

地域公共交通の需要に関する調査研究

平成 25 年 3 月

千葉県 勝浦市

財団法人 地方自治研究機構

地域公共交通の需要に関する調査研究

平成 25 年 3 月

千葉県 勝浦市

財団法人 地方自治研究機構

はじめに

急速な少子高齢化社会の進行をはじめとして社会経済情勢が大きく変化する今日において、地方公共団体を取り巻く環境は厳しさを増しています。そのような中で地方公共団体は地域産業の活性化、地域コミュニティの活性化、公共施設の維持管理、行財政改革等の複雑多様化する課題に対応していかなくてはなりません。また、住民に身近な行政は、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組むとともに、地域住民が自らの判断と責任において地域の諸課題に取り組むことが重要となってきています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、地方公共団体と共同して課題を取り上げ、全国的な視点と個々の地方公共団体の地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は4つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、このうちの一つの成果を取りまとめたものです。

少子高齢化・人口減少などの進行により、地域における公共交通の需要は減少し、採算性の限界を迎えつつあります。そのような社会情勢を背景として、全国の自治体において、公共交通のあり方、またその支援方策についてのさまざまな検討がなされています。

本研究の調査対象である勝浦市は、生活路線として、4系統の市民バスの他、小湊鉄道(株)のバス路線（大多喜勝浦線・興津松野線・勝浦御宿線・勝浦市役所線等）、鴨川日東バス(株)のバス路線（鴨川市内線）が運行していますが、公共交通機関が存在しない公共交通不便地域も存在しています。本研究は、公共交通利用実態調査並びに利用者の意向を踏まえた需要調査を行い、地域が抱える公共交通の課題の整理及び解決の方向性について検討したものです。

本研究の企画及び実施にあたっては、研究委員会の委員長及び委員をはじめ、関係者の方々から多くのご指導とご協力をいただきました。

また、本研究は、日本財団の助成金を受けて、勝浦市と当機構が共同で行ったものです。ここに謝意を表す次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば幸いです。

最後に、先の東日本大震災において被災された地域の日も早い復興をお祈りいたします。

平成 25 年 3 月

財団法人 地方自治研究機構
理事長 佐野 徹治

目 次

序章 調査研究の概要	3
1. 調査研究の趣旨	3
2. 調査研究のポイント	3
3. 調査研究のイメージ	4
4. 調査研究の概要	4
5. 調査研究体制	5
第1章 勝浦市の概況及び公共交通の現況	9
1. 勝浦市の概況	9
(1) 人口・高齢化について	9
(2) 人口流動状況	11
(3) 観光状況	12
(4) 施設分布	13
(5) 交通の特性	14
(6) 既存調査結果	22
(7) 上位計画、関連計画	24
第2章 地域住民の移動の困難状況、潜在需要・意向等の把握	27
1. 市民意向調査	27
(1) 市民意向調査概要	27
(2) 市民意向調査結果の概要	28
2. 施設利用者調査	36
(1) 施設利用者調査概要	36
(2) 施設利用者調査結果の概要	37
3. 事業者ヒアリング調査	41
(1) バス事業者ヒアリング調査	41
(2) タクシー事業者ヒアリング調査	43
4. 民生委員ヒアリング結果	44

第3章 地域公共交通の問題点・課題の抽出	49
1. 現況特性のまとめ	49
(1) 人口減少と少子高齢化	49
(2) 生活サービスの地域格差	49
(3) 交通空白地域及び不便地域の点在	49
(4) 公共交通利用者の減少	49
2. 上位計画における公共交通の位置付け（勝浦市総合計画）	50
(1) まちづくりの対策	50
(2) 快適な住環境整備としての政策	50
3. 需要調査結果	50
(1) 市民意向調査（住民アンケート）	50
(2) 施設利用者調査（施設利用者ヒアリング）	51
(3) 交通事業者ヒアリング調査	51
(4) 民生委員ヒアリング（高齢者ヒアリング）調査	51
4. 地域公共交通の課題	52
(1) 市民の足を確保し、交通空白地域及び不便を解消	52
(2) 市内中心部（勝浦地区）へのアクセス利便性の向上	52
(3) 公共交通のサービス水準の向上	52
(4) スクールバスの有効活用	52
(5) 公共交通の利用促進策の検討	52
(6) 持続可能な公共交通サービスを目指した取り組みの検討	52
第4章 地域公共交通システムのあり方	57
1. 地域公共交通の基本方針	57
2. 地域公共交通のあり方	59
3. 既存公共交通システムの見直し及び新たな公共交通の導入検討	61
(1) 見直しの考え方	61
(2) 見直し案の比較	64
(3) 見直し案③におけるデマンド型乗合システムの導入計画案	65
第5章 今後の取り組み	75
1. 計画の期間	75
2. 目標達成のために行う事業の概要及び事業の主体	75
資料編	85
1. 公共交通に関するアンケート調査	85
2. 施設利用者ヒアリング調査	135
3. 参考資料	146
先進事例調査	153
委員会名簿	163

序章 調査研究の概要

序章 調査研究の概要

1. 調査研究の趣旨

(1) 調査研究の背景

千葉県勝浦市（以下「本市」という。）は、太平洋に広がる美しい砂浜や海岸、房総丘陵の山並み風景を有し、日本有数のリゾート地として、既存のアンケート調査等でも、市民の約半数が暮らしやすいまちであると評価しているが、高速道路網の充実やそれに伴う開発計画が進むなか、基幹産業の低迷、さらには市民の日常生活の広域化・多様化等により、若い世代の市外流出が続いており、地域経済の空洞化も懸念されている。

現在、本市には生活路線として、4系統の市民バスの他、小湊鉄道（株）のバス路線（大多喜勝浦線・興津松野線・勝浦御宿線・勝浦市役所線等）、鴨川日東バス（株）のバス路線（鴨川市内線）が運行しているが、公共交通機関が存在しない公共交通不便地域も存在している。

今後、急速な高齢化の進行で移動困難者等の増加が懸念されるなか、公共交通不便地域における市民の移動手段の確保はもとより、高齢になっても身近で買物や社会活動に参加し、行きたい場所に容易に移動できる等、市民の暮らしを支える生活交通の維持は、まちの魅力アップ、地域の活性化、持続可能なまちづくりに欠かせない取組みとなっている。

(2) 調査研究の目的

本調査では、高齢化の進行で移動困難者等の増加が懸念されるなか、公共交通利用実態調査並びに利用者の意向を踏まえた需要調査を実施し、公共交通不便地域における市民の移動手段の確保等、地域が抱える公共交通の課題の整理及び解決の方向性について検討を行い、平成25年度以降に策定予定の「地域公共交通総合連携計画(仮称)」の基礎資料とすることを目的とする。

2. 調査研究のポイント

調査研究の実施にあたっては、下記の3点を重要なポイントとして挙げる。

(1) 需要の把握と効果的かつ効率的な公共交通の運行形態の提案

- ① 現行サービスや市民満足度等の評価等、利用ニーズを踏まえたサービス水準や公共交通の運送形態の検討

(2) 本市に適した持続可能な公共交通システムの構築

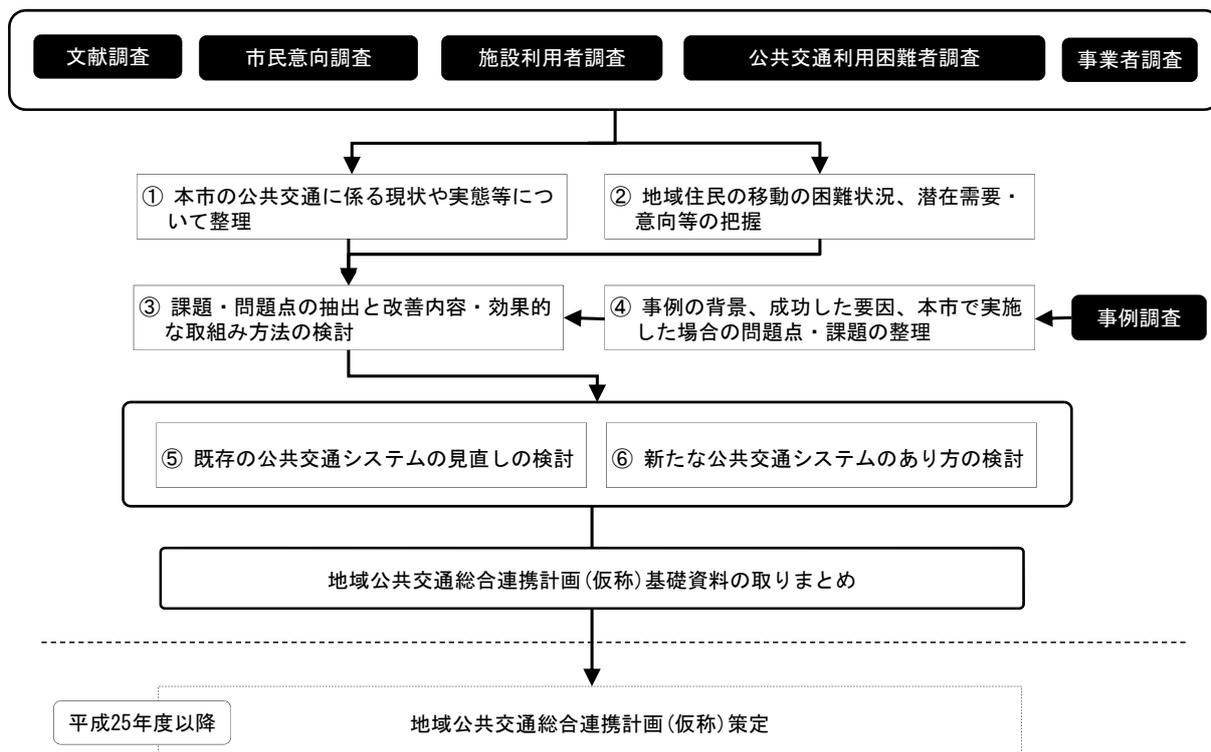
- ① 利用需要予測、採算制検討を踏まえたシステムの検討
- ② 利用促進策の検討

(3) 地域公共交通総合連携計画(仮称)策定を前提とした分析

- ① 民間路線バスの維持と市民バス路線の再構築等、既存の公共交通システムの見直しへの反映
- ② 新たな交通システムの導入の検討
- ③ 環境施策、福祉施策等との役割分担や連携を視野に入れた検討
- ④ 協働の取組みによるモビリティ・マネジメント手法の取組み

3. 調査研究のイメージ

図表 0-1 調査研究のイメージ



4. 調査研究の概要

・下記の6つの調査を実施し、必要な情報等の収集・分析を行った。

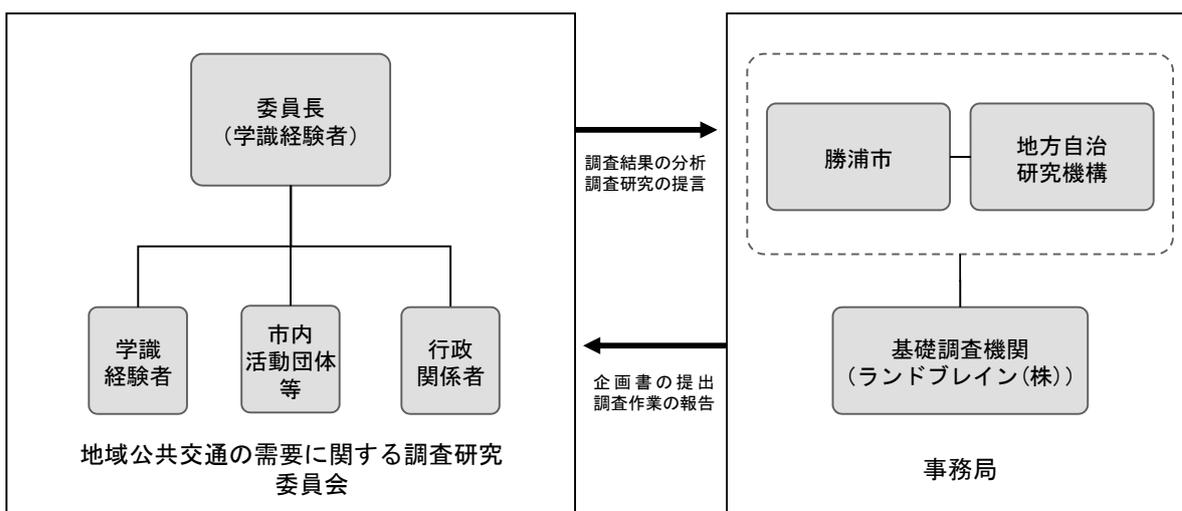
図表 0-2 調査研究の方法

市分	調査名	調査方法	調査内容
調査1	地域概況調査	市からの情報提供 文献調査 ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：地域特性、交通流動、道路整備状況、交通不便地域等 ● 調査内容：既存の調査報告書や統計書等の資料や文献等から、勝浦市の概況について調査研究を実施 ● 調査方法：市からの情報提供、HP検索、場合によってヒアリング調査 ● 調査時期：平成24年6～8月実施
調査2	市民意向調査	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：住民基本台帳により1,500人を抽出 ● 調査内容：市内の公共交通の実態、課題を整理する。さらに公共交通に対するニーズや将来の意向等を把握 ● 調査方法：調査票の郵送配布・回収及び集計・分析 ● 調査時期：平成24年8月実施
調査3	施設利用者調査	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：市内の商業施設及び医療機関利用者 ● 調査内容：市内のスーパーなどの商業施設及び医療機関利用者の交通行動の実態や公共交通への転換可能性等を把握 ● 調査方法：医療機関2か所、スーパー1か所において対面調査を実施 ● 調査時期：平成24年9月実施
調査4	市内公共交通利用困難者調査	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：市内の高齢者・障がい者団体、公共交通不便地区住民等 ● 調査内容：市内の公共交通の実態を利用困難者の目線で抽出し整理する。また課題も合わせて整理。さらに公共交通に対するニーズを把握 ● 調査方法：調査対象施設を訪問し、懇談会形式によるグループヒアリングを実施 ● 調査時期：平成24年10月実施
調査5	事業者調査	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：市内の路線バス・タクシー事業者、観光関連施設等 ● 調査内容：主な利用者、行き先、今後の見通し、新たな交通システムを導入した場合の参入可能性等を把握 ● 調査方法：調査対象施設を訪問し、担当者やドライバーにヒアリングを実施 ● 調査時期：平成24年11月実施
調査6	事例調査	視察調査 文献調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象：国内の先進的な取組を行う自治体 ● 調査内容：仮説として設定した公共交通の方向性やあり方等に基づいて、勝浦市における公共交通の参考とする ● 調査方法：事例調査対象地域を訪問し、担当者等からヒアリング、現地視察等 ● 調査時期：平成24年12月～平成25年1月実施

5. 調査研究体制

- 学識経験者、市内活動団体、行政関係者等で組織する「地域公共交通の需要に関する調査研究委員会」（委員長：藤井敬宏教授 日本大学理工学部社会交通工学科）を設置し、調査結果の分析及び調査研究結果の提案の検討を行った。
- 委員会は、3回（7月、10月、1月）開催した。
- また、委員会の下に、勝浦市、地方自治研究機構で構成する事務局を設置し、委員会での審議に必要な資料収集・作成並びに各種調査研究について実施した。
- 調査研究の一部を基礎調査機関（ランドブレイン(株)）に委託して実施した。

図表 0-3 調査研究の体制



第1章 勝浦市の概況及び公共交通の現況

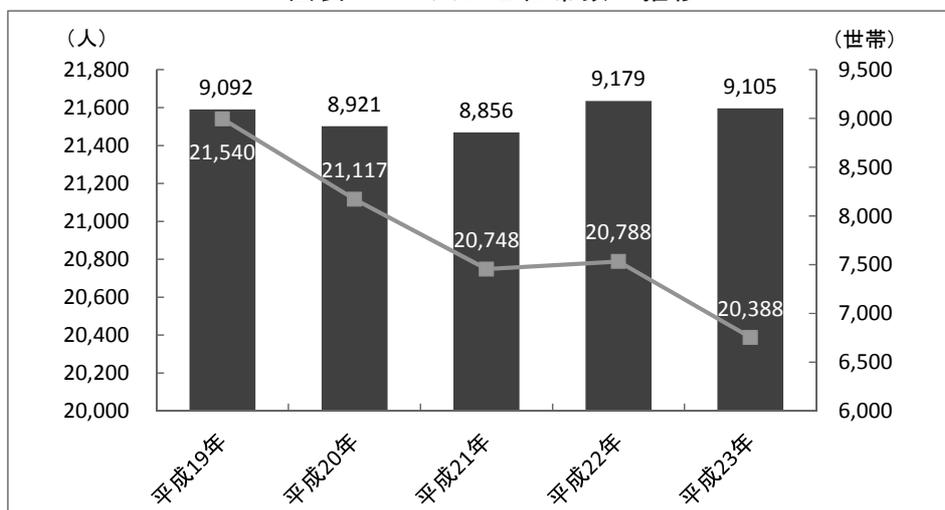
第1章 勝浦市の概況及び公共交通の現況

1. 勝浦市の概況

(1) 人口・高齢化について

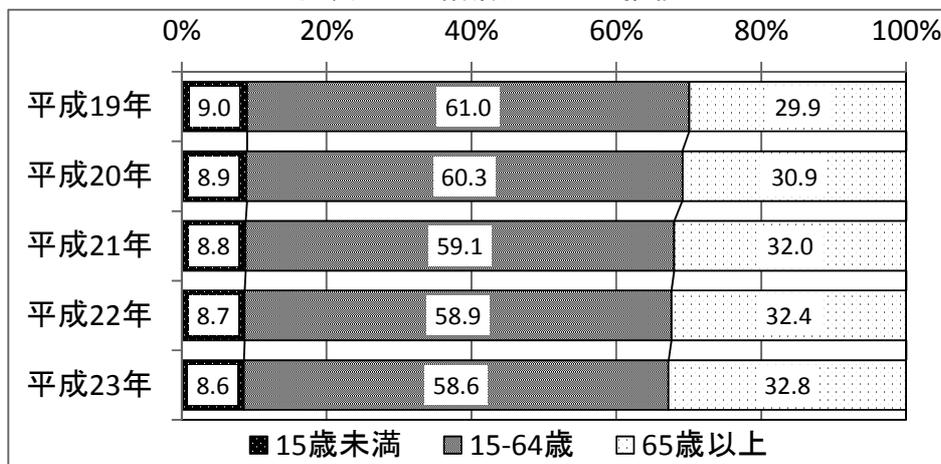
- ・平成23年10月1日現在、人口は20,388人、世帯数は9,105世帯であり、人口は減少傾向にある。
- ・階層別人口は、65歳未満の割合が減少傾向にあり、65歳以上の高齢者の割合が増加し平成23年には32.8%となっている。
- ・高齢化率は全国、千葉県全体に比べ、高い割合となっており、千葉県では4番目に高齢化率が高い都市となっている。
- ・地区別の高齢化は全ての地区で上昇傾向にあり、興津地区が最も高く39.3%となっている。

図表 1-1 人口と世帯数の推移



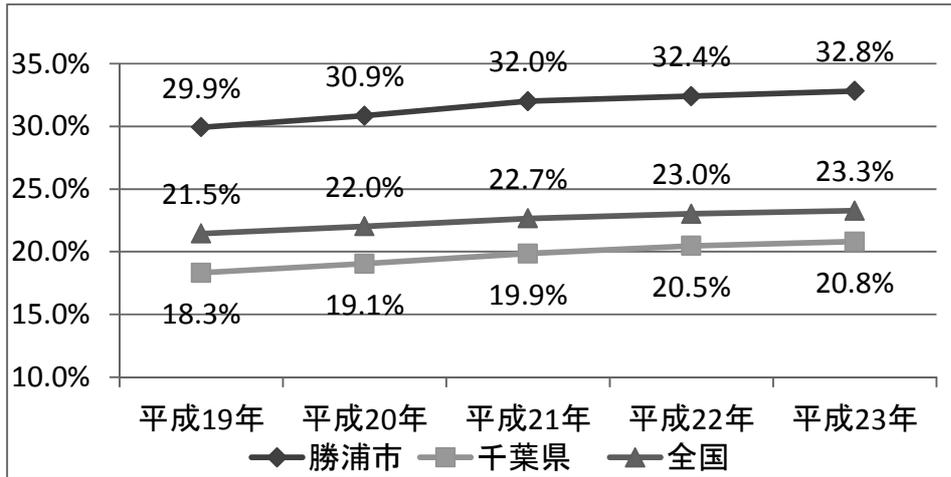
出典：常住人口調査 各年10月1日

図表 1-2 階層別人口の推移



出典：千葉県統計課「千葉県年齢別・町丁字別人口」

図表 1-3 高齢化率の推移（勝浦市・千葉県・全国）

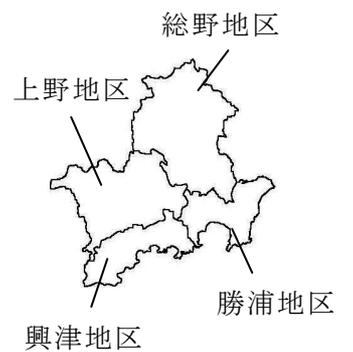
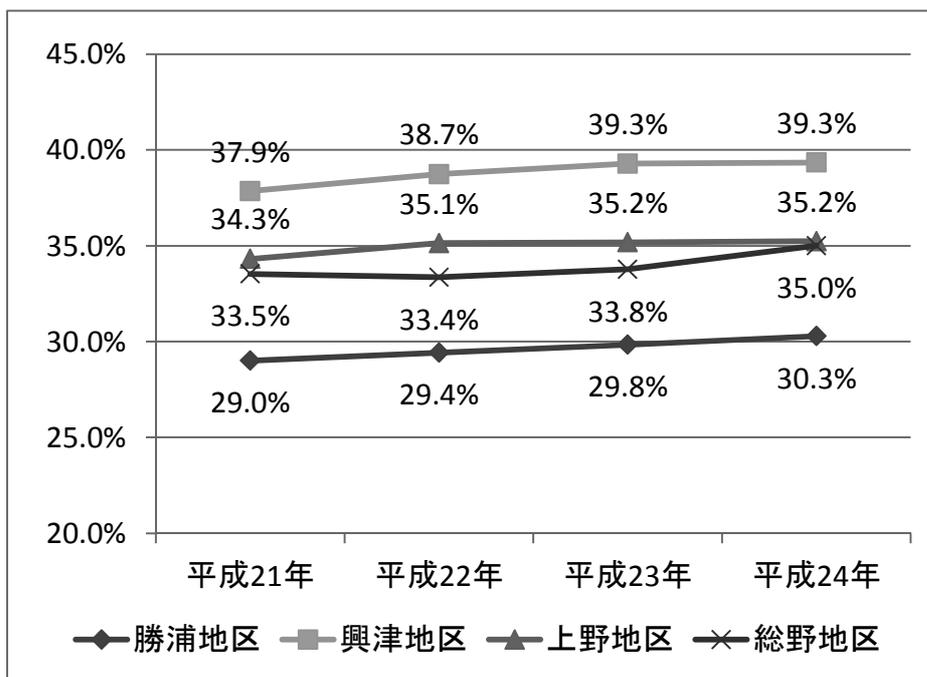


出典：統計局、千葉県統計課、勝浦市「常住人口調査」

図表 1-4 県内高齢化順位

	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
県平均	19.1%	19.9%	20.5%	20.8%
1位	御宿町 37.7%	御宿町 38.9%	御宿町 39.5%	御宿町 39.7%
2位	鋸南町 35.2%	鋸南町 36.1%	鋸南町 36.7%	鋸南町 36.8%
3位	南房総市 34.4%	南房総市 35.3%	南房総市 35.9%	南房総市 36.0%
4位	大多喜町 31.1%	勝浦市 32.0%	勝浦市 32.4%	勝浦市 32.8%
5位	勝浦市 30.9%	大多喜町 31.7%	大多喜町 32.0%	大多喜町 32.2%

図表 1-5 地区別高齢化推移

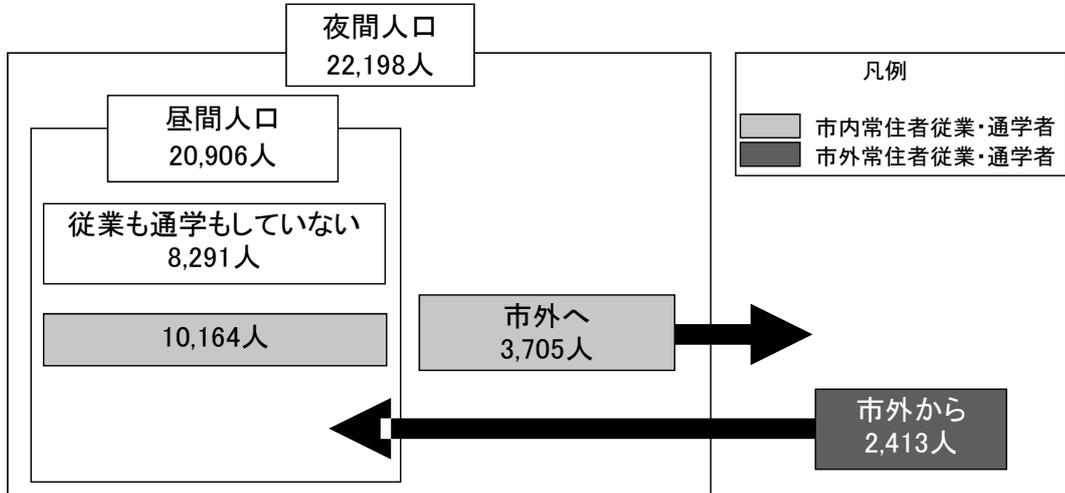


出典：勝浦市企画課

(2) 人口流動状況

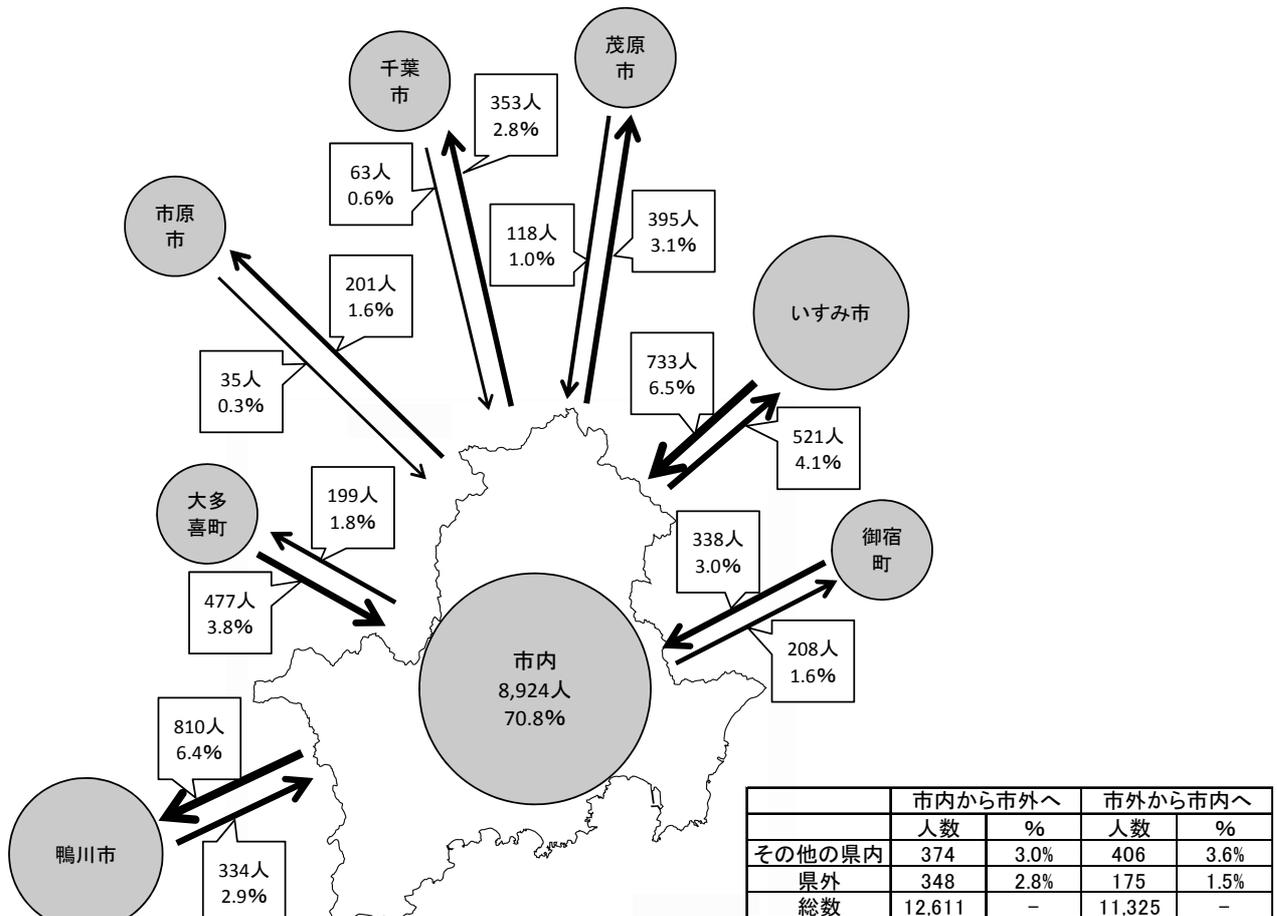
- ・平成 17 年国勢調査の夜間人口は、22,198 人、昼間人口は、20,906 人であり、夜間人口が昼間人口を上回っている。
- ・市内の従業者、通学者が 70.8% と多く、市内の通勤、通学が多くなっている。

図表 1-6 昼間人口・夜間人口



出典：平成 17 年国勢調査 労働力不詳を含む

図表 1-7 通勤・通学流動状況



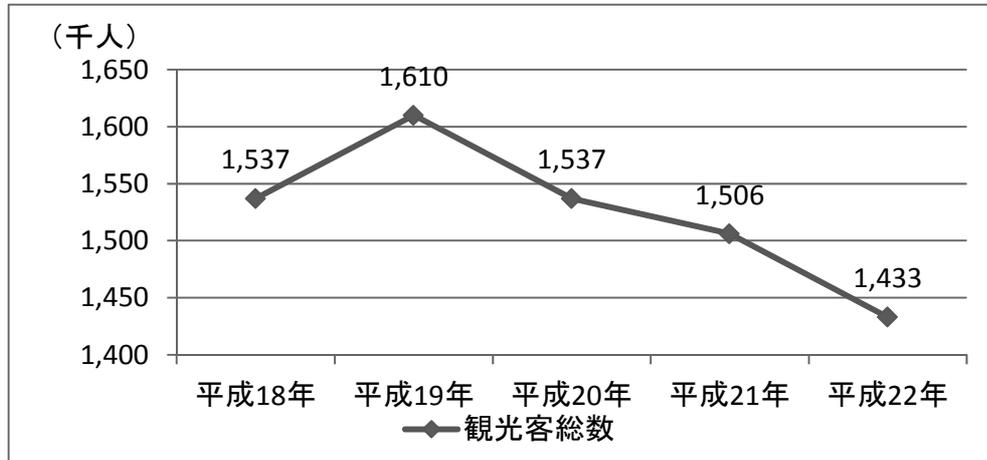
出典：平成 17 年国勢調査

※いすみ市、鴨川市は合併前の市町村を合算

(3) 観光状況

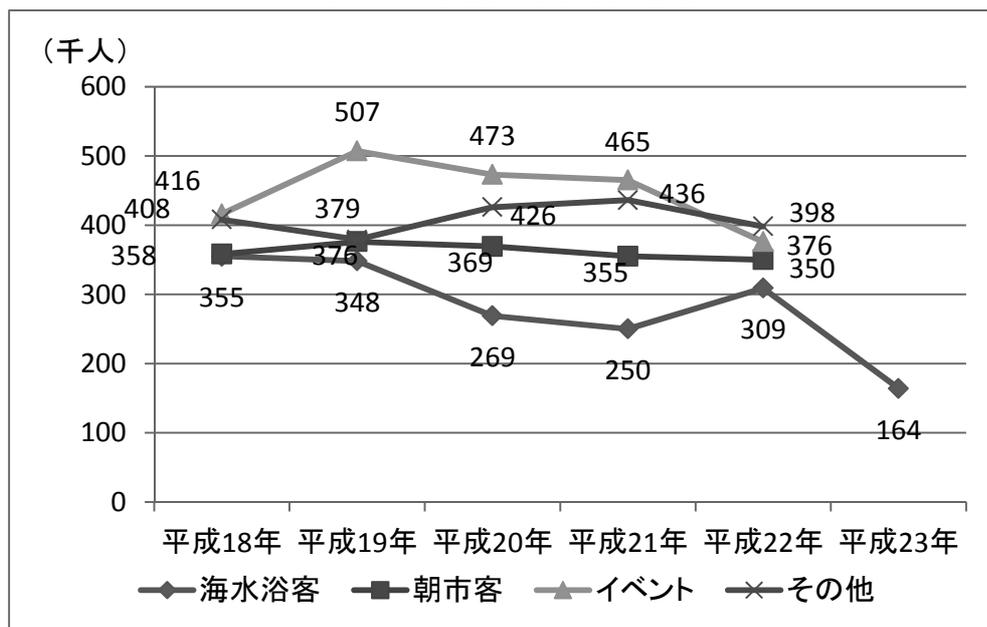
- ・勝浦市には県内有数の海水浴場、日本三大朝市ともされる朝市、「かつうらビッグひな祭り」、「勝浦港カツオまつり」の各種イベント等が催され、観光客の動向が見られるが、平成19年をピークに観光客は減少傾向にある。

図表 1-8 観光客の推移



出典：勝浦市 「数字で見る勝浦市の姿」平成23年版

図表 1-9 種類別観光客の推移



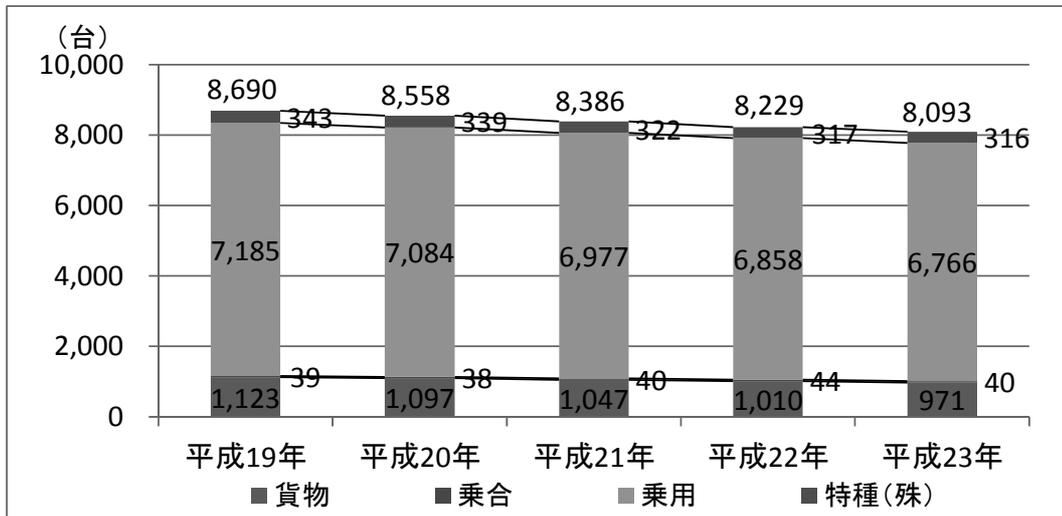
出典：勝浦市 「数字で見る勝浦市の姿」平成23年版

(5) 交通の特性

①自動車保有台数

- ・勝浦市の自動車保有台数は減少傾向にあり、特に貨物及び乗用車の数が減少している。

図表 1-11 自動車保有台数の推移

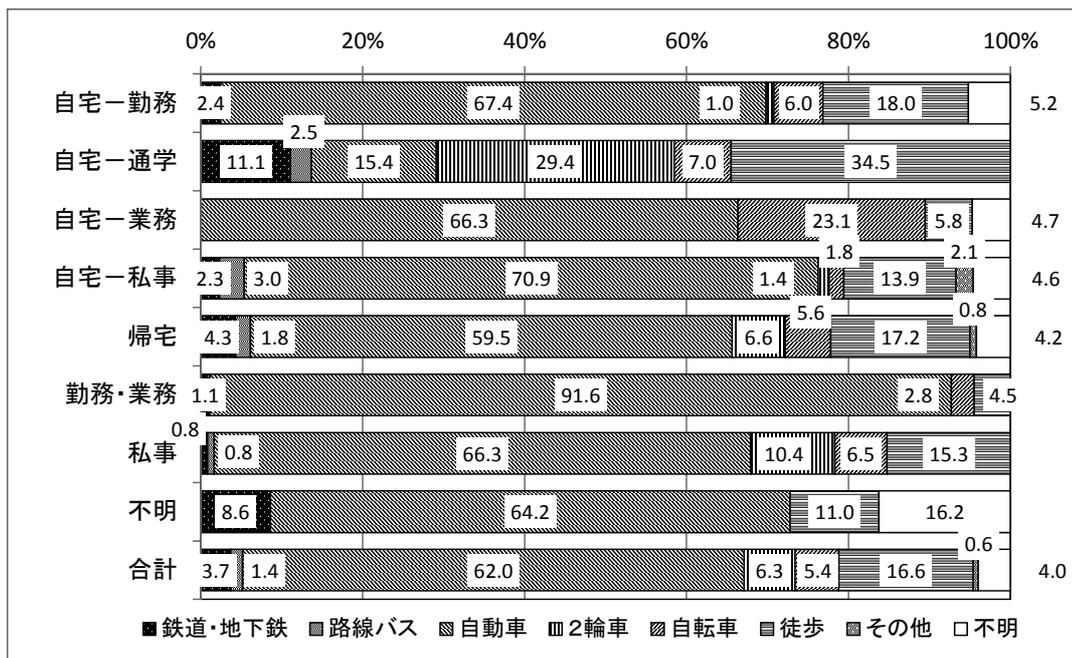


出典：関東運輸局 市区町村別自動車保有車両数

②交通手段

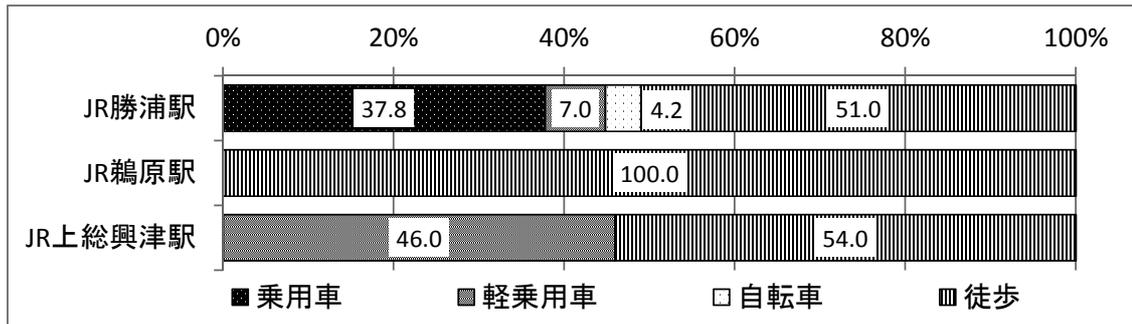
- ・目的別交通手段は、通学以外の目的では自動車が最も多く、自動車の依存していることがわかる。全体で自動車の次に多くなっているのは、徒歩であり、自宅－業務では自転車の割合も多くなっている。
- ・駅別端末交通手段では、徒歩が最も多く、次いで乗用車、軽自動車の自家用車を使っている方が多い。

図表 1-12 目的別交通手段



出典：平成 20 年パーソントリップ調査

図表 1-13 駅別端末交通手段

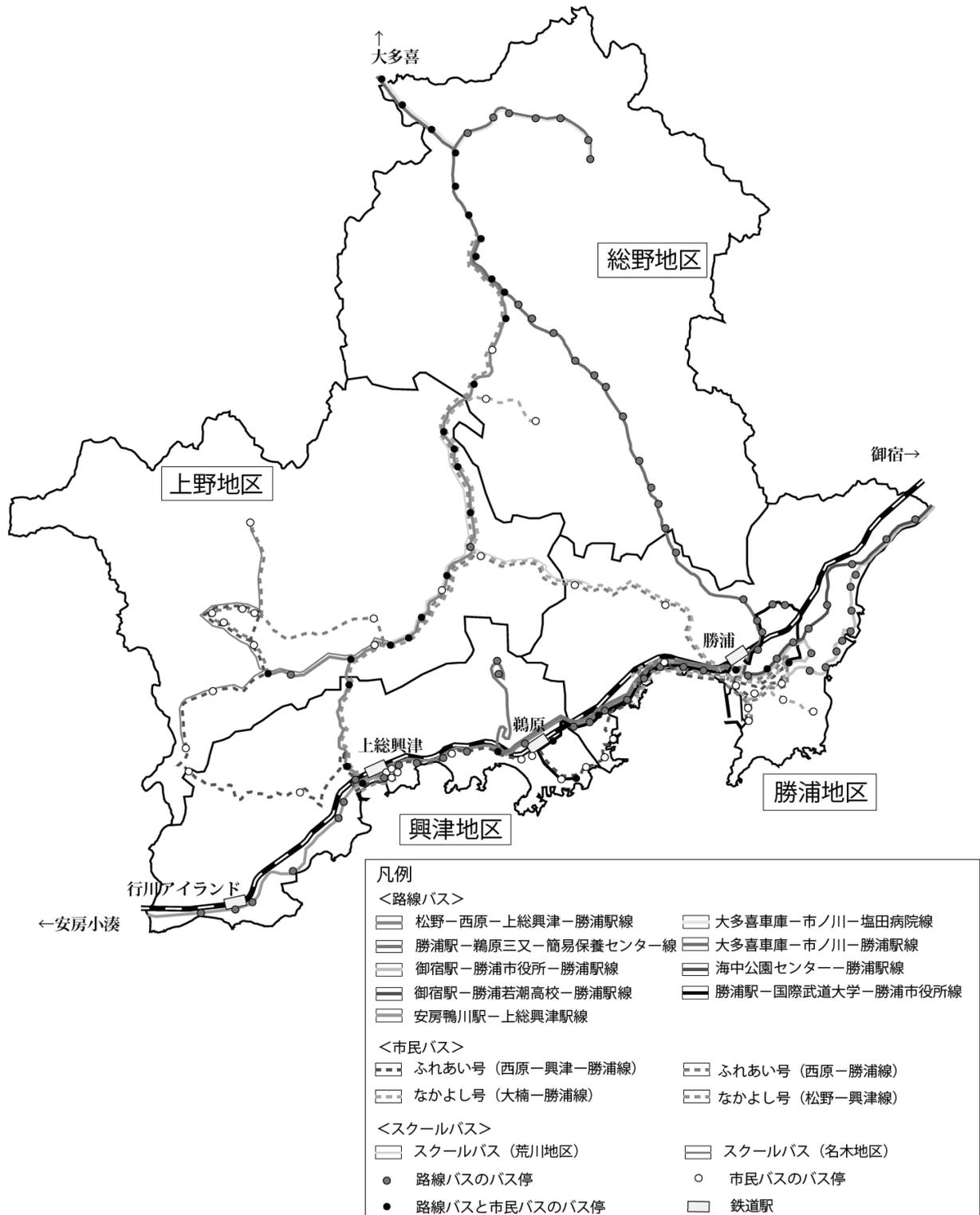


出典：平成 20 年パーソントリップ調査

③公共交通の運行状況

- ・4つの鉄道駅（勝浦、鵜原、上総興津、行川アイランド）を有し、JR勝浦駅を中心に路線バスは小湊鉄道バス、鴨川日東バスが運行されており、市南部の鉄道路線と並行して運行する路線が多くなっている。市民バスは、路線バスの通っていない地域を中心に4系統運行されており、上野小学校への通学目的にスクールバスも運行されている。

図表 1-14 バス運行状況

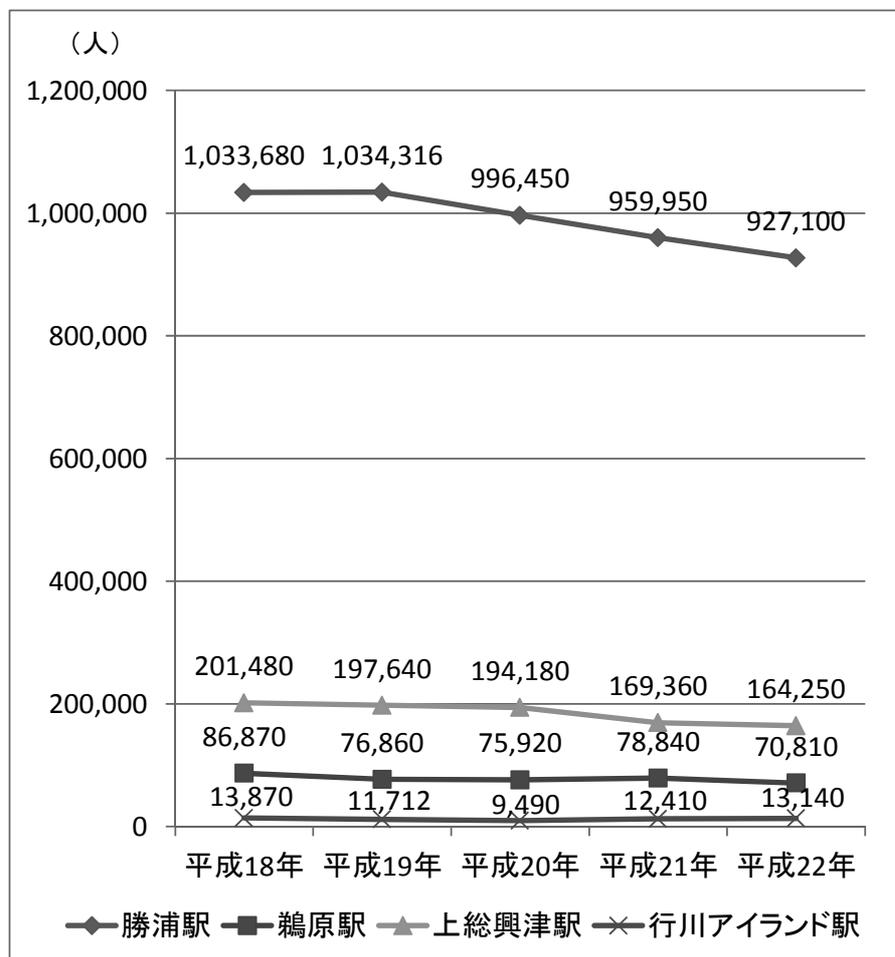


④公共交通利用実態

1) 鉄道

- ・ 鉄道駅の利用者数推移は、JR行川アイランド駅で一定の利用者数を保って推移している一方で、JR勝浦駅、JR鵜原駅、JR上総興津駅では減少傾向にある。

図表 1-15 市内鉄道駅利用者推移

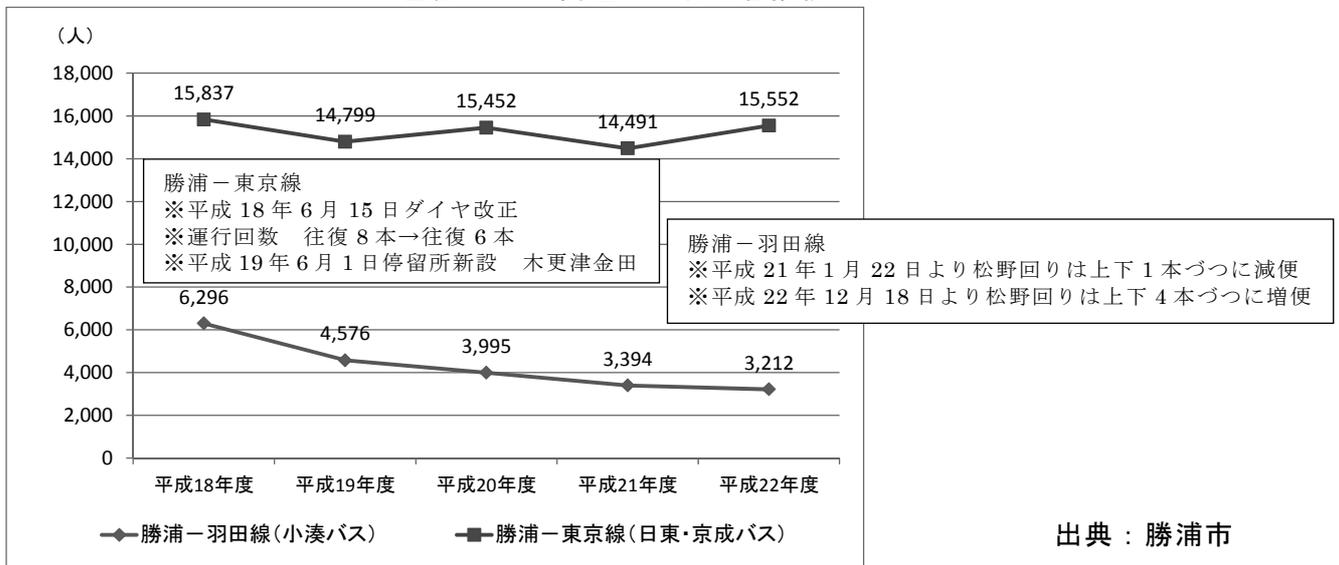


出典：東日本旅客鉄道株式会社

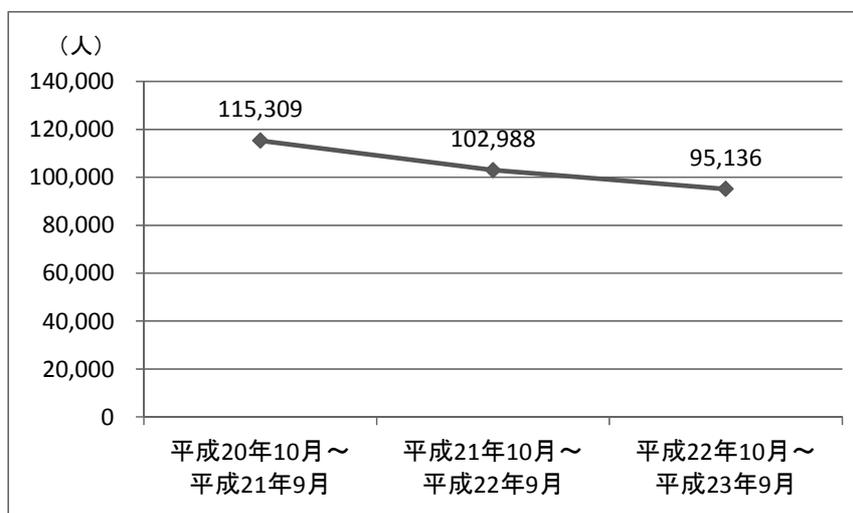
2) バス

- ・高速バスは、勝浦－東京線は 20 本/日、勝浦－羽田線は 10.5 本/日運行されており、利用者は勝浦－羽田線では減少傾向にあるが、勝浦－東京線では一定の 15,000 人前後の推移が保たれている。
- ・路線バスは、平成 22 年 10 月～平成 23 年 9 月で 95,136 人の利用がある。小湊バスは、勝浦市内では J R 勝浦駅－大多喜車庫区間を中心に毎年運行本数の増減が図られている。
- ・市民バスは、運行本数 3～4 本で 2 ルートが曜日毎交互に運行されていたふれあい号については、利用者数は平成 21 年から上昇している。4 本/日運行されていたなかよし号については、利用者数は 700 人弱と一定の推移を保っている。収入率の平成 23 年度は、ふれあい号 18.4%、なかよし号 13.9%となっている。
- ・市民バスは、平成 24 年 7 月に運行形態が見直され、ふれあい号西原－勝浦線（月・水・金の 4 本/日運行）、ふれあい号西原－興津－勝浦線（火・木の 3 本/日運行）、なかよし号大楠－勝浦線（火の 3 本/日運行）、なかよし号松野－興津線（月・木 3 本/日）の 4 ルートが運行されている。

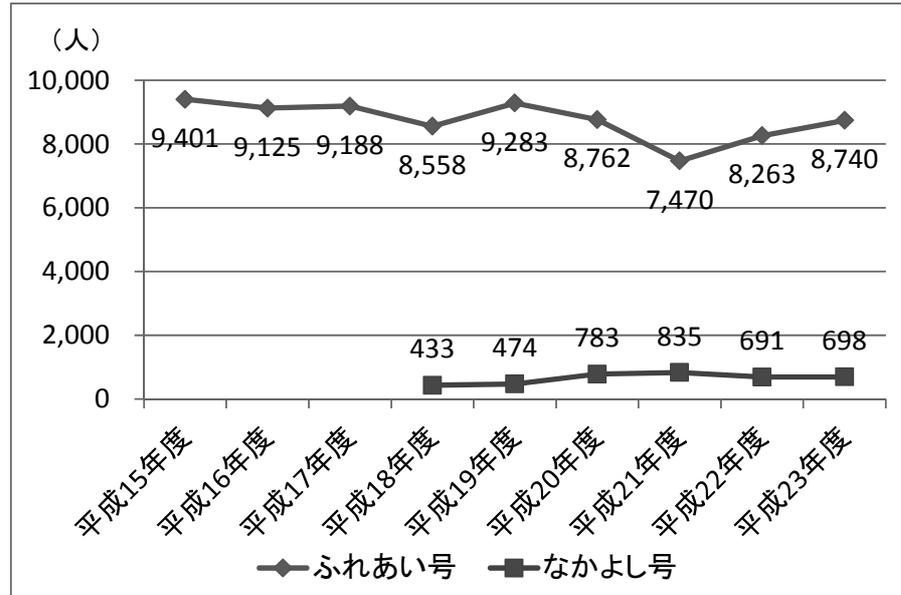
図表 1-16 高速バス利用者推移



図表 1-17 路線バス利用者推移（小湊バス）



図表 1-18 市民バス利用者推移



出典：勝浦市

図表 1-19 市民バス収支

		運賃収入	運行経費	補填額	収入率
		円	円	円	%
平成15年度	ふれあい号	1,712,000	7,692,300	5,980,300	22.3
	なかよし号	—	—	—	—
平成16年度	ふれあい号	1,688,800	7,597,800	5,909,000	22.2
	なかよし号	—	—	—	—
平成17年度	ふれあい号	1,716,300	7,633,500	5,917,200	22.5
	なかよし号	—	—	—	—
平成18年度	ふれあい号	1,700,800	8,373,000	6,672,200	20.3
	なかよし号	75,800	1,108,380	1,032,580	6.8
平成19年度	ふれあい号	1,632,500	8,436,150	6,803,650	19.4
	なかよし号	81,900	1,199,520	1,117,620	6.8
平成20年度	ふれあい号	1,551,700	8,797,320	7,245,620	17.6
	なかよし号	132,000	740,400	608,400	17.8
平成21年度	ふれあい号	1,265,400	7,568,400	6,303,000	16.7
	なかよし号	149,400	740,400	591,000	20.2
平成22年度	ふれあい号	1,381,500	7,597,800	6,216,300	18.2
	なかよし号	107,700	805,500	697,800	13.4
平成23年度	ふれあい号	1,407,800	7,633,500	6,225,700	18.4
	なかよし号	105,500	760,950	655,450	13.9

出典：勝浦市

図表 1-20 市民バスの運行時刻表

勝浦市民バス(ふれあい号) 運行時刻表
(平成24年7月2日から)

