木更津市地域公共交通計画

木　更　津　市

令 和 5 年 3 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 1
1.3 計画の対象区域 2
1.4 計画の期間 2
第 2 章 公共交通を取り巻く現状と課題 3
2.1 地域公共交通の役割の整理 3
2.2 現行計画の評価検証 5
2.3 社会情勢の変化 9
2.4 地域の特性 11
2.4.1 人口動態 11
2.4.2 人口分布と主要施設の立地状況 14
2.4.3 人の動き 15
2.4.4 自動車保有状況 16
2.4.5 観光来訪者 17
2.5 地域公共交通の現状 18
2.5.1 人口分布と公共交通の運行状況 18
2.5.2 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 19
2.5.3 鉄道 20
2.5.4 高速バス 23
2.5.5 路線バス 26
2.5.6 タクシー 30
2.5.7 自家用有償旅客運送 31
2.5.8 医療機関による送迎事業 32
2.5.9 スクールバス 33
2.5.10 民間施設及び公的施設の送迎 36
2.5.11 その他の交通機関 38
2.6 公共交通ニーズ等の把握 39
2.7 地域公共交通の課題の整理 46
第 3 章 計画の基本方針と計画目標 49
3.1 計画の基本方針等 49
3.1.1 将来都市像 49
3.1.2 基本方針及び計画目標 49
3.1.3 地域公共交通ネットワークの再構築の基本的な考え方 51
3.1.4 新たな交通システム導入の基本的な考え方 55
3.1.5 現状の路線バス等の必要性・有効性 62
第 4 章 計画目標達成に向けた事業 64

4.1 高速バスの利便性向上 65
4.2 地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築 68
4.3 利用しやすい環境整備及び公共交通の利用促進 74
第 5 章 評価指標と計画の進行管理 85
5.1 評価指標 85
5.1.1 各事業の評価指標 85
5.2 計画の推進 87
5.2.1 推進・管理体制 87
5.2.2 進行管理 87
5.2.3 多様な関係者との連携・協働 87
参考資料 88
木更津市地域公共交通活性化協議会の開催概要 88
木更津市地域公共交通活性化協議会委員名簿 89
東京都市圏パーソントリップ調査結果 91
人口分布と分野別主要施設の立地状況 101
市民アンケート調査結果 106
路線バス利用者アンケート調査結果 118
地区別意見交換会の結果 123
交通事業者等アンケート調査結果 125
目標値設定の考え方 127
用語解説 129

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

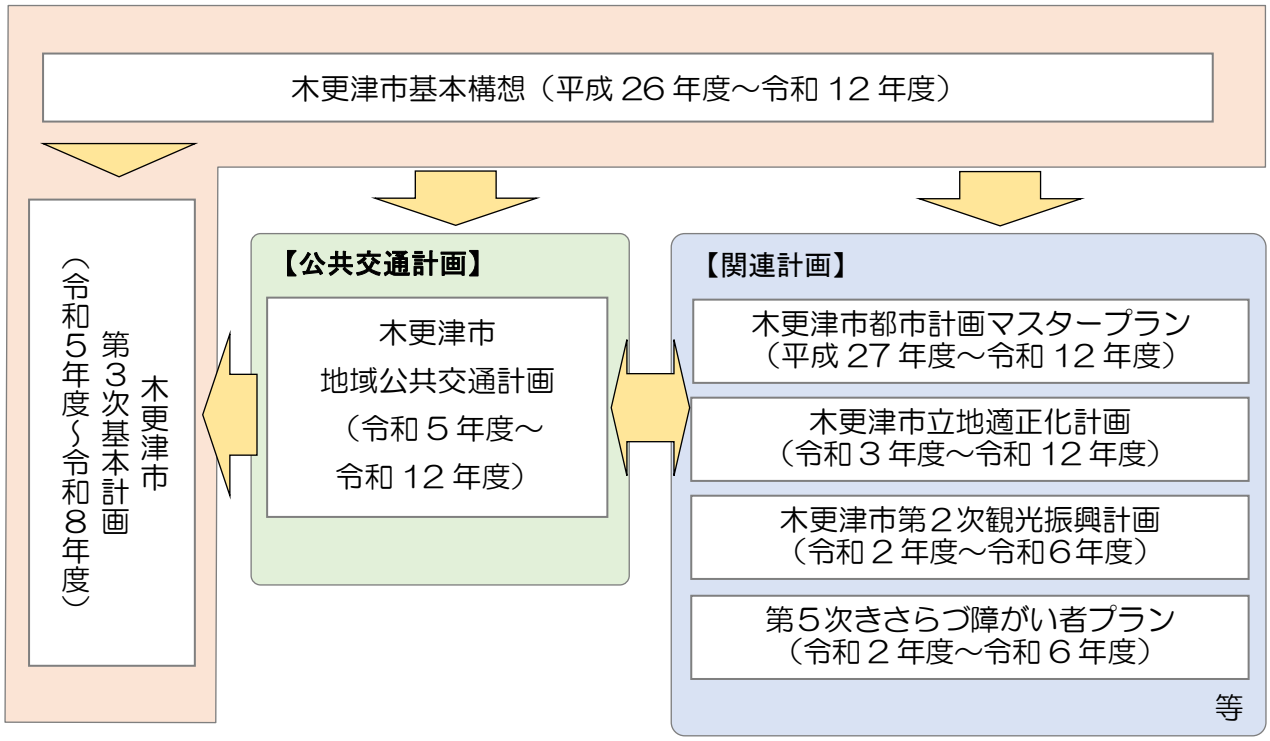
本市では、公共交通施策のマスタープラン*となる「木更津市地域公共交通網形成計画」を平成３０年３月に策定し、各種公共交通施策に取り組んでいますが、令和５年３月に計画期間が満了します。

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。

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。



1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、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。

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。

■本計画と主な関連計画の計画期間

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 年度～令和 12 年度								
木更津市都市計画マスタープラン	平成 27 年度～令和 12 年度								
木更津市地域公共交通計画		**令和５年度～令和 12 年度（８年間）**							

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域公共交通の役割の整理

地域公共交通*がまちづくりの中で担うべき役割について、上位計画・関連計画における位置づけに基づき整理します。

１）都市間交流に係る広域移動手段の提供

東京・神奈川方面を結ぶ他、羽田空港や成田空港、房総半島方面等の都市間交流に係る広域移動手段としての役割が求められています。

【木更津市基本構想】
- 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る。

【木更津市都市計画マスタープラン】
- 広域的な高速バスネットワークの形成・強化等を行う。

２）新しい拠点整備や交通結節点の充実

新しい拠点の整備や交通結節点*の充実を通じて、まちのにぎわいや活力づくりとしての役割が求められています。

【木更津市基本構想】
- アクアラインの着岸地という高い交通利便性を活かして、高速バスターミナルの充実を図ります。

【木更津市都市計画マスタープラン】
- 木更津金田バスターミナルにおいて、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。
- JR 内房線巌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。
- 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る。
- 既存施設を活用したパーク＆ライド*、サイクル＆ライド*による公共交通の利用を促進する。
- 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*に配慮する。

【木更津市立地適正化計画*】
- 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。

3）地域生活を支える公共交通の提供、観光施設等を結ぶネットワークとしての交通手段の提供

市民が生活を行う上での移動手段としての役割が求められています。また、観光資源を相互に結びつけ個々の魅力を向上させるために、観光客にとって利用しやすい移動手段としての役割が求められています。

【木更津市基本構想】
- 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る。

【木更津市都市計画マスタープラン】
- 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する。
- JR 内房線は、輸送力の充実、利便性向上、他の交通機関との連携強化等を図る。
- 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。

【木更津市立地適正化計画】
- 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。

【木更津市第２次観光振興計画】
- JR 東日本、バス事業者、NEXCO 東日本との連携を強化し、観光客の誘致を推進する。

4）新たな交通手段の検討

新たな公共交通等を含めた地域公共交通網のあり方についての検討が求められています。

【木更津市都市計画マスタープラン】
- 既存の公共交通利便性を向上するとともに、新たな公共交通等を含めた公共交通網のあり方について検討する。

5）高齢者・障がい者などの移動制約者の移動支援

高齢者や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に、電車やバスなどの公共交通機関のバリアフリー化等を通じた移動支援の役割が求められています。

【木更津市基本構想】
- ユニバーサル社会*の実現をめざし、バリアフリー*の推進を図ります。

【木更津市都市計画マスタープラン】
- JR 巌根駅については、高齢者、障がい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 と協議する。

【第５次きさらづ障がい者プラン】
- 電車やバスなどの公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。

2.2 現行計画の評価検証

木更津市地域公共交通網形成計画の策定後、毎年行ってきた評価検証を踏まえ、現行計画の計画期間の始まる平成３０年４月から現在までの評価検証結果を、下表のとおり整理します。
なお、各事業の評価については、毎年行ってきた評価と同様、以下の４段階を設定します。

事業評価	Ａ：目標を達成している　Ｂ：概ね目標の達成が見込まれる　Ｃ：目標達成に向けて、一部課題がある　Ｄ：このままでは目標達成が困難である

事業	取組状況	評価指標	現況値（Ｈ２９） 実績値 目標値（Ｒ４）	事業評価	今後の課題
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	＜交通不便地域における新たな交通システムの導入＞ 〇富来田地区 ・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。 〇鎌足地区 ・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。 〇金田地区 ・土地区画整理事業*の進展により地域の生活環境も変化していることや地区内に開業した病院が通院のための送迎車を運行していること等から、新たな交通システムの導入については、まちづくりの進展を見据え検討を行いたいとの地域の意向があり、協議を見合わせることとした。	導入件数	１件 ２件（R3） ４件	C ・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。	・今後も新たな交通システムの導入に向けた地域主体の取組を支援する。 ・新たな交通システムについて導入を検討する交通不便地域を３地区に限定していたが、検討を可能とする交通不便地域の見直し（拡大）が必要となる。 ・地域住民が、新たな交通システムの導入に向けた検討を行うにあたっての手順や、地域住民・行政・交通事業者の役割などを整理した資料の作成が必要となる。
②集約拠点を軸としたバス路線の再編	＜バス路線の再編＞ 〇中郷・富岡線の短縮 〇八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 〇馬来田線の短縮 〇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 〇鴨川線の停留所の増設 〇太田循環線の延伸 〇市街地循環バスの実証運行	路線バス利用者数 公共交通に対する満足度	2,181,778 人 1,936,088 人（R3） 2,203,000 人 36.4% 42.6%（R4） 41.4%	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。	・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傾向にあり、バス事業者の収益が悪化していることから、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ため、バス路線の再編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についても検討が必要です。
③主要交通結節点においての円滑な接続の推進	＜主要交通結節点における円滑な乗換えダイヤの編成＞ ・平成 30 年度以降、以下の取組を実施している。 〇ＪＲ木更津駅、ＪＲ巌根駅、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。 〇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。	路線バス利用者数 公共交通に対する満足度	2,181,778 人 1,936,088 人（R3） 2,203,000 人 36.4% 42.6%（R4） 41.4%	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。	・後述する路線バス利用者アンケートの結果によると、改善して欲しいサービスの上位に「鉄道との乗り継ぎ」が挙げられていることから、継続してダイヤの改善に取り組む必要があります。 ・これまで運行していた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が必要です。 ・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。

事業	取組状況	評価指標	現況値（Ｈ２９） 実績値 目標値（Ｒ４）	事業評価	今後の課題
④高速バスの利便性向上	＜運行本数や乗降場所の増加＞ ・平成 30 年度に木更津ー渋谷線、鴨川ー渋谷線の新規運行を開始した。木更津金田バスターミナルにおける乗降も可能とした。 ・令和元年度に木更津ー渋谷線の増便、鴨川ー渋谷線の停留所増設、三井アウトレットパークー渋谷線の運行を開始。 ・令和２年度に以下の運行本数や乗降場所の増加を実施。 〇君津ー東京線：イオンモール富津への乗り入れ開始 〇鴨川ー東京線：クルックフィールズ入口へ乗り入れ開始 〇三井アウトレットパーク木更津ー王子線：運行開始 〇木更津ー川崎線：減便 〇三井アウトレットパーク木更津ー松戸線：運行開始 ・令和３年度に以下の運行本数や乗降場所の増加を実施。 〇木更津ー東京線：新規停留所「龍宮城スパ・ホテル三日月」「海上自衛隊前」へ一部乗り入れ開始、「潮浜一丁目」停留所の廃止 〇君津 BT-USJ 線：運行開始 〇君津ー羽田空港線、館山ー羽田空港・横浜線：全便「木更津羽鳥野バスストップ」へ乗り入れ開始 〇木更津ー東京線：新規停留所「鳥居崎海浜公園前」	高速バス運行本数	266,189 本 243,043 本（R3） 現状より増加	C ・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。	・まちづくりの変化による需要変化などに対応して、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性がある。
⑤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への乗入れ路線及び乗換え可能路線の増加＞ ・乗り入れ路線数は、鴨川～渋谷線（平成 30 年度）と君津ＢＴ～USJ 線（令和３年度）の２路線が加わり、12 路線となった。 ・乗換え可能路線数は、鴨川～渋谷線（平成 30 年）が加わり２路線となった。	高速バス乗入れ路線数	１０路線 12 路線（R3） 13 路線	C ・高速バス乗入れ路線数及び乗換可能路線数は、概ねの目標が達成されており、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。	・高速バス利用者となり得る市民や来訪者のニーズを把握することが必要となる。
	＜木更津金田バスターミナルへの乗入れ路線及び乗換え可能路線の増加＞ ・乗り入れ路線数は、鴨川～渋谷線（平成 30 年度）と君津ＢＴ～USJ 線（令和３年度）の２路線が加わり、12 路線となった。 ・乗換え可能路線数は、鴨川～渋谷線（平成 30 年）が加わり２路線となった。	高速バス乗換え可能路線数	１路線 ２路線（R3） ２路線		

事業	取組状況	評価指標	現況値（H２９） 実績値 目標値（R４）	事業評価	今後の課題
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＞ ・令和３年度は、 〇ノンステップバス及びワンステップバスの台数：９３台 〇バス台数の合計：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%	ノンステップバス又はワンステップバス車両の導入率	84.2% 97.9%（R3） 89.5%	A ・目標は達成されている。	・引き続き、バス車両のバリアフリー化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＞ ・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、計画策定時の６台から令和３年度末の 54 台へ 48 台増加した。	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入台数	６台 54 台（R3） 72 台	B ・72 台の目標に対して、54 台の導入となっている。	・引き続き、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進めることが必要となる。
⑧ＪＲ巌根駅バリアフリー化の整備促進	＜ＪＲ巌根駅構内エレベーター設置＞ ・実施主体（鉄道事業者）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＞ ・令和３年度に詳細設計及び地質調査を実施。	JR 巌根駅構内へのエレベーター設置箇所数	― ０箇所（R3） ２箇所	D ・目標値達成は難しい状況にある。	・令和５年度には計画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。
⑨ホスピタリティ*の推進	＜社内研修等の充実＞ ・バス事業者（３社）合計 94 回 ・タクシー事業者（５社）合計 17 回	公共交通に対する満足度	36.4% 42.6%（R4） 41.4%	B ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大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。	・バス運転手不足が進展しており、新たな対応が必要である。
		交通事業者と連携した運転手募集に関する説明会開催回数	― ２回（R3） ５回		
⑩公共交通総合マップの作成	＜公共交通総合マップの作成＞ ・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。	路線バスの認知度について「バスのことは何も知らない」の割合	7.5% 3.8%（R4） 5.0%	D ・認知度は上昇している。	・ホームページ等を活用して、公共交通の認知度向上に向けて情報発信を行っていく。
⑪事業者との連携によるインセンティブ*付与	＜運賃割引券等の導入＞ ・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。	取組実施件数	２件 ４件（R3） ３件	B ・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。	・利用促進の観点から引き続き、事業者と連携して、割引制度の検討及び発行を実施する。

事業	取組状況	評価指標	現況値（Ｈ２９） 実績値 目標値（Ｒ４）	事業評価	今後の課題
⑫公共交通情報の提供活動の充実	＜公共交通情報の提供活動＞ ・交通事業者がホームページで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。	路線バスの認知度について「バスのことは何も知らない」の割合	7.5% 3.8%（R4） 5.0%	B ・認知度は上昇している。	・ホームページ等を活用して、公共交通の認知度向上に向けて情報発信を行っていく。
⑬モビリティ・マネジメントの推進	＜モビリティ・マネジメントの実施＞ ・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。 ＜木更津市職員によるエコ通勤の推進＞ ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、実施に至らず。	公共交通に関するイベントや説明会等の実施回数 「今後、自家用車にあまり頼らない生活をするか」について「そう思う」の割合	１回 ３回（R3） ６回 18.8% 28.2%（R4） 23.8%	B ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、一部で実施できず、目標値達成は難しい状況にある。	・路線バスの乗り方教室は、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	＜案内板等の多言語標記化＞ ・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。	公共交通に対する満足度	36.4% 42.6%（R4） 41.4%	B ・満足度は上昇している。	・新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い強化されていた政府の水際対策が大幅に緩和され、今後、訪日外国人旅行者数の増加が見込まれること、後述する人口推移の結果によると、市内に居住する外国人の数が増加傾向にあることから、継続して案内看板等の多言語化などに取り組む必要があります。
⑮地域協働による公共交通維持に向けた仕組みづくり	＜地域協働による仕組みづくり＞ ・新たな交通システムの導入に向けた仕組みづくりを検討するため協議を行った他、路線バスを再編するための協議等を行った。 〇協議を行った地区数 ・令和３年度：　８地区 ・令和２年度：　２地区 ・令和元年度：１１地区 ・平成３０年度：３地区	仕組みづくりの検討のための協議回数	― 24 回（R3） 20 回	C ・主に「新たな交通システムの導入」のための仕組みづくりを考えていたが、新たな交通システムを導入したのは富来田地区のふくちゃんバスのみである。	・地域協働による公共交通の維持に向けて、地域との協議やニーズ把握を継続する。 ・新たな交通システムの導入に向け、基本的な考え方の整理が必要である。

2.3 社会情勢の変化

＜SDGs＞

ＳＤＧｓ（Sustainable Development Goals）は、平成２７（２０１５）年9月、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現させるため、国連サミットにおいて２０３０年を年限とする１７の国際目標として採択されました。

ＳＤＧｓは、すべての国、すべてのステークホルダー*が参画し、社会・経済・環境の課題を統合的に解決していくことが求められます。

本市が取り組む「オーガニックなまちづくり*」とSDGsは、親和性が高いことから、市民、団体、行政等が一体となり、持続可能なまちづくりを推進することで、SDGs の実現に貢献します。

＜カーボンニュートラル＞

我が国は、令和２（２０２０）年１０月に、２０５０年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル*」を目指すことを宣言しました。2021 年 4 月には「2030 年度に、温室効果ガスを 2013 年度から 46 パーセント削減することを目指します。さらに、50 パーセントの高みに向けて、挑戦を続けてまいります。」との発表があり、これまでの目標から、７割以上引き上げることになりました。

本市では、令和２年３月に、きさらづストップ温暖化プランを策定し、国の二酸化炭素排出削減目標（２０３０年度に２０１３年度比で２６％削減）を超える２７．５％を目標に設定し、市民・市内事業者・市が一体となって地球温暖化対策に取り組んでいます。また、令和３年２月には、きさらづ「ゼロカーボンシティ宣言」を行い、２０５０年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すこととしました。

＜ICT の発展＞

パソコン等の情報通信機器の技術革新も急速に進み、近年ではパソコンに代わり、持ち運びにも便利なタブレット型端末やスマートフォンも普及してきています。このようなインターネットや ICT*機器の発展・普及により、誰もが手軽にデジタル空間にアクセスできる環境が整ってきました。公共交通分野においても、ICT の活用が進んできています。例えば、スマートフォンアプリ*を使って、公共交通サービスを検索・予約・決済できるサービスによって、公共交通の利便性向上を図る取組も増えてきています。

＜人口減少社会、少子高齢化社会の進展＞

日本では、本格的な人口減少・少子高齢化社会を迎えており、まちづくりの分野ではコンパクト・プラス・ネットワーク*を目指した取組が全国的に行われ、先進地域では、自動車から人への転換も進められております。

本市においても、令和 7 年度をピークに人口減少に転じることが見込まれていることから、まちづくりと公共交通が連携したコンパクト・プラス・ネットワークを目指した取組を進めています。

＜広域的な移動の増加＞

パーソントリップ調査結果について、第６回と第５回を比較すると、高速道路網の整備に伴い、通勤、通学、買物、通院などの日常生活における広域移動が増えており、本市においても、県外（都内）や市外との広域的な移動が増えています。

これら移動需要に対応した高速バスや路線バスの役割が高まっています。

■地域公共交通の必要性

上記の社会情勢の変化を踏まえて、二酸化炭素排出量の削減に向けて、自家用車から公共交通への転換を促進することが必要となります。

そのためには、ICT 技術を活用した公共交通の整備や広域移動にも対応できる公共交通の整備、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築を図ることで、誰もが利用しやすい公共交通の実現につなげていくことが必要となります。

2.4 地域の特性

2.4.1 人口動態

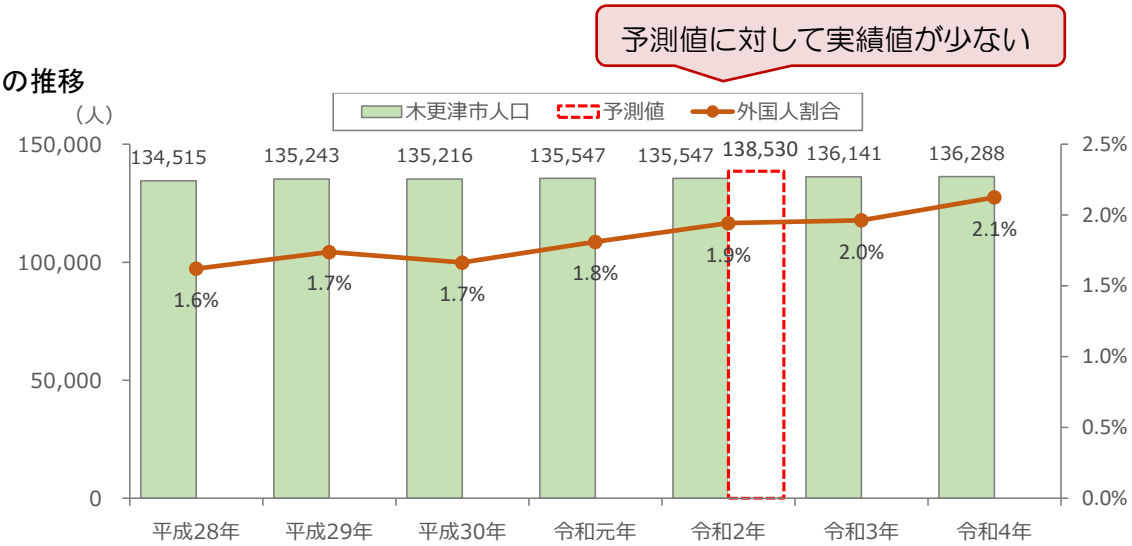
（１）人口推移

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。

しかしながら、令和２年の人口は、平成３０年３月に策定した「木更津市地域公共交通網形成計画」において予測した約１３万９千人に対し、実績は約１３万６千人にとどまっており、人口増加のペースは鈍化傾向にあります。

市内に居住する外国人については、その総数や、本市の総人口に対する外国人の割合が増加傾向にあり、今後も増加することが予想されます。

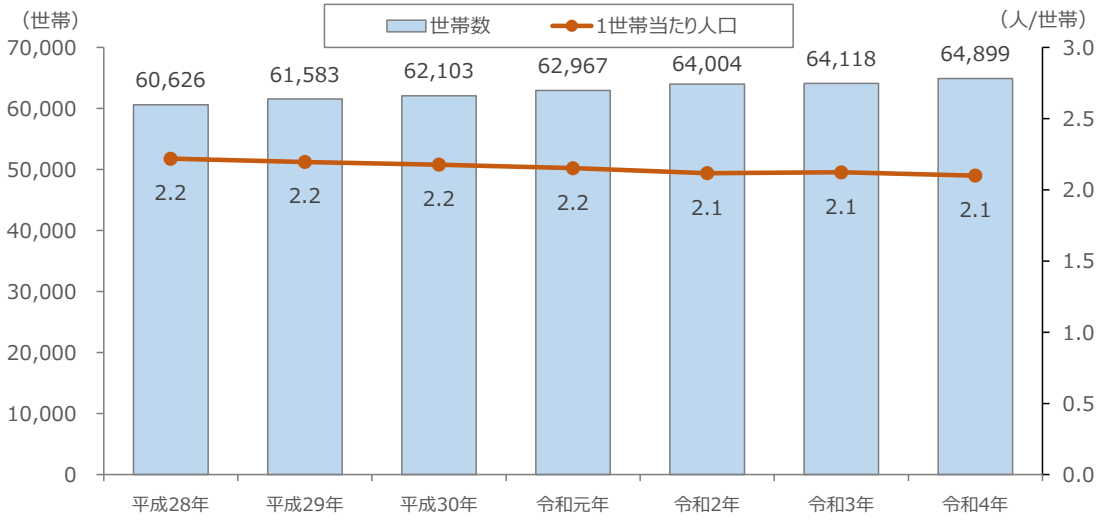
■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年１０月１日現在）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
木更津市人口（人）	134,515	135,243	135,216	135,547	135,547	136,141	136,288
外国人総数（人）	2,181	2,351	2,251	2,455	2,633	2,672	2,896

■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１０月１日現在）

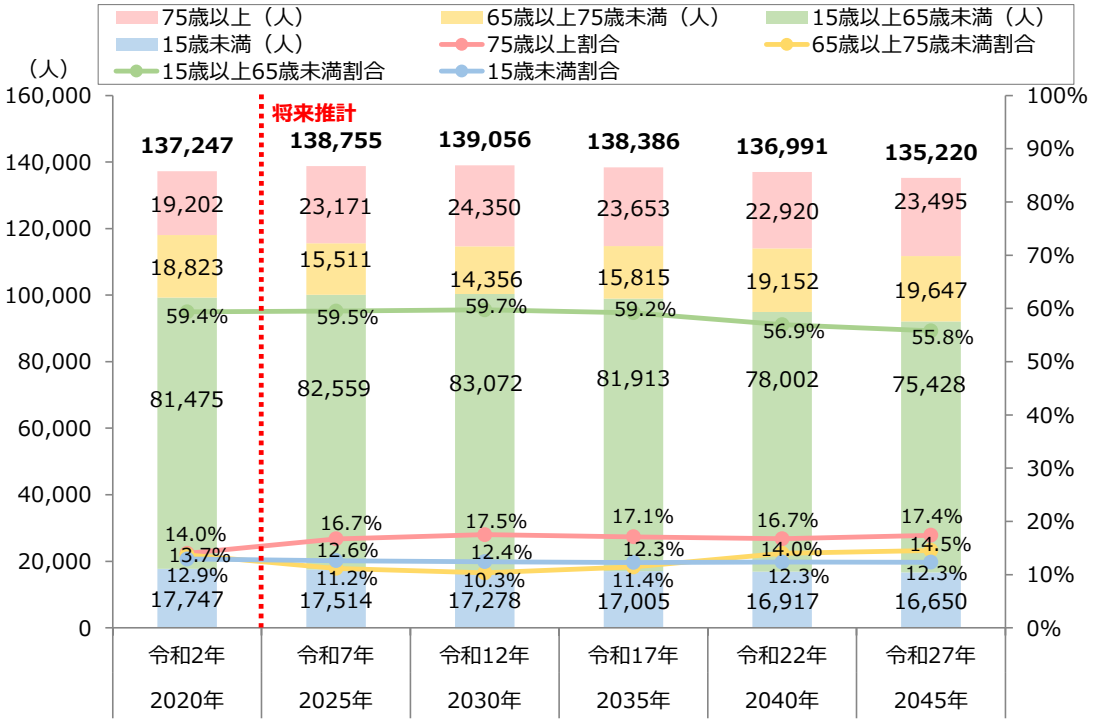
（２）人口推計

本市の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると令和１２年の約 139,000 人をピークに減少に転じると推計されていますが、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。

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。なお、令和２年度の老年人口割合について、全国では 28.8%、千葉県内では 27.0%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：令和７～27 年の数値は、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」を参照

※令和２年の数値は国勢調査による実績値

■人口の推計（市独自の推計）

（人）

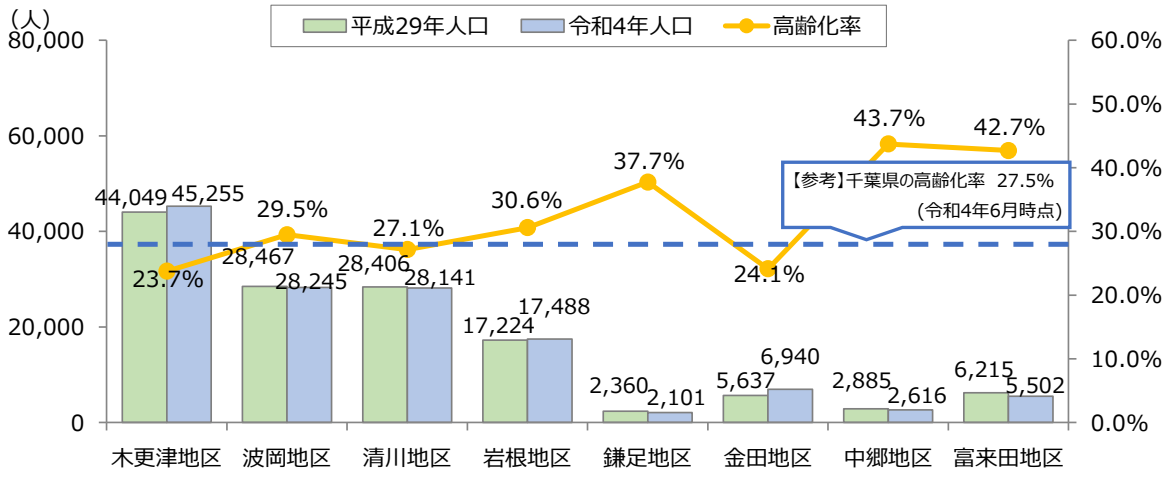
2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
136,272	136,377	136,483	136,588	136,694	136,672	136,649	136,627	136,604	136,582

資料：第３次基本計画

（３）地区別人口と高齢化率

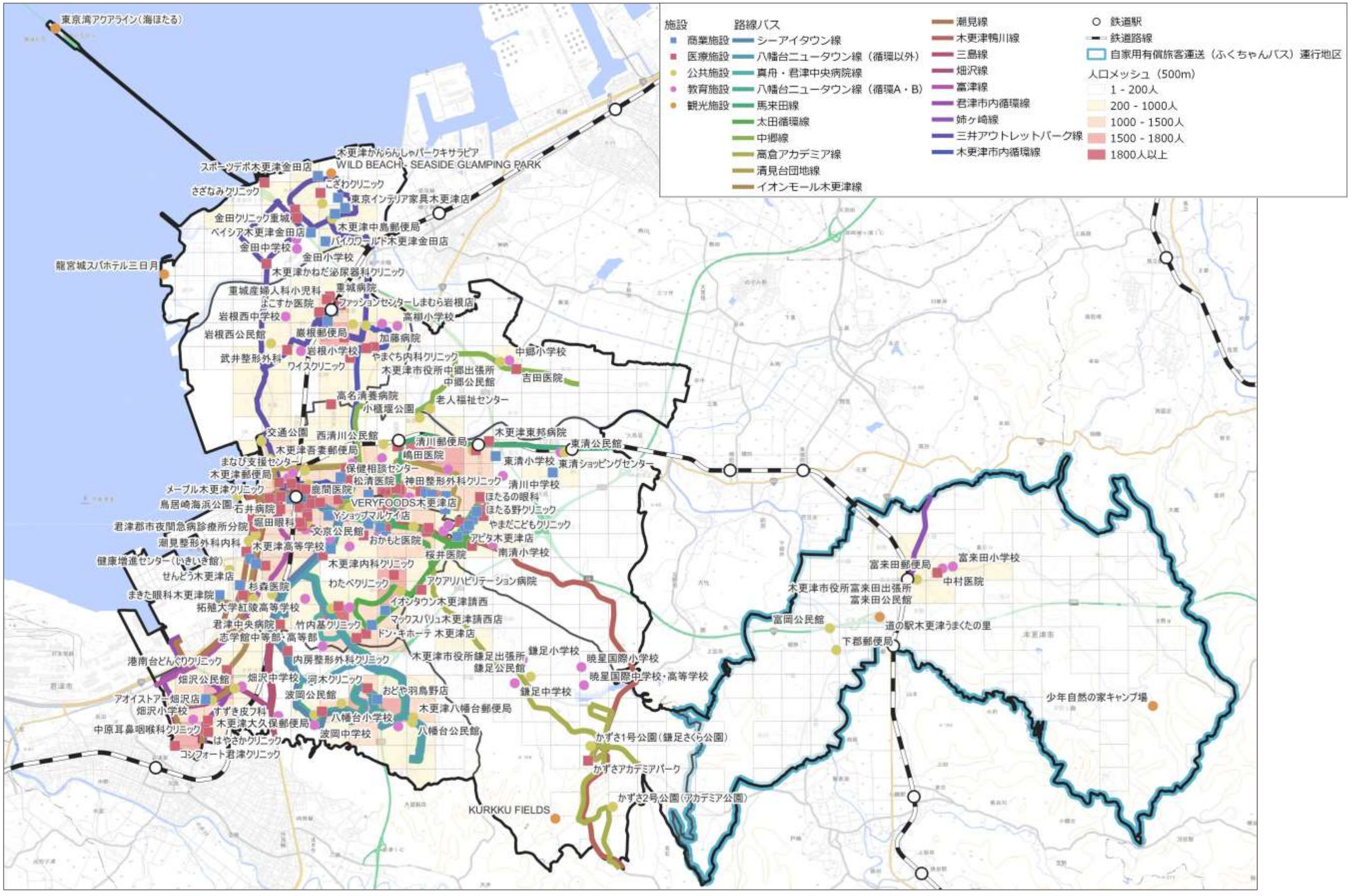
令和４年１０月１日現在の地区別人口を見ると、木更津地区が約 45,300 人と最も多く、次いで、波岡地区が約 28,200 人となっています。高齢化率（65 歳以上人口が総人口に占める割合）を見ると、中郷地区が 43.7%、富来田地区が 42.7%と高い状況となっています。

■地区別人口と高齢化率



資料：住民基本台帳（各年１０月１日現在）

2.4.2 人口分布と主要施設の立地状況



2.4.3 人の動き

東京都市圏パーソントリップ調査（第５回：平成 20 年、第６回：平成 30 年）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。

＜全体的な傾向＞

第６回調査結果と第５回調査結果を比較すると、県外（都内）や市外への広域的な移動や県外（都内）や市外から広域的な移動が増えている。

通勤目的においては、市外からの移動が増えており、通学目的においては、都内からの移動、市外への移動が増えている。

日用品や日用品以外の買物目的においては、都内からの移動が増えている。

＜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：第５回【平成 20 年 10～11 月】、第６回【平成 30 年９～11 月】
●調査実施主体：国土交通省
●対象地域：268 市区町村
●対象者：第５回【無作為で選ばれた約 34 万世帯の方（満５歳以上）】
　　第６回【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。第５回は紙の調査票で回答する方法で実施。第６回は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の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。

