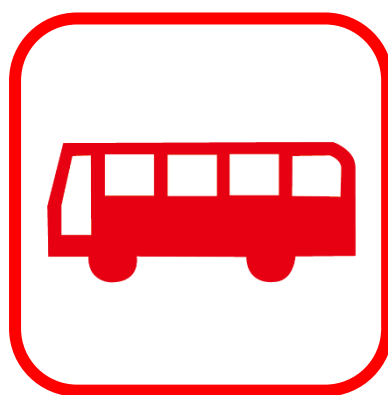


市原市地域公共交通計画

～ひととまち、未来をつなぐ持続可能な
公共交通ネットワークの確立～



2024年3月
市原市

(2025年6月一部改定)

「市原市地域公共交通計画」の策定にあたって

本市では、平成30年9月に、公共交通施策のマスタープランとなる「市原市地域公共交通網形成計画」を策定し、基本理念である「ひととまち、未来をつなぐ持続可能な公共交通ネットワークの確立」の実現に向けて、交通事業者や地域の方々などとの連携により施策の推進に取り組んでまいりました。

昨今の公共交通をとりまく環境は、急激な人口減少やコロナの影響等に伴う利用者の減少などにより多くの路線バスや鉄道事業者が赤字経営となるとともに、運転業務の賃金水準などの影響からの人手不足が深刻となっております。



こうした中、国では、令和2年に関連法の改正を行い、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けて、支援制度等の強化に取り組んでいます。

今般、これらの課題や法改正を踏まえ、既存の公共交通と地域特性に応じた多様な交通サービスを組み合わせ、誰もが住み続けたいくなるまちの実現に向けて、新たな公共交通施策のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画の策定にあたっては、これまでの成果と課題を検証するとともに、地域住民や交通事業者、有識者など、多くの方々と対話を重ね、地域の実情に応じた新たな交通手段の導入や、運転士不足などの様々な課題を、行政・交通事業者・地域住民が一丸となり対応する施策を位置付けております。

今後は、本計画に基づき、各施策事業を推進することにより、総合計画に掲げる都市像「夢つなぎ ひときらめく 未来創造都市 いちはら」の実現につなげてまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重な御意見を賜りました全ての皆様に、心から感謝を申し上げますとともに、今後も、交通施策の推進に変わらぬ御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年3月 市原市長 小出 譲治

目次

頁

1. 計画策定の趣旨	1
(1) 策定の背景及び目的.....	1
(2) 本計画の位置付け.....	1
(3) 計画区域.....	2
(4) 計画期間.....	2
2. 地域公共交通の現状	3
(1) 地域特性.....	3
(2) 交通特性.....	12
(3) 交通政策の基本的な考え方.....	46
3. 上位・関連計画との整合	48
(1) 上位・関連計画整理の目的.....	48
(2) コンパクトシティ（機能集約型都市形成）と地域公共交通の方向性の整理.....	52
4. 市民アンケート調査の概要	53
(1) 市民アンケート.....	53
(2) 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査.....	54
5. 現計画の評価・検証	55
(1) 網形成計画の評価検証.....	55
6. 課題整理	64
(1) 課題整理の考え方.....	64
(2) 現況のまとめと課題.....	64
(3) 地域公共交通に関する課題.....	66
7. 地域公共交通計画の基本事項	68
(1) 基本理念.....	68
(2) 基本方針.....	68
(3) 基本方針に基づく施策の方向性と計画目標.....	69
(4) 目指すべき公共交通ネットワークイメージ.....	71
8. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	75
(1) 目標を達成するための実施施策.....	75
(2) 施策事業の概要.....	76
(3) エリア別の施策事業の概要.....	96
9. 計画目標に対する評価指標と計画の実施体制等	114
(1) 計画目標に対する評価指標.....	114
(2) 計画の実施体制.....	116
(3) PDCAサイクルの実行.....	117
(4) 評価の方法及びスケジュール.....	117
資料編1. 実移動人口を基にした分析	119
資料編2. 関連部門計画の整理	126
資料編3. 市民アンケート調査	136
資料編4. 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査	163
資料編5. 用語解説	171

1. 計画策定の趣旨

(1) 策定の背景及び目的

本市では、平成 30 年 9 月に、公共交通施策のマスタープランとなる「市原市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定し、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進してきましたが、近年の急激な人口の減少や、運転士不足の深刻化等により、地域の公共交通の確保・維持は依然として厳しい状態が続いています。

一方で高齢化の進行や高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあること等から、受け皿としての移動手段を確保することが重要な課題となっています。

こうした中、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」の一部を改正し、法定計画の名称を「地域公共交通計画」へ変更し、策定を努力義務化しました。

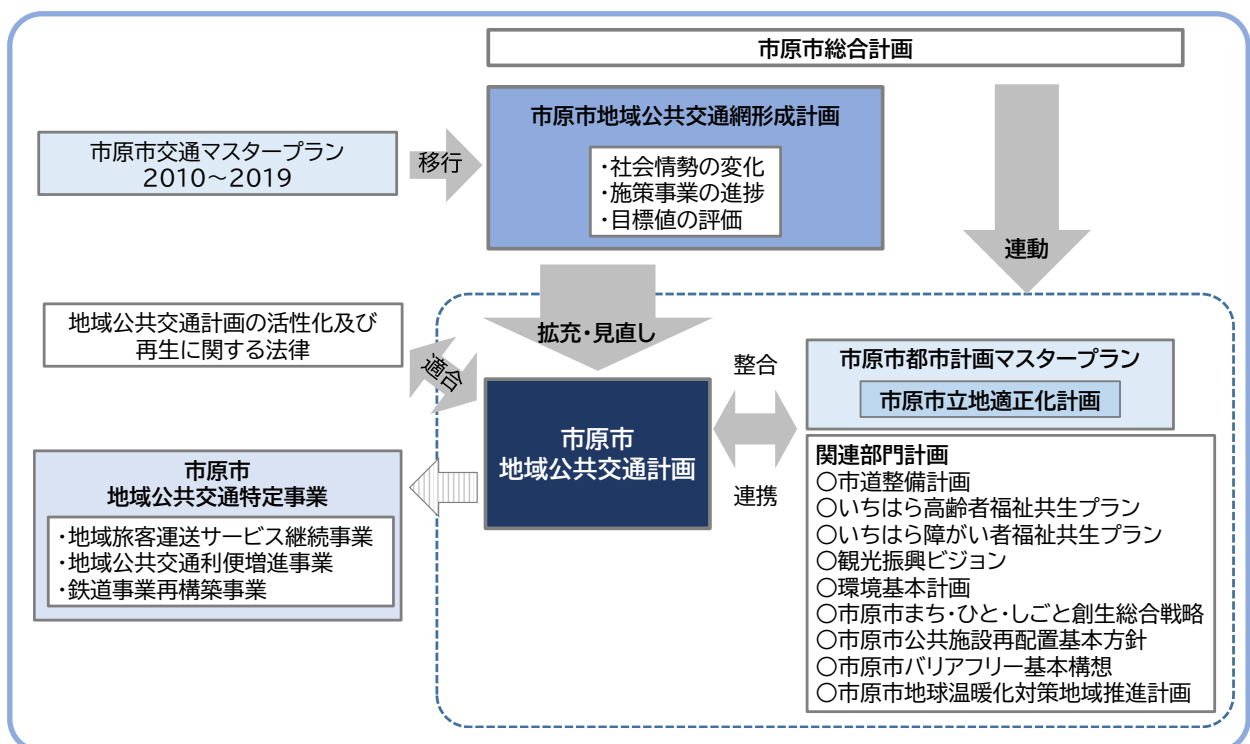
また、新たな取組として、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するため、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用しながら、必要に応じて自家用有償旅客運送や民間事業者による送迎サービスの活用など、地域の多様な輸送資源を総動員した取組を求めているとともに、乗合バスの運行費等に対する国庫補助制度を地域公共交通計画と連動化させています。

計画策定から 6 年が経過し、法改正の趣旨や変化する社会情勢等に対応した施策事業の見直しを行うため、「市原市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）として策定することとしました。

(2) 本計画の位置付け

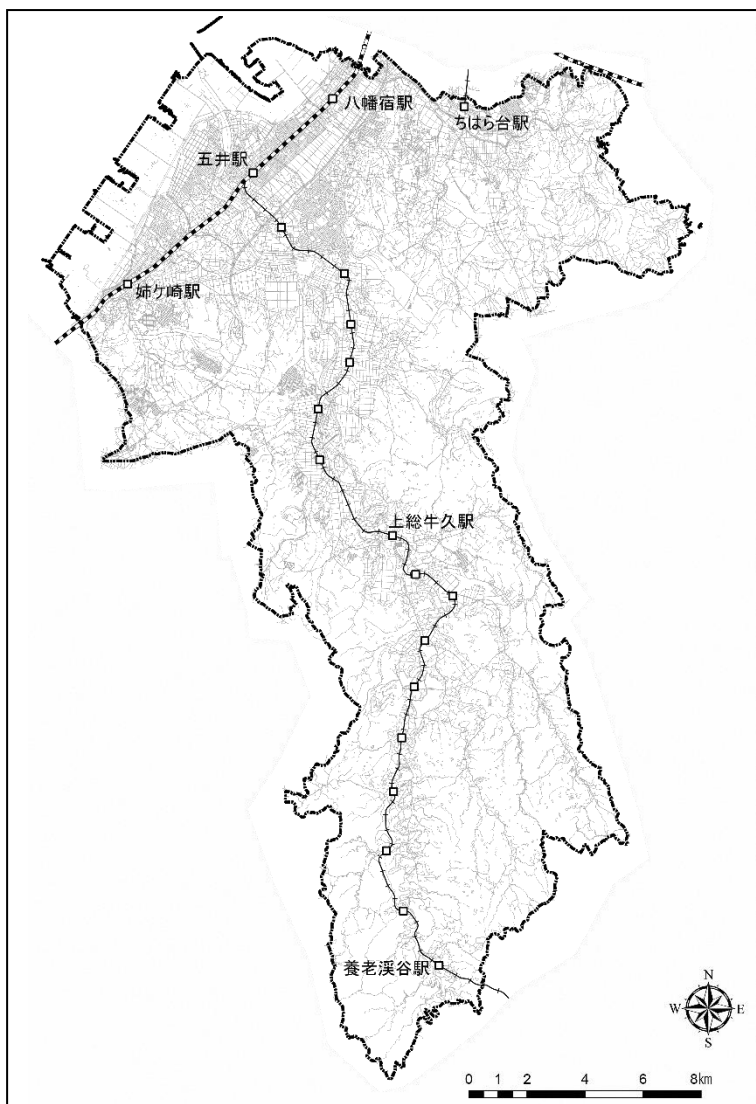
本計画は、上位計画である「市原市総合計画」の理念や都市像を踏まえ、「市原市都市計画マスタープラン」や「市原市立地適正化計画」等の関連計画と整合を図り、将来のまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に係る事項を位置付ける計画とします。

■計画の位置づけ



(3) 計画区域

- ・ 計画対象区域は、市原市全域とします。



(4) 計画期間

- ・ 市原市総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略等の主な上位・関連計画は、2026 年度までが計画期間、網形成計画も同様に 2026 年度までが計画期間となっています。
- ・ 本計画では、網形成計画の基本的な考え方を引き継ぎながら、上記の上位・関連計画との整合を図るため、計画期間は令和 6（2024）年度から令和 8（2026）年度の 3 年間とします。

上位関連計画	年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
総合計画		→									
都市計画マスタープラン		→									
立地適正化計画		→									
交通マスタープラン		→									
地域公共交通網形成計画		→									
地域公共交通計画								→ 3 年間 →			

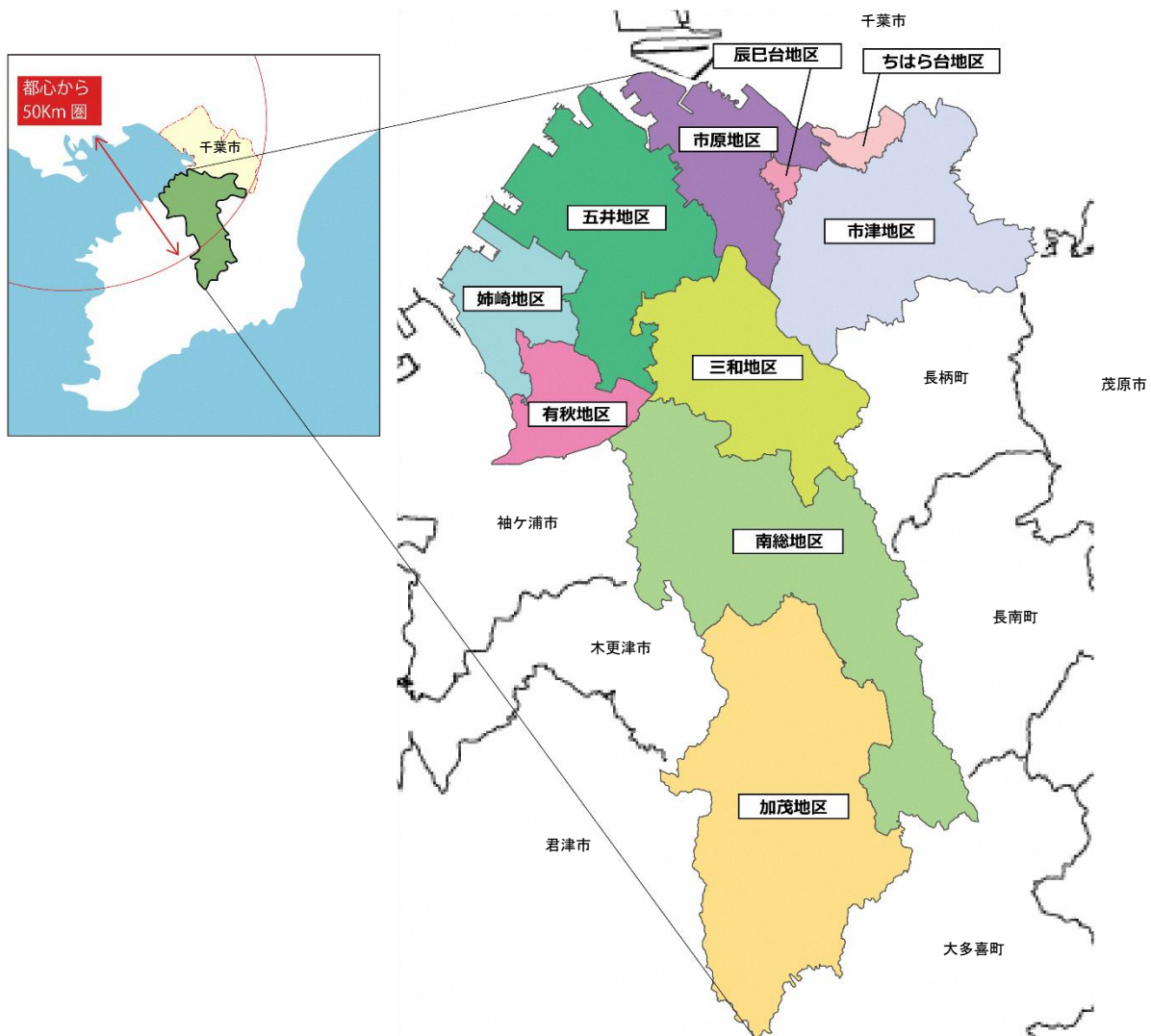
2. 地域公共交通の現状

(1) 地域特性

① 地勢

- 本市は東京都心から約 50 キロメートル圏で、千葉県房総半島の中央に位置し、北は千葉市、東は茂原市、長柄町、長南町、大多喜町、西は袖ヶ浦市、木更津市、君津市に接しています。
- 市域は東京湾から房総丘陵にかけて、南北方向に長く伸びた形状であり、面積は約 368 平方キロメートルと、県内一の面積を有する広域都市です。
- 本市は 1963 年 5 月に市原、五井、姉崎、市津および三和町の 5 町合併により誕生し、その後、1967 年に南総町と加茂村が合併。現在、市内には、旧 6 町 1 村に加え、住宅団地等による新しい地区を加えた 10 の地区があります。

■ 広域図・地区区分図



② 人口動向

《 人口推移 》

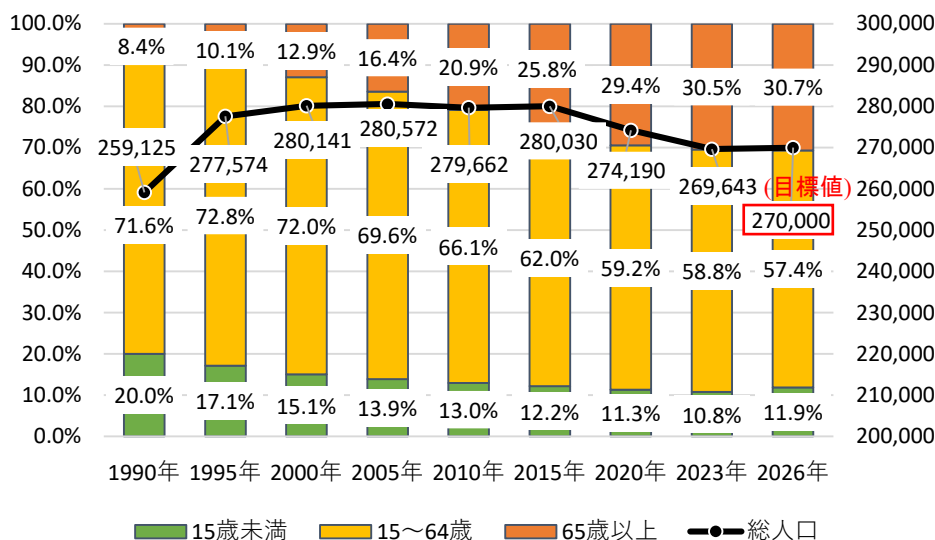
○本市の2023年4月1日現在の人口は269,643人となっています。

○1995年から2023年にかけて、人口は27万人～28万人前後で推移していますが、人口構成では15歳未満の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口が減少傾向にあり、65歳以上の高齢人口が増加しています。2023年時点での高齢化率は30.5%と超高齢社会に突入しています。

○また、本市では活力ある地域社会が将来にわたって持続できるよう、2026年に270,000人の人口を維持することを目標としています。

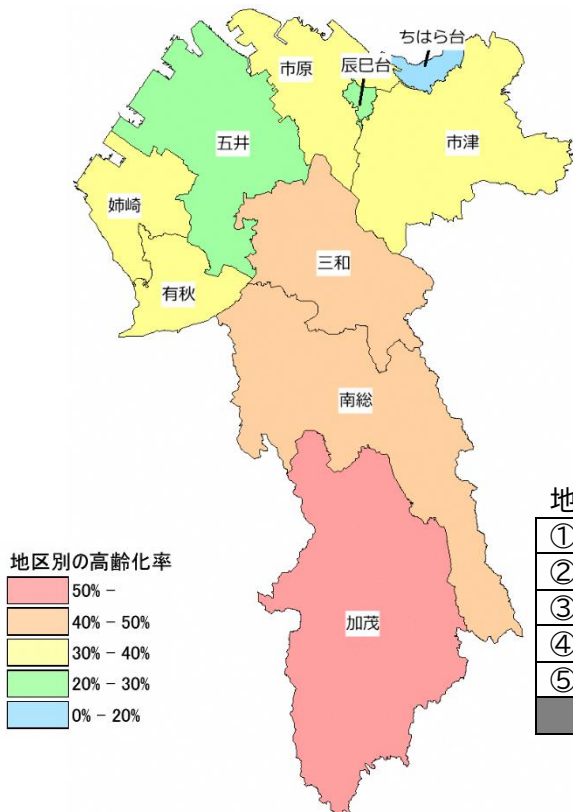
○地区別の高齢化率は、市原、姉崎、有秋、市津、三和、南総、加茂地区で30%以上あり、特に加茂地区の高齢化率は約53.9%と高齢化が著しい地区です。

■市原市の総人口・年齢階層構成比の推移



出典：市原市総合計画、市原市住民基本台帳

■地区別の高齢化率（2023年4月時点）



地区別の高齢化率（2023年4月1日時点）

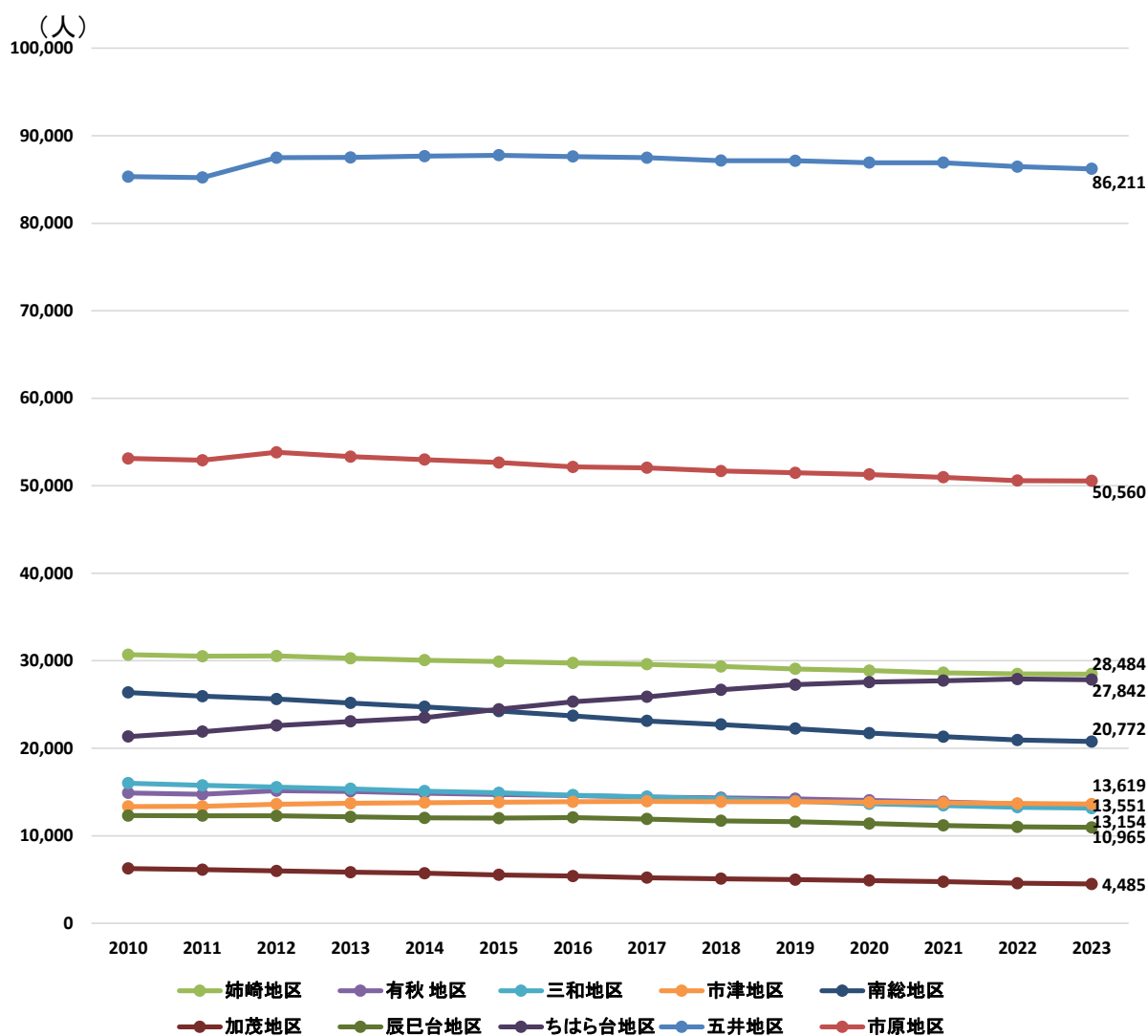
① 五井	25.6%	⑥ ちはら台	16.6%
② 市原	32.4%	⑦ 市津	38.2%
③ 姉崎	32.1%	⑧ 三和	43.7%
④ 有秋	34.1%	⑨ 南総	45.3%
⑤ 辰巳台	23.2%	⑩ 加茂	53.9%
市全域		30.5%	

出典：市原市住民基本台帳

《 地区別の人口推移 》

- 地区別の人口推移では、2023年（4月）時点で五井地区、市原地区、姉崎地区の順に人口が多くなっています。また、2015年以降、五井地区、市原地区、姉崎地区は緩やかな減少傾向にあります。
- ちはら台地区は2010年から2023年にかけて、人口が増加（約1.31倍）しています。
- それ以外の地区では、基本的に人口は減少・微減傾向にあり、特に市南部の三和地区、南総地区、加茂地区の人口が大きく減少しています。

■各地区の人口推移



出典：市原市統計書、市原市住民基本台帳

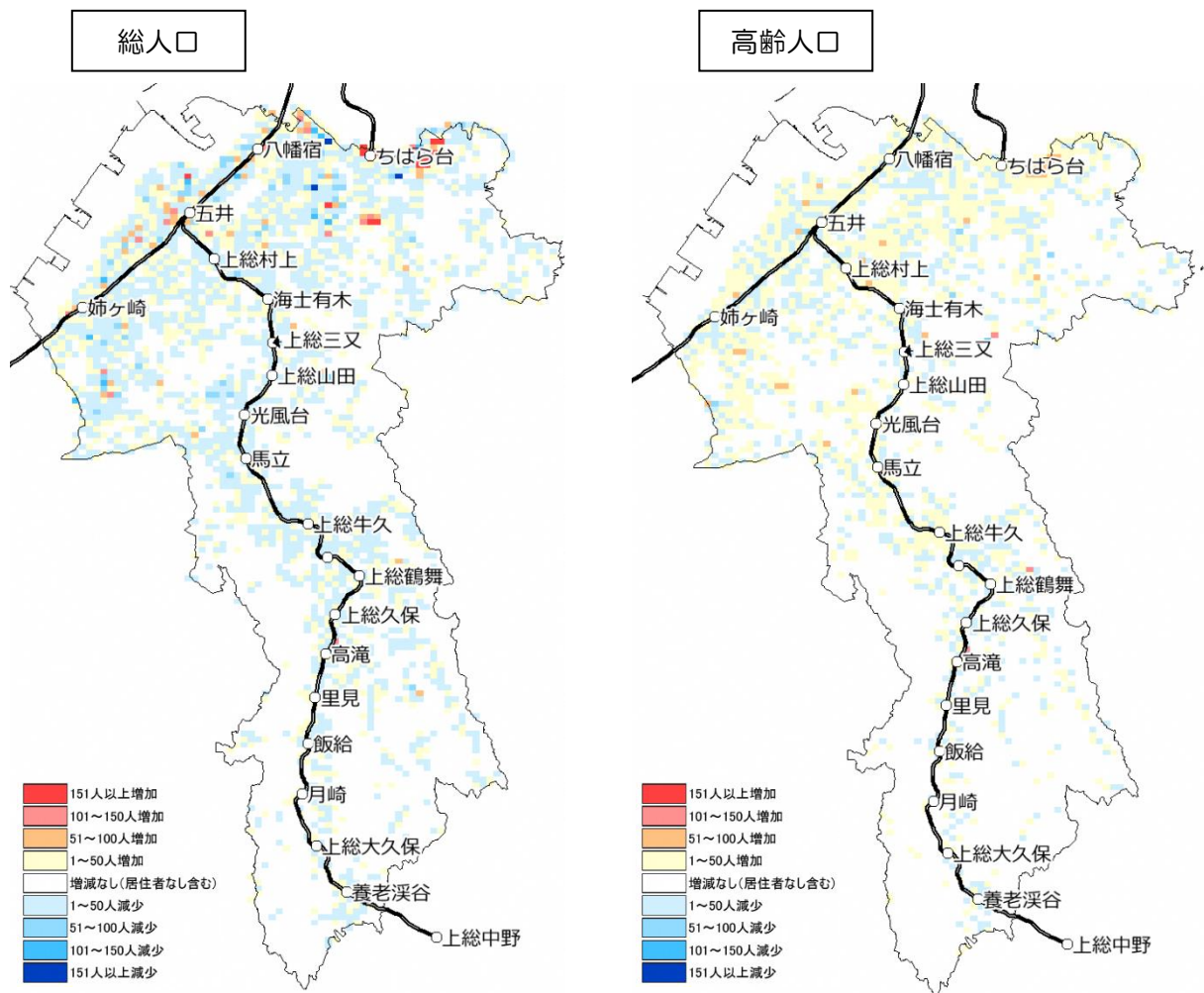
《 地域別の人口推移 》

○2015年から2020年までの人口増減を見ると、全市的に総人口が減少する地域が多くありますが、ちはら台、八幡宿駅周辺、五井、姉ヶ崎駅周辺、ういど南地区周辺において総人口の増加が見られます。高齢人口は全市的に増加する地域が多く、特に、国分寺台、辰巳台、ちはら台等の市街化区域内で大きく増加しています。

○2020年から2050年までの人口増減（推計値）においても、一部の地域を除き、全市的に総人口が減少し、高齢人口の増加が見込まれています。

※人口減少、高齢化の進行により、公共交通の必要性がますます高まることが予想されるため、人口メッシュにより人口増減を分析しています。

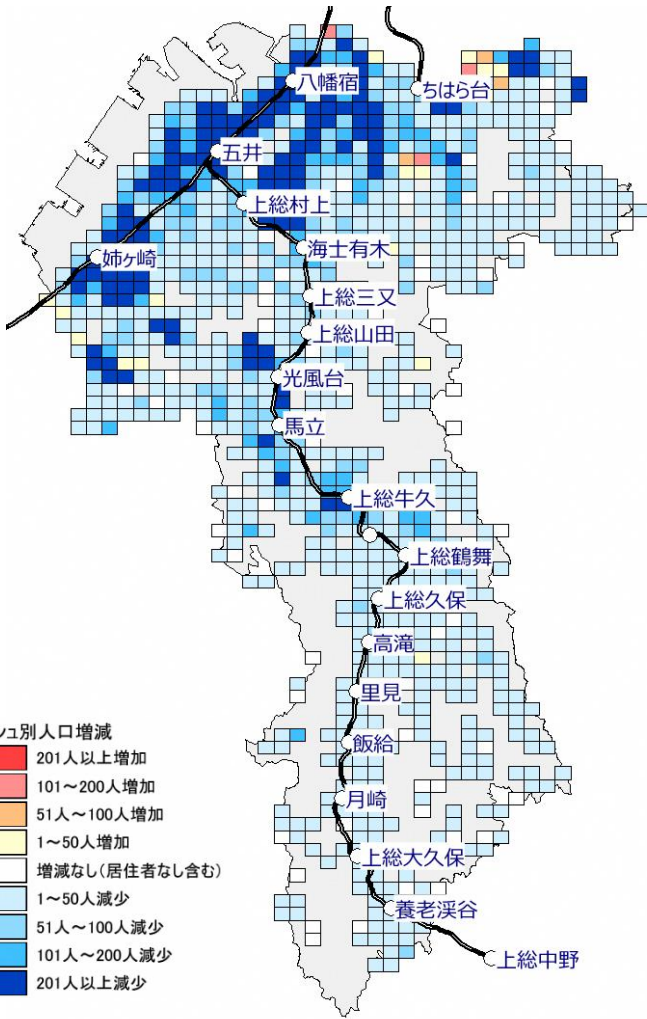
■2015年～2020年の人口増減



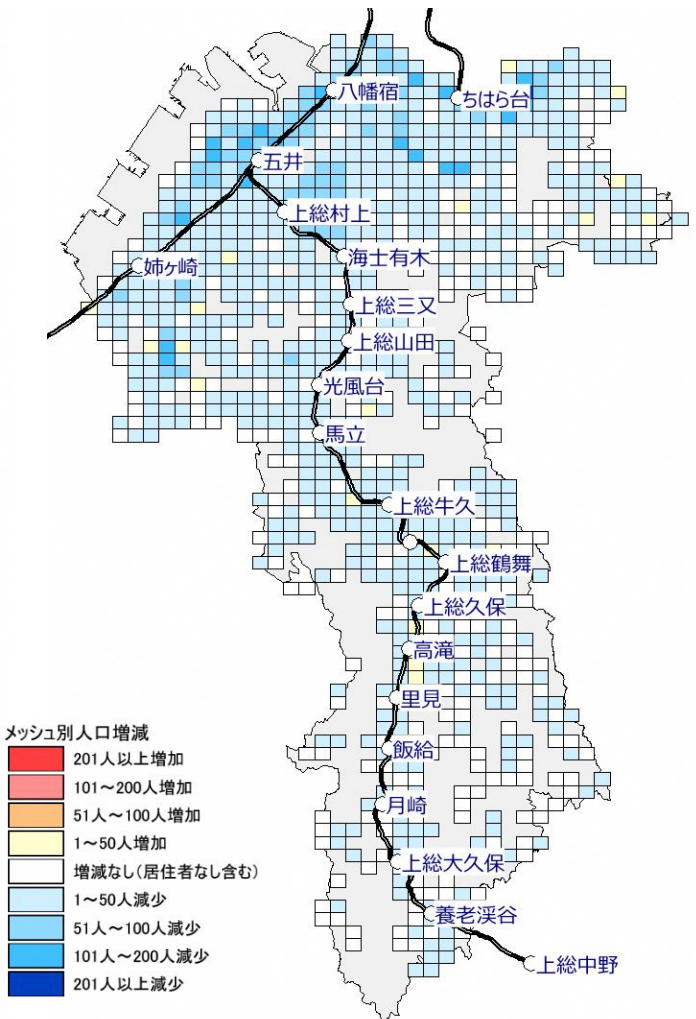
出典：令和2年国勢調査、平成27年国勢調査

■2020年～2050年の人口増減（推計）

総人口



高齢人口

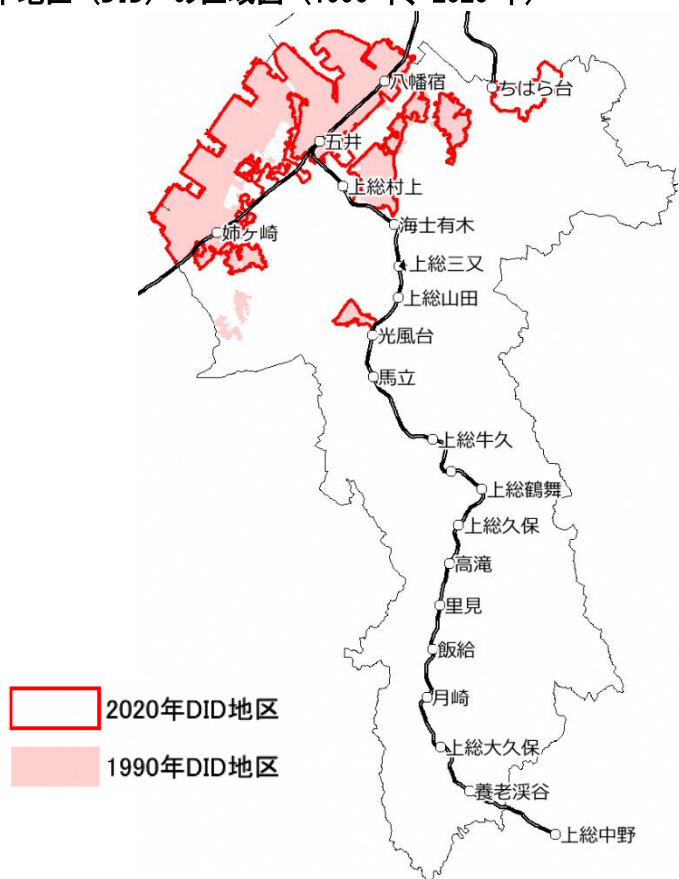


出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来人口データ（H30国政局推計）」より作成

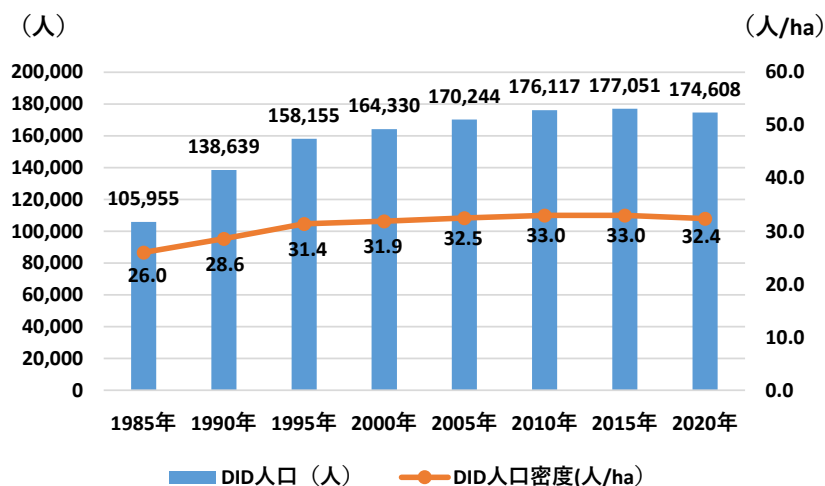
《 人口集中地区（DID）の推移 》

- 人口集中地区（DID）の区域を1990年と2020年で比較すると、面積は約1.1倍に増加しています。
- 五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅の周辺から市街地が形成され、内陸部における住宅地の形成とともに区域が拡大してきた経緯があります。
- DID人口密度は1995年以降30.0人/haを超えており、高密度な市街地を形成しています。
- ※人口の集中や都市の拡大に対応した、交通政策のあり方が求められることから、人口集中地区（DID）を分析しています。

■人口集中地区（DID）の区域図（1990年、2020年）



■人口集中地区（DID）の人口密度の推移

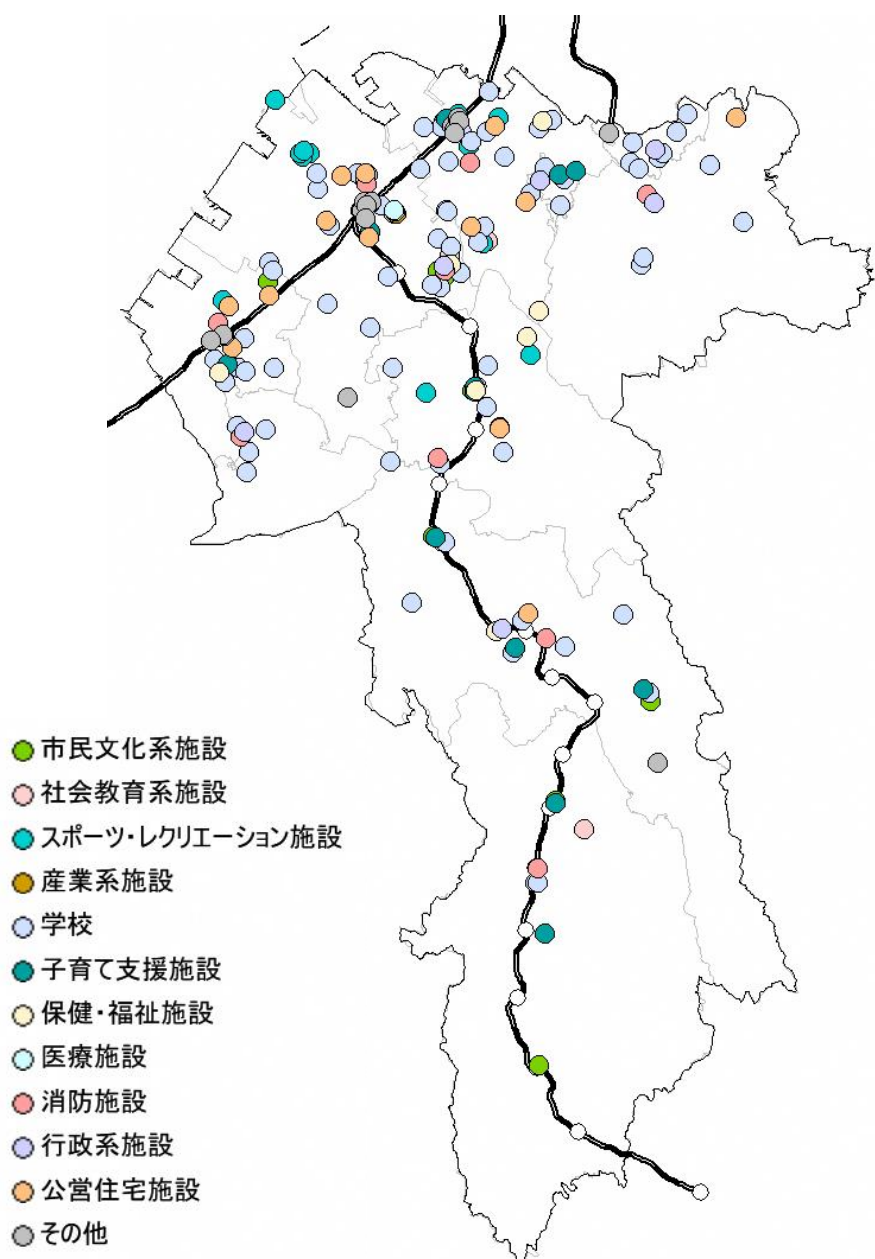


出典：市原市都市計画マスタープラン

③ 公共施設の配置状況

- 市内には 200 施設以上の公共施設が分布しています。公共施設の用途には、公民館等の集会施設やスポーツ・レクリエーション施設、学校教育系施設、保健・福祉施設、医療施設等のほか、市原鶴舞バスターミナルや梨ノ木公園地下駐車場、自転車駐車場といった交通に関連する施設もあります。
- 特に JR 内房線の各駅が位置する五井地区、市原地区、姉崎地区に施設が集中して立地しています。
- 大規模改修や建替えの必要性が高い築 30 年以上の施設が全体の約 70%を占めており、今後、老朽化への対策が多く数の施設で必要となります。

■市内の公共施設配置図



出典：公共資産マネジメント課、市原市公共施設カルテ(2021年度版)より作成

④ 観光

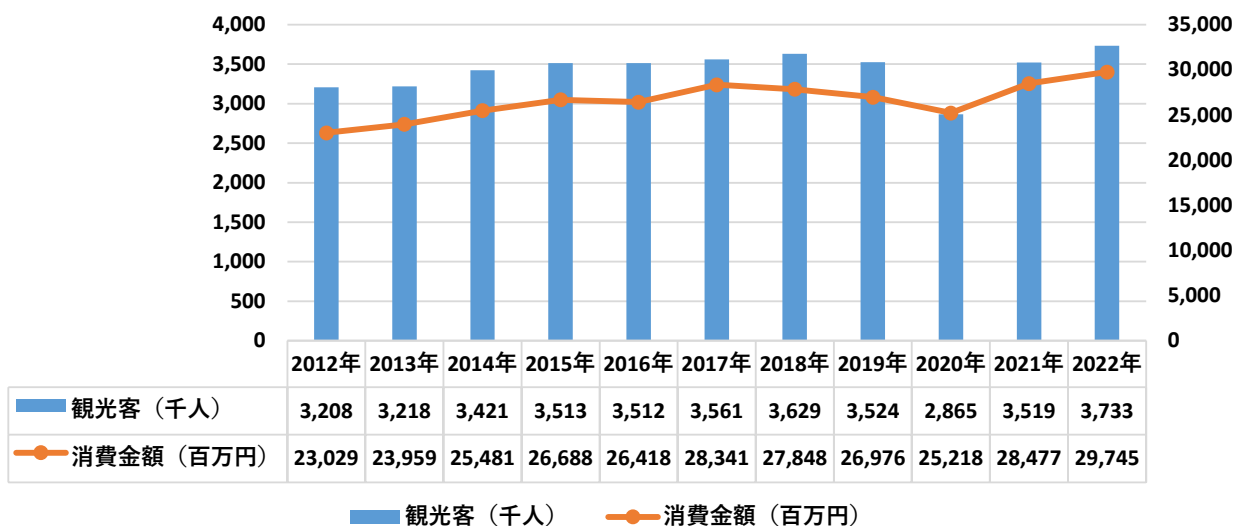
○コロナ禍前の2019年までの観光客の入込客数は、300万人から400万人の間で推移しています。コロナ禍の2020年は入込客数、消費金額ともに減少していますが、2021年にはコロナ禍前の水準に回復し、2022年は約373万人でした。

○目的地への経路検索数では、主に市南部に位置するゴルフ場、ユニモちはら台、市原そうの国の検索が多く、また施設までの移動はほとんどが自動車利用となっていますが、市原鶴舞バスターミナルには、ゴルフ場及び市原そうの国の無料送迎バスが乗り入れています。

○チバニ안의地層が有名になり、市では遊歩道や見学施設等の見学環境の整備を行っており、令和9年度に供用開始予定です。見学者数は令和4年度で15,663名にのぼります。

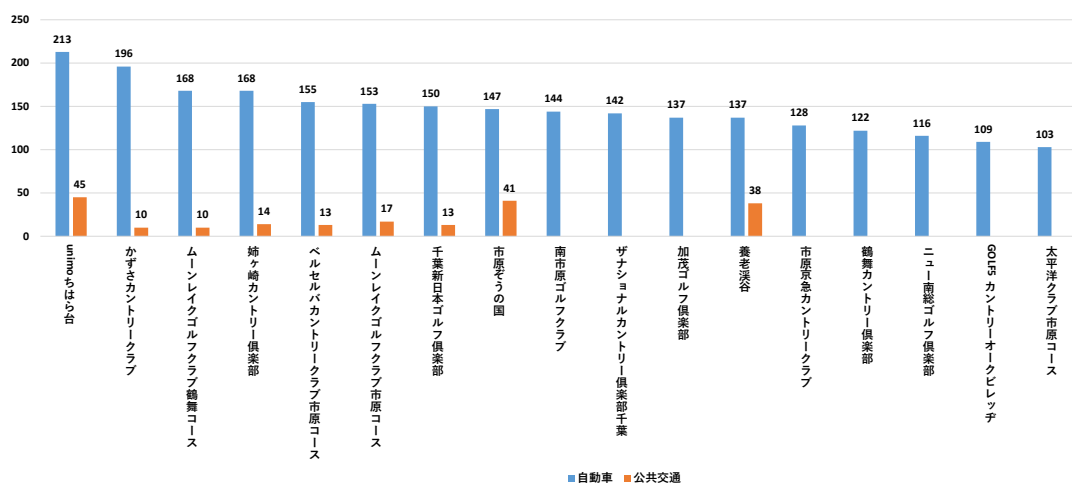
※市内の観光資源を活用した交通政策の連携の可能性を検討するため、入込客数や経路検索数により、観光需要や移動手段を分析しています。

■ 観光入込客数と消費金額の推移



出典：産業白書

■ 経路検索数（2021年1月～3月の休日）



出典：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

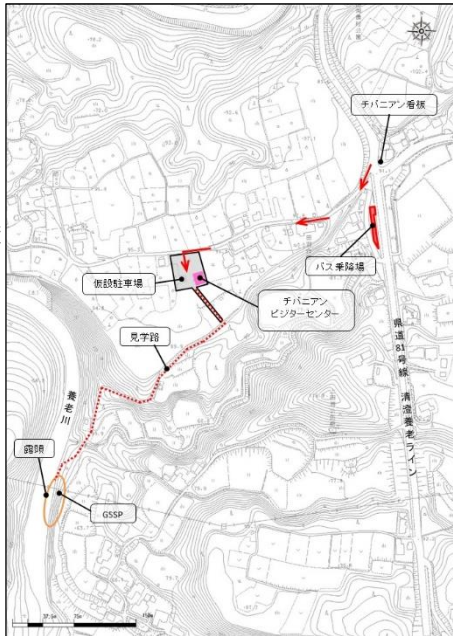
■「房総さとやま GO」の概要

市原市・君津市・大多喜町による実証運行として、上総中野駅・養老溪谷駅と亀山・久留里駅を結ぶバスを運行しています。

※2016年から実施してきた実証運行により、当該地域の需要について一定の確認を終えたことから、2021年の運行をもって実証運行の実施を終了しました。

運行時期	期間	運行区間・運行本数	運賃
2021年秋	11/20～12/5 の土日祝 (7日間)	区間：上総中野駅～養老溪谷駅～久留里駅 本数：久留里駅方面 4本/日 上総中野方面 4本/日	片道 大人 500円 小児 250円 乳幼児無料

■チバニ안의地層の概要

概要	<p>市原市田淵にある地磁気逆転地層、いわゆるチバニ안의地層が地質年代の時代境界として国際境界模式地（GSSP）に認定され、「チバニアン（千葉時代）」として約77万4千年前～12万9千年前の地質年代名になりました。市では世界的に希少な地層を保存保護、活用していくために必要な手続きを進め、国指定天然記念物にも指定されています。</p> <p>●チバニ안의地層とは…</p> <p>地磁気の逆転は、過去360万年間を見ても11回以上確認されており、その最も直近にあたる約77万年前に起きた逆転について、この田淵の地層では逆磁極期から現在と同じ正磁極期に至る様子が連続して分析・観察でき、地球上で最も観察に最適な条件を備えていることから、GSSPに承認されました。</p>															
見学地までの交通手段	<p>チバニ안의地層は、圏央道市原鶴舞ICから車で15分、小湊鐵道月崎駅から徒歩30分の距離にあります。</p> <p>ビジターセンターに約40台の見学者用駐車場のほか、大型バス乗降場を整備しています。</p> <p>■見学者数※</p> <table border="1" data-bbox="507 1391 959 1509"> <thead> <tr> <th></th> <th>日数</th> <th>見学者数</th> <th>日平均 (人/日)</th> <th>1日当たり 最多見学者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土日祝</td> <td>118</td> <td>9,106</td> <td>77</td> <td>209</td> </tr> <tr> <td>平日</td> <td>247</td> <td>6,557</td> <td>26</td> <td>175</td> </tr> </tbody> </table> <p>※2022年4月1日～2023年3月31日の調査実績</p> <p>■駐車場等の位置</p> 		日数	見学者数	日平均 (人/日)	1日当たり 最多見学者数	土日祝	118	9,106	77	209	平日	247	6,557	26	175
	日数	見学者数	日平均 (人/日)	1日当たり 最多見学者数												
土日祝	118	9,106	77	209												
平日	247	6,557	26	175												

(2)交通特性

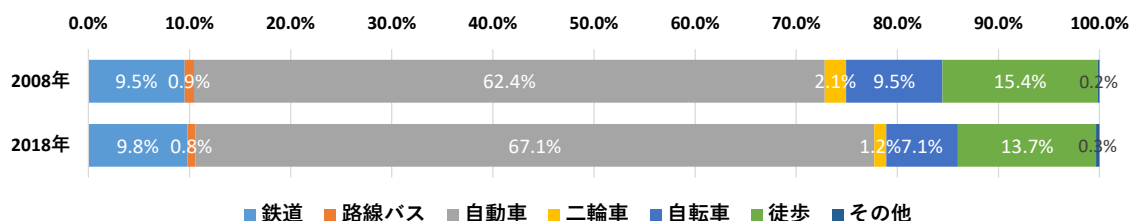
① 交通流動状況

- 交通分担率は、全目的、通勤・通学目的ともに自動車の分担が多く、2018年の全目的では67.1%を占めています。全目的に対し、通勤・通学目的では、鉄道の利用も一定割合見られます。
- 市内の主要4駅の駅別交通手段構成比は、徒歩での移動が最も多く、特にちはら台駅では徒歩が7割以上を占めています。また、自動車や自転車の利用も多く、路線バスの利用は1割未満です。
- 市内では主に北部のトリップが多く、南部のトリップは少なくなっています。また、ゾーン内のトリップが突出して多く、地域住民の生活が地域内で完結していることが考えられます。南部地域から、五井駅、八幡宿駅の位置する北部地域へのトリップも一定数見られます。
- 通勤通学人口は千葉県の近隣市町への流出・流入や東京方面への流出があり、特に千葉市との流出・流入が多く、流出人口はJR内房線およびJR総武線沿線の自治体がほとんどです。

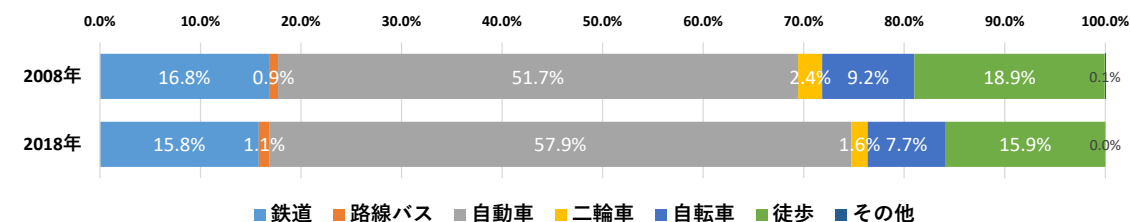
■交通分担率の手段別・目的別内訳（2018年パーソントリップ調査）

	鉄道	路線バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他	合計
通勤	26,544	1,438	121,808	3,838	11,580	6,779	0	171,997
通学	10,521	1,084	13,928	0	6,453	30,258	0	62,614
業務	1,791	0	7,356	93	256	210	0	9,706
私事	3,648	1,023	108,651	884	11,552	19,144	687	145,589
帰宅	41,400	3,020	259,053	4,945	29,277	56,333	486	394,514
勤務・業務	1,552	94	23,824	200	0	572	1,887	28,129
その他私事	3,409	646	70,445	744	5,283	8,734	0	89,261
不明	77	0	4,795	0	0	1,809	0	6,681
合計	88,952	7,305	609,860	10,704	64,401	124,209	3,060	908,491
構成比	9.8%	0.8%	67.1%	1.2%	7.1%	13.7%	0.3%	100.0%

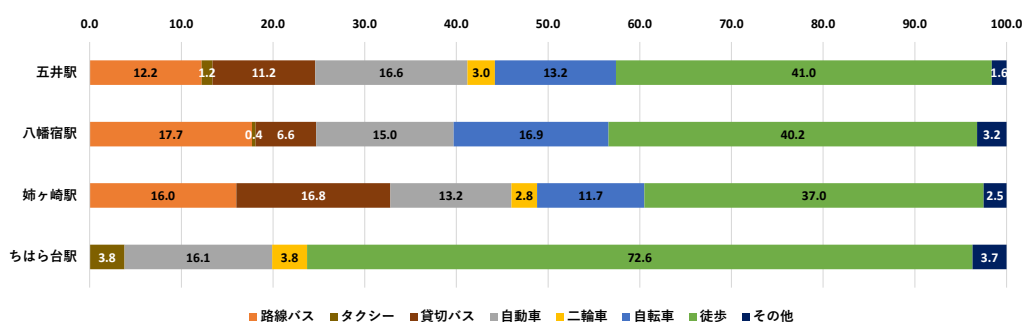
■交通分担率の推移（全目的）



■交通分担率の推移（通勤・通学目的）



■駅別端末交通手段構成比



出典：2018年 東京都市圏パーソントリップ調査、2008年 東京都市圏パーソントリップ調査

■ゾーン間のトリップ数

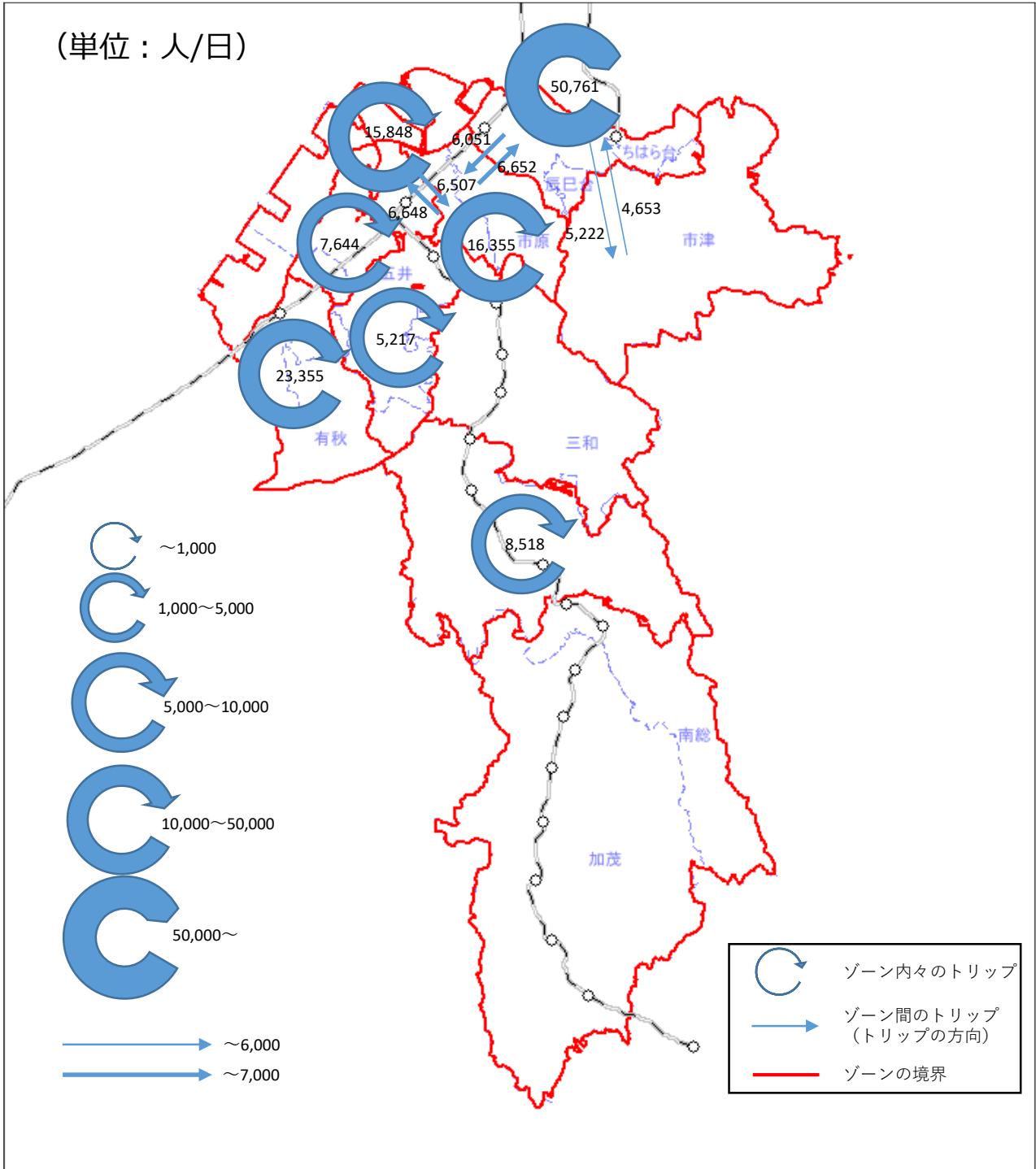
※市内の移動実態を捉えるため、2018年東京都市圏パーソントリップ調査を基に、市内のゾーン間の移動の単位である「トリップ」を集計しています。



着ゾーン 発ゾーン	45100ゾーン	45101ゾーン	45102ゾーン	45110ゾーン	45111ゾーン	45112ゾーン	45120ゾーン	45121ゾーン	45130ゾーン	45131ゾーン	45140ゾーン	45141ゾーン
45100ゾーン	50,761	3,670	6,051	791	950	897	5,222	1,094	1,050	2,845	650	107
45101ゾーン	3,202	15,848	6,507	3,076	3,030	4,662	214	1,308	1,918	1,463	1,392	371
45102ゾーン	6,652	6,648	16,355	1,413	1,609	2,484	479	1,774	833	1,821	1,152	640
45110ゾーン	575	3,455	1,267	23,355	2,431	1,349	70	823	2,301	87	622	363
45111ゾーン	1,350	2,667	1,674	2,278	7,644	940	245	356	1,175	1,400	1,444	0
45112ゾーン	897	4,033	2,471	1,508	1,061	5,217	102	1,555	347	226	672	241
45120ゾーン	4,653	230	239	70	331	203	4,498	0	89	113	205	126
45121ゾーン	1,126	1,409	1,064	817	304	1,618	0	3,535	292	0	1,880	223
45130ゾーン	1,044	1,656	1,122	1,989	1,411	429	89	292	354	148	430	113
45131ゾーン	2,478	1,703	2,200	0	1,400	113	113	0	148	324	172	0
45140ゾーン	650	1,037	1,273	973	1,308	538	205	1,745	301	172	8,518	1,880
45141ゾーン	107	371	1,071	89	0	380	126	86	113	0	1,748	1,415

出典：2018年 東京都市圏パーソントリップ調査

<5,000 トリップ以上のゾーン内々・間トリップ>

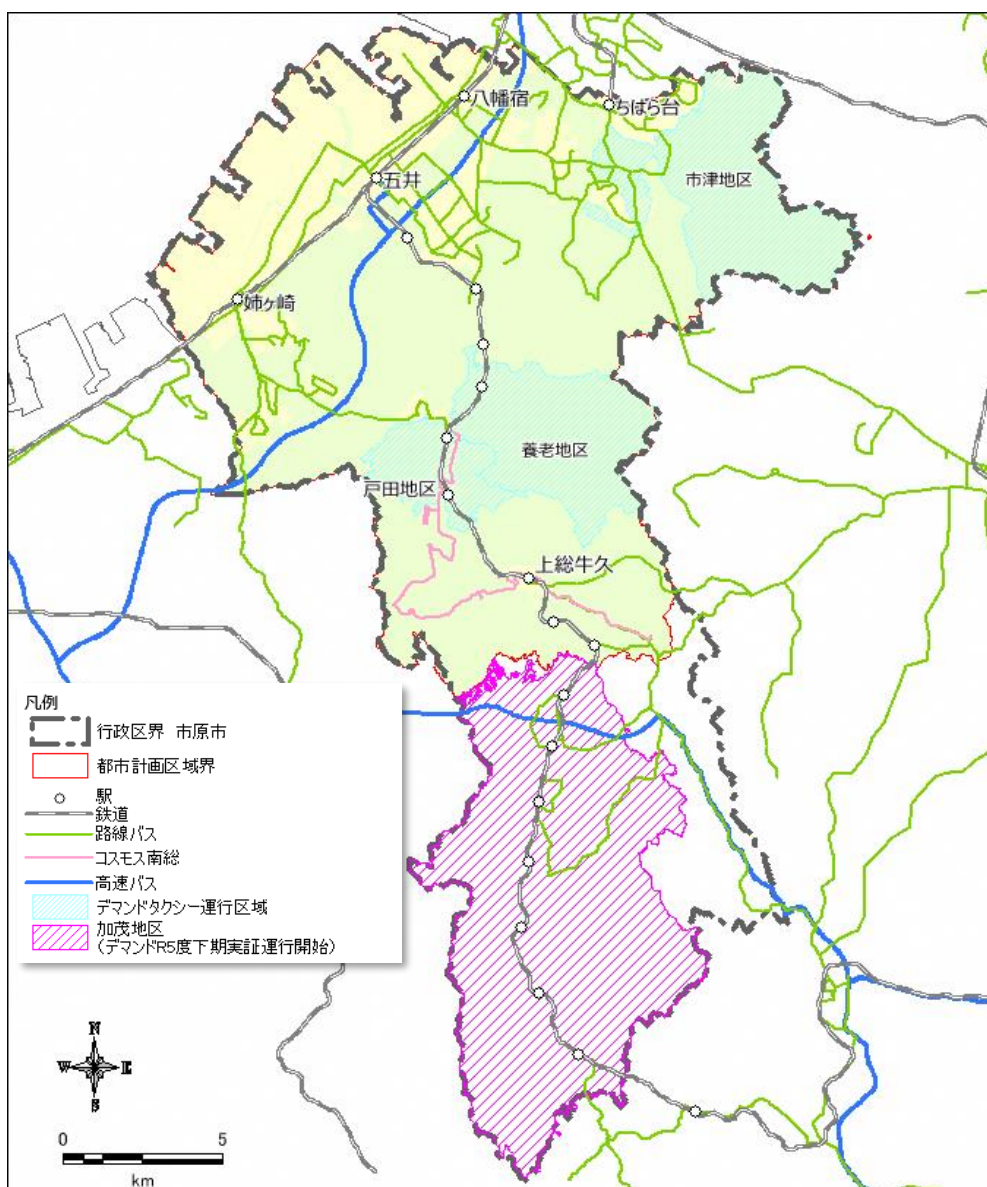


② 公共交通等の現状

《 公共交通ネットワーク 》

- 市内には JR 内房線、小湊鐵道、京成電鉄千原線の 3 つの鐵道が運行しており、五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅と京成ちはら台駅を結節点とするバス路線網により、内陸部の各拠点をつないでいます。
- 近隣市の駅などの交通結節点へは、鐵道やバス路線を利用した通勤・通学の移動がみられます。
- 路線バスの撤退などにより、交通空白地域となった地域のうち、4 地区において、地域住民が主体となりコミュニティバスやデマンドタクシーなどの地域公共交通を運行しています。

