

東金市総合交通計画

平成24年3月27日

東 金 市

目次

| | |
|----------------------------|----|
| ■計画策定の背景・意義、位置付け等 | 1 |
| 1. 現況の把握 | 6 |
| 1-1 人口及び高齢化の動向 | 6 |
| 1-2 通勤・通学流動 | 8 |
| 1-3 商業の推移 | 10 |
| 1-4 観光動向 | 11 |
| 1-5 地域公共交通の現状 | 12 |
| 1-6 交通流動・特性 | 22 |
| 1-7 上位計画における公共交通の位置付け | 24 |
| 1-8 市内の主要施設分布 | 25 |
| 1-9 東金市民の声 | 26 |
| 2. 公共交通に関するアンケート調査結果概要 | 27 |
| 2-1 調査概要 | 27 |
| 2-2 調査結果 | 27 |
| 3. バス利用者ヒアリング調査結果概要 | 35 |
| 3-1 調査概要 | 35 |
| 3-2 調査結果 | 35 |
| 4. 地域公共交通の課題の整理 | 38 |
| 5. 地域公共交通の改善・整備の施策 | 43 |
| 5-1 地域公共交通の指標 | 43 |
| 5-2 公共交通システム等の把握 | 51 |
| 5-3 交通体系及び新たな運行形態 | 55 |
| 5-4 サービス水準 | 62 |
| 5-5 その他利用促進方策等 | 64 |
| 6. デマンドシステム（デマンド型乗合バス）運行計画 | 67 |
| 7. 東金市地域公共交通会議・市民意見の聴取 | 81 |
| 7-1 東金市地域公共交通会議 | 81 |
| 7-2 市民意見の聴取 | 85 |

■ 計画策定の背景・意義・位置付け等

1 計画策定の背景・意義（なぜ総合的な交通計画を策定したか）

1) 地域公共交通の検討の背景と意義

(1) 社会基盤として充実すべき地域公共交通

■全国的な状況

道路などインフラ整備は進められてきた

↓

その利用として

車社会 → 利用者減少 → 路線バス等の減便、赤字撤退 → 地域公共交通の利便低下
= それに対する改善、充実が課題

↓

かつ、高齢者や子供たちにおいて移動制約、困難者が増加

↓

よって、インフラと同様に、まちづくりの一環として地域公共交通のあり方の再構築、その改善・整備は喫緊の課題。

輸送そのものの効果はもとより「地域公共交通網充実・利便性向上・移動制約者の足の確保、買い物客や観光客の増加・にぎわいのあるまちづくり」といった効果も目指す必要性がある。

(2) 本市が抱えている地域公共交通の課題

■本市も全国傾向と同様

●これまでは 「対策・対処」 単体、パーツパーツ対応の施策

: 通園・小中通学バス、介護・福祉タクシー

: 交通空白地域の解消——福岡地区・豊成地区循環バス

: 赤字路線バスの維持のための補助

↓

●課題

・少子化 → 民間交通、市のスクールバス——利用対象者の減少

・高齢化、新たな課題

: 車の運転の卒業、核家族化、地域繋がり希薄化 → 移動制限（買物、通院はもとより社会参加への困難性の拮がり）

: 地域の個人商店縮小化 → 中心市街地、中間的市街地の大型商店化 → 買物困難

: 東千葉メディカルセンターが平成26年度開院予定 → 市民、高齢者等の足の確保（当該センターの立地場所、地域医療政策）

・市の施策による交通の利用促進の限界、各交通施策の整合の必要性

↓

◆地域市民の「生活行動・社会活動、経済活動の沈滞化」の懸念

- ・市民の声 4人に1人が不満足や不安、不満足度も施策の中で第1位（市民アンケート）

↓

●よって

時限的・局所的な対策・対処でなく、まちづくり「政策」として、『持続可能なあ
るべき交通体系、運行の姿と方向性』の検討による計画策定と運用が必要となった。

（3） 地域公共交通は本市のまちづくりの要

① 東金市第3次総合計画（平成12年度策定 平成13～32年度 20年間）

バス交通等については関係機関と連携をとりながら市民の生活路線の確保と充実に努
めます。

② 東金市第3期基本計画（平成22年度策定 平成23～27年度 5年間）

・まちづくりの方針、政策課題

人口減少、少子高齢化、景気低迷を乗り越える魅力と活力ある積極的なまちづくり

・施策の重点のひとつ

定住人口確保、労働力人口の確保と呼び込みを目的とした施策の推進

東千葉メディカルセンターに係ってのまちづくり

・分野：公共交通

東金市地域公共交通会議で今後のあり方を議論したうえで計画を策定し、新たな公共
交通の運用実証を行い、市民の利便性の向上を図ります

■ 地域公共交通の充実とは、通勤・通学・買い物・高齢者・障がいをもつ方などいろいろな
方々に対して、利用しやすい移動手段を提供することである。その結果、暮らしやすい、
生活しやすい、人が集まりやすい、高齢者や障がいをもつ方々が外出など移動しやすいま
ちづくりをつくっていくことにほかならない。

地域公共交通は、「暮らしやすいまちづくり」「にぎわいのあるまちづくり」「高齢者、障
がいをもつ方に優しいまちづくり」「環境負荷軽減のまちづくり」「地域の安全を高めるま
ちづくり」「地域連帯をたかめるまちづくり」といったことに貢献するもので、まちづくり
の「要」であることが検討や考え方の前提となると考えている。また人口減少、所得階層
の減少といったマイナス側面の中で、いかに魅力あるまち、呼び込めるまちづくりをする
かにおいても地域公共交通が要となってくる。

2) 計画策定にあたっての考え方

本計画の策定、検討を、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱、また道路運送法の趣旨と規定にしたがい「東金市地域公共交通会議」にて行った。

また、検討にあたっては、市民・交通利用者、市議会といった「市民意見」を取り込みながら検討を進めた。

検討では以下のことに留意、共通理解をして、策定を行った。

(1) 地域の特性や課題に応じた公共交通体系の検討、現にある公共交通を活用した交通体系の検討

既存の民間バス、タクシーなど今も地域を担っている公共交通を可能な限り活用し、民間事業者による公共交通でできないところは行政が補完するということを基本にした。

(2) 広い範囲からパーツへ・・・目的を明確にして、そのための手段の検討

既存の鉄道や路線バス、タクシーなどの活用を図るため、また高齢者介護施設などによる交通手段など全体の実情もみながら市全体の地域公共交通の「あるべき姿」を描き、次いで課題を抱える地区地域に対してふさわしい地域公共交通を導入することが、まちづくりへの貢献にもつながり、有効とした。

(3) 既存手段の活用を前提にして、目的に見合う手段・方法の選択、そして必要ならば新たな手段の創出

したがって、例えば、新たに導入する地域公共交通は、循環バスのようなコミュニティバスが存在するからといって、それに限定して検討を進めるといった極端な選択は避けるようにしなければならないこととした。

本市の課題、また現在市が担っている交通手段や新たな課題についての対応策など全体の見直しが有効となる。

ただし、ここで安易に全てを白紙とするのではなく、導入してきたものも目的を満たす最適なものとして採用してきた意味もあるので、今一度、直近で実施した循環バスを含めて、現にこの地域を担っている鉄道、バス、タクシーなどの公共交通の活用、選択をしながら検討していくことがよいとした。例えば、既に鉄道や路線バス、タクシーなどがあれば、市全体でそれらの活用を前提として地域公共交通を検討することになる。あるいは地域公共交通の利用者が少ない場合には需用に応じた車両を選択し、バスやタクシーを中心とした地域公共交通を検討することになる。さらに地域公共交通の利用者が少なく広範囲に散在していれば、デマンドシステムといった手段を検討することとした。

(4) 持続可能な計画の策定と運用

持続可能な公共交通は、運用の効果、需要、コストといった面での持続可能性の確保もある

が、検討における共通理解と、計画と運用の「継続的な改善」が重要とした。

地域公共交通は、まちづくりの目的や地域の特性に応じて検討するものであり、地域住民や交通事業者など地域公共交通の関係者とともに検討し創り上げることが肝要とした。

そして、その検討の結論、結果が本市の公共交通体系のあるべき姿であり、その検討で抽出された課題と解決、納得が、あるべき姿の実効性を高めるものとしたところである。

また、検討して計画を創り上げた後も、その役割を十分に発揮できることが最も重要なことになることから、取りまとめたとおりに運用され、目的の達成に貢献していくかどうか見定めていくことが必要であり、例えば利用者が少なければその要因を分析し、対策を講じたりする継続的な改善をして、できるだけ「持続可能な交通体系」を維持していけるものとするのが検討段階でも重要なこととした。

そのためにも、地域公共交通を担い役割を果たされている交通事業者の方々はもとより、地域や利用者の代表、産業者、市議会代表、地域公共交通施策の専門家の方々、関係の行政機関で構成する「東金市地域公共交通会議」において、「地域住民のための公共交通」であることの共通理解のもと、それぞれの立場立場の役割を果たしながら、かつ市民・交通利用者といった「市民意見」を取り込みながら、「公共交通の選択や検討」し、「継続的な改善」をしていくことが重要とし、検討を進めた。

2 計画の位置付け、期間等

1) 東金市総合交通計画の形式的な位置付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通総合連携計画、及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）に基づく生活交通ネットワーク計画（陸上交通／地域内フィーダー系統）として位置付ける。

2) 東金市総合交通計画の内容的な位置付け

東金市第3次総合計画である基本構想及び第3期基本計画（平成23年度～27年度）を上位計画として、また都市計画マスタープランなど道路整備方針や都市整備方針を踏まえ、各交通システムの機能・役割の明確による交通ネットワークの再構築、現況と市民利用者ニーズ、地域特性の分析からの課題、その解決のための方針・目標、それを具現化する改善・整備施策を掲載し、確実な進捗管理、継続的な改善をすることで、本市市民の移動の利便性と効率性の向上、ひいては総合計画の実現を図り、まちづくりに寄与するための計画とする。

3) 計画の期間

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に規定する地域公共交通調査事業の補助活用により本計画の策定をしたものであり、当該要綱第17条の規定（生活交通ネットワーク計画「陸上交通／地域内フィーダー系統」）により、平成24年度から平成26年度までの3か年とする。

4) 計画の区域

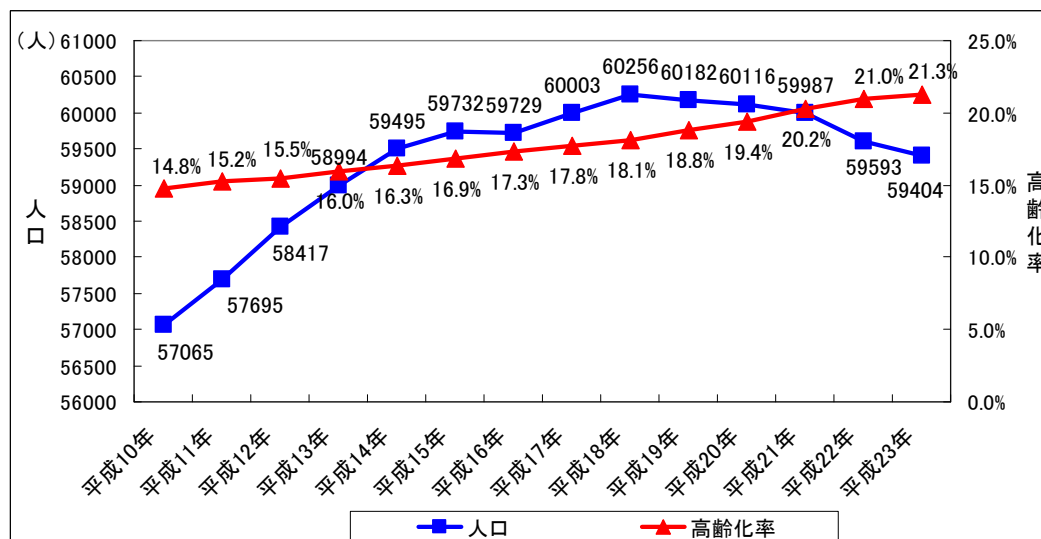
東金市全域

1. 現況の把握

1-1. 人口及び高齢化の動向

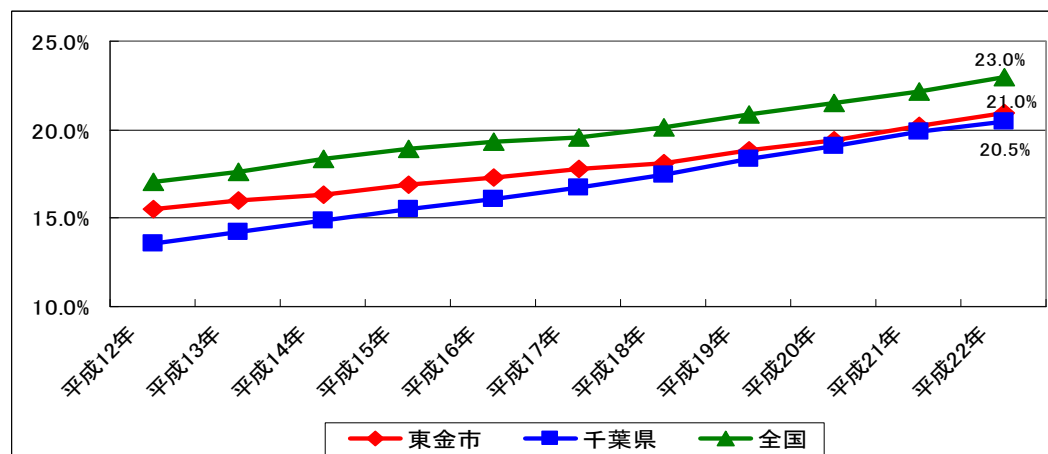
- 人口は平成 18 年をピークに減少しているが、高齢化率は年々上昇している。現在の高齢化率は、千葉県とほぼ同程度であり、全国と比較すると低い割合である。
- 地区別に人口を見ると市中心部の東金地区において東金市全体の約 47%をしめる。その他の地区は 22 年から 23 年にかけて、人口が減少しているが、東金地区は上昇傾向にある。
- 地区別の高齢化率をみると平成 23 年 4 月 1 日現在で、丘山地区、源地区、公平地区において全国平均の 23%を上回り、源地区においては 4 人に 1 人が高齢者となっている。

①人口と高齢化率の推移



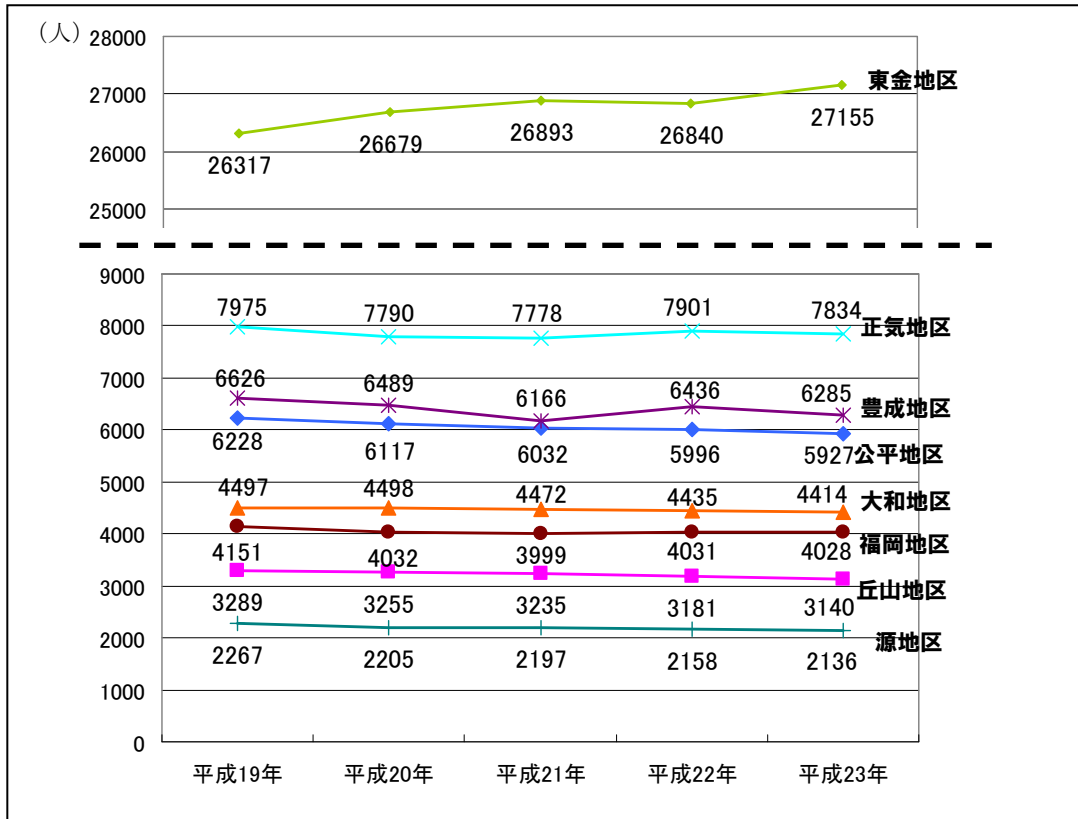
出典 住民基本台帳

②東金市・千葉県・全国の高齢化率の推移

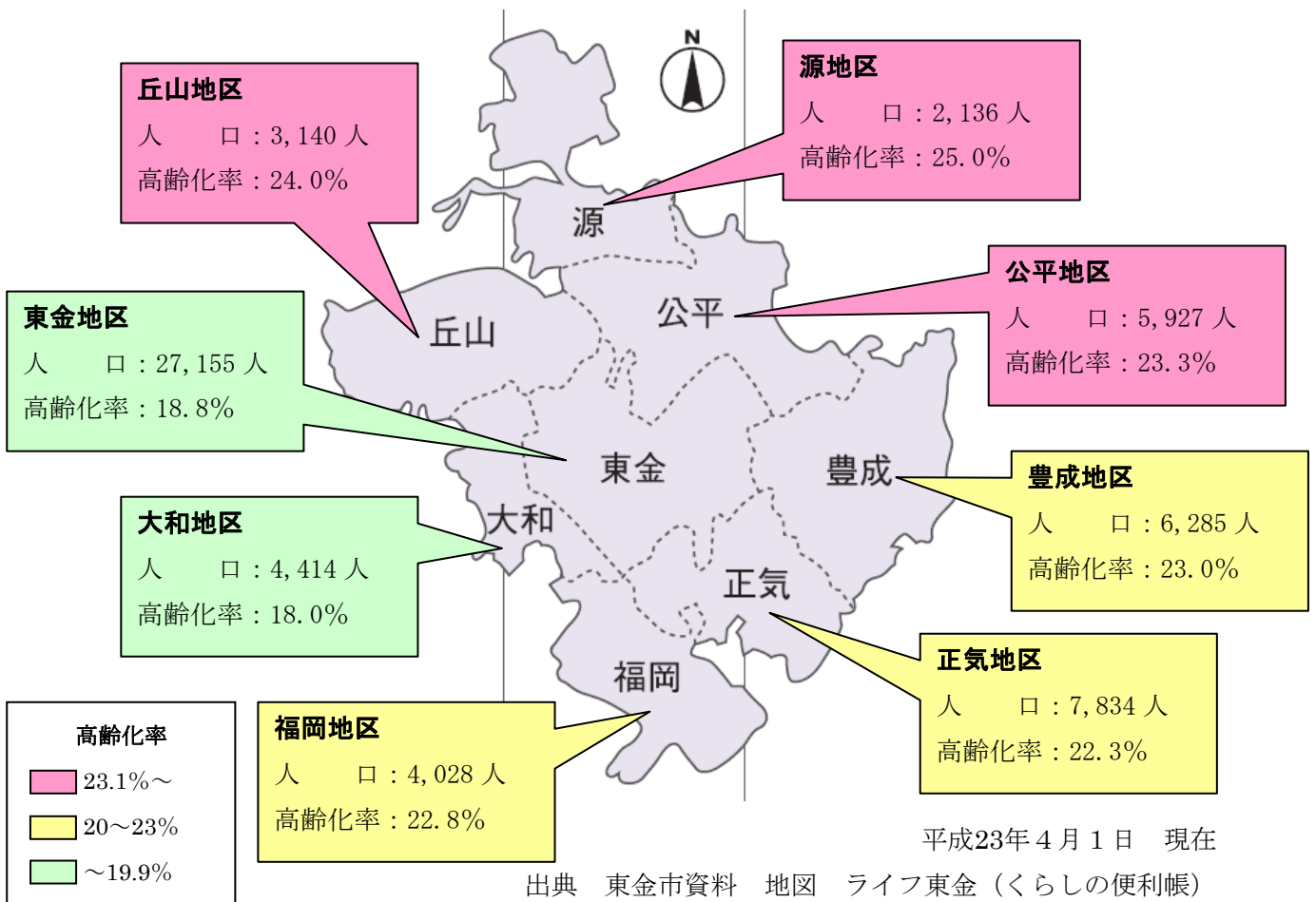


出典 東金市：住民基本台帳、千葉県：「千葉県年齢別・町丁字別人口」、全国：統計局統計データ

③地区別人人口と高齢化率



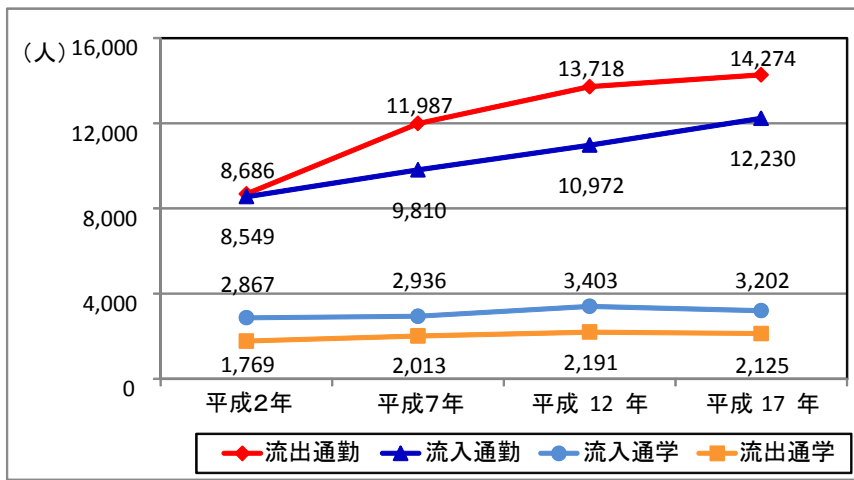
出典 住民基本台帳



1-2. 通勤・通学流動

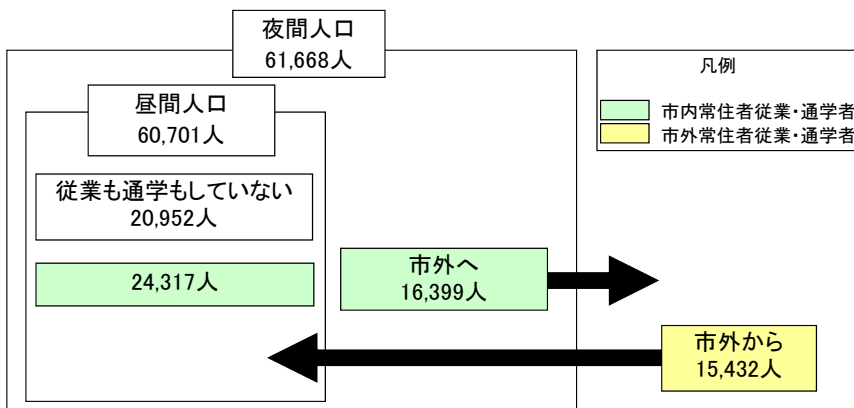
- 通勤については、流入量よりも流出量が多くなっているが、通学については、流出量よりも流入量が多くなっている。
- 市内常住者の従業及び通学地は、千葉市の割合が最も多くなっており、従業地は次いで山武市、東京都となっており、通学地は東京都、県内北西部、山武市と続いている。
- 市外常住者で市内に従業する人は、山武市民、大網白里町民が多く、通学する人は山武市民、大網白里町民、千葉市民が多くなっている。

①通勤・通学動向の推移



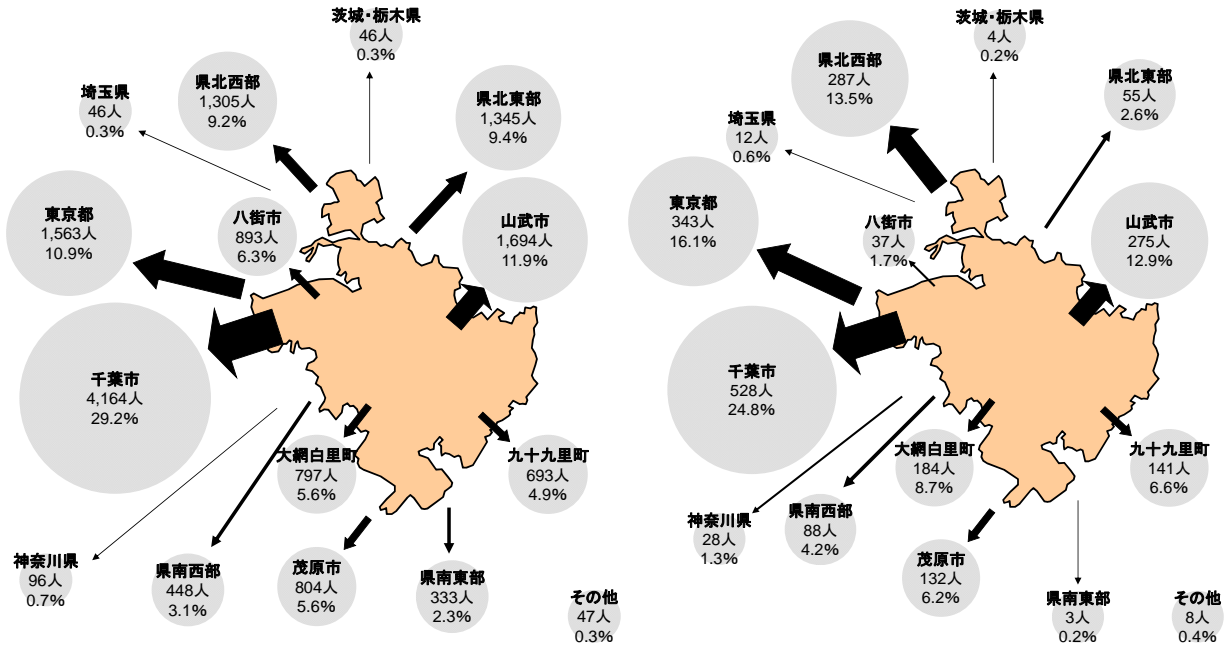
出典 平成17年国勢調査

②人口流出・流入



出典 平成17年国勢調査

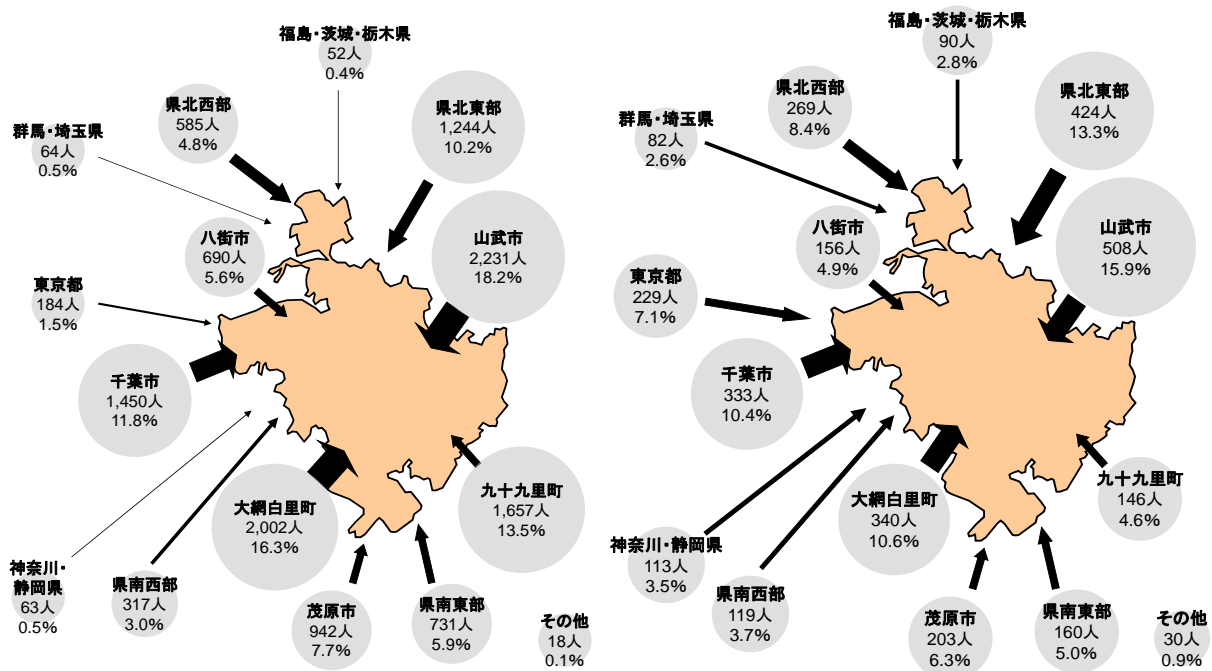
③ 常住地による従業・通学市区町村（15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数）



常住地ベース就業者の流動図

常住地ベース通学者の流動図

④ 従業地・通学地による常住市区町村（男女別15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数）



従業地ベース従業者の流動図

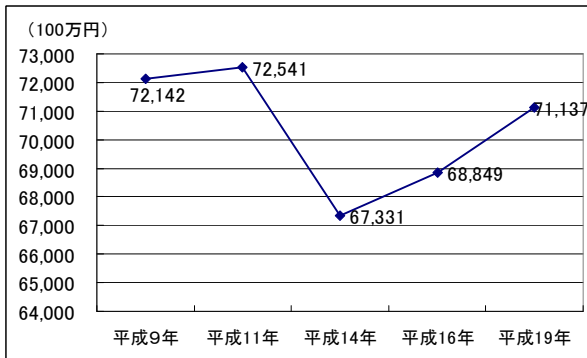
通学地ベース通学者の流動図

出典 平成17年国勢調査

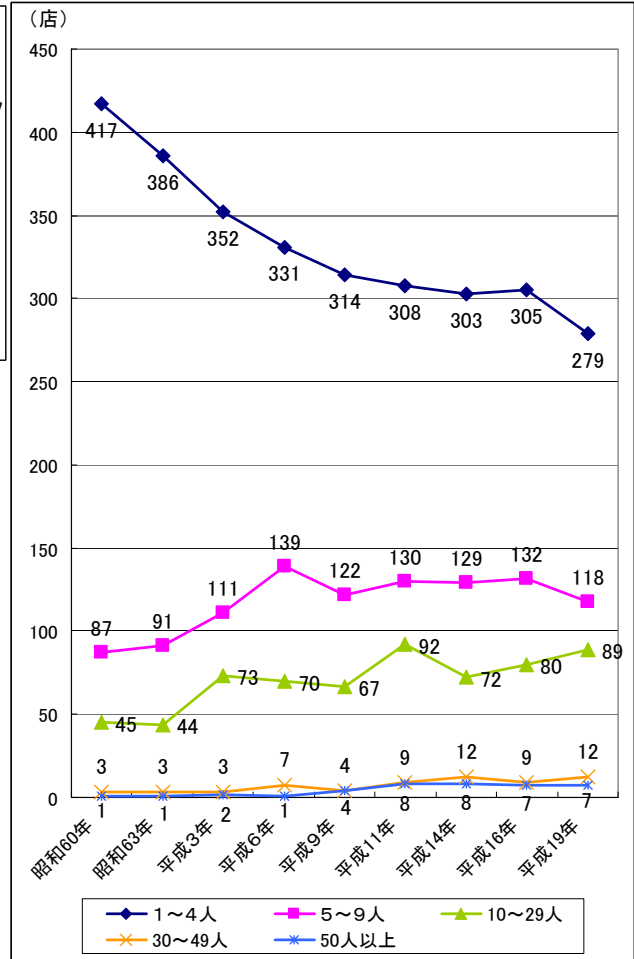
1-3. 商業の推移

- 東金市の年間商品販売額は上昇傾向にある。
- 事業者規模別小売店数は事業者が少ない小売店は減少し、事業者が多い小売店が上昇していることから、個人商店が縮小化し、大型商店化している。
- 全体の約82%が第3次産業であり、特に教育・学習支援など、学校関係の需要が増加している。

