

令和7年度第3回鋸南町地域公共交通活性化協議会

日 時 令和8年2月27日（金） 午前10時から
場 所 鋸南町立中央公民館 2階 講座室

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

(1) 地域公共交通計画（案）について

(2) その他

4 閉 会

令和7年度第3回鋸南町地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

No.	区分	所属・役職名	氏名	役職等
1	(1)鋸南町長又はその指名する者	鋸南町副町長	内 田 正 司	会長
2	(2)一般旅客自動車運送事業者	日東交通株式会社運輸部長	高 橋 晴 樹	
3	(3)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	日東交通労働組合安房支部長	渡 邊 剛 太 郎	
4	(4)一般社団法人千葉県バス協会会長又はその指名する者	一般社団法人千葉県バス協会専務理事	成 田 齊	
5	(5)一般社団法人千葉県タクシー協会会長又はその指名する者	一般社団法人千葉県タクシー協会南房支部長	手 塚 真 一	
6	(6)鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社館山駅長	佐 藤 勝 英	
7	(7)地域住民の代表者又は地域公共交通の利用者	鋸南町区長会長	石 井 孝 明	
8	(7)地域住民の代表者又は地域公共交通の利用者	鋸南町議会議員	中 村 基	
9	(7)地域住民の代表者又は地域公共交通の利用者	鋸南町商工会長	鈴 木 辰 也	
10	(7)地域住民の代表者又は地域公共交通の利用者	鋸南町観光協会会長	清 水 宏 亘	監事
11	(8)国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又は指名する者	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官	菅 井 規 (代理)小久保 龍生	
12	(9)地域福祉推進に携わる者	鋸南町民生委員児童委員協議会長	鈴 木 昭 一	監事
13	(9)地域福祉推進に携わる者	社会福祉法人鋸南町社会福祉協議会事務局長	平 野 幸 男	副会長
14	(10)道路管理者又はその指名する者	千葉県安房土木事務所調整課長	嶋 田 敏 行	

No.	所属・職名	氏名
1	鋸南町 総務企画課 課長	吉 田 修 一
2	保健福祉課 課長	小 川 亮 一
3	地域振興課 課長	重 田 正 行
4	教育委員会教育課 課長	安 田 隆 博
5	総務企画課企画財政室 室長	平 井 進

鋸南町地域公共交通計画

(案)

令和8年2月

鋸 南 町

【 目 次 】

	頁
序章 計画策定の目的と位置付け	1
第1章 地域公共交通の課題整理	2
1-1 地域公共交通を取り巻く状況及び上位・関連計画の整理	2
1-2 公共交通等の状況把握・データ分析	4
1-3 利用実態調査（町営循環バス）	6
1-4 町民・関係者意識調査	7
1-5 地域公共交通の課題整理	15
第2章 地域公共交通の構築に係る基本的な方針	20
第3章 実施事業	26
第4章 計画目標の達成状況を評価するための評価指標	35
第5章 計画の達成状況の評価	36
【参考資料編】	
参考資料-1 地域公共交通を取り巻く状況に関するデータ集	38
参考資料-2 公共交通等の状況把握に関するデータ集	42
参考資料-3 利用実態調査（町営循環バス）に関するデータ集	55
参考資料-4 町民・関係者意識調査に関するデータ集	59

序章 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

本町の地域公共交通は、鉄道、町営循環バス及びタクシーが運行しているが、近年では高齢化や運転手不足の深刻化などにより、地域公共交通の確保・維持が困難な状況になりつつある。

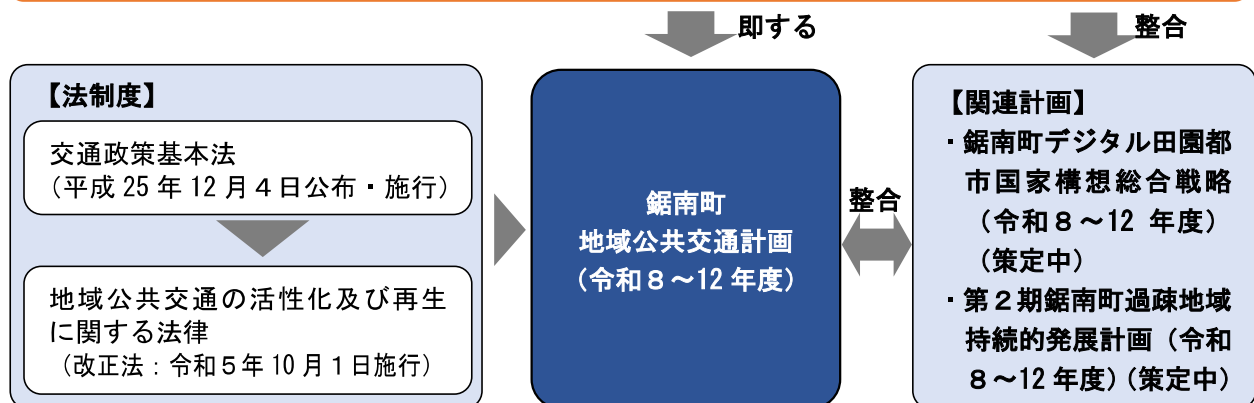
しかし、地域における移動手段は、交通分野の課題解決にとどまらずまちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらしており、地域社会全体の価値を高める上で地域公共交通の確保・維持は、ますます重要な課題となっている。

このようなことから、本業務では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条に基づき、町民の移動実態、ニーズ等の調査の実施により、本町における地域公共交通の課題の整理や基本方針、地域公共交通に関する施策、実施主体について検討し、本町の地域公共交通施策のマスタープランとなる「鋸南町地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、上位計画である「鋸南町総合計画後期基本計画（令和8年3月）（策定中）」に即し、「鋸南町デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和8年3月）（策定中）」や「第2期鋸南町過疎地域持続的発展計画（令和8年3月）（策定中）」のほか関連計画等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。

【最上位計画】鋸南町総合計画後期基本計画（令和8～12年度）（策定中）



(3) 計画区域

本計画の対象区域は、鋸南町全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

また、計画の期間内においても、今後の社会情勢や町民ニーズ等の変化に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

第1章 地域公共交通の課題整理

1-1 地域公共交通を取り巻く状況及び上位・関連計画の整理

<p>(1) 人口動向</p>	<p>○鋸南町の人口（令和2年国勢調査）は6,993人で、減少傾向が続いており、世帯数も3,034世帯と、同様に減少傾向で、1世帯当たり人員は平成22年が2.57人/世帯に対し、令和2年が2.30人/世帯と核家族化が進行中。</p> <p>○令和2年の年齢3区分別構成比は、年少人口が7.4%、生産年齢人口が44.5%、老年人口が48.1%となっており、推移を見ると、老年人口は増加傾向、年少人口と生産年齢人口は減少傾向。</p> <p>○メッシュ別人口及び高齢者数は、保田駅周辺や安房勝山駅周辺に集中。</p>																																																						
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="199 698 901 1137"> <p>■総人口及び世帯数の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>総人口</th> <th>世帯数</th> <th>1世帯当たり人員</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成12年</td> <td>10,521</td> <td>3,559</td> <td>2.96</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>9,778</td> <td>3,516</td> <td>2.78</td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>8,950</td> <td>3,480</td> <td>2.57</td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>8,022</td> <td>3,327</td> <td>2.41</td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>6,993</td> <td>3,034</td> <td>2.30</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：国勢調査（各年10月1日現在）</p> </div> <div data-bbox="917 698 1460 1137"> <p>■年齢3区分別人口構成比の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>年少人口 (0~14歳)</th> <th>生産年齢人口 (15~64歳)</th> <th>老年人口 (65歳以上)</th> <th>不詳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成12年</td> <td>12.3%</td> <td>57.9%</td> <td>29.9%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>11.2%</td> <td>55.3%</td> <td>33.5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>9.5%</td> <td>53.3%</td> <td>37.2%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>8.1%</td> <td>48.4%</td> <td>43.5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>7.4%</td> <td>44.5%</td> <td>48.1%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>		年	総人口	世帯数	1世帯当たり人員	平成12年	10,521	3,559	2.96	平成17年	9,778	3,516	2.78	平成22年	8,950	3,480	2.57	平成27年	8,022	3,327	2.41	令和2年	6,993	3,034	2.30	年	年少人口 (0~14歳)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	不詳	平成12年	12.3%	57.9%	29.9%		平成17年	11.2%	55.3%	33.5%		平成22年	9.5%	53.3%	37.2%		平成27年	8.1%	48.4%	43.5%		令和2年	7.4%	44.5%	48.1%	
年	総人口	世帯数	1世帯当たり人員																																																				
平成12年	10,521	3,559	2.96																																																				
平成17年	9,778	3,516	2.78																																																				
平成22年	8,950	3,480	2.57																																																				
平成27年	8,022	3,327	2.41																																																				
令和2年	6,993	3,034	2.30																																																				
年	年少人口 (0~14歳)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	不詳																																																			
平成12年	12.3%	57.9%	29.9%																																																				
平成17年	11.2%	55.3%	33.5%																																																				
平成22年	9.5%	53.3%	37.2%																																																				
平成27年	8.1%	48.4%	43.5%																																																				
令和2年	7.4%	44.5%	48.1%																																																				
<p>(2) 主要施設分布状況</p>	<p>○主要施設等は、町役場などの公共施設や商業施設、医療施設、観光施設などが鉄道沿線に集中。</p>																																																						
<p>(3) 交通手段特性</p>	<p>○令和2年の通勤・通学流動状況は、流入人口が750人、流出口1,695人と、945人の流出超過となっており、流入・流出口は、館山市、南房総市、富津市、木更津市と近隣市が多い。</p> <p>○東京都市圏パーソントリップ調査による代表交通手段は、自動車の割合が最も高く、一貫して上昇傾向で、移動における自家用車への依存度が高い。</p>																																																						
<p>■鋸南町・代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>鉄道</th> <th>バス</th> <th>自動車</th> <th>2輪車</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他・不明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成10年</td> <td>0.8</td> <td>3.1</td> <td>57.3</td> <td>5.0</td> <td>11.0</td> <td>22.4</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>平成20年</td> <td>0.4</td> <td>2.7</td> <td>68.0</td> <td>3.2</td> <td>8.1</td> <td>11.3</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>平成30年</td> <td>1.4</td> <td>3.2</td> <td>78.5</td> <td>5.0</td> <td>6.8</td> <td>4.4</td> <td>0.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：東京都市圏パーソントリップ調査</p>		年	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他・不明	平成10年	0.8	3.1	57.3	5.0	11.0	22.4	0.3	平成20年	0.4	2.7	68.0	3.2	8.1	11.3	6.2	平成30年	1.4	3.2	78.5	5.0	6.8	4.4	0.7																						
年	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他・不明																																																
平成10年	0.8	3.1	57.3	5.0	11.0	22.4	0.3																																																
平成20年	0.4	2.7	68.0	3.2	8.1	11.3	6.2																																																
平成30年	1.4	3.2	78.5	5.0	6.8	4.4	0.7																																																
<p>(4) 観光動向</p>	<p>○観光入込客数は、令和元年から令和2年にかけて新型コロナウイルス感染症の影響により、減少したものの、令和2年以降増加傾向。</p> <p>○観光入込客数合計の増減率（令和5年/令和元年）は1.17倍に増加しており、特に都市交流施設・道の駅保田小学校は1.33倍と町平均より上回っている。</p>																																																						

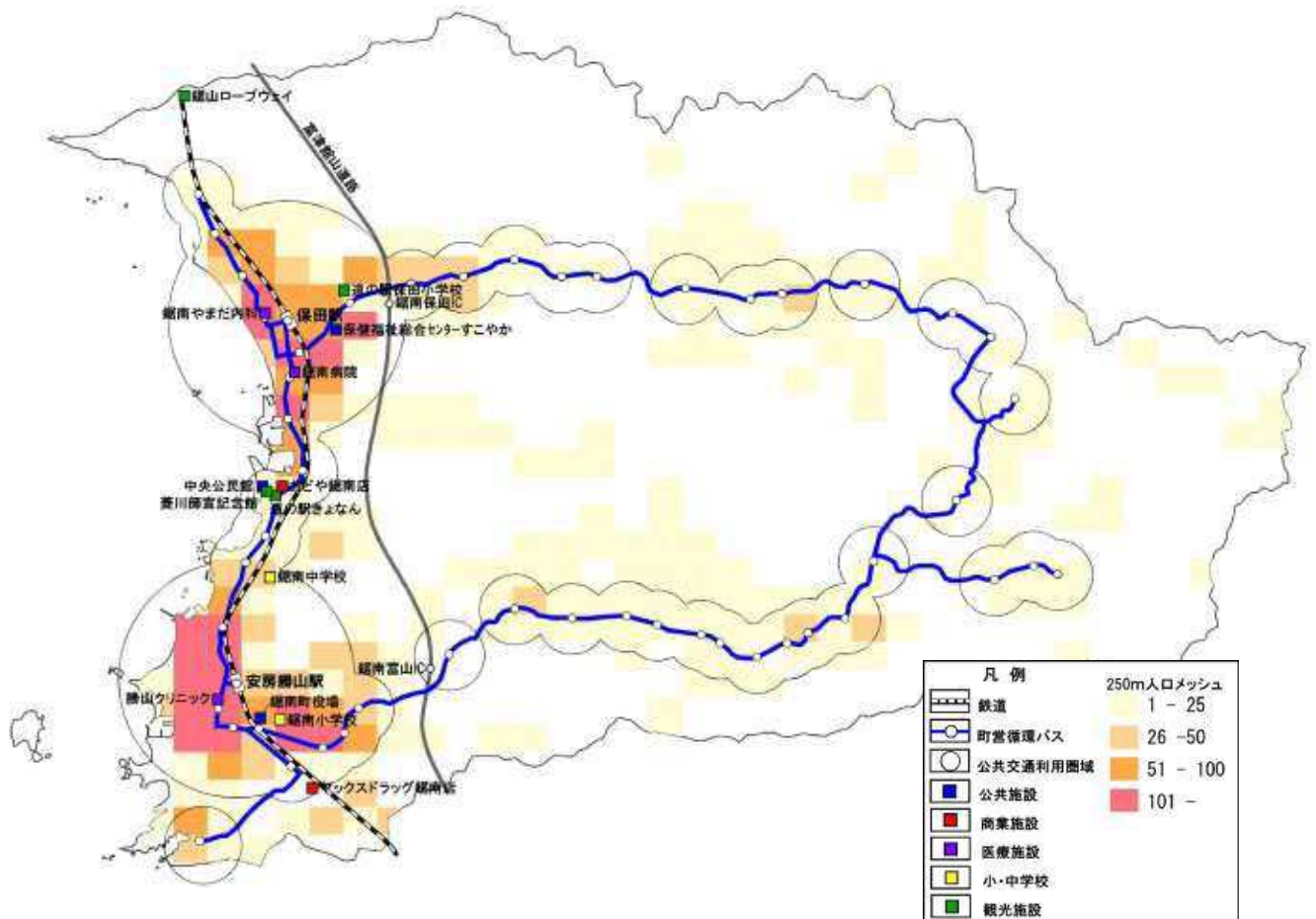
<p>(5) 自動車保有台数</p>	<p>○鋸南町の自動車保有台数は、令和元年から令和5年にかけて減少傾向。直近5年間の伸び率を見ると、人口が0.89倍の減少に対し、自動車保有台数が0.95倍と人口の減少率より高くなっている。</p>									
<p>(6) 運転免許保有状況及び返納状況</p>	<p>○鋸南町の運転免許保有者数は減少傾向、免許保有率は増加傾向。 ○運転免許返納者数（町内）は毎年20～30人前後と横ばい状態。</p>									
<p>(7) 上位・関連計画の整理</p>	<p>①鋸南町総合計画後期基本計画（策定中）</p> <p>【5年間の取組方針】 子どもから高齢者まで快適に利用できる公共交通網を整備します。</p> <p>【主要な施策・取組】</p> <p>①公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町内で唯一のコミュニティバスである循環バスを維持するために、運行携帯や運行経路・料金の見直しに向けた実証実験を行うなど、利用の促進に取り組む。 ○地域内での助け合いによる運送事業や社会福祉協議会の福祉有償運送事業、民間タクシー事業者との連携を図り、安心して外出できるドア・ツー・ドアの取組を推進する。 ○若年層の定住志向を高めるため、引き続き公共交通機関を利用した都心方面（蘇我以北）への通勤・通学者を対象に助成金を交付する。 ○現在策定を進めている地域公共交通計画に基づき、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域住民や観光客などの幅広い利用者が利用しやすい交通サービスの提供を目指す。 <p>②二次交通の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ○きめ細やかな公共交通を提供するために、カーシェアや自動運転、グリーンスローモビリティなどを活用したMaaSの導入を模索する。 ○町営循環バスによる観光客の回遊促進を図るとともに、道の駅保田小学校への高速バス乗り入れ実現に向け、関係各所と協議を進める。 <p>【達成目標】</p> <table border="1" data-bbox="488 1308 1455 1442"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>循環バス乗降者数</td> <td>6,945人/年</td> <td>5,000人/年以上</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学支援助成金支給件数</td> <td>19件/年</td> <td>30件/年以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>②第2期鋸南町まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>【事業概要】 ○新しい生活様式に対応した地域交通体系の構築 MaaSやICTなどのデジタル技術を活用し、新しい生活様式に対応した地域交通体系の整備を推進する。</p> <p>③鋸南町過疎地域持続的発展計画</p> <p>【対策（5 交通施設の整備、交通手段の確保）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○両駅前駐輪場の景観整備を実施していく。併せて南房総地域の活性化を図るためJRに内房線の運行列車本数の現状維持を引き続き要請していく。 ○高速バスの乗り入れ、バスターミナルや駐車場などの整備を進め、周辺地域を対象としたパークアンドライドを推進するとともに、主要交通拠点を広域的に結ぶ新たな地域交通網の整備を図る。 ○循環バスは、住民ニーズに応じた経路、料金等の運行形態の見直しや貨客混載に取り組むとともに、高齢化の進展や高度情報化社会に対応した公共交通の整備を進めていく。 	指標	現状値	目標値	循環バス乗降者数	6,945人/年	5,000人/年以上	通勤・通学支援助成金支給件数	19件/年	30件/年以上
指標	現状値	目標値								
循環バス乗降者数	6,945人/年	5,000人/年以上								
通勤・通学支援助成金支給件数	19件/年	30件/年以上								

1-2 公共交通等の状況把握・データ分析

<p>(1) 鉄道</p>	<p>○鋸南町内の鉄道は、JR内房線が南北に縦断し、保田駅、安房勝山駅の2駅が立地しており、安房勝山駅は、令和2年4月から終日無人駅となっていたが、令和6年7月16日には「安房勝山駅郵便局が開局し、郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体運営が開始された。保田駅は、令和3年1月末で「みどりの窓口」が閉鎖された。</p> <p>○1日平均乗車人員は、保田駅で令和2年度に減少し、その後は増加傾向となっているものの、令和6年度は新型コロナウイルス感染症前（令和元年度）まで回復していない。</p>																																													
<p>(2) 町営循環バス</p>	<p>○町営循環バスは平成14年1月から運行を開始し、町内全域をカバーするように、主に国道や県道といった幹線道路を中心に運行中。</p> <p>○年間利用者数は、令和2年度から令和6年度にかけて横ばい状態。運行委託料は増加傾向で、直近10年間で約1.6倍に増加。</p> <p>■町営循環バスの運行サービス</p> <table border="1" data-bbox="434 743 1439 1034"> <tbody> <tr> <td>運行ルート</td> <td>大崩～道の駅保田小学校～保田駅～安房勝山駅～鋸南町役場前～大崩 【フリー乗降区間】道の駅保田小学校～瀬戸口 / 消防署前～岩井袋</td> </tr> <tr> <td>運行日</td> <td>毎日</td> </tr> <tr> <td>便数</td> <td>平日5便、土日祝・年末年始：3便 ※花まつり期間（1月上旬～3月上旬）の土日祝に臨時便を運行</td> </tr> <tr> <td>運賃</td> <td>5区間まで200円、6区間以上は300円 ※小学生以下、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方は半額</td> </tr> </tbody> </table>	運行ルート	大崩～道の駅保田小学校～保田駅～安房勝山駅～鋸南町役場前～大崩 【フリー乗降区間】道の駅保田小学校～瀬戸口 / 消防署前～岩井袋	運行日	毎日	便数	平日5便、土日祝・年末年始：3便 ※花まつり期間（1月上旬～3月上旬）の土日祝に臨時便を運行	運賃	5区間まで200円、6区間以上は300円 ※小学生以下、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方は半額																																					
運行ルート	大崩～道の駅保田小学校～保田駅～安房勝山駅～鋸南町役場前～大崩 【フリー乗降区間】道の駅保田小学校～瀬戸口 / 消防署前～岩井袋																																													
運行日	毎日																																													
便数	平日5便、土日祝・年末年始：3便 ※花まつり期間（1月上旬～3月上旬）の土日祝に臨時便を運行																																													
運賃	5区間まで200円、6区間以上は300円 ※小学生以下、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方は半額																																													
<p>(3) タクシー</p>	<p>○町内唯一のタクシー事業者である(有)鋸南タクシーは、車両保有台数が3台、運転者数が4人で、営業（予約）時間は8～17時。</p> <p>○乗客数の推移は令和2年度以降増減を繰り返し、令和6年度が17,342人/年。</p>																																													
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="178 1191 877 1639"> <p>■町営循環バスの利用者数及び運行委託料の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数 (人)</th> <th>運行委託料 (円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H27</td><td>11,294</td><td>1,781</td></tr> <tr><td>H28</td><td>11,558</td><td>1,816</td></tr> <tr><td>H29</td><td>10,953</td><td>1,836</td></tr> <tr><td>H30</td><td>9,791</td><td>1,831</td></tr> <tr><td>R元</td><td>8,502</td><td>1,824</td></tr> <tr><td>R2</td><td>6,610</td><td>2,060</td></tr> <tr><td>R3</td><td>6,445</td><td>2,072</td></tr> <tr><td>R4</td><td>7,045</td><td>2,078</td></tr> <tr><td>R5</td><td>6,908</td><td>2,147</td></tr> <tr><td>R6</td><td>6,945</td><td>2,199</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="884 1191 1439 1639"> <p>■タクシー乗客数の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>乗客数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>17,447</td></tr> <tr><td>R3</td><td>19,110</td></tr> <tr><td>R4</td><td>20,657</td></tr> <tr><td>R5</td><td>15,359</td></tr> <tr><td>R6</td><td>17,342</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：交通事業者アンケート調査</p> </div> </div>		年度	利用者数 (人)	運行委託料 (円)	H27	11,294	1,781	H28	11,558	1,816	H29	10,953	1,836	H30	9,791	1,831	R元	8,502	1,824	R2	6,610	2,060	R3	6,445	2,072	R4	7,045	2,078	R5	6,908	2,147	R6	6,945	2,199	年度	乗客数 (人)	R2	17,447	R3	19,110	R4	20,657	R5	15,359	R6	17,342
年度	利用者数 (人)	運行委託料 (円)																																												
H27	11,294	1,781																																												
H28	11,558	1,816																																												
H29	10,953	1,836																																												
H30	9,791	1,831																																												
R元	8,502	1,824																																												
R2	6,610	2,060																																												
R3	6,445	2,072																																												
R4	7,045	2,078																																												
R5	6,908	2,147																																												
R6	6,945	2,199																																												
年度	乗客数 (人)																																													
R2	17,447																																													
R3	19,110																																													
R4	20,657																																													
R5	15,359																																													
R6	17,342																																													
<p>(4) スクールバス</p>	<p>○町立幼稚園の園児・町立小学校の児童・町立中学校の生徒の登下校の手段として、スクールバス（4台）を導入しており、財政負担額は年々増加傾向。</p> <p>■スクールバス財政負担額の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>財政負担額 (万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2</td><td>1,932</td></tr> <tr><td>R3</td><td>1,948</td></tr> <tr><td>R4</td><td>2,132</td></tr> <tr><td>R5</td><td>2,155</td></tr> <tr><td>R6</td><td>2,225</td></tr> </tbody> </table>	年度	財政負担額 (万円)	R2	1,932	R3	1,948	R4	2,132	R5	2,155	R6	2,225																																	
年度	財政負担額 (万円)																																													
R2	1,932																																													
R3	1,948																																													
R4	2,132																																													
R5	2,155																																													
R6	2,225																																													

<p>(5) 公共交通利用圏域</p>	<p>○町内の公共交通利用圏域は、鉄道（JR内房線）や町営循環バスにより、保田駅周辺や安房勝山駅周辺、幹線道路沿線でカバーしているものの、幹線道路から離れた集落で、公共交通が不便な地域が存在している。</p>
<p>(6) 福祉交通サービス</p>	<p>① 鋸南町高齢者運転免許証自主返納支援事業 高齢者による交通事故を減少し、高齢者の運転免許証の自主返納を支援するため、町営循環バスの回数乗車券3部（4,950円分）を交付している。</p> <p>② 福祉有償運送事業（カーぼら） 鋸南町社会福祉協議会では、1人で公共交通機関を利用して通院や買い物に出かけられない方々の外出を支援する「福祉有償運送事業」を実施しており、利用者数、延べ利用回数はそれぞれ直近3年間で微減傾向。</p> <p>③ 移動困難者対策に関連する取組み</p> <p>ア) セブンあんしんお届け便（セブンイレブン鋸南保田店による移動販売） ○営業日時…月曜日、火曜日、金曜日の午前11時から午後5時 ○販売場所…月曜日：保田神社～小保田～保田駅～勝山漁港～田町～竜島 火曜日・金曜日：勝山クリニック～佐久間方面～和見～岩井袋</p> <p>イ) 買い物支援 鋸南町社会福祉協議会では、要支援1・2及び基本チェックリスト該当者を対象に、買い物、掃除、ゴミ出しなど所定の養成研修を修了した地域住民が生活支援サポートとして行う生活支援サービス（ちょこボラ）を実施中。</p> <p>ウ) ヤックスドラッグ・移動販売 毎週金曜日に町内7地区で移動販売（らくちん便）を実施中。</p>

■ 公共交通利用圏域



※人口メッシュは令和2年国勢調査

1-3 利用実態調査（町営循環バス）

町営循環バス利用者を対象に、利用特性や改善点等を把握するため、アンケート調査を実施した。

■町営循環バスの調査概要

調査方法	バスの乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビ ンゴ形式調査票の活用）
調査日	平日：令和7年8月5日（火）、休日：令和7年8月3日（日）
調査時間	始発から最終まで

（1）利用実績

- 日利用者数は平日が45人、休日が14人で、平日の大崩11:27発（赤バス）で小学生20人（中
央公民館前→佐久間郵便局前）の利用があった。
- バス停別乗降者数を見ると、道の駅保田小学校～保田駅～安房勝山駅～佐久間郵便局間で利用が
あるものの、大崩～中橋、明下～大崩など利用が全くない区間も存在する。

（2）利用特性・ニーズ

1) 回答者の属性

- 性別は、「女性」が、年齢は60歳代以上が約6割と多く、住まいは「鋸南町内」が66.7%、
「鋸南町外」が33.3%と、鋸南町外の利用も見受けられる。
- 運転免許有無は「無」が66.7%と無い方の割合が多く、運転免許所持者の約8割が返納意思
「無」と回答している。

2) 利用状況

- 往復利用有無は「往復利用」と「片道のみ」がそれぞれ約5割で、利用目的は平日で「通勤」
「買い物」「公共施設利用」が、休日で「買い物」「その他」が多い。
- 利用頻度は、「週に3～4日」「年に数日」が多いものの、分散している傾向となっている。

3) 運行サービスに対する満足度及び改善して欲しいサービス

- 運行サービスに対する満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせると、約8割が満足してお
り、改善して欲しいサービスは「運行本数（55.6%）」、「運行時間帯（38.9%）」、「鉄道
との乗継のしやすさ（33.3%）」の順で高い。

1-4 町民・関係者意識調査

公共交通の利用実態及びニーズを把握するため、①住民アンケート調査、②高校生アンケート調査、③小中学生保護者アンケート調査、④その他公共交通に関わる関係者意識アンケート調査、⑤道の駅保田小学校利用者アンケート調査を行った。

(1) 住民アンケート調査

調査対象者	18歳以上の町民 2,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収+WEBアンケート ※令和7年8月7日(木)発送～8月26日(火)締切
回収状況	960票(回収率:48.0%) (郵送回収:835票、WEB回答:125票)

- 外出時の移動の困りごとは、「困ることがよくある(9.1%)」と「困ることがたまにある(17.0%)」と合わせると26.1%の方が困っており、年齢別に見ると、80歳代以上で45.7%と多い。その外出目的は、「買い物(56.5%)」、「通院(55.6%)」が多く、その行き先は、「町外(44.2%)」が最も多く、町内では「おどや鋸南店(39.9%)」となっている。
- 日常生活の移動は自家用車に依存(自家用車を運転…通勤・通学81.3%、買い物66.2%、通院59.7%、公共施設利用69.0%)。買い物、病院利用時に家族の送迎の割合が高い。
- 将来の自動車運転免許証返納の考え方は、高齢になるほど、「次の運転免許の更新はするが、その次の更新の前には返納したい」「返納を考えているが難しいと感じている」の割合が多い。
- 公共交通機関のサービスに対する利用者満足度は鉄道、町営循環バスで運行時間帯、運行本数、バスとの乗り継ぎのしやすさの満足度が低く、高速バスは相対的に高い。
- 直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行していた場合、行きたい場所はおどや鋸南店、鋸南町役場、鋸南病院、ヤックスドラッグ鋸南店の順で多い。利用したい公共交通の種類は、「デマンド型交通」と「定時定路線型交通」がそれぞれ約3割と同程度となっており、町営循環バスの利用者限定した場合は「定時定路線型交通」の割合が45.9%と多い。
- 公共交通の利用促進策は、自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充(39.0%)、公共交通マップの作成・配布(29.9%)、スクールバスの一般混乗化や間合い利用(空き時間の活用)の導入(26.7%)に対する回答が多い。

(2) 高校生アンケート調査

調査対象者	高校生 126人(住民基本台帳を基に15歳から18歳を抽出)
調査方法	調査方法…郵送配布、郵送回収+WEBアンケート ※令和7年8月7日(木)発送～8月26日(火)締切
回収状況	57票(回収率45.2%) (郵送回収:34票、WEB回答:23票)

- 登下校(晴れの日)の利用交通手段は大半の方が「鉄道」を利用しており、駅まで(から)「自転車」「家族等の送迎」「スクールバス」が多い。
- 町営循環バスの利用しない理由は、「徒歩や自転車で通学ができるから」が62.5%を最も多く、次いで「車(家族等の送迎)で通学ができるから(42.9%)」、「通学に利用したい時間帯に運行していないから(16.1%)」と多い。
- 仮にルートやダイヤが登下校の時間帯に合うよう運行された場合、「利用すると思う」と「雨天など天気が悪い日に利用すると思う」を合わせると、約2割が利用したい意向がある。
- 町営循環バスの改善して欲しい点は、「特になし」を除くと、「携帯電話等によるバス運行情報の提供」が22.8%、「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布」が21.1%と多い。

(3) 小中学生保護者アンケート調査

調査対象者	鋸南小・中学校 221 人の保護者全員（お子様が 2 人以上で、どちらも小学生、中学生の場合、どちらか 1 人が回答。勝山学園除く）
調査方法	・調査方法…学校を通しての手渡し配布、回収＋WEB アンケート ・調査期間…令和 7 年 9 月上旬～9 月 10 日（水）締切
回答数	161 人（回収率：72.9%）（全てWEB 回答）

- 登下校時の交通手段は、小学生は「スクールバス（41.7%）」が最も多く、次いで「家族等の送迎」、「徒歩のみ」がそれぞれ 27.1%となっており、中学生は「自転車」が 75.4%と多い。
- 仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向は、「利用すると思う」と「雨天など天気が悪い日に利用すると思う」と回答した割合が小学生、中学生ともにそれぞれ約 3 割を占めている。
- 利用するための条件は、小学生は「自宅近くのバス停から希望する行き先へ行くバス路線が整備されたら利用したい（57.1%）」が、中学生は「利用したい時刻にバス路線が運行していれば利用したい（68.4%）」がそれぞれ多い。
- 町営循環バスの改善して欲しい点は、小学生、中学生ともに「分かりやすい路線図や時刻表の配布」と「携帯電話等によるバス運行情報の提供」と、運行情報提供に関する要望が多くなっており、次いで「運行ダイヤを変更してほしい」も約 2 割を占めている。

(4) その他公共交通に関わる関係者意識アンケート調査

1) 交通事業者アンケート調査

調査対象関係者	・鉄道事業者：JR 東日本(株) ・町営循環バス事業者：日東交通(株)	・高速バス事業者：日東交通(株)、JR バス関東(株) ・タクシー事業者：(有)鋸南タクシー
調査方法	メールかFAXによる配布、回収 (調査期間…令和 7 年 7 月 28 日（月）配布～8 月 8 日（金）締切)	

①運行や経営上の課題・問題点などについて

【鉄道事業者】

- ・台風や突発的な荒天に伴う自然災害等
- ・獣害や草木の繁殖
- ・少子高齢化や人口減による利用者減少

※関係人口や交流人口の増加に伴う利用者増が、サービス水準の維持向上につながるため、地域の活性化は大切な要素であると考え

【高速バス事業者】

- ・4月に運賃改定を行ったが、動力費について値上げしている関係や人件費改正により厳しい状況。
- ・共同運行会社含め、乗務員不足が改善できないこと（募集はしているが応募がない）。乗務員の高齢化もあり現状維持が精一杯となっている。

【町営循環バス事業者】

- ・乗務員不足が改善できないこと（募集はしているが応募がない）。
- ・乗務員の高齢化もあり現状維持が精一杯となっている。
- ・バス運転者の労働時間等改善基準も改正されたこともあり、長時間の労働ができない。
- ・赤バス・青バスの老朽化による故障・修理で弊社の代車使用が多く、そのため路線バスの予備車がなくなり配車に苦慮している。

②利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

【鉄道事業者】

- ・ 駅舎の改修要望
- ・ 沿線付近の除草依頼

【高速バス事業者】

- ・ 通勤時間帯の便数を増やして欲しい。
- ・ 土休日の館山市内、アクアラインの渋滞で目的地への大幅な遅延が発生。（旅行などの）予定が組めない。

【町営循環バス事業者】

- ・ 東京湾フェリー・鋸山まで行きたい。

③道の駅保田小学校への乗入れについて、その可能性や、乗り入れるための条件などについて

【高速バス事業者】

- ・ 採算性が見通しがあること、共同運行会社の合意（単独で運行はできない）、休日の周辺混雑解消（定時運行の実施）

④鋸南町の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

【鉄道事業者】

- ・ 地域活性化に向けた今後の取り組みや企画に期待したい。

【高速バス事業者】

- ・ 高速バスについては他行政も関係しているため、鋸南町単独ではなく近隣行政と連携した取り組みを検討したほうがいいのではないかな。

【町営循環バス事業者】

- ・ 鋸南町内だけでの利用者増・収支改善には限界があると思うので、鋸南町単独ではなく近隣行政と連携した取り組みを検討したほうがいいのではないかな。
- ・ 赤バス・青バス車両の故障が多くなっているため、車両の代替を検討した方が良くないかな。

2) 関係団体アンケート調査

調査対象関係者	<ul style="list-style-type: none">・ 学校：鋸南中学校、鋸南小学校、鋸南幼稚園、鋸南保育所・ 医療施設：鋸南病院、勝山クリニック、鋸南やまだ内科・ 商業施設：おどや鋸南店、ヤックスドラッグ鋸南店・ 介護施設：ヤックスディサービス鋸南、のこのこ、さざなみ、すけっと・ 観光施設：道の駅保田小学校・ 各種団体：鋸南町商工会、鋸南町社会福祉協議会、鋸南町観光協会
調査方法	メールかFAXによる配布、回収 (調査期間…令和7年7月28日(月)配布～8月8日(金)締切)

ア) 各施設関係者

①施設利用者などから町の公共交通に関して寄せられている声について

【医療施設】

- ・ デマンド交通の試験運行の方が良かったので復活して欲しい。

【商業施設】

- ・ バスルートがない。
- ・ 店舗の出入口近くにバス停があると便利。

【介護施設】

- ・ 呼んだら直ぐに来てくれば使ってみたい、中々一人で使うには勇気がいる。

- ・町営循環バスの運行コースまで歩いて行くのが大変。用事を済ませて帰ると、バスが少なく、半日近くになる。
- ・チョイソコを復活させてほしい。町営循環バスをもっと利用しやすくしてほしい。（本数や時間帯など）

②町の公共交通に対する意見・要望、提案について

【学校】

- ・もっと赤バス・青バスの利用が増えればよいと思う。高齢の方が利用できるよう、医療機関や買い物に乗り合いで利用できるような小型の乗り物がいいのかなと思う。利用方法も簡単にし、わかりやすく知らせる方法があればよいと思う。
- ・便数が少なく、金額が高いと感じた。
- ・便数が少ないから乗る人がいないのか便数が増えると良いと思う。
- ・高齢者の方々が運転免許を返納した後も鋸南町のどこに住んでいても、行きたい時に、行きたい場所へ行けるサービスが必要だと思う。

【医療施設】

- ・自宅近くまで来てもらったら、嬉しい。大きくなく小さい車で、狭い所まで運行出来たら良い。
- ・道の駅保田小学校へ高速バスを乗入れて欲しい。
- ・オンデマンド交通を再開して欲しい。
- ・保田駅へ高速バスを乗入れたらどうか。

【商業施設】

- ・巡回バスを要望

【介護施設】

- ・高齢者は、個別のニーズに合わせた利用が可能な交通手段で、タクシーや介護タクシー、ボランティア輸送が利用しやすいのではないかな。
- ・カーぼらの様に町民誰もが気軽に利用でき家まで来てくれる車があったら利用したい人はいると思う。とにかくバス停まで出ていくのが大変。

【介護施設（ケアマネジャー）】

- ・費用対効果を踏まえ、現存する制度活用として、福祉タクシー券の拡充（対象者、補助額）を考えることも一つ的手段ではないかな。過疎地域の人口や人口密度などの特性上、乗合は難しいと感じており、タクシーや介護タクシーの利用促進は重要と感じている。
- ・気軽にタクシーを利用出来る文化を醸成し、高齢になった時、自分の移動したい場所に、行きたいタイミングで移動できることは地域づくりの一環として重要と考える。
- ・福祉タクシー券は障害者だけでなく、より広範囲の人が気軽にタクシーを使えるよう、町民向けの補助制度として機能することで、民間タクシーの活性化、台数増などにも寄与するのではないかな。

【観光施設】

- ・ほぼ全ての利用者は車かつ観光客のため、二次交通に対する声はほとんどない。
- ・高速バスの乗り入れが始まれば、その重要性は当然高まると考えている。

③道の駅保田小学校への高速バスの乗入れや、道の駅保田小学校からの二次交通の充実について

【観光施設】

- ・町民からの問合せは、「高速バスの乗入れがどのようなになっているのか」が最も多い。
- ・高速バスの乗入れについて、採算の合わない可能性のある事業は決断が難しいと思うが、現場としては集客や新たな施策展開において大変意義が大きい。

イ) 関係団体

①公共交通に関する課題・問題点について

【鋸南町商工会】

- ・商店の廃業も相次ぎ、存続している店舗でも高齢化・担い手不足により配達サービスもままならない状況。
- ・日常の買い物や通院などの「足」として、公共交通は免許返納後の生活に不可欠であるが、民間バスも運行していない。免許返納をためらい、重大事故につながる事例もある。

【鋸南町社会福祉協議会】

- ・電車、バスの運行本数が少なく、利用しづらい。 ・免許返納後、移動手段の確保に不安がある。

【鋸南町観光協会】

- ・ばんや方面に行かれる方は幅広い年齢層の方が多く、バスの時間に対する問合せが多い。
- ・町営循環バスが鋸山・日本寺駐車場まで行くことが出来れば、町内への観光客の受入れが増えるのではないかとと思う。

