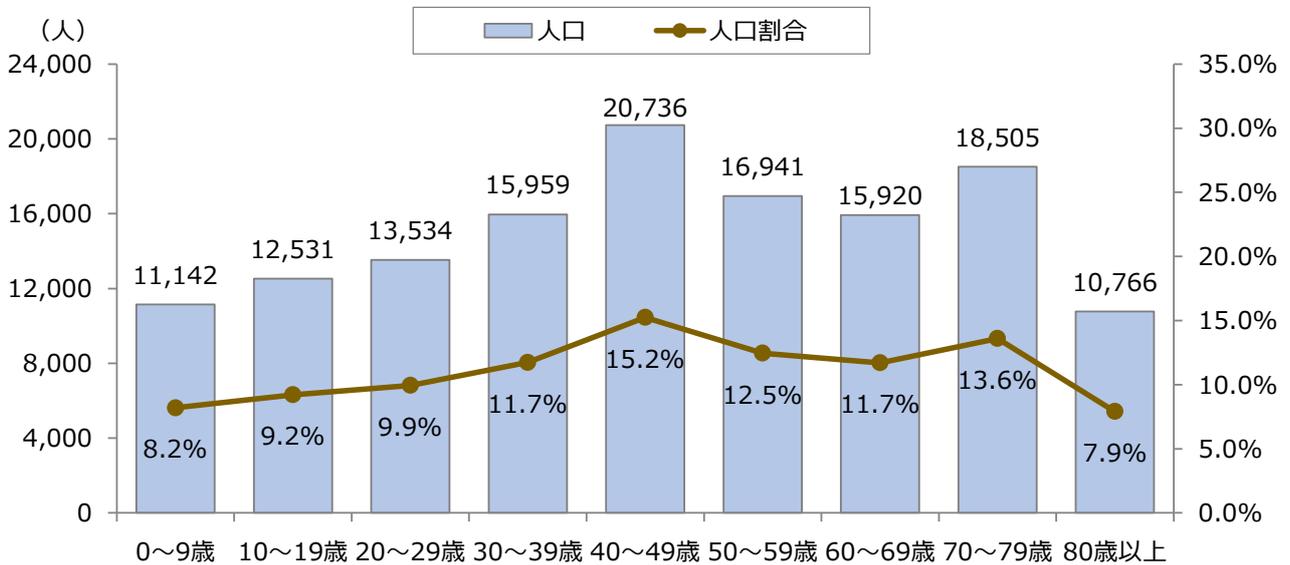


資料：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 年齢別人口

令和3年1月1日現在の年齢別人口を見ると40歳代が約21,000人、70歳代が約19,000人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の33.2%となっています。

■年齢別人口

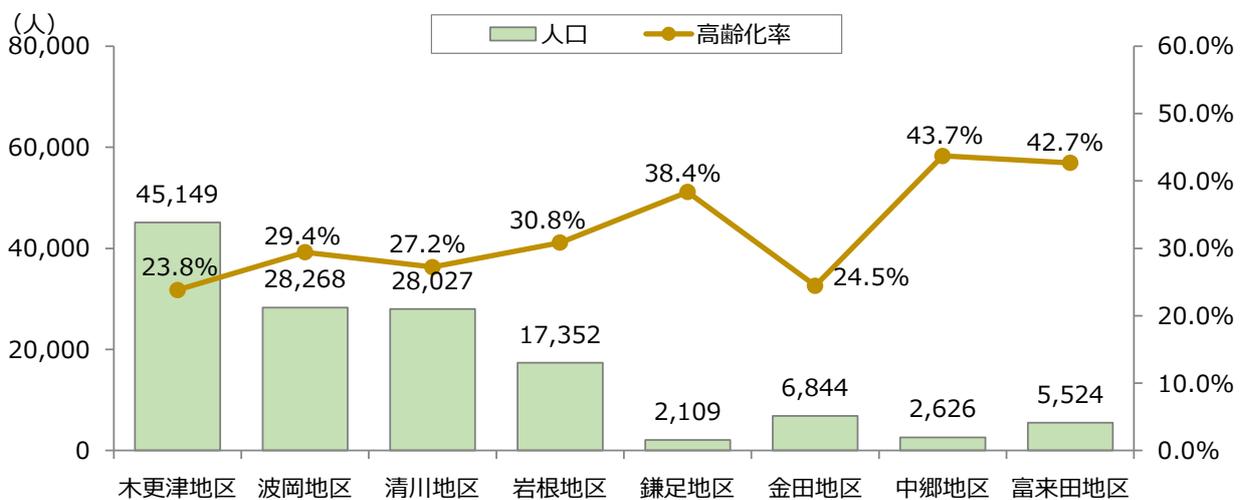


資料：住民基本台帳（令和3年1月1日現在）

(4) 地区別人口と高齢化率

令和4年6月1日現在の地区別人口を見ると、木更津地区が約45,000人と最も多く、次いで、波岡地区が約28,000人となっています。高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）を見ると、中郷地区が43.7%、富来田地区が42.7%と高い状況となっています。

■地区別人口と高齢化率



資料：住民基本台帳（令和4年6月1日現在）

2.2.2 人の動き

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）のデータを活用して、木更津市における人の流動状況（目的別）を整理します。

<第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要>

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したのかなどを調査しており、そこから鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

調査内容としては、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査している。

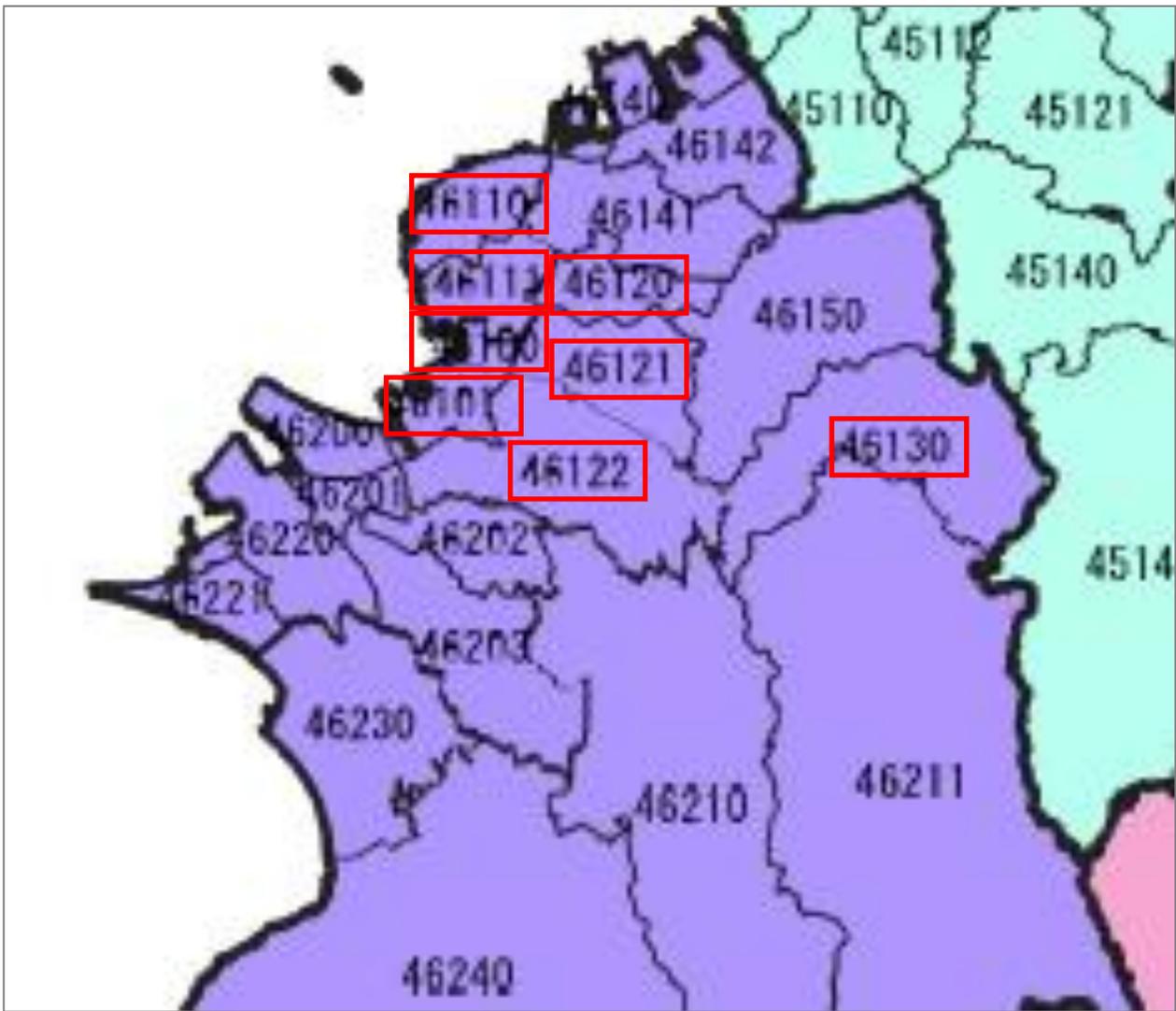
- 調査範囲：東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）
- 調査時期：平成30年9月～11月
- 調査実施主体：国土交通省
- 対象地域：268市区町村
- 対象者：東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）
- 調査方法：調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答（スマートフォン、タブレット、PC）または紙の調査票で回答する方法で実施

<需要量の考え方>

パーソントリップ調査はサンプル調査によって実施されており、東京都市圏に居住する全ての人から調査票を回収しているわけではない。しかし、得られた調査結果から数値的な拡大推計を行い、東京都市圏に居住する全ての人を代表する動きを集計している。よって、パーソントリップ調査の結果から見える、移動量を「需要量」と捉えることができる。

<情報秘匿の考え方>

サンプル調査によって実施されており、サンプル数（移動量）が少ない場合、情報を秘匿するため、データ上は表示されない。そのため、地区間の移動が見られない箇所は、移動がないのではなく、情報を秘匿する関係で表示されないケースもある。

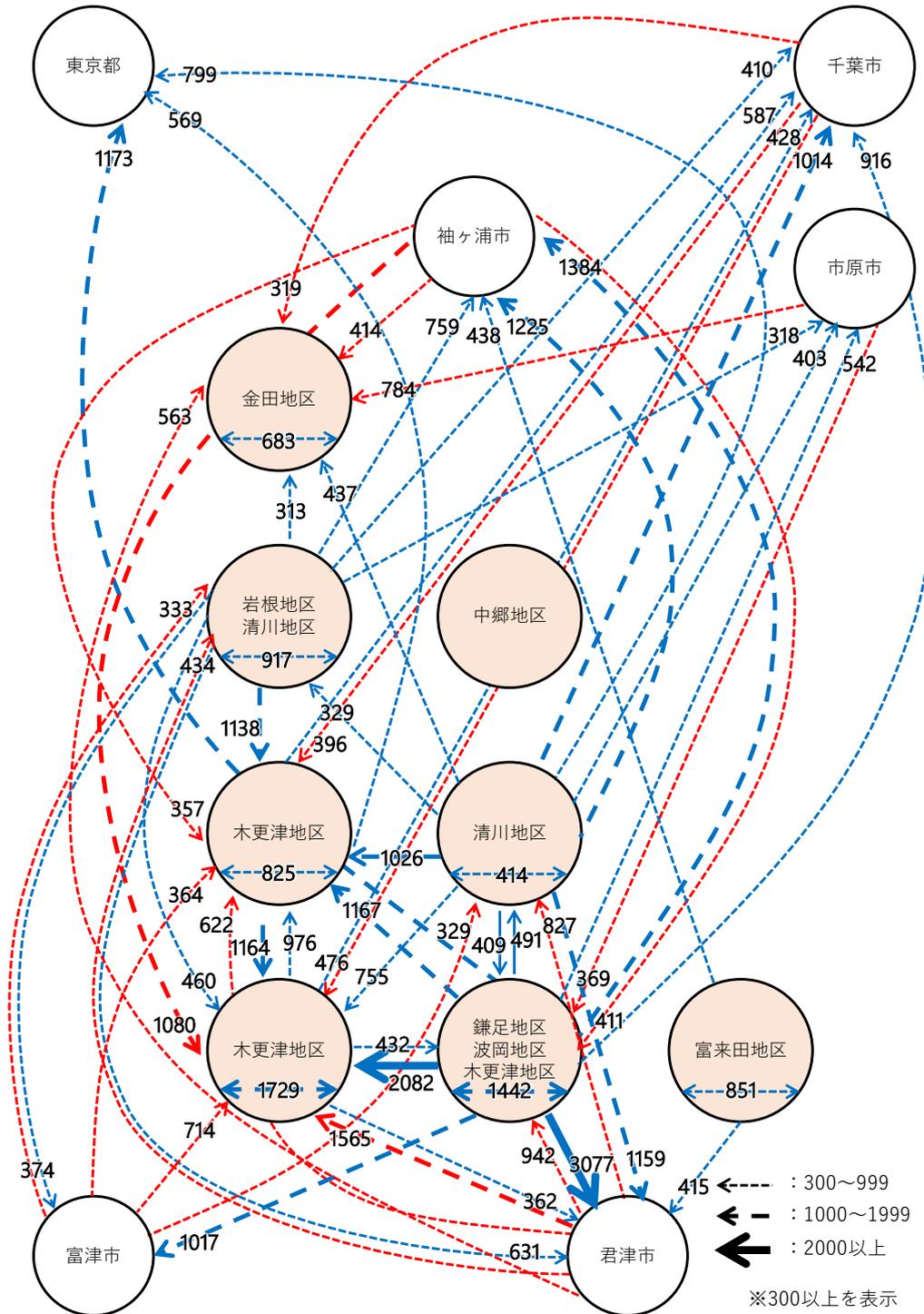


- 46110：金田地区
- 46111：岩根地区、清川地区
- 46100：木更津地区
- 46101：木更津地区
- 46120：中郷地区
- 46121：清川地区
- 46122：鎌足地区、波岡地区、木更津地区
- 46130：富来田地区

(1) 通勤目的の人の動き

木更津市内の地区内移動及び地区間移動が多い一方で、袖ヶ浦市、市原市、富津市、君津市などの周辺市町と木更津市との間の移動も見られます。また、千葉市や東京都への長距離トリップも見られます。地区間移動では、木更津地区に集まってくる傾向が見られます。

■通勤目的における人の動き

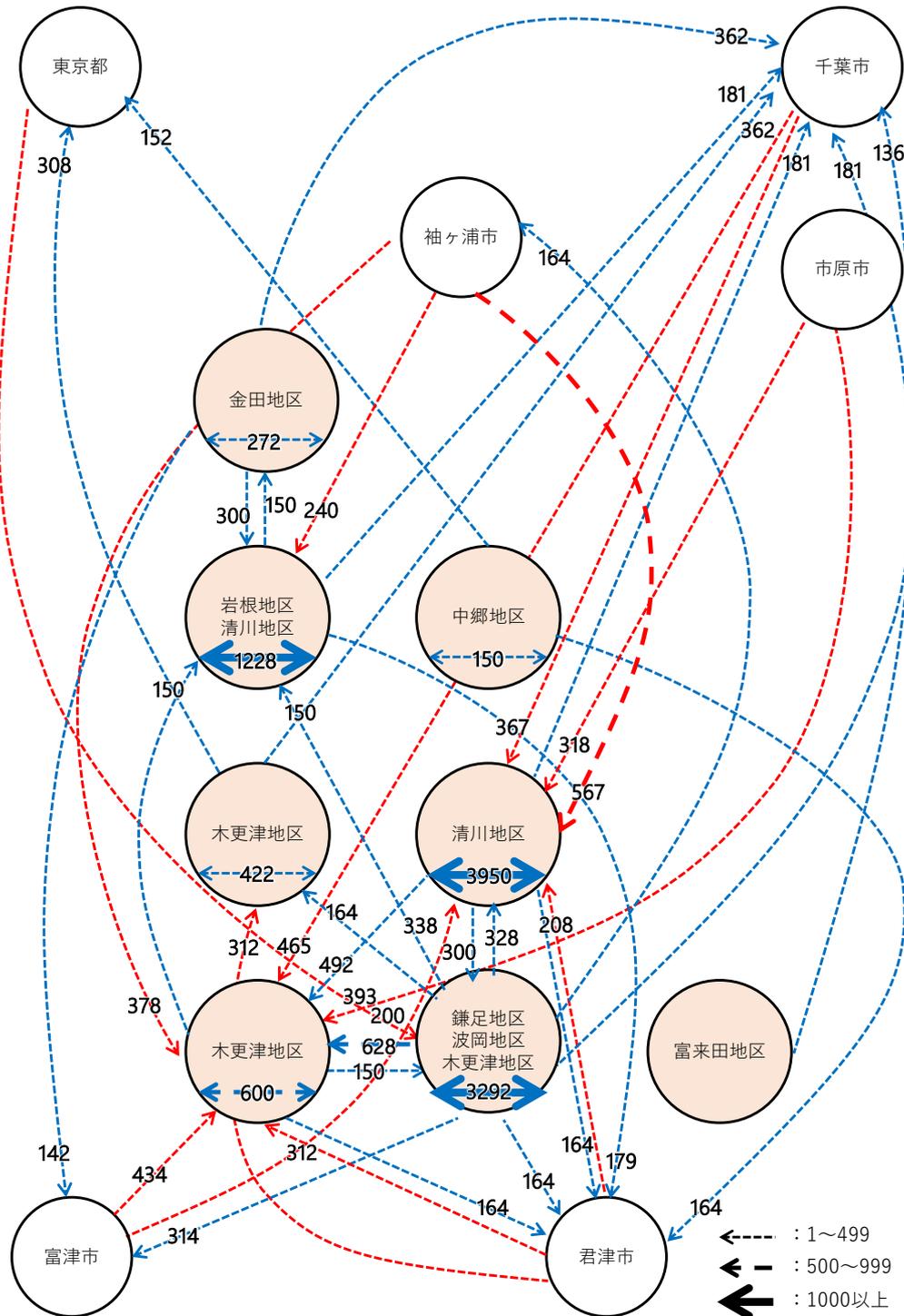


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 通学目的の人の動き

木更津市内の地区内移動及び地区間移動が多い一方で、袖ヶ浦市、市原市、富津市、君津市などの周辺市町と木更津市との間の移動が見られます。地区間移動では、木更津地区に集まってくる傾向が見られます。

■通学目的における人の動き

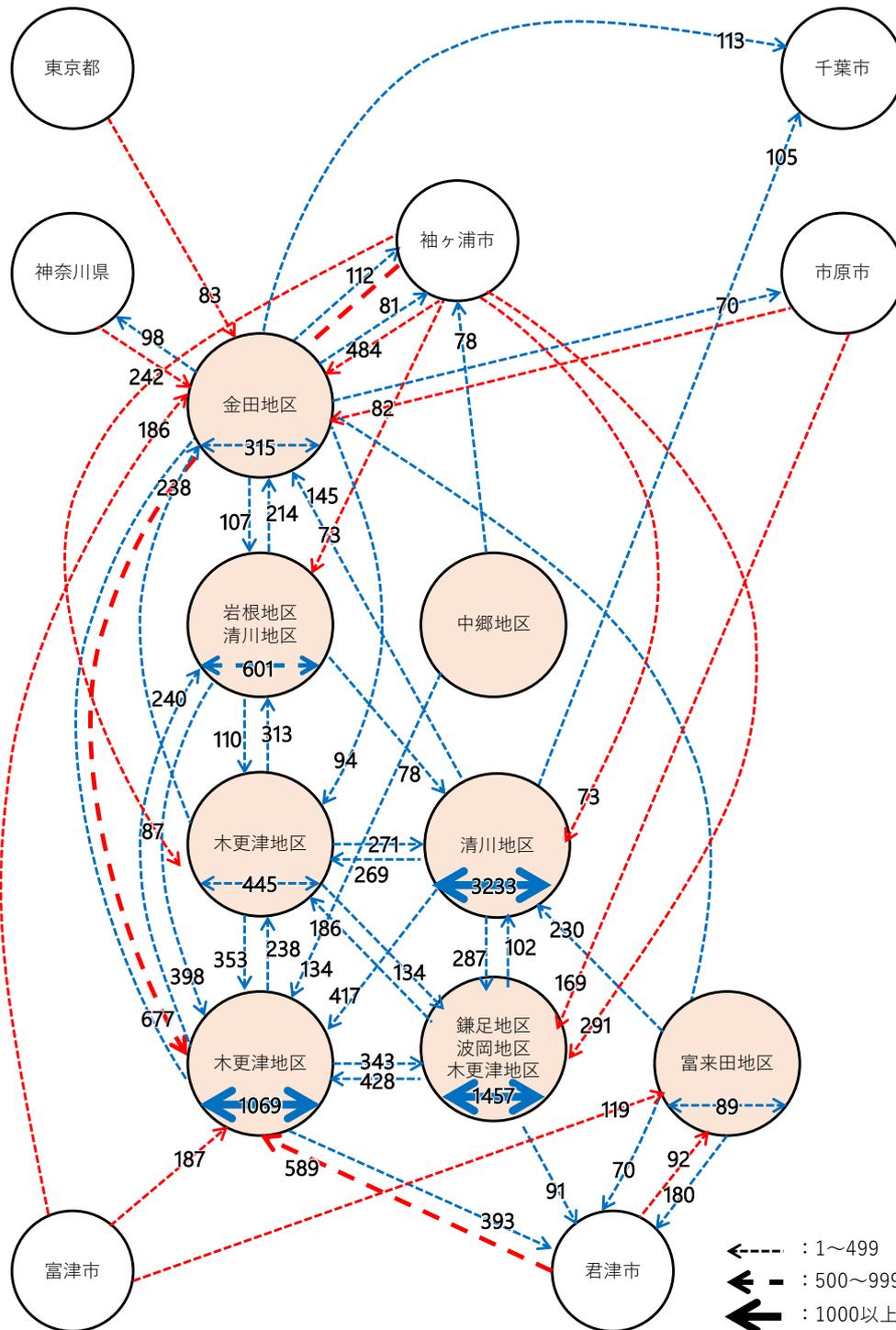


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 日用品の買物目的の人の動き

木更津市内の移動が多い一方で、袖ヶ浦市、市原市、富津市、君津市などの周辺市町との移動が見られます。地区間移動では、金田地区や木更津地区に集まってくる傾向が見られます。

