

銚子市地域公共交通計画 (骨子案)

銚子市地域公共交通協議会
令和 5 年 11 月時点

[目次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的・背景	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画対象	1
1-4 計画期間	1
2. 地域公共交通を取り巻く現状と課題	2
2-1 銚子市の地域特性	2
2-2 地域公共交通の現状	13
2-3 各種調査結果の概要	18
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	29
2-5 銚子市の地域公共交通が抱える課題	30
3. 地域公共交通の方向性	34
3-1 基本理念	34
3-2 計画目標および評価指標	35
3-3 目指す地域公共交通ネットワーク	36
4. 計画目標達成に向けた施策および事業	39
4-1 施策および事業の一覧	39
4-2 事業の詳細	40
5. 計画の推進体制	41
5-1 推進体制	41
5-2 進捗管理手法	41
資料編	42

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的・背景

銚子市の公共交通は、マイカー利用への移行や人口減少、少子高齢化等を抱えており、
(本計画内で整理する現状や問題点の概要を記載)

社会構造の変化に対応し、将来にわたって持続可能な公共交通を維持していく必要があります。本市の公共交通のあり方および将来像を定め、公共交通のマスタープランとなる、銚子市地域公共交通計画を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「銚子市総合計画」を上位計画として、その他「銚子市都市計画マスタープラン」、「銚子市立地適正化計画」、「銚子市しごと・ひと・まち創生総合戦略」等の関連計画と連携しながら策定を行いました。

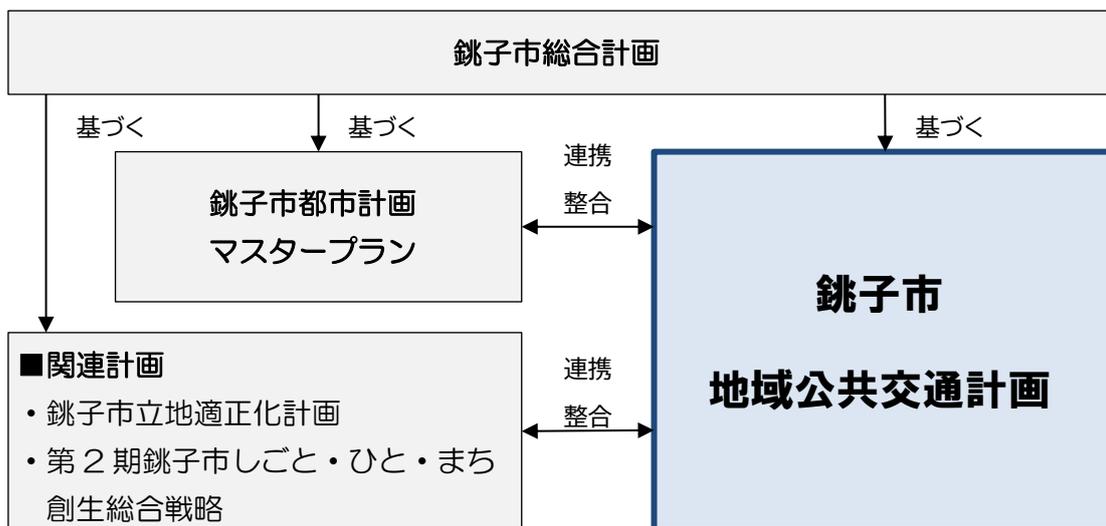


図 本計画の位置付け

1-3 計画対象

銚子市内全域を対象とします。

1-4 計画期間

計画期間は令和6年度～令和10年度の5年間とします。社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改訂を行います。

2. 地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 銚子市の地域特性

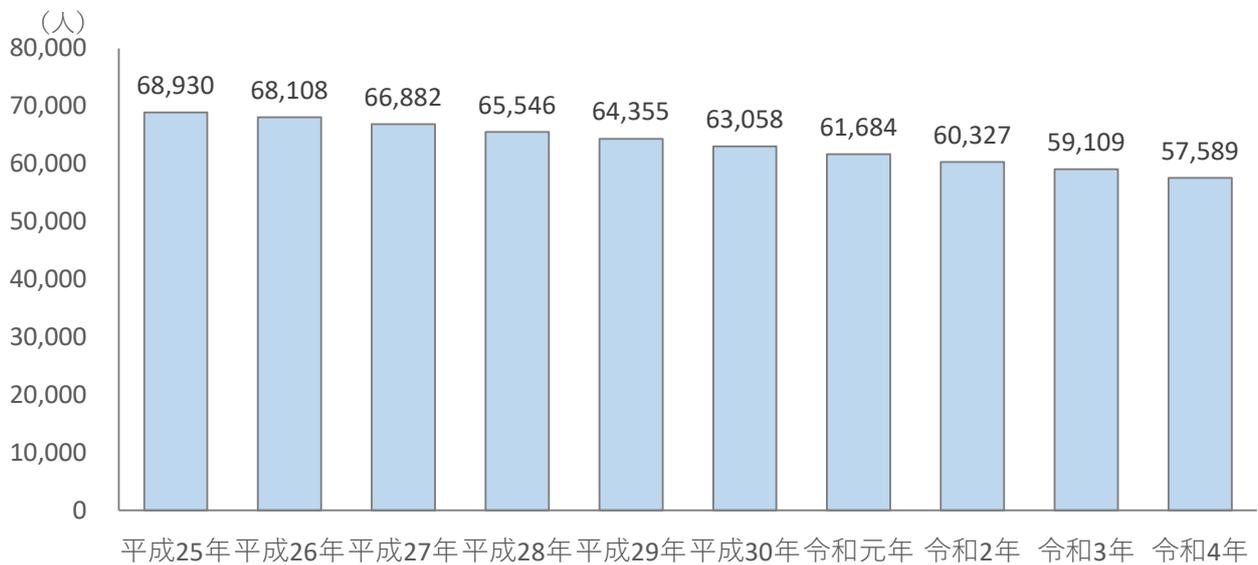
2-1-1 人口

1) 人口推移

本市の人口は、令和4年1月1日現在で約57,600人となっています。5年前の平成29年に比べて、約6,800人減少しています。

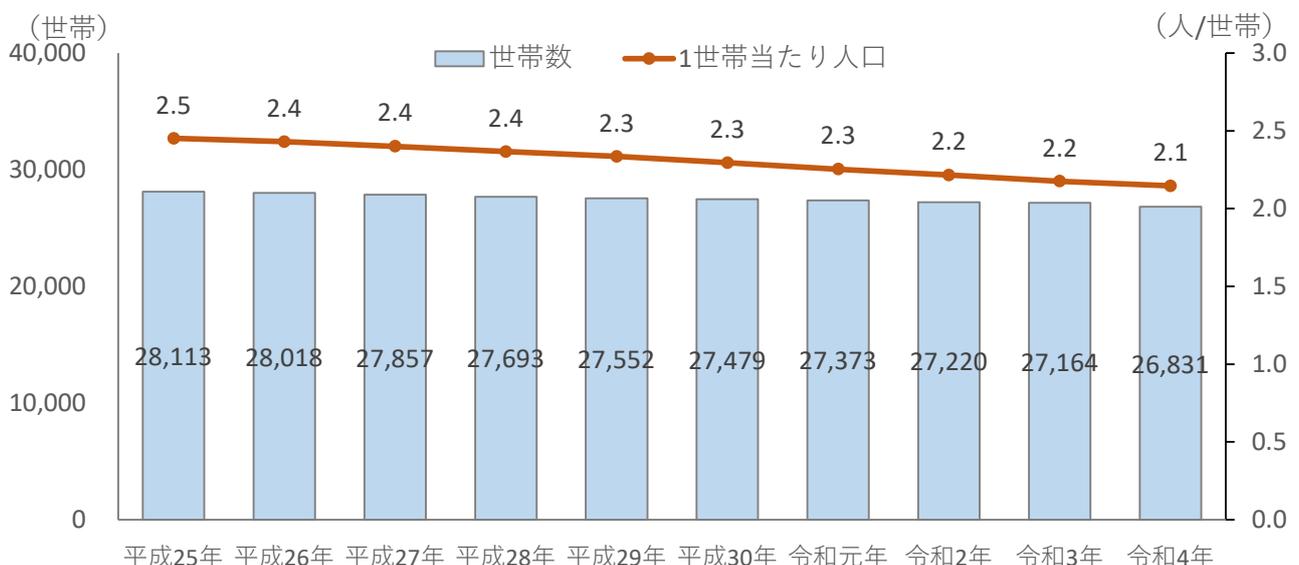
本市の世帯数は、令和4年1月1日現在で約26,800世帯となっています。5年前の平成29年に比べて、約720世帯減少しており、令和4年の1世帯当たり人口は2.1人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

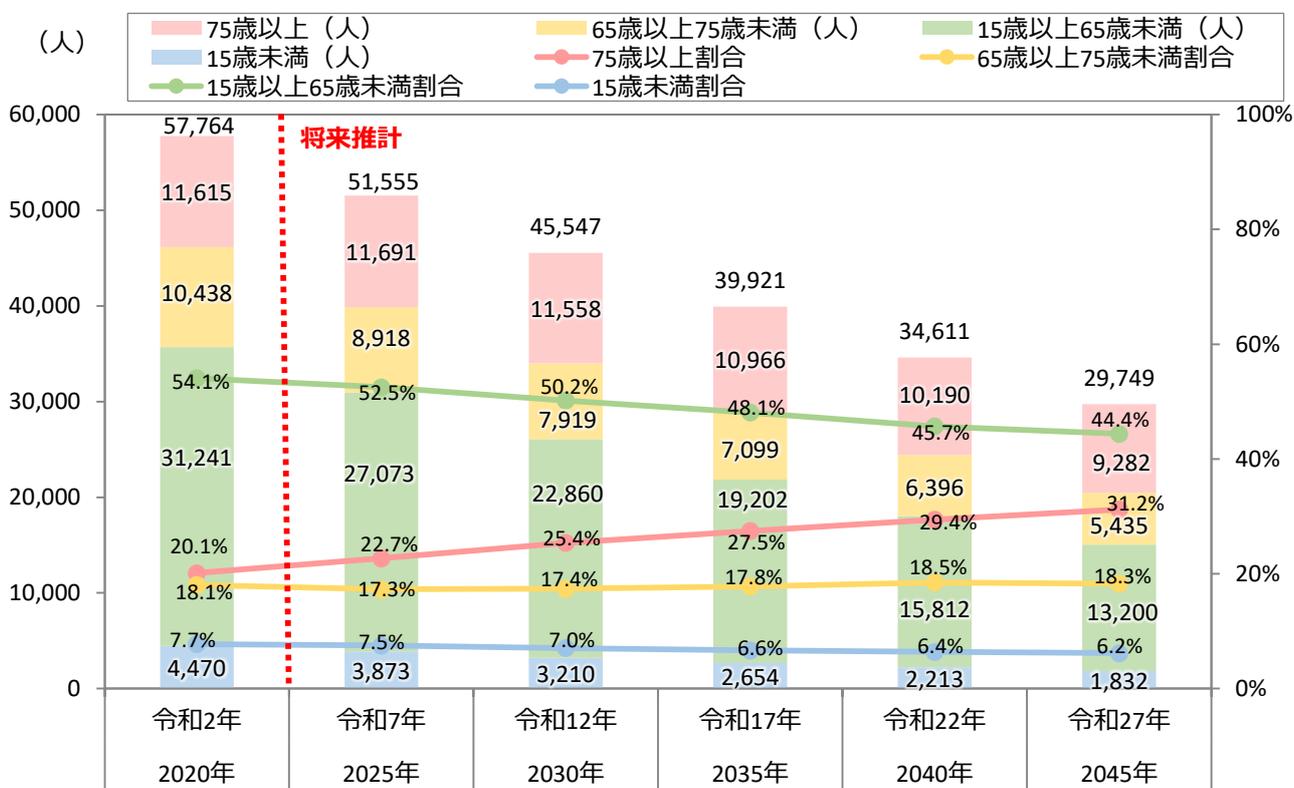
2) 将来人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和2年の約57,800人から令和27年には約29,700人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の7.7%から令和27年の6.2%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、54.1%から44.4%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、38.2%から49.5%に増加する見込となっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	4,470	3,873	3,210	2,654	2,213	1,832
15歳以上65歳未満（人）	31,241	27,073	22,860	19,202	15,812	13,200
65歳以上（人）	22,053	20,609	19,477	18,065	16,586	14,717
65歳以上75歳未満（人）	10,438	8,918	7,919	7,099	6,396	5,435
75歳以上（人）	11,615	11,691	11,558	10,966	10,190	9,282
総人口（人）	57,764	51,555	45,547	39,921	34,611	29,749
15歳未満割合	7.7%	7.5%	7.0%	6.6%	6.4%	6.2%
15歳以上65歳未満割合	54.1%	52.5%	50.2%	48.1%	45.7%	44.4%
65歳以上割合	38.2%	40.0%	42.8%	45.3%	47.9%	49.5%
65歳以上75歳未満割合	18.1%	17.3%	17.4%	17.8%	18.5%	18.3%
75歳以上割合	20.1%	22.7%	25.4%	27.5%	29.4%	31.2%

