

いすみ市地域公共交通計画

令和4年2月

令和8年4月【変更】

い す み 市

【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 地域内の公共交通に関する現況把握	2
1-1 地域特性の整理	2
1-2 既存公共交通の現状把握	7
1-3 関連計画におけるまちづくりの方向性	18
2 意向把握アンケート調査の実施	20
2-1 市民アンケート調査	20
2-2 いすみシャトルバス・市内循環バス利用者アンケート調査	41
2-3 デマンド交通（乗合タクシー）利用者アンケート調査	46
2-4 交通事業者アンケート調査	51
2-5 関係団体アンケート調査	53
3 地域公共交通を取り巻く課題整理	55
4 地域公共交通の構築に係る基本方針	59
5 計画の目標及び実施事業	64
6 計画の達成状況の評価	74

序 計画策定の目的と位置付け

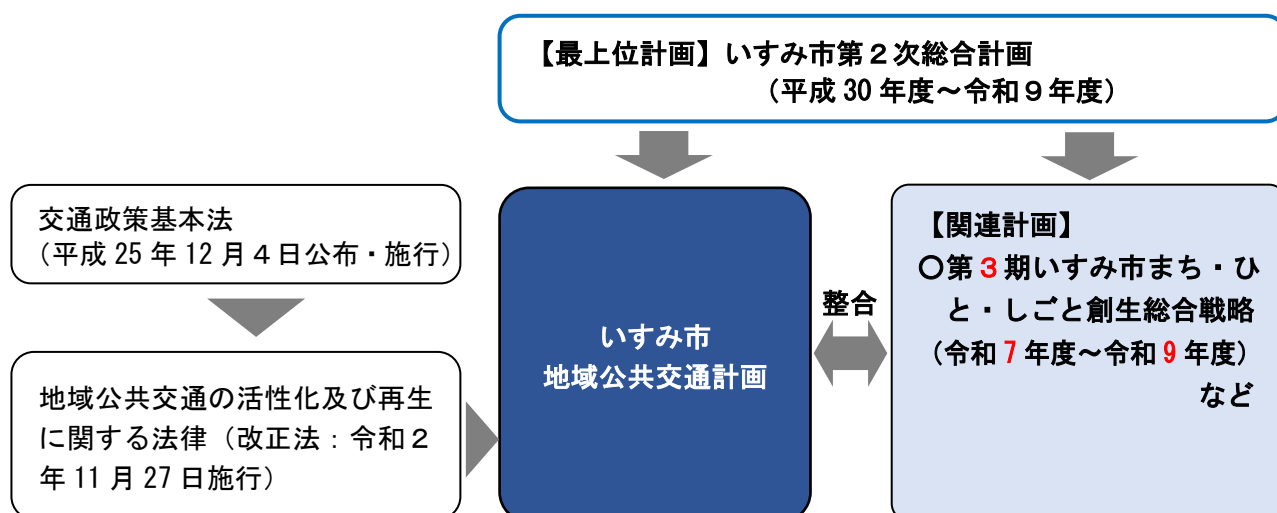
(1) 計画策定の目的

いすみ市の公共交通は、鉄道（JR外房線、いすみ鉄道）、いすみシャトルバス・市内循環バス、デマンド交通（乗合タクシー）及びタクシーなどが運行中である。しかし、急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等に伴う公共交通による移動需要の増加に対応しきれていない。

このため、今後の人口減少や高齢化を見据えつつ市内の公共交通形態の整備と各公共交通機関の連携体制を確立し、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な交通網整備を形成するため、「いすみ市地域公共交通活性化協議会」での協議を経て、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）に規定する公共交通政策のマスタープランとなる「いすみ市地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「いすみ市第2次総合計画」に即し、「第2期いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

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

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、「いすみ市第2次総合計画」の目標年次との整合を図り、令和4年度から令和9年度までの6年間とする。

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

1 地域内の公共交通に関する現況把握

1-1 地域特性の整理

(1) 位置・地勢

いすみ市は、平成17年12月5日に旧夷隅町と旧大原町、旧岬町の3町が合併して誕生した都市で、千葉県南東部に位置し、ほぼ50km圏に千葉市が、70km圏内に首都圏の主要都市があり、面積は約157.44km²を有している。東側は太平洋に面し、北部は長生郡一宮町、睦沢町に、西部は大多喜町に、南部は勝浦市、御宿町に接している。

また、地域の大部分が丘陵地で、夷隅川の下流域を中心に東側に平地が広がっており、山林や農地としての利用が大きな割合を占めている。

■いすみ市の位置

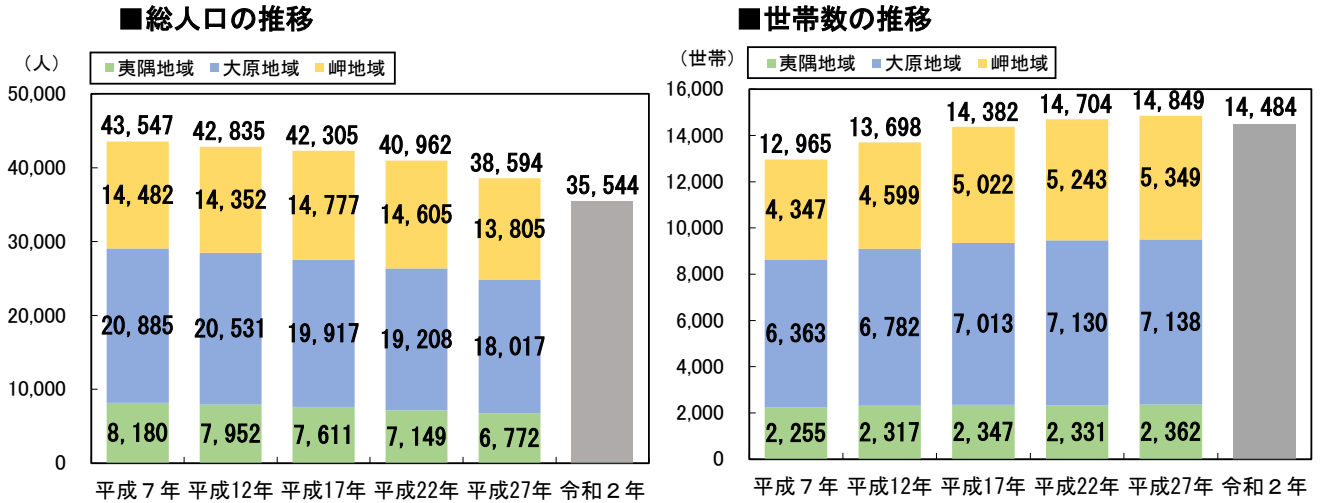


(2) 人口動向

①総人口・世帯数

いすみ市の総人口は、令和2年10月1日現在、35,544人で、人口の推移をみると、年々減少傾向で、平成22年と令和2年を比較すると、5,418人減少している。

また、令和2年の世帯数は14,484世帯と、平成27年から減少に転じている。

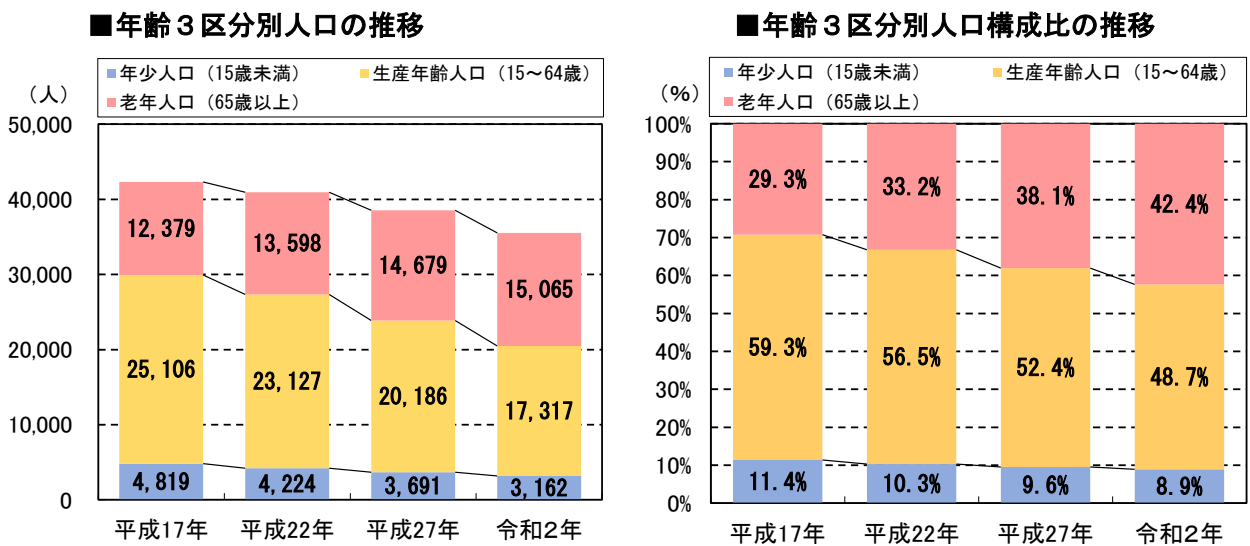


出典：国勢調査（各年10月1日現在）。令和2年は市合計のみ公表済で、地域別は未発表。

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が8.9%、生産年齢人口が48.7%、老年人口が42.4%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

令和2年の高齢化率は42.4%と国（28.6%）や千葉県（27.6%）と比較してもその割合が高い。

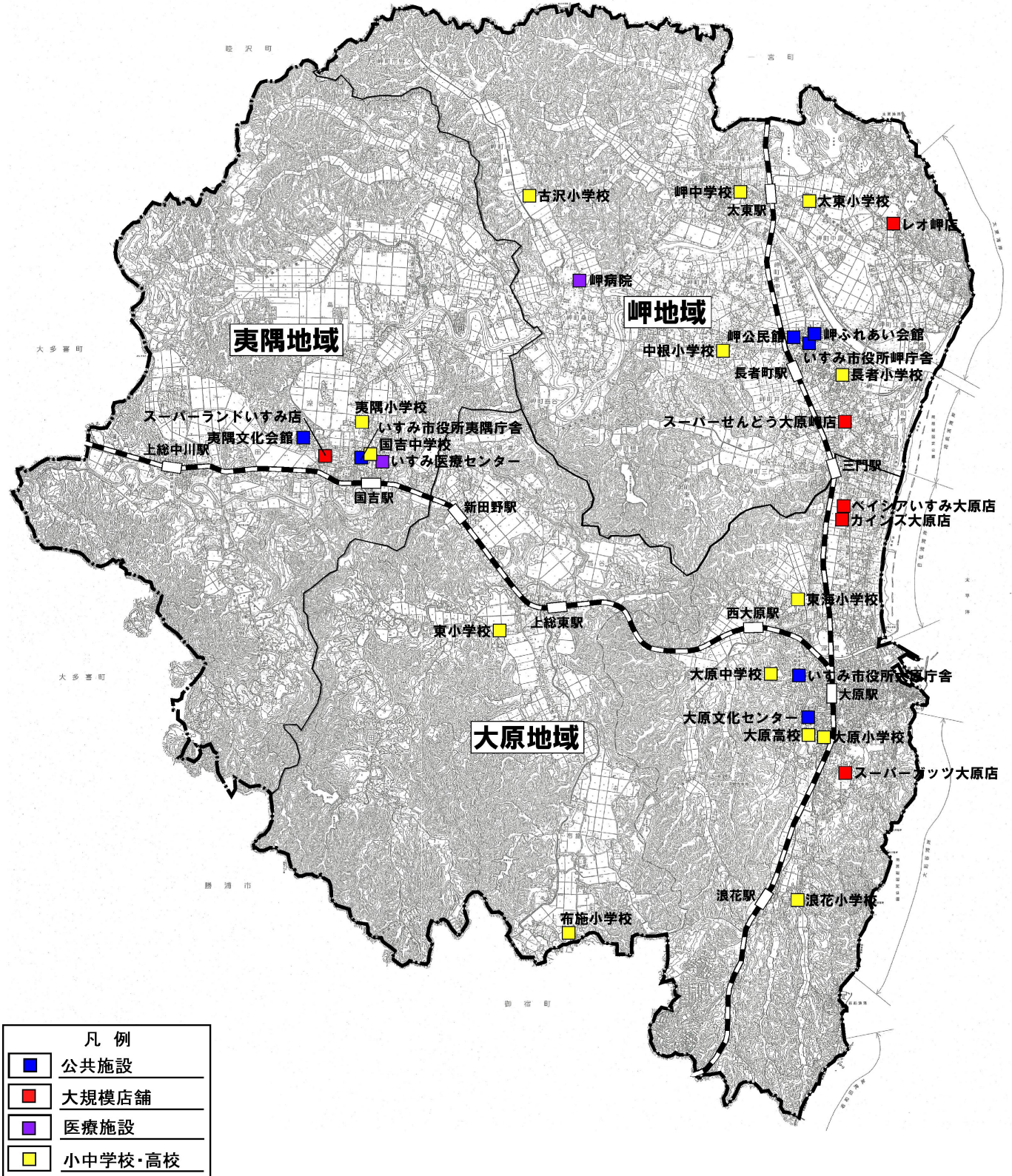


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

(3) 主要施設分布状況

主要施設については、大原駅周辺に市役所、大原文化センターが、国吉駅周辺に夷隅庁舎、いすみ医療センターが、長者町駅周辺に岬庁舎、岬ふれあい会館が、国道 128 号沿線に大規模店舗が立地している。

■主要施設分布図



(4) 観光動向

いすみ市の年間観光入込客数（令和元年）は、約 46 万人と、平成 27 年と比較すると、1.39 倍の増加しており、入込施設は、大原漁港「港の朝市」や大原はだか祭りなどが多い。

夷隅地域全体では、平成 27 年が約 249 万人に対し、令和元年が約 247 万人と微減している。

■観光入込客数の推移

	年次	観光地点	行祭事・イベント	合計
いすみ市	平成 27 年	203,426 人/年	125,030 人/年	328,456 人/年
	令和元年	318,303 人/年	137,530 人/年	455,833 人/年
(参考) 夷隅地域※	平成 27 年	2,040,529 人/年	451,030 人/年	2,491,559 人/年
	令和元年	2,012,680 人/年	452,863 人/年	2,465,543 人/年

出典：千葉県観光入込調査報告書 ※夷隅地域：いすみ市、勝浦市、大多喜町、御宿町

(5) 交通手段特性

1) 通勤流動

平成 27 年国勢調査によると、いすみ市の就業者数 17,071 人のうち、市内で働いている人が 9,669 人 (56.6%)、市外に通勤している人が 7,241 人 (42.5%) となっている。

市内就業者と夷隅郡市及び長生郡市に通勤する人と合わせると、14,295 人となっており、市内及び近隣市町村への通勤者は 83.7%を占めている。

また、千葉市へ通勤している人は 965 人 (5.7%)、東京都へ通勤している人も 412 (2.4%) いる。

■通勤の状況

区分	人数	割合	
就業者数合計	17,071	100.0%	
通勤先が市内	9,669	56.6%	
通勤先が市外	7,241	42.5%	
内 訳	夷隅郡市	1,705	10.0%
	茂原市	1,653	9.7%
	長生郡	1,268	7.4%
	千葉市	965	5.7%
	県内その他	1,090	6.4%
	東京都	412	2.4%
	県外その他	82	0.5%
	不詳	66	0.4%
不詳	161	0.9%	

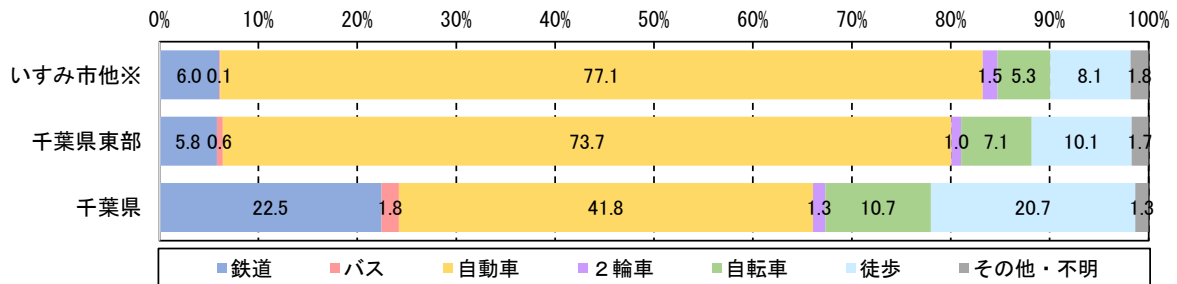
出典：平成 27 年国勢調査

2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

平成 30 年におけるいすみ市他の自動車の代表交通手段分担率は 77.1%と、千葉県東部平均、千葉県平均より高く、また、鉄道、バスといった公共交通の交通手段の分担率は 6.1%と千葉県平均 (24.3%) より低く、自動車依存度が高い。

■平成 30 年・代表交通手段別分担率 (全目的、発生集中交通量)

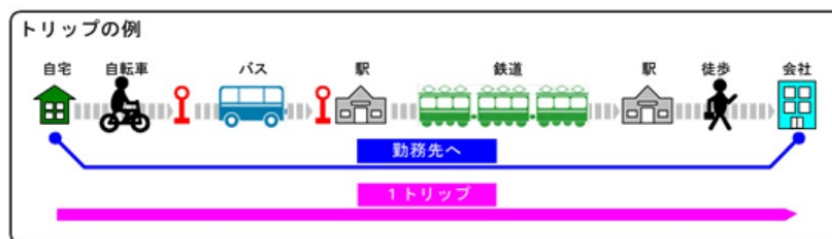


※いすみ市、大多喜町、御宿町の合計 出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※**トリップ**：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

※**代表交通手段と端末交通手段**：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→2輪車、徒歩の順としている。

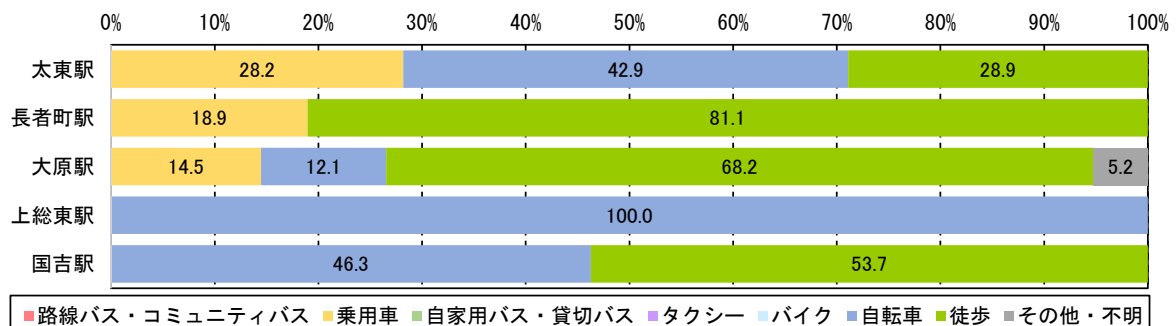
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段 (バス)、△△駅から会社までは端末交通手段 (徒歩) となる。



②駅端末交通手段

端末交通手段分担率は、大原駅と長者町駅で徒歩が、太東駅で乗用車と自転車が、上総東駅で自転車が、国吉駅で自転車と徒歩の割合が多く、市内鉄道駅全てで路線バス・コミュニティバスの割合は0%となっている。

■平成 30 年・駅別端末交通手段分担率



※三門駅、浪花駅、西大原駅、新田野駅、上総中川駅はデータ0。

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

1-2 既存公共交通の現状把握

(1) 鉄道

いすみ市内の鉄道は JR 外房線が南北に、いすみ鉄道が東西に走っており、10 の鉄道駅がある。令和元年の大原駅の 1 日平均乗車人員は 1,683 人/日で、推移を見ると、減少傾向となっており、平成 27 年と比較すると 15.8%減少している。

■市内鉄道駅の 1 日平均乗車人員の推移

駅名	路線名	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
大原駅	JR外房線	1,630	1,608	1,598	1,542	1,402
	いすみ鉄道	368	369	365	324	281
太東駅	JR外房線	528	511	493	488	436
長者町駅	JR外房線	421	402	357	341	334
西大原駅	いすみ鉄道	18	13	15	13	11
上総東駅	いすみ鉄道	40	40	35	30	28
新田野駅	いすみ鉄道	14	15	17	17	14
国吉駅	いすみ鉄道	143	142	140	132	95
上総中川駅	いすみ鉄道	8	8	9	10	12

出典：千葉県統計年鑑 ※JR 三門駅、浪花駅は平成 19 年から乗車人員を公表していない

(2) いすみシャトルバス

1) 運行概要

いすみシャトルバス（増田橋～茂原駅）は、路線バスの撤退に伴い、茂原駅に向かう交通手段の確保を目的に、平成 13 年 3 月より運行を開始している。

■いすみシャトルバスの運行サービス

運行日・便数	毎日・5 往復						
運賃	乗車区間	区分	運賃	回数券 (11 枚綴)	定期券		
					1 ヶ月	3 ヶ月	
	夷隅地域内	中学生以下		無料			
		高校生	市内(※)	免除			
			市外	200 円	2,000 円		
	大人（上記以外）		200 円	2,000 円			
	夷隅地域～ 茂原駅間	中学生以下		無料			
		高校生	市内(※)	免除			
			市外	400 円	4,000 円	12,000 円	34,200 円
		大人（上記以外）		500 円	5,000 円	通学 15,000 円 通勤 19,500 円	通学 42,800 円 通勤 55,600 円
※いすみ市に住民票のある高校生・大学生・高等専門学校生・専修学校生（学校で発行する身分証明書の提示）及び次の方は運賃を免除 ・身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者及びその介護者 ・高齢者（65 歳以上）で運転経歴証明書の交付を受けた者及び 75 歳以上の方を対象に、「市内バス無料パスポート」を発行（運賃：無料）							
運行事業者	小湊鐵道株式会社						

2) 利用実績及び運行収支

いすみシャトルバスの年間利用者数は平成28年度が29,454人/年に対し、令和2年度が15,029人/年と49.0%減少しており、平成28年度から平成29年度にかけて急激に減少し、さらに令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに減少している。

運行収支を見ると、運行経費は年々増加しているものの、運賃収入は減少傾向のため、収支率は平成28年度が94.7%に対し、令和2年度が30.4%と悪化している。

■便別年間利用者数の推移

(単位：人)

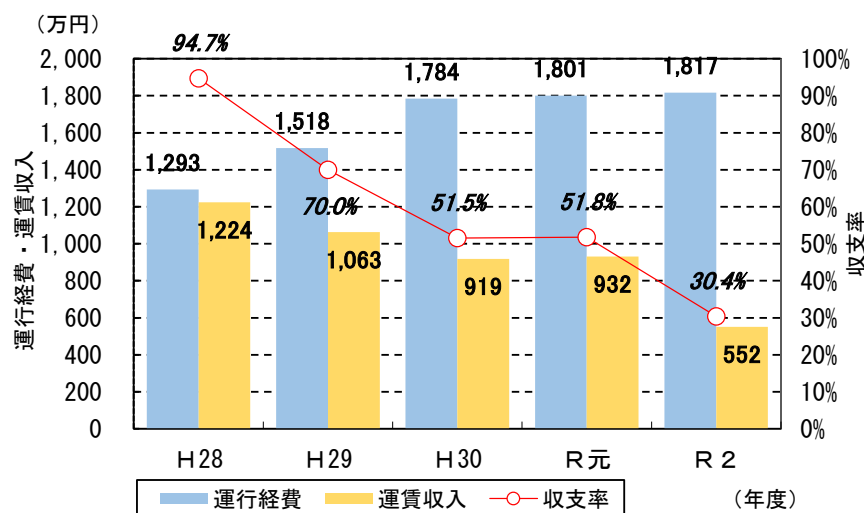
	茂原駅行き						増田橋行き						合計
	1便	2便	3便	4便	5便	計	1便	2便	3便	4便	5便	計	
平成28年度	6,114	3,879	2,136	1,897	754	14,780	1,862	2,775	3,352	3,431	3,254	14,674	29,454
平成29年度	5,049	3,445	2,255	1,510	497	12,756	1,451	2,694	3,183	2,982	1,856	12,103	24,859
平成30年度	4,525	3,503	2,073	963	352	11,416	1,225	2,552	3,502	2,620	1,716	11,615	23,031
令和元年度	5,596	3,474	2,175	1,137	351	12,733	1,075	2,493	3,458	2,903	2,126	12,055	24,788
令和2年度	3,641	2,056	1,225	687	245	7,854	833	1,413	2,040	1,853	1,036	7,175	15,029
増減率 (R2/H28-1)	-40.4%	-47.0%	-42.6%	-63.8%	-67.5%	-46.9%	-55.3%	-49.1%	-39.1%	-46.0%	-68.2%	-51.1%	-49.0%

■市内バス無料パスポートの利用実績

	年間利用者数 (人/年)	市内バス無料パスポート	
		利用者数 (人/年)	構成比
平成28年度	29,454	—	—
平成29年度	24,859	545	2.2%
平成30年度	23,031	1,819	7.9%
令和元年度	24,788	2,242	9.0%
令和2年度	15,029	1,422	9.5%

※平成29年11月より運用開始

■年度別運行収支の推移



	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	行政負担額 (円)	収支率
平成28年度	12,929,760	12,244,720	685,040	94.7%
平成29年度	15,176,700	10,627,050	4,549,650	70.0%
平成30年度	17,840,520	9,190,700	8,649,820	51.5%
令和元年度	18,005,700	9,319,300	8,686,400	51.8%
令和2年度	18,170,892	5,519,000	12,651,892	30.4%

(3) 市内循環バス

1) 運行概要

市内循環バスは、交通空白地域の解消と交通弱者の足を確保するため、平成19年12月より実証運行を開始し、平成20年12月より本格運行へ移行している。

■市内循環バスの運行サービス

路線名	市内循環線（内回り）、市内循環線（外回り）				
運行日	月曜日から土曜日（祝日の場合は運休）				
運行便数	内回り6便・外回り7便				
運行車両	2台（日野ポンチョ）				
運賃	区分		運賃	回数券 (11枚綴)	定期券
					1ヶ月 3ヶ月
	中学生以下		無料		
	高校生	市内(※)	免除		
		市外	150円	1,500円	4,500円 12,900円
	大人（上記以外）		200円	2,000円	通学 6,000円 通学 17,100円 通勤 7,800円 通勤 22,300円
<p>※いすみ市に住民票のある高校生・大学生・高等専門学校生・専修学校生（学校で発行する身分証明書の提示）及び次の方は運賃を免除</p> <ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者及びその介護者 ・高齢者（65歳以上）で運転経歴証明書の交付を受けた者及び75歳以上の方を対象に、「市内バス無料パスポート」を発行（運賃：無料） 					
運行事業者	小湊鐵道株式会社				

2) 利用実績及び運行収支

市内循環バスの年間利用者数は平成28年度が16,574人/年に対し、令和2年度が23,826人/年と、増減率は43.8%増加しており、特に外回り・2便（市役所大原庁舎8:40発）で119.5%と伸びている。

運行収支を見ると、運行経費は横ばい状態となっているものの、平成29年11月より運用を開始した「市内バス無料パスポート」の影響もあり、運賃収入は減少傾向で、収支率は平成28年度が24.8%に対し、令和2年度が8.6%と悪化している。

■便別年間利用者数の推移

(単位：人)

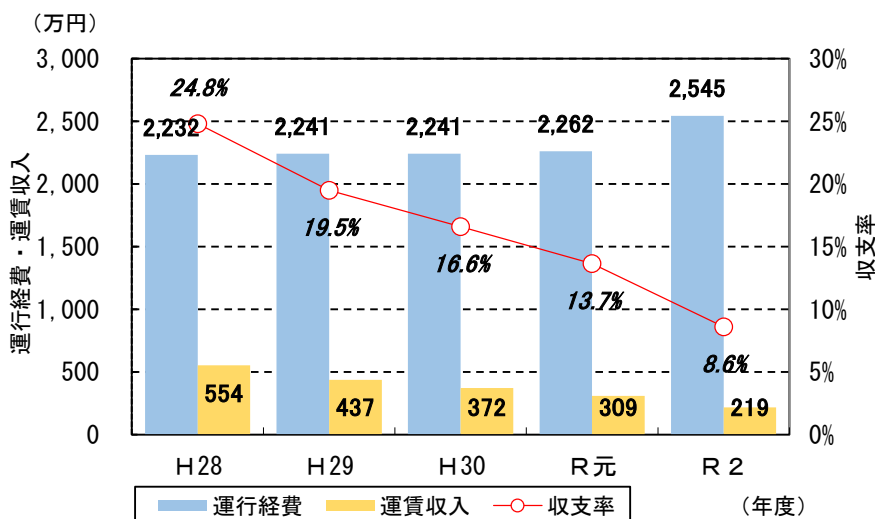
	内回り								外回り						合計	
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	計	1便	2便	3便	4便	5便	6便		計
平成28年度	1,801	787	1,874	1,899	1,044	878	580	8,863	822	1,564	1,849	1,173	1,390	913	7,711	16,574
平成29年度	1,868	506	1,985	2,329	1,152	1,190	429	9,459	663	2,243	2,023	1,062	1,543	701	8,235	17,694
平成30年度	1,542	515	2,445	2,819	1,510	1,579	687	11,097	751	3,213	2,431	1,384	1,790	786	10,355	21,452
令和元年度	2,612	421	2,760	3,117	1,823	1,428	391	12,552	747	3,429	2,707	2,057	2,038	687	11,665	24,217
令和2年度	2,760	926	2,600	2,641	1,998	1,256	-	12,181	737	3,433	2,604	2,109	2,077	685	11,645	23,826
増減率 (R2/H28-1)	53.2%	17.7%	38.7%	39.1%	91.4%	43.1%	-	37.4%	-10.3%	119.5%	40.8%	79.8%	49.4%	-25.0%	51.0%	43.8%

■市内バス無料パスポートの利用実績

	年間利用者数 (人/年)	市内バス無料パスポート	
		利用者数 (人/年)	構成比
平成28年度	16,574	-	-
平成29年度	17,694	3,081	17.4%
平成30年度	21,452	8,874	41.4%
令和元年度	24,217	11,202	46.3%
令和2年度	23,826	9,824	41.2%

