

令和 3 年度
木更津市地域公共交通計画
調査報告
【概要版】

(1) 調査の目的

木更津市では、自家用自動車への依存の高まりや、少子高齢化、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社会情勢の変化を見据えた上で、住民の多様な移動ニーズを踏まえつつ、公共交通の更なる効果的かつ効率的な運行が求められています。

その一方で、通勤通学での日々の交通手段の確保や、高齢化に伴う運転免許返納で自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上でより一層重要な役割を担っています。

そうした中で、平成 29 年度に策定した地域公共交通のマスタープランである「木更津市地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和 4 年度をもって満了することから、令和 2 年度に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえ、持続可能な地域公共交通を確保し、実行性のある次期計画（木更津市地域公共交通計画。以下「本計画」という。）を策定するために、必要な調査を行うものです。

(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します。

(3) 計画区域

本計画は木更津市全域を対象とします。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、近隣市（路線バスが経由する袖ヶ浦市、君津市、富津市、市原市、鴨川市）についても検討の対象に含めます。

(4) 計画期間

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）							

1 公共交通に関する現況把握

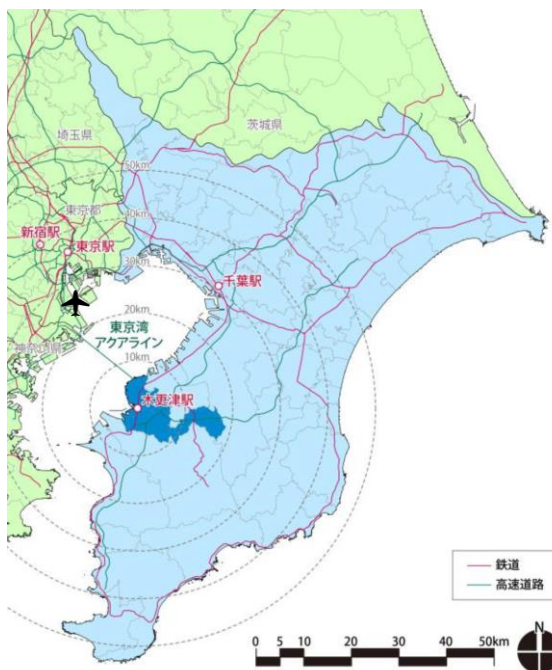
1－1 地域特性の整理

(1) 位置・地勢

木更津市は、東京都心から南東に直線距離で30～40km、県庁所在地である千葉市から南西に約30kmに位置しています。千葉県の中央西部、東京湾に面しており、東京都心からの移動距離は、東京湾北東側を周回した場合は70～80km程度、東京湾アクアラインを利用した場合は45km程度となります。

東京湾や森林など豊かな自然に囲まれ良好な居住環境を有していることに加え、東京湾アクアライン、東関東自動車道館山線及び首都圏中央連絡自動車道などの幹線道路が重なる交通結節点として利便性が高いことから、千葉県の新たな西の玄関口として重要な役割を担っています。

■木更津市の位置



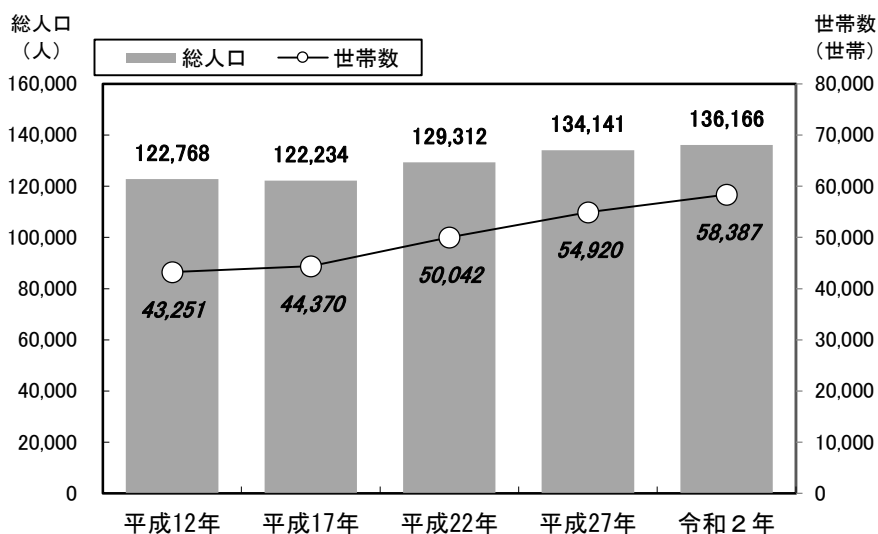
(2) 人口動向

①総人口・世帯数

木更津市の総人口は令和2年10月1日現在、136,166人で、直近10年間の推移として平成22年と令和2年を比較すると、6,854人増加しています。

また、世帯数は令和2年10月1日現在、58,387世帯で、年々増加傾向を続けていますが、1世帯当たりの人員は平成22年が2.58人/世帯に対し、令和2年が2.33人/世帯と減少しています。

■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（令和2年）は、年少人口が12.8%、生産年齢人口が59.2%、老年人口が28.0%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ます。

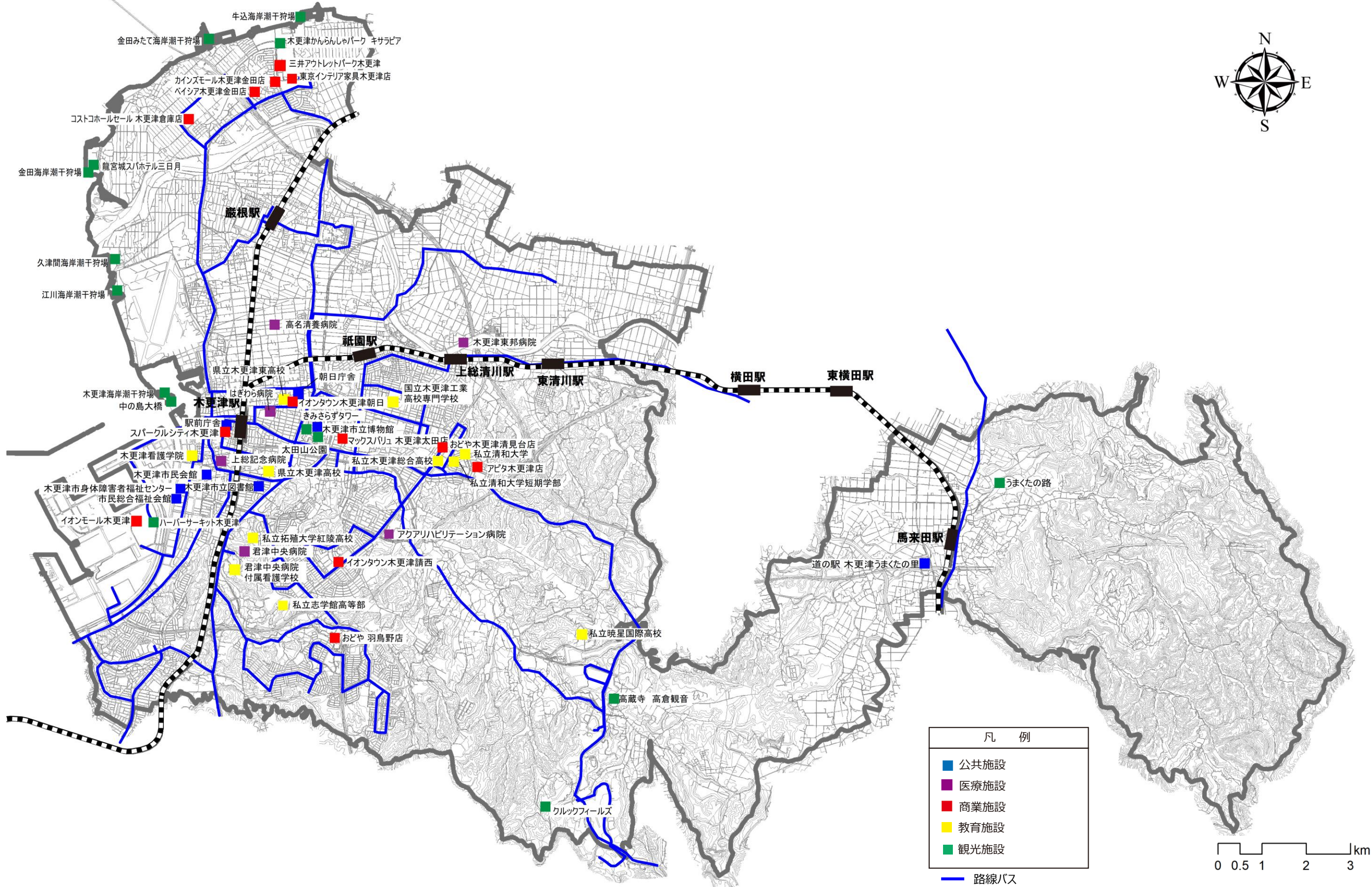
令和2年の高齢化率は28.0%と、千葉県の27.6%と比較してもその割合が高くなっています。

