

資料2-2

第4回 JR久留里線(久留里・上総亀山間)沿線地域交通検討会議

## 上総地区の交通等に関する現状について

---

JR久留里線(久留里・上総亀山間)沿線地域交通検討会議 事務局

令和6年7月16日(火)

# 1. 上総地区の人口動態

- 1995年(平成7年)以降、当該地区では、人口減少が続いており、将来にわたってこの傾向が続くと見込まれている。
- 2050年の人口推計とピーク時人口の1995年を比較すると、年少人口は10.9%、生産年齢人口は24.5%に減少する。また、高齢者人口(後期高齢者人口を含む)は、2030年頃にピークを迎え、それ以降は減少する見込みである。

		1995年	2020年	2030年	2040年	2050年
総人口	【上総地区】	10,835	6,260	5,820	5,276	4,603
	【久留里地区】	4,095	2,485	2,277	2,038	1,769
	【松丘地区】	4,162	2,368	2,232	2,048	1,796
	【亀山地区】	2,578	1,407	1,311	1,190	1,038
年少人口 (0～14歳)	【久留里地区】	610	173	124	101	84
	【松丘地区】	538	96	69	56	47
	【亀山地区】	365	71	51	42	34
生産年齢人口 (15～64歳)	【久留里地区】	2,592	1,203	1,025	830	687
	【松丘地区】	2,170	897	764	619	512
	【亀山地区】	1,548	604	515	417	345
高齢者人口 (65歳以上)	【久留里地区】	893	1,109	1,128	1,107	998
	【松丘地区】	1,454	1,375	1,399	1,373	1,237
	【亀山地区】	665	732	745	731	659
うち後期高齢者人口 (75歳以上)	【久留里地区】	365	548	689	654	640
	【松丘地区】	795	821	1,033	981	959
	【亀山地区】	265	385	484	460	450

※人口推計値は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」を参照し作成

# 2. 地理的特性(小櫃・上総地区)

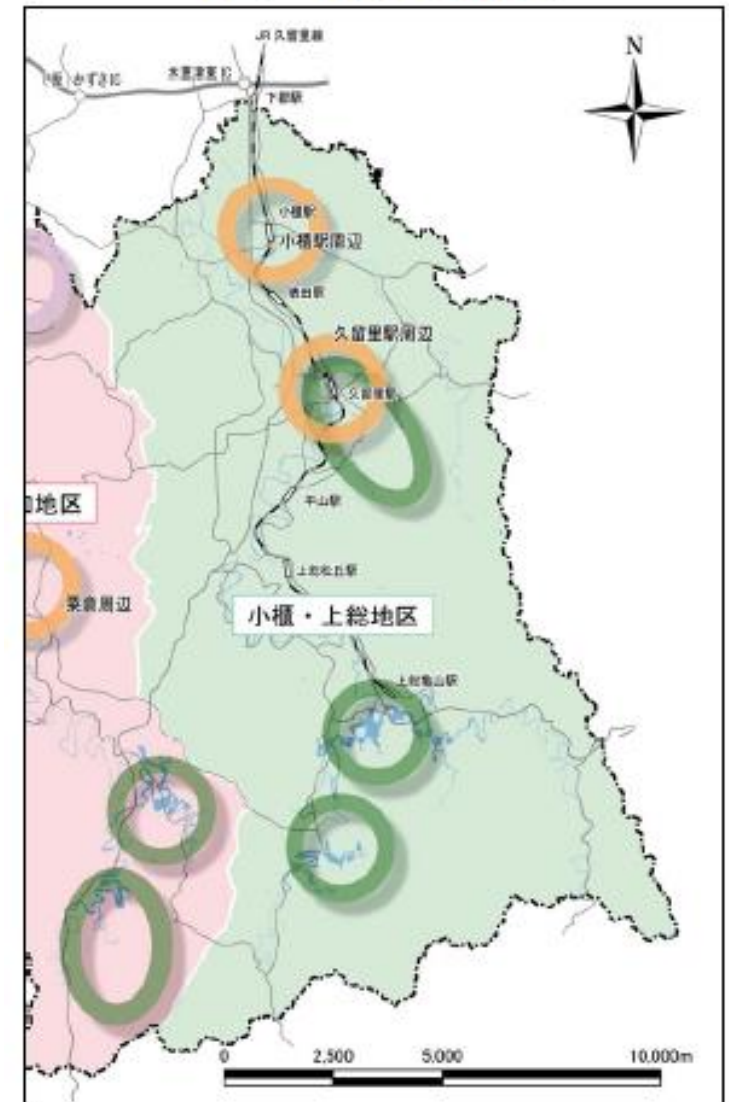
- 小櫃・上総地区は、市の東部に位置し、小櫃川に沿ったJR久留里線の各駅及び国道410号を軸に既存集落地を形成し、沿岸域の農地と丘陵部・山地部の森林で構成されている。
- 首都圏中央連絡自動車道の木更津東ICと本地区を結ぶ国道410号バイパスの整備が完了し、交通利便性が高まりつつあり、沿道には大規模小売店舗や土産物店などの立地が進んでいる。

