

勝浦市地域公共交通計画

(令和5年度～令和8年度)

令和5年(2023年)2月

(令和7年1月改定)

勝 浦 市

【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 現状把握・地域特性の整理	2
1-1 地域特性の把握	2
1-2 既存公共交通の現状把握	8
1-3 上位計画及び関連計画の方向性の把握	16
2 意向把握アンケート調査の実施	20
2-1 市民アンケート調査	20
2-2 地区懇談会	43
2-3 民生委員・児童委員アンケート調査	47
2-4 旅行者アンケート調査	49
2-5 路線バス利用者アンケート調査	52
2-6 目的地利用者アンケート調査	57
2-7 交通事業者アンケート調査	63
2-8 関係団体アンケート調査	65
3 地域公共交通を取り巻く課題整理	67
4 地域公共交通の構築に係る基本方針	70
5 計画の目標及び実施事業	75
6 計画の進行管理	86

序 計画策定の目的と位置付け

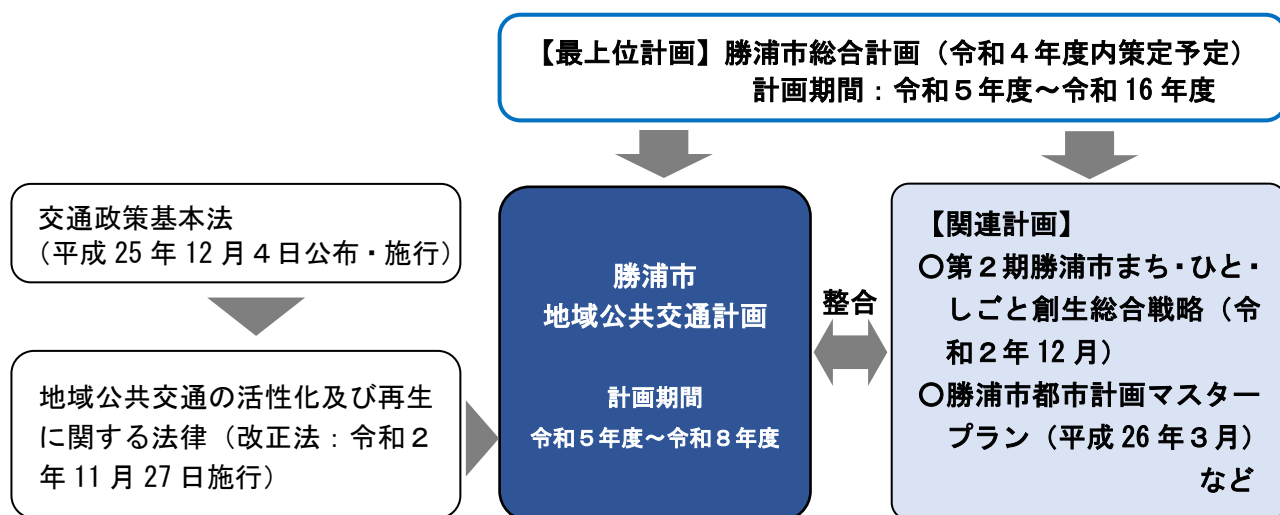
(1) 計画策定の目的

現在、勝浦市においては、鉄道（JR外房線）、市内路線バス、高速バス、タクシー及びデマンドタクシーが公共交通として運行されているが、昨今の急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等に伴う市民等の公共交通による移動ニーズに十分に対応できている状況ではない。

このため、今後の人口減少や高齢化の進展を見据えた交通需要を的確に把握するとともに、市内の公共交通体系の整備と各公共交通機関の連携体制の確立により、地域住民や利用者にとって利便性が高く、持続可能な交通網を形成するための公共交通施策におけるマスタープランとなる「勝浦市地域公共交通計画」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、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「勝浦市総合計画」に即し、「第2期勝浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

本計画の区域は、勝浦市全域とする。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、隣接市町についても検討の対象に含める。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、「勝浦市総合計画前期基本計画」の計画期間との整合を図り、令和5年度から令和8年度までの4年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

1 現状把握・地域特性の整理

1-1 地域特性の把握

(1) 位置

勝浦市は千葉県の南東部、都心から約 75 km圏内に位置し、北東にいすみ市、御宿町、北に大多喜町、西に鴨川市と隣接しており、南部は太平洋に面している。

市域は、東西に約 14km、南北に約 12.5km におよび、面積は 94.20km²である。

市北西部は房総丘陵に属する海拔 150～250mの丘陵性山地が広く分布し、平坦地の少ない地形となっている。

鉄道は、市南部を JR 外房線が通っており、JR 外房線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。



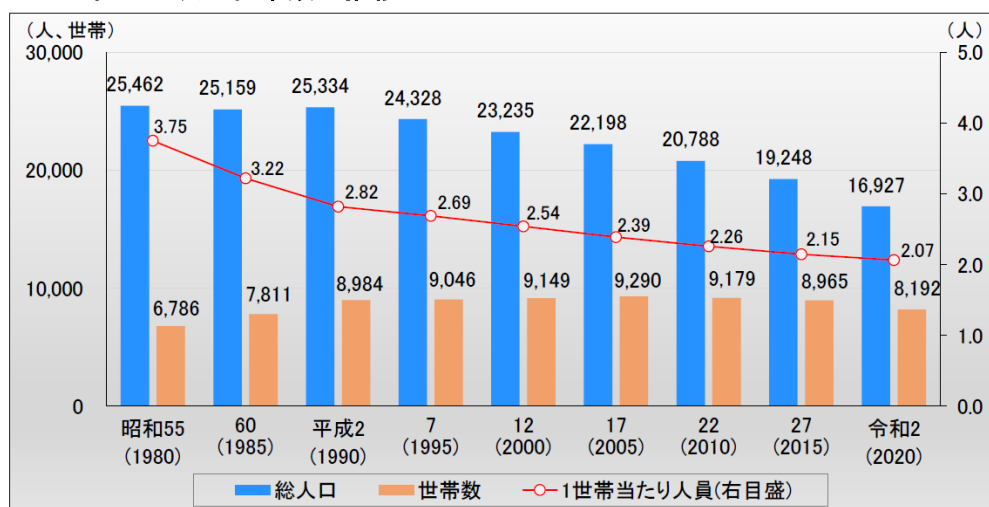
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

勝浦市の総人口は、令和 2 年 10 月 1 日現在、16,927 人で、人口の推移をみると、減少傾向が続いており、平成 22 年と令和 2 年を比較すると、3,861 人減少している。

また、令和 2 年の世帯数は 8,192 世帯と、平成 22 年から減少に転じている。1 世帯当たり人員は平成 22 年の 2.26 人/世帯から令和 2 年には 2.07 人/世帯にまで減少している。

■ 総人口及び世帯数の推移



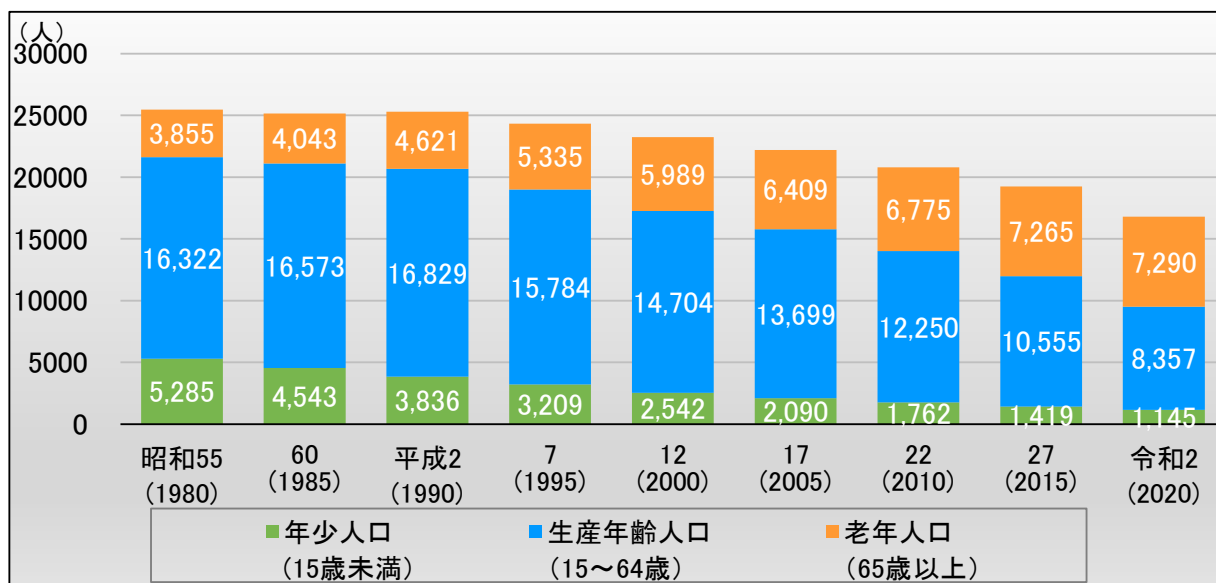
出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が6.8%、生産年齢人口が49.8%、老年人口が43.4%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

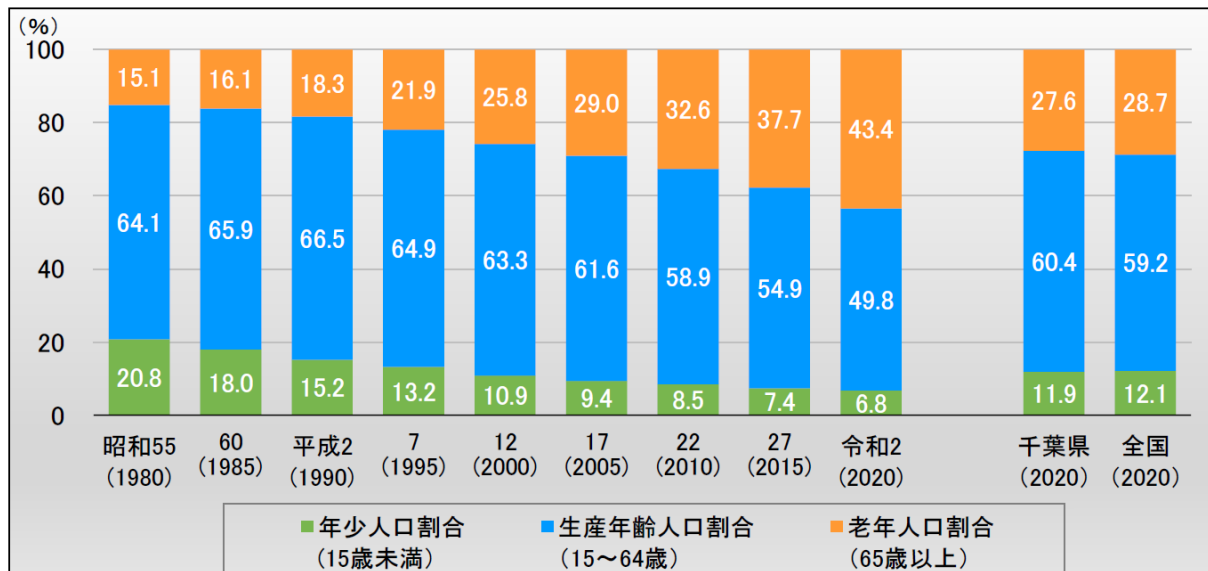
令和2年の高齢化率は43.4%と国（28.7%）や千葉県（27.6%）と比較してもその割合が高い水準となっている。

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移

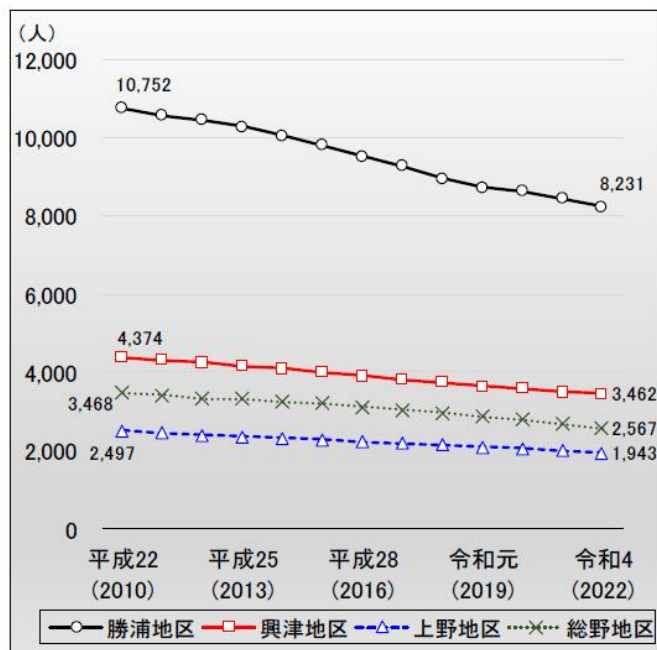


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

③地区別人口

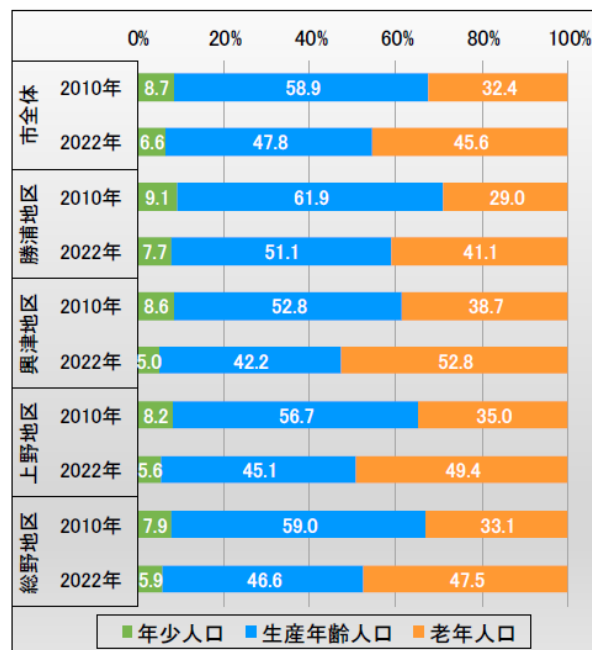
地区別人口は、全ての地区で減少が続いており、特に勝浦地区は他地区と比較して速いペースで減少している。年齢3区分別人口割合は、令和4年は勝浦地区を除く3地区で市全体（45.6%）よりも高齢者の割合が高くなっている。

■地区別人口の推移



出典：千葉県「年齢別・町丁字別人口」

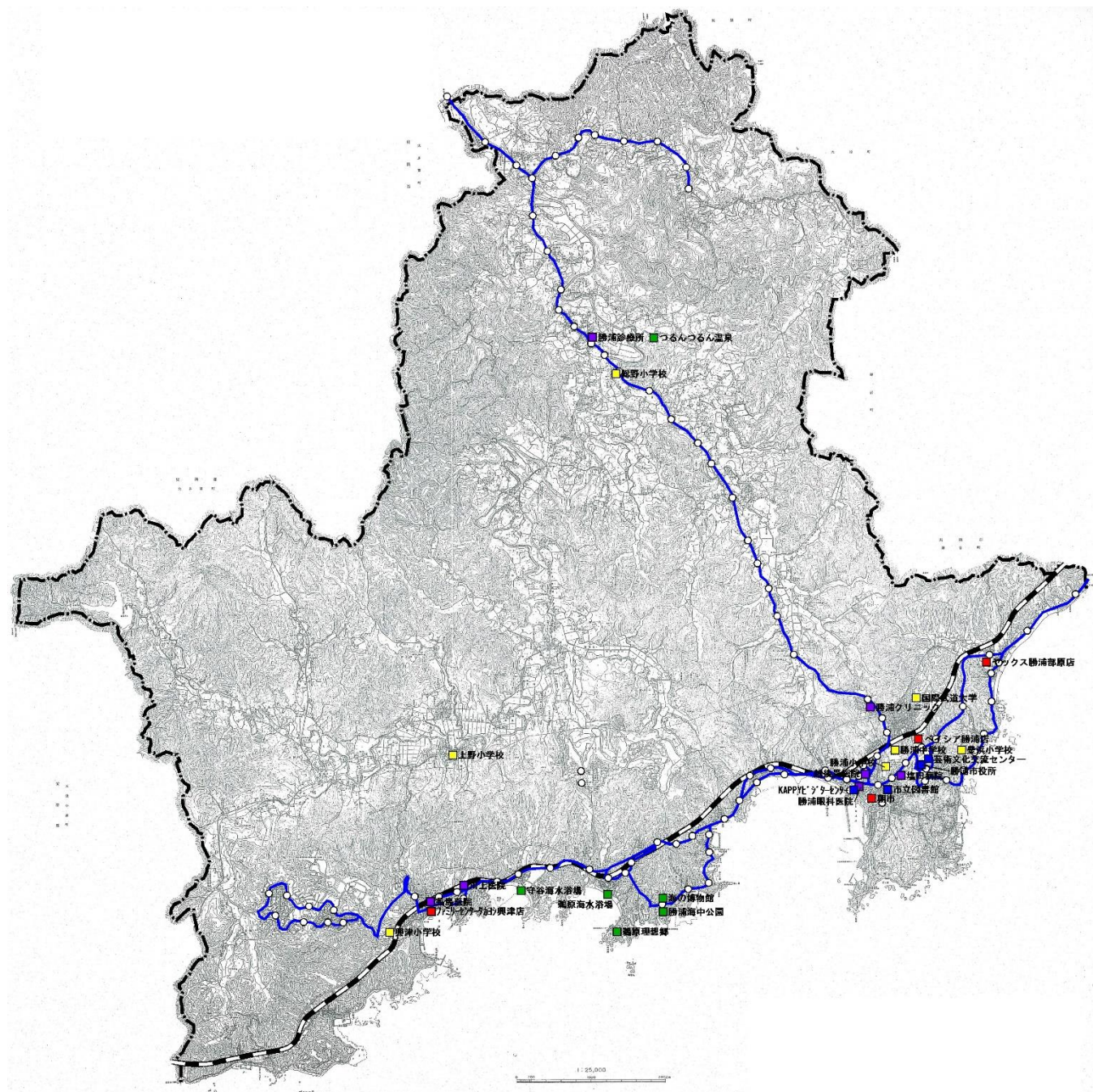
■地区別人口の年齢3区分別割合変化



(3) 主要施設分布状況

主要施設については、勝浦駅周辺に市役所や芸術文化交流センター、ベイシア勝浦店、塩田病院などが集中し、立地している。

■主要施設分布図



凡 例	
■	公共施設
■	大規模店舗
■	医療施設
■	観光施設
■	小中学校・大学
○	路線バス

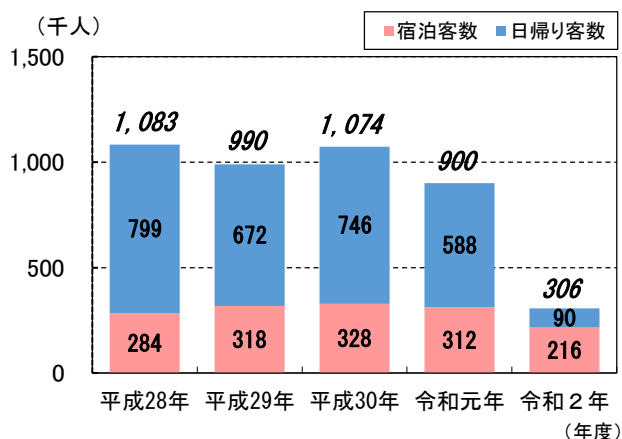
(4) 観光動向

勝浦市の観光客数は、増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により306千人と大きく減少している。目的別に見ると、平成28年度から令和元年度にかけて海水浴場は増減を繰り返しているものの、朝市客とイベントは減少傾向となっている。

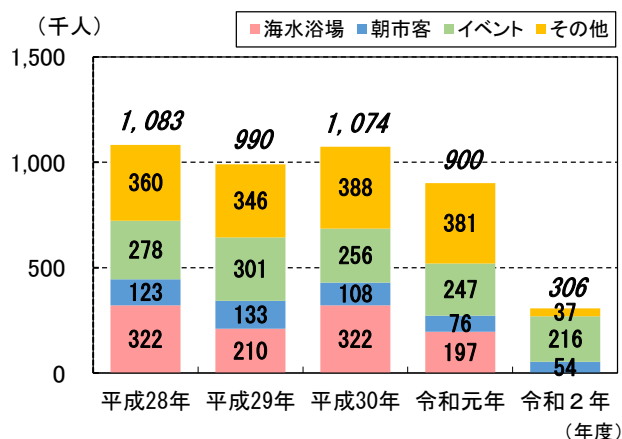
経路検索サービスにおいて目的地として検索された回数の多い観光施設等において交通手段別に見ると、自動車及び公共交通の上位10位には守谷海水浴場、勝浦ホテル三日月、かつうら海中公園など概ね同じ施設が入っているが、公共交通が自動車の約1/10と、自動車が圧倒的に多い状況となっている。

■観光客数の推移

(宿泊客数・日帰り客数)



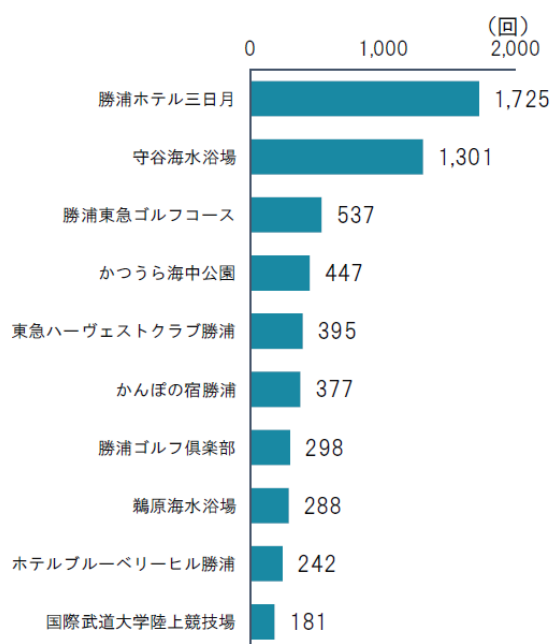
(目的別)



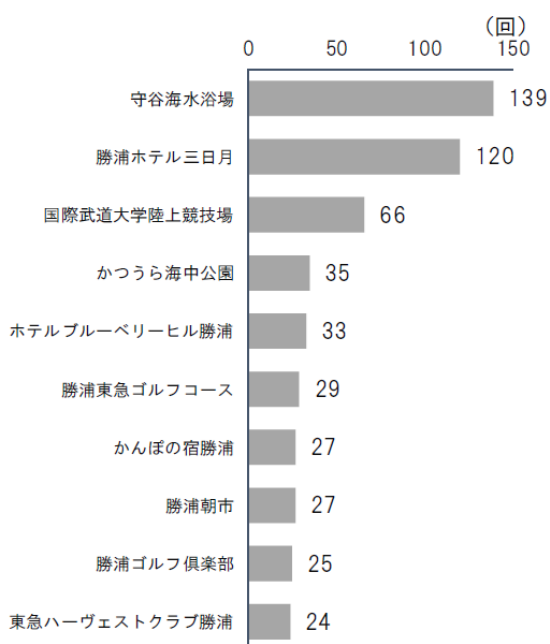
出典：数字で見る勝浦市の姿

■交通手段別目的地として検索された回数の多い観光施設等

交通手段：自動車



交通手段：公共交通



参考：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）、2018年（休日）観測

(5) 交通手段特性

1) 通勤・通学流動

令和2年国勢調査によると、勝浦市の通勤・通学者数7,952人のうち、市内の事業所等で働いている人及び市内の学校に通学している人が4,811人(60.5%)、市外に通勤・通学している人が2,980人(37.5%)となっている。

市外へは鴨川市、いすみ市、大多喜町、茂原市の順で多い。

■通勤者・通学者の状況

	人数	割合		人数	割合
勝浦市	4,811	60.5%	一宮町	52	0.7%
鴨川市	697	8.8%	南房総市	22	0.3%
いすみ市	596	7.5%	県内その他	439	5.5%
大多喜町	371	4.7%	東京都	109	1.4%
茂原市	278	3.5%	神奈川県	21	0.3%
千葉市	195	2.5%	その他	19	0.2%
市原市	127	1.6%	不詳	161	2.0%
長南町	54	0.7%			

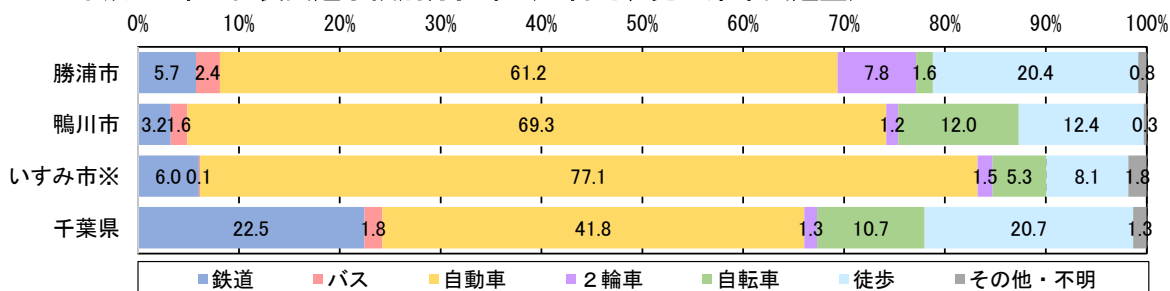
出典：令和2年国勢調査

2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

平成30年における勝浦市の代表交通手段分担率は、隣接する鴨川市やいすみ市と比較して、自動車分担率が61.2%と低く、鉄道、バスといった公共交通の交通手段の分担率は8.1%とやや高い。また、二輪車の分担率が高く、自転車の分担率が低くなっている。

■平成30年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）

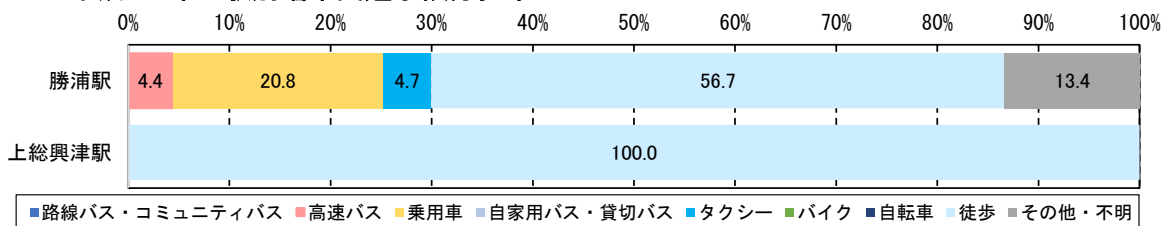


※いすみ市、大多喜町、御宿町の合計 出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

②駅端末交通手段

端末交通手段分担率は、勝浦駅で徒歩と乗用車が、上総興津駅で徒歩の割合が多く、市内2つの鉄道駅ともに路線バス・コミュニティバスの割合は0%となっている。

■平成30年・駅別端末交通手段分担率



※鶴原駅、行川アイランド駅はデータ0。 出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※代表交通手段と端末交通手段

：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。

右図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



1-2 既存公共交通の現況把握

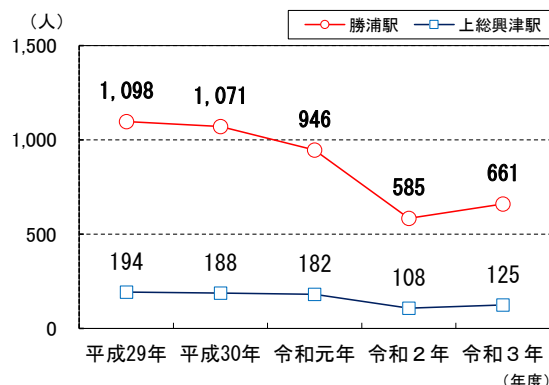
(1) 鉄道

勝浦市内の鉄道は JR 外房線が南北に走っており、4 つの鉄道駅がある。

令和 3 年の 1 日平均乗車人員は勝浦駅が 661 人/日、上総興津駅が 125 人/日で、推移を見ると、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和 2 年から令和 3 年にかけて微増している。

なお、いすみ鉄道を維持するため、市で 4,520,824 円（令和 3 年度）を補助している。

■ 1 日平均乗車人員の推移



出典：数字で見る勝浦市の姿

※鶴原駅、行川アイランド駅は公表していない

(2) 高速バス

高速バスは安房小湊・御宿～勝浦～東京線（毎日：6 往復）が小湊鉄道㈱、京成バス㈱、日東交通㈱により運行中で、市内には上総興津、勝浦駅、高速武大入口、高速宿戸の 4 つのバス停がある。市原鶴舞バスターミナルで、「茂原～羽田空港・横浜駅線」への乗り換えが可能となっている。

○御宿駅・安房小湊駅発→バスターミナル東京八重洲着

… 6 : 02 発、7 : 50 発、9 : 34 発 (9 : 39 発)、11 : 35 発 (11 : 40 発)、14 : 02 発、16 : 20 発

※ () は土休日を示す

○バスターミナル東京八重洲発→御宿駅・安房小湊駅着

… 7 : 50 発、9 : 50 発、12 : 20 発、13 : 50 発、17 : 50 発、20 : 50 発

(3) 路線バス

路線バスは、小湊鉄道㈱により国道 128 号及び 297 号に沿うように 4 路線が運行されており、運行収支は運送費用が増加傾向で、令和 3 年度の年間輸送人員は 57,861 人と、平成 29 年度と比較すると、増減率は 86%と減少している。

■路線バスのサービス

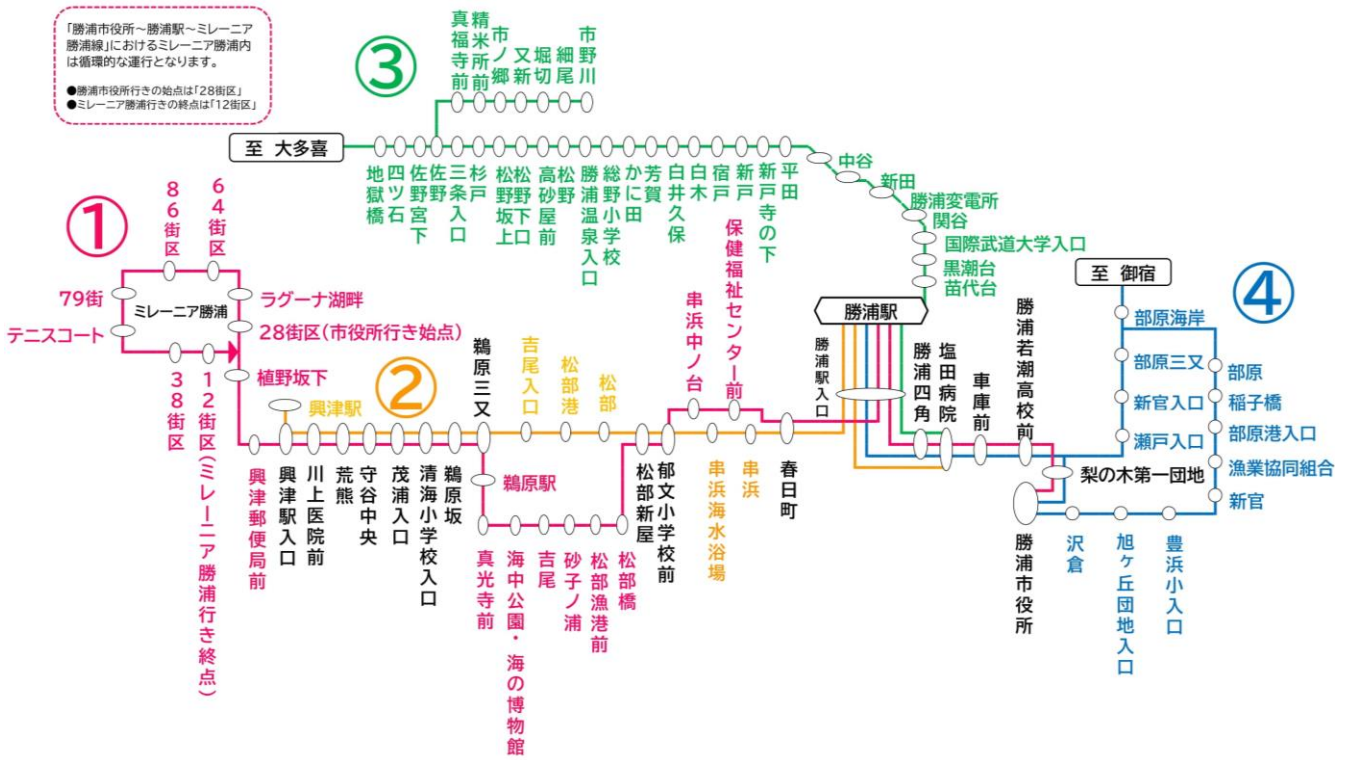
路線名	平日	土日祝
勝浦市役所～勝浦駅～ミレーニア勝浦線	6.5 往復	5.0 往復
塩田病院～勝浦駅～興津駅線	2.0 往復	2.0 往復
大多喜～勝浦・塩田病院線	9.0 往復	5.0 往復
勝浦駅～御宿駅線	3.0 往復	3.0 往復

■路線バスの運行収支

	運送費用 (円)	運送収入 (円)	運送損益 (円)	年間輸送人員 (人)	バス路線運行 維持補助金 (円)
平成29年度	46,656,049	20,249,450	-26,406,599	67,213	10,500,000
平成30年度	50,672,590	19,759,598	-30,912,992	56,724	10,500,000
令和元年度	53,528,173	20,359,965	-33,168,208	58,326	10,500,000
令和2年度	55,566,467	19,175,803	-36,390,664	53,782	10,500,000
令和3年度	56,564,095	21,169,709	-35,394,386	57,861	13,849,900

※大多喜～勝浦・塩田病院線と勝浦駅～御宿駅線は市内区間分のみ

■路線バス系統図



(4) デマンドタクシー

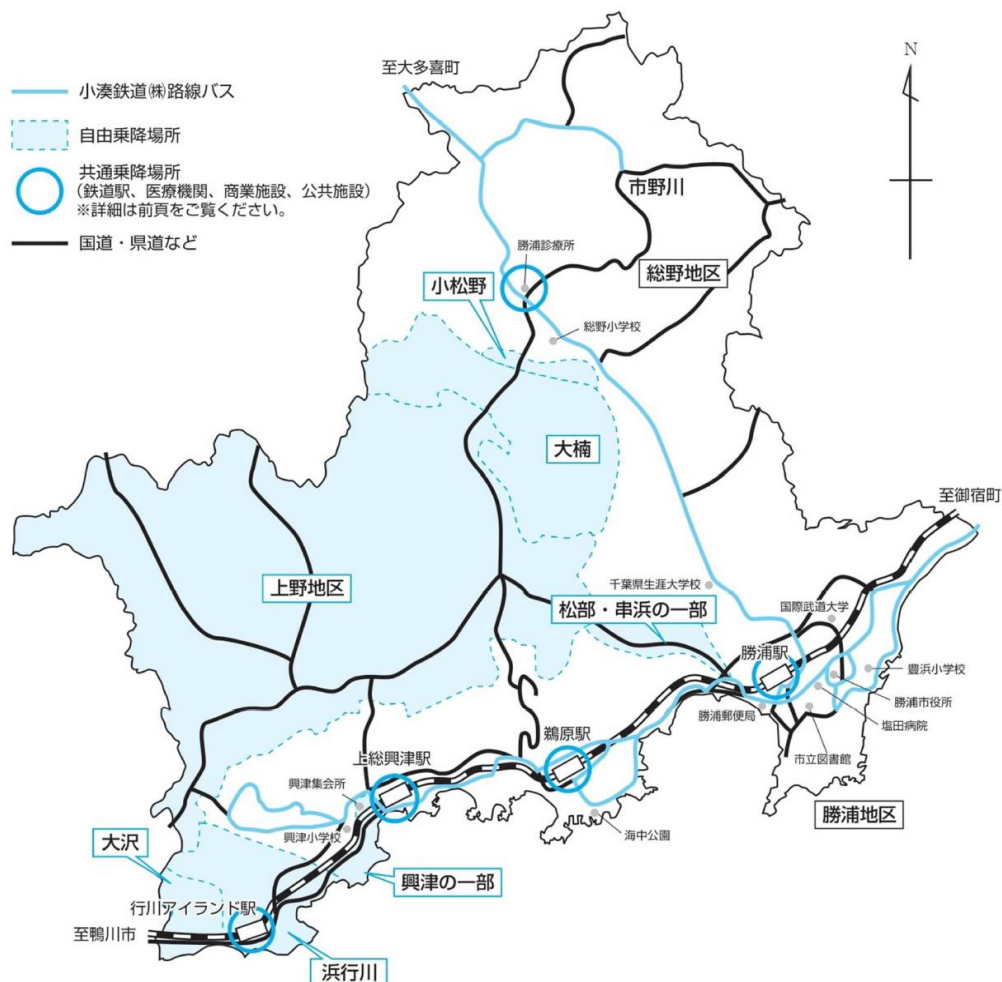
1) 運行概要

路線バスが運行されていない公共交通の不便な地域を対象に、「暮らしの足」を確保するため、平成 26 年 10 月から予約制で乗合となるデマンドタクシーを運行しており、運行開始以降、運行エリアや運行日（平日のみ→土曜日を追加）の拡大など運行サービスの見直しを行っている。