■公共交通ネットワーク図



- ◆ 鐵道 : 3 路線 (JR 内房線、小湊鐵道、京成電鉄千原線)
- ◆ 高速バス : 10 路線 (小湊鐵道、京浜急行、京浜バス等)
- ◆ 路線バス : 77 系統 (小湊鐵道、千葉中央バス、日東交通)
- ◆ コミュニティバス : 1 地区 (南総地区)
- ◆ デマンドタクシー : 3 地区 (戸田地区、養老地区、市津地区)

出典：国土数値情報および独自調査より作成

《 公共交通サービス圏・交通空白地域・交通不便地域 》

市原市の公共交通機関による移動サービスは乗用タクシーによりカバーされています。本計画においての公共交通圏域を以下のとおり設定します。

＜市原市の公共交通サービス圏＞

同時に複数人の利用が可能で、安価に移動できる乗合の移動手段によりカバーされた地域とし、移動手段毎に以下の範囲とする。

- ・鉄道勢圏：JR、京成電鉄、小湊鐵道線の各駅から 1 km圏
- ・バス勢圏：停留所から 500m 圏
(バス勢圏の平均勾配が 5%以上の停留所やマイクロバスなどで運行するコミュニティバスは 250m 圏)
- ・デマンドタクシー等：乗合により区域運行がなされている区域

なお、地域住民が自宅から近隣のバス停や生活関連施設までの移動に不便を感じている地域を交通不便地域とする。

＜交通空白地域＞

上記公共交通サービス圏以外の区域とする。

※乗用タクシーも 2006 年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)により、公共交通機関として、位置付けられています。

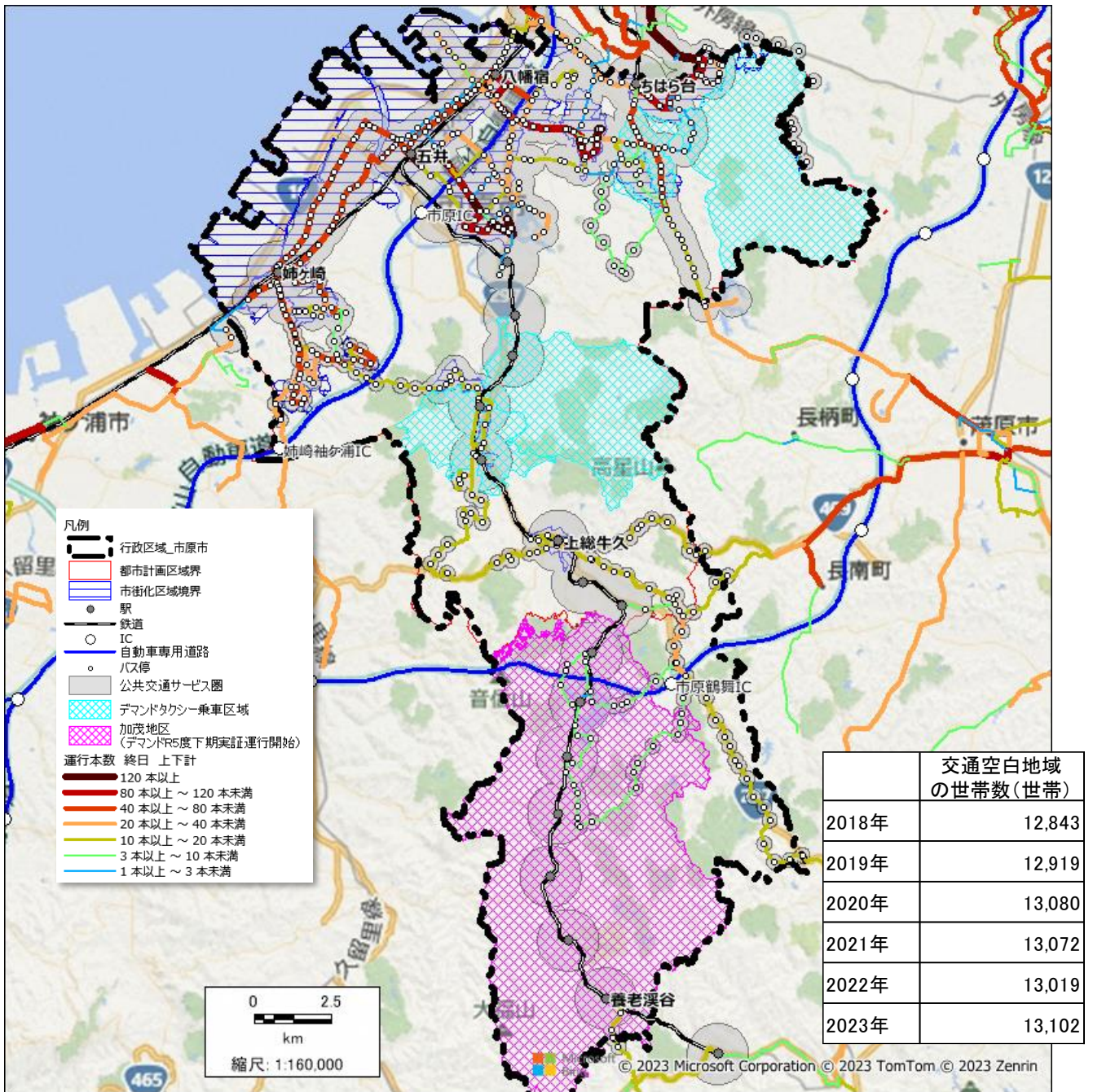
■公共交通サービス圏等の状況

○市北部の地域は、駅やバス停などに近接している「公共交通サービス圏」で概ねカバーされています。南部の地域では、小湊鐵道を中心とした公共交通が運行されていますが、利用者の減少により、サービス水準が低い状況となっています。

○市街化区域では、公共交通サービス圏で概ねカバーされていますが、うるいど南周辺は比較的運行本数が少ない状況にあります。

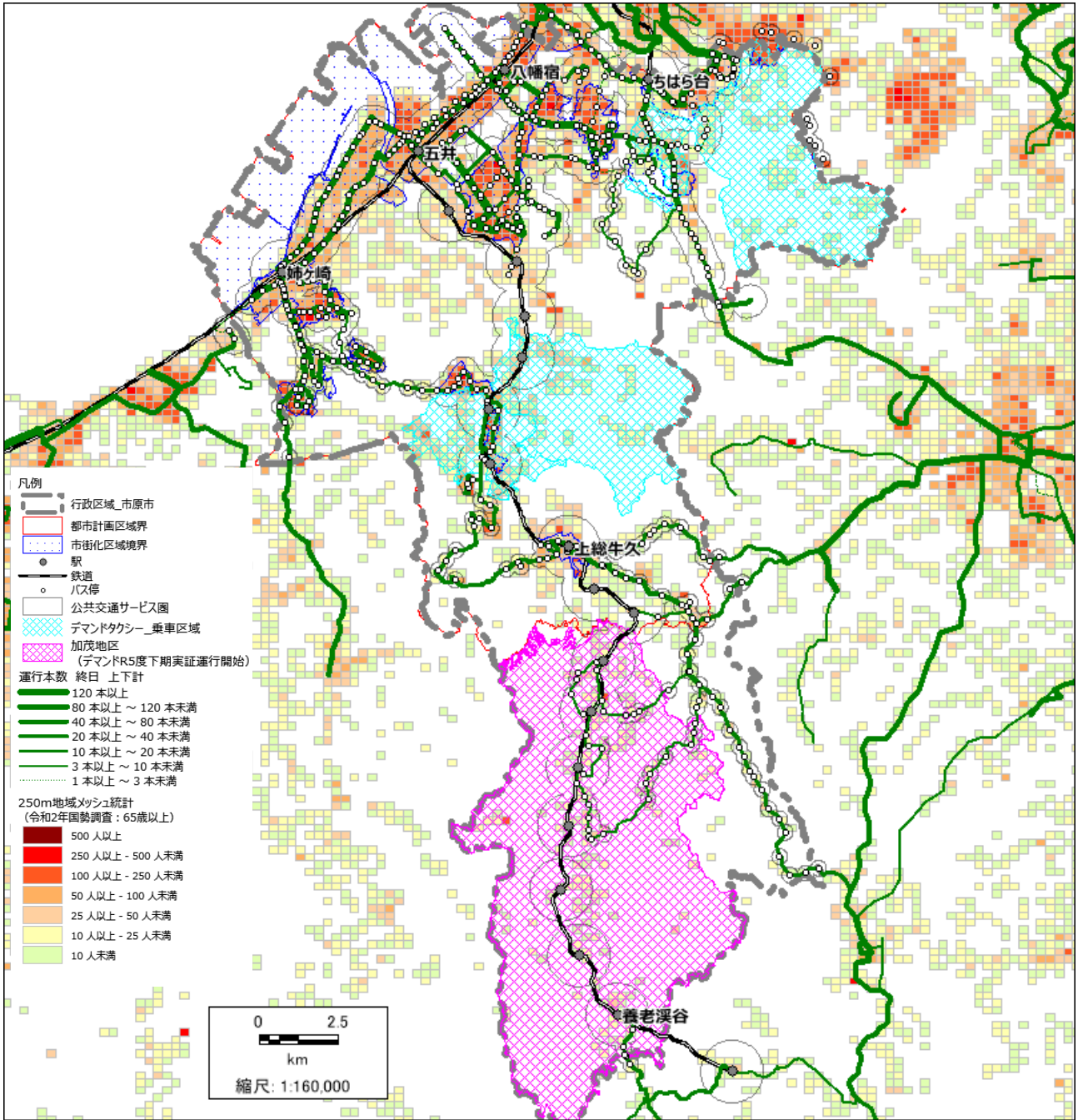
○将来の公共交通サービス圏の高齢者数は、2035 年推計で 2015 年と比べ 1.5 倍に増加する見込みであり、また、公共交通サービス圏外の高齢者も同様に増加する見込みです。

■公共交通サービス圏

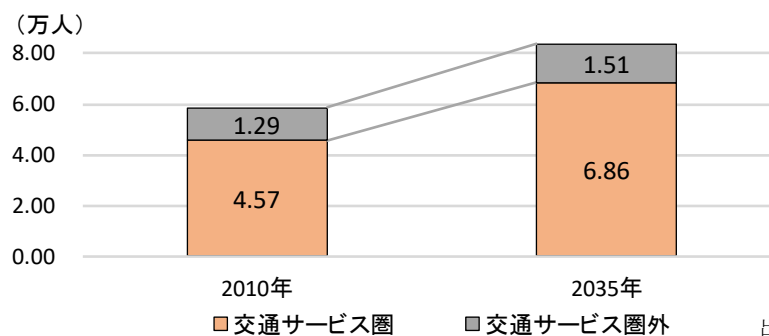


出典：国土数値情報および独自調査より作成

■公共交通サービス圏と高齢者人口メッシュの重ね合わせ図



■公共交通サービス圏高齢者数の推計

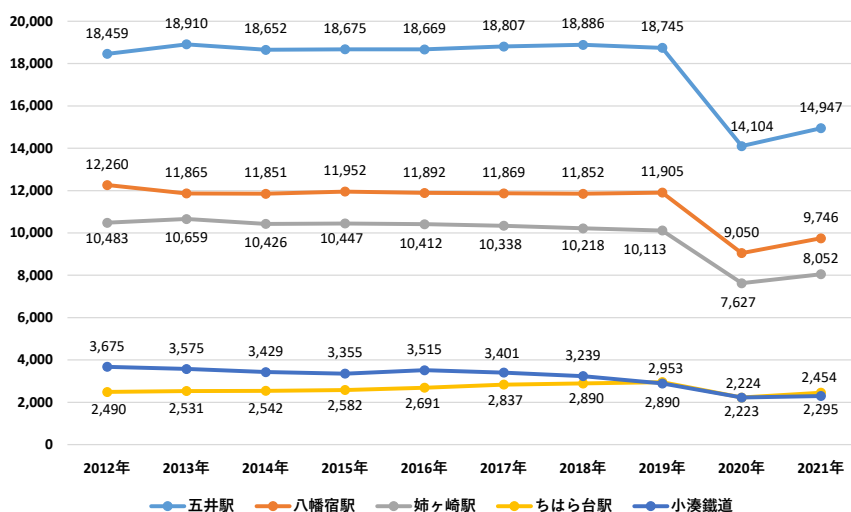


出典：市原市立地適正化計画

《 鉄道 》

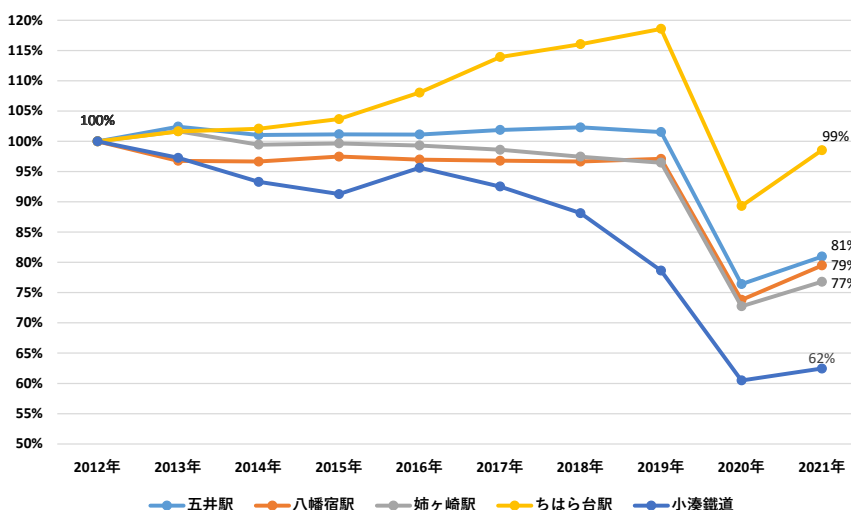
- 市内には JR 内房線、小湊鐵道、京成電鉄千原線の3つの鐵道が運行しています。
- 鐵道利用者は JR 内房線各駅が他の路線に比べて多く、利用者の増減率は JR3 駅がほぼ横ばい、小湊鐵道は減少傾向、京成電鉄千原線はやや増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響により2020年は大幅に減少しています。2021年はやや回復の傾向にあります。
- 令和元年度台風の復旧費用やコロナ禍の影響による利用者の減少によって経営状況の悪化により、小湊鐵道線への安全投資に対する継続的な支援の要請があり、関係者で対応の方策を検討していく必要があります。
- 各鐵道会社において、車いす利用者などへ配慮し車両のバリアフリー対応を行っています。駅舎においては、JR 内房線3駅及び京成電鉄ちはら台駅の駅舎でエレベーター等の昇降設備が設置されています。
- 小湊鐵道では観光客向けの独自の取り組みとして里山トロッコ列車を運行しています。またサイクルトレインや歌声列車、懷石列車を運行していましたが、現在は受付を休止しています。
- 駅前駐車場の料金別台数は、最大料金600円以下の廉価なものが多く、パークアンドライドとして利用されていると考えられます。特に姉ヶ崎駅、ちはら台駅周辺が多く、八幡宿駅においても半数以上が廉価です。

■ 鐵道利用者の推移



出典：市原市統計書

■ 鐵道利用者の増減率



出典：市原市統計書

■車両・駅舎のバリアフリー状況

事業者	鉄道車両のバリアフリー状況
JR東日本	優先席については、快速及び普通列車は1車両につき1箇所設置してあります。車いすスペースについては、各列車1編成に1箇所以上設置してあります。車いす対応トイレについては、京葉線からの特急以外の直通列車を除き、各列車1編成に1箇所設置してあります。
小湊鐵道	事前連絡を受けて、車いす利用者がホームから鉄道車両に乗降するための簡易スロープを積み込みます。(一部の駅で対応可能)
京成電鉄	車いすスペースの設置、車内案内表示装置の設置、連結部転落防止設備を整備しています(車いすスペース設置、車内案内表示装置の設置は一部車両を除く)。

駅名		JR 東日本						京成電鉄	小湊鐵道
		姉ヶ崎駅		五井駅		八幡宿駅		ちはら台駅	五井駅
駅舎施設	ホーム数	2		1		1		1	1
	エレベーター	2		1		1		1	
	車いす対応	2		1		1		1	
	エスカレーター	4		2		1			
	上下	上	下	上	下	上	下		
		2	2	1	1	1			

※公共交通移動等円滑化基準では、旅客施設の高低差は、原則としてエレベーター又はスロープにより解消されることとなっています。(車いす対応エスカレーターの設置は旧基準による整備であり、現在では実施しておりません。)

出典：市原市交通政策課

■小湊鐵道の駅別一日平均乗車人員

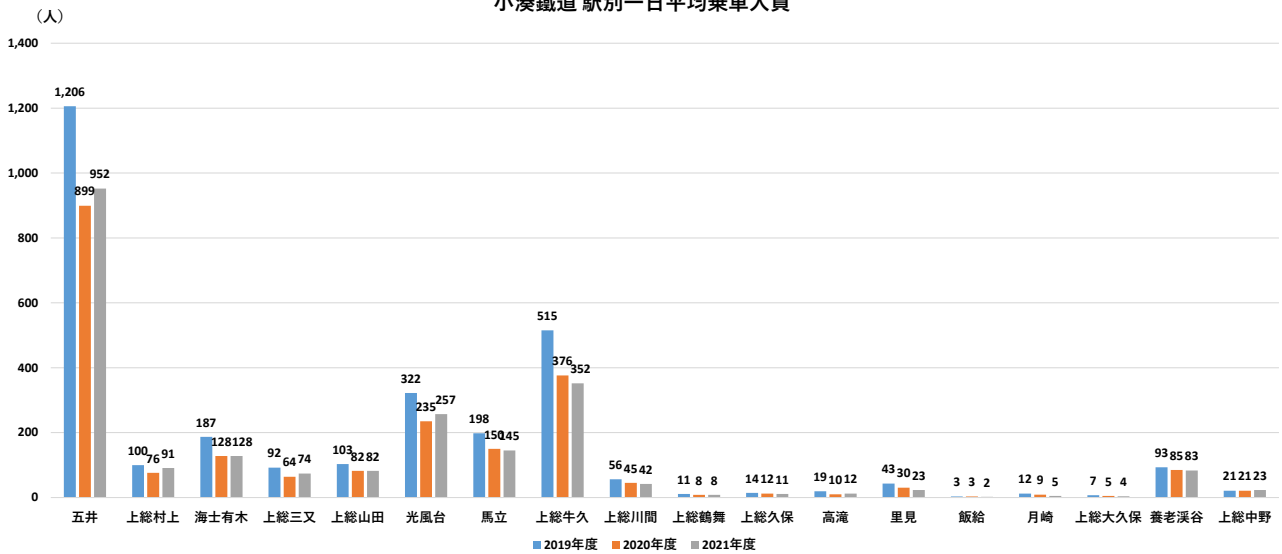
○小湊鐵道の利用者は年々減少を続けています。
 ○駅別に一日平均の乗車人員をみると2019年、2020年、2021年ともに五井駅、上総牛久駅、光風台駅の順に市原市北部の駅で乗車人員が多い一方、上総牛久駅以南の駅はいずれも一日平均乗車人員が100人を下回っています。

(単位：人/日)

駅別一日平均乗車人員	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
五井	1,556	1,520	1,478	1,489	1,418	1,364	1,331	1,338	1,336	1,281	1,206	899	952
上総村上	106	108	97	105	95	108	104	107	111	106	100	76	91
海士有木	218	215	205	191	189	185	192	196	210	196	187	128	128
上総三又	158	143	146	147	135	128	118	110	102	100	92	64	74
上総山田	152	148	149	147	133	126	118	136	117	114	103	82	82
光風台	484	448	416	410	406	371	356	343	335	319	322	235	257
馬立	276	253	242	235	222	202	204	199	192	198	198	150	145
上総牛久	685	687	668	655	606	584	573	684	613	560	515	376	352
上総川間	8	32	57	68	60	55	62	67	64	59	56	45	42
上総鶴舞	14	15	13	14	15	20	20	18	15	14	11	8	8
上総久保	9	7	8	7	18	15	14	12	10	12	14	12	11
高滝	37	36	28	27	27	24	24	27	25	21	19	10	12
里見	17	16	13	13	64	58	60	69	62	56	43	30	23
飯給	7	6	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	2
月崎	5	5	6	7	11	17	12	15	13	15	12	9	5
上総大久保	32	29	23	8	10	12	14	14	12	8	7	5	4
養老溪谷	112	111	99	97	107	118	116	136	151	143	93	85	83
上総中野	23	28	25	40	26	28	32	39	36	34	21	21	23

出典：千葉県統計年鑑

小湊鐵道 駅別一日平均乗車人員



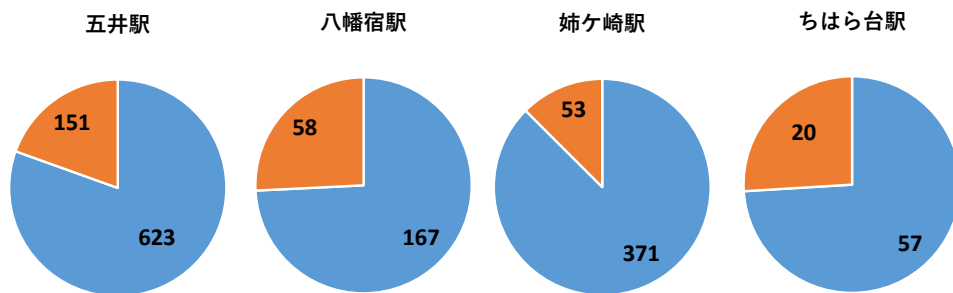
出典：千葉県統計年鑑

■観光による小湊鐵道の利用促進への取り組み

取り組み	概要	区間	料金	写真等
里山トロッコ列車	クリーンディーゼルエンジンを搭載した現代版機関車を先頭に、4両の開放的なトロッコから里山の豊かな自然を感じることができる観光列車。	上総牛久駅～ 里見駅～ 養老溪谷駅	乗車券+トロッコ整理券(600円)	
サイクルトレイン (現在は受付を休止中)	自転車を車両内に持ちこむことができるサービス。房総中央部の丘陵地帯からのサイクリングが楽しめる。養老溪谷駅がサイクルステーションとされている。	五井駅～ 上総中野駅	無料 (事前申込制)	
歌声列車 (現在は受付を休止中)	貸切車両にて、童話や小学唱歌、昭和歌謡を合唱しながら、列車の旅を楽しめるサービス。	五井駅～ 上総中野駅	大人 2,300円、 子供(小学生) 1,000円 (往復乗車券、歌集代を含む)	
懐石列車 (現在は受付を休止中)	電車で揺られながら、懐石料理を楽しむことができるサービス。	五井駅～ 養老溪谷駅	4,000円 (往復運賃・料理代を含む)	

参考：小湊鐵道 HP

■駅前駐車場の料金別台数



■ 最大料金600円以下の駐車場の台数
■ 最大料金600円を超える駐車場の台数

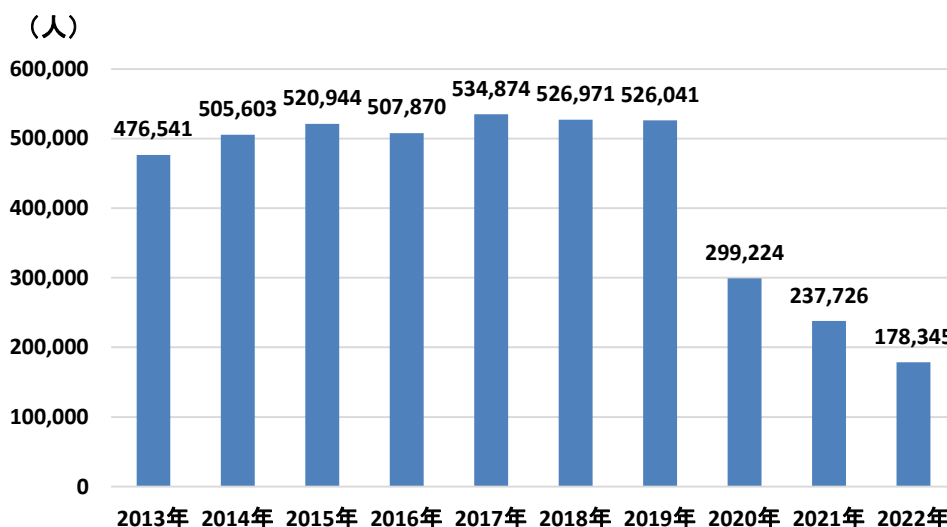
出典：NAVITIME より駅周辺 400m 圏内の駐車場の台数を集計

《 高速バス 》

○高速バスの利用者は、バスターミナルの設置、路線や運行本数の増加により、コロナ禍前の2019年には約53万人の利用がありました。しかし、2020年以降コロナ禍の影響により利用者が減少し、2022年は約18万人に減少しています。

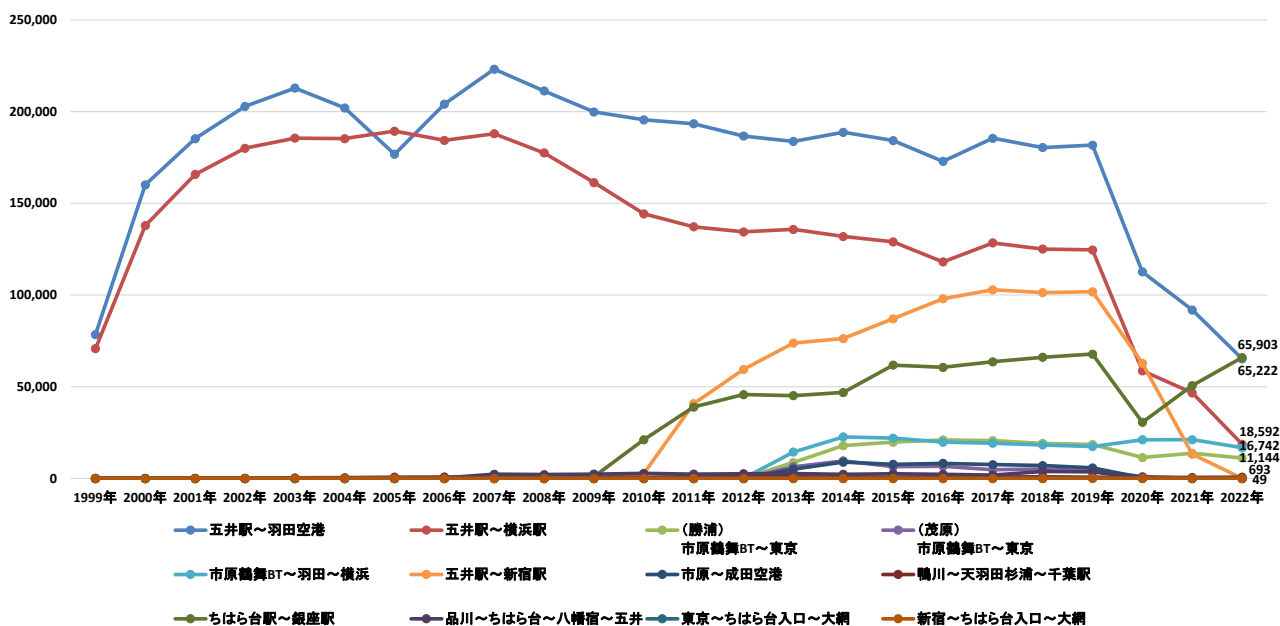
○また2019年3月に「東京駅→ちはら台入口→大網駅線」、「バスタ新宿→ちはら台入口→大網駅線」が運行を開始した一方、コロナ禍や運転士不足を背景に「五井駅～横浜駅線」が「東金駅・蘇我駅・五井駅～羽田空港・横浜駅線」に統合、「茂原駅～市原鶴舞バスターミナル～東京駅・東雲車庫線」が運行を終了しています。

■高速バス年間利用者数の推移



出典：市原市交通政策課

■高速バス路線別年間利用者数の推移

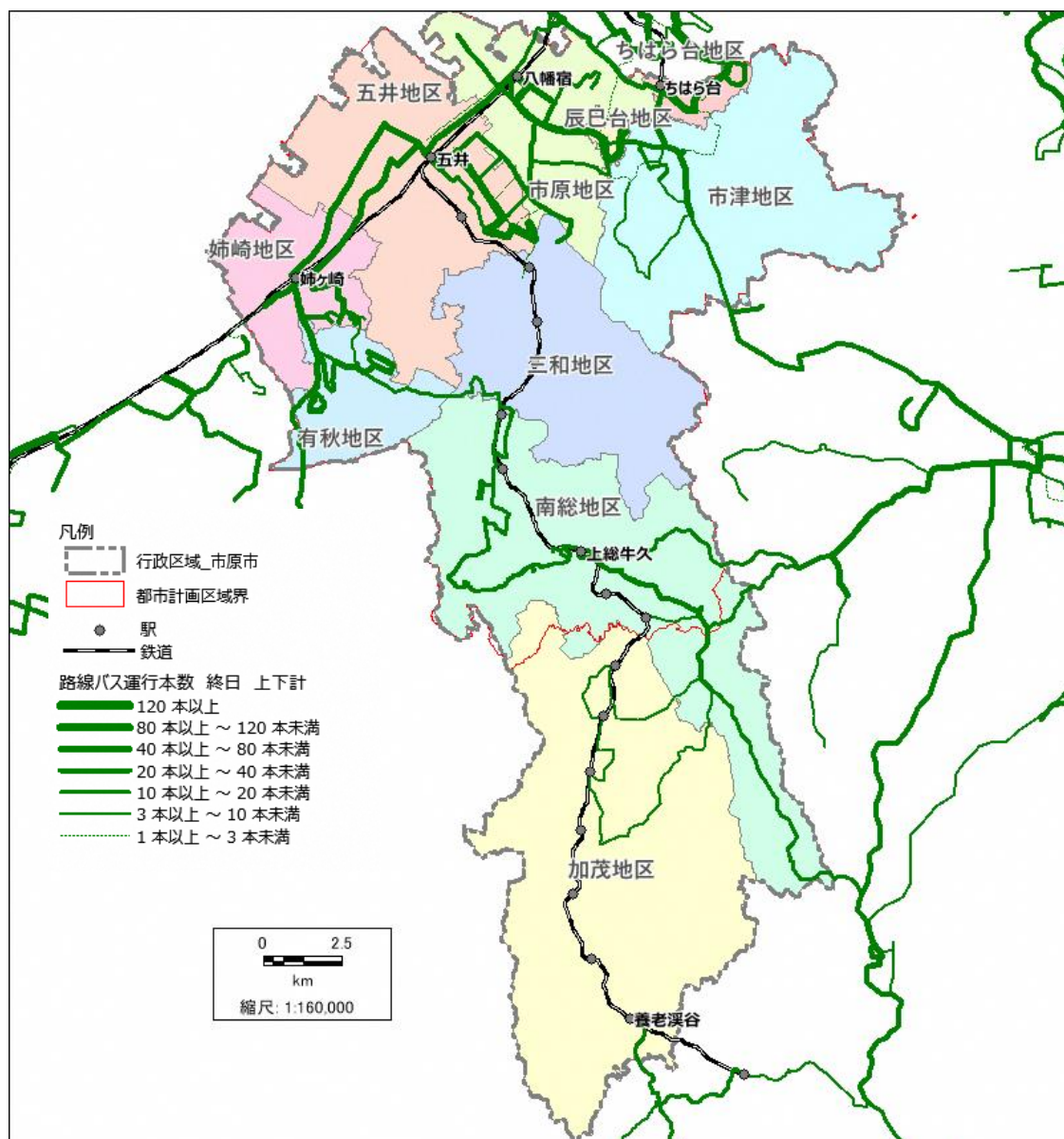


出典：市原市交通政策課

《 路線バス 》

- 市内には、小湊鐵道、千葉中央バス、日東交通の3社の民間路線バスが運行しており、運賃は対距離運賃制度で、中心市街地の近距離区間において100円区間を運用しています。
- 路線バスの運行本数はJR内房線の各駅（八幡宿駅、五井駅、姉ヶ崎駅）やちはら台駅を中心として日平均30本以上の路線が伸びています。一方で三和地区、市津地区、南総地区、加茂地区は比較的運行本数が少ない状況にあります。
- 利用者はコロナ禍の影響により令和2年度に大幅に減少し、その後回復傾向にあります。利用者の減少や運転士不足により、減便や休止が生じています。
- 五井駅～ちはら台駅（2023年4月～）、八幡宿駅～菊間団地（2023年5月～）等の路線で運行を休止しており、沿線地域のサービス水準が低下しています。
- 2022年度における補助系統数の割合は約29.9%で、23系統が補助系統です。なお、コロナ禍の影響もあり、補助系統の利用者も減少傾向にあります。
- 路線バスのノンステップバスの導入台数は年々増えており、2022年度末には、約4割の導入率です。

■市内の路線バス・コミュニティバスネットワーク



出典: 国土数値情報および独自調査より作成

■路線バスの利用者数

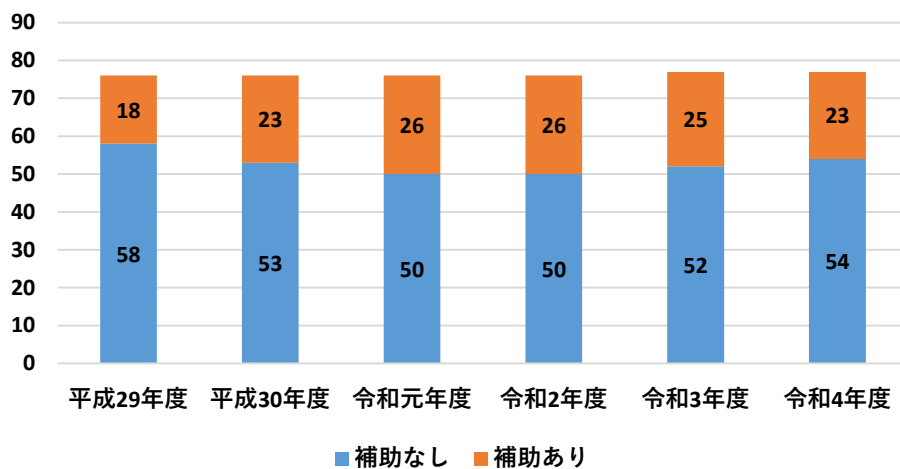
(単位：人/年度)

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
小湊鐵道	2,334,000	2,533,000	1,869,000	2,066,000	2,262,000
日東交通	110,000	120,000	89,000	100,000	139,000
千葉中央バス	305,000	312,000	218,000	241,000	269,000
計	2,750,000	2,965,000	2,176,000	2,407,000	2,670,000

出典：市原市交通政策課

■路線バスの系統数・市補助系統数の推移

(系統数)



出典：市原市交通政策課

■市補助系統の実車走行キロ・平均運行回数・輸送量の推移

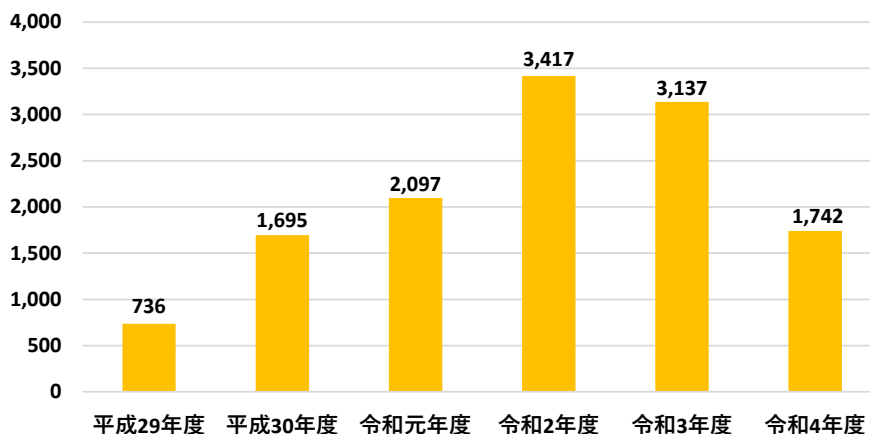
	令和元(2019)年	令和4(2022)年	増減率
実車走行キロ(km/年)	597,529.2	445,661.8	-25.4%
平均運行回数(回/日)	83.9	64.6	-23.0%
輸送量(人/日)	304.9	217.9	-28.5%

※令和4年度時点の市補助系統である23系統を対象に集計

出典：市原市交通政策課

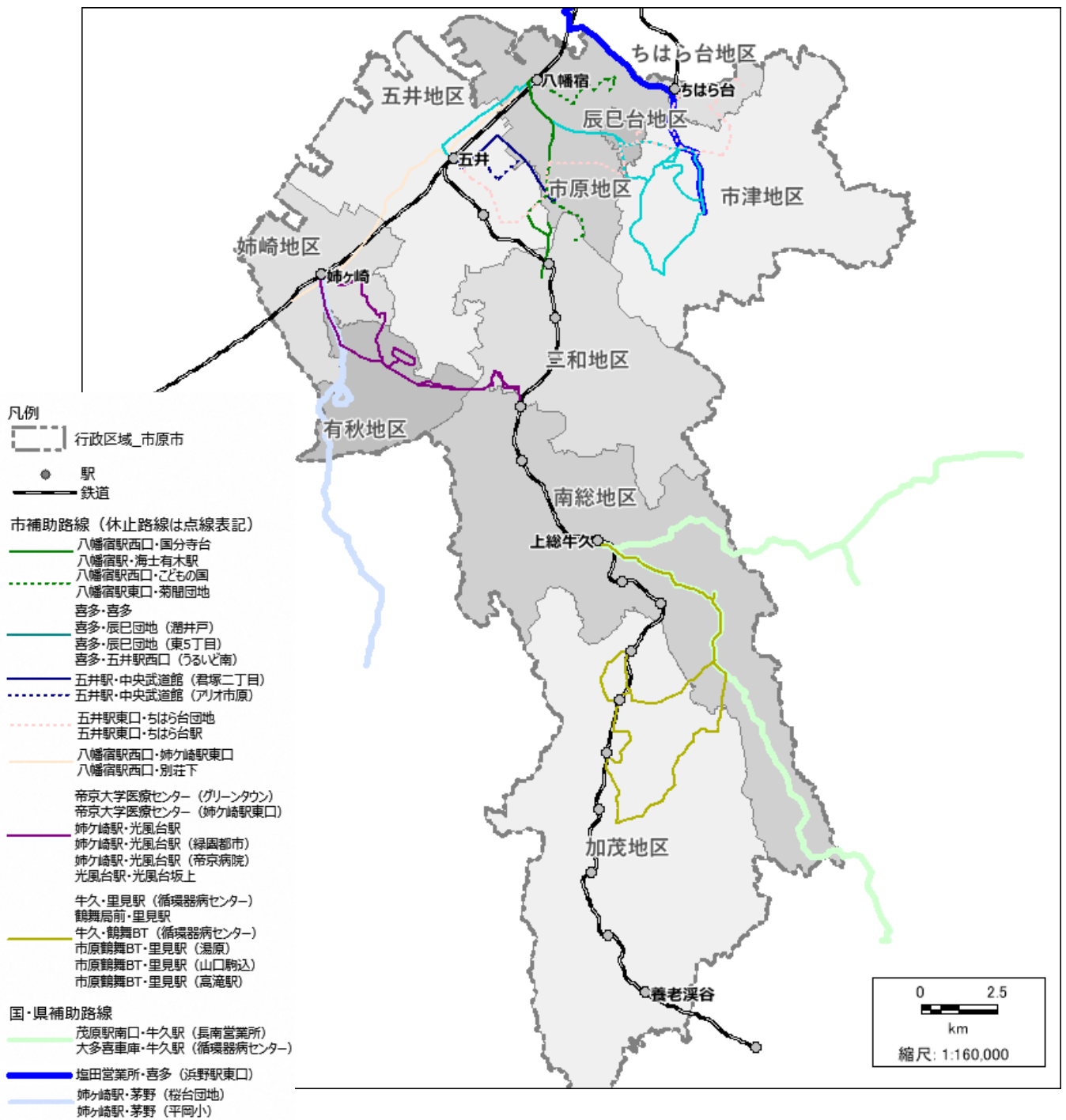
■路線バスへの市補助額の推移

(万円)



出典：市原市交通政策課

■国・県・市の補助を受ける路線バスの運行範囲



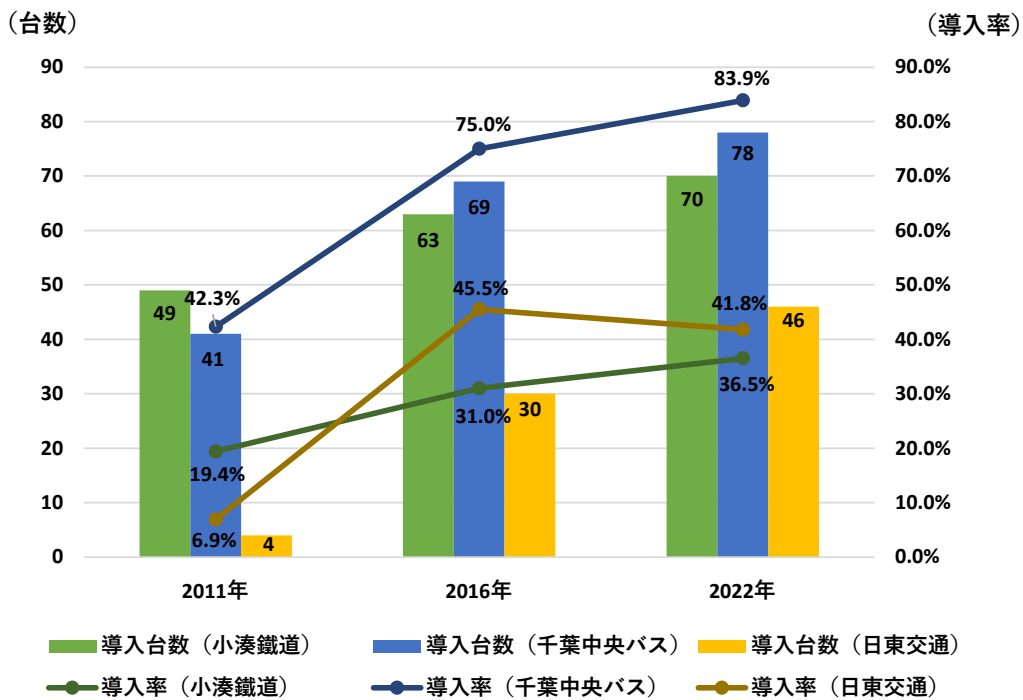
出典:国土数値情報、令和4年度バス運行対策費補助事業、令和4年度地域間幹線系統確保維持計画
及び小湊鐵道 HP により独自に作成

■ノンステップバスの導入率(2022年度末)

事業者	対象車両数	ノンステップ	その他	導入率
小湊鐵道	192台	70台	122台	36.5%
千葉中央バス	93台	78台	15台	83.9%
日東交通	110台	46台	64台	41.8%
計	395台	194台	201台	49.1%

出典：市原市交通政策課

■ノンステップバスの導入台数・導入率の推移

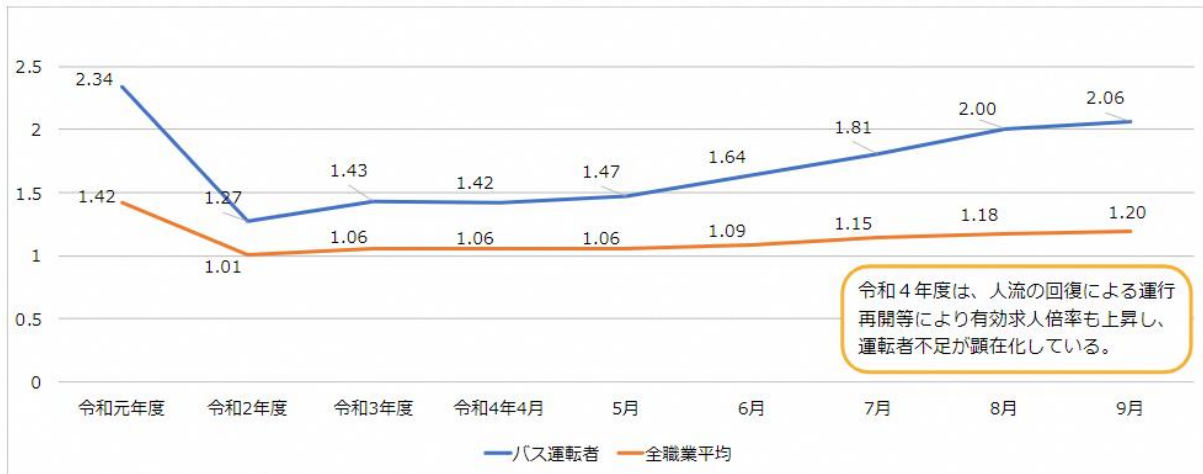


出典：市原市交通政策課

■バス運転士の不足による影響

- バス運転士の雇用状況は高齢化等により減少の一途を辿っており、慢性的な運転士不足に陥っています。そのため、現在の路線体系を維持していくためには、路線バスの運行形態を改善していく必要があります。また、2024年度に施行される新たな法令（運転士の最低休息時間の拡大等）を遵守するため、バス運転士の勤務時間の見直しが必要になってきます。
- 小湊鐵道では労働基準法に適合するため、2023年4月1日から路線の運休及び減便を実施しています。

■バス運転士の有効求人倍率（全国）



厚生労働省「職業安定業務統計」

出典：厚生労働省「バス運転者の仕事を知ってみよう 統計からみる運転者の仕事」

■小湊鐵道の運休・減便状況（令和5年10月1日時点）

■ 2023年5月1日(月)～当面の間	運休情報
・八幡宿駅東口～菊間団地線 上下線(平日)	全便運休
・千葉駅～浜野・浜野駅東口・八幡宿駅西口 上下線(平日・土休日)	一部運休(※)
・八幡宿駅東口～千葉労災病院(土日祝)	一部運休
※千21のみ計上 なお、減便後、市原市内は浜野6:45発のみ運行	
■ 2023年4月16日(日)～当面の間	運休情報
・五井駅東口～ちはら台 上下線(平日)	全便運休
・五井駅東口～市原歴史博物館 上下線(土日祝)	全便運休
・五井駅西口～山倉こどもの国 上下線(土日祝)	全便運休
・姉ヶ崎駅～緑園都市 上下線(土日祝)	一部運休
・姉ヶ崎駅～帝京病院医療センター 上下線(土日祝)	一部運休
・五井駅西口～姉ヶ崎駅西口 上下線(土日祝)	一部運休
■ 2023年4月1日(土)～当面の間	運休情報
・八幡宿駅西口～姉ヶ崎線(上下線)(平日・土休日)	一部運休
・五井駅西口～喜多線(下り)(平日)	一部運休(※)
※減便後は、喜多～辰巳団地間のみ運行	
■引き続き運休、減便となる路線	運休情報
・姉ヶ崎駅東口～帝京大学医療センター(姉ヶ崎高校経由)線(平日)	一部運休(※)
・姉ヶ崎駅東口～帝京大学医療センター(ダイヤパレス経由)線(平日)	一部運休
・姉ヶ崎駅東口～有秋台団地、市原緑園都市バスターミナル、光風台駅方面(平日)	一部運休
・五井駅東口～国分寺(平日)	一部運休
※減便後、帝京大学医療センター経由光風台駅方面は運休	

出典：小湊鐵道バス HP

○厚生労働省労働基準局は令和4年3月、「改善基準告示の見直し」を告示し、令和6年度から適用される予定となっています。

■「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」リーフレット

令和6年4月～適用

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(月換算) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

①②のいずれかを選択

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①1か月(1年)の基準 1年: 3,300時間以内 1か月: 281時間以内	【例外(貸切バス専業運転者 ⁽¹⁾ の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 1か月: 294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで
	②4週平均1週(52週)の基準 52週: 3,300時間以内 4週平均1週: 65時間以内	【例外(貸切バス専業運転者 ⁽¹⁾ の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 52週: 3,400時間以内 4週平均1週: 68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで

1日の拘束時間: 13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)

1日の休息期間: 継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない

運転時間: 2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内
【例外(貸切バス専業運転者⁽¹⁾の場合)】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)

連続運転時間: 4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)
高速バス・貸切バス等の高速道路の長距離運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める
【例外】緊急通行業務の運行等に伴う軽微な移動の時間を、30分未満で連続運転時間から除くことができる

予期し得ない事象への対応時間: 1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる⁽²⁾⁽³⁾
勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える

予期し得ない事象

②: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。
・運転中に乗客が乗降している乗客が予期せず乗降したこと
・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が閉鎖されたこと
・異常気象(強風・豪雨等)に遭い、運転中に正常な運行が困難となったこと
③: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。

特別

分割休息(連続9時間の休息期間を考慮することが困難な場合)
・分割休息は1回4時間以上 休息期間の合計は11時間以上
・2分割のみ(3分割以上は不可) 一定期間(1か月)における自動車運転の2分の1が1割程度

2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)
④: 4の要件を満たす場合、拘束時間を1時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可
④: 身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること
【例外】①②のいずれかの場合、緊急業務に20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可
②: 車内ベッドが設けられている場合
③: ④を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合

隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)
2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間
【例外】労使協定で夜間(4時間以上の前夜)を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで)
2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない

フェリー
・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(直後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない)
・フェリー乗船時間が労働時間を超過する場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される

休日労働
休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

出典：厚生労働省ホームページ
(<https://www.mhlw.go.jp/content/001035029.pdf>)

○2024年問題について

- 平成31年4月 労働基準法改正による時間外労働の上限規制導入
 - ・大手企業に適用、中小企業は1年猶予、運輸業は5年間猶予
- 令和6年4月 運輸業の猶予期限切れ
 - ・年間の時間外労働960時間の上限規制が始まる

○労働基準法と改善基準

- ・年960時間の時間外労働は、労働基準法に定められている。
- 違反すると、罰則の対象となる。
- ・一方、バス運転者の労働時間については、「改善基準告示」により基準が定められている。(1日の拘束時間、1日の休息時間、1か月の拘束時間などが定められている。)
- 違反しても罰則はない。(労基等の行政処分の対象となる場合はある。)

<改善基準告示の改正の例(1か月の拘束時間)>

現行 最大309時間以内 → 改正後 294時間以内

∴ 改善基準を超えたとしても、直ちに労働基準法違反となる訳ではない。

○罰則の内容

年960時間の時間外労働の上限規制を守らなかった場合、6か月以下の懲役または30万円以下の罰則が科される場合がある。

《 一般タクシー 》

○市内には 11 社のタクシー事業者があり、計 333 台が運行しています。
○市は、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の準特定地域に指定されています。

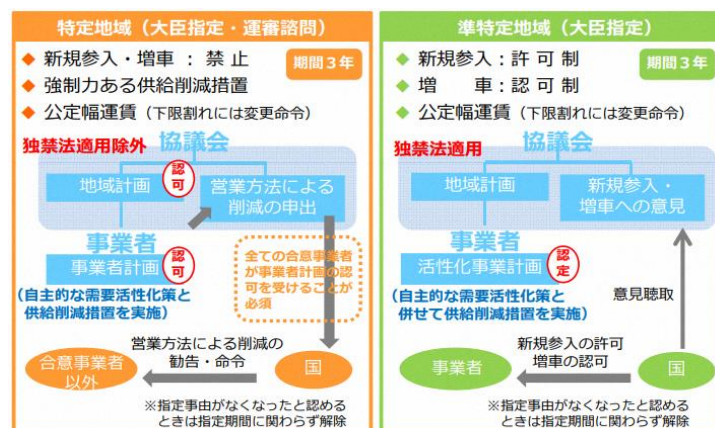
■千葉県タクシー協会市原支部 登録事業者一覧（2022 年 12 月 1 日時点）

事業者数	社名	住所	車両台数
①	姉ヶ崎タクシー(株)	〒299-0107 市原市姉崎海岸 50	28
②	(株)ウルマツアーリングサービス	〒290-0056 市原市五井 8824	72
③	小湊タクシー(株)	〒290-0054 市原市五井中央東 1-1-2	39
④	白鳥川岸タクシー(有)	〒290-0015 市原市市原 510-1	38
⑤	牛久タクシー(株)	〒290-0225 市原市牛久 897	10
⑥	千葉交通興業(有)	〒290-0031 市原市村上 1367	20
⑦	(有)馬立タクシー	〒290-0221 市原市馬立 819	5
⑧	市原バイタクシー(株)	〒299-0047 市原市岩崎 839-8	37
⑨	(有)丸恵タクシー	〒290-0034 市原市島野 2039-1	9
⑩	(有)潤井戸タクシー	〒290-0171 市原市潤井戸 1058	66
⑪	(有)市原タクシー	〒290-0056 市原市五井 8824	9
計			333

出典：千葉県タクシー協会 HP

■ 「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」

○タクシー事業の供給過剰の問題の解決を図ることを目的として、協議会や事業者、国等の多様な関係者による総合的な取り組みを行うため、各地域ごとに「特定地域」・「準特定地域」が指定される。
○本市、市原交通圏においては、平成 26 年 1 月から「準特定地域」に指定されている。



準特定地域とは・・・

○特定の地域において、「供給過剰となるおそれがある」などの要件を満たす場合、国土交通大臣によって「準特定地域」が指定される。

○指定されてから 3 年間、増車が認可制となるほか、公定幅運賃となり、決められた運賃の最低額を下回った場合は、変更命令等がなされる。

《 その他交通手段 》

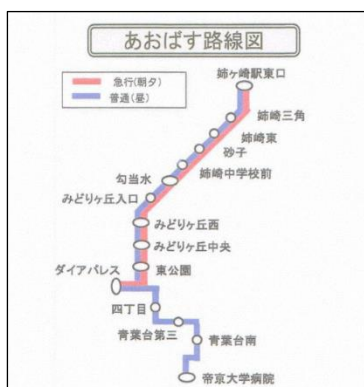
a.コミュニティバス

- コミュニティバスの利用者数は 2008 年をピークに減少傾向にあり、2008 年と 2022 年を比べると「コスモス南総」は約 43%減少しています。
- 便当たりの利用者数は、年度によって増減がありますが、「コスモス南総」は 2022 年で 6.21 人です。
- 2008 年から 2022 年の収支率の平均は、コスモス南総が約 30%です。
- あおばすは 2018 年 9 月末をもって、青葉台コミュニティバス運営協議会の運営から離れ、小湊鐵道による一般路線バスとして運行しています。

■あおばすの概要（2018 年 9 月末で一般路線バス化）

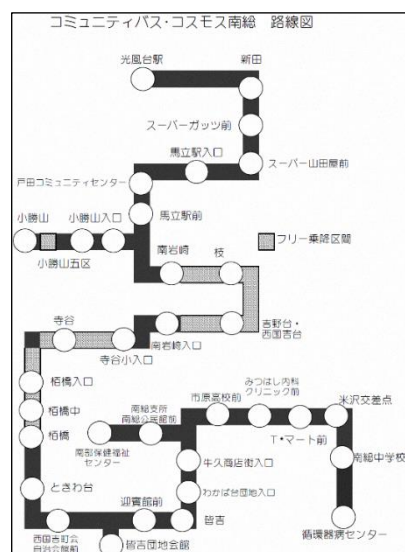
運行地区	青葉台地区	
運行距離	4.9km（片道）	
運行便数	平日	上り 21 便 下り 17 便
	土曜	上り 15 便 下り 13 便
運行時間帯	平日	6:05 ～ 22:50
	土曜	7:00 ～ 19:50
車 両	中型バス（リエッセ 36 人乗り）	
運賃	路線バスに準ずる（大人 100 円～ 220 円）	
運行開始日	2005 年 11 月 1 日	
運行主体	青葉台コミュニティバス運営協議会*	

※現在は小湊鐵道による一般路線バスとして運行



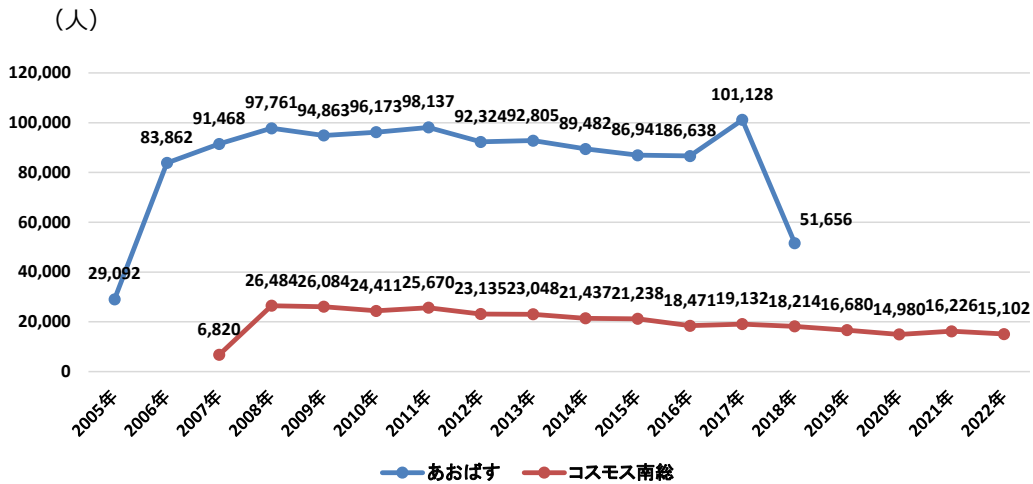
■コスモス南総の概要（2023 年 4 月 1 日時点）

運行地区	南総西地区	
運行距離	23.3km（片道）	
運行便数	平日	上り 5 便 下り 5 便
運行時間帯	平日 6:40 ～ 18:30	
車 両	小型バス（ポンチョ 36 人乗り）	
運賃	路線バスに準ずる（大人 170 円～ 280 円）	
運行開始日	2008 年 1 月 15 日	
運行主体	南総西コミュニティバス運営委員会	

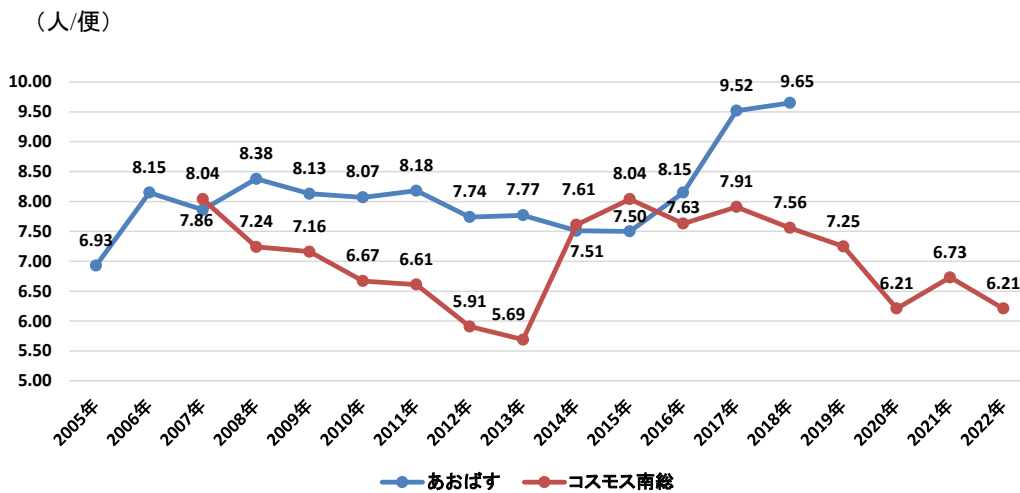


出典：市原市交通政策課

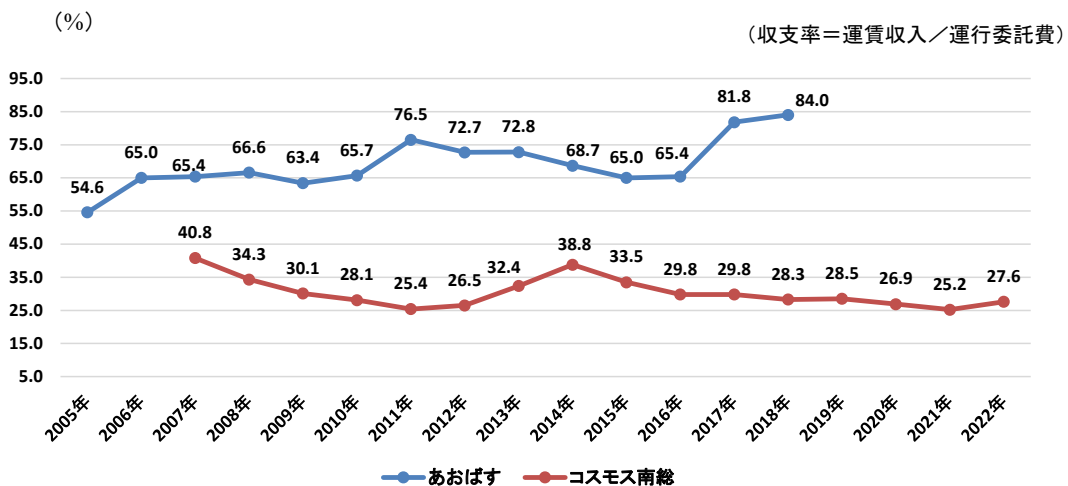
■コミュニティバス年間利用者数の推移



■コミュニティバス便当たりの利用者数の推移



■コミュニティバス収支率の推移



出典：市原市交通政策課

b.デマンドタクシー

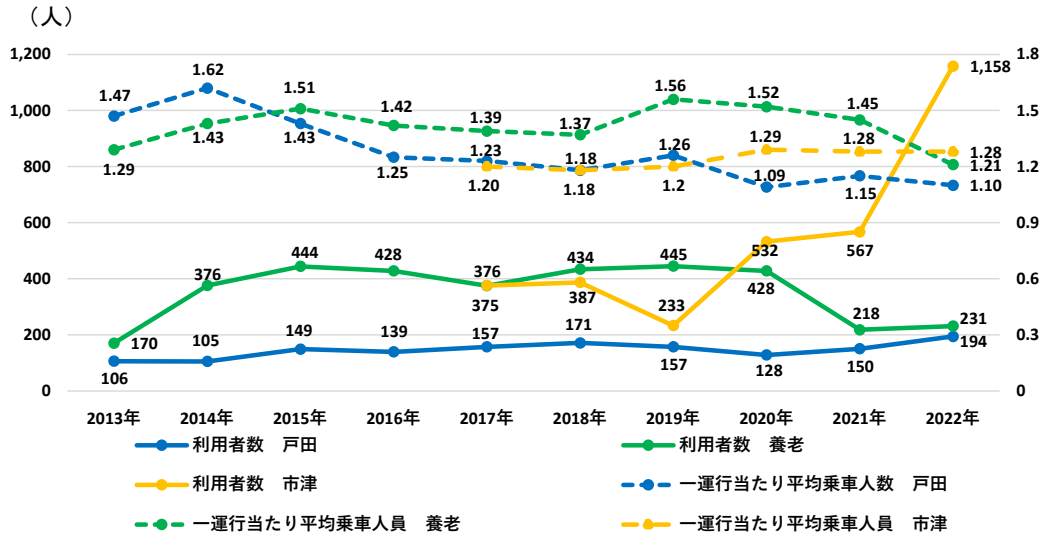
- 市内では、養老、戸田、市津の3地区でデマンドタクシーが運行しています。
- デマンドタクシーの利用者は増加傾向にあり、運行開始当初と2022年を比べると、養老地区は約1.4倍、戸田地区は約1.8倍、市津地区は約3.1倍に増加しています。
- 1運行当たりの平均乗車人数は、養老地区が約1.2人、戸田地区は約1.1人、市津地区は約1.3人です。
- 養老地区では、2018年まで稼働率、収支率ともに増加傾向にありましたが、2019年度以降は稼働率、収支率ともに減少しています。
- 戸田地区では、年度によって稼働率が増減しておりますが、近年は収支率、稼働率ともに横ばいで推移しています。
- 市津地区では、2017年の実証運行開始以降、2021年時点で稼働率は約7%上昇し、収支率は約2%上昇していましたが2022年はやや減少しています。