表 地区の概況

地区の概況	面積：16,128ha (市域面積に占める割合：50.6%)	高齢化率：46.3% (市平均：32.1%)
	人口：10,760人 (10,524人：令和5(2023)年1月住民基本台帳) (市総人口に占める割合：13.1%)	人口密度：0.67人/ha (市平均：2.58人/ha)

資料：令和2(2020)年国勢調査

図 地区の位置



※「君津市都市計画マスタープラン」を参照し作成

# 3. 移動手段別の特性

	特性	ルート設定の柔軟性	移動時刻の選択自由度
鉄道	大量輸送性、定時性、速達性に優れる。一方、路線の維持等固定経費がかかるため、維持のために一定数の乗客が必要となる。	ルートは固定。変更は極めて困難。	選択されたダイヤに合わせる必要がある。交通量等の道路状況によるが、一般論として道路に比較して定時性に優れている。
バス	数十人規模の旅客を目的地まできめ細やかに輸送することができる。停留所や運賃設定、運行主体等の違いにより、「路線バス」「高速バス」「コミュニティバス」などがある。運転手不足等により路線の維持や運行便数の確保が困難になりつつある。	ルートは基本的に固定だが、利用者の意見や利用実態に合わせて柔軟にルートを変更することが可能。	設定されたダイヤに合わせる必要がある。道路状況による影響を受ける可能性がある。
タクシー	目的地や利用時間を柔軟に指定できる。しかし、他の公共交通機関と比較して料金が高額であることや運転手不足が指摘されている。	利用者が目的地を指定するため、Door to Doorの移動が可能であり、自由度が極めて高い。	利用者が自由に指定できる。地域によってはあらかじめ予約が必要なケースもある。
デマンドタクシー	事前予約不要のケースもあるが、予約する利用者に応じて運行する時刻や経路が変更可能である。一方で、事前予約が必要であることや多様なニーズを拾いきれないなどの課題がある。	利用できる地域等が限定されている場合がある。	利用者が自由に指定できる。事前予約が必要であることが多い。
自家用有償旅客運送	事業者依存することがなく、運送事業として成り立たない地域でも導入が可能である。しかし、地域での担い手がいないと成り立たない。	地区内を自由に運行する形態もありルートは設定によっては柔軟性を有する。	ニーズに応じたダイヤ設定が可能。事前予約が必要であることが多い。
日本版ライドシェア (自家用車活用事業)	タクシー会社による高度な運行管理が可能である。しかし、運行時間に制限があることや実施の有無がタクシー会社に依存しているなどの課題がある。	利用者が目的地を指定する。	タクシーが不足している時間のみ利用可能である。
自家用車	移動の時間及び場所を自由に選ぶことが可能である。しかし、免許の保有が必須であることや自家用車保有のコストの発生、安全性が運転手に依存するなどの課題がある。	利用者が目的地を指定するため、Door to Doorの移動が可能であり、自由度が極めて高い。	利用者が自由に指定できる。