西原～勝浦線(赤羽根経由)【運行日=月・水・金曜日】				
停留所名	西原⇒勝浦駅(上り)			
	時刻			
	1便	2便	3便	4便
西原	8:10	10:30	13:32	15:45
名木	8:11	10:31	13:33	15:46
↑ フリー乗降区間 ↓				
大川橋	8:13	10:33	13:35	15:48
↑ フリー乗降区間 ↓				
古新田	8:14	10:34	13:36	15:49
鶴舞	8:15	10:35	13:37	15:50
新石神橋	8:16	10:36	13:38	15:51
↑ フリー乗降区間 ↓				
大森・熊野神社	8:20	10:40	13:42	15:55
↑ フリー乗降区間 ↓				
赤羽根	8:29	10:49	13:51	16:04
上野小学校前	8:30	10:50	13:52	16:05
上野局前	8:30	10:50	13:52	16:05
中島	8:31	10:51	13:53	16:06
荒川	8:32	10:52	13:54	16:07
荒川テニスコート前	8:35	10:55	13:57	16:10
↑ フリー乗降区間 ↓				
松部山田	8:39	10:59	14:01	16:14
内台	8:42	11:02	14:04	16:17
串浜	8:44	11:04	14:06	16:19
保健福祉センター前	8:46	11:06	14:08	16:21
都文小学校前	8:48	11:08	14:10	16:23
勝浦駅入口	8:50	11:10	14:12	16:25
塩田病院前	8:53	11:13	14:15	16:28
市役所	8:55	11:15	14:17	16:30
西沢	8:56	11:16	14:18	16:31
勝浦下本町	8:57	11:17	14:19	16:32
浜勝浦南	8:58	11:18	14:20	16:33
浜勝浦区民館前	8:59	11:19	14:21	16:34
勝浦ホテル三日月前	9:00	11:20	14:22	16:35
勝浦駅	9:02	11:22	14:24	16:37

勝浦市民バス(ふれあい号) 運行時刻表
(平成24年7月3日から)

西原～興津～勝浦線(興津久保山台経由)【運行日=火・木曜日】				
停留所名	西原⇒勝浦駅(上り)			
	時刻			
	1便	2便	3便	4便
西原	8:15	10:20	14:45	
名木	8:16	10:21	14:46	
↑ フリー乗降区間 ↓				
大川橋	8:17	10:22	14:47	
↑ フリー乗降区間 ↓				
古新田	8:18	10:23	14:48	
鶴舞	8:19	10:24	14:49	
新石神橋	8:20	10:25	14:50	
名木	8:22	10:27	14:52	
西原	8:23	10:28	14:53	
与惣部田	8:25	10:30	14:55	
台宿	8:27	10:32	14:57	
広畑	8:28	10:33	14:58	
↑ フリー乗降区間 ↓				
興津久保山台	8:32	10:37	15:02	
植野坂下	8:36	10:41	15:06	
興津郵便局前	8:37	10:42	15:07	
興津公民館前	8:38	10:43	15:08	
川上医院前	8:39	10:44	15:09	
守谷中央	8:41	10:46	15:11	
清海小学校前	8:43	10:48	15:13	
輪原消防詰所前	8:44	10:49	15:14	
真光寺前	8:45	10:50	15:15	
海の博物館	8:47	10:52	15:17	
吉尾	8:48	10:53	15:18	
台宿	8:49	10:54	15:19	
松部港	8:51	10:56	15:21	
都文小学校前	8:53	10:58	15:23	
保健福祉センター前	8:55	11:00	15:25	
勝浦駅入口	8:57	11:02	15:27	
塩田病院前	8:59	11:04	15:29	
市役所	9:01	11:06	15:31	
西沢	9:02	11:07	15:32	
勝浦下本町	9:03	11:08	15:33	
浜勝浦南	9:04	11:09	15:34	
浜勝浦区民館前	9:05	11:10	15:35	
勝浦ホテル三日月前	9:06	11:11	15:36	
勝浦駅	9:08	11:13	15:38	

勝浦市民バス(なかよし号) 運行時刻表
(平成24年7月3日から)

大橋～勝浦線(荒川テニスコート前経由)【運行日=火曜日】				
停留所名	大橋消防詰所前⇒勝浦駅(上り)			
	時刻			
	1便	2便	3便	4便
大橋消防詰所前	8:20	10:00	11:50	
↑ フリー乗降区間 ↓				
向小羽戸	8:23	10:03	11:53	
小羽戸橋	8:24	10:04	11:54	
小羽戸	8:25	10:05	11:55	
小羽戸火の見下	8:26	10:06	11:56	
北中学校	8:27	10:07	11:57	
貝掛	8:28	10:08	11:58	
曲谷	8:29	10:09	11:59	
荒川テニスコート前	8:30	10:10	12:00	
↑ フリー乗降区間 ↓				
松部山田	8:34	10:14	12:04	
内台	8:37	10:17	12:07	
串浜	8:39	10:19	12:09	
保健福祉センター前	8:41	10:21	12:11	
都文小学校前	8:43	10:23	12:13	
勝浦駅入口	8:45	10:25	12:15	
塩田病院前	8:48	10:28	12:18	
市役所	8:50	10:30	12:20	
西沢	8:51	10:31	12:21	
川津田園	8:53	10:33	12:23	
川津南	8:54	10:34	12:24	
川津南	8:56	10:36	12:26	
川津田園	8:57	10:37	12:27	
勝浦下本町	8:58	10:38	12:28	
浜勝浦南	8:59	10:39	12:29	
浜勝浦区民館前	9:00	10:40	12:30	
勝浦ホテル三日月前	9:01	10:41	12:31	
勝浦駅	9:03	10:43	12:33	

勝浦市民バス(なかよし号) 運行時刻表
(平成24年7月2日から)

松野～興津線(上野小学校前経由)【運行日=月・木曜日】				
停留所名	松野⇒興津(上り)			
	時刻			
	1便	2便	3便	4便
松野	8:15	10:50	11:55	
松野下口	8:15	10:50	11:55	
高砂屋前	8:16	10:51	11:56	
小松野	8:18	10:53	11:58	
向小羽戸	8:19	10:54	11:59	
小羽戸橋	8:19	10:54	11:59	
小羽戸	8:20	10:55	12:00	
小羽戸火の見下	8:21	10:56	12:01	
北中学校	8:21	10:56	12:01	
貝掛	8:22	10:57	12:02	
曲谷	8:23	10:58	12:03	
六ツ雁の滝	8:24	10:59	12:04	
荒川	8:24	10:59	12:04	
中島	8:25	11:00	12:05	
上野局前	8:26	11:01	12:06	
上野小学校前	8:27	11:02	12:07	
上野農協会館前	8:27	11:02	12:07	
植野坂上	8:28	11:03	12:08	
植野坂下	8:32	11:07	12:12	
興津郵便局前	8:33	11:08	12:13	
興津駅	8:34	11:09	12:14	
川上医院前	8:35	11:10	12:15	

3) タクシー

- ・タクシーはJR勝浦駅を中心に14台程度運行されている。
- ・ホームヘルパーの資格を持った運転手が運転し、乗り降りのサポートを行い、タクシーと同程度の運賃で運行されている介護タクシーも4台運行されている。

図表 1-21 タクシー台数

事業者	台数(台)	エリア
南総交通株式会社	7	JR勝浦駅、JR上総興津駅
勝浦合同自動車有限公司	5	JR勝浦駅
有限会社外房タクシー	1	JR勝浦駅、JR上総興津駅
大多喜タクシー株式会社	1	JR勝浦駅
計	14	

出典：勝浦市

※上記数値は、駅前広場利用台数調べによるもので、実際の保有台数等とは異なる場合がある。

図表 1-22 介護タクシー台数

名称	台数(台)
介護タクシーなの花	2
介護タクシーまんちゃん	1
ベストホームヘルプサービス	1
計	4

出典：勝浦市

(6) 既存調査結果

①総合計画策定に関する市民アンケート結果

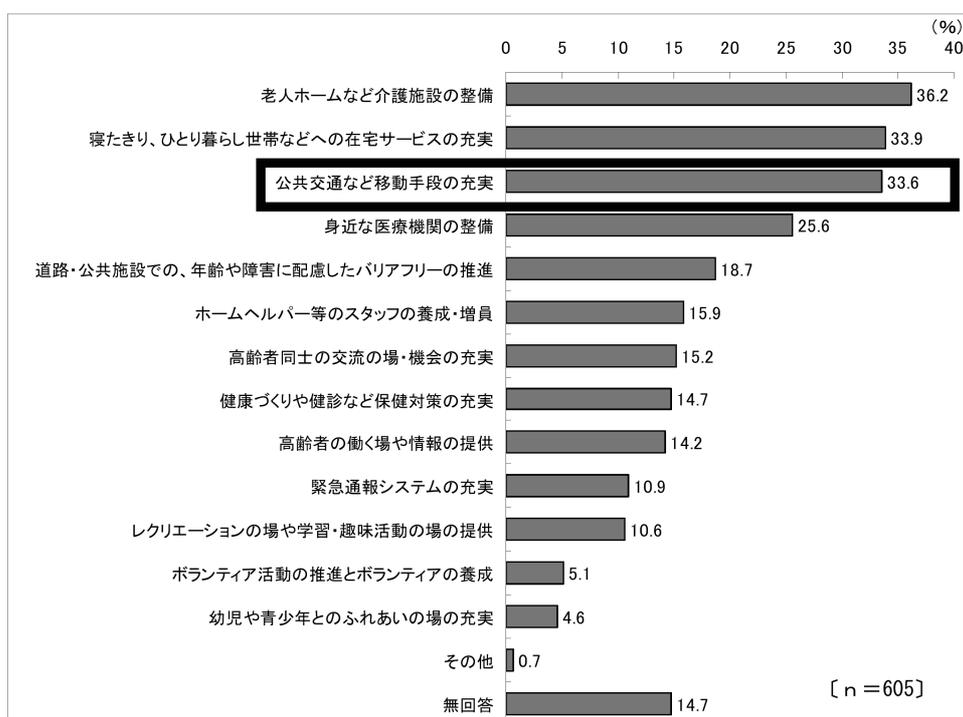
- 平成 21 年 7～8 月に、総合計画策定のため 20 歳以上の市民 2,000 人を対象に実施したアンケートの調査結果では、地域の環境や日常生活についての満足度の不満度 4 位に「バス・鉄道などの公共交通機関」が挙げられている。また、高齢者の福祉・健康・生きがい対策として「公共交通など移動手段の充実」を重要な施策とする回答が 33.6% と 3 番目に多く挙げられている。

図表 1-23 地域の環境や日常生活についての満足度
 ≪不満度トップ5≫ (％)

順位	項目	不満計	不満度	
			やや不満	不満
1位	職業・働く場の確保	81.8	22.5	59.3
2位	日常の買物の便利さ	78.9	32.9	46.0
3位	公園や子供の遊び場	68.0	27.8	40.2
4位	バス・鉄道などの公共交通機関	66.9	25.1	41.8
5位	暮らしを支える商工業の振興	65.1	31.1	34.0

出典：勝浦市総合計画の策定に関する市民アンケート結果報告書

図表 1-24 高齢者の福祉・健康・生きがい対策

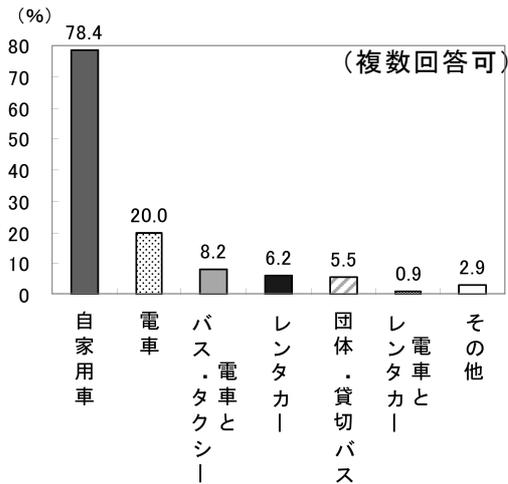


出典：勝浦市総合計画の策定に関する市民アンケート結果報告書

②都市住民からみた勝浦市

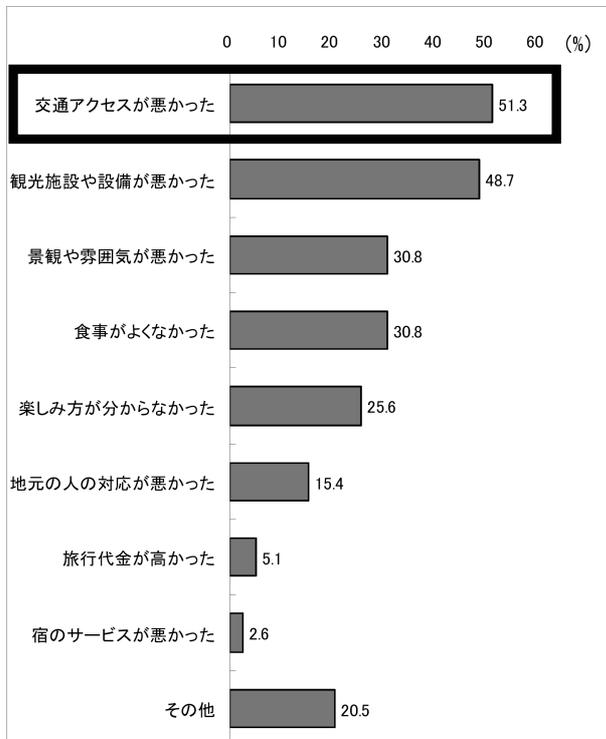
- 平成 21 年 7 月に、総合計画策定のため首都圏の都市市民のうち、勝浦を訪問したことがある方を対象に実施したアンケートの調査結果では、来訪した際の交通手段は自家用車の割合が 78.4%と最も高くなっている。電車及び電車とバス・タクシー・レンタカー等公共交通を使う方は 37.2%となっている。来訪の満足度で「やや不満足」、「不満足」と回答した方の理由としては「交通アクセスが悪かった」割合が 51.3%と最も高くなっている。

図表 1-25 交通手段について



出典：都市住民からみた勝浦市
(ウェブ・アンケート結果)

図表 1-26 不満足な理由



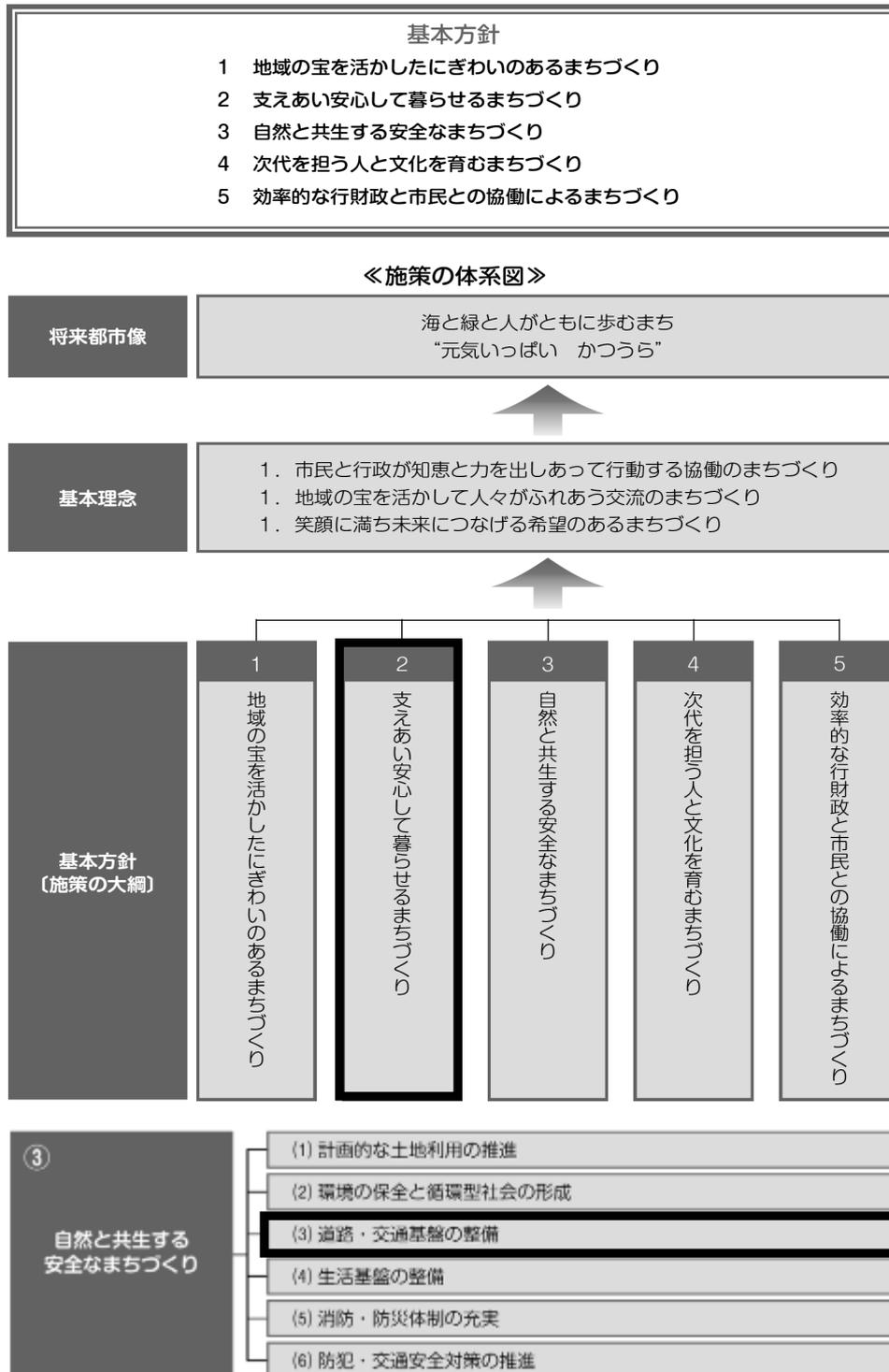
出典：都市住民からみた勝浦市
(ウェブ・アンケート結果)

(7) 上位計画、関連計画

- ・総合計画において「基本方針 3 自然と共生する安全なまちづくり」に基づく施策として「道路・交通の基盤整備」が位置付けられている。
- ・「道路・交通基盤の整備」として、下記項目が挙げられている。

- ①骨格幹線道路の整備と機能の強化
- ②生活道路の整備
- ③公共交通機関の充実による都市間アクセス性の向上

図表 1-27 勝浦市総合計画



第2章 地域住民の移動の困難状況、潜在 需要・意向等の把握

第2章 地域住民の移動の困難状況、潜在需要・意向等の把握

1. 市民意向調査

(1) 市民意向調査概要

調査期間	平成24年8月10日～27日
調査対象	15歳以上の市民1,500人
調査方法	○15歳以上の市民1,500人を住民基本台帳より無作為抽出 ○郵送配布、郵送回収
回収率	38.3%、575票（勝浦地区275票、興津地区126票、上野地区80票、総野地区89票、地区無回答5票）
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

【地区区分】

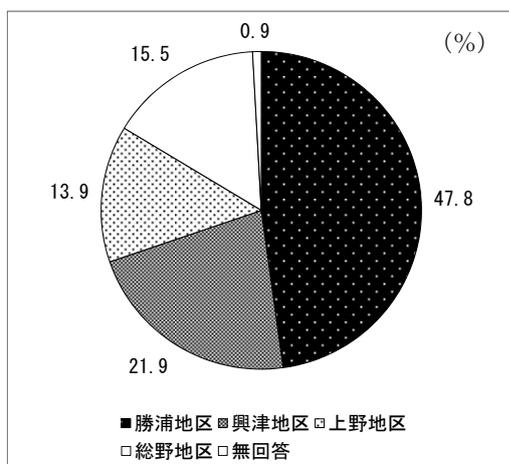


(2) 市民意向調査結果の概要

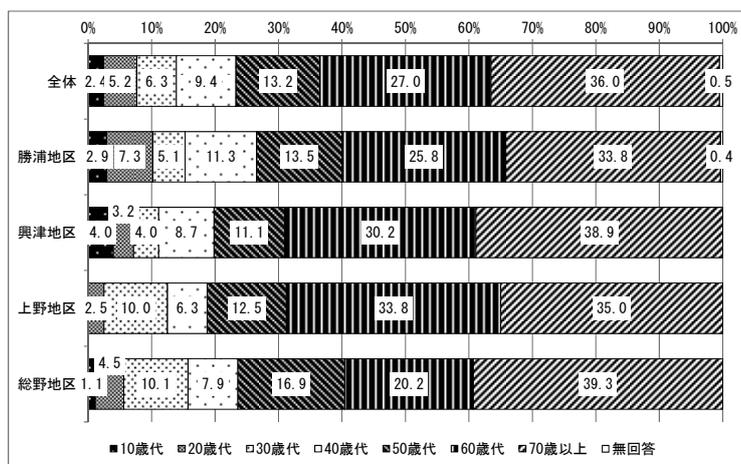
①回答者の属性

- ・勝浦地区が 47.8% と最も多く、次いで興津地区が 21.9%、総野地区が 15.5%、上野地区が 13.9% となっている。この結果は、人口の分布状況と同様な傾向を示している。
- ・幅広い年齢の方から回答を得ることが出来た。年齢傾向は 60 歳代以上の高齢者の割合が、全体で 63% と高い割合を占め、そのうち 70 歳代以上は 36% と他の年代に比べ最も高くなっている。総野地区では 70 歳代以上の割合が 39.3% と他地区に比べ最も高くなっている。

図表 2-1 住まい



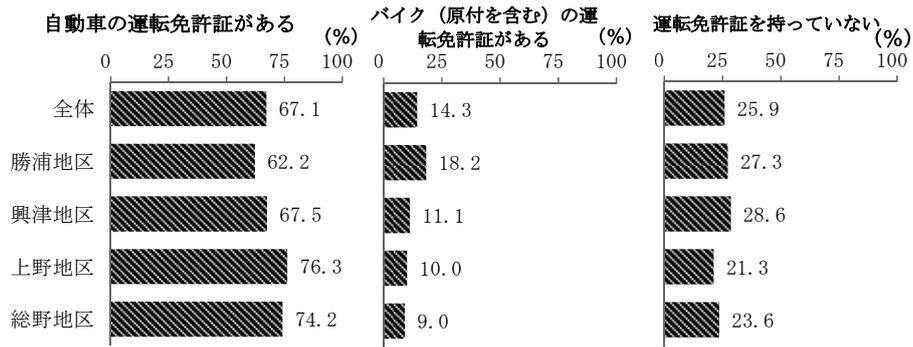
図表 2-2 年齢



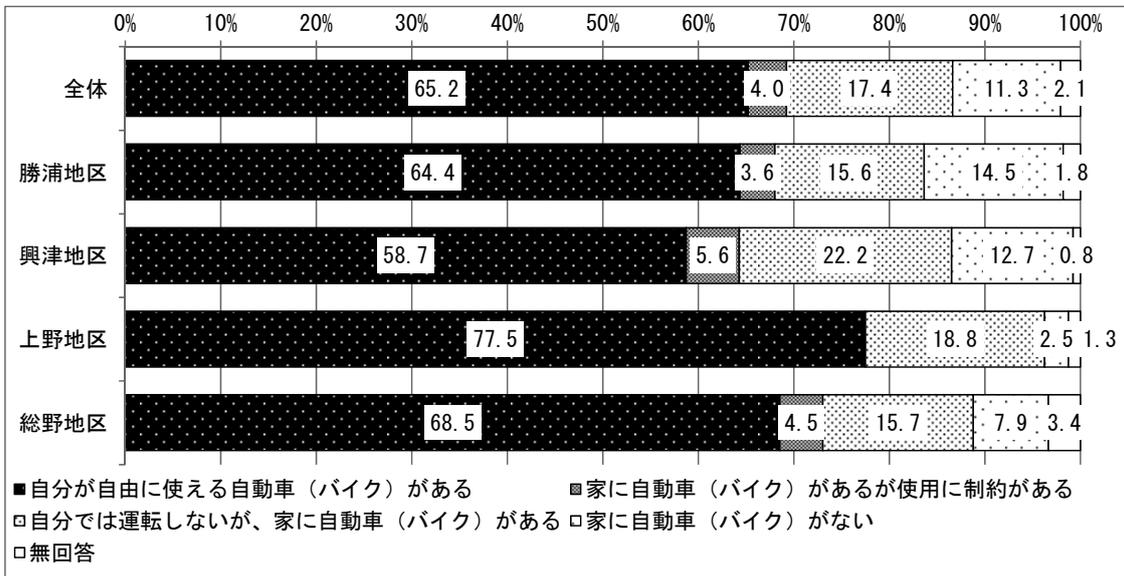
②回答者の外出に関する環境

- ・「運転免許証をもっていない」割合が、全体で 25.9% と 4 人に 1 人となっている。鉄道駅が地区内に無い上野地区と総野地区では、「運転免許証を持っている」割合と「自分が自由に使える自動車がある」割合が鉄道駅を有する勝浦地区と興津地区と比べ、高くなっている。
- ・一人での外出については、全体で「付き添いがあれば外出できる」4.7%、「外出できない」1.7% となっており、70 歳代以上の割合が高い総野地区では、「付き添いがあれば外出できる」6.7%、「外出できない」4.5% と他地区に比べ高くなっている。

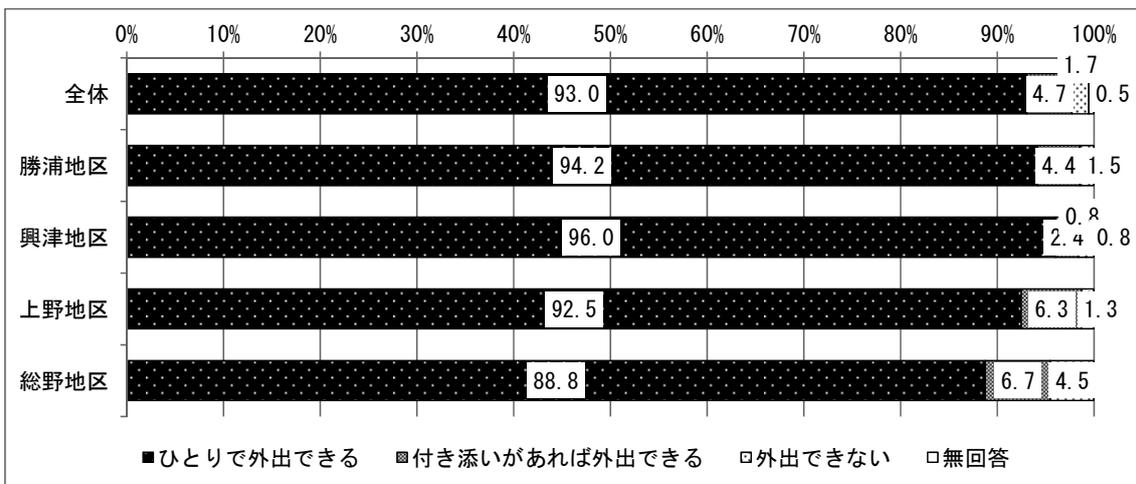
図表 2-3 運転免許証の有無



図表 2-4 自家用車の利用制限について



図表 2-5 ひとりでの外出可能性

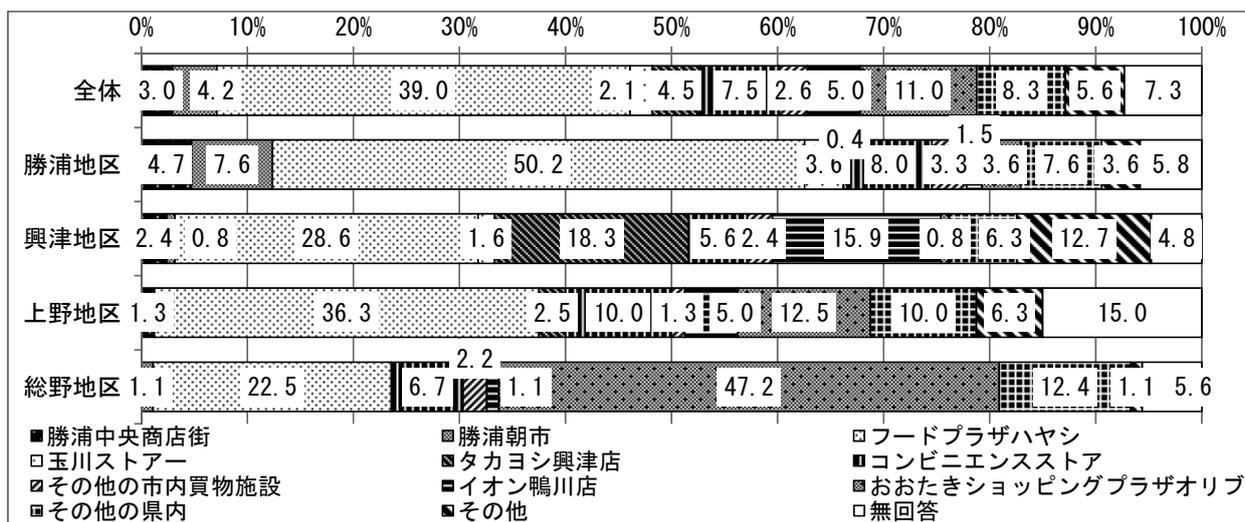


③日常的な移動について

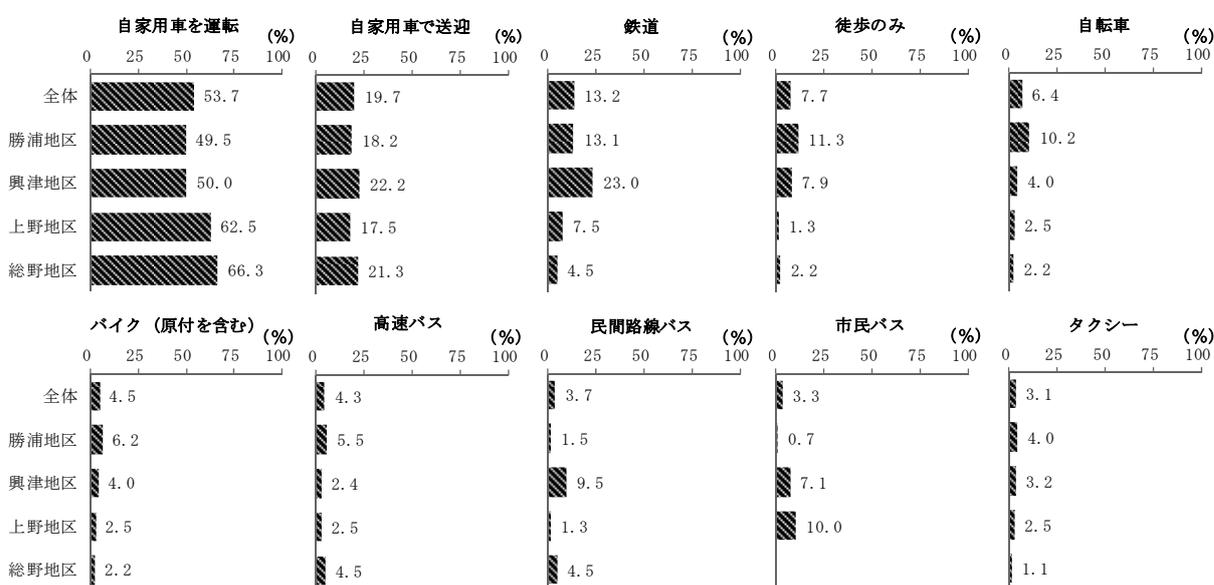
1) 買い物について

- ・主な買い物先について、全体では、「フードプラザハヤシ」が39%と最も高く、特にフードプラザハヤシがある勝浦地区では50.2%と半数以上を占め、他地区でも高い割合を占めている。
- ・総野地区では、隣接する大多喜町にある「おおたきショッピングプラザオリブ」が47.2%と最も高くなっている。
- ・買い物時の交通手段は、全体で「自家用車を運転」が53.7%と最も高く、次いで「自家用車で送迎」が19.7%となっており、買い物時の交通手段は自動車が多くなっている。
- ・地区内に商業施設が多い勝浦地区では「徒歩のみ」11.3%や「自転車」10.2%が多く、地区内に商業施設が少なく、鉄道駅を有し路線バスが多く走る興津地区では、「鉄道」23%や「民間路線バス」9.5%が他地区に比べ高くなっている。
- ・鉄道駅がない上野地区と総野地区では、「自家用車を運転」が、勝浦地区、興津地区に比べ高く、路線バスよりも市民バスが多く走る上野地区では「市民バス」が10%と他地区に比べ高くなっている。

図表 2-6 最もよく行く買い物先



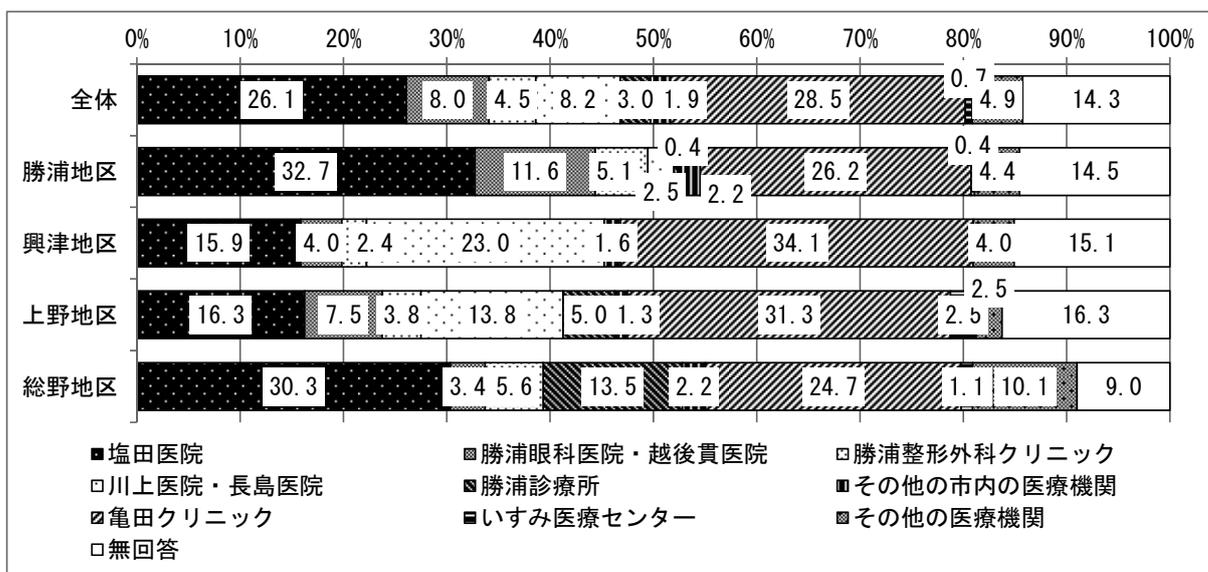
図表 2-7 買い物時の交通手段



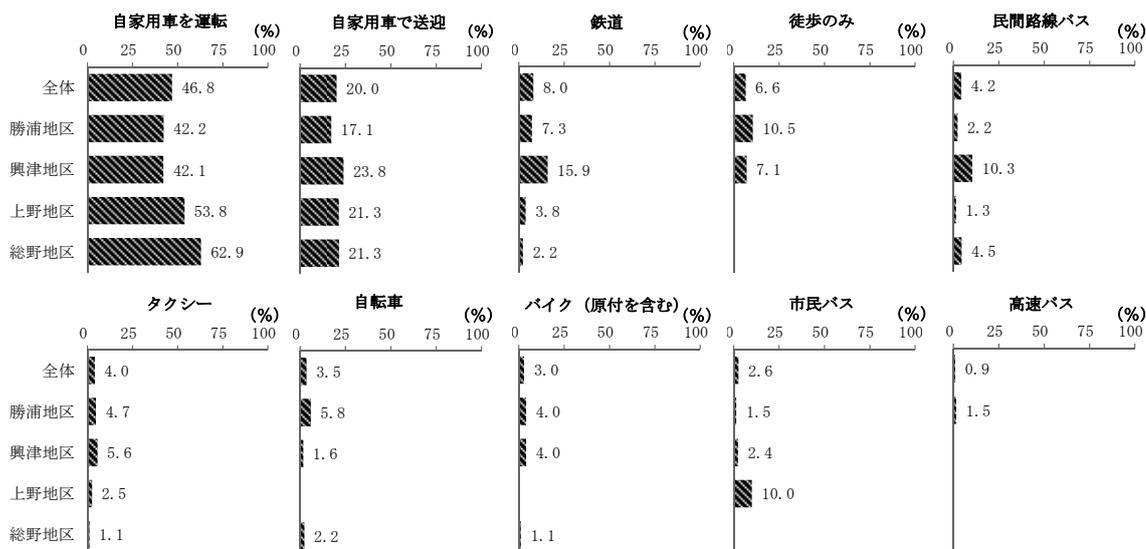
2) 医療機関の利用について

- ・主な行き先は全体で、鴨川市にある「亀田クリニック」の割合が28.5%と最も高くなっている。次いで、勝浦地区にある「塩田病院」が26.1%となっている。
- ・勝浦地区、総野地区では、「塩田病院」が「亀田クリニック」を上回っている。
- ・興津地区では、地区内にある「川上医院・長島医院」が23%と他地区に比べ高い割合を占めている。
- ・交通手段については、買い物時の交通手段と同様な傾向がみられるが、買い物に比べ、「自転車」、「バイク」の割合が低く、「自家用車で送迎」や「民間路線バス」、「タクシー」の自分で運転しない乗り物の割合が高くなっている。

図表 2-8 最もよく行く医療機関



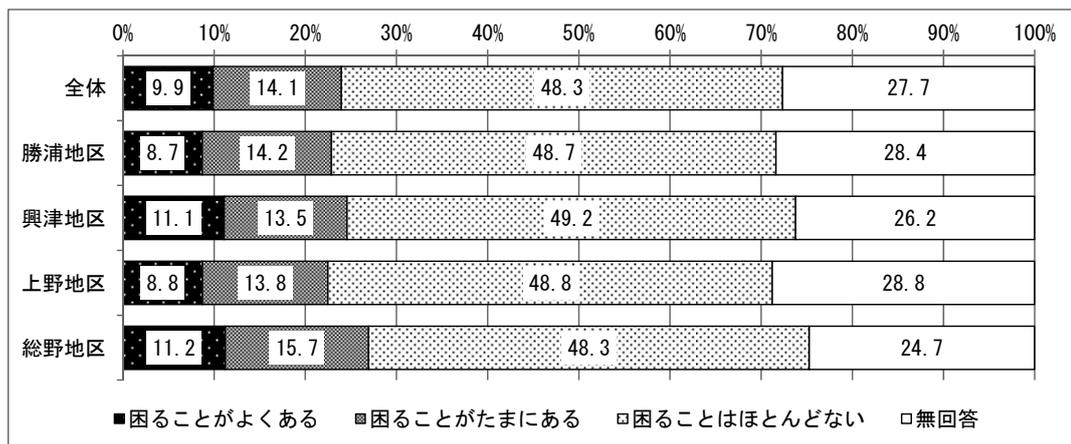
図表 2-9 医療機関に行く交通手段



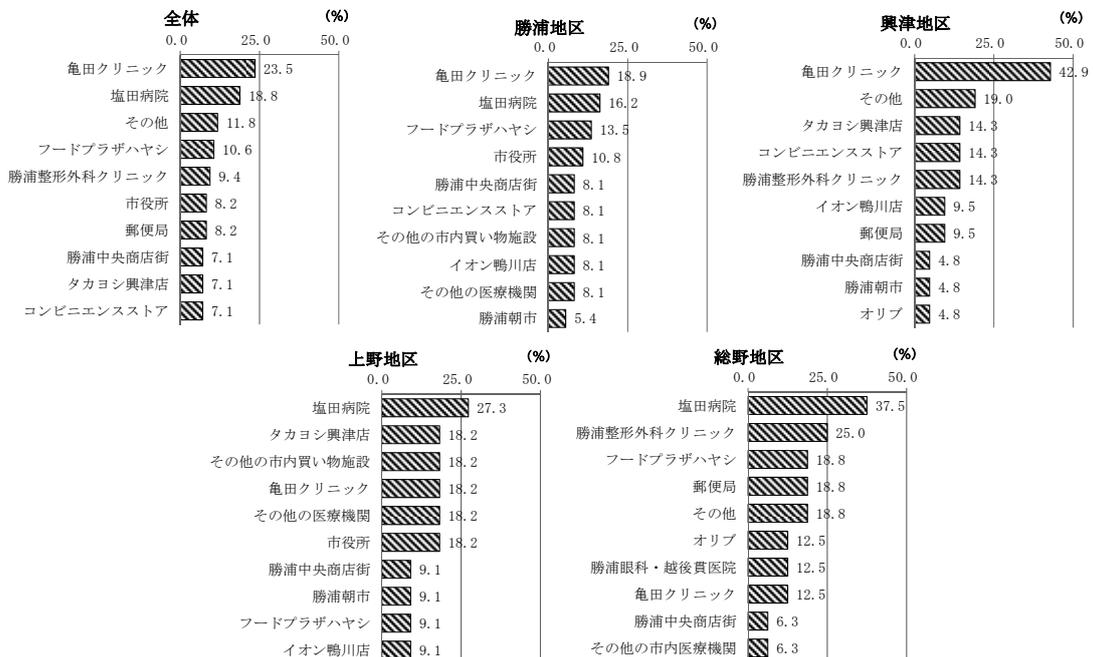
3) 交通手段が無くて困る事について

- ・全体で「困ることがよくある」「困ることがたまにある」の困ったことのある割合は24%であり、「困ることはほとんどない」48.3%が多くなっている。
- ・70歳以上の割合が高い総野地区では、「困ることがよくある」11.2%「困ることがたまにある」15.7%と困ったことのある割合は26.9%と他地区に比べ高くなっている。
- ・困ったことがある人のうち、自動車の利用に制限がある（自動車（バイク）が家にあるが使用に制限がある、自分では運転しないが家にある、家がない）方の交通手段が無くて困った場所については、「亀田クリニック」が最も多く、次いで「塩田病院」と医療機関へ行く交通手段が求められている。買い物先、医療機関において、市外への移動がみられた上野地区、総野地区では、「塩田病院」が最も多く、他にも「勝浦整形外科クリニック」、「市役所」等市内への交通手段が求められている。
- ・困ったことがある方のうち、免許証を持っていない方の交通手段が無くて困った時の対応は、「家族の人に自動車で送ってもらう」が42.3%と最も多く、次いで「タクシーを利用する」、「外出するのをあきらめる」となっており、丘陵地の上野地区では「歩くか、自転車で行く」は0%であり、「近所の人自動車で送ってもらう」が27.3%となっている。

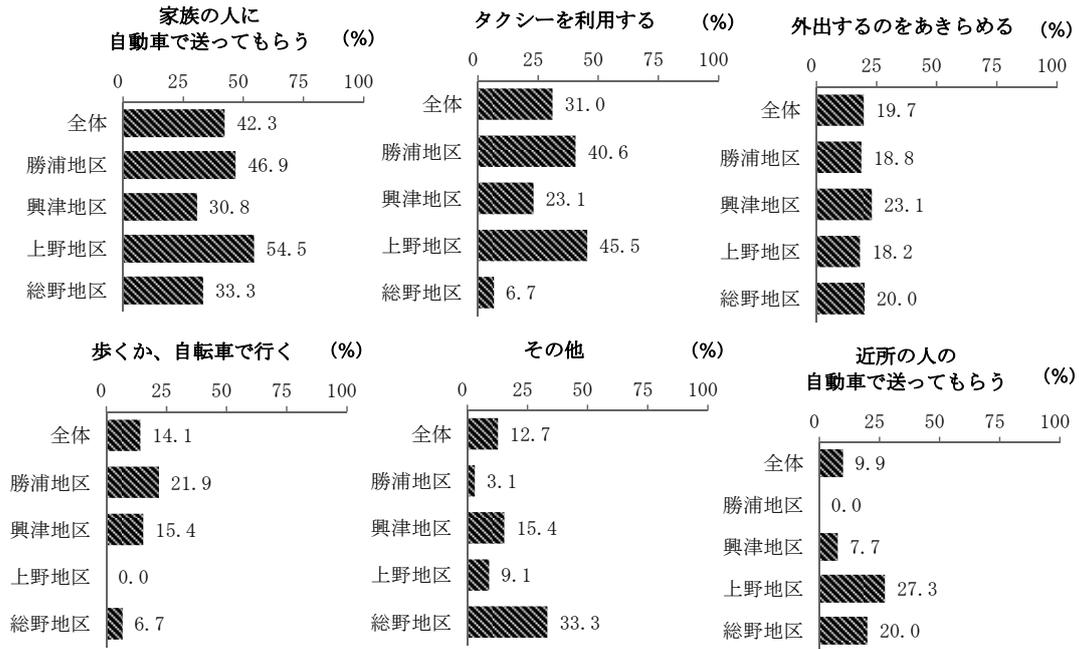
図表 2-10 交通手段が無くて困る事の有無



図表 2-11 困ることがある・たまにある×自動車利用に制限がある×交通手段が無くて困る場所



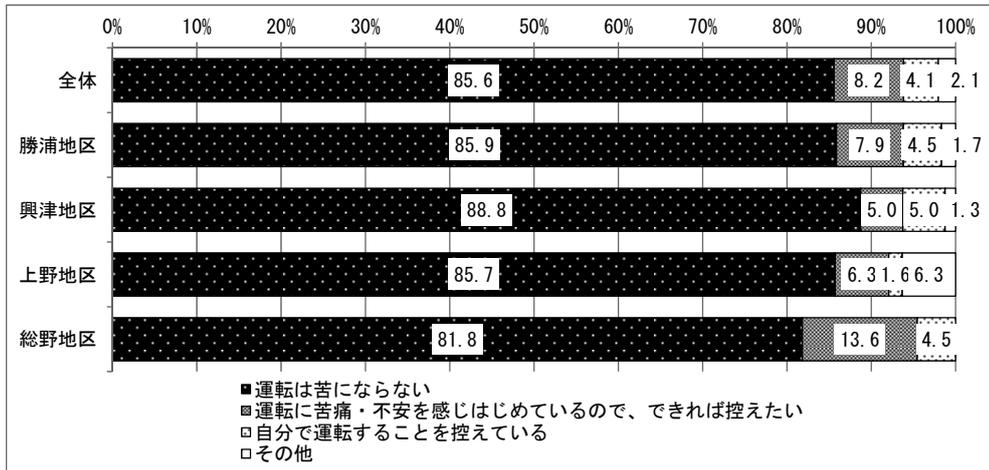
図表 2-12 困ることがある・たまにある×免許を持っていない×交通手段が無い時の対応



④自動車の運転について

・全体で「運転に苦痛・不安を感じはじめているので、できれば控えたい」割合は8.2%、「自分で運転することを控えている」割合は4.1%であり、総野地区では「運転に苦痛・不安を感じはじめているので、できれば控えたい」が13.6%と他地区に比べ高くなっている。

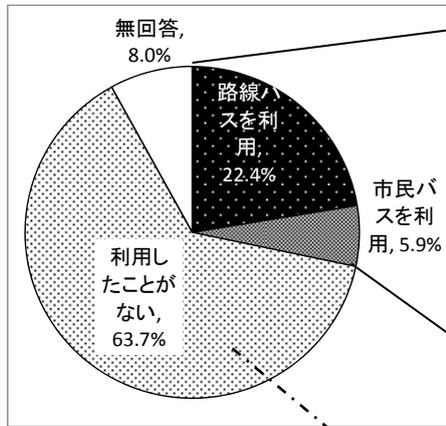
図表 2-13 運転について



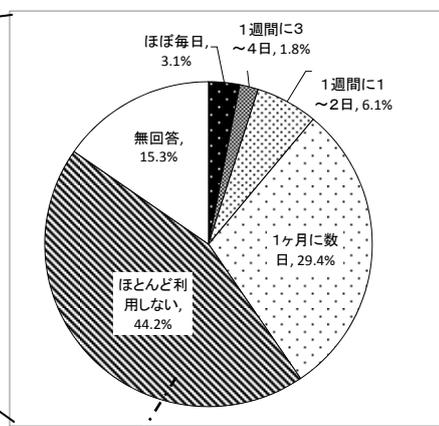
⑤バスの利用について

- ・全体でバスを「利用したことがない」割合が63.7%と最も高くなっている。
- ・「路線バスを利用」「市民バスを利用」と回答した方の利用頻度について、全体で、「ほとんど利用しない」が44.2%と最も高く、「ほぼ毎日」3.1%、「1週間に3～4日」1.8%、「1週間に1～2日」6.1%と1週間に1日以上利用する人は11%となっている。
- ・バスの利用有無で「利用したことがない」と回答した人と、利用頻度で「ほとんど利用しない」と回答した人のバスを利用しない理由は、全体で「他の交通手段で移動しているから」の割合が55%と最も高く、移動の際の交通手段が多かった自動車等他の交通機関を利用しているため利用していない人が多くなっている。
- ・次に全体で多かったのは、「バスに乗る習慣が無いから」が21.2%であり、バスを利用しない理由は、バスのサービス水準等の問題だけではなくなっている。サービス水準については、「運行本数が少ないから」、「運行時間帯が合わないから」等が多く挙がっている。
- ・大多喜町のショッピングプラザに買い物に行く人が多い総野地区では、「目的地へ行くバスが少ないから」も17.5%と利用しない理由として多く挙がっている。
- ・バスの利用有無で「利用したことがない」と回答した人と、利用頻度で「ほとんど利用しない」と回答した人の全体で市内のバスが今よりも利用しやすくなった場合、バスを利用する可能性については、「バスを利用すると思う」「おそらくバスを利用すると思う」の利用する可能性がある割合は、25.9%であり、特に興津地区では「バスを利用すると思う」が15.4%、「おそらくバスを利用すると思う」が16.7%とどちらも他地区に比べ高くなっている。

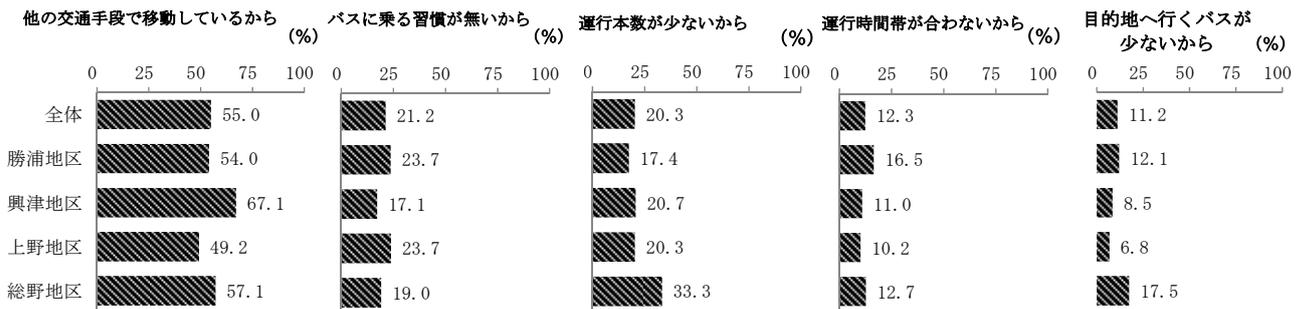
図表 2-14 バス利用の有無



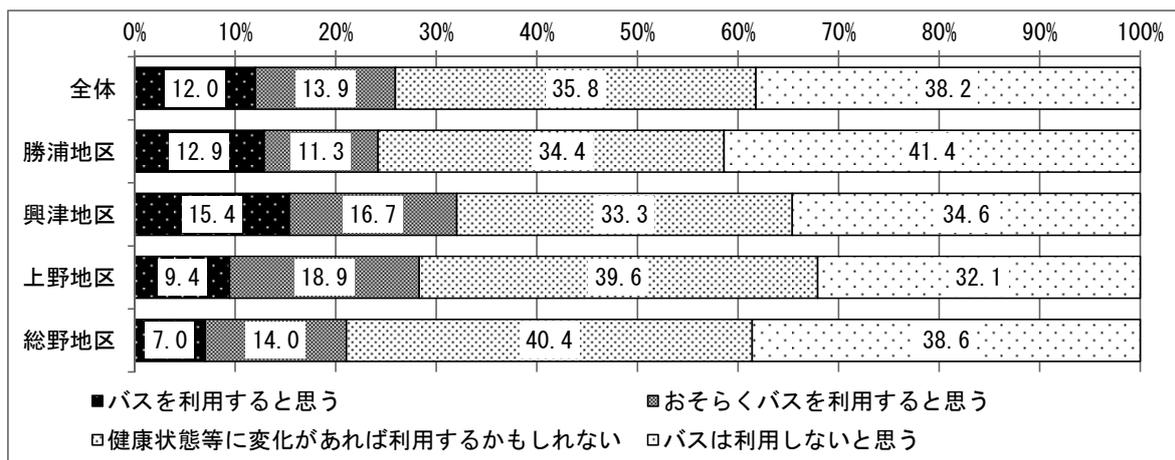
図表 2-15 バスの利用頻度



図表 2-16 バスを利用しない理由



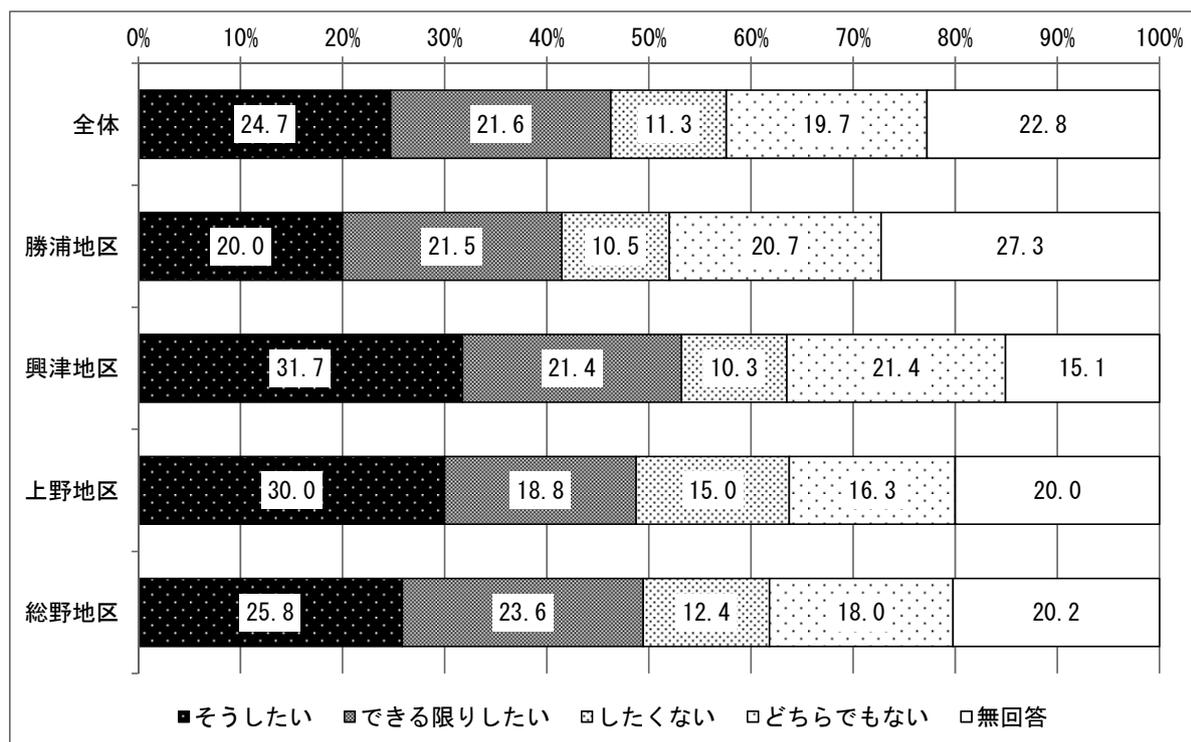
図表 2-17 市内のバスが今よりも利用しやすくなった場合、バスを利用する可能性



⑥自家用車からの公共交通への転換について

- ・「そうしたい」「できる限りしたい」と考える方は全体の46.3%であり、自家用車の利用者が多く鉄道駅や多くのバス停を有する興津地区ではその割合が最も高く、53.1%となっている。