■市内デマンドタクシーの概要（2023年4月1日時点）

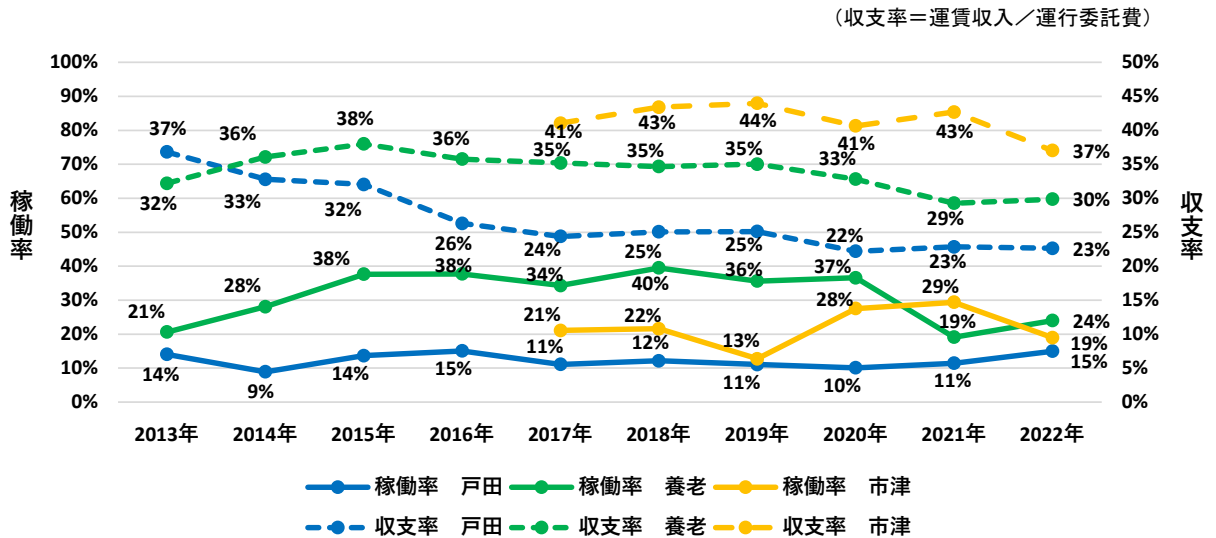
	養老	戸田	市津
運営主体	養老地区デマンド型乗合タクシー運営委員会 22名 （関係10町会長及び各町会長からの推薦者＋顧問2名）	戸田デマンドタクシー運営協議会44名 （関係32町会長＋協議会からの推薦者＋顧問1名）	市津デマンドタクシー運営委員会37名 （市東地区15町会長及び潤井戸地区3町会長）
運行範囲	養老の各自宅～上総三又駅、上総山田駅、光風台駅周辺の生活関連施設	戸田の各自宅～光風台駅、国道297号線、馬立駅周辺の生活関連施設	市東地区15町会の各自宅～辰巳台・ちはら台、市津、市東、本田、土気地区、潤井戸地区3町会の各自宅～市東、誉田、土気、辰巳台、ちはら台地区のそれぞれ生活関連施設
一人あたり運賃	520円	500円	500～1,500円
登録制の有無	登録制を採用		
運行曜日	火・金曜日 （上り4便、下り4便） ※祝日・お盆・年末年始は運休	月・水・木曜日 （上り4便、下り4便） ※祝日・お盆・年末年始は運休	月から金曜日 （1日10便） ※祝日・お盆・年末年始は運休
市補助の上限額	運行経費の1/2		
運行事業者	公募型プロポーザルにより選定		
	小湊タクシー(株)	小湊タクシー(株)	(有)潤井戸タクシー
運行開始日	2013年9月2日	2013年8月1日	2018年4月5日
その他	《複数人乗車割引》 ・複数で予約した場合 利用料金1人あたり 520円→300円	《複数人乗車割引》 ・複数で予約した場合 利用料金1人あたり 500円→400円	《複数人乗車割引》 ・複数で予約した場合 利用料金1人あたり 運賃1,000円以下の区間 →200円割引 運賃1,100円以上の区間 →400円割引

出典：市原市交通政策課

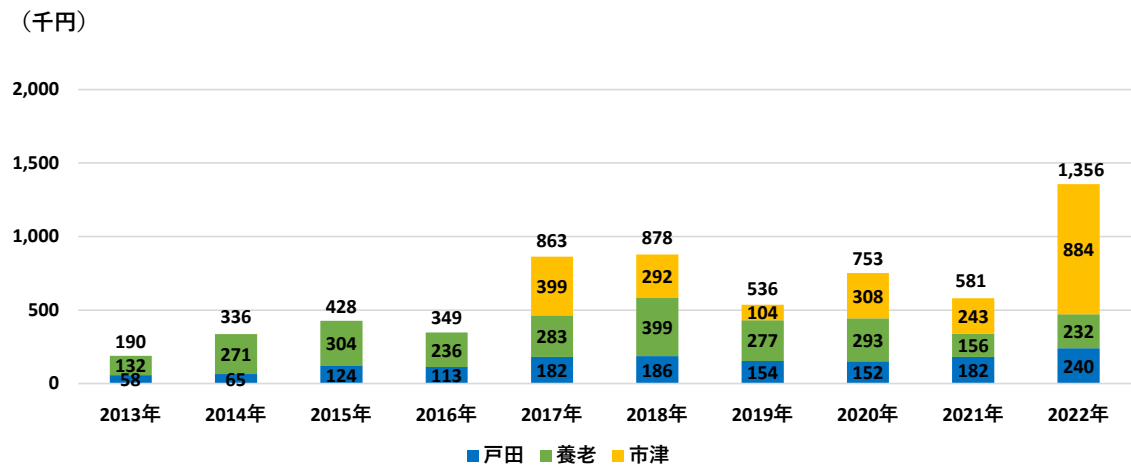
■利用者の推移



■稼働率・収支率の推移



■デマンドタクシーへの市補助金の推移



出典：市原市交通政策課

c.スクールバス

○市内の5つの小学校等では、徒歩、自転車及び公共交通機関での通学が困難な児童生徒を対象としてスクールバス・スクールタクシーを運行しています。

■市内のスクールバス（2023年4月1日時点）

No.	学校名	事業名	対象見込	概要
1	養老小学校	三和地区スクールバス運行管理委託	大桶、新巻方面 18名	養老小学校の児童のうち、昭和48年3月に廃校となった旧川在分校地区の児童は、路線バスにより通学していましたが、平成12年4月に路線バス廃止となったため、スクールバスで送迎しています。大桶方面から通学する児童についても、道路状況の安全面からスクールバスの利用を認めています。
2	加茂学園 (加茂小学校・加茂中学校)	加茂地区スクールバス運行管理委託	養老溪谷方面 21名 久保方面 8名 月出、古敷谷方面 8名	平成25年4月に加茂学園が開校したことに伴い、通学条件が大幅に変わり、公共交通機関もしくは徒歩や自転車等による自力での通学が困難となった児童生徒について、スクールバスで送迎しています。
3		加茂地区通学送迎委託	石塚方面 5名	加茂地区のスクールバスの運行を補完するためにタクシー送迎を行っています。
4	鶴舞小学校	鶴舞地区通学送迎委託	平蔵方面 6名	鶴舞小学校の児童のうち、平成28年4月に統合となった旧平三小学校学区の児童について、通学条件が大幅に変わり、路線バスについても時間帯が合わず利用できないことから、タクシー送迎を行っています。
5	市東第一小学校	市東地区スクールバス運行管理委託	金剛地方面 11名 瀬又方面 24名	市東第一小学校の児童のうち、平成29年4月に統合となった旧市東第二小学校学区の児童について、通学条件が大幅に変わったためスクールバスで送迎しています。瀬又方面から通学する1～3年生についても、道路状況の安全面からスクールバスの利用を認めています。
6		市東地区通学送迎委託	奈良方面 7名	市東地区のスクールバスの運行を補完するためにタクシー送迎を行っています。
7	牛久小学校	南総地区スクールバス運行管理委託	奥野方面 20名 大蔵屋団地方面 18名	牛久小学校の児童のうち、令和3年4月に統合となった旧内田小学校学区の児童について、通学条件が大幅に変わり、路線バスについても時間帯が合わず利用できないことから、スクールバスで送迎しています。
8	鶴舞小学校・南総中学校	南総鶴舞地区通学送迎委託	米原方面 6名	令和4年3月路線バスが減便となったため、鶴舞小学校及び南総中学校に通学する児童生徒の登校時間に大きな影響が生じたことから、登校便のみタクシー送迎を行っています。

出典：市原市交通政策課

d.送迎ボランティアサービス

○社会福祉法人市原市社会福祉協議会では、在宅福祉サービスとして、送迎ボランティアサービス事業、福祉カー貸出事業等を行っています。

■送迎ボランティアサービス事業の概要

概要	・既存の交通手段での移動が困難な高齢者や障がい者(児)の社会参加を促進することを目的としたボランティアによる移送サービス
利用対象者	・市原市にお住まいの方で移動手段の確保が困難な状況にある次の方々 ①おおむね65歳以上の方 ②障がい者(児)の方 ③単独の歩行が困難な方 ④その他、必要と認められる方
内容	・次のいずれかに該当するときに利用することができる ①通院するとき ②公共施設等を利用するとき ③福祉施設や福祉サービスを利用するとき ④講座、研修会、行事及び催し物へ参加するとき ⑤その他、必要と認めるとき
費用	・ガソリン代(時価) ・その他高速料金、駐車料金は別途利用者負担

出典：市原市社会福祉協議会 HP

■福祉カー貸出事業

概要	・リフト付きワゴン車(市原ゆうあい号)の貸出(市原市からの受託事業)
利用対象者	①心身障がい者(児)及び高齢者並びにその家族 ②社会福祉団体及び社会福祉施設 ③社会福祉ボランティア
内容	・貸出期間は4日間以内を基本としており、特に必要と認められる場合は、延長することも可能 ・社会福祉協議会の窓口または電話にて、利用の申し込み。貸出には利用者本人の印鑑、身体障害者手帳等と運転者の運転免許証を提示
費用	・貸出無料。ただし、使用した燃料(ガソリン)は、返還時に利用者が補給

出典：市原市社会福祉協議会 HP

■日常生活支援事業(事業活性化推進サービス [買い物支援])

概要	・既存の交通手段での移動が困難な高齢者や障がい者(児)の買い物支援を目的としたボランティアによる移送サービス
利用対象者	①65歳以上の方(高齢者のみ世帯、独居高齢者のみ対象) ②障がい者(児)の方 ③その他、必要と認められる方
内容	・福祉施設等の車両を利用し、事業を実施
費用	・無料

e. タクシー乗車券の交付

○市では、重度心身障がい者や、寝たきり高齢者の方がタクシーを利用した際に乗車料金の一部が助成される福祉タクシー乗車券を交付しています。

■市原市福祉タクシー乗車券の交付の概要（2023年4月1日時点）

概要	<ul style="list-style-type: none">・重度心身障がい者や、寝たきり高齢者の方がタクシーを利用した際に乗車料金の一部が助成される券を交付
対象者	<ul style="list-style-type: none">・市原市にお住まいの方で移動手段の確保が困難な状況にある次の方々<ul style="list-style-type: none">①身体障がい<ul style="list-style-type: none">・身体障害者手帳の総合等級が1級または2級の方・身体障害者手帳の障がい内容が下肢、体幹、移動、腎臓（人工透析療法実施者）、視覚障がい、その障がい程度が3級の方②知的障がい<ul style="list-style-type: none">・療育手帳の交付を受け、その程度がマルA、マルAの1、マルAの2、Aの1またはAの2に該当する方。知的障害者更生相談所の判定を受け、その障がいの程度が重度であると判定された方③精神障がい<ul style="list-style-type: none">・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた方で、その等級が1級の方④ねたきり高齢者<ul style="list-style-type: none">・満65歳以上の在宅ねたきり高齢者で市原市に登録されている方
乗車券を利用できるタクシー会社	<ul style="list-style-type: none">・千葉県タクシー協会千葉支部・市原支部の会員事業者・その他市原市と契約したタクシー事業者（介護タクシー事業者を含む）
助成金額	<ul style="list-style-type: none">・利用1回につき助成金額800円を上限とし、乗車料金800円未満の場合は、その全額を助成・一人あたり年度ごとに100枚を上限とし交付。腎臓機能障がい者で人工透析療法を受けている方は年度ごとに250枚まで交付

出典：市原市障がい者支援課

f.福祉有償運送

○NPO法人や社会福祉法人などが、障がい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に、ドア・ツー・ドアの有償移送サービスを行っています。
○7団体の登録事業者があり、事業者によって利用料金や運行範囲が異なります。

■福祉有償運送の概要

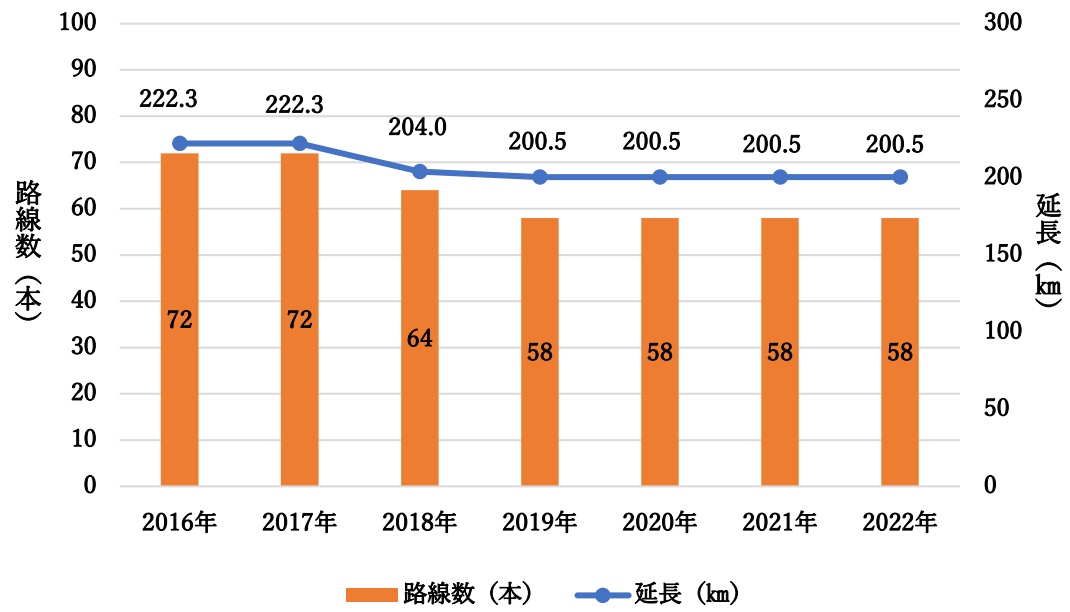
概要	<ul style="list-style-type: none"> • NPO法人や社会福祉法人などが、障がい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービス
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> • NPO法人、社会福祉法人、医療法人等の営利を目的としない法人で、国土交通省による自家用有償旅客運送の登録を受けた団体
市原市福祉有償運送運営協議会運営方針による独自ルール	<p>《運転者》</p> <ul style="list-style-type: none"> • 普通第一種運転免許により運転する者は、第二種運転免許の取得要件となる運転経歴年数を準用し、「第一種運転免許取得から3年以上の運転経歴」を持っていることが要件 <p>《損害賠償措置》</p> <ul style="list-style-type: none"> • 対人8,000万円 ⇒ 無制限 • 対物 200万円 ⇒ 1,000万円

■福祉有償運送の登録事業者の概要 (2023年4月1日時点)

登録事業者	料金		運送区域
	距離制	その他	
	時間制		
社会福祉法人宝樹	1km100円 なし	付添い料 1時間1,000円	市原市
社会福祉法人九曜会	1km60円 なし	なし	千葉市 市原市
社会福祉法人ききょう会	1km50円 なし	なし	市原市
NPO法人青葉台さわやかネットワーク	普通小型車：4km400円、後2km200円 介護福祉車：普通小型車料金+400円/片道 普通小型車：30分を超過後400円/30分毎 介護福祉車：30分を超過後400円/30分毎	待ち時間 30分経過後 400円/30分	市原市
特定非営利活動法人たすけあい麦	1km30円 なし	なし	市原市
社会福祉法人清明会	<ul style="list-style-type: none"> • 基本料金：2km以内365円 (迎車回送料金が発生する場合は迎車回送距離500m毎に基本料金設定距離から短縮) • 以降1km90円 	待機料金 5分経過後 90円/5分	市原市 佐倉市 八千代市
特定非営利活動法人ともに生きる麦	1km50円	なし	市原市

出典：市原市交通政策課

■都市計画道路延長・路線数の推移



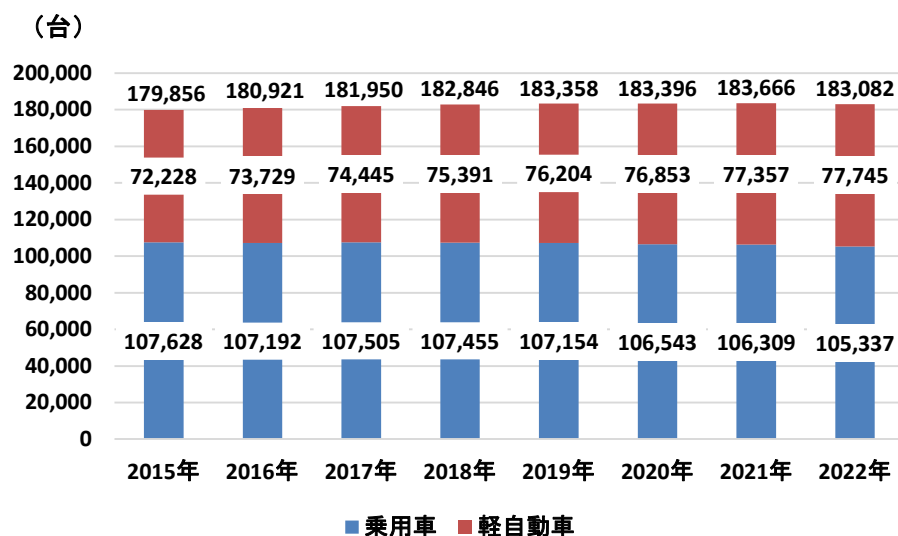
出典：市原市交通政策課

《 自動車 》

○自動車（乗用車・軽自動車）の保有台数は、増加傾向にあり、2015年から2022年までの間に約3,200台増加しています。自動車のうち乗用車の保有台数は減少傾向にある一方で、軽自動車の保有台数は年々増加しています。

○市内の免許保有率は2020年度時点で69.1%であり、千葉県全体、千葉市と比べて高い傾向にあります。

■自動車保有台数



出典：千葉県統計年鑑

■運転免許保有率（2020年時点）

	免許保有者数（人）	総人口（人）	保有率
市原市	186,205	269,524	69.1%
千葉市	608,580	974,951	62.4%
千葉県全体	4,038,844	6,284,480	64.3%

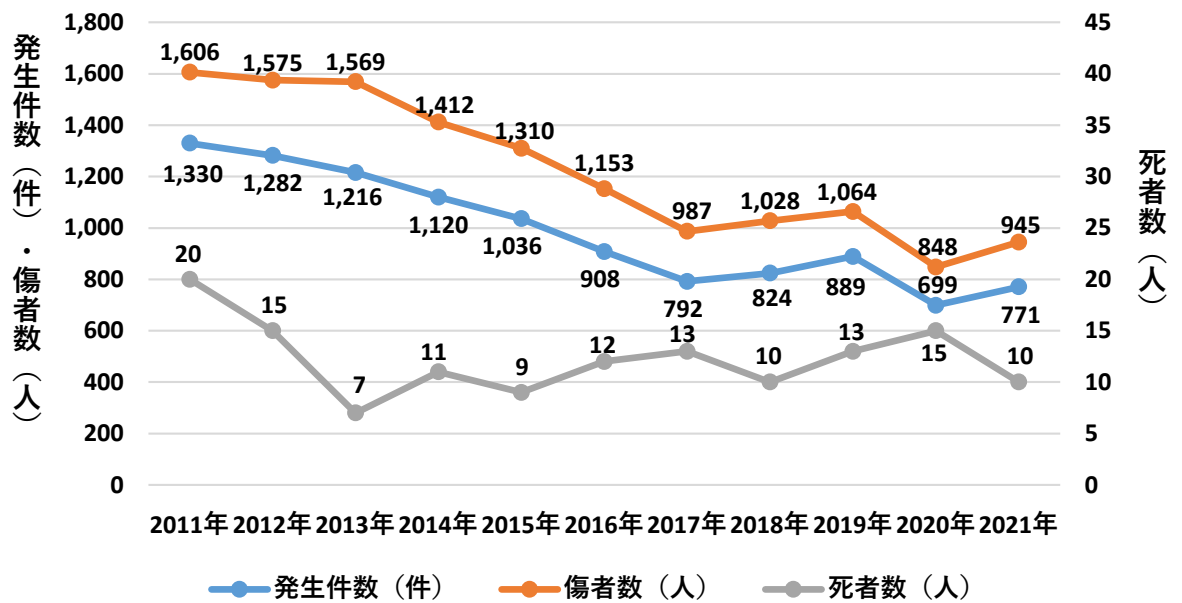
出典：千葉県警察免許資料集、令和2年国勢調査人口

《 交通事故 》

○本市の交通事故の発生件数は、死傷者数ともに減少傾向です。2011年と2021年を比較すると、発生件数で約42%の減少、死者数では約50%の減少となっています。

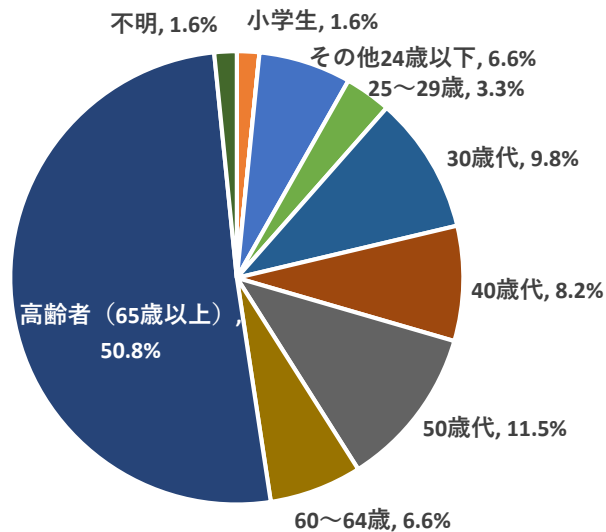
○2017年からの5年間の交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は5割以上を占めています。

■交通事故発生件数の推移



出典：市原市統計書

■年代別交通事故死者数の割合（2017年～2021年）

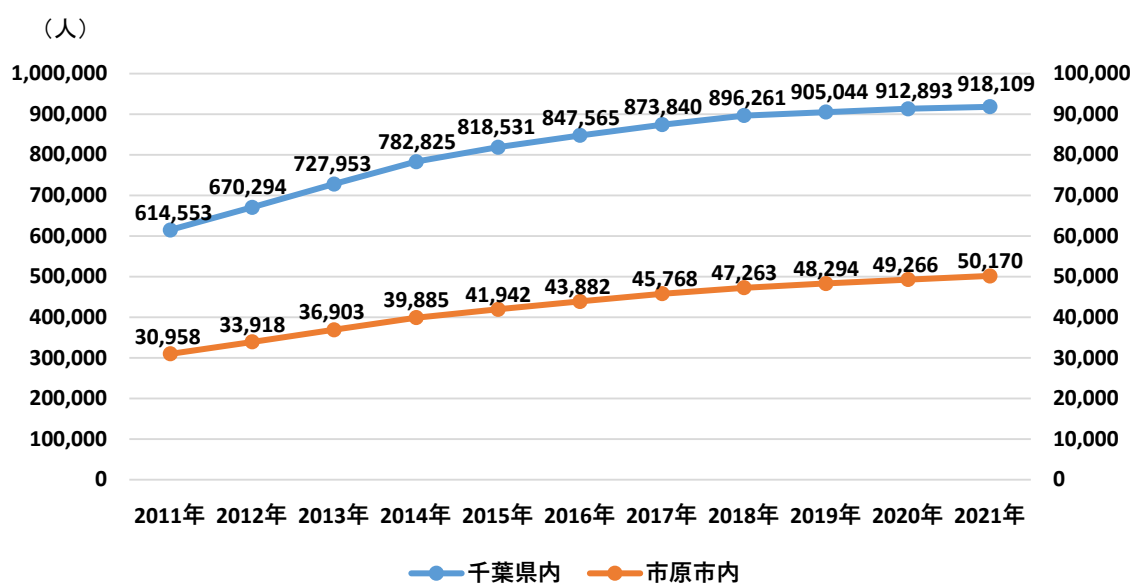


出典：市原市交通安全計画

《 免許返納による優遇措置 》

- 本市における高齢者（65歳以上）の運転免許証の保有者数は、年々増加しており、2011年から2021年にかけて約1.62倍となっています。千葉県全体（約1.49倍）と比較しても、本市の保有者数の伸び率は大きくなっています。
- 高齢者の運転免許証の自主返納数は年々増加しており、返納率は2022年時点で1.7%に上っています。
- 市内の交通事業者では、運転免許証を自主返納した高齢者を対象として、路線バス、タクシー、鉄道の料金の割引制度を設けています。

■高齢者（65歳以上）の運転免許証保有者数の推移



■高齢者（65歳以上）の運転免許証返納数及び返納率の推移

区分	内訳	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
市原市内	返納数(件)	579	719	781	1,068	990	950	843
	返納率	1.30%	1.57%	1.65%	2.21%	2.00%	1.89%	1.67%
千葉県内	返納数(件)	14,924	18,992	18,606	27,950	26,042	24,210	20,676
	返納率	1.73%	2.17%	2.07%	3.08%	2.85%	2.63%	2.24%

出典：市原市交通政策課

■免許返納による割引制度（2022年4月1日時点）

	路線バスの割引	タクシーの割引	鉄道の割引
対象となる公共交通	小湊鐵道、千葉中央バス、日東交通	千葉県タクシー協会市原支部加盟のタクシー	小湊鐵道
概要	運転免許証を返納した高齢者※を対象に、路線バスを半額などで利用できる優待証を発行	運転免許証を自主返納した方を対象に、運転経歴証明書を提示すると、運賃が1割引	運転免許証を自主返納した69歳以上の方を対象に、鉄道を20%割引で利用できる優待証を発行

※活用する交通機関によって、対象となる年齢が異なる。

- ・ノーカー優待証：69歳以上（小湊鐵道）
- ・ノーカー・アシスト優待証：70歳以上（千葉中央バス）
- ・ノーカー・サポート優待証：65歳以上（日東交通）

④ 実移動人口を基にした分析

《分析の目的》

住民や市原市への来訪者などの詳細な移動実態を把握するため、ビッグデータを活用した移動分析を実施しました。

《使用したビッグデータの概要》

抽出期間	平成 30 年パーソントリップ調査（PT 調査）の調査日に合わせた形で、平成 30 年（2018 年）10 月中の 6 日間（天候が雨の日を除く）
データ対象	市原市にてログを検知した対象者の全てのログ（位置情報）データ
データ元	GPS ログデータ（ブログウォッチャー(株)プロファイルパスポートデータ）
分析単位	時間帯別、高齢・非高齢別での 250m メッシュ間 OD
抽出方法	GPS ログデータから、市原市内で移動を完結するトリップ（250m メッシュ間 OD データ）を抽出し、このデータを用いて、PT 調査の計画基本ゾーン OD 間ごとに合わせての形で拡大推計を実施 徒歩や自家用車等の移動手段の種別によらず全移動を対象に抽出

《分析の結果概要》

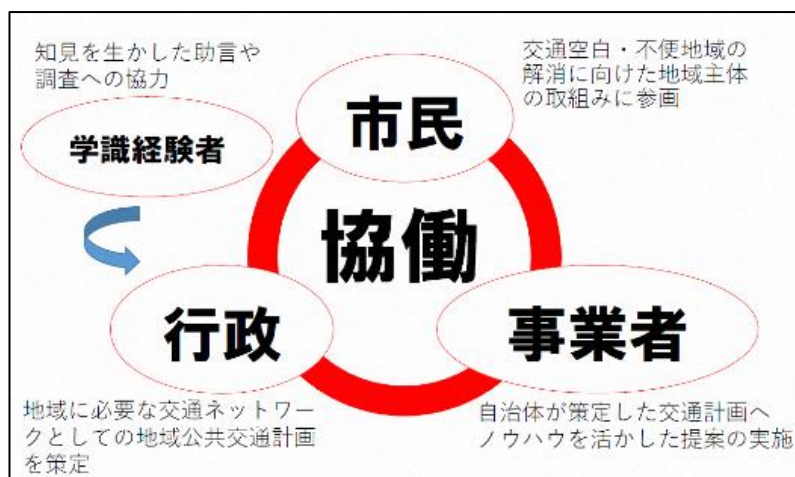
■ 地区別の移動分析
■ 市原地区・辰巳台地区・ちはら台地区
・市原地区・辰巳台地区では JR 駅（八幡宿駅、五井駅）周辺、市役所周辺、辰巳台周辺、ちはら台駅周辺、うるいど南周辺への移動傾向が多く見られました。 ・ちはら台地区ではちはら台駅や辰巳台、うるいど南周辺への移動傾向が多く見られました。
■ 五井地区・姉崎地区・有秋地区
・五井地区では、JR 駅（八幡宿駅、五井駅、姉ヶ崎駅）周辺及び市役所周辺への移動傾向が多く見られました。 ・姉崎地区では JR 駅（五井駅、姉ヶ崎駅）周辺への移動傾向が多く見られました。 ・有秋地区では姉ヶ崎駅周辺及び地区内の移動傾向が多く見られました。
■ 三和地区・市津地区
・三和地区の小湊鐵道駅（上総三又、上総山田駅、光風台駅）周辺及び五井駅周辺への移動傾向が多く見られました。 ・市津地区では、辰巳台周辺、ちはら台周辺、うるいど周辺への移動傾向が多く見られました。
■ 加茂地区・南総地区
・加茂地区・南総地区では、上総牛久駅周辺、五井駅周辺への移動傾向が多く見られました。

※分析結果の詳細は「資料編 1. 実移動人口を基にした分析」をご参照ください。

(3)交通政策の基本的な考え方

- 本市の交通施策の基本的な考え方として、まずは、路線バスなどの既存の公共交通を確保維持していくことが重要と考えています。
- しかしながら、市が赤字路線に対する補助を継続しようとしても、バス事業者が経営判断により地域から撤退をしてしまった場合などは、地域住民との協働により運営を行うコミュニティバスやデマンドタクシーに対してその運行経費の一部を補助していくこととしています。
- また、交通不便地域においては、最寄りのバス停や生活関連施設までのファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段を確保するため、既存公共交通と補完しあう公共交通として、地域住民との協働により導入検討を行います。
- このように、本市では地域の交通需要に応じて市民や事業者との協働を基本とし、互いに補完し合い共存をしていくことで、地域の特性に合った持続可能な公共交通の確立を目指しています。

■市原市の交通政策の基本的な考え方



■交通空白・不便地域の解消に向けた取組方針

- ・市民との協働による取り組みを基本とし、地域住民との協働による交通システムに財政的・人的な支援を行います。

■支援制度

交通空白・不便地域において、地域で設立した住民主体の運営協議会を市がサポートする制度を構築

- ✓既存交通の確保維持を優先
 - ・既存交通を有効活用し、地域の特性を考慮したフィーダー交通としての交通形態を組み合わせ
- ✓費用負担の明確化
 - ・市の補助を運行経費の1/2を上限とし、不足分は地域が負担
- ✓住民主体の地域特性に応じた運営方法の構築
 - ・地域の新たな交通の担い手となる構成員は住民とし、事業者との共同運営等についても検討例)・住民主体の運営によるコミュニティバス、デマンドタクシー（従来型）
 - ・住民、事業者共同運営によるコミュニティバス、デマンドタクシー
 - ・住民主体によるボランティア輸送
 - ・行政職員・学識経験者はアドバイザー
 - ・交通事業者はアドバイザーまたは輸送サービスの提供者
- ✓当事者意識の醸成
 - ・登録料の徴収・寄付や賛助金の獲得及び世帯当たりの負担金

a) 財政支援

項目		内容	補助金額
導入・ 利用促 進支援	新たな交通の導入 に関して	交通空白地域等において、地域に最も適した公共交通を導入するために、調査・研究を行う地域団体に対して、事務経費等を補助するとともに、会議等へ職員を派遣しています。	10万円/年を上限 (実証運行中は15万円)
	路線バスの利用促 進に関して	地域の路線バスを維持確保するため、バス事業者と共に利用促進を図る地域団体に対して、事務経費等を補助するとともに、会議等へ職員を派遣しています。	10万円/年を上限
コミュニティバス等運行支援		地域団体が運営主体となり運行を開始したコミュニティバス等について、経費の一部を補助するとともに、会議等へ職員を派遣しています。	以下のいずれか少ない方 ①運行経費の1/2の額 ②運行赤字額 (ただし事務額は10万円を上限として全額補助)
ボランティア輸送		地域団体等が運営し運行を開始したボランティア輸送について、会議等へ職員を派遣します。	運行モードや住民ドライバーなどの運営方法毎に支援内容を構築

b) 人的支援

<p>1 「市職員の運営会議への参加」</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通の維持確保及び交通空白地域等への交通手段の導入について、地域の実情を一番把握している地域住民との協働によりその具現化に取り組むこととしており、地域の団体が開催する会議に、市の職員が参加し、情報の共有や意見交換等を積極的に行っています。 <p>2 「学識経験者による助言・協力」</p> <ul style="list-style-type: none"> 大学の学識経験者による地元協議会での講演や、課題解決に向けた助言や提言をいただいています。 また、学生の研究テーマとして扱ってもらうとともに、地域が実施したアンケート調査の集計及び集計結果に対する検証に協力していただいています。
--

3. 上位・関連計画との整合

(1) 上位・関連計画整理の目的

本計画策定では、上位計画や関連計画に記載されている将来都市像や実施施策等との整合性について留意する必要があるため、総合計画等での「若年層から高齢者まで住み続けられる」「交流・連携」等の視点を反映し、本計画で求められる関連施策を把握します。

その上で、上位・関連計画に示されているまちづくりの方向性や具体的施策の内容として、本計画の策定において留意すべき事項や整合性を計るべき内容を整理することを目的とします。

上位・関連計画	年度
変革と創造いちほらビジョン2026 市原市総合計画	基本計画 2023年改訂
市原市都市計画マスタープラン	2018年3月
市原市立地適正化計画	2018年3月 (2023年5月一部改訂)

①変革と創造いちはらビジョン 2026 市原市総合計画(基本計画 2023 改訂)

基本計画は、市の目指すべき将来の姿を示す基本構想を具現化するために、行政が取り組む施策を体系的に示す計画です。基本構想、基本計画、更に具体的な事業を示す実行計画を合わせて総合計画といい、まちづくりの羅針盤となるものです。

基本構想の具現化に向けた施策を体系的に示します。まち・ひと・しごと創生総合戦略や個別計画と連動します。必要に応じて見直しを行います。

《 計画の概要 》

策定年	2023年3月
計画期間	2017年度～2026年度(10年間計画)
都市像	夢つなぎ ひときらめく 未来創造都市～ひとの活躍が新たな誇りを創るまちへ～ 基本構想を具現化するための計画
分野別施策の構成 都市創生戦略	<p>○「2026年のいちはらの姿」実現に向けた各分野における施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 産業と交流の好循環が新たな価値を創るまちへ 2 つながりと支え合いがひとと地域を健康にするまち 3 ひとの活躍と豊かな生活を支える安心・安全なまちへ 4 子どもたちの輝き・若者の夢・いちはらの文化を育むまちへ 5 ひとが環境を守り活かすまちへ <p>○個性輝く地域が集合体となって大きな力を発揮する色彩豊かな都市を創生します</p> <p style="text-align: center;">【都市構造図】</p>
交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの構築 ・交通空白地域の住民が主体となって運営する地域公共交通システムの継続を支援 ・新たな地域公共交通導入地域では、住民、交通事業者、行政との協働による実現

②市原市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、本市の都市計画の基本的な方針であり、総合計画のほか「市原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（千葉県決定）を踏まえ、新たな都市像の具現化と、社会経済情勢を見据えた実効性のあるまちづくりを進めるため策定するものです。

《 計画の概要 》

策定年	2018年3月
計画期間	2018年度から2026年度まで
まちづくりの理念	「変革と創造」で、新たな未来を切り拓くまちづくり
目指すべき将来都市構造	<p>【コンパクト・プラス・ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本構想に掲げる都市構造と、まちづくりの目標に基づき、目指すべき将来都市構造を『コンパクト・プラス・ネットワーク』として設定し、都市機能誘導、居住誘導、公共交通ネットワークの役割を明確にしたまちづくりを展開 都市の核として都市機能や人口密度の向上を図る『拠点』 人やモノの円滑な移動を確保する主要な動線となる『軸』 同じ特性・役割を有する連続した土地の利用を面的に誘導する『土地利用』 <p>【将来都市構造】</p> <p>The map illustrates the 'Compact Plus Network' concept. It features several nodes: a central node (center of the city), regional nodes, and local nodes. Axes include regional axes and main axes. Land use zones are color-coded: residential (yellow), industrial (pink), and environmental (green). The map also shows the city's boundaries and major roads.</p>
整備方針	<p>【市民の生活を支える交通ネットワークの構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> JR 3 駅と京成ちはら台駅を拠点とし、鉄道とバス等の相互連携を図ることで、拠点と居住地を繋ぐ交通システムの構築を目指す 道路網の整備は将来的な需要を見込んだ計画の見直しを行い、広域幹線道路等の整備を推進 <p>【都市の活力と利便性を高める交通網の構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通網の強化、拠点間の連携強化、都市計画道路の再構築 <p>【人にやさしい交通環境の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の乗り継ぎ環境の向上、バリアフリー化の推進 <p>【自動車と公共交通の賢い利用に向けた環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点と居住地を繋ぐ公共交通網の強化、モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進

③市原市立地適正化計画

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法の一部改正（2014年8月施行）により新たに制度化された、市町村が定めることができる計画です。

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めます。

《 計画の概要 》

策定年	2018年3月
計画期間	2018年度から2026年度まで
目指すべき将来都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・基本構想に掲げる目指す都市構造に基づき、まちづくりの目標を「都市の賑わい・交流・市民が安心できる生活の実現に向けた持続可能なまちづくり」と設定 【居住誘導のねらい】 ・拠点を中心に、歩いて、安心して住み続けることができる居住地の形成 【都市機能誘導のねらい】 ・鉄道駅を中心に、都市機能の役割に応じた特色のある拠点の形成 【公共交通ネットワークのねらい】 ・拠点間や地域間で機能を補完し合う交通ネットワークの強化 <div style="text-align: center;"> <p>コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりのイメージ</p> </div>
公共交通ネットワークの方針	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点・地域拠点とその他の地区間のネットワーク強化に向けた総合的な交通体系の構築 ・鉄道駅を中心とした乗継機能の強化 ・バス路線網の再構築による公共交通の利用促進 ・自家用車に頼らない多様な移動手段の検討 ・公共交通事業者との連携の強化

(2)コンパクトシティ(機能集約型都市形成)と地域公共交通の方向性の整理

上位・関連計画を拠点形成のまちづくりの視点と、公共交通に係る施策等の視点から、以下の内容を整理しました。

関連計画	拠点形成・機能誘導	公共交通ネットワークに関する施策の位置づけ
市原市総合計画 (基本計画 2023 改訂)	JR 五井駅周辺～市原 IC～市役所を中心とした地域を中心都市拠点とし、その他の JR 駅を都市拠点、ちはら台、上総牛久駅周辺を地域拠点としている。	鉄道やバス路線等により拠点間ネットワークを維持し、郊外居住地は、多様な主体間の役割分担・連携により移手段の確保を図る。
市原市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト・プラス・ネットワークを実現する交通ネットワークの構築 ・広域幹線道路等の整備を推進 ・都市計画道路の再構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス等の相互連携を図ることで、拠点と居住地をつなぐ交通システムを構築 ・広域交通網の強化 ・公共交通の乗り継ぎ環境の向上 ・ユニバーサルデザインの推進 ・モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進
市原市 立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を中心に、都市機能の役割に応じた特色のある拠点を形成 ・拠点を中心に歩いて、安心して住み続けることができる居住地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点・地域拠点とその他の地区間のネットワーク強化に向けた総合的な交通体系の構築 ・鉄道駅を中心とした乗り継ぎ機能の強化 ・バス路線網の再構築 ・自家用車に頼らない多様な移手段の検討 ・公共交通事業者との連携強化

4. 市民アンケート調査の概要

(1) 市民アンケート

1) 市民アンケートの目的

網形成計画では、施策の方向性と目標を達成するための取組の評価指標の基準値、目標値の設定のために市民アンケート調査を実施しています。本計画においても市民の移動実態及び移動ニーズ等を把握することを目的として市民アンケート調査を実施しました。

2) 市民アンケート調査の実施概要

① アンケート調査実施概要

調査対象者

16歳以上の市民の皆様から無作為に選んだ3,000世帯にアンケート票を送付した。

調査方法

郵送による配布、Web又は郵送による回収

アンケートの実施期間

令和5年1月26日(木)にアンケート票を発送し、2月7日(火)消印有効とした。

② アンケート調査項目

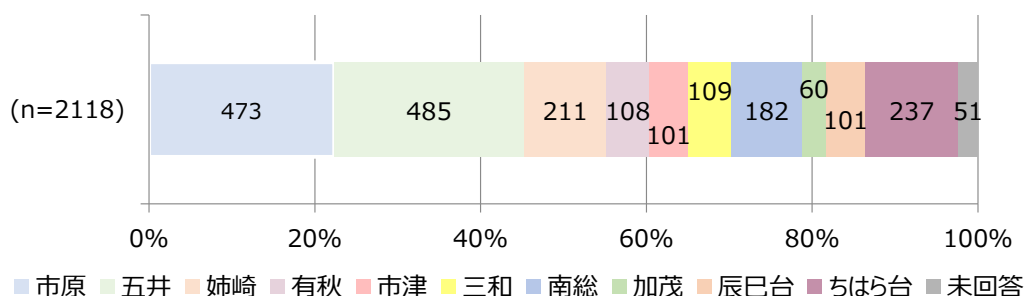
調査項目

- ・利用者属性(性別、居住地、免許保有状況)
- ・日常生活での外出・移動における公共交通の利用状況
- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用満足度
- ・公共交通を利用しない理由、利用するための条件
- ・運転免許返納と家族等による送迎の状況
- ・公共交通の確保・維持

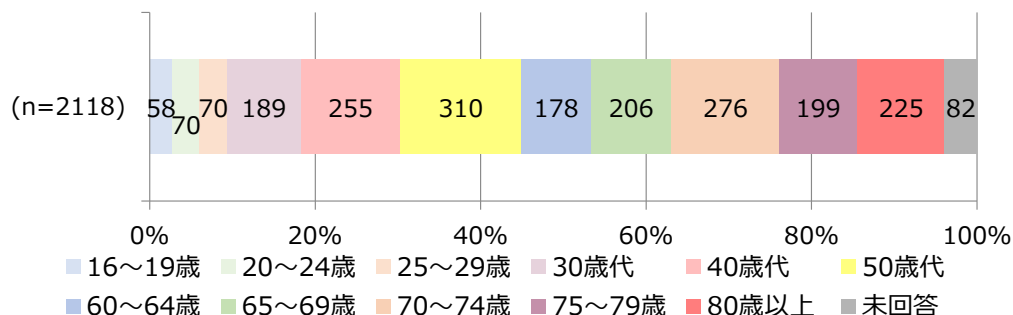
③ アンケート回答者の属性

973世帯、2,118名の方から回答を得た。世帯回収率は32.4%だった。地区別、年代別の内訳は以下のとおり。

■ アンケート回答者の地区別分布



■ アンケート回答者の年齢別分布



※分析結果は「資料編3. 市民アンケート調査」をご参照ください。

(2) 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査

1) 調査の目的

本計画の評価検証及び課題の整理にあたり、市民の移動実態及び移動ニーズ等を把握するため、路線バス及びコミュニティバス利用者への聞き取り調査を実施しました。

2) 調査の実施概要

① アンケート調査実施概要

- 調査対象者
路線バス：各駅発路線利用者（五井、姉ヶ崎、八幡宿、ちはら台、上総牛久）
コミュニティバス：コミュニティバス（コスモス南総）利用者
- 調査方法
路線バス：各駅で乗車待ちをしているバス利用者にアンケート票を配布
コミュニティバス：調査員がバス車両に乗り、直接ヒアリング
- アンケート調査の実施期間
令和5年3月17日（金）

② アンケート調査項目

調査項目

- 利用者属性（性別、年齢）
- 降車するバス停
- 路線バス、コミュニティバス利用前後の交通手段
- 利用特性（利用目的、頻度）
- 運行サービスに対する満足度（運行本数、時間帯、行先、運賃等）
- 改善してほしいサービス（運行時間、運行本数、運賃の割引等）

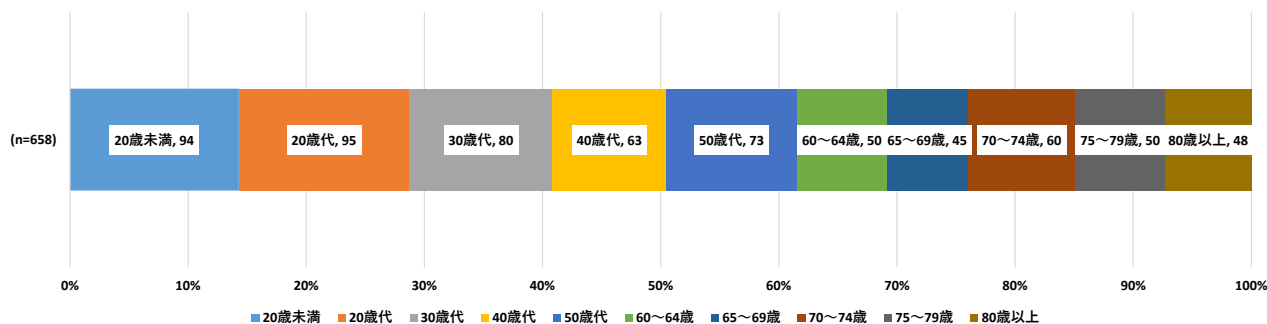
③ アンケート回答者の属性

路線バス、コミュニティバスの利用者、延べ666名の方から回答を得た。駅別の内訳は以下のとおり。

■ アンケート回答者の駅別分布

駅名	回収数
八幡宿駅	191
五井駅	192
姉ヶ崎駅	192
ちはら台駅	28
上総牛久駅	30
コミュニティバス（コスモス南総）	33
合計	666

■ アンケート回答者の年齢別分布



※分析結果は「資料編4. 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査」をご参照ください。

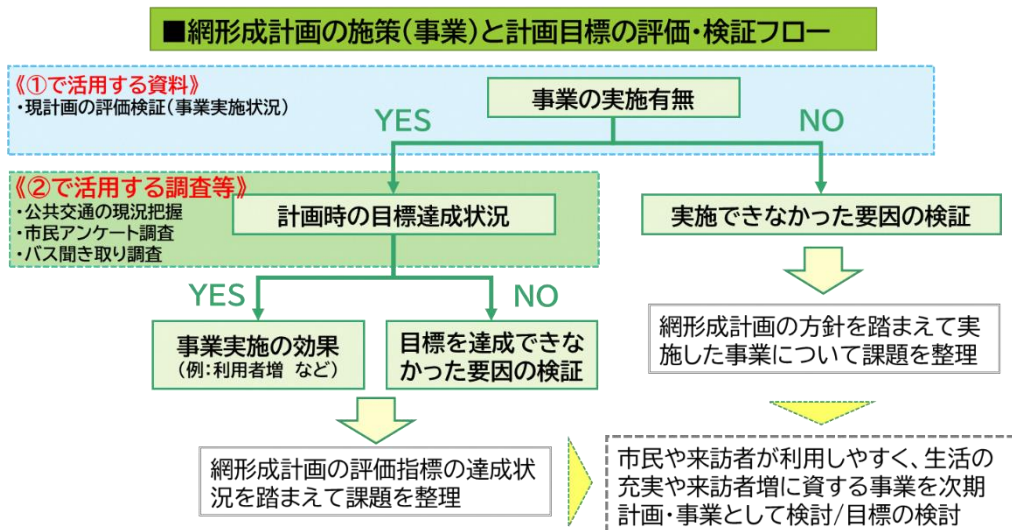
5. 現計画の評価・検証

(1) 網形成計画の評価検証

本計画は PDCA サイクルにより、効果を検証しながら施策・事業を推進し、概ね 5 年後に計画の見直しを行うなど、社会情勢を考慮しながら計画を推進することとしています。

令和 5 年度は網形成計画の中間年次であることから、下記のとおり計画の評価検証を行います。評価検証は大きく以下の 2 つの視点・方法で実施。

- ① 網形成計画の 5 つの基本方針における全 20 の施策別事業実施状況（成果）から評価
- ② 網形成計画で設定した基本方針別における全 12 の評価指標（目標値）の達成状況から評価



検証は、「効果を得た/得られなかった/目標を達成できなかった/事業を実施できなかった」要因を、網形成計画の施策の進捗状況から実施し、網形成計画時の課題がどのように改善・増幅しているか、又は新たな課題の発生の有無について整理します。

また、網形成計画における「基本方針・施策の方向性別」の評価検証の項目一覧は次頁に示すとおりである（施策別事業実施状況（成果）評価／②評価指標（目標値）の達成状況評価）。

基本方針	施策の方向性
【基本方針1】 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通ネットワークの形成	《施策の方向性1》 鉄道駅や交通結節点の機能強化
	《施策の方向性2》 拠点間・地域間をつなぐ公共交通の機能強化
	《施策の方向性3》 広域的な公共交通ネットワークの機能強化
【基本方針2】 多様な主体との連携による持続可能な移動手段の確保	《施策の方向性4》 地域と育む新たな交通システムの拡充
	《施策の方向性5》 福祉施策などとの連携による移動手段の確保
【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり (自家用車からの転換)	《施策の方向性6》 公共交通の利便性向上による利用促進
	《施策の方向性7》 モビリティマネジメントによる利用促進
【基本方針4】 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出	《施策の方向性8》 観光振興と一体となった公共交通ネットワークの構築
	《施策の方向性9》 広域連携による新たな観光ルートの創出
【基本方針5】 人と地球環境にやさしい交通環境づくり	《施策の方向性10》 人にやさしい移動環境の創出
	《施策の方向性11》 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換

① 評価対象の施策事業(実施状況の評価)
①鉄道駅の環境整備の促進 ②乗り継ぎ機能の強化
①辰日台地区バスターミナルの整備 ②高速バスターミナルの環境整備の促進
③乗り継ぎ機能の強化
①バス路線の再編・強化 ②バス路線へのアクセスの強化
①循環バスの導入 ②観光に寄与する魅力ある車両の導入
①高速バスルートの拡充 ②JR線複線化や京成千原線整備の同盟会等を活用した機能強化
①都市計画道路八幡椎津線の整備推進
①不採算バス路線の維持確保 ②通学手段の維持確保 ③バス利用の促進
①地域に即した交通手段の調査研究支援 ②地域主体の公共交通システム運行拡充
①福祉施策との連携による買い物・通院支援の実施 ②民間サービス送迎等の促進
③免許返納者への割引制度の周知 ④公共交通の補助制度の導入
①福祉有償運送の運行 ②福祉タクシーの運行 ③民間サービス送迎等の促進
①運行サービスの改善 ②運行情報提供の充実
①ボトルネック交差点の改善
①公共交通の積極的な情報発信 ②バス利用の体験学習などの実施
①イベント列車の運行拡充
①新たな観光需要に対応するバスの運行 ②高速バスターミナルを拠点としたカーシェアリングの導入
①房総横断鉄道活性化協議会を活用した利用促進
①房総さとやまGOの運行 ②近隣市との連携による観光地周遊バスの運行
①交通結節点のバリアフリー化 ②公共交通のバリアフリー化
①自転車と公共交通の連携 ②コミュニティサイクルの導入
①電気バス・エコカーの普及促進

施策	施策(1~20)
方向性1	1 鉄道駅の機能を強化する
	2 バスターミナルの機能を強化する
方向性2	3 バス路線のネットワークを強化する
	4 新たな交通システムの導入
方向性3	5 広域公共交通ネットワークを強化する
	6 都市間道路ネットワークの機能を強化する
方向性4	7 生活に必要なバス路線を維持確保する
	8 地域主体の公共交通システムを拡充する
方向性5	9 高齢者の外出を支援する
	10 障がい者の外出を支援する
方向性6	11 バス路線の利便性を向上させる
	12 渋滞緩和対策を促進する
方向性7	13 公共交通を利用する市民意識の醸成を図る
方向性8	14 観光列車による小湊鐵道の利用促進を図る
	15 バスターミナルを拠点とした二次交通の運行
方向性9	16 広域連携による鉄道の利用促進を図る
	17 広域連携によるバス運行の拡充を図る
方向性10	18 公共交通のバリアフリー化を促進する
方向性11	19 自転車への利用転換を促進する
	20 省エネルギー車両の普及を働きかける

②指標による評価
鉄道の運行サービスの満足度*
路線バスの運行サービスの満足度*
観光関連バス利用者数
高速バスの路線数
都市計画道路整備済延長
地域住民が主体となり運営する地域公共交通の運行地区数
外出する際に移動しやすいと感じる人の割合*
公共交通利便性の満足度*
自動車分担率*
小湊鐵道利用客数(フリー切符、イベント乗車券や利用者数)
観光関連バス利用者数
バリアフリー基準に適合したバス車両の導入割合
低公害バス車両の導入台数

*アンケートの調査結果を用いた評価

① 網形成計画の施策実施状況の整理

網形成計画で示している基本方針・施策の方向性・施策及び施策事業別に施策の実施内容(進捗状況を整理)

・網形成計画策定以降に実施している施策や事業の進捗状況を次ページ以降に整理

■基本方針1_施策の方向性1～3

基本方針	施策の方向性	施策	施策事業	実施状況	実施内容	課題や今後の方向性		
基本方針1 コンパクト・プラスネットワークを推進する公共交通ネットワークの形成	施策の方向性1 鉄道駅や交通結節点の機能強化	① 鉄道駅の機能を強化する	① 鉄道駅の環境整備の促進	○	駅ホームに内方線付き点状ブロックを整備(小湊鐵道五井駅、京成ちはら台駅) 上総牛久駅前、五井駅小湊鐵道待合室にバリアフリー対応トイレを整備	コンパクトプラスネットワークのまちづくりの推進にあたり、地域拠点の中心となる鉄道駅の機能向上は不可欠であることから、関連計画と整合を図り、今後も交通結節機能の強化に向けた取組を継続する		
			② 乗り継ぎ機能の強化	○	駅前広場に障がい者用乗降場所を整備(五井駅西口、八幡宿駅西口、姉ヶ崎駅西口)			
		② バスターミナルの機能を強化する	① 辰巳台地区バスターミナルの整備	×	辰巳台～ちはら台間の連絡強化について、交通事業者と協議したものの実現に至らず、結節機能強化に伴うバスターミナルの検討には至らなかった		辰巳台、ちはら台、うりいど南間の連絡強化に合わせ、バスターミナルの必要性について検討を行う	
			② 高速バスターミナルの環境整備の促進	×	市原バスターミナル周辺に新たな施設誘導が図られなかったため、利用者の増加が見込まれないことから、実施には至らず			
			③ 乗り継ぎ機能の強化	○	鶴舞バスターミナルにおいて環境整備による機能強化を推進(駐車場スペースの増設、近隣施設との連絡通路の改修、24時間体制の専用電話の整備)			バスターミナル周辺のまちづくりの状況にあわせ環境整備を図っていく
				△	交通事業者の協力のもと、バス路線の見直しに向けた運行計画案を作成 新設路線の実証運行の実施に関して関係する交通事業者と協議実施したが、利用者の減少や運転士不足により実施には至らず			
	④ 新たな交通システムの導入	① 循環バスの導入	×	人流調査(五井周辺)により人の移動実態がみられ、交通事業者と協議したものの実現に至らず	循環バスによる定時定路線の運行は大きな費用負担が発生することから、観光地における移動需要を踏まえ、持続可能な二次交通整備の検討を行う			
			×	市南部を中心とした観光地周辺において定時定路線の路線バスを導入するほどの移動需要が発生していないことから導入検討を保留				
	施策の方向性2 拠点間・地域間をつなぐ公共交通の機能強化	③ バス路線のネットワークを強化する	① バス路線の再編・強化	△	交通事業者の協力のもと、バス路線の見直しに向けた運行計画案を作成 新設路線の実証運行の実施に関して関係する交通事業者と協議実施したが、利用者の減少や運転士不足により実施には至らず	運転士不足に起因する減便休止が発生しており、持続可能な公共交通として再構築を図るため、利用者の実態に即した交通モードへの再編を図っていく 運転士不足解消に向けた取組と併せて、事業者と連携を図り拠点間のネットワーク強化に向けた再編を実施していく		
			② 高速バス路線へのアクセスの強化	△				
		⑤ 広域公共交通ネットワークを強化する	① 高速バスルートの拡充	○	2019年3月に「東京駅→ちはら台入口→大網駅線」、「バスター新宿→ちはら台入口→大網駅線」が運行開始し、2路線増加している。一方、コロナ禍や運転士不足を背景に、「五井駅～横浜駅線」が「東金駅・蘇我駅・五井駅～羽田空港・横浜駅線」に統合、「茂原駅～市原鶴舞バスターミナル～東京駅・東雲車庫線」が運行を終了	アフターコロナの中、移動需要が回復してきており、今後の高速バス利用需要を考慮した路線拡充について、継続的にバス事業者に働きかける		
				△	JR 複線化等促進期成同盟において、五井駅西口自由通路へのエスカレーター設置、下り終電時刻の繰り下げや京葉線直通列車の増発を継続的に要望			
△			千葉県、千葉市、京成電鉄との4者で構成する京成千原線整備促進検討会議において活性化策を継続して協議					
○			白塚地区と姉崎地区の交差点改良工事等を実施し、都市計画道路青柳海保線と一体的に供用開始 平田地区の小湊鐵道軌道横断工事について、基本協定を締結後、軌道横断工事を実施	【施策①の再掲】 コンパクトプラスネットワークのまちづくりの推進にあたり、地域拠点の中心となる鉄道駅の機能向上は不可欠であることから、関連計画と整合を図り、今後も交通結節機能の強化に向けた取組を継続する				
⑥ 都市間道路ネットワークの機能を強化する	① 都市計画道路八幡椎津線(平成通り)の整備推進	○	白塚地区と姉崎地区の交差点改良工事等を実施し、都市計画道路青柳海保線と一体的に供用開始 平田地区の小湊鐵道軌道横断工事について、基本協定を締結後、軌道横断工事を実施	都市計画道路整備による渋滞緩和効果がバス定時性向上へ波及するとともに、4車線整備等により新たなバス路線導入も期待できることから、今後もバスネットワーク増強に必要な道路整備を実施していく				

○: 施策が実施されているもの(途中、一部実施のものを含む)
 △: 協議、対話を進めているもの
 ×: 検討、要望段階であるもの

■基本方針2_施策の方向性4～5

基本方針	施策の方向性	施策	施策事業	実施状況	実施内容	課題や今後の方向性
基本方針2 多様な主体との連携による持続可能な移動手段の確保	施策の方向性4 地域と育む新たな交通システムの拡充	⑦生活に必要なバス路線を維持確保する	①不採算バス路線の維持確保	○	市内を運行する不採算バス路線に対して、維持確保を図るため補助金を支出	不採算路線の維持確保は、「経費の一部補助」を前提とした生活交通の存続として必要であるが、運転士不足に起因する減便休止が発生する中、運転士確保に向けた取組支援を新たに導入しつつ、それでも維持確保が難しい場合には、利用実態に即した交通モードへの転換を図っていく
			②通学手段の維持確保	○	学校統合、交通機関の廃止や災害等により通学環境が大きく変化した場合にスクールバスやスクールタクシーによる通学支援を実施(実施地区：市東地区、三和地区、鶴舞地区、加茂地区、南総地区) スクールバスの生活交通への活用に関する課題を整理	児童生徒の通学手段を確保するため、スクールバスやスクールタクシーによる継続的な支援を行う 生活交通の活用にあたっては、学校行事優先等の課題を踏まえ、今後交通空白地域における移動手段の導入検討の中で手法のひとつとして検討
			③バス利用の促進	△	「あおばす路線を支える会」と利用促進の取組について協議検討を継続	路線バスの持続可能性を向上させるため、地域住民との協働によるバス利用促進の取り組みを継続する
	⑧地域主体の公共交通システムを拡充する	①地域に即した交通手段の調査研究支援	○	東海地区、牛久地区、加茂地区、青葉台、辰巳台、若宮の町会組織や社会福祉協議会へ働きかけ勉強会を開催 加茂地区、青葉台において、地域住民による検討組織を設立 若宮、辰巳台において導入に向けた勉強会を継続	今後も新たな交通システムの拡充に向けて地域主体の取組支援を継続する 高齢化の進行による地域の担い手の負担軽減に配慮した新たな仕組みの構築に向けて、実証運行の実施や他地域への展開等の取組を実施していく	
		②地域主体の公共交通システムの運行拡充	△	地域共創型デマンドタクシーの運行経費補助制度について、タクシー事業者と合意 加茂地区、青葉台において、地域住民による検討組織を設立 若宮、辰巳台において導入に向けた勉強会を継続		
	施策の方向性5 福祉施策などとの連携による移動手段の確保	⑨高齢者の外出を支援する	①福祉施策との連携による買い物・通院支援の実施	○	交通空白地域において、福祉施設と連携し、既存の送迎サービスへ混乗化する新たな移動手段を構築 社会福祉協議会主体で送迎ボランティアサービス事業を実施	路線バスやデマンドタクシー等の導入が困難な地域における移動手段を確保するため、福祉施設の既存送迎サービスの活用等、多様な輸送資源を活用した取組を実施していく
			②民間サービス送迎等の促進	○	加茂診療所への送迎バス運行	
			③免許返納者への割引制度の周知	○	老人クラブを対象にした交通安全教室において、免許返納及び各交通事業者が実施している割引制度について周知	市内バス事業者の運転免許証返納者に対する路線バス運賃割引制度(バス半額の優待証発行)、県タクシー協会(運賃1割引)の施策は高齢者や運転免許を持たない人への外出支援策として今後も継続し取り組む
		④公共交通の補助制度の導入	○	地域共創型デマンドタクシーの利用料金について、外出支援に寄与する上限設定や複数人乗車割引など、利用者負担を軽減するための新たな補助制度を構築	地域共創型デマンドタクシーの導入検討の取組の中で、新たな補助制度を反映した実証運行や他地域への展開等の取組を実施していく	
		⑩障がい者の外出を支援する	①福祉有償運送の運行	○	NPO法人や社会福祉法人が福祉有償運送事業による運送を実施(市内7事業者)	障がい者の自立した生活を支援するため、福祉有償運送や福祉タクシー等の福祉施策と連携した取組を継続する
②福祉タクシーの運行	○		福祉タクシー乗車券の交付 令和2年度より1枚730円から800円に改正			
③民間サービス送迎等の促進	○		加茂診療所への送迎バス運行			