# 4-1. 上総地区の公共交通の現状

- 上総地区では、鉄道ではJR久留里線、自動車交通では千葉市や東京へアクセスする高速バス、区内交通を担う「きみぴょん号」などの公共交通が提供されている。

区分	提供状況	運行状況
鉄道	JR久留里線 (久留里～上総亀山間)	<p>【運行会社】 東日本旅客鉄道株式会社</p> <p>【1日の運行本数(平日・土日祝共通)】</p> <p>○下り 8本 ○上り 9本</p> <p>※久留里～上総亀山間:久留里、平山、上総松丘、上総亀山の4駅</p> <p>【令和4年度利用者数】</p> <p>・1日平均通過人員:54人</p> <p>※国鉄民営化した昭和62年時点(823人)と比較し、93.4%減少</p>
バス	<p>高速バス 有</p> <p>路線バス 無</p> <p>コミュニティバス 無</p>	<p>上総地区を運行する鴨川・千葉線(カピーナ号)、鴨川・東京線(アクシー号)の運行状況は下記の通り</p> <p>【1日の運行本数(平日)】令和5年4月1日時点</p> <p>・カピーナ号</p> <p>○下り:9本 ○上り:9本</p> <p>・アクシー号</p> <p>○下り:20本 ○上り:20本</p> <p>【令和4年度乗降客数(人/年)】</p> <p>・カピーナ号 8,183</p> <p>・アクシー号 12,197</p> <p>※上記いずれも君津市内の乗降客数</p>

# 4-2. 上総地区の公共交通の現状

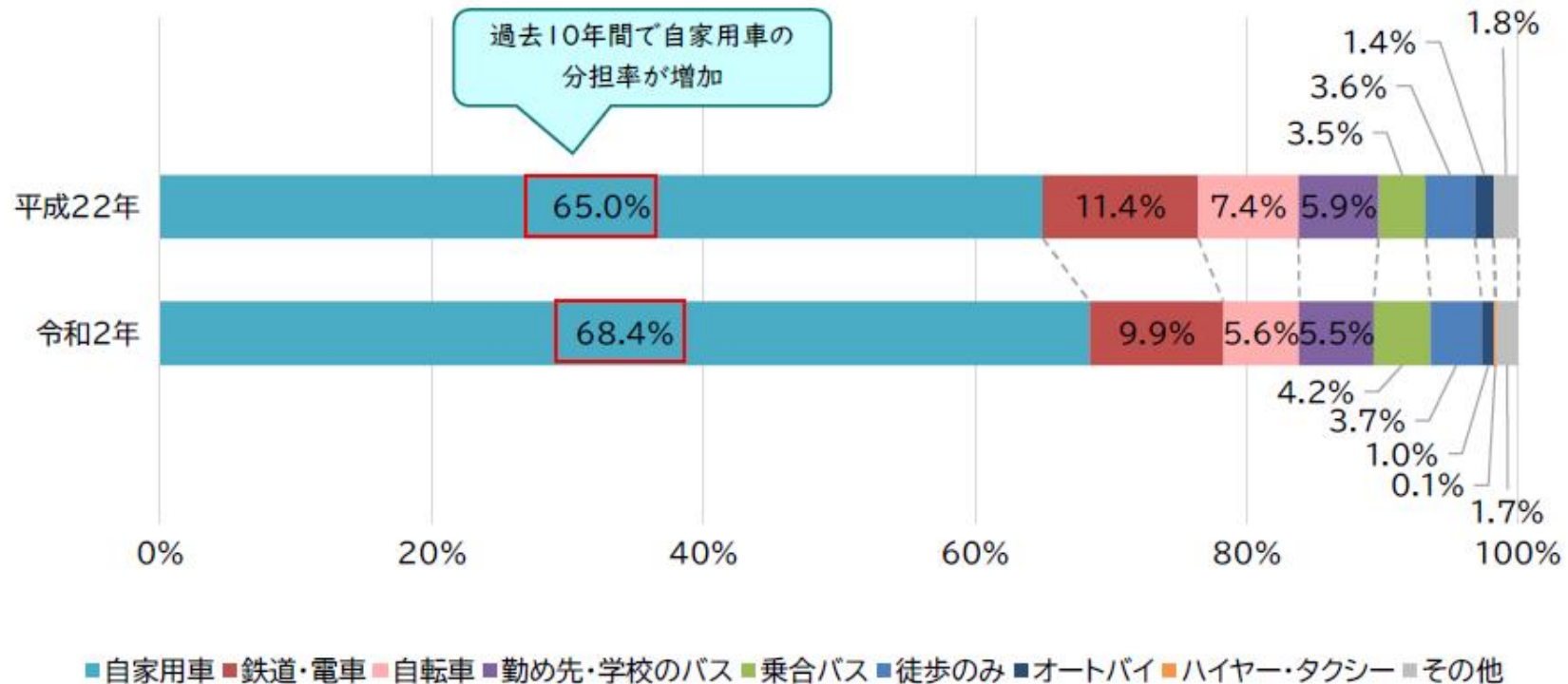
区分	提供状況	運行状況
タクシー	有	<p>【運行会社】 京成タクシーかずさ、さくらタクシー ※上総地区内では2台運行</p>
デマンド交通	デマンドタクシー 「きみぴよん号」	<p>【運行会社】 君津市(運行委託先:大新東) 【運行区間】 小櫃・上総地区内 【運行日・運行時間帯】 平日:3台 土日祝日・年末年始(12/29~1/3):2台 8時(出発地発)~18時(目的地着) ※亀山地区は、平日の午前7時30分から午前8時までの間、 通勤者のための運行を行う。</p> <p>【運行車両】 ○ワゴン型車両(定員10名):2台 ○ミニバン型車両(定員5名):1台</p> <p>【停留所】 共通乗降場や利用登録された自宅付近</p> <p>【運賃】 ○利用登録をしている:大人:400円、小中高生・65歳以上: 300円 ○利用登録をしていない:500円</p> <p>【予約方法】 電話(30分前まで)</p> <p>【令和5年度利用者数】 10,720人(1日当たり利用者数29.3人)</p>
自家用有償旅客運送(道路運送法第78条第2号)	無	
日本版ライドシェア(道路運送法第78条第3号)	無	