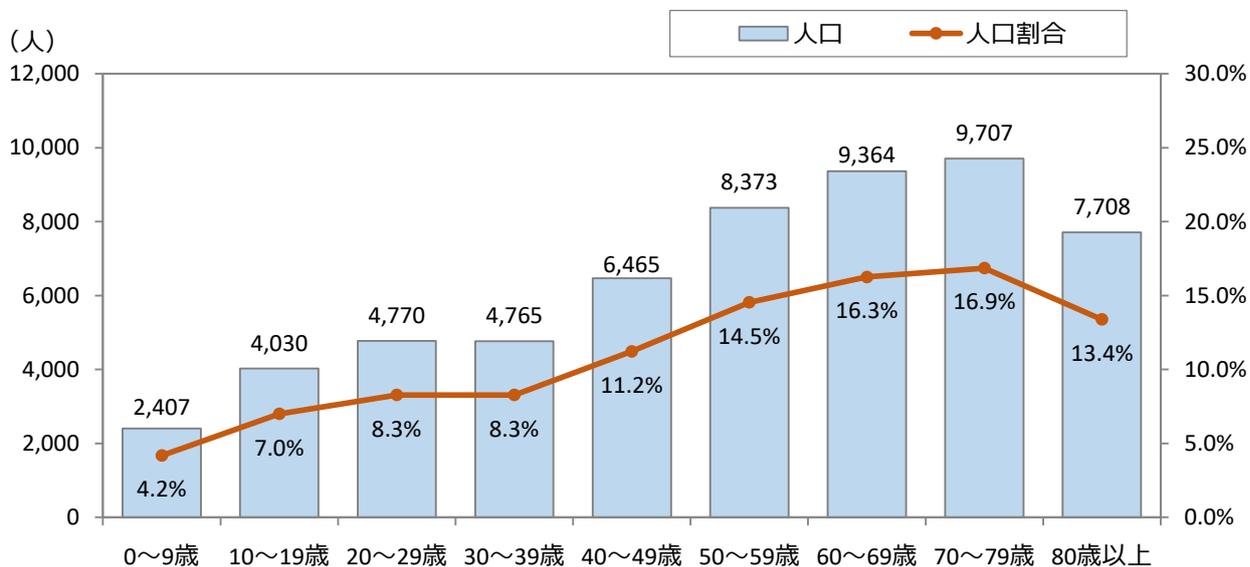


資料：令和2年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所
（各年10月1日現在）

3) 年齢別人口

令和4年1月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が約9,700人、60歳代が約9,400人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の46.6%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和4年1月1日現在）

4) 地区別人口及び世帯数

令和5年4月1日現在の地区別人口を見ると、中央地域が約27,700人と最も多く、次いで、東部地域が約17,000人、西部地域が約11,000人となっています。

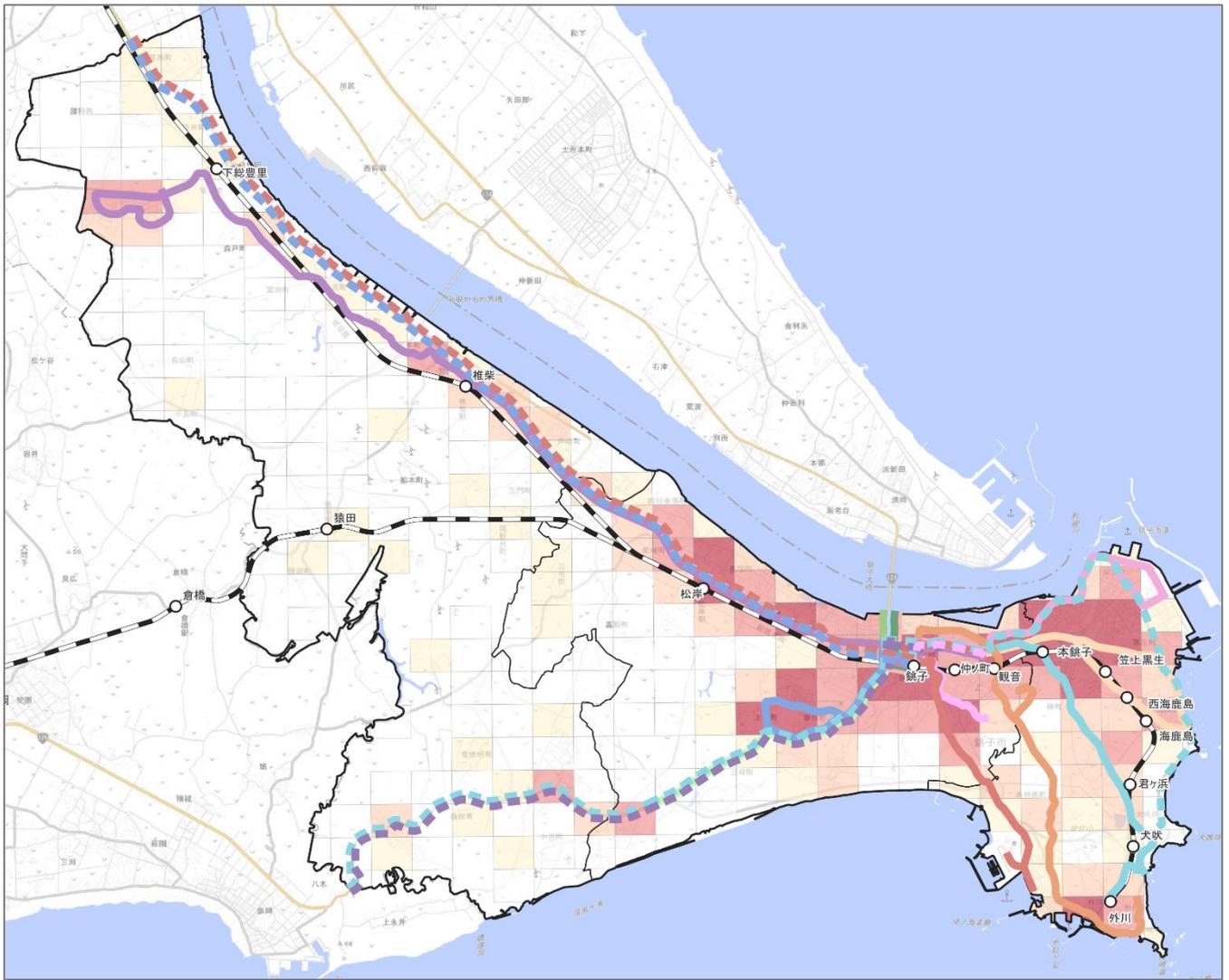
人口の増減率をみると、東部地域における減少が大きく、令和元年から令和5年にかけて約1割減少しています。その他の地区でも同様に減少しているが、減少率は5%前後となっています。

■地区別人口及び世帯数

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (令和元年- 令和5年)
東部地域	人口	19,057	18,648	18,071	17,361	16,997	-10.8%
	世帯数	8,976	8,928	8,790	8,497	8,539	-4.9%
	1世帯当たり人口	2.1	2.1	2.1	2.0	2.0	-6.2%
中央地域	人口	30,038	29,473	28,949	28,361	27,736	-7.7%
	世帯数	13,518	13,529	13,518	13,462	13,416	-0.8%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1	-7.0%
西部地域	人口	12,053	11,799	11,594	11,276	11,090	-8.0%
	世帯数	4,787	4,790	4,825	4,747	4,796	0.2%
	1世帯当たり人口	2.5	2.5	2.4	2.4	2.3	-8.2%

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

■人口分布状況



○ 鉄道駅	■ 海水浴場線(関東鉄道)	■ 小見川ルート
— 鉄道路線	■ 利根川線(関東鉄道)	■ 横芝光・旭ルート
路線バス	■ 銚子駅-土合ヶ原東電社宅前(関東鉄道)	■ 大栄・旭ルート
■ 市高・春日台方面	■ 銚子駅-銚子高校	□ 市域
■ 名洗・千葉科学大学線	■ 銚子駅-労災病院入り口(関東鉄道)	□ 地域境界線
■ 長崎線	■ 海鹿島循環	人口メッシュ(500m)
■ 川口・ポートセンター	■ イオンシャトルバス	□ 1 - 80人
■ 豊里NT線	高速バス	□ 81 - 200人
■ 外川方面	■ 佐原ルート	□ 201 - 500人
■ 海岸線	■ 佐原・小見川ルート	□ 501 - 800人
		□ 801人以上

