

旭市地域公共交通計画



令和 5 年 3 月
旭 市

目 次

1. 計画策定の背景及び目的	1
2. 地域内の公共交通に関する現状調査	2
(1) 基礎的データ	2
(2) 既存公共交通の現状	7
3. 上位関連計画における地域公共交通の位置付け	19
(1) 第2期旭市総合戦略	19
(2) 旭市都市計画マスタープラン	20
(3) 旭市過疎地域持続的発展計画	21
(4) 第3次定住自立圏共生ビジョン	21
(5) 生涯活躍のまち・あさひ形成事業	22
4. 旭市地域公共交通網形成計画の評価	23
(1) 目標進捗状況	23
(2) 事業進捗状況	24
5. 市民のニーズ把握	25
(1) 市民アンケート調査	25
(2) 公共交通利用者調査	38
(3) 集客施設利用者アンケート調査	49
(4) 地域別意見交換会	52
(5) 交通事業者・関連事業者アンケート調査	57
6. 地域公共交通の課題	61
7. 旭市地域公共交通計画策定に係る基本方針	62
(1) 課題の整理	62
(2) 基本方針	62
(3) 望ましい公共交通ネットワークのあり方	63
(4) 公共交通ネットワークイメージ	64
8. 計画の区域および計画期間	65
(1) 計画の区域	65
(2) 計画期間	65
9. 計画の目標	66
(1) 計画の目標	66
(2) 計画目標に対する評価指標	67

10. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	68
(1) 目標を達成するための実施施策	68
(2) 実施事業の概要	70
11. 計画の達成状況の評価	82
(1) 計画の実施体制	82
(2) PDCA サイクルの実行	83
(3) 評価の方法及びスケジュール	83
用語説明	84

1. 計画策定の背景及び目的

本市の公共交通は、鉄道（JR 総武本線）、路線バス（旭－銚子線、府馬線）、高速バス、コミュニティバス、デマンド交通「きらりんタクシー」（乗合タクシー）及び一般タクシーなどが運行している。

近年の地域公共交通は人口減少、少子高齢化や自家用車の普及により、利用者が減少しており、本市においても人口減少と合わせて利用者が減少している。

このような状況の中、本市では、地域公共交通のマスタープランとなる「旭市地域公共交通網形成計画」を平成30年3月に策定し、その翌年には、コミュニティバスの再編とデマンド交通の導入を目的とした「旭市地域公共交通再編実施計画」を策定したうえで、令和2年4月より、コミュニティバスを現在の4ルートへと再編し、デマンド交通の運行を開始した。

しかしながら、こうした取り組みを進めてきた一方で、人口減少や少子高齢化のさらなる進行や、新型コロナウイルス感染症の影響、交通事業者の運転手不足及び高齢化の問題等が発生しており、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。これらの問題を解決するために、地域の特性や利用者ニーズを的確に把握し、より効率的かつ効果的な公共交通を構築していく必要がある。

このことから、現在の旭市地域公共交通網形成計画を改新し、今後の人口減少や高齢化を見据えつつ、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにし、市民にとって利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた「旭市地域公共交通計画」を新たに策定するものである。

2. 地域内の公共交通に関する現状調査

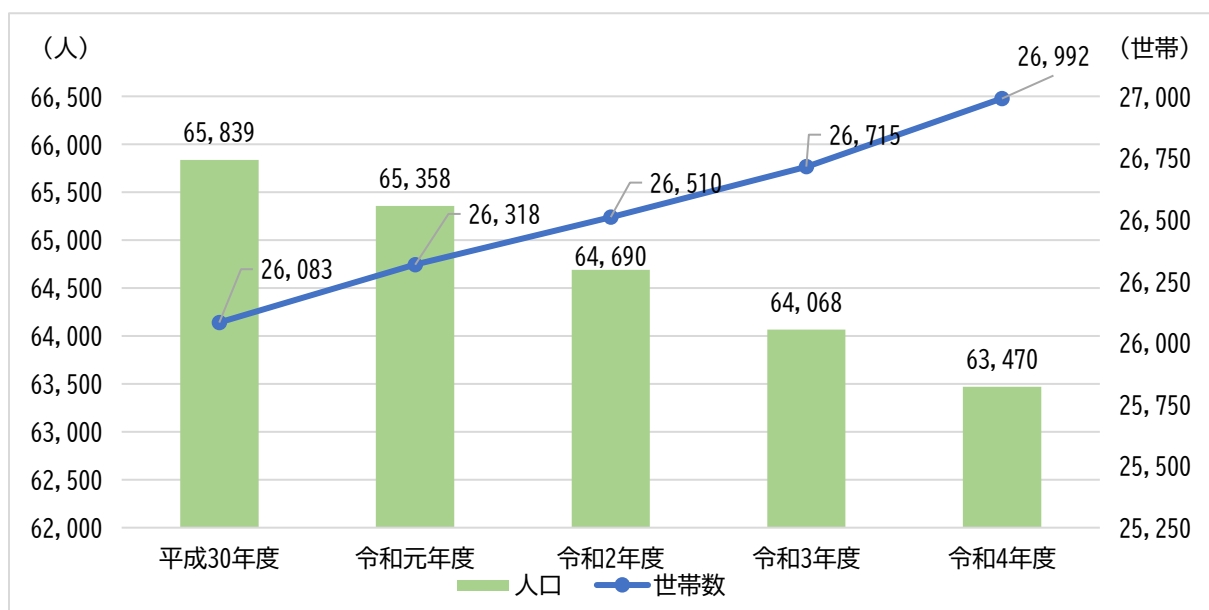
(1) 基礎的データ

①人口・高齢化率

○人口は、過去 5 年間に於いて減少傾向が続いており、令和 4 年 12 月 1 日現在では、総人口 63,470 人となっている。一方で、世帯数は一貫して増加しており、75 歳以上の高齢者独居世帯の増加がうかがえる。

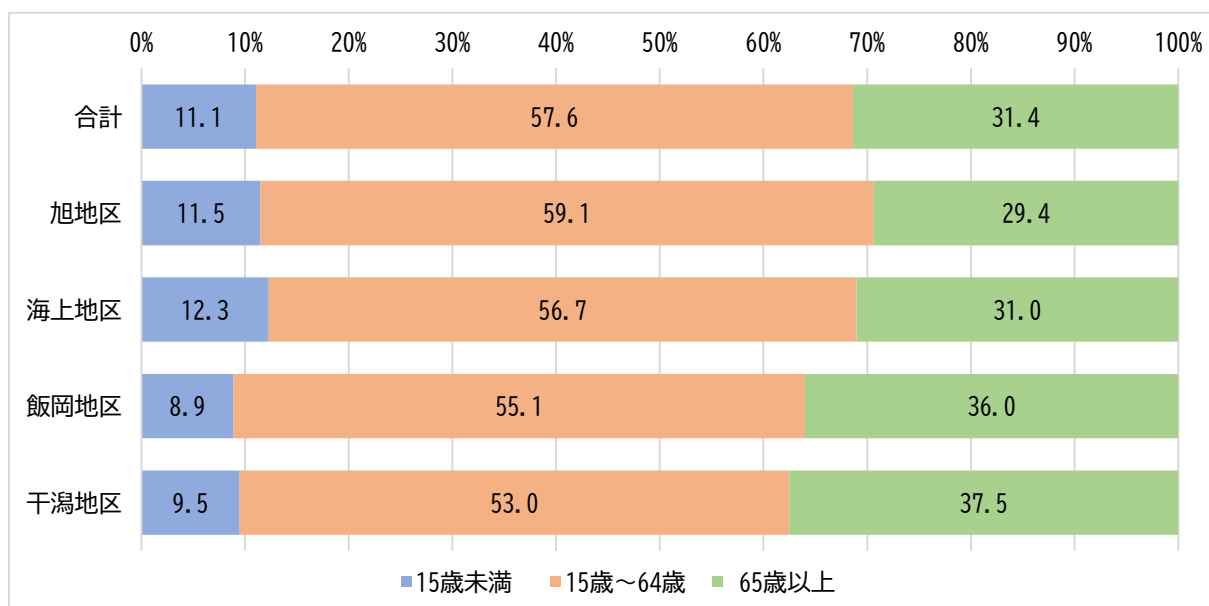
○高齢化率が最も高い地域は干潟地域で、37.5%となっているが、高齢者独居世帯数では旭地域が最も多く、1,547 世帯で、全体の 61.0%を占めている。

■人口・世帯数の推移（各年 12 月 1 日現在）



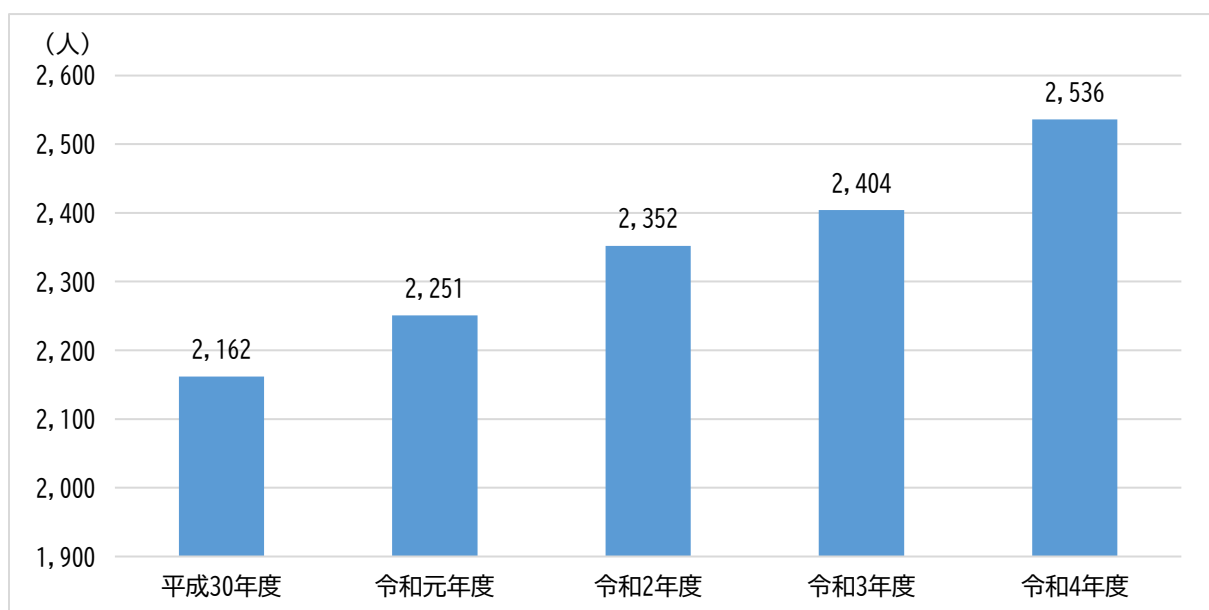
資料：住民基本台帳

■年齢3区分別人口割合（令和3年10月1日現在）



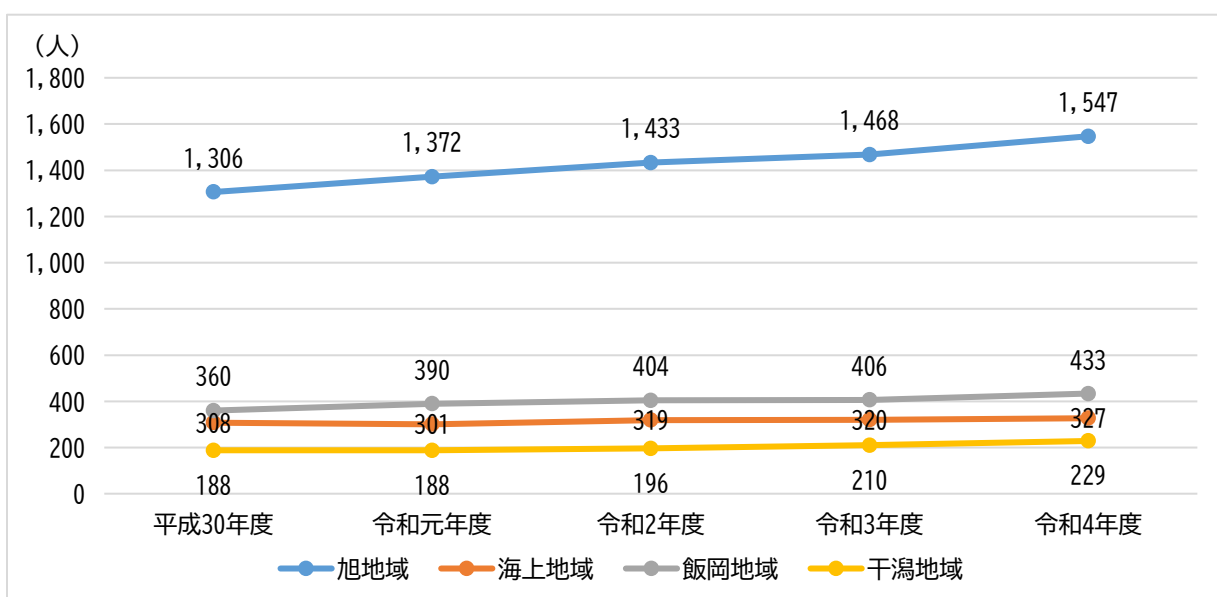
資料：令和3年度版統計あさひ

■ 75 歳以上の高齢者独居世帯（各年度 4 月 1 日時点）



資料：市提供データ

■ 地域別 75 歳以上の高齢者独居世帯（各年度 4 月 1 日時点）

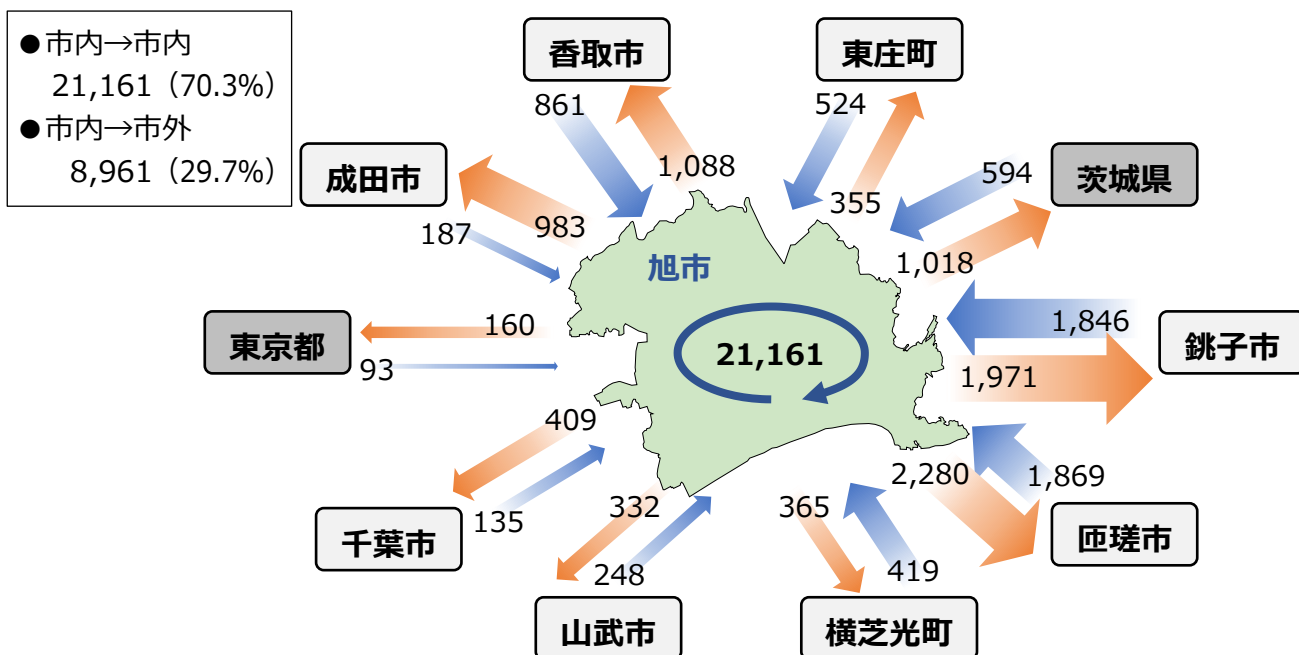


資料：市提供データ

②交通流動状況

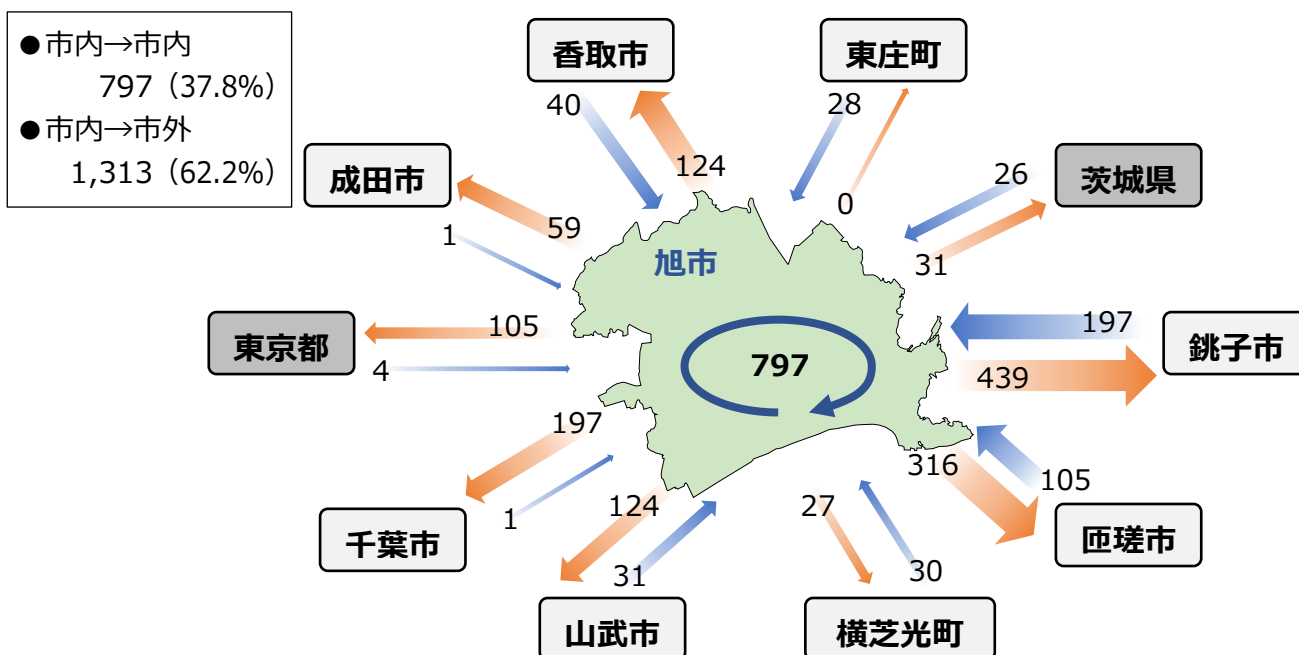
- 通勤流出流入状況を見ると、流出先は匝瑳市、銚子市、香取市、茨城県、成田市の順で多くなっており、流入元は匝瑳市、銚子市、香取市等で多くなっている。
- 通学流出流入状況を見ると、流出先は銚子市、匝瑳市、千葉市、香取市、山武市の順で多くなっており、流入元は銚子市、匝瑳市、香取市等で多くなっている。
- 流出状況では、JR 総武本線や高速バスを利用し、千葉市や東京方面への通勤・通学も見られる。

■通勤流動



資料：令和2年国勢調査

■通学流動

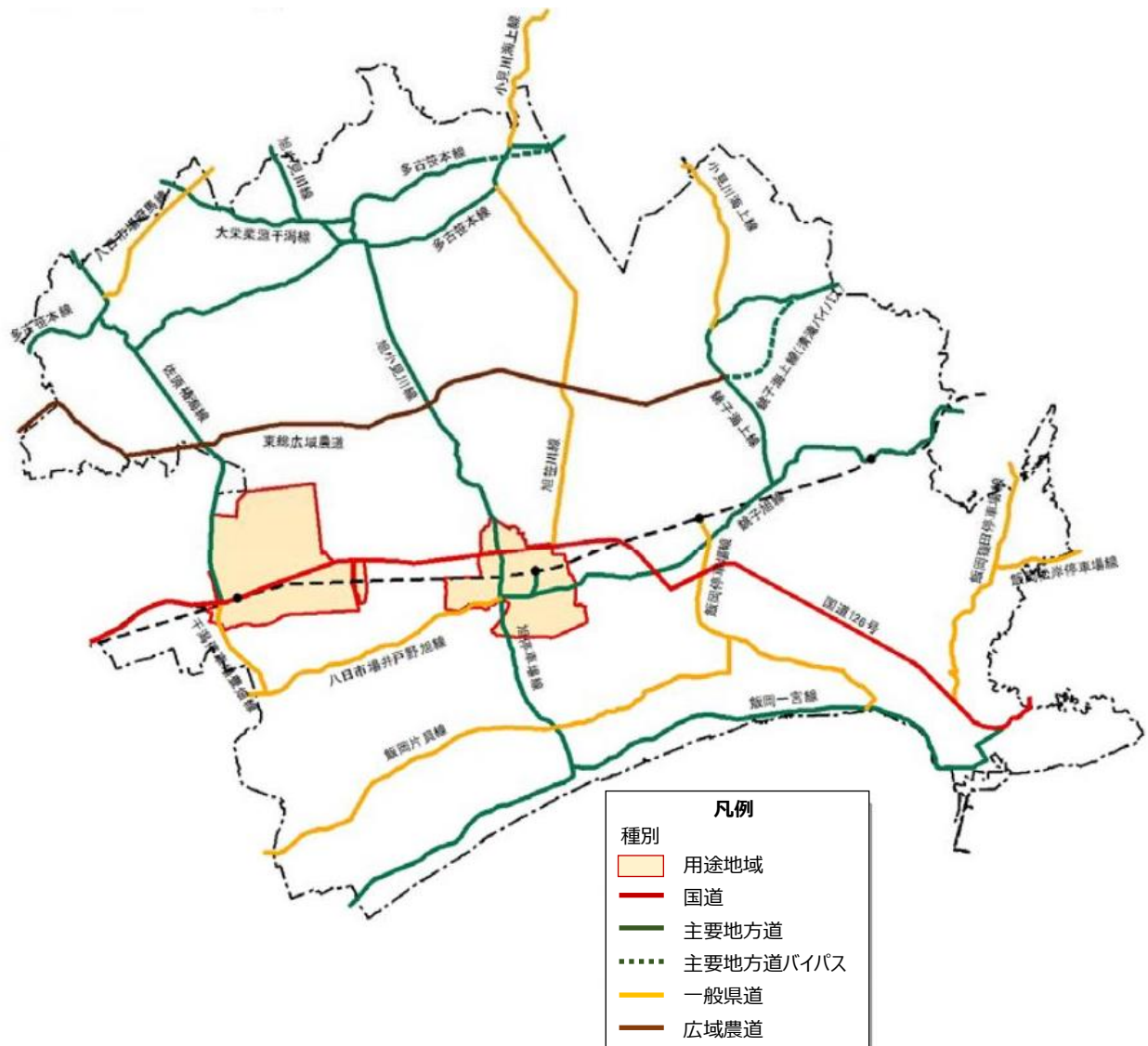


資料：令和2年国勢調査

③道路網

- 本市を東西に走る国道 126 号が広域的な軸となっているが、朝夕の混雑が著しく、国道 126 号の北側を東西に走る東総広域農道がバイパス的に利用され、成田空港方面へ向かう道路として交通量が多くなっている。
- 本市の中心部である旭駅周辺は、地域医療の中核を担う旭中央病院の立地等もあり、朝・夕は慢性的な交通渋滞が生じている。

■ 市内道路網図

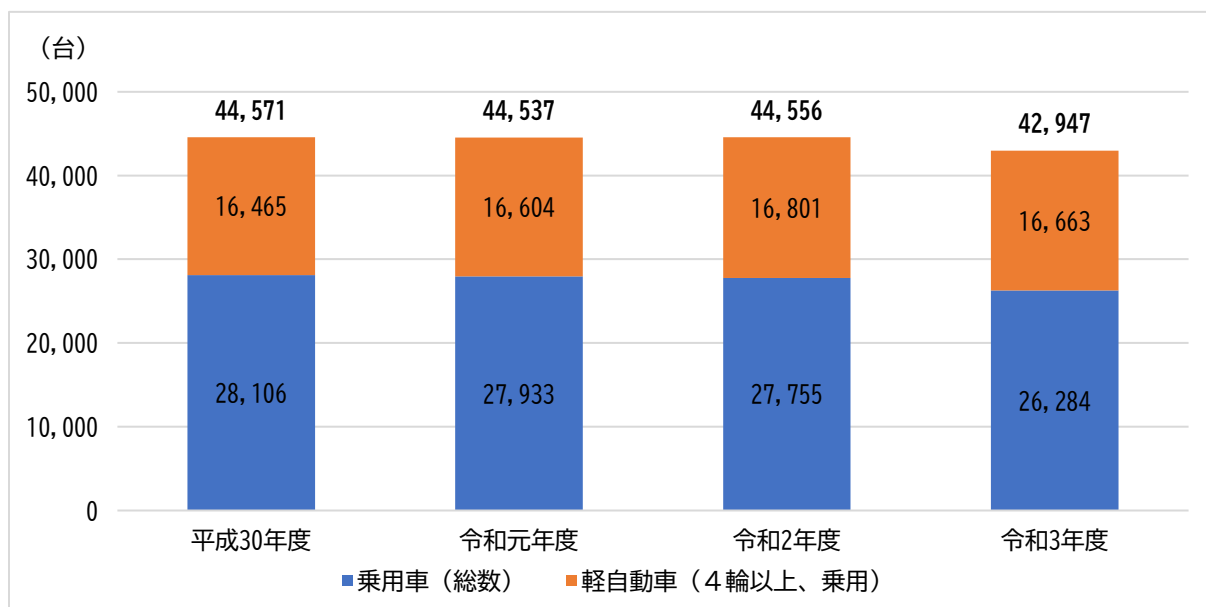


資料：旭市都市計画マスタープラン

④自家用車保有台数・免許保有状況

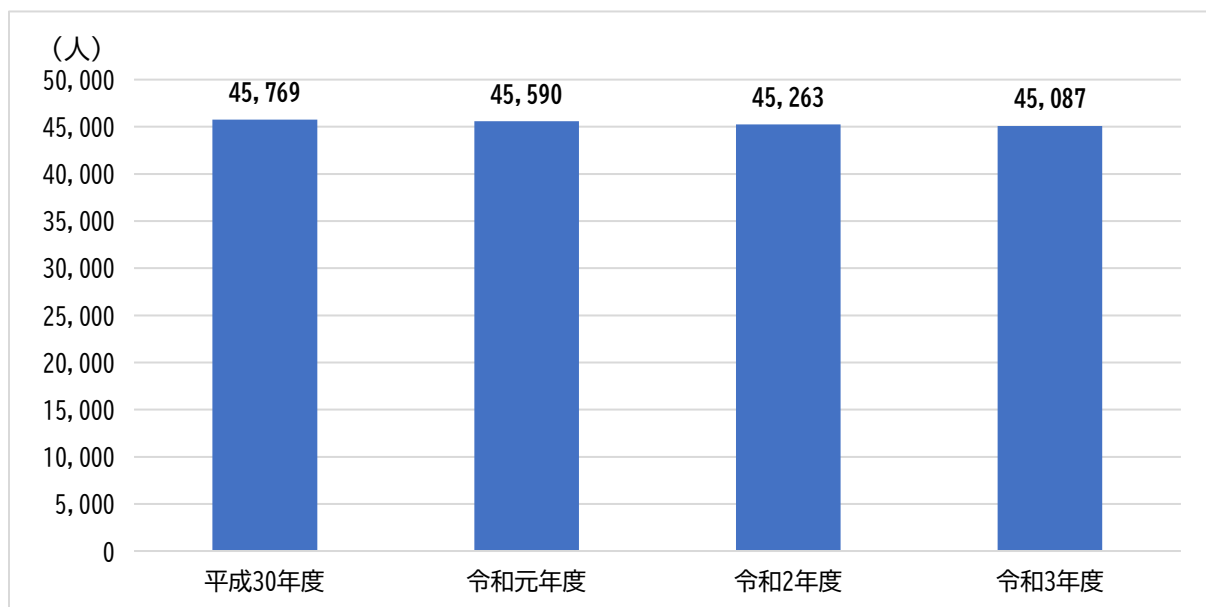
- 自家用車保有台数は令和 2 年度まで横ばいに推移していたが、令和 3 年度では 42,947 台で減少しており、1 世帯当たり 1.61 台の保有状況となっている。
- 免許保有者は人口減少や運転免許証返納等の要因から年々減少傾向にあり、令和 3 年度では 45,087 人となっている。

■自家用車保有台数



資料：令和 3 年度版統計あさひ

■免許保有状況



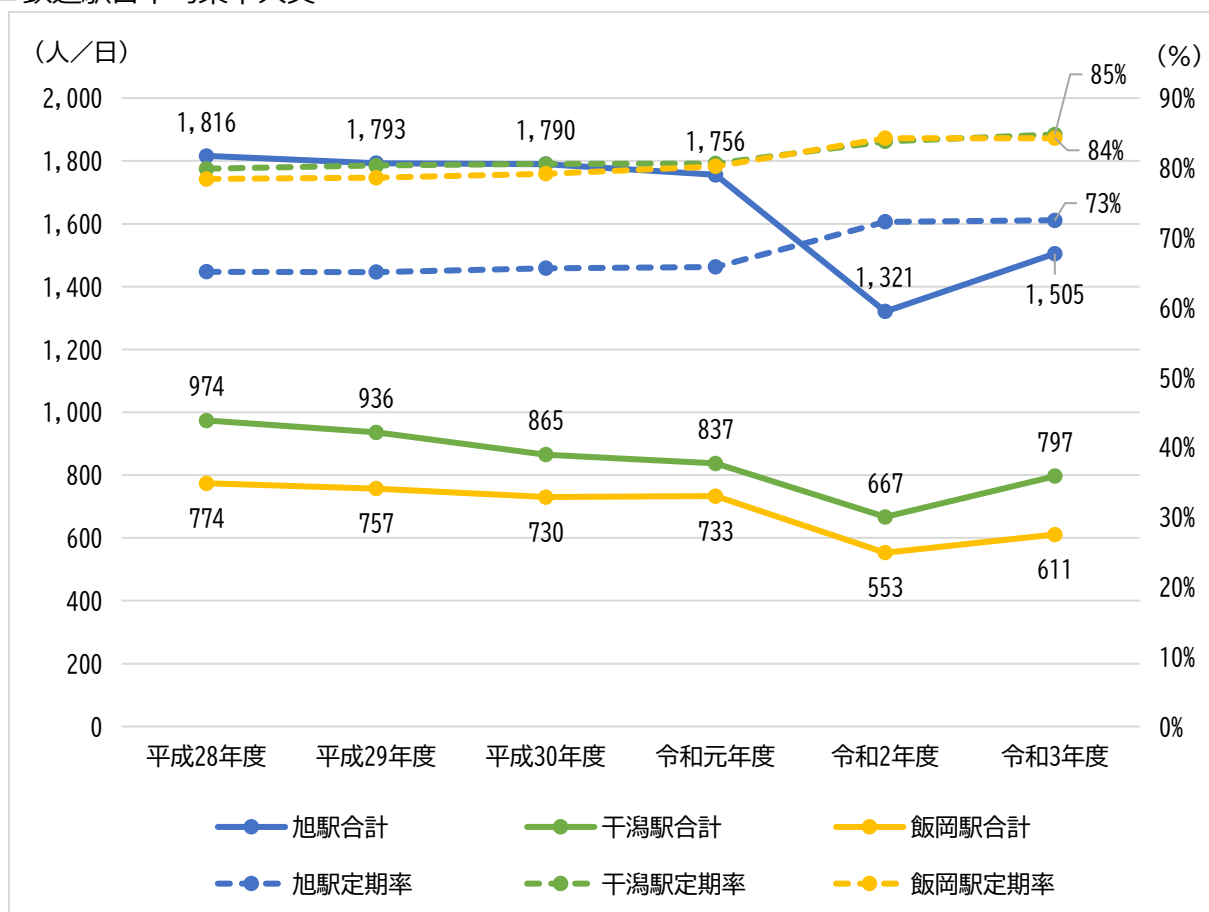
資料：市町村別・男女別運転免許保有者数（千葉県資料）

(2) 既存公共交通の現状

①鉄道（JR 総武本線）

- 鉄道は、東京駅から銚子駅までを結ぶ JR 総武本線が運行し、市内には旭駅、干潟駅、飯岡駅、倉橋駅の4駅が存在する。
- 1 日平均乗車人数は、旭駅が最も多く、次いで干潟駅、飯岡駅の順となっている。令和2年度では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、急激な利用者の減少となっているが、令和3年度では徐々に回復の傾向にある。なお、倉橋駅は無人駅となっている。
- 干潟駅・飯岡駅は定期率が8割程度、旭駅は7割程度であり、どちらの駅も通勤通学利用が主体である。

■鉄道駅日平均乗車人員

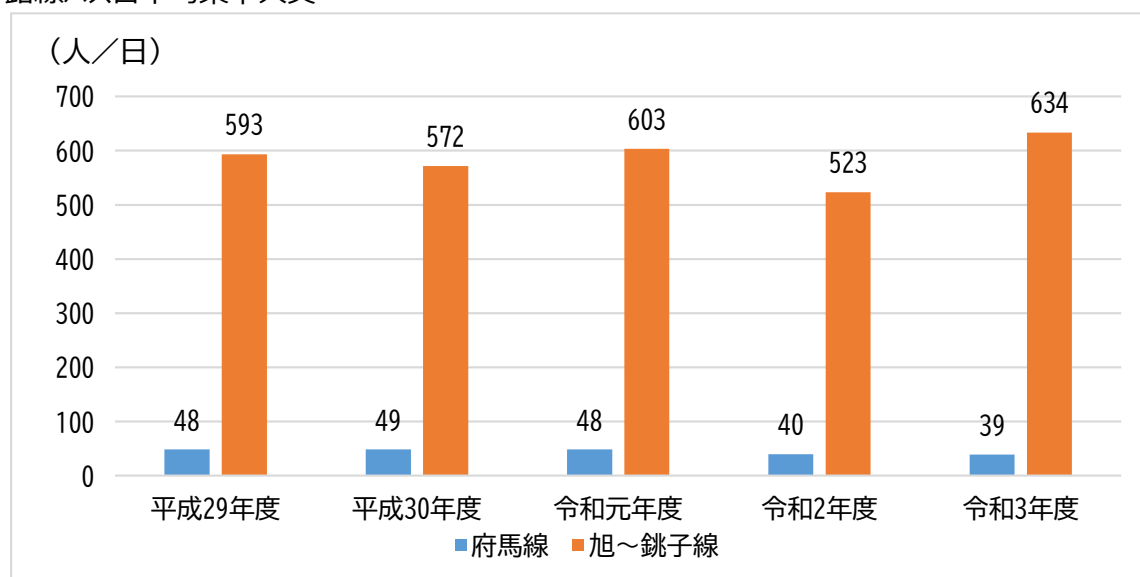


資料：各駅の乗車人員（JR 東日本公表データ）

②路線バス・高速バス

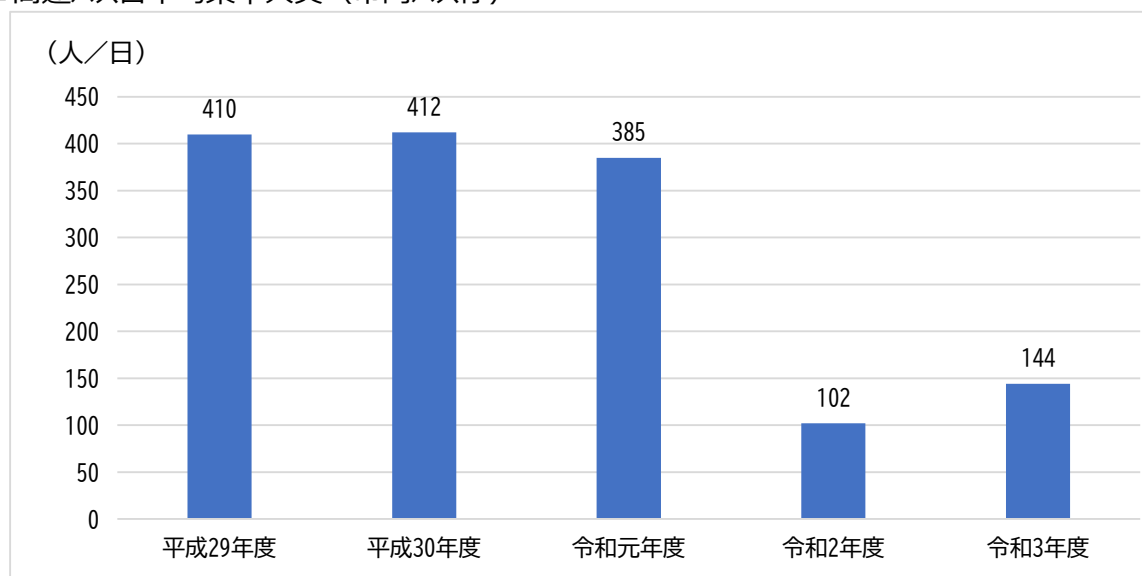
- バス交通は、現在、民間路線バス2路線（千葉交通（株））が運行されている。旭駅及び旭中央病院を発着としており、平日14便／日、土日祝日は10便／日運行している。府馬線における1日平均乗車人員は令和2年度で40人と少ないうえ、年々減少傾向だったことから、令和4年10月には府馬線の運行便数が8便から4便に減便された。旭～銚子線における1日平均乗車人数は令和2年度では523人と減少したが、令和3年度は634人と増加した。
- 高速バスは令和4年9月17日より銚子東京線「横芝光・旭ルート」が新設され、1路線2系統で23便／日運行し、市内8箇所にバス停がある。なお、一部を除きパークアンドライド駐車場が整備されている状況にあるが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年度では1日平均乗車人数が、以前と比べ約1/4程度まで減少している。
- 高速バスは、旭ルートの銚子市内～旭中央病院東間において、通院バスとして利用できる。