また地区別の人口構成比を見ると、市街地の中でも比較的最近できた新興住宅の地域では高齢化率は低く、生産年齢人口が高くなっています。新興住宅は市街地の中でも中心市街地の外側に広がっているため、公共交通の拡張など充実が求められる地域となっています。

(3) 主要施設分布状況

主要施設については、JR 内房線沿線に市役所、大規模店舗、病院などの主要施設が立地しています。

■主要施設分布図



1－2 既存公共交通の現況把握

(1) 鉄道

① 運行状況

木更津市は、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。

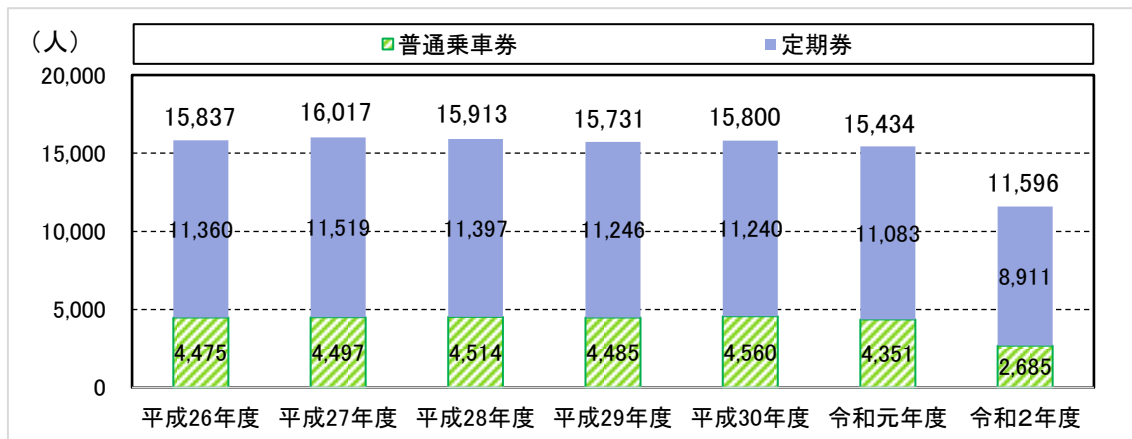
資料：東日本旅客鉄道株式会社

②乗車人員

木更津市の鉄道3駅（木更津駅、巖根駅、馬来田駅）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、馬来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、馬来田駅の合計）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会社

