

令和 6 年度 第 1 回 木更津市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：令和 6 年 6 月 2 7 日（木）

午後 3 時 0 0 分

場所：木更津市役所駅前庁舎

防災室・会議室

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議題
 - （１）令和 5 年度事業報告及び収支決算について
 - （２）令和 6 年度事業計画（案）及び予算（案）について
 - （３）令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画について
 - （４）令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について
- 4 報告事項
 - （１）富来田地区自家用有償旅客運送の実施状況について
 - （２）令和 6 年度運転のお仕事説明面接会の実施について
 - （３）その他
- 5 その他
- 6 閉会

配布資料

- ◇次第
- ◇席次表
- ◇委員名簿
- ◇木更津市地域公共交通活性化協議会規約
- ◇資料 1：令和 5 年度事業報告及び収支決算について
- ◇資料 2：令和 6 年度事業計画（案）及び予算（案）について
- ◇資料 3：令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画について
- ◇資料 4：令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ◇資料 5：富来田地区自家用有償旅客運送の実施状況について
- ◇資料 6：令和 6 年度運転のお仕事説明面接会の実施について
- ◇参考資料：木更津市地域公共交通計画（概要版）

令和6年度 第1回木更津市地域公共交通活性化協議会 席次表

日時：令和6年6月27日（木）15時00分

場所：木更津市役所駅前庁舎8階 防災室・会議室

日本大学理工学部 学部長 轟 朝幸 委員（会長）		
公募委員 石渡 宏 委員		君津土木事務所 調整課長 伊藤 貴夫 委員
日東交通株式会社 運輸部長 高橋 晴樹 委員		富来田地区まちづくり協議会 会長 鴫田 宏 委員
小湊鉄道株式会社 バス部長 深山 宏樹 委員		イオンモール木更津 渉外部長 立松 義徳 委員
一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 成田 斉 委員		木更津市議会 交通政策特別委員会 委員長 神蔵 五月 委員
東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター所長 山口 一男 委員 （代理出席：坂口 充男 様）		木更津市 企画部長 渡辺 則行 委員
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 高橋 直人 委員		木更津市 市民部長 石井 彰一 委員
千葉県 総合企画部交通計画課 地域公共交通担当課長 伊藤 昌央 委員		木更津市 福祉部長 伊藤 昌宏 委員
木更津警察署 交通課長 青井 崇 委員		木更津市 都市整備部長 吉田 究 委員
日東交通労働組合 木更津支部副支部長 大澤 一樹 委員		
	事務局	
	○ ○ ○ ○ ○ ○	
	安田次長 鈴木室長 宮澤室次長 平野係長 深野主任主事 田丸事務員	
傍聴人席		

木更津市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(任期：令和４年６月２９日～令和６年６月２８日)

※敬称略

区 分	役 職 等	氏 名	備考
市民の代表者 又は地域公共交通の利用者	木更津市区長会連合会 会計	泉 水 廣 己	
	公募委員	石 渡 宏	監査委員
一般乗合旅客自動車運送事業者	日東交通株式会社 運輸部長	高 橋 晴 樹	
	小湊鉄道株式会社 バス部長	深 山 宏 樹	
千葉県バス協会の代表者 又はその指名する者	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成 田 齊	
千葉県タクシー協会の代表者 又はその指名する者	一般社団法人千葉県タクシー協会 南房支部長 京成タクシーかずさ株式会社 代表取締役社長	手 塚 真 一	
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター所長	山 口 一 男	
学識経験者	日本大学理工学部交通システム工学科 教授	轟 朝 幸	会 長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長 又はその指名する者	首席運輸企画専門官	高 橋 直 人	
千葉県総合企画部交通計画課長 又はその指名する者	地域公共交通担当課長	伊 藤 昌 央	
木更津警察署長 又はその指名する者	交通課長	青 井 崇	
木更津市長 又はその指名する市職員	企画部長	渡 辺 則 行	副会長
	市民部長	石 井 彰 一	
	福祉部長	伊 藤 昌 宏	
	都市整備部長	吉 田 究	監査委員

一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体	日東交通労働組合 木更津支部副支部長	大澤 一 樹	
道路管理者 又はその指名する者	君津土木事務所 調整課長	伊 藤 貴 夫	
自家用有償旅客運送者 (福祉有償運送を行う者を除く。)	富来田地区まちづくり協議会 会長	鵜 田 宏	
会長が協議会の運営上必要と認めた者	イオンモール木更津 渉外部長	立 松 義 徳	
	三井アウトレットパーク木更津 所長	藤 井 裕	
	木更津市議会 交通政策特別委員会 委員長	神 蔵 五 月	

(規約第 7 条第 2 項記載順)

木更津市地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 木更津市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行い、併せて道路運送法（昭和26年法律第183号。第12条において「法」という。）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保、その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な協議を行うために設置する。

(名称及び事務所の位置)

第2条 協議会の名称及び事務所の位置は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 名称 木更津市地域公共交通活性化協議会
- (2) 事務所の位置 千葉県木更津市富士見一丁目2番1号木更津市役所駅前庁舎内（協議事項）

第3条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 計画の作成及び変更に関する事項
 - (2) 計画の実施に関する事項
 - (3) 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保、その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスに関する事項
 - (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること
 - (5) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと
- (組織)

第4条 協議会は、会長、副会長、監査委員及び委員（以下「委員等」という。）をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監査委員 2人

3 会長、副会長及び監査委員は相互に兼ねることはできない。

(会長)

第5条 会長は第7条に規定する委員の中から互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

(副会長及び監査委員)

第6条 副会長及び監査委員は、第7条に規定する委員のうちから会長が指名する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は欠けたときは、その職務を

代理する。

(協議会の委員)

第7条 協議会は、委員30人以内で組織する。

2 協議会の委員は、次に掲げる者をもって充てる。

- (1) 市民の代表者又は地域公共交通の利用者
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
 - (3) 千葉県バス協会の代表者又はその指名する者
 - (4) 千葉県タクシー協会の代表者又はその指名する者
 - (5) 鉄道事業者
 - (6) 学識経験者
 - (7) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
 - (8) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者
 - (9) 木更津警察署長又はその指名する者
 - (10) 木更津市長又はその指名する者
 - (11) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - (12) 道路管理者又はその指名する者
 - (13) 自家用有償旅客運送者（福祉有償運送を行う者を除く。）
 - (14) 前各号に掲げるもののほか、会長が協議会の運営上必要と認めた者
- (委員の任期)

第8条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任は妨げない。

2 前条に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

3 欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第9条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が召集し会議の議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議決の方法は出席した委員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前3項の規定にかかわらず、会長は、会議で議決すべき案件が軽易であると認めるとき、緊急を要するため会議を召集する時間的余裕がないと認めるときその他やむを得ない事情があると認めるときは、書面により議決を行うことができる。

5 第3項の規定は、前項の書面による議決について準用する。

6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

8 前7項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(運賃協議分科会)

第12条 第3条第4号に掲げる事項についての協議は、法第9条4項に規定する者をもって組織する運賃協議分科会において行う。

2 運賃協議分科会の会長は、第7条第2項第10号の委員をもってあてる。

3 運賃協議分科会の会長は、運賃協議分科会を開催するときは事前に協議会へ通知するものとし、運賃協議分科会において決議を行ったときは速やかに協議会へ報告するものとする

4 運賃協議分科会の運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、木更津市企画部地域政策室に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第14条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第15条 監査委員は、協議会の出納監査を行う。

2 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第16条 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会解散の場合の措置)

第17条 協議会が解散した場合においては、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第18条 この規約に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成21年10月22日から施行する。
(委員の任期の特例措置)
- 2 第8条の規定にかかわらず、最初に就任された委員の任期は、平成23年3月31日までとする。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成28年10月27日から施行する。
(委員の任期の特例措置)
- 2 第8条の規定にかかわらず、平成28年度に就任された委員の任期は、平成30年3月31日までとする。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成29年3月13日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成29年4月18日から施行する。
(委員の任期の特例措置)
- 2 第8条の規定にかかわらず、平成29年度に就任された委員の任期は、平成30年3月31日までとする。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成29年5月24日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成30年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、令和3年5月14日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、令和４年４月１８日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、令和５年７月７日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、令和６年１月３０日から施行する。