※平成29年11月より運用開始

■年度別運行収支の推移



	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	行政負担額 (円)	収支率
平成28年度	22,321,008	5,539,000	16,782,008	24.8%
平成29年度	22,413,240	4,370,650	18,042,590	19.5%
平成30年度	22,413,240	3,721,600	18,691,640	16.6%
令和元年度	22,620,756	3,088,100	19,532,656	13.7%
令和2年度	25,449,600	2,192,650	23,256,950	8.6%

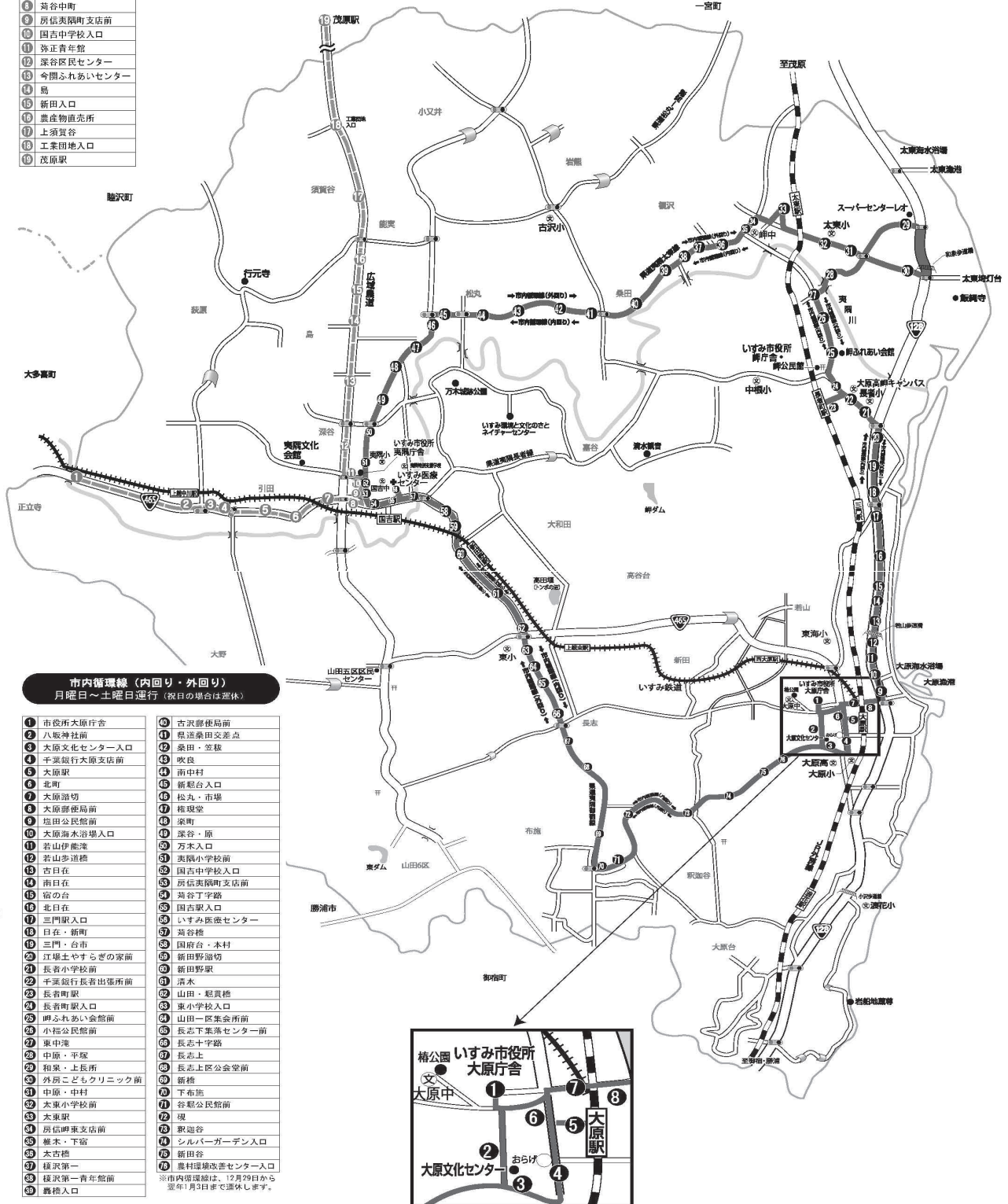
■いすみシャトルバス及び市内循環バスの運行ルート図

運行経路図

いすみシャトルバス
毎日運行

- 1 増田橋
- 2 中川駅
- 3 行川
- 4 大野入口
- 5 引田坂上
- 6 日本合成化工前
- 7 菊谷上町
- 8 菊谷中町
- 9 房信美園町支店前
- 10 国吉中学校入口
- 11 弥正青年館
- 12 深谷区民センター
- 13 今開ふれあいセンター
- 14 島
- 15 新田入口
- 16 農産物直売所
- 17 上須賀谷
- 18 工業団地入口
- 19 茂原駅

--- いすみシャトルバス
— 市内循環線



市内循環線(内回り・外回り)
月曜日～土曜日運行(祝日の場合は連休)

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1 市役所大原庁舎 | 20 古沢郵便局前 |
| 2 八坂神社前 | 21 泉達桑田交差点 |
| 3 大原文化センター入口 | 22 桑田・笠越 |
| 4 千葉銀行大原支店前 | 23 吹良 |
| 5 大原駅 | 24 南中村 |
| 6 北町 | 25 新郷台入口 |
| 7 大原踏切 | 26 松丸・市場 |
| 8 大原郵便局前 | 27 権現堂 |
| 9 塩田公民館前 | 28 塚町 |
| 10 大原海水浴場入口 | 29 深谷・原 |
| 11 若山伊能橋 | 30 方木入口 |
| 12 若山歩道橋 | 31 英騎小学校前 |
| 13 古日在 | 32 国吉中学校入口 |
| 14 前日在 | 33 房信美園町支店前 |
| 15 宿の台 | 34 菊谷字字路 |
| 16 北日在 | 35 国吉駅入口 |
| 17 吉門駅入口 | 36 いすみ医療センター |
| 18 日在・新町 | 37 菊谷橋 |
| 19 三門・台市 | 38 国府台・本村 |
| 20 江藤土やするぎの家前 | 39 新田野踏切 |
| 21 長者小学校前 | 40 新田野駅 |
| 22 千葉銀行長者出張所前 | 41 清水 |
| 23 長者町駅 | 42 山田・懸貫橋 |
| 24 長者町駅入口 | 43 東小学校入口 |
| 25 柳ふれあい会館前 | 44 山田一區集会所前 |
| 26 小松公民館前 | 45 長志下集落センター前 |
| 27 東中滝 | 46 長志十字路 |
| 28 中原・平塚 | 47 長志上 |
| 29 和泉・上長所 | 48 長志上区公民館前 |
| 30 外房こどもクリニック前 | 49 新橋 |
| 31 中原・中村 | 50 下布施 |
| 32 大東小学校前 | 51 谷郷公民館前 |
| 33 大東駅 | 52 堤 |
| 34 房信美園支店前 | 53 敷遊谷 |
| 35 樺木・下宿 | 54 シルバーガーデン入口 |
| 36 太古橋 | 55 新田谷 |
| 37 榎沢第一 | 56 農村環境改善センター入口 |
| 38 榎沢第一青年館前 | 57 農産物直売所 |
| 39 轟橋入口 | 58 轟橋入口 |

※市内循環線は、12月29日から翌年1月3日まで運行します。

(4) デマンド交通（乗合タクシー）

1) 運行概要

デマンド交通は、市内全域を対象に、交通空白地域の解消と交通弱者の足を確保するため、夷隅、大原、岬の旧3町域に分かれてそれぞれ運行しており、各町域内と各地域⇄いすみ医療センター間（夷隅地域除く）で利用可能となっている。

■デマンド交通（乗合タクシー）の運行サービス

運行区域	市内全域 《夷隅地域》北部エリアと中央エリア間、南部エリアと中央エリア間 ・北部エリア：松丸、能実、荻原、須賀谷、神置、小高、小又井、深谷、今関、島、楽町、万木、弥正（三軒町） ・中央エリア：苅谷、弥正（三軒町除く）、国府台（江川向） ・南部エリア：国府台（江川向除く）、行川、引田、大野下、大野上、札森、柿和田、正立寺、増田、作田、八乙女 《大原地域》大原地域、岬ショッピングガーデンまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター 《岬地域》 岬地域、カインズまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター															
運行日	月曜日から金曜日（祝日及び年末年始（12/29～1/3除く））															
運行便数	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">運行区域</th> <th style="text-align: center;">便数（運行時刻表）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">夷隅地域</td> <td>北部エリア・南部エリア⇄中央エリア</td> <td>8便（8：00、9：00、10：00、11：00、13：00、14：00、15：00、16：00）</td> </tr> <tr> <td>中央エリア⇄北部エリア・南部エリア</td> <td>7便（8：30、9：30、10：30、11：30、13：30、14：30、15：30）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">大原地域</td> <td>大原地域、岬ショッピングガーデンまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター</td> <td>6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">岬地域</td> <td>岬地域、カインズまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター</td> <td>6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※大原地域と岬地域の運行は17：00まで。 12：30～13：30までは休憩のため運行なし</p>		運行区域		便数（運行時刻表）	夷隅地域	北部エリア・南部エリア⇄中央エリア	8便（8：00、9：00、10：00、11：00、13：00、14：00、15：00、16：00）	中央エリア⇄北部エリア・南部エリア	7便（8：30、9：30、10：30、11：30、13：30、14：30、15：30）	大原地域	大原地域、岬ショッピングガーデンまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター	6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※	岬地域	岬地域、カインズまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター	6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※
運行区域		便数（運行時刻表）														
夷隅地域	北部エリア・南部エリア⇄中央エリア	8便（8：00、9：00、10：00、11：00、13：00、14：00、15：00、16：00）														
	中央エリア⇄北部エリア・南部エリア	7便（8：30、9：30、10：30、11：30、13：30、14：30、15：30）														
大原地域	大原地域、岬ショッピングガーデンまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター	6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※														
岬地域	岬地域、カインズまでの国道沿い（商業施設等）及びいすみ医療センター	6便（8：00、9：30、11：00、13：30、15：00、16：00）※														
運行車両	ワンボックス車両8台（夷隅地域2台、大原地域3台、岬地域2台）															
運賃	乳幼児：無料、こども（小・中学生）：100円、大人：300円															
予約受付時間	（夷隅）平日の7：30～16：00（大原・岬）平日の7：00～16：00															
運行主体	いすみ市商工会															
運行事業者	大多喜タクシー株式会社															

2) 利用実績及び運行収支

年間利用者数は令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、減少している。

日平均乗車人員は、夷隅地域が14.5人/日、大原地域が29.1人/日、岬地域が17.8人/日と大原地域が最も多い。ダイヤ別1便平均利用者数（令和2年度）を見ると、大原地域で9：30発、11：00発、13：30発で多く、夷隅地域で2人/便未満と利用が少ない。

運行収支を見ると、利用者数の減少により、行政負担額（令和2年度）は3,600万円と増加傾向で、収支率は平成28年度が23.3%に対し、令和2年度が14.4%と悪化している。

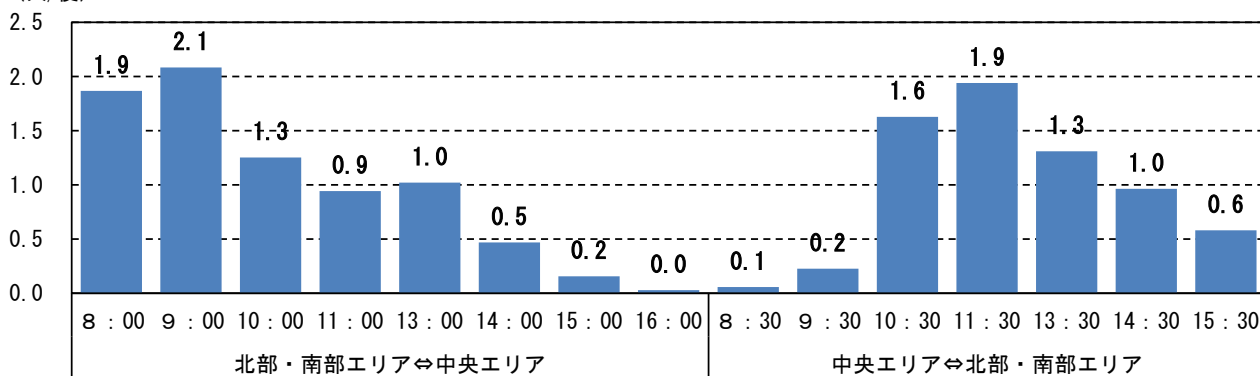
■デマンド交通（乗合タクシー）の利用実績

	運行日数	年間乗車人員（人）				月平均乗車人員（人/月）				日平均乗車人員（人/日）			
		夷隅地域	大原地域	岬地域	合計	夷隅地域	大原地域	岬地域	合計	夷隅地域	大原地域	岬地域	合計
平成30年度	244	4,078	8,915	5,611	18,604	340	743	468	1,551	16.7	36.5	23.0	76.2
令和元年度	248	3,950	9,175	5,136	18,261	329	765	428	1,522	15.9	37.0	20.7	73.6
令和2年度	248	3,603	7,220	4,423	15,246	300	602	369	1,271	14.5	29.1	17.8	61.5

■デマンド交通（乗合タクシー）のダイヤ別1便平均利用者数（令和2年度）

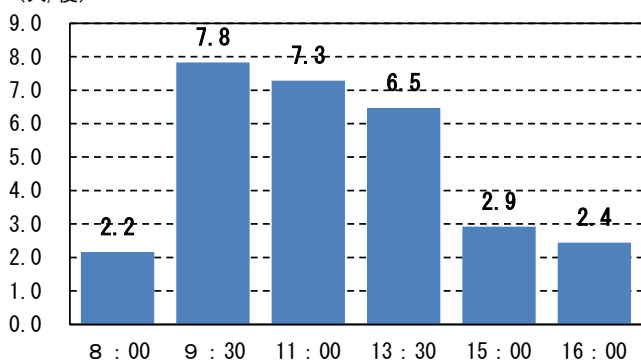
【夷隅地域】

(人/便)



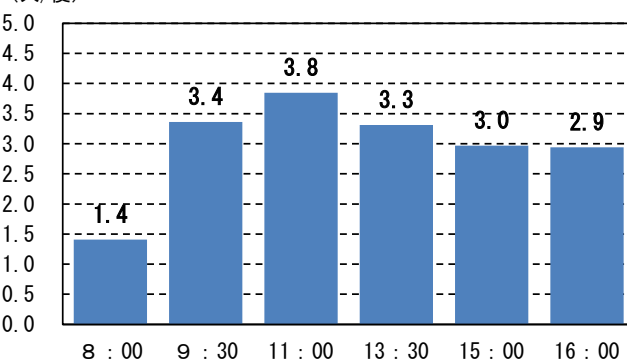
【大原地域】

(人/便)



【岬地域】

(人/便)



■デマンド交通（乗合タクシー）の年度別運行収支の推移

	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	行政負担額 (円)	収支率
平成28年度	33,122,100	7,709,600	25,412,500	23.3%
平成29年度	33,893,276	7,254,000	26,639,276	21.4%
平成30年度	34,145,276	7,441,600	26,703,676	21.8%
令和元年度	37,807,901	7,304,500	30,503,401	19.3%
令和2年度	42,374,459	6,098,400	36,276,059	14.4%

※令和2年度は運行経費にシステム導入費（4,114,700円）含む

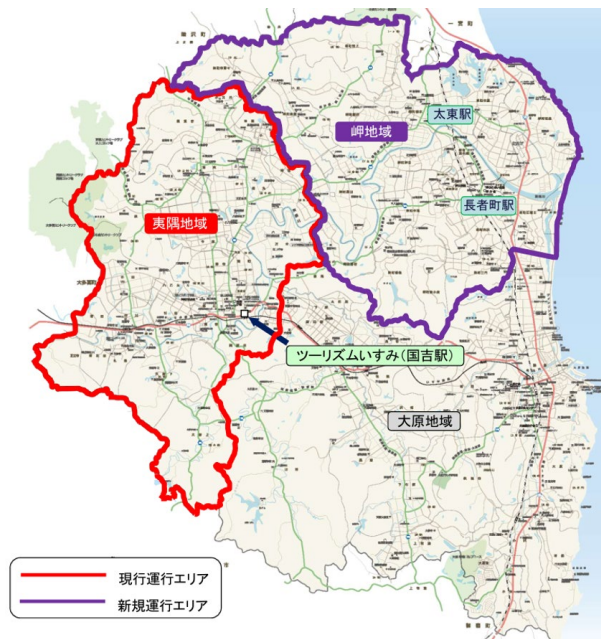
(5) 自家用有償旅客運送

いすみ市旧夷隅町エリアでは、タクシー事業者の廃業後、市民や観光客の移動手段の確保について課題を抱えていた中で、一般社団法人ツーリズムいすみが新たに創設された「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」を活用し、令和3年4月より新たな運送サービスを開始した。

いすみ市旧岬町エリアでは、タクシー事業者の撤退により、令和8年4月より運送サービスを開始した。

■自家用有償旅客運送の運送サービス概要

運行開始日	令和3年4月3日（土）
運送者	一般社団法人ツーリズムいすみ
協力事業者	浪花タクシー有限会社（タクシー事業者）
運送の区域	旧夷隅町エリア
旅客の範囲	地域住民及び観光旅客
使用車両	ワゴン車2台（8人乗り）
旅客から収受する対価	<ul style="list-style-type: none"> ○距離制 <ul style="list-style-type: none"> ・初乗 1.27 kmまで 320 円 ・加算 272mまでを増すごとに 60 円 ・時速 10 km以下の走行時間について 1分 40 秒ごとに 60 円 ・深夜・早朝割増 2割 ○時間制（観光目的での利用を主として、旅客の観光目的での利用の申し出があり、旅客の1回の利用人数が2人以上の場合に適用） <ul style="list-style-type: none"> ・初乗 30分まで 2,200 円 ・加算 30分までごとに 2,200 円 ○送車 <ul style="list-style-type: none"> ・1回 180 円



■自家用有償旅客運送の利用実績（令和3年4月～）

	利用日数	利用内訳			
		地域住民	内タクシー券	観光客	計
4月	9	7		3	10
5月	14	22		3	25
6月	28	60	26	12	72
7月	30	119	59	6	125
8月	28	96	24	4	100
9月	28	97	24	6	103
10月	29	119	35	5	124
11月	30	143	39	14	157
12月	31	152	35	5	157
合計	227	815	242	58	873

出典：一般社団法人ツーリズムいすみより

(6) 一般タクシー

いすみ市内のタクシー会社は、4社が運行中である。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	市内稼働台数	営業時間
東洋交通株式会社	いすみ市岬町長者 77-2	2台	8:00~17:00
エミタスタクシー南総株式会社	いすみ市大原 8748	4台	7:00~22:00
浪花タクシー有限会社	いすみ市小沢 1008-1	7台	6:00~24:00
南総タクシー株式会社	いすみ市岬町椎木 301	2台	7:30~18:00

出典：一般社団法人千葉県タクシー協会ホームページ及び交通事業者アンケート調査より

(7) 福祉タクシー事業

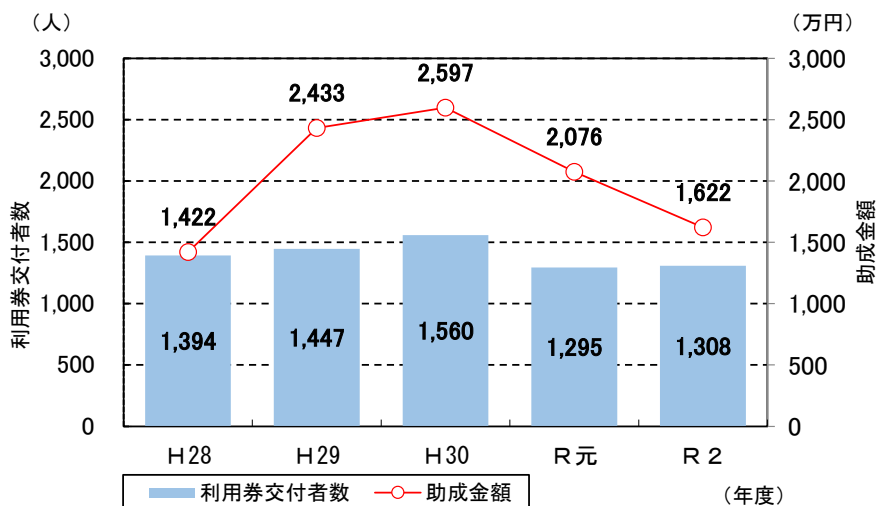
いすみ市では、重度心身障がい者等の方の社会生活の行動範囲を広げることを目的に、外出する際にタクシーを利用した場合、その料金の一部を助成する事業を行っている。

福祉タクシー事業の利用券交付者数及び助成金額の推移を見ると、利用券交付者数、助成金額ともに平成30年度から令和2年度かけて減少傾向で、令和2年度実績は利用券交付者数が1,308人、助成金額が1,622万円となっている。

■福祉タクシー事業の概要

対象者	いすみ市に住所があり、自動車の運転免許証を所持していない次の方 <ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳1級及び2級の交付を受けている方 ・身体障害者手帳に下肢機能障害3級と記載されている方 ・療育手帳○A及びAの交付を受けている方 ・精神障がい者保健福祉手帳1級の交付を受けている方 ・満80歳以上の独居の方 ・高齢者世帯のうち満80歳以上の方 ・自主的に運転免許を返納した満75歳以上の方で、公安委員会発行の運転経歴証明書又は申請による運転免許の取消通知書を有する方
利用回数	年間24シート（4月以降は、申請の月により、利用券の交付シート数に変更）
利用券交付内容	タクシー料金1回につき、1,500円を限度に利用可能
利用方法など	利用券を運転手に提出し、助成金額を控除した額を支払う

■福祉タクシー事業の利用券交付者数及び助成金額の推移



(8) スクールバス

夷隅小学校スクールバスは、夷隅地域の3校が統合した令和元年度より、車両4台（トヨタコースター 29人乗り）で運行している。

令和2年度の利用人数は107人で、行政負担額は982万円となっている。

■夷隅小学校スクールバスの概要

	登校	下校
1号車	(月～金) 1便 工業団地入口 7:25 →夷隅小学校 7:40	・運行区間：夷隅小学校→松丸農協倉庫(松丸青年館(木曜日のみ)) ・日便数：2便(木曜日のみ1便)
2号車	(月～金) 1便 荻原上農協倉庫前 7:25 →夷隅小学校 7:40	・運行区間：夷隅小学校→松丸青年館 ・日便数：2便
3号車	(月～金) 1便 柿和田 7:25 →夷隅小学校 7:40	・運行区間：夷隅小学校→角屋商店前(目羅屋(木曜日のみ)) ・日便数：2便
4号車	(月～金) 1便 川目第一集会所 7:25 →夷隅小学校 7:40	・運行区間：夷隅小学校→光進サービス入口・多目的センター (目羅屋(木曜日のみ)) ・日便数：2便(木曜日のみ1便)

1-3 関連計画におけるまちづくりの方向性

(1) いすみ市第2次総合計画（平成30年3月）

- 【計画期間】** 総合計画……………平成30年度～令和9年度
- ・前期基本計画…平成30年度～令和4年度
 - ・後期基本計画…令和5年度～令和9年度

【将来都市像】 幸せ、安心、笑顔あふれるまち いすみ

【施策の基本方針】

- ①地域経済の好循環と地域所得の向上
- ②支え合い、安心して暮らせる地域づくりの推進
- ③子どもの教育と学びの場の充実
- ④自然と共生するまちづくりの推進
- ⑤安全、安心なまちづくりの推進
- ⑥生活、産業基盤の充実
- ⑦行財政改革と実行と市民と協働のまちづくりの推進

【施策6-3 市民の足の利便性の充実】

《施策の体系》

- ①定住人口確保に向けた公共交通ネットワークの確保
- ②公共交通を活かした地域経済の活性化や地域の魅力発信

《施策の方針》

いすみ市において、今後人口減少が予測される中で移住・定住を促進していくためには、市民のニーズや利用者の利便性等を踏まえた公共交通ネットワークを確保していくことが必要です。また、公共交通は、いすみ市の観光振興や地域の魅力向上にも大きな役割を果たしていることから、公共交通を活用した地域の活性化に取り組むことも必要です。

いすみ市は、東京駅まで特急で約70分という立地条件を活かして移住・定住を促進していくためには、JR外房線の利便性の向上が必要です。具体的には、特に通勤・通学時間帯及び帰宅時間帯における利便性の向上が必要であることから、上総一ノ宮駅発着の快速電車の運行区間の延伸、東京駅に午前8時頃までに到着する特急電車の増発や東京駅23時台初の特急電車の増発などについて鉄道事業者要望していきます。加えて、転入者等への特急料金券の購入補助や、通勤通学用駐車場利用補助といった移住施策や、鉄道事業者と連携して、外房いすみ酒蔵開きやいすみ健康マラソンといった、イベント等での臨時列車の運行などを行うことにより、移住者や交流人口の増加につなげていきます。

いすみ鉄道については、今後も引き続き、いすみ鉄道株式会社や関係団体と連携して一層の利用促進を図り、経営安定化や老朽化対策に取り組むとともに、いすみ外房フィルムコミッション（iSFC）によるロケ誘致やマスメディアに対する情報発信等により、交流人口の増加や地域の魅力発信、地域経済の活性化に取り組みます。

また、通勤・通学、高齢者の外出などの市民ニーズや利用者の利便性等を踏まえ、交通事業者等と連携し、鉄道に加え、いすみシャトルバスや市内循環バス、デマンド交通等様々な交通手段を組み合わせ、いすみ市の地域特性に応じた、便利で安心して暮らすことができるような公共交通ネットワークを構築することで、定住人口の確保につなげていきます。

(2) 第3期いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和7年3月）

【計画期間】 令和7年度～令和9年度

【基本目標】

① 【人】

人は、地域の活力の源であり、人なくして地域は存在しないことから、人口減少に歯止めをかける

② 【経済】

経済は、人が生きていくための命の源であり、経済なくして人は存在しないことから、地域経済の発展で雇用を拡大する

③ 【生活】

生活は、人の存在そのものであり、人が幸せに暮らすために必要な生活インフラの整備を進める

【基本的方向性】

安全・安心な暮らしを守るため、災害時に関係機関と連携した取り組みを推進するとともにデジタル技術を活用して情報伝達体制を強化し地域防災力強化を図るほか地域に必要な道路などのインフラ整備、医療・福祉・介護の充実をさらに進め、住み慣れた地域で暮らし続けられるよう生活の利便性確保に向けた取り組みを推進します。

【重点施策（生活の利便性の確保）】

《数値目標》住み続けたいという住民の割合：80%

重点施策	基準値 (令和6年度)	重要業績評価指標 (KPI)
地域公共交通の充実	年間利用者数	
	市内循環バス 37,400人	市内循環バス 40,000人
	いすみシャトルバス 25,500人	いすみシャトルバス 27,000人
	乗合タクシー 19,400人	乗合タクシー 21,000人

2 意向把握アンケート調査の実施

2-1 市民アンケート調査

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

調査対象者	市内在住 15 歳以上の市民 2,000 人（無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 3 年 9 月 24 日（金）発送～10 月 11 日（月）締切
調査項目	<p>①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、自動車所有状況、運転に対する考え方、運転継続年齢、運転免許証返納意向</p> <p>②日常生活の移動実態【目的別（買い物、通院、通勤・通学）】 ：外出頻度、主な行き先、利用交通手段</p> <p>③日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段が無くて困ることの有無とその目的、対応方法、行き先</p> <p>④鉄道（JR 外房線、いすみ鉄道）の利用実態と意識・要望 ：利用有無、利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑤市内循環バス・いすみシャトルバスの利用実態と意識・要望 ：利用有無、利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑥デマンド交通（乗合タクシー）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑧公共交通の利用意向 ：行きたい場所、利用目的、利用頻度、利用時間帯</p> <p>⑨公共交通の今後のあり方 ：今後の取組みの方向性、公共交通に対する財政負担の考え方、効果的な公共交通の利用促進策</p>
回収状況	回収票数：1,075 票（回収率：53.8%）

(1) 回答者の属性

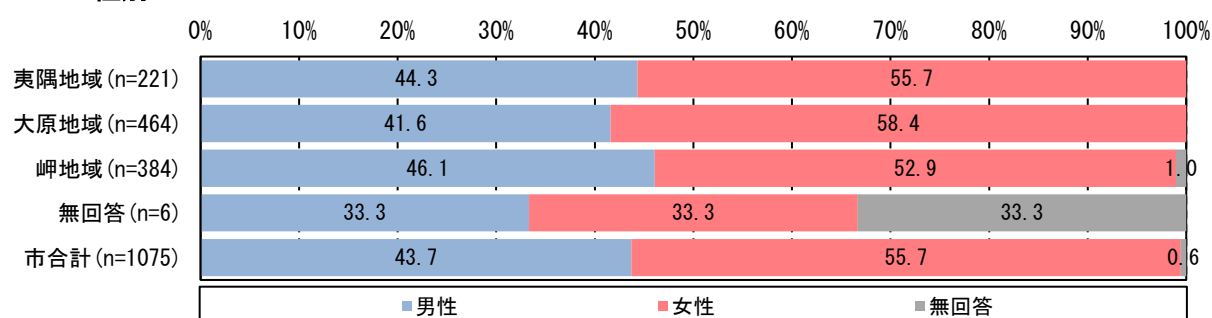
回答者の性別は「女性」の回答者が55.7%と男性よりも多く、年齢は60歳以上が61.6%を占めている。