②鋸南町の公共交通に関する寄せられている声について

【鋸南町商工会】

- ・停留所から目的の店舗までかなり距離があり、高齢者には大変な面もある。
- ・運行本数が少ないため、帰りのバスの時間まで近隣の商店で買い回ることもある。

【鋸南町社会福祉協議会】

- ・バスの運行本数が少ないので、行きはバス、帰りは徒歩など、利用したいが難しい面がある。
- ・タクシーも台数が少なく、すぐに利用できない。
- ・A I オンデマンドを利用していた方からは、「予約は大変だったが、どこにでも行けて、自宅まで送迎してくれて助かった、運行が終了し残念」との意見があった。
- ・病院の通院時間に合わせたバスの運行があると良い。
- ・デマンド、バスともに介助員をつけてほしい。

【鋸南町観光協会】

- ・町営循環バスは「時刻表の見方がよく分からない」「佐久間ダム入口バス停が2つあるため、理解が難しい」。
- ・タクシーは保田駅に常駐して欲しい。

③鋸南町の公共交通に対する意見や要望について

【鋸南町社会福祉協議会】

- ・A I オンデマンドについては復活を希望する意見が多い。また、利用できなかった方の中には、利用料金や条件を精査してほしいとの要望もあった。グループでの割引があると利用しやすい。
- ・高齢化、独居世帯の増加を踏まえ、買い物や通院など目的に沿った送迎バスの運行があると良い。

(5) 道の駅保田小学校利用者アンケート調査

調査対象者	道の駅保田小学校利用者（主に町外観光客）（回収状況：133票）
調査方法	・調査方法…調査員による直接ヒアリング+W e b ・調査日時…令和7年8月3日（日）、9～17時

- 来訪者の住まいは千葉県内が34.6%、千葉県外が64.7%と、県外からのアクセスが多い。
- 道の駅保田小学校までの利用交通手段は、「自分で車を運転」が60.2%、「家族等による送迎」が31.6%と車利用が多い。
- 高速バスが道の駅保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向は、「利用したいと思う」が約2割を占めている。
- 観光地等を周遊する際の必要なサービスや観光情報は、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実」が50.4%と最も多い。

(6) ワークショップの開催

日常生活の移動実態や公共交通に対するニーズ等について町民の生の意見を把握するため、ワークショップを開催した。

○日時：令和7年11月15日（土）午前10時～11時30分

○開催場所：鋸南町中央公民館2階講座室

○参加者数：16人（保田・勝山地区7人、佐久間地区9人）

①日常生活における移動の困りごとについて

保田・勝山地区	<p>【日常の困っている行き先】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銀行、郵便局 ・役場（手続き） ・病院、家族が無理な時 ・おどや鋸南店への買い物 ・友人宅 <p>【福祉の視点での困りごと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「カーぼら」利用者は1度の依頼で2カ所までを3カ所も可にして欲しい。 ・カーぼら利用者の状態悪化により、カーぼらの利用が出来なくなった。 ・移動販売の増強が大切（必要）。 ・買い物に行けない。自分で選びたい。 ・1人で外出は不安。家族から1人で外出、止められる。 ・自分で出かけられない。家族の都合でしか出られない。行きたい時に行けない。 ・運転者がいるのに、車の台数が足りない。 <p>【町営循環バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営循環バスに乗りたくても、行きは良くて、帰りの便がないので使えないことがある。 ・町営循環バスとJRの乗り継ぎが出来ていない。 ・町営循環バスをマイクロバスでなく、普通のワゴンにしたらどうか。 ・町外に行くバスがない。 ・町内外の病院に行けない。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRに乗るために雨の日でも自転車に乗っている高校生がいる。
佐久間地区	<p>【鉄道とバスとのダイヤ接続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスとのダイヤが合っていない。 ・朝のバスの勝山駅、接続時間が合わない。 ・木更津市や館山市へ行くのに接続が悪い。 <p>【町営循環バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数が少ない。バスの本数が少なく、利用しづらい。 ・バス停まで遠い。 ・町営循環バスが町内しか回らない（町外不便）。 ・おどや鋸南店にバス停がない（中央公民館）。 ・岩井地区のバスと連絡出来ないのか。 <p>【町外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外が目的場所の時、どう動くか（南房総市）。 ・町内以外に町外に出る足がない。 ・富楽里へ循環バスが行かない。 <p>【将来・不安】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲酒後、夜帰る手段がない。 ・夜間の外出が出来ない（怖い）。 ・夜、酒を飲んでも帰りが困る。 ・夜の公共交通がない。 ・自分の時間で行動できなくなる。 <p>【移手段の足がない・移動が大変】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子供の送り迎えが大変。 ・移動に時間がかかる。 ・佐久間地区は車無では生活できない。現在の健康状態をいかに維持出来るか。 ・買物が大量の時、運べない。重い荷物を持つての移動は大変。 ・千葉銀行、農協に行く足がない。 ・急な用事に対応できない。 ・必要な物が町内に売っていない。

②困りごとを解決するための方法について

<p>保田・勝山 地区</p>	<p>【日常】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営循環バスのダイヤの見直し ・スクールバスの活用。身分保証がある人に限り、スクールバスに便乗出来るようにすれば（有料）。スクールバスの混乗。 ・スクールバス+オンデマンドバスを足して割ったようなバス ・なるべく玄関まで行ける車 ・車は1台に3人位 <p>【行政】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政がもっと力を発揮する。 ・ライドシェア ・タクシー券の配布 ・鋸南病院の送迎バス <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを小型化して本数を増やす。バスが利用しやすくなる。 ・地域おこし協力隊の数人が公共交通に取り組む（北海道）。 ・町の企画は公共交通を行きと帰りで使えるスケジュールで組むべきだ。 ・毎日だけでなく、買い物、銀行巡りのツアーワゴンがあれば良い。 ・公共交通と雇用につなげる。 ・中高生が日常的にバスを使える/環境づくり
<p>佐久間地区</p>	<p>【町営循環バス（公共交通）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平常はもっと小さな車で良い。繁忙期にはもっと大きな車にするか、臨時便を出す。 ・バスがどこでも停まるようにする。 ・保田（小保田）線、佐久間線、岩井袋線と細かい路線で回して欲しい。 ・町営循環バスは遠くを回り過ぎて利用しづらい（時間がかかり過ぎる）。 ・勝山、保田へ行きと帰りの交通手段を組合せ出来るようにする。 ・行き先限定のバスを出して欲しい（おどや鋸南店、鋸南病院、役場）。帰りが1時間後に出る。どこでも乗降できる。 ・日にち又は曜日限定でおどやへの便が欲しい。 ・夜間の運用が必要。 ・バスの本数を増やす。便数を増す。 ・町外へ出る車両が必要。富楽里、JA（南房総市）も回れるようにする。 <p>【オンデマンド復活】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オンデマンドを復活する。 ・オンデマンドが買い物している間、待っているようにする。 ・オンデマンド、夜10時まで使えるようにする。 ・自家用車（ライドシェア）を活用（有料）出来るようにする。 <p>【利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・桜の季節に町民を乗せて回れる（無料で！）。 ・バスの無料券 ・町営循環バスに子供を乗せて本数を増やす（バスを持たせて）。 ・バスの時刻表を分かりやすくする。 ・どのようにしたら町民がバスを利用しやすくするか。 <p>【送迎バス等の導入及び活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おどやで送迎バスを運行する。 ・スクールバスの住民が乗れるようにする。 ・荷物を配送してもらおう（Coop等）。 ・役場の公用車に住民が乗れるようにする。 ・送迎付きの飲食店を導入する。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー料金に補助を出す。 ・タクシーの台数を増やす。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「カーぼら」を増やす。

③地域で出来ることについて

保田・勝山 地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学にバスを利用する。 ・ボランティアをしてくれる人を探す。 ・ボランティアが行政に積極的に協力する。 ・バスの乗り場を明確にする、提案してみる。 ・バスの時刻表が分かりづらいので、作り直してみる。 ・バスに乗って〇〇しよう！イベント企画。 ・近所で困っている方と一緒に公共交通を使ってみる。 ・家族に慣れてもらい、自分も安心する。 ・生協の移動販売、お届け便で買い物をする。
佐久間地区	<ul style="list-style-type: none"> ・利用できる交通手段を分かりやすく絵にする。 ・使い方を表す（行きと帰りの場所）。



1-5 地域公共交通の課題整理

地域公共交通の課題について地域公共交通を取り巻く状況、公共交通等の状況把握・データ分析、利用実態調査及び町民・関係者意識調査等を踏まえ、整理する。

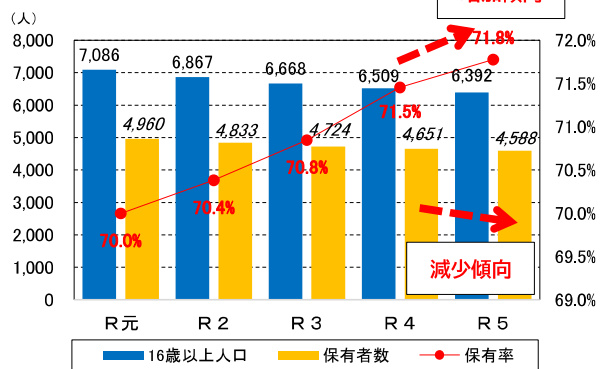
①高齢者が安心して外出できる環境づくりが必要

鋸南町の高齢化率は令和2年10月1日現在、48.1%と県内で2番目に高くなっているが、運転免許保有率は増加傾向で、運転免許返納者数は毎年20~30人前後と横ばい状態となっている。

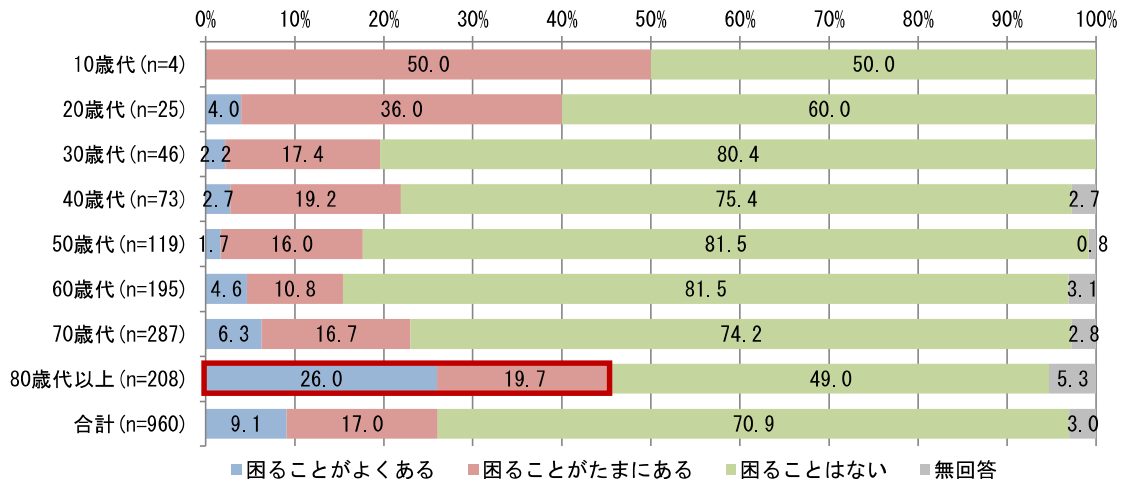
住民アンケート調査では、80歳以上の方で買い物や通院等の目的で外出する際、「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方が45.7%と町民全体(26.1%)と比較して多くなっている。

鉄道や町営循環バス、タクシー等の地域公共交通を補完するサービスとして、鋸南町社会福祉協議会による福祉有償運送事業(カーぼら)や、民間事業者による移動販売等が行われているものの、**高齢化がより一層進み**、高齢者による交通事故が懸念される中で、**自家用車を持たない高齢者にとっては買い物や通院など日常生活に必要な移動手段の確保と、安心して免許返納できる移動環境づくりにより**、高齢者が安心して外出できる環境づくりが必要である。

■運転免許保有状況の推移



■年齢別外出時の移動の困りごと (住民アンケート調査)



②家族等の送迎の負担軽減が必要

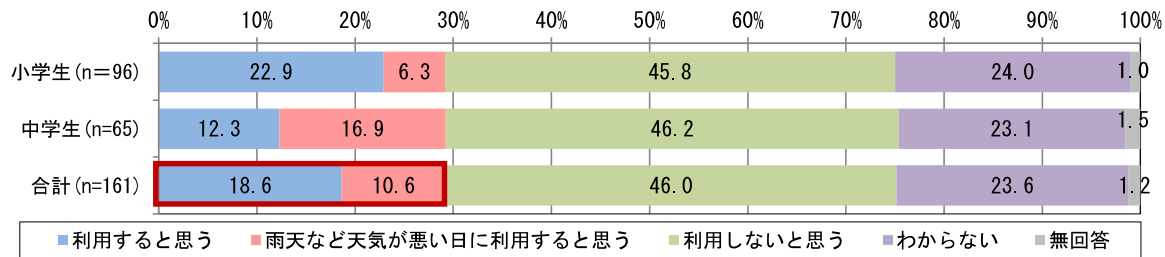
近年、全国的に子供の習い事等へ通う割合が高い一方で、親にとって送迎は大きな負担となっており、保護者の負担軽減に資する送迎サービスの導入が進められている。

小中学生保護者アンケート調査によると、平日の小学校からの下校後や休日において塾や習い事等で外出する際、家族等の送迎で移動している小中学生が多くなっている。

仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向は、「利用すると思う」と「雨天など天気が悪い日に利用すると思う」と回答した割合が小学生、中学生ともにそれぞれ約3割を占めている中で、家族等の送迎に対する負担軽減に向けた取り組みが必要である。

■仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向

(小中学生保護者アンケート調査)



③町営循環バスの運行方式・サービスの見直しが必要

町内の地域公共交通は、鉄道や町営循環バス、タクシー等が運行中であるが、町内を移動する主な公共交通である町営循環バスは便数も少なく、また、集落が広範囲に分散し、幹線道路から離れた集落までカバーしていない。また、これまで亀田病院と東京湾フェリーを結ぶ広域的な役割を担ってきた路線バス・金谷線は、令和6年3月に廃止となり、町全域が交通空白地区となっている。

現在運行中の町営循環バスについて、利用実績や町民ニーズ等を踏まえ、利便性や効率性等を考慮しながら、これら交通空白地区の解消に向けて運行方式や運行サービスについて見直しが必要である。

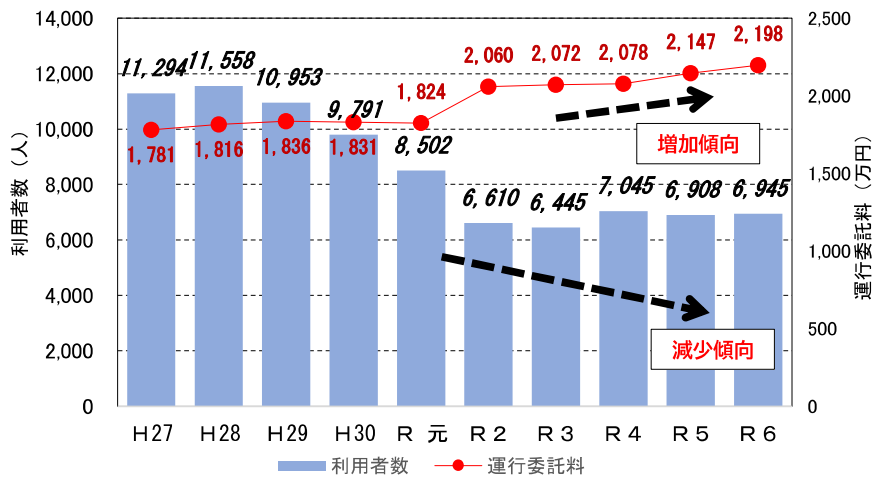
【利用実績】

- 直近10年間利用者数は減少傾向（0.6倍）、運行委託料は増加傾向（1.2倍）で効率的な運行が必要。
- 1運行当たりの所要時間は1時間38分（最大）と長大で、乗車するバス停より迂回が生じ、効率的な運行が必要。
- 保田駅や安房勝山駅、中央公民館前、道の駅保田小学校等特定のバス停で利用が多く、利用が全くない、少ないバス停が多く存在し、利用が多いバス停間とするなど運行ルートの見直しが必要。
- 日中の2～4便で多く、1便、5便で利用が少ないため、通勤・通学目的の利用に合ったダイヤ設定や利用実態に合ったダイヤの見直しが必要。
- 臨時便は、便平均が2.3人/便と少なく、必要性も含めてダイヤの見直しが必要。

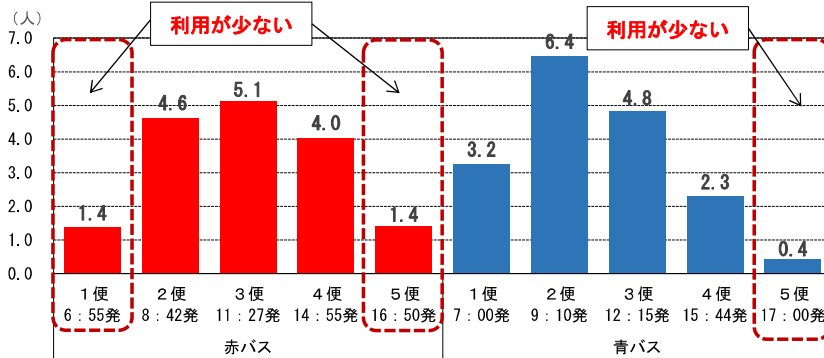
【利用実態調査など各種調査】

- 利用実態調査によると、運行サービスに対する満足度は約8割と高いものの、改善して欲しいサービスとして「運行本数」や「運行時間帯」に対するニーズが高く、往復利用有無は「片道のみ」が約5割のため、往復利用を促すための見直しが必要。
- 住民アンケート調査では、利用したい公共交通の種類として「定時定路線型交通」と「デマンド型交通」の割合はそれぞれ同程度。但し、町営循環バスの利用者限定した場合は「定時定路線型交通」の方が45.9%と多い。
- 高校生アンケート調査、小中学生保護者アンケート調査では、改善して欲しい点として「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布」「携帯電話等によるバス運行情報の提供」が多く、運行情報提供の充実が必要。
- 運行事業者アンケート調査では、乗務員の高齢化や不足により現行サービスの維持が精一杯な状況。

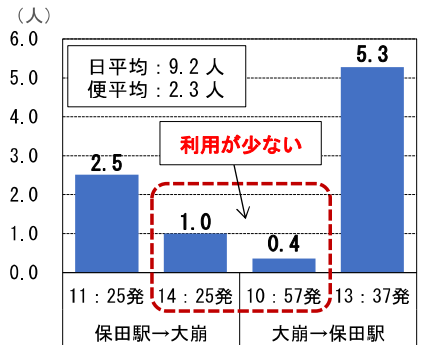
■利用者数及び運行委託料の推移



■ダイヤ別便平均利用者数（令和5年10月～令和6年9月）



■臨時便（令和5年度）



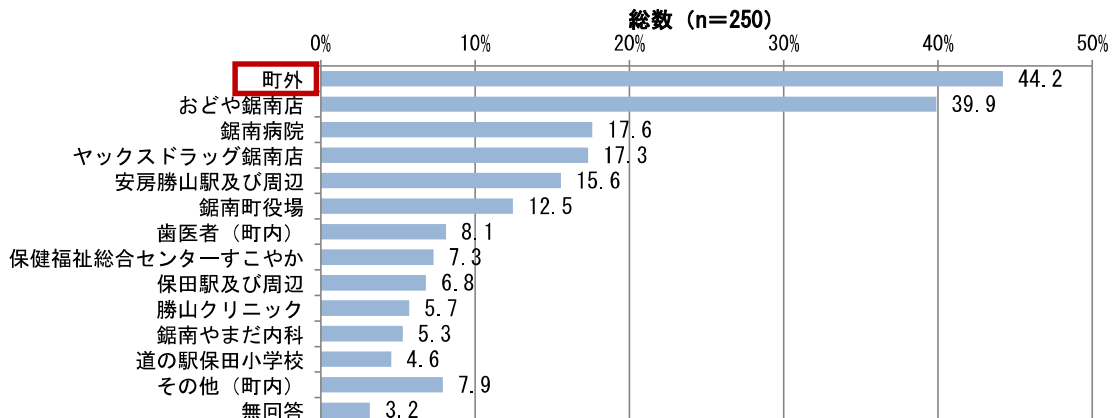
※1月上旬～3月上旬のみ運行

④近隣自治体で実施中の施策との連携が必要

住民アンケート調査によると、町外への移動は買い物（食料品・日用品等）が24.4%、通院が50.7%となっており、買い物や通院目的で困ることが多い行き先として「町外」が44.2%と最も多くなっている。

交通事業者アンケート調査では、鋸南町だけで公共交通を維持するのではなく、近隣自治体と連携した取り組みについて検討した方が良いといった指摘がされており、町民の生活実態等を考慮しつつ、近隣自治体で実施中の地域公共交通施策と連携を図りながら、検討していくことが必要である。

■困ることが多い外出先（住民アンケート調査）



⑤移住・定住や観光振興を促す広域アクセスの強化が必要

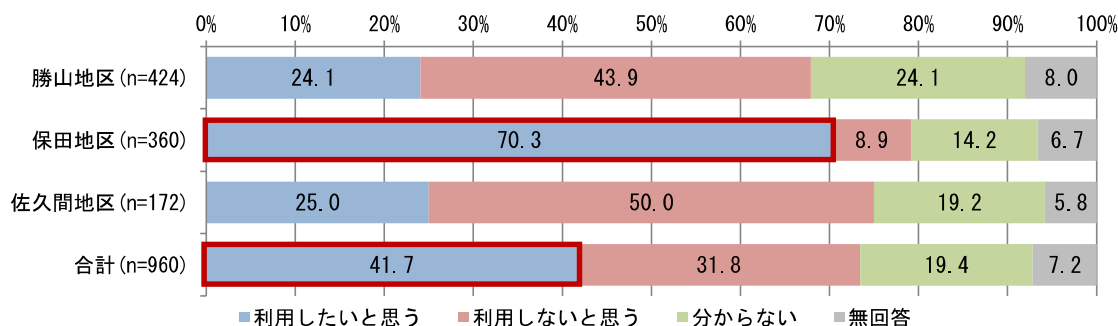
鉄道（JR内房線）の保田駅、安房勝山駅が存在し、高速バスは町内にバス停がなく、ハイウェイオアシス富楽里（南房総市）が最寄りとなっている。

道の駅保田小学校への高速バスの乗入れについては、「鋸南町総合計画」や「鋸南町過疎地域持続的発展計画」で位置付けられているが、住民アンケート調査でも、高速バスが道の駅保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向は、「利用したいと思う」が41.7%と最も多く、特に保田地区で70.3%と利用意向が高くなっており、自由記述の中でも乗入れ要望が挙がっている。また、道の駅保田小学校管理者へのアンケート調査でも、「集客や新たな施策展開で大変意義が大きい」といった回答がある。

一方で、高速バス事業者アンケート調査では、「共同運行会社の合意」「採算性の見通し」「休日の道路混雑による定時性確保」などの懸念が指摘されている。

道の駅保田小学校への高速バスの乗入れについて、交通事業者など関係機関との協議・調整を図りながら、検討を進め、広域アクセスの強化が必要である。

■保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向（住民アンケート調査）



⑥二次交通の充実と観光振興への対応が必要

鋸南町は都市交流施設・道の駅保田小学校やばんや、日本寺、水仙や桜などの観光資源を有し、観光入込客数は令和2年度以降増加傾向となっているが、高速バスネットワークの整備により、都心方面からの公共交通機関の利便性が高まる一方で、観光周遊を促す二次交通の不足などにより回遊性が低くなっている。

道の駅保田小学校は、モビリティ利用者が集中する「人が集まる場」であることを活かし、観光客の更なる受入れ、通勤・通学利用による移住・定住の促進等の観点から、高速バス停の誘致と合わせて、多様なモビリティの選択肢を提供することが可能な二次交通（パーク&バスライド等）の充実が必要である。

また、鋸南町を含む安房地域は、周辺にも魅力的な観光資源があり、これら資源を回遊する日帰り客が多い地域のため、鋸南町だけでなく安房地域全体で公共交通の情報案内やチケットレスサービス、観光情報案内等を一体的かつ戦略的に取り組む必要がある。

⑦利用促進に向けた町民意識の醸成や運行情報の充実が必要

住民アンケート調査によると、公共交通の利用を促進するための効果的な取組として「町営循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が29.9%と2番目に多く、また、高校生アンケート調査と小中学生保護者アンケート調査では、町営循環バスの改善して欲しい点として「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布」、「携帯電話等によるバス運行情報の提供」が上位を占めている。より一層多様な情報媒体を活用しながら、分かりやすい情報の提供・充実するなど利用促進に向けた取組が必要である。

また、地域公共交通を今後も維持していくためには、町民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要である。

⑧既存ストックの有効活用と新たな担い手確保が必要

交通事業者アンケート調査では、バス運転手の高齢化や不足により、地域公共交通を取り巻く環境の厳しさが指摘されている。また、町内唯一のタクシー事業者である(有)鋸南タクシーは、車両保有台数が3台、運転者数が4人で、全て60歳以上となっており、今後、運転手不足による持続性が懸念される。

町内の輸送資源であるスクールバスや福祉有償運送事業（鋸南町社会福祉協議会）などの既存ストックの有効活用と、公共交通事業者だけに頼らない地域（町民等）など新たな担い手確保の取組が必要である。

第2章 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

(1) 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

上位計画である「鋸南町総合計画」では、2030年まちの将来像として「みんなでつくる 三ツ星のふるさと・鋸南」を、公共交通に関する5年間の方針として「子どもから高齢者まで快適に利用できる公共交通網を整備します」と掲げている。本計画では、地域公共交通に関する課題を解決し、利用しやすい地域公共交通を構築するため、次の基本理念及び基本方針を設定する。

【鋸南町総合計画（令和3年3月）】

《2030年まちの将来像》みんなでつくる 三ツ星のふるさと・鋸南

《基本目標（公共交通関連）》利便性の高い生活しやすいまち

《公共交通に関する5年間の取組方針》

子どもから高齢者まで快適に利用できる公共交通網を整備します

【地域公共交通の基本理念】

交通弱者にやさしく、みんなで創る地域公共交通の実現

【地域公共交通に関する課題】

①高齢者が安心して外出できる環境づくりが必要

②家族等の送迎の負担軽減が必要

③町営循環バスの運行方式・サービスの見直しが必要

④近隣自治体で実施中の施策との連携が必要

⑤移住・定住や観光振興を促す広域アクセスの強化が必要

⑥二次交通の充実と観光振興への対応が必要

⑦利用促進に向けた町民意識の醸成と運行情報の充実が必要

⑧既存ストックの有効活用と担い手確保が必要

【基本的な方針】

基本方針①：高齢者など町民が町内を移動しやすい地域公共交通の充実を目指す

基本方針②：町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい地域公共交通網の充実を目指す

基本方針③：誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりを目指す

基本方針①：高齢者など町民が町内を移動しやすい地域公共交通の充実を目指す

- 町営循環バスについて、「交通空白」の解消に向けて、利便性や効率性等を追求し、運行方式やサービス水準等の抜本的な見直しを行いながら、南房総・館山地域や鴨川市など近隣自治体で運行中のデマンド型交通等と連携し、町民等の生活実態に合った利用しやすい地域公共交通の実現を目指す。
- 高齢者ドライバーの交通事故の防止を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進するための支援制度の見直し等により、高齢者などが移動しやすい環境づくりの充実を目指す。

基本方針②：町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい地域公共交通網の充実を目指す

- 鉄道（JR内房線）について、鋸南町だけでなく、沿線自治体と連携を図りながら、運行サービスの維持や利用促進により、町外へ移動しやすい地域公共交通の実現を目指す。
- 道の駅保田小学校への高速バスの乗入れについて、二次交通の充実を図りながら、引き続き交通事業者へ強く要請し、鉄道（JR内房線）を補完する広域アクセスの強化を目指す。

基本方針③：誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりを目指す

- 各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗り継ぎに対する負担の軽減や利便性の向上が図られるよう、待合空間の整備やダイヤ同士の接続強化など交通結節点の機能強化を目指す。
- 公共交通総合マップの作成・配布など、多様な情報媒体を活用しつつ、鋸南町だけでなく、安房地域全体の観光振興にも寄与し、回遊性の向上を促す分かりやすい情報提供の充実を目指す。
- 公助、共助による支え合いを大切に、地域や社会福祉協議会、商工会、観光協会など多様な主体・分野と連携を図りながら、公共交通を支え・育て・守る意識を啓発する「乗って支える」仕組みを構築し、持続可能な地域公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

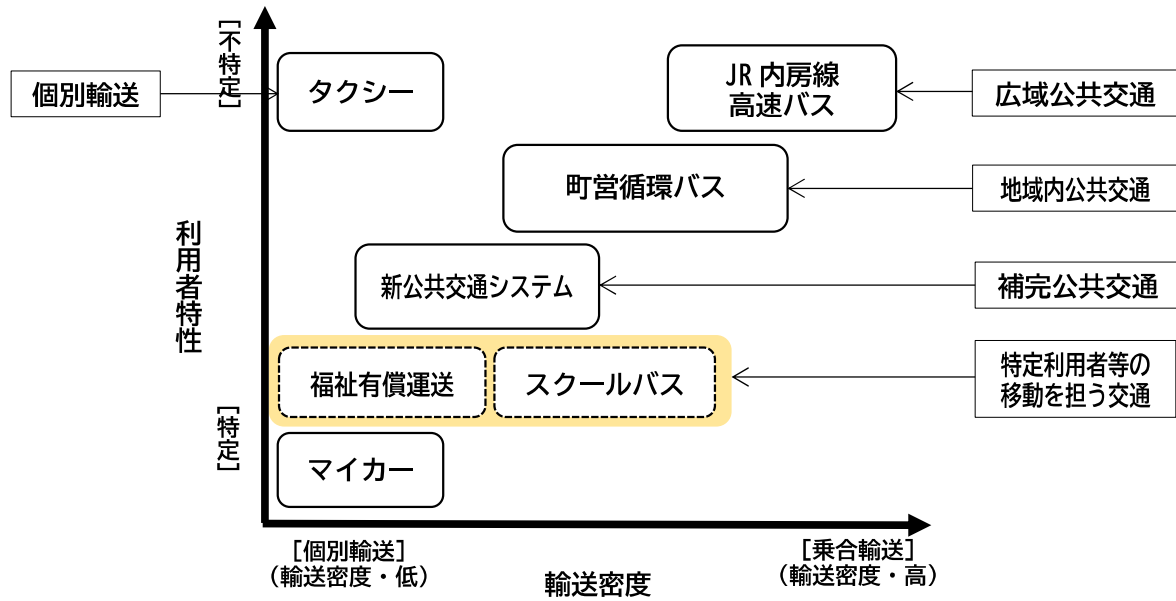
前項で掲げた基本方針の実現に向けて、鋸南町の地域公共交通ネットワークは、役割分担を図りながら、維持・継続できるよう、町外への移動を担う骨格となる「広域公共交通」と、町内の移動サービスを支援する「地域内公共交通」や「補完公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定の利用者等の移動を担う交通により、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を活かしながら、体系的な地域公共交通ネットワークを構築する。

特に地域内公共交通の役割を担う町営循環については、限られた車両や財源を有効活用するよう、運行方式やサービスの見直しにより、利便性の向上を図る。

■各公共交通機関の機能分担

機能分類	性格	公共交通機関	確保・維持策
広域公共交通	・広域公共交通は、千葉市・南房総市・鴨川市等方面や、東京・横浜・羽田空港・千葉方面など都市間を連絡するメインの公共交通軸。	J R内房線 高速バス	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域内公共交通	・地域内公共交通は、交通結節点を起点に、町内の移動サービスを支援する路線。	町営循環バス	「交通空白」解消緊急対策事業や地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）等の補助制度を活用し持続可能な運行を目指す。
補完公共交通	・広域公共交通、地域内公共交通で対応が困難な方を対象に、住民登録ドライバー等による対応。	新公共交通システム	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
個別輸送	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通。	タクシー	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
特定利用者等の移動を担う交通	・一人で移動が困難な方や生徒・学生等特定の利用者等の移動を担う交通	福祉有償運送、スクールバス等送迎バス	
交通結節点	・交通結節点とは、鉄道とバス交通等、バス交通同士の乗り継ぎの円滑化（乗継時間や運賃負担等）を積極的に図るべき拠点。	保田駅 安房勝山駅 道の駅保田小学校	

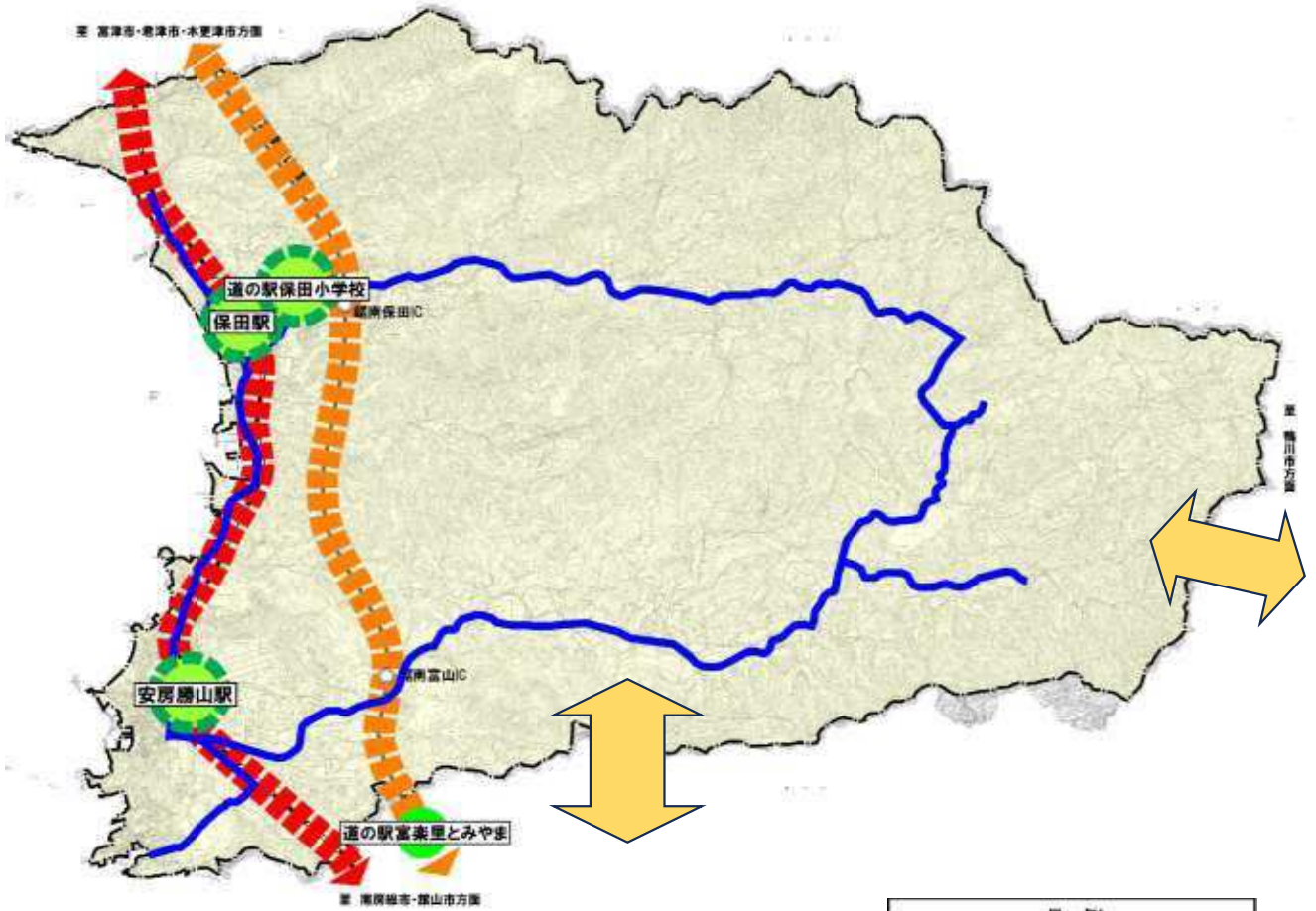
■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類



■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した町営循環バスの位置付け

<p>役割</p>	<p>町営循環バスは、大崩～保田駅～安房勝山駅～大崩を結ぶ路線で、鋸南町民にとっておどや鋸南店までの買い物、鋸南病院までの通院、保田駅・安房勝山駅を利用した通学通手段として利用されている路線。</p>
<p>維持・確保策</p>	<p>鉄道との接続を確保しながら、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。</p>
<p>必要性</p>	<p>町営循環バスの維持・確保のため、町の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。</p>

■公共交通骨格形成イメージ図



※町営循環バスの再編については、計画書 26 頁の町営循環バスの見直しの方向性イメージを踏まえつつ、今後検討していく

凡例	
	広域公共交通(鉄道)
	広域公共交通(高速バス)
	地域内公共交通(町営循環バス)
	地域内公共交通(町営循環バス)
	交通結節点
	交通結節点(町外)

(3) 計画の目標

3つの地域公共交通の構築に係る基本的な方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

【基本的な方針】

【計画の目標】

基本方針①

：高齢者など町民が町内を移動しやすい地域公共交通の充実を目指す

目標①：町内の移動しやすさの向上

町内の移動しやすさ向上を図るため、町営循環バスの再編やタクシーの維持・確保及び利活用により、拠点間及び地域間のアクセス性の向上を目指す。

また、これら既存公共交通を補完し、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するサービスの充実により、安心して生活できる環境づくりを創出し、町内の移動しやすさ向上を目指す。

基本方針②

：町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい地域公共交通網の充実を目指す

目標②：町外への移動しやすさの向上

東京圏や近隣自治体への移動しやすさの向上を図るため、鉄道（JR内房線）の維持及び利用促進を行うとともに、道の駅保田小学校への高速バスの乗入れについて引き続き交通事業者等へ要請しながら、町外を結ぶ広域交通網の強化を目指す。

基本方針③

：誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりを目指す

目標③：利用しやすい地域公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上や待合環境の整備などにより、交通結節点での機能強化を図るとともに、町民、来訪者、観光客などにわかりやすい地域公共交通に係わる情報提供の充実により、利用しやすい環境づくりを目指す。

目標④：地域全体で支える公共交通網の構築

商業活性化や観光振興などまちづくりと連携しながら、行政、交通事業者、地域、企業など多様な関係者との連携及び協働により、公共交通の維持に関する町民意識の醸成や新たな担い手確保など地域で支える持続可能な公共交通網の構築を目指す。

