

# 銚子市地域公共交通計画

銚子市地域公共交通協議会

令和6年3月

## [目次]

<b>1. 計画の概要</b> .....	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
<b>2. 地域公共交通を取り巻く現状と課題</b> .....	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
・市民アンケート調査 .....	18
・公共交通利用者アンケート調査 .....	32
・主要施設利用者アンケート調査 .....	39
・中高生アンケート調査 .....	42
・民生委員アンケート調査 .....	48
・地区別意見交換会 .....	50
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割 .....	52
2-5 銚子市の地域公共交通が抱える課題 .....	53
<b>3. 地域公共交通の方向性</b> .....	61
3-1 基本理念 .....	61
3-2 計画目標および評価指標 .....	62
3-3 目指す地域公共交通ネットワーク .....	64
<b>4. 計画目標達成に向けた施策および事業</b> .....	68
4-1 施策および事業の一覧 .....	68
4-2 事業スケジュール .....	70
<b>5. 計画の推進体制</b> .....	71
5-1 推進体制 .....	71
5-2 進捗管理手法 .....	71
<b>資料編</b> .....	72

# 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、鉄道（JR 総武本線・成田線、銚子電鉄）や高速バス、路線バスおよびタクシーなどが運行しています。人口減少、自家用車の普及などにより、公共交通利用者は減少傾向で、今後さらに加速していくことが懸念されます。一方で、高齢化の進展等により、公共交通の充実を求める声が高まっています。また、銚子市では、今後の人口減少を見据え、生活サービス機能などを計画的に配置し、持続可能なまちづくりを進めていくため、令和4年度から立地適正化計画の策定に着手しています。立地適正化計画では、都市機能を一定の区域に集約しつつ、人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域を定めるとともに、各区域間をつなげるネットワークとして公共交通の確保が重要となります。さらに、今後も少子化の傾向が継続するとした場合、学校の統廃合を進めなければならない、児童生徒の通学手段としても公共交通の確保が重要となります。

今後の人口減少や少子高齢化を見据えつつ、持続可能な地域公共交通網を形成するため、公共交通政策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。

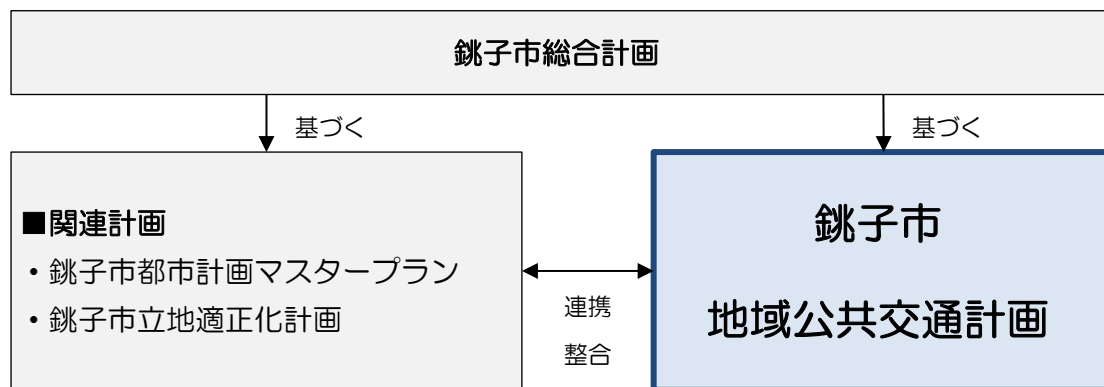


図 本計画の位置付け

## 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

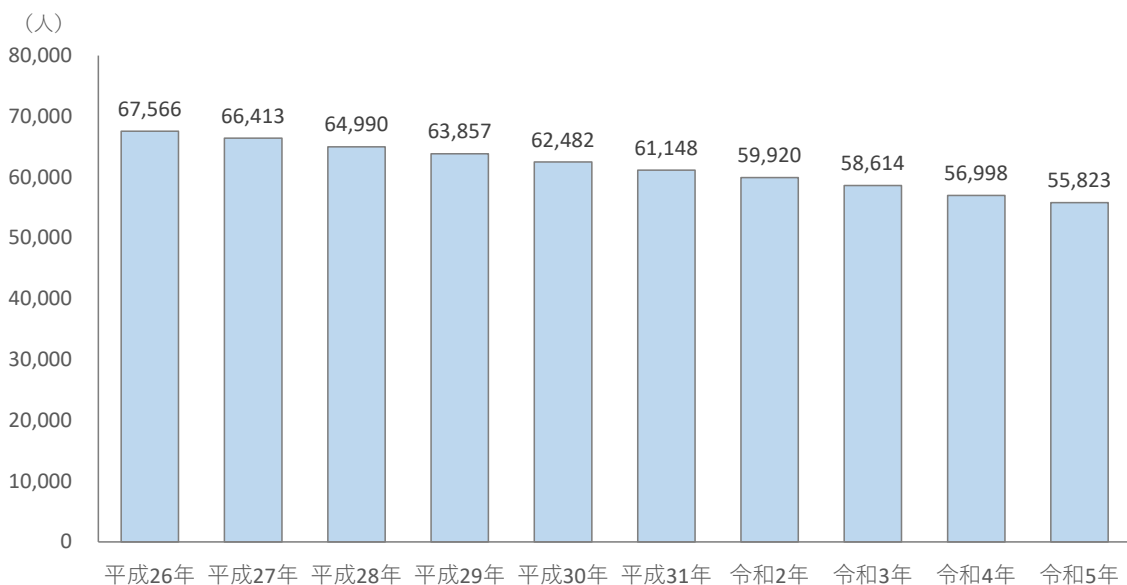
#### 2-1-1 人口

##### 1) 人口推移

本市の人口は、令和5年4月1日現在で約55,800人となっています。5年前の平成30年に比べて、約6,700人減少しています。

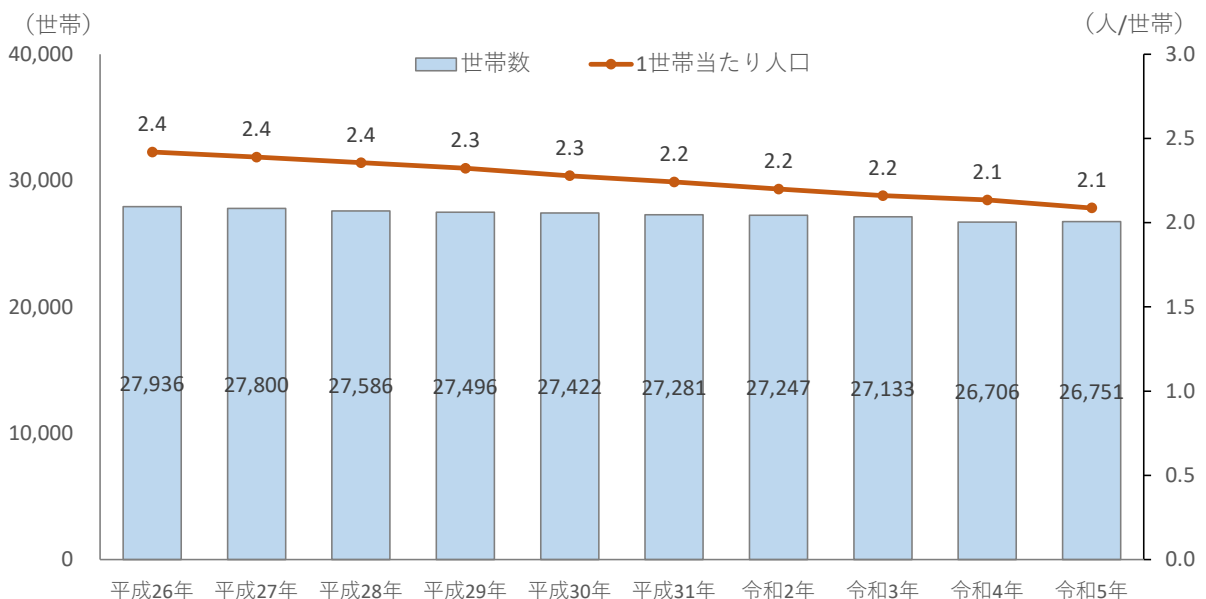
本市の世帯数は、令和5年4月1日現在で約26,800世帯となっています。5年前の平成30年に比べて、約670世帯減少しており、令和5年の1世帯あたり人口は2.1人となっています。

##### ■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

##### ■世帯数および1世帯あたり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）



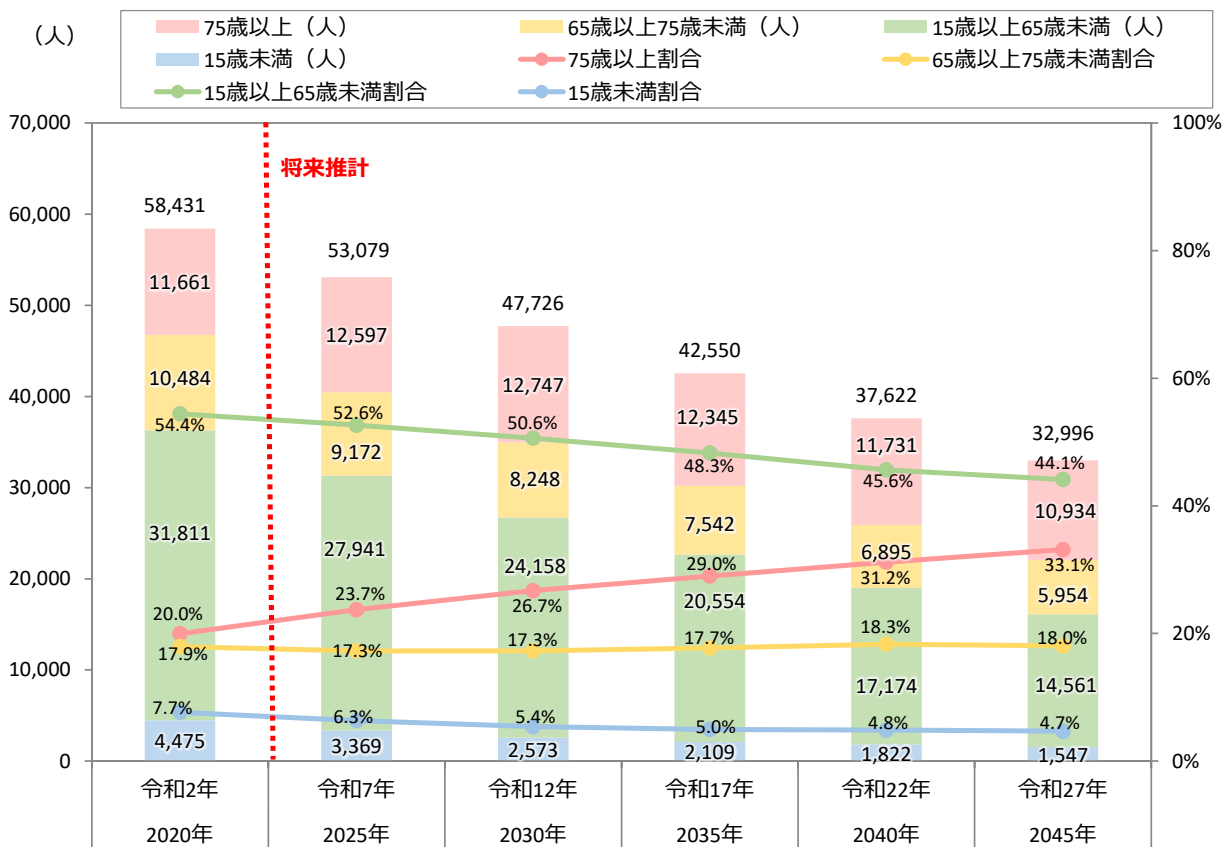
## 2) 将来人口推計

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58,400人から令和27年には約33,000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4.7%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、54.4%から44.1%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、37.9%から51.2%に増加する見込みとなっています。

### ■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）	4,475	3,369	2,573	2,109	1,822	1,547
15歳以上65歳未満（人）	31,811	27,941	24,158	20,554	17,174	14,561
65歳以上（人）	22,145	21,769	20,995	19,887	18,626	16,888
65歳以上75歳未満（人）	10,484	9,172	8,248	7,542	6,895	5,954
75歳以上（人）	11,661	12,597	12,747	12,345	11,731	10,934
総人口（人）	58,431	53,079	47,726	42,550	37,622	32,996
15歳未満割合	7.7%	6.3%	5.4%	5.0%	4.8%	4.7%
15歳以上65歳未満割合	54.4%	52.6%	50.6%	48.3%	45.6%	44.1%
65歳以上割合	37.9%	41.0%	44.0%	46.7%	49.5%	51.2%
65歳以上75歳未満割合	17.9%	17.3%	17.3%	17.7%	18.3%	18.0%
75歳以上割合	20.0%	23.7%	26.7%	29.0%	31.2%	33.1%

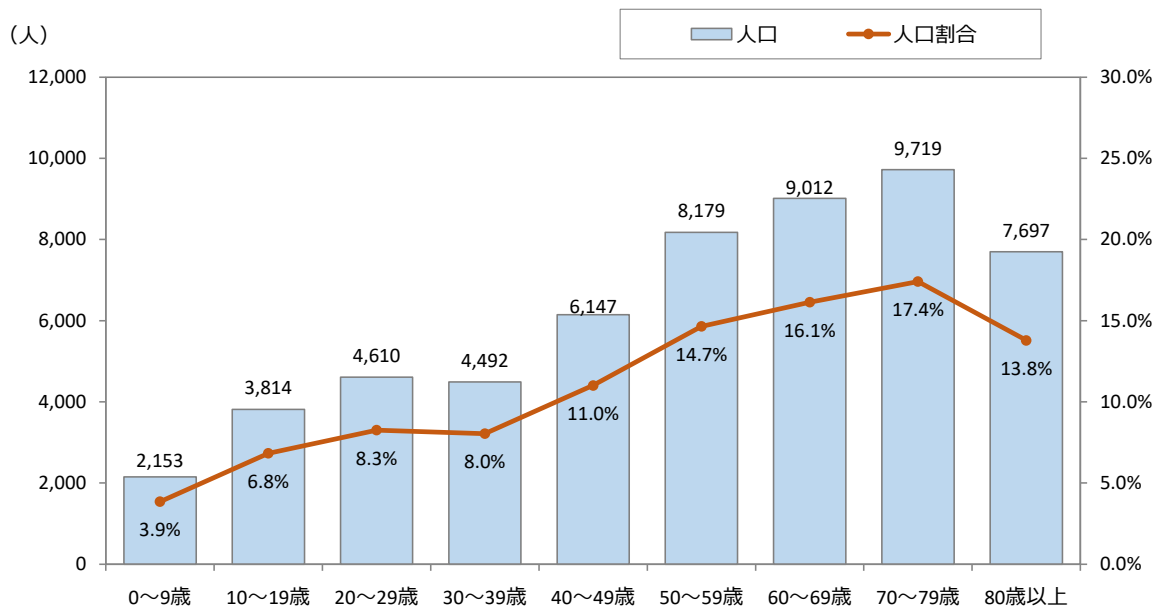


資料：令和2年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所  
（各年10月1日現在）

### 3) 年齢別人口

令和5年4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9,000人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の47.3%となっています。

#### ■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和5年4月1日現在）

#### 4) 地区別人口および世帯数

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。

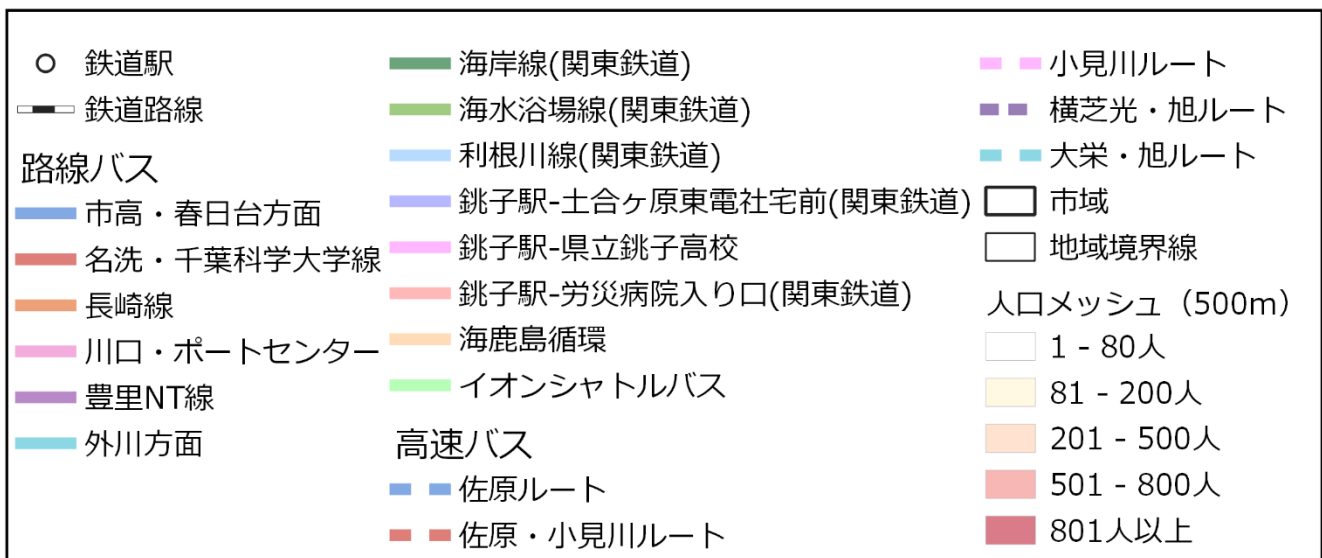
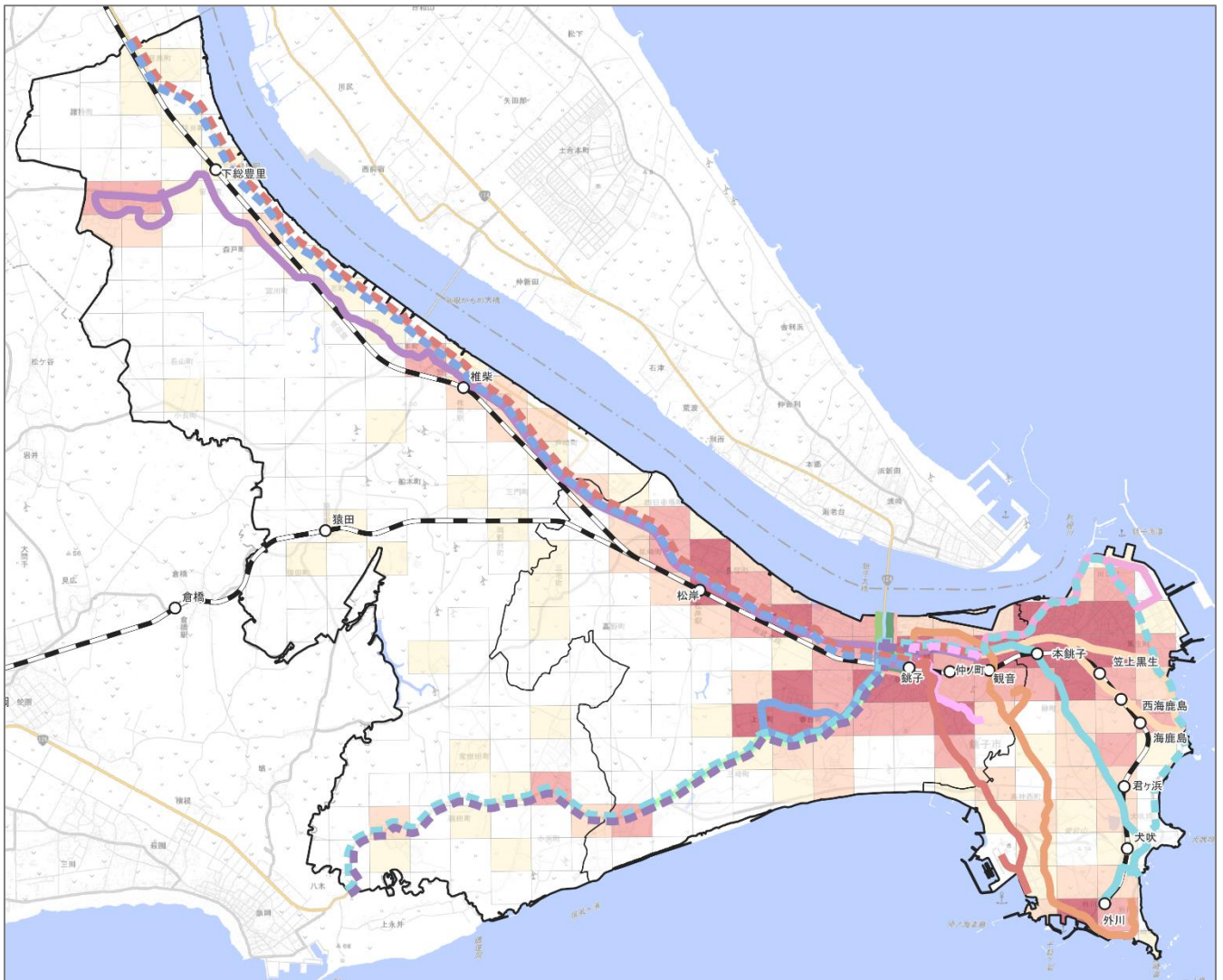
人口の増減率を見ると、東部地域における減少が大きく、平成31年から令和5年にかけて約1割減少しています。その他の地区でも同様に減少していますが、減少率は8%前後となっています。

#### ■地区別人口および世帯数

		平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (平成31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



## 2-1-2 通勤および通学における流入出

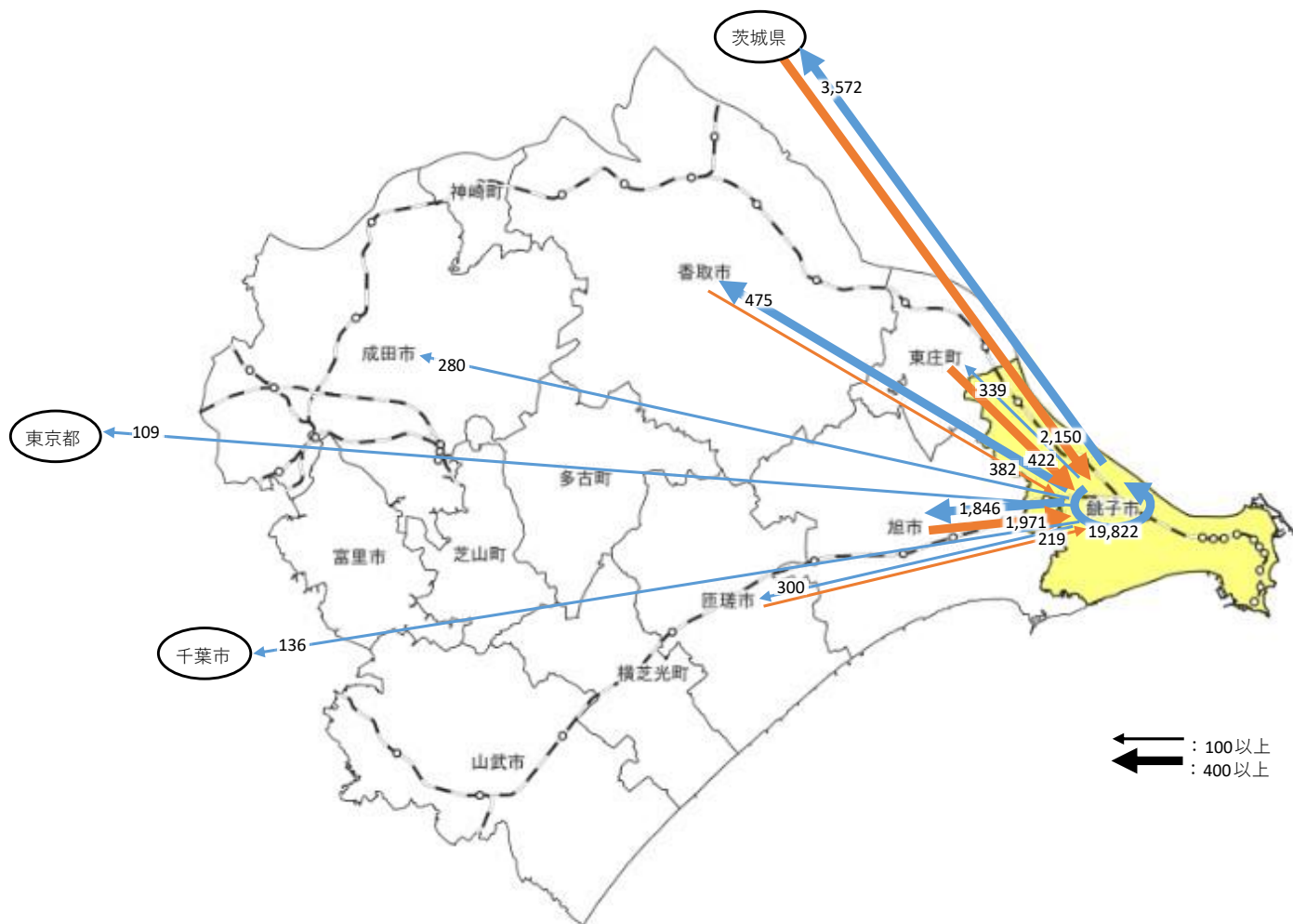
### 1) 通勤目的の人の動き

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。

市外への通勤を見ると、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（3,572 人）へ通勤している人も多く見られます。

#### ■通勤目的における人の動き

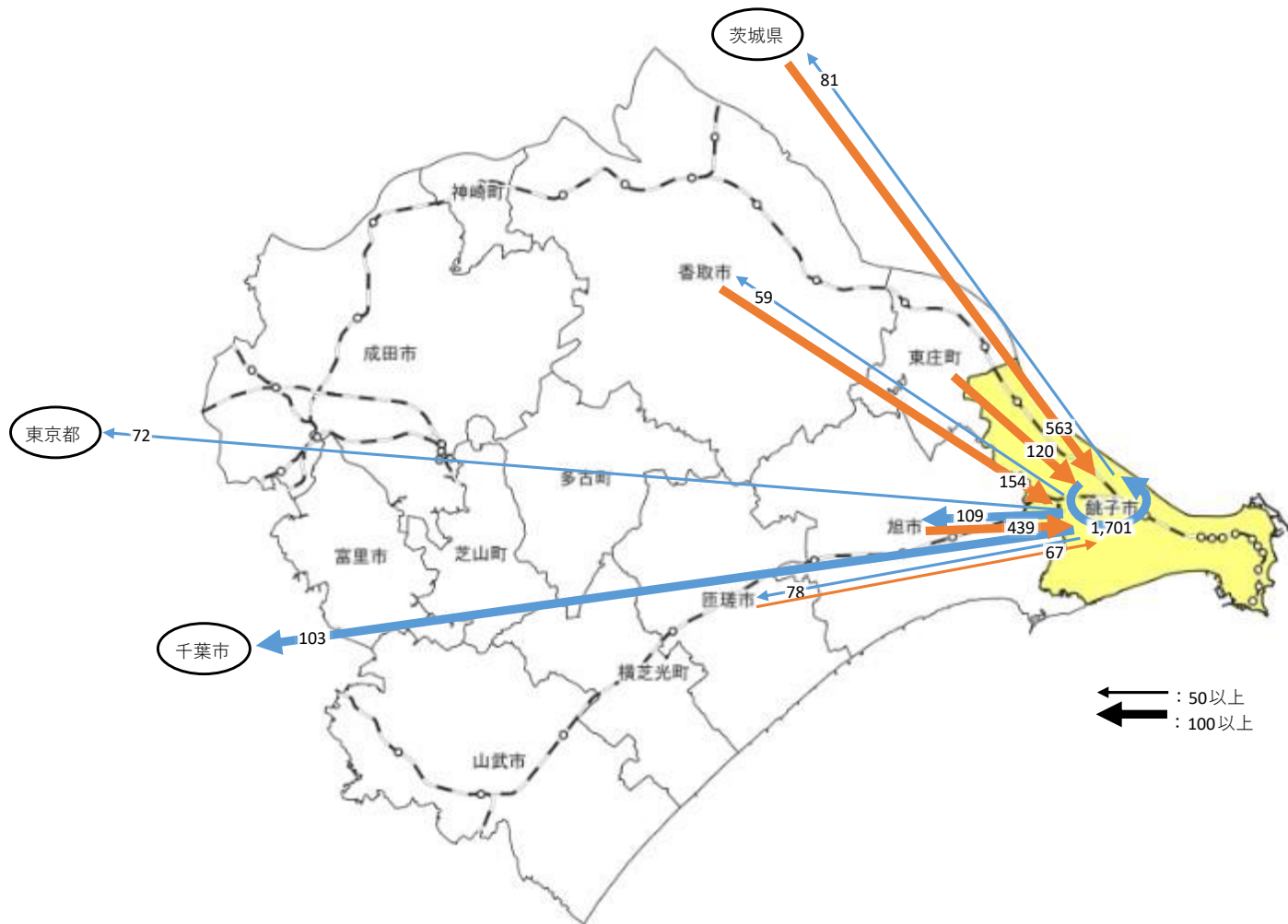


資料：国勢調査（令和2年）

## 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。  
市外への通学を見ると、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見られます。  
市外からの通学では、旭市（439 人）茨城県（563 人）が多くなっています。