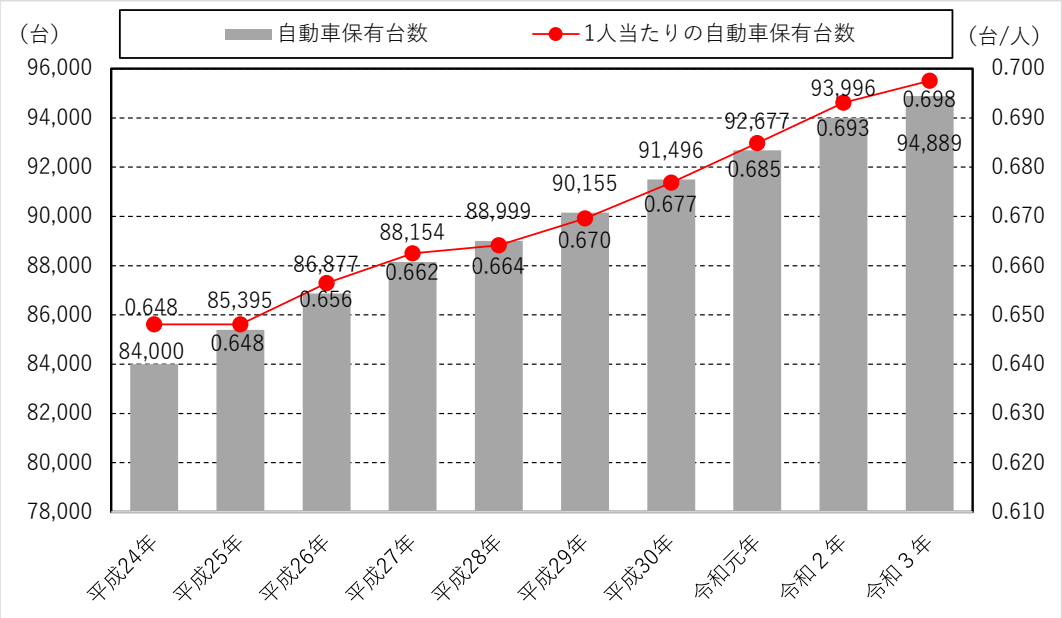
2.4.4 自動車保有状況

自動車の保有台数は、年々増加しています。

１人当たりの保有台数は平成 24 年から令和３年にかけて、0.05 台増加しており、令和３年度時点で 0.698 台である。

令和３年３月 31 日時点の千葉県の１人当たりの保有台数は 0.503 台であることから、本市の自動車依存度は高いと言えます。

■自動車保有台数及び１人当たりの自動車保有台数

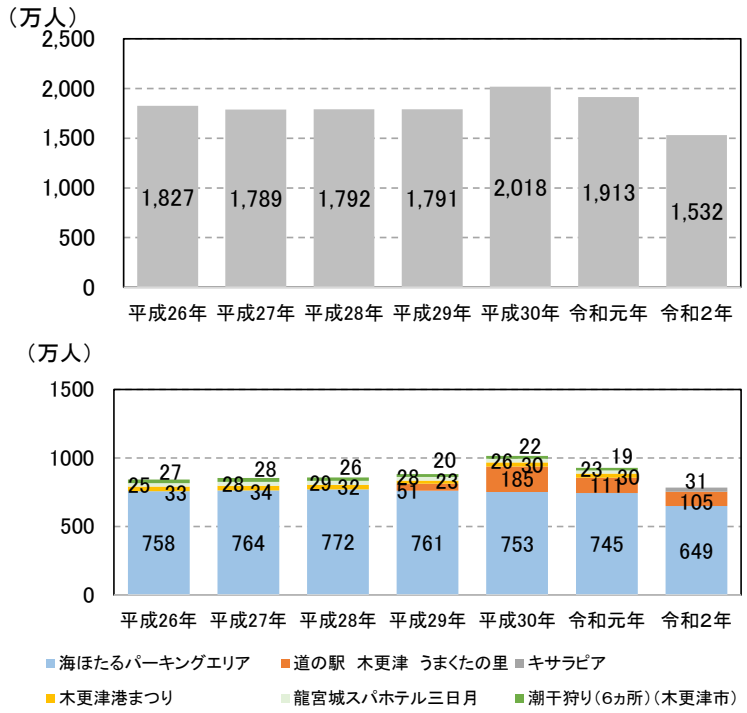


資料：千葉県統計年鑑（各年３月 31 日現在）

2.4.5 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。

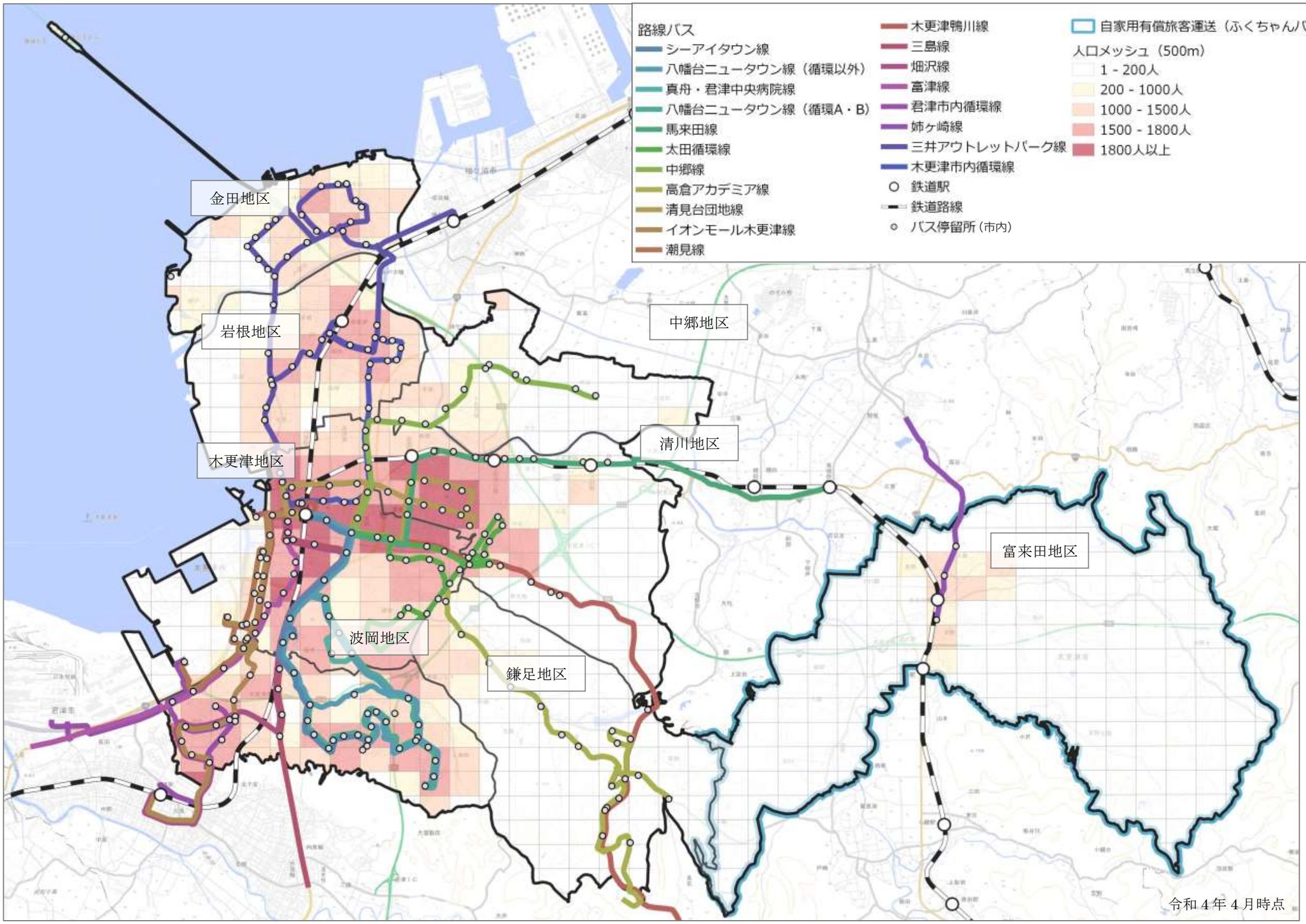
■観光入込客数の推移



出典：千葉県観光入込調査報告書

2.5 地域公共交通の現状

2.5.1 人口分布と公共交通の運行状況



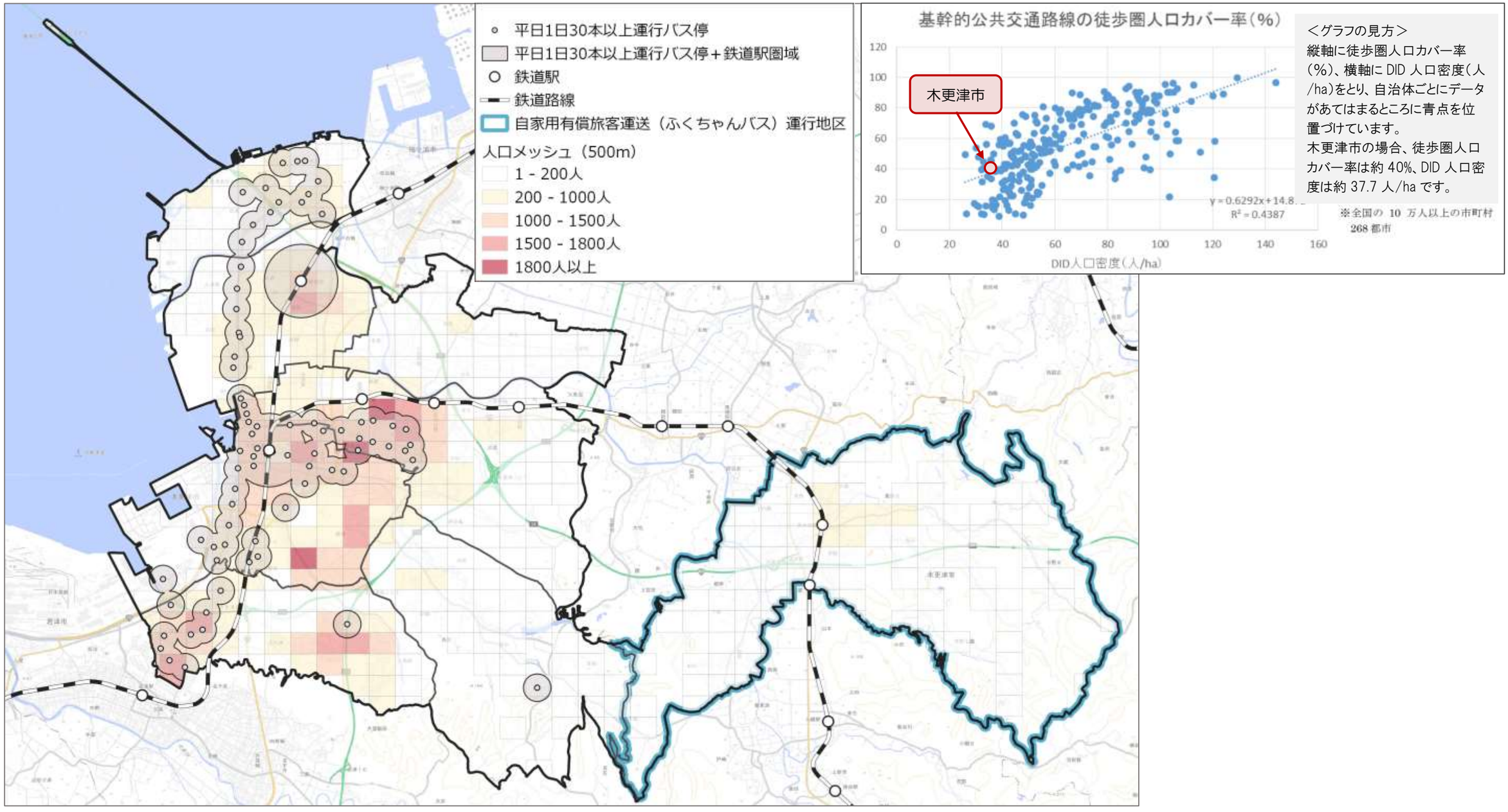
2.5.2 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

木更津市の基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※１は、全人口の約 40%となっており、カバー人口は、約 54,000 人となっています。（総務省統計局の令和２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、路線バスや高速バスについてはバス停留所から徒歩 300m 以内とした。）

国土交通省の都市構造の評価に関するハンドブックを見ると、木更津市の徒歩圏人口カバー率を“全国の 10 万人以上の市町村 268 都市”と比較すると、概ね平均的な徒歩圏人口カバー率となっていることが分かります。

※１　運行頻度が片道 30 本／日のサービス水準を有する鉄道駅又はバス停の徒歩圏（鉄道駅は半径 800m、バス停は半径 300m）に居住する人口を都市の総人口で除して算出
参照：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）

※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



2.5.3 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 内房線の巌根駅、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 5 年 2 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
	巌根駅	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

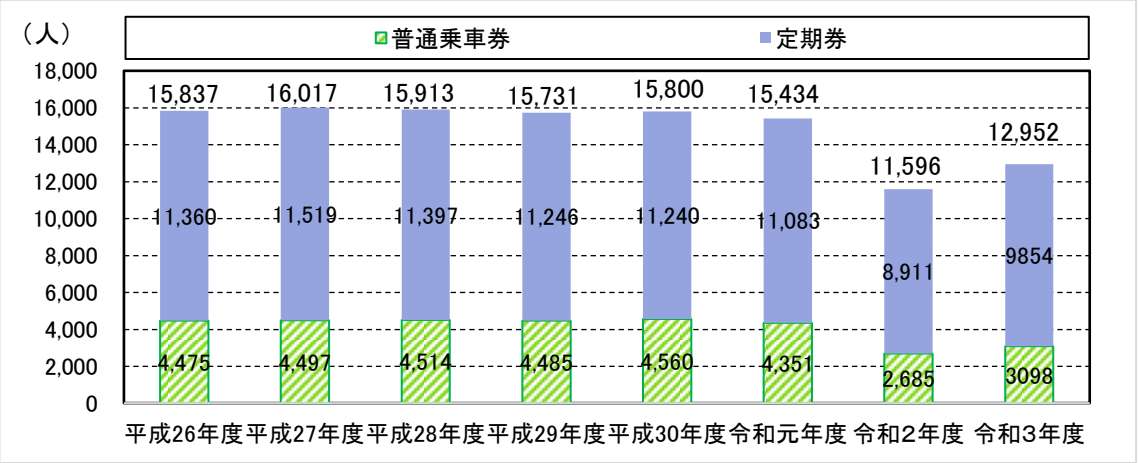
資料：東日本旅客鉄道株式会社

（２）乗車人員

鉄道３駅（木更津駅、巌根駅、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、令和３年度ではやや増加しています。巌根駅、馬来田駅の乗車人員も令和３年度でやや増加しているものの、減少傾向にあります。

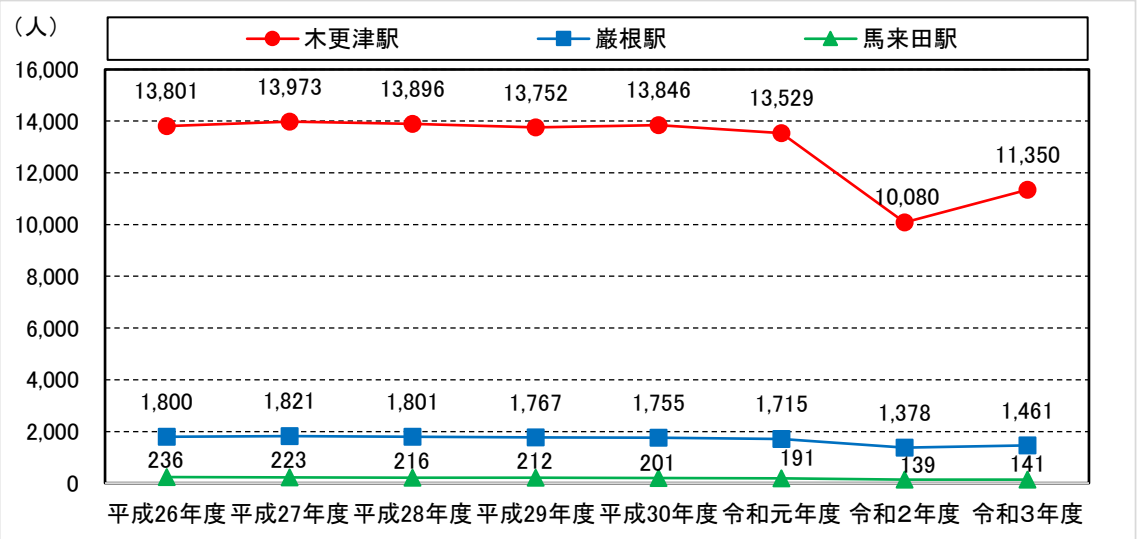
■鉄道３駅（木更津駅、巌根駅、馬来田駅の合計）の１日当たりの平均乗車人員



※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

■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会社

（３）ＪＲ久留里線の状況

JR東日本では、平均通過人員が令和元年度実績において、2,000人/日未満の線区について、収支状況を公表しており、今後のあり方の検討を地域とともに進めていく意向を示しています。ＪＲ久留里線も対象路線となっており、利用状況と収支状況が厳しい状況となっています。

■JR久留里線の利用状況（平均通過人員）

（人/日）

区間	昭和62年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度
木更津～上総亀山	3,126	1,147	1,094	1,025	737	782
木更津～久留里	4,446	1,591	1,518	1,425	1.023	1,091
久留里～上総亀山	823	103	96	85	62	55

資料：東日本旅客鉄道株式会社

※平均通過人員とは、利用者の１日 1km あたりの人数を表し、東日本旅客鉄道株式会社が国土交通省に毎年報告する「鉄道事業実績報告書」に基づき、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

■JR久留里線の収支状況

（百万円）

区間	令和元年度		令和２年度		令和３年度	
	収支	収支率	収支	収支率	収支	収支率
木更津～久留里	-967	8.3%	-802	7.3%	-806	7.9%
久留里～上総亀山	-342	0.6%	-274	0.6%	-279	0.5%

資料：東日本旅客鉄道株式会社

2.5.4 高速バス

（１）運行状況

木更津市から東京都内、神奈川県内等、県内の千葉市内、鴨川市内等並びに主要空港である羽田空港及び成田空港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 20 路線が運行しています。

■高速バスの運行状況（令和 5 年 2 月時点）

番号	路線	平日・運行便数（本／日）			金田バスターミナル		所要時間	備考
		上り	下り	合計	乗入れ	乗継ぎ		
1	木更津 – 東京線	30	30	60	○		97	
2	君津 – 東京線	54	50	104	○		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	49	51	100	○		69	
6	木更津 – 渋谷線	15	13	28			100	
7	木更津 – 新宿線	32	32	64	○		77	
8	君津 – 新宿線（新宿君津号）	8	8	16			74	※2
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	※1
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	2	2	4	○		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）	4	4	8	○	○	206	※2
20	君津バスターミナル – USJ線(夜行バス)	1	1	2	○		–	
合計		378	374	752	12	2	–	

この他に、三井アウトレットパーク木更津から、①東京駅②新宿駅③横浜駅④川崎駅⑤品川駅⑥池袋駅（土休日運行）⑦羽田空港⑧渋谷駅⑨赤羽駅・王子駅（土休日運行）⑩亀有駅・新小岩駅・一之江駅・葛西駅⑪たまプラーザ駅・センター北駅（土休日運行）への路線が運行しています。

注１）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

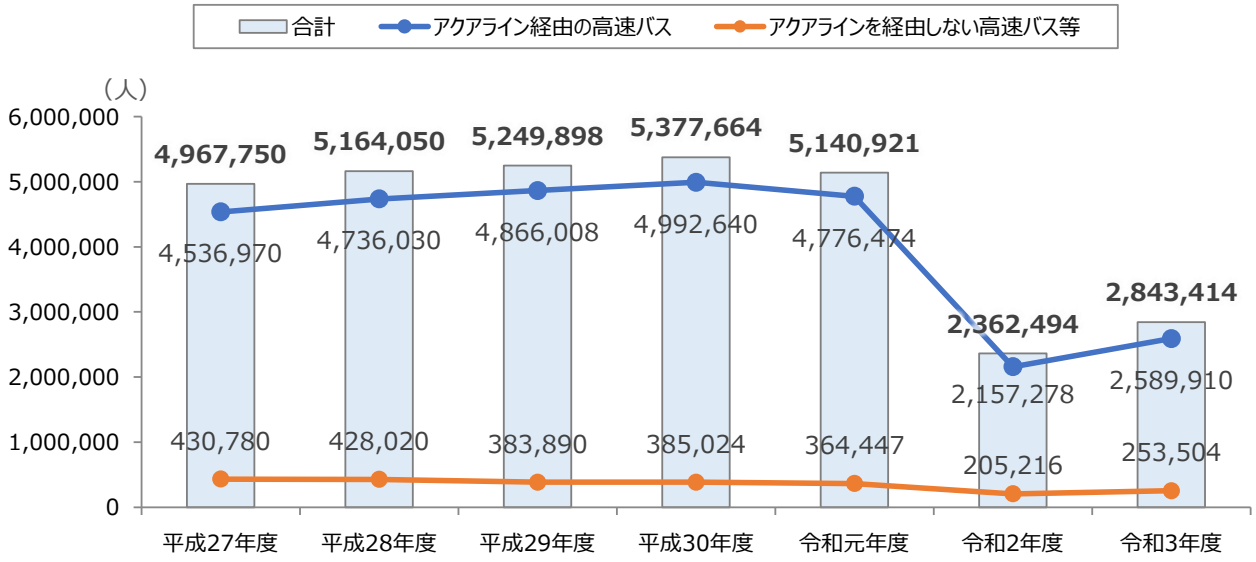
資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

（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。

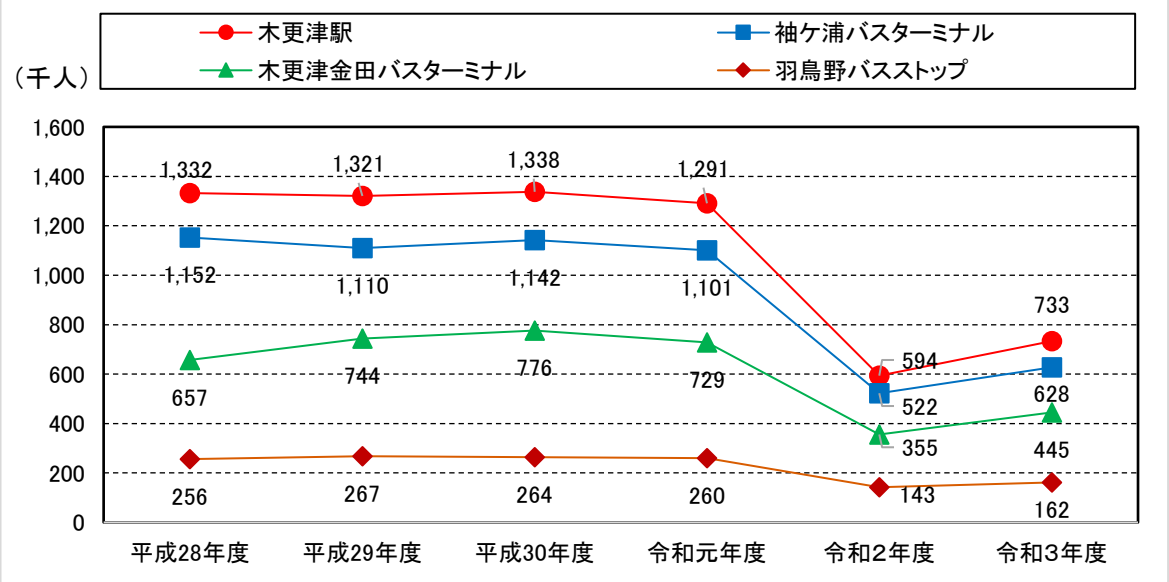
主要乗降場所のうち、乗降者数は木更津駅が最も多く、木更津金田バスターミナルの乗降者数も平成 26 年 6 月の新築移転以降、乗入れ路線の充実に伴い増加していましたが、令和元年度から減少に転じています。

■高速バス年度別輸送人員の推移



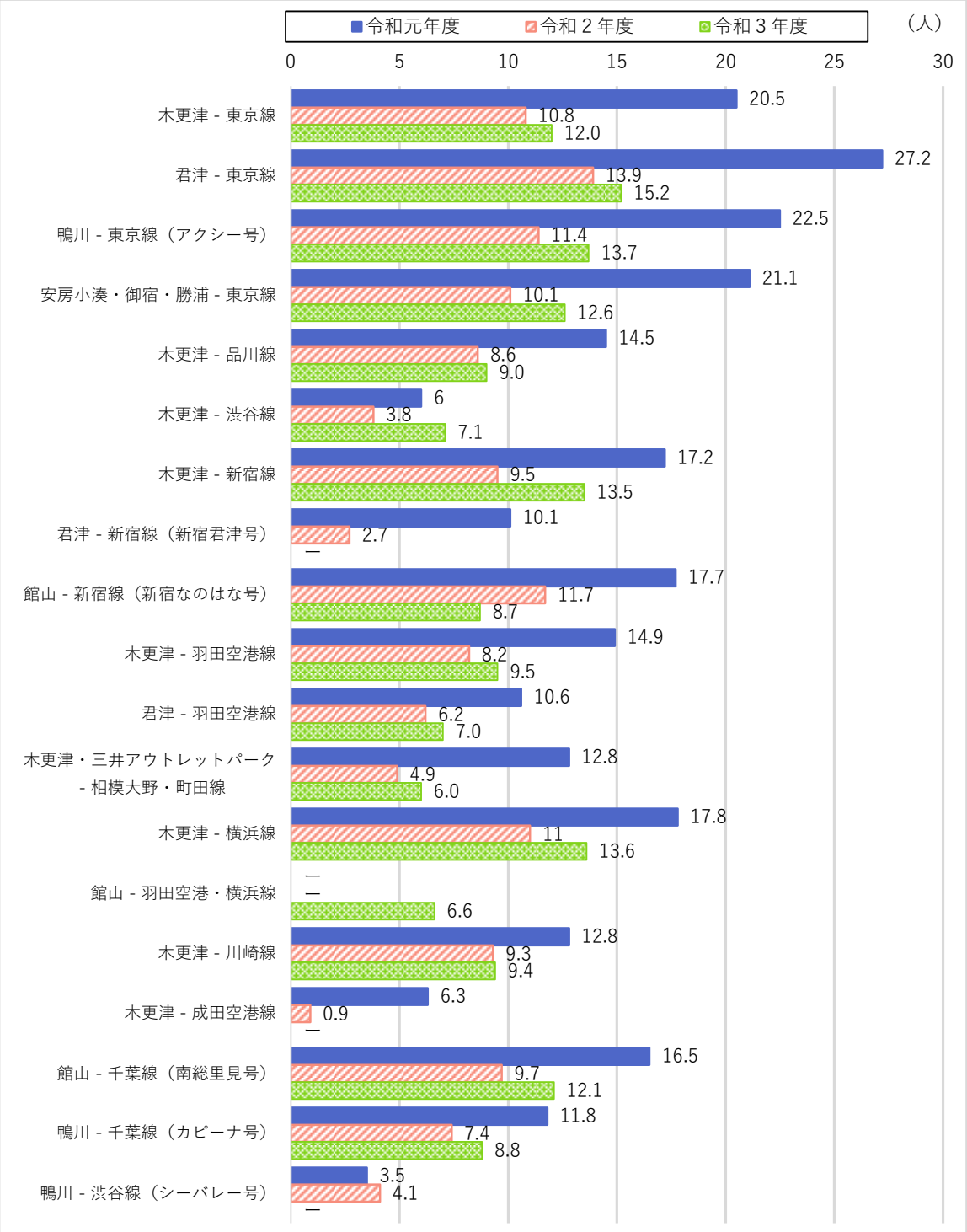
資料：木更津市統計書

■高速バス主要乗降場所別乗降者数



資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

■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㈱、小湊鐵道㈱

2.5.5 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ケ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 5 年 2 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	馬来田線	11	10	11	10
4	太田循環線	12	12	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	35	31	34	32
8	清見台団地線	48	50	38	38
9	潮見線	17	16	ー	ー
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	5	6	0	0
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

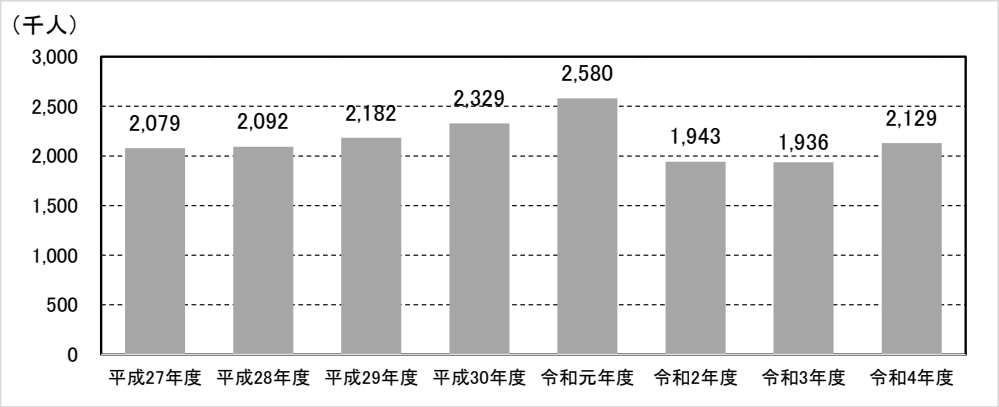
（２）乗車人員

路線バスの乗車人員の合計は、令和元年度までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年度に減少に転じ、令和 ４ 年度現在も回復の途上にあります。

直近２年間の路線別年間乗車人員は、14 路線（八幡台ニュータウン線、清見台団地線など）は回復傾向にあるものの、5 路線（シーアイタウン線、真舟・君津中央病院線など）は減少しています。減少した理由としては、馬来田線及び中郷・富岡線については路線が短縮されたこと、シーアイタウン線及び真舟団地・君津中央病院線については真舟・八幡台ニュータウン・羽鳥野・シーアイタウン循環線の運行開始に伴い運行便数が減便されたこと、高倉線についてはかずさアカデミアパーク線と統合されたことによる影響であると考えています。

平均乗車密度が令和４年度に１便当たり２人以下となっているのは、馬来田線（1.7 人）、中郷・富岡線（0.4 人）、潮見線（2.0 人）、木更津市内循環線（0.9 人）の４路線になります。

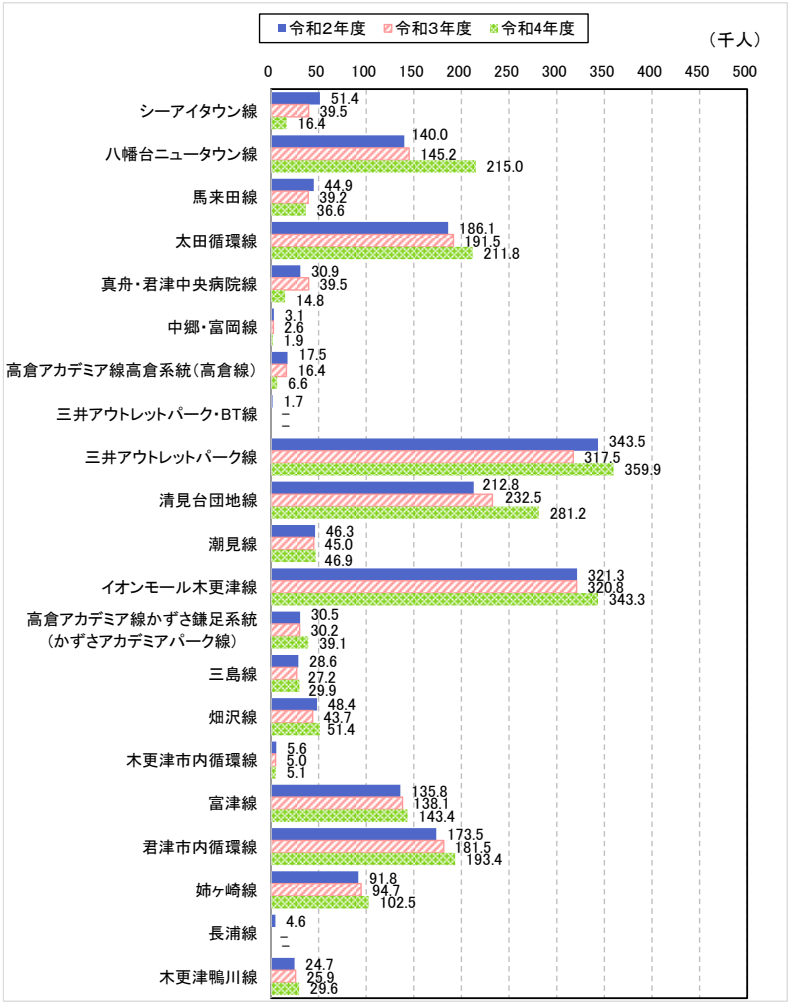
■年間乗車人員



※　各年、路線バスに対する補助金の事業年度（前年10月～9月）

資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

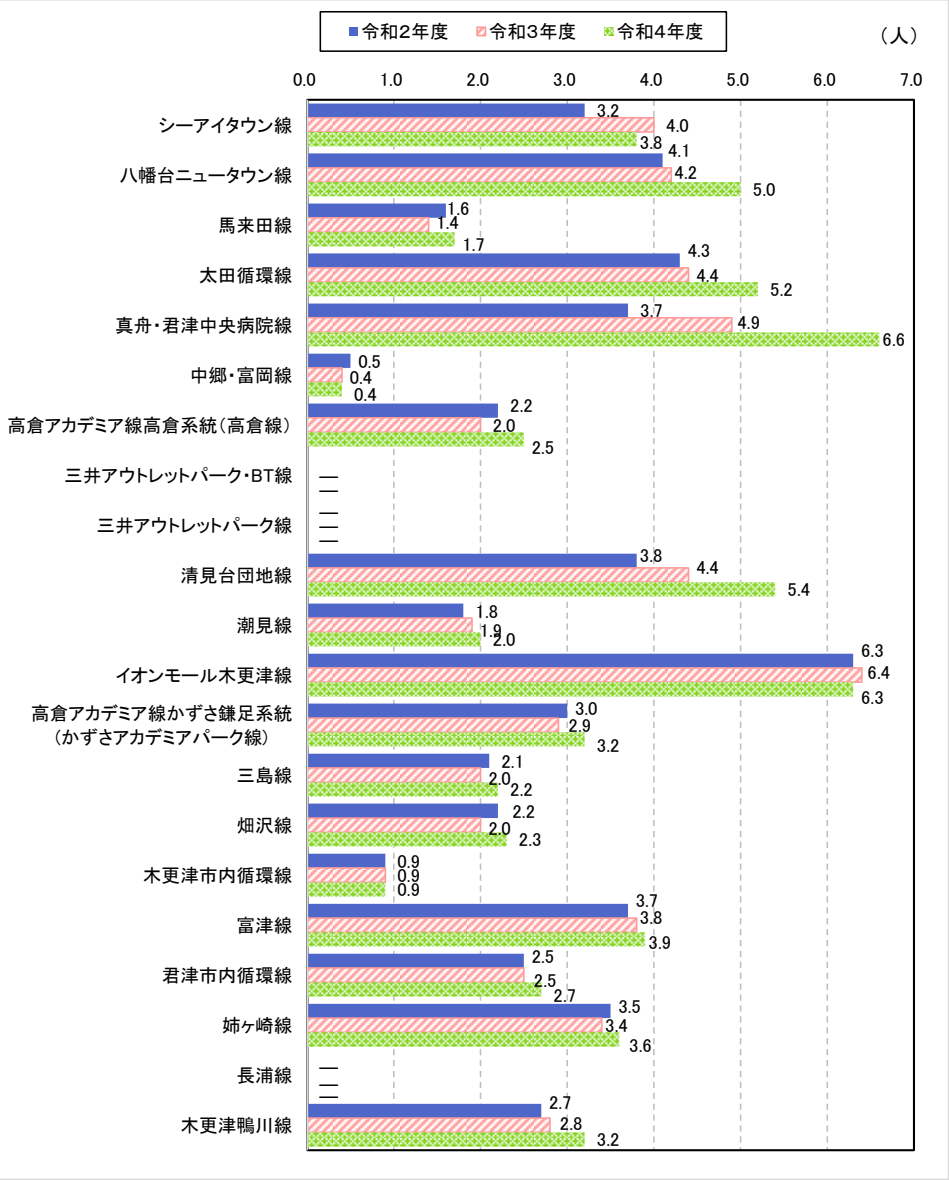
■路線別年間乗車人員



※　各年、路線バスに対する補助金の事業年度（前年10月～9月）
※　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。
※　シーアイタウン線、八幡台ニュータウン線及び真舟団地・君津中央病院線は、令和3年8月に真舟・八幡台ニュータウン・羽鳥野・シーアイタウン循環線へ再編し、八幡台ニュータウン線として運行しています。
※　馬来田線は、令和3年10月に路線を短縮し、木更津駅～東横田間を運行しています。
※　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。
※　高倉線及びかずさアカデミアパーク線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線（高倉系統、かずさ鎌足系統）として運行しています。
※　三井アウトレットパーク木更津・BT線は、令和2年2月29日の運行をもって廃止しています。
※　長浦線は、令和2年3月1日から運行を休止しています。

資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

■路線別平均乗車密度



※　各年、路線バスに対する補助金の事業年度（前年10月～9月）
※　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。
※　シーアイタウン線、八幡台ニュータウン線及び真舟団地・君津中央病院線は、令和3年8月に真舟・八幡台ニュータウン・羽鳥野・シーアイタウン循環線へ再編し、八幡台ニュータウン線として運行しています。
※　馬来田線は、令和3年10月に路線を短縮し、木更津駅～東横田間を運行しています。
※　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。
※　高倉線及びかずさアカデミアパーク線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線（高倉系統、かずさ鎌足系統）として運行しています。
※　三井アウトレットパーク木更津・BT線は、令和2年2月29日の運行をもって廃止しています。
※　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、データ非公表です。

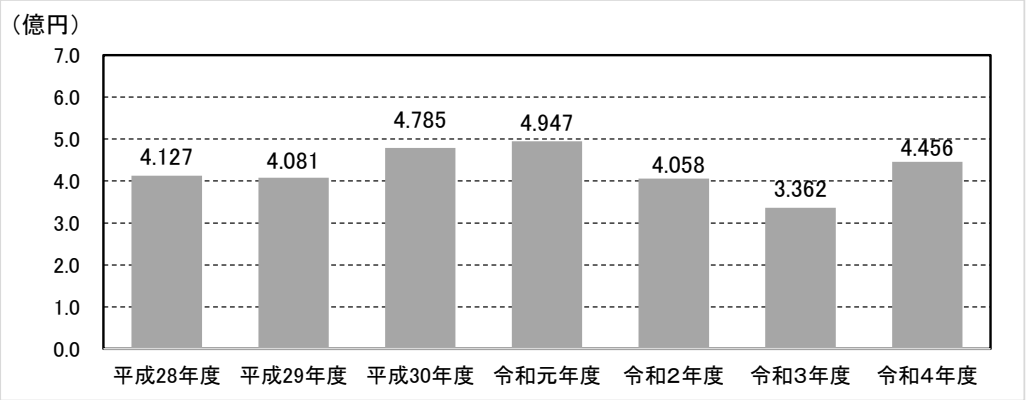
資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

（3）運賃収入

路線バスの運賃収入の合計額は、年間乗車人員の増減と同様の変化をしています。

直近２年間の路線別運賃収入額も、路線別年間乗車人員の増減と同様の変化を示しています。

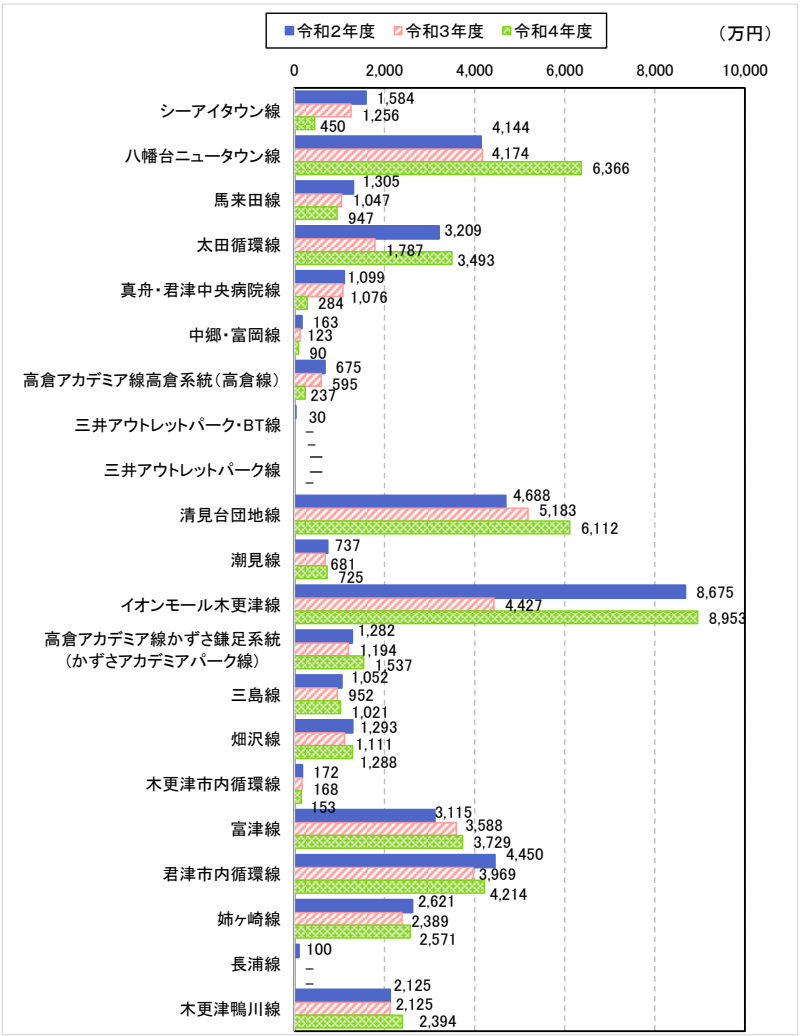
■運賃収入額



※　各年、路線バスに対する補助金の事業年度（前年10月～9月）

資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

■路線別運賃収入額



※　各年、路線バスに対する補助金の事業年度（前年10月～9月）

※　シーアイタウン線、八幡台ニュータウン線及び真舟団地・君津中央病院線は、令和3年8月に真舟・八幡台ニュータウン・羽鳥野・シーアイタウン循環線へ再編し、八幡台ニュータウン線として運行しています。