また、交通を地域のくらしと一体として捉え、他分野・産業との連携により、地域公共交通の維持及び活性化を目指す。

第3章 実施事業

(1) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業の概要や実施主体を整理する。

基本方針	目標	実施事業	実施主体※					実施スケジュール(年度)										
			錫 南 町	千 葉 県	交 通 事 業 者	鉄 道 バ ス	タ ク シ ー	地 域 ・ 企 業	関 係 団 体	沿 線 ・ 近 隣 自 治 体	令 和 8 年	令 和 9 年	令 和 10 年	令 和 11 年	令 和 12 年			
①高齢者など町民が町内を移動しやすい地域公共交通の充実を目指す	①町内の移動しやすさの向上	【1】町営循環バスの再編	町営循環バスの再編	◎			○					見直し	検討	実施				
			補助制度の活用	◎			○									実施		
		【2】タクシーの維持・確保及び利活用	タクシーの周知PR	○				◎								実施		
			公共ライドシェア等の実施	○				◎	○	○				協議	調整		実施	
		【3】高齢者など移動支援の充実	福祉サービスの周知PR	○						◎						実施		
			ドライバー確保等サポート体制及び制度の見直し	○						◎					検討		実施	
②町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい地域公共交通網の充実を目指す	②町外への移動しやすさの向上	【4】JR内房線の利用促進	JR内房線の利用促進	○	○	◎					○			要望活動	実施			
			通勤・通学支援助成金の導入継続	◎		○									実施			
		【5】道の駅保田小学校への高速バス乗入れ及び利用促進	道の駅保田小学校への高速バス乗入れ	○				◎						協議	調整		運行	
			高速バスの周知PR	○				◎								実施		
		【6】交通結節点の機能強化	保田駅・安房勝山駅の機能強化	◎		○										ダイヤ接続調整		
			保田駅のバリアフリー化の推進	○		◎										周知PR		
③誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりを目指す	③利用しやすい地域公共交通環境の整備	【7】運行情報提供の充実	道の駅保田小学校の二次交通の拡充	◎			○						協議	調整		実施		
			公共交通総合マップ等の作成・配布	◎		○	○	○		○						作成	周知PR	
			GTF Sのデータ更新	◎			○									実施		
		【8】公共交通利用促進活動の実施	観光MaaSの導入	◎		○	○	○		○							検討	実施
			バス乗り方教室の開催	◎			○								検討		実施	
	④地域全体で支える公共交通網の構築	【9】運転手の確保策の実施	公共交通フェスタの開催	◎			○	○			○			検討		実施		
			運転手の確保策の実施	○	○		◎	◎						検討	調整		実施	
			割引サービス等の導入	◎				○							検討		実施	
		【事業10】他分野・産業との連携	スクールバス等の活用	◎				○							検討		実施	
			移動販売との連携	○					◎							周知PR、協議	調整	
		【11】先進技術の導入に向けた研究	◎			○	○				○					調査	研究	

※「◎」：実施主体（実施事業を主で行う主体）を、「○」：関連主体（実施事業を行う上で協力・支援する主体）

目標① 町内への移動しやすさの向上

【事業1】町営循環バスの再編

①町営循環バスの再編（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

町営循環バスについては、当面現行の定時定路線型を基本に、J R内房線のダイヤ改正に配慮しながら、ルート・ダイヤの見直しを検討・実施する。

同時に、令和5年度に行ったA I オンデマンド交通の実証運行について、住民アンケート調査や社会福祉協議会等関係団体アンケート調査、ワークショップ等で「復活」を求める意見が寄せられている中で、町全域に広がる「交通空白」地区の解消に向けて、実証運行結果や財政負担、町民ニーズを踏まえながら、慎重に判断することが必要なため、佐久間地区など山間部を中心に、ニーズや必要性等をきめ細かく把握し、再編検討へ反映していく。

町営循環バスの再編については、町民や観光客等の利便性や効率性に配慮しながら、対象者や導入目的等を改めて明確化した上で、運行方式（定時定路線型 or デマンド型）、運行ルート（エリア）、運行日、運賃等のサービス水準について検討し、実施する。

検討に当たっては、以下の事項に留意しながら、検討を行っていく。

○運行エリアは、町民の買い物や通院などの移動実態・ニーズ等を踏まえ、町内だけでなく、館山市や南房総市など近隣自治体へのアクセスも配慮する。

○運行方式は、現行の定時定路線型だけで、町全域の移動を全てカバーすることは困難なため、町営循環バスの利用実績等を踏まえつつ、定時定路線型や面的なサービス（デマンド型交通、ライドシェア等）との組合せにより、「交通空白」地区の解消を図る。検討に当たっては、近隣自治体で運行中のデマンド型交通との連携を視野に入れる。

○桜まつり期間中のみ運行中の臨時便については、鋸山など町内及び町外への観光振興にも配慮しながら、運行日、運行ルートなど運行サービスの見直しなど観光周遊バスの導入可能性を検討する。

○町営循環バスの車両は、道幅は狭く、現行のバス車両による運行が困難な地域も存在し、かつ老朽化が進んでいるため、CO₂の排出量が少ない環境に優しい車両やコンパクト化の導入も視野に入れながら、更新の検討を行う。

②補助制度の活用（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

町営循環バスの再編に当たっては、地域内公共交通として町内の移動を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）や「交通空白」解消緊急対策事業等の補助制度を活用し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
町営循環バスの再編	ルート・ダイヤ見直し検討・実施	→				
	ニーズ把握・必要性の検討	→				
	再編検討（協議・調整含む）		→			
	再編運行				→	
	車両更新				→	
補助制度の活用	—				→	

【事業2】 タクシーの維持・確保及び利活用

①タクシーの周知PR（実施主体：タクシー事業者 関連主体：鋸南町）

タクシーについて、【事業9】運転手の確保策の実施を通じて、運転手の維持・確保を実施するとともに、町ホームページなどを通じて利用促進に向けた周知・PR活動を実施する。

②公共ライドシェア等の実施（実施主体：タクシー事業者 関連主体：鋸南町、地域、近隣自治体）

タクシー車両が不足している時間帯の移動手段を確保するため、現在南房総・館山地域で実証運行中の公共ライドシェアについて実施主体である南房総・館山地域公共交通活性化協議会と今後の取組みの方向性などを把握しながら、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することができる公共ライドシェア制度等の活用を見据え、南房総・館山地域+鋸南町との一体的な取組みについて検討し、協議が整った段階で実施する。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
周知PR	実施	→				
公共ライドシェア等の実施	協議・調整		→			
	実施（協議が整った段階）				→	

【事例】南房総・館山地域公共ライドシェア実証運行（房総ライド）

南房総・館山地域の公共交通の補完を目的に、2025年3月から路線バスの運行時間外、タクシー稼働台数の少ない時間帯を中心に、時間帯を限定して実証運行を実施中。

運行形態	公共ライドシェア（道路運送法第78条2号） （事業者協力型自家用有償旅客運送登録）
実施主体	南房総・館山地域公共交通活性化協議会
運行管理者	鏡浦自動車株式会社及び日野自動車株式会社
運行エリア	南房総市、館山市、鴨川市、鋸南町の安房地域内とする ※ただし、発着のいずれかを南房総市または館山市内を必須とする
運行時間帯	午後9時～翌1時（ただし、ドライバーの配置状況により利用時間帯は限定的）
配車アプリ	株式会社REA
ドライバーの要件	<ul style="list-style-type: none"> 南房総市及び館山市在住及び在勤者 令和7年9月末時点で、21歳以上75歳以下の方 普通自動車第一種免許または第二種免許を有する方で、免許取得後3年以上経過し、過去2年以内に免許停止処分がない方など
車両	ドライバー所有の自家用車（レンタカーも可）
運賃	タクシー運賃相当額（協議会で協議した運賃）



【事業3】高齢者など移動支援の充実

①福祉サービスの周知PR（実施主体：鋸南町社会福祉協議会 関連主体：鋸南町）

「高齢者運転免許証自主返納支援事業」や、鋸南町社会福祉協議会で実施中の福祉有償運送事業（カーぼら）や買い物支援（ちょこボラ）について、町ホームページや広報誌への掲載等により周知PRを行う。

②サポートづくり及び制度見直し（実施主体：鋸南町社会福祉協議会 関連主体：鋸南町）

福祉有償運送事業（カーぼら）について、鋸南町福祉有償運送運営協議会と協議・調整を図りながら、ドライバー確保に対する周知PRやサポート体制について検討・実施するとともに、対象者や助成内容等について検討・実施する。また、買い物支援（ちょこボラ）について、対象者や助成内容等について検討・実施する。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
福祉サービスの周知PR	実施	→				
ドライバー確保等サポート	検討		→			
体制及び制度の見直し	実施				→	

目標② 町外への移動しやすさの向上

【事業4】JR内房線の利用促進

①JR内房線の利用促進（実施主体：鉄道事業者 関連主体：千葉県、鋸南町、近隣自治体）

JR内房線は、千葉県JR線複線化等促進期成同盟を通じて、鋸南町だけでなく、南房総地域の活性化を図るため、運行本数の維持や、乗り継ぎ利便性の強化を踏まえた運行ダイヤの改善などについて要請していく。利用促進にあたっては、「サンキュー♥ちばフリーパス」などの企画切符の周知PRや、鉄道事業者と連携した各種イベントの開催を検討・実施する。



出典：ちば観光ナビHP

②通勤・通学支援助成金の導入継続（実施主体：鋸南町 関連主体：鉄道事業者）

若年層の定住促進を高めるため、引き続き公共交通機関（鉄道、高速バス）を利用した都心方面（蘇我方面）への通勤・通学の定期乗車券購入者を対象にした助成金を交付する。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
JR内房線の利用促進	要望活動実施	→				
	イベント企画・開催（適宜）	→				
通勤・通学支援助成金の導入継続	実施	→				

【事業5】道の駅保田小学校への高速バス乗入れ及び利用促進

①道の駅保田小学校への高速バス乗入れ（実施主体：バス事業者 関連主体：鋸南町）

道の駅保田小学校への高速バスの乗入れの実現に向けて、バス事業者等と協議・調整を図りながら、協議を整った段階で実施する。

②高速バスの周知PR（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

富津館山道路を運行中の高速バスについて、【事業7】運行情報提供の充実や町ホームページなど多様な情報媒体を活用しながら、運行情報提供の充実を図る。

③通勤・通学支援助成金の導入継続（再掲）（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
道の駅保田小学校への高速バス乗入れ	協議・調整	→				
	運行（協議が整った段階）			→		
高速バスの周知PR	実施	→				
通勤・通学支援助成金の導入継続（再掲）	実施	→				

目標③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備

【事業6】交通結節点の機能強化

①保田駅・安房勝山駅の機能強化（実施主体：鋸南町 関連主体：鉄道事業者、観光協会）

交通結節点である保田駅、安房勝山駅については、鉄道（JR内房線）と町営循環バスとの乗継しやすいダイヤ接続の調整など機能強化に向けて検討・実施するとともに、レンタサイクル（観光案内所）について町や観光協会等ホームページなどを通じて周知PRを実施する。

②保田駅のバリアフリー化の推進（実施主体：鉄道事業者 関連主体：鋸南町）

保田駅はホームへアクセスするための跨線橋が設置されているが、老朽化が進み、鉄道を利用する高齢者等にとって階段の上り下りが困難な状況のため、利用者の利便性向上かつ安全確保に資するバリアフリー化を推進する。

③道の駅保田小学校の二次交通の拡充（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者、企業）

道の駅保田小学校については、多くの町民・観光客等が集中する都市交流施設として、高速バスの誘致に合わせて、町営循環バスとの乗継しやすいダイヤ接続の調整について検討・実施する。

また、道の駅保田小学校周辺に立地する観光資源等への回遊性向上を促すため、レンタサイクル（電動自転車）の周知PRを実施するとともに、施設管理者等と協議・調整を図りながら、電動キックボード（町へ寄贈）の設置、パーク&ライド用駐車場の整備について検討し、二次交通を拡充する。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
保田駅・安房勝山駅の機能強化	ダイヤ接続の調整（適宜実施）	→				
	周知PR	→				
保田駅のバリアフリー化の推進	検討・実施	→				
道の駅保田小学校の二次交通の拡充	協議・調整	→				
	実施（協議が整った段階）			→		

【事業7】 運行情報提供の充実

①公共交通総合マップの作成・配布

（実施主体：鋸南町 関連主体：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者）

現在配布中の「町営循環バス時刻表・ルート」は、町営循環バスだけでなく、鉄道、高速バス及びタクシーなどの運行概要情報や、鋸南町高齢者運転免許証自主返納支援事業などの福祉サービスなどを網羅した「公共交通総合マップ」を作成し、広く配布する。

②GTFSのデータ更新（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

現在運行中の「GTFS（バス情報オープンデータ）」について、町営循環バスのダイヤ見直し等に合わせて、データ更新を継続的に実施する。

③観光MaaSの導入

（実施主体：鋸南町 関連主体：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、近隣自治体）

鋸南町だけでなく、安房地域全体などの観光施設等と連携し、デジタル技術を活用した観光MaaSの導入について検討する。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
公共交通総合マップの作成・配布	マップ作成・配布			→		
	周知PR（継続実施）				→	
GTFSのデータ更新	実施（再編に合わせて）	→				
観光MaaSの導入	検討・実施				→	

【事例】 富津市公共交通マップ



出典：富津市HP

目標④ 地域全体で支える公共交通網の構築

【事業8】公共交通利用促進活動の実施

①バス乗り方教室の開催（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者）

将来的な利用者となる小・中学生などを対象に、日常生活において、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用するためのマナーやルールを学ぶ機会を創出するため、町営循環バスの乗り方教室を随時開催する。

②公共交通フェスタ等の開催（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者、タクシー事業者、近隣自治体）

公共交通の利用促進を図るため、公共交通フェスタなどの開催について近隣自治体との連携も見据えながら検討・実施する。



出典：館山市HP

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
バス乗り方教室の開催	開催内容検討	→				
	実施（随時）			→		
公共交通フェスタ等の開催	検討、協議・調整	→				
	実施（随時）			→		

【事業9】運転手の確保策の実施

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで継続的に運転手の求人をしているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況のため、鋸南町と周辺自治体、交通事業者等が連携を図りながら、企業説明会や職業体験イベントの開催、町ホームページや広報誌への掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保策について検討する。

また、【事業8】公共交通利用促進活動の実施等を通して、子供たちにバス・タクシー運転手に興味を持ってもらい、確保の一端を担うよう実施する。

（実施主体：バス事業者、タクシー事業者 関連主体：千葉県、鋸南町）

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
運転手の確保策の実施	イベント検討、調整	→				
	実施			→		



出典：千葉県地域しごと NAVIHP



出典：千葉県HP

【事業 10】 他分野・産業との連携

①割引サービス等の導入（実施主体：鋸南町 関連主体：地域・企業）

商業施設等と連携し、需要の掘り起こしを図るため、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービス等の導入について検討・実施する。

②スクールバス等の有効活用（実施主体：鋸南町 関連主体：教育委員会）

地域公共交通を補完するため、スクールバス等の有効活用について、教育委員会などと協議・調整を図りながら検討を進める。

③移動販売車との連携（実施主体：企業 関連主体：鋸南町）

セブンイレブン鋸南保田店やヤックスドラッグで実施中の移動販売についても、周知PRを行うとともに、拡充に向けて店舗等との協議・調整を進める。

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
割引サービス等の導入	企画内容検討	→				
	実施				→	
スクールバス等の有効活用	検討、協議・調整	→				
	実施（順次）				→	
移動販売との連携	周知PR、協議・調整	→				

【事業 11】 先進技術の導入に向けた研究

近年、ライドシェア等の移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革しており、近隣自治体との連携を見据えながら、Ma a Sの活用、AIを活用したサービスなど先進技術の導入に向けた調査及び研究を行い、導入の必要性が高いと判断した場合には実証運行等の取組みを進める。

県内では千葉市、柏市、松戸市、横芝光町等で自動運転の実証運行を行っており、地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段の一つとして、先進技術の進歩、整備費用などの条件を考慮しつつ、補助制度の活用も見据えながら、町営循環バスの自動運転の導入に向けて検討する。

（実施主体：鋸南町 関連主体：バス事業者、タクシー事業者、近隣自治体）

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年
先進技術の導入に向けた研究	調査・研究	→				

【参考】横芝光町・自動運転バス実証運行

- 運行ルート
：横芝光 IC～横芝駅～ピアシティ～横芝光 IC
- 運行日：平日
- 便数：13 便/日
- 運賃：無料
- 自動運転レベル：レベル 2（加速・操舵・制動の複数をシステムが行い、ドライバーは必要に応じて介入）



(2) 実施体制

実施事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「行政」、「交通事業者」、「地域」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

①行政

交通事業者や地域住民等の意向を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実へ向け て総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
- 地域主体の移動手段の確保に関する意欲の高い地域の支援
- 道路・鉄道駅周辺施設等の環境整備

②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

③地域（町民、民間企業等）

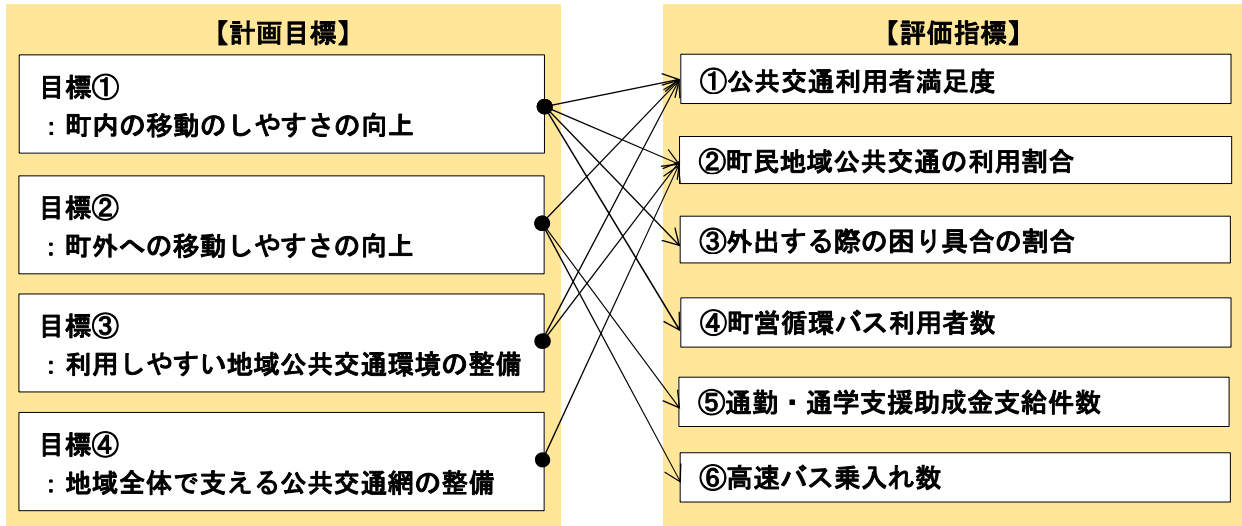
公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進の取組みへの参加
- 地域のニーズに関する情報提供、アンケート調査等への協力
- 地域主体による移動手段の確保の実施

第4章 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

「地域公共交通の構築に係る基本的な方針」において掲げた基本的な方針ごとの目標及び達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を設定する。

合わせて、町営循環バスに係る運行経費は人件費等の物価高騰の影響により変動する可能性が高いため、「確認指標」として町営循環バスに係る行政負担額と収支率を設定する。



■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (令和12年度)
①公共交通利用者満足度	運行サービス満足度（利用者）※1	53.0%	60%
②町民の地域公共交通の利用割合	地域公共交通の利用者割合 ※2	28.3%	30%
③外出する際の困り具合の割合	外出時に困る人の割合 ※3	26.1%	20%
④町営循環バス利用者数	年間利用者数 ※4	6,945人/年	5,000人/年以上
⑤通勤・通学支援助成金支給件数	助成金支給件数 ※4	19件/年	30件/年以上
⑥高速バス乗入れ数	高速バス乗入れ数	0路線	1路線
【確認指標】 町営循環バスに係る行政負担額・収支率	町民1人当たり行政負担額 ※5	3,153円/人（令和6年度）	
	収支率 ※6	9.0%（令和6年度）	

※1 公共交通に関する住民アンケート調査による鉄道、町営循環バス、高速バス、タクシーの合計の運行サービス満足度（利用者）のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年1%弱のペースで向上

※2 公共交通に関する住民アンケート調査による鉄道、町営循環バス、高速バス、タクシーの合計の利用頻度で、年に数日以上の場合の平均値を年0.5%弱のペースで向上

※3 公共交通に関する住民アンケート調査による外出する時の困り具合で「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」の割合の平均値を年1%弱のペースで減少

※4 鋸南町総合計画後期基本計画での目標値との整合

※5 21,426,606円（運行経費－運賃収入）÷6,795人（令和6年4月1日現在、住民基本台帳）＝3,153円/人

※6 運賃収入2,120,950円÷運行経費23,547,556円×100＝9.0%

第5章 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「鋸南町地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、近年、移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革している。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「鋸南町地域公共交通活性化協議会」において実施し、各事業に係る関係者（町民、交通事業者、行政など）が効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

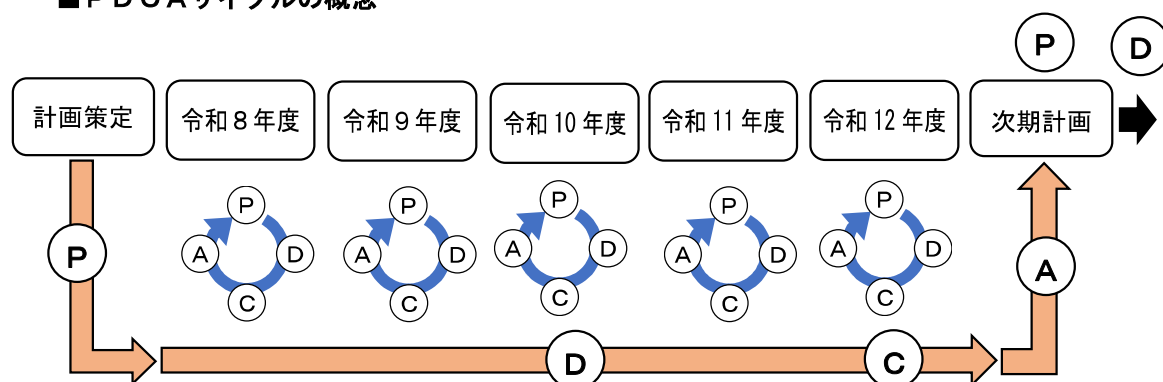
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P (計画)	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	各路線などの運行計画の策定、各種施策の検討
D (実行)	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C (評価)	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果(目標値の達成状況)の評価
A (改善)	運行の見直し 各種施策の見直し	鋸南町地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和12年度）に計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

項目		令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
関連調査	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
評価方法	住民アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
鋸南町地域公共交通活性化協議会開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■指標及びデータ取得方法

評価指標	指標の定義	データ取得方法
①公共交通利用者満足度	運行サービス満足度（利用者）	住民アンケート調査による計測
②町民の地域公共交通の利用割合	地域公共交通の利用者割合	住民アンケート調査による計測
③外出する際の困り具合の割合	外出時に困る人の割合	住民アンケート調査による計測
④町営循環バス利用者数	年間利用者数	交通事業者保有データにより毎年計測
⑤通勤・通学支援助成金支給件数	助成金支給件数	町保有データにより毎年計測
⑥高速バス乗入れ数	高速バス乗入れ数	実施事業の実施回数により計測
【確認指標】 町営循環バスに係る行政負担額・収支率	町民1人当たり行政負担額	交通事業者保有データにより毎年計測
	収支率	同上

参考資料編

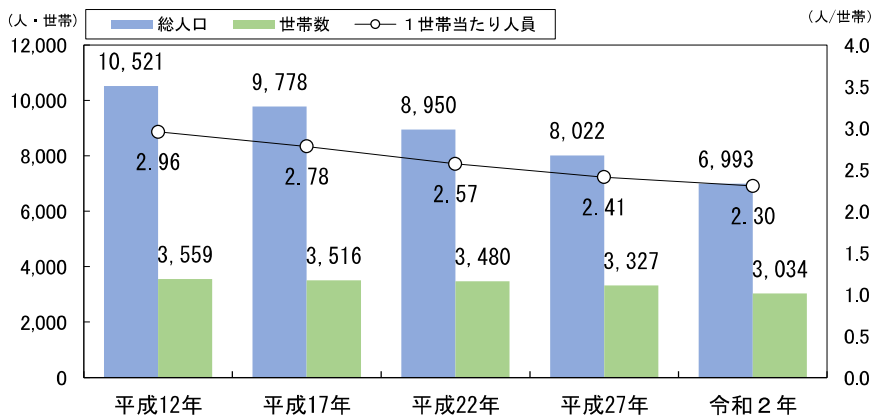
- 参考資料－1 地域公共交通を取り巻く状況に関するデータ集
- 参考資料－2 公共交通等の状況把握に関するデータ集
- 参考資料－3 利用実態調査（町営循環バス）に関するデータ集
- 参考資料－4 町民・関係者意識調査に関するデータ集
 - 住民アンケート調査
 - 高校生アンケート調査
 - 小中学生保護者アンケート調査
 - 道の駅保田小学校利用者アンケート調査

参考資料－１ 地域公共交通を取り巻く状況に関するデータ集

■地理的条件・道路網

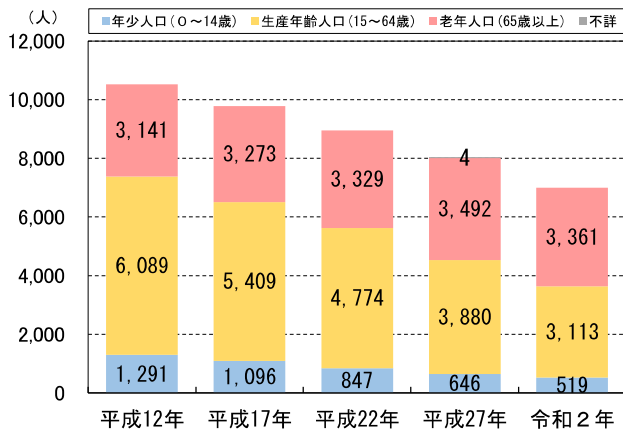


■総人口及び世帯数の推移

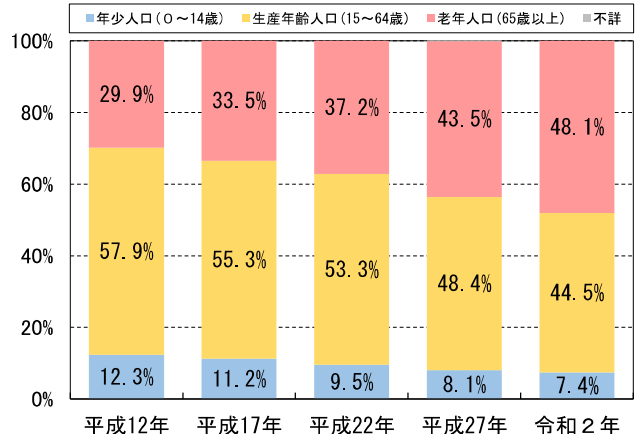


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口の推移

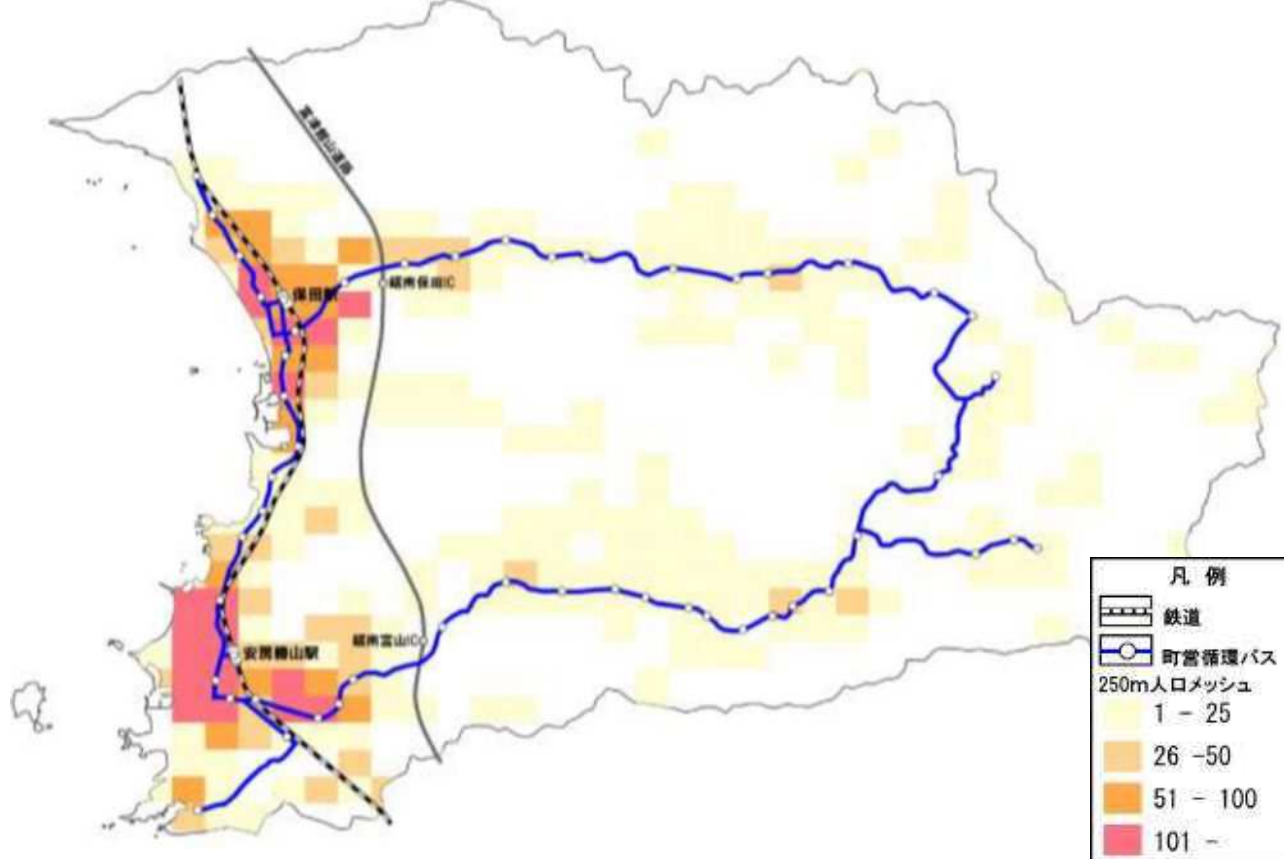


■年齢3区分別人口構成比の推移

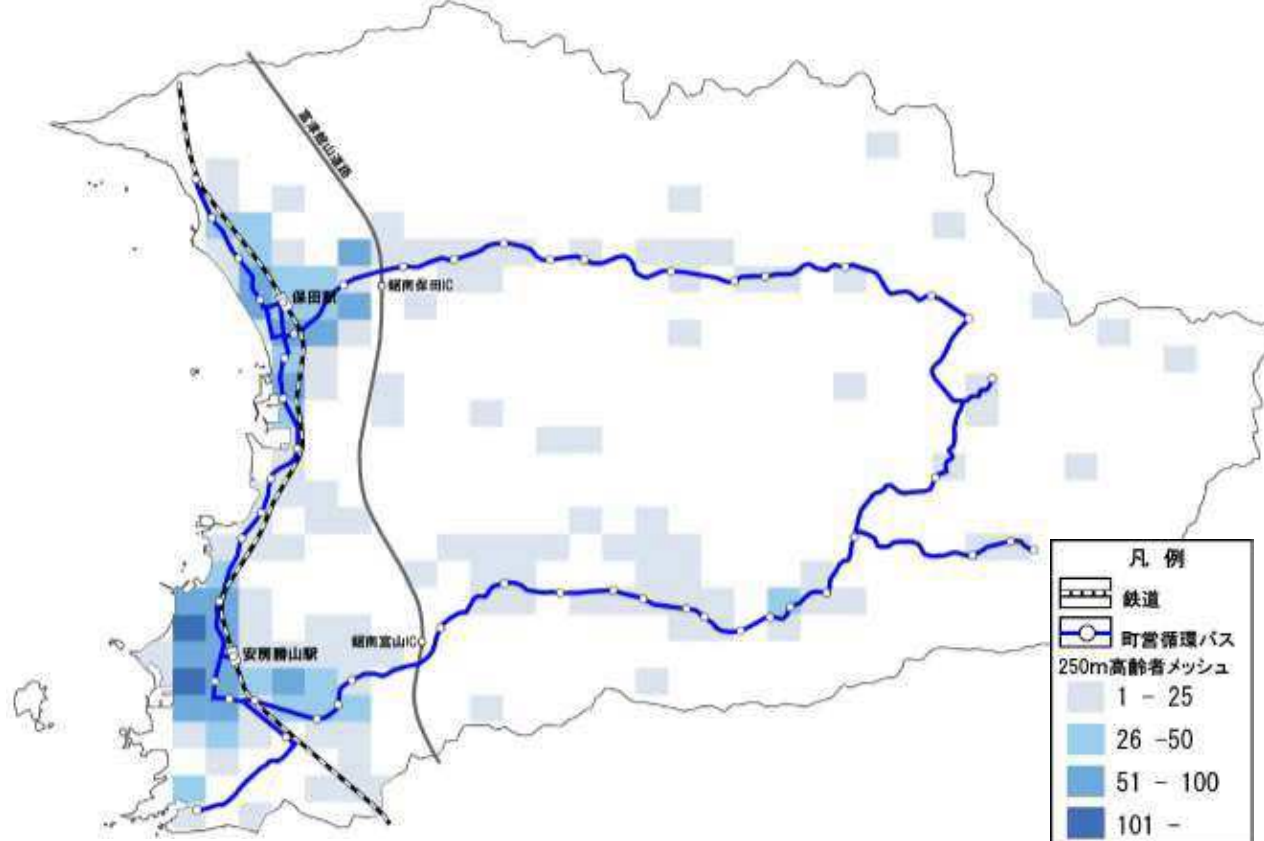


出典：国勢調査（各年10月1日現在） ※平成27年の年齢3区分別人口の「4」は年齢不詳を示す。

■令和2年・250mメッシュ別人口



■令和2年・250mメッシュ別高齢者数

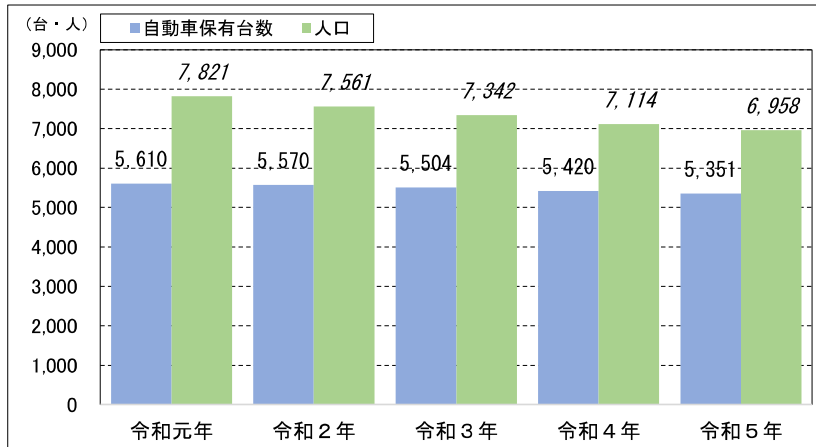


■観光入込客数の推移

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率
ばんや	242,075	223,242	233,829	244,687	245,315	1.01
日本寺	317,887	289,500	297,543	319,019	324,418	1.02
ばんやの湯	28,071	19,743	19,216	27,394	22,385	0.80
道の駅「きよなん」	19,324	17,437	16,265	19,536	20,554	1.06
都市交流施設・道の駅保田小学校	595,817	561,583	648,460	777,298	792,242	1.33
合計	1,203,174	1,111,505	1,215,313	1,387,934	1,404,914	1.17

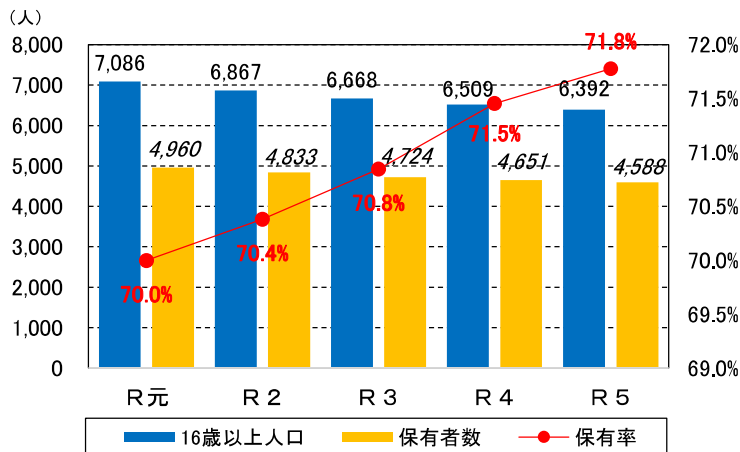
出典：町勢要覧

■自動車保有台数の推移



※自動車保有台数は乗用車と軽自動車の合計（各年4月1日現在）
出典：千葉県統計年鑑、総人口は住民基本台帳（各年3月31日現在）

■運転免許保有状況の推移



■運転免許の返納状況

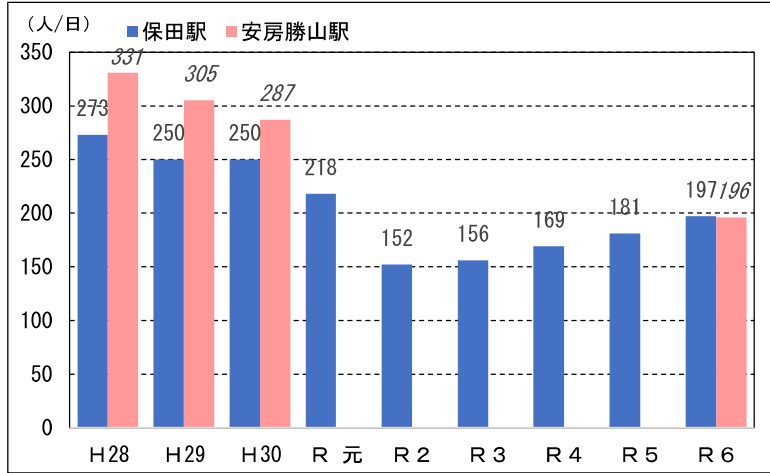
	館山警察署管内	うち町内
R元	475	30
R2	430	13
R3	471	31
R4	413	27
R5	377	19
合計	2,166	120

参考資料－２ 公共交通等の状況把握に関するデータ集

(1) 公共交通等の状況把握

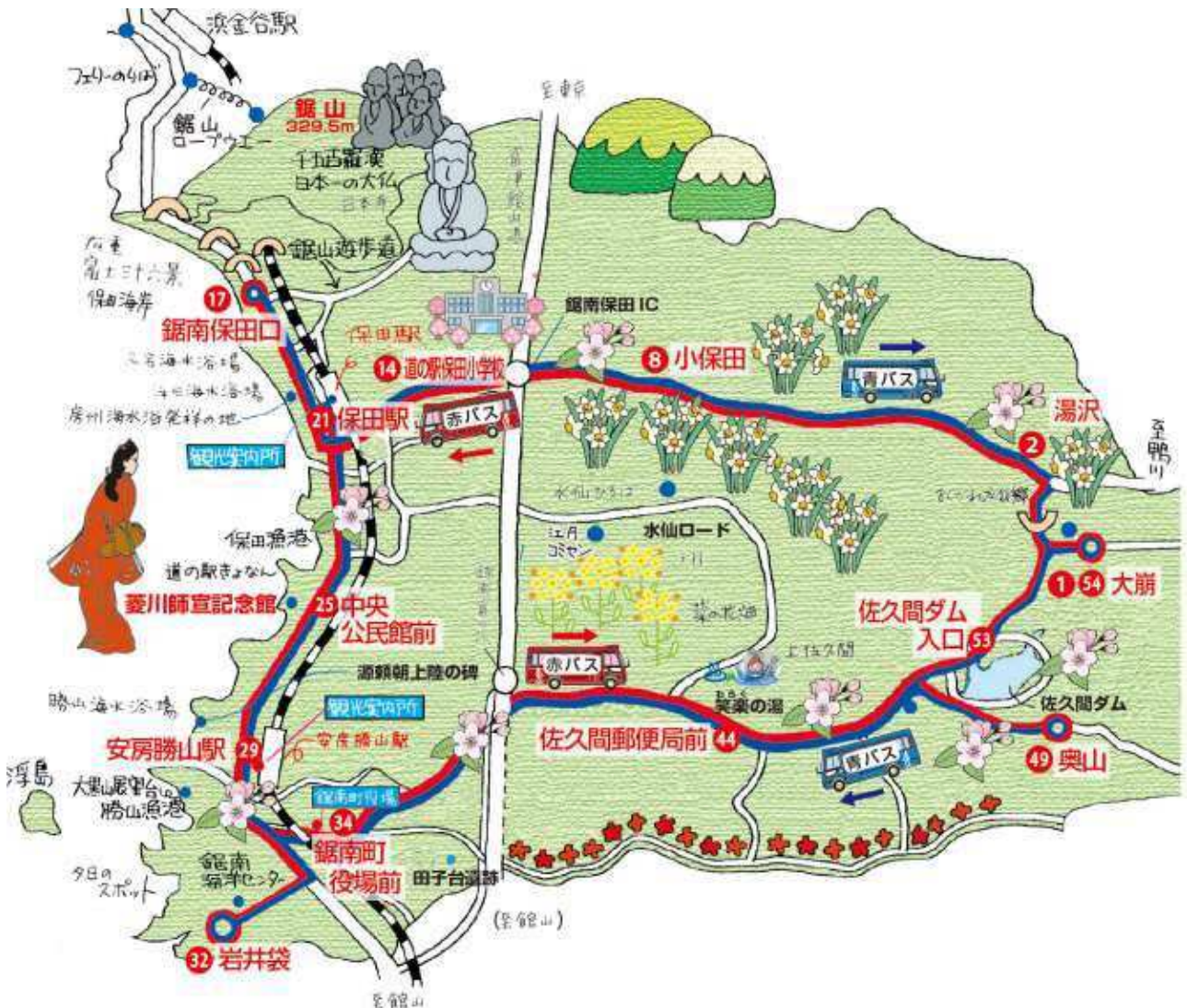
1) 鉄道

■鉄道駅の1日平均乗車人員



※安房勝山駅の令和元～5年度は無人駅のため、データ無

2) 町営循環バス



【参考資料】A I オンデマンド交通実証運行について

鋸南町では、「利便性の高い生活しやすいまち」の実現に向けたA I オンデマンド交通の導入可能性や持続可能性の検証と、町営循環バスとは異なるモビリティの提供による評価することを目的に、A I オンデマンド交通の実証運行を行った。