■デマンドタクシーの運行サービス

運行区域	【自由に乗降場所を指定して利用できる区域】 ：上野地区全域、大沢、浜行川、興津の一部、小松野、大楠及び松部と串浜の一部 【市の指定する乗降場所（共通乗降場所） ：鉄道駅、公共施設、医療機関、金融機関、その他商業施設など
運行日	月曜日～土曜日（祝日及び年末年始（12/29～1/3 除く））
運行便数	6 便（送車開始時刻… 8：00、9：30、（上り）11：00（下り）11：45、13：30、15：00、16：30）
運行車両	ワンボックス型ジャンボタクシー 2 台（乗車定員 10 人）
運賃	大人：400 円、中高生：200 円、小学生：100 円、未就学児：無料 ※運転経歴証明書所持者：200 円、障がい者手帳及び介護者：各 200 円
予約受付時間	月～土曜日：8～17 時、日・祝日：8～15 時
運行主体	勝浦市
運行事業者	小湊鉄道㈱

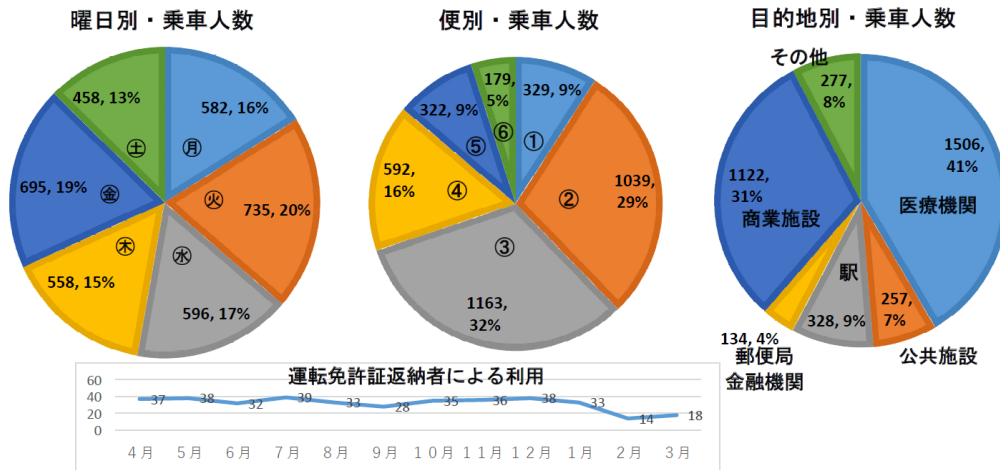
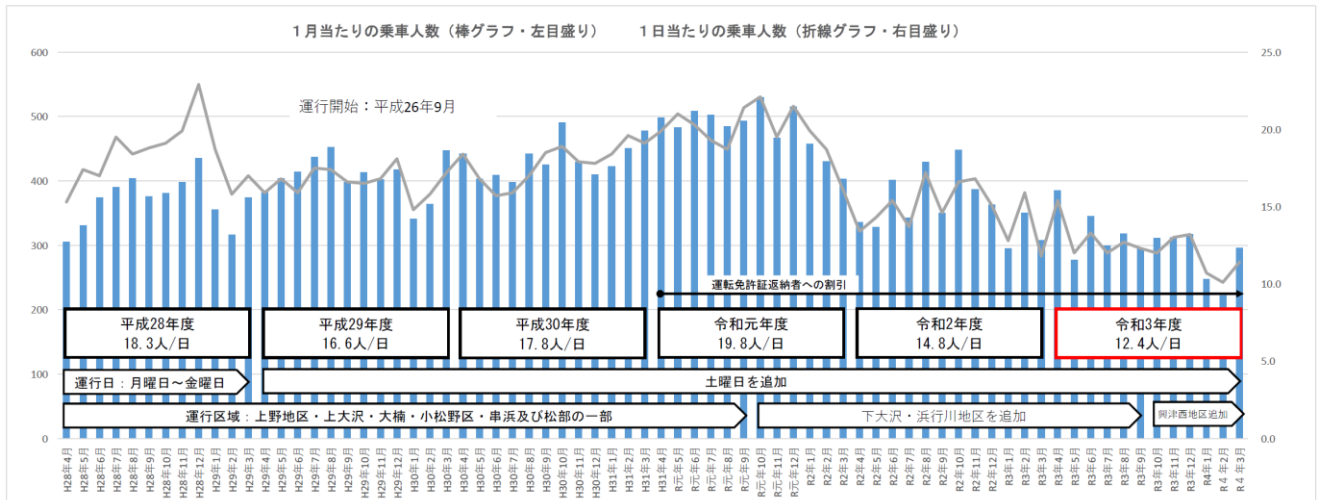
■運行区域



2) 利用実績

デマンドタクシーはこれまで運行日や運行区域、運賃の対象範囲の拡大等に伴い、令和元年度まで増加傾向であったものの、令和2年度、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少している。

■デマンドタクシーの利用実績



3) 行政負担額

デマンドタクシーの運賃収入は、利用者数の増加に比例し、平成29年度から令和元年度にかけて増加傾向であったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により低下しており、令和3年度の行政負担額は1,322万円となっている。

■デマンドタクシーの行政負担額

	運行経費 (市委託料上限) (円)	運賃収入 (円)	行政負担額 (円)		
			国補助金	市委託料	計
平成29年度	14,872,680	1,751,900	5,618,000	7,502,780	13,120,780
平成30年度	14,821,920	1,878,400	4,309,000	8,634,520	12,943,520
令和元年度	14,590,980	2,009,700	6,216,000	6,365,280	12,581,280
令和2年度	14,503,500	1,512,800	6,547,000	6,443,700	12,990,700
令和3年度	14,503,500	1,281,000	6,175,000	7,047,500	13,222,500

【参考】デマンドタクシー利用者アンケート調査結果

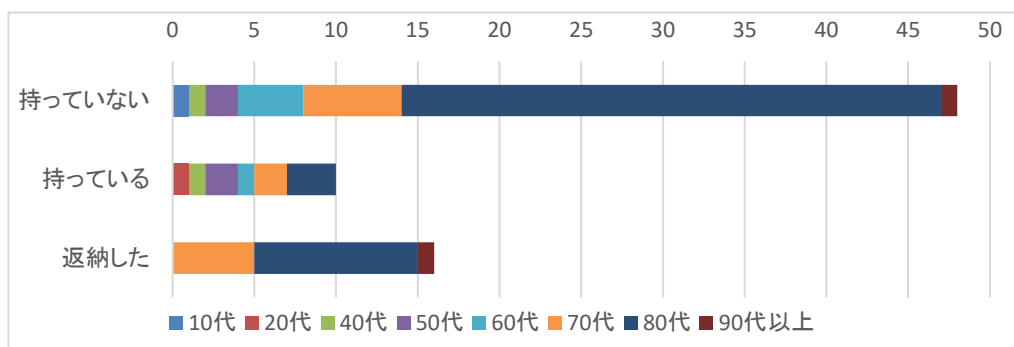
（１）調査概要

調査対象者	令和２年度中にデマンドタクシーを利用した全ての方
調査時期	令和３年７月～８月
調査方法	郵送配布・郵送回収
回収状況	配布数 114 人、回収数 75 人、回収率 65.8%

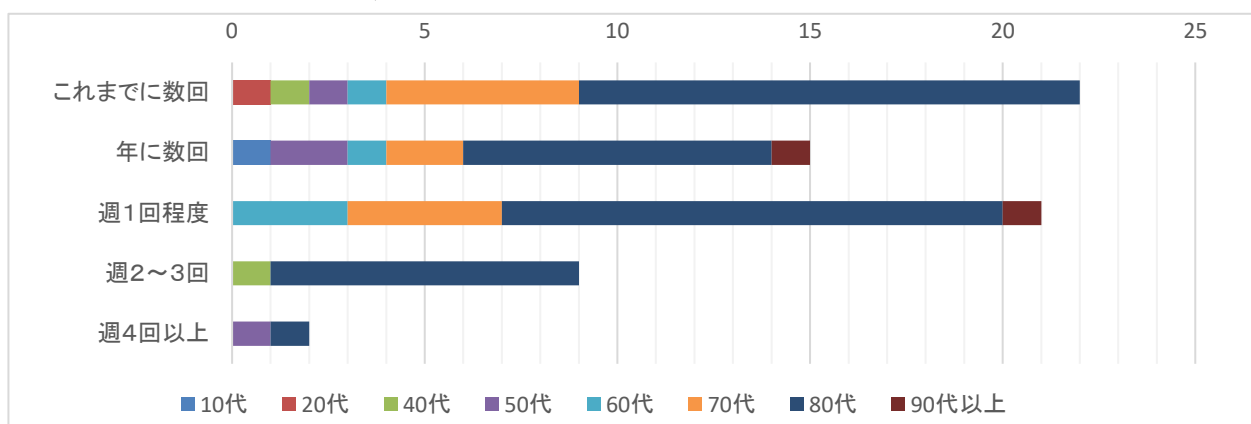
（２）調査結果

①利用者の年齢層	・70 代以上の方の利用が 62 人（約 83%）で、利用者の大半を高齢者が占めている。
②情報媒体	・デマンドタクシーを知った方法は、「広報かつうら」が 34 件と最も多く、次いで説明会（19 件）、家族・知人（14 件）となっている。
③家族の自動車所有状況	・家族の自動車所有状況は「いる」が 35 人、「いない」が 39 人と、半数以上の方が自動車を所有している家族がいないと回答し、高齢になる程、その割合が高くなっている。
④運転免許証の保有状況	・運転免許証は 87%が（持っていない 48 人、返納した 16 人）が保有していない。 ・家族が自動車を所有しておらず、運転免許証を「持っていない」または「返納した」と回答した方は 28 人で、約 38%の方が世帯として自家用車による移動手段を持たないと推察される。
⑤利用頻度	・利用頻度は「週 1 回程度」「週 2～3 回」「週 4 回以上」と回答した方が合計 32 人であり、約 4 割の方がデマンドタクシーを移動手段として日常的に利用している。
⑥行きで利用が多い便	・2 便目が 49 件、1 便目が 26 件と利用の多くが午前中に集中している。
⑦帰りで利用が多い便	・3 便目が 34 件と最も多く、次いで 4 便目が 20 件、5 便目が 13 件となっている。
⑧目的地	・目的地は「病院・診療所」が 55 件と最も多く、次いで「商業施設（18 件）」、「公共施設（11 件）」の順となっている。
⑨追加して欲しい目的地	・「ある」が 7 件、「ない」が 50 件、「無回答」が 18 件で、具体的な場所は「味彩館」「コンビニエンスストア」「総野園」と回答。
⑩運行日に対する満足度	・「満足」「やや満足」と回答した方は 42 件（56%）であり、「不満」「やや不満」と回答した方の合計 12 件（16%）を上回っており、概ね満足していることが伺える。
⑪不満点	・不満点は「予約が面倒」が 20 件と最も多く、次いで「便数が少ない（18 件）」「最終便が早い（12 件）」となっている。
⑫予約センターや運転手の対応に対する満足度	・「満足」「やや満足」と回答した方は 51 件（68%）であり、「不満」「やや不満」と回答した方の合計 8 件（11%）を上回っており、概ね満足していることが伺える。
⑬総合的な満足度	・「満足」「やや満足」と回答した方は 40 件（53%）であり、「不満」「やや不満」と回答した方の合計 10 件（13%）を上回っており、半数以上が満足していることが伺える。

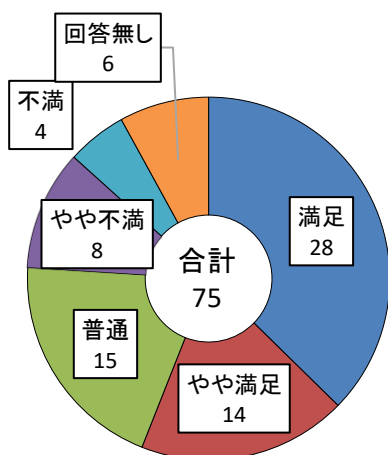
■運転免許証の保有状況



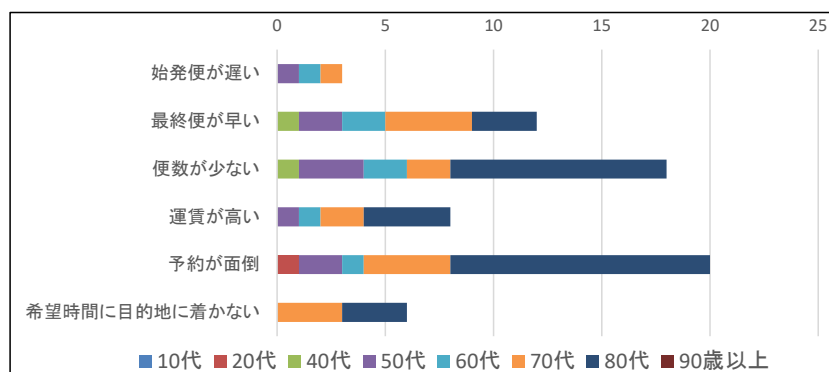
■デマンドタクシーの利用頻度



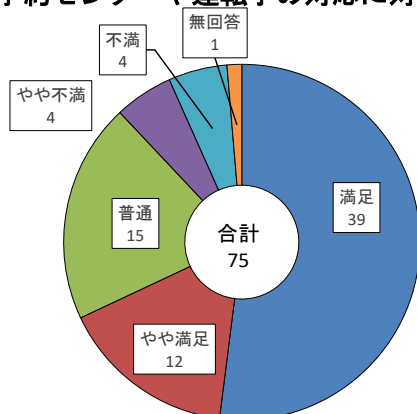
■運行日に対する満足度



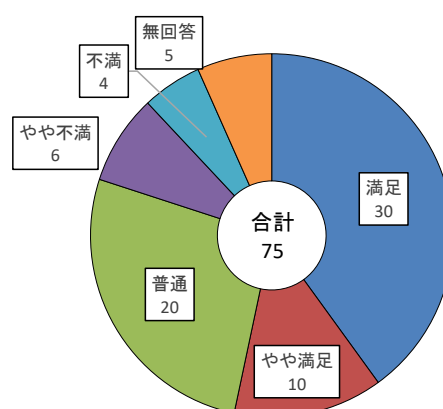
■デマンドタクシーの不満点



■予約センターや運転手の対応に対する満足度



■総合的な満足度



（５）一般タクシー

勝浦市内のタクシー会社は、エミタスタクシー南総株式会社 1 社が運行している。

年間利用者数は令和元年度が 62,708 人、令和 2 年度が 63,068 人、令和 3 年度が 64,508 人と微増傾向となっている。

○所在地（本社/勝浦営業所）…勝浦市墨名 262

○車両保有台数 19 台（うち、ワンボックス車両 1 台）、運転者数 18 人

○営業時間… 8：00～17：00（予約可能時間 8：00～22：00）

（６）高齢者タクシー利用料助成事業

勝浦市では、市が指定したタクシー事業者を利用した際の利用料金の一部を助成する高齢者タクシー利用券を令和 2 年 10 月から交付しており、令和 3 年度助成額は約 400 万円となっている。

対象者に対する実利用者数は勝浦地区で 33.1%と多く、上野地区、総野地区で少なくなっている。

■高齢者タクシー利用料助成事業の概要

対象者	・ 80 歳以上の方又は ・ 自主的に運転免許を返納した 75 歳以上の方で運転経歴証明書又は申請による運転免許の取消通知書を有する方 ※令和 2 年度は 65 才以上の世帯で 80 歳以上の高齢者のみ対象
助成内容	・ 助成額 400 円のタクシー利用券を交付 （6 月 30 日までの申請で 24 枚交付。以降申請月により 2 枚ずつ減数） ・ 1 回の乗車につき枚数制限はなし ・ 総野地区（デマンドタクシー運行地区を除く）は、初回に交付された利用券を使い切った場合、その月に属する申請月の交付枚数を 1 回限り再度交付
利用方法	・ 乗車時に身分証明書（健康保険証など）を提示 ・ タクシー利用券 1 枚につき 400 円の助成。運賃が 400 円に満たない場合でも、おつりはなし
利用できる事業者	エミタスタクシー南総(株)、介護タクシーなの花、介護タクシーまんちゃん、(株)ベストメディックス、介護タクシー和み、勝浦市デマンドタクシー

■高齢者タクシー利用料助成事業の利用実績

	申請者数 (人)	交付枚数 (枚)	利用者数※ (人)	利用枚数 (枚)	助成額 (円)
令和 2 年度	421	2,833	697	1,395	1,107,900
令和 3 年度	730	8,084	2,049	5,079	4,039,160

※利用者数は月ごとの実利用者数の合計

■高齢者タクシー利用料助成事業の令和 3 年度利用者率

	高齢対象者 A	免返申請者 B	対象者 A + B = C	実利用者数 D	利用者率 D / C
全体	2,580人	25人	2,605人	567人	21.8%
勝浦	1,182人	16人	1,198人	396人	33.1%
興津	621人	3人	624人	114人	18.3%
上野	356人	2人	358人	19人	5.3%
総野	421人	4人	425人	38人	8.9%

(7) スクールバス

スクールバスは、勝浦中学校、勝浦小学校、上野小学校及び興津小学校への通学のため運行しており、令和3年度運行委託料は約3,900万円となっている。

■スクールバス運行概要

	運行区間	運行便数	利用者数
勝浦中学校	台宿集会所～上野農協前～大楠消防小屋～勝浦駅	平日…登校時2便、下校時3便 土日祝…登校時2便、下校時2便	32人
勝浦小学校	松部・串浜地区～勝浦小学校	登校時1便、下校時2～3便 ※下校時は月や曜日により異なる	33人
上野小学校	・荒川地区～上野小学校 ・名木地区～上野小学校 ・鵜原・吉尾地区～上野小学校 ・守谷地区～上野小学校	・荒川地区、名木地区…登校時各1便、下校時3～5便 ・鵜原・吉尾地区、守谷地区…登校時各1便、下校時2～3便 ※下校時は月や曜日により異なる	83人
興津小学校	旧行川小学校前～行川～興津小学校	登校時1便、下校時1便	登校時6人 下校時2人

■スクールバス運行委託料

(単位：円)

学校名	車両	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
勝浦中学校	バス	15,304,518	13,701,744	12,307,883	12,203,125	12,203,125
勝浦小学校	バス			5,384,706	5,434,107	5,434,107
上野小学校	バス	19,195,974	1,380,736	16,722,252	16,875,672	16,875,672
興津小学校	バス			2,884,860	6,452,910	4,398,951
	タクシー	1,030,280	960,710	510,900		
合計		35,530,772	16,043,190	37,810,601	40,965,814	38,911,855

※興津小学校は平成29年度～令和元年度上半期(4～9月)はタクシー

1－3 上位計画及び関連計画の方向性の把握

(1) 勝浦市総合計画（令和4年度中に策定予定）

【計画期間】 基本構想……………令和5年度～令和16年度

- ・前期基本計画…令和5年度～令和8年度
- ・中期基本計画…令和9年度～令和12年度
- ・後期基本計画…令和12年度～令和16年度

【将来都市像】 “豊かな自然”に抱かれて“心豊か”に過ごせるまち かつうら

【基本理念】

- ①未来に向けて、希望のもてるまちづくり
- ②安全・安心で、生活しやすいまちづくり
- ③元気に笑顔で、ふれあい・支え合いのあるまちづくり

【基本方針】

- ①未来に希望をつなげるまち（結婚・出産・子育て・教育）
- ②ともに支え合い、健やかに過ごせるまち（保健・医療・福祉）
- ③安全・安心を実感できるまち（消防・防災・生活安全）
- ④人々が活気にあふれるまち（産業・観光・交流）
- ⑤快適な環境で過ごせるまち（道路・交通・生活基盤・環境）
- ⑥心豊かで元気になれるまち（生涯学習・文化・スポーツ）
- ⑦みんなで創るみんなのまち（市民協働・共生社会・自治体運営）



《前期基本計画（案）》 5－3 公共交通の充実

【目指すまちの姿】

広域的な都市間移動手段と、地域内における移動手段がともに充実し、市民が快適・便利に移動できる持続可能な交通体系が構築されたまちを目指します。

【施策の展開】

①鉄道・高速バスの利便性向上

JR 外房線及び高速バスのサービス強化に向け、交通事業者への要望活動に継続的に取り組むとともに、利用促進に努めます。また、地域住民の生活を支えるとともに観光振興上の重要な交通基盤であるいすみ鉄道については、県や関係市町と連携しながら経営改善に向けた取組を支援します。

②地域公共交通の維持・充実

市民の移動ニーズを適切に把握し、市民生活に不可欠である路線バスの維持・充実を図るとともに、デマンドタクシー等の移動手段の活用により、公共交通空白地域の解消に努めます。また、市の現状に即し、持続可能な交通体系の構築に向け、地域公共交通計画の策定を推進します。

(2) 第2期勝浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年12月策定）

【計画期間】 令和3年度～令和7年度

【基本目標】

- ①安定して働くことができる場の確保
- ②新しい人の流れや関係づくりの構築
- ③子どもを産み育てる環境の充実
- ④ひとが行き交い、暮らしやすい地域の実現

【施策】地域公共交通の確保

【施策の方向性】

公共交通はこの地域に住む者にとって、通勤・通学の手段や、自家用車を持たない高齢者等の移動手段として、大変重要な役割を果たしており、高齢化の進展によりその必要性は今後さらに高くなることが予想されることから、国や運行会社など関係機関への要望活動を行うとともに、運行支援を行うなど公共交通網の維持に努めます。

また、デマンドタクシーの運行のほか、地域の実情に合った生活交通のあり方について検討するなど、公共交通空白地域の解消及び利便性の向上を目指します。

【施策の方向性】

- ・JR 外房線の運行維持及び利便性向上のための取組
- ・市内路線バスの運行維持及び利便性向上のための取組
- ・デマンドタクシーの運行
- ・公共交通空白地域の解消への取組

【重要業績評価指標（KPI）】

指標	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
デマンドタクシーの1日あたり乗車人数	19.8人	20.2人
市内路線運行回数	47回/日	47回/日

(3) 勝浦市都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月策定）

【計画期間】 概ね 20 年

【都市の将来像】 元気・交流（連携・協働）・感動のまち かつうら

～いつまでも元気に安全・安心して快適に暮らし続けられる協働の都市づくり～

【将来都市構造】

ゾーン	市街地ゾーン、海岸保全・漁業集落ゾーン、丘陵部開発ゾーン、農業振興・交流ゾーン、森林資源活用ゾーン、丘陵部斜面緑地保全ゾーン、森林保全ゾーン
拠点	・勝浦都市交流拠点：勝浦中心市街地 ・地域交流拠点：興津地域交流拠点、総野地域交流拠点、上野地域交流拠点 ・観光等交流拠点 ・緑の交流拠点
軸	広域交通軸、都市交通軸、その他幹線道路



【道路・交通体系に関する基本方針（公共交通）】

JR 鉄道駅においては、高齢者等交通弱者のためのバリアフリー化を促進していきます。

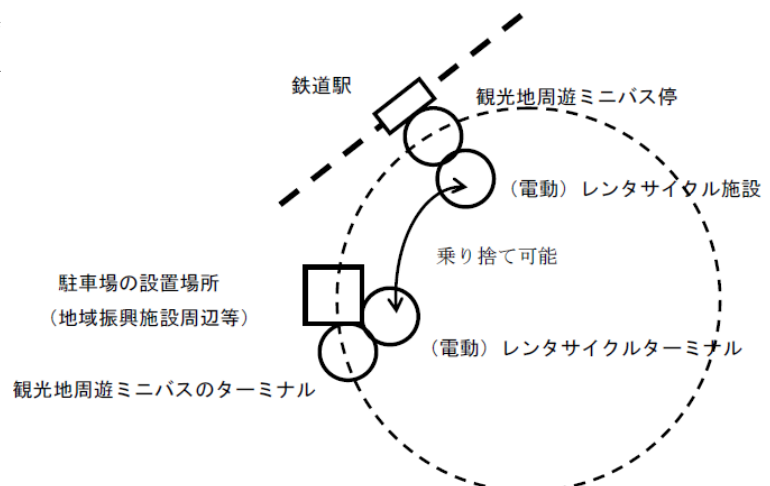
バスについては、路線バスは住民の日常生活の足として運行維持を要請していくとともに、市民バスについては、地域住民ニーズへの対応と、都市・地域交流拠点の充実と併せ周辺地域との結びつきの強化を図るため、デマンドタクシー等の導入により効率的で利便性の高い運行システムの導入等を図ります。

また、整備された圏央道への高速バス運行路線の再編・充実を図るなど、広域公共交通の充実を要請していきます。

さらに、勝浦中心市街地・勝浦観光交流拠点地区においては、地域振興施設周辺地区や J R 勝浦駅周辺地区への駐車場の位置づけ・整備を踏まえて、駐車場と一体的に観光地周遊ミニバスのターミナル設置等を検討し、自家用車から周遊ミニバス・レンタサイクルへの乗り換えを可能とし、観光客等にやさしい観光地めぐりを図ります。

また、鵜原・守谷・興津観光交流拠点地区においても、JR 上総興津駅と JR 鵜原駅や緑の交流拠点地区を中心として、駐車場の整備と併せ観光地周遊ミニバス停やレンタサイクル施設の設置を検討し、観光客のニーズに対応していきます。

観光等交流拠点等における公共交通の導入イメージ



（４）勝浦市過疎地域持続的発展計画（令和３年９月策定）

【計画期間】 令和３年度～令和７年度

【交通施設の整備、交通手段の確保に対する対策（公共交通）】

市民生活の利便性向上に向けて、周辺自治体と連携し、JR 外房線及び路線バスにおける公共交通機能の充実を図るとともに、路線バスなどの状況を勘案しながら、公共交通空白地域を中心にデマンドタクシーの運行を継続して実施します。

また、公共交通を補完する施策としてタクシー利用助成実施などによる高齢者等の移動手段を確保するとともに、市内鉄道駅のさらなる利便性の向上やいすみ鉄道の活性化に向けた取組を推進します。

2 意向把握アンケート調査の実施

2-1 市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 2,037 人（無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 4 年 7 月 29 日（金）発送～8 月 12 日（金）締切
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、自動車所有状況、運転免許返納に対する将来の考え方、最寄りバス停までの所要時間 ②日常生活の移動実態【目的別（買い物、通院、通勤・通学）】 ：外出頻度、主な行き先、利用交通手段 ③日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段が無くて困ることの有無とその目的、行き先 ④鉄道（JR 外房線）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用する駅、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑤高速バス（安房小湊～御宿～東京線）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路線バスの利用実態と意識・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 ⑦デマンドタクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度 ⑧一般のタクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度 ⑨公共交通の利用意向 ：行きたい場所、利用目的、利用頻度、利用時間帯 ⑩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、効果的な公共交通の利用促進策
回収状況	回収票数：859 票（回収率：42.2%）

(1) 回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が54.6%と男性よりも多く、年齢は60歳以上が70.1%を占めている。

職業は「無職（36.8%）」、「会社員・公務員（20.8%）」が多い。

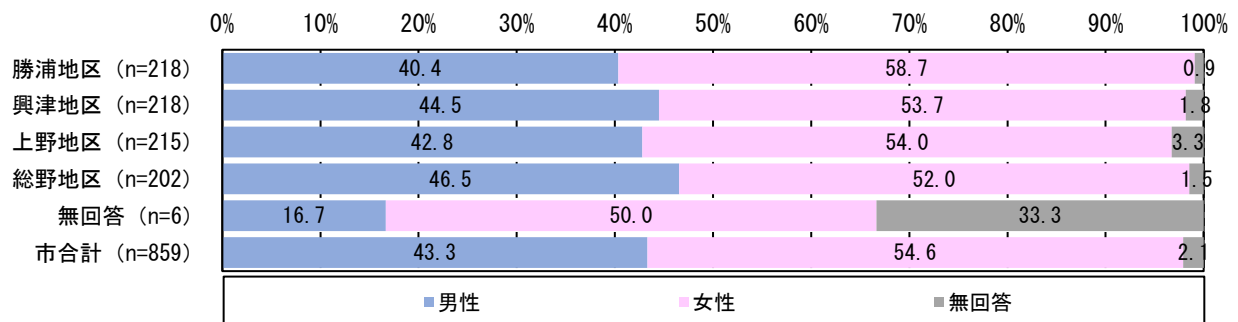
自動車運転免許証有無は、「ある」が76.7%、「ない」が18.2%、「運転免許証返納済」が4.0%となっており、年齢別に見ると、10歳代や70歳以上で「ない」又は「運転免許証返納済」の割合が多い。

運転免許証返納意向は、「今は返納するつもりはないが、将来は返納する」が67.5%と最も多く、「免許を返納するつもりはない」が21.0%、「近いうち免許を返納する」が1.6%となっている。

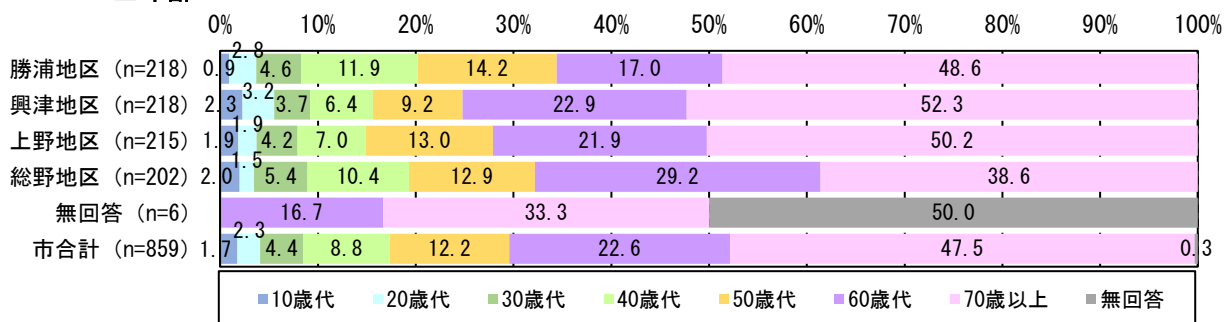
自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が64.3%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が17.8%、「持っていない」方が12.9%を占めている。

最寄りバス停までの所要時間は、「5分未満」が35.4%と最も多く、「5～10分未満」が17.1%、「20分以上」が15.4%となっている。

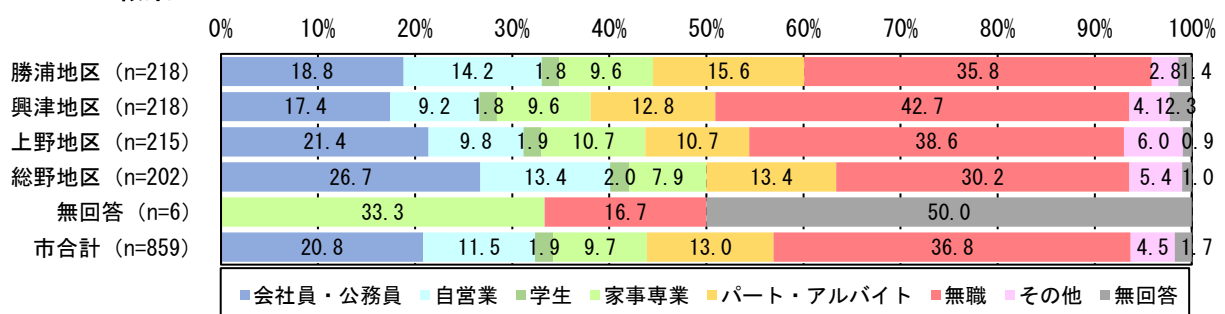
■性別



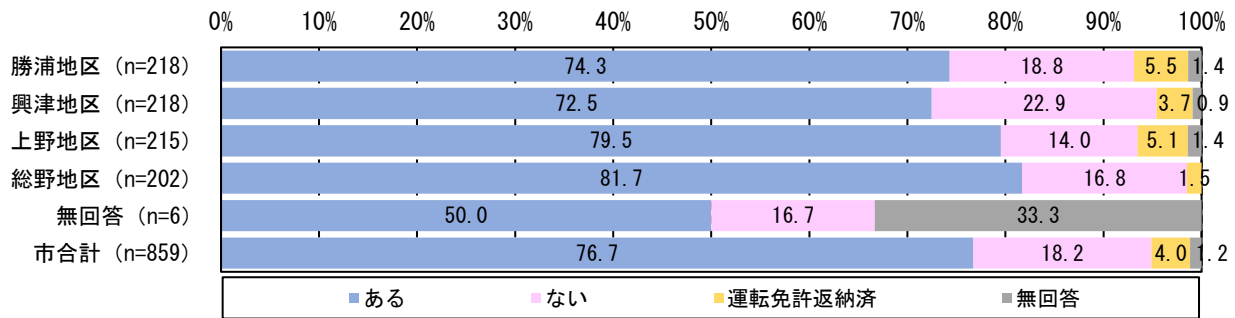
■年齢



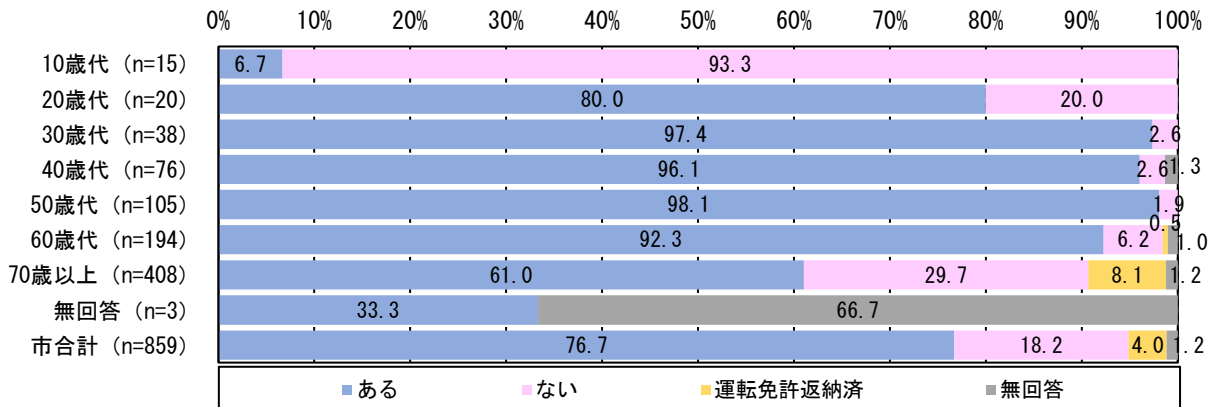
■職業



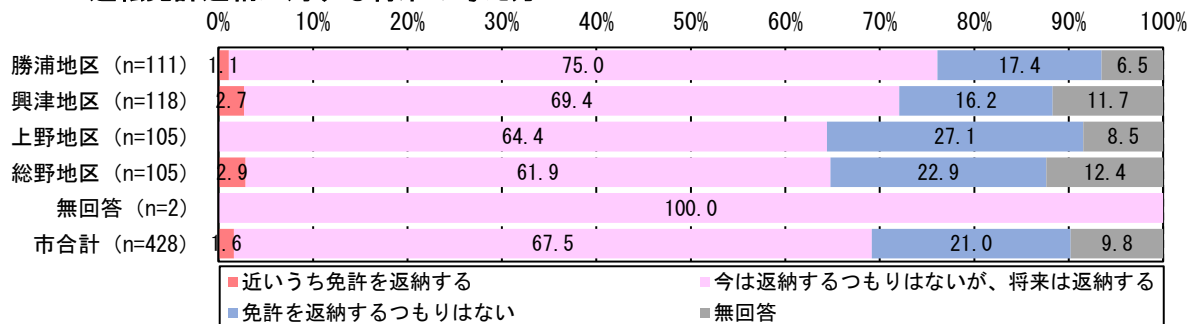
■自動車運転免許証有無



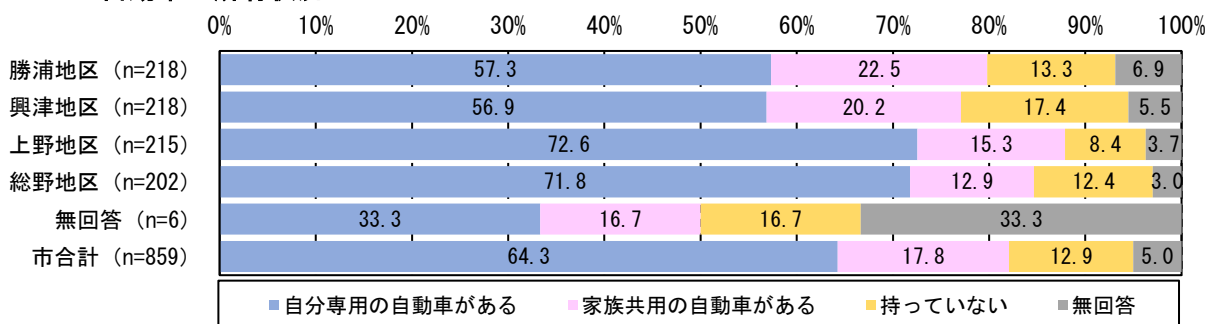
(年齢別)