■路線バス日平均乗車人員



資料：事業者提供データ

■高速バス日平均乗車人員（市内バス停）

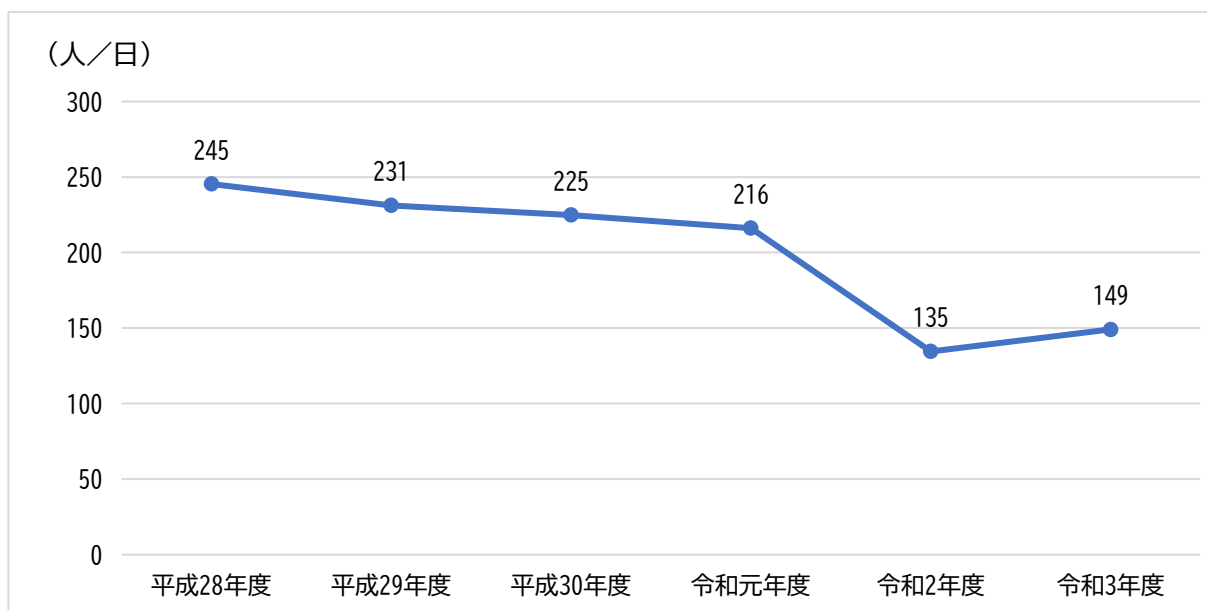


資料：事業者提供データ

③コミュニティバス

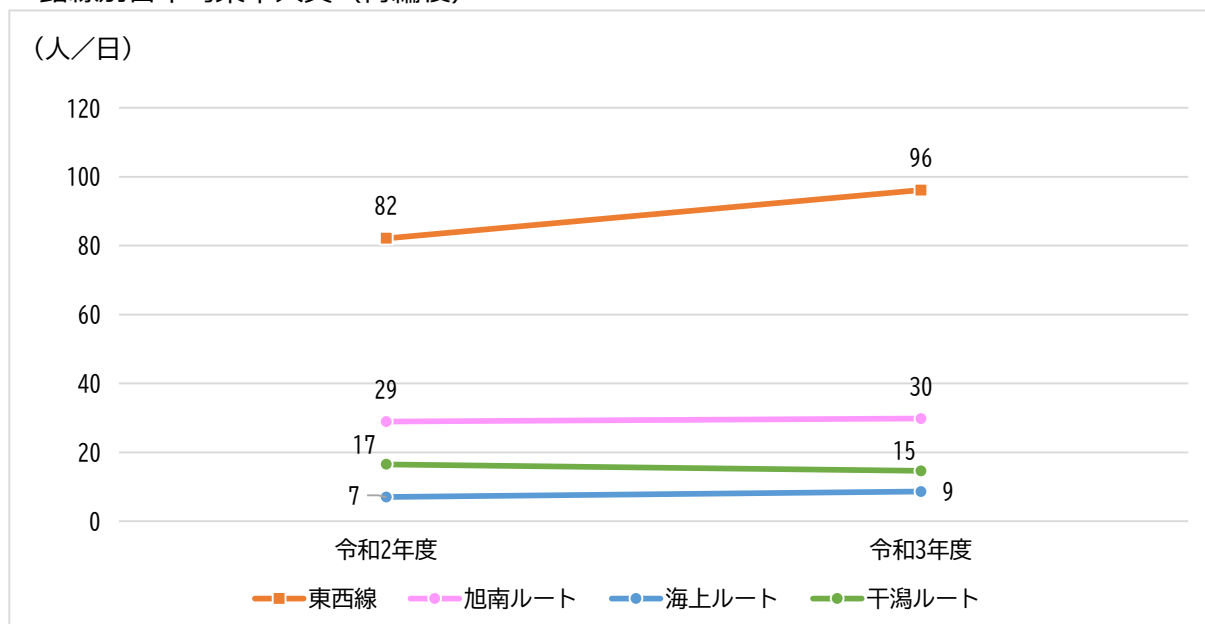
- コミュニティバスは、現在、運賃は 200 円／1 乗車で東西線、旭南ルート、海上ルート、干潟ルートの 4 路線が毎日運行（年末年始を除く）しており、旭駅や旭中央病院を経由している。令和 2 年度に現路線へと再編したが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から利用者数が全体的に減少傾向となっている。
- しかしながら、令和 3 年度では回復の傾向となっており、東西線では 1 日平均 14 人（17.1%）の増加となっている。
- 同様に旭南ルート、海上ルートも微増傾向にある一方で、干潟ルートは減少傾向が続いている。

■コミュニティバス日平均乗車人員



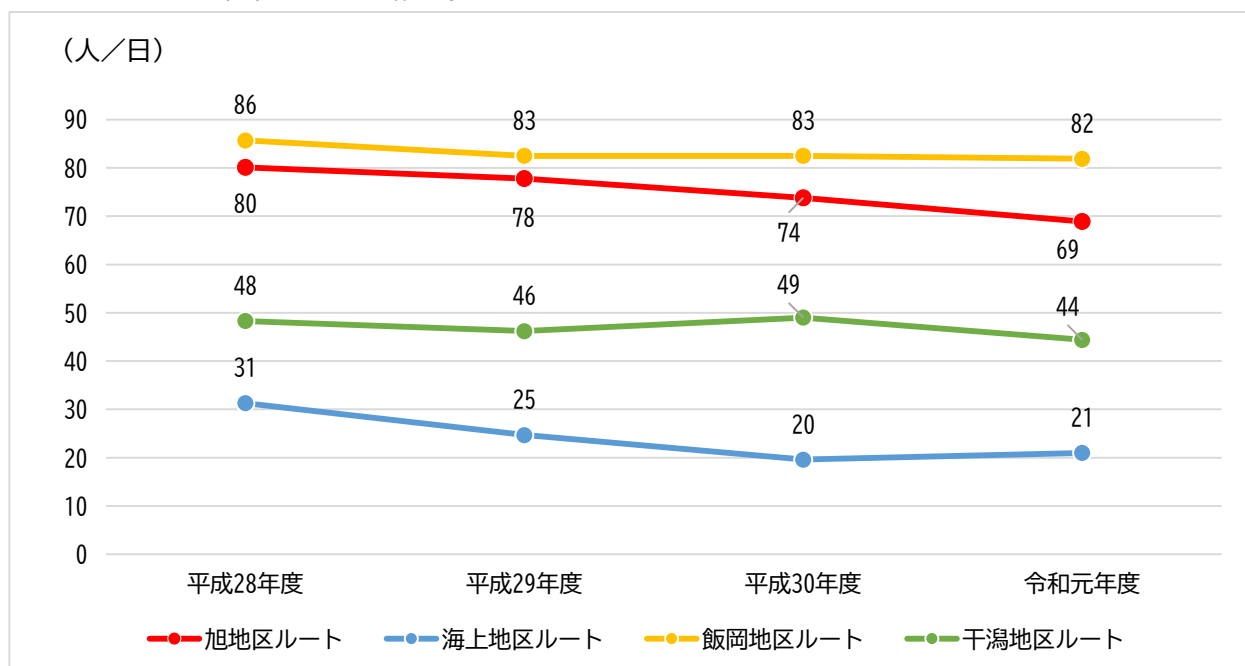
資料：統計あさひ

■路線別日平均乗車人員（再編後）



資料：統計あさひ

■路線別日平均乗車人員（再編前）

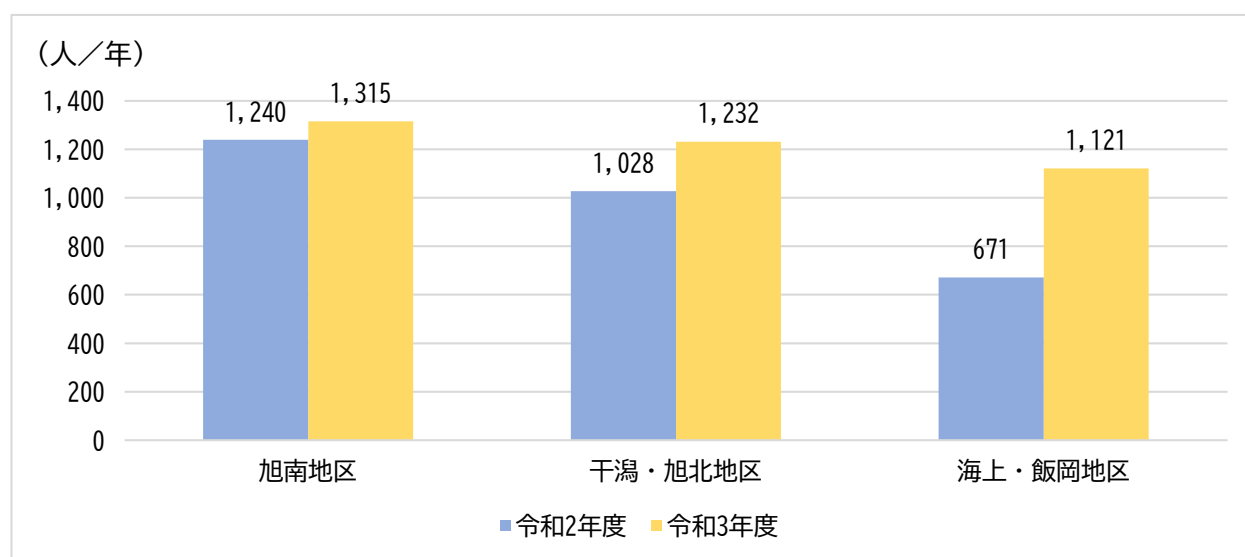


資料：統計あさひ

④デマンド交通

- 令和2年度のコミュニティバス再編に合わせ、3つのエリア区分にて事前登録制のデマンド交通（乗り合いタクシー）を導入した。
- 基本運賃は500円で、平日の8時～17時（年末年始を除く）で運行しており、共通乗降場所としては、旭駅、旭市役所、道の駅季楽里あさひ、旭中央病院、サンモール、みらいあさひ（イオンタウン旭）で、エリア内の乗降対象施設は交通結節点、公共施設、商業・医療・金融施設となっている。
- 利用者は増加傾向にあり、旭南地区で最も多くなっている。前年度からの伸び率では、海上・飯岡地区が7割近く増加している。

■デマンド交通年間乗車人員



資料：統計あさひ

■運行区域図



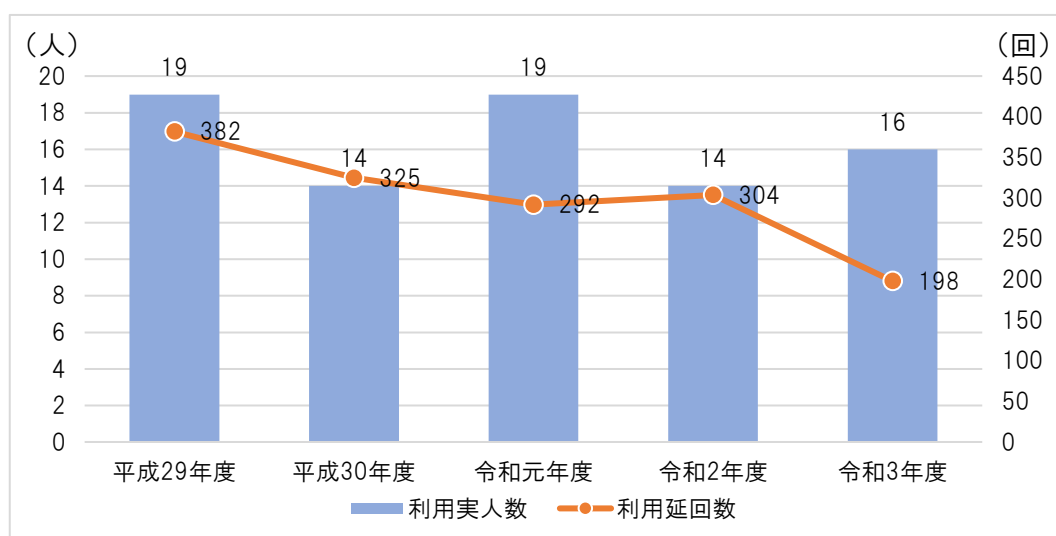
資料：旭市ホームページ

⑤福祉サービス

- 一般の公共交通機関を利用できない高齢者や、障がい者の方の移動手段の確保として、外出支援サービス事業及び福祉タクシー利用助成事業を行っている。
- 外出支援サービス事業は、車イスやストレッチャー利用の高齢者等を対象に、医療機関等への送迎を行うものであり、利用料は片道 300 円となっている。
- 福祉タクシー利用助成事業は、重度心身障がい者等が通院、会合等のため福祉タクシーを利用する場合に利用 1 回につき最大 1,000 円を助成するものである。
- どちらの事業も利用者は限定され、介護タクシー^{※1}の普及等もあり、近年やや減少傾向にある。
- 外出支援サービス事業は、利用回数の減少および車両の老朽化に伴い、令和 4 年度末で廃止する。代わりに令和 5 年度より介護タクシー利用助成事業を開始する予定。

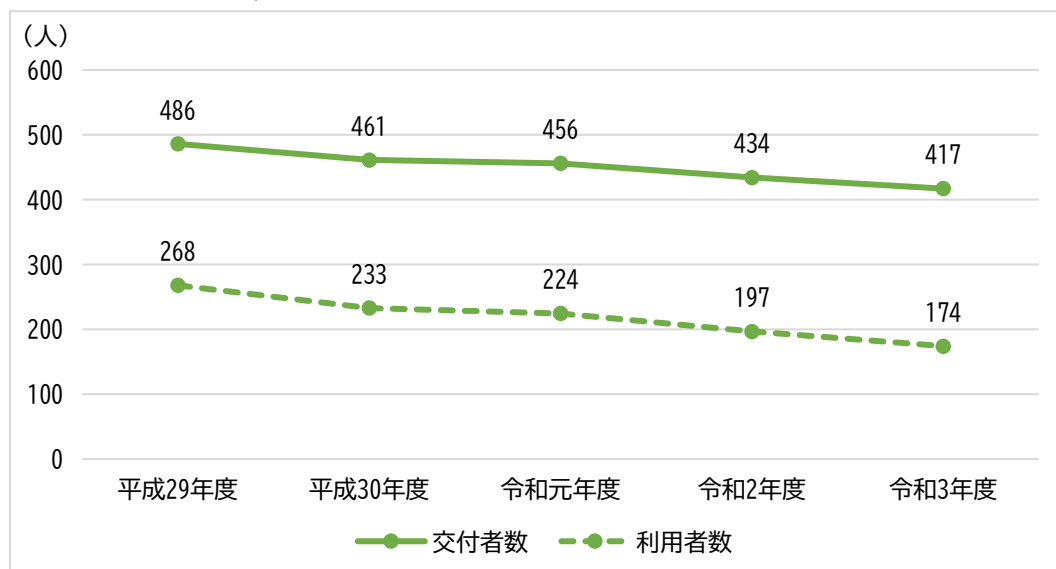
※ 1：要介護者や身体の不自由な人が利用するタクシー

■外出支援サービス事業



資料：市提供データ

■福祉タクシー利用助成事業

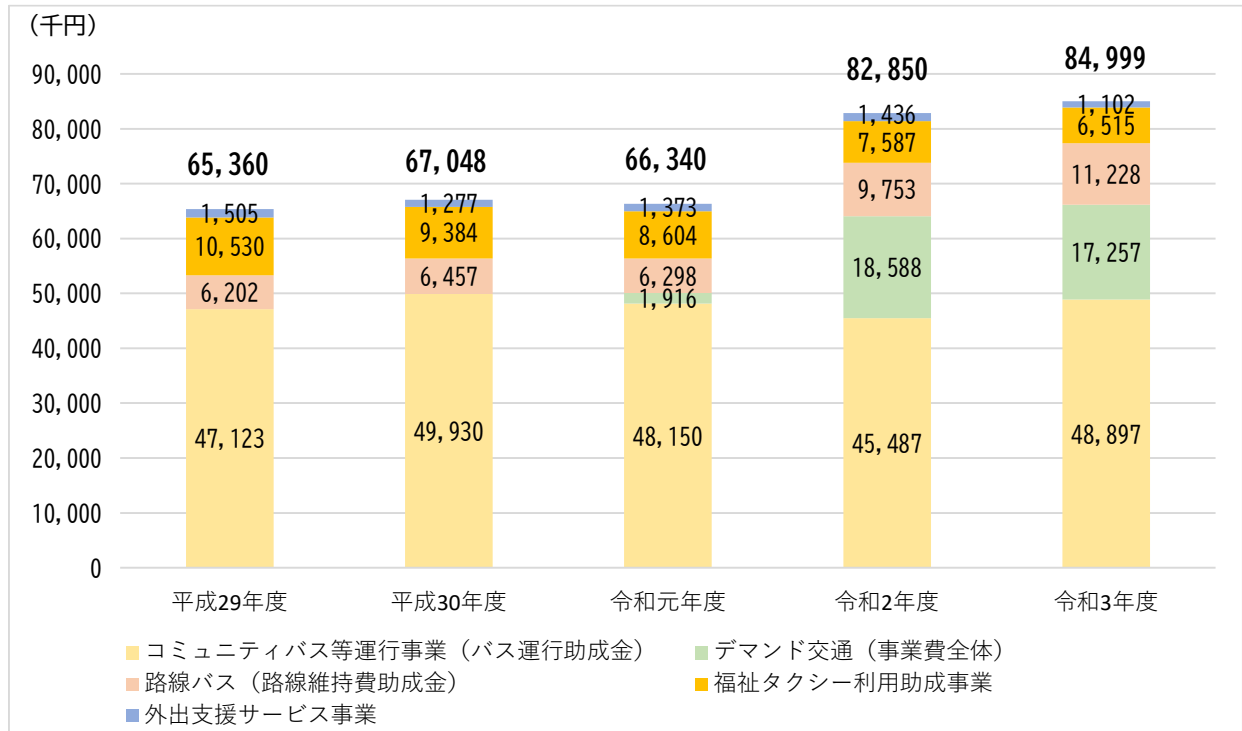


資料：市提供データ

⑥市の公共交通への負担

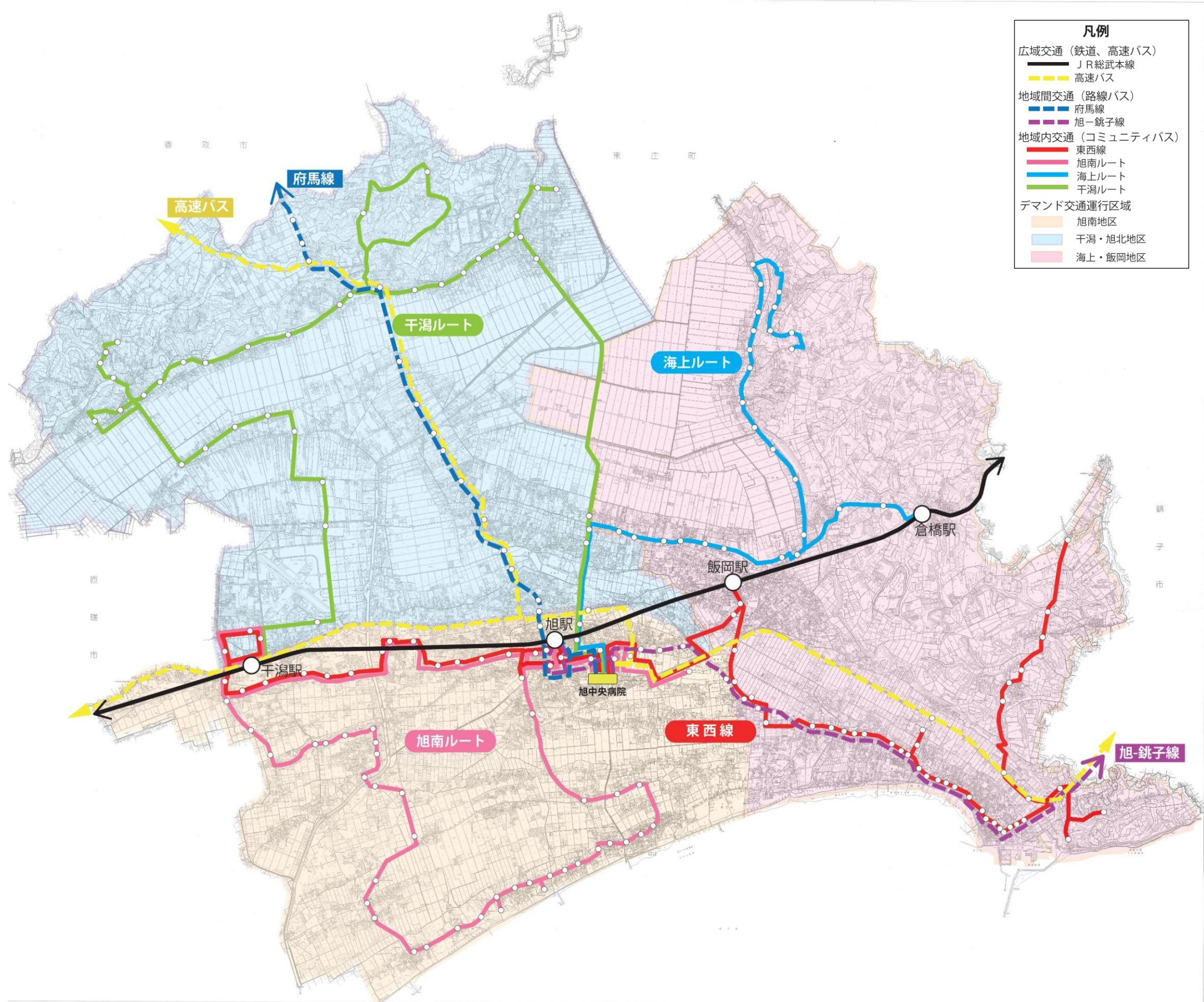
○バス事業では、利用者数の減少等による減益が続いており、生活の移動手段を確保するため、公共交通サービスにおいても、令和3年度で84,999千円の財政負担が発生しており、コミュニティバス等運行事業は約48,897千円で全体の約60%、デマンド交通は約17,257千円で全体の20%を占めている。

■財政負担額の推移



資料：市提供データ

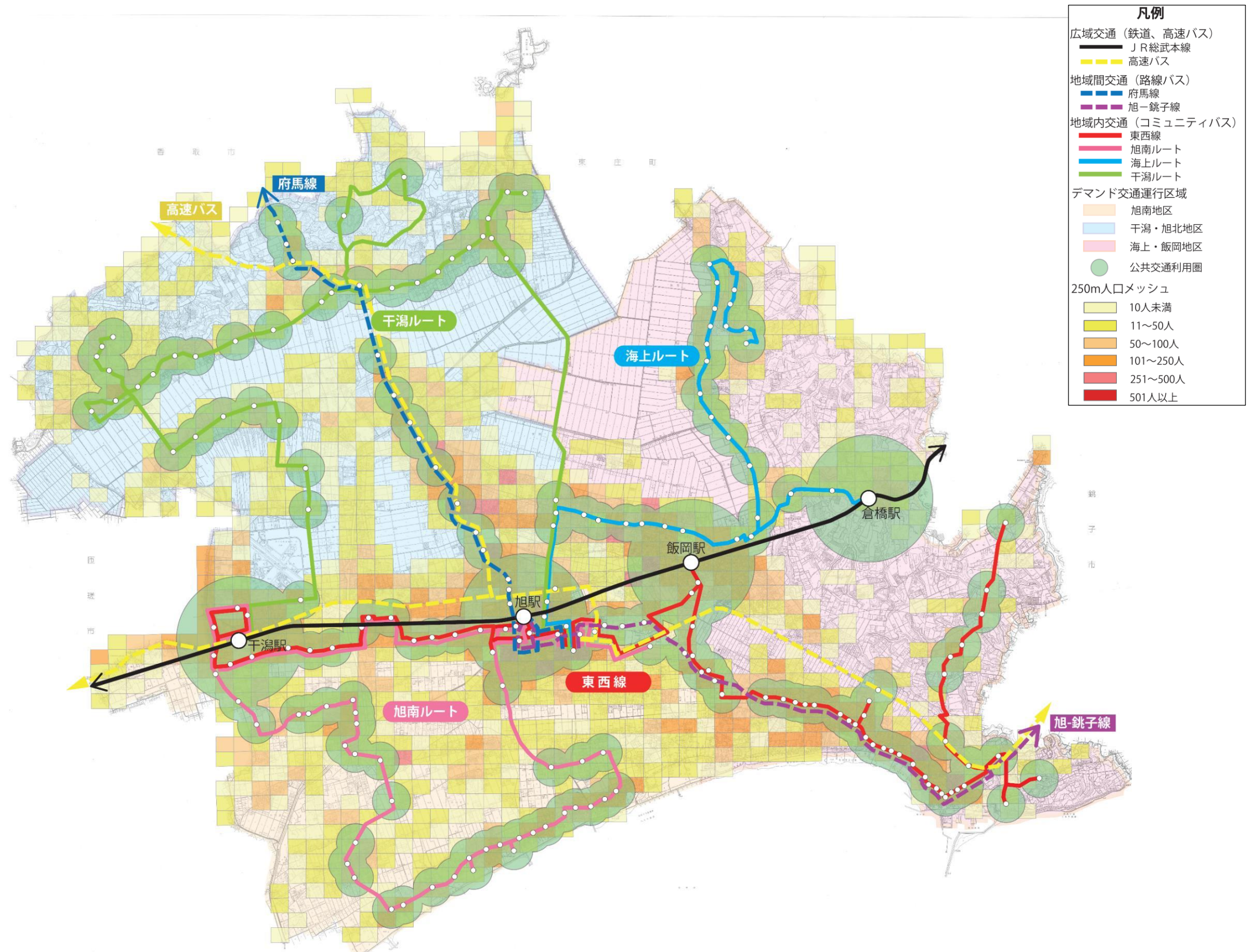
■ 現行の公共交通ネットワーク図



■ 公共交通カバーエリア（鉄道駅は半径 1 km、バス停は半径 300mを公共交通カバーエリアとした。）

JR 総武本線沿線及び駅等を中心とした平野部に人口が集中し、国道 126 号沿線・旭駅周辺地域に生活関連施設が立地している。

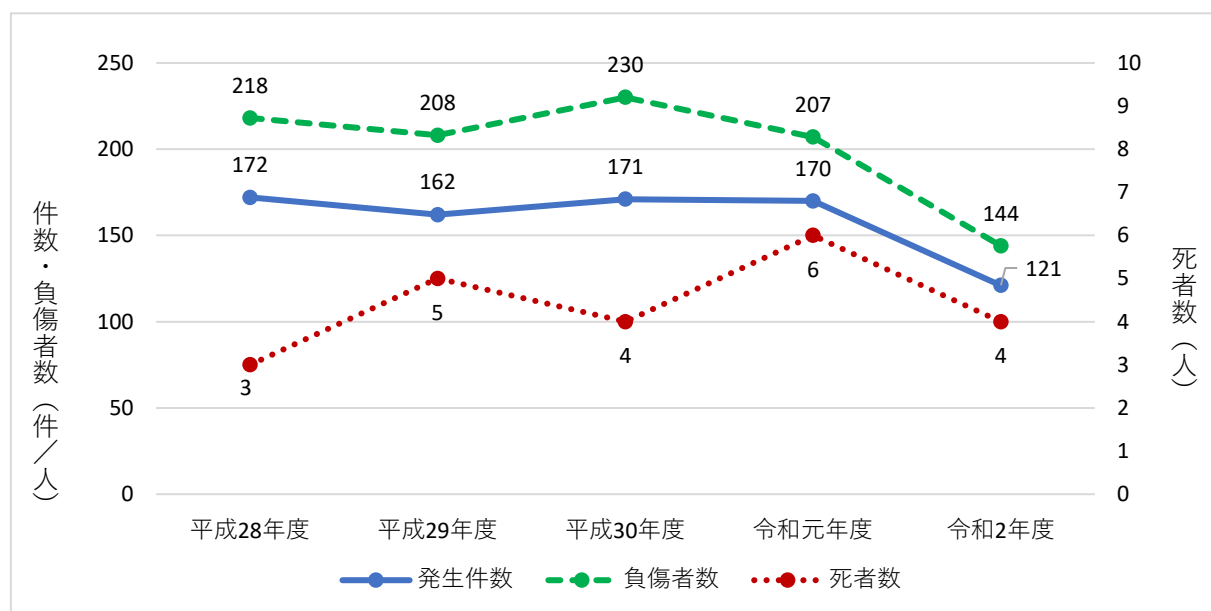
公共交通は、JR 総武本線、高速バス、路線バス（2 路線）、コミュニティバス（4 路線）に加え、令和 2 年度よりデマンド交通を導入したことで、カバーエリアは市全域に達している。



⑦交通事故の状況

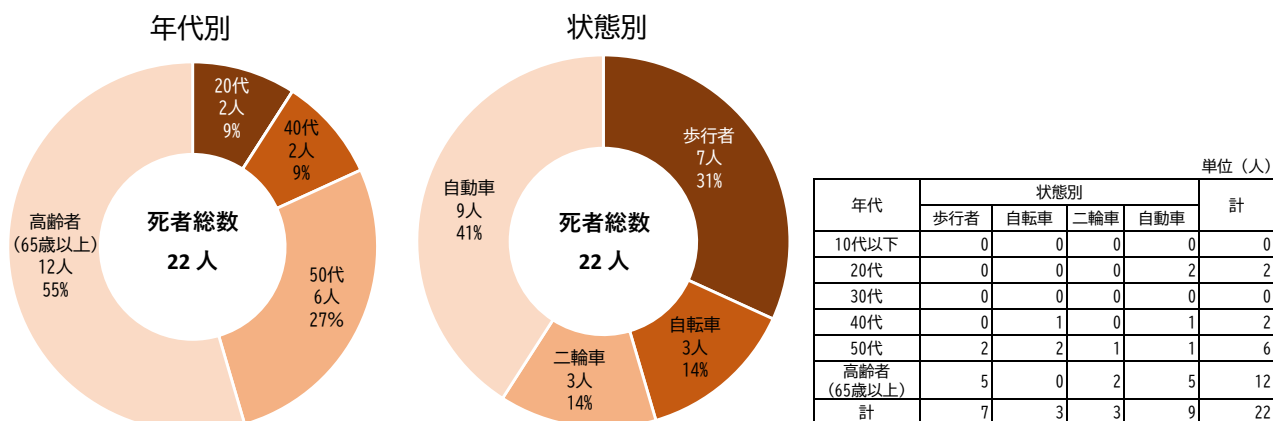
- 市内の交通事故の状況は、発生件数、死傷者数とも年々減少していて、令和 2 年度の発生件数は 121 件、死傷者数は 144 人で、平成 28 年の発生件数 172 件、死傷者数 221 人と比較して、発生件数で 30%、死傷者数で 33%の減少となっている。
- 平成 28 年からの 5 年間の交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数以上であり、状態別では、歩行者と自転車利用者の死者数で 4 割以上を占めている。
- これらの状況を踏まえ、高齢者の免許証返納後における交通手段の確保、高齢者の交通事故減少等を目的とし、運転免許証の自主返納者に対して千葉交通（株）が運行する一般路線バス全線（高速バス・空港連絡バス等除く）、コミュニティバス、デマンド交通及びタクシーの運賃割引が実施されている。（路線バス：運賃半額（65 歳以上）、コミュニティバスおよびデマンド交通：運賃 100 円引、タクシー：運賃 10%割引）
- 過去 4 年間で免許証自主返納者は令和元年度まで増加傾向にあり、その後 200 件前後で推移している。

■旭市内の交通事故の推移



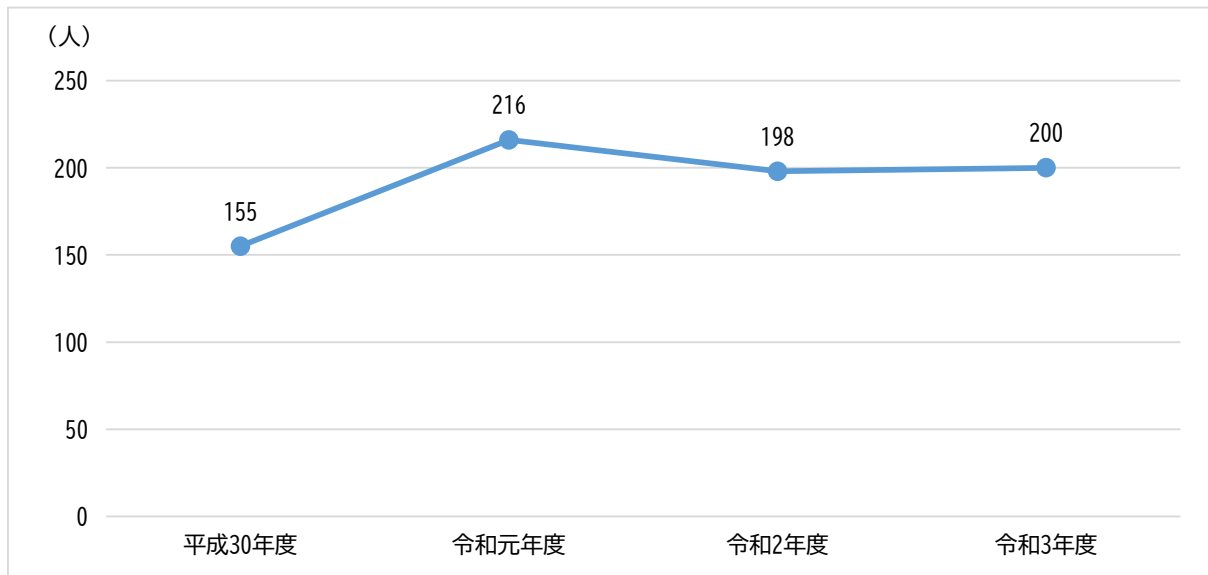
資料：第 11 次旭市交通安全計画

■交通事故死者構成（平成 28 年～令和 2 年累計）



資料：第 11 次旭市交通安全計画

■ 運転免許証自主返納数



出典：【旭警察署】運転免許証自主返納件数

■ 運転免許返納者への公共交通の優遇制度

運転免許自主返納者に対する支援措置があります！

運転免許証を自主返納した方で「運転経歴証明書」をお持ちの場合、公共交通の運賃が割引になります。

ご乗車の際に運転経歴証明書を提示してください。

- コミュニティバス運賃 200円 → 100円 (1日乗車券は400円 → 200円)
- 路線バス運賃 半額 (65歳以上の方が対象、支払いは現金のみ)
- デマンド交通運賃 500円 → 400円
- タクシー運賃 10%割引

運転経歴証明書の発行手続きは、旭警察署でできます。

運転に不安を抱える高齢の方で運転免許証の自主返納をお考えの方は、運転経歴証明書の交付を申請しご利用ください。

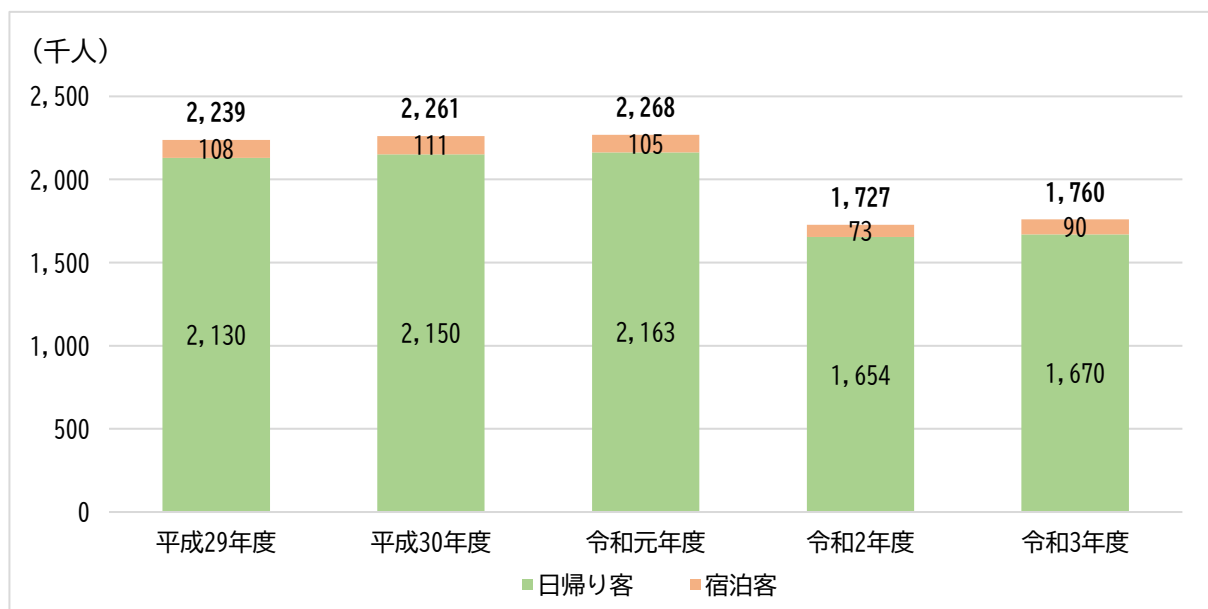


出典：旭市総合公共交通マップ

⑧観光客の動向

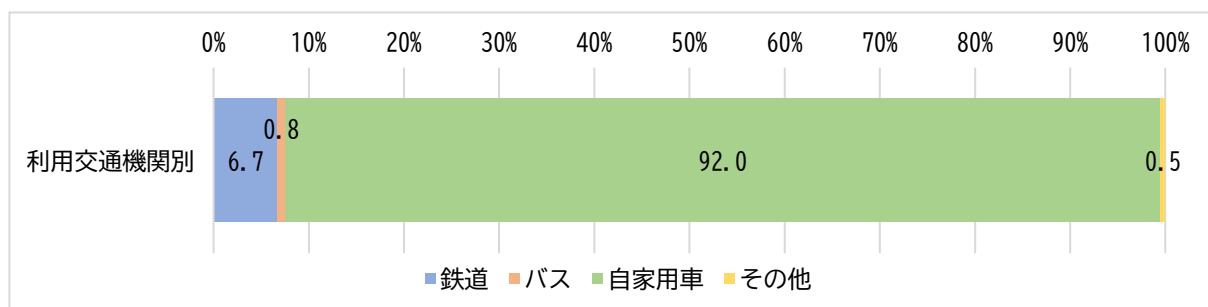
- 道の駅季楽里あさひの供用開始等の要因により、市内の観光客は令和元年度まで増加傾向にあったが、令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少している。
- また、観光客の約９割が自家用車利用であり、鉄道など公共交通機関を利用する観光客は少ない状況にある。