○：施策が実施されているもの(途中、一部実施のものを含む)
△：協議、対話を進めているもの ×：検討、要望段階であるもの

■基本方針3_施策の方向性6～7 基本方針4_施策の方向性8～9

基本方針	施策の方向性	施策	施策事業	実施状況	実施内容	課題や今後の方向性
基本方針3 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり(自家用車からの転換)	施策の方向性6 公共交通の利便性向上による利用促進	⑪バス路線の利便性を向上させる	①運行サービスの改善	△	交通事業者の協力のもと、バス路線の見直しに向けた運行計画案を作成利用実態や人口密度に応じた運行内容の改善について、関係する交通事業者と協議を実施したが、実施に至らず	路線バスの利用促進を図るため、待合環境の向上や運賃支払い方法の多様化、多様な情報提供等の利便性向上に向けた取組を継続する
			②運行情報提供の充実	○	『市原市バス路線マップ』を各公共施設に設置し配布	
	施策の方向性7 モビリティマネジメントによる利用促進	⑫渋滞緩和対策を促進する	①ボトルネック交差点の改善	○	ボトルネック交差点改良事業の実施 国道297号×市道3469号線、五井本納線×市道241号線	交差点改良事業は、交通渋滞を起こす箇所(ボトルネック交差点)における渋滞緩和策であり、都市計画道路整備同様、渋滞緩和によるバスの運行定時性確保等の取組を継続する
			③公共交通を利用する市民意識の醸成を図る	①公共交通の積極的な情報発信	○	モビリティマネジメントによる利用啓発を実施(利用啓発リーフレットの町会回覧、バス路線マップの公共施設への設置)
		②バス利用の体験学習などの実施	△	小・中学生を対象とした乗り方教室の開催を交通事業者や学校関係者とともに検討したがコロナの影響により実施を見送り		
基本方針4 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出	施策の方向性8 観光振興と一体となった公共交通ネットワークの構築	⑭観光列車による小湊鐵道の利用促進を図る	①イベント列車の運行拡充	○	小湊鐵道沿線の上総牛久駅～養老溪谷駅間において、地元団体、鉄道事業者、市及び一般参加者の協働による景観づくり(菜の花の種まき)を実施種まきに参加した一般参加者を菜の花が咲く時期に運行される菜の花列車への招待を実施	今後の支援の方向性等に関する検討を踏まえ、小湊鐵道と連携を図っていく
			⑮バスターミナルを拠点とした二次交通の運行	①新たな観光需要に対応するバスの運行	○	アートミックスの会期中に各会場を周回する無料送迎バスの運行を実施
		②高速バスターミナルを拠点としたカーシェアリングの導入	×	2017年にアートミックスの開催期間中に限定して導入が図られたが、その後高速バス利用者の減少等により新規導入の働きかけを保留		
	施策の方向性9 広域連携による新たな観光ルートの創出	⑯広域連携によるバス運行の拡充を図る	①房総横断鉄道活性化協議会を活用した利用促進	○	房総横断鉄道活性化協議会(市原市、千葉県、いすみ市、大多喜町、JR千葉支社、小湊鐵道、いすみ鐵道)によりイベント実施やガイドブックの作成配布などの利用促進を実施	鉄道の利用促進のため、房総横断鉄道活性化協議会を活用したプロモーション活動やイベント等の実施に継続的に取り組む
			①房総さとやまGOの運行	○	君津市・大多喜町と連携し、小湊鐵道上総中野駅～JR久留里駅間をつなぐ広域観光事業を実施(令和3年度をもって実証運行を終了)	【施策④の再掲】 大型車両による定時定路線の運行は大きな費用負担が発生することから、観光地における移動需要を踏まえ、持続可能な二次交通整備の検討を行う
		②近隣市との連携による観光地周遊バスの運行	×	コロナの影響により実施検討を保留		

○: 施策が実施されているもの(途中、一部実施のものを含む)
 △: 協議、対話を進めているもの
 ×: 検討、要望段階であるもの

■基本方針5_施策の方向性 10~11

基本方針	施策の方向性	施策	施策事業	実施状況	実施内容	課題や今後の方向性
基本方針5 人と地球環境にやさしい交通環境づくり	施策の方向性10 人にやさしい移動環境の創出	⑱公共交通のバリアフリー化を促進する	①交通結節点のバリアフリー化	○	駅前広場に障がい者乗降場所を整備(五井駅西口、八幡宿駅西口、姉ヶ崎駅西口) 駅ホームに内方線付き点状ブロックを整備(小湊鐵道五井駅、京成ちはら台駅) 上総牛久駅前、五井駅小湊鐵道待合室にバリアフリー対応トイレを整備	高齢者、障がい者、子育て世代等誰もが移動しやすい環境を整備するため、公共交通のバリアフリー化に向けた取組を継続する
			②公共交通のバリアフリー化	○	ノンステップバス車両やユニバーサルデザインタクシーの導入実施	
	施策の方向性11 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換	⑲自転車への利用転換を促進する	①自転車と公共交通の連携	×	パーソントリップ調査や携帯基地局の情報等のビッグデータを活用し、一定のエリア内に移動需要があることを確認	まちづくりに係る関連計画と整合を図り、新たな施設誘導等や移動需要を踏まえ検討する
			②コミュニティサイクルの導入	×		
		⑳省エネルギー車両の普及を働きかける	①電気バス・エコカーの普及促進	○	地球温暖化対策として電気自動車及びV2H充放電設備の普及促進に向けた補助制度を構築	地球環境保全等の社会的要請から、電気バス・エコカーの普及促進に関する取組を継続する

○：施策が実施されているもの(途中、一部実施のものを含む)
 △：協議、対話を進めているもの
 ×：検討、要望段階であるもの

② 網形成計画の評価指標達成状況

市原市交通マスタープラン（2010年策定）を引き継いだ網形成計画では、計画の「基本理念」を踏まえた5つの基本方針を掲げ、基本方針毎に施策の「方向性（計画目標）」と、「計画目標」を達成する為に必要な「実施施策」を取りまとめています。

また、網形成計画の最後には、計画目標に対する2026年時点の評価指標（目標値）を示し、各施策の進捗や計画目標の定量的な達成状況の進捗管理（PDCAサイクル）の仕組みを提示しています。

このようなことから、網形成計画の最終年である2026年の目標値について、中間年度となる2022年時点の目標達成状況を、施策の実施・進捗状況と、アンケート調査結果等から整理しました。

なお、達成状況は以下の基準で評価しました。

評価A：目標値を達成

評価B：基準値（網形成計画時の値）よりも好転（超過）しているが、目標値は未達成

評価C：基準値（網形成計画時の値）から悪化し、基準値以下となった

■市民アンケートとバス利用者アンケートの調査結果を用いた検証

計画指標の基準値算出方法を踏襲し、アンケート調査結果に基づく評価指標については、市民アンケート調査及びバス利用者アンケート調査の結果を集計し検証します。

【検証対象指標】

- 基本方針1：鉄道及び路線バスの運行サービスの満足度
- 基本方針2：外出する際に移動しやすいと感じる人の割合
- 基本方針3：公共交通利便性の満足度、自動車分担率

■施策事業の実施状況による検証

【検証対象指標】

- 基本方針1：高速バスの路線数、都市計画道路整備済延長
- 基本方針2：地域住民が主体となり運営する地域公共交通の運行地区数
- 基本方針4：小湊鐵道利用客数（対象となる乗車券や列車乗車人数）、観光関連バス利用者数
- 基本方針5：バリアフリー基準に適合したバス車両の導入割合、低公害バス車両の導入台数

■評価指標達成状況における想定される要因の分析

目標年に対する中間年次の達成度について、「達成された/達成できなかった」理由・要因を以下の視点で整理しました。

- 中間年次における目標値の達成状況は、施策・事業の進展状況そのものを指標とした「アウトプット」と、施策・事業が進展することによる成果・効果を指標とした「アウトカム」に分類され、それぞれの視点で達成状況を整理
- 各施策・事業の今後の方向性に参考となる達成状況の要因を整理・分析

■地域公共交通網形成計画の評価指標の達成状況（4つの基本方針、12の評価指標）その1

基本方針	評価指標	基準値	中間値 (2022年)	目標値 (2026年)	評価	目標値達成状況	評価結果(アンケート調査・施策実施状況)の分析
【基本方針1】 コンパクト・プラス・ ネットワークを推進 する公共交通ネット ワークの形成	○鉄道の運行サービスの満足度(アンケート調査)	25%	21%	28%	C	市民アンケート調査結果より、鉄道の運行サービスの満足度について「満足」「やや満足」と回答した割合を集計したところ、鉄道の運行サービスの満足度は21%となっており、基準値(網形成計画策定時の値)よりも低下している。	アンケート調査の鉄道運行サービス項目では、運行本数・時間帯と駅舎のバリアフリー、情報案内の評価は高い一方、鉄道とバスの乗り継ぎしやすさの評価が低いことが、基準値を下回る要因と考えられる。
	○路線バスの運行サービスの満足度(アンケート調査)	16%	21% ※1	20%	A	市民アンケート調査結果より、路線バスの運行サービスの満足度について「満足」「やや満足」と回答した割合を集計したところ、路線バスの運行サービスの満足度は21%となっており、目標値を達成している。	アンケート調査のバス運行サービス項目では、運賃、運行本数・時間帯の評価が低い一方、バス停までの距離、定時性の評価が高いことが、目標値を上回る要因と考えられるが、アンケート後の路線バス減便により、相当数の満足度が低下しているものと考えられる。
	○高速バスの路線数	10路線	10路線	13路線	C	平成31年3月に「東京駅→ちはら台入口→大網駅線」、「バスタ新宿→ちはら台入口→大網駅線」が運行開始。一方、コロナ禍や運転士不足を背景に「五井駅～横浜駅線」が「東金駅・蘇我駅・五井駅～羽田空港・横浜駅線」に統合、「茂原駅～市原鶴舞バスターミナル～東京駅・東雲車庫線」が運行を終了した結果、基準値と変化がない。	左記に記載したとおり、新規路線と統合路線による路線増減の結果、路線数は現状維持となっている。
	○都市計画道路供用済延長	160.5km	161.6km	162.0km ※2	B	都市計画道路は八幡椎津線並びに青柳海保線で整備が進み、供用済延長は161.6kmで目標延長達成率は約73%となっている。	都市計画道路整備は継続的に実施されており、一部で供用開始されたことから基準値を上回っている。
【基本方針2】 多様な主体との連携 による持続可能な 移動手段の確保	○地域住民が主体となり運営する地域公共交通の運行地区数	4地区	4地区	6地区	C	三和地区、市津地区、南総地区では地域住民が主体となったデマンドタクシーが運行されている。また南総地区、姉ヶ崎地区ではそれぞれコミュニティバスである「コスモス南総」、「あおばす」が運行されていたが、平成30年にあおばすは一般路線バス化され、地域住民が主体となり運営する地域公共交通の運行地区は三和地区、市津地区、南総地区の3地区と、コスモス南総の1地区となっている。	令和5年時点では、左記に示す4地区で地域住民主体の移動サービスが展開しているとともに、市南部の加茂地区でも地域主体の組織を立ち上げ、移動手段の検討が始まっているが、地域の高齢化の進行により、地域の担い手の負担増加が課題となっている。
	○外出する際に移動しやすと感じる人の割合(アンケート調査)	69%	86%	76%	A	市民アンケート調査結果より、日常生活の外出・移動の際に、外出の際に交通手段がなくて困ることがあるかを問い、「困ることはない」と回答した割合を集計(目的別加重平均)したところ、86%となっている。	アンケート調査結果には自家用車による移動も含まれており、都市計画道路の整備やボトルネック交差点の解消等の取組が推進され、道路整備が図られたことにより、基準値を上回ったと考えられる。

※1 アンケートの調査時点は令和5年2月であり、令和5年4月1日以降の小湊バスの運転士不足による減便の影響を受ける前であるため、現在の満足度は相当数低下しているものと考えられる。
 ※2 総合計画において目標値の見直しを図ったため、総合計画と整合を図り目標値を修正

■地域公共交通網形成計画の評価指標の達成状況（4つの基本方針、12の評価指標）その2

基本方針	評価指標	基準値	中間値 (2022年)	目標値 (2026年)	評価	目標値達成状況	評価結果(アンケート調査・施策実施状況)の分析
【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり(自家用車からの転換)	○公共交通利便性の満足度(アンケート調査)	38%	26%	42%	C	路線バス利用者実態調査より、路線バスのサービス全般の満足度について「満足」「やや満足」と回答した割合を集計したところ、路線バスのサービス全般の満足度は26%となっており、基準値(網形成計画策定時の値)よりも低下している。	アンケート調査の運行サービス項目別満足指標(5段階評価:満足5点～不満1点の平均値)は、「サービス全般」で3.32に対して、「運行本数」に対する満足指標が最も低く2.51、次いで「運行時間帯」が2.71と低い値となっている。
	○自動車分担率(アンケート調査)	56%	52%	50%	B	市民アンケート調査結果より、日常生活の外出・移動で「自家用車(自分で運転)」と回答した割合について集計(目的別加重平均)したところ、自動車分担率は52%となっている。	ボトルネック交差点の改良による渋滞緩和策の推進やコロナ等の行動変容によりに基準値を下回ったと考えられる。
【基本方針4】 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出	○小湊鐵道利用客数(1日フリー乗車券、房総横断鉄道乗車券、観光列車乗車人数)合計	4.1万人/年	4.8万人/年	8万人/年	B	小湊鐵道利用客数(1日フリー乗車券、房総横断鉄道乗車券、観光列車乗車人数)の合計は平成30年度に7.3万人/年であったがコロナ禍による観光客の減少に伴い、令和2年度は3.6万人/年、令和3年度は観光需要がやや回復し、4.8万人/年となっている。	評価の対象となっている利用者数は、通年対象、年間の土日祝日とその前後日を対象とした乗車券や期間限定乗車券の利用者数である。そのため、コロナの影響により一時期大幅に来訪者が減少し、その後観光需要は回復しているものの、概ね基準値程度と止まっている。
	○観光関連バス利用者数	33人/日	122人/日 ※3	40人/日	A	観光関連バス「房総さとやまGO」はコロナ禍でも継続して運行(令和3年11月20日～12月5日までの土日祝7日間の運行)1日当たりの利用者は増加し、122人/日となっている。	基準値及び目標値設定時は平日を含めて運行していたが、その後運行内容改善を図る中で土日のみの運行に加え、サンキューちばフリーパスとの連携を行ったことから基準値から増加している。ただし、観光地を巡る「房総さとやまGO」は令和3年度で実証運行を終了している。
【基本方針5】 人と地球環境にやさしい交通環境づくり	○バリアフリー基準に適合したバス車両の導入割合	44.9%	49.1%	70%	B	バリアフリー基準に適合したバス車両としてノンステップバスの車両を小湊鐵道が7台、千葉中央バスが9台、日東交通が16台導入し、基準値と比較し4.2%導入割合が増加している。	各事業者において車両更新時に順次入れ替えを図っており、導入割合は基準値を上回っているが、コロナによる経営状況の悪化のため目標値には達していない。
	○低公害バス車両の導入台数	0台	0台	3台	C	電気バスやハイブリッドバスといった低公害のバス車両の導入は進んでいない。	低公害バス車両購入は導入コストが高く、コロナによる経営状況の悪化の影響のため導入が進んでいないと考えられる。

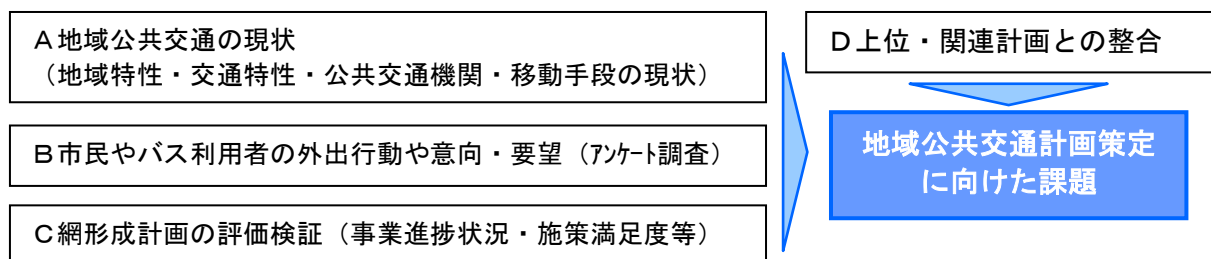
※3 基準値及び目標値設定時は平日を含めて運行していたが、その後運行内容改善を図る中で土日のみの運行となったことから現状値は大幅に増加している。
(現状値基準換算 122人/7日×2日≒35人)

6. 課題整理

(1) 課題整理の考え方

これまでの検討結果及び網形成計画の評価検証から考えられる個別課題を整理するとともに、上位関連計画における公共交通の位置づけと整合を図り、本計画策定に向けた集約的課題を整理した。
(下図参照)

- A 地域公共交通の現状（2章）
⇒居住人口や来訪者の変化、人々の移動実態、交通サービスの変化等を把握
- B 日常生活における市民の外出行動や意向・要望の変化（4章）
⇒市民及びバス利用者アンケート調査を実施
- C 網形成計画の評価検証（5章）
- D 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ（3章）



(2) 現況のまとめと課題

次頁に示す。

【現況のまとめと課題】

■公共交通を取り巻く現況

地域特性	少子高齢化が加速、2023年時点で高齢化率は30.5%と超高齢社会に突入し、2035年には一部の地域を除き、全市的に総人口が減少し、高齢人口の増加が見込まれている。
	高齢化率は、市原、姉崎、有秋、市津、三和、南総、加茂地区で30%以上あり、特に加茂地区の高齢化率は約53.9%と高齢化が著しい。
	DID地区は、1990年と2020年で比較すると、面積は約1.1倍増で高密度な市街地形成で、特にJR線の各駅周辺の五井、市原、姉崎の各地区に公共施設が集中立地している。 コロナ禍前の観光入込客数は、300～400万人間で推移し、コロナ禍の2020年は入込客数、消費金額ともに減少、2021年はコロナ禍前の水準に回復している。
交通特性	国勢調査における通勤通学人口は、東京方面への流出や県内近隣市町への流出・流入があり、特に千葉市との流出・流入が多く、流出人口はJR内房線およびJR総武線沿線の自治体がほとんどとなっている。
	PT調査における交通分担率は、全目的、通勤・通学目的ともに自動車の分担が多く、2018年の全目的では67.2%を占めている。全目的に対し、通勤・通学目的では、鉄道の利用も一定割合見られる。
	JR3駅の駅端末交通手段は、徒歩が約40%と多く、次いでバス（路線、貸切）が25～30%となっており、臨海部の工業集積地への企業送迎バス運行の影響が考えられる。また、自動車利用も15%程度あり、駅周辺には廉価な駐車場も多くなっている。 交通政策は市民や事業者との協働を基本とし、不便地域の生活交通確保では、デマンドタクシー等地域住民主体の交通システムを構築し、市は運営を支援している。
公共交通機関・移動手段の現状	公共交通サービス圏は市北部地域を概ねカバーしているが、比較的運行本数が少なくサービス水準が低い地域も見られる。一方、南部地域では小湊鐵道を中心とした公共交通サービス圏があるが、利用者数は少なく、2035年には公共交通サービス圏外の高齢者が増加する見込み。
	鉄道利用者の増減率はJR3駅がほぼ横ばい、小湊鐵道は減少傾向、京成電鉄千原線はやや増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響により2020年は大幅に減少し、2021年はやや回復の傾向。また小湊鐵道は、台風の復旧費用や利用者減による経営状況悪化により、安全投資に対する継続的な支援の要請があった。
	小湊鐵道の路線バスは赤字路線で利用者数が減少している。また、路線バスは、JRや京成線の駅発着路線では日平均30本以上の路線が伸びている一方、利用者減少により減便や休止している路線があり、補助系統数の割合は増加傾向（2017/2021年比で約1.4倍、2018年比で約1.1倍）にある。
	小湊鐵道の路線バスは、運転士の高齢化等により慢性的な運転士不足になっており、労働基準法に適合するため、2023年4月1日から路線の運休及び減便を実施している。
	コスモス南総利用者数は2018年以降若干減少し、コロナ前の水準に戻りつつあるものの、収支率は減少傾向が続き、2021年には過去最低水準の25.2%となっている。
	高速バスは、拡充とともに路線廃止や統合も行われており、結果的に路線数は変わっておらず、コロナの影響もあり年間利用者数は2018～2021年で半減している。 デマンドタクシーは、利用者は近年増加しているものの、2019年以降の平均乗車人数は養老地区で1.5人、戸田地区で1.2人、市津地区で1.3人前後で推移している。

■各調査から見てきた市民やバス利用者の移動実態や意向

市民アンケート	買物や通院目的での移動手段がなく困る人の割合は、若年層と高齢者で多くなり、特に80歳以上で急増。また、交通手段がなく困る人の対処方法は、タクシーや家族・友人の送迎に頼る人が買物目的60%、通院目的72%にものぼり、さらに、外出そのものをあきらめる人も、買物目的では18%（通院では9%）存在している。
	高速バスを利用したいと思わない人が55%で、利用しない理由は「目的地に行く高速バスがない」や「高速バス乗り場への交通手段や待機施設がない」が多い。
	家族等の送迎に不安を感じている人は44%で、その内約16%の人は現在でも不安を感じ、10年以内になると半数の人が不安であると回答している。
バス調査	駅発着路線バスへの要望は運行本数の要望が多い。

■網形成計画の施策評価

基本方針1	鉄道駅の多目的トイレ等のバリアフリー化や機能強化に取り組んできたが、鉄道とバスの乗り継ぎやすさの評価が低く、目標達成に至っていない要因となっている。
	バス運行サービス評価では、目標値を達成しているものの、運賃、運行本数・時間帯の評価は低い。
	新規路線開設による路線増と、路線統合による路線減の結果、高速バス路線数は現状維持となっているが、観光需要の回復基調から新たな路線の開設が期待される。 都市計画道路整備は継続的に実施され、一部で供用開始されたことから基準値を上回っている。
基本方針2	R5年時点で、デマンドタクシー運行3地区とコミバス運行1地区で地域住民主体移動サービスが展開、加茂地区でも地域主体組織による移動手段検討が始まっている。
	児童生徒の通学手段を確保するため、スクールバスやスクールタクシーによる継続的な支援が必要である。 市民アンケート調査の「外出する際に移動しやすいと感じる人」の割合は目標値を達成。しかし通勤目的に比べ買物や通院目的の「困ることはない」回答割合は4～7%程度少ない。
基本方針3	バス利用者調査の運行サービス項目別満足指標（5段階評価平均値）は、「サービス全般」で3.32に対して、「運行本数」や「運行時間帯」に対する満足指標が低い。
	市民アンケート調査での自動車分担率は、移動目的別で回答しており、買物目的は49%と目標値（50%）以下となっているが、通院目的では54%となっている。
基本方針4	小湊鐵道利用者数（4.8万人/年間）は、年間の土日祝日とその前後日を対象とした乗車券や期間限定乗車券の利用者数であるが目標を達成していない。
	観光地を巡る「房総さとやまGO」は令和3年度で実証運行を終了した。一方、コロナの影響が緩和し観光需要が回復している。
基本方針5	各事業者においては順次ノンステップバスに入れ替えを図っており、導入割合は基準値を上回っているが、コロナによる経営状況の悪化のため目標値には達していない。 低公害バス車両購入は導入コストが高く、コロナによる経営状況の悪化の影響のため導入が進んでいないと考えられる。

上位関連計画における公共交通の位置づけ	
市原市総合計画（基本計画2023改訂）	<ul style="list-style-type: none"> 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの構築 交通空白地域の住民が主体となって運営する地域公共交通システムの継続を支援 新たな地域公共交通導入地域では、住民、交通事業者、行政との協働による実現
都市計画マスタープラン2018年3月	<ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークを実現する交通ネットワークの構築 JR3駅とちはら台、上総牛久でのバス等の相互連携、拠点繋ぐ交通システム構築 広域交通網の強化、拠点間の連携強化、都市計画道路の再構築、バリアフリー化の推進 拠点と居住地を繋ぐ公共交通網の強化、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進
市原市立地適正化計画2023年5月一部改正	<ul style="list-style-type: none"> 拠点とその他地区間のネットワーク強化に向けた総合的な交通体系の構築 鉄道駅を中心とした乗継機能の強化、バス路線網の再構築による公共交通利用促進 自家用車に頼らない多様な移動手段検討 公共交通事業者との連携強化

課題①

拠点や地域を相互に連携する公共交通ネットワークの形成

課題②

持続可能で利便性の高い地域公共交通の提供

課題③

過度な自家用車利用からの転換

課題④

観光需要に対応した幹線交通と多様な二次交通の活用

課題⑤

人と環境にやさしい交通環境の整備

(3)地域公共交通に関する課題

1. 拠点や地域を相互に連携する公共交通ネットワークの形成

- ① 日常生活圏が広域化している中、定住人口の増加促進や通勤・通学や日常生活の移動ニーズに対応していくため、広域的な公共交通の維持・拡充が必要です。
- ② 人口減少・高齢化に対応した「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現すべく、「市原市総合計画」や「市原市都市計画マスタープラン等」を踏まえた公共交通ネットワークを形成していく必要があります。
- ③ 公共施設、商業施設、医療施設は市北部地域の JR 内房線の駅周辺に多く分布している他、辰巳台地区・ちはら台地区等の各拠点への移動実態もあり、これら都市機能集積地や主要施設と鉄道駅や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持が必要です。
- ④ 利用者の減少や運転士不足に起因するサービスの縮小が深刻化していることから、持続可能な公共交通への再編と利用者の利便性の向上に向けた再編の実施が必要です。
- ⑤ JR の五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅とバス交通との結節性をより強化するため、居住地と JR3 駅を結ぶバス路線における渋滞対策や道路ネットワークの形成が必要です。
- ⑥ 広域交通の一翼を担う高速バスの利用者は増加していますが、市内居住地から高速バスターミナルへのアクセス性が低いため、利便性の向上が求められます。

2. 持続可能で利便性の高い地域公共交通の提供

- ① 人口減少や高い自動車（自家用車）分担率からバス利用者が減少する一方、路線バス事業者は運転士不足に起因した路線の運休・減便が拡大し、更なるバス利用者減少が懸念されます。また、バス運転士やタクシー運転士の「2024 年問題（改善基準告示による拘束時間・休息時間の上限適用）」を踏まえ、交通事業者と市が連携した運転士確保の取組を展開するとともに、交通事業者・行政・地域住民が連携して利用促進に取り組み、バス路線等を維持していく必要があります。
- ② 高齢者や障がい者など、誰もが外出しやすい環境を整備する必要があります。生活交通対策として、公共交通と福祉施策等が連携し、移動手段を確保していく必要があります。
- ③ 交通空白地域及び交通不便地域において、行政、交通事業者、民間企業、地域住民が協働して、地域の移動手段を確保する取り組みが必要です。特に市南部地域では、医療・福祉・買い物等の主要目的施設への移動手段が確保されていない地区が存在し、特に自動車移動が出来ずに送迎等に頼っている高齢者等については、市中心部や市外施設への移動実態があることから、鉄道駅周辺や主要目的施設等への日常の移動手段の確保が必要です。
- ④ 市南部をはじめ市域全体で高齢化が深刻化し、地域の移動手段確保の取組の推進にあたり、地域の担い手の負担軽減を図る新たな仕組みの構築が必要です。

3. 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換

- ① 鉄道利用では便数の不足や乗り継ぎ時間に対する不満が、バス利用では運行の本数・時間帯に対する不満が多く、自家用車への依存を高めている可能性があります。また、日常生活でバスを利用する人の意見に限ると、運行の本数・時間帯に対する不満の割合は高くなり、バス利用から自動車利用への転換等により、益々バス利用者が減少する可能性があります。
- ② バスを利用しない理由として、「他手段で移動できるから」に次いで、「目的地へ行けない」、「利用したい時間帯に運行していない」、「家の近くにバス停がない」の理由が多く、これらの理由を改善できる、多様なニーズに対応した移動方法・利便性向上策の検討が必要です。

4. 観光客の二次交通としての公共交通の活用

- ① 市南部地域には、天然記念物に指定された「養老川流域田淵の地磁気逆転地層」や市原ぞうの国などの観光資源がありますが、公共交通機関でのアクセス性は低いため、観光振興施策と連携し、自動車以外の多様なアクセスサービスの展開が必要です。
- ② 鉄道や高速バスなどを一次交通として利用して訪れた観光客が、バスなどの二次交通に乗り換えて周遊できるようにするための公共交通ネットワークの形成が必要です。
- ③ 市内の観光資源の魅力をより一層高めるべく、近隣自治体と連携した広域的な交通施策の取り組みを継続かつ拡充していく必要があります。

5. 人、地球にやさしい交通環境の整備

- ①超高齢社会に対応し、人にやさしい移動環境を確保するため、公共交通及び交通施設のバリアフリー化を推進する必要があります。
- ②地球にやさしい交通環境を確保するため、低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を図る必要があります。

7. 地域公共交通計画の基本事項

少子高齢化・人口減少が進む中、市民の移動ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークを再構築するためには、上位・関連計画と整合を図りながら、市民や交通事業者、行政等、多様な関係主体と協働で取り組むことが重要です。

課題整理の結果、大きな方向性に変わりがないことを確認したことから、本計画では、網形成計画の基本的な考え方や理念を継承しつつ、網形成計画の評価検証や国の法改正内容等を取り入れ、本計画の基本理念、基本方針を次のとおりに定めます。

(1) 基本理念

ひととまち、未来をつなぐ持続可能な公共交通ネットワークの確立

(2) 基本方針

【基本方針1】 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通ネットワークの形成

- 「総合計画」、「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」に基づいて、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現していくためには、拠点間、地域間の結び付きを強化するため、路線バス運行を主体とした公共交通ネットワーク形成や多様な輸送サービスを提供し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

【基本方針2】 多様な主体との連携による持続可能な移動手段の確保

- 急速に進む少子高齢化社会において重要性が増す公共交通を、将来にわたり維持し続けるため、地域住民・交通事業者・行政等、多様な主体の適正な役割分担のもと連携を図ることにより、地域の特性に合わせた持続可能な交通手段を確保し、移動のしやすさの向上とともに生活の質の向上を目指します。

【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり（自家用車からの転換）

- 鉄道やバスなど公共交通利用に関するニーズへの対応、自家用車への過度な依存傾向からの脱却のため、公共交通のサービス水準向上や利用しやすさの改善とともに、市民の公共交通利用を喚起する意識醸成により、公共交通の利用を促進し、自家用車と公共交通をバランスよく利用できる外出時の移動環境づくりを目指します。

【基本方針4】 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出

- 市南部地域の観光資源の魅力を活かした新たな観光需要喚起のため、多様なニーズに対応したアクセス手段を確保して、移動需要に合わせた新たなモビリティの展開等の二次交通の創出を目指します。
- 近隣自治体と連携した広域的な交通施策の取組を継続し拡充を目指します。

【基本方針5】 人と地球環境にやさしい交通環境づくり

- 超高齢社会の到来や地球環境意識の高まりなど、時代の変化に応じ、車両や交通結節点などのバリアフリー化や決済方法・情報提供等のユニバーサルデザインなどの推進を目指します。
- SDGs戦略を踏まえ、自家用車から省エネルギーの移動手段である自転車や小型モビリティへの利用転換を図るための環境整備の推進と、環境に配慮した低公害車の普及を目指します。

(3)基本方針に基づく施策の方向性と計画目標

基本方針に基づき、施策の方向性を以下のとおりとりまとめました。

【基本方針1】 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通ネットワーク

⇒施策の方向性

1. 鉄道駅や交通結節点の機能強化

- ・鉄道駅やバスターミナル等交通結節点の機能の向上を推進し、交通結節機能の強化による交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

2. 拠点間・地域間をつなぐ公共交通の機能強化

- ・拠点同士や拠点と主要施設・市街地間をつなぐバス路線ネットワークの強化を目指すとともに、拠点としての交流機能を高める新たな交通システム導入を検討します。

3. 広域的な公共交通ネットワークの機能強化

- ・日常生活圏が広域化している中、定住人口の増加促進や通勤通学・日常生活の移動ニーズに対応していくため、鉄道や高速バスなどの広域的な公共交通拠点へのアクセス性向上を図るとともに、公共交通の走行空間となる広域幹線道路及び都市幹線道路の整備を促進し、定時性の向上を目指します。

【基本方針2】 多様な主体との連携による持続可能な移動手手段の確保

⇒施策の方向性

4. 地域と育む新たな交通システムの拡充

- ・交通事業者、地域住民、行政が連携して、日常生活に欠かすことのできないバス路線の確保維持に取り組みます。
- ・交通空白地域における新たな公共交通の導入や高齢化が進む住宅団地におけるファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手手段を確保するため、交通事業者、地域住民、行政が協働により導入検討に取り組みます。

5. 福祉施策などとの連携による移動手手段の確保

- ・今後高齢化進展に伴い、高齢単身世帯の増加が予想されることから、既往公共交通の運行が困難な地域では、福祉施策や地域のコミュニティ活動と連携しながら、自動車での外出に制限がある高齢者や障がい者の生活を支える生活交通対策を推進します。
- ・障がい者の自立した生活を支援するため、外出しやすい移動環境を確保することが重要であり、ユニバーサルデザインを推進します。

6. 行政と事業者間連携による運転士確保の取組促進

- ・交通事業者と行政が連携し、路線バス運転士の確保に向けた取組を推進し、日常生活に欠かすことのできないバス路線の維持を図ります。

7. 小湊鐵道線に関する施策の検討

- ・小湊鐵道線の支援や代替交通モードの可能性、導入の検討結果を踏まえ施策立案します。

【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり（自家用車からの転換）

⇒施策の方向性

8. 公共交通の利便性向上による利用促進

- ・路線バスは、利用者ニーズに即したダイヤ編成や、乗降しやすさ等の運行サービスや環境改善への取り組みなど、より利用しやすい環境づくりを進め、併せてボトルネック交差点の改善等渋滞緩和対策を促進いたします。

9. モビリティマネジメントによる利用促進

- ・公共交通利用者を増加させるためには、市民の交通行動を変えるための意識改革が必要となるため、自発的な行動の転換を促すモビリティマネジメントに取り組みます。

【基本方針4】 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出

⇒施策の方向性

10. 観光振興と一体となった公共交通ネットワークの構築

- ・小湊鐵道は、日常生活利用者が減少していることから、観光振興と一体となった利用促進を図ります。
- ・市原鶴舞バスターミナルや小湊鐵道駅を拠点とし、周辺の観光施設等への移動需要に即した二次交通の導入を検討します。

11. 広域連携による新たな観光ルートの創出

- ・内房と外房をつなぐ、小湊鐵道といすみ鐵道を一体の交通網に見立て、「房総横断鐵道」としてのブランドを確立させ、新たな観光需要を喚起するとともに、沿線地域の活性化を目指します。

【基本方針5】 人と地球環境にやさしい交通環境づくり

⇒施策の方向性

12. 人にやさしい移動環境の創出

- ・「市原市バリアフリー基本構想」に基づき、あらゆる人が暮らしやすいまちづくりを推進するとともに、観光地や交通機関等について、「安全・安心で利便性が高い環境」が提供できるような「ハード、ソフト施策」でユニバーサルデザインを展開します。

13. 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換

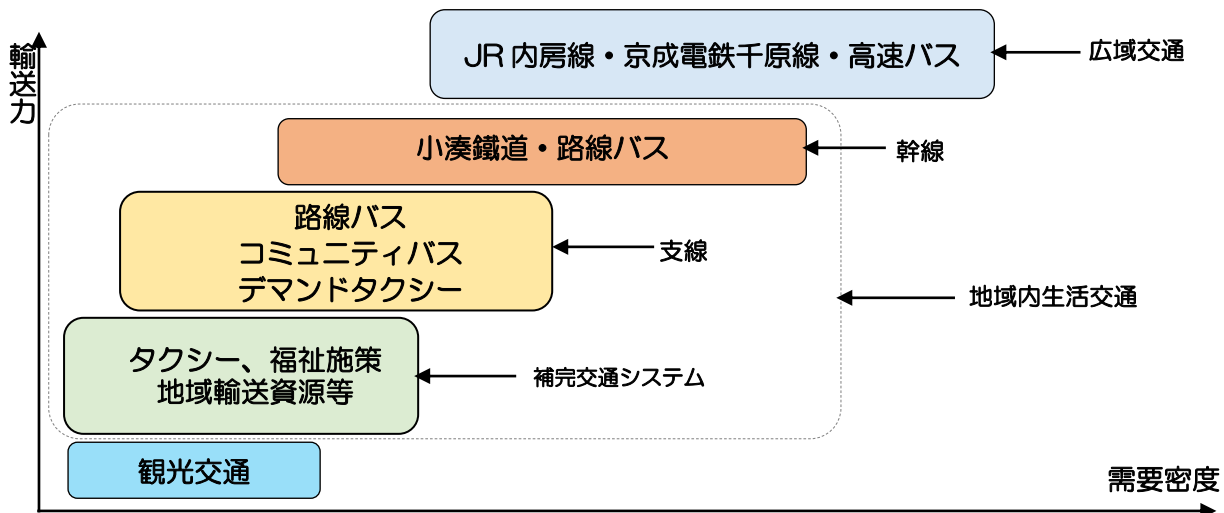
- ・地球温暖化防止のみならず、健康増進、渋滞の緩和にも結びつくことから、自家用車から省エネルギーの交通手段である自転車の利用促進を図るとともに、一人ひとりの意識が変わる環境啓発事業に取り組む
- ・電気自動車など環境負荷が少ない低公害車や小型モビリティの普及促進とともに、鉄道や路線バス等既往の公共交通ネットワークとの結節性向上により、自動車利用からの更なる転換促進を図ります。

(4) 目指すべき公共交通ネットワークイメージ

- 本市の公共交通ネットワークは、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（鉄道・高速バス）、幹線バス、支線バスを中心に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、JR 内房線 3 駅、ちはら台駅、上総牛久駅、市役所、高速バスターミナル、その他生活拠点等を位置づけます。また、これらを補完する地域主体の公共交通システムや地域の輸送資源を活用した福祉施策による移動手段等を導入し、公共交通機関相互の接続・連携により、面的なネットワークを形成します。
- 観光目的の移動手段については、新たな観光需要に対応し、生活交通としても利用することのできる環境を目指すとともに、広域連携の視点からもネットワークの強化を目指します。

■ 地域公共交通システムの機能分担

機能分類		性格・役割	
広域交通	鉄道 高速バス	○都市間連絡の骨格となる広域公共交通軸 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	○JR 内房線 ○京成電鉄千原線 ○高速バス
	幹線	○主に中心都市拠点、都市拠点を連絡する市内の骨格路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	○小湊鐵道 ○路線バス
地域内生活交通	支線	○市内の地域拠点、生活拠点を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化に資する路線 ○広域交通に接続、幹線バス路線を補完 ○地域の実情にあわせて主に通勤・通学、買物、通院等の目的に対応	○路線バス ○コミュニティバス ○デマンドタクシー
	補完交通システム	○上記交通システム等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段	○タクシー ○福祉施策 ○地域輸送資源
観光交通		○観光ニーズに対応	○イベント列車 ○移動需要に合わせた 2 次交通
交通結節点		○上記交通システムの連携拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	○中心都市拠点 ○都市拠点 ○地域拠点 ○生活拠点 ○高速バスターミナル



公共交通ネットワークイメージ図

- 行政区域_市原市
- 都市計画区域
- 自動車専用道路・IC
- 主要道路
- 鉄道・駅

《拠点》

- 中心都市拠点
- 広域交流拠点
- 行政・文化拠点
- 都市拠点
- 地域拠点
- IC周辺拠点
- 生活拠点Ⅰ
- 生活拠点Ⅱ

《軸》

- 広域連携軸

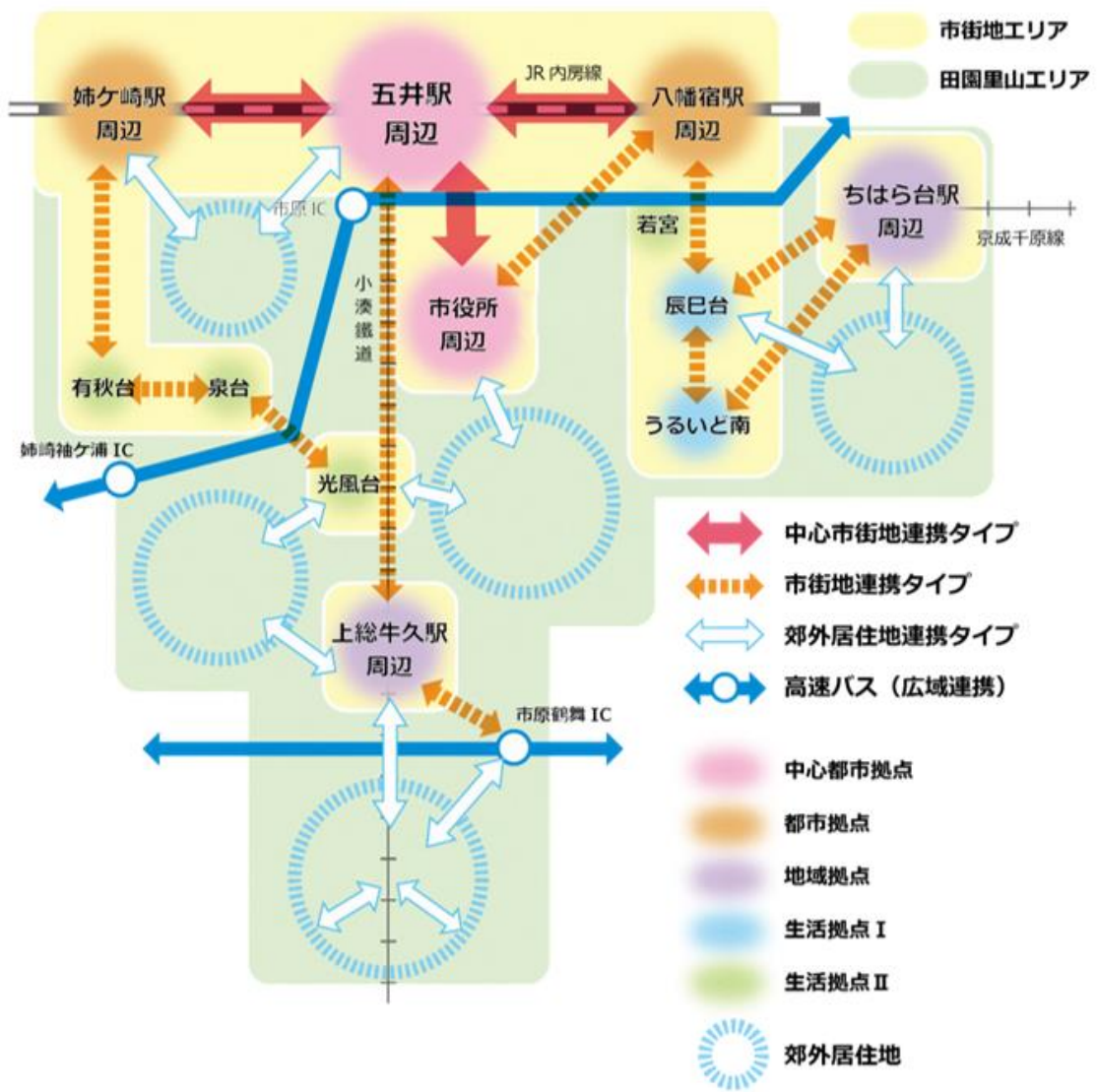
《土地利用》

- 一般市街地
- 商業業務系市街地
- 工業系市街地
- 田園共生区域
- 環境保全区域



- 高速バス
- 幹線バス
- 支線バス
- コミュニティバス
- デマンドタクシー
- 地域主体の公共交通システム
- 交通結節点

交通ネットワークパターン



中心市街地連携タイプ	市街地連携タイプ	郊外居住地連携タイプ
<p>広域連携</p> <p>鉄道 路線バス</p> <p>中心都市拠点 都市拠点</p> <p>STATION</p> <p>徒歩・自転車で楽しめる拠点づくり</p> <p>徒歩 自転車</p>	<p>中心都市拠点 都市拠点</p> <p>鉄道 路線バス</p> <p>STATION</p> <p>自家用車 タクシー</p> <p>徒歩 自転車</p> <p>地域拠点 生活拠点</p>	<p>STATION 近隣の主要な 鉄道駅・バス停</p> <p>デマント交通</p> <p>多様な交通手段の検討</p> <p>医療機関</p> <p>福祉介護施設</p> <p>商店</p> <p>福祉タクシー</p> <p>自家用車 タクシー</p> <p>徒歩 自転車</p> <p>郊外居住地</p>

【交通ネットワークパターンの考え方】

- 本市の公共交通ネットワークは、都市拠点・地域拠点の拠点間やその他地域間の結び付きを強化し、コンパクト・プラス・ネットワークを実現することが求められていることから、中心市街地、市街地、郊外居住地の大きく3つのタイプに分類し、それぞれのネットワークイメージパターンについて、以下のとおり設定しました。

■中心市街地連携タイプ

(五井駅・市役所周辺、八幡宿駅周辺、姉ヶ崎駅周辺)

- 中心都市拠点や都市拠点で、JR内房線、高速バス、幹線路線バスが結節し、広域的連携の玄関口となっており、中心都市拠点・都市拠点にふさわしいモビリティ導入により移動環境が形成されているタイプです。



■市街地連携タイプ

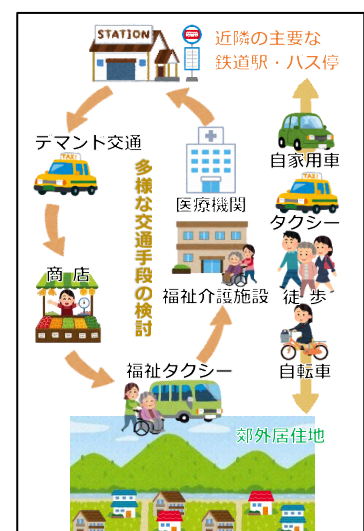
(辰巳台、うるいど南、上総牛久駅周辺、ちはら台駅周辺等)

- 地域拠点や生活拠点で、最寄りの小湊鐵道駅やバス停までの移動手段(ファーストワンマイル・ラストワンマイル)やバス停等から中心都市拠点や都市拠点に接続する公共交通ネットワークが形成されているタイプです。



■郊外居住地連携タイプ

- 交通空白地域となっている郊外の居住地で、最寄りの小湊鐵道駅やバス停まで主に地域主体による公共交通(コミュニティバス、デマンドタクシー等)が運行されているタイプです。



8. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 目標を達成するための実施施策

基本方針	施策の方向性	施策
【基本方針1】 コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通ネットワークの形成	《施策の方向性1》 鉄道駅や交通結節点の機能強化	①鉄道駅の機能を強化する ②バスターミナルの機能を強化する
	《施策の方向性2》 拠点間・地域間をつなぐ公共交通の機能強化	③地域特性に応じたバス路線再編を展開する
	《施策の方向性3》 広域的な公共交通ネットワークの機能強化	④広域公共交通ネットワークの維持 ⑤都市間道路ネットワークの機能を強化する
【基本方針2】 多様な主体との連携による持続可能な移動手段の確保	《施策の方向性4》 地域と育む新たな交通システムの拡充	⑥生活に必要なバス路線を維持確保する ⑦地域との協働による公共交通システムを拡充する
	《施策の方向性5》 福祉施策と連携した移動手段の確保	⑧高齢者の外出を支援する ⑨障がい者の外出を支援する
	《施策の方向性6》 行政と事業者間連携による運転士確保の取組促進	⑩バス路線維持に向けた運転士確保の取組を支援する
	《施策の方向性7》 小湊鐵道線に関する施策の検討	⑪小湊鐵道線の支援のあり方等の検討 ※今後の支援の方向性等に関する検討を踏まえ施策立案を行う。
【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくり（自家用車からの転換）	《施策の方向性8》 公共交通の利便性向上による利用促進	⑫バスの利便性向上施策を強化する
	《施策の方向性9》 モビリティマネジメントによる利用促進	⑬公共交通を利用する市民意識の醸成を図る
【基本方針4】 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出	《施策の方向性10》 観光振興と一体となった公共交通ネットワークの構築	⑭観光列車による小湊鐵道の利用促進を図る ⑮バスターミナルや鉄道駅を拠点とした二次交通の運行
	《施策の方向性11》 広域連携による新たな観光ルートの創出	⑯広域連携による鉄道の利用促進を図る
【基本方針5】 人と地球環境にやさしい交通環境づくり	《施策の方向性12》 人にやさしい移動環境の創出	⑰公共交通利用全般におけるユニバーサルデザインを促進する
	《施策の方向性13》 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換	⑱自転車への利用転換を促進する ⑲省エネルギー車両の普及を働きかける

(2) 施策事業の概要

施策 1		鉄道駅の機能を強化する			
事業の概要	<p>○都市の核となる拠点地域の中心である鉄道駅の機能を向上させるとともに、交通結節機能の強化による交通機関相互の乗り継ぎを改善し、駅利用の促進を図ります。</p> <p>【施策事業】</p> <p>① 鉄道駅の環境整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 3 駅は、駅舎及びトイレの改修、自由通路への昇降設備の設置など、駅周辺の環境整備を促進します。 ・小湊鐵道は、22 施設が国の登録有形文化財に登録され、保存を図りながら活用を促がすことが求められていることから、駅舎の維持・保全、トイレの改修、待合空間の整備などの環境整備を促進します。 <p>② 駅での乗り継ぎ機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流拠点に位置付けられた五井駅は、拠点形成にふさわしい空間形成に向けて、高速バス・路線バス・タクシー・自家用車など、多様な交通手段との乗り換えが可能な複合交通ターミナルとして、案内表示の充実など交通結節機能の強化を図ります。 ・八幡宿駅、姉ヶ崎駅、ちはら台駅、上総牛久駅は、地域の拠点として、路線バス・タクシー・自家用車などの乗り換えが無理なく行えるよう、案内表示の充実など交通結節機能の強化を図ります。 	<p>■五井駅東口の多目的トイレ</p>  <p>■五井駅西口駅前広場</p> 			
	実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 市原市			
実施時期	施策事業	2024	2025	2026	2026 以降
	①鉄道駅の環境整備の促進	継続実施			
	②乗り継ぎ機能の強化	まちづくりの進展状況を踏まえ順次実施			

施策 2

バスターミナルの機能を強化する

事業の概要

○多くの路線バスが運行する辰巳台地区におけるバスターミナルの整備や高速バスターミナルの交通結節機能を強化することにより、交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

【施策事業】

① 辰巳台地区バスターミナルの整備

- ・多くのバス路線の起終点となっている辰巳台地区において、ちはら台地区、うるいど南地区等の連絡強化についてバス事業者と協議します。その結果を踏まえ、バスターミナルの整備について検討を行います。

■辰巳団地バス停付近



② 高速バスターミナルの環境整備

- ・市原 IC 近くに位置する市原バスターミナルは、広域的に高い交通利便性を有していることから、ポテンシャルを活かした周辺土地利用の動向にあわせて、高速バスターミナルの環境整備の促進を図ります。

③ 乗り継ぎ機能の強化

- ・市原バスターミナルや市原鶴舞バスターミナルは、利用しやすいパークアンドライド駐車場の整備やバスの発着情報の改善に努めるなど、乗り継ぎ機能の強化を図ります。

■市原鶴舞バスターミナル



実施主体

バス事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026 以降
①辰巳台地区バスターミナルの整備	交通事業者とバス路線再編について協議		再編の実施に合わせてバスターミナル整備の検討
②高速バスターミナルの環境整備の促進	周辺土地利用の動向にあわせて整備検討		
③乗り継ぎ機能の強化	継続実施		

施策3

地域特性に応じたバス路線再編を展開する

○バス路線強化・維持に向け、住民の移動実態やバス路線の利用実態など、地域ごとに移動特性を把握し、その特性に対応したバス路線再編を展開します。

【施策事業】

① 役割分担を意識したバス路線の再編

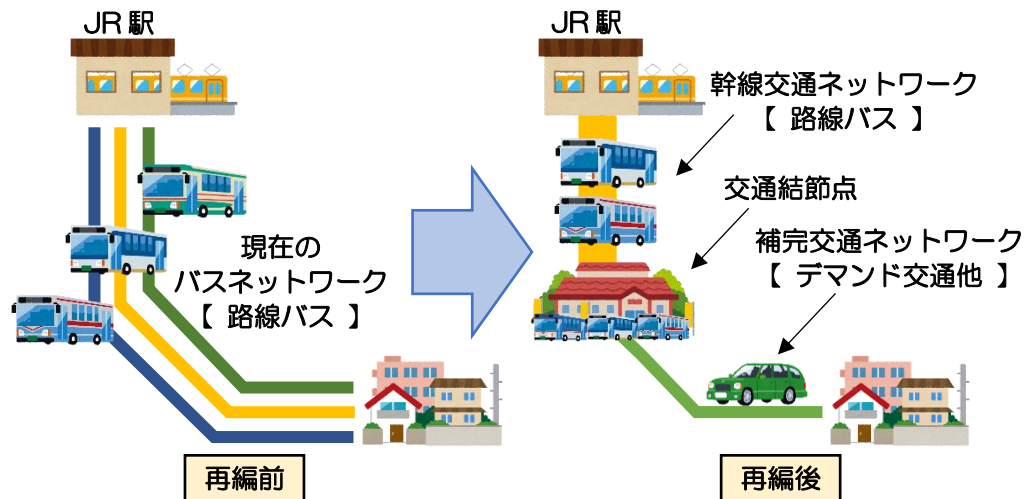
- 現在のバスネットワークについて、JR 駅へのアクセス路線等、需要の多いバス路線で形成する幹線交通と、幹線交通に乗り継ぐための移動手段となるデマンド交通等で形成する補完交通による役割分担を明確にし、公共交通の持続性の向上を図るとともに、運転士不足への対応に寄与する効率的なバスネットワーク再編に取り組みます。
- 再編にあたっては、各バス路線について利用が少ない区間や時間帯などを定期購入履歴やIC カード利用履歴などから詳細に把握し、非効率な運行となっているバス路線は、デマンド交通等への転換に向けた検討を実施します。
- 幹線交通ネットワークと補完交通ネットワーク間の乗り継ぎのため、新たに交通結節点を設定します。
- バス路線再編の検討とあわせて、路線再編の実現化に向けた支援策として、バス路線の見直し基準と基準に基づく補助制度の導入を検討します。

② バス路線の利便性向上

- 幹線交通ネットワークは、経路が重複している系統や利用の少ない系統を統合することで運行本数増加等のサービス水準向上を検討します。
- 需要はあるがバス路線が運行していないエリアでの新規バス路線についても検討します。
- 幹線交通ネットワークへアクセスする補完交通は、デマンド交通等を検討・導入し、アクセスしやすい乗降ポイント設置や利用時間帯の増強など、利用者ニーズに即した運行サービス水準を検討します。

事業の概要

■バスネットワークの役割分担のイメージ



実施主体

バス事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026 以降
①役割分担を意識したバス路線の再編	交通事業者と協議・検討		取組の実施
②バス路線の利便性向上	交通事業者と協議・検討		取組の実施

施策4 広域公共交通ネットワークを維持する

○広域移動に対する利用者が減少傾向にある中、通勤・通学などの移動ニーズに対応し、定住人口の増加を図るため、高速バスや鉄道などの広域的な公共交通の維持・拡充を図ります。

【施策事業】

① 高速バスルートの拡充

- 五井駅や市原バスターミナルから東京駅方面への高速バスの発着はなく、市民アンケート結果によると運行を要望するニーズが高いため、新規路線の開設をバス事業者に働きかけていきます。
- 既存の高速バス路線についても、市原バスターミナル、市原鶴舞バスターミナルへの乗り入れを働きかけていきます。
- バスターミナル周辺の土地利用の動向に合わせて、バスターミナルへアクセスする路線バスの導入やシェアサービス等の多様なアクセス手段導入を検討します。

② JR線複線化等促進期成同盟を活用した機能強化

- 本市と他都市を結ぶ公共交通の中心となっているJR線については、千葉県をはじめ、関係市と連携を図りながら、本同盟を通して利便性の向上による機能強化を図ります。
- 下り終電時刻の維持
- 京葉線直通列車の増発

③ 京成千原線整備促進検討会議を活用した機能強化

- 本会議を活用して複線化に向けた京成電鉄千原線及び沿線地域の活性化策を検討するとともに、利用者ニーズに即したダイヤ改正など利便性向上につながる取組を促進します。

■ JR 内房線




実施主体
 バス事業者
 鉄道事業者（JR 東日本、京成電鉄）
 市原市

施策事業	2024	2025	2026 以降
①高速バスルートの拡充	交通事業者と協議・検討		検討状況を踏まえた取組の実施
②JR線複線化等促進期成同盟を活用した機能強化	継続実施		
③京成千原線整備促進検討会議を活用した機能強化	継続実施		

施策5

都市間道路ネットワークの機能を強化する

事業の概要	<p>○都市間及び拠点間連携には円滑な交通処理が求められることから、今後も関係機関との連携を図りながら、本市の主要路線となる広域幹線道路及び都市幹線道路の整備やボトルネック交差点の改良を促進します。</p> <p>【施策事業】</p> <p>① 都市計画道路八幡椎津線（平成通り）の整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣市と連絡し東西連携軸を形成する幹線道路である都市計画道路八幡椎津線は地域の発展や災害時の対応の強化に資することから、最重要路線として整備促進を図ります。  <p>■平成通り</p> <p>② ボトルネック交差点の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞解消や緩和のために早期に効果が見込まれる交差点改良（交差形状の改善や右折レーンの設置等）や信号システムの改善を行い、ボトルネックの解消による円滑かつ定時性の高いバス運行を目指します。 国道、主要地方道や一般県道などで交通環境の改善が必要な交差点については、道路管理者と協議し改善を働きかけます。 <p>【主な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市道 232 号線×市道 2954 号線（市施工） ○市道 3412 号線×市道 27 号線（市施工） 				
	実施主体	道路管理者、交通管理者 市原市			
	実施時期	施策事業	2024	2025	2026 以降
	①都市計画道路八幡椎津線(平成通り)の整備推進	→ 継続実施			
	②ボトルネック交差点の改善	→ 継続実施			

○複数の市町にまたがって運行する広域的な路線バス（地域間幹線系統）及び広域交通へのアクセスを確保するための支線となる交通（地域内フィーダー系統）といった、地域の通勤通学など日常生活に欠かすことのできないバス路線について、市による支援や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業や千葉県の実証的バス運行対策費補助金の交付を受け運行を確保・維持する必要があります。

生活交通として引き続き運行を維持できるよう、補助金交付による支援とともに、交通事業者、地域住民、行政が連携して利用促進に努め、生活に必要なバス路線の確保・維持を図ります。

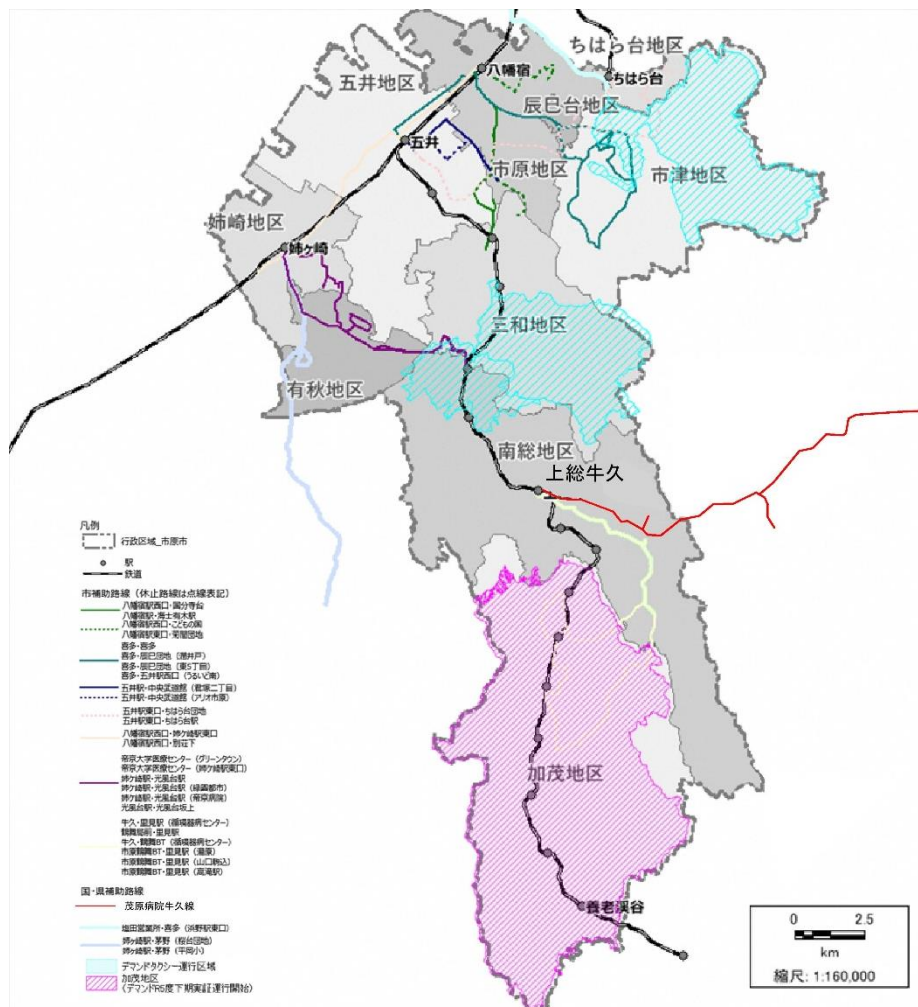
【施策事業】

① 不採算バス路線の維持確保

- ・輸送人員の減少により運行の維持が困難となったバス路線について、国・県・市の補助金交付による運行経費の支援とともに、各主体が連携して利用促進に取り組むことにより、通勤・通学・買い物・通院など地域住民にとって欠かすことのできない生活交通の存続を図ります。

■国・県・市の確保維持事業により路線を維持する系統

事業の概要



■位置づけ役割等

位置付け	系統	役割	確保・維持策
幹線	姉ヶ崎線	JR 姉ヶ崎駅までの通勤・通学・手段、また姉ヶ崎地区の買い物や通院等のアクセス手段	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行
	姉ヶ崎線（桜台団地経由）		
	塩田・喜多線	市原市から生浜高校への通学、及び神崎・喜多地区の湿津小中学校への通学手段、またちはら台駅・浜野駅へのアクセス手段	
	茂原病院牛久線	市原高校・長生高校・茂原高校等への通学手段、また上総牛久駅及び茂原駅へのアクセス手段	
	大多喜牛久線	大多喜高校、市原高校等への通学手段、また上総牛久駅や循環器病センターへのアクセス手段	
支線	鶴舞バスターミナル～湯原～里見駅	加茂地区の5校を統合した小中一貫校（加茂学園）の遠距離通学となる児童・生徒の通学手段、また小湊鐵道駅や市原鶴舞バスターミナルへのアクセス手段	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行
	鶴舞バスターミナル～久保～里見駅		
	鶴舞バスターミナル～高滝駅～里見駅		
	戸田地区（区域運行）	高齢者をはじめとした交通弱者の通院や買い物等の日常生活の移動手段	
	養老地区（区域運行）		
	市津地区（区域運行）		
	加茂地区（区域運行）		令和6年3月から実証運行開始。 検証作業を経て本格運行を目指す

■事業及び実施主体の概要

系統	起点・終点(経由地)	事業許可区分	運行態様
姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野(平岡小前)	4条乗合 ^{※1}	路線定期運行
姉ヶ崎線(桜台団地経由)	姉ヶ崎・茅野(桜台団地)		
塩田・喜多線	塩田営業所・喜多(浜野駅東口)		
大多喜牛久線	大多喜車庫・牛久駅(循環器病センター)		
茂原病院牛久線	茂原駅南口・牛久駅(長南営業所)		
鶴舞バスターミナル～湯原～里見駅	里見駅・鶴舞バスターミナル(湯原)		
鶴舞バスターミナル～久保～里見駅	鶴舞バスターミナル・里見駅(久保)		
鶴舞バスターミナル～高滝駅～里見駅	鶴舞バスターミナル・里見駅(高滝駅)	区域運行	
戸田地区(区域運行)	戸田地区内		
養老地区(区域運行)	養老地区内		
市津地区(区域運行)	市津地区内		
加茂地区(区域運行)	加茂地区内	R6年度: 21条乗合 ^{※2} R7年度以降: 4条乗合 ^{※1}	