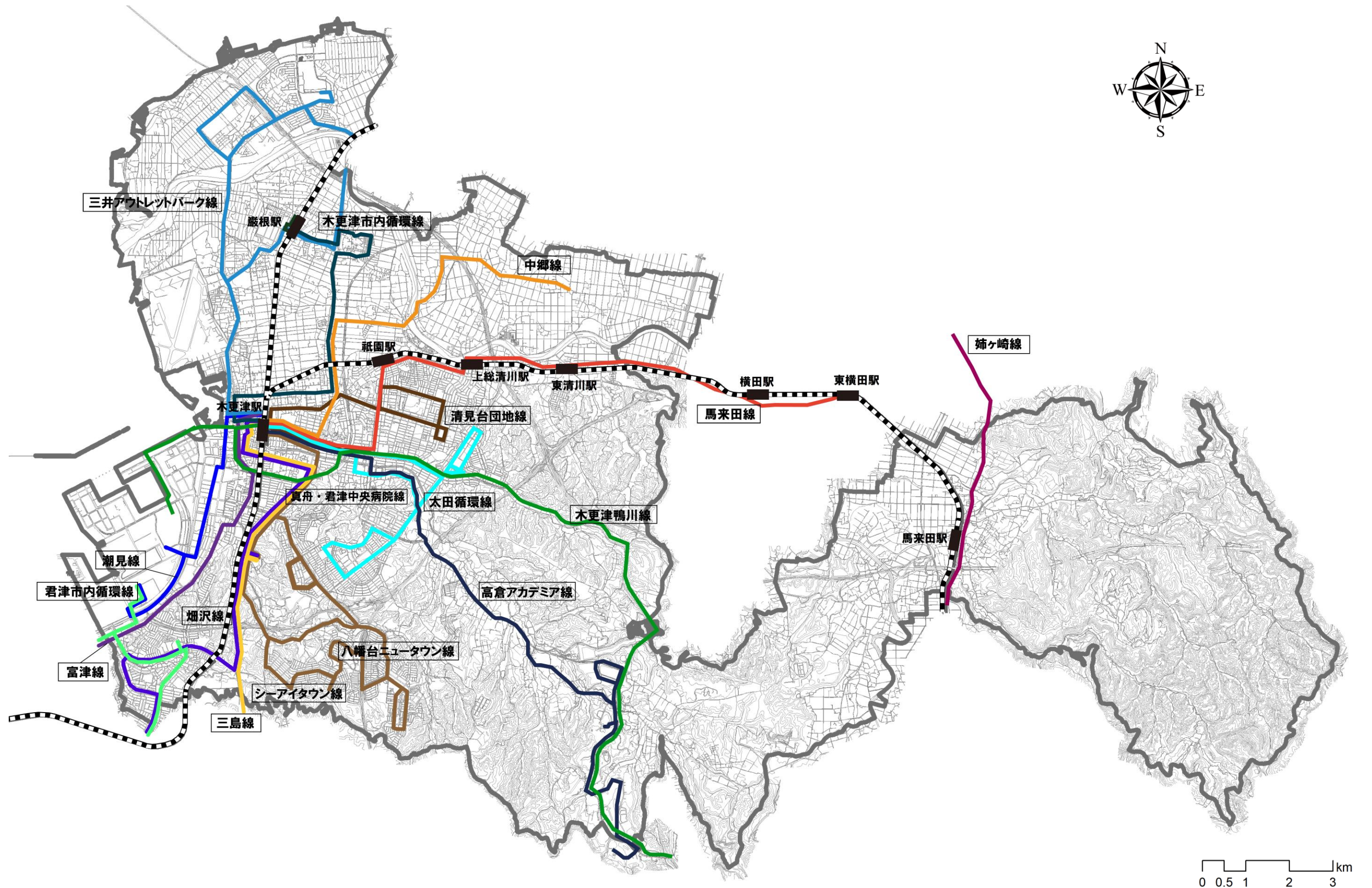
(2) 路線バス

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。

■路線バス系統図



■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

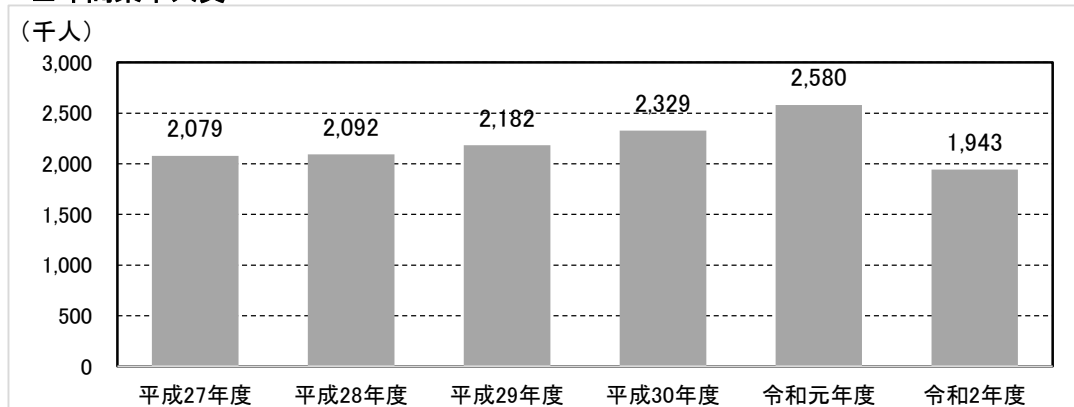
②乗車人員

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、清見台団地線以外では減少しており、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㈱、小湊鐵道㈱

（３）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(カピナーナ号)	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	－	

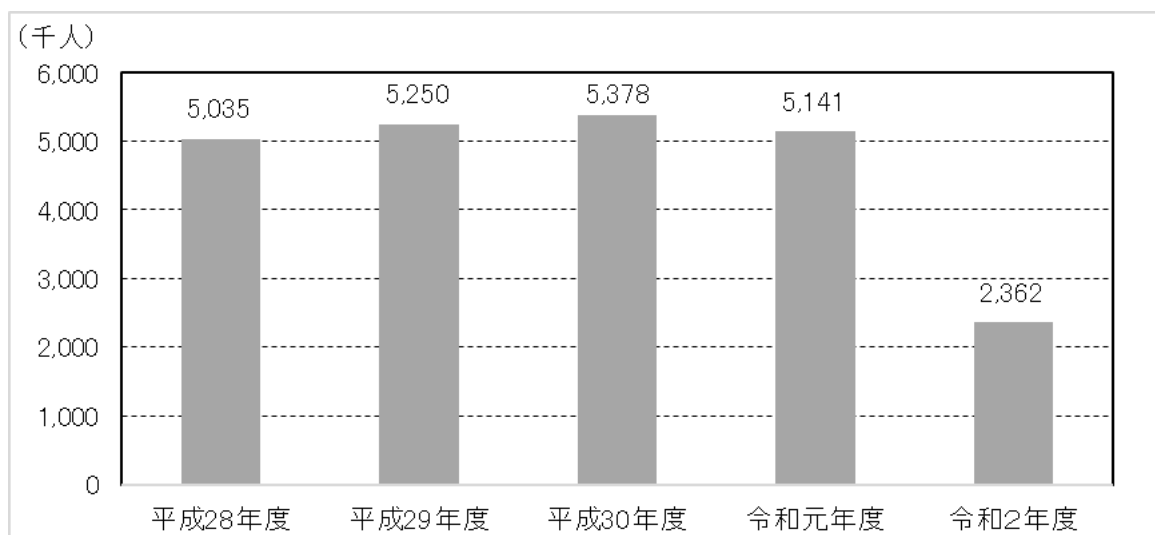
資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

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

(4) 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)、日の丸マリーントクシー(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
日の丸マリーントクシー(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	<共通事項> ・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 【高齢者世帯】 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 ア) 75 歳以上であること 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 ウ) 運転免許証を持っていないこと 【運転免許証自主返納者】 ア) 65 歳以上 75 歳未満であること 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 ウ) 市税の滞納がないこと
助成内容及び使用方法	・ひと月あたり 3 枚の利用券を一括交付（1 枚につき 500 円） （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・・・） ・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

（５）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、地形の起伏が大きい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

(6) 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	・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	・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	・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	・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	・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	・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

(7) スクールバス

馬来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。

（８）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。

1. ホテル三日月（竜宮城シャトルバス）
2. 木更津総合高校清和大学
3. 紅陵高校・志学館
4. 木更津自動車学校
5. スポーツクラブビッグ・エス木更津
6. 木更津ゴルフクラブ
7. カメリアヒルズカントリークラブ（袖ヶ浦市）
8. 上総富士ゴルフクラブ（君津市）
9. ザ・カントリークラブ・ジャパン
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）
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）
12. ふる里学舎木更津
13. イオンタウン木更津朝日
14. 健康増進センターいきいき館
15. 木更津市老人福祉センター

運賃はいずれも無料となっています。

2 路線バス利用者等の意向把握アンケート調査

2-1 路線バス利用者等の意向把握アンケート調査

■実施概要

対象路線	14 路線の全便 ※1 木更津市を走行するバス路線で、「木更津市再編実施計画」の策定時に調査をした9路線のうち、調査時において再編を実施していない路線を除く。
調査方法	調査員がバスに乗り込み、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※2の活用）
実施日時	休日：令和4年1月16日（日）及び 1月23日（日） 平日：令和4年1月19日（水）及び 1月26日（水） 始発便～最終便
調査項目	乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、利用目的、利用の仕方、利用頻度、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス

※1 調査対象路線

No.	路線名	実施日
1	シーアイタウン線	1月16日（日） 1月19日（水）
2①	八幡台ニュータウン線（循環以外）	
2②	八幡台ニュータウン線（循環A・B）	
3	馬来田線	1月16日（日） 1月26日（水）
4	太田循環線	
5	真舟・君津中央病院線	1月16日（日） 1月19日（水） （1月23日（日）※2）
6	中郷線	
7	三井アウトレットパーク線	
8	清見台団地線	
9	潮見線 ※1	
10	イオンモール木更津線	
11	高倉アカデミア線	
12	木更津市内循環線 ※1	1月16日（日） 1月26日（水）
13	富津線	
14	姉ヶ崎線	1月16日（日） 1月19日（水）