令和5年度事業報告及び収支決算について

1 令和5年度事業報告

(1) 木更津市地域公共交通計画の実施に関する協議

- ① 令和5年3月に策定した「木更津市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」）」の基本理念に基づき、まちづくりの進展や地域のニーズに合った公共交通ネットワークの再構築を行うための改善案を検討した。

今年度は、深刻化する運転士不足の解消のための交通事業者の取組について情報交換を行い、また、市とハローワークが連携して運転手業務に係る説明・面接会の実施に向け連携を関係者が連携を図った。

- ② 富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送について、運送者の申し出により、運行実績や住民のニーズを踏まえた運行目的地の変更に関する協議を行った。

(2) 木更津市地域公共交通網形成計画の最終評価に関する協議

公共交通網形成計画期間が終了したことから、計画に定められた各事業に対する評価検証の協議を行った。

(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画に関する協議

富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送については、国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるため、補助金の申請に必要である地域内フィーダー系統確保維持計画について協議を行った。

○令和5年度開催内容

・第1回木更津市地域公共交通活性化協議会（令和5年7月7日）

議題（1）令和4年度事業・決算報告について

（2）令和5年度事業計画・予算案について

（3）木更津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

（4）令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について（※書面による協議）

（5）富来田地区における自家用有償旅客運送の運行内容（目的地）の変更について

・第2回木更津市地域公共交通活性化協議会【書面開催】（令和6年1月4日～26日）

議題（1）木更津市地域公共交通網形成計画最終評価について

（2）木更津市地域公共交通活性化協議会規約の改正（運賃協議会部会）について

2 令和5年度収支決算

<収入>

(単位：円)

科 目	金 額	摘 要
1 負担金・補助金		
(1) 負担金	146,000	木更津市（木更津市地域公共交通活性化協議会負担金）
(2) 補助金	1,938,900	令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 1,659,900 円 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 279,000 円
2 諸収入		
(1) 利息	18	
3 繰越金		
(1) 繰越金	0	
合 計	2,084,918	

<支出>

(単位：円)

科 目	決 算 額	摘 要
1 会議費	67,290	協議会2回分
(1) 会議費	58,406	委員報償費 55,400 円 費用弁償 3,006 円
(2) 通信運搬費	8,884	切手代 8,884 円
2 需用費		
(1) 消耗品費	11,598	宛名シール、文書ファイル
3 手数料	2,090	報償費等振込手数料
4 補助金	279,000	令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
5 返還金	1,659,900	国庫補助金の受入後、市に返還
合 計	2,019,878	

※残額65,040円については、木更津市に返納する。

監 査 報 告 書

「令和５年度 木更津市地域公共交通活性化協議会」収支決算を帳簿及び
証憑書類と照合し、監査した結果、決算書が適正であることを認める。

令和６年４月２６日

木更津市地域公共交通活性化協議会

監査委員

石 渡 宏

監査委員

吉 田 究

協議運賃について

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等により、住民等の意見を聞く】※道路運送法第9条5項

【協議会において協議】※道路運送法第9条4項

⇒協議が調えば運賃を届出

公聴会については次ページで解説します!



地域公共交通会議について

これまで

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第9条の3）
構成員	○市区町村長又は都道府県知事 ○一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体 ○（自家用有償運送について協議する場合）自家用有償旅客運送を行っている者 ○道路管理者、都道府県警察、学識経験者等
協議事項	○乗合旅客運送の態様 ○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 等

令和5年10月1日以降

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第4条の2）
構成員	変更なし
協議事項	○乗合旅客運送の態様 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 等
運賃協議会 (NEW)	
根拠	道路運送法（第9条第4項）
構成員	○市区町村又は都道府県 ○運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 ○地方運輸局長 ○関係住民の意見を代表する者
協議事項	○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項

【協議が整った旨の証明書(例)】 (地域公共交通会議)

道路運送法施行規則第4条第2項に基づく地域公共交通会議等において協議が調ったことの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇地域公共交通会議において、下記事項に關し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間
3. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇地域公共交通会議
会長〇〇 〇〇

(運賃協議会)

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇協議会において、下記事項に關し、協議が調ったことを証明する。

記

- ・協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法
- ・運賃を適用する路線又は営業区域
- ・適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- ・運賃を定める一般乗合旅客自動車運送事業者の氏名又は名称

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇協議会

※会議体ごとに作成ください。

コラム：運賃の協議を行う際の留意事項（R5.10.1以降）

- 市町村又は都道府県は、運賃等の協議をするときは、あらかじめ、**公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置**を講じなければならない。

・公聴会は例示にすぎないため、住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法であれば、以下の方法での意見聴取も可能。

（例） ※（ ）内は想定する対象者

①パブコメ（住民、利用者、利害関係者）

②市政広報誌（住民、利用者、利害関係者）

③自治会への説明会（住民、利用者）

④業界団体を通じた事業者説明（利害関係者）

①と②はいずれかを実施、③と④は併せて実施。※①or② or③ + ④

【その他】

・ホームページへ意見募集の掲載

・地域住民に対するアンケート調査等

- 協議運賃について、**複数の関係する事業者**や**関係する事業者団体**が含まれる協議会等で協議することは、公正な競争を阻害し、**独占禁止法に抵触するおそれ**が生じるため、原則として、既存の協議会の組織・体制を活用することはできず、協議運賃について協議を行うための協議会を設置する必要がある。

- 当該**協議運賃等を定めようとする運送事業者が複数**存在する場合は、**個別に協議**する必要がある。

運用方法等については、運輸支局にご相談下さい！



令和6年度事業計画（案）及び予算（案）について

1 令和6年度事業計画（案）

(1) 木更津市地域公共交通計画の実施に関する協議

- ① 令和5年3月に策定した「木更津市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」）」の基本理念に基づき、市民、交通事業者、関係事業者、行政は、地域公共交通ネットワークの構築について検討するに当たり、基本方針および計画目標の達成にむけた事業を具体化するため、まちづくりの進展や地域のニーズに合った公共交通ネットワークの再構築を行うための改善案を検討していく。
- 本協議会においては、当該改善案がより公共交通の利便性の確保及び観光等の地域経済発展に寄与するものとなるため、その妥当性について協議する。

- ② 交通不便地域における住民の移動手段を確保するための新たな交通システムや路線バス再編に関する具体的な実施内容について協議する。

- ③ 富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送について、運行状況や利用状況等から確認できる課題や成果を協議し、より持続可能な運行となるように実施者に対し助言を行う。

(2) 木更津市地域公共交通計画の事業評価（進行管理）に関する協議

公共交通計画に定められた各事業の実施状況について、評価指標を元に検証し、目標達成に向けたより効果的な実施方法等について協議する。

(3) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）に関する協議

令和6年度より、国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるためには、各市町村において作成する地域公共交通計画（別紙）に事業計画を位置付けることが必要となったため、当該計画（別紙）の協議を行う。

※事業計画原案は、千葉県が作成する地域間幹線系統確保維持計画となる。

(4) 自家用有償旅客運送の実施内容の協議

富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送について、運行状況や利用状況等から確認できる課題や成果を協議し、より持続可能な運行となるように実施者に対し助言を行うとともに、実施方法の変更について、運送者の申し出により協議する。

(5) 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する協議

前述の自家用有償旅客運送については、国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるため、補助金の申請に必要である地域公共交通計画（別紙）の協議を行う。

○令和6年度協議会スケジュール

(1) 第1回協議会

- ・令和5年度事業・決算報告
- ・令和6年度事業計画・予算(案)
- ・令和7年度(R6.10～R7.9)地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)の協議
- ・令和7年度(R6.10～R7.9)地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)の協議
- ・富来田地区における自家用有償旅客運送に関する報告

(2) 第2回協議会(11月頃予定)

- ・木更津市地域公共交通計画の進捗に関する報告・協議
- ・路線バス、高速バスの運行状況に関する報告

(3) 第3回協議会(2月頃予定)

- ・路線バス、高速バスの運行状況に関する報告

2 令和6年度 予算（案）

<収入>

（単位：円）

科 目	金 額	摘 要
1 負担金・補助金	146,000	
(1) 負担金	146,000	木更津市（木更津市地域公共交通活性化協議会負担金）
2 諸収入	0	
(1) 利息	0	
3 繰越金	0	
(1) 繰越金	0	
合 計	146,000	