※1: 4条乗合: 不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する一般旅客自動車運送事業
(例: 路線バス、高速バス、コミュニティバス、デマンド交通等)

※2: 21条乗合: イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
(例: 実証運行、鉄道代行バス、イベント等シャトルバス等)

② バス利用の促進

・バス路線の現状を広く地域の住民に周知し、日常生活に必要なバス路線を維持するため、交通事業者、地域住民、行政との協働により利用促進に取り組みます。

実施主体
バス事業者、タクシー事業者、地域住民等
市原市

施策事業	2024	2025	2026以降
①不採算バス路線の維持確保	継続実施		
②バス利用の促進	関係者と協議検討		検討状況を踏まえた取組の実施

施策7

地域との協働による地域交通システムを拡充する

事業の概要

○地域住民、交通事業者、行政との協働により、地域特性にあった公共交通の導入を図り、交通空白地域の解消、及び高齢化が進む住宅団地におけるファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段確保を推進します。この際、地域の実情に即した公共交通とするため、「市原市地域公共交通会議」を活用して関係者間の調整を行います。

【施策事業】

- ① 地域との協働による地域交通システムの運行拡充
 - ・本市では、コミュニティバス「コスモス南総」及び戸田地区・養老地区・市津地区の3地区でデマンドタクシーが地域住民と協働により運行されています。他の地域についても、地域特性を考慮して、デマンドタクシーなどの交通手段の導入について、地域と協働で取り組み、運行の拡充を図ります。

■市津デマンドタクシー



②地域に即した交通手段の導入支援

- ・交通空白地域等において、地域の実情に合った交通システムの導入を検討している地域団体に対し、協議会等の立ち上げ支援を行うとともに、必要な調査研究について支援を行います。
- ・高齢化の進行に伴い、地域の担う役割が負担になるなど、デマンドタクシーの運営状況に変化が生じていることから、高齢化が深刻化している加茂地区では、地域住民、交通事業者、市との共創を基本としつつ、交通事業者が経営主体となる新たなデマンドタクシーの制度「地域共創型事業者デマンドタクシー」の導入に取り組んでおり、今後は同様な地域特性を抱える他地区への展開も見据えます。



③ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段確保

- ・将来的に自動車運転ができなくなると日常生活の外出が困難になってしまう高齢者が今後増加することに備え、自宅から交通結節点や目的施設へのアクセスや、交通結節点から施設へのアクセス「ファーストワンマイル・ラストワンマイル」の移動を確保するモビリティの導入を図ります。導入検討にあたり、デマンドタクシーやグリーンスローモビリティの実証運行や試乗会等を開催し、移動手段導入検討の意識醸成を図ります。

実施主体

地域住民等、バス事業者、タクシー事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026以降
①地域主体の公共交通システムの運行拡充	取組の継続・運行内容の拡充		
②地域に即した交通手段の導入支援	実証運行 (加茂地区)	本格運行への移行、他地域への展開	
③ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段確保	協議・検討	実証運行の実施・本格運行への移行	

施策 8

高齢者の外出を支援する

○現在、自ら移動手段を持たない人については、家族や地域の支えによって移動手段が確保されています。今後、高齢化の進行に伴い高齢者の単身世帯の増加が予想されることから、路線バスやデマンドタクシーなどの運行が困難な地域においては、福祉施策と連携しながら、高齢者や子育て世帯等移動手段が必要な人の生活交通対策を推進します。

【施策事業】

① 福祉施策との連携による買い物・通院支援の実施

- ・市原市社会福祉協議会が実施している送迎ボランティアサービス事業などといった高齢者の日常生活を支援する事業と連携し、高齢者の社会参加を促進します。



② 民間サービス送迎等の促進

- ・民間事業者により限定的なエリアで病院への送迎サービスや移動販売が実施されていることから、対象者の増加につながるよう運行エリアの拡大を促進します。

■福祉施設送迎車両への混乗化(日夕苑)



③免許返納者への割引制度の周知

- ・市内のバス事業者、タクシー協会加盟のタクシー事業者、小湊鐵道では、運転免許証を自主的に返納した人に対する運賃の割引制度を導入していることから、この制度の周知を図り高齢者等の外出を支援します。

事業の概要

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026以降
①買い物・通院支援の実施	継続実施		
②民間サービス送迎等の促進	継続実施		
③免許返納者への割引制度の周知	継続実施		

施策9

障がい者の外出を支援する

事業の概要

○障がい者等単独での歩行が困難な移動困難者の自立した生活を支援するため、福祉施策と連携しながら移動手段の充実を推進します。

【施策事業】

① 福祉有償運送の運行

- ・今後、さらに需要が高まると考えられることから、自ら公共交通を利用することのできない移動制約者を支援するため、運行拡充を促進します。

② 福祉タクシーの運行

- ・重度心身障がい者や寝たきりの高齢者などがタクシーを利用した際に、乗車料金の一部が助成される制度による移動支援を推進します。

③ 民間サービス送迎等の促進

- ・民間事業者により限定的なエリアで病院への送迎サービスや移動販売が実施されていることから、対象者の増加につながるよう運行エリアの拡大を促進します。



実施主体

福祉有償運送事業者、タクシー事業者、民間事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026以降
①福祉有償運送の運行	継続実施		
②福祉タクシーの運行	継続実施		
③民間サービス送迎等の促進	継続実施		

施策 10 バス路線維持に向けた運転士確保の取組支援

○バス路線維持に向け、さまざまな運転士確保の取組を、市とバス事業者が連携して、実施・支援を図っていきます。

【施策事業】

① 採用に係る PR やバス運転体験会の開催支援

- ・バス事業者と市原市が連携し、運転士不足等に関する情報発信を広く行い、運転士確保につなげます。
- ・バス運転体験会を開催し、バス運転士に対する理解促進、イメージアップを図ります。

② 運転士確保支援

- ・バス、タクシー運転士確保に向け、市内バス、タクシー事業者へ就業し運転士業務に従事した方、一定期間継続して勤務された方に支援金を交付します。

③ 女性運転士確保に向けた労働環境向上の実施支援

- ・バス事業者は、女性運転士の確保に向け、女性専用更衣室やトイレなど、労働環境のさらなる向上を図ります。
- ・バス事業者は、女性運転士に関する専用サイトの設置や、福利厚生等の条件を採用情報に明記する等、女性運転士の確保に向けた PR を図ります。
- ・市は、女性運転士の環境整備の費用について、補助金等による支援を行います。







■ 運転士募集の情報発信



■ 広報誌等による運転士 PR のイメージ



実施主体 バス事業者
市原市

実施時期	施策事業	2024	2025	2026 以降
	実施時期	① 採用に係る PR やバス運転体験会の開催支援		
② 運転士確保支援				
③ 女性運転士確保に向けた労働環境向上の実施支援				

○路線バスは、通勤・通学、通院、買い物などの外出時の重要な交通手段であり、利用者ニーズに即した運行時間・運行本数となるよう、運行改善を働きかけ、より利用しやすい環境づくりを進めます。

【施策事業】

① 運行サービスの改善

- ・バス路線再編に伴い、運行サービス（運行の本数や時間帯）の改善を促進します。
- ・利用者の多いバス停については、シェルターやベンチの設置など待合環境の向上を促進します。
- ・進歩する ICT 技術を活用して、公共交通の乗り継ぎや運賃支払いの円滑化に向けたキャッシュレス決済の普及促進とともに、運転士不足などに起因する公共交通の利便性の低下に対応する一つ的手段として、自動運転の導入について、安全性の確保を第一に考えながら、先進市の実証運行の結果や技術革新の動向を注視していきます。
- ・商業施設等民間事業者と交通事業者との連携による、買い物の割引や運賃の割引など、各種割引制度の導入を目指します。
- ・バス運転士の接客マナーの向上、乗客の安全に配慮した安全運転によるサービス向上を促進します。

事業の概要

② 運行情報提供の充実

- ・路線バスの運行状況などの情報を携帯電話やパソコンで簡単に利用することができるバスロケーションシステムの導入を促進します。
- ・バス路線マップや時刻表を、多くの人が集まる商業施設や支所、公民館などへ配布し情報提供に努めます。

■千葉市内で実施している小湊鐵道バスナビ



実施主体	バス事業者 市原市			
実施時期	施策事業	2024	2025	2026以降
	①運行サービスの改善	交通事業者・学校関係者等と協議・検討		検討状況を踏まえた取組の実施
	②運行情報提供の充実	継続実施		

施策 13

公共交通を利用する市民意識の醸成を図る

事業の概要

○公共交通利用を高めるため、自家用車から公共交通や自転車などをかしく使う方向へ自発的に転換することを促すモビリティマネジメントに取り組み、市民意識の醸成を図ります。

【施策事業】

① 公共交通の積極的な情報発信

- ・生涯学習出前講座「お出かけくん」などの地域の人々とのコミュニケーション施策を通じて、交通事業者や市民と協働して地域に公共交通利用の大切さを普及する活動を展開します。
- ・市のHPや町会回覧等を活用し、バス路線マップやバス時刻表などの情報提供により、利用者が正確な運行情報を把握することで、バス交通に関する不安感を解消し、新たな利用につなげます。

■市原市バス路線マップ



② バス利用の体験学習などの実施

- ・公共交通を大切にする心を育むとともに、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指して、高齢者や児童・生徒へ路線バスの乗り方教室など教育活動の実施を促進します。

■バリアフリー教室



白杖を使った視覚障がい者体験

ノンステップバス 車椅子体験

実施主体

バス事業者
地域住民
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026 以降
①公共交通の積極的な情報発信	継続実施		
②バス利用の体験学習などの実施	関係者と協議調整、検討の状況を踏まえた取組の実施		

施策 14

観光列車による小湊鐵道の利用促進を図る

○南部地域を運行する小湊鐵道は、地域住民にとって貴重な移動手段となっていますが、少子高齢化により日常の利用者が減少していることから、観光客の需要を活かすことで、その維持や利便性の向上を図ります。

【施策事業】

① イベント列車の運行拡充

・小湊鐵道は、観光目的の利用者を増やすため、里山トロッコ列車の運行や懐石列車、歌声列車、サイクルトレインなどの企画列車を運行することにより、より一層集客性と宣伝効果の高い鉄道としての魅力を高めることを促進します。

■里山トロッコ列車



■懐石列車の様子



■サイクルトレイン



事業の概要

実施主体

鉄道事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026 以降
① イベント列車の運行拡充	継続実施		

施策 15

バスターミナルや鉄道駅を拠点とした二次交通の運行

○高速バスや小湊鐵道線を利用して本市を訪れる観光客の利便性の向上を図るため、高速バスターミナルや鉄道駅を拠点とする二次交通の運行の拡充を図ります。

【施策事業】

① 電動レンタサイクルによる二次交通の整備

- ・小湊鐵道の各駅や観光案内所等に電動レンタサイクルを設置し、鉄道駅周辺の観光施設へのアクセスを確保し、観光回遊性を高めます。

■電動レンタサイクル



事業の概要

② 高速バスターミナルを拠点としたカーシェアリングの導入

- ・高速バス利用者の二次交通として多様な移動手段を確保することにより、観光客の行動圏を拡大し、観光振興や地域活性化につなげるため、高速バスターミナルへのカーシェアリングの導入検討に取り組みます。



実施主体
 鉄道事業者
 バス事業者、カーシェアリング事業者
 市原市

実施時期	施策事業	2024	2025	2026以降
実施時期	① 電動レンタサイクルによる二次交通の整備	継続実施		
	② 高速バスターミナルを拠点としたカーシェアリングの導入	関係者と協議・検討		検討状況を踏まえた取組の実施

事業の概要

○内房と外房をつなぐ、小湊鐵道といすみ鐵道の沿線は、通勤・通学利用者など生活交通としての利用者が年々減少しており、鉄道の活性化が課題となっているため、両鐵道を一本の鐵道に見立て、「房総横断鐵道」としてのブランドを確立させ、観光需要による新たな旅客を獲得し、鐵道の維持存続を図ります。

【施策事業】

① 房総横断鐵道活性化協議会を活用した利用促進

- ・国、県、小湊鐵道、いすみ鐵道、沿線自治体で組織する「房総横断鐵道活性化協議会」において、観光ブランドを確立するためのプロモーション活動、房総横断鐵道乗車券付加価値切符の発売、イベントの実施などについての検討、実践を行い、相互効果により両鐵道の需要拡大と地域の利便性を向上させます。

■房総横断鐵道沿線ガイドブック



実施主体
鐵道事業者、関係機関
沿線自治体
市原市

実施時期	施策事業	2024	2025	2026 以降
実施時期	①房総横断鐵道活性化協議会を活用した利用促進			
		継続実施		

施策 17

公共交通全般におけるユニバーサルデザインを促進する

事業の概要

○「市原市バリアフリー基本構想」に基づき、交通結節点や公共交通施設・車両等のユニバーサルデザインについて、高齢者や障がい者、妊産婦やベビーカーを利用する子育て世代、訪日外国人など、多様な利用者の視点に立った整備を促進します。

【施策事業】

① 交通結節点のユニバーサルデザイン化

・「市原市バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区である鉄道駅等を中心とした交通結節点のユニバーサルデザインを推進します。

- ◆多様な障害者特性に配慮した駅や交通結節点におけるユニバーサルデザイン化（昇降施設、段差解消、案内誘導等）
- ◆視覚障がい者や聴覚障がい者への適切な案内誘導（誘導ブロック、階段の手すりやステップ表示、音声案内等の適切な設置・改善）
- ◆駅前広場内の身体障がい者用乗降場の設置
- ◆多機能トイレの利用環境改善
- ◆ユニバーサルデザインマップ（ユニバーサルデザイン情報掲載）の作成
- ◆ユニバーサルデザインの評価検証（障害者等による施設の点検・評価の実施と施設整備への反映）
- ◆交通事業者における心のバリアフリー推進への働きかけ 等

② 公共交通機関のユニバーサルデザイン化

・超低床バスやユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。

■ノンステップバス



■ユニバーサルデザインタクシー



実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026以降
①交通結節点のユニバーサルデザイン化	継続実施		
②公共交通機関のユニバーサルデザイン化	車両更新時にノンステップバス等の導入		

施策 18

自転車等への利用転換を促進する

○自転車の利用を促進することは、地球温暖化防止のみならず、渋滞の緩和にも結びつくことから、自家用車から省エネルギーな交通手段である自転車等への転換を促進します。

【施策事業】

① 多様な小型モビリティの導入

・拠点内の回遊性の向上、渋滞緩和など都市空間の魅力向上のためコミュニティサイクル、サイクルアンドバスライドや超小型EV等の導入を検討します。

◆ネットワーク型自転車シェアリングの導入

・地区内に複数のサイクルポート（自転車の貸出・返却拠点）を設置し、各サイクルポートにおいて、貸出・返却できるネットワーク型の自転車シェアリングの導入を検討します。

■イメージ図



事業の概要

実施主体

バス事業者、企業
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026以降
①多様な小型モビリティの導入	関係者と協議・検討		検討状況を踏まえた取組の実施

施策 19

省エネルギー車両の普及を促進する

事業の概要

○地球温暖化防止や環境保全に資する交通環境づくりを推進するため、環境負荷の少ない低公害車両の普及を促進します。

【施策事業】

① 電気バス等の普及促進

- CO₂やNO_xの排出量の削減等、環境保全に資する車両や省エネルギー設備の導入に向けた取組を促進します。



実施主体

バス事業者、タクシー事業者
市原市

実施時期

施策事業	2024	2025	2026 以降
① 電気バス等の普及促進	車両更新時に低公害車両の導入		

(3) エリア別の施策事業の概要

① 五井・三和エリア

○「中心都市拠点」である五井駅周辺、市役所周辺が位置する五井地区と、南に隣接する三和地区を含めたエリアです。

現状

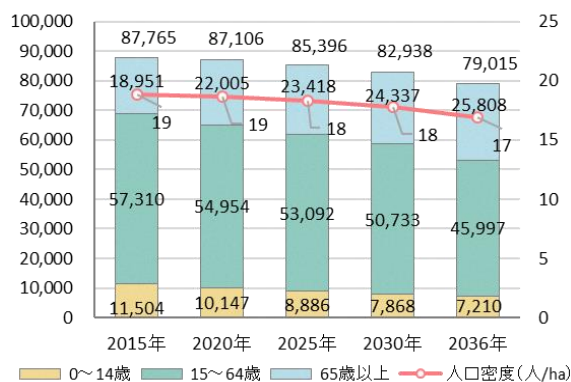
a. エリア内の土地利用状況

- 本市の北部に位置し、本市の玄関口となる五井駅周辺には、商業・業務地が形成されており、周辺には住宅地も広がっています。国分寺台には市役所が位置しており、低層住宅地が広がっています。
- 三和地区は小湊鐵道沿線に集積する市街地と農家集落等が混在しており、養老川流域の田園と丘陵地が広がっています。地区南西部の光風台は生活拠点Ⅱに位置づけられており、大規模な低層住居の住宅団地が形成されています。

b. 人口動向

- エリアを構成している五井地区の人口は、2023年度時点で、86,211人と総人口の32.0%を占めており、高齢化率は25.6%です。三和地区の人口は、13,154人と総人口の4.9%を占めており、高齢化率は43.7%です。
- どちらの地区も、将来は人口が減少するとともに、少子高齢化のさらなる進展が予想されます。特に、三和地区の高齢化は著しく、2036年には46.8%の高齢化率になる見込みです。

■五井地区人口推計（年齢3区分別）



■三和地区人口推計（年齢3区分別）



c. 公共交通ネットワーク

- 市内外を結ぶ JR 内房線、南部地域を結ぶ小湊鐵道、周辺地域を結ぶバス路線ネットワークが形成されています。五井地区には、本市と首都圏を繋ぐ高速バスの発着駅があり、市の主要な交通結節点です。三和地区の交通空白地域ではデマンドタクシー（ようろう号）が運行しています。
- 公共交通サービス圏は概ね、公共施設、主な医療施設、商業施設等をカバーしていますが、バス路線が運行していない五井地区の南や三和地区の一部の地域では、交通空白地域が見られます。

課題

- 「中心都市拠点」に位置づけられている五井駅周辺や市役所周辺は市の魅力向上に向けた拠点づくりや多様な機能を活かした生活利便性の高い拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- 「生活拠点Ⅱ」に位置づけられている光風台では良好な居住環境を維持するため、拠点地域との円滑なネットワークの確保が必要です。
- 市原 IC は市内外を結ぶ主要な交通結節点であるものの、五井駅との乗り継ぎについては改善の余地があります。
- 五井地区西部において、路線バスの休止による交通空白地域が存在しており、当該地域を中心に地域共創型デマンドタクシー等の移動手段の確保が必要です。

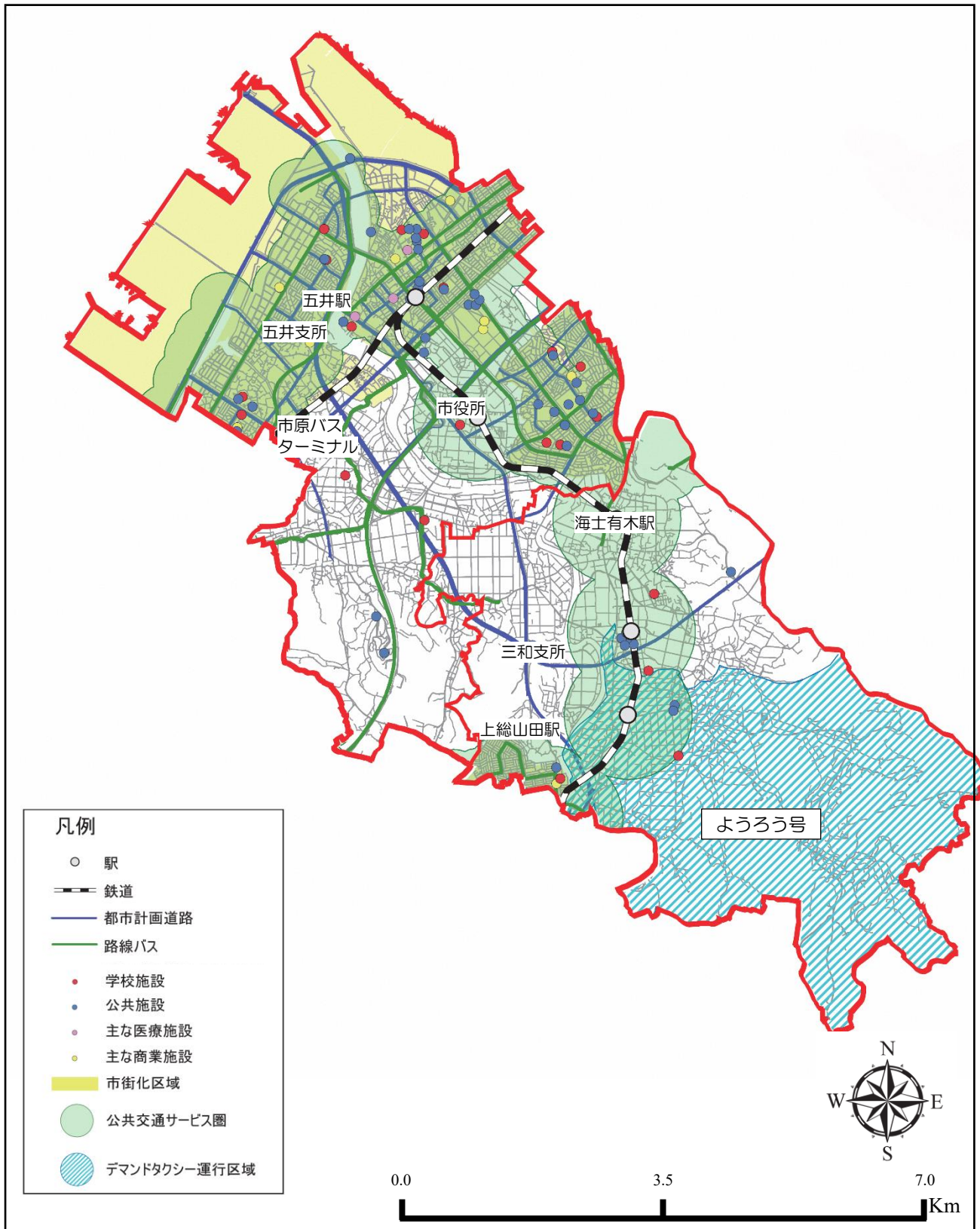
主な取組

- 五井・三和エリアは、中心都市拠点である五井駅周辺、市役所周辺、市原バスターミナル等の主要な複数の交通結節点が存在するため、新たな施設誘導や移動需要等を考慮しながら、交通事業者と連携してバス路線の再編や乗り継ぎ機能の強化に取り組みます。
- 現在、五井地区において、地域住民とともに新たな移動手段の導入に向けた検討に取り組んでいます。当該地域は交通空白地域が存在する一方で、鉄道や路線バスの交通サービス圏に含まれる地域も存在することから、地域の移動ニーズに応じながら既存公共交通と整合を図った移動手段のあり方の検討に地域と協働で取り組みます。
- 養老地区で運行しているデマンドタクシーについて、地域共創型デマンドタクシーの実証運行の結果を踏まえ、地域の担い手の負担軽減の観点から、移行について運営組織とともに検討に取り組みます。

《 施策事業 》

- 鉄道駅的环境整備の促進
- 乗り継ぎ機能の強化
- バスターミナルの環境整備の促進・乗り継ぎの強化
- バス路線の再編
- バス路線へのアクセス強化
- 高速バスルートの拡充
- 都市間道路ネットワークの機能の強化
- 地域との協働による公共交通システムの運行
- 運行情報提供の充実
- 交通結節点のバリアフリー化
- コミュニティサイクルの導入

■公共交通の現状図



○「都市拠点」である八幡宿駅周辺、「生活拠点Ⅱ」である若宮地区が位置する市原地区と、東に隣接し、「生活拠点Ⅰ」である辰巳台が位置する辰巳台地区を含めたエリアです。

現状

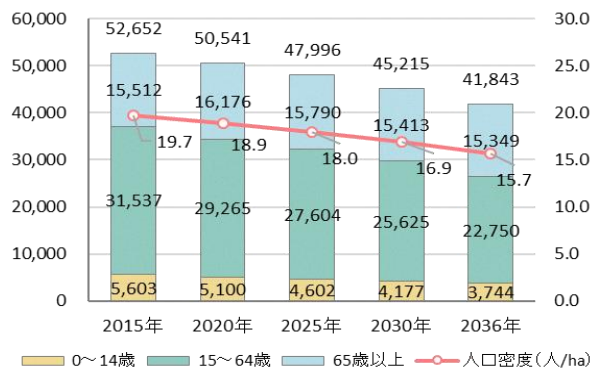
a. エリア内の土地利用状況

- 本市の北部に位置している八幡宿駅周辺には、駅前に商業地が形成されているほか、市北部の中心として多様な都市機能を有しています。駅東側は土地区画整理事業が施行中で、計画的な市街地形成が進められています。
- 辰巳台は大規模宅地開発により整備された住宅団地であり、行政機能や商業機能、周辺住民の日常生活を支える都市機能が集積しています。

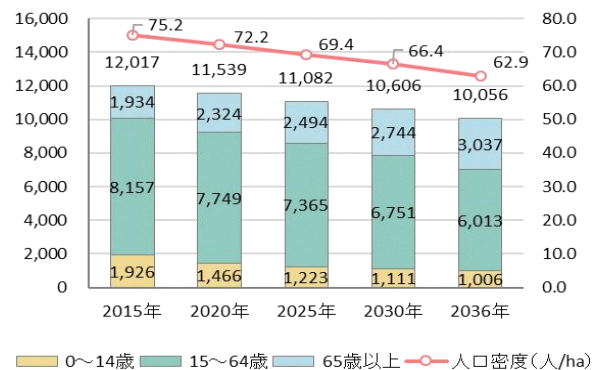
b. 人口動向

- エリアを構成している市原地区の人口は、2023年度時点で、50,560人と総人口の18.8%を占めており、生産年齢人口が全体の57.9%を占める一方で、高齢化率は約32.4%と高くなっています。辰巳台地区の人口は、10,965人であり、総人口の4.1%を占めており、生産年齢人口が65.5%と高い地区です。
- どちらの地区も今後、人口減少とともに、少子高齢化が進行すると見込まれるものの、辰巳台地区の生産年齢は約6割を維持できる見込みです。

■市原地区人口推計（年齢3区分別）



■辰巳台地区人口推計（年齢3区分別）



c. 公共交通ネットワーク

- 市内外を結ぶ JR 内房線、臨海部の工業地や五井、ちはら台、市津方面等の周辺地域へのバス路線ネットワークが形成されています。
- 公共交通サービス圏は概ねエリアをカバーしており、公共施設や主な医療施設、商業施設、学校等へも公共交通によりアクセスしやすい環境にあります。一方で、能満などの一部の地域では交通空白地域が見られます。

課題

- 「都市拠点」に位置づけられている八幡宿駅周辺は、広域的なアクセス性を活かした定住・交流につながる拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- 「生活拠点Ⅰ」に位置づけられている辰巳台地区では、住居と日常生活が一体となった住み続けられる拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- ビッグデータによる移動実態調査から、辰巳台地区、ちはら台地区、うるいど南間の移動実態が確認されるものの、路線バスによるネットワークが確保されていません。
- 辰巳台や若宮の住宅団地は開発から数十年が経過し、地域住民の高齢化が進んでいることから、近隣のバス停や病院等の生活関連施設までのファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段の確保が課題となっています。

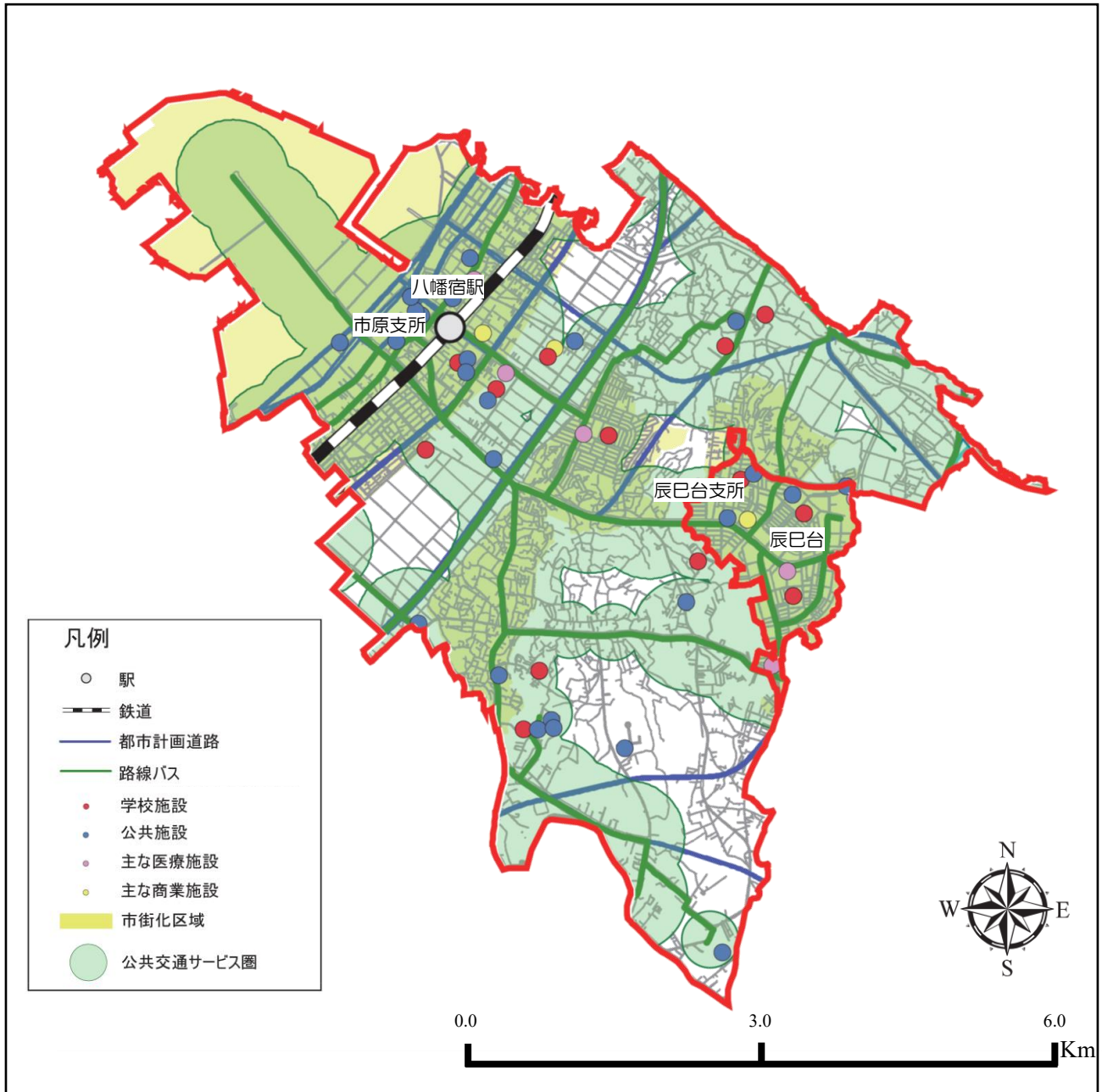
主な取組

- 地域拠点であるちはら台駅周辺、生活拠点Ⅰである辰巳台、うるいど南等の拠点をつなぐバス路線の再編について、交通事業者と連携して取り組みます。また、バス路線再編による連絡強化に合わせて、バスターミナルの必要性について検討を行います。
- 高齢化が進む住宅団地におけるファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段を確保するため、既存公共交通と整合を図った持続可能な移動手段の導入検討に住民と協働により取り組みます。

《 施策事業 》

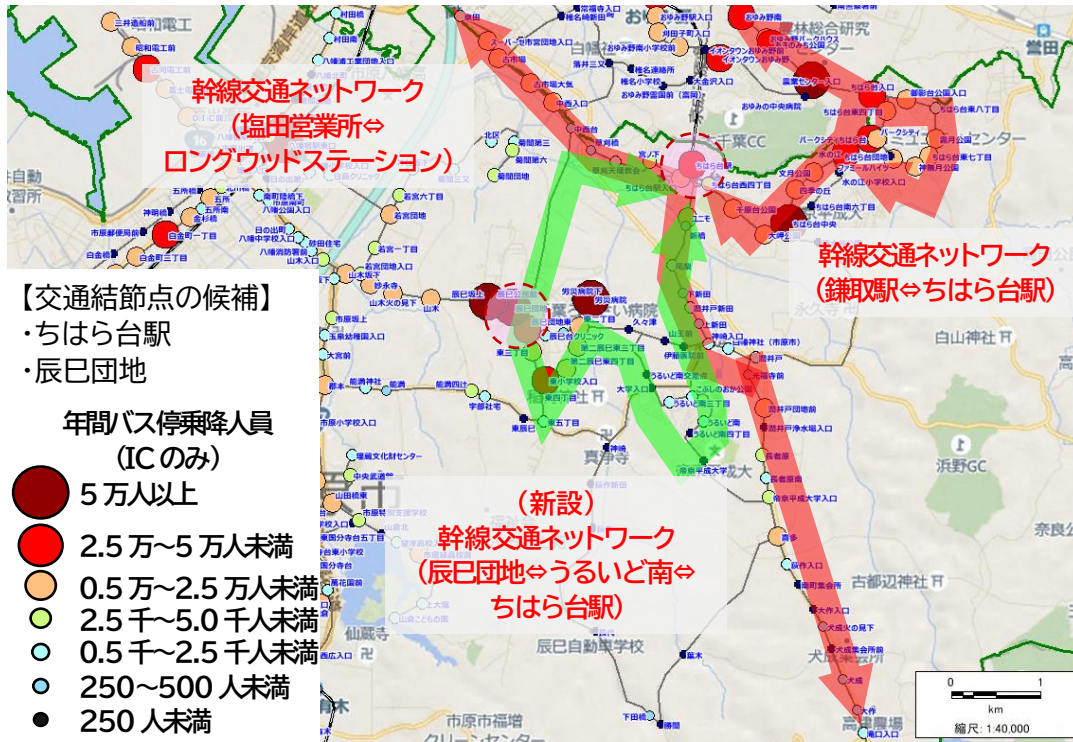
- 鉄道駅的环境整備の促進
- 乗り継ぎ機能の強化
- バス路線の再編
- 辰巳台地区バスターミナルの整備検討
- 都市間道路ネットワークの機能の強化
- 運行情報提供の充実
- 交通結節点のバリアフリー化
- 地域との協働による移動手段の確保

■公共交通の現状図



市津～ちはら台～辰巳台エリアのバス路線再編のイメージ

鎌取駅～ちはら台駅間など利用者が多いバス系統を維持しつつ、辰巳台から、人口集積がある辰巳台北部を經由し、ちはら台駅へ向かう系統を新設し、辰巳台・うるいど南・ちはら台を相互につなぐことで、3地区の連携を図る利便性向上を検討する。



○「都市拠点」である姉ヶ崎駅周辺を含む姉崎地区と、南に隣接し、「生活拠点Ⅱ」である有秋台が位置する有秋地区を含めたエリアです。

現状

a. エリア内の土地利用状況

○市の北西部に位置している姉ヶ崎駅には商業・業務地が形成されています。一方、賑わいとなる大規模店舗等は幹線道路沿いに集積しています。周辺には低層住宅が広がっているほか、地区の北部では、住商工が混在する複合的な土地利用が展開されています。

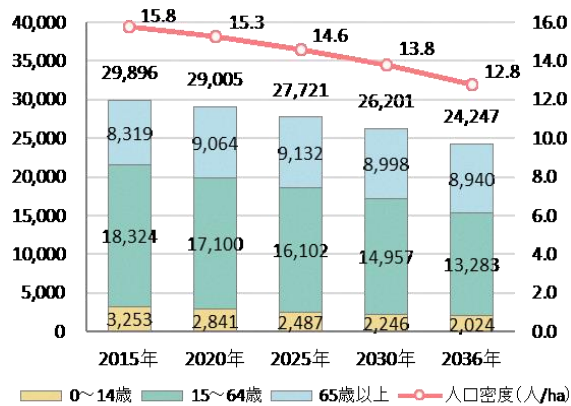
○有秋地区は臨海部工業地帯に立地する企業の社宅を中心に整備された郊外型住宅団地と既存集落で構成されています。

b. 人口動向

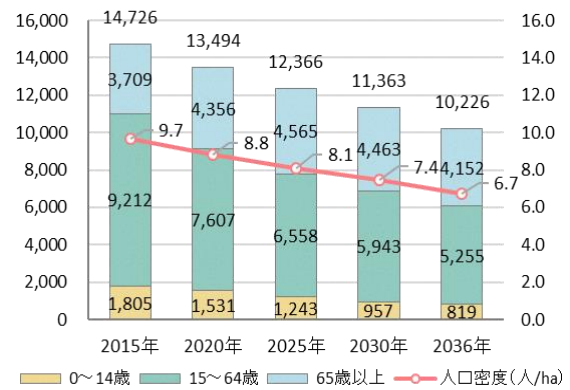
○エリアを構成している姉崎地区の人口は、2023年度時点で、28,484人と、総人口の10.6%を占めており、高齢化率は32.1%です。有秋地区の人口は13,551人と、総人口の5.0%を占めており、高齢化率は34.1%です。

○どちらの地区も、将来は人口減少とともに、少子高齢化が一層進行すると予想されます。特に、有秋地区は、2036年度に高齢化率が4割を超える見込みです。

■ 姉崎地区人口推計（年齢3区分別）



■ 有秋地区人口推計（年齢3区分別）



c. 公共交通ネットワーク

○JR 内房線、市内の周辺地域や市外の長浦駅方面へバス路線ネットワークが形成されています。また、有秋地区の南西部には、姉崎袖ヶ浦 IC が位置しており、市外からの自動車交通によるアクセスポイントとなっています。

○公共交通サービス圏は、公共施設や主な医療施設、商業施設、学校等を概ねカバーしています。一方で、姉崎地区南東部の地域や、深城、天羽田、柏原、椎津、白塚などの一部の地域では交通空白地域が見られます。

○姉ヶ崎駅から有秋方面や、帝京大学医療センターへのバスの運行本数は多く、高い利便性を有しています。

課題

- 「都市拠点」に位置づけられている姉ヶ崎駅周辺は、子育て世代の定住と高齢者にやさしい拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- 「生活拠点Ⅱ」に位置づけられている有秋台は良好な居住環境を活かし、社宅から戸建て住宅への転換促進が進んでおり、他の拠点地域との円滑なネットワークの確保が必要です。
- 姉ヶ崎駅～光風台駅間は路線バスによりネットワークが確保されているが、緑園都市から光風台駅間に関しては利用が少ない区間が見られることから、需要が少ない区間は路線バスからデマンドタクシーなどに切り替えるなど、移動需要に合致した移動手段の導入検討が必要です。
- 青葉台の住宅団地は開発から数十年が経過し、地域住民の高齢化が進んでいることから、近隣のバス停や病院等の生活関連施設までのファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段の確保が課題となっています。

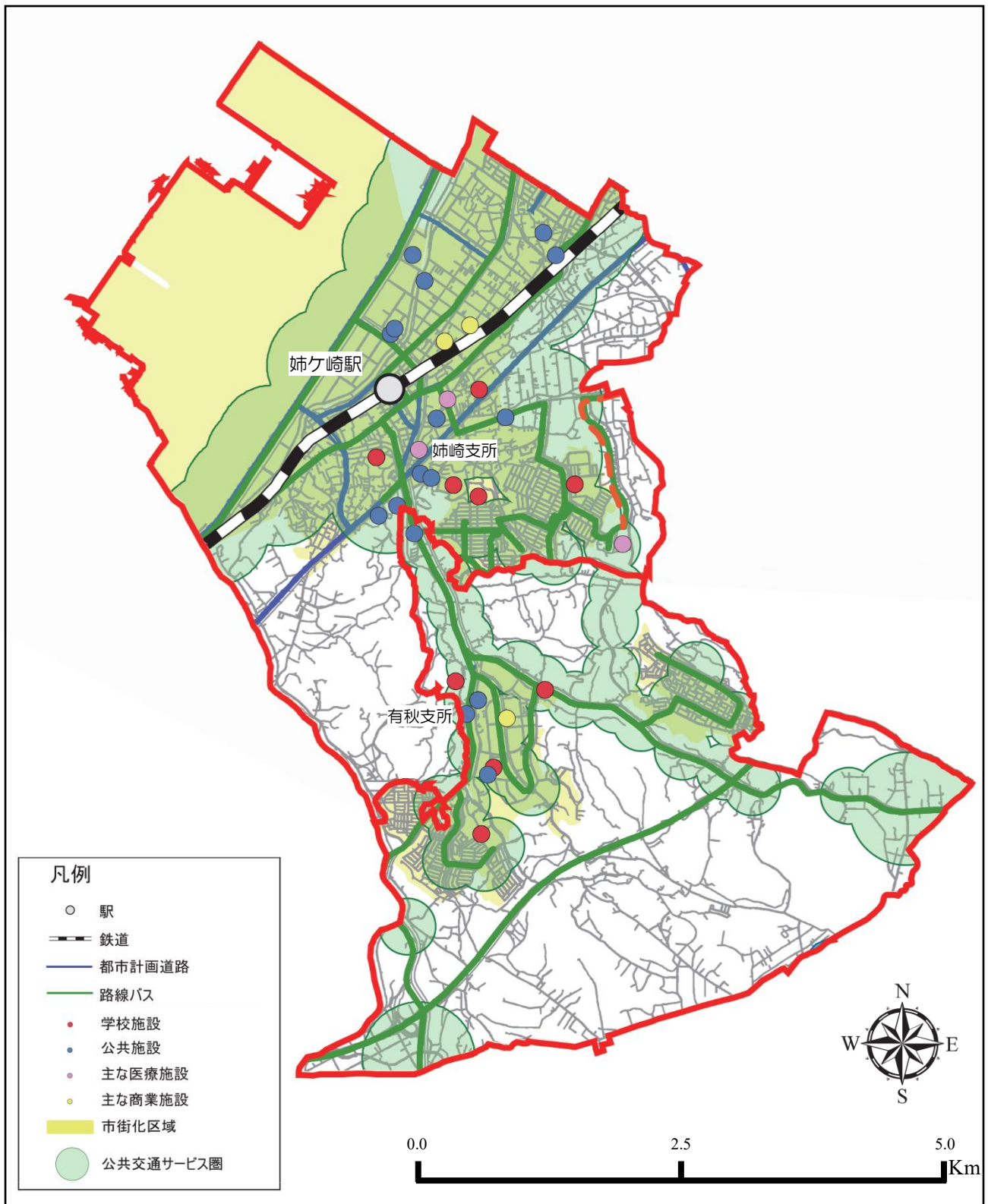
主な取組

- 姉ヶ崎駅～光風台駅間の路線について、移動需要の少ない区間をデマンドタクシーに切り替え、持続可能な地域交通として確保するため、交通事業者や地域住民と連携して取り組んでいきます。
- 高齢化が進む住宅団地におけるファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動手段を確保するため、既存公共交通と整合を図った持続可能な移動手段の導入検討に住民と協働により取り組みます。

《 施策事業 》

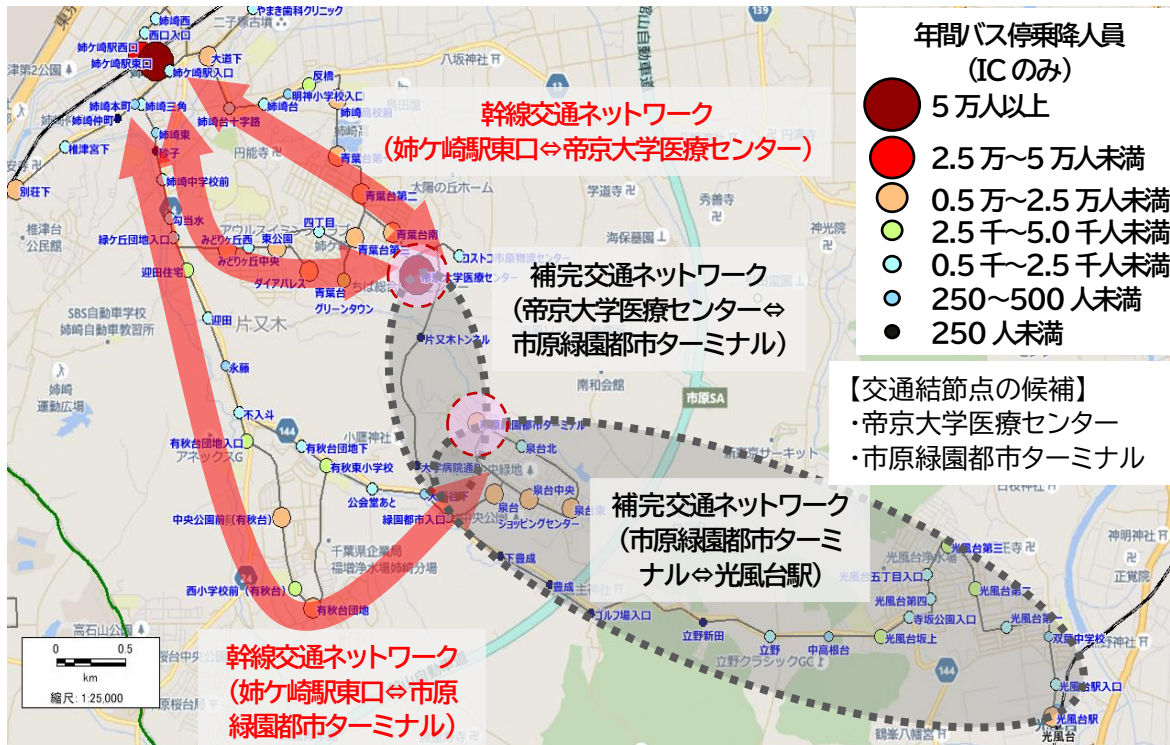
- 鉄道駅的环境整備の促進
- 乗り継ぎ機能の強化
- バス路線の再編
- 都市間道路ネットワークの機能の強化
- 地域との協働による公共交通システムの運行
- 運行情報提供の充実
- 交通結節点のバリアフリー化

■公共交通の現状図



姉ヶ崎駅～緑園都市～光風台駅エリアのバス路線再編のイメージ

緑園都市～光風台駅間など、利用者が少ない区間は、路線バスからデマンドタクシーなどへのダウンサイジングを検討する。一方、JR 姉ヶ崎駅から帝京大学医療センター間など、利用者が多い区間は、他の系統と統合して、運行本数増加を図るなどの利便性向上を検討する。



○「地域拠点」であるちはら台駅周辺が位置するちはら台地区と、南に隣接し、「生活拠点Ⅰ」であるうるいど南が位置する市津地区を含めたエリアです。

現状

a. エリア内の土地利用状況

- 千葉市に隣接し、市北東部に位置する、ちはら台地区は、ちはら台駅を中心とした大規模開発によって整備された住宅団地です。
- 市津地区は茂原街道沿い等の平野部に市街地が集積する他、うるいど南では工業団地や大学などの大規模な土地利用や新規宅地分譲が行われています。

b. 人口動向

- エリアを構成するちはら台地区の人口は、2023年度時点で、27,842人と総人口の10.3%を占めていますが、生産年齢人口は64.1%、年少人口は19.3%と比較的若年層も多い地区です。将来は少子高齢化といった人口構成の変化はあるものの、今後も人口増加が期待できます。
- 市津地区の人口は、2023年度時点で、13,619人と総人口の5.1%を占めています。高齢化率が38.2%と高い現状にあり、将来は人口減少とともに、より一層、高齢化が進展する見込みです。一方で、生活拠点に位置づけられるうるいど南地区では宅地の開発・整備により、新たな居住者の増加も見込まれます。

■ちはら台地区人口推計（年齢3区分別）



■市津地区人口推計（年齢3区分別）



c. 公共交通ネットワーク

- 千葉市を結ぶ京成千葉線や、市内の周辺地域、市外の千葉駅・浜野方面、鎌取駅方面、喜多・長柄方面を結ぶバス路線ネットワークがあります。市津地区東部では、路線バスの休止を受けて、市津デマンドタクシーが運行しています。
- ちはら台駅から鎌取駅方面へのバス路線は運行本数が充実していますが、一方、うるいど南周辺は比較的運行本数が少ない状況です。
- 公共交通サービス圏は概ね、ちはら台地区をカバーしています。一方で、市津地区は、デマンドタクシーの運行があるものの、交通空白地域が多い現状です。

課題

- 「地域拠点」に位置付けられているちはら台駅周辺は、子どもから高齢者まで多様な世代で賑わう拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- 「生活拠点Ⅰ」に位置付けられているうるいど南は、ゆとりある住宅地として、大学との連携や人口流入に伴う発展を見据えた活力のある拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- ちはら台駅は主要な交通結節点ですが、各拠点等を結ぶ路線バスの運行本数は少なく、アクセスの利便性が低い状況です。
- ビッグデータによる移動実態調査から、辰巳台地区、ちはら台地区、うるいど南間の移動実態が確認されるものの、路線バスによるネットワークが確保されていません。
- エリアの南部では、交通空白地域が存在しており、移動需要に応じた移動手段の確保が必要です。

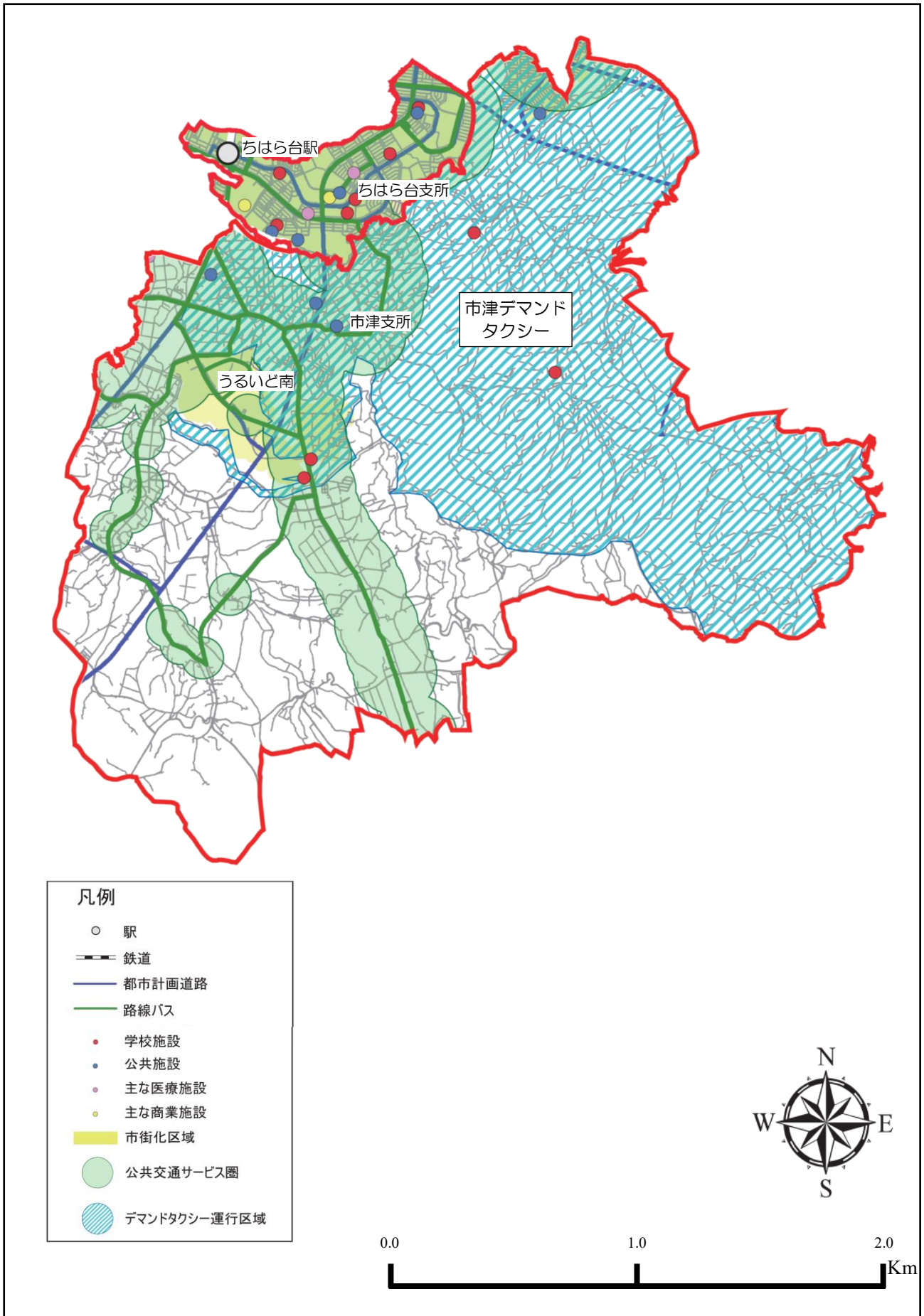
主な取組

- 地域拠点であるちはら台駅周辺、生活拠点Ⅰである辰巳台、うるいど南等の拠点をつなぐバス路線の再編について、交通事業者と連携して取り組みます。
- 地域共創型デマンドタクシーの実証運行の結果を踏まえ、地域の担い手の負担軽減の観点から、既存のデマンドタクシーからの移行について、運営組織とともに検討に取り組みます。
- エリア南部の交通空白地域への取組としては、既存のデマンドタクシーから地域共創型デマンドタクシーへの移行を検討する中で、併せて区域拡大について、地域住民との協働により検討に取り組みます。

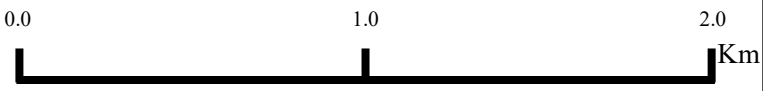
《 施策事業 》

- バス路線の再編
- 乗り継ぎ機能の強化
- 地域との協働による公共交通システムの運行
- 交通結節点のバリアフリー化

■公共交通の現状図

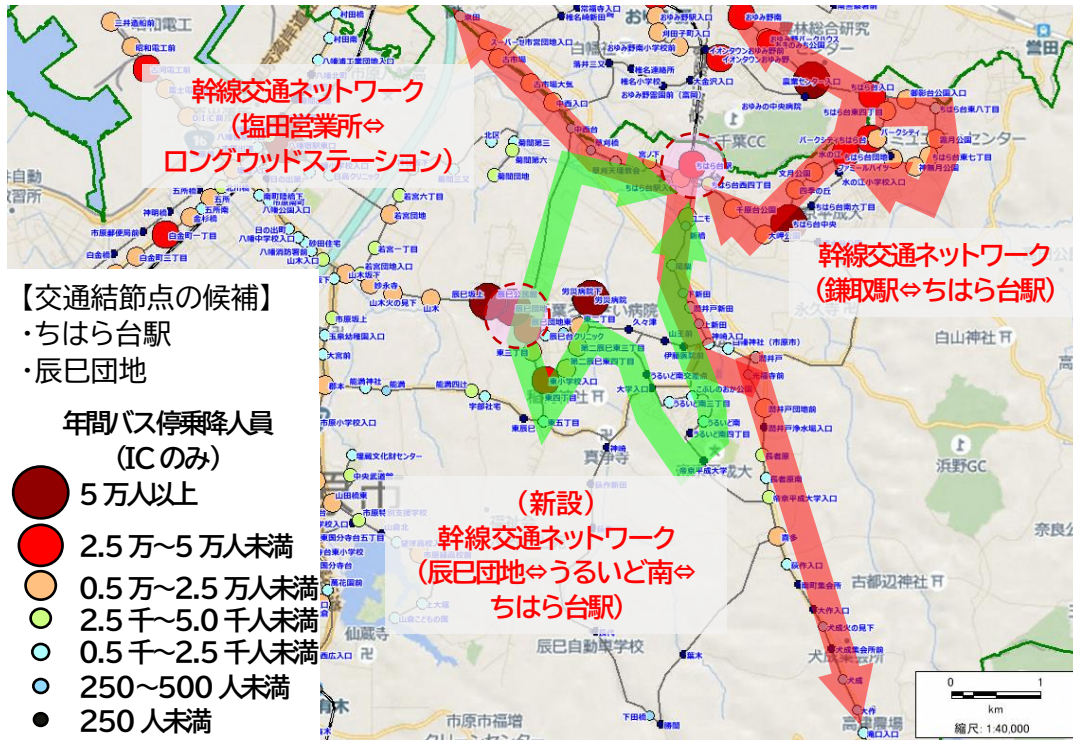


- 凡例
- 駅
 - 鉄道
 - 都市計画道路
 - 路線バス
 - 学校施設
 - 公共施設
 - 主な医療施設
 - 主な商業施設
 - 市街化区域
 - 公共交通サービス圏
 - デマンドタクシー運行区域



(再掲)市津～ちはら台～辰巳台エリアのバス路線再編のイメージ

鎌取駅～ちはら台駅間など利用者が多いバス系統を維持しつつ、辰巳台から、人口集積がある辰巳台北部を經由し、ちはら台駅へ向かう系統を新設し、辰巳台・うるいど南・ちはら台を相互につなぐことで、3地区の連携を図る利便性向上を検討する。



⑤

南総・加茂エリア

○「地域拠点」である上総牛久駅周辺が位置する南総地区と、南に隣接する加茂地区を含めたエリアです。

現状

a. エリア内の土地利用状況

○市の中央部に位置する南総地区は養老川が地区を縦貫し、主に谷津と丘陵地および台地によって形成されています。上総牛久駅前には商業・業務地が形成されており、周辺には低層住宅地が広がっています。

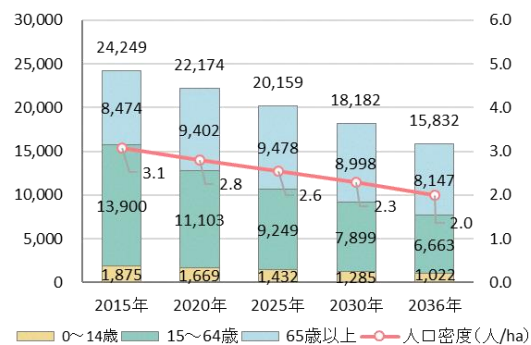
○市の最南部に位置する加茂地区は、農村集落やゴルフ場が点在するほか、養老溪谷、田淵の地磁気逆転地層といった観光資源が位置しています。

b. 人口動向

○エリアを構成する南総地区の人口は、2023年度時点で、20,772人であり、総人口の7.7%を占めており、高齢化率は45.3%です。加茂地区の人口は4,485人と、総人口の1.7%を占めており、高齢化率が53.9%と高い現状です。

○どちらの地区も、将来、更なる人口減少とともに、大きく少子高齢化が進むと見込まれており、2036年度には、南総地区は高齢化率が約50%を超え、加茂地区では高齢化率が60%を超えると予想されます。

■南総地区人口推計（年齢3区分別）



■加茂地区人口推計（年齢3区分別）



c. 公共交通ネットワーク

○小湊鐵道により、市北部の五井、三和方面と連絡しています。また、上総牛久駅を中心として、路線バスやコミュニティバスの路線が周辺に伸びているほか、高滝駅や里見駅を経由する路線バスが運行されています。南総地区北部では戸田デマンドタクシーが運行しているほか、高速バスの発着点や市外からの自動車によるアクセス路となる市原鶴舞IC、市原鶴舞バスターミナルも位置しています。

○公共交通サービス圏は概ね公共施設等をカバーしていますが、交通空白地域が多い現状です。

課題

- 上総牛久駅周辺は地域拠点に位置づけられており、地域コミュニティを維持し、住み続けられる南部の拠点づくりのための交通施策の展開が求められています。
- 市原鶴舞バスターミナルは市内外を結ぶ交通結節点であるものの、高速バスと路線バスの乗り継ぎについては改善が必要です。
- 養老溪谷や田淵の地磁気逆転地層等、多くある観光資源を訪れる観光客の移動手段を確保する必要があります。
- 加茂地区を中心に交通空白地域が存在しており、持続可能な移動手段として構築を図る必要があります。

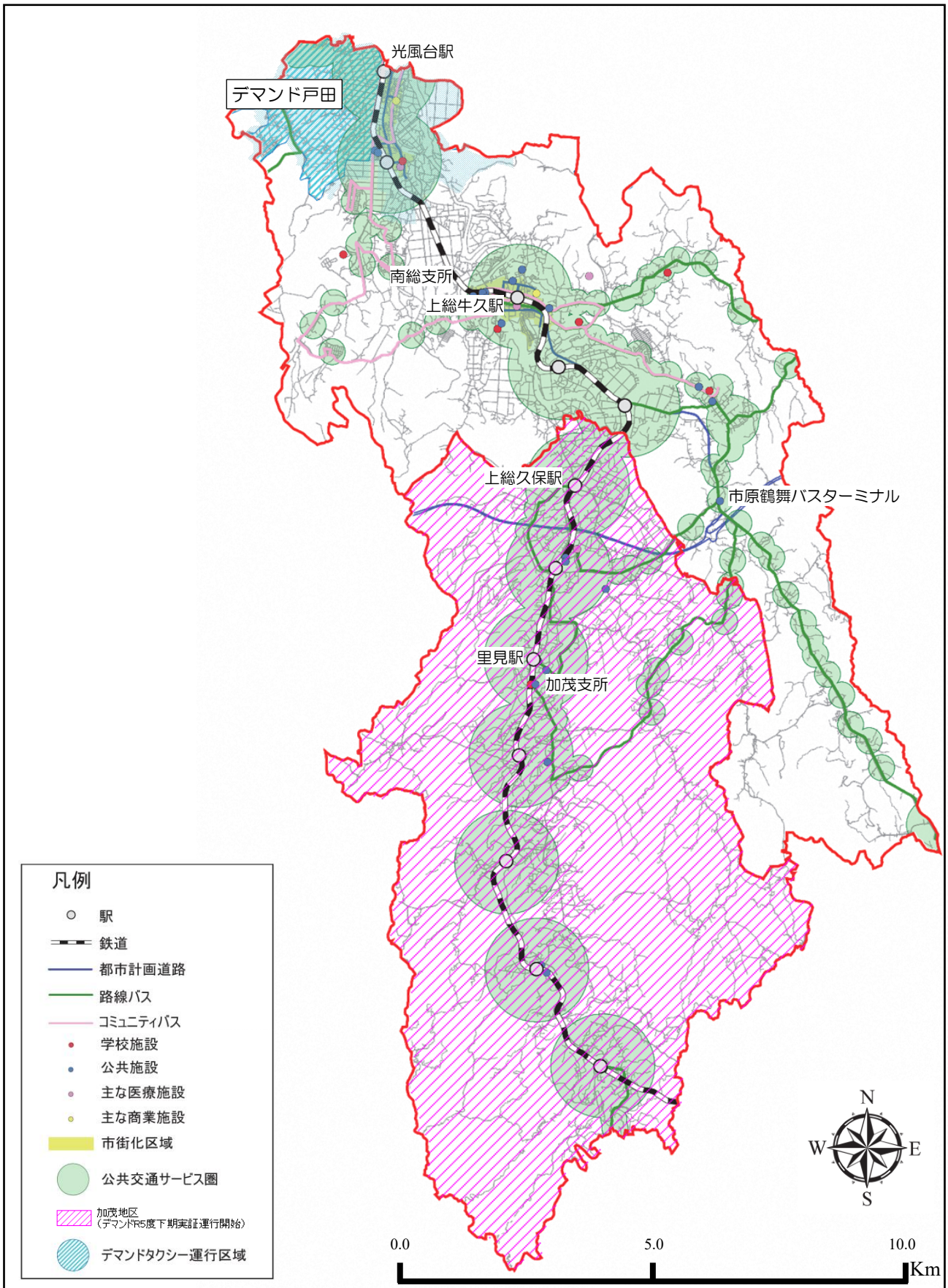
主な取組

- エリア内の観光資源の魅力を活かした新たな観光需要の喚起のため、市原鶴舞バスターミナルの活用を図り、移動需要に合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- 加茂地区において、地域住民及び交通事業者との協働により地域共創型デマンドタクシーの実証実験に取り組みます。
- 実証実験の実施と並行して検証作業を行い、持続可能な公共交通として本格運行への移行を目指します。
- 戸田地区で運行しているデマンドタクシーについて、地域共創型デマンドタクシーの実証運行の結果を踏まえ、地域の担い手の負担軽減の観点から、移行について運営組織とともに検討に取り組みます。