図表 2-18 自家用車から公共交通への転換



2. 施設利用者調査

(1) 施設利用者調査概要

調査地点	川上医院、フードプラザハヤシ、塩田病院（スマイレ薬局）
調査日時	川上医院・・・平成24年9月26日10:00～17:00 フードプラザハヤシ・・・平成24年9月27日10:00～17:00 塩田病院（スマイレ薬局）・・・平成24年9月28日10:00～17:00
調査方法	調査員による聴き取り調査（ヒアリング）
回収率	301票（川上医院70票、フードプラザハヤシ140票、塩田病院91票）
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

【施設分布】

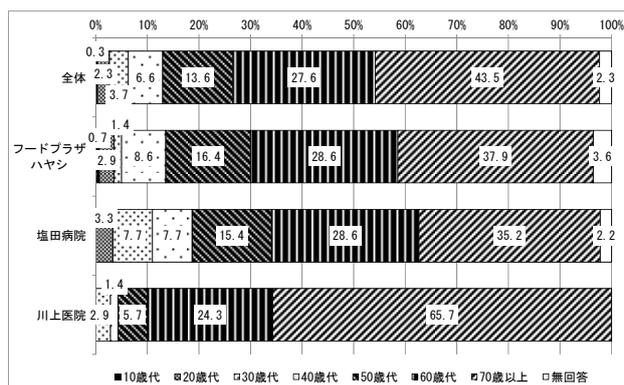


(2) 施設利用者調査結果の概要

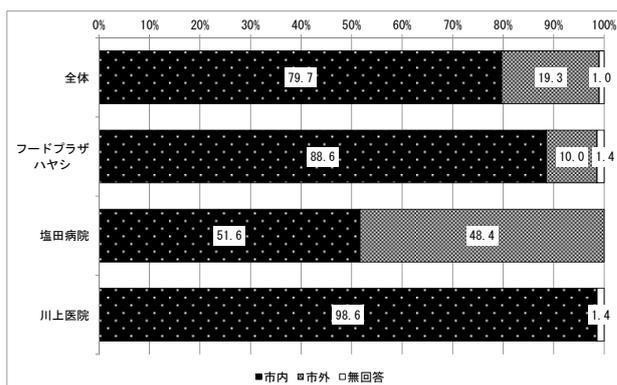
①回答者の属性

- ・それぞれの施設の利用者は60歳代以上が半数以上を占め、川上医院は70歳以上が65.7%であり、利用者の全てが市内の方となっている。塩田病院は年齢層も幅広く、市内外から利用者がみられる。フードプラザハヤシも年齢層は幅広く、市外利用者も1割程度みられる。
- ・ひとりで外出できると答えた方以外は、全体で6.6%であり、医療機関の方が、ひとりで外出できない割合が多く見られた。

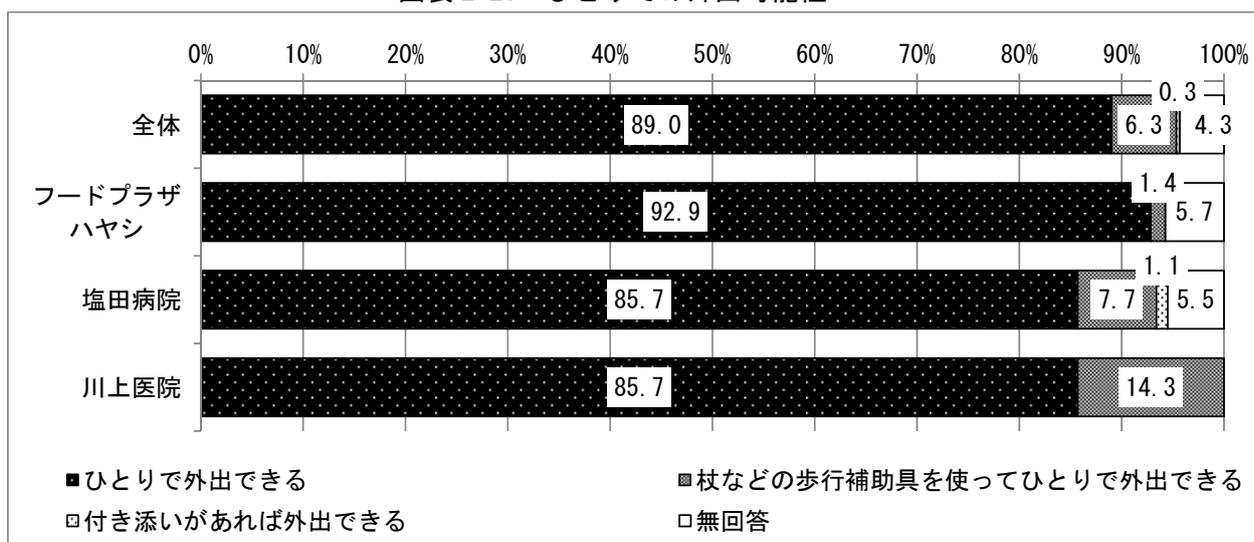
図表 2-19 年齢



図表 2-20 住まい



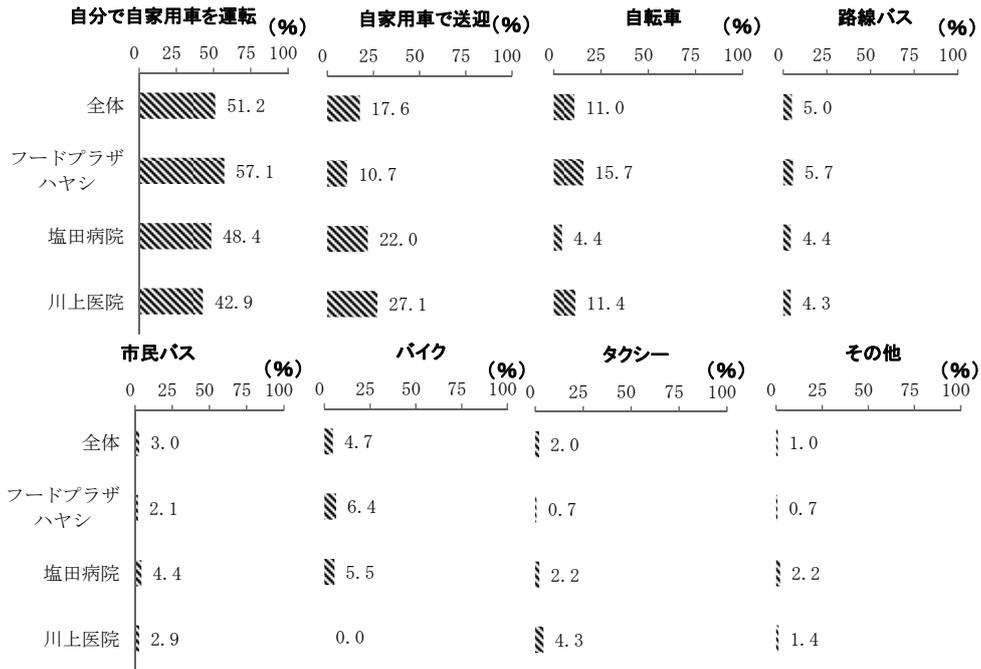
図表 2-21 ひとりで外出可能性



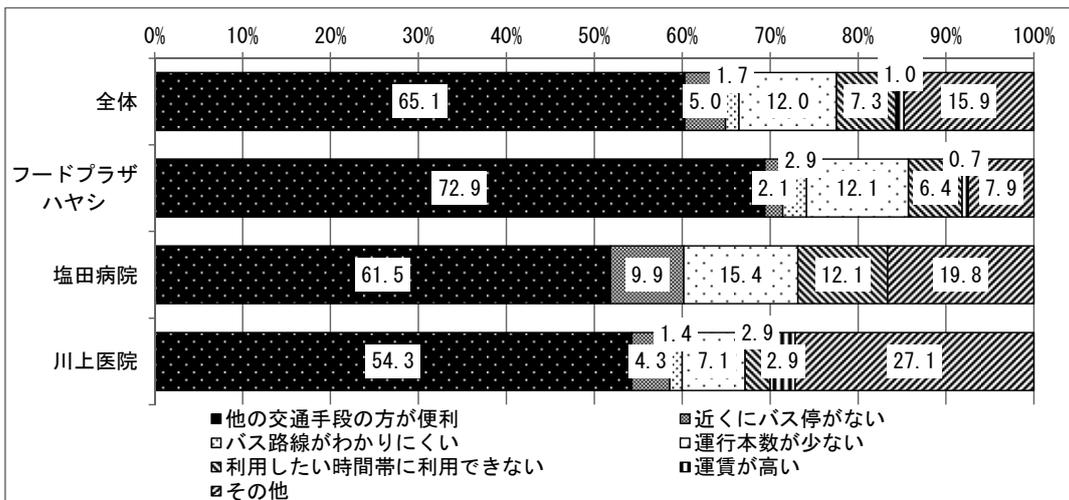
②各施設の利用について

- ・市民アンケートの結果同様、「自家用車を運転」、「自家用車で送迎」が多くなっているが、自転車の利用も見られる。フードプラザハヤシよりも塩田病院、川上医院の医療機関の方が自動車では送迎が多くなっている。
- ・バスの利用は、路線バスは5%、市民バスは3%となっており、バスを利用しない理由は、「他の交通手段の方が便利」が65.1%と最も多く、次いで「その他」としては「家が近いから」等が挙げられている。広域からの利用が見られる塩田病院では「運行本数が少ない」が15.4%と他に比べ多くなっている。
- ・利用頻度は塩田病院、川上医院の医療機関に比べ、フードプラザハヤシの利用頻度が高くなっている。

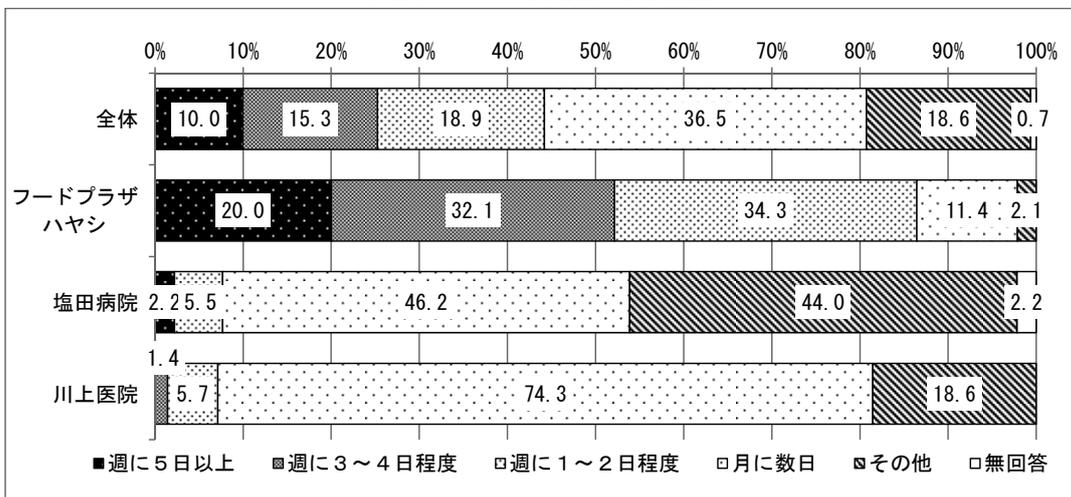
図表 2-22 各施設までの交通手段



図面 2-23 バスを利用しない理由



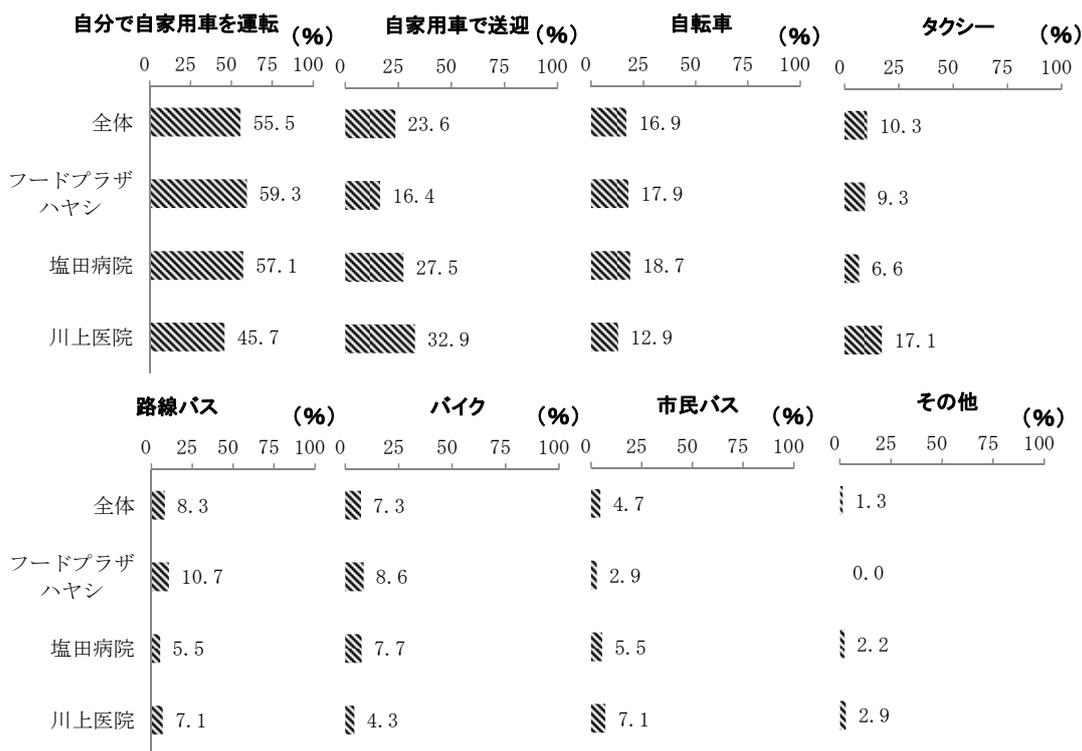
図表 2-24 各施設利用頻度



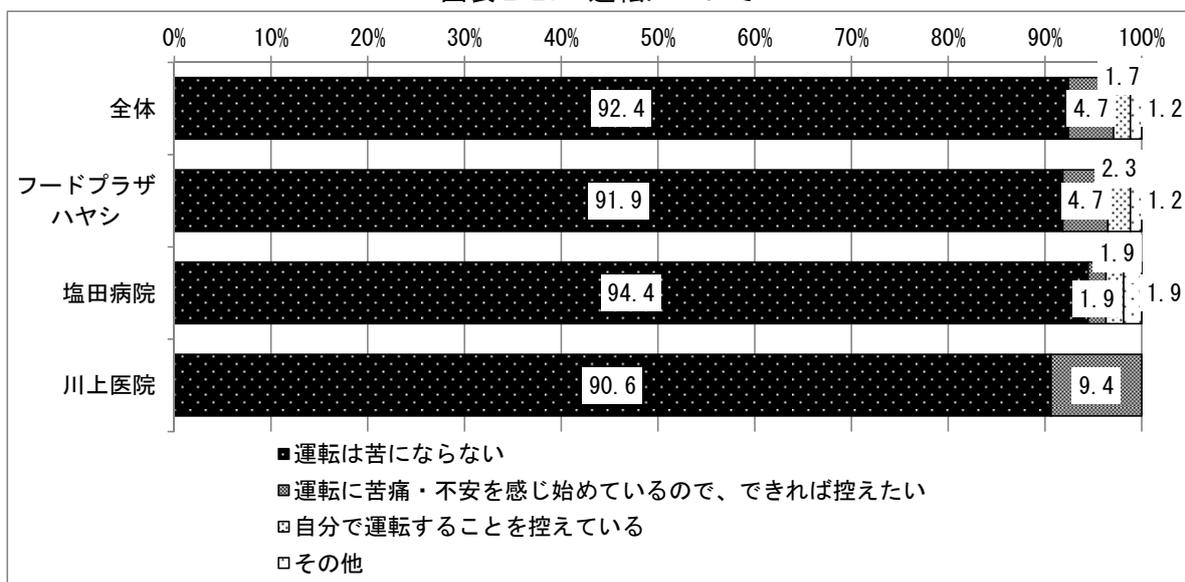
③日常の移動について

- ・3施設に訪れた方の日常の交通手段も「自家用車を運転」「自家用車で送迎」が多くなっているが、その他の交通手段については、「タクシー」の利用が多くなっている。
- ・医療機関利用者は、日常の移動の時に比べ、今回の調査地（塩田病院、川上医院）へ行く時の方が、自家用車で送迎の割合が少なくなっている。
- ・自家用車を運転している方の9割以上は「運転は苦にならない」と感じているが、利用者に70歳以上の割合が多かった川上医院では「運転に苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたい」方が9.4%と他の施設に比べ多くなっている。

図表 2-25 日常の交通手段



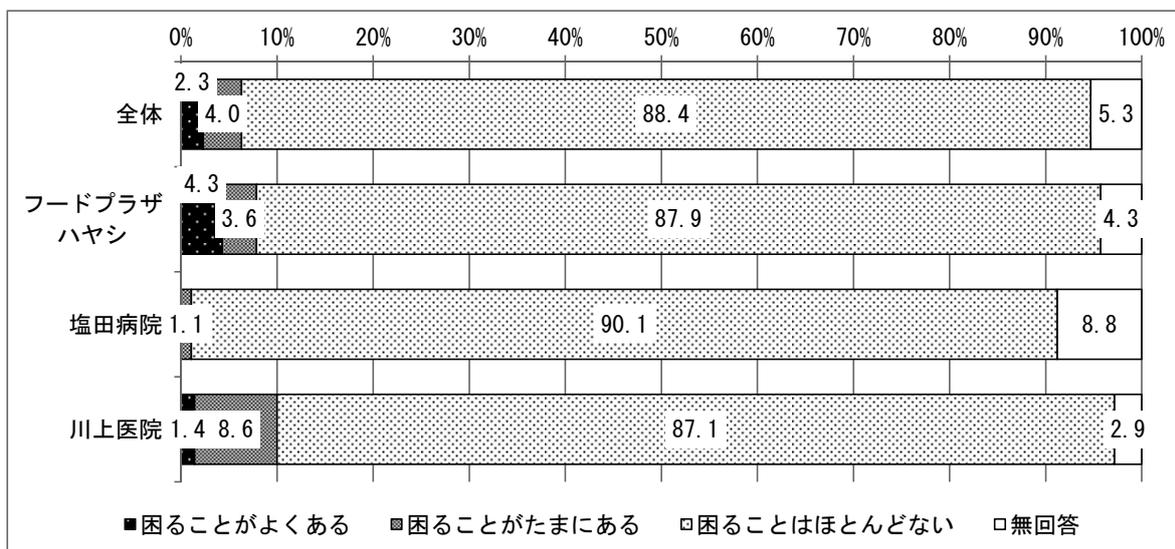
図表 2-26 運転について



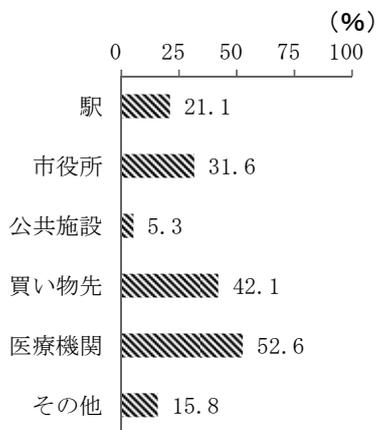
④交通手段がなくて困る事について

- ・交通手段がなくて困る事については、「困ることはほとんどない」が88.4%となっている。
- ・「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した方のその行き先は、医療機関が最も多く、次いで買い物先となっている。
- ・困った時の対策は、「タクシーを利用する」が66.7%と最も高くなっている。

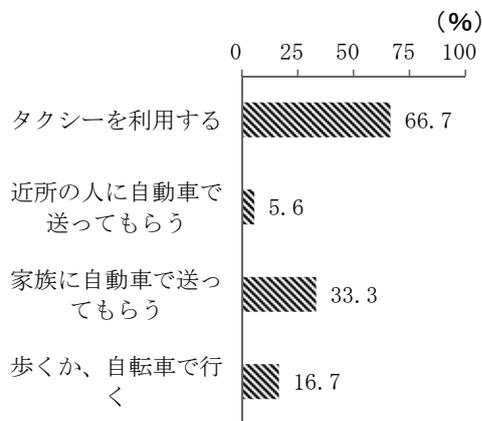
図表 2-27 交通手段が無くて困る事



図表 2-28 困る場所



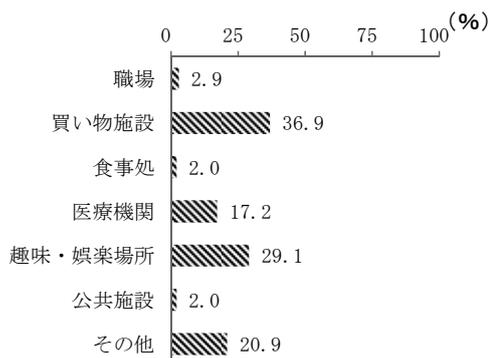
図表 2-29 困る時の対応



⑤交通手段があったら行きたい場所

- ・自分の行きたい所へ行ける交通手段があれば行きたい場所は、「買い物施設」が36.9%と最も多く、次いで「趣味・娯楽場所」となっている。

図表 2-30 行きたい場所



3. 事業者ヒアリング調査

(1) バス事業者ヒアリング調査

①バス事業者ヒアリング調査概要

調査日時	平成 24 年 11 月 26 日 (月) 13:00～	平成 24 年 11 月 26 日 (月) 15:00～
調査対象	小湊鉄道(株) 長南営業所 所長	鴨川日東バス(株) 営業部長 総務課長

②バス事業者ヒアリング調査結果

1) 小湊鉄道(株)

a バスの利用状況について

- ・勝浦・大多喜・御宿地域では高齢者と児童・生徒が利用者の中心
- ・児童・生徒は定期を利用する。その他は、回数券を利用している。
(1ヵ月 20 日以内の場合は回数券の方が得)
- ・利用は平日が中心で、日曜・祝日の利用はほとんどない。
- ・利用の多い行き先は、病院・買い物(スーパー等)

b 利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・免許返納者割引
- ・車両のバリアフリー化

この地域は都市部で使用期限を過ぎたバスを使用しているが、今後は都市部で利用したノンステップバスがこちらの地域に流れてくると思う。

※大多喜・勝浦・御宿地域については、総合的に考えて、利用者を増やそうとしても、自家用車が中心であることや人口減等から、これ以上の利用者増は見込めない。

c その他

- ・現在は、都市部や木更津を中心とした地域の黒字を大多喜・勝浦・御宿地域に還元しているが、そういった地域の黒字が無くなれば、今後は縮小・撤退も考えていかなくてはならない。

2) 鴨川日東バス(株)

a バスの利用状況について

- ・旧行川小学校区の児童・生徒が興津小・中学校に通学するために利用
- ・一般利用者は亀田クリニック（鴨川市）への利用が主
- ・児童・生徒は定期を利用
平日が中心で、日曜・祝日は児童・生徒が部活動で時々利用する。

b 利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・割引運賃については障害者割引を実施
- ・今後ノンステップバスを導入予定

c その他

- ・亀田クリニック（鴨川市）への需要（要望）が高い。例えば、茂原～亀田クリニック間の新規運行。
ただし、勝浦以北は小湊鉄道㈱のエリアなので、事業者間の摩擦を生じてまで運行する考えはない。

(2) タクシー事業者ヒアリング調査

① タクシー事業者ヒアリング調査概要

調査日時	平成 24 年 11 月 26 日 (月)	10 : 00 ~ 10 : 30
調査対象	南総交通(株) 代表取締役	中陣 健二

② タクシー事業者ヒアリング調査結果

1) 利用状況について

- ・ 8~9 割が年配者（高齢者）、その他武道大学生（家族等も含む。）の需要もある。
- ・ 平日の日中が中心。夜の需要は減っている。
- ・ 主な行き先は、病院・買い物（スーパー等）が中心。一部買い物代行もしている。
- ・ 買い物については勝浦地区の住民が中心。上野・総野地区の需要はほとんどない。
- ・ イベントによる需要は皆無（勝浦の中央商店街等、駅から歩ける距離にある場所でのイベントが多いのと、イベントに来る観光客は自家用車が中心）
- ・ 朝市も駅からは歩いて行けるし、自家用車等で来る観光客がほとんど。また、電車による観光客も減っている。

2) 利用客や市民からの要望等

- ・ 料金については安くしてくれるように要望はあるが、経費面から考えてこれ以上安くすることは無理
- ・ その他、苦情については、千葉県タクシー協会へ直接苦情が入る仕組みがあり、県協会から指導が入る場合もある。また、逆に良い評判が多ければ表彰制度もある。

3) 所有車両の状況について（今後の予定も含めて）

- ・ セダンタイプのみ 24 台

4) 利用促進策について

- ・ 運転手の教育、指導等
- ・ 独自に実施しているサービスの向上策
- ・ 免許返納者割引を今後導入予定

5) 市の計画に期待すること

- ・ 勝浦の駅前のタクシーの停車場所については、駅を降りてすぐにバスが乗車できるようになっている。他の駅は、タクシー乗降を優先するように停車場所が設置されている。

6) 新たなシステム（デマンド乗合タクシー等）の参入意向、今後の事業展開

- ・ デマンド乗合タクシーについては、実施するのであれば参入する意思はある。
- ・ 経費面を考えると、車両は勝浦市で用意してもらえると参入が容易ではないか。（自社で車両を用意して実施することも可能と考えるが、経営状況から考えると厳しい。）
- ・ 現在GPS対応の配車システムを使用しているので、デマンド乗合タクシーを実施した場合にも、オペレーターで対応可能と考える。

7) その他

- ・ 新たに介護タクシーも考えてはいるが、需要（利益）を考えると難しい。

4. 民生委員ヒアリング調査

①民生委員ヒアリング調査概要

調査日時	平成 24 年 10 月 15 日 13 : 30～15 : 00
調査対象	各地区担当民生委員

②民生委員ヒアリング調査結果

1) 平日（月曜日～金曜日）と休日（土曜日・日曜日）に、乗り物を使ってよく行く場所について

- ・市役所、農協（総野地区）、郵便局、医療機関（川上、塩田、勝浦診療所）
- ・介護タクシーを利用して買い物に行く人も多い。

2) 乗り物を使った外出の時の交通手段、外出の頻度について

- ・1週間に1回程度
- ・病院は2週間に1回程度
- ・外出できない人はコープのような配達を利用している。
- ・ヘルパーさんが代わりに買い物をしている。

3) 運転できなくなったらどのように対応するかについて

- ・近所の人に送迎を頼むか、市民バスを利用することになる。
- ・高齢者の免許返納制度による割引も考えられる。
- ・上野地区はクルマがないと生活ができない。
- ・夜はバスがないため、緊急の場合に不安がある。
- ・緊急の対応の場合は、やむを得ず救急車を呼ぶ。
- ・地域特性によるが、90歳まで運転している。

4) 外出時の移動について

- ・無理な人はヘルパーで対応している。

5) バスやタクシー等で外出する時に、障害と感ずることについて

- ・バス停まで歩くこと。
- ・タクシーは高額になる。
- ・足腰が悪くバス停で待つことができない。

6) 交通手段がなかったために外出をあきらめた経験について

- ・実際には頻繁にあるのではないか。

7) 交通手段があれば一番行きたい場所について

- ・買い物や病院以外は特にない。
- ・敬老会等のイベント時は送迎車両をチャーターする等、主催者側で配慮している。

8) あったらいいと思う移動のためのサービスについて

- ・ 障害者のタクシー券の発行はあるが、対象を拡大することはできないか。
→無料のシステムもあるが、福祉サービス券も検討したいと考えている。
- ・ 勝浦駅周辺の市街地だけ循環するバスを考える必要がある。
- ・ 山間部は道路が狭隘なため、ワゴン車両でないとダメである。8人乗りで2~3台が便利ではないか。
- ・ 車椅子の乗降は無理であるが、要望はないのか。
- ・ 車椅子の人が乗車すると、一般の利用者が乗れなくなるのではないか。
→車両を更新する際には車椅子乗降を検討したい。

9) あったらいいと思う移動のためのサービスに支払い可能な金額について

- ・ 上野から勝浦までは約600円かかるが、どこからでも200円にする等できないか。
→現在市では小湊バスに約900万円/年を赤字補填して運行維持確保に努めている。
市内の路線バスは、赤字運行しており、こうした状況のなか、運賃改定は困難と思われる。

10) 外出や移動について困っていること、不安なこと、不満なこと等、全般として

- ・ 午前中に用事を済ませる人が多い。
- ・ 介護保険を利用できない人達が対象になるのではないか。
- ・ 市民バスを利用する人はだいたい決まっている。
- ・ 鉄道を利用する場合、駅にエスカレーターやエレベーターがないため移動が大変である。

第3章 地域公共交通の問題点・課題の抽出

第3章 地域公共交通の問題点・課題の抽出

1. 現況特性のまとめ

(1) 人口減少と少子高齢化

- ・本市は、少子高齢化が進行しており、平成23年の高齢化率は全国平均の高齢化率を10ポイント以上上回る32.8%で、千葉県内では4番目に高齢化率が高くなっている。

(2) 生活サービスの地域格差

- ・市の南側（海岸側）と北側（山側）で、250m程の高低差があり、JR勝浦駅を中心に海岸側に商業施設や医療機関が点在するが、市役所等の公共施設は市街地に隣接する高台に集積している。
- ・市の南側（勝浦地区、興津地区）は千葉ー安房鴨川間を運行するJR外房線と路線バス、市民バスが競合しているのに対し、北側は鉄道が無く、北東部（総野地区）は路線バスと一部の市民バス、北西部（上野地区）は市民バスと一部の路線バスのみの運行となっている。
- ・市民バスは曜日により運行系統が異なるため、利用者側の制約がある。

(3) 交通空白地域及び不便地域の点在

- ・JR外房線の各駅周辺に市街地が形成されているが、北側は、集落が点在した低密度市街地である。
- ・鉄道駅が無い上野地区及び総野地区の一部では、毎日運行されていない市民バスと休日に1本/日のみ路線バスが運行する道路沿線が不便地域となっており、更にその周辺及び山間地には、バスも走行できない集落地が存在し、空白地域が広がっている。

(4) 公共交通利用者の減少

- ・鉄道利用者、路線バス利用者ともに減少傾向にある。

2. 上位計画における公共交通の位置付け（勝浦市総合計画）

（1）まちづくりへの対策

- ・自然と共生する安全なまちづくりへの対策として、道路・交通基盤の整備が挙げられている。

（2）快適な住環境整備としての政策

- ・「基本方針3 自然と共生する安全なまちづくり」のうち「道路・交通基盤の整備」として、骨格幹線道路の整備と機能の強化、生活道路の整備、公共交通機関の充実による都市間アクセス性の向上が挙げられている。

3. 需要調査結果

（1）市民意向調査（住民アンケート）

●市内外への移動

- ・日常の買い物について、勝浦地区、興津地区、上野地区では勝浦地区にあるフードプラザハヤシ、総野地区では大多喜町のおおたきショッピングプラザオリブに行く方がそれぞれ最も多くなっている。
- ・よく行く医療機関については、勝浦地区と総野地区では勝浦地区にある塩田病院、興津地区と上野地区では、鴨川市の亀田クリニックの利用が多くなっている。

●自動車への依存と自動車運転への不安

- ・買い物先、医療機関に行く際の交通手段は自家用車を運転が最も多く、自動車に依存している。
- ・免許を持っていない方や免許を持っていても自動車利用に制限がある方等、自由に自動車を利用できない方がみられ、今後も自分で自動車を運転することを控える方が増える傾向がある。

●市内の中心市街地へのアクセス困難

- ・移動に制約がある人は、各地区とも市内のJR勝浦駅周辺の商業施設、医療機関、市役所等へのニーズが高い。
- ・移動手段は、家族に送ってもらうか、タクシーを利用する方が多く、上野地区では近所の方に送ってもらう方も多い。

●公共交通への転換可能性

- ・半数近くの方が、自動車から公共交通への転換の考えがあり、普段バスを利用していない方で、市内のバスが便利になった場合、利用する可能性がある方もいる。
- ・バスを利用しない理由として、他の交通手段を利用していることやバスに乗る習慣が無いことその他、運行本数や運行時間帯、ルート等のサービス水準に関する理由も挙がっている。

(2) 施設利用者調査（施設利用者ヒアリング）

- ・市内の買い物施設や医療機関の利用者は高齢者が多く、塩田病院は市外の利用者も半数近くいる。
- ・交通手段は自家用車が多く、医療機関への交通手段は買い物等日常の交通手段に比べ、自動車での送迎やタクシー等の自分で運転しない交通手段が多く、輸送サービスとしても求められている。
- ・バスの運行本数が少ない等、他の交通手段の方が便利であるため、バスが利用されていない。

(3) 交通事業者ヒアリング調査

①バス事業者

- ・利用者は高齢者と児童、生徒が中心となっている。
- ・日曜・祝日はほとんど利用者がいない。
- ・亀田クリニックへの需要は高いが、利用者を増やそうとしても、自家用車を中心であることや人口減等から、これ以上の利用者増は見込めない。
- ・今後は縮小・撤退も視野にある。

②タクシー事業者

- ・利用者のほとんどは高齢者であり、行き先は医療機関や商業施設となっている。
- ・観光やイベント時の需要はほとんどない。
- ・今後は免許返納者割引を導入したい。
- ・デマンド乗合システムへの参入意思はあるが、車両購入は厳しい。
- ・現在GPS対応の配車システムを使用しているため、デマンド実施時においてもオペレーターで対応可能である。

(4) 民生委員ヒアリング（高齢者ヒアリング）調査

- ・高齢者の日常の移動先は、市役所、農協（総野地区）、郵便局、医療機関（川上、塩田、勝浦診療所）等が中心で、自家用車での移動が中心となっている。
- ・将来に不安を感じている人もいるが、基本的には自動車が無いと生活ができなくなっている。
- ・運転ができなくなれば、近所の人に送迎を頼むか、市民バスを利用することになるが、多くの地域で地形的に高低差があり、バス停まで歩くことも難しいため、小さい車両できめ細かく運行するシステムが求められている。
- ・駅まで移動ができて、駅でのバリアフリー施設の整備が遅れているため、移動が大変である。

4. 地域公共交通の課題

(1) 市民の足を確保し、交通空白地域及び不便を解消

- ・高齢化に伴い自動車離れが予想される中、路線バスと市民バスの競合路線の見直しや新たな公共交通の導入を検討し、交通空白地域の解消が必要である。

(2) 市内中心部（勝浦地区）へのアクセス利便性の向上

- ・高台の公共施設や買い物施設、医療機関、鉄道駅等生活関連施設が集結し、交通手段が無く困っている方からの移動ニーズが高い市内中心部へのアクセス利便性の向上が必要である。

(3) 公共交通のサービス水準の向上

- ・市内の移動や都市間アクセスの向上に向けた、端末交通手段の確保が必要である。
- ・公共交通へのマイカーからの転換、利用促進を図るためにも路線バスの運行本数増加等サービス水準向上に向けた事業者への投げかけが必要である。
- ・市民バスの利用促進を図る為にも、運行日や運行ダイヤ、運行ルート等サービス水準の向上が必要である。

(4) スクールバスの有効活用

- ・現行の公共交通の運行だけで、多くの市民ニーズに対応することは困難と考えられることから、現在スクールバスの空き時間を活用して運行している市民バスなかよし号のように、将来の学区再編を考慮した活用方策の検討が必要である。

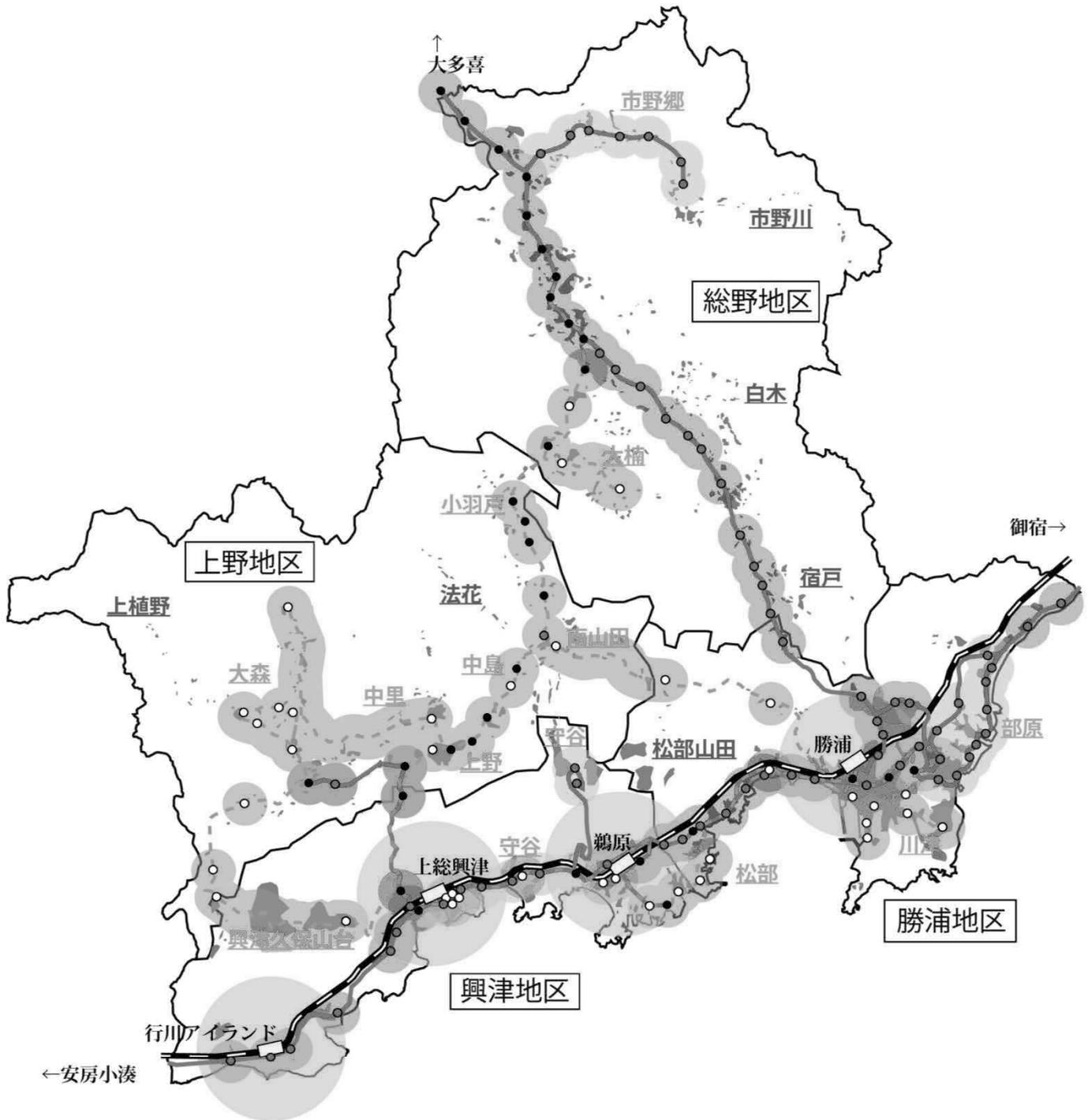
(5) 公共交通の利用促進策の検討

- ・将来、自動車の運転に不安を感じている高齢者も多く、運転免許返納制度を活用した割引制度の検討、ベンチ・シェルター等の待合環境の整備等、公共交通の利用に慣れていない人やマイカーから転換し、これから利用する人への利用促進策の検討が必要である。

(6) 持続可能な公共交通サービスを目指した取り組みの検討

- ・行政や交通事業者の努力だけでは公共交通の維持は困難と考えられるため、マイカーから公共交通への転換意向にも配慮し、主な利用者となる地域住民等との協働により公共交通を維持する取り組みが必要である。

図 3-1 公共交通空白・不便地域図



一凡例一		
鉄道路線	バス利用圏域 (毎日運行されていないバス停 300m)	住宅
路線バス路線	バス利用圏域 (1本/日運行されているバス停 300m)	赤文字 ：公共交通空白地域
市民バス路線	バス利用圏域 (2~4本/日運行されているバス停 300m)	緑文字 ：公共交通不便地域
鉄道駅	バス利用圏域 (5本/日以上運行されているバス停 300m)	
路線バスのバス停	鉄道利用圏域 (1km)	
市民バスのバス停		
路線バスと市民バスのバス停		

第4章 地域公共交通システムのあり方

第4章 地域公共交通システムのあり方

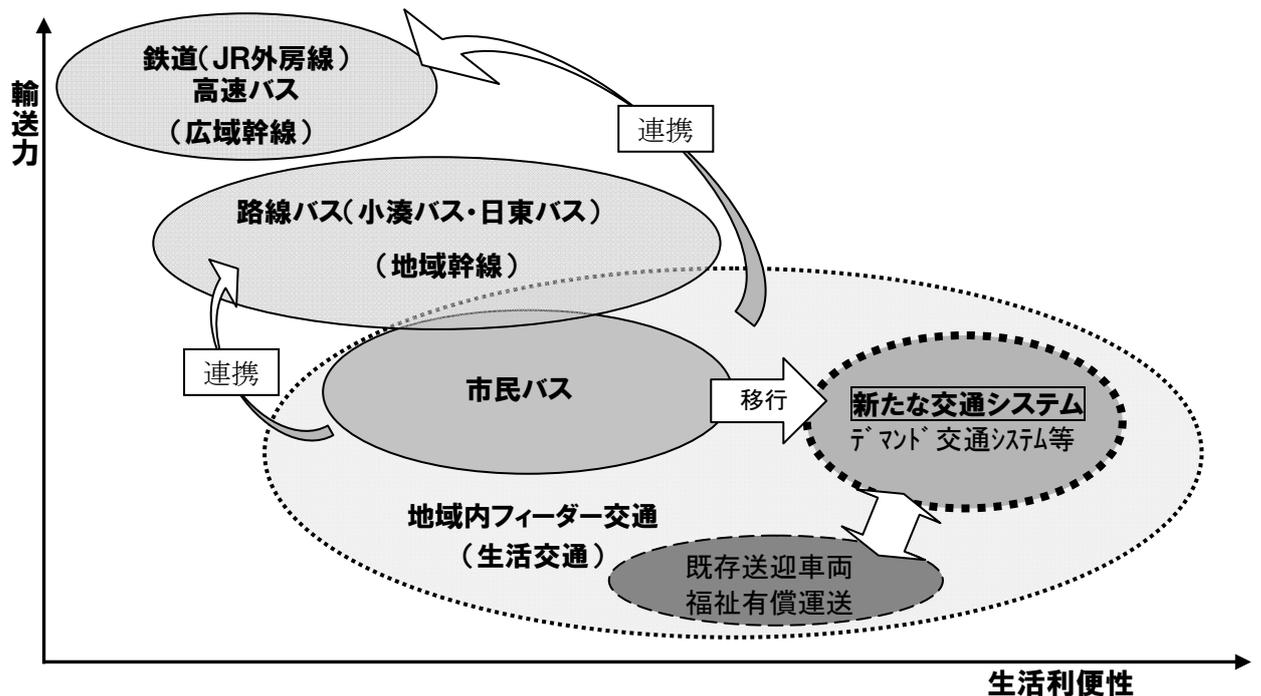
1. 地域公共交通の基本方針

- ・地域交通を取り巻く課題を踏まえ、次の観点から利用しやすい生活交通の実現を進めていく。

●機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワーク再編及び地域内の公共交通機関相互の連携

- ・市民バスや新たな地域公共交通システムは、広域幹線（都市間アクセス交通）や地域幹線に位置付けられる鉄道や民間路線バスの維持・確保を図るために、そのフィーダー交通（端末）としての役割を担うものとする。
- ・このため、既存バス路線との競合は極力避けるとともに、市域外（大多喜町、鴨川市方面）へのアクセスは、JR上総興津駅や主要な路線バスのバス停（松野坂上等）に接続し、広域幹線交通や地域幹線交通に乗り継ぐものとする。

図表 4-1 輸送力と生活利便性における各種交通システムの体系的位置付け



●市民バスの機能強化及び運行形態への見直し

- ・市民バスは現在2台で4系統を運行し、曜日ごとに異なるルートの運行となっており、日常の移動に関して利用者側の制約があるため、運行ルートの見直し・統合及び増便等による機能強化を図り、高台に立地する公共施設へのアクセス向上等、高齢者にも利用しやすくわかりやすい運行形態を目指す。

●地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運用

- ・市民バス等の小型のバス車両でも走行できない道路の狭い山間地域が存在することや、低密度の多様な需要に柔軟に対応するため、ドアトゥドアを担っているタクシー、スクールバス、介護タクシー等の既存交通システムについては、利便性の高い市民の生活の足として効果的に活用するため、新たなシステムへの統合、情報の一元化、他の交通システム及び福祉政策との連携等を図りながら効果的かつ効率的な運用・活用を図る。
- ・現在、上野小学校スクールバスは、空き時間を活用して市民バスへの運行に活用しているが、更なる活用方策の見直しを図っていく。



▲車両のすれ違い等に支障がある山間地の道路（上植野地区）

●公共交通サービスをサポートし、利用促進に資する地域公共交通体系の実現

- ・高齢者等の移動制約者だけでなく、一般市民にとってもわかりやすく利用しやすい公共交通の提供が重要であり、そのためには、公共交通のサービス水準（路線、運行日、運行本数等）を高めると同時に、乗り継ぎの円滑化（乗り継ぎダイヤの接続、乗り継ぎ運賃割引、シェルターやベンチ等の待合環境の整備、バリアフリー施設の整備等）、低床車両の導入、公共交通マップ等による情報提供の充実等、既存ストック（公共交通システム）を最大限に活用するよう利用促進策との組み合わせによる地域公共交通体系の実現を図る。
- ・新たな別荘分譲地等への転入者や観光客に対しては、転入時に公共交通の運行ダイヤや運行状況等の交通情報、観光情報等を、手軽に情報入手できるようにし、自動車に頼らずに公共交通を利用して移動できる環境の創出を図る。

●行政、事業者、地域との協働による持続可能な公共交通サービスの確立

- ・市の財政負担に限界がある中で、交通空白地域や交通不便地域等、行政及び交通事業者の努力だけでは公共交通が成立しない地域の生活交通維持のためには、地域住民自ら地域内生活交通の維持・存続に対して責務を負う「協働」の意識が必要である。
- ・そのためには、市民が地域の公共交通について、「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って一体的に関わっていく仕組みづくり（経費負担を含めた役割分担等）により、持続可能な公共交通サービスの確保を目指す。

2. 地域公共交通のあり方

■計画目標

公共交通の機能・役割を明確にした見直しにより、市民の暮らしを支える便利で利用しやすい公共交通ネットワークの充実と都市間アクセス性の向上

■地域公共交通のあり方

①幹線・フィーダーシステムの構築（役割分担の明確化）

- ・広域幹線（都市間連絡）：JR 外房線、高速バス
- ・地域幹線：路線バス（小湊バス、鴨川日東バス）
- ・地域内フィーダー（広域幹線・地域幹線へのアクセス）
⇒市民バスの運行形態の段階的な見直し、新たな交通システム導入

②交通結節機能の強化（既存公共交通の維持・利用促進）

- ・JR 上総興津駅周辺の環境整備による乗り継ぎ利便性の向上（亀田クリニック方面への接続）
- ・主要バス停（松野坂上）の乗り継ぎ環境整備（大多喜ショッピングセンター方面への接続）
- ・乗り継ぎ運賃等による割引制度の検討
- ・乗り換え情報の提供

③市民バスの新たなシステムへの段階的移行

- ・市民バスの現行車両（マイクロバス）ではきめ細かなルート設定がしにくく、山間地の狭い道路の走行も困難であるため更なる延伸拡大による交通空白地域及び交通不便地域の解消は難しい。
- ・市民バスから、山間地も運行可能で分散している小需要に対応したドアトゥドアのデマンド型乗合公共交通システム（事前予約型乗合タクシー）への移行

④学区再編に合わせたスクールバスの再構築と公共交通への活用

- ・少子化に伴う学区の再編成に合わせ、空き時間を活用した公共交通システムとしての代替機能を提供

⑤地域資源を活かした観光周遊ネットワークの構築

- ・土・休日における観光需要に対応した循環交通システムの整備
（海中公園センター、温泉施設等主要な観光施設へ連絡）

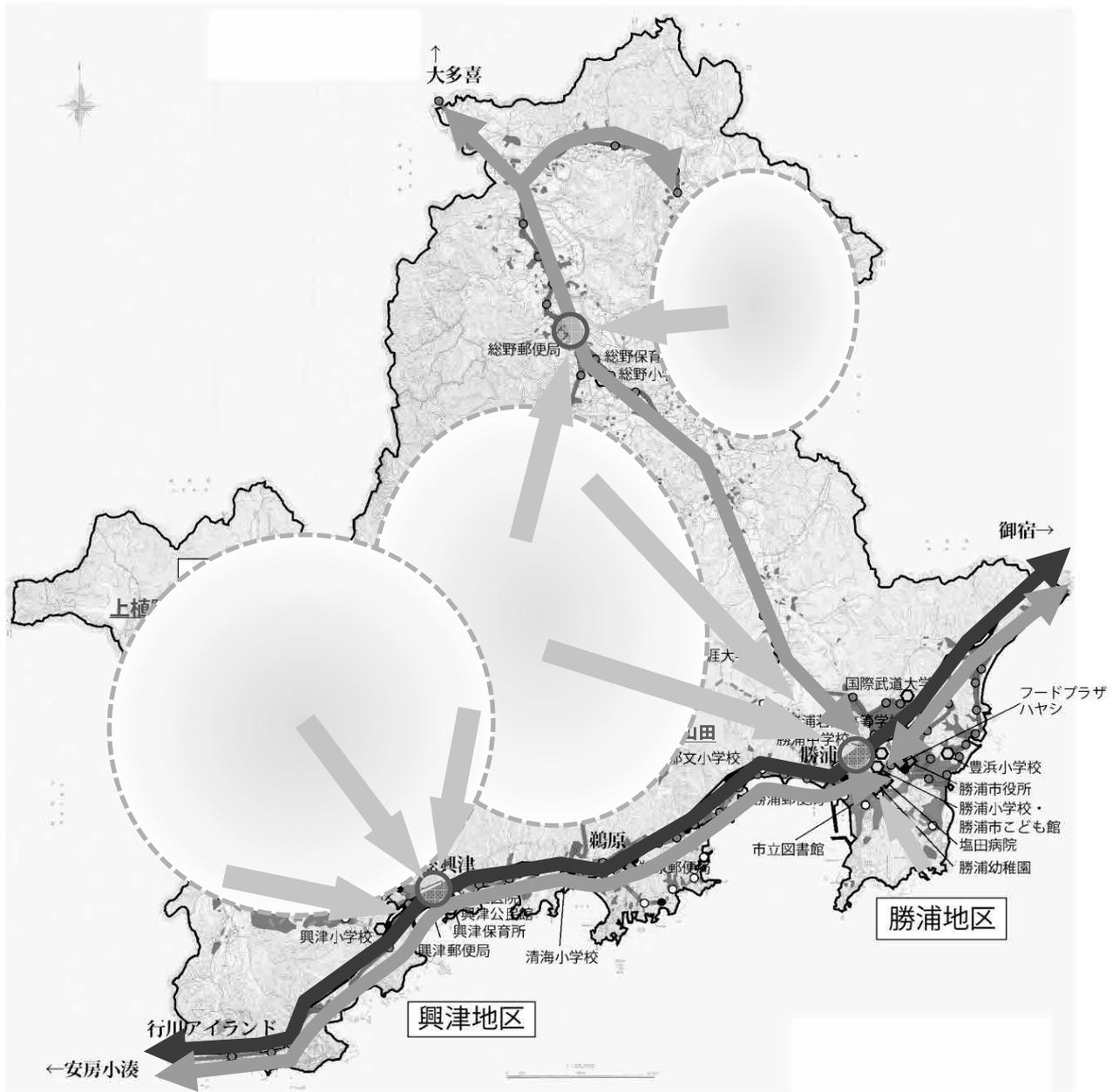
⑥利用促進のための施策の実施

- ・運転免許返納制度を活用した運賃割引の導入
- ・バス停環境の向上（ベンチ、シェルター等）
- ・地元商業施設やB-1 グルメ提供店と連携したサービスクーポン券付き乗車券等の発売の検討
- ・運行情報の提供（簡易バスロケーションシステム、定期的な広報）