※　馬来田線は、令和3年10月に路線を短縮し、木更津駅～東横田間を運行しています。

※　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。

※　高倉線及びかずさアカデミアパーク線は、令和3年10月に統合し、高倉アカデミア線（高倉系統、かずさ鎌足系統）として運行しています。

※　三井アウトレットパーク木更津・BT線は、令和2年2月29日の運行をもって廃止しています。

※　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、データ非公表です。

資料：日東交通㈱、小湊鐵道㈱

2.5.6 タクシー

市内に本社又は営業所があるタクシー事業者は５社あります。

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。

■木更津市内に本社又は営業所があるタクシー事業者一覧

事業者名	保有台数
木更津合同タクシー㈱	40 台
京成タクシーかずさ㈱	116 台
木更津タクシー㈱	16 台
天羽合同タクシー㈲	２台
㈲石原タクシー	９台

※この他に、日東交通㈱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

2.5.7 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。

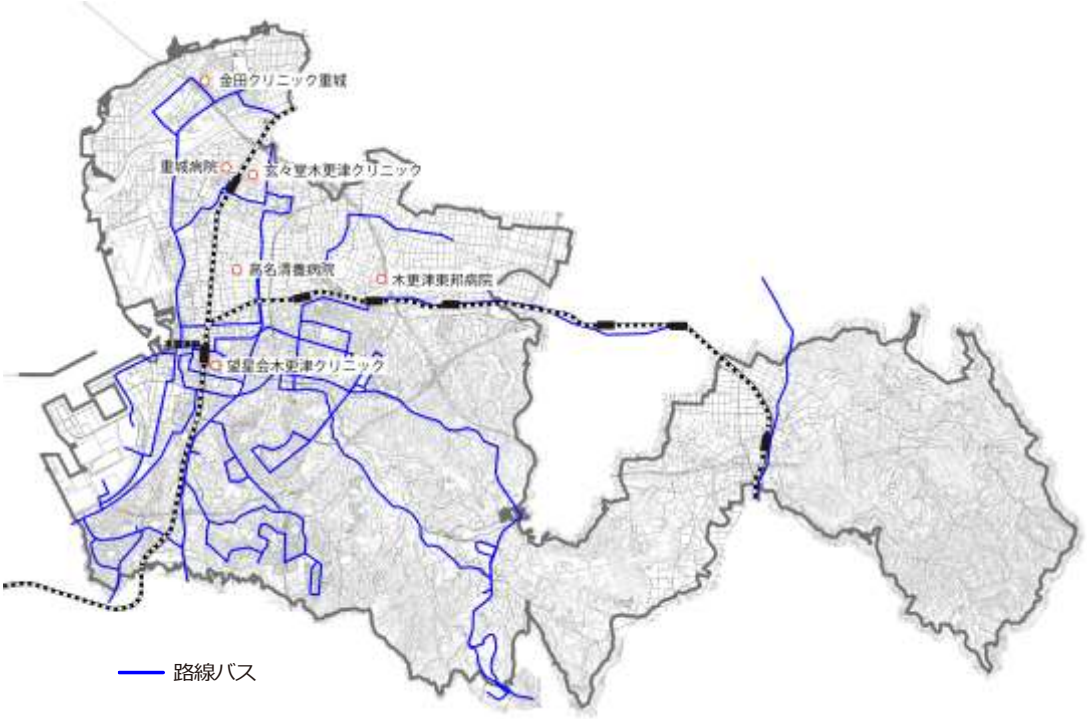
2.5.8 医療機関による送迎事業

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

■各医療機関の位置



2.5.9 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台で富来田小スクールバスを平日運行しています。

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域によって、ルートは毎年見直しを行っています。

また、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、きさらづ特認校スクールバスをＡ・Ｂの２ルート運行しています。

Ａルート（鎌足小学校・東清小学校）

①運行日程

・登校時間帯　１便　　・下校時間帯　２便

②運行ルート

八幡台→羽鳥野→真舟→請西南→東太田→鎌足小学校→東清小学校

Bルート（東清小学校・中郷小学校）

①運行日程

・登校時間帯　１便　　・下校時間帯　２便

②運行ルート

潮見→朝日→永井作→祇園→清川→東清小学校→中郷小学校

2.5.10 民間施設及び公的施設の送迎

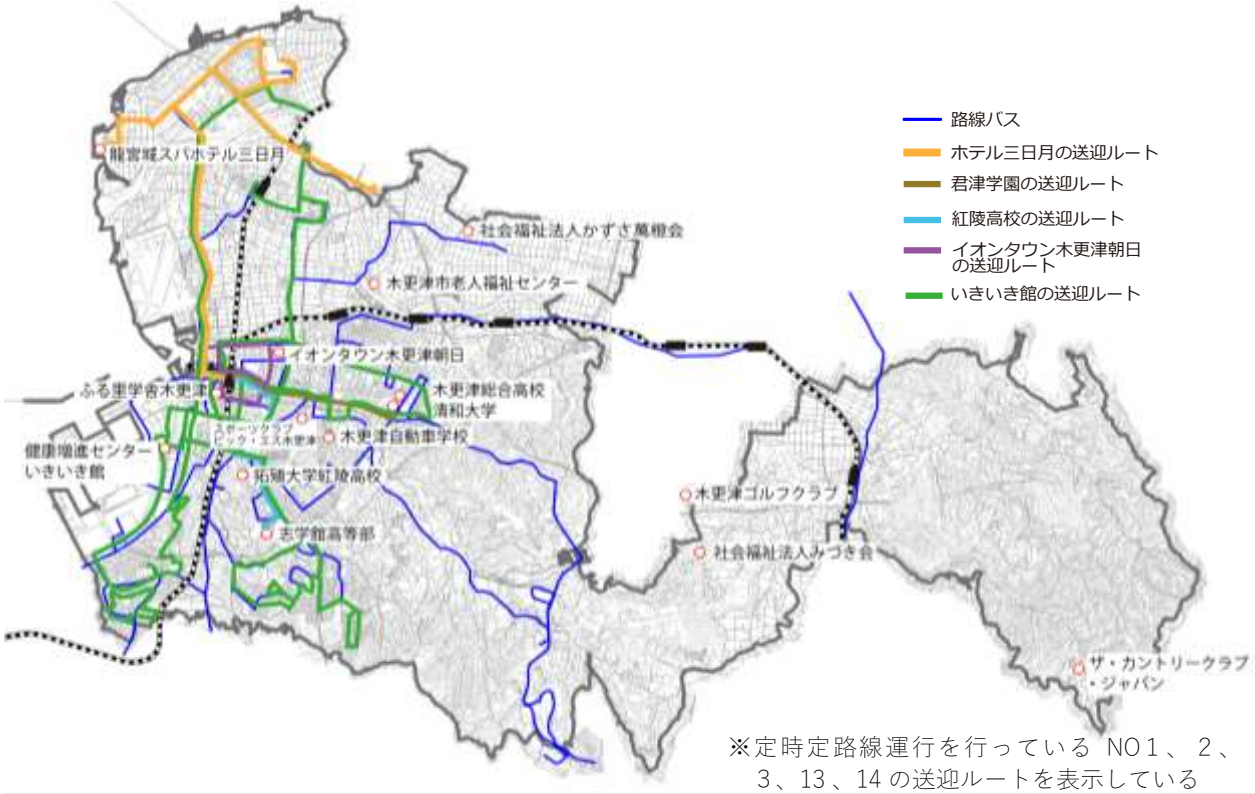
民間施設及び公的施設により、以下の送迎が実施されています。

運賃はいずれも無料となっています。

■運行の詳細

<table>
<tr><th>NO</th><th>施設名</th><th>内容（条件・区間）</th></tr>
<tr><td>1</td><td>ホテル三日月
（竜宮城シャトルバス）</td><td>・木更津駅間、袖ケ浦バスターミナル（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>
<tr><th></th><th>月～木曜日</th><th>金・土・日・祝日</th></tr>
<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>袖ケ浦ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ間</td><td>６便（９時～17 時台）</td><td>７便（９時～17 時台）</td></tr>
</table>
・送り
<table>
<tr><th></th><th>月～木曜日</th><th>金・土・日・祝日</th></tr>
<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>袖ケ浦ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ間</td><td>６便（９時～17 時台）</td><td>６便（９時～17 時台）</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>2</td><td>木更津総合高校
清和大学</td><td>・木更津駅～君津学園
<table>
<tr><th></th><th>バスターミナル発</th><th>学園発</th></tr>
<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>
</table>
※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
・鎌取駅南口、秋元郵便局前、鴨川駅西口、茂原駅東口、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。</td></tr>
<tr><td>3</td><td>紅陵高校
志学館</td><td>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）
※志学館では登下校時に木更津駅東口～学校までを運行。</td></tr>
<tr><td>4</td><td>木更津自動車学校</td><td>・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、袖ケ浦駅は直通送迎。
・バスの始発及び最終バスは木更津駅東口のみ。</td></tr>
<tr><td>5</td><td>スポーツクラブ
ビッグ・エス木更津</td><td>・月～土及び祝日
・利用は小学生以上で、事前登録が必要</td></tr>
<tr><td>6</td><td>木更津ゴルフクラブ</td><td>・クラブバス（木更津駅～ゴルフ場）
<table>
<tr><th></th><th>はぎわら病院駐車場発</th><th>ゴルフ場発</th></tr>
<tr><td>全日</td><td>３便（７時～８時台）</td><td>４便（14 時～17 時台）</td></tr>
</table>
※完全予約制</td></tr>
<tr><td>7</td><td>カメリアヒルズカントリークラブ
（袖ケ浦市）</td><td>・クラブバス（木更津駅～ゴルフ場）
<table>
<tr><th></th><th>はぎわら病院駐車場発</th><th>ゴルフ場発</th></tr>
<tr><td>全日</td><td>２便（７時～８時台）</td><td>３便（15 時～17 時台）</td></tr>
</table>
※全便予約制</td></tr>
<tr><td>8</td><td>上総富士ゴルフクラブ（君津市）</td><td>・クラブバス（木更津駅～ゴルフ場）
<table>
<tr><th></th><th>はぎわら病院駐車場発</th><th>ゴルフ場発</th></tr>
<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>
</table>
※全便予約制</td></tr>
<tr><td>9</td><td>ザ・カントリークラブ・ジャパン</td><td>・クラブバス（木更津駅～ゴルフ場）
<table>
<tr><th></th><th>木更津駅東口発</th><th>ゴルフ場発</th></tr>
<tr><td>全日</td><td>１便（７時台）</td><td>１便（16 時台）</td></tr>
</table>
※全便予約制</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>施設名</th><th>内容（条件・区間）</th></tr>
<tr><td>10</td><td>障がい者支援施設
木更津中郷丸
（社会福祉法人かずさ萬燈会）</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>11</td><td>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）</td><td>・通所用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</td></tr>
<tr><td>12</td><td>ふる里学舎木更津
（社会福祉法人佑啓会）</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>13</td><td>イオンタウン
木更津朝日</td><td>・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）</td></tr>
<tr><td>14</td><td>健康増進センター
いきいき館</td><td>
<table>
<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>
<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>巌根駅・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>
</table>
・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。</td></tr>
<tr><td>15</td><td>木更津市
老人福祉センター</td><td>・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。</td></tr>
</table>



※定時定路線運行を行っている NO１、２、３、13、14 の送迎ルートを表示している

2.5.11 その他の交通機関

ＮＰＯ法人による会員制乗合車両が運行されていますが、運転手の高齢化や後継者不足、運営費用の確保が困難なことにより、継続的な運営が課題となっています。

運行主体	運行内容
ＮＰＯ法人ライフサポート波岡	大久保～羽鳥野～八幡台地区と市街地を結ぶ周回バス 月・水・金曜日。２台で運行 運転手７名、会員５１名 入会金　2,000 円　会費（月額）2,500 円

2.6 公共交通ニーズ等の把握

■市民アンケート調査の実施結果

各地域における市民の日常的な交通行動や、公共交通の利用状況及び公共交通の利用意向等を把握し、将来の公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料として活用するため、市民アンケート調査を実施しました。

市民アンケートの詳細につきましては、参考資料をご覧ください。

○調査概要

項目	内容
調　査　対　象	木更津市に居住する 15 歳以上の市民
抽　出　方　法	市民から 2,000 人を無作為抽出
調　査　方　法	郵送配布・郵送回収
調　査　時　期	令和４年８月 26 日（金）～９月５日（月）
配　　布　　数	2,000 通
回　　収　　数	688 票（34.4%）

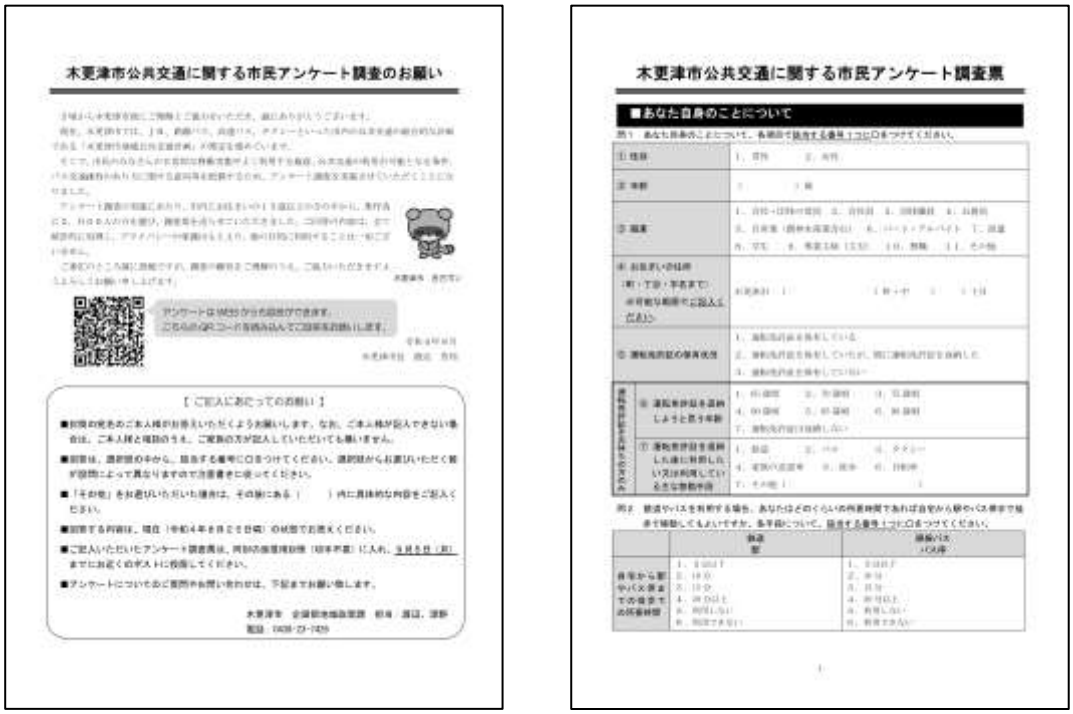


図　調査票

〇分析結果まとめ

市民アンケート調査の結果を以下に示します。

＜全体的な傾向＞

〇外出目的の変化

生産年齢人口の増加により、平成 30 年度に比べて、令和 4 年度は通勤目的の外出割合が増加している。

〇移動手段の変化

自家用車（自分で運転）が多い状況は変わっておらず、平成 30 年度と令和 4 年度に大きな変化は見られない。

〇公共交通に対する満足度の変化

「満足」「やや満足」を合わせた満足度が高い回答割合は、平成 30 年度に比べて、令和 4 年度は、鉄道、路線バス、高速バス、タクシーともに上昇している。

〇路線バスや高速バスを利用するための条件と利用意向の変化

路線バス、高速バスともに、運行本数の増加、他の公共交通との接続、自宅や目的地から最寄りのバス停までの距離が近いことを求めており、平成 30 年度と令和 4 年度に大きな変化は見られない。

〇乗り継ぎ利用のために必要な項目

情報案内（時刻表や路線図など）の充実、乗り継ぎ地点での待ち時間の短さ、直通と同程度の運賃、スマホなどによる経路検索などのニーズが高い。

〇利用したい交通サービス

アプリ等で予約して自宅の近くで乗車できる交通サービス、定額で利用できる交通サービスなどのニーズが高い。

■路線バス利用者アンケートの実施結果

利用状況や課題等を把握する必要のあるバス路線に対して、性別・年齢などの利用者の実態や利用目的等についての利用者アンケート調査及びバス停間 OD 調査* を実施しました。

主なアンケート調査結果を以下に示します。

路線バス利用者アンケートの詳細につきましては、参考資料をご覧ください。

〇調査概要

項目	内容
調　査　対　象	路線バス利用者
調　査　方　法	バス車内での調査票を配布・回収
調　査　時　期	令和４年１月 16 日（日）、１月 19 日（水）
回　　収　　数	3,354 票（1 月 16 日）、4,854 票（1 月 19 日）

〇分析結果まとめ

路線バス利用者アンケート調査の結果を以下に示します。

＜全体的な傾向＞

〇改善して欲しいサービス

運行本数の改善に関するニーズが最も高い。全ての路線で運行本数に不満を持っている利用者が回答者の５割を超えている。

運行本数のほかに、全ての路線において、運行時間帯の改善に関するニーズも高い。

三井アウトレットパーク線、富津線、姉ケ崎線などは、鉄道との乗り継ぎに関するニーズも高い。

■地区別意見交換会の実施結果

本計画策定の参考にするため、市民アンケート調査に加えて、各地区においてヒアリングを実施し、移動実態、地域公共交通の課題及び公共交通再編に向けた意見等を集約しました。主な結果を以下に示します。

地区別意見交換会の詳細につきましては、参考資料をご覧ください。

○調査概要

項目	内容
調　査　対　象	まちづくり協議会、区長会　等
調　査　方　法	各団体の役員等へ直接の対話方式
調　査　時　期	令和３年 11 月

図　ヒアリング風景

〇分析結果まとめ

地区別意見交換会の結果を以下に示します。

＜全体的な傾向＞

〇公共交通に関するニーズ

地区内をきめ細かく運行する公共交通が求められている。乗合タクシーなどの小型車両での運行を求めており、多くの経費をかけて導入することには反対している。

金田バスターミナルのハブ化に関するニーズが見られる。

＜地区別の主な意見＞

〇木更津地区

医療機関を周遊するバス、スクールバスの導入などが求められている。

移動スーパーは、地域の買物を支えている。

〇波岡地区

生活支援バス（NPO）が運行しているものの、NPO は行政からの補助金などがないと継続が難しい。

コミュニティバス*については、多額の経費をかけることは反対である。

〇清川地区

乗合タクシーがあると安く乗れて便利だと思う。

地域内を小回りするバスを市で運行できないか。

路線バスのダイヤが、鉄道利用者が使えるものになっていない。

〇岩根地区

巌根駅のエレベーターの整備を進めてほしい。

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。

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。

〇鎌足地区

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、利用したい時間帯にバスがなく困っている。

乗り継ぐたびに初乗り運賃がかかるのは負担が大きい。

〇金田地区

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ほしい。

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良い。

ホテル三日月の送迎バスを住民も使えるように活用できないか。

〇中郷地区

金田や袖ケ浦のバスターミナルは、市内の移動に関してハブ化されていない。

木更津駅から中郷地区に向かう朝のバスがなく、地区内の職場に通勤できない。

〇富来田地区

タクシーは馬来田駅に常駐しておらず、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、送迎料がかかる。

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。

■交通事業者等アンケート調査結果

市民アンケート調査や地区別意見交換会に加えて、各分野における事業者等からの地域公共交通の課題等を把握するため、アンケート調査を実施し、意見を集約しました。

主な意見を以下に示します。

交通事業者および関係団体へのアンケートの詳細につきましては、参考資料をご覧ください。

〇調査概要（交通事業者）

項目	内容
調　査　対　象	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 タクシー事業者：千葉県タクシー協会 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）

〇分析結果まとめ

交通事業者へのアンケート調査の結果を以下に示します。

＜交通事業者の主な意見＞

〇バス事業者

現在の問題点として、利用者減少、慢性的な乗務員不足などをあげている。

行政との連携として、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。乗務員募集の補助などを求めている。

〇鉄道事業者

現在の問題点として、利用者減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化などをあげている。

交通事業者間や行政との連携として、二次交通の充実、観光だけでない日常生活も含めた利用促進などを求めている。

〇タクシー事業者

現在の問題点として、慢性的な乗務員不足、燃料単価の高騰などをあげている。

行政との連携として、燃料負担増への補助、ユニバーサルデザイン車両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を求めている。

〇調査概要（関係団体）

項目	内容
調　査　対　象	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）

〇分析結果まとめ

関係団体へのアンケート調査の結果を以下に示します。

＜関係団体の主な意見＞

〇木更津市商工会議所

現在の問題点として、高速バス利用者の減少、観光客の減少による観光産業への影響などをあげている。

〇木更津市観光協会

要望として、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などを求めている。

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加。

〇木更津市社会福祉協議会

要望として、企業や農作業の就労体験を実施するにあたり、場所が郊外のため、交通手段の必要性を求めている。

〇商業施設

公共交通との連携として、一定金額の買物で帰りのバスが割引となる「お帰りきっぷ」などの公共交通の利用特典の継続実施などを求めている。

要望として、週末だけでも近隣を周遊できるバス路線の運行などを求めている。

バスの増便要望が多い。

2.7　地域公共交通の課題の整理

地域公共交通網形成計画の評価検証結果や各種調査結果から、地域公共交通の問題点などを抽出し、課題を整理します。

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性があります。	○				
	・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。					○

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
	・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。			○		

※地域公共交通網形成計画の評価検証結果等から抽出した地域公共交通の問題点から、上記１～５の課題が導かれます。

１～５の課題の内容は、次頁に示します。

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

- 本市においては、東京湾アクアラインを経由し東京湾岸の主要都市と本市を結ぶ高速バスが多数運行され、企業立地件数や定住者数が増加し、高速バスによる移動需要が更に増加することで、高速バスの増便や停留所新設等により利便性が更に向上する好循環が生じています。
- この好循環を継続させるため、高速バスや木更津金田バスターミナルの更なる利便性の向上が求められています。

課題２：路線バスの適切な見直し

- 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しており、感染拡大前の水準には戻っておりません。そのため、運行を担う交通事業者の収益を圧迫しており、燃料費の高騰の影響もあり、交通事業者を取り巻く環境は、更に厳しい状況となっています。
- これまで、走行距離の長い路線の短縮化や路線の統合など、非効率な運行を改善するとともに、令和 ４ 年度は、既存路線バスの運行の効率化*を図るため、市街地循環バスの実証運行を行いました。
- 持続可能なバス路線網の再構築を目指した、継続的な取組が求められています。

課題３：地域特性に応じた公共交通維持の仕組みづくり

- 富来田地区において、地区まちづくり協議会が主体となった新たな交通システムの運行が開始されています。
- その他の交通不便地域においても、地区まちづくり協議会等の地域主体による新たな交通システムの導入が求められています。

課題４：誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

- 公共交通に関する情報発信の強化や、交通事業者のホスピタリティの向上、案内板の多言語標記化、公共交通施設や車両のバリアフリー化等に継続して取り組むほか、ＡＩ*やＩＣＴ等の新技術を活用した新たなモビリティサービス*の導入についても検討することが求められています。

課題５：既存の公共交通を維持する取組の充実

- 公共交通に関する意識の向上を図るモビリティ・マネジメントや、交通事業者と小売業者の連携による割引券の発行等に継続して取り組むほか、利用者数が減少し続ける久留里線を維持するため利用者の増加に向けた取組が求められています。

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 将来都市像

基本構想に掲げる将来都市像を実現するため、本計画においても「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～」を共通の将来都市像として位置付けます。

～基本構想に掲げる将来都市像～

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～

本市は、東京湾最大の自然干潟や上総丘陵等の豊かな自然環境に囲まれ、港を中心に繁栄してきた由緒あるまちです。近年は、広域道路ネットワークの整備進展に伴い交通利便性が高まり、人口の増加や大型集客施設等の集積が進んでいます。このように本市は、過去から現在に受け継がれてきた自然や歴史等の地域資源とともに、高いポテンシャルを有しています。

これらを活かし、地域社会を構成する多様な主体とともに、新たな魅力や文化を創造し、市内外へ情報発信することにより、都市としての求心力を高めていきます。また、広域道路ネットワーク等を活かし、東京湾岸の主要都市や圏央道沿線地域、県南地域を結び、人・モノ・情報の集積を図り、新たな価値を創造することで本市の発展につなげ、市内外ににぎわい・躍動等の活力の好循環を生み出していきます。

そして、安定的な市政運営によって、安心・安全で快適な市民の暮らしを支え、市民と明日の木更津を創造し、未来の世代へ誇りあるふるさととして継承していきます。

そのため、将来都市像を「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～」とします。

3.1.2 基本方針及び計画目標

本市における地域公共交通の課題を踏まえ、木更津市地域公共交通計画の基本理念、基本方針及び計画目標を以下のように定めます。

～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、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

<table>
<tr><th>項目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td colspan="2">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
↓
基本方針１　高速バスの利便性向上</td></tr>
<tr><td>計画目標①</td><td>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します。</td></tr>
<tr><td colspan="2">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
↓
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</td></tr>
<tr><td>計画目標②</td><td>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います。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います。</td></tr>
<tr><td>計画目標③</td><td>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、検討を行います。</td></tr>
<tr><td colspan="2">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
↓
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</td></tr>
<tr><td>計画目標④</td><td>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します。</td></tr>
<tr><td>計画目標⑤</td><td>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います。</td></tr>
</table>

3.1.3 地域公共交通ネットワークの再構築の基本的な考え方

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減少が見られる中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が、交通事業者の経営の悪化に追い打ちをかけています。

感染拡大を防止するための外出自粛が続く間に、テレワークの普及等ライフスタイルの変化が進み、令和 2 年度以降、市内の路線バス利用者数は減少しており、交通事業者は極めて厳しい環境に立たされております。

近い将来、本市においても人口減少時代が到来し、路線バス利用者の減少は避けられない状況となっており、このままでは、路線の廃止等によるサービス水準の低下により、更に利用が減少する「負のスパイラル」を避けることができず、地域社会に甚大な影響が生じるおそれがあります。

路線バスを、持続可能なものとするためには、既存の路線バス利用者の移動ニーズは満たしつつも、路線バスの運行効率を上げることが可能なバス路線網へ、再構築する必要があります。

バス路線網を再構築するにあたっては、「木更津市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ていることから、この都市構造の形成に資するものとして計画する必要があります。

また、本計画における「拠点」は、「木更津市地域公共交通網形成計画（平成３０年３月策定）」における「集約拠点」の考えを踏襲することとし、路線バスやこれ以外の公共交通の役割・位置づけについても、「木更津市地域公共交通網形成計画」における「各交通モード*の役割・位置づけ」の考えを踏襲することとします。

■拠点をネットワークする都市構造図

■集約拠点の区分

集約拠点の区分	地区名	備考
主要交通結節点	ＪＲ木更津駅 ＪＲ巌根駅 ＪＲ馬来田駅 木更津金田バスターミナル	
地域拠点	イオンモール木更津 三井アウトレットパーク木更津 君津中央病院	
	清見台 ほたる野 請西 大久保・羽鳥野・八幡台 港南台・畑沢 太田 ＪＲ祇園駅周辺地区 ＪＲ上総清川駅周辺地区	木更津市都市計画マスタープランに位置付けた「生活拠点」
	中郷公民館周辺 鎌足公民館周辺 富岡公民館周辺 茅野・真里谷周辺	木更津市都市計画マスタープランに位置付けた「集落拠点」

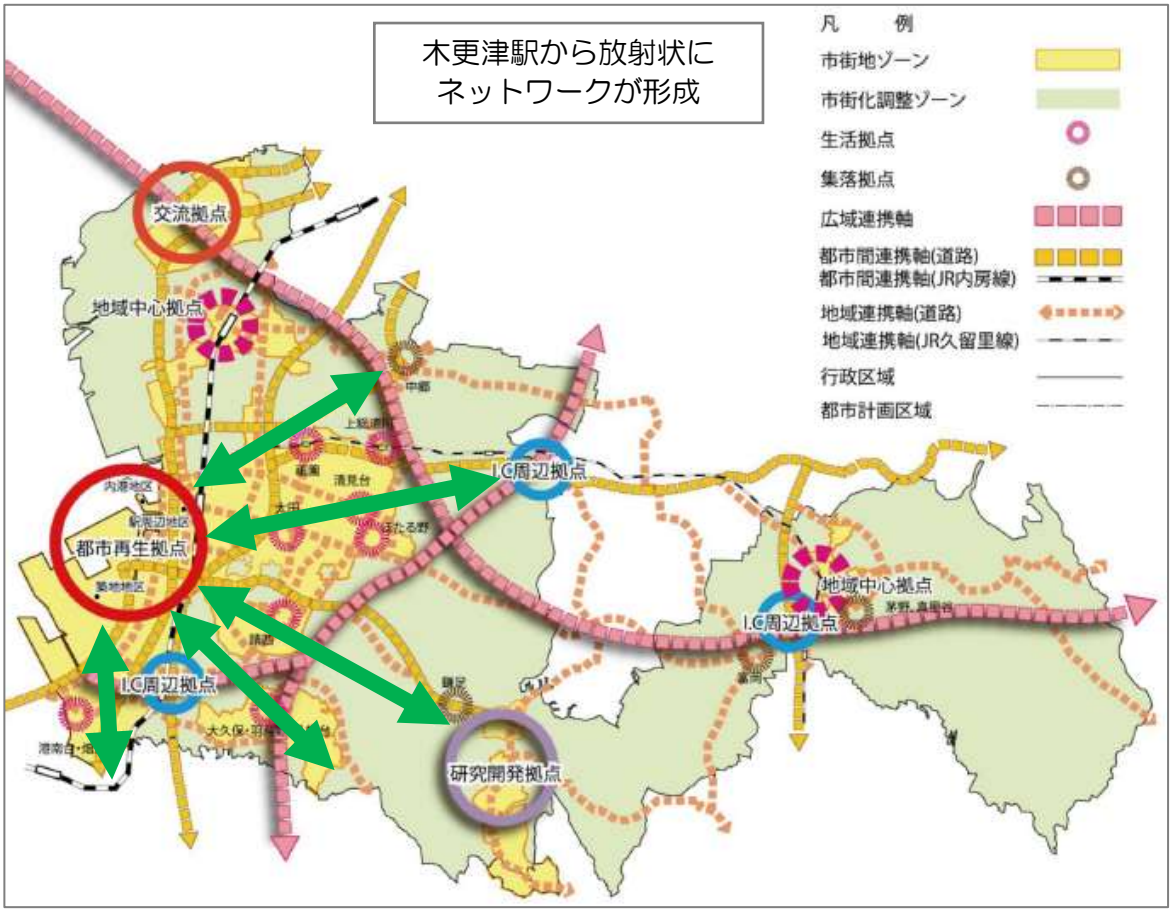
■各交通モードの役割・位置づけ

交通モード			役割・位置付け
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	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ぶ、地域内の幹線交通としての役割を担う。
	支線軸	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。
		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における移動手段を確保していく役割を担う。

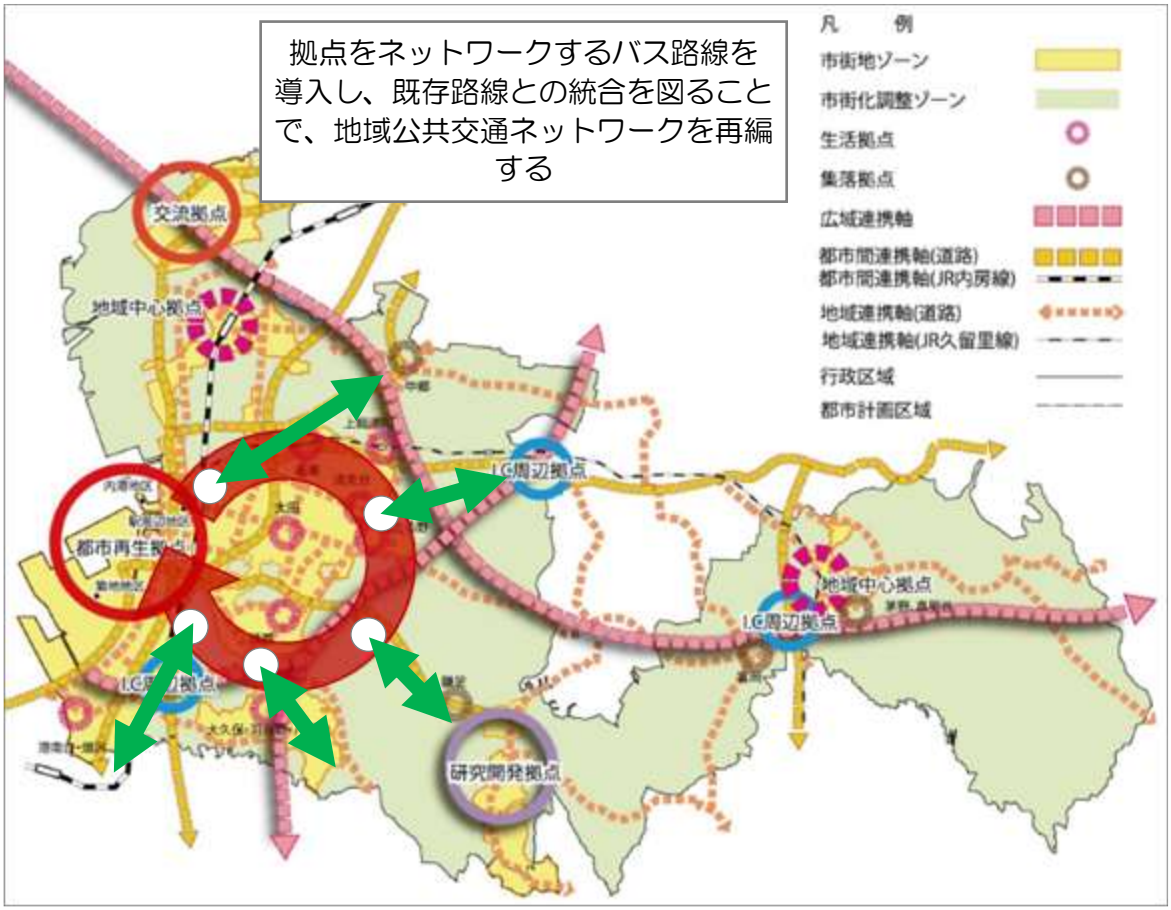
これらの考えに基づき、地域公共交通ネットワークの再構築を目指し、令和４年度に取組んだのが、市街地循環バスの実証運行です。木更津駅を中心に放射状に形成された既存のバス路線網に、新たに市街地を循環する路線を加え、循環線の内側は重複する既存路線と循環線を統合し、循環線の外側は循環線のルート上にある商業施設などの拠点で路線バスを乗継ぐ、あるいは、新たな交通システムとの乗換えを行うよう、地域公共交通ネットワークを再構築することで、地域公共交通の効率的な運行と経費の削減を図り、地域公共交通の持続可能性を高めることを目指した取組です。

本計画においても、各交通モードの役割・位置づけを踏まえ、市民や交通事業者と連携し、市内各地の特性に応じた交通モードの効果的・効率的な活用を図ることで、拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成に資する、地域公共交通ネットワークの再構築を推進していきます。

■現在の地域公共交通ネットワークイメージ



■地域公共交通ネットワークの再編イメージ



3.1.4 新たな交通システム導入の基本的な考え方

■導入目的

（１）優先的に対応すべき課題

本市の地域及び地域公共交通の現状を見ると、市内を鉄道、路線バスなどが運行しており、市街地付近はある程度、運行サービスが充足している一方で、居住地によっては、一定の距離に鉄道駅やバス停などがない、充分な運行本数がないなどの公共交通を利用するのに不便な地域が存在しています。

そのような地域では、目的地までの移動手段を確保することで、自動車に過度に依存しなくても日常生活を送れるようにすることが必要となります。

そのためには、新たな交通システムの導入だけでなく、新たな交通システムから既存の公共交通へ乗り換えられるなど、連携を強化して、相互の役割を活かした仕組みにしていくことで、市全体の公共交通の利便性を向上させていく必要があります。