■観光入込客数



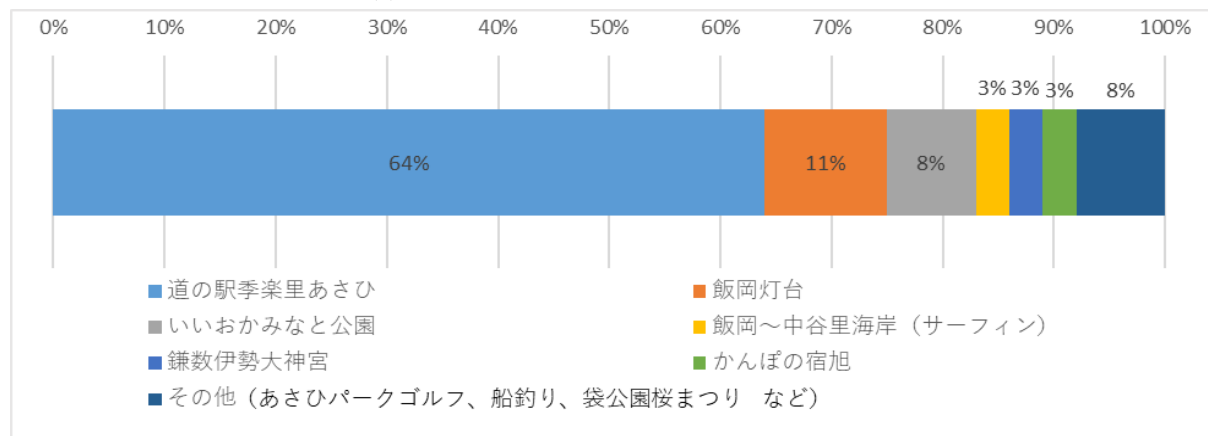
資料：令和３年版統計あさひ

■利用交通手段



資料：令和３年版統計あさひ

■令和３年度観光入込客内訳



資料：市提供データ

3. 上位関連計画における地域公共交通の位置付け

(1) 第2期旭市総合戦略

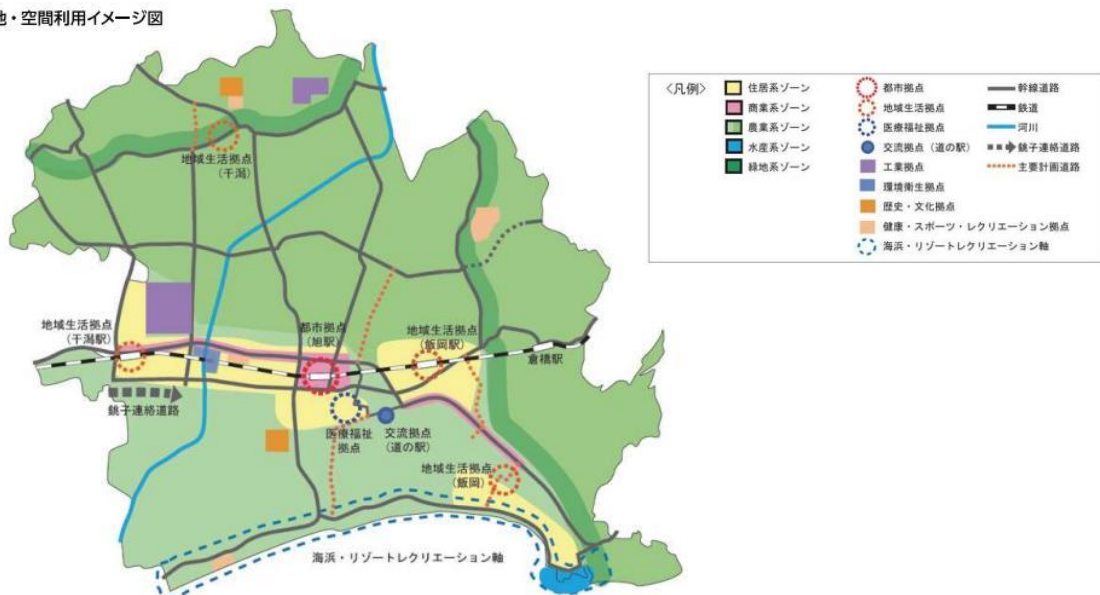
《策定時期》令和2年3月

《計画期間》令和2年度～令和6年度

《将来都市像》郷土愛からつなぐ未来 ず〜っと大好きなまち旭 ～三郷の実現から発展へ～

《土地・空間利用の基本的な考え方》

◆土地・空間利用イメージ図



《重点施策》(1)地産振興プロジェクト (2)子宝育成プロジェクト

(3)故郷創出プロジェクト (4)安心形成プロジェクト

《基本目標》①魅力ある雇用を創出し、安心して働けるまちづくり

②結婚・出産・子育ての希望がかない、誰もが生きがいを持てるまちづくり

③ひとの定着・還流・移住の流れをつくり、人々が集うまちづくり

④将来にわたって元気な地域をつくり、安全・安心で暮らしやすいまちづくり

《地域公共交通関連事業》

■公共交通網の整備

《目指す姿》市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通を実現

▶公共交通の確保

- ①地域公共交通の利便性向上
- ②コミュニティバス等運行事業
- ③デマンド交通運行事業
- ④バス路線維持対策事業
- ⑤JRへの要望

○KPI

指標名	現状値（H30）	目標値（R6）
コミュニティバス平日1便当たりの利用者数	8.2人	10人

▶公共交通の利用促進

- ①公共交通の利用促進

○KPI

指標名	現状値（H30）	目標値（R6）
運転免許返納者数	155人	339人

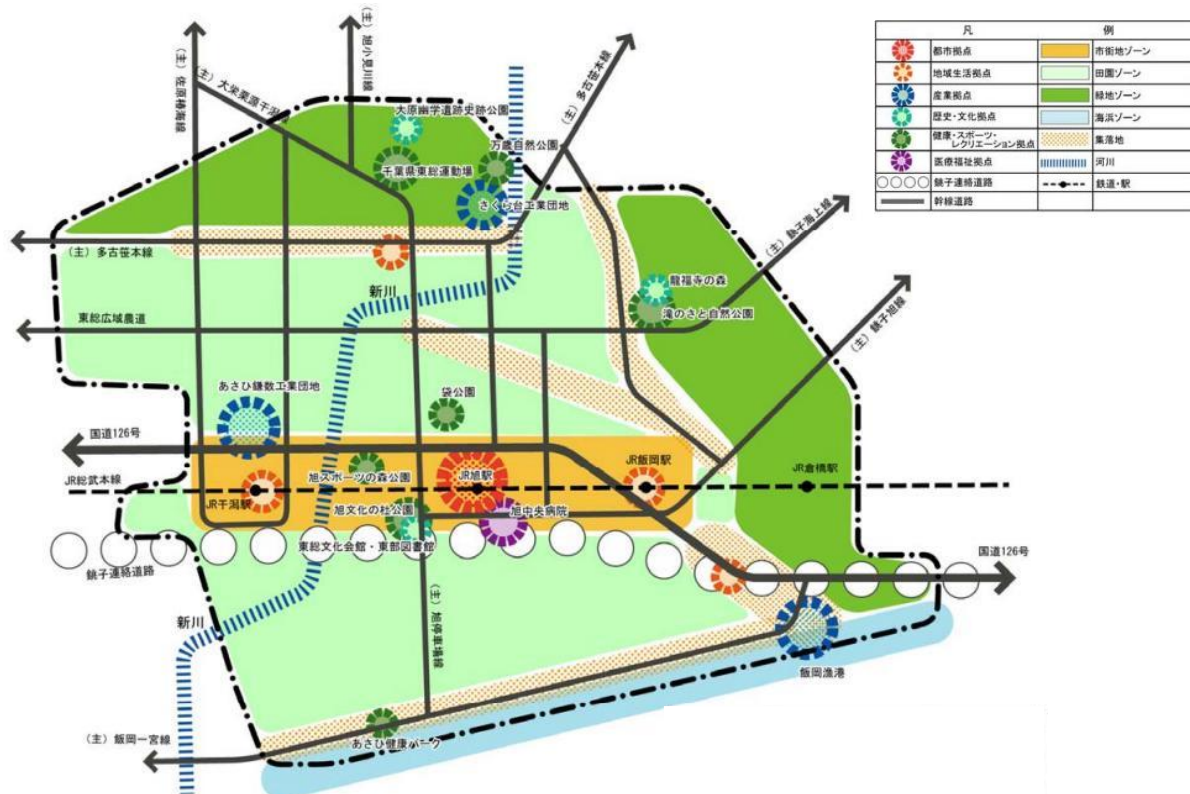
(2) 旭市都市計画マスタープラン

《策定期期》平成 22 年 3 月

《計画期間》平成 22 年度～令和 8 年度

《将来都市像》ひとが輝き 海とみどりがつくる健康都市“旭”

《都市構造図》



《都市づくりの目標》(1)市民が活き活きと健康に過ごすことのできる都市づくり

(2)豊かな食文化を育む、農業、水産業などの地域産業の活性化を目指した都市づくり

(3)自然や歴史、レクリエーション資源を活かした地域内外の交流による都市づくり

《都市づくりの方針》①多様な機能が集約した、歩いて暮らせるコンパクトな市街地とゆとりある居住環境の形成

②生活圏の中心となる都市拠点、コミュニティ拠点の充実

③拠点や市街地を相互に結ぶ交通軸、公共交通の整備・充実

④地域独自の“食”を提供し、楽しむことのできる多様な場づくり

⑤食の多様化や浸透による、農林水産業や加工産業、観光産業の振興

⑥旭の食文化の情報拠点の形成

⑦自然や歴史資源、既存の交流資源を活用した観光・交流の拠点づくり

⑧旭の自然や風土と調和した郷土の風景、美しい都市景観づくり

⑨歩行者や自転車が安全、快適に循環できる水と緑のネットワーク形成

《地域公共交通関連事業》

■ 交通体系の目標

①銚子連絡道路の整備にあわせた交通体系の骨格の形成

②国道 126 号を東西の骨格とした市街地の幹線道路網の整備

③安全で利便性の高い、人にやさしい道路・交通環境の形成

④人の健康にもつながる環境負荷の軽減に配慮した交通体系の形成

(3) 旭市過疎地域持続的発展計画

「策定時期」令和3年11月

「計画期間」令和3年度～令和7年度

「基本項目」(1)移住・定住・地域間交流の促進、人材育成 (2)産業の振興

(3)地域における情報化

(4)交通施設の整備、交通手段の確保

(5)生活環境の整備

(6)子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進

(7)医療の確保

(8)教育の振興

(9)集落の整備

(10)地域文化の振興等

(11)再生可能エネルギーの利用の推進

「地域公共交通関連事業」

■ 過疎地域持続的発展特別事業

①コミュニティバス等運行事業

・高齢者等の交通弱者といわれる方々の交通手段を確保し、市民の積極的な社会参加及び、公共交通の充実を図る

②バス路線維持対策事業

・千葉交通（株）が運行するバス路線（府馬線）の運行費用を助成する

③デマンド交通運行事業

・交通空白地域やバス停まで歩くことが難しい高齢者等の移動手段の確保を図る

(4) 第3次定住自立圏共生ビジョン

「策定時期」令和2年3月

「計画期間」令和2年度～令和6年度

「将来都市像」郷土愛からつなぐ未来 ず～っと大好きなまち旭 ～三郷の実現から発展へ～

「分野」(1)生活機能の強化のための取組

(2)結びつきやネットワークの強化のための取組

(3)圏域マネジメント能力の強化のための取組

「地域公共交通関連事業」

■ 公共交通ネットワークの拡充

▶ 地域公共交通の確保に係る取り組み

【地域間の役割分担に係る基本的な考え】

・旭地域

圏域全体の拠点として、他地域からの交通と乗り継ぎを行う交通結節点機能の維持、強化を図る。また、すべての路線が中心市街地を経由することにより、ターミナルの機能を果たす。

・海上、飯岡、干潟地域

地域の実情、ニーズに即した効率的で利用しやすい地域公共交通を確立し、中心市街地・公共施設・医療機関への移動手段の確保を図る。

○KPI

指標名	現状値（H30）	目標値（R6）
コミュニティバス平日1便当たりの利用者数	8.2人	10人

(5) 生涯活躍のまち・あさひ形成事業

《策定時期》平成 28 年 2 月

(第 1 期旭市総合戦略で重点戦略として「旭市生涯活躍のまち構想」を掲載)

《コンセプト》地域と共に「楽しく健康になる」ための持続可能な多世代交流拠点～みらいあさひ～



《事業主体》代表事業者：イオンタウン株式会社（千葉市美浜区）

グループの構成員：大和ハウス工業株式会社千葉中央支社（船橋市）、阿部建設株式会社（旭市）、株式会社楽天堂（旭市）

《キーワード》(1)安心 (2)暮らし (3)交流 (4)連携

《みんなが楽しく交流できるまち》

市民、移住者みんなが気軽に交流でき、様々な人々の居場所を提供することのできる機能を導入する。

《みんながつながり発展する魅力的なまち》

より利便性の高いまち、誰もが憧れるまちへと発展していくために、地域、行政、学校、病院、道の駅等と総合的に連携できる機能を導入する。

4. 旭市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 目標進捗状況

旭市地域公共交通網形成計画で掲げた評価指標における目標について、実績値より評価したものを以下に示す。人口減少やコロナ禍の到来により、路線バスを除く公共交通利用者数はいずれも減少しているが、コミュニティバスの再編やデマンド交通の導入等により、外出時に困る方の割合は減少している。

計画目標	評価指標	目標値 (R4)	基準値 (策定時)	R3年度	評価
①広域交通と市内生活交通の相互の連携によるわかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築	鉄道利用者数（1日当たり）※1	3,671人	3,564人 (H28)	2,913人	△
	高速バス利用者数（1日当たり）※2	428人	415人 (H28)	144人	△
	路線バス利用者数（1日当たり）	670人	670人 (H28)	673人	◎
	コミュニティバス利用者数（平日1便あたり）	10人	8.9人 (H28)	4.8人	△
	アンケートにおける外出時に交通手段がなく困っている人の回答割合	20%以下	23% (H29)	※R4年度 19%	◎
	年間運転免許返納者数	339人	113人 (H28)	200人	○
②行政・地域住民・交通事業者等の協働による持続可能な取り組みの展開	コミュニティバスの収支率	20%	11.7% (H28)	12.7%	○
	デマンド交通の収支率	20%	—	11.1%	—
	地域公共交通利用促進活動（バスの乗り方教室等）の実施回数	年1回以上	—	—	×
③まちづくり計画との連携による魅力的な交通環境の創出	商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進のサービス数	5件以上	—	—	×
	新たなまちづくり拠点施設等へのバス停設置数	3箇所	—	2箇所	○

※1 市内各駅（倉橋駅除く）合計の利用者数

※2 市内各停留所合計の利用者数

◎	目標を達成した。達成する見込。
○	目標を達成できなかった（基準値より増加）
△	目標が達成できなかった（基準値より減少）
×	事業等が実施できなかった
—	評価不能

（２）事業進捗状況

旭市地域公共交通網形成計画で掲げた実施事業について、進捗状況を以下に示す。18 の事業のうち、13 の事業については検討及び実施しており、5 つの事業において社会情勢の変化等から積み残しがある状況であるため、本計画においても引き続き検討していく必要がある。

実施施策	番号	実施事業	現在の進捗状況	今後の取り組み予定
【施策 1】 広域交通ネットワークの 充実	①	J R 総武本線の利便性向上 ○鉄道事業者への要望活動の実施	令和 4 年度千葉県 JR 複線化等期成同盟 J R 東日本千葉支社への要望活動（令和 4 年 11 月 17 日実施） ・要望事項 ① 通勤・通学時間帯の普通列車の増発 ② 終電時刻の繰り下げ ③ 路線改良（ロングレール化）	・ J R 総武本線の更なる利便性向上のため、市民ニーズの把握に努め、引き続き JR 東日本へ要望活動を実施していく。
	②	高速バスの利便性向上 ○運行本数の増便の検討 ○パークアンドライド駐車場整備の検討	○運行本数の増便の検討 令和 2 年度に新型コロナウイルスの影響で、利用者が大幅に減り運行本数を減らしたが、令和 4 年 9 月より新規ルート「横芝光・旭ルート」が運行開始（8 便／日）したため、増便となった。	○運行本数の増便の検討 アフターコロナを見据えた利用者の状況を考慮しつつ、増便の検討をしていく。 ○パークアンドライド駐車場整備の検討 利用者のニーズ等を踏まえ検討していく。
【施策 2】 路線バスの活性化・維持	①	鉄道ダイヤに合わせた運行ダイヤの調整 ○鉄道ダイヤに合わせた路線バス発着時間の調整（通勤・通学時間帯、特急列車との接続）	令和 2 年度再編に合わせ、ダイヤ調整を行った。	鉄道ダイヤ改正に応じた調整を行っていく。
	②	路線バス・コミュニティバス運行終了後における高速バス一般乗降化（半クローズの解消）の研究 ○夜間帯における高速バスの一般乗降化の研究（自治体と高速バス運行事業者による勉強会等の実施）	－	一般乗降化の可能性について高速バス運行事業者と共に研究していく。
【施策 3】 地域内交通の再編	①	コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	令和 2 年 4 月に新たなルート・ダイヤで運行を開始した。	令和 4 年度に実施する市民・利用者アンケート等の各種調査結果を踏まえたルート・ダイヤ作りを検討する。
	②	デマンド交通の導入	令和 2 年 4 月に運行開始。 令和 4 年 4 月にみらいあさひ（イオンタウン旭）を共通乗降場所として追加。 随時乗降対象施設の更新等を行い、利便性の向上に努めている。	令和 4 年度に実施する市民・利用者アンケート等の各種調査結果を踏まえた運行内容を検討する。
	③	コミュニティバス等運行評価基準の設定	コミュニティバスのルート・ダイヤを再編し、2 年ほど経過するが、再編と同時に新型コロナウイルスの影響で利用者が減少したため、検討・設定および評価が行えていない。	新型コロナウイルス感染症の状況をみながら、運行評価基準設定を検討していく。
【施策 4】受益者負担の 適正化	①	コミュニティバスの運賃改定	令和 2 年 4 月に運賃改定を行った。	運賃以外の収入源の確保について検討していく。
	②	コミュニティバス回数券等の検討 ○回数券、定期券、1 日乗車券等の導入検討	令和 2 年 4 月に回数券、1 日乗車券の販売を開始した。	回数券、一日乗車券の周知に努める。
【施策 5】 公共交通の総合的情報 等の提供	①	総合公共交通マップの作成及び公共交通専用ホームページによる情報提供 ○総合公共交通マップの作成 ○公共交通専用ホームページの開設	○総合公共交通マップの作成 令和元年 4 月から毎年作成し、市内各戸に配布を行っている。 ○公共交通専用ホームページの開設 令和 2 年 3 月から市のホームページ内にて専用ページを開設し、随時公共交通関係の情報を更新している。	○総合公共交通マップの作成 引き続き作成し、市内各戸に配布等を行う。 ○公共交通専用ホームページの開設 引き続き最新の情報を掲載していく。
	②	バスロケーションシステムの研究	導入の検討をしているが、コミュニティバスの主な利用者が高齢者で、スマートフォンや P C を所有していない状況があり、導入まで進んでいない。	引き続き検討していく。
【施策 6】 交通結節点の整備	①	まちづくりと連携した新たな交通結節点整備 ○道の駅、新庁舎、生涯活躍のまち等の新たな交通結節点の整備	令和 2 年 4 月から道の駅、令和 3 年 4 月から新庁舎をコミュニティバス停留所として新設した。	イオンタウン（生涯活躍のまち）停留所について、北西交差点の信号が設置し次第検討を進めていく。
	②	利用者の多いバス停施設の環境改善 ○交通結節点や利用者の多い主要なバス停における待合環境改善の検討	停留所の木製ベンチの修理および更新。	引き続き利用者のニーズ等を踏まえて検討・実施していく。
【施策 7】 利用促進策の実施	①	公共交通を利用した外出の移動モデルプログラム（おでかけ、観光等）の作成 ○外出の移動モデルプログラムの作成・配布	－	新型コロナウイルス感染症の状況をみながら、検討していく。
	②	免許返納優遇措置の検討	令和 2 年 4 月からコミュニティバス、デマンド交通にて実施。	運転免許自主返納者に対する公共交通の支援措置等を引き続き周知し、利用促進を図る。
	③	バスの乗り方教室の実施 ○子どもや高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	－	新型コロナウイルス感染症の状況をみながら、バス事業者と連携し、バス乗り方教室の実施を検討していく。
	④	商業施設や観光施設と連携した割引制度等の検討 ○割引チケット等の導入の検討	－	関係課等と協議し検討していく。
	⑤	お試し乗車券の検討	－	新型コロナウイルス感染症の状況をみながら、検討していく。

5. 市民のニーズ把握

(1) 市民アンケート調査

■ 調査概要

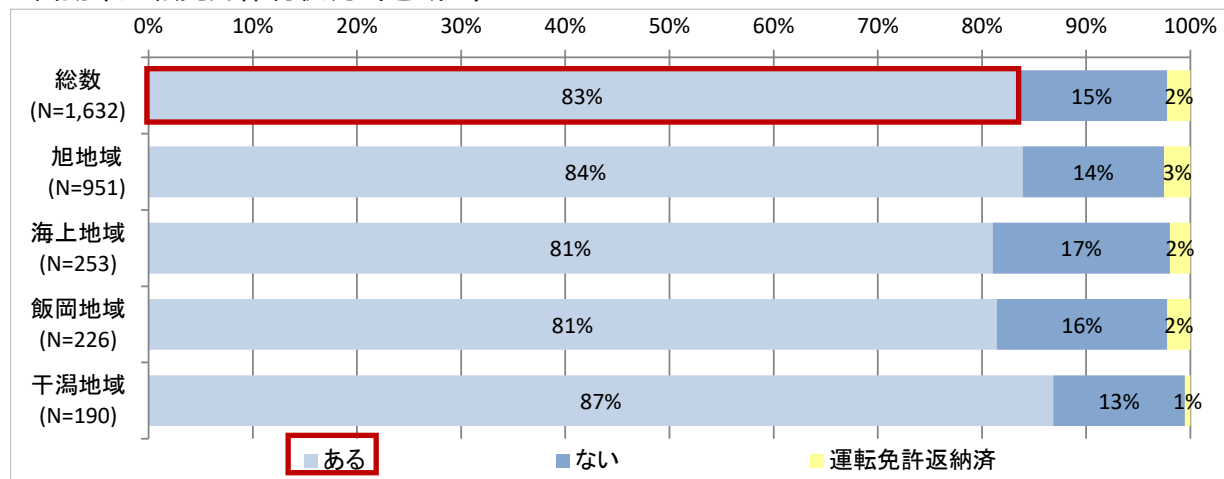
対象者	・小学生以上の市民 3,000 世帯（無作為抽出）					
主な調査項目	・属性（居住地、年齢、職業、自動車保有状況、運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望、公共交通の維持・確保の意向					
調査方法	・郵送による配布・回収					
調査期間	・令和 4 年 8 月 22 日（月）～9 月 9 日（金）					
回答数	・N = 1,658 人（世帯回収 N = 1,022 回収率 34.1%）					
内訳	属性		実数(人)	割合(%)	属性	
	性別	男性	822	49.6	女性	808
		無回答	28	1.7		
	年齢	6～9 歳	16	1.0	10～18 歳	72
		19～39 歳	224	13.5	40～59 歳	425
		60～64 歳	159	9.6	65～69 歳	209
		70～74 歳	235	14.2	75 歳以上	296
		無回答	22	1.3		
	職業	小学生	34	2.1	中学生	20
		高校生	34	2.1	その他の学生	14
		会社員・公務員	485	29.3	自営業・農業等	237
		専業主婦(夫)	85	5.1	パート・アルバイト	199
		無職	513	30.9	その他	26
		無回答	11	0.7		
	地区	旭地域	962	58.0	海上地域	257
		飯岡地域	227	13.7	干潟地域	190
		無回答	22	1.3		

※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合がある。

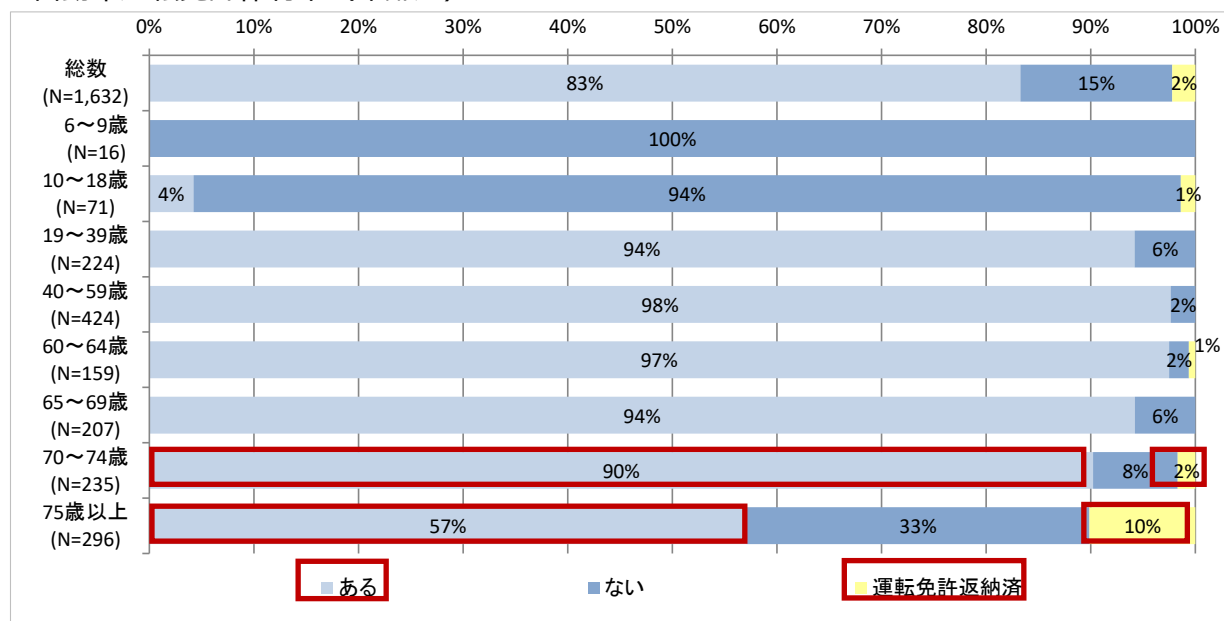
①自動車運転免許保有状況

- 全体では8割以上が運転免許を保有、70～74歳では9割以上、75歳以上でも半数以上が運転免許を保有している。
- 運転免許返納状況は、70～74歳では2%、75歳以上で10%程度となっている。
- 65歳以上の自動車の所有状況は、「家族等の車で送迎」を含めると88%であり、日常の外出行動のほとんどが「自分で車を運転」か「家族等の車で送迎」で賄われている。

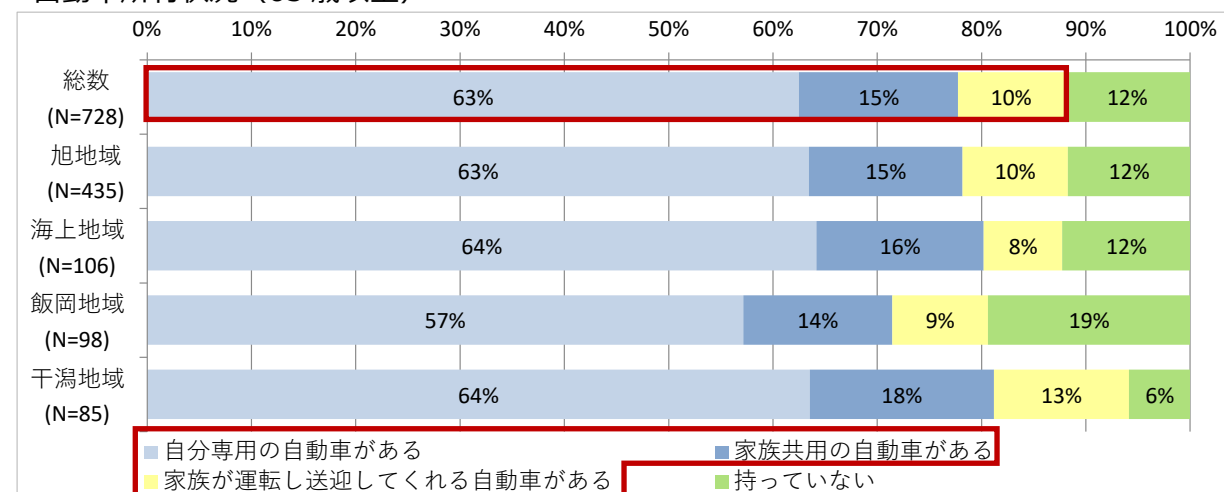
■自動車運転免許保有状況（地域別）



■自動車運転免許保有率（年齢別）



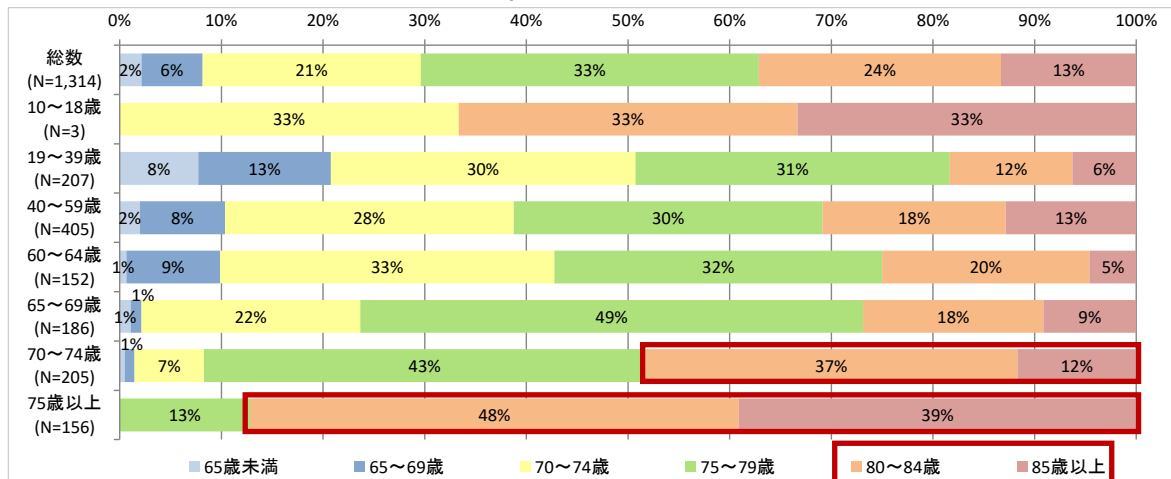
■自動車所有状況（65歳以上）



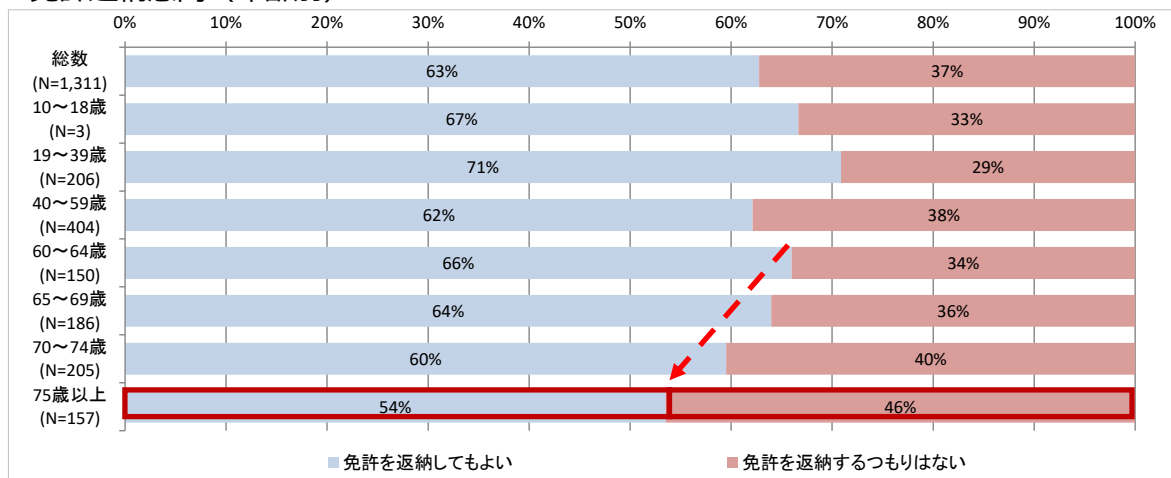
②運転に対する負担感、免許返納意向

- 運転を続ける年齢は、70 歳以上では“80 歳以上まで運転を続ける”という回答が多い。
- 免許返納意向については、高齢になるごとに返納意向割合が下がり、75 歳以上では「返納してもよい」「返納するつもりない」がおおよそ半々となっている。高齢層の多くが、マイカー無しで生活を送ることは難しいと感じていることがうかがえる。
- 一方で、運転に対する負担感は、年齢が上がるにつれて増え、70～74 歳の 2 割、75 歳以上の 3 割が運転に不安を感じている。今後、高齢化が進展していく中で、マイカーに頼らず移動できる手段の確立が求められている。

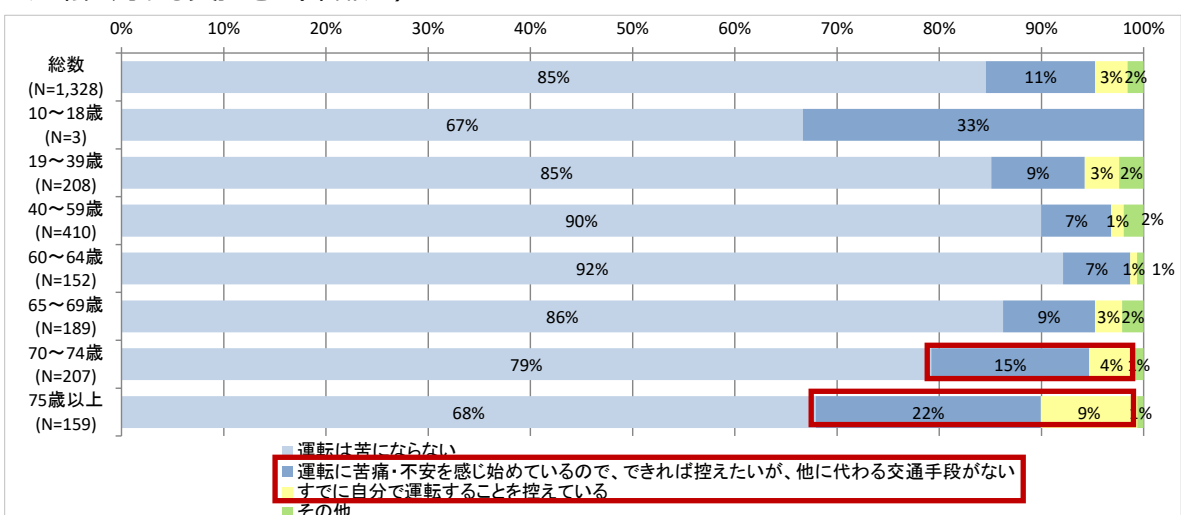
■何歳まで運転を続けられるか（年齢別）



■免許返納意向（年齢別）



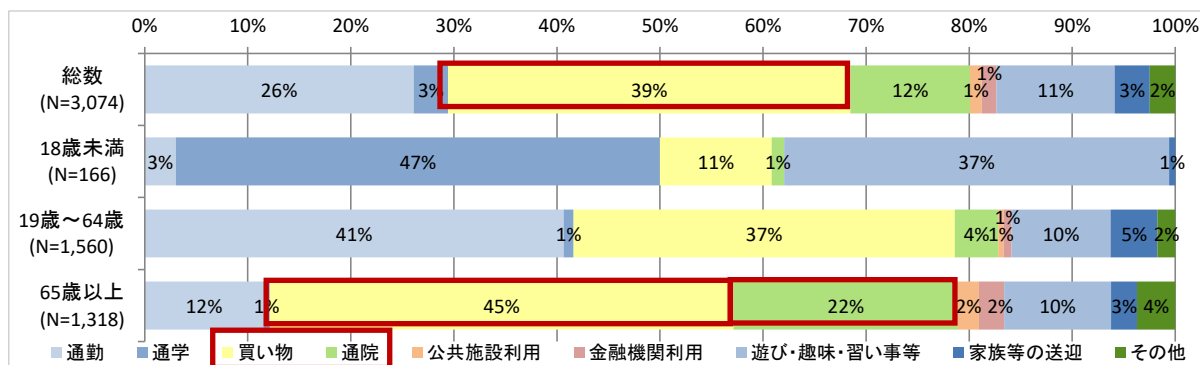
■運転に対する負担感（年齢別）



③日常の外出行動

- 最も多い外出目的は、全体では「買い物」で、65 歳以上では「買い物」での外出が4 割強、「通院」での外出が2 割程度となっている。
- 外出先については、通勤・通学では「市外」の割合がやや高くなっている一方、買い物や通院では 85% 以上が「市内」となっている。また 65 歳以上の外出先は8 割が「市内」となっており、市内における日常の買い物での交通需要が高いことがうかがえる。
- また、全体では 84%が自家用車での移動であり、65 歳以上でも自家用車の割合が高い。公共交通の利用率は「通学」でやや高いほか、「通院」でも 12%の利用がある。