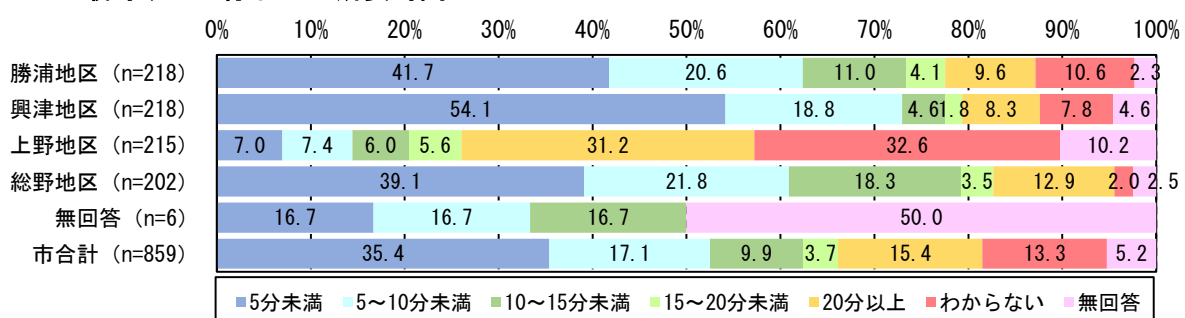
■運転免許返納に対する将来の考え方



■自動車の所有状況



■最寄りバス停までの所要時間



(2) 日常の外出行動

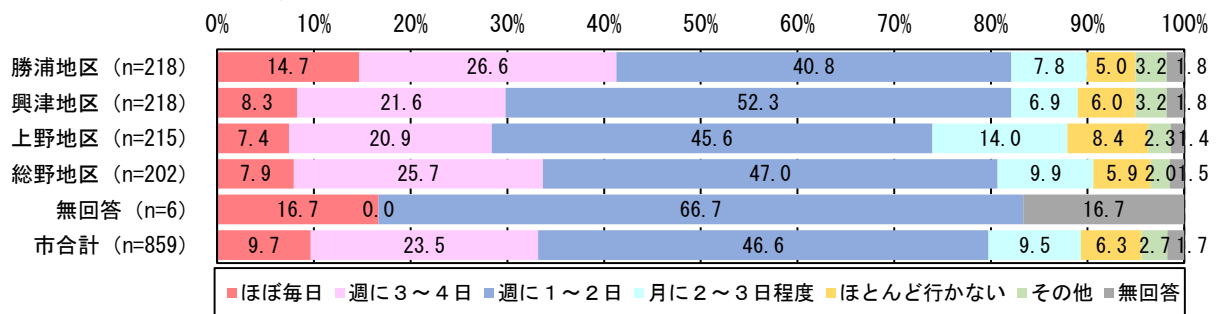
① 買い物

買い物に行く頻度は「週に1～2日(46.6%)」、「週に3～4日(23.5%)」が多い。

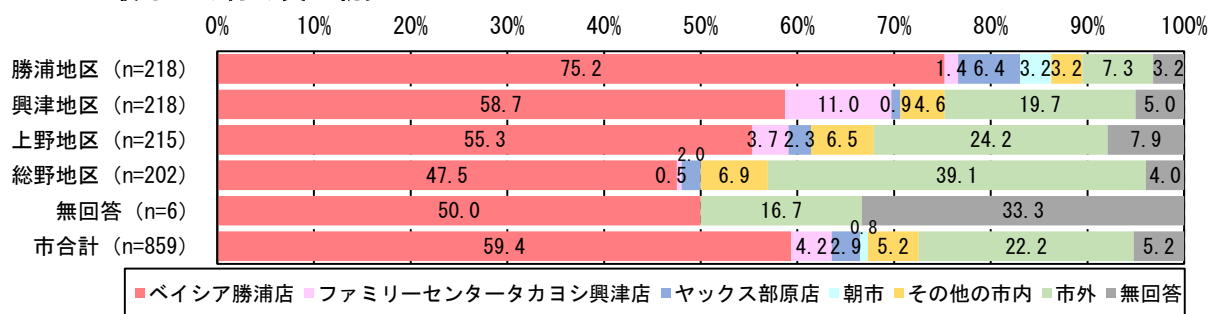
買い物先は「ベシア勝浦店」が59.4%と最も多く、次いで「市外」が22.2%となっている。

利用交通手段は、「自家用車(76.8%)」、「家族や知人等の車で送迎(13.2%)」が多く、「路線バス」が2.6%、「デマンドタクシー」が1.4%となっている。

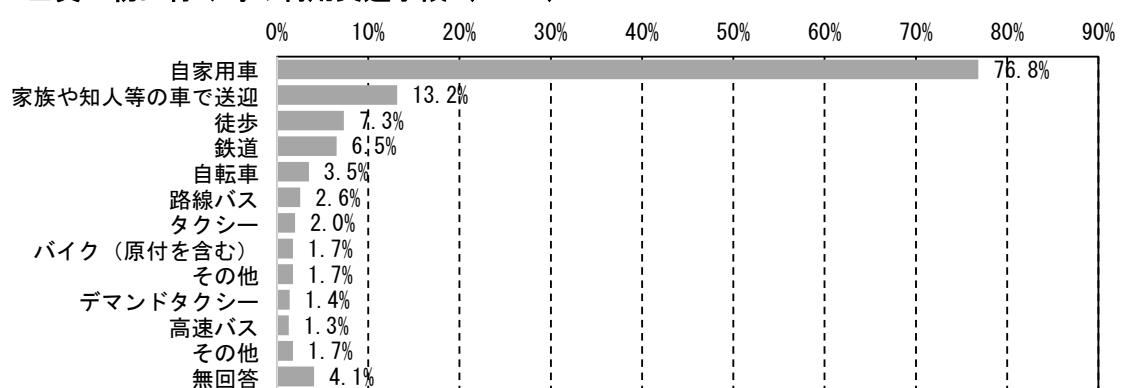
■ 買い物に行く頻度



■ 最もよく行く買い物先



■ 買い物に行く時の利用交通手段 (n=859)



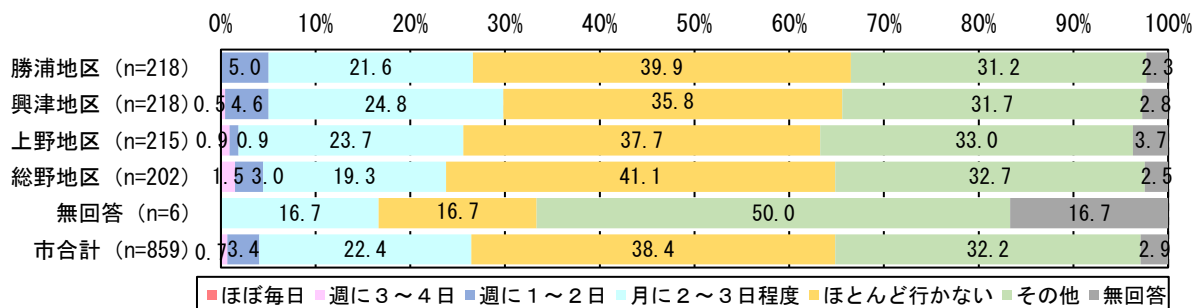
②病院の利用

病院に行く頻度は、「ほとんど行かない（38.4%）」、「月に2～3日（22.4%）」が多い。

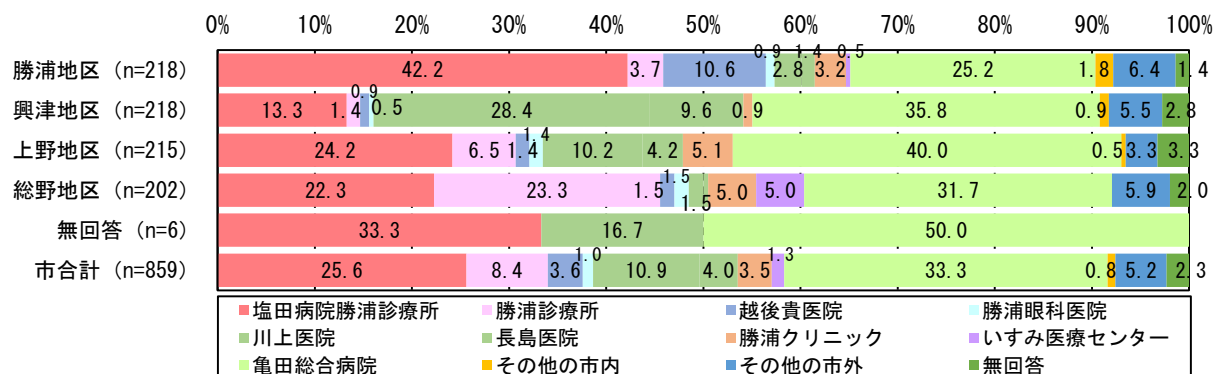
最もよく行く病院は、勝浦地区では「塩田病院勝浦診療所（42.2%）」が最も多く、興津地区、上野地区、総野地区では「亀田総合病院（35.8%、40.0%、31.7%）」が最も多い。

利用交通手段は、「自家用車（73.8%）」、「家族や知人等の車で送迎（14.2%）」が多く、「路線バス」が2.9%、「デマンドタクシー」が1.3%となっている。

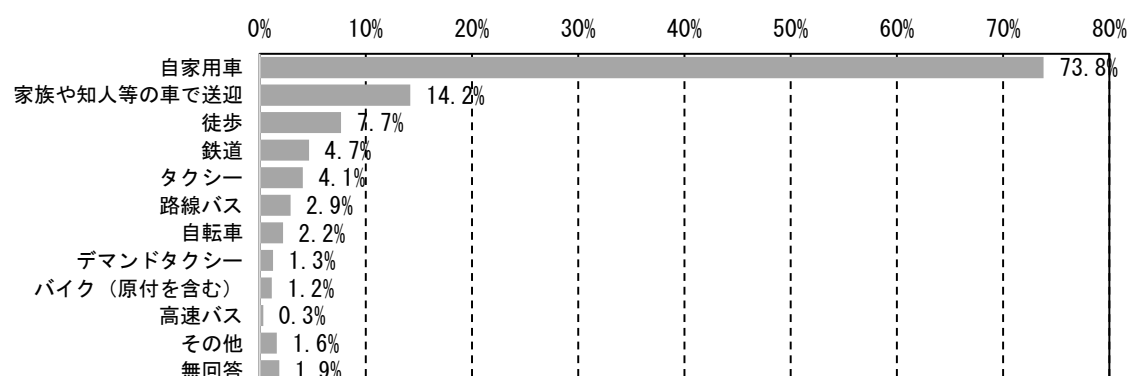
■病院に行く頻度



■最もよく行く病院先



■病院に行く時の利用交通手段 (n=859)

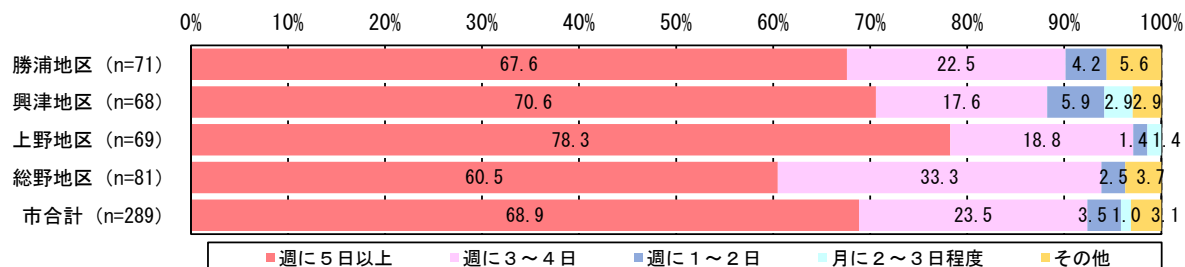


③通勤・通学

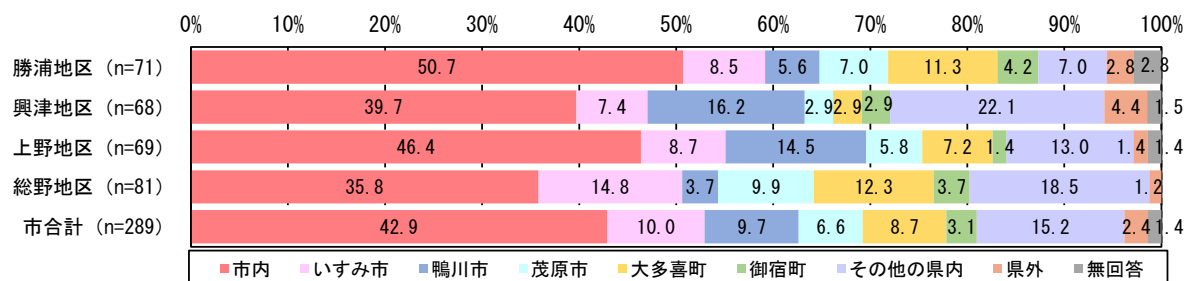
通勤・通学に行く頻度は、「週に5日以上（68.9%）」が多い。

通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が42.9%と最も多く、利用交通手段は「自家用車」が80.3%と多い。

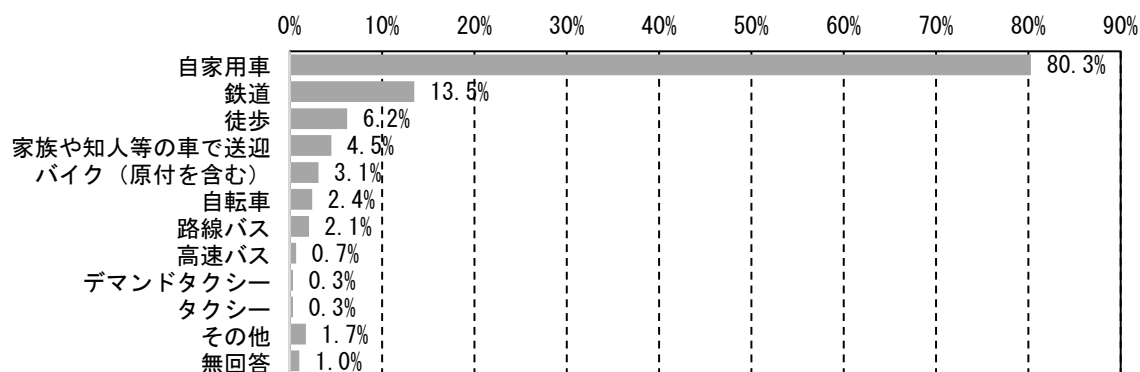
■通勤・通学時の頻度



■通勤・通学時の主な行き先



■通勤・通学時の利用交通手段 (n=289)



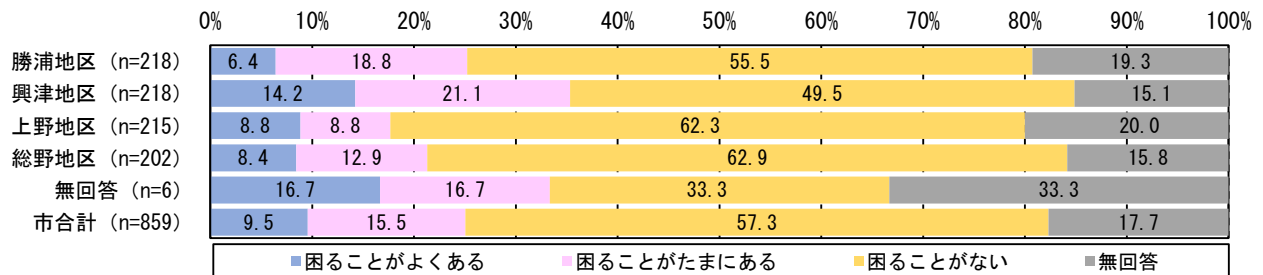
(3) 日常の移動のしやすさ

① 困り具合

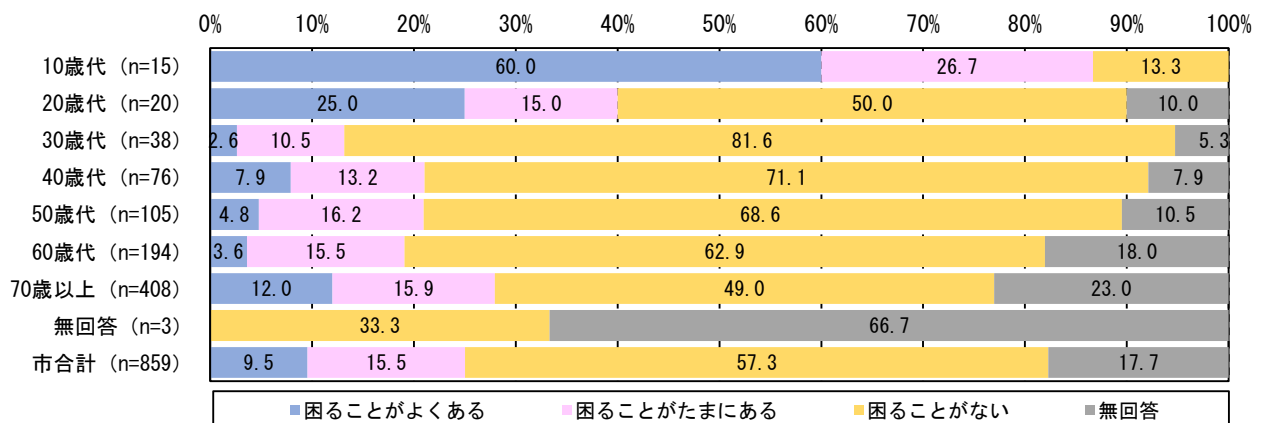
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は25.0%となっている。

年齢別に見ると、10歳代（86.7%）と20歳代（40.0%）、70歳以上（27.9%）で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方（運転免許返納済含む）が困り具合の割合が多い。

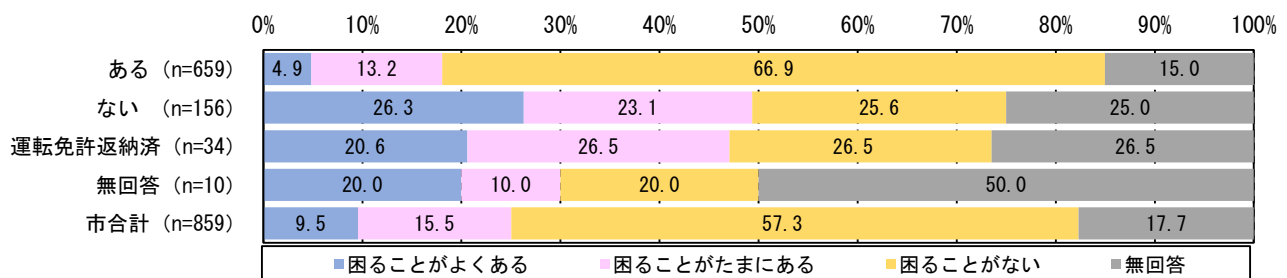
■ 外出する際に困ることの有無



(年齢別)



(自動車運転免許証有無別)

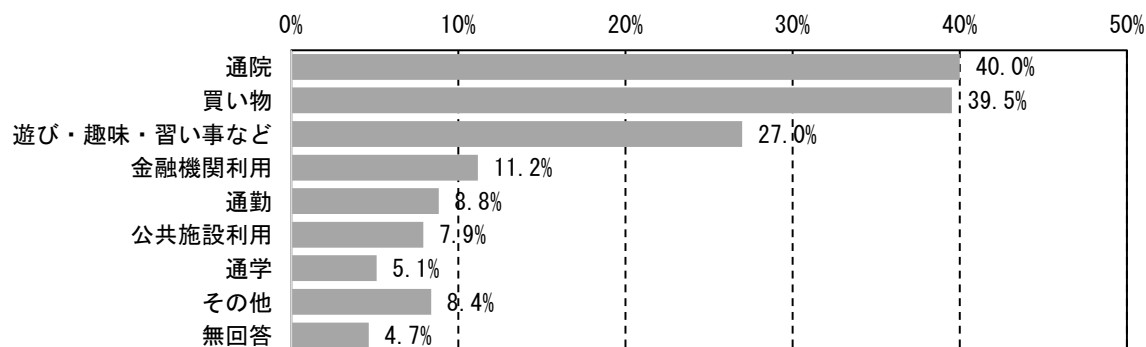


②困っている時の状況

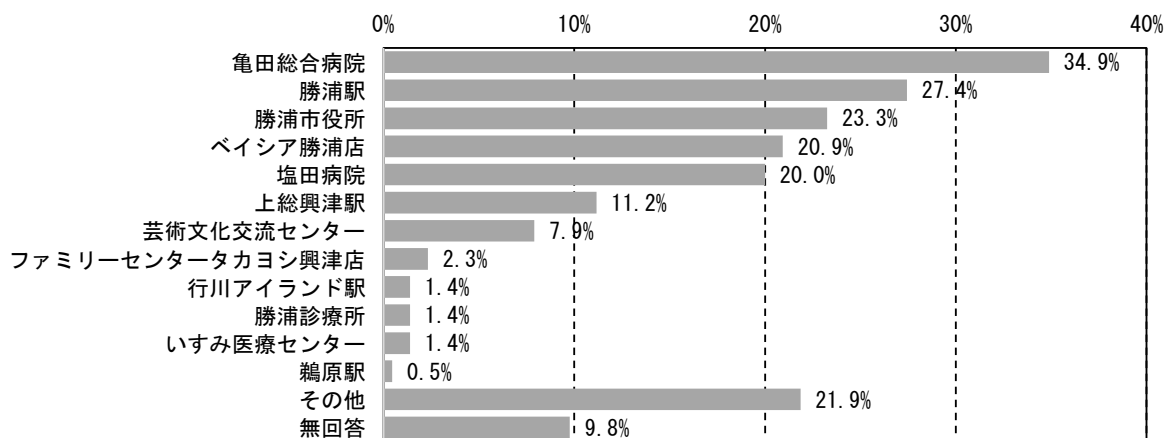
困っている時の目的は、「通院（40.0%）」「買い物（39.5%）」「遊び・趣味・習い事など（27.0%）」の順で多い。

困ることが多い行き先は、「亀田総合病院（34.9%）」、「勝浦駅（27.4%）」、「勝浦市役所（23.3%）」の順で多く、その他（市外）は大多喜町 98 件、鴨川市 72 件、いすみ市 25 件、茂原市 11 件、御宿町 8 件が多い。

■困っている時の目的（n＝215）



■困ることが多い行き先（n＝215）



(4) 鉄道（JR 外房線）の利用実態と意識・要望

鉄道の利用実態について、利用頻度は「鉄道は利用しない」が36.2%を占めており、次いで「年に数日（29.5%）」と低頻度の利用割合が多い。

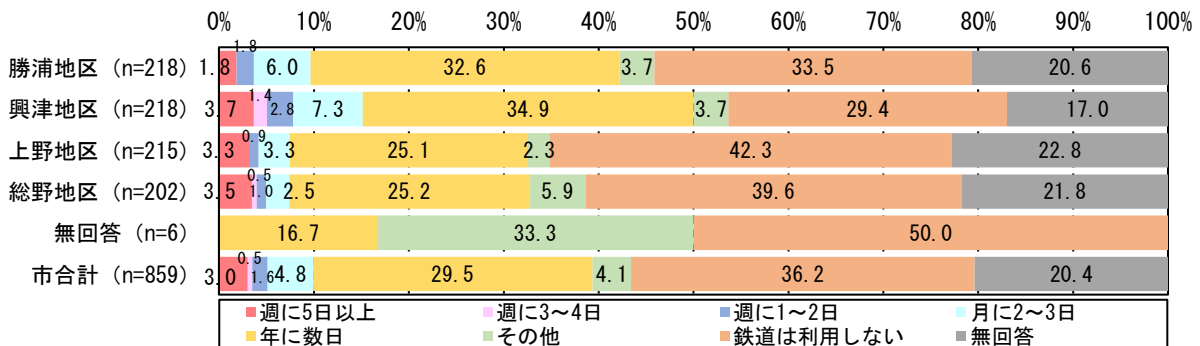
利用駅は、勝浦地区、上野地区、総野地区では「勝浦駅（78.0%、61.3%、71.8%）」が最も多く、興津地区では「上総興津駅（42.7%）」が最も多い。

利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（47.7%）」、「買い物（21.2%）」が多い。

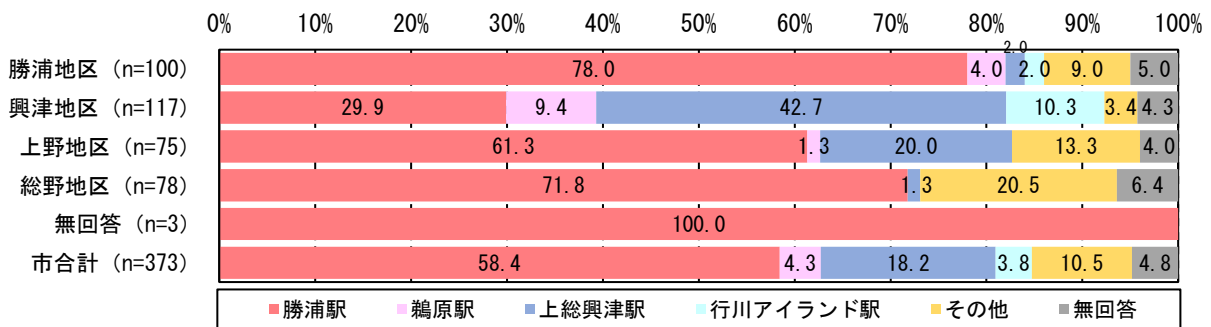
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから（67.8%）」「利用する用事が特になから（55.9%）」が多い。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、「運行本数・運行時間帯」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多く、「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が比較的多い。

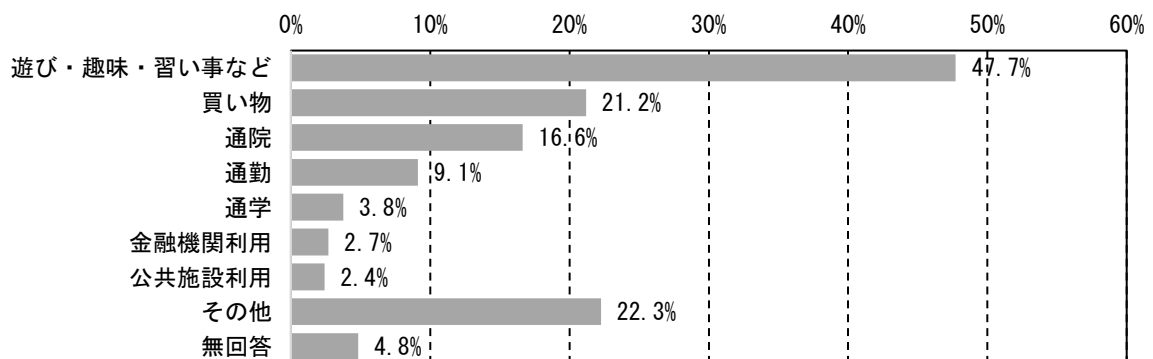
■鉄道の利用頻度



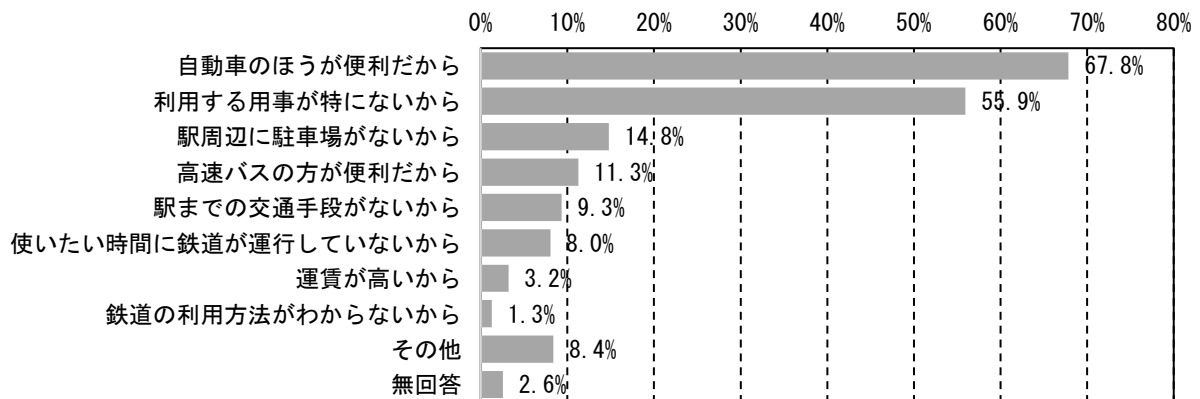
■よく利用する駅



■鉄道の利用目的 (n=373)

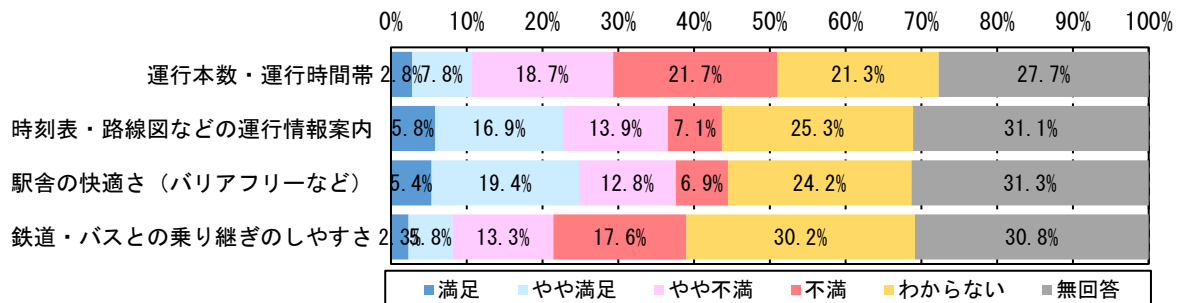


■鉄道を利用しない理由（n=311）

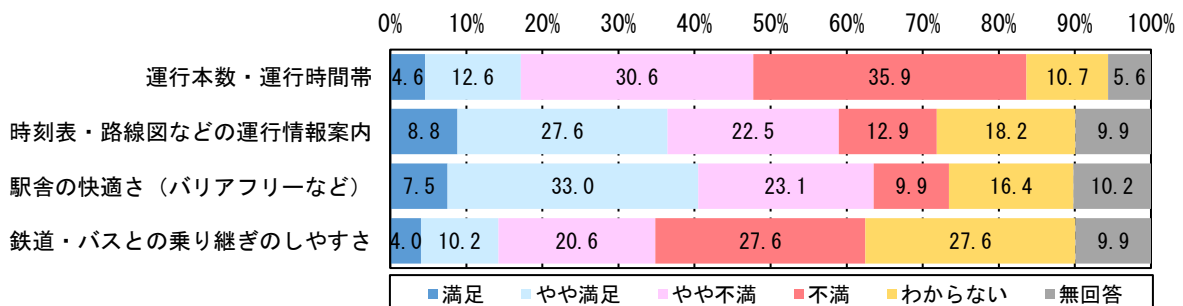


■鉄道の運行サービスに対する満足度

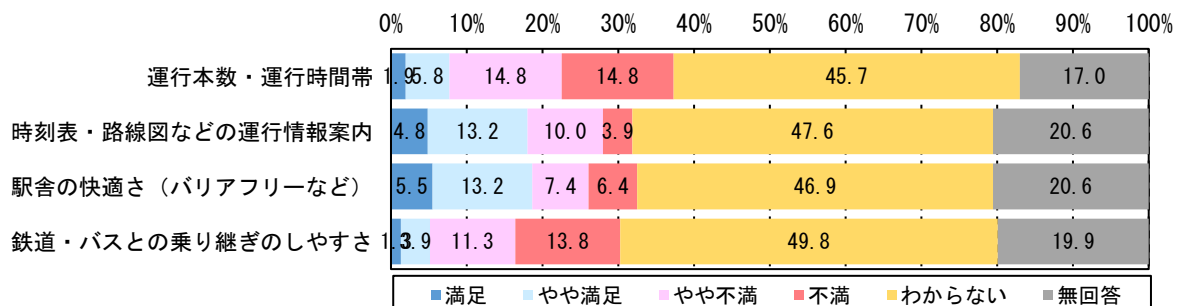
【全体（n=859）】



【鉄道利用者（n=373）】



【鉄道非利用者（n=311）】



(5) 高速バス（安房小湊・御宿～東京線）の利用実態と意識・要望

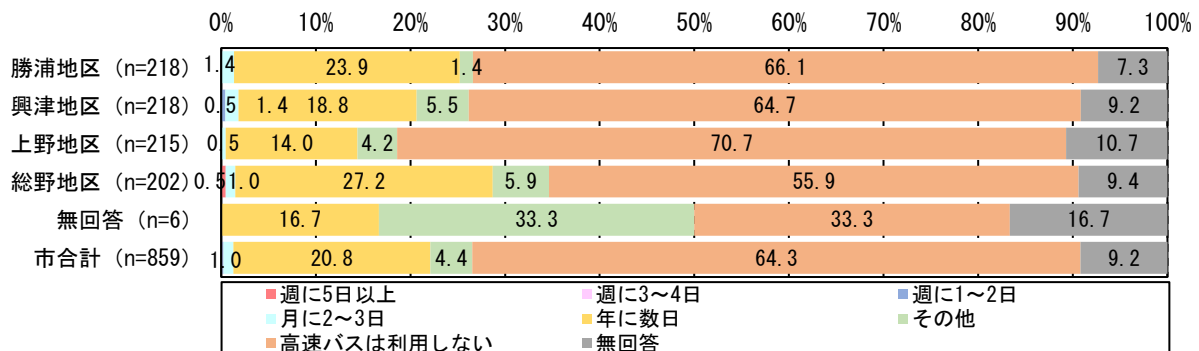
高速バスの利用実態について、利用頻度は「高速バスは利用しない」が64.3%を占めており、次いで「年に数日（20.8%）」と低頻度の利用割合が多い。

利用目的は、「遊び・趣味・習い事（56.6%）」、「買い物（22.4%）」が多い。

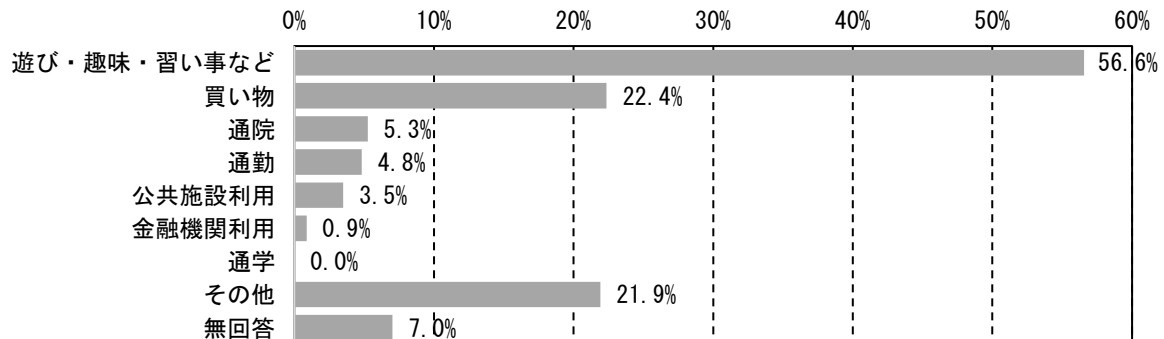
利用しない理由は、「高速バスを利用する用事が特にないから（68.5%）」「自動車のほうが便利だから（38.9%）」が多い。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、「運行ルート」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多く、「運行本数・運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多い。

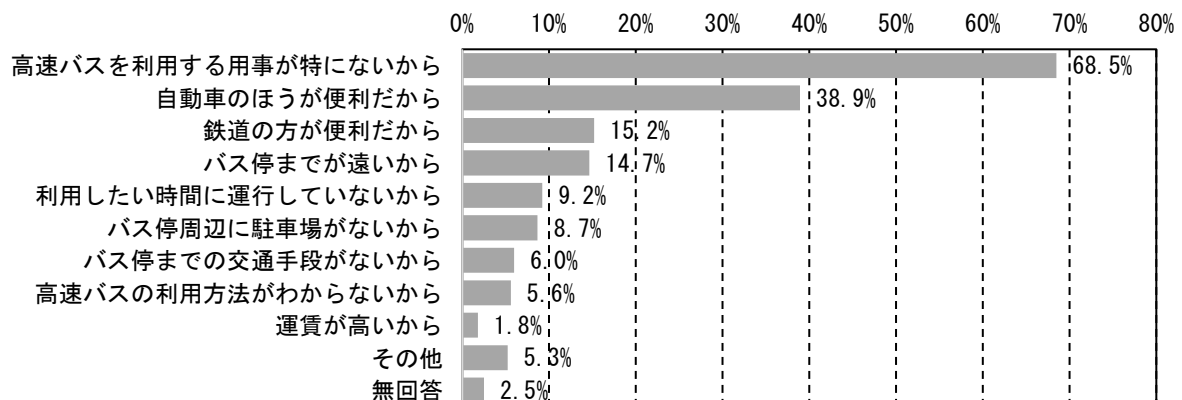
■高速バスの利用頻度



■高速バスの利用目的 (n=228)