2-1-2 通勤および通学における流入出

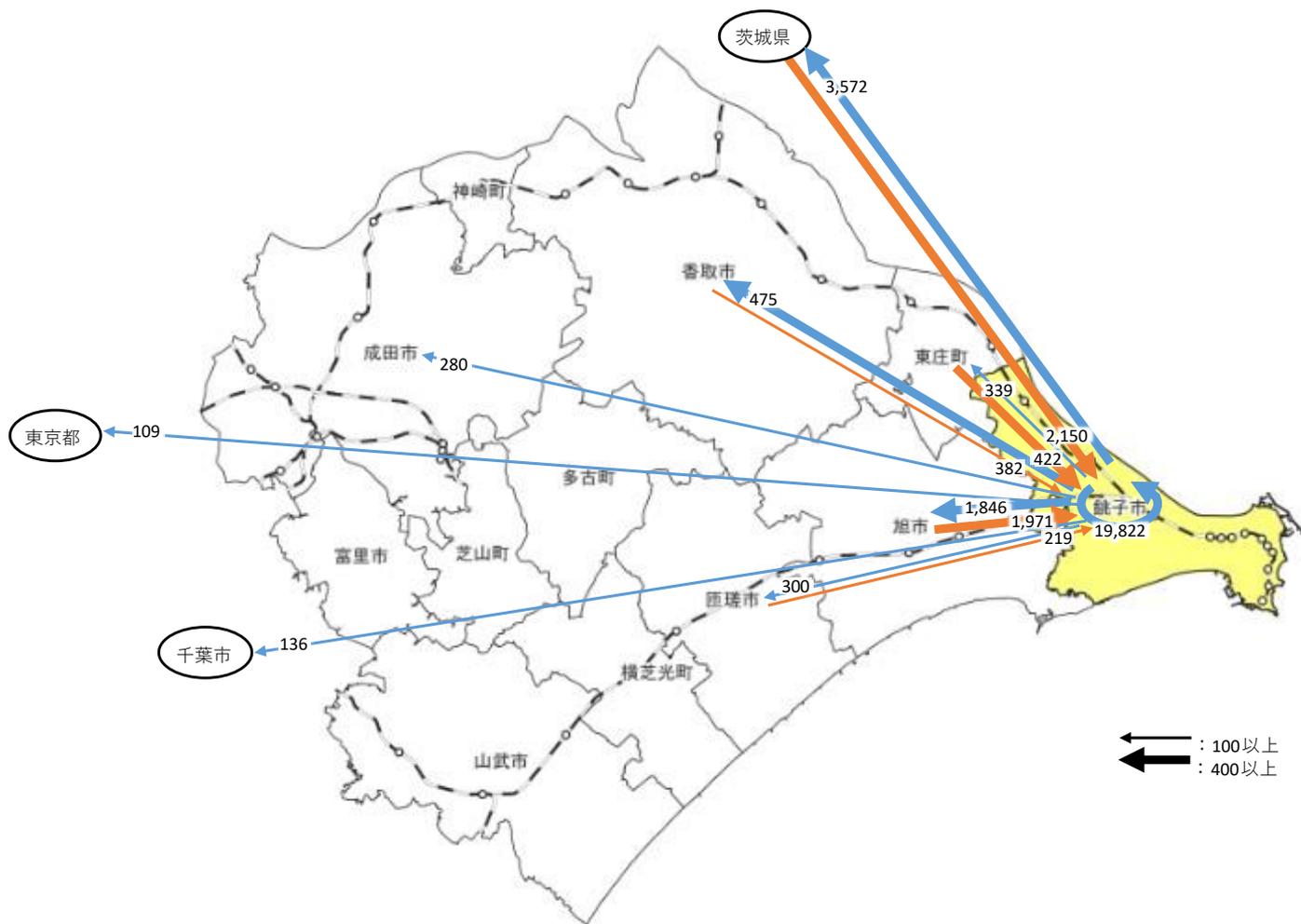
1) 通勤目的の人の動き

市内に通勤している人が最も多く 19,822 人となっています。

市外への通勤をみると、旭市（1,846 人）、香取市（475 人）が多くなっています。

その他、茨城方面へ通勤している人も多くみられます。

■通勤目的における人の動き

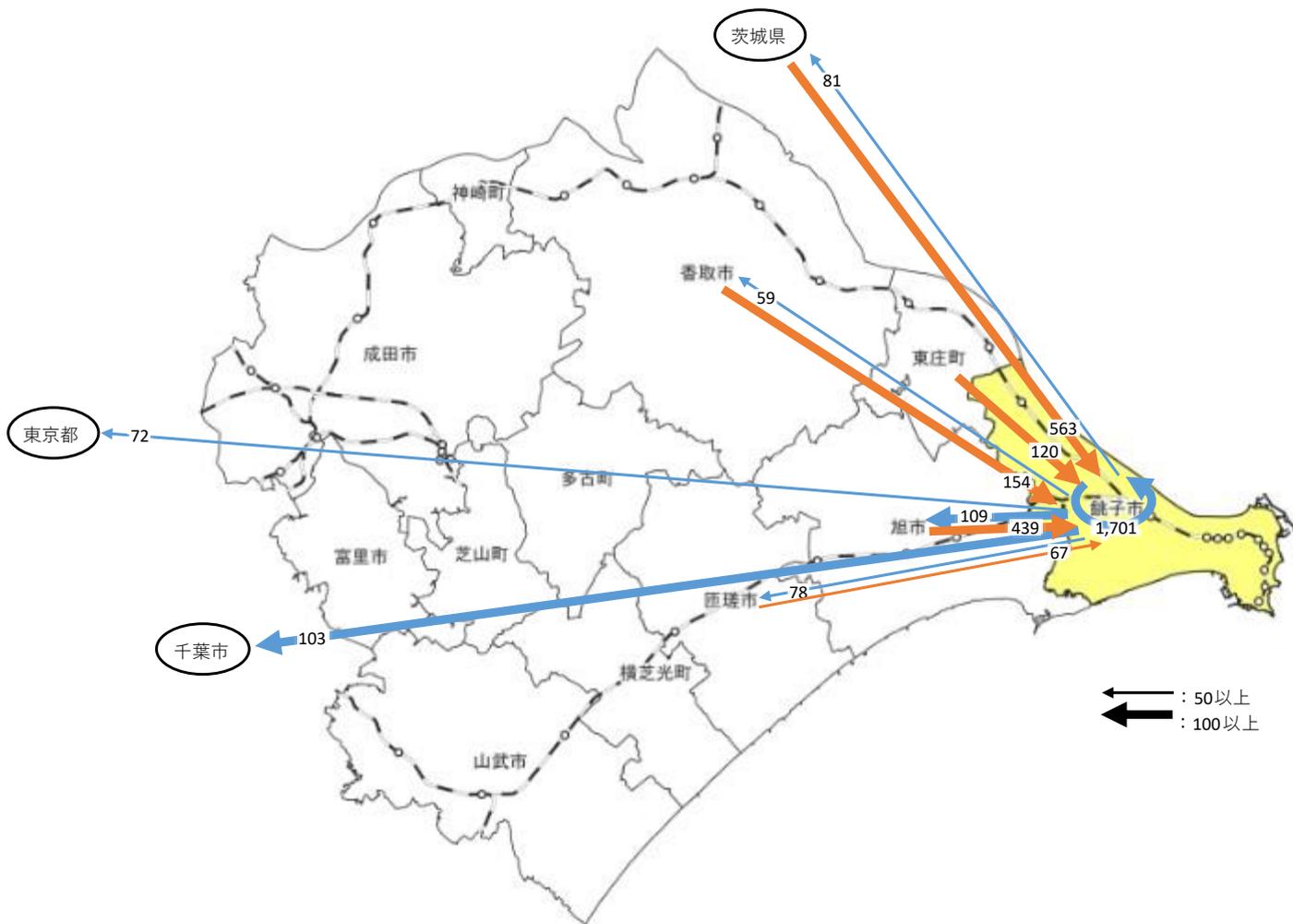


資料：国勢調査（令和2年）

2) 通学目的の人の動き

市内に通学している人が最も多く 1,701 人となっています。
市外への通学をみると、旭市（109 人）千葉市（103 人）が多くなっています。
その他、茨城や東京方面へ通学している人も一部みられます。

■通学目的における人の動き

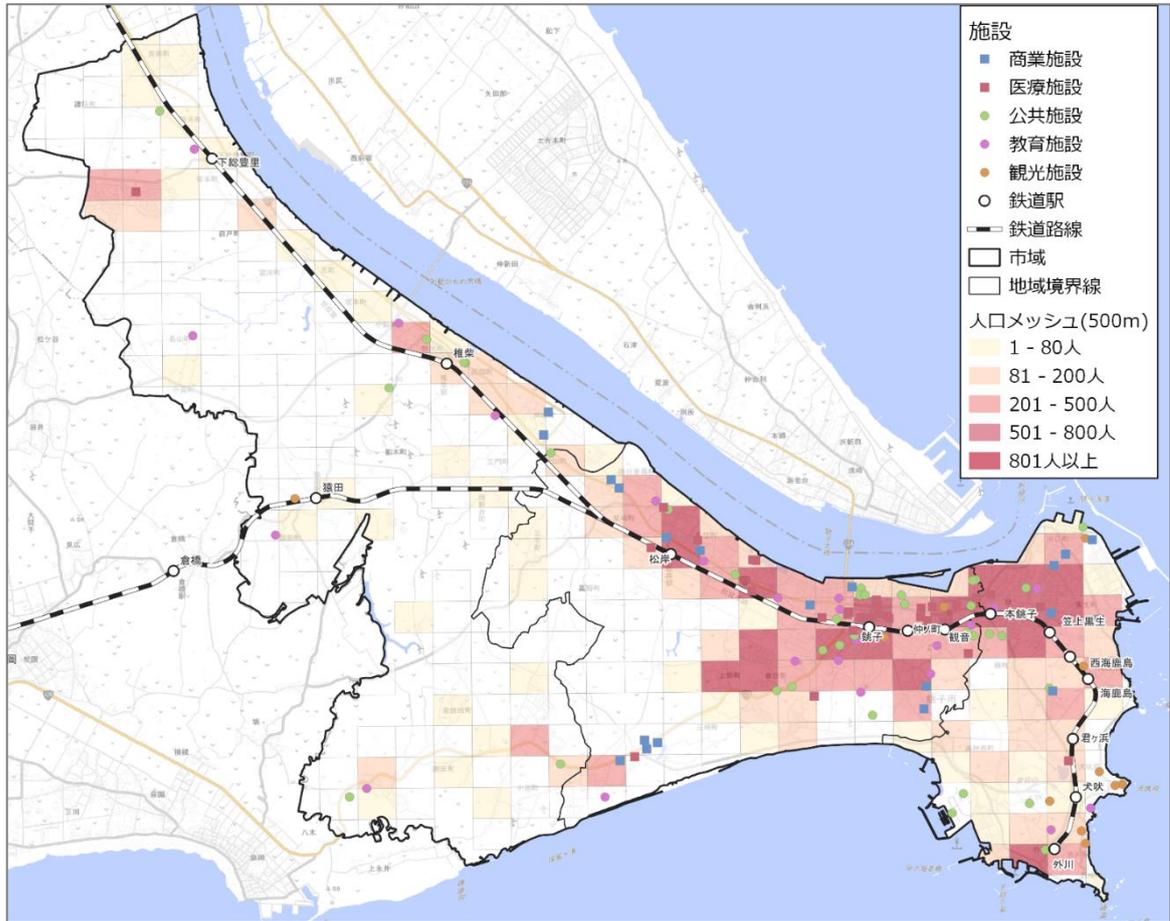


資料：国勢調査（令和 2 年）

2-1-3 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況をみると、銚子駅周辺エリア、JR 成田線沿線多く立地しています。一方で、西部地域には比較的施設が少なくなっています。

観光施設は、東部地域に多く集積しています。



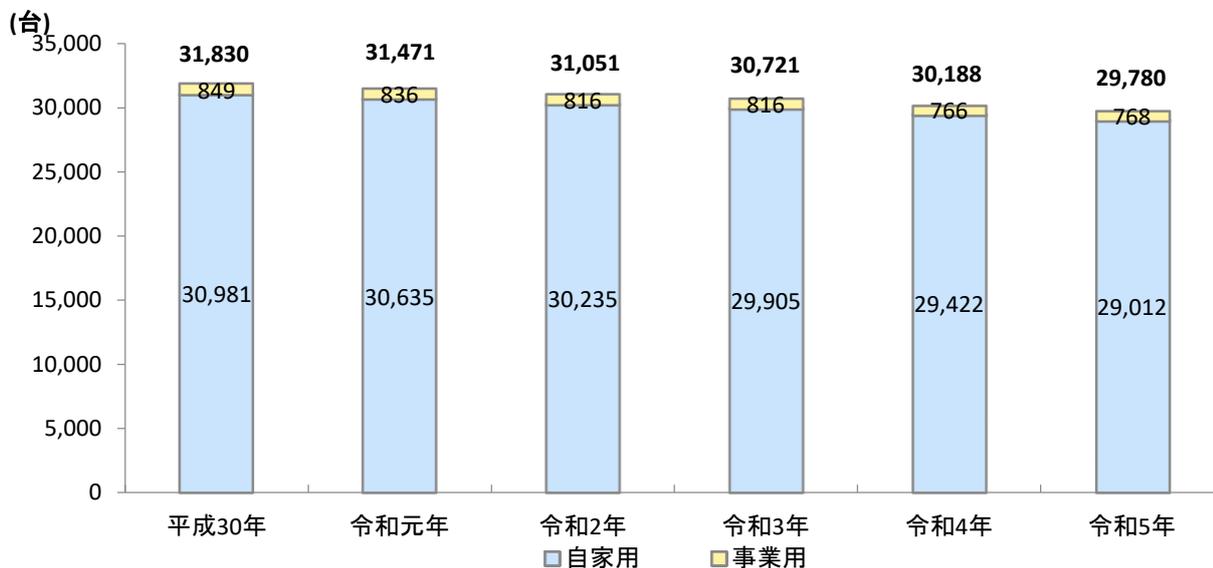
■施設等の立地状況

2-1-4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で約29,000台となっています。5年前の平成30年に比べて、約2,000台減少しています。

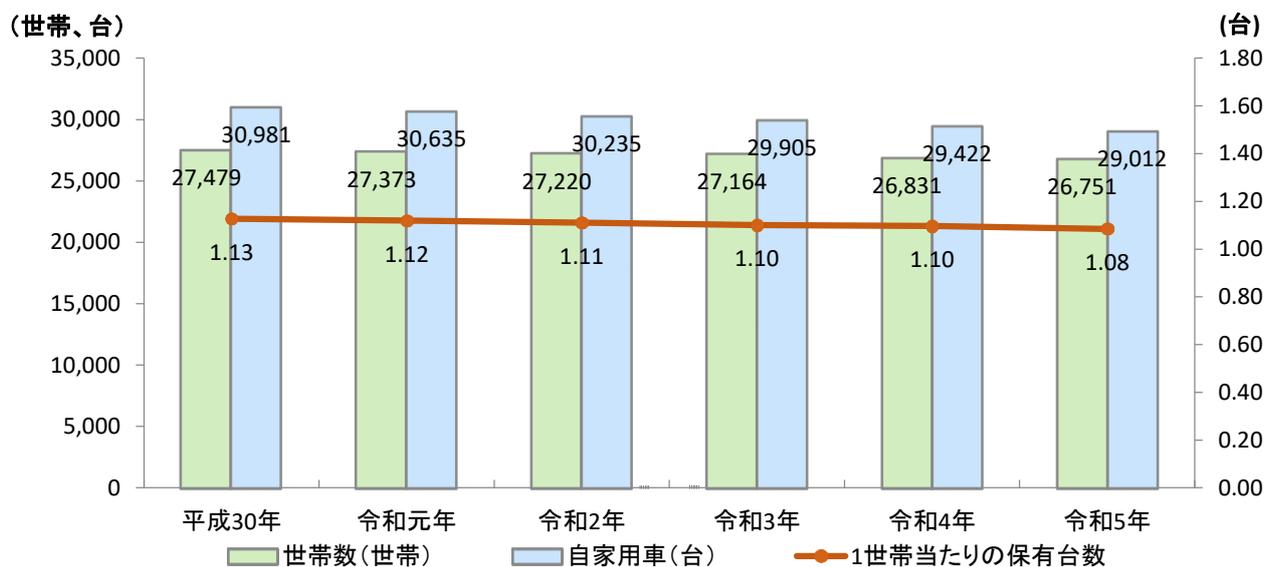
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.1台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



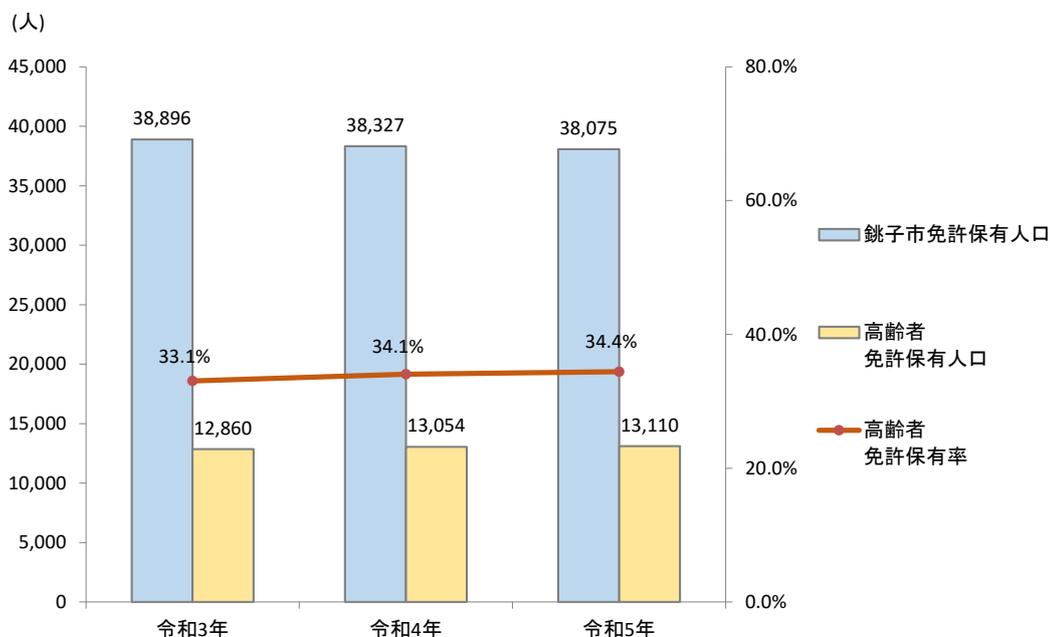
資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