⑦地域との協働の取り組み

- ・モビリティ・マネジメントによるクルマ利用意識の転換
- ・住民による回数券の購入等
- ・公共交通運行に地域住民も関わる仕組みづくり

図表 4-2 公共交通体系方針図



凡例	
	広域幹線
	地域幹線
	地域内フィーダー交通
	交通空白・交通不便地域
	結節拠点

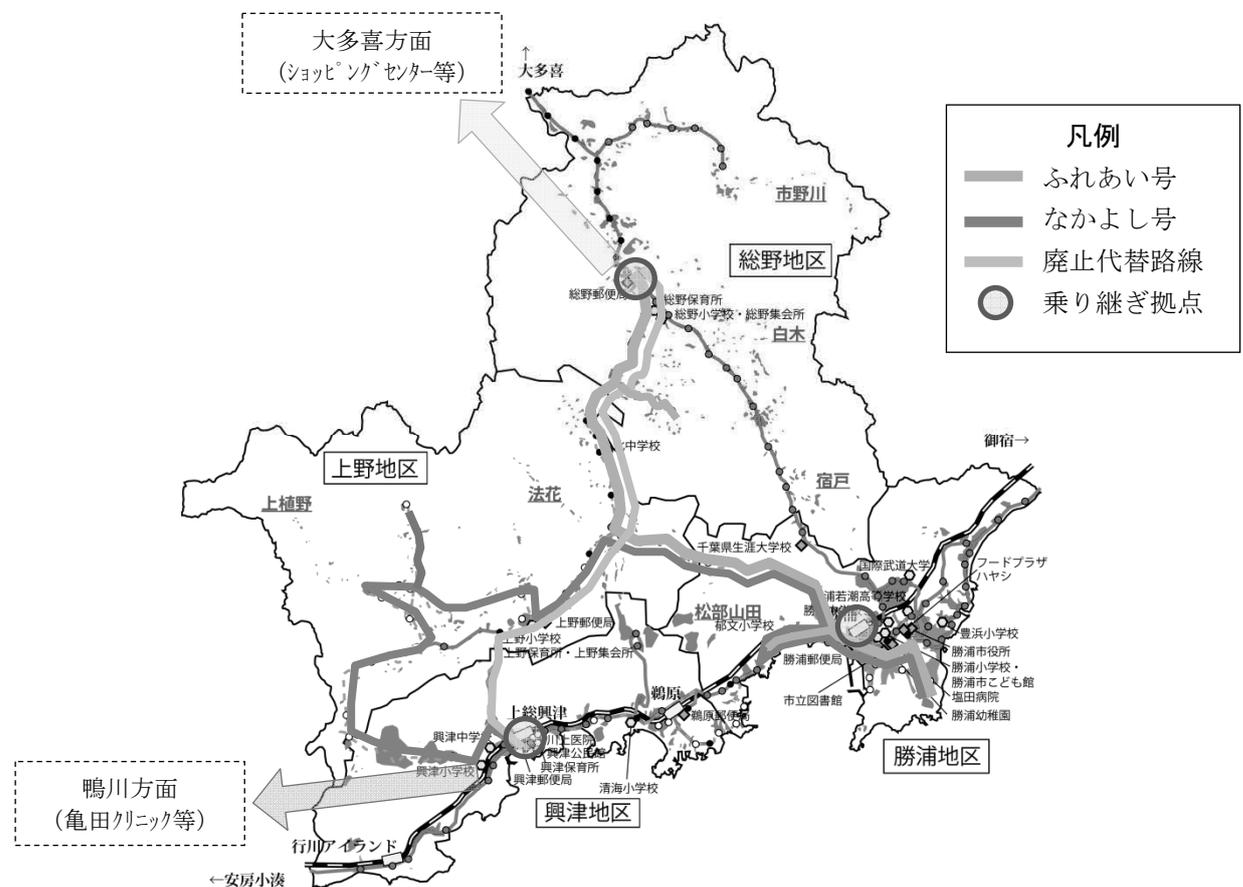
3. 既存公共交通システムの見直し及び新たな公共交通の導入検討

(1) 見直しの考え方

- ・地域公共交通のあり方を踏まえ、地域公共交通の見直し導入案を3案作成し、比較を行った。

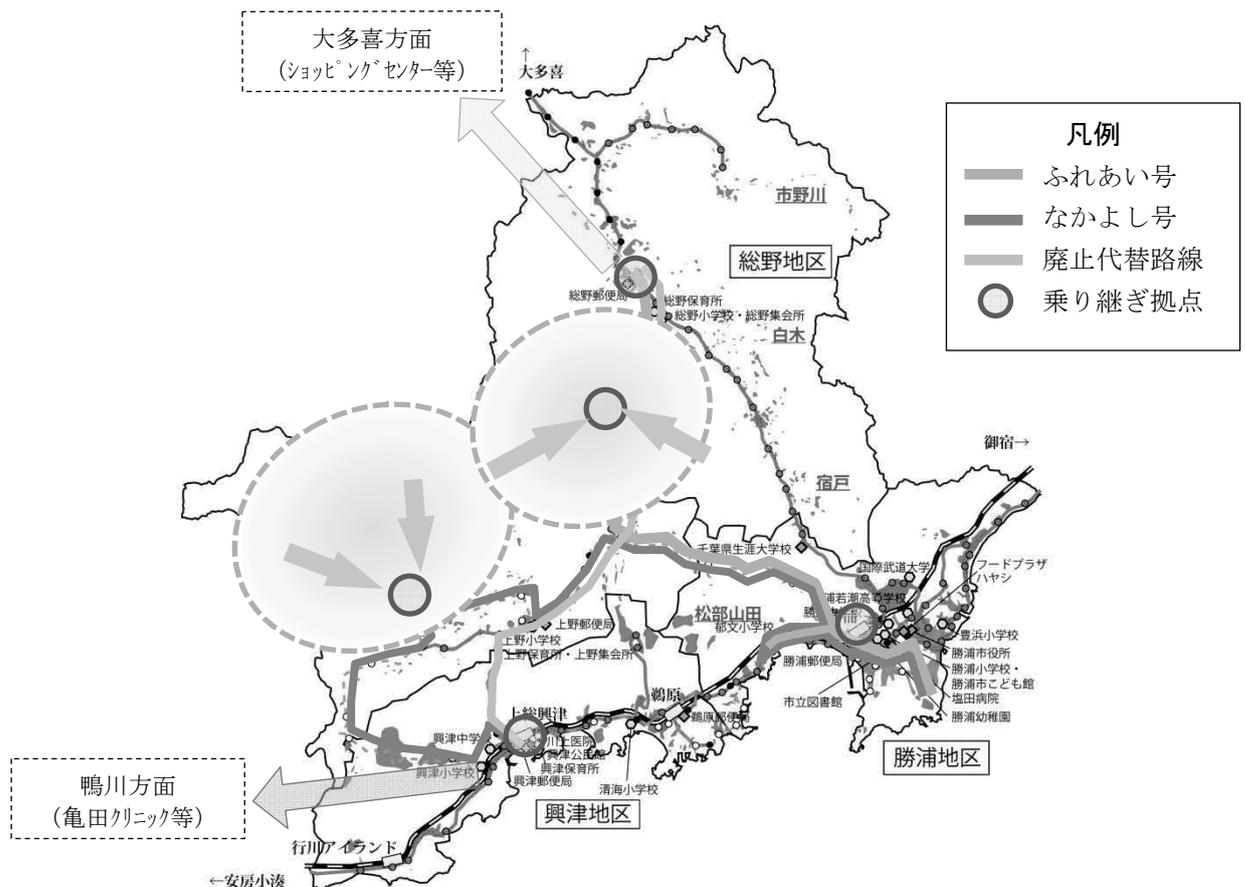
〔見直し案①〕

- 市民バス運行ルートの見直し・統合及び増便等による機能強化
 - ・市民ニーズへの対応
 - ・曜日別運行から平日毎日運行
 - ・海岸部路線バス競合区間の廃止、一部路線バスの経由地追加等によるダイヤ変更対応
 - ・既存路線バスとの接続強化（ダイヤ調整、待合空間の整備、乗り継ぎ運賃割引等）
- ふれあい号
 - ①松野～勝浦線 荒川テニスコート前経由（約 13 km）
- なかよし号（スクールバス兼用）
 - ②興津～勝浦線 興津久保山台経由（約 21 km）
- 廃止代替路線
 - ③興津～松野線 既存バス路線の廃止代替路線（約 11 km）



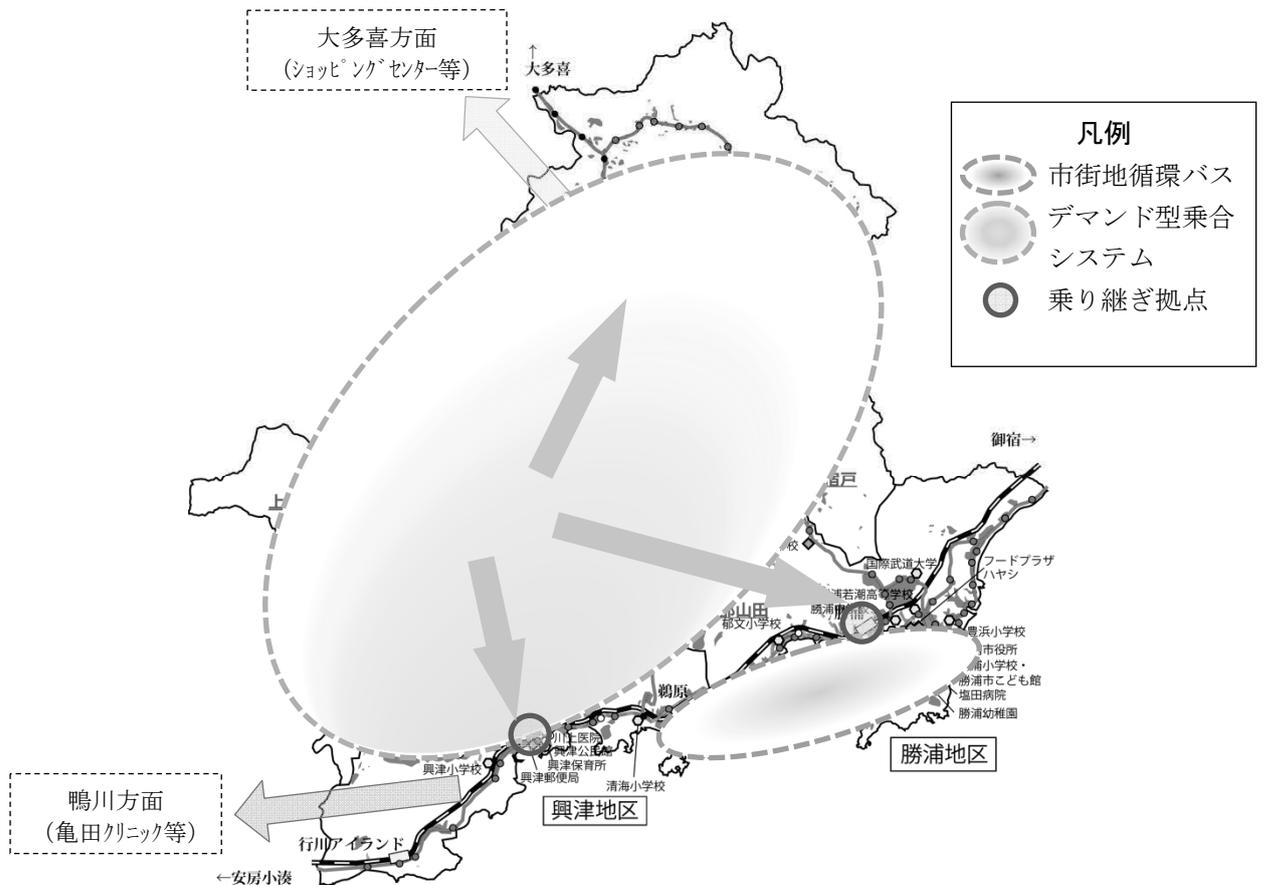
〔見直し案②〕

- 市民バス運行ルートの見直し・統合及び増便等による機能強化
 - ・市民ニーズへの対応
 - ・曜日別運行から平日毎日運行
 - ・海岸部路線バス競合区間の廃止、一部路線バスの経路追加等によるダイヤ変更対応
 - ・既存路線バスとの接続強化（ダイヤ調整、待合空間の整備、乗り継ぎ運賃割引等）
- 市民バスが運行できない山間部におけるデマンド型乗合システム
 - ・上植野、大森、法花、大楠等山間部への導入
 - ・市民バスのフィーダー交通として主要バス停で乗り継ぎを前提
- ふれあい号
 - ①松野～勝浦線 荒川テニスコート前経由（約 13 km）
- なかよし号（スクールバス兼用）
 - ②興津～勝浦線 興津久保山台経由（約 21 km）
- 廃止代替路線
 - ③興津～松野線 既存バス路線の廃止代替路線（約 11 km）



〔見直し案③〕

- 市民バスの廃止
 - ・市民バスを廃止、デマンド型乗合タクシーへ移行
 - ・海岸部路線バス競合区間の廃止、一部路線バスの経由地追加等によるダイヤ変更対応
 - ・既存路線バスとの接続強化（ダイヤ調整、待合空間の整備、乗り継ぎ運賃割引等）
- 上野・総野地区へのデマンド型乗合システムの導入
 - ・車両の小型化
 - ・定時定路線から面的区域運行への変更
 - ・勝浦市街地、最寄り鉄道駅・主要バス停、公共施設等へのドアトゥドアサービス
 - ・市外へは鉄道・路線バスを利用
 - ・運行時間帯、サービス水準（ダイヤ、運賃）等によるタクシーとの差別化
- 市街地内循環バス
 - ・市民バスの廃止に伴い、JR勝浦駅周辺の市街地内の公共施設、医療施設、商業施設及び川津・鶴原地区を連絡する循環バスを運行
- 沿岸部の観光周遊ルート of 構築
 - ・主要な観光資源を連絡



(2) 見直し案の比較

見直し案	見直し案①	見直し案②	見直し案③
考え方	<ul style="list-style-type: none"> 市民バスルートを見直し、毎日運行及び運行ルートの再編成を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民バスルートの見直しに加え、端末にデマンド型乗合システムを組み合わせる。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民バスを廃止し、デマンド型乗合システムへ移行する。
導入イメージ			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 定時定路線でわかりやすい。 毎日運行するため利便性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 山間部等の端末部分はデマンド型乗合システムが対応するため、交通空白地域が解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで歩く必要がなく、自宅や目的地近くでの乗降が可能となる。 基本的には全ての交通空白地域が解消される。 既存市民バスの経費と同程度の額で、ドアトゥドアのサービスが可能である。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで一定距離を歩く必要がある。 車両や運転手を増やす等新たな運行経費が必要となる。 バスの運行エリアは便利になるが、バスが運行しない交通空白地域は解消されない。 	<ul style="list-style-type: none"> 見直し案①に加え、新たなデマンド型乗合システムの運行経費が必要となる。 山間部等の端末部分はデマンド型乗合システムで対応するが、乗り継ぎが生ずるため、運賃や乗換え等の利用者理解を得る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 事前の登録や予約が必要となる。 目的地まで乗合で運行するため、到着時間を約束することはできない。 市民バスの運賃と比較して高額になる可能性がある。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 海岸部のバス路線再編成については、バス事業者との協議調整が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 海岸部のバス路線再編成については、バス事業者との協議調整が必要である。 端末におけるデマンド型乗合システムの導入については、住民の要望に応じて対応する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシーとの競合を考慮し、目的地については特定の施設を位置付ける必要がある。 デマンド型乗合システムの導入については、住民の要望に応じて対応する必要がある。

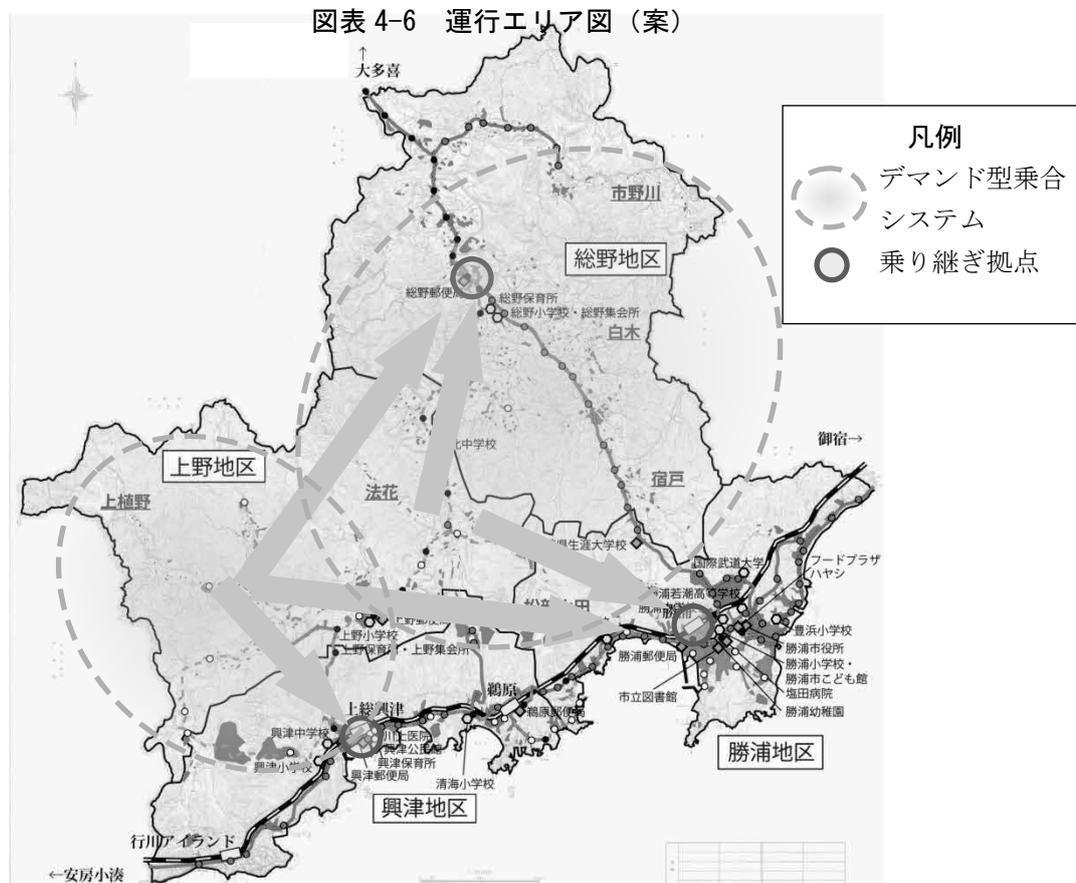
(3) 見直し案③におけるデマンド型乗合システムの導入計画案

- ・見直し案③における具体的な導入計画案（イメージ）について検討した。

【運行エリア】（区域運行）

- 上野地区：市民バスからデマンド型乗合タクシーへのシステム移行
上野地区から最寄り鉄道駅、主要バス停、公共施設、主要医療機関、主要商業施設等まで運行（朝の通勤通学時間帯を除く。）
- 総野地区：市民バスからデマンド型乗合タクシーへのシステム移行
総野地区から最寄り鉄道駅、主要バス停、公共施設、主要医療機関、主要商業施設等まで運行
- 乗り継ぎ拠点：J R勝浦駅、J R上総興津駅、総野地区の松野坂上バス停等を乗り継ぎ拠点として、鉄道、路線バスの接続を考慮し、市域外（亀田クリニック、大多喜）へのアクセスを確保する。

図表 4-6 運行エリア図（案）



●山間部エリア

上野地区の全部
総野地区の一部（大楠 ほか）
興津地区の一部（興津久保山台、大沢、浜行川の一部）

●市街地・海岸部

交通機関：J R勝浦駅、J R上総興津駅、松野バス停
公共施設：市役所、保健福祉センターほか
商業施設：フードプラザハヤシ、タカヨシほか
医療施設：塩田病院ほか市内医療機関

【運行時間帯】

- ・運行時間帯は、高齢者の利用特性を踏まえ、朝夕の通勤通学時間帯を除く昼間の買物や通院目的に対応することを基本としつつ、バス路線の接続等を考慮し、概ね午前8時～午後6時までの10時間の間で設定する。

【運行回数】

- ・市民アンケートでは運行本数に対する評価が低いですが、経費負担や収益性等を考慮し既存市民バスのサービス水準より高い1.5時間に1便以上、6便/日以上を目指す。
- ・運行ダイヤ作成に当たっては、乗り継ぎ拠点における広域幹線交通（鉄道）や路線バスのダイヤ接続を考慮する。

図表 4-7 1回当たりの所要時間と運行可能回数

地域	1回当たり所要時間	運行可能回数
上野地区	約1時間30分	6回
総野地区	約1時間30分	6回

図表 4-8 1回当たりの所要時間

移動時間等	所要時間
●営業所から顧客までのアクセス	約30分
●顧客から目的地までの移動	約30分
●目的地から営業所までの回送	約15分
●乗降時間等	約5分
●余裕時間	約10分
合計（上記合計）	約90分
運行可能な回数=10時間÷1回当たり所要時間1時間30分=6.6回転	

【運行日】

- ・運行日は、アンケート調査による買い物外出頻度が『週に1～2日』未満が約3割程度を占めているため、各地域とも週3日程度でもよいと考えられるが、現行サービス水準以上を確保するため、平日の毎日運行とする。（年末年始を除く。）

【運行ダイヤ】

- ・運行時間帯（午前8時～午後6時の10時間）、運行回数（6本/日以上）、路線バスや鉄道への乗り継ぎ等を考慮し、運行ダイヤを設定する。

【運賃】

- ・デマンド型乗合タクシーの利用運賃については、周辺他市町の乗合タクシーの運賃事例や採算性等を考慮し、1回乗車ごとに400円程度とし、なお、児童・生徒・子供・高齢者及び障害者等の運賃については割引を検討する。
- ・また、車内における運賃支払いを簡素化するために、酒々井町の事例のような事前チケット制による事前購入システムや、路線バス等と連携した共通パス等の企画乗車券等が考えられる。

図表 4-9 デマンド型乗合タクシーの利用運賃事例（千葉県内）

実施自治体名	利用運賃の概要
東金市 (実証運行中)	高校生以上 400 円、小中学生 200 円 (市内)
袖ヶ浦市	小学生以上、1 回につき 500 円
長南町	500 円 往復利用すると 1 人片道 300 円
酒々井町	300 円 (利用券)
山武市	大人 (中学生以上) 300 円、小人 (中学生未満) 150 円、小学生未満 無料
佐倉市	○南部地域内 1 乗車 : 300 円 ○南部地域内から JR 佐倉駅・京成佐倉駅まで 1 乗車 : 700 円 ※未就学児は無料、小学生と障害者手帳提示の方は半額

【利用方法】

- ・対象者：予め利用登録を行った者とし、勝浦市内に居住する者
- ・利用方法：電話連絡による事前予約制（利用する便が出発する 30 分前まで）
- ・予約受付場所については、運行事業者と協議しながら検討する。

【運行車両】

- ・使用する車両は、基本的にはタクシー事業者が所有する車両又は行政が購入する車両を活用することが考えられるが、狭隘道路が多い地域特性と分散的に小需要であることを考慮して、ワンボックス車両を用いたジャンボタクシー（乗車定員 9～15 人乗り）とする。
- ・需要に応じて現行のセダン型車両を活用する。
- ・車両台数は地区毎に 1 台ずつ合計 2 台とするが、時間帯や需要に応じて柔軟に対応する。

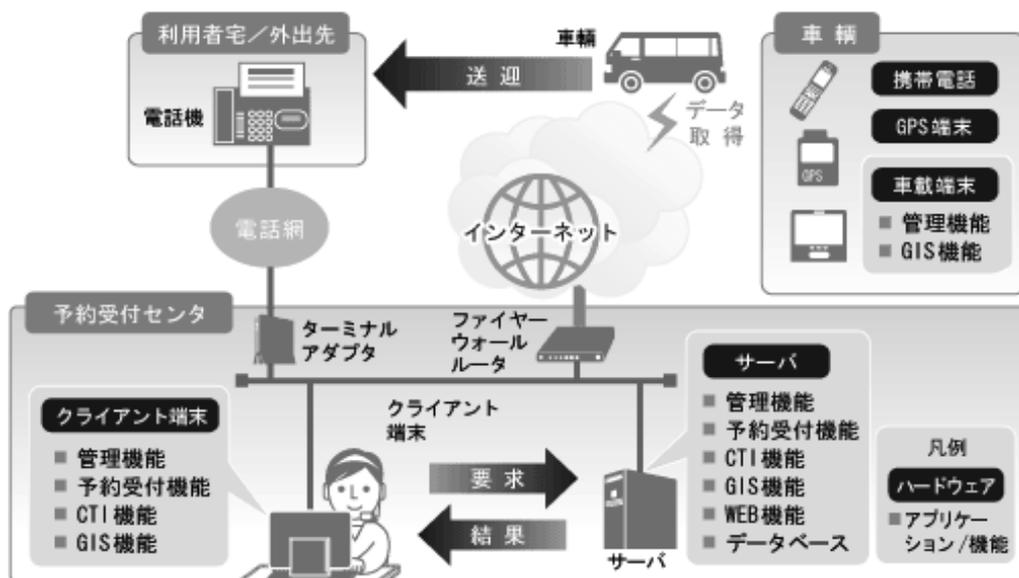
図表 4-10 想定される導入車両イメージ



【デマンド運行システム】

- ・デマンド運行システムには、受付の確実性ととも地形特性等を考慮して利用者動線や運行ルートを組み方（複雑さ）が錯綜する可能性があることから、携帯電話のインターネット回線やGPS等を活用したIT型の配車システムを導入することも考えられるが、初期投資費用がかかることや、採算性の確保が厳しいこと等の理由から、現時点においては、既存のタクシー無線等を活用した非IT型の配車システムを想定する。
- ・本システムは予約、利用情報がデータベース化され、利用状況や利用特性が瞬時に分析可能であるため、このデータに基づいた改善・改良により本格的な運行計画構築に役立てることが可能である。
- ・なお、デマンド運行システムについては、現在、我が国においては複数のシステムが運用されており、具体的な導入システム構成については、負担額やシステム特性を考慮しながら実施段階において詳細に検討する必要がある。

図表 4-11 システムの全体構成（イメージ）



出典：NTT東日本ホームページ

図表 4-12 デマンド運行システムの比較

項目		主なシステムの種類	
システム名称		オンデマンドバスシステム (コンビニクル)	デマンド交通システム (おでかけデマンド)
システム開発会社		東大・(株)長大・順風路(株)	(株)NTT東日本
予約内容	予約の受付	WEBのみ(電話受付対応可)	電話・FAX・WEB
	予約の処理	WEB上で自動処理	CTI※により、電話を受信すると自動的に登録者の情報が表示され、そのまま予約情報を入力(自動的に住宅地図も表示される。)
	予約センター	不要(設置可能)	必要
	オペレーター	不要(対応可能)	必要
	予約情報の伝達	自動的に携帯電話通信で専用車載器に送信	
システム内容	運転手との連絡方法	携帯電話(通話とメール)	
	車両の現在位置	GPSによる情報を常時パソコン上で把握できる。	
	配車計画	システムで自動的に決定	
	運行時間の正確性	正確性は高いが、到着時間を優先するため、柔軟な乗合ができず、乗合密度が低下する。	正確性は低い、柔軟な運行が可能であり、高い乗合密度が実現できる。
	データサーバー	不要(共用サーバ使用)であるが、拡張性に乏しい	クラウド型
	GISソフト	不要(共用アプリケーション使用)	必要(5台に1システム)
費用内容	システムの試用	可能	不可
	初期費用	約40万円/月 (サーバー使用料、車載器レンタル等)	約1千万円 (サーバー、端末、車載器、ソフトウェア、システム設計等)
	保守費用 (通信費を含む。)	上記に含む。	約100万円
その他		実証実験としての実績のみ	全国50自治体で本運行を実施

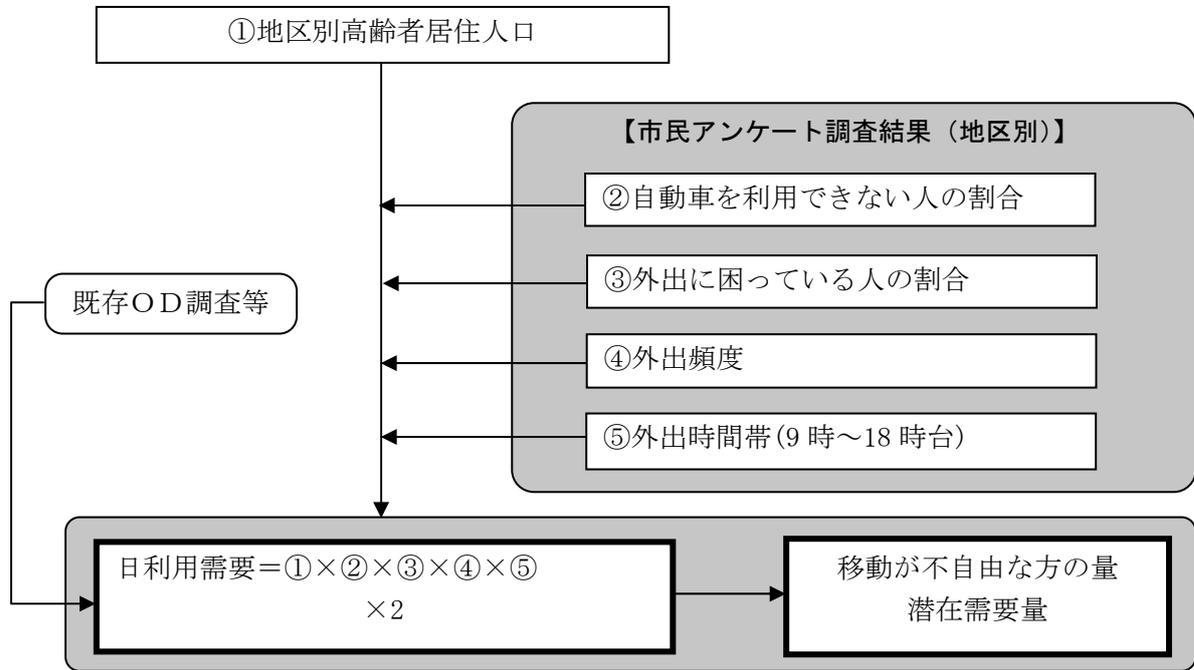
※CTI(Computer Telephony Integration)：電話やFAXをコンピュータシステムに統合する技術のこと。

【需要予測値】

①需要推計方法

・利用者の推計は、アンケート調査結果から下記に示すような考え方に基づいて算出する。

図表 4-13 利用者数予測の考え方



②上野地区・総野地区における潜在需要予測結果

・推計の結果、上野地区・総野地区の潜在需要は 56 人／日が見込まれている。

図表 4-14 潜在需要量

地区区分	①高齢者人口	②自動車を利用できない人の割合	③外出に困っている人の割合	④外出頻度 (買い物等)	⑤外出時間帯 (9時～18時)	⑥日利用需要
						①×②×③×④ ×⑤×2
上野地区	839	21.3%	22.6%	29.6%	62.5%	16
総野地区	1,155	28.1%	26.9%	29.6%	76.4%	40
合計	1,994					56

※外出頻度はアンケート調査結果を踏まえ日数補正換算した値となっている。

③デマンド型乗合システムの運行経費

- ・事例等を踏まえ、運行経費は合計で約 1,300 万円/年となる。

図表 4-15 運行経費(毎日運行、非IT型)

		初年度	次年度以降	備考
初期投資額	システム構築関連費用	0	0	非IT型
	PR周知費用	500,000	0	他自治体事例を参考
	許認可申請代行費用	500,000	0	他自治体事例を参考
	車両ラッピング費用	100,000	0	他自治体事例を参考
	その他	200,000	0	他自治体事例を参考
	小計	1,300,000	0	
運行経費	運行費(借上げ料)	9,760,000	9,760,000	①×②×③×④
	オペレーター人件費	2,795,000	2,795,000	⑤×⑥×12ヶ月
	システム保守費	0	0	他自治体事例を参考
	通信費	600,000	600,000	他自治体事例を参考
	小計	13,155,000	13,155,000	
	合計	14,455,000	13,155,000	

※運行日：平日運行

※参考：ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査（平成17年3月、東北運輸局）

図表 4-16 運行経費単価の設定(平日運行)

項目		単価		備考
①	運行時間	10	時間	8時～18時
②	運行日数	244	日	平日運行(年末年始運休)
③	車両数	2	台	上野地区、総野地区
④	タクシー借上げ料金	2,000	円/時	地域標準経常費用(国土交通省資料)
⑤	オペレーター人数	2	人	
⑥	オペレーター単価	116,424	円/月	756円(千葉県最低賃金)×7時間×22日

④概算事業収支(運賃400円の場合)

- ・仮に市民バスの運行形態を廃止し、新たにデマンド型乗合システムを導入した場合、約 1,300 万円/年の支出に対して、約 800 万円/年の収入が見込まれるため、約 500 万円/年の行政負担が予想される。

図表 4-17 概算事業収支(デマンド型乗合システム)

運行システム	タイプ	経費(円/年)	収入			概算収支(円)	備考
			需要(人/日)	運賃(円)	収入(円/年)		
デマンド	非IT型	13,155,000	56	400	8,041,600	-5,113,400	

第5章 今後の取り組み

第5章 今後の取り組み

地域公共交通総合連携計画（仮称）の骨格イメージ

1. 計画の期間

本事業は、勝浦市総合計画の目標年次を踏まえ、PDC Aサイクルに基づき、必要に応じて事業に修正を加えることも考えられるため、実現に要する期間も考慮し、計画期間を10年間（平成25年度～平成34年度）とする。

2. 目標達成のために行う事業の概要及び事業の主体

【事業1】路線バスの運行サービスの向上

路線バスの利用者は減少傾向であるが、勝浦市民にとっては重要な路線であり、引き続き通勤、通学、買い物、通院等の多様な目的に対応し、地域交通の幹線路線として機能の維持向上を図る必要がある。

<主な取組>

■既存バス路線の維持・強化

○バス等への利用転換を促進するためには、運行本数を増やすことが条件と考えられるため、現状の使用車両台数及び運転手人数を維持しながら、可能な範囲で運行本数の増便または維持を求めていく。

■既存バス路線の見直し検討

○吉尾地区の海岸部については、路線バスと競合する市民バス路線を廃止するため、既存バス路線の一部運行系統（勝03、勝05）の再編成による対応を事業者に働きかける。

<実施主体>

・勝浦市、バス事業者

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
既存バス路線の維持・強化										→
既存バス路線の見直し検討	→									

【事業2】市民バスの運行形態の段階的な見直し

上野地区・総野地区については、市民バスが運行しているが2台で運行している制約により、曜日によって運行ルートが異なりサービス水準が低下しているため、関係者との協議・調整を踏まえながら、段階的な運行ルートの見直し・統合及び新たな輸送システム等による機能強化・利便性向上を図る。

<主な取組>

■市民バスの見直し・統合

- 利用者にとって分かりづらく利用しにくい運行形態を見直し、ルートの再編成及びサービス水準の見直しを図る。
- それぞれの地域に合った生活交通対策を地域の住民が立ち上げようとする場合には、その内容や地域の実状に応じて、新たな補助制度の創設を視野に入れながら支援する。

■デマンド型乗合システムの導入

- 市民バス等の小型のバス車両でも走行できない狭い山間地域が存在することや、低密度の多様な需要に柔軟に対応するため、ドアトゥドアを担っているタクシー等の既存車両を活用し、利便性の高い市民の生活の足として新たなデマンド型乗合システムを導入する。また、福祉政策との連携を図りながら、効果的かつ効率的な運用・活用を図る。

<実施主体>

- ・勝浦市、バス事業者、タクシー事業者

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
市民バスの見直し・統合	→									
デマンド型乗合システムの導入				→						

【事業3】 観光周遊ルートの整備

観光シーズンや土休日の観光需要に対応し、観光振興策と連携しながら、海中公園センター、温泉施設、B-1 グルメ提供店、その他景勝地等主要な観光施設を連絡する観光周遊ルートの導入を検討する。

＜主な取組＞

■ 市内循環バスや観光タクシーの導入検討

＜実施主体＞

・ 勝浦市、バス事業者、タクシー事業者

＜計画期間＞

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
市内循環バス や観光タクシー の導入検討							→			

図表 5-1 南房総市の観光タクシーの例



出典：南房総市役所

【事業4】協働の運行に向けた取り組み

高齢化の進行に伴い、高齢者の単身世帯の増加が予想されることから、路線バスや市民バス等の運行が困難な地域については、地域のコミュニティ活動や福祉施策との連携の他、企業等の既存送迎バスの協力も求めながら、自動車を運転できない人の生活を支える生活交通対策を推進する。

<主な取組>

■地域コミュニティを活用した生活交通の支援

○公共交通等の運行が困難な地域では、地域の助け合い等による新たな交通手段の創設が必要となるが、行政の支援を前提としながら、その地域にあった生活交通対策を地域と協働で検討する。

○地域特性にあった生活交通対策を地域住民が自ら導入する場合には、その内容や地域特性に応じて、一定の行政支援の可能性について検討する。

■送迎バス等の有効活用

公共交通の運行が困難な交通空白地域対策として、学校の統廃合を視野に入れたスクールバスの活用や、地元企業に協力を求めながら既存送迎バスの有効活用を図る。

■地域に即した交通手段の調査研究支援

交通空白地域へ、地域の実情に合った新たな輸送サービス等の導入を検討している市民団体等に対して、協議会等の立ち上げ支援を行うとともに、必要な調査について補助を行う。

■地域との協働による公共交通の導入

市民が主体となって運行する新たな公共交通システム等について、地域特性を踏まえた交通手段の導入について地域と協働で研究し、その支援を行っていく。

□地域住民との協働の取り組み事例

- ①サポーター制度
 - ・年間登録料等を、運営組織に支払うと「サポーター登録証」が交付され、公共交通乗車時に「サポーター登録証」を提示すると割引等が可能となり、積み立てられた登録料については、公共交通の運行経費等に補填される制度（地域によって内容が異なる。）
- ②バストリガー方式
 - ・バストリガー方式とは、金沢市の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意（バストリガー協定の締結）の上で、バス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便等を決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン（利用者数による指標設定を想定）を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式
- ③パートナーシップ協定方式
 - ・バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予想される地区住民と路線バス事業者とが協定を締結して、乗車促進活動を行うこと（「パートナーシップ協定方式」の導入）により、既存バス路線の維持・確保及び拡充を市が支援する方式

<実施主体>

- ・交通事業者、勝浦市、企業、市民

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
協働の取組み	→									

【事業5】公共交通のバリアフリー化の推進

市民の誰もが安心して容易に、かつ、円滑に移動できる、人にやさしい移動環境を創出するため、公共交通のバリアフリー化を促進する。

これまで、本市においては、バリアフリー環境の実現に向け取り組んできたが、今後も高齢化の進行を踏まえて、公共交通のバリアフリー化を働きかけていく。

<主な取組>

■公共交通車両のバリアフリー化

- 本市においては、地形的な制約によってノンステップバスが走れない地域もあることから、道路整備に合わせて、段階的なノンステップバス車両やリフト付き車両の導入を促進する。
- 鉄道においては、JR 外房線各駅のエレベーター・エスカレーター等のバリアフリー施設の設置を促進する。
- タクシー等の事業車両においても、ユニバーサルデザインタクシーの導入について働きかける。

■交通結節点と周辺地域のバリアフリー化

来訪者や多くの市民が利用する駅やバス停留所等、交通結節点施設や周辺地域のバリアフリー化を進める。

- 主要駅等から主要な公共施設等や各施設間を結ぶ特定経路のバリアフリー化を図る。

<実施主体>

- ・交通事業者、勝浦市、千葉県、国

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
車両のバリアフリー化										➔
交通結節点と周辺地域のバリアフリー化										➔

【事業6】交通安全対策の推進

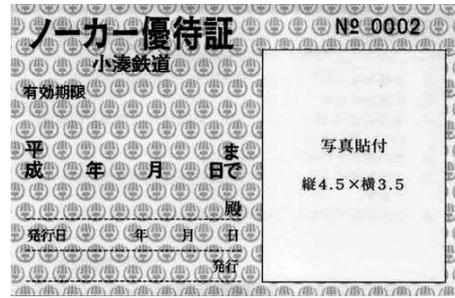
本市は、高齢化率が全国・千葉県に比べ高い割合となっており、千葉県では4番目に高齢化率が高い都市となっていることから、高齢者が関係する交通死亡事故も多発している。このため警察と連携しながら高齢者に対する交通安全対策を進める。

<主な取組>

■運転免許証返納制度の活用

今後、益々高齢化が進行するため、公共交通を充実させるとともに、免許証を返納した時の特典を広く周知する等、免許証を自主返納する人を増やし、移動には公共交通を利用してもらう取組みを警察等と協力して進める。

図表 5-2 ノーカー優待証



【市原市、小湊鉄道の例】
 小湊鉄道が発行する「ノーカー優待証」は、運転免許を返納した高齢者に対して、交通手段を安価に提供する制度。対象は自主返納した69歳以上で、優待証の提示で特定のバス等を除く市原市内の約70路線の運賃が半額になる。発行手数料は1500円で、発行翌年の年末まで有効

<実施主体>

- ・千葉県、勝浦市、交通事業者

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
運転免許証返納制度	→									

【事業7】公共交通の利便性向上

減少している公共交通利用者を増加させるため、鉄道や路線バスの利便性向上を促進する。鉄道や路線バスは、通勤、通学等の重要な交通手段であり、運行時間・運行本数の拡大等を働きかけ、より利用しやすい環境づくりを進める。

また、観光シーズンにおいては、需要に応じた増車や臨時便の運行等を働きかける。

<主な取組>

■運行サービスの改善

- バス運転士のマイクを利用した車内アナウンス等、接客方法の改善を促進する。
- 公共交通の乗り継ぎや料金の支払いがスムーズに行えるICカードの普及を交通事業者に働きかける。
- 地元商業施設やB-1グルメ提供店と連携したサービスクーポン券付き乗車券等の発売等、企画乗車券の導入を検討する。

■運行情報提供方法の充実

- 時刻表や料金表、現在の運行状況等の情報を携帯電話やパソコンにより簡単に利用できる体制づくりを促進し、利便性向上を図る。
- 路線や時刻表等地域の公共交通の情報が一元化されたマップを作成の上、適宜配布し、情報提供に努める。

■乗り継ぎ共通パス券の発行

○地域内のデマンド型乗合タクシーや路線バスがシームレスに利用できる共通パス券の発行等、利用者が誰でも公共交通を利用しやすい環境を提供する。

<実施主体>

- ・交通事業者、勝浦市、企業、市民

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
公共交通の利便性向上				→						

【事業8】モビリティ・マネジメントの促進

公共交通利用者を増加させるためには、自家用車から他の交通手段への転換が必要であり、市民の交通行動を変えるための意識改革が必要となる。

このことから、自発的な行動の転換を促すモビリティ・マネジメントに取り組む。

<主な取組>

■公共交通の利用を高める意識の向上

- バスの乗り方教室やバスを活用したイベント等の地域の人々とのコミュニケーション施策を通じて、交通事業者や市民と協働して地域に公共交通利用の大切さを普及する活動を展開する。
- バス路線マップやバス時刻表等の情報を配布することにより、利用者が正確な運行情報を把握することで、バス交通に関する不安感を解消し、新たな利用につなげる。
- 公共交通を大切にすることを育むとともに、公共交通を利用する習慣を身に付けることを目指して、児童・生徒への教育活動を推進する。

《モビリティ・マネジメント手法等の主な取組み事例》

■豊橋市：交通意識改革促進プログラム策定委託業務、モビリティ・マネジメントツールの作成

■取手市：コミュニティバス実証運行調査、コミュニティバスを活用したワークショップの事例

バスをデザインした日比野克彦氏の指導の下に、マグネットシートを使い、地域の情報やメッセージを表現した切文字を作成し、コミュニティバス車内の空きスペースに貼り付けるワークショップを開催し、小さい子供にもバスに接する機会を設け、利用促進につながった。

図表 5-3 ワークショップの様子



<実施主体>

- ・勝浦市、交通事業者、企業、市民

<計画期間>

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
公共交通の利用を高める意識の向上				→						

【事業9】 交通結節点の機能強化

本市の玄関口となるJR勝浦駅周辺やJR上総興津駅、その他主要バス停においては、鉄道や路線バス等、多様な交通手段との乗り継ぎや乗換えが、より便利な交通結節機能の充実を図る。

＜主な取組＞

■新たな交通結節点の整備促進

○総野地区の松野バス停については、市民バスと路線バスの乗り継ぎポイントとなるため、新たな交通結節点として相応しい乗り継ぎ環境を整備する。

■待合い環境の機能強化

○バス交通の利便性向上を図るため、停留所の時刻表の改善、ベンチやシェルターの整備等、待合い環境の改善を促進する。

○サイクルアンドバスライドが可能となるよう、バス停留所周辺に自転車駐輪施設の整備を促進する。

■交通情報発信の促進

駅やその周辺におけるバスやタクシー等の公共交通の運行情報等に関する案内方法の改善に努める。（簡易なバスロケーションシステム）

図表 5-4 システムイメージ



出典：ITS アライアンス(株)あしあとランプ パンフレット

＜実施主体＞

- ・勝浦市、交通事業者

＜計画期間＞

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
新たな交通結節点の整備促進				→						
待合い環境の機能強化				→						
交通情報発信の促進				→						

資料編

1. 公共交通に関するアンケート調査

1-1 調査概要

調査期間	平成 24 年 8 月 10 日～27 日
調査対象	15 歳以上の市民 1,500 人
調査方法	○15 歳以上の市民 1,500 人を住民基本台帳より無作為抽出 ○郵送配布、郵送回収
回収率	38.3%、575 票（勝浦地区 275 票、興津地区 126 票、上野地区 80 票、総野地区 89 票、地区無回答 5 票）
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第 2 位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

【地区区分】

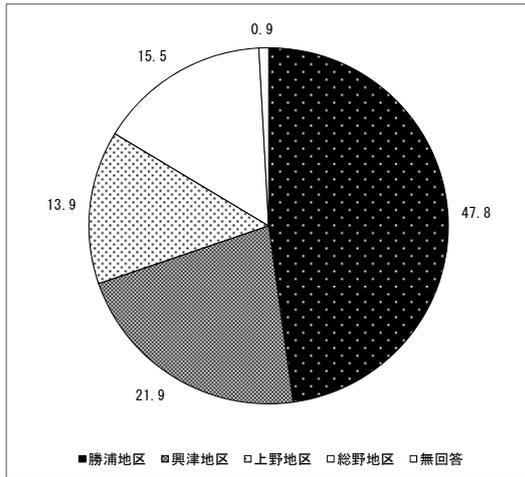


1-2 集計結果

(1) 属性

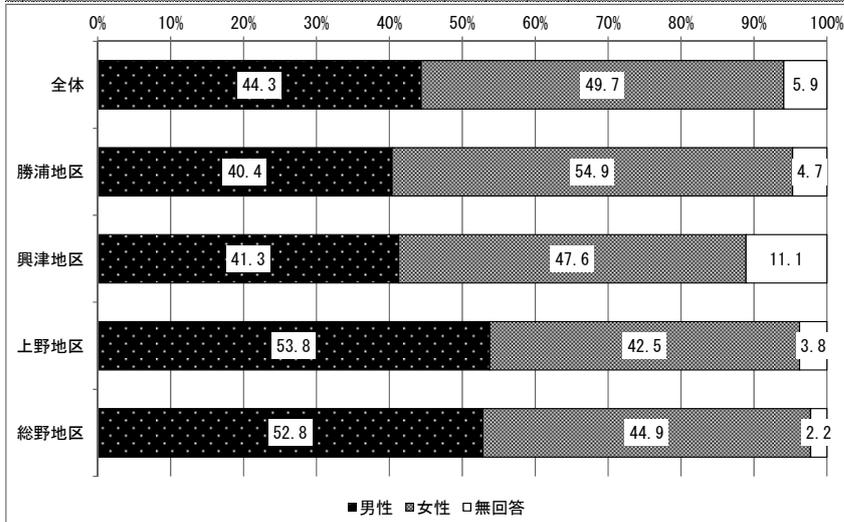
■住まい

	合計	勝浦地区	興津地区	上野地区	総野地区	無回答
件数	575	275	126	80	89	5
%	100.0%	47.8%	21.9%	13.9%	15.5%	0.9%



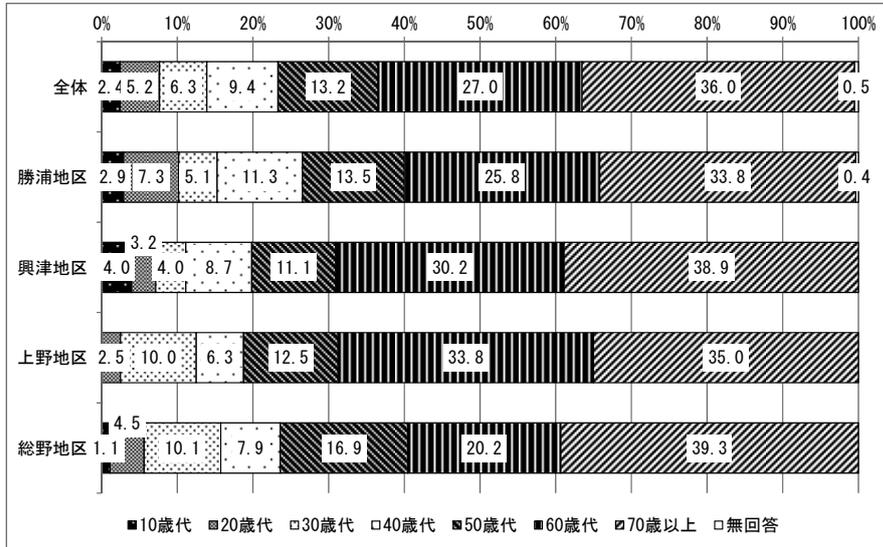
■性別

	合計	男性	女性	無回答
全体	575	255	286	34
	100.0%	44.3%	49.7%	5.9%
勝浦地区	275	111	151	13
	100.0%	40.4%	54.9%	4.7%
興津地区	126	52	60	14
	100.0%	41.3%	47.6%	11.1%
上野地区	80	43	34	3
	100.0%	53.8%	42.5%	3.8%
総野地区	89	47	40	2
	100.0%	52.8%	44.9%	2.2%



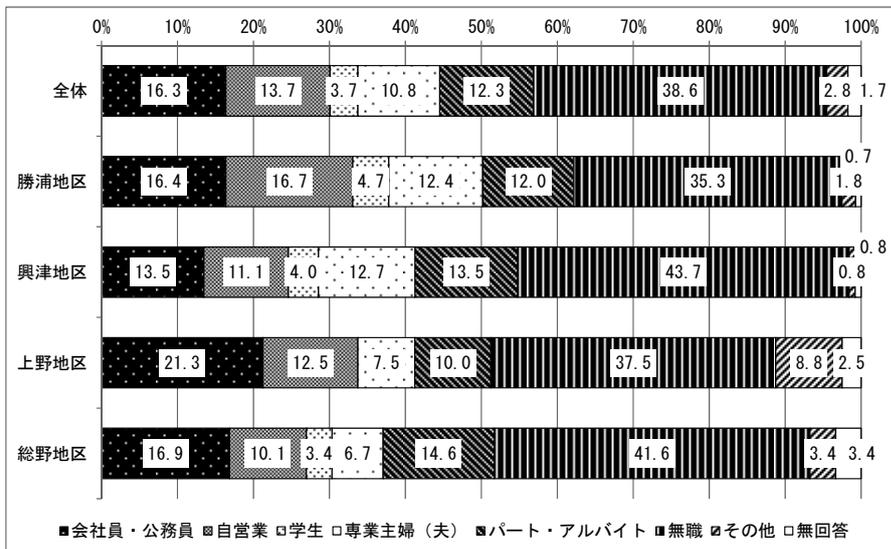
■年齢

	合計	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答
全体	575	14	30	36	54	76	155	207	3
	100.0%	2.4%	5.2%	6.3%	9.4%	13.2%	27.0%	36.0%	0.5%
勝浦地区	275	8	20	14	31	37	71	93	1
	100.0%	2.9%	7.3%	5.1%	11.3%	13.5%	25.8%	33.8%	0.4%
興津地区	126	5	4	5	11	14	38	49	0
	100.0%	4.0%	3.2%	4.0%	8.7%	11.1%	30.2%	38.9%	0.0%
上野地区	80	0	2	8	5	10	27	28	0
	100.0%	0.0%	2.5%	10.0%	6.3%	12.5%	33.8%	35.0%	0.0%
総野地区	89	1	4	9	7	15	18	35	0
	100.0%	1.1%	4.5%	10.1%	7.9%	16.9%	20.2%	39.3%	0.0%



■職業

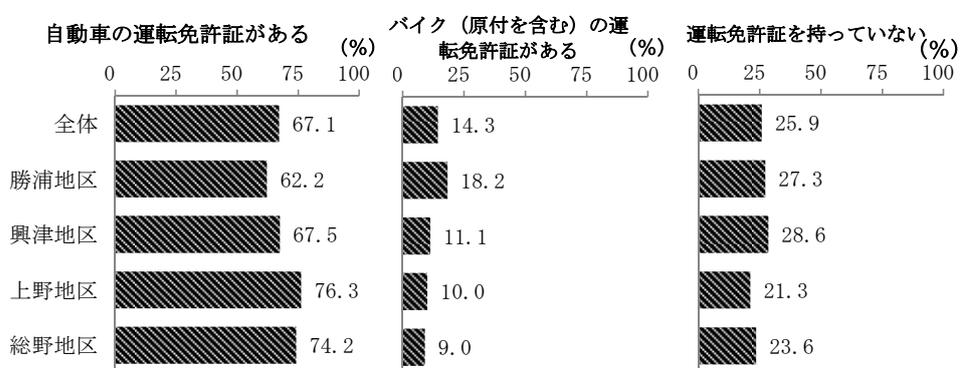
	合計	会社員・公務員	自営業	学生	専業主婦(夫)	パート・アルバイト	無職	その他	無回答
全体	575	94	79	21	62	71	222	16	10
	100.0%	16.3%	13.7%	3.7%	10.8%	12.3%	38.6%	2.8%	1.7%
勝浦地区	275	45	46	13	34	33	97	5	2
	100.0%	16.4%	16.7%	4.7%	12.4%	12.0%	35.3%	1.8%	0.7%
興津地区	126	17	14	5	16	17	55	1	1
	100.0%	13.5%	11.1%	4.0%	12.7%	13.5%	43.7%	0.8%	0.8%
上野地区	80	17	10	0	6	8	30	7	2
	100.0%	21.3%	12.5%	0.0%	7.5%	10.0%	37.5%	8.8%	2.5%
総野地区	89	15	9	3	6	13	37	3	3
	100.0%	16.9%	10.1%	3.4%	6.7%	14.6%	41.6%	3.4%	3.4%



(2) 外出に関する環境

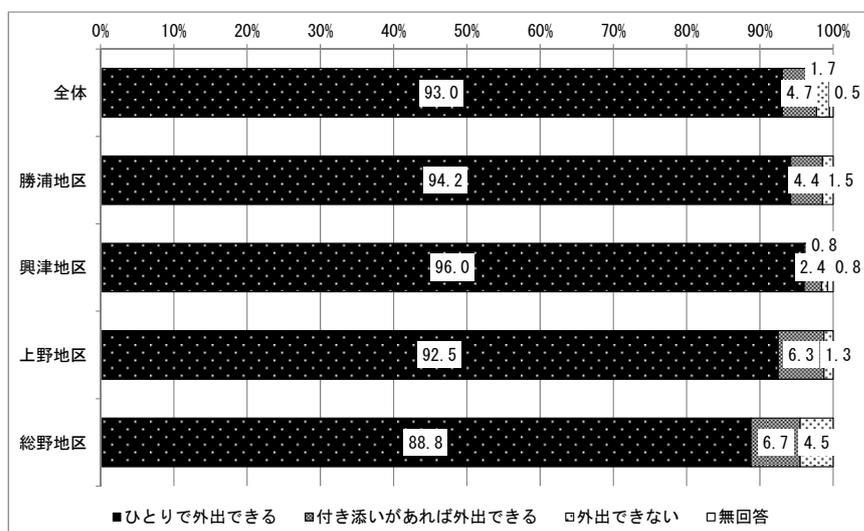
■運転免許証の有無

	合計	自動車の運転免許証がある	バイク（原付を含む）の運転免許証がある	運転免許証を持っていない	無回答
全体	575	386	82	149	6
		67.1%	14.3%	25.9%	1.0%
勝浦地区	275	171	50	75	3
		62.2%	18.2%	27.3%	1.1%
興津地区	126	85	14	36	0
		67.5%	11.1%	28.6%	0.0%
上野地区	80	61	8	17	0
		76.3%	10.0%	21.3%	0.0%
総野地区	89	66	8	21	1
		74.2%	9.0%	23.6%	1.1%



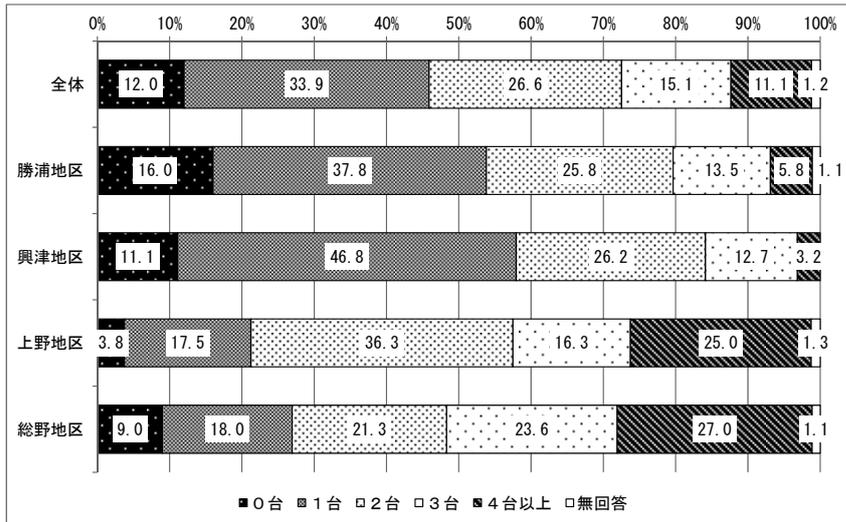
■ひとりでの外出可能性

	合計	ひとりでの外出できる	付き添いがあれば外出できる	外出できない	無回答
全体	575	535	27	10	3
	100.0%	93.0%	4.7%	1.7%	0.5%
勝浦地区	275	259	12	4	0
	100.0%	94.2%	4.4%	1.5%	0.0%
興津地区	126	121	3	1	1
	100.0%	96.0%	2.4%	0.8%	0.8%
上野地区	80	74	5	1	0
	100.0%	92.5%	6.3%	1.3%	0.0%
総野地区	89	79	6	4	0
	100.0%	88.8%	6.7%	4.5%	0.0%