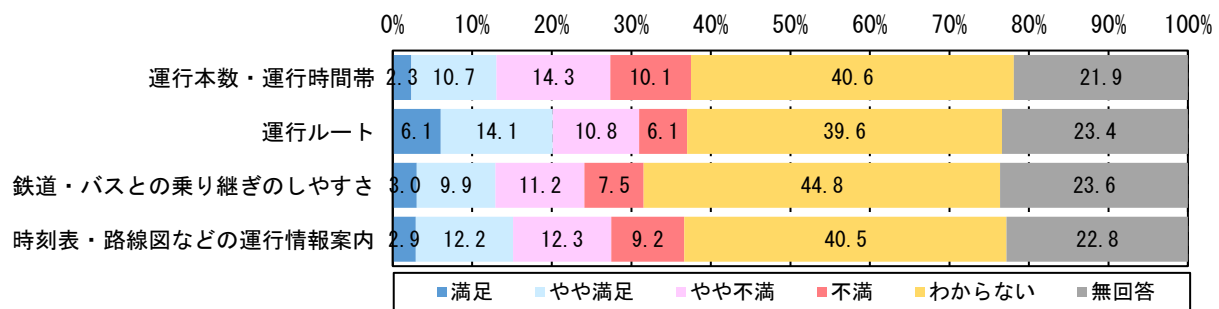


■高速バスを利用しない理由 (n=552)

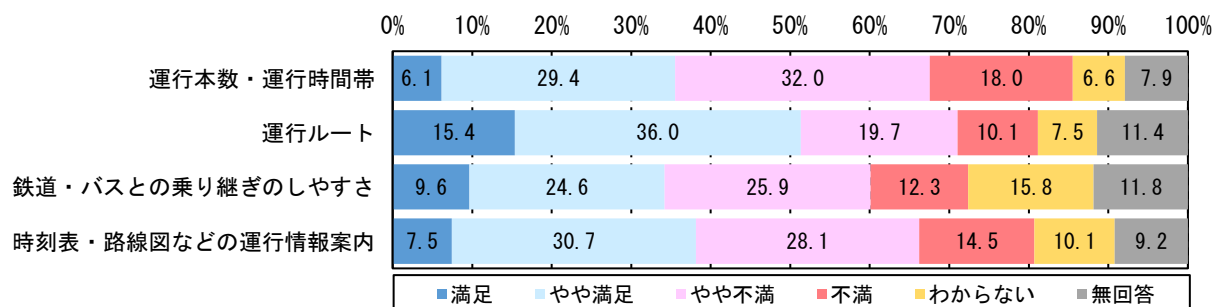


■高速バスの運行サービスに対する満足度

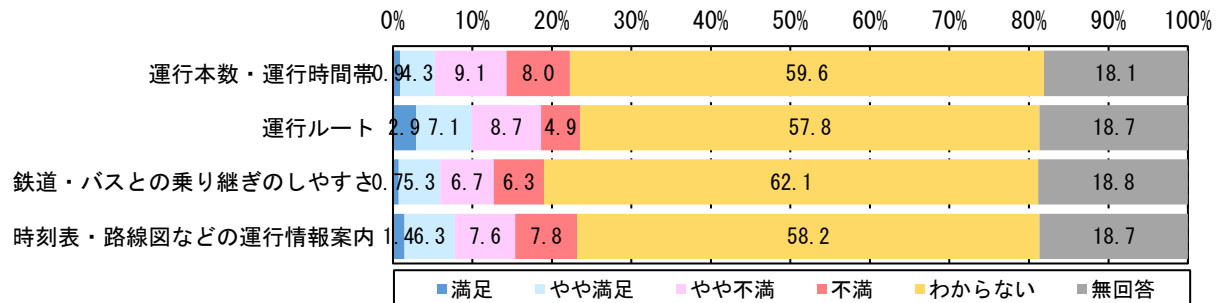
【全体（n=859）】



【高速バス利用者（n=228）】



【高速バス非利用者（n=552）】



(6) 路線バスの利用実態と意識・要望

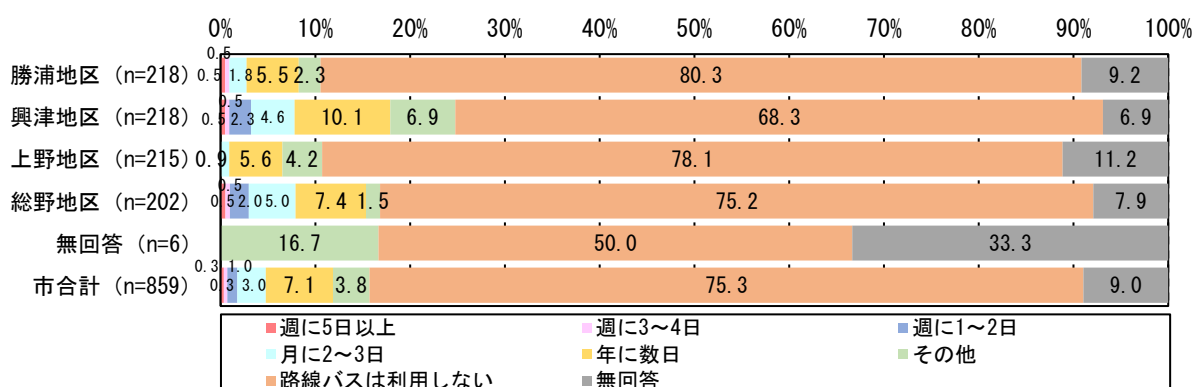
路線バスの利用実態について、利用頻度は「路線バスは利用しない」が75.3%を占めており、「年に数日（7.1%）」と低頻度の利用割合が多い。

利用目的は、「通院（33.3%）」、「買い物（28.9%）」が多い。

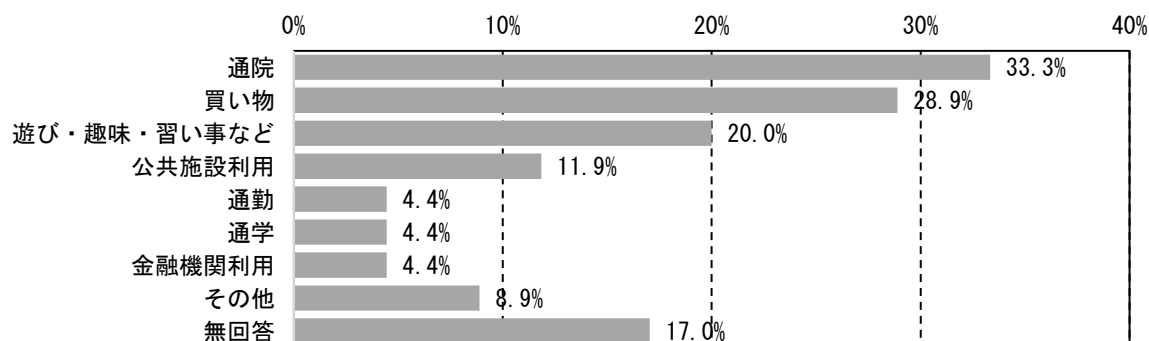
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから（72.6%）」「利用する用事が特にないから（48.2%）」が多い。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、全ての項目で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多く、特に「運行本数・運行時間帯（60.7%）」「運行ルート（57.0%）」が多い。

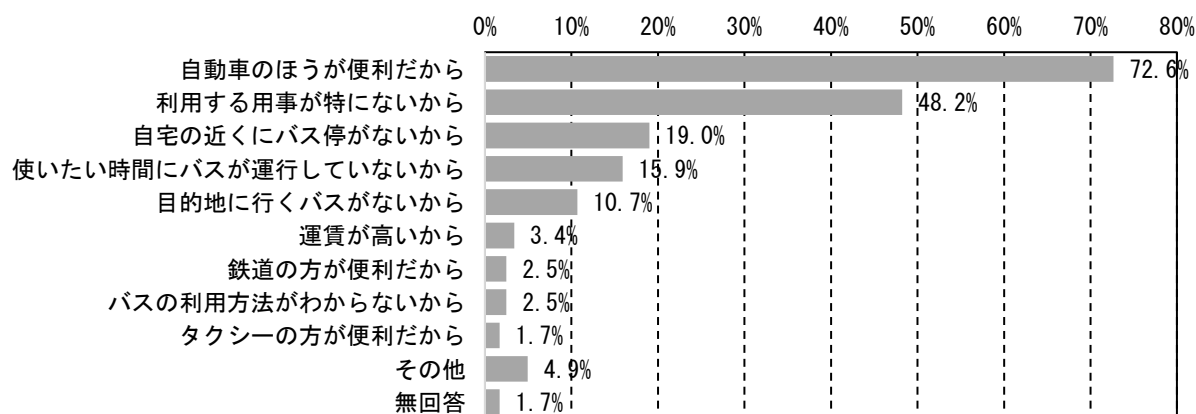
■路線バスの利用頻度



■路線バスの利用目的 (n=135)

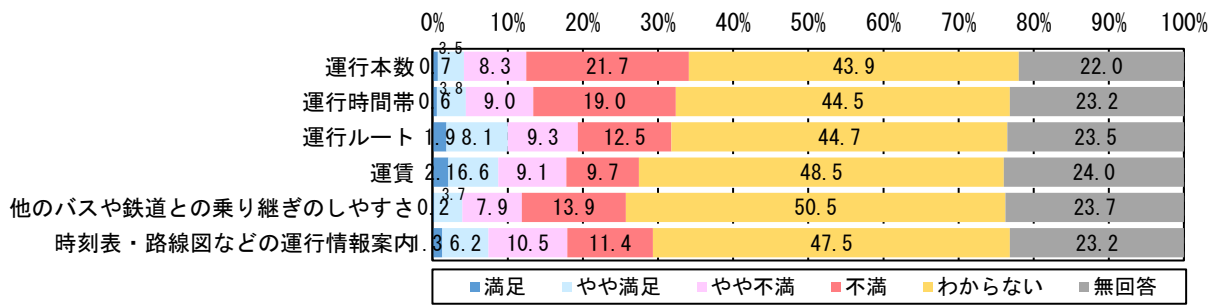


■路線バスを利用しない理由 (n=647)

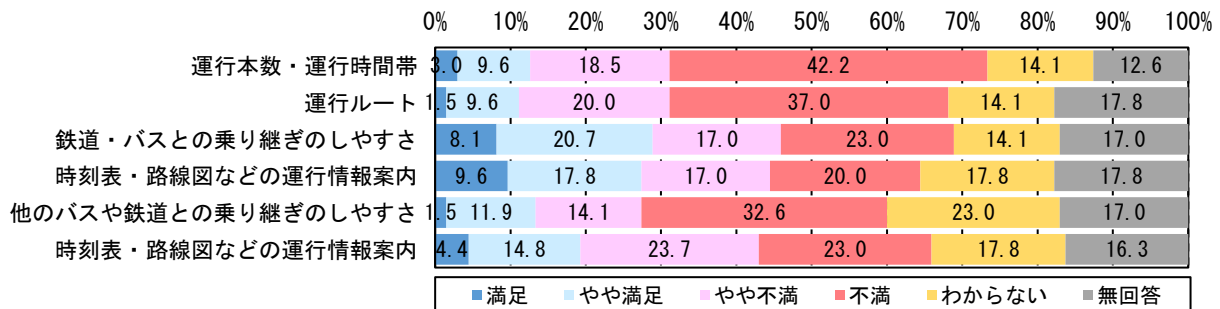


■路線バスの運行サービスに対する満足度

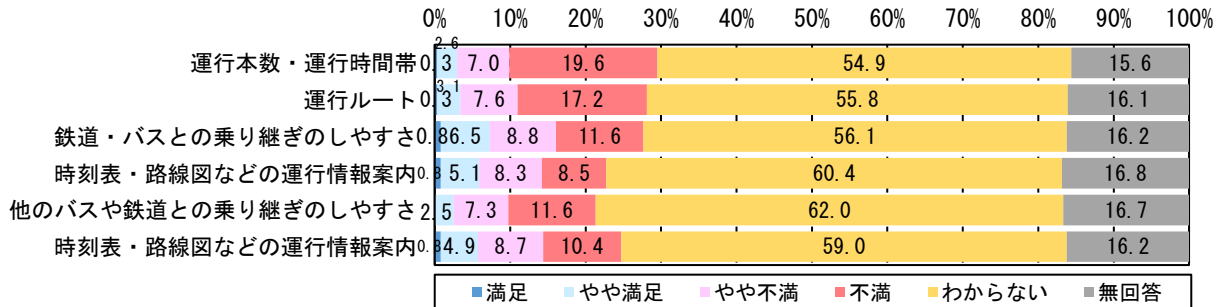
【全体 (n=859)】



【路線バス利用者 (n=135)】



【路線バス非利用者 (n=647)】



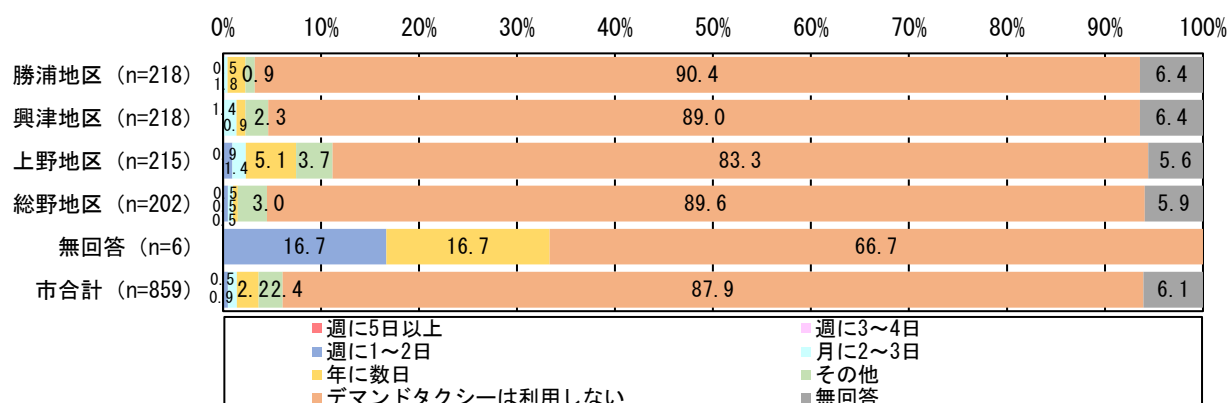
(7) デマンドタクシーの利用実態と意識・要望

デマンドタクシーの利用実態について、利用頻度は「デマンドタクシーは利用しない」が87.9%を占めており、次いで「その他（2.4%）」となっている。

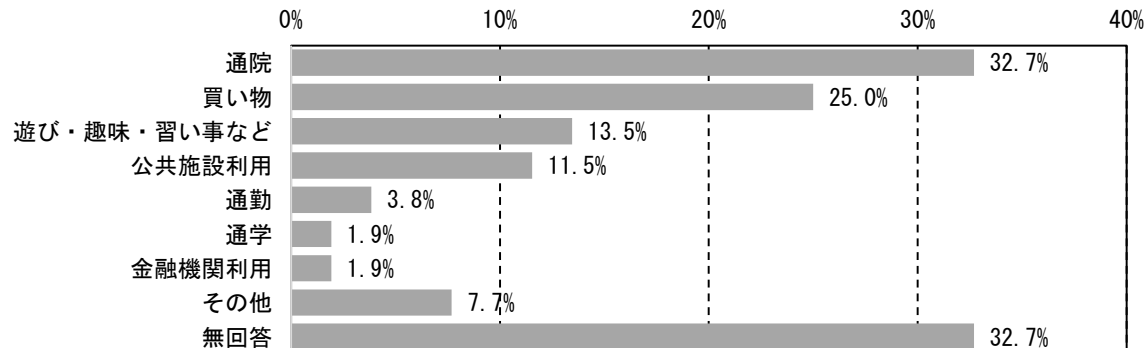
デマンドタクシーの利用目的は、「通院（32.7%）」「買い物（25.0%）」が多くなっている。

運行サービスに対する満足度（利用者）は、全ての項目で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いが、「運行便数」の項目では、「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が他の項目と比較して比較的多い。

■デマンドタクシーの利用頻度

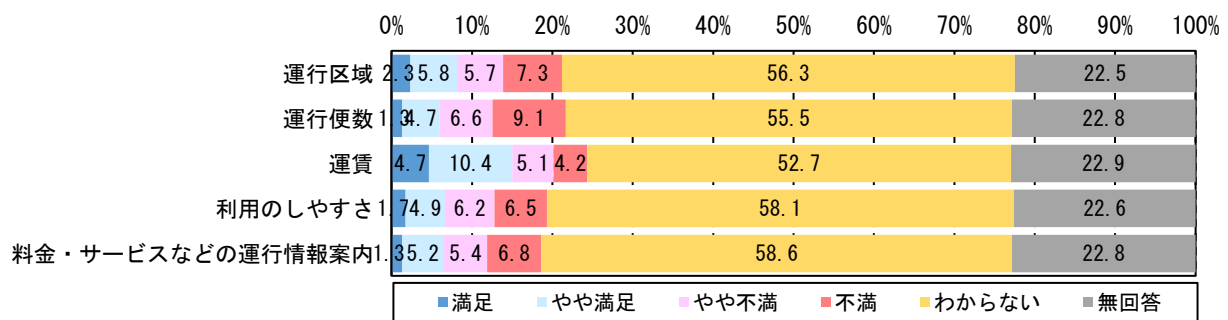


■利用目的（n=52）

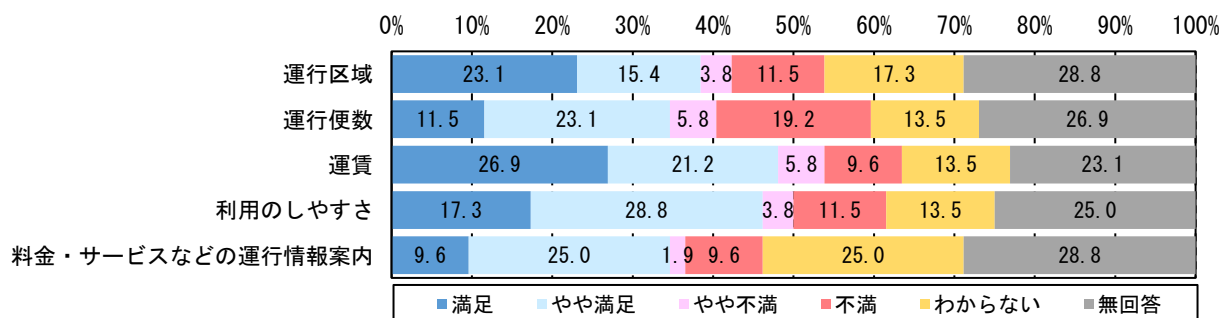


■運行サービスに対する満足度

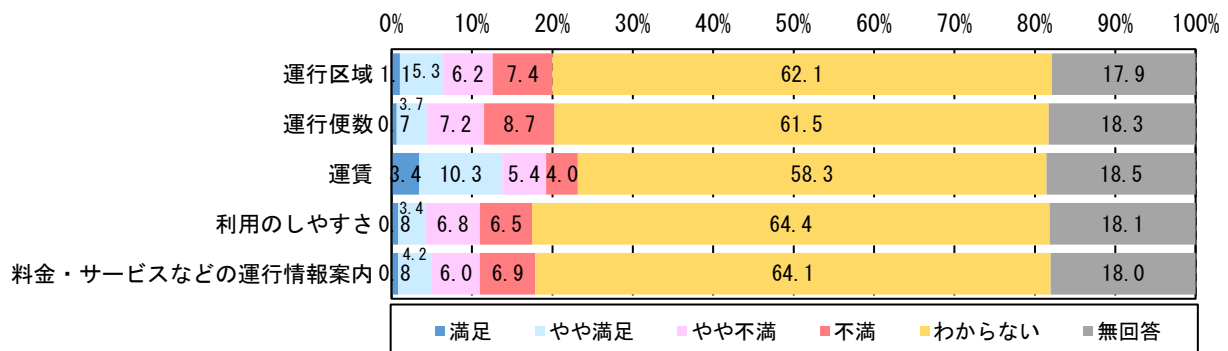
【全体 (n=859)】



【デマンドタクシー利用者 (n=52)】



【デマンドタクシー非利用者 (n=755)】



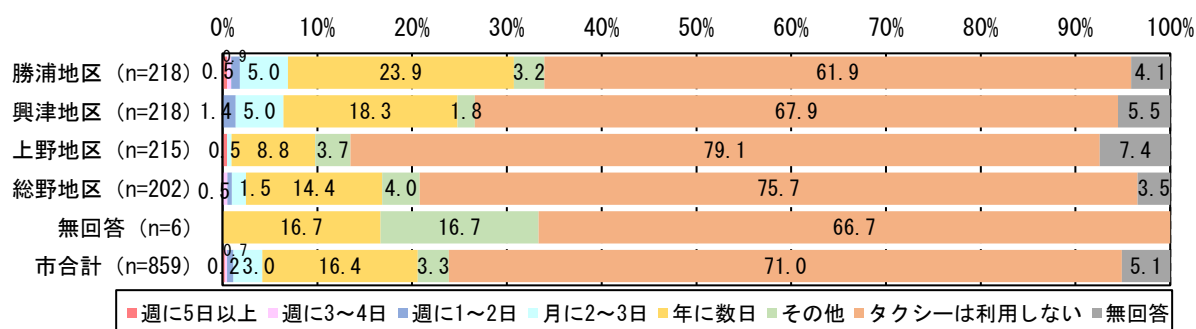
(8) タクシーの利用実態と意識・要望

タクシーの利用実態について、利用頻度は「タクシーは利用していない」と回答した方が71.0%を占めており、「年に数日」が16.4%と、低頻度の利用割合が多い。

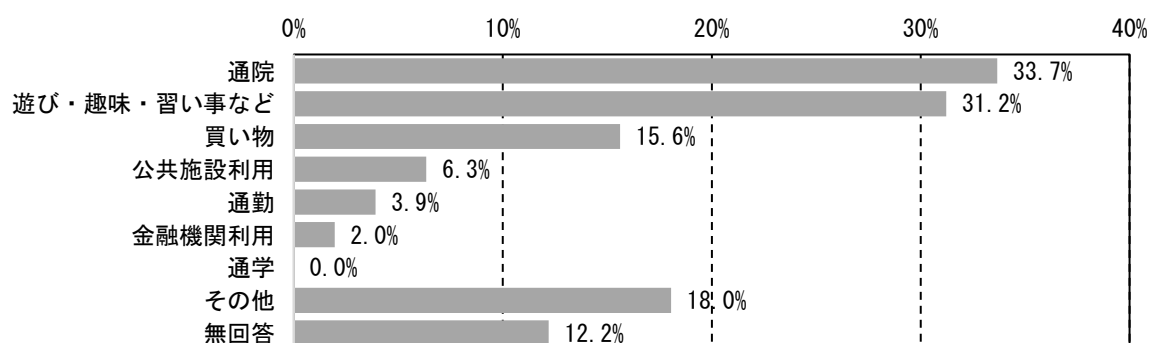
利用目的は「通院（33.7%）」、「遊び・趣味・習い事など（31.2%）」が多い。

サービスに対する満足度（利用者）は、「利用のしやすさ」「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」と「やや満足」と回答した割合が多く、「運賃」、「料金・サービスなどの運行情報案内」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多い。

■タクシーの利用頻度

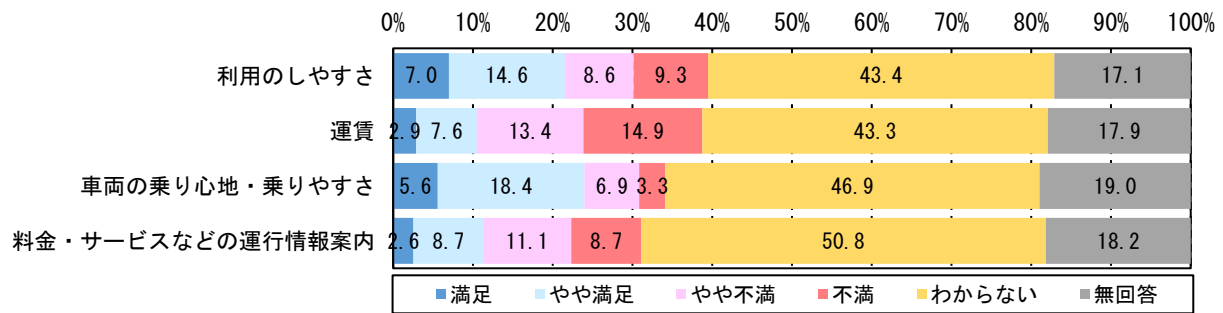


■利用目的 (n=205)

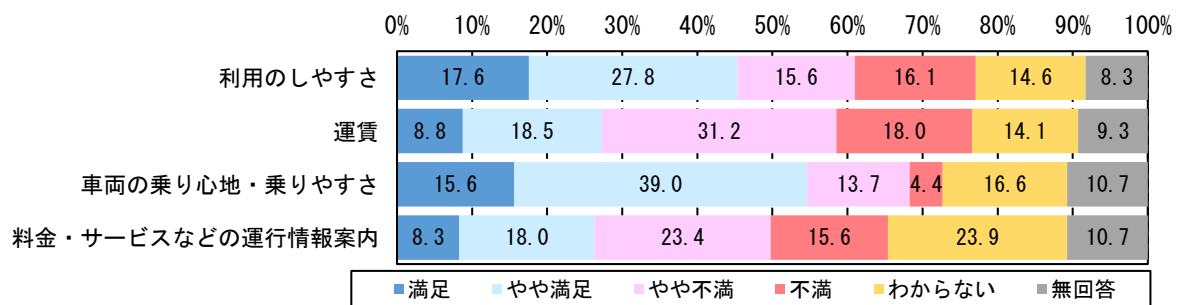


■運行サービスに対する満足度

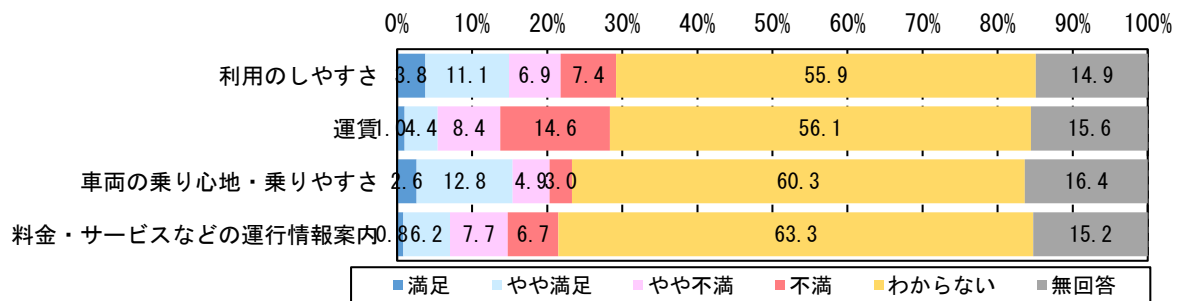
【全体（n=859）】



【タクシー利用者（n=205）】



【タクシー非利用者（n=610）】



(9) 公共交通の利用意向

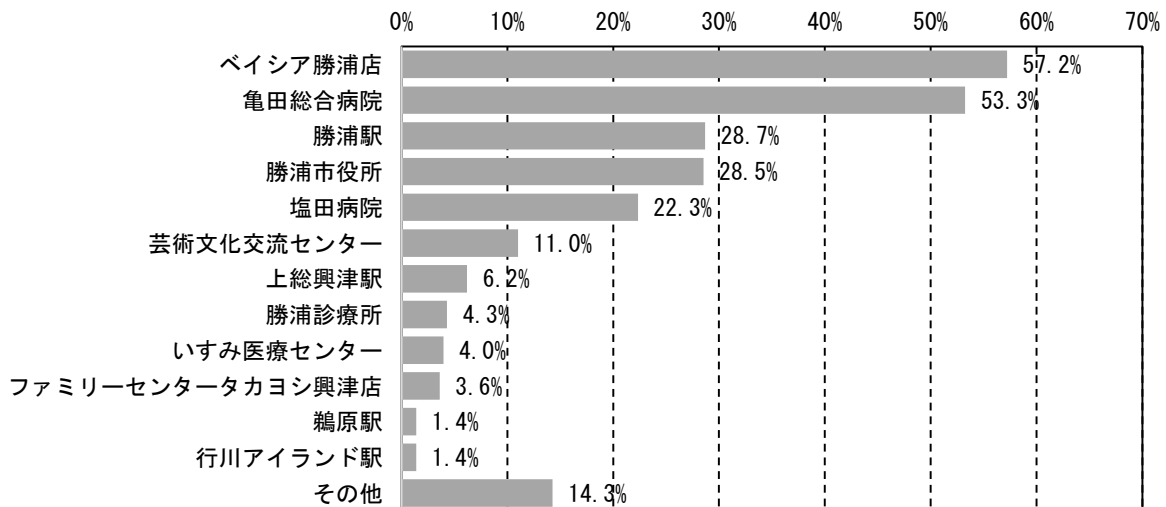
目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合に、行きたい場所は「ベイシア勝浦店（57.2%）」、「亀田総合病院（53.3%）」、「勝浦駅（28.7%）」となっている。

地域別に見ると、興津地区以外は「ベイシア勝浦店」に次いで「亀田総合病院」のニーズが高い一方、興津地区では「亀田総合病院」へのニーズが上回っている。

利用目的は「買い物（41.6%）」、「通院（34.4%）」、「遊び・趣味・習い事（10.5%）」が、利用頻度は「年に数日（29.9%）」、「週に1～2日（26.0%）」、「月に2～3日程度（21.2%）」といった低頻度が多い。

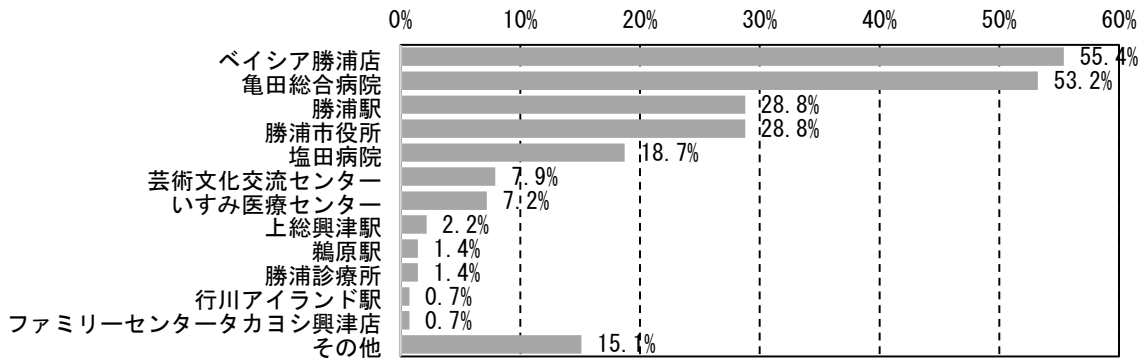
利用時間帯は自宅出発時間が7～10時台が多く、帰宅時間は12時台が77.3%と最も多い。

■行きたい場所【全体（n=582）】

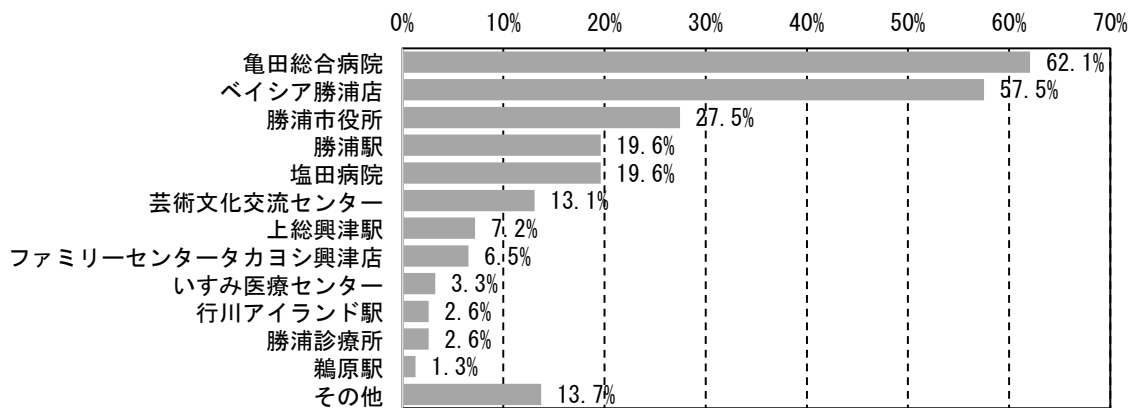


	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
ベイシア勝浦店	194	93	46	333	57.2%
亀田総合病院	143	103	64	310	53.3%
勝浦駅	98	33	36	167	28.7%
塩田病院	50	57	23	130	22.3%
上総興津駅	21	10	5	36	6.2%
勝浦市役所	11	61	94	166	28.5%
勝浦診療所	8	12	5	25	4.3%
芸術文化交流センター	8	27	29	64	11.0%
いすみ医療センター	5	7	11	23	4.0%
行川アイランド駅	4	3	1	8	1.4%
ファミリーセンタータカヨシ興津店	3	9	9	21	3.6%
鵜原駅	2	5	1	8	1.4%
その他	35	23	25	83	14.3%

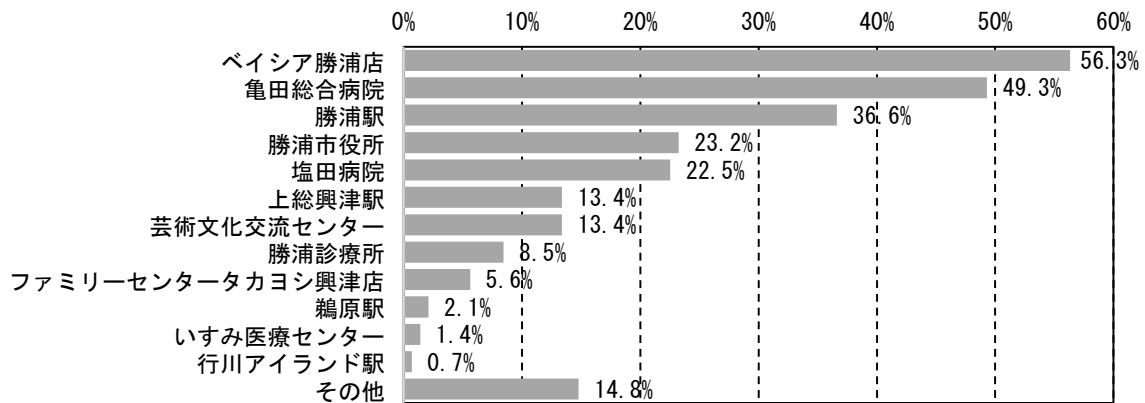
【勝浦地区（n=139）】



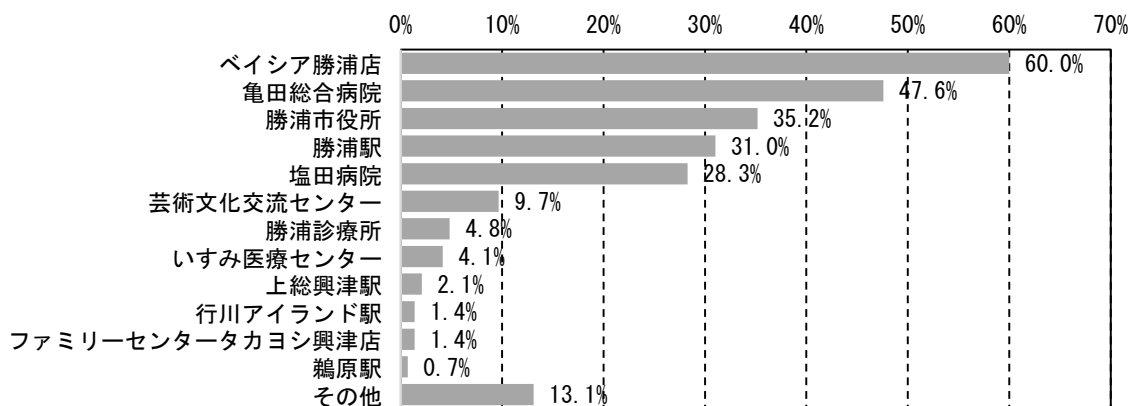
【興津地区（n=153）】



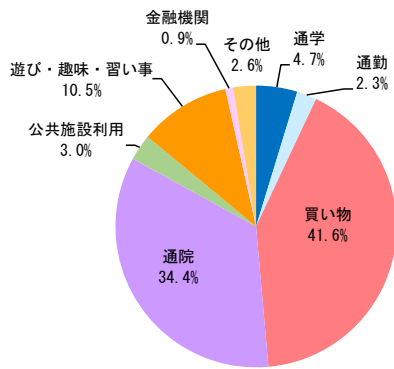
【上野地区（n=142）】



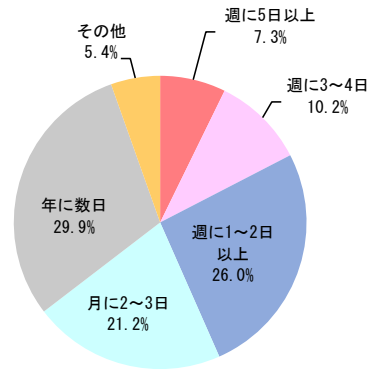
【総野地区（n=145）】



■利用目的 (n=570)