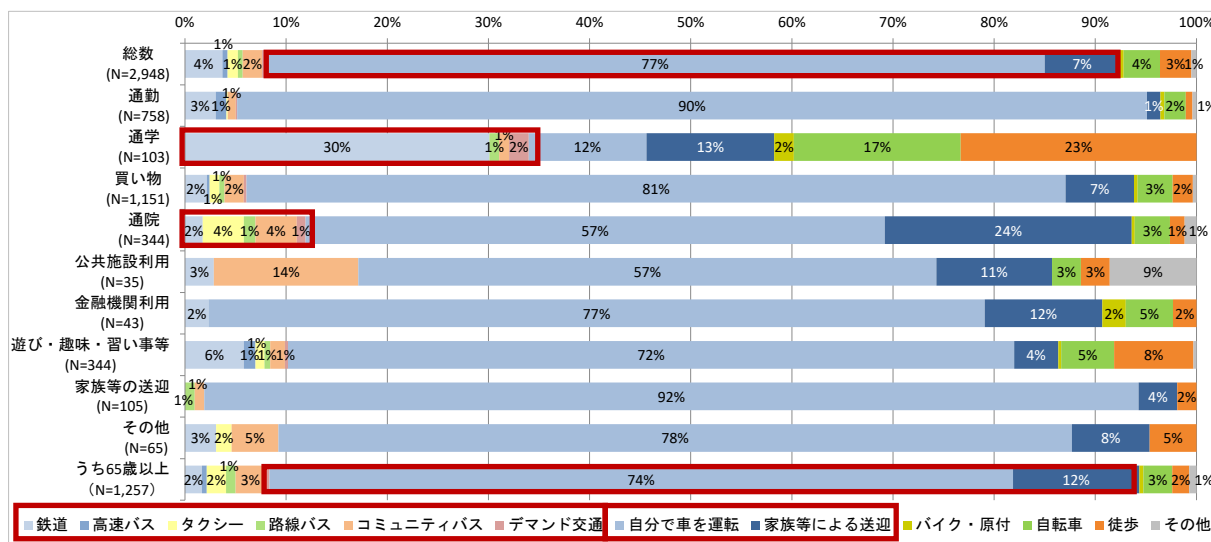
■外出目的（年齢別） ※回答者 1 名につき 2 つまで回答



■外出先（外出目的別） ※回答者 1 名につき 2 つまで回答



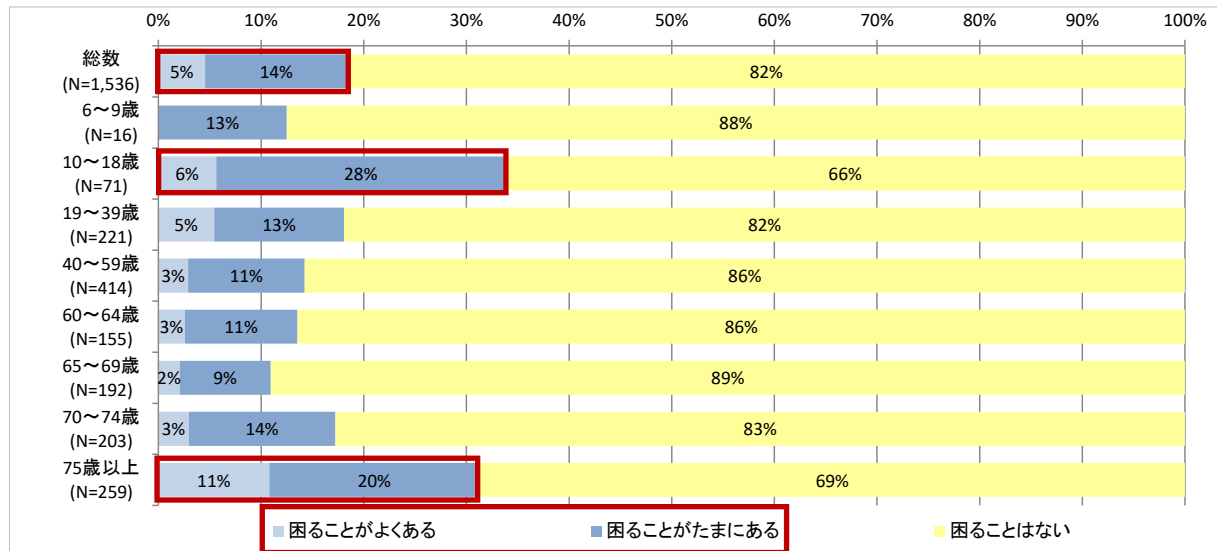
■外出時の交通手段（外出目的別） ※回答者 1 名につき 2 つまで回答



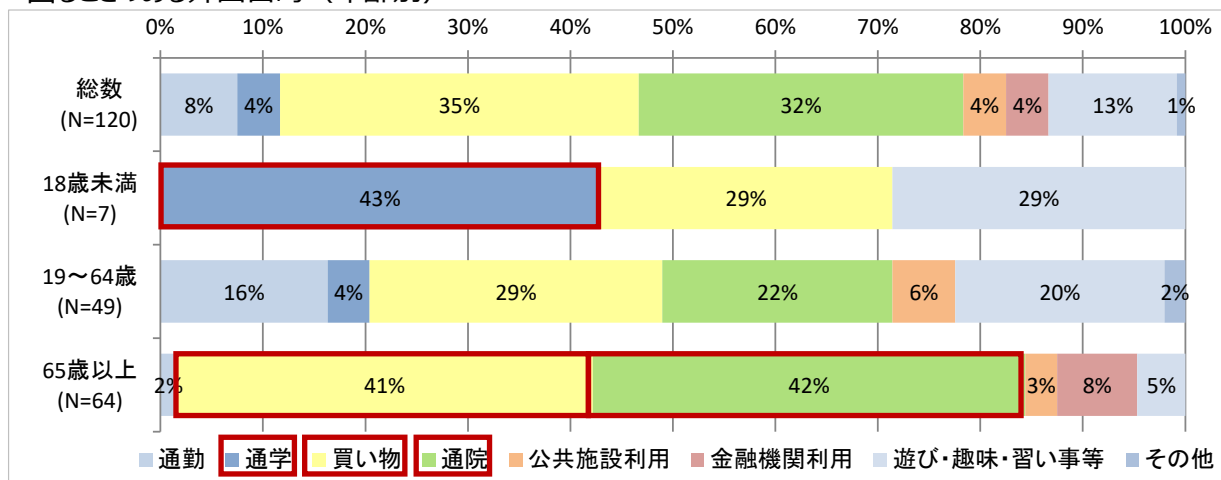
④外出時に困ること

- 「外出時に困ることがある」とする人の割合は、全体では19%で、75歳以上と若年層で30%程度と高くなっている。逆に60～69歳では外出時に困る割合はやや低い傾向にある。
- 困ることがある外出目的は、高齢層で「買い物」と「通院」、若年層では「通学」が多い。
- 困ったときの交通手段では、「家族・友人などに送迎してもらう」が6割以上、「タクシーを利用する」が35%となっている。また、「外出するのをあきらめる」も2割程度存在する。

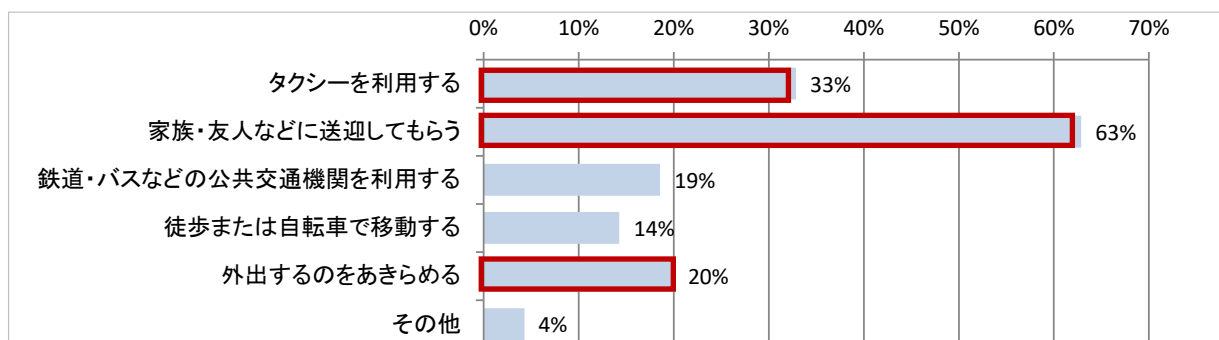
■ 困ることの有無（年齢別）



■ 困ることのある外出目的（年齢別）



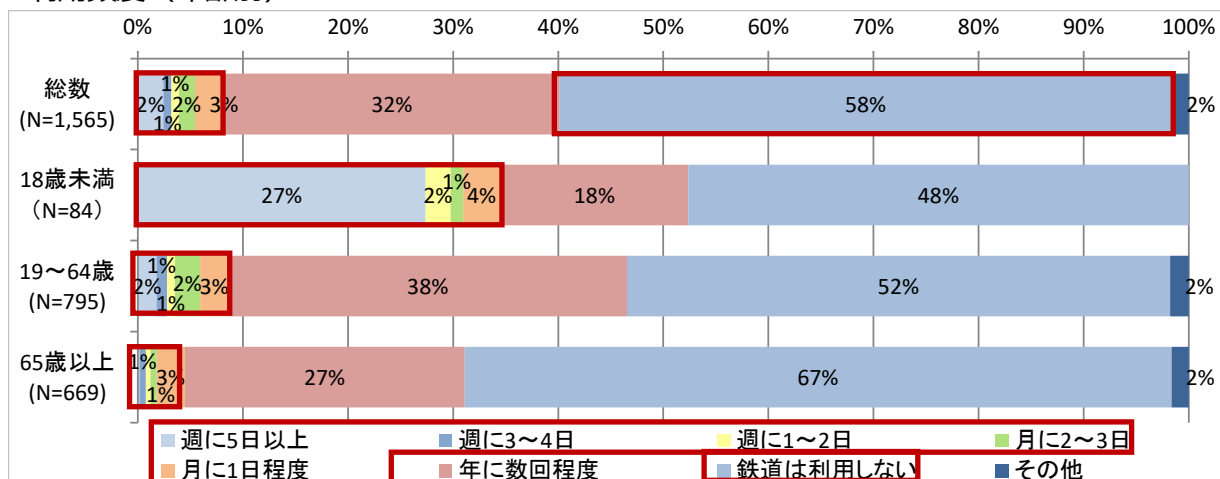
■ 困ったときの交通手段 ※回答者1名につき2つまで選択可



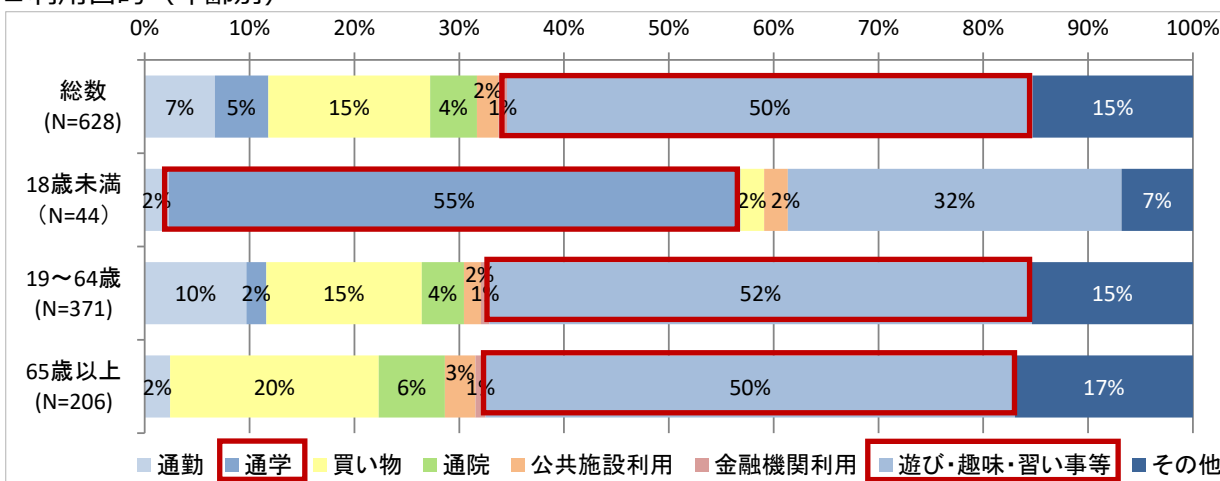
⑤鉄道の利用状況

- 全体では、半数以上の方が「鉄道は利用しない」と回答、週1回以上の利用は4%程度（若年層29%、中間層4%、高齢層1%）、月1回以上の利用は9%程度（若年層34%、中間層9%、高齢層5%）となっている。
- 多い利用目的は、若年層では「通学」が55%、中間層・高齢層では「遊び・趣味・習い事等」の割合が高い。
- 「利用しない理由」としては、「鉄道を利用する用事が特にないから」「自動車のほうが便利だから」が多くを占めたほか、「高速バスのほうが便利」「駅周辺に駐車場がない」がやや多く挙げられた。

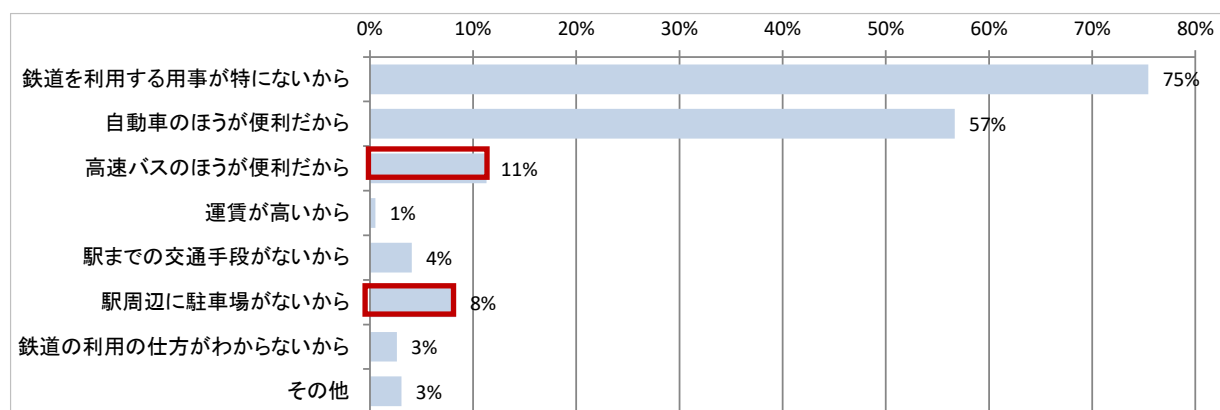
■利用頻度（年齢別）



■利用目的（年齢別）



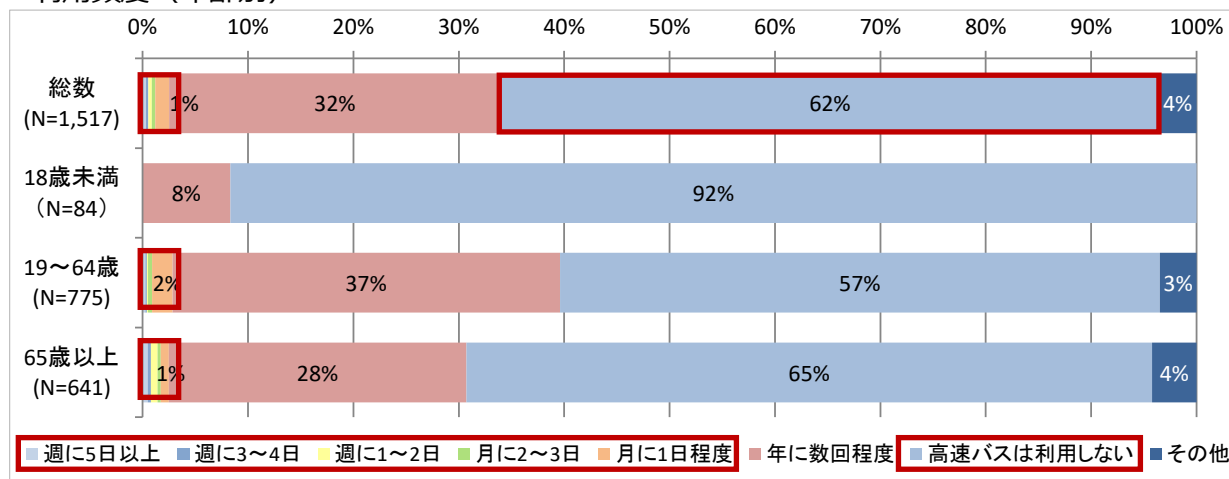
■利用しない理由 ※回答者1名につき2つまで選択可



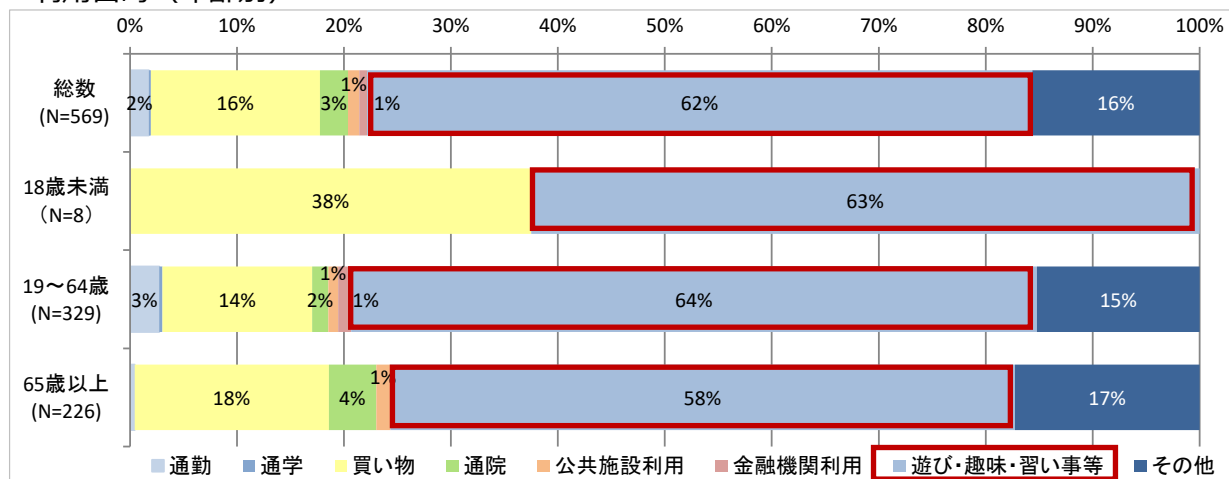
⑥高速バスの利用状況

- 全体では、約 6 割の方が「高速バスは利用しない」と回答、週 1 回以上の利用も高齢層で 1 %程度、月 1 回以上の利用では 1%程度（若年層 0 %、中間層 2%、高齢層 1%）となっている。
- 多い利用目的は、各階層とも「遊び・趣味・習い事等」の割合が約 6 割を占める。
- 「利用しない理由」としては、「高速バスを利用する用事が特になから」「自動車のほうが便利だから」が多くを占めたほか、「鉄道のほうが便利」がやや多く挙げられた。

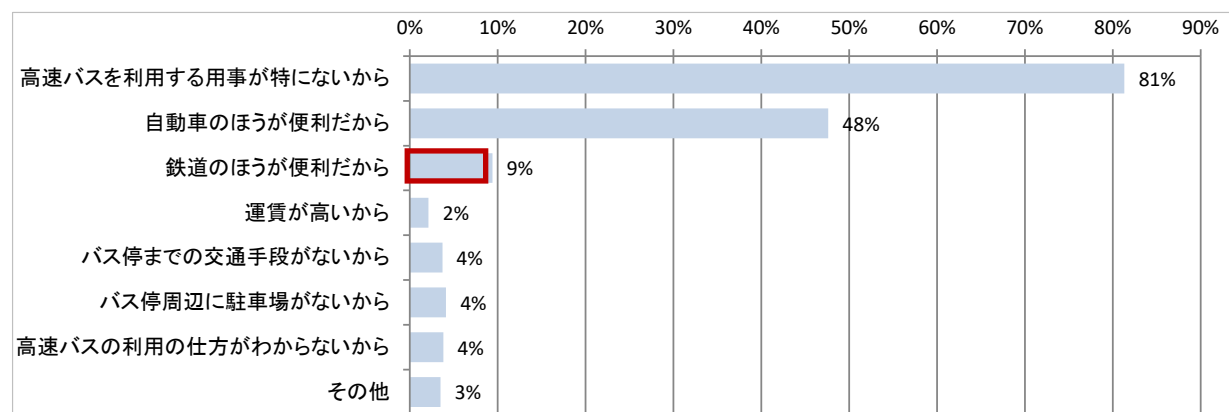
■利用頻度（年齢別）



■利用目的（年齢別）



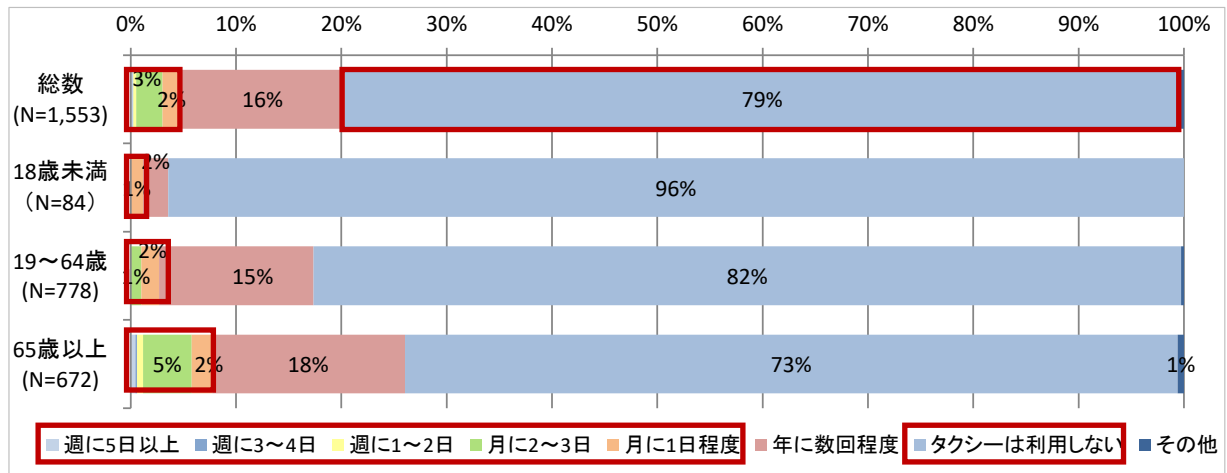
■利用しない理由（市全体）



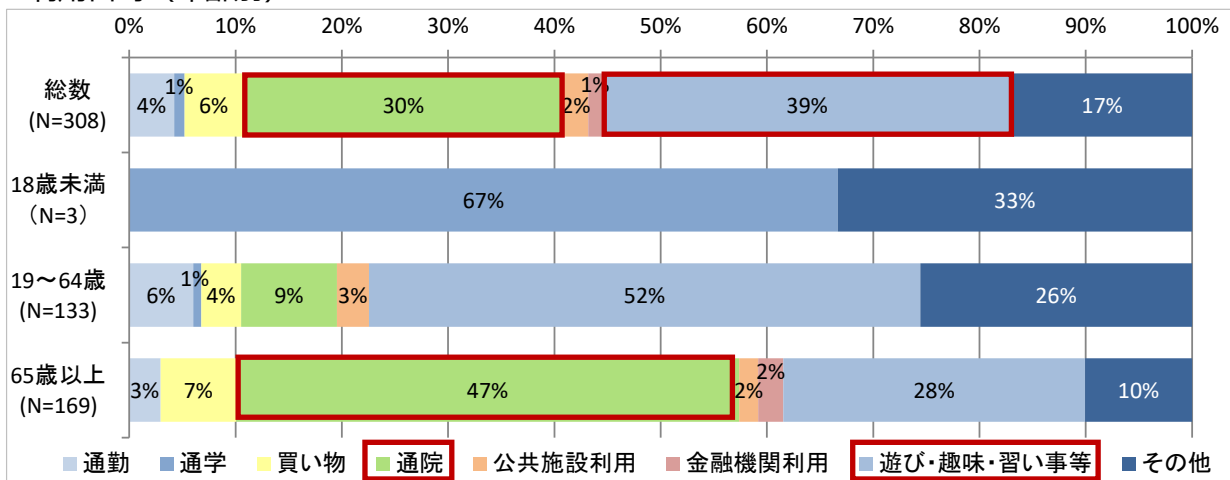
⑦タクシーの利用状況

- 全体では、約 8 割の方が「タクシーは利用しない」と回答、週 1 回以上の利用も限りなく 0%に近く、月 1 回以上の利用では 5%程度（若年層 1%、中間層 3%、高齢層 7%）となっている。
- 多い利用目的は、全体では「遊び・趣味・習い事等」が多いが、高齢層では「通院」での利用が最も多くなっている。
- 「利用しない理由」としては、「タクシーを利用する用事が特にないから」「自動車のほうが便利だから」が多くを占めたほか、「料金が安いから」がやや多く挙げられた。

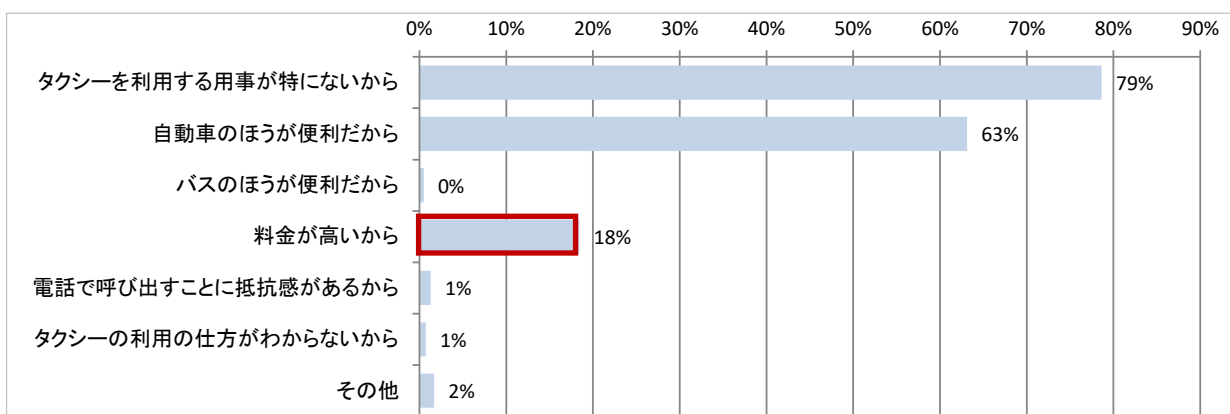
■利用頻度（年齢別）



■利用目的（年齢別）



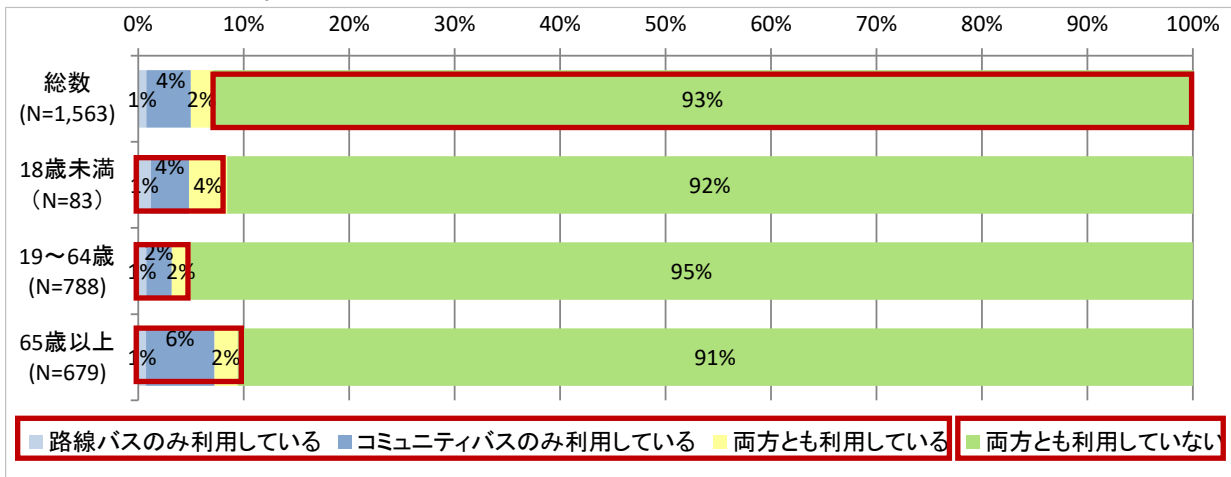
■利用しない理由 ※回答者 1 名につき 2 つまで選択可



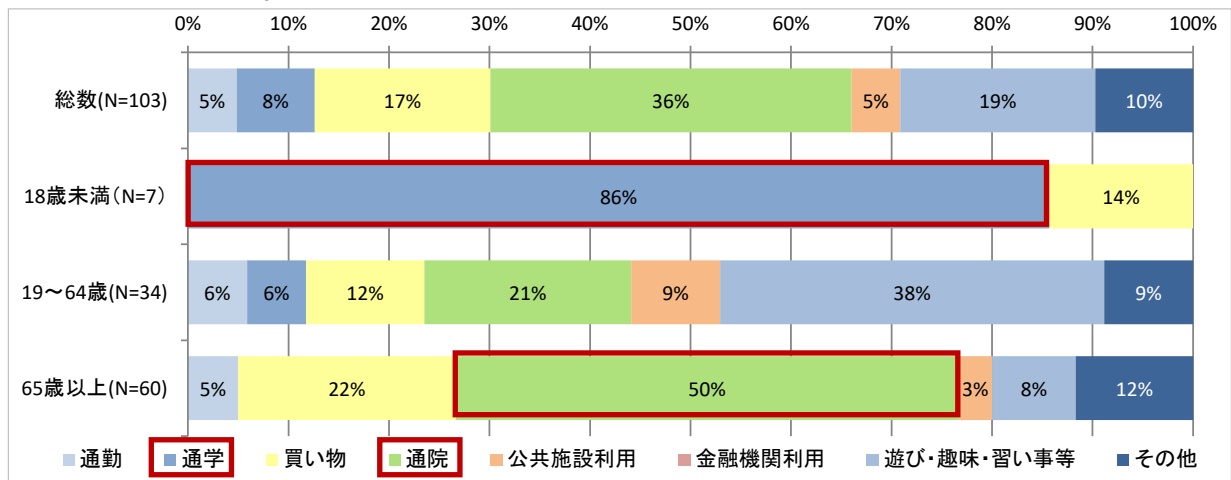
⑧路線バス・コミュニティバスの利用状況

- 全体では、90%以上の方が「両方とも利用していない」と回答。利用している割合は、若年層と高齢層で9%程度、中間層での利用は5%程度に留まっている。
- 多い利用目的は、若年層では「通学」が86%、高齢層では「通院」が半数を占めている。
- 「利用しない理由」としては、「自動車のほうが便利だから」「バスを利用する用事が特になから」が多くを占めたほか、「自宅の近くにバス停がないから」や「使いたい時間にバスが運行していないから」がやや多く挙げられた。

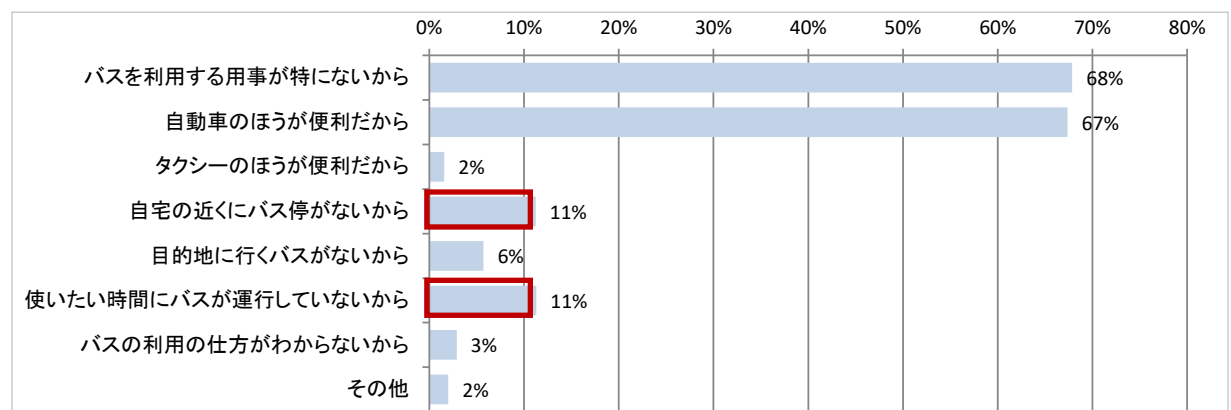
■利用頻度（年齢別）



■利用目的（年齢別）



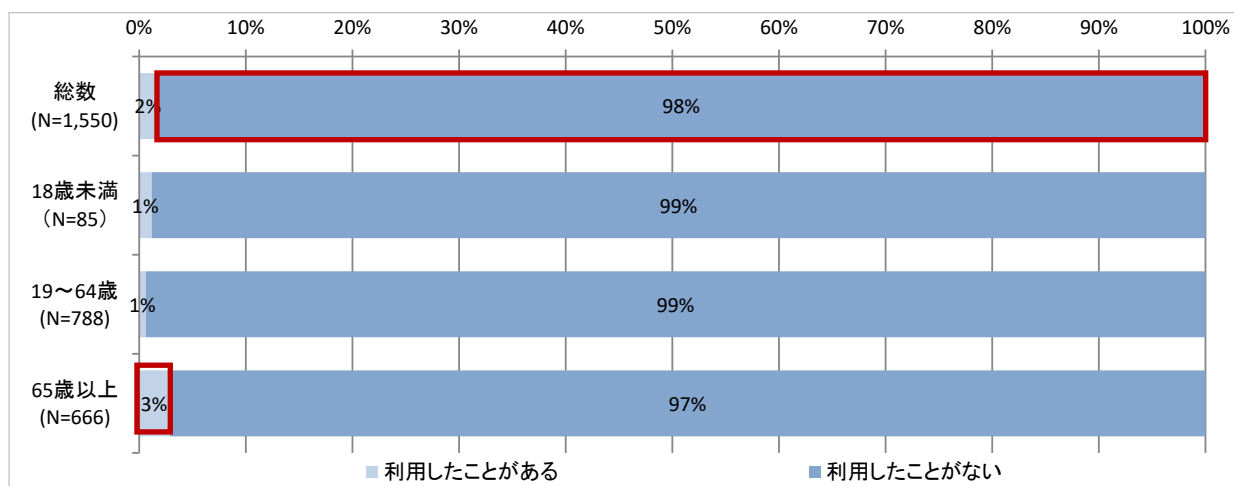
■利用しない理由 ※回答者 1 名につき 2 つまで選択可



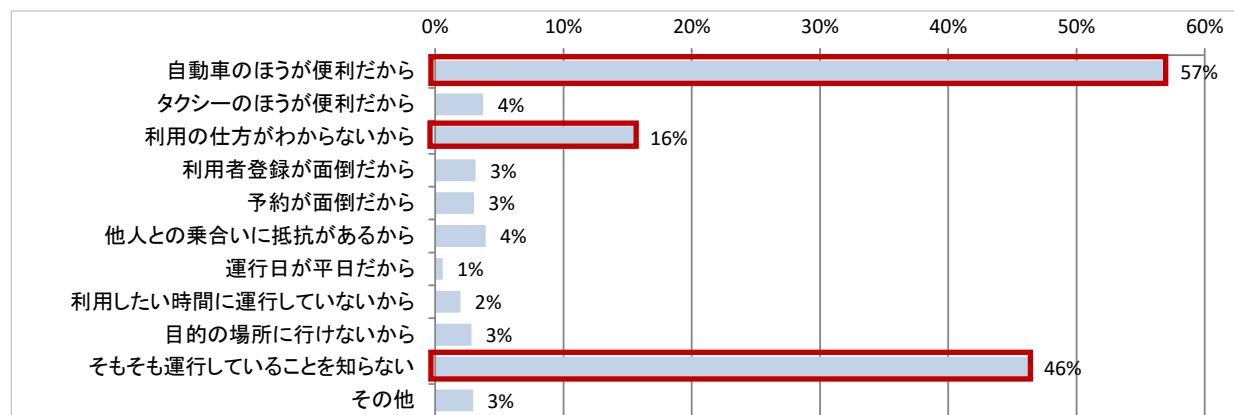
⑨デマンド交通の利用状況

- 全体では、9割以上の方が「利用したことがない」と回答しており、比較的「65歳以上」の高齢者層の利用が多い傾向にある。
- 利用しない理由としては、「自動車のほうが便利だから」「そもそも運行していることを知らない」が多くを占めたほか、「利用の仕方がわからないから」がやや多く挙げられた。
- 「知らない・わからない」との意見が比較的多いことから、利用促進・乗合率の向上に向け、引き続き情報発信の強化を講じる必要がある。

■利用頻度（年齢別）



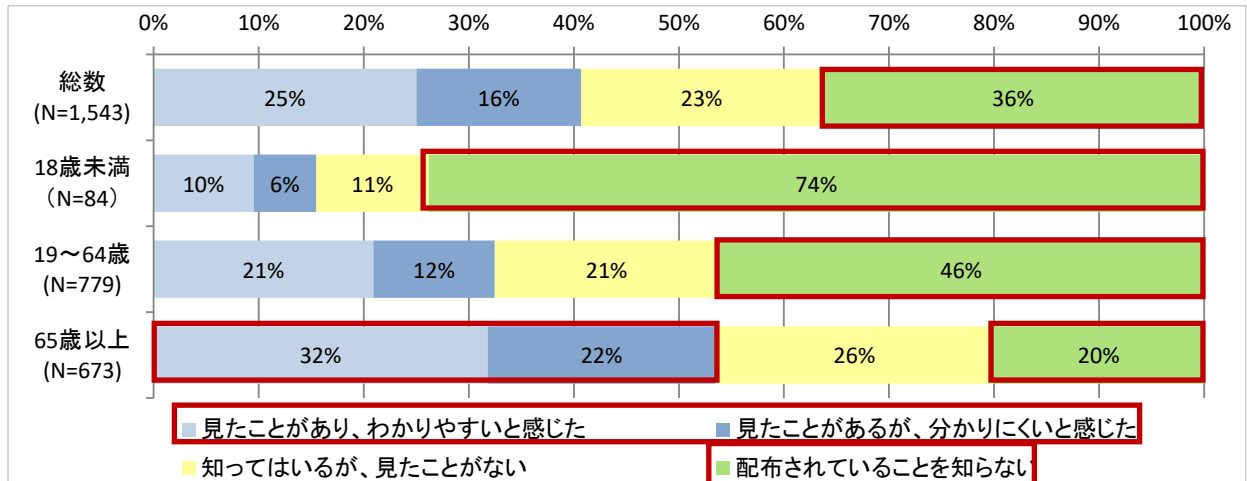
■利用しない理由 ※回答者 1 名につき 2 つまで選択可



⑩公共交通マップについて

- 市内を運行する公共交通の情報をまとめている「旭市総合公共交通マップ」の認知状況について、全体では「配布されていることを知らない」が36%となっており、「見たことがあり、わかりやすいと感じた」は1/4程度となっている。年齢別では高齢になるにつれ認知度は高くなっており、「見たことがある」は半数以上となっている。