### ■通学目的における人の動き

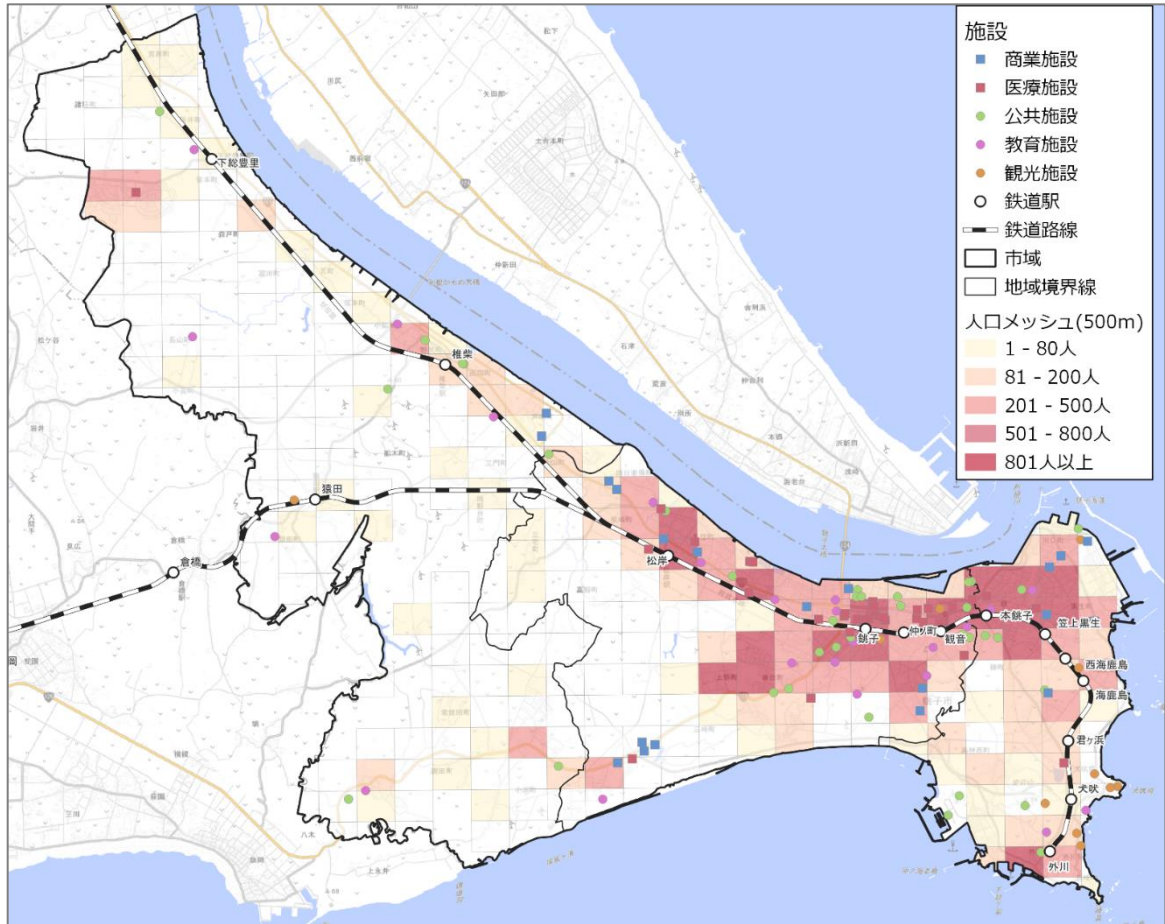


資料：国勢調査（令和2年）



### 2-1-3 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況を見ると、銚子駅周辺エリア、JR 成田線沿線に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。



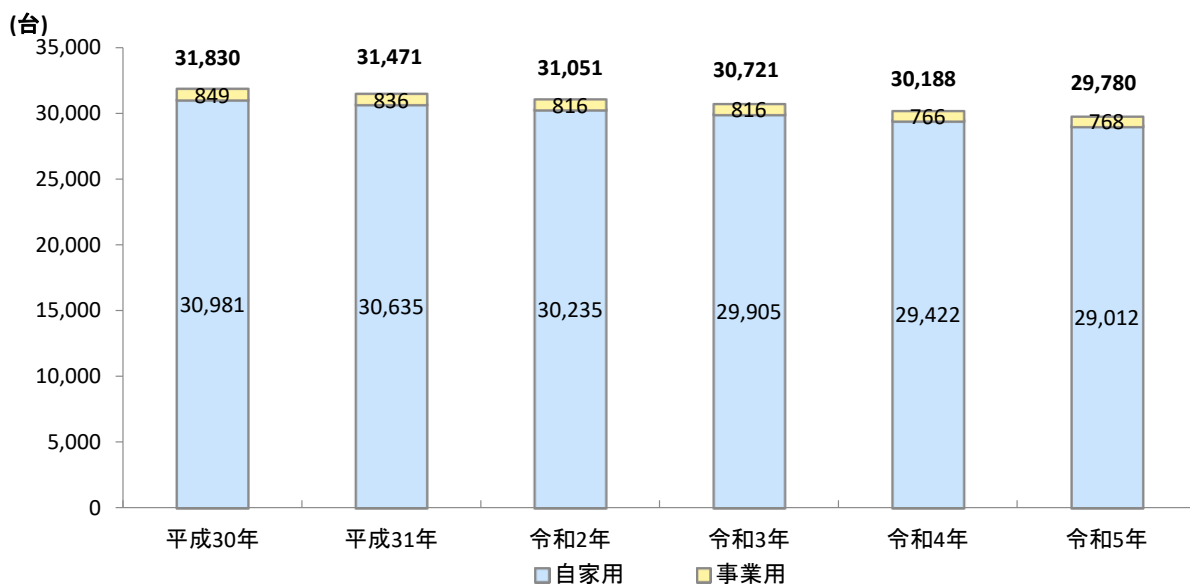
■施設等の立地状況

## 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。

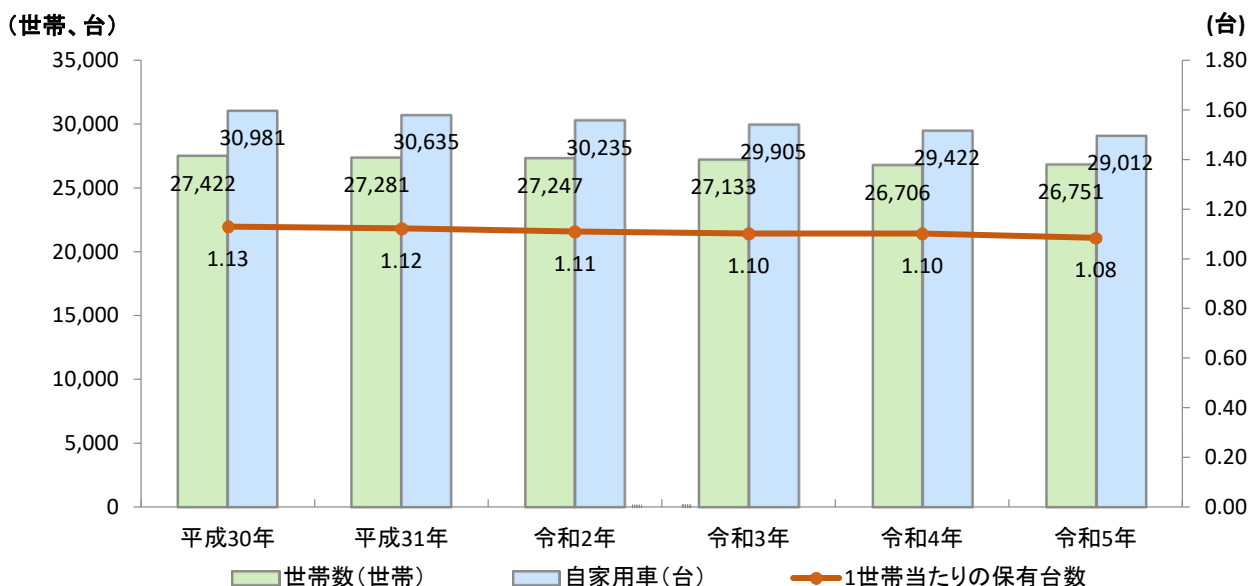
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.1台となっています。

### ■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

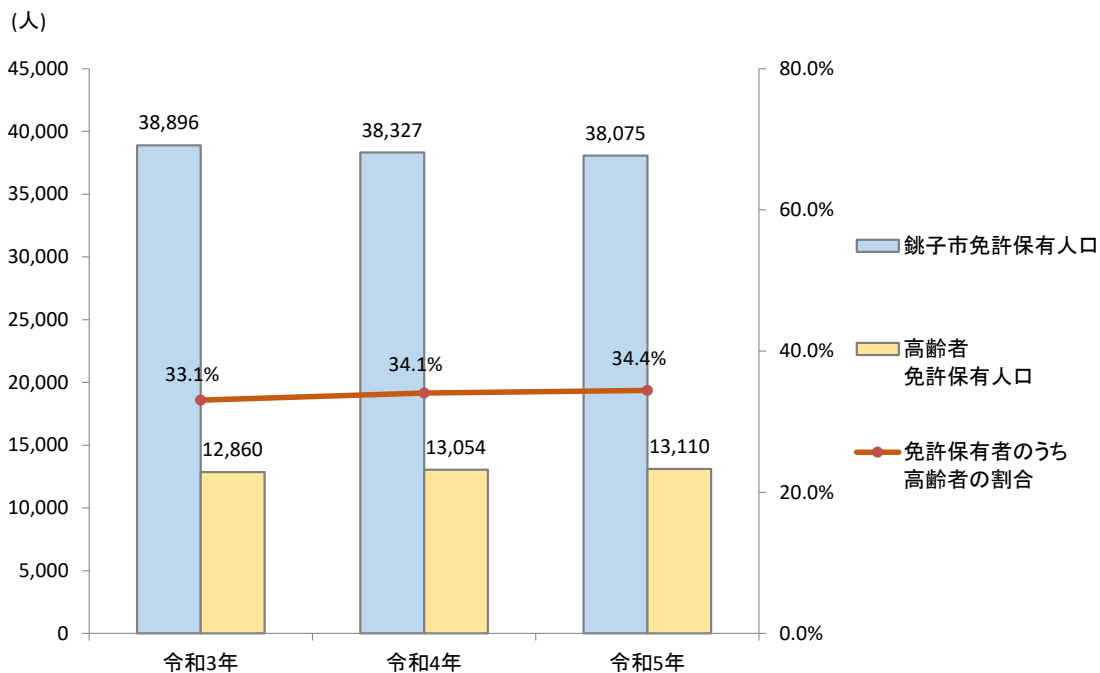


## 2-1-5 高齢者の免許保有および事故件数

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、免許保有者全体に占める割合は約 34.4%となっています。

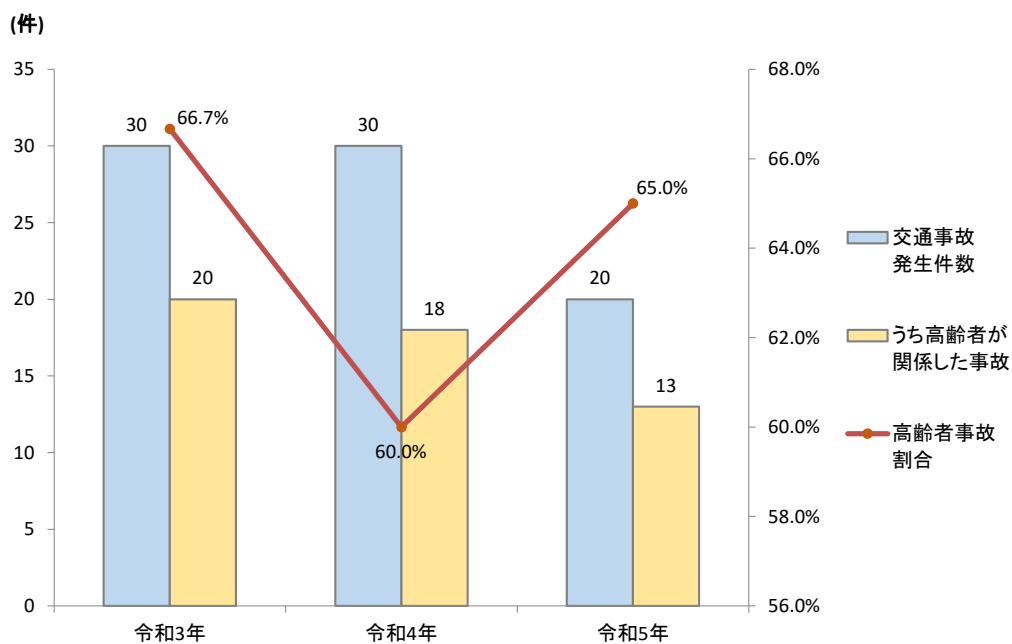
令和5年3月末における65歳以上の高齢者による交通事故割合は65.0%と高くなっています。

### ■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

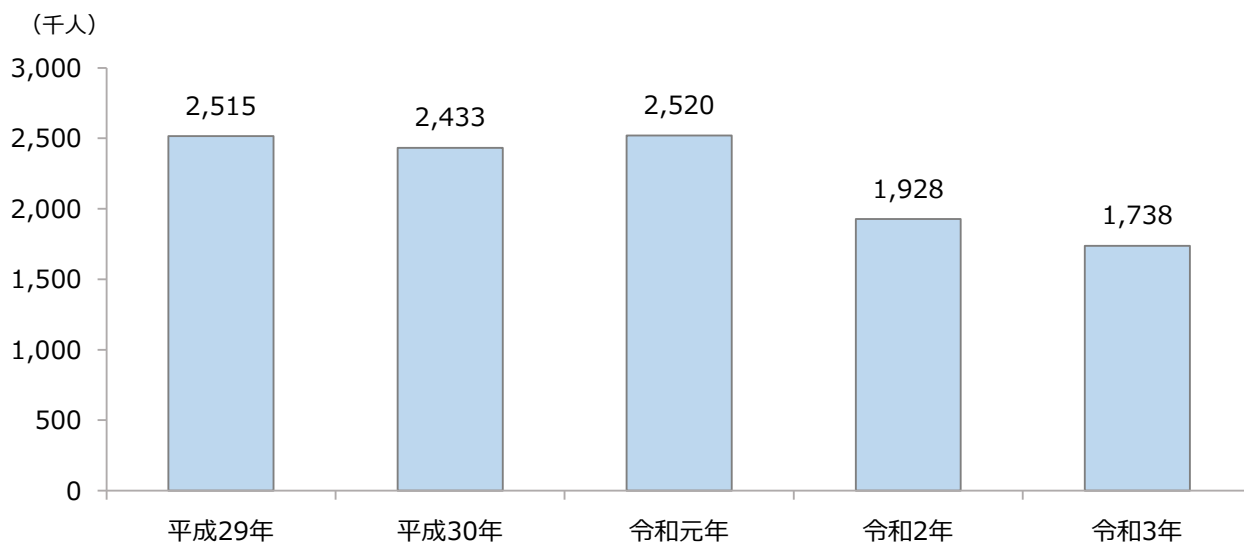


資料：交通事故統計ちば（各年3月末現在）

## 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

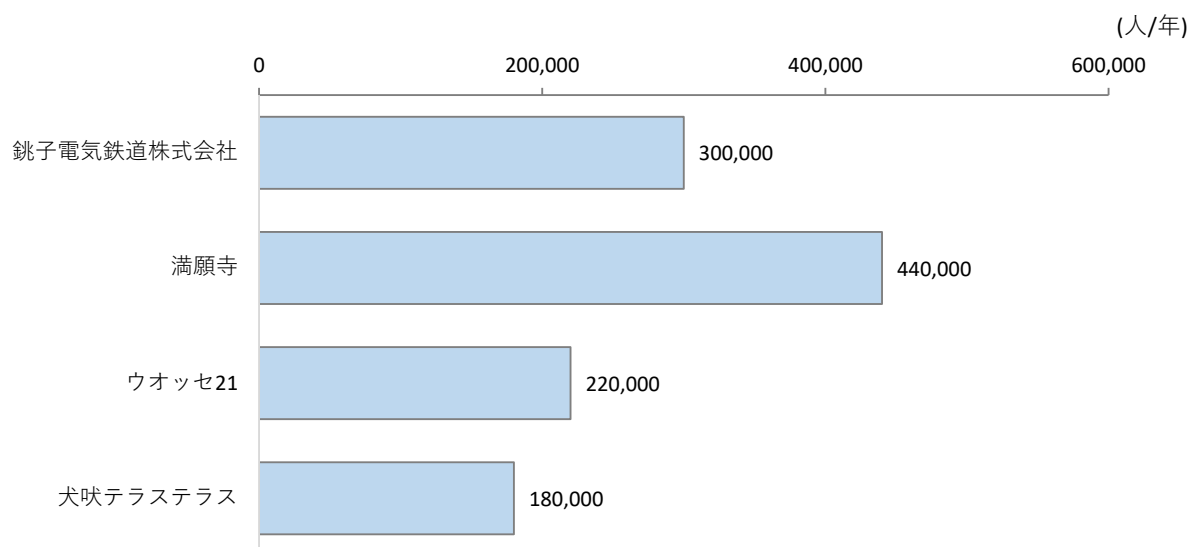


資料：千葉県観光入込調査報告書  
各年12月末現在

### ■ 施設別観光入込客数

令和3年の施設別観光入込客数を見ると、「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見られます。



資料：千葉県観光入込調査報告書

## 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。人口集積が見られる地域は、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ネットワーク

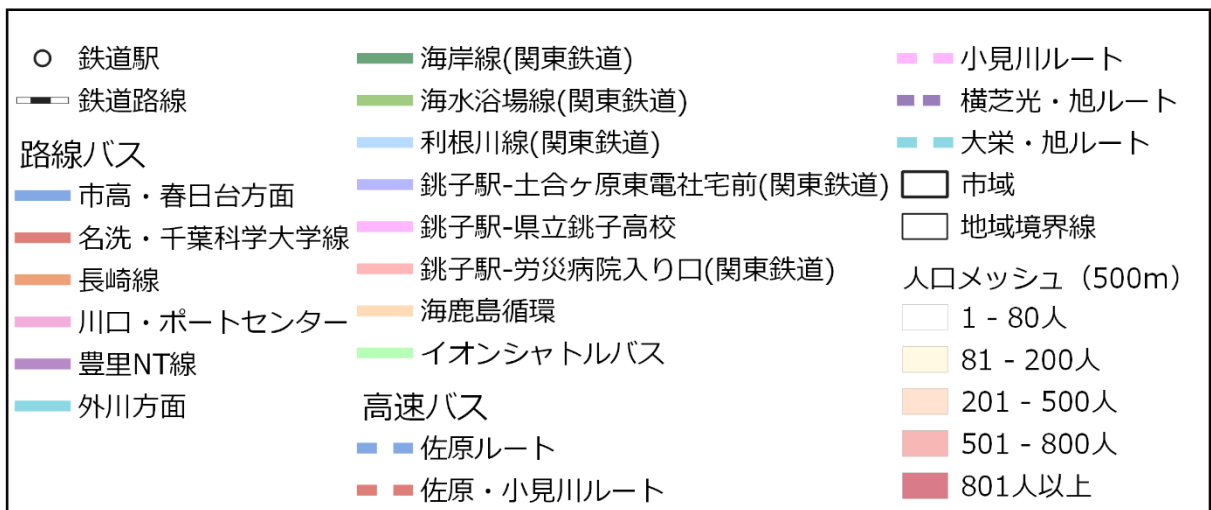
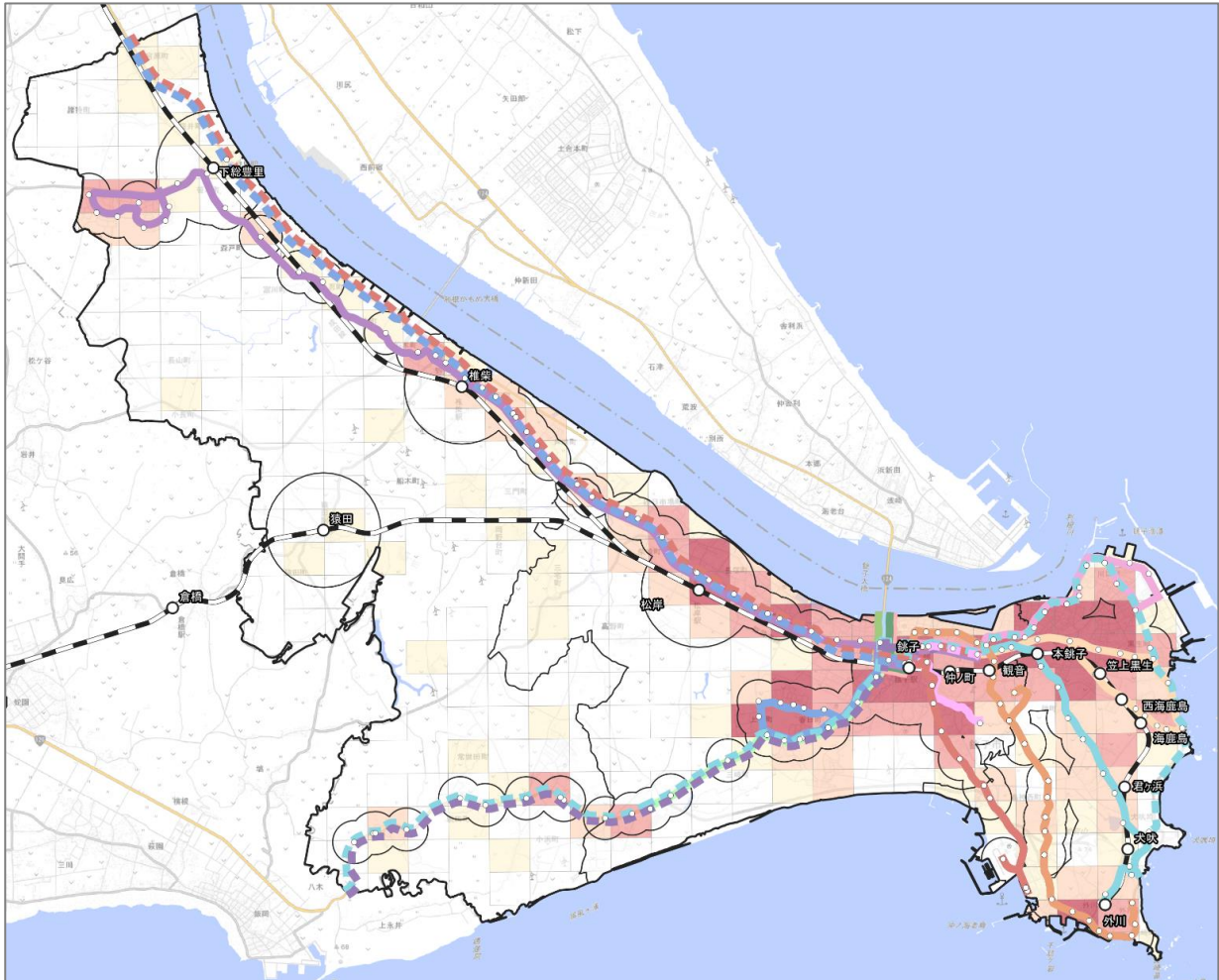


表 市内の公共交通サービスの運行状況

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)	上下各 5 本
	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 PO～ 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 PO～ 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・旭ルートおよび横芝光・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。

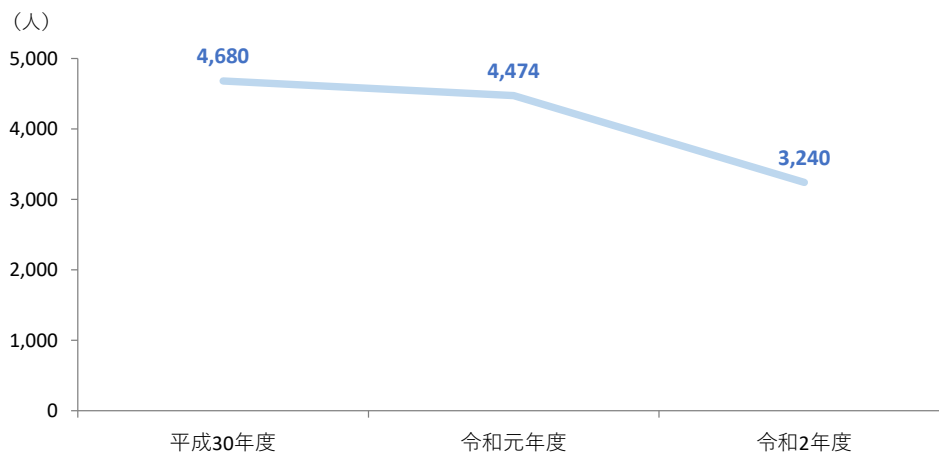
※3 高速バス銚子～東京線佐原ルート/小見川ルートの酒々井プレミアムアウトレット乗り入れ便については、お買い物バスとして酒々井プレミアムアウトレット発着に限り区間利用可能。