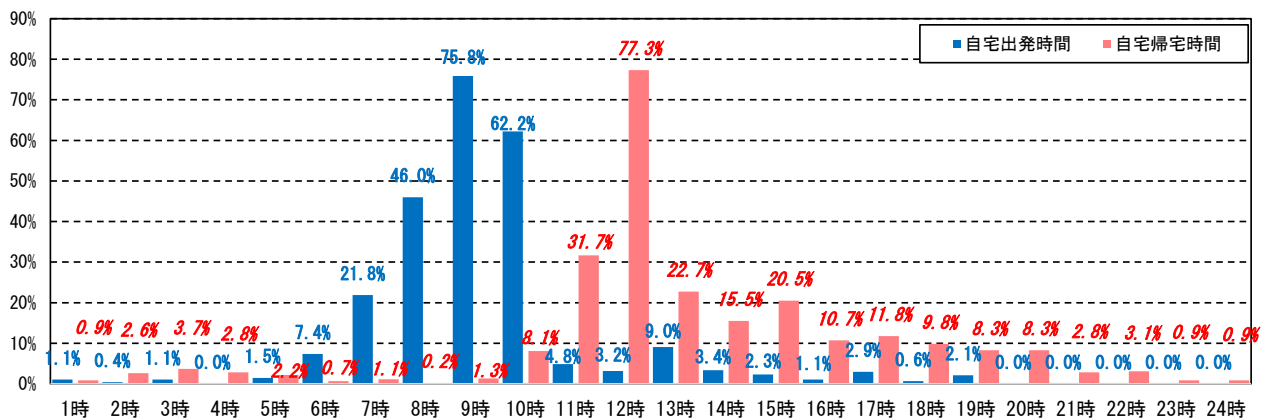
■利用頻度 (n=551)



	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
買い物	237	129	71	437	41.6%
通院	196	190	105	491	34.4%
遊び・趣味・習い事	60	35	46	141	10.5%
通学	27	8	3	38	4.7%
公共施設利用	17	61	94	172	3.0%
通勤	13	5	3	21	2.3%
金融機関	5	12	23	40	0.9%
その他	15	29	30	74	2.6%

	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
週に5日以上	40	19	7	66	7.3%
週に3～4日	56	23	7	86	10.2%
週に1～2日以上	143	82	47	272	26.0%
月に2～3日	117	109	89	315	21.2%
年に数日	165	181	187	533	29.9%
その他	30	26	21	77	5.4%

■利用時間帯 (n=458)



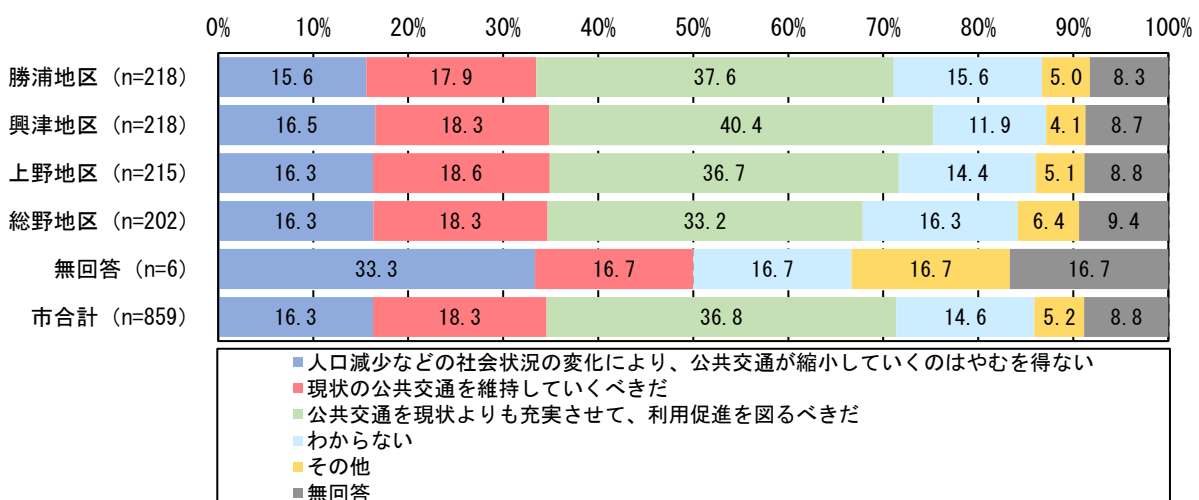
(10) 公共交通の今後のあり方

公共交通の取組みの方向性に関する質問への回答は、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が36.8%と最も多く、次いで「現状の公共交通を維持していくべきだ(18.3%)」、「人口減少などの社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない(16.3%)」の順が多い。

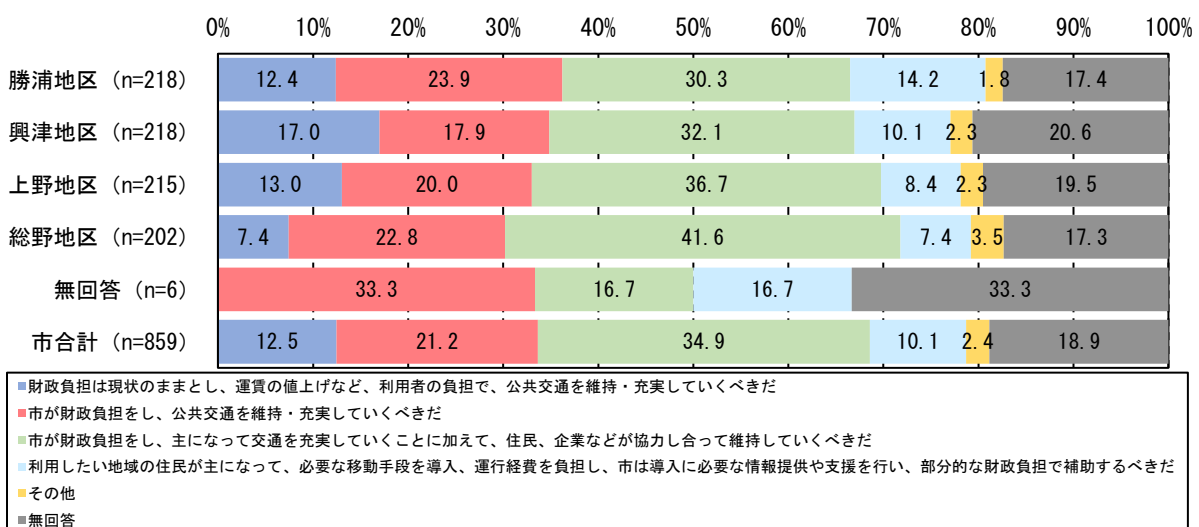
公共交通に対する財政負担の考え方に関する質問への回答は、「市が財政負担をし、主になって交通を充実していくことに加えて、住民、企業などが協力し合って理解していくべきだ」が34.9%と最も多く、次いで「市が財政負担をし、公共交通を維持・充実していくべきだ。(21.2%)」、「財政負担は現状のままとし、運賃の値上げなど、利用者の負担で、公共交通を維持・充実していくべきだ。(12.5%)」の順が多い。

効果的な取組みに関する質問への回答は、「自動運転免許証返納者への公共交通割引など制度の拡充(41.9%)」、「路線バス、デマンドタクシー等の運行本数・運行時間帯の拡大(37.1%)」、「駅やバス停付近への駐車場・駐輪場の設置(22.0%)」の順が多い。

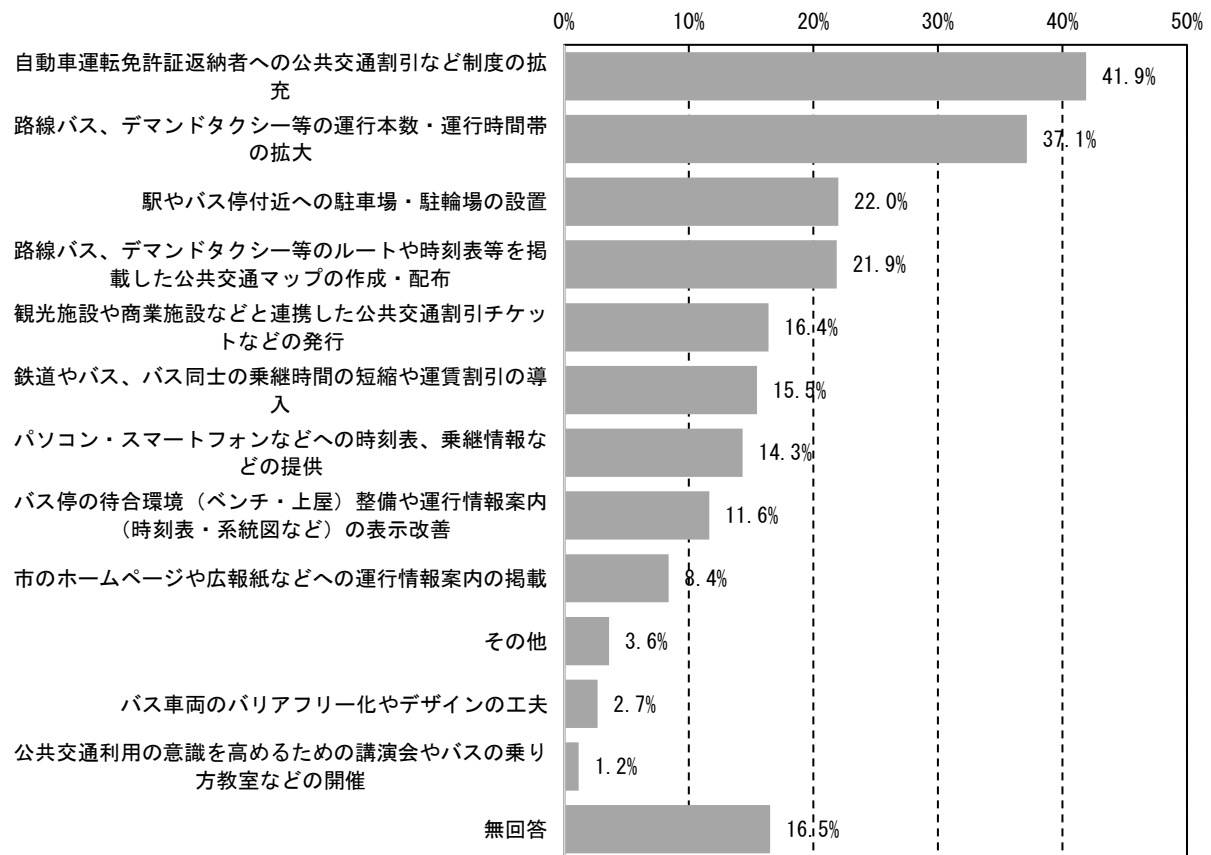
■公共交通の取組みの方向性



■公共交通に対する財政負担（税金投入）の考え方



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（n＝859）



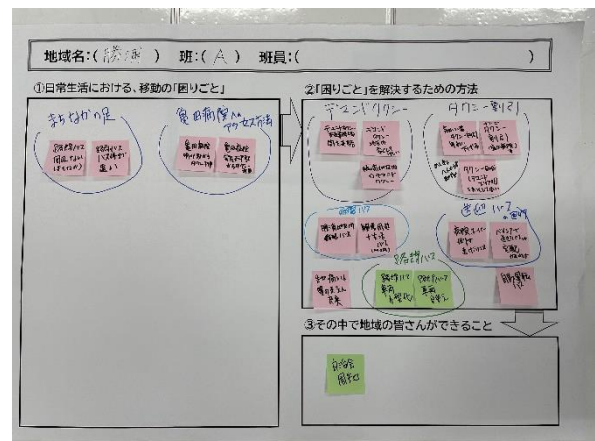
2-2 地区懇談会

市内4地区において、それぞれの地域における「移動の困りごと」、「困りごとを解決するための方法」、「その中で地域の皆さんにできること」についてワークショップ形式で地区懇談会を開催した。

地域	開催場所	開催日時	参加人数
勝浦地区	芸術文化交流センター	12月5日(月) 13:30~15:00	10名
興津地区	興津集会所	12月5日(月) 10:00~11:30	6名
上野地区	上野集会所	12月6日(火) 10:00~11:30	15名
総野地区	総野集会所	12月6日(火) 13:30~15:00	16名

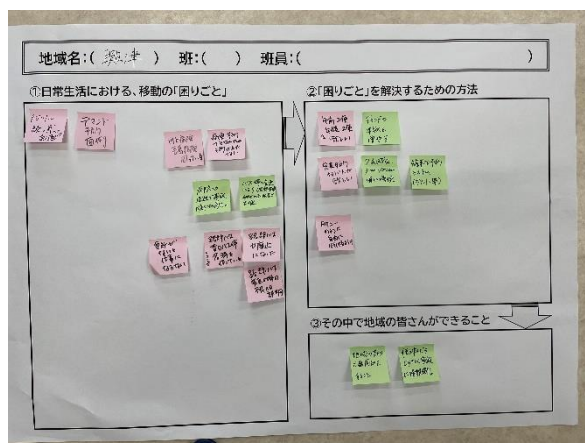
【勝浦地区】

移動の困りごと	・まちなかに路線バスがない。 ・バス停までの距離が遠い。 ・亀田総合病院へは鴨川駅又は安房天津駅からタクシーを利用している。 ・デマンドタクシーのエリア外で公共交通がない。 ・利用の方法が分からない。
解決するための方法	○路線バス ・路線バスの車両の小型化。 ・旧道のバスの本数を増やしてほしい。 ・駅から町中を通して市役所に抜けるルートがあるとよい。 ○デマンドタクシー ・デマンドタクシーの共通乗降場間を連絡してほしい。 ・デマンドタクシーで地区内の利用を安くしてほしい。 ・勝浦地区内でのデマンドタクシーの運行。 ・午前と午後の定時運行。 ○一般タクシー ・高齢者のタクシー割引の年齢を下げる。 ・デマンドエリア外における免許返納者へのタクシー助成を増やしてほしい。 ○その他 ・病院やスーパーの送迎バスの充実。 ・勝浦市内の循環バスの運行。 ・自動運転バスの活用。
地域で出来ること	・自治会における公共交通に関する周知。 ・地区別のバス時刻表があれば区民に配布する。



【興津地区】

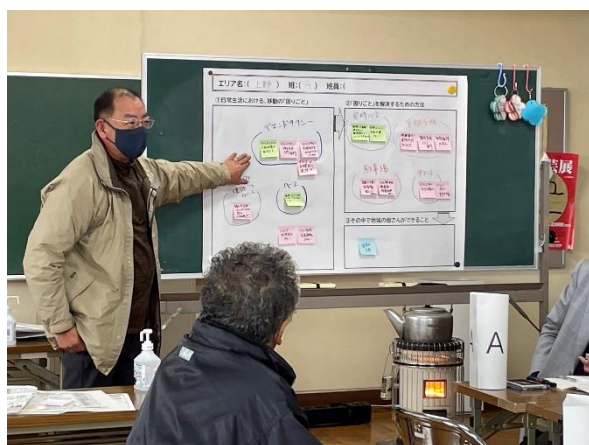
移動の困りごと	・デマンドタクシーの予約が面倒。 ・病院への送迎等で事故が起きることが不安。 ・バス停の変更（路線の変更）により今までの利用者が不便になった。
解決するための方法	○デマンドタクシー ・午前午後でそれぞれ2便程度あると良い。 ・定時にくるバスがあるとよい。 ・夕方の便を減らし、9：00～15：00頃に増便。 ・簡単な予約システムの構築（ボタン一つ等）。 ・タクシーのように自由に移動できるとよい。
地域で出来ること	・地域の集まりの際に公共交通に関する周知を行う。 ・利用する本人だけでなく、家族にも情報発信を行う。



【上野地区】

移動の困りごと	○デマンドタクシー ・認知度が低い。 ・1便目の予約が前日なのが面倒。 ・デマンドタクシーの利用方法が分からない。 ・日曜日に運行していない。 ・隣接する他市への移動ができない ○一般タクシー ・タクシーの迎車料金で補助券がなくなる。上野地区の料金は高い。 ・台数が少ないため利用できない。 ○その他 ・免許返納後の移動が不安（特に亀田総合病院等）。 ・そもそも交通手段がない。 ・頼れる子供がいなくなり、家族の送迎がなくなると不安。送迎時の事故が不安。
解決するための方法	○定時運行バス ・植野・上植野地区からの興津駅までのルートバスがほしい。 ・定時の交通サービスがほしい。 ○買い物支援 ・高齢者の買い物代行サービス。 ・買物専用バスの運行。 ・移動販売車の導入。 ○駐車場 ・高速バス用の駐車場が欲しい。

	・上総興津駅と勝浦駅に駐車場がほしい。 ○デマンドタクシー ・オンライン予約の導入。 ・デマンドタクシーの周知。利用方法の伝達。 ・デマンドタクシーの増便。日曜日の運行。 ・市外への利用を可能にしてほしい。 ○一般タクシー ・タクシーの無料券の配布。 ・タクシーの常駐地点をつくる。 ○その他 ・亀田総合病院行きのバス運行。
地域で出来ること	・周知・PR。 ・頼まれた際に高齢者を目的地へ送迎すること。 ・サービス向上のために、まずは自分が利用してみる。



【総野地区】

移動の困りごと	○路線バス ・通学の帰りのバスがない。部活動等で帰りの時間が異なる。 ・路線バスの便数が少ない。 ・バス停までの移動が大変。自宅近くにバス停がない。 ・買物の帰りは荷物が多くバスを利用しづらい。 ○デマンドタクシー ・デマンドタクシーの帰りの予約が不便。 ・独居老人にとってデマンドタクシーの予約が難しい。 ・デマンドタクシーの存在を知らない。 ○その他 ・免許返納後の移動が不安。 ・夜の緊急時に移動ができない。 ・タクシーの料金が安い。 ・亀田病院への移動手段がない。
解決するための方法	○デマンドタクシー ・デマンドタクシーの路線を増やす。 ・市全域での運行。 ・ワンタッチでコールセンターに繋がるシステム。 ・デマンドタクシー利用者の帰路タクシーの料金割引。 ○新たな移動サービス ・スクールバスの運行。

	・地区内の循環バスの運行。集落内に複数の乗降場所の設置。 ・自動運転を活用した 24 時間の交通サービスの運行。ウーバータクシーのような仕組みの構築。 ・定時バス運行。 ・亀田総合病院シャトルバスの運行。 ○その他 ・買物はドローンで配送。 ・分かりやすい情報発信。 ・高齢者タクシー券、半額補助にしてほしい。 ・高速バス専用駐車場が欲しい（宿戸バス停）。
地域で出来ること	・周知・PR ・空いている時間に送迎を行う。地域住民主体で助け合い運行を行う。 ・亀田病院シャトルバスの実現要望。



2-3 民生委員・児童委員アンケート調査

勝浦市民生委員・児童委員を対象に、高齢者や障がい者の方の移動実態や公共交通に関する要望・意見等を把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象関係者	勝浦市民生委員・児童委員 51 人
調査方法	・調査方法…郵送による配布、回収 ・調査期間…令和 4 年 8 月中旬～下旬
回収状況	34 人（勝浦地区 15 人、興津地区 7 人、上野地区 4 人、総野地区 8 人）

【勝浦地区】

移動実態	○一人で外出できる方 ・公共交通利用、家族の送迎、知人と乗合、自転車利用、シルバーカー利用、タクシー利用等 ○一人で外出できない方 ・家族やヘルパーさん等知り合いへの買い物代行、介護タクシー利用
利用施設	○医療機関 ・塩田病院、勝浦整形外科クリニック、亀田総合病院、勝浦眼科、越後貫医院 等 ○商業施設 ・ベイシア、生協、ヤックス、コンビニエンスストア、朝市、ココカラファイン 等
公共交通に関する意見	・タクシーを安く手軽に利用したい ・路線バスの本数が少ない。 ・デマンドタクシーを利用しやすくする。 ・介護タクシーのような介護バスの導入。 ・宅配サービス等、食料品等を届けてくれると助かる。 ・土日に 7 時台のバスがなく、大多喜高校の生徒が困っている。 ・歩道の高低差をなくし安全に歩行できるようにして欲しい。

【興津地区】

移動実態	○一人で外出できる方 ・知人や家族の送迎、自家用車利用、徒歩・自転車利用、公共交通利用等 ○一人で外出できない方 ・知人や家族の送迎、タクシー利用、知人に代行依頼、介護タクシー 等
利用施設	○医療機関 ・川上医院、亀田総合病院、塩田病院、長島医院 等 ○商業施設 ・タカヨシ、御門、デイリーヤマザキ、ベイシア 等
公共交通に関する意見	・路線バスの復活、駅までの移動手段の確保。（大沢） ・病院に行った際の帰りのバスが無い。 ・タクシー利用券の対象の拡大、配布数の増加。 ・路線バスの日中の便が少ない。 ・移動販売車や宅配サービス等の導入。 ・街中まで入っていたバスが国道を通るようになり、バス停や駅までが遠くなった。（鶴原） ・デマンドタクシーの時間帯が合わない、指定場所までが遠い。

【上野地区】

移動実態	○一人で外出できる方 ・自家用車で移動できるので、日常生活での移動は不便はない。 ・徒歩、デマンドタクシー利用 等 ○一人で外出できない方 ・家族や知人の送迎、家族に代行依頼、タクシー利用、デマンドタクシー利用、介護サービス
利用施設	○医療機関 ・川上医院、塩田病院、亀田総合病院、元吉接骨医院、長島医院、なかやち歯科医院、鈴木歯科医院、勝浦診療所 等 ○商業施設 ・きへどん商店、タカヨシ、ベイシア、イオン、いなげや、オリブ、コンビニエンスストア 等
公共交通に関する意見	・定期的な巡回が必要（商業施設や通院等）。 ・バス停までの距離が遠い。 ・平日・午前の運行回数を増やしてほしい。 ・亀田総合病院への直行運行。 ・路線バスの運行。（上野地区） ・介護タクシー、介護保険利用等使いやすい交通手段の検討。 ・デマンド乗合タクシーを増やす。便利・簡単・安価に利用できるように検討。

【総野地区】

移動実態	○一人で外出できる方 ・公共交通利用、家族の送迎、知人と乗合、自家用車利用、徒歩 等 ○一人で外出できない方 ・家族の送迎、家族・知人・ヘルパーに代行依頼、タクシー利用、生協の宅配、介護タクシー
利用施設	○医療機関 ・塩田病院、勝浦診療所、勝浦整形外科クリニック、亀田総合病院、越後貫医院、総野診療所 等 ○商業施設 ・和泉屋商店、ベイシア、オリブ、宿戸セブンイレブン、生協 等
公共交通に関する意見	・デマンドタクシーの利用エリアを総野地区に拡大。 ・路線バスやデマンドタクシーの分かり易いパンフレットの作成。 ・路線バスの便数が少ない。 ・バス停までが遠い。 ・タクシー代金が高い。 ・移動販売、宅配サービス、買い物ボランティア等のシステムづくり。

2-4 旅行者アンケート調査

これまでに勝浦市を訪れたことがある旅行者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行った。

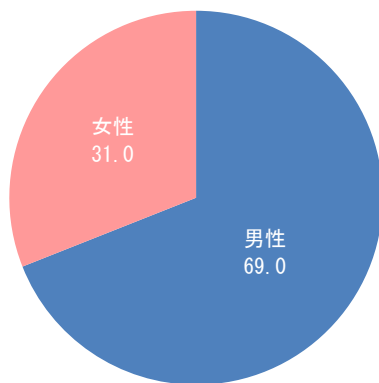
調査対象者	東京都または神奈川県にお住まいで勝浦市を1回以上訪れたことがある方
調査方法	WEB アンケート ※令和4年8月22日（月）～8月23日（火）
調査項目	○回答者の属性：住まい、性別、年齢、自動車運転免許有無、自動車の所有状況 ○勝浦市への訪問状況：来訪回数、来訪目的、来訪先、来訪の際の利用交通手段 ○勝浦市内での観光周遊について ：観光周遊の際の交通手段、移動時に不便を感じるものの有無、周遊の際に必要なサービスや情報
回収数	200 票

（1）回答者の属性

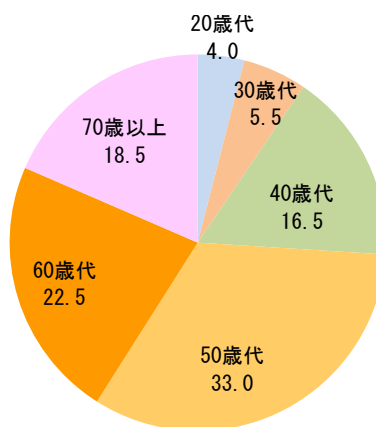
性別は「男性」が 69.0%、年齢は 50 歳代（33.0%）、60 歳代（22.5%）、住まいは「東京」が 65.0%と多い。

自動車運転免許の有無は、「持っている」が 82.0%と多く、自動車の所有状況は、「自分用の自動車を持っている」「世帯で自動車を持っている人がいる」を合わせて 68.5%と多い。

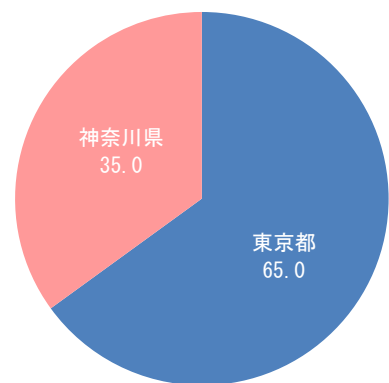
■性別（%）（n=200）



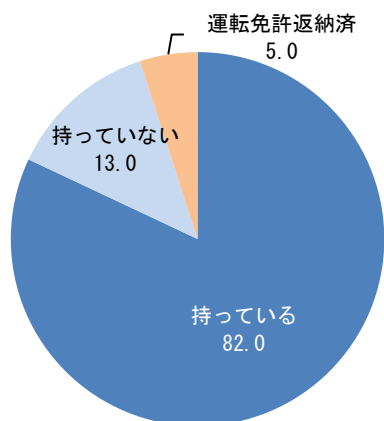
■年齢（%）（n=200）



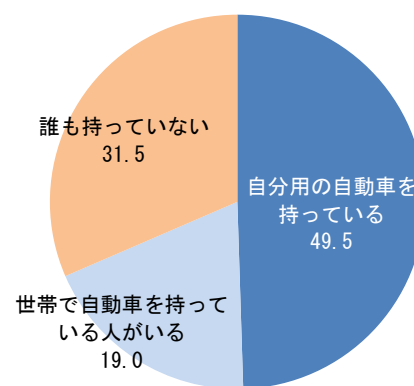
■住まい（%）（n=200）



■自動運転免許有無（%）（n=200）



■自動車の所有状況（%）（n=200）



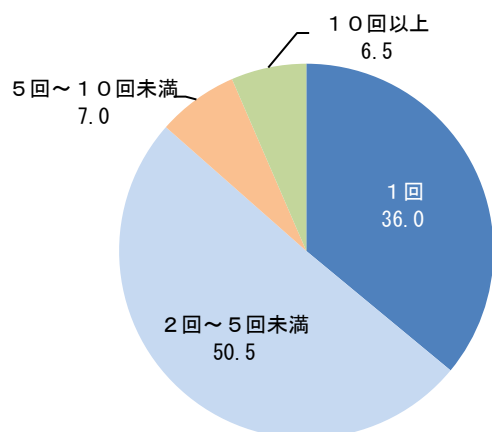
(2) 勝浦市への訪問状況

訪問回数は、「2回～5回」が50.5%と最も多く、目的は「観光(75.5%)」「海水浴(14.0%)」が多い。

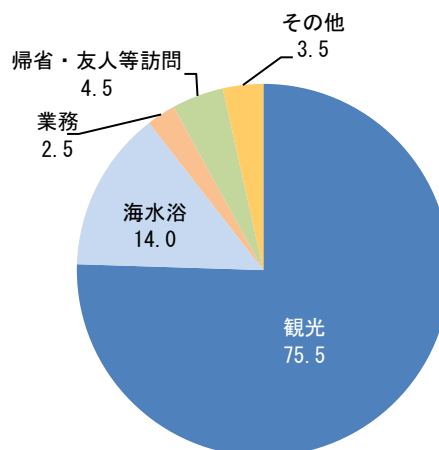
来訪先は、「かつうら海中公園・海中展望塔」が48.0%と最も多く、次いで「海水浴場(36.5%)」「勝浦朝市(24.0%)」の順になっている。

来訪の際の交通手段は、「自家用車」が65.0%と最も多く、次いで「鉄道(34.0%)」「レンタカー(9.0%)」の順になっている。

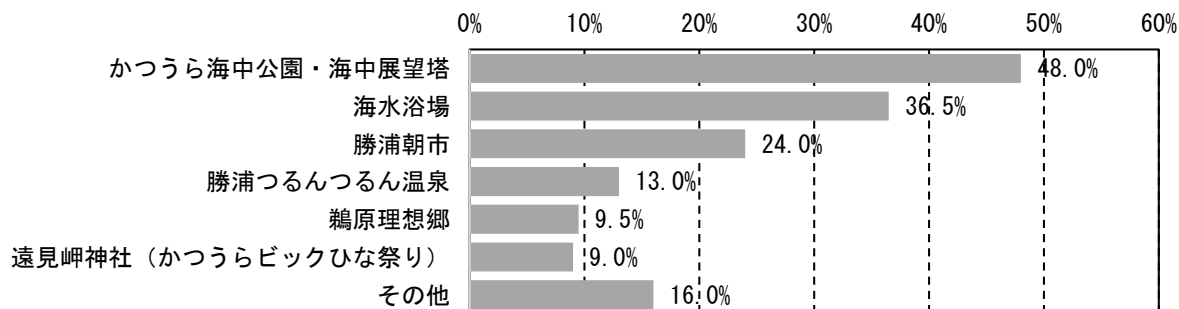
■来訪回数(%) (n=200)



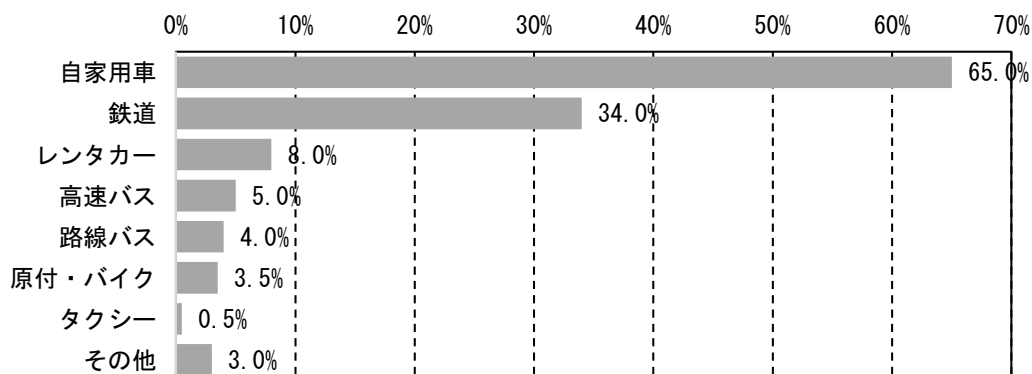
■来訪目的(%) (n=200)



■来訪先 (n=200)



■来訪の際の交通手段 (n=200)



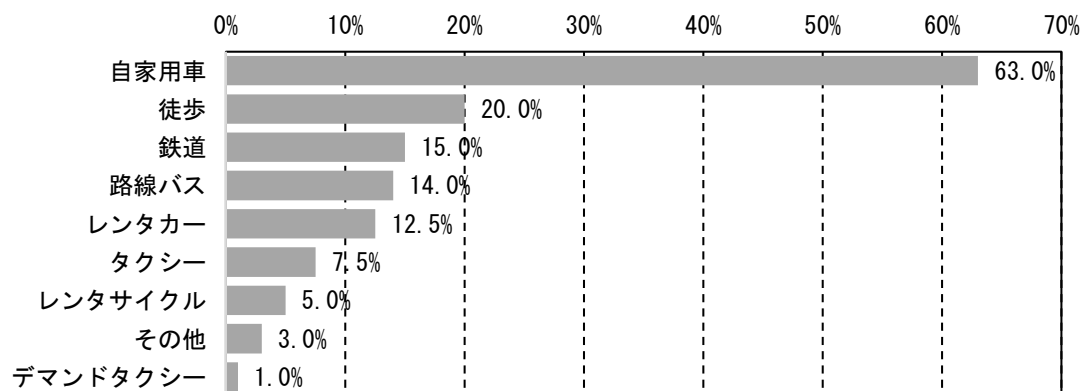
（３）観光周遊する際の不便度や必要情報・サービス

観光周遊の際の交通手段は、「自家用車」が63.0%と最も多く、次いで「徒歩（20.0%）」「鉄道（15.0%）」が多い。

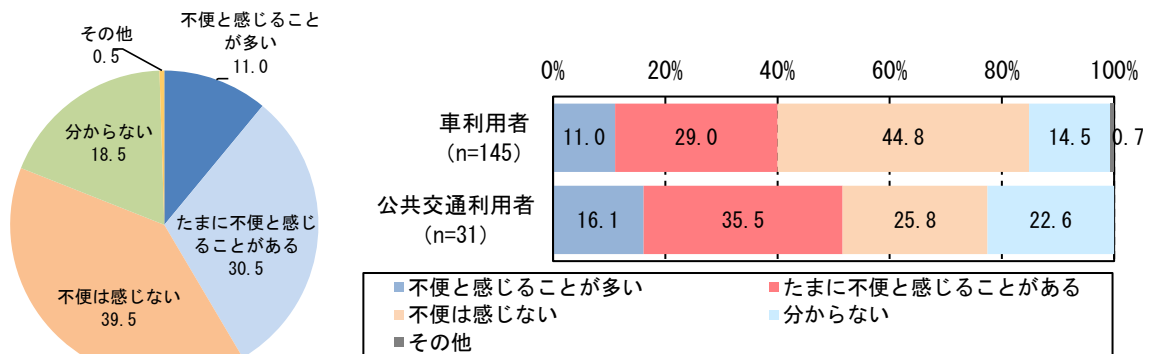
移動時に不便を感じることの有無は、「不便は感じない」が39.5%、「たまに不便と感ずることがある」が30.5%、「不便を感じるが多い」が11.0%となっている。特に、公共交通利用者（鉄道・路線バス・デマンドタクシー・タクシー）は「不便と感ずることがある」と回答する方が51.6%と多くなっている。

必要な情報やサービスは、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実（41.5%）」「周遊バスなど観光地を巡るバスの導入（37.0%）」が多い。

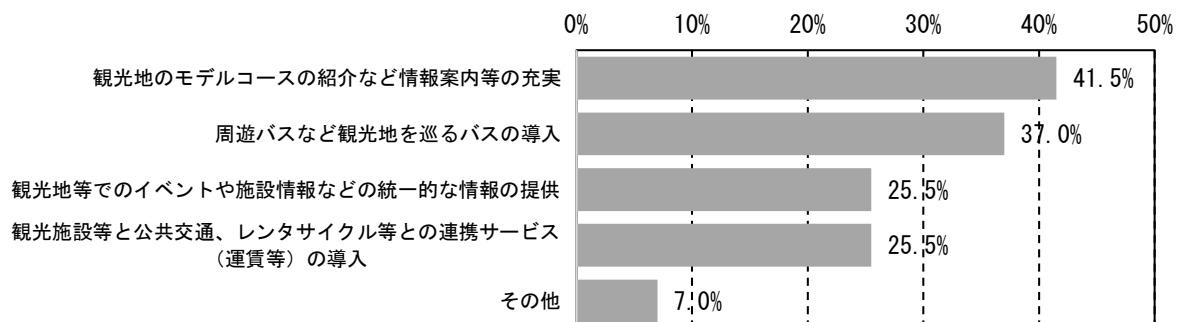
■観光周遊の際の交通手段（n=200）



■移動時に不便を感じることの有無（n=200）



■必要な情報やサービス（n=200）



2-5 路線バス利用者アンケート調査

路線バス利用者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	市内 4 路線のバス利用者
調査方法	- 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織り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） - 調査期間…令和 4 年 9 月 11 日（日）、令和 4 年 9 月 16 日（金） 始発～最終まで
調査項目	○回答者の属性：性別、年齢、住まい、自動車運転免許有無、自動運転免許返納意思 ○路線バスの利用状況：利用頻度、利用目的、往復利用有無 ○路線バスの運行内容：サービス満足度、改善してほしいサービス
回収数	401 票（バス運転手の指示により配布を中止した時間帯あり。）