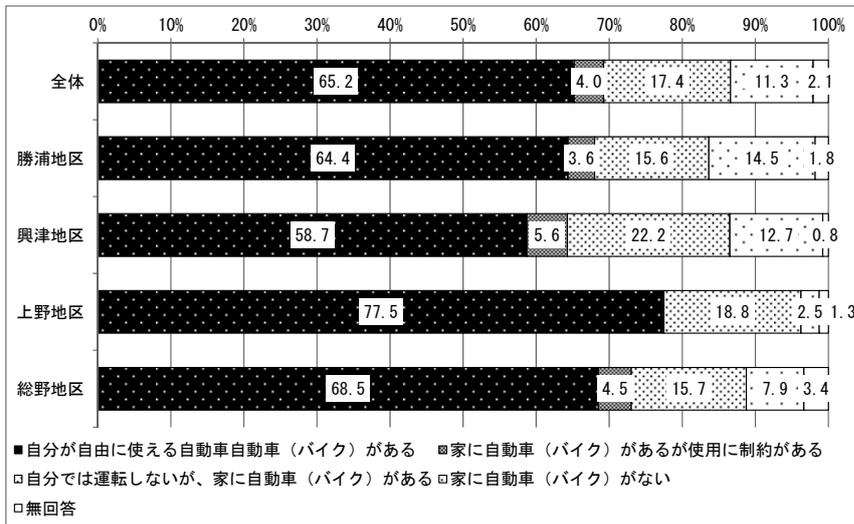
■世帯にある自動車台数

	合計	0台	1台	2台	3台	4台以上	無回答
全体	575	69	195	153	87	64	7
	100.0%	12.0%	33.9%	26.6%	15.1%	11.1%	1.2%
勝浦地区	275	44	104	71	37	16	3
	100.0%	16.0%	37.8%	25.8%	13.5%	5.8%	1.1%
興津地区	126	14	59	33	16	4	0
	100.0%	11.1%	46.8%	26.2%	12.7%	3.2%	0.0%
上野地区	80	3	14	29	13	20	1
	100.0%	3.8%	17.5%	36.3%	16.3%	25.0%	1.3%
総野地区	89	8	16	19	21	24	1
	100.0%	9.0%	18.0%	21.3%	23.6%	27.0%	1.1%



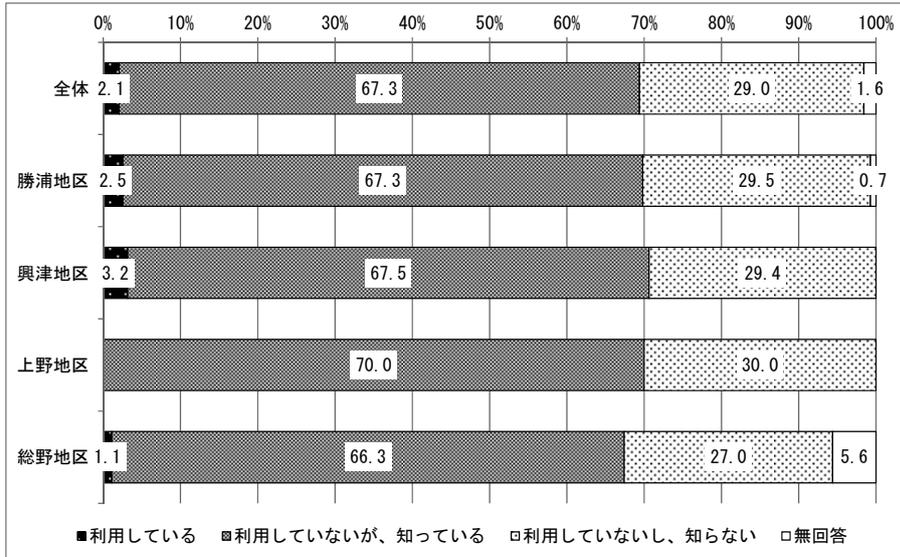
■自分で自由に使える自動車（バイク）の有無

	合計	自分が自由に使える自動車（バイク）がある	家に自動車（バイク）があるが使用に制約がある	自分では運転しないが、家に自動車（バイク）がある	家に自動車（バイク）がない	無回答
全体	575	375	23	100	65	12
	100.0%	65.2%	4.0%	17.4%	11.3%	2.1%
勝浦地区	275	177	10	43	40	5
	100.0%	64.4%	3.6%	15.6%	14.5%	1.8%
興津地区	126	74	7	28	16	1
	100.0%	58.7%	5.6%	22.2%	12.7%	0.8%
上野地区	80	62	0	15	2	1
	100.0%	77.5%	0.0%	18.8%	2.5%	1.3%
総野地区	89	61	4	14	7	3
	100.0%	68.5%	4.5%	15.7%	7.9%	3.4%



■福祉タクシー・介護タクシーの利用

	合計	利用している	利用していないが、知っている	利用していないし、知らない	無回答
全体	575	12	387	167	9
	100.0%	2.1%	67.3%	29.0%	1.6%
勝浦地区	275	7	185	81	2
	100.0%	2.5%	67.3%	29.5%	0.7%
興津地区	126	4	85	37	0
	100.0%	3.2%	67.5%	29.4%	0.0%
上野地区	80	0	56	24	0
	100.0%	0.0%	70.0%	30.0%	0.0%
総野地区	89	1	59	24	5
	100.0%	1.1%	66.3%	27.0%	5.6%

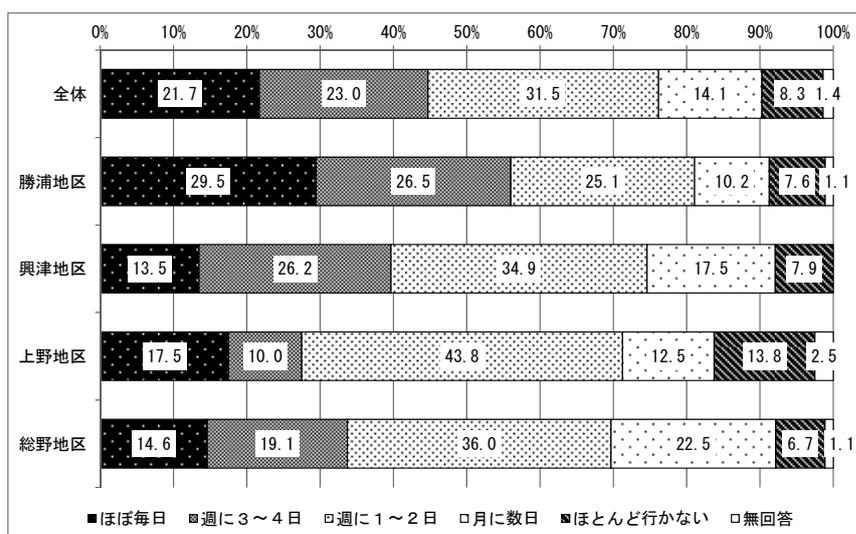


(3) 日常的な移動について

【買い物施設の利用について】

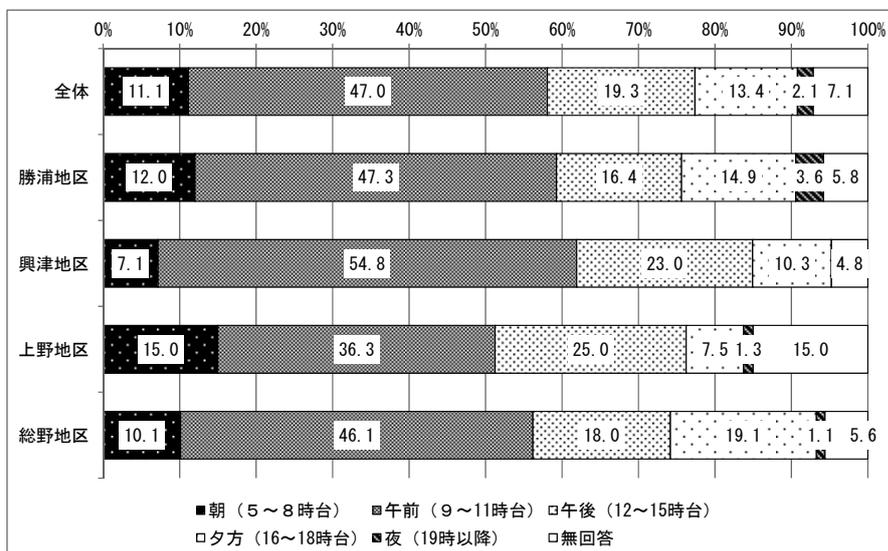
■買い物に行く頻度

	合計	ほぼ毎日	週に3~4日	週に1~2日	月に数日	ほとんど行かない	無回答
全体	575	125	132	181	81	48	8
	100.0%	21.7%	23.0%	31.5%	14.1%	8.3%	1.4%
勝浦地区	275	81	73	69	28	21	3
	100.0%	29.5%	26.5%	25.1%	10.2%	7.6%	1.1%
興津地区	126	17	33	44	22	10	0
	100.0%	13.5%	26.2%	34.9%	17.5%	7.9%	0.0%
上野地区	80	14	8	35	10	11	2
	100.0%	14.6%	19.1%	36.0%	22.5%	6.7%	1.1%
総野地区	89	13	17	32	20	6	1
	100.0%	14.6%	19.1%	36.0%	22.5%	6.7%	1.1%



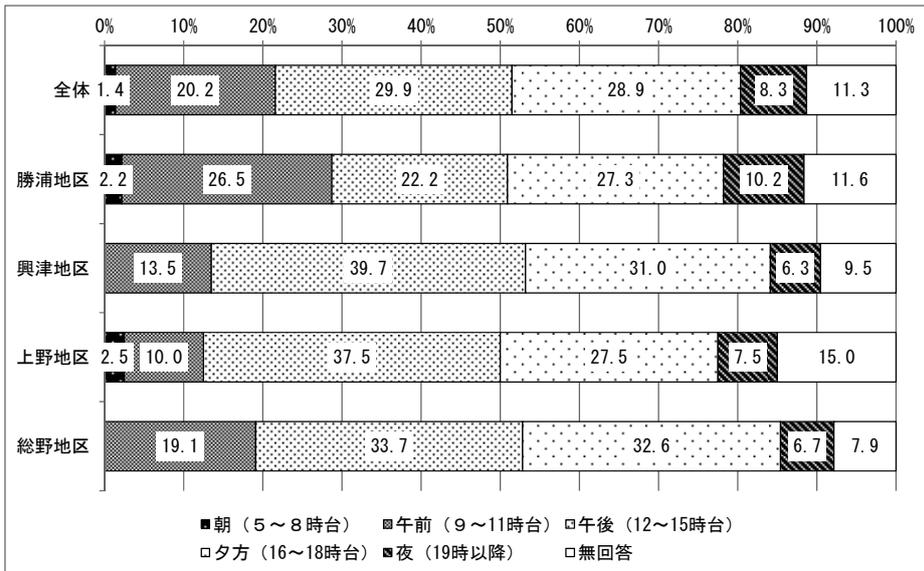
■買い物に行く主な出発時間

	合計	朝(5~8時台)	午前(9~11時台)	午後(12~15時台)	夕方(16~18時台)	夜(19時以降)	無回答
全体	575	64	270	111	77	12	41
	100.0%	11.1%	47.0%	19.3%	13.4%	2.1%	7.1%
勝浦地区	275	33	130	45	41	10	16
	100.0%	12.0%	47.3%	16.4%	14.9%	3.6%	5.8%
興津地区	126	9	69	29	13	0	6
	100.0%	7.1%	54.8%	23.0%	10.3%	0.0%	4.8%
上野地区	80	12	29	20	6	1	12
	100.0%	15.0%	36.3%	25.0%	7.5%	1.3%	15.0%
総野地区	89	0	41	16	17	1	5
	100.0%	10.1%	46.1%	18.0%	19.1%	1.1%	5.6%



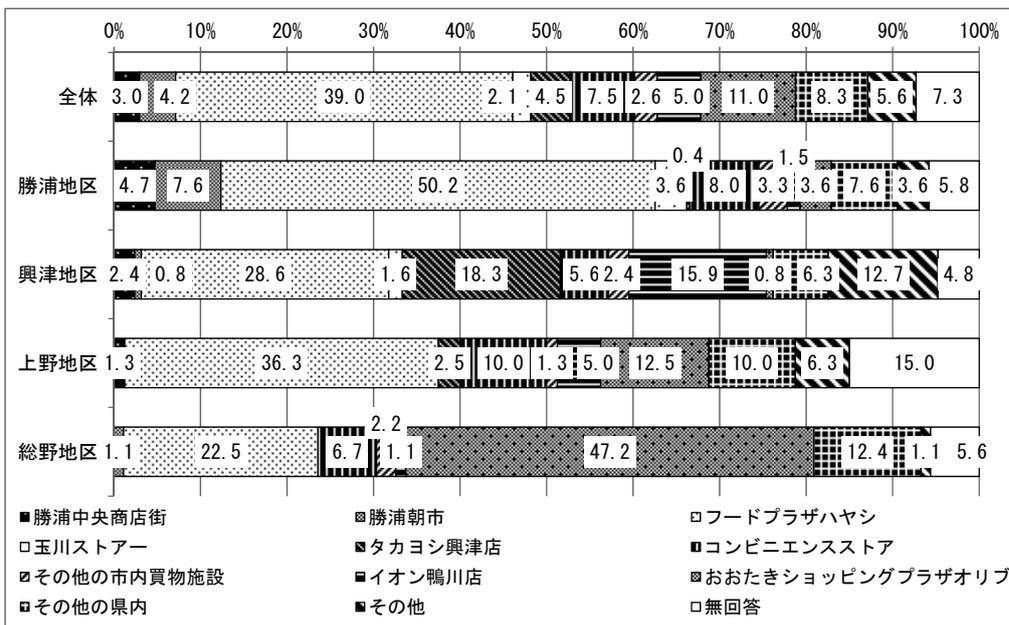
■買い物に行く主な帰宅時間

	合計	朝（5～8時台）	午前（9～11時台）	午後（12～15時台）	夕方（16～18時台）	夜（19時以降）	無回答
全体	575	8	116	172	166	48	65
	100.0%	1.4%	20.2%	29.9%	28.9%	8.3%	11.3%
勝浦地区	275	6	73	61	75	28	32
	100.0%	2.2%	26.5%	22.2%	27.3%	10.2%	11.6%
興津地区	126	0	17	50	39	8	12
	100.0%	0.0%	13.5%	39.7%	31.0%	6.3%	9.5%
上野地区	80	2	8	30	22	6	12
	100.0%	2.5%	10.0%	37.5%	27.5%	7.5%	15.0%
総野地区	89	0	17	30	29	6	7
	100.0%	0.0%	19.1%	33.7%	32.6%	6.7%	7.9%



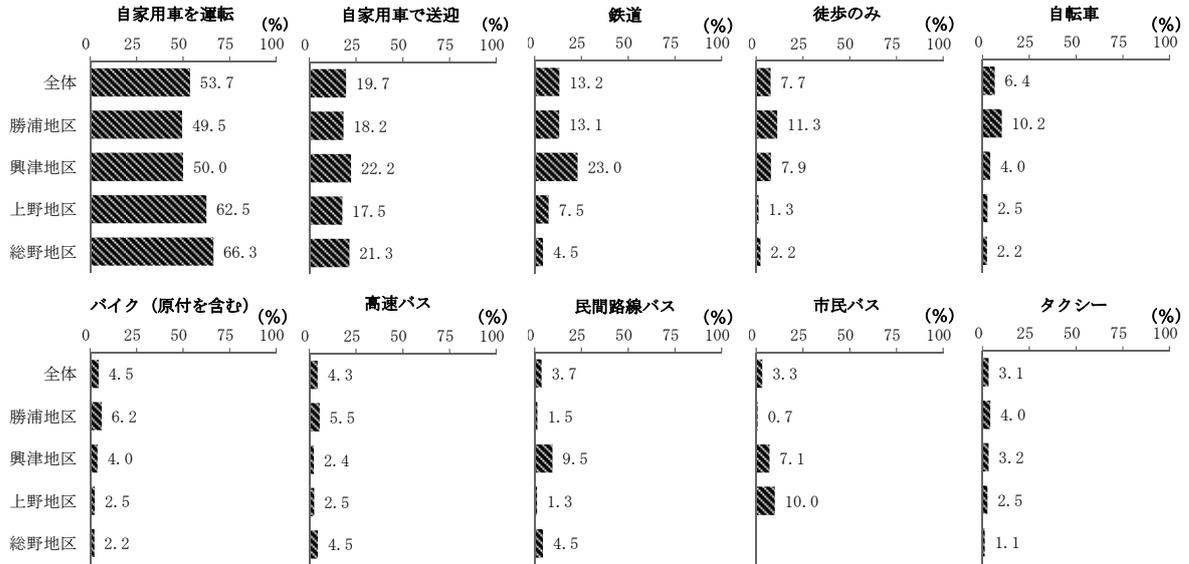
■最もよく行く買い物先

	合計	勝浦中央商店街	勝浦朝市	フードプラザハヤシ	玉川ストアー	タカヨシ興津店	コンビニエンスストア	その他の市内買物施設	イオン鴨川店	おたきショッピングプラザオリブ	その他の県内	その他	無回答
全体	575	17	24	224	12	26	43	15	29	63	48	32	42
	100.0	3.0	4.2	39.0	2.1	4.5	7.5	2.6	5.0	11.0	8.3	5.6	7.3
勝浦地区	275	13	21	138	10	1	22	9	4	10	21	10	16
	100.0	4.7	7.6	50.2	3.6	0.4	8.0	3.3	1.5	3.6	7.6	3.6	5.8
興津地区	126	3	1	36	2	23	7	3	20	1	8	16	6
	100.0	2.4	0.8	28.6	1.6	18.3	5.6	2.4	15.9	0.8	6.3	12.7	4.8
上野地区	80	1	0	29	0	2	8	1	4	10	8	5	12
	100.0	1.3	0.0	36.3	0.0	2.5	10.0	1.3	5.0	12.5	10.0	6.3	15.0
総野地区	89	0	1	20	0	0	6	2	1	42	11	5	5
	100.0	0.0	1.1	22.5	0.0	0.0	6.7	2.2	1.1	47.2	12.4	1.1	5.6



■買い物に利用する交通手段

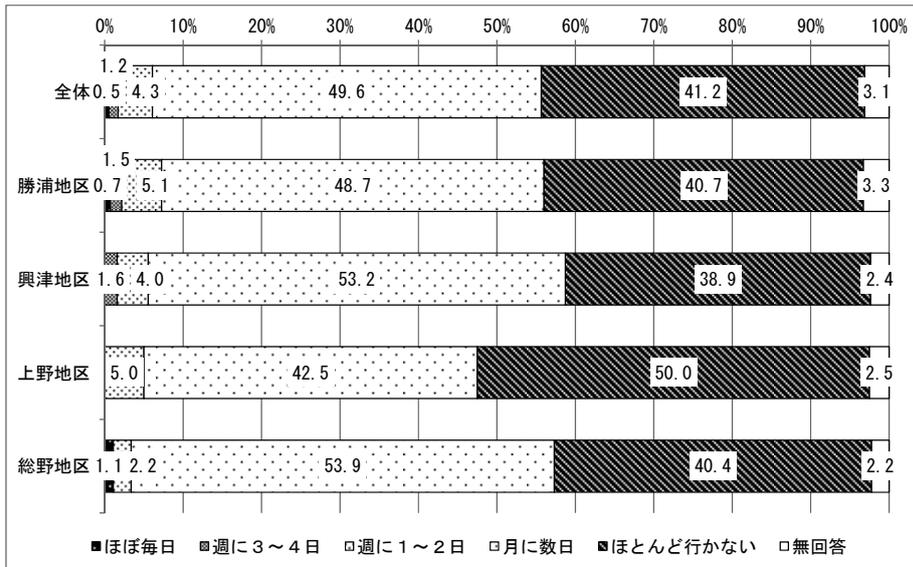
	合計	自家用車を運転	自家用車で送迎	鉄道	徒歩のみ	自転車	バイク(原付を含む)	高速バス	民間路線バス	市民バス	タクシー	介護タクシー	シルバーカー	その他	無回答
全体	575	309	113	76	44	37	26	25	21	19	18	5	2	12	24
		53.7%	19.7%	13.2%	7.7%	6.4%	4.5%	4.3%	3.7%	3.3%	3.1%	0.9%	0.3%	2.1%	4.2%
勝浦地区	275	136	50	36	31	28	17	15	4	2	11	4	0	4	10
		49.5%	18.2%	13.1%	11.3%	10.2%	6.2%	5.5%	1.5%	0.7%	4.0%	1.5%	0.0%	1.5%	3.6%
興津地区	196	63	28	29	10	5	5	3	12	9	4	0	1	2	3
		50.0%	22.2%	23.0%	7.9%	4.0%	4.0%	2.4%	9.5%	7.1%	3.2%	0.0%	0.8%	1.0%	2.1%
上野地区	80	59	14	6	1	2	2	2	1	8	2	0	0	3	6
		62.5%	17.5%	7.5%	1.3%	2.5%	2.5%	2.5%	1.3%	10.0%	2.5%	0.0%	0.0%	3.8%	7.5%
総野地区	89	59	19	4	2	2	2	4	4	0	1	1	1	2	3
		66.3%	21.3%	4.5%	2.2%	2.2%	2.2%	4.5%	4.5%	0.0%	1.1%	1.1%	1.1%	2.2%	3.4%



【医療機関の利用について】

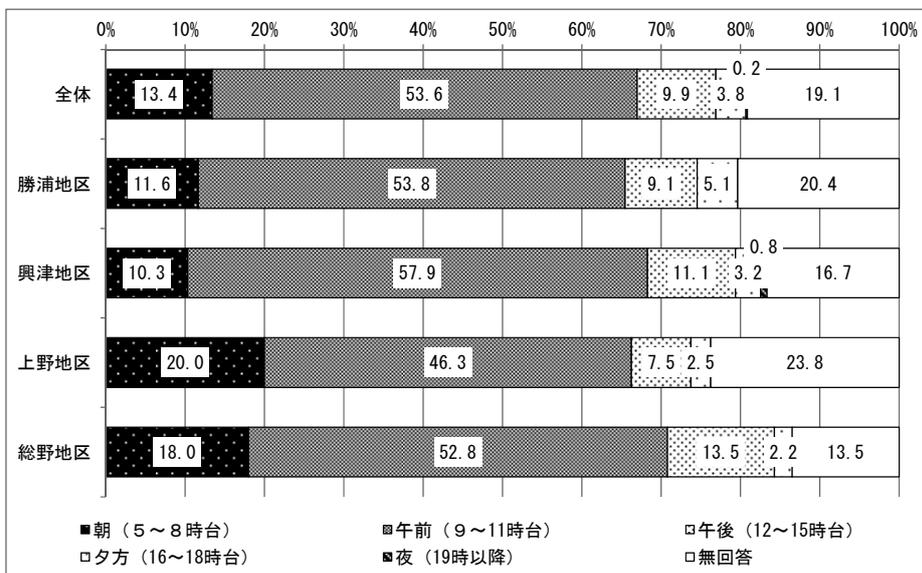
■医療機関に出かける頻度

	合計	ほぼ毎日	週に3～4日	週に1～2日	月に数日	ほとんど行かない	無回答
全体	575	3	7	25	285	237	18
	100.0%	0.5%	1.2%	4.3%	49.6%	41.2%	3.1%
勝浦地区	275	2	4	14	134	112	9
	100.0%	0.7%	1.5%	5.1%	48.7%	40.7%	3.3%
興津地区	126	0	2	5	67	49	3
	100.0%	0.0%	1.6%	4.0%	53.2%	38.9%	2.4%
上野地区	80	0	0	4	34	40	2
	100.0%	0.0%	0.0%	5.0%	42.5%	50.0%	2.5%
総野地区	89	1	0	2	48	36	2
	100.0%	1.1%	0.0%	2.2%	53.9%	40.4%	2.2%



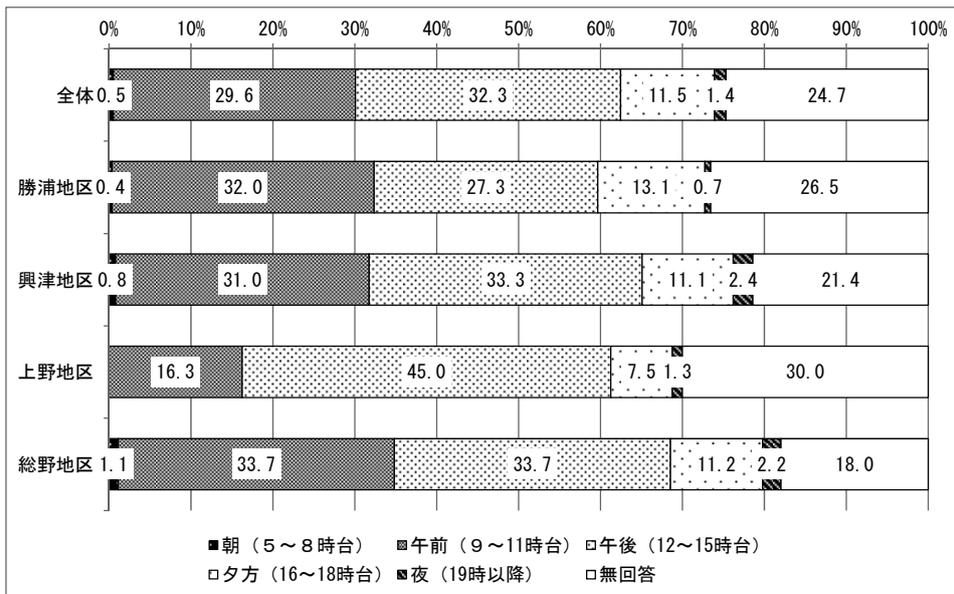
■医療機関へ行く主な出発時間

	合計	朝 (5～8時台)	午前 (9～11時台)	午後 (12～15時台)	夕方 (16～18時台)	夜 (19時以降)	無回答
全体	575	77	308	57	22	1	110
	100.0%	13.4%	53.6%	9.9%	3.8%	0.2%	19.1%
勝浦地区	275	32	148	25	14	0	56
	100.0%	11.6%	53.8%	9.1%	5.1%	0.0%	20.4%
興津地区	126	13	73	14	4	1	21
	100.0%	10.3%	57.9%	11.1%	3.2%	0.8%	16.7%
上野地区	80	16	37	6	2	0	19
	100.0%	20.0%	46.3%	7.5%	2.5%	0.0%	23.8%
総野地区	89	16	47	12	2	0	12
	100.0%	18.0%	52.8%	13.5%	2.2%	0.0%	13.5%



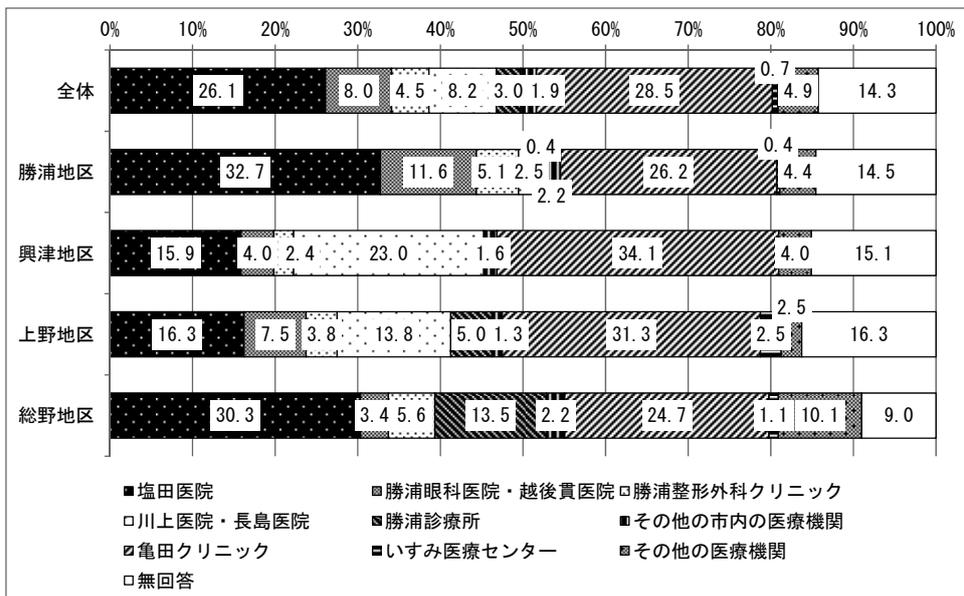
■医療機関へ行く主な帰宅時間

	合計	朝(5~8時台)	午前(9~11時台)	午後(12~15時台)	夕方(16~18時台)	夜(19時以降)	無回答
全体	575	3	170	186	66	8	142
	100.0%	0.5%	29.6%	32.3%	11.5%	1.4%	24.7%
勝浦地区	275	1	88	75	36	2	73
	100.0%	0.4%	32.0%	27.3%	13.1%	0.7%	26.5%
興津地区	126	1	39	42	14	3	27
	100.0%	0.8%	31.0%	33.3%	11.1%	2.4%	21.4%
上野地区	80	0	13	36	6	1	24
	100.0%	0.0%	16.3%	45.0%	7.5%	1.3%	30.0%
総野地区	89	1	30	30	10	2	16
	100.0%	1.1%	33.7%	33.7%	11.2%	2.2%	18.0%



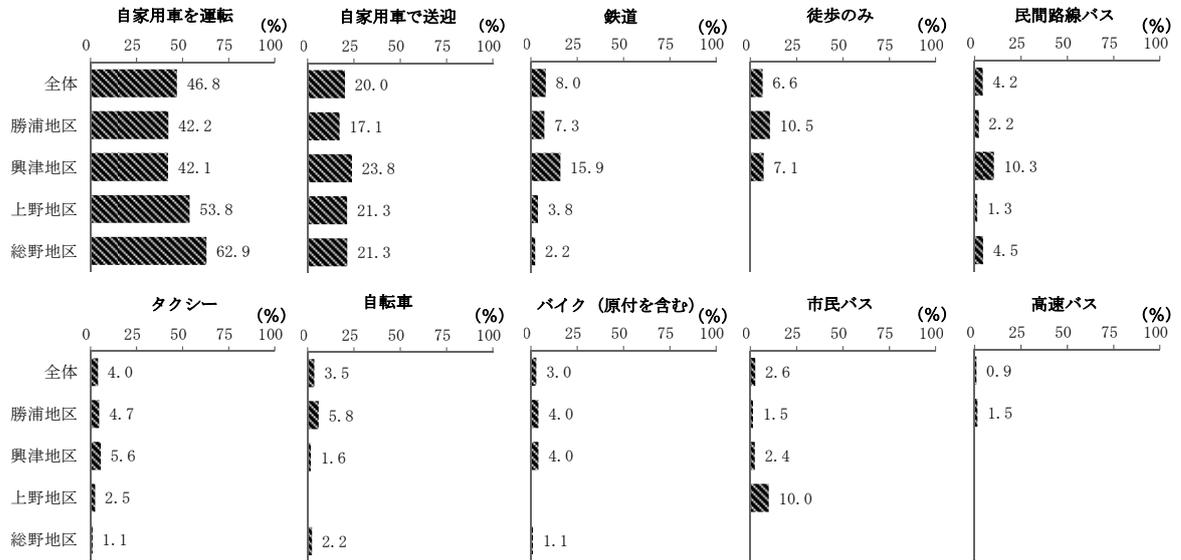
■最もよく行く医療機関

	合計	塩田医院	勝浦眼科医院・越後貴医院	勝浦整形外科クリニック	川上医院・長島医院	勝浦診療所	その他の市内の医療機関	亀田クリニック	いすみ医療センター	その他の医療機関	無回答
全体	575	150	46	26	47	17	11	164	4	28	82
	100.0%	26.1%	8.0%	4.5%	8.2%	3.0%	1.9%	28.5%	0.7%	4.9%	14.3%
勝浦地区	275	90	32	14	7	1	6	72	1	12	40
	100.0%	32.7%	11.6%	5.1%	2.5%	0.4%	2.2%	26.2%	0.4%	4.4%	14.5%
興津地区	126	20	5	3	29	0	2	43	0	5	19
	100.0%	15.9%	4.0%	2.4%	23.0%	0.0%	1.6%	34.1%	0.0%	4.0%	15.1%
上野地区	80	13	6	3	11	4	1	25	2	2	13
	100.0%	16.3%	7.5%	3.8%	13.8%	5.0%	1.3%	31.3%	2.5%	2.5%	16.3%
総野地区	89	27	3	5	0	12	2	22	1	9	8
	100.0%	30.3%	3.4%	5.6%	0.0%	13.5%	2.2%	24.7%	1.1%	10.1%	9.0%



■医療機関に行く交通手段

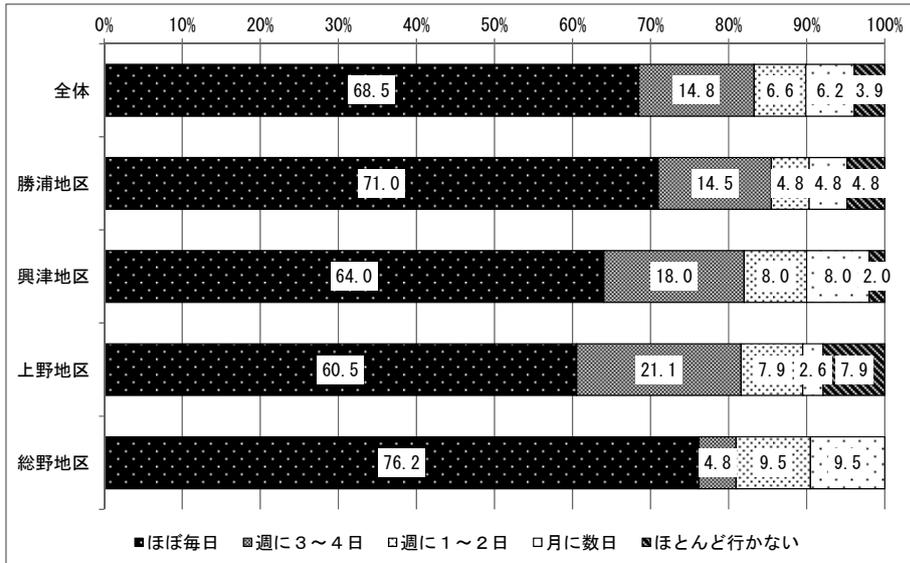
	合計	自家用車を運転	自家用車で送迎	鉄道	徒歩のみ	民間路線バス	タクシー	自転車	バイク(原付を含む)	市民バス	高速バス	介護タクシー	シルバーカー	その他	無回答
全体	675	269	115	46	38	24	23	20	17	15	5	5	1	10	78
		46.8%	20.0%	8.0%	6.6%	4.2%	4.0%	3.5%	3.0%	2.6%	0.9%	0.9%	0.2%	1.7%	13.6%
勝浦地区	275	116	47	20	29	6	13	16	11	4	4	4	0	6	37
		42.2%	17.1%	7.3%	10.5%	2.2%	4.7%	5.8%	4.0%	1.5%	1.5%	1.5%	0.0%	2.2%	13.5%
興津地区	126	53	30	20	9	13	7	2	5	3	0	0	1	2	16
		42.1%	23.8%	15.9%	7.1%	10.3%	5.6%	1.6%	4.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.8%	1.6%	12.7%
上野地区	80	43	17	3	0	1	2	4	0	8	0	0	0	1	14
		53.8%	21.3%	3.8%	0.0%	1.3%	2.5%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	17.5%
総野地区	89	56	19	2	0	4	1	2	1	0	0	1	0	0	9
		62.9%	21.3%	2.2%	0.0%	4.5%	1.1%	2.2%	1.1%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	10.1%



【通勤・通学について】

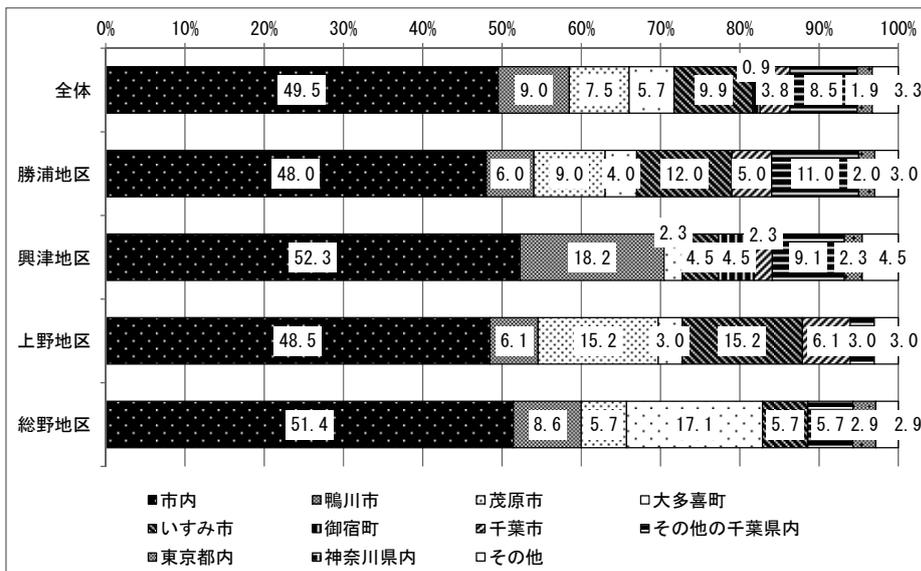
■通勤・通学の頻度

	合計	ほぼ毎日	週に3～4日	週に1～2日	月に数日	ほとんど行かない
全体	257 100.0%	176 68.5%	38 14.8%	17 6.6%	16 6.2%	10 3.9%
勝浦地区	124 100.0%	88 71.0%	18 14.5%	6 4.8%	6 4.8%	6 4.8%
興津地区	50 100.0%	32 64.0%	9 18.0%	4 8.0%	4 8.0%	1 2.0%
上野地区	38 100.0%	23 60.5%	8 21.1%	3 7.9%	1 2.6%	3 7.9%
総野地区	42 100.0%	32 76.2%	2 4.8%	4 9.5%	4 9.5%	0 0.0%



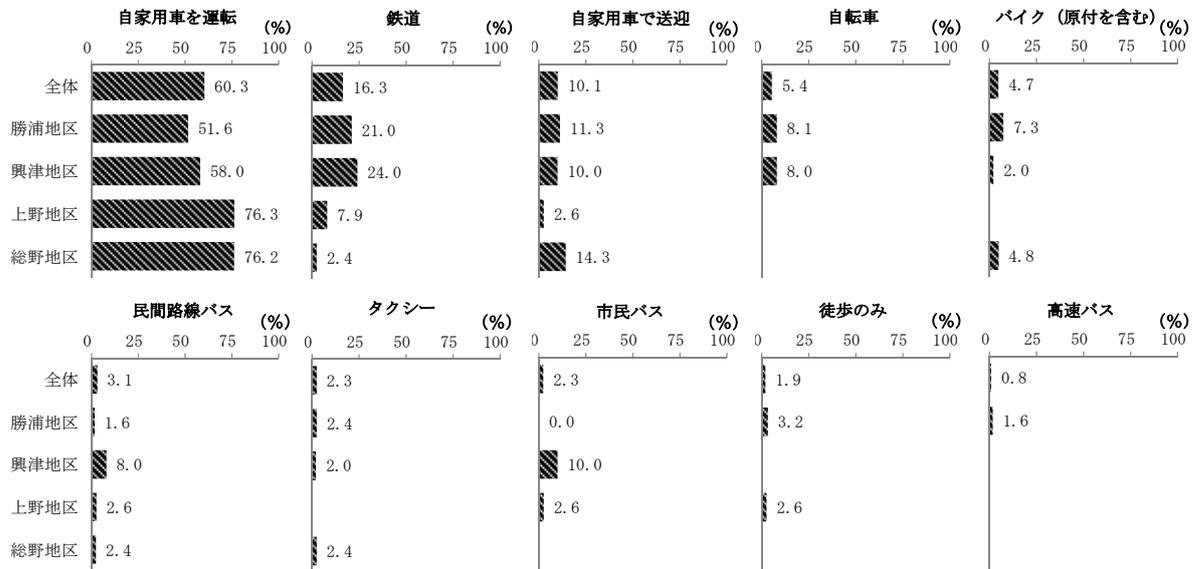
■通勤・通学先

	合計	市内	鴨川市	茂原市	大多喜町	いすみ市	御宿町	千葉市	その他の千葉県内	東京都内	神奈川県内	その他
全体	212	105	19	16	12	21	2	8	18	4	0	7
勝浦地区	100	48	6	9	4	12	0	5	11	2	0	3
興津地区	44	23	8	0	1	2	2	1	4	1	0	2
上野地区	33	16	2	5	1	5	0	2	9	1	0	1
総野地区	35	18	3	2	6	2	0	0	2	1	0	1



■通勤・通学に利用する交通手段

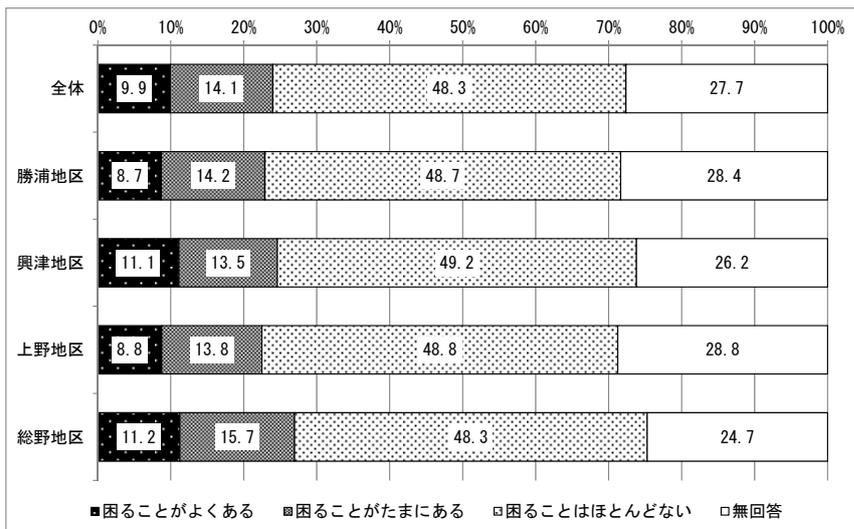
	合計	自家用車を運転	鉄道	自家用車で送迎	自転車	バイク(原付を含む)	民間路線バス	タクシー	市民バス	徒歩のみ	高速バス	その他
全体	257	155	42	26	14	12	8	6	6	5	2	5
		60.3%	16.3%	10.1%	5.4%	4.7%	3.1%	2.3%	2.3%	1.9%	0.8%	1.9%
勝浦地区	124	64	26	14	10	9	2	3	3	4	2	2
		51.6%	21.0%	11.3%	8.1%	7.3%	1.6%	2.4%	0.0%	3.2%	1.6%	1.6%
興津地区	50	29	12	5	4	1	4	1	5	0	0	0
		58.0%	24.0%	10.0%	8.0%	2.0%	8.0%	2.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上野地区	38	29	3	1	0	0	1	0	1	1	0	1
		76.3%	7.9%	2.6%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	2.6%	2.6%	0.0%	2.6%
総野地区	42	32	1	6	0	2	1	1	0	0	0	1
		76.2%	2.4%	14.3%	0.0%	4.8%	2.4%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%



(4) 交通手段が無くて困る事について

■交通手段が無くて困る事

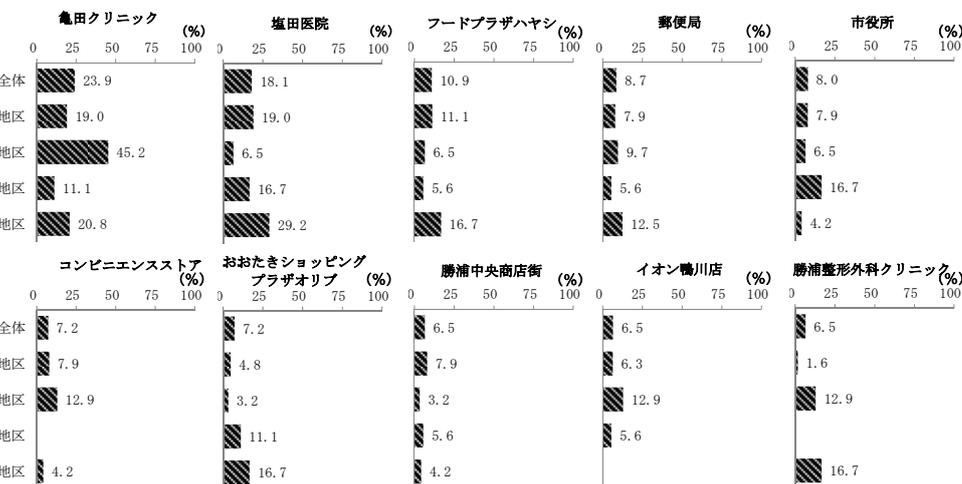
	合計	困ることがよくある	困ることがたまにある	困ることはほとんどない	無回答
全体	575	57	81	278	159
	100.0%	9.9%	14.1%	48.3%	27.7%
勝浦地区	275	24	39	134	78
	100.0%	8.7%	14.2%	48.7%	28.4%
興津地区	126	14	17	62	33
	100.0%	11.1%	13.5%	49.2%	26.2%
上野地区	80	7	11	39	23
	100.0%	8.8%	13.8%	48.8%	28.8%
総野地区	89	10	14	43	22
	100.0%	11.2%	15.7%	48.3%	24.7%



■交通手段が無くて困る場所

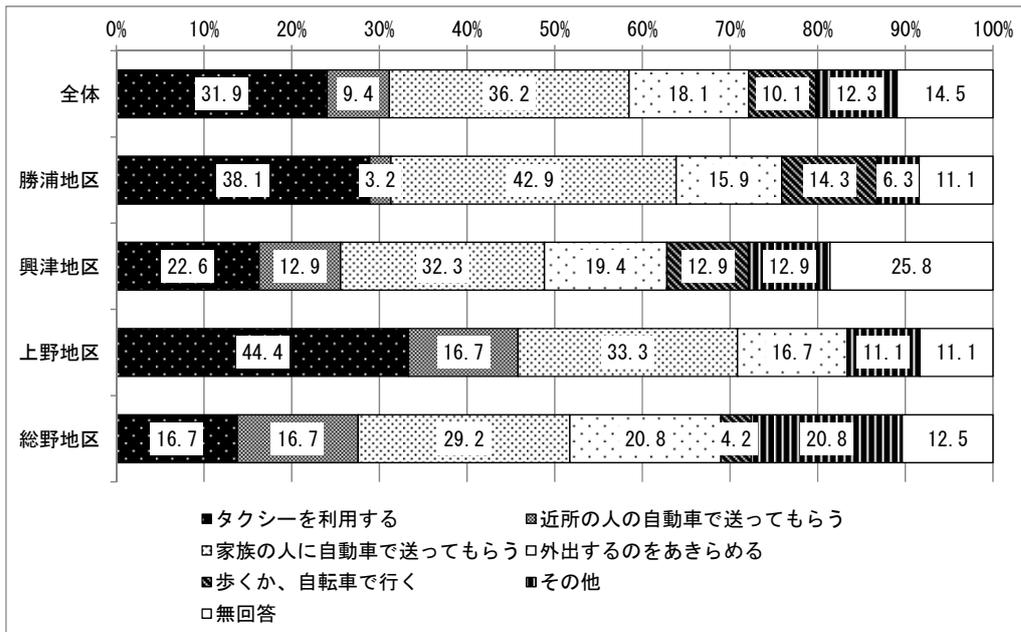
	合計	亀田クリニック	塩田医院	フードプラザハヤシ	郵便局	市役所	コンビニエンスストア	おおたきショッピングプラザオリーブ	勝浦中央商店街	イオン鴨川店	勝浦整形外科クリニック	その他の医療機関	市内公共施設	勝浦朝市
全体	138	33	25	15	12	11	10	10	9	9	7	7	7	6
	23.9%	18.1%	18.1%	10.9%	8.7%	8.0%	7.2%	7.2%	6.5%	6.5%	5.1%	5.1%	5.1%	4.3%
勝浦地区	63	12	12	7	7	5	5	3	5	4	3	2	2	4
	19.0%	19.0%	11.1%	7.9%	7.9%	7.9%	4.8%	7.9%	6.3%	1.6%	7.9%	3.2%	3.2%	6.3%
興津地区	31	14	2	2	3	2	4	1	1	4	4	0	0	1
	45.2%	6.5%	6.5%	9.7%	6.5%	12.9%	3.2%	3.2%	12.9%	12.9%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%
上野地区	18	2	3	1	1	3	0	2	1	1	0	2	3	1
	11.1%	16.7%	5.6%	5.6%	16.7%	0.0%	11.1%	5.6%	5.6%	0.0%	11.1%	16.7%	5.6%	0.0%
総野地区	24	5	7	4	3	1	1	4	1	0	4	0	2	0
	20.8%	29.2%	16.7%	12.5%	4.2%	4.2%	16.7%	4.2%	0.0%	16.7%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%

	タクヨシ興津	その他の市内買物施設	勝浦眼科医 院・総合医 院	川上医院・長 島医院	その他の県内 買物施設	玉川ストア	その他の市内 の医療機関	その他の買物 施設	公民館	金融機関	農協	勝浦診療所	市内福祉施設	いすみ医療セ ンター	その他	無回答
全体	6	6	5	5	4	3	3	2	2	2	2	1	1	0	18	20
	4.3%	4.3%	3.6%	3.6%	2.9%	2.2%	2.2%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	0.7%	0.7%	0.0%	13.0%	14.5%
勝浦地区	1	4	3	2	3	2	1	2	1	0	1	0	0	0	5	7
	1.6%	6.3%	4.8%	3.2%	4.8%	4.8%	1.6%	3.2%	1.6%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	7.9%	11.1%
興津地区	3	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	4
	9.7%	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	19.4%	12.9%
上野地区	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	4
	11.1%	11.1%	0.0%	5.6%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	22.2%
総野地区	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	4	5
	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	16.7%	20.8%



■ 困る時の対策

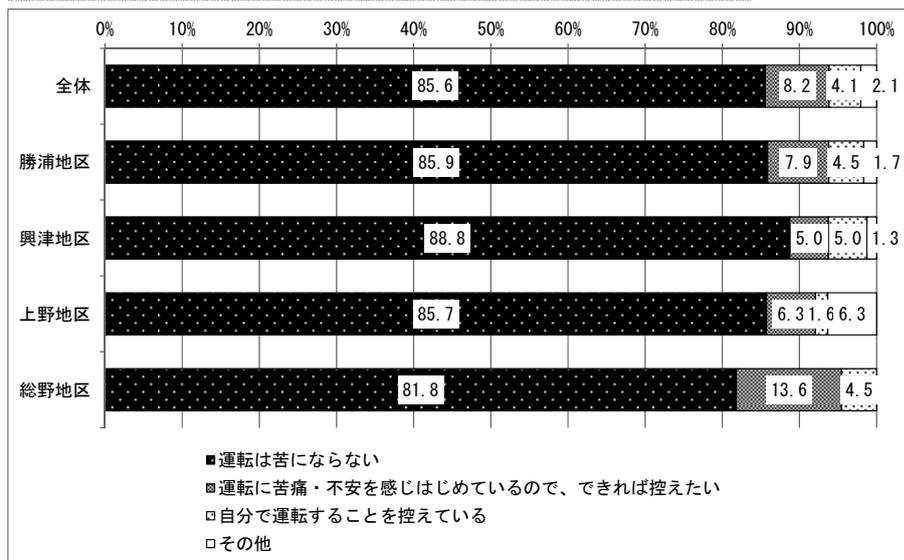
	合計	家族の人に自動車 で送ってもらう	タクシーを利用 する	外出するのを あきらめる	歩くか、自転 車で行く	近所の人の自動 車で送って もらう	その他	無回答
全体	138	50 36.2%	44 31.9%	25 18.1%	14 10.1%	13 9.4%	17 12.3%	20 14.5%
勝浦地区	63	27 42.9%	24 38.1%	10 15.9%	9 14.3%	2 3.2%	4 6.3%	7 11.1%
興津地区	31	10 32.3%	7 22.6%	6 19.4%	4 12.9%	4 12.9%	4 12.9%	8 25.8%
上野地区	18	6 33.3%	8 44.4%	3 16.7%	0 0.0%	3 16.7%	2 11.1%	2 11.1%
総野地区	24	7 29.2%	4 16.7%	5 20.8%	1 4.2%	4 16.7%	5 20.8%	3 12.5%



(5) 運転について

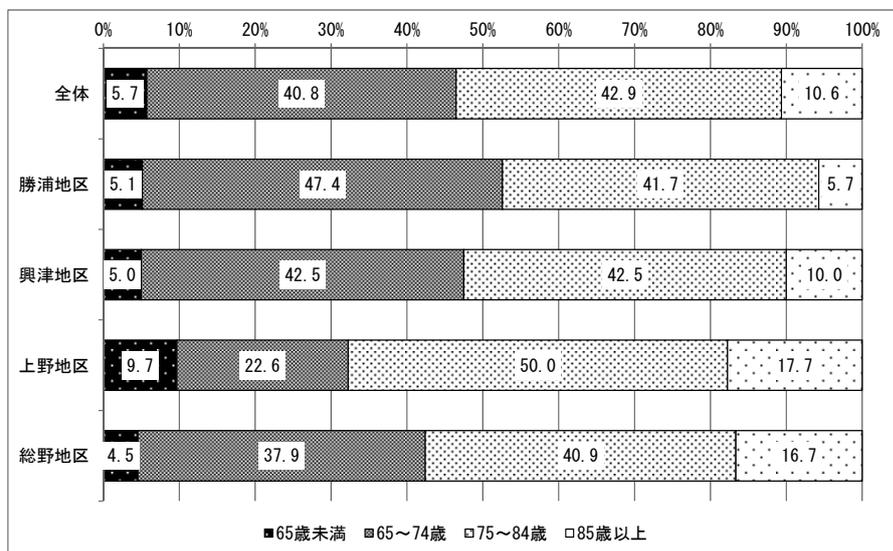
■運転について

	合計	運転は苦にならない	運転に苦痛・不安を感じはじめていますので、できれば控えたい	自分で運転することを控えている	その他
全体	388	332	32	16	8
	100.0%	85.6%	8.2%	4.1%	2.1%
勝浦地区	177	152	14	8	3
	100.0%	85.9%	7.9%	4.5%	1.7%
興津地区	80	71	4	4	1
	100.0%	88.8%	5.0%	5.0%	1.3%
上野地区	63	54	4	1	4
	100.0%	85.7%	6.3%	1.6%	6.3%
総野地区	66	54	9	3	0
	100.0%	81.8%	13.6%	4.5%	0.0%



■運転を続ける年齢

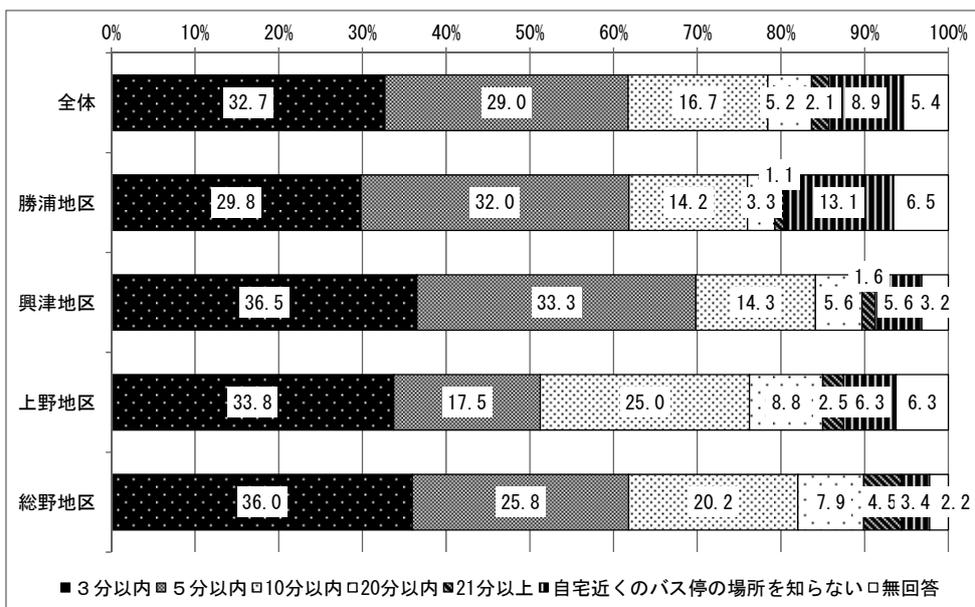
	合計	65歳未満	65～74歳	75～84歳	85歳以上
全体	385	22	157	165	41
	100.0%	5.7%	40.8%	42.9%	10.6%
勝浦地区	175	9	83	73	10
	100.0%	5.1%	47.4%	41.7%	5.7%
興津地区	80	4	34	34	8
	100.0%	5.0%	42.5%	42.5%	10.0%
上野地区	62	6	14	31	11
	100.0%	9.7%	22.6%	50.0%	17.7%
総野地区	66	3	25	27	11
	100.0%	4.5%	37.9%	40.9%	16.7%