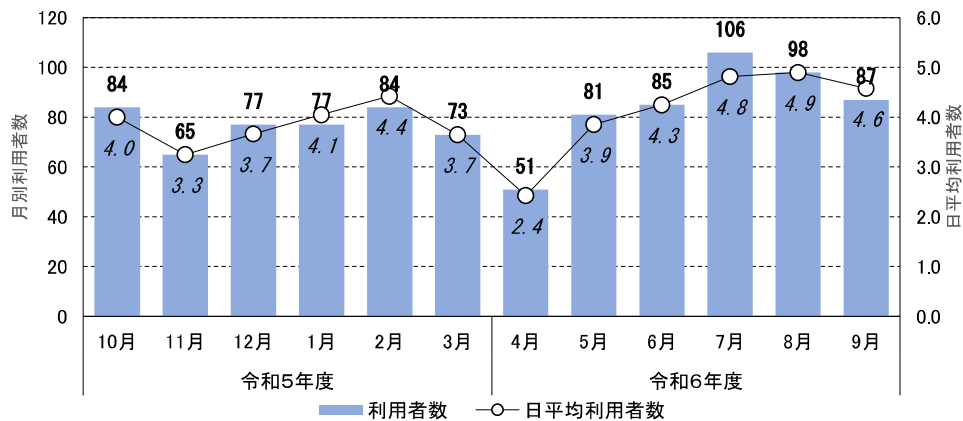
■A I オンデマンド交通実証運行概要

対象者	鋸南町民（利用者登録をした16歳以上） ※16歳未満は保護者同伴の場合に利用可能
実証期間	令和5年10月2日（月）～令和6年9月30日（月） ※12月30日～1月3日は運休
運行日	平日
運行時間	午前9時～午後4時
運行エリア	鋸南町全域
乗降場所	自宅及び共通乗降場所（74箇所）
運賃	乗車1回につき500円 ※障害者の方 250円、保護者同伴の16歳未満 無料
運行車両	中型ミニバン1台（乗車定員11名）
予約方法	電話またはスマートフォンアプリ ※乗車30分前～8日前の予約に限定

【A I オンデマンド交通実証運行の評価結果】

- 実証運行期間の延利用者数は968人で、日平均利用者数4.0人/日と少なく、行政負担額は約2,620万円と負担が大きく、収支率も1.5%と低い。
- 利用者の大半は高齢者で、買物、通院目的での利用が多く、総合満足度は、「満足」＋「やや満足」と回答した方が約8割と高い。
- 本格運行へ利用意向は高い。

■A I オンデマンド交通の利用者数



■A I オンデマンド交通の事業収支

	収入（円）	事業費（円）	行政負担額（円）	収支率
令和5年度	207,250	13,187,390	12,980,140	1.6%
令和6年度	198,250	13,412,490	13,214,240	1.5%
合計	405,500	26,599,880	26,194,380	1.5%

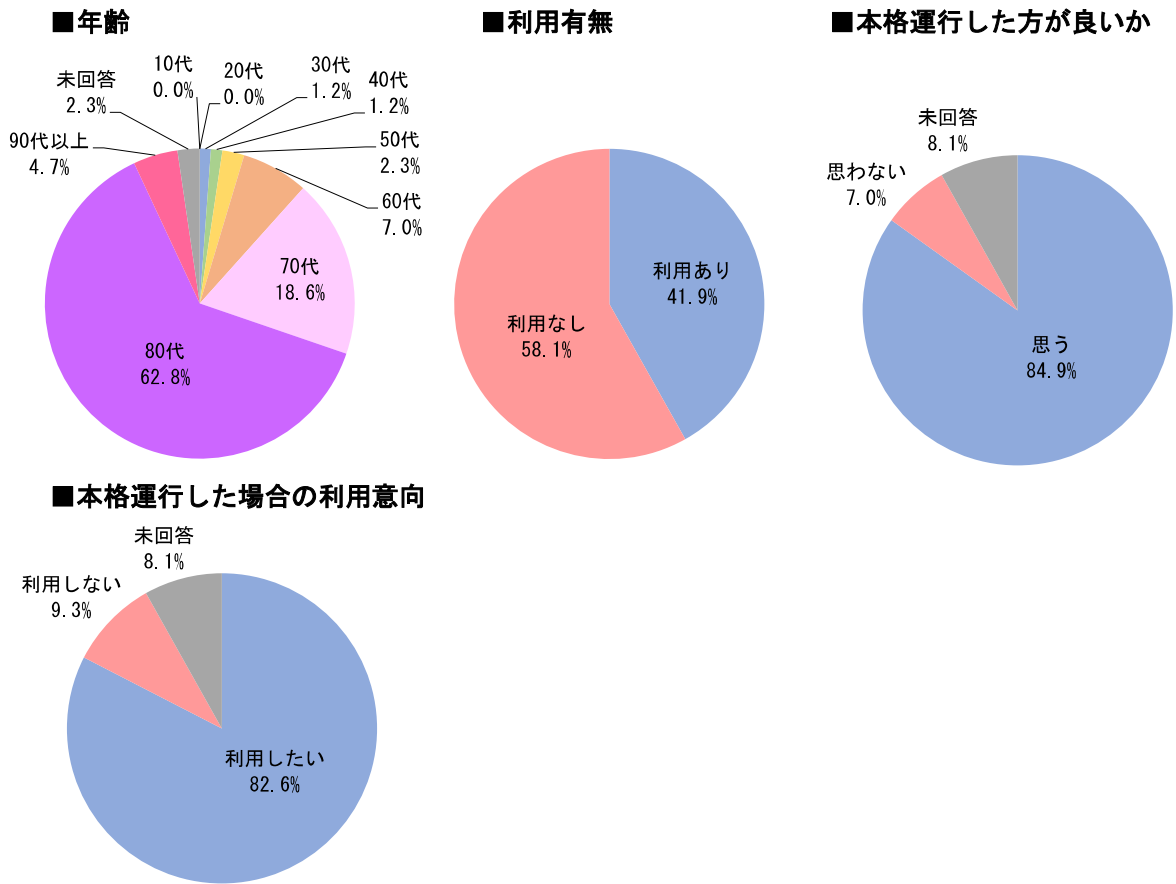
【各種アンケート調査結果】

○利用登録者の年齢は 60 歳以上が約 9 割と多く、利用登録者のうち約 4 割が「利用あり」と回答している。また、本格運行への移行や、利用意向は高い。

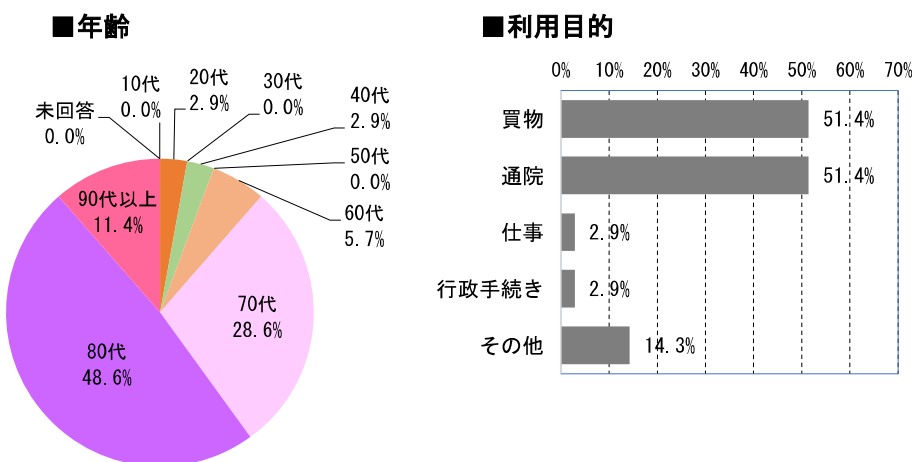
○オンデマンド交通の利用者は、買物、通院目的が多く、利用した理由は「タクシーより料金が安いから」が 48.6%と最も多く、次いで「バス停が遠いから (22.9%)」となっており、その他は「知り合いに頼むのも申し訳ないから」が多い。

○利用者の今後の利用意向は「利用したい」が約 9 割と多く、その頻度は「月に 1 回程度 (50.0%)」、「週に 1～2 回程度 (38.2%)」が多い。また、総合満足度は、「満足」+「やや満足」と回答した方が約 8 割と高い。

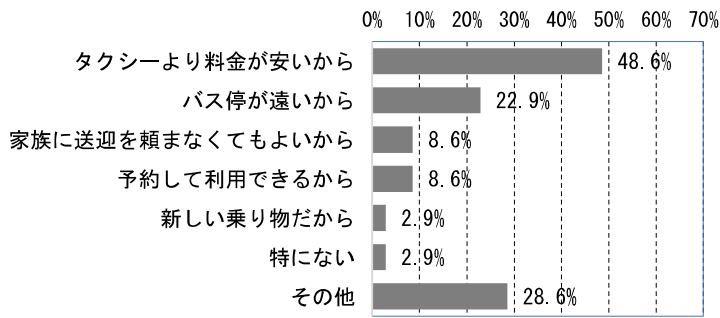
①利用登録者アンケート調査（回収票数：86 票） ※令和 6 年 12 月 6 日～令和 6 年 12 月 23 日



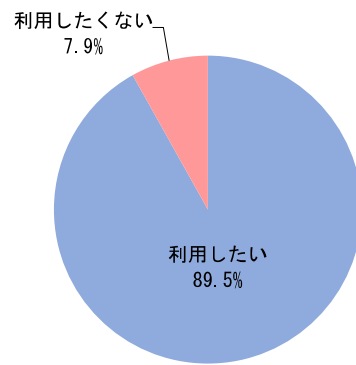
②利用者アンケート調査（回収票数：35 票） ※令和 5 年 10 月 2 日～令和 6 年 9 月 30 日



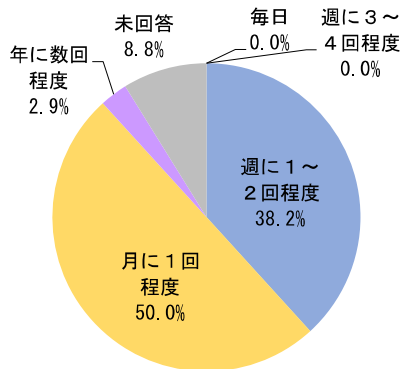
■利用した理由



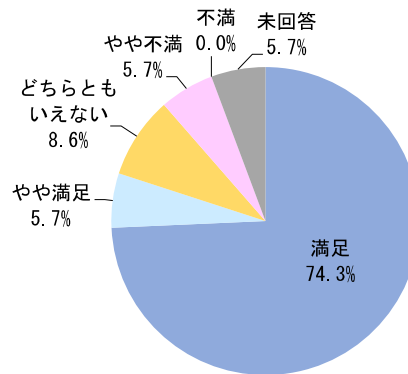
■今後の利用意向



■本格運行した場合の利用頻度



■総合満足度



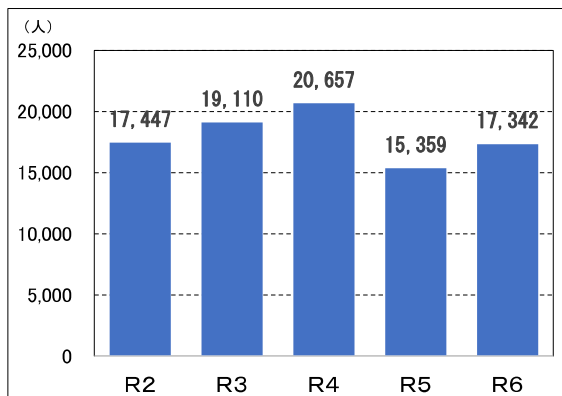
3) タクシー

4) スクールバス

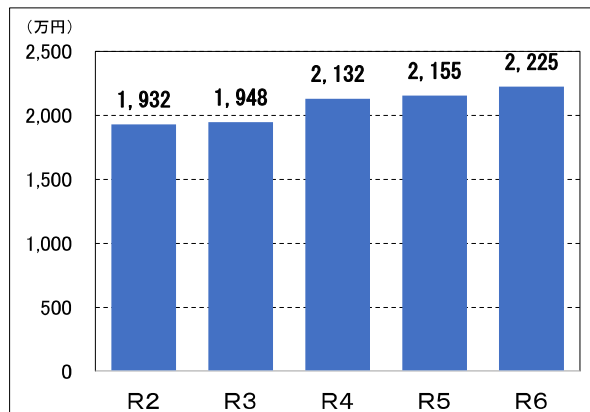
【スクールバスの対象者】

- ・ 鋸南幼稚園…町内に居住する在園児
- ・ 鋸南小学校…保田地区、佐久間地区に居住する在校児童
- ・ 鋸南中学校…保田地区（鋸東地区のみ）、佐久間地区に居住する在校生徒

■タクシー乗客数の推移



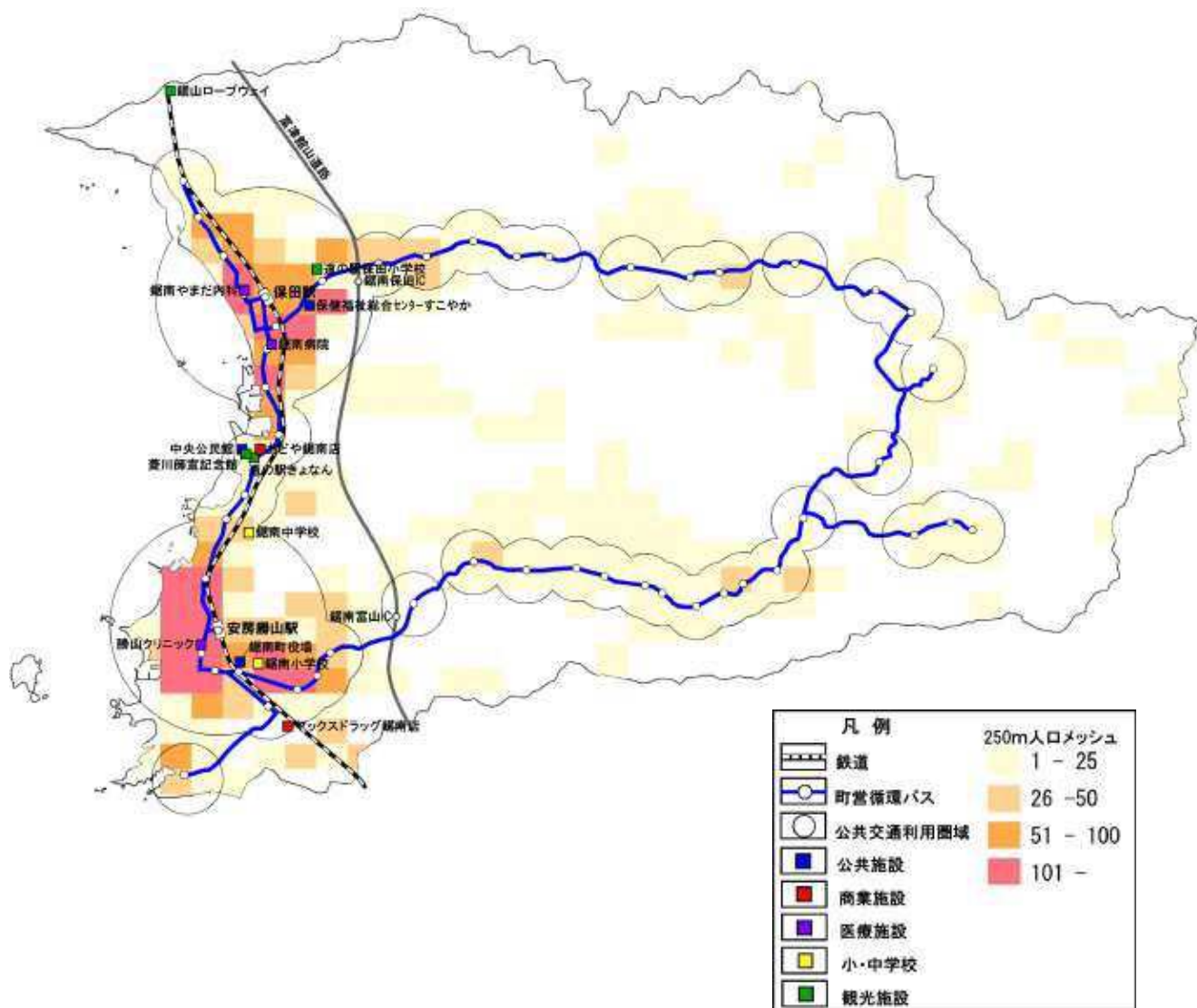
■スクールバス財政負担額の推移



※委託料、役務費、公課費、修繕料、消耗品費、燃料費含む

5) 公共交通利用圏域

■公共交通利用圏域



6) 福祉交通サービス

① 鋸南町高齢者運転免許証自主返納支援事業

○対象者…鋸南町に住民登録している満 65 歳以上の方で、運転免許証を有効期限内に自主返納された方

○申請期限…運転免許証を返納した日から 6 か月以内

■申請者数の推移

年度	勝山地区	保田地区	佐久間地区	合計
令和 2 年度	2	2	2	6
令和 3 年度	1	3	3	7
令和 4 年度	5	1	2	8
令和 5 年度	2	2	0	4
令和 6 年度	6	1	0	7
計	16	9	7	32

②福祉有償運送事業（カーぼら）

【料金】

○ボランティア対応：2 kmまで 500 円、以降 1 km 毎 70 円、待ち時間（30 分毎）150 円

○ヘルパー対応：5 km まで 200 円、以降 1 km 毎 70 円

【運転協力者（ボランティア）】24 人（令和 7 年 3 月末現在）

■福祉有償運送の利用実績

年度	利用者数 (人)	延べ利用回数 (回)	利用者あたり 利用回数 (回)
令和 2 年度	1,102	3,673	3.33
令和 3 年度	1,090	3,686	3.38
令和 4 年度	991	3,329	3.36
令和 5 年度	927	3,106	3.35
令和 6 年度	922	3,036	3.29
計	5,032	16,830	3.34

【カーぼらの抱えている課題について（社会福祉協議会アンケート調査より抜粋）】

- ・カーぼらは、運転ボランティアの確保が大きな課題、運転ボラの中には、週 4 日活動する方もいるので、比較的若い方の協力、養成を図り、協力者の確保、拡大が必要。
- ・人口の減少、高齢化により、活動ボランティアの高齢化、人員の減少が課題で、個別の事業所や団体での対応では将来行き詰まるのではないかと、町全体での養成や支援が必要ではないかと。

③移動困難者対策に関連する取組み

ア) セブンあんしんお届け便（セブンイレブン鋸南保田店による移動販売）

○営業日時…月曜日、火曜日、金曜日の午前 11 時から午後 5 時

○販売場所

- ・月曜日 保田神社～小保田～保田駅～大六～勝山漁港～田町～竜島
- ・火曜日・金曜日 勝山クリニック～佐久間方面～和見～田町～岩井袋

イ) 買い物支援

鋸南町社会福祉協議会では、要支援 1・2 及び基本チェックリスト該当者を対象に、買い物、掃除、ゴミ出しなど所定の養成研修を修了した地域住民が生活支援サポートとして行う生活支援サービス（ちょこボラ）を行っている。

年度	利用件数
令和 3 年度	114
令和 4 年度	127
令和 5 年度	116
令和 6 年度	117
計	474

ウ) ヤックスドラッグ・移動販売

ヤックスドラッグで、毎週金曜日に町内 7 地区で移動販売（らくちん便）を行っている。

(2) 交通結節点の有効利用の検証

交通結節点の候補となる保田駅、安房勝山駅及び道の駅保田小学校について、地域公共交通の結節状況や案内サインの有無等は以下の通りとなっている。

■交通結節点の施設整備状況

		保田駅	安房勝山駅	道の駅保田小学校
現地写真				
				
				
結節有無	町営循環バス	有	有	有
	タクシー	無	有	無
	駐車場	無	無	有
	駐輪場	有	有	無
案内サイン有無		無	無	無
その他		—	郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体運営	—

(3) 人流データによる移動需要の把握

- 保田駅は保田、大帷子、元など保田地区から、安房勝山駅は竜島など勝山地区や一部の佐久間地区からの利用が多い。
- おどや鋸南店は町内を中心としつつ、南房総市や富津市、鴨川市など一部エリアからの利用が多い。
- 鋸南病院と勝山クリニックは鉄道沿線のエリアを中心としつつ、富津市の南部エリアや南房総市の北部エリアからの利用が、鋸南やまだ内科は保田駅周辺エリアからの利用が多い。
- 道の駅保田小学校や日本寺・鋸山は県内の房総エリアを中心に、県内全域だけでなく、神奈川県や東京都からの利用が多い。

※KDDI Location Analyzer

- ・KDDI の持つ GPS データと性年代等の属性データを活用し、任意のエリアや施設に対する商圈及び推定来訪者、通行・滞在人口等の鮮度の高い分析を可能にするセルフ分析ツール

人口推計値	・位置情報の利用に許諾していただいたユーザー数のほか、全人口に対するユーザーの割合から、拡大推計した人口数での集計
属性データ	・性別 ・年代（20 代以上が分析対象）
データ取得間隔	・最短 2 分間隔でデータを取得
データ対象期間	・2 年 3 か月前の月初めから直近数日前までのデータ ・データは、毎日、追加・削除されている。

※人流データ分析方法の概要

対象データ	2024. 4. 1～2025. 3. 31 の 1 年間について対象施設に来訪した人流データ
抽出条件	施設に来訪して、施設内に以下の時間滞留したデータ ○鉄道駅…15 分以内（乗換えを考慮） ○商業施設、医療施設…30 分以内

①保田駅・安房勝山駅への居住地分析



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

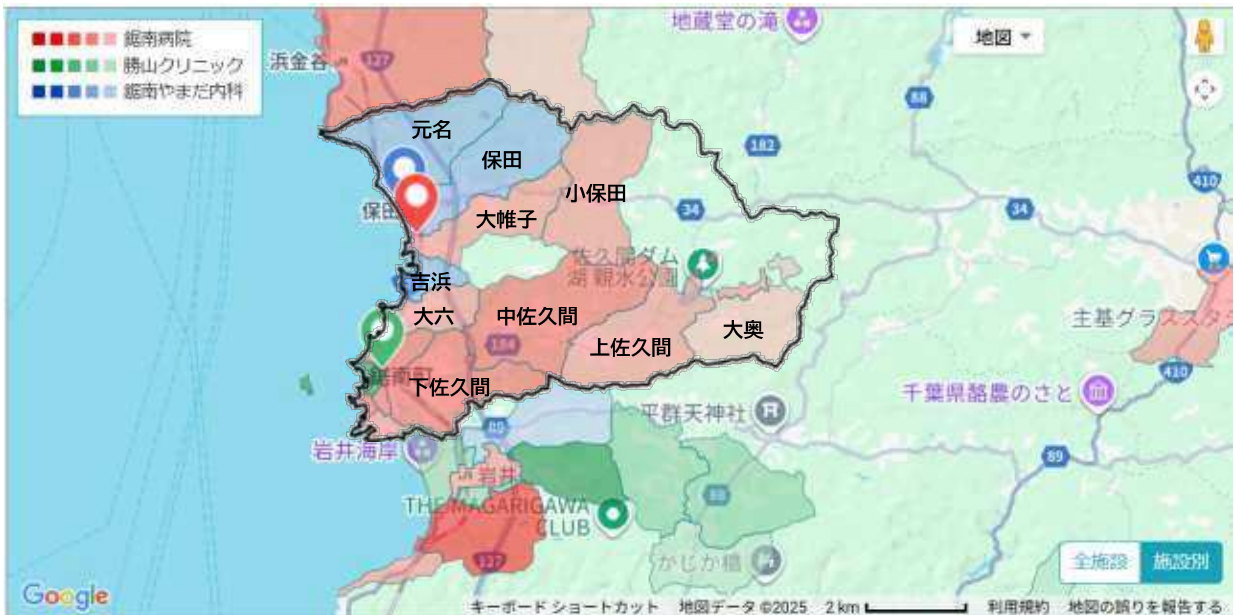
②商業施設（おどや鋸南店）（1日平均推計来訪者数：459人）への居住地分析

※1日平均推計来訪者数は年間推計来訪者数を365日で除した数値



③医療施設への居住地分析

※1日平均推計来訪者数は年間推計来訪者数を365日で除した数値



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

■ 鋸南病院（1日平均推計来訪者数：137人）



■ 隣山クリニック（1日平均推計来訪者数：43人）



■ 鋸南やまだ内科 1日平均推計来訪者数：31人



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

④観光施設への居住地分析

■道の駅保田小学校（1日平均推計来訪者数：876人）※年間推計来訪者数を365日で除した数値



■日本寺・鋸山（1日平均推計来訪者数：1,010人）※年間推計来訪者数を120日で除した数値



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

(4) クロスセクター分析

令和6年度の町営循環バス運行委託料が年間2,198万円に対し、町営循環バスを廃止した場合の分野別代替費用は年間7,506万円必要なため、クロスセクター効果は年間5,308万円と算出されるため、町営循環バスへの財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えられる。

■クロスセクター効果の算出結果

分野	代替手段	年間費用	代替手段	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	2,697万円/年	○	※1
	通院のためのタクシー券配布	2,520万円/年		※2
	医師による往診	3,095万円/年		※3
商業	買物バスの運行	2,697万円/年	○	※1
	買物のためのタクシー券配布	3,530万円/年		※4
	移動販売の実施	930万円/年		※5
観光	観光地送迎貸切バス（桜）の運行	51万円/年	○	※6
その他	その他のためのタクシー券配布	2,060万円/年	○	※7
合計		7,506万円/年		
町営循環バス財政支出		2,198万円/年		
クロスセクター効果		5,308万円/年		

注) クロスセクター効果は各分野で最も費用の安い手段を選択し、その合計とする。なお、移動販売は費用が安いですが、民間ベースで販売に独自のノウハウも必要なため、代替手段として適用しない。

※1 貸切バス車両別時間制運賃下限額・中型バス（税別）5,560円×（運行時間8時間+点呼点検時間1時間）×2台×245日（運行日数）×消費税

※2 1人1回当たりタクシー券配布費用600円×（町営循環バス年間利用者数6,945人×通院目的利用割合25.2%（住民アンケート調査）×24回

* 鋸南町福祉タクシー利用事業の助成内容と同じ

※3 （常勤医師1人あたり人件費17,227千円+常勤看護師1人あたり人件費4,991千円）×必要チーム数1チーム+職員1人あたり人件費8,729千円（病院経営管理指標、一般病院・自治体）

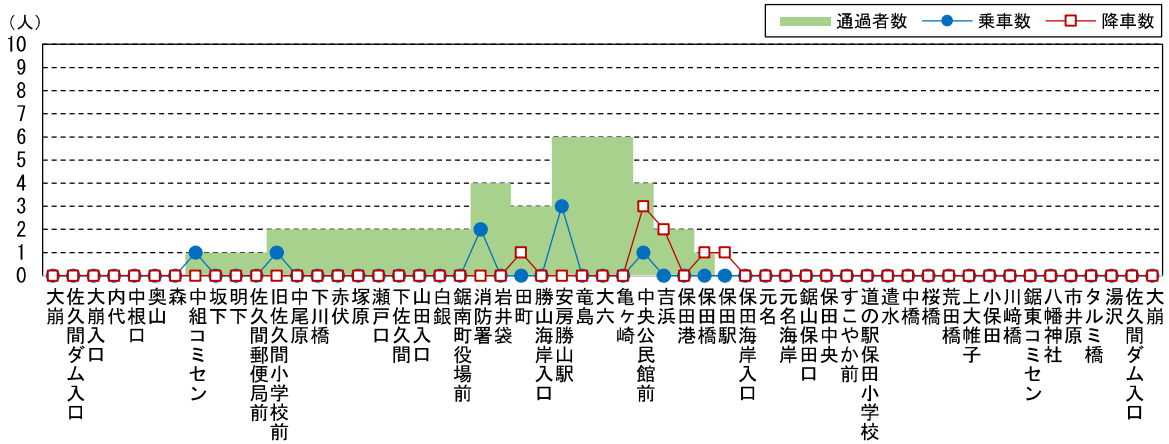
※4 1人1回当たりタクシー券配布費用600円×（町営循環バス年間利用者数6,945人×買い物目的利用割合35.3%（住民アンケート調査）×24回

※5 中小企業移動販売支援事業（軽自動車配備）・1日当たりの車両貸出11,000円/日台×移動販売人件費（千葉県最低賃金1,140円×7時間/日）×2台×245日（運行日数）

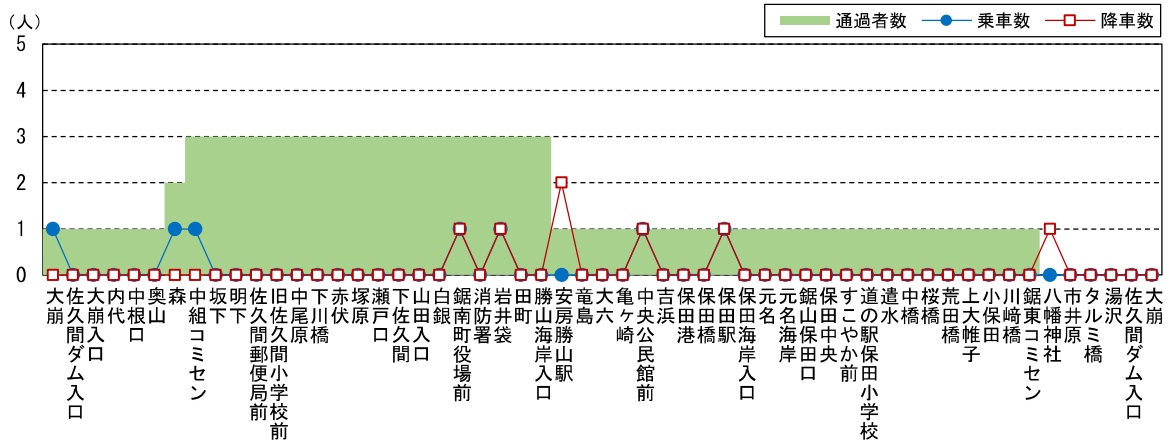
※6 貸切バス車両別時間制運賃下限額・中型バス（税別）5,560円×（運行時間3時間+点呼点検時間1時間）×1台×21日（運行日数、1月上旬～3月上旬の土日祝）×消費税

※7 1人1回当たりタクシー券配布費用600円×（町営循環バス年間利用者数6,945人×趣味・娯楽目的利用割合20.6%（住民アンケート調査）×24回

■休日・バス停別乗降者数
《赤バス（右回り）》



《青バス（左回り）》



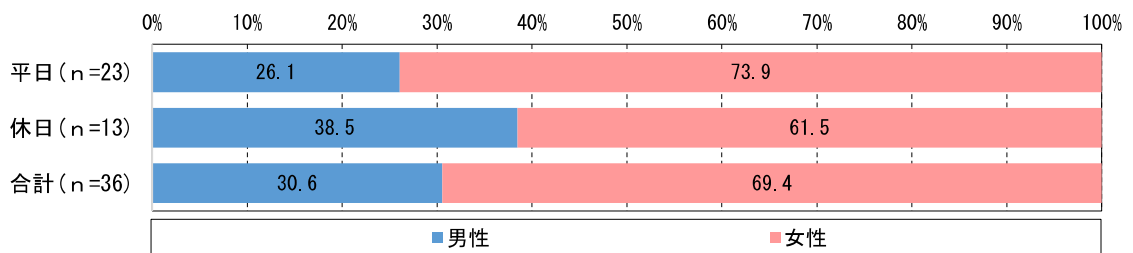
(2) 利用特性・ニーズ

1) 回答者の属性 ※小学生（拒否）や2回以上の利用者は除く

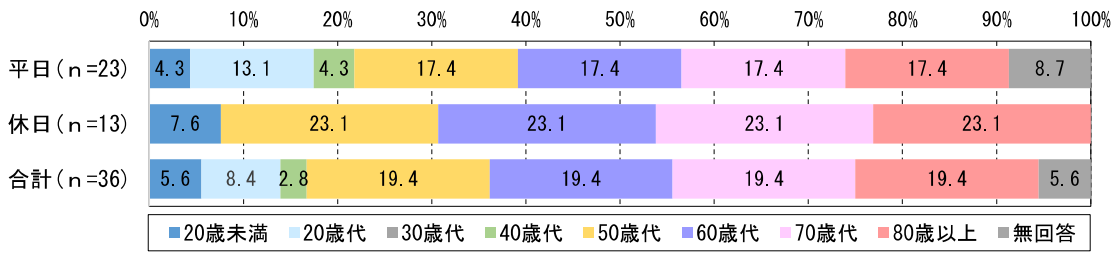
性別は、「女性」が、年齢は60歳代以上が約6割と多く、住まいは「鋸南町内」が66.7%、「鋸南町外」が33.3%と、鋸南町外の利用も見受けられる。

運転免許有無は「無」が66.7%と無い方の割合が多く、運転免許所持者の約8割が返納意思が「無」と回答している。

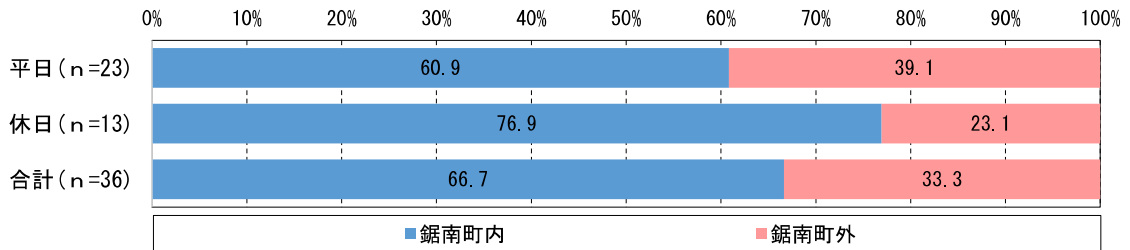
■性別



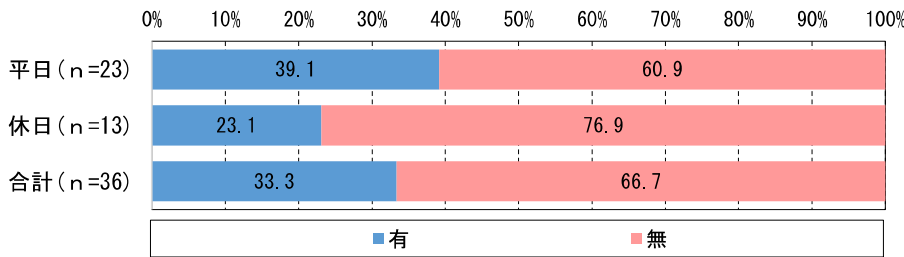
■年齢



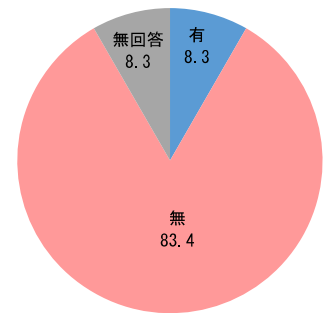
■住まい



■運転免許証有無



■運転免許証返納意思

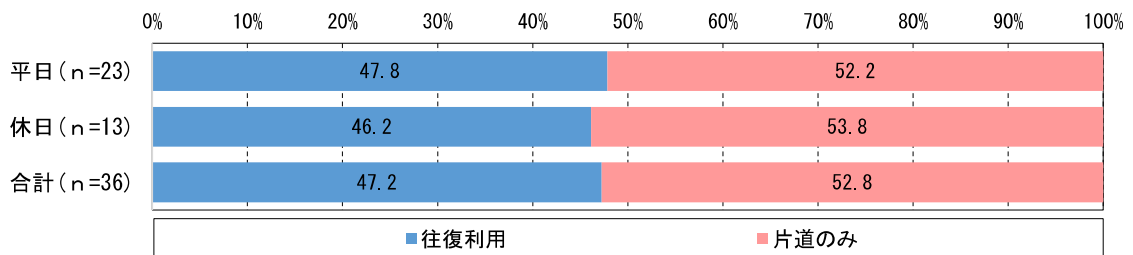


2) 利用状況

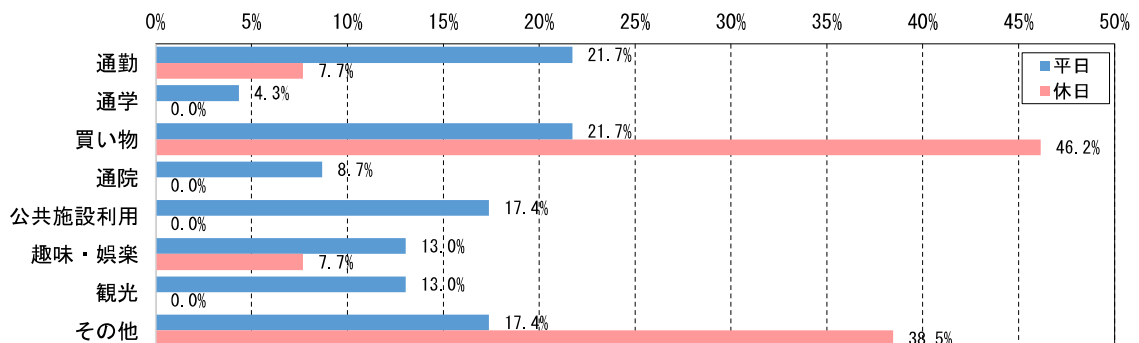
往復利用有無は「往復利用」と「片道のみ」がそれぞれ約5割で、利用目的は平日で「通勤」「買い物」「公共施設利用」が、休日で「買い物」「その他」が多い。