（１）利用実績

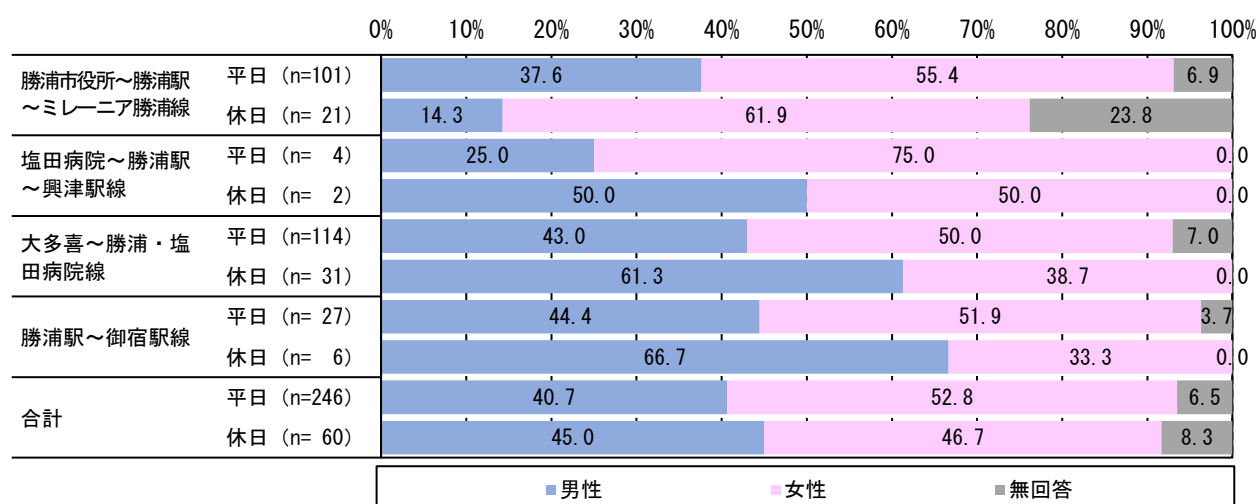
勝浦市役所～勝浦駅～ミレーニア勝浦線	利用者は平日 107 人/日、休日 22 人で、平日・休日合計で乗降者数が多い停留所は「勝浦駅（47 人）」である。
塩田病院～勝浦駅～興津駅線	利用者は平日 10 人/日、休日 2 人で、平日・休日合計で乗降者数が多い停留所は「松部新屋（5 人）」である。
大多喜～勝浦・塩田病院線	利用者は平日 187 人/日、休日 39 人で、平日・休日合計で乗降者数が多い停留所は「勝浦駅（92 人）」である。
勝浦駅～御宿駅線	利用者は平日 28 人/日、休日 6 人で、平日・休日合計で乗降者数が多い停留所は「部原海岸（11 人）」である。

（２）回答者の属性

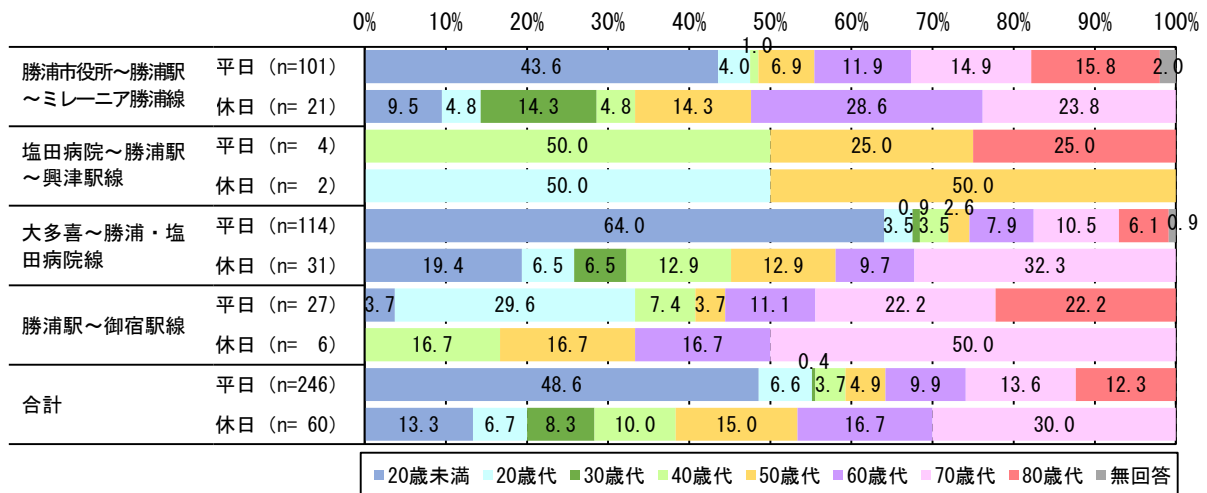
性別は「女性」が 46.7%、年齢は「70 歳代」が 30.0%、住まいは「市内」が 50.0%と多い。

自動車運転免許の有無は、「無」が 66.7%と多く、「有」は 30.0%となっており、所有者の中で返納意思がある方は 16.7%であった。

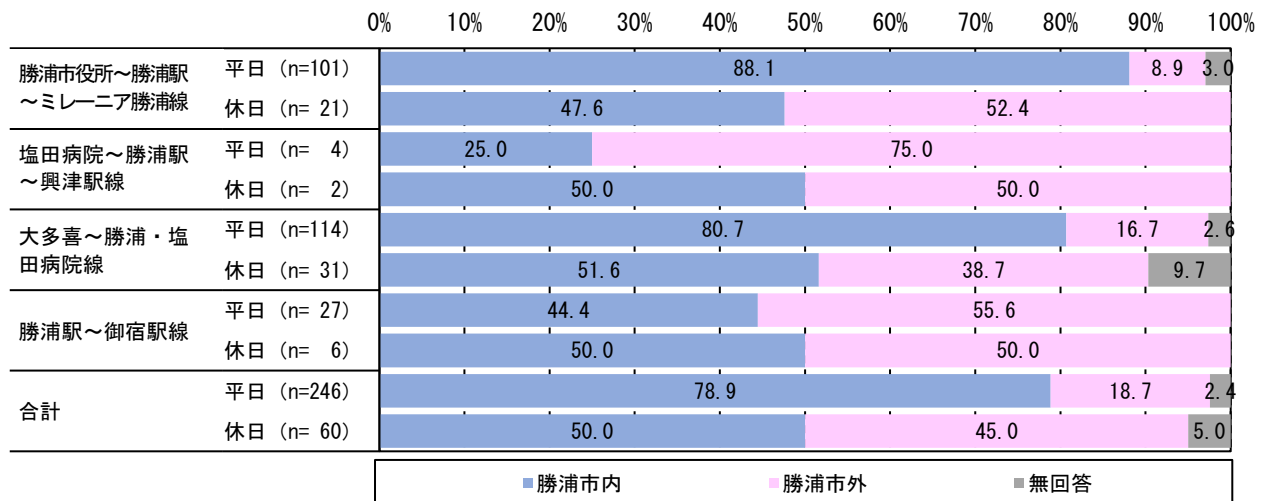
■性別



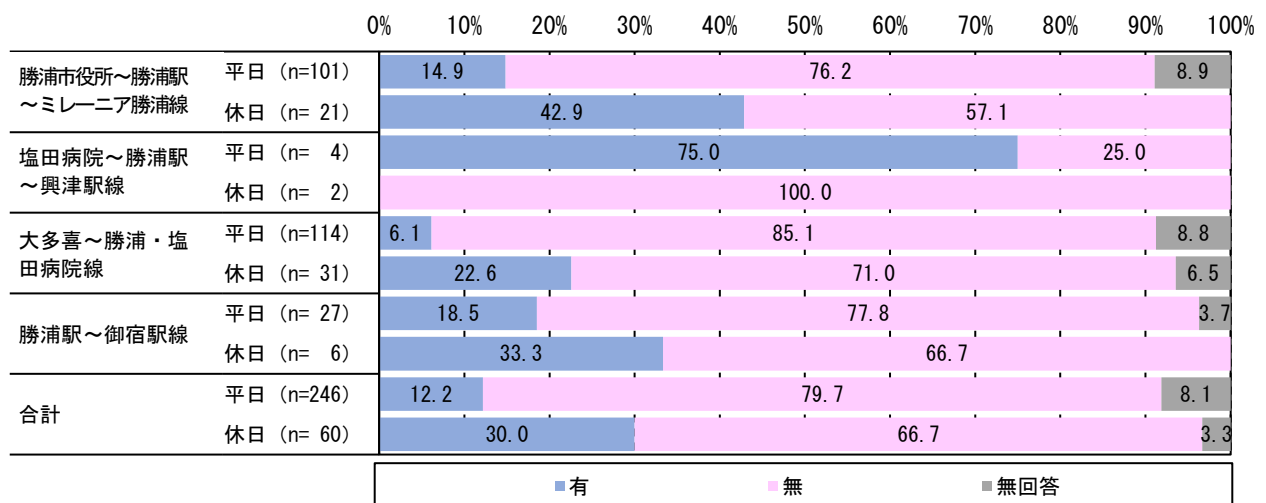
■年齢



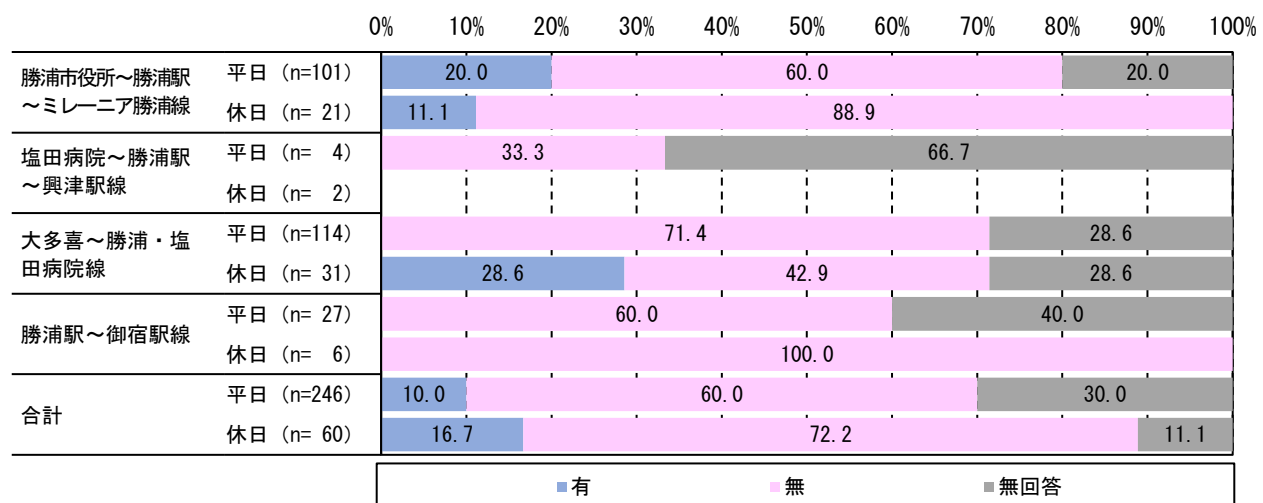
■住まい



■運転免許有無



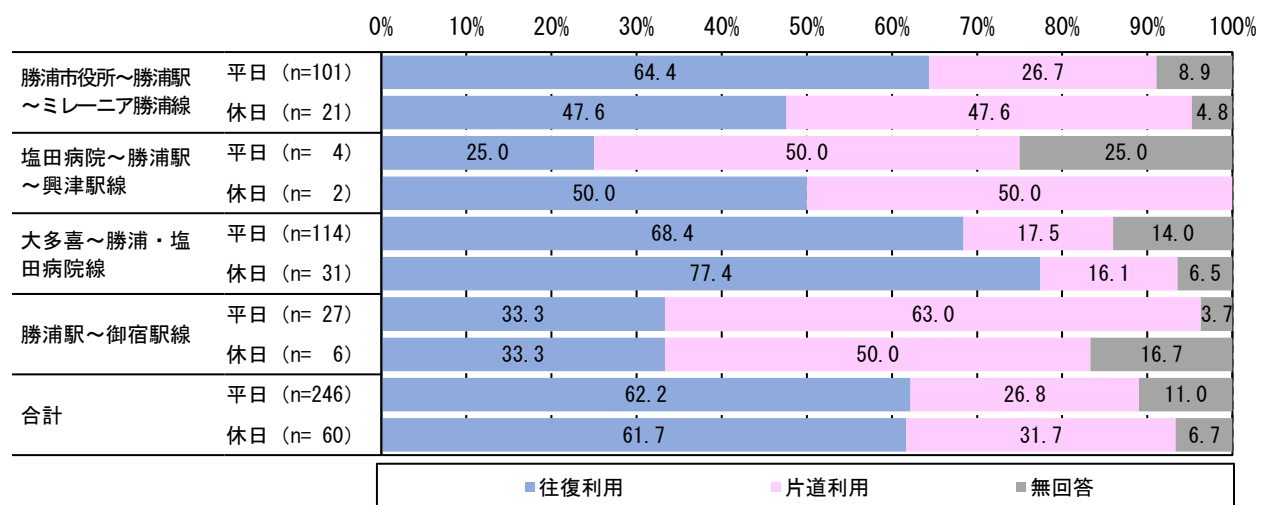
■自動車運転免許返納意思



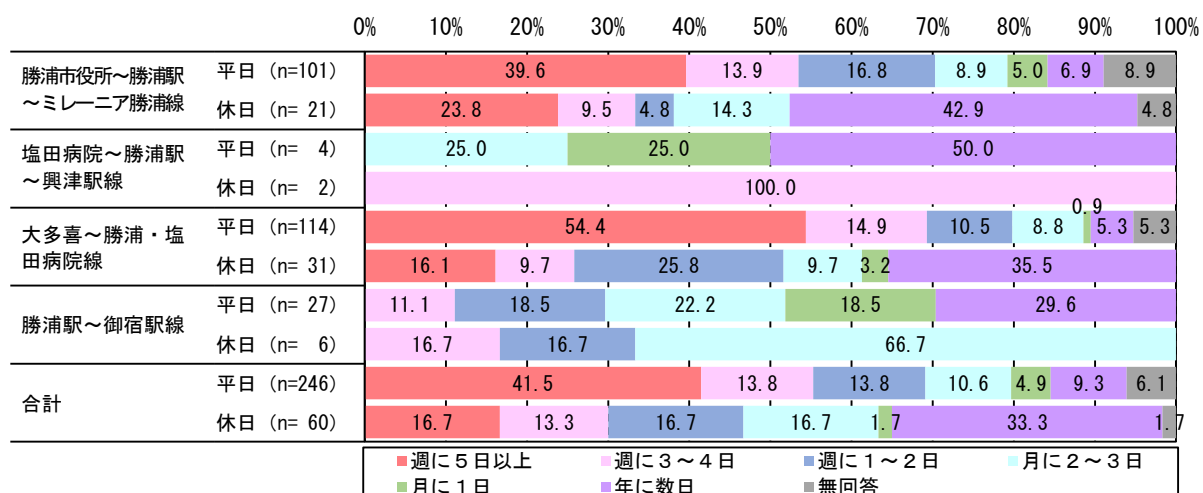
(2) 路線バスの利用状況

往復利用有無は「片道利用」が 31.7%、「往復利用」が 61.7%となっており、利用頻度は「年に数日」が 33.3%、利用目的は「買い物」「趣味・娯楽」がそれぞれ 20.0%と多い。

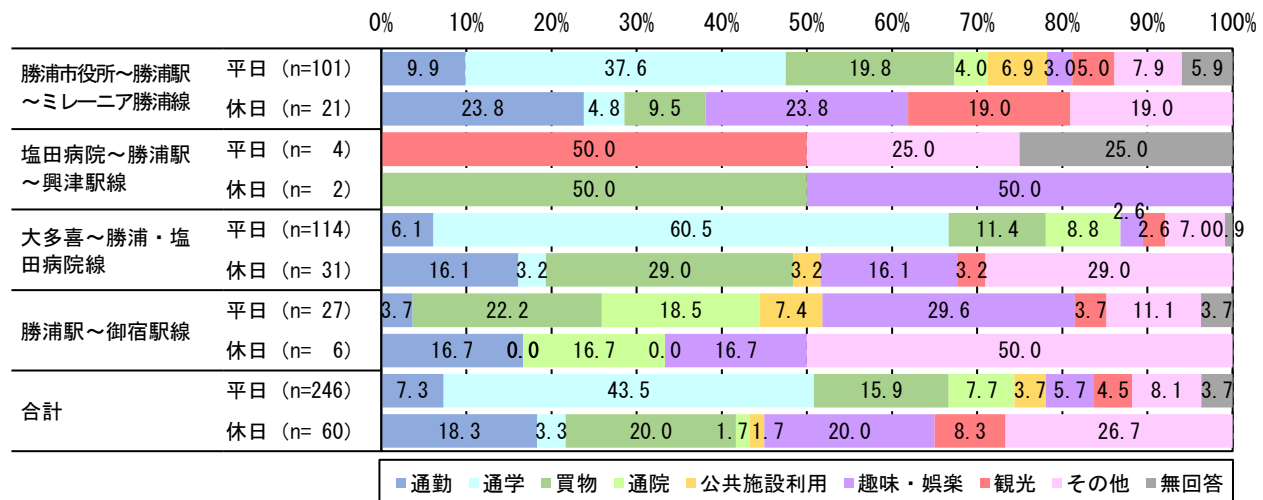
■往復利用有無



■利用頻度



■利用目的

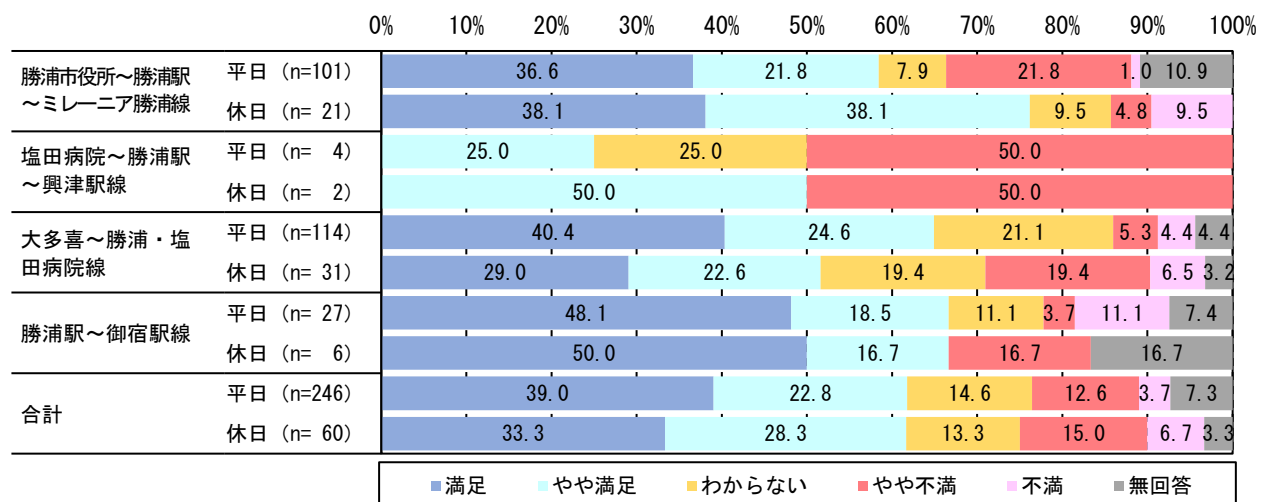


(3) 路線バスの運行サービス

運行サービスに対する満足度は、4路線全体で61.6%となっており、休日の勝浦市役所～勝浦駅～ミレーニア勝浦線の満足度が最も多く、不満足度は塩田病院～勝浦駅～興津駅線が最も多い。

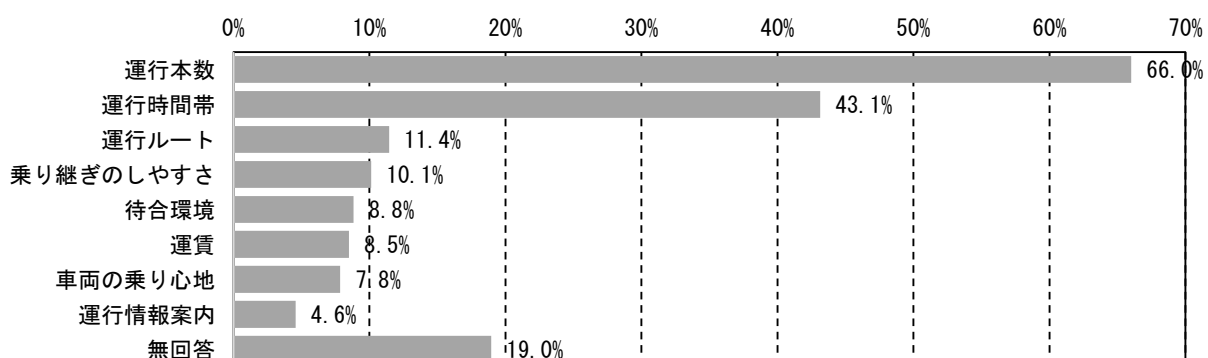
改善してほしいサービスは、「運行本数(66.0%)」「運行時間帯(43.1%)」が多い。

■サービス満足度

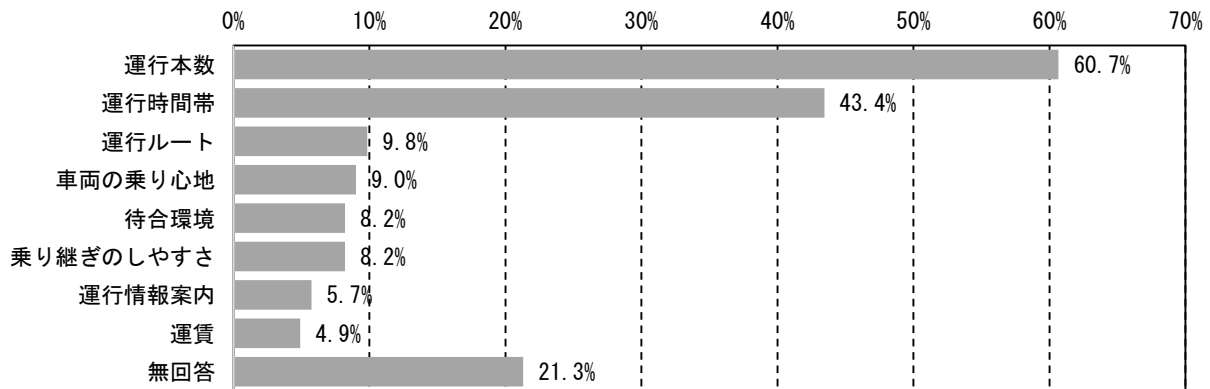


■改善してほしいサービス

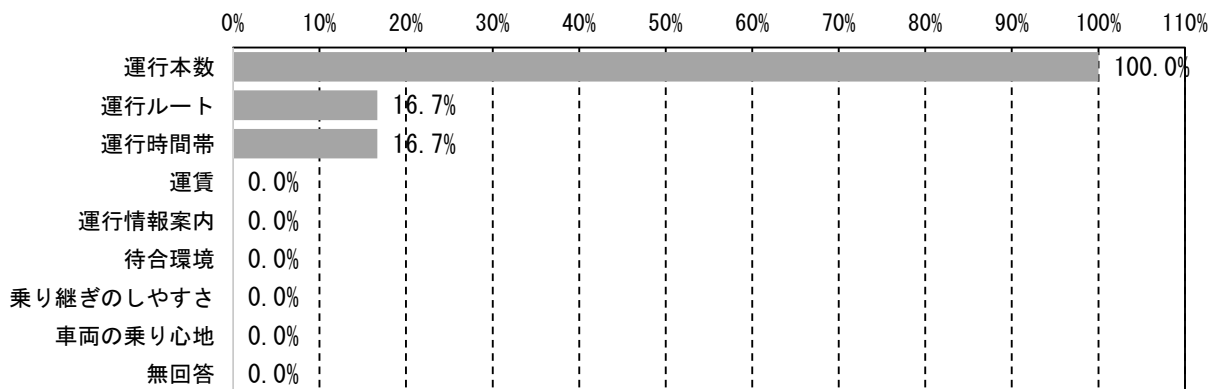
【合計 (n=306)】



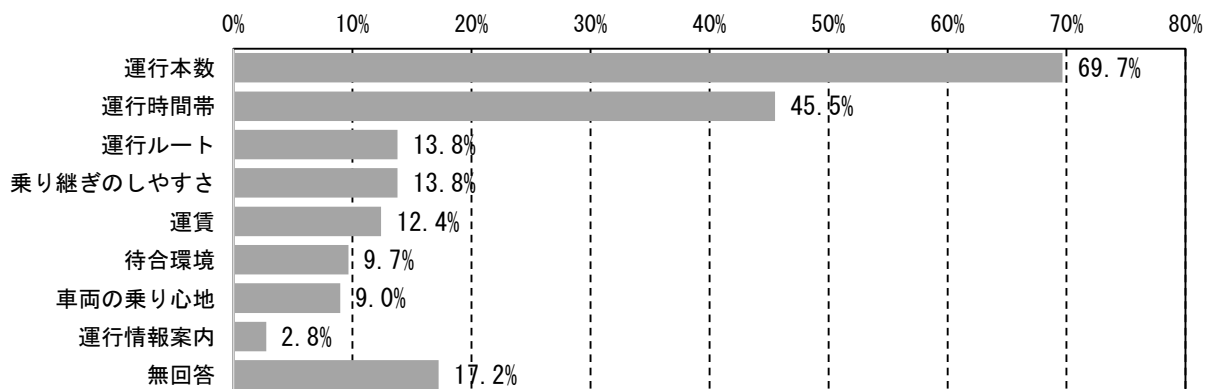
【勝浦市役所～勝浦駅～ミレーニア勝浦線（n=122）】



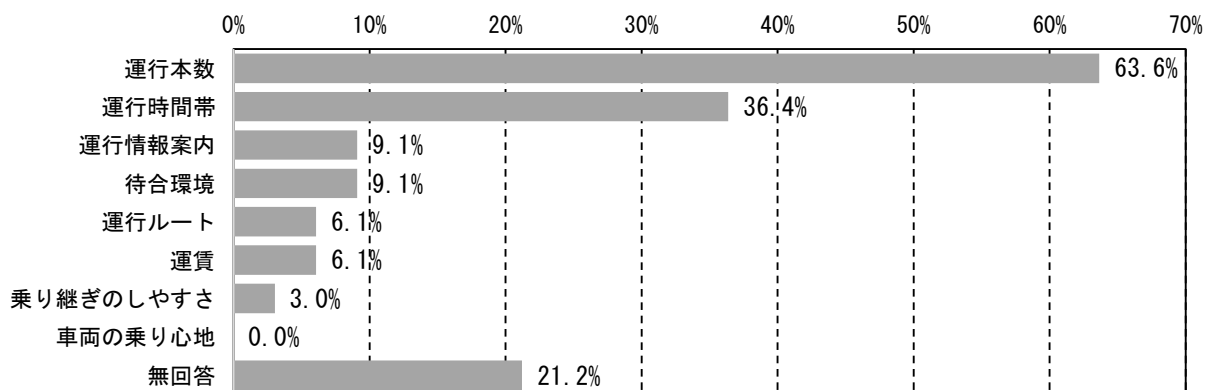
【塩田病院～勝浦駅～興津駅線（n=6）】



【大多喜～勝浦・塩田病院線（n=145）】



【勝浦駅～御宿駅線（n=33）】



2-6 目的地利用者アンケート調査

目的地利用者を対象に、施設の利用特性や施設への不便度などを把握するため、アンケート調査を行った。

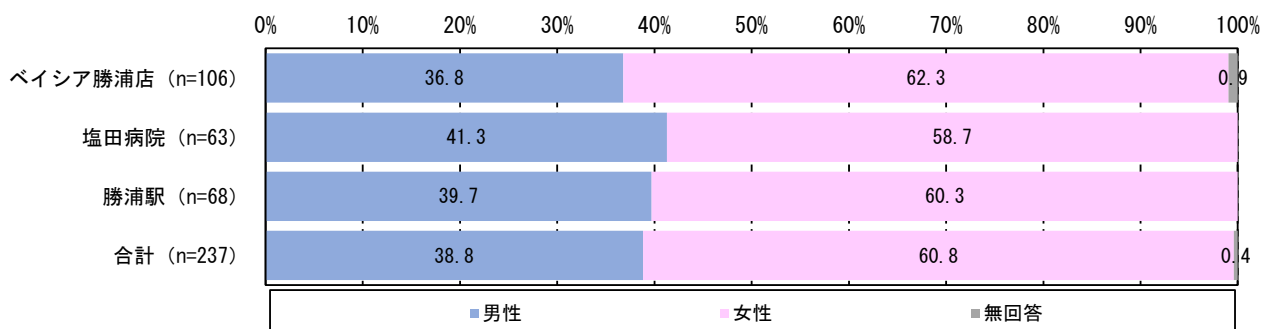
調査場所	勝浦駅、塩田病院、ベイシア勝浦店
調査方法	・調査日…令和4年9月16日（金） ・調査時間…勝浦駅 9:00～18:00、塩田病院 8:30～16:30、ベイシア勝浦店 9:00～19:00 ・調査方法…調査員による直接ヒアリング
調査項目	○回答者の属性：性別、年齢、住まい、自動車運転免許有無、自動運転免許返納意思、自動車保有状況 ○施設の利用特性：施設の利用頻度、施設までの利用交通手段 ○施設への不便度 ：施設へ移動する際の不便度とその理由、公共交通を利用するための条件
回答者数	237 票（ベイシア勝浦店 106 票、塩田病院 63 票、勝浦駅 68 票）

（１）回答者の属性

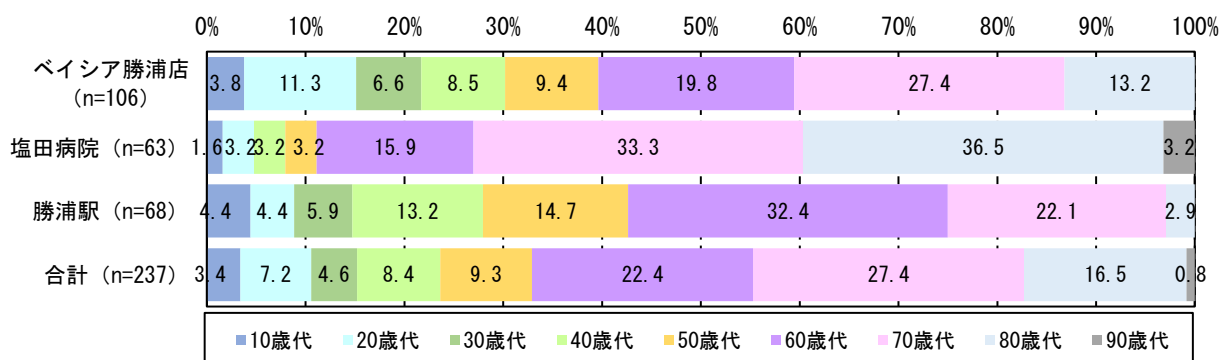
性別は「女性」が 60.8%、年齢は「70 歳代」が 27.4%、住まいは「勝浦地区」が 46.0%で、市外が 38.0%となっている。

自動車運転免許の有無は、「有」が 59.5%と多く、その内返納意思がある方は 17.9%であった。自動車の保有状況は、「自分用の自動車を持っている」が 44.3%と多い。

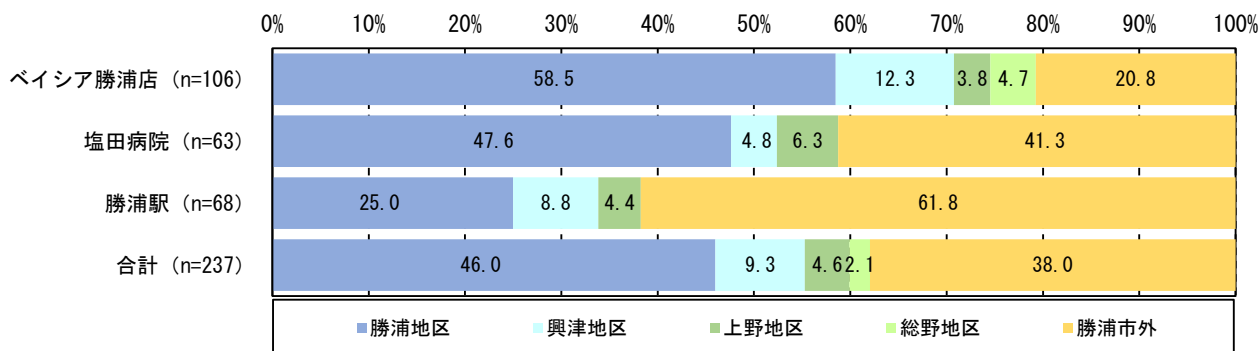
■性別



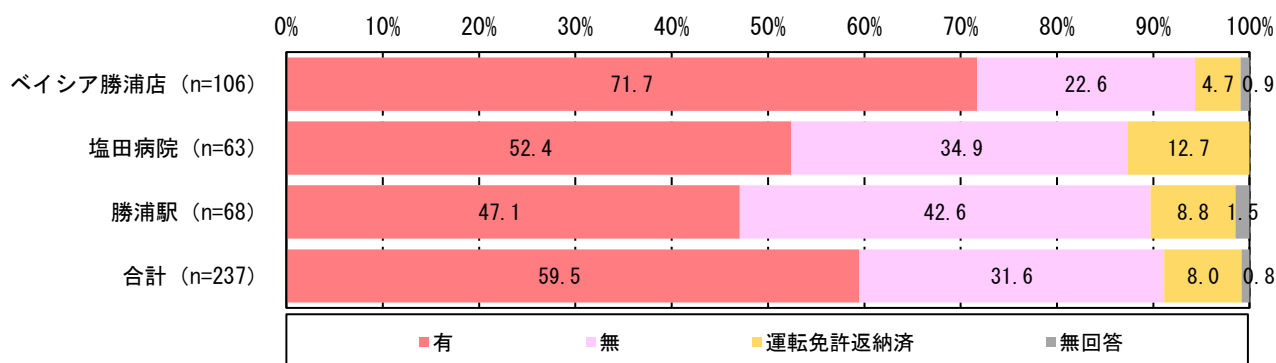
■年齢



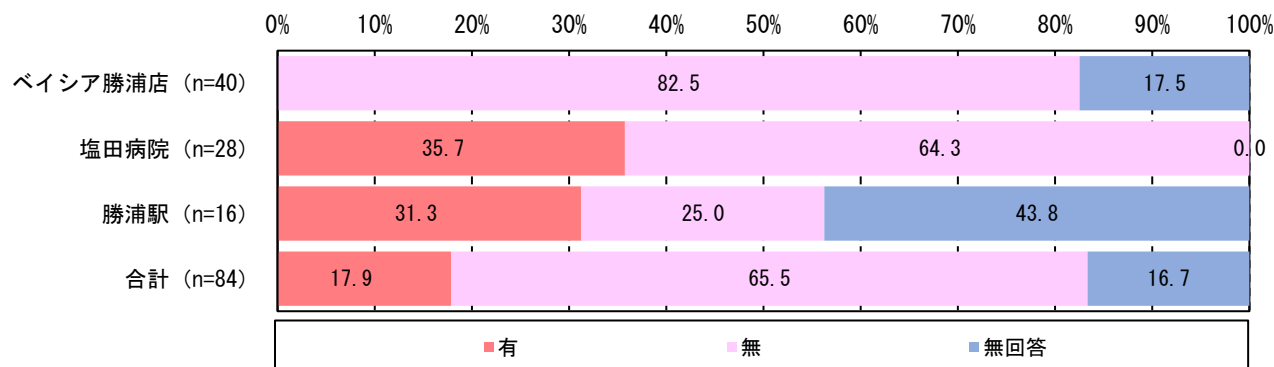
■住まい



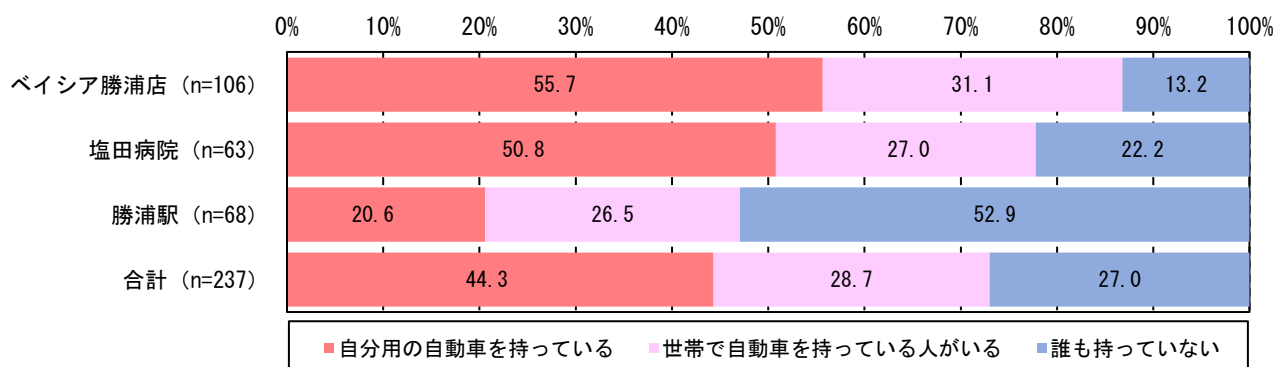
■自動運転免許証の有無



■運転免許の返納意思



■自動車保有状況の有無

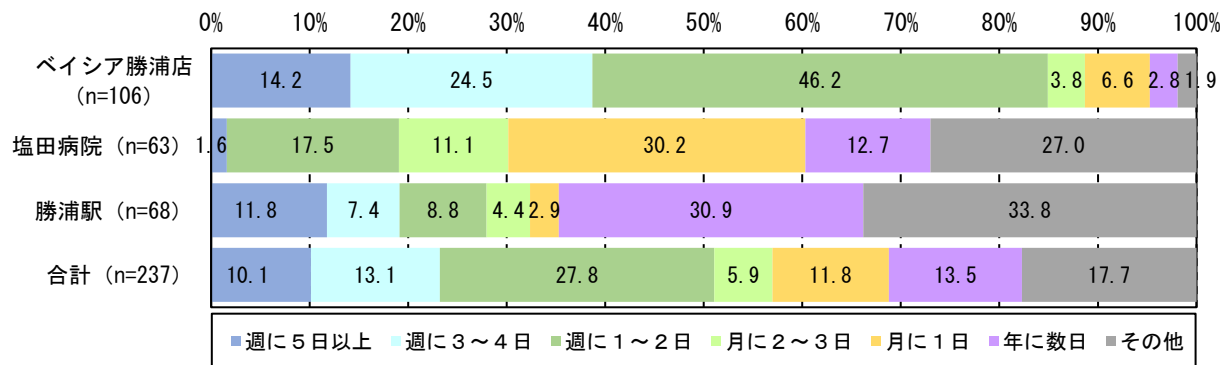


(2) 施設の利用特性

施設の利用頻度は、「週に1～2日」が多い。

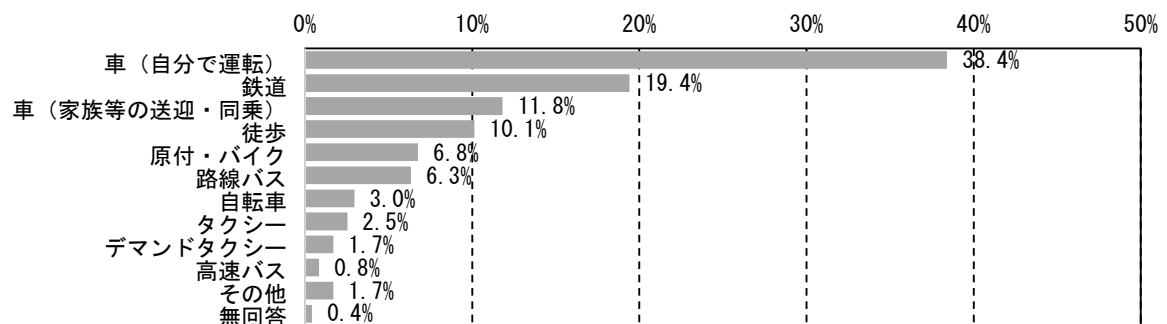
施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が38.4%と多いが、勝浦駅では、「鉄道」が67.6%と多い。