※1 平日のみの運行

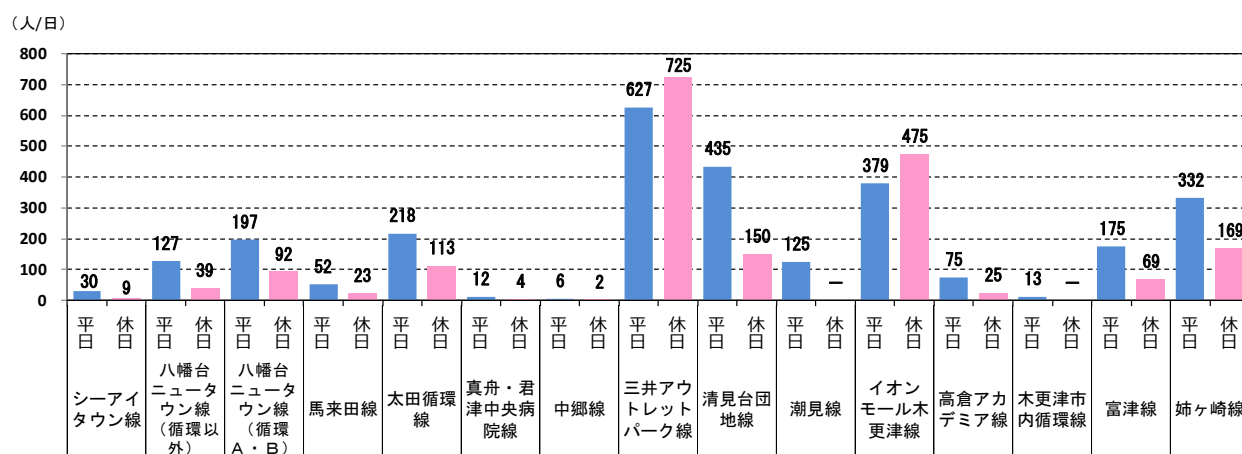
※2 イオンモール木更津線の休日の1便のみ1月23日（日）に実施

(1) 利用実績のまとめ

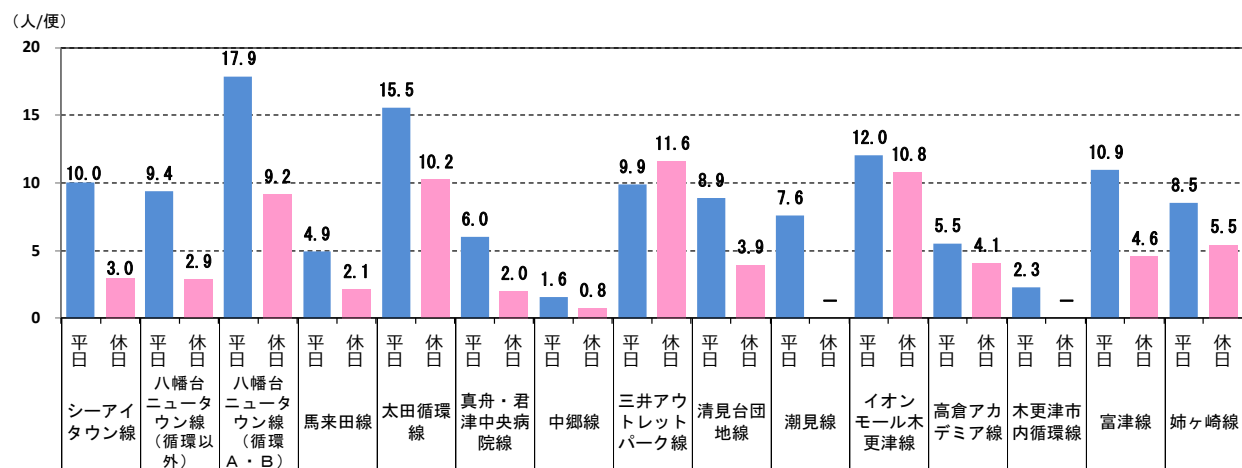
1日当たり利用者数は、三井アウトレットパーク線及びイオンモール木更津線においては休日の方が多く、その他の路線は平日の方が多くなっています。

1便当たり利用者数が最も多いのは、平日においては八幡台ニュータウン線で17.9人/便、休日においては三井アウトレットパーク線で11.6人/便となっています。一方で最も少ないのは平日では中郷線で1.6人/便、休日では中郷線の0.8人/便となっています。

■ 1日当たり利用者数



■ 1便当たり利用者数



※潮見線の休日と木更津市内循環線の休日は運行していないため「—」と表記している。

1日当たり利用者数及び1便当たり利用者数のグラフの上り下り別の利用実績をまとめると以下の通りです。

■路線別曜日別利用実績のまとめ

			平日			休日		
			利用者数 (人)	便数(便)	1便当り 平均(人)	利用者数 (人)	便数(便)	1便当り 平均(人)
1	シーアイタウン線	上り	26	3	8.7	8	3	2.7
		下り	34	3	11.3	10	3	3.3
		合計	60	6	10.0	18	6	3.0
2①	八幡台ニュータウン線 (循環以外)	上り	173	15	11.5	60	15	4.0
		下り	80	12	6.7	18	12	1.5
		合計	253	27	9.4	78	27	2.9
2②	八幡台ニュータウン線 (循環A・B)	循環A	217	11	19.7	98	10	9.8
		循環B	176	11	16.0	85	10	8.5
		合計	393	22	17.9	183	20	9.2
3	馬来田線	上り	63	11	5.7	25	11	2.3
		下り	40	10	4.0	20	10	2.0
		合計	103	21	4.9	45	21	2.1
4	太田循環線	上り	245	14	17.5	108	11	9.8
		下り	190	14	13.6	117	11	10.6
		合計	435	28	15.5	225	22	10.2
5	真舟・君津中央病院線	上り	6	2	3.0	4	2	2.0
		下り	18	2	9.0	4	2	2.0
		合計	24	4	6.0	8	4	2.0
6	中郷線	上り	6	4	1.5	1	2	0.5
		下り	5	3	1.7	2	2	1.0
		合計	11	7	1.6	3	4	0.8
7	三井アウトレットパーク線	上り	631	62	10.2	748	61	12.3
		下り	622	65	9.6	701	64	11.0
		合計	1253	127	9.9	1449	125	11.6
8	清見台団地線	上り	428	48	8.9	162	38	4.3
		下り	441	50	8.8	138	38	3.6
		合計	869	98	8.9	300	76	3.9
9	潮見線	上り	106	17	6.2	—	—	—
		下り	144	16	9.0	—	—	—
		合計	250	33	7.6			
10	イオンモール木更津線	上り	382	28	13.6	471	41	11.5
		下り	376	35	10.7	478	47	10.2
		合計	758	63	12.0	949	88	10.8
11	高倉アカデミア線	上り	68	14	4.9	25	6	4.2
		下り	81	13	6.2	24	6	4.0
		合計	149	27	5.5	49	12	4.1
12	木更津市内循環線	A廻り	14	5	2.8	—	—	—
		B廻り	11	6	1.8	—	—	—
		合計	25	11	2.3			
13	富津線	上り	172	16	10.8	75	14	5.4
		下り	178	16	11.1	62	16	3.9
		合計	350	32	10.9	137	30	4.6
14	姉ヶ崎線	上り	339	40	8.5	180	32	5.6
		下り	325	38	8.6	158	30	5.3
		合計	664	78	8.5	338	62	5.5

（２）利用者特性・ニーズ

以下に利用者特性やニーズについて示します。なお、アンケートをお答えいただけなかった利用者は集計対象から除外しています。

①利用者属性

ア）性別

性別は、真舟・君津中央病院線（平日）、清見台団地線（平日）、潮見線、高倉アカデミア線（平日・休日）、富津線（平日）、姉ヶ崎線（休日）においては男性の方が多く、それ以外の路線においては男性より女性の割合の方が多くなっています。

イ）年齢

65 歳以上の割合が 3 割を超えている路線は、八幡台ニュータウン線（循環 A・B）（休日）、真舟・君津中央病院線（平日・休日）、中郷線（休日）、木更津市内循環線となっています。

ウ）住まい

木更津市外からの利用者が多い路線は、真舟・君津中央病院線（平日）、三井アウトレットパーク線、潮見線、イオンモール木更津線、富津線、姉ヶ崎線となっており、大型商業施設と結んでいる路線や近隣市へと延びている路線で市外からの利用者が多くなっています。

エ）利用の仕方

中郷線（平日）は片道利用の方が多く、それ以外では往復での利用が大半を占めています。

オ）利用目的

通勤及び通学の割合が過半数を占めている路線は、シーアイタウン線（平日・休日）、八幡台ニュータウン線（循環以外）（平日）、馬来田線（平日）、太田循環線（平日）、真舟・君津中央病院線（休日）、三井アウトレットパーク線（平日・休日）、清見台団地線（平日）、潮見線、イオンモール木更津線（平日）、高倉アカデミア線（平日）、富津線（平日）、姉ヶ崎線（平日）となっています。