## 2-2-2 鉄道（JR 総武本線・JR 成田線・銚子電鉄）

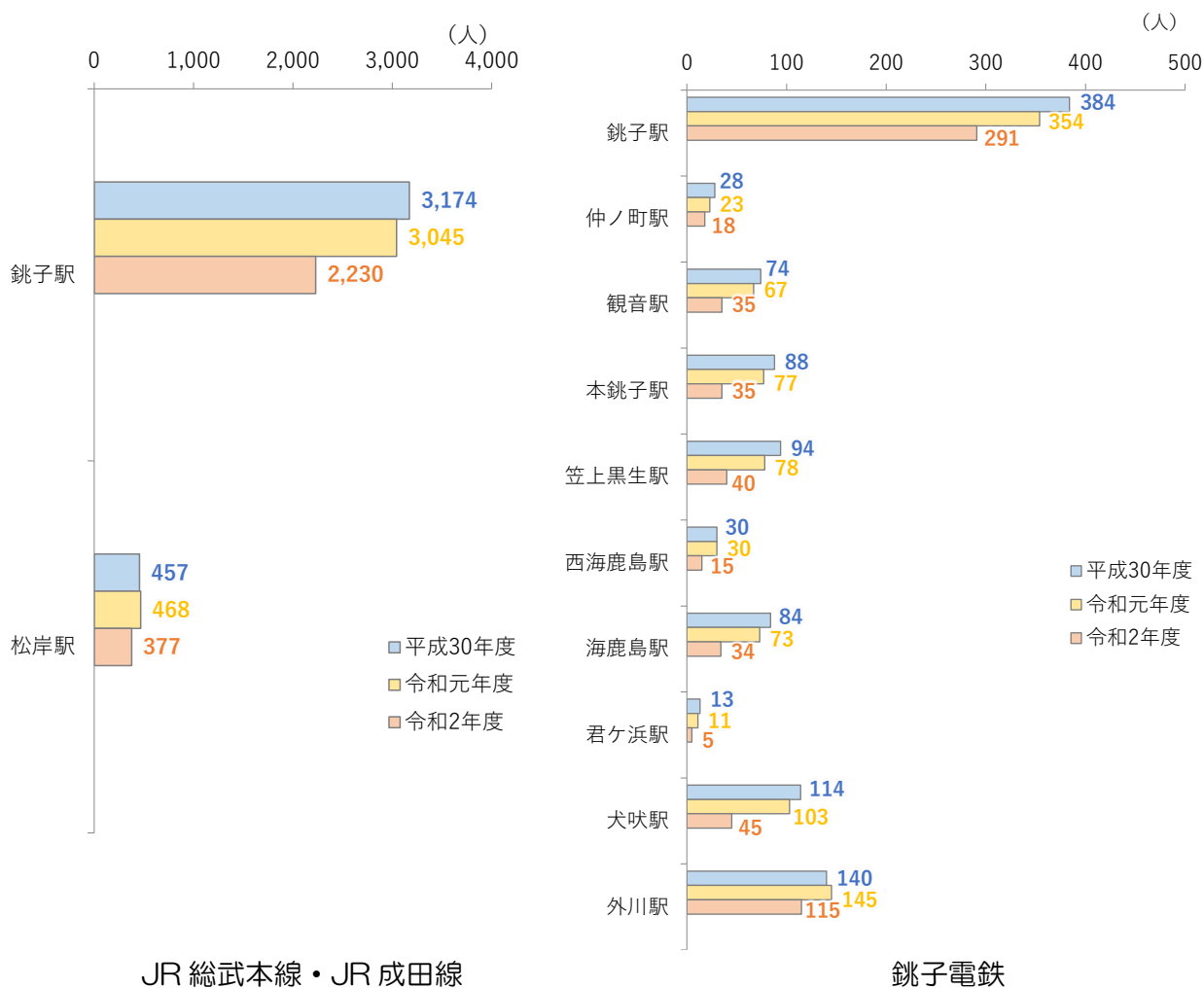
### 1) 利用状況

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。

#### ■市内における駅利用者数（1日当たり）



#### ■駅別利用者数（1日当たり）



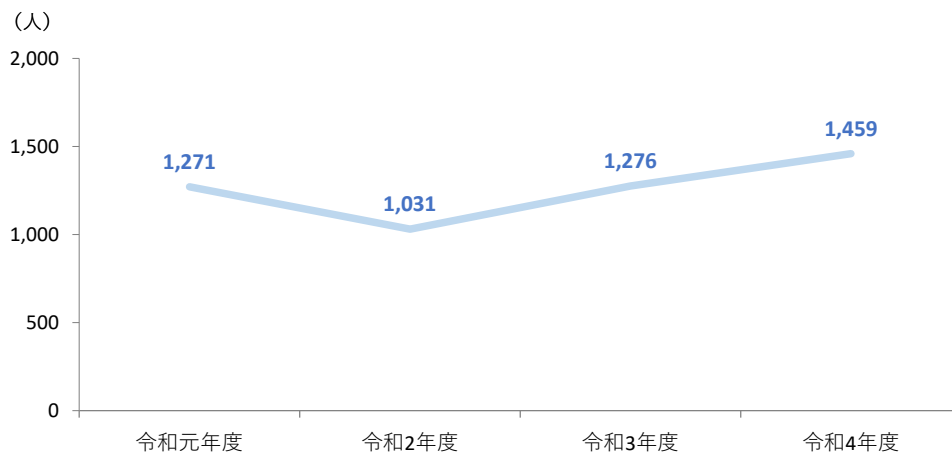
資料：銚子市統計書

## 2-2-3 路線バス

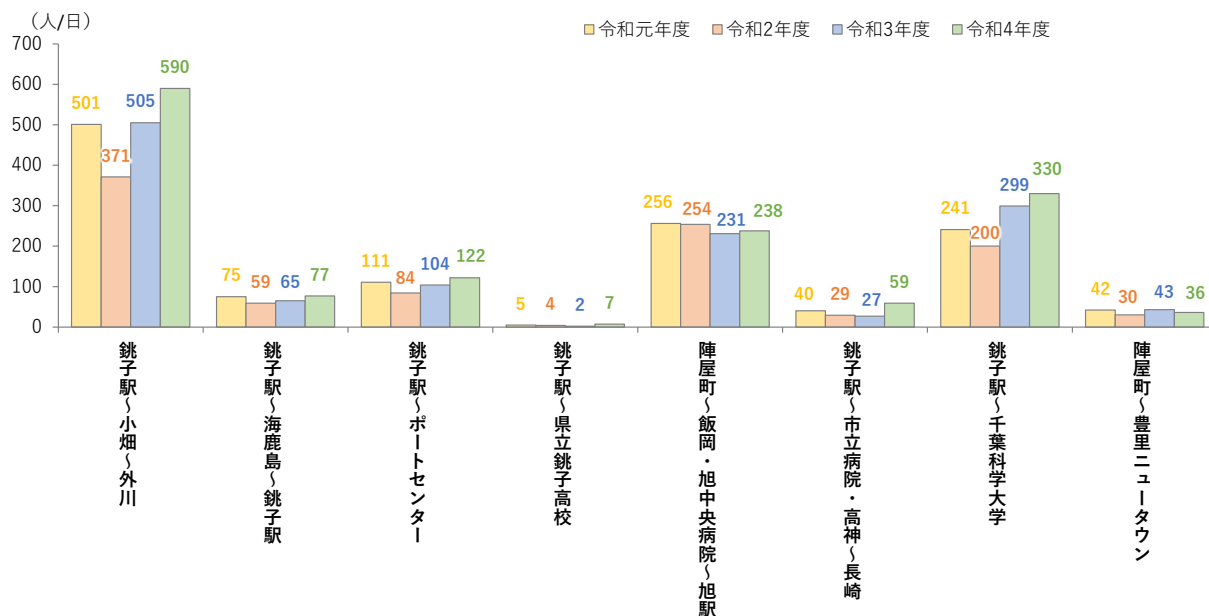
### 1) 利用状況

「陣屋町～豊里ニュータウン」では利用者の減少が見られるものの、ほとんどの路線で増加傾向が見られます。

#### ■利用者数の推移（1日当たり）



#### ■路線別利用者数の推移（1日当たり）

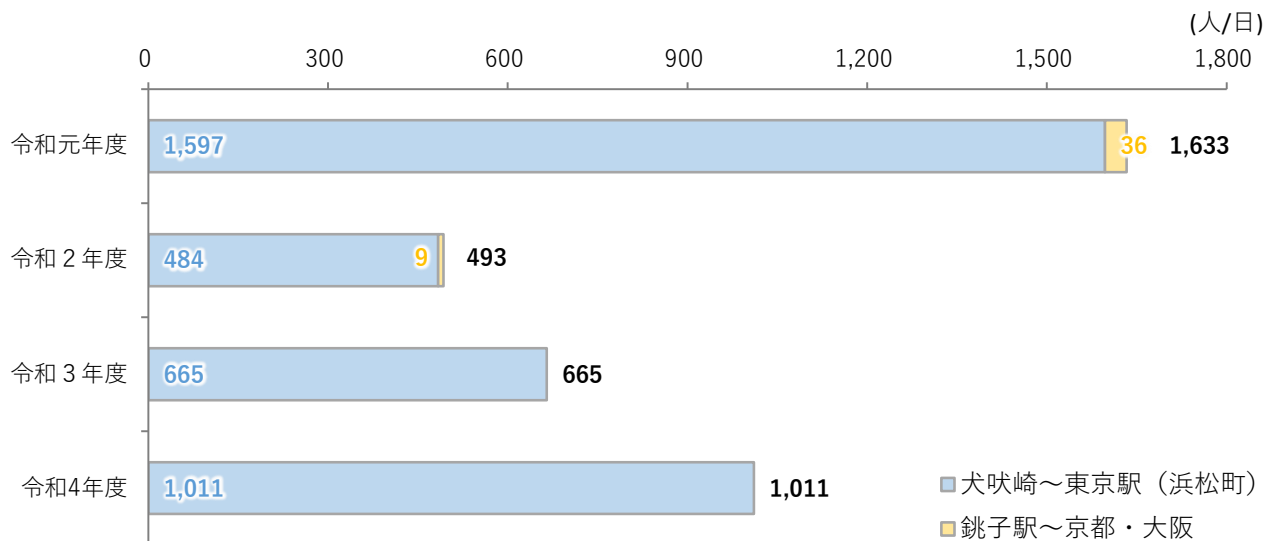


資料：銚子市統計書

## 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86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

## 2-2-6 その他

市内の民間病院のほか、福祉施設、幼稚園、認定こども園などでは、施設利用者向けの送迎バスが運行しています。一部の小中学校ではスクールバスを運行しています。

## 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>

- ・年齢では、「60代」と「70代」が約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
- ・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

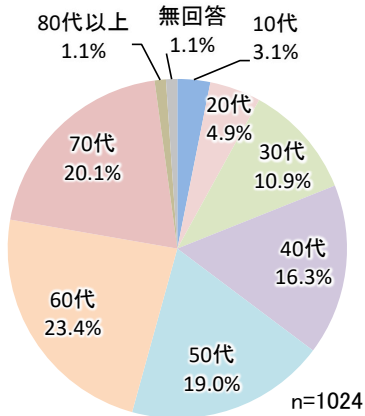


図 年齢

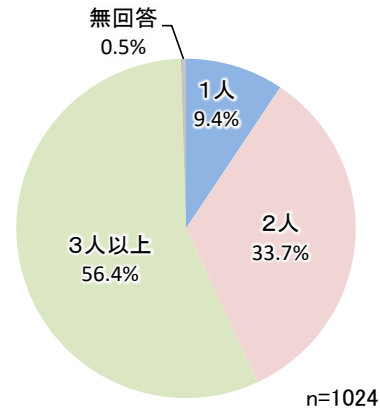


図 世帯人数

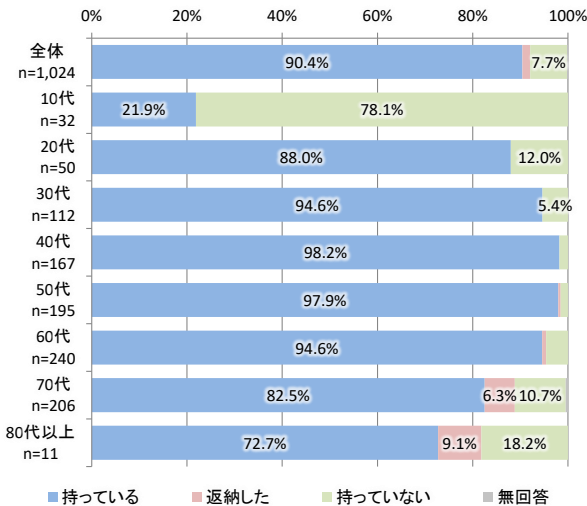


図 運転免許の有無（年代別）

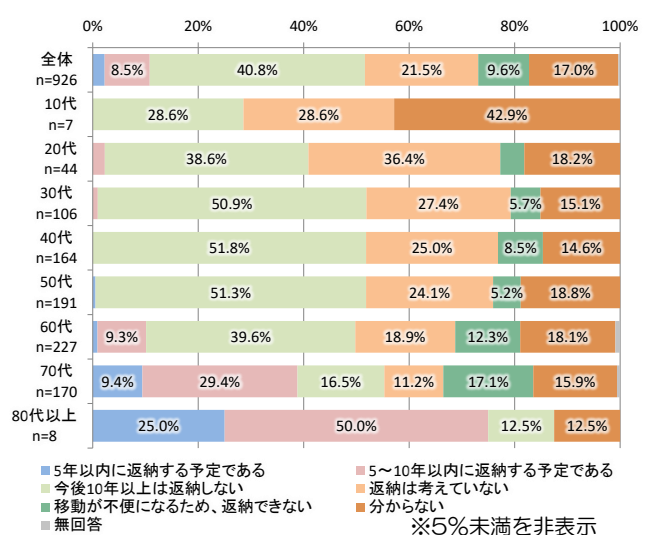


図 免許返納の意向（年代別）



- 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

表 自由に使える車両の有無（年代別）

	自由に使える車両の有無					合計
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	
全体 n=1,024	86.1%	4.9%	16.8%	7.7%	1.2%	116.7%
10代 n=32	12.5%	0.0%	46.9%	37.5%	3.1%	100.0%
20代 n=50	78.0%	4.0%	20.0%	10.0%	4.0%	116.0%
30代 n=112	90.2%	3.6%	13.4%	5.4%	0.0%	112.5%
40代 n=167	95.8%	4.8%	18.6%	1.2%	0.6%	121.0%
50代 n=195	93.8%	6.7%	15.4%	4.6%	0.5%	121.0%
60代 n=240	90.0%	5.0%	14.2%	7.1%	0.4%	116.7%
70代 n=206	80.1%	3.9%	16.5%	11.7%	1.9%	114.1%
80代以上 n=11	54.5%	18.2%	9.1%	27.3%	9.1%	118.2%

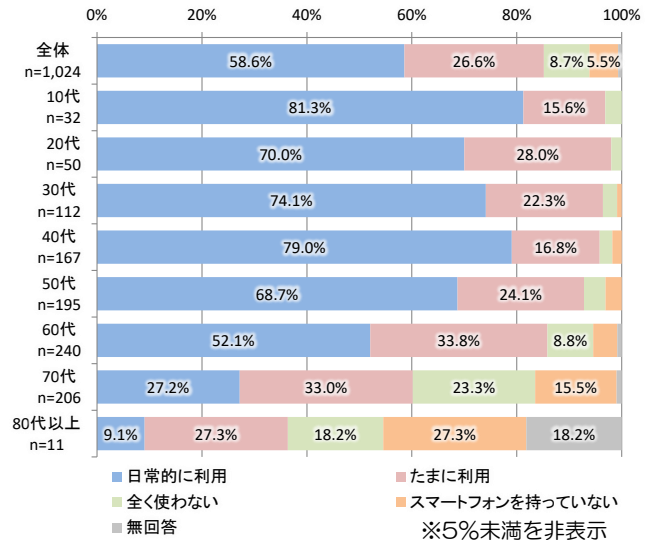


図 スマートフォンやタブレット端末を使った調べ物や乗換検索の利用（年代別）

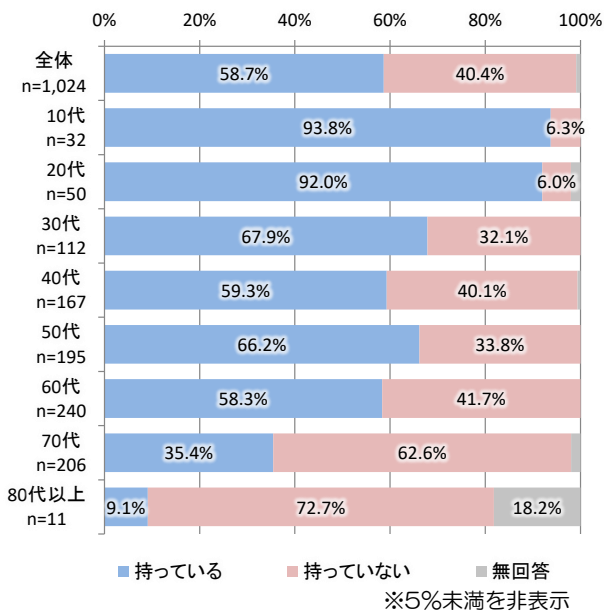


図 交通系ICカードの有無（年代別）

### <日常的な買い物に関する移動状況>

- 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
- 買物の出発時間帯では、「10時台」が約2割、「18時台」が約1割
- 買物の交通手段では、「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

表 買い物で利用する店舗（地域別）

	買い物で利用する店舗													合計
	カスミ銚子松岸店	カスミフードスクエア南小川店	イオンモール銚子	フレッシュマートモ	わくわく広場小畑店	スーパータイヨー銚子店	セイミヤ銚子四日市場店	業務スーパー銚子店	コンビニエンスストア	その他の市内のお店	市外のお店	県外のお店	無回答	
全体 n=1,004	21.5%	36.9%	57.5%	19.9%	11.8%	55.8%	32.9%	20.6%	45.0%	18.4%	19.7%	9.2%	0.4%	349.5%
東部地域 n=284	8.8%	64.4%	51.8%	7.4%	32.0%	61.3%	14.1%	23.6%	46.1%	20.1%	12.0%	6.0%	0.4%	347.9%
中央地域 n=367	28.6%	41.7%	61.6%	10.4%	5.7%	65.4%	27.0%	21.3%	44.1%	17.7%	14.7%	10.4%	0.0%	348.5%
西部地域 n=320	24.4%	5.6%	56.3%	40.6%	0.9%	41.3%	56.3%	17.2%	43.8%	19.4%	30.9%	10.0%	0.6%	347.2%

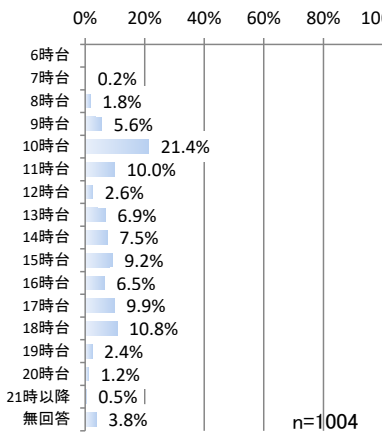


表 買物の交通手段（年代別）

	買物の交通手段												合計	
	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族・知人などによる送迎）	原付・バイク	路線バス	銚子電鉄	JR成田線・総武本線	タクシー	施設などの送迎バス	高速バス	その他		
全体 n=1,004	11.8%	4.7%	84.3%	22.1%	2.1%	2.8%	0.8%	3.0%	1.6%	0.2%	1.2%	0.2%	0.1%	134.8%
10代 n=29	41.4%	27.6%	13.8%	79.3%	0.0%	17.2%	0.0%	27.6%	0.0%	0.0%	6.9%	0.0%	0.0%	213.8%
20代 n=48	18.8%	8.3%	72.9%	37.5%	2.1%	4.2%	4.2%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	154.2%
30代 n=112	11.6%	4.5%	86.6%	23.2%	2.7%	2.7%	0.0%	4.5%	0.9%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	137.5%
40代 n=165	8.5%	1.8%	97.6%	17.0%	1.2%	0.6%	0.6%	1.2%	0.6%	0.0%	0.6%	0.6%	0.0%	129.7%
50代 n=195	8.2%	3.6%	90.8%	18.5%	0.5%	2.6%	0.5%	1.5%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	128.2%
60代 n=238	9.7%	3.0%	87.7%	18.2%	2.5%	2.1%	0.8%	1.3%	1.3%	0.8%	1.7%	0.0%	0.0%	129.2%
70代 n=199	14.6%	5.5%	75.9%	21.6%	3.0%	3.5%	1.0%	3.5%	3.0%	0.0%	2.0%	0.5%	0.0%	134.2%
80代以上 n=10	10.0%	0.0%	70.0%	20.0%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	130.0%

図 買物の出発時間帯

### <通院に関する移動状況>

- 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

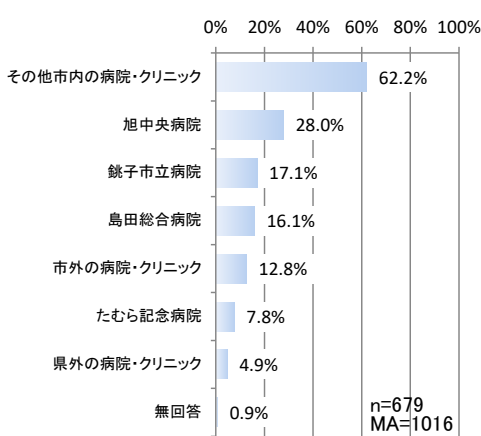


図 通院先の病院

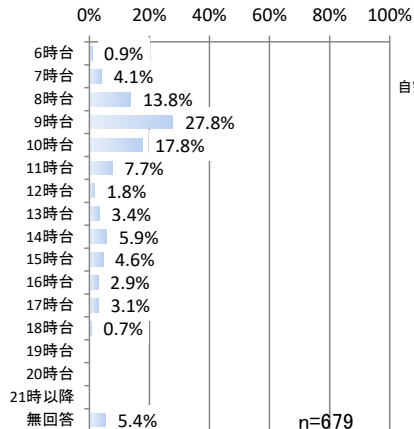


図 通院の出発時間帯

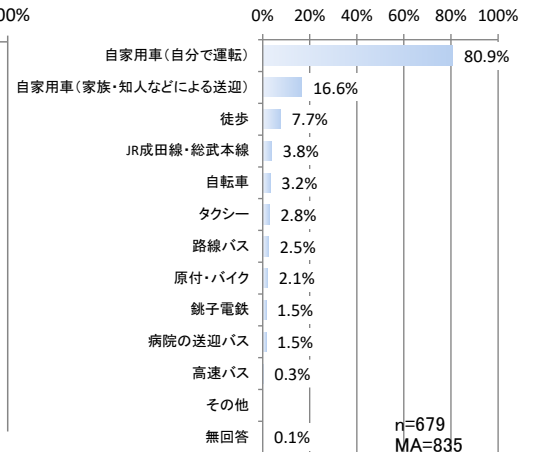


図 通院の交通手段

### <通勤・通学に関する移動状況>

- ・通勤先では、「市内」が約6割、「茨城県神栖市」が約1割
- ・通学先では、「市内」が約6割、「その他県内」が約2割
- ・通勤の出発時間帯では、「7時台」が約4割、「8時台」が約2割
- ・通学の出発時間帯では、「8時台」が約6割、「7時台」が約2割
- ・通勤の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約9割、「徒歩」が約1割
- ・通学の交通手段では、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」と「JR成田線・総武本線」が約5割

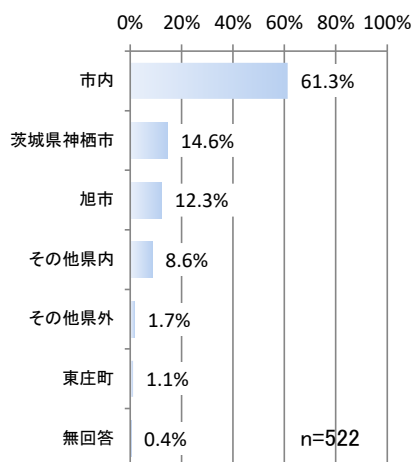


図 通勤先

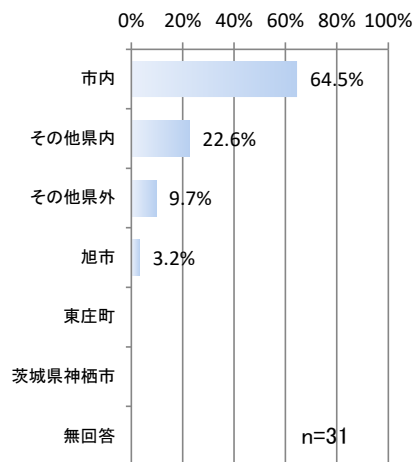


図 通学先

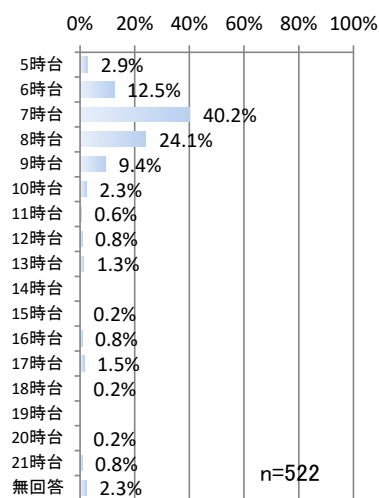


図 通勤の出発時間帯

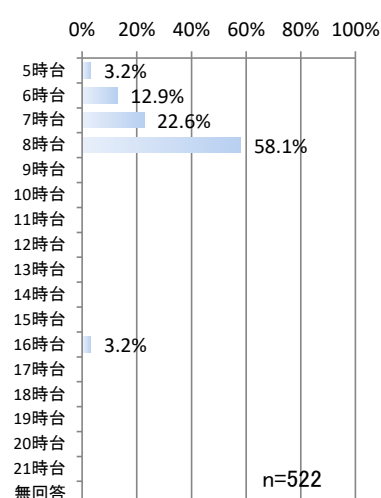


図 通学の出発時間帯

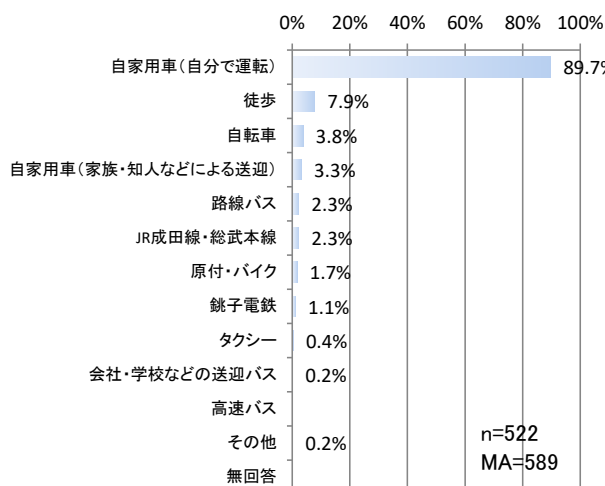


図 通勤の交通手段

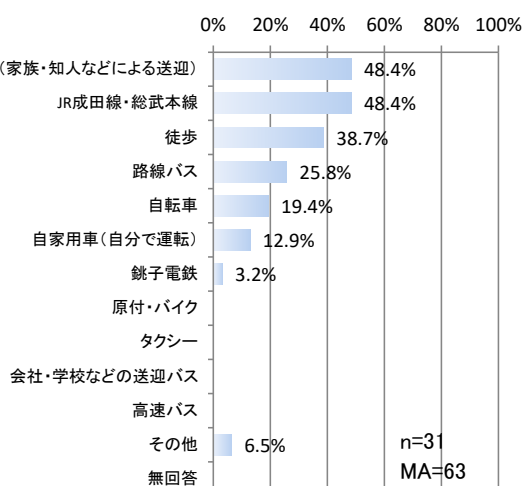


図 通学の交通手段

## <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。

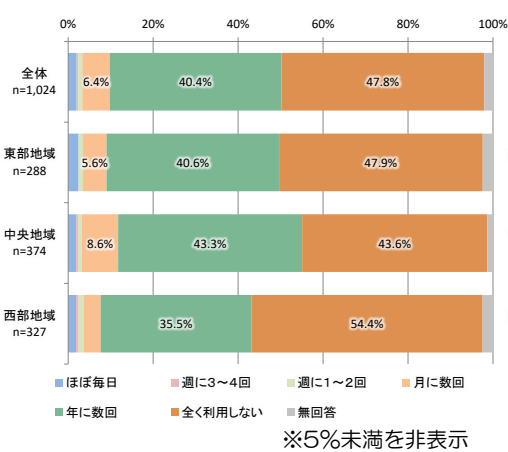


図 JR線(成田線・総武本線)の利用について(地域別)

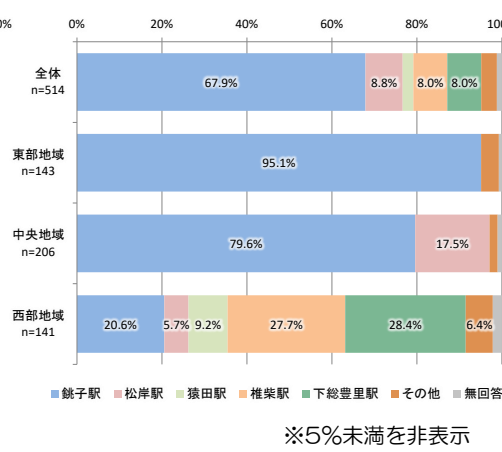


図 JR線(成田線・総武本線)の駅のうち最も利用する駅名(地域別)

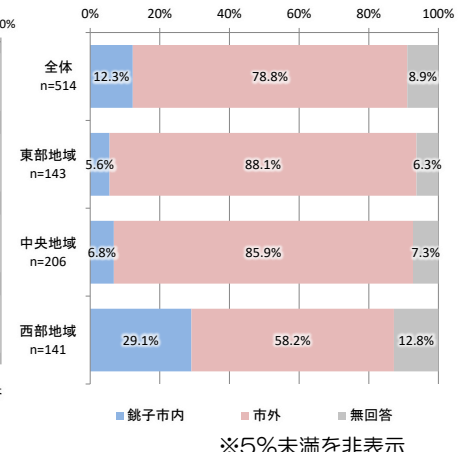


図 JR線(成田線・総武本線)利用時の最終目的地(地域別)

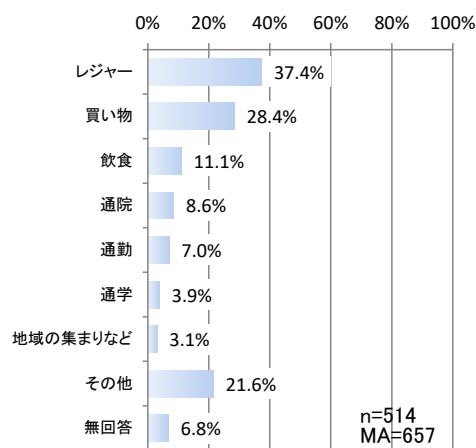


図 JR線(成田線・総武本線)利用時の外出目的

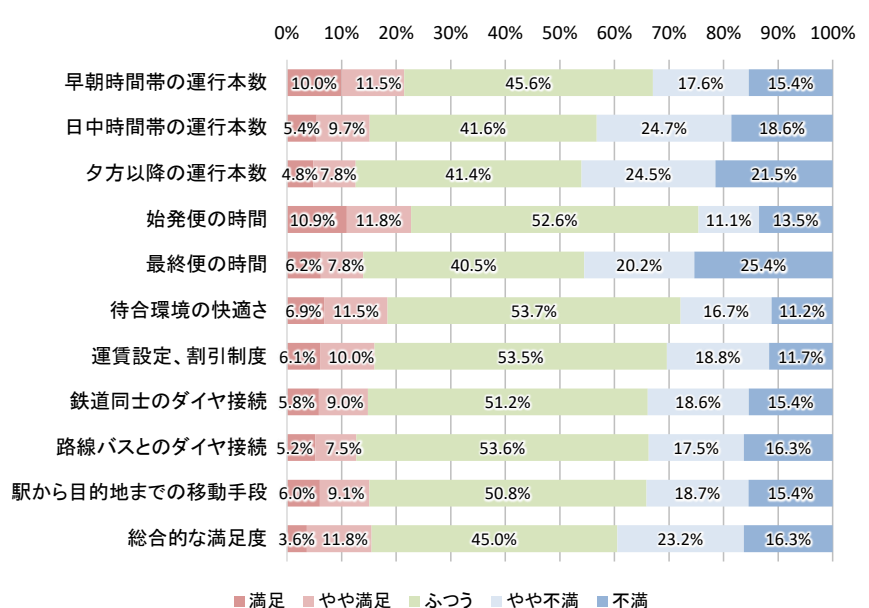
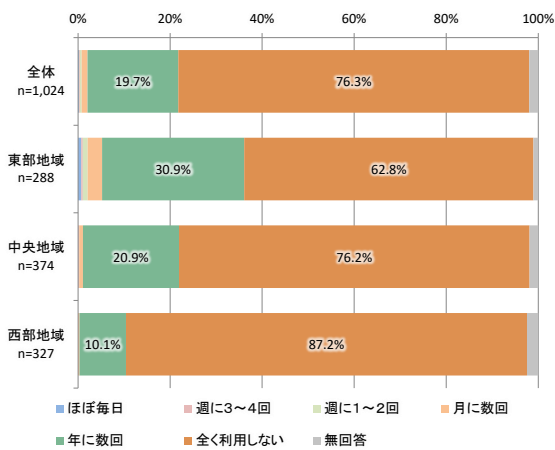


図 JRの運行内容への満足度

※わからない、無回答は除く

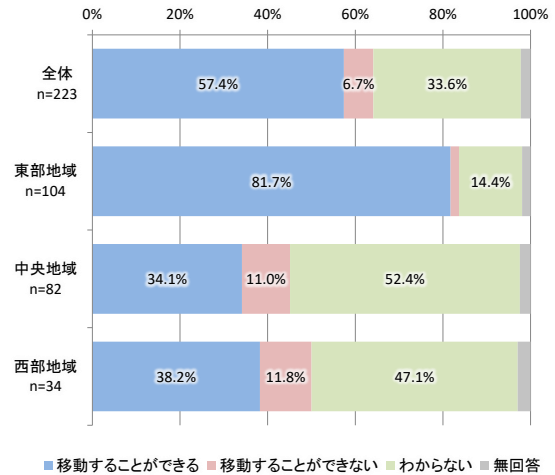
■ 銚子電鉄

- 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
- 上り方面の利用区間を見ると各駅から銚子駅までの利用が多く、特に海鹿島駅や外川駅から銚子駅までの利用が多い。下り方面では、銚子駅から犬吠駅の利用に集中している。
- 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