①年間商品販売額



②事業者規模別小売店数の推移



③産業別事業所数の推移

| 区分 | 平成13年 | 平成16年 | 平成18年 |
|------------|-------|-------|-------|
| 総数 | 2,305 | 2,110 | 2,276 |
| 第1次産業 | 8 | 6 | 8 |
| 第2次産業 | 425 | 382 | 398 |
| 第3次産業 | 1,872 | 1,722 | 1,870 |
| 電気・ガス・熱供給 | 7 | 1 | 8 |
| 運輸・通信業 | 52 | 37 | 41 |
| 卸売・小売業・飲食店 | 979 | 948 | 924 |
| 金融・保険業 | 41 | 34 | 31 |
| 不動産業 | 121 | 124 | 123 |
| 医療・福祉 | - | 93 | 126 |
| 教育・学習支援 | - | 53 | 101 |
| 複合サービス | - | 10 | 19 |
| サービス業 | 645 | 422 | 471 |
| 公務 | 27 | - | 26 |

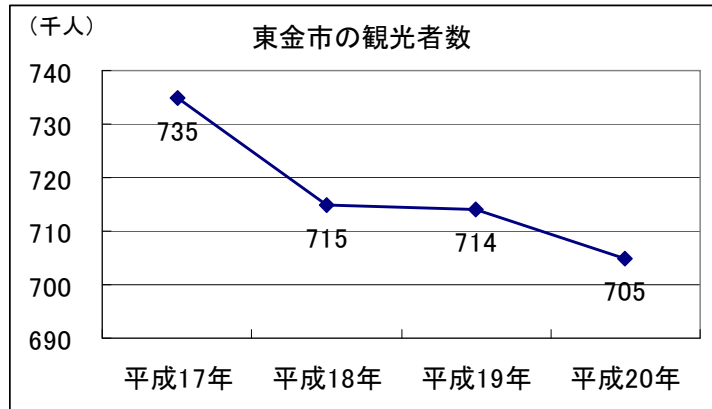
出典 経済産業省調査統計部「商業統計表」、事業所・企業統計報告書

1-4. 観光動向

- 花見やハイキングを楽しめる池沼とぶどう狩りなどを体験できる観光農園が東金市の主な観光地となっている。
- 千葉県の観光者数は上昇傾向にあるが、東金市の観光者数は減少している。

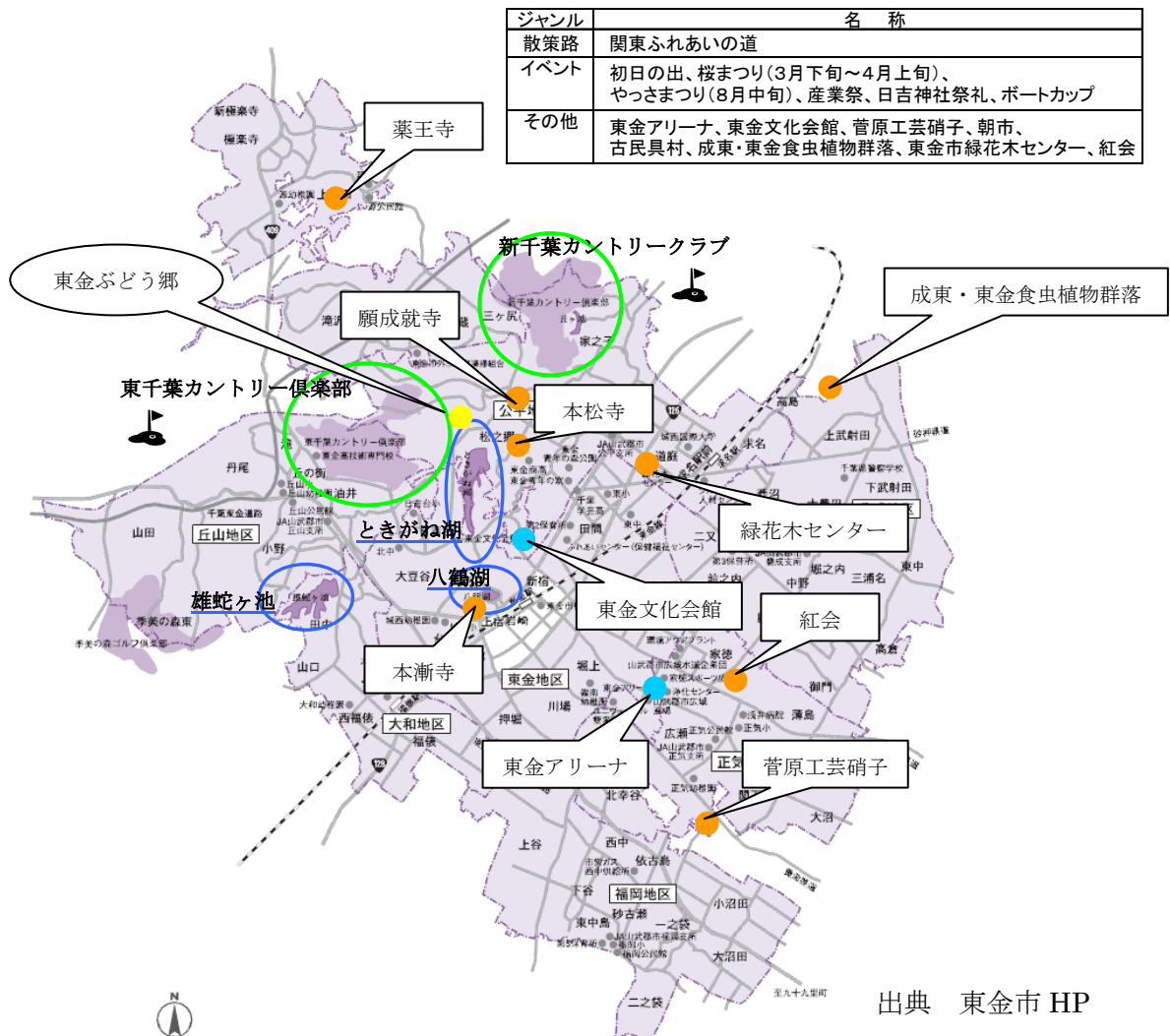
①東金市と千葉県の観光者数の推移

| | 東金市 (千人) | 千葉県 (千人) |
|-------|-------------|-------------|
| 平成17年 | 735 | 129,327 |
| 平成18年 | 715 | 127,971 |
| 平成19年 | 714 | 134,255 |
| 平成20年 | 705 | 147,934 |



出典 東金市：東金市産業振興課データ、千葉県：千葉県商工労働部観光課データ

②東金市内の観光地など

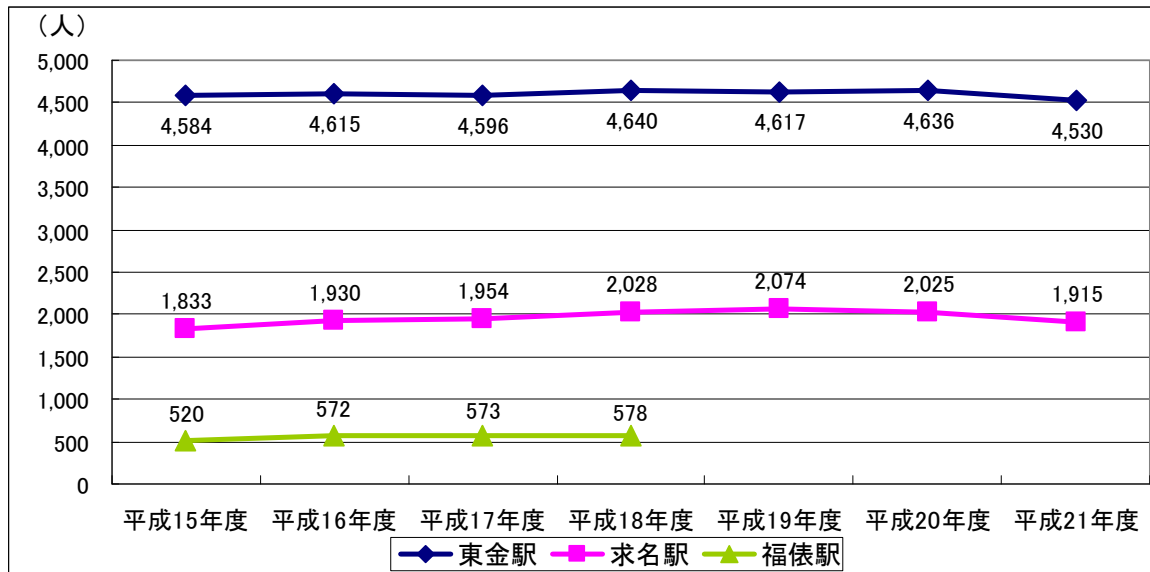


1-5. 地域公共交通の現状

(1) 鉄道交通の現況

- 東金市には JR 東金線が通っており、東金駅・求名駅の乗車人員はやや減少傾向にある。
- 1日の運行本数は、61本/日（上り30本・下り31本）でピーク時は約30分、オフピーク時は約1時間間隔で運行している。

①市内鉄道駅の乗車人員の推移



※ 平成19年度より福俵駅（無人駅）分については、JR方針により公表中止

出典 東金市資料、東日本旅客鉄道株式会社HP「各駅の乗車人員」

②東金駅の運行サービス状況

| 時 | 上り | 時 | 下り |
|----|--------------|----|---------|
| 5 | 6 | 5 | 33 |
| 6 | 0、42(千) | 6 | 3、17、41 |
| 7 | 8(通快、東)21、47 | 7 | 7、47 |
| 8 | 13(千)、37(千) | 8 | 13、37 |
| 9 | 12(千)、53(千) | 9 | 12、52 |
| 10 | 31(千)、57(千) | 10 | 31 |
| 11 | 58(千) | 11 | 30 |
| 12 | 57(千) | 12 | 33 |
| 13 | 57(千) | 13 | 31 |
| 14 | 58 | 14 | 31 |
| 15 | 49 | 15 | 21、49 |
| 16 | 26、57 | 16 | 17、57 |
| 17 | 25、49(千) | 17 | 25 |
| 18 | 42 | 18 | 6、42 |
| 19 | 23(千)、36 | 19 | 11、23 |
| 20 | 13、39 | 20 | 4、39 |
| 21 | 8、45 | 21 | 8、36 |
| 22 | 7(千)、35 | 22 | 35 |

行先

上り 千：千葉、東：東京、無印：大網

通快：通勤快速

下り 無印：成東

出典 東日本旅客鉄道株式会社HP

「駅の時刻表」 平成23年12月現在

(2) 路線バスの現況

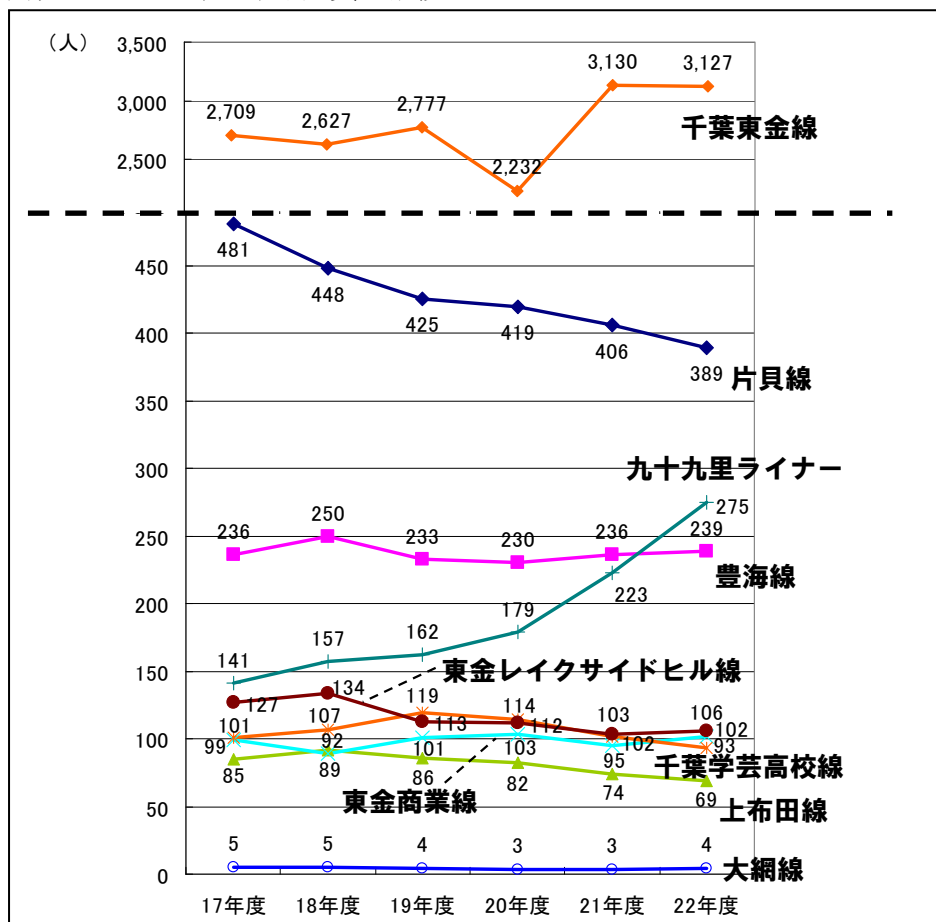
- 東金市内を運行しているバス路線は、九十九里鉄道・ちばフラワーバス・小湊鉄道の3事業者で運行されている。
- 千葉駅と連絡する千葉東金線と九十九里ライナーの乗車人員は上昇傾向にあり、バスでの県中心部への移動が増えている。
- 片貝と東金駅を連絡する片貝線、高齢化率が最も高い源地区を走る上布田線は、乗車人口が著しく低下している。

① 路線バスの概要

| 運行事業者 | 路線系統名 | 運行回数 | 運賃(円) |
|----------|-------------|--------------|-------------|
| | | | 東金駅～市内 |
| 九十九里鉄道 | 片貝線 | 21回(上20、下22) | 150～370 |
| | 豊海線 | 17回(上18、下16) | 150～360 |
| | 上布田線 | 6回(上6、下6) | 150～520 |
| | 東金商業線 | 4.5回(上6、下3) | 150～170 |
| | 千葉学芸高校線 | 6回(上4、下8) | 150～170 |
| | 東金レイクサイドヒル線 | 21回(上21、下21) | 150～240 |
| | 九十九里ライナー | 15回(上15、下15) | 150～390 |
| | 大網線 | 1回(上1、下1) | — |
| ちばフラワーバス | 千葉東金線 | 23回(上23、下23) | 150～390 |
| 小湊鉄道 | 大網駅～季美の森線 | 10回 | 280(市内～大網駅) |

出典 東金市資料

② 路線バスの1日平均乗車人員の推移



出典 東金市資料

(3) 高速バスの現状

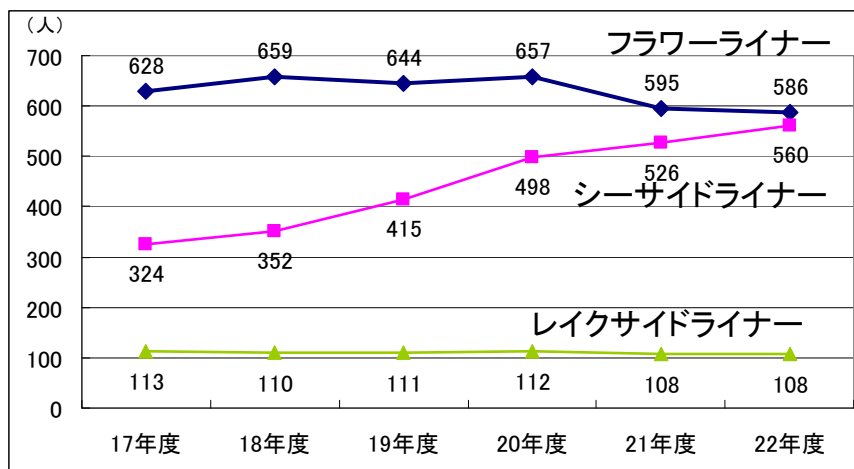
- 高速バスの乗車人員は上昇傾向にあり、特に東京と連絡するシーサイドライナーは著しく上昇している。
- 高速バスで千葉駅及び東京駅へ向かう場合、高速バスの方が、運賃は多く要するが、鉄道よりも高速バスの乗車人員が上昇している。この背景としては、乗換えが無く、座っていくことができる利便性があり、利用者は資金・時間よりも快適さに価値を置いていると言える。

①高速バスの概要

| 運行事業者 | 路線系統名 | 運行回数 | 運賃(円) |
|-----------------------|-------------------------|------------------|------------|
| | | | 東金市内～ |
| ちばフラワーバス | フラワーライナー (成東・東金～千葉) | 26回 (上26、下26) | 630 520 |
| | シーサイドライナー (成東・東金～東京) | 19回 (上19、下19) | 1500 |
| 九十九里鉄道 ちばフラワーバス 共同 | レイクサイドライナー (八坂台～千葉) | 8回 (上8、下8) | 520 |
| 小湊鉄道 | 羽田空港～東金駅線 | 5回 | 1800 |
| | 白子・茂原・大網～東京線 | 8.5回 | 1500 |

出典 東金市資料

②高速バスの1日乗車人員の推移



出典 東金市資料

③鉄道とバスの運賃と所要時間の比較

| 交通手段 | 路線名 | 区間 | 運賃(円) | 所要時間 |
|------|---------------|----------------|-------|--------|
| 鉄道 | JR東金線、外房線 | 東金～(大網)～千葉 | 480 | 37分 |
| | JR東金線、外房線、総武線 | 東金～(大網～蘇我)～東京 | 1,110 | 1時間24分 |
| 路線バス | 九十九里ライナー | 東金駅東口～千葉駅 | 520 | 47分 |
| | 千葉東金線 | 東金駅入口～千葉駅 | 520 | 1時間15分 |
| 高速バス | フラワーライナー | 東金駅入口～千葉駅 | 520 | 38分 |
| | レイクサイドライナー | 八坂台～千葉駅 | 520 | 50分 |
| | シーサイドライナー | 東金駅入口～東京駅 | 1,500 | 1時間3分 |
| | 白子・茂原・大網～東京線 | 山田インターみきの湯～東京駅 | 1,500 | 1時間9分 |

出典 九十九里鉄道HP ちばフラワーバスHP 小湊鉄道HP

(4) 市内循環バスの現状

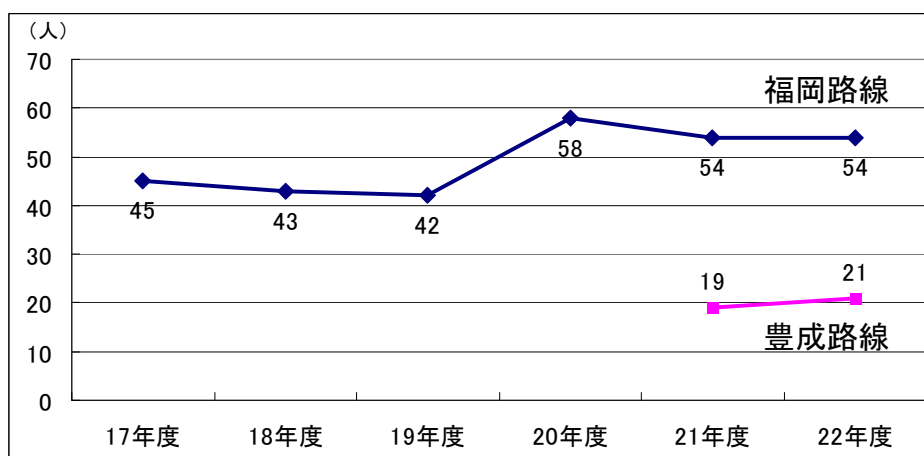
- 東金市内の市内循環バスは、福岡路線（福岡地区と東金市街地を結ぶ）と豊成路線（豊成地区と東金市街地を結ぶ）がある。
- 乗車人員は豊成路線は上昇傾向にあり、平成 22 年度運行コスト（行政負担）は、福岡路線：約 549 万円、豊成路線：約 468 万円となっている。

①市内循環バスの概要

| 運行事業者 | 路線系統名 | 運行回数 | 運賃(円) | 運行時間 |
|-------|------------------|------|-------|------------|
| 東金市 | 市内循環バス (福岡路線) | 5回 | 200 | 6:45~17:52 |
| | 市内循環バス (豊成路線) | 5回 | 200 | 6:25~17:35 |

出典 東金市資料

②市内循環バスの1日平均乗車人員



出典 東金市資料

③平成22年度市内循環バス運行実績

<乗客数>

●福岡路線

●豊成路線

| | | 上半期 | 下半期 | 計 |
|---------|-----|-------|-------|--------|
| 運行日数(日) | | 124 | 119 | 243 |
| (乗客数) | 大人 | 5,131 | 4,181 | 9,312 |
| | 中学生 | 374 | 334 | 708 |
| | 小学生 | 38 | 44 | 82 |
| | 無料 | 1,602 | 1,482 | 3,084 |
| 計 | | 7,145 | 6,041 | 13,186 |

| | | 上半期 | 下半期 | 計 |
|-------|-----|-------|-------|-------|
| 運行日数 | | 124 | 119 | 243 |
| (乗客数) | 大人 | 1,410 | 1,596 | 3,006 |
| | 中学生 | 10 | 15 | 25 |
| | 小学生 | 62 | 97 | 159 |
| | 無料 | 854 | 927 | 1,781 |
| 計 | | 2,336 | 2,635 | 4,971 |

出典 東金市 平成22年度市内循環バス運行実績報告

< 運行収支 >

● 福岡路線

支出

| 項目 | 金額(円) |
|--|-----------|
| バス運行委託料 (1日あたり運行委託費:30681円) × (運行日数:243日) | 7,455,483 |
| 消耗品費 | 21,000 |
| 計 | 7,476,483 |

収入

| 項目 | 金額(円) |
|--|-----------|
| 運賃収入 大人9312人 × 200円 + 小中学生790人 × 100円 | 1,941,400 |
| 広告料収入 | 48,000 |
| 計 | 1,989,400 |

(収入計 - 支出計) -5,487,083

● 豊成路線

支出

| 項目 | 金額(円) |
|--|-----------|
| バス運行委託料 (1日あたり運行委託費:21514円) × (運行日数:243日) | 5,227,902 |
| 消耗品費 | 51,208 |
| 報償費 | 15,580 |
| 計 | 5,294,690 |

収入

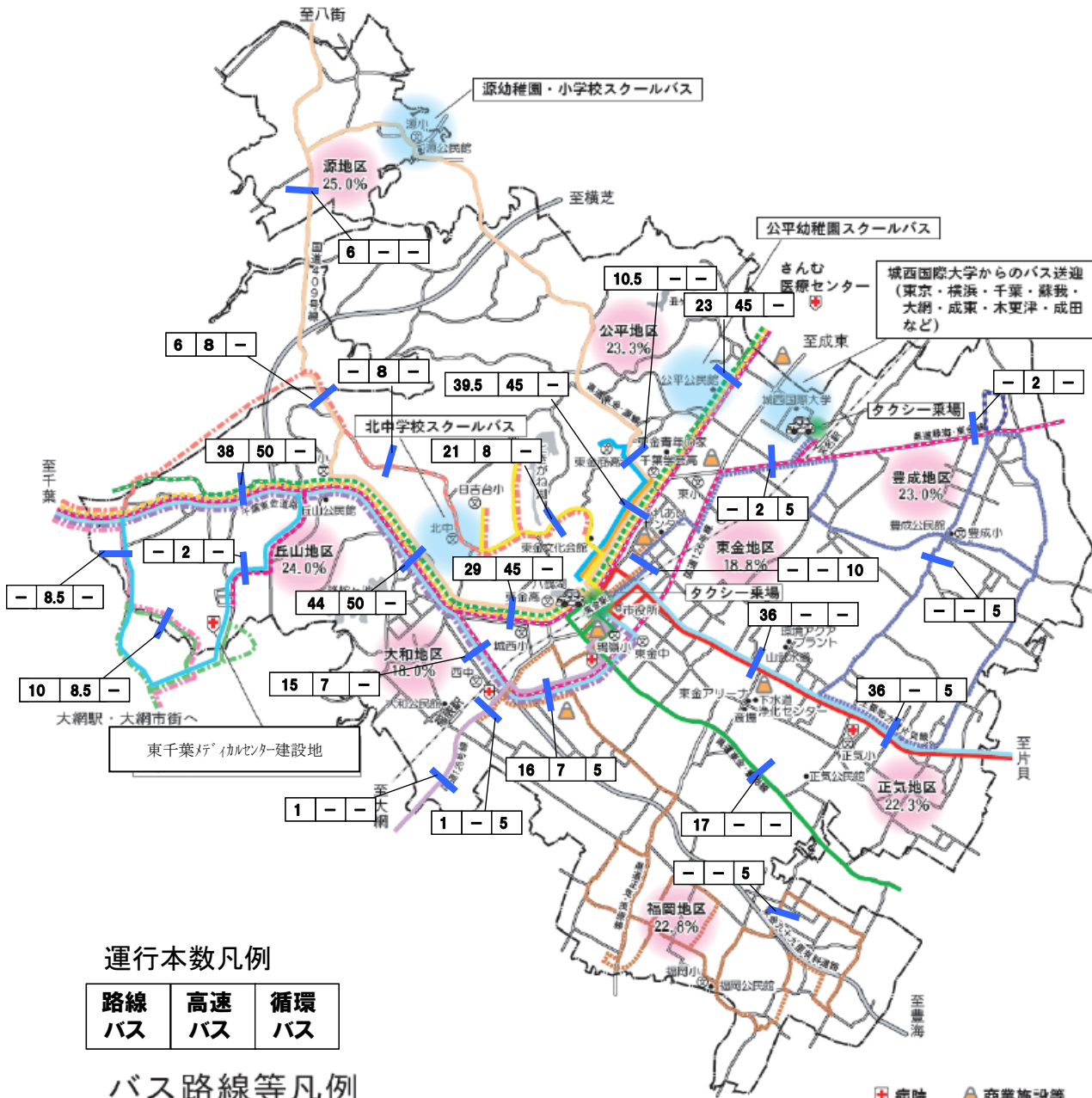
| 項目 | 金額(円) |
|--|---------|
| 運賃収入 大人3006人 × 200円 + 小中学生184人 × 100円 | 619,600 |
| 計 | 619,600 |

(収入計 - 支出計) -4,675,090

出典 東金市 平成22年度市内循環バス運行実績報告

(5) バス運行状況

- 現在のバス路線の運行本数は地区毎にバラつきあり、路線バスについて東金地区、公平地区、丘山地区では 20 本/日以上走っているが、豊成地区、福岡地区、源地区などは 5～6 本/日となっている。
- 丘山地区、豊成地区などには、高速バスのみ走る路線もある。



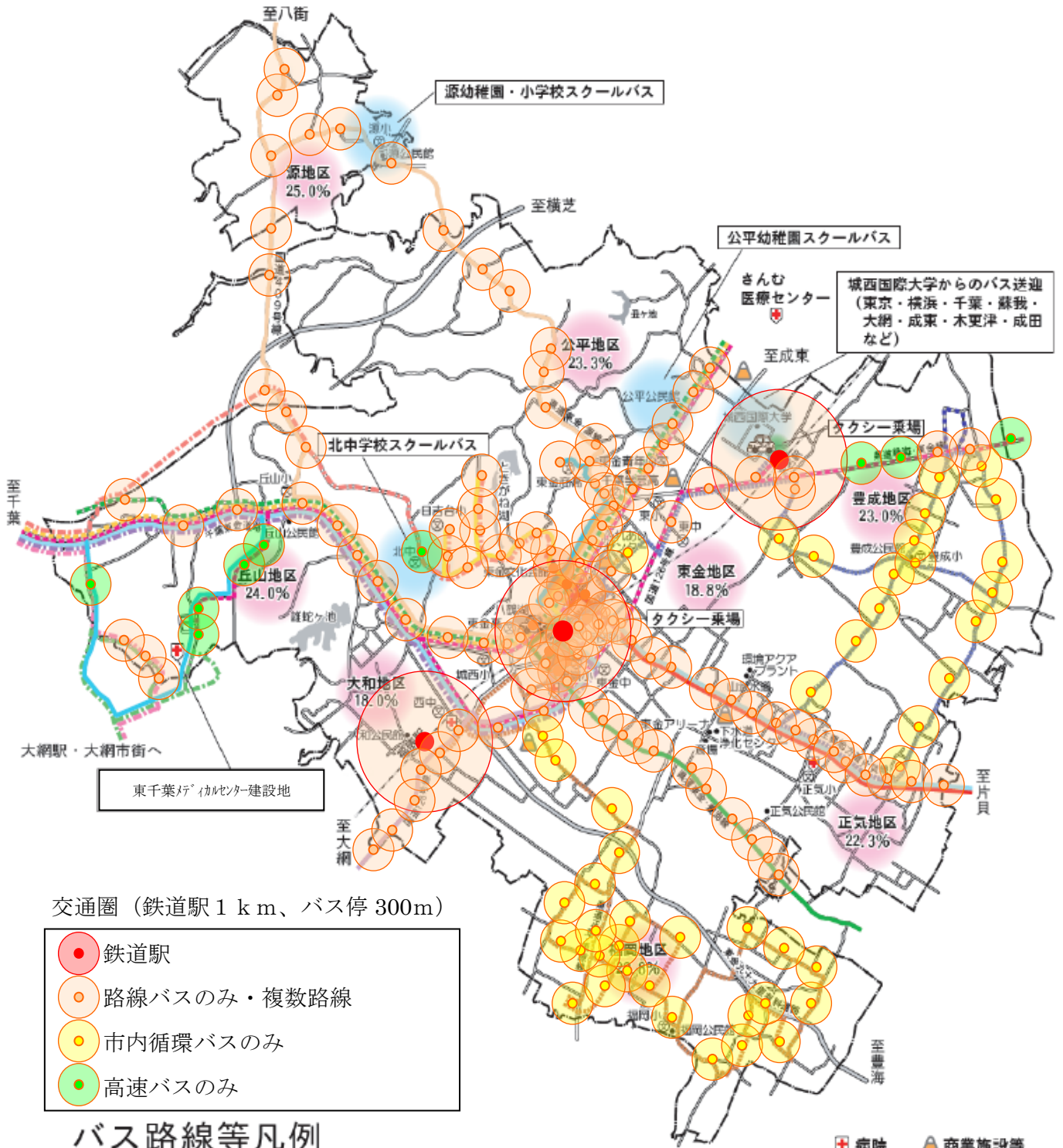
運行本数凡例

| 路線バス | 高速バス | 循環バス |
|------|------|------|
|------|------|------|

バス路線等凡例

| | | | |
|---------------------|--------------------|---------------------------|-------------------|
| 九十九里バス 片貝線 | 九十九里バス 東金駅・大網線 | フラワーバス シーサイドライナー | 東金市循環バス 福岡路線 |
| 九十九里バス 豊海線 | 九十九里バス 東金商高線 | 九十九里・フラワー共同 レイクサイドライナー | 東金市循環バス 豊成路線 |
| 九十九里バス 上布田線 | 九十九里バス 学芸高線 | 小湊・京浜急行 羽田空港～東金駅線 | 送迎バス等 |
| 九十九里バス レイクサイドヒル線 | フラワーバス 千葉東金線 | 小湊バス 大網駅～季美の森線 | 高齢化率 H23.4.1現在 |
| 九十九里バス 九十九里ライナー | フラワーバス フラワーライナー | 小湊バス 高速バス「茂原駅・大網駅～東京駅」 | |