■施設の利用頻度

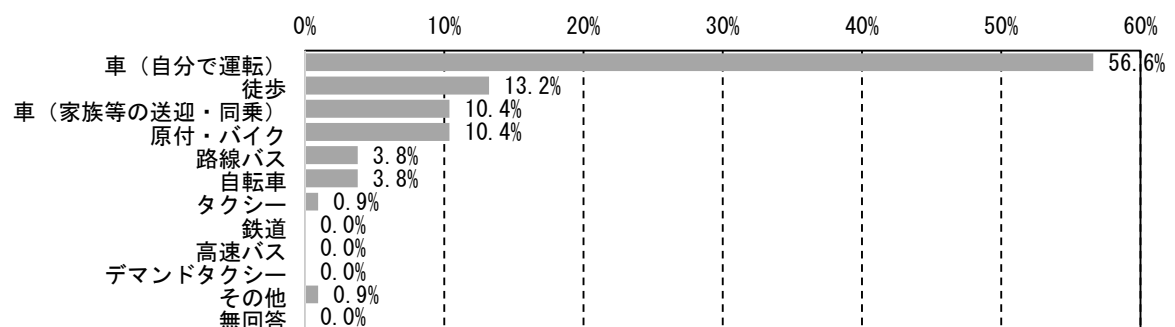


■施設への利用交通手段

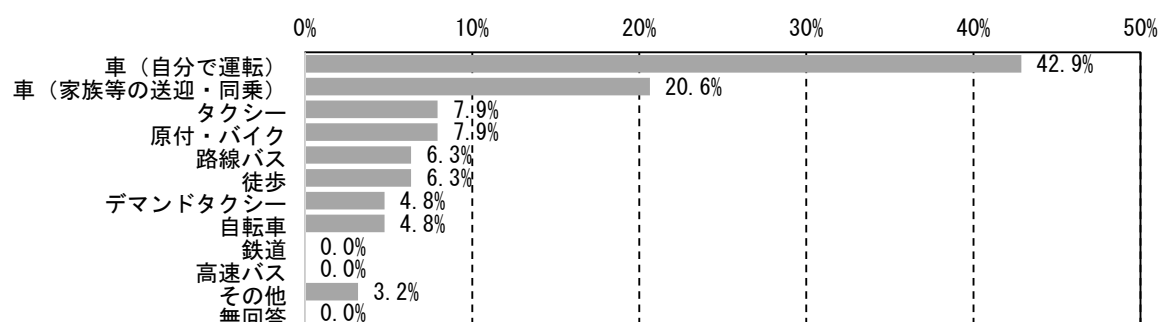
【合計 (n=237)】



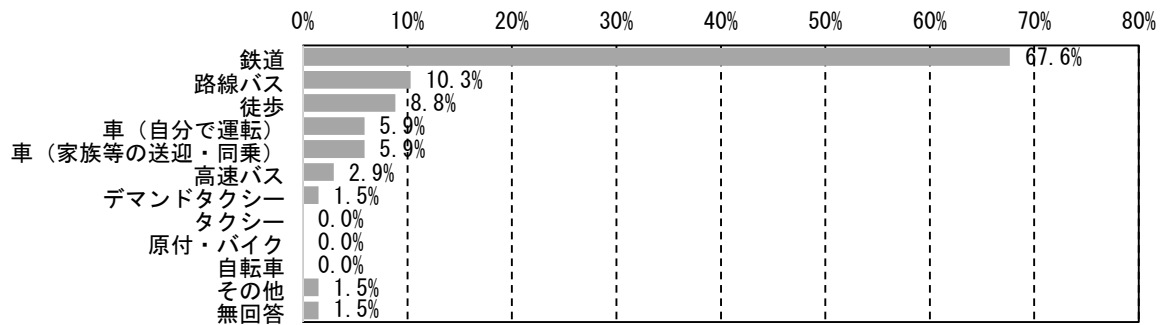
【ベイシア勝浦店 (n=106)】



【塩田病院 (n=63)】



【勝浦駅 (n=63)】



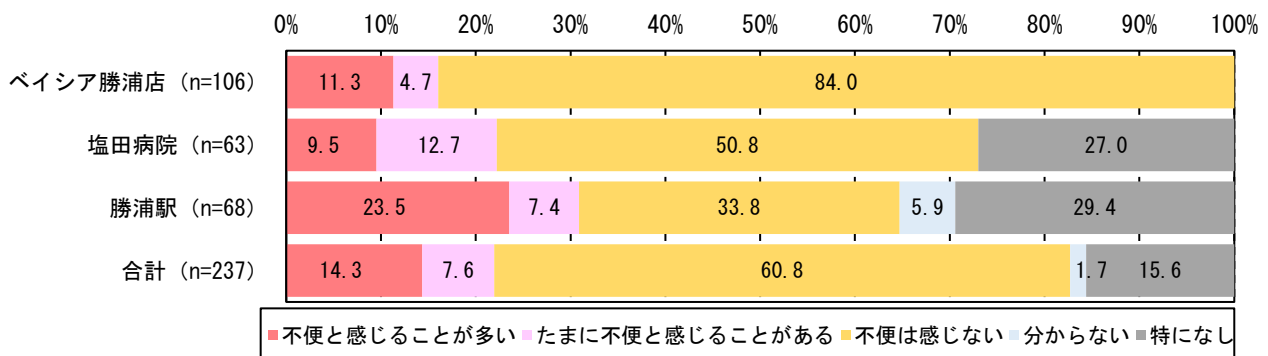
(3) 施設への不便度

施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便とは感じない」と回答した方の割合が高いものの、「不便と感ずることが多い」と「たまに感ずることがある」と回答した方は 21.9%を占めており、特に勝浦駅で 30.9%とベイシア勝浦店や塩田病院よりも多い。

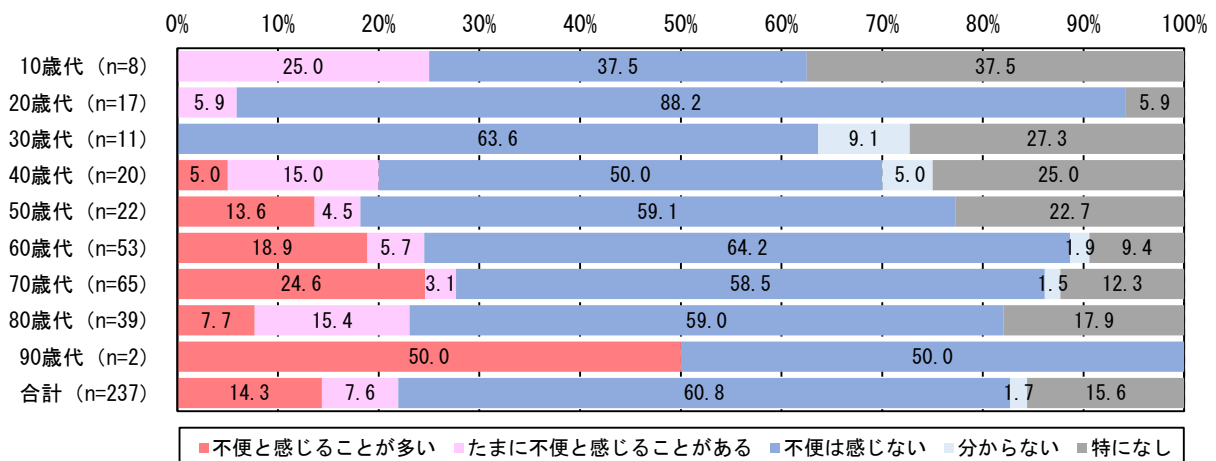
不便と感ずる方の割合は 90 歳代や 70 歳代に多く見られ、運転免許証の有無別に見ると、「有」より「無」「運転免許返納済」と回答した方の割合が多くなっている。

不便な理由としては「家族等の送迎・同乗に頼らなければいけない (25.0%)」と「利用したい時刻にバスが運行していない (25.0%)」が多い。

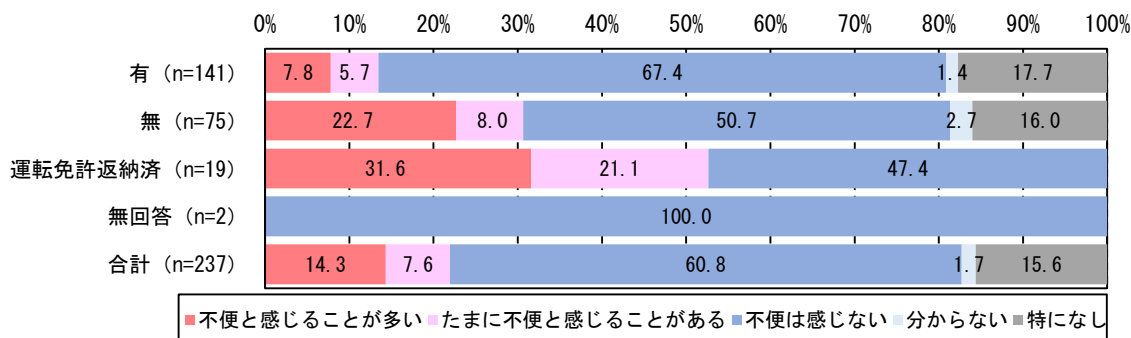
■施設への不便度



■施設への不便度 (年齢別)

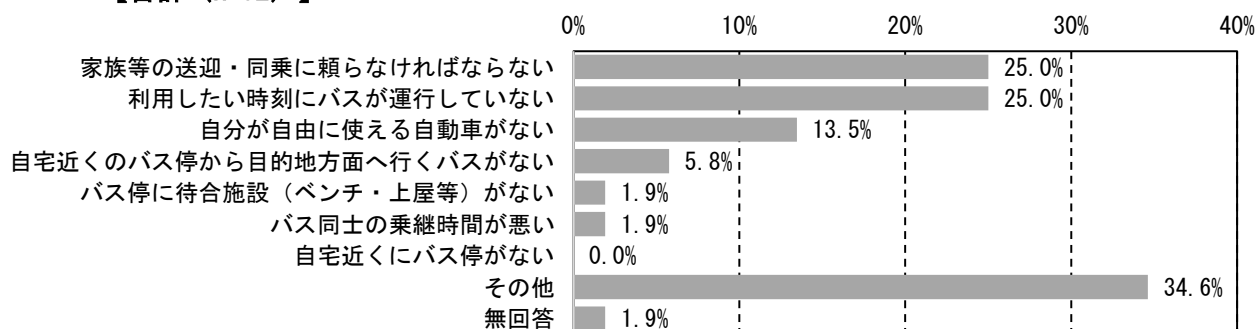


■施設への不便度（自動車運転免許の有無別）

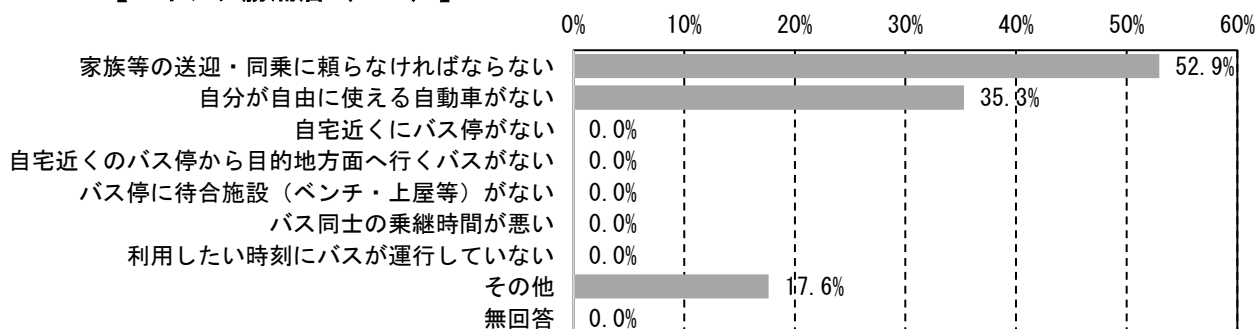


■不便な理由

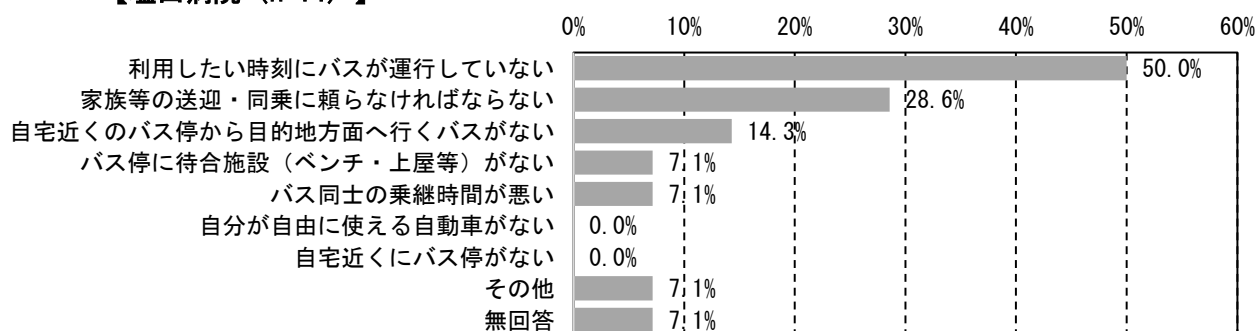
【合計 (n=52)】



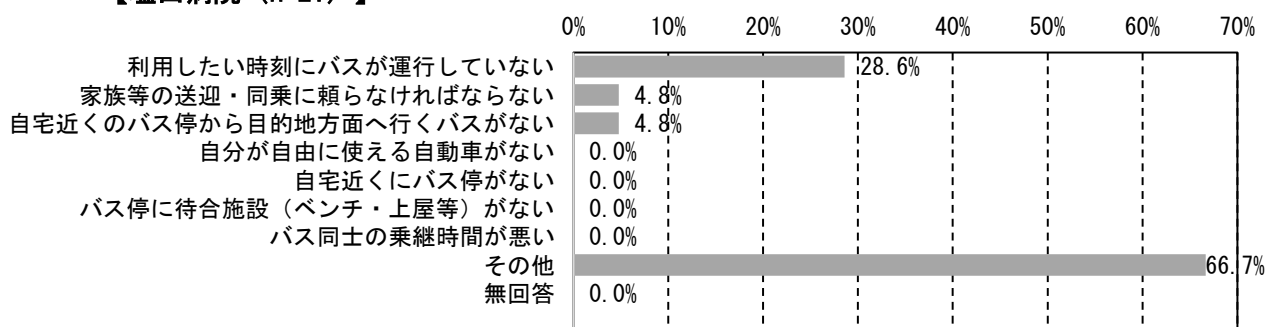
【ベisia勝浦店 (n=17)】



【塩田病院 (n=14)】



【塩田病院 (n=21)】

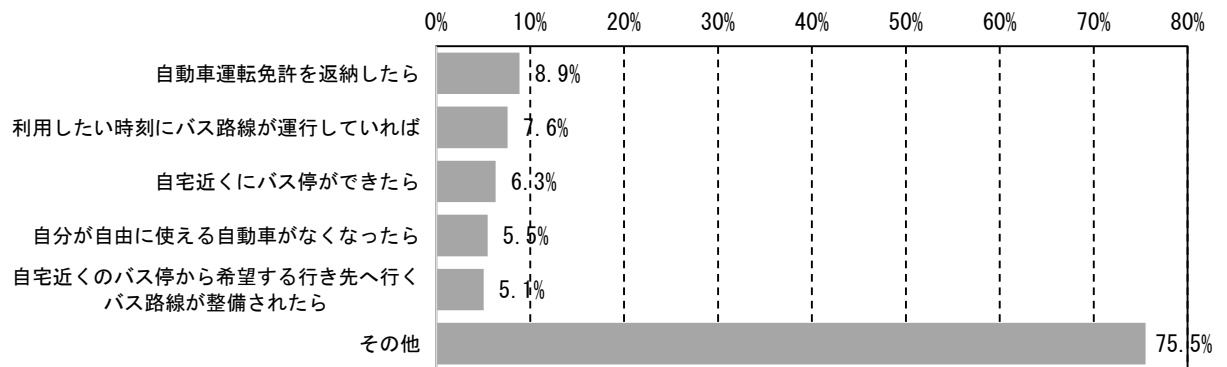


（４）公共交通を利用するための条件

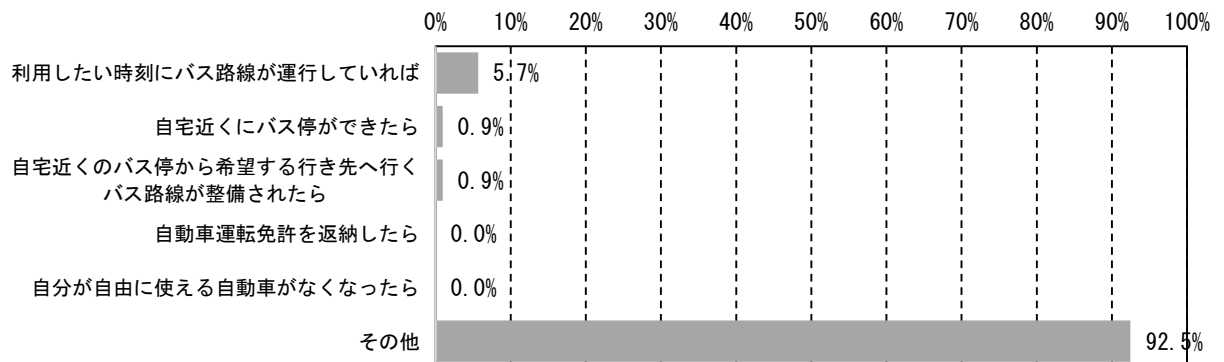
公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら」が 8.9%と最も多く、次いで、「利用したい時刻にバスが運行していれば」が 7.6%、「自宅近くにバス停ができれば」が 6.3%となっている。また、その他の回答として、「条件では変わらない」が多い。

■公共交通を利用するための条件

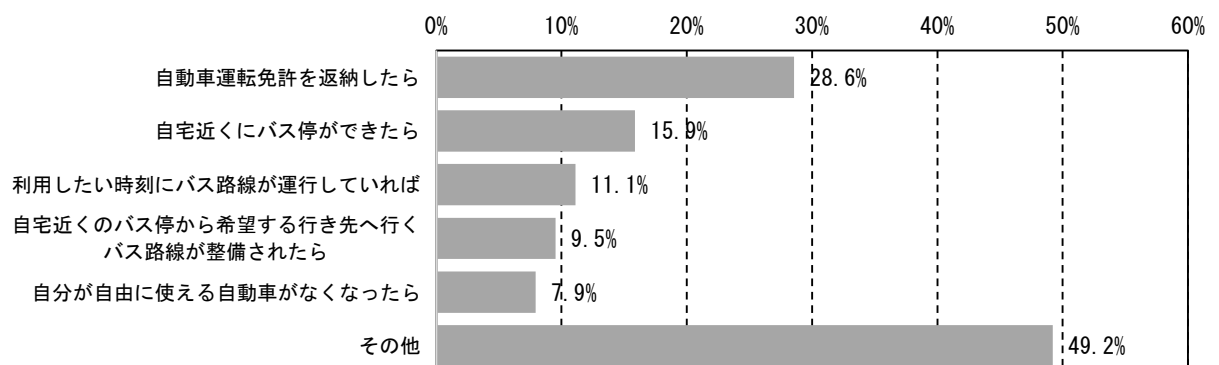
【合計（n=237）】



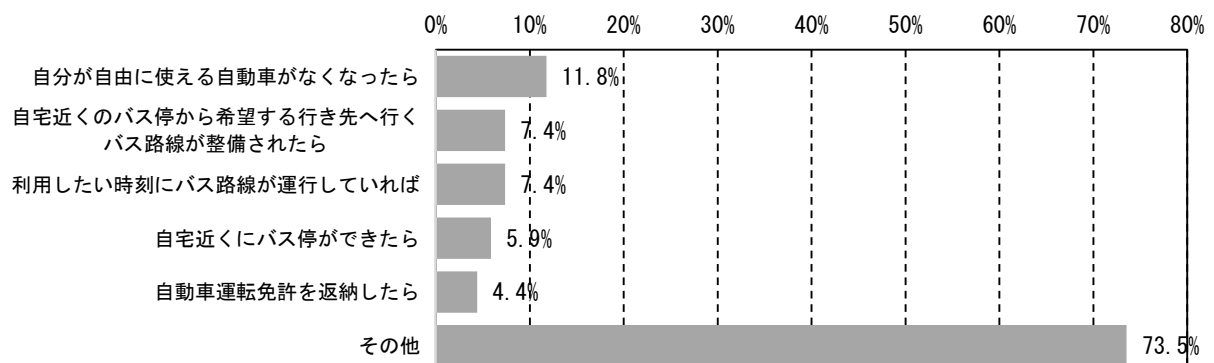
【ベisia勝浦店（n=106）】



【塩田病院（n=63）】



【勝浦駅（n=68）】



2-7 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象	・ 鉄道：東日本旅客鉄道(株)	・ 高速バス：日東交通(株)
関係者	・ 路線バス、デマンドタクシー：小湊鐵道(株)	・ タクシー：エミタスタクシー南総(株)
調査方法	・ 調査方法…メールか郵送による配布、回収 ・ 調査期間…令和4年10月中旬～下旬	

【交通事業者アンケート結果のまとめ】

鉄道 (東日本旅客 鉄道(株))	・ 平日は、勝浦駅では通勤者が7～8時頃及び17～18時頃に、中学生が7～8時頃、15～16時頃に多い。鵜原駅、上総興津駅では、中学生の利用が7～8時頃、15～16時頃に多い。休日は、勝浦駅、鵜原駅、上総興津駅で9～12時頃、14～17時頃に観光客の利用が多い。 ・ 地域活性化の取組み（「涼風 勝浦」をPRしマスコミからも注目、駅からハイキングの開催、JREMALL イベント商品発売、イベント開催、レンタルバイクによる二次交通整備等）を行う。 ・ お客さまご利用状況に応じた列車ダイヤの策定、不要設備スリム化の検討を行う。 ・ 利用者からは、次期ダイヤ改正において、運行本数の削減があるのか、ポケットサイズ時刻表が欲しい等の意見が挙がっている。 ・ 勝浦市の地域活性化施策、町づくりに積極的に協力していきたい。 ・ 地域交通として鉄道ネットワークを維持するためには、ステークホルダーの協力が欠かせない。ボランティアによる駅清掃や、駅舎の活用等、マイレールの意識の醸成にもつながる利用促進および維持管理の取り組みにも協力いただきたい。 ・ 地域公共交通会議等を通じ、バス等だけでなく鉄道の課題についても地域と一緒に議論し、地域公共交通計画に鉄道の持続可能性向上に関する課題及び対策の記載なども検討いただきたい。
高速バス (日東交通(株))	・ 御宿6:02発の便は、「たけゆらの里」「大多喜」「市原鶴舞BT」から通勤者が多い。全体的には高齢者の利用が多い。 ・ 利用者や市民からは、便数を増やしてほしいという意見が挙がっている。 ・ 燃料の高騰につき、燃料費の補助があると良い。
路線バス (小湊鐵道(株))	・ 平日は、8時頃及び14時～16時頃は通学の児童生徒が、9時～14時頃は買い物や通院の高齢者の利用が多い。休日は、買い物客と観光客が主に利用している。 ・ 路線補助を市から頂く中でも赤字での運行となっており、赤字路線として維持することが難しくなっている。 ・ 乗務員の不足に加え、外房地区は定年後再雇用の嘱託社員が多く、乗務員高齢化問題が内房地区の営業所よりも深刻。 ・ 車両の経年劣化による代替では、大型車両から中型車両へのダウンサイジングを検討するも、各種メーカーのトラブルにより代替が計画通りに行われていない。 ・ キャッシュレス決済は、イニシャル・ランニングコストの両面からICの導入をしても、費用の回収が難しい。IC以外のキャッシュレス決済も含めて導入について検討するが、導入コスト運用コストが回収できるか不安がある。 ・ 人口減少により乗客の減少、コロナウイルス影響で路線収入は減少するも、令和3年度以降、観光客増加の影響もあり、運送収入が好転するも、一般路線においては

	依然赤字路線となっており、コロナウイルス影響前の水準に戻っていない。 ・土日祝日の勝浦駅周辺（朝市の時間帯）夏季の海水浴場周辺は混雑が激しく、定時運行の妨げになっている。 ・勝浦若潮高校前～市役所周辺は道幅が狭く、住宅街でもあるため運転が危険。 ・今後の収支状況によっては路線バス系統の再編、便数の減少、系統や路線を廃止しデマンドエリア拡大も考えたい。 ・経営改善のため運賃の値上げや、人員不足解消に向け、積極的に採用活動の機会を増やすことを検討している。また、労働時間などを見直した新しい雇用体験も検討していく。 ・勝浦ミレーニア線において、昼の時間帯で買い物の時間を長く確保するよう時刻の変更または、増便を望む声が一部市民からあったが、現在の収支状況および人員体制で増便をすることが難しく、また 14 時以降は生徒児童の通学で利用する時間帯となるため、時間移動も難しい。 ・乗務員の不足や高齢化に加え、令和 6 年度からは休憩時間も長くなり、今まで通りのバスの運行も厳しくなる。また人口減少により路線バスの収入も減っていくことが予想され、全ての路線をこのまま維持することは難しく、系統・路線を廃止しデマンドへの移行を検討すべき地域も出てくる。その中で、系統・路線の存続自体について市とも話合いたい。
デマンド タクシー （小湊鐵道株）	・病院への通院、およびスーパー等の商業施設への利用が大半。 ・路線バス同様、乗務員の不足と高齢化が課題。 ・ワゴンタイプの輸送のため、狭い道への進入ができず、回転もセダンタイプよりもスペースを要する。 ・運行サービスの見直し検討にあたっては、デマンド拡張と路線バスの縮小及びデマンドタクシーの台数および予約システムについて留意が必要。 ・バス路線・系統の廃止と併せたデマンドタクシーの運行エリア拡大についての検討を行いたい。
タクシー （エミタスタ クシー南総株）	・車両保有台数は 19 台、運転者数は 18 人、営業時間は 8 時～17 時となっている。 ・利用者は月曜日の午前中、金曜日と土曜日の午前中及び 16 時以降に多く、高齢者の病院や買い物利用が多い。 ・利用者からは、配車希望の電話から時間を要することが多々あり、タクシーの台数や運転手を増やしてほしいとの要望が多く、需要回復に応じて採用活動を再開。 ・高齢者からはタクシー利用料の負担が大きく、福祉券の発行枚数を増やしてほしい等の意見が挙がっている。 ・若手の運転手不足で乗務員の確保が課題となっている。 ・LP ガス以外で稼働する車両の入れ替えで費用が増える見込み。 ・お客様の利便性向上、社内の環境改善の観点から、バリアフリー車両や乗務員確保のための広告宣伝、福利厚生への向上への取組み推進、24 時間営業への変更、クレジットカード支払いへの対応、タクシーアプリ配車への対応等に取り組んでいる。 ・コロナの影響で、経営上のダメージが大きく、安定的な経営維持の見通しが不透明。デマンドバスの拡大にあたっては、タクシー事業の存続も危ぶまれる中で、デマンドバス事業への参入することで、双方の需要バランスを取りながら運営を行っていきたいと考えている。

2-8 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	勝浦市観光協会、勝浦市商工会、勝浦市旅館組合、勝浦市民宿組合、勝浦市飲食店組合
調査方法	・調査方法…メールか郵送による配布、回収 ・調査期間…令和4年10月中旬～下旬

【関係団体アンケート調査のまとめ】

勝浦市 観光協会	・平日の来訪者は一定程度いるものの減少傾向にある。土日祝日は、観光客、近隣から朝市、釣り、サーフィンでの来訪者が増加しており、特に毎月第二日曜の朝市に、マルシェと市役所主催の朝空マーケットの催し加わり、市中心部での賑わいが見られるようになってきている。時期としては、ビックひな祭りが開催される2月下旬や7・8月の夏休み期間が多いが、イベント規模の縮小等に伴い、年々少なくなっている。 ・コロナの影響で来訪客はこの数年さらに減少傾向。また、高齢化と人口減少による税収低下等の影響が、新たな取組みに対する障壁となっており、観光面の催しについて今後も持続可能な状態にするには、旧来のやり方を検討し直す時期にかかっていると思われる。インバウンドに関してはコロナ前には海外からの修学旅行も来ていたが、今後復活するのかは不透明。 ・年に数回のイベント列車企画の連携が増えており、協力して賑わいを創出する事は、今後も継続していくと思われる。 ・タクシーの営業時間や、呼んでから時間がかかること、観光地に行くバスの本数が少ない、巡回する手段がない等の声がある。 ・鵜原理想郷・海中公園方面、部原方面へのバス路線については、土日・繁忙期を中心に増便してほしい。来訪者の増加時期とJRの運行時間に合わせて増便となれば、中高生や高齢者等、列車での来訪促進に繋がる可能性は考えられる。
勝浦市 商工会	・各種給付金、支援金、協力金により、コロナ禍を乗り切った感はあるが、もともと営業不振であった飲食店等で営業を再開せずに廃業してしまうケースが散見される。また、仕入れ資材や水道光熱費等の高騰による利益の圧迫や、事業者の高齢化、後継者難等の理由による廃業者の増加が懸念される。 ・コロナの影響で飲食店は夜間の営業が困難となっている。コロナ禍で観光客が激減し、観光客をターゲットとする飲食店や宿泊業は厳しい状況にある。 ・商店街の新たな販路開拓事業として、勝浦市、商工会、勝浦中央商店会、興津商店会と連携し、両商店会の事業者から提供のあった商品情報を掲載したECモールを作り、市内の買い物弱者等へ環境に配慮した電気自動車やドローンを活用した共同配送事業を本年度より3年間の実証実験として実施する。 ・公共交通機関内に、定期的に開催されている朝空マーケットや商店会イベントの告知チラシ等を掲示すれば効果があがるのではないかと。勝浦中央商店会が制作してい

	る街歩きマップで情報提供は可能。 ・ 17 時以降にタクシーが全くつかまらない。観光客が夜間に周遊出来ない状況が発生しており、観光地として致命的欠陥である。 ・ バスや電車の本数が少なく、観光業に適さない。 ・ 飲食店が夜間営業を実施しなくなると、酒販店や卸業者の売上も減少し、悪循環が続くことで市内事業者の廃業も増え、人口減少に加え市の衰退が加速していくことを懸念している。 ・ 夜間に定期時間で公営循環バス（小型バスや事前予約）を運行するなど、観光地で実施されている事業を検討する時期に来ていると思う。
勝浦市 民宿組合	・ 勝浦市内の民宿は現在 40 戸程度で、高齢化が進み、食を提供する所が少なく民泊やキャンプ場が増えている。コロナの影響で合宿やインバウンドがなくなっているが、観光バスが再開し始め、朝市ではお客様が増えている。 ・ ビッグひなまつりの開催中は売店を出し運営費としていた。4～5年前には、成田空港活用協議会による二次交通として成田～勝浦鴨川へ直通バスを出したが、乗客は 2 割程度であった。
勝浦市 飲食店組合	・ コロナの影響で離れた客足は戻りつつあるものの、まだまだ飲食店営業の妨げの影響となっている。 ・ お客様からは、勝浦市には代行がないため飲みに行くことができない、タクシーが確実に捕まらない、路線バスの本数が少なく終バスが早い、外房線が年々不便になっている等の意見がある。

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

勝浦市の地域特性と公共交通の現況把握や、市民などの意向把握アンケート調査結果などを踏まえ、地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

【勝浦市の地域特性や公共交通の現状】

《地域特性》

- 令和2年国勢調査での総人口は16,927人で、平成2年以降減少傾向となっており、高齢化率は令和2年が43.4%と、国（28.7%）や千葉県（27.6%）よりも割合が高い。
- 主要施設は、勝浦駅周辺に市役所や芸術文化交流センター、ベイシア勝浦店、塩田病院などが集中して立地している。
- 平成30年・東京都市圏PT調査での自動車分担率は61.2%と千葉県平均（41.8%）よりは高いものの、隣接する鴨川市やいすみ市と比較してやや低い。

《公共交通の現状》

- 広域アクセスとして鉄道（JR外房線）や高速バス（安房小湊・御宿～勝浦～東京線）が運行中。市内にはそれぞれ、4つの鉄道駅と高速バス停が設置されている。
- 路線バスは、国道128号及び297号に沿うように4路線が運行されており、平成29年度から令和3年度までで輸送人員は86%の減少、運送費用の増加により、収支は悪化。
- デマンドタクシーの利用者数は令和元年度までは増加傾向にあったが、その後新型コロナウイルスの影響で減少。収支率は平成29年度が11.8%に対し、令和3年度が8.8%と悪化。
- 令和2年から高齢者タクシー利用料助成事業を開始。
- 勝浦中学校、勝浦小学校、上野小学校及び興津小学校への通学のためスクールバスが運行している。

【意向把握アンケート調査】

《市民アンケート調査》

- 日常の移動における困りごととして10歳代、20歳代、70歳以上、また自動車運転免許証が無い方で困り具合が多く、行先として亀田総合病院や勝浦駅、勝浦市役所等が挙げられている。
- 運行サービスに対する満足度（利用者）は鉄道が「運行本数・運行時間帯」「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」、高速バスが「運行本数・運行時間帯」、路線バスが「運行本数・運行時間帯」「運行ルート」デマンドタクシーが「運行便数」、タクシーが「運賃」「料金・サービスなどの運行情報案内」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多い。
- 公共交通機関が運行された場合の利用意向は「ベイシア勝浦店」「亀田総合病院」「勝浦駅」への移動ニーズが多く、「買い物」「通院」目的で、午前～正午にかけての時間帯で多い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動運転免許証返納者への公共交通割引など制度の拡充（41.9%）」、「路線バス、デマンドタクシー等の運行本数・運行時間帯の拡大（37.1%）」、「駅やバス停付近への駐車場・駐輪場の設置（22.0%）」に対する回答が多い。

《地区懇談会》

- 通院や買い物の移動の確保として路線バスやデマンドタクシーの運行サービスの見直し、また亀田病院への移動手段の確保といった声が多く挙げられた。
- 地域でできることとして、公共交通利用促進のための周知・PRや住民主体の運行サービス等が挙げられた。