※5%未満を非表示

図 銚子電鉄の利用頻度（地域別）



※5%未満を非表示

図 最もよく利用する区間における路線バスでの移動可否（地域別）

表 利用区間

	降車駅										合計
	銚子駅	仲ノ町駅	観音駅	本銚子駅	笠上黒生駅	西海鹿島駅	海鹿島駅	君ヶ浜駅	犬吠駅	外川駅	
乗車駅	銚子駅	1	8	2	4	2	2	4	57	8	88
	仲ノ町駅	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
	観音駅	10	0	0	0	0	0	0	3	0	13
	本銚子駅	12	0	0	0	0	0	0	0	0	12
	笠上黒生駅	15	0	1	0	0	0	0	1	0	17
	西海鹿島駅	4	1	1	2	0	0	0	0	0	8
	海鹿島駅	21	0	0	0	0	0	0	0	0	21
	君ヶ浜駅	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	犬吠駅	6	0	1	0	0	0	0	0	0	7
	外川駅	19	0	1	0	0	0	0	0	0	20
	合計	91	2	12	4	4	2	2	4	66	8

- ・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」と「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。

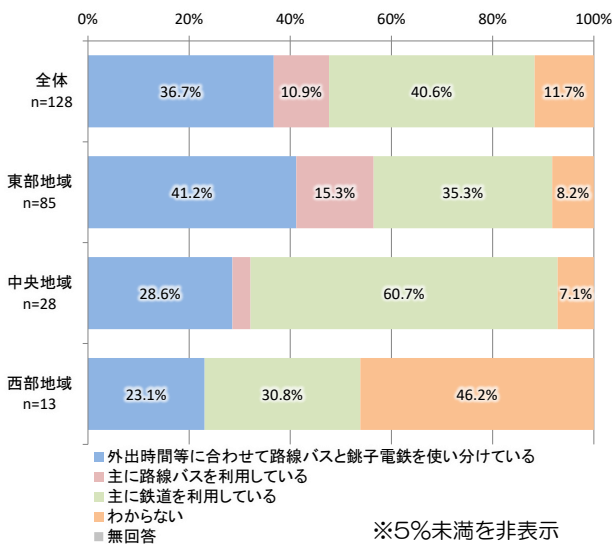


図 路線バス・銚子電鉄の利用状況 (地域別)

表 銚子電鉄利用時の外出目的 (地域別)

	銚子電鉄利用時の外出目的				
	通勤	通学	通院	買い物	飲食
全体 (n=223)	7.2%	2.7%	8.1%	11.7%	14.8%
東部地域 (n=104)	11.5%	4.8%	9.6%	19.2%	19.2%
中央地域 (n=82)	4.9%	1.2%	6.1%	6.1%	9.8%
西部地域 (n=34)	0.0%	0.0%	8.8%	2.9%	14.7%
	地域の集まりなど	レジャー	その他	無回答	合計
全体 (n=223)	6.3%	56.1%	10.3%	7.6%	124.7%
東部地域 (n=104)	5.8%	45.2%	10.6%	6.7%	132.7%
中央地域 (n=82)	7.3%	64.6%	6.1%	7.3%	113.4%
西部地域 (n=34)	5.9%	64.7%	17.6%	11.8%	126.5%

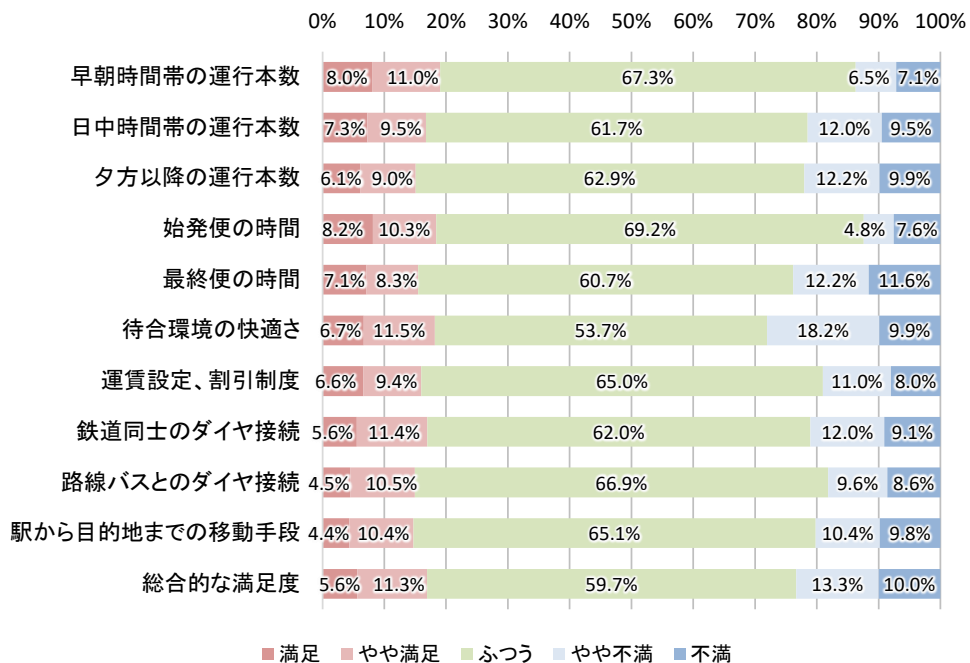


図 銚子電鉄の運行内容についての満足度

## ■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、満足度が高い項目として「自宅～バス停間の距離」「運賃設定、割引制度」がある。

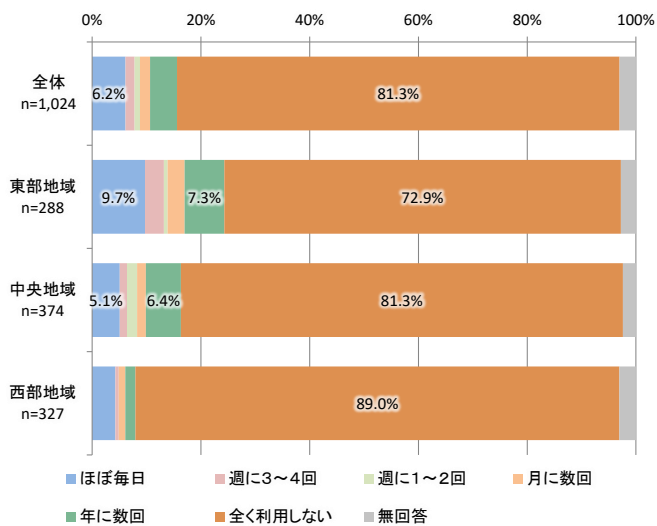
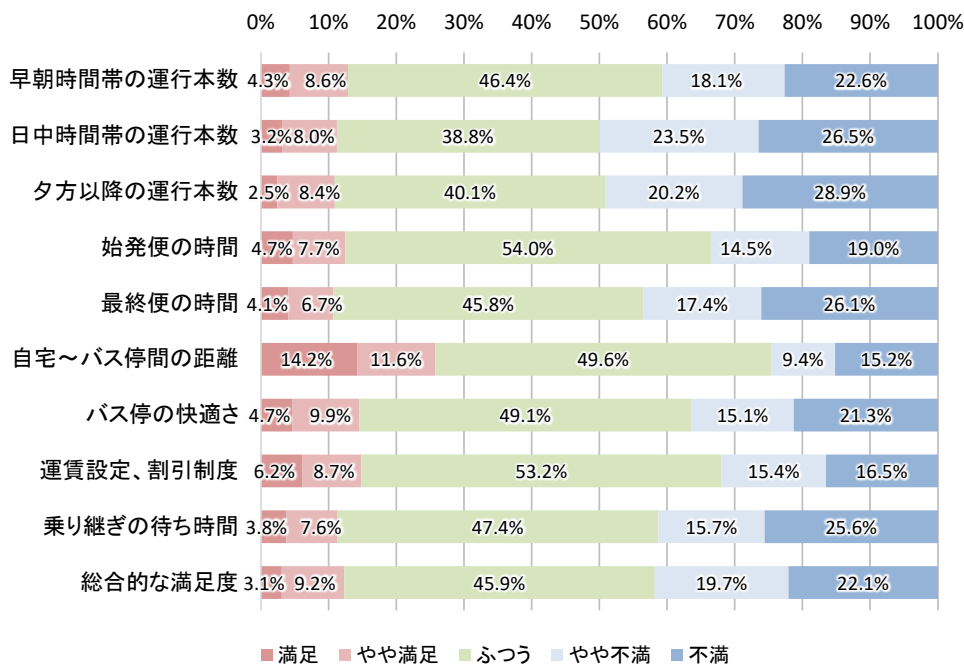


図 路線バスの利用頻度 (地域別)

表 路線バスの利用目的 (地域別)

	路線バスの利用目的				
	通勤	通学	通院	買い物	飲食
全体 (n=160)	11.3%	7.5%	16.3%	29.4%	20.6%
東部地域 (n=70)	8.6%	5.7%	15.7%	25.7%	20.0%
中央地域 (n=61)	16.4%	8.2%	14.8%	36.1%	21.3%
西部地域 (n=26)	7.7%	11.5%	23.1%	23.1%	19.2%
	地域の集まりなど	レジャー	その他	無回答	合計
全体 (n=160)	1.9%	31.3%	10.6%	5.0%	133.8%
東部地域 (n=70)	1.4%	42.9%	12.9%	4.3%	137.1%
中央地域 (n=61)	1.6%	23.0%	11.5%	8.2%	141.0%
西部地域 (n=26)	0.0%	19.2%	3.8%	0.0%	107.7%



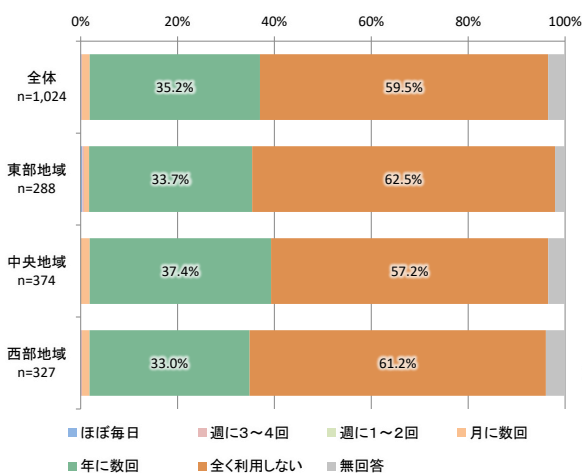
※わからない、無回答は除く

図 路線バスの運行内容についての満足度



## ■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。



※5%未満を非表示

図 高速バスの利用頻度（地域別）

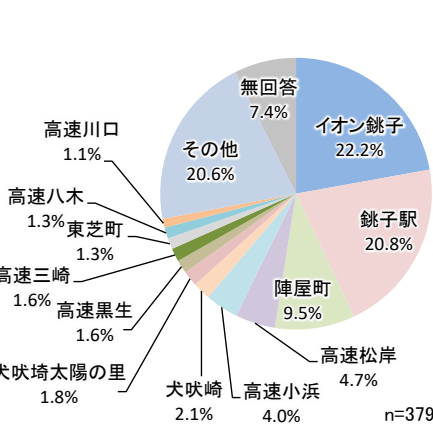


図 高速バス利用時の乗車バス停

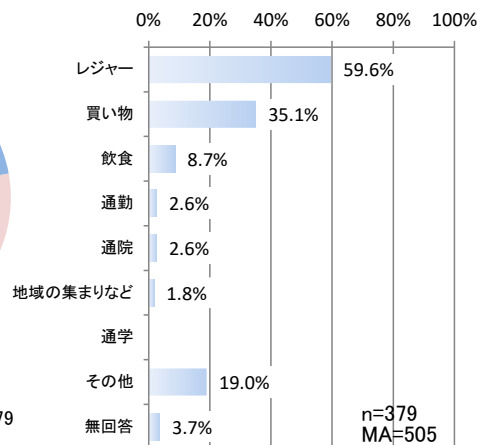
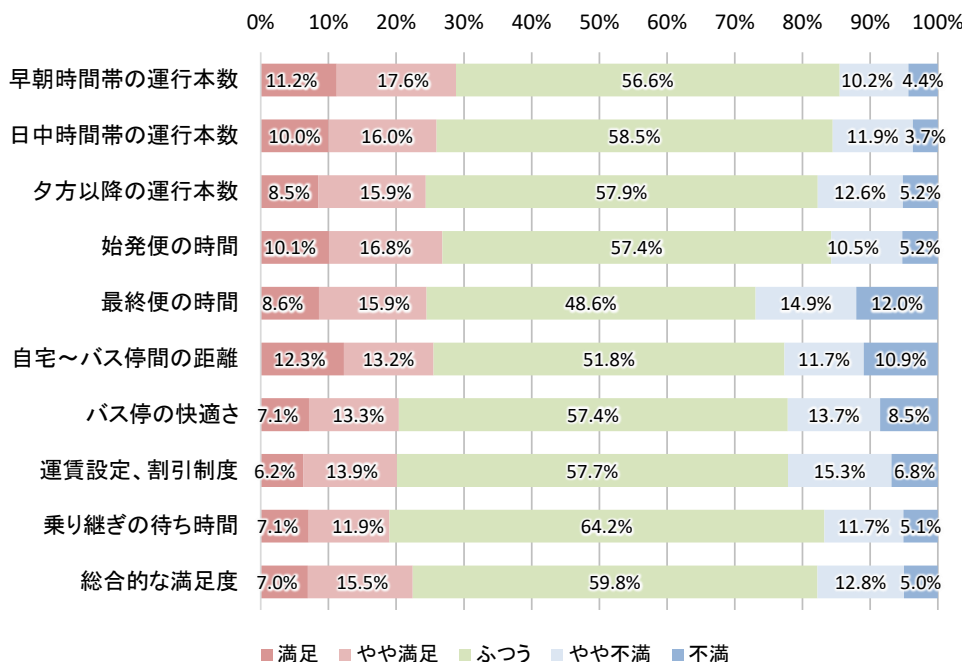


図 高速バスの利用目的



※わからない、無回答は除く

図 高速バスの運行内容についての満足度



## ■ 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。

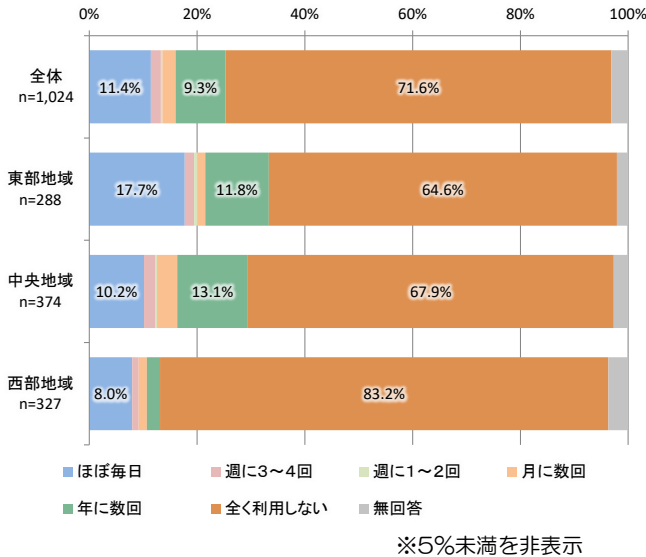


図 タクシーの利用頻度（地域別）

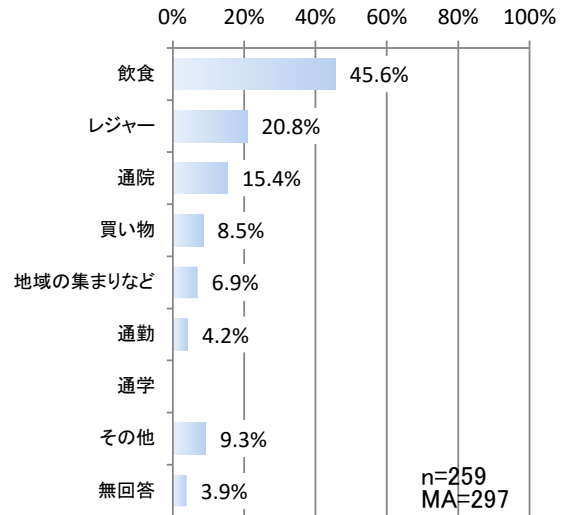
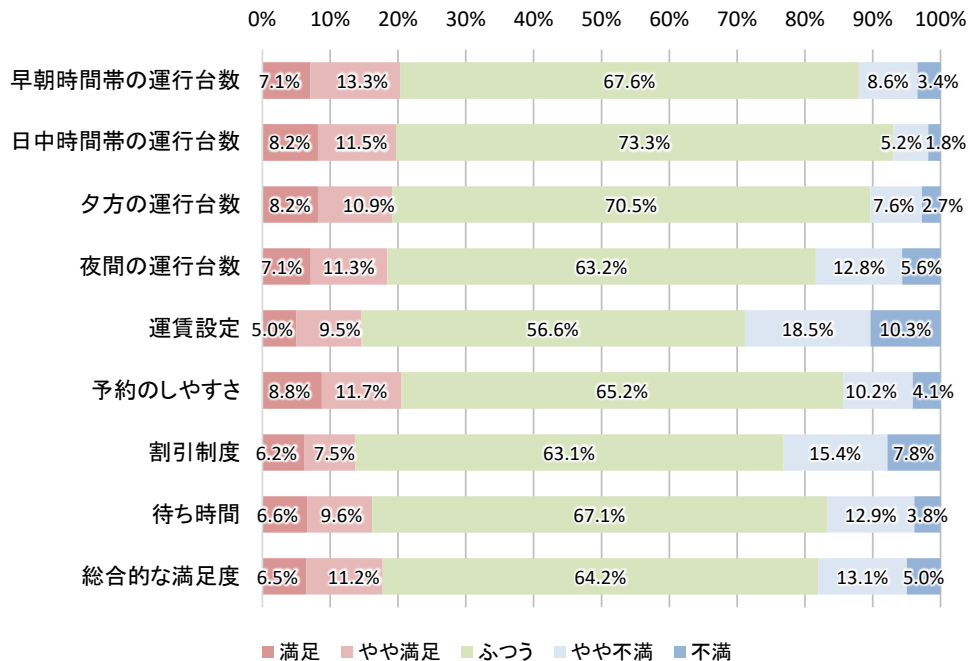


図 最もよく利用する区間の利用目的



※わからない、無回答は除く

図 タクシーの運行内容についての満足度

### ＜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

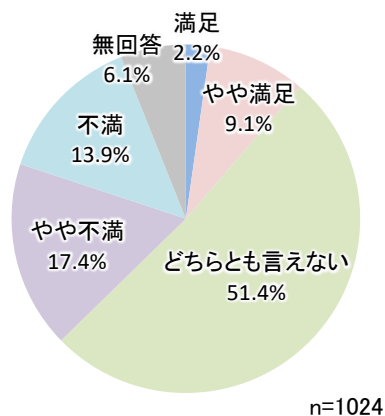


図 公共交通の満足度

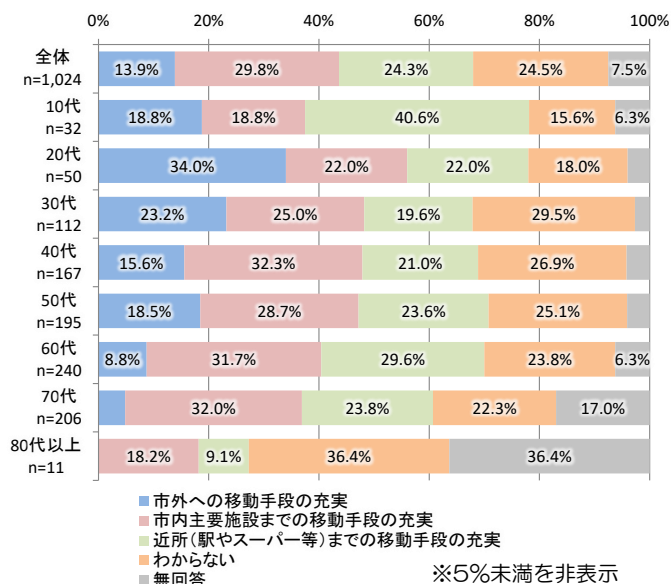


図 公共交通の改善すべき点 (年代別)

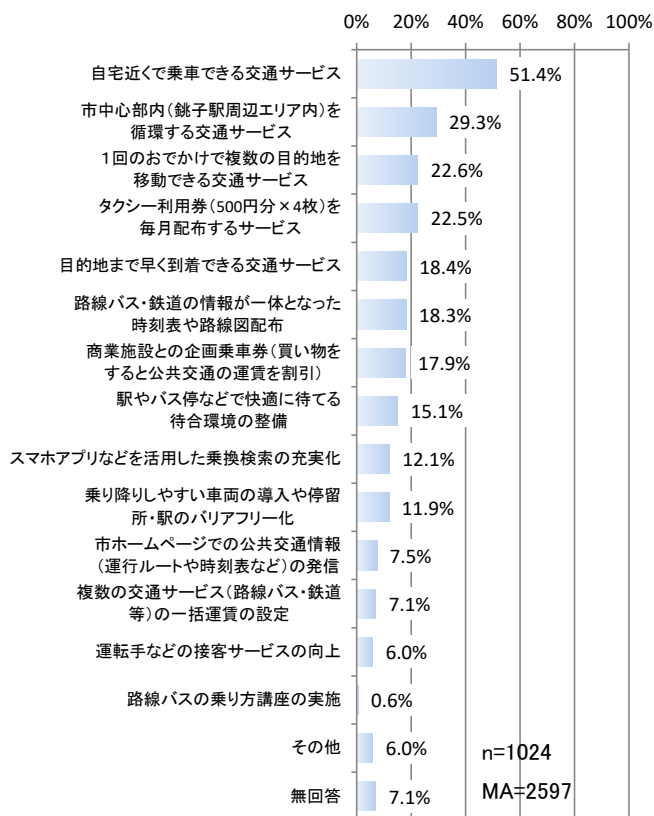


図 公共交通が移動手段として選ばれるために必要な取組

- 公共交通サービスが改善された場合の利用意向を見ると、「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
- 「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」と回答した人が求める公共交通サービスとしては「自宅近くで乗車できる交通サービス」「市中心部内を循環する交通サービス」に回答が多く集まった。

表 公共交通が移動手段として選ばれるために必要な取組

	公共交通が移動手段として選ばれるために必要な取組								
	自宅近くで乗車できる交通サービス	目的地まで早く到着できる交通サービス	1回のおでかけで複数の目的地を移動できる交通サービス	タクシー利用券(500円分×4枚)を毎月配布するサービス	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	路線バス・鉄道の情報が一体となった時刻表や路線図配布	市ホームページでの公共交通情報(運行ルートや時刻表など)の発信	路線バスの乗り方講座の実施	駅やバス停などで快適に待てる待合環境の整備
全体 n=1,024	51.4%	18.4%	22.6%	22.5%	29.3%	18.3%	7.5%	0.6%	15.1%
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 n=230	58.7%	18.3%	24.8%	23.5%	24.3%	13.9%	6.1%	1.3%	10.4%
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 n=436	53.0%	18.8%	24.3%	24.3%	37.8%	22.5%	8.3%	0.5%	17.4%
現在、公共交通を利用しており、改善後も利用頻度は変わらないと思う n=61	32.8%	19.7%	21.3%	18.0%	23.0%	29.5%	11.5%	0.0%	16.4%
現在、公共交通を利用しており、改善後は利用が増えると思う n=132	50.0%	25.8%	18.9%	28.0%	25.8%	18.9%	6.8%	0.8%	13.6%
わからない n=127	55.1%	12.6%	23.6%	16.5%	22.0%	11.0%	8.7%	0.0%	20.5%
	商業施設との企画乗車券(買い物をする と公共交通の運賃を割引)	複数の交通サービス(路線バス・鉄道等)の一括運賃の設定	スマホアプリなどを活用した乗換検索の充実化	乗り降りしやすい車両の導入や停留所・駅のバリアフリー化	運転手などの接客サービスの向上	その他	無回答	合計	
全体 n=1,024	17.9%	7.1%	12.1%	11.9%	6.0%	6.0%	7.1%	253.6%	
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 n=230	20.4%	5.2%	15.7%	14.3%	5.2%	4.3%	5.7%	252.2%	
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 n=436	21.6%	8.5%	11.5%	10.8%	3.9%	5.7%	2.5%	271.3%	
現在、公共交通を利用しており、改善後も利用頻度は変わらないと思う n=61	11.5%	6.6%	18.0%	18.0%	6.6%	4.9%	3.3%	241.0%	
現在、公共交通を利用しており、改善後は利用が増えると思う n=132	14.4%	9.1%	12.9%	8.3%	9.8%	12.1%	3.0%	258.3%	
わからない n=127	12.6%	6.3%	7.9%	14.2%	11.8%	5.5%	11.0%	239.4%	

- 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
- 日常な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
- 日常な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

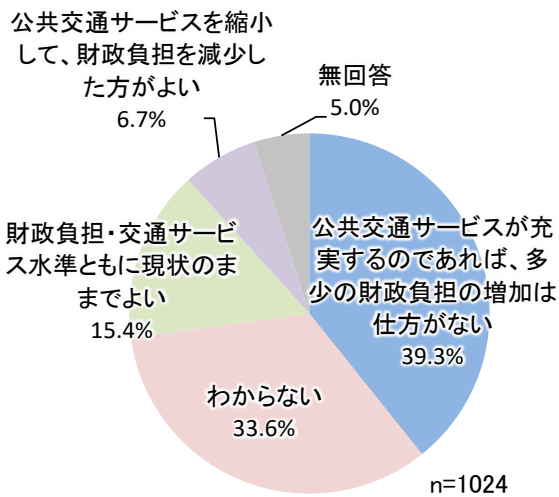


図 公共交通に対する市の財政負担についての考え

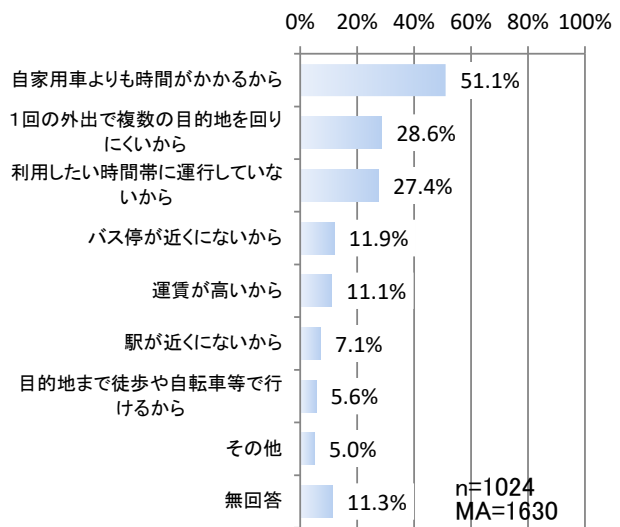


図 公共交通を利用しない理由

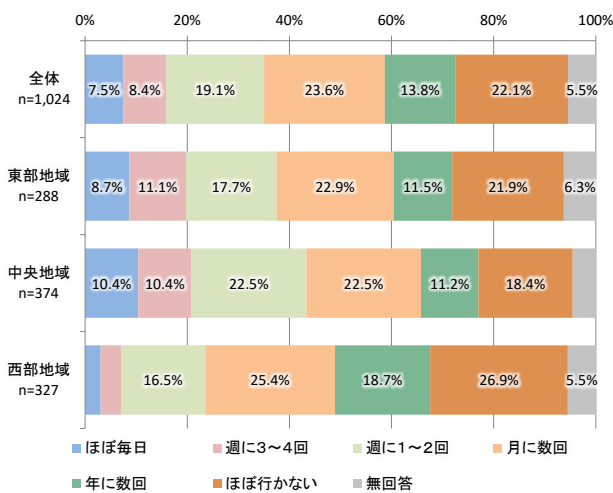


図 日常なお出かけで市中心部を訪れる頻度（地域別）

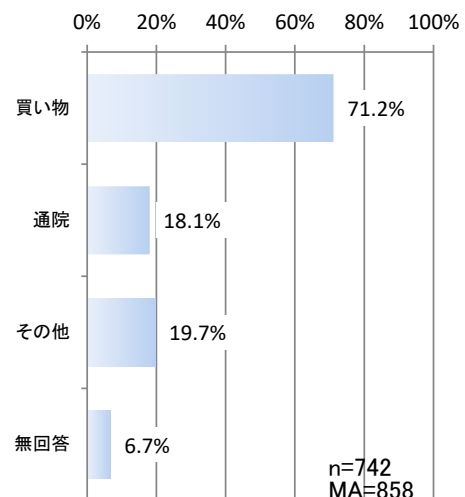


図 日常なお出かけで市中心部を訪れる目的

- 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

表 日常のお出かけで市中心部内を移動する際の交通手段（地域別）

	日常のお出かけで市中心部内を移動する際の交通手段							合計
	徒歩	自転車	自家用車・バイク	路線バス	タクシー	その他	無回答	
全体 n=742	15.1%	6.9%	81.1%	4.4%	3.9%	0.9%	1.3%	113.7%
東部地域 n=207	11.1%	4.8%	82.1%	7.7%	4.3%	2.4%	1.0%	113.5%
中央地域 n=288	23.3%	10.4%	76.4%	3.1%	3.8%	0.0%	1.7%	118.8%
西部地域 n=221	8.6%	5.0%	85.5%	3.6%	3.2%	0.9%	1.4%	108.1%