(6) 公共交通利用圏域図



交通圏 (鉄道駅 1 km、バス停 300m)

- 鉄道駅
- 路線バスのみ・複数路線
- 市内循環バスのみ
- 高速バスのみ

バス路線等凡例

| | | | |
|--|--|---|--|
| — 九十九里バス 片貝線 | — 九十九里バス 東金駅・大網線 | — フラワーバス シーサイドライナー | — 東金市循環バス 福岡路線 |
| — 九十九里バス 豊海線 | — 九十九里バス 東金商高線 | - - - 九十九里・フラワー共同 レイクサイドライナー | - - - 東金市循環バス 豊成路線 |
| — 九十九里バス 上布田線 | — 九十九里バス 学芸高線 | - - - 小湊・京浜急行 羽田空港～東金駅線 | ● 送迎バス等 |
| — 九十九里バス レイクサイドヒル線 | - - - フラワーバス 千葉東金線 | - - - 小湊バス 大網駅～季美の森線 | ● 高齢化率 H23.4.1現在 |
| — 九十九里バス 九十九里ライナー | - - - フラワーバス フラワーライナー | - - - 小湊バス 高速バス「茂原駅・大網駅～東京駅」 | |

(7) タクシー交通の現況

- 東金市には、5社のタクシー事業者が運営を営んでいる。
- 福祉タクシーの利用者数は横ばい傾向にある。

①市内タクシー事業者の車両数

| 社名 | 車両台数(台) | 福祉車両 |
|-----------|------------|------|
| 東金タクシー(有) | 10 | 有 |
| 南総タクシー(株) | 30(うち市内15) | 有 |
| 関口タクシー(有) | 8 | 有 |
| 仲田タクシー(有) | 6 | |
| 小川タクシー(有) | 4 | |
| 合計 | 58 | |

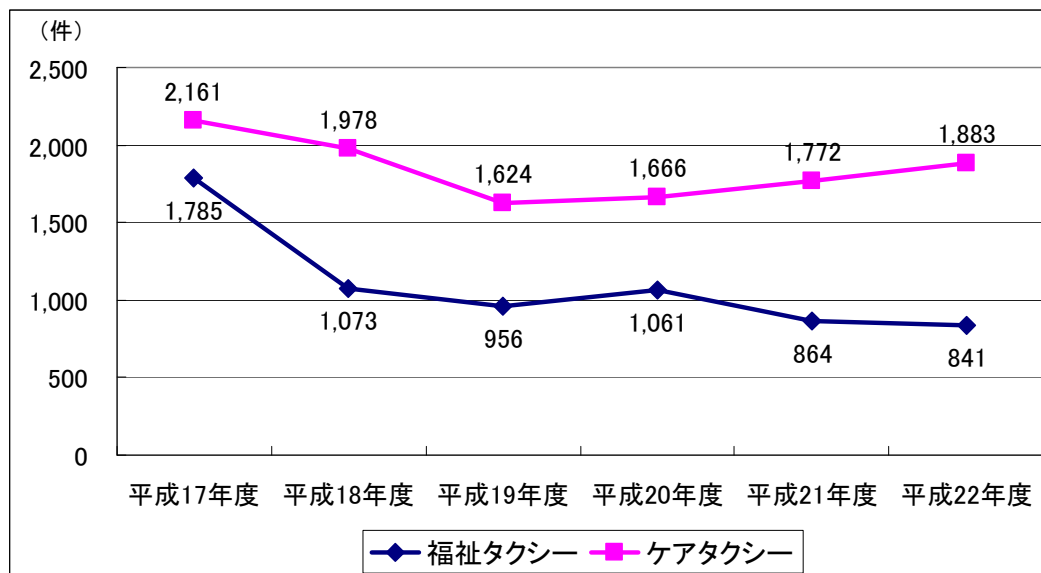
出典 東金市資料

②福祉タクシーとケアタクシー利用状況

| | | 平成17年度 | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 | 平成22年度 |
|--------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 福祉タクシー | 利用申請者(人) | 195 | 203 | 175 | 203 | 216 | 203 |
| ケアタクシー | タクシー券交付者(人) | 424 | 423 | 322 | 309 | 313 | 313 |

出典 東金市資料

③福祉タクシー及びケアタクシーの利用延人数の推移



出典 東金市資料

(8) スクールバスの現状

○ 3つのスクールバスが、補助金を受け運行されている。

①北中学校通学バス

| | 補助金 (千円) | 対象者数 (人) | 一人当たり 年額(円) |
|--------|-------------|-------------|----------------|
| 平成17年度 | 10,920 | 42 | 260,000 |
| 平成18年度 | 9,660 | 56 | 172,500 |
| 平成19年度 | 9,660 | 41 | 235,610 |
| 平成20年度 | 9,660 | 47 | 205,532 |
| 平成21年度 | 5,397 | 43 | 125,503 |

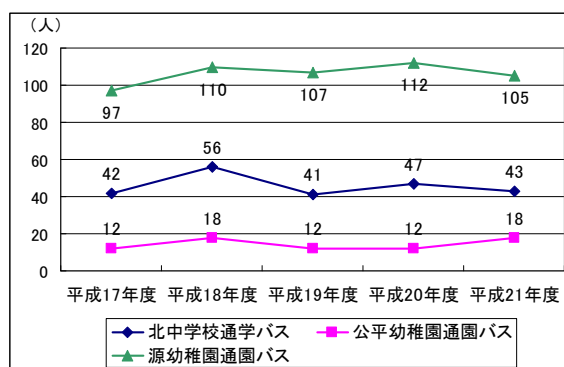
②公平幼稚園通園バス

| | 補助金 (千円) | 対象者数 (人) | 一人当たり 年額(円) |
|--------|-------------|-------------|----------------|
| 平成17年度 | 2,000 | 12 | 166,667 |
| 平成18年度 | 2,000 | 18 | 111,111 |
| 平成19年度 | 2,000 | 12 | 166,667 |
| 平成20年度 | 2,000 | 12 | 166,667 |
| 平成21年度 | 2,000 | 18 | 111,111 |

③源幼稚園通園バス

| | 補助金 (千円) | 対象者数 (人) | 一人当たり 年額(円) |
|--------|-------------|-------------|----------------|
| 平成17年度 | 6,800 | 97 | 70,103 |
| 平成18年度 | 6,800 | 110 | 61,818 |
| 平成19年度 | 6,800 | 107 | 63,551 |
| 平成20年度 | 6,800 | 112 | 60,714 |
| 平成21年度 | 6,800 | 105 | 64,761 |

④スクールバス対象者推移



出典 東金市資料

(9) 城西国際大学送迎バスの現状

○ 市外及び県外からの送迎バスが、学生を対象に有料で運行されている。

①運行ダイヤ 大学行

| 時間 | 東京駅 発 | 横浜駅 発 | 木更津 駅発 | 西船橋 駅発 | 幕張キャ ンパス発 | 蘇我駅 発 | 大網駅 発 | 成東駅 発 | 成田駅 発 |
|----|----------|----------|-----------|-----------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| 7 | 40 | 20 | | | | | | | |
| 8 | | | 10 | 10 | | 25・35 | 50 | | 15 |
| 9 | 0 | | | | | | | 5 | |
| 10 | | | | | | 10 20 | 15 50 | | 45 |
| 11 | | | | | | | 55 | 35 | |
| 12 | | | | | 50 | 10 | 40 | | |
| 13 | | | | | | 55 | 15 | | 45 |
| 14 | | | | | | | 10 | 35 | |
| 15 | 0 | | | | 0 | 50 | 05 30 | | |
| 16 | | | | | | 5 | | | 5 |
| 17 | | | | | | | 10 | 0 | |

大学発

| 時間 | 東京駅 行 | 横浜駅 行 | 木更津 駅行 | 西船橋 駅行 | 幕張キャ ンパス行 | 蘇我駅 行 | 大網駅 行 | 成東駅 行 | 成田駅 行 |
|----|----------|----------|-----------|-----------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| 9 | | | | | | 20 30 | 50 | 40 | 40 |
| 10 | | | | | | | 25 | | |
| 11 | | | | | 55 | 15 | 30 | | |
| 12 | | | | | | | 15 50 | 45 | 45 |
| 13 | 10 | | | | | 10 | 45 | | |
| 14 | | | | | 0 | | 40 | | |
| 15 | | | | | | 05 15 | 5 | 5 | 5 |
| 16 | 50 | 50 | 50 | | | | 45 | | |
| 17 | | | | 0 | | | | | |
| 18 | 30 | | | | | 20 30 | | 20 | 20 |

②所要時間及び料金

| 駅名 | 所要時間 | 料金(片道) |
|---------|--------|--------|
| JR東京駅 | 1時間10分 | 600円 |
| JR横浜駅 | 1時間40分 | 900円 |
| JR木更津駅 | 60分 | 500円 |
| JR西船橋駅 | 60分 | 400円 |
| 幕張キャンパス | 50分 | 300円 |
| JR蘇我駅 | 45分 | 200円 |
| JR大網駅 | 25分 | 100円 |
| JR成東駅 | 10分 | 100円 |
| 京成成田駅 | 50分 | 300円 |

出典 城西国際大学HP

(10) 自動車教習所送迎バスの現況

○ 九十九里自動車教習所では、あらかじめ登録・予約しておいた住所へ自宅送迎バスを運行している。

送迎エリアは、東金市・九十九里町・大網白里町・山武市の一部・千葉市の一部

出典 九十九里自動車教習所HP

(11) 隣接都市のコミュニティバス等の現状

隣接都市のコミュニティバス等の概要

| 市・町 | 名称 | ルート数 | 運賃(円) | 運行本数(回) |
|-------|---------------------|------|------------|---------|
| 千葉市 | コミュニティバス | 4 | 200(小人100) | 5~11 |
| 山武市 | 山武市巡回バス | 4 | 200 | 3 |
| | 山武市基幹バス | 2 | 200(小人100) | 7 |
| | 乗合タクシー | — | 300(小人150) | — |
| 大網白里町 | コミュニティバス (実証運行中) | 1 | 200(小人100) | 4 |
| 八街市 | ふれあいバス | 5 | 200(小人100) | 3~4 |
| 九十九里町 | — | — | — | — |

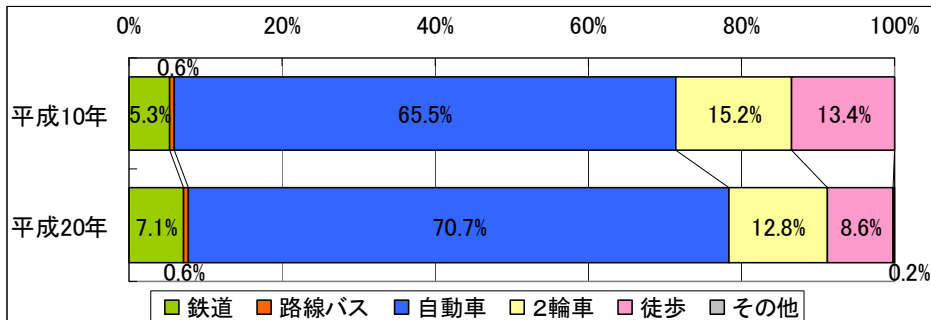
出典 各市町HP

1-6. 交通流動・特性

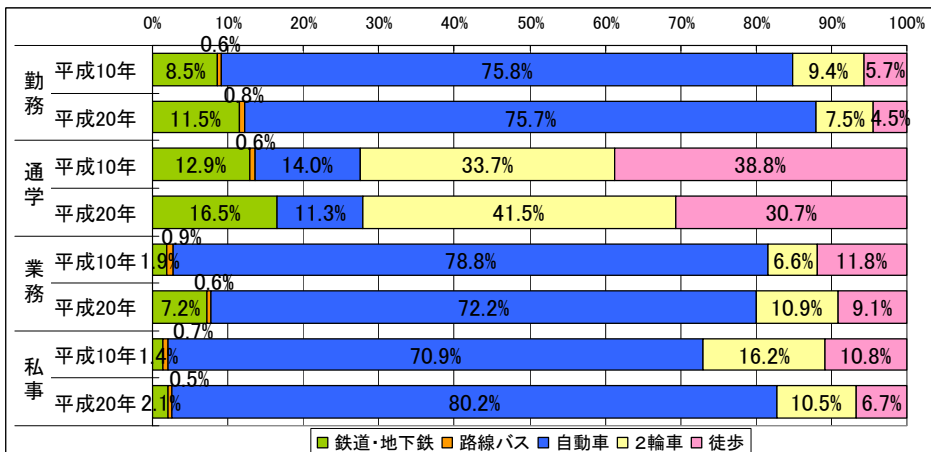
(1) 交通流動特性

- 東金市の主な交通手段は自動車であり、全体の約70%を占めている。
- 目的別にみると、通学においては2輪車割合が高く、私事においては、鉄道の利用が少なくなっている。
- 駅端末交通手段は、福俵駅・東金駅・求名駅の3駅共に徒歩の割合が最も多く、次いで乗用車となっている。東金駅において、路線バスの割合は減少している。

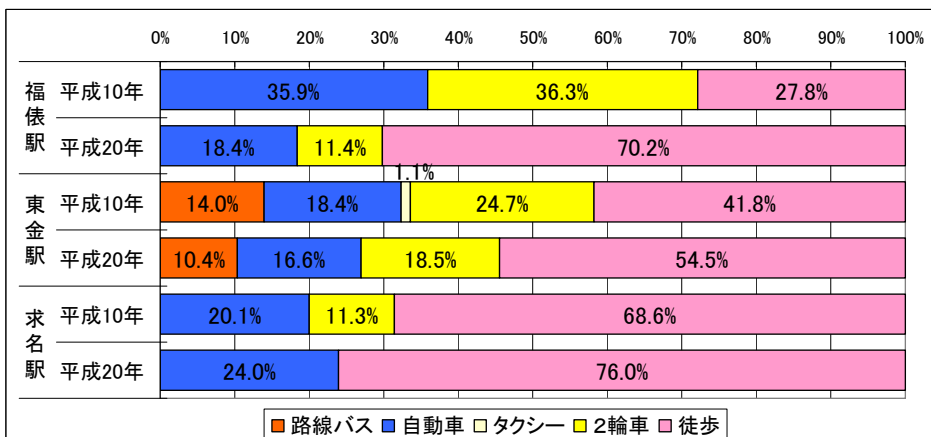
①代表交通手段構成比



②目的別代表手段構成比



③駅端末交通手段構成比

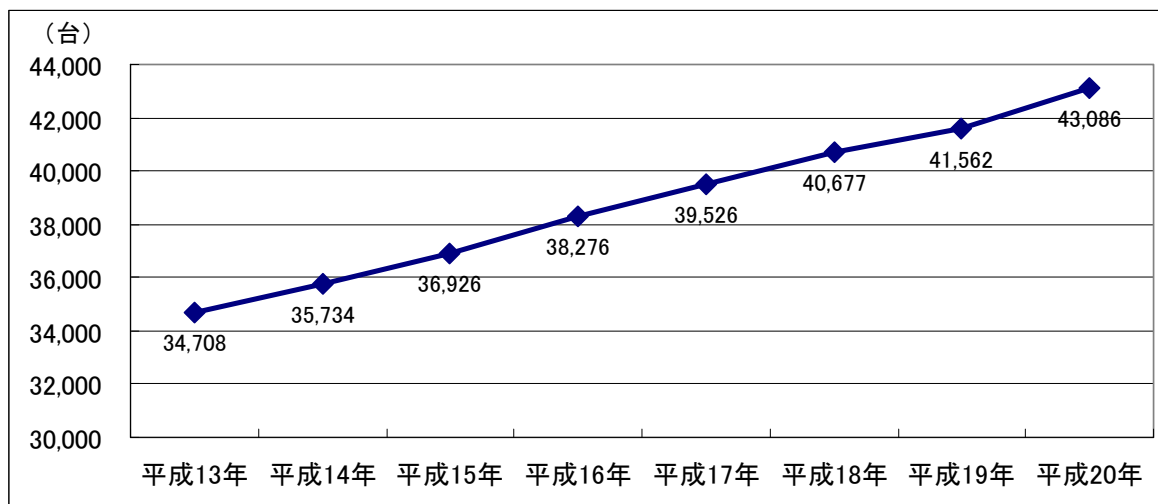


出典
平成10年・平成20年
東京都市圏パーソナル
リサーチ調査

(2) 自家用自動車保有台数の現状

○ 東金市の自家用車の保有台数は、年々増加している。公共交通利用者が自動車交通に移り変わっていると考えられる。

自家用車自動車保有台数の推移



出典 千葉県統計年鑑

1-7. 上位計画における公共交通の位置付け

- 上位計画では、道路整備方針を重点的に掲げており、それと合わせて公共交通システムの検討を行うことが必要である。
- JR 東金線の見直し、連携強化も重視されている。
- 地域公共交通会議での論議、検討が今後の公共交通事業において重要になると考えられる。
- 地域公共交通の充実は、通勤・通学・買い物・高齢者・障害を持つ方などいろいろな方々に対して、利用しやすい移動手段を提供することであり、人口減少、所得階層の減少といったマイナス側面の中で、いかに魅力あるまち、呼び込めるまちづくりをするかにおいても地域公共交通がまちづくりの要となってくると上位計画において位置づけられている。

①東金市第3次総合計画

| 将来像 | | 人・自然 ときめき交感都市 東金 |
|----------|------|---|
| JR東金線 | 基本目標 | 引き続き利便性の向上や複線化等の要望を関係機関に働きかけるとともに、駐輪場などの環境の整備を進めることで、利用者の増加に努めます。 |
| | 方針 | JR東金線複線化促進協議会へ参加し、JR東日本旅客鉄道株式会社へ要望活動・市町民号の運行・東金線の緑化事業・PR活動を行います。またJR求名駅において登録制の無料駐輪場の貸出を行います。駅の所有者であるJRや関係機関との連携、協議を行いながら、駅施設等の整備について、調査・研究を進めます。 |
| その他の公共交通 | 基本目標 | 「東金市地域公共交通会議」で今後のあり方を検討し、新たな公共交通の運行実証を行い、市民の利便性の向上を図ります。 |
| | 方針 | <p><バス路線確保対策事業> 福岡地区及び豊成地区と市中心部を結ぶ市内循環バスの運行を行います。 また、旧国鉄バス布田線の廃止に伴い、代替運行しているバス路線運行事業者に対し、補助金の交付を行います。</p> <p><地域公共交通総合連携計画策定事業> 鉄道やバス・タクシーなどの地域公共交通について、そのあり方と今後の展開について、「地域公共交通会議」で論議し、計画を策定し、実証運行を行います。</p> |

出典 東金市第3次総合計画

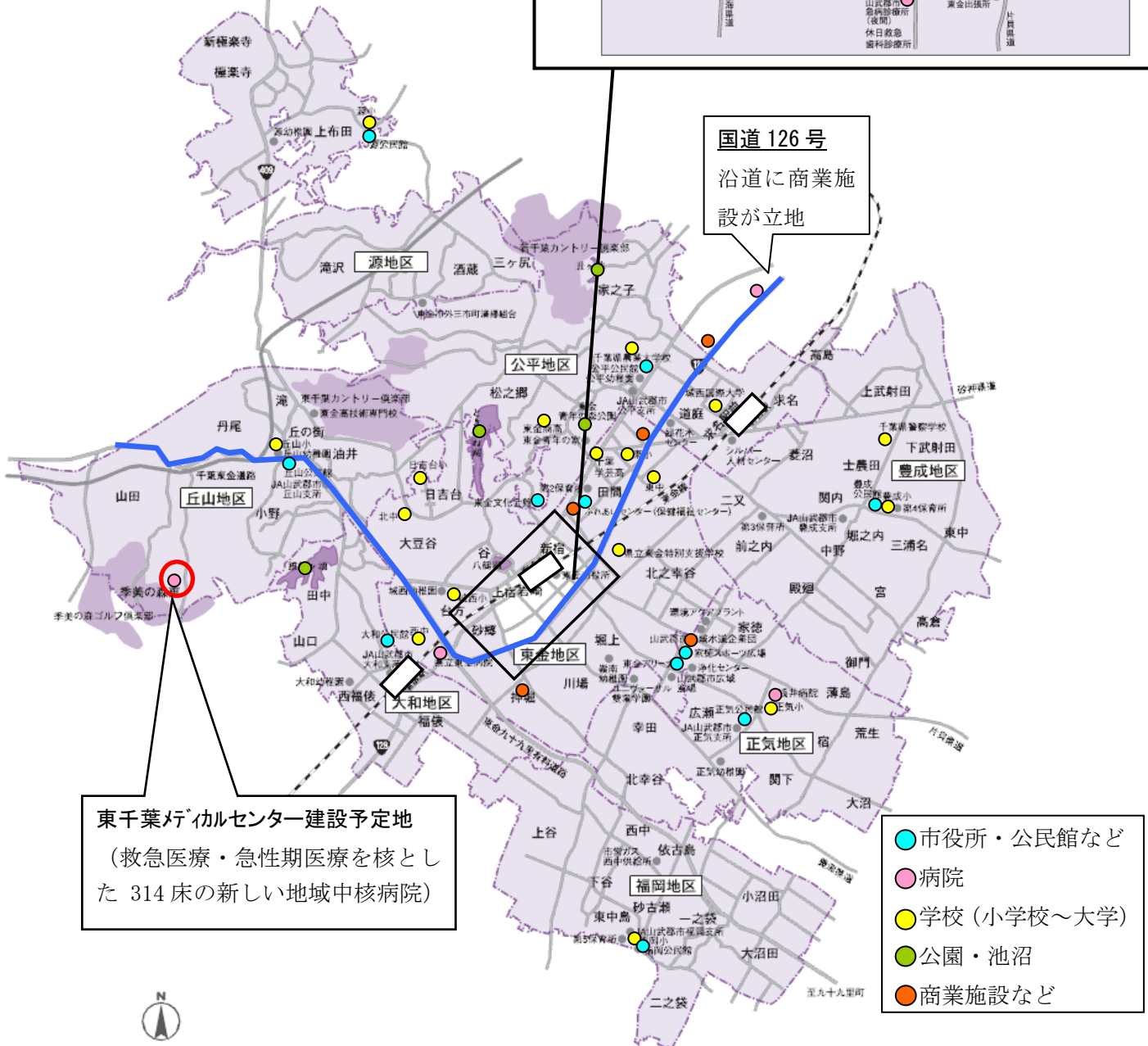
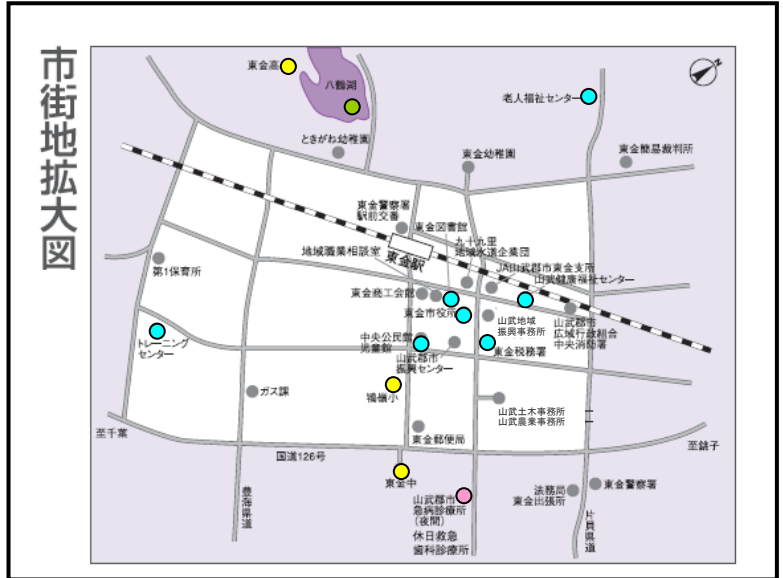
②都市計画マスタープラン

| 将来像 | | 人と自然が育む“にぎわい”と“やすらぎ”のステージとうがね |
|--------|------|--|
| JR東金線 | 基本目標 | JR東金線は本市の発展を支えてきた都市軸の中心であり、今後の市民生活の向上や経済活性化の鍵を握る重要な交通機関であることから、更なる利便性の向上に努めます。また、高齢者・障害者を含め、市民が利用しやすい交通機関とするため、駅及びその周辺の整備を進めます。 |
| | 方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用促進、利用客増加、経営改善に対し、JRと市の連携強化。 ・ JRに対する要望活動を行うとともに、利用促進と取り組みを行う。また、JRと地方公共団体との連携に対する規制緩和、市独自の利便性向上に向けた取り組み。 ・ 駅舎改修、周辺整備の促進。バリアフリー化。求名駅東口の駅前広場や駐車場等、周辺施設の整備促進。福依駅のホーム移転。 |
| 公その交通の | 基本目標 | 市民の身近な公共交通であるバス交通の路線確保に努めるとともに、交通空白地域の解消や公共施設への交通確保のため、新たな公共交通システムの導入を進めます。 |
| | 方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの機能維持を図り、市民の身近な交通手段の確保。 ・ 交通弱者の生活の足や公共施設等への交通手段確保。新たな公共交通システムの導入。 ・ 首都圏中央連絡自動車道等の整備進展による利便性向上と地域の活性化につながる長距離バス運行の実現の方向性についての研究を進める。 |

出典 東金市都市計画マスタープラン

1-8. 市内の主要施設分布

- 市役所等の公共施設は、東金駅周辺に集中し、アリーナなどのスポーツ施設は正気地区に立地する。
- 公平地区には、城西国際大学、千葉県農業大学校を有している。
- 市内にある湖や池は観光地となっている。
- 病院は県立東金病院、浅井病院などがあり、平成 26 年 4 月には、丘山地区南部に東千葉メディカルセンターが開院予定である。



出典 ライフ東金

1-9. 東金市民の声

- アクセスの不満、買い物や病院への移動手段について高齢化に伴い将来への不安の意見が多くなっている。

第15回市民アンケート（平成23年8月時点）

市民生活を支える公共交通の充実の施策（鉄道やバス交通など公共交通の充実を図っている）の満足度・不満足度

| 満足 | やや満足 | やや不満 | 不満 | 無回答 |
|--------|--------|--------|--------|-------|
| 17.61% | 43.75% | 21.31% | 14.06% | 3.27% |
| 61.36% | | 35.37% | | 3.27% |

- 3人に1人が不満足を示している。
- 第15回市民アンケート（平成23年8月時点）の鉄道を含む交通についての自由回答では、次のような意見が上がっている。

| | 主な意見 |
|-------------------------------------|--|
| 移動 | 市街地や駅、駅周辺への買い物や病院に行くことができない。 家族が居なかったり、年齢的にも将来もそのようなことが不安 |
| 路線バス | 本数を増やしてほしい |
| | ルートを増加してほしい |
| | 運賃を安価にしてほしい |
| | バス停を増加してほしい |
| | ルートがわかりづらい どこからどこに行くのかわからない |
| 鉄道 | 東金線の本数を増やしてほしい |
| | 東金線の終電を遅くしてほしい |
| | 外房線との接続をよくしてほしい |
| | 東金線の東京・千葉直通を増加してほしい |
| | 市は何を改善しているのかわからない等 |
| 市の循環バス | 運行地域の拡大をしてほしい この地区にも運行してほしい 全域にしてほしい |
| | 効率が悪いのではないか |
| | 本数を増加させてほしい |
| | 高齢者対応、高齢者に関する視点を重視すべき |
| | 周知不足 知らない 見たことない |
| | バス停の増加をしてほしい、バス停まで遠い、歩けない |
| | 休日運行をしてほしい |
| | 病院、商業施設への行き先を多くしてほしい |
| 無料化を希望、逆ルート運行希望、バスを派手にすべき、バスを大きくすべき | |
| 自動車依存・脱却 | 駐車場の増加が必要だ |
| | 鉄道・バス等公共交通の充実希望、交通がよくなれば利用する |
| | 駐車場増加で無料化希望 |
| 全体的なこと | 交通の全体の情報がわからない、わかりづらい 何も改善していない、変わっていない、不十分、交通がダメだと街はダメになる等 |

2. 公共交通に関するアンケート調査結果概要

2-1. 調査概要

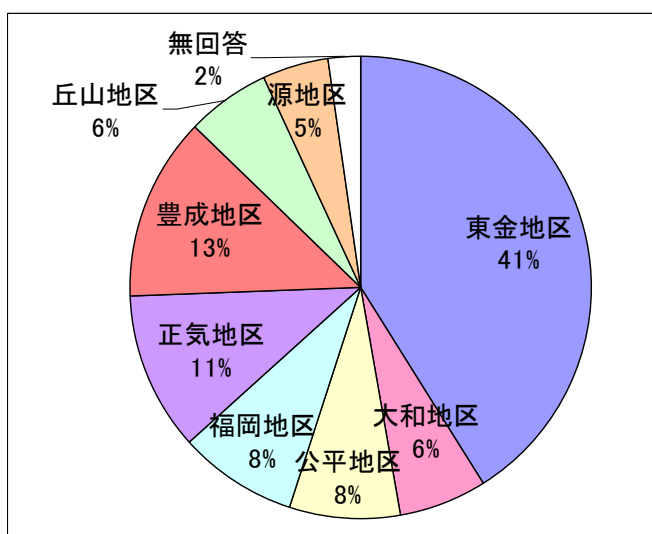
| | |
|---------|--|
| 調査地 | 東金市内 |
| 実施方法 | 15歳以上の市民から無作為抽出し、郵送配布、回収方式 |
| 実施期間 | 2011年8月9日（火）～8月31日（水） |
| 配布数 | 3,000通 |
| 回答数 | 980通 |
| 回収率 | 32.7% |
| 調査結果の見方 | 集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。 |