《 施策事業 》

- 鉄道駅的环境整備の促進
- 乗り継ぎ機能の強化
- 地域共創型デマンドタクシーの導入
- 地域との協働による移動手段の確保
- 観光列車による小湊鐵道の利用促進
- 移動需要に対応した二次交通の導入
- 交通結節点のバリアフリー化

■公共交通の現状図



9. 計画目標に対する評価指標と計画の実施体制等

(1) 計画目標に対する評価指標

計画目標	評価指標の考え方	評価指標	基準値	目標値 (2026)	データの取得方法	
					実績 整理 ※1	アンケート 調査 ※2
①公共交通ネットワークのサービス向上	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワーク形成を図る指標として、鉄道や路線バスの運行サービスの満足度、高速バスの路線数、都市計画道路供用済延長を設定する。各公共交通の運行サービスの向上により、市原市の骨格となる公共交通ネットワークの充実を目指す。 	鉄道の運行サービスの満足度	25%	28%		○
		路線バスの運行サービスの満足度	16%	20%		○
		高速バスの路線数	10 路線	13 路線	○	
		都市計画道路供用済延長	160.5 km	162.0km	○	
②多様な主体との連携による移動のしやすさの向上	<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体や福祉施策との連携を図る指標として、地域住民が主体となり運営する地域交通の運行地区数や外出の際に移動しやすいと感じる人の割合を設定する。事業の推進により、地域における移動のしやすさの向上を目指す。 	地域住民が主体となり運営する地域交通の運行地区数	4 地区	6 地区	○	
		外出する際に移動しやすいと感じる人の割合	69%	76%		○
③交通環境整備による利用者数や利用者意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に向けた交通環境づくりを図る指標として、路線バス・デマンドタクシーの利用者数や自動車分担率を設定する。交通環境整備の推進により自家用車から公共交通利用への意識向上を目指す。 	路線バス・デマンドタクシー等の利用者数※3	267 万人 /年	維持	○	
		自動車（自家用車）分担率	56%	50%		○
④観光を目的とした二次交通の利用者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源を活かした魅力的な二次交通の創出を図る指標として、小湊鐵道の利用者数を設定する。観光振興との連携により二次交通の利用者数の増加を目指す。 	小湊鐵道利用客数（1 日フリー乗車券、房総横断鐵道乗車券、観光列車乗車人数）の合計	4.1 万人 /年	8 万人 /年	○	

計画目標	評価指標の考え方	評価指標	基準値	目標値 (2026)	データの取得方法	
					実績 整理 ※1	アンケート 調査 ※2
⑤人と地球環境 にやさしい交通環境の向上	・人と地球環境にやさしい交通環境づくりを図る指標として、バリアフリー対応車両の導入割合や低公害バス車両の導入数を設定する。事業の推進により交通環境の向上を目指す。	バリアフリー基準に適合したバス車両の導入割合	44.9%	70.0%	○	
		低公害バス車両の導入台数	0台	3台	○	

※1 実績整理により算出する指標値については、毎年計測する。

※2 アンケート調査により算出する指標値については、計画の改訂時に計測する。

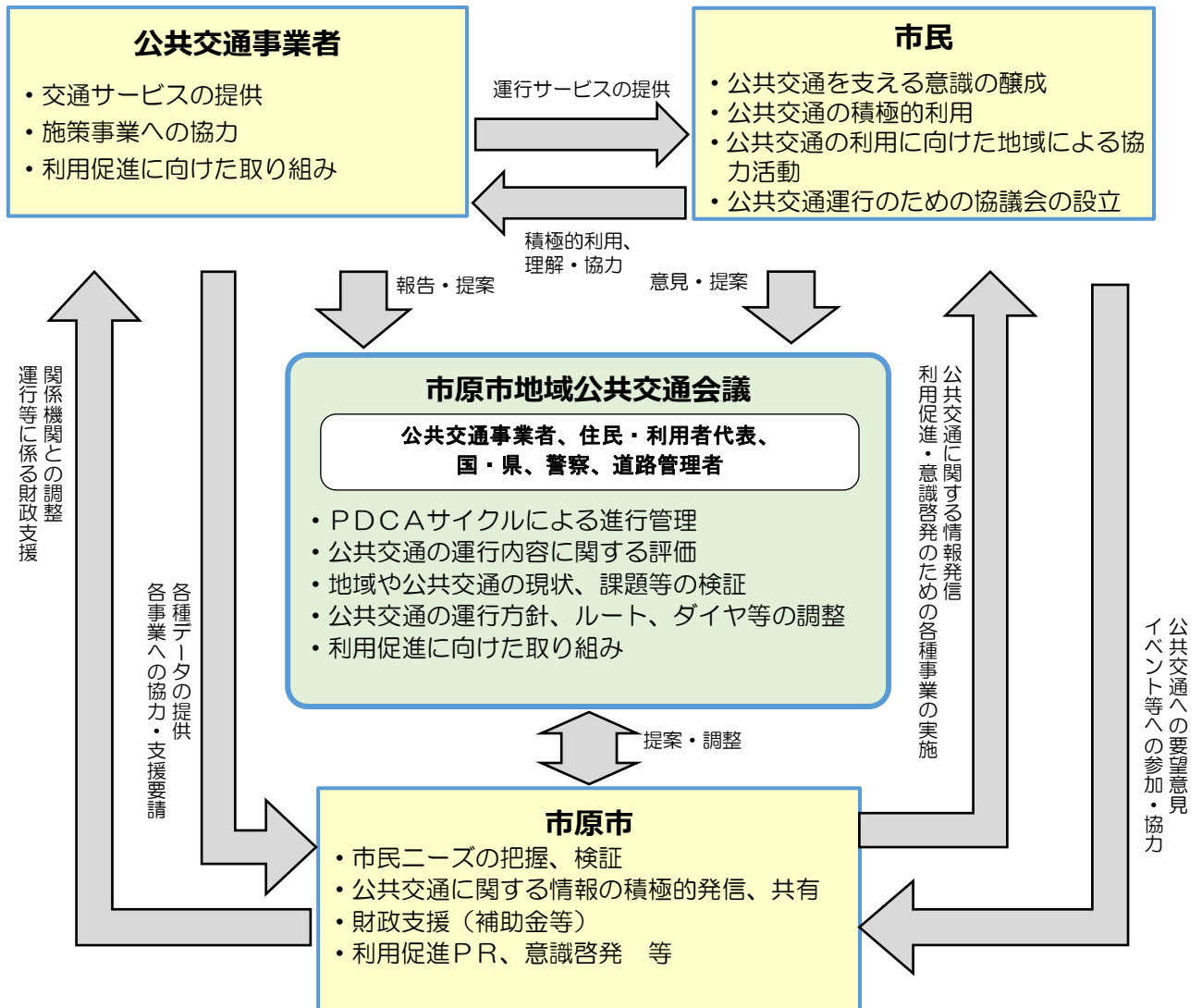
※3 新規設定した指標「路線バス・デマンドタクシーの利用者数」について

- ・指標変更の理由 : 定量的な指標を設定することにより、施策事業による効果を評価しやすくするため。
- ・基準値設定の考え方：コロナ禍の影響による利用者の減少から回復傾向にあることともに、令和5年度の運転士不足の深刻化による大幅な減便や休止が発生する以前の水準である令和4年度の利用者数を目標値として設定する。

(2) 計画の実施体制

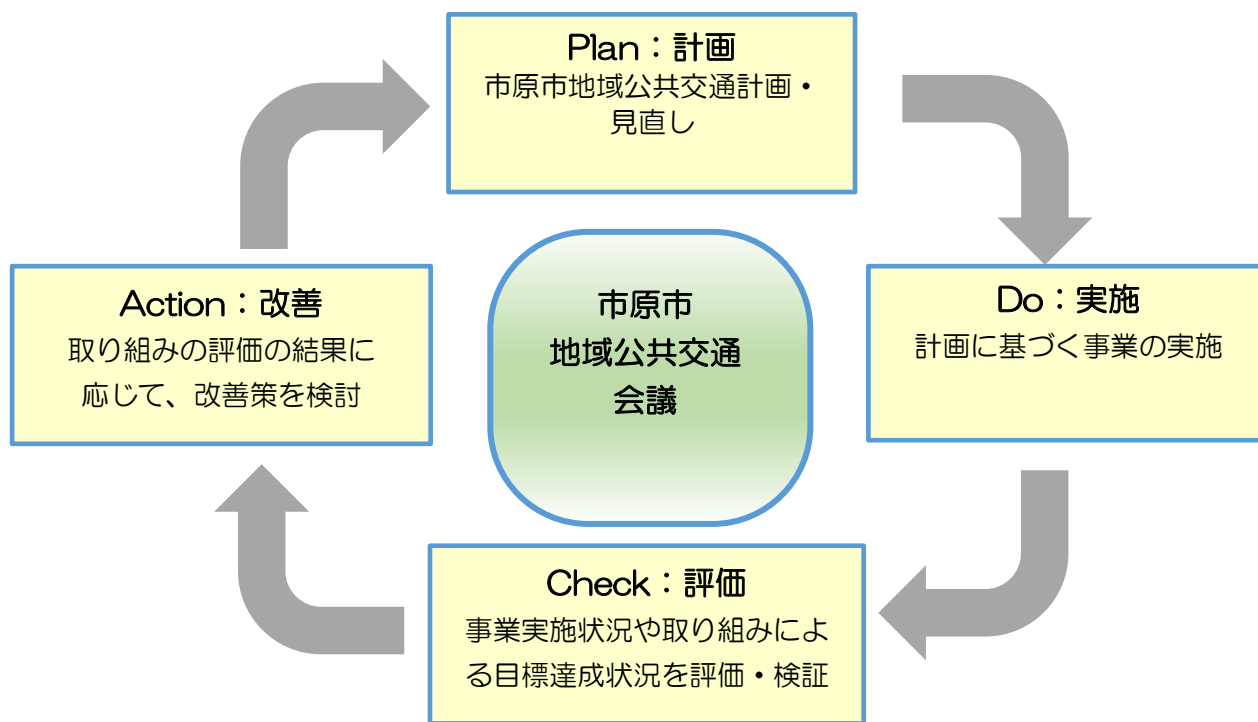
○計画の実行にあたっては、市原市地域公共交通会議を母体として、施策に関わるすべての関係者（市民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが重要であり、そのため、以下のような役割分担を行いながら、連携して取り組むための体制づくりを進めます。

■本計画推進のための市民・公共交通事業者・行政による協働体制



(3)PDCAサイクルの実行

○本計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況などについて数値目標を指標としながら評価・検証し、計画（Plan）→実行（Do）→検証（Check）→改善（Action）のサイクルを実行します。



(4)評価の方法及びスケジュール

○計画の評価は、計画期間の最終年度（2026年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行います。

○本計画に定めた事業の実施状況に関する評価については毎年度実施します。

資 料 編

資料編1. 実移動人口を基にした分析

(1)分析の目的

住民や市原市への来訪者などの詳細な移動実態を把握するため、ビッグデータを活用した移動分析を実施しました。

(2)使用したビッグデータの概要

抽出期間	平成30年パーソントリップ調査（PT調査）の調査日に合わせた形で、平成30年（2018年）10月中の6日間（天候が雨の日を除く）
データ対象	市原市にてログを検知した対象者の全てのログ（位置情報）データ
データ元	GPSログデータ（プログウォッチャー㈱プロファイルパスポートデータ）
分析単位	時間帯別、高齢・非高齢別での250mメッシュ間OD
抽出方法	GPSログデータから、市原市内で移動を完結するトリップ（250mメッシュ間ODデータ）を抽出し、このデータを用いて、PT調査の計画基本ゾーンOD間ごとに合わせる形で拡大推計を実施 徒歩や自家用車等の移動手段の種別によらず全移動を対象に抽出

(3) 250mメッシュ間ODデータによる地区別での移動実態分析の例

構築した 250m メッシュ間 OD データから、市内の移動実態を分析しました。分析にあたっては、路線バスの再編の基礎資料とするため、PT 調査の計画基本ゾーン内において、代表的な交通拠点（駅や団地等から半径 1km 圏）を抽出し、抽出した交通拠点について、どこへいくのか（目的地分布）、どこからきたか（出発地分布）を、現在のバス路線ネットワークと重ね合わせて分析しました（以下図参照）。

市内のバス再編や新たな移動手段の導入の検討の際は、このような分析結果を基礎資料として検討を進めていきます。

① 市原地区・辰巳台地区・ちはら台地区（計画基本ゾーン4510）

現状のバスネットワークとサービス水準、人口集積などを踏まえ、同地区では、八幡宿駅、辰巳台団地、ちはら台団地を、交通拠点として抽出しました。抽出した交通拠点の目的地分布（どこへいくのか）、出発地分布（どこからきたか）を見ると、概ね路線バスが運行しており、交通需要を路線バスでカバー出来ています。一方、一部路線バスで交通需要をカバー出来ていないエリア（八幡宿駅西側エリア等）も散見されます。また、路線バスが比較的高頻度で運行しているもの、沿線が出発地もしくは目的地となっていないエリア（八幡宿駅南側エリア等）も一部存在しています。

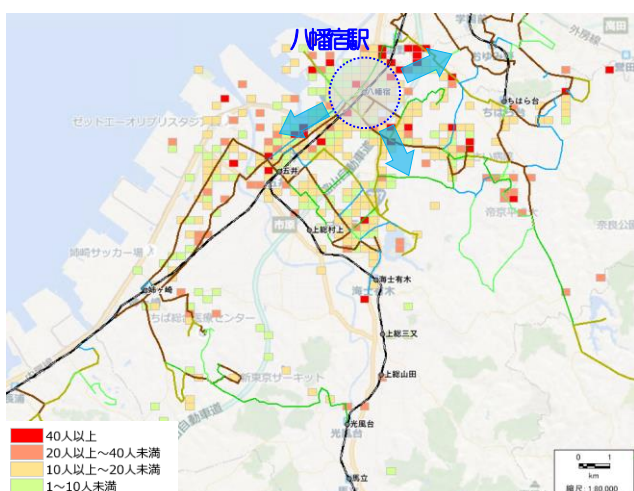


図 八幡宿駅周辺発・目的地分布

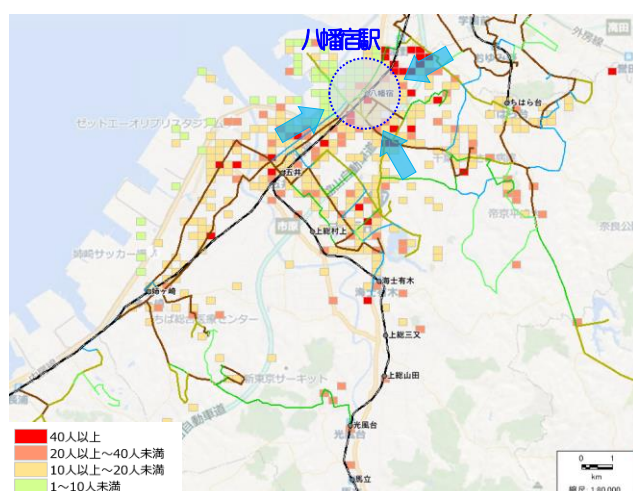


図 八幡宿駅周辺着・出発地分布

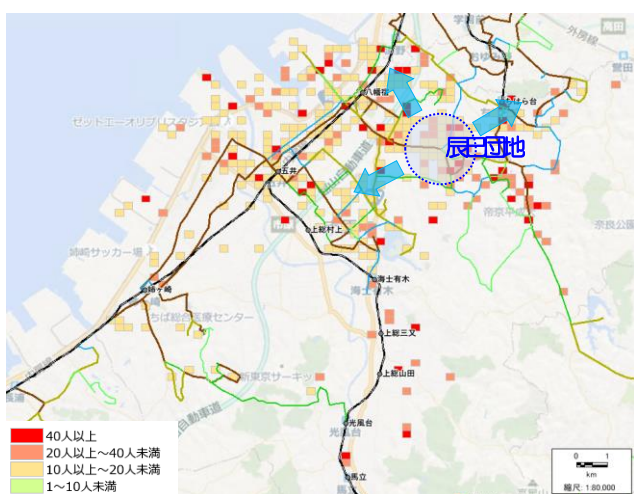


図 辰巳団地周辺発・目的地分布

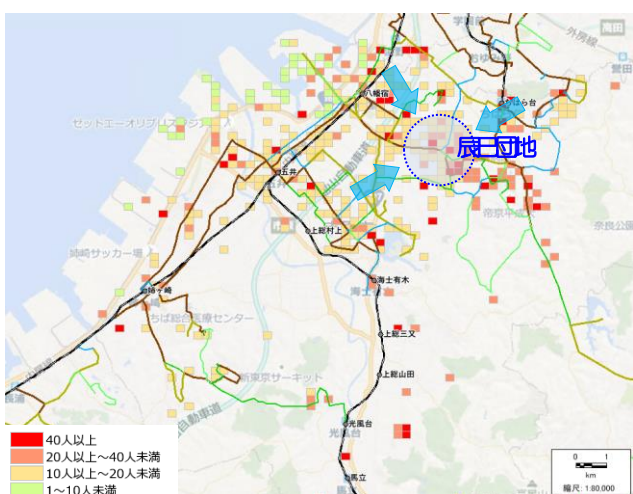


図 辰巳団地周辺着・出発地分布

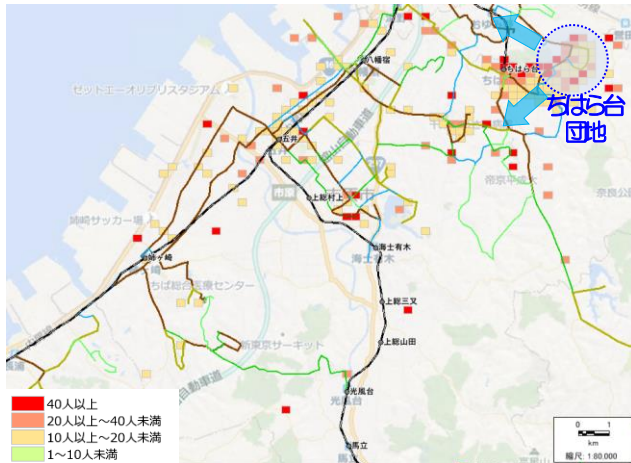


図 ちはら台周辺発・目的地分布

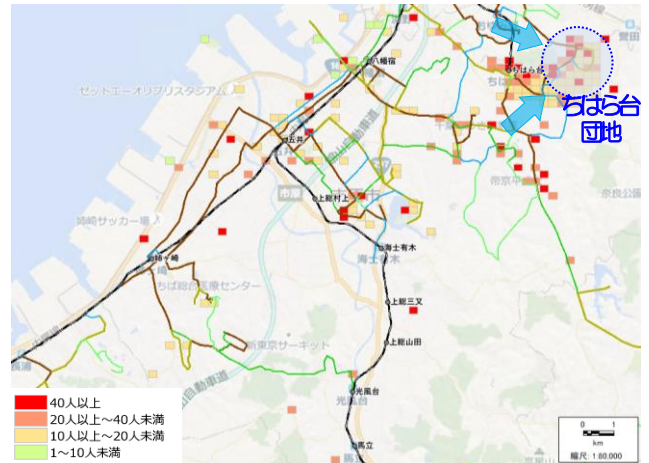


図 ちはら台周辺着・出発地分布

② 五井地区・姉崎地区・有秋地区（計画基本ゾーン4511・4513）

同地区では、五位駅、姉ヶ崎駅、有秋台団地を、交通拠点として抽出しました。抽出した交通拠点の目的地分布（どこへいくのか）、出発地分布（どこからきたか）を見ると、概ね路線バスが運行しており、交通需要を路線バスでカバー出来ています。一方、一部路線バスがカバー出来ないエリア（五井駅東側エリア、姉ヶ崎駅東側等）も散見されます。なお、姉ヶ崎駅東側では交通需要が広域に分散しており路線バスでのカバーが難しいと想定されるため、例えばデマンドタクシーのような交通機関の導入検討が考えられます。

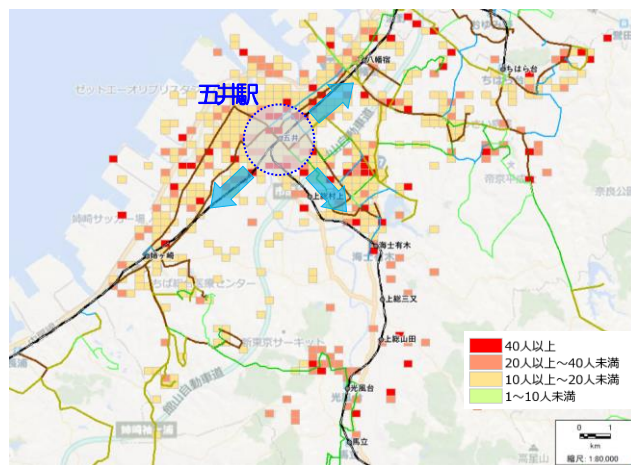


図 五井駅周辺発・目的地分布

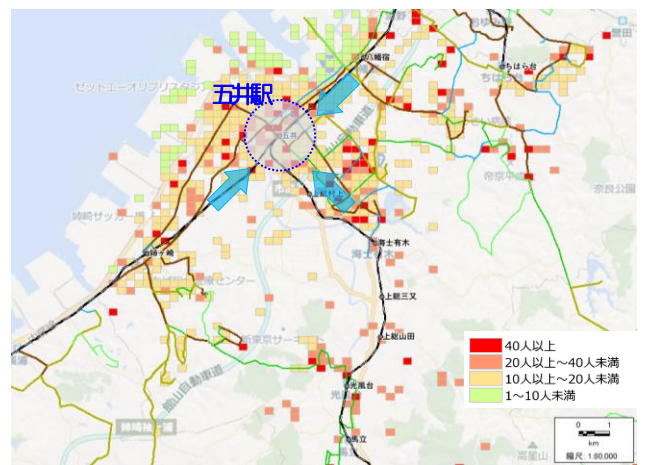


図 五井駅周辺着・出発地分布

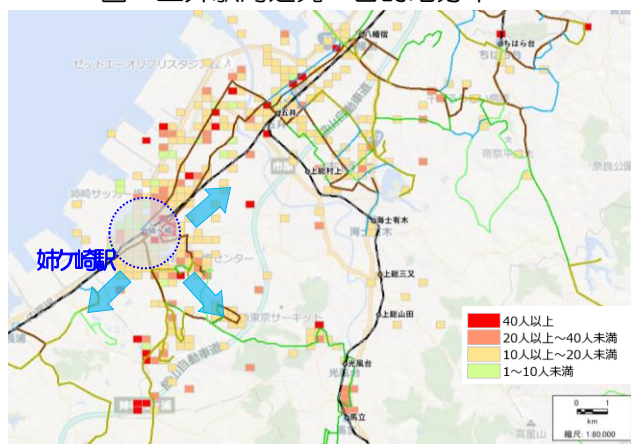


図 姉ヶ崎駅周辺発・目的地分布

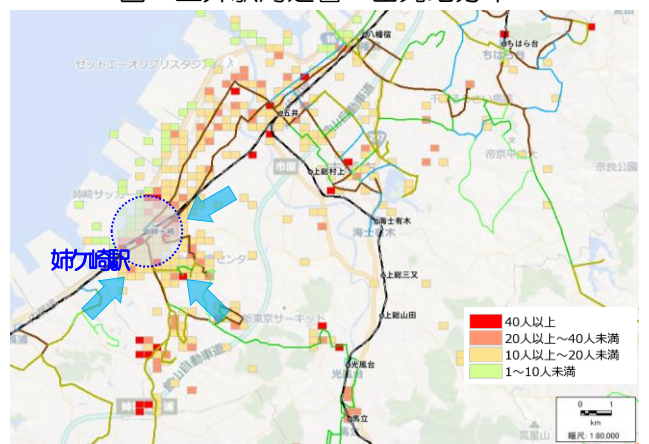


図 姉ヶ崎駅周辺着・出発地分布

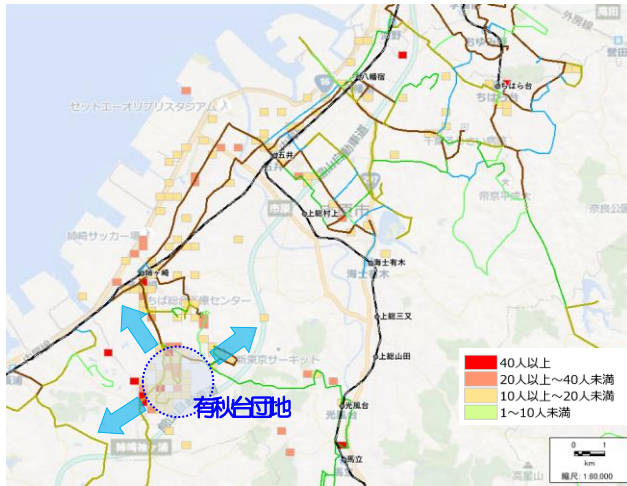


図 有秋台団地周辺発・目的地分布

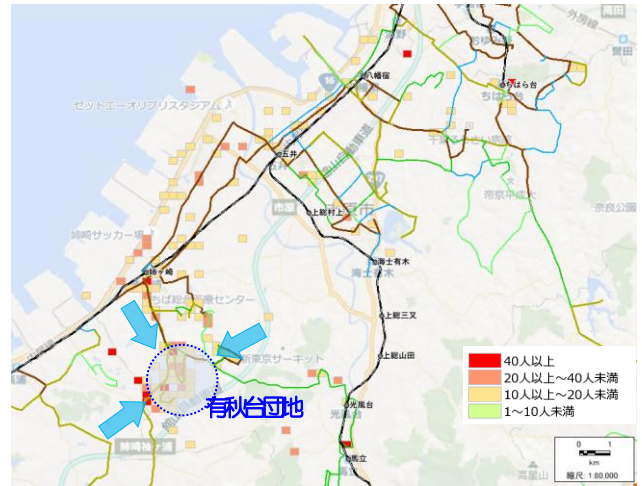


図 有秋台団地周辺着・出発地分布

③ 三和地区・市津地区（計画基本ゾーン4512）

同地区では、光風台団地、喜多（バス停）を、交通拠点として抽出しました。抽出した交通拠点の目的地分布（どこへいくのか）、出発地分布（どこからきたか）を見ると、光風台団地周辺と五井駅周辺間の交通需要が確認できますが、路線バスでの移動はできないため、路線バス以外の交通機関（小湊鐵道など）との連携強化の検討が考えられます。一方、喜多周辺の目的地もしくは出発地は概ね路線バスが運行しており、交通需要を路線バスでカバー出来ています。

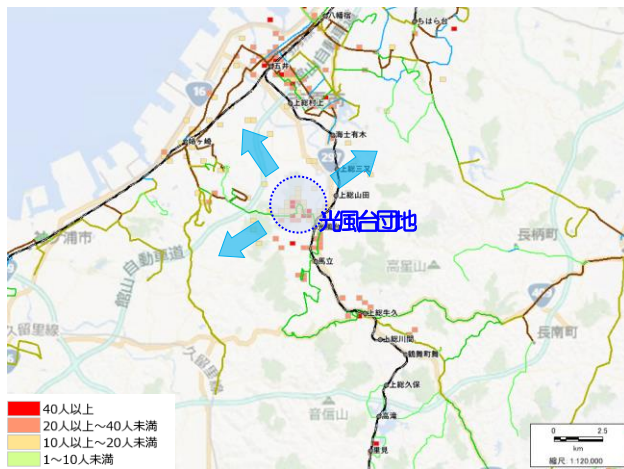


図 光風台団地周辺発・目的地分布

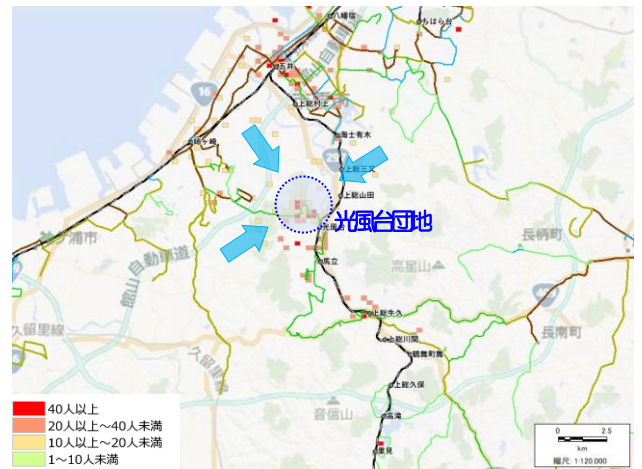


図 光風台団地周辺着・出発地分布

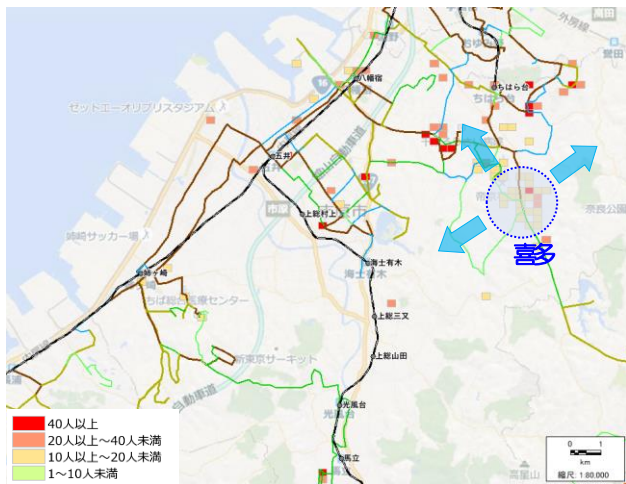


図 喜多周辺発・目的地分布

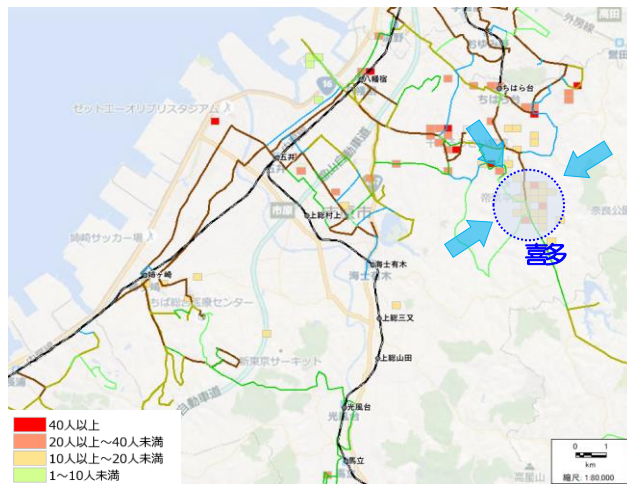


図 喜多周辺着・出発地分布

④ 加茂地区・南総地区（計画基本ゾーン4514）

南総地区では、上総牛久駅を交通拠点として抽出しました。抽出した交通拠点の目的地分布（どこへいくのか）、出発地分布（どこからきたか）を見ると、上総牛久駅周辺と五井駅周辺間の交通需要がわずかに確認できます。

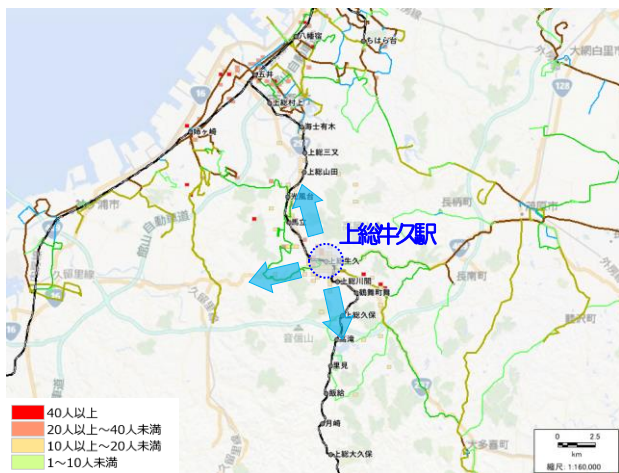


図 上総牛久駅周辺発・目的地分布

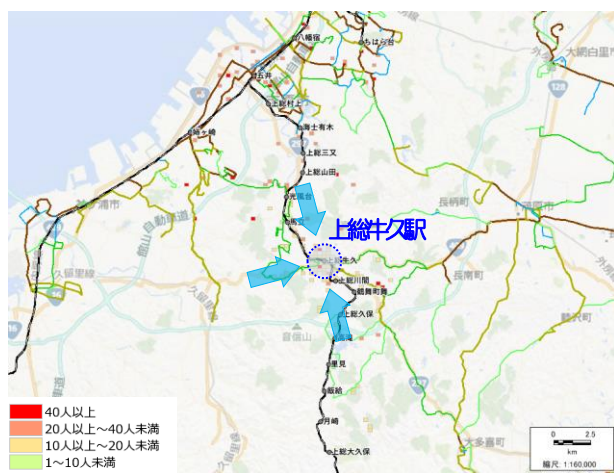


図 上総牛久駅周辺着・出発地分布

加茂地区の交通拠点における移動実態

加茂地区の交通拠点（里見駅、高滝駅、万田野、養老溪谷駅）における移動実態を見ると、里見駅及び高滝駅周辺は、わずかに五井駅周辺間の交通需要が見られますが、万田野周辺及び養老溪谷駅周辺ではほとんど交通需要は見られません。

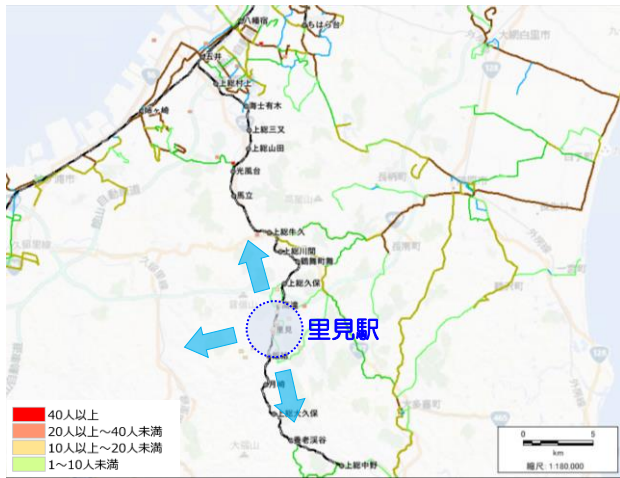


図 里見駅周辺発・目的地分布

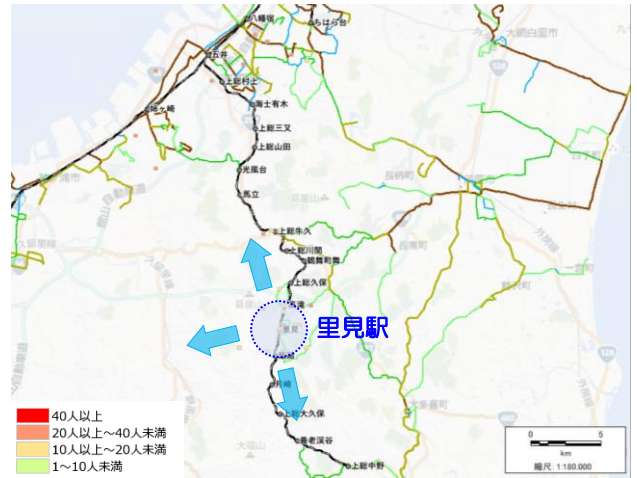


図 里見駅周辺着・出発地分布

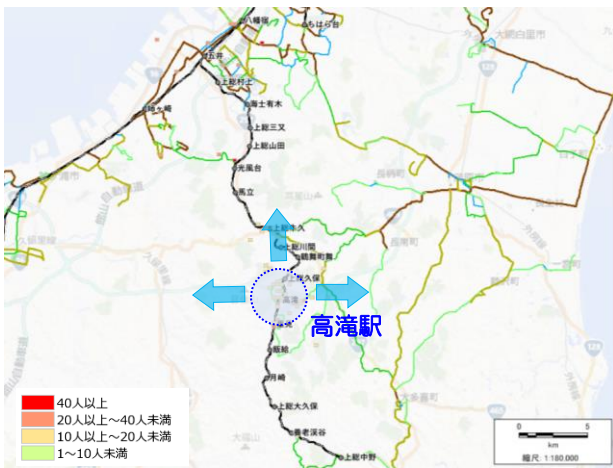


図 高滝駅周辺発・目的地分布

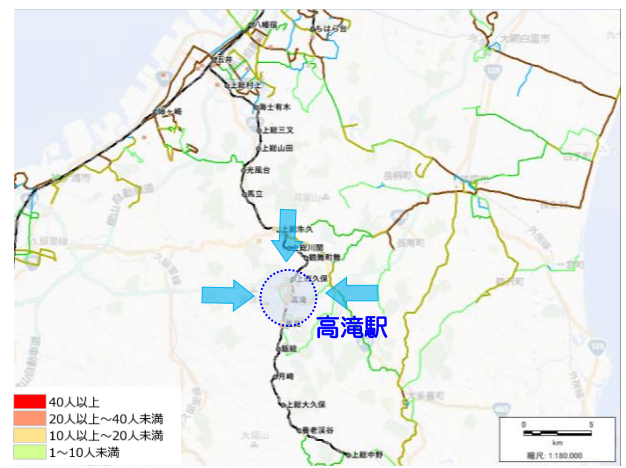


図 高滝駅周辺着・出発地分布



図 万田野周辺発・目的地分布



図 万田野周辺着・出発地分布

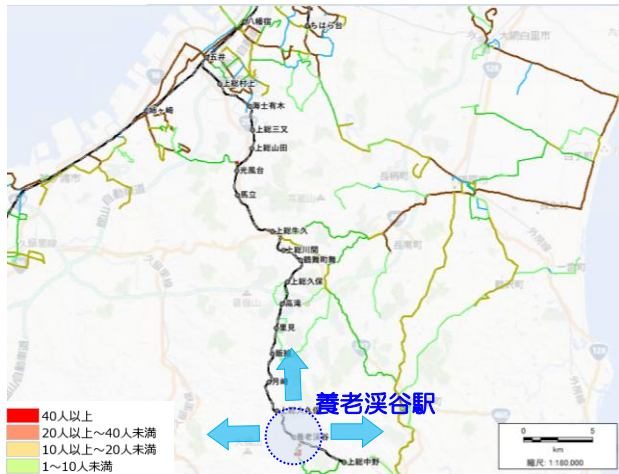


図 養老溪谷駅周辺発・目的地分布

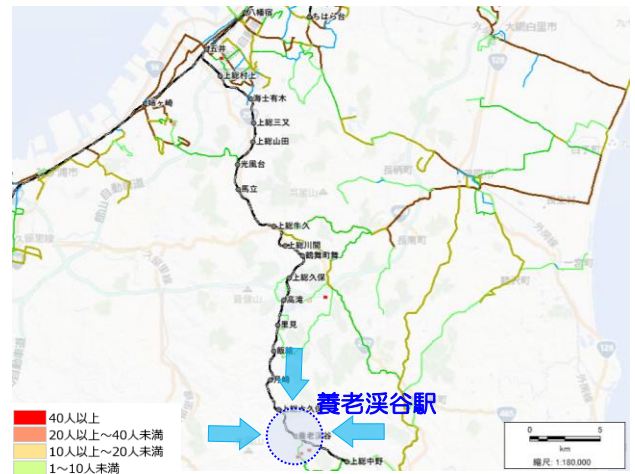


図 養老溪谷駅周辺着・出発地分布

※里見駅、高滝駅、万田野、養老溪谷駅については、周辺人口が少ないため中心から半径2km圏で集計

資料編2. 関連部門計画の整理

(1) 関連部門計画の整理

本計画策定では、関連部門計画に記載されている将来都市像や実施施策等との整合性について留意する必要があるため、総合計画等での「若年層から高齢者まで住み続けられる」「交流・連携」等の視点を反映し、地域公共交通計画で求められる関連施策を把握します。

関連部門計画	年度
市原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020	2020年3月
市原市公共施設再配置基本方針	2018年3月
市原市市道整備計画	2018年8月
いちはら高齢者福祉共生プラン	2024年3月
いちはら障がい者福祉共生プラン	2018年3月 (2024年3月改訂)
市原市観光振興ビジョン	2017年3月 (2023年3月改訂)
市原市バリアフリー基本構想	2018年3月
市原市環境基本計画	2017年3月
市原市地球温暖化対策地域推進計画	2024年3月

①市原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020

本戦略は、前総合戦略に掲げた目標である「誇りの創生」と活力ある社会の形成に向け、人口減少対策に重点化したプロジェクトとして策定します。

本戦略は、市原市総合計画と連動する個別計画として位置付けます。併せて、まち・ひと・しごと創生法に基づく地方版総合戦略として位置付けます。

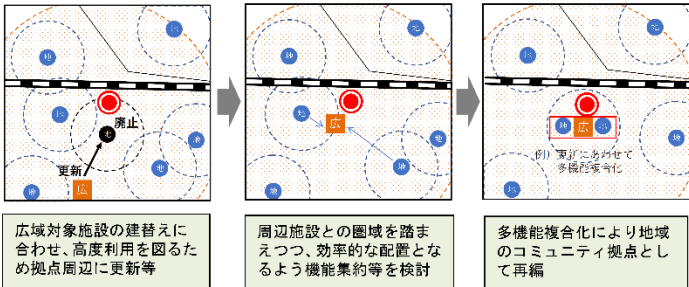

《 計画の概要 》

策定年	2020年3月																					
計画期間	2020年度～2026年度（7年間）																					
施策強化のポイント	(1) 若者世代の転入超過への転換 (2) 地域産業の持続的成長 (3) 市原ならではの資源を活かした魅力の創出 (4) 子どもを産み育てたくなるまちづくり (5) 次世代の公共交通への進化 (6) 関係人口（いちほらファン）の創出と拡大 (7) 若者・女性との対話と連携																					
施策体系と 施策パッケージ	○基本目標1 市原発のイノベーションと若者・女性の活躍による新時代の創生（コア戦略）(1)～(8)の施策 ○基本目標2 市原のひとと産業が開く都市の創生（都市エリア）(1)～(5)の施策 ○基本目標3 市原ならではの魅力づくりによる持続可能な里山の創生（里山エリア）(1)～(4)の施策																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) イノベーションによる新たな価値の創生</td> </tr> <tr> <td>(2) 次世代の人材育成</td> </tr> <tr> <td>(3) 若者の希望実現</td> </tr> <tr> <td>(4) 確かな教育の推進 【教育大綱】</td> </tr> <tr> <td>(5) 文化の継承と創造 【文化振興計画】</td> </tr> <tr> <td>(6) スポーツ文化の醸成 【スポーツ推進計画】</td> </tr> <tr> <td>(7) いちほらファンの創出・拡大</td> </tr> <tr> <td>(8) 若者・女性との共創</td> </tr> </tbody> </table>	施策	(1) イノベーションによる新たな価値の創生	(2) 次世代の人材育成	(3) 若者の希望実現	(4) 確かな教育の推進 【教育大綱】	(5) 文化の継承と創造 【文化振興計画】	(6) スポーツ文化の醸成 【スポーツ推進計画】	(7) いちほらファンの創出・拡大	(8) 若者・女性との共創	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) 未来ゲートウェイ</td> </tr> <tr> <td>(2) 拠点形成の推進 【立地適正化計画・拠点形成構想】</td> </tr> <tr> <td>(3) 企業人材の育成 【産業振興ビジョン】</td> </tr> <tr> <td>(4) 中小企業支援 【産業振興ビジョン】</td> </tr> <tr> <td>(5) 新産業誘導 【産業振興ビジョン】</td> </tr> </tbody> </table>	施策	(1) 未来ゲートウェイ	(2) 拠点形成の推進 【立地適正化計画・拠点形成構想】	(3) 企業人材の育成 【産業振興ビジョン】	(4) 中小企業支援 【産業振興ビジョン】	(5) 新産業誘導 【産業振興ビジョン】	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) 里山暮らしの創出</td> </tr> <tr> <td>(2) 地域資源を活かした観光振興 【観光振興ビジョン】</td> </tr> <tr> <td>(3) 次世代農業の推進 【農林業振興計画】</td> </tr> <tr> <td>(4) 森林環境保全・整備促進 【農林業振興計画】</td> </tr> </tbody> </table>	施策	(1) 里山暮らしの創出	(2) 地域資源を活かした観光振興 【観光振興ビジョン】	(3) 次世代農業の推進 【農林業振興計画】
施策																						
(1) イノベーションによる新たな価値の創生																						
(2) 次世代の人材育成																						
(3) 若者の希望実現																						
(4) 確かな教育の推進 【教育大綱】																						
(5) 文化の継承と創造 【文化振興計画】																						
(6) スポーツ文化の醸成 【スポーツ推進計画】																						
(7) いちほらファンの創出・拡大																						
(8) 若者・女性との共創																						
施策																						
(1) 未来ゲートウェイ																						
(2) 拠点形成の推進 【立地適正化計画・拠点形成構想】																						
(3) 企業人材の育成 【産業振興ビジョン】																						
(4) 中小企業支援 【産業振興ビジョン】																						
(5) 新産業誘導 【産業振興ビジョン】																						
施策																						
(1) 里山暮らしの創出																						
(2) 地域資源を活かした観光振興 【観光振興ビジョン】																						
(3) 次世代農業の推進 【農林業振興計画】																						
(4) 森林環境保全・整備促進 【農林業振興計画】																						
交通 ネットワーク	基本目標2 市原のひとと産業が開く都市の創生 (1)未来のゲートウェイ ②先端技術を活用した次世代モビリティの導入推進 ・ICT や自動運転などの新技術活用の検討 ・小型モビリティの導入やシェアリング等の検討																					

②市原市公共施設再配置基本方針

○公共資産マネジメント推進計画（2016年3月策定）における「施設の質と量の最適化」に基づき、長期的な見通しを踏まえ、公共施設の配置、規模、機能などの最適化に係る方向性を示すものです。

《 計画の概要 》

策定年	2018年3月
計画期間	2018年度から2026年度まで
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> (1) 従来の公共施設のあり方にとらわれない柔軟な施設 (2) 多様な市民が交流する施設 (3) 将来世代への負担を考慮する施設
5つの視点	<p>【公共施設の機能集約等の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ワンストップで複数の目的が果たせる、利便性の高い多機能施設へ転換 <p>【地域特性を踏まえた公共施設の再配置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合計画等、本市のまちづくりの方向性を踏まえ、移動や安心安全の確保等といった地域特性を考慮した再配置 <p>【公共施設の効率化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設の立地、サービス圏域等を考慮した、効率的な配置を目指す <p>【公共施設の計画的な更新等の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・更新等に合わせ柔軟で多機能複合的な施設運営が可能な施設を目指す <p>【公共施設の保有量の適正化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本方針に基づき、「個別施設方針」を定めるにあたり、まちづくり等の特性に留意し、総合的に機能・規模・位置等を検討することが必要
公共施設の再配置の将来構造	<p>【まちづくりの方向性を踏まえた総合的な再配置の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちの核となる「拠点」を中心として、周辺地域との一体的な検討を行うものとし、検討エリアを設定 <p>【施設のサービス圏域を踏まえた再配置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域対象施設は拠点への機能誘導を踏まえ検討。 ・地域対象施設は、周辺施設との配置状況を踏まえ、圏域の重複を解消する効率的な配置を目指す <p>更新に合わせた拠点周辺での機能集約等のイメージ</p>  <p>更新に合わせた拠点周辺での機能集約等のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域対象施設の建替えに合わせ、高度利用を図るため拠点周辺に更新等 周辺施設との圏域を踏まえつつ、効率的な配置となるよう機能集約等を検討 多機能複合化により地域のコミュニティ拠点として再編 <p>検討エリア</p> 
公共交通の関連事項	<p>【地域特性を踏まえた公共施設の再配置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合計画等のまちづくりの方向性を踏まえ、移動や安心安全の確保等といった地域特性を考慮した再配置 <p>【施設の特徴を踏まえた再配置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域対象施設の拠点への機能誘導 ・コミュニティ等の機能を有する施設の機能集約等の検討

③市原市市道整備計画

○広大な市域を有する本市において、円滑な自動車交通の確保による活力あるまちづくりを支えるため、国や県の道路計画を踏まえ、本市における将来幹線道路ネットワークのあり方と幹線市道整備の進め方を定めた計画です。

《 計画の概要 》

策定年	2018年8月
計画期間	2018年度から2026年度まで
将来道路ネットワークのあり方	基本方針1 拠点や地域間の連絡を強化し、ひとや地域の交流を支えるネットワークの構築 基本方針2 防災力を強化し、安心・安全なまちを支えるネットワークの構築 基本方針3 ICアクセスを強化し、広域連携を支えるネットワークの構築
戦略的な幹線市道整備の進め方	整備方針1 優先整備路線の明確化 整備方針2 事業箇所を選択と集中 整備方針3 道路整備費の効率的な運用
公共交通の関連事項	<ul style="list-style-type: none"> ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるため、拠点や地域間を結ぶ路線や主要な幹線道路の渋滞緩和に向けた幹線道路ネットワークの強化を図る ・交流人口の拡大や産業の誘導等を促進するため、インターチェンジをはじめとする交通結節点から拠点や地域等へのアクセスを考慮した幹線道路ネットワークを構築 ・交通渋滞の解消や交通事故の抑制に効果の高い、交通のボトルネックとなっている交差点の右折レーン設置等に取り組む

④いちはら高齢者福祉共生プラン

市原市総合計画の基本計画を構成する個別計画に位置付けられ、「地域共生社会」の実現を目指す、「市原市地域共生社会推進プラン」を上位計画として、この計画に関連する「いちはら障がい者福祉共生プラン」「いちはら健幸まちづくりプラン」等とも連携を図り、高齢者の地域生活を支援します。

《 計画の概要 》

策定年	2024年3月
計画期間	2024年度～2026年度まで
基本理念	高齢者が、自分らしくいきいきと活躍し、住み慣れた地域で安心して暮らせる、ふれ合い支え合いのまちへ
基本目標	①いつまでも元気に地域で活躍できるまちづくり ②住み慣れた地域で自分らしく暮らせるまちづくり ③安心して暮らし続けられるまちづくり
施策の体系	基本目標1 いつまでも元気に地域で活躍できるまちづくり 【施策】介護予防事業の充実、健康づくりの推進、社会参加の促進 基本目標2 住み慣れた地域で自分らしく暮らせるまちづくり 【施策】地域の見守り・支え合いの仕組みづくり、在宅医療・介護連携の推進、認知症施策の推進、地域包括支援センターの機能強化、地域ケア会議の推進、権利擁護の充実 基本目標3 安心して暮らし続けられるまちづくり 【施策】介護サービス基盤の整備、高齢者の住まい・住まい方の支援、介護保険制度の円滑な運営
公共交通の 関連事項	【高齢者の住まい・住まい方の支援】 ・移動手段の確保に係る検討・実施 ・送迎ボランティアサービス ・バリアフリー対策

⑤いちはら障がい者福祉共生プラン

○障がいの有無によって分け隔てられることなく、共生社会の実現に向けて障がい者福祉施策を推進するため、障害者基本法に基づく「市原市障がい者基本計画」と、障害者総合支援法及び児童福祉法に基づく「市原市障がい福祉計画」及び「市原市障がい児福祉計画」を一体的に策定するものです。

《 計画の概要 》

策定年	2018年3月(2024年3月改訂)
計画期間	市原市障がい者基本計画：2018年度～2026年度 第7期市原市障がい福祉計画：2024年度～2026年度 第3期市原市障がい児福祉計画：2024年度～2026年度
基本理念	障がいの有無によって分け隔てられることなく、誰もが地域の一員として共に支え合い自分らしくいきいきと活躍できるまちを目指して
基本目標	①地域生活の支援体制の整備 【施策の柱】生活支援サービスの充実、保健・医療の充実、防災・防犯対策等の充実 ②障がい児に対する支援体制の整備 【施策の柱】療育・教育等の充実 ③自立した生活の確保 【施策の柱】就労支援の充実、生活環境の整備 ④社会参加の促進 【施策の柱】交流機会の拡充、権利擁護の推進 ⑤障がい者への理解促進 【施策の柱】地域による支え合いの推進
障がい福祉計画・障がい児福祉計画の内容	・障がい福祉サービス等の見込み量の設定 ・障がい福祉サービス等の提供体制の確保に係る目標の設定
公共交通等の関連事項	【生活環境の整備】 ・移動手段の充実：通所施設利用者への交通費助成、福祉有償運送事業 ・バリアフリー化の推進：公共交通機関のバリアフリー化

⑥市原市観光振興ビジョン(2022 改訂版)

計画期間内の3年間を周期とした見直し。新型コロナウイルス感染症の流行と感染拡大を防止するための経済活動の抑制による観光客の大幅な減少等、観光産業に大きな影響を与え、インバウンドが期待された東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が終了したこと等、本市観光を取り巻く環境に大きな変化があり本ビジョンの目標像の実現に向け、現状・課題を踏まえ、改めて観光振興ビジョンの改訂

《 計画の概要 》

策定年	2017年3月(2023年3月改訂)
計画期間	2017~2026年度(10年間)
目標像	市の魅力を一人でも多くの人に感じてもらい、誰もが「訪れたい、また来たい」と思う観光のまちの実現を目指していきます
ビジョン策定の視点	<p>○策定の視点 「観光地として選ばれる市原市」「地域自ら稼ぐ力を持つ市原市」「住んでよし、訪れてよしの市原市」</p> <p>○5つの戦略(公共交通関連)</p> <p>戦略①観光マーケティングに基づく効果的な誘客 ・豊富な観光資源を効果的に活用するためには、どのような属性の人がその観光地を訪れるのか、どういった行動パターンがあるのか等、具体的な数値を裏付けとしたマーケティングに基づく確固たる集客戦略が必要</p> <p>戦略②強みとなる観光資源のいちほらブランド化 ・様々な観光資源があるものの、その他に点在する観光資源との結びつきが弱い状況</p> <p>戦略③地域主体のおもてなしと滞在型テントの創出支援</p> <p>戦略④様々なツールを活用したプロモーションの強化 ・ファミリー層、学生層、シニア層、訪日外国人等観光客のターゲットを明確に定め、観光資源のストーリー化や体験の映像化等により、多くの観光客の関心・関与を高め、「いちほらファン」の増加につながる積極的なプロモーションに取り組む</p> <p>戦略⑤近隣自治体や観光関連団体等との連携 ・市独自観光施策だけでなく、近隣観光エリア間連携により、観光資源相互を結びつけ、エリア内周遊によるエリア全体の経済波及効果を高める</p>
具体的なタスク(交通・移動関連)	<p>タスク③：養老溪谷(世界に一番近い SATOYAMA)・高滝・小湊鐵道の魅力の更なる磨き上げ→菜の花と小湊鐵道の房総里山トロッコ</p> <p>タスク⑬：ニーズを踏まえた親和性の高い観光資源ごとのテーマ化→サイクルツーリズム推進事業<<観光協会>></p> <p>タスク⑰：産・官・学連携による南いちほらの活性化→超小型EVを活用したカーシェアリング(評価指標：超小型EV利用者数180件(2026年))や新たな観光コンテンツの創出、イベント企画やプロモーション等</p>

⑦市原市バリアフリー基本構想

○市原市総合計画に掲げる将来都市像を実現するため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと整合を図りながら、より一層のバリアフリー化の推進に向け、「市原市バリアフリー基本構想」を策定することとしました。

《 計画の概要 》

策定年	2018年8月
計画期間	2018年度から2026年度まで
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ①コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けたバリアフリー化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の視点に立ったバリアフリー化やユニバーサルデザインの整備を進め、あらゆる人が暮らしやすいまちづくりの推進 ・重点整備地区を中心とした整備の推進 ②互いに助け合い、支え合う意識を醸成する「心のバリアフリー」の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等が感じているバリアを理解し、互いに助け合い、支え合うことができるよう「心のバリアフリー」の取組の充実 ③多様な主体と連携したユニバーサルデザインのまちづくりへの展開 <ul style="list-style-type: none"> ・2020東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機として、観光地や交通機関等について、ハード、ソフト両面からバリアフリー化を展開
バリアフリー化の進捗管理指標	<p>指標1 バリアフリー化の整備率の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点整備地区内において実施する生活関連経路におけるバリアフリー化の整備率を設定 ・特定事業の推進により整備率の向上を目指す <p>指標2 「心のバリアフリー」の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者への理解が深まってきていると感じる障がい者の割合を設定 ・市民、事業者、行政の取組の推進により、割合の増加を目指す <p>指標3 観光地におけるバリアフリー化の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受入環境整備（観光地トイレ、Wi-Fi環境整備、多言語観光案内板）を実施する箇所数を設定 ・各種事業の推進により整備箇所数の向上を目指す
公共交通の関連事項	<p>【公共交通（施設）のバリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通移動等円滑化基準や国のガイドライン、ユニバーサルデザイン2020行動計画に沿って、旅客施設又は車両等の整備を行う <ul style="list-style-type: none"> ①鉄軌道駅 ②車両等（鉄軌道、バス、タクシー）

⑧市原市環境基本計画

○市民一人一人や、市を含めた市内の事業者が、環境課題の解決に向けて自ら積極的に行動し、いちはらの自然や都市、歴史などの魅力ある地域を誇りに思うことで、持続可能な社会を未来へ繋いでいけるよう、基本理念を「誇りのもてる 環境を 未来へ」と定め、総合計画によるまちづくりを環境面から推進するため計画を策定しました。

《 計画の概要 》

策定年	2017年3月
計画期間	2018年度から2026年度まで
基本理念	「 誇りのもてる 環境を 未来へ 」
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 地球環境 ・未来へ引き継ぐ持続可能な地域社会を目指す 2 生活環境 ・快適で安全な暮らしと資源が新たな価値を生む循環型社会を目指す 3 自然環境 ・いちはらの豊かな生物多様性を保全し、その恵沢を享受できる自然共生社会を目指す 4 文化環境 ・いちはらの歴史や文化に親しみ、魅力ある街並みを形成する 5 市民参加・学習・協働 ・市民や事業者などが自主的に連携・協働して、環境保全に取り組む社会を目指す
いちはらエコ ミッション	<p>ミッション1 エネルギー利用の低炭素化</p> <p>ミッション2 3Rの推進</p> <p>ミッション3 快適で安全な生活環境の保全</p> <p>ミッション4 生物多様性の啓発と地域生態系の保全</p> <p>ミッション5 いちはらの地域性を活かした魅力的な空間の形成</p> <p>ミッション6 ビジネススタイルの変革～環境と経済の連携～</p> <p>ミッション7 環境に優しいライフスタイルへの変革</p>
公共交通の 関連事項	<p>【地球環境：交通環境対策の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の地域特性を踏まえ、必要な生活サービスを効率的に提供するため、低炭素化など環境負荷への配慮や民間投資の促進を念頭におきつつ、各種の都市機能を集約する「コンパクト化」と、地域をつなぐ主要な道路の整備を促進するとともに、公共交通の円滑化を図り、各拠点や地域間との連絡を強化する「ネットワーク化」を推進する <p>【2026年のいちはらの環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活や交通を支える都市機能が充実し、自家用車に頼り過ぎずに、多くのひとが徒歩や自転車で移動するライフスタイルを楽しんでいる ・鉄道の駅周辺では、民間活力を活用しながら、徒歩圏内に店舗や学校、医療、交通、公共施設などの機能的な配置を促し、環境にもやさしく住みやすいまちづくりが進んでいる ・南部地域を中心に広がる里山や悠久の歴史、伝統と文化、地域を縦断する小湊鐵道などを大きな資源として、近隣自治体と連携した観光地づくりにより、市内外などさまざまな交流が進んでいる

⑨市原市地球温暖化対策地域推進計画

○再生可能エネルギー等の利用促進と徹底した省エネルギーの推進、循環型社会の形成、市民や事業者への情報提供と活動促進等を図るため、上位計画である「市原市総合計画」「市原市環境基本計画」を踏まえた地球温暖化対策に関する個別計画として策定しました。

《 計画の概要 》

策定年	2024年3月
計画期間	2024年から2030年まで
目指す姿	カーボンニュートラルへの実現×地域経済の持続的発展
視点・施策の体系	視点1 再生可能エネルギー等の利用促進 視点2 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革 視点3 森林・みどりの保全及び緑化の推進 視点4 資源循環の高度化を通じた循環経済への移行の推進 視点5 臨海部企業などの産業部門カーボンニュートラルの促進
公共交通の関連事項	【コンパクト・プラス・ネットワークの推進】 市の主な取組： コンパクトシティ形成推進（都市のスポンジ化対策） 市民・事業者に期待される取組例： 公共交通機関を利用する選択

資料編3. 市民アンケート調査

(1) 市民アンケートの目的

網形成計画では、施策の方向性と目標を達成するための取組の評価指標の基準値、目標値の設定のために市民アンケート調査を実施しています。本計画においても市民の移動実態及び移動ニーズ等を把握することを目的として市民アンケート調査を実施しました。

(2) 市民アンケート調査の実施概要

① アンケート調査実施概要

調査対象者

16歳以上の市民の皆様から無作為に選んだ3,000世帯にアンケート票を送付した。

調査方法

郵送による配布、Web又は郵送による回収

アンケートの実施期間

令和5年1月26日(木)にアンケート票を発送し、2月7日(火)消印有効とした。

② アンケート調査項目

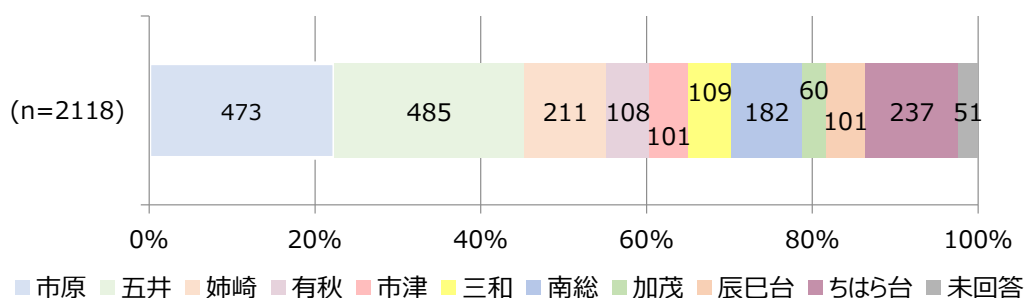
調査項目

- ・利用者属性(性別、居住地、免許保有状況)
- ・日常生活での外出・移動における公共交通の利用状況
- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用満足度
- ・公共交通を利用しない理由、利用するための条件
- ・運転免許返納と家族等による送迎の状況
- ・公共交通の確保・維持