(6) 市内のバスの利用について

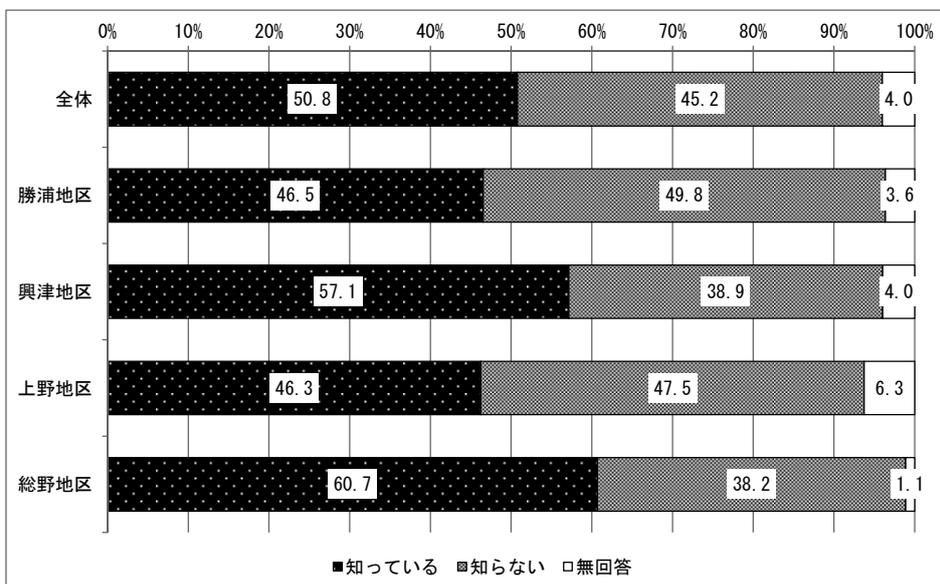
■自宅から自宅近くのバス停までの所要時間

	合計	3分以内	5分以内	10分以内	20分以内	21分以上	自宅近くのバス停の場所を知らない	無回答
全体	575	188	167	96	30	12	51	31
	100.0%	32.7%	29.0%	16.7%	5.2%	2.1%	8.9%	5.4%
勝浦地区	275	82	88	39	9	3	36	18
	100.0%	29.8%	32.0%	14.2%	3.3%	1.1%	13.1%	6.5%
興津地区	126	46	42	18	7	2	7	4
	100.0%	36.5%	33.3%	14.3%	5.6%	1.6%	5.6%	3.2%
上野地区	80	27	14	20	7	2	5	5
	100.0%	33.8%	17.5%	25.0%	8.8%	2.5%	6.3%	6.3%
総野地区	89	32	23	18	7	4	3	2
	100.0%	36.0%	25.8%	20.2%	7.9%	4.5%	3.4%	2.2%



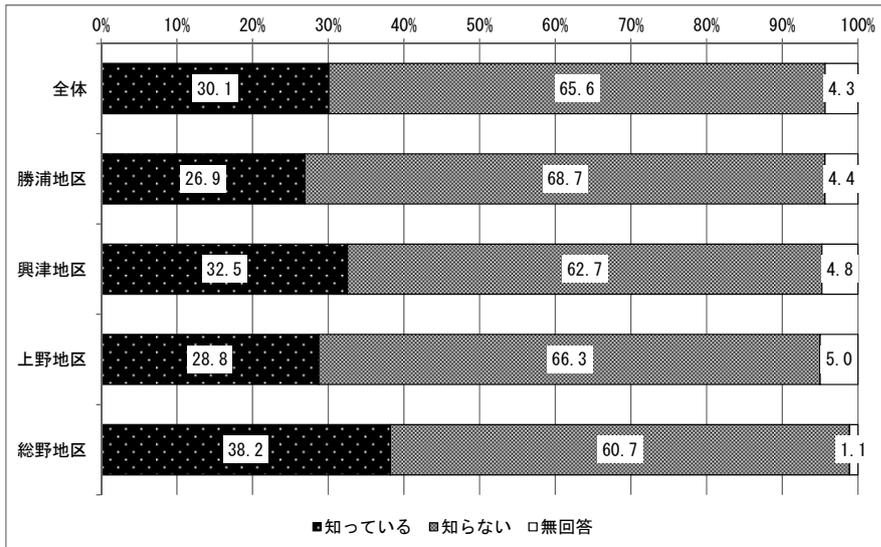
■バス「乗り方」について

	合計	知っている	知らない	無回答
全体	575	292	260	23
	100.0%	50.8%	45.2%	4.0%
勝浦地区	275	128	137	10
	100.0%	46.5%	49.8%	3.6%
興津地区	126	72	49	5
	100.0%	57.1%	38.9%	4.0%
上野地区	80	37	38	5
	100.0%	46.3%	47.5%	6.3%
総野地区	89	54	34	1
	100.0%	60.7%	38.2%	1.1%



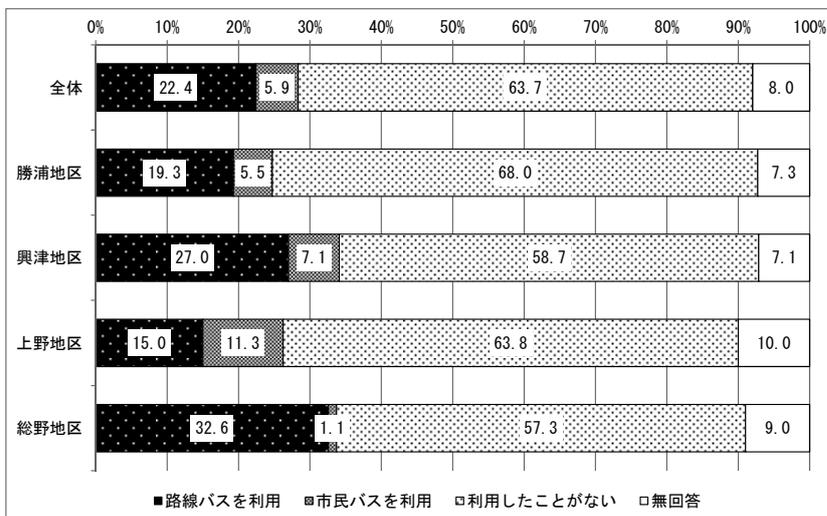
■バスの「運賃」について

	合 計	知っている	知らない	無回答
全体	575	173	377	25
	100.0%	30.1%	65.6%	4.3%
勝浦地区	275	74	189	12
	100.0%	26.9%	68.7%	4.4%
興津地区	126	41	79	6
	100.0%	32.5%	62.7%	4.8%
上野地区	80	23	53	4
	100.0%	28.8%	66.3%	5.0%
総野地区	89	34	54	1
	100.0%	38.2%	60.7%	1.1%



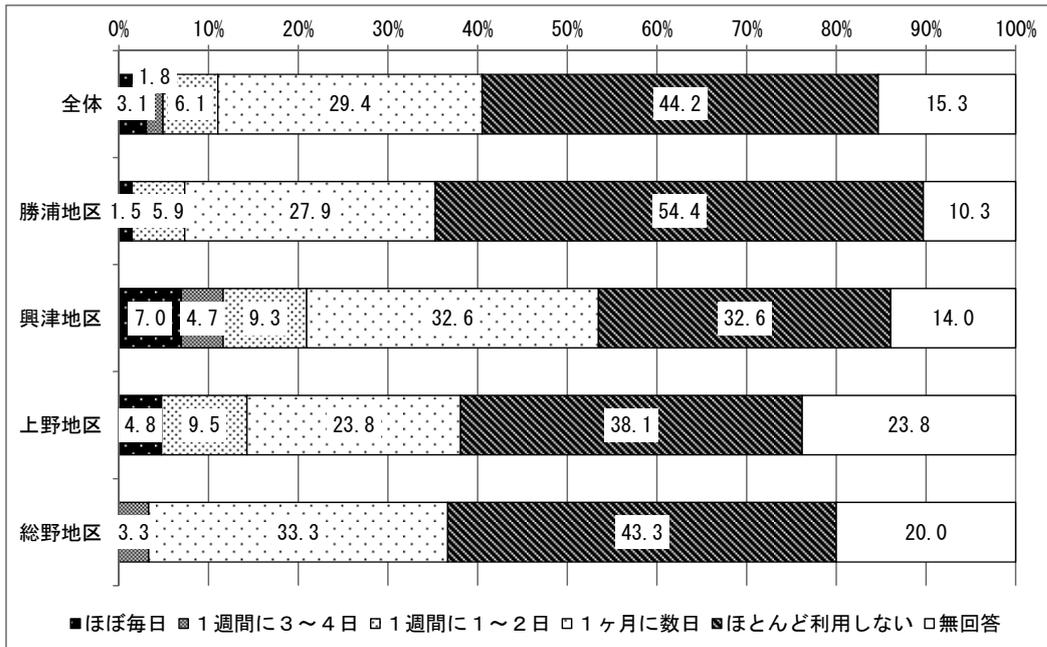
■市内でのバスの利用有無

	合 計	路線バスを利用	市民バスを利用	利用したことがない	無回答
全体	575	129	34	366	46
	100.0%	22.4%	5.9%	63.7%	8.0%
勝浦地区	275	53	15	187	20
	100.0%	19.3%	5.5%	68.0%	7.3%
興津地区	126	34	9	74	9
	100.0%	15.0%	11.3%	63.8%	10.0%
上野地区	80	12	9	51	8
	100.0%	15.0%	11.3%	63.8%	10.0%
総野地区	89	29	1	51	8
	100.0%	32.6%	1.1%	57.3%	9.0%



■バスの利用頻度

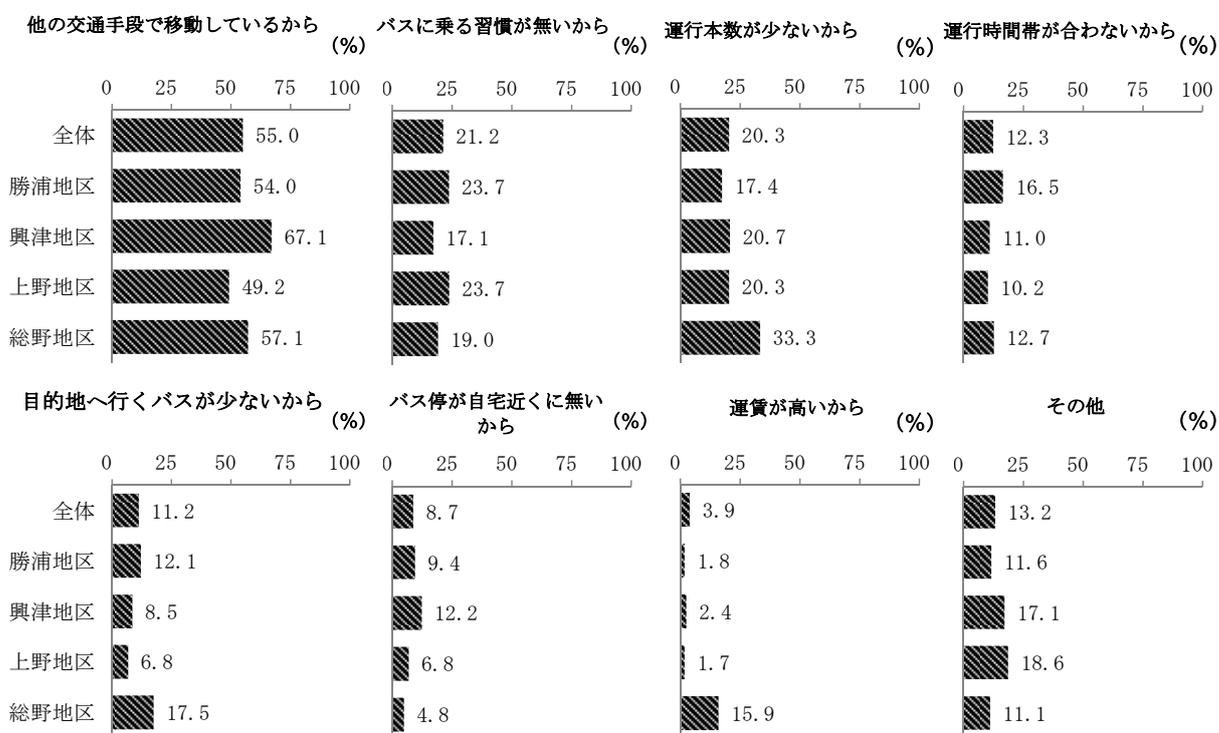
	合計	ほぼ毎日	1週間に3～4日	1週間に1～2日	1ヶ月に数日	ほとんど利用しない	無回答
全体	163	5	3	10	48	72	25
	100.0%	3.1%	1.8%	6.1%	29.4%	44.2%	15.3%
勝浦地区	68	1	0	4	19	37	7
	100.0%	1.5%	0.0%	5.9%	27.9%	54.4%	10.3%
興津地区	43	3	2	4	14	14	6
	100.0%	7.0%	4.7%	9.3%	32.6%	32.6%	14.0%
上野地区	21	1	0	2	5	8	5
	100.0%	4.8%	0.0%	9.5%	23.8%	38.1%	23.8%
総野地区	30	0	1	0	10	13	6
	100.0%	0.0%	3.3%	0.0%	33.3%	43.3%	20.0%



(7) バスを利用しない方について

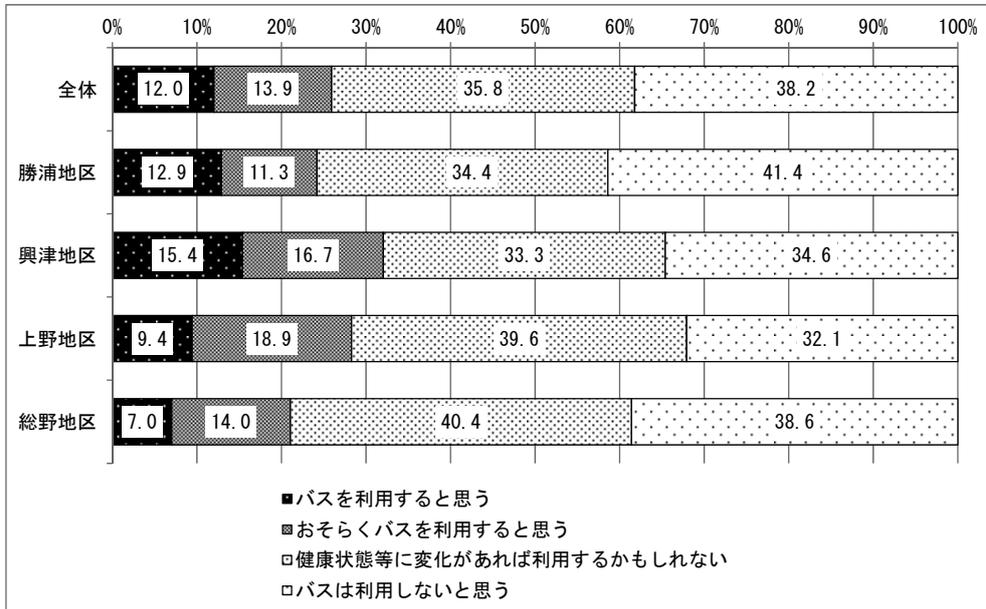
■バスを利用しない理由

	合計	他の交通手段で移動しているから	バスに乗る習慣が無いから	運行本数が少ないから	運行時間帯が合わないから	目的地へ行くバスが少ないから	バス停が自宅近くに無いから	運賃が高いから	その他
全体	438	241	93	89	54	49	38	17	58
		55.0%	21.2%	20.3%	12.3%	11.2%	8.7%	3.9%	13.2%
勝浦地区	224	121	53	39	37	27	21	4	26
		54.0%	23.7%	17.4%	16.5%	12.1%	9.4%	1.8%	11.6%
興津地区	82	55	14	17	9	7	10	2	14
		67.1%	17.1%	20.7%	11.0%	8.5%	12.2%	2.4%	17.1%
上野地区	59	29	14	12	6	4	4	1	11
		49.2%	23.7%	20.3%	10.2%	6.8%	6.8%	1.7%	18.6%
総野地区	63	36	12	21	8	11	3	10	7
		57.1%	19.0%	33.3%	12.7%	17.5%	4.8%	15.9%	11.1%



■市内のバスが今よりも利用しやすくなった場合、バスを利用する可能性

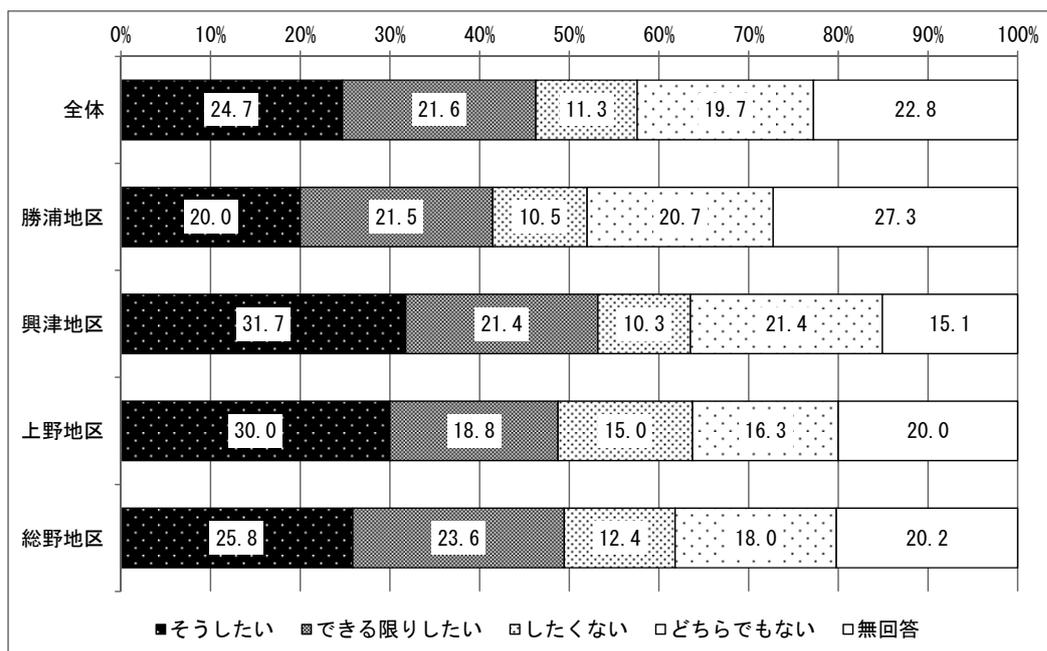
	合 計	バスを利用すると思う	おそらくバスを利用すると思う	健康状態等に変化があれば利用するかもしれない	バスは利用しないと思う
全体	374	45	52	134	143
	100.0%	12.0%	13.9%	35.8%	38.2%
勝浦地区	186	24	21	64	77
	100.0%	12.9%	11.3%	34.4%	41.4%
興津地区	78	12	13	26	27
	100.0%	15.4%	16.7%	33.3%	34.6%
上野地区	53	5	10	21	17
	100.0%	9.4%	18.9%	39.6%	32.1%
総野地区	57	4	8	23	22
	100.0%	7.0%	14.0%	40.4%	38.6%



(8) 公共交通への転換について

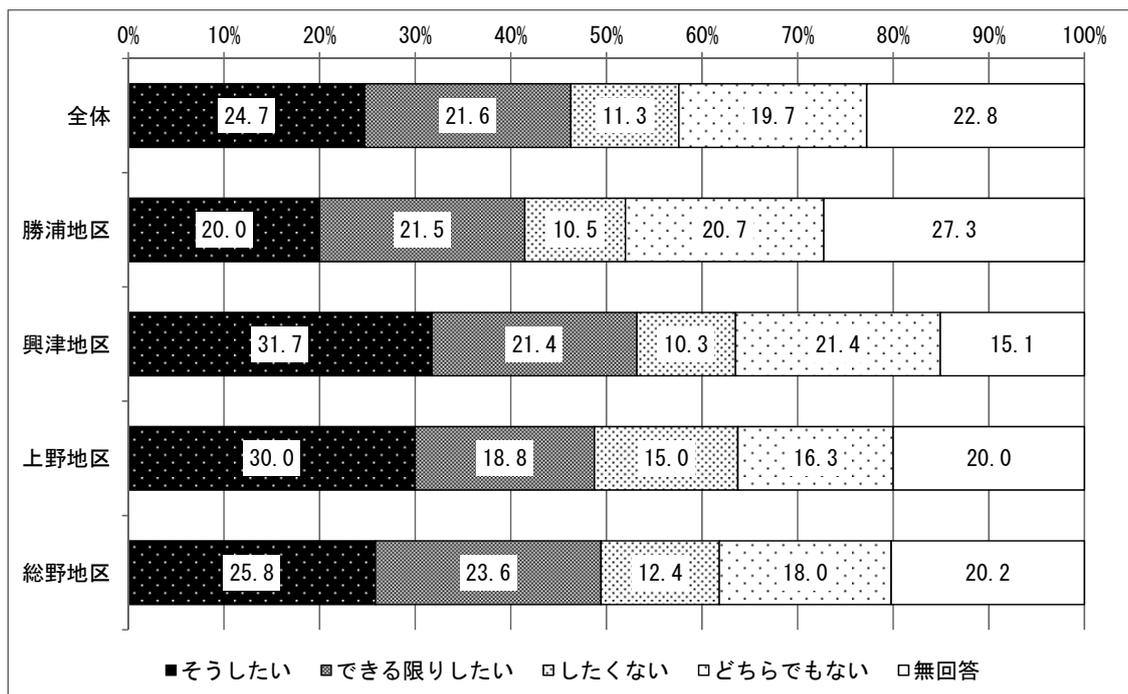
■環境への負担や高齢への不安から、自家用車から公共交通への転換可能性

	合 計	そうしたい	できる限りし たい	したくない	どちらでもな い	無回答
全体	575	142	124	65	113	131
	100.0%	24.7%	21.6%	11.3%	19.7%	22.8%
勝浦地区	275	55	59	29	57	75
	100.0%	20.0%	21.5%	10.5%	20.7%	27.3%
興津地区	126	40	27	13	27	19
	100.0%	31.7%	21.4%	10.3%	21.4%	15.1%
上野地区	80	24	15	12	13	16
	100.0%	30.0%	18.8%	15.0%	16.3%	20.0%
総野地区	89	23	21	11	16	18
	100.0%	25.8%	23.6%	12.4%	18.0%	20.2%



(9) 今後、環境への負担や高齢化への不安等から自家用車から公共交通について

	合計	そうしたい	できる限りしたい	したくない	どちらでもない	無回答
全体	575	142	124	65	113	131
	100.0%	24.7%	21.6%	11.3%	19.7%	22.8%
勝浦地区	275	55	59	29	57	75
	100.0%	20.0%	21.5%	10.5%	20.7%	27.3%
興津地区	126	40	27	13	27	19
	100.0%	31.7%	21.4%	10.3%	21.4%	15.1%
上野地区	80	24	15	12	13	16
	100.0%	30.0%	18.8%	15.0%	16.3%	20.0%
総野地区	89	23	21	11	16	18
	100.0%	25.8%	23.6%	12.4%	18.0%	20.2%

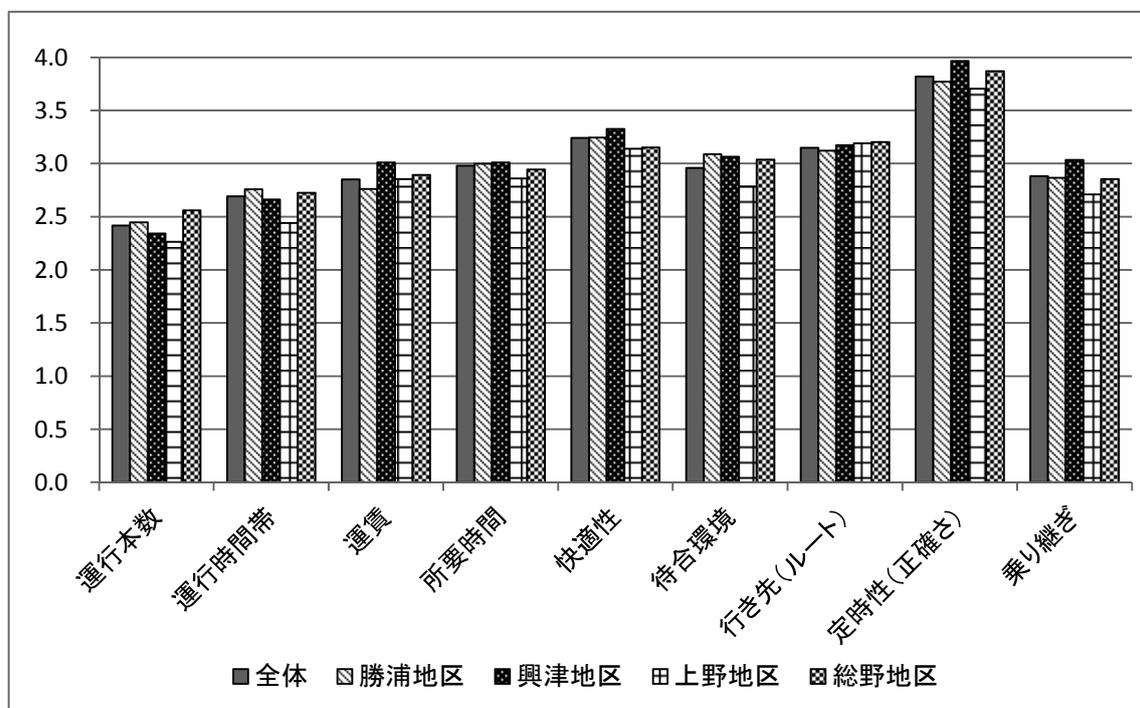


(10) 鉄道・路線バス・市民バスの満足度

鉄道・路線バス・市民バスについての満足度を「不満」・・・1点、「やや不満」・・・2点、「どちらとも言えない」・・・3点、「やや満足」・・・4点、「満足」・・・5点と点数化し、無回答を除く回答者数を分母とし、その平均点を算出し、満足度とする。

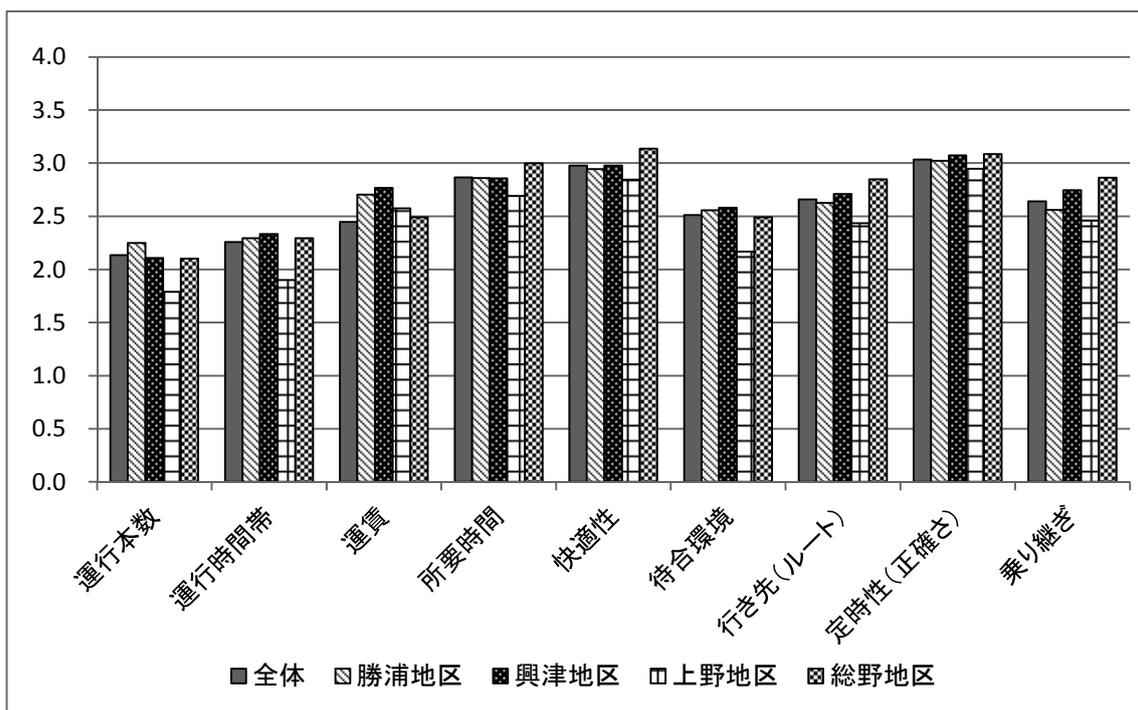
■鉄道の満足度

	全体	勝浦地区	興津地区	上野地区	総野地区
運行本数	2.4	2.4	2.3	2.3	2.6
運行時間帯	2.7	2.8	2.7	2.4	2.7
運賃	2.9	2.8	3.0	2.9	2.9
所要時間	3.0	3.0	3.0	2.9	2.9
快適性	3.2	3.2	3.3	3.1	3.2
待合環境	3.0	3.1	3.1	2.8	3.0
行き先(ルート)	3.1	3.1	3.2	3.2	3.2
定時性(正確さ)	3.8	3.8	4.0	3.7	3.9
乗り継ぎ	2.9	2.9	3.0	2.7	2.9



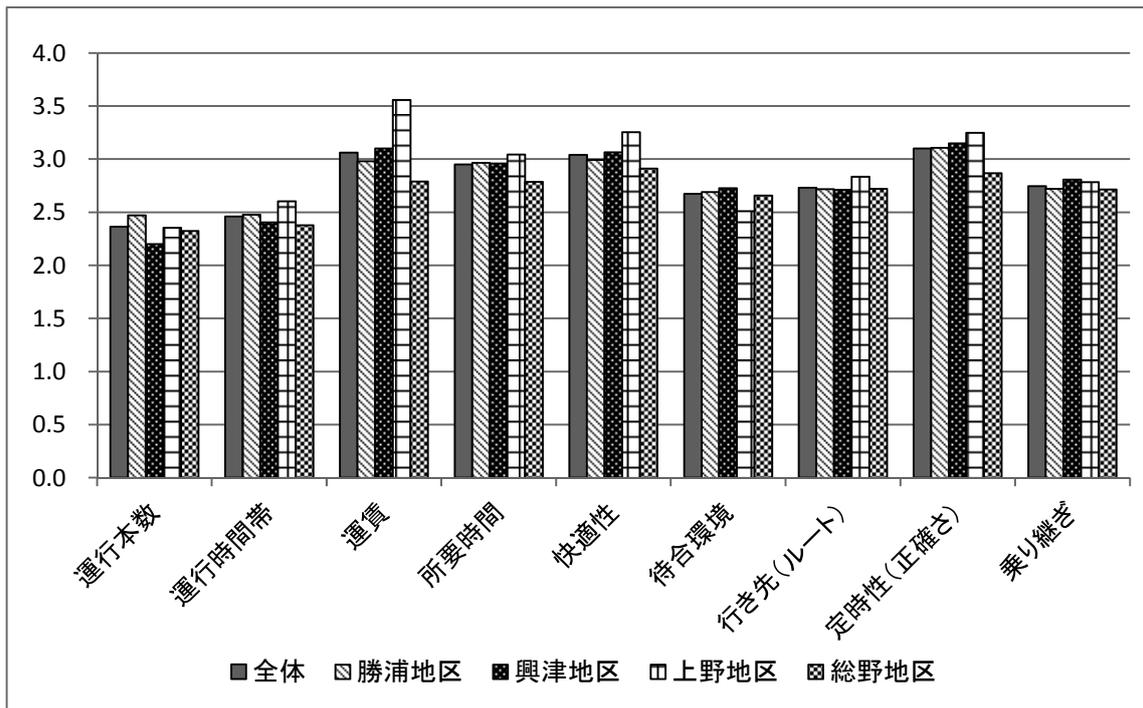
■路線バス

	全体	勝浦地区	興津地区	上野地区	総野地区
運行本数	2.1	2.3	2.1	1.8	2.1
運行時間帯	2.3	2.3	2.3	1.9	2.3
運賃	2.4	2.7	2.8	2.6	2.5
所要時間	2.9	2.9	2.9	2.7	3.0
快適性	3.0	2.9	3.0	2.8	3.1
待合環境	2.5	2.6	2.6	2.2	2.5
行き先(ルート)	2.7	2.6	2.7	2.4	2.9
定時性(正確さ)	3.0	3.0	3.1	2.9	3.1
乗り継ぎ	2.6	2.6	2.7	2.5	2.9



■市民バス

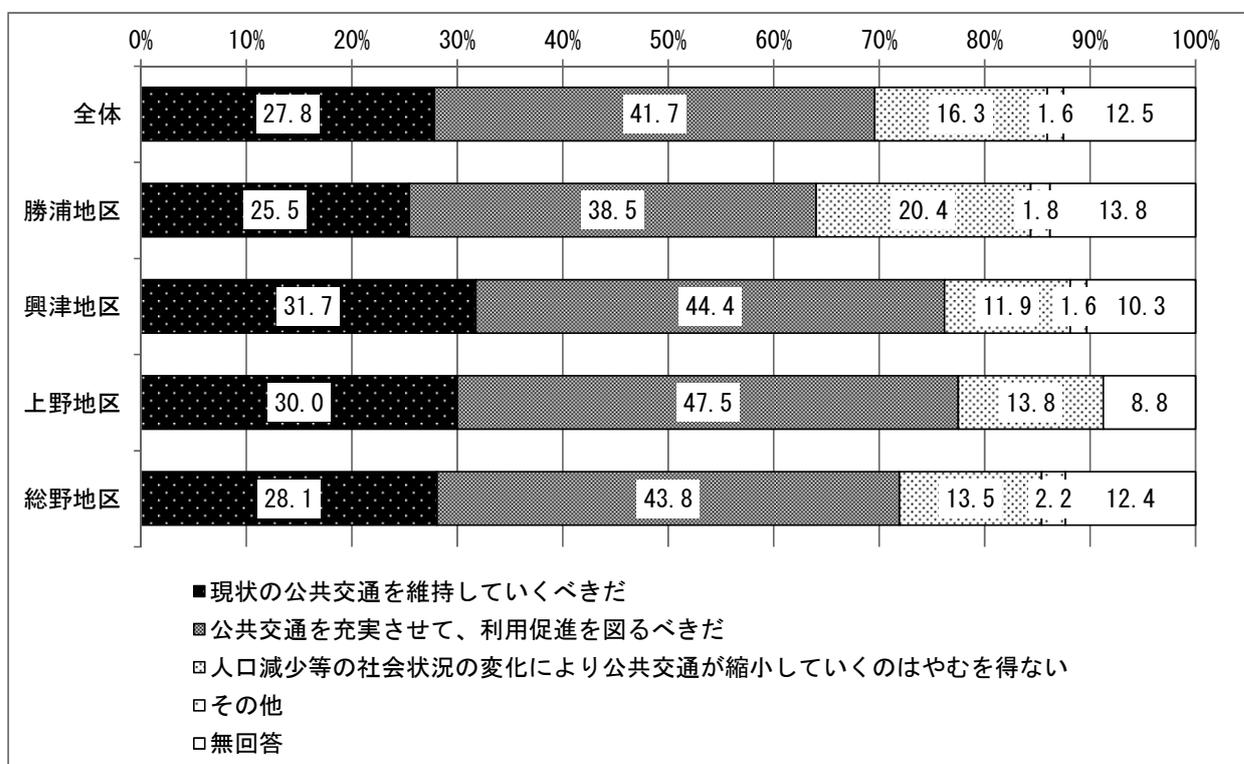
	全体	勝浦地区	興津地区	上野地区	総野地区
運行本数	2.4	2.5	2.2	2.4	2.3
運行時間帯	2.5	2.5	2.4	2.6	2.4
運賃	3.1	3.0	3.1	3.6	2.8
所要時間	2.9	3.0	3.0	3.0	2.8
快適性	3.0	3.0	3.1	3.3	2.9
待合環境	2.7	2.7	2.7	2.5	2.7
行き先(ルート)	2.7	2.7	2.7	2.8	2.7
定時性(正確さ)	3.1	3.1	3.1	3.3	2.9
乗り継ぎ	2.7	2.7	2.8	2.8	2.7



(11) 公共交通のこれからについて

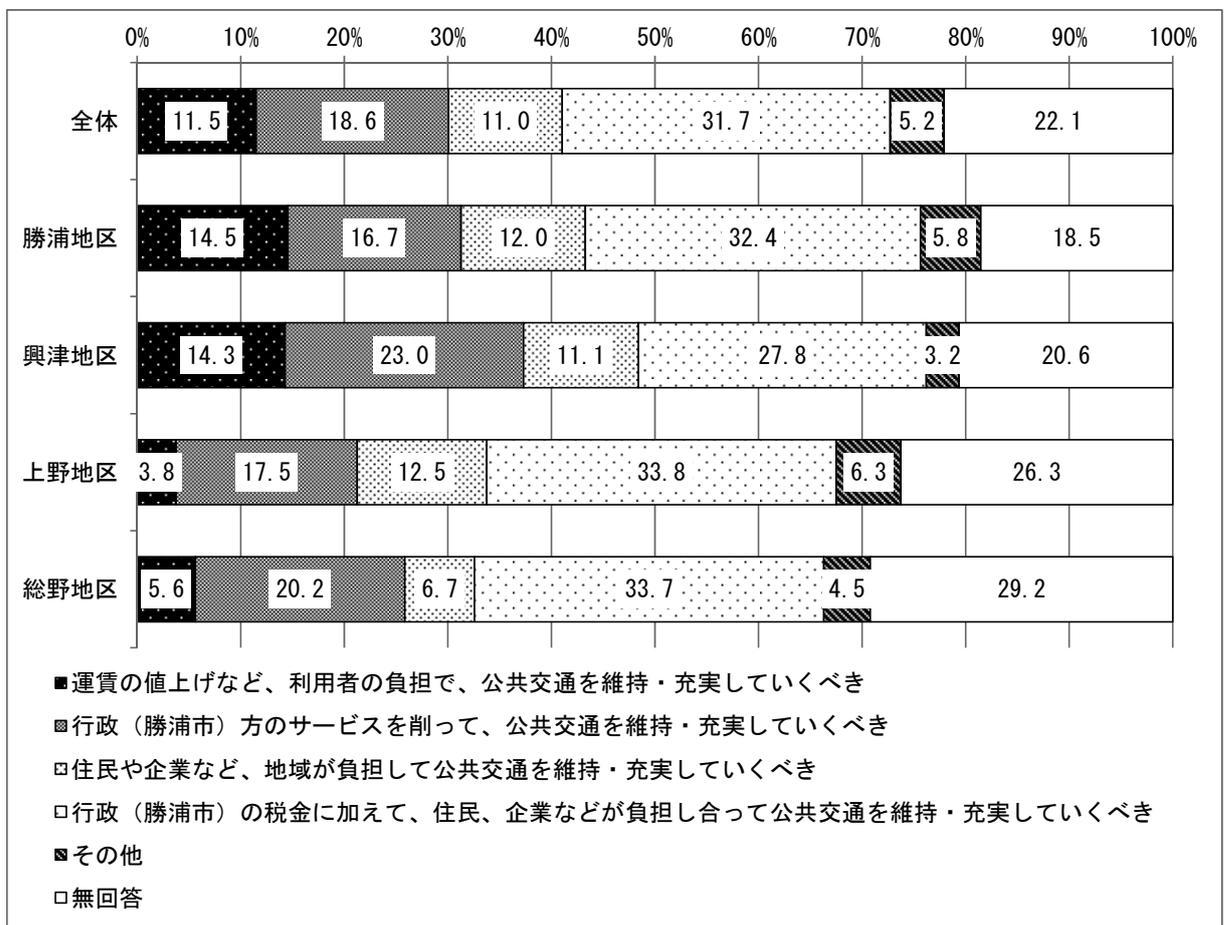
■公共交通のあり方について

	合 計	現状の公共交通を維持していくべきだ	公共交通を充実させて、利用促進を図るべきだ	人口減少等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	その他	無回答
全体	575	160	240	94	9	72
	100.0%	27.8%	41.7%	16.3%	1.6%	12.5%
勝浦地区	275	70	106	56	5	38
	100.0%	25.5%	38.5%	20.4%	1.8%	13.8%
興津地区	126	40	56	15	2	13
	100.0%	31.7%	44.4%	11.9%	1.6%	10.3%
上野地区	80	24	38	11	0	7
	100.0%	30.0%	47.5%	13.8%	0.0%	8.8%
総野地区	89	25	39	12	2	11
	100.0%	28.1%	43.8%	13.5%	2.2%	12.4%



■今後勝浦市の公共交通を維持・充実していくための方法

	合計	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	行政（勝浦市）方のサービスを削って、公共交通を維持・充実していくべき	住民や企業など、地域が負担して公共交通を維持・充実していくべき	行政（勝浦市）の税金に加えて、住民、企業などが負担し合って公共交通を維持・充実していくべき	その他	無回答
全体	575 100.0%	66 11.5%	107 18.6%	63 11.0%	182 31.7%	30 5.2%	127 22.1%
勝浦地区	275 100.0%	40 14.5%	46 16.7%	33 12.0%	89 32.4%	16 5.8%	51 18.5%
興津地区	126 100.0%	18 14.3%	29 23.0%	14 11.1%	35 27.8%	4 3.2%	26 20.6%
上野地区	80 100.0%	3 3.8%	14 17.5%	10 12.5%	27 33.8%	5 6.3%	21 26.3%
総野地区	89 100.0%	5 5.6%	18 20.2%	6 6.7%	30 33.7%	4 4.5%	26 29.2%



1-3 自由意見

<p>・デマンド乗合タクシーの導入・高速バスを利用しやすくする。</p>
<p>1) 問10.(3)の1から5までの質問を見て、全て住民(市民)に負担を押しつけ、行政の負担は0、お上のいうことを聞け!さもないと何もしてやらないぞ!といわんばかりの項目と思いますが如何?</p> <p>2)市の財政難の折、公務員の給与を全て一般のアルバイトの時給並みの750円~800円換算の給与とし、ボーナスは一律2万円、市長、副市長もしかり、市会議員に至っては名誉職として一律3万円とし、員数も現在の半数で良いと思いますが、その浮いたお金を公共交通の維持管理に回せば住民の負担も最大限に抑えられると思うし、市側もこれだけの努力をしているぞと見せれば住民も納得すると思うが、如何。地方公務員は、特に財政厳しい勝浦市では、国会議員や国家公務員並みに国民を犠牲にして平然と生きている人間のまねをしなくても良いと思います。</p>
<p>1. バス運行回数が増えれば、利便性は良いが維持管理の問題が派生する。どう調整するのか?</p> <p>2. バスが乗客0~1名乗車させて運行している。赤字になる。市バスと停留所を同じにする(法律上問題)があるかもしれないが努力すべきだ。</p>
<p>128号線が旧有料道路を経由するようになったので、市外の中心地の道路をもっと市民や観光客のために整備し、公共交通を広げてゆくと良いと思います。突飛な発想かもしれないけれど、ヨーロッパの旧市街のように路面電車があると観光面でも大きくプラスになるし、環境上もエコな取り組みだと思います。私は現在、自家用車を運転し、日々の交通に不自由を感じませんが、将来の自分のためにも公共交通を便利に利用するように頭のスイッチを切り替えたいです。勝浦の多くの企業と話し合い、企業の就業時間に見合った公共交通を拡充して、多くの人が環境に配慮した公共交通を使えるといいと思います。勝浦はそうした面でもチャレンジする市であってほしいです。</p>
<p>1. 時刻表等、バス停に行って写すのではなく、JRのように1軒当たりに配布する。</p> <p>2. 利用者にとってわかりやすい乗車運賃。例えば、100円、150円、200円という様な細かい代金はやめる。</p>
<p>1. 鉄道は快速がないため、特急を利用しないと早く目的地に行けないので快速を増やしてほしい。</p> <p>2. バスは昼間の時間帯に本数が少ないので利用ができず、タクシーを利用せざるを得ない。高齢者はタクシー料金を安くするクーポン券を発行したらどうか。(赤字にならない程度の料金で)</p>
<p>70歳以上の高齢者の車の運転での交通事故が多発している現状、反面、どうしても運転せざるを得ない状況とも考えられます。これからは福祉の充実が益々必要となっている。買い物に、病院に行きたい市民バスを利用していても時間が自由にならない等、問題が出てくる。「便利タクシー」みたいな車があると良いと考えます。高齢者が困った時にすぐ利用できるシステムを構築すべきと考えます。</p>
<p>89歳の母は、毎月1回塩田病院に行きます。その時、タクシーを利用しますが、シルバーカーがないと歩くことができません。タクシーはシルバーカーを乗せることを嫌がりますので、今回介護タクシーを利用しました。親切にしてもらい、喜んでおります。</p>
<p>JRは雨が強く降ったりすると一宮止まりになり、勝浦まで帰ってくるのが困難なのが困る。千葉から勝浦の電車4時台が無いのが不便です。</p>
<p>JRの運行状況は、携帯に常に情報が入ってくるので便利です。それに比べ、小湊バスの情報がどこで調べたり聞いたりしたらいいかわからないので困ります。一度、学校の職場体験で勝浦駅から部原のデニーズに</p>

<p>行きたかったのですが、ルートと金額が知りたくても勝浦駅の小湊バスの案内所に行ってもいつも閉まっています、ホームページも無いらしいし、結局、勝浦駅と帰りのバスの乗るバス停に車で行って時刻を調べるしかありませんでした。今の時代、これでは利用者は減ると思います。</p>
<p>JRについては、現状以下にはならないようにしてほしい。問 10 の設問文にある“新しい乗り物”が必要かつ有効だと思う。その利用度を高めるためには、元気な高齢者等の協力を求め、また、多くなっている空き家を寄り合い所として提供してもらう等、人々が外出し、他の人とふれあう機会を増やすことも重要だと思う。</p>
<p>JR勝浦駅にエレベーター工事で早急の完成を願う。</p>
<p>JR外房線のダイヤの見直しを望む。ちょっと茂原まで行く用事ができた。興津駅の時刻表を調べた。8:27 ちょっと早すぎる。8:56、9:59、茂原に行くのに特急を使うとは。結局、次の普通列車は 11:18。電車を諦め自分の車で行った。帰りの電車も同様である。千葉発 15:52 に乗れないと、17:04 まで電車がなし。17:04→18:22 11 分待ちで 18:33 に乗るしかない。せめて 1 時間に 1 本の千葉～鴨川間の普通電車を運行してほしい。</p>
<p>JR特急の本数を増やしてほしいです。特に東京からPM6：00とPM8：00の特急を走らせてほしいです。通勤圏内になると思います。勝浦市の人口が増えてほしいと思います。</p>
<p>以前、後方を確認していないような発進をされ、後ろを走っていた自分の運転する車が対向車と接触するのではないかと、怖い思いをしたことがあります。道路を市民バスが利用することが他の車が利用するよりも優先順位が先だと思っているのでは、と感じる運転をされる方がいると思うことがあります。市民バスを運転する人のマナーも向上してほしいです。</p>
<p>一度バスを全て廃止にし、同じ予算で効率の良い方法をご検討願います。また、バスという公共交通に関しましては、病院や観光地、市内の大手産業が協力しないことには改善される道はないと思います。</p>
<p>植野～興津～塩田病院区間を利用しているが、先日小湊バスが減少してから大変不便になった。市民バスも曜日が限定されており、せめて毎日運行してほしい。</p>
<p>運行回数を多くできないと思う。無理ではと思います。</p>
<p>今運行しているバスがなくなると益々勝浦市の人口が減るのではないかと思います。山間部に住んでいると特に思います。できるだけ今の公共交通を維持して頂きたいと思います。</p>
<p>運転ができないと、ここには住めないというのをよく聞きますので、公共交通、特に市民バスを充実させていただきたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅にエレベーターを付けてほしい。勝浦駅の階段や興津駅のホームの移動等、階段が上れない。 ・ 高齢化により路線バスを利用すると、バス停等にいすを置いてほしい。バス停等の整備を整えていくべきだと思う。
<p>家族に興津中に通学している生徒がいますが、運行本数が少なく、時間（下校時）帯が合わないので、毎日送迎です。迎え時は学校近くが混み合って危険な時もあります。</p>
<p>かつうら広報の発行は年3回くらいで良いのでは。</p>
<p>勝浦駅入口に信号機を付けてほしいです。</p>
<p>勝浦駅から大原、いすみ方面へのバスがない。日に数本でも良いのでよろしくお願ひしたい。（JR駅近くでない国道周辺にお店が多いため）</p>
<p>勝浦駅にエレベーター設置をお願いします。</p>

<p>勝浦駅に早くエレベーターを設置してほしい。</p>
<p>勝浦市内は道も狭いし、公共交通と言っても大変だと思いますが、手を上げて乗れるような小型バスがあればと思います。今現在私はバイクで結構買物や色々行きますが、近いうち乗れなくなると思いますので、心細いと思います。</p>
<p>勝浦市民の対象ばかりでなく、市、官庁関係の方々が多く市内を利用すれば良いと思います。すれば、バス運行のためにもなる。また、市案内に行くとはよくわからない方々が受付をされていて困ります。パートの方でもよく各部署がわかる方を案内に置いてくれた方が都合が良いです。市バスで行くとなかなか終わらないので、次のバスまで時間がかかり、朝早く行くと8時30分に職場に着く人がいて仕事にならず、迷惑そうな顔をされますが。</p>
<p>勝浦市立北中学校に通っている児童の家族です。晴れの日には自転車で通学していますが、雨の日には困ります。路線バス、上野（北中）経由勝浦行きのバスはありません。家族が雨の日送迎しています。市民バスを通学時に是非運行していただきたい。送迎できない人はバス通学ができる勝浦中に転校を考えるとと思います。</p>
<p>勝浦市に移って1年経過。暮らしにくい。買い物はほとんど鴨川に行く始末。介護保険料はさいたま市の約1.7倍で、年金生活者にはきつい。市の運営そのものをリニューアルしなければならないのでは？人口は鴨川市の1/2であるが、多分に市の経費はそう変わらないのでは？買物、医者が良い等の日常必要な行動パターンをシステム化し、必要とする交通機関を地域の共同体を利用し、市はその運営をバックアップするようにしたらどうか。</p>
<p>・勝浦市で子育てをしようとする人たちが増えれば、公共交通利用の少し長期的展望も開けます。（良い学校の先生がいるとの事前準備から始まりますが、若い人を大事にすることも考えなくてはと思います。） ・公共交通を誰のために、どのくらいの費用をかけるつもりか、そして、そのことにより、今後の勝浦の発展のためどう寄与させるのか、たとえ若者達が卒業後勝浦市を出ることがあっても、将来戻ってくることも考えて（それだけの魅力は必要）、公共交通の問題のみならず、総合的に考察することは、私よりも企画課の方ができると考えますので、よろしくお願いを申し上げます。 ・私を含め、年寄りも静かに消えていけたら、これ以上の喜びはありません。</p>
<p>勝浦市に住んだがために不便を強いられるというのはあまりにも不公平だと思う。現在は、まだ健康で自分で運転してどこでも行くことができるが、老後の生活背景をこの町で暮らしていくことを考えるとあまりにお粗末すぎて話にならない！恐怖でしかないです。行政も過疎化で仕方がないではなく、少ない人口でのメリットやアイディアを活かし、もっと真剣に考えていくべきだと思う。</p>
<p>勝浦市が独自の交通を新設する。当然利用者負担あり。</p>
<p>勝浦市の場合、現状が高齢化のピーク。高齢ドライバーの事故等の問題からも公共交通機関の充実が市民生活に必須。また、老夫婦世帯、独居世帯の増加を背景に「買物弱者」の問題もある。行政と民間が手を組んで生活必需品（食品、生活雑貨等）の移動販売サービスが必要。その際、高齢単身世帯の安否確認もかねて移動サービスを行えるとベスト。（被災地、相馬市の仮設住宅への移動販売の事例を参照されたい）また、今後成長の望める産業がない以上、自然豊かな環境で「勝浦市」を売っていくしかない。サステナブルな社会のため、公共交通機関と電気バス等、クリーンエネルギーに切り替える等、イメージ戦略も必要だ。</p>
<p>勝浦市は、定住促進のために、都市圏への通勤圏内となるべく取り組みを促進するべき。住むには良い環境でも仕事がないから勝浦に住めないではなく、仕事に勝浦から通えるようにしたらどうかと思います。具体的には、ただでさえ少ない外房線本数ですが、少ないからこそ全ての電車に乗り継ぎよく市民バスが運行（始</p>

<p>発～終電まで)すれば(もちろん有料でいい)バスの使用促進が、勝浦定住促進へとつながっていくと思います。</p>
<p>勝浦は坂道が多く、高齢者はできるだけ早く車の運転をやめ、公共交通を利用すべきと思う。従って、公共交通はきめ細かな運用が必要であり、高齢者に対する利用料金の割引等(特に市民バス)を実施すべきと考えます。</p>
<p>2月13日の夜部屋の中で尻餅をついたため背骨軟骨神経等負傷し、杖をついて家の付近をゆっくり歩くのが精一杯。それまでは路線バスを使うことが多かった。二世帯住宅に住んでいるので、買物、病院等は乗せていってもらっている。この調査の該当者としては、少し不的確なような気がします。この調査にはありませんが、勝浦駅にエスカレーター、エレベーターがないため観光を控える老年の人が多くあります。市とは問題が少し違うかもしれませんが考えてみてください。</p>
<p>鴨川市やいすみ市のように路線バス会社が市と話し合いを持ち、もっと市民(特にお年寄りが)が移動するのに身近に停留所があれば利用するようになると思います。</p>
<p>鴨川方面(特に亀田クリニック)行が便利になってほしい。今は自家用車で動いていますが、この先通院時運転できなくなった時が不安です。</p>
<p>基本的に公共交通に「赤字」や「採算」という概念はないと考えています。必要なところに道路を造るのと同じように、必要なところには公共交通を維持していくのは当然のことだと思います。それが税金を払っている理由であろうと思います。なお、このアンケートの一部選択肢が作為的なもののように見えました。</p>
<p>急激な高齢化、少子化に加え、観光客の減少等、勝浦の将来に不安を感じています。そんな中で、勝浦の温暖な気候、豊かな自然を求めて移住する人もいます。移住してきた人たちは、だいたい自家用車で移動していますが、「将来運転できなくなったらどうしようか」と考えることが多く「このまま住み続けられるかしら」とよく話を聞きます。自分自身も同じこと、目の前の問題です。また、自家用車という移動手段を持たない人は、生活に潤いを求めて活動したくてもバスの時間が合わない(特に最終バスの時間が早いこと)ことで、あきらめている人が多いようです。市民バスの大きさはもっと小さくても良いから、便数を増やすことも考えてほしいものです。</p>
<p>圏央道までの道路整備を急いでほしい。</p>
<p>今現在健康状態がいいのですが、これから先、足、腰等が弱くなる心配があります。やはり色々考え、より良い方法を見つけていかなければいけないと思います。</p>
<p>現在鉄道以外はほとんど利用しないでよくわかりませんが、これからは、将来に向けて気を配っていききたいと思います。</p>
<p>現在路線バスと市民バス両方で運行していますが、路線バスの乗客が極めて少ないように思われます。大変失礼な話ですが、路線バスの運行時間及びコースを検討して、市民バスを減らして路線バス一方向にしたら、市民バスの運行の膨大な経費が削減されると思っている。その削減された費用で小中学生のバス停に霧よけくらいの安物で良いから、雨宿りを作ってやってもらいたい。雨の中子ども達が待っている姿を見ると不憫でたまらない。</p>
<p>現在、公共交通はほとんど利用はありませんが、数年先には必ず必要となり、利用しますので、より充実した運行本数、時間帯、ルートをお願いいたします。今現在不便を感じている人が多いと思います。</p>
<p>現在は自分で行動できますが、この先体が動かなくなっても便利な買物や病院通いができるようなことを望んでいます。</p>

<p>現在は、車で移動するので不便はないが、高齢になれば不安なところがある。</p>
<p>現在は、公共交通機関としては、JRを利用しての東京、千葉方面への行き来が主ですが、高齢となり健康面での関係から近隣への交通手段が公共交通機関の利用に限られてしまうと維持、充実が必要となります。市内の交通機関として、市民バスは維持して欲しいです。</p>
<p>現在は、自分で行動していますが、個人的に78歳です。あと2年くらいと思います。高齢と独居となった時に困ります。なんとか日々前進して市街地に暮らす者にとって利便性を求め、なんとかみなさんで考えていってほしいです。</p>
<p>現在バス等が運行できているところは何とかなりありますが（本数の少ない今後運行できることになった）川津に住んでいる人には、できれば少なくとも良い（本数）なのですが毎日運行していただけるとありがたいと思います。私自身は利用しておりませんが、今後利用すると考えてのことです。</p>
<p>公共交通に意見はないが、必要のない者は減らすべき。特に市議員さん、市民のことを親身に考えていない議員さん達、その他市役所の職員もあんなに必要でないと思う。このアンケートも税金の無駄ですね。（財）地方自治研究機構って何？機構も無駄遣いですね。廃止すべき。</p>
<p>公共交通がないことに加え、駐車場もない。また、出かける場所（店等）も「市」なのにあまりになさすぎる。せめて、バスや電車をみんなが利用できるように、店、病院等、1カ所に充実させ、その場所と個々の家のバス路線等を考えると良い。勝浦市には出かけた場所がないので、どうしても鴨川やいすみに出かけて分散しているのが現状だと思う。古びた時代遅れの不便なところへは交通機関をよくしても誰も行かない。勝浦駅の駐車場は往復の特急券を買わないと止められない。朝早い便がないから利用できず、公共駐車場は早く閉まるし、全てが意味ないことばかりで勝浦は中途半端で、人が皆出て行ってしまおうような条件ばかり。</p>
<p>公共交通は観光においても重要。気軽に乗れないと不便。来たいと思わない。公共交通を通じて、お年寄りも外に出る機会が増えるし、将来的にも重要</p>
<p>公共交通の充実を図る上で、まず優先的に考慮すべきことは、交通弱者（交通手段を持たない老人世帯等）の救済であると考えます。（市内での移動を主体として考える。）その理由は、現在の自動車社会において、現実に自動車（自家用）を利用しているものが急に公共交通に切り替えることは考えにくいので、その目的を交通弱者に特化した施策（できる限り広範囲の路線網を設定したデマンドバス・タクシー等を採用し、路線バスを廃止する等）を実施すべきと考えるからです。</p>
<p>公共交通とは、広く市民等が利用しやすい移動手段だと思います。例えば60歳以上は無料にするとか、1人では乗れない人の付き添い者は無料とか。バス停はなくして、どこでも乗り降り自由とか、そのために30分に1本は必ず来るとか。勝浦市は、このままいったら後数年で日本国から消えてしまうので、それまではこれくらいの住民サービスをしたらいかがですか？どうせこんな意見を書いても、調査結果には都合の良いことしか書かないでしょうね。</p>
<p>公共交通についてのアンケートを待っていました。私自身は車の運転が今のところできるため、問題はそんなにありませんが、身近の方々はかなり困っています。市民バス等を利用したいが、歩いてもお年寄りだと20～30分バス停まであり、病院に行きたくても行けなくて我慢している方もいます。身内が近くにいれば良いのですが、他人にはなかなか連れて行くことはできません。料金が少し高くても利用したい人は使うと思います。街中にバスはあっても普通ですが、1番なくてはいけない場所にはバス停がありません。市民全員が利用できるようにどうにかバスのルートを考えてほしいです。</p>

公共交通はほとんど利用しませんが、松野の街中で大型車両とのすれ違いで接触する不安があるので、考慮してもらいたい。
高校を選ぶ時に、自分の行きたい学校ではなく、どこなら通えるかで選ばなければなりません。交通の便が良かったらそんなことなく自分で好きなところが選べると思います。北中に通った3年間、ほとんど家の人の送迎でした。冬は寒いのに家の人の仕事が終わるまで下のバスターミナルで30分以上待たなくてはいけなくて大変でした。待っている私の目の前を上野小のスクールバスが誰も乗せずに帰って行きます。あれに乗せてもらえたらと何度も思いました。これからは学校も少なくなり、家から遠い人も増えます。これから統合する学校だけでなく、市内の学校全校を考えて、市内バスやスクールバスで登下校できるようにしてほしいと思います。
交通事業者と市で路線やダイヤをよく調整し、無駄の無い運搬をしていただくと良いと思う。浜行川地区なので、市バスがどうなのかあまり確かめていない。今後は利用する機会が増えると思う。
交通手段の無い方には重要なことだと思います。必要な時にいつでも連絡一つで利用できるものがあればいいと思います。
交通の運行時間の改善ももっと必要ではあると思うが、道路の改善もしてほしい。今ではあぶなくてしょうがない
高齢化が進み、私もいつ運転ができなくなるかわかりません。その時どうするか。①都会へ戻る②宅配業者・生協等へ頼む等考えていますが、市民バスをもっと細かく小さな車で回ってくださればありがたいと思います。特に北部（総野地区・上野地区）は買い物するところがありません。車が使えなくなったら勝浦から去らなければなりません。「第2の人生は勝浦で」と考えてきましたが、老人には住みにくいところです。
高齢化とともに、いつかは自動車運転できなくなる日が来るので、やはり公共交通は維持してほしい。多少運賃が高くても、自家用車の維持費よりは安いと思うので、税金等で負担して維持してほしい。
高齢者の足として、公共交通は大切な交通手段です。行政の努力により、公共交通を維持充実していくようお願いします。
高齢者の中にはタクシーの方が便利だと言っています。
高齢者にとって、公共交通の充実は大変重要です。経費のかからない方法により、より充実してほしいと考えます。少なくとも現行運行本数を維持していただきたいと思います。
高齢になり、現在利用している交通手段が使えなくなったら、公共交通手段を利用したいと思う。
このアンケートとは関係ないのですが、川の名前はわからないので。夢てらすみよまつ等の前を流れてるどぶ川の臭い！！なんとかなりませんか。
小湊バスが減ってしまって大変困っています。興津方面行きの市民バスをもっと増やしてほしいです。せめて週3日、火、水、土くらいにはしてほしいです。
今回のアンケートの内容とは関係ないかもですが、信号を見やすくする工夫が必要かと個人的に思います。特に夏は逆光での影響が。信号無視で走る車両が多く危険です。可能でしたら改良をお願いしたいと思います。
今後はさらに分散化によるインフラへの負担が増加する。コンパクトシティを作るために、積極策を打ち出して、千葉県の中でもユニークなまちとして住みたい、働きたい、遊びたいまちにしていく取り組みが必要
・子どもの学校（登校・下校）の時間にあつたバスを出してほしい。（勝浦駅・興津駅に行く路線）・南山田から勝浦に降りる道路のトンネルの電気を増やしてほしい。暗すぎる。周りに雑草が生えすぎ。

<p>自家用車が運転できなくなり、高齢化して家族が手助けしてもらえない場合、どうしても公共交通手段が必要となります。早急に解決していかないと、その地を離れていかなければならない事態となり、勝浦市の過疎化が進んでしまうことになりかねません。お互いに知恵を出し合い、協力し合ってこそ生活が成り立っていくものと思います。</p>
<p>全自家用車の生活なので、よくわかりません。</p>
<p>自家用車を持っていない人のための公共交通なので、無くさないようお願いします。</p>
<p>自宅からバス停までの距離が遠いと買い物をして重い荷物を持って歩くのは大変なので、利用しにくいと思う。</p>
<p>市内全てを回ってほしい。部落の端まで。</p>
<p>市内のアクセスも重要だが、市外へのアクセスも充実してほしい。東京駅や千葉駅、羽田空港、アクアラインへの連結等、外部へのアクセスが不足しているように感じる。気軽に自然を感じ、気軽に都会の便利さも感じられるようであれば、勝浦の価値も上がると思う。そのためには、容易な外部へのアクセスが必要不可欠と考える。</p>
<p>市内のバスをもっと小型化し、本数を増やす。少なくとも1時間に1本は欲しい。</p>
<p>市内バスが運行すると聞いて、大変喜びました。しかし、ふたを開けてみると停留所まで行くのに約30分かかります。歳を取り、足腰も弱ってきた私たちで停留所まで行くことは現実的に無理になりました。せめて5分くらい歩いたところに停留所があれば、病院、買物と、行動範囲も広がったと思います。不便なところに生活している人たちにこそ市民バスは必要なのではないでしょうか。何のための市民バスですか？</p>
<p>市内バスを利用したくとも、バス停が遠いため歩くのが大変なので手を挙げたら止めてほしい。</p>
<p>市民バスの運行ルート 私はニュー黒潮台の住人ですが、市民バスを利用するには市役所まで歩かねばなりません。ニュー黒潮台の中か、せめて外側を通っていただきたいと思います。市役所から塩田病院に向かうバスはせめて武大坂から国道（消防署のところ）に降りて塩田病院に行くルートを考えられないでしょうか？</p>
<p>市民バスがどこでも止まるようにしてほしい。</p>
<p>・市民バスに関して2点。周回ルートの見直し及び運賃の一部見直し（路線バスと競合する区間の運賃引き下げ）を！ ・鉄道に関しては、勝浦～安房鴨川間の第3セクター化が危惧されるので、その対策をお願いしたい。</p>
<p>市民バス、総野、上野地区では手を挙げれば乗車可能とのこと。松部区は漁協と郁文小の下のバス停のみ。人口密度の高い新兵衛ドライブインも停車してほしい。中村理容店近くのT字路の交差点の信号待ちの時間が長すぎる。他の押しボタン交差点は短い。同じ費用を払っているのに、勝浦東急や興津のサニーヒルの車には大勢の乗客あり。ルート内であれば、運賃を支払っても良いから乗せてほしい。</p>
<p>・市民バスの停留所をフードプラザハヤシの前にもあると大変良いです。お願いいたします。 ・市民バスが「空」で走っているのをよく見かけます。小型にしたら良いと思います。</p>
<p>市民バスについて。現在土日等運行されていませんが、できれば土日、年末等の運行を検討していただきたく、よろしく願いいたします。</p>
<p>市民バスはいらないと思う。</p>
<p>市民バスで目的地へ行く時、できるだけ最短距離でいけるようになれば自家用車を利用しなくても大丈夫と思う。駅前とか市役所とか、時間がかかりすぎる。今後に期待します。</p>

<p>市民バスを利用するので、本数がほしいです。興津方面は火・木だけで不便です。病院も火・木が混んでいるようです。（バスを利用している人は）せめて週に4日くらいはほしいです。</p>
<p>市民バスをもっときめ細かく、拡大本数増加してもらいたい。</p>
<p>市役所、駅、病院、スーパー等、日常利用するバス等を運行を願います。川津地区等、道路が狭く、車を運転するのに大変です。</p>
<p>充実した公共交通が近くにあれば、その利用は習慣化されるのでは。習慣化されることで公共交通を取り巻く環境が改善されていくのでは。子ども達の利用を考えると必要なことと感じます。</p>
<p>乗客が少なくともその人にとっては必要な交通手段ですので、切り捨ててはいけません。</p>
<p>問 10.(3) の上記 2 の他のサービスを削るのではなく、行政の無駄を無くすべき。私はまだ運転できますが、公共交通を利用しなければ生活できない人のためにもがんばってほしいと思います。</p>
<p>小中学校の社会見学、遠足、練習試合等での利用に際して、市で運賃の負担をしてほしいです。利用することによって社会勉強にもなると思われます。</p>
<p>人口減に加え、各家庭に自家用車をほとんど所有している現状で、公共交通を継続していくのは非常に困難だと思いますが、今後、高齢化社会が進んでいく中で、高齢者の足になるものがなければ非常に困る人たちが増加していくものと思われます。それで、具体的に病院・市役所行き等具体的にコース、時間等を今少しPR等を含め、検討されることが必要かと思えます。</p>
<p>・人口の減少に加え、当然利用者の状況が悪化することは当然である。従って、市、住民、企業が一体となって無駄を削って、知恵を出して、検討すべきである。・せっかくのアンケート実施であるので、真剣に取り組んでほしい。・市の立地状況から、平地が少なく駐車場の確保は厳しいと思うが、行政として全く知恵が無い。本アンケートだけで無く、行政全般にわたって市民の声をもっと聞くべきではないか。</p>
<p>親戚の者が公共交通に頼らざるを得ないが、希望する路線がなかったり、あるいは停留所まで遠かったりで、不便をしている。市民バスでどこでも乗れるよう（行き先が違うので無理とは思いますが）良い方法を考えてほしい。</p>
<p>月水金の日に、市民バス、その中の1本でもいいので、坂上を回送してほしいと願って、希望したいです。政界も混乱している最中、世の中も混乱しきっております。中々難しい質問ですが公共交通に関する意見も大変悩みますが、行政が他のサービスを削ることも難しいでしょうし、結局私の考えは住民や企業に丸をつけましたがまだ心の中は迷いぎみです。</p>
<p>税金等で負担するのではなく、行政の無駄な事業の予算で促進を図るべきではないでしょうか？</p>
<p>・全然人が乗っていないバス（大きい）を動かすのはもったいないと思う。半分くらいの大きさで良いと思う。・国吉には、茂原駅まで直通のバスがあるようですが、そういうのがあれば便利なんじゃないですかね。・車がなきゃ勝浦に住めないと思う。・興津中に通うのに定期が実費なのもどうかと思いますが。駅からも遠いし、金はかかるし、子どもは学区が興津でも通わせたくないですね。勝浦でも1駅だし、勝中の方が駅から近いし、自転車に通おうと思えば通える。学校が自転車通学ダメとか終わってますよ。</p>
<p>早急に、勝浦駅舎にエレベーター（エスカレーター）を取り付けてほしい。路線バス（市民バス）の朝夕のダイヤをもう1本でいいから増設してほしい。</p>
<p>総野地区にも市民バスを運行していただきたい。</p>
<p>総野地区にも市民バスの運行をお願いしたい。</p>

外房線の複線化
外房線の本数の増加、運賃の値下げ バスに関しては、バスの車体の概念を捨てて、バンとかでもいいと思う。利用者が多い時間帯はいつも通りのバスでいいが、利用者が少ない時間帯でもあの大きなバスはコストの無駄でもあるし、交通の邪魔でもあり、マイナス部分しかありません。
外房線の本数を増やして頂きたいです。
タクシー券等のもを出すことを考えたらと思う。
中高生の部活が時間がまちまちなので、夕方本数をちょっと変えるといいかなと思います。
通学に合う（中学）時間に利用できるように運行できれば良いと思いますが、（その時学割で乗れたら中学生が利用するのでは？）
鉄道、バス、どちらも本数が少なすぎる。その点からも勝浦は不便だから人口も増加しない。魅力がないという悪い状況に重なっていく。自分さえ良ければという行政の方々やトップの方々、もっと真剣に取り組んで、男なら、女なら命を燃やして取り組んで仕事をしてください。今しか情熱を持って燃え上がらないのだよ！がんばってくださいね。それが自分も子にも孫にも誇れる貴市になれるのです。
鉄道に合わせて一番から最終までバスがあれば良いと思う！
電車を使って出かける以外はほとんど歩いていきますのでバスのことはよくわかりません。しかし、勝浦駅から電車に乗る時、階段を上るのが大変なので、ホームと駅舎に入る階段にエスカレーターがあったらと年寄りにはしみじみ感じます。エレベーターではなく、エスカレーターを。
電車の本数が少ない。
東急リゾートタウンのバスで駅まで出て市のバスを利用しようと思っても連絡が悪く、利用しづらいです。興津の学校まで行くのにも1人で通学できません。スクールバスがあったら良いと思います。
時々小湊バスを利用させて頂いています。利用者が少なく、勝浦から総野終わりの方まで、日中はほとんど2、3人の時が大半です。時には1人の時もありバス会社さんには申し訳ないと思っていますが、これがなくなるのはとても不便に思います。家族の車にばかり頼めませんし、でも他の地区に比べ路線バスが現状維持なら幸せに思います。
特定の高齢者等に、無料のタクシーを呼べる権利を与えとか。利用者の無いバスを走らせるよりいいかもしれせん。
年寄りには公共交通は便利です。今のところ、私も車に頼っていますが、後何年かしたら利用したいので、よろしくをお願いします。
夏休み等長期休みの時、運行本数を増やしてほしい。例えば学習塾や市の水泳教室等、子どもだけで路線バスに乗って行ってほしいのに無い（いろいろな経験をさせたいと思っている。）。
（行川）裏道ですが、雨が降って増水して（セメントがはがれて大きな穴が開いてトタンが置いてあるけど車が通るたびに大きな音がして困ります。
バス時刻表がボロボロで汚く見づらいものがあるので作り直した方が良いと思います。
バスの運行している幹線道路から奥に入っている地区のため、「市民バス」をできるだけ利用したいので（車の運転はやめたいと思っている。）本数を増やしていただけたらと切に思います。
バスの運行時間をプリントし配布すべきだと思います。
バスはバス停にこだわらず、コースの中であればどこでも乗り降りができるようにし、バス停までの移動を軽減するのが良いのでは。電車は駅の上り下りが大変なので、エレベーター・エスカレーターの仕様にして、

誰もが使いやすくするのが良いのでは。
バスの本数が減ることにより、利用しにくくなっているので、本数は減らすべきでない。小型のバスを利用していけばいいと思う。地元の高校がなくなると高校生は必ず鉄道利用となるが、本数が少なく、遠くの進学校へ行くことが大変である。高校生の通学時間帯は本数を減らされたら困る。
バスを利用する場合、停留所以外でも自由に乗り降りできるようにしていただきたい。
バス停が遠いので市民バスを市内全域に。
バス停が遠いので近くまで入ってもらいたい。
バス停まで行くのに時間がかかる。大きい道路にバス停を作るだけでなく、バスを小型（6～8人乗り）し、細い道にも入れるようにしてほしい。病院に行く時等、何人かまとまっていけるような乗り合いタクシー（往復）制度をつくってほしい。
・非生産的な公共交通の維持拡大よりも、勝浦市の発展につながるような公共交通システムの方が大切（1）飲酒客向けの送迎システム（2）公共の運転代行システム（3）県外客のための無料または格安レンタカーシステム（4）カーシェアリングシステム（5）マイクロバスによる「勝浦巡り」（6）「勝浦の海」をイメージさせる「水上バス」の導入
必要性を感じない（利用しているのを見たことなし。バスの中は無人が多い。）。
一人の力よりみんなの力です。
病院に行くのに助かっています。
病院等に行く時、デイスサービスの車を利用したいと思います。知り合いの方にはお願いしますが、どのくらいお礼して良いかわからない。デイスサービスの車も単価を一律に決めて、少しでも安くお願いします。
普段運行しているバスの乗車している人数を見ると、多くても10人前後であります。これをマイクロバス等に変えて、運転本数を増やし、バス停等は特に設けず、どこでも乗り降りできるようにしたらどうかと。
ホームセンターも電気屋もない都市では、車がないとかなり生活が不便です。老人がどんどん増加し、車の運転による事故が今後急増すると思う。早急にバスの運行を充実させてください。
まだ自分は若くて車を運転できるのでよくわかりません。色々勉強してみないと何とも答えようが無いです。
①益々加速する高齢化社会には公共交通は大切な移動手段としての役割は大きくなると思います。②いずれ自家用車の運転が困難になった時のことを考えると、今よりも充実し、利用者がたくさんいたら自分も安心して老後を過ごせるのではと。③利用者のニーズに合った方法等、他の市町村の良い例等取り入れていただくのも一案と考えます。④一市民として、よろしく願いいたします。
お店や金融機関のない地区に行きお話を聞くと、バスが減った、なくなったという（ここ何年かで）ことを言っていました。店も減っていく中、遠くに買い物に行くにはバスの本数を増やせないものかと思います。介護タクシー？を利用している方も多いですが、バスが必要という声が多いです。若い人が田舎離れもしているし、独居老人は困っています。
もうすぐ高齢化の仲間入りをする私にとっては、公共交通が利用しやすく充実していると、外出等の不安が解消され、生活も楽しみになると思います。どうぞ、公共交通の活性化を図るために、今後ともご尽力いただけますよう、よろしく願いいたします。

<p>・利用者数を考えると維持するのは難しいことです。・しかし、住民の高齢化、エコロジー、観光地であることから、勝浦の自然を利用、また勝浦をいすみ、御宿、大多喜、鴨川の中心となるような交通網の検討・中長期を考えて整備しなければならないと思います。・住民と観光客の両方を取り込む方法はないものでしょうか。・JRは別としても、バスの利用者は新路線拡大で増加を！！</p>
<p>利用者＝住民が利用しやすいものになることを望みます。現在のままだと大変不便です。住民（市民）の声に耳を傾け、高齢化社会に向けて取り組んでほしいと思います。</p>
<p>利用者が少ないと思うが、時間毎に1本あると助かると思う。</p>
<p>利用したくても当地域では走行していません。（市民バス）そのためもありますが無関心になってしまいます。両親共働きで時間通りに帰れず、孫達の通学の送迎はほとんど毎日です。</p>
<p>利用していませんが、市内市民バスと公共バスで料金が違い、同じ税金を払っているのに不公平を感じる。利用する人が負担すべきという意見です。（例えば、高速道路等企業の運輸手段は別として、レジャー利用ならば使う人が払うべきだと思っているので）なぜ、市民会館跡地利用の駐車場を無料にしているのですか？最初に駐車料金徴収のための設備にお金がかかるとしても、利用料金を取るべきだと思います。観光客の人々が来てくれるためもわかりますが、一部飲食店の方々が豊かになることも良いこととはいえ、地元利益を還元しているかどうかもありますし、まず勝浦に入ってくれる時点で多少市の施設へ直接という手段はありだと思っています。</p>
<p>老人とか足の悪い人は国道まで出るのが大変なので、国道から中に入った道等に週1回でも良いので小型の乗り物が通ってくれば助かります。</p>
<p>老人の独居生活をしています。大勢の方々にお世話を受け、日々暮らしている今日この頃です。俺の心がけは大切だと思いますので、地域自治体の行事に参加できないことが非常につらいです。</p>
<p>老人や病気で運転できない方は一部でしかないかもしれないが、その一部の人の利用充実を考えていかなければいけないのではないかと！</p>
<p>路線バスや市民バスのような画一的な運行形態ではなく、利用者のニーズに応じた小回りのきく運行のできるような会社なり組織を運営した方が良いように思う。</p>
<p>路線バスについては、中央商店街への乗り入れ本数を増便すれば乗客や観光客の利便性も向上が図れると考えます。現況は、国道128号が主体となっているため、病院やスーパーハヤシの集客ばかりに思えます。今後、警察署も高台（市役所隣り）に移転予定であり、市役所周辺経由のバス路線の増便が期待されます。鉄道については、高速インターから遠いため、バス利用（高速）より、特急列車の利用が依然として維持されると思います。特急列車の本数維持に努めていただきたい（内房は激減しています。）。</p>
<p>駅（JR）は各町1カ所のため、当然近い人、遠い人が出てくることは避けられないので、町内、市内と運行するバス等でカバーしていくしかないと思います。中でも、駅まで遠く、なおかつバス停が家の近くに無いところも多く（私の家もそうです。）どうしても自家用車がなければ生活が困ります。高齢者の一人暮らしの方達にはもっと違う形で交通手段を考えてあげるべきだと思います。</p>
<p>駅の階段をお年寄りが大変そうに上っているのをよく見かけます。エスカレーターでもあったらと度々思います。一日も早く完成をお願いします。</p>

<p>駅の利用のしやすさを上げるべきだと思います。仮にも観光に力を入れているのだから、人を呼びたいのなら交通の整備は整えておくべきです。駅にはエスカレーターも付いておらず、まちには駐車場もろくに整備されていないのでは、来る人のことを考えていないことが相手側にも伺い知れると思います。人を呼びたいなら、まず人が来る環境づくりが大切だと思います。人の住みづらいまちには外から人も訪れないと思います。勝浦により多くの人に来て発展していくことを願っています。</p>
<p>他市のレベルに比べて高齢化率が高いため、公共性のあるものは「ジャストインタイム」で必要な時に必要なものを必要な場所に整備して、魅力あるまちづくりをお願いします。</p>
<p>急に路線バス廃止になり、回数券が不要になりました（事前に購入してあった）廃止の場合、早めにお知らせがほしかった。興津～勝浦間、利用していたので。</p>
<p>今は自分が利用していないので判りませんが、これからは絶対必要になると思います。もっと細かい部分（市道）にも走らせてください。</p>
<p>今のところ自分で自動車を運転できるが、できなくなった場合、市内バスがあれば便利だと思う。市内バスの場合、時間通りでなくてもいいから、バス以外でも手を挙げたら止まってあげる優しさが必要だと考える。</p>
<p>今まで、勝浦の交通機関を利用したことはないのですが、これから運転ができなくなったら利用しようと思います。どんな場所でも気軽に乗り降りできるバスがあったら、一人行動も楽しく出かけられるのではとうれしいですね。また、勝浦は道が狭いので困りましたが、今は無料駐車場ができ、助かります。</p>
<p>今は利用していないのでどのバスに乗っていったらいいのかわからないので、路線図等、わかりやすく作成してほしいと思う。</p>
<p>市バスも必要ですが、私は日東交通の定期バスを利用して亀田クリニックへ、今は2ヶ月に1回程度通院しています。利用するたびに、このバスがあってありがたいと思います。これから益々車を重ね車のない者にとっては日東交通興津行き路線の存続を市政に携わるみなさまにもお願いいたします。興津から利用する方は多いと思います。</p>
<p>私は市民バスを利用したことがありません。80歳。</p>
<p>私は、地の利の良い場所から現在、車がないとどこにも行くのが不便なところへ嫁に来ました。私は車の運転ができないため、とても困ります。夫が運転できない時、これから車の運転ができなくなる時、大変困ります。市民バスを利用したこともあるのですが、バスに乗るという習慣があまりないため、利用の仕方がよくわかりません。運行表も複雑すぎて難しいです。あと、運賃の安い市民バスが土日祭日休みなのも困ります。あと、お願いばかりで申し訳ないのですが、乗り継ぎも良くなってくると便利だと思います。よろしくをお願いします。</p>
<p>私は、行川に住んでいるので、鉄道やバスが運行されているから不便を感じませんが交通の手段がない人にとっては、市民バスは必要だと思います。存続の希望をします。</p>
<p>車の運転ができないので、移手段はバスしかありません。いつもお客さんが少なく、バス会社は大変だと思っていますが、6月で便数が減り、市民バスは毎日ではないので、非常に困っています。今は誰でも運転でき、バスを利用する人は少ないからかもしれませんが、高齢化や環境汚染のことも考えて、公共交通の維持・充実を考えてほしいと思います。</p>
<p>車がないと生活に支障があることを今の年代の人は理解しているから、こういうアンケートは老人にするべきです。老人も市民バスを利用することを基準に考え、行動しているはずだからこれ以上本数増加で税金を上げられたりするのはいやめしてほしい。市が何かを変えるなら、きちんと現実を見て行動すべき。市民バス</p>

見ても誰も乗っていないことが多すぎる。
車やバイク、自転車のない者に対しては、段々不便になってきている。
乗り合いタクシー（オンデマンド）はどうでしょうか？決まった場所、時間等電話でバスを空のまま走らせるよりいいかと思います。
乗り継ぎのバス停がない。バス停を増やしてほしい。
昔から山と海に囲まれている勝浦では、道路を広くすることもできません。人間がどぶの上を歩く勝浦です。自分が自分を守っての生活を心がけています。勝浦の発展をいつも祈っています。
全く思い通りにならない世の中で、毎日一日一日違った生活ができ、おかげさまで楽しく過ごしています。・最近喜ばしいこと。木戸妙久寺下の道路や自宅付近の痛んだ箇所、穴のあいたところにコールタール補修をしていただき、車や歩行により安全になったこと。・市民バス運行道路について、農免道路赤羽根→大森入り口。どこで管理しているのですか？草花、路側帯は落ち葉で埋まってしまいます。
朝、夕の本数はそのまま、間の時間をなくしたらどうでしょうか？なかなか難しい問題だと思います。まず通勤での利用はないと思います。
長い習慣の中で家人にも他人様にも迷惑をかけないで行動ができることを重点に考えて行動ができる場所を選ぶか諦めてしまっ行って行かない、行かないということが身についてしまっています。ただ興津は歩いて駅、停留所へ行けるのは幸せだと思います。前述のように、ダイヤに合わせての行動ですから、路線バスもせめて4年前の運行に戻れば大変便利です。

公共交通に関するアンケート調査

皆様には、日頃より市政にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、現在、勝浦市では利便性の高い公共交通体系を構築するため、市民の皆様のご意見をお聞きしながら、地域の実情に合った公共交通の調査・検討を進めておりますが、今般、その基礎資料とするため、市民の日常の移動に関するアンケート調査を実施することといたしました。

この調査は無記名でご回答いただくものであり、お答えいただいた個人が特定されることはありません。また、この調査以外の目的に使用することはありませんので、本調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願いいたします。



平成24年8月吉日 勝 浦 市
(財) 地方自治研究機構

【アンケート記入方法とお願い】

記入方法：回答は、番号に○を付けてご回答ください。() 内には、具体的な内容をご記入ください。

お 願 い：ご記入が終わりましたアンケートは、返信用封筒に入れ

8月24日(金)までにポストに投函してください。

記入方法や質問内容でわからないことなどありましたら、下記問い合わせ先までご連絡ください。

【問い合わせ先】

勝浦市役所企画課 政策推進係
担当：栗原、平松
電 話： 73-6656

次のページからアンケートになります⇒

公共交通に関するアンケート調査票

あなたご自身のことについてお聞きします。

問1. あなたご自身のことについて、お聞きします。下の表の設問のそれぞれについてお答えください。

① お住まいは？ (1つに○印)	1. 勝浦地区 3. 上野地区	2. 興津地区 4. 総野地区	
② 性別は？(1つに○印)	1. 男性	2. 女性	
③ 年齢は？(1つに○印)	1. 10歳代 4. 40歳代 7. 70歳以上	2. 20歳代 5. 50歳代	3. 30歳代 6. 60歳代
④ ご職業は？(1つに○印)	1. 会社員・公務員 4. 専業主婦(夫) 6. 無職	2. 自営業 5. パート・アルバイト 7. その他()	3. 学生
⑤ 運転免許証の有無は？ (あてはまるもの全てに○)	1. 自動車の運転免許証がある 2. バイク(原付を含む)の運転免許証がある 3. 運転免許証を持っていない		
⑥ ひとりで外出することが 可能ですか？ (1つに○印)	1. ひとりで外出できる 2. 付き添いがあれば外出できる 3. 外出できない		
⑦ 世帯にある自動車の台数 は？(1つに○印)	1. 0台 4. 3台	2. 1台 5. 4台以上	3. 2台
⑧ あなたが自由に使える自 動車(バイク)をお持ちで すか？(1つに○印)	1. 自分が自由に使える自動車(バイク)がある 2. 家に自動車(バイク)があるが使用に制約がある 3. 自分では運転しないが、家に自動車(バイク)がある 4. 家に自動車(バイク)がない		
⑨ 福祉タクシー・介護タクシ ーを利用していますか？ (1つに○印)	1. 利用している 2. 利用していないが、知っている 3. 利用していないし、知らない		

あなたの日常的な移動についてお聞きします。

問2. 日常の買い物・医療機関の利用についてお答えください。

	買い物について	医療機関の利用について
① 出かける頻度は？ (それぞれ1つに○印)	1. ほぼ毎日 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. ほとんど行かない	1. ほぼ毎日 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. ほとんど行かない
② 主な出発時間は？ (それぞれ1つに○印)	1. 朝 (5～8時台) 2. 午前 (9～11時台) 3. 午後 (12～15時台) 4. 夕方 (16～18時台) 5. 夜 (19時以降)	1. 朝 (5～8時台) 2. 午前 (9～11時台) 3. 午後 (12～15時台) 4. 夕方 (16～18時台) 5. 夜 (19時以降)
③ 主な帰宅時間は？ (それぞれ1つに○印)	1. 朝 (5～8時台) 2. 午前 (9～11時台) 3. 午後 (12～15時台) 4. 夕方 (16～18時台) 5. 夜 (19時以降)	1. 朝 (5～8時台) 2. 午前 (9～11時台) 3. 午後 (12～15時台) 4. 夕方 (16～18時台) 5. 夜 (19時以降)
④ 最もよく行く行き先は？ (それぞれ1つに○印) ※買い物先は お店(施設) の名称もお答 えください→	1. 勝浦中央商店街 2. 勝浦朝市 3. フードプラザハヤシ 4. 玉川ストアー 5. タカヨシ興津店 6. コンビニエンスストア 7. その他の市内買物施設 8. イオン鴨川店 9. おおたきショッピングプラザオリブ 10. その他の県内(市・町) 11. その他() 【名称 : _____】	1. 塩田病院 2. 勝浦眼科医院・越後貫医院 3. 勝浦整形外科クリニック 4. 川上医院・長島医院 5. 勝浦診療所 6. その他の市内の医療機関 (名称 :) 7. 亀田クリニック 8. いすみ医療センター 9. その他の医療機関 (名称 :)
⑤ 利用する交通手段は？ (それぞれ利用する全てに○印)	1. 鉄道【勝浦駅・鵜原駅・興津駅・行川アイランド駅・その他()】 2. 高速バス 3. 民間路線バス 4. 市民バス 5. 自家用車を運転 6. 自家用車で送迎 7. タクシー 8. 介護タクシー 9. バイク(原付を含む) 10. 自転車 11. シルバーカー 12. 徒歩のみ 13. その他()	1. 鉄道【勝浦駅・鵜原駅・興津駅・行川アイランド駅・その他()】 2. 高速バス 3. 民間路線バス 4. 市民バス 5. 自家用車を運転 6. 自家用車で送迎 7. タクシー 8. 介護タクシー 9. バイク(原付を含む) 10. 自転車 11. シルバーカー 12. 徒歩のみ 13. その他()

問3. 通勤・通学についてお答えください。

※通勤・通学されていない方は問4へ

①出かける頻度は？ (1つに○印)	1. ほぼ毎日	2. 週に3～4日	3. 週に1～2日
②通勤・通学先は？ (1つに○印)	4. 月に数日	5. ほとんど行かない	
	1. 市内	2. 鴨川市	3. 茂原市
	4. 大多喜町	5. いすみ市	6. 御宿町
	7. 千葉市	8. その他の千葉県内 ()	
	9. 東京都内	10. 神奈川県内	
	11. その他 ()		
③ 利用する交通手段は？ (利用する全てに○印)	1. 鉄道 【 勝浦駅・鵜原駅・興津駅・行川アイランド駅 その他 () 】		
	2. 高速バス		
	3. 民間路線バス	4. 市民バス	
	5. 自家用車を運転	6. 自家用車で送迎	
	7. タクシー	8. バイク(原付を含む)	
	9. 自転車	10. 徒歩のみ	
	11. その他 ()		

問4. 日常生活の中、あるいは急な用事などで外出したい時に交通手段がなくて困ることがありますか。(1つに○印)

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. 困ることがよくある | 2. 困ることがたまにある |
| 3. 困ることはほとんどない | 問5(次ページ)へ |

●どこに行かれるときに困りますか。(3つまで○印)

- | | | |
|---------------------|-------------------------|---------------|
| 1. 勝浦中央商店街 | 2. 勝浦朝市 | 3. フードプラザハヤシ |
| 4. 玉川ストア | 5. タカヨシ興津店 | 6. コンビニエンスストア |
| 7. その他の市内買物施設 | 8. イオン鴨川店 | |
| 9. おおたきショッピングプラザオリブ | | |
| 10. その他の県内買物施設 () | 11. その他の買物施設 () | |
| 12. 塩田病院 | 13. 勝浦眼科医院・越後貴医院 | |
| 14. 勝浦整形外科クリニック | 15. 川上医院・長島医院 | |
| 16. 勝浦診療所 | 17. その他の市内の医療機関 () | |
| 18. 亀田クリニック | 19. いすみ医療センター | |
| 20. その他の医療機関 () | 21. 市役所 | |
| 22. 公民館 | 23. 市内公共施設 () | |
| 24. 市内福祉施設 () | 25. 金融機関 | |
| 26. 農協 | 27. 郵便局(勝浦、興津、鵜原、上野、総野) | |
| 28. その他 () | ↑店舗を選択してください | |

●困るときには、どのようにされていますか。(全てに○印)

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. タクシーを利用する | 2. 近所の人で自動車で送ってもらう |
| 3. 家族の人に自動車で送ってもらう | 4. 外出するのをあきらめる |
| 5. 歩くか、自転車で行く | 6. その他 () |

問5. 自家用車を運転されている方にお聞きします。 ※運転されない方は問6へ

(1) 運転について、どのようにお考えですか。(1つに○印)

- 1. 運転は苦にならない
- 2. 運転に苦痛・不安を感じはじめていますので、できれば控えたい
- 3. 自分で運転することを控えている
- 4. その他 ()

(2) 何歳まで運転を続けるとお考えですか。(1つに○印)

- 1. 65歳未満
- 2. 65～74歳
- 3. 75～84歳
- 4. 85歳以上

市内のバスの利用についてお聞きします。
※バスには、路線バスのほかに市民バスを含みます。

問6. 市内のバスについてお聞きします。

(1) 自宅から自宅近くのバス停までの所要時間はどのくらいですか。(1つに○印)

- 1. 3分以内
- 2. 5分以内
- 3. 10分以内
- 4. 20分以内
- 5. 21分以上
- 6. 自宅近くのバス停の場所を知らない

(2) 市内を走行しているバスの運賃の払方や乗車の仕方など「乗り方」を知っていますか。(1つに○印)

- 1. 知っている
- 2. 知らない

(3) 市内を走行しているバスの「運賃」はどのくらいか知っていますか。(1つに○印)

- 1. 知っている
- 2. 知らない

(4) 市内でバスを利用したことがありますか。(利用したことのある全てに○印)

- 1. 路線バスを利用
- 2. 市民バスを利用
- 3. 利用したことがない

問7 (次ページ) へ

(5) どのくらいの頻度で利用していますか。(1つに○印)

- 1. ほぼ毎日
- 2. 1週間に3～4日
- 3. 1週間に1～2日
- 4. 1ヶ月に数日
- 5. ほとんど利用しない

問8 (次ページ) へ

問7 (次ページ) へ

問7. 「問6(4)3. 利用したことがない、(5)5. ほとんど利用しない」と回答された方のみにお聞きします。 ※それ以外の方は問8へ

(1) バスを利用しない理由をお答えください。(あてはまる全てに○印)

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1. 運行本数が少ないから | 2. 目的地へ行くバスが少ないから |
| 3. 運行時間帯が合わないから | 4. バス停が自宅近くに無いから |
| 5. 運賃が高いから | 6. 他の交通手段で移動しているから |
| 7. バスに乗る習慣が無いから | 8. その他() |

(2) 仮に市内のバスが今よりもあなたの日常の移動に合うような運行形態や環境等になり、利用しやすくなった場合、現在利用している交通手段をやめて、バスを利用する可能性をお答えください。(1つに○印)

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| 1. バスを利用すると思う | 2. おそらくバスを利用すると思う |
| 3. 健康状態等に変化があれば利用するかもしれない | |
| 4. バスは利用しないと思う → 問8へ | |

- どのようなときにバスを利用したいですか。(あてはまる全てに○印)
- | | | |
|-----------|----------|-----------|
| 1. 通勤・通学 | 2. 買い物 | 3. 通院 |
| 4. 公共施設利用 | 5. 趣味・娯楽 | 6. 金融機関利用 |
| 7. その他() | | |
- バスの運行形態・環境について、どのような便利さを求めますか。
(重要なもの2つまでに○をつけてください)
- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1. 運行本数が増える | 2. 運行時間帯が拡大する |
| 3. 所要時間が短くなる | 4. バス車両が乗りやすくなる |
| 5. 運賃が安くなる | 6. 乗り場の環境がよくなる |
| 7. バス停留所が自宅の近くにできる | 8. 行き先(ルート)の多様化 |
| 9. その他() | |

問8. 今後、環境への負担や高齢への不安等から自家用車から公共交通への利用に転換したいと思いますか。 ※送迎(乗せてもらう場合)による利用も含まれます。(1つに○印)

- | | | | |
|----------|-------------|----------|------------|
| 1. そうしたい | 2. できる限りしたい | 3. したくない | 4. どちらでもない |
|----------|-------------|----------|------------|

問9(次ページ)へ

- あなたが取り組めるものを次の中から選んでください。(1つに○印)
- | |
|--------------------------------|
| 1. 通勤や通学には、公共交通機関を使う |
| 2. 買い物や通院などには、公共交通機関を使う |
| 3. 自家用車の代わりに、公共交通機関や自転車やバイクを使う |
| 4. 歩いて行ける場所に目的地を変える |
| 5. その他(具体的に:) |

公共交通の満足度についてお聞きします。

問9. 鉄道・路線バス・市内バスの①～⑨のそれぞれの項目について、下記の表をもとにあなたの考えに近い数字に○印を記入してください。普段利用されていない方もわかる範囲でお答えください。

	5 満足	4 やや満足	3 どちらとも言えない	2 やや不満	1 不満
評価項目	鉄道	路線バス	路線バス	市民バス	市民バス
① 運行本数	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
② 運行時間帯	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
③ 運賃	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
④ 所要時間	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
⑤ 快適性	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
⑥ 待合環境	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
⑦ 行き先（ルート）	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
⑧ 定時性（正確さ）	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1
⑨ 乗り継ぎ	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1	5・4・3・2・1

公共交通のこれからについてお聞きします。

問10. 一部のバス交通では利用者の減少により、不採算路線となり、その維持が困難になっています。その一方で、移動手段を持たない方やバスなどが運行されていない地域には、バスや新しい乗り物（自宅近く等から、他の人も乗り合っ、それぞれの目的地に行く交通形態等）などの公共交通サービスの充実が必要と考えられます。このような状況を踏まえ、公共交通のこれからについてお聞きします。

(1) 公共交通のあり方についてどのようにお考えですか。(1つに○印)

1. 現状の公共交通を維持していくべきだ
 2. 公共交通を充実させて、利用促進を図るべきだ
 3. 人口減少等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
 4. その他 ()

(2)
(次ページ)
へ

●どのような理由で公共交通を維持・充実すべきとお考えですか。(1つに○印)

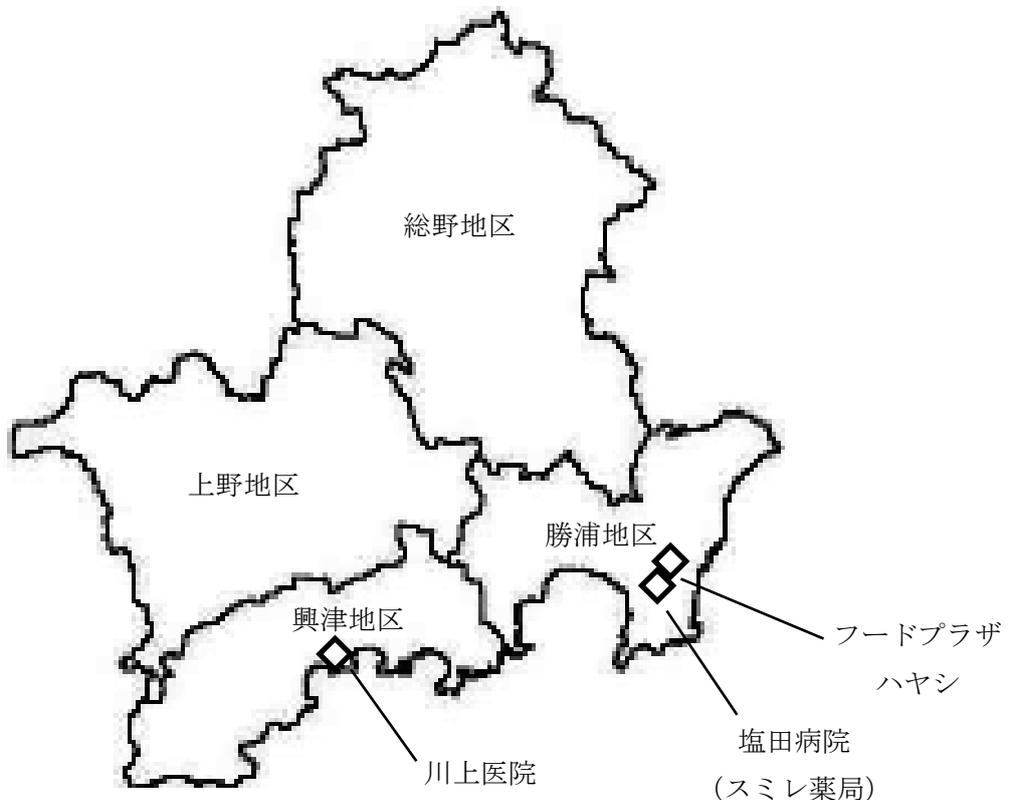
1. 自分あるいは家族が利用しているから
2. なくなると生活が困るから
3. 利用していないが、使いたい時にあると便利だから
4. 交通手段を持っていない人にとって重要な移動手段だから
5. みんなが自家用車を利用した場合に比べて、環境に対する負担が少ないから
6. 今は利用していないが、高齢化に伴い将来的には必要になるから
7. その他 ()

2. 施設利用者ヒアリング調査

2-1 調査概要

調査地点	川上医院、フードプラザハヤシ、塩田病院（スマイレ薬局）
調査日時	川上医院・・・・・・・・平成24年9月26日10:00～17:00 フードプラザハヤシ・・・・・・・・平成24年9月27日10:00～17:00 塩田病院（スマイレ薬局）・・・平成24年9月28日10:00～17:00
調査方法	調査員による聴き取り調査（ヒアリング）
回収率	301票（川上医院70票、フードプラザハヤシ140票、塩田病院91票）
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