2-2. 調査結果

(1) 集計結果

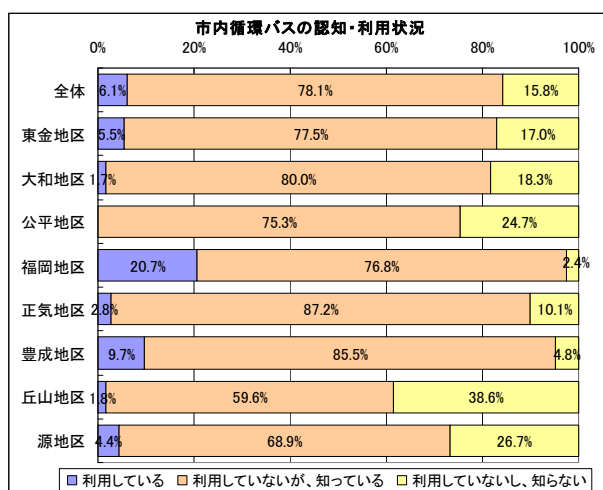
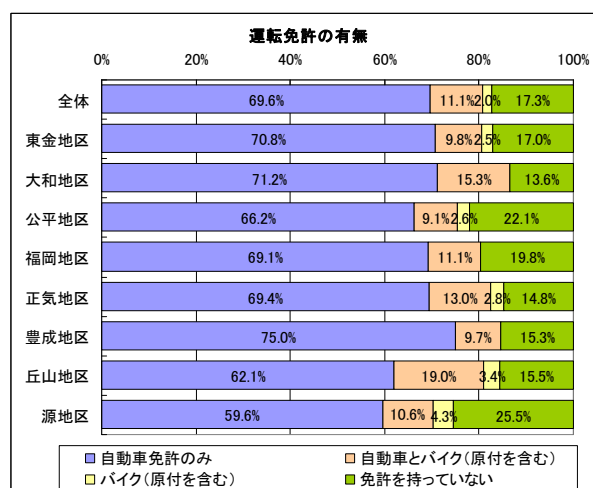
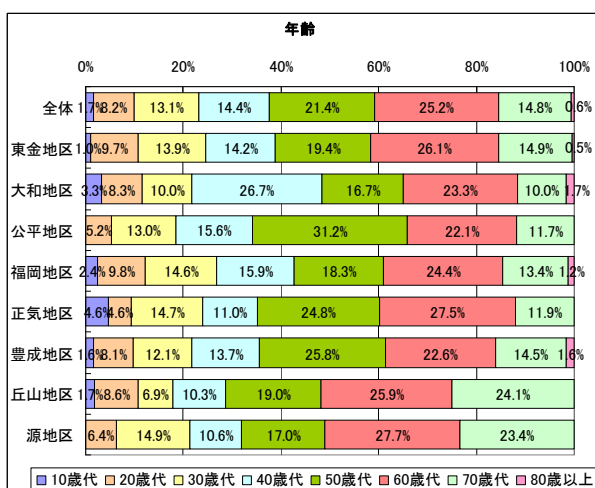
地区毎のアンケートの集計結果は、下記のようになった。

| | |
|------|-----|
| 東金地区 | 402 |
| 大和地区 | 60 |
| 公平地区 | 77 |
| 福岡地区 | 82 |
| 正気地区 | 109 |
| 豊成地区 | 124 |
| 丘山地区 | 58 |
| 源地区 | 47 |
| 無回答 | 21 |
| | 980 |



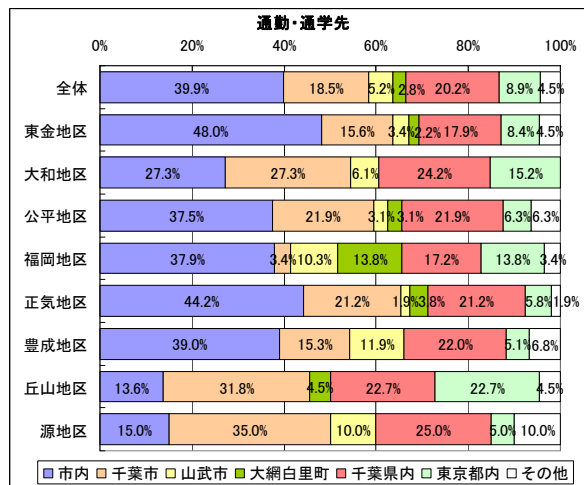
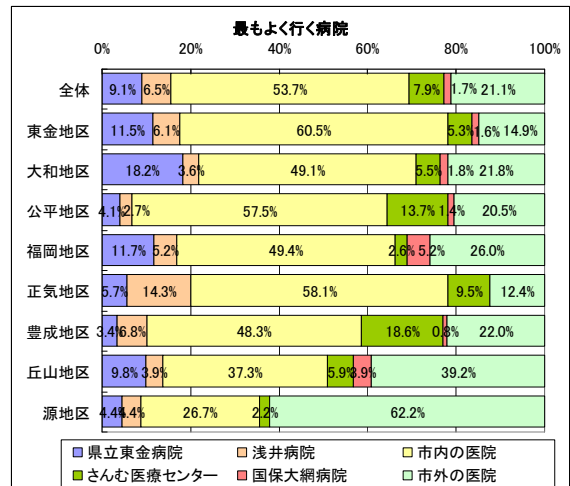
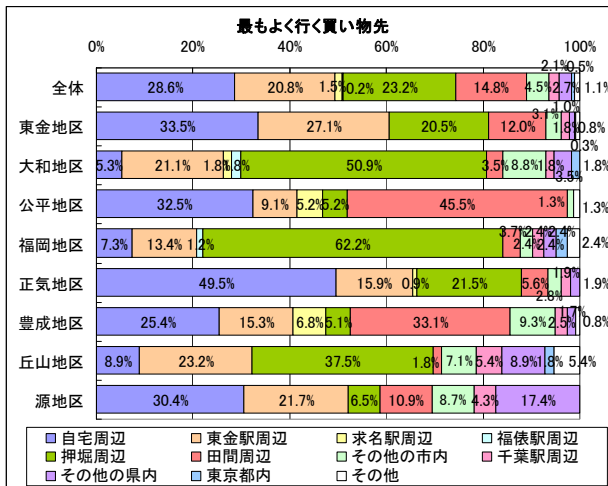
(2) 回答者の属性について

- 回答者は全体の40.6%が60歳以上の高齢者であり、丘山地区、源地区は半数以上が高齢者となっている。
- 全体の82.7%が自動車あるいはバイクの免許を有しており、高齢者の多い源地区、求名駅を有する公平地区は運転免許を持っていない割合が多くなっている。
- 主に福岡地区と豊成地区で運行している市内循環バスの認知及び利用は、同2地区で多くなっている。運行されていない、丘山地区、源地区では認知度が低く、公平地区では利用者が0%となっている。



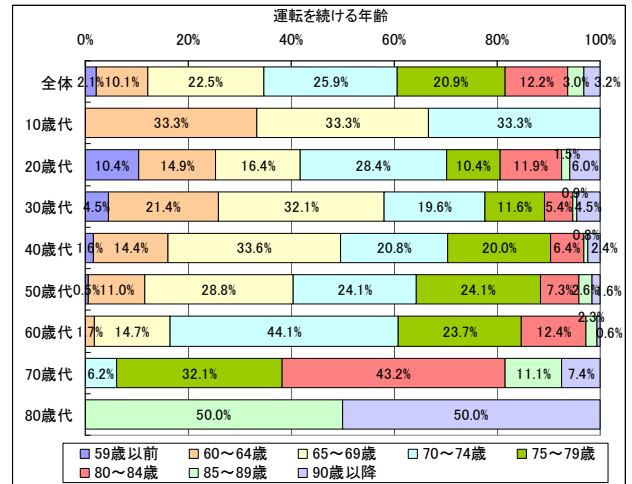
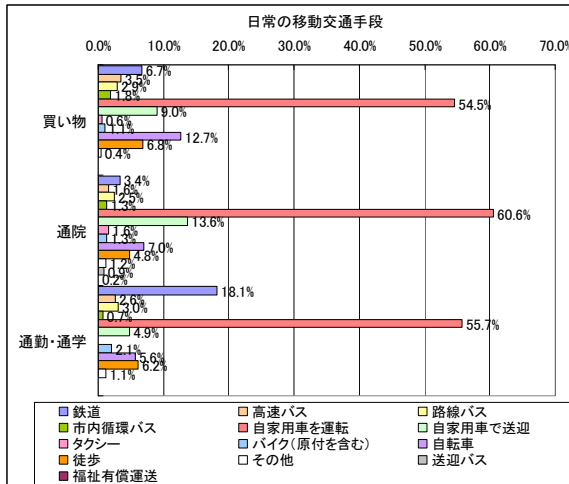
(3) 日常の移動先について

- 最もよく行く買い物先は、東金地区、正気地区、源地区では「自宅周辺」、大和地区、福岡地区、丘山地区ではビッグハウス、カスミ等のスーパーやしまむら、ライトオン等の服飾店舗が立ち並ぶ「押堀周辺」、公平地区、豊成地区では村の市場、カスミ、カインズホーム等が立ち並ぶ「田間周辺」が最も多くなっている。
- 最もよく行く病院は、源地区、丘山地区は、「市外の病院」、その他の地区は、「市内の病院」が最も多くなっている。県立東金病院に近い大和地区、さんむ医療センターに近い豊成地区では、それぞれの利用が多くなっている。市内の医院は、「西田医院」「りゅうクリニック」「岸本医院」等の東金駅周辺及び田間に集中している。「市外の医院」では、「千葉大学医学部附属病院」「成田赤十字病院」山武市の「高橋医院」等があがっている。源地区では八街市の「湯沢クリニック」が最も多くなっている。
- 通勤・通学先については、高速バスの停留所が多くある丘山地区では、「千葉市」「千葉県内」「東京都内」が多く、千葉駅に直通する八街駅までの路線バスが通る源地区では、「千葉市」が最も多くなっている。その他の地区は、「市内」が最も多くなっている。福岡地区では、隣接する「大網白里町」も他地区に比べ多く見られる。



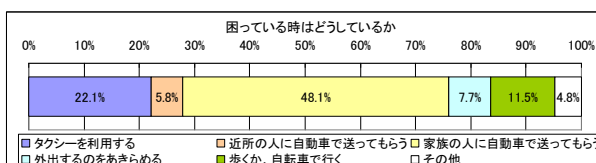
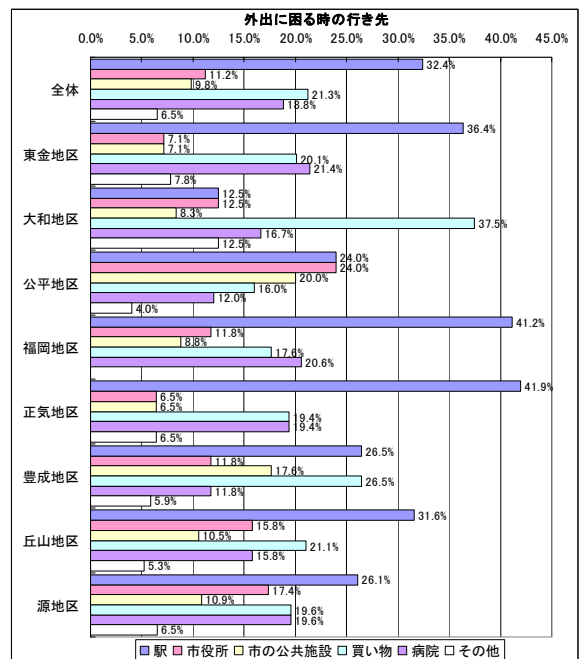
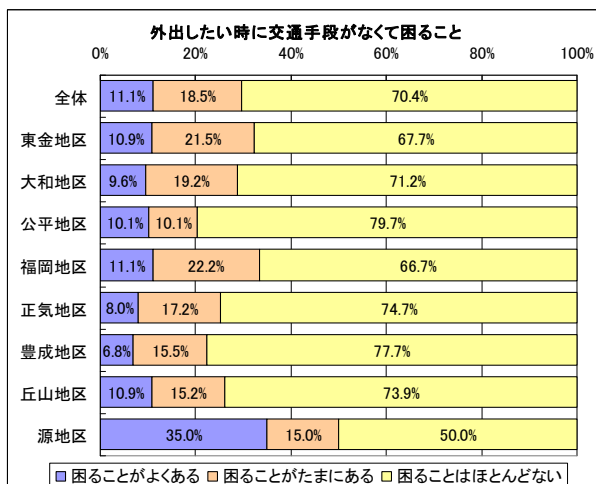
(4) 日常の交通手段について

- 交通手段は「自家用車を運転」の割合が最も多く、2番目は買い物では「自転車」、通院では「自家用車で送迎」、通勤・通学では「鉄道」が多く目的により手段が異なっている。「高速バス」は丘山地区での利用が多く、「市内循環バス」は主な運行ルートとなっている福岡地区と豊成地区での利用が多い。
- 運転を続ける年齢は、50代以上で、10年以内に運転を止めると回答している方が多く、現在自動車を運転して移動している方の交通手段の確保の必要性が見られる。



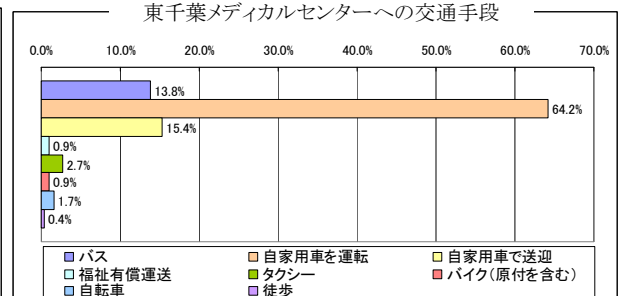
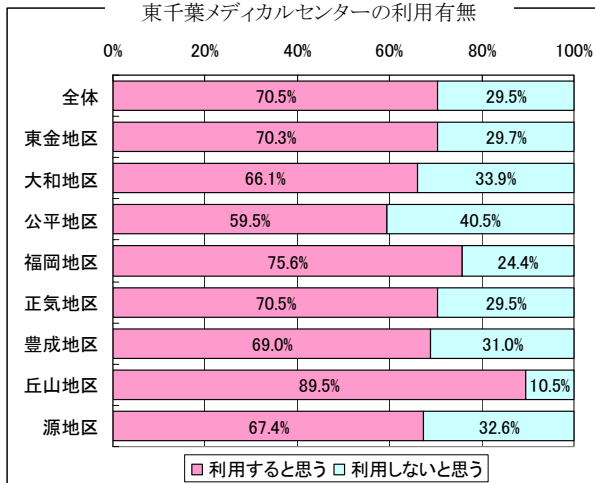
(5) 外出したい時に交通手段がなくて困る場合

- 全体では29.6%が「困ることがある」と感じている。源地区は半数が「困ることがある」、35%が「よくある」と感じ8地区の中で最も多くなっている。
- 「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した方の困る時の行き先は、大和地区では「買い物」、公平地区では「駅」と「市役所」、豊成地区では「駅」と「買い物」、その他の地区では「駅」が最も多くなっている。
- 困っている時は、「家族の人に自動車で送ってもらう」が最も多くなっている。



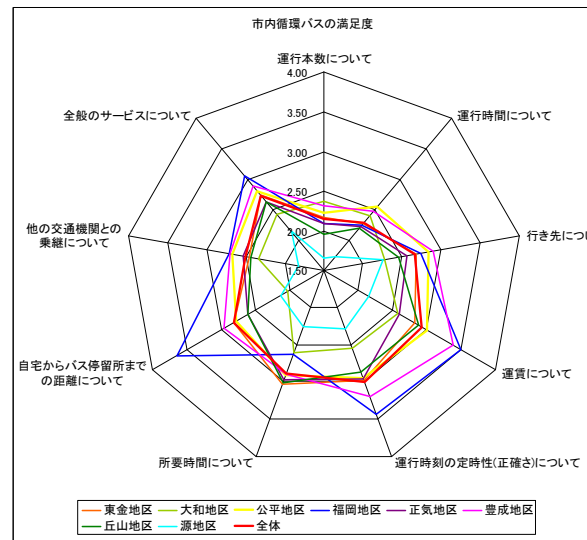
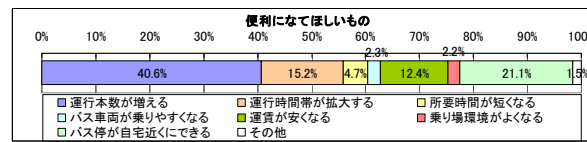
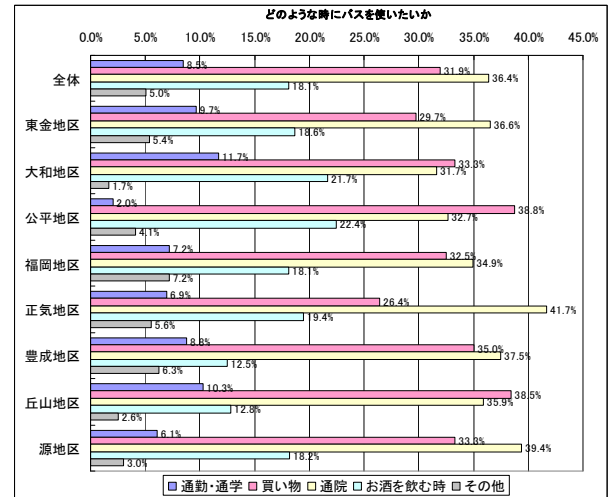
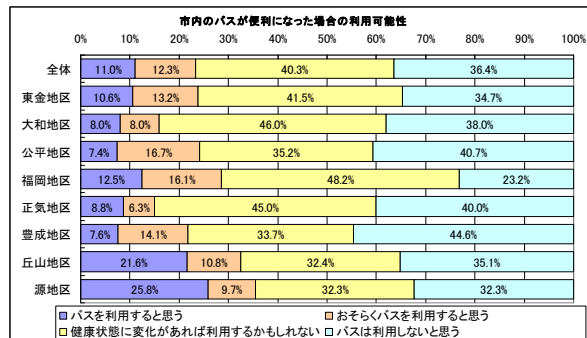
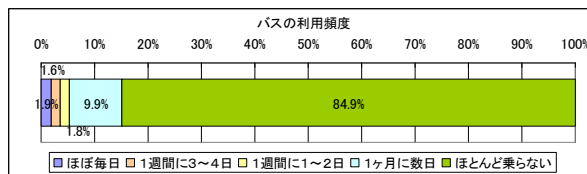
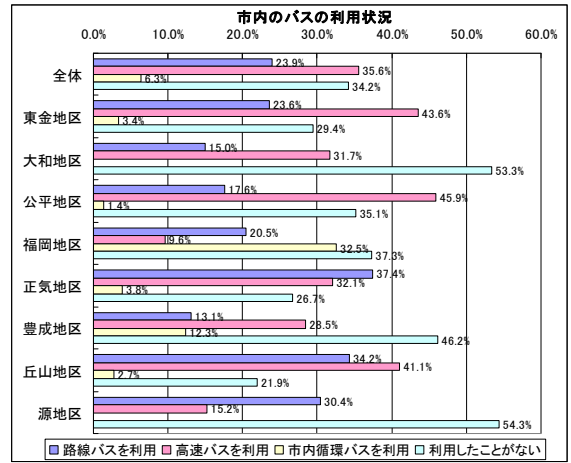
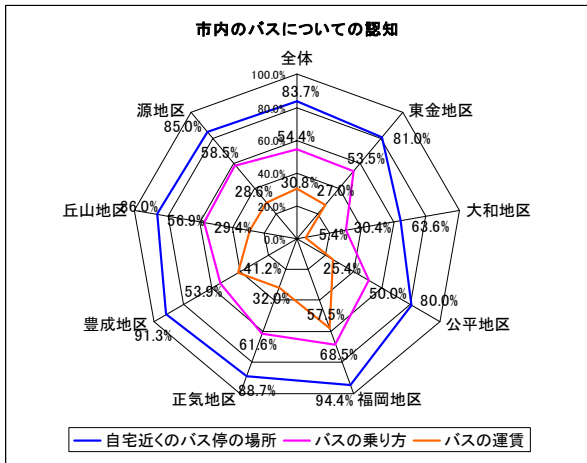
(6) 東千葉メディカルセンター開院に伴う利用について

- 全体では約7割が「利用する」となっており、開院予定地である丘山地区で「利用すると思う」が最も多くなっている。
- 交通手段は「自家用車を運転」が最も多くなっている。バス等の公共交通手段が整っている場合、「バス」の利用を考える人は13.8%となっている。



(7) 市内のバスについて

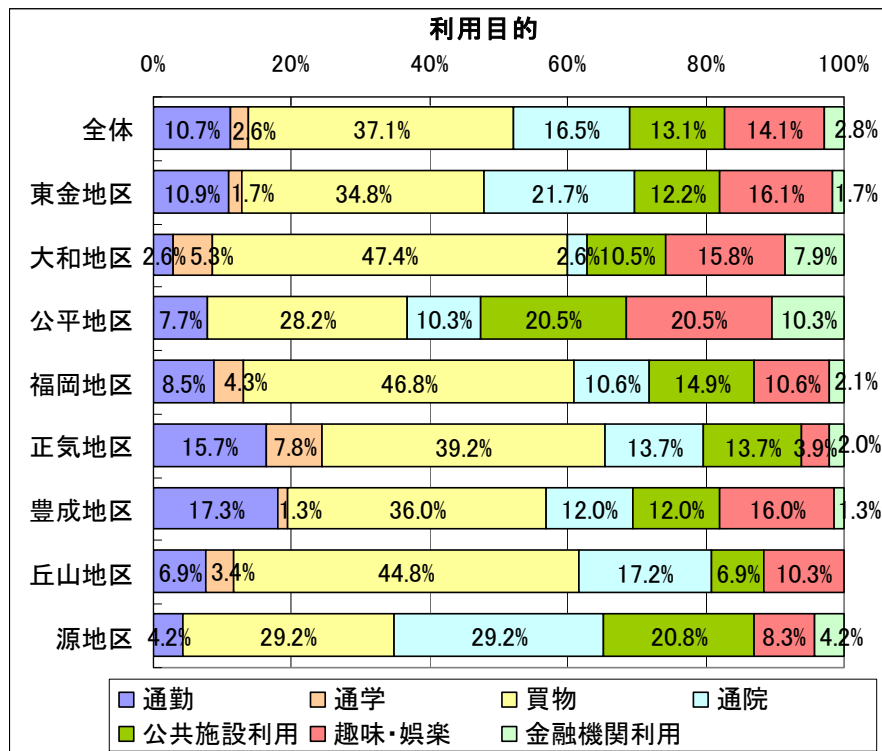
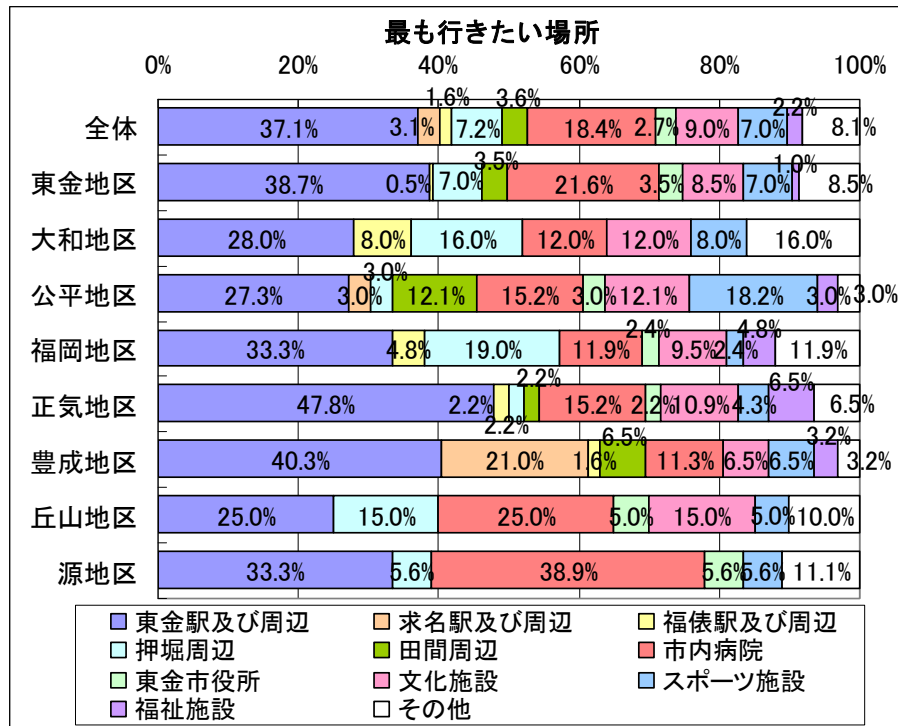
- 「バス停の場所」の認知度は83.7%と高く、「乗り方」については約半数、運賃は3割程度である。大和地区では、福俵駅西側はバス路線がなく、「バス停の場所」「乗り方」「運賃」全てにおいて認知度が低くなっている。
- 全体では、「高速バスを利用したことがある」が最も多くなっている。大和地区、豊成地区、源地区では約半数が「バスを利用したことがない」となっている。
- 市内のバスの利用は、「ほとんど乗らない」が84.9%と最も多くなっている。
 - 市内のバスをほとんど乗らない方の63.6%が市内のバスが便利になった場合の利用する可能性を示した。丘山地区、源地区では3割以上が「バスを利用すると思う」「おそらくバスを利用すると思う」と回答しバスの必要性を示している。
 - 利用する際の目的は、大和地区、公平地区、丘山地区では「買い物」であり、最もよく行く買い物先として「自宅周辺」が多かった東金地区、正気地区、源地区と福岡地区では「通院」が最も多くなっている。全ての地区で、「買い物」「通院」が多くなっている。
 - 利用するために便利になって欲しいものでは、「運行本数が増える」が最も多く、「バス停が自宅近くにできる」、「運行時間帯が拡大する」と続いている。
- 市内循環バスにおける8つの項目の満足度を5点満点の平均点で地区別に示すと、市内循環バスが運行されている豊成地区では、「所要時間について」以外の全ての項目において全体平均点を上回っている。同様に運行範囲である福岡地区では、「運行本数について」「所要時間について」で全体平均を下回っている。これは、実際に運行範囲である両地区を循環して駅等へ行くルートを実際に利用している方が「所要時間が長い」と感じていると考えられる。「運行本数について」は全体的に満足度が低く、源地区は全てにおいて、2.3を下回っている。



※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1での評価を5~1の点数とし、平均点を示している。

(8) 新たな公共交通の利用意向

- 目的地まで行ける新たな公共交通が運行された際の行きたいと思う所は、丘山地区では「東金駅及びその周辺」「市内病院」、源地区では「市内病院」、その他の地区では「東金駅及びその周辺」が最も多くなっている。
- その目的としては、全ての地区で、「買物」が最も多く、源地区では「通院」も同じ割合を占めている。



(9) 自由意見のまとめ

| 地区区分 | 主な意見 |
|------|---|
| 全体 | <input type="radio"/> JR 東金線の運行本数を増やしてほしい |
| | <input type="radio"/> 路線バスの運行本数が少ない |
| | <input type="radio"/> 路線バス、市内循環バスのルートを引きたり、延長したりしてほしい |
| | <input type="radio"/> 今後、公共交通を使いたいので、さらに便利であってほしい |
| | <input type="radio"/> 路線バス、循環バスのルート、時刻表、運賃などを広報などで周知してほしい |
| | <input type="radio"/> 深夜に路線バスを運行してほしい |
| | <input type="radio"/> 大網駅からの深夜運行がほしい |
| | <input type="radio"/> JR 東金線と他路線との乗り継ぎが悪い（待ち時間が長い） |
| 東金地区 | <input type="radio"/> 路線バス、高速バスを利用するために駅の跨線橋を利用するのは辛い |
| | <input type="radio"/> ロータリーに送迎車スペースが欲しい |
| 大和地区 | <input type="radio"/> 循環バスを運行して欲しい |
| | <input type="radio"/> 大網までの路線を昼間もほしい |
| 公平地区 | <input type="radio"/> JR 東金線の夜の東金止まりを成東までほしい |
| | <input type="radio"/> 求名駅の駅前整備をしてほしい |
| 福岡地区 | <input type="radio"/> 市内循環バスはありがたい |
| | <input type="radio"/> 市の中心部まで時間がかかる |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスの停留所を増やしてほしい |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスの本数を増やしてほしい |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスを土日祝日にも運行してほしい |
| 正気地区 | <input type="radio"/> バス停が遠い |
| | <input type="radio"/> バス停までの道が暗い |
| 豊成地区 | <input type="radio"/> 市内循環バスは、乗り降り自由にして欲しい |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスの停留所を増やしてほしい |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスの本数を増やしてほしい |
| | <input type="radio"/> 市内循環バスを土日祝日にも運行してほしい |
| 丘山地区 | <input type="radio"/> バス停が遠い |
| | <input type="radio"/> 高速バスを乗る際、駐車場が欲しい |
| 源地区 | <input type="radio"/> バス停までの道が未整備、遠い |
| | <input type="radio"/> 今後、1人になった時、交通手段が必要 |

3. バス利用者ヒアリング調査結果概要

3-1. 調査概要

| | |
|---------|--|
| 調査地 | <ul style="list-style-type: none"> ・東金駅西口ロータリー、東口ロータリー、「東金駅入口」バス停付近 ・市内循環バス車内 |
| 実施方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの乗車待ちをしている方、降車してくる方にヒアリング ・市内循環バス利用者への車内ヒアリング ・ピーク時などは封筒と共に配布、郵送回収方式 |
| 実施期間 | 2011年10月4日（火） 6:00~19:00 |
| 実施結果 | ヒアリング 87 件、配布 367 件 |
| サンプル数 | 118 件 |
| 調査結果の見方 | 集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。 |

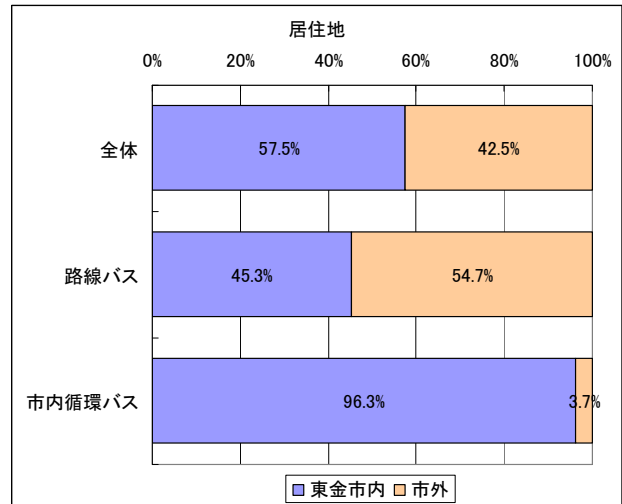
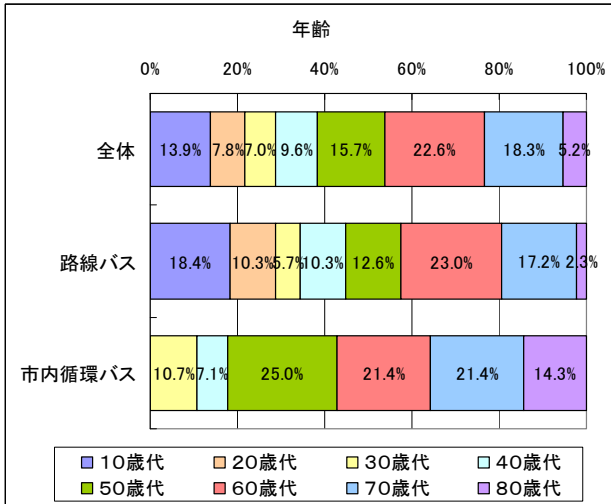
3-2. 調査結果