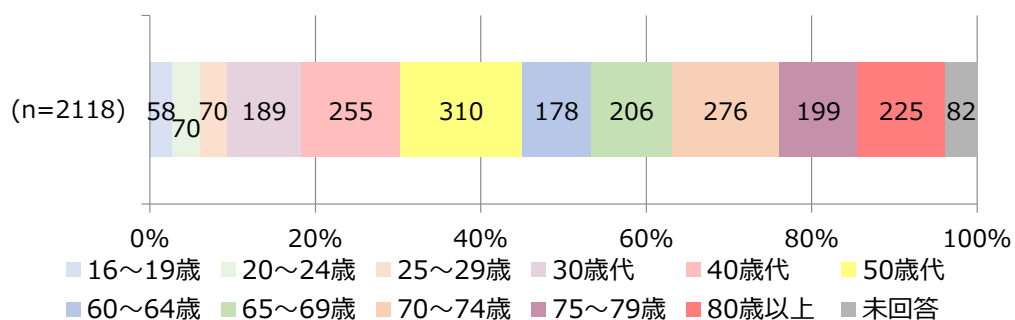
③ アンケート回答者の属性

973世帯、2,118名の方から回答を得た。世帯回収率は32.4%だった。地区別、年代別の内訳は以下のとおり。

■ アンケート回答者の地区別分布



■ アンケート回答者の年齢別分布



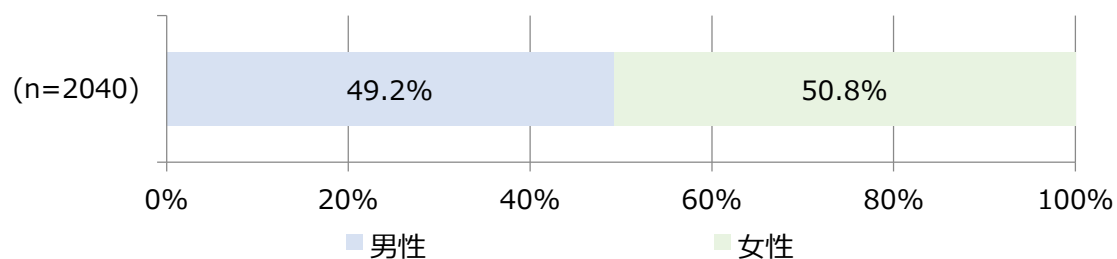
(3) 市民アンケート調査集計結果

市民アンケート調査について、全回答者を対象に集計した結果を示す。

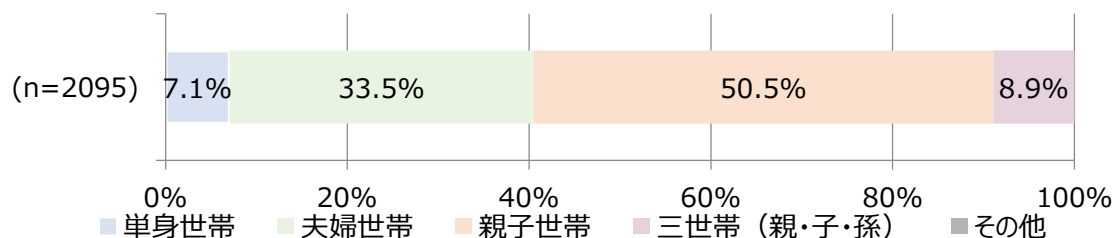
① 問 A 回答者の属性

○アンケート回答者については、男女の割合はほぼ半数となっている。また、世帯構成について見ると、「親子世帯」が50%程度と最も多く、次いで「夫婦世帯」が33%程度となっている。「単身世帯」は少なく、「三世帯（親・子・孫）」よりも少ない。

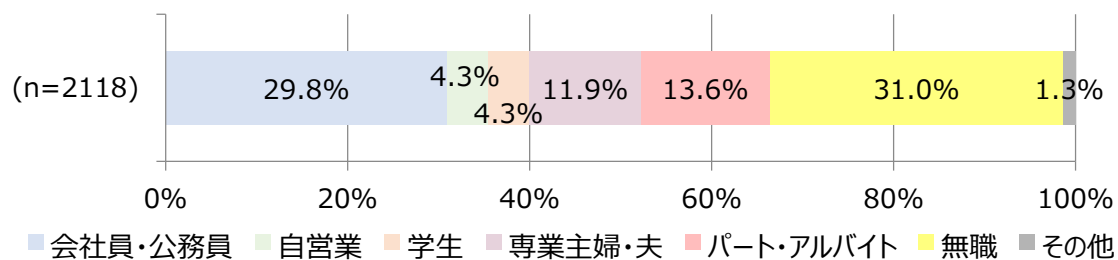
■性別



■世帯構成



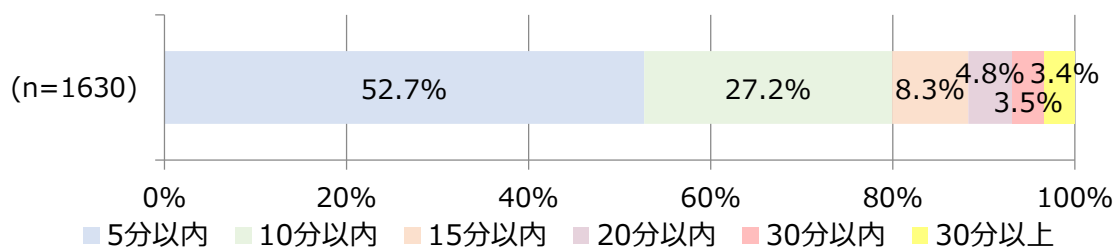
◆職業



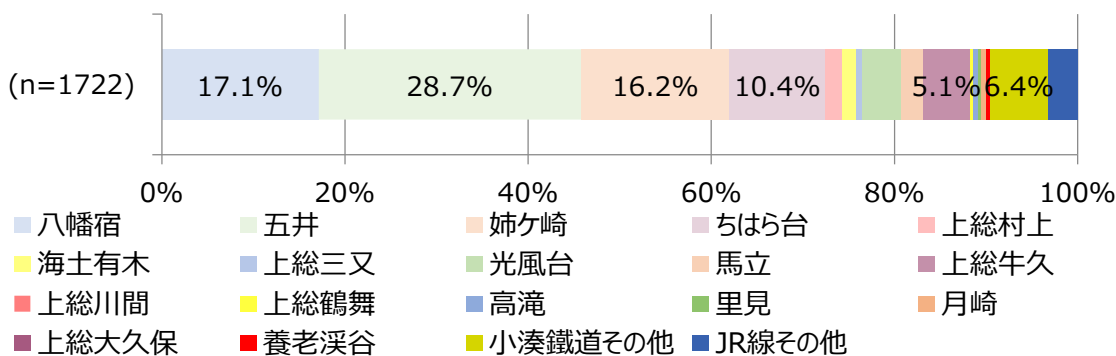
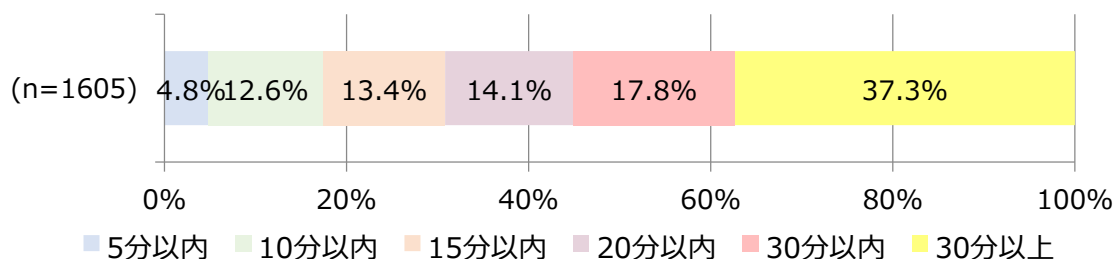
② 問 A 公共交通へのアクセス性

○公共交通へのアクセス性について見ると、最寄りバスまでの徒歩時間は「5分以内」（≒網形成計画の交通サービス圏域）と回答した人は50%を超えている。また、鉄道については「15分以内」（≒網形成計画の交通サービス圏域）と回答した人は30%程度となっている。

■最寄りバス停までの徒歩時間



■最寄り駅までの徒歩時間、最寄り駅



※各最寄り駅の割合

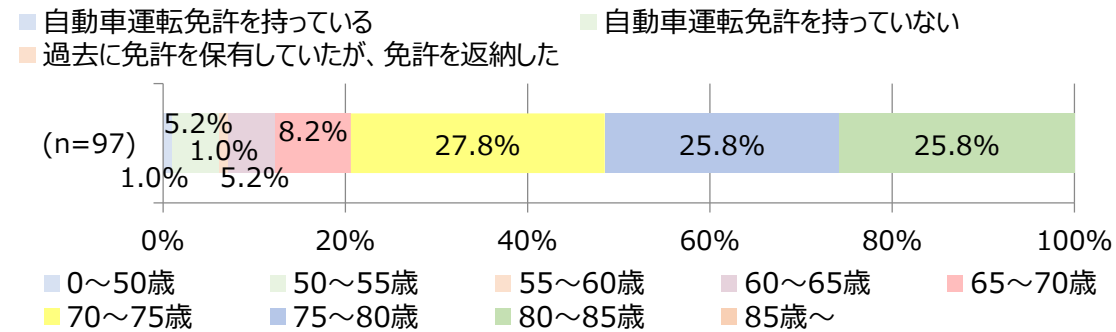
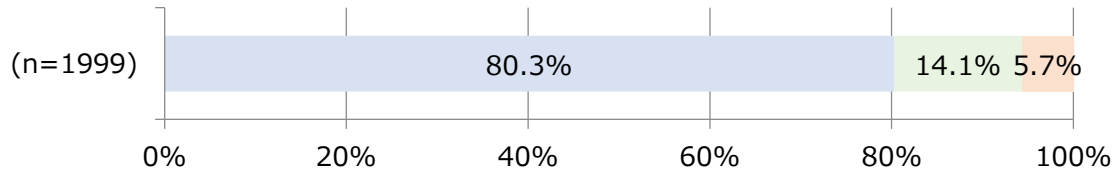
八幡宿	五井	姉ヶ崎	ちはら台	上総村上	海土有木	上総三又	光風台	馬立	上総牛久
17.1%	28.7%	16.2%	10.4%	1.9%	1.5%	0.7%	4.2%	2.5%	5.1%

上総川間	上総鶴舞	高滝	里見	月崎	上総大久保	養老溪谷	小湊鐵道その他	JR線その他
0.1%	0.2%	0.6%	0.3%	0.6%	0.1%	0.3%	6.4%	3.2%

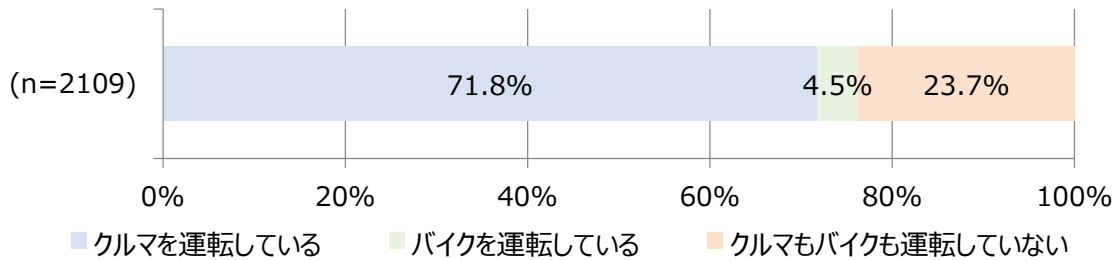
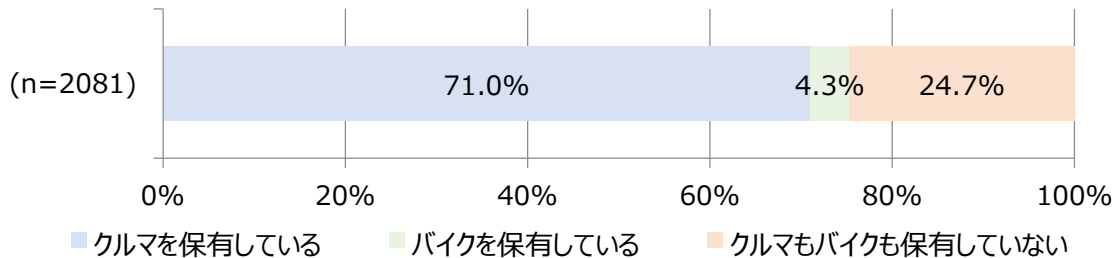
③ 問 A 運転免許と自家用車等の利用

- 運転免許の保有状況について見ると、免許を保有している人が80%程度となっている。免許返納者は5%程度であり、網形成計画策定時の2%と比較すると3ポイント程度上昇した。免許を返納した時の年齢については、「70～75歳」、「75～80歳」、「80～85歳」がそれぞれ25%程度を占める。
- クルマ、バイクの保有状況については、70%以上の方がクルマを保有、運転している。バイクについては5%未満となっている。
- 普段の外出状況については、「ひとりで外出できる」と回答した人が94%で、外出時にハンデを抱える人は合わせて6%程度となっている。

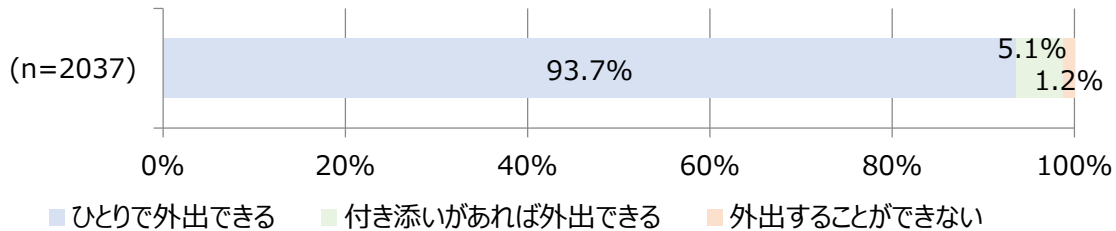
■免許の保有状況



■クルマ、バイクの保有・運転状況



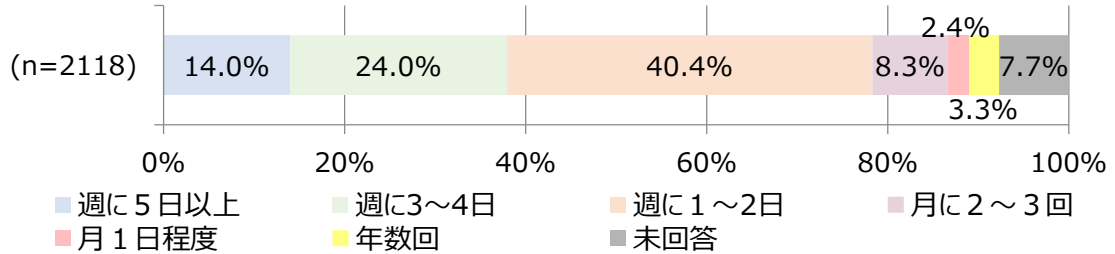
■普段の外出状況



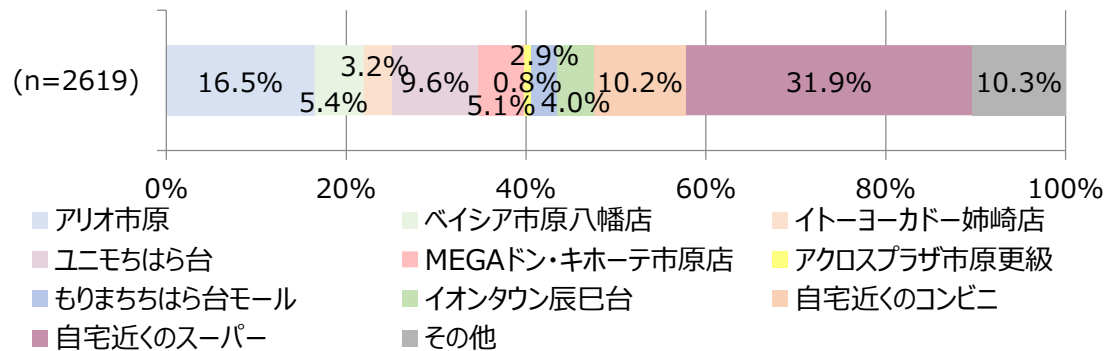
④ 問 B 買い物目的の移動・外出状況

○買い物の頻度については、「週に1~2日」と回答した人が最も多く、40%程度を占める。目的地は、「自宅近くのスーパー」が32%で最も多く、その時の交通手段は「自家用車（自分で運転）」が49%となっている。鉄道や路線バス等、公共交通機関を利用する人は17%にとどまる。

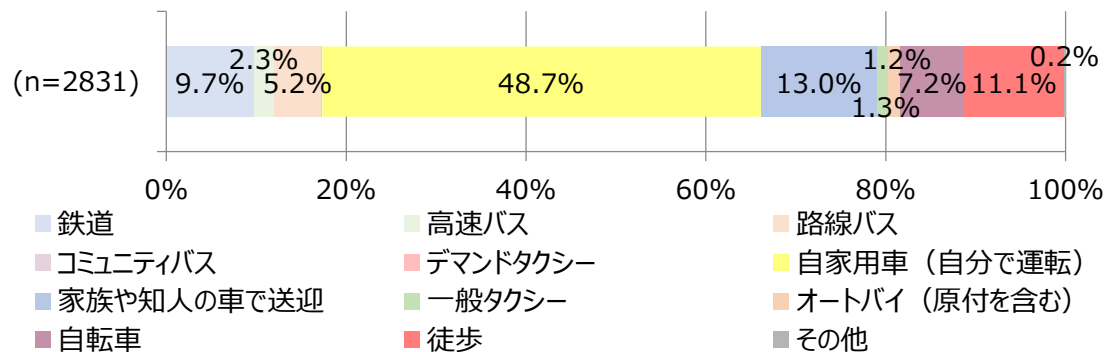
■買い物の頻度



■主な目的地（複数回答あり）

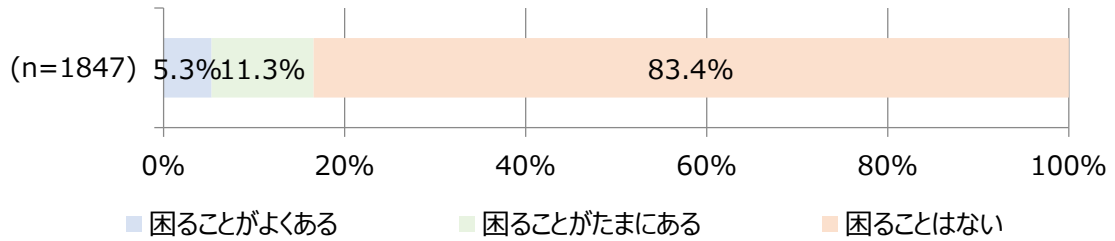


■買い物時の交通手段（複数回答あり）

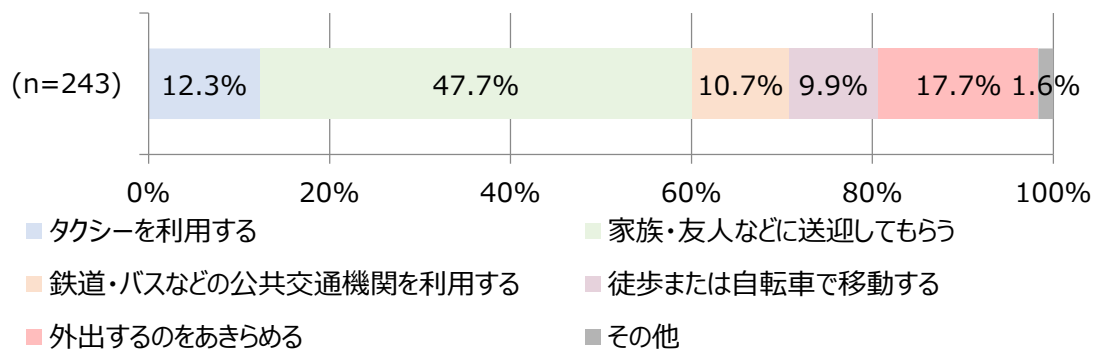


○買い物の際に交通手段がなくて困る経験については、「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」を合わせて17%となっている。その場合の対処方法としては、「家族・友人などに送迎してもらう」の回答が最も多く、「タクシーを利用する」と合すると60%となる。また、二番目に多い回答は、「外出するのをあきらめる」の18%となっている。

■交通手段がなくて困る経験の有無



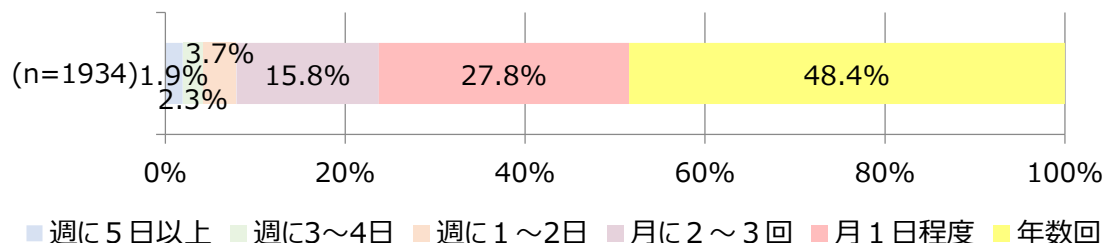
■交通手段がなくて困る場合の対処方法



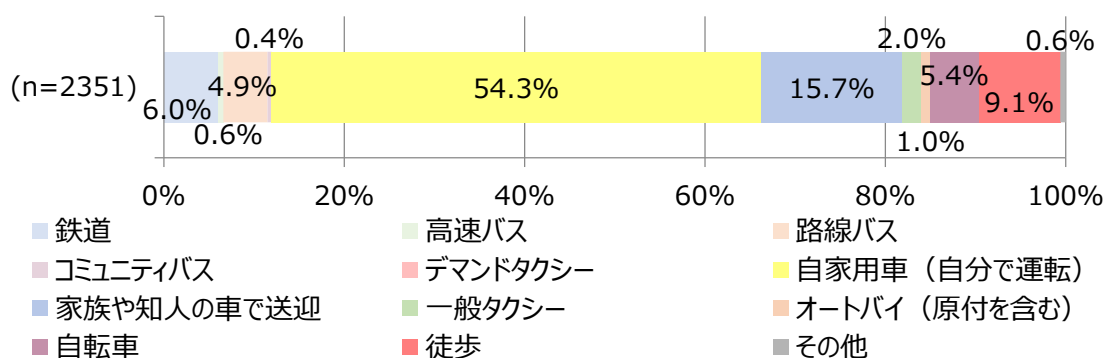
⑤ 問 B 通院目的の移動・外出状況

○通院の頻度については、「年数回」と回答した人が最も多く、48%程度を占める。その時の交通手段は「自家用車（自分で運転）」が54%となっており、買い物目的の外出と比較すると5ポイント以上高くなっている。

■通院の頻度

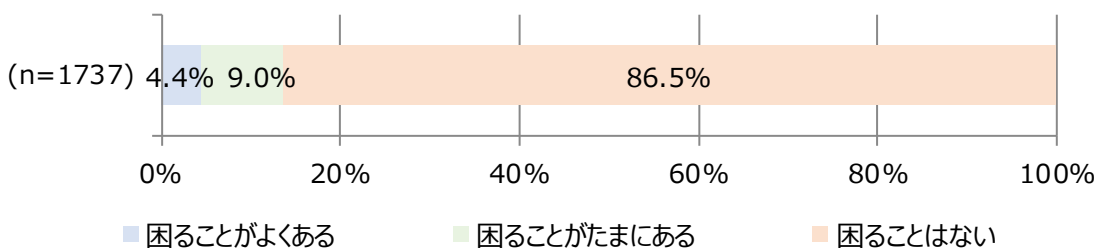


■通院時の交通手段（複数回答あり）

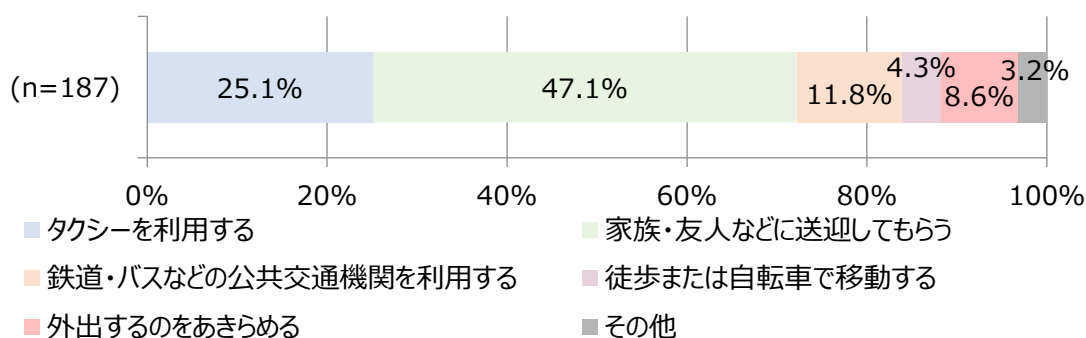


○通院の際に交通手段がなくて困る経験については、「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」を合わせて13%となっている。その場合の対処方法としては、「家族・友人などに送迎してもらおう」と回答した人が47%と最も多く、「タクシーを利用する」と回答した25%を加算すると72%となる。また、「外出するのをあきらめる」は9%となっている。

■交通手段がなくて困る経験の有無



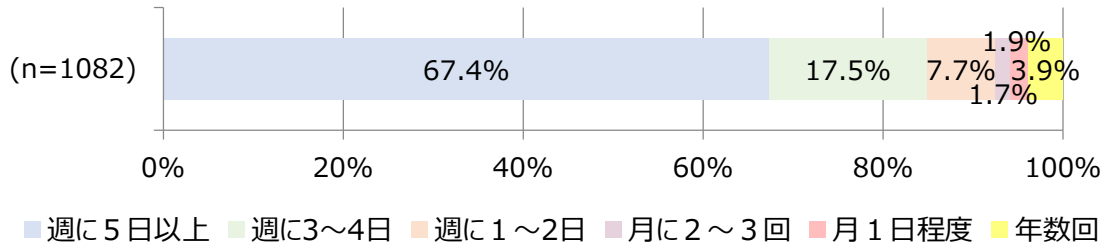
■交通手段がなくて困る場合の対処方法



⑥ 問 B 通勤・通学目的の移動・外出状況

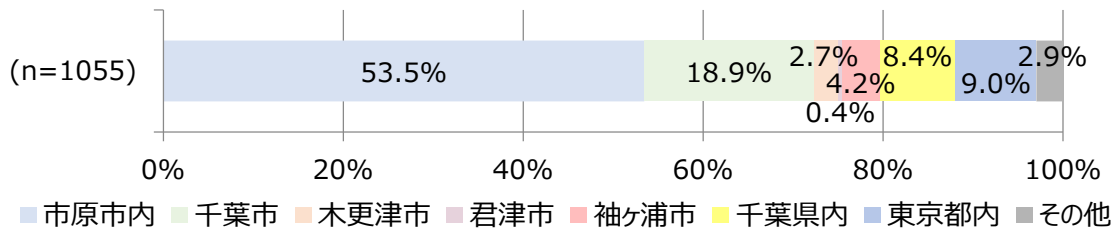
○通勤・通学の頻度については、「週5日以上」と回答した人が最も多く、67%程度を占める。通勤・通学先は「市原市内」が53%と最も多く、次いで「千葉市内」が19%となっている。通勤・通学時の交通手段は、「自家用車（自分で運転）」と回答した人が最も多い54%で、次いで「鉄道」が20%となっている。

■通勤・通学の頻度

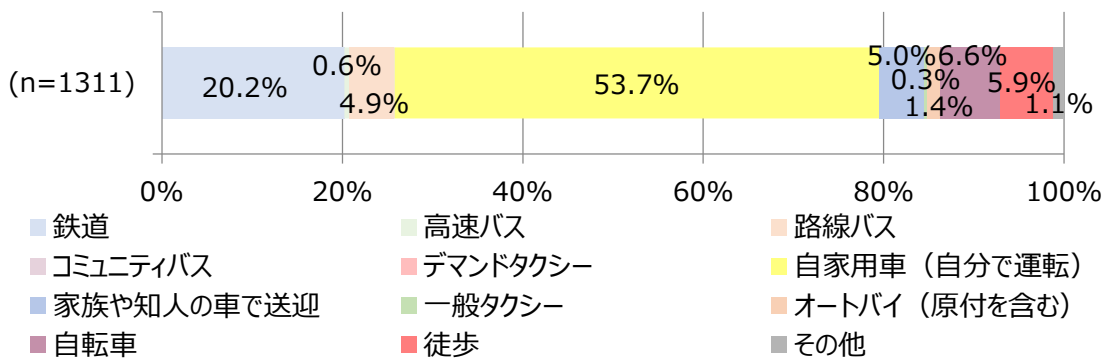


※「専業主婦・夫」、「無職」の人のほとんどは未回答。

■通勤・通学時の目的地

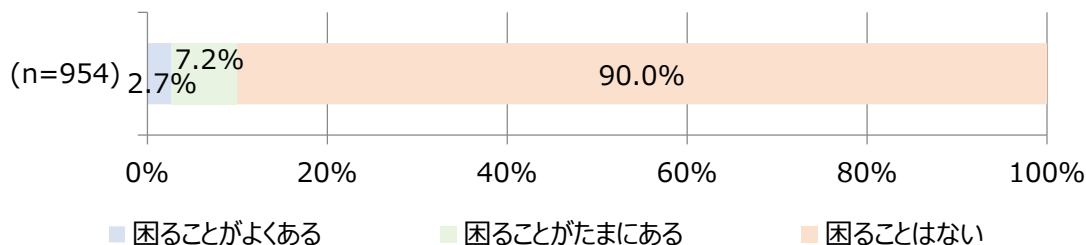


■通勤・通学時の交通手段（複数回答あり）

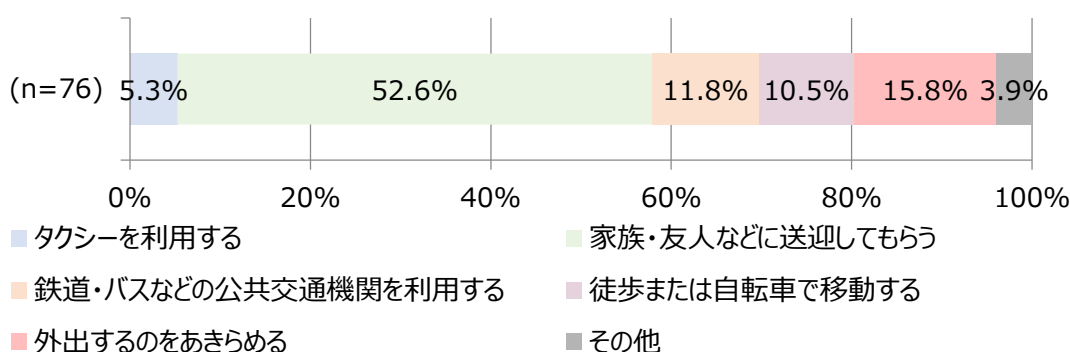


○通勤・通学の際に交通手段がなくて困る経験については、「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」を合わせて10%となっている。その場合の対処方法としては、「家族・友人などに送迎してもらおう」と回答した人が最も多く、53%となっている。次いで「外出するのをあきらめる」が16%となっている。

■交通手段がなくて困る経験の有無



■交通手段がなくて困る場合の対処方法



【地域公共交通網形成計画の評価指標の達成状況（基本方針3）自動車分担率（52%）について】

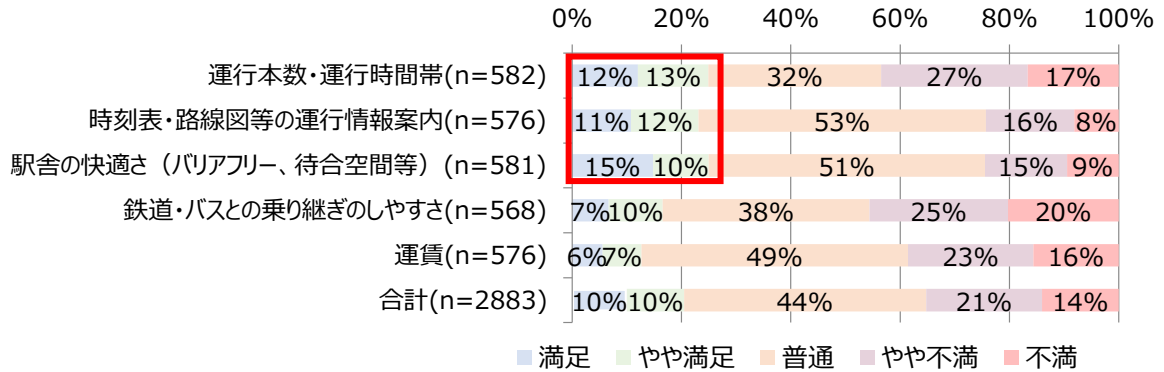
・市民アンケート調査における日常生活の外出・移動における利用交通手段について、「自家用車（自分で運転）」と回答した割合（自動車分担率）を下表に基づき集計・算定した。

交通手段	外出目的別回答者数		
	買い物	通院	通勤・通学
鉄道	275	140	265
高速バス	65	15	8
路線バス	148	115	64
コミュニティバス・デマンドタクシー	3	11	1
自家用車（運転）	1380	1276	704
家族・知人の車で送迎	367	369	66
一般タクシー	36	47	4
オートバイ（原付含む）	35	24	19
自転車	203	127	87
徒歩	313	213	78
その他	6	14	15
計	2831	2351	1311
目的別自動車分担率	48.7%	54.3%	53.7%
全目的の自動車分担率（加重平均）	51.7%		

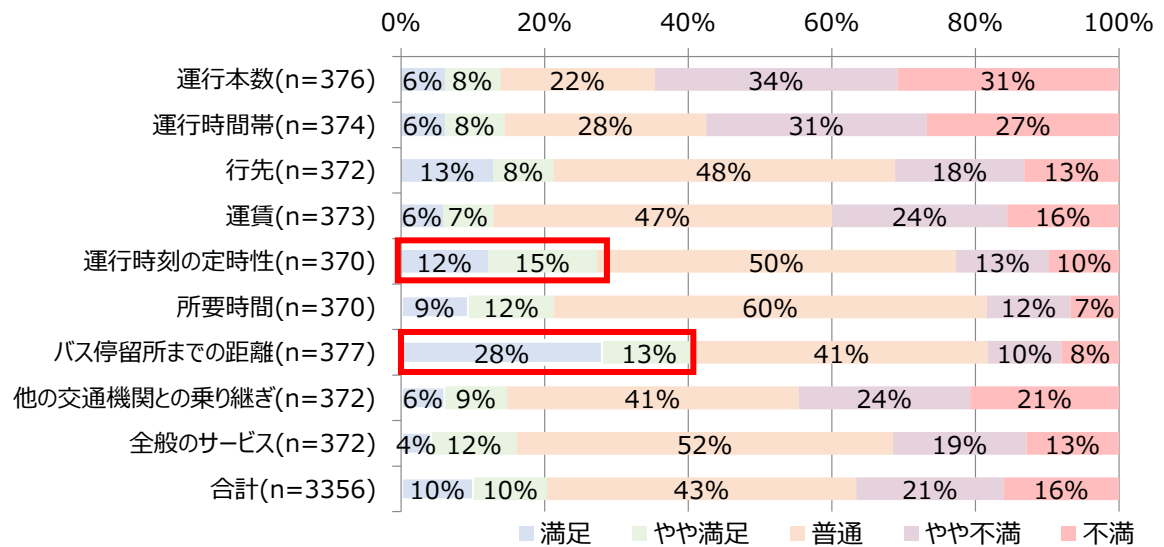
⑦ 問C 公共交通の利用満足度

○鉄道の運行サービスの満足度は、運行本数・運行時間帯と駅舎のバリアフリー、情報案内の評価は高い一方、鉄道とバスの乗り継ぎしやすさ、運賃の評価が低い。
 ○バスの運行サービスの満足度は、バス停までの距離、定時性の評価が高い一方、運賃、運行本数・運行時間帯の評価が低い。

■鉄道の運行サービスの満足度



■路線バスの運行サービスの満足度



【本編：地域公共交通網形成計画の評価指標について】

- 満足度は、「満足」と「やや満足」の合計値であり、鉄道の満足度が20.5%、路線バスの満足度が20.9%となるが、それぞれ四捨五入して21%とした(下表及び次頁表参照)。

■鉄道の運行サービスの満足度

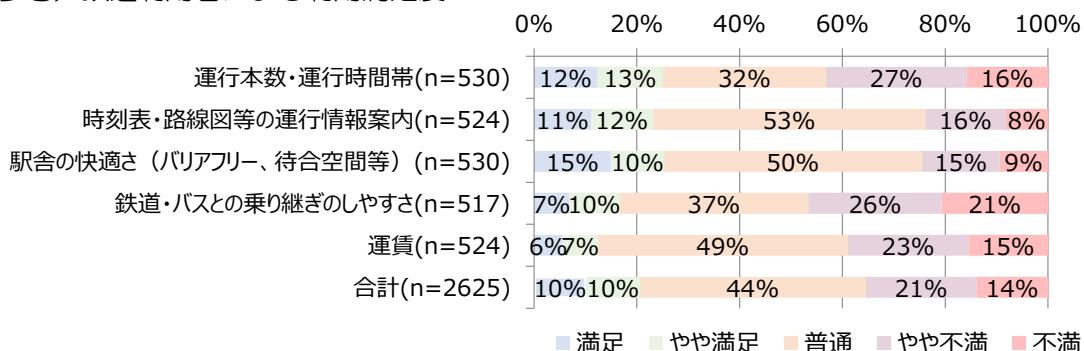
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	計
運行本数・運行時間帯	65	68	168	145	84	530
時刻表・路線図等の運行情報案内	58	63	278	82	43	524
駅舎の快適さ(バリアフリー、待合空間等)	79	55	266	80	50	530
鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ	35	51	190	134	107	517
運賃	29	36	255	123	81	524
	266	273	1157	564	365	2625
	10.1%	10.4%	44.1%	21.5%	13.9%	
	20.5%					

■路線バスの運行サービスの満足度

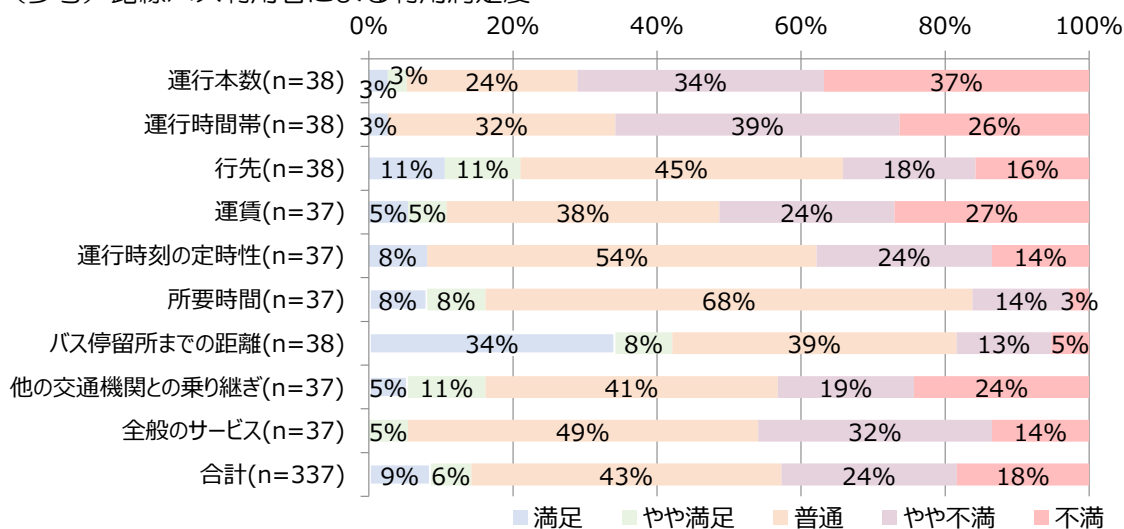
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	計
運行本数	1	1	9	13	14	38
運行時間帯	21	30	92	108	94	345
行先	44	28	159	63	49	343
運賃	18	25	160	86	55	344
運行時刻の定時性（正確さ）	42	54	168	43	35	342
所要時間	27	43	205	41	25	341
バス停留所までの距離	99	44	139	39	28	349
他の交通機関との乗り継ぎ	19	30	138	83	73	343
全般のサービス	13	43	174	66	47	343
合計	284	298	1244	542	420	2788
	10.2%	10.7%	44.6%	19.4%	15.1%	
	20.9%					

【参考】鉄道及び路線バスの運行サービスの満足度について、各利用者限定して集計したところ、鉄道の運行サービスに「満足」「やや満足」と回答した割合は20%、路線バスではと15%だった。

(参考) 鉄道利用者による利用満足度



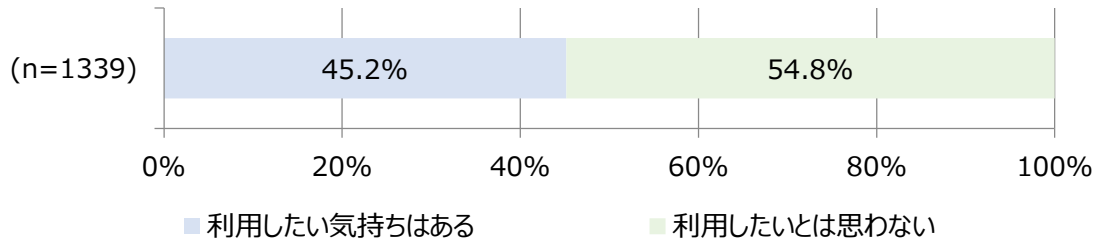
(参考) 路線バス利用者による利用満足度



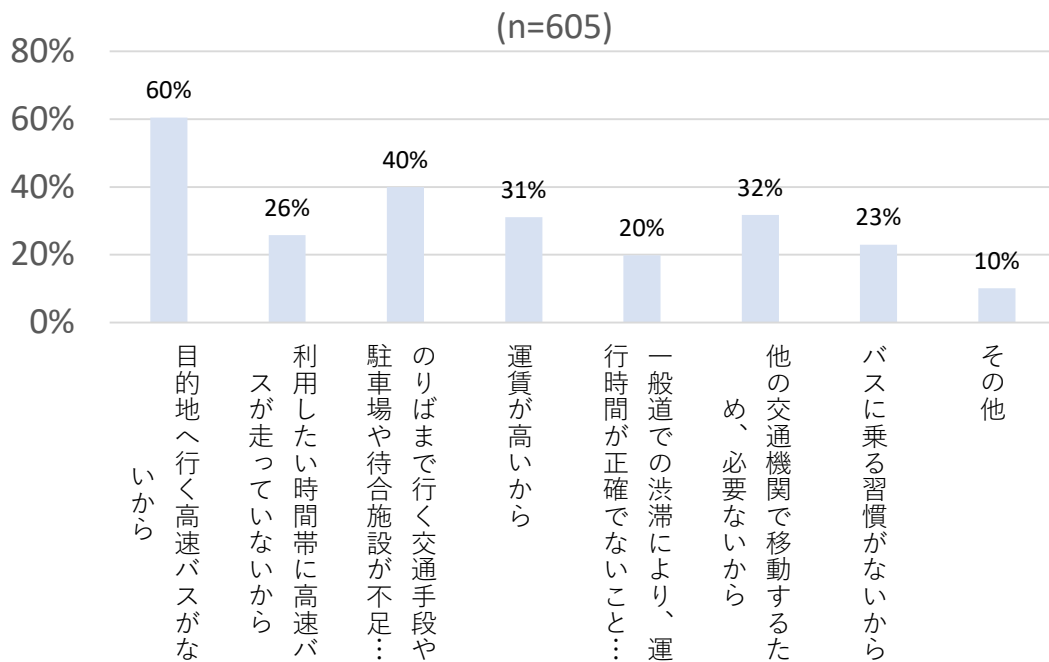
⑧ 問 D 高速バスを利用しない理由

- 高速バスの利用意向について、「利用したい気持ちはある」と回答した人は45%となっている。
- 高速バスを利用しない理由としては、「目的地へ行く高速バスがないから」が最も多く60%で、これらの人が希望する今後経由してほしい方面としては、「東京駅方面」が41%と最も多く、「千葉駅方面」、「成田空港方面」、「羽田空港方面」が15~18%程度となっている。
- 高速バスを利用しない理由の第2が「高速バス乗り場まで行くための交通手段や施設（駐車場や待合施設）が不足しているから」（40%）で、このうち「乗り場まで行ける路線バス」があれば利用したいと回答した人は56%となっている。

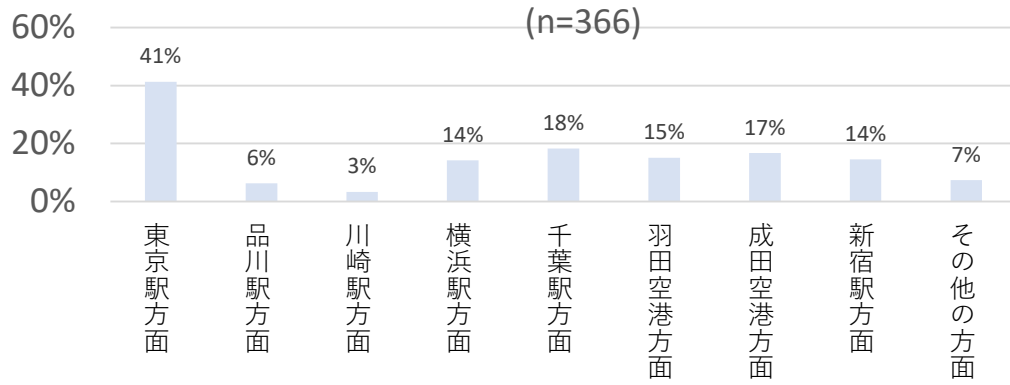
■高速バスの利用意向



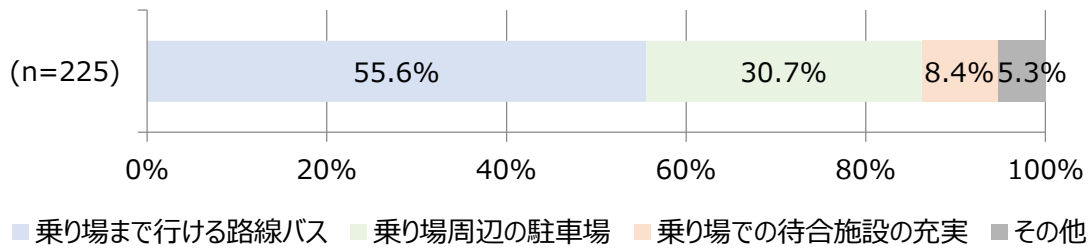
■高速バスを利用しない理由



■高速バスが今後経由してほしい方面



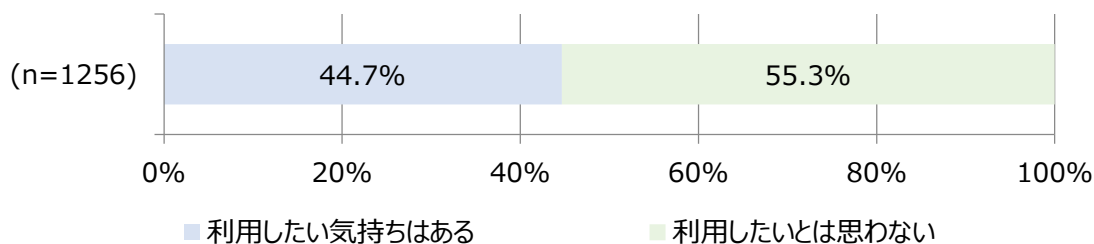
■利用したくなるための方策



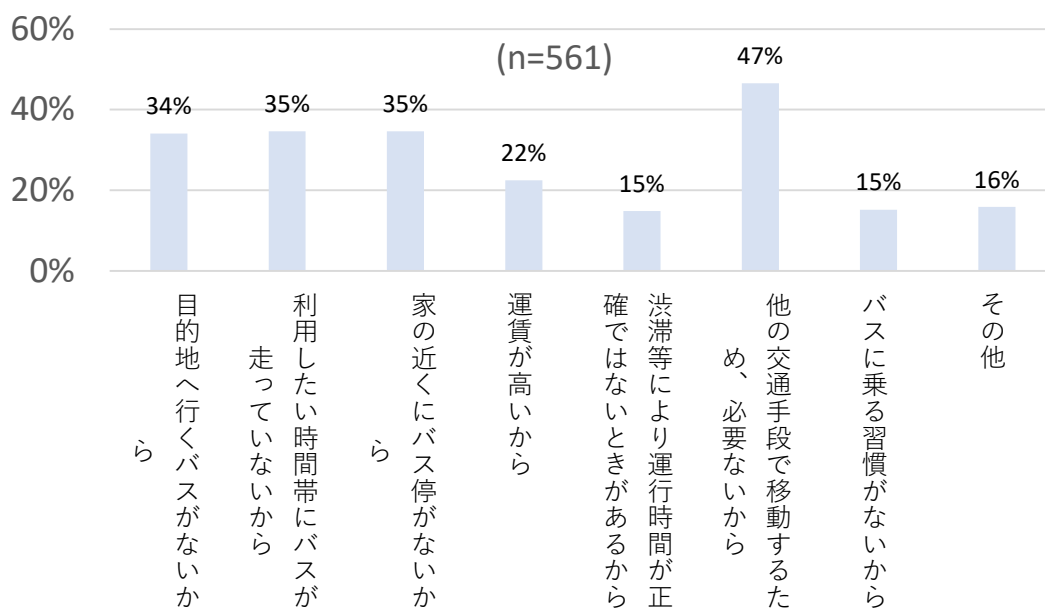
⑨ 問D 路線バス・コミュニティバスを利用しない理由

- 路線バス・コミュニティバスの利用意向について、「利用したい気持ちはある」と回答した人は45%となっている。
- 路線バス・コミュニティバスを利用しない理由としては、「他の交通手段で移動するため、必要ないから」が最も多く47%で、次いで「目的地へ行くバスがないから」、「利用したい時間帯にバスが走っていないから」、「家の近くにバス停がないから」がそれぞれ35%程度となっている。
- 自宅からバス停までの望ましい所要時間は、95%以上の人々が「10分以内」にバス停にアクセスできることを望んでいる。また、バスの「運行時間が正確になった場合に利用したい」と回答した人は82%となっている。

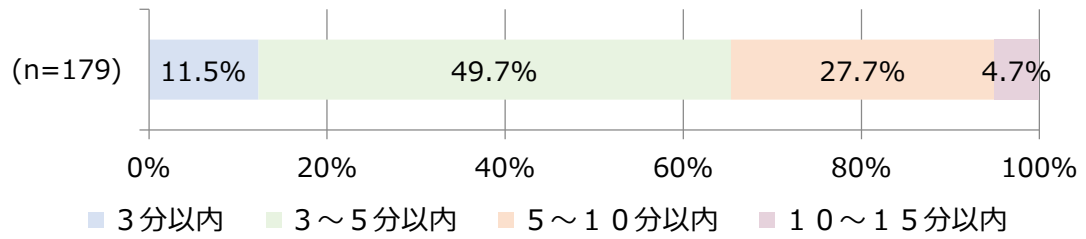
■路線バス・コミュニティバスの利用意向



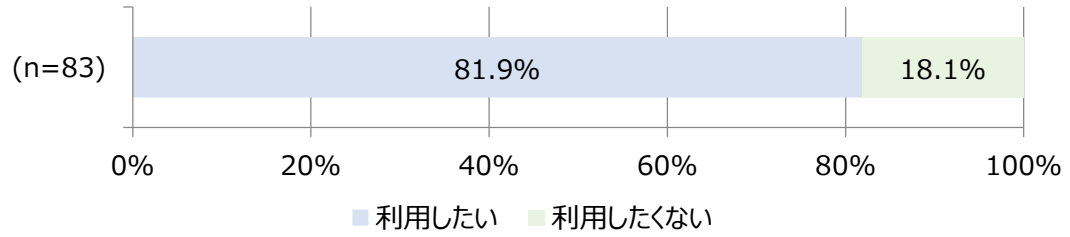
■路線バス・コミュニティバスを利用しない理由



■自宅からバス停までの望ましい所要時間



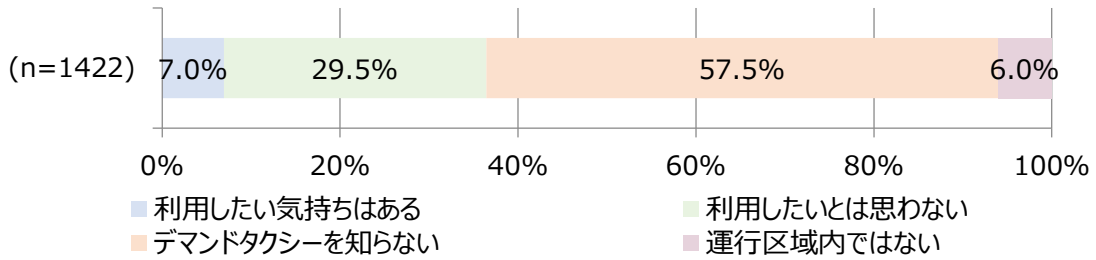
■運行時間が正確になった場合の利用意向



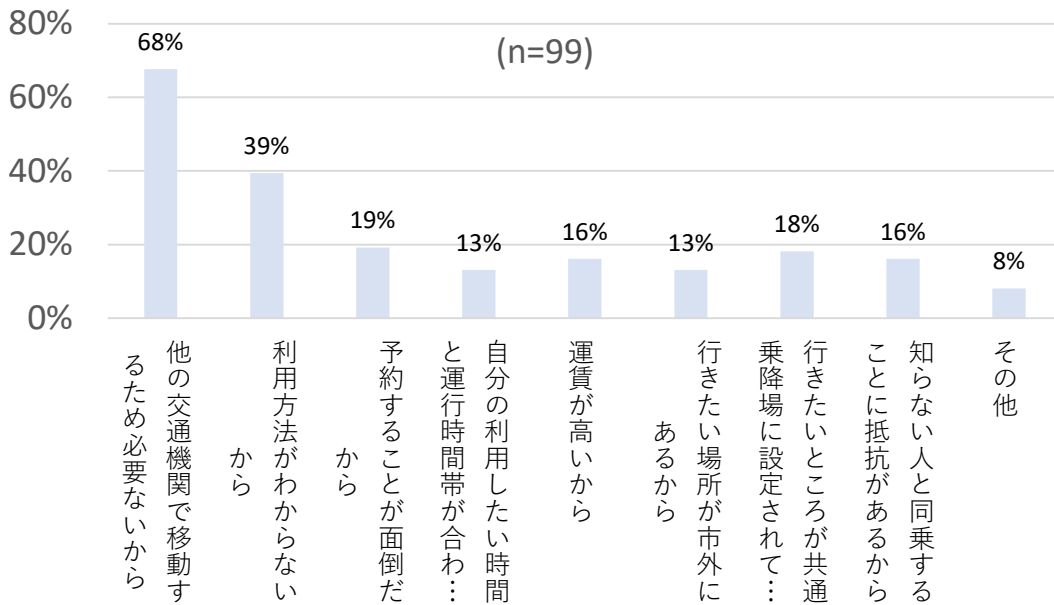
⑩ 問 D 路線デマンドタクシーを利用しない理由

- デマンドタクシーの利用意向について、「利用したい気持ちはある」と回答した人は7%で、「④デマンドタクシーを知らない」と回答した人が58%となっている。
- デマンドタクシーを「利用したい気持ちはある」と回答した人が利用しない理由としては、「他の交通手段で移動するため、必要ないから」が最も多く68%で、次いで「利用方法がわからないから」が39%程度となっている。
- 自宅からバス停までの望ましい所要時間は、95%以上の人々が「10分以内」にバス停にアクセスできることを望んでいる。また、バスの「運行時間が正確になった場合に利用したい」と回答した人は82%となっている。

■デマンドタクシーの利用意向



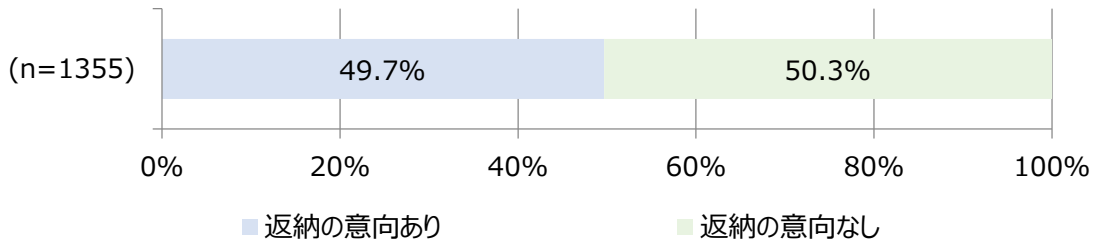
■デマンドタクシーを利用しない理由



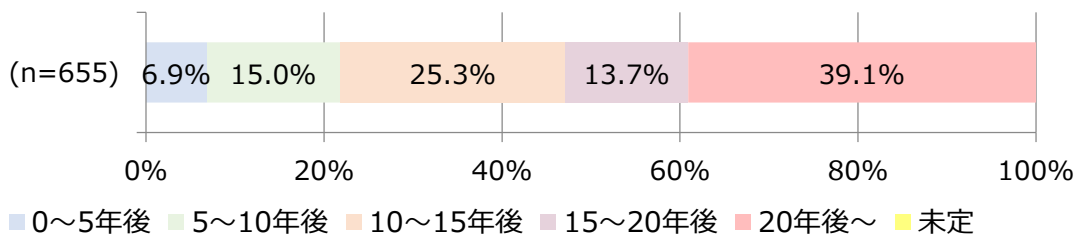
⑪ 問 E 将来的な自動車の運転免許の返納

- 運転免許保有者のうち、将来的に免許を返納する意向のある人は50%となっている。
- 返納時期については、約半数が20年以内に返納の意向を示している。返納時の年齢は「70～80歳」が約半数を占める。
- 返納意向がない理由については、「今後も安全に運転することができるため」と回答した人が最も多く35%、次いで「車以外の移動手段がないため」が32%となっている。

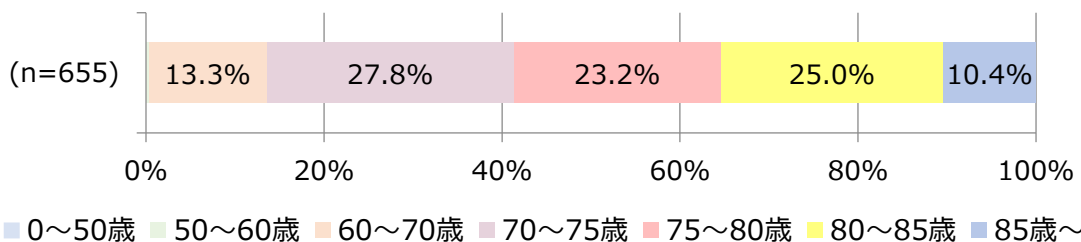
■将来的な自動車の運転免許の返納意向の有無



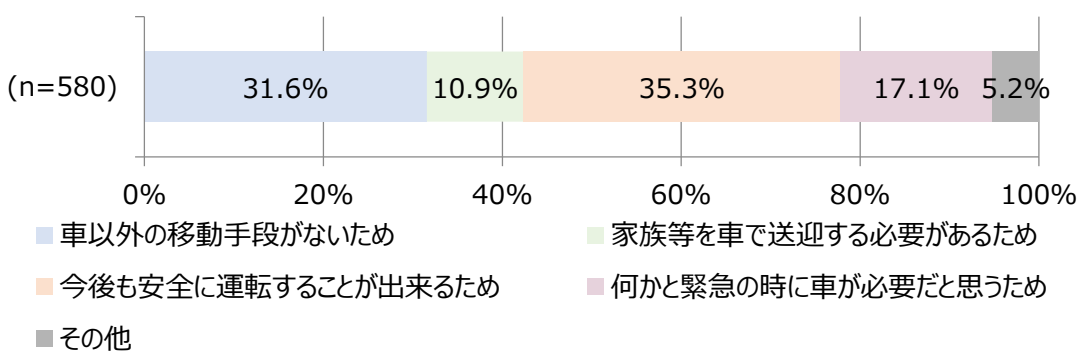
■返納意向がある者の返納予定時期



■返納意向がある者の返納予定年齢



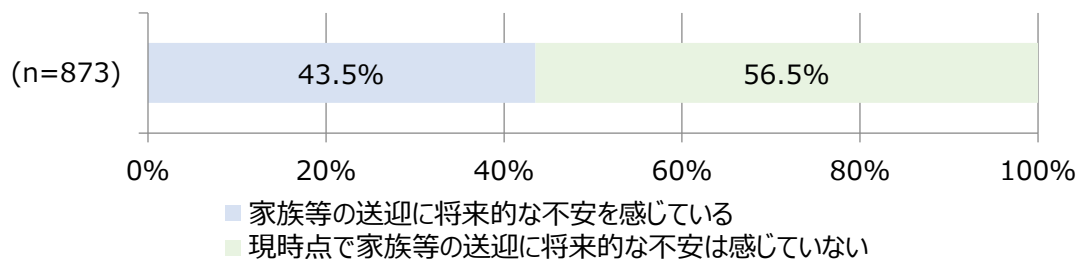
■返納意向がない理由



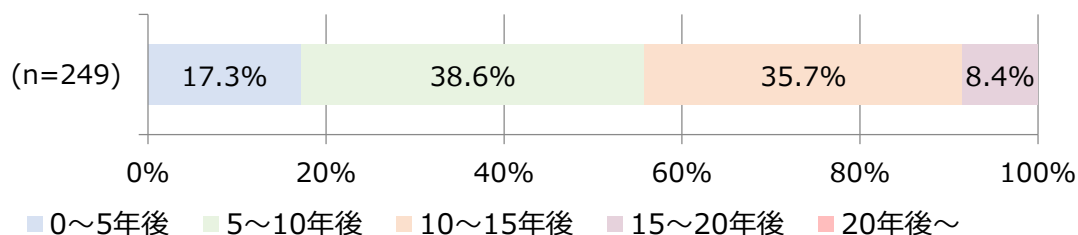
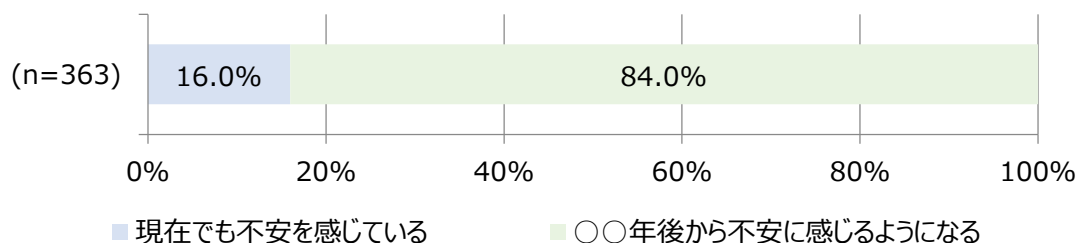
⑫ 問 E 将来の家族等に送迎してもらうことに対する不安

- 家族による送迎について、「将来的な不安を感じている」と回答した人は44%となっている。
- 不安を感じ始める時期については、「現在でも不安を感じている」と回答した人が16%で、現在は不安を感じていない人が大半を占める。
- 不安を感じ始める時期については、「10年後まで」に不安を感じると回答した人が56%となっている。

■家族等による送迎についての不安の有無



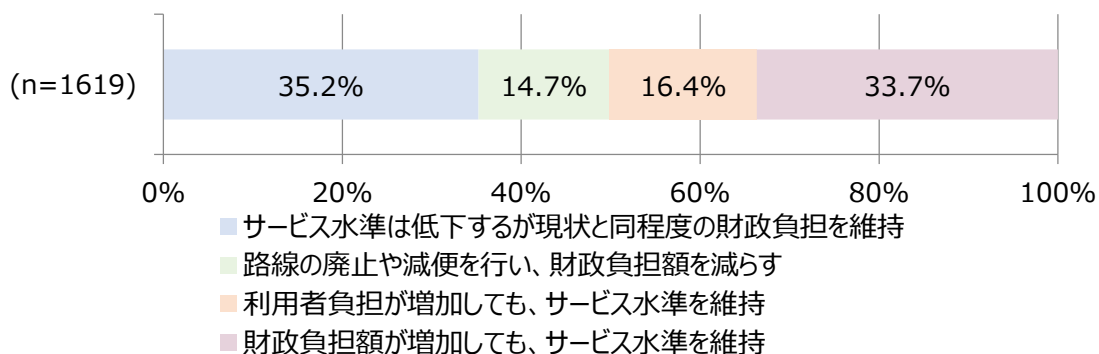
■家族等による送迎に不安を感じる時期



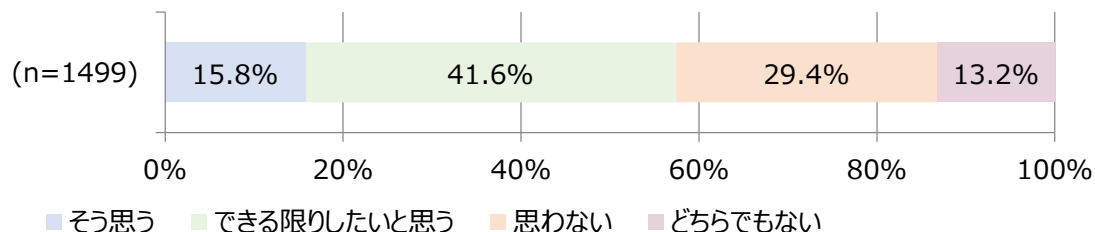
⑬ 問 F 公共交通の維持・確保の方向性

- 公共交通の維持・確保の方向性については、「サービス水準は低下するが、現状と同程度の財政負担を維持」と「財政負担が増加してもサービス水準を維持」が35%程度となっている。
- 自動車に過度に頼らない生活の意向については、「できる限りしたいと思う」が42%と最も多いが、29%の人は「思わない」と回答している。また、その際に自分ができることとしては、「買物や通院などには、公共交通機関を使う」が31%と最も多く、次いで「徒歩や自転車等で歩いて行ける場所に目的地を替える」が25%となっている。
- 不安を感じ始める時期については、「10年後まで」に不安を感じると回答した人が56%となっている。