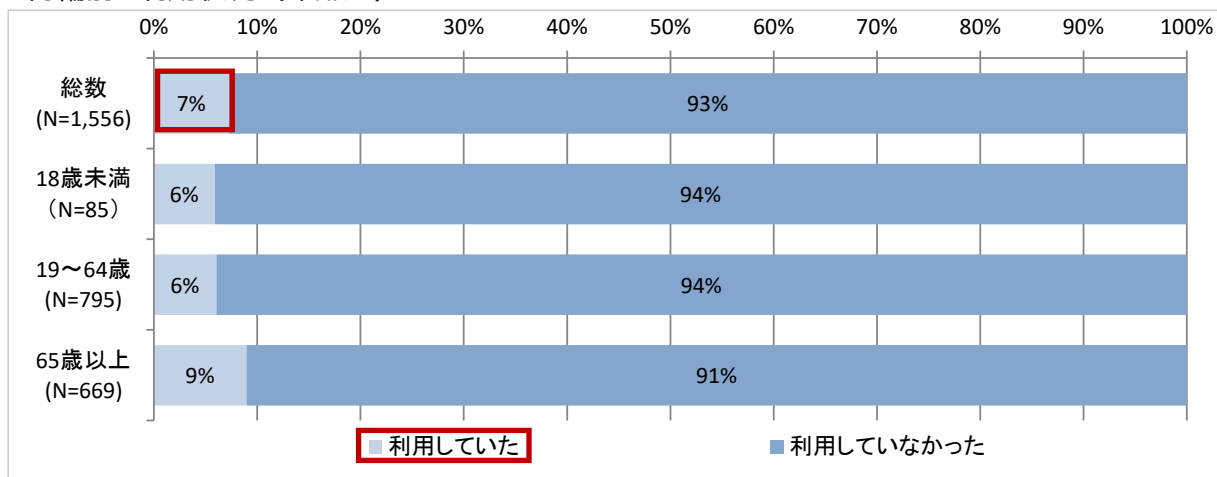
■公共交通マップの認知度（年齢別）



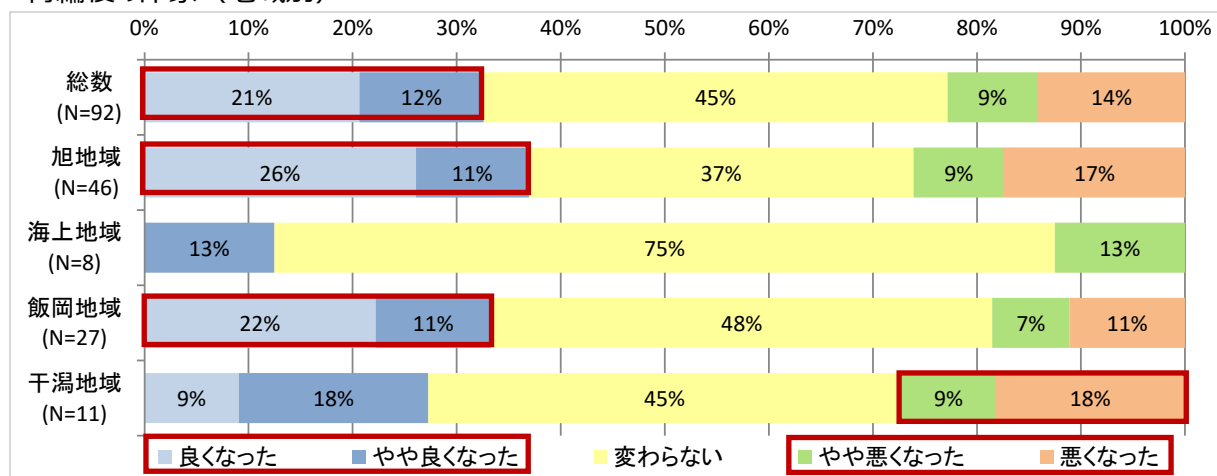
⑪コミュニティバスの再編について

- 回答者のうち、再編前に利用していた方は1割未満となっており、再編後の印象は「変わらない」が45%と最も多く、次いで「良くなった」が21%となっている。
- 再編後の印象として地域別では、旭地域と飯岡地域で比較的「良くなった」との意見が多く、干潟地域では「悪くなった」との意見が多くなっている。また、年齢別では比較的若い世代の評価が高く、高齢者層の評価が低い傾向にある。

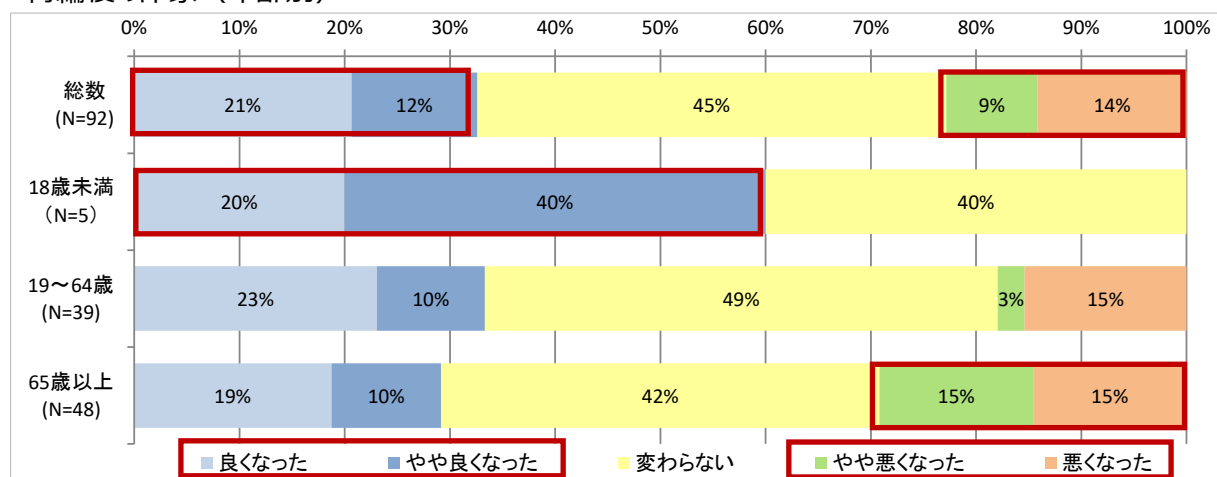
■再編前の利用状況（年齢別）



■再編後の印象（地域別）



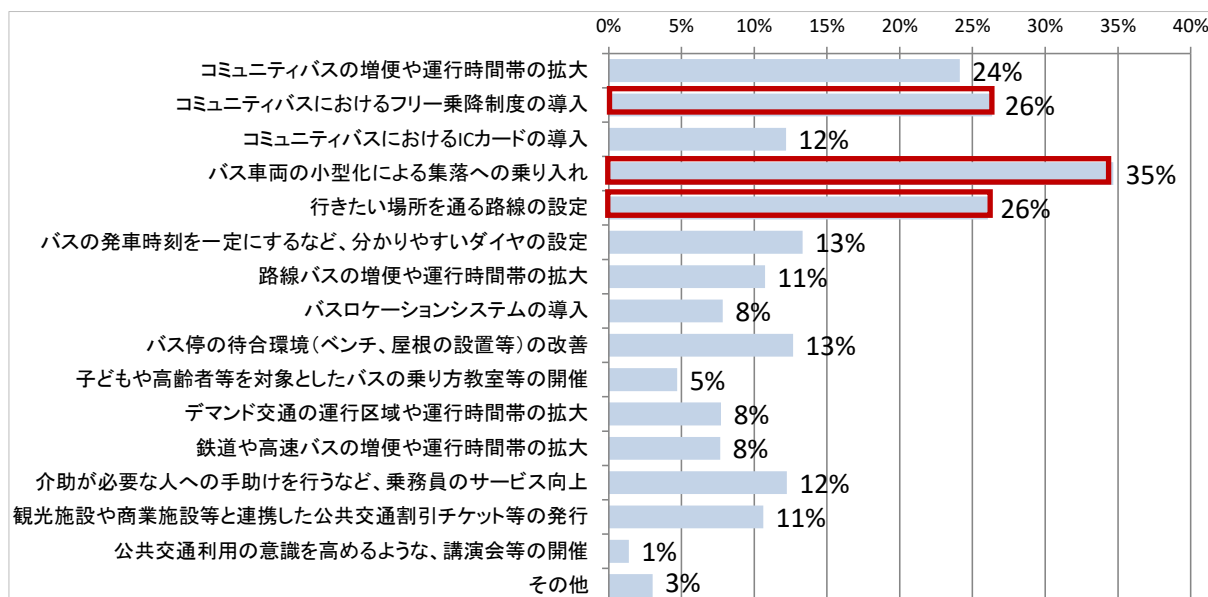
■再編後の印象（年齢別）



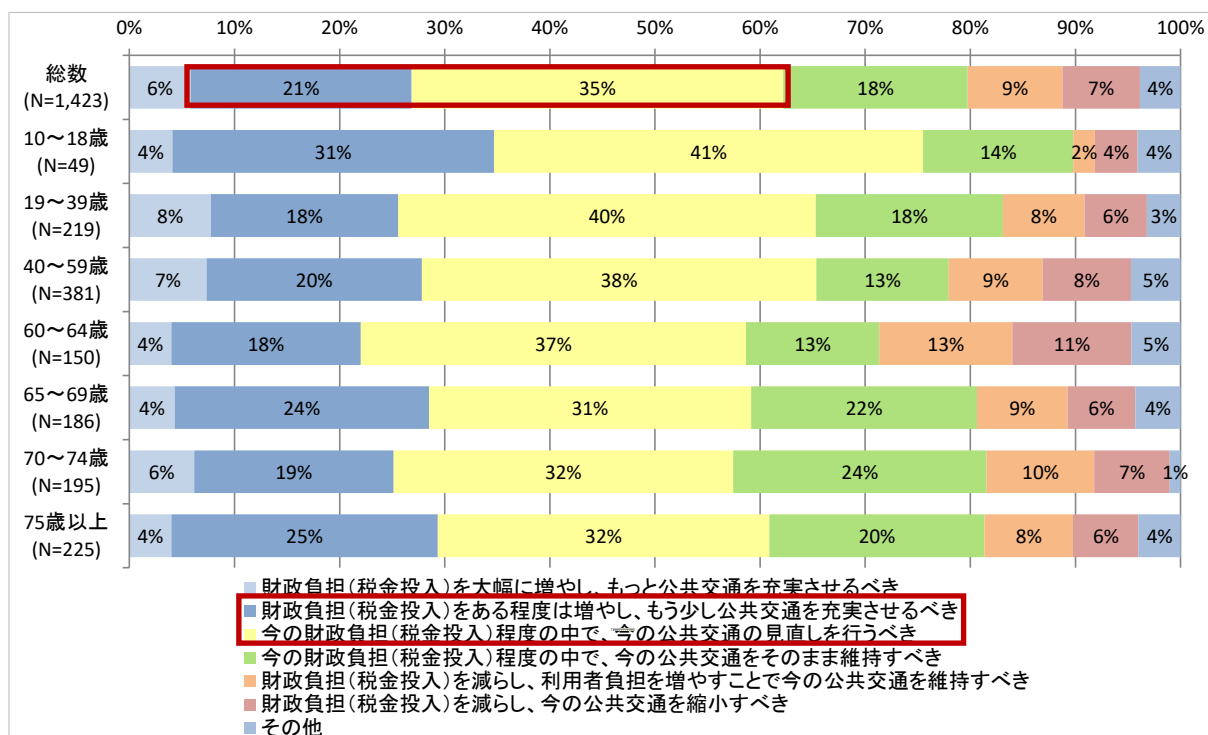
⑫公共交通の今後のあり方について

- 公共交通の利用を促進するための効果的な取り組みについては、「バス車両の小型化による集落への乗り入れ」や「コミュニティバスにおけるフリー乗降制度の導入」、「行きたい場所を通る路線の設定」の回答が多く挙げられている。
- 公共交通に対する今後の財政負担のあり方については、「今の財政負担（税金投入）程度の中で、今の公共交通の見直しを行うべき」が各年齢層とも最も多く、次いで「財政負担（税金投入）をある程度は増やし、もう少し公共交通を充実させるべき」が挙げられおり、公共交通に対する期待は大きいことがうかがえる。

■公共交通の利用を促進するための効果的な取り組み ※回答者 1 名につき 3 つまで選択可



■財政負担のあり方（年齢別）



(2) 公共交通利用者調査

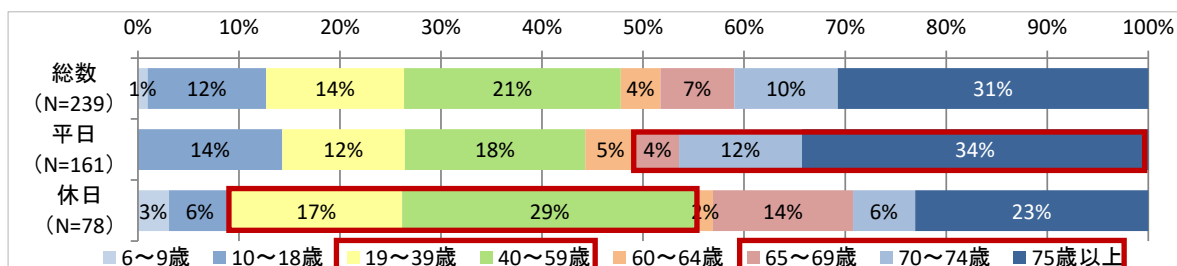
対象者	・市内公共交通機関を利用している方
主な調査項目	・利用者属性（性別・年齢）、OD※ ¹ 、利用特性（端末手段・利用目的・頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数・運行時間帯・行き先・運賃等） ・改善して欲しいサービス（行き先・運行日・運行本数等）
調査方法	《コミュニティバス》 ・調査員がバス車両に乗りし直接ヒアリング、OD 調査取得（始発～終発） 《路線バス・高速バス・鉄道》 ・調査員がバス停・駅で利用者に直接ヒアリング（始発～終発） 《デマンド交通》 ・全利用登録者への郵送による配布・回収
調査期間	《コミュニティバス・路線バス・高速バス・鉄道》 ・令和4年9月14日（水）、令和4年9月25日（日） 《デマンド交通》 ・令和4年8月22日（月）～9月9日（金）
回答数	《コミュニティバス》 N=239 平日（東西線 111、旭南ルート 26、海上ルート 11、干潟ルート 13） 休日（東西線 56、旭南ルート 18、海上ルート 1、干潟ルート 3） 《路線バス》 N=39 平日（旭駅 14、旭中央病院 8） 休日（旭駅 12、旭中央病院 5） 《高速バス》 N=114 平日（旭バス停 20、旭中央病院東 26） 休日（旭バス停 24、旭中央病院東 44） 《鉄道》 N=361 平日（旭駅 44、干潟駅 50、飯岡駅 56、倉橋駅 57） 休日（旭駅 40、干潟駅 45、飯岡駅 55、倉橋駅 14） 《デマンド交通》 N=576

※1：出発地から到着地のこと

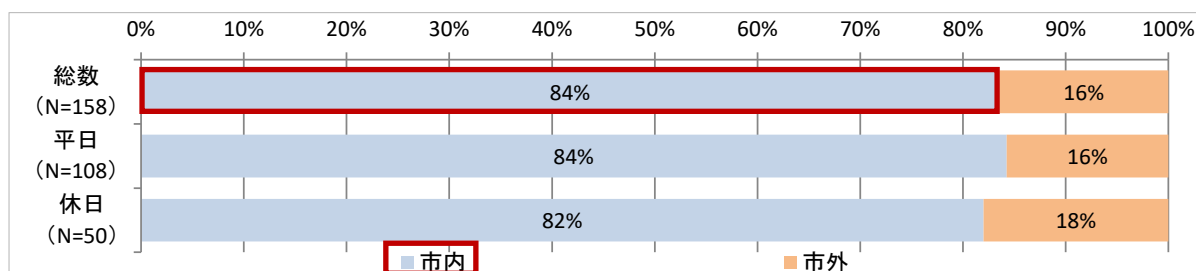
①コミュニティバス

- 利用者の年齢層は、平日は高齢層の割合が5割である一方、休日は中間層が半数近くを占め、特に40～59歳の割合が約3割となっている。また、利用者の居住地は84%を旭市民が占める。
- 利用目的は、平日は「買い物・通院」が4割を占め、次いで「通勤・通学」が3割となっている。休日は「買い物」の割合が比較的高いが、「公共施設利用」が2割程度ある。
- 利用頻度は、「週1回」以上の利用が3／4以上を占めており、恒常的に利用される方が多い。
- 運行サービスの満足度は、「満足、やや満足」が70%となった。また、改善してほしいサービスとしては「運行本数」に回答が集中し、次いで「運行時間帯」となっている。

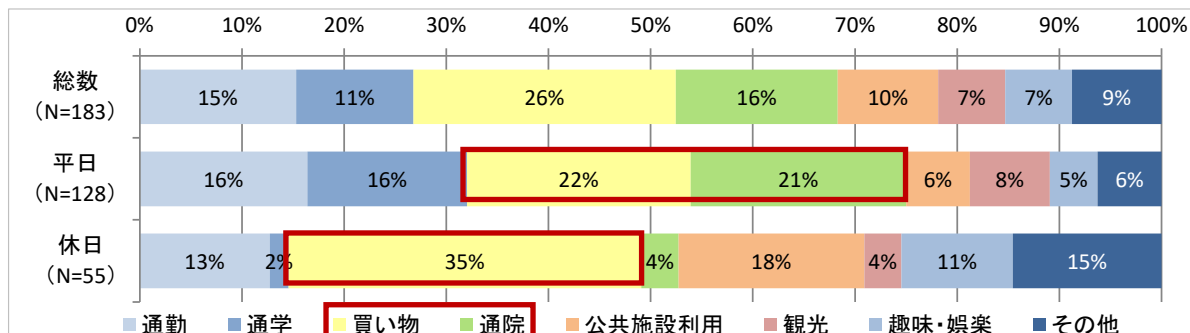
■利用者の年齢層



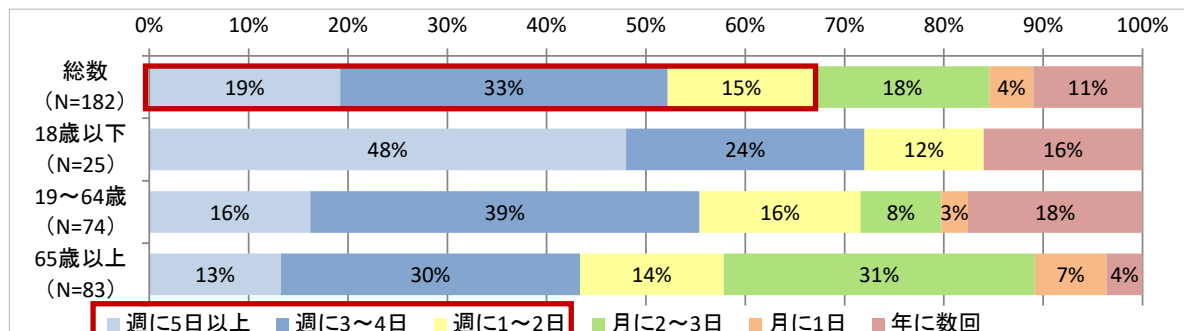
■利用者の居住地



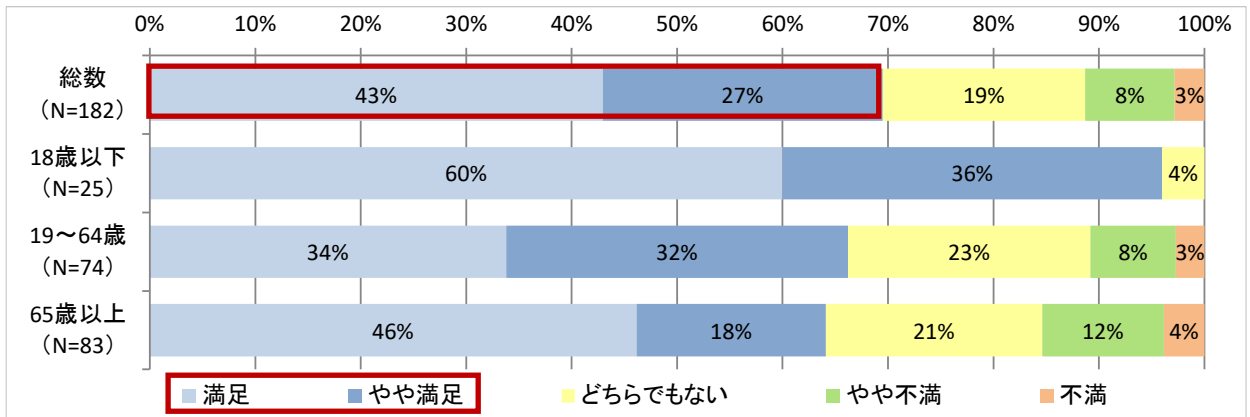
■利用目的



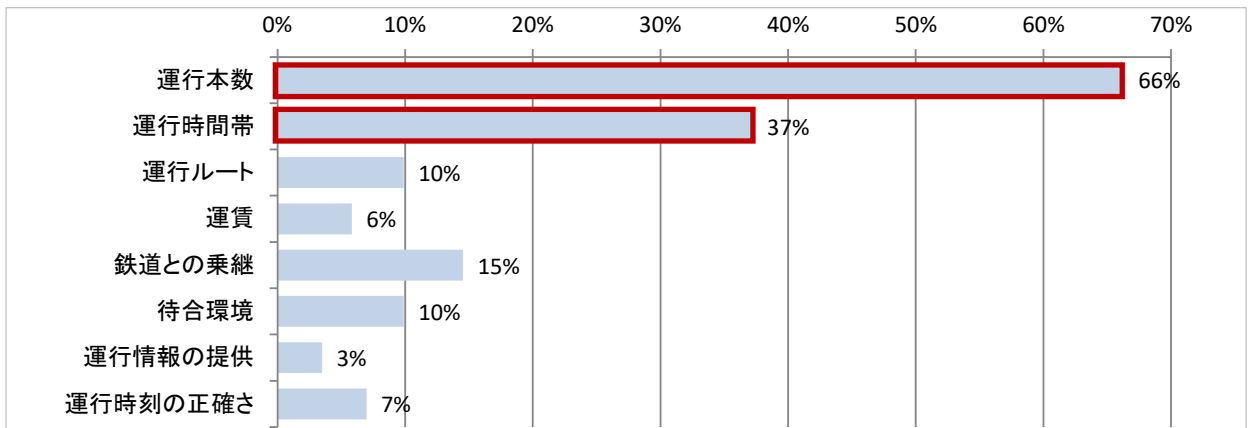
■利用頻度



■ 運行サービスの満足度



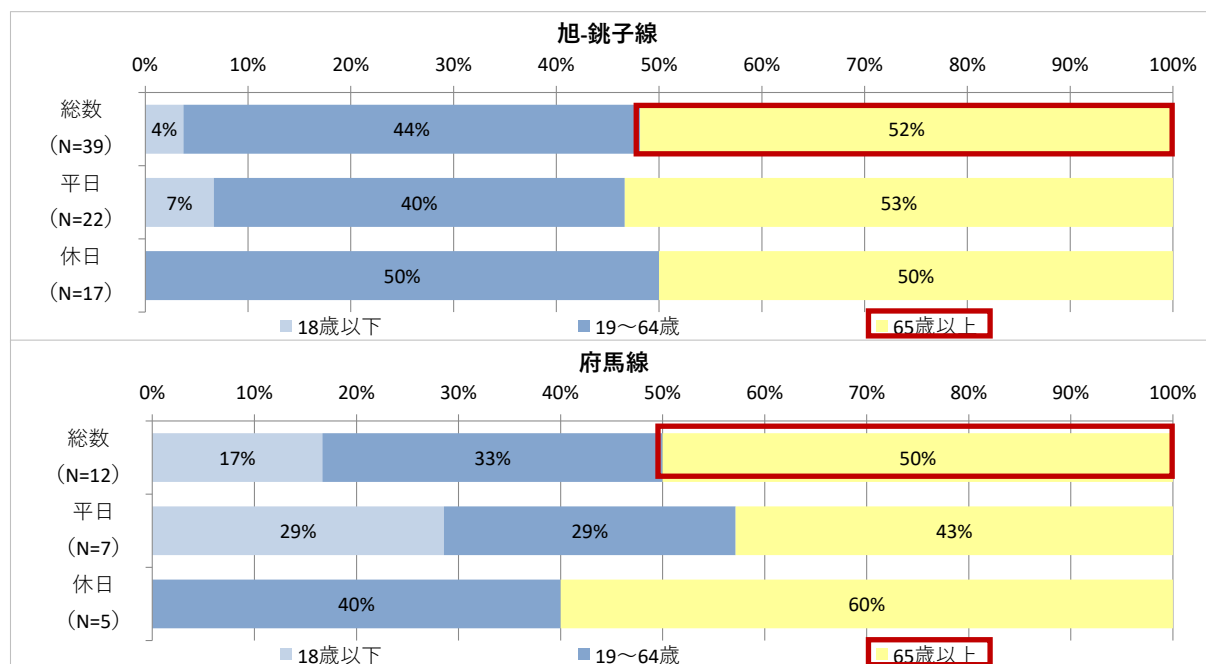
■ 改善してほしいサービス



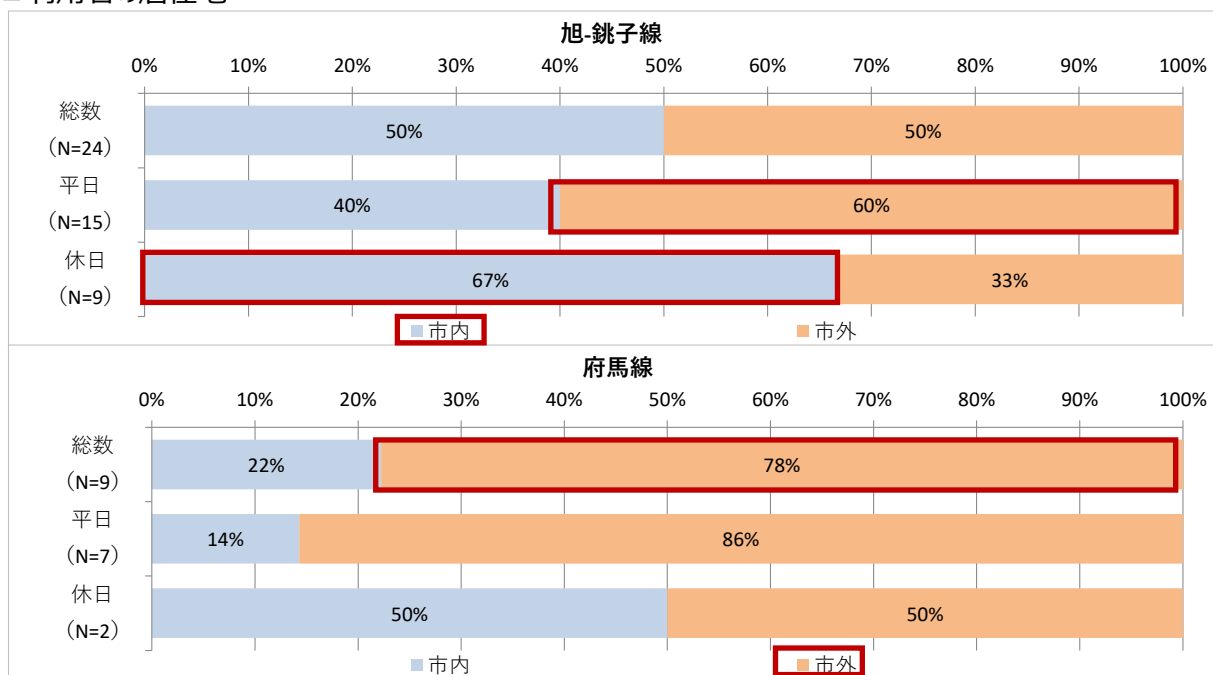
②路線バス

- 利用者の年齢層は、どちらの路線とも高齢層の利用割合が比較的高くなっている。
- 利用者の居住地は、旭－銚子線では平日は旭市民の割合が高く、休日は低くなっており、府馬線では一貫して旭市民の割合は低かった。
- 利用目的は、旭－銚子線では平日は「通院」、休日は「その他（友人宅訪問・墓参り等）」で利用が多く、府馬線では平日は「通院」、休日は「観光」が多くなった。
- 運行サービスの満足度は、「運行時刻の定時制」が比較的満足度が高く、「運行本数」「運行時間帯」では満足度が低くなっており、改善してほしいサービスとしても「運行本数」、「運行時間帯」に回答が集中している。

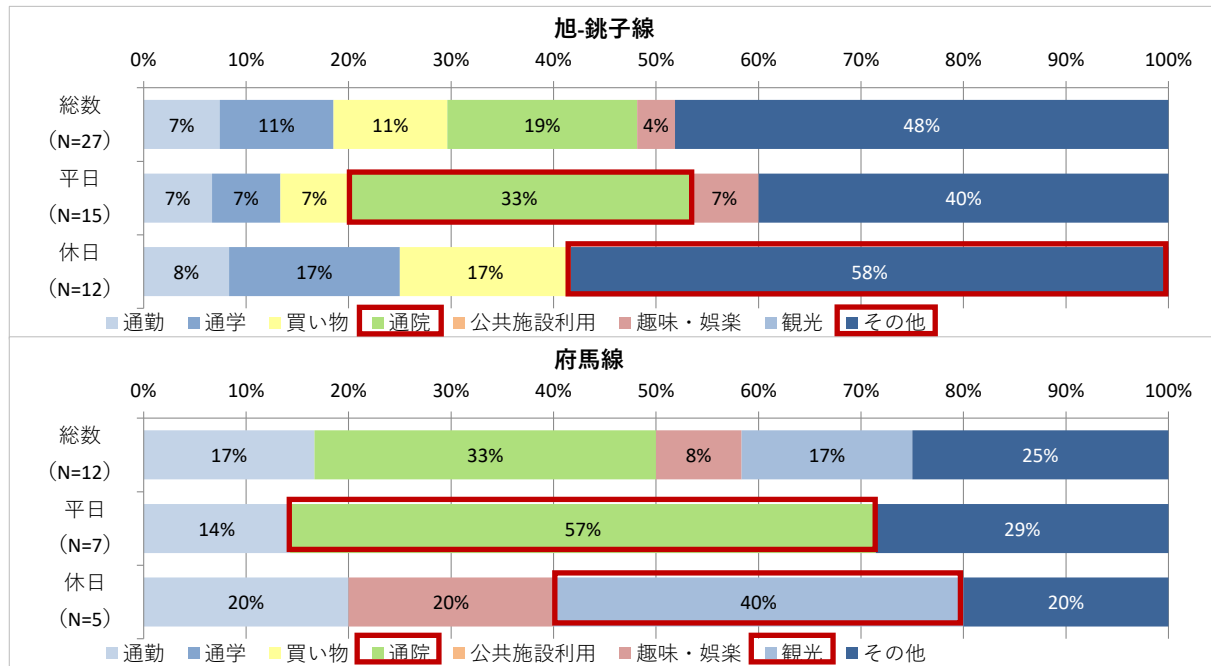
■利用者の年齢層



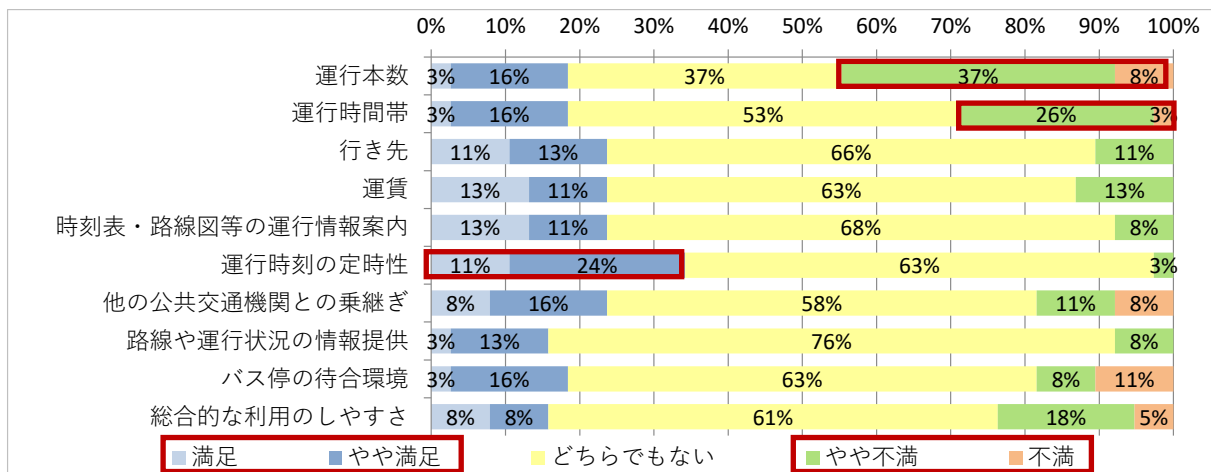
■利用者の居住地



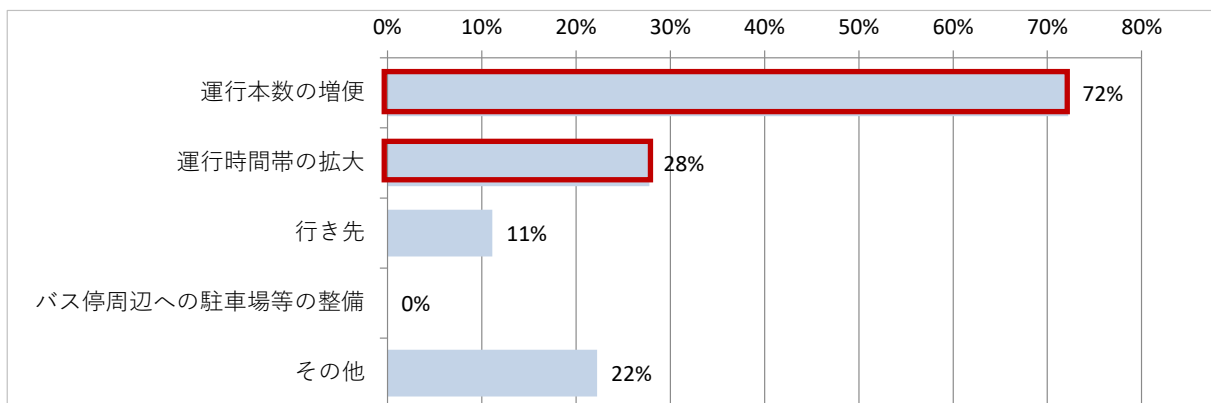
■ 利用目的



■ 満足度 (2 路線合計)



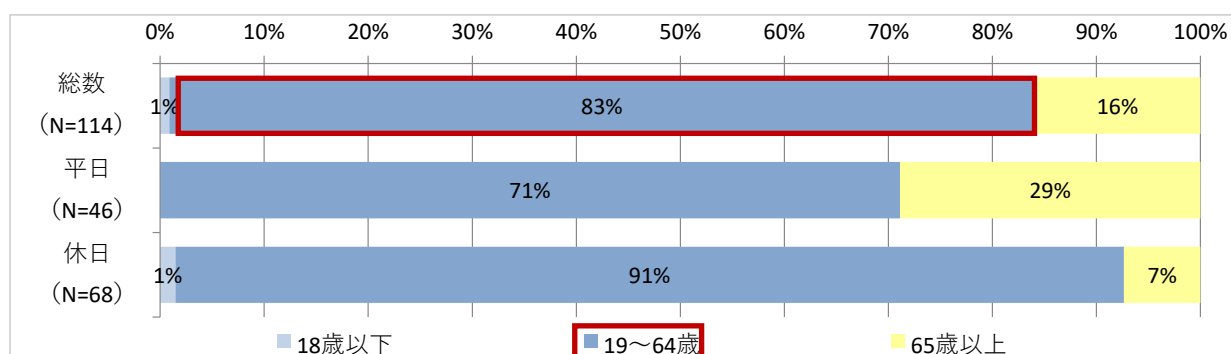
■ 路線バスへの要望 (2 路線合計)



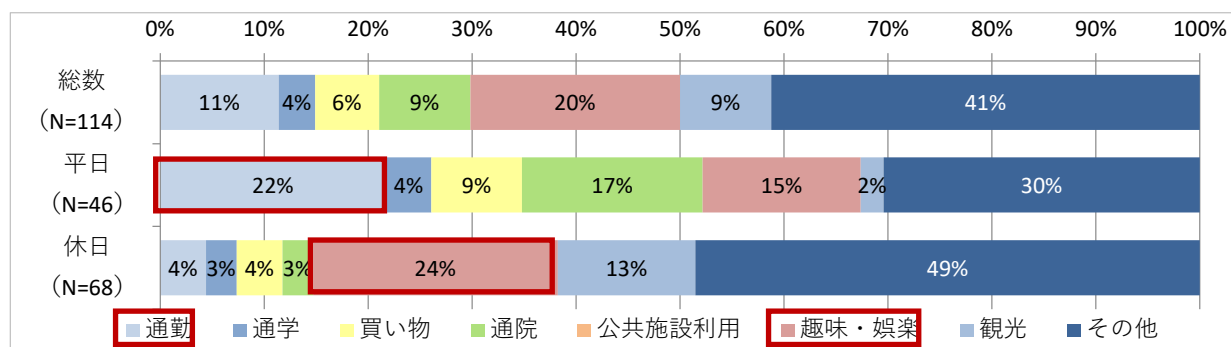
③高速バス

- 高速バス利用者の年齢層は、19～64 歳の中間層が大半を占め、高齢層の利用は 16%程度となっている。
- 利用目的としては、休日に「趣味・娯楽」、「その他（帰省等）」目的で利用される方が多く、平日は「通勤」での利用も 22%程度みられる。
- 利用頻度は「年数回程度」の利用が 41%と最も多いが、「月 1 回」以上の利用でみると全体の約半数に上っている。
- 高速バス停までの交通手段としては、「路線バス・コミュニティバス」での乗り継ぎは少なく、「自分で運転」、「送迎」が大半を占めており、次いで「徒歩」が 34%となっている。
- 自動車から公共交通への転換可能性では、「徒歩」が 40%で最も多く、次いで「タクシー」となっている。その他では、「出かけるのをあきらめる」との回答もみられる。
- 高速バスの満足度に関しては、総合的には満足度は高いと言えるが、「待合環境」と「運行本数」の満足度が比較的低い。また、「行き先」「運行時刻の定時制」に関しては、比較的高い傾向にある。