(1) 集計結果

| | 路線名 | 集計数 | 合計 |
|--------|-----------|-----|-----|
| 路線バス | 片貝線 | 29 | 90 |
| | 豊海線 | 8 | |
| | 上布田線 | 5 | |
| | レイクサイドヒル線 | 20 | |
| | 東金駅・大網線 | 1 | |
| | 東金商業線 | 6 | |
| | 学芸高校線 | 3 | |
| | 千葉東金線 | 14 | |
| | 九十九里ライナー | 4 | |
| 市内循環バス | 福岡路線 | 16 | 28 |
| | 豊海路線 | 12 | |
| 合計 | | | 118 |

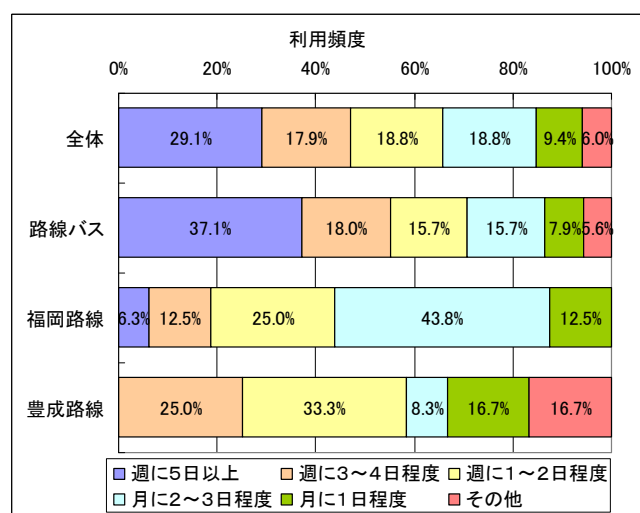
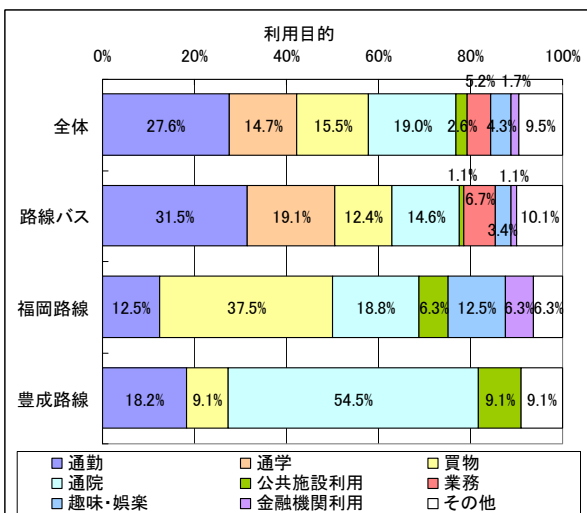
(2) 回答者の属性について

- 路線バスでは幅広い年齢の利用が見られ、市内循環バスは10歳代20歳代の利用がなく、30歳代以上の利用となっている。
- 利用者の居住地は、東金市内と市外に別れており、市内のみを運行する市内循環バスは、市民の利用が高くなっている。



(3) バスの利用について

- 通勤での利用が多く見られる路線バスは利用頻度が高く、買い物、通院の割合が高い市内循環バスは、利用頻度が低くなっている。(調査日に健康診断が実施されていたため豊成路線の通院利用者が多くなっている)



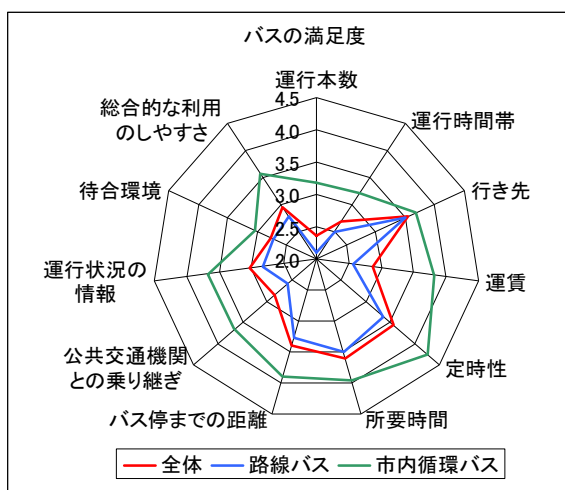
(4) バスの満足度について

- 全体及び路線バスの満足度については、11項目のうち定時性、所要時間の満足度が高く、運行本数についての満足度が最も低くなっていることから運行本数の増便が求められている。
- 市内循環バスは、路線バスに比べ全体的に満足度は高く、最も満足度の低い待合環境については住民アンケートでもバス停環境について「暗い、危ない」という意見が上がっていた。
- 東金駅～片貝駅を結ぶ片貝線では、東金駅において JR 東金線が出発した2～3分後に駅に到着する便が多いため公共交通機関との乗り継ぎにおける満足度が低くなっている。
- 東金駅～八街駅を結び終バスが19時台である上布田線は運行時間の満足度が最も低くなっている。
- 市内の日吉台～東金駅を結ぶレイクサイドヒル線は路線延長が短いことから所要時間への満足度が最も高くなっている。
- 運行本数が1本/日である東金駅・大網線は、多くの項目で評価が低くなっている。
- 1日の利用者数3,127人と最も多く、運行本数23本の千葉東金線においても運行本数の満足度が最も低くなっている。

※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1での評価を5～1の点数とし、平均点を示している。

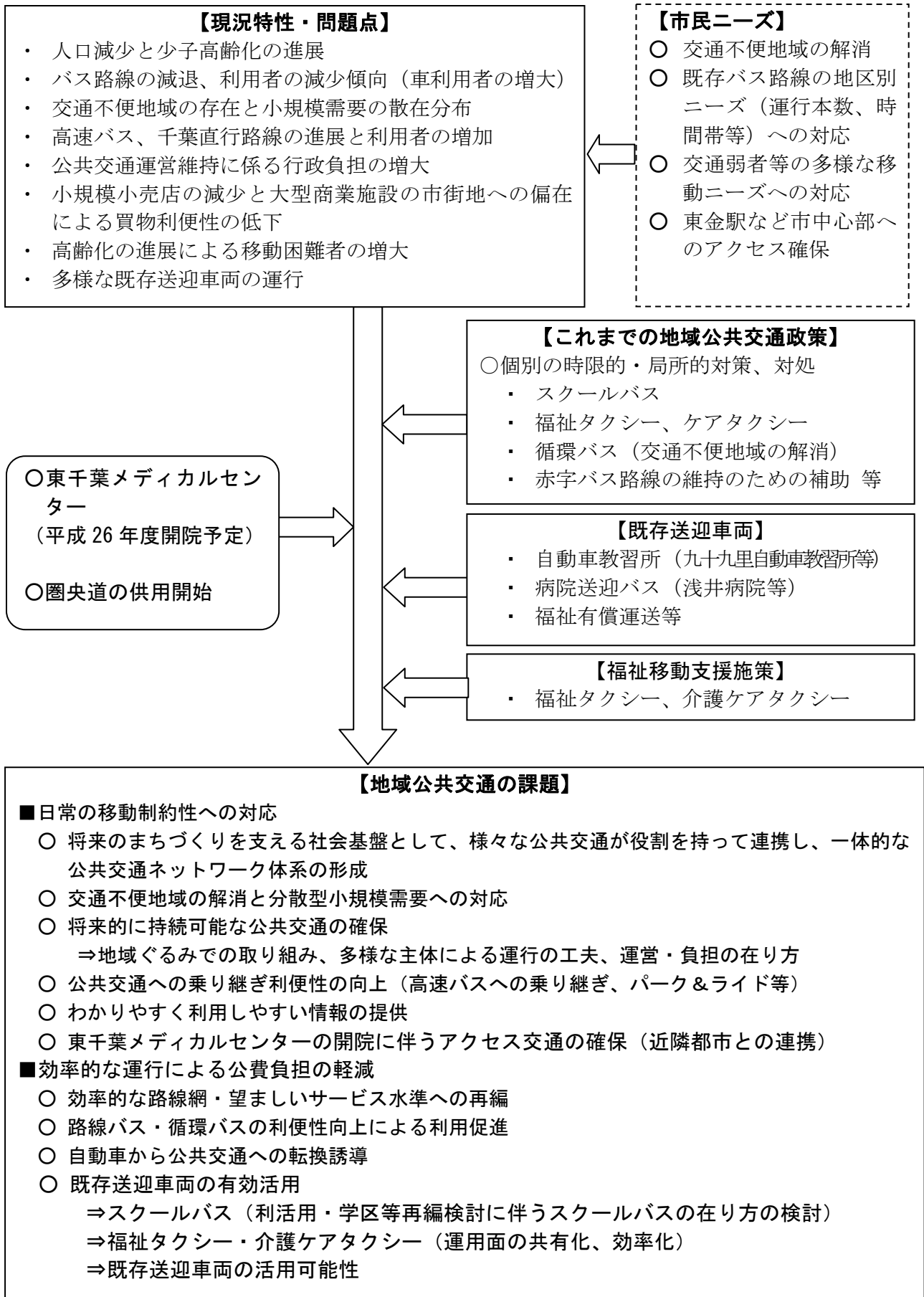
| | 運行本数 | 運行時間帯 | 行き先 | 運賃 | 定時性 | 所要時間 | バス停までの距離 | 公共交通機関との乗り継ぎ | 運行状況の情報 | 待合環境 | 総合的な利用のしやすさ | |
|----------|-----------|-------|-----|-----|-----|------|----------|--------------|---------|------|-------------|-----|
| 全体 | 2.4 | 2.7 | 3.5 | 2.9 | 3.6 | 3.6 | 3.4 | 2.8 | 3.0 | 2.8 | 3.0 | |
| 路線バス | 2.1 | 2.5 | 3.5 | 2.6 | 3.4 | 3.5 | 3.3 | 2.6 | 2.8 | 2.7 | 2.8 | |
| 市内循環バス | 3.2 | 3.2 | 3.7 | 3.8 | 4.3 | 4.0 | 3.9 | 3.7 | 3.7 | 3.0 | 3.6 | |
| 路線バス | 片貝線 | 1.9 | 2.4 | 3.4 | 2.3 | 3.1 | 3.2 | 3.0 | 1.9 | 2.6 | 2.8 | 2.3 |
| | 豊海線 | 2.1 | 2.5 | 3.1 | 2.4 | 3.8 | 3.5 | 3.0 | 2.5 | 3.1 | 3.1 | 3.5 |
| | 上布田線 | 2.6 | 2.2 | 3.2 | 3.2 | 4.0 | 3.6 | 3.8 | 2.6 | 3.2 | 2.8 | 2.8 |
| | レイクサイドヒル線 | 2.1 | 2.8 | 3.7 | 2.4 | 3.4 | 3.9 | 3.6 | 3.0 | 2.8 | 2.4 | 3.0 |
| | 東金駅・大網線 | 1.0 | 1.0 | 4.0 | 3.0 | 2.0 | 3.0 | 3.0 | 2.0 | - | 3.0 | 2.0 |
| | 東金商高線 | 2.0 | 2.3 | 4.6 | 2.7 | 3.8 | 4.0 | 3.3 | 2.8 | 3.2 | 3.2 | 2.7 |
| | 学芸高線 | 3.3 | 3.3 | 4.0 | 3.7 | 3.3 | 3.7 | 3.7 | 3.0 | 3.0 | 3.3 | 3.7 |
| | 千葉東金線 | 1.9 | 2.5 | 3.1 | 2.6 | 3.2 | 3.3 | 3.4 | 3.1 | 2.8 | 2.5 | 2.8 |
| 九十九里ライナー | 2.8 | 2.3 | 4.3 | 3.5 | 3.8 | 3.8 | 2.5 | 3.7 | 2.7 | 2.5 | 3.0 | |
| 市内循環バス | 福岡路線 | 2.9 | 3.1 | 3.7 | 3.9 | 4.1 | 3.7 | 3.8 | 3.5 | 3.9 | 3.1 | 3.8 |
| | 豊成路線 | 3.5 | 3.4 | 3.7 | 3.7 | 4.4 | 4.3 | 4.0 | 3.8 | 3.4 | 2.9 | 3.3 |

青 最も高い、赤 最も低い



- <自由意見のまとめ>
- 運行本数の増加
 - JRとの乗り継ぎをよくしてほしい
 - 運賃を安くしてほしい
 - 運転手の態度が悪い、運転が雑
 - 整備(つり革、シートベルト、運賃箱、時刻表)してほしい など
- ※意見の多い順に記載

4. 地域公共交通の課題の整理



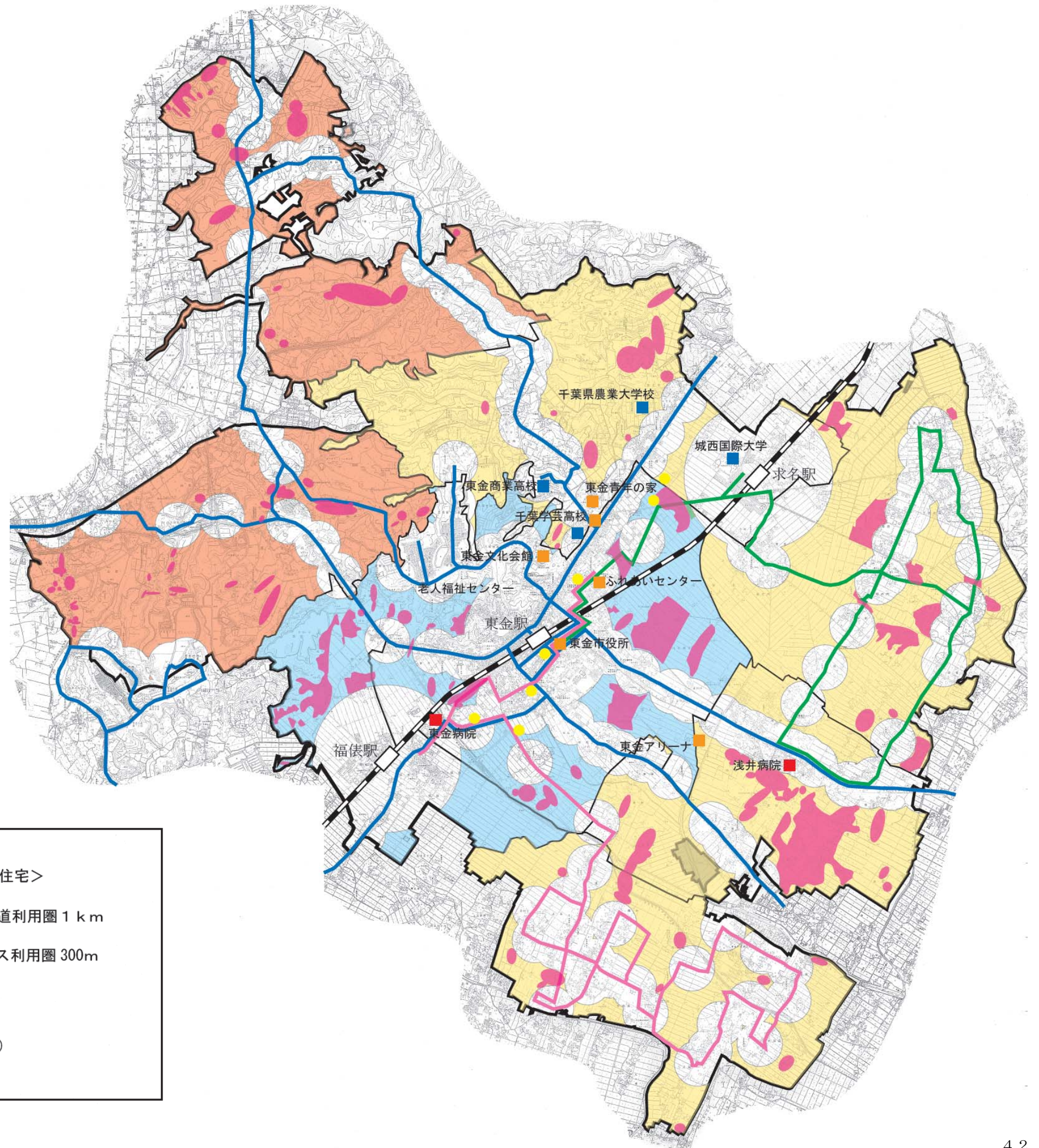
■地域別の課題

| 地区区分 | 地域特性・問題点 | 課題 |
|---------|---|--|
| 1. 東金地区 | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○東金駅を中心にした中心市街地と取り巻く商業市街地、住宅地であり人口が密集している。 ○西部の丘陵地には大規模住宅地がある。 ○市の中心市街地であり、東金駅を中心とするバス路線が運行され交通利便性が高い地区である。 ○市内で最も人口が多く（27,155人）、高齢化率は低い（18.8%）が周辺には集落が分布し低密度市街地が形成されている。 ○東金駅東側は、公共施設や商業施設が集積しているが、鉄道により市街地が分断され、駅東西のにぎわい格差が顕著になっている。 ○田間にはバイパスに沿って商業施設、嶺南は商業施設の一団があり、周辺地区住民の利用が多い。 ○歩行者による東西の往来は駅横の跨線橋を利用することになるが、バリアフリー施設がなく高齢者にとっては移動に不便である。 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住民の主な移動は買い物目的による徒歩や自転車利用が多くなっている。 ○中心市街地でありながら駅までのアクセスに不便を感じている住民が多い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地であり他地区に比べて公共交通利用の利便性は高いといえるが、バス停から離れている地域の生活交通対策が必要である。 ・東西市街地の回遊性を高め、中心部の活性化を図るためにも鉄道横断しやすいバリアフリー施設や移動しやすい交通手段の確保が必要である。 |
| 2. 大和地区 | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○福俵駅を中心に東西に伸び大網白里町に隣接する地区であり、福俵駅西側は低層住宅地が形成され、駅を離れると田園が広がっている。 ○高齢化率が最も低く（18.0%）、田園の中に屋敷林などに囲まれた交通不便地域内の集落が点在する。 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地区内を通る路線バスは、1本/日の運行であり、バスを利用したことのない人の割合が多く、自動車免許の保有率が市内で最も高い。バスに関する認知度も低く、市内でも特に自動車に依存している。 ○買い物のための交通手段に困ることを感じる割合が多く、公共交通の充実による買い物へのニーズが他地区に比べ高い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車への依存が高い地区であり、自動車利用できなくなった高齢者等への交通手段の確保が必要。 ・買い物のための公共交通が必要である。 |

| | | |
|----------------|---|---|
| <p>3. 公平地区</p> | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○求名駅から西に伸び山武市と隣接する地区であり、城西国際大学、千葉県農業大学校が立地している。西部には山林に囲まれたゴルフ場と丘陵地が広がり、交通不便地域が点在する。 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○千葉～東金～成東（23本/日）、東金～八街（6本/日）を結ぶ路線バスが運行されているが、特に丘陵地を運行する八街線は運行本数が少ない。 ○駅や市役所へ行くための交通手段に困る住民が多く、公共交通の充実による東金駅及び周辺に行きたい割合が高い。 ○通院は、さんむ医療センターの利用者が多く、新たな東千葉メディカルセンターへの期待度も大きい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・市役所を含む東金駅周辺への利便性が求められるため、高齢者等の買物・通院のための公共交通が必要である。 |
| <p>4. 福岡地区</p> | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市の南部、大網白里町、九十九里町に隣接し工業専用地域を有する低層住宅地である。 ○路線バス、高速バスは運行されておらず、市内循環バスにより公共交通が保たれている。 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市内循環バスにより、交通不便地域の解消が図られており、買い物、通院で利用が見られ、市内循環バスの評価が高いが、所要時間の短縮が求められている。また運行本数の増便、停留所の新設が求められている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は市内循環バスのみであり、目的地までの所要時間など利便性の改善が求められている。 |
| <p>5. 正気地区</p> | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○豊成地区と福岡地区の間に位置し、東金アリーナなどのスポーツ施設を有している。 ○東金～九十九里方面を結ぶ路線バスが運行されているが、片貝線と豊海線の間を広範囲の交通不便地域が存在する。 ○市民の利用が多い民間病院を有する。 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バスが便利になった際の利用可能性は他地区に比べ高く、バスへの要望として、「運行本数が増える」の他に、交通不便地域の存在や駅から離れていること等から「自宅の近くにバス停ができる」、「運賃が安くなる」というニーズ割合が多い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスにより東金駅への利便性は高いが、バス停まで遠い交通不便地域への対策が必要である。 |

| | | |
|----------------|--|--|
| <p>6. 豊成地区</p> | <p>【地域特性】 ○工業団地を有し、集落は点在している。 ○市の北東部、山武市に隣接し、5本/日運行されている市内循環バスにより、交通不便地域の解消が図られているが、通勤のための公共交通が求められている。交通不便地域も残存する。</p> <p>【住民ニーズ】 ○高速バスも運行されているが、市内循環バスも含め、利用したことがない割合が高い。 ○バスが便利になった際の行き先に通院が多くあがり、東千葉メディカルセンター利用の際の交通手段にもバスが多くあがっている。 ○市内循環バスの増便、停留所の新設、所要時間の短縮が求められている。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・市内循環バスが運行されているが、通勤・通学時及びバス停から離れている地域の生活交通対策が必要である。 ・市内循環バスの利便性の改善が求められている。 |
| <p>7. 丘山地区</p> | <p>【地域特性】 ○市の西部、八街市に隣接する丘陵地であり、東金インターチェンジを有し、高速バスのバス停が多くあり、利用が多く、市街地とのアクセスは比較的よい。 ○高齢化率が高く（24.0%）、バスを利用する回数が市内で最も多いが、地区の西部に交通不便地域が点在し、地区の南部を運行する路線バスは大網駅へのルートのため、東金駅及び周辺へのアクセスには不便地域が多く残る。</p> <p>【住民ニーズ】 ○地区内に開設予定の東千葉メディカルセンターの利用可能性が最も高い。 ○交通手段がなく外出を諦める交通弱者の割合が他地区に比べ高く、東金駅及び周辺、市内病院など市内への買い物や通院への交通ニーズが高い。 ○高速バスの運行本数の増便や維持が求められている。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・市内中心部への交通アクセス対策、交通弱者への生活交通手段の確保が必要である。 ・新たな東千葉メディカルセンターへの市内全域からの交通手段の確保が必要である。 |
| <p>8. 源地区</p> | <p>【地域特性】 ○市の北部に位置する高齢化の顕著な丘陵地であり、県道沿いに住宅が点在し、交通不便地域も点在する。 ○東金～八街を結ぶ路線バスが運行されているが、6本/日と運行本数が少ない。 ○通院、通勤・通学は八街市が多くなっている。</p> <p>【住民ニーズ】 ○最も人口が少なく（2,136人）、最も高齢化率が高い（25.0%）地区であり、運転免許を持っていない割合、外出時に困ると感じる割合が市内で最も高い。 ○駅や買い物、病院への交通手段に困ることを感じる住民が多く、公共交通の充実による買い物、通院へのニーズが高い。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域の中でも高齢者の割合が多く、丘陵地帯あり、自動車を持たない、交通弱者への買い物や通院への生活交通対策が必要である。 |

交通不便地域図



凡例

| | | |
|---|---|--|
| <高齢化率> | <バス路線> | <交通圏・住宅> |
| <ul style="list-style-type: none"> 高齢化率 24%以上 高齢化率 20%以上 高齢化率 20%未満 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バス 市内循環バス（豊成路線） 市内循環バス（福岡路線） | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用圏 1 km バス利用圏 300m |
| <施設等> | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 公共施設 高校・大学 病院 商業施設 | <ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域（住宅） | |

5. 地域公共交通の改善・整備の施策

地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、その維持・改善のための再編が必要となっている。

本市においても、現況、市民利用者ニーズ、課題から地域公共交通の確保、改善・整備が必要となっている。

具体的には、生活交通の利用が不便な地域の存在の解消、東千葉メディカルセンターの整備に伴う交通アクセスの確保、高齢者など移動困難者に対する日常生活の足の確保など、その改善のための施策の検討と実現が求められている。

このようなことを踏まえ、市民生活の基礎となる公共交通について、確保・維持・改善（利便性の維持向上・持続可能な体系）することを目的に総合的な施策を構築し、実施していく必要がある。

5-1 地域公共交通の指標

1) 方針

(1) 基本方針

●今より便利に

現行循環バスの利便性以上を広く確保する

●今より効率的に

利用したい時間、ドアツードア、移動時間短縮の利便性を市内全域に広げて確保しつつ、利用者負担と行政（納税者）負担のバランスなどをとりながら、また多くの市民に利用していただく、1台の車両に多くの利用者が乗っていただくようにして効率化の向上をする。

●民間交通事業者を基本に、行政はそれらでできないことの補完

医療センター、鉄道終電をフォローする深夜交通など新たな広域幹線的部分、路線バスなど地域内生活交通幹線的部分は民間交通事業を基本とし、幹線間の各地区地域の生活交通支線的部分を行政が補完する。

(2) 改善・整備方針

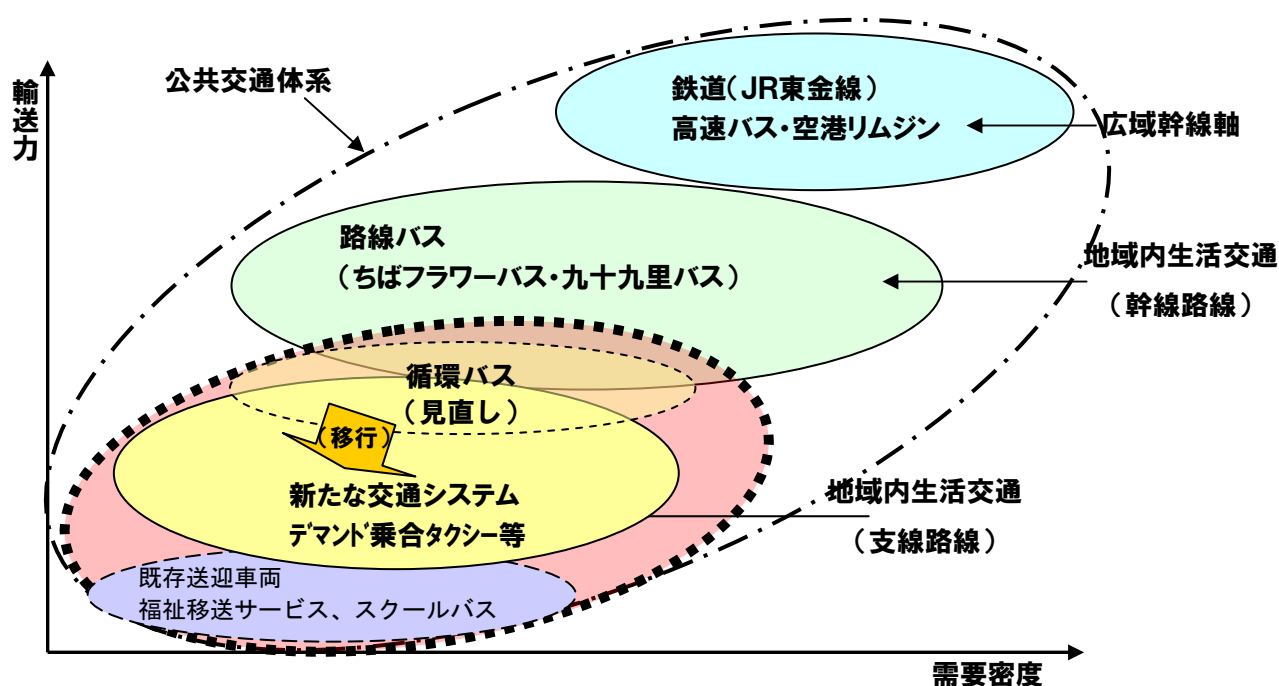
●機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワークの再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の公共交通機関相互の連携を図る。

- ・ 東金市の将来都市構造の骨格形成を支援し、地域の移動ニーズに合った交通サービスを提供するため、広域的な幹線軸と地域内生活交通が有機的に連携したわかりやすく利便性の高い効率的な運行を実現する。
- ・ 地域内生活交通については、幹線と支線とに機能分担し、その地域特性に合わせて目的に合った運行方法を検討し、柔軟かつ効率的な運行方式を選択する。

■公共交通システムの機能分類

| | | |
|---------|--|---|
| 広域幹線軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市間連絡の骨格である鉄道（JR東金線）、高速バス ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応 | |
| 地域内生活交通 | 幹線路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの路線のうち、都市間連絡や市内の骨格を形成する路線。 ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応 |
| | 支線路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線軸や地域内幹線路線に接続してフィーダー交通として地域内のサービスを担う路線（既存循環バス） ・地域の実情に合わせて、主として通学、通院、買物、観光等の多様な目的に対応 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス、民間送迎車両等の特定需要に対応したサービス ・福祉タクシー、ケアタクシー、福祉有償運送等の福祉移送サービス |

■輸送力と需要密度との関係による各公共交通システムの体系的位置付け



●地域内生活交通確保とまちの活性化とが連携した利用しやすいシステムの提供を図る

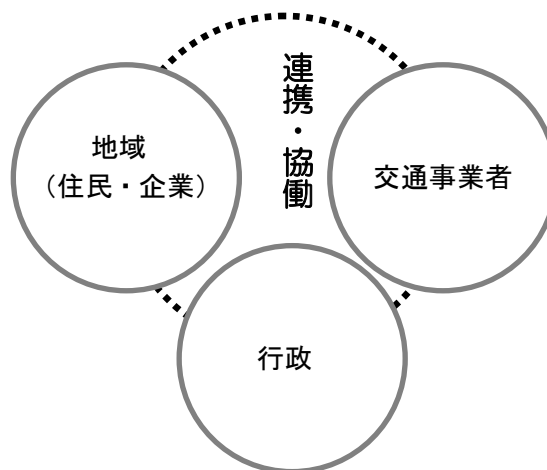
・低密度市街地における交通不便地域の解消、市民の多様な移動ニーズへの対応、新たに開院予定の東千葉メディカルセンターへのアクセス確保、人が移動したくなるような活性化事業等との連携を図ることにより、安心・安全な市民の生活とにぎわいのある「とうがね」を創りあげていく必要がある。このため、民間路線バスに加え、利用者の少ない循環バスを見直し、新たな交通システムの導入等によって利用しやすい公共交通ネットワークの提供を目指す。

●公共交通をかしこく利用できる交通環境づくりを促進する。

- ・モータリゼーションの進展により、減少傾向にある公共交通利用者を増加に転じさせ、より充実させるため、既存の鉄道や路線バスの利便性およびサービスの向上などを促進するとともに、公共交通の利用を促進し、自家用車と公共交通をバランスよく利用できる交通結節点機能の強化など交通環境づくりを進める。
- ・また、公共交通マップや情報提供WEBページ等を通じて、運行ダイヤや運行状況などの交通情報、観光情報などを、市民のみならず市内従業者、観光客が手軽に情報入手できるようにし、公共交通を利用しやすくする。