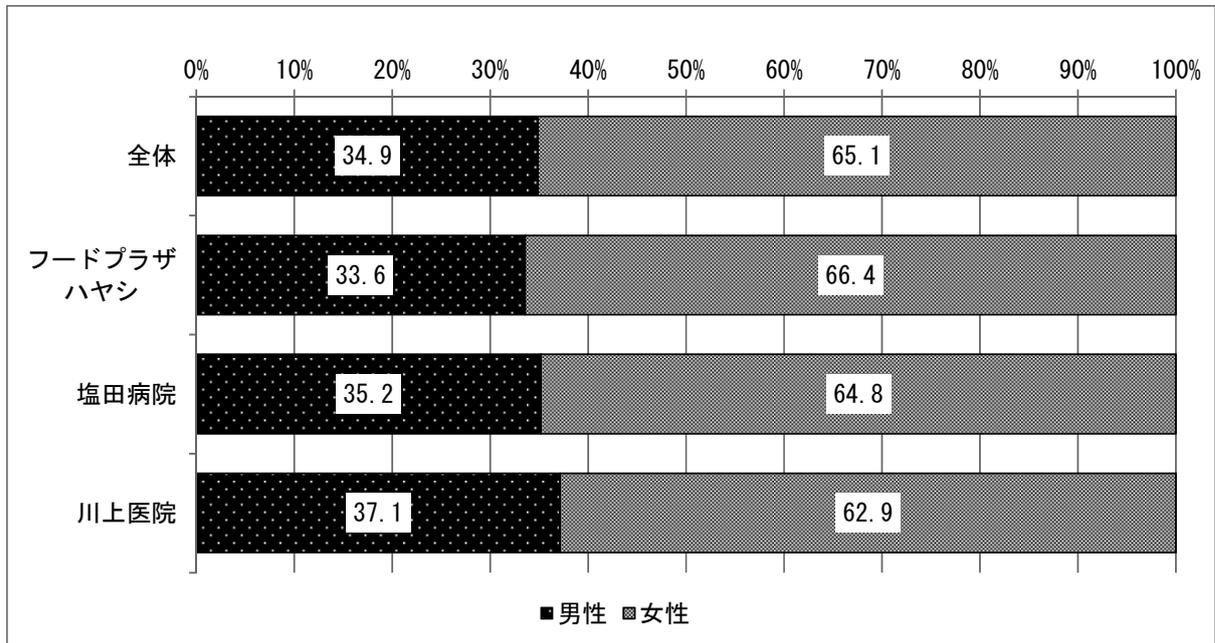
【施設分布】



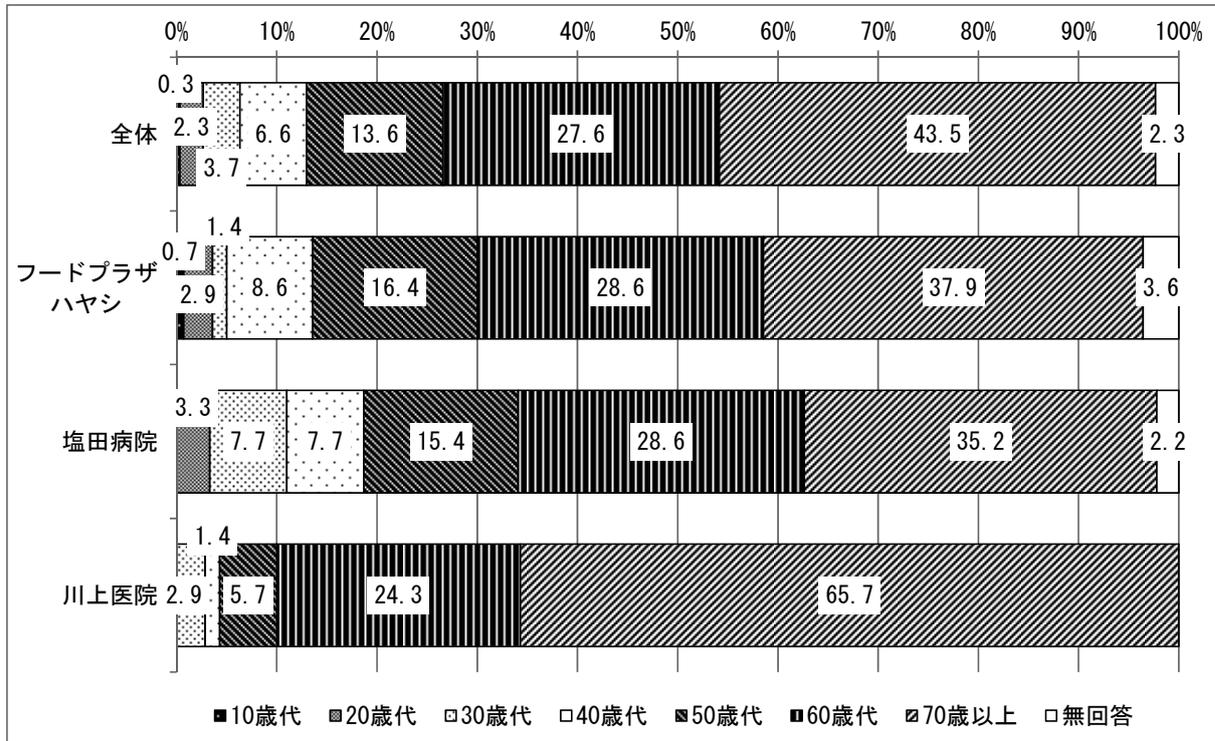
2-2 集計結果

(1) 属性

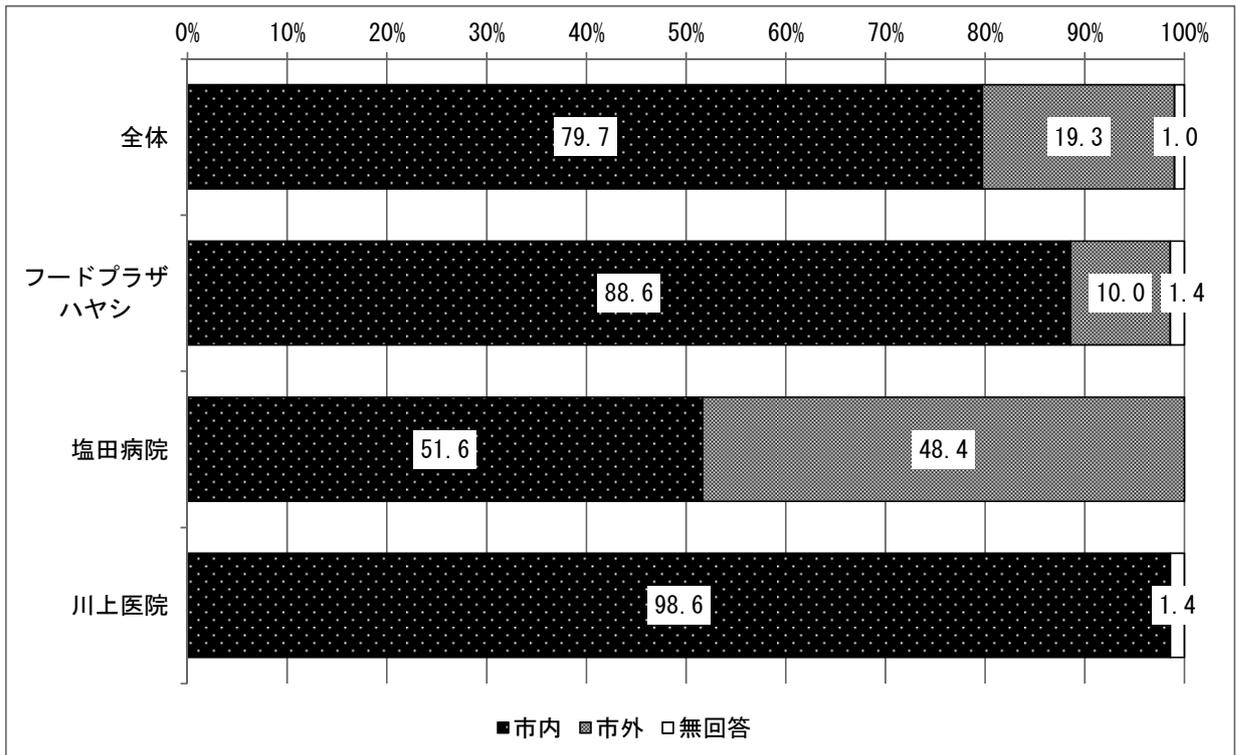
■性別



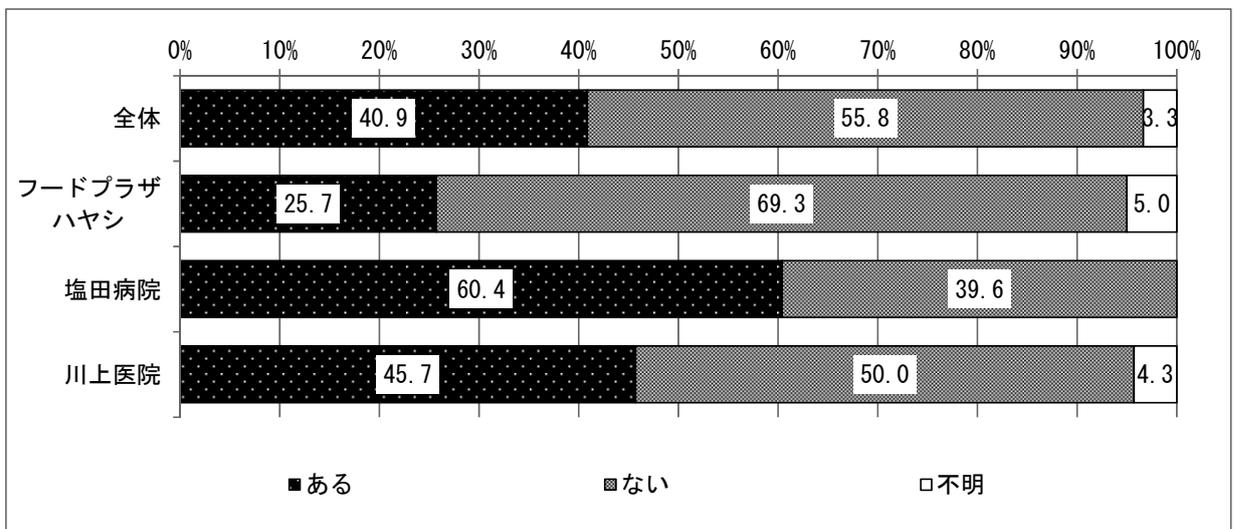
■年齢



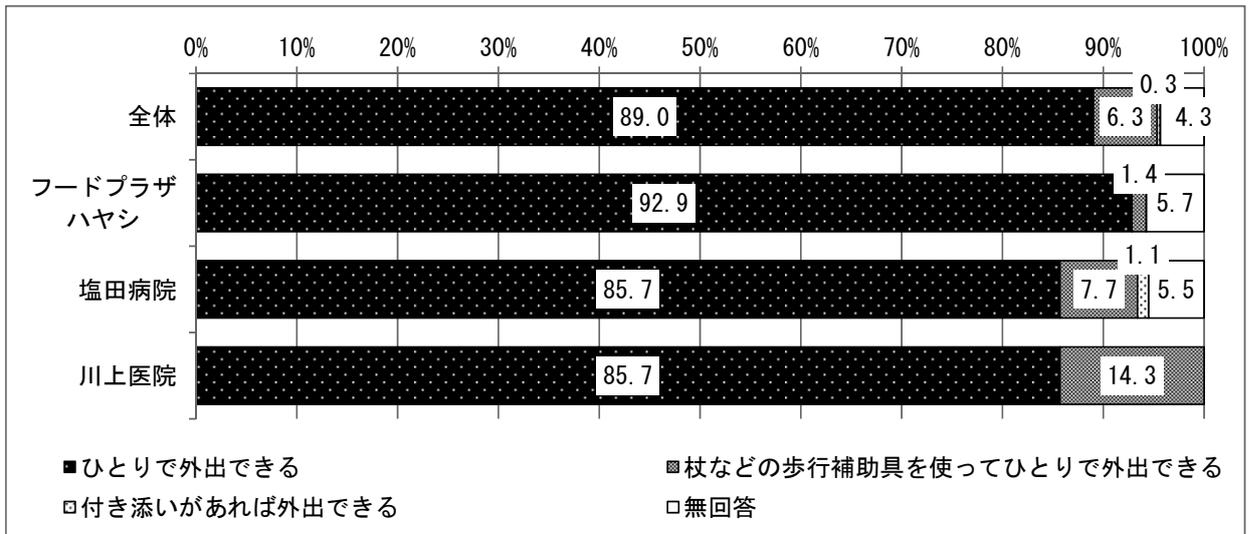
■住まい



■身体の不自由

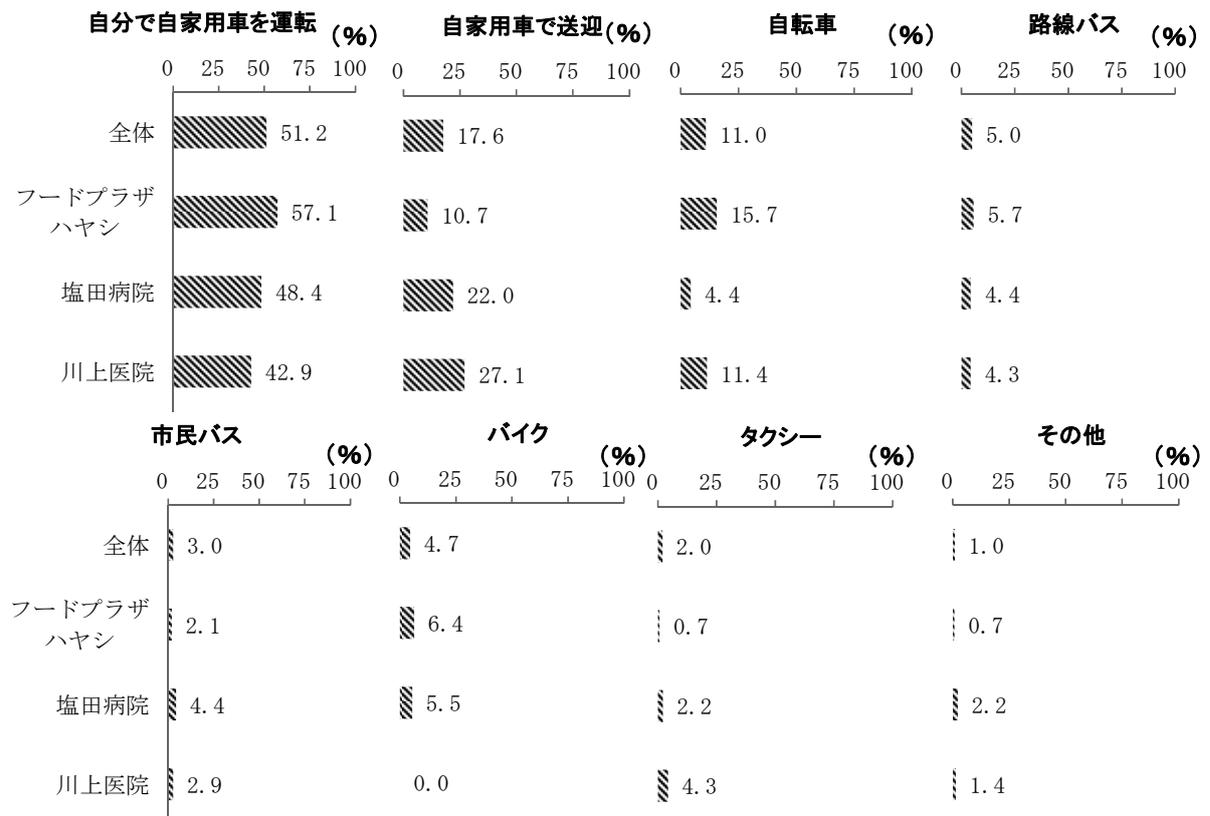


■ひとりでの外出可能性

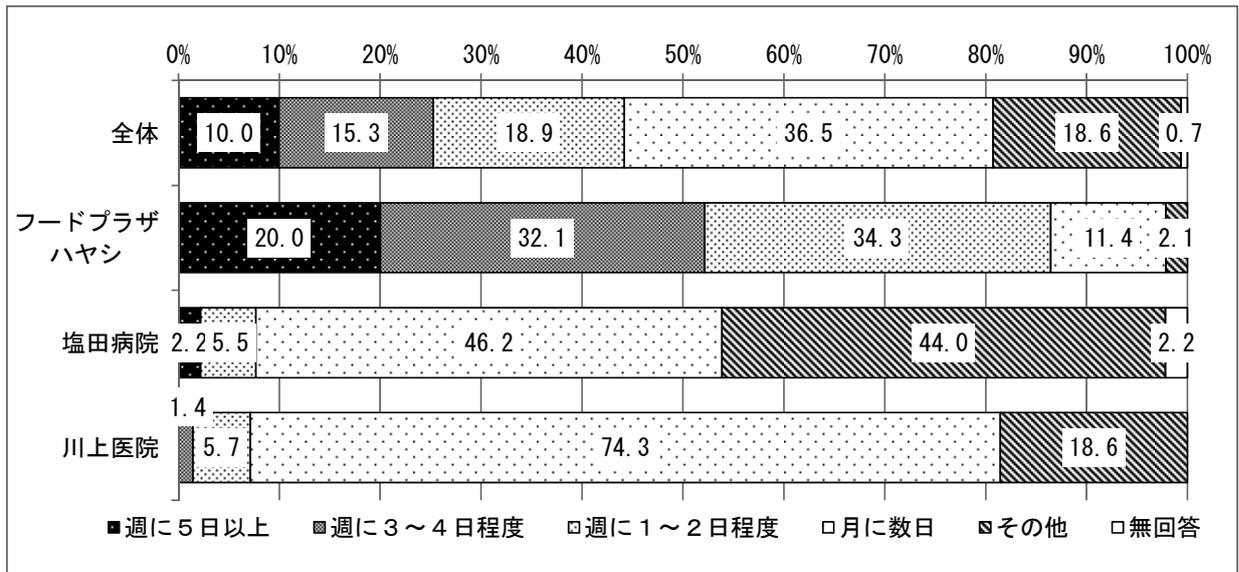


(2) 調査施設の利用について

■調査施設までの交通手段（調査日）

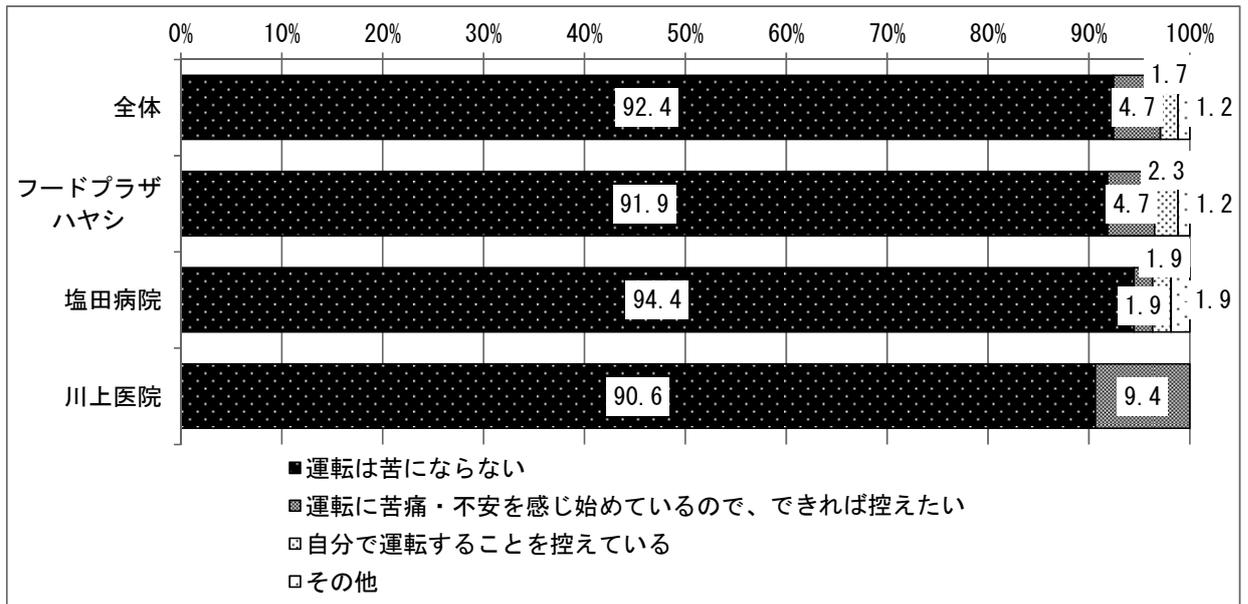


■調査施設利用頻度

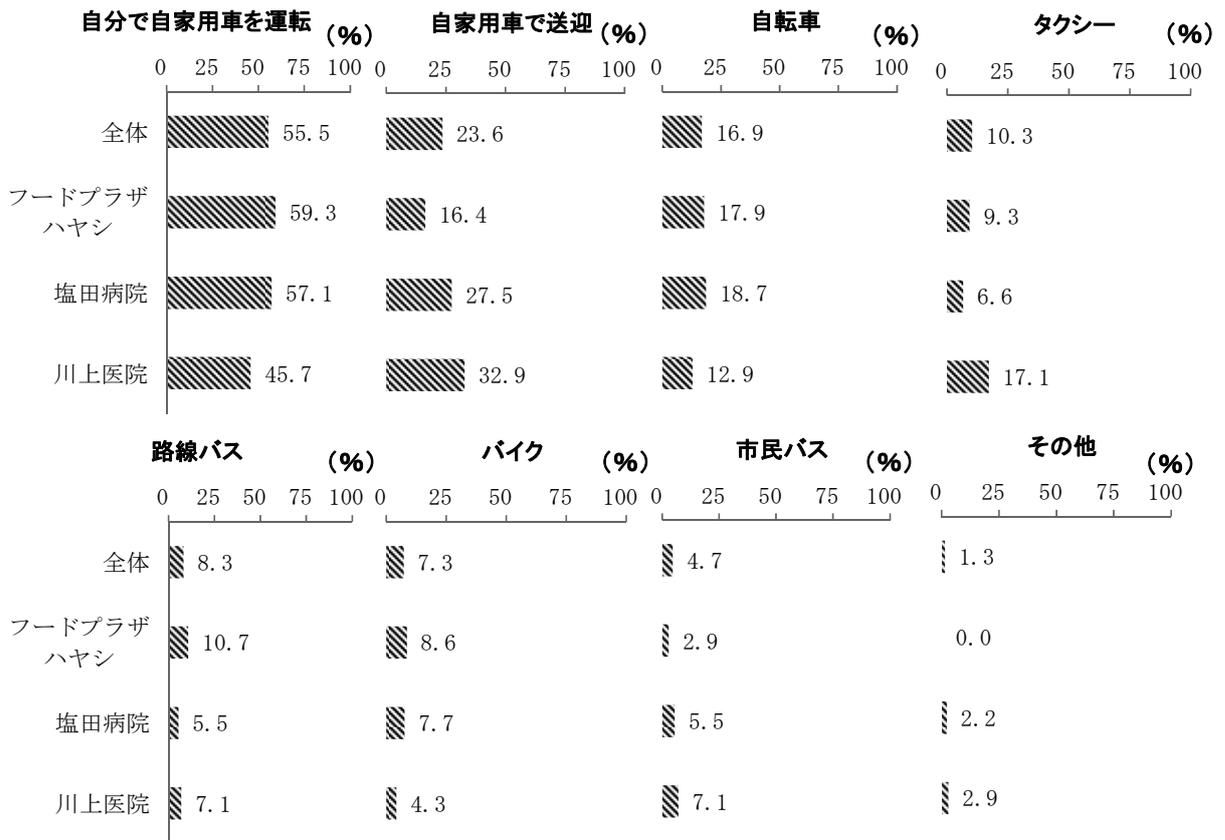


(3) 日常的な移動について

■日頃バスを利用しない理由 (利用しない方のみ n=271)

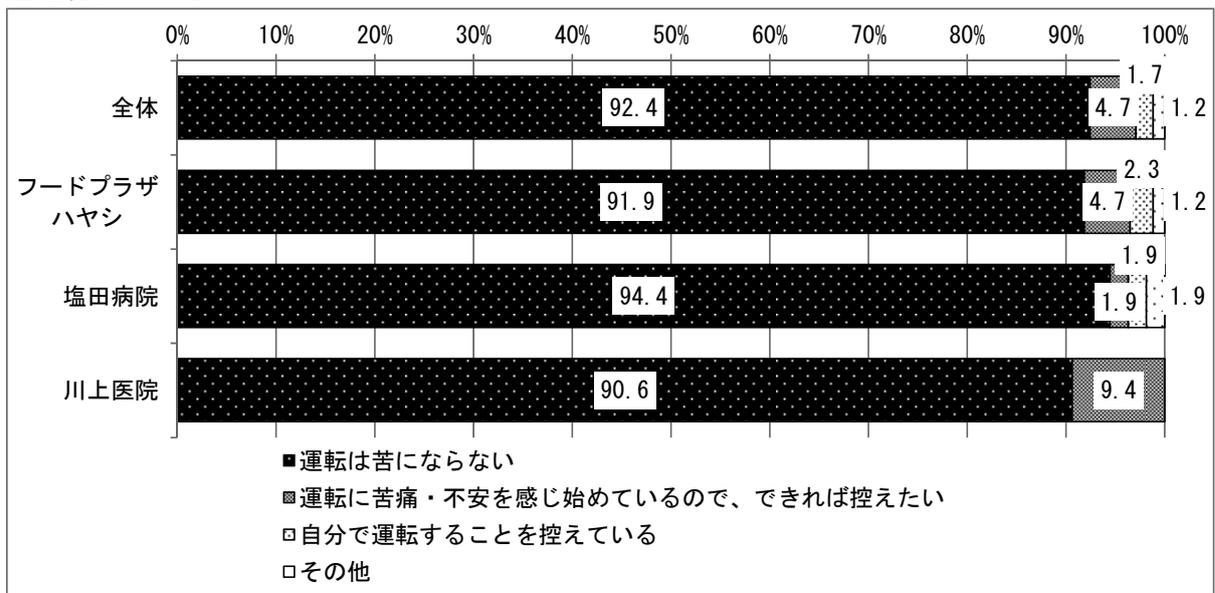


■日頃外出する際の交通手段

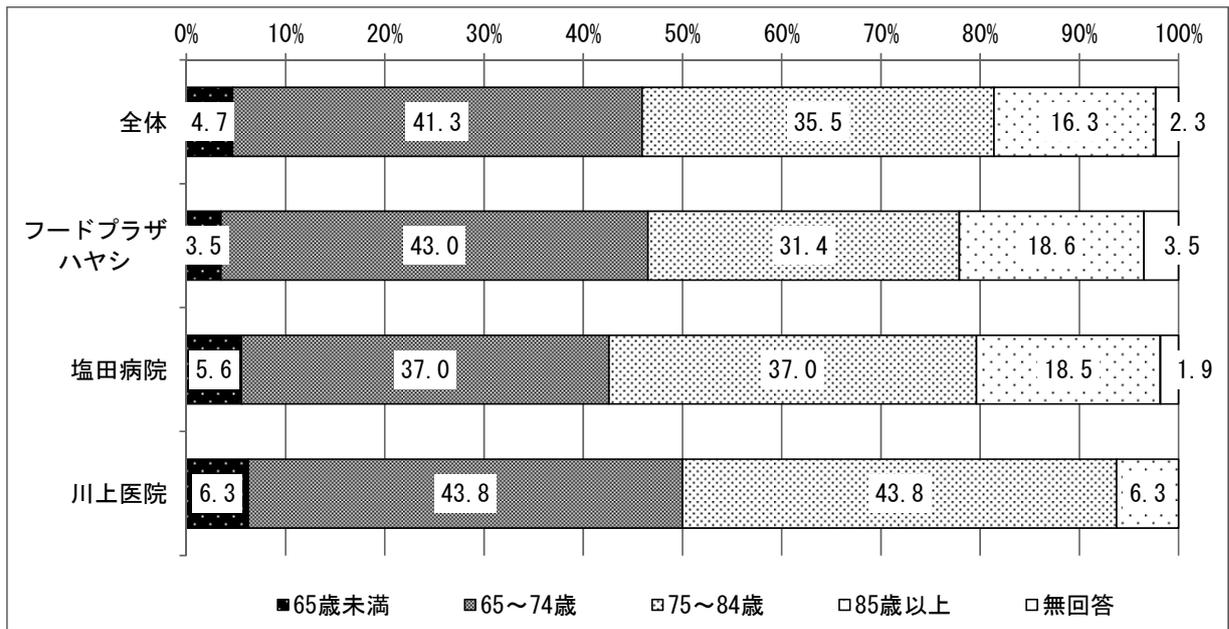


(4) 運転について

■運転について

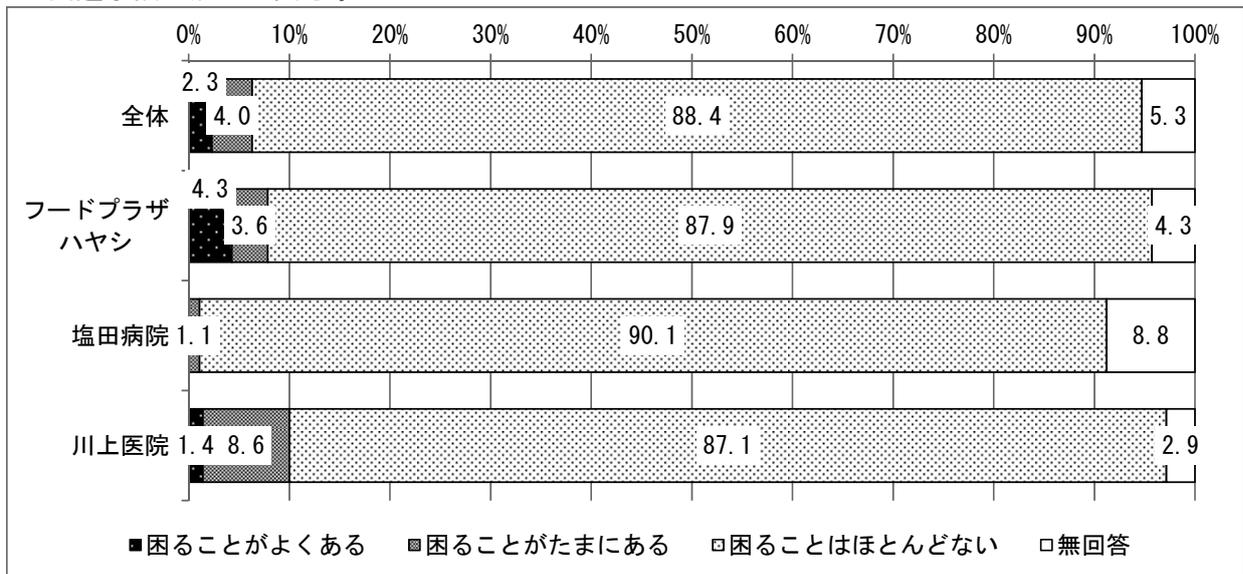


■ 運転を続ける年齢

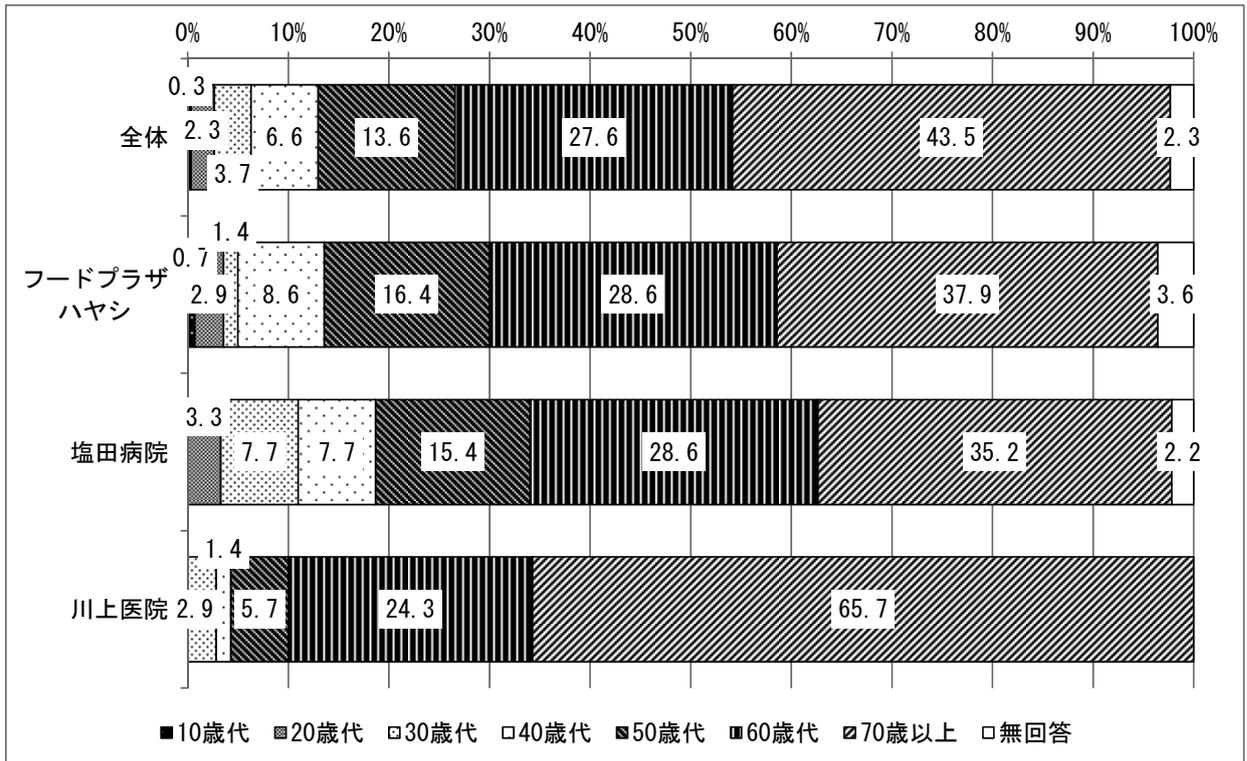


(5) 交通手段が無くて困る事について

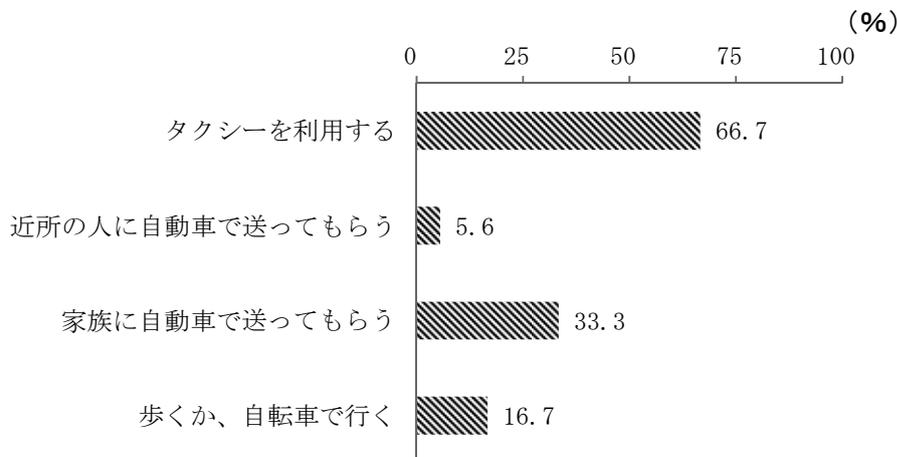
■ 交通手段が無くて困る事



■交通手段がなくて困る場所

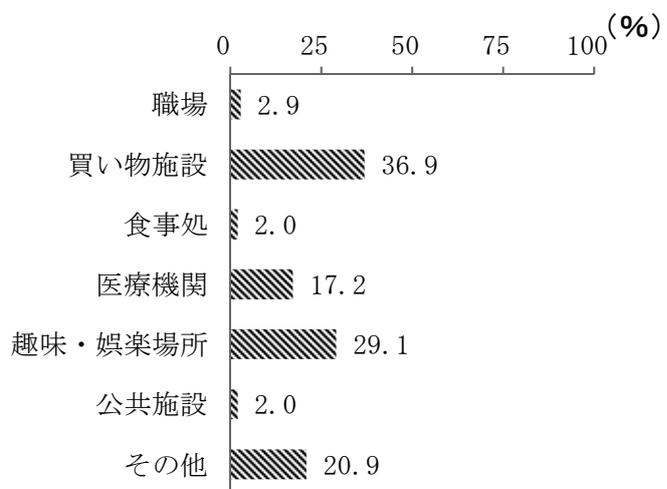


■困る時の対策



(6) 行きたい所に行けるようになった際、行きたい場所

■行きたい場所



問7. 日頃外出する時の交通手段をお答えください。(複数回答可)

1. 路線バス	2. 市民バス	3. 自分で自家用車を運転
4. 自家用車で送迎	5. タクシー	6. バイク
7. 自転車	8. シルバーカー	9. 福祉タクシー
10. 介護タクシー	11. 徒歩	12. その他()

問8. 自家用車を運転されている方にお聞きします。

(1) 運転について、どのようにお考えですか。(1つに○印)

1. 運転は苦にならない
2. 運転に苦痛・不安を感じはじめていますので、できれば控えたい
3. 自分で運転することを控えている
4. その他()

(2) 何歳まで運転を続けるとお考えですか。(1つに○印)

1. 59歳以前	2. 60~69歳	3. 70~79歳
4. 80~89歳	5. 90歳以上	

問9. 日常生活の中、あるいは急な用事などで外出したい時に交通手段がなくて困ることがありますか。(1つに○印)

1. 困ることがよくある	2. 困ることがたまにある
3. 困ることはほとんどない	

●どこに行かれるときに困りますか。(困った場所の全てに○)

- | | |
|---------------|------------|
| 1. 駅 () | 2. 市役所 |
| 3. 市の公共施設 () | 4. 買い物 () |
| 5. 病院 () | 6. その他 () |

●困るときには、どのようにされていますか。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. タクシーを利用する | 2. 近所の人で自動車送ってもらう |
| 3. 家族の人に自動車送ってもらう | 4. 外出するのをあきらめる |
| 5. 歩くか、自転車で行く | 6. その他() |

問10. 自分の行きたい所に行ける交通手段があれば一番行きたい場所はどこですか。

1. 職場	2. 買い物	3. 食事処
4. 病院・医院	5. 趣味・娯楽の場所	6. 市役所などの公共施設
7. その他		
【 具体的名称・場所： 】		

ご協力ありがとうございました。

3. 参考資料

3-1 各種交通システムの種類

公共交通システムには、乗合旅客を運送する事業に限定し運行形態の種類を整理すると、「定時・定路線型（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）」と「デマンド型交通」に分類される。更に、本格的な高齢化社会の到来に対応するため、過疎地住民や身体障害者・要介護者等を対象にドアトゥドアの移動を提供する自家用車による有償運送がある。

各種交通システムの種類

	種類	特性	利用者	道路運送法	運営主体	運行主体
定時・定路線型	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 	不特定利用者	4条	バス事業者等	バス事業者等
	コミュニティバス（市民バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バス、マイクロバスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 	不特定利用者	4条	市町村等	バス事業者等
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・定員10人以下の車両（ワンボックスカー） ・ルート、ダイヤが固定 	不特定利用者・登録者	4条	タクシー事業者・市町村等	タクシー事業者
デマンド型交通（コミュニティバス、乗合タクシー）		<ul style="list-style-type: none"> ・マイクロバスや定員10人以下の車両（ワンボックスカー等） ・需要に応じて路線を一部変更もしくは休止するシステム ・予約のある時のみ運行 	不特定利用者・登録者	4条	商工会・社会福祉協議会・市町村等	バス・タクシー事業者
自家用有償運送（福祉・過疎地）		<ul style="list-style-type: none"> ・営業による公共交通が確保できない場合の選択肢 ・福祉車両やセダン型の車両等の利用 ・登録制（事前予約） ・ルート、ダイヤが固定の場合と全部決まっていない場合がある。 	登録者（過疎地住民・身体障害者・要介護者等）	78条	NPO法人等	NPO法人等
スクールバス		<ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 ・へき地では車両取得に対する国庫補助有 ・国庫補助を得て取得した車両について一般混乗する際には、文科大臣の承認等が必要 	通学者	4条 78条	市町村、通学バス運営委員会等	バス事業者等

3-2 公共交通システムの比較

前項で整理した様々な公共交通システムには、地域特性、道路条件及び運行システム等からそれぞれ以下のような特徴がある。

公共交通システムの利点・欠点

	種類	利点	欠点
定時・定路線型	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度が高く、需要が見込まれる地区において有効で、効率的な運行が可能 バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 一定の需要がないと、事業性が低下する。 近年、利用者の減少により、行政の財政負担が増加している。
	コミュニティバス (市民バス)	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと比較して、小型バスまたはワンボックス車両の運行により、道路の狭い地域へも入り込みやすい。 運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で、運賃や経路等を設定できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。 利用者が少ないと行政の財政負担が大きくなるケースが多い。
	乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ワンボックス車両（定員10人以下）バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドアトゥドアの運行も可能となる。 車両コスト・燃料費等直接的経費は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両が小さいことから、一度に乗車できる人員が制限される場合がある。 定員が少ないので収入が限られ、採算ベースには乗りにくい。
デマンド型交通 (コミュニティバス、乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ドアトゥドアの利用が可能である。 予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。 需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。 利用者にとって事前予約が必要である。 	
自家用有償運送 (福祉・過疎地)	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の事業性が極めて低い地域や過疎地域の移動手段として有効 自家用自動車による有償運送が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。 	
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> 児童、生徒の移動手段のために運行しているが、一般の混乗も可能 車両の空き時間の有効活用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的に通学目的以外の運用には適さない。(一枚ドア) 児童、生徒の利用が優先される。 	

3-3 デマンド型乗合タクシーの概要

- ・デマンド型乗合タクシーは利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させる仕組みであるが、配車システムや運行ルート設定等により、様々な種類がある。

①配車システム

- ・ **IT型**：カーナビ等のIT技術を活用した配車システムを導入
- ・ **非IT型**：無線等による配車

②運行ルート

- ・ **定路線型**：運行ルートを定めて運行
→停留所型：決められた停留所で乗降
- ・ **区域運行型**：運行ルートを定めず区域内で運行
- ・ **迂回ルート型**：路線の一部がデマンドルートとなっており、予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行



出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ

デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

	特徴	サービスイメージ
定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ●運行ルート固定 ●利用する場合はルート上のバス停等で乗降 	
区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> ●運行ルートを定めず区域内で運行 ●個人宅等と目的地を結ぶ 	
迂回ルート型	<ul style="list-style-type: none"> ●路線の一部がデマンドルート ●予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行 	

●——→ 走行ルート ——→ 徒歩

デマンド型運行パターンの比較

		デマンド型交通システム		
		定路線型	区域運行型	迂回ルート型
利便性 (利用者)	アクセ ス性	<ul style="list-style-type: none"> ●乗降場所まで移動が必要となる。 ●固定ルートのためルートから離れた施設へのアクセス性が低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●各地域内の需要を面的にカバーできるため、定路線型と比較して、ルート以外の主要施設へのアクセス性が向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●定路線型と比較してアクセス性が向上
	利用の しやす さ	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、バス路線と同様に、運行回数が減少し、利用のしやすさが低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●自宅から目的地までドアトゥドアのため、高齢者等にとって安全に外出が可能 ●乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時間が変化することもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、定路線型と同様に運行回数が減少し、利用のしやすさが低下
	速達性	<ul style="list-style-type: none"> ●運行ルートは固定で、利用する場合はルート上のバス停等で乗降するため、速達性の改善は見込めない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行ルートを定めず区域内で運行するため、定路線型と比較して、目的地への移動時間を大幅に短縮することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンド区間を設けることにより、定路線型と比較して、目的地への移動時間の短縮が見込める。
事業性 (行政・事業者)	運行経 費	<ul style="list-style-type: none"> ●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●路線の一部がデマンドルートのため、需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要
	交通事 業者へ の影響	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 ●一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。

先進事例調査

東金市乗合タクシーの取り組み

(千葉県 東金市)

1. 東金市の概況

東金市は、千葉県のほぼ中央部に位置し、平野部は良質な田園地帯が太平洋に向かって広がり、丘陵地が山武杉の森林に覆われている。

また本市は九十九里地域の中核都市として古くから物流の集散地としてにぎわっていた。現在では、国道126号線と千葉東金有料道路をつなぐ交通の要衝となっている。

地域データ	
●自治体名	東金市（千葉県）
●人口・世帯	60,861人、25,262世帯 (平成25年2月1日)
●面積	89.34平方キロ

2. 東金市乗合タクシーの概要

(1) 平成24年10月1日から一部地区を対象に「デマンド型乗合タクシー」の実証(試験)運行を開始

- ・平成24年3月に東金市地域公共交通会議の議論を経て定めた東金市総合交通計画で、平成26年4月から市内全域運行を位置付け。
- ・その社会実験、継続的改善として平成24年10月1日から平成26年3月まで、市内丘陵部3地区住民を対象に、実証運行計画により実証運行実施。

▲1日8人～20人 未だ乗合状態は希少 殆ど行きは病院、帰りは買い物して帰宅するパターン。

国土地理院承認 千14総換 第149号



【デマンド型乗合タクシーの直接的な目的】

- ① 進む高齢化等社会的課題に対応し、市民の日常の通院、買物、社会活動等の移動支援
- ② 鉄道駅、路線バス等の停留所から離れている地域に散在する交通不便地域の解消

【デマンド型乗合タクシーの間接的な目的】

- ① 外出・移動による高齢者等市民の元気、まちの元気
- ② 移動、消費による経済的まちの元気
- ③ 健康施策、社会文化施策等への参加による他施策の元気
- ④ 新施策、利用者乗り継ぎ等での民間交通事業の元気

(2) 実施の背景

【 需要的背景 】

- ① 進む高齢化 5年後には市全体 25%
 - ア 通院、買物等日常生活の足がない
 - イ 平日は家族不在、運転できない、単身者
 - ウ 歩けない
- ② 地域の個人商店、医院の縮小化 ……市街地、郊外大型集約化
- ③ 交通不便地域の散在
 - ・鉄道駅・路線バス停留所から離れた地域が広く散在……小中数の移動需要が散在
- ④ 民間交通事業（路線バス）の撤退、縮小 ……民間で出来ない部分の補完の必要性
- ⑤ 市循環バス「交通空白地域（路線バス撤退地域）に運行」
 - ・平成 13 年度から 1 地区（市南東）、平成 22 年度から 1 地区（市北東）
- ア 利用者数の限界
 - ： 停留所に近い者のみ利用 ～ 歩けない
 - ： 定時刻に合う者のみ利用 ～ 通院・買物時間は不定時
- イ 利便のため細かく運行(停留所増加、ルート延長)して所要時間かかる
 - ・細かいルート＝ 便利 ←相反→ 乗車時間長い＝ 不便……ジレンマ
- ウ 便数は増やし難い、増やしても停留所に近い者は不変
- ⑥ 平成 26 年度東千葉メディカルセンター(医療センター)開院予定 ……千葉市との境であるため、足の確保が必要
- ⑦ 交通のパーツ、パーツ「対処」でなくトータルな「政策対応」の必要性
- ⑧ 市民・高齢者の外出や活動促進、バリアフリー ……健康/元気・まちの元気・経済振興
- ⑨ 市民アンケートでも、交通施策は施策中の不満足度 1 位、4 人に 1 人不満足、将来の移動不安意見多し → 市 5 か年計画(平成 23～27 年度)でも交通の充実を重点政策の一つとした。

【環境的背景】

- ① 市議会からも、ここ数年、交通の総合的な見直し、デマンド型乗合タクシー交通について質問等
 - ② 市内タクシー事業者からもデマンド型乗合タクシー運行の要望
 - ③ 近隣市町がデマンド型乗合タクシー交通を先行
- ・以上のことから、市内交通施策の再構築、及びその一つとして市内公平に移動の足の確保充実が必要となった。
- 共存と言えども、路線バス程度のルート、頻度にしないと二重投資、市内不均衡。

(3) 本市乗合タクシーの特徴

- ・市役所等公共施設（公共／社会活動）、鉄道駅・路線バス等停留所(乗り継ぎ)はもとより、市内の全ての病院・診療所、買物の用のためのあらゆる場所を目的地(乗降場)として、「自宅」との間を送迎し、『市民に共通する日常生活の必須の移動』に支援できるようにしたこと。

(4) 乗合タクシーについての改善点

- ・現在、利用予約は、利用したい日の前日午後 5 時まで（支障のない確実な予約受付と運行のため）としているが、例えば病院の終わる時間はわからない、前日に帰り便の予約はしづらい等の問題がある。

→ 改善目標 = 12:30 以降迎え便を当日 2 時間前予約可能(12:29 までは前日予約)

(5) 乗合タクシーの課題（想定含む。）

① 乗り合いの意味を堅持する難しさ

- ・一般タクシーとの役割分担について

：一般タクシー ……いつでも、どこにでも、1 台で 1 人を送迎、早い。

：乗合タクシー ……1 台で複数者の送迎、所要時間かかる。

1 台で 1 人運ぶと一般タクシーと同じ、車両台数も必要。

乗り合い率（効率性）とサービス向上（利便性）のバランスのジレンマ。

市民利用者の要望でサービスをよくすればするほど一般タクシーに近づき経費も嵩む。

しかし、最初はともかく便利というイメージ付けの必要性もある。

② 市外には行かないということ——総合交通計画でも課題事項

- ・生活圏の関係で市外にも運行すると更に便利、実質的利便・・・しかし、限界
- ア デマンド交通は広い範囲は苦手、市外等広い範囲の連結は定時定路線型交通が最善
- イ 市外のタクシー等生業への影響あり、隣の団体との調整が必要

(6) 交通事業施策、デマンド交通が上手くいっているかどうかの要素

① 【大前提として】 パーツ対処でなく、トータルの設計でのパーツ対応

- ・パーツ（一部手段、一部地域）を考えるにしても、全部手段、全地域、民間と行政の役割分担/負担分担、他の交通への波及等を捉えて選択等を思考したものかどうか。

② 定時・定路線型の交通で対応できていればそれでよい。

- ・民間交通でカバーできていればそれでよい。

ア 停留所や駅から離れている交通不便地域の多寡と広さの度合い＝本市は多く、かつ散在

イ ドアトゥドア（自宅～目的地）を必要とする市民の度合い＝本市は高齢化率上昇

ウ 民間交通事業が基本、民間でできない部分を行政が補完＝本市は空白・不便地域散在

③ 交通は「手段」……「目的」を満たすための最適な手段を吟味することが肝要

- ・デマンド交通で、通勤・通学等定時定路線の得意な目的まで満たすようにすると無理が生じる。≡定時定路線型で通院買物等任意時間の需要を取り込もうとすると無理が生じる。

：通勤・通学・大病院……定時定路線型乗合 朝夕 大量輸送 塊り 広い経路

：通院・買物……デマンド型乗り合い 日中 少数中数輸送 散在 限度経路
特に、通園通学、スクールバスは目的が強く、その多目的化は難しい。
逆に、デマンド型乗合は、通勤・通学の目的には馴染みにくい。
本市は、「目的に応じた手段、一つの手段での多目的化は避ける」スタンス。

④ 市内の地域の特性に応じた対応といえども、「市内の公平性」が行政としては問われる。
・本市は地勢特性から「市内公平性」をベースにしている。

⑤ 運営を実質的な協働でやるか否かの決定

- ・立ち上げのスピーディーさ（交通弱者は早期実現の期待）と今後の運営分担。
- ・昨今、「協働」とかよく言われる、官・民・地域・NPO等の役割分担がよく言われる。
- ・自分たちの交通、効果／効率性の意図
- ・しかし、前提にそのことを議論・相互理解すると時間を要し、なかなか開始できない。
- ・本市としては、設置(立ち上げ)は行政主体でスピーディーに、今後の運営の役割分担、負担の分散を課題とした。ただし、行政が先導したものを後から協働化することは、最初から協働することよりも困難性あり、と承知。

ア 運営の協働化を目指す場合……事前固め、オーソライズに時間と力が必要

- ・最初から運行事業者や地域等がその気であればよいが、協働は理想を越えにくい。

イ 運営の一極集中……行政主体、早く実施、運営も効率的コントロール、協働は課題

＝ 一般的現実 「本市は、この後者のスタンス」

⑥ 行政が実施する交通サービスの程度（すべてにおいて利便性と効率性のせめぎ合い・公と民とのせめぎ合い）

- ・サービスを良くすればするほど、運行費(範囲・運行頻度・時間帯・車両数)、人件費等経費はかかる。
- ・不便だと使われない(利用したい時に乗れない、行きたい処に直接行けない)。
- ・行政が実施する持続可能な、できる範囲に、市民に慣れてもらうことも必要。
- ・サービス程度と効率性(赤字は当然、税金投入の程度)のバランスをどうとるか。
- ・要は、必要最小限の位置付けをどこにするか。
- ・本市は、「民が及ばない／必要な時だけ／市民共通の必要な行き先だけ／ドアトゥドア」をベース。

⑦ デマンド交通……行き先の幅のバランス取り

- ・どこでもいける ＝便利 ＝他の交通と競合
- ・一定絞った場、他の交通乗り継ぎ ＝使えない、不便 ＝他交通との分担は徹底
- ・本市は、「日常生活の移動上、必須の行き先」をベース

⑧ デマンド交通……乗り合い(効率性)とサービス(利便性)のバランス取り

- ・人に合わせた運行か、車に合わせた運行か。
- ・乗り合い率高い＝車両少なく済む＝所要時間かかる＝不便 効率的だが不便（不人気）
- ・1台1人＝車両数相応必要＝一般タクシー近似＝便利 非効率だが便利（経費増）
- ・本市は、まずフルデマン的(人に車を合わせる)でやってみて、傾向を検証して乗り合いで集中できる部分を見て、定時定路線的な運行(車に人を合わせる)をし、バランス指向してみる。

オンデマンドバス「元気バス」の取り組み

(三重県 玉城町)

1. 玉城町の概況

玉城町は伊勢平野の南部にあって、東は伊勢市、西は多気町と接し、南は度会町、北は明和町に隣接している。本町は平坦な田園地帯と南部の丘陵地からなる豊かな緑住環境を持ち、伊勢神宮と田丸城を中心に生まれてきた多様な歴史資源を持つ町である。

今は、JR参宮線田丸駅が町の中央にあり、東西南北、縦横に県基幹道とともに、南方を伊勢自動車道が走っている。

また近年は、住宅開発・企業進出により若年人口の流入がみられ、活気のある町である。

2. 元気バス導入の経緯

平成8年の民間路線バスの大幅縮小により、玉城町は翌平成9年から、29人乗りのマイクロバス2台を福祉バスとして、路線数3ルート、運行便数1日19便体制で走らせていた。

しかしながら、1便平均4.5人の乗客、これに対して年間予算が約1000万円かけられていたこともあり、予算を増やさずにサービスを向上させる手段として導入されたのが、オンデマンド交通であった。

平成21年11月からオンデマンドバスシステムを導入し、元気バスの運行が始まった。バスの予約にはICTが活用されており、パソコンから、携帯電話から、タッチパネル等から予約ができるようになっており、タッチパネルは町内に43カ所、停留所は154カ所ある。

地域データ

- 自治体名 玉城町（三重県）
- 人口・世帯 15,580人、5,493世帯
(平成25年1月31日)
- 面積 40.94平方キロ



「元気バス」事業

【実施主体】

玉城町生活福祉課・社会福祉協議会

【システム】

コンビニクル

(東京大学との共同研究による実証実験)

【予約・運行等】

- ① 運行時間帯 午前9時～午後5時
- ② 運行日 毎日運行(年末年始のみ運休)
- ③ 運賃 無料
- ④ 運行バス 最大9人乗り
- ⑤ 登録者数 1105人(平成24年9月末現在)

※年齢制限なし

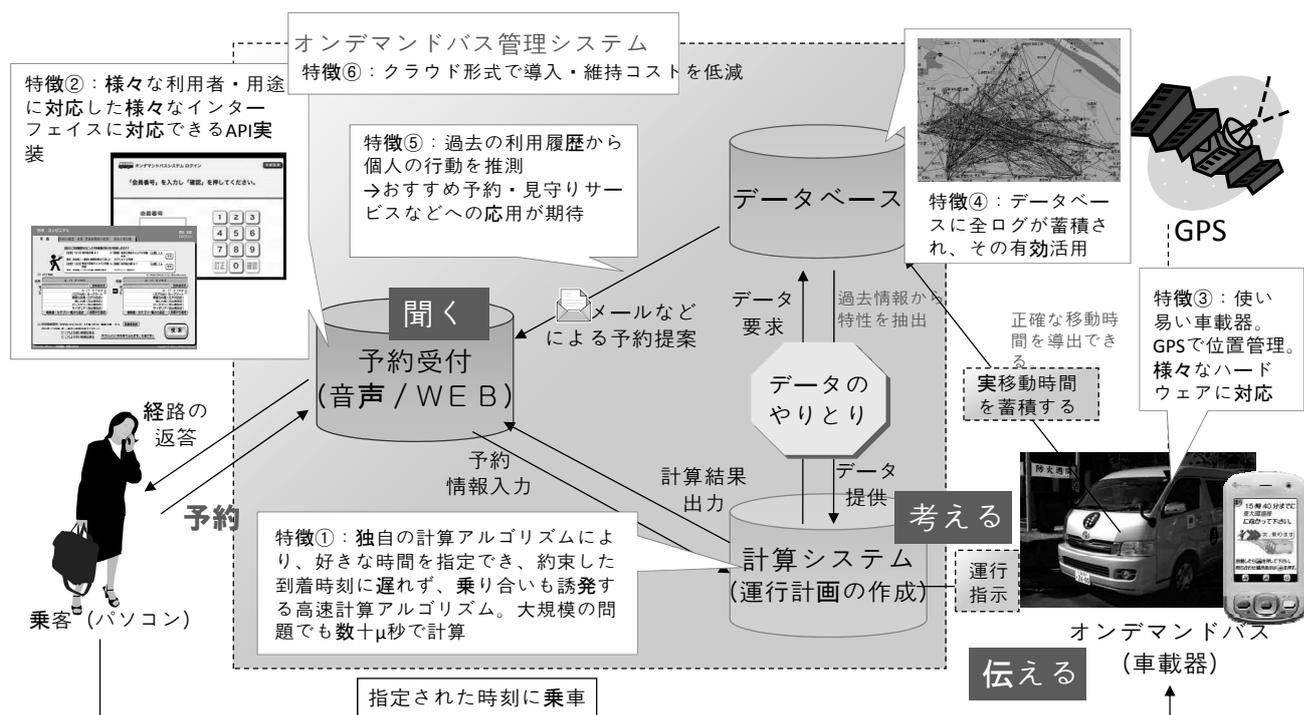
3. 元気バスのオンデマンドシステム

平成 21 年 11 月にオンデマンドシステムを利用した元気バス（当初はバス 1 台、停留所数 83 カ所）が導入された。このシステムの特徴として、①予約制、②乗り合いであるため、タクシーより費用が安い、③乗客がいなければ走らせる必要がないため、効率的、④停留所を多数設置できるため、利用しやすいといった点が挙げられる。また、オンデマンドであるため、元気バスの柔軟な運行ができ、最適な経路を走るため、定時定路線型の路線バスと比べて効率的である。

バスの運行管理を行っているのは、玉城町社会福祉協議会であり、利用している管理システムは東京大学が開発した「コンビニクル」である。コンビニクルとは、「Convenient & Smart Vehicle」の略であり、便利で経済的な新しい交通システムを意味している。通常、オンデマンドシステムの導入には多額の初期投資が必要となるが、このシステムは初期投資が少なかったこともあり、玉城町はこのシステムの導入に至った。

平成 24 年 9 月末現在、登録者数 1105 人（内訳：男性 28.0%、女性 72.0%）、停留所は 152 カ所、バス 3 台で元気バスは運行されている。運賃は無料で、年齢制限もなく、幅広い世代に利用できるようになっている。

図 0-1 玉城町が採用したオンデマンドバスシステム

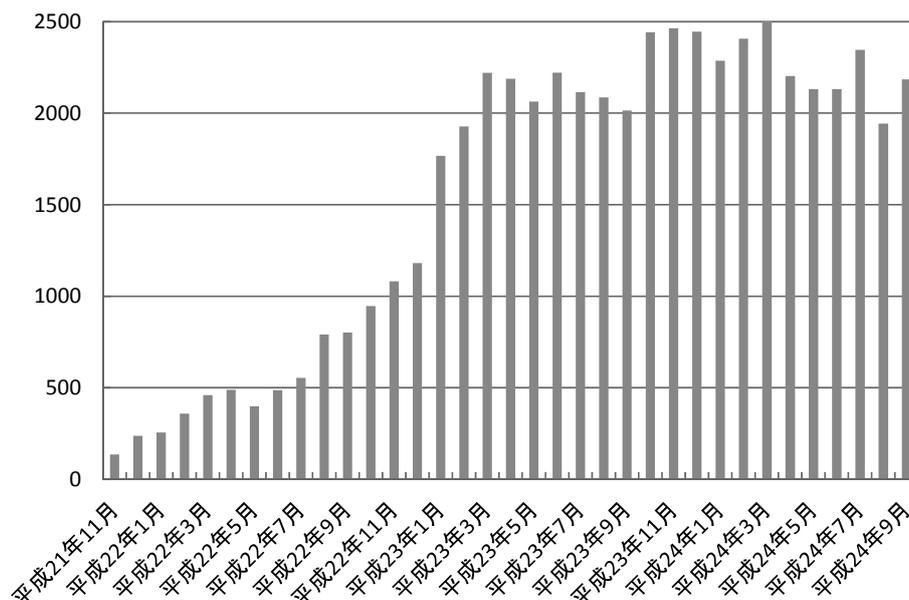


4. 元気バスの推移とその効果

平成21年11月から福祉バスと並行して運行を開始したオンデマンドバス「元気バス」は当初、月に100人程度の利用であった。しかしながら、月を追うごとに利用者は増えていき、平成23年1月には福祉バスが廃止され、「元気バス」3台体制によるオンデマンド交通に完全に移行した。現在では、月の利用者数は約2400人である（図0-2参照）。

また、この元気バスの導入により、町が開催している介護予防教室への参加者が大幅に増え、温泉施設に通う高齢者も増えている。

図0-2 元気バスの月あたり乗車人数



5. 今後の課題

最後に、今後の課題についてまとめる。今後の課題として、以下の2つが考えられている。

1つめに、地域ごとに異なるニーズへの対応がある。昔からある集落では人間関係が家族内や地区内で完結しているため、元気バスへのニーズが少ない一方、団地などでは人間関係が緩やかなため元気バスに対して移動手段、仲間作りなどのニーズが多い。今後は、地区ごとの異なる元気バスの利用態度に対して柔軟に展開していかなければならない。2つめとして、もっと高齢者を出かけさせるよう働きかけていかなければならない。すでに介護予防教室や温泉施設などに元気バスを使って出かけることで元気になっている高齢者が見うけられるが、まだまだ閉じ籠もりがちな高齢者もたくさんみえる。町主催の福寿教室や高齢者のための行事等の開催を通じて、出かけてみたいと思わせる場所づくりが必要である。高齢者の方に元気バスに乗ってもっと出かけてもらい、明るく元気で長生きしていただきたい。

■今後の課題

- ① 地域ごとに異なるニーズへの対応
- ② 高齢者のさらなる外出を誘導させる支援対策

調査研究委員会名簿

調査研究委員会名簿

調査研究委員会

委員長	藤 井 敬 宏	日本大学 理工学部 社会交通工学科 教授
委 員	高 橋 昭	勝浦市市政協力員連絡協議会 会長
	渡 邊 正 敏	勝浦市民生委員児童委員協議会 会長
	酒 井 か津子	勝浦市老人クラブ連合会 会長
	渡 邊 かおる	介護支援専門員
	榊 田 道 貴	勝浦市商工会青年部 部長
	関 重 夫	勝浦市 副市長
	藤 田 萬 豊	財団法人地方自治研究機構 事務局長

(順不同)

事務局

	関 利 幸	勝浦市 企画課 課長
	平 松 等	勝浦市 企画課 政策推進係 係長
	栗 原 智	勝浦市 企画課 政策推進係 主任主事
	平 林 正 子	財団法人地方自治研究機構 調査研究部 研究員
	武 村 勝 寛	財団法人地方自治研究機構 調査研究部 研究員

基礎調査機関

	小久保 博	ランドブレイン株式会社 環境・社会システムグループ チーム長
	斉 藤 彩	ランドブレイン株式会社 環境・社会システムグループ

(順不同)

地域公共交通の需要に関する調査研究

—平成 25 年 3 月発行—

勝浦市 企画課 政策推進係

〒299-5292

千葉県勝浦市新官 1343-1

電話 0470-73-6656 (代表)

財団法人 地方自治研究機構

〒104-0061

東京都中央区銀座七丁目 14 番 16 号 太陽銀座ビル 2 階

電話 03 (5148) 0661 (代表)

印刷 日本印刷株式会社