利用頻度は、「週に3～4日」「年に数日」が多いものの、分散している傾向となっている。

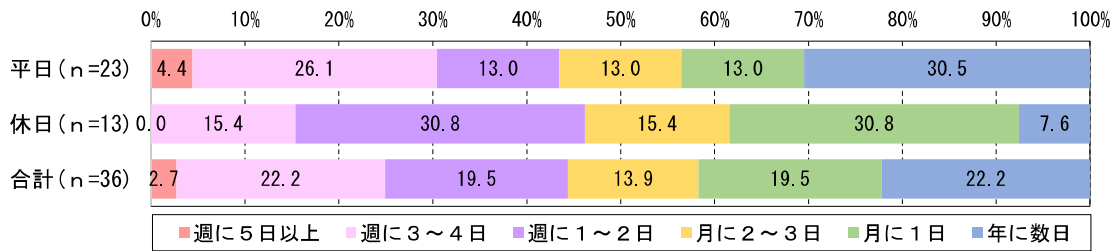
■往復利用有無



■利用目的



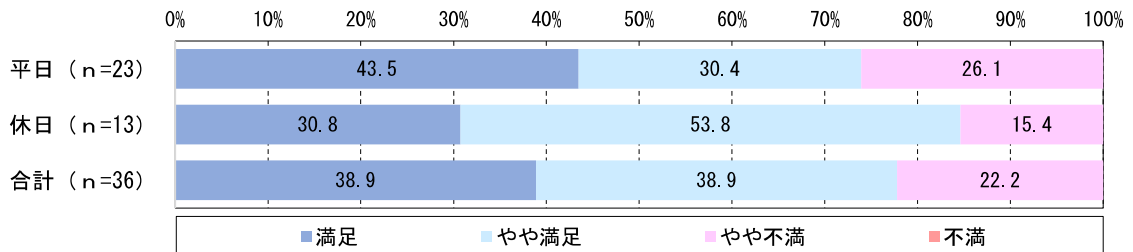
■利用頻度



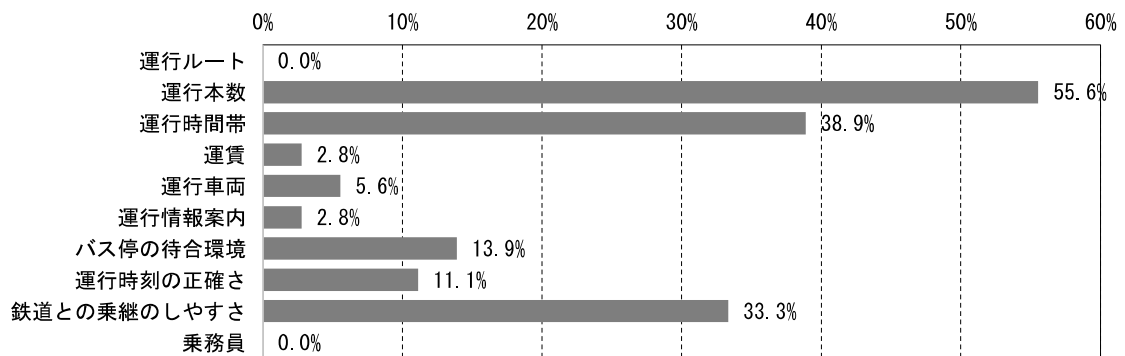
3) 運行サービスに対する満足度及び改善して欲しいサービス

運行サービスに対する満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせると、約8割が満足しており、改善して欲しいサービスは「運行本数 (55.6%)」、「運行時間帯 (38.9%)」、「鉄道との乗継のしやすさ (33.3%)」の順で高い。

■運行サービスに対する満足度



■改善して欲しいサービス



参考資料－４ 町民・関係者意識調査に関するデータ集

(1) 住民アンケート調査

18歳以上の町民2,000人（無作為抽出）を対象に、町民の外出実態・移動ニーズ、公共交通サービス満足度等定性的なサービス、町民が求めている公共交通の利用促進方策など把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象者	18歳以上の町民2,000人						
調査方法	調査方法…郵送配布、郵送回収＋WEBアンケート ※令和7年8月7日（木）発送～8月26日（火）締切						
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車所有状況、外出状況 ②日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段が無く困ることの有無とその目的、行き先、困る時の対応 ③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買い物、通院、公共施設利用）】 ：外出頻度、主な行き先、利用交通手段 ④自動車・バイク（原付含む）運転状況 ：自動車運転免許有無、利用頻度、将来の運転免許返納の考え方 ⑤鉄道（JR内房線）、町営循環バス、高速バス及びタクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑥公共交通の利用意向 ：行きたい場所、利用頻度、利用したい公共交通の種類（運行形態） ⑦公共交通の今後のあり方 ：今後の取組みの方向性、公共交通に対する財政負担の考え方、公共交通や自家用車利用に対する考え方、効果的な公共交通の利用促進策						
回収数	960票（回収率：48.0%）（郵送回収：835票、WEB回答：125票）						
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合	
	性別	男性	419	43.7%	女性	536	54.8%
		回答しない	6	0.6%	無回答	9	0.9%
地区		勝山地区	424	44.2%	保田地区	360	37.5%
		佐久間地区	172	17.9%	無回答	4	0.4%
年齢		10歳代	4	0.4%	20歳代	25	2.6%
		30歳代	46	4.8%	40歳代	73	7.6%
		50歳代	119	12.4%	60歳代	195	20.3%
		70歳代	287	29.9%	80歳代	208	21.7%
		無回答	3	0.3%			
職業		会社員・公務員	211	22.0%	自営業	125	13.1%
		パート・アルバイト	116	13.1%	主婦（夫）・家事手伝い	111	11.6%
		学生・生徒	8	0.8%	無職	341	35.5%
		その他	27	2.8%	無回答	11	1.1%

※回答割合の合計は、少数第2位を四捨五入しているため、100%にならない場合がある。

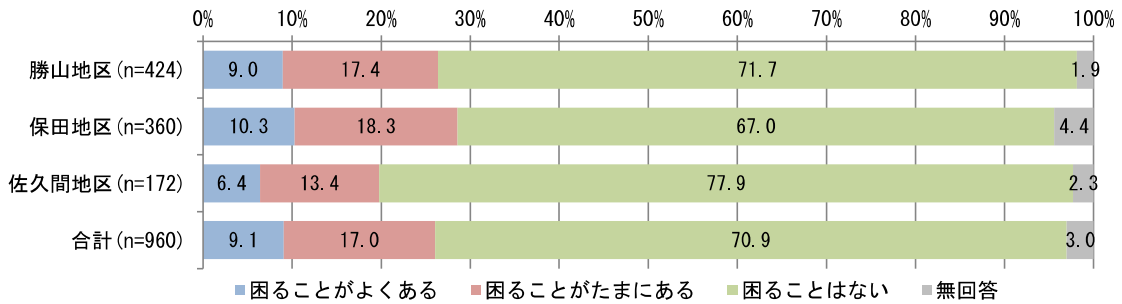
1) 日常の移動のしやすさ

外出時の移動の困りごとは、「困ることがよくある(9.1%)」と「困ることがたまにある(17.0%)」と合わせると26.1%の方が困っており、年齢別に見ると、80歳代以上で45.7%と多くなっている。

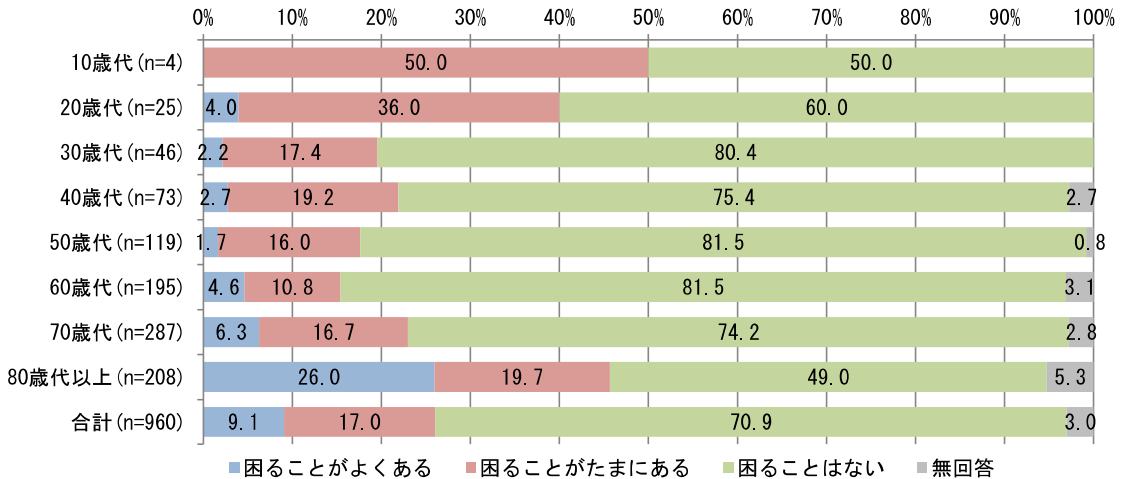
困ることが多い外出目的は、「買い物(56.5%)」、「通院(55.6%)」が多く、その行き先は、「町外(44.2%)」が最も多く、町内では「おどや鋸南店(39.9%)」となっている。

外出時の困った時の対処法は、「家族・友人・知人等に送迎してもらおう」が61.3%と最も多い。

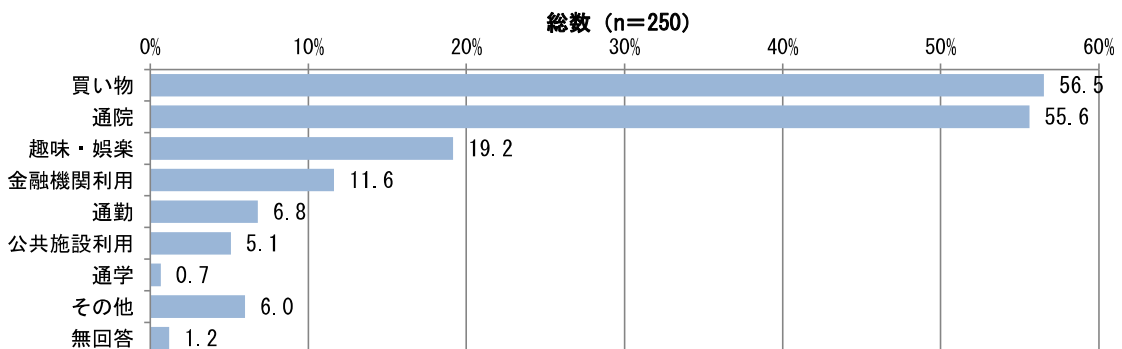
■外出時の移動の困りごと



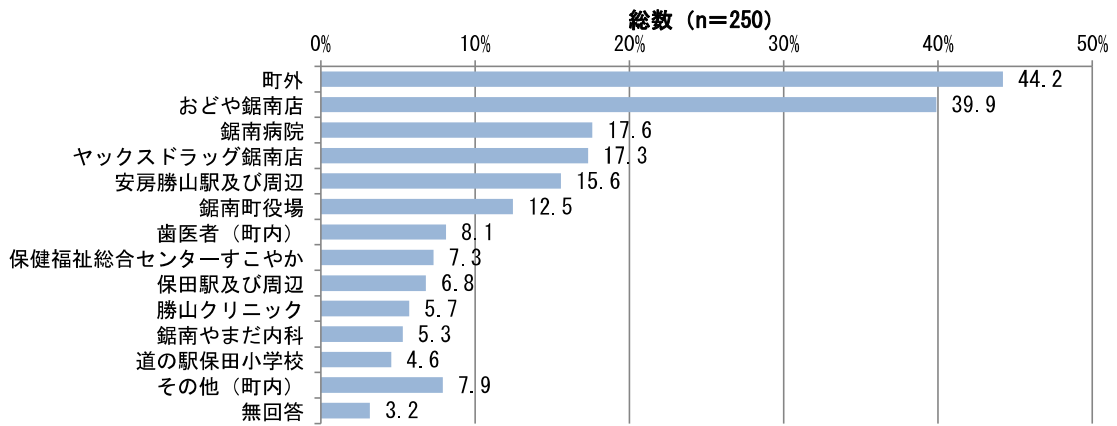
■外出時の移動の困りごと×年齢



■困ることが多い外出目的



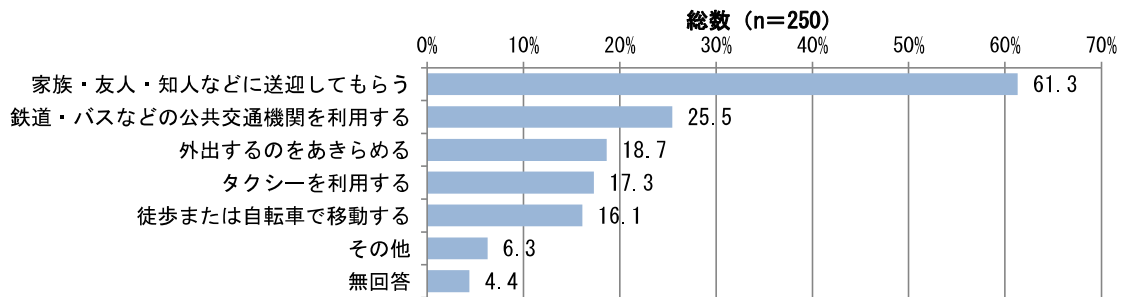
■困ることが多い外出先



※町外 (市町村) …館山市 29 件、鴨川市 26 件、南房総市 11 件、千葉市 9 件、東京都 8 件、木更津市 (方面) 6 件、富津市 5 件、君津市 3 件

町外 (施設名) …亀田総合病院 (鴨川市) 26 件、安房地域医療センター (館山市) 6 件、道の駅富楽里とみやま (南房総市) 6 件、君津中央病院 (君津市) 3 件、イオンタウン館山 (館山市) 3 件

■外出時の困った時の対処法



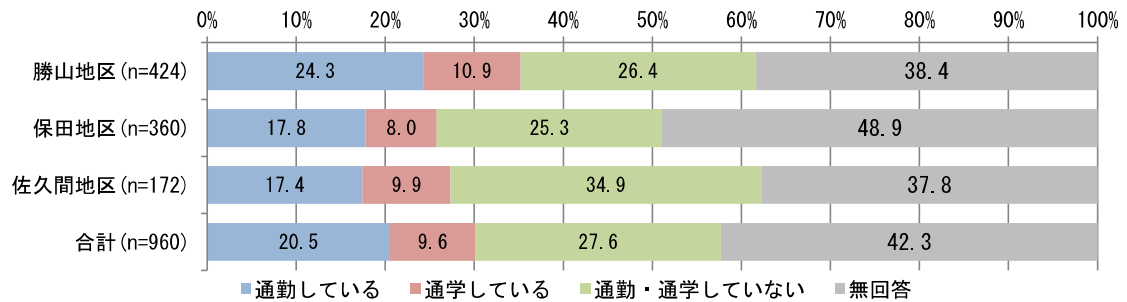
2) 日常生活の移動実態

①通勤・通学の外出行動

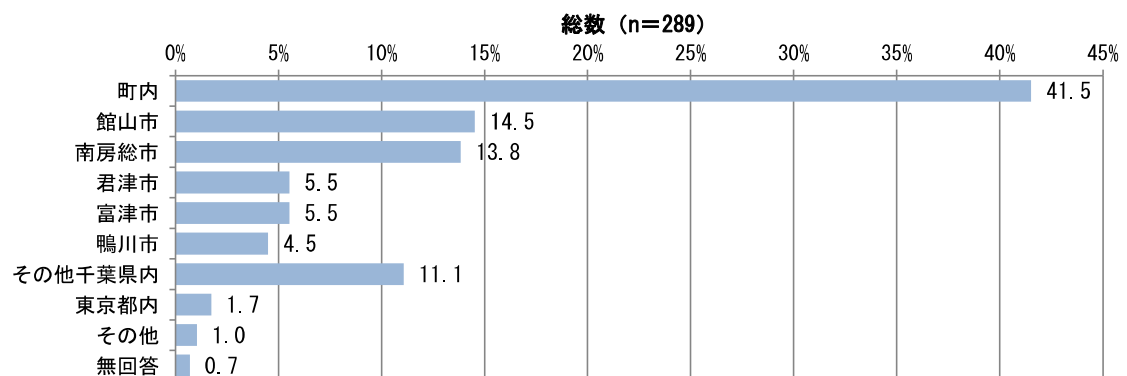
通勤・通学の有無は、「通勤している」が20.5%、「通学している」が9.6%となっており、主な行き先は、「町内」が約4割、町外が約6割となっている。

主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が81.3%と大半を占めており、鉄道など公共交通利用者は7.6%を占めている。

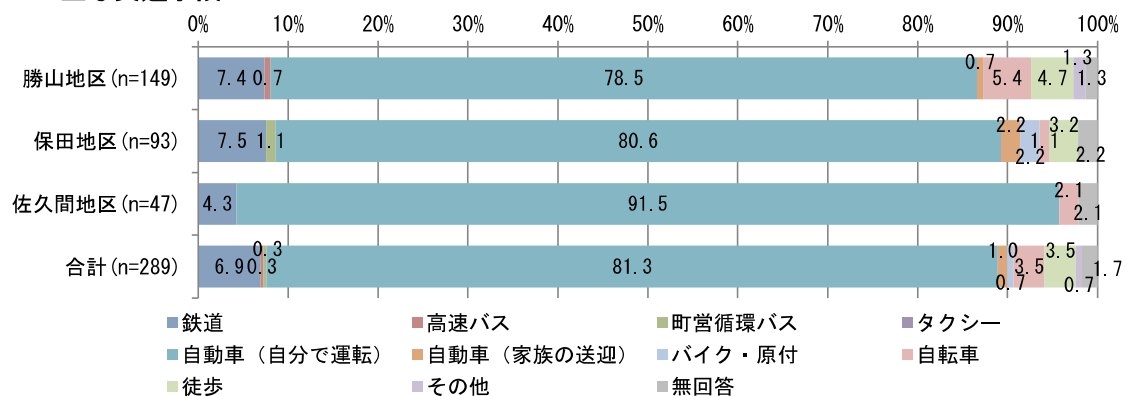
■通勤・通学の有無



■主な行き先



■主な交通手段



※駅・バス停までの交通手段 (22件) は徒歩13件、自動車(家族の送迎)4件、自転車3件、自動車(自分で運転)1件、無回答1件

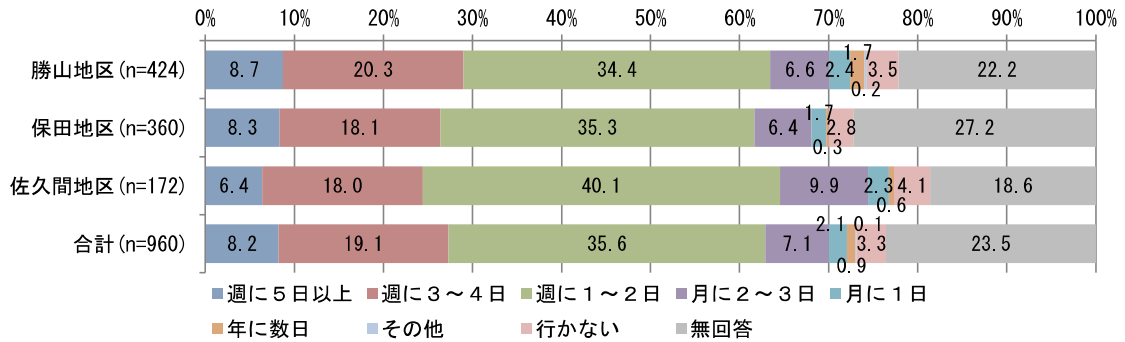
②買い物（食料品・日用品等）の外出行動

買い物における外出頻度は、「週に1～2日」が35.6%と最も多く、次いで「週に3～4日」が19.1%、「週に5日以上」が8.2%となっており、日常的に買い物目的で外出される方が多い傾向となっている。

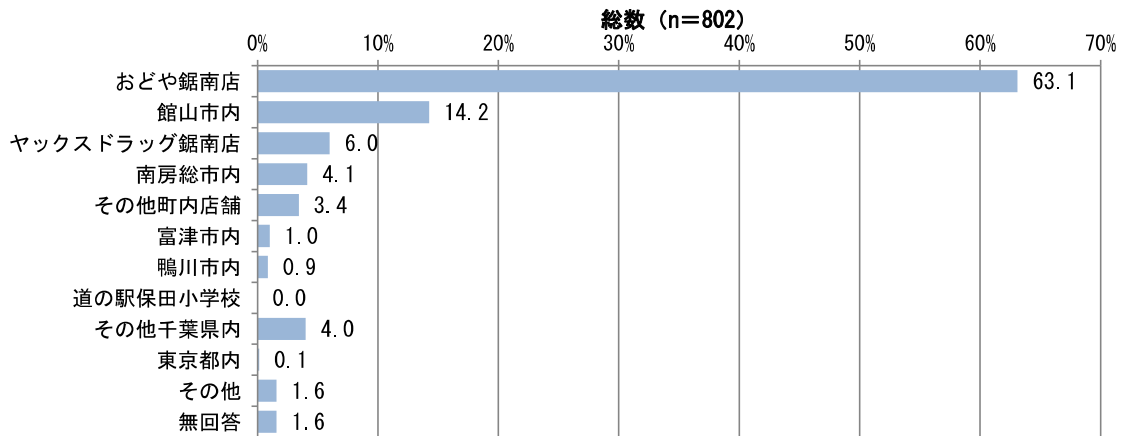
主な行き先は、「おどや鋸南店」が63.1%と最も多く、町内が約7割を占めており、「館山市内」や「南房総市内」など町外が約3割となっている。

主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が66.2%と最も多く、次いで「自動車（家族の送迎）」が14.7%となっている。

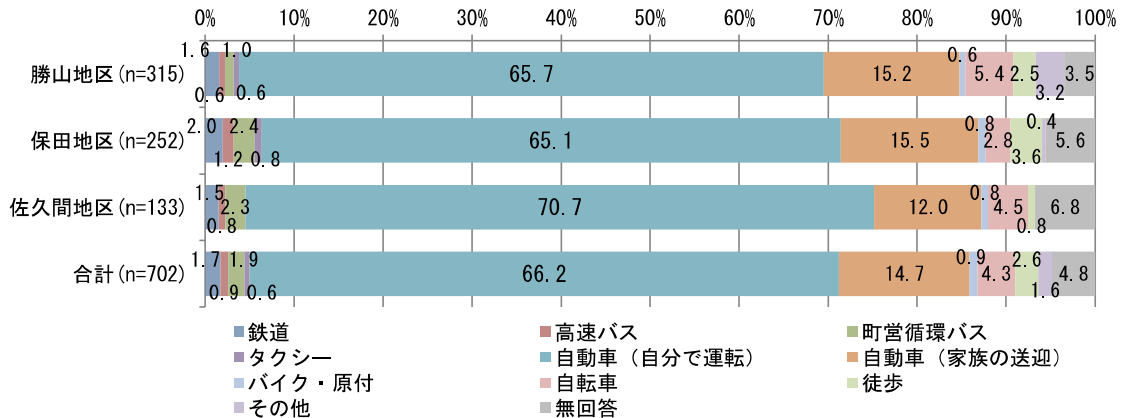
■買い物（食料品・日用品等）の外出頻度



■主な行き先



■主な交通手段



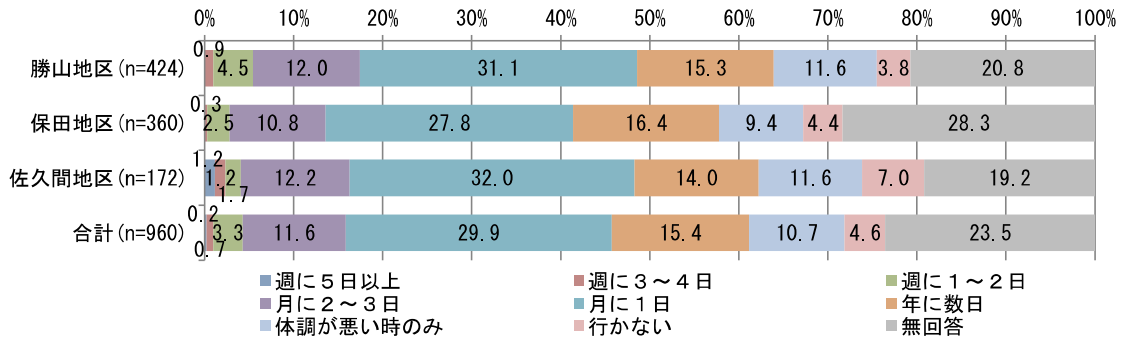
※駅・バス停までの交通手段（31件）は徒歩16件、自動車（家族の送迎）4件、自動車（自分で運転）4件、自転車2件、無回答5件

③通院の外出行動

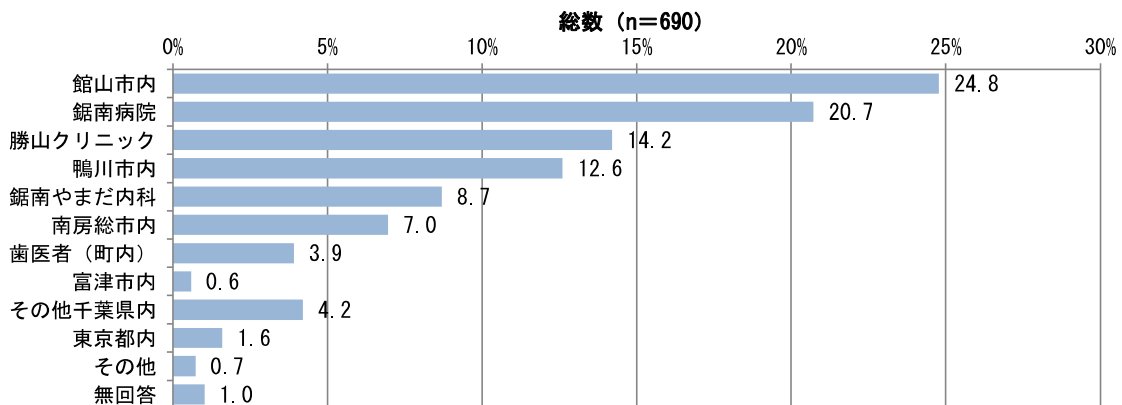
通院時における外出頻度は、「月に1日」が29.9%と最も多く、主な行き先は、「館山市内(24.8%)」、「鋸南病院(20.7%)」、「勝山クリニック(14.2%)」、「鴨川市内(12.6%)」の順で多く、町内と町外がそれぞれ約5割を占めている。

主な移動手段は、「自動車(自分で運転)」が59.7%と最も多く、次いで「自動車(家族の送迎)」が17.0%となっている。

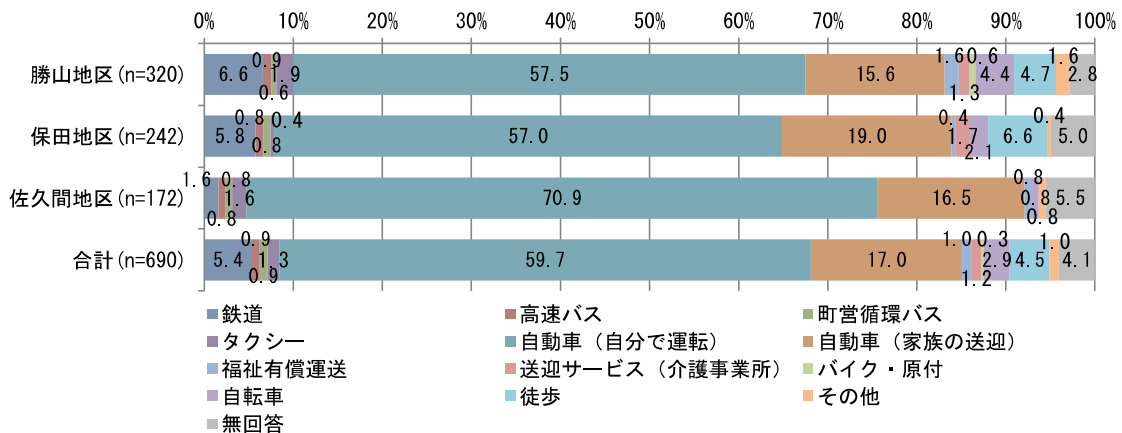
■通院の外出頻度



■主な行き先



■主な交通手段



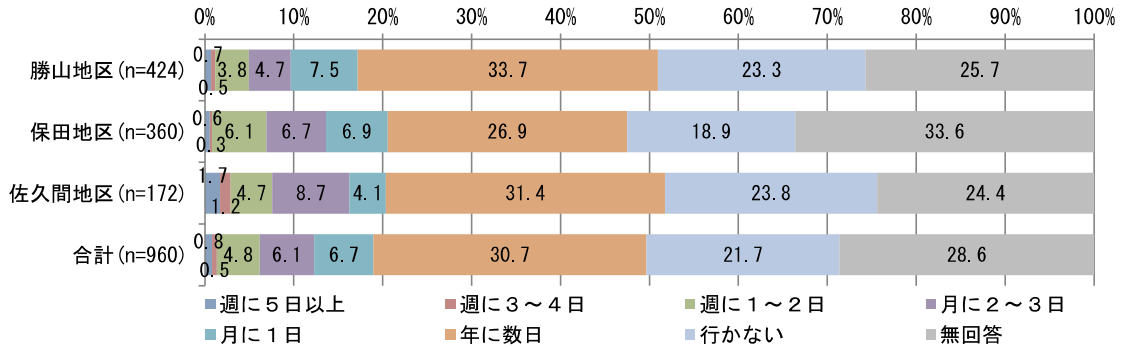
※駅・バス停までの交通手段(52件)は徒歩25件、自転車8件、自動車(自分で運転)6件、自動車(家族の送迎)4件、4件、無回答6件

④町内の公共施設利用時の外出行動

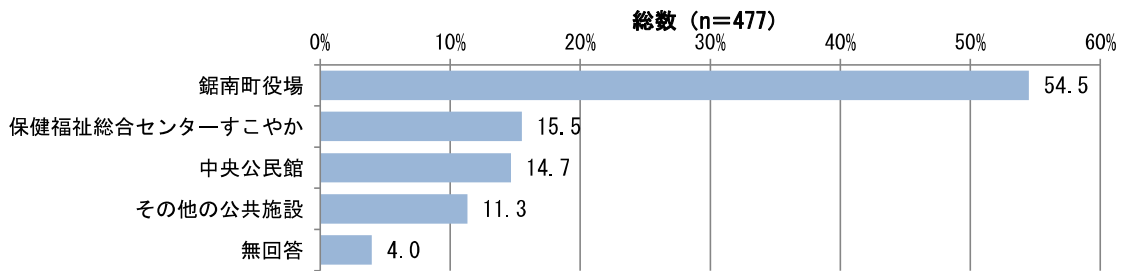
町内の公共施設利用時の外出頻度は、「年に数日」が30.7%と最も多く、主な行き先は、「鋸南町役場」が54.5%と最も多く、次いで「保健福祉総合センターすこやか（15.5%）」、「中央公民館（14.7%）」となっている。

主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が69.0%と最も多く、次いで「自動車（家族の送迎）」が10.5%となっている。

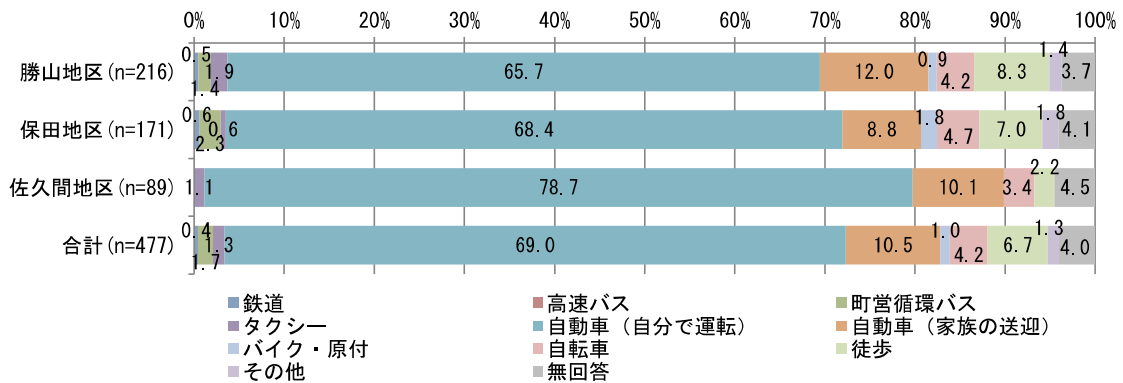
■町内の公共施設利用時の外出頻度



■主な行き先



■主な交通手段



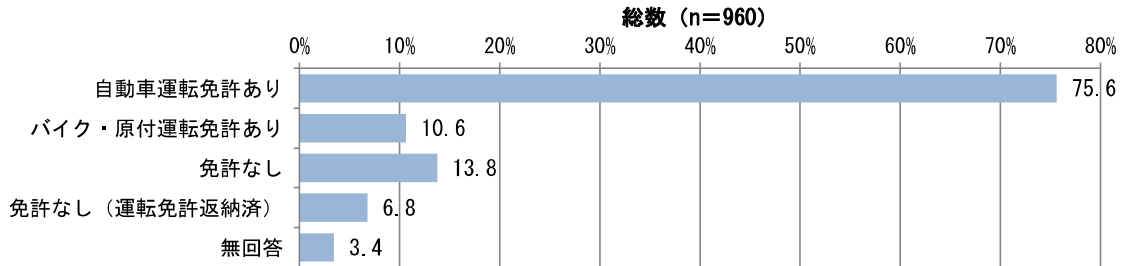
※駅・バス停までの交通手段（13件）は徒歩9件、自動車（家族の送迎）1件、4件、無回答3件

3) 自動車・バイク（原付含む）運転状況

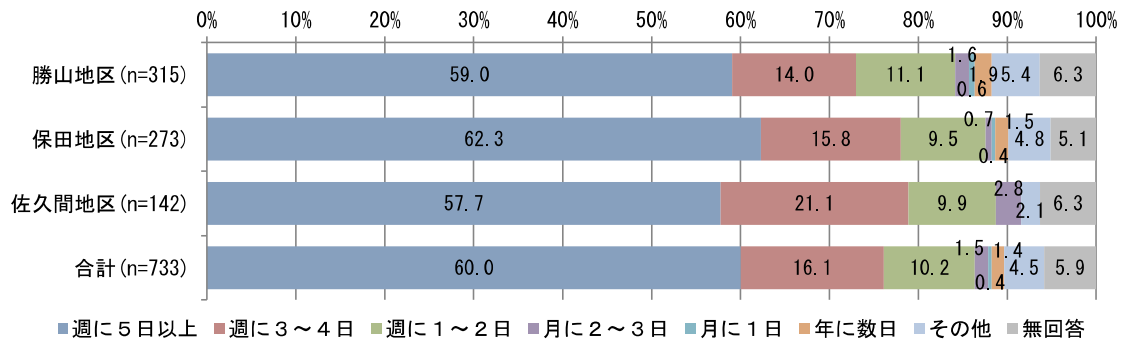
自動車運転免許証の保有状況は、「自動車運転免許あり」が75.6%と最も多く、自動車・バイク（原付含む）の利用頻度は、「週に5日以上」が60.0%と最も多くなっている。

将来の自動車運転免許返納の考え方は、「高齢になったら返納を考える」が50.6%と最も多く、年齢別に見ると、高齢になるほど、「次の運転免許の更新はするが、その次の更新の前には返納したい」「返納を考えているが難しいと感じている」の割合が多くなっている。

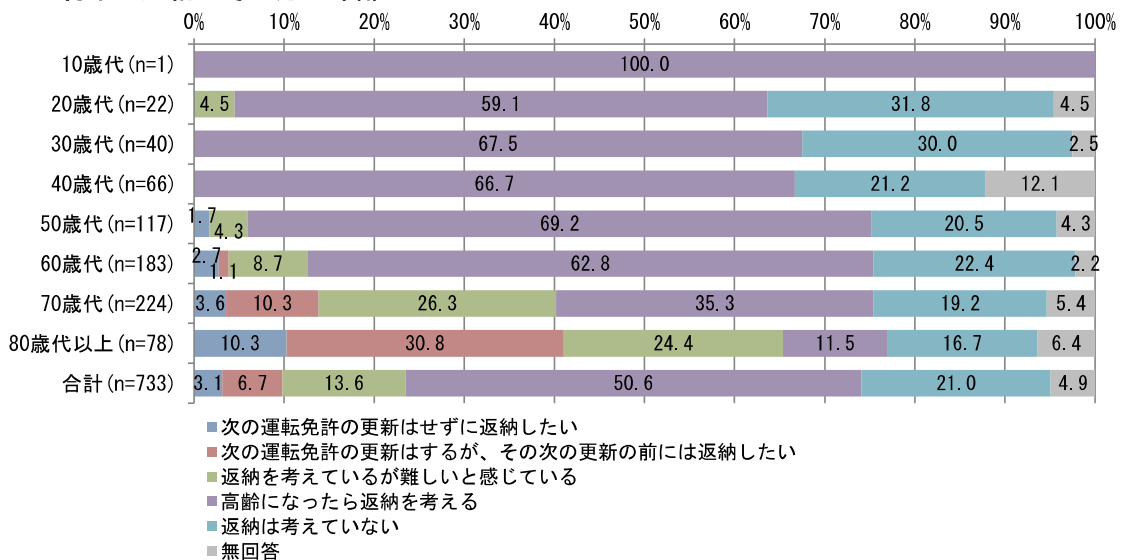
■自動車運転免許の保有率



■自動車やバイク・原付の利用頻度



■将来の返納の考え方×年齢



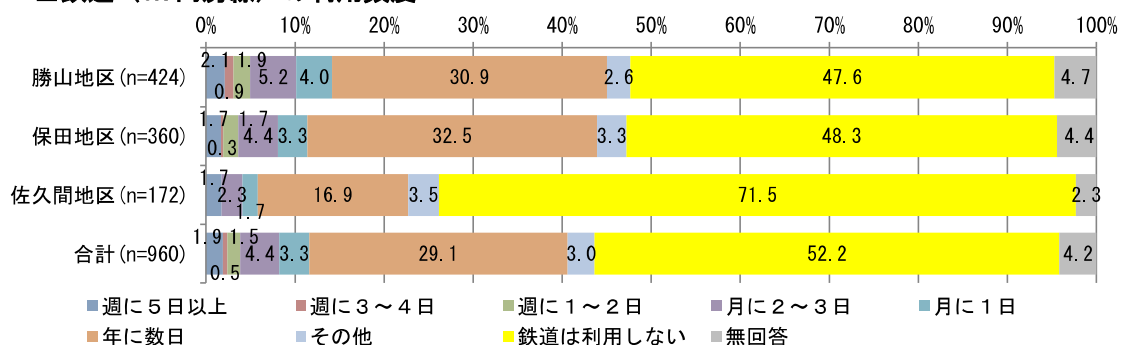
4) 鉄道（JR 内房線）の利用実態と意識・要望

鉄道（JR 内房線）の利用頻度は、40.6%（年に数日以上）の方が利用しており、主な利用目的は、「趣味・娯楽」が49.2%と最も多く、次いで「通院（18.0%）」、「買い物（17.0%）」となっている。

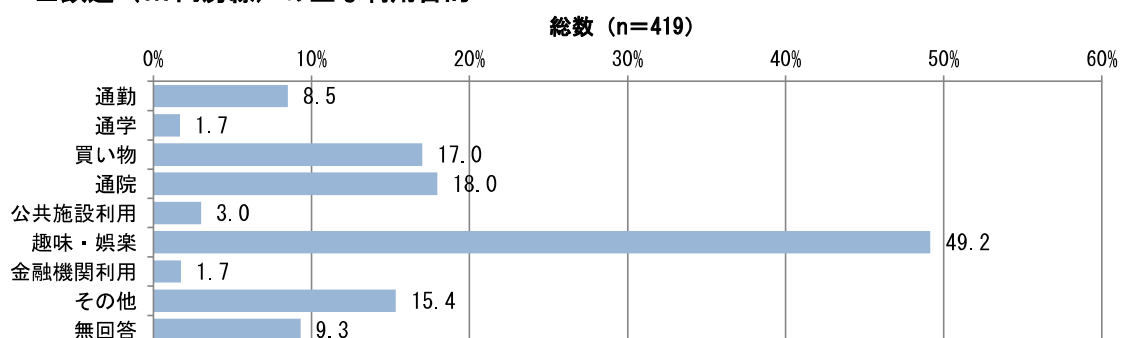
鉄道を利用しない理由は、「自動車の方が便利だから」が69.6%と最も多く、次いで「鉄道を利用する用事がないから（49.9%）」となっている。