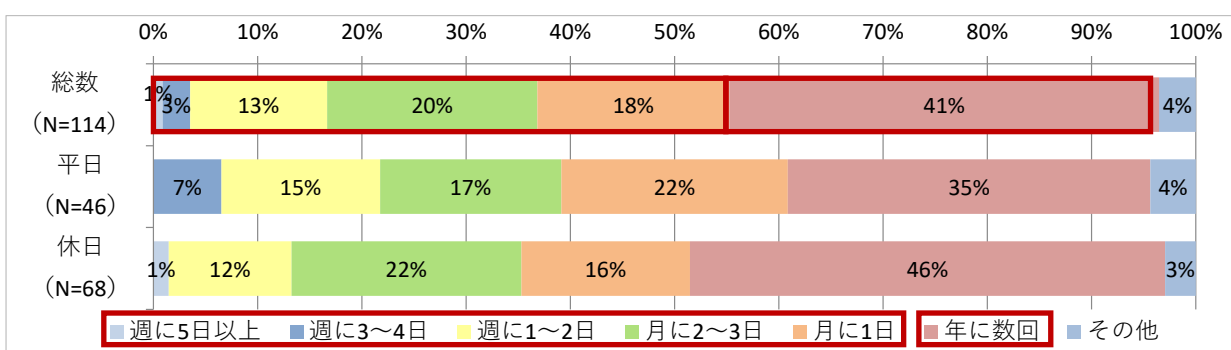
■利用者の年齢層



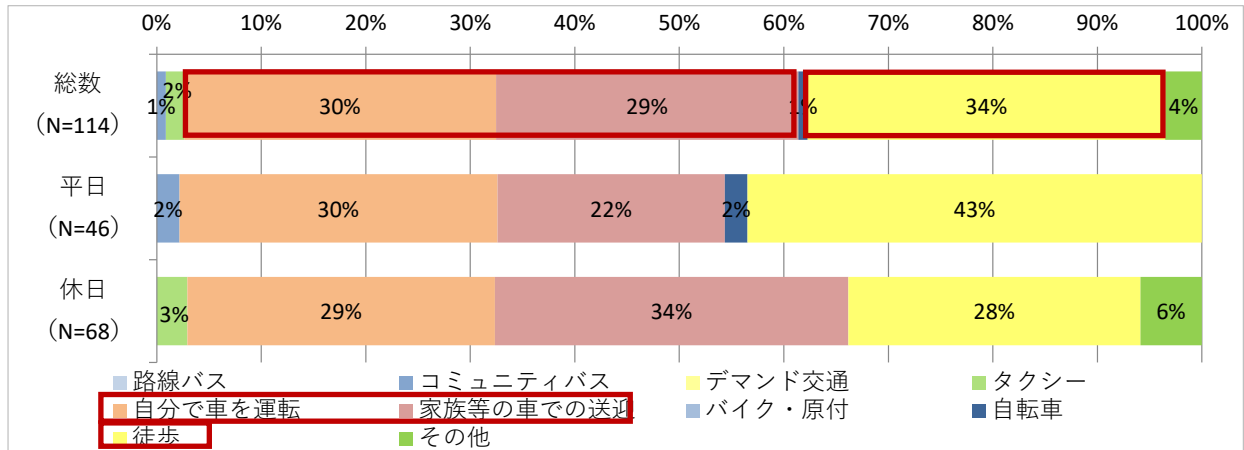
■利用目的（曜日別）



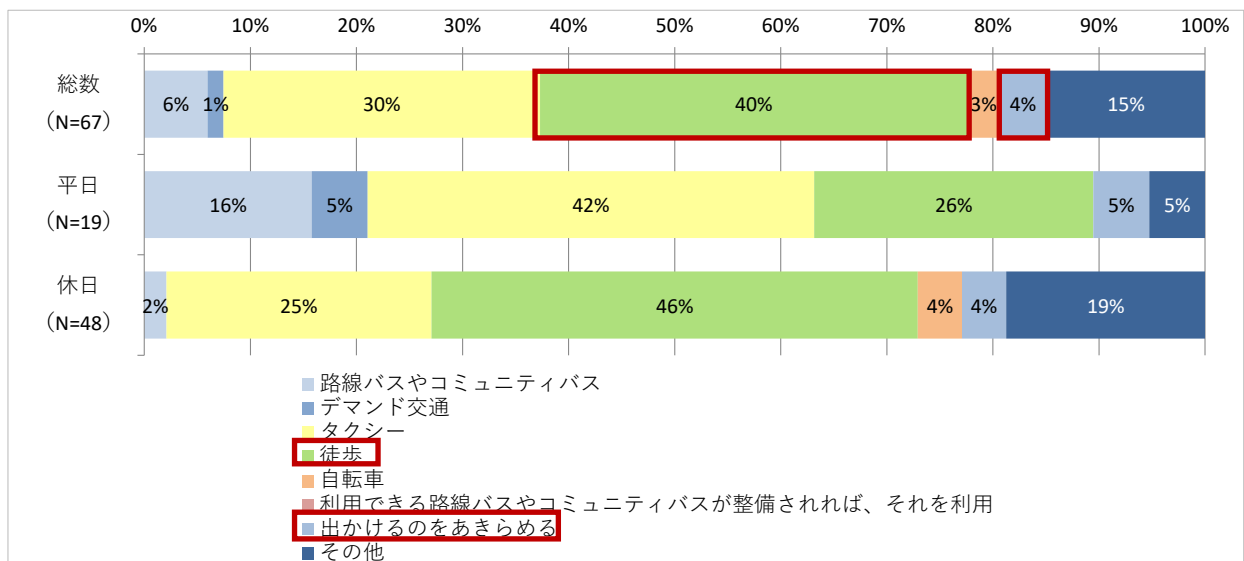
■利用頻度（曜日別）



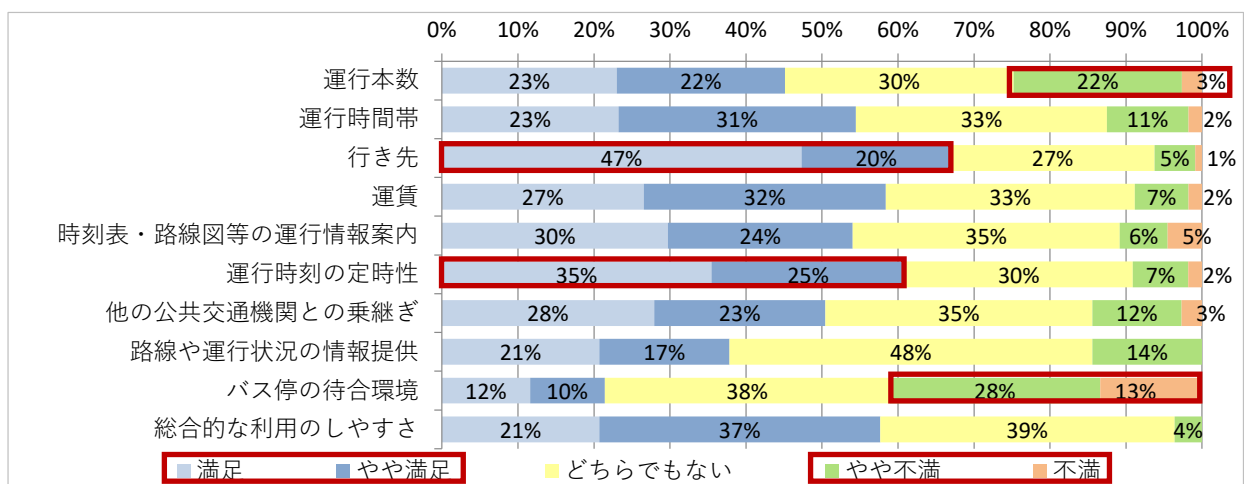
■バス停までの交通手段



■自動車から公共交通への転換可能性



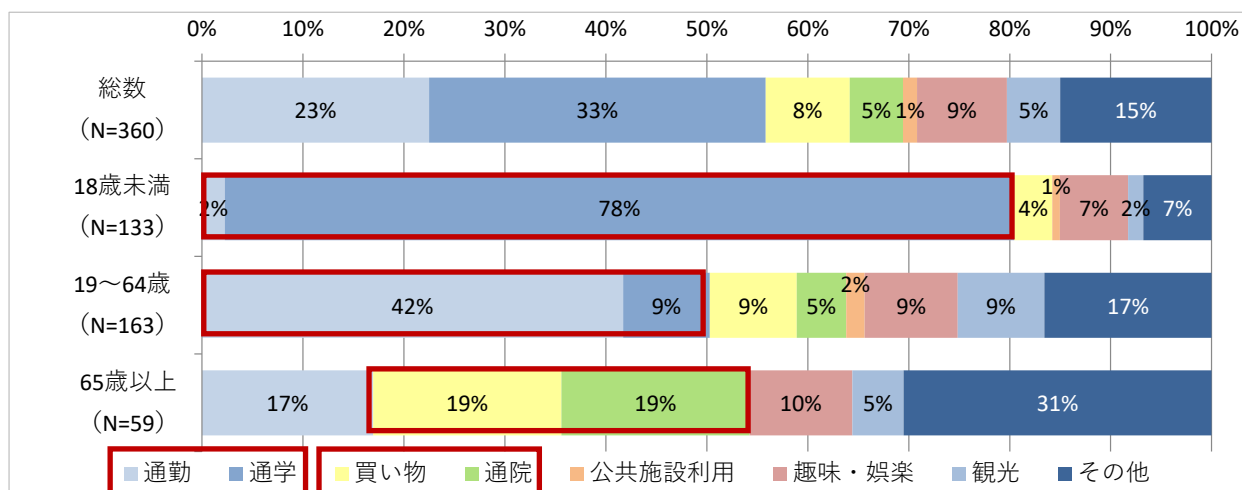
■高速バスの満足度



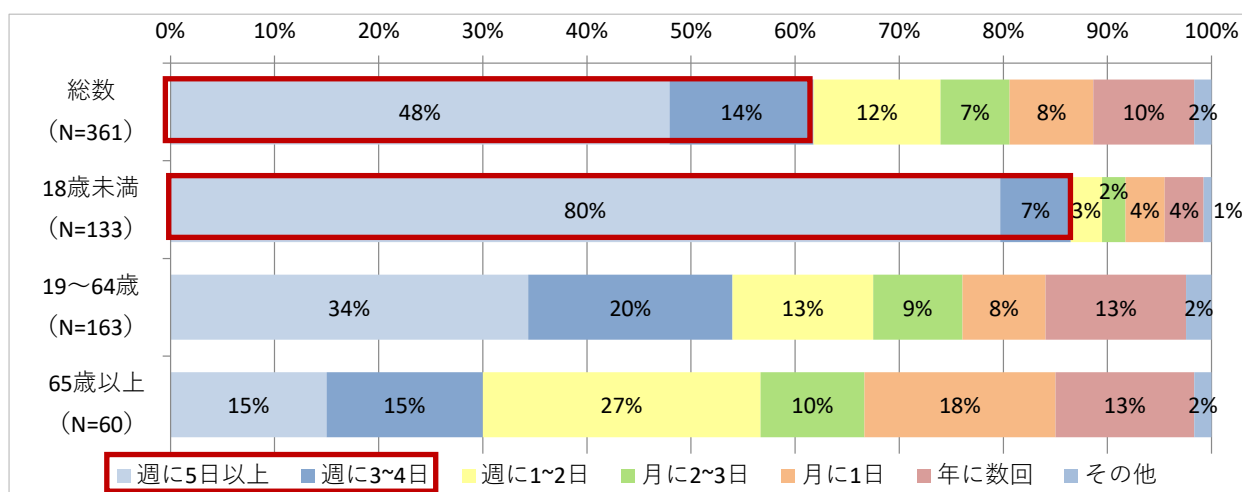
④鉄道

- 鉄道は、若年層及び中間層の「通勤・通学」での利用が高い割合を占めており、利用頻度もこの目的での利用層で高くなっている。また、高齢層では「買い物」「通院」での利用も多く挙げられているが、これは市外から旭中央病院への利用者が多いという旭市特有のものと言える。
- 鉄道駅までの交通手段として、「家族等の車での送迎」「自転車」「徒歩」が全体的に高い割合であり、公共交通については「バス・タクシー」をあわせて6%程度となっている。また「自分で車を運転」は駅周辺に駐車場が少ないことから8%程度に留まっている。
- 自動車等から公共交通への転換可能性では、「自転車」が多いが、「路線バスやコミュニティバス」の意見も3割以上見られたほか、「利用できる路線バスやコミュニティバスが整備されれば、それを利用」との回答も若干数見られた。
- 満足度は総合的に「やや満足」との意見が多いが、「運行本数」に対する満足度が比較的低い傾向になっている。また、「運行時間帯」も満足度がやや低くなっており、「運行時刻の定時性」は比較的高い傾向にある。
- 鉄道への要望としても不満傾向にある「運行本数の増便」と「運行時間帯の拡大」が大半を占めており、主に朝夕の時間帯においての希望が多い。

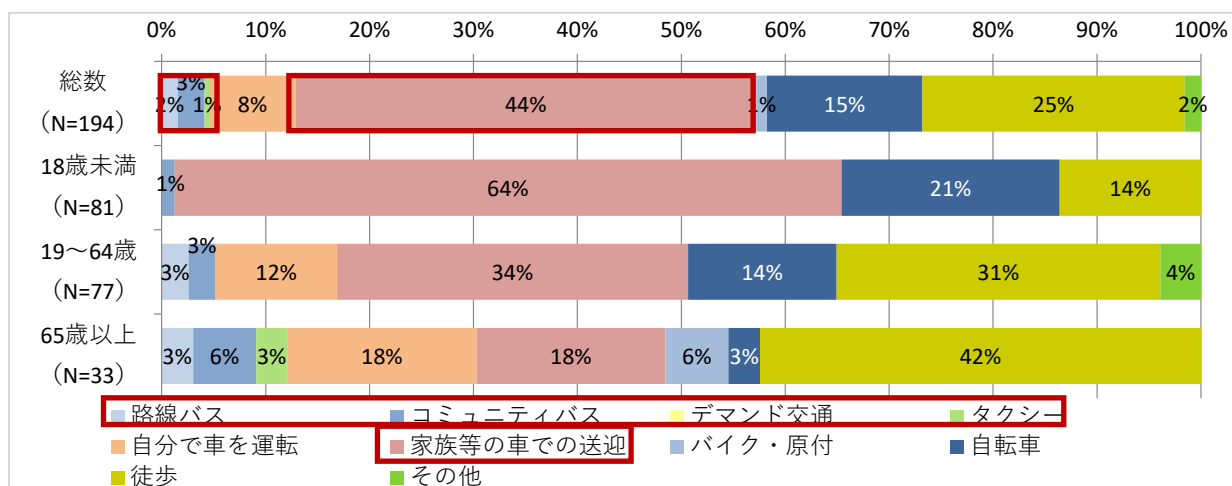
■利用目的（年齢別）



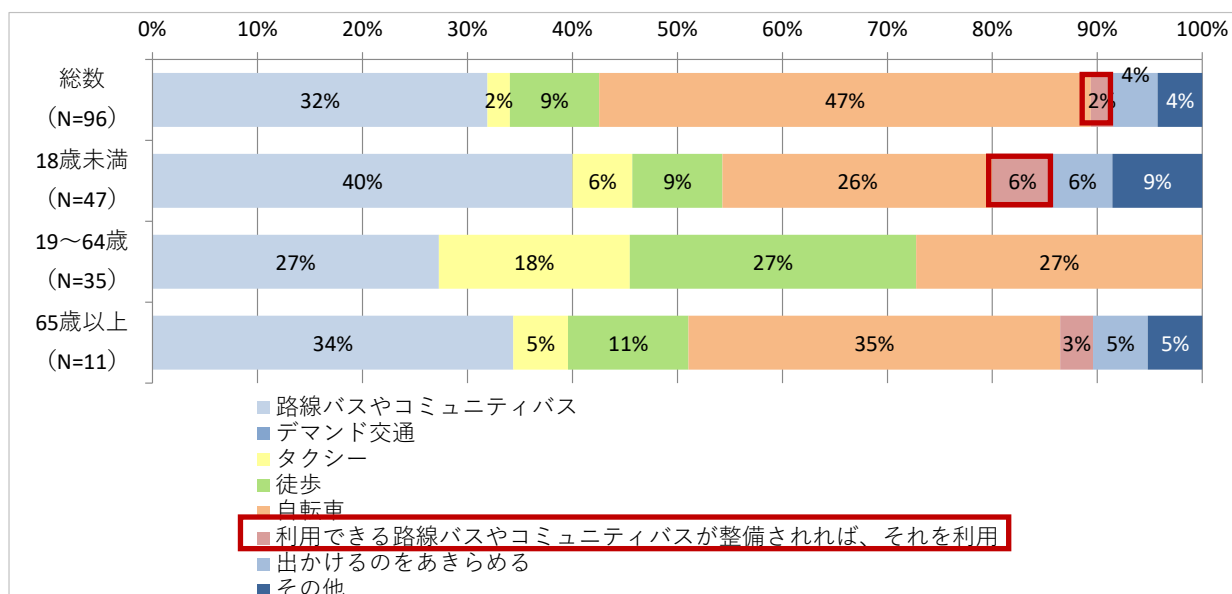
■利用頻度（年齢別）



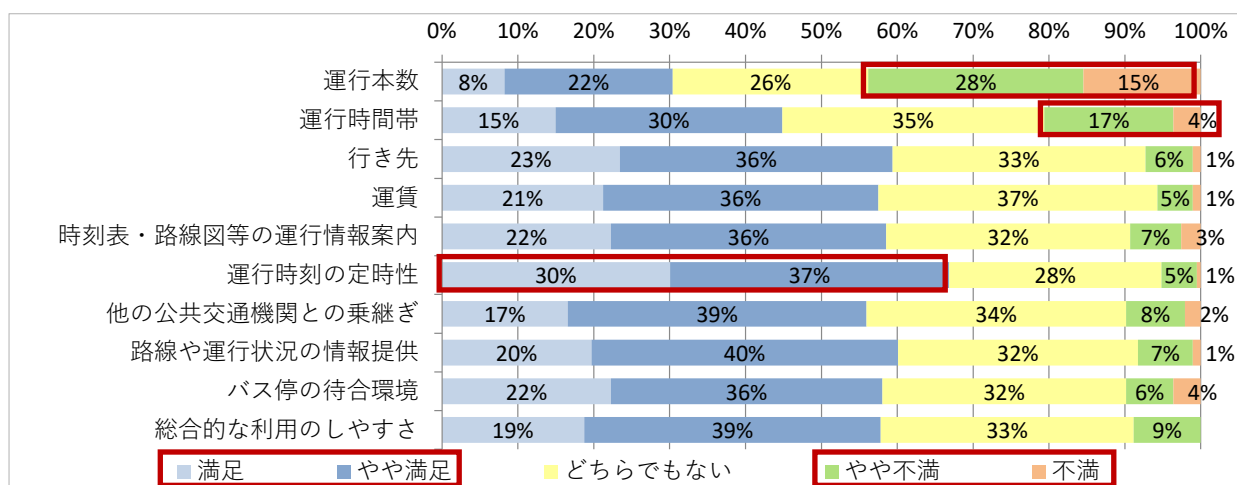
■ 駅までの交通手段（市内居住者のみ）



■ 自動車から公共交通への転換可能性（市内居住者のみ）



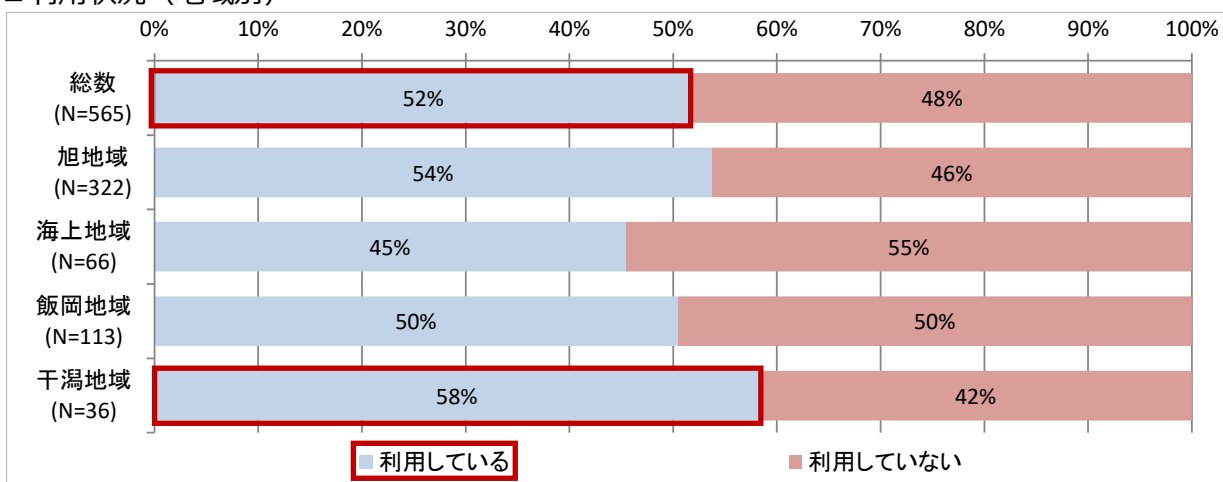
■ 満足度（市全体）



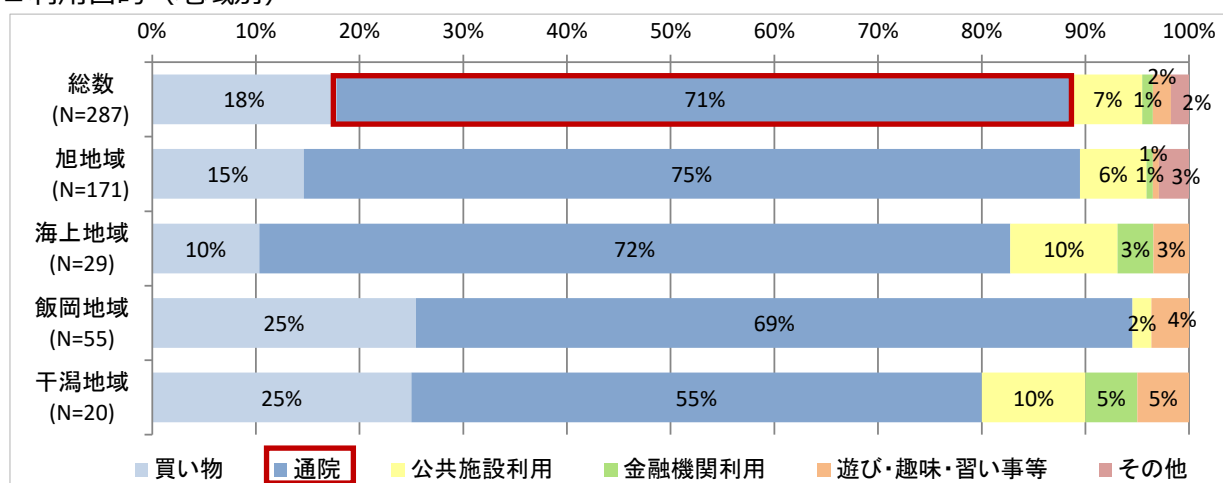
⑤デマンド交通

- デマンド交通登録者のうち、実利用者は半数程度であり干潟地域に比較的多く、主に「通院」目的の移動手段として利用されている。
- 「週に1日以上」の日常的な利用としては飯岡地域と旭地域に多く見られる。
- 「自動車（自分で運転）」や「タクシー」「コミュニティバス」からの転換が多く、比較的満足度も高い。
- 今後の利用意向として「利用する」が約8割を占めているが、「利用しない」も一定数存在しており、利用促進策として、「乗降場所・区域の拡大」が主な要望となっている。

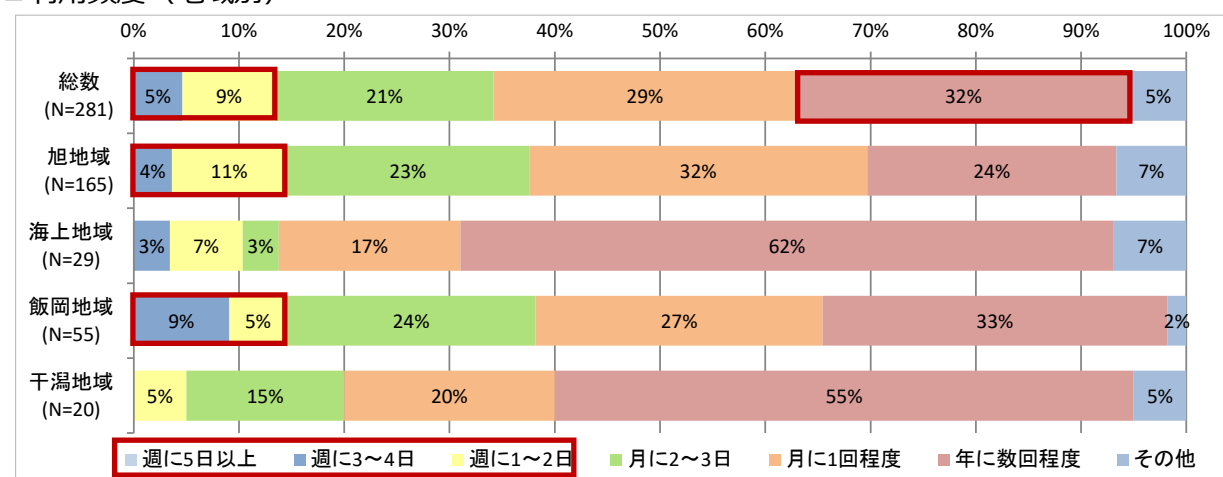
■利用状況（地域別）



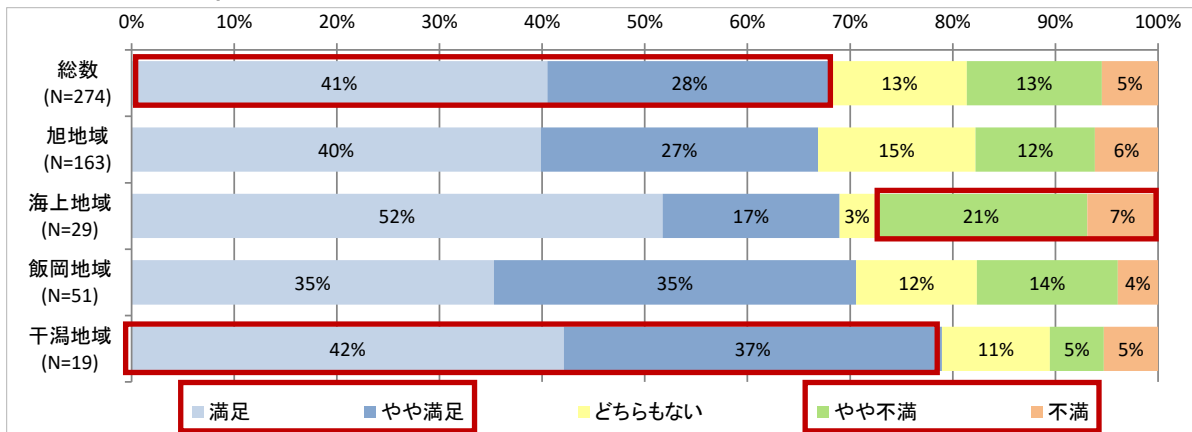
■利用目的（地域別）



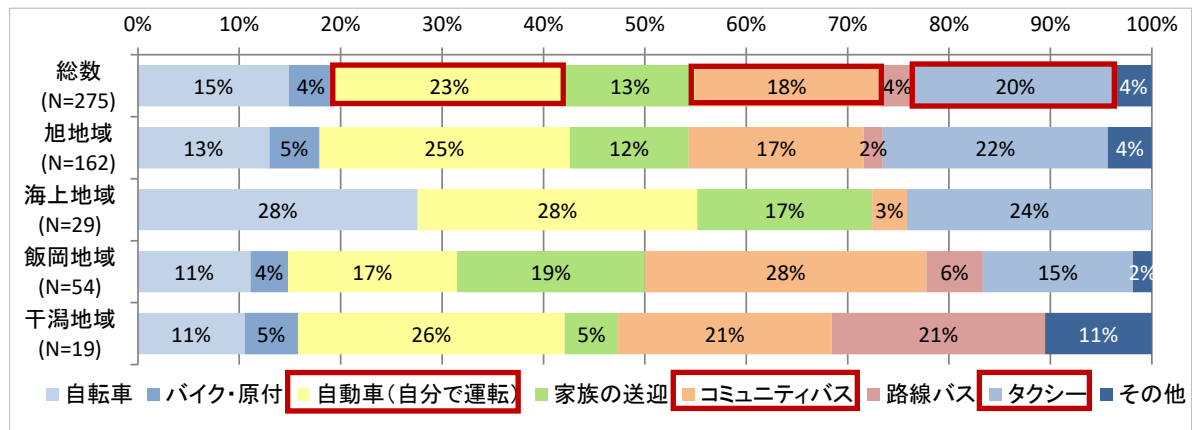
■利用頻度（地域別）



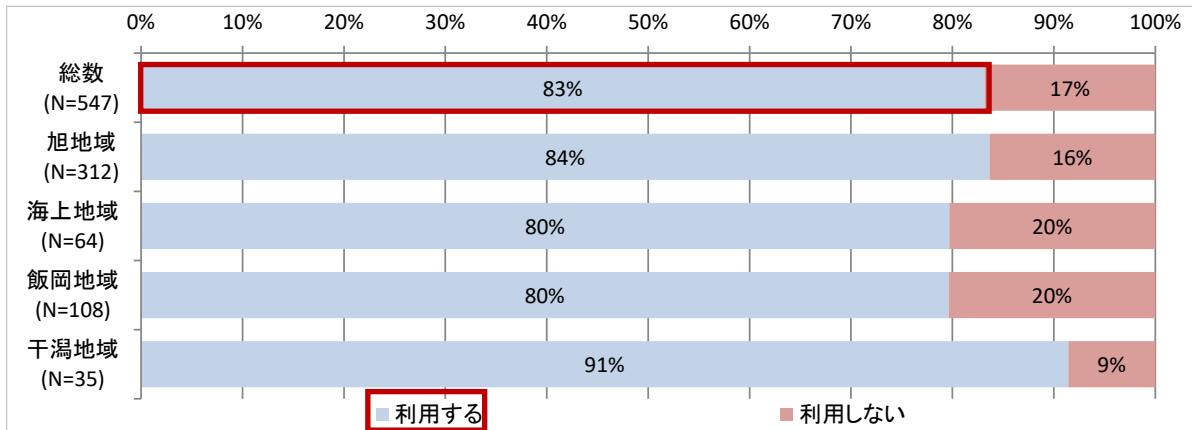
■ 満足度（地域別）



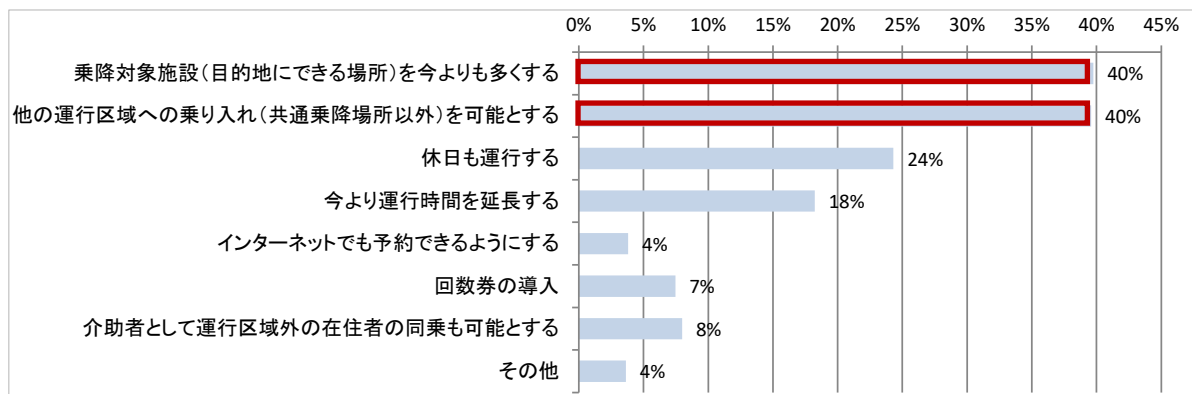
■ デマンド交通の運行前の移動手段（地域別）



■ 今後の利用意向（地域別）



■ 利用促進策（市全体）



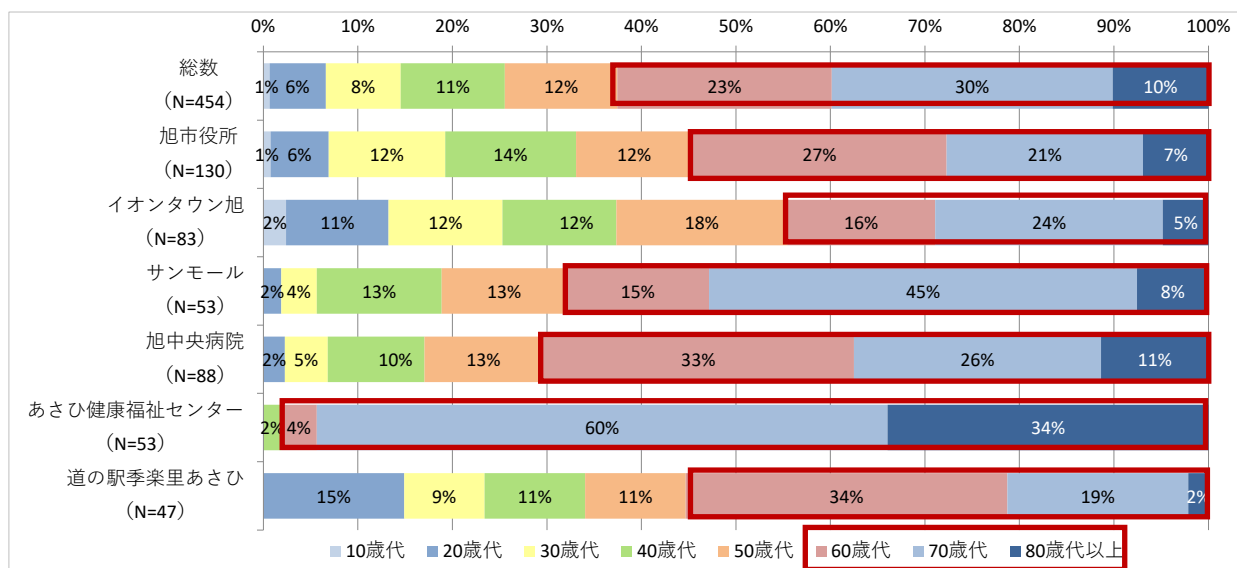
(3) 集客施設利用者アンケート調査

対象者	・集客施設を利用している方
主な調査項目	・利用者属性（性別、年齢、居住地、自動車保有状況） ・運転免許保有状況及び運転免許返納意向、運転免許返納特典ニーズ ・施設までの利用交通手段、利用頻度 ・公共交通への転換可能性と条件（行き先、便数、運賃等） ・公共交通に関する満足度と改善してほしいサービス
調査方法	・調査員による直接ヒアリング
調査期間	・令和4年9月14日（水）
調査場所	・旭中央病院 ・旭市役所 ・あさひ健康福祉センター ・イオンタウン旭 ・道の駅季楽里あさひ ・サンモール
回答数	＜旭中央病院＞ N=88 ＜旭市役所＞ N=130 ＜あさひ健康福祉センター＞ N=53 ＜イオンタウン旭＞ N=83 ＜道の駅季楽里あさひ＞ N=47 ＜サンモール＞ N=53