職業は「無職(32.7%)」、「会社員・公務員(26.8%)」が多い。

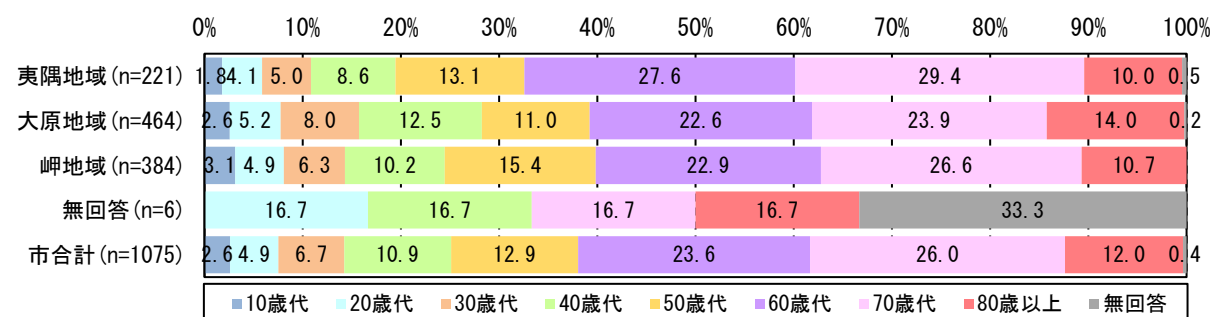
自動車運転免許証有無は、「ある」が80.7%、「ない」が15.3%、「運転免許証返納済」が3.2%となっており、年齢別に見ると、10歳代や80歳以上で「ない」又は「運転免許証返納済」の割合が高い。

自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が65.4%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が18.7%、「持っていない」方が14.0%を占めている。

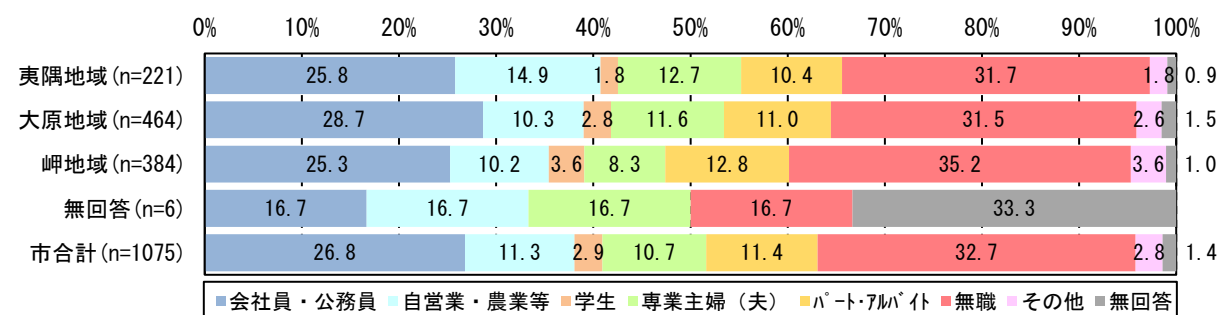
■性別



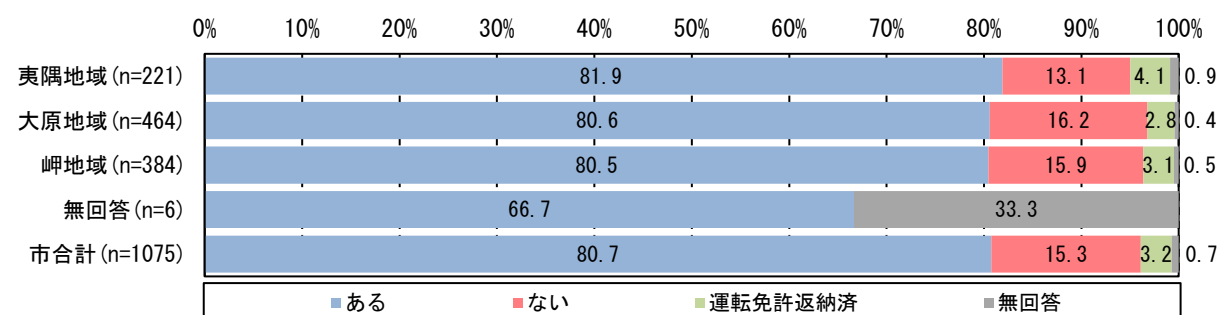
■年齢



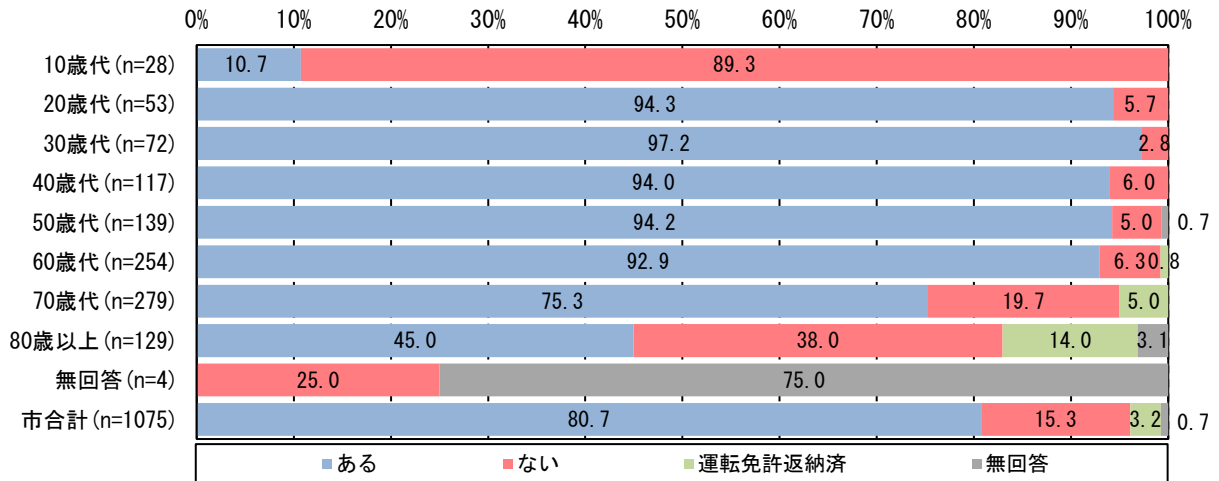
■職業



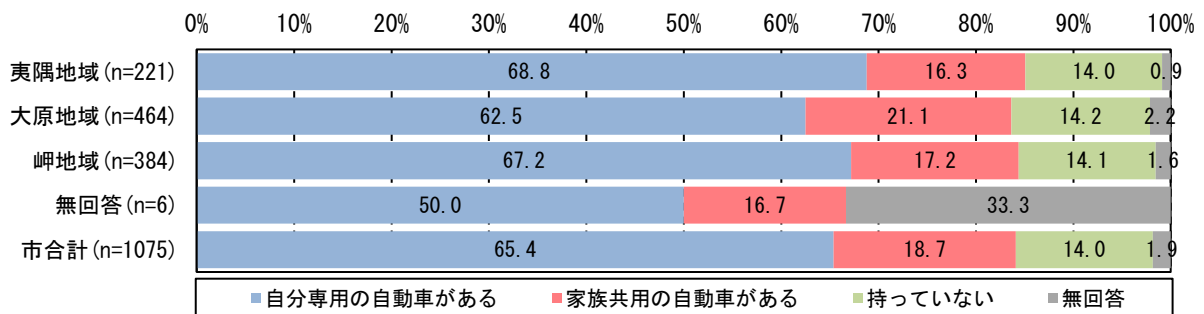
■自動車運転免許証有無



(年齢別)



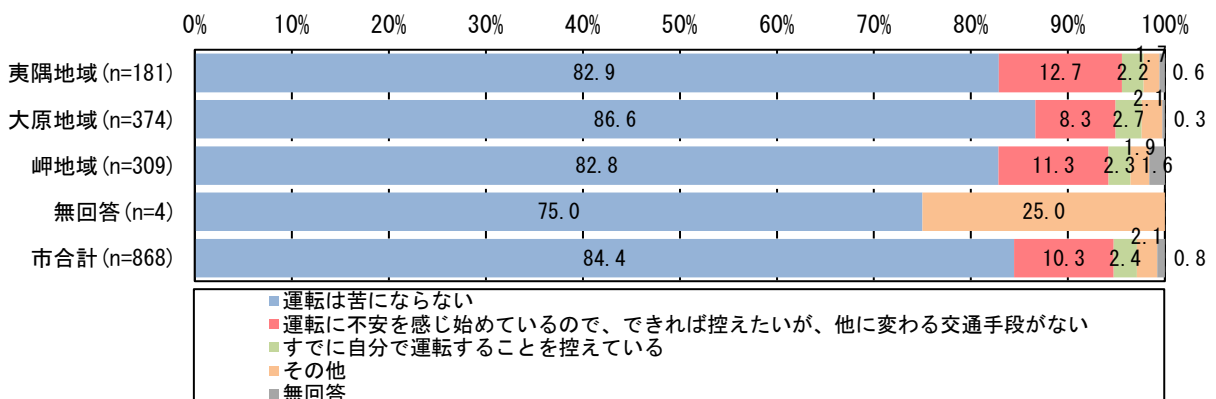
■ 自動車の所有状況



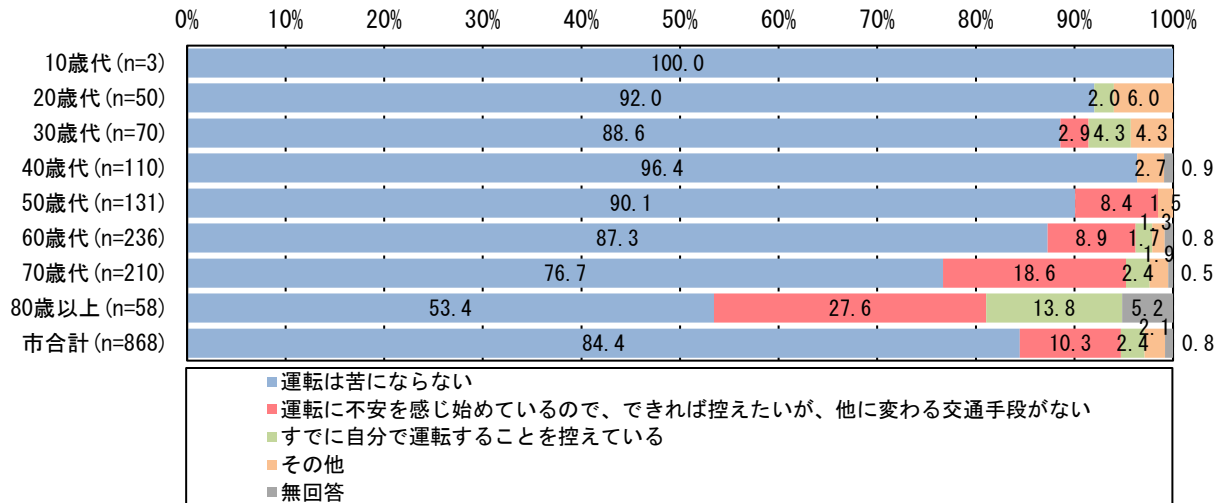
(2) 自動車運転免許の状況

自動車運転に対する考え方は、「運転は苦にならない」が 84.4%と最も多く、年齢別に見ると、80歳以上で「運転に不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、他に変わる交通手段がない (27.6%)」、「すでに自分で運転することを控えている (13.8%)」と回答した割合が高い。運転継続年齢は、「75~79歳 (34.6%)」、「80~84歳 (22.7%)」が多い。運転免許証返納意向は、「今は返納するつもりはないが、将来は返納してもよい」が 82.9%と最も多く、「すぐにも返納したい (0.2%)」、「返納してもよい (3.6%)」と回答した方は 3.8%を占めている。

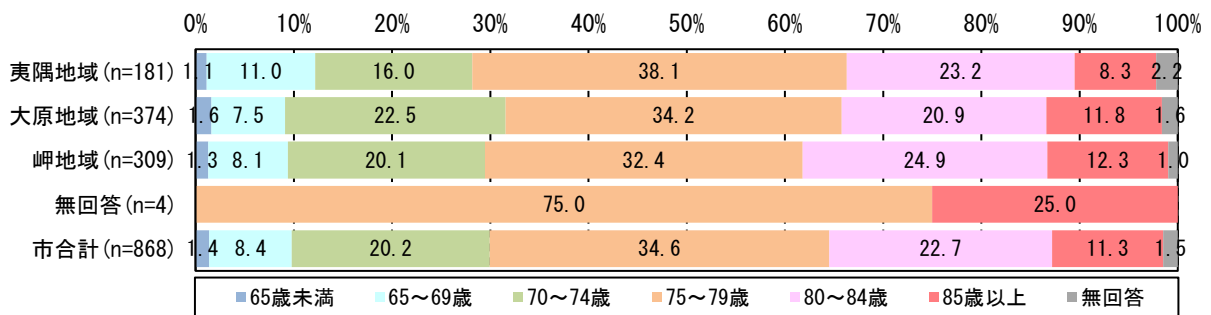
■ 運転に対する考え方



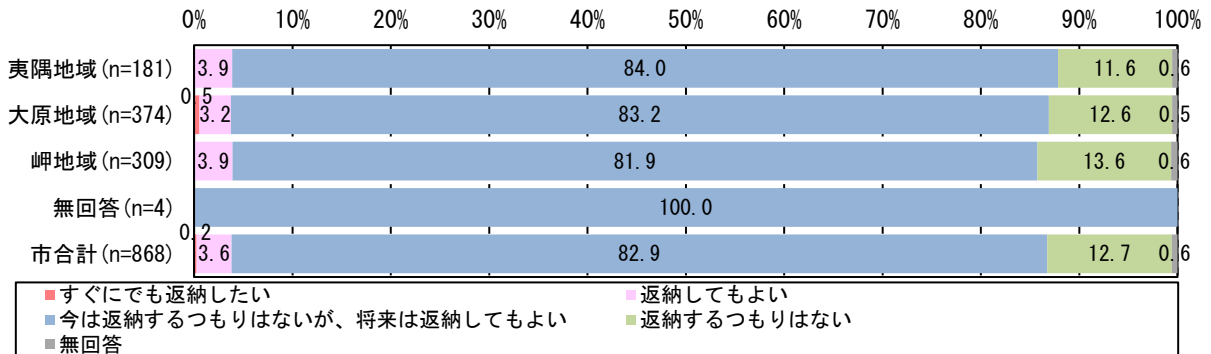
(年齢別)



■運転継続年齢



■運転免許返納に対する将来の考え方



(3) 日常の外出行動

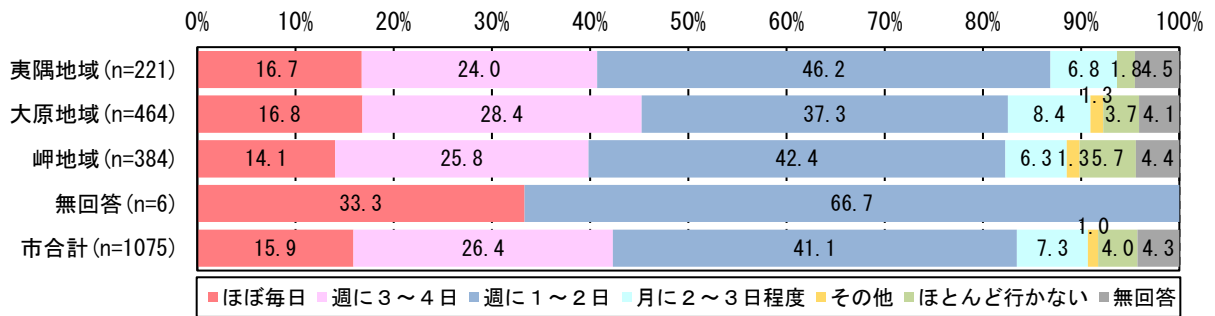
① 買い物

買い物に行く頻度は「週に1～2日(41.1%)」、「週に3～4日(26.4%)」が多い。

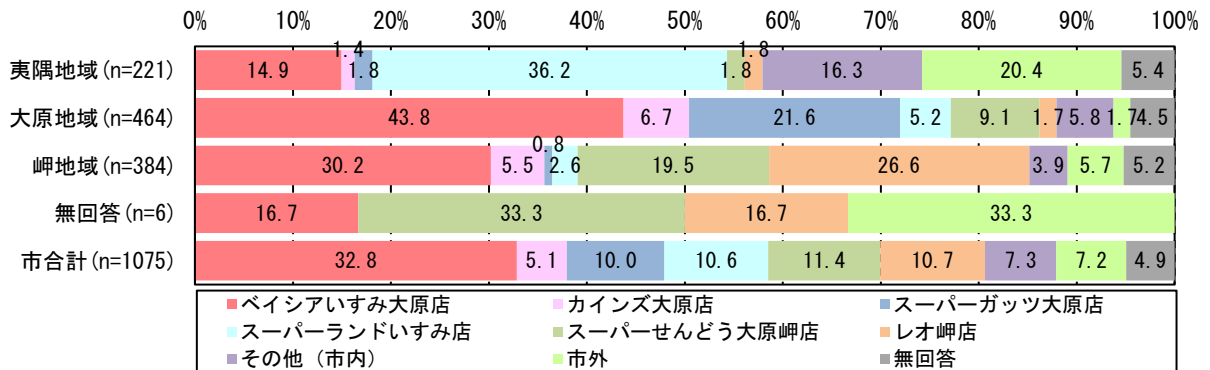
買い物先は夷隅地域が「スーパーランドいすみ店(36.2%)」、大原地域と岬地域が「ベイシアいすみ大原店(43.8%、30.2%)」が最も多い。

利用交通手段は、「自家用車(78.8%)」、「家族や知人等の車で送迎(11.5%)」が多く、「いすみシャトルバス」が0.7%、「市内循環バス」が0.9%、「デマンド交通(乗合タクシー)」が1.4%となっている。

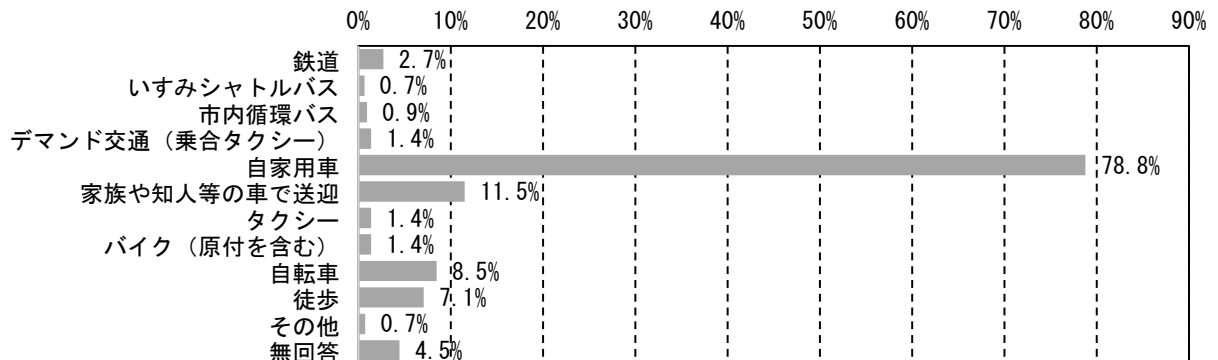
■ 買い物に行く頻度



■ 最もよく行く買い物先



■ 買い物に行く時の利用交通手段



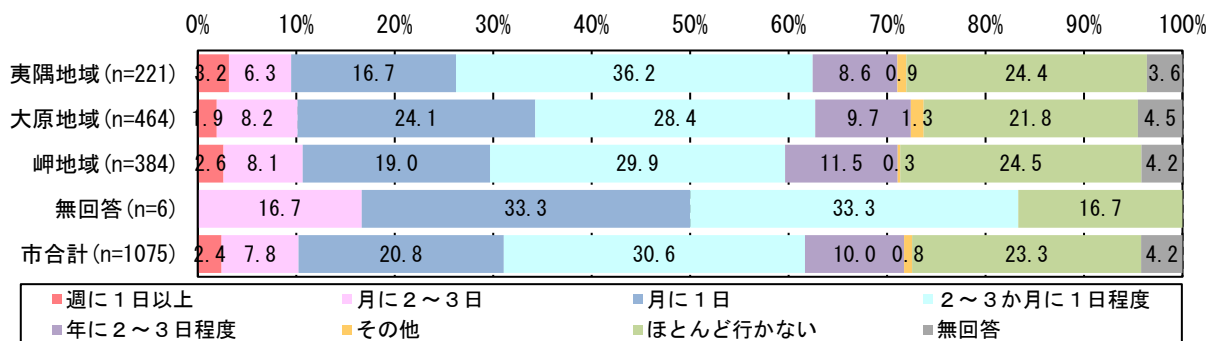
②病院の利用

病院に行く頻度は、「2～3か月に1日程度（30.6%）」が多い。

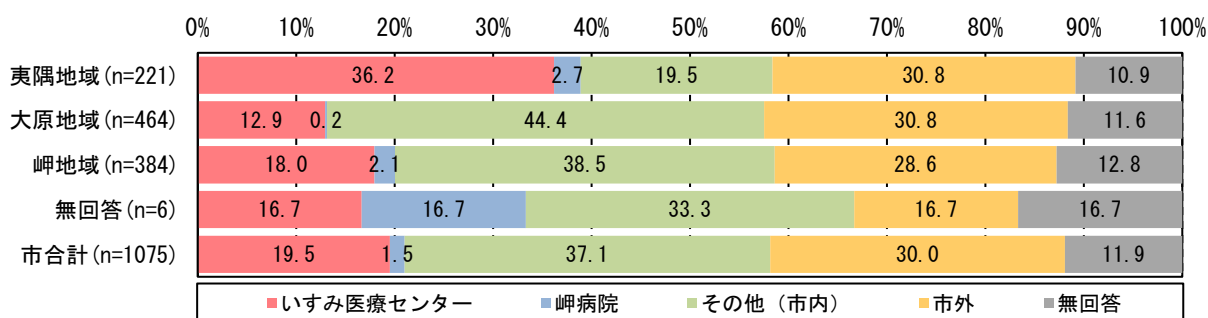
最もよく行く病院は、「その他（市内）（37.1%）」、「市外（30.0%）」、「いすみ医療センター（19.5%）」、「岬病院（1.5%）」となっている。

利用交通手段は、「自家用車（75.3%）」、「家族や知人等の車で送迎（11.9%）」が多く、「いすみシャトルバス」が0.8%、「市内循環バス」が0.9%、「デマンド交通（乗合タクシー）」が1.4%となっている。

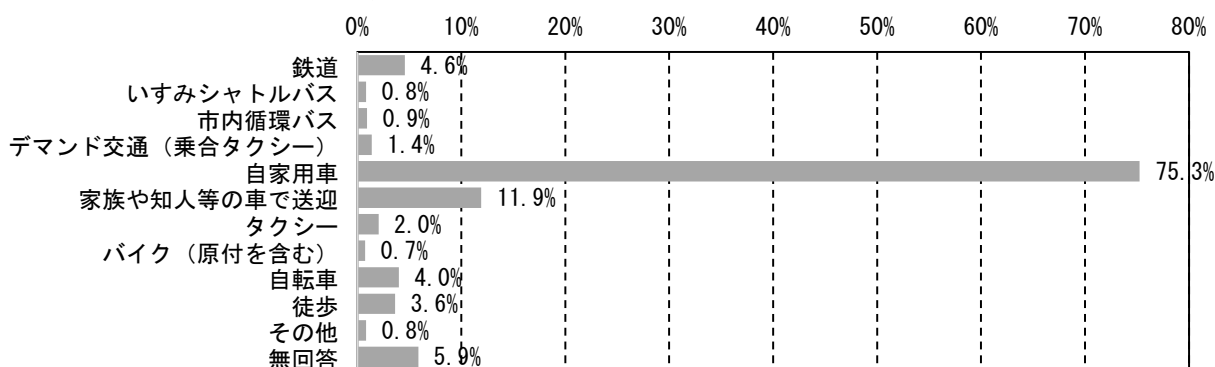
■病院に行く頻度



■最もよく行く病院先



■病院に行く時の利用交通手段

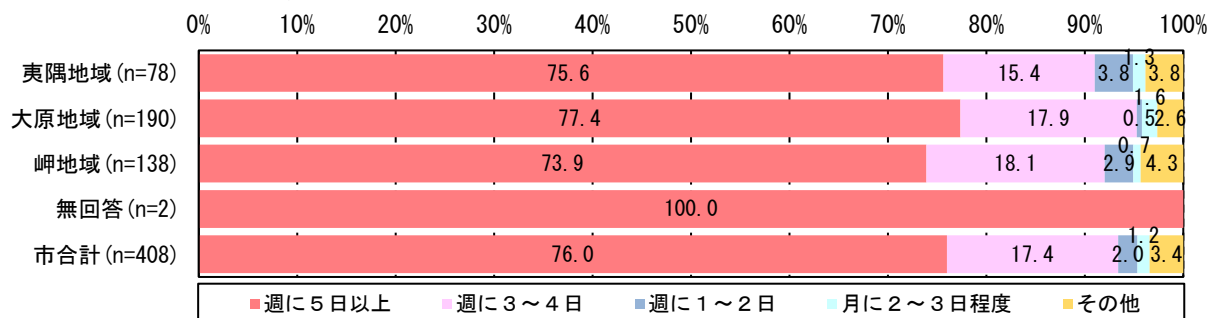


③通勤・通学

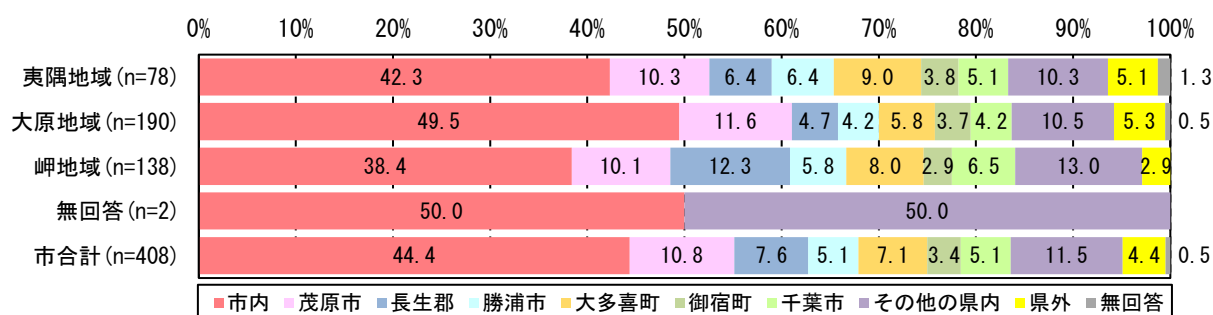
通勤・通学に行く頻度は、「週に5日以上（76.0%）」が多い。

通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が44.4%と最も多く、利用交通手段は「自家用車」が81.9%と多い。

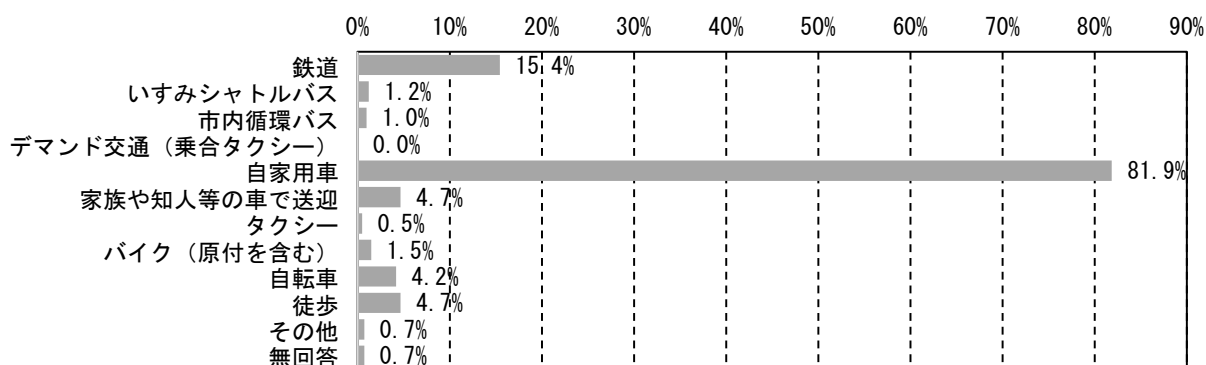
■通勤・通学時の頻度



■通勤・通学時の主な行き先



■通勤・通学時の利用交通手段



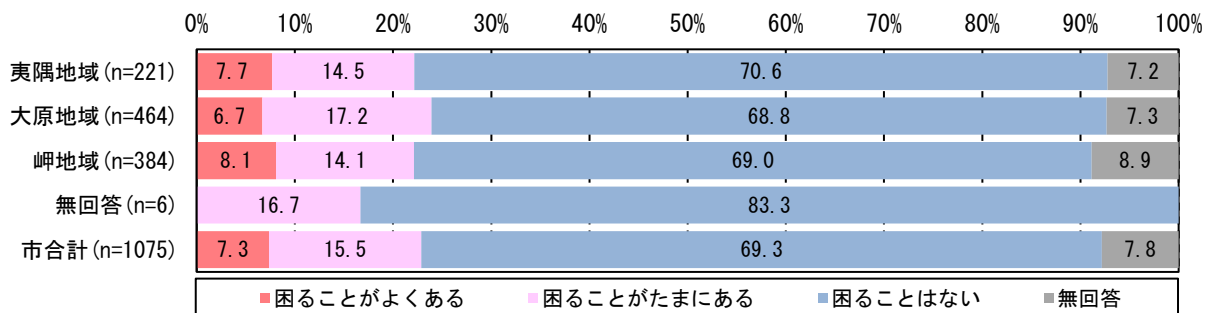
(4) 日常の移動のしやすさ

① 困り具合

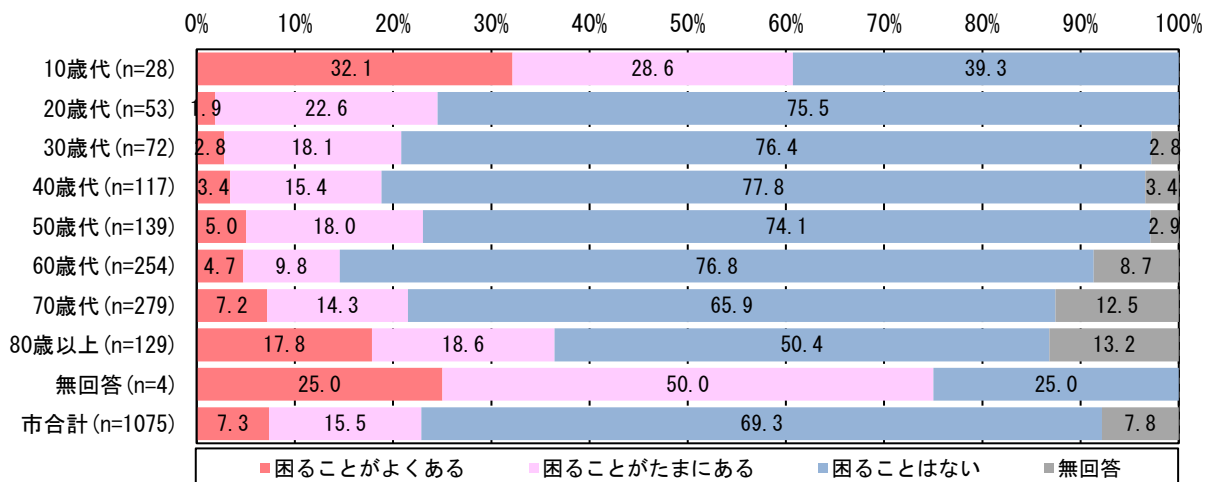
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は22.8%となっている。