運行サービスに対する満足度は、「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」、「時刻表・路線図などの運行情報案内」で「満足」「やや満足」と回答した割合が、「運行時間帯」、「運行本数」、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっている。

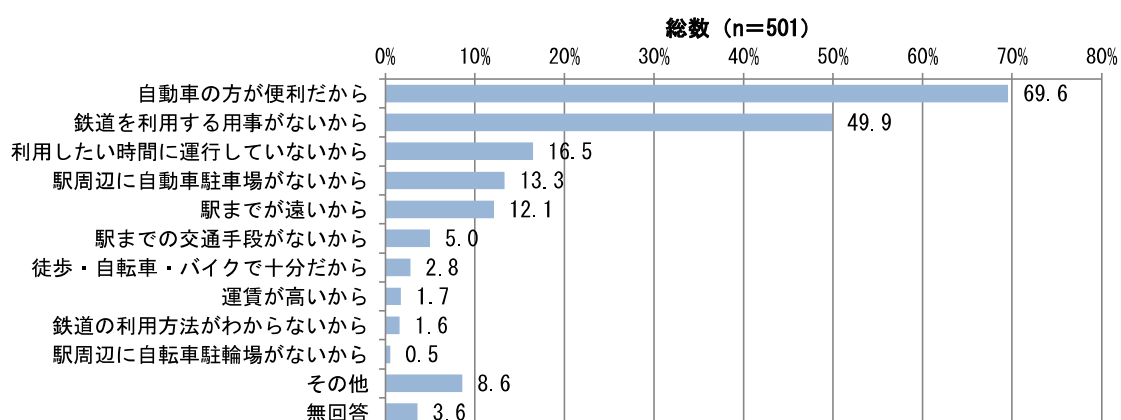
■鉄道（JR 内房線）の利用頻度



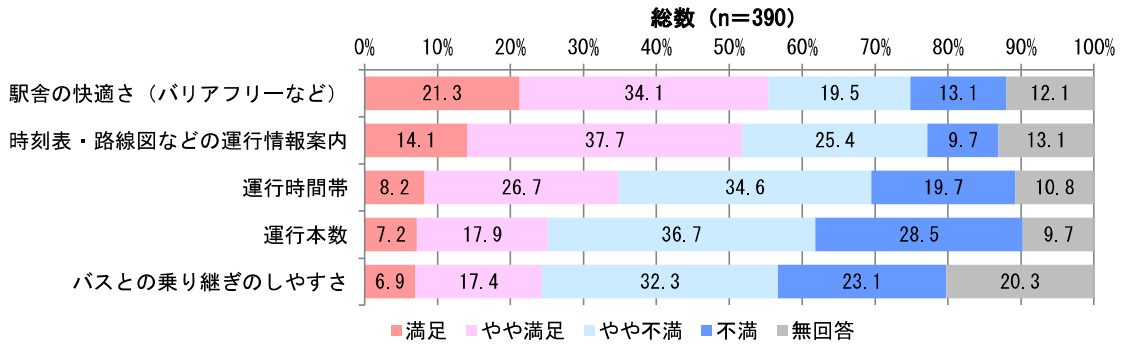
■鉄道（JR 内房線）の主な利用目的



■鉄道を利用しない理由



■運行サービスの満足度（利用者）



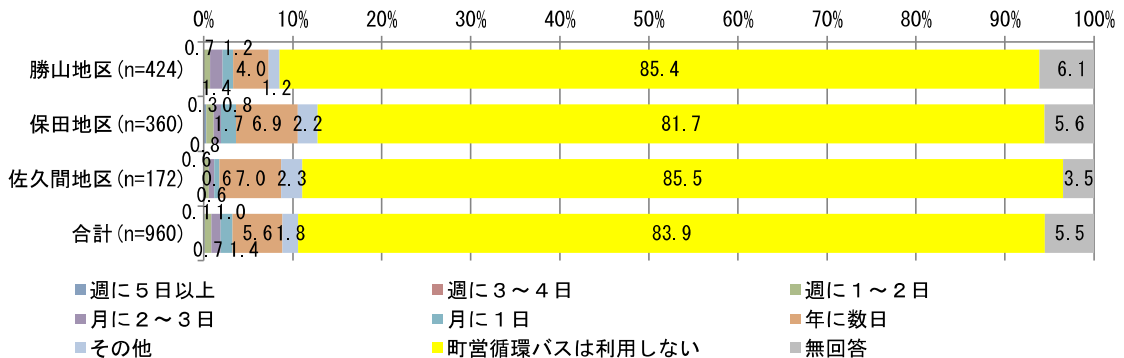
5) 町営循環バスの利用実態と意識・要望

町営循環バスの利用頻度は、8.9%（年に数日以上）の方が利用しており、主な利用目的は、「買い物」が35.3%と最も多く、次いで「通院（25.2%）」、「趣味・娯楽（20.6%）」となっている。

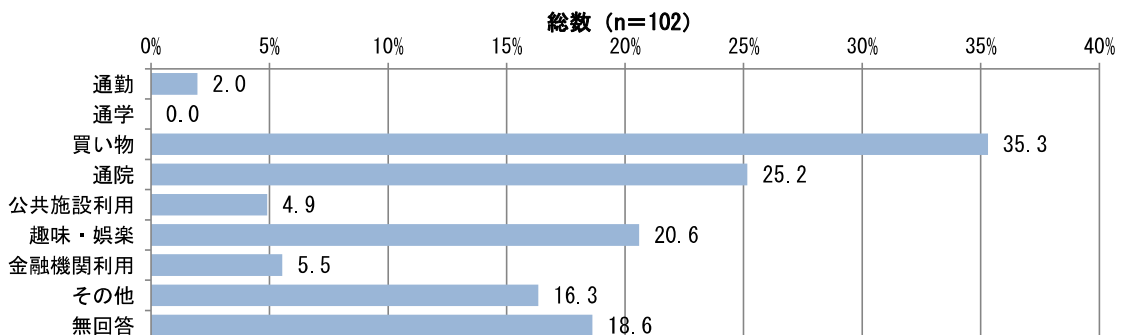
利用しない理由は、「自動車の方が便利だから」が77.9%と最も多く、次いで「バスに乗る習慣がないから（26.3%）」、「利用したい時間に運行していないから（16.4%）」となっている。

運行サービスに対する満足度は、「運賃」、「運行ルート（行き先）」、「時刻表・路線図などの運行情報案内」で「満足」「やや満足」と回答した割合が、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」、「運行時間帯」、「運行本数」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっている。

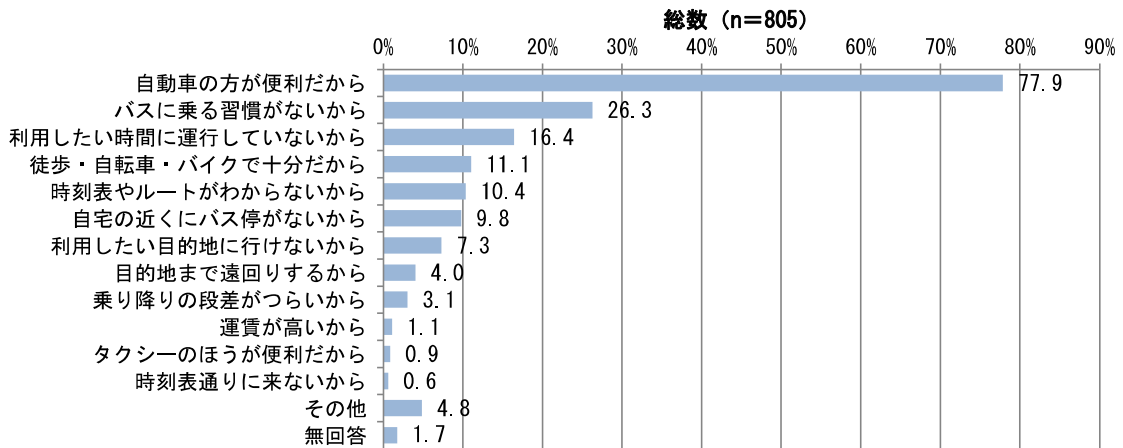
■町営循環バスの利用頻度



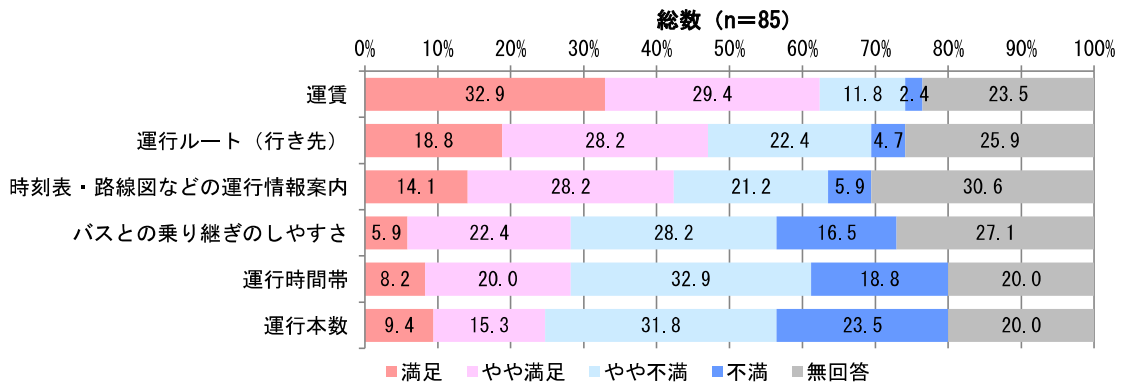
■主な利用目的



■町営循環バスを利用しない理由



■運行サービスの満足度 (利用者)



6) 高速バスの利用実態と意識・要望

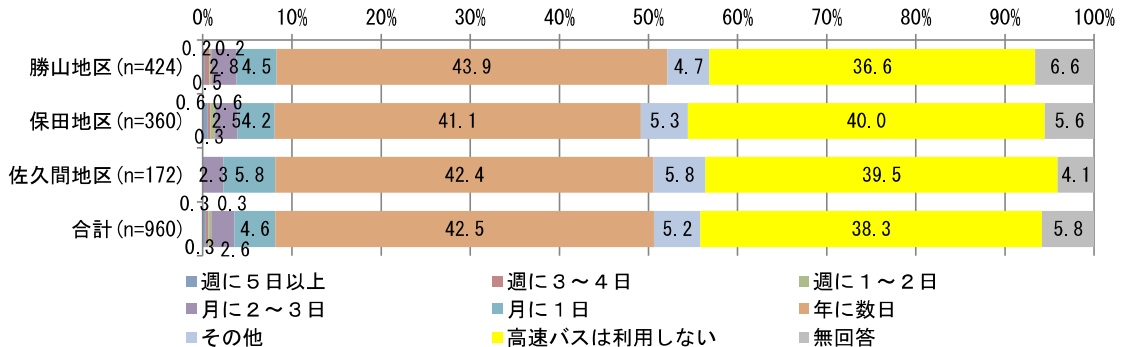
高速バスの利用頻度は、50.6% (年に数日以上)の方が利用しており、主な利用目的は、「趣味・娯楽」が63.3%と最も多く、次いで「買い物(22.6%)」となっている。

利用しない理由は、「高速バスを利用する用事がないから」が58.4%と最も多く、次いで「自動車の方が便利だから」が37.5%、「バス停までが遠いから」が13.8%となっている。

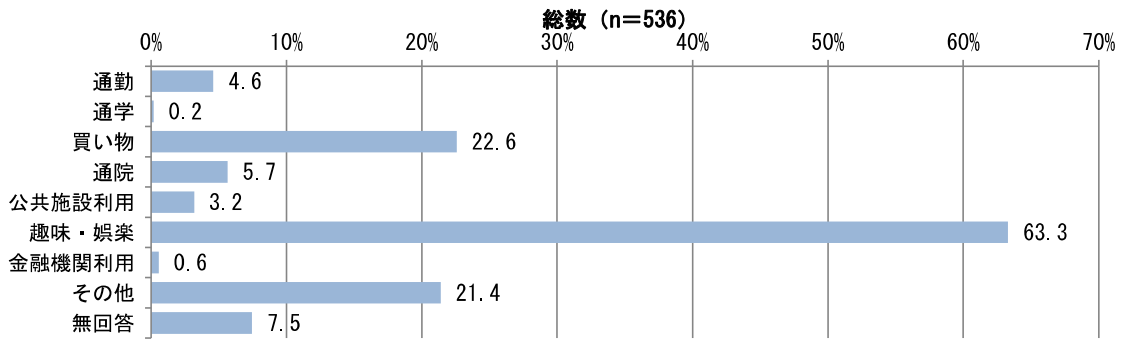
高速バスが保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向は、「利用したいと思う」が41.7%と最も多く、特に保田地区で70.3%と利用意向が高い傾向となっている。

運行サービスに対する満足度は、総じて「満足」「やや満足」の割合が高い。

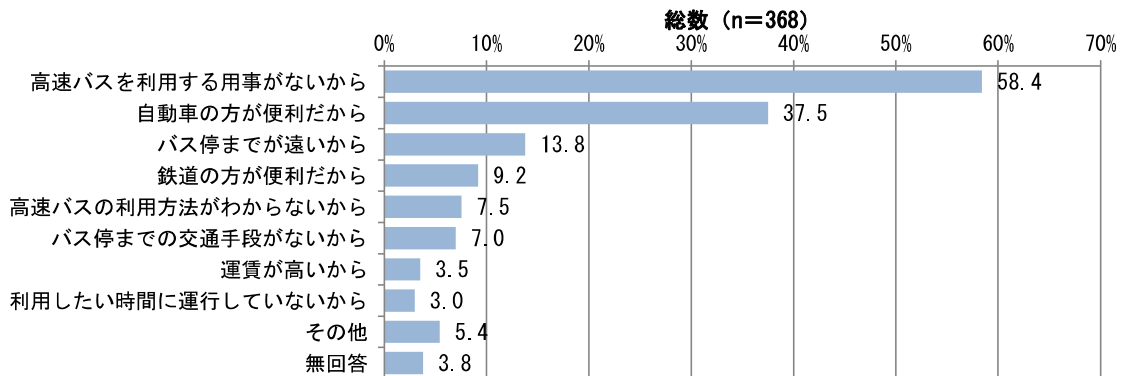
■高速バスの利用頻度



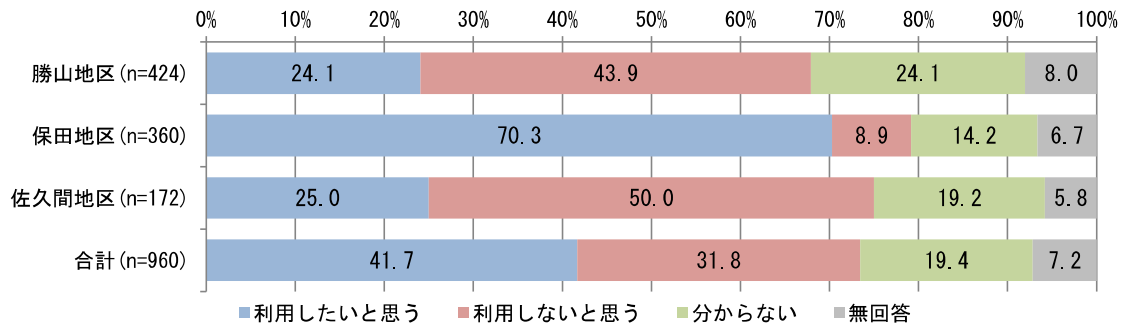
■高速バスの主な利用目的



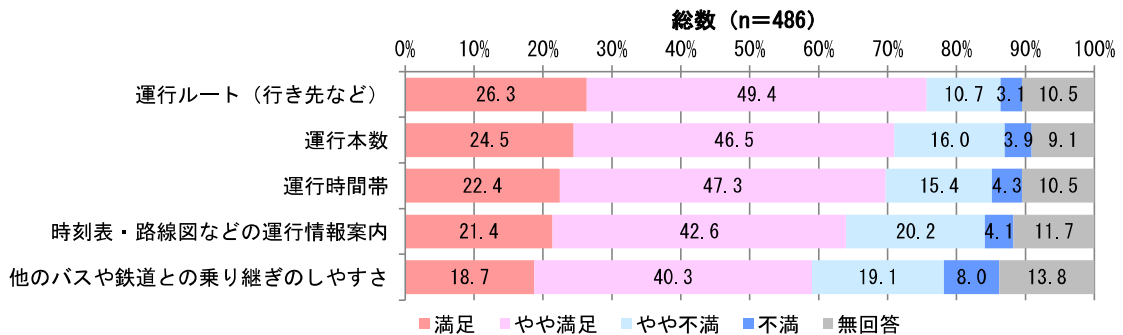
■利用しない理由



■保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向



■運行サービスの満足度 (利用者)



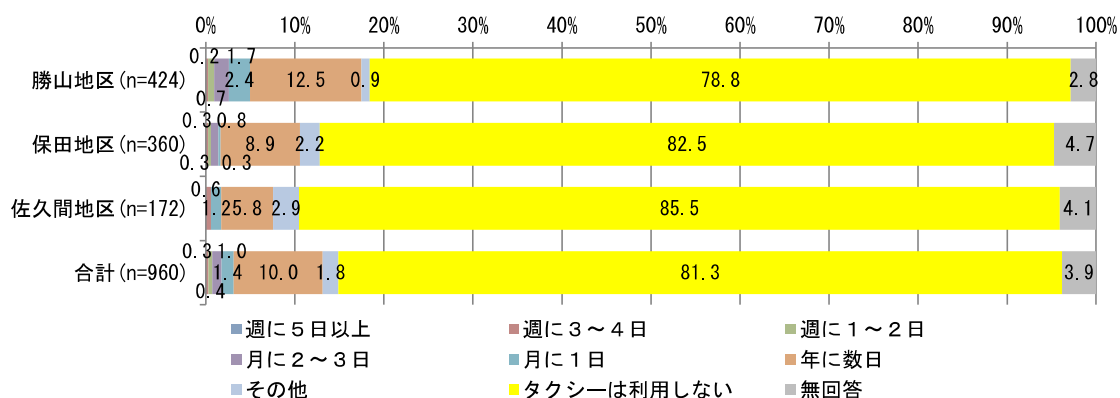
7) タクシーの利用実態と意識・要望

タクシーの利用頻度は、13.1% (年に数日以上)の方が利用しており、主な利用目的は、「通院」が35.2%と最も多く、次いで「趣味・娯楽 (29.4%)」、「買い物 (10.7%)」となっている。

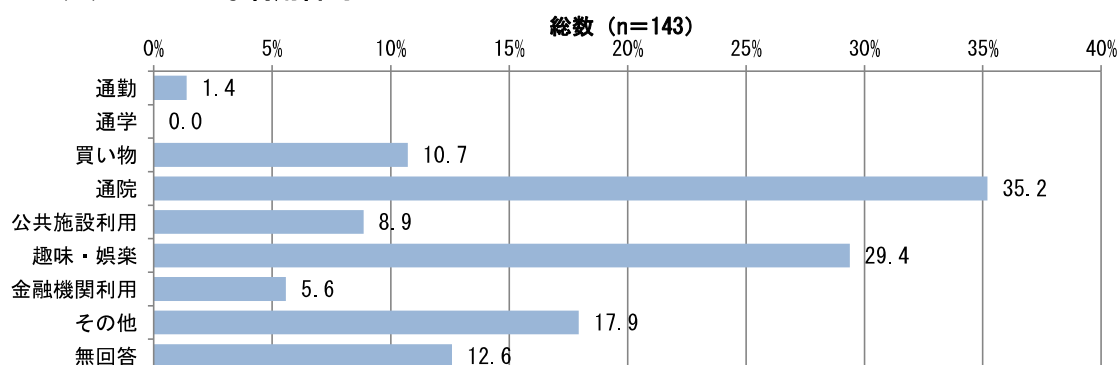
タクシーを利用しない理由は、「自動車の方が便利だから」が74.7%と最も多く、次いで「タクシーを利用する用事がないから」が35.0%となっている。

運行サービスに対する満足度は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」「やや満足」と回答した割合が、「運賃」、「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっている。

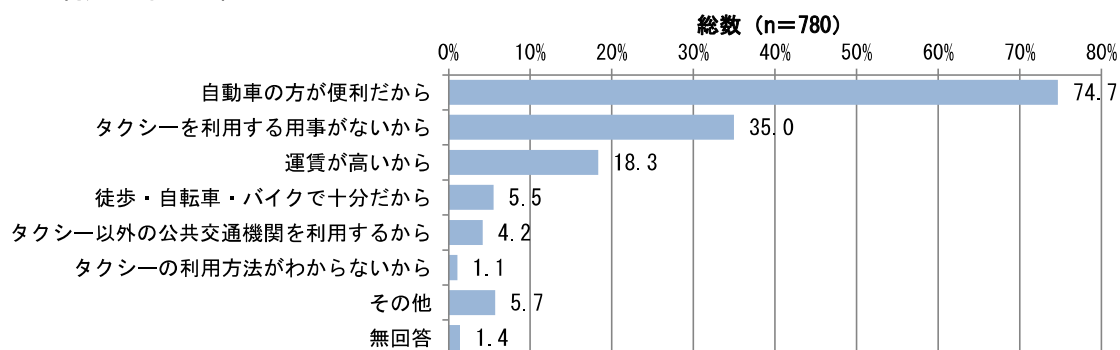
■タクシーの利用頻度



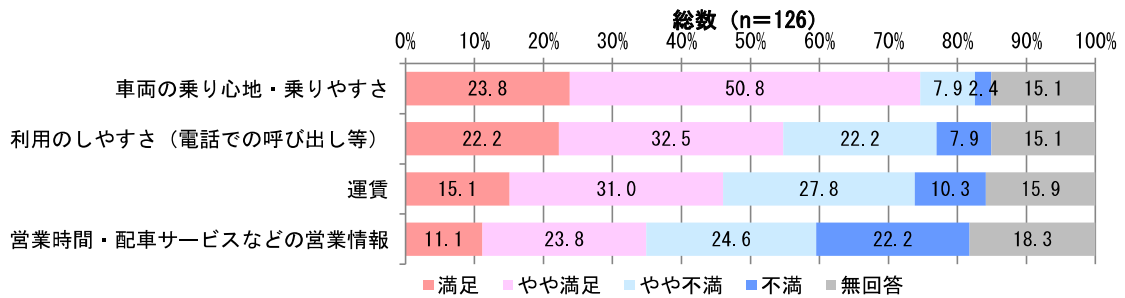
■タクシーの主な利用目的



■利用しない理由



■運行サービスの満足度（利用者）

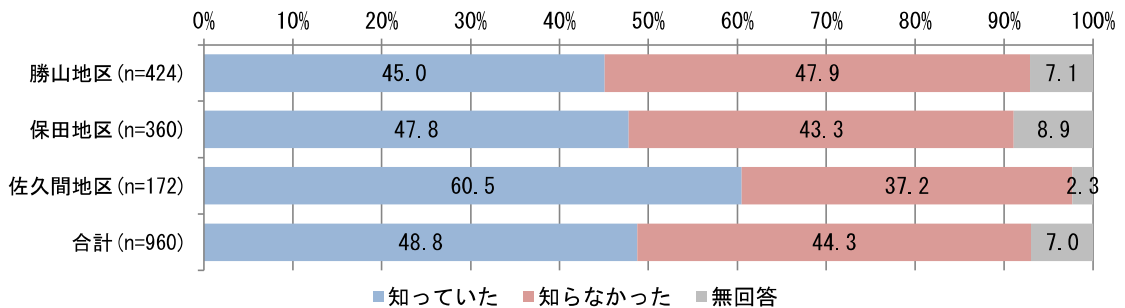


8) オンデマンド交通実証実験

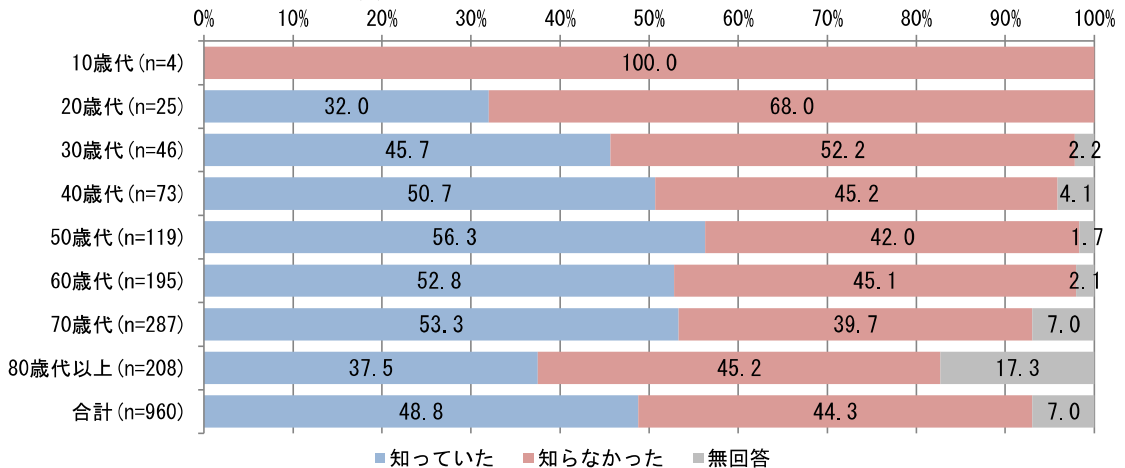
オンデマンド交通実証実験の認知度は、約半数が「知っていた」と回答しており、年齢別に見ると、40～70歳代で5割を超えているものの、10歳代や20歳代、80歳代以上で低くなっている。

今後、オンデマンド交通の必要性は、「どちらとも言えない」が46.9%と最も多く、「必要だと思う」は34.7%を占めている。

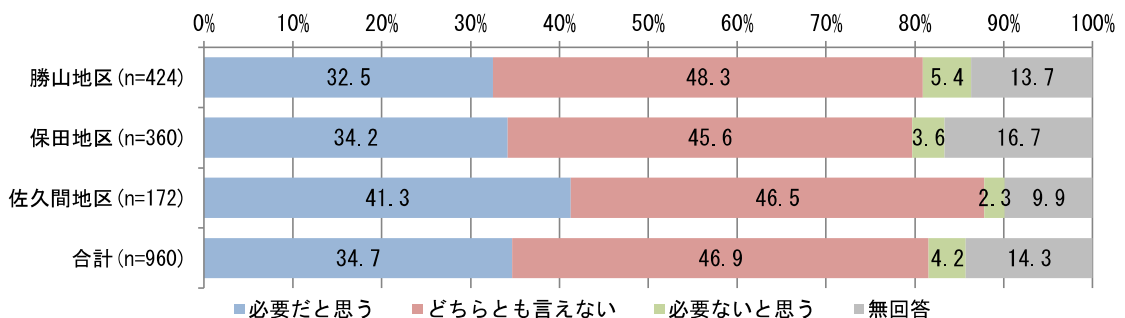
■オンデマンド交通の認知度



■オンデマンド交通の認知度×年齢



■オンデマンド交通の必要性



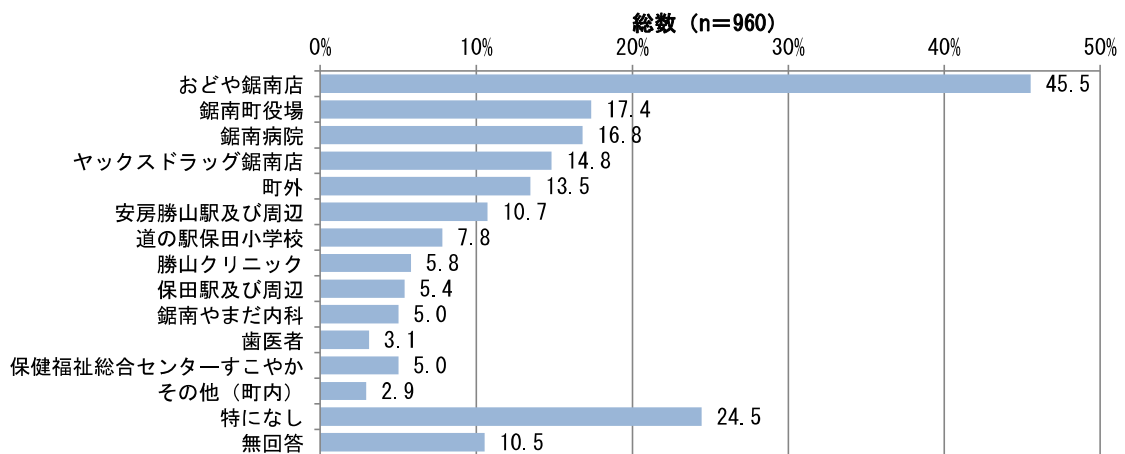
9) 公共交通の利用意向

町内及び周辺で買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合、行きたい場所は「おどや鋸南店」が45.5%と最も多く、次いで「鋸南病院(17.4%)」、「鋸南病院(16.8%)」、「ヤックスドラッグ鋸南店(14.8%)」の順となっている。

利用頻度は、「週に1～2日(21.5%)」と「年に数日(20.2%)」が多い。

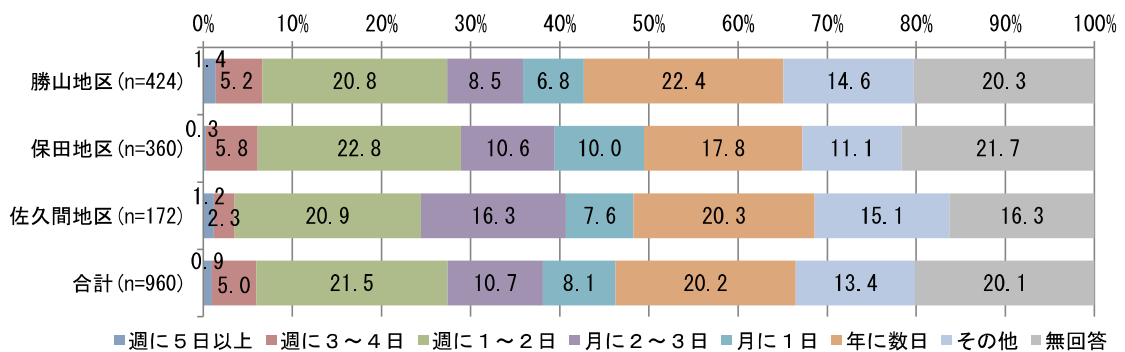
利用したい公共交通の種類は、「運行エリア内で予約があった乗降ポイントを巡回するデマンド型交通」と「運行ルート・ダイヤを定めた定時定路線型交通(町営循環バスと同様)」がそれぞれ約3割と同程度となっており、年齢別に見ると、高齢になるほど「無回答」の割合が多く、各年代とも「デマンド型交通」と「定時定路線型交通」の割合は同程度となっている。一方で、町営循環バスの利用者限定した場合は「定時定路線型交通」の割合が45.9%と、「デマンド型交通」より多くなっている。

■公共交通機関が運行された場合、行きたい場所

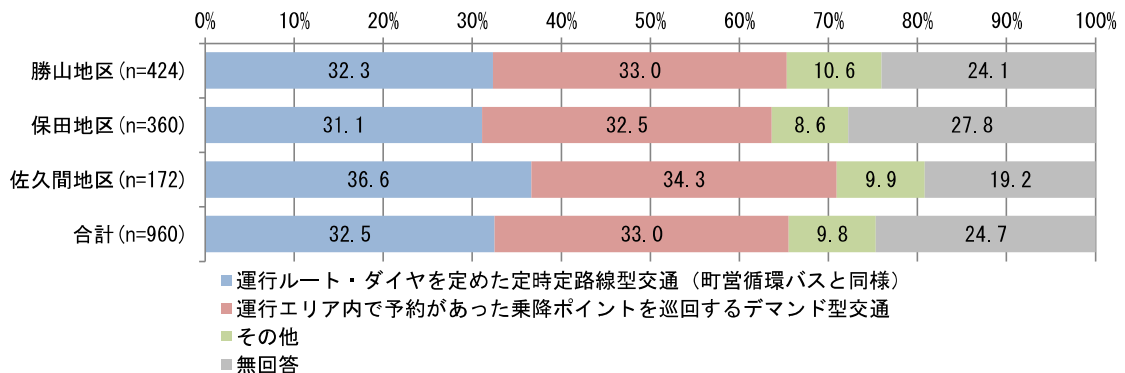


※町外(市町村) …南房総市 43件、館山市 39件、鴨川市 34件

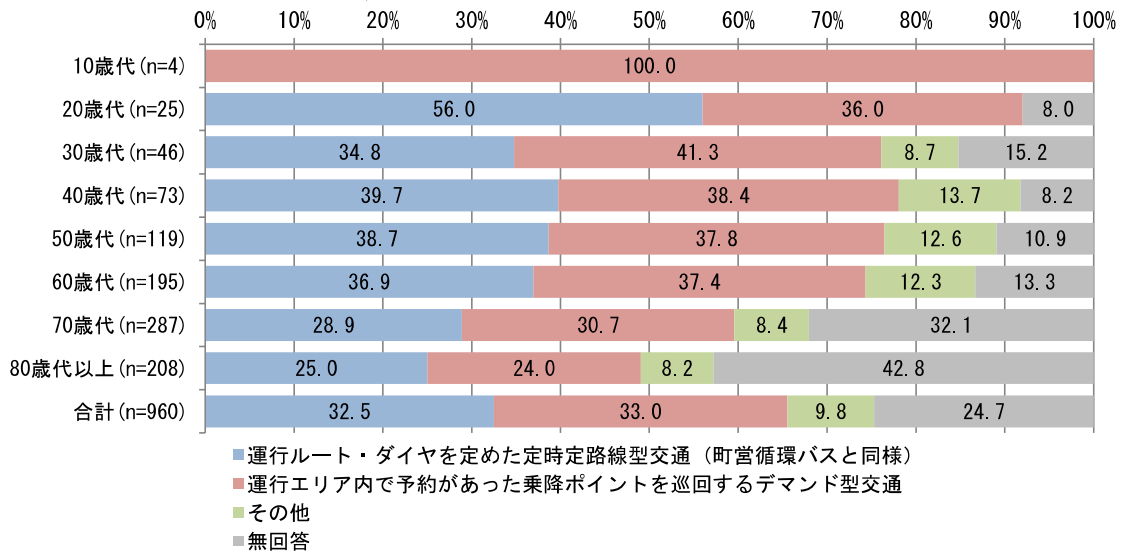
■利用頻度



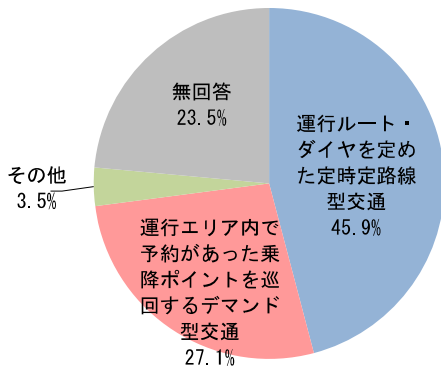
■利用したい公共交通の種類



■利用したい公共交通の種類×年齢



■利用したい公共交通の種類×町営循環バスの利用者（年に数日以上、n=85）



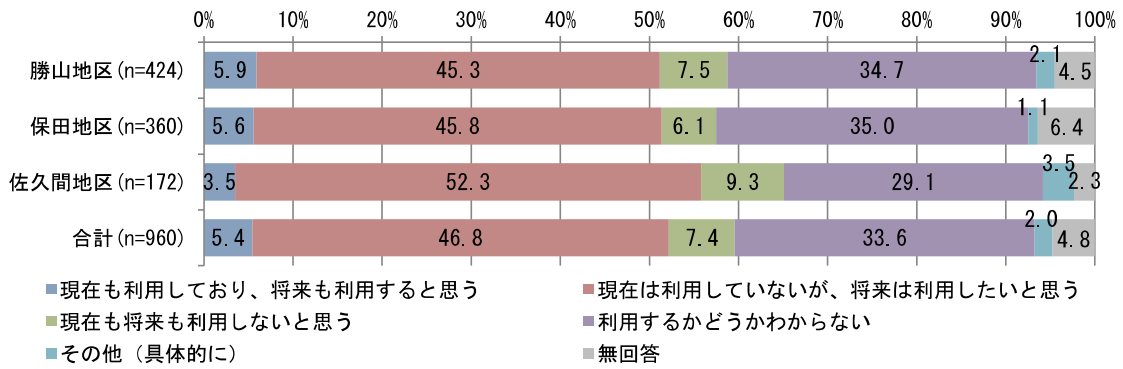
10) 公共交通の今後のあり方

今後の公共交通の利用の考え方は、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が46.8%と最も多く、「現在も利用しており、将来も利用すると思う（5.4%）」と合わせると、約5割の方で利用意向があることが伺えられる。年齢別に見ると、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答した方は60歳代、70歳代で5割を超え、他の世代と比較して高い。

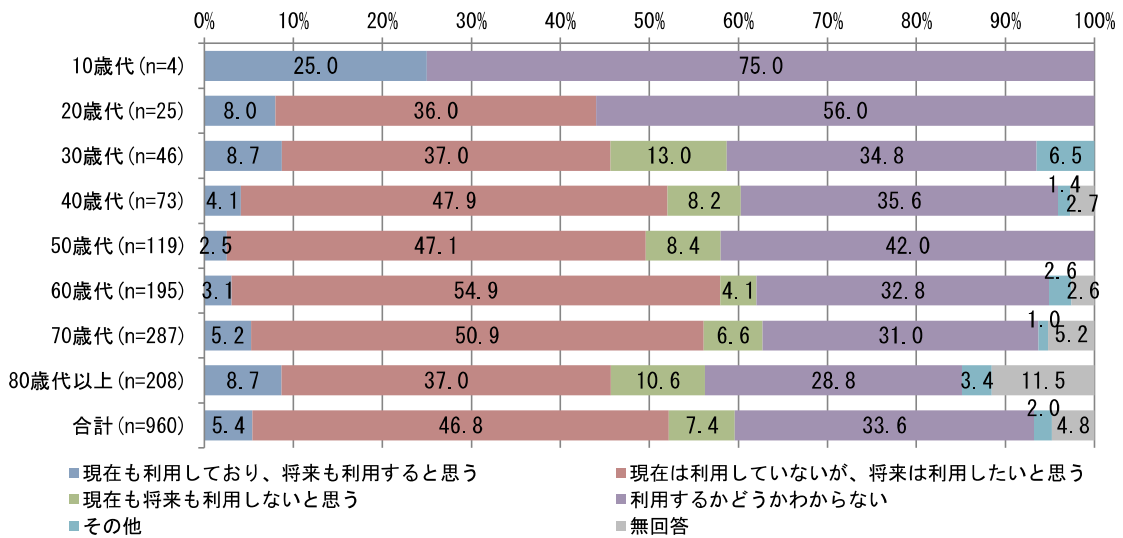
今後の公共交通に対する財政負担の考え方は、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行い、サービスの向上を図るべきだ」が32.5%と最も多く、現在の公共交通サービスに対する縮小・廃止と回答した方は23.1%と少ない。

公共交通の利用を促進するため効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（39.0%）」「町営循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（29.9%）」、「スクールバスの一般混乗化や間合い利用（空き時間の活用）の導入（26.7%）」の順が多い。