以上のことから、新たな交通システムの導入にあたっては、優先的に対応すべき課題を次の２点と捉えています。

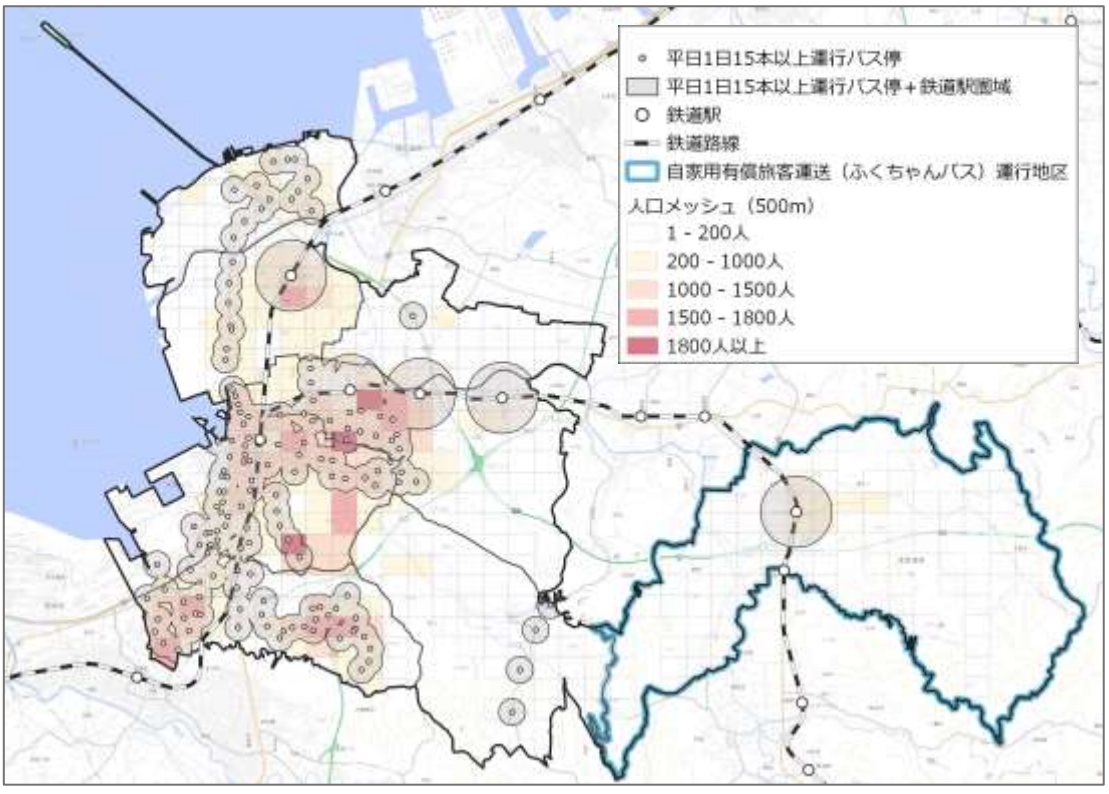
①交通不便地域の移動手段を確保すること

②既存の公共交通との連携体制を確保すること

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以遠、高速バスや路線バスのバス停から 300m以遠の地域を指し、鉄道駅やバス停が、ある程度便利に利用できる範囲内に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。



（2）導入目的

優先的に対応すべき課題に対応するため、新たな交通システムは以下の目的で導入を検討していきます。

① 自宅から目的地までの移動手段として利用（自宅 ⇔ 目的地）

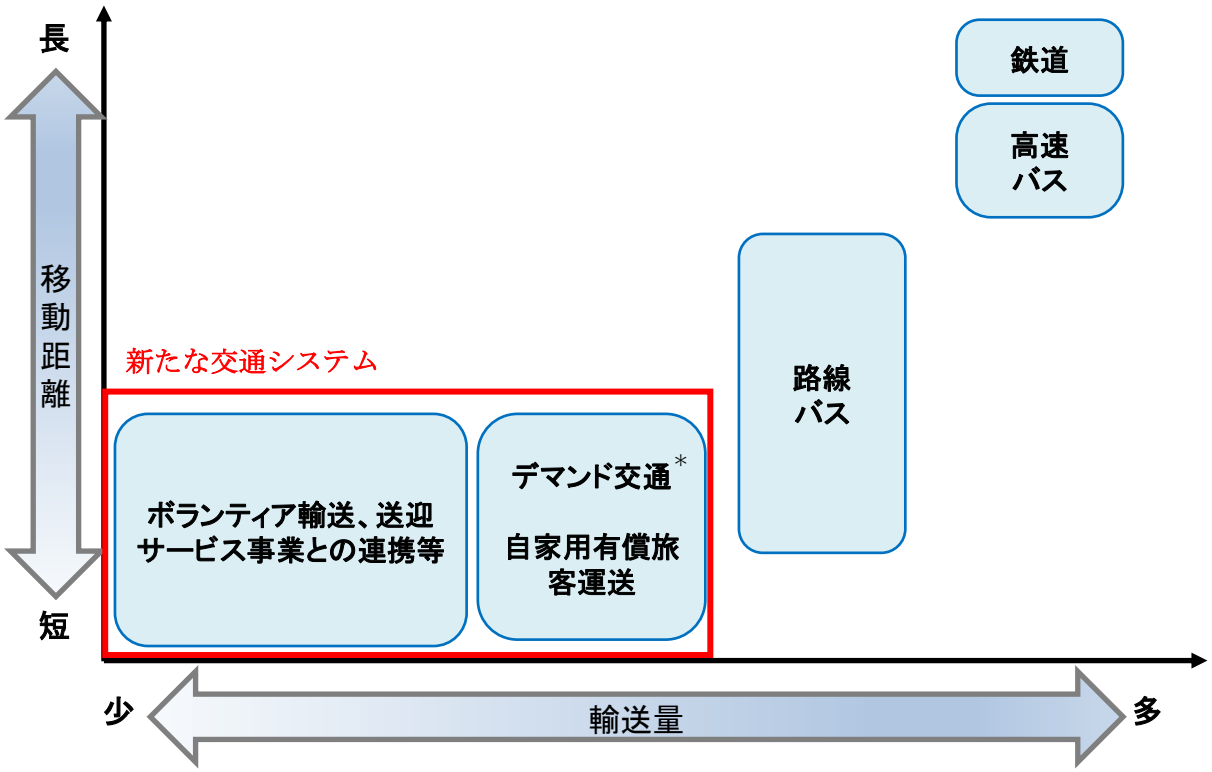
・施設立地状況と移動実態を踏まえて、地区内の商業施設や医療施設等への移動、また、地区内にそれらの施設がない場合は、木更津市地域公共交通活性化協議会での協議を整えて隣接地区などの商業施設や医療施設までの移動を確保する。

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、鉄道や路線バスに乗り継いで、商業施設や医療施設等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する。

■運行方式

新たな交通システムの導入にあたっては、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「運行方式」を導入することが必要です。



各運行方式の特徴の整理

	概要	メリット	デメリット
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。
自家用有償旅客運送	鉄道やバスなどの公共交通を利用することが難しい地域において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。
ボランティア輸送	車両を地域が準備して、無料で運行する。	小さな需要にも対応することができる。	事故における対応や責任問題が難しい。
送迎サービス事業との連携	民間事業者等が運行する送迎サービスに混乗する。	既存の送迎サービスを有効活用できる。	民間事業者等との合意形成が難しい。

■既存の地域公共交通ネットワークとの関係

市内には、鉄道、路線バスや高速バス、タクシーが運行しており、新たな交通システムの導入の際は、それらの既存の地域公共交通ネットワークとの役割分担が必要となります。

例えば、既存の路線バスと競合した場合、路線バスの利用者が減少してしまい、路線バスの減便や撤退を招く可能性があります。

一方で、新たな交通システムの導入に向けて検討を行っていく中で、目的地や利用者の需要等から、地域の特性に応じて、新たな交通システムを導入するよりも、路線バスの運行内容の改善の方が効果的という結論も考えらえるので、その場合は、市内公共交通の再編に取り組んでいきます。

■導入を検討する地域

市内の地域ごとに課題や住民ニーズが異なっていることから、新たな交通システムの導入は、地域ごとに検討を進める必要があります。

また、新たな交通システムは、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します。

新たな交通システムについての説明会を市内の１３のまちづくり協議会等の単位で行っていきます。

交通不便地域に該当する地域において、新たな交通システムを主体的に取り組む意向がある地域については、市が導入に向けて支援を行っていきます。

■関係者等の役割と連携

地域主体で運営する場合、関係機関への事務手続きや専門知識の取得など、導入に向けてさまざまな対応が必要となります。

そのため、地域主体のもと、交通事業者と木更津市の 3 者で適切な役割分担を行い、連携して取り組んでいくことが必要となります。

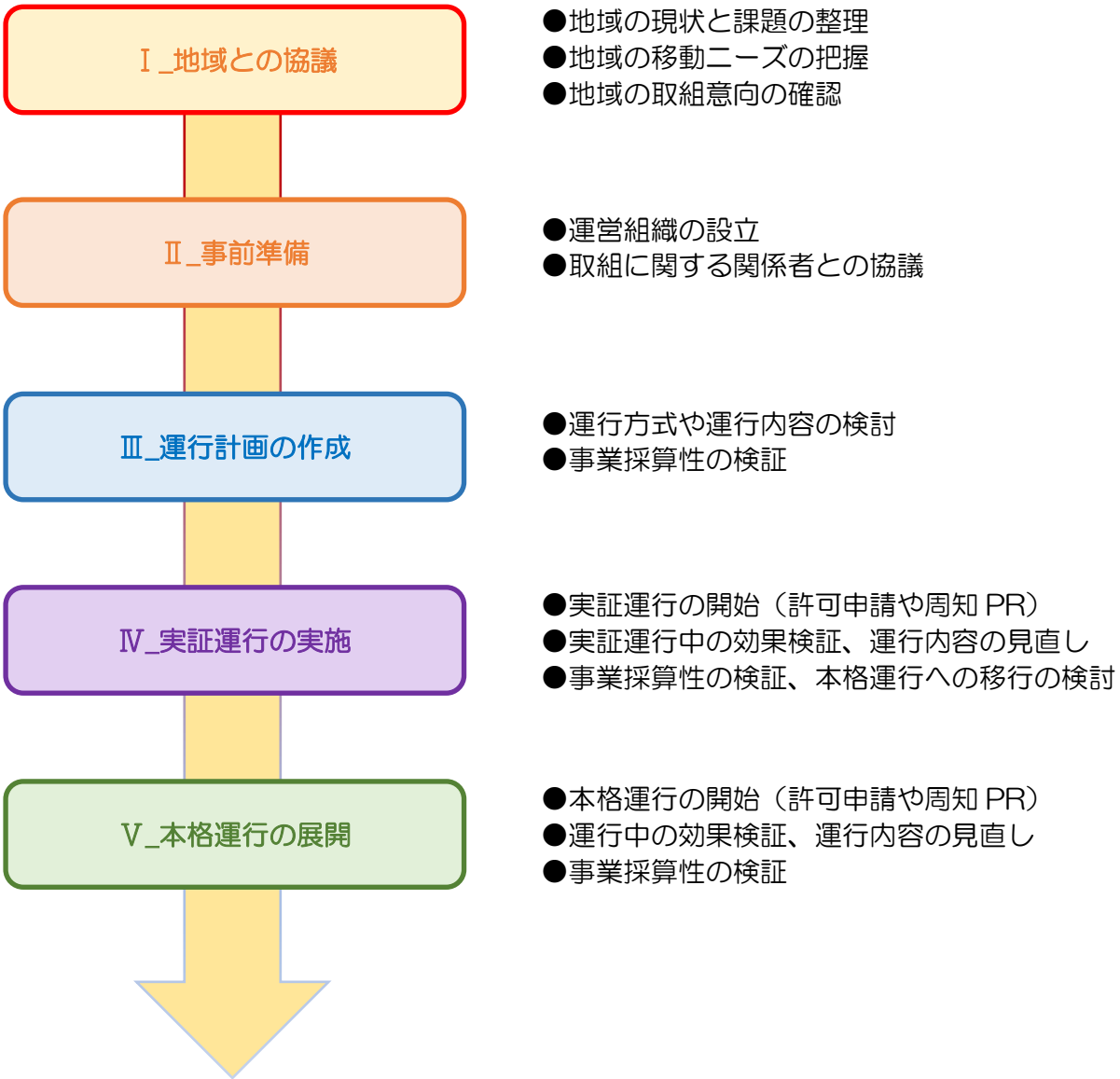
■導入の基本的な流れ

はじめに地域との協議を行い、地域のニーズを把握するとともに、地域主体の運行の可能性を検討します。

地域主体の運行が可能であれば、実証運行に向けて準備として、運行計画などの作成を進めます。

実証運行開始後は、運行実績をもとに利用促進を図るための必要な改善を行うとともに、市内の他の地域への展開及び市域を越えた広域展開も視野に入れて取り組みます。

導入の基本的な流れ



■導入の手順

新たな交通システムの導入及び運行に向けては、以下の５つのステップを基本的な流れとします。

導入の基本的な流れと関係者の取組

基本的な流れ	地域住民の取組	市の支援や取組	交通事業者の取組	検討期間の目安
ステップⅠ 地域との協議 ・地区や協議会との協議 ・地域の現状と課題の整理 ・地域の移動ニーズの把握	・市との協議への参加、新たな交通システムに対する取組意向の検討	・地区や協議会への新たな交通システムの概要説明及び地域主体の取組に対する意向確認	―	半年
ステップⅡ 事前準備 ・運営組織の設立 ・関係者等との調整	・運営組織の立ち上げ ・関係者等との調整	・運営組織の立ち上げに向けた助言 ・関係者等との調整 ・他地域の取組事例の紹介	・関係者等との調整 ・他地域の取組事例の補足	半年～１年間
ステップⅢ 運行計画の作成 ・運行方式の検討 ・運行内容等の検討 ・事業採算性の検証	・運行方式の検討 ・運行方式に関する勉強会の開催	・運行方式に関する情報提供 ・他地域の取組事例の紹介 ・運行方式に関する勉強会の開催支援	・運行方式に関する情報提供 ・他地域の取組事例の紹介	１年間
	・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、運行体制等）の検討	・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	・運行計画の作成支援 ・地域住民とともに、運行内容の検討	
	・事業採算性の検証（運行経費、市の補助金を踏まえて、どの程度の運賃収入が必要になるのかを検討）	・事業採算性の検証に対する支援 ・事業採算性に対する意見	・事業採算性の検証に対する支援 ・事業採算性に対する意見	

	・事業採算性が厳しい場合は運行計画の見直し			
ステップⅣ 実証運行の実施 ・実証運行の準備 ・実証運行中の調査分析	・実証運行の許可申請 ・実証運行の地域への周知 PR	・実証運行の許可申請の支援 ・実証運行の地域への周知 PR の支援	・実証運行の許可申請の支援	1 年間
	・実証運行の実施	・実証運行の実施の支援	・実証運行の実施の支援	
	・実証運行中の利用状況等の調査、分析	・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の検討 （当初、見込んだ収支状況に行かない場合、利用促進策や運行内容の変更を検討）	・収支状況に応じた改善計画検討の支援（当初、見込んだ収支状況に行かない場合、利用促進策や運行内容の変更を検討）	―	
ステップⅤ 本格運行の展開 ・本格運行に向けた準備等	・本格運行への移行の判断 （地域主体で運行を継続できるのか）	・本格運行への移行の判断の支援 （地域主体で運行を継続できるのか）	―	実証運行終了後
	・本格運行の許可申請	・本格運行の許可申請の支援	・本格運行の許可申請の支援	
	・本格運行の地域への周知 PR	・本格運行の地域への周知 PR の支援	―	
	・本格運行後の利用状況等の調査、分析 ・利用促進活動の継続	・本格運行後の利用状況等の調査、分析の支援	―	

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。

区分	系統	必要性・有効性	概要	補助
一般乗合	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	・本市と袖ケ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。	・本市と袖ケ浦市を結ぶ路線 ・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。 ・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。	・日東交通（株）が運行	※2
	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	・本市と袖ケ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。	・本市と袖ケ浦市を結ぶ路線 ・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

一般乗合	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	ー
	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）	・本市と袖ケ浦市、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。	・本市と袖ケ浦市、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
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

第4章 計画目標達成に向けた事業

【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】
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	事業
1．高速バスの利便性向上	①高速バスの利便性向上	1 高速バスの利便性向上
		2 木更津金田バスターミナルの機能強化
2．地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築	②路線バスの再編等	3 バス路線等の再編
		4 拠点における円滑な接続
	③新たな交通システムの導入	5 新たな交通システムの導入
3．利用しやすい環境整備及び公共交通の利用促進	④利用しやすい環境の整備	6 車両のバリアフリー化
		7 巌根駅の利便性向上
		8 事業者の人材育成
		9 情報発信
		10 多言語標記
		11 新たなモビリティサービス*の活用
	⑤公共交通の維持に向けた利用促進	12 事業者間連携によるインセンティブ付与
		13 モビリティ・マネジメント
		14 久留里線の利用促進

4.1 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

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・本市においては、東京湾アクアラインを経由し東京湾岸の主要都市と本市を結ぶ高速バスが多数運行され、企業立地件数や定住者数が増加し、高速バスによる移動需要が更に増加し、高速バスの増便や停留所新設等により利便性が更に向上する好循環が生じています。この好循環を継続させるため、高速バスの更なる利便性の向上が必要です。

＜取組内容＞

【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みます。

【三日月プレスリリース】
（京成バス株式会社、日東交通株式会社）

【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みます。

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）

【圏央道エリアガイド】
（国土交通省関東地方整備局）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
まちづくりの進展に合わせた高速バスの利便性向上	検討・協議							
	実施（随時）							
	評価・検証　※毎年実施							
新たな高速バス路線の検討	県やバス事業者等と検討		検討状況等を踏まえた取組の実施					
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標① 高速バスの利便性向上

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・かずさアクアシティ*においては、令和４年８月にコストコホールセールジャパン株式会社により本社機能が移転されたことにより、木更津金田バスターミナルへ乗り入れる高速バスが増便され、バスターミナルの機能が強化されています。これらまちづくりの進展により本地区の魅力が向上し、今後も、企業立地の進展や人口の増加、これに伴う移動需要の更なる増加が見込まれます。この好循環を継続させるため、木更津金田バスターミナルの機能を強化し続ける必要があります。

＜取組内容＞

【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ます。

【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います。

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
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	市とバス事業者の協議（まちづくりの進展状況を踏まえ随時）							
	実施できる取組から随時実施							
	評価・検証　※毎年実施							
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	市、関係自治体、バス事業者の協議							
	実施できる取組から随時実施							
	評価・検証　※毎年実施							

4.2 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

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

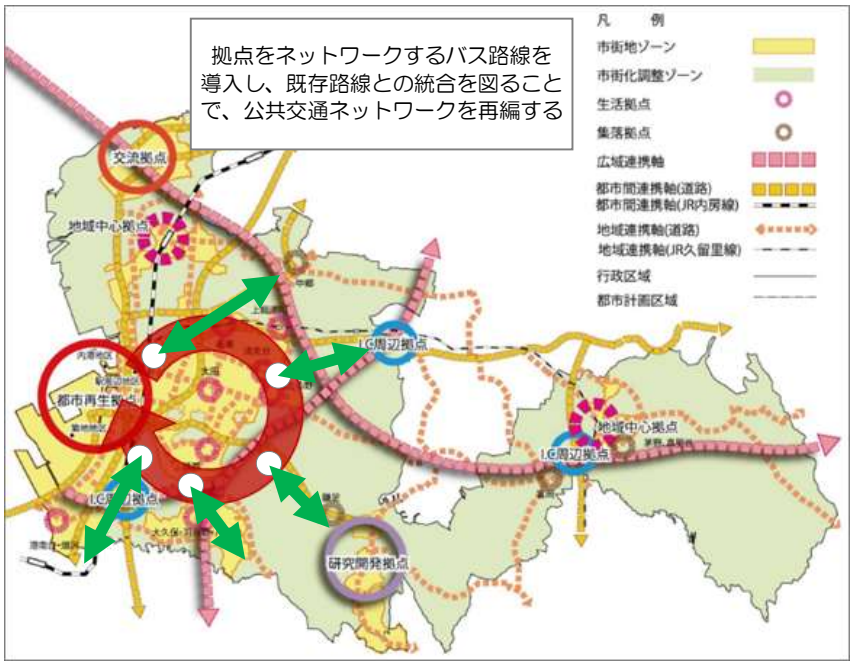
・令和４年度（令和４年 11 月１日～令和５年１月 31 日）に「市街地循環バス」の実証運行を行っています。

・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等もあり、路線バスの利用者が減少しています。一方で、新たなまちづくりが進むなど、まちの変化が見られます。こうした需要の変化に対応した路線バスの再編を行うことで、持続可能な路線バスのネットワークを構築することが必要となっています。

＜取組内容＞

【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】

・市街地循環バスの実証運行を踏まえ、本格運行を検討するとともに、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し、市街地循環バスの内側と外側を結ぶ路線については、市街地循環バスの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します。



地域公共交通ネットワークの再編イメージ

【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。

・路線バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用しながら、今後も運行を維持していきます。

・令和９年度末までに吾妻公園に文化芸術施設や図書館等を整備することから、現在、イオンタウン株式会社が運行している巡回バスのルートを吾妻公園まで延伸することによる利便性の確保について検討します。

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
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	検討	できるところから再編実施（随時）						
	評価・検証　※毎年実施							
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	バス路線の見直し（随時見直し）							
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標② 路線バスの再編等

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・主要拠点には、鉄道や路線バスなどの多くの公共交通が接続し、鉄道と路線バスや路線バス同士の乗継が発生します。公共交通の再編を行うだけでなく、こうした円滑な乗継に向けた環境整備を行うことで、利用しやすい環境を整えて、公共交通の利便性向上につなげていくことが必要となっています。

＜取組内容＞

【乗り換え及び乗り継ぎに配慮したダイヤ編成】

・バス事業者は、乗継しやすいダイヤ設定を検討し、情報を表示します。

【乗継割引の導入】

・バス事業者は、市街地循環バスの本格運行に伴い、市街地循環バスの経路上にある商業施設などの拠点で路線を乗継ぐよう見直す場合等においては、利用者の運賃負担が増えないよう、乗継割引制度の導入を検討し実施します。

【IC カードの乗継割引】
（福島交通株式会社）

【待合環境の向上】

・バス事業者は、市街地循環バスの本格運行に伴い、市街地循環バスの経路上にある商業施設などの拠点で路線を乗継ぐよう見直す場合等においては、その拠点に立地する施設内でバスを待つことができるよう、待合スペースの確保について施設管理者と協議します。

【商業施設と連携した待合スペース】
（神奈川県横浜市）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
乗り換え及び乗り継ぎに配慮したダイヤ編成	ダイヤ改正の都度、ダイヤを見直す							
	評価・検証　※毎年実施							
乗継割引の導入	検討	実施（必要に応じて見直し）						
	評価・検証　※毎年実施							
待合環境の向上	検討	実施（必要に応じて見直し）						
	評価・検証　※毎年実施							

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・市内において交通不便地域が見られる状況を踏まえて、交通不便地域の解消に向けた、移動手段の確保が求められています。交通不便地域では、需要量が少なく、かつ居住地が分散している地域も見られるため、路線バスだけでなく、他の交通手段も含めて、地域の実情に応じた新たな交通システムの導入検討が必要となっています。

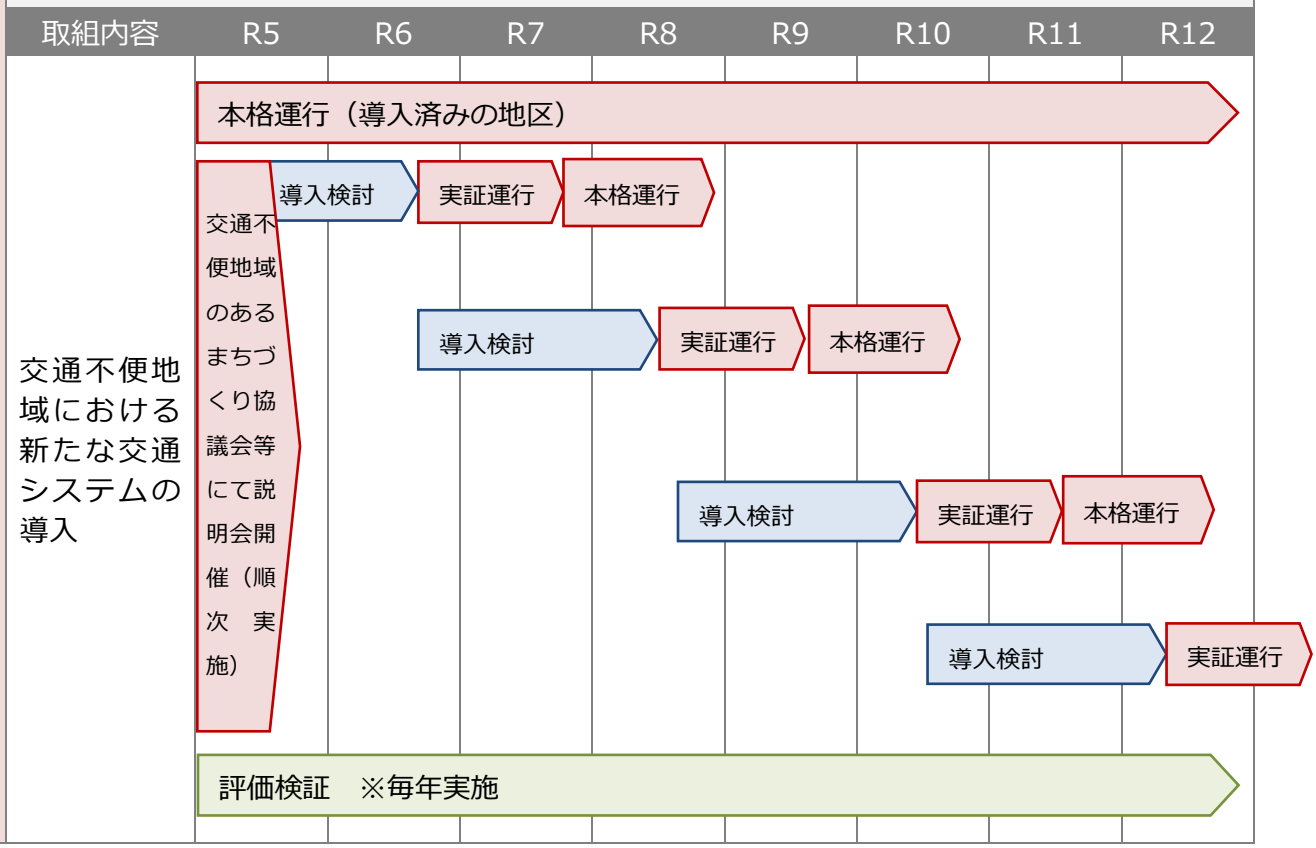
＜取組内容＞

【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、「新たな交通システム導入の基本的な考え方」に基づき、まちづくり協議会等の地域主体による新たな交通システムの導入を促進し、市は支援を行います。
・新たな交通システムの導入にあたっては、市民・交通事業者・関係事業者・行政が連携しながら、継続的に勉強会を開催し、地域の公共交通を取り巻く現況の共有、今後の新たな交通システムの方向性の検討、導入に向けた市民、交通事業者、木更津市の役割分担の検討などを行います。
・新たな交通システムを導入する場合、地域検討組織の立ち上げ、実証運行計画の検討・作成を行い、実証運行から本格運行へ進めることを目指します。
・新たな交通システムを導入した地区においては、効率的な運行に向け、関係者が連携して改善に取り組みます。
・地域内を運行する施設送迎サービス等がある場合は、それらの活用も視野に入れながら検討を行います。
・富来田地区の自家用有償旅客運送については、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）を活用しながら、今後も運行を維持していきます。

地域主体による運行
【木更津市富来田地区】

【取組スケジュール】


取組内容
R5
R6
R7
R8
R9
R10
R11
R12
交通不便地域における新たな交通システムの導入
本格運行（導入済みの地区）
導入検討
実証運行
本格運行
交通不便地域のあるまちづくり協議会等にて説明会開催（順次　実施）
導入検討
実証運行
本格運行
導入検討
実証運行
本格運行
導入検討
実証運行
評価検証　※毎年実施

4.3 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

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞
・高齢者・障がい者などの移動制約者の負担を軽減するため、引き続き、バス車両やタクシー車両のバリアフリー化を推進することが求められています。

＜取組内容＞
【バス車両のバリアフリー化の推進】
・バス事業者が、市内を運行するバス車両の更新に併せ、ノンステップバスを導入します。

【ノンステップバス】（日東交通株式会社）

【タクシー車両のバリアフリー化の推進】
・タクシー事業者が、市内を運行するタクシー車両の更新に併せ、ユニバーサルデザインタクシーを導入します。

【ユニバーサルデザインタクシー】
（京成タクシーかずさ株式会社）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
バス車両のバリアフリー化の推進	車両更新時に、ノンステップバスを導入							
	評価・検証　※毎年実施							
タクシー車両のバリアフリー化の推進	車両更新時に、ユニバーサルデザインタクシーを導入							
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標④ 利用しやすい環境の整備

事業 7 巌根駅の利便性向上

実施主体	木更津市、鉄道事業者

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・巌根駅に停車しない総武線快速電車の同駅への停車については、同駅の乗降者数が少なく年々減少傾向にあることや、鉄道事業者の収益が悪化していること、停車に必要なホーム延伸工事費の捻出が難しいこと等が課題となり、市と鉄道事業者の協議が進展していません。巌根駅の利便性向上につながる取組が求められています。

＜取組内容＞

【総武線快速電車の停車等についての協議・要望】

・総武線快速電車の停車に向け、市が鉄道事業者と協議します。

・総武線快速電車の停車が実現するまでの間は、利便性の向上を図るため、巌根駅に停車する普通電車を増やすよう、市から鉄道事業者へ要望します。

【東側改札口の開設】

・鉄道事業者が、巌根駅西口に加え、駅の東側にも新たな改札口を整備します。

【岩根人道跨線橋エレベーター設置】

・高齢者や障がい者、妊産婦等、日常生活等において身体の機能上の制限を受ける方々が、巌根駅の東西を結ぶ岩根人道跨線橋を利用し円滑に移動できるよう、市が、岩根人道跨線橋の東西へエレベーターを設置します。

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
総武線快速電車の停車等についての協議・要望	総武線快速電車の停車について協議（随時実施）							
	普通電車の増便要望							
	評価・検証　※毎年実施							
東側改札口の開設	整備							
	評価・検証							
岩根人道跨線橋エレベーター設置	エレベーター設置							
	評価・検証							

計画目標④ 利用しやすい環境の整備

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・誰もが安全・安心に公共交通を利用でき、かつ利用者の満足度を高め、公共交通利用者の増加が期待できる環境整備のため、交通事業者の運転士のホスピタリティの向上が、引き続き求められています。また、交通事業者の担い手不足が社会問題化している中、運輸サービスを安定的かつ継続的に供給していくための担い手確保に向けた取組も求められています。

＜取組内容＞

【ホスピタリティの推進】

・交通事業者は、乗客に配慮した安全運転の徹底、交通事業者の運転士の接遇(接客マナー)の向上、介護を必要とする方への対応などのホスピタリティを推進するため、社内研修等の充実に取り組みます。

【運転士の募集支援】

・本市のホームページなどへ、交通事業者に特化した就職説明会の開催などの掲載や、ハローワークなどの関係者と連携した就職説明会の開催を支援するなど、公共交通事業の担い手確保に向けて、支援を行います。

【無人自動運転に関する情報収集・検討】

・交通事業者は、技術開発の動向や他地域での実証実験の結果などを注視しつつ、担い手不足を解消する１つの手段として、本市の地域特性に沿った自動運転技術の活用を検討します。

【安全に関する教育・研修】
（関東鉄道株式会社）

【バス運転士に特化した就職説明会】
（バスドライバーnavi）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
ホスピタリティの推進	取組の継続							
	評価・検証　※毎年実施							
運転士の募集支援	周知 PR 等の支援の実施（随時）							
	評価・検証　※毎年実施							
無人自動運転に関する情報収集・検討	調査・検討							
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標④ 利用しやすい環境の整備

事業 9 情報発信

実施主体	木更津市、交通事業者

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞
・誰もが利用しやすい交通環境を整備するためには、公共交通に関する最新の情報を、利用者へわかりやすく提供する必要があります。

＜取組内容＞
【ホームページ等を活用したわかりやすい情報の提供】
・市民や来訪者に、公共交通の利用を促すため、交通事業者からいただいた最新の情報を、市のホームページや広報紙等を活用し、わかりやすく提供します。また、その内容についても、利用者の意向や交通事業者の対応を踏まえ、充実させていきます。

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
ホームページ等を活用したわかりやすい情報の提供	取組の継続（随時更新）							
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標④ 利用しやすい環境の整備

事業 10 多言語標記

実施主体	バス事業者、タクシー事業者

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い強化されていた政府の水際対策が大幅に緩和され、今後、訪日外国人旅行者数の増加が見込まれています。また、市内に居住する外国人も増加しています。外国人にとって、わかりやすく使いやすい公共交通機関とするため、案内看板の多言語化などの対応が求められています。

＜取組内容＞

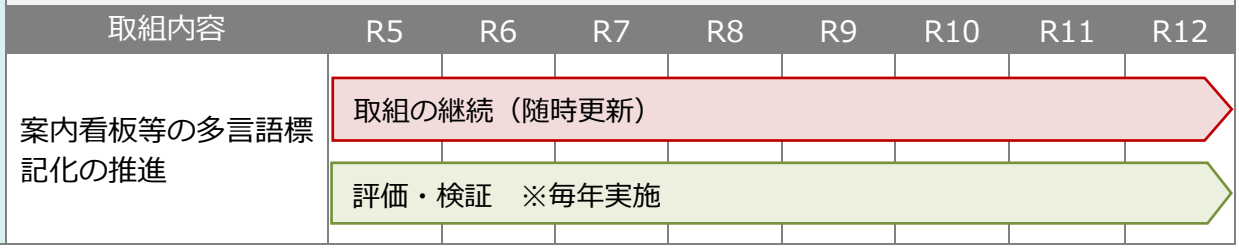
【案内看板等の多言語標記化の推進】

・外国人居住者や外国人観光客に対しても、わかりやすく使いやすい公共交通機関とするため、バス事業者及びタクシー事業者は、引き続き、公共交通に関する案内看板の多言語標記化やピクトグラム表示などに取り組みます。

・市内の案内看板等の多言語標記状況は以下のとおりです。（令和 3 年実績）

施設等	整備状況	手段	使用言語
案内所	MOP、金田BT	文字、音声	英語(行先、運賃表示)、その他(ポケトークを使用)
バス停	金田BT、羽鳥野BS、かずさアーク、MOPターミナルA･B	文字	英語
電光掲示板による案内	金田BT、羽鳥野BS、かずさアーク、木更津総合高校前	文字	英語
車両	①高速バス(日東交通全線)	文字(行先表示･車内案内)、音声	英語　※金田 BT、袖ケ浦 BT(羽田線のみ)、羽田空港各ターミナルは英語、中国語、韓国語
	②高速バス(木更津－羽田空港線･成田空港線)	文字(車内案内)、音声	(車外)英語 (車内)英語、中国語、韓国語
	③MOP 木更津線	音声	英語･中国語、韓国語
	④タクシー(京成タクシーかずさ)	文字、音声	その他(翻訳機等を使用)
パンフレット	高速バス内シートベルト(着用のお願い他緊急時の対応方法)、Wi-Fi 利用方法	文字	英語
その他	CHIBA“おもてなし”多言語コミュニケーションシート	文字	-

【取組スケジュール】



計画目標④ 利用しやすい環境の整備

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・ＡＩやＩＣＴ等の新技術の進展により、市内のタクシー事業者が、配車アプリを導入するなど、新たなモビリティサービスの活用が始まっています。

・公共交通が利用しやすい環境を整備するため、社会のニーズに応じた新たなモビリティサービスの活用についても検討する必要があります。

＜取組内容＞

【新たなモビリティサービスの活用】

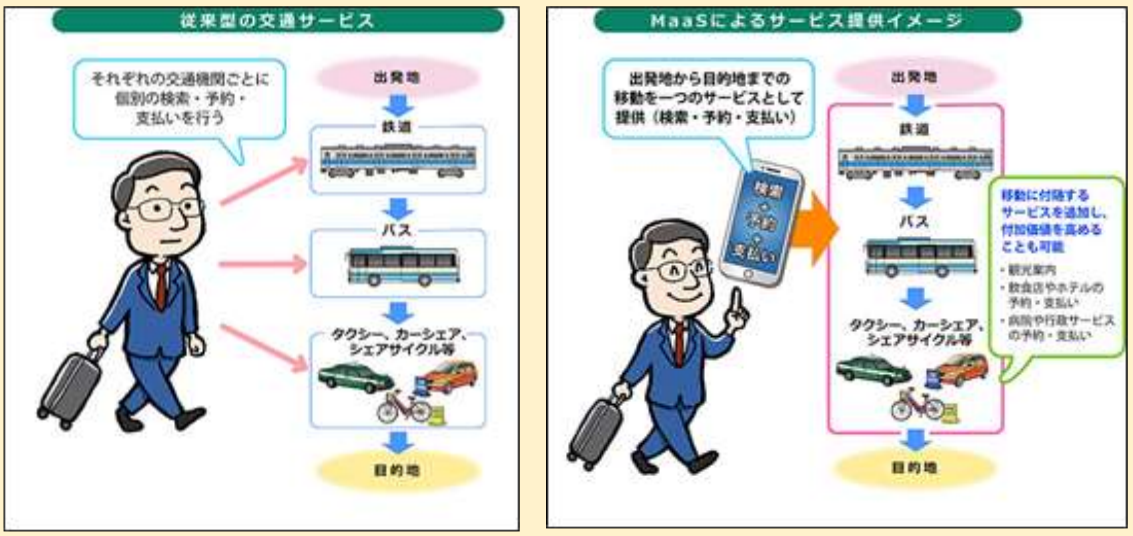
・全国各地で実証実験が行われている MaaS（マース）やＡＩオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスの活用を関係者と共に検討します。

【参考】

「MaaS（Mobility as a Service）」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

従来の交通サービスの利用方法では、利用者が出発地から目的地までの道順を検索し、鉄道、バス、タクシー、カーシェア、シェアサイクルなど様々な交通サービスから、どれを使うのかを選び、それぞれの交通機関ごとに個別に予約をしたり、料金を支払ったりします。

一方、MaaS によるサービスでは、スマートフォンのアプリを立ち上げれば、出発地から目的地までの交通手段の検索から予約・支払いまでができ、さらには、観光案内、飲食店やホテルの予約・支払い、または病院や行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となります。



MaaS が普及すると、交通手段の選択肢が拡大し、マイカーを持たなくても気軽に便利に移動できる環境が整備されます。加えて、地方部や都市部では、次のような課題の解決も期待されます。

■地方における交通手段の維持・確保

高齢者の運転免許の返納も増える中、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化などに伴って、移動手段が不足する地域が今後ますます増えていくことが懸念されています。

ＡＩオンデマンド交通(※)など地域の輸送サービス・移動手段の維持・確保を図りながら、MaaS を活用することで、地方でも、自ら運転することなくドア・ツー・ドアで便利に移動する環境が整備されると考えられます。

※ＡＩオンデマンド交通とは

ＡＩを活用することで利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった路線を持たず、配車予約と車両位置からＡＩがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能。