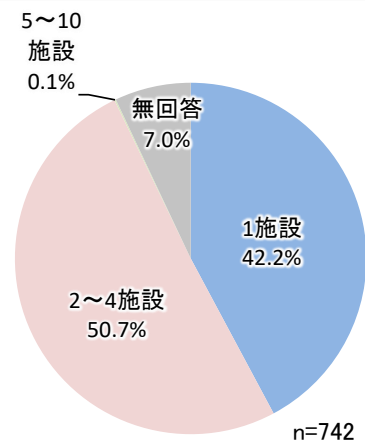


図 日常のお出かけで市中心部を訪れた際に立ち寄る施設数

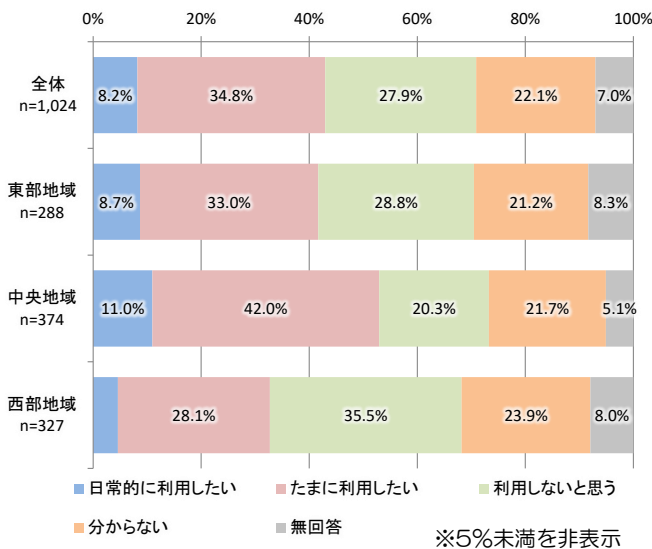


図 市中心部を便利に移動できるサービスがあった場合の利用意向（地域別）

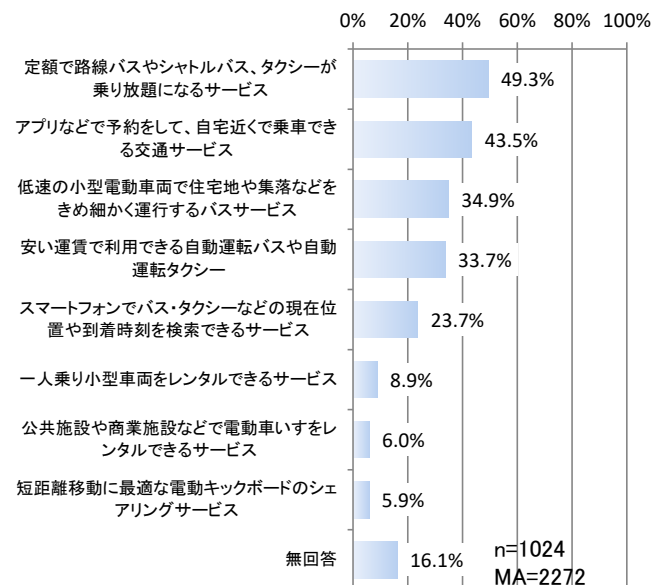


図 利用できる嬉しい交通サービス

## 2-3-2 公共交通利用者アンケート調査

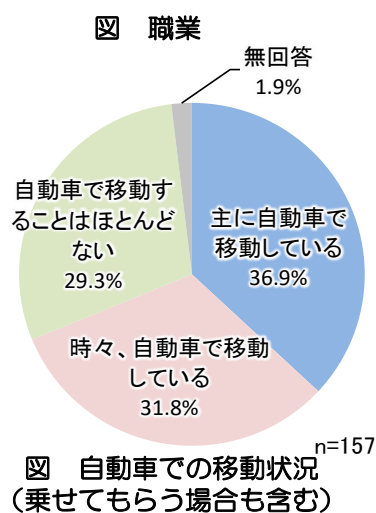
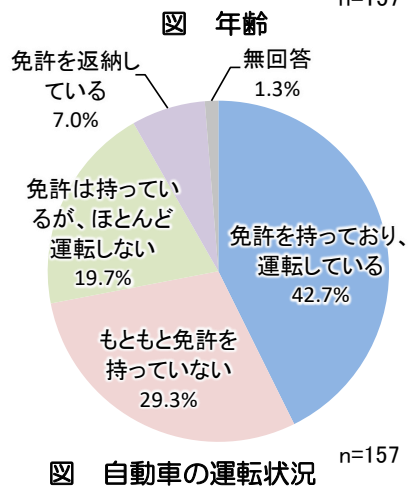
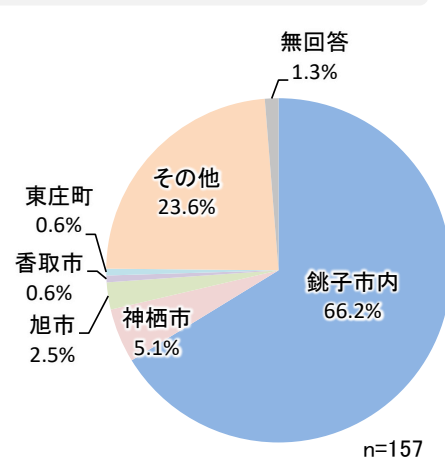
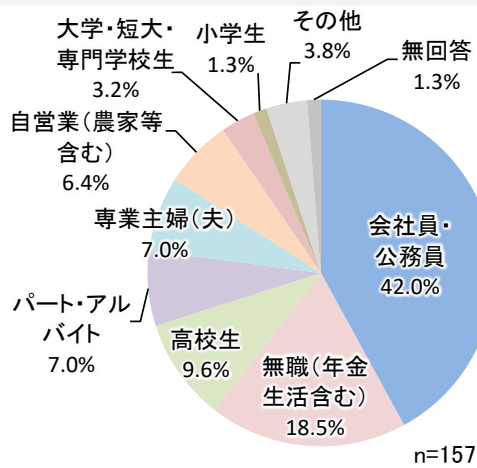
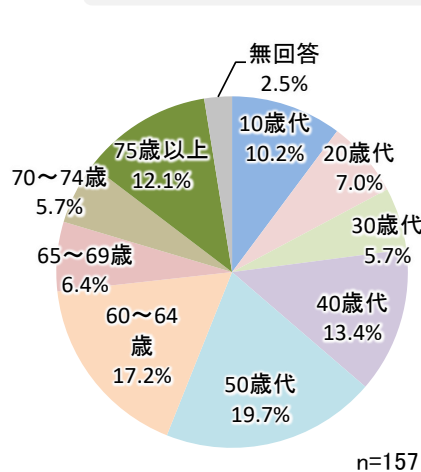
### 1) 調査内容

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）およ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>

- 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
- 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、「送迎してもらえらるから」が約3割、「時間に合う便がないから」が約2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」と「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」と「主に鉄道を利用している」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

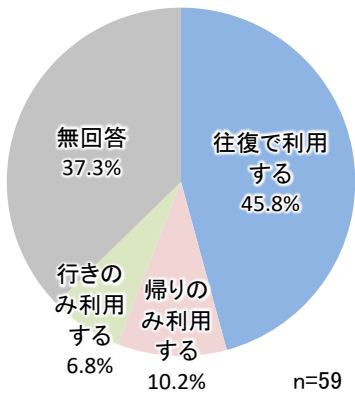


図 路線バスの往復利用状況

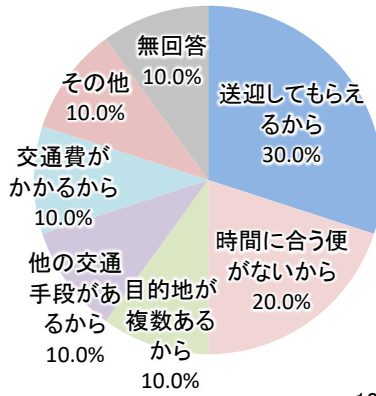


図 往復で利用しない理由

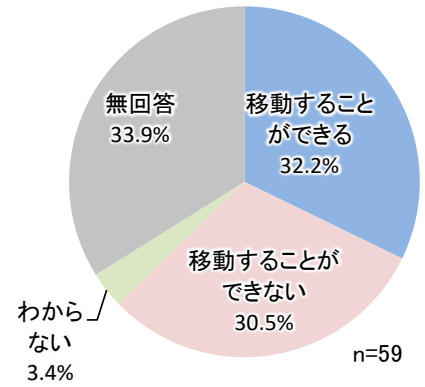


図 行きの利用区間における鉄道での移動可否

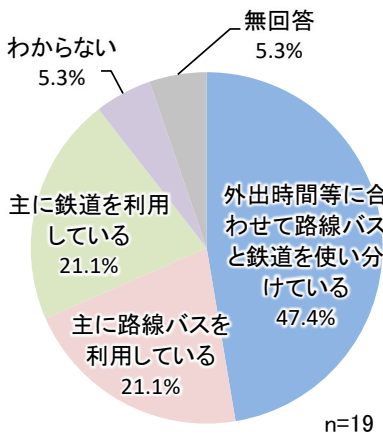


図 路線バス・鉄道の利用状況

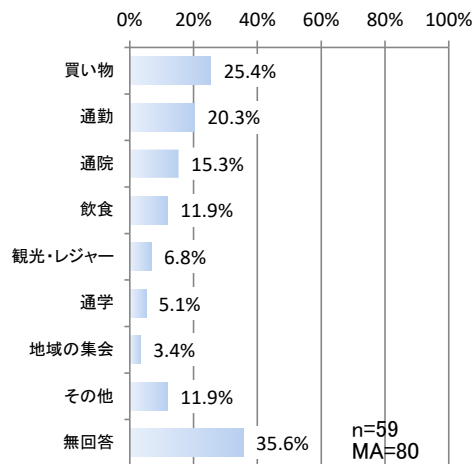


図 バスの利用目的

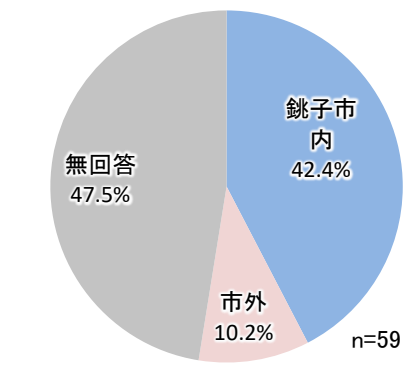


図 今回の外出の最終的な目的地

- ・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」「日中時間帯の運行本数」「日中時間帯の運行本数」が挙げられた。

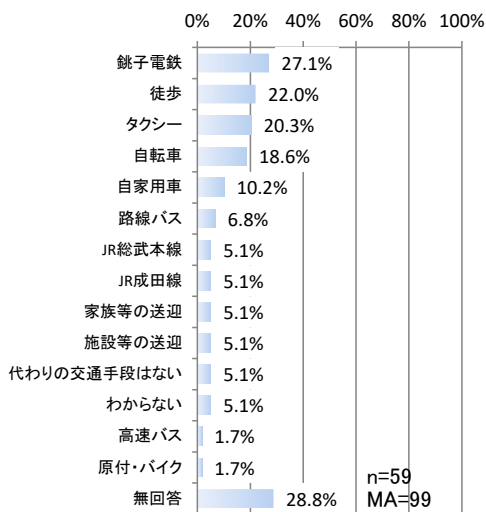
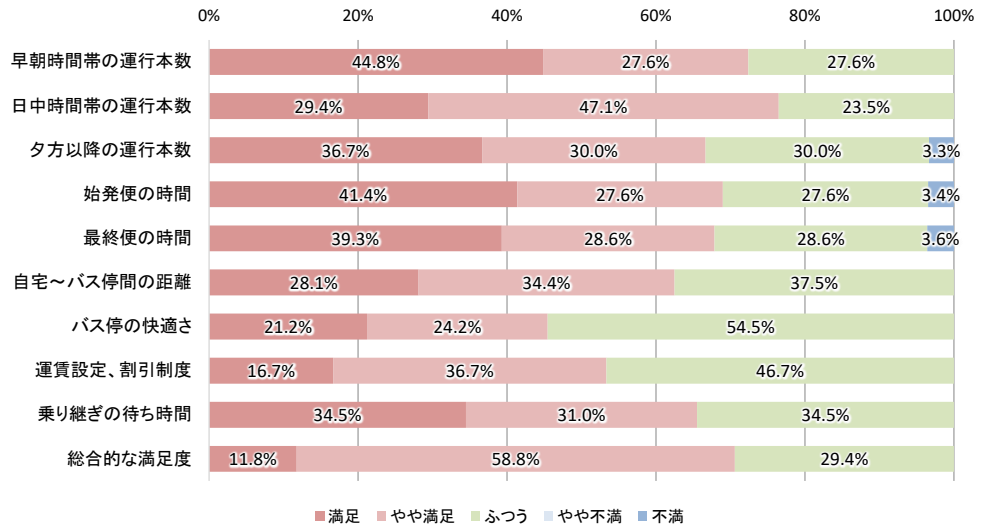


図 路線バスが運行しない場合の交通手段



※わからない、無回答は除く

図 路線バスの運行内容についての満足度

### <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

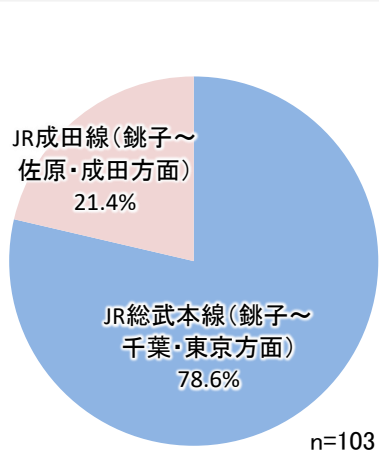


図 利用した路線

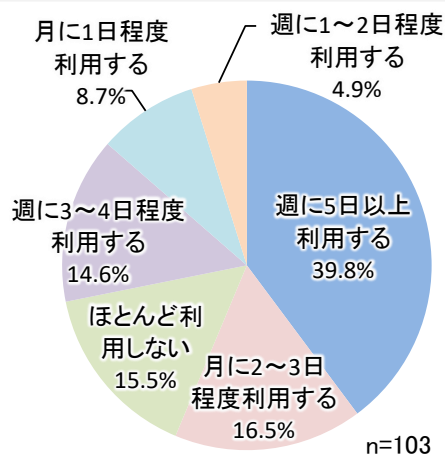


図 JR 総武本線またはJR 成田線の利用状況

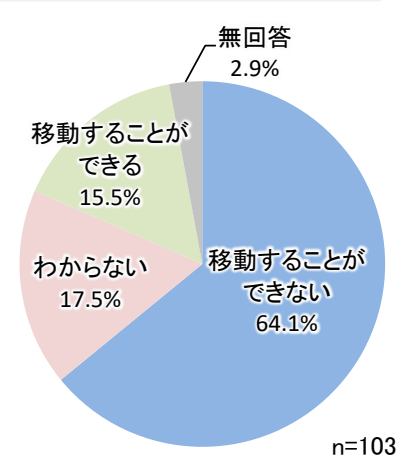


図 行きの利用区間における路線バスでの移動可否



- 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」と「主に路線バスを利用している」が約1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
- 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」と「家族等の送迎」と「自家用車」が約2割

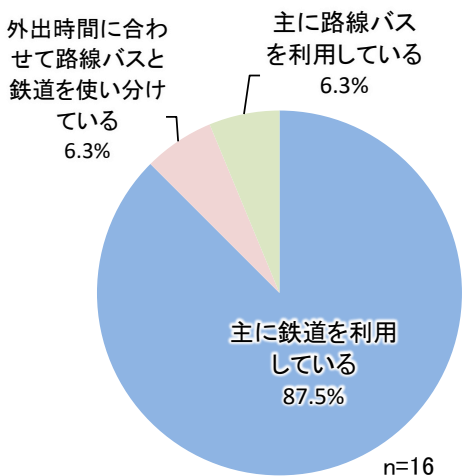


図 路線バス・鉄道（JR）の利用状況

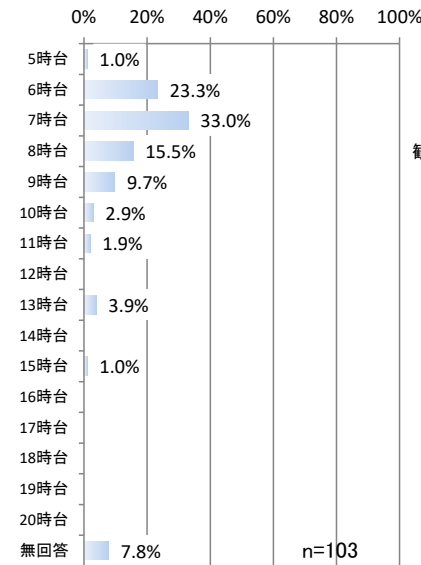


図 行きに鉄道に乗車する時間帯

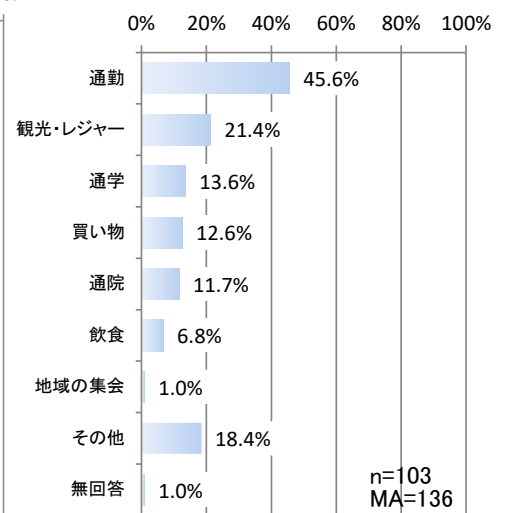


図 鉄道の利用目的

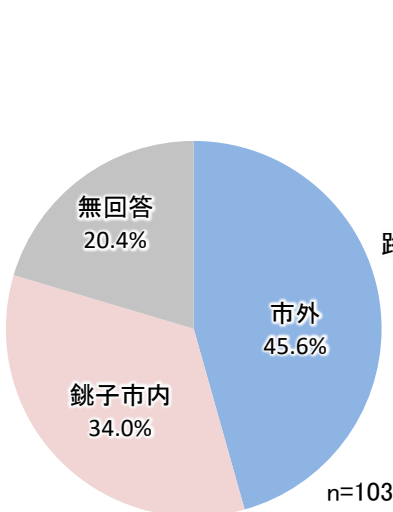


図 今回の外出の最終的な目的地

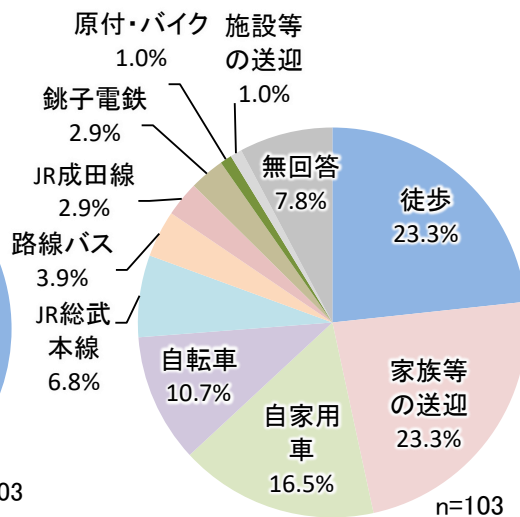
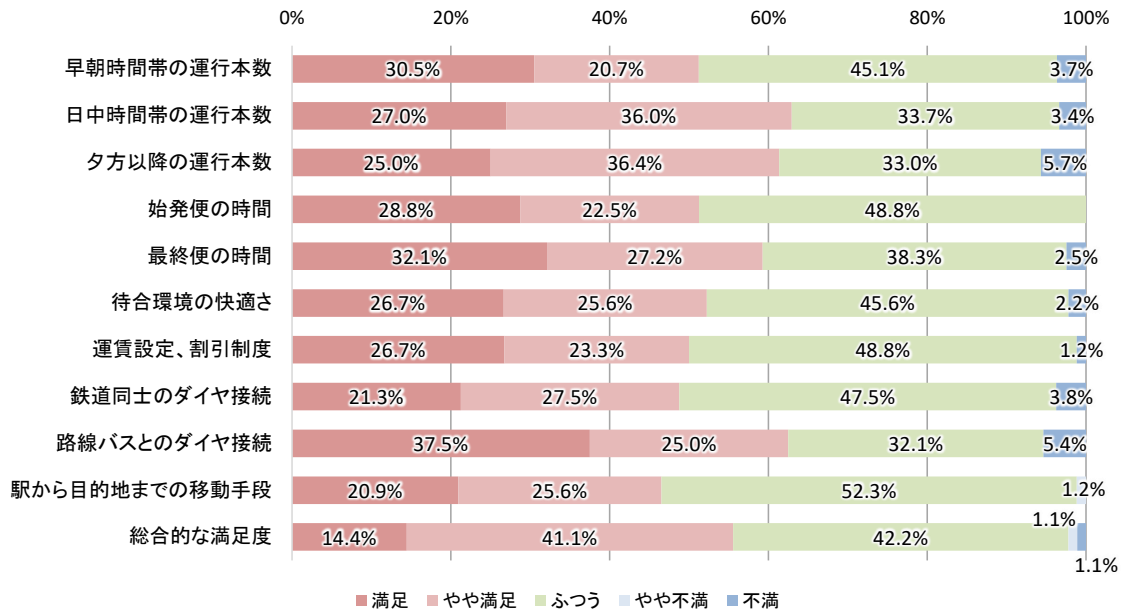


図 鉄道乗車前の交通手段

- ・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「日中時間帯の運行本数」「路線バスとのダイヤ接続」が挙げられた。



※わからない、無回答は除く

図 鉄道の運行内容についての満足度

### < 銚子電鉄の利用状況 >

- ・上り方面は、各駅から銚子駅までの利用が主であり、特に海鹿島駅から銚子駅の利用が多い。
- ・下り方面は、銚子駅から犬吠駅の利用が多い。

表 銚子電鉄の利用区間

		降車駅										合計
		銚子駅	仲ノ町駅	観音駅	本銚子駅	笠上黒生駅	西海鹿島駅	海鹿島駅	君ヶ浜駅	犬吠駅	外川駅	
乗車駅	銚子駅		0	2	0	0	2	0	0	8	5	17
	仲ノ町駅	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	観音駅	0	0		0	0	0	0	1	2	0	3
	本銚子駅	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
	笠上黒生駅	1	0	0	1		0	0	0	0	0	2
	西海鹿島駅	1	1	1	0	0		0	0	0	0	3
	海鹿島駅	8	0	1	0	0	0		0	0	0	9
	君ヶ浜駅	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0
	犬吠駅	1	0	0	0	0	0	0	0		0	1
	外川駅	1	0	0	0	0	0	0	0	0		1
	合計	12	1	4	1	0	2	0	1	10	5	36

- 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
- 行きに銚子電鉄に乗車する時間帯では、「7時台」と「8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

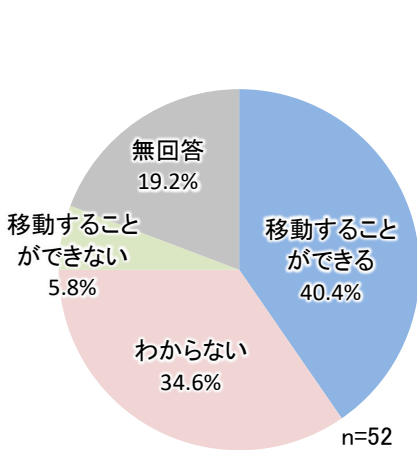


図 行きの利用区間における路線バスでの移動可否

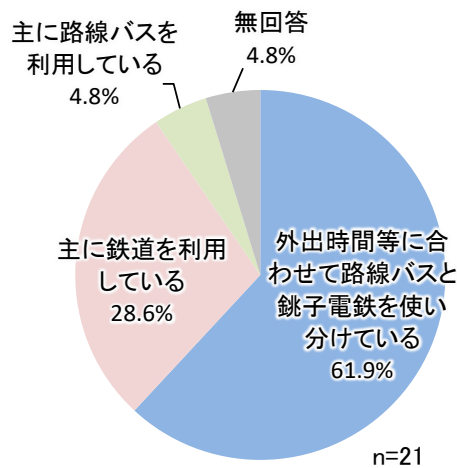


図 路線バス・銚子電鉄の利用状況

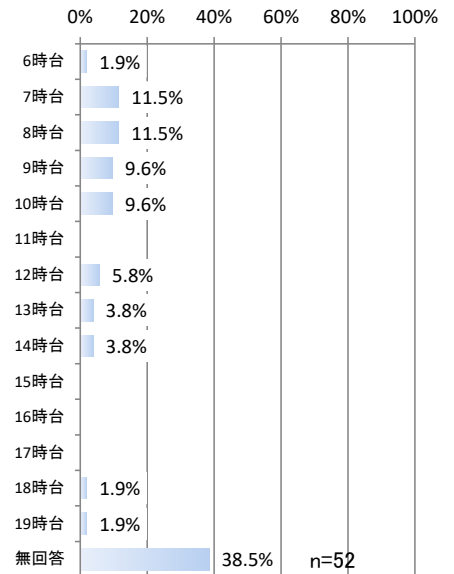


図 行きに銚子電鉄に乗車する時間帯

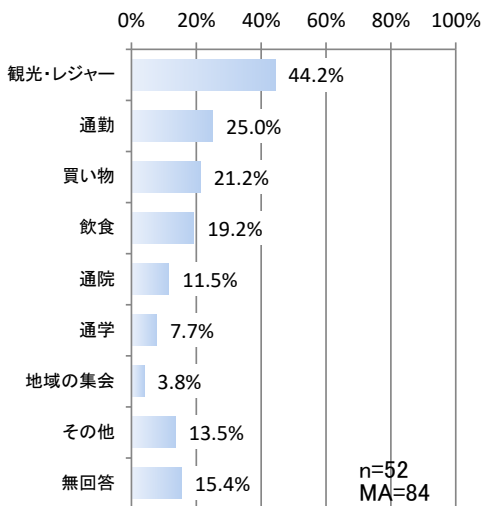


図 鉄道の利用目的

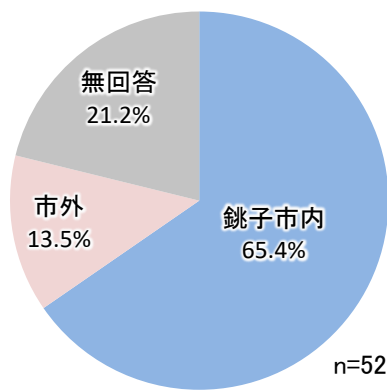


図 今回の外出の最終的な目的地

- ・ 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。

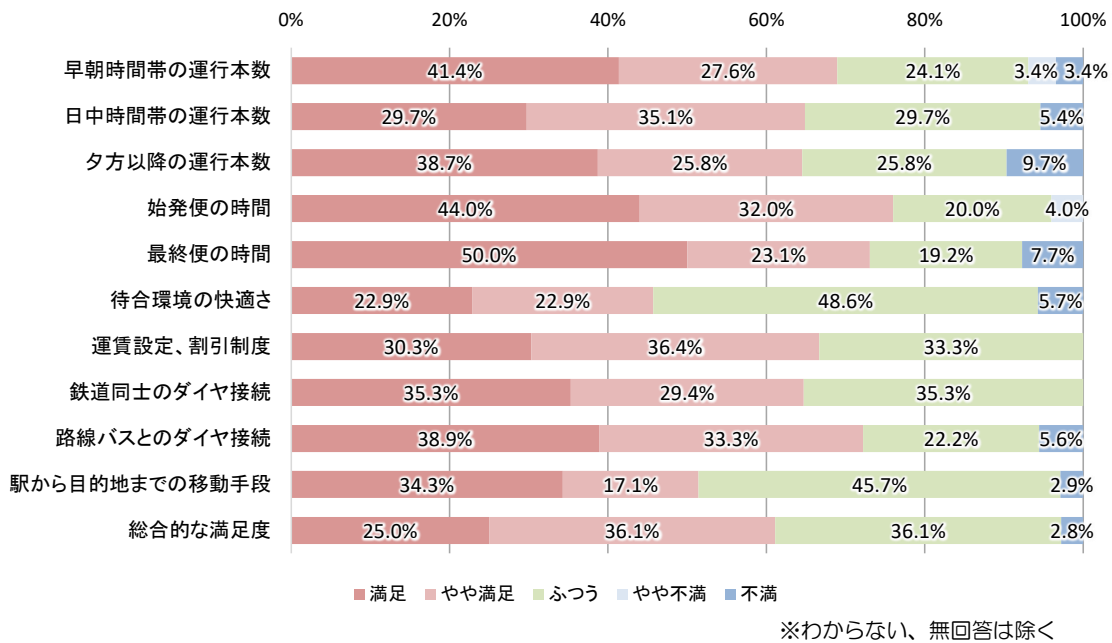


図 銚子電鉄の運行内容についての満足度

## 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>

- ・年齢では、「60代」と「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

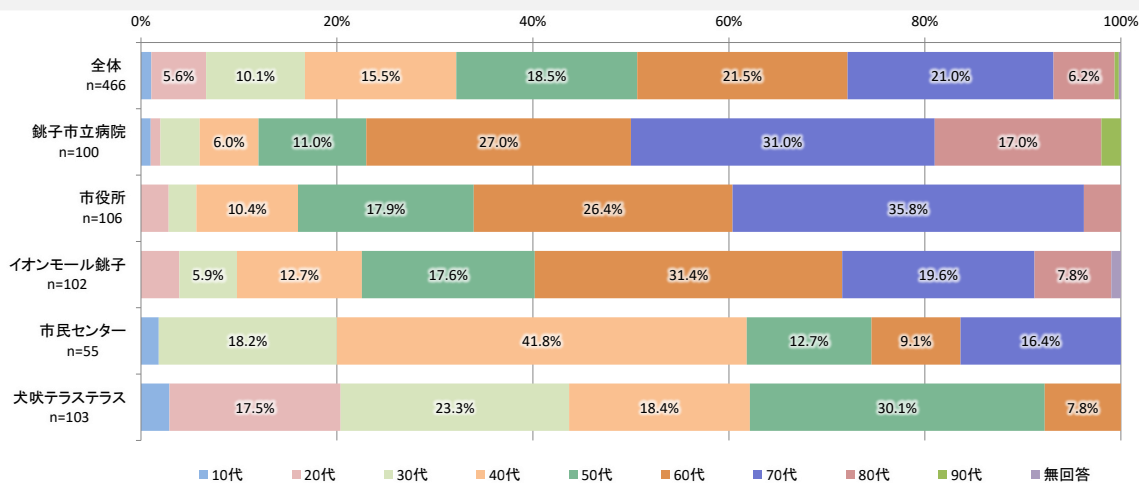
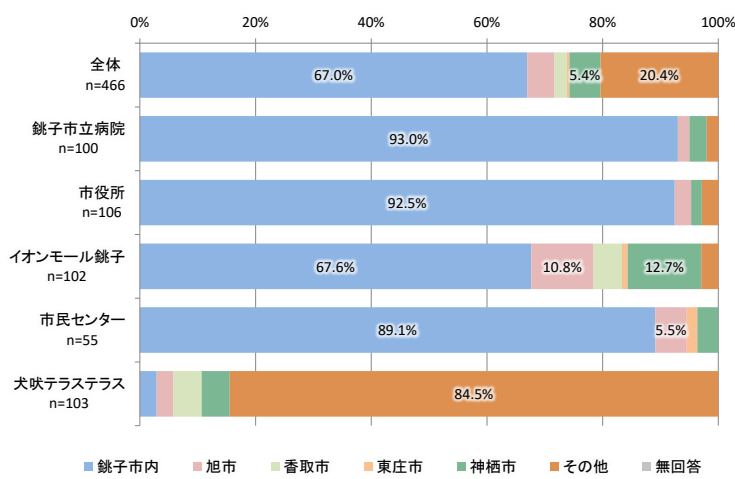