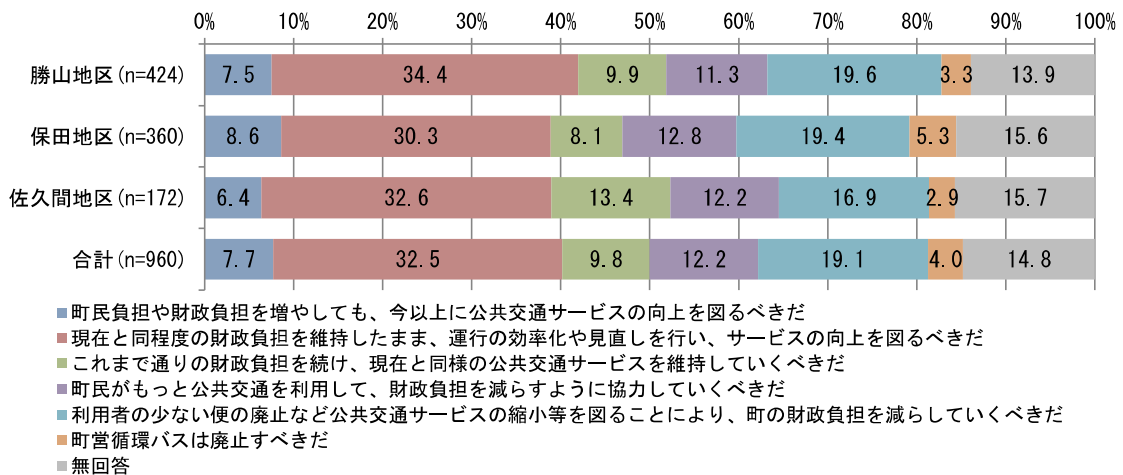
■公共交通の利用の考え方



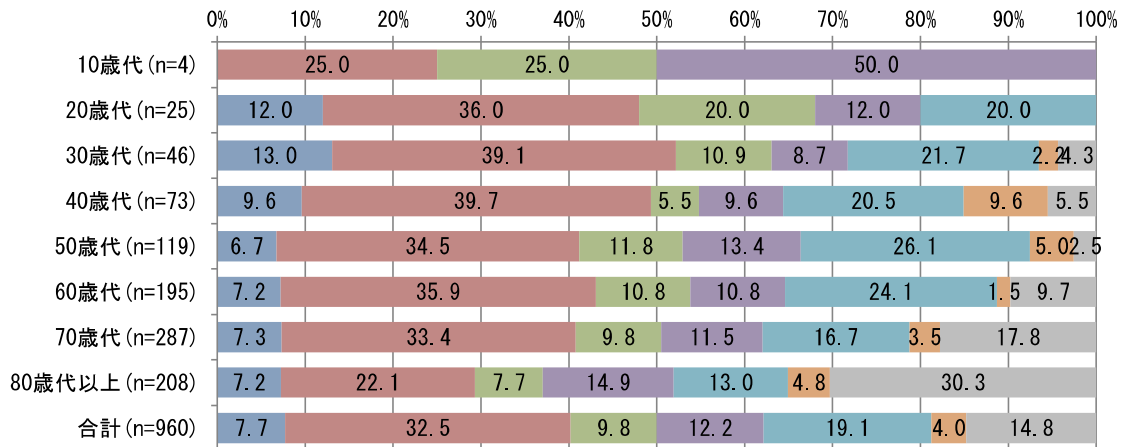
■公共交通の利用の考え方×年齢



■財政負担の考え方

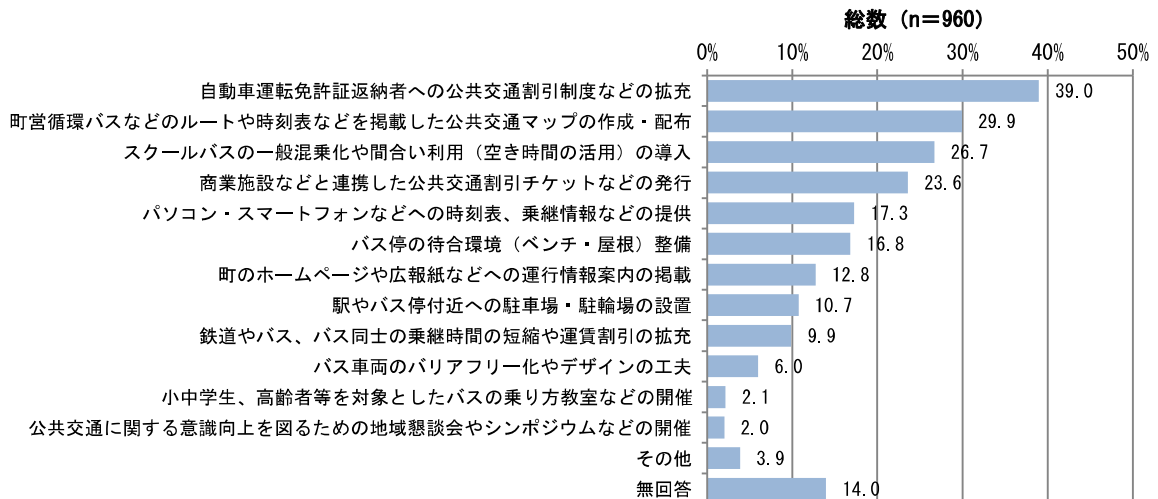


■財政負担の考え方×年齢



- 町民負担や財政負担を増やしても、今以上に公共交通サービスの向上を図るべきだ
- 現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行い、サービスの向上を図るべきだ
- これまで通りの財政負担を続け、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべきだ
- 町民がもっと公共交通を利用して、財政負担を減らすように協力していくべきだ
- 利用者の少ない便の廃止など公共交通サービスの縮小等を図ることにより、町の財政負担を減らしていくべきだ
- 町営循環バスは廃止すべきだ
- 無回答

■公共交通の利用を促進するため効果的な取組



■カテゴリー別公共交通に関する意見・要望

カテゴリー		件数	カテゴリー		件数
鉄道	運行本数の増便	4	デマンド交通	導入の必要性	9
	車両の増加	2	タクシー	営業時間の拡大	4
	駅舎のバリアフリー化	2	タクシー	タクシー券の導入	5
高速バス	道の駅保田小学校への乗入れ	12	ライドシェア	-	6
町営循環バス	運行本数の増便	4	公共交通全般	現行サービスの維持	2
	ダイヤの見直し	1		公共交通の充実	6
	町外へのアクセス	4		必要性	18
	運賃の低廉化	1		周知の充実	3
	バス停の増設・移設	2		地域に合った移動手手段の確保	2
	バス停の分かり難さ	1		地域との共助	6
	車両の小型化・改善	4		観光客の利用促進	6
	運行維持	4			
経費削減	1				

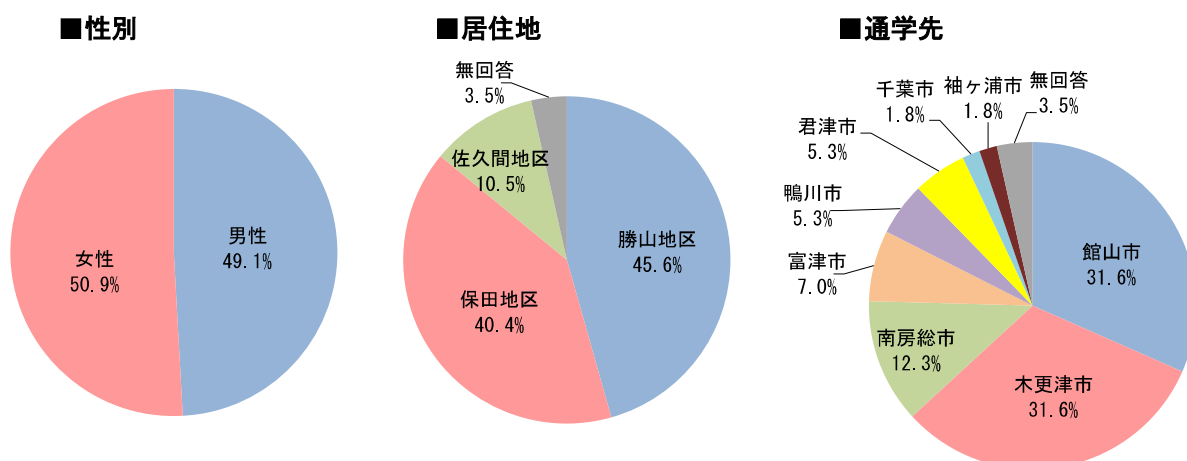
(2) 高校生アンケート調査

高校生を対象に、通学時の移動実態や公共交通の利用意向、改善点など把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象者	高校生 126 人（住民基本台帳を基に 15 歳から 18 歳を抽出）
調査方法	調査方法…郵送配布、郵送回収＋WEBアンケート ※令和 7 年 8 月 7 日（木）発送～8 月 26 日（火）締切
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性（性別、居住地、学生、通学先） ・出発・到着時間、所要時間、登下校時の交通手段（晴れの日、雨の日） ・公共交通の利用意向と利用する場合のサービス条件 ・町営循環バスを利用しない理由と利用意向、改善して欲しい点
回収状況	57 票（回収率 45.2%）（郵送回収：34 票、WEB 回答：23 票）

1) 回答者の属性

性別は「男性」、「女性」とも半数程度で、居住地は「勝山地区」「保田地区」が多く、通学先は「館山市（31.6%）」、「木更津市（31.6%）」がそれぞれ約 3 割を占め、房総地域が多い。



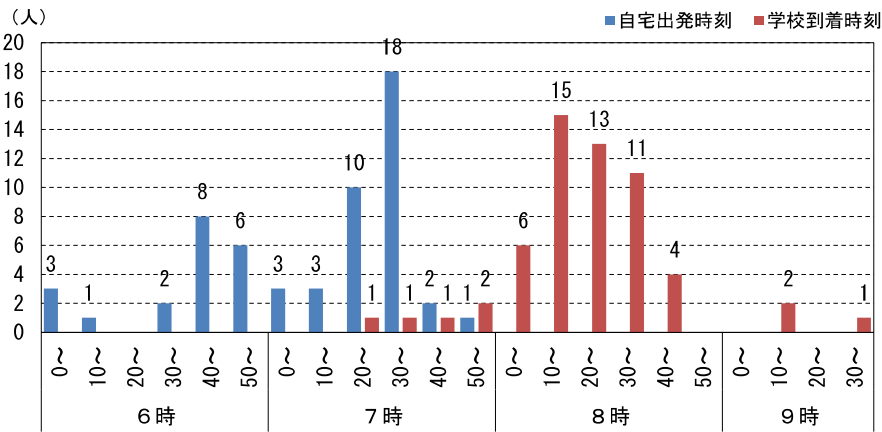
2) 通学状況

自宅から学校までの所要時間は「1 時間～1 時間 30 分未満」が 42.1%と多く、1 時間 30 分未満が約 8 割を占めている。

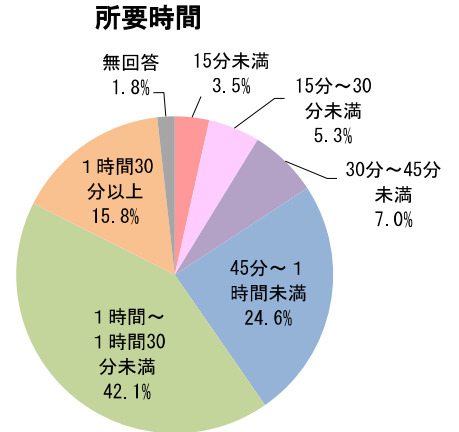
登下校（晴れの日）の利用交通手段は大半の方が「鉄道」を利用しており、駅まで（から）「自転車」「家族等の送迎」「スクールバス」が多い。

雨の日の交通手段は「雨の日は異なる」が約 2 割を占めており、雨の日は「家族等の送迎」が 100%となっている。

■学校への出発・到着時間

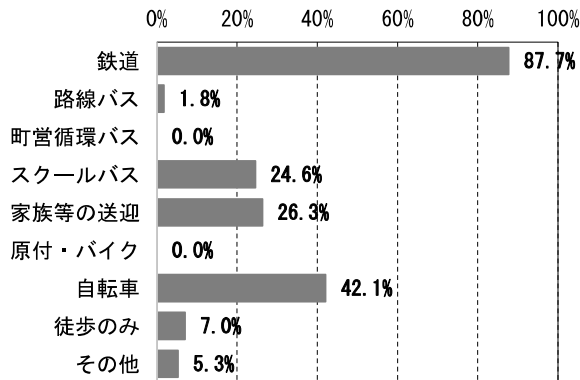


■自宅から学校までの所要時間

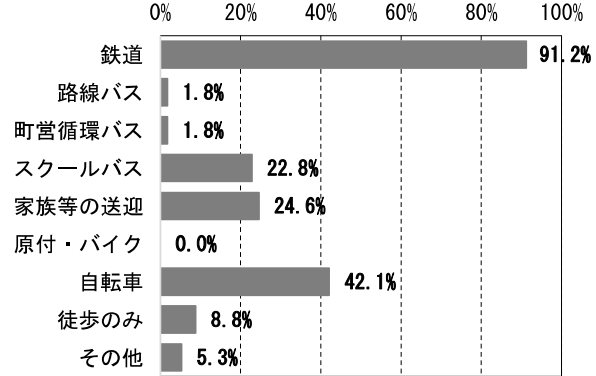


■通学時の利用交通手段

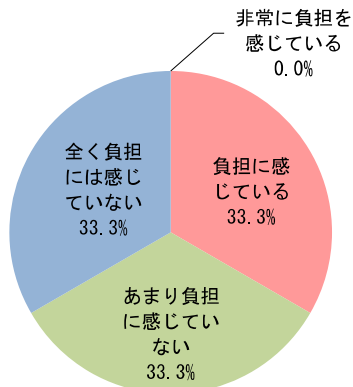
【登校時】



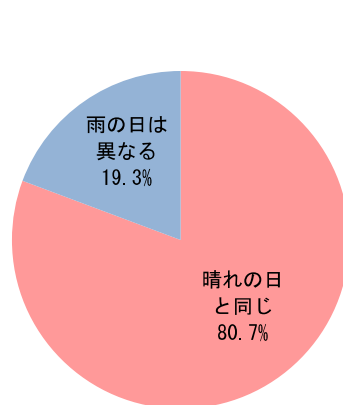
【下校時】



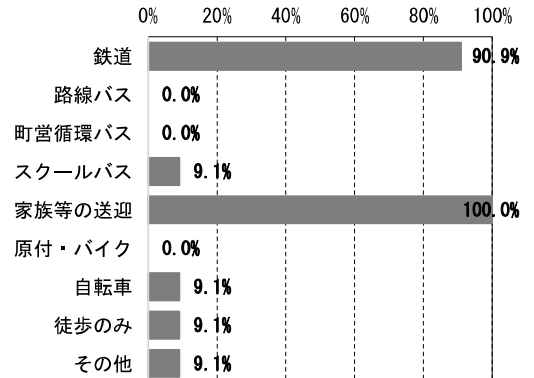
■家族送迎の負担度



■雨の日の交通手段



■雨の日の交通手段

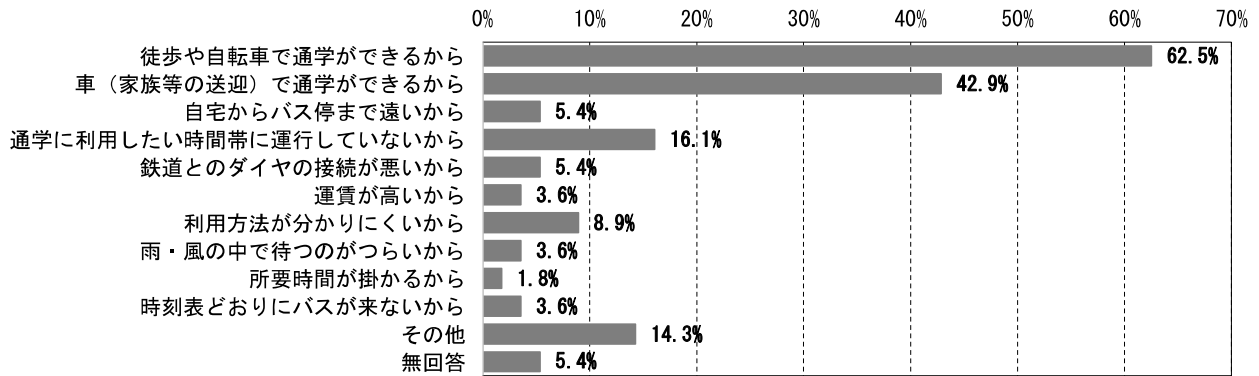


3) 町営循環バスの利用しない理由と利用意向

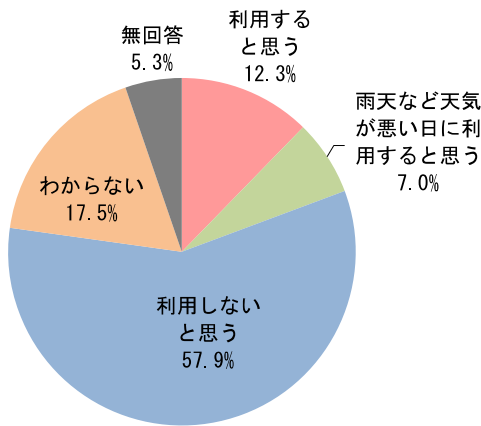
町営循環バスの利用しない理由は、「徒歩や自転車で通学ができるから」が62.5%を最も多く、次いで「車（家族等の送迎）で通学ができるから（42.9%）」、「通学に利用したい時間帯に運行していないから（16.1%）」と多い。

仮にルートやダイヤが登下校の時間帯に合うよう運行された場合、「利用すると思う」と「雨天など天気が悪い日に利用すると思う」を合わせると、約2割が利用したい意向がある。

■町営循環バスを利用しない理由



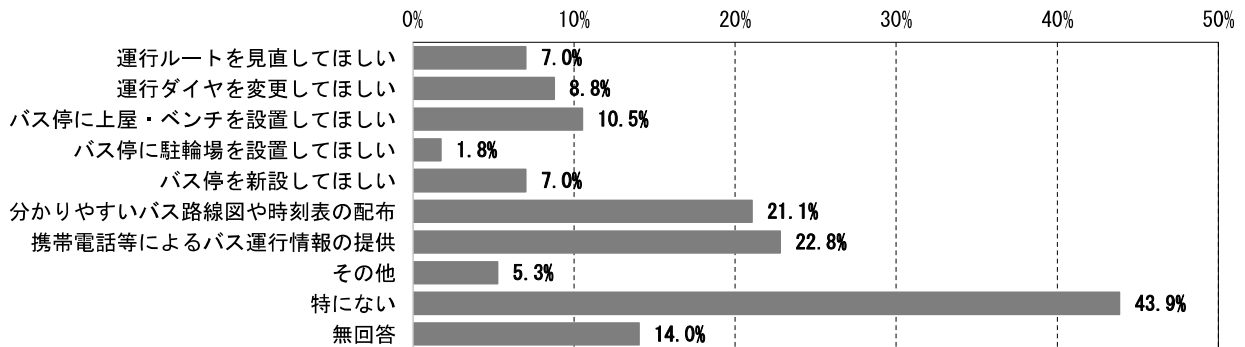
■仮にルートやダイヤが登下校の時間帯に合うよう運行された場合の利用意向



4) 町営循環バスの改善して欲しい点

町営循環バスの改善して欲しい点は、「特にない」を除くと、「携帯電話等によるバス運行情報の提供」が22.8%、「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布」が21.1%と多い。

■町営循環バスの改善して欲しい点



■カテゴリー別公共交通に関する意見・要望

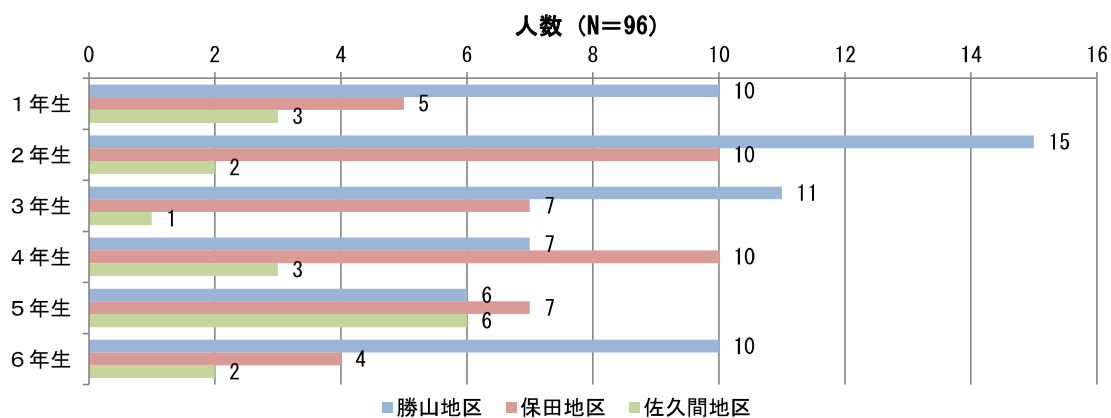
カテゴリー		件数
鉄道	運行本数の増便	4
	車両の増加	1
	駅舎の改良・バリアフリー化	1
	通学定期券の支給	1

(3) 小中学生保護者アンケート調査

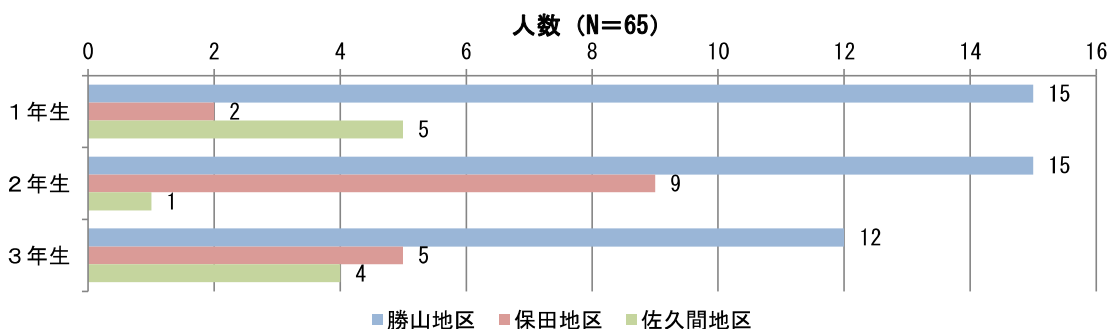
小中学生保護者を対象に、通学以外の外出実態や町営循環バスの利用意向など把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象者	鋸南小・中学校 221 人の保護者全員（お子様が 2 人以上で、どちらも小学生、中学生の場合、どちらか 1 人が回答。勝山学園除く）						
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査方法…学校を通しての手渡し配布、回収+WEBアンケート ・調査期間…令和 7 年 9 月上旬～9 月 10 日（水）締切 						
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性（性別、学生、住まい） ・登下校時の交通手段、通学以外の外出行動（目的、行き先、交通手段） ・公共交通の利用意向と利用する場合のサービス条件 ・公共交通の改善点 						
回答数	161 人（回収率：72.9%）（全てWEB回答）						
内訳(小学生)	属性	実数	割合	属性	実数	割合	
	地区	勝山地区	47	49.0%	保田地区	36	37.5%
		佐久間地区	13	13.5%	無回答	0	0.0%
内訳(中学生)	属性	実数	割合	属性	実数	割合	
	地区	地区	41	63.1%	保田地区	16	24.6%
		佐久間地区	8	12.3%	無回答	0	0.0%

■学生（小学生）



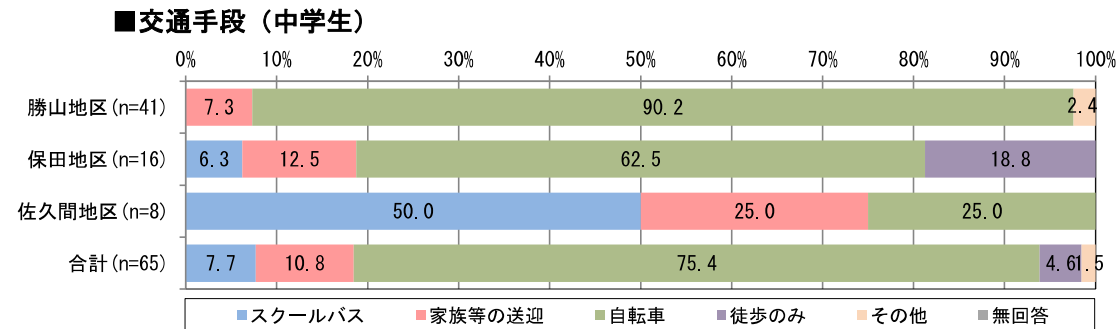
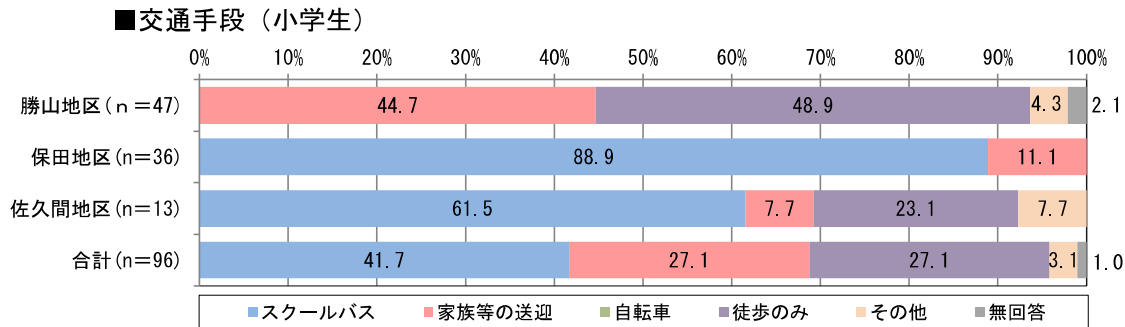
■学生（中学生）



1) 小・中学校への登下校時の交通手段

登下校時の交通手段は、小学生は「スクールバス（41.7%）」が最も多く、次いで「家族等の送迎」、「徒歩のみ」がそれぞれ27.1%となっており、中学生は「自転車」が75.4%と多い。

小学生については、勝山地区で「家族等の送迎」が44.7%と、中学生については佐久間地区で「スクールバス」が50.0%と多く、小学生と中学生、地区ごとで、登下校時の移動手段が異なる傾向が見られる。

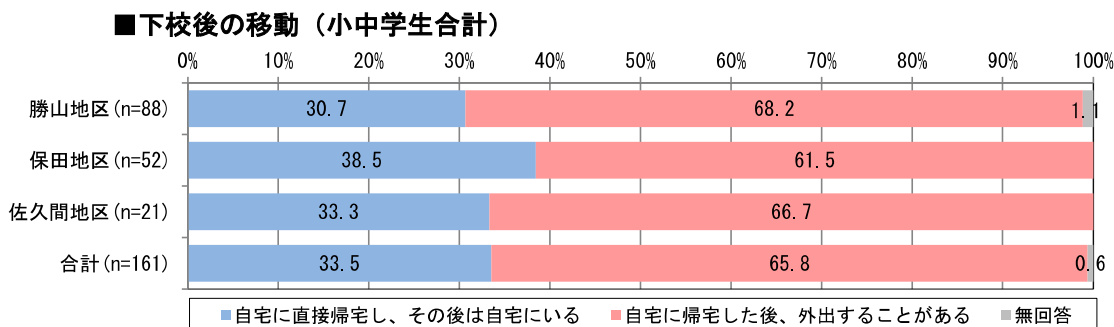


2) 下校後の外出状況

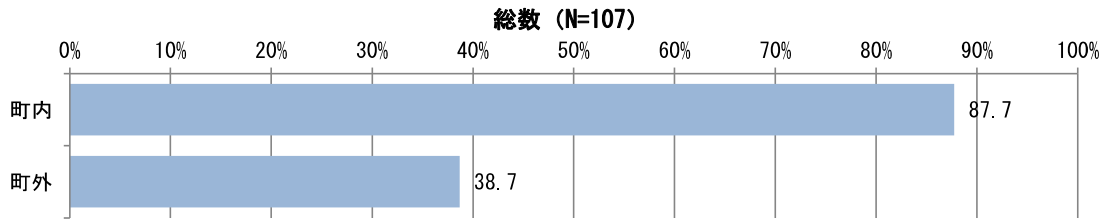
小・中学校から下校後の移動は、小学生、中学生とも同じような傾向で「自宅に帰宅した後、外出することがある」が約7割弱を占めており、その行き先は「町内」が大半を占めており、B&G海洋センターが多い。

小学生は、外出目的は「習い事（88.3%）」が、移動手段は「家族等の送迎（88.3%）」が、移動の頻度は「週に1～2日（46.7%）」、「週に3～4日（31.7%）」が多い。

中学生は、外出目的は「塾（66.0%）」、「習い事（57.4%）」、「友人・知人・親類の家（42.6%）」が、移動手段は「家族等の送迎（80.9%）」と「自転車（55.3%）」が、移動の頻度は「週に1～2日（42.6%）」、「週に3～4日（40.4%）」が多い。

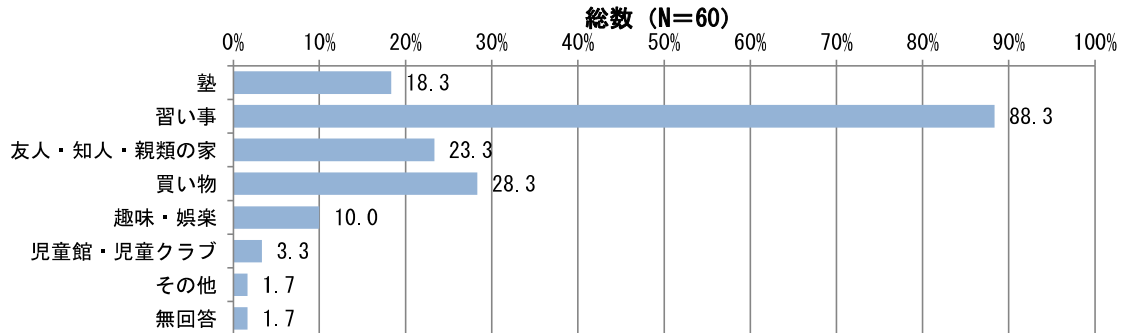


■移動先（小中学生合計）

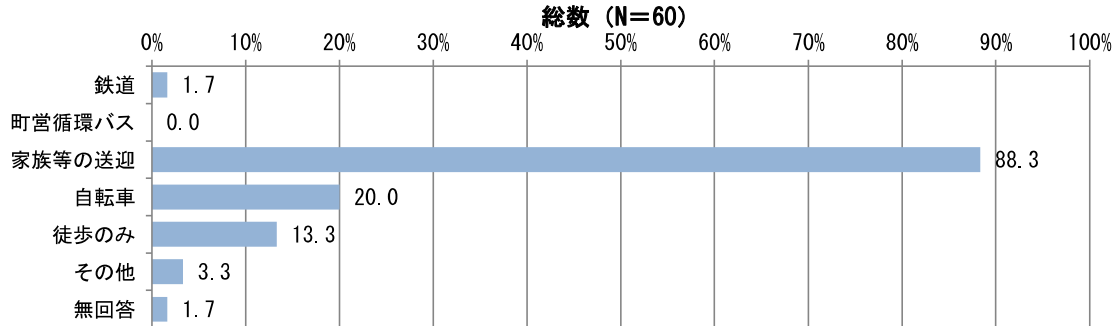


※小学生…町内：B&G 海洋センター31件、サンセットプリーズ保田7件
町外：館山市10件
中学生…町内：B&G 海洋センター6件
町外：木更津市7件、館山市3件

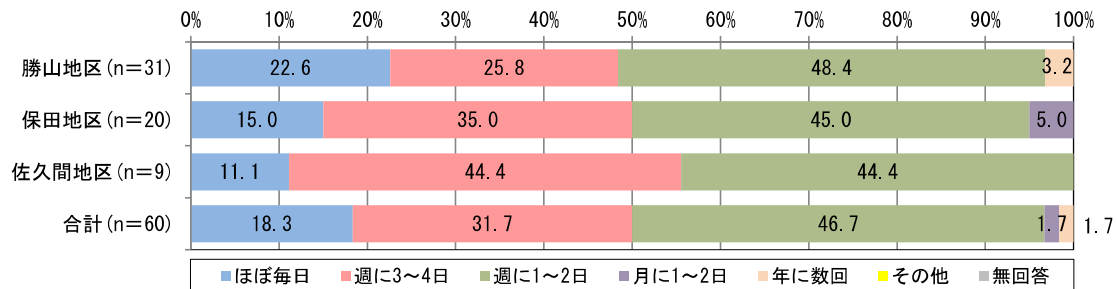
■外出目的（小学生）



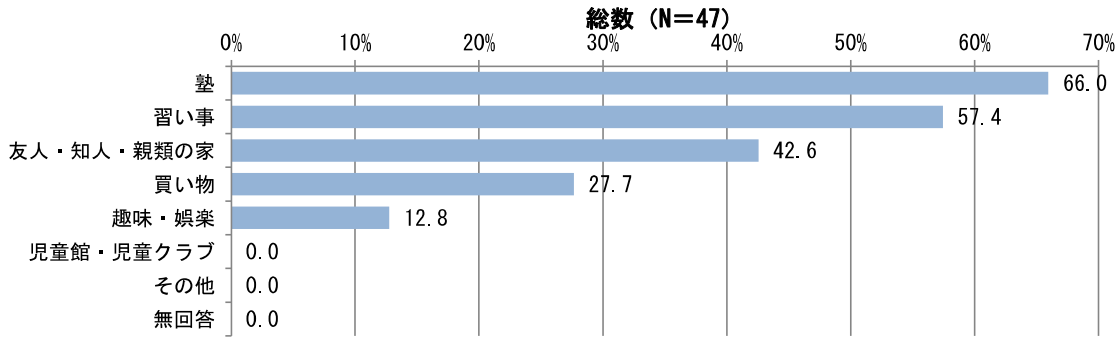
■移動手段（小学生）



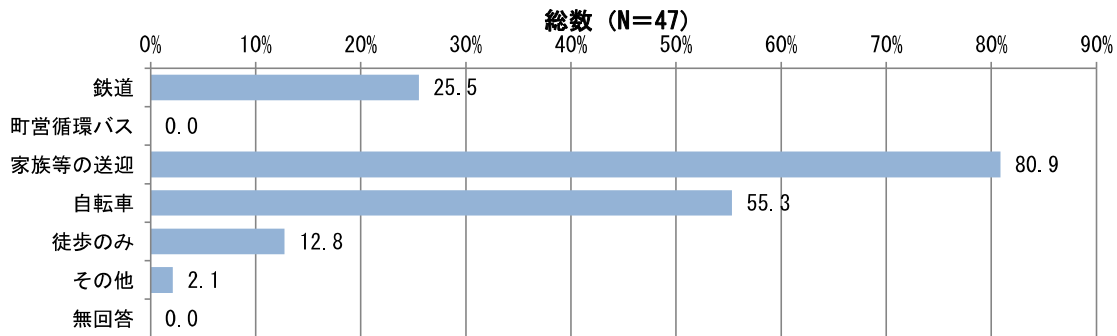
■移動頻度（小学生）



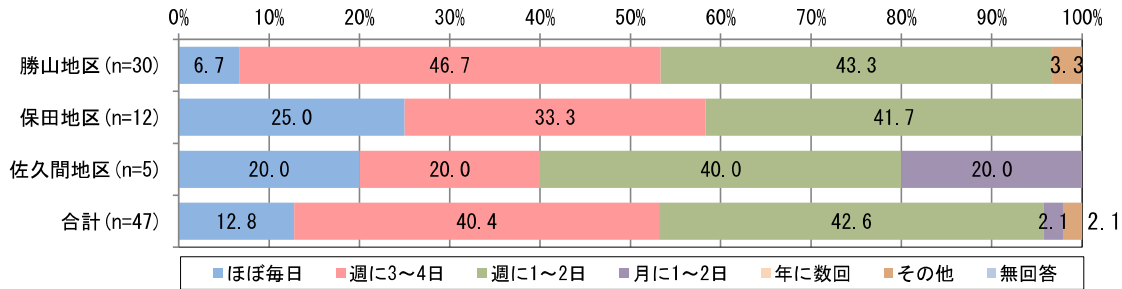
■外出目的（中学生）



■移動手段（中学生）



■移動頻度（中学生）

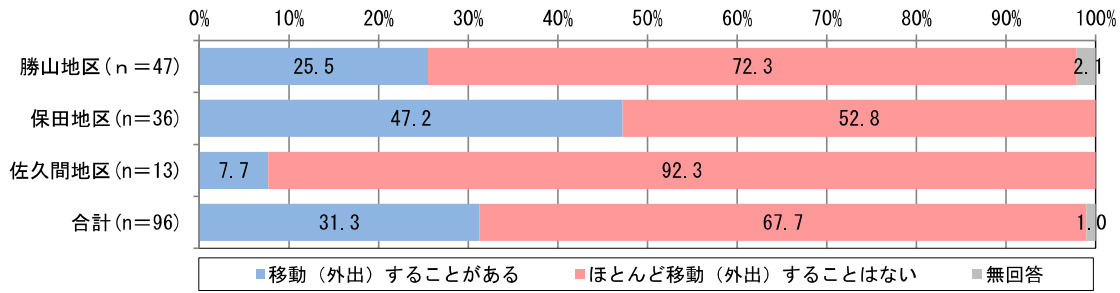


3) 休日の外出状況

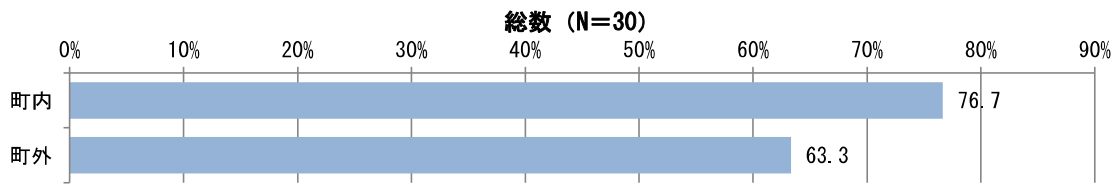
小学生の休日の外出状況は、「ほとんど移動（外出）することはない」が67.7%となっており、外出先は、「町内」が76.7%と大半を占めており、外出目的は「友人・知人・親類の家（60.0%）」、「買い物（60.0%）」が、移動手段は「家族等の送迎（73.3%）」や「自転車（46.7%）」が、移動の頻度は「ほぼ毎休日（41.9%）」が多い。

中学生の休日の外出状況は、「移動（外出）することがある」が80.0%と小学生よりやや多くなっており、外出先は、「町内（75.0%）」、「町外（71.2%）」と同程度となっており、外出目的は「部活動（61.5%）」や「友人・知人・親類の家（53.8%）」が、移動手段は「自転車（82.7%）」、「家族等の送迎（59.6%）」、「鉄道（55.8%）」と多く、特に休日の外出の移動手段として、小学生より中学生の方が「鉄道」を選択する割合が多い。移動の頻度は「週に1~2日（38.5%）」と多い。