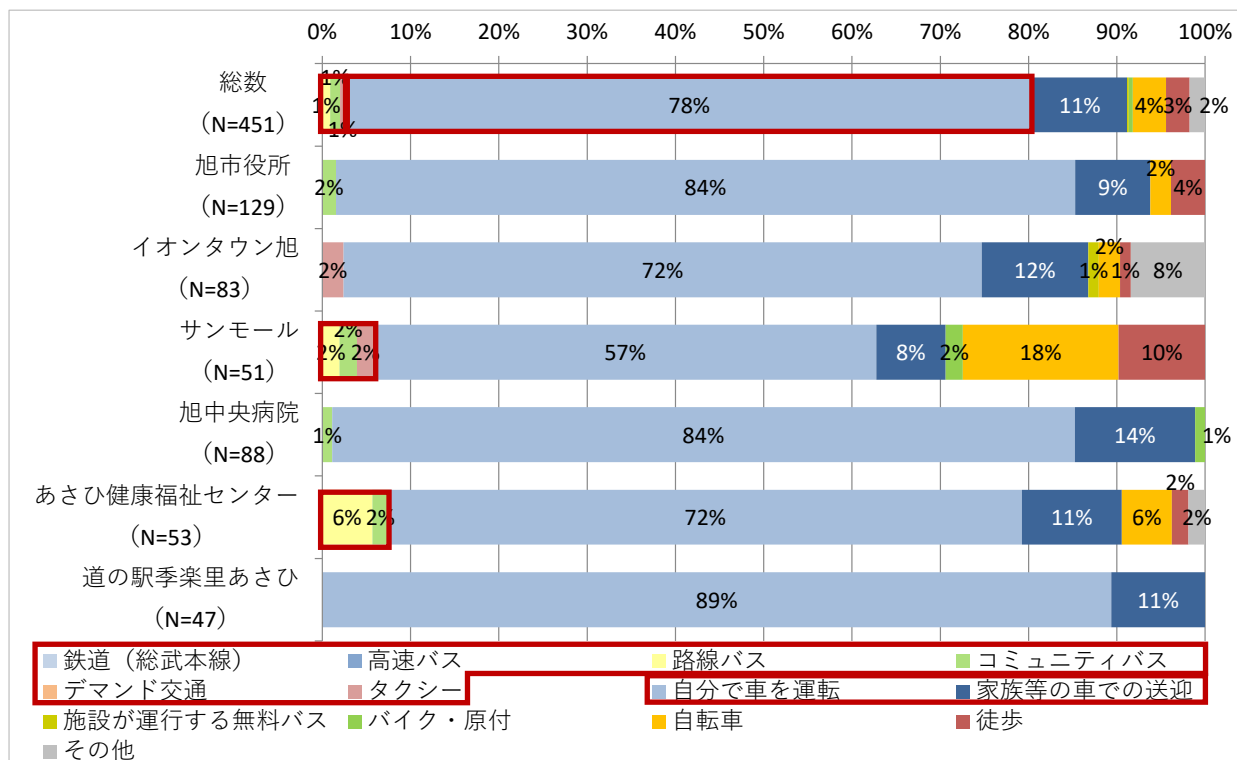
①利用者特性

- 調査を行った平日日中は、すべての施設において 60 歳代以上の利用者が多く、「自分で車を運転」「家族等の車での送迎」での移動が主であり、公共交通を利用しての移動は少ない。
- あさひ保健福祉センター及びサンモールでは、他施設より「バス」での移動が比較的多く、いずれも 70 歳以上の高齢者が利用している。
- 公共交通への転換可能性については「運転免許を返納したら」「自分が自由に使える自動車が無くなったら」と、運転できるうちは車移動を考えている方が大半であるが、「サンモール」「あさひ健康福祉センター」では「自宅近くのバス停から目的地方面へ行くバス等が整備されたら」とする意見も多く、バス等の利便性を向上させることにより公共交通への転換可能性は見込まれる。

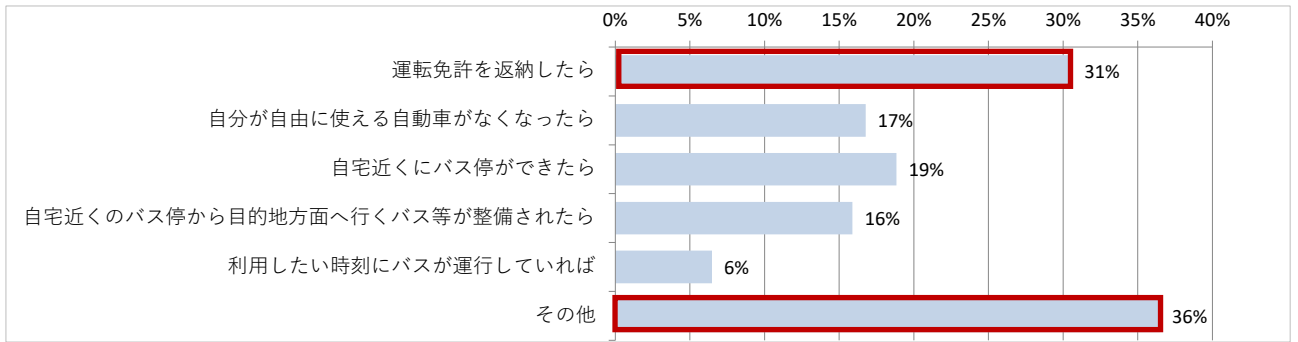
■回答者の年齢層



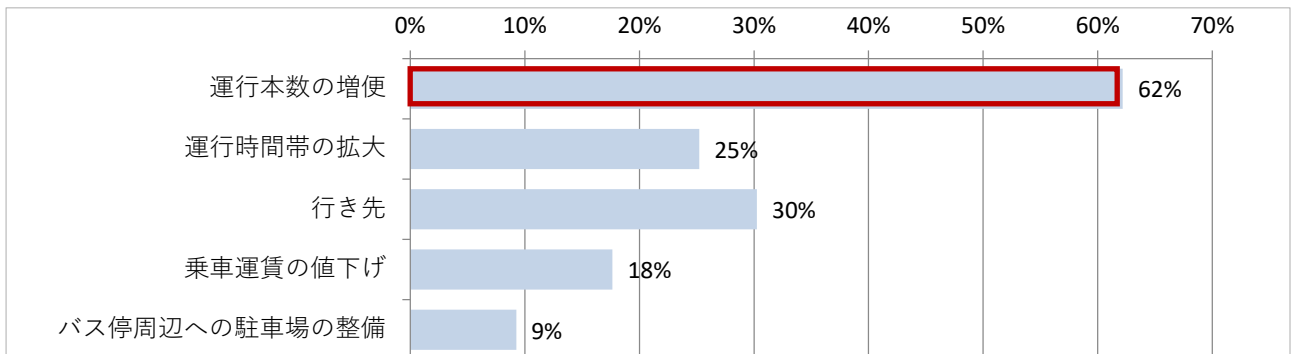
■利用施設までの交通手段



■ 公共交通への転換可能性



■ 公共交通への要望



(4) 地域別意見交換会

地域	①旭地域	②海上地域	③飯岡地域	④干潟地域
日時	10月22日(土) 14時～16時	10月23日(日) 14時～16時	10月23日(日) 10時～12時	10月22日(土) 10時～12時
場所	旭市役所 1F 市民ホール	海上公民館ホール	飯岡保健センター 多目的ホール	干潟公民館 2F 第2,3研修室
参加者	19名 (4グループ編成)	16名 (4グループ編成)	15名 (4グループ編成)	17名 (4グループ編成)

■ 日常生活における、移動の「困りごと」

《周知不足》

- コミュニティバスのバス停やルートを知らない。
- デマンド交通の名前を知らなかった。デマンド交通の利用方法・ルールが高齢者にはわかりにくい。

《鉄道・バス》

- 総武本線の本数が少ない。
- 利用したい時間にバスが運行していない。運行本数が少ない。

《デマンド交通》

- デマンド交通は行きたい場所にピンポイントで利用ができない。他地区への直通がない。
- デマンド交通が電話でしか予約ができない。高齢者にとってデマンド交通の予約は少し難しそう。

《通学時》

- バスが通学に使えるルートや時間に通っていない。
- 中学生にコミュニティバス 200 円は高い。

■ 「困りごと」を解決するための方法

《認知度向上》

- デマンド交通等の積極的な PR。

《鉄道・バスのサービス向上》

- コミュニティバスにフリー乗降制度を導入する。
- コミュニティバスを飯岡駅に接続するルートに変更する。
- バスの小型化。本数、停留所を増やす。
- 電車の時間に合わせたバスやタクシーを利用・予約できるアプリを作る。

《デマンド交通のサービス向上》

- デマンド交通の台数を増やす。デマンド交通の共通乗降場所を増やす。区域の変更。

《通学時》

- 通学に合わせた時間帯でバスを運行する。中学生料金を作る。

■ その中で地域の皆さんができること

《情報発信》

- まずは自らが公共交通を利用してみる。
- 車が運転できる世代でも率先して公共交通を利用することで活性化を促す。
- デマンド交通の存在について知人等へ周知する。知り合いに勧める。

《“地域で守る”といった意識》

- 校外学習などで利用する・バス会社の方において学校で授業をしてもらう。
- 近所で困っている人を自分の車で送迎してあげる。
- 地域の公共交通としてのデザインを住民が考える。

①旭地域

実施日時	10月22日(土) 14時～16時	会場	旭市役所 1F 市民ホール
参加者数	19名(4グループ編成)		
内容	「日常生活における、移動の「困りごと」」 ○コミュニティバスのバス停やルートを知らない ○コミュニティバスの運賃 200 円は高い ○利用したい時間にバスが運行していない ○総武本線の本数が少ない ○デマンド交通の名前を知らなかった(そのものを知っている人が少ない) ○デマンド交通の台数が少ない ○デマンド交通が電話でしか予約ができない ○自分はまだ大丈夫だが、近所で車がなくて困っている人がいる ○雨の日等の送迎が負担で、送迎者で道が渋滞する ○通学路が狭く、危険な道が多い 「「困りごと」を解決するための方法」 ○手を挙げて止まってもらうコミュニティバスがあればいい ○通学に合わせた時間帯でバスを運行する ○スクールバスを小学校・中学校で運行する ○電車の時間に合わせたバスやタクシーを利用・予約できるアプリを作る ○運行状況がアプリで分かるようにする ○バスに自転車を載せられるようになったら便利 ○もっとデマンド交通のことを市民に知らせる方法を考える ○デマンド交通の台数を増やす ○デマンド交通希望者を集めて説明したうえで、その場で申し込みを行う ○通学路の道路整備や木の伐採をする 「その中で地域の皆さんができること」 ○公共交通に関するディベート(討論)を学校内や地域で実施する ○デマンド交通の存在について知人等へ周知する ○校外学習などで利用する・バス会社の方において学校で授業してもらう		
			

②海上地域

実施日時	10月23日（日） 14時～16時	会場	海上公民館ホール
参加者数	16名（4グループ編成）		
内容	「日常生活における、移動の「困りごと」」 ○コミュニティバスの海上ルートが飯岡駅に接続していない ○コミュニティバスのルートと運行本数が少ない ○コミュニティバスでカインズホームへ買い物に行けない ○滝郷地区の人は広原地区へコミュニティバスが通ってほしいと感じている ○電車の本数が少なく、時間に制限がある ○デマンド交通を知らない、デマンド交通は行きたい場所にピンポイントで利用ができない ○高齢者にとってデマンド交通の予約は少し難しそう ○祖父母が運転できなくなった後の通学や習い事の移動に困る ○雨の日だと送迎でしか学校にいけない ○通学路に街灯が少なく下校する時間帯が危険 「「困りごと」を解決するための方法」 ○コミュニティバスを飯岡駅に接続するルートに変更する ○コミュニティバスにフリー乗降制度を導入する ○バスを小型化にして本数を増やす ○全戸にわかりやすい時刻表を配る ○デマンド交通を広く周知する ○デマンド交通の共通乗降場所を増やす（ビッグハウス等） ○デマンド交通のエリア分けを廃止する ○デマンド交通で干潟エリアへ行けるように運行エリアを拡大する ○免許返納者をさらに優遇する ○通学に利用できるスクールバスを運行する 「その中で地域の皆さんができること」 ○まずは自らが公共交通を利用してみる ○デマンド交通を知り合いに勧める ○近所で困っている人を自分の車で送迎してあげる		
			

③飯岡地域

実施日時	10月23日(日) 10時～12時	会場	飯岡保健センター多目的ホール
参加者数	15名(4グループ編成)		
内容	「日常生活における、移動の「困りごと」」 ○足が不自由な人がバス停まで歩いていけない ○近くにバス停がない路線から離れた集落の人がバス停まで歩くのが大変 ○出かけたいときにバスがなくて困ったことがある ○中学生にコミュニティバス 200 円は高い ○バスと電車の乗継が合わない ○デマンド交通の利用方法がわからない ○デマンド交通のネット予約ができない ○デマンド交通の利用方法・ルールが高齢者にはわかりにくい ○デマンド交通の利用エリアが限定されているので広域に移動しにくい ○友人に乘せて送ってもらう場合、お礼等で気を使ってしまう 「「困りごと」を解決するための方法」 ○バス停の数や運行本数を増加させる ○中学生料金を作る ○コミュニティバスで IC カードを利用できるようにする ○駅やバス停付近に学習スペースがあると便利 ○デマンド交通の台数を増やす ○デマンド交通等の積極的な PR ○インスタグラム等の市の SNS を活用した情報発信 ○バスに乗るきっかけを作る ○月に数回、バスの運賃を無料にして利用者の数を増やしてはどうか ○キャッシュレス決済の導入 「その中で地域の皆さんができること」 ○市の SNS 情報を拡散する、今日帰って周りの人に PR する ○積極的にバスやタクシーを利用するようにする ○地域の公共交通としてのデザインを住民が考える		
			

④干潟地域

実施日時	10月22日(土) 10時～12時	会場	干潟公民館 2F 第 2,3 研修室
参加者数	17 名 (4 グループ編成)		
内容	≪日常生活における、移動の「困りごと」≫ ○コミュニティバスは県道などの大きな道路以外にも通ってほしい ○通学に使えるルートや時間に通っていない (朝の便があっても帰りがない) ○バスをあまり見かけない ○デマンド交通の存在を知らなかった ○デマンド交通で他地区への直通がない ○子供が高校に通う際の駅までの交通手段がない ○通学で雨の日に車の送迎だと両親が大変 ○公共交通がないので近所の人に買い物などを頼まれることがある ○独居老人が買い物をするとき困る ○医療施設が近くになく家族の送迎に頼っている ≪「困りごと」を解決するための方法≫ ○コミュニティバスの停留所を増やす ○コミュニティバスの小型化 ○1 回無料券をお試しで実施する ○デマンド交通の運行区域の変更 ○通学時間帯にあった公共交通を通す ○防災放送などのお年寄りがわかる発信方法をする ○集客施設にポスター等を配布する ○集落単位での PR と、生の声を聴きまわる ○学校の授業や地域の集会などで詳しく説明する ○スーパーの出張販売を増やす ≪その中で地域の皆さんができること≫ ○知っている情報を家族で共有する ○車が運転できる世代でも率先して公共交通を利用することで活性化を促す ○元気な老人に運転を頼む		
 			

(5) 交通事業者・関連事業者アンケート調査

①交通事業者

【鉄道事業者】

日時	令和 4 年 11 月 30 日（水） 15:00～16:00	場所	JR 東日本銚子駅 事務室内会議室
参加者	東日本旅客鉄道株式会社 銚子駅長		
意見交換内容			
＜＜利用特性について＞＞ ・市内 4 駅の特性としては高校生の通学利用が多く、旭駅は通勤者・通院利用者も見られる。 ・利用者層に大きな変化は見られないが、新型コロナウイルスの影響等により、利用者数が 2018（平成 30）年度と比較すると約 8 割程度となっている。 ・今後、人口減少や新型コロナウイルスの影響によるライフスタイルの不可逆的変化、モータリゼーション（車社会化）の進展等により、経営環境はさらに厳しくなると予想される。			
＜＜運行上・経営上の問題点＞＞ ・沿線人口の減少等に伴う利用者の減少および、少子高齢化等に伴う従業員の減少。 ・モータリゼーションの進展、銚子連絡道路等の道路整備の進展等、環境の変化による車利用のシフトが進むと、経営環境が一層厳しくなると予想される。			
＜＜利用者要望について＞＞ ・清掃のタイミングにより、待合室の汚れに関するご意見をいただく場合がある。			
＜＜他事業者との連携について＞＞ ・各交通手段の利用状況等の現状について認識を共有し、相互に協力・協働しながら、利便性・持続性の高い地域モビリティを構築していきたい。			
＜＜利用促進について＞＞ ・地域活性化の取り組みを実施している。（駅からハイキングの開催、旅行商品の発売、地域特産品の列車輸送、JREMALL ふるさと納税導入等） ・利用状況に応じたダイヤの設定。 ・地域特産品の掲出・発売の検討や、干潟駅のように歴史を感じる駅舎を活用したロケ地の誘致等を行ってみてはいかがか。 ・地域活性化のための駅でのマルシェ開催や旅行商品の開発の検討。 ・伊豆や東北等では MaaS の導入例もあるが、旭市エリアでは同様の連携は未だに無い。 ・銚子市との、B.B.BASE 活用も含めた広域連携の検討。			
＜＜市への要望等＞＞ ・市の地域活性化施策・まちづくりに積極的に協力していきたい。 ・総武本線についてマイレールの意識を持ち、利用促進及び維持管理にも積極的にご協力いただきたい。 ・法定協議会の中で、バス等だけでなく鉄道の課題についても地域と一緒に議論していき、持続可能性向上に関する課題の対策等を検討いただきたい。			

【バス事業者】

日時	令和 4 年 11 月 14 日 (月) 10:00～11:00	場所	千葉交通株式会社 本社内会議室
参加者	千葉交通株式会社 自動車部企画課/3 名		
意見交換内容			
①路線バス			
＜＜利用特性について＞＞ ・沿線人口の減少や新型コロナウイルスの影響による外出自粛に伴う利用者の減少。 ・通学利用者の変化はあまり見られないが、通院利用者の減少は多く見られる。 ・旭－銚子線について、令和 3 年度に銚子で小学校の統廃合があり乗車人数は増えたが、定期利用者が多く、1 人当たりの単価が減少したため、収入は上がっていない。 ・府馬線では、相変わらず利用者が少なく令和 4 年 10 月より便数が半減。 ＜＜運行上・経営上の問題点＞＞ ・長引くコロナ禍により、一度減少してしまった旅客の回復が難しい。 ・定期券購入者が減少したことによる収入の大幅減少。 ・業界全体を通しての慢性的な乗務員不足、人員確保が困難。 ＜＜利用者要望について＞＞ ・通学している高校生及び保護者の方より、運行本数が少ないうえに通学時間帯にちょうどいい時刻がなく利用しにくいとの意見をいただく。			
②高速バス			
＜＜利用特性について＞＞ ・平日はビジネス利用、休日は帰省・娯楽・観光等のニーズが多い。 ・稼働している路線は前年比より増加しているが、成田空港関連の路線は稼働すらしていない。（アウトバウンド需要の減少） ＜＜利用者要望について＞＞ ・現在運休中である東京 22 時台発の運行再開の要望があるが、乗務員の不足で運行再開が難しい状況である。 ・空港会社からは路線の復活要望があるが、コロナの影響で利益が出ないため動かせない。			
③共通			
＜＜他事業者との連携について＞＞ ・弊社事業への影響をご配慮いただいた事業計画等の作成をお願いしたい。 ・観光協会とタイアップを検討。 ＜＜市への要望等＞＞ ・2024 年の自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の見直しがあるため、基準告示に対応できるよう、ゆとりのあるコミュニティバスのダイヤ作成をお願いしたい。 ・小学生よりも高齢者に、事故防止の観点（車内での転倒等多い）からバスの中の「過ごし方」を伝える「乗り方教室」を行いたい。			

【タクシー事業者】

日時	令和 4 年 11 月 9 日（水） 14:00～15:30	場所	おひさまテラス ミーティングルーム 1
参加者	4 事業者/4 名（旭タクシー、干潟タクシー、丸運タクシー、アステル交通）		
意見交換内容			
①一般タクシー			
＜＜利用特性について＞＞ ・コロナの影響により減少した利用者数が、現在においても思うような回復となっていない。 ・高齢者の通院利用者が主な利用層であるが、コロナの影響により通院頻度が減少。 ・中間層で車を持っていない主婦等の買い物目的での利用も見られる。 ＜＜運行上・経営上の問題点＞＞ ・運転手の高齢化に伴う運転手不足。 ・千葉県内の乗務員登録者は 12 年前（平成 21 年度）と比べ 40%減。 ＜＜利用者要望について＞＞ ・高齢者が利用できるタクシー券が欲しい。 ＜＜利用促進について＞＞ ・将来的にはキャッシュレス化。 ＜＜市への要望等＞＞ ・コロナによる利用者の減少および燃料価格の上昇等でタクシー事業は厳しい状況が続いている。公共交通を維持するための行政からの支援を期待したい。			
②デマンド交通			
＜＜利用特性について＞＞ ・高齢者の通院・買い物目的とした利用が多い。 ・ほとんどが旭中央病院だが、ほかの医療機関への通院利用もある。 ・デマンド登録者数は増えているが、登録しても実際の利用はその 4 ～ 5 割ほど。 ＜＜運行上・経営上の問題点＞＞ ・利用者によっては一般タクシーとデマンド交通の違いを理解できない人が散見される。 ・燃料価格の高騰や最低賃金の引き上げによる経費の圧迫。 ＜＜利用者要望について＞＞ ・自宅の敷地内まで迎えに来てほしい。乗降対象施設以外でも乗降したい。 ・何時に診察が終わるか不明のため、帰りの予約が取りにくい。 ・区域を廃止してほしい。 ＜＜利用促進について＞＞ ・デマンドタクシーの周知、台数の増加。 ・共通乗降場所として病院を増やす。			

②関連事業者

【医療施設】（5 事業者）

- ・患者さんから公共交通の利便性が悪いとの意見を受ける。
- ・全体的に利用者が多い曜日としては「火曜日」「木曜日」であり、「午前中」の時間帯の利用が多い。
- ・旭中央病院および田辺病院にて送迎サービスを実施している。
- ・高齢者や妊娠中の方、お身体の不自由な方等の支援サービスを実施している医療施設は田辺病院のみ。

【商業施設】（6 事業者）

- ・便数が少なすぎるのではと思われるが、過疎化や高齢化を考えるとやむを得ないと感じる。
- ・ナリタヤが実施している移動販売等も連携・活用できるのではないか。
- ・全体的に利用者が多い曜日としては「火曜日」「土日祝」であり、11 時から 15 時にかけての利用が多い。
- ・利用者への送迎サービスを実施している施設はない。

【商工会】

- ・新型コロナウイルスの影響により、自粛ムードによる需要の減退が顕著で、人口減少と併せて消費が落ち込んでいる。
- ・イベント開催日（時間）での増発等を行っていただきたい。
- ・イベントなどのポスターを公共交通（車内）で掲示し周知を行っていただきたい。

【社会福祉協議会】

- ・高齢者の方々が、いつまでも元気に外出する機会として捉え、高齢者の方々の乗車料金を無料、または、大幅な値下げをしていただきたい。
- ・眼科が旭中央病院以外、市内 3 か所しかないためデマンド交通のサービスを改善していただきたい。
- ・バスの本数が少なく、ルートやダイヤがわかりにくい。

【観光物産協会】

- ・7～8 月の夏季はマリンスポーツを中心に観光利用が多い。
- ・観光地として選択順位が低い旭市において、県が昨年度実施した人を呼び込むために各市町村や各施設に対する補助などは効果的であったため、選択順位の向上のために、補助金などのメニューを準備していただきたい。
- ・公共交通を利用して目的地にいけないため、二次交通の充実を図っていただきたい。

6. 地域公共交通の課題

【1. 地域内の公共交通に関する現状調査】のまとめ	
○少子高齢化に伴う 75 歳以上の高齢者独居世帯の増加。 ○自家用車の利用を前提としたライフスタイルの定着。 ○令和 2 年度では新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、市内公共交通利用者は大幅に減少。 ○多額の公費負担（約 8,500 万円/年、うちコミュニティバス約 4,900 万円、デマンド交通約 1,700 万円）による公共交通の維持。 ○市街地部における鉄道網やバス網による公共交通ネットワークは人口集積エリアを概ねカバーしており、令和 2 年度からのデマンド交通の運行開始により交通空白地域は解消。 ○免許証自主返納者は毎年 200 名程度存在。 ○観光客の約 9 割が自家用車利用であり、鉄道など公共交通機関を利用する観光客は少ない。	
【3. 市民のニーズ把握】のまとめ	
＜市民アンケート調査＞ ○70～74 歳では 9 割以上、75 歳以上でも約半数が運転免許を保有。一方で、70～74 歳の 2 割、75 歳以上の 3 割が「運転に不安」を感じている。 ○外出時の交通手段は「自家用車」が 77%。公共交通の利用は 1 割程度だが、「通学」と「通院」での利用割合はやや高い。 ○「外出時に困ることがある」とする人の割合は、5 年前と比べ減少したが、75 歳以上と若年層で 3 割程度ある。困ることがある外出目的は、高齢層で「買い物・通院」、若年層では「通学」で、困ったときの対応は「家族等の送迎」が「タクシー」。 ○9 割以上の方が「デマンド交通を利用したことがない」と回答。利用しない理由として、「そもそも知らない」「利用の仕方がわからない」。 ○「旭市総合公共交通マップ」の認知状況等について、全体では「配布されていることを知らない」が 36%。 ○コミュニティバス再編後の印象として、旭地域と飯岡地域で比較的「良くなった」との意見が多く、干潟地域では「悪くなった」との意見が多い。 ○公共交通の利用促進には、「バス車両の小型化による集落への乗り入れ」や「コミュニティバスにおけるフリー乗降制度の導入」、「行きたい場所を通る路線の設定」の意見が多い。 ○公共交通に対する今後の財政負担のあり方については、「今の財政負担（税金投入）程度の中で、今の公共交通の見直しを行うべき」が各年齢層とも最も多く、次いで「財政負担（税金投入）をある程度は増やし、もう少し公共交通を充実させるべき」との意見が多い。	
＜公共交通利用者調査＞ ○コミュニティバスの利用者層は、平日は高齢層の「買い物・通院」と若年層の「通勤・通学」が多く、市民の利用が 8 割以上。満足度は 7 割以上が満足傾向だが、「運行本数・運行時間帯」に改善を求める声が多い。 ○路線バス利用者は、特に府馬線で旭市民の割合が低い。満足度はコミュニティバスに比べやや下がるが、改善してほしいサービスは「運行本数・運行時間帯」と共通。 ○高速バス利用者の年齢層は、中間層の「趣味・娯楽」や「通勤」での利用が多く、「待合環境・運行本数」の満足度が比較的低い。 ○鉄道は「通勤・通学」の利用が中心で、旭中央病院への「通院」利用も多い。満足度では「運行本数」に対する不満が多い。 ○デマンド交通登録者のうち、実利用者は半数程度であり干潟地域に比較的多く、主に「通院」目的として利用されている。「週に 1 日以上」の日常的な利用としては飯岡地域と旭地域に多く見られ、今後の要望としては「乗降対象施設を今よりも多くする」と「他の運行区域への乗り入れ」の意見が多い。	＜集客施設利用者調査＞ ○平日日中はいずれの施設も 60 歳以上の利用者が多い。 ○施設までの交通手段としては、「自分で車を運転」が約 8 割。 ○バス等の公共交通を利用する方は 3%程度。 ○「あさひ健康福祉センター」「サンモール」において、比較的公共交通利用者が多く、いずれも高齢者が利用。 ○公共交通への要望としては「運行本数の増便」が最も多い。
＜地域別意見交換会＞ ○デマンド交通を知らないため、情報を広く、効果的に発信すべき。 ○デマンド交通が各運行区域 1 台の運行のため、台数を増やす。また、運行区域の拡大等、サービスの見直しをしてほしい。 ○バス停までが遠いためコミュニティバスのフリー乗降ができるとよい。 ○コミュニティバスの海上ルートは飯岡駅に接続していないのは不便。 ○コミュニティバスの本数を増やす。バスを小型化する。 ○運賃が高い。中学生料金等を作ってほしい。 ○バスに乗るきっかけ、機会の創出が必要。	＜交通事業者・関連事業者アンケート調査＞ ○新型コロナの影響等により、利用者数がコロナ前より 2 割減。（鉄道） ○沿線人口の減少や緊急事態宣言による外出自粛に伴う利用者の減少。（バス） ○業界全体を通しての慢性的な乗務員不足、人員確保が困難。（バス・タクシー） ○一般タクシーとデマンド交通の違いを理解できない人が散見。（タクシー） ○デマンド交通のサービス向上（共通乗降場所の増加）が必要。（社協） ○便数が少ないとの意見が多い。（医療・商業） ○二次交通の充実を図ってほしい。（観光物産協会）

【2. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ】のまとめ
①交通弱者対策 ②ネットワーク型都市構造づくり ③生涯活躍のまちづくり ④移住定住促進 ⑤交流人口拡大、活性化
地域公共交通の課題
①高齢化により増加する交通弱者の移動手段の確保 ②デマンド交通やコミュニティバス等の既存公共交通の利便性向上 ③財政負担の増嵩や、運転手不足等の状況下での公共交通の持続性の確保 ④公共交通利用意識の醸成および利用促進に向けた効果的な情報発信 ⑤移住定住促進や交流人口拡大等に向けた公共交通の構築

7. 旭市地域公共交通計画策定に係る基本方針

(1) 課題の整理

【課題①】高齢化により増加する交通弱者の移動手段の確保

- 高齢になっても自家用車を手放せず、将来の移動に不安を抱えている高齢者の移動手段の確保
- 75歳以上の高齢者独居世帯やバスを利用できない高齢者等への対応
- 家族の送迎に頼っている等、潜在的移動ニーズに合った多様な公共交通体系の確保・維持
- 子どもや高齢者等を対象とした割引制度の見直し

【課題②】デマンド交通やコミュニティバス等の既存公共交通の利便性向上

- デマンド交通のサービス拡充
- 利用者ニーズと乖離のあるコミュニティバスのルートの見直し、鉄道駅との接続
- 通院、買い物の移動ニーズへの適切な対応
- 鉄道・高速バス等の待合環境の改善
- 鉄道・バスの運行本数の増便

【課題③】財政負担の増嵩や、運転手不足等の状況下での公共交通の持続性の確保

- 市内に存在する多様な輸送資源（民間送迎バス等）の有効活用・維持確保
- 運転手不足および運転手の高齢化に対する、地域の共助による交通手段の確保

【課題④】公共交通利用意識の醸成および利用促進に向けた効果的な情報発信

- 自家用車の利用を前提としたライフスタイルの緩和（モビリティマネジメント）
- 「そもそも知らない」「利用の仕方がわからない」方へのデマンド交通等の情報を効果的に発信
- 公共交通を利用するきっかけ等、身近に感じるための機会の創出

【課題⑤】移住定住促進や交流人口拡大等に向けた公共交通の構築

- 生涯活躍のまち・みらいあさひ等の新たなまちづくりの拠点施設へのアクセス向上
- 観光客を呼び込むための公共交通情報を含めた観光 PR
- 成田空港の機能拡大に伴う、定住促進のための空港アクセスの確保

(2) 基本方針

(1) で挙げた地域公共交通の課題へ対応するにあたり、次の3つの基本方針を設定する。

«基本方針①»

高齢者を中心に捉えた誰もが利用しやすい公共交通の実現

«基本方針②»

将来にわたり持続可能な地域一体となった公共交通の実現

«基本方針③»

まちづくりと連携した魅力のある公共交通の実現

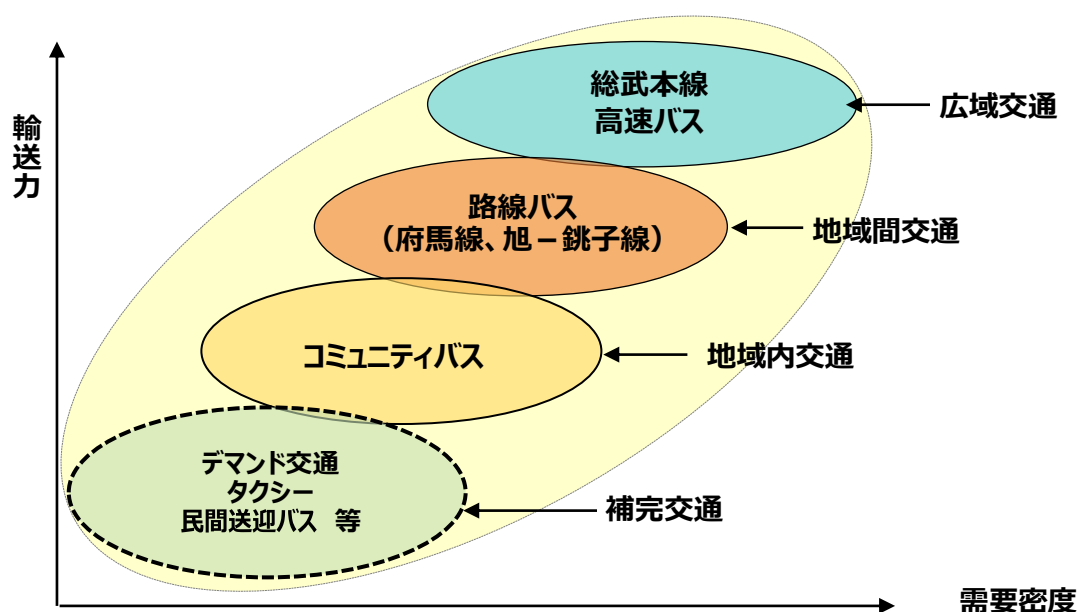
(3) 望ましい公共交通ネットワークのあり方

旭市の公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（鉄道・高速バス）、地域間交通（路線バス）、地域内交通及び補完交通の4段階に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、旭中央病院、鉄道駅に加え、道の駅季楽里あさひ、生涯活躍のまち・みらいあさひ、市役所等を位置づける。

また、既存公共交通ネットワークパターンを基本としながら、コミュニティバスの経路等の一部見直しやデマンド交通のサービス拡充を検討し、公共交通機関相互の接続・連携により、面的なネットワークを向上させることで、旭市民の生活交通として、更に来訪者の交通手段としても機能し、利便性向上と効率的な運行を目指す。

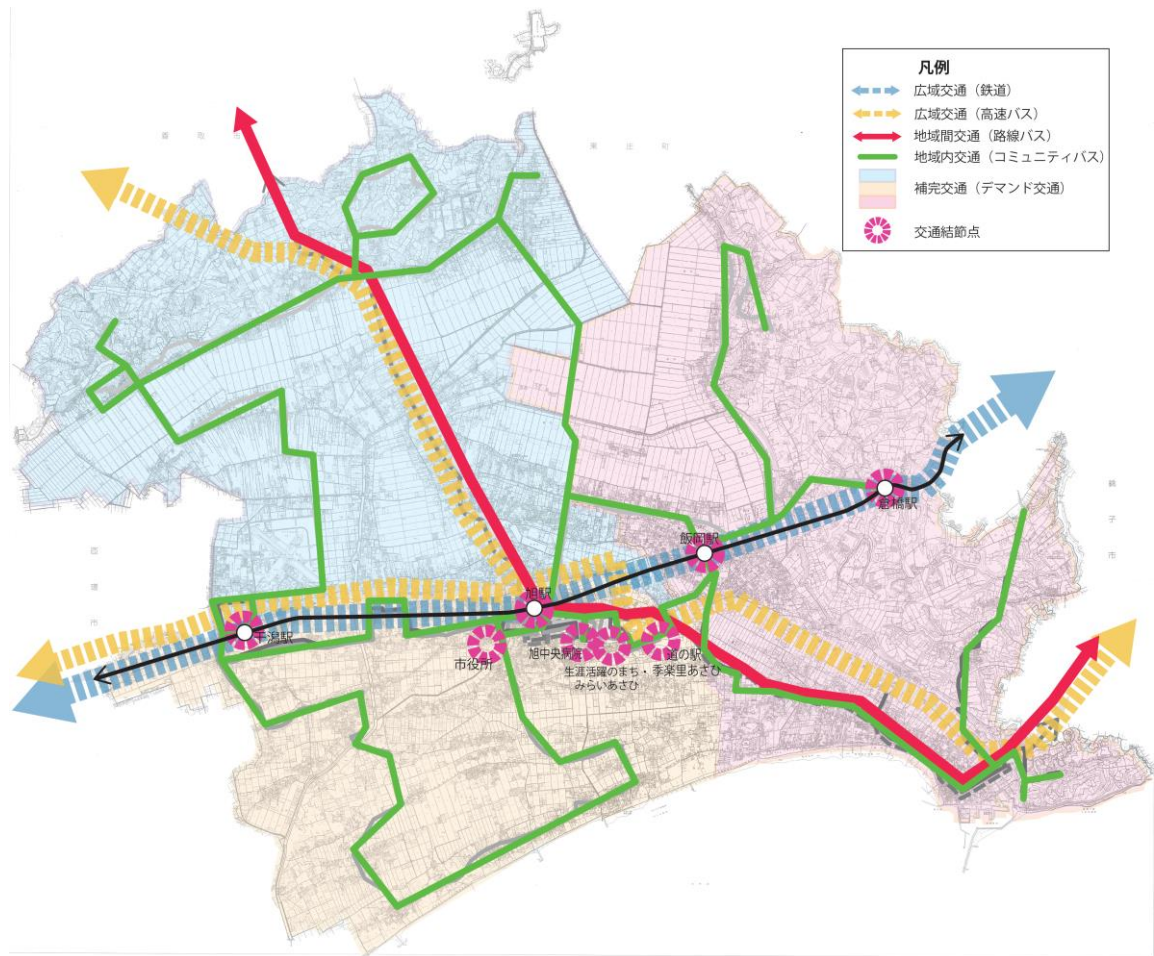
区 分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○都市間連絡の骨格となる広域公共交通軸 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応 ○成田空港へのアクセス強化	JR 総武本線 高速バス
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス (府馬線、旭－銚子線)
地域内交通	○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連絡強化・一本化 ○広域交通に接続、地域間交通を補完 ○地域の実情に合わせて主に通勤・通学、買い物、通院等の目的に対応	コミュニティバス
補完交通	○鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段	デマンド交通、タクシー、民間送迎バス 等
交通結節点	○上記の交通システムの連携拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	旭中央病院、鉄道駅、道の駅季楽里あさひ、生涯活躍のまち・みらいあさひ、市役所 等

■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



(4) 公共交通ネットワークイメージ

■ 公共交通ネットワークイメージ図



■ 区分・役割等の整理

区分	系統		役割	確保・維持策
広域交通	JR 総武本線		都市間連絡の骨格となる広域公共交通軸	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	高速バス			
地域間交通	路線バス	府馬線	周辺都市への連絡及び市内の骨格路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		旭－銚子線		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
地域内交通	コミュニティバス	東西線	市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連絡強化・一本化	利用ニーズに応じた運行水準を確保
		旭南ルート		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
		海上ルート		
		干潟ルート		
補完交通	デマンド交通「きらりんタクシー」		鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

(1) 計画の区域

千葉県旭市全域とする。



(2) 計画期間

令和 5 年度から令和 9 年度の 5 年間とする。

	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
旭市地域公共交通計画（本計画）										
	前計画期間			5 年間					見直し	
第 2 期旭市総合戦略	5 年間					次期計画期間				
旭市都市計画マスタープラン	20 年間							次期計画期間		
旭市過疎地域持続的発展計画	5 年間					次期計画期間				
第 3 次定住自立圏共生ビジョン	5 年間					次期計画期間				

9. 計画の目標

(1) 計画の目標

【基本方針1】高齢者を中心に捉えた誰もが利用しやすい公共交通の実現

【計画目標1】

○わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ・高齢者の買物・通院等の生活に欠かせない足であるコミュニティバスの一部見直し及び、デマンド交通のサービス拡充を実施する。また、市域を超える通勤・通学などの日常行動や、来訪者の移動を支えるために、広域移動の機能を担う JR 総武本線や高速バスの利便性向上と周辺市を連絡する路線バスの維持・活性化を図る。また、市域内外から鉄道駅や拠点施設へのアクセス性を強化することにより、わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