# 5. 君津市の自家用車の現状

## ○ 自家用車保有状況

- 君津市の自家用乗用車(乗用自動車、軽自動車の合計)の保有台数は、64,695台(令和4年3月末時点)。
- 1世帯当たり1.84台であり、千葉県の1世帯あたり平均保有台数1.12台に比べ1.64倍程度高い。

## ○ 交通分担率(君津市)



出典：国勢調査（令和2（2020）年・平成22（2010）年）

# 6. 上総地区の道路整備の現状

## ○ 国道等の整備状況

- 国道410号に関しては、君津市広岡から袖ヶ浦市高谷までの区間について、安全な通行と圏央道へのアクセス強化を図るため、「久留里馬來田バイパス」として整備が進められ、令和6年3月25日(月)14時に全線が開通した。
- 「久留里馬來田バイパス」の開通により、幅員が狭く、線形不良である現道を回避する新たなルートで移動時間短縮につながるほか、歩道空間が確保され、歩行者の安全性向上が見込まれる。



国道410号【現道】



国道410号久留里馬來田バイパス





# 7. 上総地区の移動実態(アンケート分析)

## ○ 交通量

- ・主に通勤通学目的の6時から8時まで、及び17時から20時までに一定のボリュームがある。
- ・通院・買物のための散発的な移動があり、9時から17時までの間に散発的な交通量がある。

## ○ 移動目的

- ・「買物」が一番多く、以下「通勤」、「通院」の順となっている。

## ○ 移動手段

- ・自家用車が70～80%を占める。鉄道利用は3%～5%程度
- ・全国平均の移動手段分担率※(平日:自家用車が50%程度、鉄道利用が14%程度／休日:自家用車が64%程度、鉄道利用が8%程度)と比較した場合、自家用車の比率が高い。

※国土交通省 全国都市交通適正調査(R3)「個人属性別・目的別・代表交通手段別・トリップ長ランク別原単位」をクロス集計

## ○ 潜在的な公共交通のニーズ

- ・98人が3年以内に免許返納の意思があると回答
- ・「通勤」「買物」「通院」について、家族等の送迎で移動しているとの回答は464件