また、遊び・趣味・習い事の目的は、中郷線、平日のみ運行している潮見線及び木更津市内循環線以外は、平日より休日の方が、割合が高くなっています。

カ）利用頻度

週に 5 日以上が過半数を占めている路線は、シーアイタウン線（平日）、清見台団地線（平日）、高倉アカデミア線（平日）となっています。

週に 3～4 日程度の回答が最も多い路線は、八幡台ニュータウン線（循環 A・B）（休日）、真舟・君津中央病院線（休日）、中郷線、木更津市内循環線となっています。

②運行サービスの満足度

運行サービスに満足と回答した割合（満足＋やや満足）が6割を超えているのは、馬來田線（平日・休日）、中郷線（平日）、清見台団地線（平日・休日）、高倉アカデミア線（休日）、富津線（休日）、姉ヶ崎線（休日）となっています。

一方で、不満と回答した割合（不満＋やや不満）が3割を超えているのは、シーアイタウン線（休日）、八幡台ニュータウン線（循環以外）（平日）、真舟・君津中央病院線（休日）、中郷線（休日）となっています。

③改善して欲しいサービス

真舟・君津中央病院線（休日）を除いて、運行本数に不満を持っている利用者が最も多く、すべての路線で、「運行本数」に不満を持っている利用者が5割を超えています。

「運行本数」に次いで、「運行時間帯」に対する不満が多くなっており、三井アウトレットパーク線、富津線、姉ヶ崎線では「鉄道との乗り継ぎ」が多く、他に3割を越えるのが「シーアイタウン線（休日）」、真舟・君津中央病院線（休日）」となっています。

2-2 地区別意見交換会

新計画を市民ニーズに応じたものとするため、市内各地区で意見交換会を実施し、地域の日常生活における移動実態や公共交通に対するニーズ等を集約しました。

意見交換会は市内全域を8地区に分けて実施し、自治会やまちづくり協議会などの方々に、公共交通に関する意見を直接伺う対話方式で実施しました。主な意見を以下に整理します。

■実施概要

対象地区	木更津地区、波岡地区、清川地区、岩根地区、鎌足地区、金田地区、中郷地区、富来田地区の8地区
実施方法	各団体の代表者等への対話方式
実施期間	令和3年11月2日（火）～12日（金）
テーマ	（１）生活実態や公共交通の利用状況について （２）外出する際の移動に関して困っていることについて （３）公共交通に対する問題点、改善要望について （４）問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望 （５）その他

■各地区の実施日・会場及び参加者数

地区	実施日	会場	参加者数
木更津地区	11月5日（金）	中央公民館 第7会議室	8名
波岡地区	11月4日（木）	八幡台公民館 集会室	12名
清川地区	11月10日（水）	清見台公民館 集会室	9名
岩根地区	11月7日（日）	岩根西公民館 集会室	7名
鎌足地区	11月12日（金）	鎌足公民館 研修室	14名
金田地区	11月7日（日）	金田地域交流センター 会議室1・2	13名
中郷地区	11月2日（火）	中郷公民館 研修室	19名
富来田地区	11月2日（火）	富来田公民館 研修室1・2	9名

■地区の区分図



■地区別意見交換会の実施結果（その１）

地区	生活実態や公共交通の利用状況	外出する際の移動に関して困っていること	公共交通に対する問題点、改善要望	問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望
木更津地区 （備考） ・16号西 （桜井地区区長会、新田、貝渕、潮見、幸町） ・16号東 （真舟、請西東、請西南、千束台）	・新しい住宅地で半分くらいは東京方面からの移住者で、移動は自家用車が多いので、公共交通に対する要望といってもピンとこない。（16号東）	－	・タクシー利用の助成制度など認知されていないので、もっと回覧板などでPRして欲しい。（中央まち協） ・バス路線や乗車の補助制度など、周知が必要（16号西）	・医療機関を回るようなバスは作れないか。（16号西） ・桜井地区には路線バスで通学している児童もいるが、1年生だと理解が難しい場合があり、介添えやスクールバスを導入できないか。（16号西） ・真舟地区でも以前、自治会バスの運行を検討していたが、車両の確保と安全面の懸念があり、頓挫している。（16号東） ・真舟地区には、移動スーパーが定期的に来るようになったので、食材の買い物には助かっている。（16号東）
波岡地区	・通院は、君津中央病院のほか、請西やほたる野方面の小さい病院に行くことが多い。（八幡台小まち協）	・高齢者はスーパーや病院に行くが、バスは大通りしか通っていないので、いくつか乗り継がないと目的地に行けない。（八幡台小まち協）	・羽鳥野バスストップでは、東京方面に行くバスには乗れるが、君津方面に行くバスは乗れないので、乗れるようにして欲しい。（八幡台小まち協） ・金田のバスターミナルで乗り換えができない。（八幡台小まち協） ・朝夕の通勤通学と日中のバスの利用状況を分析し、高齢者が使いやすいようにルートを設定して欲しい。（大久保連合）	・生活支援バス（NPO）を平成17年から走らせているが、当初は利用者も運転手も多かった。（八幡台小まち協） ・NPOの運営において、清掃業務などの副収入が入らなくなり、行政からの補助金などの支援がないと令和4年5月で廃止する予定。（八幡台小まち協） ・コミュニティバスという考えもあるが、そこに多額の経費をかけることは反対である。（波岡西まち協） ・地区ごとに要介助者と支援者が紐づいていて、「介助料」をいただいて送迎をしている。（畑沢地区）
清川地区	・買い物はバスでは行かない。バスは通院で使う。（清見台・太田まち協会、東清川まち協） ・ほたる野の人はバスより自家用車を使う人が多い。（東清川まち協） ・鉄道はほぼ通勤通学の利用と思われるが、駅までは車で送ることが常習化している。（東清川まち協） ・高齢者は結構病院に行くが、バス停があるメイン通りまで出てくるが大変。（東清川まち協）	・病院やスーパーは高台の上にあって坂道を登らないといけないので、高齢者には大変。（清見台・太田まち協会） ・鉄道利用者は、通勤通学者が多いが、この人達が使えるダイヤになっていないので、自家用車で行くことになる。（東清川まち協）	・地域内を小回りするバスを市で運行できないか。（西清川まち協） ・太田循環線は、朝の時間帯はほたる野地区通過するので、停車して欲しい。（東清川まち協） ・清見台団地線をほたる野地区まで延伸して欲しい。（東清川まち協） ・特に朝は移動手段がないので、木更津駅まで車で送迎することが多いが、東口のロータリーに車を止める場所がないので、改善して欲しい。（東清川まち協）	・タクシー料金助成はあまり周知されていないので、免許返納した際に、警察から案内いただけると良い。（西清川まち協） ・タクシー料金助成の申請の条件が厳しく、また助成額が足りない。（西清川まち協、東清川まち協） ・乗合タクシーがあると安く乗れて便利だと思う。（清見台・太田まち協会）
岩根地区	・15分程度歩けば、駅前やスーパーに行ける。（岩根西まち協） ・公共交通を使うとしても、朝晩しか使ってなさそうである。（岩根西まち協） ・金木橋にあるバス停を使っている人がいるが、遠い。（岩根西まち協） ・万石では、移動スーパーが定期的に来るので、助かっている。 ・宅配の生協をやっている人が多い。（岩根東まち協）	・巖根駅は電車とホームの間に段差があり、高齢者は乗り降りが大変。（岩根西まち協） ・改札が片側にしかなく使いにくい。（岩根西まち協） ・道路がバリアフリー化されておらず、歩道で段差が大きい区間がある。（岩根西まち協）	・巖根駅のエレベータ整備を進めて欲しい。（岩根西まち協） ・若葉町辺りではバスの利用者は多くないと思われるので、小型車両で運行することはできないか。（岩根東まち協）	・タクシー料金助成制度が認知されていないので、周知の方法を考える必要がある。（岩根西まち協） ・防災訓練のような地域の人が大勢集まるような場で周知するのが良いのではないか。（岩根西まち協） ・岩根東地区には地域の掲示板があるので、こちらへの掲載も有効ではないか。（岩根東まち協） ・高齢者支援事業を検討している。色々な支援の一つにマイカーによる送迎を考えている。（岩根東まち協） ・色々な福祉サービスを掲載したしおりを作って、1軒1軒配っている。（岩根東まち協）