■日用品の買物目的における人の動き

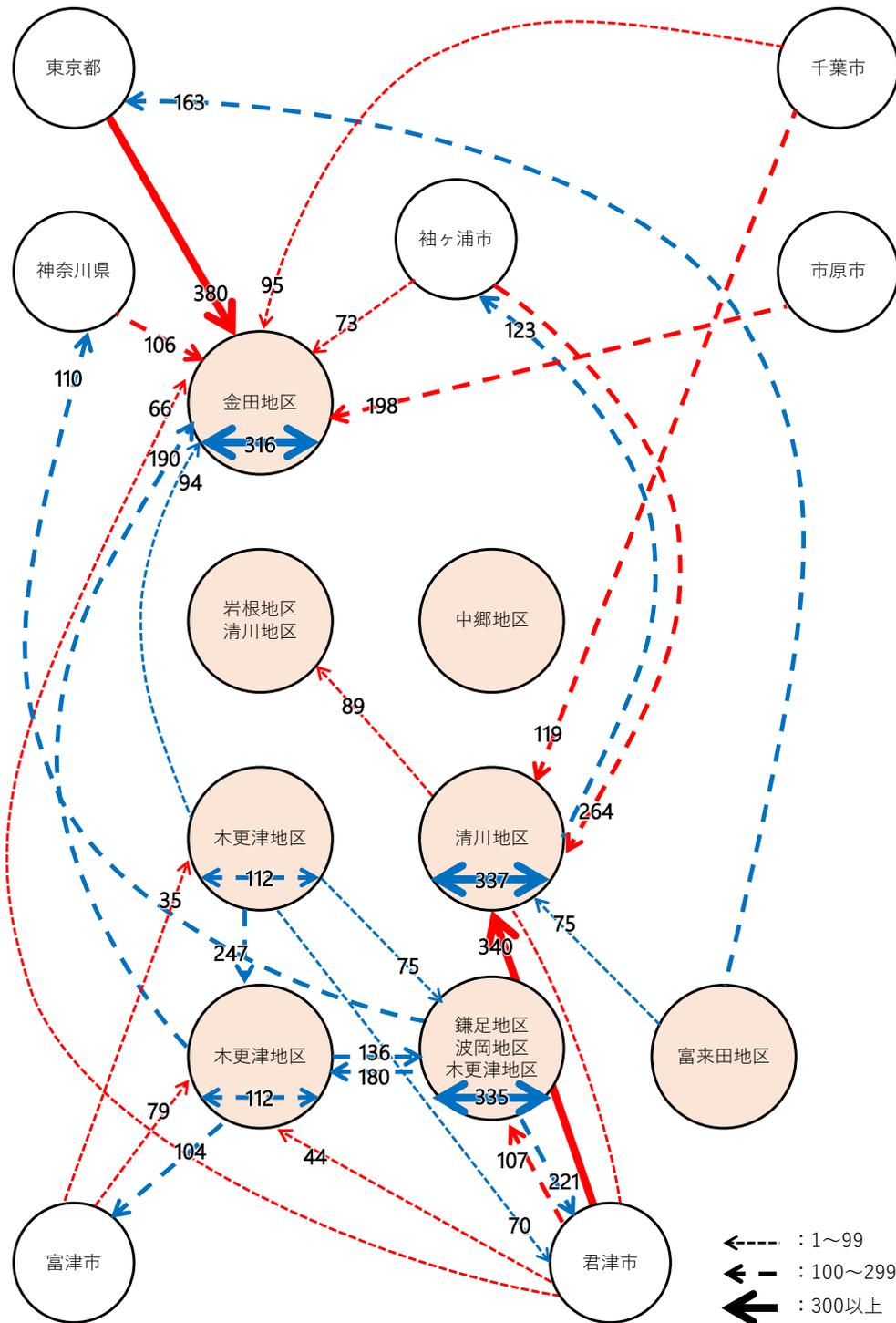


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 日用品以外の買物目的の人の動き

東京都、神奈川県、市原市、袖ヶ浦市、君津市などの周辺市町から金田地区への移動が見られます。

■日用品以外の買物目的における人の動き

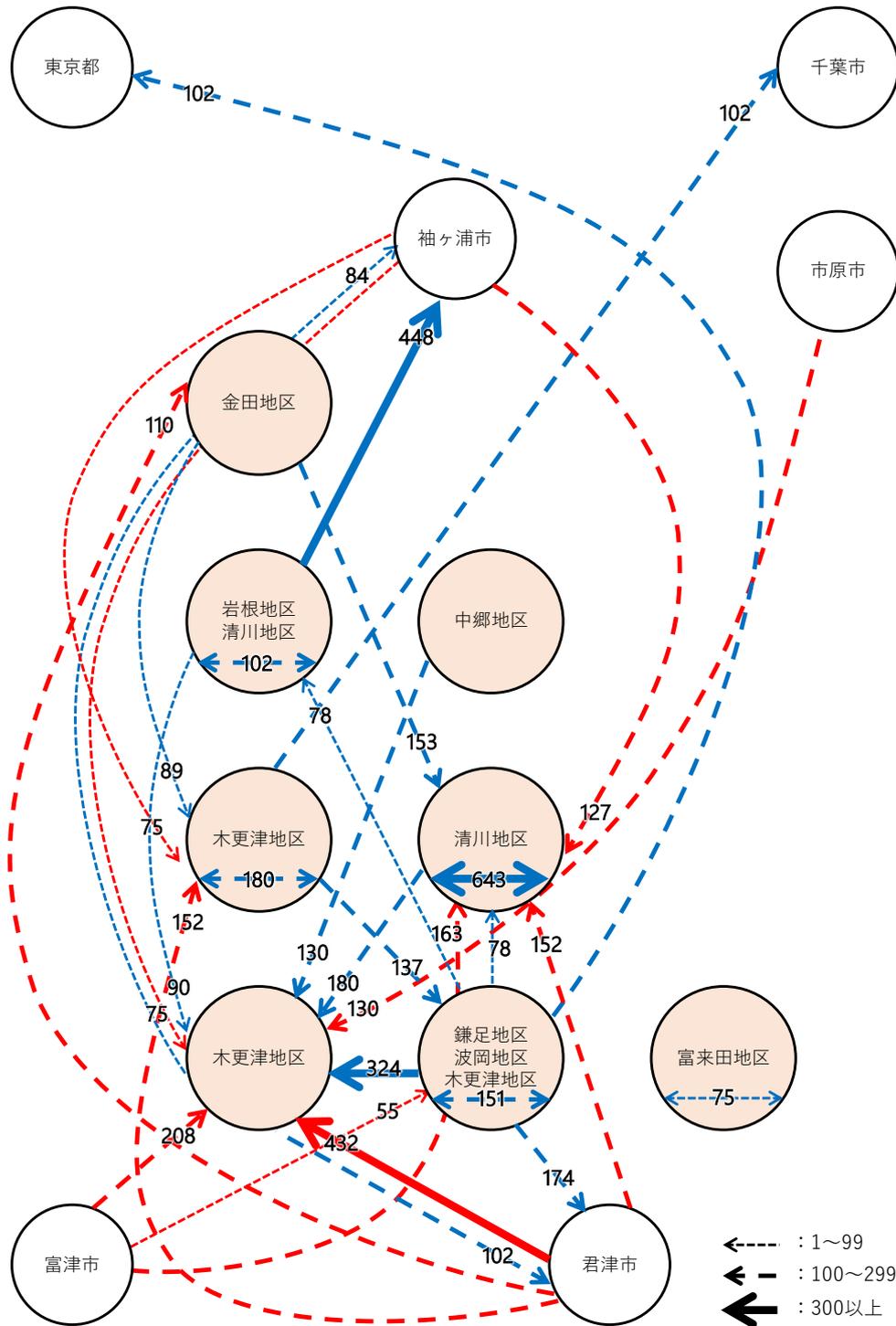


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(5) 通院・リハビリ目的の人の動き

木更津市内の移動が多い一方で、袖ヶ浦市、市原市、富津市、君津市などの周辺市町からの移動が見られる。

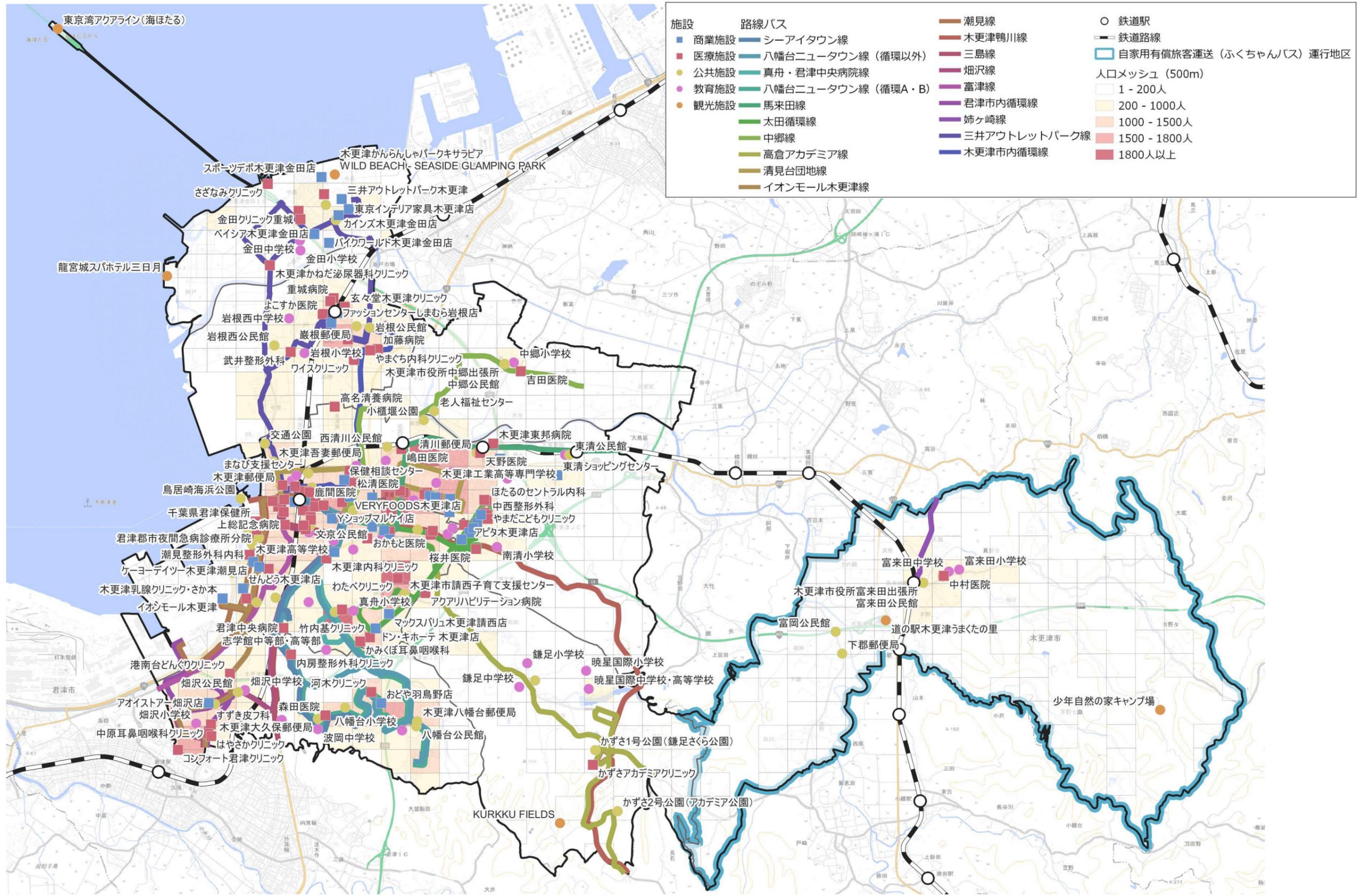
■通院・リハビリ目的における人の動き



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

2.2.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

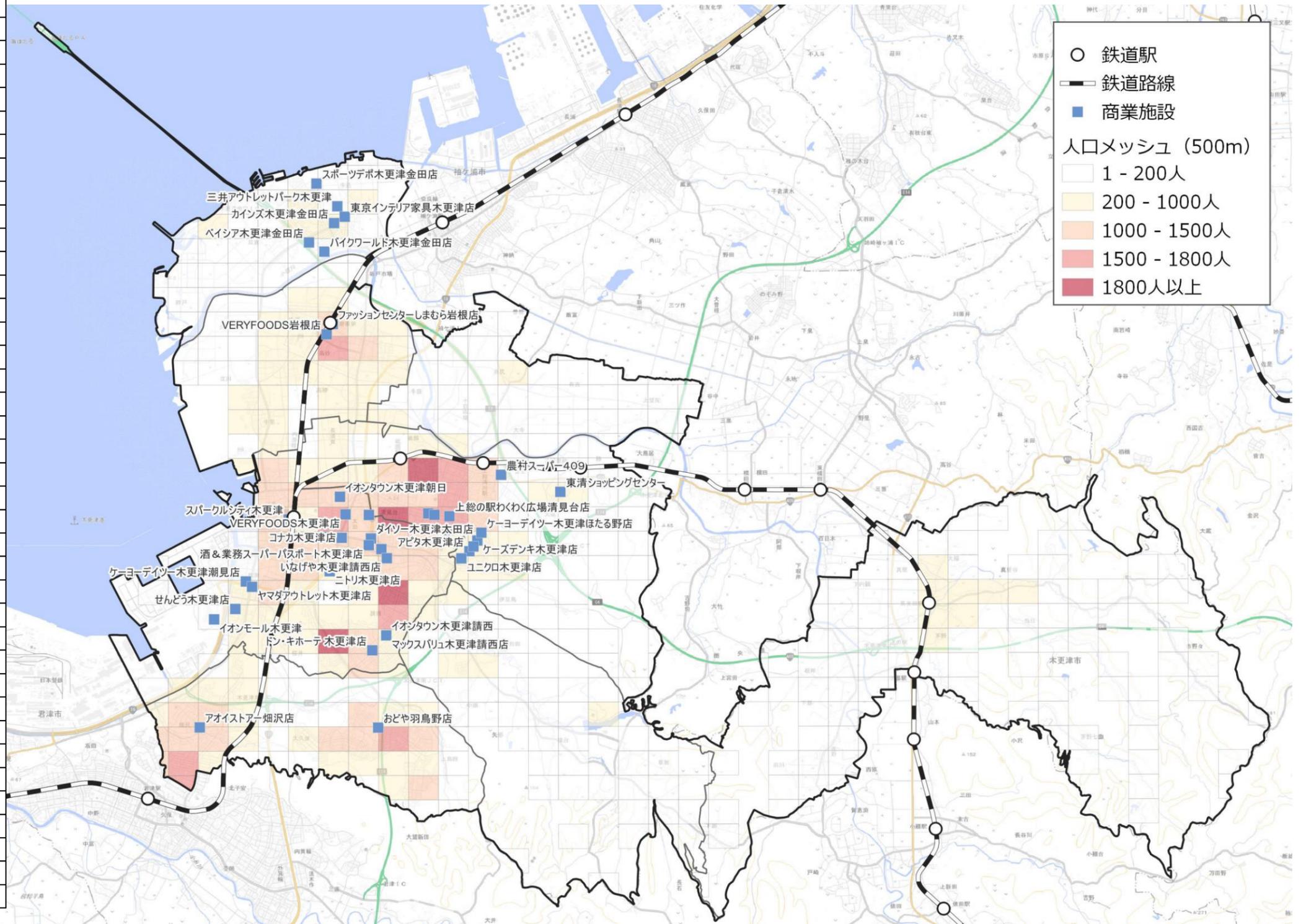


■施設等の立地状況

(2) 主な商業施設

商業施設は、木更津地区、清川地区、金田地区に多く立地しています。

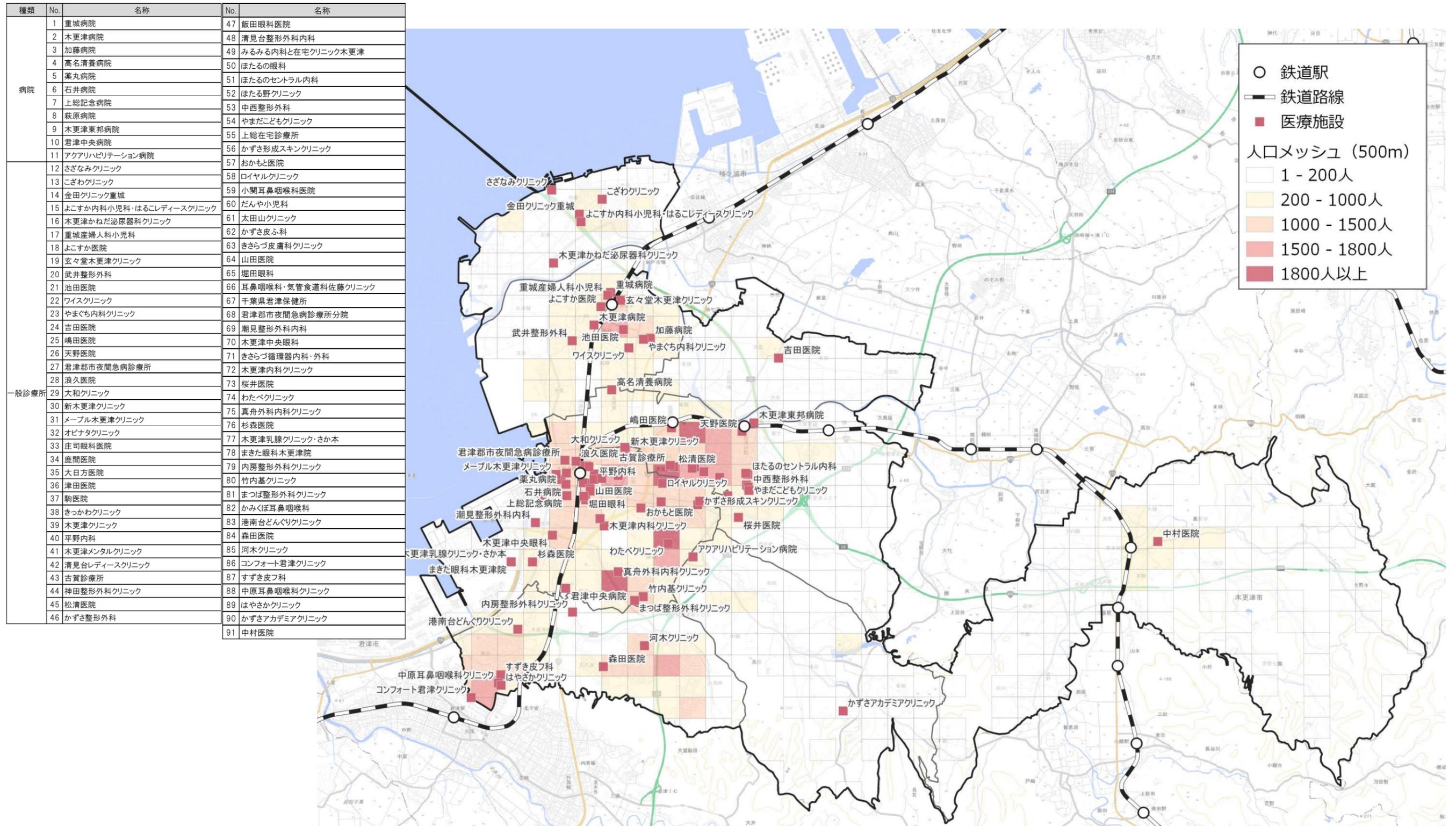
| 種類 | No. | 店舗名 | |
|------------|-------|--------------------|------------------|
| ショッピングセンター | 1 | 三井アウトレットパーク木更津 | |
| | 2 | イオンモール木更津 | |
| | 3 | スパークルシティ木更津 | |
| | 4 | イオンタウン木更津朝日 | |
| | 5 | イオンタウン木更津請西 | |
| | 6 | アビタ木更津店 | |
| スーパー | 7 | ベシア木更津金田店 | |
| | 8 | VERYFOODS岩根店 | |
| | 9 | VERYFOODS木更津店 | |
| | 10 | スーパー富分清見台店 | |
| | 11 | 上総の駅わくわく広場清見台店 | |
| | 12 | 農村スーパー409 | |
| | 13 | 東清ショッピングセンター | |
| | 14 | Yショップマルケイ店 | |
| | 15 | 酒&業務スーパーパスポート木更津店 | |
| | 16 | マックスバリュ木更津太田店 | |
| | 17 | マックスバリュ木更津請西店 | |
| | 18 | いなげや木更津請西店 | |
| | 19 | おどや清見台店 | |
| | 20 | おどや羽鳥野店 | |
| | 21 | せんだう木更津店 | |
| | 22 | アオイスター畑沢店 | |
| | 家電量販店 | 23 | ケーヨーデイツー木更津潮見店 |
| | | 24 | ヤマダアウトレット木更津店 |
| | | 25 | ケーヨーデイツー木更津ほたる野店 |
| 26 | | ケーズデンキ木更津店 | |
| ホームセンター | 27 | カインズ木更津金田店 | |
| | 28 | ニトリ木更津店 | |
| 衣料品店 | 29 | ファッションセンターしまむら岩根店 | |
| | 30 | コナカ木更津店 | |
| | 31 | ファッションセンターしまむら清見台店 | |
| | 32 | ユニクロ木更津店 | |
| スポーツ用品店 | 33 | スポーツデポ木更津金田店 | |
| 家具店 | 34 | 東京インテリア家具木更津店 | |
| 専門店 | 35 | バイクワールド木更津金田店 | |
| 書店 | 36 | 精文館書店木更津店 | |
| 100円ショップ | 37 | ダイソー木更津太田店 | |
| ドラッグストア | 38 | カワチ薬品ほたる野店 | |
| ディスカウントストア | 39 | ドン・キホーテ 木更津店 | |



■商業施設の立地状況

(3) 主な医療施設

医療施設は、木更津地区、清川地区、岩根地区に多く立地しています。

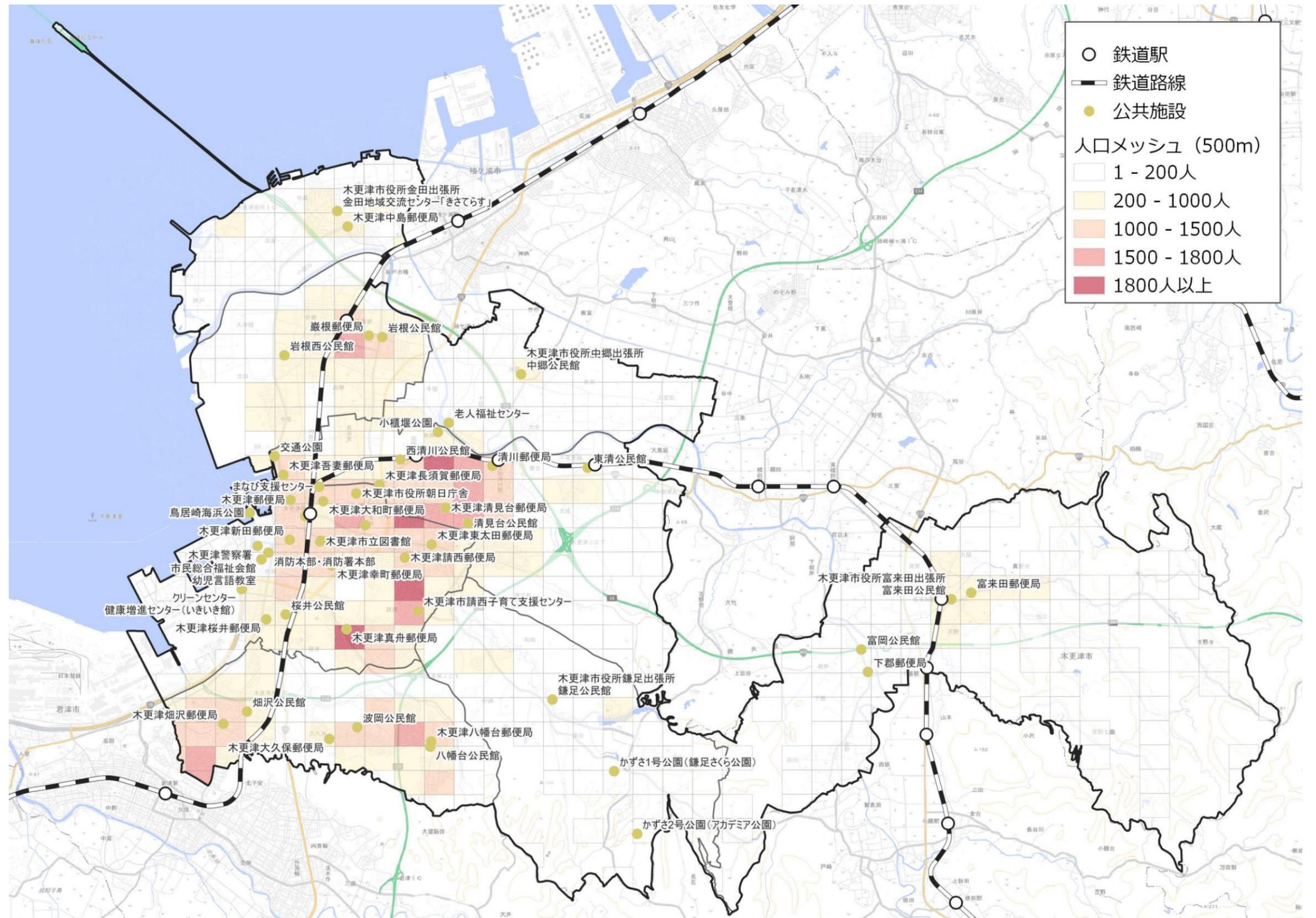


■医療施設の立地状況

(4) 主な公共施設

公共施設は、木更津地区、清川地区、波岡地区に多く立地しています。

| 種類 | No. | 名称 | |
|-----------|-----|-------------------|------------|
| 市役所 | 1 | 木更津市役所駅前庁舎 | |
| | 2 | 木更津市役所朝日庁舎 | |
| | 3 | 木更津市役所金田出張所 | |
| | 4 | 木更津市役所富来田出張所 | |
| | 5 | 木更津市役所鎌足出張所 | |
| | 6 | 木更津市役所中郷出張所 | |
| 公民館 | 7 | 岩根西公民館 | |
| | 8 | 岩根公民館 | |
| | 9 | 中郷公民館 | |
| | 10 | 西清川公民館 | |
| | 11 | 東清公民館 | |
| | 12 | 中央公民館 | |
| | 13 | 文京公民館 | |
| | 14 | 清見台公民館 | |
| | 15 | 桜井公民館 | |
| | 16 | 畑沢公民館 | |
| | 17 | 波岡公民館 | |
| | 18 | 八幡台公民館 | |
| | 19 | 鎌足公民館 | |
| | 20 | 富岡公民館 | |
| | 21 | 富来田公民館 | |
| 公園 | 22 | 交通公園 | |
| | 23 | 小櫃堰公園 | |
| | 24 | 鳥居崎海浜公園 | |
| | 25 | 太田山公園 | |
| | 26 | かずさ1号公園(鎌足さくら公園) | |
| | 27 | かずさ2号公園(アカデミア公園) | |
| | 郵便局 | 28 | 木更津中島郵便局 |
| 29 | | 巖根郵便局 | |
| 30 | | 木更津吾妻郵便局 | |
| 31 | | 木更津郵便局 | |
| 32 | | 木更津大和町郵便局 | |
| 33 | | 木更津長須賀郵便局 | |
| 34 | | 清川郵便局 | |
| 35 | | 木更津清見台郵便局 | |
| 36 | | 木更津東太田郵便局 | |
| 37 | | 木更津西郵便局 | |
| 38 | | 木更津幸町郵便局 | |
| 39 | | 木更津新田郵便局 | |
| 40 | | 木更津桜井郵便局 | |
| 41 | | 木更津真舟郵便局 | |
| 42 | | 木更津畑沢郵便局 | |
| 43 | | 木更津大久保郵便局 | |
| 44 | | 木更津八幡台郵便局 | |
| 45 | | 下郡郵便局 | |
| 46 | | 富来田郵便局 | |
| 警察署 | | 47 | 木更津警察署 |
| 消防署 | | 48 | 消防本部・消防署本部 |
| 図書館 | | 49 | 木更津市立図書館 |
| 史跡 | | 50 | 旧安西家住宅 |
| 博物館 | 51 | 木更津市郷土博物館金のすず | |
| 社会福祉センター | 52 | 市民総合福祉会館 | |
| 支援センター | 53 | まなび支援センター | |
| 子育て支援センター | 54 | 木更津市請西子育て支援センター | |
| 高齢者センター | 55 | 老人福祉センター | |
| 交流センター | 56 | 金田地域交流センター「きさてらす」 | |
| 相談センター | 57 | 保健相談センター | |
| 学習センター | 58 | 幼児言語教室 | |
| スポーツジム | 59 | 健康増進センター(いきいき館) | |
| 焼却場 | 60 | グリーンセンター | |