●市民、行政、事業者等、地域との協働による持続可能な公共交通サービスの確立

- ・東金市の財政負担に限界がある中で、交通不便地域など、交通事業者の努力だけでは公共交通を担えない地域の日常生活に必要な公共交通維持のためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援に加え、市民が自ら地域内生活交通の維持・存続に対して責務を負う「協働」の意識が必要である。
- ・そのためには、市民が地域の公共交通について、「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って一体的に関わっていく必要がある。
- ・公共交通の確保は、市民や行政がその便益を享受することから、地域が主体となって自らの足を確保する場合には、市民、行政、交通事業者が、経費負担を含めて、役割分担と協働により、持続可能な公共交通サービスの確保を目指す。
- ・なお、新たな公共交通システムの検討に当たっては、利便性、事業性、運営主体などについて考慮するとともに、運行開始後も、定期的に運行サービスやルートなどの評価・検証を実施し、見直すことも含めて検討していく。



●地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運用を図る

- ・低密度の多様な需要に柔軟に対応するため、ドアツードアを担っているタクシー、スクールバス、福祉・介護タクシー、福祉有償運送などの既存交通システムについては、利便性の高い市民の生活の足として効果的に活用するため、新たなシステムへの統合、情報の一元化、他の交通システム及び福祉政策との連携等を図りながら効果的かつ効率的に運用・活用する。

2) 目標

(1) 東金市の将来都市像

■将来都市像（東金市第3次総合計画）

基本理念：豊かさの創造と継承

将来都市像：人・自然 ときめき交感都市 東金

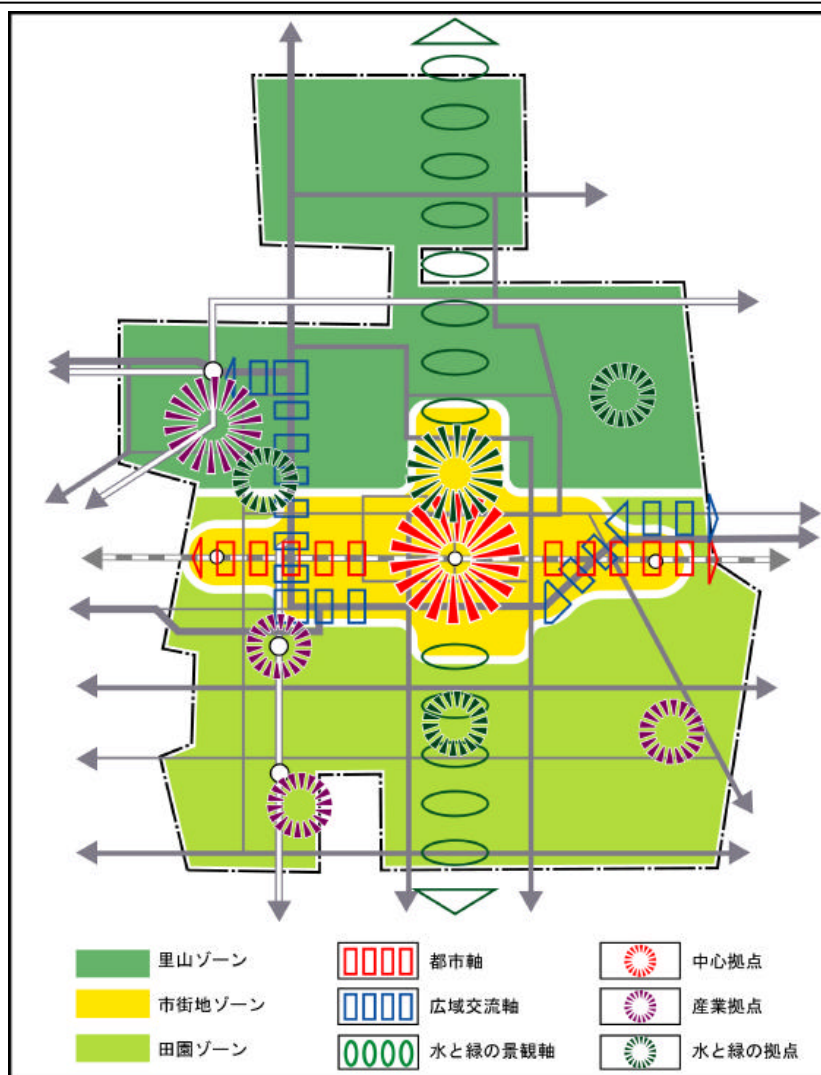
■将来都市像実現に向けたまちづくりの方向（都市計画マスタープラン）

【まちづくりの目標】

『人と自然が育む“にぎわい”と“やすらぎ”のステージ とうがね』

【基本目標】

- ・将来都市像の実現に向けて、市民の身近な公共交通であるバス交通の路線確保に努めるとともに、交通不便地域の解消や公共・医療施設への交通確保のため、新たな公共交通システムの導入を進める。



(2) 公共交通の改善・整備目標

■ 改善・整備目標

人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築

■ 数値目標

| 基本方針 | 項目 | 目標値（平成 26 年度末） | 現状値等 |
|---------|------------------------------|---|--|
| 今より便利に | 公共交通の満足度 | 市民アンケート調査による交通施策に対する満足度を 70% 以上にする。 | 第 15 回市民アンケート（H23 年 8 月） 満足 61.36%、 不満 35.3% |
| | 市全体の新たな公共交通システム利用者数 | 利用者を 200 人／日以上確保する。 | なし |
| 今より効率的に | 行政負担 | 市内全域での新たな交通手段の利用者 1 人当たりの行政負担を現行循環バスでの負担程度に維持又は下げる。 | 循環バス利用者 1 人当たり行政負担約 560 円 |
| | 民間交通事業者を基本に、行政はそれらでできないことの補完 | 東千葉メディカルセンターと東金駅とのアクセス、他の路線バスの延長や他の路線バス等との結節を、民間バス事業者による運行で平成 26 年度から確保する。 また、当該センターを新たな交通手段（デマンド型乗合タクシー）の行き先の一つとする。 | 現在アクセスはなく市民の期待は大きい。 |

■ 計画目標のまとめ

【将来都市像】

『人と自然が育む“にぎわい”と“やすらぎ”のステージ とうがね』

【公共交通の改善・整備目標】

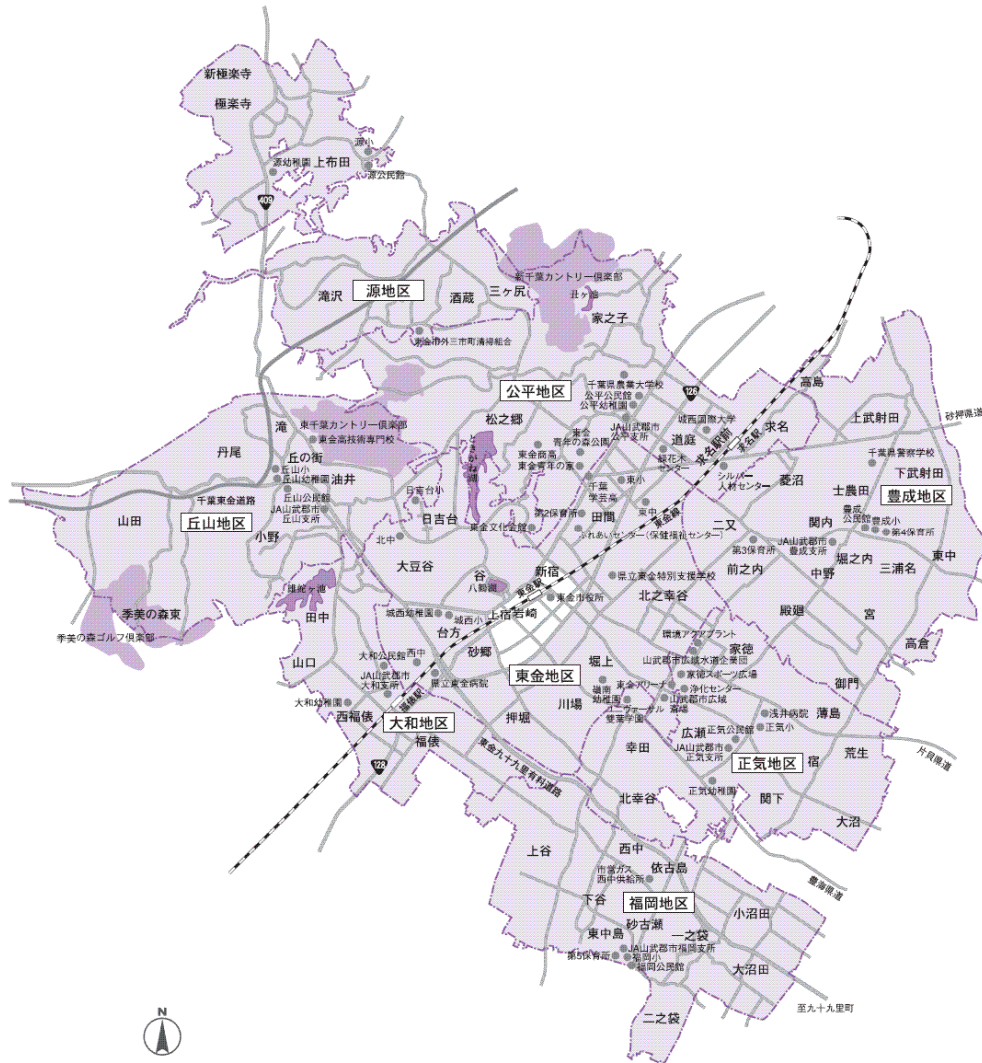
人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築

【改善・整備方針】

- ①機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワークの再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の公共交通機関相互の連携を図る。
- ②地域内生活交通確保とまちの活性化とが連携した利用しやすいシステムの提供を図る。
- ③公共交通をかしこく利用できる交通環境づくりを促進する。
- ④市民、行政、事業者等、地域との協働による持続可能な公共交通サービスの確立。
- ⑤地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運用を図る。

3) 計画の区域

東金市全域



4) 計画の期間

平成24年度から平成26年度の3年度

5) 改善・整備の効果

- ・ 地域の実情にあわせた公共交通システムを導入することにより、高齢者をはじめとする市民の日常生活に便利で必要不可欠な移動手段が確保され、交通不便地域の解消が図られる。また、新たなシステムの運行維持により、外出促進（市街地活性化等）や健康増進等の施策と連携することが可能となる。
- ・ 東千葉メディカルセンターの開院に合わせたバス路線の整備により、通院のアクセス利便性が向上する。
- ・ 公共交通の満足度の向上による公共交通の利用者数の増加が期待される。また、適切なサービス水準で持続性のある生活交通の確保が期待される。

5-2 公共交通システム等の把握

(1) 各種交通システムの種類

公共交通システムには、乗合旅客を運送する事業に限定し運行形態の種類を整理すると、「定時・定路線型（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）」と「デマンド型交通」に分類される。さらに、本格的な高齢化社会の到来に対応するため、過疎地住民や身体障害者・要介護者等を対象にドアツードアの移動を提供する自家用車による有償運送がある。

公共交通システムの特性を整理すると、次のようになる。

| | 種類 | 特性 | 利用者 | 道路 運送法 | 運営主体 | 運行主体 |
|---------------------|--------------------|---|----------------------------|-----------|------------------|------------|
| 定時・定路線型 | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 | 不特定利用者 | 4条 | バス事業者等 | バス事業者等 |
| | コミュニティバス (循環バス) | <ul style="list-style-type: none"> ・小型バス、マイクロバスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 | 不特定利用者 | 4条 | 市町村等 | バス事業者等 |
| | 乗合 タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・定員10人以下の車両(ワンボックスカー) ・ルート、ダイヤが固定 | 不特定利用者・登録者 | 4条 | タクシー事業者・市町村等 | タクシー事業者 |
| デマンド型交通 | | <ul style="list-style-type: none"> ・マイクロバスや定員10人以下の車両(ワンボックスカー等) ・需要に応じて路線を一部変更もしくは休止するシステム ・予約のある時のみ運行 | 不特定利用者・登録者 | 4条 | 商工会・社会福祉協議会・市町村等 | バス・タクシー事業者 |
| 自家用有償運送 (福祉・過疎地) | | <ul style="list-style-type: none"> ・営業による公共交通が確保できない場合の選択肢 ・福祉車両やセダン型の車両等の利用 ・登録制(事前予約) ・ルート、ダイヤが固定の場合と全部決まっていない場合がある | 登録者 (過疎地住民・身体障害者・要介護者等) | 78条 | NPO法人等 | NPO法人等 |
| スクールバス | | <ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バスの利用 ・ルート、ダイヤが固定 ・へき地では車両取得に対する国庫補助有 ・国庫補助を得て取得した車両について一般混乗する際には、文科大臣の承認等が必要。 | 通学者 | 4条 78条 | 市町村、通学バス運営委員会等 | バス事業者等 |

(2) 公共交通システムの比較

前項で整理した様々な公共交通システムには、地域特性、道路条件及び運行システムなどからそれぞれ以下のような特徴がある。

■公共交通システムの利点・欠点

| | 種類 | 利点 | 欠点 |
|---------------------|--|---|--|
| 定時・定路線型 | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高く、需要が見込まれる地区において有効で、効率的な運行が可能。 ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・一定の需要がないと、事業性が低下する。 ・近年、利用者の減少により、行政の財政負担が増加している。 |
| | コミュニティバス (循環バス) | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと比較して、小型バスまたはワンボックス車両の運行により、道路の狭い地域へも入り込みやすい。 ・運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で、運賃や経路などを設定できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。 ・利用者が少ないと行政の財政負担が大きくなるケースが多い。 |
| | 乗合 タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・ワンボックス車両（定員10人以下）バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドアツードアの運行も可能となる。 ・車両コスト・燃料費など直接的経費は低い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両が小さいことから、一度に乗車できる人員が制限される場合がある。 ・定員が少ないので収入が限られ、採算ベースには乗りにくい。 |
| デマンド型交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードアの利用が可能である。 ・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。 ・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。 ・利用者にとって事前予約が必要である。 | |
| 自家用有償運送 (福祉・過疎地) | <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通の事業性が極めて低い地域や過疎地域の移動手段として有効。 ・自家用自動車による有償運送が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。 | |
| スクールバス | <ul style="list-style-type: none"> ・児童、生徒の移動手段のために運行しているが、一般の混乗も可能。 ・車両の空き時間の有効活用が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ・基本的に通学目的以外の運用には適さない。（一枚ドア） ・児童、生徒の利用が優先される。 | |

《参考》 デマンド型乗合タクシーの概要

デマンド乗合タクシーは利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所などを柔軟に対応させる仕組みであるが、配車システムや運行ルート設定等により、様々な種類がある。

①配車システム

- ・ **I T 型** : カーナビ等の I T 技術を活用した配車システムを導入
- ・ **非 I T 型** : 無線等による配車

②運行ルート

- ・ **定路線型** : 運行ルートを定めて運行
→ 停留所型 : 決められた停留所で乗降
運行ルート内であれば乗降自由の区間設定も可能
- ・ **区域運行型** : 運行ルートを定めず区域内で運行
- ・ **迂回ルート型** : 路線の一部がデマンドルートとなり、予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行



出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ

■ デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

| | 特徴 | サービスイメージ |
|--------|--|----------|
| 定路線型 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運行ルート固定 ● 利用する場合はルート上のバス停等で乗降 | |
| 区域運行型 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運行ルートを定めず区域内で運行 ● 個人宅等と目的地を結ぶ | |
| 迂回ルート型 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線の一部がデマンドルート ● 予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行 | |

● → 走行ルート → 徒歩

■デマンド型運行パターンの比較

| | | デマンド型交通システム | | |
|-----------------|-------------------|--|---|---|
| | | 定路線型 | 区域運行型 | 迂回ルート型 |
| 利便性 (利用者) | アクセ ス性 | ●乗降場所まで移動が必要となる。 ●固定ルートのためルートから離れた施設へのアクセス性が低下。 △ | ●各地域内の需要を面的にカバーできるため、定路線型と比較して、ルート以外の主要施設へのアクセス性が向上。 ◎ | ●定路線型と比較してアクセス性が向上。 ○ |
| | 利用の し易さ | ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、バス路線と同様に、運行回数が減少し、利用のし易さが低下。 × | ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●自宅から目的地までドアツードアのため、高齢者等にとって安全に外出が可能。 ●乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時間が変化することもある。 △ | ●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、定路線型と同様に運行回数が減少し、利用のし易さが低下。 × |
| | 速達性 | ●運行ルートは固定で、利用する場合はルート上のバス停等で乗降するため、速達性の改善は見込めない。 × | ●運行ルートを定めず区域内で運行するため、定路線型と比較して、目的地への移動時間を大幅に短縮することが可能。 ◎ | ●デマンド区間を設けることにより、定路線型と比較して、目的地への移動時間の短縮が見込める。 △ |
| 事業性 (行政・事業者) | 運行経 費 | ●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。 △ | ●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。 △ | ●路線の一部がデマンドルートのため、需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。 △ |
| | 交通事 業者への 影響 | ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 ○ | ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 ●一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。 △ | ●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 ○ |

5-3 交通体系及び新たな運行形態

(1) 公共交通ネットワーク

東金市の公共交通は、鉄道、高速バス、路線バスの他、循環バス、スクールバス等多様な交通手段により構成されているが、これら各公共交通システムの機能を最大限に発揮するためにも、乗継拠点を設けることにより公共交通システム相互の連携強化を図りながら、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指すことが重要である。

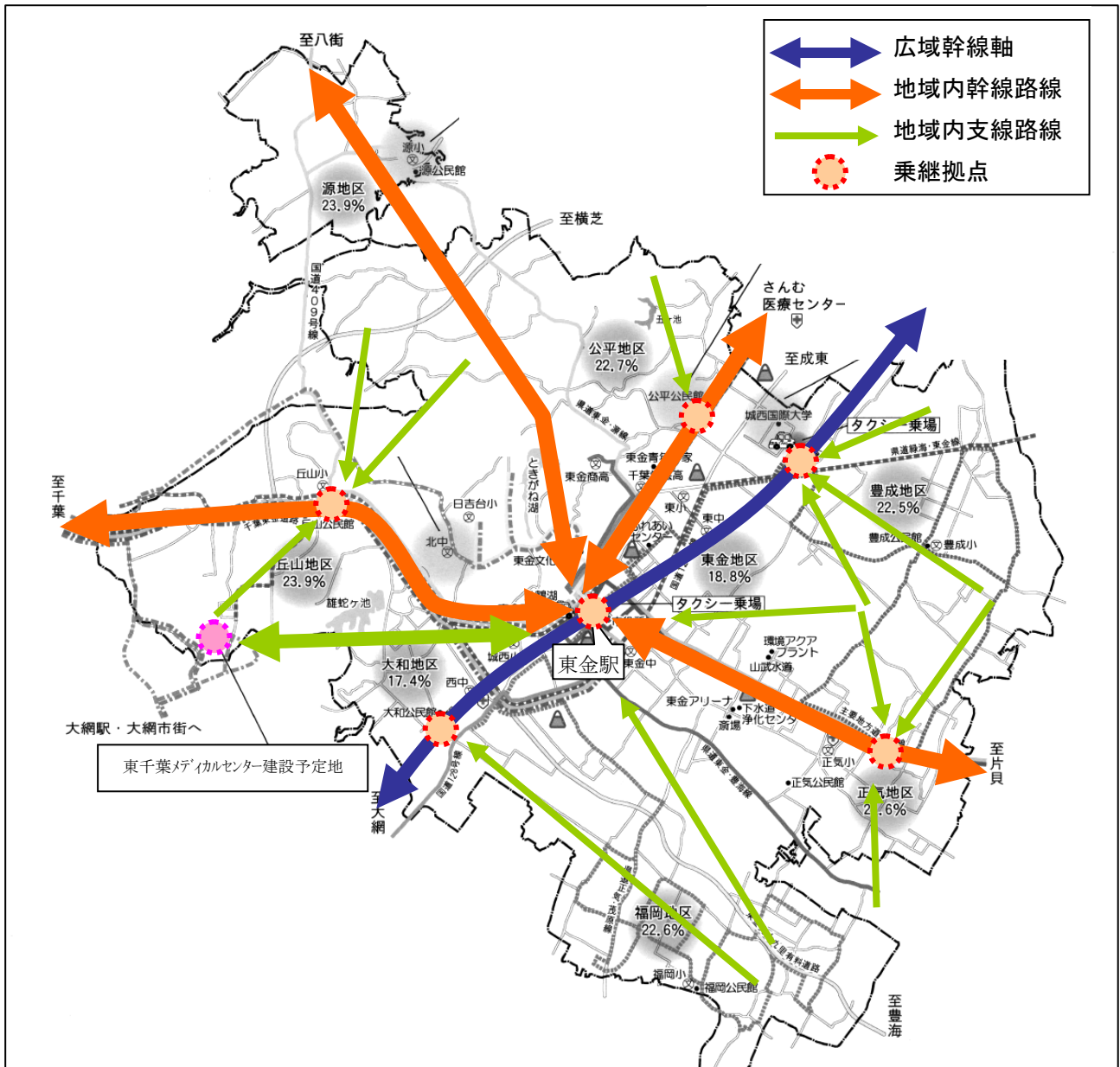
また、公共交通ネットワークは、市の将来都市構造に対応したバランスのとれた市街地形成や各地域が有機的に連携した一体的な都市形成を支える重要な役割を担っている。

このため、公共交通システムは、現状の運行サービスや役割等を踏まえ、「都市・地域間公共交通」、「地域内生活交通」、「乗継拠点」に分類し、さらに「地域内生活交通」については、「幹線路線」・「支線路線」に機能分類することによって、階層的な公共交通ネットワークの形成を目指す。

■公共交通システムの機能分類及び性格

| 機能分類 | | 性格 | 対象 |
|------------|-------|---|--|
| 都市・地域間公共交通 | 広域幹線軸 | <ul style="list-style-type: none"> 都市間の骨格を形成するために重要な役割を担う交通 通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、広域的な長距離需要に対応 | <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道（JR 東金線） ●高速バス （フラワーライナー、シーサイトライナー、レイクサイドライナー） |
| 地域内生活交通 | 幹線路線 | <ul style="list-style-type: none"> 民間バス路線のうち都市間連絡や市内幹線交通網を形成する路線 通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、広域的な大きい需要に対応 | <ul style="list-style-type: none"> ●路線バス （九十九里バス） （ちばフラワーバス） |
| | 支線路線 | <ul style="list-style-type: none"> 地域内の移動サービスを担う路線 幹線路線と接続して市域外へのニーズに対応する。 地域の実情に合わせて通勤、通院、買物、観光等の多様な目的に対応 | <ul style="list-style-type: none"> ●循環バス ●乗合タクシー ●デマンドシステム |
| 乗継拠点 | | <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点とは、幹線路線と支線等を連絡するバス停で、待合空間としての機能の他に、地域の情報発信など魅力的で賑わいのある空間として機能強化を図るべき拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ●東金駅・福俵駅・求名駅 ●丘山小学校前バス停 ●JAグリーンプラザ等 |

■公共交通システムのネットワークイメージ



(2) 都市・地域間公共交通

1) 広域幹線軸

①JR 東金線と外房線最終電車時刻の差を補完する自動車交通の導入等

- ・ J R 東金線の利便性、安全性確保について J R とともに協議しながら進めるとともに、近隣団体と協力し合い改善の要望など活動を確実に行う。
- ・ 現在、 J R 東金線下り最終電車時刻 23 時 10 分（大網駅発）に対して外房線下り最終電車時刻は 0 時 27 分（大網駅着）となり、1 時間以上の差が生じている。この差を補完し利便性を高めるため、民間交通を基本にした導入に向けて、産業者、交通事業者、行政等で検討し進めていく。

(3) 地域内生活交通システム

1) 地域内生活交通幹線路線

①路線バスの維持・機能向上

- ・ 市内のバス路線は 3 事業者 10 路線が運行しているが、利用者が減少している路線や国県補助が出ている路線があり、通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、地域交通の幹線路線として機能の維持向上を図る。
- ・ アンケート調査結果によると路線バス等への利用転換を促進するためには、運行本数を増やす、バス停が近くにある、他交通機関との乗り継ぎなどが重要と考えられるため、現状の使用車両台数及び運転手人数を維持しながら、可能な範囲で運行本数の増便等を図れるよう交通事業者と協議調整を図る。
- ・ なお、国鉄バス廃止に伴う代替運行として補助を行っている上布田線については、日中の利用者も少なく、またデマンドタクシーが導入されることから、運行、運営の合理化、補助の縮小の可能性について、バス事業者及び八街市等の関連自治体と協議調整を図る。

2) 地域内生活交通支線路線

①新たな交通システム導入による交通不便地域の解消、日常生活での移動困難性への対応

- ・ 東金市は、鉄道を挟んで海側が平地、内陸側が丘陵地となっている。とくに内陸側は路線バスの運行本数も少なく、高齢化の進展も顕著であるものの、道路網も不十分でありバス停まで距離がある等の制約があるため、路線バスによる新たな利用者の掘り起こしは期待できないと考えられる。
- ・ また、海側には市が運行主体となる循環バスが運行しているが、内陸側は幹線道路を通る路線バスのみであり、バス停までの距離や高低差の抵抗が大きい地域住民にとっては公平性に欠けている。
- ・ さらに、地域内の公共交通の利用低下は、アンケート調査結果等より利便性（バス停までの距離等）やサービス水準（運行本数等）の低さが要因と考えられ、とくに高齢者にとっては日常の買物や通院目的での移動手段として、一定のサービス確保が求められている。
- ・ このため、地域ごとに小需要利用者に対応したドアツードアのデマンド型乗合公共交通システム（区域運行型の乗合タクシー）の導入を目指す。なお、利用者ニーズを考慮して、鉄道駅、東金市役所、東千葉メディカルセンター（実証期間は東金病院）、ふれあいセンター、東金アリーナ、東金文化会館、老人福祉センター、田間・道庭地先商業施設、押堀地先商業施設については各地域からも直接アクセスできるようにする。
- ・ 区域運行を行う場合、効率的かつ正確な運行を実施するため、予約登録者の位置や予定到着時刻を管理する必要があり、デマンドシステムを導入することが必要になる場合がある。

なお、システムを導入せず、タクシー無線やドライバーの経験・知識等を活用することにより、効果的に実施することも考えられる。

②市内循環バスと新たな交通システムの選択等

- ・循環バスは、福岡地区と豊成地区において、それぞれ1路線が運行しており、それぞれ地元の運営委員会により運営がされ、地域住民の利便性と安全性の確保に尽力がされている。またルート延長、停留所の増設など継続的な改善も行われてきている。
- ・運行は1日5便の定時刻、定路線、定停留所型で運行している。
- ・当該地区に係らず市民の移動に関するニーズは、利用したい時間に、ドアツードアで、所要時間をかけずに移動したいということが多く、これを出来るだけ応えるため、新たな交通システム（デマンド型乗合タクシー）の市内全域の導入を図る。
- ・しかし、新たな交通システムの両地区での導入にあたっては、循環バスと新たな交通システムの選択とするのか、併用といった共存等とするのか、移動に関するニーズとそれに応える交通手段の在り方の模索が課題であり、新たな交通システムの実証運行期間で検討しながら確立していく。

③学区再編検討に合わせたスクールバスの再構築の検討

- ・北中学校のスクールバスは、現在九十九里バスに運行を委託しているが、少子化に伴う学区の再編成検討にあわせて、子供たちの足の確保が確実かつ効率的に行われるよう検討する。

④福祉・介護タクシーとデマンド乗合タクシーの共有化

- ・福祉・介護タクシーについては、福祉・介護制度を踏まえながら、行政内やタクシー組合との協議調整により、運用面での統合の可能性や課題解決方策について検討を進める。

⑤東千葉メディカルセンターへのアクセス確保

- ・平成26年4月には丘山地区内に東千葉メディカルセンターが開院予定であり、救急医療・急性期医療を核とした314床を有する地域の中核病院に位置付けられる。
- ・しかしながら当該センターへの通院等の用に供するためのバス路線などアクセスがないため、その確保が必要である。
- ・そこで、基本方針の一つである民間交通事業者による交通を基本とし、行政はその補完をすることから、まず東金駅や市街地からのアクセス、既存の路線バス延長などによる利便性確保として、民間交通事業者による路線バスの新たな設定の促進を図る。
- ・また、そのことだけでは満たされない部分を行政が補完することとして、市内通院者の利便性と安全性を確保するため、新たな交通システム（デマンド型乗合タクシー）によって各居住地域から乗り継ぎ無しで直接アクセスできるよう、当該センターを新たな交通システムの行き先の一つとする。

⑥東金商高線、レイクサイドヒル線の機能向上・維持

- ・東金商高線は、基本的に直行便によるスクールバスとしての機能に特化しており、地域内生活交通の支線路線として、引き続き通学需要や周辺住民利用需要に対応した機能の維持向上を図る。
- ・レイクサイドヒル線は、日吉台周辺における丘陵地の緑に囲まれた良好な住宅地市街地の需要対応しており、引き続き周辺住民利用需要ニーズに対応した機能の維持向上を図る。

(4) 改善・整備方針と施策の全体像

| 改善・整備方針 | | 1 機能・役割を明確にした相互連携できる公共交通ネットワークづくり | | |
|----------------------------------|---|-----------------------------------|--|---|
| 捉え方・考え方、方向 | | 改善整備を進めるべき主体等 | 改善・整備の施策 ★＝施策の「柱」 | その他将来的、提案的な利用促進策など |
| 地域交通を次のように機能、役割を捉えて改善整備、補完を確実にする | | | 高齢化に伴う買物、通院等日常生活を目的とした地域内生活交通の支線路線部分を補完する施策が重要 | |
| 1 都市・地域間交通 | | | <ul style="list-style-type: none"> ・ JR東金線の利便性、安全性確保についてJRとともに協議しながら進めるとともに、近隣団体と協力し合い改善の要望など活動を確実に進行 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間交通、地域内生活交通の市外との広域的連携の模索（近隣市町の交通との連携） ・ 東金駅跨線橋バリアフリー ・ 東金駅東口の開設 |
| 1 広域幹線 | 鉄道・高速バス・空港リムジン 鉄道を補完する自動車交通の導入（最終電車の補完） 「交通会議 委員提案」 | 民間交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ★ 民間交通を基本にした導入に向けて検討を産業者、交通事業者、市等で進めていく旨を位置付け | |
| 2 地域内生活交通 | | | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継ぎ拠点バス停設備の充実 ・ パーク、サイクル&ライド施設の充実 |
| 2 幹線 | 路線バス 近隣市町とを結ぶ路線バス 高校・大規模住宅地への路線バス | 民間交通事業者が基本 行政や市民・地域による支援と負担 | <ul style="list-style-type: none"> ★ 路線バスの本数、乗継ぎの連携の充実を協議調整するとともに、合理的体系、路線バスへの市の補助等負担の「継続的な改善」を進める ・ 路線バスの維持確保 | |
| 3 支線 | 東千葉メディカルセンターへのアクセス 循環バス デマンドタクシー | 民間交通事業者 行政 | <ul style="list-style-type: none"> ★ 東千葉メディカルセンターへのバス路線確保と既存路線の延長及び乗継連結 ・ 地域医療政策として、また足の充足として「デマンドタクシー」の行先の一つとして想定 ・ 循環バスの廃止・存続併用等 ★ デマンドタクシーの市内全域への導入 | |
| 4 特定の交通 | スクールバス、介護・福祉タクシー | | <ul style="list-style-type: none"> ★ スクールバスの学区見直しに合わせた体系の再検討及びその運営の合理化の模索 ★ 介護・福祉タクシーとデマンドタクシーの共有化の模索 | |