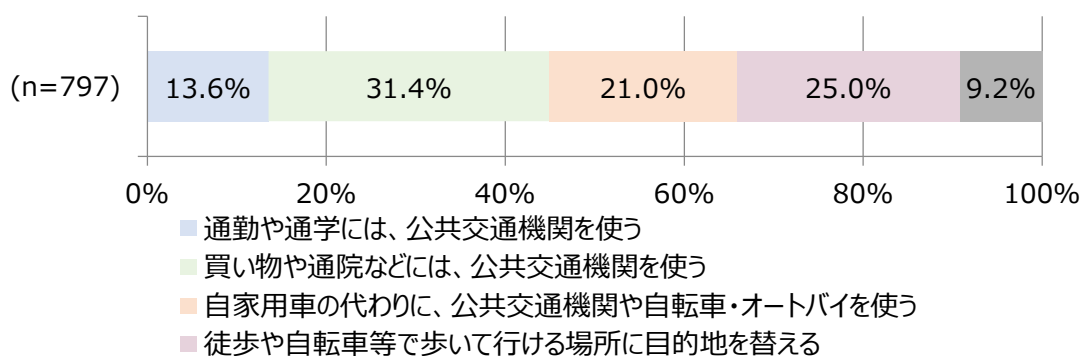
■公共交通の維持・確保の方向性



■自動車に過度に頼らない生活の意向



■自動車に過度に頼らない生活のできる事



⑭ 問F 自身の公共交通の利用促進を図るために効果的な取り組み

○公共交通の利用促進を図るために効果的な取り組みとしては、「公共交通マップの作成・配布」と回答した人が最も多く、44%となっており、次いで、「鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入」が30%となっている。

■公共交通の維持・確保の方向性

	(n=2118)
公共交通マップの作成・配布	43.5%
ホームページや広報誌等への運行情報案内の掲載	10.7%
パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供	28.4%
観光施設や商業施設等と連携した公共交通割引チケット等の発行	19.3%
公共交通の意識向上を育むための地域懇談会やシンポジウム等の開催	2.2%
幼稚園や小中学生等を対象としたバスの乗り方教室等の開催	3.3%
バス停の待合環境（ベンチ、上屋の設置）の改善	18.1%
バス停の分かり易い運行情報案内（時刻表、系統図等）の表示改善	23.4%
駅やバス停における駐輪場の設置	8.1%
鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入	29.5%
バス車両のバリアフリー化やデザインの工夫	5.2%
自動車から公共交通への転換を自発的に促すエコ通勤キャンペーン等の実施	7.1%
どんな取り組みがあっても公共交通を利用したいと思わない	3.1%

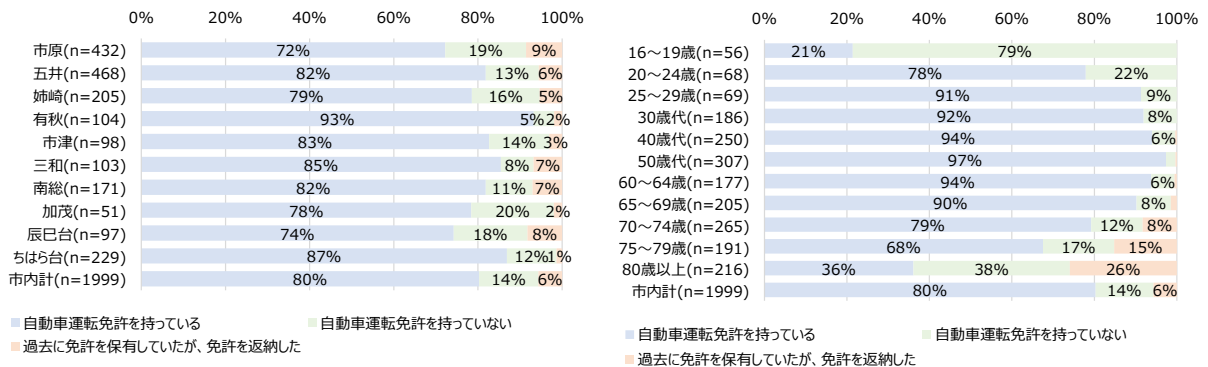
(4) 市民アンケート調査クロス集計結果

市民アンケート調査について、回答者の居住地域と年代別に区分して集計した。

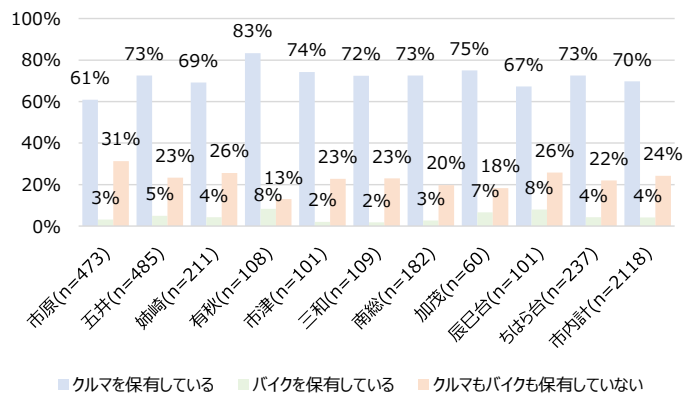
① 自家用車の利用状況

- 自動車運転免許の保有状況については、市全体で 80%となっており、返納率は 6%程度である。年齢別に見ると、25～69 歳までの人の免許保有率は 90%を超えており、70 歳を超えると免許の返納率が上昇する。
- 車両の保有状況については、市全体で 70%の人が自由に運転できる自動車を保有している一方、市原地区では 10 ポイント程度低く、有秋地区では 10 ポイント以上高い。
- 自動車運転免許の返納状況について見ると、市全体では、「75～80 歳」の間に返納した人が 26%と最も多い。

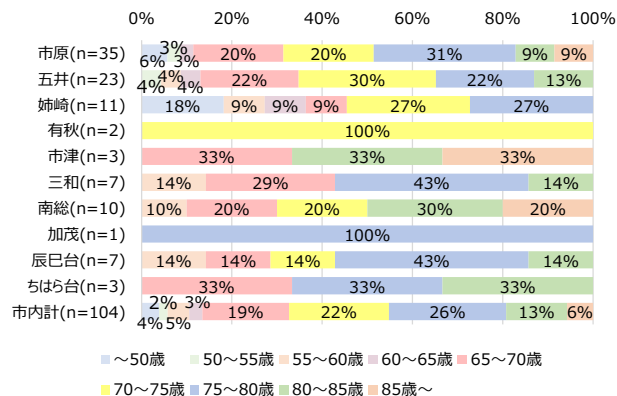
■自動車運転免許の保有状況



■車両保有状況



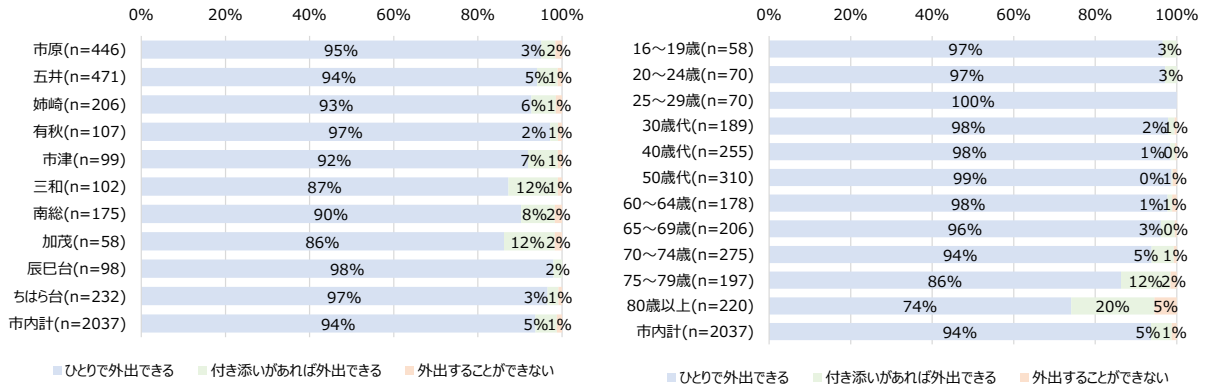
■自動車運転免許の返納状況



② 日常生活における外出状況

○ 普段の外出については、市全体で 94%の人が「一人で外出できる」と回答している。一方、「付き添いがあれば外出できる」と回答した人は5%程度であるが、姉崎地区・市津地区・三和地区・南総地区・加茂地区では、その割合が高くなっている。また、年齢別に見ると、70歳を超えると「付き添いが必要な人」、「外出できない人」の割合が増加する。

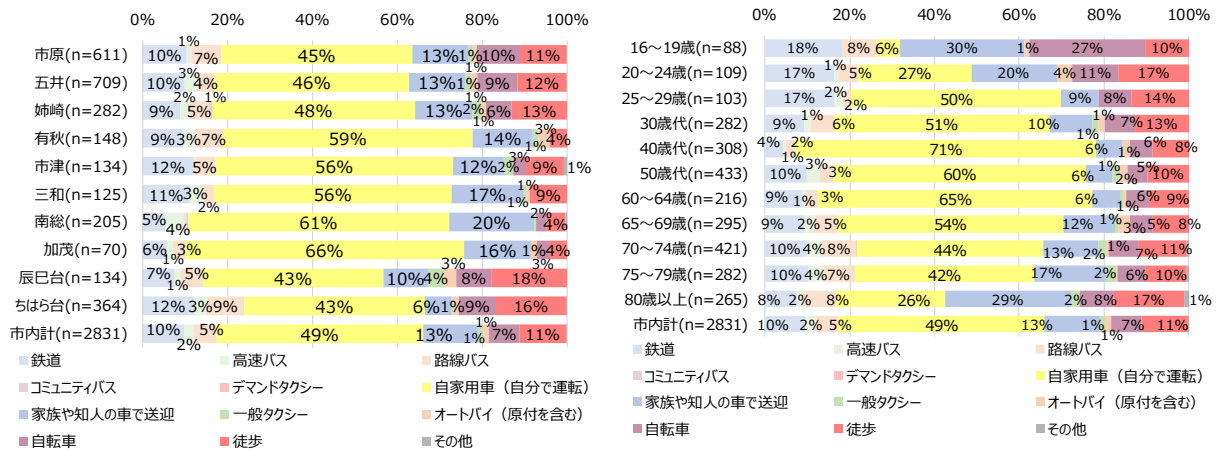
■ 外出の状況



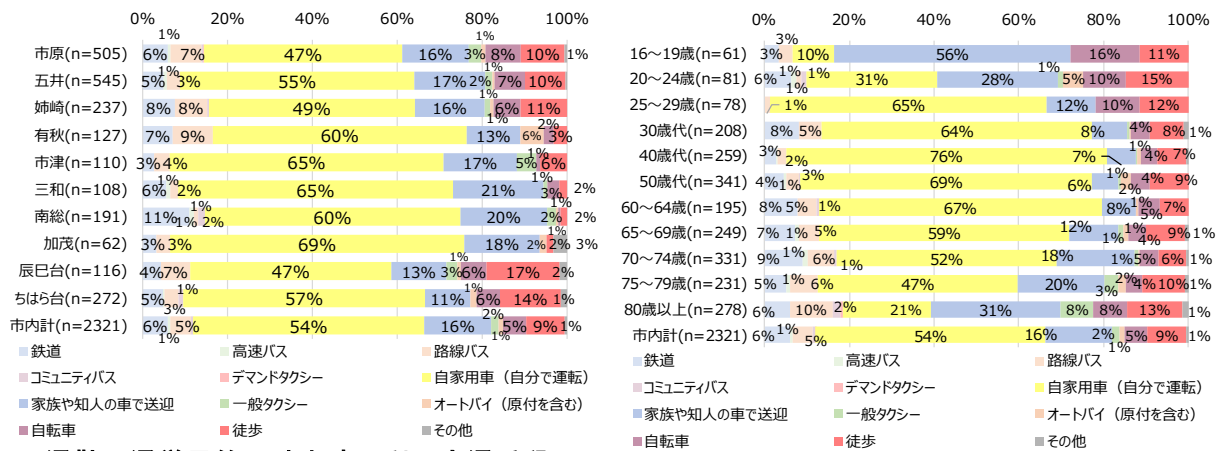
③ 外出時の主な利用交通手段

- 買い物目的の利用交通手段は、市全体では「自家用車（自分で運転）」が49%となっている。地区別に見ると、加茂地区・南総地区・有秋地区ではその割合が高く、辰巳台地区・ちはら台地区では、徒歩の割合が5ポイント程度高い。年齢別に見ると、25～69歳までは「自家用車（自分で運転）」の割合が市全体より高く、年齢が高くなると「家族や知人の車で送迎」や「徒歩」の割合が高くなる。
- 通院目的では、買い物目的と同様の傾向がみられるが、「自家用車（自分で運転）」と「家族や知人の車で送迎」される割合が高くなっている。
- 通勤・通学目的では、「自家用車（自分で運転）」が最も高く、次いで「鉄道」となっており、「家族や知人の車で送迎」される割合は低い。

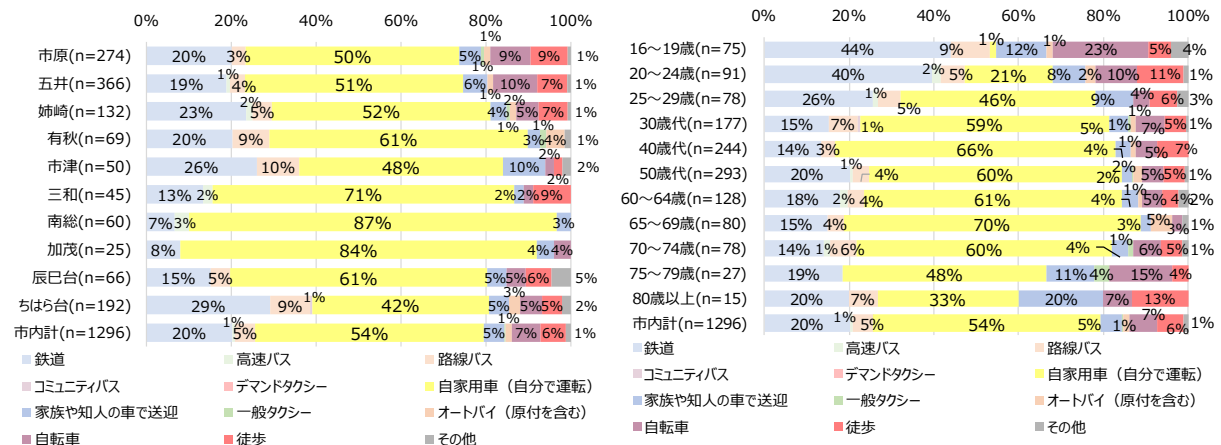
■買い物目的の外出時の利用交通手段



■通院目的の外出時の利用交通手段



■通勤・通学目的の外出時の利用交通手段

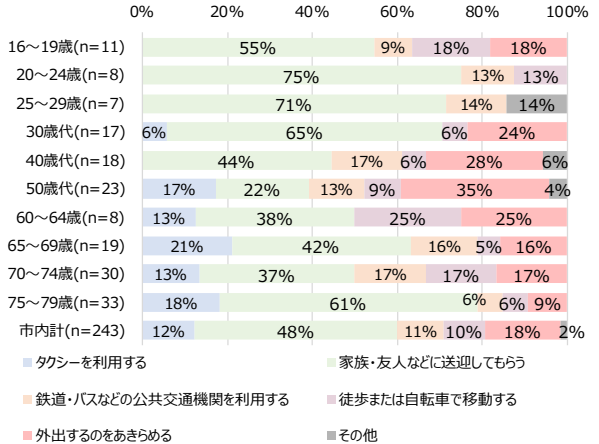
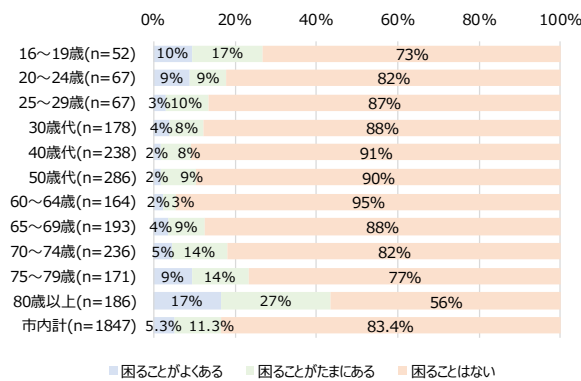
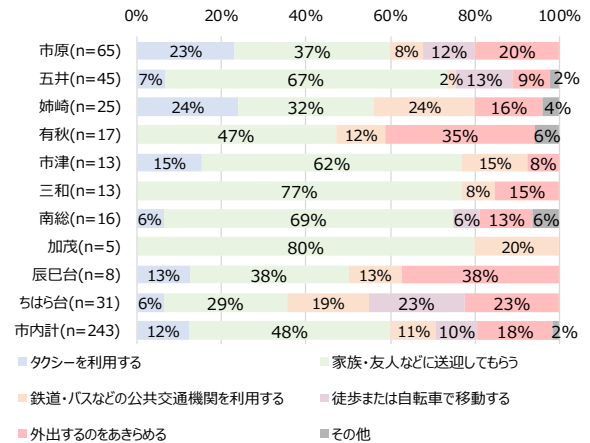
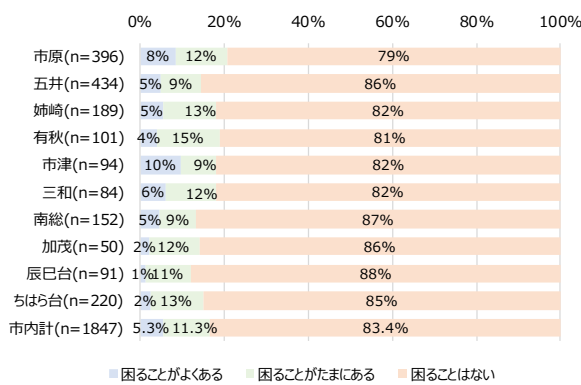


○買い物や通院目的での移動手段がなく困る人の割合は、若年層と高齢者で多くなり、特に 80 歳以上で急増する。

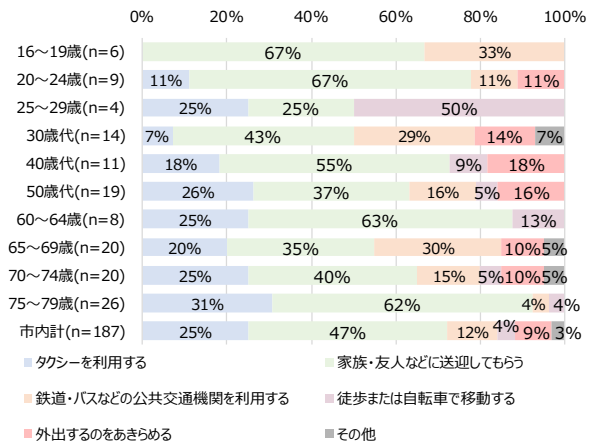
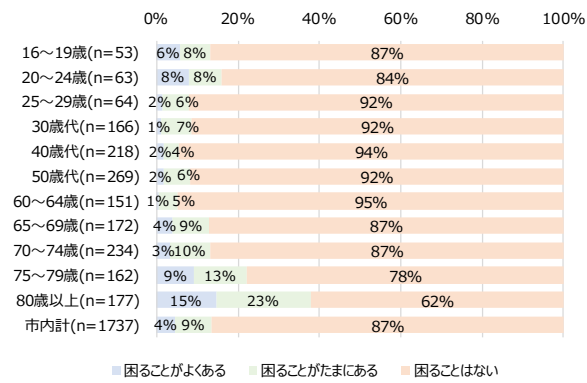
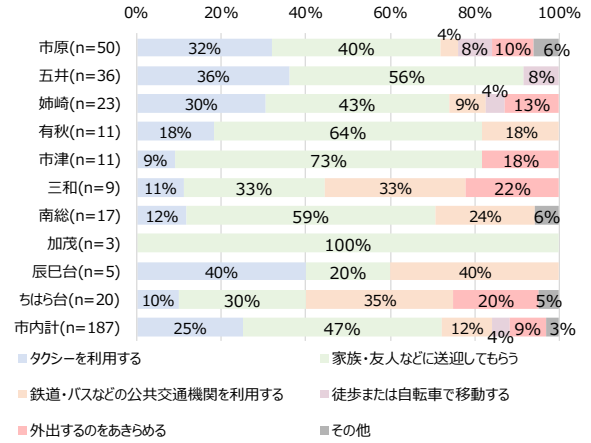
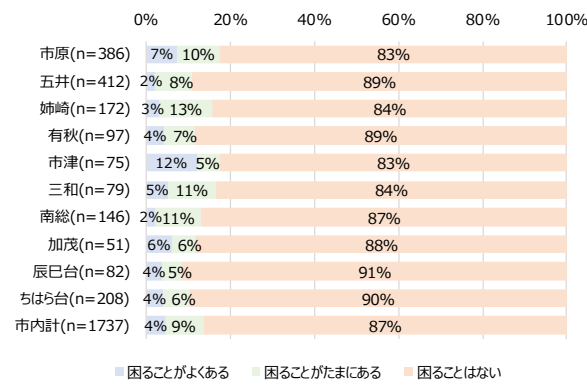
○買い物目的において外出手段がなく「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答した人は、市全体で 17%となっている。その場合、「家族・友人などに送迎してもらう」人が 48%と最も高く、ついで、「外出するのをあきらめる」人が 18%となっている。

○通院目的において外出手段がなく「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答した人は、市全体で 13%となっている。その場合、買い物目的同様「家族・友人などに送迎してもらう」人が 47%と最も高く、ついで、「タクシーを利用する」人の割合が 25%となっており、買い物目的より多くなるのが特徴的。

■買い物目的の外出手段がないことの有無とその場合の対応



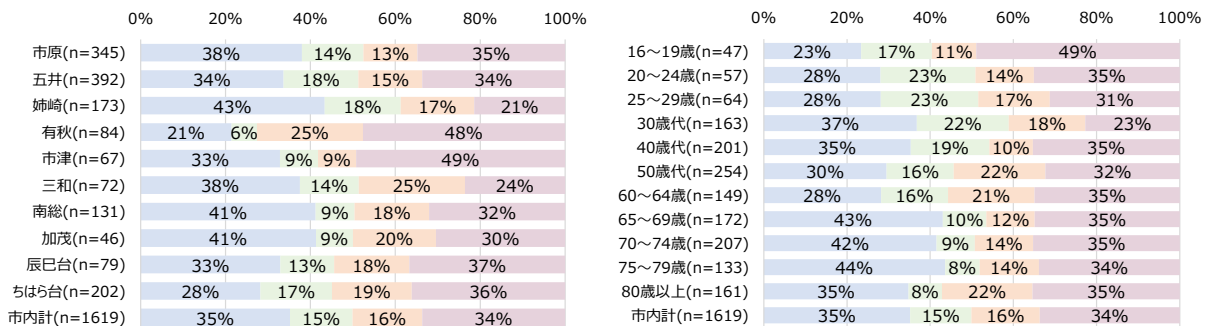
■通院目的の外出手段がないことの有無とその場合の対応



④ 公共交通の確保・維持

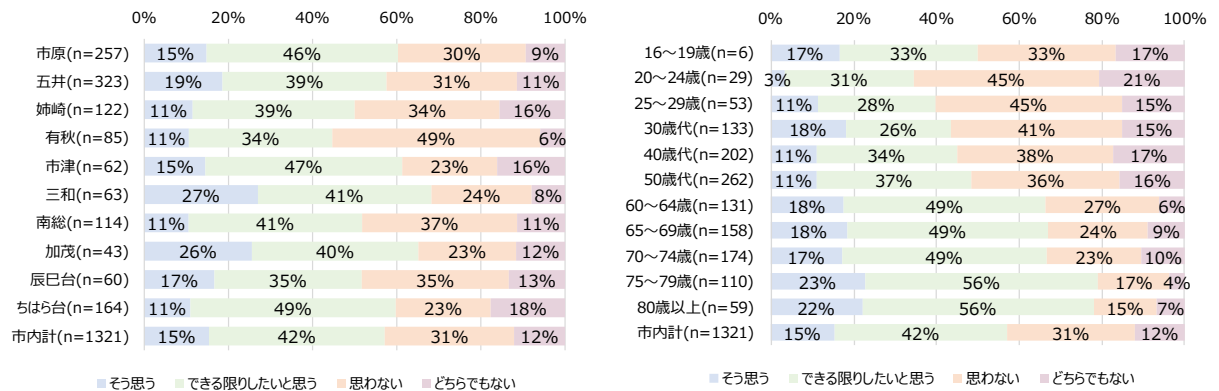
- 公共交通の確保・維持に関する考え方については、市全体では、「運行の効率化を図り、公共交通サービス水準は低下するが、現状と同程度の財政負担額を維持するべきだ」と、「財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を維持させていくべきだ」が約 35%ずつとなっている。地区別に見ると、有秋地区・市津地区では、「財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を維持させていくべきだ」と回答した人の割合が 50%程度となっている。年齢別に見ると、40 代までの世代では、「利用状況により路線の廃止や運行本数の減便を行い、財政負担額を減らしていくべきだ」と回答した人の割合が市全体よりも多く、20%程度となっている。
- 自動車の過度な利用に頼らない生活については、市全体では「そう思う」、「できる限り利用したいと思う」の計で、57%となっている。地域別に見ると、有秋地区・南総地区・辰巳台地区ではその割合は 50%未満となっている。年代別に見ると、若い人ほどその割合が低く、60 歳を超えると「できる限り利用したいと思う」と回答した人が増加する傾向にある。

■公共交通の確保・維持に関する考え方



- 運行の効率化を図り、公共交通サービス水準は低下するが、現状と同程度の財政負担額を維持するべきだ
- 利用状況により路線の廃止や運行本数の減便を行い、財政負担額を減らしていくべきだ
- 利用者負担額が増加しても、現状の公共交通サービス水準を維持させていくべきだ
- 財政負担額が増加しても、現状の公共交通サービス水準を維持させていくべきだ

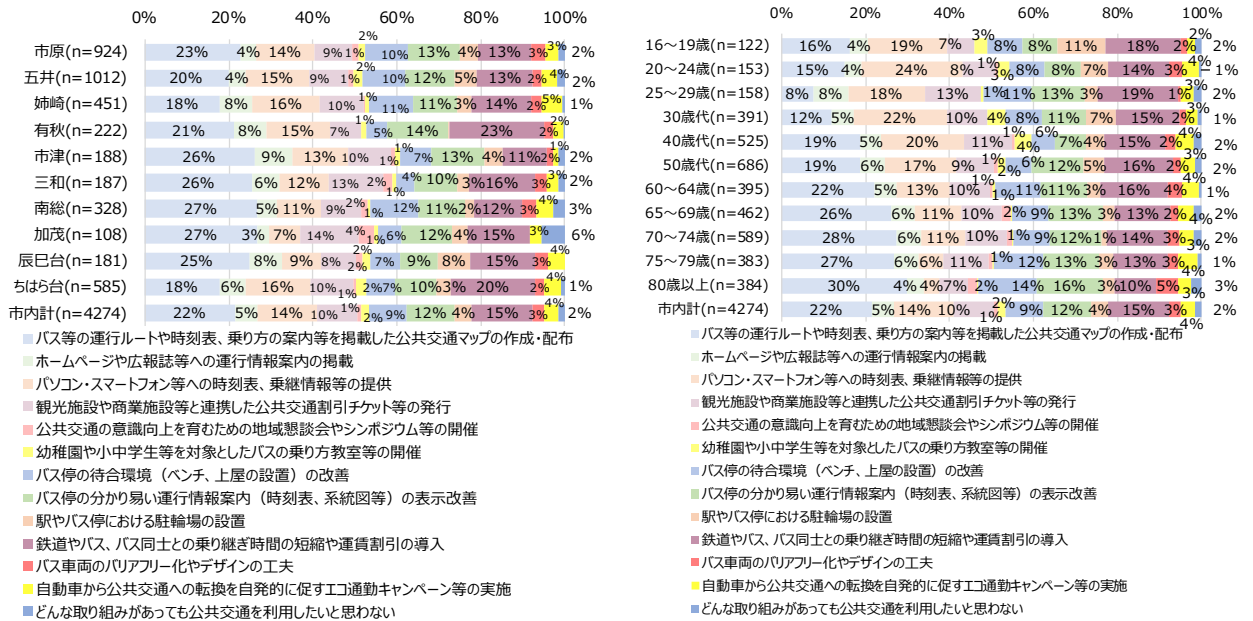
■自動車の過度な利用に頼らない生活



- そう思う
- できる限り利用したいと思う
- 思わない
- どちらでもない

○自身が公共交通の利用を促進するために効果的な取組について、市全体では、「バス等の運行ルートや時刻表、乗り方の案内等を掲載した交通マップの作成・配布」が22%と最も多く、次いで「鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入」が15%となっている。年齢別に見ると、若い年代では「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供」の割合が高いが、徐々に「公共交通マップの作成・配布」の割合が増加する傾向がみられる。

■自身の公共交通の利用促進のために効果的な取組



資料編4. 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査

(1) 調査の目的

本計画の評価検証及び課題の整理にあたり、市民の移動実態及び移動ニーズ等を把握するため、路線バス及びコミュニティバス利用者への聞き取り調査を実施しました。

(2) 調査の実施概要

① アンケート調査実施概要

- 調査対象者
 路線バス：各駅発路線利用者（五井、姉ヶ崎、八幡宿、ちはら台、上総牛久）
 コミュニティバス：コミュニティバス（コスモス南総）利用者
- 調査方法
 路線バス：各駅で乗車待ちをしているバス利用者にアンケート票を配布
 コミュニティバス：調査員がバス車両に乗車し、直接ヒアリング
- アンケート調査の実施期間
 令和5（2023）年3月17日（金）

② アンケート調査項目

調査項目

- 利用者属性（性別、年齢）
- 降車するバス停
- 路線バス、コミュニティバス利用前後の交通手段
- 利用特性（利用目的、頻度）
- 運行サービスに対する満足度（運行本数、時間帯、行先、運賃等）
- 改善してほしいサービス（運行時間、運行本数、運賃の割引等）

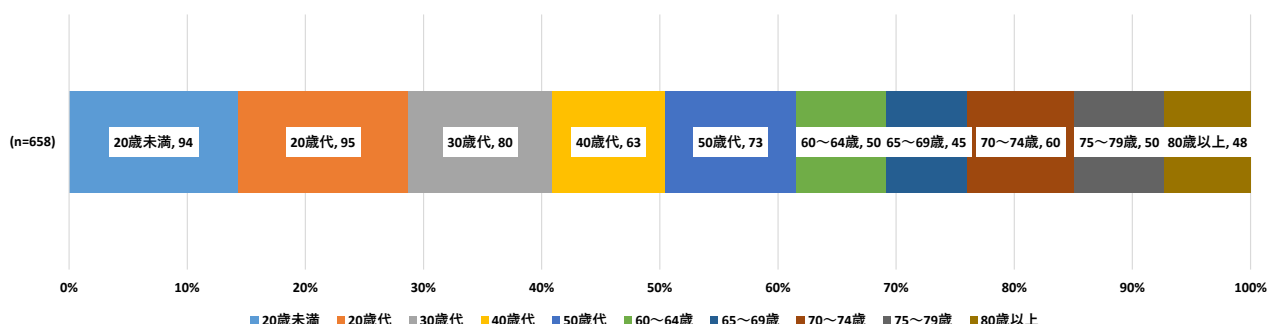
③ アンケート回答者の属性

路線バス、コミュニティバスの利用者、延べ666名の方から回答を得た。駅別の内訳は以下のとおり。

■ アンケート回答者の駅別分布

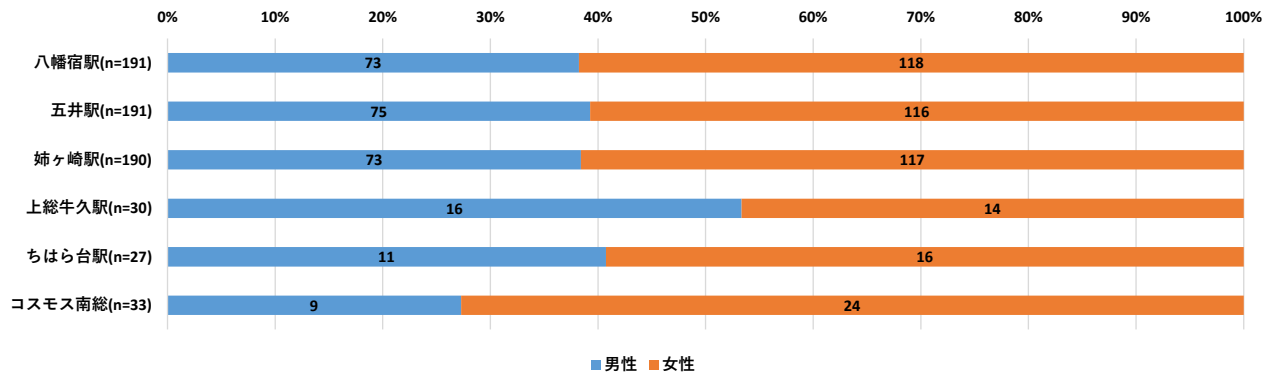
駅名	回収数
八幡宿駅	191
五井駅	192
姉ヶ崎駅	192
ちはら台駅	28
上総牛久駅	30
コミュニティバス（コスモス南総）	33
合計	666

■ アンケート回答者の年齢別分布

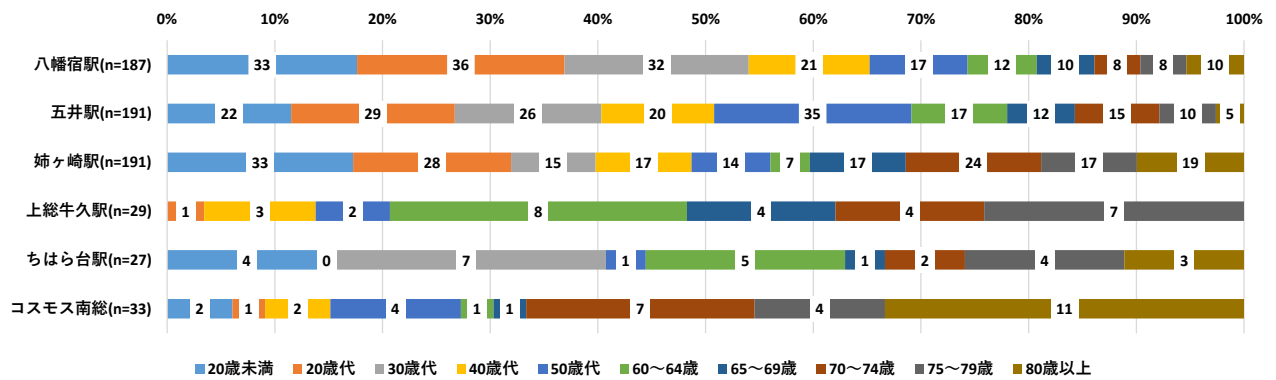


(3) 路線バス及びコミュニティバス利用者聞き取り調査集計結果

問1. あなたの性別と年齢を教えてください。—性別



問1. あなたの性別と年齢を教えてください。—年齢

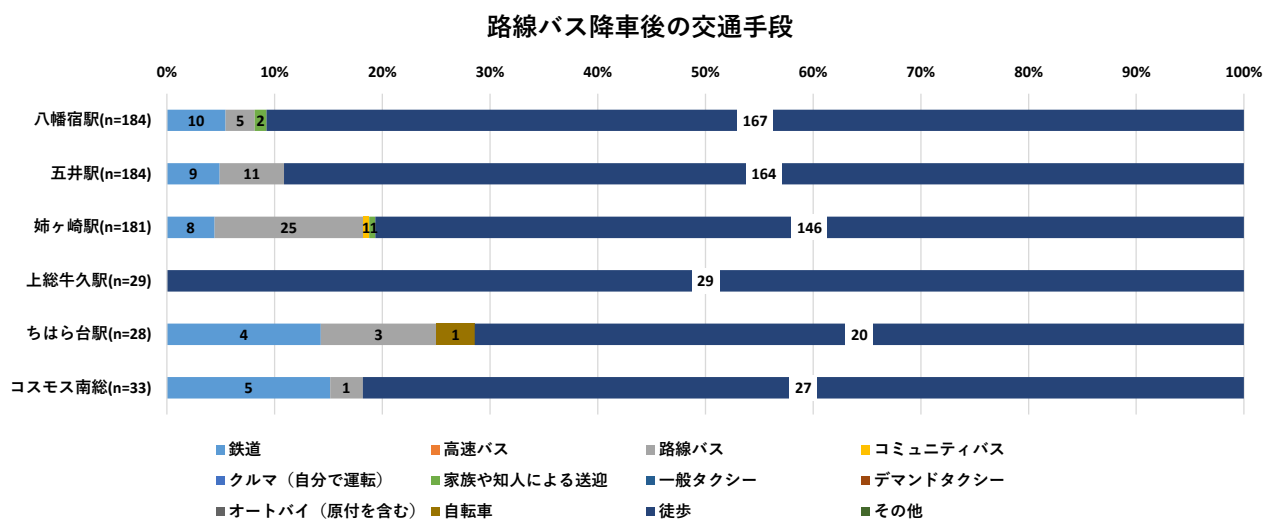


問2. 降車するバス停をお答えください

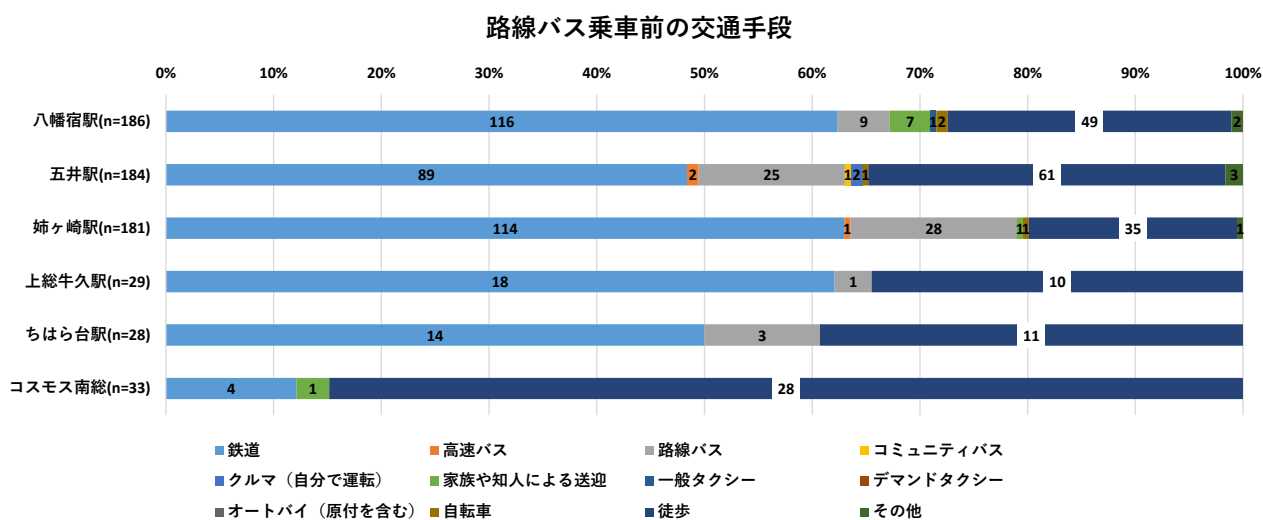
○降車バス停一覧（八幡宿駅、五井駅、姉ヶ崎駅は2人以上の回答があった降車バス停のみ）

ランク	八幡宿駅		五井駅		姉ヶ崎駅		ちはら台駅		上総牛久駅		コスモス南総	
	降車バス停	降車人数	降車バス停	降車人数	降車バス停	降車人数	降車バス停	降車人数	降車バス停	降車人数	降車バス停	降車人数
1	労災病院	35	市原市役所	35	帝京大学医療センター	26	鎌取駅	6	大蔵屋団地前	5	Tマート前	8
2	辰巳団地	18	アピタ前	15	桜台中央	13	パークシティちはら台	5	循環器病センター	3	光風台駅	5
3	古河電工前	11	アリオ市原	15	姉崎高校前	11	水の江	4	大多喜車庫	3	循環器病センター	4
4	市原緑高校前	8	国分寺入口	8	ダイヤパレス	8	四季の丘	3	鶴舞局前	3	ときわ台	3
5	辰巳坂上	8	出津	8	アピタ前	7	ちはら台中央	2	鶴舞公民館前	2	馬立駅前	3
6	白金町一丁目	8	南国分寺台	7	青葉台第二	7	ちはら台東四丁目	2	田尾	2	小勝山	2
7	富士電機前	8	一号道路角	5	別荘下	7	五井駅	1	内田	2	市原高校前	1
8	若宮団地	7	白金町三丁目	5	桜台一丁目	6	能満四辻	1	夷隅支庁前	1	牛久商店街入口	1
9	東小学校入口	7	白塚	5	青葉台第三	6	農業センター入口	1	笠森	1	枝	1
10	白金町三丁目	7	君塚	4	中央公園前	6	文月公園	1	久保	1	小勝山五区	1
11	山木坂下	5	松ヶ島	4	迎田住宅	5	緑区役所入口	1	高滝入口	1	栢橋中	1
12	辰巳団地東	5	吹上公園入口	4	青葉台第一	5			市場	1	スーパー山田屋前	1
13	東二丁目	5	吹上通り角	4	桜台三丁目	4			大庭入口	1	南総中学校前	1
14	レゾナック前	4	千種通り角	4	市原緑園都市ターミナル	3			長南局前	1	何部保健福祉センター	1
15	三井造船前 [市原埠頭]	4	藤井	4	深城	3			長南三叉	1		
16	菊間第三	3	南国分寺台三丁目	4	泉台ショッピングセンター	3			富士台	1		
17	山木	3	白金町一丁目	4	泉台中央	3						
18	第二辰巳東四丁目	3	京葉小入口	3	泉台北	3						
19	辰巳公民館	3	山田橋東	3	権の木台入口	3						
20	金杉橋	2	市原歴史博物館	3	五井駅西口	2						
21	君塚	2	前川橋	3	光風台駅	2						
22	山崎整形外科前	2	島野	3	光風台坂上	2						
23	山田橋東	2	金杉橋	2	光風台第三	2						
24	村田橋	2	国分寺台南郵便局	2	桜台団地	2						
25	第二辰巳東三丁目	2	千種中学校入口	2	桜台入口	2						
26	東三丁目	2	千種二丁目	2	山谷	2						
27	北区	2	大堰	2	姉ヶ崎東	2						
28	妙永寺	2	能満四辻	2	青葉台グリーンタウン	2						
29			浜折	2	青葉台南	2						
30					千種中学校入口	2						
31					千種二丁目	2						
32					泉台東	2						
33					潮見第一	2						
34					島野	2						

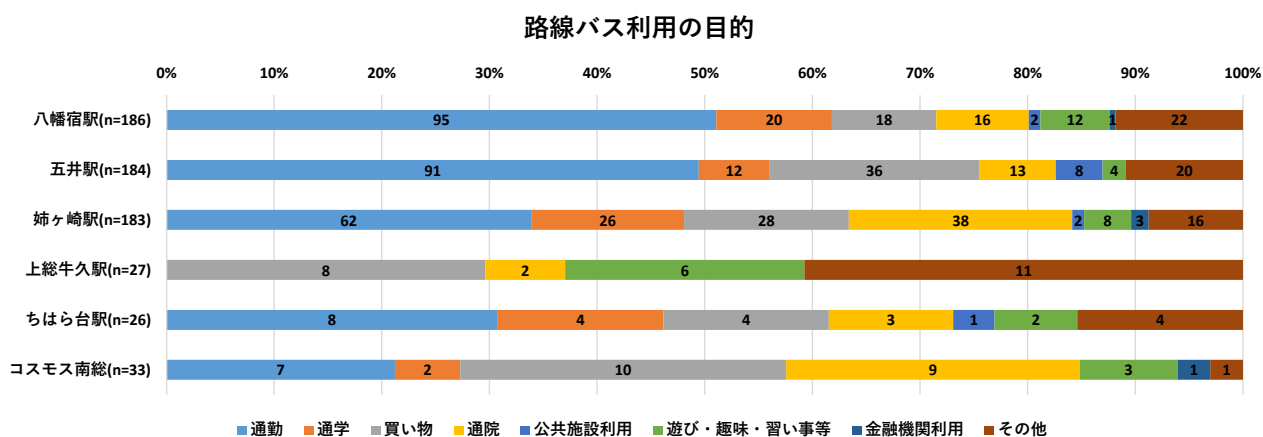
問3. 今回路線バス<降車後>の交通手段を教えてください(一つだけ回答)



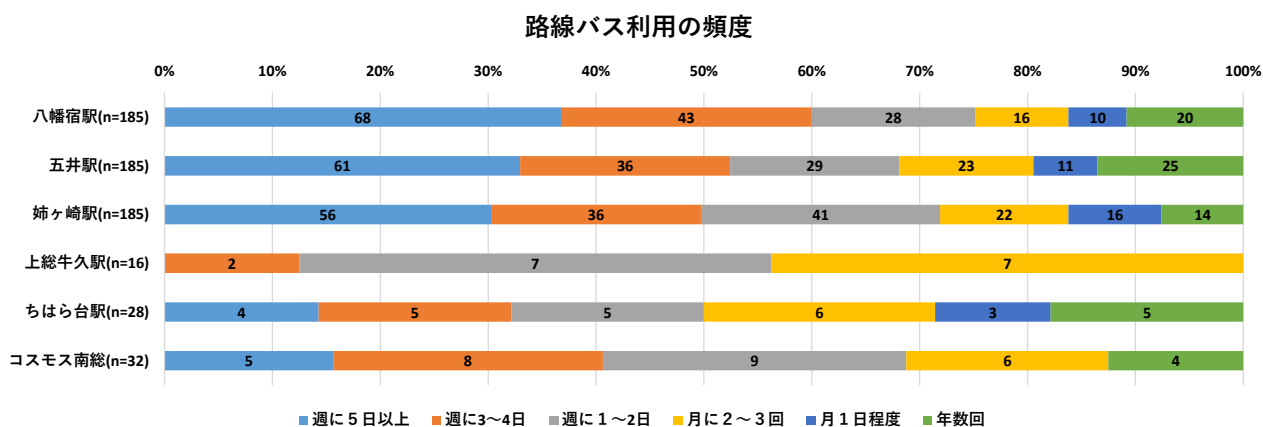
問4. 今回路線バス<乗車前>の交通手段を教えてください(一つだけ回答)



問5. 今回の路線バス利用の目的は何ですか(一つだけ回答)

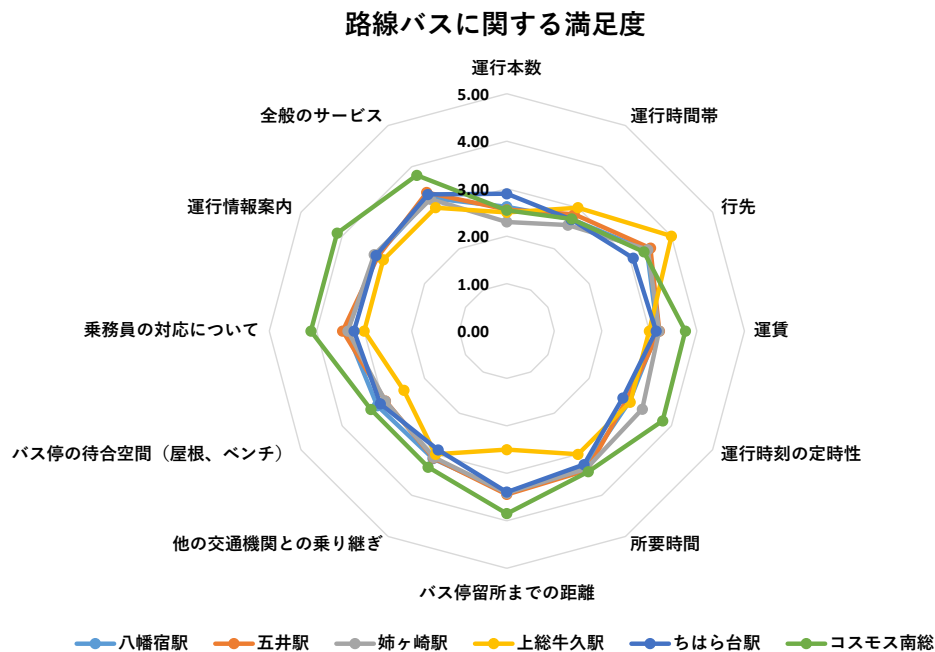


問6. 今回の利用目的でのバス利用頻度はどの程度ですか



問7. 路線バスに関するあなたの満足度を5段階で回答ください

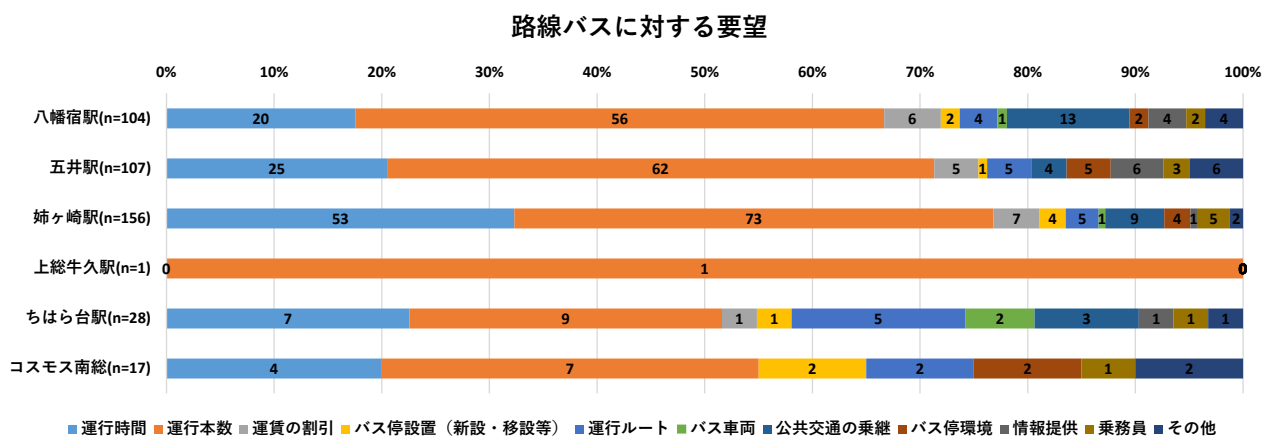
(満足：5、やや満足：4、普通：3、やや不満：2、不満：1として集計)



	満足 (5)	やや満足 (4)	普通 (3)	やや不満 (2)	不満 (1)	計
全般のサービスの回答数	85	81	419	36	12	633
(割合)	13%	13%	66%	6%	2%	—
満足 やや満足 計	26%					

※ (割合%) 各回答数を回答数計で除した数値
 ※26%は満足とやや満足の割合を加算した数値

問8. 路線バスについて、運行内容や新たに要望する行先、方面等の要望はありますか



裏面

市原市 路線バスのご利用に関するアンケート【裏面】


問7. 路線バスに関するあなたの満足度を5段階で回答ください

↓5~1のうち1つに○

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
① 運行本数	5	4	3	2	1
② 運行時間帯	5	4	3	2	1
③ 行先	5	4	3	2	1
④ 運賃	5	4	3	2	1
⑤ 運行時刻の定時性	5	4	3	2	1
⑥ 所要時間	5	4	3	2	1
⑦ バス停留所までの距離	5	4	3	2	1
⑧ 他の交通機関との乗り継ぎ	5	4	3	2	1
⑨ バス停の待合空間(屋根、ベンチ)	5	4	3	2	1
⑩ 乗務員の対応について	5	4	3	2	1
⑪ 運行情報案内	5	4	3	2	1
⑫ 全般のサービス	5	4	3	2	1

問8. 路線バスについて、運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望はありますか。

1. 要望あり 2. 要望なし


 どのような要望でしょうか。(該当するものすべてに○)

1. 運行時間 2. 運行本数 3. 運賃の割引
 4. バス停設置(新設・移設等) 5. 運行ルート 6. バス車両
 7. 公共交通の乗継 8. バス停環境 9. 情報提供
 10. 乗務員 11. その他

上記要望の具体的な内容や、市原市の公共交通に関するご意見・ご要望がありましたらお答えください。

ご協力いただきありがとうございました。

資料編5. 用語解説

50音	用語	解説	頁	
あ行	ICカード	ICカード（アイシーカード、integrated circuit card; ICC）とは、情報（データ）の記録や演算をするために集積回路(IC)を組み込んだカードのこと。交通分野では、SuicaやPASMOなどIC乗車カードのこと。	78	
	ICT技術	パソコンだけでなくスマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称	88	
	アートミックス	市原市の里山が舞台の芸術祭。	59	
	一次交通	目的地に向かう際、最初に用いる主要な交通手段をいう。	66	
	市原市地域公共交通会議	道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバスなどの旅客輸送の確保や地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議。	84	
	市原市地域公共交通網形成計画	従来の公共交通網を見直し、持続可能な公共交通ネットワークを構築するために、今後の公共交通施策のマスタープランとして平成30年に策定	1	
	市原市交通マスタープラン	市民の誰もが安心・安全で容易に移動できる交通環境づくりを目指し、今後の交通施策展開の指針として平成22年度に策定。	1	
	移動制約者	自動車中心社会において、移動を制約される人、免許・車を持たない人、お年寄り、子供、障がい者など。	86	
	エコカー	低燃費で排ガスが少なく、地球環境に優しい車のこと。	56	
	SDGs	Sustainable Development Goalsの略称。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された、2030年までの持続可能な世界を目指す国際的な開発目標であり、貧困、不平等・格差、気候変動による影響など、世界のさまざまな問題を根本的に解決し、すべての人たちにとってより良い世界をつくるために設定された、世界共通の17の目標	68	
	NPO	特定非営利活動法人。「Nonprofit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略。非営利団体もしくは非営利で社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体。	39	
	お出かけくん	市原市の制度で、市職員が、市民の団体が主催する集会等に講師として出向き、市の事業や施策の説明、専門知識を活かした講習等を行う制度をいう。	89	
	か行	カーシェアリング	一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用すること。1人1台ではなく複数の人が1台を共有することで、購入費等の1人あたりの負担が軽減される。	91
		介護タクシー	ホームヘルパーの資格を取得した運転手がタクシー乗車時の介助やタクシー輸送、降車から院内等までの介助の3つのサービスを連続して行うもの。	38
観光入込客数		市内外からを問わず、観光地へ訪れた人数の集計のこと。	10	
グリーンスローモビリティ		電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックな乗り物（移動手段）	84	

50音	用語	解説	頁
か行	公共交通サービス圏	同時に複数人の利用が可能で、安価に移動できる乗合の移動手段によりカバーされた地域のこと。市原市では、各鉄道駅から1km 圏内、路線バス停留所から 500m 圏内の範囲、また、デマンドタクシー等の乗合により区域運行がなされている区域としている。	17
	交通空白地域	路線バス等の公共交通が運行していない地域や既存バス停、鉄道駅から離れている地域等、公共交通サービス圏以外ののこと。市原市では、各鉄道駅から 1km 以遠、バス停留所から 500m 以遠等の地域で人口集積のある地域としている。	17
	交通不便地域	地域住民が自宅から近隣のバス停や生活関連施設までの移動に不便を感じている地域。	17
	交通結節点	交通機関を相互に連絡し、鉄道施設、バスターミナルおよびそれらに付随する駅前広場などの施設をいう。	16
	交通分担率	一日の行動において、全トリップのうち、ある交通手段が代表交通手段であるトリップ数の割合のこと。	12
	小型モビリティ	通常の自動車よりもサイズが小さく、ちょっとした移動に使える乗り物、コンパクトな車で1~2人用が多い	68
	コミュニティサイクル	一定の地域内に設置された数か所以上のサイクルポート(駐輪場所)の自転車を借りて移動し返却することができるシステム	56
	コミュニティバス	既存のバスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスであり、交通空白地域解消や公共施設を利用しやすくすることなど、住民福祉の向上や地域活性化などを目的に運行される。	16
	コンパクト・プラス・ネットワーク	国が進める重点施策で、人口減少・高齢化が進む中地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。	50
さ行	サイクルアンドバスライド	最寄りのバス停留所まで自転車を使い、バス停留所に近接した駐輪場に駐輪し、バスに乗り換え目的地まで行く方法のこと。バス利用者の利便性の向上とバス利用の促進を目的とし環境に配慮したシステム。	94
	サイクルステーション	サイクリングの途中でトイレ、食事、水分補給などのために気軽に立ち寄ることができるサイクリストのための休憩スポット。	23
	サイクルトレイン	自宅などから乗ってきた自転車を鉄道車両内にそのまま持ち込むことができるサービス。	23
	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域、および概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。	6
	自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、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上で、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。	1

50音	用語	解説	頁
さ行	集約型都市	都市圏内の中心市街地および駅周辺などを、都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のそのほかの地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保するもの。	52
	首都圏中央連絡自動車道	略称：圏央道。東京圏における都心から概ね 40～50km に位置する環状方向の一般自動車専用道路で、高規格幹線道路網の一部をなす。横浜市を起点に、時計回りに木更津市を終点とする総延長約 300km におよぶ路線。	40
	人口集中地区（DID）	Densely Inhabited District の略で、市街地の実態を把握するため、人口集積度を指標として設定された地区。国勢調査では、市区町村内の境界内で人口密度の高い調査区（4,000 人／km ² 以上）が互いに隣接し、その人口が 5,000 人を超えるの地域をいう。	8
	生活交通	一般的には、地域における通勤、通学、通院、買物などの日常生活に不可欠な身近な公共交通のことをいう。	66
	送迎ボランティアサービス事業	既存の交通手段での移動が困難な高齢者や障がい者（児）の社会参加を促進することを目的としたボランティアによる移送サービスのこと。	37
た行	端末交通手段	代表交通手段の端末交通に相当する交通手段のこと。例えば、代表交通手段が鉄道である人が鉄道駅までバスで移動した場合、端末交通手段はバスとなる。	12
	ダウンサイジング	サイズ（規模）を小さくすることを指す用語で、バス等の公共交通機関で用いる場合には大型車両から中・小型車両にサイズを小さくする場合に用いる用語	105
	デマンド交通	小型の乗合自動車などを利用して、予約方式により、自宅から目的地まで送迎する交通システム。	78
	デマンドタクシー	決められた運行区域と時間の中で、予約のあった便のみ運行する乗合タクシーのこと。	16
	ドア・ツー・ドア	主に、乗り継ぎせず 1 つの交通手段のみで、出発地点のドア（家）から目的地のドアまで移動すること。	39
	都市機能	一般的には、人々が暮らすうえで必要となる、政治・行政機能、商業機能、交通・通信機能、教育・文化・娯楽機能、医療・福祉機能などをさす。	50
	低公害バス	大気汚染物質（窒素酸化物および一酸化炭素・二酸化炭素など）の排出が少なく、自然環境への負荷が少ないバス。	56
	都市計画区域	都市計画を策定する場ともいふべきもので、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するという都市計画の基本理念を達成するために、都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地として指定した区域のこと。	50
	都市計画道路	都市計画において定められる都市施設のひとつ。自動車専用道路、幹線道路、区画街路、特殊街路の 4 種類。	40
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。	12

50音	用語	解説	頁
な行	二次交通	鉄道駅や高速バスターミナルから観光地までの交通手段のこと。	65
	ノンステップバス	高齢者や児童にも容易に乗り降りができるよう、乗降口のステップ（階段）を解消したバス。	28
は行	パークアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道などの公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう交通形態。	20
	パーソントリップ調査	パーソントリップとは、「人(パーソン)の動き(トリップ)」を意味する。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるもの。この調査データをもとに、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。	12
	ハイブリッドバス	内燃機関と電気モータ等、2種類以上の動力源を組み合わせて用いるバス	63
	バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。	88
	バリアフリー	高齢者や障がい者などの移動又は施設の利用に係る身体への負担を軽減することにより、その移動又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。	21
	バリアフリー基準	平成18年12月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）で示された建築物移動等円滑化誘導基準で、スロープやエレベーター等の移動システムや移動システムと一体的に整備される公共空間の広場、通路、トイレや認定特定建築物等（不特定多数の人が利用する病院や図書館、ホテル等）の施設整備に求める基準	56
	ファーストワンマイル・ラストワンマイル	人の移動（輸送）において鉄道駅等の交通拠点や交通結節点から最終目的地までの移動区間をラストワンマイルと呼称し、その逆方向や自宅から交通拠点までの移動区間をファーストワンマイルとしている	46
	ビッグデータ	人間では全体を把握することが難しい巨大なデータ群で、一般的にはVolume（量）、Variety（多様性）、Velocity（速度あるいは頻度）の「3つのV」を高いレベルで備えていることが特徴とされている。本計画で意図しているのは、国や地方公共団体が提供する「オープンデータ」と、個人の属性情報や移動・行動・購買履歴などの個人情報を含む「パーソナルデータ」である	45
	P D C Aサイクル	事業活動において業務を継続的に改善していく手法の一つであり、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（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仕組み。	55

50音	用語	解説	頁
は行	フィーダー交通	フィーダー (feeder) とは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシーなどの端末交通が、道路では幹線道路に接続する補助幹線道路や区画道路がこの役割を担う。	46
	福祉タクシー	買い物や通院など、車椅子や寝台に横になったまま利用できるよう配慮されたタクシーのこと。	38
	福祉有償運送	NPO法人や社会福祉法人などが、障がい者や高齢者などで公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービスのこと。	39
	ボトルネック	「ビンの首」、「狭い通路」という意味。交通の流れを制限している小さな道や交差点などのこと。	70
ま行	メッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく網の目(メッシュ)の区域に分け、その区域の人口を区分ごとに色分けしたもの。	6
	モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく等、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に転換することを促す交通施策。	50
や行	有償移送サービス	NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費営利とは認められない実費の範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。	39
	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、身体的状況、国籍、言語、知識、経験などの違いに関係なく、すべての人が利用することのできる製品や環境などのデザインを目指す概念のこと。	52
	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、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。	60

※ページ数については、用語の最初の頁を表示

市原市地域公共交通計画

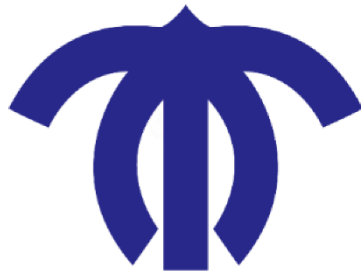
2024年3月（2025年6月一部改定）

発行 市原市

〒290-8501 市原市国分寺台中央1丁目1番地1

TEL0436-22-1111（代表）

編集 企画部交通政策課



市原市

Ichihara City