資料：政府広報オンライン

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
新たなモビリティサービスの活用	調査・研究、調整・協議							
	実施できる取組を順次展開							
	評価・検証　※毎年実施							

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）

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・公共交通の利用促進の一つの手段として、公共交通を利用して外出する際のインセンティブ付与（割引制度）の継続的な実施が求められています。

＜取組内容＞

【運賃割引券等の導入】

・小売業者や交通事業者等との連携により、買い物を行った方への運賃割引券の導入や、その他の形態の割引制度の導入を促進します。

【公共交通利用者への特典】（日東交通株式会社）

【直行高速バス利用者への特典】
（三井アウトレットパーク木更津）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
運賃割引券等の導入	取組の継続（取組改善や新規取組を随時検討・実施）							
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標⑤ 公共交通の維持に向けた利用促進

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・公共交通の利用促進の一つの手段として、公共交通を利用したことがない市民などに対して、興味を持ってもらう、利用しようと思ってもらうなどの継続的な取組が求められています。

＜取組内容＞

【公共交通の乗り方教室などの実施】

・これまで以上に公共交通を利用してもらうために、公共交通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。

・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。

【エコ通勤の推進】

・通勤時における公共交通機関等の利用を促進するにあたり、先ずは木更津市職員によるエコ通勤を推進します。その結果を踏まえ、市内全体でエコ通勤に取り組むよう促します。

【バスの乗り方教室】（木更津市）

【高齢者向け出前講座】（静岡県藤枝市）

【企業向け MM ガイドライン】（兵庫県）

【公共交通のメリットを訴求するリーフレットの一部】（茨城県）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
公共交通の乗り方教室などの実施	実施できる取組、実施できる地域から順次実施							
	検討・協議		新規取組の実施					
	評価・検証　※毎年実施							
エコ通勤の推進	市職員のエコ通勤を促す		市全域を対象としたエコ通勤の展開					
	評価・検証　※毎年実施							

計画目標⑤ 公共交通の維持に向けた利用促進

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

【今後の取組内容】

＜取組の背景・方向性＞

・久留里線の令和元年度の収支は 13 億 900 万円の赤字です。本市をはじめとした沿線３市と、千葉県、ＪＲ東日本千葉支社は、久留里線の利用促進と、同線の持続的な発展を目的に、令和２年４月に「ＪＲ久留里線活性化協議会」を設置し、各種事業に取り組んでいます。今後も、本協議会による事業を実施する等、利用者の増加に向けた取組が求められています。

＜取組内容＞

【ＪＲ久留里線活性化協議会による事業の実施】

・引き続き、関係者と連携し、協議会において、利用促進に向けた事業を実施します。

【さいくるり】
（JR 久留里線活性化協議会）

【菜久留トレイン利用者へのおもてなし】
（JR 久留里線活性化協議会）

【取組スケジュール】

取組内容	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
ＪＲ久留里線活性化協議会による事業の実施	ＪＲ久留里線活性化協議会等による利用促進事業の実施							
	評価・検証　※毎年実施							

第5章 評価指標と計画の進行管理

5.1 評価指標

5.1.1 各事業の評価指標

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。

【指標一覧】

事業	評価指標	現状値 （令和３年度実績）	目標値 （令和１２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】 巌根駅の利便性向上	巌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

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

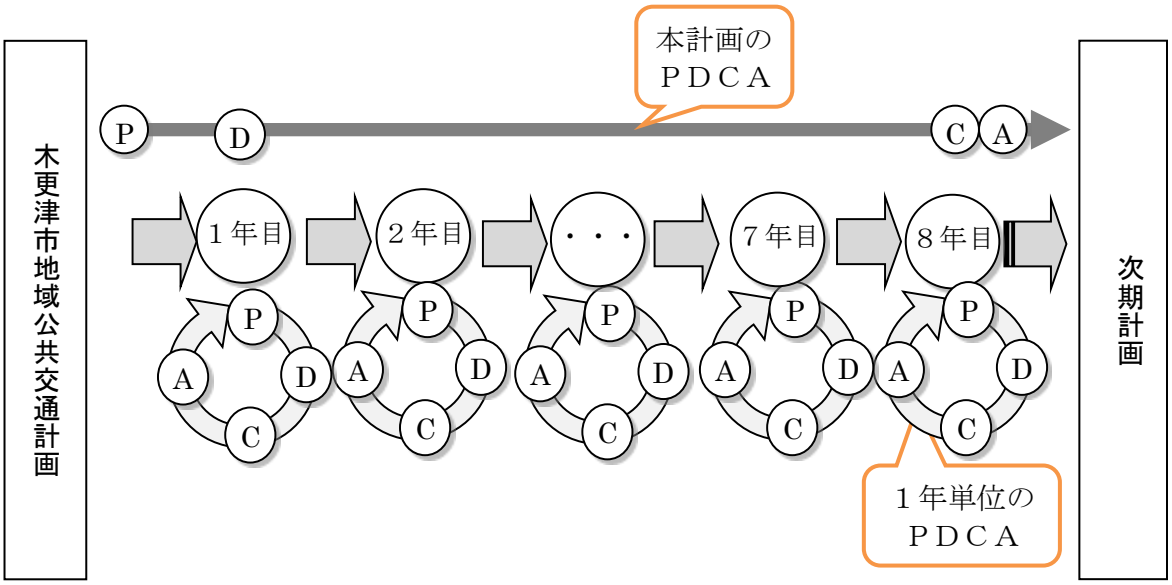
木更津市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役　割
木更津市 地域公共交通 活性化協議会	市民、交通事業者、警察、国の交通施策担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行います。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行います。

5.2.2 進行管理

評価指標の進捗状況や各事業の実施状況を確認し、ＰＤＣＡサイクル*【計画（Ｐｌａｎ）→実行（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→改善（Ａｃｔｉｏｎ）】による計画の進行管理を行います。計画全体の PDCA サイクルを行うとともに、事業について 1 年単位の PDCA サイクルも行っていきます。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

参考資料

木更津市地域公共交通活性化協議会の開催概要

木更津市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通計画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便を図り、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しています。

＜協議会の開催概要＞

令和４年度　第１回　**令和４年４月１８日（月）午後２時～３時５５分**

議題（１）令和３年度事業・決算報告について
（２）令和４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）自家用有償旅客運送の有効期間の更新について
（５）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
（６）地域公共交通計画の策定に係る事業の実施について
（７）市街地循環バスの実証運行の実施について

令和４年度　第２回　**令和４年８月９日（火）午後３時～５時２５分**

議題（１）会長の選出について
（２）副会長及び監査委員の指名について
（３）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
（４）木更津市地域公共交通計画（骨子案）について
（５）市街地循環バスの実証運行の実施について

令和４年度　第３回　**令和４年１１月９日（水）午後３時～５時０５分**

議題（１）木更津市地域公共交通計画（素案）について

令和４年度　第４回　**令和５年２月２日（木）午後３時～午後4時20分**

議題（１）木更津市地域公共交通計画（案）について

木更津市地域公共交通活性化協議会委員名簿

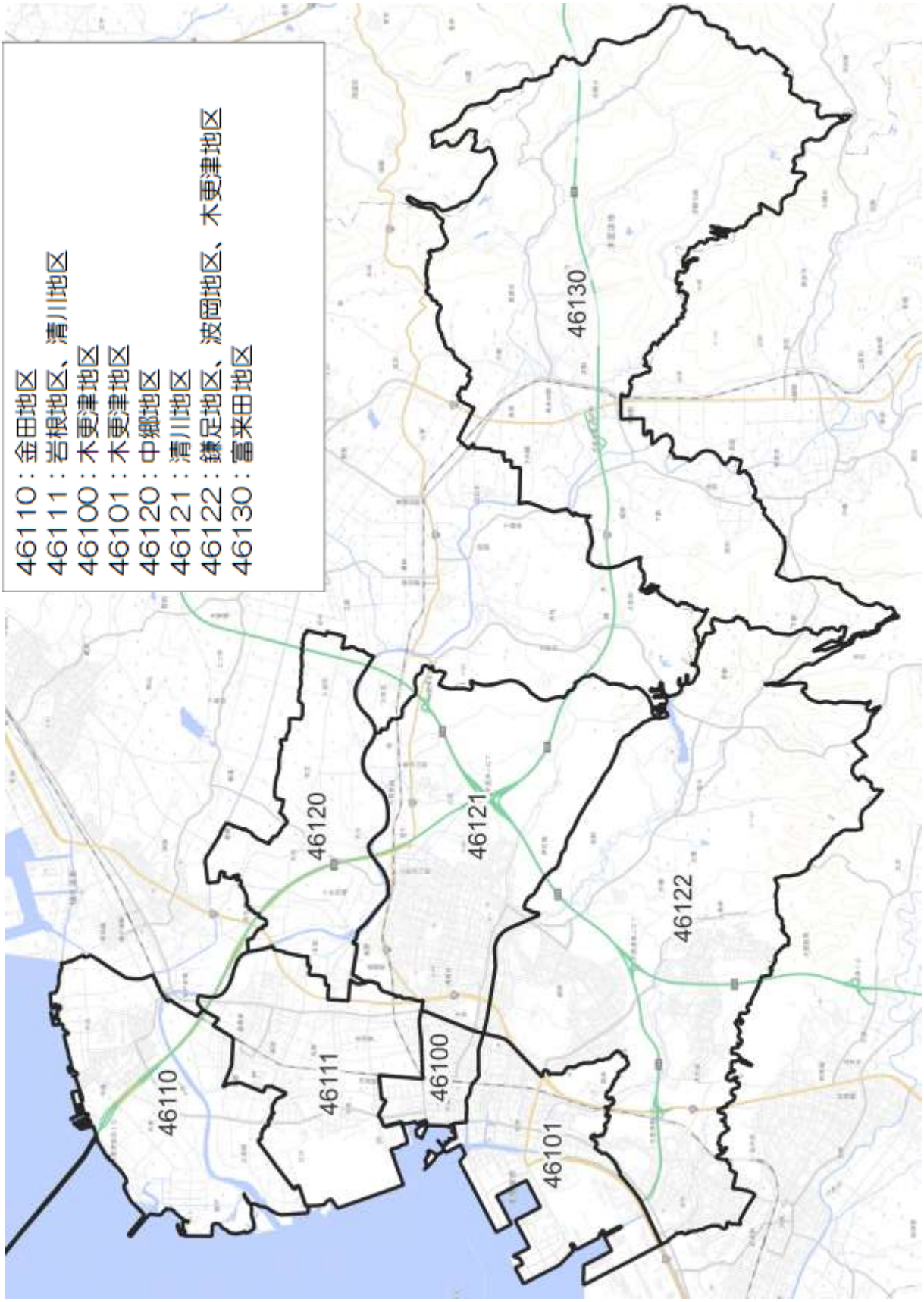
所属・役職	氏名	備考
木更津市区長会連合会　会計	鈴木　達也 山口　宗治	（～令和４年６月２８日） （令和４年６月２９日～）
公募委員	石渡　宏	監査委員
日東交通株式会社 運輸部長	髙橋　晴樹	
小湊鐵道株式会社 バス部長	深山　宏樹	
一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成田　斉	
一般社団法人千葉県タクシー協会 南房支部長 京成タクシーかずさ株式会社 代表取締役社長	手塚　真一	
東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター　所長	山口　一男	
日本大学理工学部 交通システム工学科 教授	轟　朝幸	会長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	髙橋　直人	
千葉県　総合企画部　交通計画課 企画調整班長	渡邉　彰	
木更津警察署　交通課長	佐川　正和	
木更津市　企画部長	石井　宏典	副会長
木更津市　市民部長	篠田　貞明	
木更津市　福祉部長	清水　和也	
木更津市　都市整備部長	吉田　究	監査委員
日東交通労働組合 木更津支部　副支部長	堤　彰浩 大澤　一樹	（～令和４年６月２８日） （令和４年６月２９日～）
君津土木事務所　調整課長	酒井　康行	
富来田地区まちづくり協議会　会長	石井　恵一 鴇田　宏	（～令和４年６月２８日） （令和４年６月２９日～）

所属・役職	氏名	備考
イオンモール株式会社 イオンモール木更津 オペレーションマネージャー 営業マネージャー	 陳　　海 鳴 影 山　 尚 美	 （～令和４年６月２８日） （令和４年６月２９日～）
三井不動産商業マネジメント株式会社 三井アウトレットパーク木更津 オペレーションセンター　所長	中 村　　哲	
木更津市議会　交通政策特別委員会 委員長	渡 辺　 厚 子	

（規約第７条第２項記載順）

ご協力いただき、ありがとうございました。

東京都市圏パーソントリップ調査結果

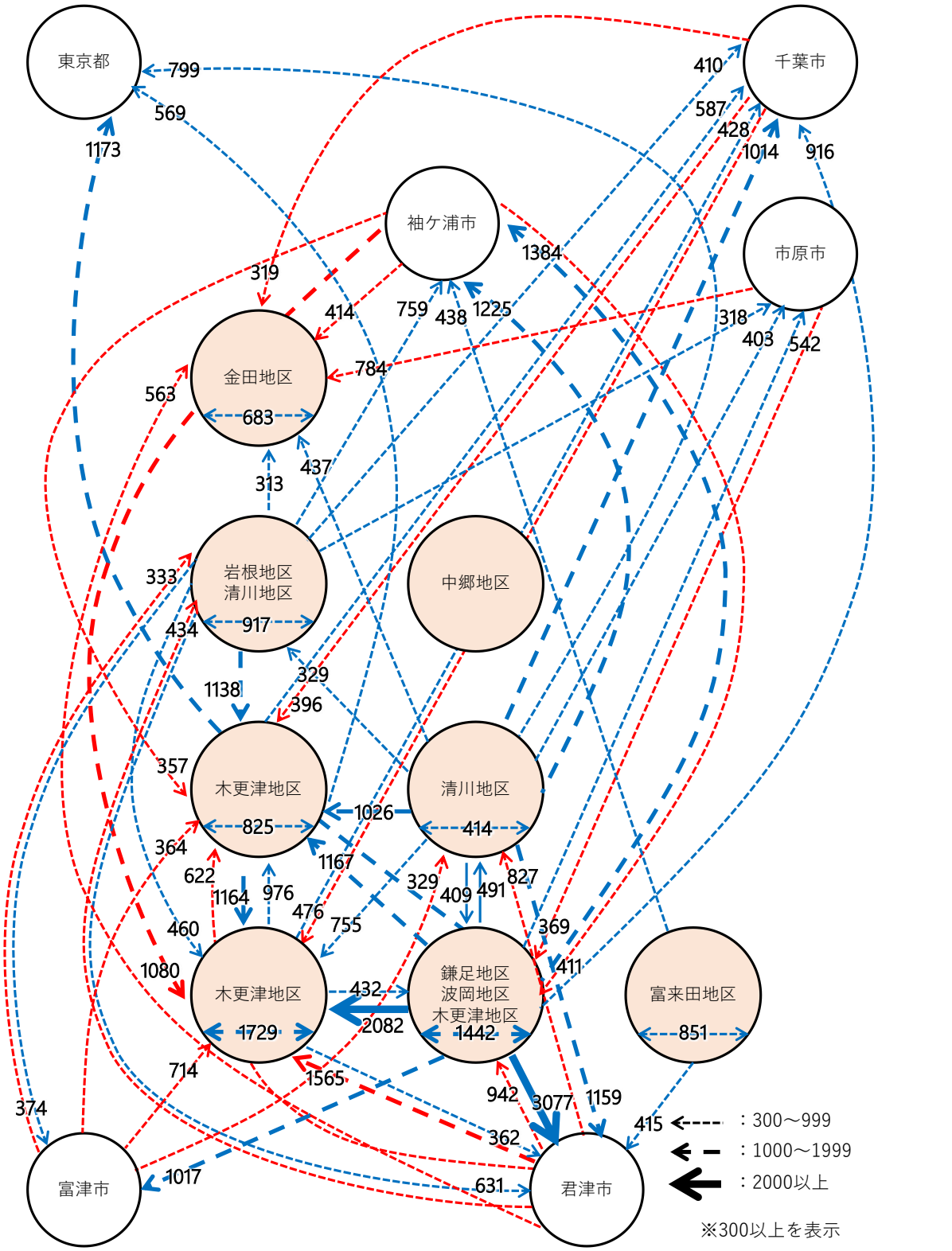


（１）通勤目的の人の動き

木更津市内の地区内移動及び地区間移動が多い一方で、袖ケ浦市、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。

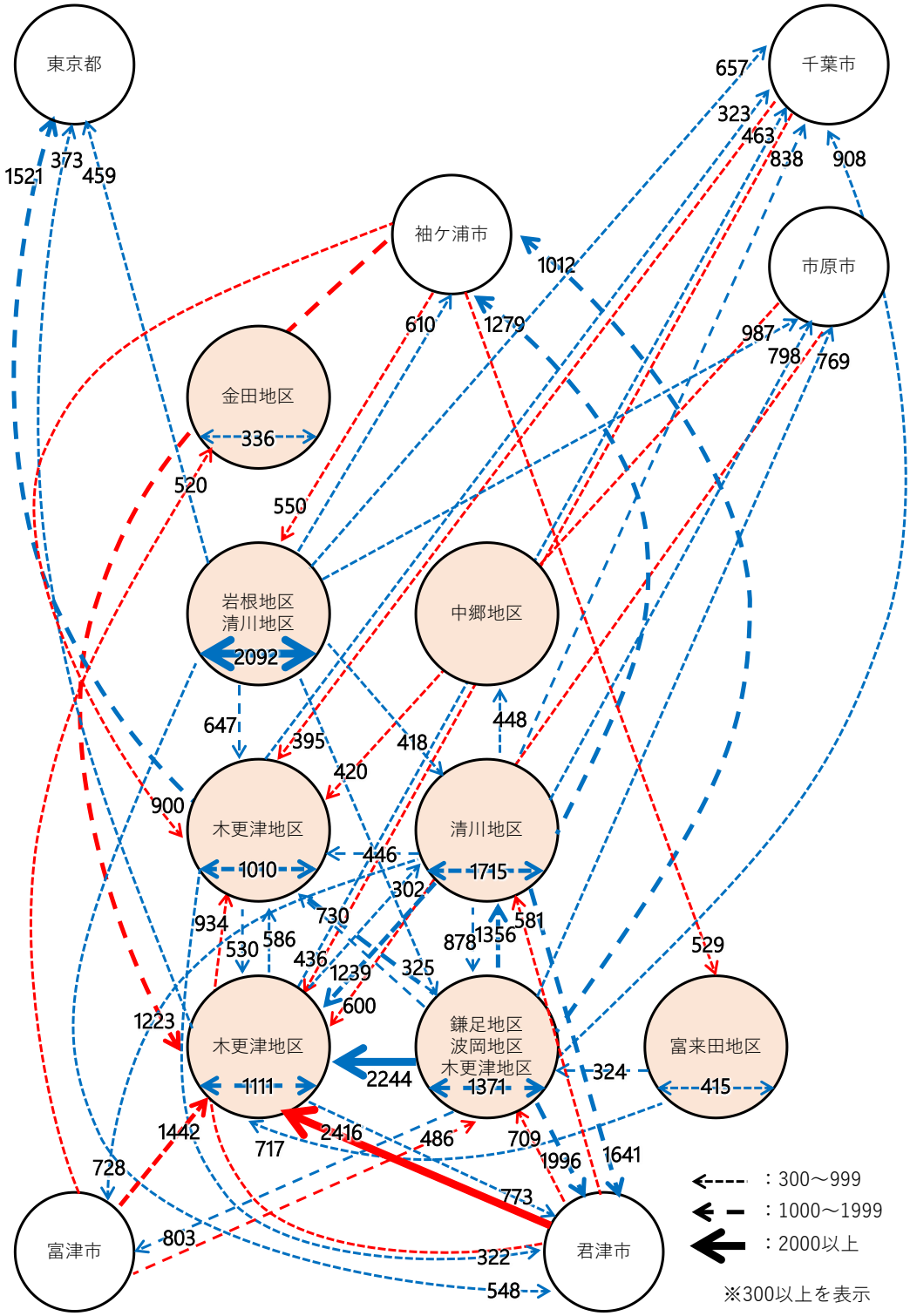
第 5 回調査結果と比較すると、千葉市や市原市など市外からの移動が増えている傾向が見られます。

■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

■通勤（帰社を含む）目的における人の動き



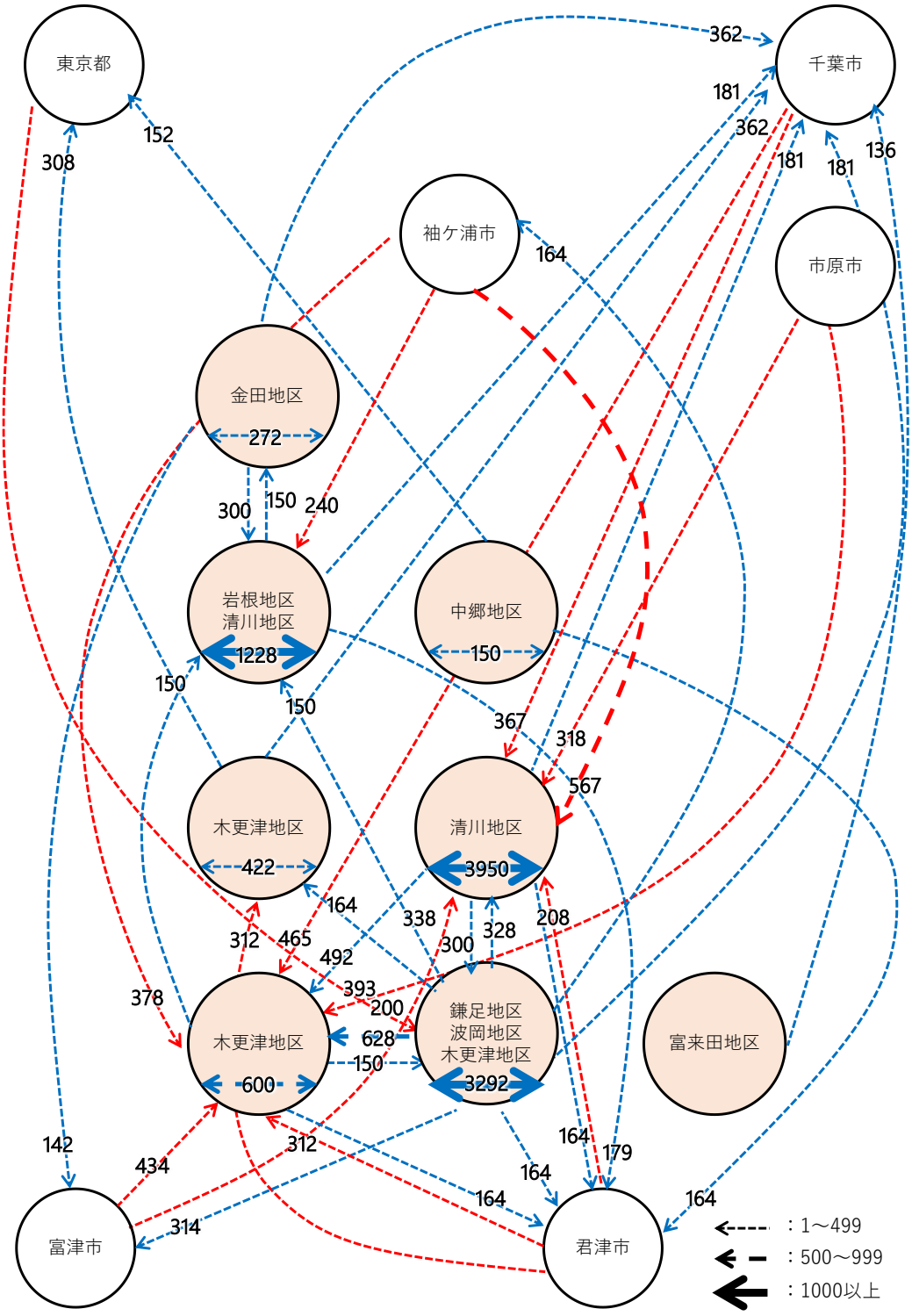
資料：第５回東京都市圏パーソントリップ調査

（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、袖ケ浦市、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。

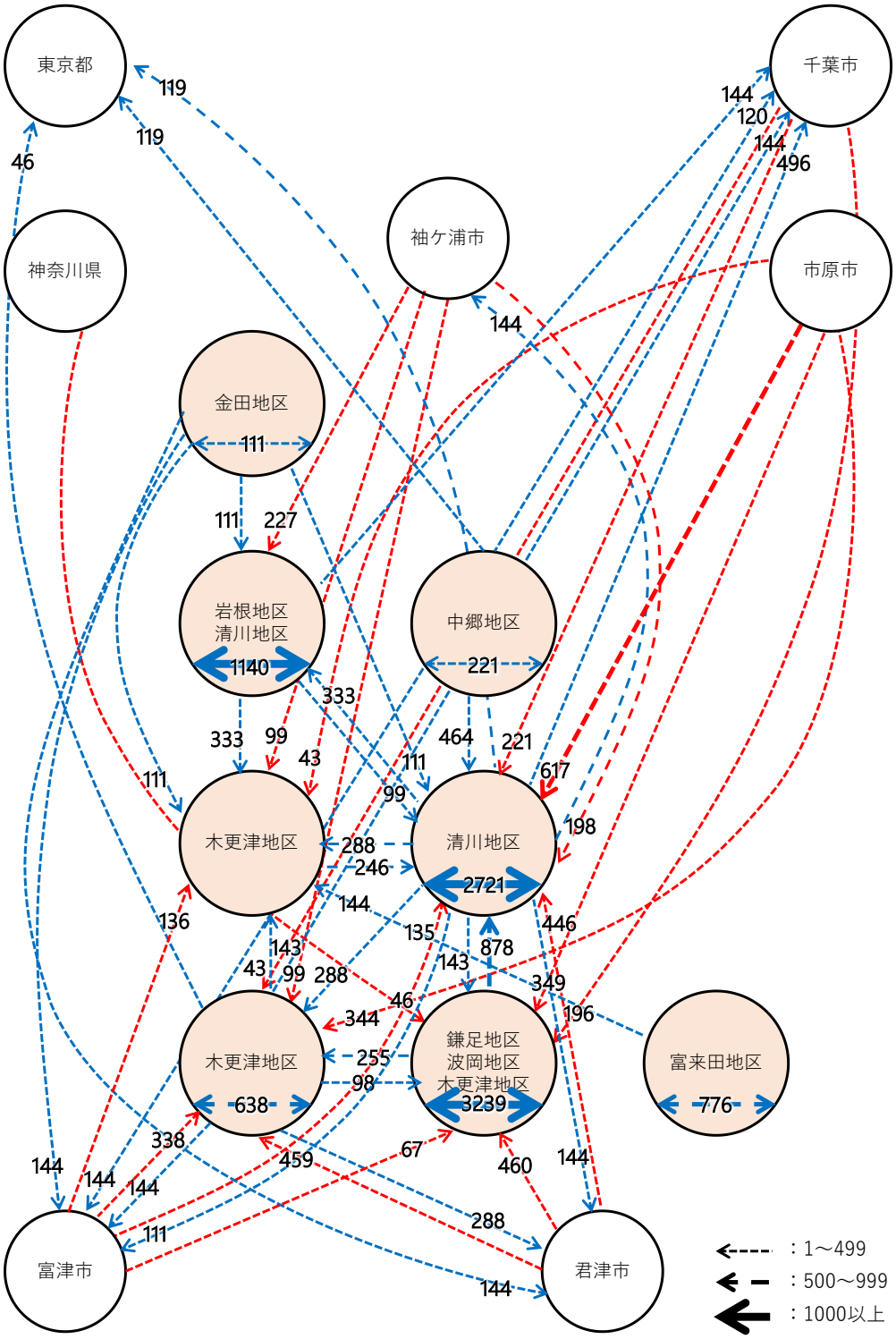
第 5 回調査結果と比較すると、都内からの移動、千葉市など市外への移動が増えている傾向が見られます。

■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

■通学（帰校を含む）目的における人の動き

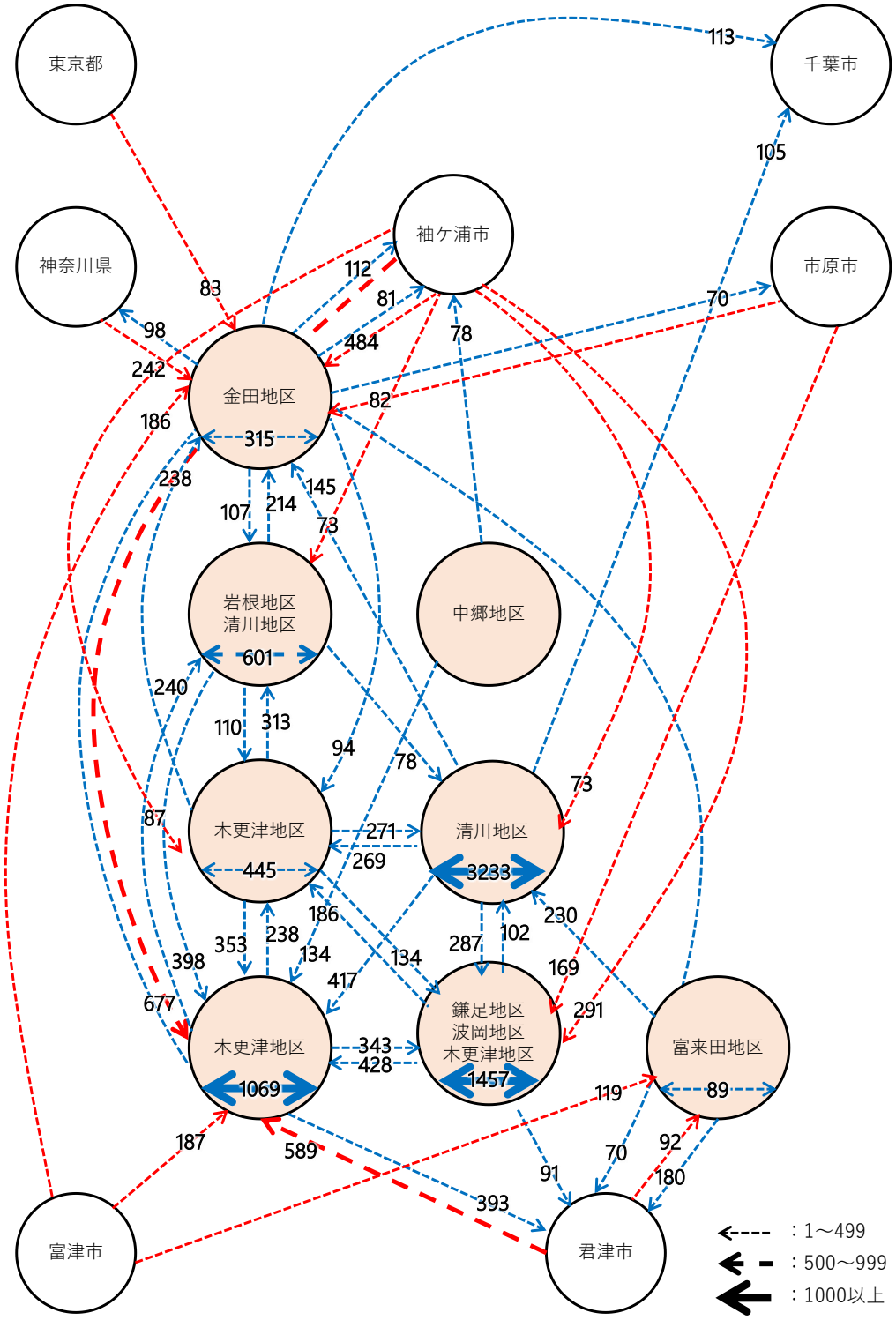


資料：第５回東京都市圏パーソントリップ調査

（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、袖ケ浦市、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

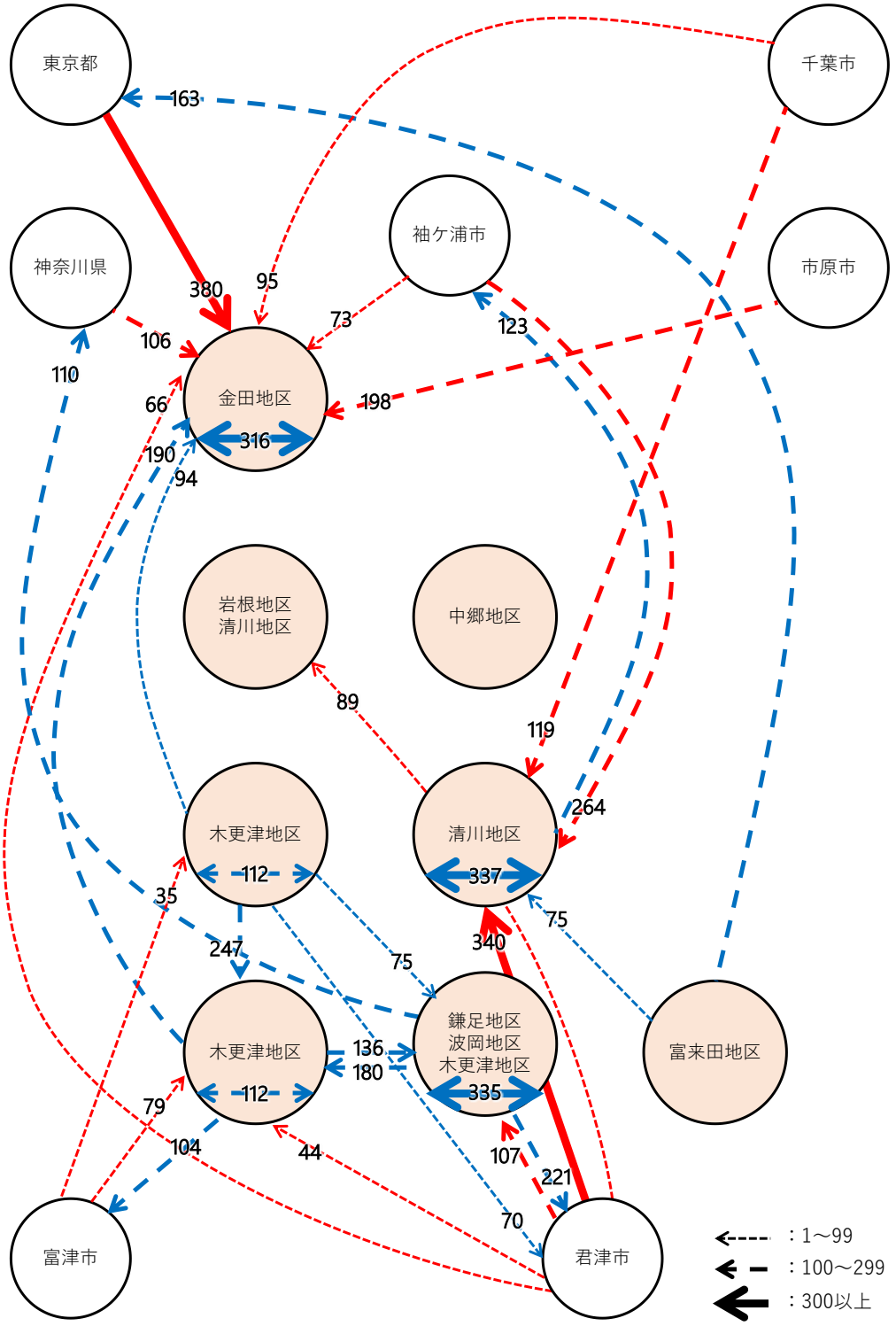


資料：第６回東京都市圏パーソントリップ調査

（４）日用品以外の買物目的の人の動き

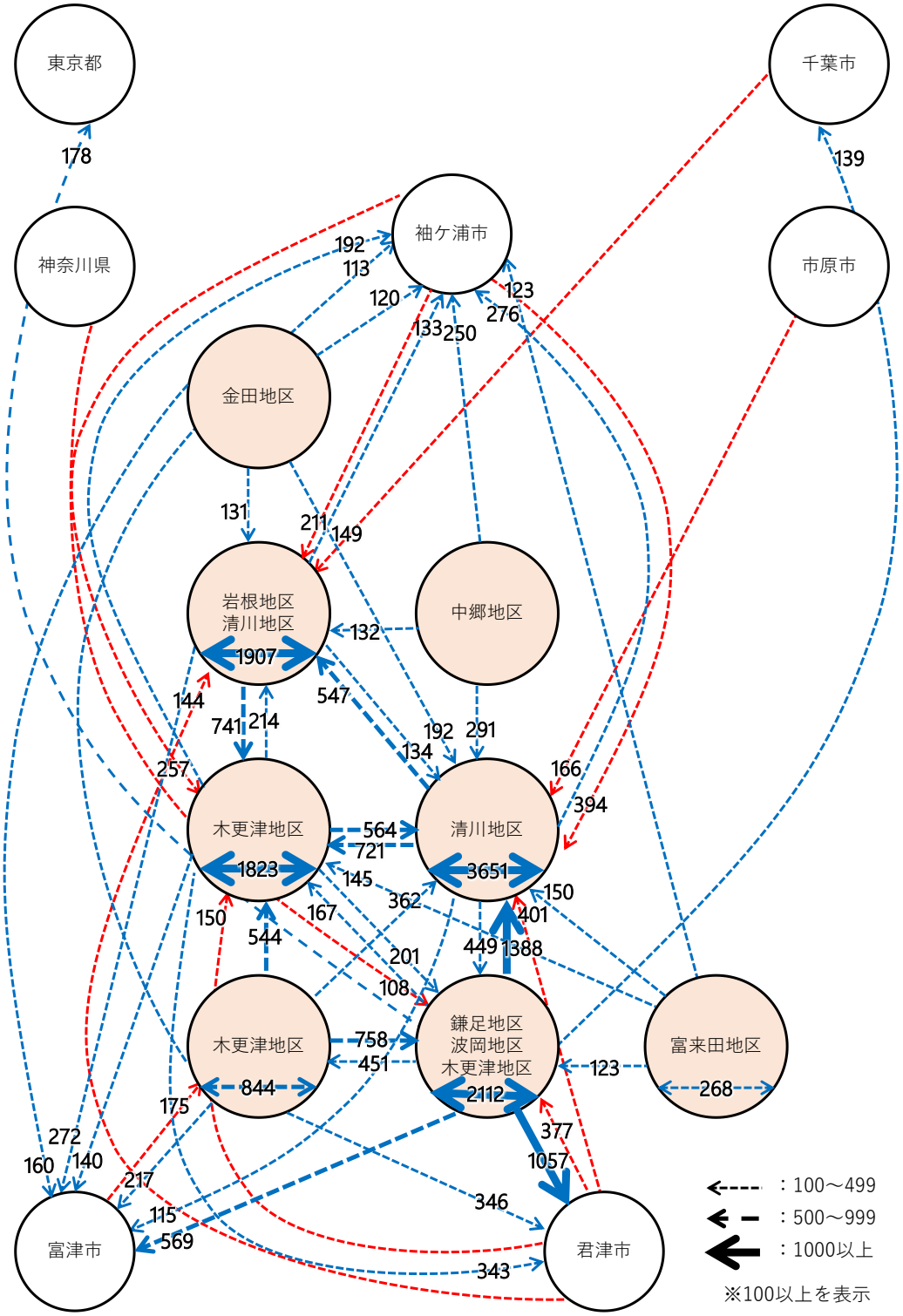
東京都、神奈川県、市原市、袖ケ浦市、君津市などの周辺市町から金田地区への移動が見られます。