【基本方針2】将来にわたり持続可能な地域一体となった公共交通の実現

【計画目標2】

○地域住民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な取り組みの展開

- ・急速に進む少子高齢化において重要性が増す公共交通を将来にわたり維持し続けるため、地域住民・交通事業者・行政の適正な役割分担のもと、三者が協働・連携しながら、利用促進、市民意識の醸成、受益者負担の適正化、収益性向上等の多様な取り組みにより、持続可能な公共交通を構築する。

【基本方針3】まちづくりと連携した魅力のある公共交通の実現

【計画目標3】

○まちづくり計画との連携による魅力的な交通環境の創出

- ・新たなまちづくりとして整備された生涯活躍のまち・みらいあさひと連携し、各拠点へのアクセスおよび各拠点間の交流を促進する魅力的な交通環境の創出を目指す。
- ・このようなまちづくりとの連携による交流人口の拡大により、地域の活性化につなげる。

(2) 計画目標に対する評価指標

計画目標	評価指標 指標の考え方	基準値	目標値 (R9)	考え方
①わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築	○鉄道利用者数 (1日あたり) ※ 1	2,913 人 (R3)	3,330 人	コロナ前 R1 の実績値
	○高速バス利用者数 (1日あたり)	144 人 (R3)	390 人	コロナ前 R1 の実績値
	○路線バス利用者数 (1日あたり)	673 人 (R3)	673 人	基準値を維持
	○コミュニティバス利用者数 (平日 1 日あたり)	179 人 (R3)	240 人	R2 再編時の利用者想定数 (34%増)
	○デマンド交通利用者数 (1日あたり)	22 人 (R3)	37 人	3 台増車見込 (7 割増)
	○アンケートにおける外出時に交通手段がなく困っている人の回答割合	19% (R4)	15%以下	前計画での減少幅と同程度
	○年間運転免許返納者数	200 人 (R3)	300 人	5 割増
②地域住民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な取り組みの展開	○コミュニティバスの収支率	12.7% (R3)	16.7%以上	利用者 34%増見込
	○デマンド交通の収支率	11.1% (R3)	13%以上	3 台増車見込 利用者 7 割増
	○地域公共交通利用促進活動実施回数 ※ 2	—	年 1 回以上	前計画と同じ値
③まちづくり計画との連携による魅力的な交通環境の創出	○商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進のサービス数	—	5 件以上	前計画と同じ値
	○まちづくり拠点施設等への新たなバス停、デマンド交通共通乗降場所の設置数	—	5 箇所	バス停：生涯活躍のまち・みらいあさひなど 共通乗降場所：総合体育館、保健センター、公民館など

※ 1 市内 3 駅（干潟駅、旭駅、飯岡駅）合計の利用者数

※ 2 地域公共交通利用促進活動とは、外出の移動モデルプログラムの作成・配布やバスの乗り方教室の実施等の実施回数を指す。

10. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 目標を達成するための実施施策

公共交通を取り巻く課題	基本方針及び計画目標	実施施策
①高齢化により増加する 交通弱者の移動手段の確保	①高齢者を中心に捉えた誰もが利用しやすい公共交通の実現 【計画目標 1】 ・わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築 [評価指標] ○公共交通利用者数 ○アンケートにおける外出時に交通手段がなく困っている人の回答割合 ○年間運転免許返納者数	施策 1 広域交通ネットワークの充実
②デマンド交通やコミュニティバス等の 既存公共交通の利便性向上	②将来にわたり持続可能な地域一体となった公共交通の実現 【計画目標 2】 ・地域住民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な取り組みの展開 [評価指標] ○コミュニティバスの収支率 ○デマンド交通の収支率 ○地域公共交通利用促進活動実施回数	施策 2 路線バスの活性化・維持
③財政負担の増嵩や、運転手不足等の 状況下での公共交通の持続性の確保	③まちづくりと連携した魅力のある公共交通の実現 【計画目標 3】 ・まちづくり計画との連携による魅力的な交通環境の創出 [評価指標] ○商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進のサービス数 ○まちづくり拠点施設等への新たなバス停、デマンド交通乗降場所の設置数	施策 3 地域内交通の利便性向上
④公共交通利用意識の醸成および 利用促進に向けた効果的な情報発信		施策 4 公共交通の総合的情報等の提供
⑤移住定住促進や交流人口拡大等に 向けた公共交通の構築		施策 5 利用促進策の実施

■ 実施施策及び実施事業のイメージ

実施施策	番号	実施事業
【施策 1】 広域交通ネットワークの充実	①	・JR 総武本線の利便性向上
	②	・高速バスの利便性向上
	③	・成田空港へのアクセスの向上の研究
【施策 2】 路線バスの活性化・維持	①	・路線バスの鉄道ダイヤに合わせた運行ダイヤの調整及び維持
	②	・路線バス・コミュニティバス運行終了後における高速バス一般乗降化の研究
【施策 3】 地域内交通の利便性向上	①	・コミュニティバスの利便性向上
	②	・デマンド交通の利便性向上
	③	・まちづくりと連携した新たな交通結節点の整備
	④	・利用の多いバス停施設の環境改善
	⑤	・コミュニティバス等の運行評価基準の設定
	⑥	・地域住民主体の取り組みの研究
【施策 4】 公共交通の総合的情報等の提供	①	・総合公共交通マップの作成及び公共交通専用ホームページによる情報提供
	②	・バスロケーションシステムの研究
	③	・地図アプリと連携した GTFS の導入検討
【施策 5】 利用促進策の実施	①	・公共交通の利用を促す機会の創出“きっかけづくり”
	②	・情報発信の強化
	③	・商業施設や観光施設と連携した割引制度等の導入の検討
	④	・キャッシュレス決済・MaaS の研究

(2) 実施事業の概要

本計画で掲げた基本方針と目標を達成するための実施事業の概要を以下に示す。
実施事業については、関係機関及び市民の連携・協働のもと、実現していくものとする。

施策1 広域交通ネットワークの充実

実施事業① JR 総武本線の利便性向上

事業の概要	・都心部や近隣都市への通勤・通学等をはじめ、広域的な移動の基幹的な役割を担う JR 総武本線の利便性向上を図るため、「千葉県 JR 線複線化等整備促進期成同盟」等と連携し、鉄道事業者への要望活動を継続して実施する。 ・旭駅等で「駅からハイキング」等、短期的なイベントを開催しており、今後も地域活性化の観点から、道の駅季楽里あさひ等と連携したマルシェ開催や賑わいづくりにつながるイベントを検討する。					
	【具体的事業内容】 ○鉄道事業者への要望活動の実施 ・運行本数の維持・拡充、運行時間帯の拡大（終電時間の繰り下げ等）、駅施設の利便性向上（千潟駅・飯岡駅跨線橋への屋根の設置等）。 ○利用促進イベントの検討 ・道の駅季楽里あさひ等と連携したマルシェ開催や、駅からハイキング、B.B.BASE を活用したサイクリングイベント等による交流人口の拡大及び利用促進。					
実施主体	旭市、千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟、鉄道事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	鉄道事業者への要望活動の実施	実施				
	利用促進イベントの検討	検討・順次実施				

実施事業② 高速バスの利便性向上

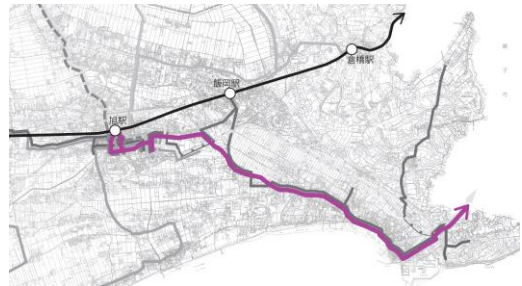
事業の概要	・一部の高速バス停には無料のパークアンドライド駐車場が整備されており、利用促進に大きく寄与していることから、更なるパークアンドライド駐車場の整備について検討する。 ・バス待ち時間の利便性向上を図るため、待合環境の改善（上屋、ベンチの設置等）を検討する。 【具体的事業内容】 ○パークアンドライド駐車場整備の検討 ○バス停における待合環境改善の検討					
実施主体	旭市、高速バス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	パークアンドライド駐車場整備の検討	検討・順次実施				
	バス停における待合環境改善の検討	検討・順次実施				

実施事業③ 成田空港へのアクセス向上の研究						
事業の概要	成田空港の機能強化に伴い、移住定住促進や交流人口拡大等に寄与すべく、成田空港利用者や就業者、来訪者等の交通手段の確保を目的とした空港アクセス方法を研究する。					
	【具体的事業内容】 ○既存の広域交通の活用を含めた空港アクセス方法の研究					
実施主体	旭市、公共交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	既存の広域交通の活用を含めたに空港アクセス方法の研究		研究・実施検討			

施策2 路線バスの活性化・維持

実施事業① 路線バスの鉄道ダイヤに合わせた運行ダイヤの調整及び維持						
事業の概要	- 交通機関相互の乗継ぎが円滑に行えない状況が発生しているため、ダイヤ調整により待ち時間の少ない円滑な乗継ぎ環境を提供する。 - 路線バス旭－銚子線については、高校生の通学利用や高齢者等を中心とした外来者の交通手段であり、持続的な維持が必要であるため、国より地域間幹線系統確保維持国庫補助金の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用し、安定的な確保維持を目指す。					
	【具体的事業内容】 ○鉄道ダイヤに合わせた路線バス発着時間の調整（通勤・通学時間帯、特急列車との接続） ○地域間幹線系統確保維持費補助金の活用					
実施主体	旭市、路線バス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	鉄道ダイヤに合わせた路線バス発着時間の調整		検討・順次実施			

■補助対象路線図



■地域間幹線補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
旭－銚子線	旭駅	銚子駅	陣屋町	4条乗合	路線定期運行	千葉交通	幹線補助

実施事業②		路線バス・コミュニティバス運行終了後における高速バス一般乗降化の研究				
事業の概要	・路線バスやコミュニティバス、デマンド交通は 19 時以降の運行はなく、夜間帯における学生等の帰宅のための公共交通手段がないことから、夜間も運行し一般道路を運行する高速バスを活用した地域生活交通の確保について研究する。					
	【具体的事業内容】 ○夜間帯における高速バスの一般乗降化の研究（自治体と高速バス運行事業者による勉強会等の実施）					
実施主体	旭市、周辺自治体、高速バス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	夜間帯における高速バス一般乗降化の研究		研究・実施検討			

【事例】南房総市：JR バス関東

- ・南房総市では、一部の JR バス運行便では館山駅以遠が高速バスから一般路線の南房州線となり、白浜地区のホテル街や休暇村館山・伊戸漁港・南房パラダイスへの乗り入れも実施されている。
- ・館山－安房白浜間と館山－南房パラダイス間は、一般路線となるため相互乗降及び定期券・回数券の利用が可能である。ただし、通常の路線車両の乗降方法（前乗り前降り、整理券方式運賃後払い）ではなく、高速バス車両を使用するため、運賃前払いとなる。

【事例】銚子市：千葉交通等

- ・銚子市内の高速バス停から、地域の三次医療救急が対応可能な「旭中央病院」間を高速バスに乗車可能な「通院バス」制度を平成 22 年 3 月から導入している。



出典：国土交通省

施策3 地域内交通の利便性向上

実施事業①

コミュニティバスの利便性向上

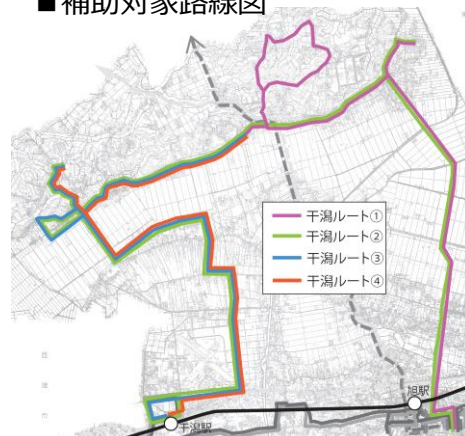
事業の概要

・コミュニティバスは令和2年4月より現在の路線網へと再編したが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による外出自粛等の社会情勢の変化に伴い、利用者数が伸びていない状況となっており、一方で、超高齢社会の進展による交通弱者の増加は今後も予想され、より効率的かつ効果的にコミュニティバスを運行すべく、ルート・ダイヤを見直す。

・若年層の利用促進を図るべく、中学生運賃についても検討する。

・干潟ルートについては、自家用自動車を運転することができない高齢者等を中心とした外来患者や高校生の通学利用のための交通手段を確保する必要があり、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を引き続き活用し、安定的な確保維持を目指す。

■ 補助対象路線図



【具体的事業内容】

○コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し

※特に以下の点を考慮しながら、利用しやすいルート・ダイヤを検討する。

- ・海上ルートにおける飯岡駅への接続検討
- ・旭中央病院等のまちづくり拠点を核としたアクセスの確保
- ・通勤通学、通院、買物等の利用者需要に対応した運行ダイヤの調整
- ・デマンド交通との役割分担

○コミュニティバスの運賃改定

- ・中学生運賃の適用検討

○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

実施主体

旭市、コミュニティバス事業者

実施時期

実施項目

R5

R6

R7

R8

R9

コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し

検討

実施

コミュニティバスの運賃改定

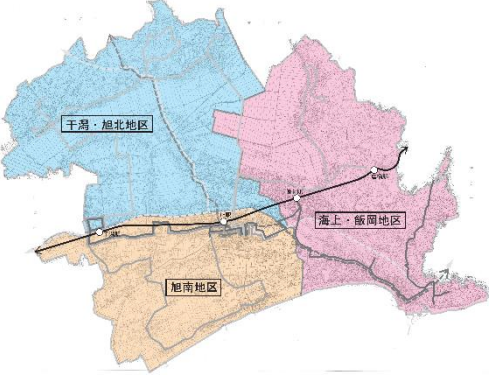
検討

実施

■ 地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
干潟ルート①	ひかた市民センター	東一区集会所	旭中央病院	4条乗合	路線定期運行	旭市 (運行は千葉交通)	フィーダー補助
干潟ルート②	干潟駅	湯木坂上・東一区集会所	旭中央病院				
干潟ルート③	干潟駅	湯木坂上	ひかた市民センター				
干潟ルート④	ひかた市民センター	湯木坂上	干潟駅				

実施事業②	デマンド交通の利便性向上
-------	--------------

事業の概要	・デマンド交通は令和2年4月より3つのエリア区分にて新規導入した交通手段であり、登録者及び利用者は増加傾向にあるが、エリア外への移動や共通乗降場所の増設等の要望があり、こうした状況を踏まえ、デマンド交通のサービス拡充による更なる利用促進および、あらゆる交通弱者への対応を目指す。 ・市内には路線バス・コミュニティバスが運行されているものの、一部地域においては乗り継ぎが不十分であるため、駅や旭中央病院までの交通手段や市内の交通空白地域解消のため、デマンド交通により交通手段を確保する必要があり、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を引き続き活用し、安定的な確保維持を目指す。 ■ 補助対象路線図  【具体的事業内容】 ○デマンド交通のサービス拡充 ※特に以下の点を考慮しながら、利用しやすいデマンド交通を検討する。 ・共通乗降場所の増設 ・エリア跨ぎ運行及び運賃の設定 ・各エリアにおける車両の増車 ○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用					
	実施主体 旭市、デマンド交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	デマンド交通のサービス拡充	検討		実施		

■ 地域内フィーダー系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
旭南地区	-	旭南地区	-	4条乗合	区域運行	旭市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー 補助
干潟・旭北地区		干潟・旭北地区					
海上・飯岡地区		海上・飯岡地区					

実施事業③ まちづくりと連携した新たな交通結節点の整備						
事業の概要	・生涯活躍のまち・みらいあさひ等、新たなまちづくりの拠点施設を交通結節点として、乗り継ぎ等に利用しやすい環境を整備し、ネットワーク型の公共交通体系を形成することにより、都市内外の交流を促進する。 【具体的事業内容】 ○生涯活躍のまち・みらいあさひ等、新たな交通結節点の整備					
	旭市、高速バス事業者、路線バス事業者、コミュニティバス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	生涯活躍のまち・みらいあさひ等、新たな交通結節点の整備	検討	順次実施			

実施事業④ 利用の多いバス停施設の環境改善						
事業の概要	・バス待ち時間の利便性向上を図るため、交通結節点や利用者の多い主要なバス停における待合環境の改善（上屋、ベンチの設置等）を検討する。 【具体的事業内容】 ○交通結節点や利用者の多い主要なバス停における待合環境改善の検討					
	旭市、コミュニティバス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	交通結節点や利用者の多い主要なバス停における待合環境改善の検討		検討・順次実施			

【事例】埼玉県：「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度

- ・埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。
- ・対象施設は、商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。
 - バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね 50m 圏内）
 - ※バスの時刻表を掲示または配布
 - まち愛スポット：バス停留所まで歩くとときに休憩できる施設（概ね 50m 圏内）
 - ※ベンチや椅子を設置

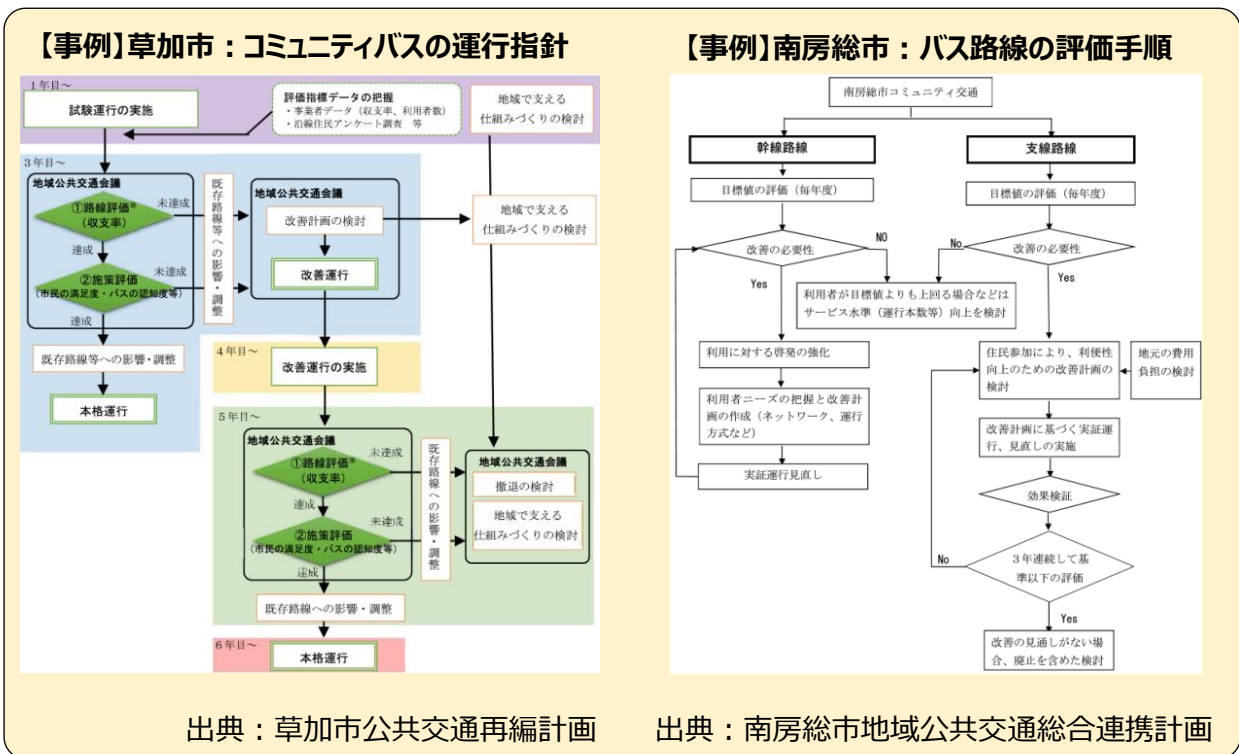
【事例】八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境

- ・バス停留所前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されている。



出典：国土交通省

実施事業⑤		コミュニティバス等の運行評価基準の設定				
事業の概要	・市の限られた財源の中で、コミュニティバス・デマンド交通の効率的な運行を図るため、路線の設定、見直しの指針となる運行評価基準を設定する。					
	【具体的事業内容】 ○コミュニティバス等運行評価基準の設定					
実施主体	旭市、コミュニティバス事業者、デマンド交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	コミュニティバス等運行評価基準の設定	検討	設定		評価実施	



実施事業⑥		地域住民主体の取り組みの研究				
事業の概要	・バス事業者やタクシー事業者の慢性的な乗務員不足・高齢化に伴い、今後、地域の交通事業者のみでは持続可能な交通体系の構築は困難となることが予想されたため、地域の共助による自家用有償運送事業等の可能性について研究する。					
	【具体的事業内容】 ○地域住民主体の取り組みの研究					
実施主体	旭市、公共交通事業者、NPO 等					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	地域住民主体の取り組みの研究		研究・実施検討			

施策 4 公共交通の総合的情報等の提供

実施事業① 総合公共交通マップの作成及び公共交通専用ホームページによる情報提供

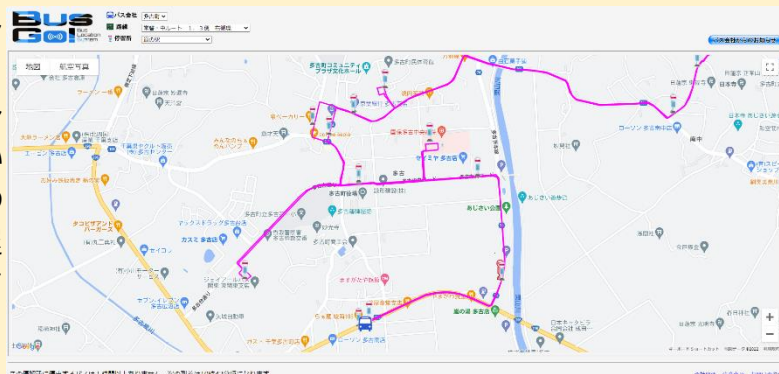
事業の概要	・市内の公共交通の情報を一元的に掲載した「総合公共交通マップ」を引き続き作成する。					
	・パソコンや携帯電話で公共交通の運行情報が取得できるよう旭市役所、公共交通事業者等のホームページで公共交通に関する情報を引き続き発信し、多様な手段を用いて公共交通の情報提供を行う。					
	【具体的事業内容】 ○総合公共交通マップの作成（ルート、バス停、ダイヤ、乗り方、運賃など） ○公共交通専用ホームページによる情報提供					
実施主体	旭市、公共交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	総合公共交通マップの作成			作成・配布		
	公共交通専用ホームページによる情報提供			実施		

実施事業② バスロケーションシステムの研究

事業の概要	・バスのリアルタイムでの運行状況が確認できるバスロケーションシステムの導入について、他団体での導入事例等を研究し、コミュニティバスへの導入を検討する。					
	【具体的事業内容】 ○バスロケーションシステムの研究 【バスロケーションシステムとは】 ・バス車両に搭載された専用車載端末の GPS 機能を利用して、バスの運行状況を管理案内するサービス。 ・利用者は PC やスマートフォンなどからバスの現在地を確認することができ、バスがいつ来るかといった不安を解消することができる。					
実施主体	旭市、コミュニティバス事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	バスロケーションシステムの研究	研究・実施検討				

【事例】多古町：バスロケーションシステム「BusGo！」

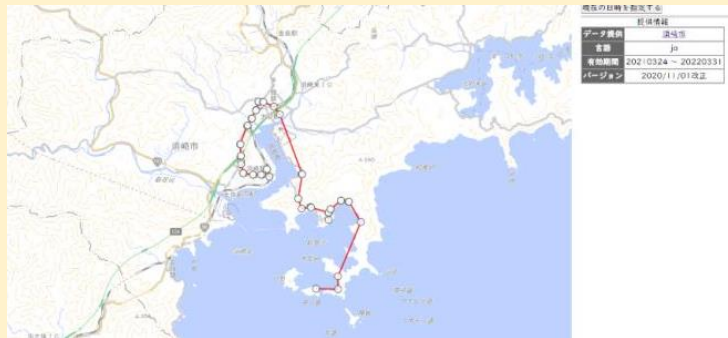
- 地域の足として運行する空港シャトルバスや町内循環バスについて、スマホ等からアクセスしバスの現在位置、渋滞や悪天候で遅れるなどの運行状況を取得可能。



実施事業③ 地図アプリと連携した GTFS の導入検討						
事業の概要	・路線バス、コミュニティバス等については、スマートフォンから簡単に検索ができ、地図上で運行状況等の確認が可能な GTFS データの導入を検討する。					
	【具体的事業内容】 ○GTFS の導入検討 〔GTFS とは〕 ・公共交通機関の時刻表や経路などの地理的情報を広く公開するための標準的なデータ形式で、データはだれもが自由に活用することが可能。					
実施主体	旭市、公共交通事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	地図アプリと連携した GTFS の導入検討		研究・実施検討			

【事例】須崎市：市内路線バス・市営バスの GTFS データ

・Google マップや Yahoo!路線情報などの国内の検索サービスに情報の掲載が可能。



施策5 利用促進策の実施

実施事業①	公共交通の利用を促す機会の創出“きっかけづくり”					
事業の概要	・高齢者や公共交通に乗り慣れていない市民に対し、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した外出行動のモデルルートを作成・配布し、需要の掘り起こしを図る。 ・市外の方に対しては、公共交通を利用して市内を巡る観光モデルルートを作成し、観光情報とともに情報を提供することで、交流人口の増加を図る。 ・バスへの理解と関心を高めるとともに、バス内でのマナー等交通安全への理解を図るため、子供たちや高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。 ・公共交通に対する抵抗感の解消や交通行動を変える“きっかけづくり”として、無料のお試し乗車券を配布する。 ・利用促進につながる最も効果的な媒体が「身近な人の口コミ」であることから、市民活動団体への出前講座等も実施し、参加者への理解を深め波及効果を促すことで、認知度向上を図る。 ・自動車運転免許証の自主返納者に対して、公共交通利用に係る優遇措置の周知を行う。 【具体的事業内容】 ○外出の移動モデルプログラムの作成・配布 ○バスの乗り方教室の実施 ○お試し乗車券の配布 ○公共交通の出前講座の実施 ○免許返納優遇措置の周知					
実施主体	旭市、路線バス事業者、コミュニティバス事業者、観光物産協会					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	外出の移動モデルプログラムの作成・配布		検討・順次実施			
	バスの乗り方教室の実施		検討・順次実施			
	お試し乗車券の配布		検討・順次実施			
	公共交通の出前講座の実施		検討・順次実施			
	免許返納優遇措置の周知			実施		

実施事業②		情報発信の強化				
事業の概要	・若年層を中心として、デマンド交通の認知度の低さやバスの乗り方等がよくわからないといった実情が多くあることから、総合公共交通マップによる情報発信を継続するとともに、回覧板の活用や SNS を活用した新たな情報発信媒体を検討することで、情報発信の強化を図る。					
	【具体的事業内容】 ○情報発信の強化					
実施主体	旭市、公共交通事業者、市民					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	情報発信の強化		検討・順次実施			

実施事業③ 商業施設や観光施設と連携した割引制度等の導入の検討						
事業の概要	・公共交通利用に付加価値をつけることにより、買い物や観光における更なる公共交通の利用促進を図るため、商業施設や観光施設と連携した割引制度等の取り組みの実施を検討する。					
	【具体的事業内容】 ○割引チケット等の導入の検討（乗車券提示による割引など）					
実施主体	旭市、公共交通事業者、商業施設、観光施設					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	割引チケット等の導入の検討		検討・順次実施			

実施事業④	キャッシュレス決済・MaaS の研究					
事業の概要	・交通系 IC カード等による運賃支払いのキャッシュレス化は、両替の手間もなく全国的に普及しており、総武本線、高速バスおよび路線バス旭－銚子線において導入されているが、公共交通事業者にとって、導入コスト、運用コストの負担が大きく、コミュニティバス・デマンド交通は未導入であり、市民および来訪者の利便性向上に向け、低コストで導入しやすいキャッシュレス決済システムの導入を検討する。 ・本市においては診療圏人口 90 万人を誇る旭中央病院を核として、周辺自治体からの流入も多い特性を鑑み、通院や観光目的等の来訪者の移動支援を目的とした MaaS の研究を行う。 【具体的事業内容】 ○低コストで導入しやすいキャッシュレス決済の導入検討 ○MaaS の研究 [MaaS とは] ・公共交通などの移動手段の検索、予約、乗車、決済までを一元化し、利便性を高めていくほか、様々なモードの移動手段を効率的に活用することで、来訪者が便利に移動できる仕組みの構築や交通弱者対策、乗務員不足などの問題解決に役立てようとするサービスである。					
実施主体	旭市、公共交通事業者、商業施設、観光施設、まちづくり関連事業者					
実施時期	実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
	低コストで導入しやすいキャッシュレス決済の導入検討		検討・順次実施			
	MaaS の研究		研究・実施検討			

【事例】前橋市：前橋版 MaaS「MaeMaaS」

- ・スマートフォン向け WEB サービスで、多様な交通モード（鉄道・路線バス、デマンドバス、シェアサイクル）に対応した経路検索が可能
- ・デマンド交通の予約
- ・路線バスや市内循環バスフリーパス（1 日乗り放題）の提供
- ・交通系 IC カードとマイナンバーカードを連携することによるフリーパス等の割引実施
- ・フリーパスを対象店舗に提示することにより割引クーポンを配布

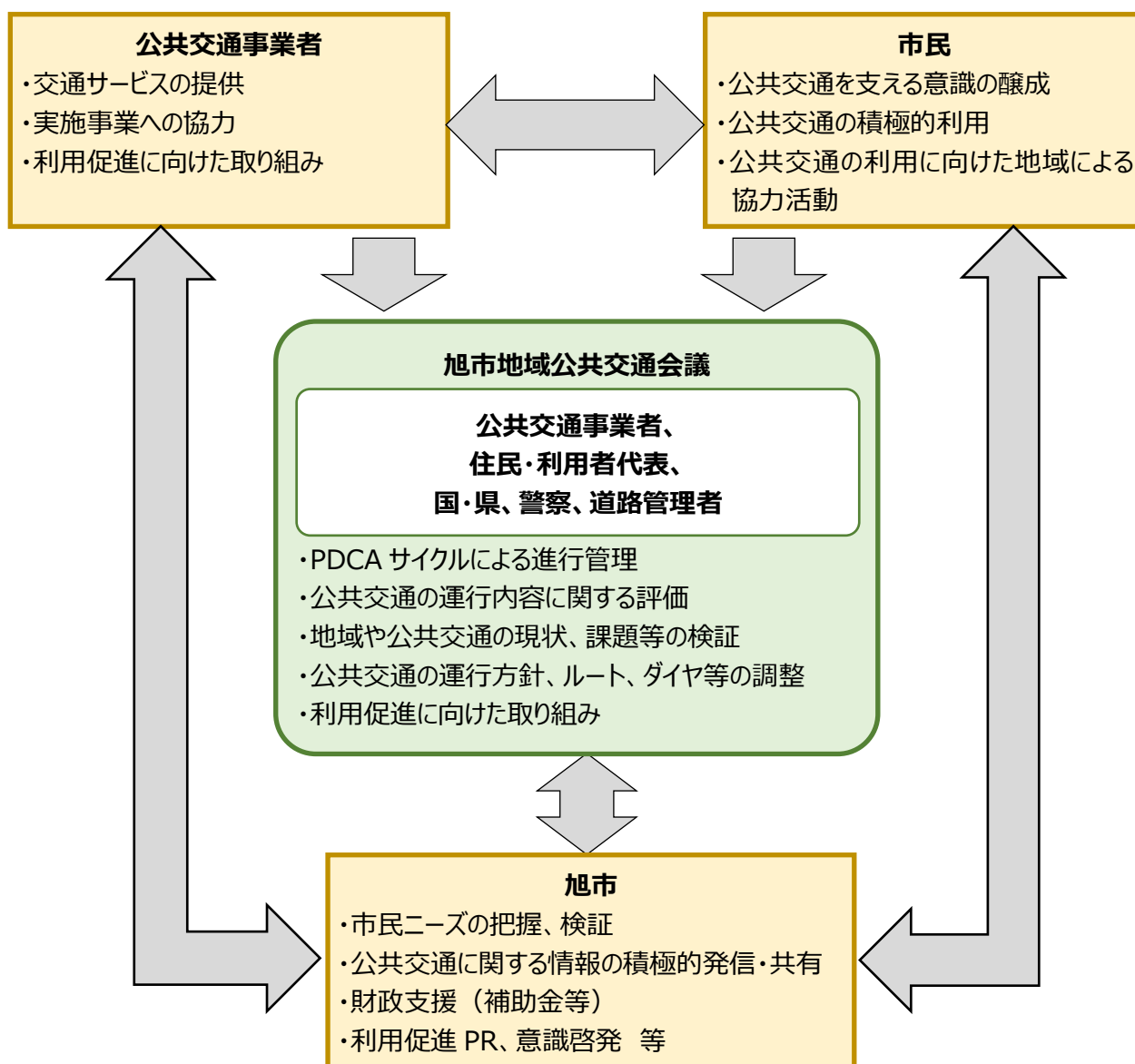


11. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施体制

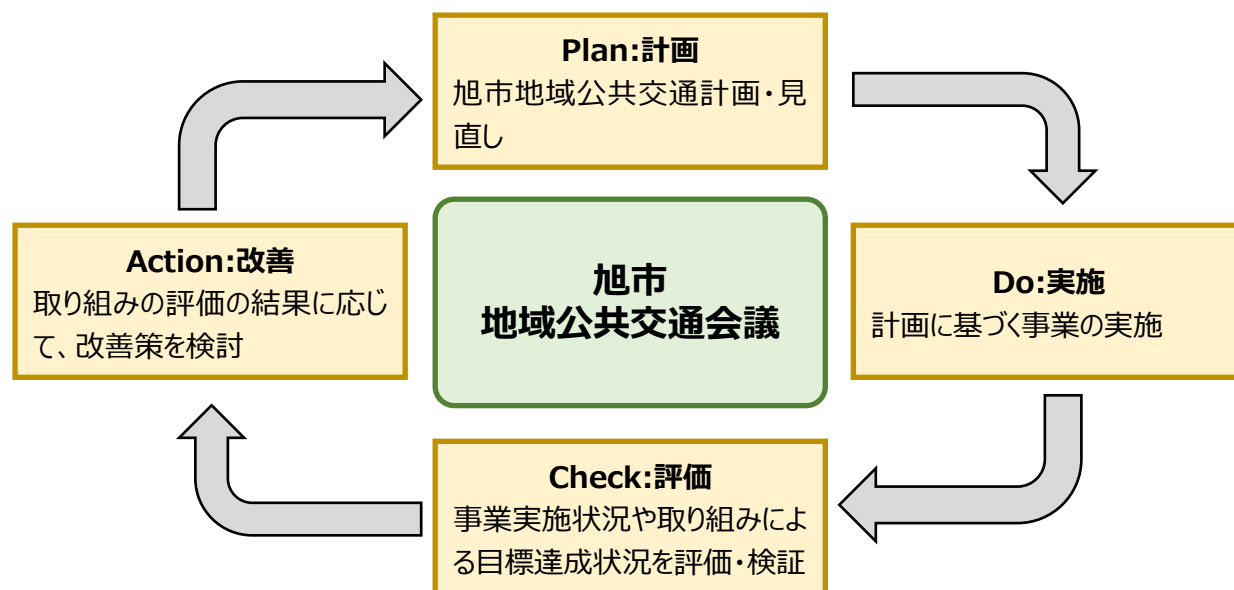
計画の実行にあたっては、旭市地域公共交通会議を母体として、施策に関わるすべての関係者（市民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが重要であり、そのため、以下のような役割分担を行いながら、連携して取り組むための実施体制づくりを進める。

■ 本計画推進のための市民・公共交通事業者・行政による協働体制



(2) PDCA サイクルの実行

地域公共交通計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況などについて数値目標を指標としながら評価・検証し、実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）→計画（Plan）のサイクルを実行する。



(3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（令和 9 年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行う。また、必要に応じて計画の見直しを行うなど、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進する。

本計画に定めた事業の実施状況に関する評価については毎年度実施する。

■ 評価スケジュール

項目		R5	R6	R7	R8	R9
評価方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査					◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価・検証						◎
計画・目標値の見直し				○		●
旭市地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ●：次期計画の検討

用語説明

	用語	説明
あ行	アクセス	・目的地への移動手段や交通の便のこと。
か行	キャッシュレス	・クレジットカードや交通系のＩＣカード、スマートフォンの専用アプリなど、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法のこと。
	協働	・様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。
	交通空白地域	・鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。 ・一般的には、鉄道駅から半径 1,000m 程度、バス停から半径 300m 程度の範囲からはずれるエリアを交通空白地域としている例が多い。 ・公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「交通不便地域」などと位置づけているケースもある。
	交通結節点	・人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。
	コミュニティバス	・主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。
さ行	自家用有償運送	・バス、タクシー事業が成り立たない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。
	受益者負担	・特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。
	潜在的移動ニーズ	・駅やバス停から離れているため公共交通を利用できない、公共交通の情報（ルート、バス停、運行ダイヤ）を知らないなどのなんらかの理由によってまだ現実の需要（ニーズ）にならず、眠っている需要のこと。
た行	地域公共交通	・鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
	デマンド交通	・利用者からの事前予約により、自宅等から運行区域内の希望する目的地まで運行する乗り合い型の交通サービスのこと。 ・近い時間帯に予約した複数の利用者を經由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。

	用語	説明
な行	二次交通	・複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを示し、主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、観光地や学校などへ移動する交通手段のこと。
は行	半クローズ	・クローズドシステムのこと。 ・高速バスでは出発地周辺エリアで乗車のみ、到着地周辺エリアで降車のみと制限されることが一般的である。
	パークアンドライド	・自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部等の目的地に向かう方法のこと。
ま行	マスタープラン	・全体の基本方針となる、総合的な計画・設計のこと。
I	IC カード	・キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路（IC チップ）を埋め込み、情報を記録できるようにしたカードのこと。 ・公共交通に関わる I C カードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できる。
M	MaaS	・公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高め、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとするためのサービスのこと。 ・Mobility as a Service（＝サービスとしての移動）の略。
P	PDCA サイクル	・計画(Plan)を実施（Do）し、評価（Check）して改善（Action）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。



旭市地域公共交通計画

発行日 令和5年3月

発行 旭市

編集 企画政策課

千葉県旭市二の2132番地

TEL : 0479-62-5307