■外出状況（小学生）

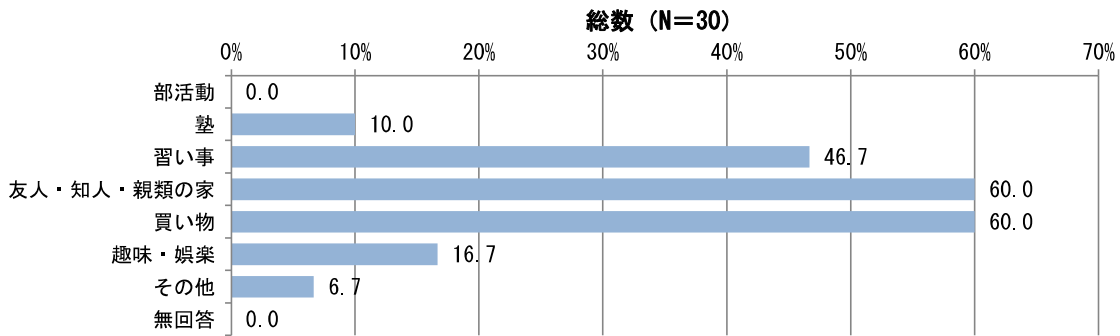


■移動先（小学生）

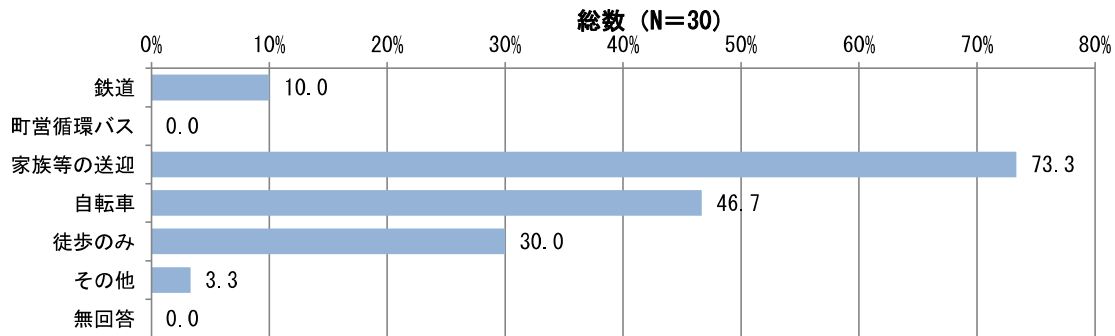


※町内：家族・友人宅 14 件、道の駅保田小学校 5 件
町外：館山市 13 件、木更津市 6 件

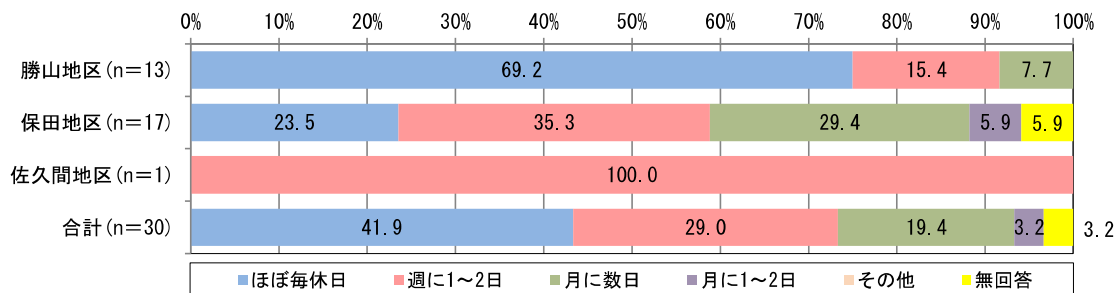
■外出目的（小学生）



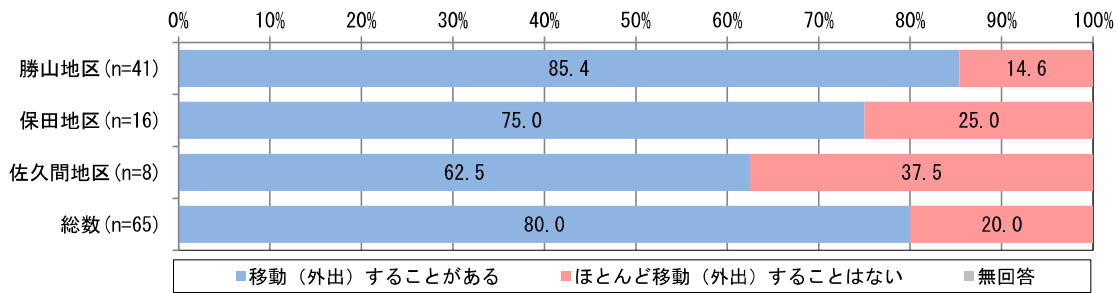
■移動手段（小学生）



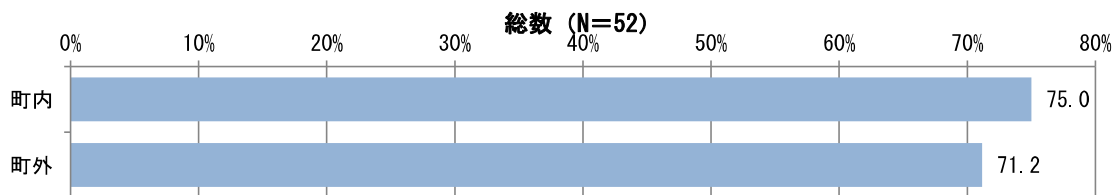
■移動頻度（小学生）



■外出状況（中学生）

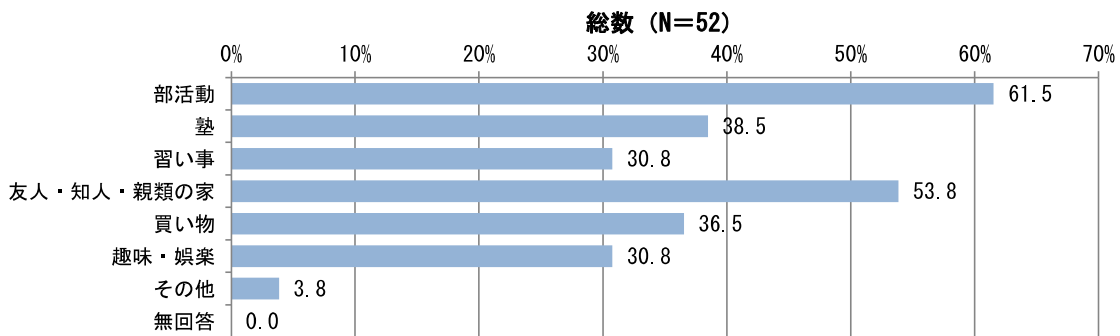


■移動先（中学生）

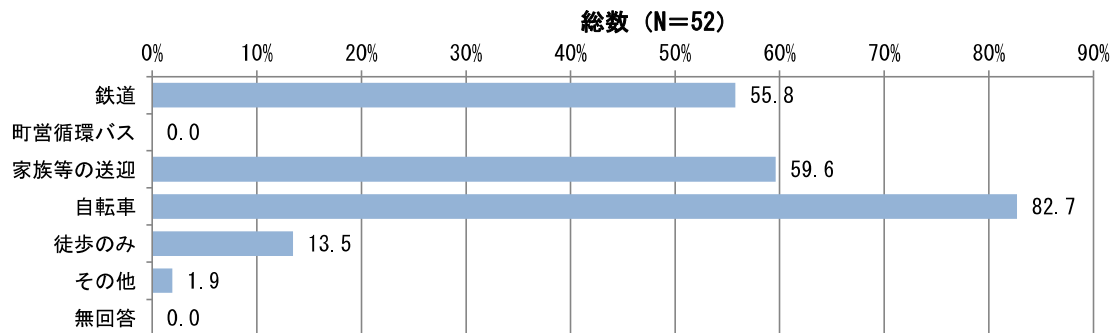


※町内：鋸南中学校（部活）16件、家族・友人宅10件、コンビニエンス6件
町外：館山市13件、木更津市12件

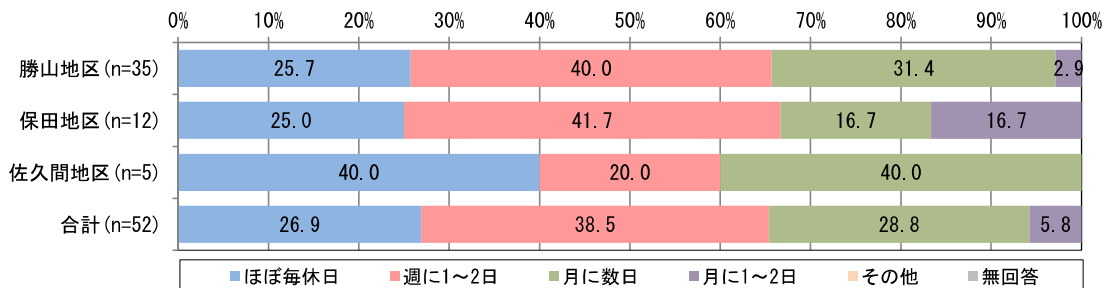
■外出目的（中学生）



■移動手段（中学生）



■移動頻度（中学生）



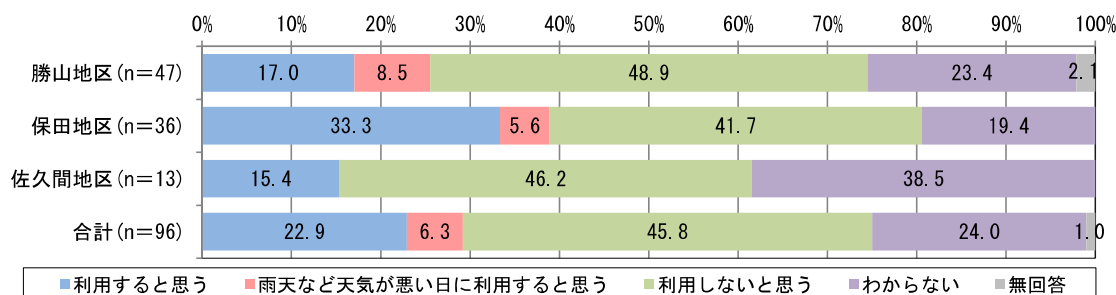
4) 仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向

仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向は、「利用すると思う」と「雨天など天気が悪い日に利用すると思う」と回答した割合が小学生、中学生ともにそれぞれ約3割を占めている。

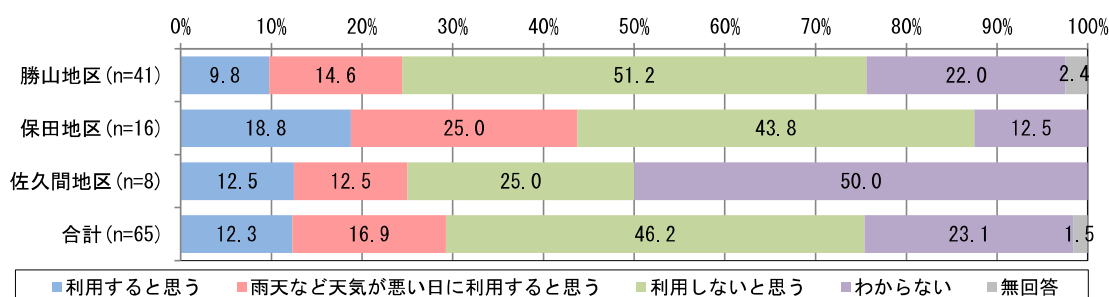
利用するための条件は、小学生は「自宅近くのバス停から希望する行き先へ行くバス路線が整備されたら利用したい (57.1%)」が、中学生は「利用したい時刻にバス路線が運行していれば利用したい (68.4%)」がそれぞれ多くなっている。

■仮に町内の公共交通が下校後や休日の外出時間帯に合うように運行された場合の利用意向

(小学生)

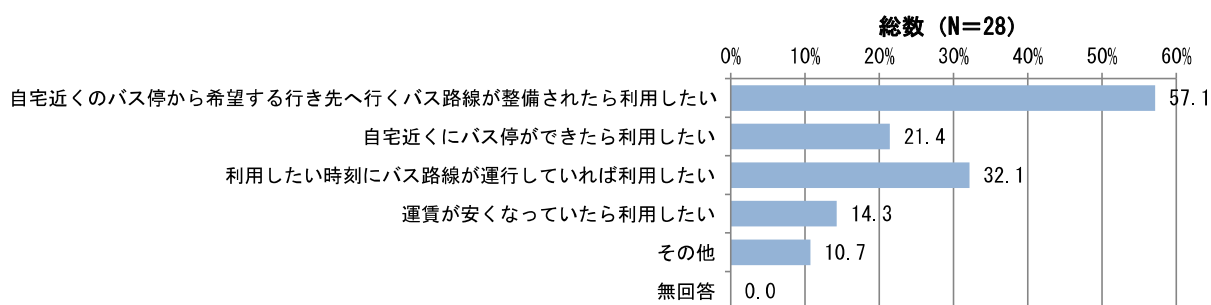


(中学生)

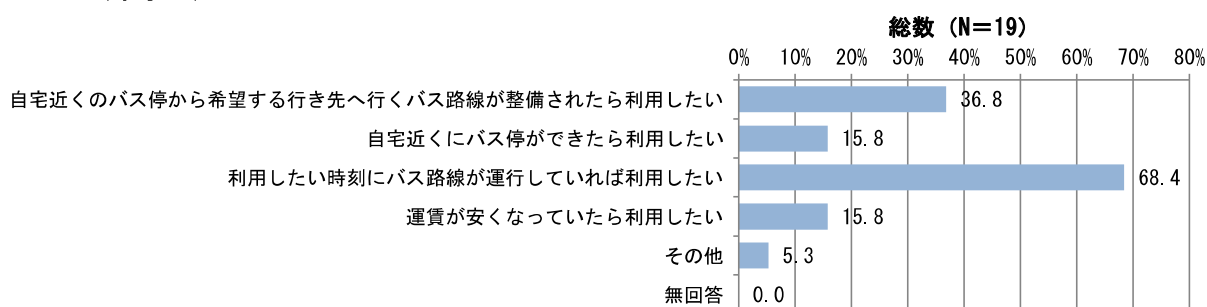


■利用するための条件 (利用すると思う、雨天など天気が悪い日に利用すると思うと回答した方)

(小学生)



(中学生)



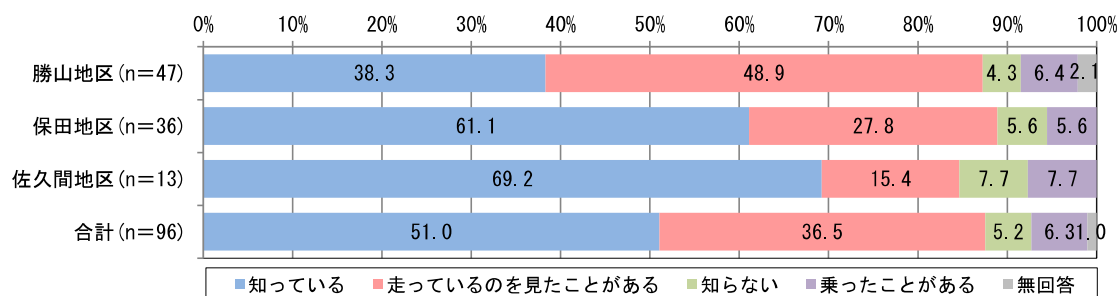
5) 町営循環バスの認知度及び改善して欲しい点

町営循環バスの認知度は、小学生が51.0%、中学生が58.5%の方が「知っている」と回答しており、「乗ったことがある」と回答した方は小学生が6.3%、中学生が7.7%を占めている。

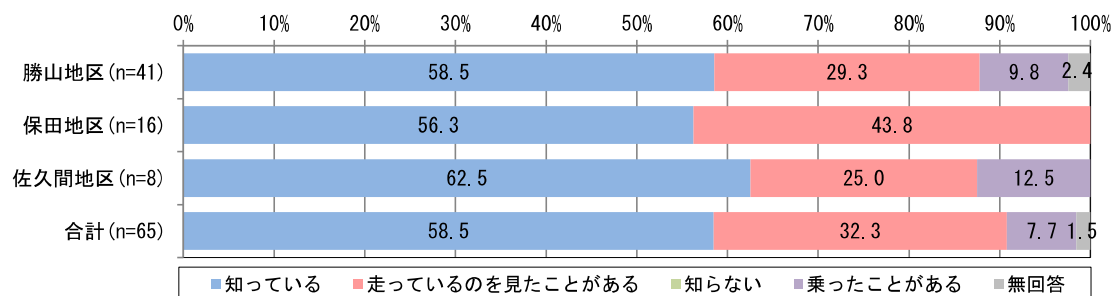
町営循環バスの改善して欲しい点は、小学生、中学生ともに「分かりやすい路線図や時刻表の配布」と「携帯電話等によるバス運行情報の提供」と、運行情報提供に関する要望が多くなっており、次いで「運行ダイヤを変更してほしい」も約2割を占めている。

■町営循環バスの認知度

(小学生)

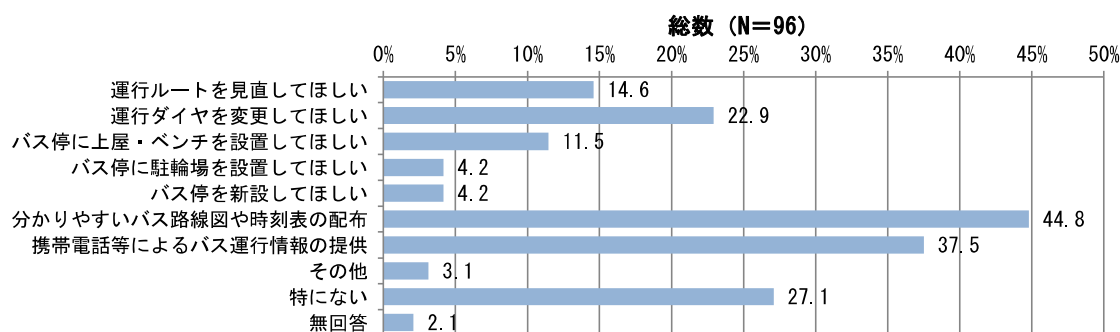


(中学生)

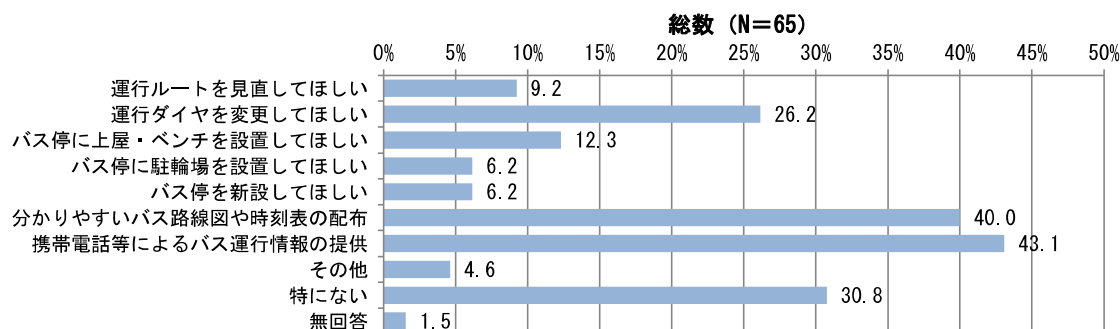


■町営循環バスの改善して欲しい点

(小学生)



(中学生)



■カテゴリー別公共交通に関する意見・要望

カテゴリー		件数	カテゴリー		件数
高速バス	道の駅保田小学校への乗入れ	1	デマンド交通	導入の必要性	4
町営循環バス	運行本数の増便	3	タクシー	営業時間の拡大	1
	ダイヤの見直し	2	スクールバス	-	1
	運賃の低廉化	1	公共交通全般	地域に合った移動手段の確保	1
	バス停の増設・移設	2			
	バス停の分かり難さ	1			
	車両の小型化・改善	1			
	運行情報の充実	4			
	収益活動	1			

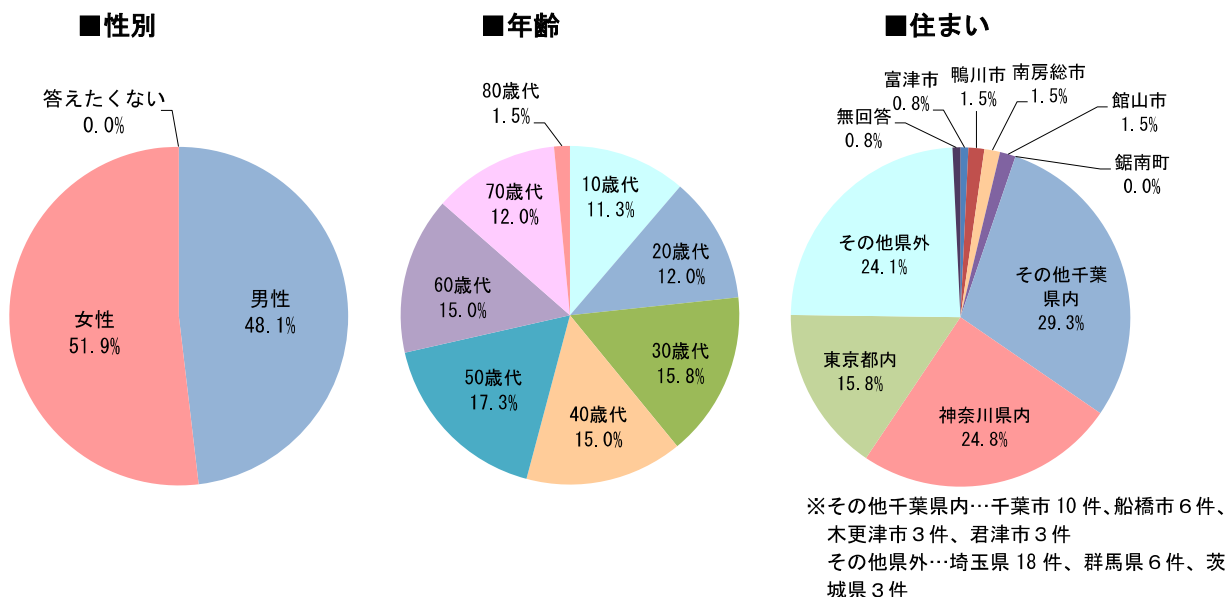
(4) 道の駅保田小学校利用者アンケート調査

道の駅保田小学校利用者を対象に、高速バスの乗入れた場合の利用意向、周遊の困り具合、観光周遊を促す必要なサービスや情報を把握など把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象者	道の駅保田小学校利用者（主に町外観光客）
調査方法	・調査方法…調査員による直接ヒアリング+Web ・調査日時…令和7年8月3日（日）、9～17時
調査項目	・利用者属性、利用交通手段、頻度 ・道の駅保田小学校へ高速バスを乗入れた場合の利用意向や条件（行き先、便数等） ・観光周遊する際の困り具合、公共交通で移動する場合の改善点 ・観光周遊を促す必要なサービスや観光情報
回収状況	133 票

1) 回答者の属性

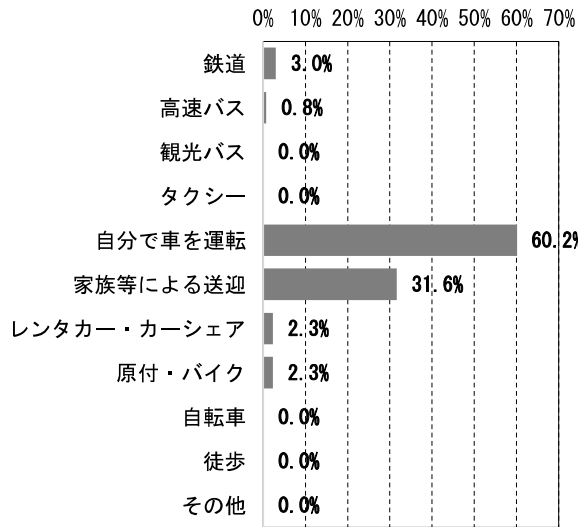
性別は「男性」、「女性」とも半数程度で、年齢は10歳～70歳代と幅広い年代が、住まいは千葉県内が34.6%、千葉県外が64.7%となっており、県外からのアクセスが多い。



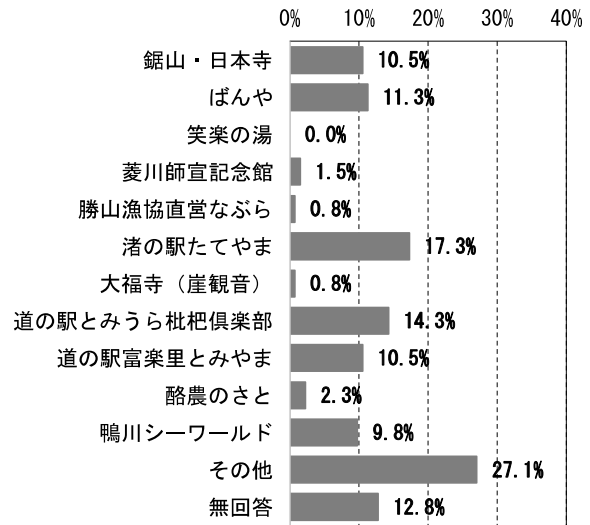
2) 利用交通手段及び来訪（予定）場所

道の駅保田小学校までの利用交通手段は、「自分で車を運転」が60.2%、「家族等による送迎」が31.6%と車利用が多く、道の駅保田小学校以外の来訪（予定）場所は「その他（27.1%）」、「渚の駅たてやま（17.3%）」、「道の駅とみうら枇杷倶楽部（14.3%）」の順となっており、その他は海水浴場・海岸 17 件（富津海岸、富津海水浴場等）等が多い。

■利用交通手段



■来訪（予定）場所

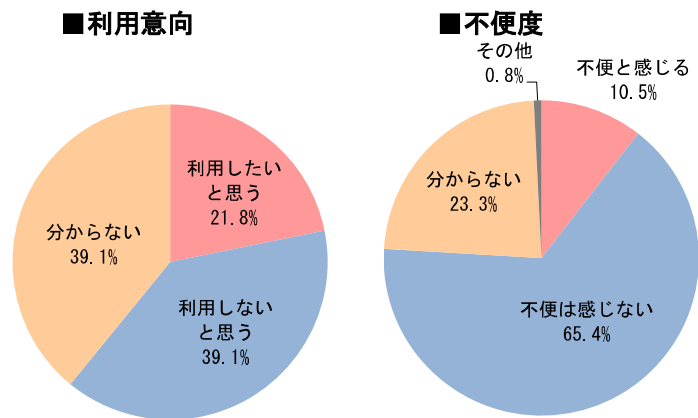


3) 高速バスが道の駅保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向

高速バスが道の駅保田小学校まで乗り入れた場合の利用意向は、「利用したいと思う」が約2割で、「利用しないと思う」、「分からない」がそれぞれ約4割を占めている。

4) 観光地等を周遊する際の移動の不便度

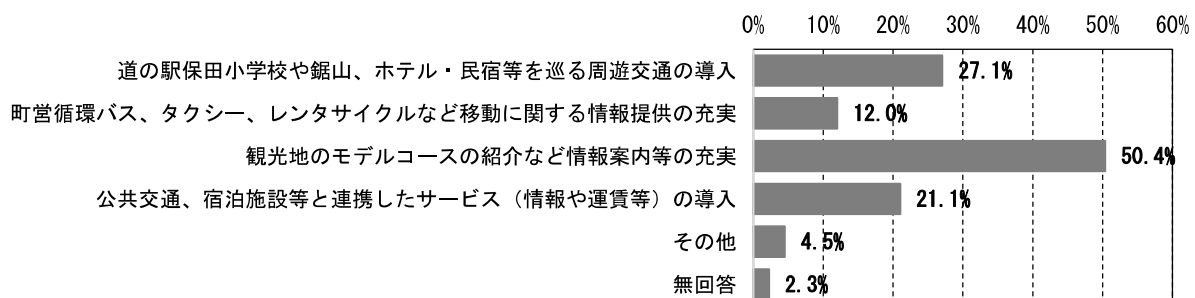
観光地等を周遊する際、移動の不便度は「不便は感じない」が65.4%と多く、移動の大半が車利ユーザーのため、「不便と感じる」が10.5%と少ない。



5) 観光地等を周遊する際の必要なサービスや観光情報

観光地等を周遊する際の必要なサービスや観光情報は、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実」が50.4%と最も多く、次いで「道の駅保田小学校や鋸山、ホテル・民宿等を巡る周遊交通の導入（27.1%）」となっている。

■観光地等を周遊する際の必要なサービスや観光情報



地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります**。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

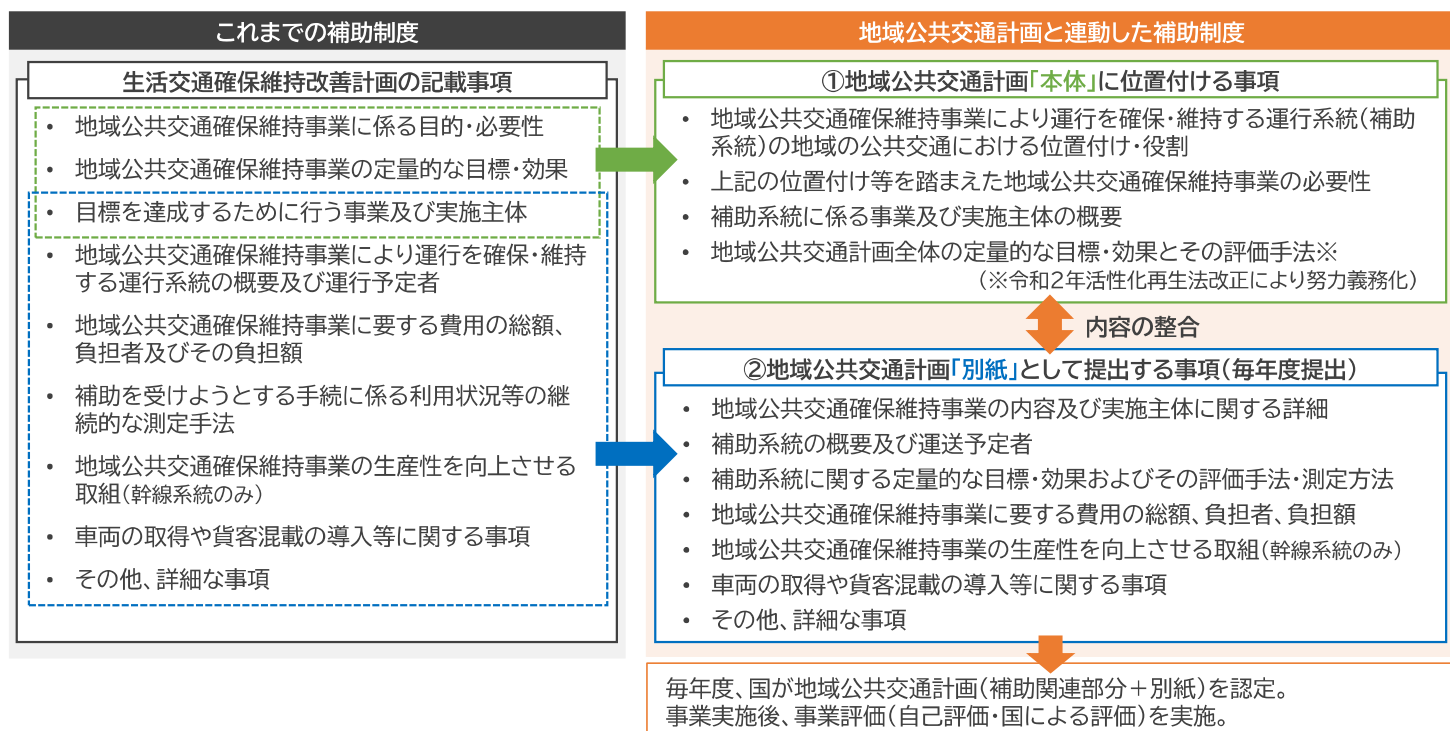
※なお、本制度の**経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)まで**であり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体の実務に少しでもお役に立てると幸いです。




補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html



② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載する必要があります。**

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

法定の記載事項における補助関連の記載事項


地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
①基本的な方針 ・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)
②区域 ・ 住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示
③目標 ・ 定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載
⑤計画の達成状況の評価 ・ 事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)


※上記はあくまでも例示です。

補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。


Check!  **系統の記載**
表内の系統名は図と整合させて記載してください。


Check!  **取組の方向性の記載**
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

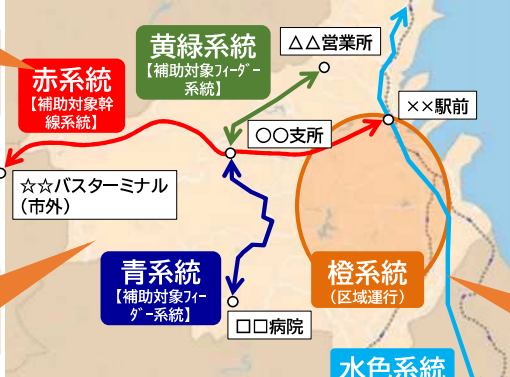
<表での整理イメージ>


位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	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
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 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を目指す
	乗合バス 青系統、黄緑系統		


<地図での整理イメージ>

Check!  **補助系統の位置**
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

Check!  **計画区域の設定**
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



Check!  **確保・維持策の記載**
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check!  **ネットワークの全体像**
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では**赤系統**への接続により広域への移動も可能とするなど、**赤系統**を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から・・・(以下略)

Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
...							

Check! 車両購入費補助に関する記載
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、必ず全ての計画において設定してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
...				

Check! 数値指標・目標値
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について
収支については、収支率でも差し支えありません。

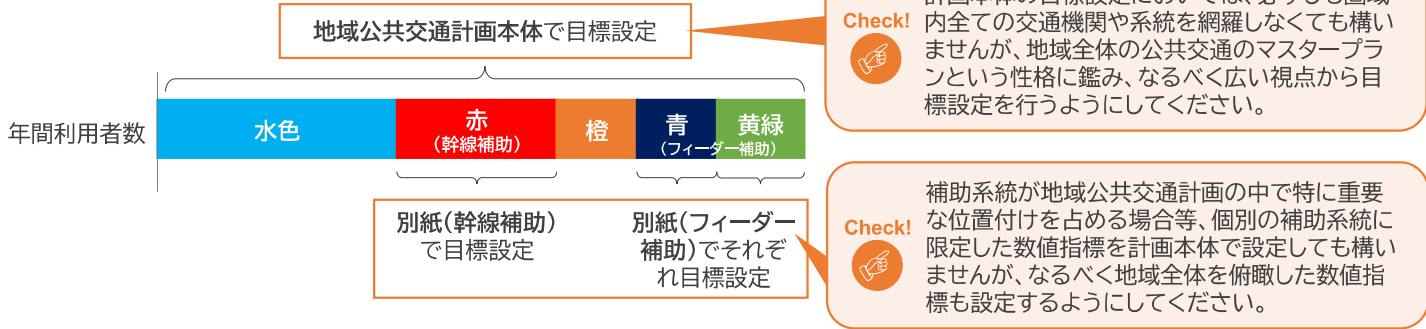
Check! データ取得手法
具体的なデータ取得方法について記載してください。

運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では「公的資金投入額を大きく縮減する方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標値設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組を広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

③ 計画の作成主体について

幹線補助は、**幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定しています。

幹線 作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - ① 幹線沿線の**単独市町村が個々に計画作成**
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
 - ② 幹線沿線の**複数市町村が共同して計画作成**
 - ③ **都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成**
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

フィーダー 作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には**市町村が計画作成**することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、**関係する市町村同士での密な連携**のもとで進めるようにしましょう。また、**都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイント**です。

幹線

現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

- 方法①**
- D県が**地域公共交通計画**を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。
- 方法②**
- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、**A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画**を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
 - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年**の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)**。

フィーダー

現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

- 方法**
- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画**を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
 - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年**のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)**。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～
市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合には、積極的に計画作成参画することが望ましい。

⑤ 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の場合)であっても、**当該市町村の区間が補助対象外**となっている場合、**当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合**、**当該市町村の住民の利用実態がない場合**等、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない**合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す**必要があります。

⑥ 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)**に対して補助を行うこととなりますので、これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須**となる点に注意しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・ **令和7年事業年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日事業分)**の認定申請の提出期限は**令和6年6月**であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・ 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度**までです。

Q & A

よくある質問について

Q: 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

A: 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

Q: 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

A: 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

Q: これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどうすればよいでしょうか。

A: 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織(部会等)に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

Q: 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

A: 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

Q: 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか。

A: 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

i

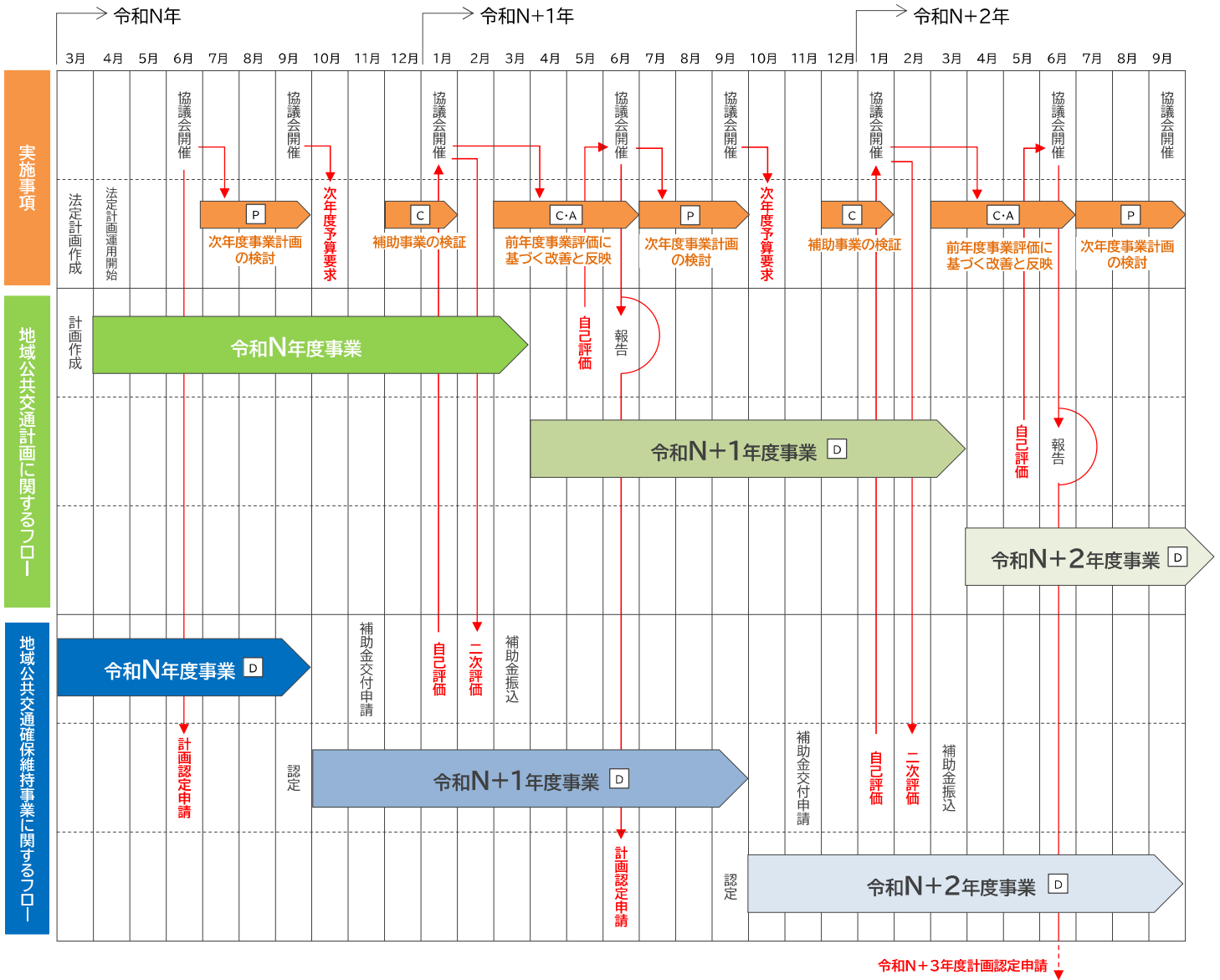
国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかとなるよう、手引きがまとめられています。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html



地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽にお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課
TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室
TEL: 098-866-1812



※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください