

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

暮らしを支える地域モビリティ・ミックス推進事業

2 地域再生計画の作成主体の名称

千葉県勝浦市

3 地域再生計画の区域

千葉県勝浦市の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地方創生の実現における構造的な課題

【人口減少と高齢化の状況】

・1960年の国勢調査で31,141人あった本市の人口は年々減少を続け、少子化や進学・就職等による若年層の流出などから、2020年の国勢調査では16,927人まで減少している。年齢3区分人口は、年少人口1,145人、生産年齢人口8,357人、高齢人口7,290人であり、高齢化率は43.4%となっている。

・国立社会保障・人口問題研究所における推計では、2030年には人口13,675人、高齢化率48.1%。2040年には人口10,354人、高齢化率54.5%とされており、今後ますます人口減少と少子高齢化が進むと推測されている。

【公共交通の状況】

・鉄道（JR外房線）が、南部を東西に通っており、勝浦駅から東京駅へは特急で約90分、千葉駅へは約80分で連絡している。

・路線バスは南部の勝浦地区、興津地区を結ぶ路線のほか、北部で隣接する大多喜町と勝浦地区を結ぶ路線、北東部で隣接する御宿町と勝浦地区を結ぶ路線が運行されており、市から路線維持に係る補助金を交付しているものの、人口減少に伴う利用者数の減少により、運行事業者の赤字負担は年々増加傾向となっている。

・その他の交通手段としては、隣接する鴨川市または御宿町と東京駅とを結ぶ高速バス路線が運行されているほか、民間事業者によりタクシーが運行されている。

・民間事業者による公共交通が運行されていない上野地区を中心に、市がデマンド方式の乗合タクシー（デマンドタクシー）を運行するとともに、高齢者の外出を支援することを目的に、高齢者のタクシー利用に対する助成や、小中学校の統合が進むなか、必要に応じスクールバス等を運行するなど、公共交通施策を補完している。

・2021年に本市で実施した市民意識調査において「道路・交通基盤」に関する施策は、他の施策分野と比較して「重要度は高い」にも関わらず「満足度は低い」と示されており、当該施策に対する市民ニーズは高いものと推測される。

【地域経済の状況】

・RESASデータ「人口の社会増減（1-4）」によると、2022年の本市からの転出超過数上位地域として、千葉市（20人）、茂原市（12人）が上位となっている。いずれの地域も鉄道・路線バスなどの公共交通網が充実した千葉県内における中核都市であり、日常生活・社会生活における利便性の高さを理由に転出先として選択されているものと考えられる。

【構造的な課題】

・今後も人口減少と高齢化が進み公共交通の必要性は増加することが推測されるなか、JR線の減便やバス路線の縮小のほか、公共交通空白地の未解消や運転手等の担い手不足など、主に高齢者の日常生活における移動手段の確保は喫緊の課題となっている。

・人口減少及び高齢化が進むことが予想される状況下において、現在行っている路線バスの運行維持や、デマンドタクシーの運行といった既存の取組だけでは、地域住民等の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通の維持は難しく、路線バスからデマンドタクシーへの移行のほか、自家用有償旅客運送などの新たな形の公共交通の導入も積極的に検討し、実施していくことが必要となっている。また、持続可能な公共交通網の形成を検討・実施しつつ、環境対策としての公共交通利用のメリットや、高齢化社会における交通インフラの重要性について地域住民が認識を深め、地域全体で課題解決に向けた取り組みを行うことで、高齢者を含めたすべての世代が暮らしやすく、活力ある地域づくりによる地方創生を目指すものとする。

4-2 地方創生として目指す将来像

【概要】

勝浦市は、千葉県の南東部に位置しており、海岸線は岩礁と砂浜と変化に富むリアス式海岸で、内陸部は海拔150～200mの緑豊かな丘陵性山地が広く分布し、市域全体93.96km²のうち、山地が3分の2を占めるなど、平坦地は少なく、海岸沿いの市街地から山間部の農村まで、古くから多種多様な地域が形成され、観光と漁業を基幹産業として栄えてきたが、2014年に過疎地域の指定を受けるなど、人口減少が進んでおり、地域経済においても、消費の低迷、地域活力の低下や後継者不足などの課題がある。

こうしたなか、2020年12月に策定した「第2期勝浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、本市の進むべき方向性を「人口流出の抑制・流入の促進及び多様な交流の拡大」「就労・結婚・子育てなどの社会環境の向上及び魅力ある地域づくり」としており、基本目標2として「新しい人の流れや関係づくりの構築」を掲げ、美しく豊かな自然環境等の地域資源を活かした通年型の観光地づくりを進めることで、滞在時間の延長や交流人口の増加につなげることを目的としている。さらには、基本目標4として「ひとが行き交い、暮らしやすい地域の実現」を掲げ、多くの人が暮らしやすいと感じるまちづくりのため、利便性の高い公共交通網の形成を目指すこととしている。

また、2023年2月に策定した「勝浦市地域公共交通計画」においては、基本理念として「生活しやすいまちづくりを支える公共交通網の構築」を掲げるとともに、以下の3つの基本方針を掲げている。

- 基本方針1 「広域アクセスや公共交通機関同士の相互連携による利便性の高い公共交通網の構築を目指す」
- 基本方針2 「観光需要を考慮した誰もが利用しやすい環境整備による公共交通の利用促進を目指す」
- 基本方針3 「多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す」

人口減少やオンライン環境の充実による公共交通利用者数の減少のほか、交通事業者における運転手の確保など、公共交通を取り巻く厳しい状況が続く中で、持続可能な公共交通網を確保するためには、従来の行政、交通業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、デジタル技術の活用による効率的で利便性の高いサービスの提供はもちろんのこと、これまで以上に地域全体で公共交通を「つくり・守り・育てる」という意識を共有し、本市総合戦略における「基本目標4. ひとが行き交い、暮らしやすい地域の実現」を目指すものとする。

【数値目標】

K P I ①	地域の人口・世帯数						単位	人
K P I ②	人口における社会増減数						単位	人
K P I ③	市内路線バス利用者数+デマンドタクシー利用者数+新たに導入された公共交通の利用者数						単位	人
K P I ④	旅行消費単価						単位	円
	事業開始前 (現時点)	2024年度 増加分 (1年目)	2025年度 増加分 (2年目)	2026年度 増加分 (3年目)	2027年度 増加分 (4年目)	2028年度 増加分 (5年目)	K P I 増加分 の累計	
K P I ①	15,871.00	-388.00	-388.00	-388.00	-	-	-1,164.00	
K P I ②	-78.00	20.00	30.00	30.00	-	-	80.00	
K P I ③	57,739.00	1,150.00	1,300.00	650.00	-	-	3,100.00	
K P I ④	7,800.00	200.00	200.00	200.00	-	-	600.00	

5 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

5-2の③及び5-3のとおり。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

○ 地方創生推進タイプ（内閣府）：【A3007】

① 事業主体

2に同じ。

② 事業の名称

暮らしを支える地域モビリティ・ミックス推進事業

③ 事業の内容

単に既存の公共交通の存続ではなく、新たな形の公共交通の導入のほか、デジタル技術の活用などにより、より効率的で利便性の高い公共交通網の形成を目指すとともに、公共交通における課題を地域全体で認識し、課題解決に向けた取組を行うことを目的に下記事業を実施する。

1. 移動手段の確保及び利便性の向上

(1) 持続可能な移動手段の確保

①公共交通不便地域の解消に向けた新たな公共交通の運行

デジタル技術の活用により、地域住民の自家用車による日常的な移動と、移動手段を持たない地域住民の移動ニーズとをマッチングし、自家用有償旅客運送制度に基づく共助型公共交通の運行を導入し、公共交通不便地域の解消に取り組む。

②夜間における移動手段の確保

通勤・通学のため電車を利用する市民の自宅までの移動手段や、飲食店を利用した観光客の宿泊施設までの移動手段など、夜間における安全かつ効率的な移動手段の確保のため、タクシー事業者と連携し、夜間時間帯における運行体制を整備する。