図 年齢

※5%未満を非表示



※5%未満を非表示

図 居住地域

### <施設の利用状況や移動状況>

- 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
- 施設への交通手段では、「自家用車」が約8割、「家族等の送迎」が約1割

表 施設への交通手段

	施設への交通手段						
	JR総武本線	JR成田線	銚子電鉄	高速バス	路線バス	タクシー	徒歩
全体 n=466	1.7%	0.4%	1.5%	0.0%	0.4%	2.1%	3.6%
銚子市立 病院 n=100	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	8.0%	6.0%
市役所 n=106	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%	1.9%	1.9%	5.7%
イオンモール 銚子 n=102	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%
市民センター n=55	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%
犬吠テラス テラス n=103	6.8%	1.0%	4.9%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
	自転車	家族等の 送迎	自家用車	原付・バイク	施設の送迎	無回答	合計
全体 n=466	3.0%	6.7%	81.1%	2.4%	0.0%	0.6%	103.6%
銚子市立 病院 n=100	1.0%	17.0%	69.0%	0.0%	0.0%	0.0%	103.0%
市役所 n=106	8.5%	3.8%	72.6%	0.9%	0.0%	2.8%	100.0%
イオンモール 銚子 n=102	0.0%	5.9%	94.1%	2.9%	0.0%	0.0%	104.9%
市民センター n=55	0.0%	1.8%	94.5%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
犬吠テラス テラス n=103	3.9%	2.9%	81.6%	6.8%	0.0%	0.0%	108.7%

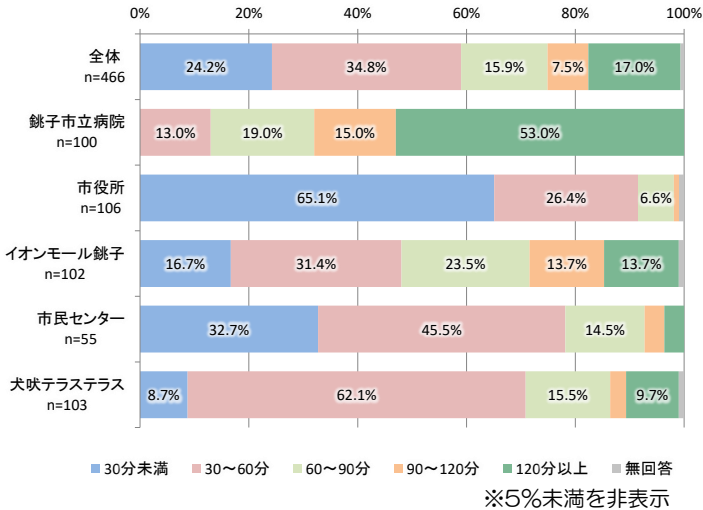


図 施設での滞在時間

### <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

表 公共交通を利用する理由

	公共交通を利用する理由				
	目的地へ直行できるから	バス停が近くにあるから	運賃が安いから	利用したい時間帯に運行しているから	その他の交通手段がないから
全体 n=27	85.2%	7.4%	11.1%	18.5%	40.7%
銚子市立 病院 n=10	60.0%	10.0%	0.0%	30.0%	70.0%
市役所 n=6	66.7%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%
イオンモール 銚子 n=0	-	-	-	-	-
市民センター n=0	-	-	-	-	-
犬吠テラス テラス n=11	118.2%	0.0%	27.3%	18.2%	18.2%
	お酒を飲む予定だから	回数券やフリーパスが便利だから	その他	無回答	合計
全体 n=27	18.5%	0.0%	25.9%	7.4%	214.8%
銚子市立 病院 n=10	0.0%	0.0%	30.0%	0.0%	200.0%
市役所 n=6	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	116.7%
イオンモール 銚子 n=0	-	-	-	-	-
市民センター n=0	-	-	-	-	-
犬吠テラス テラス n=11	45.5%	0.0%	36.4%	18.2%	281.8%

表 公共交通を利用しない理由

	公共交通を利用しない理由				
	自家用車よりも時間がかかるから	バス停が近くにないから	駅が近くにないから	運賃が高いから	1回の外出で複数の目的地を回るができない、回りにくいから
全体 n=439	59.0%	13.7%	6.8%	2.5%	14.8%
銚子市立 病院 n=90	71.1%	10.0%	6.7%	1.1%	14.4%
市役所 n=100	65.0%	12.0%	7.0%	0.0%	13.0%
イオンモール 銚子 n=102	45.1%	25.5%	0.0%	5.9%	11.8%
市民センター n=55	54.5%	14.5%	20.0%	1.8%	5.5%
犬吠テラス テラス n=92	58.7%	5.4%	6.5%	3.3%	26.1%
	利用したい時間に運行していないから	目的地まで徒歩や自転車等で行けるから	その他	無回答	合計
全体 n=439	9.1%	6.6%	30.8%	0.0%	143.3%
銚子市立 病院 n=90	10.0%	7.8%	48.9%	0.0%	170.0%
市役所 n=100	10.0%	16.0%	11.0%	0.0%	134.0%
イオンモール 銚子 n=102	3.9%	2.0%	40.2%	0.0%	134.3%
市民センター n=55	23.6%	1.8%	27.3%	0.0%	149.1%
犬吠テラス テラス n=92	4.3%	3.3%	26.1%	0.0%	133.7%

### ＜市内観光に関する移動状況＞

- ・ 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

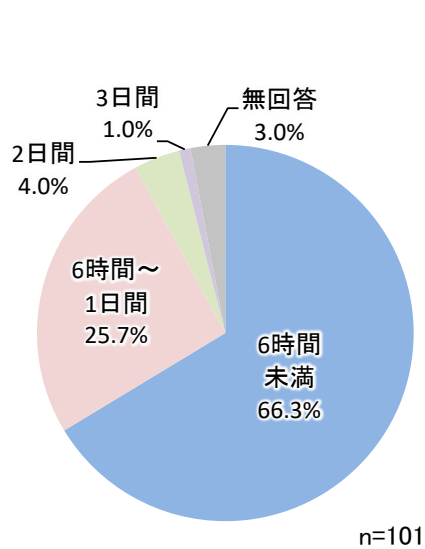


図 銚子市内の滞在日数

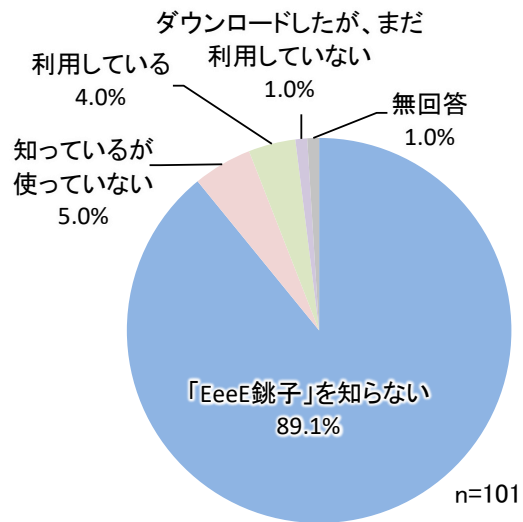


図 観光型 MaaS (EeeE 銚子) の利用有無



## 2-3-4 中高生アンケート調査

### 1) 調査内容

項目	内容
調査目的	市内の若年層における移動実態の把握、現行公共交通に対する市民の意向や見直しの検討などを把握するためアンケート調査を実施する。
調査方法	担当教諭を通して、HR等の時間に生徒へ調査依頼書を配布。調査依頼書に記載のQRコードからアンケートにご回答いただいた。
調査対象	市内の高等学校および中学校に通う生徒 2,368人 <対象の高等学校> 県立銚子高校、県立銚子商業高校、市立銚子高校 <対象の中学校> 市立第一中学校、市立第二中学校、市立第三中学校、市立銚子中学校、市立銚子西中学校
調査時期	2023年12月14日(木)～12月29日(金)
回収数	1,445票

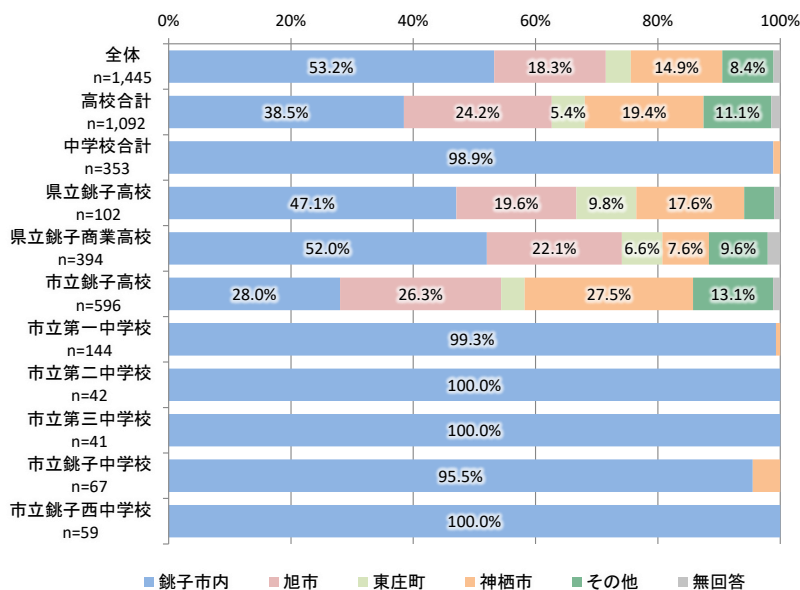
表 各学校の回答数

	回答数	割合
県立銚子高校	102	7.1%
県立銚子商業高校	394	27.3%
市立銚子高校	596	41.2%
市立第一中学校	144	10.0%
市立第二中学校	42	2.9%
市立第三中学校	41	2.8%
市立銚子中学校	67	4.6%
市立銚子西中学校	59	4.1%
合計	1,445	100.0%

## 2) 調査結果（概要）

### <回答者の属性>

- ・居住地域では、「銚子市内」が約5割、「旭市」が約2割



※5%未満を非表示

図 居住地域

### <通学状況>

- ・晴れ・曇りの日の主な通学手段では、「徒歩」が約5割、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約4割

表 晴れ・曇りの日の主な通学手段

	晴れ・曇りの日の主な通学手段												合計
	徒歩	自転車	自家用車(家族・知人などによる送迎)	原付・バイク	路線バス	銚子電鉄	JR成田線・総武本線	タクシー	学校などの送迎バス	高速バス	その他	無回答	
全体 (n=1,445)	54.7%	20.5%	44.6%	0.1%	8.9%	3.2%	42.1%	0.3%	3.5%	0.0%	0.1%	0.1%	178.3%
高校合計 (n=1,092)	51.8%	25.5%	42.8%	0.1%	11.0%	3.7%	55.1%	0.5%	2.5%	0.0%	0.1%	0.2%	193.1%
中学校合計 (n=353)	63.7%	5.1%	50.4%	0.0%	2.5%	1.7%	2.0%	0.0%	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	132.3%
県立銚子高校 (n=102)	49.0%	23.5%	52.9%	0.0%	7.8%	2.9%	52.0%	1.0%	4.9%	0.0%	0.0%	1.0%	195.1%
県立銚子商業高校 (n=394)	50.0%	29.7%	27.9%	0.3%	9.6%	4.3%	44.7%	0.8%	0.3%	0.0%	0.3%	0.3%	168.0%
市立銚子高校 (n=596)	53.5%	23.0%	50.8%	0.0%	12.4%	3.4%	62.6%	0.2%	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	209.4%
市立第一中学校 (n=144)	67.4%	4.2%	54.2%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	126.4%
市立第二中学校 (n=42)	73.8%	7.1%	47.6%	0.0%	4.8%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	138.1%
市立第三中学校 (n=41)	70.7%	2.4%	41.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	114.6%
市立銚子中学校 (n=67)	55.2%	0.0%	70.1%	0.0%	10.4%	4.5%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	141.8%
市立銚子西中学校 (n=59)	52.5%	13.6%	27.1%	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	0.0%	39.0%	0.0%	0.0%	0.0%	144.1%

- ・雨天時の主な通学手段では、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約7割、「徒歩」が約4割
- ・通学でバスを利用しない理由では、「駅や目的地まで徒歩や自転車でいけるため」が約4割、「家の近くに停留所がない」が約2割

表 雨天時の主な通学手段

	雨天時の主な通学手段												合計
	徒歩	自転車	自家用車(家族・知人などによる送迎)	原付・バイク	路線バス	餃子電鉄	JR成田線・総武本線	タクシー	学校などの送迎バス	高速バス	その他	無回答	
全体 n=1,445	39.2%	4.2%	69.3%	0.1%	11.7%	3.4%	37.4%	2.6%	6.2%	0.3%	0.1%	0.1%	174.5%
高校合計 n=1,092	38.7%	4.7%	67.7%	0.1%	14.6%	3.9%	48.9%	3.4%	6.1%	0.4%	0.1%	0.2%	188.7%
中学校合計 n=353	40.5%	2.5%	74.2%	0.0%	2.8%	1.7%	1.7%	0.0%	6.5%	0.3%	0.0%	0.0%	130.3%
県立餃子 高校 n=102	26.5%	3.9%	82.4%	0.0%	8.8%	3.9%	36.3%	6.9%	12.7%	1.0%	0.0%	1.0%	183.3%
県立餃子 商業高校 n=394	46.2%	8.1%	49.7%	0.3%	11.4%	6.3%	43.1%	4.3%	0.5%	0.5%	0.3%	0.3%	171.1%
市立餃子 高校 n=596	35.9%	2.5%	77.0%	0.0%	17.6%	2.3%	54.9%	2.2%	8.7%	0.2%	0.0%	0.0%	201.3%
市立第一 中学校 n=144	46.5%	4.9%	76.4%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	129.2%
市立第二 中学校 n=42	33.3%	2.4%	92.9%	0.0%	4.8%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	138.1%
市立第三 中学校 n=41	53.7%	2.4%	56.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	112.2%
市立餃子 中学校 n=67	32.8%	0.0%	85.1%	0.0%	10.4%	4.5%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	134.3%
市立餃子西 中学校 n=59	30.5%	0.0%	55.9%	0.0%	1.7%	0.0%	10.2%	0.0%	37.3%	0.0%	0.0%	0.0%	135.6%

表 通学でバスを利用しない理由

	通学でバスを利用しない理由												合計	
	家の近くに停留所がない	家を出る時間帯のバスがない	帰ってくる時間帯のバスがない	乗換えアプリ等で検索しにくい	運賃が高い	他の移動手段よりも時間がかかる	遅延が生じる可能性があるため	利用方法がわかりにくい	バスがどこを運行しているのかわからない	バスが何時に運行しているのかわからない	駅や目的地まで徒歩や自転車でいけるため	その他		無回答
全体 n=1,260	19.7%	15.3%	9.4%	3.9%	19.6%	15.2%	5.8%	8.8%	11.7%	11.6%	36.9%	4.4%	14.5%	176.7%
高校合計 n=1,092	22.5%	17.4%	10.8%	4.4%	21.9%	16.2%	6.2%	8.8%	12.0%	10.9%	33.2%	4.2%	12.7%	181.4%
中学校合計 n=353	12.0%	9.6%	5.6%	2.6%	13.5%	12.3%	4.7%	8.8%	11.1%	13.5%	46.8%	4.7%	19.3%	164.3%
県立餃子 高校 n=90	25.6%	20.0%	8.9%	3.3%	23.3%	18.9%	10.0%	11.1%	11.1%	13.3%	28.9%	4.4%	14.4%	193.3%
県立餃子 商業高校 n=349	26.1%	14.6%	8.6%	3.7%	13.2%	16.3%	5.2%	9.2%	13.5%	10.0%	33.5%	4.9%	12.9%	171.6%
市立餃子 高校 n=479	19.4%	19.0%	12.7%	5.0%	28.0%	15.7%	6.3%	8.1%	11.1%	11.1%	33.8%	3.8%	12.3%	186.2%
市立第一 中学校 n=144	12.5%	9.0%	3.5%	2.8%	14.6%	13.2%	5.6%	11.1%	10.4%	11.8%	59.0%	3.5%	8.3%	165.3%
市立第二 中学校 n=40	5.0%	2.5%	2.5%	0.0%	0.0%	7.5%	0.0%	5.0%	12.5%	12.5%	52.5%	7.5%	25.0%	132.5%
市立第三 中学校 n=41	24.4%	9.8%	4.9%	7.3%	9.8%	9.8%	7.3%	14.6%	12.2%	19.5%	48.8%	4.9%	17.1%	190.2%
市立餃子 中学校 n=59	6.8%	13.6%	11.9%	1.7%	23.7%	13.6%	5.1%	5.1%	8.5%	10.2%	32.2%	5.1%	23.7%	161.0%
市立餃子西 中学校 n=58	12.1%	12.1%	6.9%	1.7%	12.1%	13.8%	3.4%	5.2%	13.8%	17.2%	25.9%	5.2%	39.7%	169.0%

- 夏休みなど長期休暇時の登校頻度では、「ほとんど登校しない」が約4割、「週に4～5回」が約3割

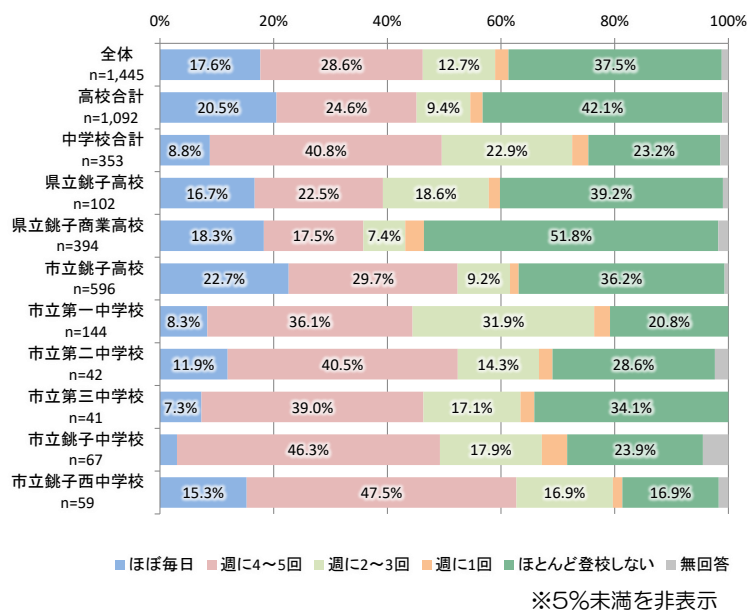


図 夏休みなど長期休暇時の登校頻度

＜学校生活以外（放課後、休日など）の移動状況＞

- 学校生活以外でよく行く場所（駅）への”交通手段”では、「自家用車（家族・知人などによる送迎）」が約5割、「徒歩」が約3割

表 学校生活以外でよく行く場所（駅）への”交通手段”

	学校生活以外でよく行く場所（駅）への”交通手段”												合計
	徒歩	自転車	自家用車(家族・知人などによる送迎)	原付・バイク	路線バス	銚子電鉄	JR成田線・総武本線	タクシー	学校などの送迎バス	高速バス	その他	無回答	
全体 (n=1,445)	26.3%	22.1%	53.0%	0.1%	8.8%	4.5%	25.5%	0.3%	0.1%	1.5%	0.1%	5.8%	148.2%
高校合計 (n=1,092)	25.1%	22.7%	48.1%	0.1%	8.9%	2.1%	32.4%	0.5%	0.1%	1.8%	0.2%	6.5%	148.4%
中学校合計 (n=353)	30.0%	20.4%	68.3%	0.0%	8.5%	11.9%	4.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	3.7%	147.3%
県立銚子高校 (n=102)	24.5%	20.6%	53.9%	0.0%	16.7%	2.0%	26.5%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	6.9%	152.0%
県立銚子商業高校 (n=394)	28.2%	23.9%	41.9%	0.3%	9.6%	2.5%	35.5%	0.5%	0.0%	1.5%	0.3%	4.6%	148.7%
市立銚子高校 (n=596)	23.2%	22.3%	51.2%	0.0%	7.0%	1.8%	31.4%	0.5%	0.2%	2.2%	0.2%	7.7%	147.7%
市立第一中学校 (n=144)	36.8%	30.6%	66.0%	0.0%	6.3%	20.8%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	163.2%
市立第二中学校 (n=42)	31.0%	19.0%	61.9%	0.0%	19.0%	16.7%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	157.1%
市立第三中学校 (n=41)	31.7%	19.5%	68.3%	0.0%	9.8%	4.9%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.3%	143.9%
市立銚子中学校 (n=67)	23.9%	6.0%	77.6%	0.0%	11.9%	3.0%	1.5%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	3.0%	128.4%
市立銚子西中学校 (n=59)	18.6%	13.6%	67.8%	0.0%	1.7%	1.7%	16.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.1%	125.4%

- ・学校生活以外の移動でバスを利用しない理由では、「駅や目的地まで徒歩や自転車で行けるため」と「運賃が高い」が約2割

表 学校生活以外の移動でバスを利用しない理由

	学校生活以外の移動でバスを利用しない理由													
	家の近くに停留所がない	家を出る時間帯のバスがない	帰ってくる時間帯のバスがない	乗換えアプリ等で検索しにくい	運賃が高い	他の移動手段よりも時間がかかる	遅延が生じる可能性があるため	利用方法がわかりにくい	バスがどこを運行しているのかわからない	バスが何時に運行しているのかわからない	駅や目的地まで徒歩や自転車で行けるため	その他	無回答	合計
全体 n=1,318	19.8%	16.2%	12.2%	6.1%	21.8%	18.4%	5.6%	10.5%	13.7%	13.5%	23.9%	5.0%	16.5%	183.2%
高校合計 n=995	21.1%	16.6%	12.5%	6.6%	22.9%	16.8%	5.5%	10.1%	12.5%	10.8%	21.3%	3.8%	18.4%	178.8%
中学校合計 n=323	15.8%	14.9%	11.5%	4.6%	18.3%	23.2%	5.9%	11.8%	17.3%	22.0%	31.9%	8.7%	10.8%	196.6%
県立銚子高校 n=85	23.5%	17.6%	14.1%	9.4%	25.9%	16.5%	14.1%	12.9%	11.8%	14.1%	20.0%	4.7%	14.1%	198.8%
県立銚子商業高校 n=396	24.7%	13.2%	9.0%	5.9%	15.2%	17.4%	4.8%	10.1%	11.8%	9.6%	21.3%	4.5%	16.3%	163.8%
市立銚子高校 n=594	18.4%	18.6%	14.4%	6.7%	27.4%	16.4%	4.7%	9.6%	13.0%	11.0%	21.5%	3.2%	20.4%	185.4%
市立第一中学校 n=135	18.5%	10.4%	5.9%	5.2%	23.0%	20.0%	8.9%	12.6%	18.5%	22.2%	40.0%	7.4%	7.4%	200.0%
市立第二中学校 n=34	5.9%	8.8%	11.8%	2.9%	14.7%	26.5%	5.9%	17.6%	20.6%	23.5%	38.2%	5.9%	14.7%	197.1%
市立第三中学校 n=37	18.9%	8.1%	8.1%	8.1%	10.8%	18.9%	5.4%	16.2%	21.6%	29.7%	35.1%	13.5%	5.4%	200.0%
市立銚子中学校 n=59	13.6%	25.4%	13.6%	1.7%	20.3%	27.1%	1.7%	5.1%	5.1%	10.2%	20.3%	6.8%	13.6%	164.4%
市立銚子西中学校 n=58	15.5%	22.4%	24.1%	5.2%	12.1%	27.6%	3.4%	10.3%	22.4%	27.6%	19.0%	12.1%	17.2%	219.0%

<公共交通（鉄道やバス等）が進路選択に与える影響について>

- ・卒業後、進路を考える上での”鉄道やバスでの通いやすさ”の重視度では、「やや重視する」が約4割、「とても重視する」が約3割
- ・”鉄道やバスでの通いやすさ”で最も重要だと思う項目では、「学校までの鉄道やバスの運行本数の多さ」が約4割、「とても重視する」が約3割

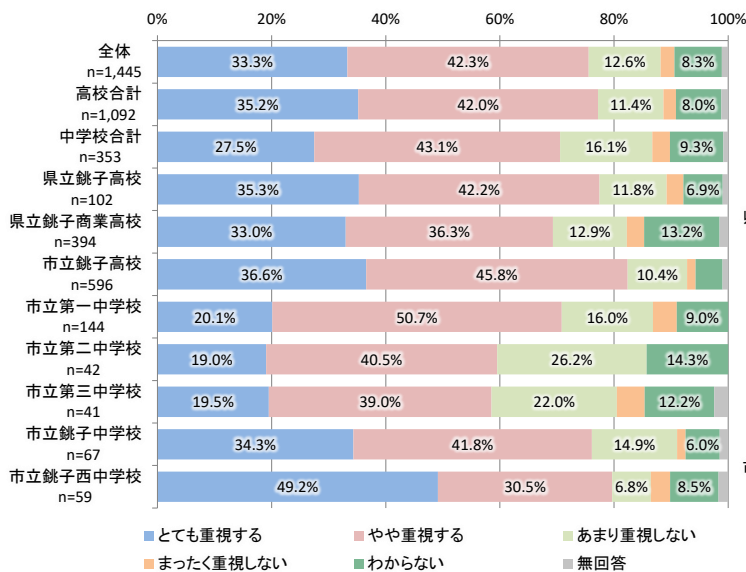


図 卒業後、進路を考える上での”鉄道やバスでの通いやすさ”の重視度

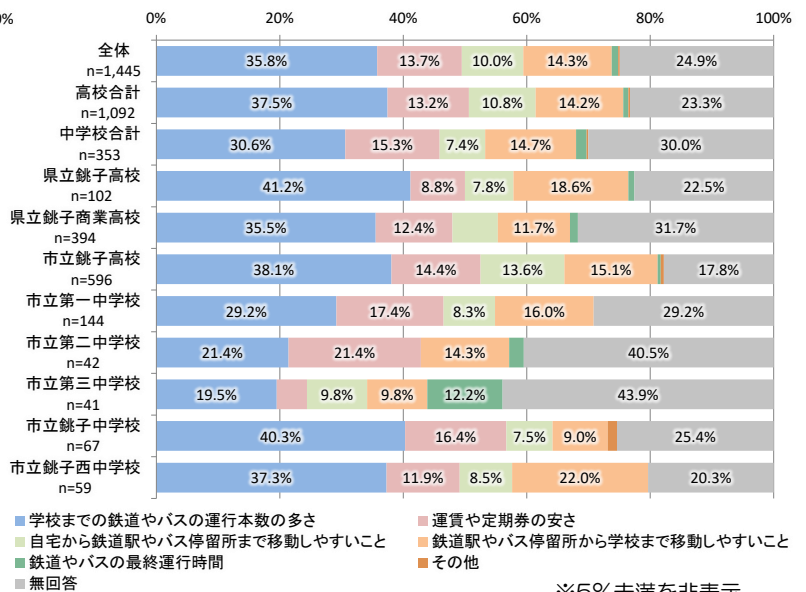


図 ”鉄道やバスでの通いやすさ”で最も重要だと思う項目

- 卒業後の進路を考える上で、鉄道やバスを使った通学・通勤の利便性が向上した場合の進路の選択肢では、「増えると思う」が約6割、「あまり増えると思わない」が約1割

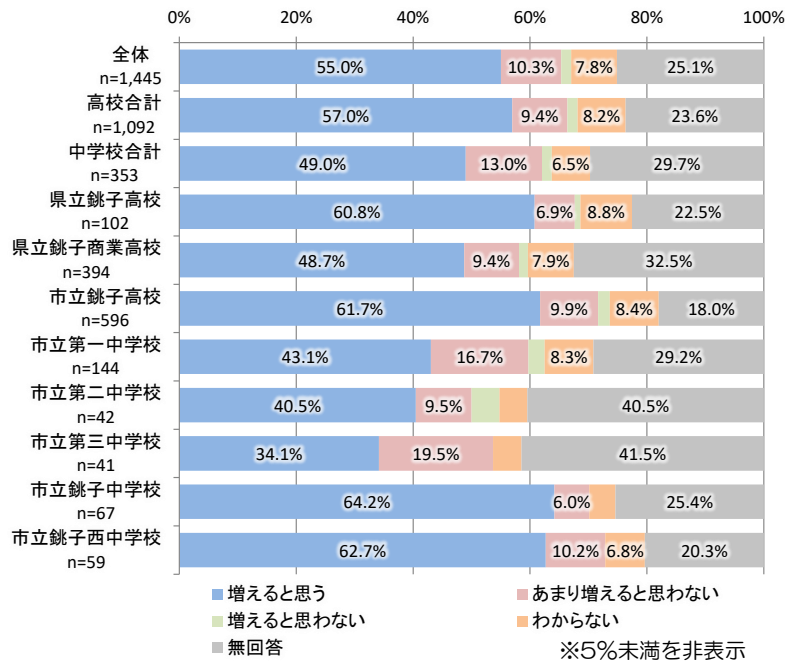


図 卒業後の進路を考える上で、鉄道やバスを使った通学・通勤の利便性が向上した場合の進路の選択肢

＜公共交通に対する意見等＞

- バスの利用について共感できる項目では、「悪天候時も快適に移動ができる」が約6割、「重い荷物があっても移動がラク」が約5割

表 バスの利用について共感できる項目

	バスの利用について共感できる項目								合計
	悪天候時も快適に移動ができる	重い荷物があっても移動がラク	バス車内で勉強やゲームができるので、移動時間を有効活用できる	安全に登下校ができる	部活動等で疲れていても移動がラク	どれも共感できない	わからない	無回答	
全体 (n=1,445)	63.7%	47.8%	28.7%	20.4%	40.2%	4.9%	12.1%	1.5%	219.2%
高校合計 (n=1,092)	64.6%	47.4%	29.1%	18.0%	39.7%	4.5%	11.6%	1.6%	216.5%
中学校合計 (n=353)	61.2%	48.7%	27.2%	27.8%	41.9%	6.2%	13.6%	1.1%	227.8%
県立銚子高校 (n=102)	65.7%	50.0%	26.5%	23.5%	38.2%	4.9%	10.8%	1.0%	220.6%
県立銚子商業高校 (n=394)	57.1%	36.5%	20.1%	16.8%	29.7%	5.6%	18.5%	2.5%	186.8%
市立銚子高校 (n=596)	69.3%	54.2%	35.6%	18.0%	46.5%	3.7%	7.2%	1.0%	235.4%
市立第一中学校 (n=144)	63.2%	53.5%	33.3%	22.9%	40.3%	8.3%	10.4%	0.7%	232.6%
市立第二中学校 (n=42)	66.7%	59.5%	33.3%	35.7%	61.9%	0.0%	11.9%	2.4%	271.4%
市立第三中学校 (n=41)	65.9%	46.3%	17.1%	22.0%	26.8%	4.9%	26.8%	0.0%	209.8%
市立銚子中学校 (n=67)	56.7%	47.8%	20.9%	40.3%	44.8%	7.5%	10.4%	1.5%	229.9%
市立銚子西中学校 (n=59)	54.2%	32.2%	22.0%	23.7%	39.0%	5.1%	16.9%	1.7%	194.9%