<支出>

（単位：円）

科 目	決 算 額	摘 要
1 会議費	136,000	協議会3回分
(1) 会議費	129,000	委員報償費 119,100 円(39,700×3 回) 費用弁償 9,018 円(3,006×3 回)
(2) 通信運搬費	7,000	切手代
2 需用費	6,000	(1) 消耗品費 宛名シール、文書ファイル
3 手数料	4,000	(1) 手数料 委員報償振込手数料
合 計	146,000	

令和 6 年 6 月 日

(名称) 木更津市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
別表のとおり
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
別表のとおり
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
別表のとおり
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 2」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業者報告書・決算報告書等の資料から計測する。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 4」を添付
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項
別表のとおり
10. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
該当なし
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
該当なし

12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和6年度 第1回 開催日：令和6年6月27日（木） 議 題：令和7年度地域間完成系統確保維持計画について
15. 利用者等の意見の反映状況
ホームページ上で、地域公共交通確保維持事業に係る取組内容等に関する意見募集を実施。
16. 協議会の構成員
(1) 市民の代表者又は地域公共交通の利用者 (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者 (3) 千葉県バス協会の代表者又はその指名する者 (4) 千葉県タクシー協会の代表者又はその指名する者 (5) 鉄道事業者 (6) 学識経験者 (7) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者 (8) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者 (9) 木更津警察署長又はその指名する者 (10) 木更津市長又はその指名する者 (11) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 (12) 道路管理者又はその指名する者 (13) 自家用有償旅客運送者（福祉有償運送を行う者を除く。） (14) そのほか、会長が協議会の運営上必要と認めた者

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）千葉県木更津市富士見1-2-1

（所 属）木更津市企画部地域政策室

（氏 名）深野 敦嗣

（電 話）0438-23-7426

（e-mail）chiiki@city.kisarazu.lg.jp

令和7年度木更津市地域公共交通計画別紙（別表）

○事業に係る目的・必要性、目標・効果、取組

N o.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
	日東交通株式会社	馬来田線	木更津駅東口・東横田（清見台東）	・横田、清川、祇園、清見台沿線地区から木更津駅までのアクセスとして必要。 ・東邦病院への通院に必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、木更津市への通院、通学、買い物等の移動手段として必要である。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
						JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市
						エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、市ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市
	日東交通株式会社	三島線	木更津駅西口・中島（八重原）	・小糸・八重原・木更津・波岡地区等から君津中央病院への通院、及び木更津駅までの通勤・通学のアクセスとして必要。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
						JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市
						エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、市ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市

日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野（平岡小前）	・馬来田・上泉・椎の木台等の沿線住民の姉ヶ崎駅までの通勤、通学等のアクセスとして必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、市原市姉崎地区への通院、通学、買い物等の移動手段として必要。 ・都立しいの木特別支援学校への通学として必要。 ・姉崎病院へのアクセスとして必要。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
					JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
					路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市
					エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
					路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、市原市
日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野（桜台団地）	・馬来田・上泉・桜台等の沿線住民の姉ヶ崎駅までの通勤、通学等のアクセスとして必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、市原市姉崎地区への通院、通学、買い物等の移動手段として必要である。 ・都立しいの木特別支援学校への通学のアクセスとして必要。 ・姉崎病院へのアクセスとして必要。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
					JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
					路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市
					エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
					路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、市原市
日東交通	君津市内循環	八重原 A3 棟前・君津駅北口	・日本製鉄東日本製鉄所君津地区及び関	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通

	株式会社	環線	(君津製鐵所)	連企業の通勤として必要。		JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
				・八重原・大和田・畑沢・陽光台地区の君津駅までのアクセスとして必要。		路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市
				・君津特別支援学校への通学として必要。		エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市
	日東交通株式会社	畑沢線	木更津駅西口・君津駅南口（東畑沢）	・陽光台・畑沢地区、君津駅等から君津中央病院への通院として必要。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
				・陽光台・畑沢地区から木更津駅・君津駅までの通勤等のアクセスとして必要。		JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
				・木更津高校への通学として必要。		路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市
						エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市
	日東交通株式会社	高倉アカデミア線	木更津駅東口・かずさ小糸南（かずさパーク）	・かずさアカデミアパーク進出企業の通勤として必要。	令和6年度と比較して、収支率1%以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通
				・矢那・太田地区等の通勤・通学及び木更津駅へのアクセスとして必要。		JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市
						エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市

						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市
日東交通株式会社	富津線	木更津駅西口・富津公園（青堀駅）	・富津沿線地区から青堀駅までのアクセスとして必要。 ・人見・大和田地区から青堀駅、木更津駅までのアクセスとして必要。 ・桜井地区から木更津駅までのアクセスとして必要。 ・日本製鉄東日本製鉄所君津地区とその関連企業及びソニー木更津等への通勤として必要。 ・桜井地区学童の木更津第二小学校への通学に必要。	令和6年度と比較して、収支率1 %以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通	
					JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通	
					路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市、富津市	
					エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市	
					路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市、富津市	
日東交通株式会社	木更津鴨川線	亀田病院・イオンモール木更津（鴨川駅・かずさパーク）	・沿線住民の亀田病院等医療機関への通院、通勤手段として必要。 ・沿線の職場（かずさアカデミアパーク内企業等）への通勤や木更津駅、鴨川駅への利用として必要。	令和6年度と比較して、収支率1 %以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和6年10月以降実施	日東交通	
					JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和6年10月以降実施	日東交通	
					路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和6年10月以降実施	日東交通、木更津市、君津市、鴨川市	
					エコ通勤の推進	令和6年10月以降実施	木更津市	

			・沿線の各学校への通学として必要。 ・大型ショッピングモールへの通勤、買い物利用として必要。		路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	木更津市、君津市、鴨川市
--	--	--	---	--	--	-------------	--------------

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

7年度

「令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
木更津市	日東交通株式会社	(1) 馬来田線	1,877.5	
	日東交通株式会社	(2) 三島線	2,182.5	
	日東交通株式会社	(3) 姉ヶ崎線	2,408.0	
	日東交通株式会社	(4) 姉ヶ崎線	1,941.0	
	日東交通株式会社	(5) 君津市内循環線	4,494.0	
	日東交通株式会社	(6) 畑沢線	2,483.0	
	日東交通株式会社	(7) 高倉アカデミア線	4,078.5	
	日東交通株式会社	(8) 富津線	5,005.0	
	日東交通株式会社	(9) 木更津鴨川線	9,154.0	
合 計			33,623.5	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

「令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名	日東交通株式会社
------	----------

7年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	乗合バス事業								R5年度
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ		km					経常収支率	%	
基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業								R4年度
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ')	千円	
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ')	千円	
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ		km					経常収支率	%	
基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業								R3年度
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ'')	千円	
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ'')	千円	
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ		km					経常収支率	%	

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
千葉			
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 ($\text{a} + \text{b} + \text{c}$) / 3 = 二	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ ÷ ハ = ト
千葉	304.円35銭	472.円71銭	304.円35銭	
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助 ブ ロッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	運 行 系 統 名	運行系統			計画運行 日数	計画運 行回数 ()	計画平 均乗車 密度 ②	計画 輸送量 ①×② ＝③	系統キロ程		地域公共交通再編事業 を実施する区域における キロ程		系統キロ程と地域公共交通再編事 業を実施する区域におけるキロ程と の比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路 線と の競 合率 ル÷チ	補助ブロッ ク外乗入 部分、同 一補助ブ ロック都道 府県外乗 入部分及 び他路線 との競合 部分以外 のキロ程 の比率 (チー(リ ＋ヌ＋ ル))÷チ
				起 点	主な 経由地	終 点		チ			オ	オ÷チ＝ク	リ	ヌ		ル							
千葉	第1号		馬来田	木更津駅東口	清見台東	東横田	365日	3,818回 (10.4)	1.9	19.7人	往12.5Km 復12.5Km	12.5Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第2号		三島	木更津駅西口	八重原	中島	359日	2,634回 (7.2)	2.3	16.5人	往14.5Km 復14.5Km	14.5Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第3号		姉ヶ崎	姉ヶ崎駅	平岡小前	茅野	365日	2,357回 (6.4)	3.7	23.6人	往14.7Km 復14.7Km	14.7Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第4号		姉ヶ崎	姉ヶ崎駅	桜台団地	茅野	365日	1,580回 (4.3)	3.8	16.3人	往16.7Km 復16.7Km	16.7Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第5号		君津市内循環	八重原A3棟	君津製鉄所 君津健康センター	君津駅北口	365日	3,276回 (8.9)	3.2	28.4人	往20.8Km 復20.8Km	20.8Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第6号		畑沢	木更津駅西口	東畑沢 陽光台	君津駅南口	359日	3,235回 (8.8)	2.3	20.2人	往12.3Km 復12.3Km	12.3Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第7号		高倉アカデミア	木更津駅東口	かずさアーク	かずさ小糸南	243日	3,281回 (8.9)	3.1	27.5人	往16.2Km 復16.2Km	16.2Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第8号		富津	木更津駅西口	青堀駅	富津公園	365日	4,730回 (12.9)	4.1	52.8人	往15.3Km 復15.0Km	15.2Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%
	第9号		木更津鴨川	亀田病院	かずさアー ー	イオンモ ール木更津	365日	1,825回 (5.)	3.5	17.5人	往61.0Km 復61.1Km	61.Km	往.Km 復.Km	.Km	0.0%	往.Km 復.Km	.Km	往.Km 復.Km	.Km	往.Km 復.Km	.Km	0.0%	100.000%
合計			系統								76.2Km		.Km				.Km		.Km		.Km		