■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

■買物目的における人の動き

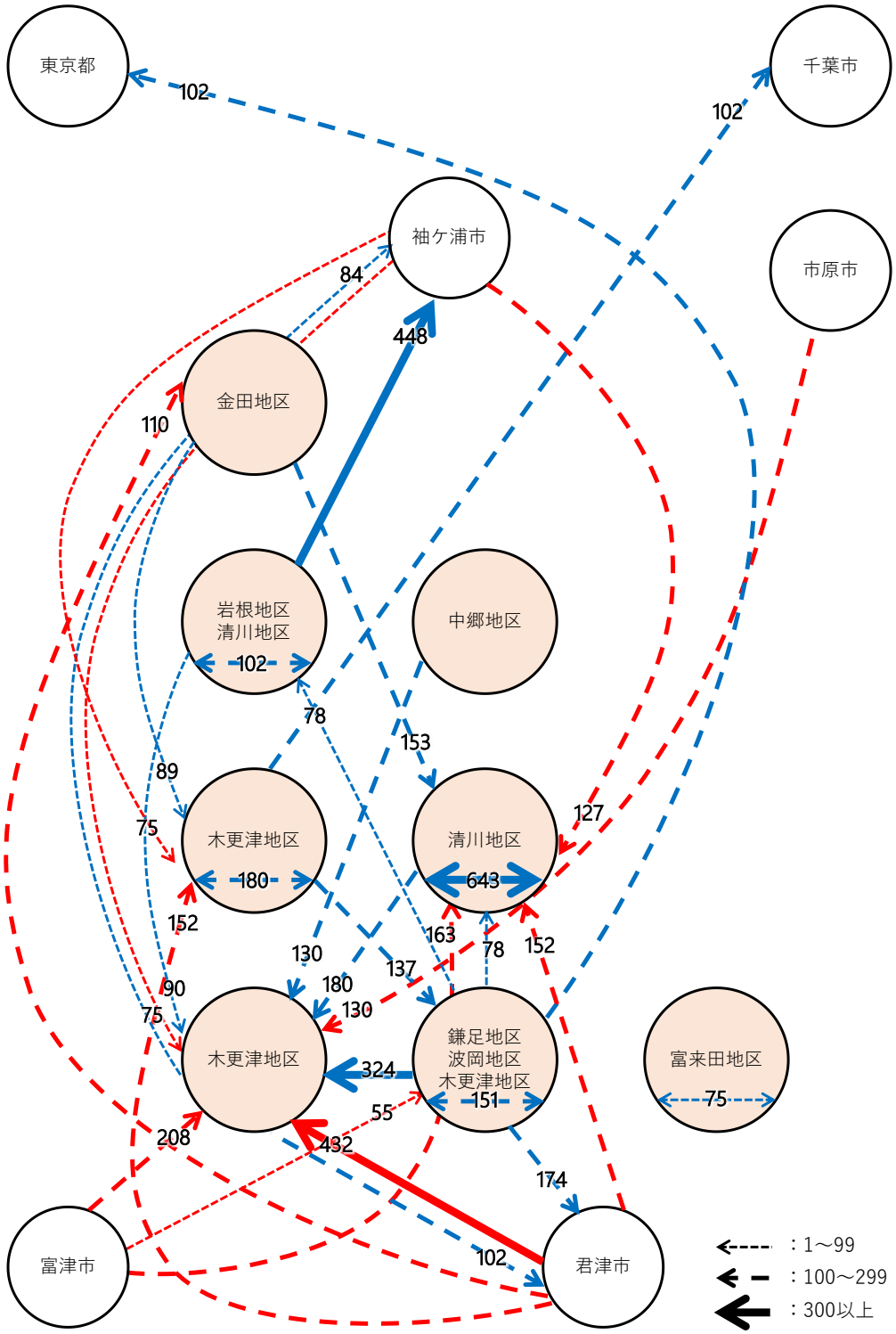


資料：第５回東京都市圏パーソントリップ調査

（５）通院・リハビリ目的の人の動き

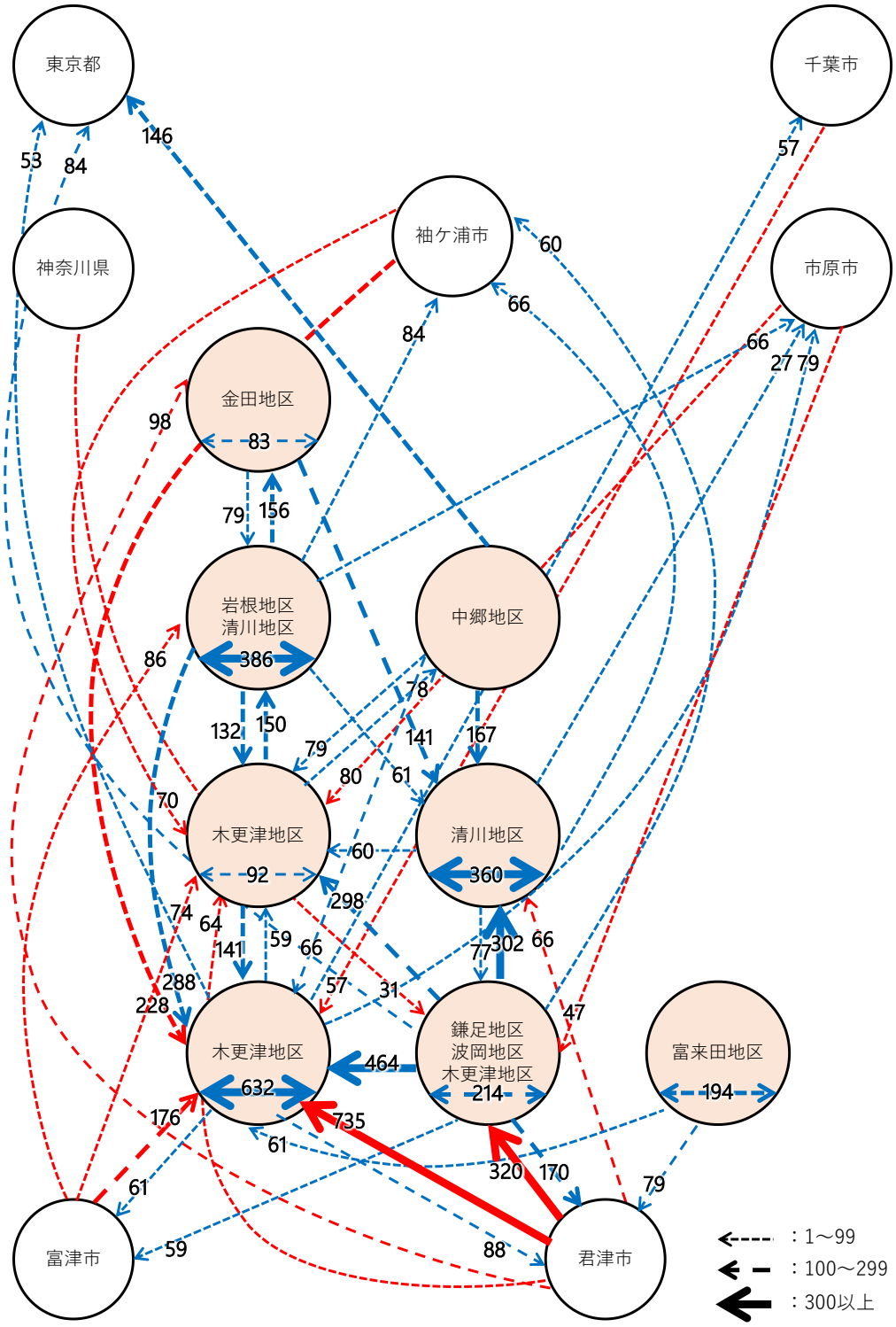
木更津市内の移動が多い一方で、袖ケ浦市、市原市、富津市、君津市などの周辺市町からの移動が見られる。

■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

■通院目的における人の動き



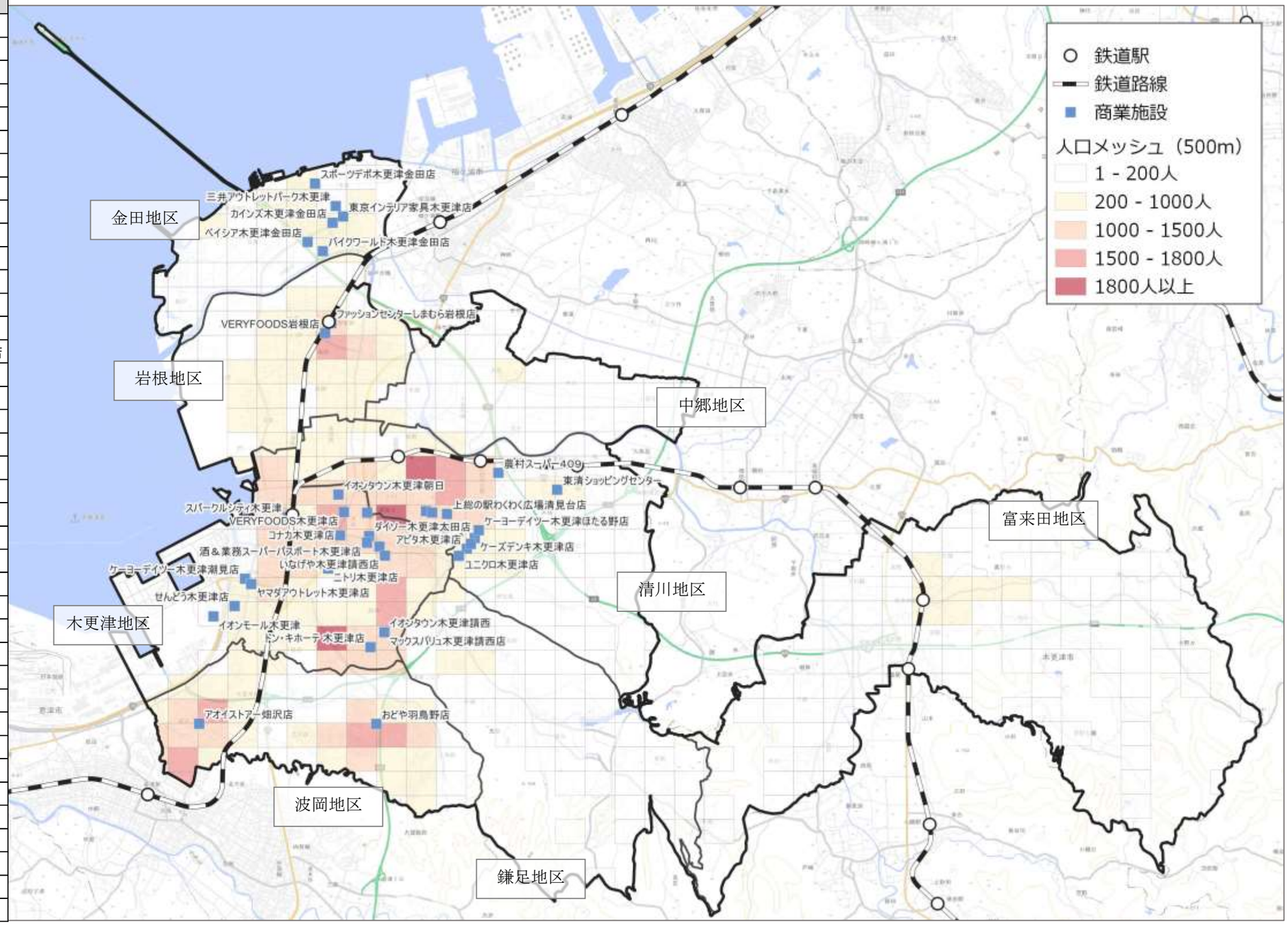
資料：第５回東京都市圏パーソントリップ調査

人口分布と分野別主要施設の立地状況

（１）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	アピタ木更津店
スーパー	7	ベイシア木更津金田店
	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	せんどう木更津店
	22	アオイストアー畑沢店
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



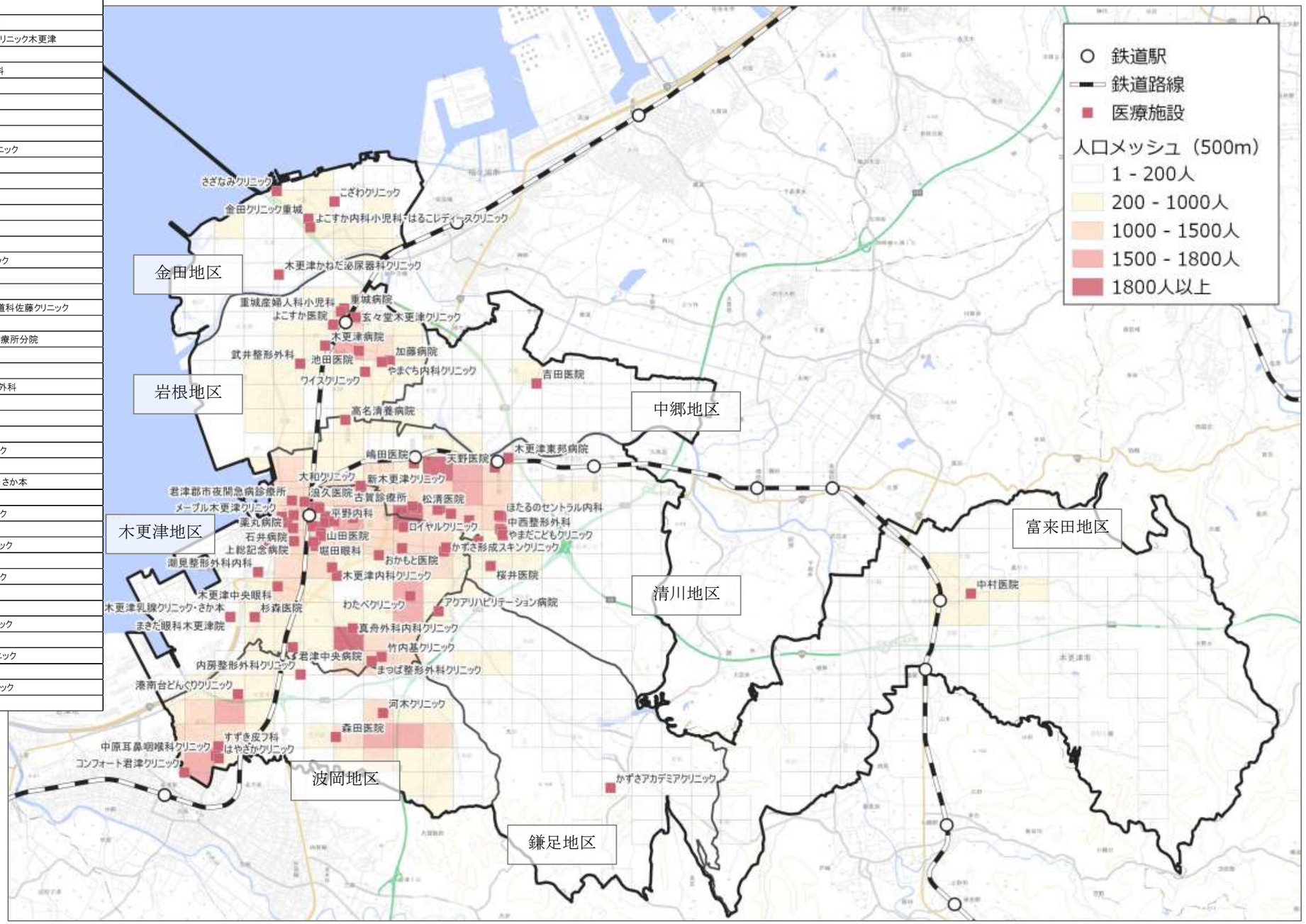
■商業施設の立地状況

（２）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。

種類	No.	名称
病院	1	重城病院
	2	木更津病院
	3	加藤病院
	4	高名清養病院
	5	薬丸病院
	6	石井病院
	7	上総記念病院
	8	萩原病院
	9	木更津東邦病院
	10	君津中央病院
	11	アクアリハビリテーション病院
一般診療所	12	さざなみクリニック
	13	こざわクリニック
	14	金田クリニック重城
	15	よこすか内科小児科・はるこレディースクリニック
	16	木更津かねだ泌尿器科クリニック
	17	重城産婦人科小児科
	18	よこすか医院
	19	玄々堂木更津クリニック
	20	武井整形外科
	21	池田医院
	22	ワイスクリニック
	23	やまぐち内科クリニック
	24	吉田医院
	25	嶋田医院
	26	天野医院
	27	君津郡市夜間急病診療所
	28	浪久医院
	29	大和クリニック
	30	新木更津クリニック
	31	メープル木更津クリニック
	32	オビナタクリニック
	33	庄司眼科医院
	34	鹿間医院
	35	大日方医院
	36	津田医院
	37	駒医院
	38	きっかわクリニック
	39	木更津クリニック
	40	平野内科
	41	木更津メンタルクリニック
	42	清見台レディースクリニック
	43	古賀診療所
	44	神田整形外科クリニック
	45	松清医院
	46	かずさ整形外科

No.	名称
47	飯田眼科医院
48	清見台整形外科内科
49	みるみる内科と在宅クリニック木更津
50	ほたるの眼科
51	ほたるのセントラル内科
52	ほたる野クリニック
53	中西整形外科
54	やまだこどもクリニック
55	上総在宅診療所
56	かずさ形成スキンクリニック
57	おかもと医院
58	ロイヤルクリニック
59	小関耳鼻咽喉科医院
60	だんや小児科
61	太田山クリニック
62	かずさ皮ふ科
63	きさらづ皮膚科クリニック
64	山田医院
65	堀田眼科
66	耳鼻咽喉科・気管食道科佐藤クリニック
67	千葉県君津保健所
68	君津郡市夜間急病診療所分院
69	潮見整形外科内科
70	木更津中央眼科
71	きさらづ循環器内科・外科
72	木更津内科クリニック
73	桜井医院
74	わたべクリニック
75	真舟外科内科クリニック
76	杉森医院
77	木更津乳腺クリニック・さか本
78	まきた眼科木更津院
79	内房整形外科クリニック
80	竹内基クリニック
81	まつば整形外科クリニック
82	かみくぼ耳鼻咽喉科
83	港南台どんぐりクリニック
84	森田医院
85	河木クリニック
86	コンフォート君津クリニック
87	すずき皮フ科
88	中原耳鼻咽喉科クリニック
89	はやさかクリニック
90	かずさアカデミアクリニック
91	中村医院

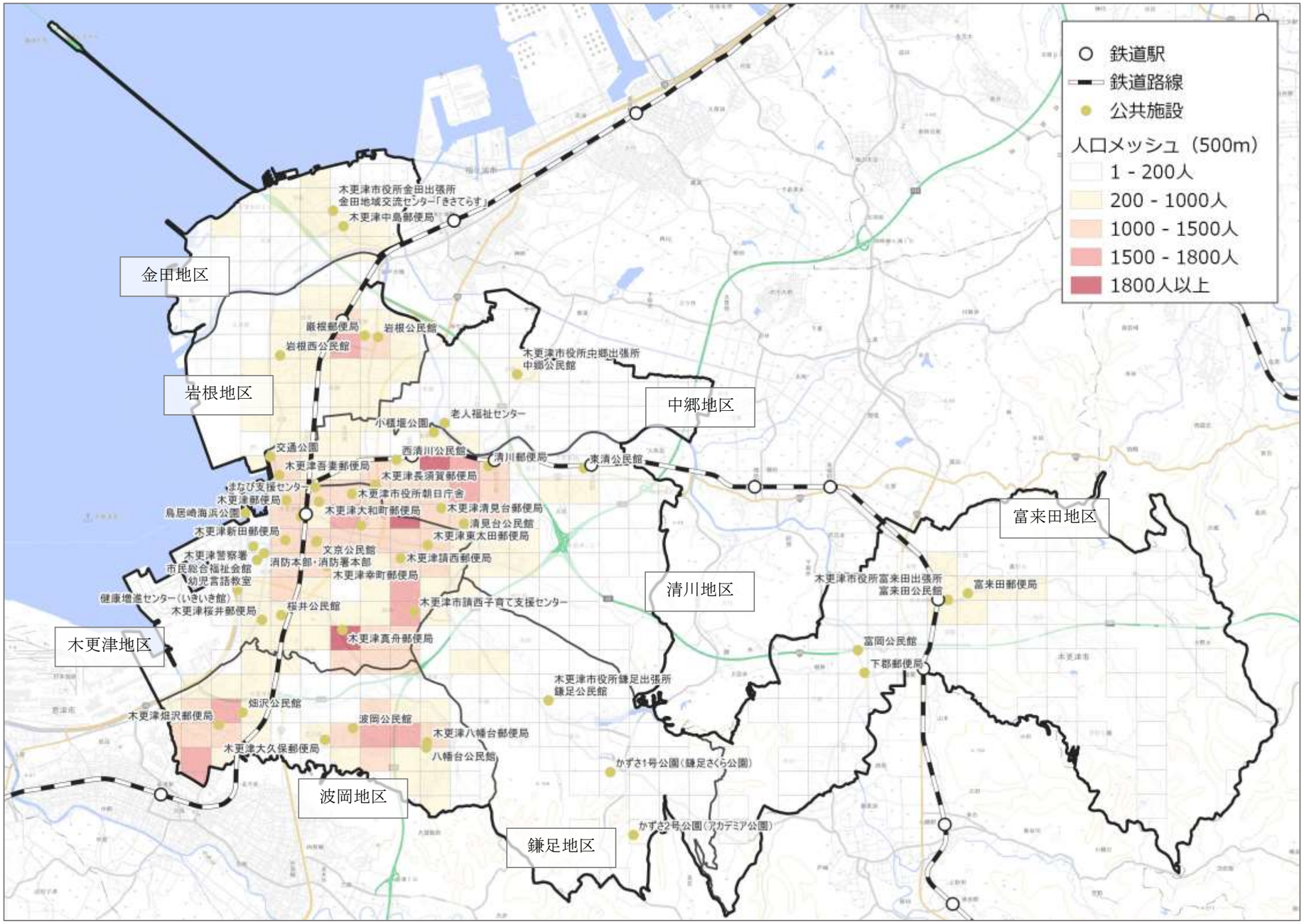


■医療施設の立地状況

（３）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	巌根郵便局
	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	木更津請西郵便局
	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）

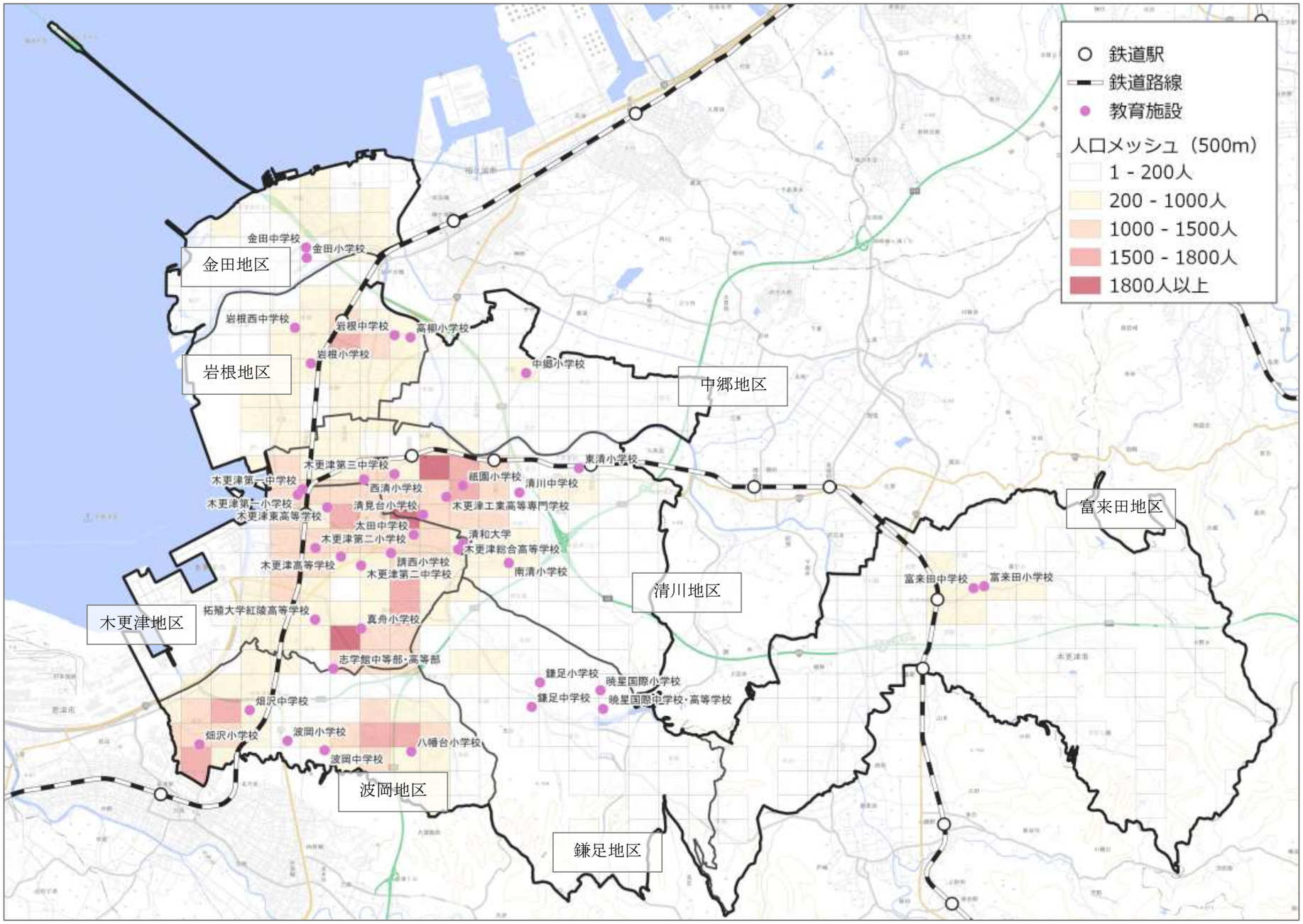


■公共施設の立地状況

（４）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。

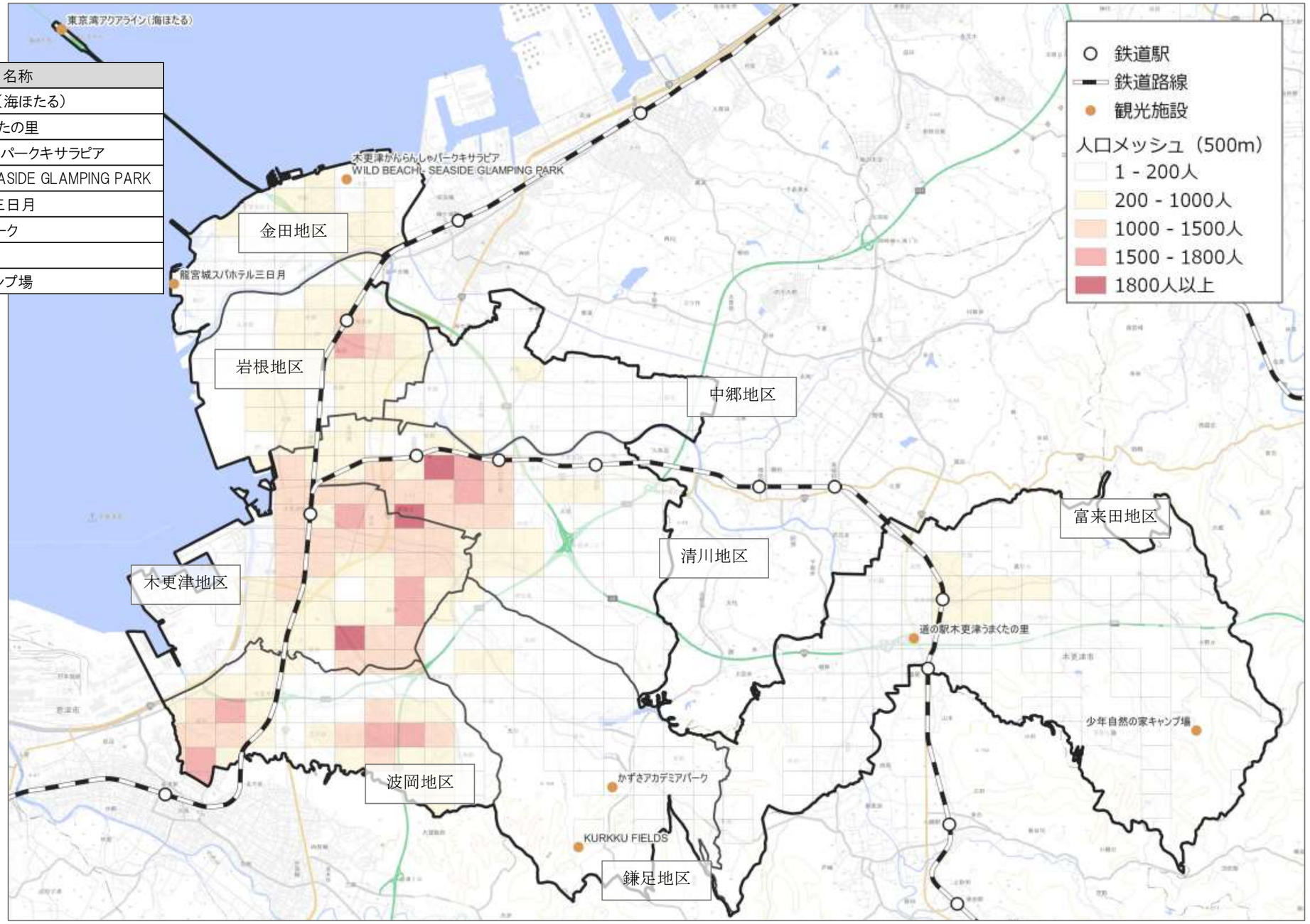
種類	No.	名称
小学校	1	金田小学校
	2	岩根小学校
	3	高柳小学校
	4	中郷小学校
	5	木更津第一小学校
	6	木更津第二小学校
	7	西清小学校
	8	祇園小学校
	9	東清小学校
	10	清見台小学校
	11	請西小学校
	12	南清小学校
	13	真舟小学校
	14	畑沢小学校
	15	波岡小学校
	16	八幡台小学校
	17	鎌足小学校
	18	暁星国際小学校
	19	富来田小学校
中学校	20	金田中学校
	21	岩根西中学校
	22	岩根中学校
	23	木更津第一中学校
	24	木更津第二中学校
	25	木更津第三中学校
	26	清川中学校
	27	太田中学校
	28	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

（５）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	道の駅木更津うまくたの里
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

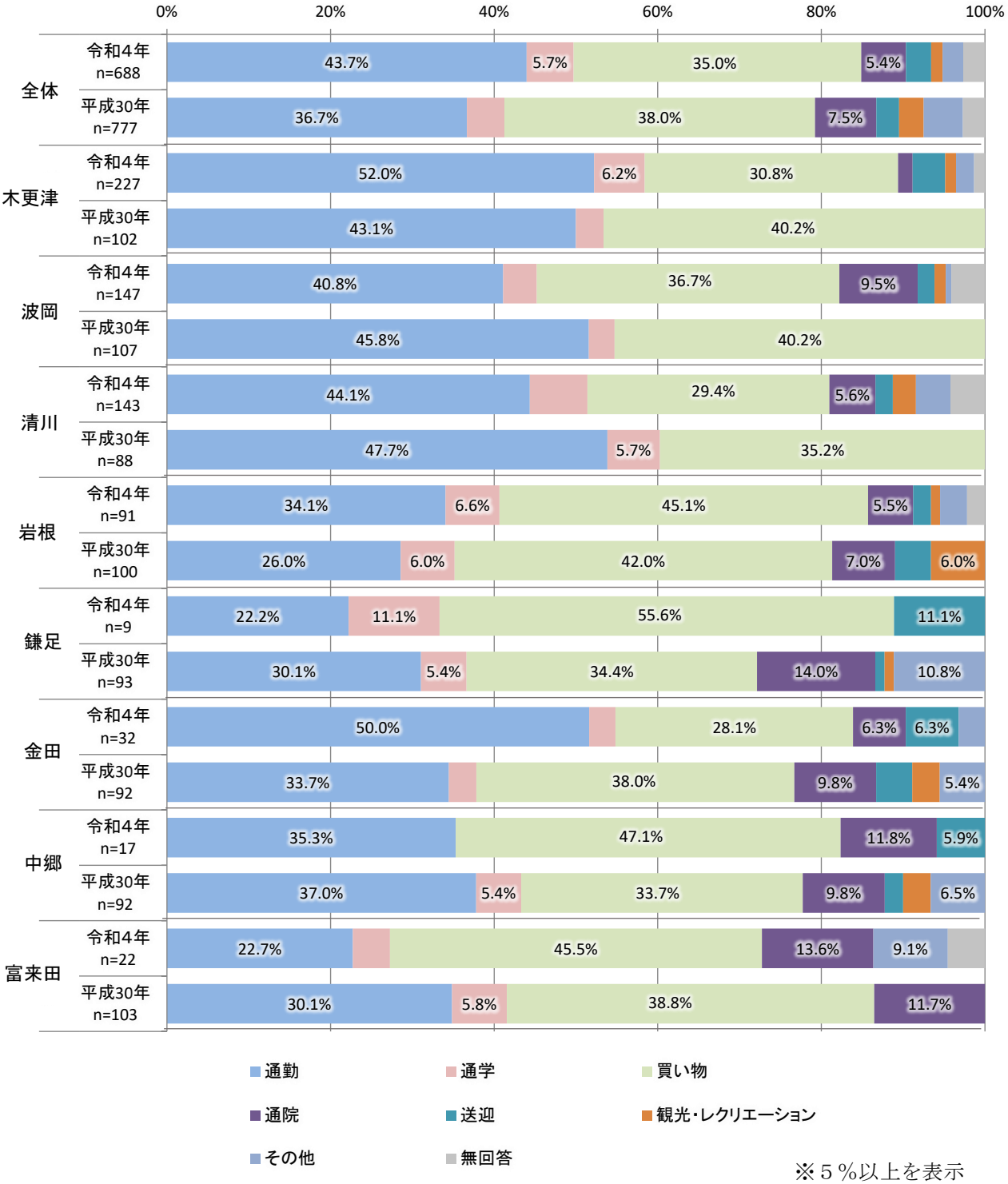


■観光施設の立地状況

市民アンケート調査結果

○日常の外出状況

生産年齢人口の増加により、通勤目的の外出割合が増加しています。
鎌足地区、金田地区、中郷地区においては送迎目的の外出割合が増加しています。



※５％以上を表示

図　最も多いお出かけの目的

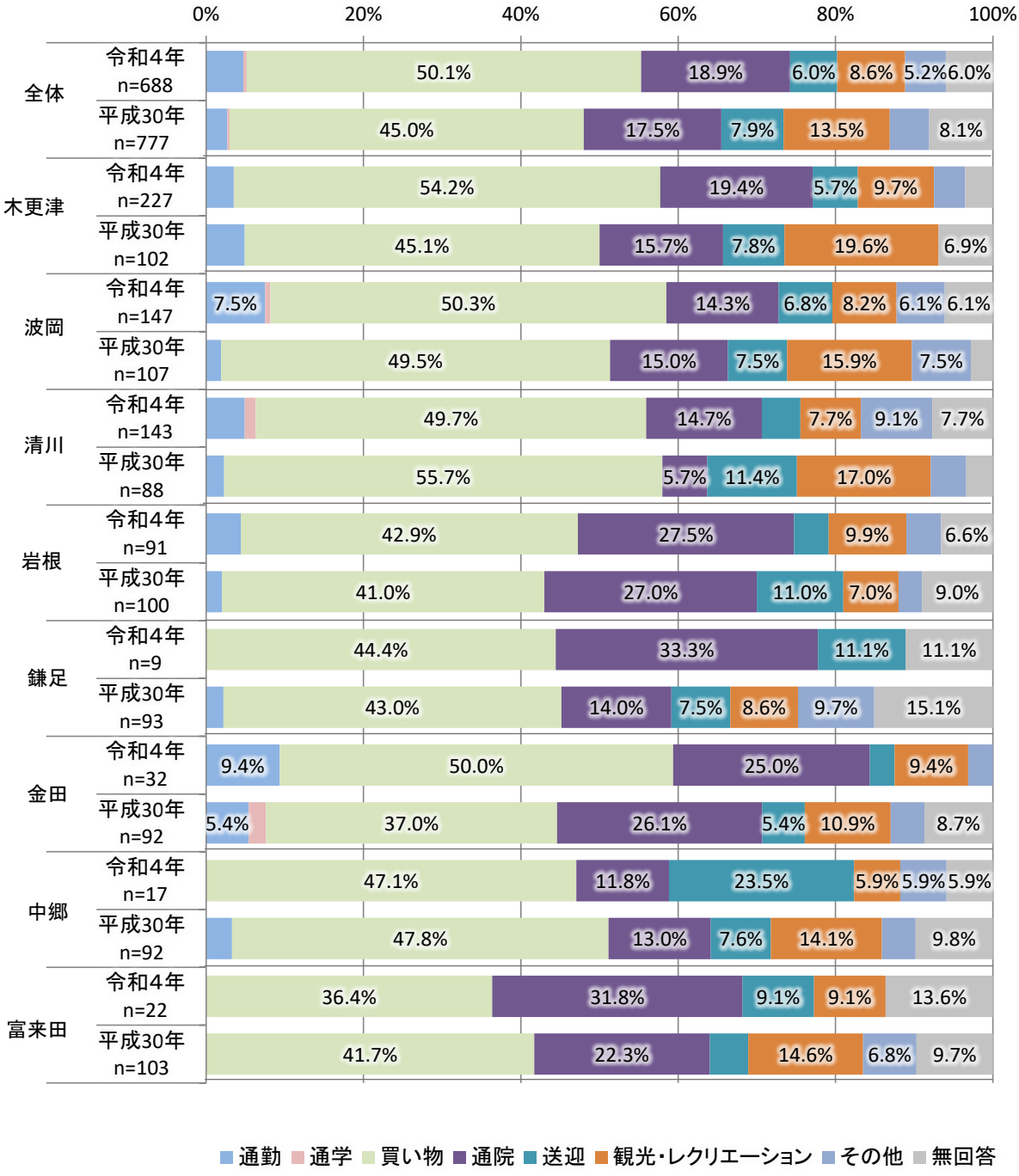
移動手段は、自家用車（自分で運転）が多く、この傾向は平成 30 年度から変わっていません。