年齢別に見ると、10歳代と80歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方（運転免許返納済含む）が困り具合の割合が高い。

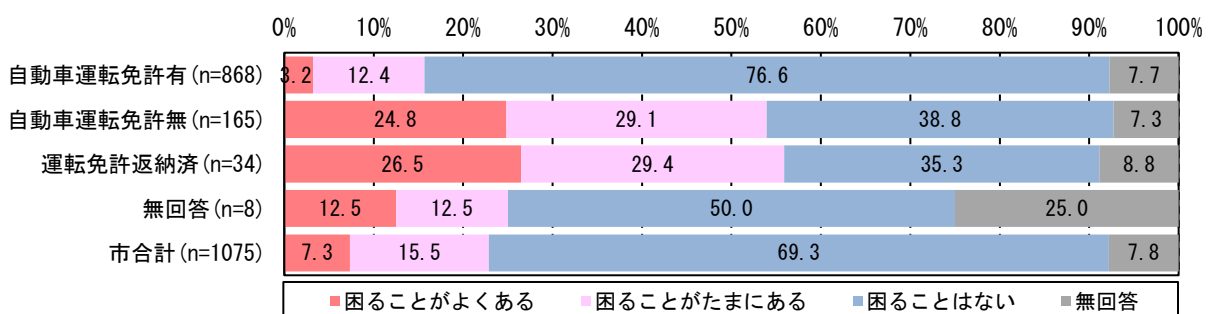
■ 外出する際に困ることの有無



(年齢別)



(自動車運転免許証有無別)



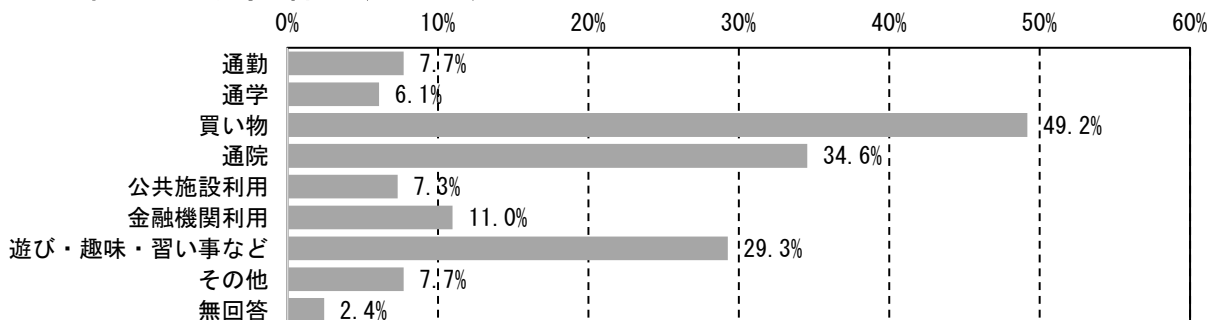
②困っている時の状況

困っている時の目的は、「買い物 (49.2%)」「通院 (34.6%)」及び「遊び・趣味・習い事など (29.3%)」の順が多い。

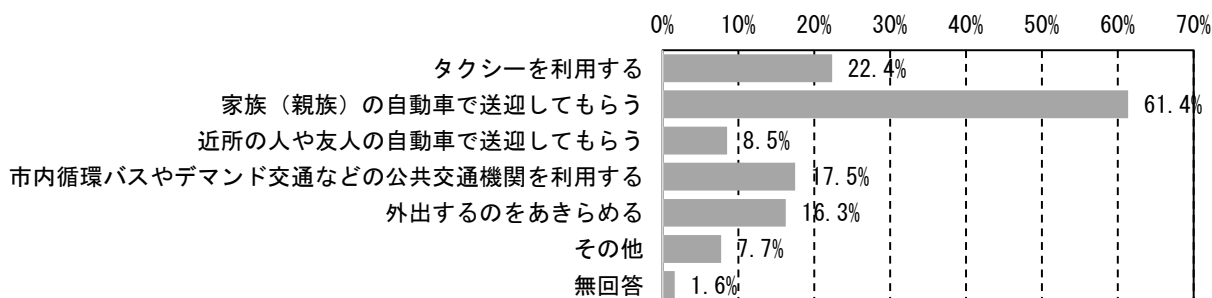
困っている時の対応は、「家族 (親族) の自動車で送迎してもらう」が 61.4%と最も多い。

困ることが多い行き先は、「その他 (市外) (36.6%)」、「ベイシアいすみ大原店 (23.2%)」、「いすみ医療センター (21.5%)」の順で多く、その他 (市外) は茂原市 17 件、千葉市 16 件、東京都 5 件、大多喜町 4 件が多い。

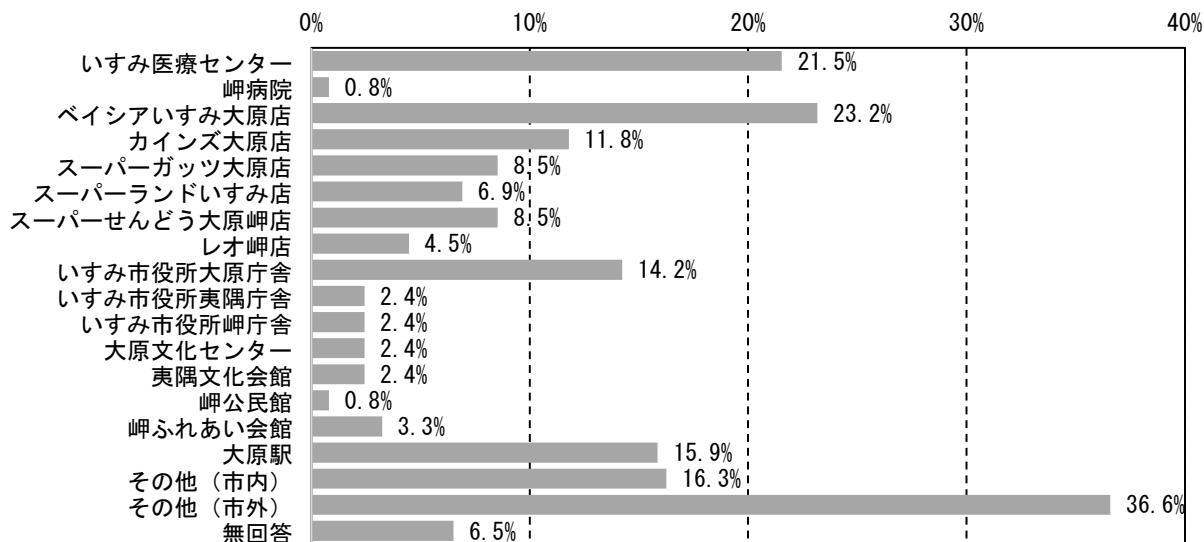
■困っている時の目的 (n=246)



■困っている時の対応 (n=246)



■困ることが多い行き先 (n=246)



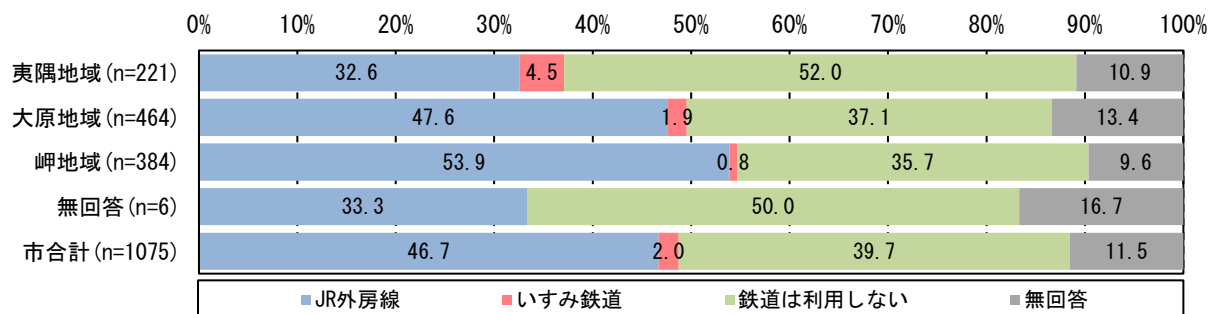
(5) 鉄道（JR 外房線、いすみ鉄道）の利用実態と意識・要望

鉄道の利用の実態について、全体の 48.7%の方（JR 外房線、いすみ鉄道の回答者）が鉄道を利用しており、利用頻度は「年に数日程度（65.8%）」と低頻度の利用割合が高く、その利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（47.7%）」、「買い物（28.8%）」が多い。

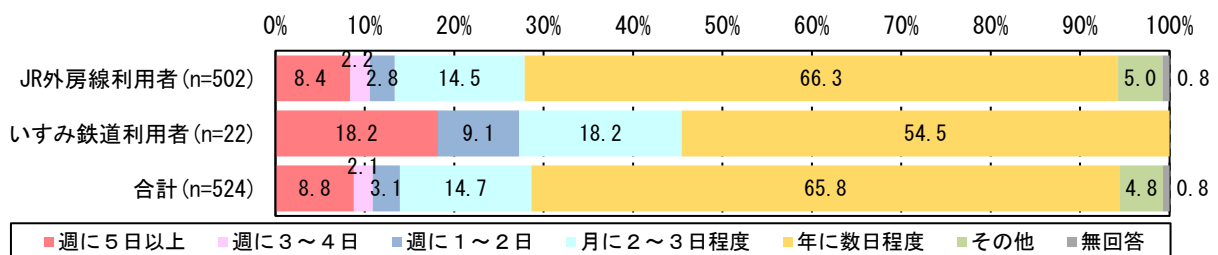
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから（83.6%）」が多い。

運行サービスに対する満足度は、鉄道利用者に着目すると、「時刻表・路線図などの運行情報案内」、「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が、「運行本数・運行時間帯」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

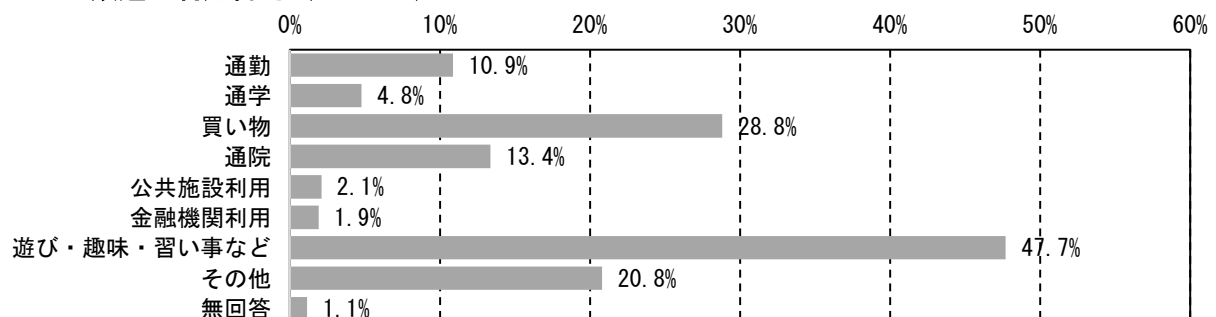
■鉄道の利用有無



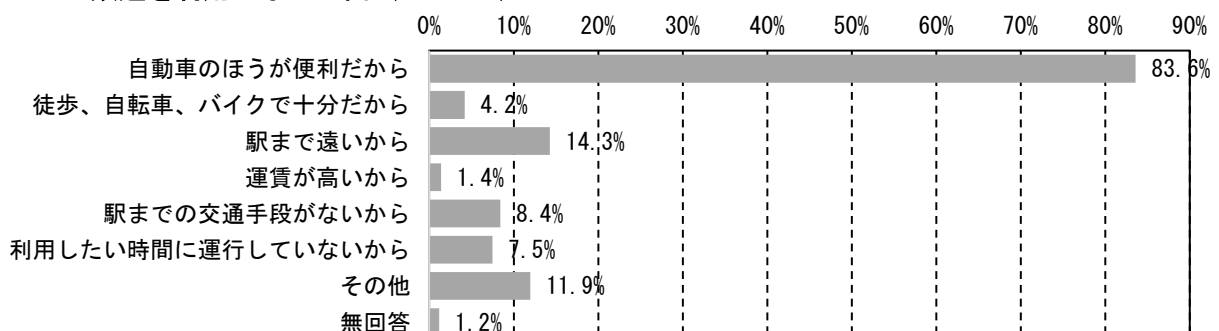
■鉄道の利用頻度



■鉄道の利用目的 (n=524)

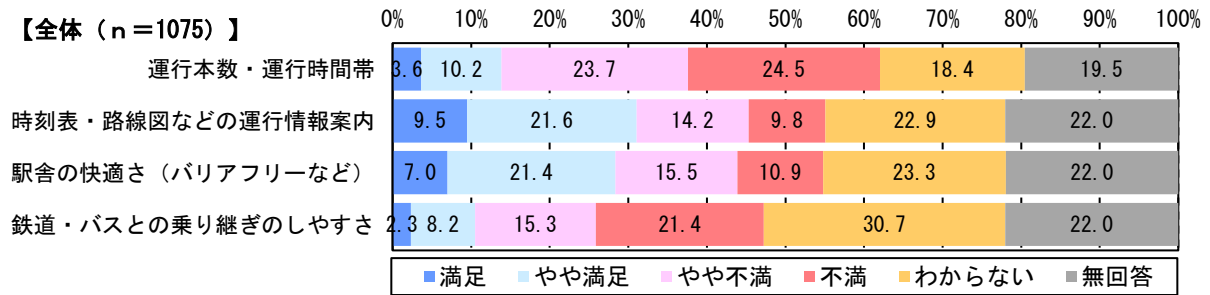


■鉄道を利用しない理由 (n=427)

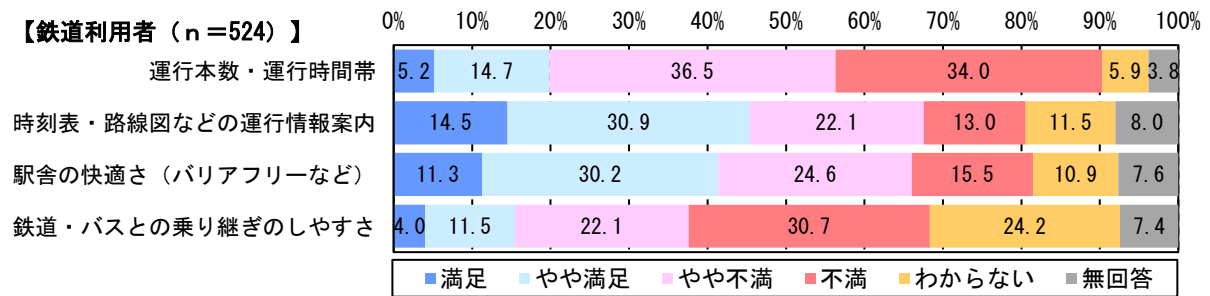


■鉄道の運行サービスに対する満足度

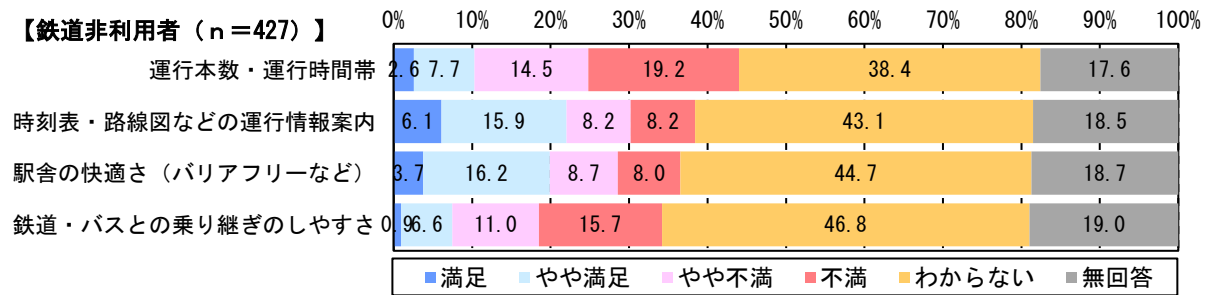
【全体 (n=1075)】



【鉄道利用者 (n=524)】



【鉄道非利用者 (n=427)】



(6) 市内循環バス・いすみシャトルバスの利用実態と意識・要望

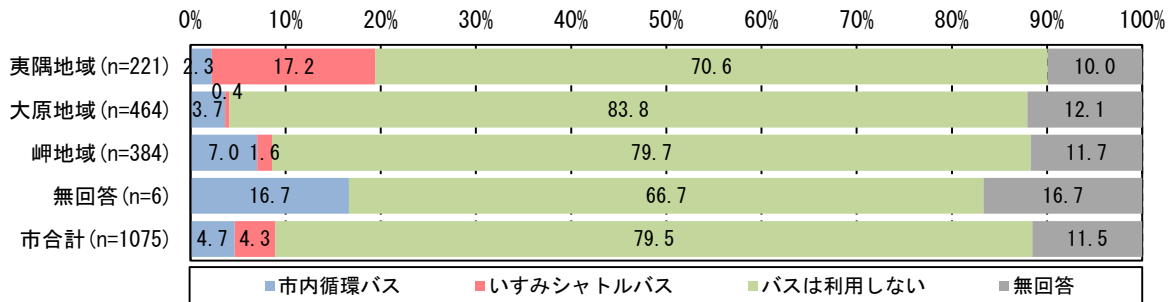
市内循環バス・いすみシャトルバスの利用実態について、市内循環バス又はいすみシャトルバスを利用している方は全体の約1割となっており、利用頻度は市内循環バス、いすみシャトルバスともに「年に数日程度」がそれぞれ46.0%、67.4%と多い。

利用目的は、市内循環バスが「買い物(40.0%)」、「通院(38.0%)」、いすみシャトルバスが「遊び・趣味・習い事など(45.7%)」、「買い物(37.0%)」が多い。

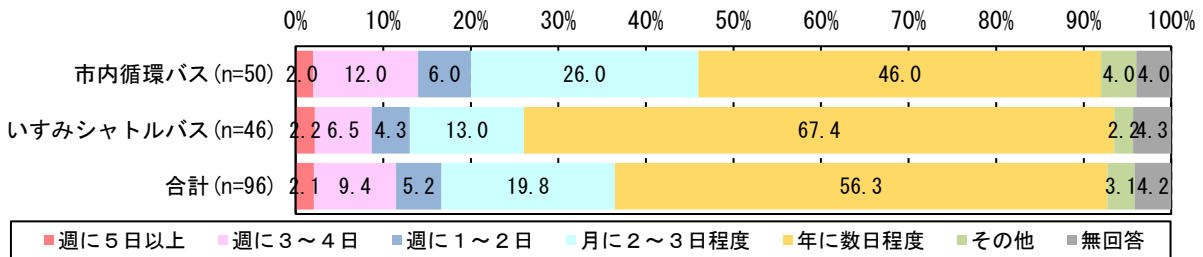
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が79.1%と最も多いが、「バスに乗る習慣がないから(19.3%)」、「自宅の近くにバス停がないから(18.5%)」といった理由で利用していない方もいる。

運行サービスに対する満足度(利用者)は、市内循環バス、いすみシャトルバスとともに「運賃」、「運行ルート(行き先)」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が、「運行本数・運行時間帯」、「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

■市内循環バス・いすみシャトルバスの利用有無

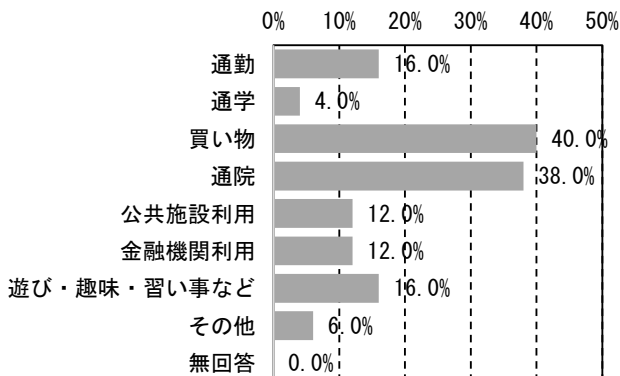


■市内循環バス・いすみシャトルバスの利用頻度

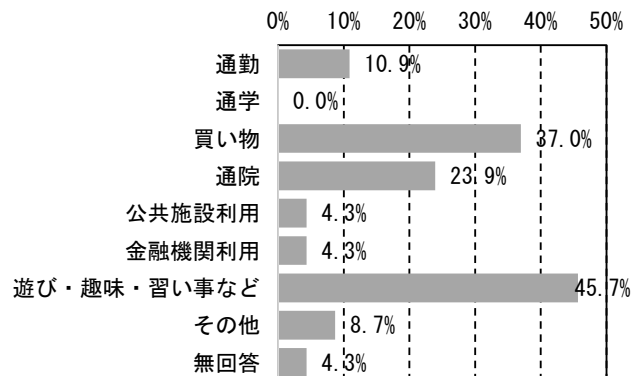


■市内循環バス・いすみシャトルバスの利用目的

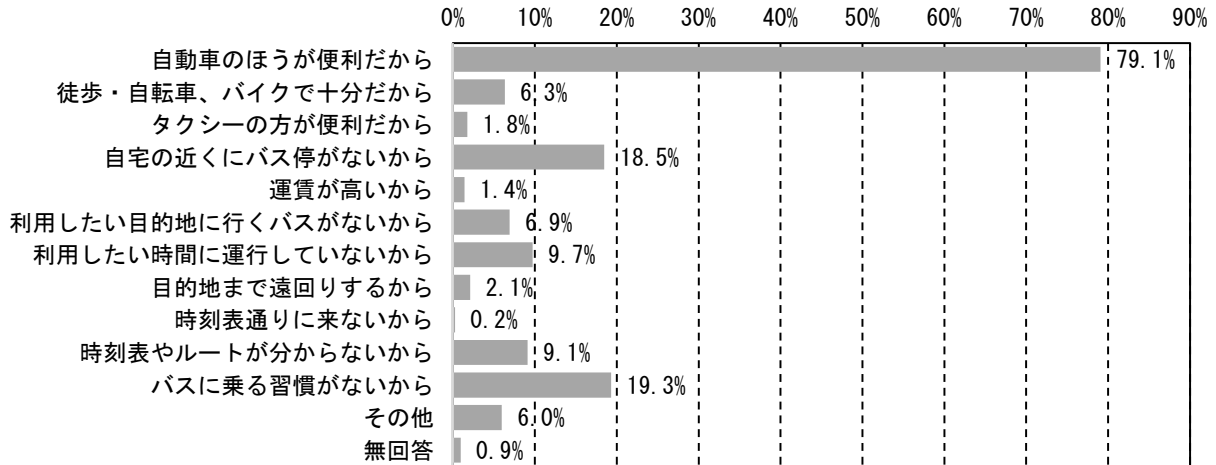
【市内循環バス (n=50)】



【いすみシャトルバス (n=46)】

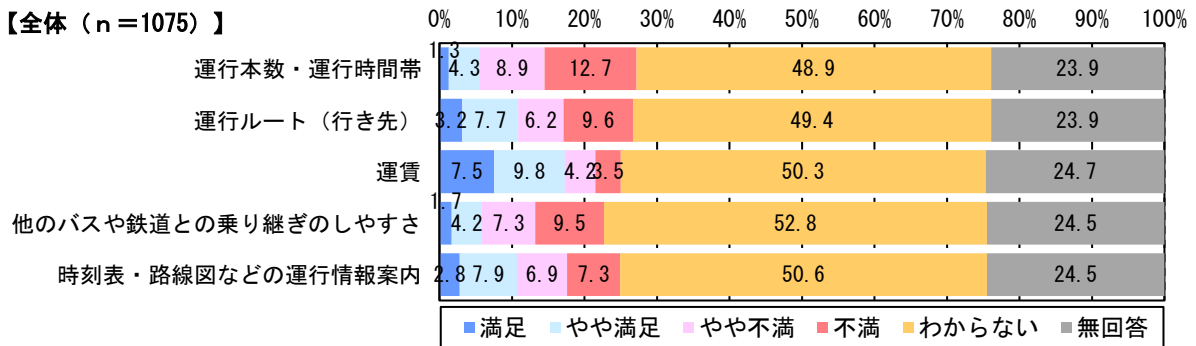


■市内循環バス・いすみシャトルバスを利用しない理由（n=855）

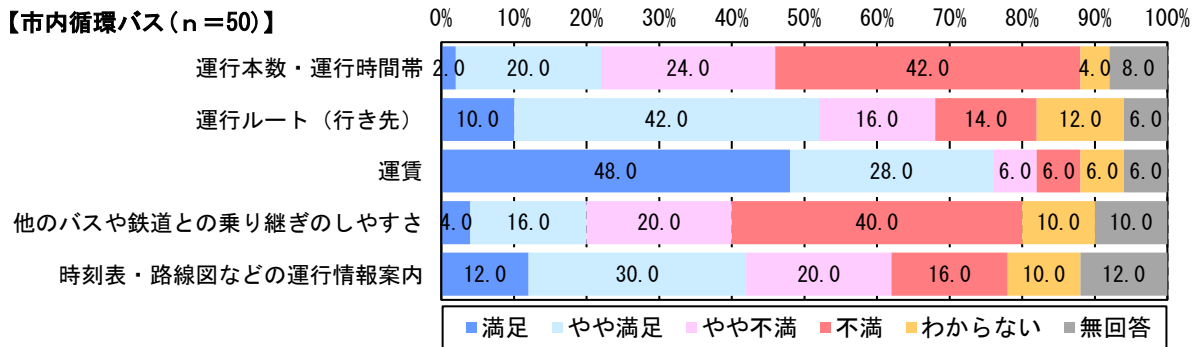


■市内循環バス・いすみシャトルバスの運行サービスに対する満足度

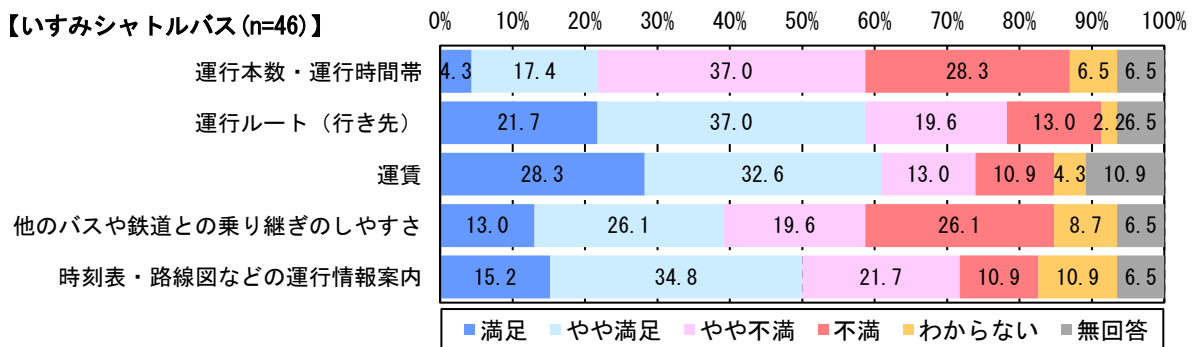
【全体（n=1075）】



【市内循環バス（n=50）】



【いすみシャトルバス（n=46）】



(7) デマンド交通（乗合タクシー）の利用実態と意識・要望

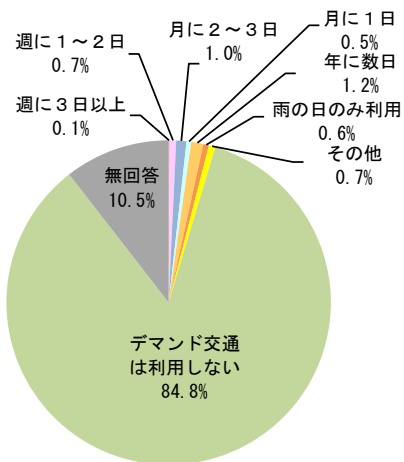
デマンド交通の利用実態について、デマンド交通を利用している方は全体の4.0%となっており、そのうち、「年に数日（1.2%）」と低頻度の利用割合が高い。利用目的は「通院（46.9%）」、「買い物（40.8%）」が多い。

デマンド交通を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が66.4%と最も多く、次いで「現状では必要としていないから（46.6%）」となっている。

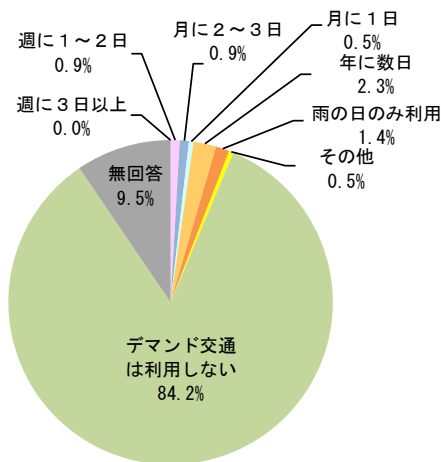
運行サービスに対する満足度（利用者）は、「タクシー会社の予約時の対応」、「利用料金」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が、「運行日」、「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