《民生委員・児童委員アンケート調査》

- 1人で外出できる方は、自家用車や徒歩、自転車、公共交通等を利用しており、1人で外出できない方は、介護タクシーや家族や知人に送迎や買い物をお願いする等している。
- 路線バスの運行便数の拡大、タクシー・デマンドタクシーの利便性の向上、バス停までの距離が遠い、移動販売車や宅配サービス等の導入等の意見が多い。

《旅行者アンケート調査》

- 観光周遊の際の交通手段は、「自家用車」が63.0%と最も多く、次いで「徒歩（20.0%）」「鉄道（15.0%）」が多い。
- 公共交通利用者（鉄道・路線バス・デマンドタクシー・タクシー）の移動時の不便の有無は、「不便と感じることもある」と回答する方が51.6%と車利用者と比較して多い。
- 必要な情報やサービスは、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実（41.5%）」「周遊バスなど観光地を巡るバスの導入（37.0%）」が多い。

《路線バス利用者アンケート調査》

- 主な利用者層は70歳以上の女性で、自動車運転免許が無い方の利用が多い。
- 運行サービスに対する満足度は、4路線全体で61.6%となっており改善してほしいサービスは、「運行本数（66.0%）」「運行時間帯（43.1%）」が多い。

《目的地利用者アンケート調査》

- 施設への利用交通手段は、「車（自分で運転）」が38.4%と多いが、勝浦駅では、「鉄道」が67.6%と多い。
- 塩田病院ではベイシア勝浦店や勝浦駅よりも移動に不便を感じる方の割合が高く、不便とを感じる方の割合は90歳代や70歳代に多く見られる。
- 公共交通を利用するための条件は、「自動車運転免許証を返納したら（8.9%）」「利用したい時刻にバスが運行していれば（7.6%）」「自宅近くにバス停ができれば（6.3%）」。

《交通事業者・関係団体アンケート調査》

- 高速バスでは燃料の高騰化、タクシーでは若手の運転手不足等が課題となっている。
- 新型コロナウイルスの影響による来訪者の減少があり、少しずつ客足を取り戻しつつあるが、観光、宿泊、飲食業界で大きな打撃を受けている。
- 観光地へ行く路線バスの本数が少ないことや、タクシーが捕まらない等の声が多く、夜間の時間帯の移動手段の確保が求められている。

地域公共交通の課題

①高齢者・学生等の交通弱者への対応

②路線バスの維持

③デマンドタクシーのサービスの見直し・改善

④広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性を改善

⑤観光客への対応

⑥市民・観光客に分かりやすい運行情報の提供

⑦利用促進に向けた市民意識の醸成

⑧多様な主体の連携による持続可能性の確保

①高齢者・学生等の交通弱者への対応

令和2年国勢調査での総人口は16,927人で、年々減少傾向であり、今後も減少傾向が見込まれている。また、令和2年の高齢化率は43.4%と、国(28.6%)や千葉県(27.6%)よりも高い状況となっている。市民アンケート調査では、10歳代、20歳代、70歳以上の自動車運転免許証を持っていない世代では外出時の困り具合が多く、中でも10歳代は86.7%が「困ることがある」と回答している。

地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物及び公共施設の利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割だけでなく、高齢者や学生などの交通弱者に対する交通事故防止及び外出機会の増加などの役割を担う必要がある。また、円滑に移動できるようにバリアフリー化の推進など公共交通の環境整備が必要である。

②路線バスの維持

主要な公共交通機関である路線バスは市民アンケート調査によると、75.3%が「利用しない」と回答しており、利用する方でも年に数日など低頻度の利用が多い。しかし、路線バスは通勤・通学や買い物、通院の足となる重要な交通手段として、維持していくことが重要である。

路線バス利用者アンケート調査では、4路線全体の満足度は61.6%と比較的高いが、改善して欲しいサービスとして「運行本数」や「運行時間帯」に対する回答の割合が高い。そのため、広域アクセスに留意しつつ、運行ルート、運行時間帯・便数などの見直し・改善を検討していく必要がある。

③デマンドタクシーのサービス見直し・改善

デマンドタクシーは新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、利用者数が減少傾向で、行政負担額が増加傾向となっている。

デマンドタクシー利用者アンケート調査によると、総合的な満足度は過半数を超えているものの、不満点として「予約が面倒」「便数が少ない」「最終便は早い」といった回答が多くなっている。また、市民アンケート調査でも、運行サービスに対する満足度(利用者)は、「運行便数」で不満足度が比較的多いことから、デマンドタクシーについては、路線バスやタクシーとの役割分担を図りながら、利用実績や利用ニーズを踏まえ、運行サービスの見直し・改善を検討していく必要がある。

④広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性を改善

勝浦市内の公共交通機関は鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー、タクシーのほか、勝浦中学校、勝浦小学校、上野小学校、興津小学校でのスクールバスなど多様な公共交通システムが運行されている。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、現存する公共交通機関や送迎サービスを活用しつつ、それぞれの交通機関の機能を最大限に発揮できるよう、交通機関同士の連携強化を図ることが求められる。また、都市部や亀田総合病院等、日常生活における市外への移動ニーズを考慮した上で、広域アクセスでの乗り継ぎの負担軽減、運行情報案内の充実、待合環境の改善等により、交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが求められる。

⑤観光客への対応

勝浦市は、かつうら海中公園・海中展望台や海水浴場、勝浦朝市等、観光客が訪れる魅力的な観光資源を有しており、令和4年7月末にはかつうら海中公園に新たな観光施設として「かつうら海中公園滞在型観光施設「eden（エデン）」」がオープンした。

旅行者アンケート調査では、移動時に不便を感じるものの有無として、41.5%が「不便を感じることもある」と回答しており、車利用者より公共交通利用者でその割合が多くなっている。

そのため、地域の観光資源を最大限に活用し、交流の活性化を図るよう、観光周遊バスや、情報発信の強化、観光施設等との連携サービスなどの充実により、観光客や来訪者の利便性の向上を目指す必要がある。



かつうら海中公園滞在型観光施設

⑥市民・観光客に分かりやすい運行情報の提供

市民アンケート調査では、公共交通の利用促進策で「公共交通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21.9%となっている。また、旅行者アンケート調査でも、必要な情報やサービスで「情報案内の充実」が41.5%と最も多く、普段路線バス等を使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりにくい状況である。

利用者目線に立った市民や観光客に分かりやすい情報の提供・充実により、利用者の利便性の向上が必要である。

⑦利用促進に向けた市民意識の醸成

勝浦市の公共交通は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークなど生活様式の変化により、利用者数が減少し、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

公共交通に対する財政負担が増加傾向となる中で、公共交通を今後も維持していくためには、市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多様な主体の連携による持続可能性の確保

新型コロナウイルス感染症の拡大により、市内交通事業者では厳しい状況が続いている。また、交通事業者アンケート調査では、運転手の高齢化と不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にある。そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市として勝浦市のポテンシャルを最大限引き出すよう、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため市の公共交通の現状について理解を深めることにより、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

4 地域公共交通の構築に係る基本方針

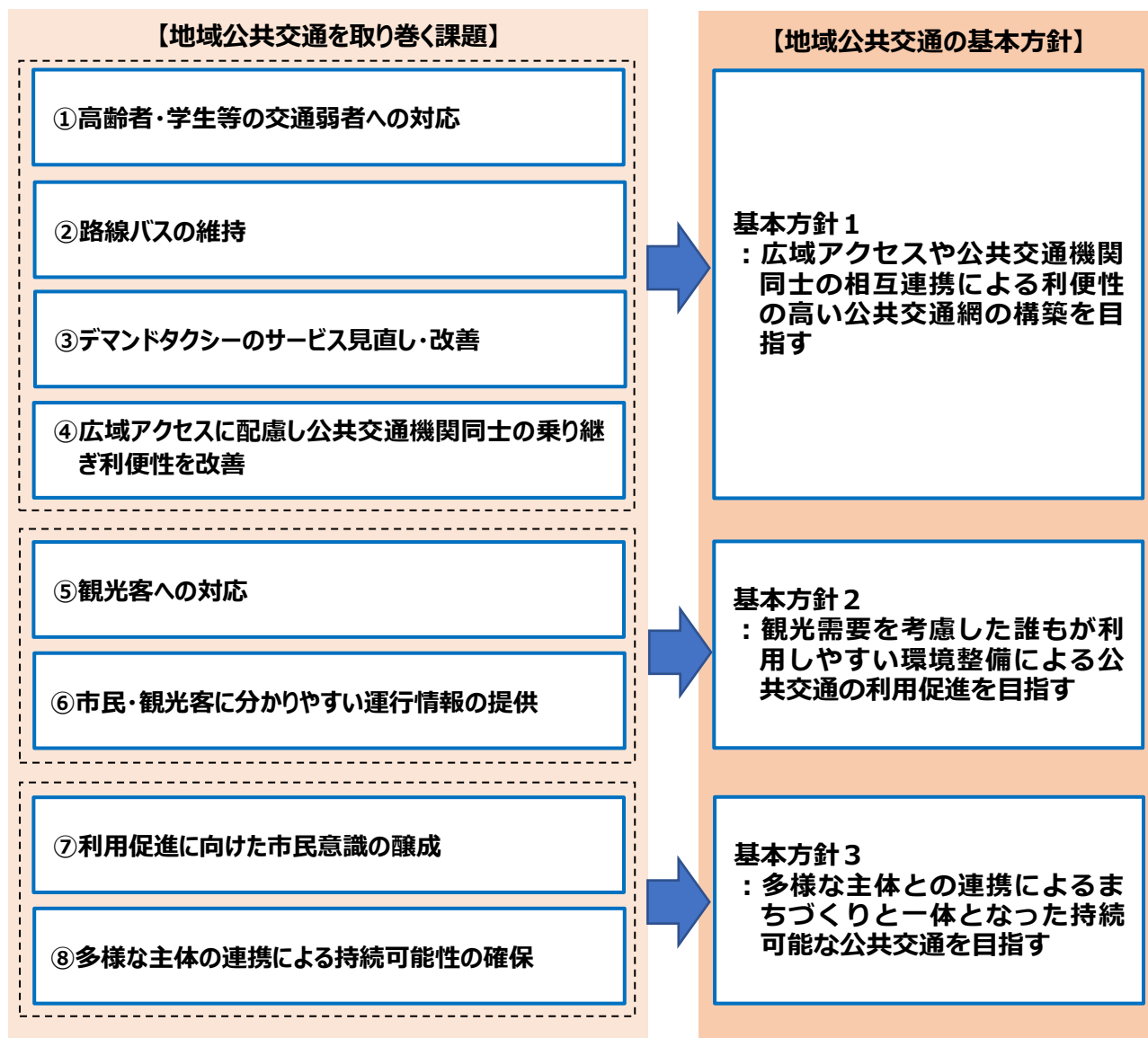
(1) 地域公共交通の構築に係る基本方針

勝浦市における地域公共交通は、上位計画である「勝浦市総合計画・基本構想（令和4年10月）」で、基本理念の一つとして「安全・安心で、生活しやすいまちづくり」を掲げている。

勝浦市における地域公共交通は、これらまちづくりの取組みの方向性を踏まえ、次の3つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指す。

【地域公共交通の基本理念】

生活しやすいまちづくりを支える公共交通網の構築



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

勝浦市内のアクセスを強化するため、鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー及びタクシーなどの各公共交通機関同士を有機的に接続させるとともに、日常生活における市外への広域アクセスのニーズを踏まえ、これら公共交通機関について勝浦駅や上総興津駅といった交通結節点と、周辺都市を結びながら、利便性の高い公共交通網の構築を目指す。

また、高齢者や障がい者など誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指す。

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

市内の人口減少が進み、公共交通の利用者が減少する中で、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくのは困難であり、勝浦市が有する魅力的な観光資源を活かし、勝浦市の観光施策と連携を図りながら、新たな観光需要を取り込み、公共交通の利用促進を目指す。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や観光客に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を目指す。

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

公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、これまで以上に地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持って関わっていくことが重要である。

勝浦市総合計画や勝浦市都市計画マスタープラン等で掲げている将来のまちづくりの方向性や、都市機能の集約化と充実といった目指すべき将来都市像等との整合を図りながら、快適・便利に移動できる交通体系の構築の実現に向けて、公助、共助による支え合いを大切に、商工会、観光協会、社会福祉協議会、企業など様々な団体との連携による利用促進の展開により、持続可能な公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

1) 公共交通再編の基本的な考え方

勝浦市の公共交通ネットワークは、基本理念である「生活しやすいまちづくりを支える公共交通網の構築」に向けて、次の5つに事項に重点を置き、効率的で利便性の高い公共交通網の構築を目指す。

- ①広域アクセス（鉄道、高速バス、路線バス）と地域内交通（路線バス、デマンドタクシー）との組合せによる輸送効率の向上の実現
- ②観光ニーズへの対応
- ③亀田総合病院（鴨川市）等市外移動ニーズへの対応
- ④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現
- ⑤観光資源や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現

2) 各公共交通機関の役割

勝浦市は東西に約 14.0 km、南北に約 12.5 kmと東西に長い市域となっており、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網では、路線長が長大となるため、利便性や効率性などの低下が懸念される。

そのため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、効率的で利便性の高い公共交通網の構築を目指す。

デマンドタクシーについては、国土交通省による地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）による補助金を受けて運行を維持する。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	・鉄道（JR 外房線） ・高速バス（安房小湊・御宿～東京線）	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	路線バス	・勝浦駅と市内や大多喜を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通	デマンドタクシー	・勝浦市内及び生活圏を一体とする御宿町内への移動手段として、公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通	△	◎
補完公共交通		タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的や柔軟的に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		スクールバス、大多喜自動車学校送迎バス、東急ゴルフコース送迎バス、介護タクシー	・通学や教習所、ゴルフなど特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用したデマンドタクシーの位置付け

役割	勝浦市内及び生活圏を一体とする御宿町内における移動手段として、公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通で、市街地商店街等へのアクセス性の向上により、買い物支援の役割を担う重要な交通である。
維持・確保策	鉄道（JR 外房線）や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	公共交通空白地域等の解消と利用者要望を反映した公共交通体系の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、生活交通手段を確保・維持する必要がある。

3）交通結節点のあり方

効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線、補完公共交通の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。交通結節点は、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所で、「勝浦市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で「都市交流拠点」や「地域交流拠点」に位置付けられている「勝浦駅」と「上総興津駅」とする。



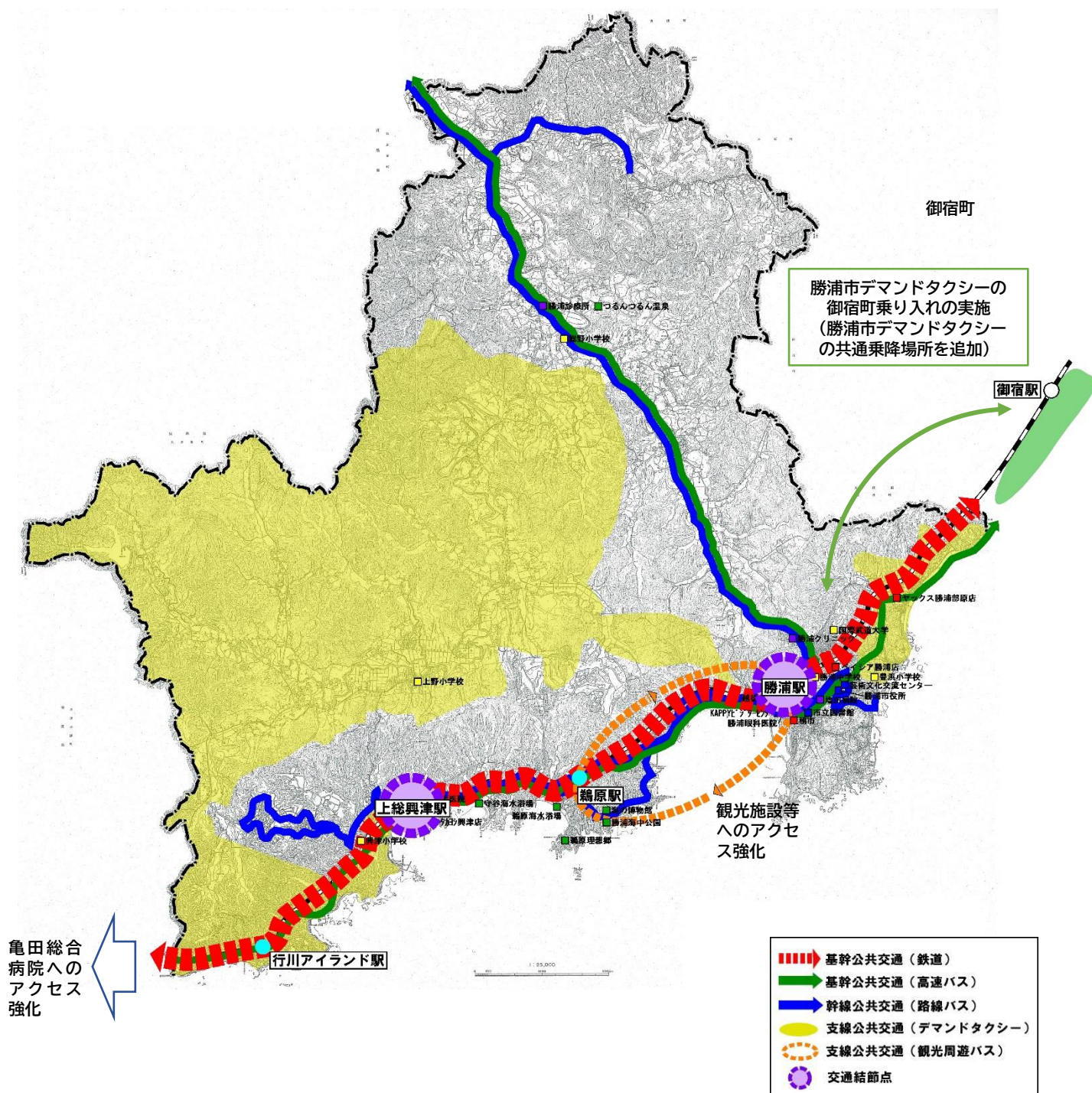
勝浦駅



上総興津駅

■公共交通骨格形成イメージ

- ①広域アクセス（鉄道、高速バス、路線バス）と市内交通（路線バス、デマンドタクシー）との組合せによる輸送効率の向上の実現
- ②観光ニーズへの対応
- ③亀田総合病院（鴨川市）等市外移動ニーズへの対応
- ④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現
- ⑤観光資源や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現



5 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの「地域公共交通の基本方針」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る。

【地域公共交通の基本方針】

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

【計画の目標】

目標①：市内の移動支援の充実

路線バス、デマンドタクシー及びタクシーなど公共交通や、これら公共交通を補完する高齢者タクシー利用料助成事業等により、市内の移動支援を充実させ、交通弱者等の移動手段の確保を目指す。

目標②：移動ニーズに即した広域アクセスの強化

東京圏や近隣自治体へのアクセス強化や、市民ニーズが高い施設への移動支援の充実を図るよう、JR 外房線や高速バス（安房小湊・御宿～東京線）、路線バスの利便性向上により、勝浦市と市外を結ぶ広域交通網の強化を目指す。

目標③：利便性の高い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ため、交通結節点での乗り継ぎ円滑化のための機能向上を目指す。
また、誰もが安心・安全に移動できる環境の創出を目指す。

目標④ ：観光施策と連携した移動支援及び利用促進

勝浦駅周辺等の観光地を連絡する新たな移動支援を行うとともに、観光施設やイベントとの連携による、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。

目標⑤：地域全体で支える公共交通の構築

地域資源の総動員により、多様な主体との連携を図りながら、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成や、公共交通サービスの担い手確保などに加え、新たな移動手段の導入について検討を図り、地域で支える持続可能な公共交通網の構築を目指す。

(2) 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本方針	目標	事業	実施主体						実施時期(年度)			
			勝浦市	千葉県	交通事業者 鉄道 バス	タクシー 地域	関係団体・企業	近隣市町	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
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	①市内の移動支援の充実	【1】デマンドタクシーの運行サービス見直し	○			○			検討、協議・調整		実施	
									フィードバックの活用			
		【2】タクシーの利用促進	○			○			検討・協議・実施			
			○			○			検討・協議・実施			
	②移動ニーズに即した広域アクセスの強化	【3】JR外房線の利用促進	○	○	○				イベント開催・周知PR			
			○		○				検討・協議・実施			
		【4】高速バスの利便性向上	○		○				検討・協議・調整・実施			
			○		○			○	検討・協議・調整・実施			
		【5】路線バスの維持	○		○				検討・協議・調整・実施			
			○		○				検討・協議・調整・実施			
	③利便性の高い公共交通環境の整備	【6】亀田総合病院(鴨川市)へのアクセス検討	○		○			○	検討・協議・調整・実施			
		【7】交通結節点の機能強化	○		○	○			検討・協議・調整・実施			
		【8】利用しやすい車両の導入促進	○		○	○			更新検討・順次導入			
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	④観光施策と連携した移動支援及び利用促進	【9】観光施設等との連携サービスの導入	○		○	○	○	○	企画検討		実施	
			○		○	○	○	○	プラン		周知PR	
			○		○			○	検討・協議・調整・実施			
		【10】ICTを活用した効率性及び利便性の向上	○		○	○	○	○	検討・協議・調整・実施			
		【11】分かりやすい運行情報の提供	○		○	○	○	○	検討・作成準備			
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	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【12】意識啓発を促す利用促進活動の展開	○		○		○		検討・準備		実施	
			○		○	○	○		検討・実施			
		【13】運転手の確保策の実施	○		○	○			検討・協議・調整・実施			
		【14】新たな移動手段の検討	○		○	○	○	○	検討	検討協議・実証実験	検討協議・実証実験・本格運行	

(3) 事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」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市民（地域、民間企業など）

公共交通の利用者として、また将来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
- 利用促進に向けた取組への参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査などへの協力

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が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

③行政

限られた予算の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保・充実に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などによるニーズ把握
- 道路・鉄道駅周辺施設などの環境整備、走行環境の改善
- 財政状況を見極めた上での、公共交通網再編の検討
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設などの整備推進

(4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理する。

目標① 市内の移動支援の充実

【事業1】デマンドタクシーの運行サービスの見直し

①事業概要

デマンドタクシーについては、利用者数が増加傾向で行政負担額が増加傾向となっている中で、路線バスやタクシーとの役割分担を図りながら、運行地域においては、試乗会や利用方法に関する説明会を開催するなど、利用促進に向けた取組の実施を検討するとともに、利用者のニーズを的確に把握した上で、満足度の高い運行に向けたサービスの見直しを継続的に検討・実施する。

デマンドタクシーは、勝浦市内及び生活圏を一体とする御宿町内における移動手段として公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消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（フィーダー補助）を活用し、財源の安定的な確保・維持を目指す。

②実施主体：勝浦市、御宿町、交通事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
デマンドタクシーの 運行サービス見直し	検討、協議・調整	→			
	実施		→	→	→
	フィーダー補助の活用	→	→	→	→

■現行のデマンドタクシー事業及び実施主体の概要

路線名	デマンドタクシー
自由乗降区域	上野地区全域、大沢、浜行川、興津の一部、小松野、大楠、松部・串浜の一部、新官の一部、部原
共通乗降場所	勝浦市内の公共施設、医療機関、商業施設等、御宿町内の乗降場所
事業許可区分	一般乗合（区域運行）
運行態様	予約制・乗合
実施主体	勝浦市（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

【事業2】タクシー事業の維持・充実

①事業概要

タクシーは自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動できるため、個別的できめ細かな対応が可能であり、鉄道駅やバス停留所まで歩くことが困難な高齢者などにとって重要な交通機関である。

一方で、「運賃」や「料金・サービスなどの運行情報案内」に対する改善の声があり、デマンドタクシーや既存公共交通機関との役割分担を踏まえた上で、高齢者の外出支援のための「高齢者タクシー利用料助成事業」の継続及び必要に応じた見直しを行うとともに、タクシー事業の維持・充実に向け、タクシーサービスの周知や情報提供を強化する。

②実施主体：タクシー事業者、勝浦市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
タクシー事業の維持・充実	検討・協議・実施				

目標② 移動ニーズに即した広域アクセスの強化

【事業3】JR 外房線の利用促進

①事業概要

JR 外房線は、千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟及び JR 外房線複線化等促進協議会を通じて、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」及び「駅からハイキング」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を開催するほか、通勤・通学者を対象とした鉄道利用に対する支援施策の実施を検討する。

②実施主体：鉄道事業者、千葉県、勝浦市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
JR 外房線の利用促進	イベント開催・周知 PR				
通勤・通学者を対象として鉄道利用支援	検討・協議・実施				

【事業4】高速バスの利便性向上

①事業概要

高速バス「安房小湊・御宿～東京線」については、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の拡大による影響や燃料の高騰などにより、路線の維持が厳しい状況となっている。

高速バス停留所付近にパーク＆ライド用駐車場の整備を検討し、利用者にとって快適かつ利便性

の高い交通結節点の機能整備を行うことで、利用促進を図る。

②実施主体：勝浦市、バス事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
パーク＆ライド用駐車場の整備	検討・協議・調整・実施				

【事業5】路線バスの維持

①事業概要

路線バスは、勝浦駅と市内各地域や大多喜町とを結ぶ移動を担う重要な幹線公共交通として、鉄道や高速バスなど他の交通事業者との連携により乗り継ぎの円滑化を図りながら、「バス路線運行維持補助金」などを活用し維持するとともに、利用促進にあたっては、通学者を対象とした路線バス利用に対する支援施策の実施を検討する。

また、利用状況や市民等の移動ニーズを的確に把握した上で、路線の延伸及び廃止のほか、代替交通としてのデマンドタクシーの運行拡充など、効率的で利便性の高い路線の再編について継続的に検討・協議を行う。

②実施主体：バス事業者、勝浦市、近隣市町

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
路線バスの維持・再編	検討・協議・調整・実施				
通学者を対象とした路線バス利用支援	検討・協議・調整・実施				

【事業6】亀田総合病院（鴨川市）へのアクセス検討

①事業概要

亀田総合病院（鴨川市）は市民アンケート調査で行きたい場所として2番目に多いが、勝浦市内から鉄道や路線バスで移動する場合、2回以上乗換えが必要となっている。

病院直通のシャトルバスの運行など、亀田総合病院へのアクセスについてバス事業者や近隣市と協議・調整を図りながら検討を進める。

②実施主体：バス事業者、勝浦市、近隣市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
亀田総合病院（鴨川市）への直通バスの運行	検討・協議・調整・実施				

目標③ 利便性の高い公共交通環境の整備

【事業7】交通結節点の機能強化

①事業概要

交通結節点である勝浦駅と上総興津駅は、乗り場での行き先案内の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継抵抗の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

特に市の玄関口である勝浦駅は、高速バス、路線バス、デマンドタクシー及びタクシーなど多様な交通手段同士の乗り継ぎが円滑になるよう、乗換案内看板の設置など交通結節機能の強化を図る。

②実施主体：勝浦市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
交通結節点の機能強化	検討・協議・調整・実施				

【事業8】利用しやすい車両の導入促進

①事業概要

路線バス、デマンドタクシー及びタクシー車両について各種補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入を促進する。

②実施主体：勝浦市、バス・タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
利用しやすい車両の導入促進	更新検討・導入				

目標④ 観光施策と連携した移動支援及び利用促進

【事業 9】観光施設等との連携サービスの導入

①事業概要

まちの賑わいの創出を促すため、観光施設などと連携し、公共交通利用者に対する割引サービスや企画切符などを検討する。

旅行者アンケート調査において、必要なサービスとして「観光地のモデルコースの紹介などの情報案内の充実」が41.5%と1番多くなっている。公共交通に乗り慣れていない観光客に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

また、旅行者アンケート調査において、必要なサービスとして「周遊バスなど観光地を巡るバスの導入」が37.0%と2番目に多くなっている。観光客が多く訪れているかつうら海中公園・海中展望台や海水浴場、勝浦朝市等の、勝浦市内の観光地を巡る周遊バスの運行や、夜間の飲食客の足の確保について検討する。

②実施主体：勝浦市、交通事業者、観光関連施設

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
割引サービス・企画切符などの導入	企画内容検討				
	実施				
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成				
	周知PR				
観光周遊バス等の運行の検討	検討・協議・調整・実施				

【事業 10】ICTを活用した効率性及び利便性の向上

①事業概要

地域公共交通を取り巻く社会情勢が大きく変革している中で、あらゆる人がシームレスに移動できることを目的に、MaaSによる「新たな移動」サービスの検討・導入が進められている。

勝浦市では、かつうら海中公園・海中展望台、かつうら海中公園滞在型観光施設「eden」、勝浦朝市、海水浴場などの観光資源が点在しており、既存公共交通機関に加え、観光協会で実施中のレンタサイクルなどの移動手段があるものの、十分機能している状況となっていない。

旅行者アンケート調査において、必要な情報やサービスとして「観光地等でのイベントや施設情報などの統一的な情報の提供」や「観光施設等と公共交通、レンタサイクル等との連携サービス（運賃等）の導入」に対する意見もあるため、MaaSなどICTを活用した新たな移動サービスについて検討する。

また、路線バスやデマンドタクシーなどにおいては、位置情報を伴う運行情報の提供や、AIを用いた配車サービス、運賃支払いにおけるキャッシュレス化などの導入について検討する。

②実施主体：勝浦市、交通事業者、観光関連施設

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
I C Tを活用した効率性及び利便性の向上	検討・協議・調整・実施				

【事業 11】 分かりやすい運行情報の提供

①事業概要

鉄道や路線バス、デマンドタクシーなどの運行情報案内は、交通事業者や行政の情報誌やホームページのほか、インターネット上の一般の経路検索サイトなどで、乗換案内・時刻表・運行情報などの情報が提供されている一方、まだまだ周知が不十分な状況である。

このため、市民や観光客へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関の運行経路やダイヤなどを一元的に掲載したホームページを作成するとともに、広報誌・観光ガイドブック等への掲載や、観光関連施設や商業施設等と連携を図りながら、幅広く周知を行う。

②実施主体：勝浦市、交通事業者、観光関連施設、商業施設

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
市ホームページにおける交通情報のブラッシュアップ	検討・作成				

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業 12】 意識啓発を促す利用促進活動の展開

①事業概要

将来的な利用者となる小・中学生を対象に、鉄道や路線バスの車両を使用した乗車マナーやルール、車内における事故防止などを学習する乗り方教室を開催するとともに、二酸化炭素排出量の削減などにも配慮し、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促す、モビリティマネジメント活動を地域全体に展開する。

②実施主体：交通事業者、勝浦市、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
路線バスの乗り方教室の開催	検討・準備				
	実施				
モビリティマネジメント活動の展開	検討・協議・実施				

【事業 13】 運転手の確保策の実施

①事業概要

今後もバス・タクシーのサービスを維持・確保していく上で、運転手の確保は必要不可欠である。

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、市広報誌への求人情報の掲載や、各種イベントへの参加など、運転手の確保策を検討し、実施する。

②実施主体：バス・タクシー事業者、勝浦市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
運転手の確保策の実施	検討・協議・調整・実施				
		→			

【事業 14】 新たな移動手段の検討

①事業概要

バス・タクシーのサービスは暮らしの基盤サービスとして最大限活用することが重要である。しかしながら、現状として通院や買い物などの移動手段に困っているという住民の利便性を向上させるため、既存公共交通サービスを補うために、自家用有償旅客運送等の新たな移動手段について、地域住民や交通事業者を始めとした多様な主体との連携・協働を図りながら検討する。

②実施主体：交通事業者、NPO 法人、地域、勝浦市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
自家用有償旅客運送等の検討	検討	→			
	検討・協議・実証実験		→		
	検討・協議・実証実験・本格運行			→	

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値	備考
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	①市内の移動支援の充実	デマンドタクシー1日平均利用者数	12.4人	15.0人	※1
		デマンドタクシーの利用者満足度	53.3%	60.0%	※2
	②移動ニーズに即した広域アクセスの強化	勝浦駅1日平均利用者数	661人	1,000人	※3
		市内停留所における高速バスの年間利用者数	14,633人	26,000人	※4
	③利便性の高い公共交通環境整備	交通結節点整備箇所数	—	2箇所	※5
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	④観光施策と連携した移動支援及び利用促進	観光施設等との連携による利用促進活動の導入件数	—	1件以上	※6
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	⑤地域全体で支える公共交通の構築	乗り方教室開催回数	—	延12回	※7
		デマンドタクシー運行収支率	8.8%	10.5%	※8
		公共交通への公的資金投入額	2,090万円	2,090万円	※9

- ※1 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※2 令和3年度デマンドタクシー利用者アンケート調査の総合的な満足度で「満足」＋「やや満足」
- ※3 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※4 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※5 勝浦駅及び上総興津駅
- ※6 観光施設や商業施設との連携サービスを1件以上実施
- ※7 乗り方教室を市内小中学校（6校）を対象に各校2回実施
- ※8 令和2年度運行実績
- ※9 現況公的資金投入額：バス路線運行維持補助金1,385万円＋デマンドタクシー705万円＝2,090万円

6 計画の進行管理

(1) 目標の達成状況の評価及び社会情勢の変化等に伴う計画の見直し

「勝浦市地域公共交通計画」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、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた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することが予想される。

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、「勝浦市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策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。

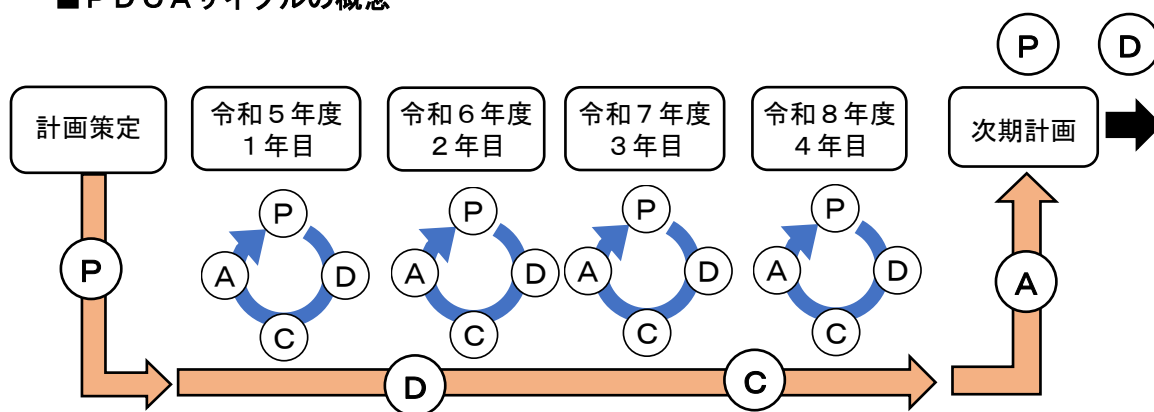
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

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	勝浦市地域公共交通計画の策定
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	勝浦市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PDCA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8年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、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

(年度)

項目		令和5	令和6	令和7	令和8
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○
	路線バス利用者アンケート調査				○
	デマンドタクシー利用者アンケート調査	○		○	
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※					○
勝浦市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
市民アンケート調査	・回答者の属性 ・日常の移動のしやすさと日常生活の移動実態 ・公共交通（鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー、タクシー）の利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
路線バス利用者アンケート調査	・利用者属性 ・利用特性（乗車・降車バス停、往復利用有無、利用頻度、利用目的） ・運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス
デマンドタクシー利用者アンケート調査	・利用者属性、利用特性（利用頻度、目的地） ・運行サービスの満足度と不満点

参考

■勝浦市地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和5年2月時点）

	所属元役職名	氏名
1 【会長】	勝浦市 副市長	竹下 正男
2	国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 直人
3	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 班長	渡邊 彰
4	勝浦警察署 交通課長	石井 正志
5	夷隅土木事務所 所長	堀越 宏喜
6	千葉県バス協会 専務理事	成田 斉
7	千葉県タクシー協会 常任理事 外房支部長	大矢 昌明
8	東日本旅客鉄道(株) 勝浦駅長	小口 宗昭
9 【副会長】	小湊鉄道(株) バス部長	深山 宏樹
10	日東交通(株) 鴨川営業所長	松井 大樹
11 【副会長】	エミタスタクシー南総(株) 取締役支配人	古川 実
12	小湊鉄道労働組合 書記長	清水 崇志
13 【監査】	勝浦市区長会連絡協議会 副会長	鈴木 和夫
14	勝浦市民生委員児童委員協議会 会長	内田 和夫
15 【監査】	勝浦市社会福祉協議会 監事	関 善之
16	勝浦市 都市建設課長 (市道・道路管理担当)	栗原 幸雄
17	勝浦市 福祉課長 (障害者福祉担当)	水野 伸明
18	勝浦市 学校教育課長 (学校教育担当)	森 庸光
19	勝浦市 高齢者支援課長 (高齢者福祉・支援担当)	渡邊 治

勝浦市地域公共交通計画

発行年月 令和 5 年（2023 年） 2 月

改定 令和 6 年（2024 年） 6 月

令和 7 年（2025 年） 1 月

発行・編集 勝浦市 企画課 政策推進係

※この計画は勝浦市地域公共交通活性化協議会の審議を経て策定されました。