補助 ブ ロッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブ ロック外 乗入部分 及び同一 補助ブ ロック都 道府県外 乗入部分 以外のキ ロ程の比	計画実車走 行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額、カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益							補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額、ヨ	補助対象経 常 費用から経常 収益を控除し た額 カーヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうち いずれか少ない ほうの額 ソ			
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ”	実車走 行 キロ マ”	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ”÷マ” ＝d	経常収益 ヤ’	実車走行 キロ マ’	補助対 象系統 の実車 走行キ ロ当たり 経常収 益	経常収益 ヤ					実車走行 キロ マ	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常 収益 ヤ÷マ＝f	
千葉	第1号		100%	95,055.7 km	28,930,202円	104.円86銭				9,471,876円	95,055.7km	99.円64銭	10,464,277円	95,055.7km	110.円08銭	9,967,540 円	18,962,662 円	13,018,590 円	13,018,590 円
	第2号		100%	76,491.3 km	23,280,127円	144.円11銭	12,334,455円	77,130.2km	159.円91銭	10,208,877円	77,130.2km	132.円35銭	10,805,405円	77,130.2km	140.円09銭	11,023,161 円	12,256,966 円	10,476,057 円	10,476,057 円
	第3号		100%	69,469.6 km	21,143,072円	193.円42銭	12,423,989円	69,734.9km	178.円16銭	14,036,246円	69,734.9km	201.円28銭	14,005,445円	69,734.9km	200.円83銭	13,436,810 円	7,706,262 円	9,514,382 円	7,706,262 円
	第4号		100%	52,645.6 km	16,022,688円	198.円64銭	11,464,078円	62,741.5km	182.円71銭	12,983,137円	62,741.5km	206.円93銭	12,942,809円	62,741.5km	206.円28銭	10,457,521 円	5,565,167 円	7,210,209 円	5,565,167 円
	第5号		100%	136,478.1 km	41,537,109円	187.円12銭	29,847,848円	152,059.km	196.円29銭	27,641,791円	152,059.km	181.円78銭	27,871,247円	152,059.km	183.円29銭	25,537,782 円	15,999,327 円	18,691,699 円	15,999,327 円
	第6号		100%	79,775.1 km	24,279,551円	150.円49銭	14,737,554円	89,367.8km	164.円90銭	12,882,970円	89,367.8km	144.円15銭	12,728,367円	89,367.8km	142.円42銭	12,005,354 円	12,274,197 円	10,925,797 円	10,925,797 円
	第7号		100%	106,025.7 km	32,268,921円	159.円20銭				15,369,120円	105,896.4km	145.円13銭	18,437,467円	106,397.4km	173.円28銭	16,879,291 円	15,389,630 円	14,521,014 円	14,521,014 円
	第8号		100%	143,338.7 km	43,625,133円	214.円26銭	37,126,236円	176,525.4km	210.円31銭	37,292,961円	176,912.7km	210.円79銭	39,135,706円	176,525.4km	221.円70銭	30,711,749 円	12,913,384 円	19,631,309 円	12,913,384 円
	第9号		100%	222,796.0 km	67,807,962円	123.円19銭	28,562,680円	222,796.km	128.円20銭	27,940,770円	222,307.6km	125.円68銭	25,723,617円	222,307.6km	115.円71銭	27,446,239 円	40,361,723 円	30,513,582 円	30,513,582 円
合計				982,075.8 km	298,894,765円		146,496,840円	850,354.8km		167,827,748円	1,051,205.8km		172,114,340円	1,051,319.5km		157,465,447 円	141,429,318 円	134,502,639 円	121,639,180 円

補助 ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック 外乗入部分、同一補 助ブロック都道府県 外乗入部分及び他 路線との競合部分 以外に係るもの	ソのうち補助ブ ロック外乗入部 分及び同一補 助ブロック都道 府県外乗入部 分以外に係るも の	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし連 行回数／① 計画運行回 数＝ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2＝ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ－ヨ＝ム	損失額から国庫 補助額を控除し た額 ム－ラ＝ウ	ウの負担者とその負担割合								
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具 体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
千 葉	第1号		13,018,590 円	13,018,590 円	3,755,362 円	3,755 円	1,877.5 千円	18,962,662 円	17,085,162 円	1,877,500 円	10.98 %	15,207,662 円	89.0 %	円	%	0 円	0 %	
	第2号		10,476,057 円	10,476,057 円	4365023 円	4,365 円	2,182.5 千円	12,256,966 円	10,074,466 円	2,182,500 円	21.66 %	7,891,966 円	78.3 %	円	%	0 円	0 %	
	第3号		7,706,262 円	7,706,262 円	4816413 円	4,816 円	2,408.0 千円	7,706,262 円	5,298,262 円	2,408,000 円	45.44 %	0 円	0.0 %	円	%	2,890,262 円	54.5 %	
	第4号		5,565,167 円	5,565,167 円	3882674 円	3,882 円	1,941.0 千円	5,565,167 円	3,624,167 円	1,941,000 円	53.55 %	0 円	0.0 %	円	%	1,683,167 円	46.4 %	
	第5号		15,999,327 円	15,999,327 円	8988385 円	8,988 円	4,494.0 千円	15,999,327 円	11,505,327 円	4,494,000 円	39.06 %	7,011,327 円	60.9 %	円	%	0 円	0 %	
	第6号		10,925,797 円	10,925,797 円	4966271 円	4,966 円	2,483.0 千円	12,274,197 円	9,791,197 円	2,483,000 円	25.35 %	7,308,197 円	74.6 %	円	%	0 円	0 %	
	第7号		14,521,014 円	14,521,014 円	8157873 円	8,157 円	4,078.5 千円	15,389,630 円	11,311,130 円	4,078,500 円	36.05 %	7,232,630 円	63.9 %	円	%	0 円	0 %	
	第8号		12,913,384 円	12,913,384 円	10010375 円	10,010 円	5,005.0 千円	12,913,384 円	7,908,384 円	5,005,000 円	63.28 %	0 円	0.0 %	円	%	2,903,384 円	36.7 %	
	第9号		30,513,582 円	30,513,582 円	18308149 円	18,308 円	9,154.0 千円	40,361,723 円	31,207,723 円	9,154,000 円	29.33 %	9,848,141 円	31.5 %	円	%	12,205,582 円	39.1 %	
合 計			121,639,180 円	121,639,180 円	67,250,525 円	67,247 千円	33,623 千円	141,429,318 円	107,805,818 円	33,623,000 円	31.18 %	54,499,923円	50.5 %	円	%	19,682,895 円	18.2 %	

(1) 記載要領

1. 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
2. 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
3. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
4. 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
5. 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
6. 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
7. 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
8. 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
9. 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
10. 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
11. 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
12. 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
13. 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
14. 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
15. 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
16. 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
17. 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
18. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
19. 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
20. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
21. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