■デマンド交通の利用頻度

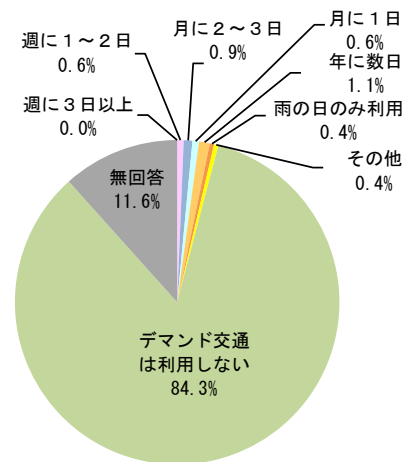
【市合計 (n=1,075)】



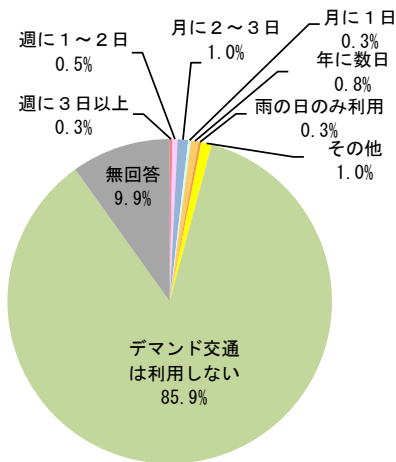
【夷隅地域 (n=221)】



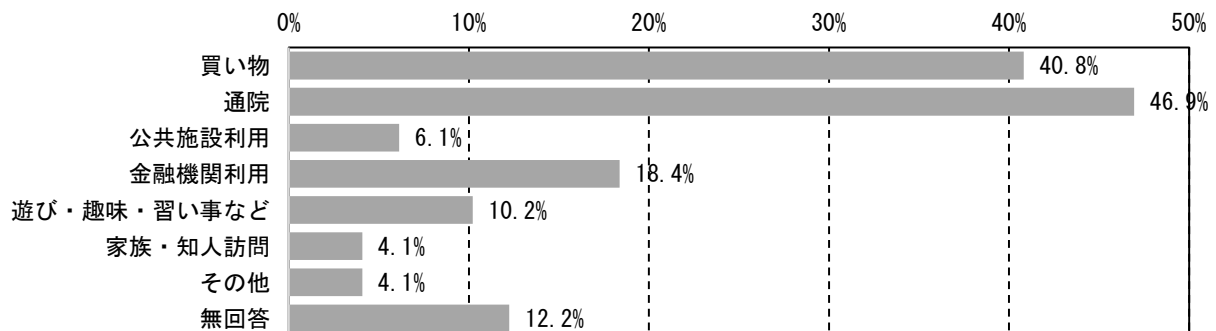
【大原地域 (n=464)】



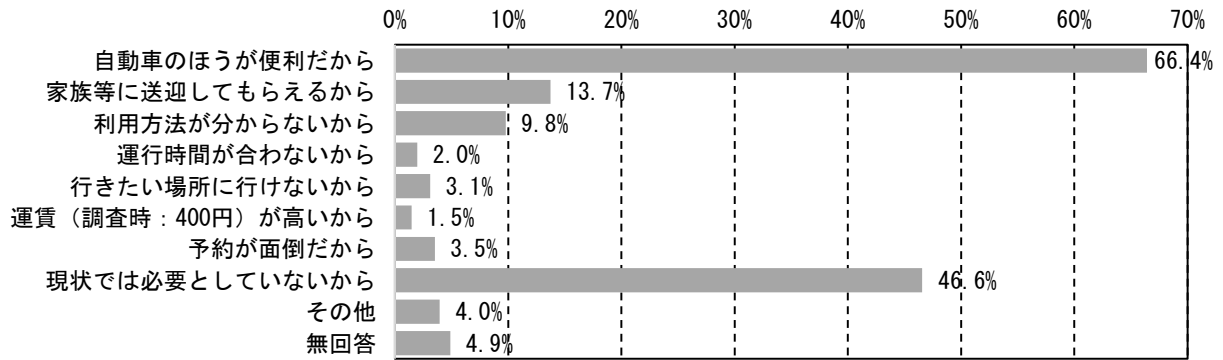
【岬地域 (n=384)】



■利用目的 (n=49)

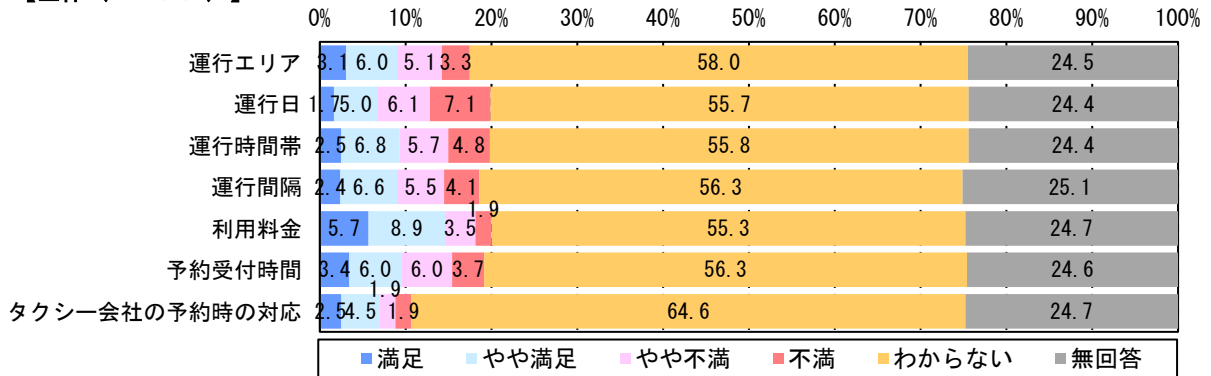


■デマンド交通を利用しない理由 (n=962)

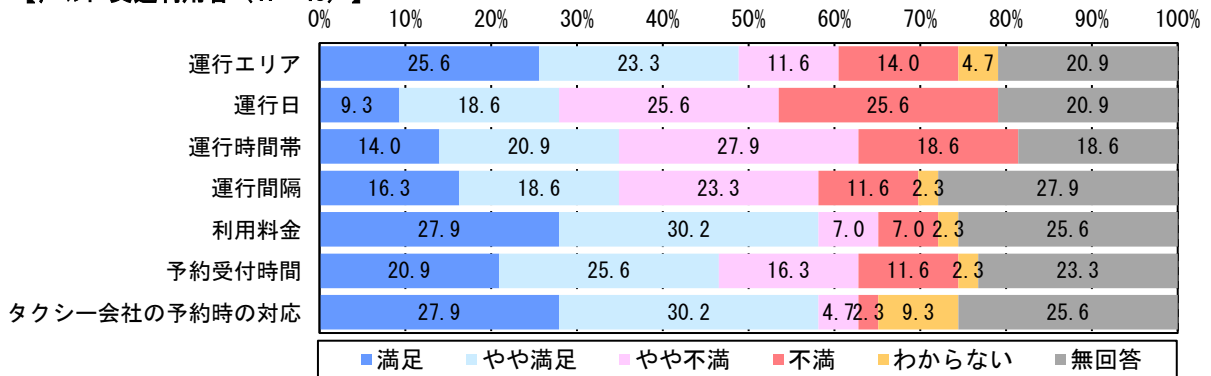


■運行サービスに対する満足度

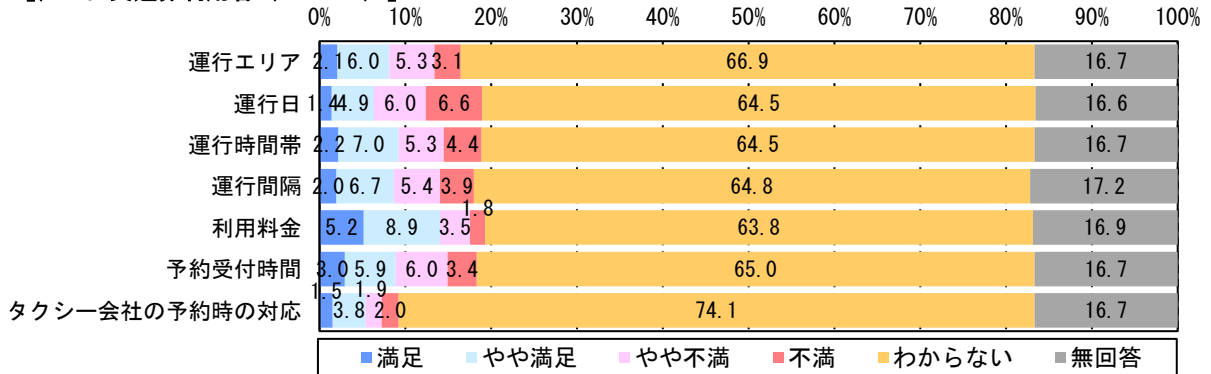
【全体 (n=1075)】



【デマンド交通利用者 (n=43)】



【デマンド交通非利用者 (n=912)】



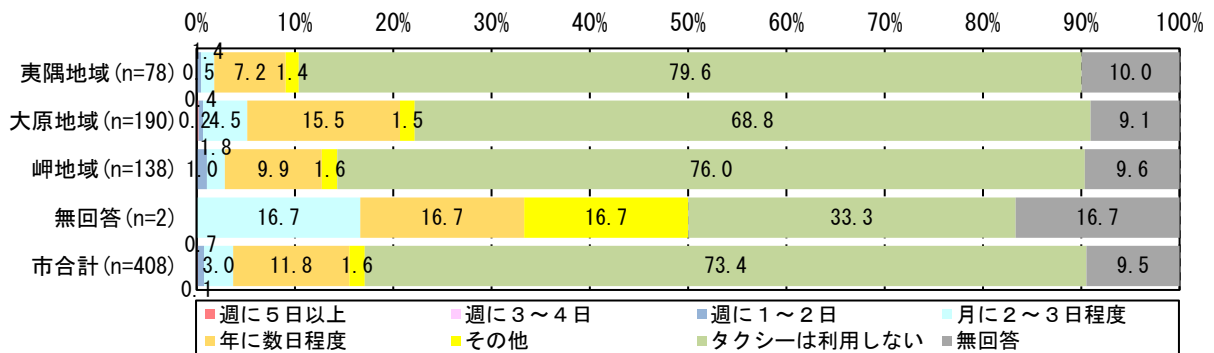
(8) タクシーの利用実態と意識・要望

タクシーの利用実態について、タクシーを利用している方は全体の15.5%となっており、そのうち、「年に数日程度」が11.8%と、低頻度の利用割合が高い。利用目的は「通院(35.3%)」、「遊び・趣味・習い事など(27.2%)」が多い。

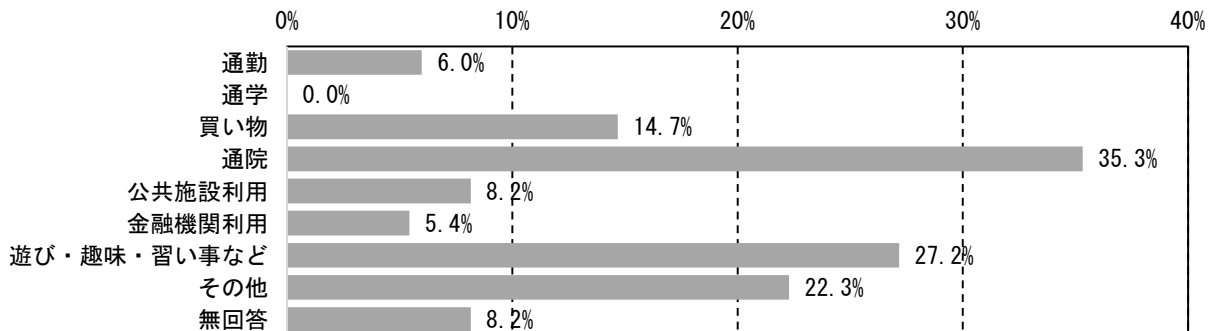
タクシーを利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が86.6%と最も多い。

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

■タクシーの利用頻度

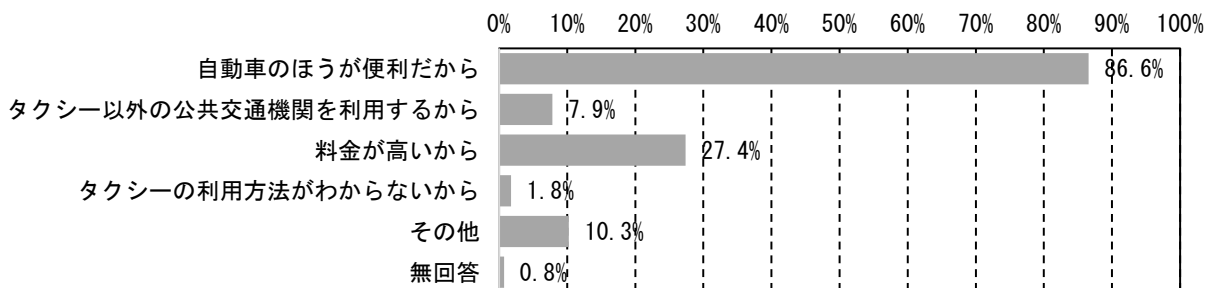


■利用目的 (n=140)

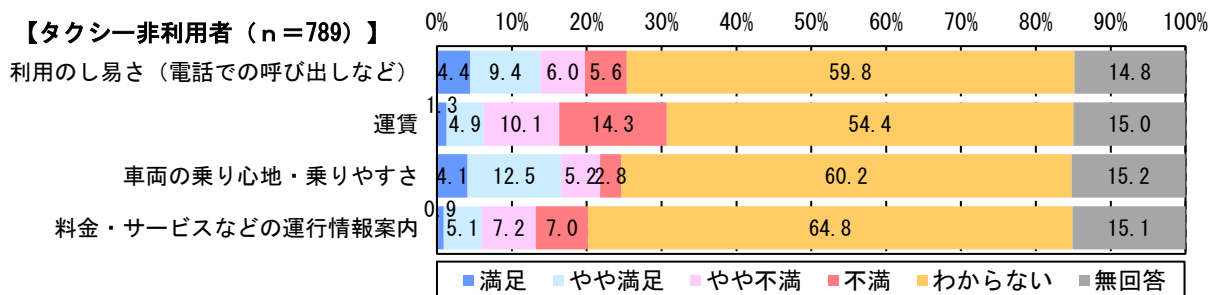
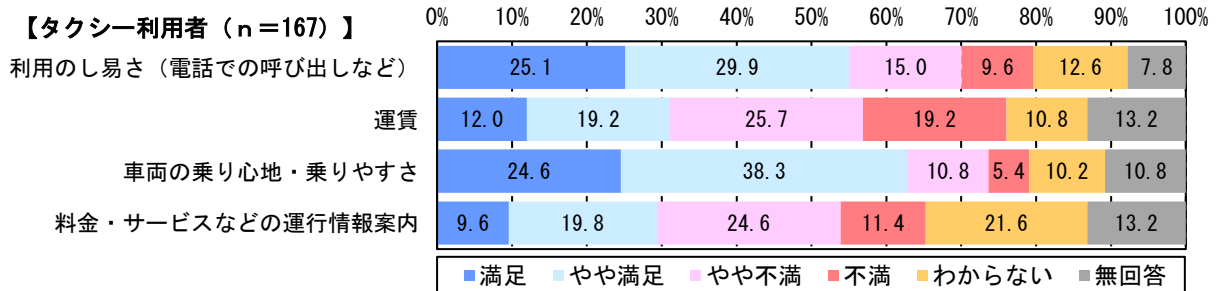
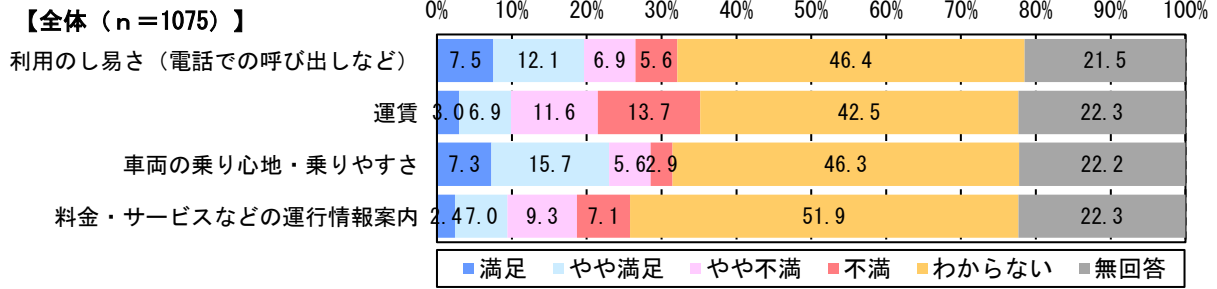


※その他…駅利用10件、飲酒時4件、出張・業務3件

■タクシーを利用しない理由 (n=619)



■運行サービスに対する満足度



(9) 公共交通の利用意向

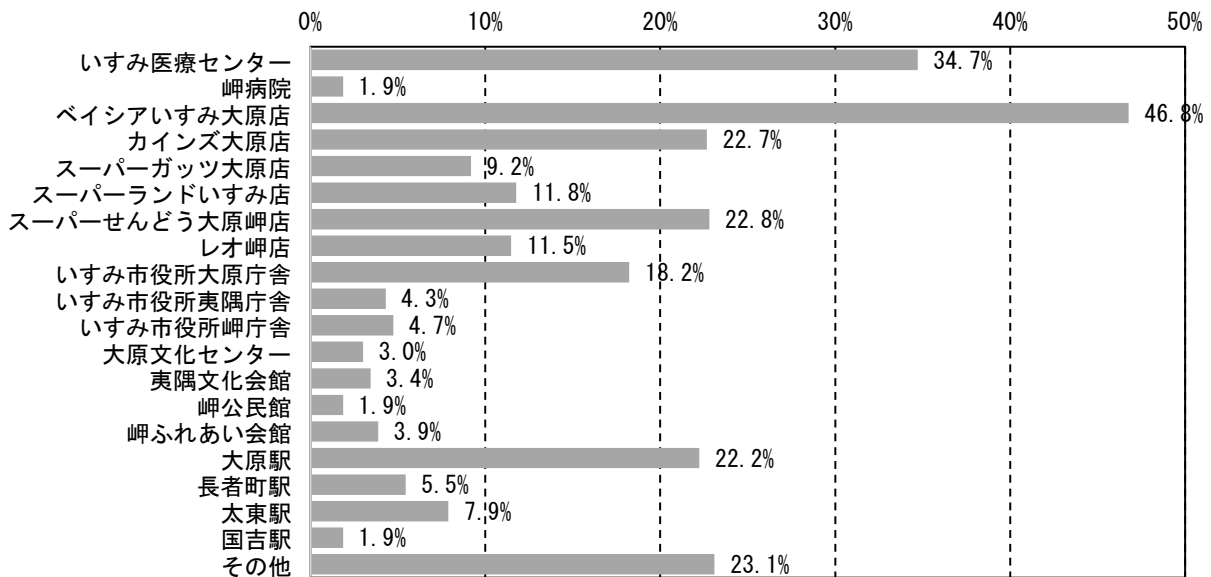
目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合に、行きたい場所は「ベイシアいすみ大原店（46.8%）」、「いすみ医療センター（34.7%）」、「スーパーせんだう大原岬店（22.8%）」及び「カインズ大原店（22.7%）」と、商業施設や医療機関への移動ニーズが多く、その他は上総一ノ宮駅（一宮町）15件、茂原駅10件、亀田総合病院・亀田クリニック（鴨川市）9件など市外が多い。

地域別に見ると、夷隅地域と岬地域は「いすみ医療センター」と「ベイシアいすみ大原店」が、大原地域は「ベイシアいすみ大原店」と「大原駅」が多い。

利用目的は「買い物（50.3%）」、「通院（17.2%）」、「公共施設利用（9.8%）」が、利用頻度は「年に数日（28.9%）」、「週に1～2日（28.1%）」、「月に2～3日程度（24.3%）」といった低頻度が多い。

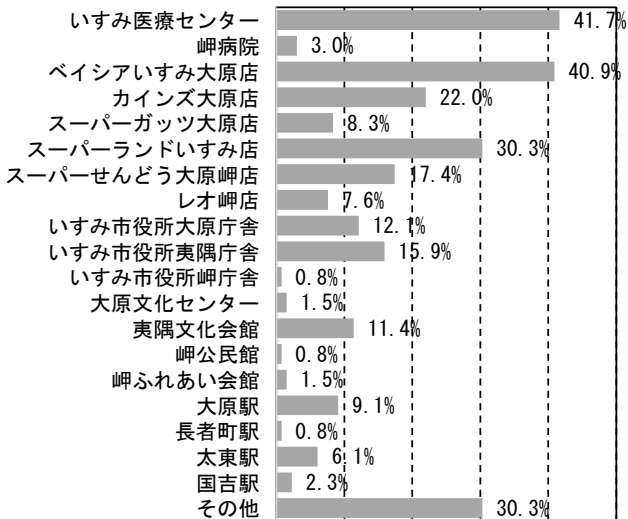
利用時間帯は自宅出発時間が9～10時台が6割弱を占め、帰宅時間は12時台が31.7%と最も多く、11～12時台が5割弱を占めている。

■行きたい場所（n=697）

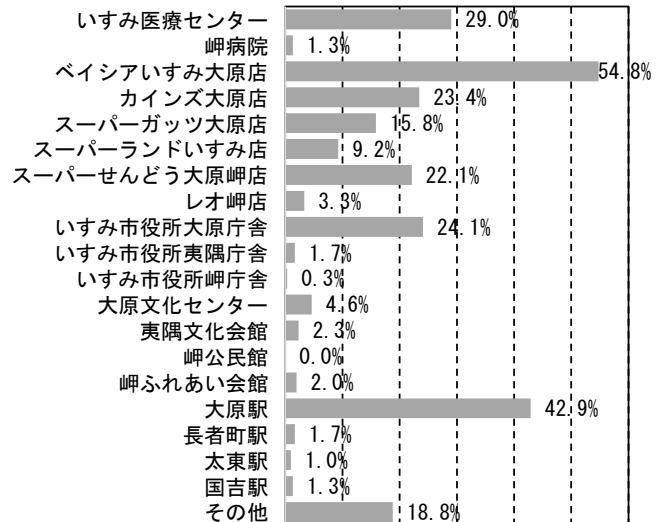


	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
いすみ医療センター	126	57	59	242	34.7%
岬病院	3	9	1	13	1.9%
ベイシアいすみ大原店	184	102	40	326	46.8%
カインズ大原店	33	85	40	158	22.7%
スーパーガッツ大原店	22	27	15	64	9.2%
スーパーランドいすみ店	26	31	25	82	11.8%
スーパーせんだう大原岬店	55	67	37	159	22.8%
レオ岬店	35	26	19	80	11.5%
いすみ市役所大原庁舎	23	40	64	127	18.2%
いすみ市役所夷隅庁舎	6	11	13	30	4.3%
いすみ市役所岬庁舎	3	12	18	33	4.7%
大原文化センター	2	7	12	21	3.0%
夷隅文化会館	4	7	13	24	3.4%
岬公民館	2	8	3	13	1.9%
岬ふれあい会館	5	5	17	27	3.9%
大原駅	68	32	55	155	22.2%
長者町駅	18	8	12	38	5.5%
太東駅	15	22	18	55	7.9%
国吉駅	4	4	5	13	1.9%
その他	63	43	55	161	23.1%

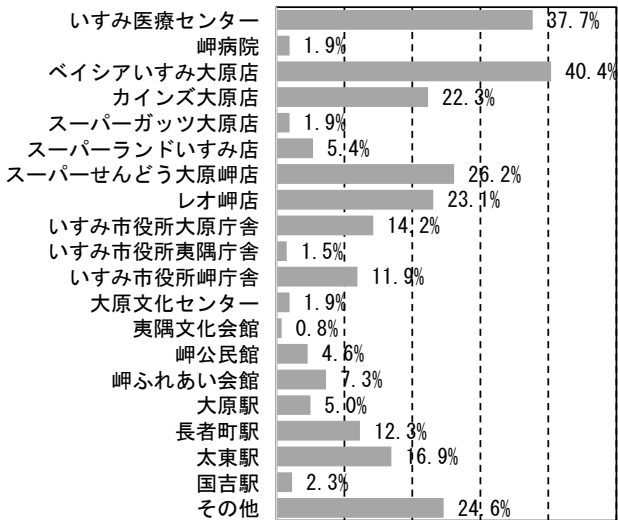
【夷隅地域 (n=132)】



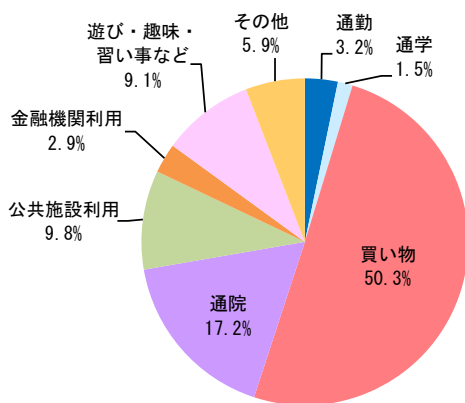
【大原地域 (n=303)】



【岬地域 (n=260)】

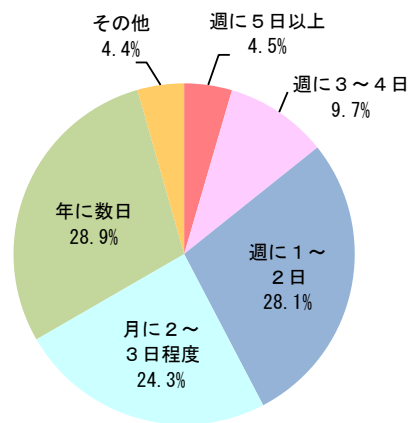


■ 利用目的



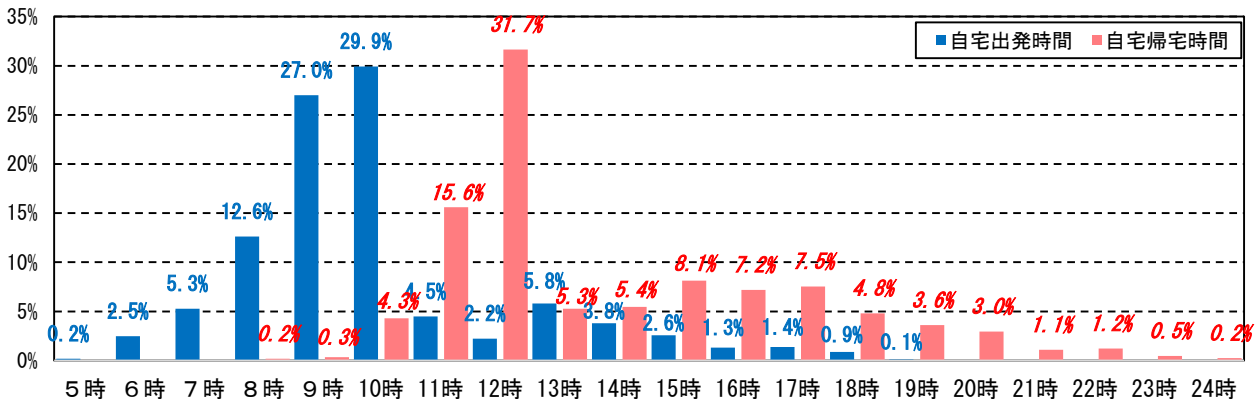
	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
通勤	37	13	12	62	3.2%
通学	16	6	6	28	1.5%
買い物	397	359	204	960	50.3%
通院	158	93	78	329	17.2%
公共施設利用	39	57	91	187	9.8%
金融機関利用	10	24	22	56	2.9%
遊び・趣味・習い事など	49	53	72	174	9.1%
その他	31	26	55	112	5.9%
合計	737	631	540	1,908	100.0%

■ 利用頻度



	1番目	2番目	3番目	合計	構成比
週に5日以上	48	25	12	85	4.5%
週に3~4日	98	60	25	183	9.7%
週に1~2日	231	186	110	527	28.1%
月に2~3日程度	142	170	145	457	24.3%
年に数日	177	154	212	543	28.9%
その他	28	22	33	83	4.4%
合計	724	617	537	1,878	100.0%

■利用時間帯



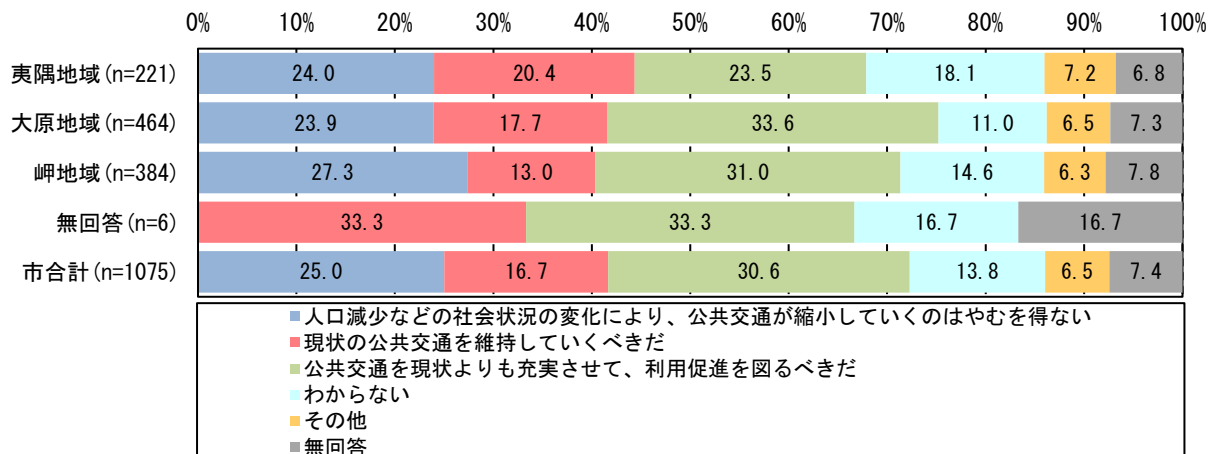
(10) 公共交通の今後のあり方

公共交通の取組みの方向性に関する質問への回答は、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が30.6%と最も多く、次いで「人口減少などの社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない(25.0%)」、「現状の公共交通を維持していくべきだ(16.7%)」の順が多い。

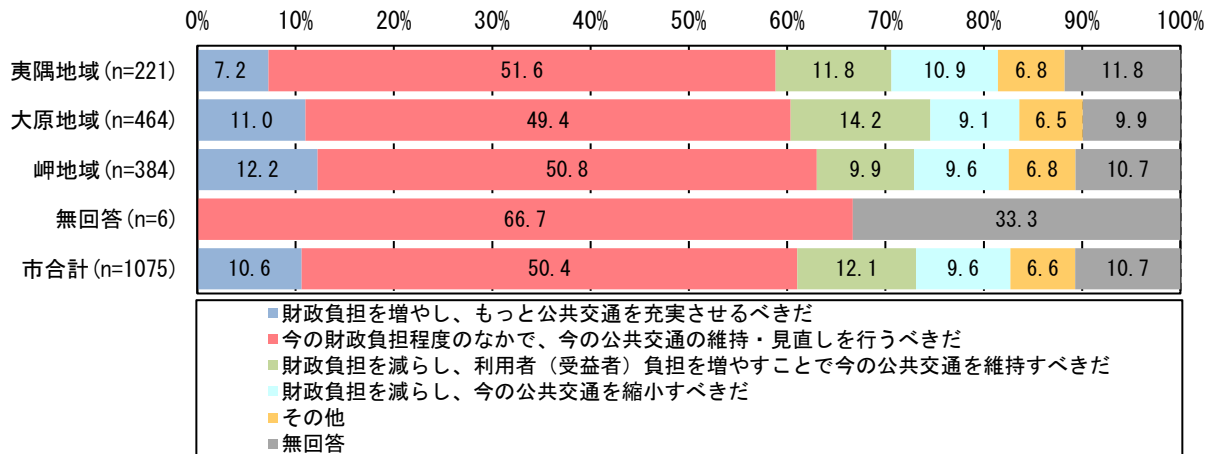
公共交通に対する財政負担の考え方に関する質問への回答は、「今の財政負担程度のなかで、今の公共交通の維持・見直しを行うべきだ」が50.4%と最も多い。

効果的な取組みに関する質問への回答は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの導入(44.6%)」、「公共交通のルート(エリア)や時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布(35.5%)」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行(32.6%)」の順が多い。

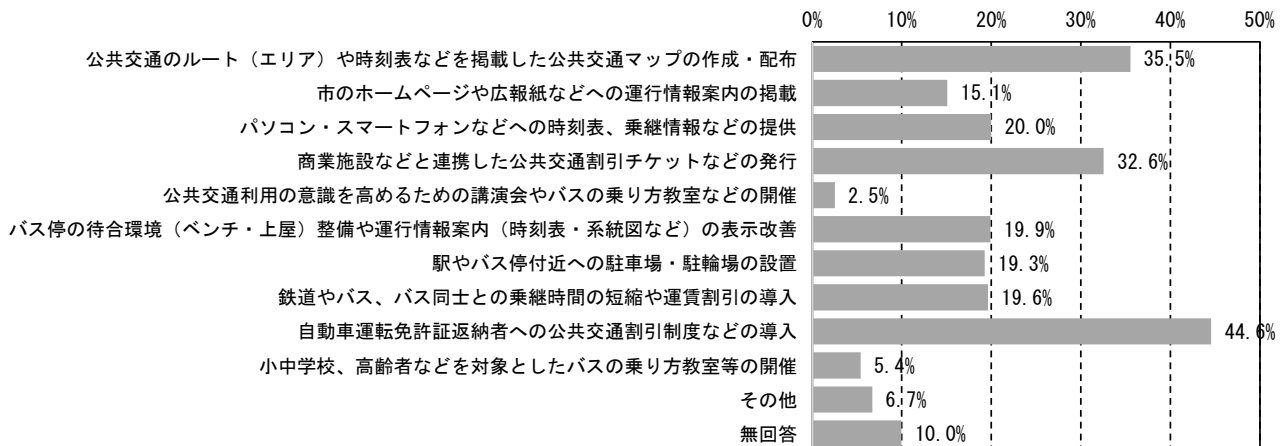
■公共交通の取組みの方向性



■公共交通に対する財政負担（税金投入）の考え方



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（n=1,075）



2-2 いすみシャトルバス・市内循環バス利用者アンケート調査

■市内循環バスの調査概要

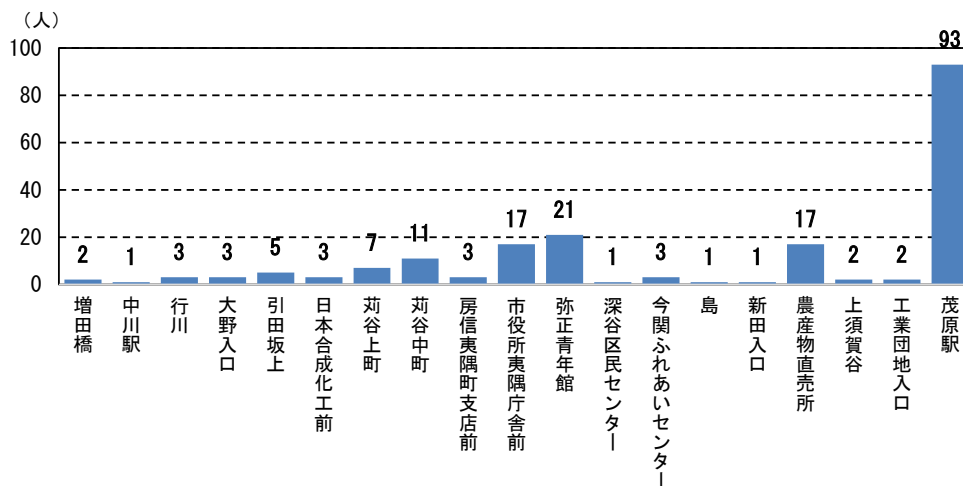
調査方法	○調査方法…バスの乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） ○調査日…令和3年10月30日（土）、令和3年11月1日（月） ○調査時間…始発から最終まで
調査項目	乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、運転免許証有無、運転免許証返納意思、往復利用有無、利用頻度、利用目的、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答数	・いすみシャトルバス（平日 41 票、土曜日 38 票） ・市内循環バス（平日 76 票、土曜日 48 票）

（1）利用実績

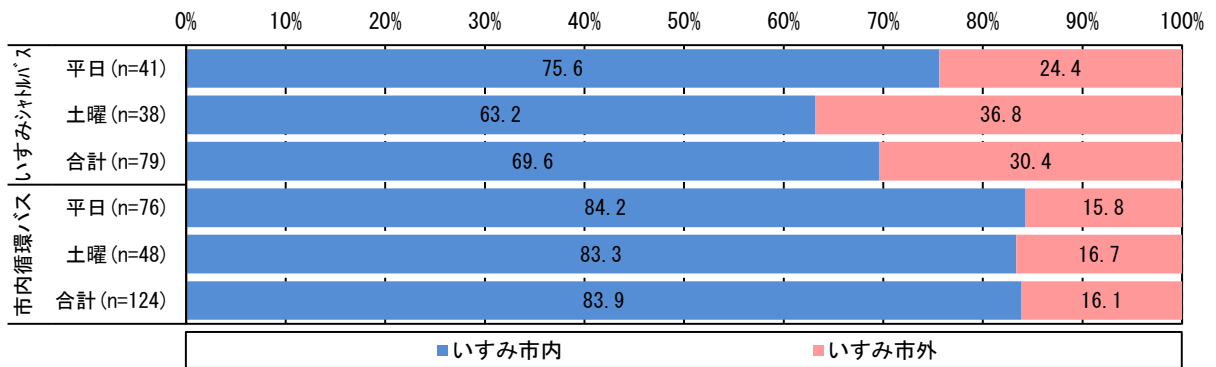
○いすみシャトルバスは平日が 56 人/日、土曜日が 42 人/日で、乗降バス停は茂原駅が 47.4%と多く、次いで弥正青年館（10.7%）、農産物直売所（8.7%）、市役所夷隅庁舎前（8.7%）で利用が多い。

○市内循環バスは、平日が 105 人/日、土曜日が 63 人/日で、乗降バス停は大原駅が 11.9%と多く、次いで三門駅入口（9.8%）、三門・台市（6.8%）、市役所夷隅庁舎前（6.5%）、太東駅（4.2%）で利用が多い。

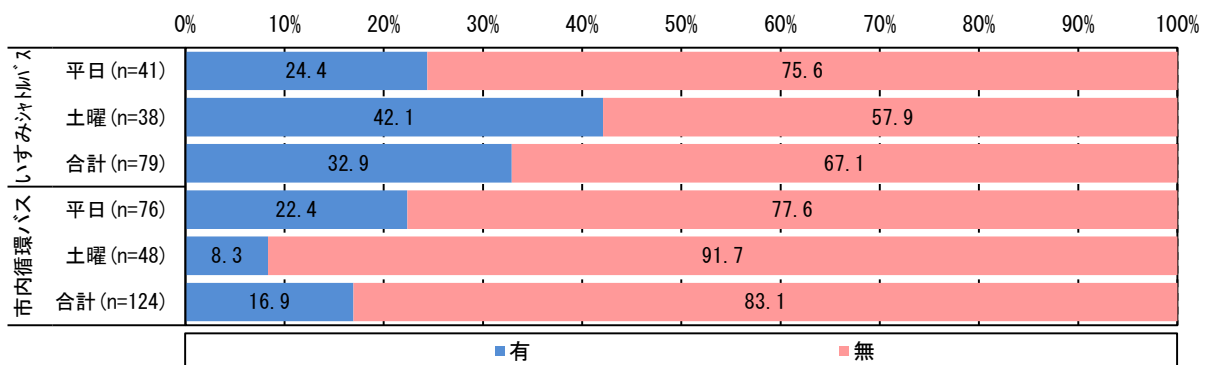
■いすみシャトルバス・バス停別乗降者数（平日、土曜日の合計）



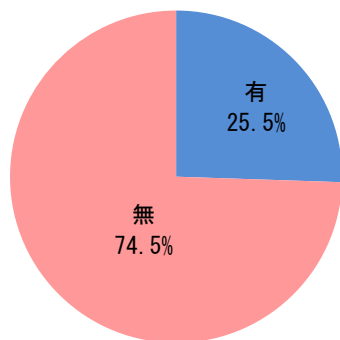
■住まい



■運転免許証有無



■運転免許証返納意思 (n=47)

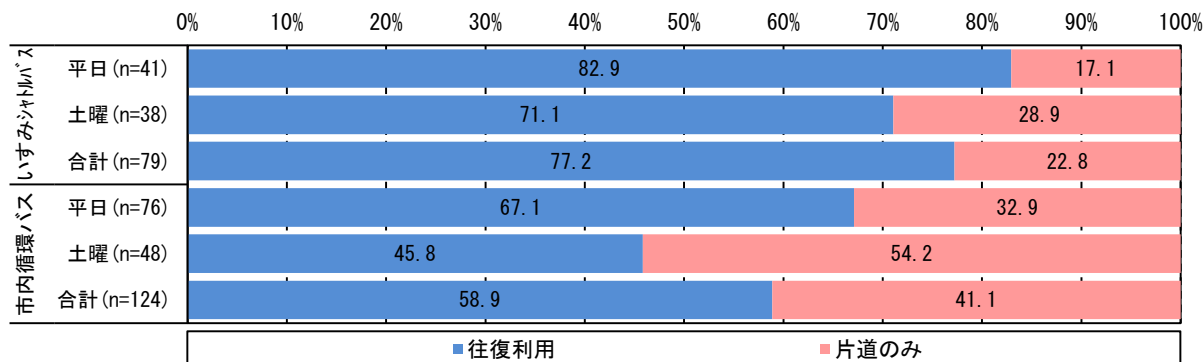


2) 利用状況

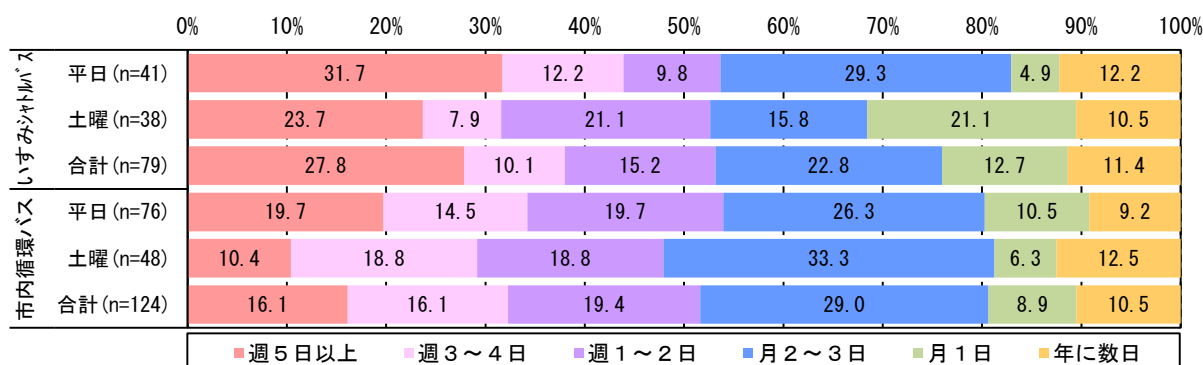
往復利用有無は、「往復利用」の割合がいすみシャトルバスで77.2%、市内循環バスで58.9%となっており、利用頻度は、いすみシャトルバスで「週に5日以上(27.8%)」、「月2～3日(22.8%)」が、市内循環バスで「月2～3日(29.0%)」、「週1～2日(19.4%)」の順で多く、週に1日以上利用している方はいすみシャトルバス、市内循環バスともに5割を超えている。

利用目的はいすみシャトルバスで「その他(32.9%)」、「通学(24.1%)」が、市内循環バスで「買物(41.9%)」、「通院(29.0%)」が多い。

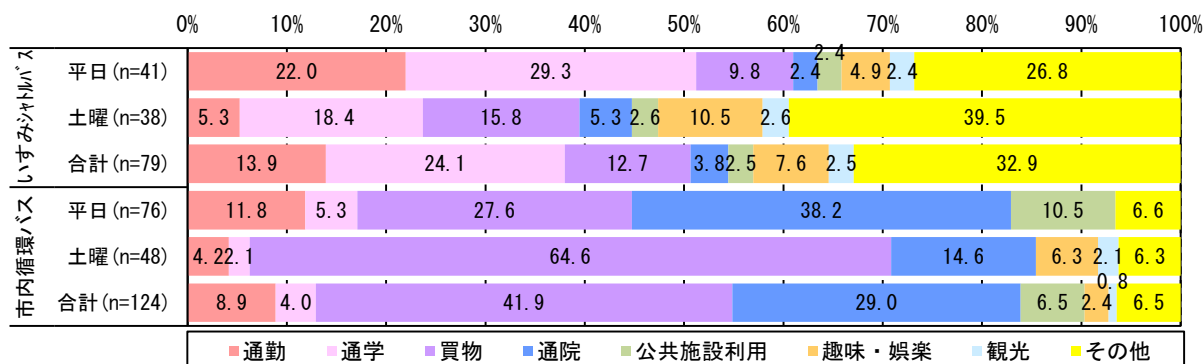
■往復利用有無



■利用頻度

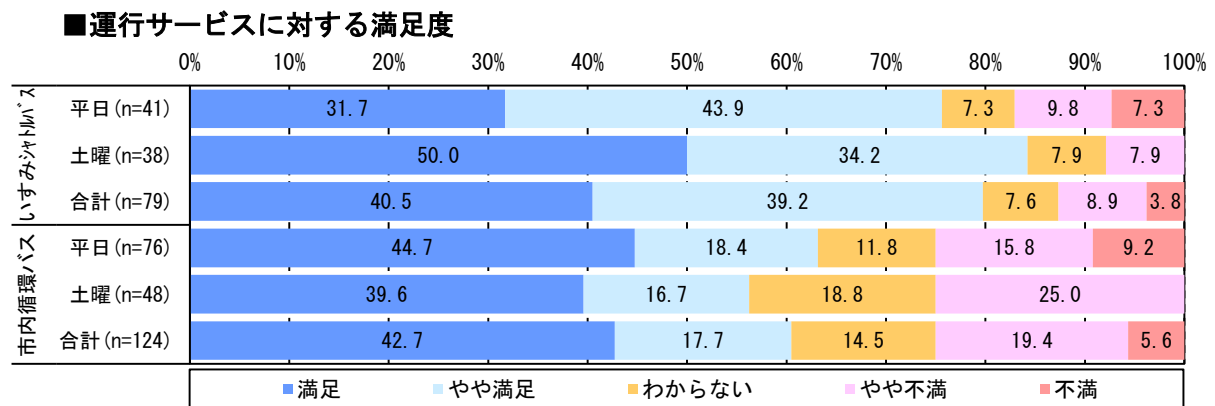


■利用目的



3) 運行サービスに対する満足度

運行サービスに対し、「満足」と「やや満足」と回答した割合は、いすみシャトルバスが79.7%、市内循環バスが60.4%と高い。



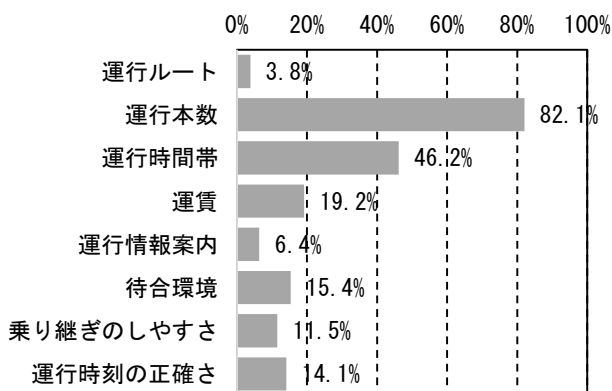
4) 改善して欲しいサービス

改善して欲しいサービスは、いすみシャトルバス、市内循環バスともに「運行本数」が最も多く、それぞれ82.1%、75.2%となっている。

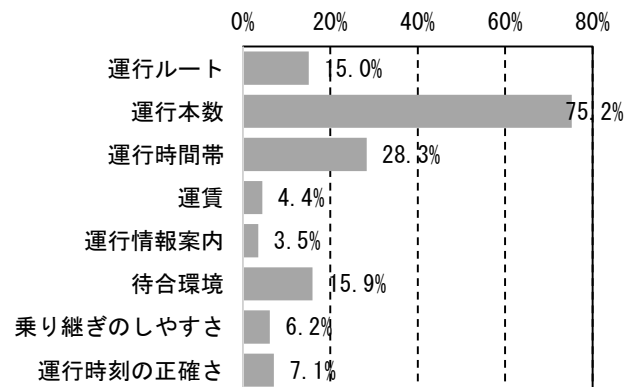
次いでいすみシャトルバスは「運行時間帯 (46.2%)」、「運賃 (19.2%)」が、市内循環バスは「運行時間帯 (28.3%)」、「待合環境 (15.9%)」の順となっている。

■改善して欲しいサービス

【いすみシャトルバス (n=78)】



【市内循環バス (n=113)】



2-3 デマンド交通（乗合タクシー）利用者アンケート調査

デマンド交通（乗合タクシー）利用者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行った。

■デマンド交通（乗合タクシー）利用者アンケート調査の概要

調査対象者	デマンド交通（乗合タクシー）利用者
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査方法…運転手による手渡し配布、郵送回収 調査期間…令和3年10月上旬～10月20日（水）回答期限
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○回答者の属性：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、自動車の所有状況 ○デマンド交通の利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ：利用特性（利用頻度、利用目的）、往復利用有無、片道利用時の交通手段とその理由、デマンド交通が利用できない場合の対応 ○デマンド交通の運行内容 <ul style="list-style-type: none"> ：運行内容の適正さ（エリア、運行日、運行便数、運賃、予約受付時間）、サービス満足度 ○デマンド交通の利用意向：今後の利用意向、デマンド交通に期待すること
回収数	106票

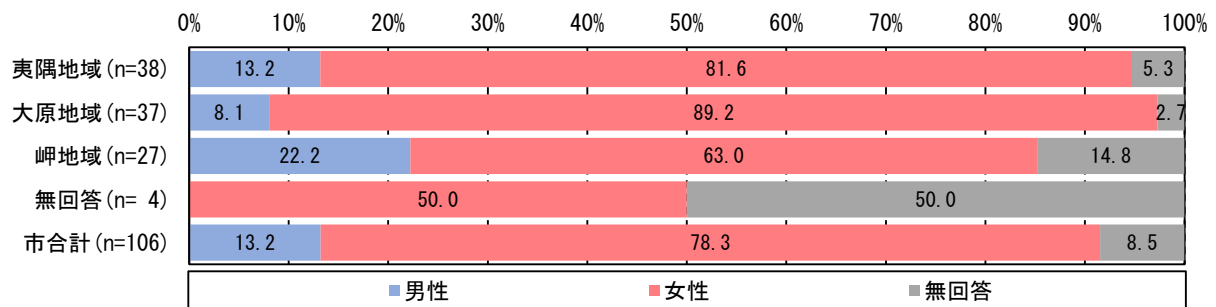
(1) 回答者の属性

性別は「女性」が78.3%、年齢は70歳以上が83.9%、職業は「無職」が71.7%と多い。

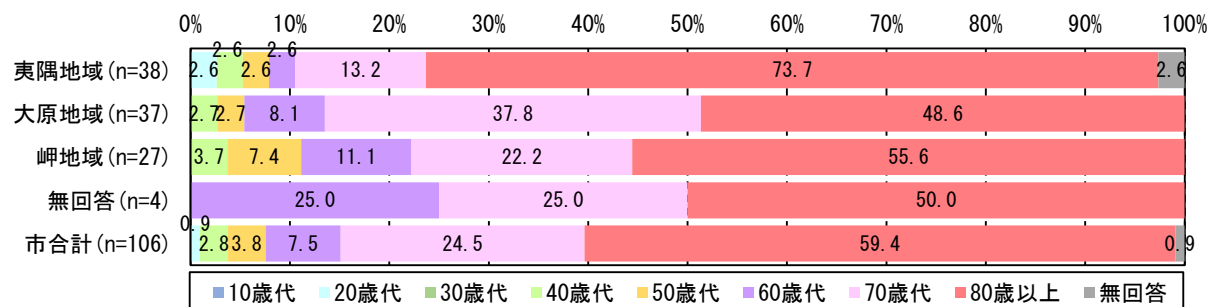
自動車運転免許の有無は、「無」が75.5%と多く、「運転免許返納済」と合わせると、免許を持っていない方が92.5%を占めている。

自動車の所有状況は、「持っていない」が84.0%と多い。

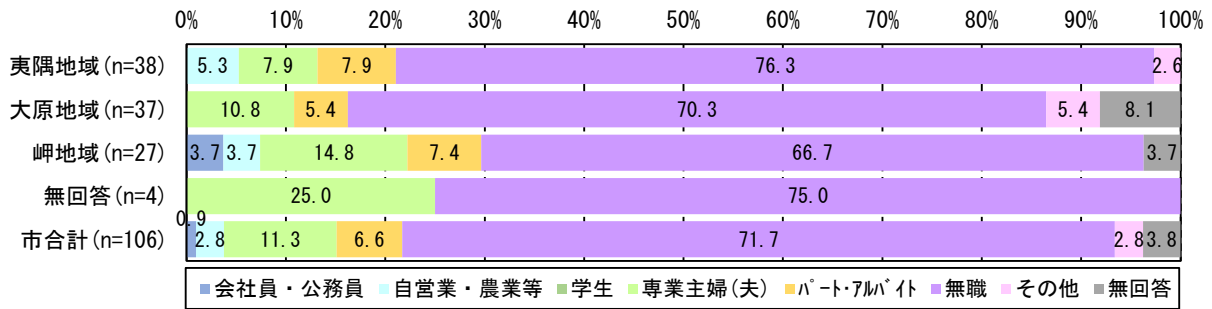
■性別



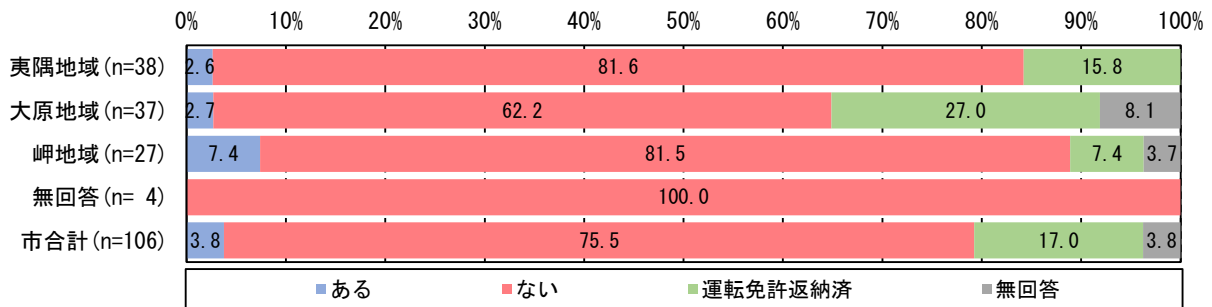
■年齢



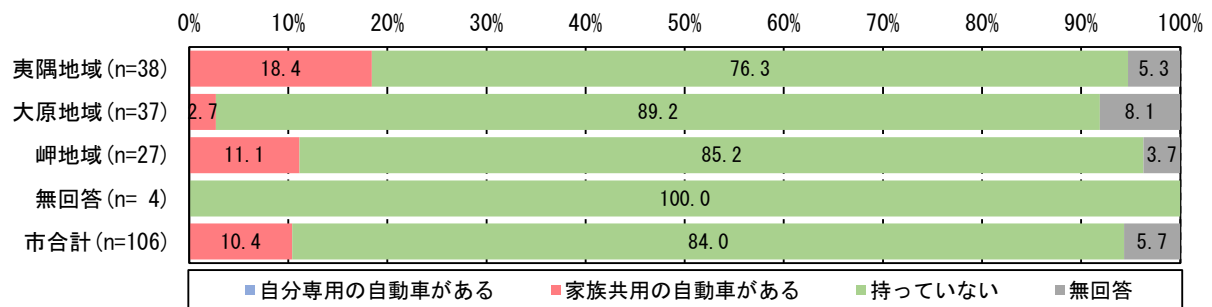
■職業



■自動車運転免許有無



■自動車の所有状況

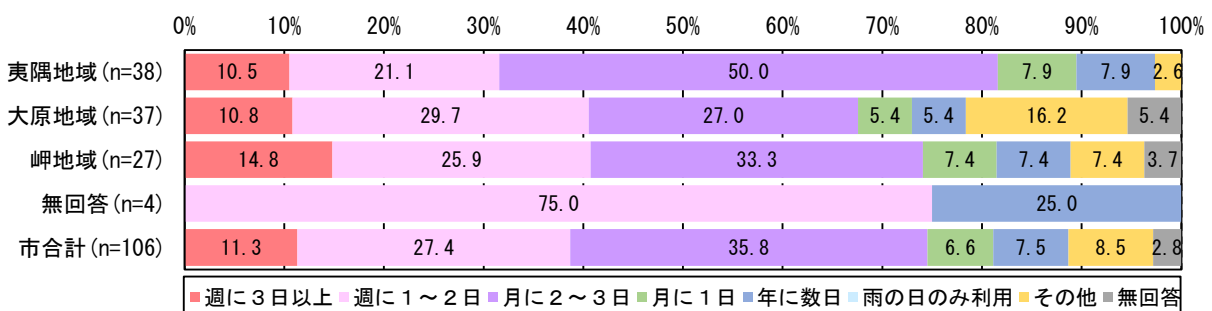


(2) デマンド交通の利用状況

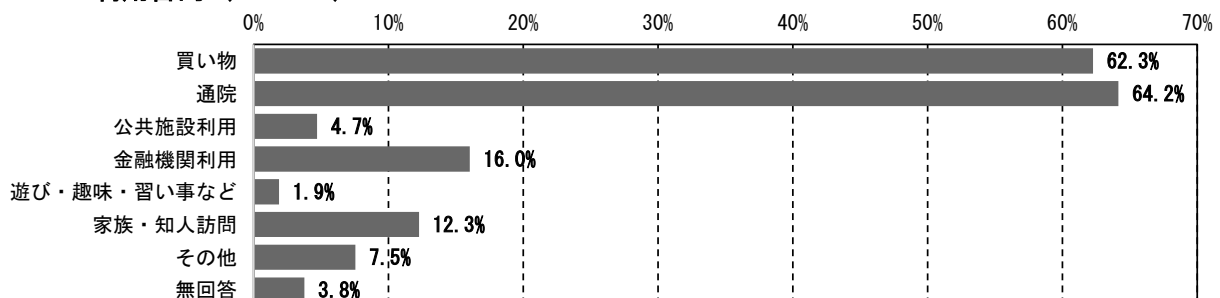
①利用特性

利用頻度は「月に2～3日 (35.8%)」、「週に1～2日 (27.4%)」が、利用目的は「通院」、「買い物」がそれぞれ約6割と多い。

■利用頻度



■利用目的 (n=106)



②往復利用有無と片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応

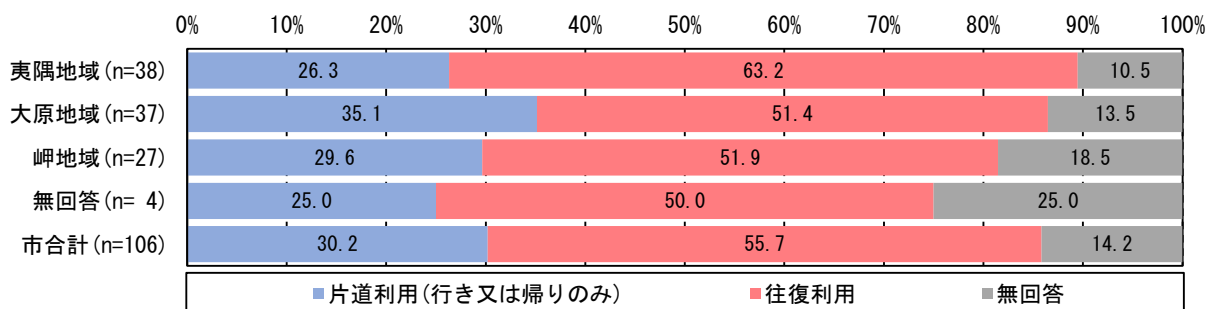
往復利用有無は「片道利用」が30.2%、「往復利用」が55.7%を占めており、3人に1人が片道利用となっている。

デマンド交通を片道利用した際の交通手段は「自動車（家族等の送迎・同乗）」、「一般タクシー」とともに25.0%と多い。

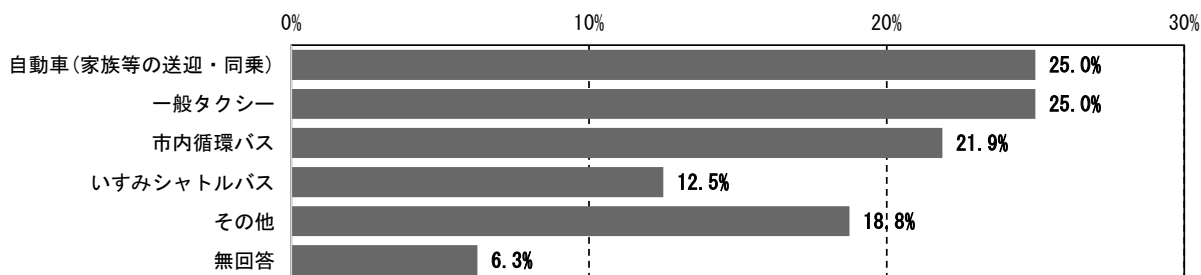
往復利用しなかった理由は「利用したい時間帯に運行していないから」が56.3%と多い。

デマンド交通を利用できない場合、「一般タクシーを利用する（38.7%）」、「市内循環バスなどバス交通を利用する（28.3%）」が多い。

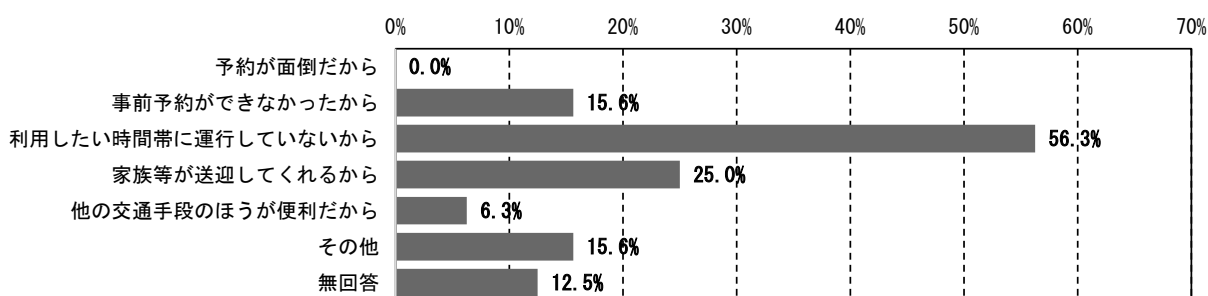
■往復利用有無



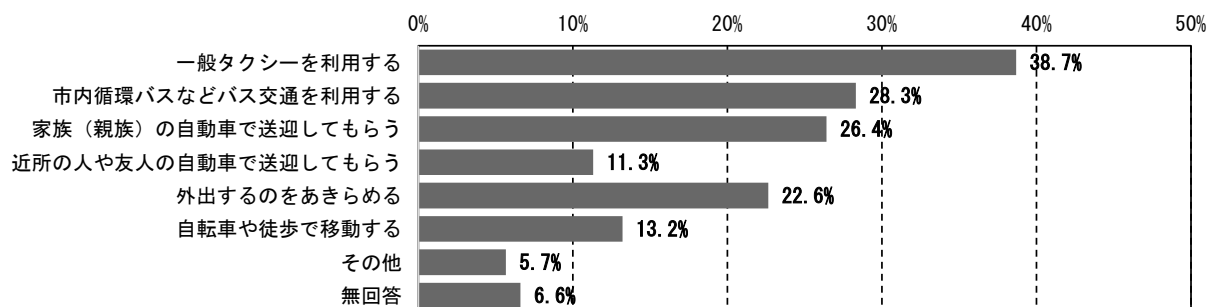
■片道利用した際の交通手段 (n=32)



■往復利用しなかった理由 (n=36)



■利用できない時の対応 (n=106)



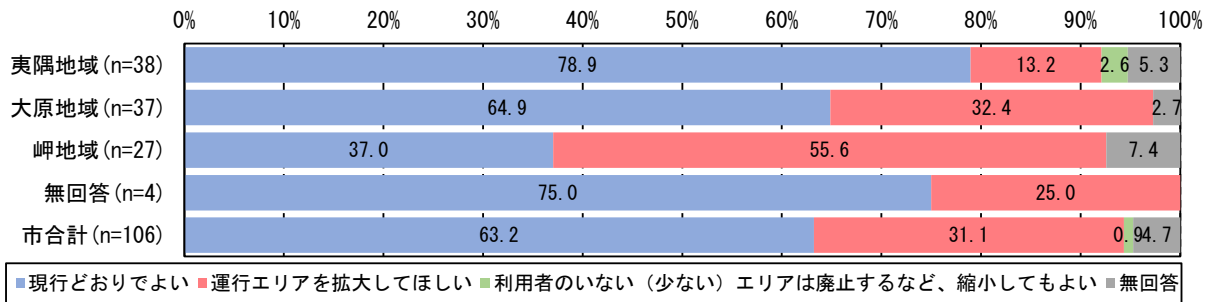
(3) デマンド交通の運行内容

サービス内容の適正さに関する質問に対し、運行エリア、運行便数、利用料金及び予約受付時間で「現行どおりでよい」と回答した割合が高い。

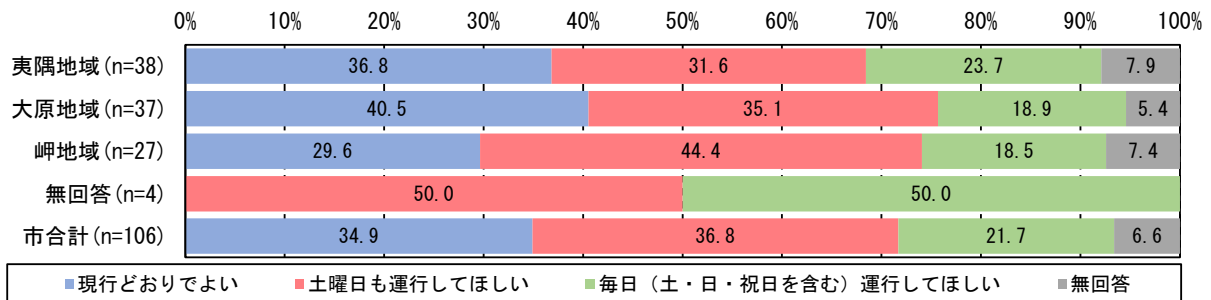
運行日については、「土曜日も運行してほしい (36.8%)」、「毎日(土・日・祝日を含む)運行してほしい (21.7%)」といった拡大を望む回答が多い。

デマンド交通のサービス満足度は「満足 (65.1%)」と「やや満足 (23.6%)」の合計が約9割と高い。

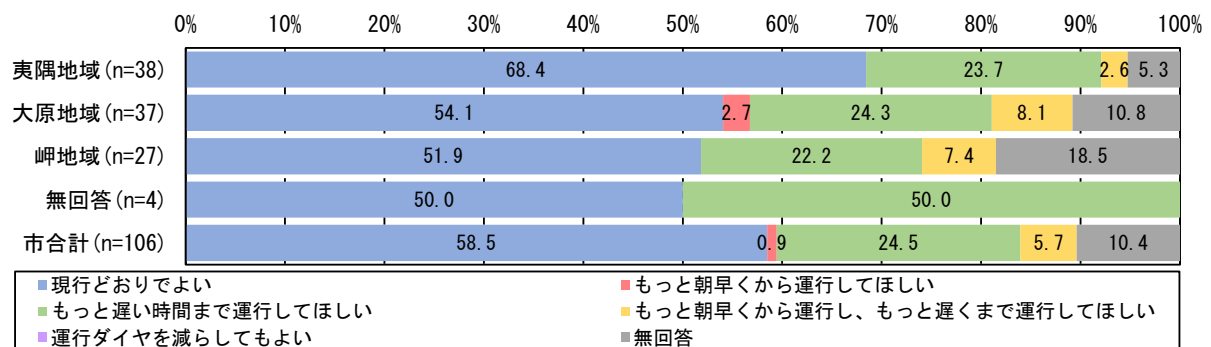
■運行エリアの適正さ



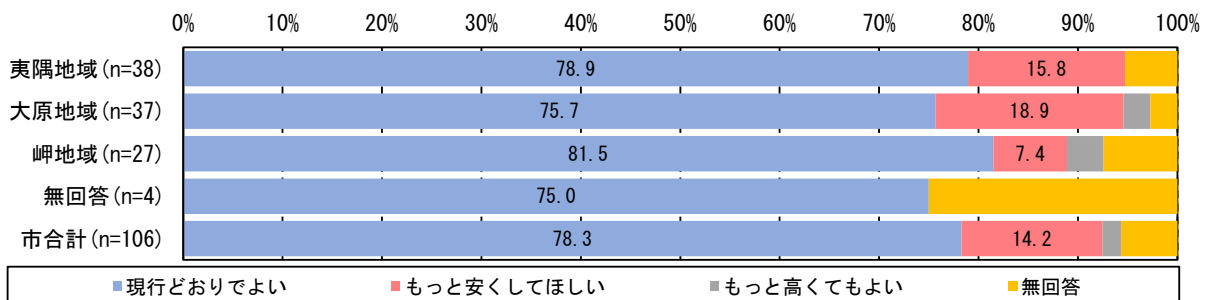
■運行日の適正さ



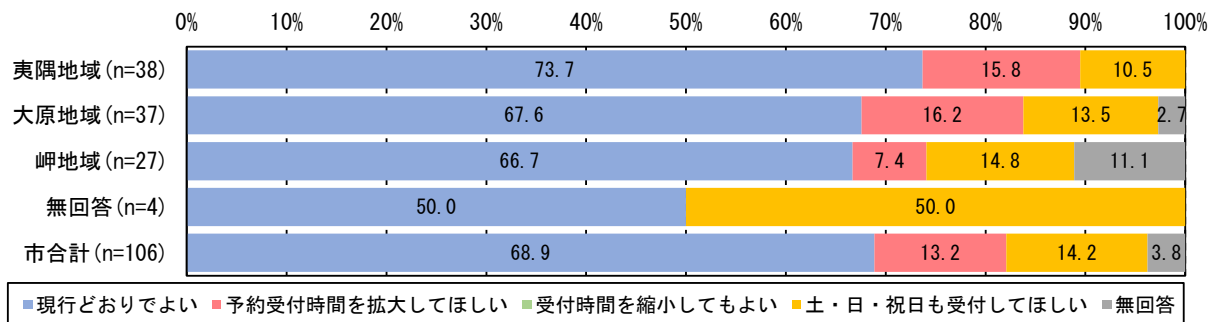
■運行便数の適正さ



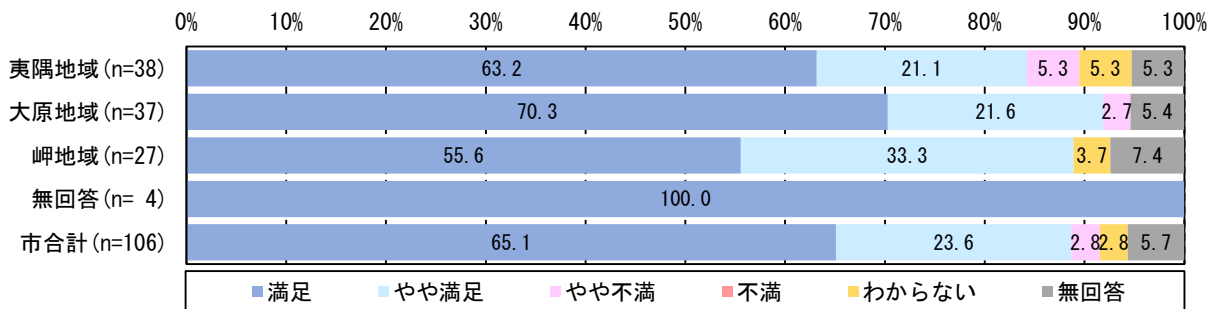
■利用料金の適正さ



■予約受付時間の適正さ



■運行サービスの満足度

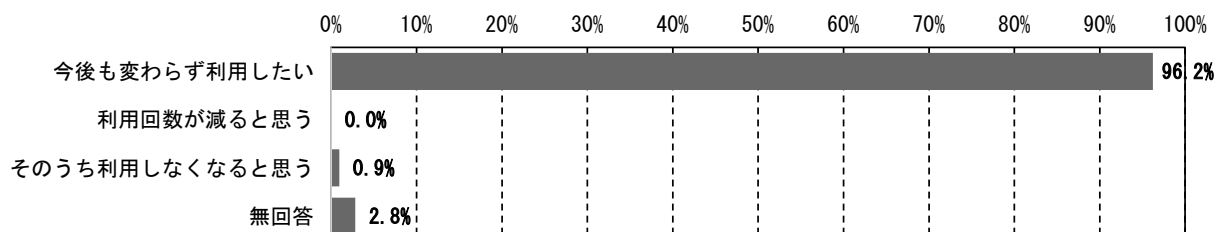


(4) デマンド交通の利用意向

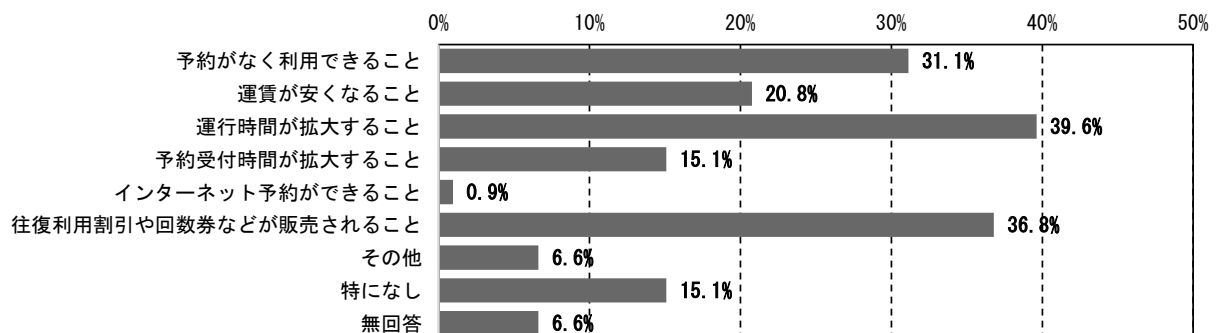
今後の利用意向は、「今後も変わらず利用したい」が96.2%と多い。

デマンド交通に期待することは、「運行時間が拡大すること (39.6%)」、「往復利用割引や回数券などは販売されること (36.8%)」、「予約なく利用できること (31.1%)」の順で多い。

■今後の利用意向



■デマンド交通に期待すること



2-4 交通事業者アンケート調査

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

調査対象 関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道：東日本旅客鉄道(株)、いすみ鉄道(株) ・ いすみシャトルバス、市内循環バス：小湊鐵道(株) ・ デマンド交通（乗合タクシー）：大多喜タクシー(株) ・ タクシー：東洋交通(株)、エミタスタクシー南総(株)、浪花タクシー(有)、南総タクシー(株)
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査方法…メールかFAXによる配布、回収 ・ 調査期間…令和3年10月上旬～下旬

【交通事業者アンケート結果のまとめ】

※太字下線は各事業者で共通する事項を示す

鉄道	東日本旅客 鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日は、7～8時台下り列車（上総一ノ宮駅～大原駅間）で、学生の通学で混雑が、6～7時台上り列車は、通勤の利用が多い。土日祝日は、観光（サーフィン、ウォーキング）の利用者が見受けられる。 ・ 利用者等から、いすみ鉄道から外房線への乗換で、同じ駅舎内ではあるが改札を通過しての移動となり、乗り換え時間が短い列車がある。また、千葉方面から大原方面に直接行く電車が少ないことや、上総一ノ宮駅で大原方面列車への接続時間が長いといった意見が寄せられている。 ・ 観光への協力など鉄道利用促進の取り組みを継続してほしい。 ・ 鉄道の維持にむけた協力（JREMALLでのふるさと納税、街中も含めたSuica利活用促進）をほしい。
	いすみ鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日は7～8時台や夕方高校生利用が、10時～14時台で高齢者の利用が中心。土日祝は7～8時台は高校生（部活）の利用が、10～15時台は観光客の利用が多い。 ・ 利用者等から1日の運行本数が少なく利用しづらいといった意見が寄せられている。 ・ 鉄道の利用者増加には、駅周辺の人口増加がもっとも大切なため、沿線地域の活性化にリーダーシップを発揮し、当社を含めた民間事業者を導いていただきたい。 ・ 2次交通をもう少し利便性を重視してほしい。 ・ 茂原駅までのバスをもう少し、駅（いすみ鉄道）と絡ませてほしい。
いすみシャトルバス	小湊鐵道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行上、経営上の問題点として乗務員の高齢化と確保が困難。 ・ 走行環境の問題点として、いすみシャトルバスと市内循環バスとの接続や、木の枝が所々で邪魔による安全性、雨天時の茂原駅手前で渋滞による定時性の確保、運行日や最終ダイヤの見直しなどの挙げられている。 ・ 利用者や市民等から、移住者を増やすためのバス料金の移住者割パスや、茂原駅での列車との接続改善、睦沢の道の駅で乗降したいといった意見が寄せられている。 ・ 行政に対し、継続の運行支援と車両支援と、いすみ市だけではなく、他の市町村と協力をし、広域的なバス路線の再編をして欲しい。

市内循環バス	小湊鐵道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行上、経営上の問題点として乗務員の高齢化と確保が困難。また、バス車両の代替と、委託費の見直しを検討して欲しい。 ・走行環境の問題点として、ベイシア・カインズ・せんだう周辺（土曜日）や、国道 128 号（内回り）、大原海水浴場付近より三門駅入口（11 時頃）で渋滞による遅延、長者町駅の送迎車両に多さによりロータリーに入れない日や、バス停への一般車の駐車について改善して欲しい。 ・走行上危険な箇所として、外房クリニック～中原中村間、太子橋手前付近、長者町駅の出入付近、和泉・上長所～中原・平塚などが狭い。 ・利用者や市民等から各バス停に椅子（ベンチ）の設置や、茂原駅でのダイヤ接続、増便及び浪花方面へのルート見直しといった意見が寄せられている。 ・行政に対し、継続的な運用と、続けるための支援、運行補助だけでなく、車両などのハード面の補助をして欲しい。また、電車・バスへの乗り継ぎを含め、広域的な移動が可能ないようにして欲しい。
デマンド交通	千葉中央バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は女性 80.4%、男性が 19.6%。利用乗降場は自宅が 48.8%、商業施設 22.9%、医療機関 17.8%。時間帯別による降車場所は 7 時台が商業施設、8～14 時が病院・医療施設、15～16 時が商業施設の利用者が多数。 ・運行上、経営上の問題点として、乗務員の高齢化と人員不足。また、運行管理者の人員の確保が困難。今後の課題は、車両及び施設の老朽化に伴う対応。 ・運行サービスの見直しに当たっては、特に運行日数等の変更を行う場合、乗務員の増員、内容によっては車両の調達が必要で、運行経費が増大するため、留意して欲しい。 ・利用者や市民等から、年間運行予定表の掲示、16 時より遅い運行、土日の運行といった意見が寄せられている。 ・行政に対し、車両の代替えや施設の老朽化への対応と、引き続き補助金の確保をお願いしたい。
タクシー	東洋交通(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は 24 台（うちワンボックス車両 2 台、福祉車両 1 台）で、営業時間は茂原営業所が 24 時間、長者町営業所が 8～17 時。 ・利用者は平日の午前中で、高齢者を中心に病院、スーパー利用が多い（乗客に対するいすみ市民の割合：約 1 割）。 ・運転手不足が課題。
	エミタス タクシー南総(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は 4 台（セダン型車両）で、営業時間は 7～22 時。 ・利用者は月、火、金曜日の 10 時頃で、70 歳代の病院、スーパー利用が多い（乗客に対するいすみ市民の割合：約 8 割）。 ・運転手不足と高齢化が課題。 ・駅構内のタクシー乗降場に屋根を設置して欲しい。 ・行政への要望として宿泊施設が少ない、観光施設を重要視し PR して欲しい。
	浪花タクシー(有)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は 7 台（うちワンボックス車両 2 台、福祉車両 2 台）。営業時間は 6～24 時。 ・利用者は金曜日の 10 時と、11 時 30 分頃に、50～70 歳で病院利用が多い。 ・運転手不足と高齢化が課題。 ・利用促進として、無線アプリ（iP ステーション）利用による効率的な配車を実施中。 ・行政への要望として、福祉タクシー券をより多く発行して欲しい。

※南総タクシー(株)は未回答

2-5 関係団体アンケート調査

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

調査対象関係者	いすみ市商工会、いすみ市観光協会、一般社団法人ツーリズムいすみ、いすみ市社会福祉協議会
調査方法	・調査方法…メールかFAXによる配布、回収 ・調査期間…令和3年10月上旬～下旬

【関係団体アンケート調査のまとめ】

いすみ市商工会	<ul style="list-style-type: none"> ・商業を取り巻く現状として、不要不急の外出自粛の影響による来店客の減少。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性については、コロナ禍であり感染拡大の懸念もあることから現在は、イベント等の取り組みはないが、可能であれば是非連携したい。 ・デマンド交通について <ul style="list-style-type: none"> ・いすみ市は移住者が増加傾向であるものの、合併後の移住者には、大原・夷隅・岬の地区別に分れていることが理解できず使い勝手が悪く感じている。 ・運営上の課題として、効果的なPRができていない。 ・デマンド交通利用者にクーポン券や割引などの特典の提供をしたいため、市に協力して欲しい。 ・商業振興のために利用者の交通の足の確保は重要であり、できる限り協力していきたい。
いすみ市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客は平日が神社・仏閣への高齢者層、土日祝がサーファー（若・中年層）や港の朝市への来場者（日曜日）、時期として9月のはだか祭りで利用が多い。 ・観光を取り巻く現状等から問題点・課題として、既存イベントが密集するイベントのため、今後のあり方について検討が必要。不要不急の外出要請は観光業界にとって厳しすぎる。宿泊事業者の事業継続や国内旅行需要の回復を早期に図ることが必要。 ・公共交通と連携・協力した取組や可能性については、「DMOが実施する事業者協力型有償運送事業との連携」、「いすみ鉄道沿線事業者による店舗等を巡るイベント」、「市内循環バス1日乗車券付きの宿泊プランの構築（課題は休日）」、「市内循環バスに自転車を乗せたサイクルツーリズム」を取り組んで欲しい。 ・観光客や観光施設等から「市内循環バスでは観光出来ない（ルート、停留所、土日）」、「いすみ鉄道を下車した後の足がない」といった意見が寄せられている。 ・いすみの公共交通に対する意見・要望としては、 <ul style="list-style-type: none"> ・観光に結び付けることが可能であれば有益であるが、バス事業者（ドライバー）のおもてなしの対応がなければ成立も難しい。 ・土日運行の経費を観光客で埋めることが難しいため、JRを利用した誘客が必要。 ・現行の市内循環バスルートは主要な観光施設へ行くことが難しいが、市民の足としての運行である以上、仕方がない。 ・バスの新車化、カラー、モビリティ導入等による刷新があると観光側でもPRしやすい。

<p>一般社団法人 ツーリズム いすみ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光を取り巻く現状として、インバウンドを含む観光客誘引の起爆剤となる港の朝市・大原はだか祭りが中止となり、海外の学校の教育旅行を含む観光戦略の見直しを行っている。 ・観光地域づくり法人として、地域のプレイヤーを巻き込み、いすみの魅力となるテーマを特定してじっくりと議論をしていくことが重要。 ・令和3年4月から運行を開始した自家用有償旅客運送について <ul style="list-style-type: none"> ・周知・認知度向上施策の効果もあり、旧夷隅町エリアの高齢者を中心に、月間100～130件、1日3～4件の恒常的な利用がある。他方で、市外からの観光客は月3～4件レベルにとどまる。今後緊急事態宣言緩和に伴い、観光客の誘客を強化していく。 ・当初「試運転」として1台で運行中であるが、住民・観光客ニーズ両面に対応するために、10月より2台目の導入・運行開始準備中。 ・利用者等から、「旧夷隅町エリア外から、旧夷隅町エリア内への送迎もぜひ可能にして欲しい」という強い要望を受けている。「試運転期間」が終了後は、旧夷隅町エリア外から内部への送迎の必要性についても検討していく。 ・運営上の課題として、サービスを支える運転手の確保（メイン運転手1人）。運賃収入がタクシー料金の概ね6割程度で、運転手の雇用を現状完全歩合制で行っている中で、運転手人材のプール・確保が課題。他方で、運転手には、お客様対応や可能であれば観光ガイドとしてのホスピタリティ及びある程度知識が必要となり、そうした人材の確保については難易度が高いのが現状。 ・自家用有償サービスは、「観光客にとってのラストワンマイル」としての高いポテンシャルを持つ。JR・いすみ鉄道・循環バスなどと連携して、駅から観光地への送迎や共通券・共通キャンペーンなどを行ってまいりたい。 ・これまでいすみ市の観光施設は、「車でしか行けない」と観光客からは思われていた。公共交通から観光地までの二次交通の足を充実させることが重要で、今後も積極的にそのような役割を担っていきたい。 ・行政への要望として、地域住民や観光客やその他のニーズなどをきめ細かやかに収集しつつ、今後の地域づくり戦略（観光地域づくり戦略を含む）上最適なものとしていくことが望ましい。また、住民や観光客ニーズが必ずしも顕在化していない「現状」を所与とした計画にとどめずに、理想の姿をきちんと描きつつ、この地域の交通インフラを発展させるよう深い議論の上で策定して欲しい。
<p>いすみ市 社会福祉 協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者等から、公共交通について「停留所での待ち時間が長い」、「帰りたい時間に合う便がない」、「ルートが遠回りになるので、自宅へ着くのに時間が掛かる」、「市内循環バスを利用したいが、高齢者にとっては自宅からバス停まで行くのに遠い」といった意見が寄せられている。 ・福祉有償運送事業と、公共交通との連携については、公共交通機関の運行状況によって、福祉有償運送で補完できるものがあれば連携していく。

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

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

【いすみ市の地域特性や公共交通の現状】

《地域特性》

- 令和2年国勢調査での総人口は35,544人で、平成7年以降減少傾向となっており、第2期「いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）」では今後も減少傾向と推計。高齢化率は令和2年が42.4%と、千葉県（27.6%）よりも高く、高齢化が進展。
- 大原駅周辺に市役所、大原文化センターが、国吉駅周辺に夷隅庁舎、いすみ医療センターが、長者町駅周辺に岬庁舎、岬ふれあい会館が、国道128号沿線に大規模店舗が立地している。
- 平成30年・東京都市圏PT調査での自動車分担率は77.1%と千葉県東部平均（73.7%）、千葉県平均（41.8%）より高く、自動車依存度が高い。

《公共交通の現状》

- 広域アクセスとして鉄道（JR外房線、いすみ鉄道）やいすみシャトルバス（増田橋～茂原駅）が運行中。いすみシャトルバスの利用者数は平成29年度から令和元年度にかけて横ばい状態であったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度にかけて大きく減少。収支率は平成28年度が94.7%に対し、令和2年度が30.4%と悪化。
- 市内循環バスの利用者数は増加傾向（平成28年度：16,754人/年→令和2年度：23,826人/年）で、収支率は平成28年度が24.8%に対し、令和2年度が8.6%と悪化。
- デマンド交通の利用者数は減少傾向（平成28年度：18,604人/年→令和2年度：15,246人/年）で、収支率は平成30年度が23.3%に対し、令和2年度が14.4%と悪化。
- 令和3年4月より夷隅地域で自家用有償旅客運送を開始。夷隅小学校スクールバスが運行中。

【意向把握アンケート調査】

《市民アンケート調査》

- 「買い物」や「通院」目的で外出する際、5人に1人（22.8%）が困っており、10歳代や80歳以上で、自動車運転免許証が無い方で困り具合が高い。
- 運行サービスに対する満足度（利用者の回答）は、鉄道、市内循環バス・いすみシャトルバスが「運行本数・運行時間帯」で、デマンド交通が「運行日」、「運行時間帯」で、タクシーが「運賃」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。
- 公共交通機関が運行された場合の利用意向は「ベシアいすみ大原店」、「いすみ医療センター」や上総一ノ宮駅（一宮町）、茂原駅など市外への移動ニーズが多く、「買い物」目的で、午前～正午にかけての時間帯が多い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの導入」（44.6%）や「公共交通マップの作成・配布」（35.5%）、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行」（32.6%）に対する回答が多い。

《いすみシャトルバス・市内循環バス利用者アンケート調査》

- 利用者層はいすみシャトルバスが20歳未満を中心に幅広い年齢層で、市内循環バスが70歳以上が約7割で、運転免許証が無い方の利用が約8割と多い。
- 運行サービスに対する満足度は、いすみシャトルバスが79.7%、市内循環バスが60.4%と高い。
- 改善して欲しいサービスはいすみシャトルバスで「運行本数」、「運行時間帯」、「運賃」が、市内循環バスで「運行本数」、「運行時間帯」、「待合環境」の順が多い。

《デマンド交通（乗合タクシー）利用者アンケート調査》

- 利用者層は70歳以上の女性で、自動車運転免許が無い方（92.5%）の利用が多い。
- 運行内容の適正さは、「運行エリア」、「運行便数」、「利用料金」、「予約受付時間」で現行通りが、運行日で「土曜日」、「毎日運行」といった拡大を望む回答が多い。
- デマンド交通の期待することは、「運行時間が拡大すること」（39.6%）、「往復利用割引や回数券などが販売されること」（36.8%）が多い。

《交通事業者アンケート調査》

- いすみシャトルバスや市内循環バス、デマンド交通及びタクシーで乗務員の高齢化や不足が課題。
- いすみシャトルバスや市内循環バスに対し、継続的な運行支援や周辺自治体との協力による広域的な移動の充実が指摘された。
- 市内循環バスは狭い区間の多さによる危険箇所や国道128号での渋滞による遅延、長者町駅への一般車への改善が指摘された。

《関係団体アンケート調査》

- デマンド交通の運行エリアの区分の見直しや、周知PRの充実、クーポン券や割引など特典サービスの導入といった意見が寄せられている（商工会）。
- 公共交通から観光地までの二次交通の充実や、公共交通と連携したイベントや宿泊プラン等の構築などが必要。
- 高齢者等から公共交通について帰りの時間（ダイヤ）の見直しや、自宅からバス停まで遠いこと、ルートの手回りによる所要時間が掛かることなどといった意見が寄せられている。

地域公共交通の課題

① 高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応

② JR外房線及びいすみ鉄道の維持・活性化

③ いすみシャトルバスと市内循環バスの見直し・改善

④ デマンド交通の見直し・改善

⑤ 観光客や来訪者への対応

⑥ 広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性を改善

⑦ 市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑧ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

