

木更津市地域公共交通計画

概要版

令和5年3月

木 更 津 市

1 計画策定の背景及び目的

本市では、公共交通施策のマスタープランとなる「木更津市地域公共交通網形成計画」を平成30年3月に策定し、各種公共交通施策に取り組んでいますが、令和5年3月に計画期間が満了します。

また、国は、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」の一部を改正し、法定計画の名称を「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ変更し、法定計画の作成を努力義務化し、乗合バスの運行費等に対する国庫補助制度を法定計画と連動化させております。

そこで、「木更津市基本構想」に掲げた将来都市像や「木更津市都市計画マスタープラン」において将来都市構造として掲げた「拠点ネットワーク型の集約型都市構造」を見据え、持続可能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に、新たな公共交通施策のマスタープランとして「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条の規定により「木更津市地域公共交通計画」を策定することとします。

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 計画の対象区域

本計画の区域は、木更津市全域とします。なお、木更津市内を運行している高速バスや路線バスは、県内周辺及び県外の自治体等まで接続している路線が多いため、運行の維持・改善にあたっては、個別に協議調整を図るものとします。

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年度までの8年間とします。

令和8年度に中間検証を実施し、社会情勢の変化や関連計画の策定状況、事業進捗などを踏まえて、必要に応じて本計画の見直しを行います。

また、中間検証以外でも、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

5 地域公共交通を取り巻く現状と課題

■ 人口動態

本市の人口は、東京湾アクアライン高速バス網の充実や東京湾アクアライン通行料金引き下げ等による地域経済への様々な波及効果により、増加傾向にあります。市の独自推計によると令和7年の約136,700人をピークに減少に転じると推計されています。

【人口の推計（市独自の推計）】

（人）

2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
136,272	136,377	136,483	136,588	136,694	136,672	136,649	136,627	136,604	136,582

■ 地域公共交通の課題の整理

調査項目など	地域公共交通に関する今後の問題点	課題				
		1	2	3	4	5
地域公共交通 網形成計画の 評価検証結果	- 新たな交通システムについて、導入の検討を可能とする交通不便地域の見直し（拡大）が求められています。 - 新たな交通システムの導入に向け、基本的な考え方を整理することが求められています。			○		
	- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、路線バスの利用者数が減少し、バス事業者の収益が悪化していることから、路線バスを維持するため、運行エリアにおいて路線バスが担う役割は維持しつつ、バスの運行効率をあげる再編等を促進する必要があります。 - まちづくりの進展による需要の変化などに対応した、路線バスの再編が求められています。		○			
	- 既に運行している路線バスの運行効率をあげるため、集約拠点において乗り継ぎが生じるような再編を行う場合は、利用者の運賃負担が増えないよう乗継割引制度の導入等を行う必要があります。 - 乗継割引制度の導入は、路線バスの利用を促す観点からも必要です。		○			
	まちづくりの変化による需要変化などに対応し、新たな高速バス路線の検討や既存の高速バスの利便性向上策を検討する必要があります。	○				
	木更津金田バスターミナルの利便性向上に向け、バス事業者との連携を強化する必要があります。	○				
	公共交通の施設や車両のバリアフリー化を継続する必要があります。				○	
	バスやタクシーの運転士不足解消に向け、新たな対応が求められています。				○	
	誰もが利用しやすい交通環境を整備するため、公共交通に関する最新の情報を、利用者へ分かりやすく提供する必要があります。				○	
	公共交通の利用促進の観点から、割引制度の継続的な実施が必要です。					○
	公共交通の利用促進の観点から、バスの乗り方教室など、モビリティ・マネジメントの継続的な実施が必要です。					○
	市内に居住する外国人の数が増加しており、外国人旅行者数の増加も見込まれることから、外国人にとっても利用しやすい公共交通とするため、案内看板等の多言語化などに継続して取り組む必要があります。				○	
	公共交通の維持に向け、地域と協働で取り組むことが必要です。	○	○	○	○	○
社会情勢の変化	自家用車から公共交通への転換が、より一層求められています。	○	○	○	○	○
公共交通の現状	新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、交通事業者の収益が悪化しており、公共交通の利用促進が必要です。	○	○	○	○	○
市民アンケート	バスの運行本数の増加が求められています。	○	○			
	バスと他の公共交通との接続が求められています。	○	○			
	近くにバス停があることが求められています。	○	○			
路線バスの 利用者 アンケート	運行本数の改善が求められています。		○			
	運行時間帯の改善が求められています。		○			
	鉄道との乗り継ぎ改善が求められています。		○			
地区別 意見交換会	地区内をきめ細かく運行する乗合タクシー等の運行が求められています。				○	
	金田バスターミナルの機能強化が求められています。	○				
	路線バスと鉄道の接続の改善が求められています。		○			
	民間送迎バスを住民が利用できるような取り組みが求められています。			○		
	路線バスの乗り継ぎ時に生じる初乗運賃の改善が求められています。		○			
	路線バスのダイヤの改善が求められています。		○			
公共交通事業者 アンケート	乗務員募集に対する支援が求められています。				○	
関係団体 アンケート	木更津金田バスターミナルと市内各地の連携強化が求められています。	○				
	路線バスの増便が求められています。		○			
	デマンドタクシーや観光タクシーの拡充が求められています。				○	
	郊外における移動手段の拡充が求められています。			○		

課題1：高速バスの強みを活かした広域ネットワークの充実

課題2：路線バスの適切な見直し

課題3：地域特性に応じた公共交通維持の仕組みづくり

課題4：誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

課題5：既存の公共交通を維持する取組の充実

6 計画の基本方針と計画目標

「5つの課題」に対応するとともに、基本構想に掲げた将来都市像「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～」を実現するため「基本理念」、「3つの基本方針」及び「5つの計画目標」を次のように定めます。

■ 基本理念

**持続可能なまちづくりを支え、利用者のニーズに応えた、
地域公共交通ネットワークの構築**

■ 基本方針・計画目標

基本方針1 高速バスの利便性向上

計画目標① 高速バスの利便性向上

幹線道路整備や企業進出等のまちづくりの進展や需要の変化に対応した、高速バスの利便性向上に向けた施策を検討する。

基本方針2 地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築

計画目標② 路線バスの再編等

路線バスについて、幹線道路整備や企業進出などのまちづくりの進展や需要の変化に対応するため、路線バスの再編の検討を行う。また、路線バスの再編に合わせて、交通結節点において、路線バス同士の乗り継ぎや路線バスと他のモードとの乗り換えが円滑にできるように検討を行う。

計画目標③ 新たな交通システムの導入

既存の公共交通サービスが行き届かない地域（交通不便地域）において、地域住民と継続的に協議を行い、地域の実情に応じた新たな交通システムの導入に向けて、検討を行う。

基本方針3 利用しやすい環境整備及び公共交通の利用促進

計画目標④ 利用しやすい環境の整備

鉄道駅や車両のバリアフリー化、運転士不足への対応、公共交通の運行情報の情報発信、AI や MaaSなどの新たなモビリティの導入検討など、利用しやすい環境整備を検討する。

計画目標⑤ 公共交通の維持に向けた利用促進

公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりとして、モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動を行う。

7 計画目標達成に向けた事業

計画目標① 高速バスの利便性向上

事業1 高速バスの利便性向上

＜実施主体＞ 木更津市、バス事業者、その他関係者

【まちづくりの進展に合わせた高速バスの利便性向上】

- ・バス事業者は、高速バスに対する需要の増加に対応するため、運行便数や市内における乗降場所の増加など、高速バスの更なる利便性向上に取り組む。

【新たな高速バス路線の検討】

- ・本市は、千葉県が取り組む新たな高速バス路線の可能性に係る検討に、関係市町村やバス事業者とともに加わり、新規路線運行の際、市内に乗降場所が設置されるよう取り組む。

千葉県が令和4年3月に策定した千葉県総合計画の実施計画編（計画期間：令和4年度から令和6年度）では、「重点的な施策・取組」の施策項目の1つに「半島性を克服する交通ネットワークの強化」を掲げ、その主な取組の1つを「公共交通ネットワークの充実・維持・確保」とし、「広域的な幹線道路ネットワークの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、関係市町村や事業者と検討を進めます。」としています。

資料：千葉県総合計画（実施計画編）

事業2 木更津金田バスターミナルの機能強化

＜実施主体＞ 木更津市、バス事業者

【木更津金田バスターミナルに乗り入れる高速・路線バスの便数増加に向けた、市とバス事業者の連携強化】

- ・かずさアクアシティにおける移動需要を予測するにあたり欠かすことのできない企業の立地動向や人口増加に関する情報を、市とバス事業者が共有することで、木更津金田バスターミナルに乗り入れる高速バスや路線バスの便数増加につなげる。

【東京・神奈川方面から東京湾アクアラインを経由して県内各地へ向かう高速バス路線について、木更津金田バスターミナルにおける乗継ぎの検討】

- ・高速バス利用者の利便性の向上と、バス事業者による収益の改善を図るため、対岸から東京湾アクアラインを経由して県内各地へ向かう高速バス路線について、木更津金田バスターミナルにおける乗継ぎの実現を目指した検討を行う。

計画目標② 路線バスの再編等

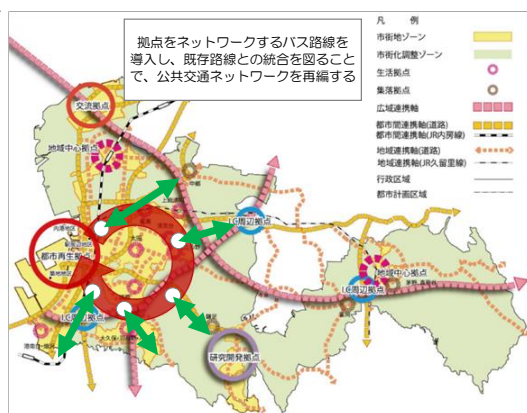
事業3 バス路線等の再編

＜実施主体＞ 木更津市、バス事業者、その他関係者
【拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成を目指したバス路線等の再編】

- 市街地循環バスの本格運行を検討し、市街地循環バスの内側においては重複する既存路線との統合を検討、市街地循環バスの内側と外側を結ぶ路線については、経路上にある商業施設などの拠点で路線を乗継ぐことを検討し、バス路線網の再構築を目指す。

【まちづくりの進展や需要の変化を踏まえたバス路線等の見直し】

- 路線バス全体について、まちの変化への対応、日常生活における人の流れと路線バス網のマッチングを図り、最適なバス路線の再編検討を行います。



▲地域公共交通ネットワークの再編イメージ

事業4 拠点における円滑な接続

＜実施主体＞ バス事業者、その他関係者
【乗り換え及び乗り継ぎに配慮したダイヤ編成】

- 乗継しやすいダイヤ設定を検討し、情報を表示する。

【乗継割引の導入】

- 市街地循環バスの本格運行に伴い、乗継割引制度の導入を検討し実施する。

【待合環境の向上】

- 市街地循環バスの本格運行に伴い、待合スペース確保について施設管理者と協議する。

計画目標③ 新たな交通システムの導入

事業5 新たな交通システムの導入

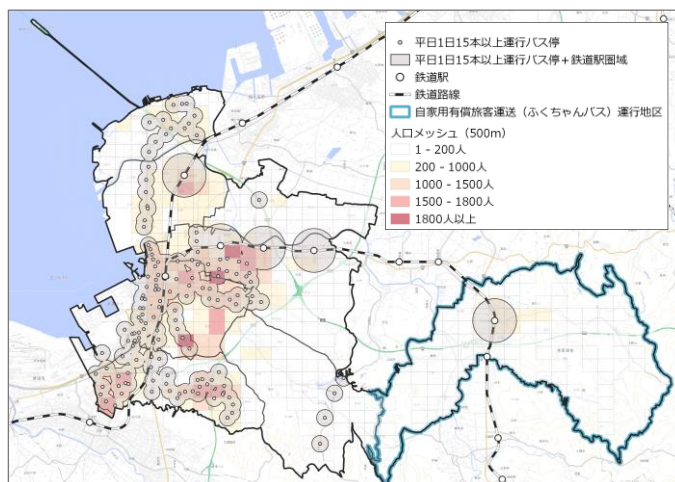
＜実施主体＞

木更津市、市民、
 タクシー事業者、バス事業者、
 その他関係者

【交通不便地域における新たな交通システムの導入】

- 交通不便地域においては、地域主体による新たな交通システムの導入を促進し、市は支援を行う。市民・交通事業者・関係事業者・行政が連携しながら、導入にあたる。

新たな交通システムは「交通不便地域」における移動手段を確保していく役割を担います。本計画において、「交通不便地域」とは、運行本数が1日15本以上の鉄道駅から800m以上、高速バスや路線バスのバス停から300m以上の地域を指し、鉄道駅やバス停が、ある程度便利に利用できる範囲内でない地域のことをいいます。
 1日15本以上の運行本数は、概ね1時間に1本程度のサービス水準となり、必要最低限の運行本数となることから、交通不便地域は運行本数が1日15本未満のエリアとしました。



計画目標④ 利用しやすい環境の整備

事業6 車両のバリアフリー化

＜実施主体＞ バス事業者、タクシー事業者

【バス車両のバリアフリー化の推進】 【タクシー車両のバリアフリー化の推進】

事業7 巖根駅の利便性向上

＜実施主体＞ 木更津市、鉄道事業者

【総武線快速電車の停車等についての協議・要望】

【東側改札口の開設】 【岩根人道跨線橋エレベーター設置】

事業8 事業者の人材育成

＜実施主体＞ 木更津市、交通事業者、その他関係者

【ホスピタリティの推進】 【運転士の募集支援】

【無人自動運転に関する情報収集・検討】

事業9 情報発信

＜実施主体＞ 木更津市、交通事業者

【ホームページ等を活用したわかりやすい情報の提供】

事業10 多言語標記

＜実施主体＞ バス事業者、タクシー事業者

【案内看板等の多言語標記化の推進】

事業11 新たなモビリティサービスの活用

＜実施主体＞ 木更津市、交通事業者、その他関係者

【新たなモビリティサービスの活用】

・全国各地で実証実験が行われているMaaS（マース）やAIオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスの活用を関係者と共に検討します。

計画目標⑤ 公共交通の維持に向けた利用促進

事業12 事業者間連携によるインセンティブ付与

＜実施主体＞ バス事業者、その他関係者（施設関係者）

【運賃割引券等の導入】

事業13 モビリティ・マネジメント

＜実施主体＞ 木更津市、市民、バス事業者、その他関係者

【公共交通の乗り方教室などの実施】 【エコ通勤の推進】

事業14 久留里線の利用促進

＜実施主体＞ 木更津市、鉄道事業者、その他関係者

【JR久留里線活性化協議会による事業の実施】

8 評価指標

本計画の達成状況を把握するため、事業ごとに次のとおり評価指標と目標値を設定します。この評価指標の進捗状況や各事業の実施状況を毎年把握することで、本計画の進行管理を行います。

事業	評価指標	現状値 (R3年度実績)	目標値 (R12年度)
■事業1 高速バスの利便性向上	高速バスの路線毎の市内バス停の数の合計	55 箇所	64 箇所
■事業2 木更津金田バスターミナルの機能強化	木更津金田バスターミナルの高速バス乗り入れ便数	136,760 便	147,000 便
■事業3 バス路線等の再編 ■事業4 拠点における円滑な接続	路線バスの利用者数	1,936,088 人	2,580,000 人
■事業5 新たな交通システムの導入	新たな交通システムの導入地区	1地区	5地区
■事業6 車両のバリアフリー化	ノンステップバス導入率	56.5%	87.9%
	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入率	24.7%	41.1%
■事業7 巖根駅の利便性向上	巖根駅に停車する電車の本数（平日）	上り 49 本 下り 50 本	現状よりも増加
■事業8 事業者の人材育成	交通事業者と連携した運転士募集に関する取組数※計画期間通算実施回数	0件	40件
■事業9 情報発信	木更津市ホームページ閲覧件数のうち、公共交通関連ページの閲覧件数が占める割合	1.6%	3.7%
■事業10 多言語標記	バスの行き先表示の多言語標記率	50.9%	100%
	タクシーの翻訳機等配備率	57.5%	79.9%
■事業11 新たなモビリティサービスの活用	検討のための協議回数 ※計画期間通算実施回数	—	32回
■事業12 事業者間連携によるインセンティブ付与	事業者間連携による取組数	4件	8件
■事業13 モビリティ・マネジメント	公共交通に関するイベントや説明会等の実施回数※計画期間通算実施回数	3回 (H29～ R3 実績)	16回
■事業14 久留里線の利用促進	馬来田駅における運行本数	上り 17 本 下り 17 本	現状維持

3.1.5 現状の路線バス等の必要性・有効性

路線バスについて、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

系統	必要性・有効性	概要	補助
シーアイタウン線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）が運行	—
八幡台ニュータウン線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）が運行	—
馬来田線	・本市と袖ヶ浦市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と袖ヶ浦市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
太田循環線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）が運行	—
真舟・君津中央病院線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）が運行	—
中郷線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・木更津市（運行は日東交通（株）に委託）	—
三井アウトレットパーク線	・本市と袖ヶ浦市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	・本市と袖ヶ浦市を結ぶ路線 ・小湊鐵道（株）が運行	—
清見台団地線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）、小湊鐵道（株）が運行	—
潮見線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・日東交通（株）が運行	—
イオンモール木更津線	・本市と君津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	・本市と君津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	—
高倉アカデミア線	・本市と君津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1

三島線	・本市と君津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
畑沢線	・本市と君津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
木更津市内循環線	・市内での生活（通勤、通学、買物、通院、木更津駅周辺への移動）の際の交通手段になっている。	・小湊鐵道（株）が運行	—
富津線	・本市と君津市、富津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市、富津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
君津市内循環線	・本市と君津市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
姉ヶ崎線 （平岡小前経由） （桜台団地経由）	・本市と袖ヶ浦市、市原市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と袖ヶ浦市、市原市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
木更津鴨川線	・本市と君津市、鴨川市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・本市と君津市、鴨川市を結ぶ路線 ・日東交通（株）が運行	※1
新たな交通システム（自家用有償旅客運送）「ふくちゃんバス」	・富来田地区での生活（買物、通院）の際の交通手段になっている。 ・一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	・富来田地区まちづくり協議会が運行	※2

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用