表　最も多いお出かけの移動手段

	最も多いお出かけの移動手段												
	JR内房線	JR久留里線	路線バス	高速バス	タクシー	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族等の運転による送迎）	バイク（原付含む）	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
木更津 n=227	10.6%	0.0%	6.6%	6.2%	1.8%	62.6%	15.9%	0.0%	10.6%	16.3%	2.2%	1.8%	134.4%
波岡 n=147	5.4%	0.0%	10.9%	6.1%	1.4%	73.5%	16.3%	0.0%	3.4%	10.9%	0.0%	0.7%	128.6%
清川 n=143	9.1%	7.0%	9.1%	5.6%	3.5%	67.1%	15.4%	0.7%	7.0%	13.3%	2.1%	1.4%	141.3%
岩根 n=91	16.5%	0.0%	5.5%	5.5%	4.4%	62.6%	15.4%	3.3%	14.3%	12.1%	2.2%	2.2%	144.0%
鎌足 n=9	0.0%	11.1%	11.1%	11.1%	11.1%	77.8%	33.3%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	166.7%
金田 n=32	6.3%	0.0%	0.0%	9.4%	0.0%	78.1%	21.9%	0.0%	6.3%	6.3%	0.0%	0.0%	128.1%
中郷 n=17	0.0%	5.9%	0.0%	5.9%	0.0%	64.7%	17.6%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	11.8%	111.8%
富来田 n=22	9.1%	13.6%	4.5%	0.0%	0.0%	72.7%	22.7%	0.0%	9.1%	0.0%	4.5%	0.0%	136.4%
全体 n=688	9.1%	2.1%	7.4%	5.8%	2.4%	67.0%	16.7%	0.6%	8.1%	12.4%	1.7%	1.8%	135.0%

表　最も多いお出かけの移動手段（平成 30 年）

	最も多いお出かけの移動手段												
	JR内房線	JR久留里線	路線バス	高速バス	タクシー	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族等の運転による送迎）	バイク（原付含む）	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
木更津 n=102	13.7%	0.0%	7.8%	8.8%	1.0%	62.7%	13.7%	2.9%	11.8%	15.7%	1.0%	1.0%	140.1%
波岡 n=107	6.5%	0.9%	9.3%	9.3%	1.9%	68.2%	17.8%	0.9%	6.5%	6.5%	1.9%	1.9%	131.6%
清川 n=88	12.5%	6.8%	12.5%	10.2%	5.7%	65.9%	17.0%	2.3%	10.2%	13.6%	0.0%	0.0%	156.7%
岩根 n=100	24.0%	1.0%	5.0%	9.0%	7.0%	55.0%	16.0%	3.0%	12.0%	12.0%	2.0%	4.0%	150.0%
鎌足 n=93	8.6%	0.0%	3.2%	5.4%	0.0%	68.8%	21.5%	1.1%	1.1%	9.7%	1.1%	2.2%	122.7%
金田 n=92	14.1%	0.0%	6.5%	12.0%	2.2%	62.0%	22.8%	2.2%	9.8%	8.7%	3.3%	5.4%	149.0%
中郷 n=92	10.9%	3.3%	2.2%	4.3%	1.1%	60.9%	22.8%	3.3%	4.3%	4.3%	4.3%	3.3%	125.0%
富来田 n=103	5.8%	16.5%	4.9%	4.9%	0.0%	64.1%	16.5%	2.9%	1.9%	3.9%	5.8%	5.8%	133.0%
全体 n=777	12.0%	3.6%	6.4%	8.0%	2.3%	63.4%	18.4%	2.3%	7.2%	9.3%	2.4%	3.0%	138.3%

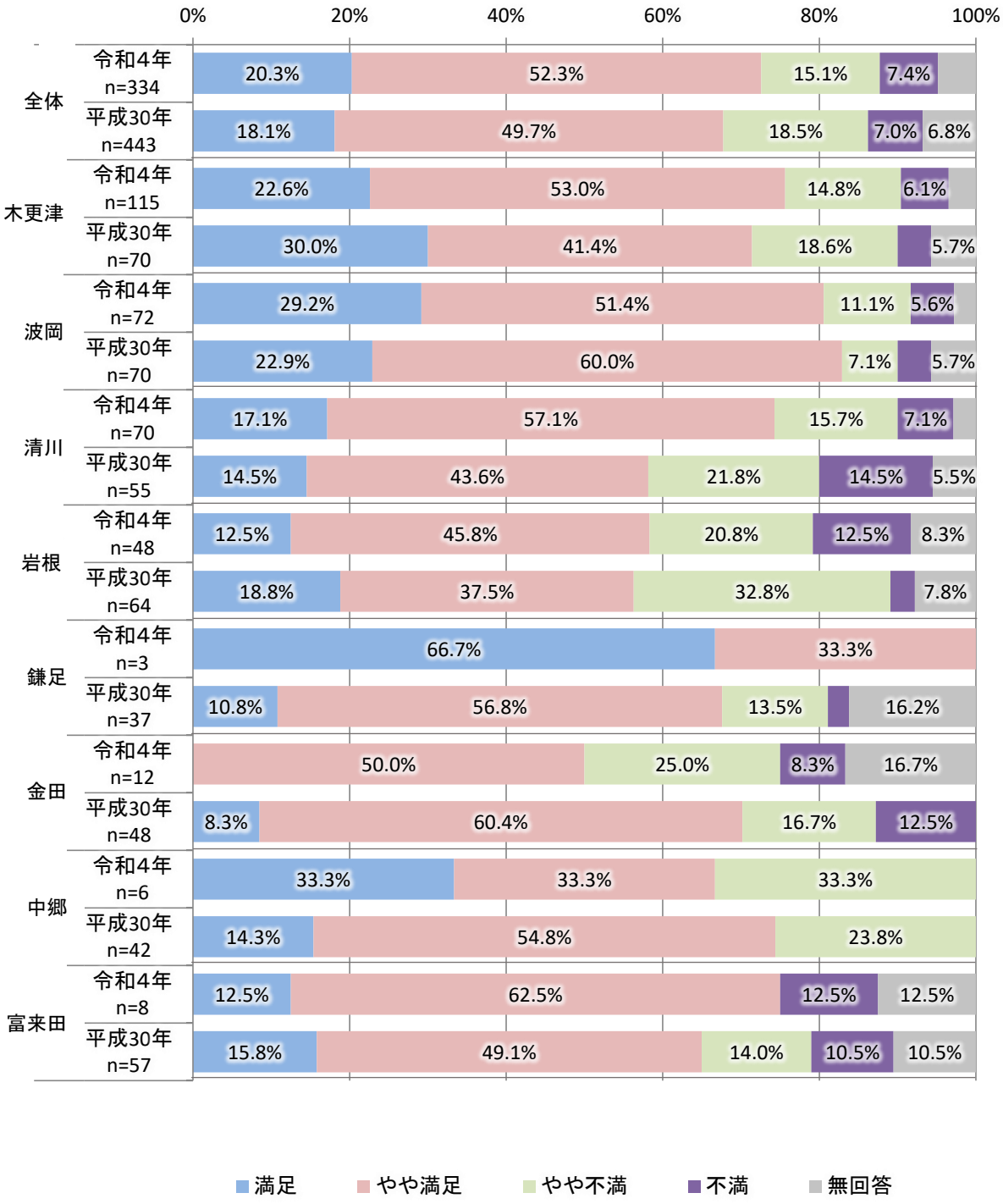


※５％以上を表示

図　その次に多いお出かけの目的

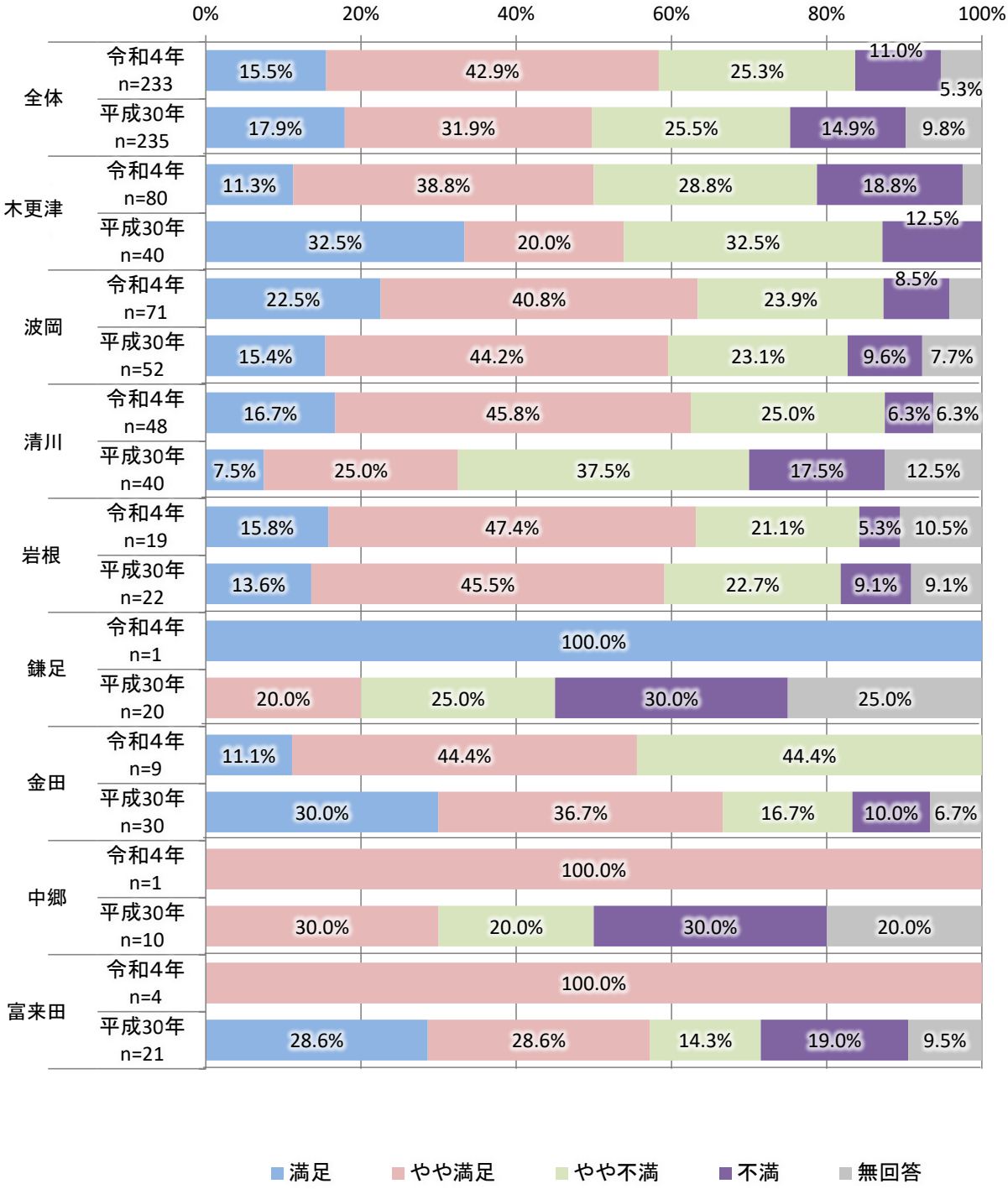
〇公共交通の満足度

「満足」「やや満足」を合わせた回答割合をみると、市全体では、鉄道、路線バス、高速バス、タクシーともに上昇しています。



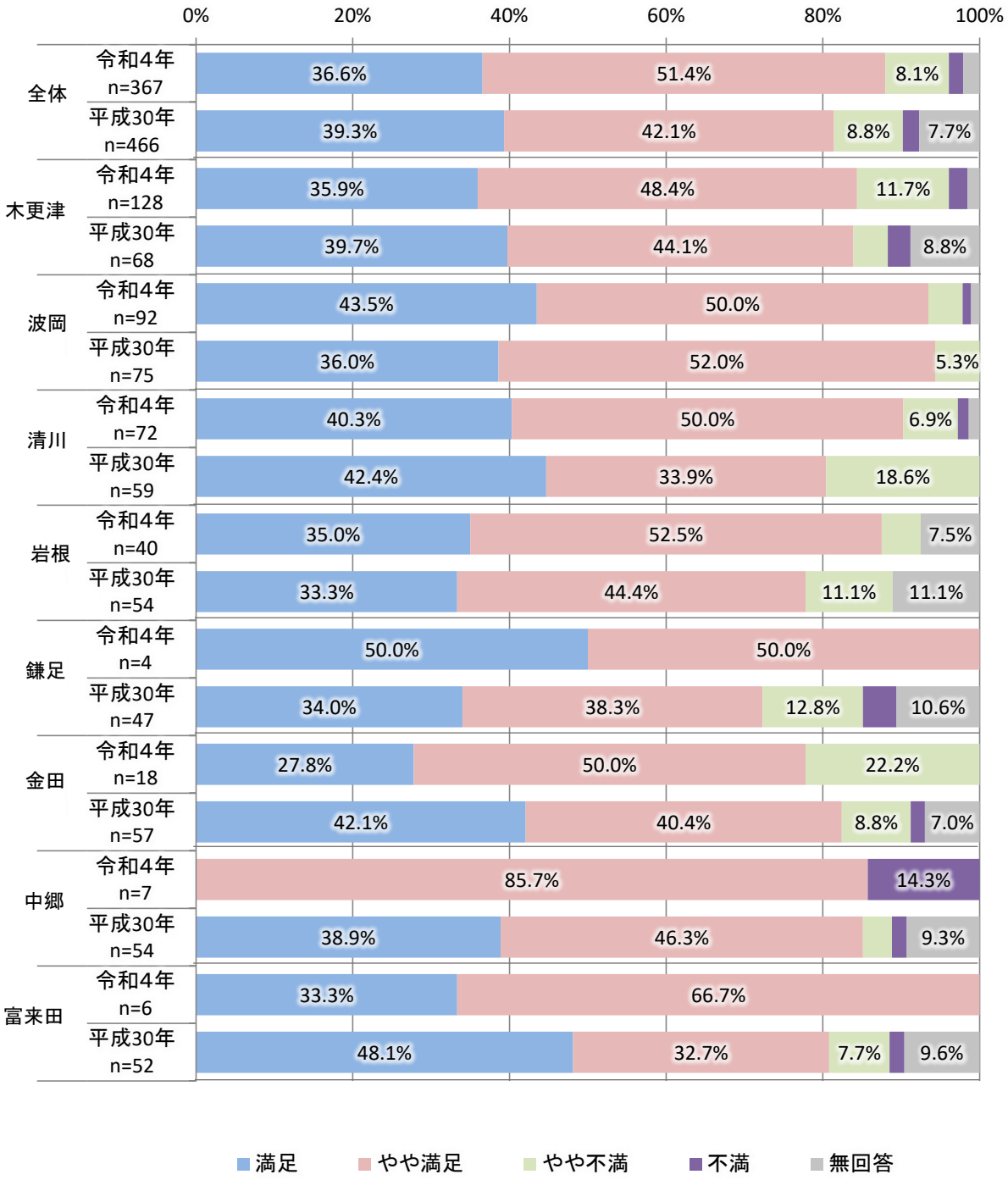
※５％以上を表示

図　鉄道を利用した際の満足度



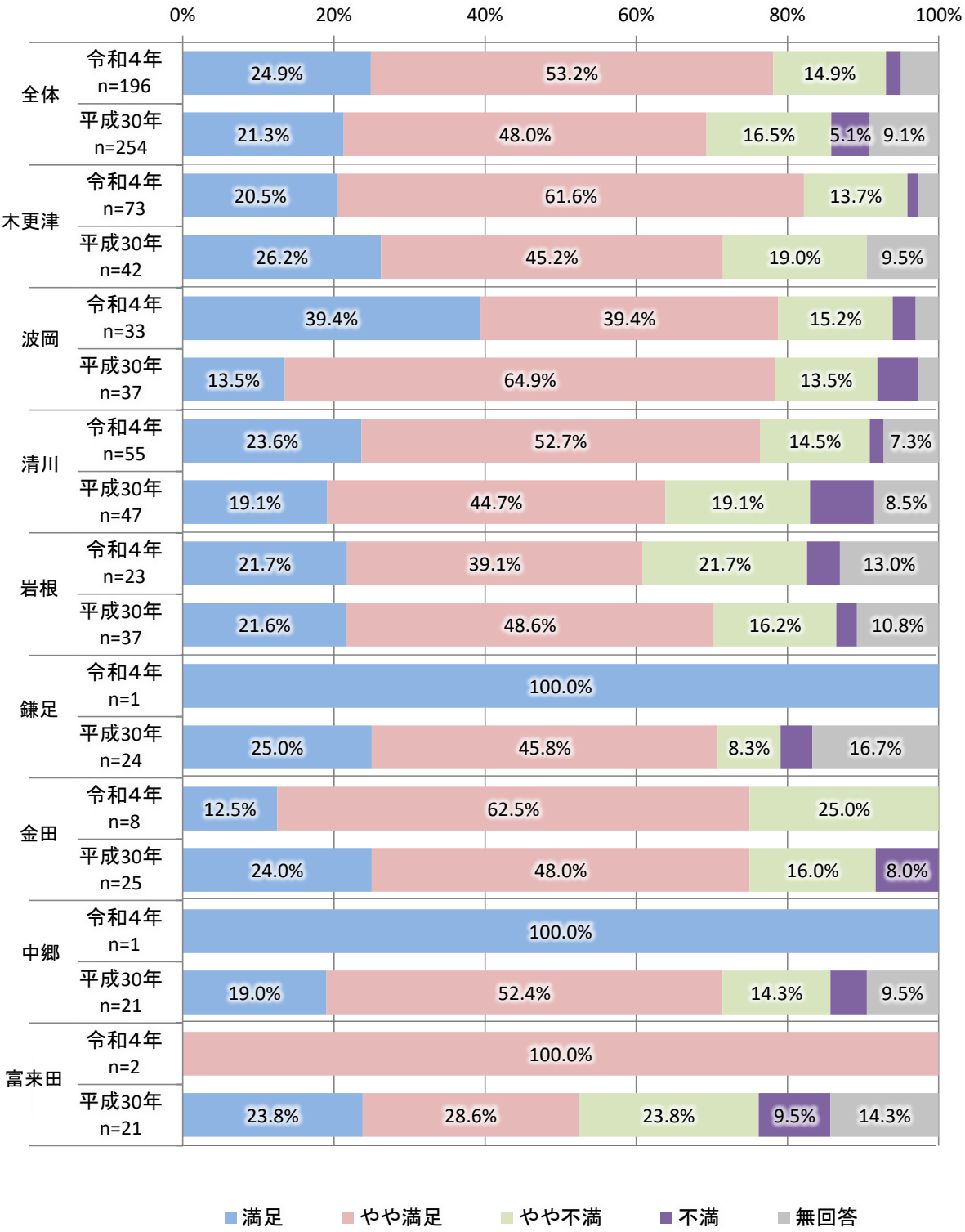
※５％以上を表示

図　路線バスを利用した際の満足度



※５％以上を表示

図　高速バスを利用した際の満足度



※５％以上を表示

図　タクシーを利用した際の満足度

○路線バスや高速バスを利用するための条件と利用意向

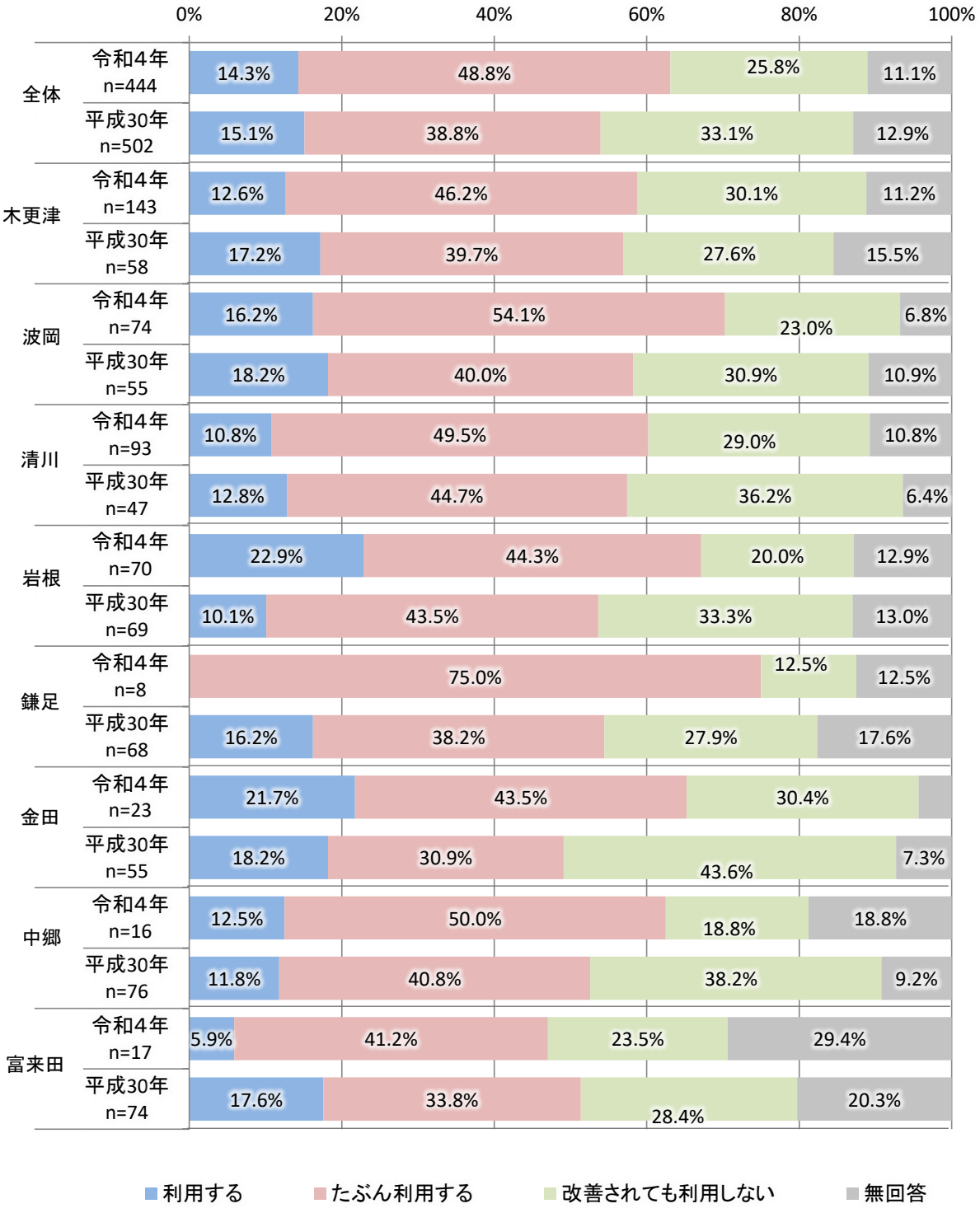
路線バス、高速バスともに、運行本数の増加、他の公共交通との接続、自宅や目的地から最寄りのバス停までの距離が近いことを求めており、また、利用するための条件が改善された場合の利用意向も平成 30 年度調査に比べて高くなっている。

表　路線バスを利用するための条件

	路線バスを利用するための条件																
	運行本数が多いこと	始発時間が早く、終発時間が遅いこと	遅延が無いこと	鉄道や他のバスとの乗り継ぎ時間が合うこと	車内が空いていること	自宅や目的地などから最寄りバス停まで近いこと	行きたい施設を経由する路線があること	目的地まで最短ルートで運行されること	予約すると自宅や目的地まで迎えに来てくれること	バス停にベンチや屋根が整備されること	運賃の割引制度があること	バスのダイヤやルートなどの情報がわかること	車いすでも気軽に乗れる環境があること	杖やカート(押し車)でも気軽に乗れる環境があること	その他	無回答	合計
木更津 n=143	47.6%	10.5%	8.4%	17.5%	7.0%	30.8%	18.9%	7.0%	9.1%	7.7%	8.4%	16.8%	0.7%	4.2%	7.7%	21.7%	223.8%
波岡 n=74	47.3%	6.8%	6.8%	16.2%	8.1%	41.9%	28.4%	8.1%	6.8%	5.4%	6.8%	20.3%	2.7%	4.1%	2.7%	18.9%	231.1%
清川 n=93	43.0%	10.8%	1.1%	11.8%	9.7%	36.6%	20.4%	8.6%	8.6%	10.8%	9.7%	12.9%	3.2%	5.4%	5.4%	20.4%	218.3%
岩根 n=70	45.7%	7.1%	5.7%	14.3%	2.9%	42.9%	22.9%	2.9%	10.0%	15.7%	5.7%	10.0%	0.0%	8.6%	4.3%	21.4%	220.0%
鎌足 n=8	25.0%	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	37.5%	12.5%	0.0%	25.0%	12.5%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	225.0%
金田 n=23	39.1%	13.0%	4.3%	17.4%	8.7%	39.1%	8.7%	4.3%	13.0%	17.4%	0.0%	17.4%	13.0%	26.1%	4.3%	8.7%	234.8%
中郷 n=16	43.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	56.3%	25.0%	25.0%	6.3%	6.3%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	212.5%
富来田 n=17	11.8%	5.9%	0.0%	0.0%	5.9%	29.4%	11.8%	5.9%	23.5%	0.0%	0.0%	11.8%	5.9%	0.0%	11.8%	47.1%	170.6%
全体 n=444	44.3%	8.9%	5.2%	14.1%	6.5%	37.7%	20.8%	7.2%	9.5%	9.1%	7.2%	15.0%	2.6%	5.9%	5.9%	21.3%	221.0%

表　路線バスを利用するための条件（平成 30 年）

	路線バスを利用するための条件																
	運行本数が多いこと	始発時間が早く、終発時間が遅いこと	遅延が無いこと	鉄道や他のバスとの乗り継ぎ時間が合うこと	車内が空いていること	自宅や目的地などから最寄りバス停まで近いこと	行きたい施設を経由する路線があること	目的地まで最短ルートで運行されること	予約すると自宅や目的地まで迎えに来てくれること	バス停にベンチや屋根が整備されること	運賃の割引制度があること	バスのダイヤやルートなどの情報がわかること	車いすでも気軽に乗れる環境があること	杖やカート(押し車)でも気軽に乗れる環境があること	その他	無回答	合計
木更津 n=58	44.8%	8.6%	6.9%	5.2%	8.6%	29.3%	22.4%	10.3%	1.7%	10.3%	3.4%	15.5%	0.0%	5.2%	10.3%	19.0%	201.5%
波岡 n=55	41.8%	14.5%	1.8%	12.7%	9.1%	27.3%	25.5%	10.9%	9.1%	9.1%	20.0%	16.4%	3.6%	3.6%	3.6%	21.8%	230.8%
清川 n=47	38.3%	8.5%	2.1%	19.1%	0.0%	34.0%	21.3%	12.8%	14.9%	2.1%	8.5%	8.5%	2.1%	2.1%	6.4%	31.9%	212.6%
岩根 n=69	27.5%	5.8%	5.8%	13.0%	4.3%	30.4%	14.5%	4.3%	7.2%	5.8%	7.2%	8.7%	1.4%	4.3%	15.9%	27.5%	183.6%
鎌足 n=68	41.2%	17.6%	1.5%	11.8%	2.9%	23.5%	7.4%	2.9%	17.6%	5.9%	5.9%	2.9%	4.4%	11.8%	2.9%	35.3%	195.5%
金田 n=55	34.5%	1.8%	3.6%	12.7%	0.0%	32.7%	20.0%	9.1%	10.9%	3.6%	7.3%	7.3%	3.6%	9.1%	5.5%	36.4%	198.1%
中郷 n=76	40.8%	9.2%	1.3%	10.5%	0.0%	35.5%	10.5%	5.3%	6.6%	5.3%	9.2%	7.9%	1.3%	6.6%	13.2%	27.6%	190.8%
富来田 n=74	25.7%	13.5%	2.7%	16.2%	4.1%	27.0%	18.9%	10.8%	12.2%	6.8%	6.8%	6.8%	2.7%	6.8%	10.8%	35.1%	206.9%
全体 n=502	36.5%	10.2%	3.2%	12.5%	3.6%	29.9%	16.9%	8.0%	10.0%	6.2%	8.4%	9.0%	2.4%	6.4%	9.0%	29.5%	201.7%



※５％以上を表示

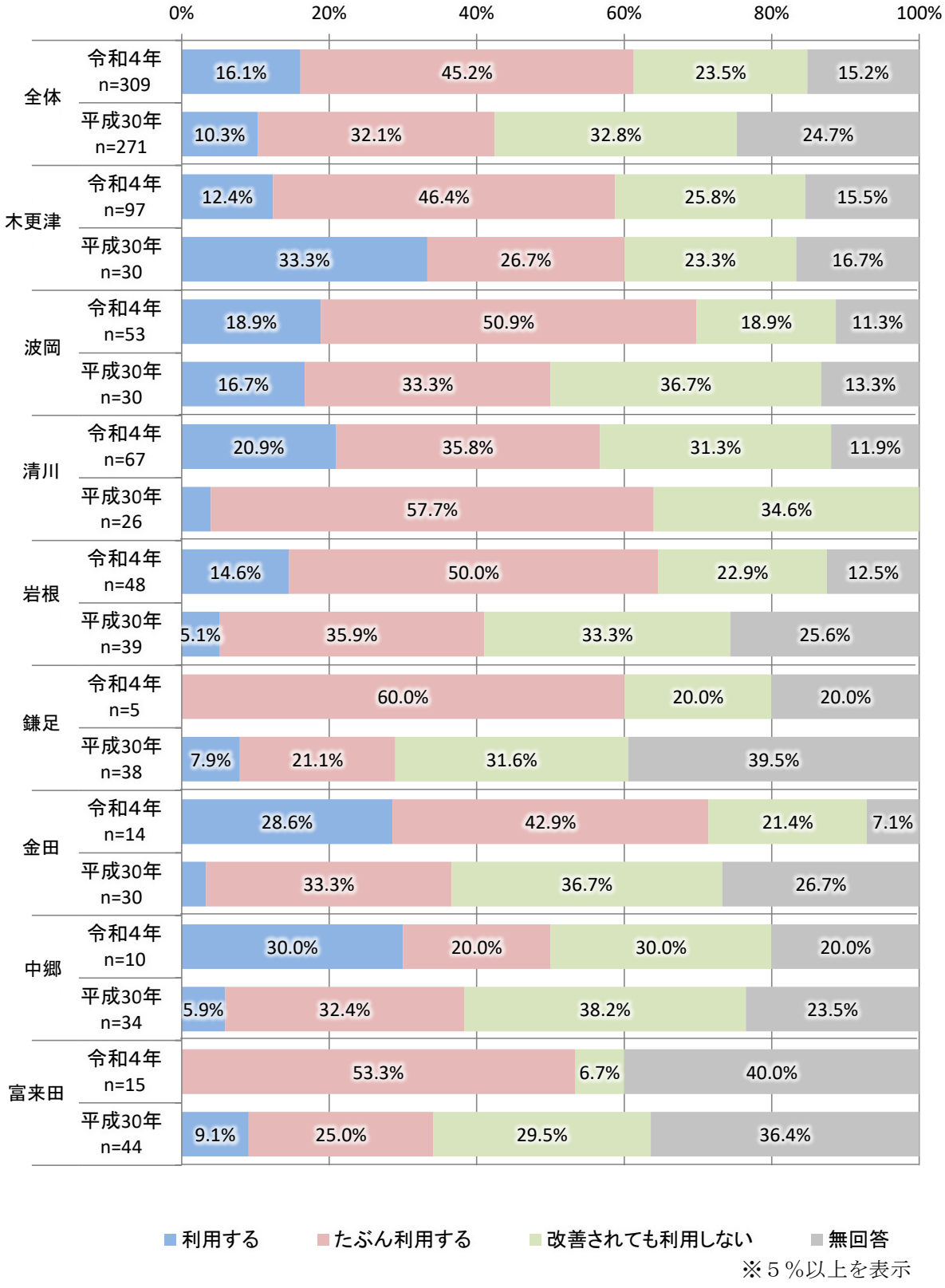
図　路線バスを利用するための条件が
改善された場合の今後の意向

表　高速バスを利用するための条件

	高速バスを利用するための条件															
	運行本数が多いこと	始発時間が早く、終発時間が遅いこと	遅延が無いこと	鉄道や他のバスとの乗り継ぎ時間が合うこと	車内が空いていること	自宅や目的地などから最寄りバス停まで近いこと	行きたい施設を経由する路線があること	目的地まで最短ルートで運行されること	バス停にベンチや屋根が整備されること	運賃の割引制度があること	バスのダイヤやルートなどの情報がわかること	車いすでも気軽に乗れる環境があること	杖やカート（押し車）でも気軽に乗れる環境があること	その他	無回答	合計
木更津 n=97	24.7%	11.3%	10.3%	14.4%	16.5%	28.9%	19.6%	9.3%	4.1%	15.5%	9.3%	5.2%	5.2%	11.3%	22.7%	208.2%
波岡 n=53	39.6%	13.2%	11.3%	22.6%	13.2%	32.1%	17.0%	13.2%	5.7%	11.3%	9.4%	1.9%	1.9%	11.3%	15.1%	218.9%
清川 n=67	28.4%	10.4%	4.5%	17.9%	19.4%	25.4%	14.9%	10.4%	4.5%	11.9%	11.9%	3.0%	7.5%	7.5%	22.4%	200.0%
岩根 n=48	27.1%	6.3%	18.8%	18.8%	18.8%	31.3%	10.4%	12.5%	6.3%	10.4%	10.4%	2.1%	14.6%	8.3%	16.7%	212.5%
鎌足 n=5	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	180.0%
金田 n=14	35.7%	7.1%	21.4%	14.3%	21.4%	28.6%	7.1%	14.3%	0.0%	0.0%	7.1%	14.3%	28.6%	21.4%	0.0%	221.4%
中郷 n=10	10.0%	10.0%	0.0%	10.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	10.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	50.0%	180.0%
富来田 n=15	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	20.0%	26.7%	20.0%	13.3%	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%	0.0%	13.3%	46.7%	173.3%
全体 n=309	28.5%	10.8%	9.9%	17.0%	17.0%	27.6%	15.8%	11.8%	4.6%	11.8%	9.6%	3.7%	7.1%	10.8%	21.4%	207.4%

表　高速バスを利用するための条件（平成 30 年）

	高速バスを利用するための条件															
	運行本数が多いこと	始発時間が早く、終発時間が遅いこと	遅延が無いこと	鉄道や他のバスとの乗り継ぎ時間が合うこと	車内が空いていること	自宅や目的地などから最寄りバス停まで近いこと	行きたい施設を経由する路線があること	目的地まで最短ルートで運行されること	バス停にベンチや屋根が整備されること	運賃の割引制度があること	バスのダイヤやルートなどの情報がわかること	車いすでも気軽に乗れる環境があること	杖やカート（押し車）でも気軽に乗れる環境があること	その他	無回答	合計
津	33.3%	6.7%	10.0%	6.7%	16.7%	13.3%	20.0%	13.3%	6.7%	10.0%	10.0%	6.7%	6.7%	23.3%	20.0%	203.4%
	10.0%	6.7%	0.0%	6.7%	13.3%	23.3%	10.0%	3.3%	3.3%	10.0%	20.0%	0.0%	3.3%	16.7%	40.0%	166.6%
	26.9%	15.4%	3.8%	15.4%	7.7%	23.1%	15.4%	15.4%	3.8%	7.7%	15.4%	3.8%	0.0%	11.5%	34.6%	199.9%
	17.9%	5.1%	10.3%	5.1%	5.1%	23.1%	12.8%	7.7%	2.6%	2.6%	10.3%	2.6%	12.8%	12.8%	35.9%	166.7%
	21.1%	7.9%	7.9%	2.6%	13.2%	18.4%	0.0%	5.3%	2.6%	13.2%	5.3%	5.3%	2.6%	13.2%	44.7%	163.3%
	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	30.0%	6.7%	6.7%	3.3%	10.0%	3.3%	3.3%	16.7%	3.3%	53.3%	153.3%
	11.8%	5.9%	0.0%	2.9%	0.0%	14.7%	8.8%	5.9%	0.0%	2.9%	5.9%	5.9%	8.8%	26.5%	47.1%	147.1%
田	18.2%	13.6%	4.5%	13.6%	9.1%	18.2%	6.8%	6.8%	2.3%	4.5%	2.3%	0.0%	4.5%	13.6%	50.0%	168.0%
1	18.5%	7.7%	4.8%	6.6%	8.9%	20.3%	9.6%	7.7%	3.0%	7.4%	8.5%	3.3%	7.0%	15.1%	41.3%	169.7%