## 2-3-5 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（167名）
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

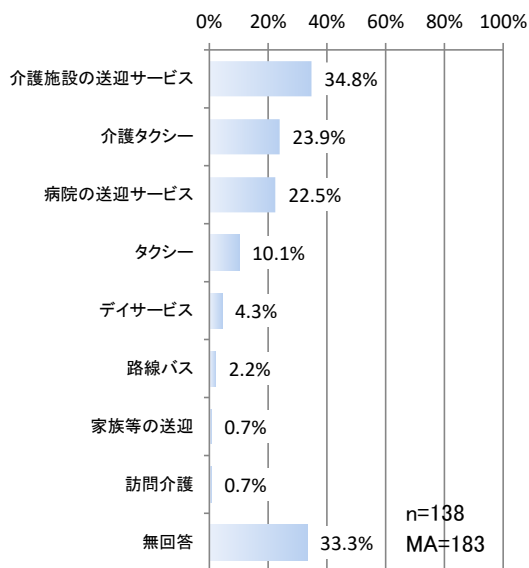


図 担当区域の交通弱者が利用している移動を支援するサービス

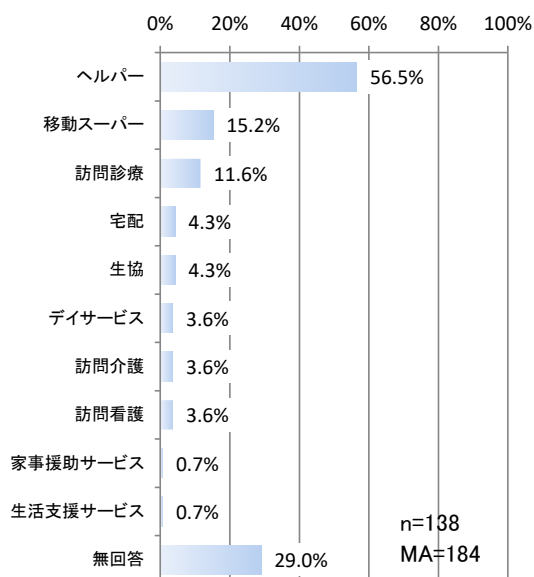


図 担当区域の交通弱者が利用している移動を必要としない訪問サービス



### <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

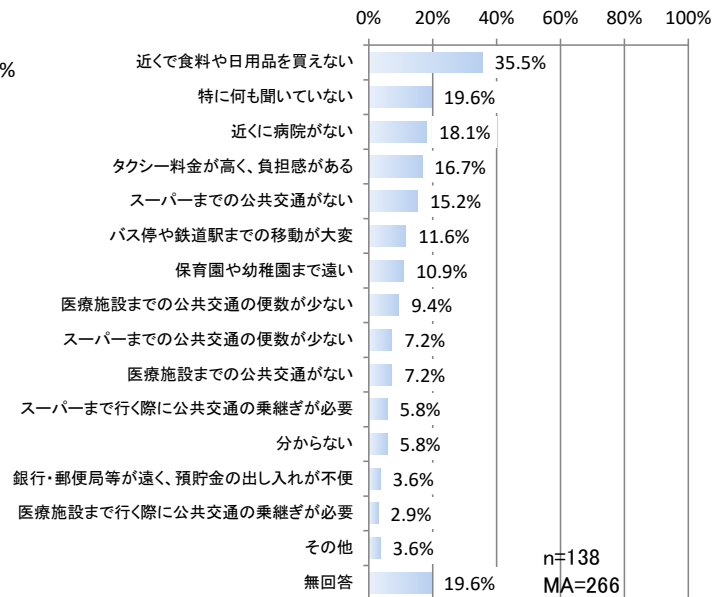
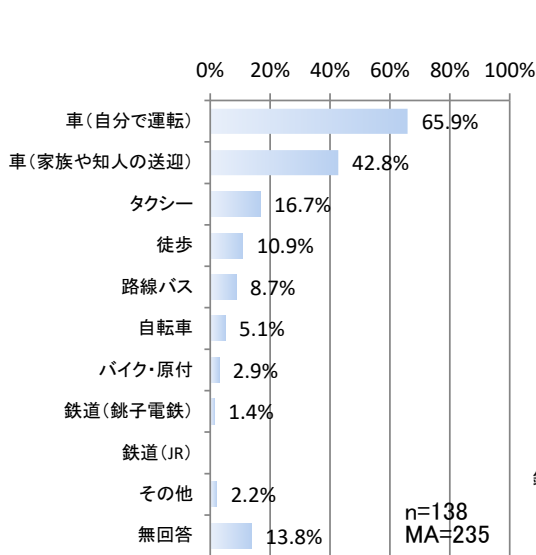


図 担当区域の子育て世帯が利用している病院までの移動手段

図 担当区域の子育て世帯の移動に関する悩み

### <担当区域の高齢者・障害者の移動実態>

- ・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
- ・担当区域の高齢者等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

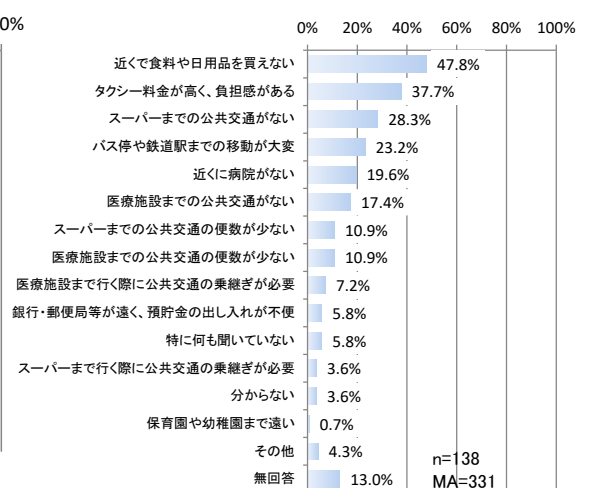
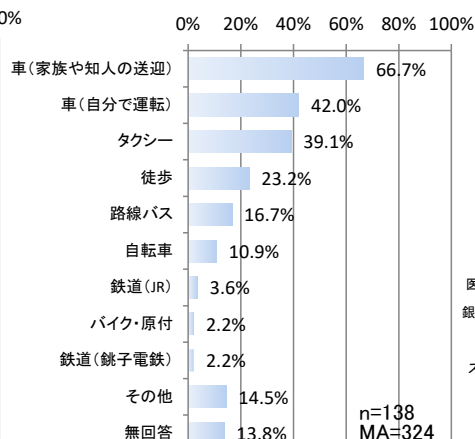
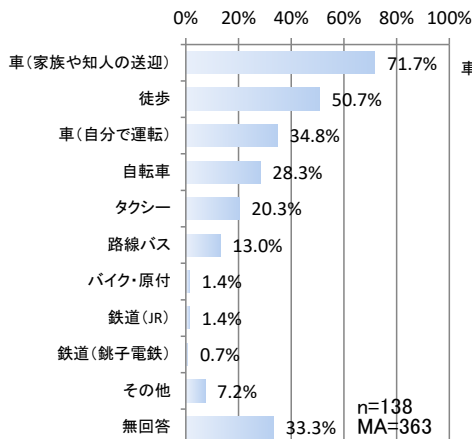


図 担当区域の高齢者等が利用している店舗までの移動手段

図 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

図 担当区域の高齢者等の移動に関する悩み

## 2-3-6 地区別意見交換会

### 1) 実施内容

表 実施概要

項目	内容
調査目的	市民の移動実態を把握し、ニーズに即した公共交通計画を策定するため
調査方法	ワークショップ形式で「地域住民の移動状況」「公共交通に対する要望」などをテーマに意見交換を行った。 <プログラム> ・開会 ・各地区の現状報告 ・公共交通に関する取組事例の紹介 ・意見交換、発表
対象者	地域住民 ※実施日時を広報紙および町内回覧で告知し、当日参加自由とした。
調査時期	【中央地区】 日時：2023年8月22日（火） 19:00～20:30 場所：銚子市勤労コミュニティセンター 2階ホール 【東部地区】 日時：2023年8月23日（水） 19:00～20:30 場所：銚子市市民センター ホール 【西部地区】 日時：2023年8月24日（木） 19:00～20:30 場所：東総地区クリーンセンター

表 参加状況

	開催場所・時間	参加者数	備考
中央地区	銚子市勤労コミュニティセンター （市役所東隣） 2階ホール 19:00～20:30	16名	概ね居住地の中学校区ごとに3グループに分けて意見交換を実施
東部地区	銚子市市民センターホール 19:00～20:30	8名	概ね居住地の中学校区ごとに2グループに分けて意見交換を実施
西部地区	東総地区クリーンセンター 19:00～20:30	9名	概ね居住地の中学校区ごとに2グループに分けて意見交換を実施



## 2) 実施結果（主なご意見）

地域の皆さんからいただいたご意見、それらから考えられる今後の方向性は次のとおり。

### ■地域の皆さんからのご意見（概要）

- 普段は徒歩・自転車・自家用車で移動している。自家用車を運転できる間は、移動に困らないが免許返納後の移動が心配である。
- 運転免許を返納すると移動が不便になってしまう。
- 免許返納者は、タクシー・家族や知人の送迎などで移動をしている。経済的な負担を考えると日常的にタクシーを利用することが難しい状況である。
- 市立病院に行きたいが、公共交通アクセスが悪い。
- 市民センターに行きたいが、公共交通アクセスが悪い。
- 西部地域から東庄町・旭市方面への通院をしている場合もある。
- 自宅から鉄道駅までの移動が便利になると、生活利便性が高まるのではないかなど

### ■銚子市地域公共交通の今後の方向性

- 高齢者などの交通弱者を中心とした移動サービスの提供を検討する。
- 市立病院や市民センターなどの市内主要施設までの公共交通アクセス向上を検討する。
- 自宅からスーパー、病院、鉄道駅への移動を支える公共交通サービスを検討する。

## 2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

本市の公共交通に関わる上位計画・関連計画の位置付け、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	<p><b>【地域公共交通が目指すべき将来像】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・身近で利用しやすい公共交通網が維持され、日常生活での移動が不自由なくできるまち</li> </ul> <p><b>【地域公共交通に関する施策・事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域公共交通対策の総合的な検討 ⇒地域公共交通網形成計画の策定</li> <li>○バス運行体制の維持 ⇒路線バスの運行維持支援 ⇒高速バス路線充実に向けた働きかけ</li> <li>○銚子電鉄運行維持に向けた支援 ⇒銚子電鉄の運行維持支援</li> <li>○JR 運行体制維持に向けた取組 ⇒JR 線のダイヤ維持確保に向けた取組 ⇒鉄道施設改善に向けた取組</li> </ul>
関連計画	銚子市都市計画マスタープラン	<p><b>【地域公共交通に関する施策事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通網（JR・高速バス）の機能強化</li> <li>・拠点間と日常生活圏の交流・連携の強化</li> <li>・公共交通網の維持(交通不便地域の解消)</li> </ul>
	銚子市立地適正化計画（策定中）	<p><b>【地域公共交通に関する施策事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市内の拠点をつなぐ公共交通の維持 ⇒公共交通環境の維持・改善 ⇒銚子市地域公共交通計画との連携</li> </ul> <p><b>【設定する都市拠点】</b></p> <p>中心拠点：銚子駅周辺                      地域拠点：観音駅周辺、松岸駅周辺、明神町周辺                      生活拠点：豊里地区周辺、三崎地区周辺、外川駅周辺</p>

## 2-5 銚子市の地域公共交通が抱える課題

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。

地域公共交通の課題を次の3つの視点から整理しました。



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"> <li>① 移動に困っている方々の移動手段の確保</li> <li>② 通学・通勤を支える広域移動サービスの維持・向上</li> <li>③ 公共交通不便地域に対する公共交通サービスの提供</li> <li>④ 新規公共交通利用者の獲得に向けた取組の推進</li> </ul>
交通事業者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑤ 運行効率化に向けた公共交通サービスの連携</li> <li>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</li> </ul>
行政・まちづくりの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⑧ 観光を後押しする移動サービスの提供</li> <li>⑨ まちの変化に対応した移動サービスの提供</li> </ul>

## 課題1 移動に困っている方々の移動手段の確保

- 市民の多くは自家用車によって、日常生活を送っています。一方、自家用車を運転しない方々（高齢者や子ども等）にとっては、自身での移動に制約が生じていると考えられます。
- 高齢化率を見ると、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。高齢単身世帯数についても増加傾向にあり、平成27年時点では3,434世帯です。
- 中高生アンケート調査によると、学校生活以外の移動について、中学生の約7割が「家族・知人の送迎」によって移動をしている状況です。また、回答者の約2～3割が「公共交通サービスが改善された場合に利用したい」と回答しており、一定のニーズが確認されています。
- 公共交通の改善すべき点について、10代からは「近所の移動手段の充実」の回答が多く、60代・70代からは「市内主要施設までの移動手段の充実」「近所の移動手段の充実」に回答が多く集まりました。
- 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。高齢者や小中学生・高校生などが不自由なく、買い物・通院などの市内移動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。

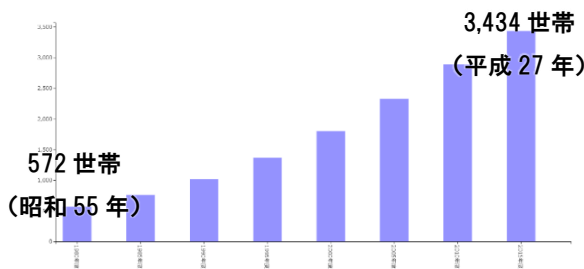
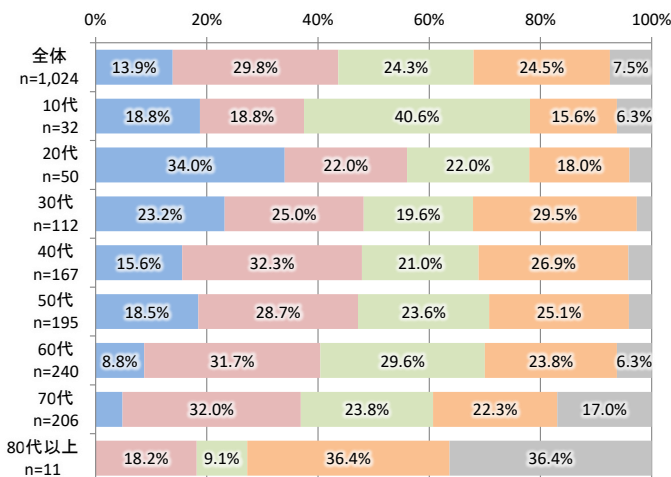


図 高齢単身世帯数の推移



■ 市外への移動手段の充実  
 ■ 市内主要施設までの移動手段の充実  
 ■ 近所(駅やスーパー等)までの移動手段の充実  
 ■ わからない  
 ■ 無回答

※5%未満を非表示

図 公共交通の改善すべき点 (年代別)

表 買い物の交通手段 (年代別)

	交通手段			
	徒歩	自転車	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族・知人などによる送迎)
全体 n=1,004	11.8%	4.7%	84.3%	22.1%
10代 n=29	41.4%	27.6%	13.8%	79.3%
20代 n=48	18.8%	8.3%	72.9%	37.5%
30代 n=112	11.6%	4.5%	86.6%	23.2%
40代 n=165	8.5%	1.8%	97.6%	17.0%
50代 n=195	8.2%	3.6%	90.8%	18.5%
60代 n=236	9.7%	3.0%	87.7%	18.2%
70代 n=199	14.6%	5.5%	75.9%	21.6%
80代以上 n=10	10.0%	0.0%	70.0%	20.0%



## 課題2 通勤・通学を支える広域移動サービスの維持・向上

- 市民アンケート調査によると、通勤・通学をしている人のうち、約6割は市内に通勤しており、約4割の方は旭市・神栖市など市外へ通勤・通学をしている状況です。
- 公共交通利用者アンケート調査によると、路線バス利用者の約3割、JR線利用者の約6割、銚子電鉄利用者の約4割が通勤・通学で利用しており、公共交通サービスが通勤・通学手段となっていることが分かります。
- 中高生アンケート調査によると、回答者の約8割が「卒業後の進路を考える上で、鉄道・バスでの通いやすさを重視する」と回答しています。
- これらのことから、旭市・神栖市方面を中心とした広域的な移動サービスの維持・向上を図る必要があると考えます。

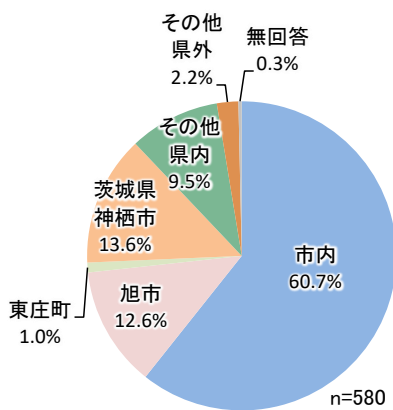


図 通勤先・通学先

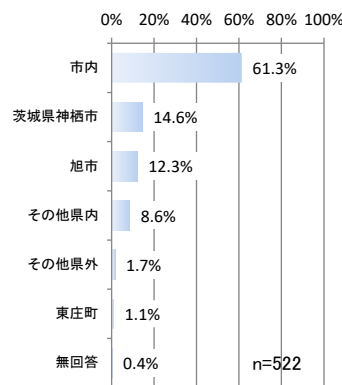


図 通勤先

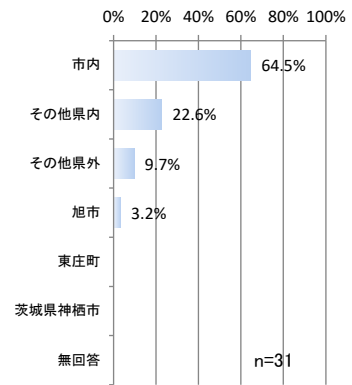
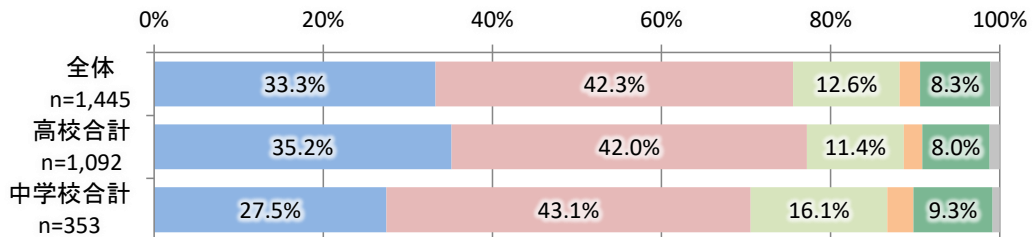


図 通学先

出典：市民アンケート調査（R5年）

	路線バス	JR線	銚子電鉄
回答者のうち通勤利用者の割合	20.3%	45.6%	25.0%
回答者のうち通学利用者の割合	5.1%	13.6%	11.5%
計	25.4%	59.2%	36.5%

出典：公共交通利用者アンケート調査（令和5年）



※5%未満を非表示

- とても重視する
- やや重視する
- あまり重視しない
- まったく重視しない
- わからない
- 無回答

出典：中高生アンケート調査（令和5年）

図 卒業後、進路を考える上での「鉄道やバスでの通いやすさ」について



### 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、様々な公共交通サービスが運行しているものの、鉄道や路線バスを利用しにくい地区が点在しています（豊里台、春日町（大谷津地区）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考えられます。
- 市民アンケート調査結果を地区別によると、豊里台に居住している方の公共交通満足度が低い傾向が見られています。
- これらのことから、豊里台や春日町（大谷津地区）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。

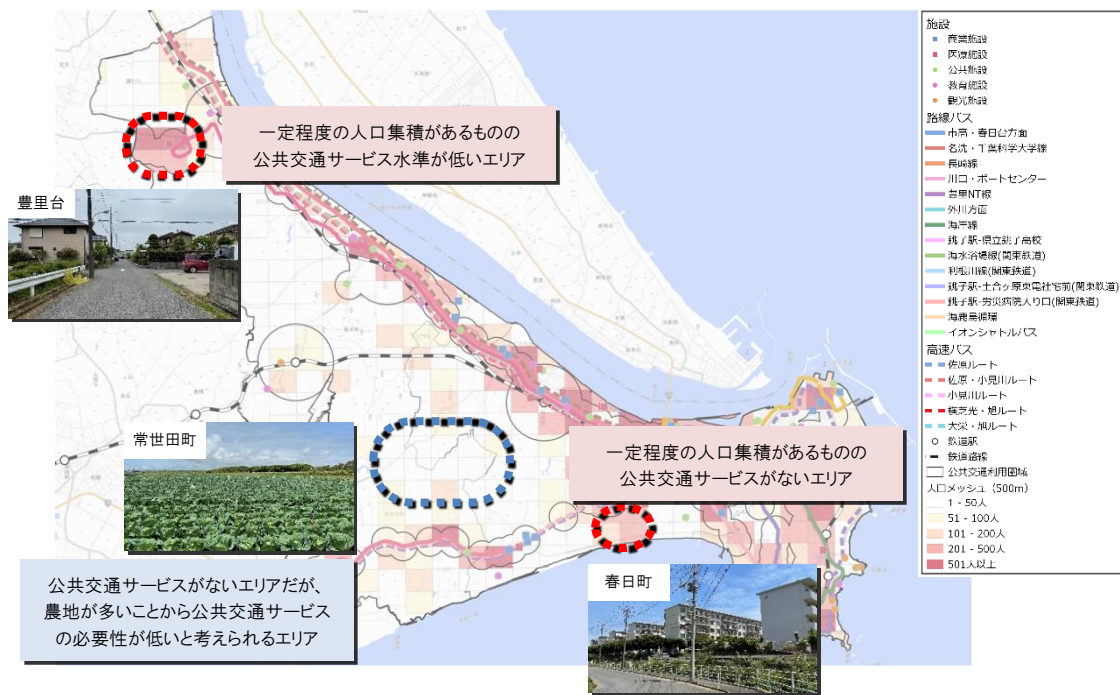


図 公共交通不便地域の例

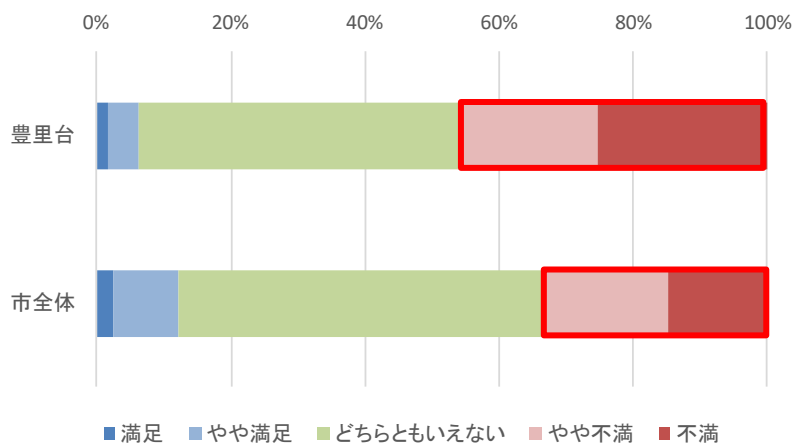


図 公共交通に対する満足度（居住地別）

## 課題4 新規公共交通利用者の獲得に向けた取組の推進

- 1世帯当たりの自家用車保有台数は1.08台（令和5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分かります。
- 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。
- 市民アンケート調査によると、年齢が高くなるにつれて「公共交通サービスが改善された場合に公共交通利用を利用すると思う」と回答しています。10代については、「現在、公共交通を利用しており、利用頻度が高まると思う」が多いです。
- 「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」と回答した人が求める公共交通サービスとしては「自宅近くで乗車できる交通サービス」「市中心部内を循環する交通サービス」に回答が多く集まっています。
- 中高生アンケート調査によると、バス利用のメリットの中で共感できるものとして、「悪天候時も快適に移動ができる」「重い荷物があっても移動がラク」などが多く回答されました。
- 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、若年層や高齢者をメインターゲットに利用促進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。

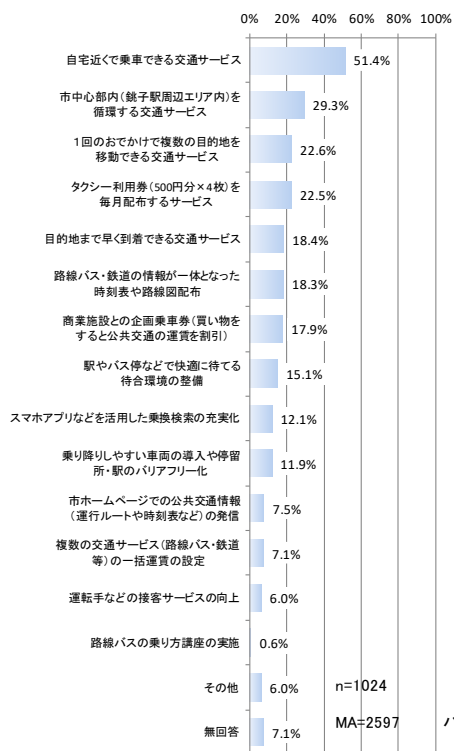


図 公共交通が選択肢として選ばれるための改善点

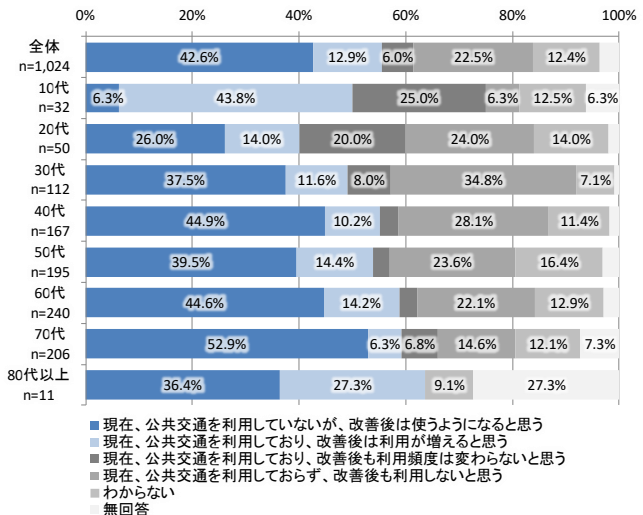


図 公共交通サービスが改善された場合の利用意向

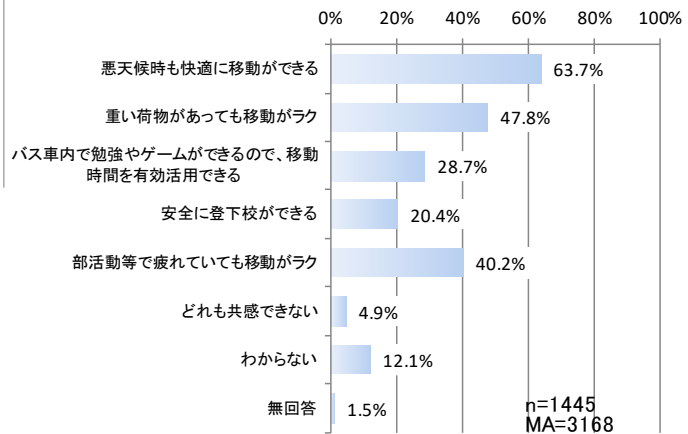


図 公共交通利用のメリットとして共感できるもの

## 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、公共交通サービスに係る負担は増加していく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。
- 市民アンケート調査や公共交通利用者アンケート調査によると、路線バス利用者・銚子電鉄利用者のうち、複数の公共交通サービスを使い分けている状況も見られています。
- 市内の多様な公共交通サービスが連携し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを目指していく必要があると考えます。