■地区別意見交換会の実施結果（その２）

地区	生活実態や公共交通の利用状況	外出する際の移動に関して困っていること	公共交通に対する問題点、改善要望	問題点に対して地域として考える改善策・取組、行政への要望
鎌足地区	・買い物は請西のいなげやに行くことが多い。 ・最近、移動スーパーが来るようになったので、利用している人が多い（若草団地）。	・草敷に住んでいる公民館利用者が、再編により最寄りのバス停までかなり歩かなければ利用できなくなり、また利用したい時間帯にバスがなくて困っている。 ・逆に若草団地の方は、再編により、バスで買い物に行き来できるようになったと喜んでいるという話もある。	・乗り換える度に初乗り料金がかかるのは負担が大きい。 ・土日でも便数を増やして欲しい。	・今あるダイヤに合わせて生活を組み立てるので、あまりダイヤを変えないで欲しい。
金田地区	・アウトレット線の路線バスの運行本数が増え、バス停も増えたので、アウトレット周辺に行くことが多い。 ・土日はアウトレット前の道路が大変混雑するため、買い物は平日に済ませている。 ・移動手段が無い人は、身内に電話して家に来てもらい、買い物に連れて行ってもらっている。 ・金木橋前に泌尿器科ができてから、そのバス停でバスを待っている人が増えた。または、巖根駅から歩いてきて利用していると思われる。	・路線バスのダイヤを電車の始発に間に合うように作って欲しい。木更津駅まで行く手段になっていて、その後のアクセスが考慮されていない。 ・住んでいる人の生活に合った時刻表になっていない。	・金田バスターミナルを基点とした地区内循環バスがあるとよい。 ・土日は路線バスも渋滞に巻き込まれる。バス専用レーンを作ったらどうか。	・ホテル三日月の送迎バスを畔戸（ホテル三日月）～ベイシア～袖ヶ浦駅などのルートとして、住民も使えるような活用ができないか。 ・自転車も公共交通の一つと捉えて良いのではないか。金田一円、海岸線などで自転車ゾーンを作ったり、自転車の活用（シェアサイクル）を導入したらどうか。
中郷地区	・日常生活の移動（スーパーや病院など）は、自分で移動できるうちは、困っていない。 ・市街化調整区域であるため家が建てられず、若い人は転居してしまうが、比較的隣の市や地区に住んでいる人が多く、困った時は助けてもらえる。 ・一人暮らしでも、移動スーパーが来てくれるようになったので助かる。	・朝の時間帯は、木更津駅から中郷地区に向かう下りのバスがなく、地区内の職場に通勤ができない。 ・中郷地区には学校や障害者施設、高齢者施設など働く場があるが、マイカーが無い人は近くの駅から歩いて来たり、雨の中自転車で来たりしている。	・金田のバスターミナルも袖ヶ浦のバスターミナルも市内の移動に関してハズ化されていない。高速バスに乗って金田で降りても、そこから先へのアクセスが不便。 ・最近の木更津駅に向かうより、アウトレット方面や袖ヶ浦方面に行くことが多いので、ネットワークを見直して欲しい。 ・スポーツビレッジができ、試合で選手も応援に来る人も増えたが、行きはバスで来られても、帰りのバスがない状況。 ・他市との連携を含め、大きな視点で検討して欲しい。	・外部から人が来る、人が集まる施策（誘致など）が必要ではないか。
富来田地区	・地域内のスーパーが３、４年前に撤退し、近くにスーパーがない。 ・狭い道や急な道が多く、大きい車は入りにくい。 ・他地域と比べ高齢化率が４２％と高く、バス停や駅まで行くのも困難な人も多い。路線バス形式は実態に合わない。 ・日常的な簡単な移動ですら、ふくちゃんバス（自家用有償旅客運送）がないと行けない。	・タクシーは馬来田駅には常駐しておらず、横田駅に１台待機しているのみで、予約がなかなか取れず、迎車料がかかる。 ・市が交付している高齢者タクシー利用券を使いたくても、当地区には呼んでも採算性の関係でタクシーが来ない。また、タクシー券の周知不足も感じている。	・馬来田駅のホームへの階段が急な上、ホームに風よけや雨除けがないので、雨の日は待合室で待って、電車が来たら急いで上がるのが大変。	・ふくちゃんバスをできるだけ利用者の要望にあった形で、実施していきたい。 ・君津中央病院や東邦病院のニーズも多いので、ふくちゃんバスの運行エリアに追加したい。 ・将来的には、スクールバスの補完として、早退する小中学生を家に送迎したい。

地区別の意見交換会から見える結果を以下に示します。

【意見交換会の結果のまとめ】

木更津地区：タクシー利用の助成制度が認知されていないので、周知が必要。

波岡地区：高齢者はスーパーや病院に行くことが多いが乗り継がないといけなないので、直接行けるバス路線を望む。NPO 法人による生活支援バスが運行されているが、利用者減少と副収入減により継続が困難。

清川地区：鉄道利用は通勤通学者が多いが、路線バスのダイヤが実情に合わないため、自家用車を利用。ほたる野地区で、太田循環線の朝の時間帯の停車や清見台団地線の延伸。

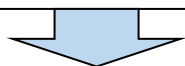
岩根地区：巖根駅のエレベータ整備や片側にしかない改札の改善などによる利便性の向上。

鎌足地区：路線バスの運行本数が増えたのはありがたいが、今のダイヤに合わせて生活を組み立てているので、ダイヤをあまり変えないことを望む。

金田地区：木更津金田バスターミナルを基点とした地区内循環バスが欲しい。土日は路線バスも渋滞に巻き込まれるので、バス専用レーンなどの検討を望む。
観光施設の送迎バスのルートを変更し、住民も使えることを望む。

中郷地区：木更津金田のバスターミナルが市内の移動に関してハブ化されておらず、前後のアクセスが不便。生活圏を考慮した広域的な視点での検討を望む。

富来田地区：日常的な移動もふくちゃんバスが必要なので、利用者の要望に合った形で運行したい。馬来田駅のホームへの階段が急な上に、風よけ雨除けがないので、改良を望む。



意見を集約すると、

「タクシー助成制度の周知方法の検討」、「ボランティア輸送の検討と維持」、「木更津金田バスターミナルへのアクセス改善」、「鉄道駅舎のバリアフリーなどの改良」、「生活実態に合ったバスのダイヤやルートの組み立て」などの内容が挙げられる。



■鎌足地区



■岩根地区



■金田地区



■清川地区

2－3 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、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実施しました。

調査対象関係者	・路線バス事業者：（一社）千葉県バス協会、日東交通（株）、小湊鐵道（株） ・鉄道事業者：東日本旅客鉄道（株）千葉支社 ・タクシー：千葉タクシー協会 南房支部
調査方法	・調査方法…メールによる配布、回収 ・調査期間…令和4年1月12日（水）～1月26日（水）