※５％以上を表示

図　高速バスを利用するための条件が
改善された場合の今後の意向

○公共交通の乗り継ぎ利用について

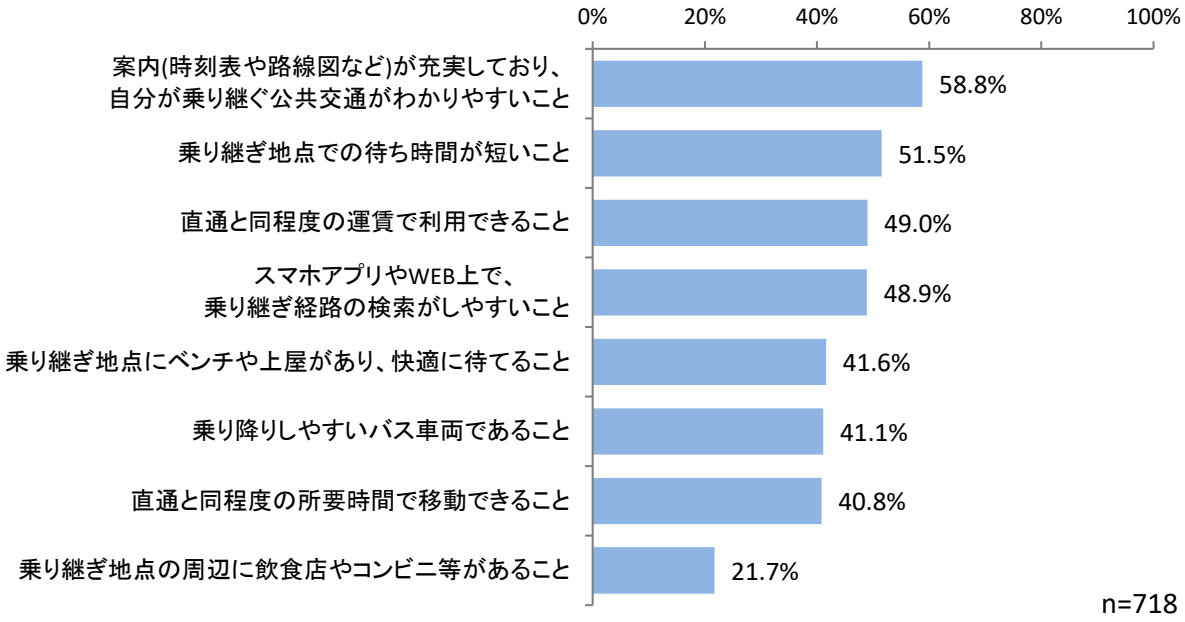


図　公共交通の乗り継ぎ利用について重視すること

○市内で利用したい交通サービス

表　市内で利用したい交通サービス

	市内で利用したい交通サービス									
	一人乗り小型車両をレンタルできるサービス	アプリ等で予約をして、自宅近くで乗車できる交通サービス	短距離移動に最適な電動キックボードのシェアリングサービス	駅周辺や商業施設等で電動車いすをレンタルできるサービス	定額で路線バスや鉄道、シェアサイクル、タクシーが乗り放題になるサービス	スマートフォン等でバスの到着時刻を検索できるサービス	低速の小型電動車両で住宅地や集落などをきめ細かく運行するバスサービス	安い運賃で利用できる自動運転バスや自動運転タクシー	無回答	合計
木更津 n=227	11.9%	42.3%	8.4%	5.3%	46.3%	28.6%	30.8%	35.2%	12.8%	221.6%
波岡 n=147	13.6%	42.2%	6.8%	4.8%	47.6%	23.8%	40.1%	51.0%	8.2%	238.1%
清川 n=143	14.7%	47.6%	9.1%	2.1%	42.0%	28.0%	33.6%	39.9%	11.9%	228.7%
岩根 n=91	14.3%	45.1%	3.3%	1.1%	46.2%	28.6%	40.7%	35.2%	16.5%	230.8%
鎌足 n=9	22.2%	44.4%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	44.4%	11.1%	33.3%	222.2%
金田 n=32	9.4%	56.3%	3.1%	6.3%	37.5%	31.3%	31.3%	43.8%	9.4%	228.1%
中郷 n=17	11.8%	17.6%	0.0%	5.9%	52.9%	23.5%	29.4%	52.9%	17.6%	211.8%
富来田 n=22	22.7%	40.9%	9.1%	4.5%	31.8%	0.0%	40.9%	31.8%	27.3%	209.1%
全体 n=688	13.5%	43.9%	7.1%	4.2%	44.7%	27.2%	35.4%	40.0%	12.7%	228.6%

路線バス利用者アンケート調査結果

○改善して欲しいサービス

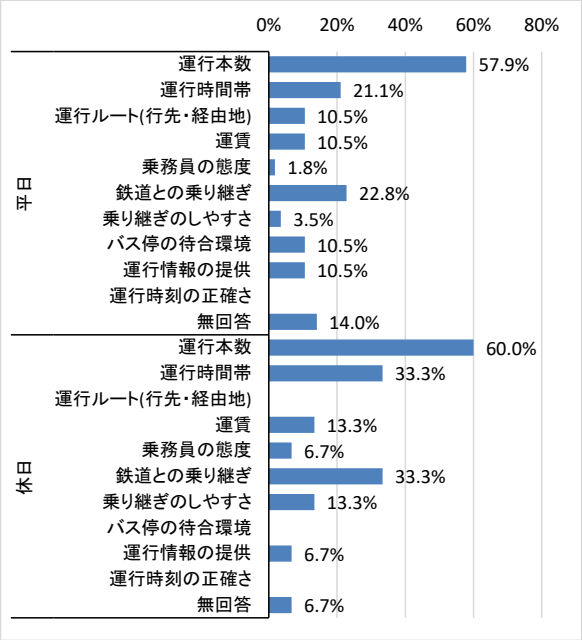
真舟・君津中央病院線（休日）を除いて、運行本数に不満を持っている利用者が最も多く、すべての路線で、「運行本数」に不満を持っている利用者が5割を超えています。

「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います。

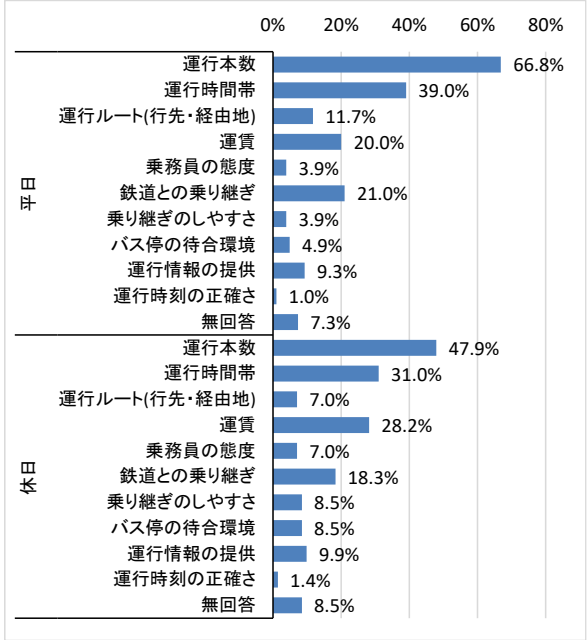
次いで、「鉄道との乗り継ぎ」に対する不満が三井アウトレットパーク線、富津線、姉ヶ崎線で多く、他に「シーアイタウン線（休日）」、「真舟・君津中央病院線（休日）」でも3割を越えています。

■改善して欲しいサービス

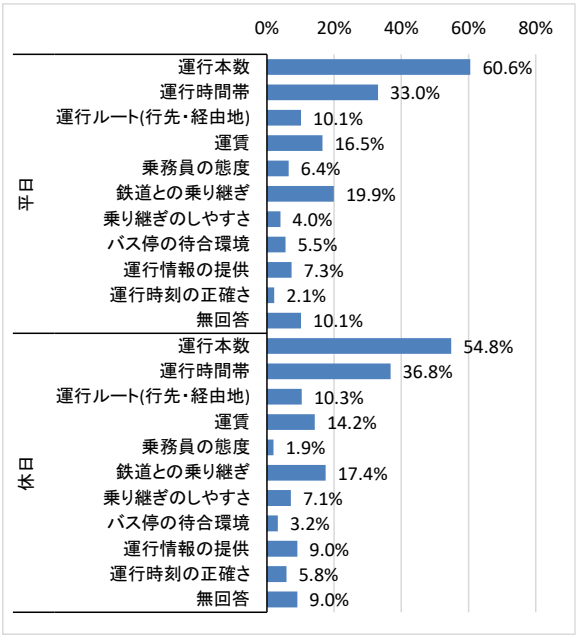
【シーアイタウン線】



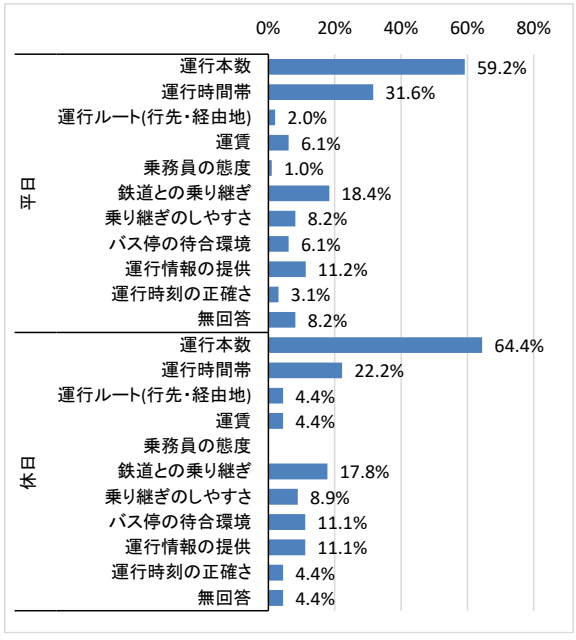
【八幡台ニュータウン線（循環以外）】



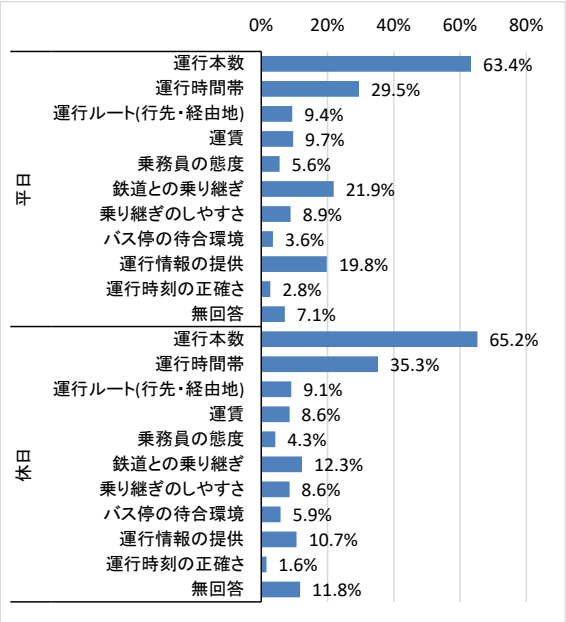
【八幡台ニュータウン線（循環Ａ・Ｂ）】



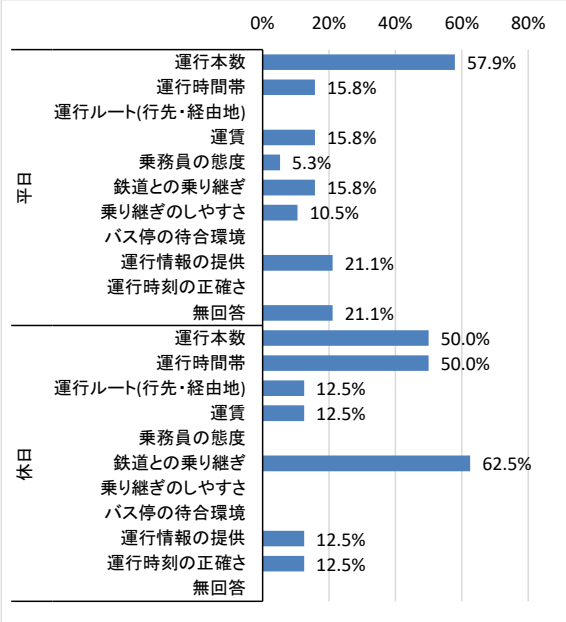
【馬来田線】



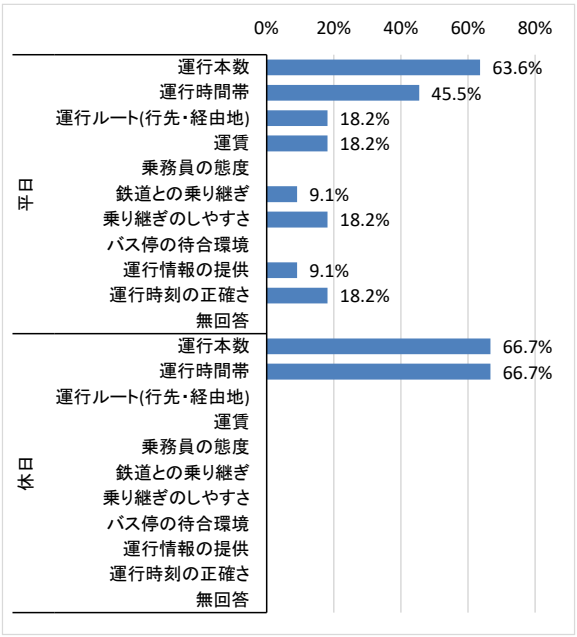
【太田循環線】



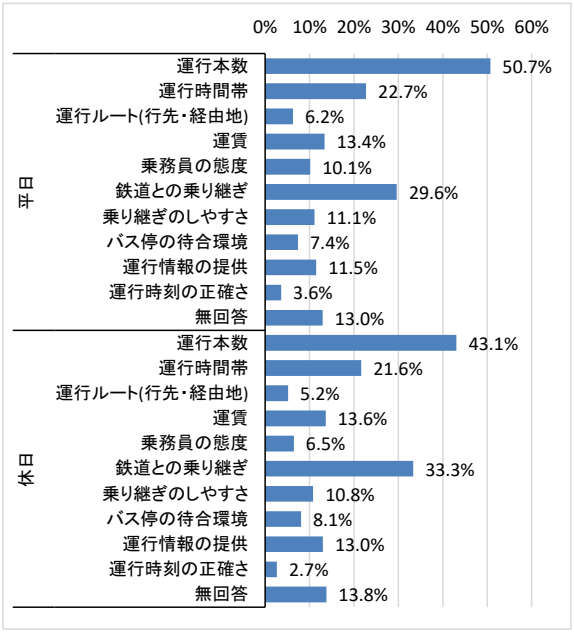
【真舟・君津中央病院線】



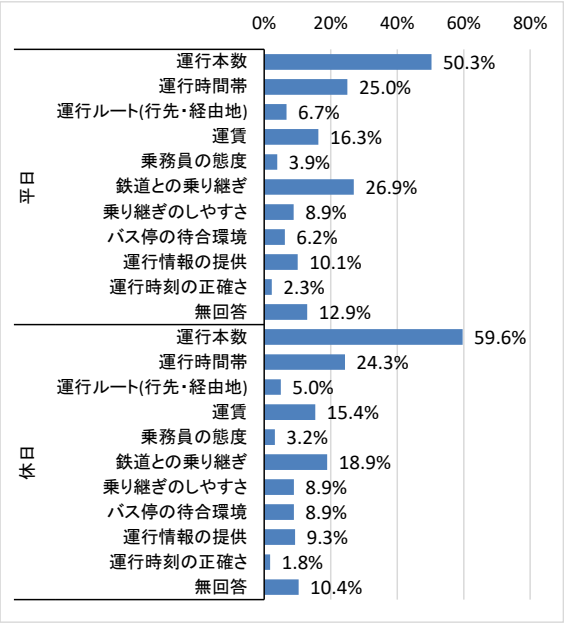
【中郷線】



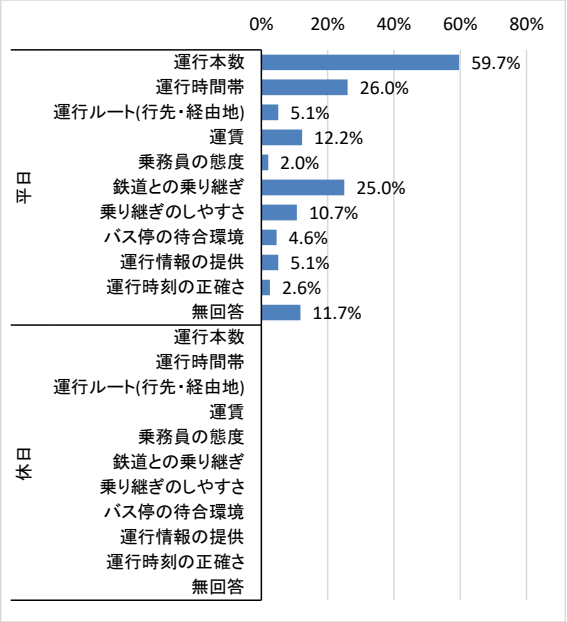
【三井アウトレットパーク線】



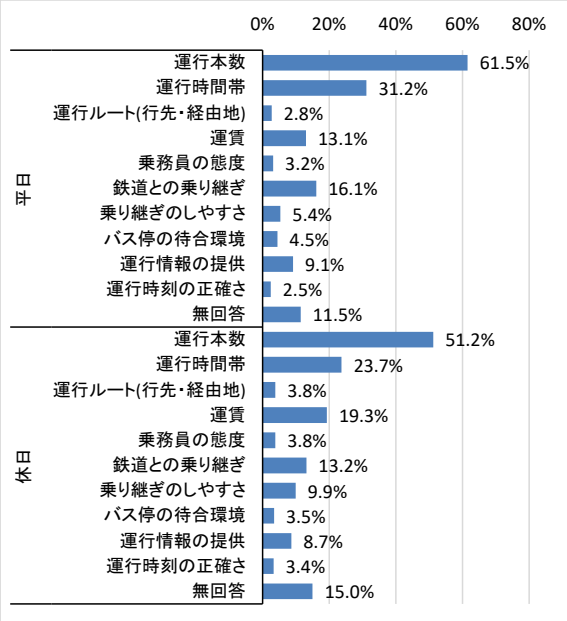
【清見台団地線】



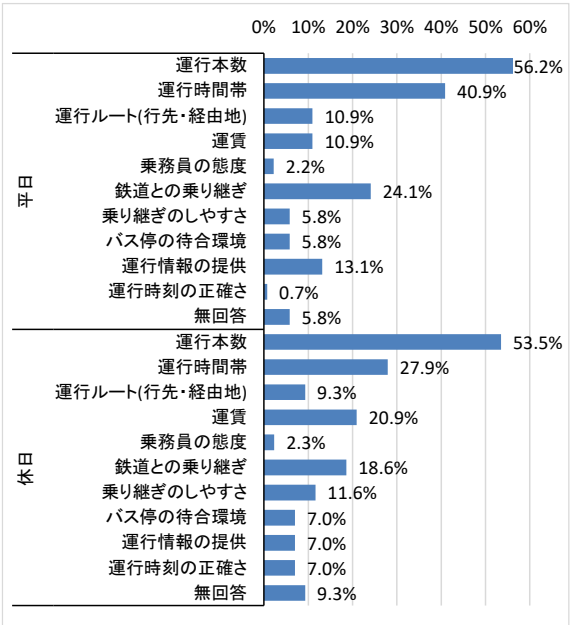
【潮見線】



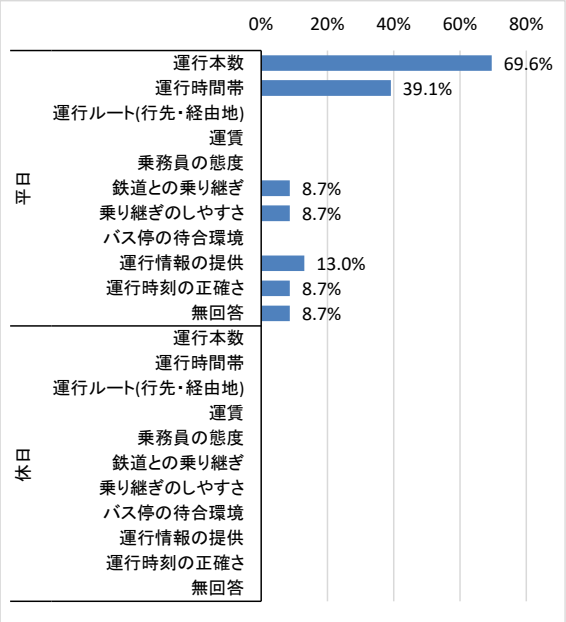
【イオンモール木更津線】



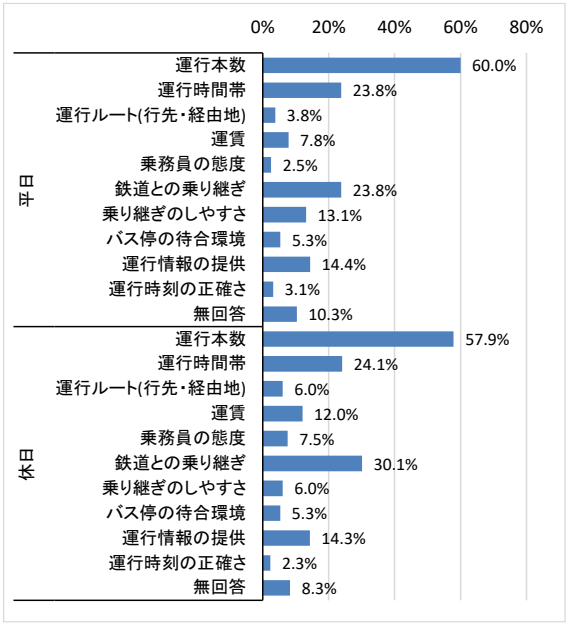
【高倉アカデミア線】



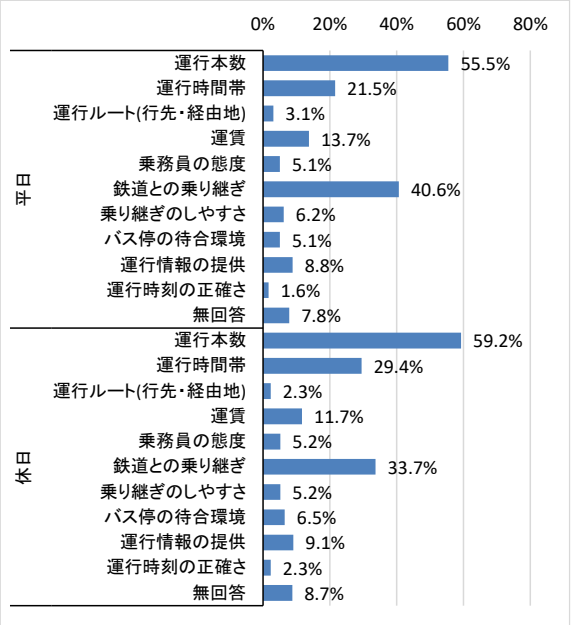
【木更津市内循環線】



【富津線】



【姉ヶ崎線】



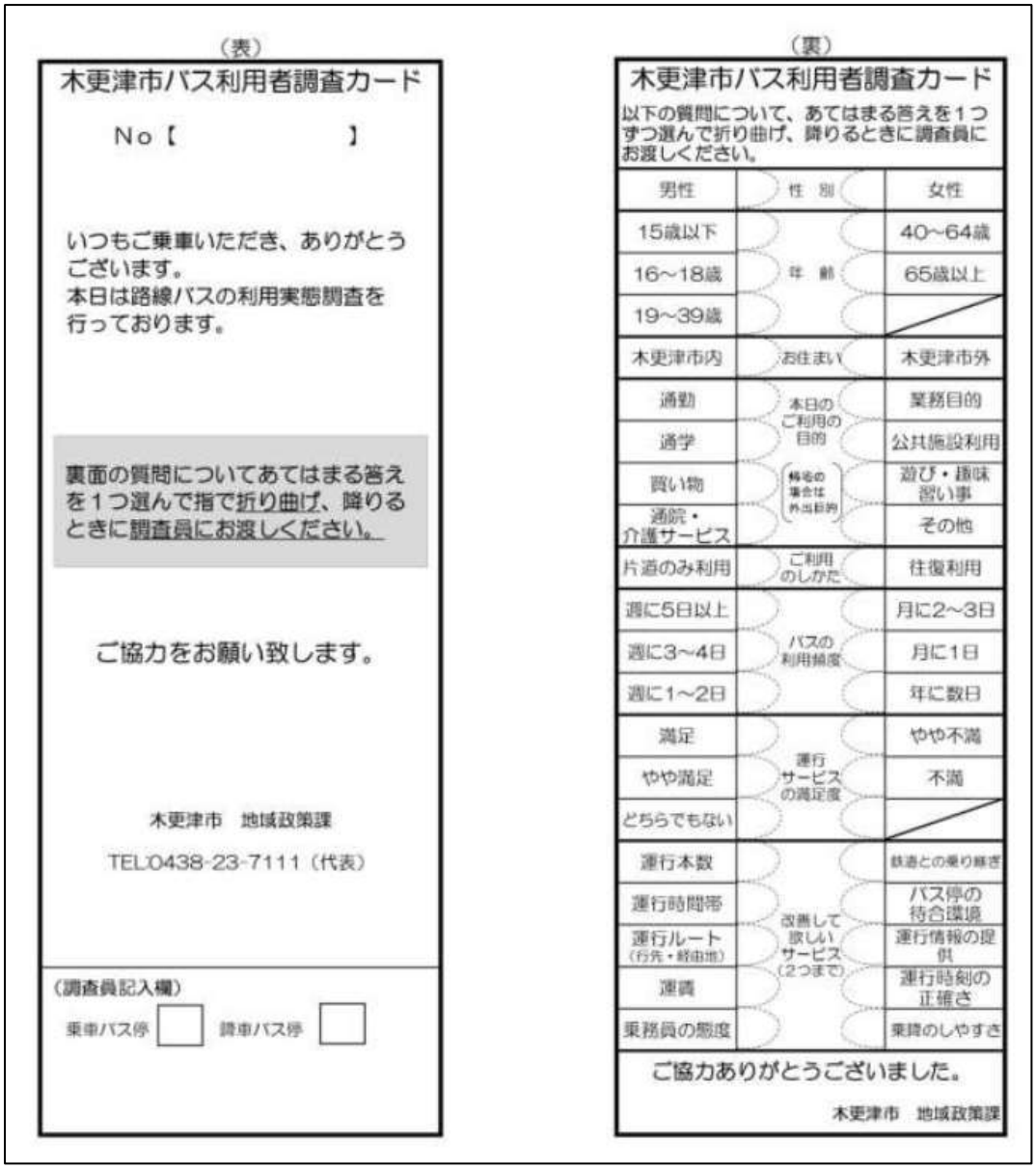

（表）
木更津市バス利用者調査カード
No【　　】
いつもご乗車いただき、ありがとうございます。
本日は路線バスの利用実態調査を行っております。
裏面の質問についてあてはまる答えを１つ選んで指で折り曲げ、降りるときに調査員にお渡しください。
ご協力をお願い致します。
木更津市　地域政策課
TEL:0438-23-7111（代表）
（調査員記入欄）
乗車バス停
降車バス停
（裏）
木更津市バス利用者調査カード
以下の質問について、あてはまる答えを１つずつ選んで折り曲げ、降りるときに調査員にお渡しください。
性別
男性
女性
年齢
15歳以下
16～18歳
19～39歳
40～64歳
65歳以上
お住まい
木更津市内
木更津市外
本日のご利用の目的
通勤
通学
買い物
通院・介護サービス
業務目的
公共施設利用
遊び・趣味習い事
その他
帰宅の場合は外出目的
ご利用のしかた
片道のみ利用
往復利用
バスの利用頻度
週に5日以上
週に3～4日
週に1～2日
月に2～3日
月に1日
年に数日
運行サービスの満足度
満足
やや満足
どちらでもない
やや不満
不満
改善して欲しいサービス（2つまで）
運行本数
運行時間帯
運行ルート（行先・経由地）
運賃
乗務員の態度
鉄道との乗り継ぎ
バス停の待合環境
運行情報の提供
運行時刻の正確さ
乗降のしやすさ
ご協力ありがとうございました。
木更津市　地域政策課

図　調査票

地区別意見交換会の結果

〇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）	ー	・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継続が難しい。（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ことが大変。（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） ・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）	・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）	・巌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）	・巌根駅のエレベーター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）	・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。	・乗り継ぐ度に初乗り料金がかかるのは負担が大きい。 ・土日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、そこのバス停でバスを待っている人が増えた。または、巌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～袖ケ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、比較的近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がい者施設、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ケ浦のバスターミナルも市内の移動に関してハブ化されていない。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。 ・最近は木更津駅に向かうより、アウトレット方面や袖ケ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	・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。	・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、電車が来てか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、ふくちゃんバスで、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。

交通事業者等アンケート調査結果

〇交通事業者アンケート調査結果

	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。	―	・ユニバーサルデザイン車両への代替推進、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、ユニバーサルデザイン車両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。

○関係団体アンケート調査結果

		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行っていないのが現状。	・一定金額の買い物で帰りのバスが割引になる「お帰りきっぷ」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、袖ケ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増えているため、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。	―

目標値設定の考え方

各評価指標の算出方法と目標値設定の考え方は下表のとおりです。

事業	評価指標	現状値および 目標値	算出方法と目標値設定の考え方
【事業１】 高速バスの利便性向上 【事業２】 木更津金田バスターミナルの機能強化	高速バスの路線毎の市内バス停の数の合計	【現状値】55 箇所 【目標値】64 箇所	【算出方法】 ・交通事業者がバス停数を調査し、木更津市が動向を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・高速バスのバス停を毎年１箇所以上増加させることを目指し、目標値を設定した。
	木更津金田バスターミナルの高速バス乗り入れ便数	【現状値】136,760 便 【目標値】147,000 便	【算出方法】 ・交通事業者が乗り入れ便数を調査し、木更津市が動向を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・平成 23 年度から令和 3 年度までの各年度の便数増加率について、増加率が高い年度、低い年度を除いた中間値の平均が＋0.8%であった。 ・現状値を基準として、乗り入れ便数を毎年＋0.8%増加させていくことを目指し、目標値を設定した。
【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	【現状値】1,936,088 人 【目標値】2,580,000 人	【算出方法】 ・交通事業者が利用者数を調査し、木更津市が動向を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・路線バス利用者数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準には回復しないとされているが、令和 12 年度においても本市の人口は現状維持を見込んでいることから、感染拡大前の利用者数 258 万人（令和元年度）を目標値とした。
【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	【現状値】１地区 【目標値】５地区	【算出方法】 ・新たな交通システムの導入地区数を木更津市が整理する。 【目標値設定の考え方】 ・2 年ごとに 1 地区ずつの導入を目指し、目標値を設定した。
【事業６】 車両のバリアフリー化	ノンステップバス導入率	【現状値】56.5% 【目標値】87.9%	【算出方法】 ・交通事業者が導入率を調査し、木更津市が動向を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・令和４年度時点で日東交通㈱と小湊鐵道㈱が見込んだ、令和 12 年度までのノンステップバス車両の導入が予定どおり進捗した場合の数値を目標値とした。
	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入率	【現状値】24.7% 【目標値】41.1%	【算出方法】 ・交通事業者が導入数を調査し、木更津市が動向を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・令和４年度時点で市内にタクシーを配車及び送迎している事業者が見込んだ、令和 12 年度までのユニバーサルデザインタクシー車両の導入が予定どおり進捗した場合の数値を目標値とした。
【事業７】 巌根駅の利便性向上	巌根駅に停車する電車の本数（平日）	【現状値】上り 49 本 下り 50 本 【目標値】現状よりも増加	【算出方法】 ・木更津市が停車本数を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・巌根駅の利便性向上を目指し、現状よりも停車本数を増加させることを目標とした。
【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	【現状値】0 件 【目標値】40 件	【算出方法】 ・木更津市が取組数を整理する。 【目標値設定の考え方】 ・市ホームページや広報への交通事業者の運転士募集に関する情報掲載や、ハローワーク等の関係者と連携した交通事業者の就職説明会の支援等を各年度５回実施することを目標として積み上げた数値を目標値として設定した。

<table>
<tr><th>事業</th><th>評価指標</th><th>現状値および
目標値</th><th colspan="2">算出方法と目標値設定の考え方</th></tr>
<tr><td>【事業９】
情報発信</td><td>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</td><td>【現状値】1.6%
【目標値】3.7%</td><td colspan="2">【算出方法】
・木更津市が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の割合を整理する。
【目標値設定の考え方】
・新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛等の影響を受け、市ホームページ全体の閲覧件数のうち公共交通関連ページ閲覧件数の占める割合が大きく減少したことから、これを感染症拡大前の水準まで回復させることとし、目標値を設定した。
・目標値は令和元年度の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閲覧件数の占める割合の 3.7%とした。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">【事業 10】
多言語標記</td><td>バスの行き先表示の多言語標記率</td><td>【現状値】50.9%
【目標値】100%</td><td rowspan="2">【算出方法】
・交通事業者が取組数を調査し、木更津市が動向を整理する。
【目標値設定の考え方】
・令和４年度時点で交通事業者が見込んだ令和 12 年度までの多言語標記等の取組が予定どおり進捗した場合の数値を目標値とした。</td><td>「日東交通㈱と小湊鐵道㈱が運行している市内に乗降場所のある路線バス及び高速バスの路線数の合計」のうち、「バス車両の前後や側面に掲げた行き先表示が多言語標記されたバス路線数」の占める割合を算出します。</td></tr>
<tr><td>タクシーの翻訳機等配備率</td><td>【現状値】57.5%
【目標値】79.9%</td><td>市内にタクシーを配車及び送迎している事業者が保有している全タクシー車両のうち、翻訳機等が配備されたタクシー車両数の占める割合を算出します。</td></tr>
<tr><td>【事業 11】
新たなモビリティサービスの活用</td><td>検討のための協議回数
※計画期間通算実施回数</td><td>【現状値】－
【目標値】32 回</td><td colspan="2">【算出方法】
・木更津市が協議回数を整理する。
【目標値設定の考え方】
・交通事業者との情報交換や意見交換の場（毎年４回程度）を設けることを目指し、目標値を設定した。</td></tr>
<tr><td>【事業 12】
事業者間連携によるインセンティブ付与</td><td>事業者間連携による取組数</td><td>【現状値】4 件
【目標値】8 件</td><td colspan="2">【算出方法】
・交通事業者が取組数を調査し、木更津市が動向を整理する。
【目標値設定の考え方】
・交通事業者と協議の上、目指すべき数値として妥当である目標値を設定した。</td></tr>
<tr><td>【事業 13】
モビリティ・マネジメント</td><td>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</td><td>【現状値】3 回
【目標値】16 回</td><td colspan="2">【算出方法】
・木更津市が実施回数を整理する。
【目標値設定の考え方】
・木更津市主催イベント（防災フェスティバル）等での乗り方教室や、出前講座等を各年度２回の実施を目標として積み上げた場合の数値を目標値として設定した。</td></tr>
<tr><td>【事業 14】
久留里線の利用促進</td><td>馬来田駅における運行本数</td><td>【現状値】上り 17 本
下り 17 本
【目標値】現状維持</td><td colspan="2">【算出方法】
・木更津市が運行本数を整理する。
【目標値設定の考え方】
・利用者が低迷する久留里線の維持に向けて、利用促進策の展開を行うことで、利用者減に伴うサービス水準の低下をさせないことを目標とした。</td></tr>
</table>

用語解説

【あ行】

■ICT（Information and Communication Technology）

情報通信技術。

インターネットをはじめとした情報通信分野の技術の総称のこと。

■アプリ

「アプリケーションソフト」の略で、パソコンでいうソフトのこと。スマートフォンに様々なアプリをダウンロードすることで、スマートフォンで経路検索や電子決済などができるようになる。

■インセンティブ

動機、動機付けとなる報奨物のことを指す。

■運行の効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。

■AI（Artificial Intelligence）

学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えたコンピューターシステム（人工知能）のこと。

■NPO（Nonprofit Organization）

民間非営利組織。医療・福祉、まちづくり、教育、女性支援などのあらゆる分野において営利を目的としない活動を行う民間組織のこと。

■オーガニック

持続可能な未来を創るため、地域、社会、環境等に配慮し、主体的に行動しようとする考え方。

■オーガニックなまちづくり

オーガニックをまちづくりの視点として、地域社会を構成する多様な主体が一体となり、市を、人と自然が調和した持続可能なまちとして、次世代に継承しようとする取組。

■OD 調査

人や物、自動車などが移動する起点（origin）から終点（destination）までを一体として把握する交通量調査のこと。一般にはこのような起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も同時に調査され、交通の現状分析と計画策定の基礎資料とすることが多い。

【か行】

■カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。

■かずさアクアシティ

東京湾アクアラインが着岸する金田地区において新たに整備されている多機能複合型の都市。

■居住誘導区域

人口減少時代を迎えても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を長期的な視点でゆるやかに誘導していく区域をいう。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点をいう。

■交通モード

鉄道、バス、タクシーなどの交通手段の総称。

■コミュニティバス

市民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少や高齢化が進む中にあっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活サービス機能を確保し、市民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と拠点間の交通ネットワークを形成すること。

【さ行】

■サイクル&ライド

自転車をバス停や駅に駐輪し、バス、鉄道等の公共交通機関に乗り換え利用を図るシステムのこと。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通手段。

■小規模特認校制度

小規模校の特性を生かし特色のある教育活動を推進している小中学校に、一定の条件のもとに通学区域外からの転入学を認め、児童生徒を受け入れる制度。

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。

■ステークホルダー

一般的に利害関係者のことを指す。計画に関わる関係者（市民・交通事業者・企業など）の総称としても使われる。

【た行】

■デマンド交通

定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。オンデマンド交通とも呼ばれる。

そのうち、AIを活用して効率的な運行を行うものをAIデマンド交通（またはAIオンデマンド交通）と呼ぶ。

■地域公共交通

地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光客など当該地域を来訪する者のための移動手段として利用される鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関。

■都市機能誘導区域

商業・医療・子育て支援施設等の都市施設の立地を、都市の中心拠点や生活拠点に維持・誘導することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域をいう。

■土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

■乗合タクシー

同じ車両に複数の乗客が乗り合わせるタクシーのこと。決まった時刻に決まったルートを運行する「定時定路線型」と、事前に予約を受けて運行する「デマンド型」などの形態がある。

【は行】

■パーク&ライド

郊外から中心市街地等へ集中する自動車交通を駐車場に誘導し、バス、鉄道等の公共交通機関に乗り換え利用を図るシステムのこと。

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■PDCA サイクル

事業活動における管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→ Do（実行）→Check（評価）→ Action（改善）の４段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。

■ホスピタリティ

親切なおもてなし、その精神のことをいう。

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のこと。

■モビリティサービス（Mobility Service）

自動車による移動サービス。

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

【や行】

■ユニバーサル社会

年齢、性別、国籍、個人の能力などを問わず、誰もが安心して暮らすことができ、また、その持てる能力を最大限に発揮して、自己の存在を誇らしく感じることができる社会のこと。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種、障がいの有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

■ユニバーサルデザインタクシー

ユニバーサルデザインに配慮した車両のこと。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両。

【ら行】

■立地適正化計画

立地適正化計画は、平成 26 年 8 月の都市再生特別措置法の一部改正により、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、市町村が策定できることとなった計画。「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業等の利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う。