(2) デジタル技術の活用による利便性の向上

①デマンドタクシーにおける運行管理システムの導入

現在運行しているデマンドタクシーの運行区域の拡大や乗降ルールの変更を検討する中において、オンライン予約やAIルート検索等のデジタル化に対応した運行管理システムを導入し、利用者の利便性向上及び効率的な運行を図る。

2. モビリティ・マネジメントの推進

(1) 持続可能で利便性の高い交通網の形成に向けた検討

①地域公共交通活性化協議会の運営支援及び地域公共交通計画の進捗評価・見直し

地域の実情に応じた輸送サービスの実現のため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき設置された地域公共交通活性化協議会の、活発な意見交換による機能強化のための運営支援や、地域公共交通計画に掲げる事業の進捗評価による計画推進を図るとともに、社会情勢等に応じた計画の見直しを行うことで、持続可能で利便性の高い交通網の形成を促進する。

(2) 公共交通の利用促進に向けた取組

①公共交通を利用したお出かけツアーの実施

日常生活において主に自家用車を利用する市民等を対象に公共交通を利用したお出かけツアーを実施することで、公共交通における地域課題を共有するとともに、地域資源としての公共交通の有用性の理解促進を図る。

②モビリティ・マネジメントに関するセミナーの実施

市民や市内事業者を対象にしたモビリティ・マネジメントに関するセミナーを実施し、移動手段を過度に自家用車に頼る生活スタイルの見直しによる交通インフラの重要性や利用促進のほか、健康増進や環境対策として求められるCO2排出抑制に対する認識について地域全体で深める。

③公共交通を利用したおすすめお出かけプランの作成

周辺自治体を巻き込んだ公共交通を利用した観光プランや、日常生活における買い物や通院などのお出かけプランを作成・周知することで、市民及び観光客の公共交通利用を促進する。

④ 事業が先導的であると認められる理由

【自立性】

行政が運行主体となる既存のデマンドタクシーや、本事業において新たに運行を導入しようとする自家用有償旅客運送制度を活用した公共交通については、利用者が負担する運賃収入だけでは運行経費を賄うことは難しく、一部国の補助金を活用しつつも運行主体の負担が増加している現状にある。

また、民間事業者が運行する路線バスも同様に、人口減少やモータリゼーションの進展に伴い、利用者の減少による運賃収入の減、さらには人件費や燃料価格の高騰により運行経費が増大している状況から、経費の一部を行政が支援している状況である。

今後ますます少子高齢化の進展が見込まれる中、上記の状況が劇的に是正される見込みは少ないが、地域住民や旅行者にとって利便性の高い交通サービスを提供することや、モビリティ・マネジメントの推進により地域全体で「つくり・守り・育てる」という機運を醸成し、公共交通の重要性の理解と利用促進を推進することで、交通事業者は運賃収入の確保による自立性・持続性の高い事業運営を行うとともに、行政においては公共交通の維持に係る負担の軽減を図ろうとするものである。なお、本市で運行するデマンドタクシーの近隣自治体への乗り入れを行うことで、利便性向上による運賃収入の増加と負担金収入による負担軽減効果が期待される。

【官民協働】

公共交通の利用促進や持続可能な交通網の維持を目指す本事業の実施にあたっては、サービス提供事業者である交通事業者と目的意識を共有する必要がある。
また、観光需要の取り込みなど新たな利用者の掘り起こしをするため、交通事業者・観光関連事業者等との連携を図ることが重要と考える。

【地域間連携】

地域住民や旅行者の移動手段の確保は近隣自治体にとっても共通の課題と認識しており、本事業の情報を共有し連携することで広域的な波及効果が期待できる。

【政策・施策間連携】

本事業は直接的には公共交通の利便性向上や利用促進を図る交通政策であるが、公共交通の利用者の多くは高齢者であり、高齢者の日常生活・社会生活に深く関連を有している。また、モビリティ・マネジメントの推進による公共交通の利用促進はCO2排出削減につながる。さらには各種公共交通において運行管理システムを導入することで、デジタル社会の形成に寄与する。