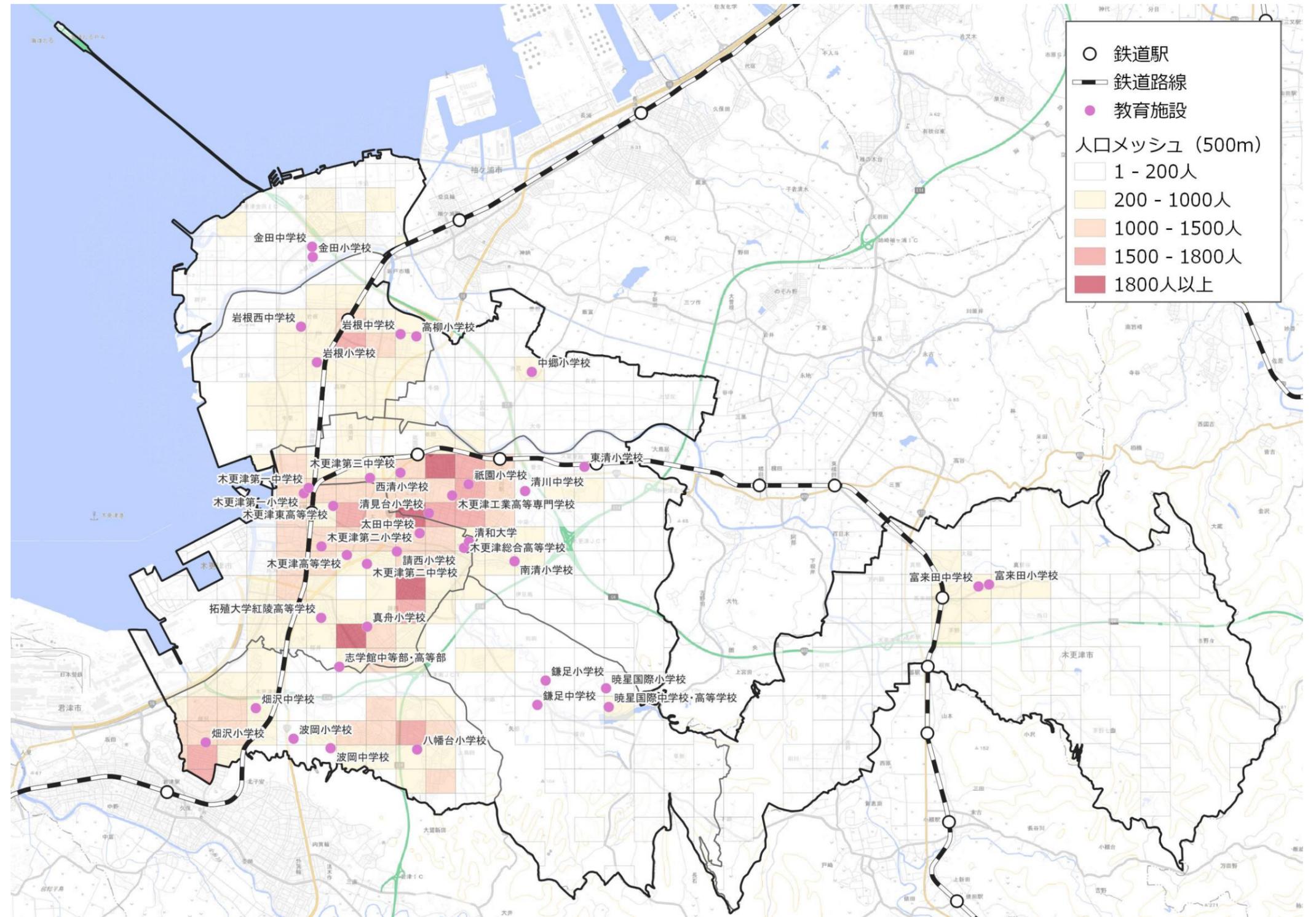


■ 公共施設の立地状況

(5) 主な教育施設

小中学校は市内各地に立地しており、高等学校及び大学は木更津地区、清川地区、鎌足地区に立地しています。

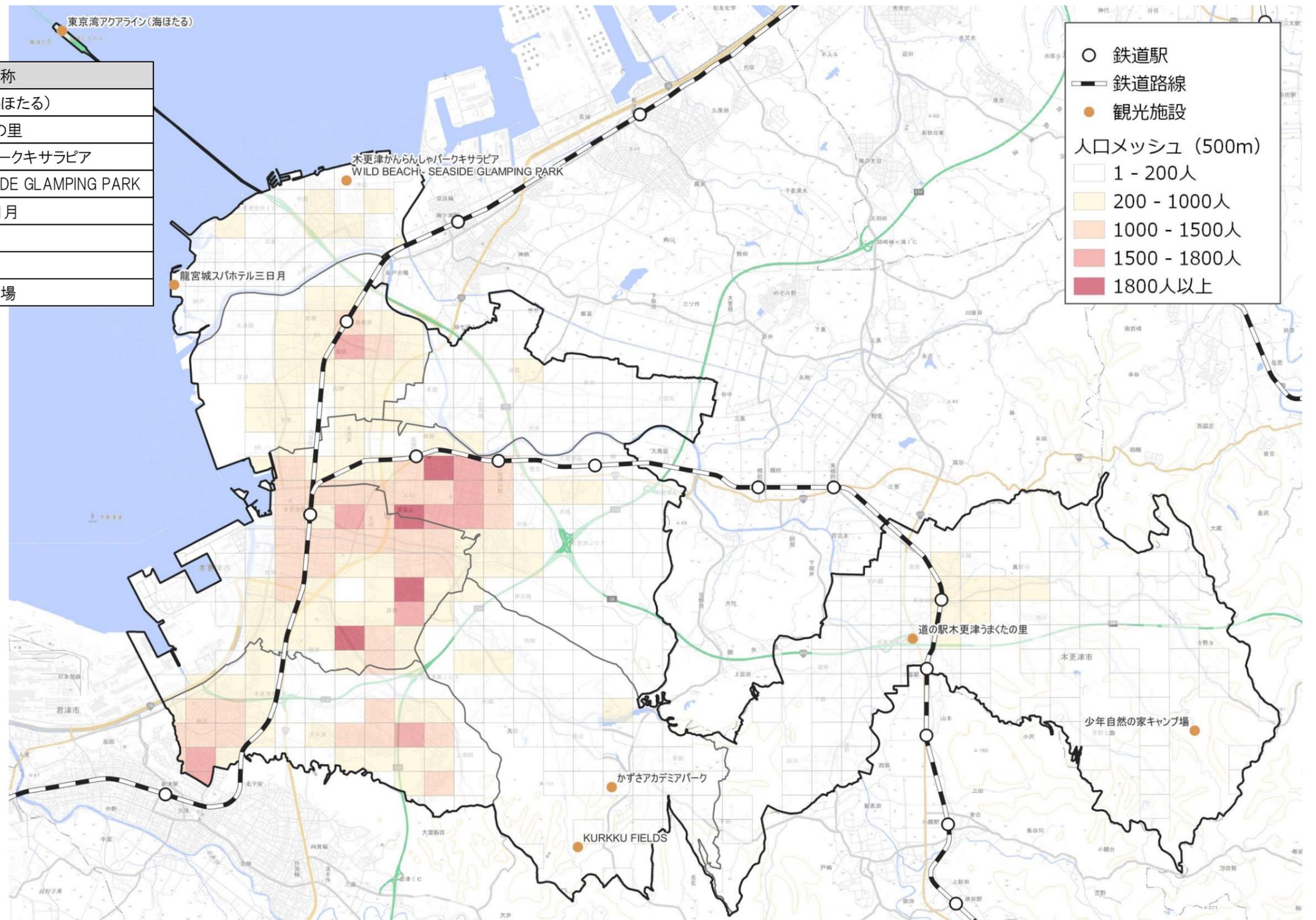
| 種類 | No. | 名称 |
|-------------|-----|--------------|
| 小学校 | 1 | 金田小学校 |
| | 2 | 岩根小学校 |
| | 3 | 高柳小学校 |
| | 4 | 中郷小学校 |
| | 5 | 木更津第一小学校 |
| | 6 | 木更津第二小学校 |
| | 7 | 西清小学校 |
| | 8 | 祇園小学校 |
| | 9 | 東清小学校 |
| | 10 | 清見台小学校 |
| | 11 | 請西小学校 |
| | 12 | 南清小学校 |
| | 13 | 真舟小学校 |
| | 14 | 畑沢小学校 |
| | 15 | 波岡小学校 |
| | 16 | 八幡台小学校 |
| | 17 | 鎌足小学校 |
| | 18 | 暁星国際小学校 |
| | 19 | 富来田小学校 |
| 中学校 | 20 | 金田中学校 |
| | 21 | 岩根西中学校 |
| | 22 | 岩根中学校 |
| | 23 | 木更津第一中学校 |
| | 24 | 木更津第二中学校 |
| | 25 | 木更津第三中学校 |
| | 26 | 清川中学校 |
| | 27 | 太田中学校 |
| | 28 | 畑沢中学校 |
| | 29 | 波岡中学校 |
| | 30 | 鎌足中学校 |
| | 31 | 富来田中学校 |
| 高等学校 | 32 | 木更津東高等学校 |
| | 33 | 木更津高等学校 |
| | 34 | 木更津工業高等専門学校 |
| | 35 | 木更津総合高等学校 |
| | 36 | 拓殖大学紅陵高等学校 |
| 中学校 高等学校 | 37 | 暁星国際中学校・高等学校 |
| | 38 | 志学館中等部・高等部 |
| 大学 | 39 | 清和大学 |



■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

| 種類 | No. | 名称 |
|---------------------|-----|------------------------------------|
| パーキングエリア サービスエリア | 1 | 東京湾アクアライン(海ほたる) |
| | 2 | 道の駅木更津うまかつの里 |
| アミューズメントパーク | 3 | 木更津かんらんしゃパークキサラピア |
| グランピング施設 | 4 | WILD BEACH - SEASIDE GLAMPING PARK |
| ホテル | 5 | 龍宮城スパホテル三日月 |
| サイエンスパーク | 6 | かずさアカデミアパーク |
| 有機農場 | 7 | KURKKU FIELDS |
| キャンプ場 | 8 | 少年自然の家キャンプ場 |



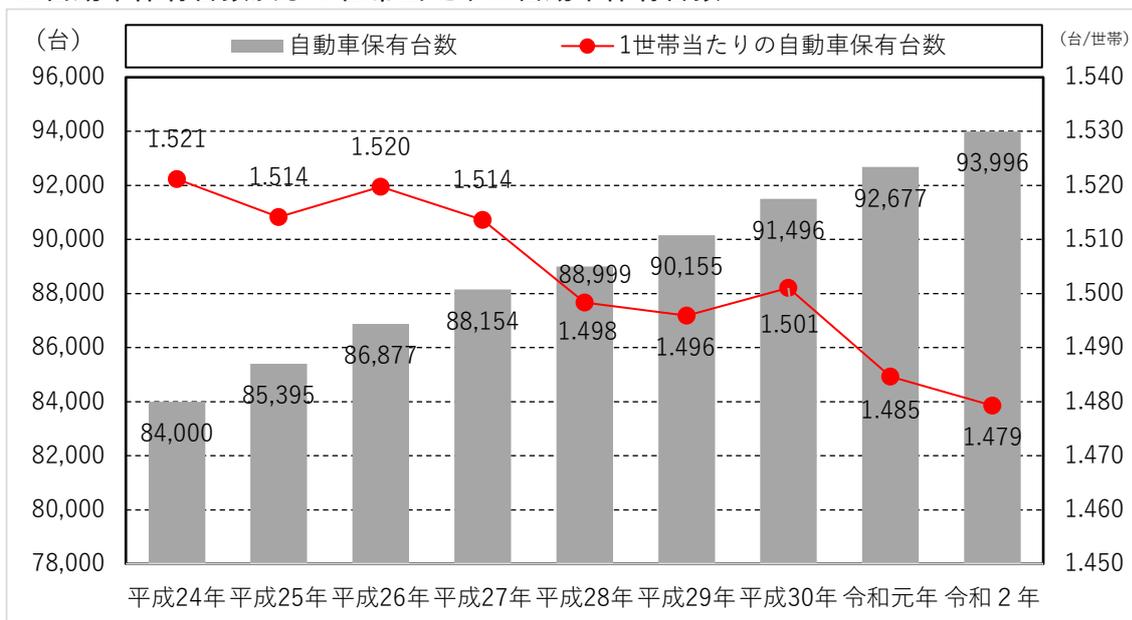
■観光施設の立地状況

2.2.4 自動車保有状況

自動車の保有台数は、年々増加しています。特に、乗用車（普通車）と軽自動車が増加傾向にあります。

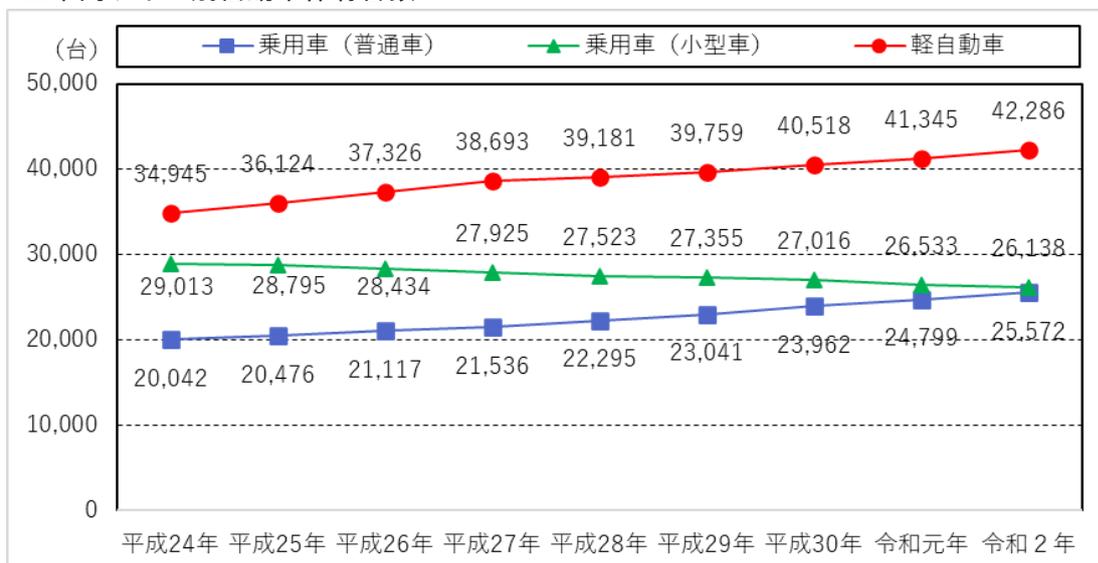
1世帯当たりの保有台数は約 1.5 台で横ばいであるものの、世帯数が増加傾向であることから、木更津市における保有台数も増加しています。

■自動車保有台数及び1世帯当たりの自動車保有台数



資料：千葉県統計年鑑

■車両サイズ別自動車保有台数



※乗用車(普通車):小型自動車・軽自動車・特殊自動車以外の自動車、3ナンバーの乗用車、トラックなど乗用車(小型車):総排気量が2,000CC以下で、大きさが長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下の自動車

資料：千葉県統計年鑑

2.2.5 高齢者の自動車運転

データ収集中

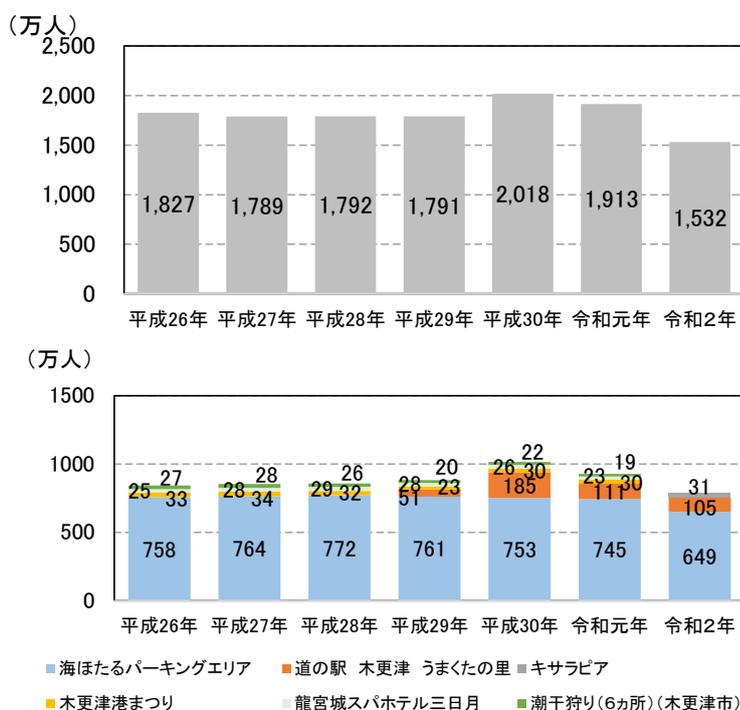
2.2.6 交通事故の発生状況

データ収集中

2.2.7 観光来訪者

年間観光入込客数は、平成 26 年からほぼ横ばいの状態となっており、平成 30 年には約 2,000 万人を超えています。また入込施設のうち、海ほたるパーキングエリアは、令和 2 年はやや落ち込んだものの、毎年 750 万人近い来訪があり、全体の約 4 割を占めています。

■観光入込客数の推移



出典：千葉県観光入込調査報告書

2.3 地域公共交通の現状

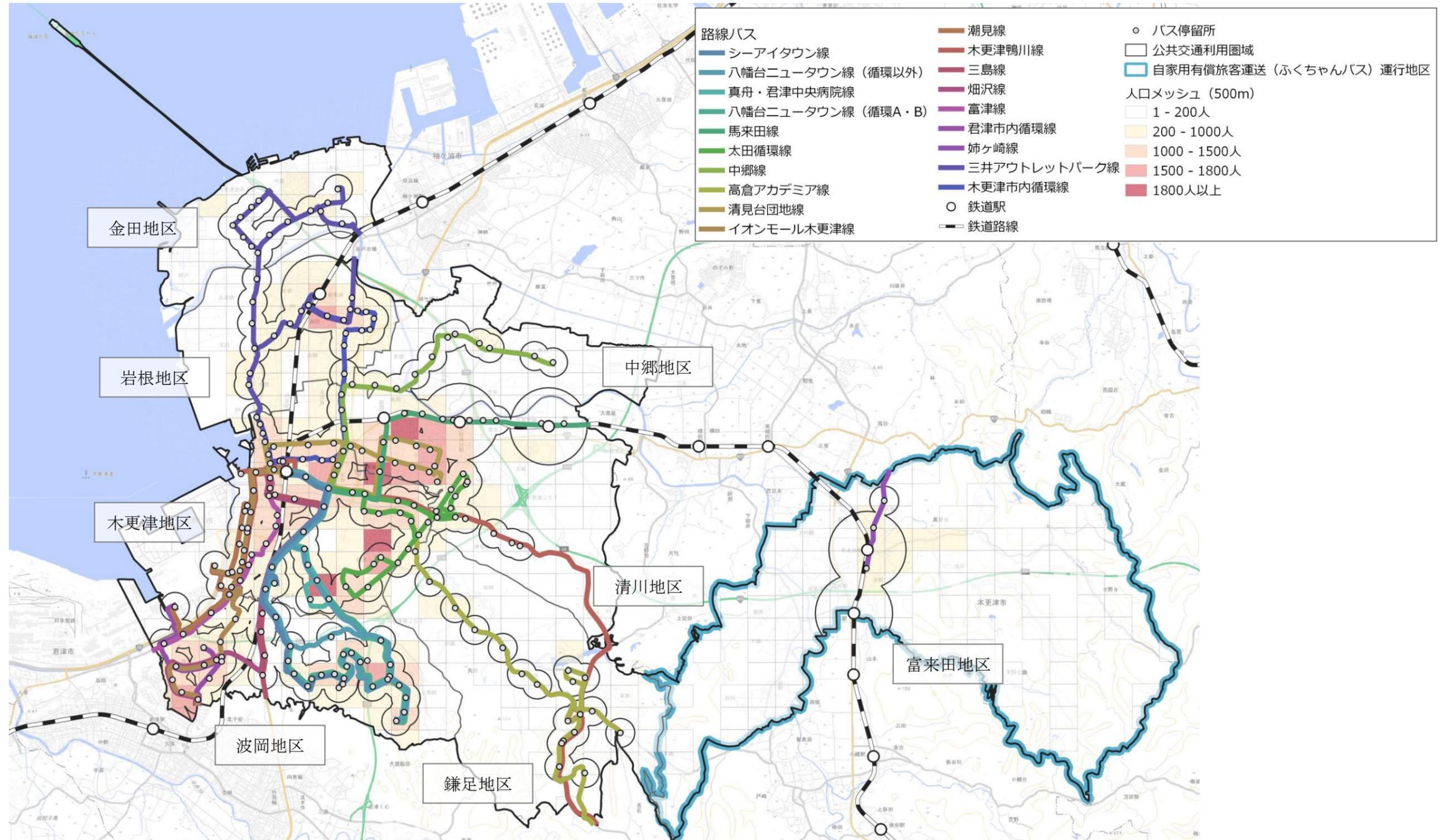
2.3.1 地域公共交通カバー圏域 ※1

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 105,500 人であり、全人口の約 80%となっている。また、富来田地区以外の鉄道及びバス交通が利用可能な人口とふくちゃんバス運行地区内（富来田地区全域）の人口は約 111,000 人であり、全人口の約 82%となっている。（総務省統計局の平成 27 年国勢調査地域メッシュデータ ※2を利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バスについてはバス停留所から徒歩 300m以内とした。）

※1 カバー圏域：路線バスやコミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的にはバス停留所から半径 300m 程度

※2 メッシュデータ：地域を格子状に区切った単位で、その範囲における情報を格納したデータ

■人口メッシュと公共交通の運行状況



2.3.2 鉄道

(1) 運行状況

千葉駅と安房鴨川駅（鴨川市）を結ぶ JR 内房線と、木更津駅と上総亀山駅（君津市）を結ぶ JR 久留里線が運行しており、両路線は木更津駅で結節しています。

鉄道駅は、JR 内房線及び JR 久留里線が結節する木更津駅のほか、JR 内房線の巖根駅、JR 久留里線の祇園駅、上総清川駅、東清川駅、馬来田駅の合計6駅があります。

JR 内房線は、上り（千葉・東京方面）が72便、下り（館山・安房鴨川方面）が79便、JR 久留里線は上り（木更津方面）、下り（上総亀山方面）とも17便が運行しています（いずれも平日）。

千葉・東京方面の所要時間は、木更津駅と千葉駅間で概ね40分、東京駅間で概ね80分となっています。

■鉄道運行状況（令和4年3月時点）

| 路線 | 駅 | 方面 | 運行便数(本/日) | |
|--------|-------|-----------|-----------|----|
| | | | 平日 | 休日 |
| JR内房線 | 木更津駅 | 千葉・東京方面 | 72 | 70 |
| | | 館山・安房鴨川方面 | 79 | 76 |
| | 巖根駅 | 千葉・東京方面 | 49 | 49 |
| | | 館山・安房鴨川方面 | 50 | 50 |
| JR久留里線 | 木更津駅 | 上総亀山方面 | 17 | 17 |
| | 祇園駅 | 木更津方面 | 17 | 17 |
| | | 上総亀山方面 | 17 | 17 |
| | 上総清川駅 | 木更津方面 | 17 | 17 |
| | | 上総亀山方面 | 17 | 17 |
| | 東清川駅 | 木更津方面 | 17 | 17 |
| | | 上総亀山方面 | 17 | 17 |
| | 馬来田駅 | 木更津方面 | 17 | 17 |
| 上総亀山方面 | | 17 | 17 | |