2-1-5 高齢者の免許保有および事故件数

令和5年5月末における高齢者運転免許保有人口は約13,100人で、保有率は約34.4%となっている。

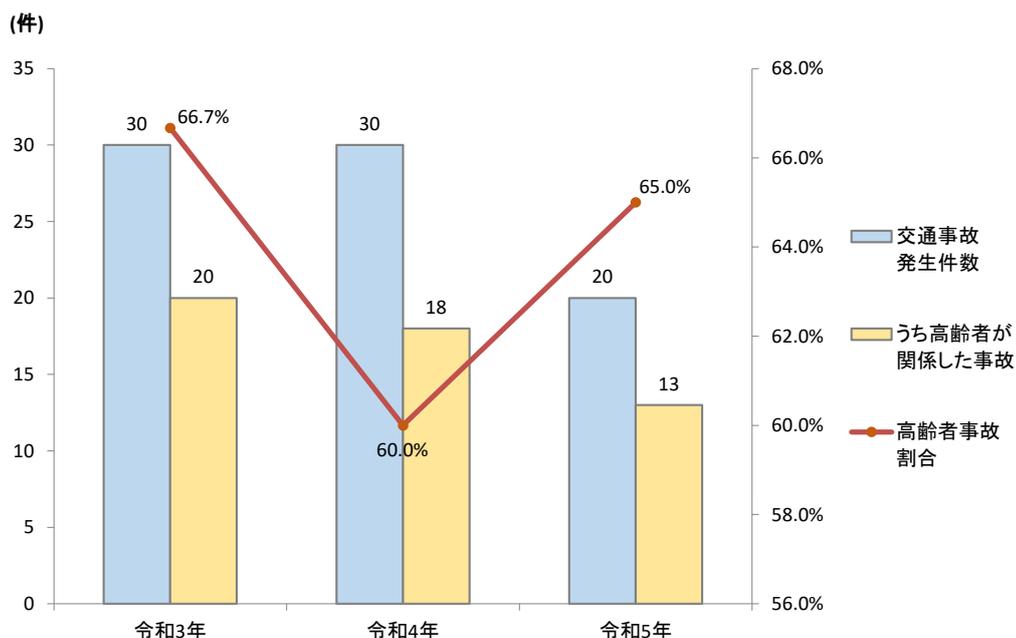
令和5年3月末における65歳以上の高齢者による交通事故割合は65.0%と高くなっている。

■ 高齢者運転免許保有人口



資料：銚子市（各年12月末現在、令和5年のみ5月末現在）

■ 高齢者交通事故発生件数

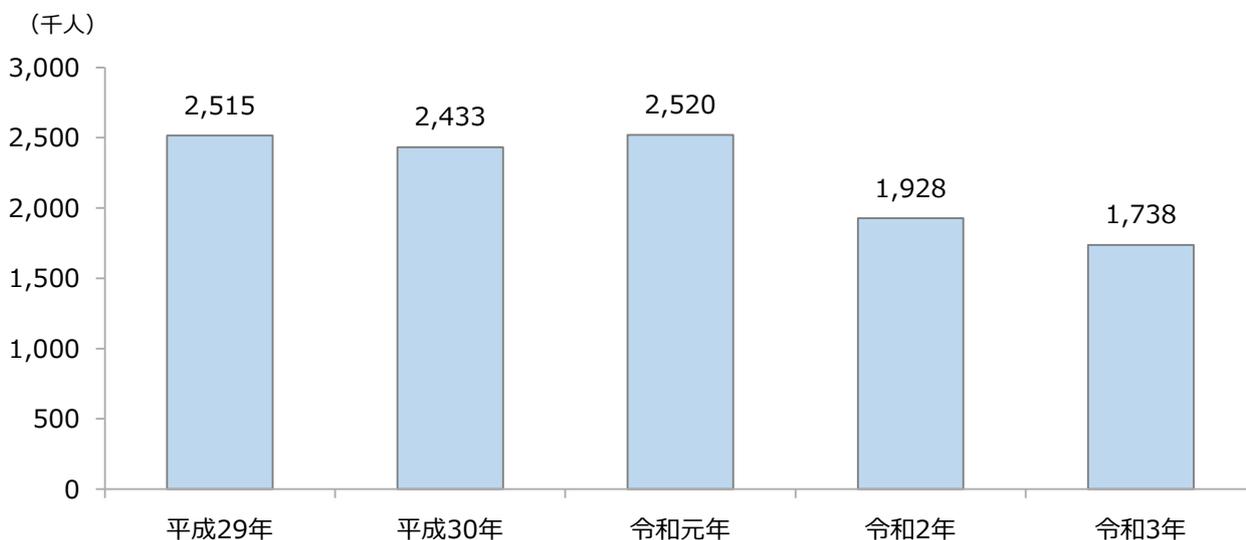


資料：交通事故統計ちば（各年3月末現在）

2-1-6 観光来訪者

観光入込客数は、令和元年から令和2年にかけて大きく減少しており、令和3年時点では、約174万人となっています。新型コロナウイルス感染症の流行前は約250万人前後を推移していました。

■ 銚子市の観光入込客数の推移

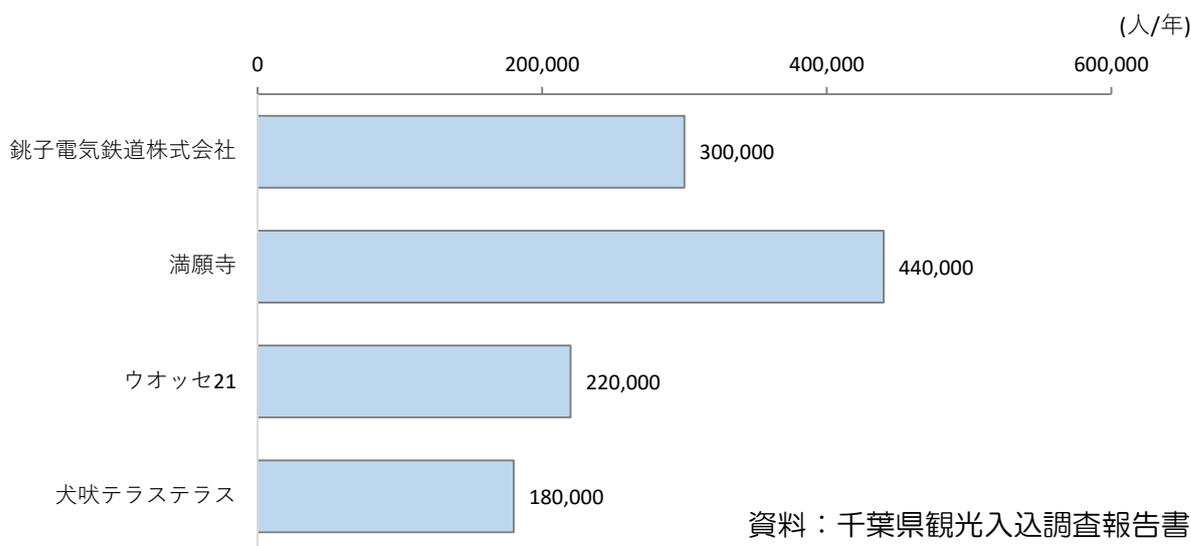


資料：千葉県観光入込調査報告書
各年12月末現在

■ 施設別観光入込客数

令和3年の施設別観光入込客数をみると、「満願寺（約44万人）」「銚子電気鉄道株式会社（約30万人）」が特に多くなっています。

その他、「ウオッセ21」「犬吠テラステラス」にも一定程度の来場がみられます。



資料：千葉県観光入込調査報告書
各年12月末現在

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 地域公共交通ネットワーク

市内を運行する路線のほとんどが銚子駅に乗り入れています。人口集積がみられる地域は、概ね公共交通サービスが運行しています。

■ 銚子市の市内の地域公共交通網*

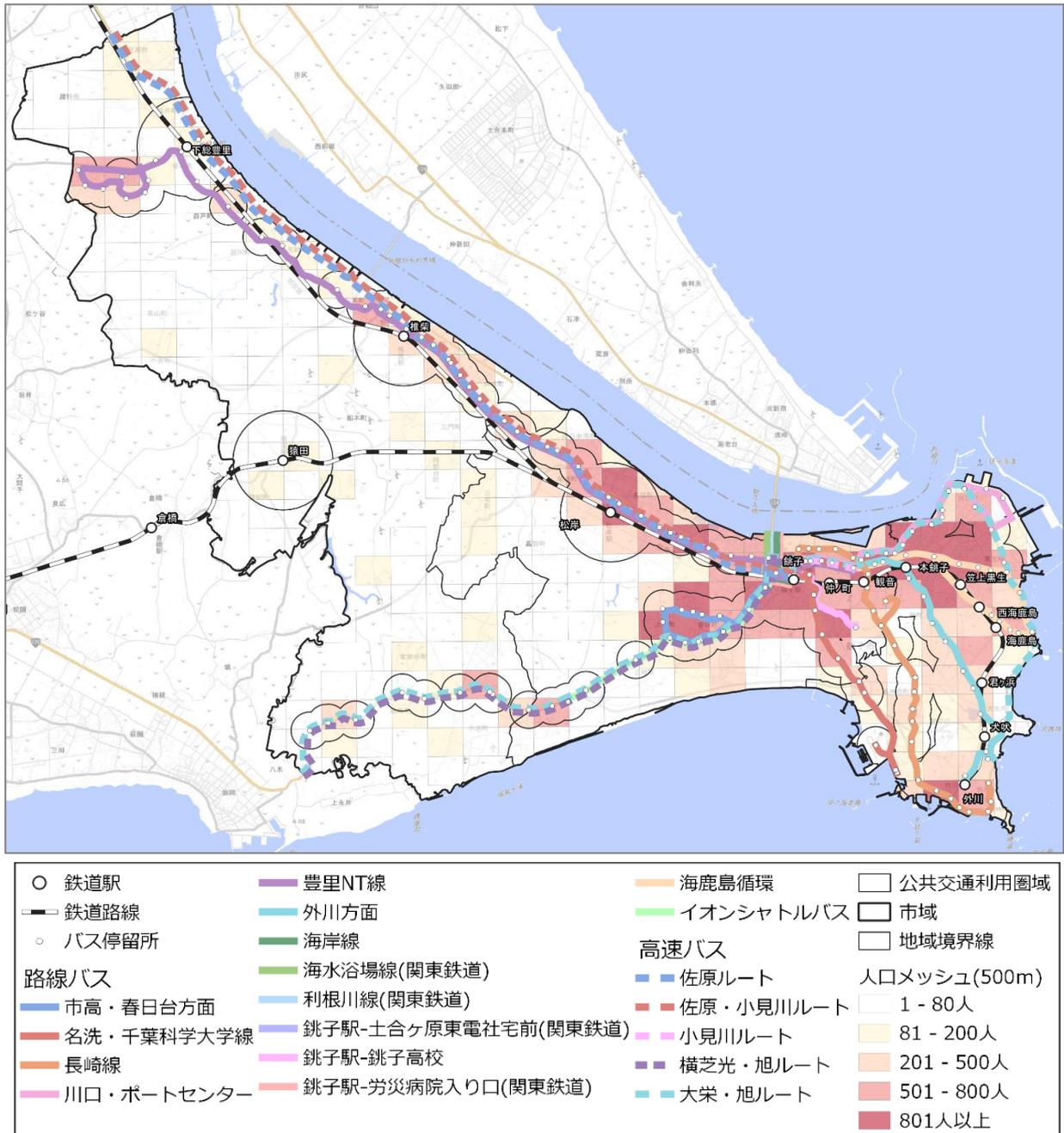


表 市内の公共交通サービスの運行状況

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 (平日上下便数)
鉄道	JR 総武本線	JR 東日本	特急「しおさい」東京駅～銚子駅 普通列車 千葉駅～銚子駅	特急しおさい 下り6本、上り5本 普通列車：上下各22本
	JR 成田線	JR 東日本	普通列車 千葉駅～成田駅～銚子駅	普通列車：上下各18本
	銚子電鉄	銚子電鉄	銚子駅～外川駅(6.4km)	上下各19本
路線バス	春日台線	ちばこうバス	銚子駅～市立高校・春日台循環	24本(午前右回り、午後左回り)
	旭銚子線・イオン シャトルバス	千葉交通	陣屋町～双葉町～銚子駅～イオンモ ール銚子～玉崎神社～(一部旭駅)	イオンモール銚子方面：19本 陣屋町方面：20本
	豊里 NT 線	千葉交通	陣屋町～銚子駅～豊里ニュータウン第 四	上下各4本
	川口線	ちばこうバス	銚子駅～川口・ポートセンター	ポートセンター方面：15本 銚子駅方面：16本
	長崎線	千葉交通	銚子駅～市立病院・国民宿 舎前	国民宿舎前方面：6本 銚子駅方面：5本
	名洗・千葉科学大 学線	千葉交通	銚子駅～千葉科学大学本部 前	千葉科学大学方面：21本 銚子駅方面：20本
	外川線	ちばこうバス	銚子駅～外川車庫	外川車庫方面：19本 銚子駅方面：21本
	海鹿島線	ちばこうバス	海鹿島循環	13本(午前右回り、午後 左回り)
	利根川線	関東鉄道	銚子駅～波崎営業所～矢田部公民館 (～鹿島神宮駅)	矢田部公民館方面：16本 銚子駅方面：14本
	海岸線	関東鉄道	銚子駅～土合東電社宅～鹿 島神宮駅	鹿島神宮駅方面：11本 銚子駅方面：11本
	海水浴場線	関東鉄道	銚子駅～波崎海水浴場	波崎海水浴場方面：4本 銚子駅方面：8本
	高速バス	銚子～東京線 (横芝光・旭ルー ト)	千葉交通・京成 バス	東京駅八重洲BT～横芝光 IC～旭～イオンモール銚子 ～銚子駅～犬吠埼太陽の里 (※1)
銚子～東京線 (大栄・旭ルート)		千葉交通・京成 バス	東京駅八重洲BT～酒々井 PO～旭～銚子駅(※1)	上下各15本
銚子～東京線 (佐原ルート)		千葉交通	東京駅八重洲BT～酒々井 プレミアムアウトレット～ 佐原駅～小見川～四日市場 パーキング～銚子駅(※2、※3)	上下各8本
銚子～東京線 (佐原・小見川ル ート)		千葉交通	東京駅八重洲BT～香取市 役所前～小見川支所～四日 市場パーキング～銚子駅	上下各2本
銚子～東京線 (小見川ルート)		千葉交通	東京駅八重洲BT～酒々井 プレミアムアウトレット～ 小見川～四日市場パーキン グ～銚子駅～陣屋町 (※3)	上下各4本
タクシ ー	アステル交通、大丸タクシー、平和タクシー、ミナト・ミタカタクシー			
その他	スクールバス	銚子市	銚子西中学校～豊里台、森戸町、桜井 町、小長台	計2便 (通学時、下校時各1便)