【デジタル社会の形成への寄与】

取組①

自家用有償旅客運送制度の活用により新たに運行される公共交通において運行管理システムを導入することで、自家用車を持つ地域ドライバーの外出機会と自家用車を持たない地域住民の移動ニーズとをマッチングするとともに、配車や予約に係る両者の負担軽減が図られる。また、これらの運行がシステム上で管理されることで、協力事業者となる交通事業者の管理業務が効率的に行われることが期待される。

理由①

ドライバー及び利用者の両者にとって分かりやすいインターフェイス（LINE等）を提供することで、ドライバーの外出予定と利用者の移動ニーズを可視化・マッチングすることができ、利便性向上による利用促進が期待できる。

取組②

運行区域の拡大等を目指しているデマンドタクシーにおいて運行管理システムを導入することで、運行事業者としては、広域化・複雑化する運行をより効率的に行うことが可能となり、予約受付やルート決定に係る事務負担の軽減が期待される。
利用者としては、スマホやタブレットからのオンライン予約やキャンセルが24時間申込可能となり利便性向上が図られる。

理由②

事前予約が必要なデマンドタクシーにおいて、オンラインによる24時間予約受付や、決済機能等の追加による利用手続きの利便性が向上するとともに、配車・ルート決定の効率化により、より多くのニーズへの対応が可能となる。

取組③

自家用有償旅客運送制度の活用により新たに運行される公共交通や、デマンドタクシーの運行において運行管理システムを導入することで、事業者や利用者の負担軽減や効率的な運行が可能となることももちろんのこと、それらの乗降データを分析することで、エビデンスに基づいた交通政策の実施につながり、新たな移動ニーズの発見など、さらなる利便性の向上による利用促進に向けた取組の実施が期待される。

理由③

運行データの的確な分析によりエビデンスに基づいた効果的・効率的な交通政策の実施が可能となる。また、住民が日常的にスマホ等を使用することで、高齢者等がデジタル端末に慣れ親しみ、様々な分野におけるデジタル技術の活用の可能性が広がるものと考えられる。

⑤ 事業の実施状況に関する客観的な指標（重要業績評価指標（KPI））

4-2の【数値目標】に同じ。

⑥ 評価の方法、時期及び体制

【検証時期】

毎年度 6 月

【検証方法】

PDCAサイクルによる本事業における重要業績評価指標（KPI）の検証を、外部組織である地方創生総合戦略事業検証有識者会議で行い改善等を行う。

【外部組織の参画者】

市内4地区区長代表、商工会（会長、青年部長、婦人部長）、観光協会長、婦人会長、老人クラブ長、国際武道大学（事務局長、学生代表）、いすみ農協支店長、漁協代表理事組合長、金融機関支店長、公共職業安定所出張所長

【検証結果の公表の方法】

市ホームページによる公表

⑦ 交付対象事業に要する経費

- ・ 法第5条第4項第1号イに関する事業【A3007】

総事業費 55,273 千円

⑧ 事業実施期間

2024年4月1日から 2027年3月31日まで

⑨ その他必要な事項

特になし。

5-3 その他の事業

5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当なし。

5-3-2 支援措置によらない独自の取組

(1) 該当なし。

ア 事業概要

イ 事業実施主体

ウ 事業実施期間

年 月 日から 年 月 日まで

(2) 該当なし。

ア 事業概要

イ 事業実施主体

ウ 事業実施期間

年 月 日から 年 月 日まで

(3) 該当なし。

ア 事業概要

イ 事業実施主体

ウ 事業実施期間

年 月 日から 年 月 日まで

6 計画期間

地域再生計画の認定の日から 2027 年 3 月 31 日 まで

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

5-2の⑥の【検証方法】及び【外部組織の参画者】に同じ。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

4-2に掲げる目標について、5-2の⑥の【検証時期】に7-1に掲げる評価の手法により行う。

7-3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

5-2の⑥の【検証結果の公表の方法】に同じ。