表４ 別表１の補助事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
千葉県	君津郡市	君津市	京葉工業地帯の一翼を担う鉄鋼業を中心とする工場が立地し、産業都市として発展している。また、内房線快速の発着駅である君津駅を中心に市街地が形成されている。 医療機関（総合病院等）：玄々堂君津病院ほか 公共施設（学校等）：上総高等学校ほか 商業施設：イオンタウンほか

日東交通(株) 君津市内循環線

中央門前（利用者数片道約19人/日）

君津製鐵所（利用者数片道約30人/日）

君津特別支援学校

新日本製鉄寮

君津市役所

スーパー富分

日東交通(株) 高倉アカデミア線

木更津自動車教習所

高倉観音

クルックフィールズ入口

パーク内全体（利用者数片道約31人/日）

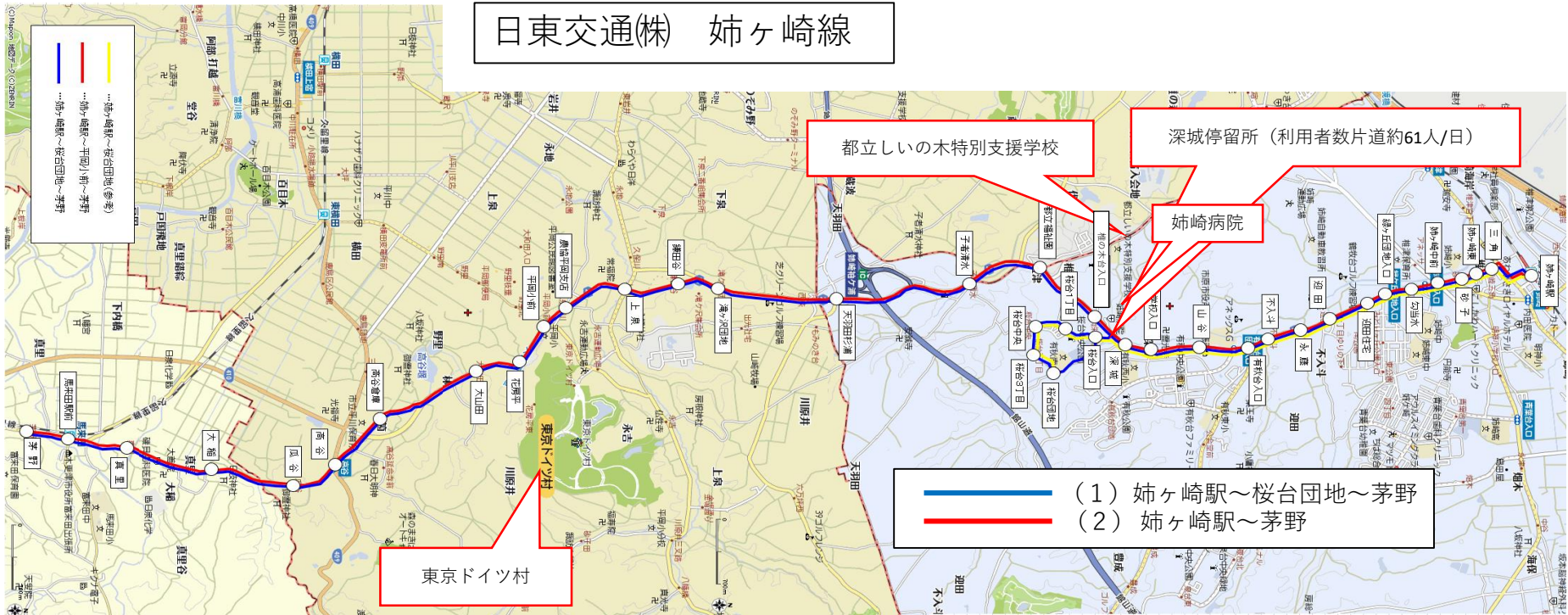
日東交通(株) 三島線

君津特別支援学校（利用者数片道約7人/日）

君津中央病院（利用者数片道約50人/日）

ジョイフル本田

日東交通(株) 姉ヶ崎線



日東交通(株) 馬來田線



[illegible]

君津中央病院（利用者数片道約12人/日）

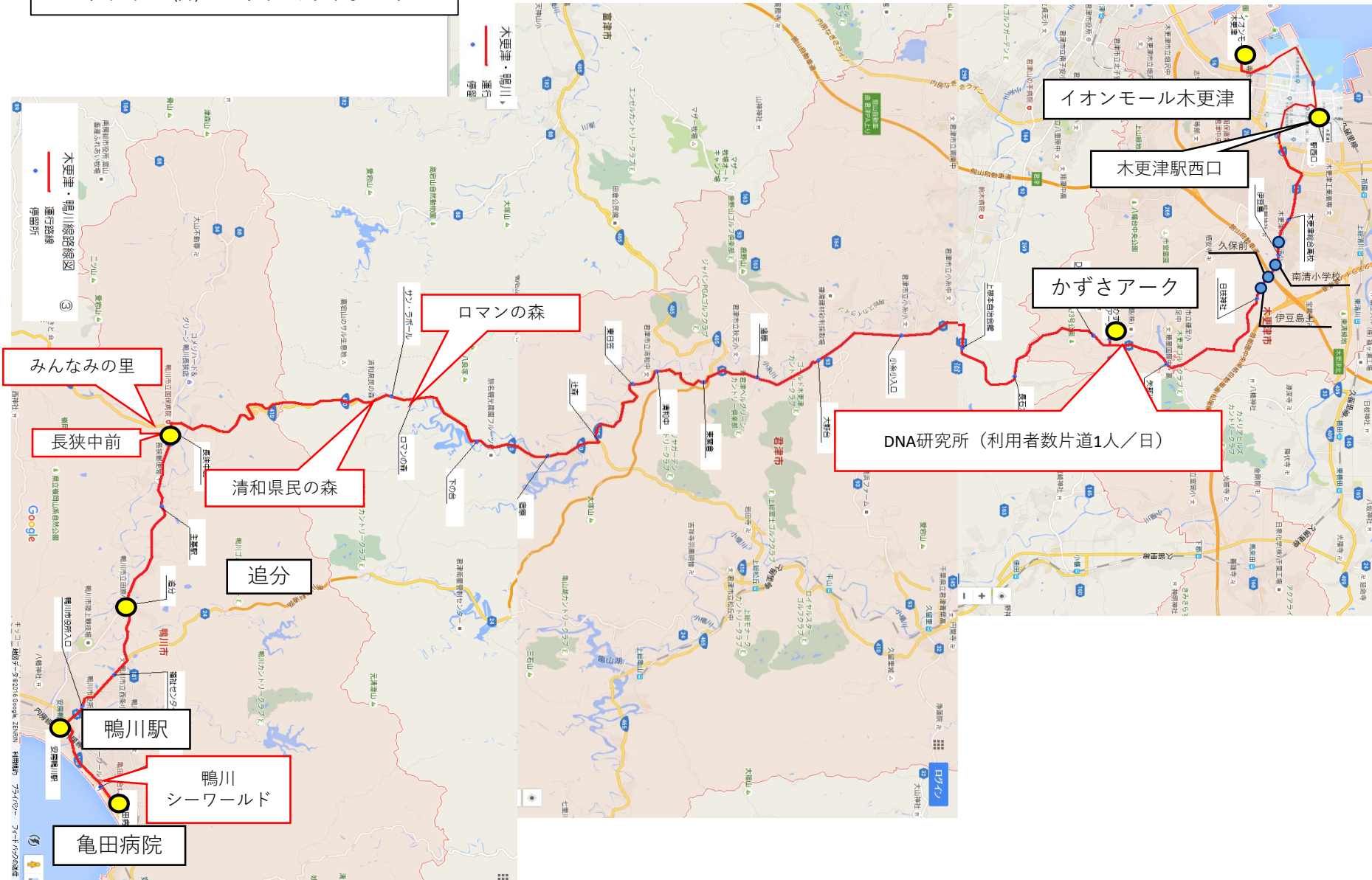
イオンタウン君津
中野西公園

玄々堂病院

日東交通(株) 富津線



日東交通(株) 木更津鴨川線



令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について

令和 6 年 6 月 日

(名称) 木更津市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

木更津市はJR内房線が千葉方面から館山方面を結び市内に 2 駅、JR久留里線が木更津駅から東の上総亀山方面を結び市内に 5 駅あり、両路線は木更津駅で結節しており、路線バスについては、JR木更津駅を中心に放射状に運行している。

木更津市の東に位置する富来田地区は、地区の中央部をJR久留里線と路線バスが運行しているものの、東西に延びる交通がない。富来田地区は木更津市の約 1/3 を占める広大な面積を有しているが、家屋が点在しているほか、人口減少・高齢化が進んでいる地域であり、運転免許返納の促進と幹線交通に通じる公共交通の整備が住民の日常生活に必要不可欠である。

そのような中、平成 30 年 3 月に地域に唯一あったスーパーが閉店したことから、住民の生活の足の確保が喫緊の課題となり、地域の需要に合った公共交通を整備するため、令和 2 年 7 月から地域住民により「ふくちゃんバス（自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送））」が開始され、1 年間の実証運行を経て、令和 3 年 7 月から一部運行内容を見直し、本格運行へ移行した。

上記のように公共交通網が存在しない富来田地区の住民がふくちゃんバスを利用することで、国庫補助対象である地域間幹線系統（以下、「補助幹線系統」という。）である路線バス馬来田線の停留所（横田上宿（尾張屋横田店））に接続でき、沿線の病院や木更津市中心部に行けるようになる。また同じく、補助幹線系統である路線バス姉ヶ崎線の停留所（大稲、真里、馬来田駅前、茅野）に接続することにより、市原市への移動も可能となる。加えて、JR久留里線馬来田駅への接続により、木更津市中心部や上総亀山方面への移動が可能となる。

以上のことから、買い物や通院などの地域住民の日常生活のため、地域公共交通確保維持事業により、ふくちゃんバスを確保・維持することで、住民の生活交通の手段を存続させていくことが必要である。

なお、これまで幹線交通へ接続する交通が無かったこと、運行本数が少なく乗り継ぎが不便であったこと、人口減少・高齢化の進展などから路線バスの利用者は減少を続けたことから、地域内を運行する路線バス 3 路線のうち木更津駅に接続する中郷・富岡線は令和 3 年 7 月 1 日に、馬来田線は令和 3 年 10 月 1 日に路線を短縮し、富来田地区内を運行しなくなった。そのためふくちゃんバスは、地域の公共交通として非常に重要な役割を担っている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・感染症拡大防止対策上、1 台当たり 2 名までの乗車として、1 日延べ 7 名程度の利用を目標に運行し、月延べ 50 名の利用を目指す。
- ・前年度比 1 %以上の収支率の増加を目指す。

(2) 事業の効果
ふくちゃんバスを維持することにより、富来田地区の住民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、鉄道や路線バスなど幹線交通に接続することによって、住民の移動の幅が広がり、特に高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進及び地域の活性化に繋がる。 ※出典：木更津市地域公共計画 62, 63 ページ「3. 1. 5 現状の路線バス等の必要性・有効性」
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・運行主体と市が定期的に会議を開催し、利用状況や移動需要を踏まえた利用促進策や運行内容の検討を行い、必要に応じて随時見直しを行い、地域の需要に合わせた運行を目指す。(富来田地区まちづくり協議会、木更津市) ・利用登録者に対し定期的にお知らせを送付し、継続的な利用を促す。(富来田地区まちづくり協議会) ・また、当運行について公民館だよりによる自治会への周知や利用者による近隣住民への口コミにより、新たな利用者の増加を図る。(利用者、富来田地区まちづくり協議会) ※出典：木更津市地域公共計画 72 ページ「計画目標③新たな交通システムの導入」
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
別添の表 1 のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
(運行経費見込み) 1, 345, 000 円／年 人件費、ガソリン代、通信費、自動車保険料、車両点検費等 (運行事業者負担額見込み) 486, 000 円／年 (国庫補助額見込み) 429, 000 円／年 (市補助額見込み) 430, 000 円／年 ・運行経費から国庫補助額を差し引いた差額の一部を、木更津市から運行事業者（富来田地区まちづくり協議会）へ補助することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・運行日数や運行内容、登録者や利用者に関する実績・情報を、地域公共交通活性化協議会の事務局である市に報告（毎月）。 ・運転手を含めた運行者と市による定期的な打合せの実施（毎月）。 ・運行状況や実績について、地域公共交通活性化協議会で報告。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表 5 のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
開催状況 ・令和4年度 - 第1回 開催日：令和4年4月18日（月） 議 題：令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について - 第2回 開催日：令和4年8月9日（火） 議 題：木更津市地域公共交通網形成計画の評価（進行管理）について - 第3回 開催日：令和4年11月9日（水） 議 題：木更津市地域公共交通計画（素案）について - 第4回 開催日：令和5年2月2日（木） 議 題：木更津市地域公共交通計画（案）について ・令和5年度 - 書面開催 決議日：令和5年6月16日決議 内 容：令和6年度地域公共交通確保維持事業の認定申請について承認 - 第1回 開催日：令和5年7月7日（金） 議 題：富来田地区自家用有償旅客運送の運行内容（目的地）変更について - 第2回（書面開催） 決議日：令和6年1月26日決議 議 題：木更津市地域公共交通網形成計画最終評価について ・令和6年度 - 第1回 開催日：令和6年6月27日（木） 議 題：令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画について

19. 利用者等の意見の反映状況

利用者やその家族からは現在の運行について満足という声が上がっている。
しかしながら、利用者の需要は個人、家庭、社会などの状況とともに変化するものであるため、運行者が利用者を対象に個別にヒアリングを実施して地域の需要を確認し、必要に応じて運行内容を見直し、持続可能な運行を図るため、運行主体と市が定期的に会議を開催して情報共有と改善を図ることを、目標の達成するために行う事業に組み込んでいる。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県木更津市富士見 1-2-1

(所 属) 木更津市企画部地域政策室

(氏 名) 深野 敦嗣

(電 話) 0438-23-7426

(e-mail) chiiki@city.kisarazu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の 別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
木更津市	富来田地区 まちづくり協議会	(1) ふくちゃんバス		富来田 地区		往 km 復 km	80日	304回			区域運行	①	以下の通り補助対 象地域間幹線系統 と接続 ・茅野、馬来田駅 前、真里、大稲(姉 ヶ崎線) ・横田上宿(馬来田 線)	③
		(2)				往 km 復 km	日	回						
		(3)				往 km 復 km	日	回						
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	木更津市
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	33,854
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
木更津市地域公共交通計画	令和5年3月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

表1（別添） 1・運行システムの概要

路線バス

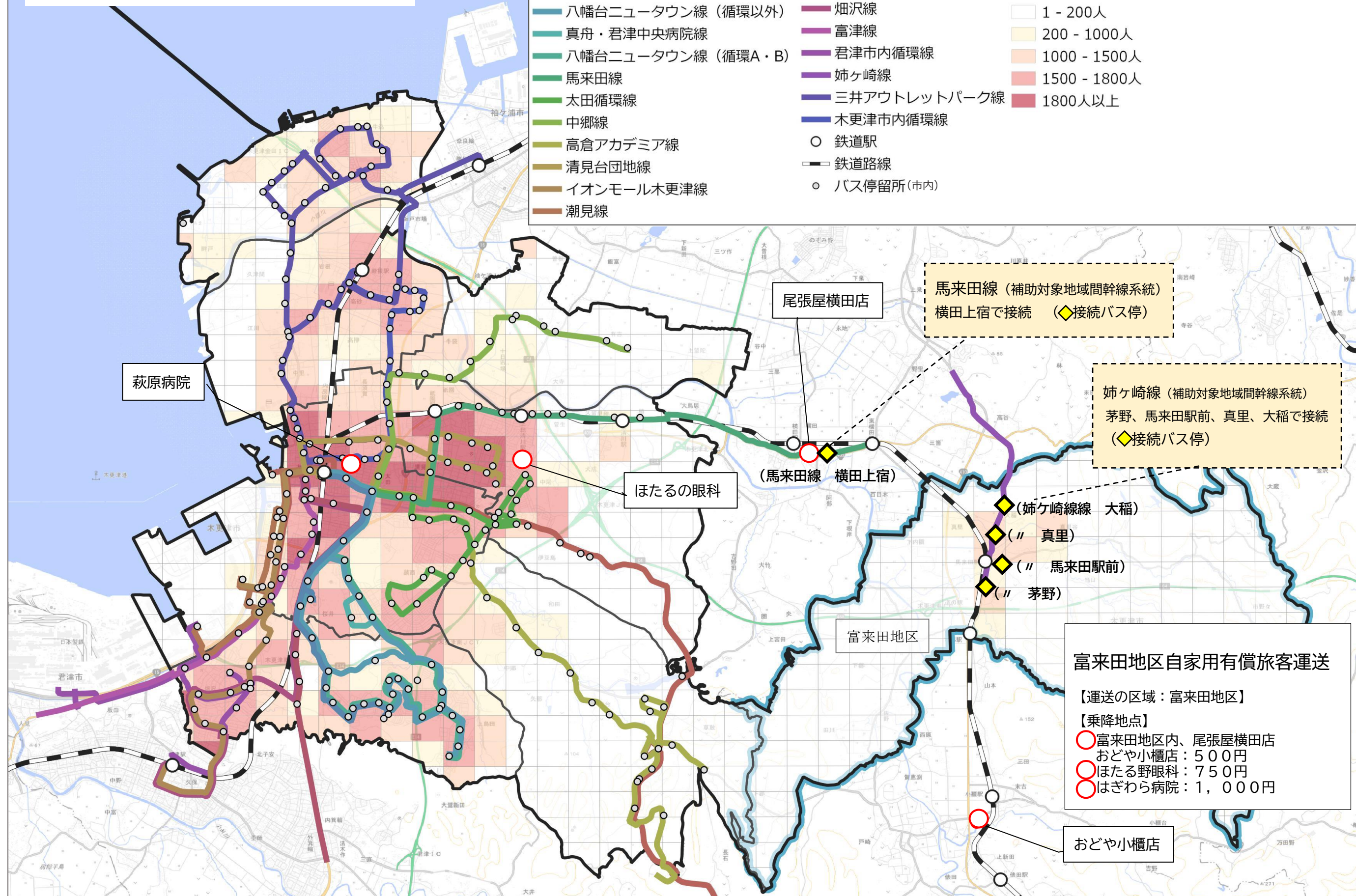
- シーアイタウン線
- 八幡台ニュータウン線（循環以外）
- 真舟・君津中央病院線
- 八幡台ニュータウン線（循環A・B）
- 馬來田線
- 太田循環線
- 中郷線
- 高倉アカデミア線
- 清見台団地線
- イオンモール木更津線
- 潮見線

- 木更津鴨川線
- 三島線
- 畑沢線
- 富津線
- 君津市内循環線
- 姉ヶ崎線
- 三井アウトレットパーク線
- 木更津市内循環線
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- バス停留所(市内)

自家用有償旅客運送（ふくちゃんバス）運行地区

人口メッシュ（500m）

- 1 - 200人
- 200 - 1000人
- 1000 - 1500人
- 1500 - 1800人
- 1800人以上



2. 運行の内容

1. 法的な位置づけ	自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第 2 項）
2. 利用対象者	富来田地区在住者で事前登録をした方
3. 運行区域	富来田地区全域
4. 乗降地点	尾張屋横田店、おどや小櫃店、ほたるの眼科、はぎわら病院 ※乗降地点相互の移動は不可
5. 予約日	利用週の月曜日 ※電話にて予約
6. 運行日	水曜日、金曜日 ※ただし、年末年始及び月に 1 週、運転手の健康管理のため計画運休を行う。 $(52 \text{ 週} / \text{年} \times 2 \text{ 日} / \text{週}) - (2 \text{ 日} \times 12 \text{ 月}) = 80 \text{ 日} / \text{年}$ 運行
7. 運行便数	3.8 便／日 ※ただし、予約の状況によって変動あり。
8. 運行形態	予約（デマンド）による区域運行型輸送サービス
9. 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。
10. 乗降方式	自宅から目的地へのドア・トゥ・ドア

富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送の

運行回数の算出根拠について

1. 運行期間

令和4年10月1日～令和5年9月30日

2. 運行状況

運行日数 110日

運行便数 427便

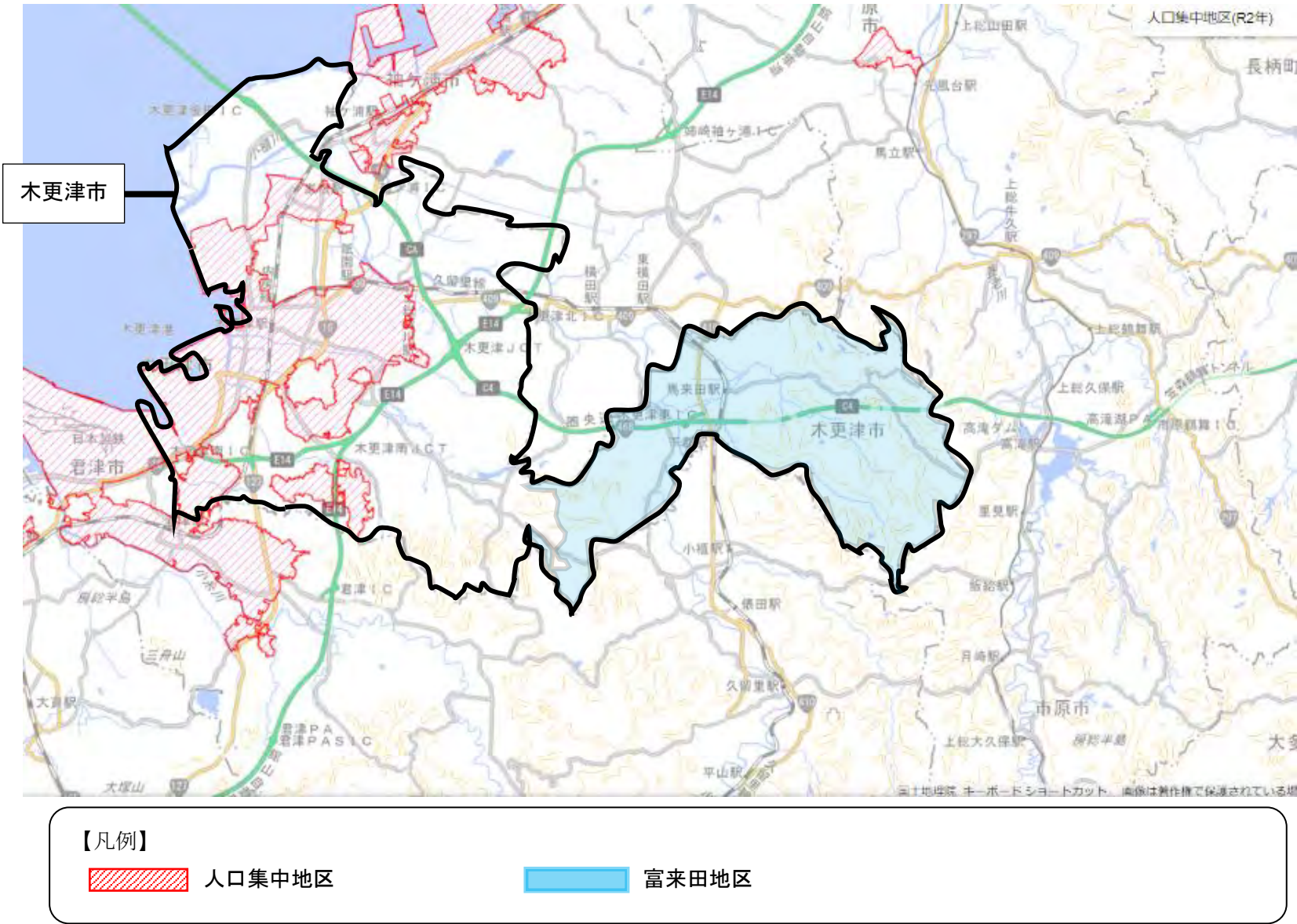
3. 運行回数

運行便数／運行日数＝3.8回（小数点第2位以下切り捨て）

4. 令和7年度計画運行回数

80日×3.8回＝304回

表 5（別添）人口集中地区以外の地区を示す地図



1. 運行体制など

1. 運行者	富来田地区まちづくり協議会
2. 体制	地域住民が運転手を担っている。 (運行管理の責任者など、全て兼務)
3. 車両数	12台(うち1台は市が無償貸与) 令和6年4月1日現在

2. 運行可能な目的地及び運賃(片道)

令和5年8月1日から目的地の変更を行いました。(アピタ→ほたるの眼科)

目的地	富来田 地区内	尾張屋 おどや	ほたるの眼科	はぎわら 病院
運賃	500円		750円	1,000円

3. 令和4年度の運行結果(令和4年4月1日～令和5年3月31日)

1. 利用登録者数	109名
2. 運転者数	8名
3. 運行日数	103日
4. 運送便数	358便
5. 延べ利用者数	553名
6. 1便当たりの 輸送人数	1.54人/便
7. 収支	①収入 会員登録料 1,000円×9人=9,000円 運賃収入 451,500円 合計 460,500円 ②支出 人件費 741,000円 燃料費 80,118円 講習費 27,995円 消耗品費 79,296円 印刷製本費 27,500円 通信運搬費 71,143円 修繕料 27,808円 保険料 96,640円 合計 1,151,500円 収支率 40.0% ③補助金額(令和4年度実績) 市 332,000円 国 359,000円(フィーダー補助金)

4. 令和5年度の運行結果(令和5年4月1日～令和6年3月31日)

1. 利用登録者数	113名
2. 運転者数	11名
3. 運行日数	125日
4. 運送便数	494便
5. 延べ利用者数	735名
6. 1便当たりの 輸送人数	1.48人/便
7. 収支	①収入 会員登録料 1,000円×20人=20,000円 運賃収入 580,750円 合計 600,750円(前年度比140,250円) ②支出 人件費 784,000円 燃料費 115,649円 講習費 60,566円 消耗品費 125,037円 印刷製本費 0円 通信運搬費 35,770円 修繕料 108,411円 保険料 91,390円 合計 1,320,823円(前年度比169,332円) 収支率 45.5% ③補助金額(令和5年度実績) 市 441,073円 国 279,000円(フィーダー補助金)

5. 令和5年度運行状況（令和5年4月1日から令和6年3月31日）

運送月	運行日数	運送便数	利用人数	1便当たりの輸送人数
4月	7日	28便	44人	1.57人／便
5月	10日	33便	55人	1.66人／便
6月	12日	43便	63人	1.46人／便
7月	9日	38便	53人	1.39人／便
8月	11日	44便	68人	1.54人／便
9月	10日	33便	50人	1.51人／便
10月	11日	48便	50人	1.04人／便
11月	10日	41便	54人	1.31人／便
12月	10日	45便	45人	1.00人／便
1月	10日	39便	59人	1.51人／便
2月	14日	57便	79人	1.38人／便
3月	11日	45便	70人	1.55人／便
合計	125日	494便	735人	1.48人／便

- ・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した。
- ・地区が広いこともあり、無理に同乗しようとする、逆に非効率になることが多い。

7. 参考：実証運行期間（令和2年7月1日から令和3年6月30日）

	運行日数	運送便数	利用人数	1便当たりの輸送人数
合計	88日	311便	374人	1.20人／便

6. 令和5年度主な目的地（令和5年4月1日から令和5年3月31日）

目的地	件数	備考
萩原病院	218件	木更津駅近辺
中村医院	96件	馬来田駅から約600mの内科
尾張屋	61件	袖ヶ浦市横田のスーパー
ほたるの眼科	40件	木更津市ほたる野の眼科
富来田公民館	24件	社会福祉協議会がカフェを開催
おどや	8件	君津市小櫃のスーパー
アピタ木更津*	6件	木更津市ほたる野の大型商業施設
馬来田駅	6件	JR鉄道駅
富来田郵便局	2件	—
業務スーパー	2件	馬来田店（旧主婦の店）
富来地区内 その他	31件	農協・直売所、美容室、理髪店、 歯科医院、道の駅 等



令和6年度バス・タクシー運転士に関する就職説明面接会の開催について

ハローワーク木更津と共催で、人材不足が深刻であるバス・タクシーの運転士を対象とした説明会・面接会をイオンモール木更津で実施します。

記

- 1 事業名 運転のお仕事説明面接会 in イオンモール木更津
- 2 日にち 令和6年12月8日(日)
- 3 場 所 場所:イオンモール木更津(木更津市築地1-4)
- 4 主催等 主催:ハローワーク木更津 共催:木更津市
※共催および後援については、その他の関係団体への協力依頼を予定しています。
- 5 参加予定事業所 交通事業者10 社程度
- 6 内 容(予定)
 - (1)説明面接会 参加事業者が就職希望者に対して、個別説明・面接を行う。
 - (2)出張相談 ハローワーク木更津が求職者に対して職業相談を行う。

令和5年度 運転・介護・保育のお仕事説明面接会 in イオンモール木更津 実施報告

1 主 催 等

主催:ハローワーク木更津

共催:木更津市、一般社団法人千葉県タクシー協会南房支部

後援:一般社団法人千葉県バス協会、千葉県福祉人材センター

2 日 時 令和6年2月25日(日) 午後1時30分から午後4時

3 場 所 イオンモール木更津 2階 イオンホール

4 参加企業・事業所

バス	小湊鉄道株式会社
	株式会社東京湾横断道路サービス
	日東交通株式会社
タクシー	京成タクシーかずさ株式会社
	木更津合同タクシー株式会社
	木更津タクシー株式会社

介護	医療法人社団 鵬会 介護老人保健施設 ケアセンターきさらづ
	社会福祉法人 かずさ萬燈会
	社会福祉法人 慈心会 特別養護老人ホーム 木更津南清苑
保育	社会福祉法人 長須賀保育園
	学校法人 高柳学園 高柳幼稚園
	株式会社AZ

5 内 容

(1)説明面接会 参加事業者が就職希望者に対して、個別説明・面接を実施した。

(2)出張相談 ハローワーク木更津が求職者に対して職業相談を実施した。

6 事前申込みについて

・ハローワーク木更津にて面接の事前予約を受付。

※説明会や相談のみの参加の方は事前予約不要とした。

7 結果について

分野	事業所名	面談数	最大面談回数 (1社×7枠)	枠数に対する 面談率
運転	日東交通(株)	28	42	66.7%
	小湊鉄道(株)			
	(株)東京湾横断道路 サービス			
	京成タクシーかずさ(株)			
	木更津合同タクシー(株)			
	木更津タクシー(株)			

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。		○			
公共交通事業者 アンケート	路線バスのダイヤの改善が求められています。		○			
	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

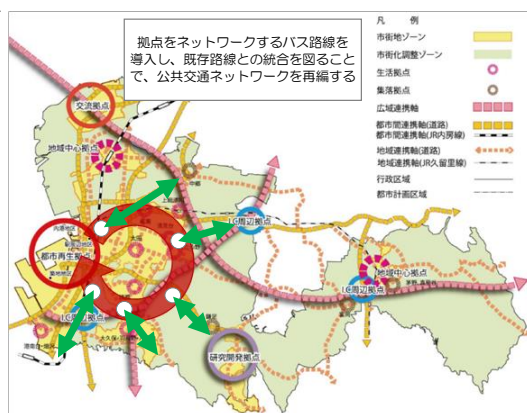
事業3 バス路線等の再編

＜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

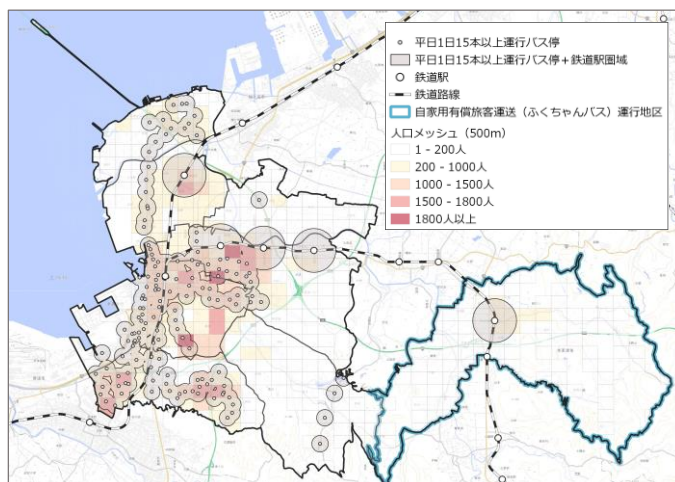
＜実施主体＞

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