※1 高速バス銚子～東京線大栄・旭ルート及び横芝光・旭ルートは、通院バスとして銚子市内～旭中央病院東間の区間利用が可能。

※2 高速バス銚子～東京線佐原ルートは、佐原駅北口発着に限り佐原駅北口～銚子駅間を区間利用可能

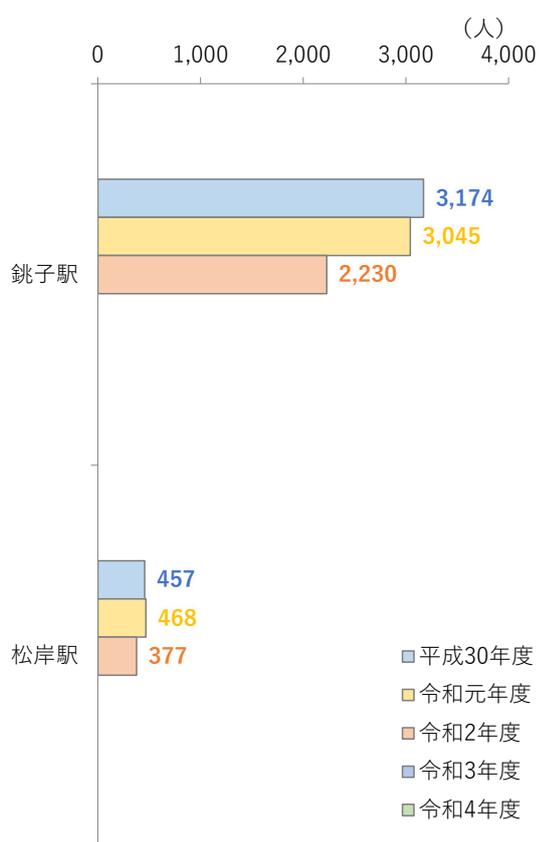
※3 高速バス銚子～東京線佐原ルート/小見川ルートの酒々井プレミアムアウトレット乗り入れ便については、お買い物バスとして酒々井プレミアムアウトレット発着に限り区間利用可能。

2-2-2 鉄道（JR 総武本線・JR 成田線・銚子電鉄）

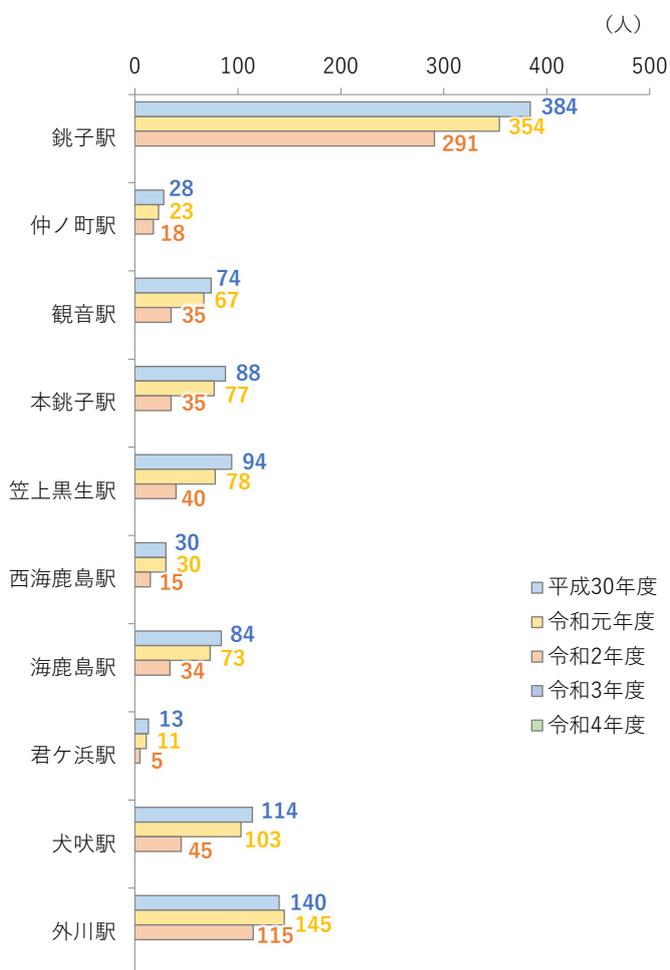
1) 利用状況

駅利用者数は、減少傾向にあり、鉄道駅で利用者が減少しています。

■ 駅別利用者数（1日あたり）



JR 総武本線・JR 成田線



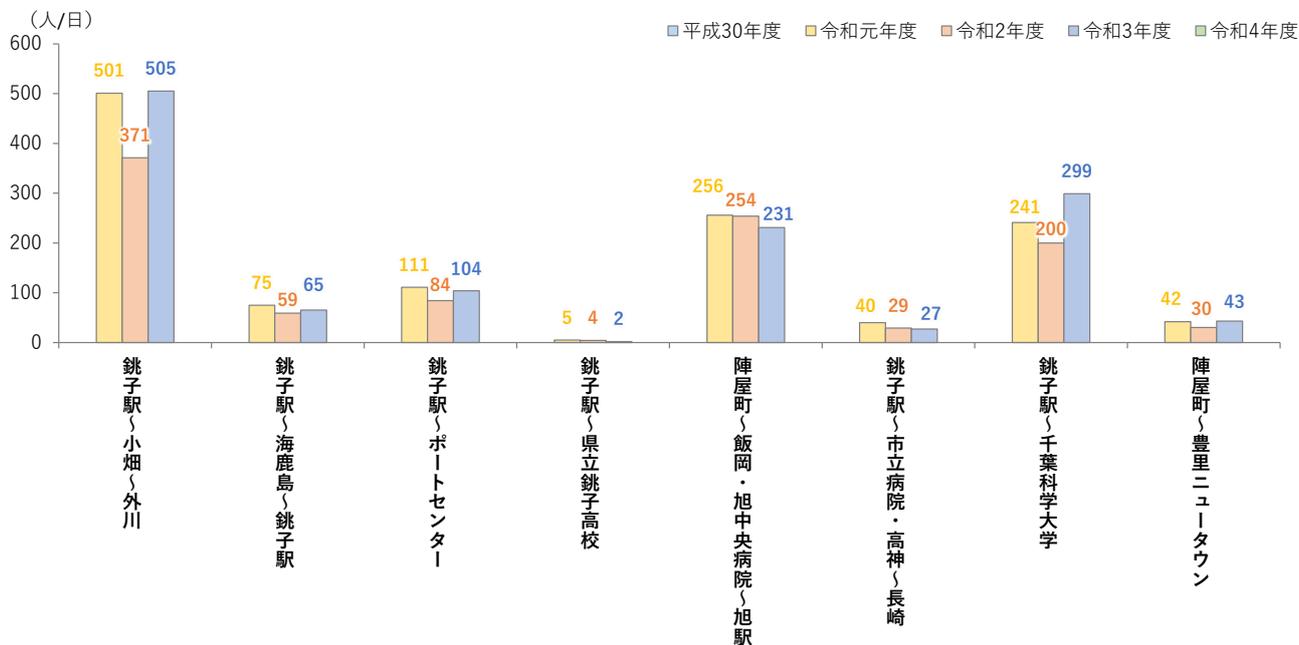
銚子電鉄

資料：銚子市統計書

2-2-3 路線バス

1) 利用状況

ほとんどの路線で減少傾向となっているものの、「銚子駅～小畑～外川」や「銚子駅～千葉科学大学」「陣屋町～豊里ニュータウン」では利用者増がみられます。



資料：銚子市統計書

2) 路線バスに対する市の負担額

路線バスに対する市の負担額は●●万円で、平成30年度と比較して●●万円増加（●%増加）しています。

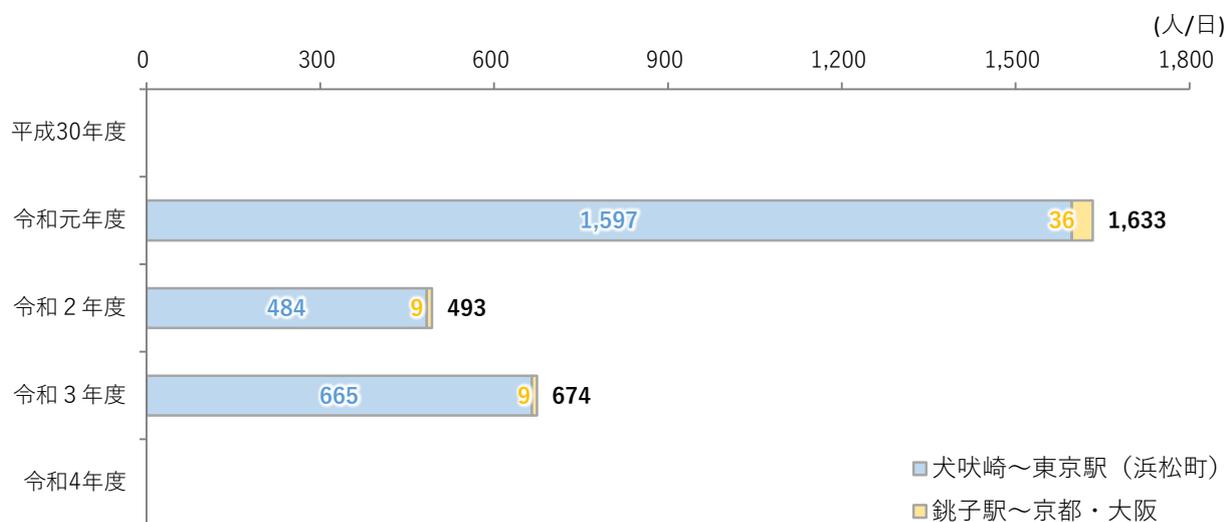
路線別にみると、

集計中

2-2-4 高速バス

1) 利用状況

高速バス全体の1日当たりの利用者数は大きく減少しており、令和元年度と令和3年度を比較すると、約6割減少しています。



※「銚子駅～京都・大阪」令和2年4月10日から
運休のため4月1日～9日まで集計
資料：銚子市統計書

2-2-5 タクシー

市内のタクシー事業者は4事業者あり、合計の保有台数は約40台となっています。

事業者名	所在地
アステル交通株式会社	銚子市小浜町 2663-8
大丸タクシー株式会社	銚子市新生町 2-12-27
平和タクシー株式会社	銚子市明神町 182
ミナト・ミタカタタクシー株式会社	銚子市川口町 2-6385-44

資料：銚子市 HP

2-3 各種調査結果の概要

2-3-1 市民アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	市民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況を把握するため、市民アンケート調査（郵送配布・郵送+WEB回収）を実施した。
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	15歳以上の市民2,000人
調査時期	2023年10月19日～10月31日
配布数・回収数	1,024票 （紙回収567票、WEB回収191票、LINE回収266票）

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「女性」が約6割、「男性」が約4割
- ・年齢では、「60代」と「70代」が約2割
- ・職業では、「会社員・公務員」が約3割、「無職」約2割
- ・世帯人数では、「3人以上」が約6割、「2人」が約3割
- ・運転免許の有無では、「持っている」が約9割、「持っていない」が約1割
- ・普通免許の種類では、「普通自動車以上」が約10割、「自動二輪」が約1割
- ・免許返納の意向では、「今後10年以上は返納しない」が約4割、「返納は考えていない」が約2割
- ・自由に使える車両の有無では、「自動車」が約9割、「自転車」が約2割
- ・日常生活におけるスマートフォンやタブレット端末を使った調べ物や乗換検索の利用では、「日常的に利用」が約6割、「たまに利用」が約3割
- ・交通系ICカードの有無では、「持っている」が約6割、「持っていない」が約4割
- ・交通系ICカードの利用頻度では、「年に数回程度」が約5割、「月に数回程度」が約3割

<日常的な買い物に関する移動状況>

- ・買い物の場面では、「買い物を主な目的として外出する」が約8割、「通勤・通学の帰り道」が約4割
- ・買い物に出かける回数では、「週に1～2回」が約4割、「週に3～4回」が約3割
- ・買い物の出発時間帯では、「10時台」が約2割、「18時台」が約1割
- ・買い物の帰宅時間帯では、「12時台」と「18時台」が約1割
- ・買い物で利用する店舗では、「イオンモール銚子」と「スーパータイヨー銚子店」が約6割
- ・買い物の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約8割、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約2割

<通院に関する移動状況>

- 通院の回数では、「通院していない」と「年に数回」が約 3 割
- 通院先の病院では、「その他市内の病院・クリニック」が約 6 割、「旭中央病院」が約 3 割
- 通院の出発時間帯では、「9 時台」が約 3 割、「10 時台」が約 2 割
- 通院の帰宅時間帯では、「12 時台」と「11 時台」が約 2 割
- 通院の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約 8 割、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約 2 割