【交通事業者ヒアリング結果のまとめ】

	交通特性	運行上、経営上の問題点	改善の取組	利用促進や利便性向上に向けて行っていること	走行環境の問題点	市民から寄せられている意見	他の交通事業者との連携	行政と協働で実施したいこと
バス事業者	・利用者は、朝夕は通勤通学者が多く、日中は買い物や通院の利用者がまばら。土日祝日は、日中は商業施設行きの利用者が多いが、コロナウイルスの影響は平日より大きい。 ・利用者は、平日は高校生、日中は買い物客が多い。土日祝日は買い物客が多い。	・利用者減少、慢性的な乗務員不足（高年齢化）。 ・慢性的な乗務員不足、スペース的に車両台数を増やせない。	・わかりやすい停留所名への変更や循環バスなど新たな路線バスの需要を生む取組。 ・安全の観点からバス停移動の必要性があるが、移動が困難。	・路線の見直しやバス以外の交通モードの提案・改善。乗務員確保に向けた説明会の開催。キャッシュレス化の推進。 ・赤字路線の分析や乗務員募集の強化。	・エルシオン KISARAZU 周辺や君津中央病院前の道路の慢性的な渋滞。 ・アクアラインの料金値上げと渋滞。	・便数が少ない、運賃が高い。 ・アクアライン付近の渋滞緩和。	—	・バス以外の交通モードの取組。 ・パークベイプロジェクトなどによる人流増加。 人流増加に向け、日東交通が既存の路線バス・高速バスの乗り入れを実施。 ・乗務員募集の補助。利用促進のパスポート配布。駅ロータリーの一般車規制。
鉄道事業者	・平日は、いずれも駅の7時台の通勤・通学での利用も多い。土日祝日は、7時台は通勤での利用が多く、9時台は買い物やお出かけでの利用が多い。	・利用者の減少。ライフスタイルの変化もあり、コロナ前には戻らないと予想。	・お得なチケットなどの販売や観光・ハイキングとの連携。	—	—	・列車のダイヤ、乗車マナー、久留里線でのSuica 利用などの要望が多い。	・駅から先の二次交通の充実や接続強化。	・観光だけでない日常利用も含めた利用促進やまち中でのSuica 利用促進など。
タクシー	・利用が多いのは、金曜日の午前中は高齢者・通勤者、夜は飲食店利用者が多い。土曜日の午前中は通勤者、夜は飲食店利用者が多い。	・抱えている課題としては慢性的な乗務員不足と燃料単価の高騰	—	・UD車への代替推進、スマートメーターを活用した多様な運賃設定、配車アプリの活用。	—	・配車ピーク時に台数が足りないため、台数の増加要望。	—	・行政への期待として、燃料負担増への補助、UD 車代替による差額補助、タクシー乗務員就職希望者への資格取得補助など。

2－4 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実施しました。

調査対象関係者	木更津商工会議所、木更津市観光協会、木更津市社会福祉協議会、イオンモール木更津、三井アウトレットパーク木更津
調査方法	・調査方法…メールや FAX による配布、回収 ・調査期間…令和 4 年 1 月 12 日（水）～1 月 26 日（水）

		問題点・課題	公共交通と連携・協力した 取組や可能性	来訪者や事業者（観光客や 観光施設等）などからの意見	要望	予定している事業
1	木更津市商工会議所	・高速バスの利用者が減り、観光客の減少により、観光産業に大きな影響。	・イベント等の予定はないが、連携できる取組みがあれば協力。	・来訪者や事業者などからの意見はないが、利用者からは会議所近くにバス停の設置の要望。	・アクアライン連絡道路上に、ハブ化された高速バスターミナルの設置（4 商工会議所にて署名活動）。	—
2	（一社） 木更津市観光協会	・金田地区における週末の慢性的な渋滞。	・デジタルスタンプラリーを実施中。	・木更津駅や金田バスターミナルから観光地へのアクセス改善。 ・路線バスの本数の増。 ・複数のバス会社の時刻表や路線図の一本化。	・デマンドタクシーや観光タクシーの拡充 ・シェアサイクルの導入。	—
3	木更津市 社会福祉協議会	—	—	・免許証返納後の買い物・通院の移動手段。 ・駅や公民館への循環バス。 ・羽鳥野バス停の駐輪場設置。ライフサポート波岡（生活バス）の運転手高齢化による存続危機。 ・通院に使うタクシー料金が高い。	・企業や農作業の就労体験を実施するにあたり、場所が郊外となるため、交通手段が必要。 ・君津市の循環バスのような仕組み	・送迎事業として、生活支援体制整備事業（岩根東地区）の中で移動支援を検討中。 ・過去に福祉有償運送サービスで送迎を実施していたが、運転手の確保が困難で利用者も減少したため、廃止。
4	商業施設	・施設としての新型コロナウイルス感染拡大防止の対策の基本方針は変わらず、緩めずに実行。現在も一定時間に集客するイベント等はないのが現状。	・一定金額の買い物で帰りのバスが割引になる「おかえりバスきっぷ」という施策を実施。 ・公共交通機関の利用促進やバス利用特典は今後も継続実施（高速バス利用で MIYASHITA PARK で利用できる 1000 円分のお買物券進呈、寄ってこーよ♪日帰りバス旅、他バスセット券販売等）。	・バスの増便希望が多い（特に遅い時間の帰りの便）。 ・千葉、袖ヶ浦方面から木更津中心部やアクアライン利用の利便性向上、混雑緩和、路線バス運行のサービスアップに繋がるのでは、という声が多い。	・利用者に便利で、交通事業者にも利益が生まれる公共交通。 ・金田地区では、5 月末頃まで開催しているいちご狩りが人気で小団体のお客様が aumentando ため、週末だけでも近隣を周遊できるバス路線が出来ると利用需要も増えてくるのでは。	—

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

各調査における分析結果から地域公共交通の問題点を抽出し、地域公共交通を取り巻く課題を整理します。

	地域公共交通を取り巻く課題					
各調査を通じて明確となった問題点	①	②	③	④	⑤	⑥
【現況調査】						
・ 少子高齢化が進み、今後益々その傾向が続くものと予想される。	●					
・ 新型コロナウイルスの影響で利用者が大きく減少し、その傾向が続くものと予想される。						●
・ 各地区において、高齢化率が異なり、各地区の特性を考慮した公共交通の確保が求められる。			●			
・ 通勤・通学は、君津市や市原市や市原市への移動が多いが、千葉市や東京方面への移動も存在し、広域での移動が求められている。				●		
【路線バス利用者等の意向把握アンケート】						
・ 今回の対象路線において、1便当たりの利用者が2人以下となっている路線が4路線ある。真舟・君津中央病院線（休日）、中郷線（平日・休日）、高倉アカデミア線（休日）、木更津市内循環線（平日）			●			
・ 改善して欲しいサービスは、「運行本数」が最も多く、次いで「運行時間帯」「鉄道との乗り継ぎ」が挙がっている。			●			
【地区別意見交換会】						
・ 金田バスターミナルからのアクセスの利便性の向上が求められている。				●		
・ 運転免許証返納後の代替手段の確保が必要となっている。	●					
・ 生活の実態にあったダイヤやルートの組み立てが求められている。			●			
・ 不便地域においては、新たな交通手段の確保が必要となっている。		●				
・ タクシー利用の助成制度があるが認知度が低く、より周知が必要となっている。				●	●	
【事業者関係団体アンケート】						
・ 慢性的な乗務員不足及び高年齢化に向けた対策が求められている。						●
・ 円滑な乗り継ぎができるようわかりやすい運行情報の提供が求められている。					●	

【地域公共交通を取り巻く課題】

- ①高齢者・障がい者など移動制約者への対応
- ②交通不便地域における新たな交通システムの提供
- ③利用者の移動ニーズを踏まえた路線バスの見直し
- ④広域アクセスに配慮した公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善
- ⑤市民や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
- ⑥アフターコロナを見据えた持続可能な地域公共交通の構築

①高齢者・障がい者など移動制約者への対応

令和2年国勢調査での総人口は136,166人で、近年増加傾向となっており、「木更津市基本構想（平成26年3月）」の将来人口では令和12年に140,000人と見込んでいます。

高齢化率は令和2年が28.0%と、千葉県（27.6%）よりも高く、人口のおよそ4人に1人が高齢者となっており、高齢化は今後さらに進行すると見込まれ、また、障害者手帳所持者（身障、療育、精神）は令和3年3月末時点で7,211人と、総人口の約5.3%となっています。

地域公共交通は、高齢者や障がい者など誰もが安心して利用でき、通勤、通学、通院、買い物、公共施設の利用といった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割を担う必要があります。

（事業例）

- 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進
- 運転免許自主返納等のための高齢者の移動支援
- タクシーの利用促進及び周知（高齢者タクシー料金助成券含む）

②交通不便地域における新たな交通システムの提供

木更津市では、交通不便地域とされ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。

一方で、地区別意見交換会では、木更津地区や波岡地区などから自主運行バスについて、運行体制の整備や収入減などにより実施や継続が困難であるとの意見が挙がっています。

特に移動手段の確保が困難な地域住民に対して、新たな輸送手段の導入や既存の輸送手段の維持の方法について検討する必要があります。

（事業例）

- まちづくり協議会・NPO法人などによる新たな交通システムの導入
- 地域協働による輸送資源維持に向けた仕組みづくり

③利用者の移動ニーズを踏まえた路線バスの見直し

市内の路線バスは、近年利用実態等を踏まえ、一部の路線（現中郷線、高倉アカデミア線等）で再編を行っています。

全体の利用者数は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なり、令和元年度から令和2年度にかけて減少に転じています。交通事業者アンケート調査でも、特に平日より土日祝で利用者の影響が大きいといった指摘があるため、路線バスが引き続き維持・確保できるよう、バス事業者と調整し、利用の実態や移動ニーズを踏まえた路線バスの見直しを検討する必要があります。

（事業例）

- 利用の実態や移動ニーズを踏まえた路線バスの見直し
- 路線バスの利用促進

④広域アクセスに配慮した公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

木更津市内の公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、タクシー及び自家用有償旅客運送（愛称：ふくちゃんバス）などの公共交通機関の他、スクールバスや民間施設及び公共施設の送迎バスが運行しており、広域移動については、東京湾アクアラインを活用し、JR 木更津駅及び木更津金田バスターミナルがハブとなって東京・神奈川方面などへアクセスしています。

地区別意見交換会においても、木更津金田バスターミナルのハブ化を望む一方で、そこへのアクセスが不便であるため、改善を望む声が挙がっています。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めつつ、利用促進の向上を図るためには、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、利用者の乗換え後の行動を踏まえた運行ダイヤの設定による利便性向上や、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目指す必要があります。

（事業例）

- 交通結節点の機能強化（木更津駅、木更津金田バスターミナルなど）
- JR 内房線及び JR 久留里線の利便性向上と利用促進（イベント開催・周知PR など）
- 高速バスの利便性向上
- タクシーの利用促進（市ホームページや公共交通総合マップ等による周知、情報提供）

⑤市民や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

普段バスを使わない人や初めて来訪する人にとって、行先や乗り場などの調べやすさが利用に繋がると考えられます。また、利用を促す支援策を講じた場合は、それが対象者に確実に認知されることが重要です。

しかしながら、木更津市には複数のバス会社による個々の時刻表や路線図しかなく、関係団体アンケート調査では、統一したものが欲しいなどの要望が寄せられており、また、地区別意見交換会では、高齢者タクシー利用券助成制度が地域住民に十分に認知されてないことが確認されました。

公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や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、公共交通の利用促進に関する意識を醸成する必要があります。

（事業例）

- 公共交通情報の提供活動の充実（公共交通総合マップの作成・配布、市ホームページや広報誌・フリーペーパー等による掲載）
- モビリティ・マネジメントの推進（バスの乗り方教室、市職員のエコ通勤の推進、公共交通ニュースの発行など）
- おでかけモデルプランの作成・配布

⑥アフターコロナを見据えた持続可能な地域公共交通の構築

公共交通事業者は、人口減少等による厳しい経営状況に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により、過去に例を見ない規模の輸送需要の減少に直面しており、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っています。

国土交通省発表の「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 ※」によると、公共交通の利用者は新型コロナウイルス感染症の発生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ます。

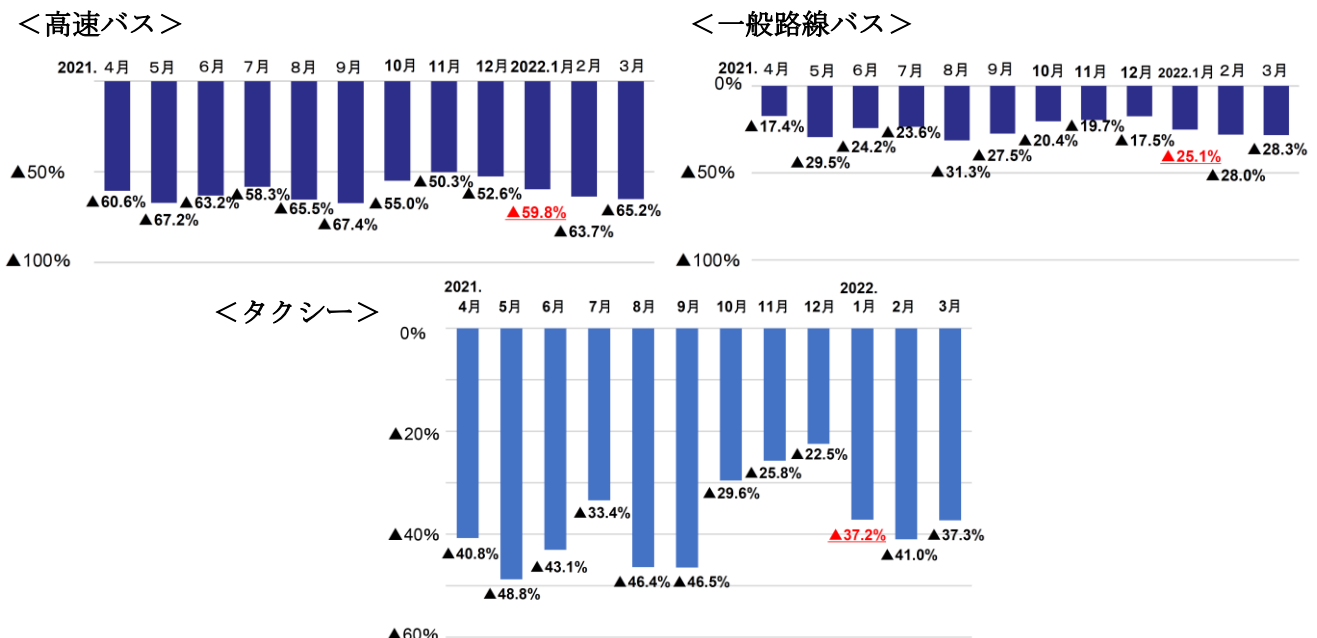
一方、交通事業者アンケート調査では乗務員の高齢化による慢性的な乗務員不足が問題点として挙がっており、利用者だけではなく、公共交通を担う人材の確保も難しい状況です。

そのため、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担により、移動利便性の高い都市として市のポテンシャルを最大限引き出しつつ、持続可能な地域公共交通を構築する必要があります。

（事業例）

- 新型コロナウイルス感染症等予防の対策及び周知
- 地域輸送資源の活用
- 商業施設等との連携サービスの導入（インセンティブ付与）
- 運転手の確保策の実施

※＜参考＞月別全国の高速バス・一般路線バス・タクシーの輸送人員
（2019年同月比）（2月3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4年2月、国土交通省）