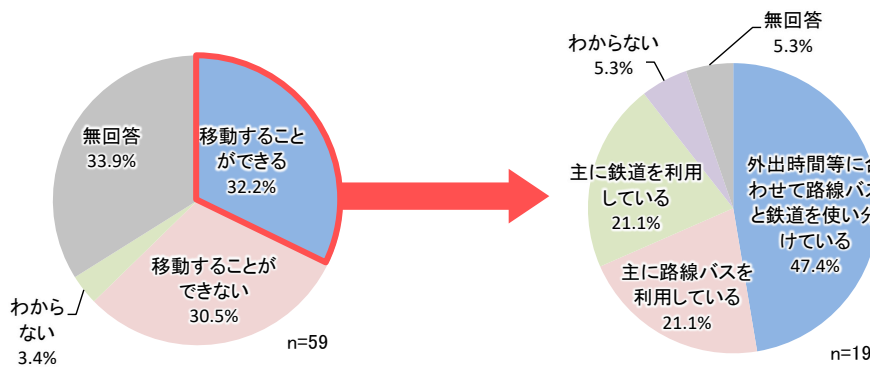


図 行き路線バス利用区間における鉄道での移動可否

図 路線バス・鉄道の利用状況

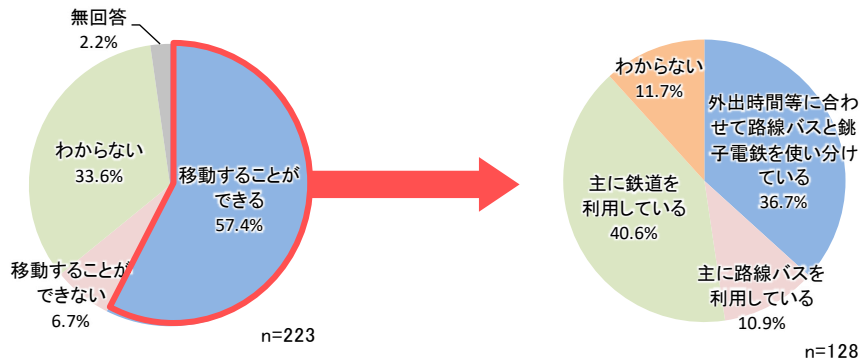


図 行き銚子電鉄利用区間における路線バスでの移動可否

図 路線バス・銚子電鉄の利用状況



## 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）の確保が必須となります。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、本市においても例外ではありません。
- 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せざるを得ない状況です。
- 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およ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。

表 バスの「改善基準告示」見直しのポイント

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<b>3,380 時間</b>	原則： <b>3,300 時間</b>
4週平均 1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： <b>65 時間</b> （月換算：281 時間） 最大： <b>71.5 時間</b> （月換算：309 時間）	【1か月の拘束時間】 原則： <b>281 時間</b> 最大： <b>294 時間</b> ※281 時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休憩期間	<b>継続8 時間</b>	<b>継続11 時間を基本とし、9 時間下限</b>

出典）厚生労働省 HP

## 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こと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”の形成を担います。）
- 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見ると、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、令和9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見られることから、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。

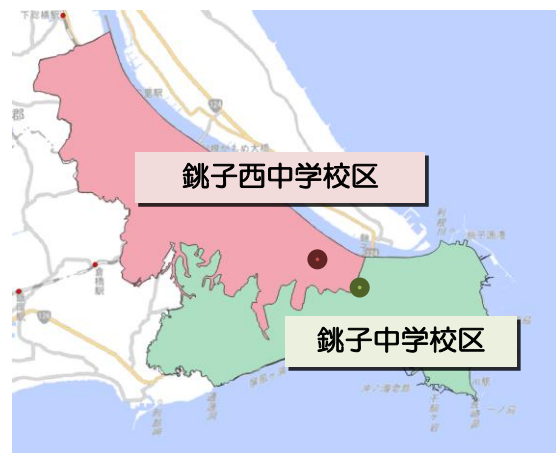


図 統廃合後の中学校区（予定）

## 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理念を定めました。

#### ＜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

本市における主な交通手段は、自家用車となっており、多くの市民は移動に困らず、自由に移動ができています。しかし、自家用車を持たない高齢者や小中学生・高校生などにおいては、自由な移動をしにくい状況であり、移動の困難さを考慮すると、これらの交通弱者を主な対象とした公共交通サービスの充実が求められています。これは、市民一人ひとりの生活の質向上に寄与する重要な要素です。

まちづくりにおいては、観光が重要な役割を担っており、観光客の移動支援も欠かせません。本市では立地適正化計画を策定し、コンパクト・プラス・ネットワークの推進を行っており、地域公共交通は拠点間の移動手段としての役割を果たすことが期待されています。さらに、中学校の統廃合による通学圏の変化への対応など、まちづくりと連動した公共交通サービスの提供を目指します。

公共交通事業者においては、ドライバー不足や高齢化の問題に直面しており、さらに改善基準の改正による影響を考慮する必要があります。市や交通事業者だけでなく、地域と協力して公共交通サービスを提供していきます。また、利用者の増加と収支改善に向けた取組も行うことで、持続可能性の向上を目指します。

## 3-2 計画目標および評価指標

基本理念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 移動に困っている方々の日常生活を支える公共交通サービスの提供

自家用車を持たない高齢者や小中学生・高校生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、買い物・通院・通勤における移動を支えます。

#### 目標達成状況を評価するための指標

地域内交通の取組件数	現況値 0 件	⇒ 目標値：2 件以上（累計）
高齢者の買い物における公共交通利用率	現況値 8.3%	⇒ 目標値：現状値以上

### 計画目標② 通勤・通学を支える公共交通サービスの維持

市外への通勤通学手段となっている鉄道や路線バスにおいて、朝夕時間帯の維持を図り、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

鉄道および路線バスの定期乗車人員(1 日平均)	現状値 2,720 人	⇒ 現状値以上
-------------------------	-------------	---------

### 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（鉄道駅またはバス停が近くにない地域）における移動サービス等の展開を行い、最寄り駅や近所の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

公共交通カバー圏域内人口比率	現状値 87.1%	⇒ 現状値以上
----------------	-----------	---------

### 計画目標④ 利用促進および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削減などを検討し、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

市による運行補助路線の収支率	現状値 53.7%	⇒ 現状値以上
----------------	-----------	---------

※市が運行補助を行うバス路線における運賃収入、運行費用から算出

### 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、観光まちづくり、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、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

鉄道および路線バスの定期外乗車人員（1 日平均）	現状値 2,273 人	⇒ 現状値以上
フリー乗車券の販売枚数（年間）	現状値 42,505 枚	⇒ 現状値以上

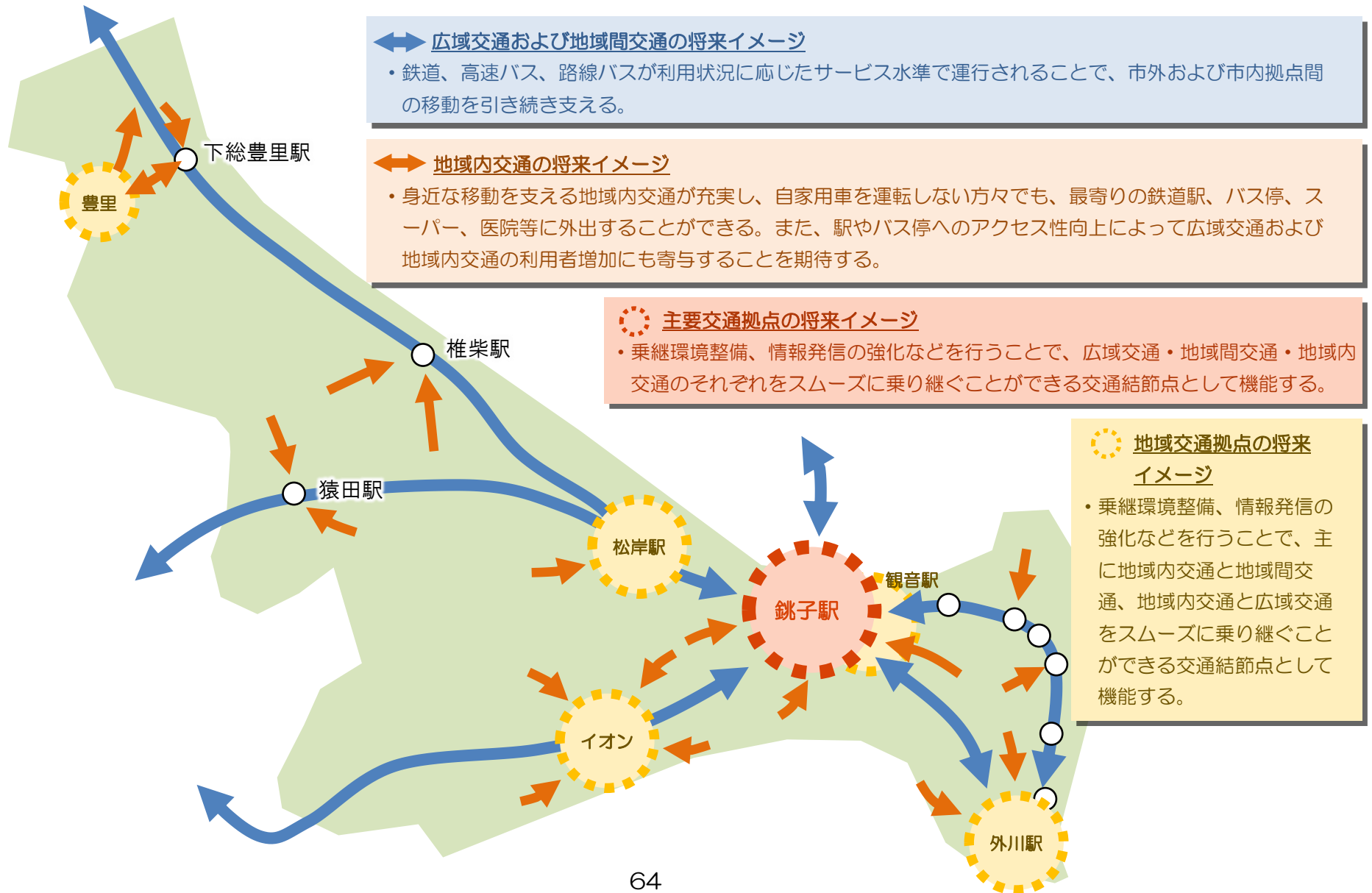


<評価指標の詳細>

計画目標	評価指標	データ取得方法	現状値	目標値 (R10)
計画目標① 移動に困っている方々の日常生活を支える公共交通サービスの提供	地域内交通の取組件数	○自宅から駅・スーパー・病院等への移動を便利にするための取組件数を毎年計測する。	0件 (R5)	2件以上 ※累計
	高齢者の買い物における公共交通利用率	○令和10年度に市民アンケート調査等を実施し、計測する。 ○70歳以上の市民のうち、買い物時に鉄道・バス・タクシーのいずれかを利用している人の割合を計測する。	8.3% (R5)	現状値以上
計画目標② 通勤・通学を支える公共交通サービスの維持	鉄道および路線バスの定期乗車人員(1日平均)	○交通事業者保有データにより毎年計測する。	2,720人 (R3)	現状値以上
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	公共交通カバー圏域内人口比率	○GISソフトにより計測する。 ○次の①～③のいずれかに該当する圏域を公共交通カバー圏域とし、全人口のうち、圏域内人口が占める割合を算出する。 ①鉄道駅 800m 圏域、②バス停 300m 圏域、③区域運行サービスの利用対象地域 ○総務省が公表する地域メッシュデータ(500m)を使用する。計測時点における最新データを使用する。	87.1% (R5)	現状値以上
計画目標④ 利用促進および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	市による運行補助路線の収支率	○決算報告書等から毎年計測する。 ○市が運行補助を行っている路線のみを計測対象とする。	53.7% (R4)	現状値以上
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	鉄道および路線バスの定期外乗車人員(1日平均)	○交通事業者保有データにより毎年計測する。	2,273人 (R3)	現状値以上
	フリー乗車券の販売枚数(年間)		42,505枚 (R4)	現状値以上

### 3-3 目指す地域公共交通ネットワーク

#### 3-3-1 銚子市地域公共交通ネットワークの将来イメージ



### 3-3-2 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および役割を以下のとおり整理し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に取り組めます。

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	該当する公共交通
広域交通	近隣市町・千葉・東京方面など、市外への移動を支える公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（JR 総武本線・JR 成田線）</li> <li>・高速バス</li> <li>・路線バス</li> </ul>
地域間交通	市内の交通拠点や主要施設同士を結ぶ公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（銚子電鉄）</li> <li>・路線バス</li> <li>・タクシー</li> </ul>
地域内交通	自宅から鉄道駅やバス停、スーパー、医院などへの移動を支える公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー</li> <li>・新たな公共交通サービス（予定）</li> </ul>

表 交通拠点の基本的な考え方

類型	機能・役割	該当する地区
主要交通拠点	本市の中心的な拠点として、市民および観光来訪者のニーズに応じた公共交通利便性を維持する。広域交通・地域間交通・地域内交通が乗り入れる主要交通結節点としての役割を担う。	<p>■立地適正化計画における“中心拠点” ⇒銚子駅周辺</p>
地域交通拠点	地域の暮らしを支える拠点として、市民のニーズに応じた公共交通利便性を維持する。主に地域間交通・地域内交通が乗り入れる交通結節点としての役割を担う。	<p>■立地適正化計画における“地域拠点” ⇒松岸駅周辺、観音駅周辺 ※明神町周辺も地域拠点として位置付けられているが、本計画策定時点では当該エリアのまちづくりの動向が明確でないため、地域交通拠点には位置付けない。</p>
		<p>■立地適正化計画における“生活拠点” ⇒豊里地区周辺、三崎地区周辺、外川駅周辺</p>

### 3-3-3 市内地域公共交通の役割・必要性

基本理念や公共交通ネットワークを踏まえ、各路線の役割・必要性を下表のとおり整理しました。これらの路線の一部（補助事業の活用欄に※を表記したもの）について、近年の燃料費高騰や深刻な運転手不足等の影響により、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

路線名	実施主体	運行区間	役割・必要性	補助事業の活用
JR 総武本線	JR 東日本	東京駅～千葉駅～銚子駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市～千葉市～東京方面を運行し、買い物、通院、通勤・通学の交通手段となっている。</li> </ul>	
JR 成田線	JR 東日本	千葉駅～成田駅～銚子駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市～成田市～千葉市を運行し、買い物、通院、通勤・通学の交通手段となっている。</li> </ul>	
銚子電鉄	銚子電鉄	銚子駅～外川駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の東部地域を中心に運行し、観光来訪者や市民の交通手段となっている。</li> <li>観光資源としての役割を担っており、銚子電鉄を目的に来訪する観光客も多く見られる。</li> </ul>	
春日台線	ちばこうバス	銚子駅～市立高校・春日台循環	<ul style="list-style-type: none"> <li>銚子駅～春日台を運行し、買い物、通院、通学の交通手段となっている。</li> </ul>	
旭-銚子線	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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市～旭市を運行し、通勤・通学、買い物、観光などの交通手段となっており、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する必要がある。</li> </ul>	※
豊里 NT 線	千葉交通	陣屋町～銚子駅～豊里ニュータウン第四	<ul style="list-style-type: none"> <li>銚子駅周辺～豊里台を運行し、主に高齢者における買い物の交通手段となっている。</li> </ul>	
川口線	ちばこうバス	銚子駅～川口・ポートセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>銚子駅～ポートセンターを運行し、買い物や観光などの交通手段となっている。</li> </ul>	
長崎線	千葉交通	銚子駅～市立病院・国民宿舎前	<ul style="list-style-type: none"> <li>銚子駅～市立病院～外川エリアを運行し、高齢者における買い物や通院（市立病院）の交通手段となっている。</li> </ul>	

路線名	実施主体	運行区間	役割・必要性	補助事業の活用
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	・銚子駅～千葉科学大学を運行し、千葉科学大学への通学手段となっている。	
外川線	ちばこうバス	銚子駅～外川車庫	・銚子駅～外川駅を運行し、買い物や通院、通勤等の交通手段となっている。	
海鹿島線	ちばこうバス	海鹿島循環	・銚子駅～海鹿島駅～笠上黒生駅を運行し、主に買い物や通院の交通手段となっている。	
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）	・銚子市～神栖市～鹿嶋市を運行し、主に通勤における交通手段となっている。	
海岸線	関東鉄道	銚子駅～土合東電社宅～鹿島神宮駅	・銚子市～神栖市～鹿嶋市を運行し、主に通勤における交通手段となっている。	
海水浴場線	関東鉄道	銚子駅～波崎海水浴場	・銚子市～神栖市を運行し、主に通勤における交通手段となっている。	

※ 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

### 4-1 施策および事業の一覧

地域公共交通の基本理念および計画目標の達成に向けて実施する施策・事業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
<b>施策1</b> 広域交通および地域間交通の維持・向上	事業1-1 JR線の維持	○鉄道事業者との協議・調整を行い、利用ニーズに応じた鉄道路線の維持を図ります。必要に応じて、市から鉄道事業者へ情報提供等を行うなど、連携した取組を推進します。 ※併せて、施策4に位置付ける利用促進策を展開し、鉄道の維持をバックアップします。	市・交通事業者		●			●
	事業1-2 銚子電鉄の維持に向けた検討	○市民・観光来訪者の交通手段でもあり、観光資源としての役割を担っている銚子電鉄を今後も維持するために、利用ニーズに応じた見直し等を行います。見直し検討にあたり、必要となるニーズ調査等の支援や情報提供などを行います。 ○銚子電鉄の安全設備の整備費用に対し、補助を行います。	市・交通事業者				●	●
	事業1-3 路線バスの見直し検討	○ドライバー不足・改善基準の改正（2024年4月以降）等により現状のサービスを維持していくことが困難であることから、地域の移動ニーズ・利用状況等を踏まえた見直し検討を行います。必要に応じて、市からバス事業者へ情報提供等を行うなど、連携した取組を推進します。 ○市民生活に不可欠な路線は、運行を維持するために、必要な補助を行います。 ※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		●			●
	事業1-4 高速バスの維持	○高速バスの路線維持に向けて、バス事業者と協議・調整を行います。必要に応じて、市からバス事業者へ情報提供等を行うなど、連携した取組を推進します。 ※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		●			●
<b>施策2</b> 地域内交通の充実化	事業2-1 タクシーの利活用	○現在実施している一般タクシー利活用の取組を一層推進するとともに、一般タクシーをさらに利用しやすくする取組を検討し、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】障害者などを対象としたタクシー券の配布、予防接種などの勤奨を目的としたタクシー券の配布 など	市・交通事業者	●		●		
	事業2-2 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】コミュニティタクシー、デマンド交通、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、レンタルサイクルの充実化 など	市・交通事業者・地域など	●		●	●	
<b>施策3</b> 交通モード間の連携強化	事業3-1 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、スーパー、病院等）において、移動実態に即した乗継ダイヤ調整、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	●			●	●
	事業3-2 MaaS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。 ○検討にあたっては、既存のMaaSサイト（EeeE 銚子）の活用等も視野に検討を行います。	市・交通事業者				●	
<b>施策4</b> 公共交通の利用促進	事業4-1 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）を一つの冊子に整理し、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	●			●	●



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
	事業 4-2 周知チラシおよびポスターの作成・配布	○運行情報や公共交通利用のメリット、公共交通の実情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、市外掲示板（東京駅など）への掲出を行うことで、市民および観光来訪者に対して周知を図ります。	市				●	
	事業 4-3 公共交通イベントの開催	○公共交通に関するイベントを実施し、市民や観光来訪者が公共交通に触れる機会を創出しながら、マイバス・マイレール意識を醸成します。 【取組の例】市内イベントへのブース出展、バスの乗り方教室、バスの落書きイベント など	市・交通事業者				●	●
	事業 4-4 市内施設（商業・医療・観光等）との連携	○商店・観光施設・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				●	●
	事業 4-5 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、市内企業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。 ○モビリティマネジメントの実施と合わせて、夏休みフリーパスや乗車割引券・お試し乗車券の配布なども検討します。	市・交通事業者				●	●

計画目標① 交通弱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 利用促進および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



## 4-2 事業スケジュール

施策	事業	実施スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
<b>施策1</b> 広域交通および地域間交通の維持・向上	事業 1-1 JR 線の維持	実施				
	事業 1-2 銚子電鉄の維持に向けた検討	実施				
	事業 1-3 路線バスの見直し検討	実施				
	事業 1-4 高速バスの維持	実施				
<b>施策2</b> 地域内交通の充実化	事業 2-1 タクシーの利活用	実施				
	事業 2-2 新たな交通サービスの検討	検討	実証	評価 検証	(本格運行)	
<b>施策3</b> 交通モード間の連携強化	事業 3-1 主要交通結節点における乗継環境整備			検討 調整	施策2と連動して実施	
	事業 3-2 MaaS の導入検討			検討 調整	施策2と連動して実施	
<b>施策4</b> 公共交通の利用促進	事業 4-1 総合交通マップ・総合時刻表の作成				施策2と連動して実施	
	事業 4-2 周知チラシおよびポスターの作成・配布		施策2 と連動		施策2 と連動	
	事業 4-3 公共交通イベントの開催	実施 ※各年1回以上を予定				
	事業 4-4 市内施設（商業・医療・観光等）との連携	検討 調整	施策2 と連動	検討 調整	施策2 と連動	
	事業 4-5 モビリティマネジメントの実施		施策2 と連動		施策2 と連動	

検討・準備

実施

## 5. 計画の推進体制

### 5-1 推進体制

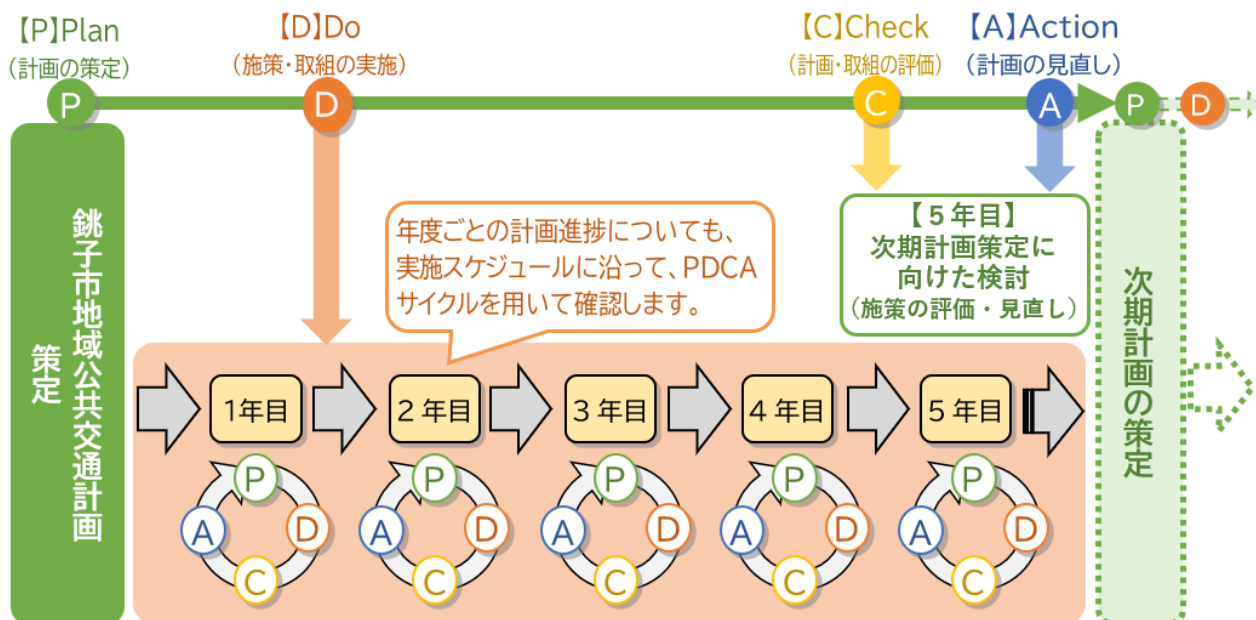
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

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、計画の改定に係る協議を行う。

### 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協議会の開催概要

	議題
第1回 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・銚子市地域公共交通協議会規約(案)について</li> <li>・令和5年度銚子市地域公共交通協議会歳入歳出予算(案)について</li> </ul>
第2回 (令和5年5月29日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役員を選任について</li> <li>・銚子市の公共交通の現状について</li> </ul>
第3回 (令和5年8月3日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の再編イメージの検討について</li> <li>・各種調査の実施について</li> </ul>
第4回 (令和5年11月21日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種アンケート調査の結果報告について</li> <li>・銚子市地域公共交通計画(骨子案)について</li> </ul>
第5回 (令和6年2月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種アンケート調査の結果報告について</li> <li>・銚子市地域公共交通計画(素案)について</li> </ul>
第6回 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・銚子市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>

② 銚子市地域公共交通協議会の委員名簿

区分	所属・役職	氏名
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 直人
千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長	小松 直人
道路管理者又はその指名する者	千葉県銚子土木事務所 所長	神田 成人
千葉県銚子警察署長又はその指名する者	銚子警察署 交通課長	細野 利幸
		海老原 大樹
一般旅客自動車運送事業者	千葉交通株式会社 取締役自動車部長	河合 俊彦
	京成タクシー成田株式会社 代表取締役	高根澤 秀彦
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 銚子駅長	藤倉 孝一
	銚子電気鉄道株式会社 常務取締役	小島 慎一郎
一般旅客自動車運送事業者で組織する団体	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	柏木 亮
	銚子市タクシー協会 副会長	成田 斉
地域住民の代表者又は輸送サービスの利用者	銚子市シニアクラブ連合協議会 女性部会長	吉原 大貴
	銚子市民生委員児童委員協議会 会長	高山 節子
	銚子市PTA連絡協議会 監事	吉田 悦子
	銚子市町内会連合協議会 事務局長	石上 友寛
	公募委員	宮本 康夫
	公募委員	青野 ひろ子
学識経験を有する者のほか、協議会の運営上必要と認められる者	日本大学理工学部交通システム工学科 助教	菊池 浩紀
	銚子商工会議所 副会頭	石井 哲也
	一般社団法人銚子市観光協会 会長	赤坂 修
地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (オブザーバー)	銚子市長	越川 信一
	銚子市企画課長	飯笹 博充
区分	所属・役職	氏名
地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体	銚子市 副市長	島田 重信
	銚子市 社会福祉課長	山口 学
	銚子市 高齢者福祉課長	小保方 三知代
	銚子市 観光商工課長	信太 孝之
	銚子市 都市整備課長	古田 宗明
	銚子市 学校教育課長	高野 美樹子

### ③ 用語解説

用語	意味
改善基準	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（大臣告示）のことを指す。バス・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休憩時間等の基準を定めているもの。
広域交通	市域を超えた移動を支える公共交通のことを指し、本市においては、鉄道・高速バス・路線バスが該当する。
公共交通不便地域	路線バス等が運行していない、既存バス停や鉄道駅から離れているような地域。公共交通サービスを受けることが困難な地域。
交通結節点	鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる駅やバス停、商業施設等を指す。
交通弱者	交通手段に制約がある人々を指す。高齢者、障害者、子どもなどが含まれる。
コミュニティバス コミュニティタクシー	既存の公共交通では対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域の実情に応じて提供される公共交通。自治体が運行主体となる公共交通をコミュニティバス、コミュニティタクシーと呼称することもある。
主要交通拠点	鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる場所の中でも、移動において重要な役割を担う場所。本市においては、銚子駅周辺が該当する。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
総合計画	地域や都市の長期的な発展と整備を目指し策定される計画。住宅、交通、環境、産業など複数の分野にわたる施策や方針を総合的に定める計画。
地域間幹線系統	複数市町村をまたいで運行される広域バス路線で、運行回数や輸送量など一定の条件を満たし、国の補助を受けて運行される路線。
地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行を支援するための補助金。
地域公共交通	地域住民の移動手段として提供される公共交通システム。バス、鉄道、タクシーなどが含まれ、地域の交通ニーズに応えることを目的とする。
地域間交通	市内における各地域同士をつなぐ公共交通のことを指し、本市においては、鉄道・路線バス・タクシーが該当する。
地域内交通	自宅から近所までの移動を支える公共交通のことを指し、本市においては、タクシーが該当する。他の自治体では、コミュニティ交通・福祉関連の交通・住民主体の移動サービスや自転車、自家用車なども含む場合もある。
デマンド交通	定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。オンデマンド交通とも呼ばれる。そのうち、AI を活用して効率的な運行を行うものを AI デマンド交通（または AI オンデマンド交通）と呼ぶ。
都市計画 マスタープラン	都市の発展と整備を指導するための長期的な計画。土地利用、交通システム、公共施設などの配置を計画し、持続可能な都市成長を目指す。

用語	意味
福祉輸送	NPO法人等が単独で公共交通機関を利用できない要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用し、個別輸送を行うもののこと。
MaaS (Mobility as a Service)	複数の移動サービス（バスやシェアサイクル、レンタカー等）を一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスをシームレスに利用できるようにするコンセプト。
マイバス・マイレール	地域の公共交通を自分事として捉えてもらい利用促進を目指す考え方。
モビリティ マネジメント	一人一人の移動や地域の交通流動を、改善していくために行う一連の取組を意味する。「過度にマイカーに頼る生活」から「公共交通を適度に利用する生活」への自発的な転換を促す取組などを指す。
立地適正化計画	都市再生特別措置法第81条（H26.8施行）に基づき、都市の人口密度を維持することや、生活サービス機能を計画的に配置し、コンパクトシティを目指すもの。概ね20年後の都市の姿を展望しつつ、その先の将来も考慮して策定することとされている。

※五十音順