<通勤・通学に関する移動状況>

- 通勤・通学の状況では、「通勤」が約 5 割、「通勤・通学していない」が約 4 割
- 通勤・通学の回数では、「ほぼ毎日」が約 8 割、「週に 3~4 回」が約 2 割
- 通勤先・通学先では、「市内」が 6 割、「茨城県神栖市」が約 1 割
- 通勤・通学の出発時間帯では、「7 時台」が約 4 割、「8 時台」が約 3 割
- 通勤・通学の帰宅時間帯では、「18 時台」が約 3 割、「17 時台」が約 2 割
- 通勤・通学の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約 9 割、「徒歩」が約 1 割

<その他（食料品などの買い物、通院、通勤・通学以外）に関する移動状況>

- その他の外出で最も多い外出先では、「ショッピングモール」が約 3 割、「飲食店」が約 1 割
- その他の外出の回数では、「月に数回」が約 4 割、「週に 1~2 回」が約 3 割
- その他の外出の出発時間帯では、「10 時台」が約 2 割、「11 時台」が約 1 割
- その他の外出の帰宅時間帯では、「15 時台」と「16 時台」が約 1 割
- その他の外出時の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約 8 割、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約 2 割

<市内の公共交通（JR 線・銚子電鉄・路線バス・高速バス・タクシー）の利用状況>

■ JR 線（成田線・総武本線）

- JR 線（成田線・総武本線）の利用については、「全く利用しない」が約 5 割、「年に数回」が約 4 割
- JR 線（成田線・総武本線）の駅のうち最も利用する駅名では、「銚子駅」が約 7 割、「松岸駅」が約 1 割
- JR 線（成田線・総武本線）利用時の最終目的地では、「市外」が約 8 割、「銚子市内」が約 1 割
- JR 線（成田線・総武本線）利用時の外出目的では、「レジャー」が約 4 割、「買い物」が約 3 割
- JR 線（成田線・総武本線）の運行内容への満足度では、満足度の高い項目として「早朝時間帯の運行本数」「始発便の時間」がある

■ 銚子電鉄

- ・ 銚子電鉄の利用頻度では、「全く利用しない」が約 8 割、「年に数回」が約 2 割
- ・ 最もよく利用する区間の行きに乗車する駅では、「銚子」が約 4 割、「海鹿島」と「外川」が約 1 割
- ・ 最もよく利用する区間の行きに降車する駅では、「銚子」が約 4 割、「犬吠」が約 3 割
- ・ 最もよく利用する区間における路線バスでの移動可否では、「移動することができる」が約 6 割、「わからない」が約 3 割
- ・ 路線バス・銚子電鉄の利用状況では、「主に鉄道を利用している」が約 4 割、「外出時間等に合わせて路線バスと銚子電鉄を使い分けている」が約 4 割
- ・ 銚子電鉄利用時の外出目的では、「レジャー」が約 6 割、「飲食」が約 1 割
- ・ 銚子電鉄の運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「早朝時間帯の運行本数」「始発の時間」がある

■ 路線バス

- ・ 路線バスの利用頻度では、「全く利用しない」が約 8 割、「ほぼ毎日」が約 1 割
- ・ 路線バスの利用目的では、「レジャー」と「買い物」が約 3 割
- ・ 路線バスの運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「自宅～バス停間の距離」「バス停の快適さ」がある

■ 高速バス

- ・ 高速バスの利用頻度では、「全く利用しない」が約 6 割、「年に数回」が約 4 割
- ・ 高速バス利用時の乗車バス停では、「イオン銚子」と「銚子駅」が約 2 割
- ・ 高速バスの利用目的では、「レジャー」が約 6 割、「買い物」が約 4 割
- ・ 高速バスの運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「早朝時間帯の運行本数」「始発便の時間」がある

■ タクシー

- ・ タクシーの利用頻度では、「全く利用しない」が約 7 割、「ほぼ毎日」が約 1 割
- ・ 最もよく利用する区間の利用目的では、「飲食」が約 5 割、「レジャー」が 2 割
- ・ タクシーの運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「早朝時間帯の運行台数」「予約のしやすさ」がある

<公共交通サービスに対する意見>

- ・ 公共交通の満足度では、「どちらとも言えない」が約 5 割、「やや不満」が約 2 割
- ・ 公共交通の改善すべき点では、「市内主要施設までの移動手段の充実」が約 3 割、「わからない」が約 2 割
- ・ 公共交通が移動手段として選ばれるために必要な取組では、「自宅近くで乗車できるサービス」が約 5 割、「市中心部内（銚子駅周辺エリア内）を循環する交通サービス」が約 3 割
- ・ 改善された場合の公共交通の利用意向では、「現在、公共交通を利用していないが、改善後は使うようになると思う」が約 4 割、「現在、公共交通を利用しておらず、改善後も利用しないと思う」が約 2 割
- ・ 公共交通に対する市の財政負担についての考えでは、「公共交通サービスが充実するのであれば、多少の財政負担の増加は仕方がない」が約 4 割、「わからない」が約 3 割

- 公共交通を利用する理由では、「目的地へ直行できるから」と「お酒を飲む予定だから」が約 2 割
- 公共交通を利用しない理由では、「自家用車よりも時間がかかるから」が約 5 割、「1 回の外出で複数の目的地を回りにくいから」が約 3 割
- 日常のお出かけで市中心部を訪れる頻度では、「月に数回」と「ほぼ行かない」が約 2 割
- 日常のお出かけで市中心部を訪れる目的では、「買い物」が約 7 割、「その他」が約 2 割
- 日常のお出かけで市中心部内を移動する際の交通手段では、「自家用車・バイク」が約 8 割、「徒歩」が約 2 割
- 日常のお出かけで市中心部を訪れた際に立ち寄る施設数では、「2~4 施設」が約 5 割、「1 施設」が約 4 割
- 市中心部を便利に移動できるサービスがあった場合の利用意向では、「たまに利用したい」と「利用しないと思う」が約 3 割
- 利用できる嬉しい交通サービスでは、「定額で路線バスやシャトルバス、タクシーが乗り放題になるサービス」が約 5 割、「アプリなどで予約をして、自宅近くで乗車できる交通サービス」が約 4 割

2-3-2 公共交通利用者アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	鉄道利用者の声を収集するため、調査票の駅舎内留め置き（2週間程度）及び駅舎内または列車内へのQRコードの掲示によるWEB回収を行う。
調査方法	調査票配布（QRコード記載）、郵送回収 QRコードを記載しWEBアンケートフォームによる回収
調査対象	鉄道利用者および路線バス利用者
調査時期	2023年9月19日～26日
回収数	157票

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「男性」が約5割、「女性」が約4割
- ・年齢では、「50歳代」が約2割、「60～64歳」が約2割
- ・職業では、「会社員・公務員」が約4割、「無職（年金生活含む）」が約2割
- ・居住地域では、「銚子市内」が約7割、「その他」が約2割
- ・スマートフォンの所有と利用状況では、「スマートフォンを所持しており、電話・LINE・調べもの等で活用している」が約7割、「スマートフォンを所持しているが、電話・LINE等の特定の利用に限られている」が1割
- ・自動車の運転状況では、「免許を持っており、運転している」が約4割、「もともと免許を持っていない」が約3割
- ・自動車での移動状況（乗せてもらう場合も含む）では、「主に自動車で移動している」が約4割、「時々、自動車で移動している」が約3割

<路線バスの利用状況>

- ・路線バスの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が約4割、「週に5日以上利用する」が約2割
- ・路線バスの往復利用状況では、「往復で利用する」が約5割、「帰りのみ利用する」が約1割
- ・往復で利用しない理由では、「送迎してもらえるから」が約3割、「時間に合う便がないから」が約2割
- ・利用しない理由が解消された場合の利用意向では、「利用したい」が約5割、「利用したいとは思わない」が約1割
- ・行きにバスに乗車する時間帯では、「8時台」が約2割、「9時台」が約2割

- ・帰りにバスに乗車する時間帯では、「16時台」「17時台」が約1割、「18時台」が約1割
- ・行きに乗車したバス停名では、「銚子駅」が約2割、「外川車庫」が約1割
- ・帰りに降車したバス停名では、「銚子駅」が約2割、「千葉科学大学・マリナー前」が約1割
- ・行きの利用区間における鉄道での移動可否では、「移動することができる」が約3割、「移動することができない」が約3割
- ・路線バス・鉄道の利用状況では、「外出時間等に合わせて路線バスと鉄道を使い分けている」が約5割、「主に路線バスを利用している」「主に鉄道を利用している」が約2割
- ・運賃の支払い方法では、「現金」が約5割、「交通系ICカード（Suica等）」が約2割
- ・バスの利用目的では、「買い物」が約3割、「通勤」が約2割
- ・今回の外出の最終的な目的地では、「銚子市内」が約4割、「市外」が約1割
- ・路線バス乗車前の交通手段では、「徒歩」が約3割、「JR総武本線」が約1割
- ・路線バス降車後の交通手段では、「徒歩」が約3割、「JR総武本線」が約1割
- ・自宅からバス停までの距離では、「100m以内（徒歩1分程度）」「201m～300m（徒歩3～4分）」が約1割、「101～200m（徒歩1～3分）」「1km～2km（徒歩12分～25分）」が約1割
- ・路線バスが運行しない場合の交通手段では、「銚子電鉄」が約3割、「徒歩」が約2割
- ・路線バスの運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「早朝時間帯の運行本数」「最終便の時間」が挙げられた。

<鉄道（JR総武本線・JR成田線）の利用状況>

- ・利用した路線では、「JR総武本線（銚子～千葉・東京方面）」が約8割、「JR成田線（銚子～佐原・成田方面）」が約2割
- ・JR総武本線またはJR成田線の利用状況では、「週に5日以上利用する」が約4割、「月に2～3日程度利用する」が約2割
- ・行きに乗車した駅名では、「銚子」が約7割、「その他」が約3割
- ・行きに降車した駅名では、「その他」が約6割、「銚子」が約3割
- ・行きの利用区間における路線バスでの移動可否では、「移動することができない」が約6割、「わからない」が約2割
- ・路線バス・鉄道（JR）の利用状況では、「主に鉄道を利用している」が約9割、「外出時間に合わせて路線バスと鉄道を使い分けている」「主に路線バスを利用している」が約1割
- ・運賃の支払い方法では、「交通系ICカード（Suica等）」が約5割、「定期券」が約2割
- ・行きに鉄道に乗車する時間帯では、「7時台」が約3割、「6時台」が約2割
- ・帰りに鉄道に乗車する時間帯では、「17時台」が約2割、「18時台」が約2割
- ・鉄道の利用目的では、「通勤」が約5割、「観光・レジャー」が約2割

- 今回の外出の最終的な目的地では、「市外」が約 5 割、「銚子市内」が約 3 割
- 鉄道乗車前の交通手段では、「徒歩」「家族等の送迎」が約 2 割、「自家用車」が約 2 割
- 鉄道降車後の交通手段では、「徒歩」が約 4 割、「自家用車」が約 1 割
- 自宅から鉄道駅までの距離では、「2km 以上（徒歩 25 分以上）」が約 4 割、「1km～2km（徒歩 12 分～25 分）」が約 3 割
- 鉄道の運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「最終便の時間」「路線バスとのダイヤ接続」が挙げられた。

<銚子電鉄の利用状況>

- 銚子電鉄の利用状況では、「ほとんど利用しない」が約 5 割、「週に 5 日以上利用する」が約 2 割
- 行きに乗車した駅名では、「銚子」が約 3 割、「海鹿島」が約 2 割
- 行きに降車した駅名では、「銚子」が約 2 割、「犬吠」が約 2 割
- 行きの利用区間における路線バスでの移動可否では、「移動することができる」が約 4 割、「わからない」が約 3 割
- 路線バス・銚子電鉄の利用状況では、「外出時間等に合わせて路線バスと銚子電鉄を使い分けている」が約 6 割、「主に鉄道を利用している」が約 3 割
- 運賃の支払い方法では、「現金・きっぷ」が約 4 割、「おとくなきっぷ（狐廻手形、銚子 1 日旅人パス）」が約 2 割
- 行きに銚子電鉄に乗車する時間帯では、「7 時台」「8 時台」が約 1 割、「9 時台」「10 時台」が約 1 割
- 帰りに銚子電鉄に乗車する時間帯では、「14 時台」が約 1 割、「17 時台」が約 1 割
- 鉄道の利用目的では、「観光・レジャー」が約 4 割、「通勤」が約 3 割
- 今回の外出の最終的な目的地では、「銚子市内」が約 7 割、「市外」が約 1 割
- 鉄道乗車前の交通手段では、「徒歩」が約 3 割、「JR 総武本線」が約 2 割
- 鉄道降車後の交通手段では、「徒歩」が約 4 割、「JR 総武本線」が約 2 割
- 自宅から鉄道駅までの距離では、「501m～1km（徒歩 6 分～12 分）」が約 2 割、「2km 以上（徒歩 25 分以上）」が約 1 割
- 銚子電鉄の運行内容についての満足度では、満足度の高い項目として「始発便の時間」「最終便の時間」が挙げられた。

2-3-3 主要施設利用者アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	市内の主要な施設（病院、公共施設、商業施設など5箇所程度）の利用者を対象に、ヒアリングによるアンケート調査を実施し、利用特性（交通手段、利用頻度）や移動する際に不便を感じることの有無と理由を把握し、整理・分析を行う。
調査方法	聞き取りシートをもとに調査員による聞き取り調査
調査対象	銚子市立病院、市役所、イオンモール銚子、市民センター、犬吠テラステラス
調査時期	2023年9月17日～19日
回収数	計466名 （銚子市立病院100名、市役所106名、イオンモール銚子102名、市民センター55名、犬吠テラステラス103名）

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「女性」が約5割、「男性」が約5割
- ・年齢では、「60代」が約2割、「70代」が約2割
- ・居住地域では、「銚子市内」が約6割、「その他」が約2割
- ・日常生活における運転状況では、「免許を持っており、運転している」が約8割、「もともと免許を持っていない」が約1割

<施設の利用状況や移動状況>

- ・施設の到着時間では、「17時台」が約2割、「16時台」が約2割
- ・施設での滞在時間では、「30～60分」が約3割、「30分未満」が約2割
- ・施設への来訪頻度では、「年に数回」が約4割、「月に数回」が約2割
- ・施設への交通手段では、「自家用車」が約8割、「家族等の送迎」が約1割

<公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の移動状況>

- ・公共交通を利用する理由では、「目的地へ直行できるから」が約9割、「その他の交通手段がないから」が約4割
- ・公共交通を利用しない理由では、「自家用車よりも時間がかかるから」が約6割、「その他」が約3割
- ・利用しない理由が改善された場合の利用意向では、「ほとんど利用しないと思う」が約6割、「たまに利用したい」が約2割

＜市内観光に関する移動状況＞

- 立ち寄った施設または立ち寄る予定の施設では、「犬吠埼灯台」が約8割、「屏風ヶ浦」が約2割
- 銚子来訪前に訪れた観光地では、「神栖市」が約1割、「銚子市」「九十九里町」が約1割
- 銚子来訪後に訪れる観光地では、「銚子市」が約1割、「神栖市」「旭市」が約1割
- 銚子市内の滞在日数では、「6時間未満」が約7割、「6時間～1日間」が約3割
- 観光型 MaaS (EeeE 銚子) の利用有無では、「EeeE 銚子」を知らない」が約9割、「知っているが使っていない」が約1割

2-3-4 民生委員アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	高齢者や子育て世帯の移動状況や困りごとについて、「生の声」を把握している民生委員を対象としたアンケート調査を実施する。また、現段階で把握できていない施設送迎サービスや、訪問販売・訪問診療などの利用実態を詳細に把握する。
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査対象	民生委員・児童委員
調査時期	2023年9月7日（配布）～9月21日（回答〆切）
回収数	138票

2) 調査結果（概要）

<担当区域の実態>

- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を支援するサービスでは、「介護施設の送迎サービス」が約3割、「介護タクシー」が約2割
- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を必要としない訪問サービスでは、「ヘルパー」が約6割、「移動スーパー」が約2割

<担当区域の子育て世帯の移動実態>

- ・担当区域の子育て世帯が利用している店舗では、「スーパータイヨー銚子店」が約5割、「カスミ南小川店」が約4割
- ・担当区域の子育て世帯が利用している店舗までの移動手段では、「車（自分で運転）」が約8割、「車（家族や知人の送迎）」が約4割
- ・担当区域の子育て世帯が利用している病院では、「その他」が約8割、「銚子市立病院」が約5割
- ・担当区域の子育て世帯が利用している病院までの移動手段では、「車（自分で運転）」が約7割、「車（家族や知人の送迎）」が約4割
- ・担当区域の子育て世帯の移動に関する悩みでは、「近くで食料や日用品を買えない」が約4割、「特に何も聞いていない」が約2割

<担当区域の高齢者・障がい者の移動実態>

- ・担当区域の高齢者等が利用している店舗では、「スーパータイヨー銚子店」が約5割、「カスミ南小川店」が約4割
- ・担当区域の高齢者等が利用している店舗までの移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約7割、「徒歩」が約5割
- ・担当区域の高齢者等が利用している病院では、「その他」が約8割、「銚子市立病院」が約6割

- 担当区域の高齢者等が利用している病院までの移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約 7 割、「車（自分で運転）」が約 4 割
- 担当区域の高齢者・障がい者の移動に関する悩みでは、「近くで食料や日用品が買えない」が約 5 割、「タクシー料金が高く、負担感がある」が約 4 割

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

確認中

本市の公共交通に関わる上位計画・関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。参照した上位・関連計画は次のとおりとなります。

表 上位・関連計画等と本計画との関連性

区分	分野（計画）	地域公共交通に求められる役割や関係する施策事業等
上位計画	銚子市総合計画	【地域公共交通に求められる役割】 ・ あああ 【地域公共交通に関係する施策事業】 ・ あああ
関連計画	銚子市都市計画マスタープラン	【地域公共交通に求められる役割】 ・ あああ 【地域公共交通に関係する施策事業】 ・ あああ
	銚子市立地適正化計画（策定中）	【地域公共交通に求められる役割】 ・ あああ 【地域公共交通に関係する施策事業】 ・ あああ
	銚子市地域福祉計画	【地域公共交通に求められる役割】 ・ あああ 【地域公共交通に関係する施策事業】 ・ あああ
	第2期銚子市子ども子育て支援事業計画	【地域公共交通に求められる役割】 ・ あああ 【地域公共交通に関係する施策事業】 ・ あああ

2-5 銚子市の地域公共交通が抱える課題

今後アンケート調査結果を反映

前項までの内容を踏まえ、本市の地域公共交通における課題を下記のとおり整理しました。各課題の詳細を次ページ以降に示します。

3つの視点から課題を整理しました

生活者の視点



交通事業者の視点



行政・まちづくりの視点



表 銚子市地域公共交通の課題（やるべきこと）

公共交通の関係者	課題
生活者の視点	<ul style="list-style-type: none"> ① 高齢者などの生活を支える移動サービスの提供 ② 通学・通勤を支える広域移動サービスの維持・向上 ③ 公共交通不便地域に対する公共交通サービスの提供 ④ 新規公共交通利用者の獲得に向けた取組みの推進
交通事業者の視点	<ul style="list-style-type: none"> ⑤ 運行効率化に向けた公共交通サービスの連携 ⑥ 持続的なサービス提供に向けた公共交通の担い手確保
行政・まちづくりの視点	<ul style="list-style-type: none"> ⑦ 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成 ⑧ 観光を後押しする移動サービスの提供 ⑨ まちの変化に対応した移動サービスの提供

課題 1 高齢者などの生活を支える移動サービスの提供

- 高齢化率は、平成 2 年から増加傾向にあり、令和 2 年時点では 38.2%となっています。
- 高齢単身世帯数も増加傾向にあり、平成 27 年時点では 3,434 世帯です。
- 豊里地区においては、路線バスが運行しているものの、最寄りスーパーである「フレッシュマルトモ」まで乗り入れていない状況もあります。このように移動サービスと移動ニーズがマッチしていない地区があると考えられます。
- これらのことから、今後、公共交通サービスの必要性は高まることが考えられます。高齢者や障害者・子育て世帯などが不自由なく、買物・通院などの外出を行うことができるような公共交通サービスの検討が必要であると考えます。

課題 2 通学・通勤を支える広域移動サービスの維持・向上

- 令和 4 年に実施した「公共交通に関するアンケート結果」では、回答者の約 3 割が移動先を「通勤・通学」と回答しており、公共交通サービスが通勤通学を支えていることがわかります。
- 国勢調査の結果をみると、通学先・通勤先としては、旭市・神栖市が多く、市外への移動ニーズがあることがわかります。
- これらのことから、旭市・神栖市方面への広域的な移動サービスを維持・向上を図る必要があると考えます。

課題 3 公共交通不便地域に対する公共交通サービスの提供

- 市内には、人口集積が見られるものの公共交通サービスを利用しにくい地区が点在しています（豊里台、春日町など）。
- 自家用車を利用できる方は、日常生活に困らないかもしれませんが、自家用車を使えない方々にとっては、公共交通サービスが求められていることが想定されます。
- これらのことから、豊里台や春日町などの方々が日常生活に必要なお出かけをできるような公共交通サービスの検討が必要であると考えます。

課題4 新規公共交通利用者の獲得に向けた取組みの推進

- 1世帯当たりの乗用車保有台数は0.9台（令和3年3月末時点）であることから日常的な交通手段が自家用車となっていることが想定されます。
- 銚子市総合計画の中でも「『公共交通はあって当然ではない。みんなで利用して残す』という意識を持つ」ことが市民・地域に求められています。
- 自家用車利用者数を「公共交通の新規利用者の伸びしろ」と捉え、利用促進に向けた取組みを進めることも重要であると考えます。公共交通を知ってもらうための取組の推進、使いたくなる公共交通サービスの検討を行う必要があると考えます。

課題5 運行効率化に向けた公共交通サービスの連携

- 全国的な燃料費の高騰、人件費の増加等により、路線バス事業に係る負担は増加していることが想定されます。
- 市内には鉄道3路線、路線バス、高速バス、タクシー等の多様な公共交通サービスが運行しています。
- 多様な公共交通サービスが連携することで、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指していく必要があると考えます。

課題6 持続的なサービス提供に向けた公共交通の担い手確保

- 持続的に公共交通サービスを提供するためには、人手（運行管理者・ドライバー等）が必須となります。近年では、「全国的なドライバー不足」が公共交通を取り巻く大きな問題となっており、本市内の交通事業者においても、例外ではないと想定されます。
- さらに2024年4月から「働き方改革関連法」の施行によって自動車運転者の拘束時間や休憩時間などが見直されることで、路線バスなどの減便を余儀なくされることが見込まれます。
- 公共交通を維持する取組として、地域住民が主体となるボランティア輸送サービスなども増えており、公共交通事業者以外によって輸送サービスが提供されることも増えています。
- また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」）の改正によって、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、施設送迎等）も地域公共交通計画に位置付けることが可能になりました。
- これらのことから、「公共交通事業者以外による公共交通サービスの提供」も視野に検討を行う必要があると考えます。

課題7 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成

- 本市においては、「コンパクト＋ネットワークのまちづくり」を推進するため、令和4年度から立地適正化計画の策定を進めています。
- 立地適正化計画と地域公共交通計画は、都市づくりの両輪とされており、国土交通省が発行する「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」においても、両計画を一体的に策定するによる相乗効果が期待されています。（地域公共交通計画は“ネットワーク”の検討を担います。）
- これらのことから、立地適正化計画内で位置付けられる拠点間をつなぐ地域公共交通ネットワークの形成、拠点内の移動を支える公共交通サービスの検討が必要であると考えます。

課題8 観光を後押しする移動サービスの提供

- 令和3年の観光入込客数は年間約175万人（週に約3万3千人）です。新型コロナウイルス感染症流行前（平成29年～令和元年）は、年間およそ250万人（週に約4万7千人）であり、本市にとって観光分野は重要な産業の一つと考えられます。
- 観光施設の分布状況を見ると、東部地域に観光施設が点在していますが、複数の観光施設を周遊するための公共交通サービスが不十分であると考えます。
- 銚子電鉄の1日当たりの利用者数の推移をみると、減少傾向にあり、銚子市の観光資源でもある銚子電鉄の維持が難しくなることが想定されます。
- これらのことから、銚子電鉄の各駅から観光施設への交通サービス、観光施設と連携した企画乗車券などの検討を行い、観光客の利便性向上、銚子電鉄の収支改善を図る必要があると考えます。

課題9 まちの変化に対応した移動サービスの提供

- 本市においては、中学校の統廃合を進めており、2027年度には銚子中学校（第一中学校、第二中学校、第三中学校と統合）と銚子西中学校の2校のみとなる予定です。これにより、学区が広がるため、これまでよりも遠方から通学する生徒が増えると考えられます。
- その他には、明神・黒生地域、海鹿島・小畑地域などの比較的新しい住宅地もみられることから、これまでになかった新たな移動ニーズが生じている可能性も考えられます。
- これらのようなまちの変化を整理し、新たな移動ニーズ、今後減少する移動ニーズを踏まえた移動サービスの検討が必要であると考えます。

3. 地域公共交通の方向性

3-1 基本理念

前項までの整理を踏まえ、本市の地域公共交通の基本方針を定めました。

＜銚子市地域公共交通の基本理念＞

市民生活・まちづくりを支える 持続可能な公共交通サービスの実現

3-2 計画目標および評価指標

基本方針に沿った計画目標および評価指標を定めました。

計画目標① 高齢者の日常生活を支える公共交通サービスの提供

公共交通サービスの必要性が高い高齢者にとって利用しやすい公共交通サービスや制度を導入検討し、高齢者の買物や通院を支えます。

【目標達成状況を評価するための指標】

●●● 現況値● ⇒ 目標値●

計画目標② 通勤・通学を支える公共交通サービスの維持

市外への移動手段である鉄道や路線バスを維持し、高校生や子育て世代などの通勤・通学を支えます。

【目標達成状況を評価するための指標】

●●● 現況値● ⇒ 目標値●

計画目標③ 公共交通不便地域内における公共交通サービスの提供

公共交通不便地域内における移動サービス等の展開を行い、最寄り駅やスーパー等への移動を支えます。

【目標達成状況を評価するための指標】

●●の数 現況値● ⇒ 目標値●

計画目標④ 利用促進・多様な公共交通サービスの連携による持続可能性の向上

利用促進による利用者の獲得・収入増加、公共交通サービスの連携による費用圧縮などを行い、公共交通全体の収支改善を図ります。

【目標達成状況を評価するための指標】

●●の数 現況値● ⇒ 目標値●

計画目標⑤ 地域・まちづくりと一体となった公共交通サービスの提供

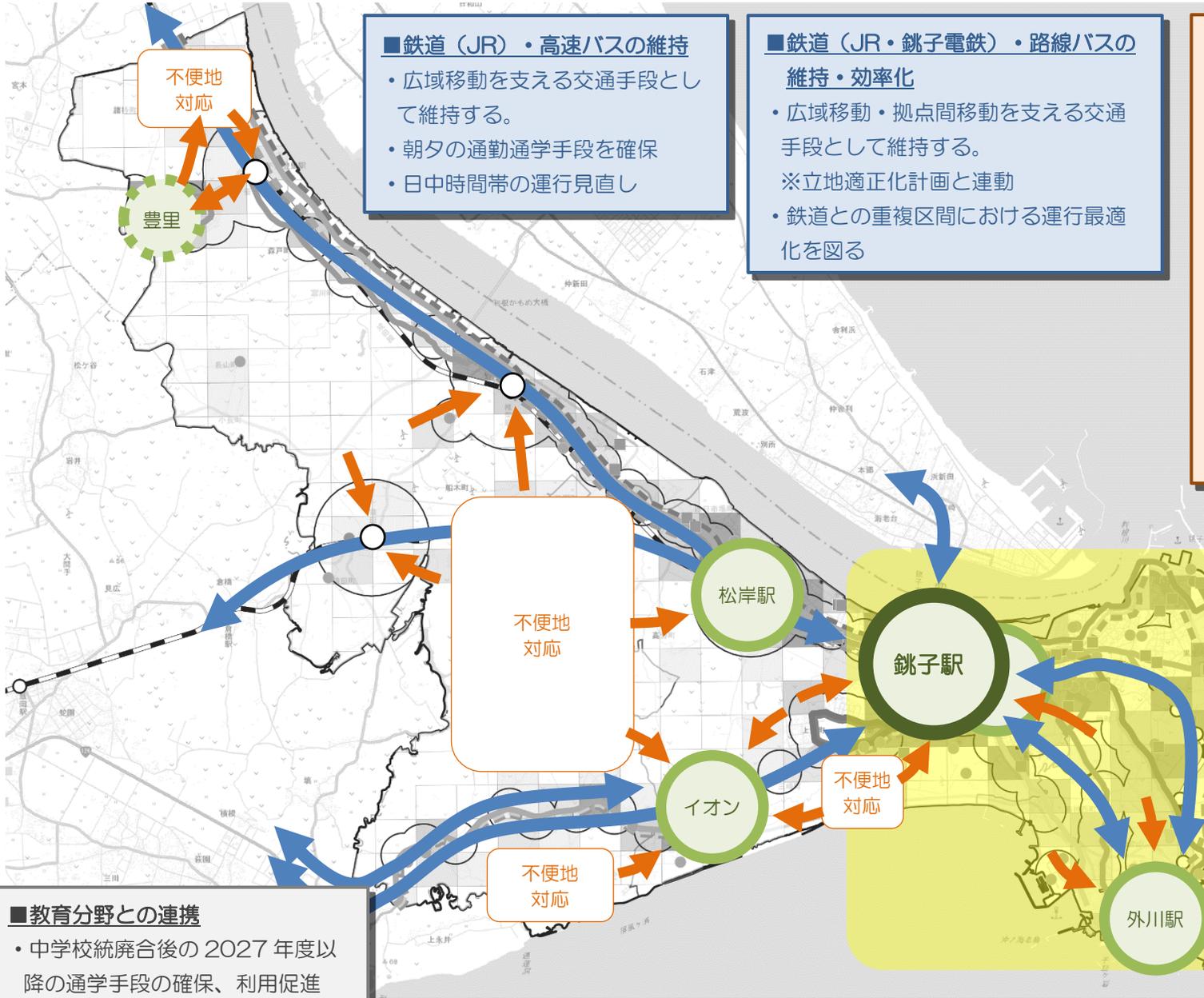
交通事業者・行政だけでなく、地域住民と一体となり、交通サービスを検討します。また、学校統合等のまちづくりの変化に合わせた公共交通サービスの提供を行います。

【目標達成状況を評価するための指標】

●●の数 現況値● ⇒ 目標値●

3-3 目指す地域公共交通ネットワーク

11月時点



■鉄道（JR）・高速バスの維持

- ・広域移動を支える交通手段として維持する。
- ・朝夕の通勤通学手段を確保
- ・日中時間帯の運行見直し

■鉄道（JR・銚子電鉄）・路線バスの維持・効率化

- ・広域移動・拠点間移動を支える交通手段として維持する。
- ※立地適正化計画と連動
- ・鉄道との重複区間における運行最適化を図る

■地域内移動サービスの充実化

- ・中心部（居住誘導区域内）を回遊するための交通サービスの導入検討
 - ⇒循環路線の導入検討
 - ⇒市街地 AI デマンド交通
 - ⇒レンタサイクルの利便性向上 等
- ※立地適正化計画と連動
- ※民間企業や地域との連携
- ・公共交通不便地域への対応
 - ⇒タクシーの利活用
 - ⇒新たな交通サービスの導入検討 など

■高齢者などの移動支援

- ・高齢者などの交通弱者の移動を支えるソフト施策を検討
 - ⇒路線バスや地域内移動サービスに対する割引制度の導入など

■観光分野との連携

- ・東部地域を中心に市内観光施設と公共交通サービスの連携を強化
 - ⇒共通の企画乗車券の検討
 - ⇒EeeE 銚子（JR）との連携

■教育分野との連携

- ・中学校統廃合後の2027年度以降の通学手段の確保、利用促進

3-3-1 銚子市地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下のとおり整理し、実現可能で、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

表 公共交通ネットワークの基本的な考え方

類型	機能・役割	主な公共交通 (従来)	主な公共交通 (今後)
広域 交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道 ・ 路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道 ・ 路線バス
地域間 交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道（銚子電鉄） 	
生活 交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道（銚子電鉄） 	

表 交通拠点の基本的な考え方

類型	基本的な 機能	求められる役割	位置付けられる施設等	
主要 拠点				
地域 拠点				
生活 拠点				

3-3-2 市内地域公共交通の役割・必要性

路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
●●線	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が運行 ・本市から神栖市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市～神栖市間を運行し、買い物、通勤通学の交通手段となっている。特に高齢者や学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。 	※

※ 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

4. 計画目標達成に向けた施策および事業

11月時点の候補案

4-1 施策および事業の一覧

基本方針を踏まえ、施策・事業を検討しました。候補案は下表のとおりです。

施策	事業	事業概要	実施主体	関連する計画目標				
				目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤
施策① 広域交通および地域間交通の維持・向上	鉄道（JR・銚子電鉄）の維持	○鉄道路線の運行維持に向けて、鉄道事業者と協議・調整を行います。 ※併せて、施策4に位置付ける利用促進策を展開し、鉄道維持をバックアップします。	市・交通事業者		●			●
	路線バスの維持	○路線バスの運行維持に向けて、交通事業者と協議・調整を行います。 ※併せて、施策4に位置付ける利用促進策を展開し、路線バスの維持をバックアップします。	市・交通事業者		●			●
	高速バスの維持	○高速バスの運行維持に向けて、交通事業者と協議・調整を行います。 ※併せて、施策4に位置付ける利用促進策を展開し、高速バスの維持をバックアップします。	市・交通事業者		●			●
施策② 地域内交通の充実化	タクシーの利活用	○一般タクシーを利用しやすくするための取組を検討し、近所のスーパー・クリニック、最寄りの鉄道駅等までの移動を便利にします。 【取組の例】高齢者を対象としたタクシー券の配布、公共交通不便地域の住民を対象としたタクシー券の配布 など	市・交通事業者	●		●		
	新たな交通サービスの検討	○移動ニーズがあるものの、公共交通事業者による移動サービスの提供が困難である場合、新たな交通サービスの提供を検討します。 【新たな交通サービスの例】自家用有償旅客運送、ボランティア輸送、シェアサイクルの検討、市街地循環型コミュニティバスなど	市・交通事業者・地域など	●		●	●	
施策③ 交通モード間の連携強化	主要交通結節点における乗継環境整備	○複数の公共交通サービスが乗り入れる交通結節点（鉄道駅やイオンモール等）において、乗継ダイヤの調整や快適な待合環境整備、駐車駐輪スペースの確保などを行い、様々な公共交通サービスを利用しやすい環境を整備します。	市・交通事業者	●			●	●
	MaaS アプリの導入検討	○市内の多様な公共交通サービスに関する情報を一つのアプリに集約することで、複数の公共交通サービスを利用しやすい環境を整備します。 ○アプリ検討にあたっては、既存のMaaSアプリの活用等も視野に検討を行います。	市・交通事業者				●	
施策④ 公共交通の利用促進	総合交通マップ・総合時刻表の作成	○市内の多様な公共交通サービスの運行情報（ルートやダイヤ）を一つ冊子に整理し、複数の公共交通サービスを利用しやすい環境を整備します。 ○運行情報だけでなく、外出のきっかけとなるような主要施設の情報の掲載も検討します。また、多言語表記による外国人居住者やインバウンドへの対応も検討します。	市・交通事業者・地域	●			●	●
	周知チラシおよびポスターの配布	○公共交通の運行情報を知ってもらうためのチラシやポスターを作成し、市民に配布、市内主要施設への掲出を行います。	市				●	
	利用啓発チラシおよびポスターの配布	○公共交通を使うメリットを訴求するチラシやポスターを作成し、市民に配布、市内主要施設への掲出を行うことで、公共交通を利用するきっかけづくりを行います。	市				●	
	市内施設（商業・医療・観光等）との連携	○商工団体の会員（商店・観光施設）や医療機関等と調整を行い、企画乗車券や割引制度を販売することで、公共交通利用者の増加・地域活性化を図ります。	市・交通事業者・地域				●	●
	モビリティマネジメントの実施	○市内の小中学校や高等学校などを対象にモビリティマネジメントを実施し、公共交通を利用する意識の醸成を図ります。	市・交通事業者				●	●

計画目標① 高齢者の日常生活を支える公共交通サービスの提供 / 計画目標② 通勤・通学を支える公共交通サービスの維持 / 計画目標③ 公共交通不便地域内における公共交通サービスの提供
計画目標④ 利用促進・多様な公共交通サービスの連携による持続可能性の向上 / 計画目標⑤ 地域・まちづくりと一体となった公共交通サービスの提供

事業 1-1	鉄道（JR・銚子電鉄）の維持				
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道路線の運行維持に向けて、鉄道事業者と協議・調整を行います。併せて、施策4に位置付ける利用促進策を展開し、鉄道維持をバックアップします。 <p>■参考事例（●●県●●市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・●●市では、 				
実施主体	市・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標② 通勤・通学を支える公共交通サービスの維持 計画目標⑤ 地域・まちづくりと一体となった公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
市	関係者と調整後、記載				
事業者					

準備・検討

実施

評価・検証

5. 計画の推進体制

5-1 推進体制

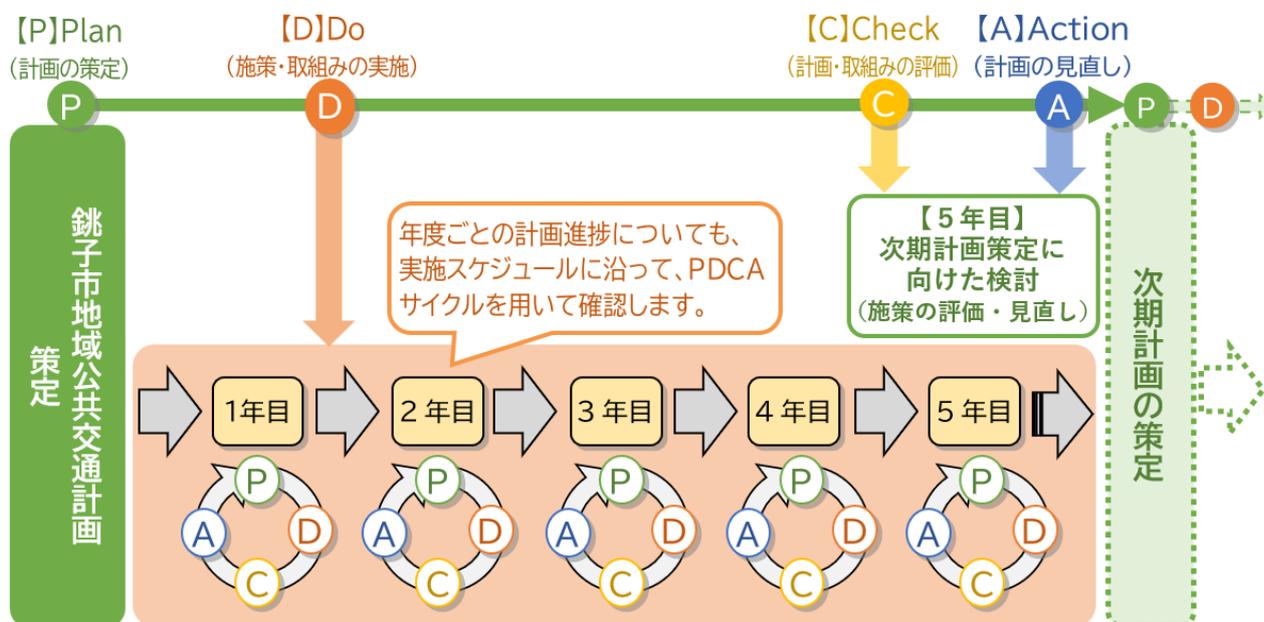
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
銚子市地域公共交通活性化協議会	交通事業者、警察、国の交通施策担当者、学識経験者等	本計画に位置付けた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5-2 進捗管理手法

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



資料編

① 銚子市地域公共交通活性化協議会の開催概要

	議題
第●回 (令和●年●月●日)	・ あああ
第●回 (令和●年●月●日)	
第●回 (令和●年●月●日)	
第●回 (令和●年●月●日)	
第●回 (令和●年●月●日)	

② 銚子市地域公共交通活性化協議会の委員名簿

区分	所属・役職	氏名	備考
学識経験を有するもの	あああ		
公共交通事業を行う者及び公共交通関係団体の構成員			

③ 評価指標の算出根拠

④ 用語解説