(5) へ

| 改善・整備方針 | | 2 生活交通の確保とまちの活性化とが連携した利用しやすい仕組みの提供 | | |
|---|--|------------------------------------|--|--|
| 捉え方・考え方、方向 | | 改善整備を進めるべき主体等 | 改善・整備の施策 ★＝施策の「柱」 | その他将来的、提案的な利用促進策など |
| 1 交通不便地域の解消 2 東千葉メディカルセンターのアクセス確保 3 高齢者など人の移動とあらゆる分野、事業との連携 | | 行政 | <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドタクシー導入と各事業との連携 ★ 東千葉メディカルセンターへの路線確保と既存路線の延長及び乗継連結【再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 健康診断、介護予防など健康づくりなどの外出要件、外出促進との連携や運賃割引等 ・ 安全安心を見守る交通 |

(5) へ

| 改善・整備方針 | | 3 公共交通をわかりやすく、機能的に利用できる環境づくり | |
|--|---------------|--|---|
| 捉え方・考え方、方向 | 改善整備を進めるべき主体等 | 改善・整備の施策 | |
| | | ★=施策の「柱」 | その他将来的、提案的な利用促進策など |
| 1 自動車と公共交通の利用バランス確保 2 公共交通の利用促進、各交通の繋ぎの強化、パーク＆ライド等の環境整備 3 公共交通マップやWebなど移動情報がわかりやすく入手できる一元的な情報提供整備 4 公共交通利用促進の動機付け | 行政 民間関係者 | <ul style="list-style-type: none"> 東金駅駐輪場、求名駅駐車場の維持確保 広報・HP、自治会PRなどによる利用の動機付け（モビリティマネジメント）の促進 HP等による市内交通の一元的な情報提供 | <ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ運賃 共通パス券 高齢者自動車免許返納制度による割引 新たな交通手段の割引、減免制度は収支等運営の安定化をみてから考慮 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 求名駅前広場整備の提起 福俵駅、圏央道・東千葉駅^{イカル}センターを基盤にしたパーク＆ライドの関係計画への位置付けの提起 | |

(5)へ

| 改善・整備方針 | | 4 市民、地域、交通事業者、行政等の協働による持続可能な公共交通サービスの確立 | |
|--|-------------------------|--|---|
| 捉え方・考え方、方向 | 改善整備を進めるべき主体等 | 改善・整備の施策 | |
| | | ★=施策の「柱」 | その他将来的、提案的な利用促進策など |
| 1 限りある行政資源 <ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者の自助努力 地域、市民、関係施設の応分の責務と負担による協働の意識と仕組みの確立 2 できる範囲の施策にあうようライフスタイルを変える | 民間交通事業者 市民・地域等 行政 | <ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者の資源、システム、ノウハウの最大活用（デマンドタクシー運営運行での留意） ★ 介護・福祉タクシーとデマンドタクシーの共有化の模索【再掲】 ★ 学区等再編検討に合わせたスクールバス等の再構築【再掲】 広報・HP、自治会PRなどによる利用の動機付け（モビリティマネジメント）の促進【再掲】 | <ul style="list-style-type: none"> NPO等地域住民参画型の交通事業への参画と運営 地域負担、集客施設等の協力負担などの模索 |
| | | | |

(5)へ

| 改善・整備方針 | | 5 既存交通を活用した効果効率的な運用 | |
|---------------------------|---------------|---------------------|--------------------|
| 捉え方・考え方、方向 | 改善整備を進めるべき主体等 | 改善・整備の施策 | |
| | | ★=施策の「柱」 | その他将来的、提案的な利用促進策など |
| 1 タクシー、スクールバスの合理的連携や合理的運営 | 民間交通事業者 行政 | 4 に同じ | 4 に同じ |

(5)へ

(5) 改善・整備の「施策の柱」

| | | 年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | | | |
|---------------|----|--|---|--|--------------------|-------|---|-------------------------------------|--------------------|
| | | 計画期間 | 計画策定期間 | 計画期間 | | | | | |
| | | 大きな流れ→ | 計画策定 | 実証（社会実験） | | 本格運行 | | | |
| | | 施策の柱↓ | | 9月 | 10月 | 9月 | 10月 | | |
| 高齢化等に対する利便性向上 | 新規 | 1 新たな交通手段の導入 デマンド型乗合タクシー | 地域評価・導入決定 実証運行計画 サービス水準、運行・利用条件 運行予定事業者との運用検討 | 運行事業者と運用検討 乗合許可 車両、仕組み準備 | ←----- 実証運行 -----> | | タクシー事業者など 運行事業者者に委託 | 検証・改善 | 固定運行 (市内全域での運行) |
| | | 利便性・効率性の検証 | | 中間検証 | | | 検証・決定 | | |
| | | 2 循環バスの運行と選択等 福岡地区・豊成地区 | H26から市内全域のデマンドタクシー導入方針は決定。ただし、循環バス運行地域での導入についてはどちらかの選択とするか、併用とするか等の具体についてデマンドタクシー実証運行期間に検証、検討しながら決定していく | 現行運行 | | 現行運行 | 検証・決定 存続、廃止等 対応決定 | 併用存続・廃止 | |
| 利便性を踏まえた効率化 | 既存 | 3 スクールバスの学区再編検討に合わせた在り方の再編 | 学区全体の検討に合わせ再構築、運営再考の方針の位置付け | 現行運行 学区全体見直しに合わせてスクールバスの在り方を検討する旨位置付け その場合、市や利用者負担だけでなく地域といったところでの応分も検討 空き時間の多目的活用は20年度に検討済み……困難との結果、また活用は経費増高する | | | | 現行運行 | |
| | | 4 介護・福祉タクシーとデマンドタクシーとの共有化の模索 | 運用面の共有化の模索の位置付け | 庁内やタクシー事業者との模索検討 | 場合により運用の実験等 | | | デマンドタクシーとの可能な共有化 | |
| | | 5 上布田線路線バス補助金の合理化 | 縮小等の可能性の理解 バス事業者との検討の位置付け | 効果効率的な運行の工夫の検討 | 補助の縮小 | | | 補助の縮小 | |
| 利便性向上 | 新規 | 6 東千葉メディカルセンターへのアクセス確保 | 民間事業者によるバス路線設定、延長を基本として図る。 地域医療への足の充足として、民間交通で満たせない部分をデマンドタクシーの行き先のひとつとして補完 | 民間交通事業者動向 | | | 民間事業者 参入の確定 東金駅と当該センター 路線 他路線の延長・乗継連結 | 民間交通事業者による運行 デマンドタクシーの行き先の一つ | |
| | | 7 東金線最終電車時刻と外房線最終電車時刻の差を補完する自動車交通の導入(7/19 交通会議 委員提案) | 市は民間交通を基本と考える。 積極的な検討を商工会議所(産業者)、市などで進めていくことを位置付け | 導入に向けての検討 民間交通事業者動向 | | | | | |

5-4 サービス水準

(1) 公共交通サービスの確保すべき水準の考え方

①既存の公共交通のサービス水準

・既存の公共交通のサービス水準は以下のとおりである。

| | J R 東金線 | 路線バス | 循環バス |
|-------|--------------------------|---------------------------------|--|
| 路線数 | 1 路線 3 駅 | 1 0 路線 | 2 路線 |
| 運行本数 | 6 1 本 / 日 1 ~ 3 本 / 時 | 1 ~ 2 3 本 / 日 1 ~ 3 本 / 時 | 【福岡路線】 5 本 / 日 1 本 / 2 ~ 3 時間 【豊成路線】 5 本 / 日 1 本 / 2 ~ 3 時間 |
| 運行時間帯 | 5 時 ~ 24 時 | 6 時 ~ 21 時 | 6 時 ~ 18 時 |
| 行先 | 成東、大網方面 | JR 東金駅、 千葉、八街、片貝、豊 海、成東方面 | 市役所、サンピア、ふ れあいセンター等 |
| 主な目的 | 通勤、通学 | 通勤、通学 | 買物、公共施設、福祉 施設等 |
| 備考 | | | |

②アンケート調査からのニーズ

【市民・公共交通利用者】

- ・東金市の公共交通は、公共施設利用、買物、通勤、通学、私事目的で利用され、重要な日常の足となっているが、利用頻度は低い。
- ・循環バスは、ルート・運行本数・運行時間・停留所までの距離、位置について要望がある。
- ・バス等を利用しない人のバス等の利用条件として運行本数の増加、バス停が近い、運行時間帯拡大等を挙げている。
- ・丘山地区や源地区等の市西部の丘陵地でのバス利用意向が高い。
- ・市民移動ニーズは東金駅及び周辺が最も多いが、その他は各方面に分散している。

③新たな交通システムの確保すべきサービス水準の考え方

【利用を想定する主な利用者とその利用目的】

《高齢者等の買物、通院を主な対象》

- ・バスの利用意向を示しているのは、高齢者に多く、その目的は買物や通院目的の昼間需要に対応している。
- ・対象利用者は主に、昼間時における買物、通院、公共施設利用目的である。
- ・このため、日常的に交通手段を持たない市民に対して、高齢者等の買物や通院等の移動といった生活交通を主な対象とする。

【運行ルート】

《路線バスとの競合を避け、市外へは直接アクセスせず、地域内生活交通幹線路線の乗継拠点（最寄の鉄道駅や主要バス停）や市内主要施設へは乗継なしで運行》

- ・現行の路線バスは、東金駅を中心としてほぼ放射状に運行しており、市民移動ニーズにおいても東金駅・千葉駅方面のニーズが高い。また、近年高速バス需要が増加している。
- ・市民アンケートでは、バス利用の条件として、バス停が自宅の近くに欲しいという要望が多い。また、循環バスの評価もバス停までの距離については満足度も高いが不満度も高い傾向を示している。
- ・交通不便地域はその多くが低密度市街地・小需要地域であり、公共交通を利用して行きたい場所も特定方向ではなく、市内各地に分散している。
- ・このため、買物、通院等の利便性を確保するため、区域運行型とし区域内では直近のバス停留所、鉄道駅、公民館等公共施設、病院・診療所、商業施設を行き先とする。また、鉄道駅、東千葉メディカルセンター(実証期間は東金病院)、東金市役所、ふれあいセンター、東金アリーナ、東金文化会館、老人福祉センター、田間・道庭地先商業施設、押堀地先商業施設は区域を越えて行けるようにする。
- ・ただし、市域外の目的地については、地域内生活路線の幹線路線を利用することによりアクセスを確保し、路線バスとの競合を避けるとともに、路線バスの需要確保に努める。
- ・なお、八街市やさんむ医療センターなどの市域を超えた目的地移動ニーズもあることから、引き続き利用者ニーズの把握、関連自治体及び既存バス事業者等との協議調整を図りながら検討を進めるものとする。

【運行頻度・本数】

《1時間に1便以上とするが、需要に応じたサービスを確保》

- ・市民アンケートではバスに関して運行本数の要望が多いが、一般タクシーの水準も考慮し、現行循環バスのサービス水準（2～3時間に1便）より高い1時間に1便以上を目指す。

【運行時間帯】

《午前8時～午後5時》

- ・市民アンケートでは、運行時間帯の拡大の要望も多くなっている。
- ・買い物、通院の利用可能な時間帯の運行を確保し、路線バスの運行時間帯、現在運行中の循環バスの運行時間帯を考慮して午前8時～午後5時の運行を確保する。

5-5 その他利用促進方策等

(1) 広域的な交通体系

- ・市民の生活圏、伴う移動需要の観点から、地域間交通、地域内生活交通の市外との広域的連携（近隣市町の交通との連携）の模索をする。

(2) 乗継拠点におけるバス停設備の充実

- ・乗継拠点は、支線から生活幹線交通に円滑に乗り継ぐためのポイントであり、利便性や快適性が求められる。
- ・そのため、利用者に対して、各路線の発着の情報提供及び雨にぬれずバスを待てる環境整備として、バス待合所を整備する。
- ・東金駅は各方面からの路線バスが接続するため、鉄道およびバス同士の乗り継ぎ、東西の回遊性等を考慮して、跨線橋へのバリアフリー施設の整備やJR東金駅の東口開設等の推進を図る。
- ・さらに利便性を高めるため、パーク&ライド（高速バス）、サイクル&ライド等の取り組みを検討し、必要な施設整備を図る。

(3) 運賃制度の改善

- ・現状の利用目的や利用層を考慮し、利用者の利便性向上や高齢者の交通事故防止の一環による高齢者の利用しやすい運賃設定となるように、以下の運賃制度の改善を行う。

【乗継運賃の導入】

- ・乗継運賃の導入により公共交通利用による負担を軽減し、利用しやすい環境を提供する。

【乗継共通パス券の発行】

- ・地域内のデマンド型乗合タクシーや路線バスがシームレスに利用できる共通パス券の発行など利用者が誰でも公共交通を利用しやすい環境を提供する。

【高齢者運賃の割引】

- ・高齢者（65歳以上）で、道路交通法第104条の4の規定により、運転経歴証明書の交付を受けた者に対して、路線バスやデマンド型乗合タクシーの運賃を半額にするなど公共交通への利用促進と交通事故の削減を目指す。

(4) モビリティマネジメントの展開

- ・行政、市民、交通事業者、地元企業の協働により、一体となった持続可能な仕組み作りを推進し、公共交通に関する意識改革の必要性から、地域の公共交通の実情を明示、把握し、全ての市民等が公共交通の正確な共通認識を持ち、公共交通の問題に当事者意識を持つ。
- ・地域にとって必要な公共交通とはどのようなものか、市民と行政が協働で検討する。
- ・利用者が自らの努力で持続させていく公共交通であるという意識を持てるようなモビリティマネジメントを行い、意見交換会、コミュニティアンケート、意識付けのためのツール（公共交通マップ等）の配布などをきっかけとして、継続して市民参画や公共交通利用促進を得られるよう推進する。

(5) まちづくりと一体となった市民参加型の仕組みづくり

- ・公共交通に対する市民ニーズにきめ細かく対応した運行や、市内の集客施設等の送迎車両の有効活用など、効率的かつ効果的な運行を実現するとともに、地域のまちづくりと一体となって持続可能な事業運営を図るため、NPO法人などによる地域住民参加型の運営体制の組織化を目指す。
- ・また、回数券の地域での一括共同購入、商店街や観光施設、地元企業とのタイアップ等による利用促進を図る。
- ・以上の結果、行政負担の軽減を目指す。

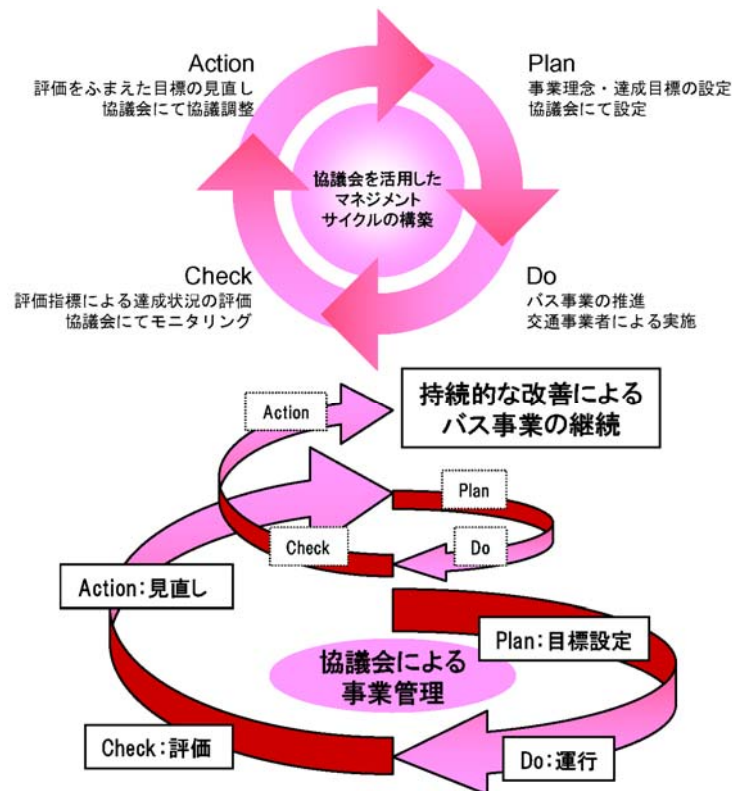
(6) 情報の一元化

- ・路線バス、デマンドシステムのみならず、福祉移送サービス等の限定された人たちが利用する交通機関についても、運行内容、登録手続き方法、連絡先等の情報をまとめて発信できるツールや窓口の整備を図る。

(7) PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施

- ・本事業については、事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「東金市地域公共交通会議」を継続して運営し、PDCAサイクルにもとづく、モニタリング、評価を行う。
- ・設定した数値目標に対して、事業の実施、評価、評価を踏まえた運行見直し等の改善策の実施を行う。

■PDCAサイクルの概念

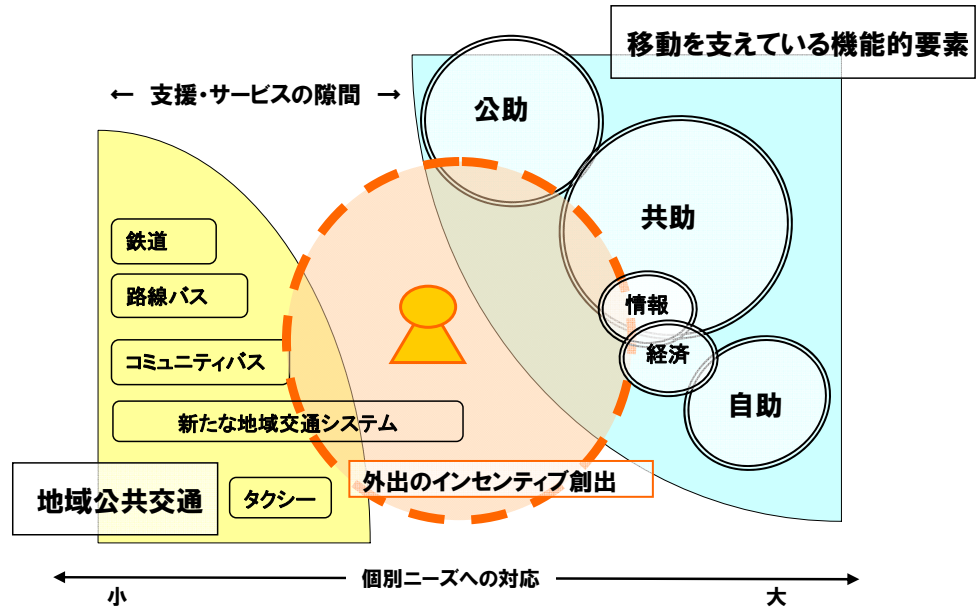


出典：コミュニティバスの事業評価の手引き

(8) 高齢者外出のインセンティブ(誘引)の創出(福祉施策との連携)の検討

移動手段がない⇒外出意欲の低下⇒身体機能の低下⇒要介護状態⇒移動支援が必要といった悪循環を解消するため、買い物や通院などの日常的な外出ニーズへの対応のほか、高齢者サロンや街なか活性化事業等の外出による楽しみの創出や健康づくり・介護予防など、福祉施策や活性化施策との連携を視野に入れた支援を図る。

その結果、街への市民の移動が増え、にぎわいのあるまちづくりが期待できる。



6. デマンドシステム（デマンド型乗合タクシー）運行計画

（1）運行エリア

- ・運行が乗り合いの効果を発揮できるよう東金市内を3つのエリアに分け、エリア内移動を原則としてデマンド型乗合タクシーを運行する。
- ・基本的には、鉄道や道路、路線バスの状況など地域特性や地区区分をベースにエリアを分類する。
- ・ルートを定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう予約により運行する。基本的には、自宅及び目的地付近で乗降可能とするが、市街地内では共通乗降場を設けるなど、運行の効率化を図る。
- ・エリア内での移動先としては、直近の路線バス停留所、鉄道駅、公民館等公共施設、病院診療所、商店等商業施設とする。
- ・希望する目的地がエリアを超える場合には、乗継拠点において他エリアのデマンドタクシー、路線バス、鉄道等に乗り換える。
- ・ただし、鉄道駅、東千葉メディカルセンター（実証運行期間は東金病院）、東金市役所、ふれあいセンター、東金アリーナ、東金文化会館、老人福祉センター、田間・道庭地先商業施設、押堀地先商業施設については、エリアを越えて直接行けるようにする。

●**田園エリア①**：豊成地区（豊成、正気の一部、公平の一部、東金の一部）

※エリア内からエリア外には、鉄道駅、東千葉メディカルセンター、東金アリーナ、東金文化会館、老人福祉センター、主要商業施設まで運行可能

●**田園エリア②**：福岡地区（福岡、正気の一部、東金の一部、大和の一部）

※エリア内からエリア外には、鉄道駅、東金市役所、ふれあいセンター、東金文化会館、老人福祉センター、東千葉メディカルセンター、主要商業施設まで運行可能

●**里山エリア**：（丘山、公平の一部、源、大和の一部、東金の一部）

※エリア内からエリア外には、鉄道駅、東金市役所、ふれあいセンター、東金アリーナ、主要商業施設まで運行可能

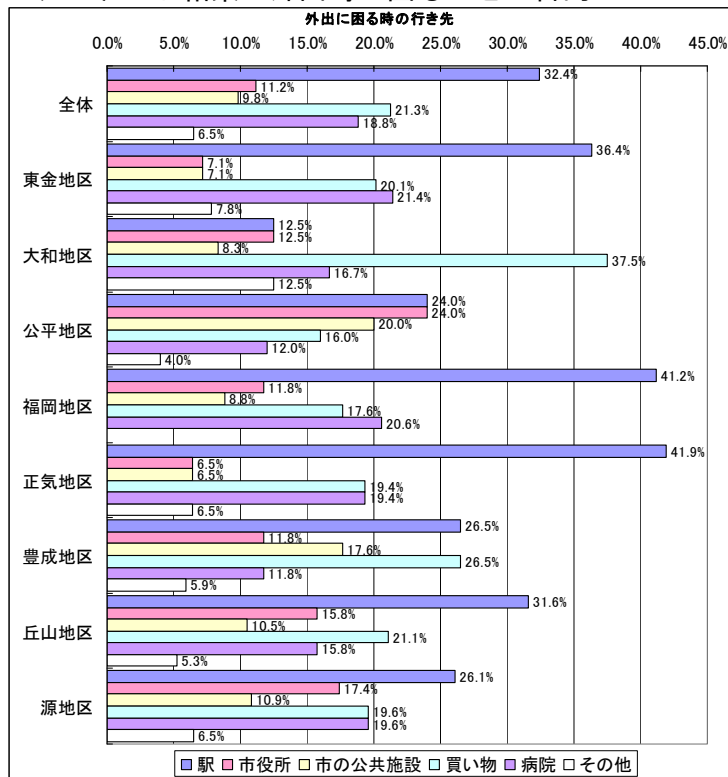
■運行エリア



(2) 運行時間帯

- 運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、既存路線バス・循環バスの運行時間帯を考慮し、**午前8時から午後5時の間（発時刻）**で設定する。

■ アンケート結果：外出時に困るものの目的



(3) 運行回数

- 運行回数は、現行のサービス水準や区域内において移動に要する1回あたりの所要時間等を考慮した上で、一般タクシーと循環バス（2～3時間に1回）の中間のサービス水準となる1時間に1便以上とするが、需要に応じたサービスを確保する。
- なお、運行ダイヤの作成にあたっては、乗継拠点における広域幹線交通（鉄道）や地域内幹線交通（路線バス・高速バス）のダイヤ接続等を考慮する。

■ 1回当たりの所要時間と運行可能回数

| 地域 | 1回当たり最大所要時間 | その場合の運行可能回数 |
|--------------|-------------|-------------|
| 田園エリア①（豊成地区） | 約1時間40分 | 6回 |
| 田園エリア②（福岡地区） | 約1時間25分 | 7回 |
| 里山エリア | 約1時間40分 | 6回 |

【田園エリア①：1回当たりの所要時間＝1時間40分】

| 移動時間など | 所要時間 |
|--|---------|
| ●営業所から顧客までのアクセス | 30分 |
| ●顧客から目的地までの移動（東千葉メディカルセンターを想定） | 40分 |
| ●目的地から営業所までの回送 | 15分 |
| ●乗降時間等 | 5分 |
| ●余裕時間 | 10分 |
| 合計 | 約1時間40分 |
| ※運行可能な回数＝10.0時間（＝全体11時間－休憩時間1時間）÷1回当たり所要時間1時間40分 ＝6.0回転 | |

※googleマップを用い所要時間（自動車）を算定

【田園エリア②：1回当たりの所要時間＝1時間25分】

| 移動時間など | 所要時間 |
|--|---------|
| ●営業所から顧客までのアクセス | 20分 |
| ●顧客から目的地までの移動（東千葉メディカルセンターを想定） | 35分 |
| ●目的地から営業所までの回送 | 15分 |
| ●乗降時間等 | 5分 |
| ●余裕時間 | 10分 |
| 合計 | 約1時間25分 |
| ※運行可能な回数＝10.0時間（＝全体11時間－休憩時間1時間）÷1回当たり所要時間1時間25分 ＝7.0回転 | |

【里山エリア：1回当たりの所要時間＝1時間40分】

| 移動時間など | 所要時間 |
|--|---------|
| ●営業所から顧客までのアクセス | 35分 |
| ●顧客から目的地までの移動（東千葉メディカルセンターを想定） | 35分 |
| ●目的地から営業所までの回送 | 15分 |
| ●乗降時間等 | 5分 |
| ●余裕時間 | 10分 |
| 合計 | 約1時間40分 |
| ※運行可能な回数＝10.0時間（＝全体11時間－休憩時間1時間）÷1回当たり所要時間1時間40分 ＝6.0回転 | |

(4) 運行ダイヤ

- ・運行時間帯は、午前8時から午後5時までの約11時間（実質稼働時間）の運行とし、1回当たりの運行時間・運行距離を想定して、概ね1時間のダイヤ設定により10回/日とする。現行循環バス（2～3時間に1便）と一般タクシーの水準の中間を確保する運行ダイヤ。
- ・乗り継ぎ拠点においては、鉄道及び民間バス路線に乗り継げるよう配慮する。

【1時間間隔】

| 地区区分 | 運行ダイヤ（ラウンドダイヤ） | | | | | |
|--|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 田園エリア① 利用者数：57人 車両：2台 （9人乗り1、4人乗り1） | 午前 | 8：00 | 9：00 | 10：00 | 11：00 | 12：00 |
| | 午後 | 13：00 | 14：00 | 15：00 | 16：00 | 17：00 |
| 田園エリア② 利用者数：95人 車両：3台 （9人乗り2、4人乗り1） | 午前 | 8：00 | 9：00 | 10：00 | 11：00 | 12：00 |
| | 午後 | 13：00 | 14：00 | 15：00 | 16：00 | 17：00 |
| 里山エリア 利用者数：54人 車両：2台 （9人乗り1、4人乗り1） | 午前 | 8：00 | 9：00 | 10：00 | 11：00 | 12：00 |
| | 午後 | 13：00 | 14：00 | 15：00 | 16：00 | 17：00 |

(5) 運行日

- ・運行日は、アンケート調査による行きたい場所への利用頻度が『週に1～2日』未満が大半を占めているため、各エリアとも週3日程度でもよいと考えられるが、現行サービス水準以上を確保するため、いつでも移動できるよう、**土・日・祝日及び年末年始を除く平日の運行**とする。

(6) 利用運賃

- ・デマンド型交通システムの利用運賃については、利用者負担と行政負担（納税者負担）の割合を折半で、また利用者1人当たりの納税者負担、現行の循環バスの経費や負担、交通施策経費、他団体の実例などを考慮し**1回乗車ごとに400円**と設定する。なお、子供や障害者などの運賃、異なるエリアを乗継ぐ場合の割引については、利用状況や採算性等を考慮しながら導入を検討する。
- ・また、車内における運賃支払いを簡素化するために、チケット制による事前購入システムや路線バスなどと連携した共通パスなどの企画乗車券などが考えられる。

■他自治体におけるデマンドタクシーの利用運賃

| 実施自治体名 | 利用運賃の概要 |
|------------|--|
| 千葉県山武市 | 大人 300 円、小人（中学生未満）150 円、小学生未満無料 |
| 千葉県大網白里町 | 一律 500 円 |
| 千葉県酒々井町 | 大人 300 円（子供同じ） ※町外の成田赤十字病院・日医大北総病院までの利用料金は 500 円 |
| 茨城県かすみがうら市 | 大人 400 円、高校生以下 300 円、小学生以下 200 円 |
| 茨城県古河市 | 大人 300 円、子供 100 円（小学生以下）、3 歳未満無料 ※市外である茨城西南医療センター病院までの利用料金は大人 500 円（子供 100 円） |
| 茨城県石岡市 | 大人 300～500 円、小学生・障害者・付添者 100～200 円、未就学児無料 |
| 静岡県富士市 | 1 乗車 500 円の定額制（中学生以下は 250 円） |

(7) 利用方法

- ・対象者は、東金市に居住する市民で予め**利用登録**を行ったものとする。（単独で乗降が可能な市民が対象とするが、単独での乗降が困難な場合は、介添者の同乗を条件とし、介添者の予約も行なう（介添者の利用者登録は必ずしも必要としない）。
- ・利用方法は、WEB または電話連絡による事前予約制とし、予約運行の手法、予約期限、予約受付場所等はシステム能力をみながら、運行予定事業者と協議しながら検討する。

■利用イメージ図



(8) 運行車両

- ・ デマンド型交通システムに使用する車両は、基本的にはタクシー事業者が所有する車両を活用することが考えられるが、「乗り合い」の効果発揮のため多くの利用者が1台にまとまって乗っていただくこと、また狭隘道路が多い地域特性と分散的に小需要であることを考慮して、ワンボックスを用いたジャンボタクシー（乗客9人）またはセダン型タクシー（乗客4人）、ユニバーサルデザインタクシー（乗客4人、車椅子乗車の場合は、含めて3人）とする。乗客4人乗りは本格運行ではユニバーサルデザインタクシーを予定する。
- ・ 車両は、その配置や維持管理の効率化を図る観点から、運行事業者が手当てすることを基本とするが、調達と負担については、行政と運行事業者の協議によって定めていく。
- ・ 各車両の特徴は以下のとおりである。

| 運行車両 | 特 徴 | |
|-----------------------------------|--|---|
| | メリット | デメリット |
| ジャンボタクシー ワゴン車両 乗車定員9人程度 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が5人以上の乗合に対応できる。 ・ 車両が分かりやすい。 ・ 乗合でも乗り降りしやすい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 細街路での運行がしにくい。 |
| セダン型タクシー 普通乗用車 乗車定員4人 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 細街路も通行できる。 ・ 事業者が所有する既存車両などの活用が可能である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数は最大4人までとなり、ピーク時は増車をする必要がある。 ・ 複数人が乗車していると乗り降りしづらい。 |
| ユニバーサルデザインタクシー 普通乗用車 乗車定員4人 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 普通乗用車と同じ大きさであり、細街路も通行できる。 ・ 車椅子も利用できる。 ・ 車両が分かりやすい | <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数は最大4人まで ・ 車椅子乗車の場合は、乗車定員が含めて3人となる。 ・ 複数人が乗車していると少し乗り降りしづらい。 |

■ 導入車両イメージ



▲ジャンボタクシー（乗客9人乗り）



▲セダン型タクシー



「みんなのタクシー」

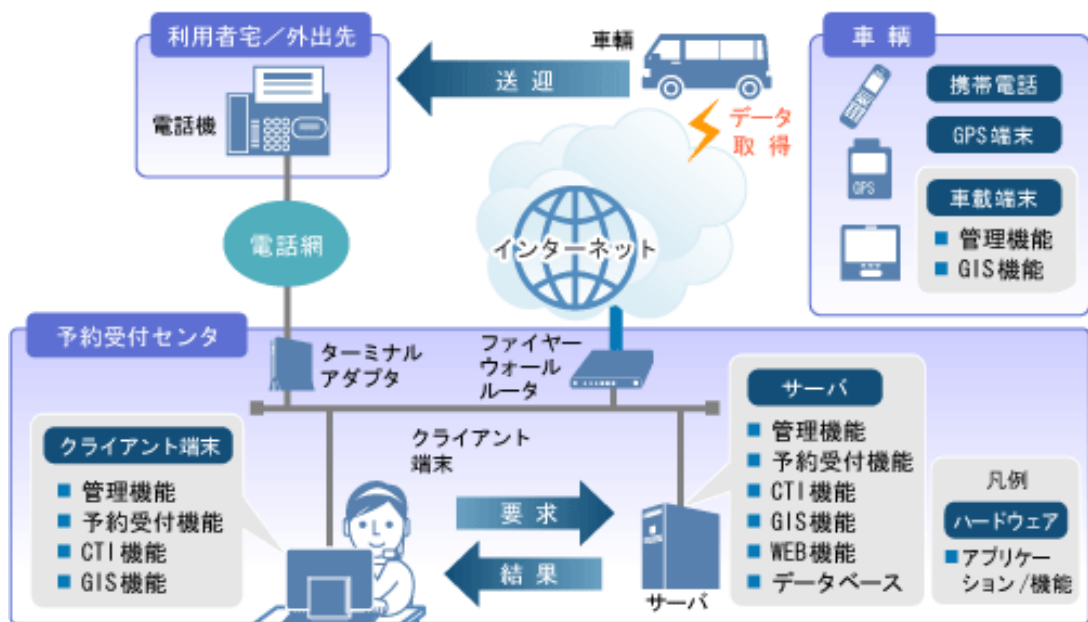


▲ユニバーサルデザインタクシー（乗客4人乗り）

(9) デマンド運行システム内容

- ・デマンド運行システムには、受付の確実性ととも地形特性などを考慮して利用者動線や運行エリアの組み方（複雑さ）が錯綜することも考えられることから、携帯電話のインターネット回線やGPS等を活用したIT型の配車システムの導入を検討する。
- ・本システムは予約・利用情報がデータベース化され、利用状況や利用特性が瞬時に分析可能であるため、このデータに基づいた改善・改良により本格的な運行計画構築に役立てることが可能である。
- ・なお、既存のタクシー無線を活用した配車システムも十分対応可能であると考えられるため、事業者との十分な協議が必要である。

■ デマンドシステムの全体構成



出典：NTT東日本ホームページ

■ IT型デマンドシステムの比較

| 項目 | | 主なシステムの種類 | |
|----------|------------------|---|--|
| システム名称 | | オンデマンドバスシステム (コンビニクル) | デマンド交通システム |
| システム開発会社 | | 東大・(株)長大・順風路(株) | (株)NTT東日本 |
| 予約内容 | 予約の受付 | WEBのみ(電話受付対応可) | 電話・FAX・WEB |
| | 予約の処理 | WEB上で自動処理 | CTI※により、電話を受信すると自動的に登録者の情報が表示され、そのまま予約情報を入力。(自動的に住宅地図も表示される) |
| | 予約センター | 電話予約の場合は必要 | 必要 |
| | オペレーター | 電話予約の場合は必要 | 必要 |
| | 予約情報の伝達 | 自動的に携帯電話通信で専用車載器に送信 | |
| システム内容 | 運転手との連絡方法 | 携帯電話(通話とメール) | |
| | 車両の現在位置 | GPSによる情報を常時パソコン上で把握できる | |
| | 配車計画 | システムで自動的に決定 | |
| | 運行時間の正確性 | 正確性は高いが、到着時間を優先するため、柔軟な乗合ができず、乗合密度が低下する | 正確性は低い、柔軟な運行が可能であり、高い乗合密度が実現できる |
| | データサーバー | 不要(共用サーバ使用)であるが、拡張性に乏しい | クライアントサーバー型で高額であり、拡張性に富む |
| | GISソフト | 不要(共用アプリケーション使用) | 必要(5台に1システム) |
| 費用内容 | システムの試用 | 可能 | 不可 |
| | 初期費用 | 約40万円/月 (サーバー使用料、車載器レンタル等) | 約1.5千万円 (サーバー、端末、車載器、ソフトウェア、システム設計等) |
| | 保守費用 (通信費を含む) | 上記に含む | 約200万円 |
| その他 | | 実証実験としての実績が多い | 全国50自治体で本運行を実施 |

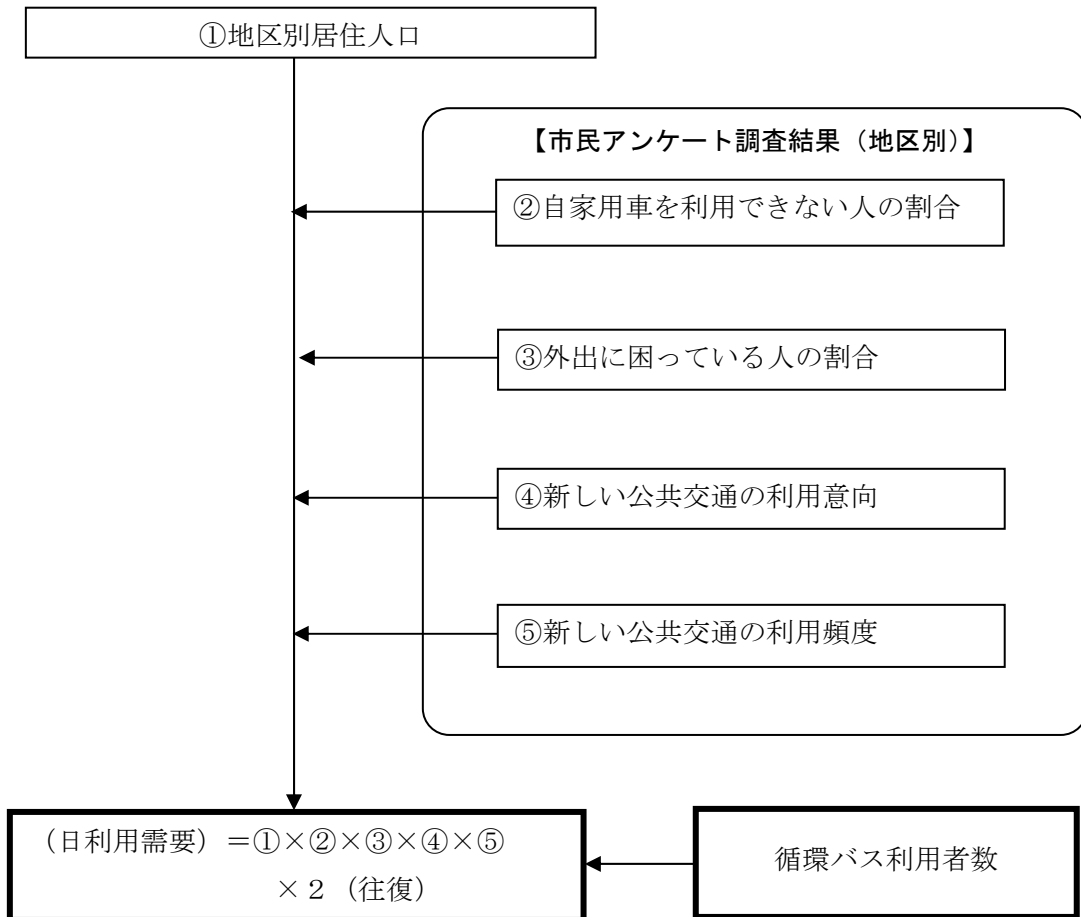
※CTI(Computer Telephony Integration)：電話やFAXをコンピュータシステムに統合する技術のこと。

(10) 事業採算性の検討

①利用者推計

- ・利用者の推計は、利用者数予測の考え方に示すように市民アンケート調査結果を用い、外出が困難な市民をベースとして新たな公共交通の利用意向や利用頻度等を考慮して算出した。
- ・利用者数予測の考え方にに基づき推計した結果、デマンド乗合タクシーを導入した場合、概ね200人/日が見込まれる。

■利用者数予測の考え方



■新たな交通システムの利用者数推計

| 地区区分 | ①居住人口 | ②自動車を利用できない人の割合 | ③外出に困っている人の割合 | ④新しい公共交通の利用意向 | ⑤新しい公共交通の利用頻度 | ⑥日利用需要 ① × ② × ③ × ④ × ⑤ × 2 |
|------|--------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------|
| 東金地区 | 27,155 | 17.0% | 10.9% | 23.8% | 0.235 | 57 |
| 公平地区 | 5,927 | 22.1% | 10.1% | 24.1% | 0.163 | 10 |
| 丘山地区 | 3,140 | 15.5% | 10.9% | 32.4% | 0.181 | 6 |
| 大和地区 | 4,414 | 13.6% | 9.6% | 16.0% | 0.225 | 4 |
| 正気地区 | 7,834 | 14.8% | 8.0% | 15.1% | 0.283 | 8 |
| 豊成地区 | 6,285 | 15.3% | 6.8% | 21.7% | 0.256 | 28 |
| 福岡地区 | 4,028 | 19.8% | 11.1% | 28.6% | 0.235 | 66 |
| 源地区 | 2,136 | 25.5% | 35.0% | 35.5% | 0.200 | 27 |
| 合計 | 60,919 | | | | | 206 |

※豊成地区と福岡地区については既存循環バス利用者(21人、54人)を加算している。

※利用頻度はアンケート調査結果を踏まえ日数補正換算した値となっている。

■エリア別利用者数

| エリア | 田園エリア① | 田園エリア② | 里山エリア | 合計 |
|------|--------|--------|-------|-----|
| 利用者数 | 57 | 95 | 54 | 206 |

②経費の概算

- ・デマンド型乗合タクシーには、携帯電話やGPSを活用したIT型の配車システムや、従来の無線による配車となる非IT型のシステムが存在するが、本市においては、地形特性などから顧客が面的に分布していることや幹線交通への乗継も考慮する必要があることから、IT型の配車システムを検討する。システムの決定については、今後、関係機関や交通事業者との調整や需要動向等を踏まえ決定するものとする。
- ・初期費用は、システム構築関連資料、PR周知費用、許認可申請関連費用、車両準備費用などがあるが、これらのうち可能なものはリース契約をすることにより、初年度と次年度以降との負担の平準化を図ることが可能となる。
- ・運行費用は、車両借上げ費、オペレーター人件費、システム保守費用などがある。

■初期費用の内訳

| 項目 | 内訳・内容 |
|-------------|--|
| ①システム構築関連費用 | <ul style="list-style-type: none"> ●ハードウェア・ソフトウェア ・配車システムとコンピュータ・車載機器に関する本体費用と、地域に合わせてカスタマイズするためのシステム設計費、設置工事費が必要 ・システムにはNTT方式と共有サーバーを利用する東大が開発したコンビニクル方式等複数のタイプがある。 ●研修費用 ・効率的な運行を実現するための、オペレーター・ドライバーのスキル向上のための研修費用（数日程度） |
| ②PR周知費用 | <ul style="list-style-type: none"> ●PRチラシ印刷 ・広報誌、ホームページ以外に、個別配布のためのチラシ・ポスターの作成 ●登録カードの作成費用 ・予約に必要な情報を記載するための登録カードの作成 ●乗継券・パス券の印刷 |
| ③許認可申請代行費用 | <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーでは、委託交通事業者の保有資格に応じて新たに許認可の申請が必要 |
| ④車両ラッピング費用 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両のラッピングや料金箱等の車両改造費用 |
| ⑤その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・スタッフのユニホーム、備品、その他準備費用 |

■運営費用の内訳

| 項目 | 内訳・内容 |
|------------|--|
| ①車両借上げ費 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共性の高いサービスとして交通事業者と十分協議して設定 |
| ②オペレーター人件費 | <ul style="list-style-type: none"> ・市役所事例により設定、1人程度を想定 |
| ③システム保守費 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用方法の問い合わせ、トラブルの対応など保守費用（定額保守と実費保守の2種類から選択可能） |

【想定的前提条件】

- ・ 10便/日（約1時間間隔）の運行で、それぞれのエリアの予測利用者数で運行すると、9人乗車定員の車両（ジャンボタクシータクシー）4台と、4人乗車定員の車両（ユニバーサルデザイン型）3台、計7台の運行費などが必要となる。

■運行経費単価の設定（平日運行）、60分間隔

| 項目 | 単価 | 備考 |
|-------------|------------|-----------------------|
| ① 運行時間 | 11時間 | 8時～17時 |
| ② 運行日数 | 240日 | 年末年始・土・休日運休 |
| ③ 車両数 | 7台 | 田園①・里山エリア各2台、田園エリア②3台 |
| ④ タクシー借上げ料金 | 2,000円/時 | 他都市事例を参考 |
| ⑤ オペレーター人数 | 1人 | |
| ⑥ オペレーター単価 | 120,000円/月 | 市役所標準値 |

■コンビニクル経費

| 項目 | 単価 | 備考 |
|------------|-------------|----------|
| ⑦ サーバーレンタル | 100,000円/月 | デマンド数による |
| ⑧ 機器レンタル | 20,000円/月・台 | 通信費込み |

■他自治体におけるデマンドタクシーの導入車両数

| 実施自治体名 | 車両数（台） | 人口（人） | 面積（km ² ） | 人口/車両数 | 面積/車両数 |
|------------|--------|--------|----------------------|--------|--------|
| 千葉県山武市 | 6 ※ | 58,000 | 146.4 | 9,700 | 24.4 |
| 千葉県佐倉市 | 3 | 3,800 | 28.1 | 1,300 | 9.4 |
| 千葉県酒々井町 | 4 | 21,000 | 19.0 | 5,300 | 4.8 |
| 茨城県かすみがうら市 | 3 | 43,000 | 156.61 | 14,300 | 52.2 |
| 茨城県古河市 | 6 | 88,000 | 102.58 | 14,700 | 17.1 |
| 茨城県石岡市 | 9 | 80,000 | 213.40 | 8,900 | 23.7 |
| 埼玉県北本市 | 3 ※ | 70,000 | 19.84 | 23,300 | 6.6 |
| 平均 | | | | 11,071 | 19.7 |
| 東金市 | 7 想定 | 60,000 | 89.34 | 8,571 | 12.8 |

： ※はダイヤ設定されておらず、フルデマンドで運行している。

： 車両は、何人乗りかは問わない。

【運行経費】（1時間間隔）の例

- ・システムについては、今後詳細な検討が必要であるが、NTT方式とコンビニクルのIT型と非IT型の3ケースを設定した。
- ・その他の費用等については他都市事例を参考に設定した。

■全地域合計運行経費(平日運行、IT型(NTT)、60分間隔)

単位:円

| | | 初年度 | 次年度以降 | 備考 |
|-------|------------|------------|------------|-----------|
| 初期投資額 | システム構築関連費用 | 15,000,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | PR周知費用 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 許認可申請代行費用 | 1,000,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 車両ラッピング費用 | 300,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | その他 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 17,300,000 | 0 | |
| 運行経費 | 運行費(借上げ料) | 36,960,000 | 36,960,000 | ①×②×③×④ |
| | オペレーター人件費 | 1,440,000 | 1,440,000 | ⑤×⑥×12ヶ月 |
| | システム保守費 | 2,000,000 | 1,000,000 | 他自治体事例を参考 |
| | 通信費 | 800,000 | 800,000 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 41,200,000 | 40,200,000 | |
| | 合計 | 58,500,000 | 40,200,000 | |

※運行日：平日のみ運行

※参考：ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査（平成17年3月、東北運輸局）

■全地域合計運行経費(平日運行、IT型(コンビニクル)、60分間隔)

単位:円

| | | 初年度 | 次年度以降 | 備考 |
|-------|------------|------------|------------|-----------|
| 初期投資額 | システム構築関連費用 | 2,880,000 | 2,880,000 | コンビニクル資料 |
| | PR周知費用 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 許認可申請代行費用 | 1,000,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 車両ラッピング費用 | 300,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | その他 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 5,180,000 | 2,880,000 | |
| 運行経費 | 運行費(借上げ料) | 36,960,000 | 36,960,000 | ①×②×③×④ |
| | オペレーター人件費 | 1,440,000 | 1,440,000 | ⑤×⑥×12ヶ月 |
| | システム保守費 | 0 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 通信費 | 0 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 38,400,000 | 38,400,000 | |
| | 合計 | 43,580,000 | 41,280,000 | |

※運行日：平日のみ運行

※参考：ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査（平成17年3月、東北運輸局）

■全地域合計運行経費(平日運行、非IT型、60分間隔)

単位:円

| | | 初年度 | 次年度以降 | 備考 |
|-------|------------|------------|------------|-----------|
| 初期投資額 | システム構築関連費用 | 0 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | PR周知費用 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 許認可申請代行費用 | 1,000,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 車両ラッピング費用 | 300,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | その他 | 500,000 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 2,300,000 | 0 | |
| 運行経費 | 運行費(借上げ料) | 36,960,000 | 36,960,000 | ①×②×③×④ |
| | オペレーター人件費 | 1,440,000 | 1,440,000 | ⑤×⑥×12ヶ月 |
| | システム保守費 | 0 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 通信費 | 0 | 0 | 他自治体事例を参考 |
| | 小計 | 38,400,000 | 38,400,000 | |
| | 合計 | 40,700,000 | 38,400,000 | |

※運行日：平日のみ運行

※予約受付・配車等は、既存のシステム及びタクシー無線を活用する。

※参考：ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査（平成17年3月、東北運輸局）

③事業収支の概算

- ・デマンド型乗合タクシーを導入した場合、60分間隔(1日10便)で約4,100万円/年(IT型)の経費が見込まれ、循環バスの行政(納税者)負担額と比べて約1,200万円(2,200万円-1,000万円「経費からデマンドタクシーは運賃400円、循環バスは200円の収入を引いた」)の増額と推計される。
- ・現行循環バスは、2地区で1日に5便運行されており、これを仮に倍の水準の1日10便にした場合は、約2,200万円の行政(納税者)負担額が見込まれる。
- ・2地区で1日10便循環バスを運行するのと同じ負担額で、デマンド型乗合タクシーでは、「運行水準(1日10便)」はもとより、さらに「ドアツードア」で利便性が向上したサービスを、「市内全域」で受けられることになる。

■市内全域通常運行ペース【計画策定の検討・素案時の試算】

具体的予算策定など段階に応じて変動はすることがある。

■運賃400円で1日200人利用で試算概算

| | 概要 | |
|--------------|--------------------------------------|---------|
| 運行経費 | 運行費(1台22000円/日240日、7台)、システム、予約オペレーター | 4,128万円 |
| 運賃収入 | 利用者負担 400円×240日×200人 | 1,920万円 |
| 行政負担(納税者負担) | | 2,208万円 |
| 運賃/経費 | 運賃収入/運行経費×100 | 46.5% |
| 利用者1あたり納税者負担 | 2208万円÷(200人×240日) | 460円 |
| 利用者負担 | | 400円 |

■運賃300円で1日200人利用で試算概算

| | 概要 | |
|--------------|--------------------------------------|---------|
| 運行経費 | 運行費(1台22000円/日240日、7台)、システム、予約オペレーター | 4,128万円 |
| 運賃収入 | 利用者負担 300円×240日×200人 | 1,440万円 |
| 行政負担(納税者負担) | | 2,688万円 |
| 運賃/経費 | 運賃収入/運行経費×100 | 34.9% |
| 利用者1あたり納税者負担 | 2688万円÷(200人×240日) | 560円 |
| 利用者負担 | | 300円 |

■運賃500円で1日200人利用で試算概算

| | 概要 | |
|--------------|--------------------------------------|---------|
| 運行経費 | 運行費(1台22000円/日240日、7台)、システム、予約オペレーター | 4,128万円 |
| 運賃収入 | 利用者負担 500円×240日×200人 | 2,400万円 |
| 行政負担(納税者負担) | | 1,728万円 |
| 運賃/経費 | 運賃収入/運行経費×100 | 58.1% |
| 利用者1あたり納税者負担 | 1728万円÷(200人×240日) | 360円 |
| 利用者負担 | | 500円 |

* 現行循環バス 22年度決算 利用者1あたり納税者負担 約560円 運賃/経費 20.2%(2地区)

7. 東金市地域公共交通会議の開催、市民意見の聴取

7-1 東金市地域公共交通会議

(1) 東金市地域公共交通会議の目的・仕組み（設置要綱）

(目的)

第1条 東金市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号)に基づく生活交通ネットワーク計画(以下「ネットワーク計画」という。)の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を千葉県東金市東岩崎1番地1 東金市役所庁舎内に置く。

(業務)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項についての協議
- (2) 連携計画及びネットワーク計画の策定及び変更の協議に関する事
- (3) 連携計画及びネットワーク計画の実施に係る連絡調整に関する事
- (4) 連携計画及びネットワーク計画に位置付けられた事業の実施に関する事
- (5) 市の総合的な交通施策に関する事項についての協議
- (6) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項についての協議
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なことについての協議

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次の各号に掲げる者により構成し、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する市職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 市民及び利用者の代表
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (6) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局又はその指名する者
- (7) 東金警察署又はその指名する者
- (8) その他交通会議の運営上必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員が交通会議の委員となっている場合の当該委員の任期については、その職にある期間とする。

3 前項以外の委員については、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、第4条に規定する委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第7条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が必要と認めるときに招集する。

2 会長は、会議の議長となり、議事を総理する。

- 3 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 4 委員は、会長が認める場合に限り、会議への出席及び議決権の行使を、当該委員と同等の資格を有する者に委任することができる。
- 5 交通会議の議決は出席委員の多数決をもって決する。なお、採決の結果可否同数の場合は、議長の決するところによる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(関係者の出席等)

第8条 会長は、交通会議の会議において必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第10条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、東金市企画政策部企画課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 交通会議に監査委員を2人置く。

2 交通会議の監査委員は、委員の中から会長が任命する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第16条 交通会議等に出席した委員等に対しては、予算の範囲内で報酬を支給することができる。

(費用弁償)

第17条 委員等が交通会議等に出席し、又は交通会議の職務のため旅行したときは、予算の範囲内で費用弁償として旅費を支給することができる。

2 前項の規定により支給する旅費の額は、会長が認めるものの実費額とする。

(交通会議が解散した場合の措置)

第18条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第19条 この要綱に定めるもののほか、交通会議に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則 (施行期日)

1 この要綱は、平成20年1月15日から施行する。

(東金市市内循環バス検討委員会設置要綱の廃止)

2 東金市市内循環バス検討委員会設置要綱は廃止する。

附 則 この要綱は、平成20年2月1日から施行する。

附 則 この要綱は、平成23年5月9日から施行する。

(2) 東金市地域公共交通会議の検討審議概要

| 時 期 | 概 要 | |
|--|---|---|
| 22/7/7 | 1 本市の地域公共交通の全体的改善の必要性の共通理解 2 本市の地域公共交通の現状の共通理解 3 総合的な交通計画策定必要性の共通理解 | ① 高齢化など市民の移動に対する利便性確保、交通体系の整理と改善の必要性の共通理解 ② 交通体系、各交通の現状と課題、東金市の高齢化等現状の共通理解 ③ 本市の総合的な交通計画策定の必要性の共通理解 |
| 23/5/30 第1回会議 | 1 総合交通計画の策定の検討体制確立 2 計画の必要性の共通理解 | ① 検討体制確立、交通会議諸規程制定及び事業計画・予算確立。 ② 計画策定の背景・考え方・現状について共通理解。 |
| 7/19 第2回会議 | 1 本市の交通の現状と課題の共通理解 2 検討論点の共通理解 | ① 現状と課題の共通理解。 ② 検討方針、具体的検討論点の検討。 ③ 検討の前提の一つとなる住民・利用者アンケートの意図・骨子の検討。 |
| 10/28 第3回会議 | 1 地域特性、市民や利用者のニーズの共通理解 2 計画骨子(内容)の検討 3 デマンド型乗合タクシーの導入の検討 | ① 住民・利用者、市民アンケート結果と課題の共通理解。 ② 地区ごとの評価(特性とニーズ)、課題の共通理解 ③ 計画骨子(改善・整備の目標・方針、施策の全体像、施策の柱の年度実施計画など内容、デマンド型乗合タクシーの市内全域での導入)の検討。 |
| 12/15 第4回会議 | 1 デマンド型乗合タクシーのサービス水準と応答する運行形態、手段、運賃、経費等の検討 2 計画骨子(施策の柱の経費)の検討 3 計画素案の検討 | ① 計画骨子(デマンド型乗合タクシーの確保すべきサービス水準の確立、それに応答する運行形態、運行頻度、必要車両、台数、システム等手段、運賃、かかる経費等、施策の柱の全体経費)の検討 ② 計画素案の検討 ③ 素案によるパブリックコメントの実施の方法等について共通理解。 |
| 24/3/27 第5回会議 | 1 計画全体の見直し、計画成案の検討 2 デマンドタクシー実証運行に係る計画の検討 | ① パブリックコメントの結果等により計画の見直しをして「総合交通計画」の成案化 ② 「デマンド型乗合タクシーの実証運行計画」の検討・確立 ③ 今後の交通会議の方向性の共通理解 平成24年度交通会議の事業計画、予算の確立 |
| 今後も総合交通計画の展開や、新たな交通手段などの「段階に応じた継続的な検証と改善」について検討審議する。 | | |

(3) 東金市地域公共交通会議委員

23/5/30からが総合交通計画策定の会議

◎会長 ○副会長 ◇監査委員

敬称略

| 設置要綱 | | 所属、職名等 | | 氏名 | | |
|--------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|--------------------------|-------|--|
| 1 | 市長又はその指名する市職員 | 東金市 | 企画政策部長 | 1 | 本吉 伸拡 | |
| | | | 市民福祉部長 | 2 | 野口 朗 | |
| | | | 建設経済部長 | 3 | 北田 浩一 | |
| | | | 教育部長 | 4 | 小高 茂 | |
| 2 | 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 九十九里鉄道(株) 総務部長 取締役統括部長 代表取締役社長 | 5 | 宇佐美 英一 黒川 雄次 田中 康嗣 | | |
| | | ちばフラワーバス(株) 常務取締役 | 6 | 池田 直 | | |
| 3 | 一般乗用旅客自動車運送事業者 | 東金タクシー組合 組合長 | 7 | 仲田 暁 | | |
| | | 南総タクシー(株) 代表取締役 | 8 | 田邊 順一 | | |
| 4 | 市民及び利用者の代表 | 東金市社会福祉協議会 会長 | 9 | 外山 允一 | ○ | |
| | | 東金市区長会連合会 会長 | 10 | 織本 雄二 | | |
| | | 福岡地区代表 | 11 | 中村 清 | ◇ | |
| | | 豊成地区代表 | 12 | 吉井 忠志 | | |
| | | 丘山地区代表 | 13 | 鈴木 利治 | | |
| | | 源地区代表 | 14 | 座古 英司 | | |
| | | 東金市議会 委員長 | 15 | 佐竹 真知子 | ◎ | |
| 総務常任委員会 副委員長 | 16 | 伊藤 博幸 | ◇ | | | |
| 5 | 一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転手が組織する団体 | 九十九里鉄道バス労働組合 執行委員 | 17 | 千葉 徳雄 越川 一夫 | | |
| 6 | 国土交通省関東運輸局千葉運輸 支局長又はその指名する者 | 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 | 18 | 池田 和弘 | | |
| 7 | 東金警察署長又はその指名する者 | 東金警察署 交通課長 | 19 | 今村 泰弘 | | |
| 8 | その他交通会議の運営上必要と認 める者 | 山武土木事務所 次長 | 20 | 横山 直示 | | |
| | | JR東金駅長(大網駅長) | 21 | 唐子 雅廣 | | |
| | | 独立行政法人 東金九十九里地域医療セ ンター 事務部長 | 22 | 原田 修 | | |
| | | 東金商工会議所 | 交通部会長 | 23 | 関口 隆一 | |
| | | | 基本戦略推進委 員会 委員長 | 24 | 川口 守彦 | |
| 日本大学理工学部社会交通工学科 教授 | 25 | 藤井 敬宏 | | | | |

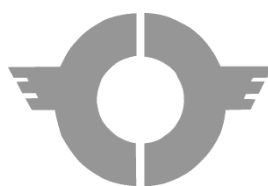
7-2 市民意見の聴取（市民意見の取り込み）

道路運送法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の趣旨に則り、東金市地域公共交通会議にて計画策定を進め、決定した。

計画の策定にあたっては、住民アンケート、バス利用者アンケートの実施、及び市の市民アンケート結果、地域特性の分析をして、市民・利用者や地域のニーズ、課題を把握して、改善・整備など計画内容の基礎とした。

また、交通施策の展開、計画策定は、市として市民生活に密着し、かつ、大きな課題であることから、計画策定の段階に応じて、市民意見公募（パブリックコメント）の実施して市民意見の聴取、及び市民代表である市議会への報告などをしながら策定を進めた。

| 時 期 | 市民意見聴取の場 | 概 要 |
|-----------------|---------------------------------|--|
| 23/8/9 ～8/31 | 市民への公共交通に関するアンケート | 市民 3,000 人対象 郵送式 980 通回答 32.7% |
| 23/10/4 | バス利用者ヒアリング・アンケート | 東金駅バス停留所、市循環バス 車内ヒアリング、郵送式 118 件回答 |
| 23/12/7 | 東金市議会 総務常任委員協議会 | 総合交通計画案の骨子について報告 計画策定の背景、市民ニーズ・地域特性 目標・方針・改善整備施策の全体像 改善整備の施策の柱 デマンド型乗合タクシーの導入 |
| 23/12/14 | 東金市議会 全員協議会 | |
| 24/1/10 | 東金市議会 全員協議会 | 総合交通計画素案により、市民ニーズ・地域特性の詳細、計画の骨子、デマンド型乗合タクシーの基本事項について報告 総合交通計画の骨子 施策の柱のうちデマンドタクシー、循環バス、東千葉メディカルセンターへのアクセスについてなど デマンド型乗合タクシーの基本事項 デマンドタクシーの確保すべきサービス水準、それに 応答する運行形態、手段、運賃、掛る経費、交通施策全体経費等 計画素案の提示 |
| 24/1/4 ～2/3 | 総合交通計画についての市民意見公募（パブリックコメント）の実施 | 市民意見の公募 4人の市民意見 3月の交通会議後に市ホームページにより意見と回答概要を公表 |
| 24/3/16 | 東金市議会 全員協議会 | 総合交通計画素案により報告 デマンドタクシー、循環バス、東千葉メディカルセンターへのアクセスなど デマンド型乗合タクシー実証運行計画案を報告 |



東金市総合交通計画

平成24年3月27日

発行 東金市

企画・編集 東金市 企画政策部 企画課（統計調査係）

〒283-8511 千葉県東金市東岩崎 1-1