※便数は、両路線とも木更津駅を起点にしています。

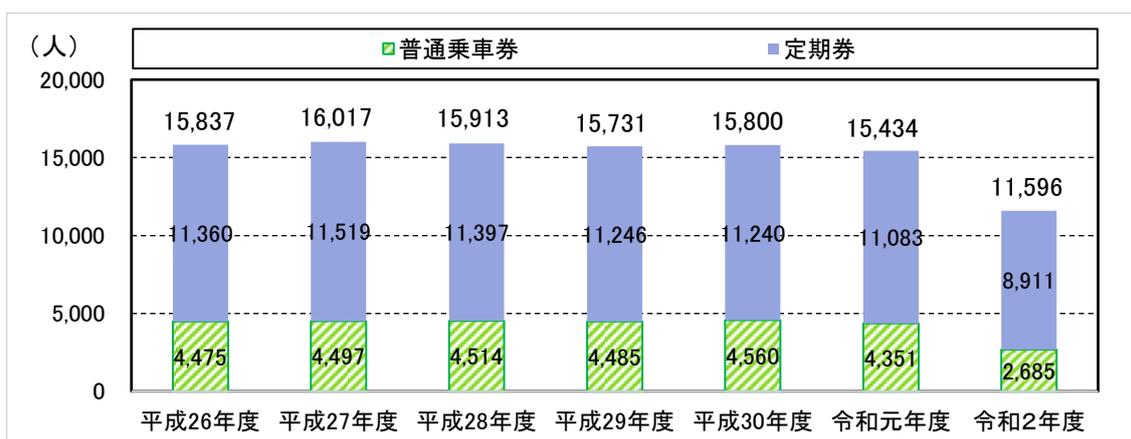
資料：東日本旅客鉄道株式会社

(2) 乗車人員

鉄道3駅（木更津駅、巖根駅、馬來田駅）全体の1日当たりの平均乗車人員は、平成27年度をピークに減少傾向にあります。

木更津駅の乗車人員は平成26年度から令和元年度にかけてほぼ横ばいですが、令和2年度は前年比約25%減少しており、巖根駅、馬來田駅の乗車人員も減少しています。

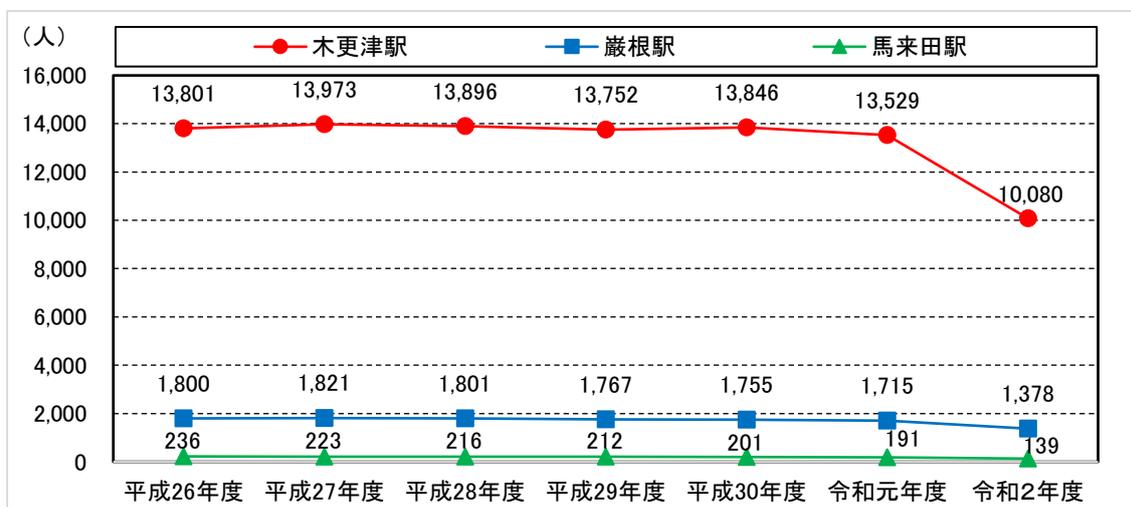
■鉄道3駅（木更津駅、巖根駅、馬來田駅の合計）の1日当たりの平均乗車人員



※端数処理のため、内訳の合計と計欄が一致しない場合があります。

資料：東日本旅客鉄道株式

■鉄道各駅1日当たりの平均乗車人員



※無人駅（祇園駅、上総清川駅、東清川駅）は公表されていません。

資料：東日本旅客鉄道株式

2.3.3 路線バス

(1) 運行状況

市内を運行する路線バス事業者は、日東交通株式会社、小湊鐵道株式会社の2社があり、合わせて18路線が運行しています。

木更津駅を起点として市内各所に向かって運行する路線を中心に、三井アウトレットパークを経由して袖ヶ浦市方面に運行する路線や君津市、鴨川市等の市外まで運行する広域的な路線を含んでバスネットワークを形成しています。

■路線バス運行状況（令和4年3月時点）

| 番号 | 路線名 | 運行便数(本/日) | | | |
|----|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 平日 | | 休日 | |
| | | 上り (A廻り) | 下り (B廻り) | 上り (A廻り) | 下り (B廻り) |
| 1 | シーアイタウン線 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 2① | 八幡台ニュータウン線(循環以外) | 15 | 12 | 11 | 7 |
| 2② | 八幡台ニュータウン線(循環A・B) | 11 | 11 | 10 | 10 |
| 3 | 馬來田線 | 11 | 10 | 11 | 10 |
| 4 | 太田循環線 | 14 | 13 | 9 | 9 |
| 5 | 真舟・君津中央病院線 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 6 | 中郷線 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| 7 | 三井アウトレットパーク線 | 32 | 34 | 31 | 33 |
| 8 | 清見台団地線 | 48 | 50 | 38 | 38 |
| 9 | 潮見線 | 17 | 16 | — | — |
| 10 | イオンモール木更津線 | 34 | 35 | 41 | 46 |
| 11 | 高倉アカデミア線 | 14 | 13 | 6 | 6 |
| 12 | 三島線 | 8 | 8 | 6 | 6 |
| 13 | 畑沢線 | 12 | 12 | 6 | 6 |
| 14 | 木更津市内循環線 | 10 | 13 | 2 | 2 |
| 15 | 富津線 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| 16 | 君津市内循環線 | 19 | 19 | 19 | 19 |
| 17 | 姉ヶ崎線 | 11 | 15 | 11 | 15 |
| 18 | 木更津鴨川線 | 5 | 5 | 5 | 5 |

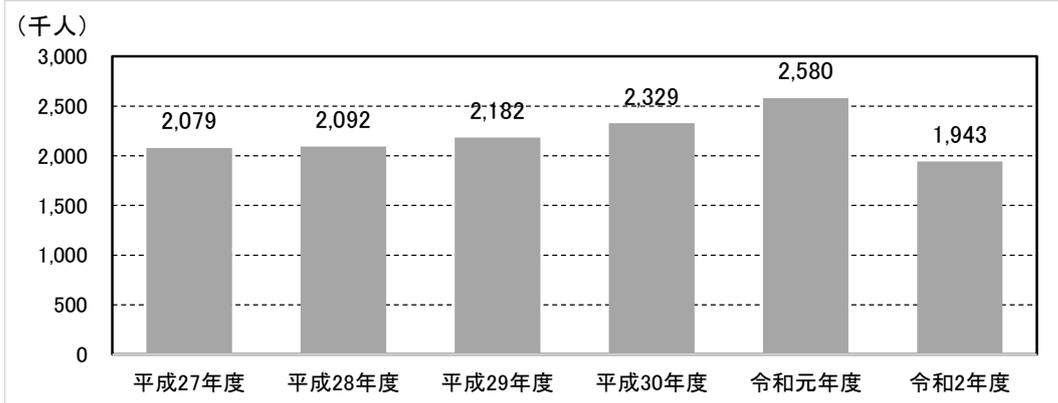
(2) 乗車人員

路線バスの乗車人員全体としては、年々増加傾向でしたが、令和2年度は減少に転じています。

直近2年間で路線別にみると、全ての路線で減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及等が原因と考えられます。

平均乗車密度をみると、令和2年度に1便当たり2人以下となっているのは、馬來田線（1.6人）、中郷線（0.5人）、潮見線（1.8人）、木更津市内循環線（0.9人）の4路線になります。

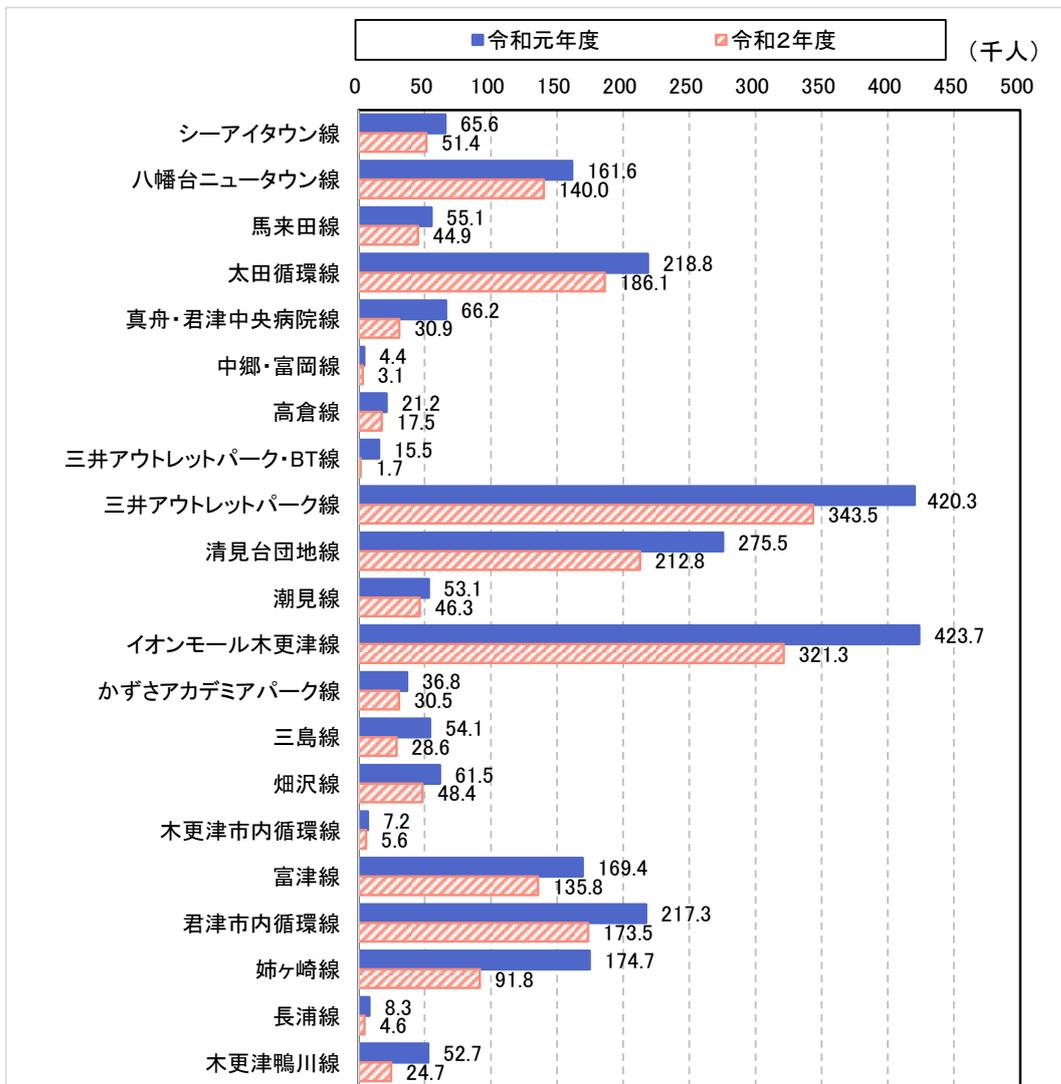
■年間乗車人員



※ 各年、路線バスに対する補助金の事業年度(10月～翌年9月)

資料：日東交通(株)、小湊鐵道(株)

■路線別年間乗車人員



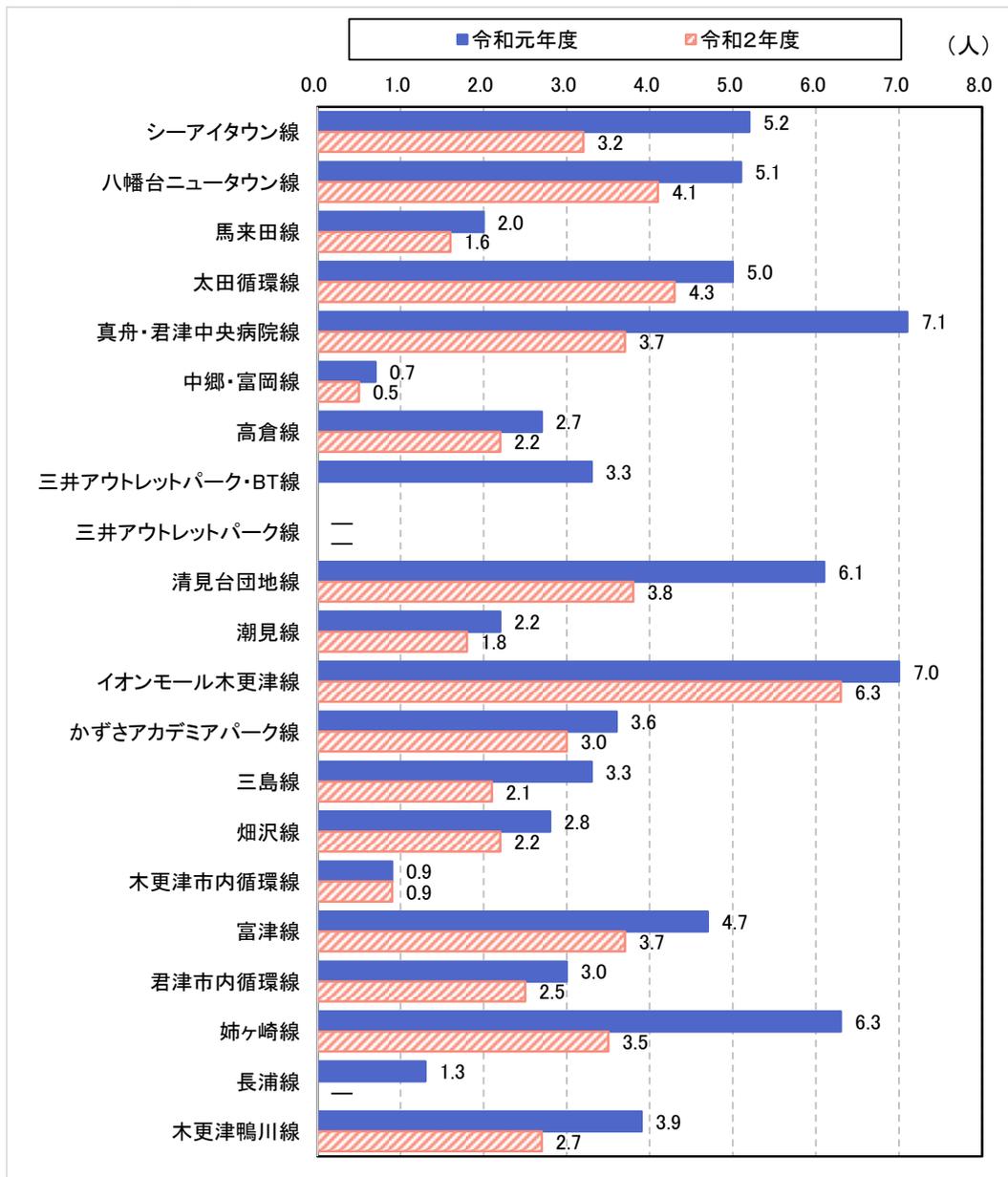
※ 表中の中郷・富岡線は、令和3年7月に路線を短縮し、中郷線として運行しています。かずさアカデミアパーク線及び高倉線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線(かずさ鎌足系統、高倉系統)として運行しています。

※ 三井アウトレットパーク・BT線、長浦線は令和2年3月1日から運行を休止しています。

※ 乗車人員は各路線の運送収入と一人当たりの平均支払額の割合のほか、回数券や定期券の利用状況により算出します。

資料：日東交通(株)、小湊鐵道(株)

■路線別平均乗車密度



- ※ 表中の中郷・富岡線は、令和3年7月に路線を短縮し、中郷線として運行しています。かずさアカデミアパーク線及び高倉線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線(かずさ鎌足系統、高倉系統)として運行しています。
- ※ 三井アウトレットパーク・BT線、長浦線は令和2年3月1日から運行を休止しています。
- ※ 三井アウトレットパーク線については、データがありません。
- ※ 平均乗車密度とは、バス路線の起点から終点まで常時バスに乗車していると考えられる旅客数のことをいい、運送収入・実車走行キロ・平均賃率(系統 1km 当たりの運賃)の割合から算出します。

資料：日東交通(株)、小湊鐵道(株)

(3) 運賃収入

路線全体の運賃収入額については平成 29 年度から平成 30 年度にかけて増加していましたが、再編に伴う一部路線の運行休止や新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及等による利用者の減少に伴い、令和元年度以降減少しています。路線別に見ると、令和元年度から令和2年度にかけて清見台団地線及び君津市内循環線を除く 18 路線で減少しており、特に運賃収入額が最も大きいイオンモール木更津線で 76.6%と大きく減少しています。

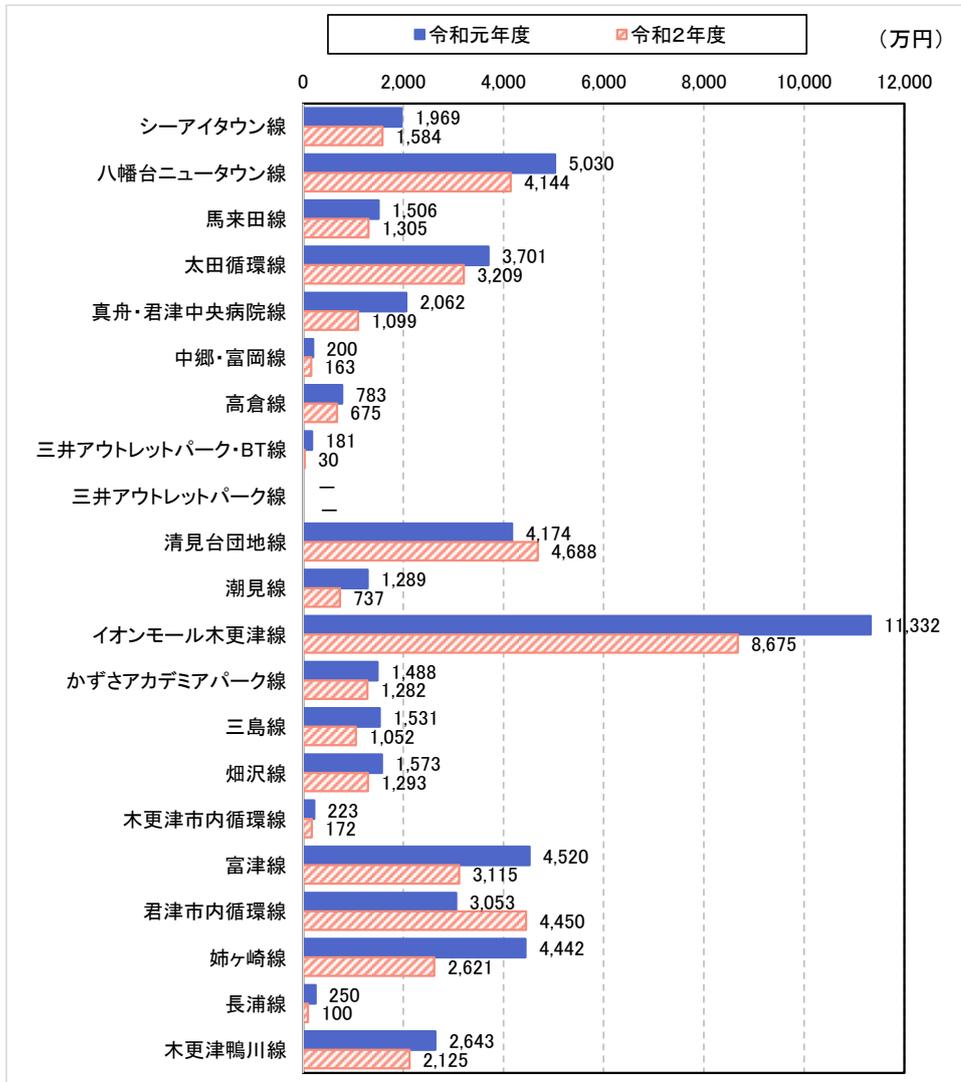
■運賃収入額



※ 各年、路線バスに対する補助金の事業年度(10月～翌年9月)

資料：日東交通(株)、小湊鐵道(株)

■路線別運賃収入額



※ 表中の中郷・富岡線は、令和3年7月に路線を短縮し、中郷線として運行しています。かずさアカデミアパーク線及び高倉線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線(かずさ鎌足系統、高倉系統)として運行しています。

※ 三井アウトレットパーク・BT線、長浦線は令和2年3月1日から運行を休止しています。

※ 三井アウトレットパーク線については、データがありません。

資料：日東交通(株)、小湊鐵道(株)

■国・県・木更津市の補助路線

| 路線名 | 年度 | 補助金額（千円） | | | 輸送人員（人） |
|--------------|-----|----------|---------|----------|---------|
| | | 国 | 県 | 木更津市 | |
| 馬来田線 | H25 | 4,636.5 | 4,636.5 | 15,497.4 | 60,335 |
| | H26 | 3,970.5 | 3,970.5 | 15,169.9 | 57,449 |
| | H27 | 4,354.0 | 4,354.0 | 13,168.1 | 56,698 |
| | H28 | 4,282.5 | 4,282.5 | 14,878.2 | 55,157 |
| | H29 | 3,748.0 | 3,748.0 | 18,415.4 | 51,098 |
| | H30 | 4,111.0 | 4,111.0 | 15,487.0 | 52,905 |
| | R1 | 3,140.5 | 3,140.5 | 14,984.6 | 55,091 |
| | R2 | 11,168.5 | 3,221.5 | 11,736.7 | 44,935 |
| | R3 | 8,514.0 | 4,256.5 | 9,299.2 | 39,151 |
| かずさアカデミアパーク線 | H25 | 4,007.0 | 4,007.0 | 12,035.5 | 39,517 |
| | H26 | 4,288.0 | 4,288.0 | 9,358.0 | 39,667 |
| | H27 | 4,671.0 | 4,671.0 | 7,289.1 | 40,043 |
| | H28 | 4,868.5 | 4,868.5 | 9,459.1 | 37,647 |
| | H29 | 4,239.0 | 4,239.0 | 15,016.2 | 34,145 |
| | H30 | 4,649.0 | 4,649.0 | 11,286.4 | 35,026 |
| | R1 | 3,759.6 | 3,759.6 | 8,006.8 | 36,805 |
| | R2 | 7,307.3 | 3,845.8 | 6,832.5 | 30,534 |
| | R3 | 7,321.8 | 4,817.1 | 1,690.7 | 30,163 |
| 三島線 | H25 | 4,638.0 | 4,638.0 | 1,892.7 | 47,977 |
| | H26 | 3,393.5 | 3,393.5 | 3,004.0 | 50,607 |
| | H27 | 3,567.0 | 3,567.0 | 1,633.2 | 57,517 |
| | H28 | 3,512.0 | 3,512.0 | 2,626.8 | 58,068 |
| | H29 | 3,109.0 | 3,109.0 | 4,902.1 | 51,821 |
| | H30 | 3,239.0 | 3,239.0 | 3,418.0 | 53,396 |
| | R1 | 3,425.1 | 3,425.1 | 2,363.8 | 54,128 |
| | R2 | 6,399.8 | 3,506.7 | 3,371.9 | 28,635 |
| | R3 | 6,330.8 | 3,517.1 | 1,480.9 | 27,211 |
| 畑沢線 | H25 | 4,055.5 | 4,055.5 | 8,903.5 | 60,449 |
| | H26 | 3,467.0 | 3,467.0 | 8,377.6 | 60,697 |
| | H27 | 3,795.5 | 3,795.5 | 7,216.6 | 55,525 |
| | H28 | 3,741.5 | 3,741.5 | 8,557.2 | 56,003 |
| | H29 | 2,622.5 | 2,622.5 | 12,919.1 | 53,832 |
| | H30 | 2,872.0 | 2,872.0 | 10,423.5 | 54,488 |
| | R1 | 2,910.3 | 2,910.3 | 7,716.1 | 61,506 |
| | R2 | 7,381.3 | 2,982.3 | 6,603.9 | 48,412 |
| | R3 | 7,335.3 | 3,704.6 | 3,052.0 | 43,691 |

| | | | | | |
|------------------|-----|----------|----------|---------|---------|
| 富津線 | H25 | 10,693.5 | 10,693.5 | - | 185,824 |
| | H26 | 6,372.5 | 6,372.5 | - | 186,787 |
| | H27 | 10,357.0 | 10,357.0 | - | 183,179 |
| | H28 | 8,736.5 | 8,736.5 | - | 167,277 |
| | H29 | 4,982.5 | 4,982.5 | - | 163,010 |
| | H30 | 7,237.5 | 7,237.5 | - | 160,995 |
| | R1 | 8,452.5 | 8,452.5 | - | 169,410 |
| | R2 | 10,957.5 | 9,648.0 | - | 135,791 |
| | R3 | 10,414.5 | 4,805.5 | - | 138,143 |
| 君津市内循環線 | H25 | 8,157.0 | 8,157.0 | 1,417.0 | 131,665 |
| | H26 | 6,960.5 | 6,960.5 | - | 137,319 |
| | H27 | 7,660.0 | 7,660.0 | 991.8 | 140,709 |
| | H28 | 8,789.5 | 8,789.5 | 139.8 | 138,571 |
| | H29 | 6,416.0 | 6,416.0 | - | 135,772 |
| | H30 | 8,192.5 | 8,192.5 | - | 134,256 |
| | R1 | 7,367.0 | 7,367.0 | 64.5 | 137,672 |
| | R2 | 12,595.0 | 7,557.0 | 334.2 | 121,328 |
| | R3 | 12,482.0 | 7,489.0 | - | 181,528 |
| 姉ヶ崎線 (平岡小経由) | H25 | 3,678.0 | 3,678.0 | - | 61,038 |
| | H26 | 2,184.0 | 2,184.0 | - | 65,565 |
| | H27 | 4,476.5 | 4,476.5 | - | 64,594 |
| | H28 | 3,193.5 | 3,193.5 | - | 63,590 |
| | H29 | 2,244.5 | 2,244.5 | - | 71,636 |
| | H30 | 3,046.5 | 3,046.5 | - | 101,324 |
| | R1 | 3,752.3 | 3,752.3 | - | 91,529 |
| | R2 | 2,681.5 | 2,681.5 | - | 47,664 |
| | R3 | 1,403.6 | 1,403.6 | - | 49,176 |
| 姉ヶ崎線 (桜台団地経由) | H25 | 3,483.5 | 3,483.5 | - | 52,924 |
| | H26 | 2,629.5 | 2,629.5 | - | 55,956 |
| | H27 | 3,965.5 | 3,965.5 | - | 59,624 |
| | H28 | 3,193.5 | 3,193.5 | - | 58,804 |
| | H29 | 1,865.0 | 1,865.0 | - | 65,979 |
| | H30 | 2,754.0 | 2,754.0 | - | 93,354 |
| | R1 | 3,404.5 | 3,404.5 | - | 83,194 |
| | R2 | 2,361.8 | 2,361.8 | - | 44,120 |
| | R3 | 1,247.7 | 1,247.7 | - | 45,534 |
| 木更津鴨川線 | H25 | 8,406.5 | 8,406.5 | - | 30,928 |
| | H26 | 7,559.5 | 7,559.5 | - | 30,622 |
| | H27 | 3,681.3 | 3,681.3 | - | 55,735 |
| | H28 | 9,815.0 | 9,815.0 | 214.0 | 51,444 |
| | H29 | 9,810.5 | 9,810.5 | 204.5 | 51,184 |
| | H30 | 9,778.0 | 9,778.0 | - | 52,048 |
| | R1 | 7,558.5 | 7,558.5 | 495.9 | 52,673 |
| | R2 | 12,986.0 | 7,791.5 | 1,126.7 | 24,708 |
| | R3 | 18,288.5 | 10,973.0 | 4,381.6 | 25,892 |

資料：木更津市 HP

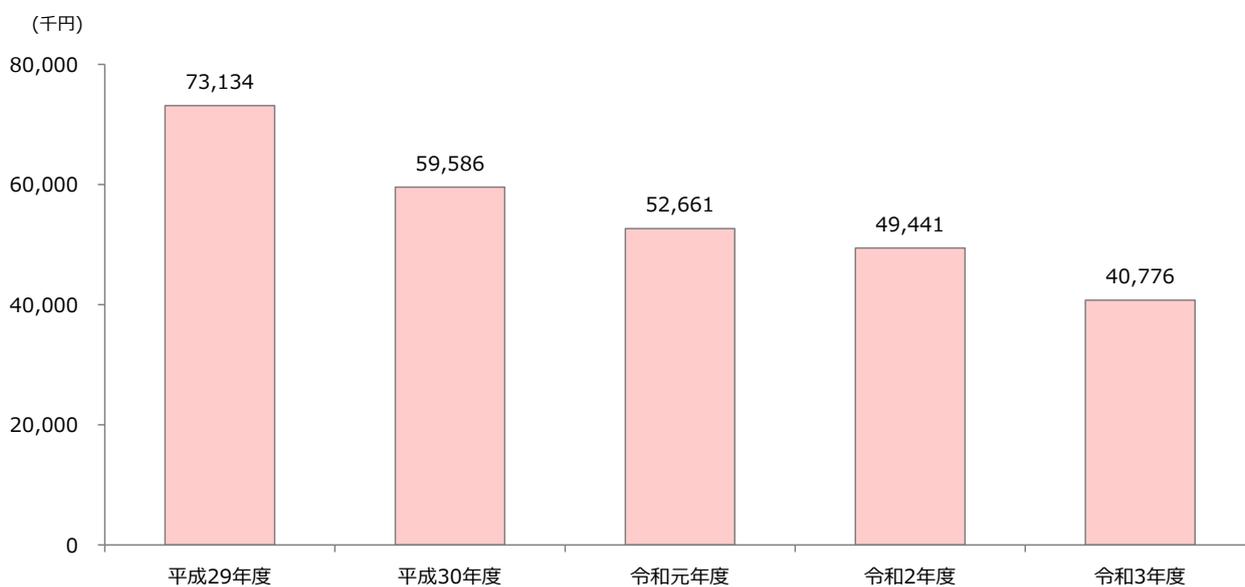
■木更津市単独補助路線

| 路線名 | 年度 | 補助金額（千円） | 輸送人員（人） |
|--------------------|-----|----------|---------|
| 高倉線 | H25 | 11,079.9 | 20,649 |
| | H26 | 9,138.9 | 23,813 |
| | H27 | 8,038.8 | 23,918 |
| | H28 | 9,731.6 | 21,777 |
| | H29 | 11,410.4 | 20,438 |
| | H30 | 9,762.2 | 21,383 |
| | R1 | 9,013.5 | 21,222 |
| | R2 | 10,252.7 | 17,497 |
| | R3 | 8,100.5 | 16,363 |
| 三井アウトレットパーク線 | H25 | 2,953.4 | 110,149 |
| | H26 | 3,940.1 | 109,671 |
| | H27 | 3,341.6 | 106,549 |
| | H28 | 2,626.1 | 113,632 |
| 木更津市内循環線 | H29 | 2,229.4 | 7,551 |
| | H30 | 2,582.2 | 7,409 |
| | R1 | 2,822.5 | 7,168 |
| | R2 | 2,684.4 | 5,630 |
| | R3 | 2,232.6 | 5,026 |
| 中郷・富岡線 (廃止代替路線) | H25 | 7,131.1 | 6,705 |
| | H26 | 6,530.9 | 5,735 |
| | H27 | 6,871.9 | 5,300 |
| | H28 | 6,901.2 | 5,483 |
| | H29 | 8,036.5 | 4,912 |
| | H30 | 6,627.0 | 4,149 |
| | R1 | 7,193.4 | 4,362 |
| | R2 | 6,498.4 | 3,134 |
| | R3 | 10,538.9 | 2,604 |

資料：木更津市 HP

■木更津市補助合計

| 年度 | 木更津市補助金支出額（千円） | 対前年比（％） |
|--------|----------------|---------|
| 平成25年度 | 60,910.5 | 114.6 |
| 平成26年度 | 55,519.4 | 91.1 |
| 平成27年度 | 48,551.1 | 87.4 |
| 平成28年度 | 55,133.9 | 113.6 |
| 平成29年度 | 73,133.6 | 132.6 |
| 平成30年度 | 59,586.3 | 81.5 |
| 令和元年度 | 52,661.0 | 88.4 |
| 令和2年度 | 49,441.4 | 93.9 |
| 令和3年度 | 40,776.4 | 82.5 |



資料：木更津市 HP

※木更津市の路線バスに対する補助金が減少している理由は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で一時的に国の補助金が増加しているためとなっている。国の補助金は、令和 2 年度及び令和 3 年度に増加となっている。

2.3.4 高速バス

(1) 運行状況

木更津市から首都圏方面（東京都内、神奈川県内等）並びに県内の千葉市内及び鴨川市内や、主要空港である羽田空港、成田空港等への広域的な移動を担っており、木更津駅、木更津金田バスターミナルを中心に19路線が運行しています。

高速バスの所要時間は時間帯によって若干異なりますが、木更津駅と東京駅・横浜駅間はそれぞれ概ね60分、木更津駅と羽田空港間は概ね40分となっています。

■高速バスの運行状況（令和4年3月時点）

| 番号 | 路線 | 平日・運行便数(本/日) | | | 所要時間 | 備考 |
|----|----------------------------|--------------|-----|-----|------|----|
| | | 上り | 下り | 合計 | | |
| 1 | 木更津 - 東京線 | 32 | 32 | 64 | 97 | ※1 |
| 2 | 君津 - 東京線 | 56 | 52 | 108 | 116 | ※1 |
| 3 | 鴨川 - 東京線(アクシー号) | 20 | 20 | 40 | 140 | |
| 4 | 安房小湊・御宿・勝浦 - 東京線 | 6 | 6 | 12 | 159 | |
| 5 | 木更津 - 品川線 | 45 | 48 | 93 | 69 | |
| 6 | 木更津 - 渋谷線 | 23 | 23 | 46 | 100 | ※1 |
| 7 | 木更津 - 新宿線 | 32 | 32 | 64 | 77 | ※1 |
| 8 | 君津 - 新宿線(新宿君津号) | 8 | 8 | 16 | 74 | |
| 9 | 館山 - 新宿線(新宿なのはな号) | 14 | 14 | 28 | 122 | ※1 |
| 10 | 木更津 - 羽田空港線 | 37 | 37 | 74 | 57 | |
| 11 | 君津 - 羽田空港線 | 4 | 4 | 8 | 62 | |
| 12 | 木更津・三井アウトレットパーク - 相模大野・町田線 | 1 | 1 | 2 | 145 | ※2 |
| 13 | 木更津 - 横浜線 | 36 | 36 | 72 | 87 | |
| 14 | 館山 - 羽田空港・横浜線 | 8 | 8 | 16 | 130 | |
| 15 | 木更津 - 川崎線 | 25 | 25 | 50 | 75 | |
| 16 | 木更津 - 成田空港線 | 4 | 4 | 8 | 132 | ※2 |
| 17 | 館山 - 千葉線(南総里見号) | 23 | 23 | 46 | 167 | |
| 18 | 鴨川 - 千葉線(カピーナ号) | 9 | 9 | 18 | 120 | |
| 19 | 鴨川 - 渋谷線(シーバレー号) | 8 | 7 | 15 | 206 | ※2 |
| 合計 | | 391 | 389 | 780 | - | |

注1)この他に夜行バス(君津バスターミナル - USJ線:1往復)が運行しています。

注2)新型コロナウイルスの影響により計画運休しています。(便数は運休前の本数)

※1:一部ダイヤ運休 ※2:全便運休

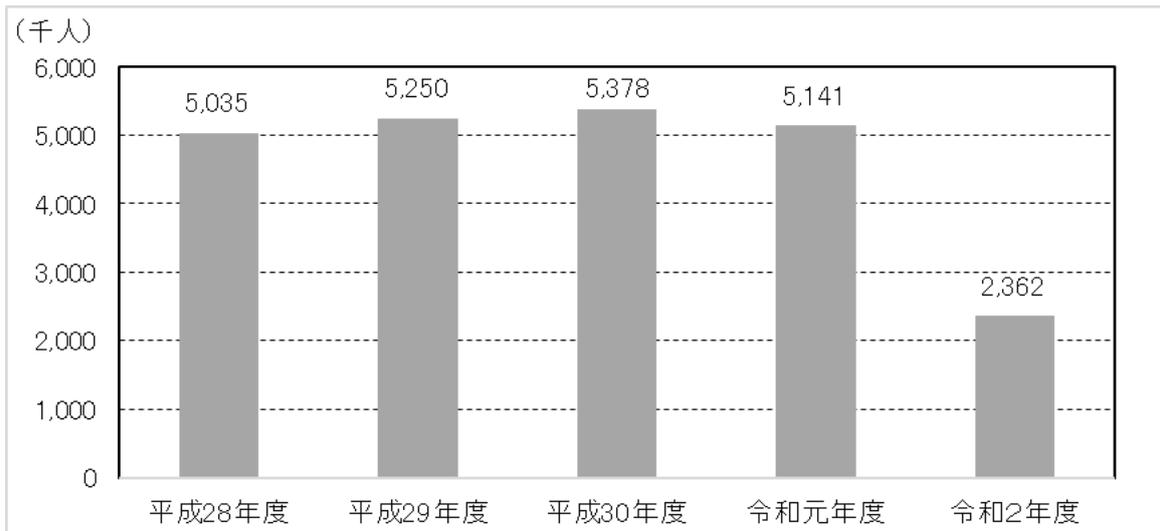
資料:日東交通(株)、小湊鐵道(株)

(2) 乗車人員

高速バス全体としての乗降者数は、平成30年度までは、年々増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及等に伴い、令和元年度から減少に転じ、令和2年度は前年度より利用者が半減しています。

主要乗降場所のうち、乗降者数は木更津駅が最も多く、木更津金田バスターミナルの乗降者数も平成26年度6月の新築移転以降、乗入れ路線の充実に伴い増加していましたが、令和元年度から減少に転じています。

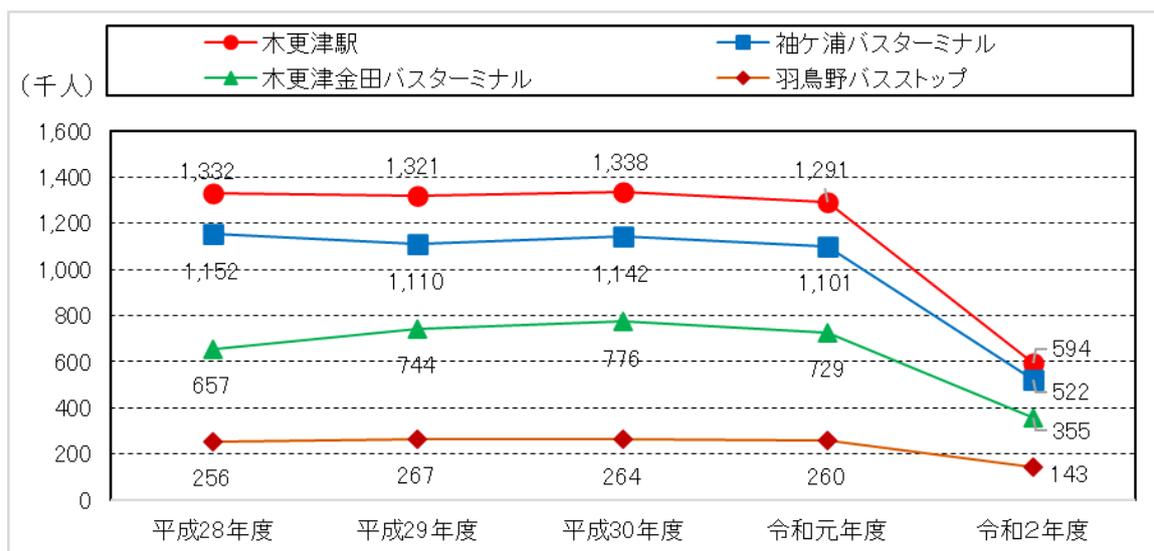
■高速バス乗降者数



※ 市外の停留所の乗降者数を含みます。

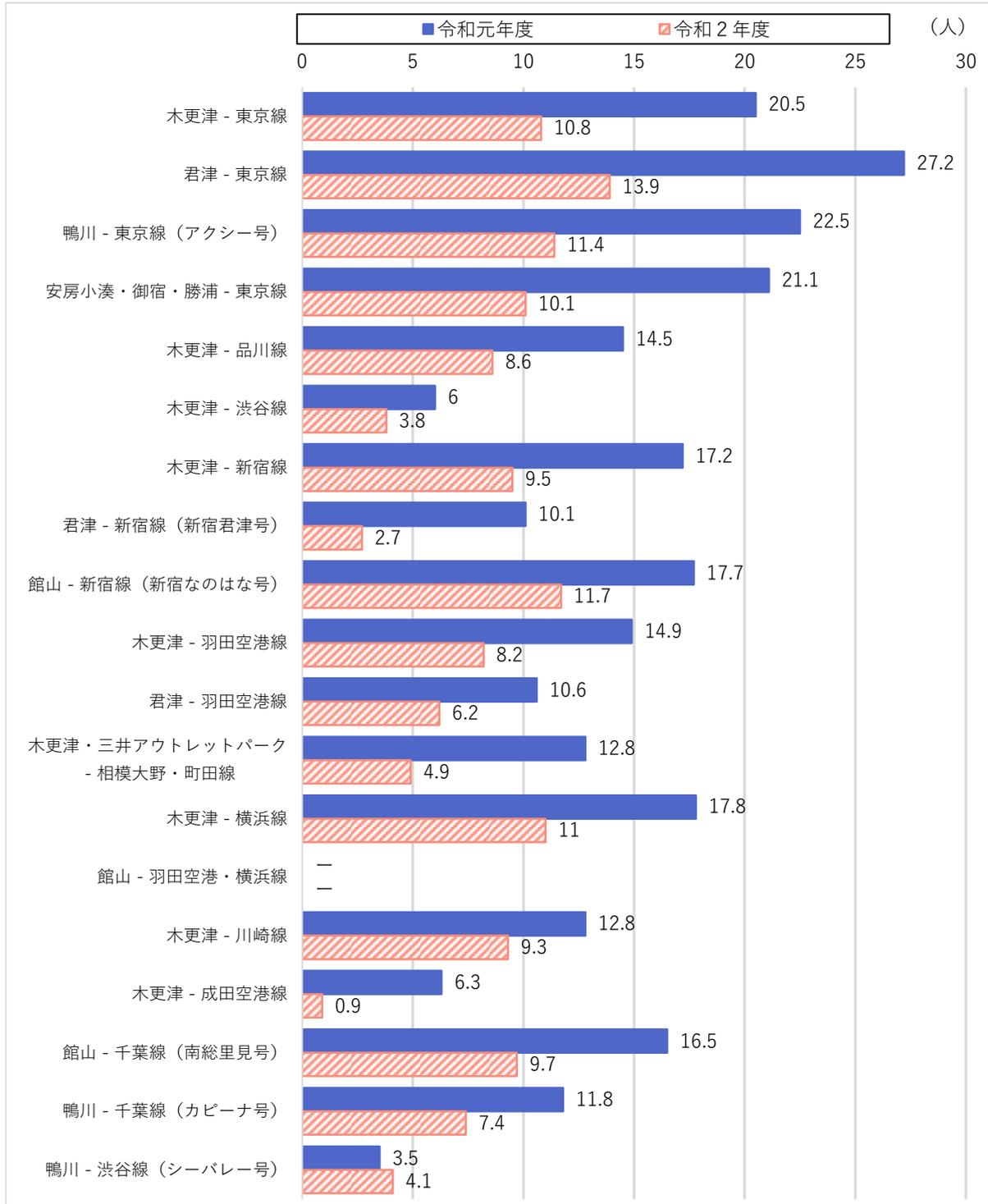
資料:木更津市統計書

■高速バス主要乗降場所別乗降者数



資料:日東交通(株)、小湊鐵道(株)

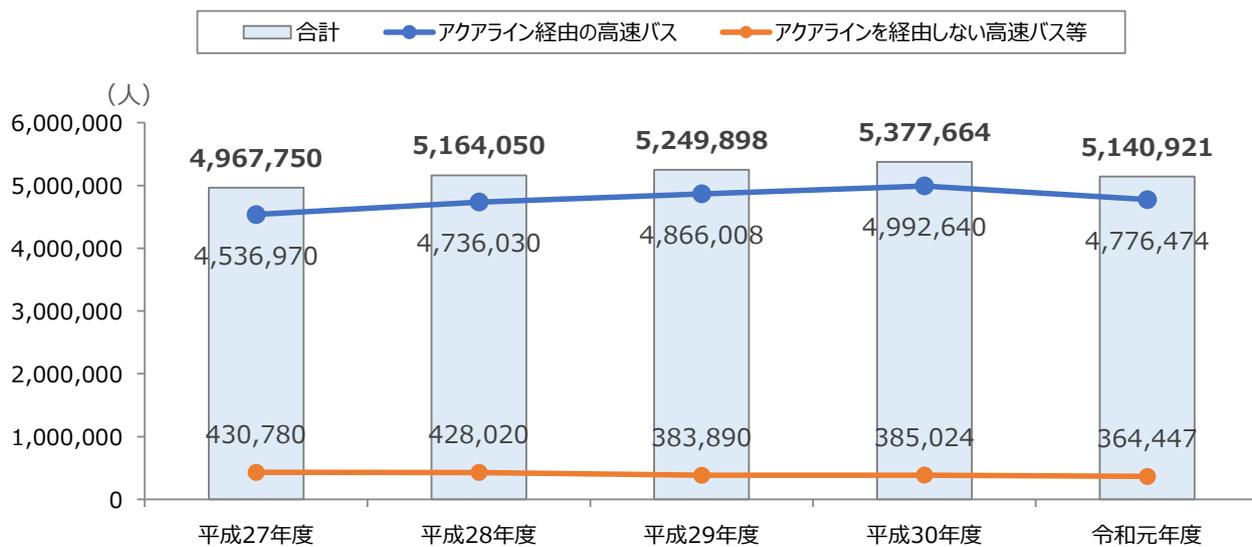
■高速バス路線別便別1便当たり平均乗車人員



※館山-羽田空港・横浜線は、令和4年3月から全便羽鳥野に停車

資料: 日東交通(株)、小湊鐵道(株)

■高速バス年度別輸送人員の推移



資料：木更津市統計書

2.3.5 タクシー

市内では、木更津合同タクシー(株)、京成タクシーかずさ(株)、木更津タクシー(株)、日の丸マリールンタクシー(株)及び(有)石原タクシーの5社が運行しています。

市は、令和3年7月1日から、一定の要件を満たす75歳以上の高齢者世帯や、運転免許証を自主返納した高齢者へ、買い物や通院など日常生活の移動支援のために、タクシー利用料金を助成しています。

■木更津市内に配車しているタクシー事業者一覧

| 事業者名 | 住所 | 保有台数 |
|-----------------|--------------|------|
| 木更津合同タクシー(株) | 木更津市潮見4-6 | 39台 |
| 京成タクシーかずさ(株) | 木更津市潮浜2-1-35 | 124台 |
| 木更津タクシー(株) | 木更津市中里2-1-20 | 17台 |
| 日の丸マリールンタクシー(株) | 富津市新富2-3 | 17台 |
| (有)石原タクシー | 袖ヶ浦市横田2182-1 | 10台 |

※この他に、日東交通(株)がハイヤーの運行のみ行っています。資料:一般社団法人千葉県タクシー協会

■高齢者タクシー料金助成券の概要

| | |
|-------------------|---|
| 対象者 | <p><共通事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・木更津市内に住民登録があり、介護サービス施設などへ入所していないこと ・木更津市福祉タクシー利用券の交付を受けていないこと <p>【高齢者世帯】</p> <p>共通事項及び次の全ての要件を満たしている世帯の世帯主であること</p> <p>ア) 75歳以上であること</p> <p>イ) 申請した月の属する年度(申請が4月～6月の場合は前年度)の住民税が非課税であること</p> <p>ウ) 運転免許証を持っていないこと</p> <p>【運転免許証自主返納者】</p> <p>ア) 65歳以上75歳未満であること</p> <p>イ) 令和3年7月1日以降に運転免許証の自主返納をしたこと</p> <p>ウ) 市税の滞納がないこと</p> |
| 助成内容及び使用方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ひと月あたり3枚の利用券を一括交付(1枚につき500円) <p>(申請月により、交付枚数が変わります。例:4月 36枚、5月 33枚、6月 30枚・・・)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1回の利用枚数の制限なし ・運賃を超えた額のタクシー券の利用も可能 |

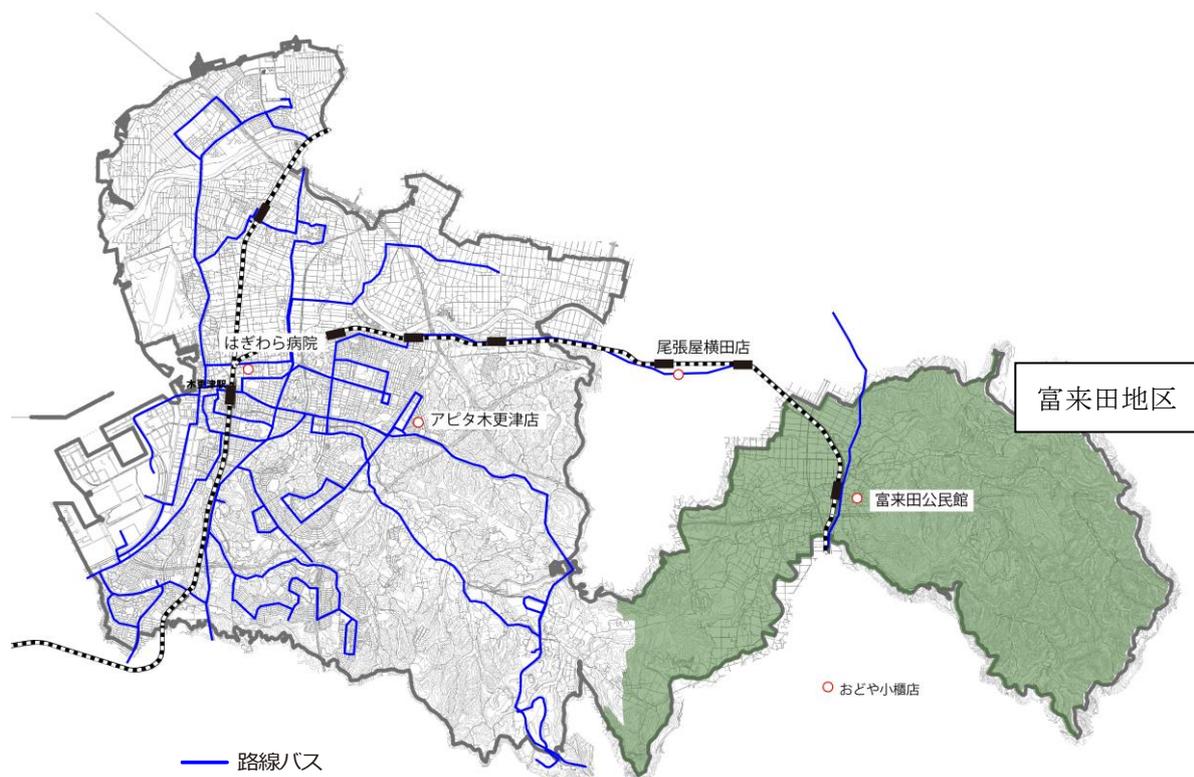
2.3.6 自家用有償旅客運送

人口減少・少子高齢化の進展により既存の公共交通の存続が困難であり、また、地形の起伏が大きく高齢者等にとって既存の路線バス停留所までの移動が困難である富来田地区において、バス路線の再編とともに、地域住民の生活の足の確保を目的として、地域が運行主体となる木更津市初の試みである新たな交通システム「自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）」（愛称：ふくちゃんバス）の運行を令和2年7月1日から開始し、1年間の実証運行を経て本格運行に移りました。

①運行概要

| | |
|----------|---|
| 1.利用対象者 | 全て富来田地区在住者で事前登録をした方 登録料 1,000 円 |
| 2.運行サービス | |
| (1)運行エリア | 富来田地区及び地区外商業施設等（尾張屋横田店、おどや小櫃店、アピタ木更津店、はぎわら病院） |
| (2)予約日 | 利用週の月曜日 受付に電話にて予約 |
| (3)運行日 | 水曜日、金曜日 |
| (4)運行形態等 | |
| ① 運行形態 | 予約（デマンド）による区域運行型輸送サービス |
| ② 運行時間帯 | 概ね午前9時から午後4時で設定※ただし、通院の時間帯によっては可能な範囲で早朝便を運行。 |
| 3.乗降方式 | 自宅から目的地へのドア・トゥ・ドア |
| 4.運賃 | 1回の乗車毎に片道 500 円（富来田地区内、尾張屋、おどや）、 750 円（アピタ）、1,000 円（はぎわら病院） ※事前にチケットを購入 |

②運行区域：富来田地区及び周辺の商業施設等



③運行状況

○実証運行期間：R2.7.1～R3.6.30

| | |
|------------|-------|
| 運行日数 | 88日 |
| 運行便数 | 311便 |
| 利用人数 | 374人 |
| 1便当たりの輸送人数 | 1.20人 |

○本格運行：R3.7.1～R4.6.30

| | |
|------------|-------|
| 運行日数 | 103日 |
| 運行便数 | 419便 |
| 利用人数 | 571人 |
| 1便当たりの輸送人数 | 1.36人 |

※新型コロナウイルス感染拡大防止対策上、同乗者を抑えて運行。

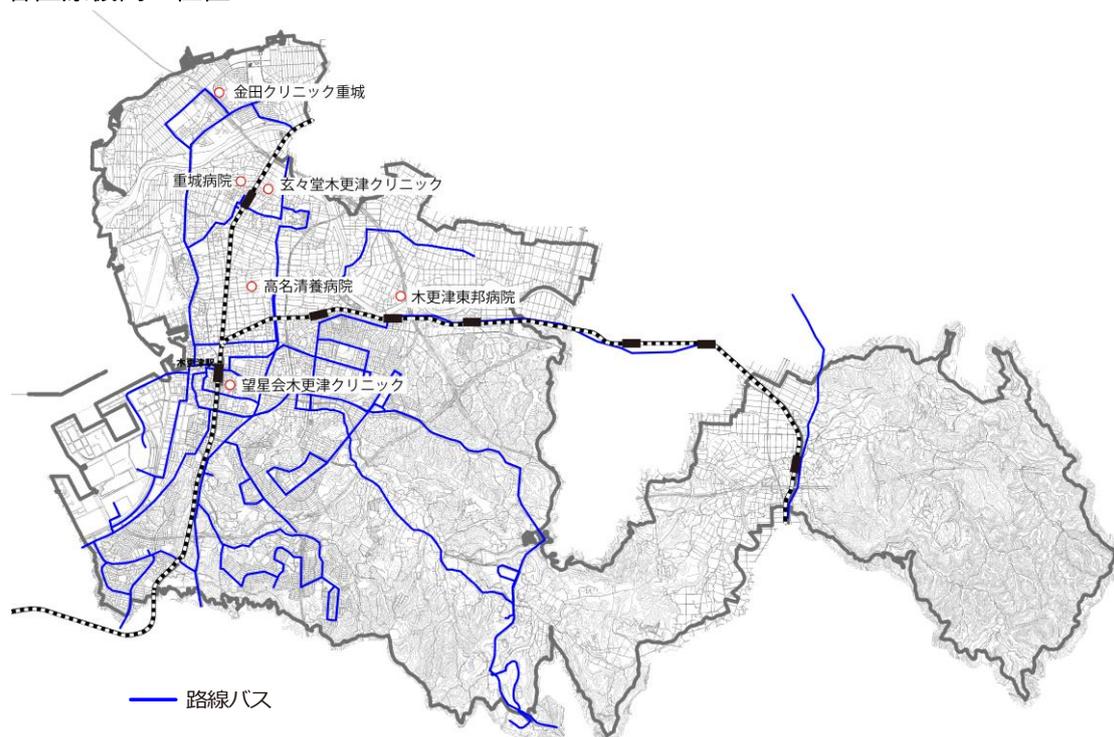
2.3.7 医療機関による送迎事業

医療機関において、独自に送迎を実施している施設もあります。

| 医療機関名 | 内容・条件 | 費用 |
|------------------|---|----------|
| 木更津東邦病院 | <ul style="list-style-type: none"> リハビリ受診の方の送迎対応（送迎範囲や受入制限あり） | 往復 500 円 |
| 重城病院 | <ul style="list-style-type: none"> 病院から近い場所（ルートが合えば）で、午前中なら送迎実施 1人で乗降できること | 無料 |
| 金田クリニック重城 | <ul style="list-style-type: none"> 病院と自宅間を送迎（事前予約、往復） | 無料 |
| 玄々堂木更津クリニック | <ul style="list-style-type: none"> 透析通院の場合、利用可能 自力で乗降できること | 無料 |
| 望星会木更津クリニック | <ul style="list-style-type: none"> 透析通院の場合、利用可能 自力で乗降できること 送迎範囲は木更津市と隣接している市 | 片道 190 円 |
| 高名清養病院・ケアセンター木更津 | <ul style="list-style-type: none"> 職員の出退勤時の送迎 8時台1便、17時台1便 木更津駅との往復 | 無料 |

資料：各医療機関ホームページ等

■各医療機関の位置



2.3.8 スクールバス

馬來田小学校と富岡小学校の統合に伴い富岡地区から通学する児童の通学距離が大幅に延長されたことから、富岡地区の児童を対象に中型バス1台でスクールバスを平日運行しています。

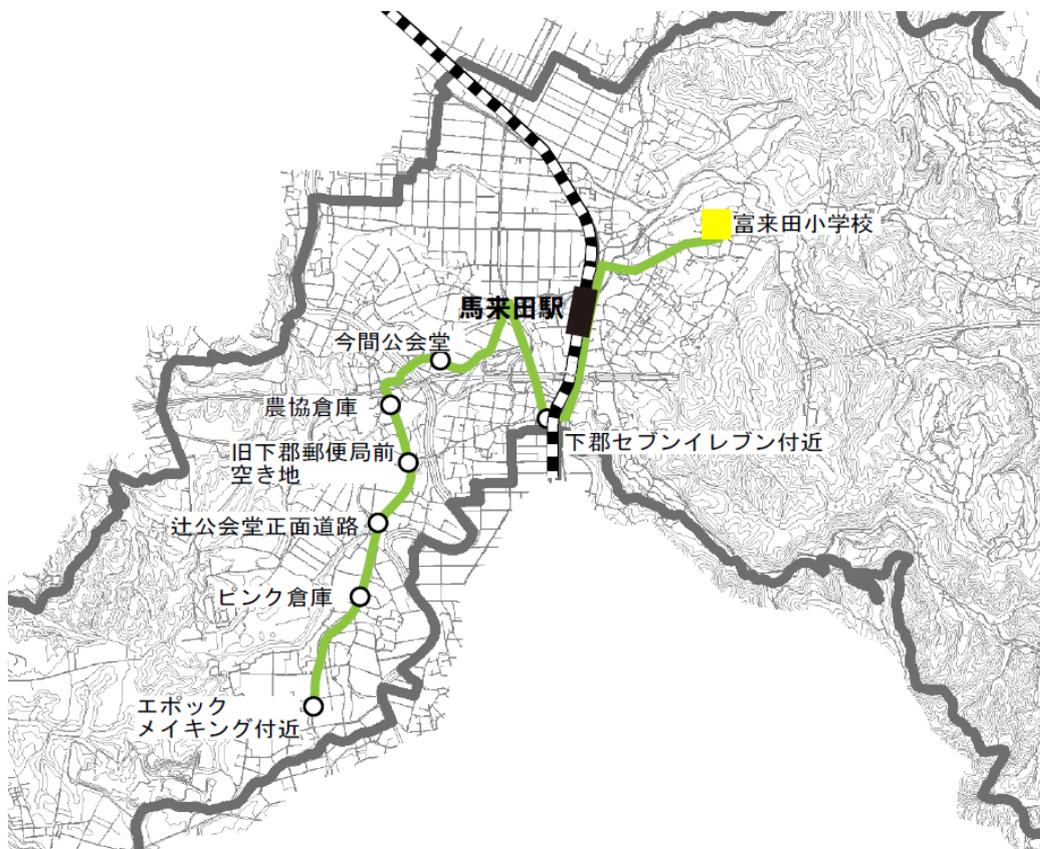
※この他に、令和4年4月から小規模特認校制度により、東清小学校、中郷小学校、鎌足小学校に通学する児童を対象に、スクールバスを運行する予定です。

①運行日程

- ・登校時間帯 1便
- ・下校時間帯 2または3便

※行事などにより運行便数が変わる

②運行ルート



※在籍する児童の居住地によって、ルートは毎年見直しを行っています。

2.3.9 民間施設及び公的施設の送迎

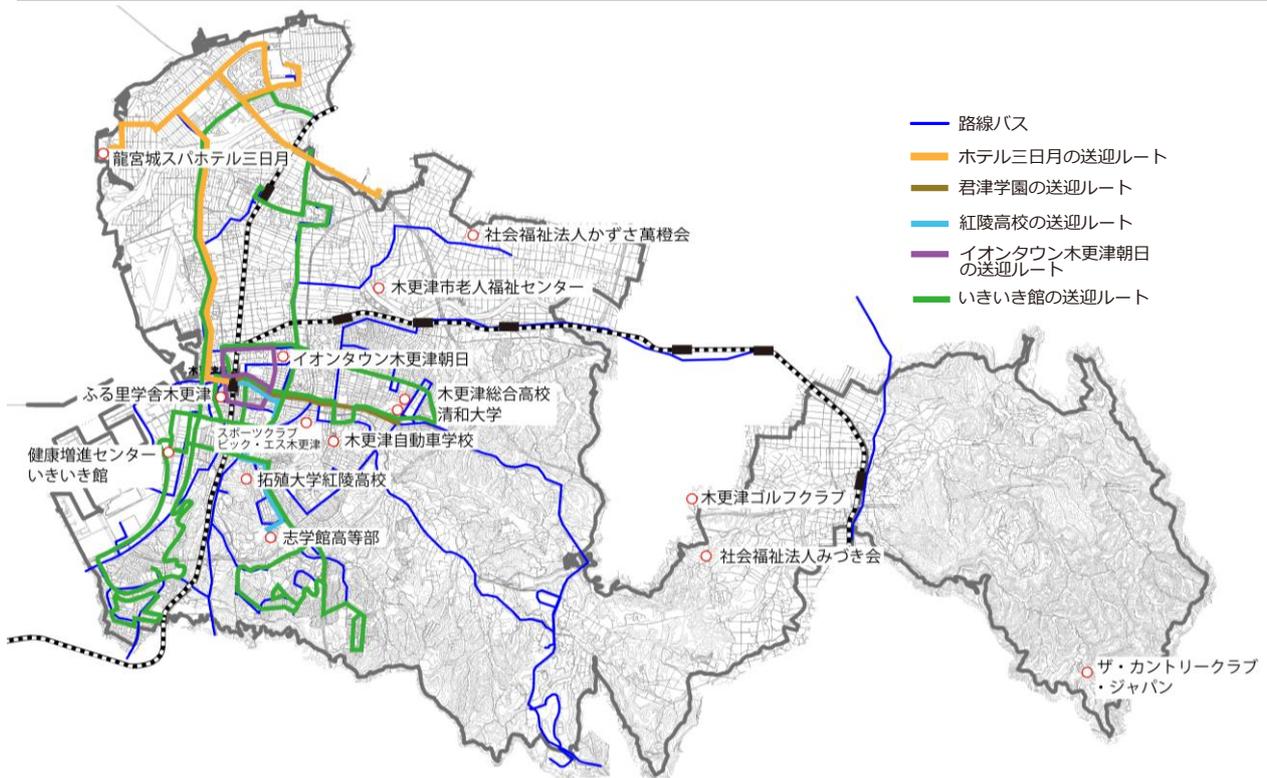
民間施設及び公的施設により、以下の送迎が実施されています。

運賃はいずれも無料となっています。

■運行の詳細

| NO | 施設名 | 内容（条件・区間） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------------|--|--|------------|----------|-------|----------------|-----------------|-------------|--------------|---------------|--------|------------|--------------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | ホテル三日月 （竜宮城シャトルバス） | <ul style="list-style-type: none"> 木更津駅間、袖ヶ浦バスターミナル（金田バスターミナル経由）間の2ルート。2台にて運行。 迎え <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>月～木曜日</th> <th>金・土・日・祝日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>木更津駅間</td> <td>6便（9時～17時台）</td> <td>9便（9時～18時台）</td> </tr> <tr> <td>袖ヶ浦バスターミナル間</td> <td>6便（9時～17時台）</td> <td>7便（9時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 送り <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>月～木曜日</th> <th>金・土・日・祝日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>木更津駅間</td> <td>6便（9時～17時台）</td> <td>9便（9時～18時台）</td> </tr> <tr> <td>袖ヶ浦バスターミナル間</td> <td>6便（9時～17時台）</td> <td>6便（9時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> | | 月～木曜日 | 金・土・日・祝日 | 木更津駅間 | 6便（9時～17時台） | 9便（9時～18時台） | 袖ヶ浦バスターミナル間 | 6便（9時～17時台） | 7便（9時～17時台） | | 月～木曜日 | 金・土・日・祝日 | 木更津駅間 | 6便（9時～17時台） | 9便（9時～18時台） | 袖ヶ浦バスターミナル間 | 6便（9時～17時台） | 6便（9時～17時台） |
| | 月～木曜日 | 金・土・日・祝日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木更津駅間 | 6便（9時～17時台） | 9便（9時～18時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 袖ヶ浦バスターミナル間 | 6便（9時～17時台） | 7便（9時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 月～木曜日 | 金・土・日・祝日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 木更津駅間 | 6便（9時～17時台） | 9便（9時～18時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 袖ヶ浦バスターミナル間 | 6便（9時～17時台） | 6便（9時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 木更津総合高校 清和大学 | <ul style="list-style-type: none"> 木更津駅～君津学園 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>バスターミナル発</th> <th>学園発</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>月～金曜日</td> <td>14便（7時～16時台）※1</td> <td>17便（10時～19時台）※2</td> </tr> <tr> <td>土曜日</td> <td>11便（8時～14時台）</td> <td>14便（10時～18時台）</td> </tr> <tr> <td>日曜日・祭日</td> <td>4便（8時～9時台）</td> <td>5便（12時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 7時台は折り返し運転のため便数から除外 ※2 15時台は折り返し運転のため便数から除外</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌取駅南口、秋元郵便局前、鴨川駅西口、茂原駅東口、鴨川日東高速バスアクシー号『松丘』バス停からも、登下校用スクールバスの利用可。 | | バスターミナル発 | 学園発 | 月～金曜日 | 14便（7時～16時台）※1 | 17便（10時～19時台）※2 | 土曜日 | 11便（8時～14時台） | 14便（10時～18時台） | 日曜日・祭日 | 4便（8時～9時台） | 5便（12時～17時台） | | | | | | |
| | バスターミナル発 | 学園発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 月～金曜日 | 14便（7時～16時台）※1 | 17便（10時～19時台）※2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 土曜日 | 11便（8時～14時台） | 14便（10時～18時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 日曜日・祭日 | 4便（8時～9時台） | 5便（12時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 紅陵高校 志学館 | <p>送迎バスは11方面11便運行している。 （①館山線、②鴨川線、③君津線、④長狭線、⑤亀山・久留里線、⑥市原線・南、⑦市原線・中、⑧市原線・北、⑨湿津線、⑩ちはら台線、⑪鎌取線）</p> <p>※志学館では登下校時に木更津駅東口～学校までを運行。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 木更津自動車学校 | <ul style="list-style-type: none"> 個人送迎バス（希望の場所まで送迎）は完全予約及び登録制。 利用の前日15:00までにインターネット及び電話で予約。 乗車場所は最大5ヶ所まで登録可。 送迎の範囲は原則木更津市内。君津駅、袖ヶ浦駅は直通送迎。 バスの始発及び最終バスは木更津駅東口のみ。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | スポーツクラブ ビッグ・エス木更津 | <ul style="list-style-type: none"> 月～土及び祝日 利用は小学生以上で、事前登録が必要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 木更津ゴルフクラブ | <ul style="list-style-type: none"> クラブバス（木更津駅～ゴルフ場） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>はぎわら病院駐車場発</th> <th>ゴルフ場発</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全日</td> <td>3便（7時～8時台）</td> <td>4便（14時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※完全予約制</p> | | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | 全日 | 3便（7時～8時台） | 4便（14時～17時台） | | | | | | | | | | | | |
| | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全日 | 3便（7時～8時台） | 4便（14時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | カメリアヒルズカントリークラブ （袖ヶ浦市） | <ul style="list-style-type: none"> クラブバス（木更津駅～ゴルフ場） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>はぎわら病院駐車場発</th> <th>ゴルフ場発</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全日</td> <td>2便（7時～8時台）</td> <td>3便（15時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※全便予約制</p> | | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | 全日 | 2便（7時～8時台） | 3便（15時～17時台） | | | | | | | | | | | | |
| | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全日 | 2便（7時～8時台） | 3便（15時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 上総富士ゴルフクラブ （君津市） | <ul style="list-style-type: none"> クラブバス（木更津駅～ゴルフ場） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>はぎわら病院駐車場発</th> <th>ゴルフ場発</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平日</td> <td>1便（8時台）</td> <td>1便（16時台）</td> </tr> <tr> <td>休日</td> <td>2便（7時～8時台）</td> <td>2便（16時～17時台）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※全便予約制</p> | | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | 平日 | 1便（8時台） | 1便（16時台） | 休日 | 2便（7時～8時台） | 2便（16時～17時台） | | | | | | | | | |
| | はぎわら病院駐車場発 | ゴルフ場発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平日 | 1便（8時台） | 1便（16時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 休日 | 2便（7時～8時台） | 2便（16時～17時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | ザ・カントリークラブ ・ジャパン | <ul style="list-style-type: none"> クラブバス（木更津駅～ゴルフ場） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>木更津駅東口発</th> <th>ゴルフ場発</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全日</td> <td>1便（7時台）</td> <td>1便（16時台）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※全便予約制</p> | | 木更津駅東口発 | ゴルフ場発 | 全日 | 1便（7時台） | 1便（16時台） | | | | | | | | | | | | |
| | 木更津駅東口発 | ゴルフ場発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全日 | 1便（7時台） | 1便（16時台） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | 施設名 | 内容（条件・区間） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|--|-------------|-------------|--|----|--|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|------|-------|-------|-------|----------------------|-------|-------|-------|-------|----------------|------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| 10 | 障害者支援施設 木更津中郷丸 （社会福祉法人かずさ 萬燈会） | <ul style="list-style-type: none"> ・在宅デイサービスにおいて、朝夕の送迎（無料） ・施設と個人宅をドアツードアにて運行 ・車両は7、8台（ワンボックス、軽自動車、小型自動車など） ・児童福祉施設の方でもその車両を活用 ・運転手は、職員が送迎スタッフとなって運行 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 上総喜望の郷、上総 ゆうゆうの郷、上総 あいらいの郷、あか ねの里 （社会福祉法人みづ き会） | <ul style="list-style-type: none"> ・通所でボランティアや保護者も利用可能（利用者は無料） ・木更津駅～施設間を8コースにて運行（マイクロバス3台） 迎え：9時台 送り：16時台 ・それ以外に自宅～施設送迎（ワンボックスなど20台） ・運転手は、職員と外部委託 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | ふる里学舎木更津 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が往復（朝夕の迎えと送り）に利用（無料） ・駅や個人宅などルートは、個別に異なる ・運転手は職員、車両はワンボックス1台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | イオンタウン 木更津朝日 | <ul style="list-style-type: none"> ・運行日：毎日運行 ・運行時間：午前9時～午後6時頃（平均1時間に1本） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 健康増進センター いきいき館 | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">迎え</th> <th colspan="2">送り</th> </tr> <tr> <th>いきいき館 出発</th> <th>いきいき館 到着</th> <th>いきいき館 出発</th> <th>いきいき館 到着</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大久保・八幡台 コース（火・木・ 土）</td> <td>9:30</td> <td>10:25</td> <td>13:00</td> <td>13:55</td> </tr> <tr> <td>巖根駅・金田コース （火・木・土）</td> <td>10:35</td> <td>11:40</td> <td>14:15</td> <td>15:20</td> </tr> <tr> <td>畑沢コース （水・金）</td> <td>9:30</td> <td>10:20</td> <td>13:00</td> <td>13:50</td> </tr> <tr> <td>太田・清見台・朝日 コース（水・金）</td> <td>10:45</td> <td>11:30</td> <td>14:15</td> <td>15:00</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・所定の停留所で時間前に待ち、バスが近づいてきたら手を挙げて運転手に知らせて乗車する。 ・所定の停留所以外での乗降はできない。 ・乗車定員（23名）を超えた時は、乗車を断る場合がある。 ・小学校4年生以上乗車可。3年生以下は保護者の同伴が必要。 | | 迎え | | 送り | | いきいき館 出発 | いきいき館 到着 | いきいき館 出発 | いきいき館 到着 | 大久保・八幡台 コース（火・木・ 土） | 9:30 | 10:25 | 13:00 | 13:55 | 巖根駅・金田コース （火・木・土） | 10:35 | 11:40 | 14:15 | 15:20 | 畑沢コース （水・金） | 9:30 | 10:20 | 13:00 | 13:50 | 太田・清見台・朝日 コース（水・金） | 10:45 | 11:30 | 14:15 | 15:00 |
| | 迎え | | | 送り | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | いきいき館 出発 | いきいき館 到着 | いきいき館 出発 | いきいき館 到着 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大久保・八幡台 コース（火・木・ 土） | 9:30 | 10:25 | 13:00 | 13:55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 巖根駅・金田コース （火・木・土） | 10:35 | 11:40 | 14:15 | 15:20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 畑沢コース （水・金） | 9:30 | 10:20 | 13:00 | 13:50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 太田・清見台・朝日 コース（水・金） | 10:45 | 11:30 | 14:15 | 15:00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 木更津市 老人福祉センター | <ul style="list-style-type: none"> ・同一地域の60歳以上の方々が団体で利用するとき（10人以上）、老人クラブ等の団体、敬老会等の行事など団体使用の予約時に申し出る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



2.4 現行計画の評価検証

木更津市では、平成 29 年度に木更津市地域公共交通網形成計画を策定しており、15 の実施事業を位置づけている。平成 30 年度以降、毎年評価検証を行っており、これまでの評価検証を踏まえて、次期計画への位置づけについて整理します。

| 検証手順 | 検証の方法 |
|---------------|--|
| ①施策・事業の実施状況評価 | A：予定通り業務を完了した（完了予定の）事業 B：概ね予定通り業務を実施し、完了した（完了予定の）業務 C：予定から遅れているが、期限内に完了予定の業務 D：予定通り業務を実施できていない、または計画期間内に完了しない見込みの業務 |
| ②今後の見直しの必要性 | －：完了した事業 ○：今後も継続することが望ましい事業 △：事業内容を見直して継続することが望ましい事業 |

| NO | 実施事業 | 令和 3 年度の事業内容 | ①評価 | | ②見直し | 今後の課題 |
|----|--|---|-----|---|------|---|
| | | | | 評価理由 | | |
| 1 | 多様な主体との連携・協働による地域公共交通の仕組みを構築し、地域の需要に応じた新たな交通システムを導入する。 | <p>①まちづくり協議会・NPO 法人等による新たな交通システムの導入</p> <p><交通不便地域における新たな交通システムの導入></p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年 3 月に策定した再編実施計画にて、富来田地区、鎌足地区の 2 地区について取り組むこととしている。 ○富来田地区 <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年 7 月 1 日から実証運行を開始した自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を、令和 3 年 7 月 1 日から一部運行内容を見直して、本格運行に移行。 ○鎌足地区 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者及びバス事業者と協議を進め、予約（デマンド）による区域運行型輸送サービスを基本に検討を進めたが、資金面や運行内容、担い手に関する課題が表出している。引き続き運行サービスや運行体制等について、協議・検討・調整をしていく。 | D | 鎌足地区において、新たな交通システム導入に向けた検討を行っているが、令和 3 年度内に導入することができず、計画期間内の目標値達成は難しい状況にある。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> ・鎌足地区の地域住民の需要、運行サービスのメニュー検討、担い手確保に向けた検討、今後のスケジュールなどを再考する必要性がある。 ・今後、市内の交通不便地域に新たな交通システムの導入を検討する際、導入に向けた手順、行政・市民・事業者の役割などを示した、導入方針を作成することが必要となる。 |
| 2 | 多様な主体との連携・協働による地域公共交通の仕組みを構築し、地域の需要に応じた新たな交通システムを導入する。 | <p>②集約拠点を軸としたバス路線の再編</p> <p><バス路線の再編></p> <ul style="list-style-type: none"> ○中郷・富岡線の短縮 ○八幡台ニュータウン線、シーアイタウン線、真舟団地・君津中央病院線の運行ルート変更 ○馬来田線の短縮 ○かずさアカデミアパーク線、高倉線を統合し、高倉アカデミア線を新設 ○鴨川線の停留所の増設 ○太田循環線の延伸 ○市街地循環バスの実証運行の検討 | B | 木更津市内循環線について、再編の検討が進んでいないものの、それ以外の路線バスの再編は終了しており、概ねの目標が達成されている。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍の影響を受けて路線バスの利用者数が減少している。コロナ禍による需要変化、まちづくりの変化による需要変化などに対応した路線バスの再編を検討する必要性がある。 ・拠点へのアクセス強化及び拠点間ネットワークを図ることで、まちづくりと一体となった持続可能なバスネットワークの構築につながる路線バスの再編を検討する必要性がある。 |
| | | <p>③主要交通結節点における円滑な乗換えダイヤの編成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○JR 木更津駅、JR 巖根駅、JR 馬来田駅及び木更津金田バスターミナルにおいて円滑な乗り継ぎができるよう、ダイヤ改正時は事業者間で事前に情報共有を実施。 ○市は交通事業者に対して円滑な乗換えダイヤの編成を検討するよう促し、交通事業者は提供された情報を踏まえて検討している。 | B | 市と事業者間で情報共有を継続して実施しており、概ねの目標が達成されている。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> ・集約拠点を軸としたバス路線の再編に対応して、集約拠点における乗り継ぎや乗り換えを円滑にするための拠点整備を検討することが必要となる。 |

| NO | 実施事業 | 事業内容 | ①評価 | | ②見直し | 今後の課題 | |
|----|--|-------------------------------|---|------|---|-------|---|
| | | | | 評価理由 | | | |
| 3 | 利用しやすい高速バスの運行体系の構築及び木更津金田バスターミナル（チバスタアクア金田）の機能強化を図る。 | ④高速バスの利便性向上 | <運行本数や乗降場所の増加> <ul style="list-style-type: none"> 木更津－東京線：新規停留所「龍宮城スパ・ホテル三日月」、「海上自衛隊」へ一部乗り入れ開始、「潮浜一丁目」停留所の廃止 君津 BT-USJ 線：運行開始 君津－羽田空港線、館山－羽田空港・横浜線：全便「木更津羽鳥野バスタップ」へ乗り入れ開始 木更津－東京線：新規停留所「鳥居崎海浜公園前」へ乗り入れ開始 | D | <ul style="list-style-type: none"> 圏央道の県内全線開通などを踏まえ、引き続き、高速バスの利便性向上に向けた検討が必要となる。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響を受けて路線バスの利用者数が減少している。コロナ禍による需要変化、まちづくりの変化による需要変化などに対応しつつ、様々な制度や既存の高速バスを活用した施策を検討する必要がある。 |
| | | ⑤木更津金田バスターミナル（チバスタアクア金田）の機能強化 | <木更津金田バスターミナル（チバスタアクア金田）への乗入れ路線及び乗換え可能路線の増加> <ul style="list-style-type: none"> 木更津－東京線の「龍宮城スパホテル三日月」への路線延伸に併せて、各高速バスの木更津金田バスターミナルへの乗入れ路線の路線数及び運行本数の増加や、乗換え可能な運行形態の実現に向け、市から交通事業者へ要請。 木更津金田バスターミナルで乗換え可能路線の増加はなし。また、国・県・高速道路会社・警察・関係市・商工会・交通事業者で組織する、アクアライン周辺道路交通円滑化プロジェクトチーム会議にて木更津金田バスターミナル周辺道路の渋滞緩和に向けて協議を実施。 | D | <ul style="list-style-type: none"> 高速バス乗入れ路線数及び乗換え可能路線数は、概ねの目標が達成されているものの、新たな課題が顕在化している。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍により高速バス利用者が激減しており、利用状況に合わせた見直しや需要喚起策を講じる必要と高速バス利用者のニーズを把握することが必要となる。 |
| 4 | 高齢者・障害者などの移動制約者の負担を軽減するための公共交通機関のバリアフリー化を促進する。 | ⑥ノンステップバス・ワンステップバスの導入促進 | <ノンステップバス・ワンステップバスの導入> <ul style="list-style-type: none"> ノンステップバス及びワンステップバスの台数：93台 バス台数の合計：95台 導入率（各事業者のノンステップバス+ワンステップバス所持台数÷所持台数） 93÷95≒97.89% | A | <ul style="list-style-type: none"> 100%には到達していないものの、目標は達成されている。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> 100%に近い達成状況となっているため、バリアフリー基本方針に対応して、今後はノンステップバスの導入促進を進めることが必要となる。 |
| | | ⑦ユニバーサルデザインタクシーの導入促進 | <ユニバーサルデザインタクシーの導入> <ul style="list-style-type: none"> 木更津市内に本社または営業所があるタクシー会社及び木更津市内に配車しているタクシー会社計7社において導入されたユニバーサルデザインタクシーは、合計54台。 | B | <ul style="list-style-type: none"> 72台の目標に対して、54台となっており、概ねの目標が達成されている。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、事業者への要望等を継続する。 |
| | | ⑧JR巖根駅バリアフリー化の整備促進 | <JR巖根駅構内エレベーター設置> <ul style="list-style-type: none"> 実施主体（JR千葉支社）の財源確保が困難となったことから、事業者から提示された東側への改札口新設へ実施内容を見直し、令和3年度に基礎調査を実施。 <岩根人道跨線橋エレベーター設置> <ul style="list-style-type: none"> 巖根駅のバリアフリー化を図る予定でしたが、構内エレベーターに関して、方針転換があったことから、令和3年度に詳細設計及び地質調査を実施。 | D | <ul style="list-style-type: none"> 財源確保等の影響により、目標値達成は難しい状況にある。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> 令和5年度には目標達成の見通しであるため、引き続き、事業を継続する。 バリアフリー化以外の利便性向上に向けた施策を検討し、事業者と協議を行う。 |

| NO | 実施事業 | 事業内容 | ①評価 | | ②見直し | 今後の課題 | |
|----|--|--------------------------|--|------|--|-------|--|
| | | | | 評価理由 | | | |
| 5 | 新たな公共交通利用者の獲得を見据えた、多方面に渡る利用しやすい公共交通環境を整備する。 | ⑨ホスピタリティの推進 | <p><社内研修等の充実></p> <ul style="list-style-type: none"> バス事業者（3社）合計 94 回 タクシー事業者（5社）合計 17 回 | B | <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響により研修を開催しにくい状況であるものの、事業者ごとに工夫をして実施しており、概ねの目標が達成されている。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 今後も、継続的かつ工夫した社内研修等の実施を継続する。 |
| | | ⑩公共交通総合マップの作成 | <p><公共交通総合マップの作成></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に向けて、木更津市全域及び近隣市における公共交通の状況、乗り方、運賃、ダイヤ等について分かりやすくとりまとめた公共交通マップを作成できるよう、他の地域の実例を収集した。 | D | <ul style="list-style-type: none"> マップの作成に着手できていない。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 新たな交通システムの導入やバス路線の再編と併せて、公共交通マップの作成を進める。 |
| | | ⑪事業者との連携によるインセンティブ付与 | <p><運賃割引券等の導入></p> <ul style="list-style-type: none"> イオンモール木更津で 1,000 円以上の買い物をした者を対象に割引券を発行、往復割引乗車券を販売、高速バスの乗車券と三井アウトレットパーク木更津の買い物券のセット販売、三井アウトレットパーク木更津への高速バス使用来客者に来場時にスタンプを付与し、買物券の発行などを実施した。 | B | <ul style="list-style-type: none"> 利用促進に向けた取組を継続的に行っており、概ねの目標が達成されている。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 利用促進の観点から引き続き、事業者と連携して、企画乗車券の検討及び発行を実施する。 |
| 6 | 継続的は啓発活動及び市民や企業等に対するのモビリティ・マネジメント等を実施し、公共交通に関する意識の醸成を図る。 | ⑫公共交通情報の提供活動の充実 | <p><公共交通情報の提供活動></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者がホームページに掲載したダイヤ改正や新規運行路線等の情報について、市ホームページでも情報発信するよう、随時更新を実施。 地域のフリーマガジンに高速バスの路線図・時刻表を掲載。市の広報紙に路線バスの利用を促す記事を掲載。 | B | <ul style="list-style-type: none"> 周知 PR に向けた取組を継続的に行っている。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 利用促進の観点から引き続き、さまざまな媒体を活用した周知 PR を実施する。 |
| | | ⑬モビリティ・マネジメントの推進 | <p><モビリティ・マネジメントの実施></p> <ul style="list-style-type: none"> 木更津市立西清小学校児童を対象に、「路線バスの乗り方教室」を実施。 都市環境の改善と公共交通の利用促進のために実施する「カーフリーデーきさらづ」において、地域の公共交通事業者、団体がイベント出展するため支援を行ったが、コロナ禍の影響により開催中止。 <p><木更津市職員によるエコ通勤の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響で通勤方法の見直し（マイカー通勤の推奨）等により、実施に至らず。 | D | <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響により、一部で実施できず、目標値達成は難しい状況にある。 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの乗り方教室は、毎年学校を変えて引き続き行うとともに、対象者の拡大、実施方法の工夫などを行い、継続的に実施する。 |
| | | ⑭交通機関における多言語標記の整備検討 | <p><案内板等の多言語標記化></p> <ul style="list-style-type: none"> 案内所、バス停留所、車両、パンフレットなどの整備を進めた。 | B | <ul style="list-style-type: none"> 多言語表記の整備を継続的に行っている。 | — | <ul style="list-style-type: none"> 事業としては残さない。 |
| 7 | 市民・交通事業者・関係事業者・行政の連携強化を図り、持続可能な公共交通網の構築に向けた施策を展開する。 | ⑮地域協働による公共交通維持に向けた仕組みづくり | <p><地域協働による仕組みづくり></p> <ul style="list-style-type: none"> 木更津市地域公共交通計画策定にあたってのヒアリングを実施。 <p>⇒中央地区、波岡地区、中郷地区、富来田地区、岩根西地区、金田地区、清川地区、鎌足地区</p> | D | <ul style="list-style-type: none"> 仕組みづくりの検討のための協議は目標達成されている。 | △ | <ul style="list-style-type: none"> 新たな交通システムの導入方針の作成に向けて、事例整理等を行い、役割分担や支援制度などのルール化に向けた検討を進める。 |

2.5 公共交通ニーズ等の把握

今後実施する市民アンケート結果を掲載予定

2.6 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

現状：人口動態

- 令和 3 年時点の人口は約 13.6 万人となっており、増加傾向が続いているものの、令和 12 年をピークに減少傾向に入る見込みとなっています。高齢化率は、増加傾向が続いており、令和 22 年以降は 30%台に上昇し、超高齢社会となる見込みで、公共交通による移動手段の確保が必要となる交通弱者は今後も増加していくことが見込まれます。
- 地区別にみると、岩根地区、鎌足地区、中郷地区、富来田地区などは既に 30~40%台の高齢化率となっており、交通弱者の移動手段の確保が必要となります。

現状：人口と主要施設の分布

- 人口は、木更津地区、波岡地区、清川地区に多く分布しているものの、全体的に広く薄く分布しているため、公共交通において幅広くカバーすることが必要となります。
- 商業施設、医療施設、教育施設などの主要施設は、木更津地区、金田地区、岩根地区の南北軸に集積しているため、南北軸及び他地区から南北軸に接続するための東西軸に沿った公共交通の形成が必要となります。

現状：人の動き

- 目的別に若干の違いは見られるものの、木更津市内の地区内移動、周辺市町や東京都及び神奈川県との広域移動の実態が見られます。木更津市内の木更津地区や金田地区に集まってくる傾向が見られるため、それらの移動を支援する公共交通の形成が必要となります。

現状：高齢者の自動車運転状況

- 自動車の保有台数は年々増加しており、高齢者の運転免許保有率も増加（想定）
- その影響で高齢者の交通事故発生件数も増加（想定）
- 公共交通の利便性向上の観点から、運転免許証自主返納後も安全で、安心して外出できる外出環境を整備することが必要となります。

現状：地域旅客運送サービスとまちづくり

- 地域旅客運送サービスは、鉄道、路線バス、高速バス、タクシー、自家用有償旅客運送、送迎事業となっており、木更津駅周辺を起点に南北及び東西に放射状に広がっています。
- 持続可能で暮らしやすい都市の実現を目指し、「拠点をネットワーク化する集約型都市構造の形成」を図る必要があります。

現状：地域公共交通の運行状況及び利用状況

- 鉄道は、JR 内房線は南北軸、JR 久留里線は東西軸を形成しており、市外への広域移動及び市内の拠点間移動を支える交通として、維持・確保が必要となります。
- 路線バスや高速バスも、広域移動及び拠点間移動を支える交通として、利用者は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は減少しています。現在の需要やまちづくりの変化に対応した路線再編を検討することが必要となります。
- 自家用有償旅客運送や送迎事業は、路線バス等でカバーしきれないエリアをカバーする取組として、今後も維持確保していくことが必要となります。
- 一方で、現在の公共交通ネットワークでもカバーしきれない交通空白地域が存在しており、交通空白地域の解消に向けた公共交通の検討が必要となります。

現状：地域公共交通の運営状況

- 地域公共交通を維持するため、市では令和 3 年度の時点で、路線バスに対して約 4 千万円の経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や各公共交通機関の役割分担等を行うことが必要となります。

課題 1：現在及び今後の社会情勢に対応した持続可能な地域公共交通の形成

- 新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、公共交通利用者が減少しています。また、将来的に木更津市においても少子高齢化の進展が見込まれており、公共交通網の維持が困難な状況となる可能性があります。
- 限られた財源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成が必要となります。また、高齢者等の交通弱者の生活交通の維持・確保へ向けた継続的な取組が必要となります。

課題 2：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成

- 拠点をネットワーク化する集約型都市構造を形成するため、公共交通網の再編に向けた取組を推進する必要があります。
- 居住人口が少なく、今後も人口が減少していくと見込まれているエリアについては、公共交通空白地域も含めて、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となります。

課題 3：高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

- 自動車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から施策を充実させる必要があります。

課題 4：各公共交通間の連携による利便性向上

- 通勤、通学、買物、通院など外出目的に応じて、日常生活圏が市内の各地区及び市外・県外にまで及んでいます。一方で市外・県外からの流入も多い状況です。鉄道、高速バス、路線バス、タクシーなどの各交通機関特性に応じて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を通じた最適な公共交通網を形成していく必要があります。
- また、周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの構築を目指すことも必要となります。

課題 5：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現

- 公共交通を利用しやすい環境を整備するためには、公共交通の再編を図るだけでなく、公共交通を知ってもらうこと、興味を持ってもらうこと、使ってみようと思ってもらうことが重要となります。
- 公共交通に関する情報の提供を行うとともに、バスの乗り方教室、バスを利用した買物などのバスツアー、施設とのタイアップ企画などの企画乗車券による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となります。

課題 6：関連施策（福祉、観光等）や新技術との連携

- 法改正に伴い、まちづくりと連携した施策や福祉施策を通じた移動手段の確保などを含めて、輸送資源の総動員による地域公共交通を検討することが求められています。
- また、モビリティの新技術の開発に伴い、こうした新技術を活用した公共交通の検討も必要となります。

第3章 計画の基本方針と計画目標

3.1 計画の基本方針等

3.1.1 計画の基本理念

～基本構想に示した将来都市像～

魅力あるれる 創造都市 きさらづ
～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～



～計画の基本理念：将来像において公共交通が果たすべき役割～

持続可能なまちづくりを支える、利用者のニーズに応える、
総合的な交通ネットワークの整備

目指すべき公共交通の将来像は、以下の4つの考え方にに基づき、位置づけます。

- 地域特性に対応し、誰もが便利に移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- まちづくりと連携して、これまでの取組を継続する公共交通施策の推進
- 市民ニーズや移動動向等を踏まえ、関連施策と連携した地域公共交通ネットワークの整備
- 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

3.1.2 計画の基本方針と基本目標

基本方針1

地域特性に対応し、誰もが便利に移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

基本目標① 地域特性に応じた公共交通サービスの提供

生活エリア内の円滑な移動、市内各地区間の移動の強化（南北軸及び東西軸の強化）、市外との交通アクセスの充実を図るため、多様な交通手段の連携強化を図り、最適な地域公共交通網を構築します。

市街地においては、公共交通サービス維持・向上を図ります。

郊外地においては、公共交通空白地域も含めて、地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

基本方針 2

まちづくりと連携して、これまでの取組を継続する公共交通施策の推進

基本目標① コンパクトなまちづくりとの連携

木更津市立地適正化計画における拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげます。

基本目標② これまでの公共交通の取組の継続及び推進

「地域公共交通ネットワークの見直しの方針」において、交通モードの機能分類や拠点の位置づけを行っており、公共交通の再構築の基本的な考え方を示しています。

これらの取組を継続し、公共交通の再構築を推進します。

基本方針 3

市民ニーズや移動動向等を踏まえ関連施策とも連携した地域公共交通ネットワークの整備

基本目標① 関連施策との連携

市民ニーズや移動動向に対応するため、関連施策（福祉、観光等）とも連携した移動手段の確保、運賃施策（？）などを実施し、誰もが気軽に利用できる公共交通を構築します。

また、モビリティの新技术と連携した公共交通についても検討します。

基本目標② 利用環境の改善及び情報提供の充実

快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供及び発信を行います。

基本方針 4

多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

基本目標① 公共交通に対する市民意識の醸成

地域全体で公共交通を支えるために、モビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進や情報発信を図ります。ともに公共交通を支える市民意識の醸成を図ります。

基本目標② 公共交通に関する地域体制づくり

庁内関係各課や交通事業者、地域等との密な連携や協働の取組により、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行います。

3.1.3 公共交通ネットワークの基本的な考え方

本市の路線バスは、木更津駅を中心に放射状にネットワークが広がっており、これまでは、利用者にとって利便性の高い交通手段として、通勤・通学・買物などに多く利用されてきましたが、自家用車の普及、幹線道路網の整備、郊外における商業施設の集積などにより、バス路線によっては利用者の大幅な減少が見られるようになりました。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、この影響によるライフスタイルの変化などにより、市内の路線バス利用者数は令和 2 年度以降、減少しています。高齢者の増加により、路線バスの重要度は今後益々高まる一方で、本市においても将来的な人口減少時代の到来により、路線バス利用者の減少は避けられない状況となっています。

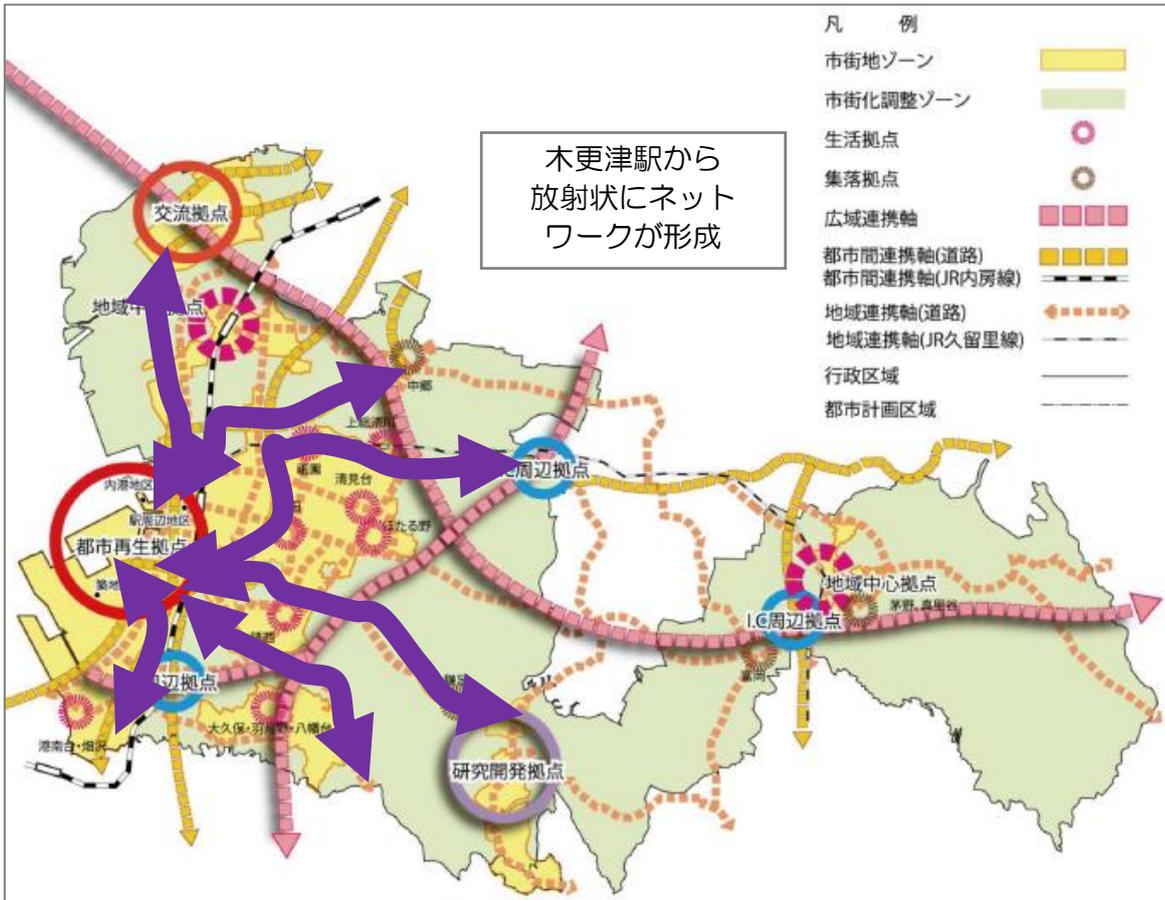
地域住民の足として欠くことのできない路線バスを、持続可能なものとしていくためには、まちづくりと一体となったバス路線網の再編が喫緊の課題であることから、本市では、「都市計画マスタープラン」において、人口減少及び超高齢社会への対応や効率的な都市経営、都市の低炭素化などの諸課題への対応を図るため、持続可能で暮らしやすい都市の実現を目指して、地域特性に応じた拠点の形成を図るとともに、これら拠点を道路や公共交通によりネットワークする「拠点ネットワーク型の集約型都市構造」の形成を図ることとし、公共交通施策のマスタープランである「地域公共交通網形成計画」に掲げた「公共交通ネットワークの見直しの方針」や「地域公共交通ネットワークの再構築の基本的な考え方」において、公共交通による集約拠点間のネットワークを形成することや、路線バスは、大型商業施設や市役所、交通機関、君津中央病院に併せて、身近な地域のスーパーや病院等への移手段の確保も重要であるとし、木更津駅を中心に放射状に形成された既存のバス路線網を、集約拠点を軸としたバス路線網へ再編し、持続可能なものとするため「市街地循環バス」を導入することとしています。

令和 4 年度の市街地循環バスの実証運行を踏まえ、市街地循環バスの経路上にある集約拠点と郊外を路線バスや新たな交通システムで結び持続可能な公共交通ネットワークへ再編することで、市民の交通利便性の向上を図ります。あわせて、集約拠点における乗り継ぎや乗り換えが円滑にできるよう、環境整備を図ります。

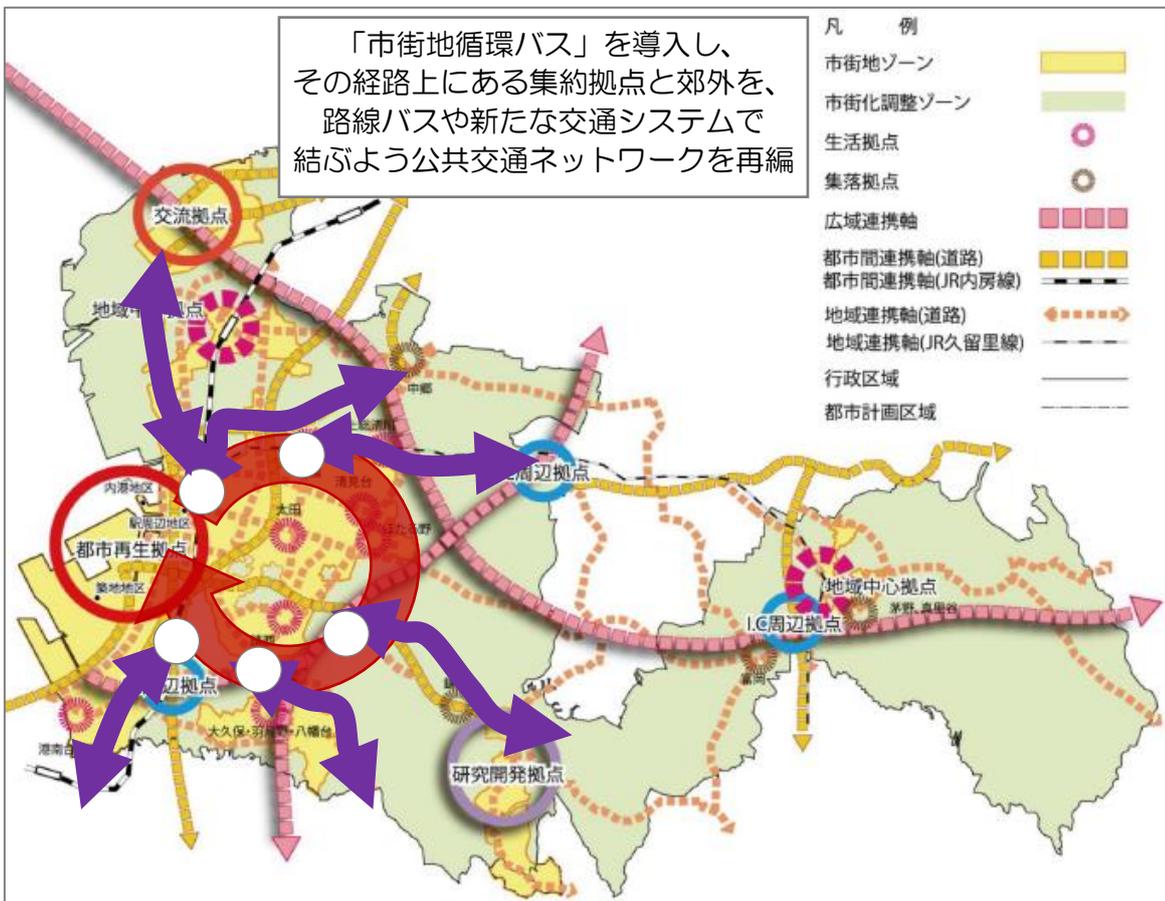
■ 公共交通ネットワークの機能別の分類・定義

| 類型 | 基本的な機能 | 求められる役割 |
|-------|--|--|
| 基幹交通軸 | 市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク | 首都圏や周辺都市等への移手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク |
| 幹線軸 | 各地区点間を結ぶネットワーク 主要施設と各地区の拠点を結ぶネットワーク | 基幹交通軸と連結する交通軸として、拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク |
| 支線軸 | 地区内の移動を担うネットワーク | 各地区内の居住エリアと最寄りの拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク |

■現在の地域公共交通ネットワークイメージ



■公共交通ネットワークの再編イメージ



■集約拠点の分類

| 拠点 | 求められる役割 |
|---------|--|
| 主要交通結節点 | 「JR 木更津駅」、「JR 巖根駅」、「JR 馬来田駅」及び「木更津金田バスターミナル」 |
| 地域拠点 | 木更津市都市計画マスタープランで示されている「生活拠点」及び「集約拠点」に、「イオンモール木更津」、「三井アウトレットパーク木更津」及び「君津中央病院」を加えた拠点 |

■機能分類

| | |
|-------|--|
| 基幹交通軸 | ●都市間連絡の骨格となる鉄道（JR）・高速バス ⇒通勤・通学、通院、買物、観光等の多様な目的に対応 |
| 地域内交通 | 幹線軸 ●地域内の幹線交通としての役割を担う路線バス ⇒通勤・通学、通院、買物、観光等の多様な目的に対応 |
| | 支線軸 ●基幹交通軸・幹線軸に接続する、身近な交通手段 ⇒地域の実情に合わせて、主に通勤・通学、通院、買物等の目的に対応 |

■各交通モードの役割・位置づけ

| 交通モード | | 役割・位置づけ |
|-------|-----------------------------|--|
| 基幹交通軸 | 鉄道 ・ JR 内房線 ・ JR 久留里線 | 広域な都市間を結び、大量輸送が可能であることから、本市の都市間連絡の骨格となる基幹交通としての役割を担う。 |
| | 高速バス | 東京湾アクアラインや首都圏中央連絡自動車道等の整備進展により、広域的な高速バス網が充実していることから、本市の都市間連絡の骨格となる基幹交通としての役割を担う。 |
| 地域内交通 | 幹線軸 路線バス (市街地循環バス) | 日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や主要施設等を結び、地域内の幹線交通としての役割を担う。 |
| | 支線軸 新たな交通システム | バス路線等の生活交通がない交通不便地域や、鉄道やバス利用が困難な高齢者等に対する地域内の身近な交通手段としての役割を担う。 |
| | タクシー | ドア・ツー・ドアの運行による、行き先や時間等の個別需要に対応した交通手段としての役割を担う。 |

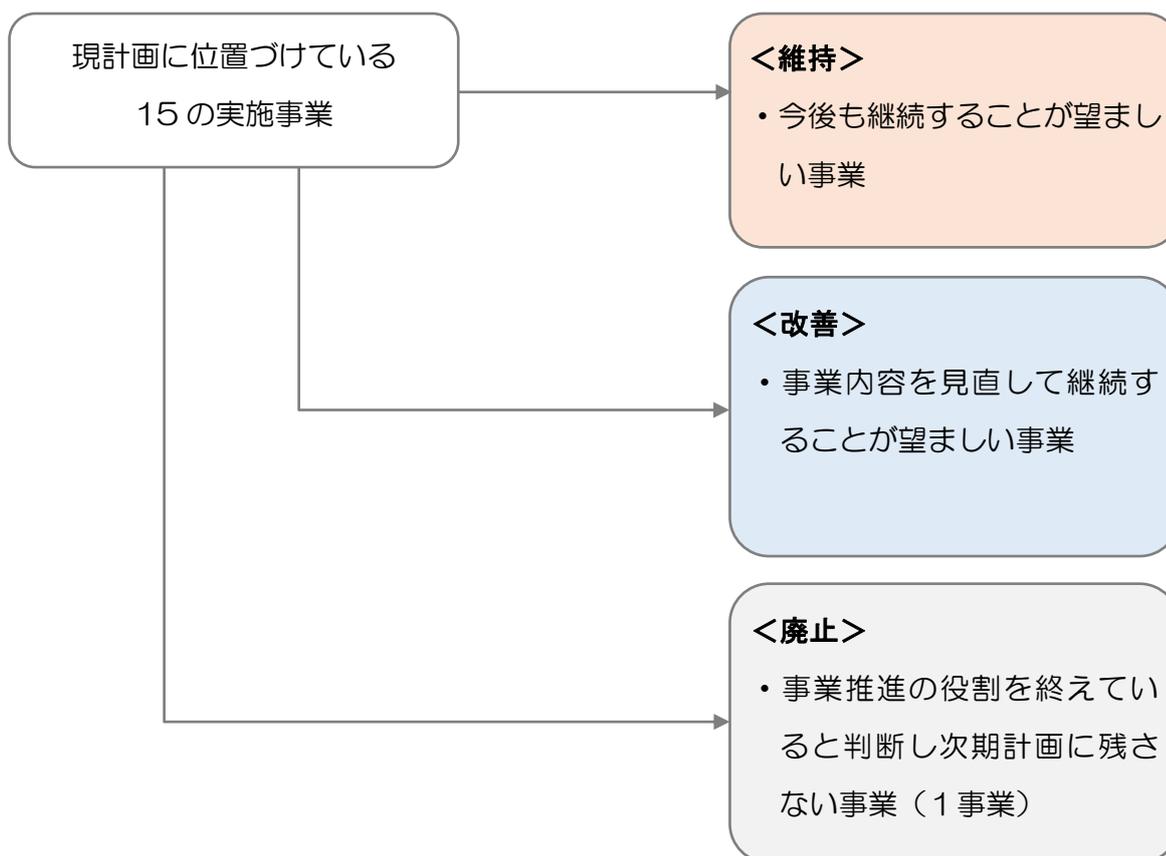
■類型と拠点及び交通モードとの関係

| 類型 | 交通モード | 拠点 | |
|-------|-------------------|---------|------|
| | | 主要交通結節点 | 地域拠点 |
| 基幹交通軸 | 鉄道 高速バス | 接続 | 一部接続 |
| 幹線軸 | 路線バス (市街地循環バス) | 接続 | 一部接続 |
| 支線軸 | 新たな交通システム タクシー | 一部接続 | 一部接続 |

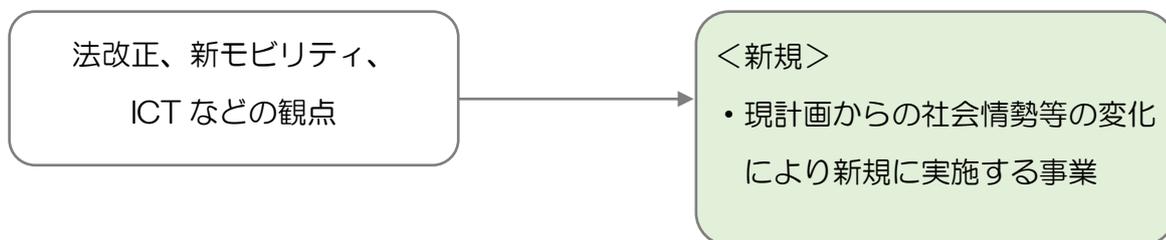
第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策の基本的な考え方

＜現計画に位置づけている事業で「維持」「改善」「廃止」＞



＜社会情勢等から必要性が高い事業「新規」＞



4.2 施策・事業の実施内容

施策① 公共交通網の再編に関するメニュー

施策概要

- 高速バスについて、新たなまちづくりの状況による将来の交通需要を踏まえ、輸送力の増強をします。輸送力の増強により、その効果を市内全域に波及させることにつなげます。また、令和6年に予定されている首都圏中央連絡自動車道の県内全線開通に向けた整備状況などを踏まえ、新たな高速バス路線の可能性について、県や関係市町村、事業者と検討を進めます。
- 集約拠点を軸にしたバス路線の再編 ※国及び県の補助制度（地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統）の活用により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。
 - ・「拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成」を目指し、令和4年度に実証運行した「市街地循環バス」の運行結果を踏まえ、利便性の高いバス路線網を再構築します。
 - ・バス路線網の再編に併せ、既存の施設との連携や乗り継ぎ割引等を検討するなど、「集約拠点」における乗り継ぎ環境の改善を図ります。
 - ・市町村を跨る広域の路線バスは、原則維持することとします、必要に応じて効果的・効率的なバス路線網の検討を行い、市民等の理解を得た上で、見直しを行うこととします。
 - ・その他の路線バスは、地域の交通需要や実情に応じた効率的な運行を推進します。
 - ・幹線道路の整備や企業の進出等、新たなまちづくりの状況や将来の交通需要を踏まえ、バス路線網の見直しなどを検討します。
- タクシー有効活用として、利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーを実現するため、利用者が低廉な料金で利用可能となるタクシーの相乗り、潜在需要を掘り起こす一括定額運賃（サブスクリプション）や事前確定運賃、変動送迎料金等各種制度の導入を促します。タクシー有効活用については、福祉施策として実施している高齢者タクシー券との連携方策も含めて検討します。
- 新たな公共交通システム ※国及び県の補助制度（地域内フィーダー系統）の活用により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。
 - ・富来田地区まちづくり協議会が取り組む自家用有償旅客運送について、事業継続に向けた支援等を行います。
- 新たなモビリティとして、AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティなど、積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの民間事業者による導入を促進します。デジタル技術の進展に伴う新たな技術（電動キックボード、自動運転、空飛ぶクルマ等）に関する国の制度整備の状況や、市民や事業者など関係者の理解を踏まえ、民間活力を活用した地域への導入を促します。

【施策イメージ：他地域事例】



▲茨城県_都市間バスの利便性向上



▲茨城県常陸太田市_市街地循環バス



▲岩手県盛岡市_ゾーンバスシステム



▲横浜市_コンビニエンスストアとの連携



▲国土交通省_輸送資源との連携イメージ



▲福島県飯舘村_グリーンスローモビリティ



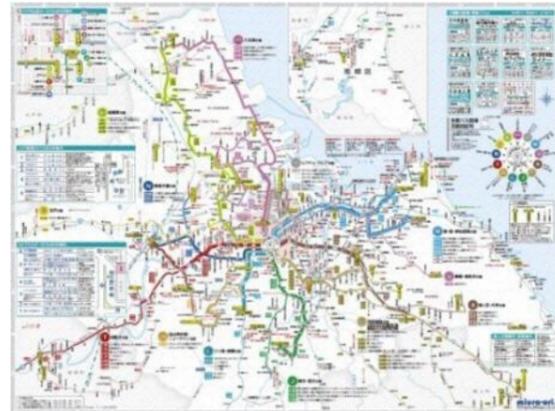
▲長谷川工業(株)_キックボード

施策② 公共交通の情報提供に関するメニュー

施策概要

- 木更津市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を作成して、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配置することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。
- 紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも見る事ができるように、デジタル化を行います。
- バスロケーションシステム、ICTアプリの活用、ICTを活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化、Maasなど、最新技術を取り入れた取組を検討します。
- 新型コロナウイルス感染症拡大に対応するため、公共交通の混雑状況などについて、スマートフォンやタブレット等で確認できるなどの対応策についても検討します。

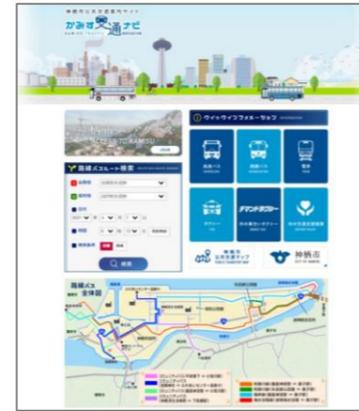
【施策イメージ：他地域事例】



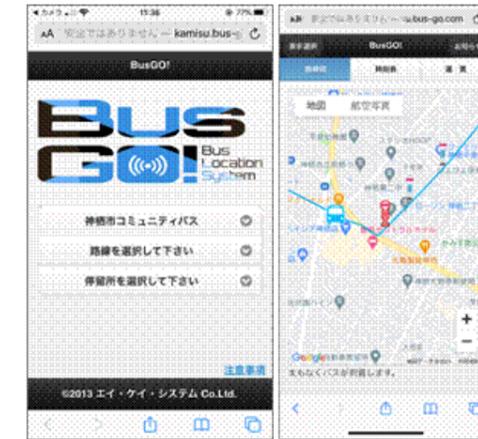
▲青森県八戸市_総合交通マップ



▲静岡県藤枝市_ポケット時刻表



▲茨城県神栖市_交通ナビ



▲エイケイシステム_バスロケーションシステム

| 対象地域 | 公共交通の新たな社会サービス |
|--|---|
| <p>循環バスルート</p> <p>水素ステーション(案) 筑波大学 筑波大学附属病院 つくば駅</p> <p>《筑波大学及びつくば駅周辺地区》</p> | <p>「キャンパスMaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停の代表点に設置される顔認証を可能とするサイネージポストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測 匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発 乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討 <p>「医療MaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗降時の顔認証による病院受付、診療費会計処理サービス <p>《バス移動と統合された病院受付サービス》</p> <ul style="list-style-type: none"> 「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス <p>《乗降時の顔認証による決済》</p> <p>《交通弱者のための安全な移動》</p> |

▲茨城県つくば市_MaaSの取組



▲茨城県境町_自動運転の取組

「位置情報」画面

現在時刻 16:12 自動更新

現在は運行時間中です。

通常運行 5分程度の遅れ 10分以上の遅れ

町内循環便は、15:22に役場付近にいました。車内はやや混んでいます(乗車率約60%)。

▲混雑ツールイメージ

施策③ 公共交通の環境整備に関するメニュー

施策概要

- 巖根駅のバリアフリー化の推進など利用者サービスの高度化に取り組むことで全ての人が移動しやすい環境を整備し外出の促進を図ります。また、巖根駅に停車する運行本数を隣接駅（木更津駅や袖ヶ浦駅）並みに増加させるよう事業者への働きかけを行います。また、経営状況が厳しい久留里線について関係機関と共に魅力向上に努め、利用者数の維持・向上を目指します。
- バス車両やタクシー車両のバリアフリー対策について、ノンステップバスやUDタクシーなどユニバーサルデザイン化への更新を進めます。これらの車両導入を進めることで、利用者にとって乗りやすい公共交通になるように取り組みます。
- 誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境を整備するため、交通事業者の安全対策の実施状況を把握します。また、公共交通事業の担い手確保に向け、交通事業者が実施する運転手の募集を支援します。
- 本市は 2050 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すゼロカーボンシティ宣言をしており、環境に配慮し脱炭素化に向けた公共交通の構築を推進します。その一環として、電気自動車や燃料電池自動車等の環境にやさしい車両の導入に向けて、検討を行います。

【施策イメージ：他地域事例】



▲千葉交通（株）_ノンステップバス



▲京成タクシー成田_UD タクシー



▲千葉県成田市_JR 駅前のバリアフリーの取組



▲タジマモーターコーポレーション_電気自動車

施策④ 公共交通の利用促進に関するメニュー

施策概要

- これまで以上にバスを利用してもらうために、バスに触れる機会を創出し、公共交通の利用を促す取組を検討・実施します。
- 公共交通に関心を持ってもらい、継続的な利用につなげるために必要な 各種広報活動や啓発活動を実施します。
- 教育機関や市民団体と調整し、直接訪問及び出前講座を実施し、公共交通に関する情報提供及びツール配布を行い、公共交通に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。

【施策イメージ：他地域事例】



▲茨城県神栖市_バスの乗り方教室



▲静岡県湖西市_買物バスツアー



▲静岡県藤枝市_高齢者向け出前講座



▲茨城県_公共交通利用促進リーフレット

施策⑤ 地域協働に関するメニュー

施策概要

- 交通不便地域等における新たな交通システムの導入方針の作成に向けて、事例整理等を行い、導入に向けた流れ、関係者の役割分担、支援制度などのルール化に向けた検討を進めます。

【ルール化のイメージ（現時点の案）】

1. 基本的な考え方

1-1 優先的に解決すべき課題

- ①交通不便地域の移動手段を確保すること。
- ②既存の公共交通との連携体制を確保すること。

1-2 導入目的

- ①自宅から地区内の目的地までの移動手段として利用（自宅 ⇄ 目的地）
 - ・施設立地状況と移動実態を踏まえて、地区内の商業施設や医療施設までの移動を確保。
- ②自宅から乗り継ぎ地点までの移動手段として利用（自宅 ⇄ 乗り継ぎ地点 ⇄ 目的地）
 - ・自宅から鉄道駅やバス停などの拠点を経由して、路線バスや鉄道に乗り継いで、商業施設や医療施設などの目的地に移動する場合、円滑に既存の公共交通と接続できるように調整を行い、目的地までの移動を確保。

2. 交通手法と運行方式

- ・2つの優先的課題に対応し、導入目的の実現に向けて、多様な選択肢の中から木更津市の交通事情等に合った「交通手法」と「運行方式」を導入する。

| | 概要 | メリット | デメリット | 有効性 |
|-----------|------------------------------|--------------------------------|---|-----|
| デマンド交通 | ルートやダイヤを定めず、利用者の需要に応じて運行する。 | 利用者の需要に応じて運行するため、効率的である。 | 事前予約を必要とするため、利用者によっては抵抗感を持つ方がいる。 | ◎ |
| ボランティア輸送 | 車両を地域に貸与して、無料で運行する。 | 道路運送法の対象外であるため運輸局への許可申請等が必要ない。 | 事故における対応や責任問題が難しいが、地区の組織で対応できれば実現可能となる。 | ◎ |
| 自家用有償旅客運送 | バス等でカバーできない空白地においてNPO等が運行する。 | 白ナンバー車両や1種免許で運行できる。 | 運行をNPO等が自ら行うことが必要となる。 | ◎ |

※新たな交通システムの一つの選択肢として、施設等が運行している送迎サービスとの連携も考えられます。

3. 導入を検討する地域

- まちづくり協議会ごとに課題や住民ニーズが異なっていることから、新たな交通の導入は、協議会ごとに検討を進める必要がある。
- また、新たな交通は、地域が主体的に取り組むことにより、地域の特性や利用者のニーズを的確に把握した適正な運行計画等を確立でき、運行開始後も地域が継続的に公共交通を守り・育てていき、持続可能な取組とすることができるため、地域主体による運営で導入していくことを基本とする。
- 新たな交通システムの導入が必要となる地域については、まちづくり協議会のエリアにおける公共交通ネットワークの現状や人口動態、生活利便性といった定量的な指標を基に課題等を整理し、優先順位をつけて、地域での準備が整った地域から導入を進めていく。

4. 導入の手順

- 現時点の案。

| 基本的な流れ | 地域住民の取組 | 市の支援や取組 |
|--|--|--|
| ステップⅠ 事前準備 <ul style="list-style-type: none"> • 運営組織の設立 • 関係者等との調整 | <ul style="list-style-type: none"> • 運営組織の立ち上げ • 関係者等との調整 | <ul style="list-style-type: none"> • 運営組織の立ち上げに向けた助言 • 関係者等との調整支援 • 他地域の取組事例の紹介 |
| ステップⅡ 運行計画の作成 <ul style="list-style-type: none"> • 運行方式や運行内容等の検討 • 事業採算性の検証 | <ul style="list-style-type: none"> • 運行方式、運行内容（エリア、車両、頻度・サービス水準、運行日・時間帯、料金、対象者、利用方法、運行体制、運行システム等）の検討 • 事業採算性の検証 | <ul style="list-style-type: none"> • 運行計画の作成支援 • 地域住民とともに、運行方式や運行内容の検討支援 • 運行に関する目標値や評価指標の助言（ある程度の採算性の必要性など） |
| ステップⅢ 実証運行の実施 <ul style="list-style-type: none"> • 実証運行の準備 • 実証運行中の調査分析 | <ul style="list-style-type: none"> • 実証運行の許可申請 • 実証運行の地域への周知PR • 実証運行中の利用状況等の調査、分析 • 収支状況に応じた改善計画の検討 | <ul style="list-style-type: none"> • 実証運行の許可申請支援 • 実証運行の地域への周知PRの支援 • 実証運行中の利用状況等の調査、分析の支援 • 収支状況に応じた改善計画検討の支援 |
| ステップⅣ 本格運行への展開 <ul style="list-style-type: none"> • 本格運行に向けた準備等 | <ul style="list-style-type: none"> • 本格運行への移行の判断 • 本格運行の許可申請 • 本格運行の地域への周知PR | <ul style="list-style-type: none"> • 本格運行への移行の助言 • 本格運行の許可申請支援 |

5. 導入する地域に対する行政の支援

- 地域に対する行政の費用面及び事務手続きでの支援内容については、現在、検討中。

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

5.2.2 進行管理

5.2.3 多様な関係者との連携・協働