①高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応

令和2年国勢調査での総人口は35,544人で、平成7年以降減少傾向となっており、第2期「いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）」では今後も減少傾向が見込まれている。

高齢化率は令和2年が42.4%と、千葉県（27.6%）よりも高く、また、障害者手帳所持者（身障、療育、精神）は令和2年3月末時点で2,474人で、総人口の約6.6%となっている。

市民アンケート調査では、10歳代や80歳以上の方で自動車運転免許証を持っていない割合が高く、外出時に困り具合が高い。

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

②JR 外房線及びいすみ鉄道の維持・活性化

主要な公共交通機関である JR 外房線の利用者数は、年々減少傾向となっているが、千葉市や鴨川市といった広域的な移動を担う重要な路線として、維持していくことが必要である。

また、JR 外房線と市内陸部及び近隣地域を結ぶいすみ鉄道も、同様に減少傾向にあるものの、市民の足としての役割だけでなく、観光資源として地域の魅力向上に大きく貢献しているため、維持・活性化に取り組むことが必要である。

③いすみシャトルバスと市内循環バスの見直し・改善

夷隅地域と JR 茂原駅を結ぶいすみシャトルバスの利用者数は、令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少し、収支率は平成28年度が94.7%に対し、令和2年度が30.4%と悪化している。

また、市内循環バスの利用者数は、令和元年度から令和2年度にかけて微減しているものの、平成28年度が16,754人/年に対し、令和2年度が23,826人/年と増加傾向となっている。収支率は平成28年度が24.8%に対し、令和2年度が8.6%と悪化している。

いすみシャトルバス・市内循環バス利用者アンケート調査では、満足度がそれぞれ79.7%、60.4%と高いものの、改善して欲しいサービスとして「運行本数」や「運行時間帯」に対する回答の割合が高い。

そのため、いすみシャトルバスと市内循環バスについて、改めて担うべき役割や対象者を明確化した上で、茂原市など広域アクセスに留意しつつ、運行ルート、運行時間帯・便数、運賃などの見直し・改善を検討していく必要がある。

④ デマンド交通の見直し・改善

デマンド交通の利用者数は、大原地域、岬地域、夷隅地域の順となっており、ダイヤ別1便平均利用者数は夷隅地域で2人/便未満と利用が少ない。行政負担額（令和2年度）は、運行経費の増大により、約3,600万円と増加傾向で、収支率は平成28年度が23.3%に対し、令和2年度が14.4%と悪化している。

デマンド交通利用者アンケート調査では、運行サービスの満足度が約9割と高いものの、運行日で土曜日、毎日運行といった拡大や、運行時間帯の拡大（終発ダイヤ）を望む回答が多い。

そのため、デマンド交通について、運行エリア、運行時間帯・便数、運賃などの見直し・改善を検討していく必要がある。

⑤ 観光客や来訪者への対応

いすみ市は、「港の朝市」や大原はだか祭り、いすみ鉄道など魅力的な観光資源を有しており、また、美食の街「サンセバスチャン計画」や有機の里、ロケの町といった魅力発信などを展開している。

これら地域の資源を最大限に利活用し、交流の活性化を図るよう、移動手段の提供や、情報発信や連携サービスなどの充実により、観光客や来訪者への対応を目指すことが必要である。

⑥ 広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性を改善

いすみ市内の公共交通機関は鉄道、いすみシャトルバス、市内循環バス、デマンド交通、自家用有償旅客運送及びタクシーのほか、夷隅小学校スクールバスなど多様な公共交通システムが運行されている。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、現存する公共交通機関や送迎サービスを活用しつつ、それぞれの交通機関の機能を最大限に発揮できるよう、広域アクセスに配慮しつつ、交通資源同士の利用のしやすい接続や乗り継ぎに関する負担の軽減、運行情報案内の充実、待合環境の改善など交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが必要である。

⑦ 市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

市内を運行中のいすみシャトルバス、市内循環バス及びデマンド交通の運行情報案内は、チラシ配布や、バス事業者や市ホームページ上への掲載により行っているが、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりにくい状況である。

また、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進策で「公共交通のルート（エリア）や時刻表などを掲載した公共交通マップの作成」が35.5%と2番目に高くなっている。

公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立った分かりやすい情報の提供・充実や、公共交通の利用者に対するより一層の意識の醸成が必要である。

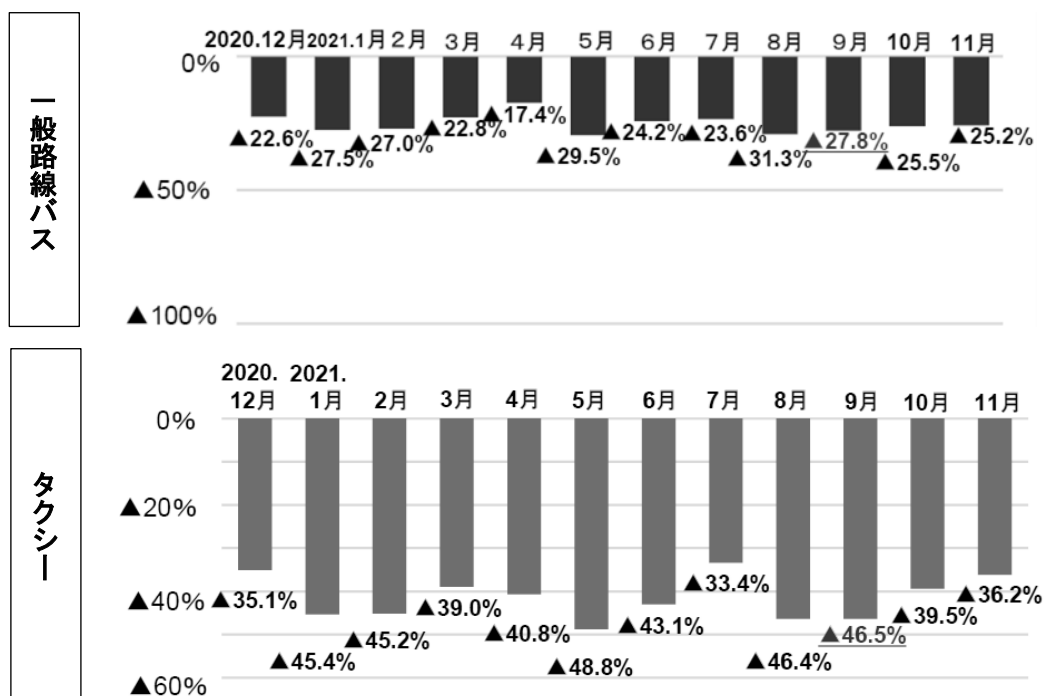
⑧多様な主体の連携による持続可能性の確保

新型コロナウイルス感染症の拡大により、路線バス・タクシーの輸送人員（令和3年9月）は2019年比で路線バスが3割弱、タクシーが5割弱と厳しい状況が続いており、新型コロナウイルス以前の水準までの需要回復は期待できない状況となっている。

また、交通事業者アンケート調査では、いすみシャトルバス、市内循環バス、デマンド交通及びタクシー事業者で運転手の高齢化と不足が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にある。

そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市としていすみ市のポテンシャルを最大限引き出すよう、課題①から⑦までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため市の公共交通の現状について理解を深めることにより、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

（参考）月別全国の一般路線バス・タクシーの輸送人員（2019年同月比、10・11月は見込み）



出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和3年10月、国土交通省）

4 地域公共交通の構築に係る基本方針

(1) 地域公共交通の構築に係る基本方針

いすみ市における地域公共交通は、上位計画である「いすみ市第2次総合計画(平成30年3月)」での公共交通の取組内容として「定住人口確保に向けた公共交通ネットワークの確保」と「公共交通を活かした地域経済の活性化や地域の魅力発信」を掲げている。

いすみ市における地域公共交通は、これら取組内容を踏まえ、次の3つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指す。

【地域公共交通の基本理念】

移住・定住の促進と地域の活力を支える 持続可能な公共交通網の構築

【地域公共交通を取り巻く課題】

① 高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応

② JR 外房線及びいすみ鉄道の維持・活性化

③ いすみシャトルバスと市内循環バスの見直し・改善

④ デマンド交通の見直し・改善

⑤ 観光客や来訪者への対応

① 高齢者・障がい者及び生徒など交通弱者への対応
(再掲)

⑥ 広域アクセスに配慮し公共交通機関同士の乗り継ぎ
利便性を改善

⑦ 市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用
促進に向けた市民意識の醸成

⑧ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

【地域公共交通の基本方針】

基本方針1
: 広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

基本方針2
: 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針3
: 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

基本方針①

広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

いすみ市内のアクセスを強化するため、鉄道、いすみシャトルバス、市内循環バス、デマンド交通及びタクシーなどの各公共交通サービスや自家用有償旅客運送、福祉タクシー事業などの福祉交通施策と役割分担を図りながら、利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークの再編を目指す。

さらに、これら公共交通機関について大原駅や長者町駅、太東駅、国吉駅といった交通結節点と、周辺都市を結び、市内外の交流と地域の活力を促進するための広域公共交通の利便性向上を目指す。

基本方針②

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継ぎに対する負担が最小限となるよう、交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備を目指す。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指す。

基本方針③

多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

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

公助、共助による支え合いを大切に、商工会、観光協会、社会福祉協議会、企業など様々な団体などとの連携による地域ぐるみの利用促進の展開などにより、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

1) 公共交通再編の基本的な考え方

いすみ市の公共交通ネットワークは、基本理念である「移住・定住の促進と地域の活力を支える持続可能な公共交通網の構築」に向けて、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

①いすみシャトルバスの利便性向上
②市内循環バス及びデマンド交通の効率化
③広域アクセス（鉄道、いすみシャトルバス）と市内交通（市内循環バス）との組合せによる輸送効率の向上の実現
④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現 ○4つの交通結節点のうち、特に大原駅は乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の改善など高次な機能強化を図る。
⑤観光資源や商店街・商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現

2) 各公共交通機関の役割

いすみ市は3町の合併により面積は157.44 km²と県内で9番目と大きくなっており、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網では、路線長が長大となるため、利便性や効率性などの低下が懸念される。

そのため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	鉄道	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	いすみシャトルバス	・いすみ市内と茂原駅を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通	市内循環バス デマンド交通 (乗合タクシー)	・主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通	—	◎
		自家用有償旅客運送	・夷隅地域を中心に、市民や観光客の地域内の移動を担う交通	—	◎
補完公共交通		タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的や柔軟的に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		大原自動車教習所無料送迎バス、夷隅小学校スクールバス、介護タクシー	・教習所や通学など特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

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

3) 交通結節点のあり方

効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線、補完公共交通の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。

交通結節点は、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所で、「大原駅」と「長者町駅」、「太東駅」、「国吉駅」とする。

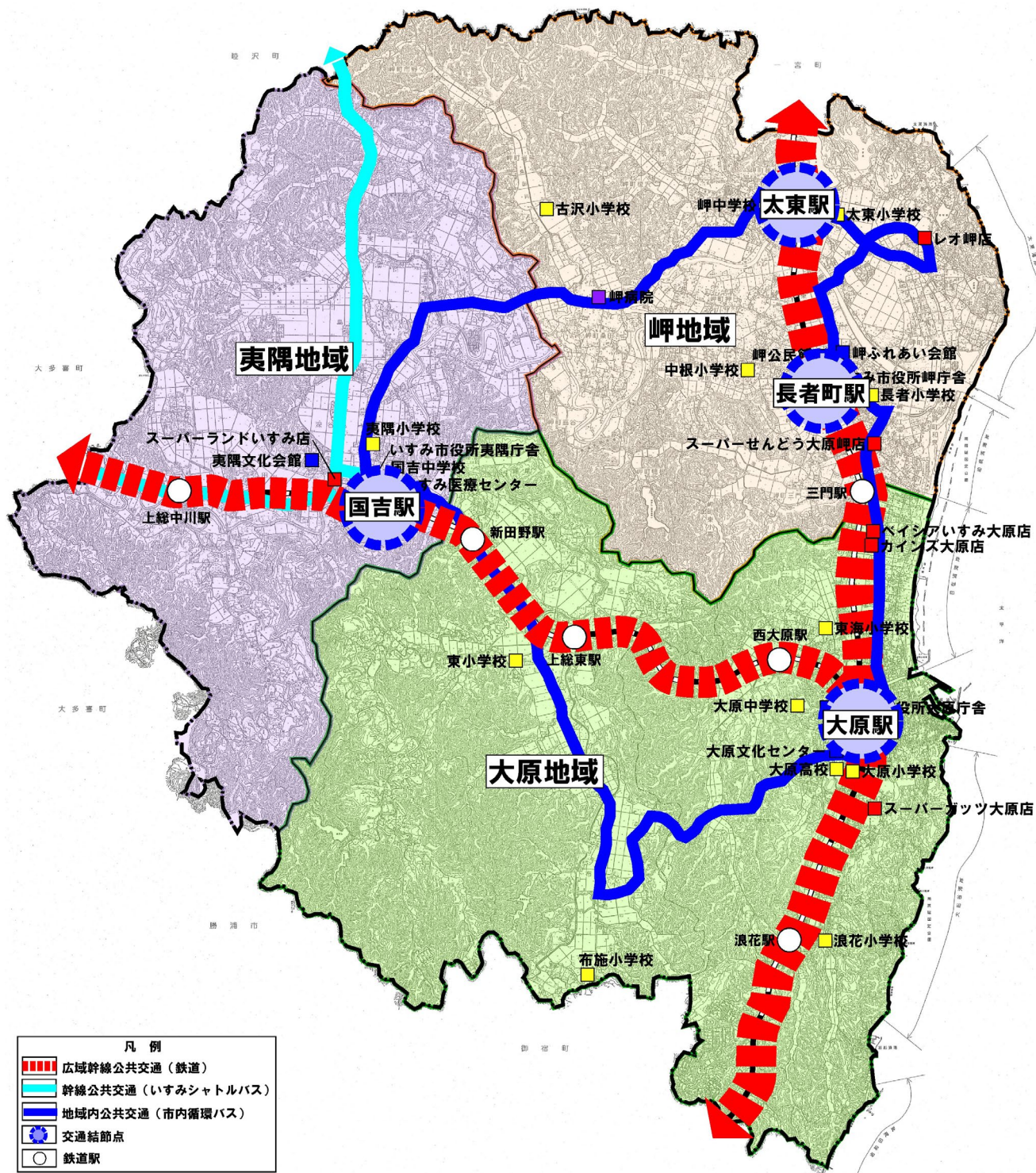
■本計画における交通結節点

		大原駅	長者町駅	太東駅	国吉駅
結節する交通手段	鉄道	○	○	○	○
	いすみシャトルバス				○
	市内循環バス	○	○	○	○
	自家用旅客有償運送				○
	タクシー	○	○	○	
施設	待合空間(ベンチ・上屋)	○			
	乗換えなどの案内サイン				
	駐輪場	○	○	○	○

* 結節する交通手段は発着する路線などの有無を「○」あり、空白はなしで、施設は「○」設置済、空白は未設置を示す。

■公共交通骨格形成イメージ

- ①いすみシャトルバスの利便性向上
- ②市内循環バス及びデマンド交通の効率化
- ③広域アクセス（鉄道、いすみシャトルバス）と市内交通（市内循環バス）との組合せによる輸送効率の向上の実現
- ④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現
 - 4つの交通結節点のうち、特に大原駅は乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の改善など高次の機能強化を図る。
- ⑤観光資源や商店街・商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現



5 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの「地域公共交通の基本方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

【地域公共交通の基本方針】

基本方針 1
：広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

基本方針 2
：各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3
：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

【計画の目標】

目標①
：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

市内循環バス、デマンド交通、タクシー及び自家用有償旅客運送など公共交通システムにより、拠点間及び地域間の連携強化を目指す。

目標②
：広域アクセスの強化

東京圏や近隣自治体へのアクセス強化のため、JR外房線やいすみ鉄道、いすみシャトルバスの利便性向上により、いすみ市と市外を結ぶ広域交通網の利用促進を目指す。

目標③
：利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指す。
また、高齢者の移動支援の充実や誰もが安心・安全に移動できる環境の創出を目指す。

目標④
：利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。
また、商業施設等との連携などにより、利用者目線に立ったシームレスな移動環境を目指す。

目標⑤
：地域全体で支える公共交通の構築

多様な主体との連携により、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成や、バス・タクシーのサービスを維持する上で必要不可欠な新たな人材の確保を目指す。

(2) 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本方針	目標	事業	実施主体					実施時期(年度)							
			い す み 市	交通事業者		地 域	関 係 団 体 ・ 企 業	近 隣 市 町	令 和 4 年	令 和 5 年	令 和 6 年	令 和 7 年	令 和 8 年	令 和 9 年	
				千 葉 県	鉄 道										バ ス
1 広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す	①拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	【1】市内循環バスの利便性向上と市内バス交通網の形成	○		○	○								検討、協議・調整、運行実施 地域内フィーダー系統補助金の活用	
		【2】デマンド交通の利便性向上	○		○		○							検討、協議・調整、運行実施	
		【3】タクシーの利用促進	○			○				検討・作成		周知PR			
		【4】夷隅小学校スクールバスの有効活用	○									○		検討、協議・調整	
	②広域アクセスの強化	【5】JR外房線の利用促進	○	○	○									開催・周知PR	
		【6】いすみ鉄道の利用促進	○	○	○							○	○	開催・周知PR	
		【7】いすみシャトルバスの利便性向上	○			○							○	検討、協議・調整、運行実施	
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	【8】交通結節点の機能強化	○	○	○	○								検討、協議・調整、実施	
		【9】利用しやすい車両(バス・タクシー)の導入促進	○		○	○								更新検討、順次導入	
		【10】新型モビリティサービスの調査検討	○	○	○	○								調査、検討	
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	【11】運行情報提供の充実	○	○	○	○								情報検討・作成 周知	
		【12】商業施設などの連携サービスの導入	割引サービス・企画切符などの導入	○	○	○	○							○	企画検討 実施
おでかけモデルプランの作成	○		○	○	○								○	検討・作成 周知PR	
3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を構築を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【13】意識啓発を促す利用促進活動の展開	○		○	○								検討・準備 実施	
		公共交通ニュースの発行	○	○	○	○								○	検討・準備 作成、周知
			【14】運転手の確保策の実施	○		○	○								○

(3) 事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

①市民（地域、民間企業など）

公共交通の利用者として、また将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組への参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査などへの協力

②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供

③行政

限られた予算の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保・充実へ向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査などによるニーズ把握
- 道路・鉄道駅周辺施設などの環境整備、走行環境の改善
- 財政状況を見極めた上での、路線再編の検討
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設などの整備推進

(4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理する。

目標① 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

【事業1】市内循環バスの利便性向上と市内バス交通網の形成

①事業概要

市内循環バスについては、通勤・通学者の移動手段を確保しながら、利便性向上と効率的な運行となるよう検討する。検討に当たっては、待ち時間の少ない円滑な乗継環境を提供するため、JR 外房線やいすみ鉄道のダイヤに合わせた市内循環バスの発着時間の調整を行う。

また、現行の市内循環バスで全ての地域をカバーすることは、利便性や運行の効率性などの観点から困難なため、新たな路線の可能性について検討する。

市内循環バスについては、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保・維持を目指す。

②実施主体：いすみ市、バス事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
市内循環バスの利便性向上と市内バス交通網の形成	検討、協議・調整、運行実施						
	地域内フィーダー系統補助金の活用						

【事業2】デマンド交通の利便性向上

①事業概要

デマンド交通については、運行エリアや運行日、運行時間帯などに対するサービス改善が求められている中で、利用実績や行政負担額、地元商店街の活性化等に留意しつつ、利便性向上と効率的な運行となるよう検討する。検討に当たっては、車両の有効活用等を図る。

また、商工会や商店街と連携を図りながら、クーポン券や特典サービスの導入について検討する。

②実施主体：商工会、いすみ市、バス事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
デマンド交通の利便性向上	検討、協議・調整、運行実施						

【事業3】 タクシーの利用促進

①事業概要

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

このため、利用促進に向けて、市ホームページや「公共交通マップ」などにより、タクシーサービスの周知や情報提供を図る。

②実施主体：タクシー事業者、いすみ市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
タクシーの利用促進	情報提供検討・作成	→					
	周知PR			→			

【事業4】 夷隅小学校スクールバスの有効活用

①事業概要

いすみ市では夷隅小学校の児童を対象としたスクールバスを運行しており、年間の運行経費（令和2年度）は982万円となっている。

スクールバスの有効活用にあたっては、いすみシャトルバスや市内循環バスでの対応が困難な場合に、様々な注意点・課題に留意しつつ、教育委員会などと調整を図りながら、いすみシャトルバスや市内循環バスとの役割分担を考慮し、活用方法（混乗化、間合い利用）を検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット及び注意点・課題

メリット	注意点・課題
<ul style="list-style-type: none"> ○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風などの緊急時や行事などによる登下校時間の変更） ○保護者及び地域の理解が必要 ○既存の交通事業者との競合 ○へき地児童生徒援助費等補助金を活用し車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要 ○一般住民の利用を有償とした場合、道路運送法上の手続きが必要

②実施主体：いすみ市、学校関係者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
スクールバスの有効活用	検討、協議・調整	→					

目標② 広域アクセスの強化

【事業5】 JR外房線の利用促進

①事業概要

JR 外房線は、都市部といすみ市での二地域居住や移住・定住を促進するため、千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟を通じて、運行本数の増便や運行ダイヤの改善などについて要請していく。

また、「サンキュー・ちばフリーパス」及び「駅からハイキング」などの鉄道の利用を促進する企画切符などの周知PRや各種イベントの開催などにより利用促進を図る。

②実施主体：鉄道事業者、千葉県、いすみ市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
JR 外房線の利用促進	イベント開催・周知 PR						

【事業6】 いすみ鉄道の利用促進

①事業概要

いすみ鉄道については、利用者数が年々減少傾向にある中で、関係団体と連携を図りながら、経営安定化や老朽化対策に取り組むとともに、いすみ外房フィルムコミッション（iSFC）によるロケ誘致やマスメディアに対する情報発信等により、地域の魅力発信や地域の活性化を取り組みながら、利用促進を図る。

②実施主体：鉄道事業者、千葉県、いすみ市、近隣市町、関係団体

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
いすみ鉄道の利用促進	イベント開催・周知 PR						

【事業7】 いすみシャトルバスの利便性向上

①事業概要

いすみシャトルバスについては、夷隅地域と JR 茂原駅を結ぶ広域な移動を担う重要な公共交通であるため、ダイヤの見直し等により利便性向上と効率的な運行となるよう検討する。

また、検討に当たっては遅延等を考慮した、JR 外房線・茂原駅とのダイヤ接続改善や、市内循環バスとの接続を図る。

②実施主体：いすみ市、バス事業者、近隣市町

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
いすみシャトルバスの利便性向上	検討、協議・調整、 運行実施						

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業8】交通結節点の機能強化

①事業概要

交通結節点である大原駅、長者町駅、太東駅及び国吉駅は、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継抵抗の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

特に市の玄関口である大原駅は、市内循環バスやタクシーなど多様な交通手段同士の乗換えが円滑になるよう、乗換案内看板の設置など交通結節機能の強化を図る。なお、乗継ダイヤについては、通勤、通学などの実態に即したダイヤとなるよう、バス事業者と協議・調整を行う。

②実施主体：いすみ市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
交通結節点の機能強化	整備内容検討、協議・調整、実施						

【事業9】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

①事業概要

いすみシャトルバス、市内循環バス、デマンド交通及びタクシー車両について国や千葉県の補助制度を活用し、乗降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入を促進する。

②実施主体：いすみ市、バス・タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
利用しやすい車両の導入促進	更新検討・順次導入						

【事業10】新型モビリティサービスの調査検討

①事業概要

地域公共交通を取り巻く情勢が大きく変革している中で、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービスなど、新型モビリティサービスの活用に向けた調査等を行う。

②実施主体：いすみ市、千葉県、バス・タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
新型モビリティサービスの調査検討	調査、検討						

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供

【事業 11】 運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道やいすみシャトルバス及び市内循環バスなどの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、市ホームページやインターネット上の一般の経路検索サイトやチラシなどで乗換案内・時刻表・運行情報などの情報が提供されている。

しかしながら、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、「公共交通のルート（エリア）や時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が35.5%と2番目に高くなっている。

このため、市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通マップ」を作成し、配布する。

②実施主体：いすみ市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
公共交通マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布	→					
	周知PR			→			

【事業 12】 商業施設などとの連携サービスの導入

①事業概要

まちの賑わいの創出を促すため、商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などを検討する（公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

②実施主体：いすみ市、交通事業者、商工会

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
割引サービス・企画切符などの導入	企画内容検討	→					
	実施				→		
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成	→					
	周知PR			→			

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業 13】 意識啓発を促す利用促進活動の展開

①事業概要

将来的な利用者となる小学生や高齢者を対象に、市内循環バス車両を使用した乗車マナーやルール、車内の転倒事故防止の安全確保などを学習する乗り方教室を開催する。

また、公共交通ニュースの発行など多様な情報媒体を活用し、市の公共交通の現状に対する理解を深め、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促す、モビリティマネジメント活動を展開する。

なお、鉄道・バス・タクシー事業者では、それぞれ「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」、「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」、「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づき、感染症対策の取組を実施中であり、安心して公共交通を利用していただくための情報を周知する。

②実施主体：交通事業者、いすみ市、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
市内循環バスの乗り方教室の開催	検討・準備	→					
	実施			→	→	→	→
公共交通ニュースの発行	検討・準備	→					
	作成・周知			→	→	→	→

【事業 14】 運転手の確保策の実施

①事業概要

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されており、バス・タクシーのサービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠である。

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保対策について検討する。

②実施主体：バス・タクシー事業者、いすみ市 【協力】バス・タクシー協会、ハローワーク

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）					
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
運転手の確保策の実施	検討・協議	→					
	実施			→	→	→	→

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

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

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値	備考
1 広域アクセスやまちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す	①拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	市内循環バス・デマンド交通利用者数 ※現状値：令和2年度	39,072人	35,165人	※1
		市内循環バス・デマンド交通の利用者満足度 ※現状値：令和3年10・11月	73.5%	80%以上	※2
		福祉タクシー利用者数（累計） ※現状値：令和2年度	1,308人	6,500人	※3
	②広域アクセスの強化	大原駅1日平均乗車人員 ※現状値：令和元年度	1,683人	1,456人	※4
		いすみシャトルバス年間乗降者数 ※現状値：令和2年度	15,029人	20,949人	※5
		いすみシャトルバスの利用者満足度 ※現状値：令和3年10・11月	79.7%	80%以上	※6
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	4箇所	※7
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度 ※現状値：令和3年9月	41.6%	44.1%	※8
		商業施設などとの連携による利用促進活動の導入件数	—	1件以上	※9
3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	乗り方教室参加者数	—	延100人以上	※10
		地域交通収支率 ※現状値：令和2年度	16.4%	27.0%	※11
		公共交通への公的資金投入額 ※現状値：令和2年度	7,219万円	7,219万円以内	※12

- ※1 令和2年度利用者数×減少率見込み10%を維持
- ※2 第2期いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略・令和6年度目標値
- ※3 第2期いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略・令和6年度目標値
- ※4 令和元年度1日平均乗車人員×直近6年間利用者減少率13.5%を維持
- ※5 直近3年間利用者平均値を維持
- ※6 第2期いすみ市まち・ひと・しごと創生総合戦略・令和6年度目標値
- ※7 交通結節点として位置付けた大原駅、長者町駅、太東駅、国吉駅の4箇所
- ※8 市民アンケート調査による鉄道、市内循環バス・いすみシャトルバス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
- ※9 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施
- ※10 乗り方教室を令和6年度から年1回参加者25人程度、延べ4回実施
- ※11 いすみシャトルバス、市内循環バス及びデマンド交通の直近5年間平均収支率27%
- ※12 現況公的資金投入額：いすみシャトルバス1,265万円＋市内循環バス2,326万円＋デマンド交通3,628万円

6 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「いすみ市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「いすみ市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

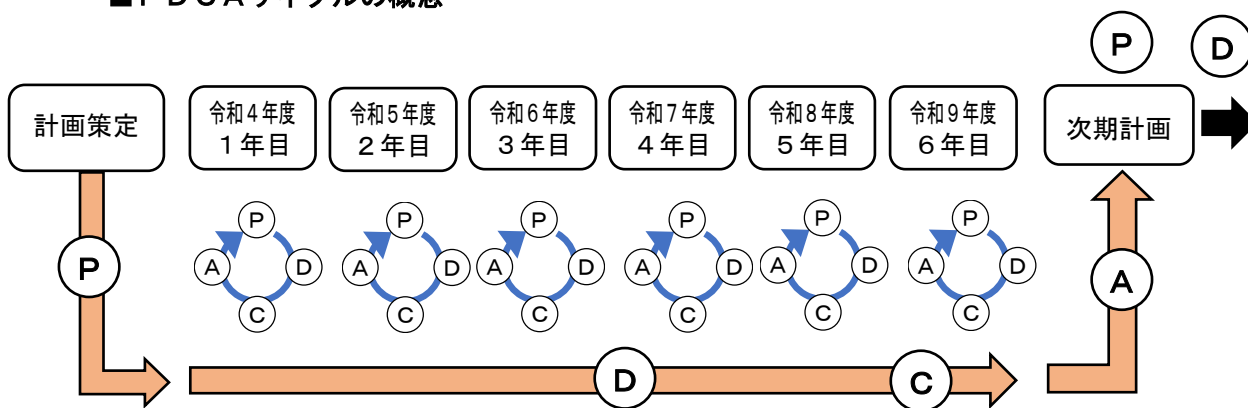
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	いすみ市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	いすみ市地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和9年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

(年度)

項目		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査						○
	公共交通利用者アンケート調査※1			○			○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○	○
目標達成度の評価		○	○	○	○	○	○
計画・目標値の見直し※2							○
いすみ市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○	○

※1：いすみシャトルバス・市内循環バス及びデマンド交通

※2：必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性 ・日常の移動のしやすさと日常生活の移動実態 ・公共交通（鉄道、路線バス・市内循環バス、高速バス、タクシー）の利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
公共交通利用者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性 ・利用特性（乗車・降車バス停、往復利用有無、利用頻度、利用目的） ・運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス